

日本の最低賃金制における陸上と海上¹⁾

小 林 英 夫

要 約

法定最低賃金とは、労働者保護の見地から当事者間の自由な賃金交渉領域を一定範囲内に制限する外壁であり、諸外国ではそれは通常1重であるが、日本では多重となっている。その原因は、おそらく法定最低賃金と協約最低賃金の峻別に無頓着な日本人の法意識に求められよう。

キーワード：地域別最低賃金；産業別最低賃金；職種別最低賃金；二層制；内部多層制；賃金の標準化；賃金体系の部分的法制化；日本人の法意識
経済学文献季報分類番号：15-41；15-61

[1] 序に代えて

同じ最低賃金法が適用されているにすぎないのに、陸上労働者を所管する省（労働省→厚生労働省）と海上労働者である船員を所管する省（運輸省→国土交通省）が別だという理由のためか、最低賃金制度の実際の運用には顕著な陸海の相違（たとえば陸上の「二層制」と海上の「内部多層制」とでもいいうる）がみられる。そのことは非常に面白いが、同時に非常に不思議でもある。そこでこの相違について試論的な考察をしたい。まずその歴史と現状に簡単にふれ、ついで若干の論評を加えることにしよう。

[2] 最低賃金法の成立に至るまで

(1) 陸上の場合

世界的には早くも19世紀末に一部の国に最低賃金制の確立をみるが²⁾、日本においては、大正8（1919）年の大日本労働総同盟第8回大会でその確立が運動方針とされ、翌年の第1回メーデーでそれが要求されたにとどまる。昭和22（1947）年の労働基準法（28～31条）により戦時の賃金統制に代わる最低賃金委員会の設立への道が開かれ、昭和25（1950）年の中

1) この論文は平成14年11月13日の近畿船員地方労働委員会連絡会議の報告に手を加えたものである。

2) 1894年のニュージーランド産業調停仲裁法や1896年のオーストラリア・ビクトリア州工場商店法がその例である。ただし典型的なのは1909年のイギリス賃金委員会法であろう。

中央賃金審議会の設置となった。同審議会は、方針として一般産業よりは低賃金業種を対象とし、答申として具体的に4業種を示したが、その実現には至らなかった。その間一律8000円を唱える総評は別として、全労も日経連も業者間協定をば是認し、昭和31（1956）年に静岡缶詰協会が初給賃金を協定した。その後業者間協定が増える状況下に前記審議会は、昭和32（1957）年に1）業者間協定、2）その拡張適用、3）労働協約の拡張適用、4）審議会決定の4方式を内容とする答申を示した。政府はその趣旨の法案を国会に2度提出し、いずれも通過に失敗するが、昭和34（1959）年遂に成功した。すなわち最低賃金法の成立である。

（2）海上の場合

海上の動きは陸上の動きよりもやや遅れる。昭和2（1927）年日本司厨同盟³⁾は、政府に最低賃金の法制化を陳情し、翌昭和3（1928）年には日本海員組合が船主協会に最低賃金制の確立を要求した。その解決を附託された海事協同会⁴⁾は社外船に争議の発生を防ぎえず、結局その選んだ仲裁人の仲裁によって普通船員・高級船員の標準給料最低月額を協定し、2年後無線技師の最低月額を協定した。だが昭和6（1931）年に不況のためそれは減額されている。昭和22（1947）年の新船員法は、戦時の勅令方式に代わり労働委員会の議による最低報酬を定めたが（59条）、最低賃金法への動きはまだない。昭和25（1950）年全日本海員組合は、大会で機帆船船員の最低賃金確立とその法制化への努力を唱え、翌昭和26（1951）年に汽船船員の職種別最低賃金を確立させたが、法制化への動きがみられるのは昭和29（1954）年のことで、その年運輸大臣が船員中央労働委員会に機帆船船員の最低賃金にかんして諮問をおこなっている。だが昭和33（1958）年の同委員会最終答申は、行政指導によって業者間協定を推進し、法制化の基盤を育てるというものであった。この答申の時、政府の最低賃金法案はすでに国会に提出されていたが、当局からは事態の推移の説明があったのみで、運輸大臣が船員中央労働委員会に船員の最低賃金にかんする省令案を諮問したのは、もちろん最低賃金法が成立してから後、同法40～43条に即してのことである。

〔3〕最低賃金法の成立から改正に至るまで

（1）陸上の場合

前記の中央賃金審議会による答申内容の1）、2）、3）、4）は、それぞれ最低賃金法の

3) 司厨部員の複数組織が日本海員組合（大正10〔1921〕年設立）とは別に存したが、大正14（1925）年に一つに合体したもの。ただし昭和6（1931）年には、司厨部員のすべてが日本海員組合に統合された。

4) 大正15（1926）年日本船主協会、海員協会（高級船員）、日本海員組合（普通船員）により船員の職業紹介を目的として設立されたが、船員の待遇事項の協議決定や争議の予防調停をもその事業とした。

9条、10条、11条、16条として定められ、すでに業者間協定を実施していた静岡缶詰協会などは、早速9条による申請をおこなった。その後も設定のほとんどは9条方式によるもので、ILO26号条約の労使平等参与原則に抵触するおそれがあっただけでなく、普及3カ年計画にもかかわらず最低賃金の水準やその普及状況（地域・業種に関し）は充分でなかった。昭和38（1963）年中央最低賃金審議会は、業種選定、水準整合化のための目安提示、16条方式の活用を答申し、翌年には推進3カ年計画が始められた⁵⁾。労働者側は原則の問題として9条と10条に反対し、使用者側は16条方式への移行に抵抗するという状況下で、今後のあるべき制度について諮問をうけた同審議会は、9条・10条の廃止と16条の修正（「他の方式が困難又は不適當の場合」を「必要があると認める場合」へ）を答申した。この答申に即して起草された政府の最低賃金改正法案は、昭和43（1968）年両院を通過したが、注目すべきは、16条4項として新設・改廃にかんして関係労使の申し出を認める但し書きが付加されたことである。

（2）海上の場合

昭和35（1960）年12月近畿船員地方労働委員会は、和歌山県田辺地区木造貨物船最低賃金（9条方式）の設定を答申し、翌年2月運輸局長はその決定を公示したが、これが船員最低賃金の最初である。その後も同方式によるものが続く。昭和39年9月船員中央労働委員会は、その全機帆船船員への適用を運輸大臣に建議し（以下に建議とはすべて船員中労委会長から大臣宛のものをいう）、昭和41（1966）年10月に未適用同船員の最低賃金設定の答申をおこなった。かくして同年12月大臣職権により全国機帆船運航業最低賃金（16条方式）が設定された。

その翌昭和42（1967）年5月、運輸大臣は最低賃金法の改正について労働省より意見を求められ、船員中労委に即座に諮問した。同委員会も直ちに（同月）、9条・10条の廃止と11条・16条による制度運用を答申した。

[4] 最低賃金法の改正以後

（1）陸上の場合

法改正によりILO26号条約抵触の問題は消え、今後の問題は、業者間協定方式による既存の最低賃金を審議会方式ないし協約拡張方式のそれにどう移行させるか、また新たに設定さ

5) 昭和38年答申の具体化の1つとして早速目安が提示されたが、それは業種をA Bに2区分し、地域を甲乙丙に3区分した計6種類の日額をゾーン形式で示したもので、後の地域別最低賃金の目安とは趣を異にする。

れる最低賃金はいかにあるべきか、というにあった。昭和45（1970）年中央最低賃金審議会は、前年の試案にたいする労使の反発を踏まえてそれを修正し、1）不公正の是正をめざす最低賃金に生計費基準は不適切であるとの試案判断を削除し、2）協約拡張の使用者要件（全部合意）は削除ではなく緩和にとどめ、3）今後は産業別最低賃金を優先させるが、未適用領域では地域包括最低賃金をめざす、という答申をまとめた⁶⁾。その3）をうけて労働省は、年次推進計画として全労働者への産業別最低賃金の適用と地域包括最低賃金の設定をめざした。昭和51（1976）年末現在、11条方式によるもの7件（適用7000人）、16条方式によるもの393件（適用3330万人）であったが、後者のうち43件（適用1688万人）は地域別最低賃金である。

なお第1次石油危機後の昭和50（1975）年、国民春闘を展開した労働4団体は、全国一律最低賃金を要求して統一ストライキ（3月予定）を構え、野党4党も同内容の法案を提出した。ストライキ回避のため政府は、最低賃金のあり方を中央最低賃金審議会に諮問し、昭和52（1977）年同審議会は、最低賃金における地域別と産業別の役割・機能を明確にし、適用対象を特定し（年齢、業務などの除外）、表示単位期間を整理することとし、地域別最低賃金（47都道府県）についてはこれを4ランクに分け、各ランクごとに最低賃金の日額について改定（引上げ）額の目安をしめすという答申をおこなった。かくして翌昭和53（1978）年、いわゆる目安制度が始まった。

（2）海上の場合

船員最低賃金は本来的に産業別の性質をもつから、海上には陸上のような地域別対産業別の問題は存しない。最低賃金法改正の1年前の昭和42（1967）年6月、運輸大臣は船員中労委に小型鋼船船員の最低賃金設定を諮問したが、同委員会は翌年6月に答申をだし、1）適用は小型鋼船に限定せずに本邦内貨物運送の全鋼船の船員とし、2）沿海区域の100トン未満鋼船と平水区域の鋼船は地方局長が、それ以外は大臣がそれぞれ所管し、3）最低賃金額は大臣所管のものが全国一律、地方局長所管のものは地方の実情によることとし、4）対象は職員初任者と部員未経験者（18才未満）とする、とした。さらにその翌年（昭和44年）1月にも答申をだし、賃金の年齢格差はないとの理由で18才未満条件を外した上で、1）適用は国内各港間のみを航行する鋼船の職員・部員のみとし、2）最低賃金額は職員初任者につ

6) 平たくいえば、従来の業者間協定最低賃金は小さくくりの業種を対象としていたから、今後の産業別最低賃金は大きくくりであるべきで、そこからの「落ちこぼれ層」は地域別最低賃金でカバーしようというものであった。だがこの時点での使用者は、地域包括的最低賃金は本質的に全国一律最低賃金と変わらず、したがって反対であるという立場をとっていた。

いて月額3万8000円、部員未経験者について月額2万3600円とし、さらに3)航海士・機関士の乗り組まない船舶の船長・機関長についてはこれを上回るよう行政が指導することを要望した。

ところで機帆船船員の最低賃金は、当時8割弱が9条方式によるものだったから、昭和44(1969)年3月運輸大臣は船員中労委にそのあり方を諮問した。6月の同中労委答申は、適用を国内各港間のみを航行する木船(漁船、旅客船、サルベージ船を除く)に限定し、法16条により地方局長が当該船員地労委の調査審議を求め、職員初任者と部員未経験者について最低賃金を決定することとした。かくして既述の大臣決定による全国機帆船運航業最低賃金は、昭和45(1970)年7月に大臣より廃止が諮問され、11月の船員中労委答申は廃止を適当とした。

かくして木船は以後地方局においてのみ、しかも鋼船と一括して取り扱われることになる。昭和47(1972)年、船員中労委において労働者側より内航鋼船船員の最低賃金額の設定区分について動議があり、翌年10月に同中労委は、大臣決定の最低賃金について職員・部員の現行2本建ては維持するが、但し書きにて事実上の3本建てとするという結論に達した。すなわち職員の最低賃金は初任者基準を維持するが、部員のそれは海上経歴3年(1人前船員)を基準とし、3年未満者のそれは但し書きにて未経験者基準のものとして別途定めるというもので、その際海員学校卒業者は修業年限を、水産学校(機関科・漁労科)卒業者は修業年限の1/2をそれぞれ海上経歴とみなしうるとした。この改正は、昭和49(1974)年に建議の形で地方局長の決定する内航鋼船及び木船運航業の最低賃金にも及んだ。

なお海上旅客運送業の最低賃金については、昭和48(1973)年にその設定の建議がなされ、決定されている。それによれば、1)適用は沿海区域航行の100トン未満の船および100トン以上の船舶で平水区域から2時間以内で往復できる区域のものに限られ、2)平水区域の船舶については地方局長が、その他の船舶については大臣がそれぞれ最低賃金を決定し、3)最低賃金は大臣決定のものは一律だが、局長決定のものは地方の事情によることとし、かつ算定基準は職員については初任者、部員については未経験者(18才未満の女子船員がかなりいるような特殊の事情ある場合には、15才以上と18才以上とを区分)とするとした。

[5] 地域別最低賃金と目安制度

昭和53(1978)年の目安制度の発足は、地域別最低賃金が全国的に確立した証拠でもあるが、目安が中央最低賃金審議会の名で提示されたのは当初の3年間にすぎず、以後は公益委員見解として提示されているにすぎない。そのこと自体が本来的に問題をはらんでいたの、同審議会は自ら全員協議会を設けて種々検討したが、結論をえないままに平成2(1990)

年を最後に検討を中止した。労働者側の要望もあり平成5(1993)年に検討が再開されたが、最終的な結論を得ないままに今日にいたった。本年(平成14年)になって、地域別最低賃金にかんして表示単位期間の時間額一本化が提示されたが、肝心の目安は経済情勢の悪化を理由に提示されえず、目安制度の意義(地域間調整をつうじてナショナル・ミニマムを実現させる手段と目される)そのものについても、疑問が投げかけられている。ただし以上は、陸上の場合についての話である。

[6] 産業別最低賃金の変貌

(1) 陸上の場合

昭和43(1968)年の最低賃金法改正以後、労働省が推進したのは産業別最低賃金であり、地域別最低賃金が全国的に確立される昭和51(1976)年までは、産業別最低賃金の方が重要な役割を担った。だがその産業別は大きくくり(標準産業分類の大・中分類)で、しかも年齢や職務にかんする適用除外も定められず、事実上の一般最低賃金と考えられえたから、一般最低賃金そのものである地域別最低賃金が普及すると、両者の関係の整理は当然の課題となった。昭和56(1981)年の中央最低賃金審議会答申は、それに答えたものである。それによると、1)今後の産業別最低賃金は、11条方式による場合以外は、労働条件の改善または公正競争の確保の観点から地域別最低賃金よりも高い最低賃金が求められる場合に限られる。具体的にその場合とは、基幹的労働者の相当数(1/2)に協約が適用されているか、または公正競争の観点から基幹的労働者に最低賃金が必要であるか、という基準のいずれかを満たす小くくり(小・細分類)の産業で、16条4項により関係労使が申し出た場合をさす。2)当面現行の産業別最低賃金については、地域別最低賃金の適用されるべき業種・業務を除外し、必要とあれば18才未満および65才以上の者を除外するなどの改善措置を施す。3)現行産業別最低賃金の廃止の時期・方法は、昭和60(1985)年度に決定する、という。

だが昭和61(1986)年の中央最低賃金審議会答申は、大きく様変わりした。すなわち現行産業別最低賃金の廃止による賃金秩序の急変を避け、かつ新産業別最低賃金への移行に時間的猶予を与えるためとて、一定の除外措置による現行産業別最低賃金の新産業別最低賃金への転換を認めたのである。その措置とは、1)18才未満と65才以上の者、2)主に清掃・片付け業務に従事する者と雇入れ後の技能習得中の者等、3)当該都道府県の平均賃金分布よりも低位の賃金分布を示す(第1・10分位で比較)業種を除外するというものである⁷⁾。その結果として転換が急速に行われ、転換完了後間もない1994年において、新たに設定された産

7) いわば基幹的労働者を定義するのに面倒な positive list を避け、安易な negative list に頼ったということである。

業別最低賃金のほとんど（9割）は転換によるものであった。ここに陸上における最低賃金の二層制が確立したことになる。この転換の安易さが、その後の産業別最低賃金の廃止論の引き金となったようだ。

（2）海上の場合

地域別最低賃金の存しない海上の場合には、目安問題もなければ転換問題もない。だが陸上の目安制度の発足した昭和53（1978）年以降をみると、漁業に最低賃金の新設されただけでなく、既存の内航運航業や旅客運送業において最低賃金の増設ないし海上経歴換算の改善が行われている。

まず内航運航業についてみると、1）水産学校（機関科・漁労科）卒業者は従来修業年限の1/2を海上経歴と換算していたのを2年を海上経歴とみなすこと（昭和56年7月の建議）、2）海員学校専科卒業者は2年を海上経歴とみなすこと（昭和58年7月の建議）、3）高校（水産高校を除く）卒業者は1年を、また海員学校の専科、専修科、司厨・事務科の卒業者は3年を海上経歴とみなすこと（平成2年9月の建議）、4）職員の最低賃金決定は現行どおり初任者を基準とするが、但し書きにて船舶職員養成施設の特定の養成施設の課程を修了した後の勤務期間が当該課程ごとに定める期限⁸⁾に満たない者を基準とした最低賃金を定めておくこと（平成8年5月の建議）、などの措置がとられている。

次に海上旅客運送業についてみると、事務部職員の最低賃金は、職務内容よりして機関士・航海士等の職員のそれとは異なるべきだとの主張がまず使用者委員から、次いで労働者委員からなされたので、昭和48（1973）年の建議が業務の性質上必要な場合の別個の最低賃金の設定を認めていたことをうけて、昭和55（1980）年9月の中央最低賃金審議会総会において、一般職員とは別個に事務部職員の最低賃金を明記することが報告された。

最後に漁業についてみると、最低賃金制度の適用拡大（機帆船船員→内航鋼船船員→海上旅客船船員）をうけて漁業におけるその設定が検討されてきており、昭和55（1980）年2月の建議となったものである。沖合底びき網、大中型まき網、遠洋まぐろ、大型いかつり（100トン以上）の4業種が選ばれたのは、漁業の特殊性もさることながら、雇用数が大きく、操業が周年にわたり、未組織船員がなお存し、かつ賃金実態が比較的把握しやすいためだという。遠洋まぐろと大型いかつりの最低賃金は大臣が決定し、全国一律とするが、その他の最低賃金は局長が決定し、その効力の及ぶのはもちろん管轄区域に限られる。適用される船員は、名称（1人歩、1人代）の如何を問わず基準となる配分単位を1単位有する船員である。

8) たとえば海員学校本科は4年6月、海上保安学校本科は3年6月、海員学校専修科・海技大学校海技士科は2年6月、商船高等専門学校は2年のごとくである。

なお最低賃金は船員法（58条）による最低保障賃金とは別物であり、最低保障賃金の分布のどこかに決定されることになるので、最低賃金を下回る最低保障賃金が生じうるが、その場合には最低保障賃金の是正ではなくプラス・アルファで足りるとされた。

〔7〕最低賃金の現状と特徴

（1）陸上の場合

1) 現状……平成13（2001）年の件数および適用労働者数をみると、16条方式による最低賃金のうち地域別最低賃金は47件で、適用労働者数は5083万1000人（事業所・企業統計調査の本調査は5年ごとなので平成8年の数字）である。もうひとつの産業別最低賃金は251件で、適用労働者数は412万9000人である。11条方式による協約の地域拡張の最低賃金は2件で、適用労働者数は1000人である。なお産業別最低賃金251件のうち3件は残存する従来の産業別最低賃金であり、適用労働者数は3100人である。残る248件が新産業別最低賃金であり、適用使用者数は13万9200、適用労働者数は412万6200人である。その248件も、産業区分をすると区分数としては20にすぎず、件数の多い区分を若干あげれば、電気機械器具製造業関係が46件（適用使用者数3万7800、適用労働者数149万3400人）、輸送用機械器具製造業関係が34件（適用使用者数1万7000、適用労働者数79万1300人）、一般機械器具製造業関係が28件（適用使用者数3万6400、適用労働者数67万2900人）、鉄鋼業関係が22件（適用使用者数3900、適用労働者数18万2200人）、各種商品小売業関係が31件（適用使用者数3600、適用労働者数40万人）、自動車小売業関係が23件（適用使用者数2万3800、適用労働者数22万1500人）といったところである。

2) 特徴……その最大のものは、地域別最低賃金の上に重ねて産業別最低賃金が存するという二層制であろう。前者はナショナル・ミニマムの実現をめざし、後者は団体交渉を補完するというが、なぜそのような補完が（団体交渉のないところにまで）必要なか判然としない。それはむしろ代替ではないのか。労働省の逆瀬川潔氏は、地域別最低賃金水準を上回る産業別最低賃金は、もはや最低賃金ではなくて賃金の標準化だというのが、実態的にみて正しい指摘であろう。同氏によれば、最低賃金の二層化に最も寄与したと考えられる金子美雄氏の真意は、新産業別最低賃金という名の職種別最低賃金を作ることにあったというのが、もしそうだとすれば、話は非常に違ってくる。ともあれ現在の産業別最低賃金は、その趣旨に即して厳密に設定し直さないかぎり廃止論はなくなるまい。

もうひとつの特徴は目安制度であろう。目安は地域別最低賃金を直接に、産業別最低賃金を間接に支配する。目安を尊重し自主性を発揮せよ（そんな器用なことがどうしてできよう）

という中央最低賃金審議会も無責任だが、目安がないと全体のバランスがとれないと信じこんでいる（とすれば）地方の最低賃金審議会も見識がない。各地方で同一方式の賃金実態調査が行われているのであるから、中央は調査結果の利用の仕方について指針を与えておけば、自然と実態を反映した結果が得られ、それこそが真のバランスのとれた状況となろう。もし目安制度が、国民春闘の際の労働要求を配慮して全国一律最低賃金制度の代替を意図しているのだというのであれば、なにをかいわんやである。ただし本年（平成14年）度は経済情勢の悪化により目安は提示されえず、目安制度そのものが疑われだしたから、将来になんらかの事態の改善が望めるかもしれない⁹⁾。

（2）海上の場合

1) 現状……平成13年度については適用者数が得られないので、平成12（2000）年度の全国計の数字をあげる。ただし（ ）は内数であり、適用事業者数については大臣決定と地方局長決定の両方の最低賃金の適用を受ける者、適用船員数については予備船員数を示す。まず大臣決定関係についてみると、a) 内航鋼船運航業最低賃金の適用事業者数は2549（222）、適用船員数は2万9368人（5166人）、b) 海上旅客運送業最低賃金の適用事業者数は86（15）、適用船員数は6817人（2617人）、c) 遠洋まぐろ漁業最低賃金の適用事業者数は217、適用船員数は6016人、d) 大型いかつり最低賃金の適用事業者数は42、適用船員数は676人である。つぎに地方局長決定関係についてみると、e) 内航鋼船・木船運航業最低賃金の適用事業者数は1542（223）、適用船員数は8013人（639人）、f) 海上旅客運送業最低賃金の適用事業者数は472（16）、適用船員数は4801人（632人）、g) 沖合底びき網漁業最低賃金の適用事業者数は379、適用船員数は3864人、h) 大中型巻き網漁業最低賃金の適用事業者数は108、適用船員数は5598人である。陸上の場合に比較して適用対象の小規模であることは、歴然としている。

2) 特徴……まず第1に、船員最低賃金の設定されている産業は、標準産業分類の細（4桁）分類〔沿海旅客海運業（4221）、沿海貨物海運業（4222）、底びき網漁業（0311）、まき網漁業（0312）等〕に属するが、それは陸上の場合とて同様である。だが陸上の場合は、それは数ある産業のひとつにすぎず、ひとつの産業には1本の最低賃金しか設定されない。だが海上の場合はひとつの産業の内部に複数の最低賃金が設定されており、内部多層制というにふ

9) 1つの問題点としては、各地方労働局賃金課でそれなりの標本実態調査が行われているのに、それとは別に全国で4000（1都道府県当りでは僅少）の事業所標本から推定したにすぎない平均賃上げ額が目安として提示されると、それが独り歩きし、折角の賃金課調査が事実上利用されない点が指摘されよう。

さわしい¹⁰⁾。第2に、職員と部員には別個の最低賃金が設定されているが、これは明らかに職種別最低賃金である。いかかれば船員最低賃金は、厳密には産業別・職種別最低賃金というべきであろう。もっとも陸上の産業別最低賃金も、厳密には地域別・産業別最低賃金であり、船員の場合と同様に複数の基準に依拠しているといえるが、その論法をもってすれば、地方局長決定の船員最低賃金は地域別でもあるから、それは地域別・産業別・職種別最低賃金ということになろう。おそらく最低賃金行政の陸海分断が、船員最低賃金は産業別最低賃金のひとつにすぎないという意識を希薄ならしめているのであろう¹¹⁾。第3に海上経歴の如何によって複数の異なる最低賃金が設定されている。法が最低賃金設定の基準としているのは、事業（産業）、職業（職種）、地域の3つであるから、経歴別の最低賃金は「海上の場合の特殊性」であるといって済むことであろうか。

[8] 結びに代えて（若干の論評）

以上から陸海をつうじていえることは、法定最低賃金とは賃金そのものではなく、「法的強制（罰金）を伴う賃金決定上の下限規制」であるという認識の欠如していることである。それを具体的にのべよう。

1) 陸上の場合……その最大の象徴は、最低賃金（日額・時間額）が1円刻みで表示されることであろう。実際に最低賃金専門部会では、最終段階になると労働者側はよく「解決のために1円を積み」と主張するが、これは明らかに賃金交渉の発想である。産業別最低賃金が「賃金の標準化」だと評される所以でもあろう。もっとも中央最低賃金審議会の目安が1円刻みであるから、労働者側ばかりを責められないが、賃金決定上の下限規制とはいわば賃金交渉上の土俵設定であって、土俵の大きさを決めるのに1センチ刻みの話し合いをするのでは滑稽であろう。せいぜい1～2寸（たとえば5円）刻みであろう。外国の最低賃金決定では、あまり聞かれない話である。

2) 海上の場合……船員の最低賃金は50円刻みの月額で表示され、陸上の1円刻みのような問題はないが、表示単位は月額としては小さすぎよう。昭和24（1949）年の賃金交渉で全日海が本給の50円単位の整理を要求したことが、これと関係あるかもしれない。ともあれ法定

10) 船員最低賃金の内部多層制の理由の一部は、母集団が小さくて全数調査による賃金構造の細部の把握が可能であり、かつ適用労働者数が少なく監督行政が比較的容易であることにあるかもしれない。

11) これに関連して一言しておこう。分かりきったことだが、産業とは生産される財・サービスの種類による区分であり、職種とは提供される労働・技能の内容による区分であるから、それらは必ずしも概念的に両立しないが、地域は立地上の区分であるから、産業・職種のいずれによる区分とも両立しうる。

最低賃金にたいする船員の認識状況は、もっと別なところに現われている。たとえば船員中労委の昭和44年答申は、内航鋼船職員と部員の最低賃金月額を定めた際、航海士・機関士の乗り組まない船舶の船長・機関長についてはこれを上回るよう行政指導されたいと要望したが、法定最低賃金の意義を熟知するはずの委員会が、答申に際してわざわざかかる行政指導を要望するとは少々不思議である。

また船員の場合の特徴としてすでに述べたように、船員中労委の昭和48年答申は、内航鋼船部員の最低賃金基準を従来の未経験者から1人前船員（海上経歴3年）に改め、3年未満者には但し書きにて未経験者基準の最低賃金を別途定めるとしたが、これでは2段階の最低賃金設定となるだけでなく、同時に未経験者の最低昇給額をも規制することになる。平成8年5月の建議は、内航船舶職員の最低賃金（初任者基準）についても、特定の船舶職員養成施設の課程修了後の勤務期間が当該課程の定める期間に満たない者を基準とした最低賃金を別途定めるとしたが、これについても同様のことがいえよう。また諸種の学校卒業者について修業年限の海上経歴換算を細部にわたって規制しているが、これも法定最低賃金の議論になじまない。昭和55年9月の船員中央最低賃金審議会総会には、海上旅客運送業の事務部職員の最低賃金を他の職員のそれとは別個に明記することが報告されたが、これなども職種別最低賃金意識の顕著なことを反映したものといえよう。

要するに漁業は別として、本来は数ある産業別最低賃金の1つにすぎない海運業の最低賃金が唯一別個の省の管掌するところとなり、その最低賃金行政が他の最低賃金行政より独立することとなったため、産業別意識が背後に退いて伝統的に強固な職種別意識が全面に現われ、拳句の果ては経歴期間まで意識されるようになったと考えられる。経歴期間を意識してまで複数の最低賃金を設定するようでは、それはもはや法定最低賃金ではなく、むしろ賃金体系の部分的法制化であるといつてよからう¹²⁾。

12) これと関連して船員最低賃金の内部多層制の究極の原因を考察する必要があるであろう。単純な観察によっても、それは、船員集団が基本的に法（船舶職員法）によって厳格に資格を要求される技能者（海技士）集団であり、その職種別意識が陸上とは比較にならないほど伝統的に強固であったことに求められる。すでに昭和3（1928）年、日本海員組合は社外船に職別最低賃金制を確立していたし、船舶運営会の海運一元化時代（1942～1950）は別として戦後の全日本海員組合は、早速昭和26（1951）年に職別最低賃金制を実現し（本文2ページ参照）、昭和32（1957）年には職別最低保障本給（職種・職階、航路、トン数別）と本人本給を併存させる乗船時・下船時二本立の基本本給制を獲得した。だが二本立には弊害があり、昭和49（1974）年にはその是正を行っている。このように見ると、船員最低賃金が職種別かつ経歴別となった事情は理解しやすい。その技能は海運業に固有のものであり、その意味では航空産業の技能と似る。だが航空産業が独立の最低賃金行政の対象とされないのは、おそらく航空産業が比較的新しい産業であって、海運業のように近代国民国家の存立と発展に直結するものとして重視された歴史をもたないからであろう（国民祝日としての「海の日」はあっても「空の日」はない）。以上の事情を

3) 陸海をつうじて……以上のように法定最低賃金が「賃金の標準化」ないし「賃金体系の部分的法制化」の様相を呈する背景には、たとえばアメリカの連邦最低賃金制が不況対策として生まれたのとは対照的に、日本では、最低賃金制は先進諸外国に存するのだから当然存すべきものとして、たまたま高度成長の本格化する前夜（岩戸景気の年）に生まれたという事情があろう。そのため過去の最低賃金決定は、極論すれば高度成長下の賃金上昇の後をいかに追いかけるかであり、最低賃金の本質に立ち返って議論をする必要がなかった。その反省を迫られるようになったのは、ごく最近のことである。過去の流れをつうじて陸上・海上に共通するのは、いったん法的規制が与えられるとその枠内で最大の自助努力をするよりも、むしろ守護神としてそれに積極的に頼ろうとする姿勢である。かつて民法学者の川島武宣氏は、法律は欧米人にとって厳父であるが、日本人にとっては慈母であるようだと評したが、日本人の法意識（法文化）をいいえて妙である。たとえば船員の場合、以前から経歴を基準とする標準賃金を最低賃金と呼んでいたから¹³⁾、前述のごとき法意識の下では、法定最低賃金に経歴期間を入り込ませることは、それほど不自然とは感じられなかったのであろう。

[9] 追補（船員最低賃金にかんする ILO 条約と関連して）

ILO の陸上労働者にかんする最低賃金条約（第26号、第99号、第131号）は、最低賃金決定の仕組みとその運営原則ならびに最低賃金決定の際考慮されるべき要素等を定めたもので

✓反映してであろうか船員の最低賃金水準は、陸上労働者のそれを大きく上回る。平成13年度における大臣決定の船員最低賃金は、内航鋼船運航業について職員Aが24万1400円、職員B（当該課程の定める期限未満者）が22万4950円、部員Aが18万2100円、部員B（海上経歴3年未満）が17万2950円であり、海上旅客運送業について職員が23万8300円、事務部職員が18万4200円、部員が17万7500円であった。近畿の局長決定の船員最低賃金は、内航鋼船運航業について「はしけ長」に24万1400円の最低賃金を設定した以外は大臣決定のものと同一であり、海上旅客運送業については事務部職員に別個の最低賃金を設定しない点以外は大臣決定のものと同一であった。これにたいして陸上の産業別最低賃金の平成13年度における最高水準のものは、11条方式による広島県塗料製造業の日額7200円、時間額960円（日額×22日の月額換算で15万8400円、時間額×8時間×22日の月額換算で16万8960円）、および16条方式による高知県一般貨物自動車運送業の日額7280円、時間額910円（同月額換算で16万160円、ただし平成10年より据え置き）、兵庫県塗料製造業の日額6664円、時間額833円（同月額換算で14万6608円）、岐阜県航空機・同付属品製造業の日額6634円、時間額830円（日額による同月額換算で14万5948円、時間額による同月額換算で14万6080円）などである。船員の最低賃金は、たとえ技能水準を反映して高いのが当然だとしても、もはや最低賃金ではなくて賃金の標準化だと評される陸上の産業別最低賃金のすべてを上回り、しかも陸上にはみられない多層構造を成すというのでは、はたして法定最低賃金としてふさわしいかどうかを疑われても仕方がないであろう。

13) 昭和3年の海事協同会の最低賃金争議にさいして仲裁人は、水夫長、火夫長、賄長のそれぞれに8年の「実歴年限を標準とする最低賃金」は、いわゆる最低賃金ではないと明言していた。

あって、最低賃金水準それ自体については当然のことながら当事国の自主的な決定に委ねている。だが海上労働者である船員については事情は異なる。1919年のILO設立の際、船員については別個の総会と事務局を設立しようとする動きが存したが、国際労働法制委員会は別個の常設機関の設置を避け、特別のILO海事総会、事務局内の海事担当部門、2者構成の合同海事委員会の設置という妥協案を採択した。かくして船員に適用される条約・勧告は、合同海事委員会の審議を経て海事総会で採択され、一般総会によるその採択はむしろ例外とされるようになった。注目すべき陸上との相違は、船員最低賃金にかんする条約が最低賃金額そのものを定めていることである。船員最初の最低賃金条約ともいうべき1946年の第76号条約（「賃金、船内労働時間及び定員に関する条約」）は、有能な船員の月額最低基本賃金を16ポンドもしくは64ドルとした。その後金額改定が繰り返され、直近の合同海事委員会の決定（2001年）によれば、それは、2002年1月1日から450ドルであり、2003年1月1日からは465ドルとなるはずである。

以上から推察できることは、ILOが、少なくとも第二次大戦後は海上労働者の国際労働市場の存在を明確に認識していたことであろう。ILOの船員最低賃金は明らかに日本でいう外航船員のそれであって、日本のように海運を内航と外航に区別している様子はない。前記の450ドルを仮に1ドル=120円で換算すれば54000円にすぎず、日本の現行船員最低賃金に比較して低すぎる。そのことは、日本の賃金の相対的国際水準を反映した結果であり、かつ便宜置籍や海外貸渡による混乗等を生ぜしめる理由ともなっているが、それと同時にILOの船員最低賃金が一本建て（一層制）であることをも考え併せると、それは、内航・外航の分立や船員最低賃金の内部多層制に潜む問題点を改めて浮き彫りにしたものとさえいえる。

なお最後に蛇足を恐れずに付言すれば、国境のない海上を移動する船員の場合、内航における外国人労働力の排除は、経済の論理に逆らってどこまで、またいつまで可能なのであろうか。いいかえれば国家ないし国家内の特定集団の利益の擁護という国家ないし社会の論理と経済の論理との均衡点は、一体どのように動いていくのであろうか。甚だ興味深い問題ではある。

参考文献・資料

最低賃金にかんする一般的な文献・資料は非常に多いが、この小文のテーマを扱ったものは逆に非常に少ない。だが参考までに参照した文献・資料を最小限あげておく。まず陸上労働者の最低賃金の概略については、五十畑明著『新たな最低賃金制』（社団法人日本労務研究会、平成8年）が無難である。小粥義郎著『最低賃金制の新たな展開』（日本労働協会、昭和62年）もよいが、残念ながらやや古い。最低賃金法の成立・改正の経緯や解釈については、労働省労働基準局編著『改訂最低賃金法の詳解』（労働基準調査会、平成8年）がもっとも信頼できる。もっと広い視野からの分析としては、逆瀬川潔著『中小企業と労働問題』（日本労働研究機構、平成8年）が非常に役立つ。社会政策学者としての立場から最低賃

金制を論じたものとしては、中村智一郎著『日本の最低賃金制と社会保障』（白桃書房、2000年）が面白く、小越洋之助『日本最低賃金制史研究』（粹出版社、1987年）はやや古いだけでなく、特定の立場に立脚している。最低賃金に関する公式データについては、労働省（→厚生労働省）労働基準局賃金時間課編『最低賃金決定要覧』（労働基準調査会→労働調査会）の各年度版が必見の資料であり、また最低賃金に関する最新の動きについては、その平成14年度版が要領のよい知識を与えてくれる。新産業別最低賃金については、労働省労働基準局賃金福祉部賃金課編『新産業別最低賃金ハンドブック』（労働基準調査会、昭和62年）、労働省労働基準局賃金時間部賃金課編『新産業別最低賃金ハンドブック2』（労働基準調査会、昭和63年）が必読の資料である。なお各都道府県の地域別最低賃金ならびに産業別最低賃金にかんする賃金実態調査は、基礎的データではあるが、公表されていない。

つぎに船員最低賃金についてみると、陸上の場合とは異なってそのみを独立に扱った文献・資料は皆無に近い。前記の労働基準局『決定要覧』に該当するようなものはない。船員中央労働委員会事務局『船員労働委員会情報』は、船員最低賃金改正の答申・決定状況をその都度正確に伝えているが、それ以上のものではない。船員中央労働委員会・各地方労働委員会共編『船員労働委員会五十年史』（船員中央労働委員会事務局、平成8年）は、最低賃金について最近（昭和61年～平成7年）の概況を伝えるのみである。その意味では、船員中央労働委員会事務局『船員最低賃金資料集』（部内資料、平成13年3月）は最初の総合的資料集であるだけでなく編集にも工夫がみられ、貴重な資料である。船員の職種別意識の大きな歴史的流れは、西巻敏雄著『日本海上労働運動史』（海文堂出版株式会社、昭和44年）にて大体つかめらるが、船員の職種別最低賃金協約とその周辺については、小林正彬著『海運業の労働問題』（日本経済新聞社、1980年）および『戦後海運業の労働問題』（日本経済評論社、1992年）が分かりやすい。なお船員労働委員会の賃金実態調査は、陸上の場合の標本調査とは異なって全数調査であり、貴重なものだが、もちろん公表されていない。

なおILO条約にかんしては、飼手真吾・戸田義男著『ILO・国際労働機関』（日本労働協会、昭和36年）やニコラス・バルテイコス著、花見忠・吾郷真一訳『国際労働基準とILO』（三省堂、1984年）が定評のある文献であるが、それは、海事関係について最低限の知識しか与えてくれない。合同海事委員会の月額最低基本賃金にかんする過去から現在に至る諸決定は、その折々の情報（たとえば日本ILO協会『世界の労働』など）に頼らざるをえない。