

第四十回国会 衆議院 運輸委員會 會議錄 第二十号

昭和三十七年四月四日(水曜日)

午前十時四十三分開議

出席委員

委員長 簡牛 九夫君

理事 關谷 勝利君 理事 高橋清一郎君

理事 塚原 俊郎君 理事 福家 俊一君

理事 山田 彌一君 理事 井岡 大治君

理事 久保 三郎君 理事 肥田 次郎君

伊藤 郷一君 生田 宏一君

川野 芳滿君 佐々木義武君

壽原 正一君 砂原 格君

竹内 俊吉君 西村 英一君

細田 吉藏君 増田甲子七君

三池 信君 加藤 勤十君

勝澤 芳雄君 内海 清君

出席國務大臣 齋藤 昇君

運輸大臣 齋藤 昇君

出席政府委員 有馬 英治君

運輸政務次官 有馬 英治君

運輸事務官 廣瀬 眞一君

(大臣官房長) 辻 章男君

運輸事務官 辻 章男君

(海運局長) 若狹 得治君

運輸事務官 若狹 得治君

(船員局長) 梶本 保邦君

運輸事務官 梶本 保邦君

(觀光局長) 梶本 保邦君

運輸事務官 梶本 保邦君

委員外の出席者 厚生事務官 熊崎 正夫君

(保険局長) 熊崎 正夫君

農林事務官 林田悠紀夫君

(水産庁漁政部長) 林田悠紀夫君

日本国有鉄道参事官 音田 和夫君

(運輸局長) 音田 和夫君

日本国有鉄道参事官 久田 富治君

(船舶局長) 久田 富治君

専門員 小西 真一君

三月二十九日

国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三八号)

同月三十日

本船運送法の一部を改正する法律案(内閣提出第一四三三号)

四月二日

国鉄大崎、大宮被服工場等の廃止及び統合反対に関する請願外十七件

(和田博雄君紹介)(第三二六七号)

同(川俣清音君紹介)(第三六〇五号)

同(中嶋英夫君)(第三六〇六号)

同(永井勝次郎君)(紹介第三六〇七号)

菱刈駅の貨物取扱の存続に関する請願(池田清志君紹介)(第三三五四号)

鹿兒島本線及び日豊本線の全線複線化に関する請願(池田清志君紹介)(第三四七五号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案(内閣提出第二三八号)

本船運送法の一部を改正する法律案(内閣提出第一四三三号)

船員法の一部を改正する法律案(内閣提出第三八号)

日本国有鉄道の経営に関する件

○簡牛委員長 これより会議を開きます。

去る一日、本委員会の専門員となられました小西真一君を御紹介いたします。

○小西専門員 小西でございます。よろしく。(拍手)

○簡牛委員長 内閣提出、国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案及び内閣提出、本船運送法の一部を改正する法律案を一括議題とし、審査を行います。

国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案

国際観光ホテル整備法(昭和二十四年法律第二百七十九号)の一部を次のように改正する。

第六条を次のように改める。

(料金)

第六条 登録ホテル業を営む者は、宿泊料金をその他省令の定める業務に関する料金を定め、実施前に、主務大臣に届け出なければならぬ。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 主務大臣は、前項の料金が外客接遇上不適當であり、特に必要があるとき、登録ホテル業を営む者に対し、その變更を指示することができる。

3 登録ホテル業を営む者は、省令

の定めるところにより、第一項の料金を公示しなければならない。

第十一條第一号中「命令」の下に「第六條第二項の規定による指示」を加える。

第二十八條中(料金の公示)を「(料金)」に改める。

第三十二條中第三号を削り、第二号を第三号とし、同条第一号中「第六條」を「第六條第三項」に改め、同条中同号を第二号とし、第一号として次の一号を加える。

一 第六條第一項(第二十八條において準用する場合を含む)又は第十五條の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

附則

1 この法律は、公布の日から起算して三十日を経過した日から施行する。

2 この法律施行の際現に登録ホテル業又は登録旅館業を営んでいる者が、その現に実施している改正後の第六條第一項(改正後の第二十八條において準用する場合を含む。以下同じ)の料金については、改正後の同項中「実施前に」とあるのは、「国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律(昭和三十七年法律第 号)の施行の日から三十日以内に」とする。

理由

外国人観光旅客の接遇の充実に資するため、登録ホテル業及び登録旅館業の料金に関する制度を整備する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

本船運送法の一部を改正する法律案

本船運送法の一部を改正する法律案

「本船」を「小型船」に、「木船運送事業」を「小型船海運業」に、「木船運送事業者」を「小型船海運業者」に、「木船運送航業」を「小型船運航業」に、「木船運送航業者」を「小型船運航業者」に、「木船回漕業」を「小型船運送取扱業」に、「木船回漕業者」を「小型船運送取扱業者」に、「木船貸渡業」を「小型船貸渡業」に、「海運局長」を「運輸大臣」に改める。

第二條第一項中「木製船舶(木製のはしけを含む)」を「船舶(はしけを含む)」に改め、同条第二号を第三号とし、第一号を第二号とし、第一号として次の一号を加える。

一 総トン数五百トン以上の鋼製の船舶

第二條第三項中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号及び第四号を一号ずつ繰り上げ、同条第四項

の船舶

第二條第三項中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号及び第四号を一号ずつ繰り上げ、同条第四項

の船舶

第二條第三項中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号及び第四号を一号ずつ繰り上げ、同条第四項

の船舶

第二條第三項中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号及び第四号を一号ずつ繰り上げ、同条第四項

の船舶

第二條第三項中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号及び第四号を一号ずつ繰り上げ、同条第四項

の船舶

第二條第三項中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号及び第四号を一号ずつ繰り上げ、同条第四項

の船舶

第二條第三項中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号及び第四号を一号ずつ繰り上げ、同条第四項

の船舶

第二條第三項中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号及び第四号を一号ずつ繰り上げ、同条第四項

の船舶

第二條第三項中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号及び第四号を一号ずつ繰り上げ、同条第四項

の船舶

第二條第三項中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号及び第四号を一号ずつ繰り上げ、同条第四項

の船舶

第二條第三項中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号及び第四号を一号ずつ繰り上げ、同条第四項

の船舶

第二條第三項中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号及び第四号を一号ずつ繰り上げ、同条第四項

の船舶

中第三号及び第四号を削り、第五号を第三号とし、同項第六号中「前三号」を「前二号」に改め、同号を同項第四号とし、同条第六項を削る。

第三号を次のように改める。

(登録及び届出)

第三条 総トン数二十トン以上の小型船による小型船運航業者若しくは小型船運送取扱業者又は小型船運送取扱業者を営もうとする者は、運輸大臣の登録を受けなければならない。

2 総トン数二十トン未満の小型船による小型船運航業者又は小型船運送取扱業者を営む者は、事業開始の日から三十日以内に、運輸省令で定める事項を運輸大臣に届け出なければならない。

第四条 第一項中「前条」を「前条第一項」に、「その主たる営業所の所在地を管轄する海運局長（以下「海運局長」という。）を「運輸大臣」に改め、同項第四号を次のように改め、同条第三項を削る。

四 使用する小型船の船種及びトン数、取り扱う物品の範囲その他の運輸省令で定める事業計画

第五条 第一項中「前条第一項各号」を「前条第一項第一号、第三号及び第四号」に、「木船運航業者登録簿」を「小型船運航業者登録簿」に、「木船回漕業者登録簿」を「小型船回漕業者登録簿」に、「木船運送取扱業者登録簿」を「小型船運送取扱業者登録簿」に、「木船運送取扱業者登録簿」を「小型船運送取扱業者登録簿」に改める。

第六条 第一項に次の一号を加える。
四 当該事業を遂行するに必要な能力及び資金信用を有しない者
第六条の次に次の一条を加える。
(事業開始の届出)

第六条の二 小型船運航業者は、事業を開始したときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

2 運輸大臣は、第三条第一項の登録を受けた小型船運航業者が、その登録の日から一年以内に前項の届出をしない場合は、当該登録を取り消すことができる。
第七条ただし書中「第十四条第三項後段」を「第十四条後段」に改める。

第八条を次のように改める。
(変更登録等)

第八条 第三条第一項の登録を受けた小型船運航業者は、第四条第一項第三号又は第四号に掲げる事項を変更しようとするときは、運輸大臣の変更登録を受けなければならない。

2 第五条、第六条及び前条の規定は、変更登録について準用する。

3 第三条第一項の登録を受けた小型船運航業者は、小型船運航業者登録簿、小型船運送取扱業者登録簿又は小型船回漕業者登録簿に登録されている事項に変更があつた場合（第一項の規定により変更登録を受けるべき場合を除く。）は、運輸省令で定めるところにより、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。その届出があつた場合には、運輸大臣は、遅滞なく、当該登録を変更するものとする。

4 第三条第二項の届出をした小型船運航業者は、その届出をした事項に変更があつたときは、運輸省令で定めるところにより、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

ない。
第九条の見出しを「(営業保証金)」に改め、同条第二項中「第三条第二項の規定による」及び「木船回漕業者を営もうとする者の」を削り、同項を同条第三項とし、同条第一項中「第三条第二項の」を削り、同項を同条第二項とし、同条に第一項として次のように加える。

小型船運送取扱業者は、営業保証金を供託し、かつ、運輸省令で定めるところにより、その旨を運輸大臣に届け出た後でなければ、その事業を開始してはならない。

第九條に次の一項を加える。
4 営業保証金は、国債証券、地方債証券その他運輸省令で定める有価証券をもつて、これに充てることができる。

第十條中「前条第一項」を「前条第二項」に、「同条第二項」を「同条第三項」に改め、同条に次の一項を加える。

2 小型船運送取扱業者は、前項の規定により営業保証金を供託したときは、運輸省令で定めるところにより、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

第十一條第一項中「第九條第一項及び前条」を「第九條第二項」に、「第九條第二項に規定する」を「同条第三項に規定する」に改め、同条第二項を次のように改める。
2 前条第二項の規定は、前項の場合について準用する。
第十二條を次のように改める。
(営業保証金の保管替え等)
第十二條 小型船運送取扱業者は、金銭のみをもつて営業保証金を供託している場合において、主たる営業所を移転したためそのもよりの供託所が変更したときは、遅滞なく、法務省令、運輸省令で定めるところにより、営業保証金を供託している供託所に對し、費用を予納して、移転後の主たる営業所のもよりの供託所への営業保証金の保管替えを請求しなければならない。

2 小型船運送取扱業者は、第九條第四項に規定する有価証券又はその有価証券及び金銭をもつて営業保証金を供託している場合において、主たる営業所を移転したためそのもよりの供託所が変更したときは、遅滞なく、新たに、営業保証金を移転後の主たる営業所のもよりの供託所に供託しなければならない。その供託をしたときは、法務省令、運輸省令で定めるところにより、移転前の主たる営業所のもよりの供託所に供託した営業保証金を取りもどすことができる。

3 第十條第二項の規定は、第一項及び前項前段の場合について準用する。

第十四條の見出しを「(相続及び合併)」に改め、同条第一項及び第二項を削り、同条第三項中「木船運送事業者」を「第三条第一項の登録を受けた小型船運航業者」に改め、「前二項の規定にかかわらず」を削り、「木船運送事業者の登録」を「同項の登録」に改め、同項を同条とする。

第十六條の見出しを「(標準運賃及び標準料金)」に改め、同条第一項中「標準木船運賃又は標準料回漕

料（関係木船回漕業者が受け取る回漕料の合計の標準をいう。以下同じ。）を、「小型船運航業者又は小型船運送取扱業者について標準運賃又は標準料金」に改め、同条第二項から第四項までの規定中「標準木船運賃又は標準回漕料」を「標準運賃又は標準料金」に改める。

第十八條の見出し中「回漕料」を「料金」に改め、同条第一項中「標準木船運賃」を「標準運賃又は標準料金」に、「運賃」を「運賃又は料金」に改め、同条第二項を削り、同条第三項中「第一項又は」を削り、同項を同条第二項とし、同条第四項中「又は第二項」を削り、同項を同条第三項とする。

第十九條（見出しを含む）中「標準木船運賃」を「標準運賃」に改め、同条第一項中「標準木船期間より、船料」を「標準期間船料」に改める。

第二十條（見出しを含む）中「回漕料等」を「料金等」に改める。
第二十一條の見出しを「(死亡等の届出)」に改め、同条中「まつ、消登録の申請をしなければ」を「その旨を届け出なければ」に改める。

第二十二條中「当該木船運送事業者」を「当該小型船運航業者」に改め、同条第一号を次のように改め、同条第二号中「次条」を「第六条の二第二項又は次条」に改める。
一 第三条第一項の登録を受けた小型船運航業者について前条の規定による届出があつた場合
第二十三條第一項中「木船運送事業者が」を「第三条第一項の登録を受けた小型船運航業者が」に、「当

該木船運送事業」を「当該小型船海運業」に改め、同項第三号中「第十八条第三項」を「第十八条第二項」に改め、同条第三項及び第四項中「当該木船運送事業者」を「当該小型船海運業者」に改める。

第二十四条第一項中「第三条第二項」を削り、「第九条第一項」を「第九条第二項」に改める。

第二十七条の見出しを「(準用)」に改め、同条中「木船運送の事業に」を「小型船海運業に相当する事業」に改める。

第二十八条中「この法律の規定により木船運送事業の登録を受けた者」を「第三条第一項の登録を受けた者及び同条第二項の届出をした者」に改め、同条の次に次の一条を加える。

(職権の委任)

第二十八条の二 この法律の規定により運輸大臣の職権に属する事項は、運輸省令で定めるところにより、海運局長に行なわせることができる。

第三十条第一号を次のように改め、同条中第二号を削り、第三号を第二号とし、第四号を第三号とする。

一 第三条第一項(第二十七条において準用する場合を含む。)の規定に違反して、同項に規定する小型船海運業を営んだ者
第三十一条を次のように改める。
第三十一条 左の各号の一に該当する者は、三万円以下の罰金に処する。

一 第八条第一項(第二十七条において準用する場合を含む。)の

規定に違反して、変更登録を受けないで第四条第一項第三号又は第四号に掲げる事項を変更した者

二 第九条第一項(第二十七条において準用する場合を含む。)の規定に違反して、営業保証金を供託しないで小型船運送取扱業を開始した者

三 第二十条(第二十七条において準用する場合を含む。)の規定に違反して、料金等の総額又はその内訳を書面をもつて明示しなかつた者

第三十三条第一号を次のように改め、同条中第二号を削り、第三号を第二号とする。

一 第三条第二項、第八条第三項若しくは第四項又は第二十一条(これらの規定を第二十七条において準用する場合を含む。)の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

附則

(施行期日)
第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を経過した日から施行する。

(経過規定)

第二条 この法律の施行前にした改正前の第三条(改正前の第二十七条において準用する場合を含む。)の規定による登録は、この法律の施行の日にその効力を失う。

第三条 次の各号の一に該当する者であつて、この法律の施行の際現に改正後の第三条第一項に規定する小型船海運業に相当する事業を営んでいるものは、この法律の施

行の日から二年間は、当該事業について同項の登録を受けたものとみなす。その者がその期間内に同項の登録の申請をした場合において、改正後の第五条第二項又は第六条第二項の規定による通知を受けるまでの期間についても、同様とする。

一 この法律の施行の日の前日において改正前の第三条の登録を受けている者

二 この法律の施行の際現に、海上運送法(昭和二十四年法律第百八十七号)第十九条の五第一項又は第二十条第一項(同法第三十三条において準用する場合を含む。)の規定により届出をして、貨物定期航路事業、不定期航路事業又は船舶貸渡業、海上運送取扱業若しくは海運仲立業を営んでいる者

第四条 前条の規定を受ける者については、同条の規定により登録を受けたものとみなされる間は、改正後の第八条第一項及び第三項の規定を適用しない。

2 前条の規定の適用を受ける者(同条第二号に該当する者に限る)は、この法律の施行の日から六十日以内に、第四条第一項第三号に規定する事項を運輸大臣に届け出なければならない。

3 前条の規定の適用を受ける者は、同条の規定により登録を受けたものとみなされる間において、第四条第一項第一号又は第三号に掲げる事項に変更があつたときは、その変更の日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

4 前二項の規定に違反した者は、改正後の第二十三条の規定の適用については、同条第一項第一号に規定する違反行為をした者とみなす。

5 第二項又は第三項(これらの規定を附則第七条第一項において準用する場合を含む。)の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、三万円以下の過料に処する。

第五条 附則第三条の規定により小型船運送取扱業の登録を受けたものとみなされる者(同条第一号に該当する者に限る)が、この法律の施行の日の前日において現に供託している営業保証金は、その登録を受けたものとみなされる事業について、改正後の第九条第一項の規定により供託したものとみなす。

2 附則第三条の規定により小型船運送取扱業の登録を受けたものとみなされる者(同条第二号に該当する者に限る)は、この法律の施行の日から六月以内に、改正後の第九条第二項から第四項までの規定の例により、営業保証金を供託し、かつ、運輸省令で定めるところにより、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

3 前二項の規定する者が、この法律の施行の日から二年以内に当該事業について改正後の第三条第一項の登録の申請をした場合において、その登録を受けたときは、その際現に供託している営業保証金は、その登録を受けた事業につい

て、改正後の第九条第一項の規定により供託したものとみなす。

4 第一項又は第二項に規定する者について、附則第三条の規定により登録を受けたものとみなされる間において、改正後の第二十二号各号に規定する事由が生じたときは、その者又はその承継人は、改正後の第二十四条の規定の例により、営業保証金を取りもどすことができる。第一項又は第二項に規定する者が、この法律の施行の日から二年以内に当該事業について改正後の第三条第一項の登録の申請をした場合において、改正後の第六条第二項の規定による通知を受けたときも、同様とする。

5 前条第四項の規定は、第二項の規定に違反した者について準用する。

第六条 附則第三条各号の一に該当する者であつて、この法律の施行の際現に改正後の第三条第二項に規定する小型船海運業に相当する事業を営んでいるものは、この法律の施行の日において同項の規定による届出をしたものとみなす。

2 この法律の施行の際現に改正後の第三条第二項に規定する小型船海運業に相当する事業であつて、総トン数五トン未満の鋼製の船舶によるものを営んでいる者については、この法律の施行の日から三十日以内に改正後の第三条第二項の届出をすれば足りる。

第七条 付則第三条、第四条第一項から第四項まで、第五条及び前条の規定は、改正後の第二十七条に規定する小型船海運業に相当する

けでございす。従いまして、その目標といたしましては、全歩合制を一部歩合制に切りかえる、そうして固定給部分を引上げるといふことを目標としたいと存じておるわけでございす。固定給分は俸給月額額の六割を確保するといふことを目標として、指導していききたいと存じておるわけでございす。なお、給与の面につきましても問題となりすのは、母船式漁業に従事しておりますが、売却代金の支払いが困難なというために、労働賃金が受けられないという場合に、非常に数多くございすので、そういう点につきましても、売却代金支払いを促進するように今後努力して参りたいと存じておるわけでございす。

それから、その次は有給休暇でございますけれども、現在有給休暇の規定は、船員にはございすけれども、漁業労働者には適用されておらないわけでございす。また、国際労働条約におきましても、そういう点につきましても規定はないわけでございす。しかしながら、周年漁業に従事する漁船につきましても、有給休暇を付与するように今後努力して参りたいと存じておるわけでございす。また、それ以外の漁船船員につきましても、その休暇を分割して付与する等の奨励を行ないたいというふうに考えておるわけでございす。

さらに、船員の雇入れ契約につきましても、これは季節的労働であるという特性からいたしまして、出漁期間だけ短期間雇入れ契約を行なつて、という例が多いわけでございす。これにつきましては出漁船の整備あるいは帰還後の整理期等におきまして

も、雇入れ契約がなお存続するといふように指導いたしまして漁船船員の身分の安定をはかつていききたいというふうに考えておるわけでございす。さらに、漁船の海難が非常に多いといふことは御承知の通りでございますけれども、これにつきましては、船舶の指揮権という面から見まして、船長と漁船長と指揮系統が二本立になつて、いふことが相当影響しているのではないかと存じておるわけでございす。で、船舶の指揮権を明確にするように今後指導して参りたいというふうに考えておるわけでございす。

なお、三十八年度以降におきましては、最も重要な問題として、労働時間の問題及び処遇の問題について行政指導を行なつていききたいと存じておるわけでございす。労働時間につきましては、労働基準法におきましても適用除外になつておるけれども、また国際労働条約におきましても漁船船員の労働時間については触れておらないわけでございすけれども、昨年のILOの総会におきまして、漁船船員の労働時間についての基準をこの次の総会において審議するという事になつておるような状況でございます。従いまして、そういう状況も見合はしまして、来年度以降に就いては、漁船船員の労働時間について行政指導を行なつていききたいというふうに考えておるわけでございす。

以上、いろいろ申し上げましたけれども、現在非常におくれております漁船船員の保護の面につきまして、来年度以降できるだけ努力して参りたいと存じておるわけでございす。なお、最低賃金制度につきましても、従来、昨年及び一昨二年間にわたりまして、機帆船の船員の最低賃金制度につきまして努力して参つたわけでございすけれども、明年度以降に就いては、漁船船員の最低賃金制度の確立に努力して参りたいと存じておるわけでございす。もちろん、先ほど申し上げましたように、漁船船員につきましては、その大部分が歩合制でございすので、歩合制の労働者に最低賃金を施行していくという問題につきましても、いろいろな困難があるかと存じます。しかしながら、これも放置することは許されませんので、できるだけ努力をして参りたいと存じておるわけでございす。なお、漁船船員の労働条件の向上につきましては、事業者、所管の農林省の御協力を得なければなりません。そういう点から両者と十分に協議を遂げまして、今後指導に当たりたいというふうに考えておるわけでございす。

○久保委員 ただいまお話がありました各般の点がお話のように的確に実施されるならば、相当な進歩であろうかと思ふのでありますが、今おあげになつた幾つかの問題は、今までの長い歴史と伝統というか、そういう経過がありまして、尋常一様的手段では、残念ながら、指導要項はできたが実施はできかねるという問題が多々あるかと思ふのであります。しかしながら、積極的にかような点を指導していかうという、その意気込みに対しては敬意を払うのでありますが、ついでには、かかる指導要項の実施の裏づけは、先ほど船員局長からお話があったように、関係官庁である農林省、水産庁、特に水産庁の協力がなければ実施がで

きない、こういうお話がありました。水産庁は、この指導要項について、連絡はもちろんあつたと思ひますが、これに対してどういふふうな考えを持っておられるか、念のため伺ひたいと思ひます。

○林田説明員 漁船船員の労働条件の改善につきましては、ただいま運輸省の船員局長から御答弁になつた通りであります。なお、私たちがいたしましては、特に中小漁業の船員の労働条件が劣悪でございすので、今回沿岸漁業振興法という法案を提出いたしまして、特にその中に中小漁業の船員に労働条件の改善といふことをうたいまして、そのためにいろいろ計画をして施策を行なつていききたいと存じておる次第でございす。運輸省からの労働条件の改善につきましてはいろいろの施策の申し入れにつきましましては、私たちがいたしまして全面的に協力いたしまして、積極的にこの問題に対処していきたいと存じておる次第でございす。

○久保委員 そこで、この歩合給の問題について、先ほどのお話では、七割が全歩合給といふことで、この歩合給を一部歩合給に直して、基準は、固定給を六割、大体こういう水準で指導していききたいというお話であります。そういたしますと、これはその通りで正しいと思ふのであります。むしろ今まで全歩合給といふようなものを存続したところから、漁業の労働関係が立ちおくれであるといふ大きな問題があるわけであります。われわれでさえも、そういう実現を一刻も早くしてほしい、こう思ふのであります。ついでには、これに関連して、船員法第四条の労働時間

というものの考え方に、初めて大きな変化を来したとわれわれは見るのであります。すなわち、この第四条は、外航船等を主体にしておると思ふのであります。労働時間とは、上長の職務上の命令に基き航海当直その他の作業に従事する時間をいう。こういうことにならるのであります。この考えがすなわち歩合給に通ずるようになっていふと思ふのであります。これはどういふふうに考えますか。

○若狭政府委員 歩合給の問題とこの規定とは直接の関係はございせん。で、むしろこの規定につきましては、いろいろな問題がございすけれども、単純に上長の職務上の命令に基づき作業するといふふうに規定いたしておるわけでございす。

○久保委員 いや、直接には関係ないが、ものの考え方の変化がありはしないかといふことをお尋ねしておるわけでは、それは、労働時間その他については、もちろん七十三条によりまして、漁船船員については例外規定になつておる。命令で定めるといふことであります。直接漁船船員が今日ただいまの問題としては労働時間には関係しない、こういうことになるわけですか。そういうことですか。

○若狭政府委員 漁船の労働時間は、先ほど申し上げましたように、非常に決定しにくい問題でございす。従いまして、この規定の適用を除外いたしておるわけでございす。国際労働条約においても、この労働時間に対する適用はないといふわけであります。従いまして、そういう意味におきましては、この労働時間の規定と漁船の労働時間の規定というもののについての関連

性はございますけれども、ここに規定してありますのは、漁船の労働時間のことを規定しておるわけではないわけでございます。

○久保委員 漁船の労働時間を規定しておるわけではないが、この七十三条によつて、運輸大臣が命令で漁船の労働時間を今後定めるとすれば、やはりこの労働時間というものの解釈はこうなつてはしないか、こういうふうに思うのですが、それはどうなんですか。別なんですか。

○若狭政府委員 その通りでございます。

○久保委員 別だというお話でありますが、別だというなら、別な論拠はどこにあるのですか。

○若狭政府委員 この労働時間が七十三条によつて決定された場合に、第四条によりまして定められた労働時間内においては、上長の職務上の命令に基づき作業する時間ということになるという御質問でございますけれども、その点についてはその通りでございます。ただ歩合給との関連の問題においては、直接関連がないのではないかと、いうことを申し上げたわけでございます。

○久保委員 私が言うのは、歩合給には直接関係はないが、歩合給ができたそのものは、その労働時間のとり方を、やはり魚をとる時間、すなわち魚のとり高、こういうことになる思想がここに出てきはないか。だから今後固定給を重点に置くということになりますれば、この労働時間についても、第四条の労働時間の表現は少し不適正になつてくるということを私は考えておるのです。そういう点はございませ

んか。

○若狭政府委員 この点は、今後固定給部分が増加する、あるいは全部固定給制度になりまして、労働時間につきましては第四条で十分まかなつていくというふうに考えるわけでありま

○久保委員 労働時間でまかなつていくということではなくて、この歩合給が出たその根拠というものは、こういう労働時間の解釈から出ておることと側面としてあるわけだ。だから、今度お作りになるということになりますれば、この条項そのものの労働時間というものは少し思想的に変わつてくるのではないか、いや変わるべきではないか、こういうふうに申し上げておるわけでありま

○若狭政府委員 いずれにしても一つのものの考え方でありまが、たとえば国鉄の連絡船等においても、労働時間については非常に問題があるわけでありま。長い外洋に参りましての航海というようなこととずいぶん違ひますので、そういうことも考へて、この辺は今後検討すべき余地が多分にある、こういうふうに私は考へております

○久保委員 門に没入しておられる専門家は、しろうとの言うことはなかなかわかりにくいでしょう。私の言うのは、労働時間というものは、いわゆる上長の職務上の命令に基づき、漁船に当てはめれば、魚がいたからさあつれ、早くいへばこういう時間がいわゆる歩合給なんですよ。歩合給というものはそういう思想なんです。これは全部ではありま

せんが、そういうことも一つの側面になつておる。これはとれ高によるので、つれと言つてもつれなかつたとい

うことが側面としてある。それでは実

際固定給の観念はこれから出てこないのです。ですから、側面ではあるが、この側面も今後検討する必要があります。この労働時間というものは、全然魚をとらなければ全然ないのです。そうすると今の歩合給というものはゼロなんです。それを固定給に直すということは非常な変化で

す。いわゆる労働の価値の問題ではなくて、労働そのものが対象になつてくる。今までの歩合給というものは労働の価値に対するものになつてくる。いわゆる魚をどれだけとつて、どれだけ売れたかということが歩合給になる。そうでしょう。今度の固定給というものは、そうではなくて、労働を對象として、労働の量や質そのものではなくて、労働したということに対する反対給付なんです。固定給はそうでしょう。そういうふうな考え方に移行しなければ、漁船労働者は近代化できないということを言いたいのですよ。だから今後検討を加へるべきではないか、そうしてほしいと言つたのですが、いかがでしょう。

○若狭政府委員 久保委員の御見解であります。われわれといたしましては、たとえば労働基準法におきましては、労働時間に定する最低額というものを出来高払いの場合にとつておるわけでありま。船員法におきましては、労働時間というものを要素にいたしませんで、雇用契約に定めてある一定額というものを、労働時間というものと関連させないで、漁獲高というものと関係しないで、これを保証するといふ態勢をとつております。従いまし

て、歩合給については、むしろ労働時間

間の長さということではございませんで、漁獲高によつてその歩合給を定めておるわけでございます。従いまし

て、固定給制度になりますというこ

は、むしろこの第四条の規定によつて、「上長の職務上の命令に基き航海に当直その他の作業に従事する時間」という時間によつて給料を支給するといふ体制になるのではないかと、いうふう

にわれわれは考へております。

○久保委員 どうもあなたのおっしゃることは私よくわかりません。私の言

うこともよくわかりません。私の言

うこともよくわかりません。私の言

ろは、ここにも一つの側面があるとい

うことであります。これを理解し得ないで、船主その他に押しつけるという

ことになると、これは問題が出てき

しないかということですよ。今後七十

三条によつてたえば作る場合に、この

第四条の労働時間そのものが載つた場

す。

○久保委員 これから十分検討すると
言つて、それで指導事項には同定給と
歩合給にしましよという事は、
ちよつと違ふのではないですか。私は
どうも不十分だと思うのですが、むし
ろ大仲経費に問題が出てくる。だか
ら、今度固定給を六割にして、プラス
歩合給にしても、歩合給そのものが、
大仲経費の引き方によつては何にもな
らぬ、マイナスになるのです。いかが
でしょう。水産庁でもいいのです。

○林田説明員 大仲経費と通常申して
おりますのは、漁獲物の売上高から航
海に要した流動経費を引いたものでご
ざいまして、それを歩合給であつて分
ける、こういうことになるわけであり
ます。それで、現在問題になりますの
は、航海ごとに漁獲高とかあるは大仲
経費とかいふものをきめていくことに
なるわけでありまして、その方式が雇
用契約に明文化されてないというよ
うなことが多いわけでございまして、
またその経理内容が経営者の方で一
方的にきめられるというような場合が比
較的多いわけでありまして、漁業がだ
んだん進んで参りまして、大きな漁業に
なつて参りますと、そういうことはな
いわけでございですが、中小漁業等に
はそういうことが多いというようになつ
ておるわけでございます。従いまして、
一律に大仲経費をどういふふうにはじ
くということがきまつていないとい
うのが現在の状況でございます。

○久保委員 林田さんがおっしゃるよ
うに、大仲経費は一方的にいろいろや
れる、船主は絶対に損をしない形になつ
ておる、漁船船員はただ働きの場合も

ある、こういう結果が出て、いつも労

使の紛争というか、そういうことがあ
る。それから、もう一つは、最近の漁
業労働者が減つてくる原因になつてお
るのです。近代的でない親方、船方の
関係が出てくるわけでありまして。そ
ういふものを改めることが一つあると思
うのです。歩合給を固定給に引き直す
ということも一つであります。全
面的にこの賃金形態を改めていくべきで
ある。その場合には、大仲経費とい
うものはおおよそなくなるものだという
ような基準を示して——これはどの所
管か知りませんが、農林省と運輸省の
共管になるかもしれないが、大仲経
費の基準については、各船主に政府の
方針としてそれを示す時期ではないか
と思ふのです。ただ自由に自由にまかせ
ておくということだけではいかぬと思
うのですが、この点いかがでしょう。

○若狭政府委員 大仲経費の実態につ
きましては、先ほど農林省から御答弁
があつた通りでございまして、今後の
行き方といたしましては、固定給部分
を引き上げるといふことが先決問題で
ありまして、それを行ないませんで、
ただ大仲経費の配分その他について全
國的な基準を作るといふようなことを
行ないまして、場合によつてはその
配分率を変更するといふ船主も出て参
りまして、われわれといたしましては、
固定給部分をいかにようにして引
き上げるといふことが当面の問題で
ありますので、その力を注いでそれを
必ず確保するといふことによつて、
大仲経費の今後の行き方もきまつてく
るのではないかとこのように考へてお
るわけでございます。

○久保委員 固定給部分を引き上げる

ということも重点かも知れませんが、

が、その重点を推進する場合に、い
わゆる歩合給そのものにメスを入れな
ければ、その中でも大仲経費にメスを
入れなければ、固定給を作つたとい
形式だけであつて、全体的なプラスに
ならぬ、こういうふうなわれわれは考
へておるわけでありまして。だから、あ
なたのおっしゃることは一つであつて
全部ではない、こういうふうな思ふの
です。固定給部門だけ上げておる歩
合制を固定給に引き直すのは全体とし
て進歩ではない。形は進歩だが、中身
は進歩ではないといふことになる。だ
から、この際せめて固定給部門を引き
上げる、この際せめて固定給部門を引き
上げてつこうでありまして、それと同
時に、その基本になる歩合給そのも
の、歩合給の大仲経費、これに対する
基準を示してはじき出さないと、か
えつてマイナスになる部分が出てき
ないかといふことを心配しておる。
その点がありますから、あわせて検討
すべきであらう、あるいは指導すべき
であらう、こういうふうなわれわれは
考へておりますが、いかがであります
か。

○若狭政府委員 もちろん今御指摘の
通りでございまして、固定給部門を引
き上げるといふことによつて、すべて
が終わるわけではございません。従
いまして、その残余の歩合給の問題につ
きましては、当然大仲経費の配分をど
うするかといふ問題が出て参りますの
で、この点につきましては農林省とも
十分協議いたしまして、できるだけ歩
合給における船員の確保すべき部分に
ついては、これを確保するといふ措置

を講じていきたいというように考へて
おります。

○久保委員 この問題だけで、時間を
食つては参りませんけれども、

私としてはどうもいまだ船員局長
は私と同じように御理解がないんで
なからうかと思ふのであります。歩
合給を固定給に直す場合も、歩合給そ
のものの土台になるわけでありまして
ら、これに対して相当なメスを入れる
といつては語弊がありますが、分析を
して、これをよりよいものに作つてほ
しい、こう思ふのであります。同時に
に、私は、歩合給に対する基準、特に
大仲経費に対する基準、こういうもの
は何らかの法的規制をして指導すべき
ではないか。

〔委員長退席、塚原委員長代理着
席〕
それでなければ、お役所の指導とい
つてもなかなか言うことをきくわけじ
やございませんから、その点も一つ十分
考へてほしい、こういうふうな考へま
す。

それから、次へいきましよう。これ
も研究課題でありますから、もし、御
研究の結果、私の言うことが間違ひで
あつて取るに足らぬものであるとい
ふことなら、そうであるといふふうな御
見解をさらしたくどと同時に、私が
御要望申し上げた点が何か支障がある
とされるなら、支障のある点を御回答
いたしたい、こういうふうに思いま
す。

次に、厚生省がおいでになつており
ますから、二つほどお尋ねをしたいの
であります。

先般船員保険課長さんにおいでにな
りまして、その際漁船、特に二十ト
ン以上三十トン未満の範囲について
いろいろお話を申し上げました。そこで、
話の結論だけ、御承知かと思ふのであ
りますが、申し上げますと、農林省並
びに運輸省は私の意見に大体御同調
いただいたのであります。厚生省その
ものは、船員保険課長というものは、な
かなか忠実というか、少し忠実過ぎ
て保険財政の方だけを苦慮なさつて
やうでありまして、明快な御答弁はな
かつた。一番先に次長のおいでになつ
たときは、船員法適用のものについて
は当然保険に適用されるべきだ、こ
ういふ筋の通つたお話があつたのであ
りますが、保険課長ともなれば、いろ
んなところをこまかに配らなければ
ならぬと思ふのであります。どうも
保険をやらぬ方が保険課長なのかとい
うような印象を先般受けたのでありま
す。農林省もあるいは運輸省も、か
か漁船船員には船員法を適用してやる
べきだといふ見解に立てば、なるほど
保険財政のこともありましようが、こ
れは経過措置も約一年間ございますの
で、その間に十分政府内部にお
いて御努力をいたしたくといふこと
で、これはそういう方向にきめていた
のが当然ではなからうかという考へを
先般申し上げておるわけですが、つ
いては、きよはは保険課長じゃなくて次
長さんおいでだそうでありまして、
一つその辺の御見解をお漏らした
きたい、こういうふうに思ひます。

○熊崎説明員 久保先生から先般御質

問がありまして、それについて当委員会ではいろいろ論議がありましたことは、私はよく所管課長から承っております。また船保課長が答弁した中身につきましても、私はよく承知をいたしました。厚生省としまして、先般私がお答え申し上げましたように、船員法の改正があれば自動的に船員保険法の被保険者の方に加入されるという、その建前はあくまでも堅持をいたしておるわけでありまして、ただ、先般御論議がありました第一種の二十トンから三十トンまでの船員をどのように取り扱うかということにつきましては、船員法の一部改正案につきまして事前に打ち合わせがありましたときに、再三私もとしては論議をしました中身でございますが、それを一応行政庁同士では話し合いがついたということで、私も異議なしに賛成をいたしましたのでございますけれども、しかし、中身はすべて政令段階でよく相談をするというところになっておりまして、これは政令決定が相当時目的な期間を必要としますもので、その間政府内部で十分調整の余地はあると存じております。しかし、お互いに官庁同士で話し合いをした場合に、大体この線で了解をするというところになりましたのを、国会審議途中においていろいろ御論議があることは、私は当然であると思っておりますけれども、やはりその御論議のありました中身を十分関係官庁の間で調整をいたしまして、よく相談をした上で結論に持っていくというのが、私は今まで話し合いの経緯から見て当然だろうと思っておりますし、御意見は御意見としまして私は十分拝聴いたしますけれども、ただここで厚生省保険局がそういう御論

議につきまして直ちに賛成であると言ふことは、やはり若干の時日をかけた上で、それぞれ関係官庁同士の話し合いの上で、正式に態度をきめる余地があるのではないかと、こういうふう存じておるわけでありまして。

○久保委員 だいたい次長も課長にネジを巻かれてきたか、かたい答弁であります。国会議員とすれば、政令で定めるといふのはこれからの話でありますから、今までの話がお話があったか分かりません。これからですか、注文を出したりなんかするのは当然じゃないですか。あなたの言うことも当然です。しかし、あなたの御答弁の前半には、今までの話のあったところでは出してきたのだ、そういうことであります。そうしますと、これは国会降参というところで、政令の中に逃げたおいて、中身はきまっています、どう審議しようがかわらない、こういうことになると思うのです。別に私は国会優位だからあなたらどうもおかしいんじゃないかということじゃなくて、前進のためにわれわれは国会審議をしていこうというから、だからここでいい意見が出れば、それは当然国会尊重という建前からいっても、その意を体して各省庁間において御論議をいたして、結論として出すのが当然ではなからうかと思う。私はそういうふう考えております。

いづれにしても、われわれは、厚生省にそういう強い抵抗という筋の通った抵抗がもしあれば、少なくとも抵抗がある限りは、この案は政令に譲るのはいかかと思っておるわけです、実際にそういうことなら、政令にゆだねるのなら、政令にも

もちろんこつちで注文をつけます。注文をつけて悪ければつきり言ってもらいたい。悪いところがあれば、政令にゆだねないで国会の手で別に書くということになりませんか。これは当然われわれが持つておる権能であります。時代は進歩しておりますから、保険財政もさきながら、私は保険制度のことはよくわかりませんが、少なくとも一つの船の船員はいわゆる船員保険が適用になる、片方はないというところがあるために、今日まで漁業の近代的な労働慣行も守られないし、あるいはその他のいろいろな支障が出てくる、こういうような実態です。それを救済するのが私は保険制度ではなからうかと思う。もちろん船員保険法のほかにも保険があるし、それにお入りになった方がいいんじゃないかというのでは、実もふたもない。よりよく保護するために船員保険ができていっているのだから、最大限にこれを適用させるように御努力なさるのが、政府御当局、お役人の立場ではないかと思う。それを財政的にどうのこうのというのは、新たな問題であって、保険適用がいかどうかは保険財政の問題で、別個の問題であります。別個の問題は別個の問題として推進するのが当然ではなからうかと思ふ。その点を一言だけ申し上げておきます。

さらに、もう一つあなたにお尋ねしたいのは、前もって申し上げておきますが、この審議の最終にはもう一ぺん次長に来ていただきます。先般船員保険法が改正になりました通ったわけでありまして、その際行方不明手当の問題がこの船員法にも出ております。これに対しては社会労働委員会ではい

なる注文があったか、お示しいただきたい。

○熊崎説明員 行方不明手当の中身につきましては、社会労働委員会が相当の論議がございまして、政府側の答弁としましては、やはり行方不明手当を直ちに船員保険の方に引き上げるかどうかにつきましては、十分検討の余地があるのじゃないかと。といいますのは、それがどういうケースでどのくらい数が出てくるかというところにつきまして、すぐ直ちに私の方でその数を把握するということもできないわけでございます。これはもう少し実態を見たと上では、はたして船員保険の中身として消化していくのが適当であるかどうかといったことを、それぞれ私の方の関係審議機関がございまして、そういうところでも論議をさせていただいた上で、正式に採用するかどうかというところをきめていくということで答弁をしまして、それで社会労働委員会の方は終わっております。

○久保委員 この行方不明手当の問題になるのは、今船員局長がおっしゃった通りであります。これは、船員保険課自体というのか、厚生省自体も御存じのほうなんです。これは当然保険適用の範疇に属すべきものだ。あらためてここに出てきたのであります。が、能力のあるのは大きい船主だけでしよう。一ぱい船主なりあるいは漁船主、そういうものには能力がない。せっかく行方不明手当ができたが、能力がないところは、できてもどうにもならない。結局、これを救済するのは、保険救済制度以外にないと思うわけでございます。でありますから、これは当然この法律が通りますと、あと経過措置等がございまして、検討される重点だと思ふのですが、次長さん、いかがですか。

○熊崎説明員 私のほうは、この行方不明手当を船員保険の中身として取り入れないということを申し上げておるわけではございませんので、ただ、取り

○若狭政府委員 行方不明手当の問題

につかましては、われわれといたしましては、当然保険救済対策ということを考えておるわけでありまして。行方不明事件が非常に多い漁船等につきましては、零細な事業が多いわけでございます。船舶が沈没、滅失するといふ場合には、船主の経済についても非常に困難な事態になるわけでございます。これを法律化することは船員労働行政の面から見してもぜひ必要であるということで、厚生省に御検討をお願いしているということでございます。ですが、われわれとしては、できるだけ早い機会に実現化をお願いしたいということ、お願いしておるということでございます。

○久保委員 行方不明手当の問題は、今船員局長がおっしゃった通りであります。これは、船員保険課自体というのか、厚生省自体も御存じのほうなんです。これは当然保険適用の範疇に属すべきものだ。あらためてここに出てきたのであります。が、能力のあるのは大きい船主だけでしよう。一ぱい船主なりあるいは漁船主、そういうものには能力がない。せっかく行方不明手当ができたが、能力がないところは、できてもどうにもならない。結局、これを救済するのは、保険救済制度以外にないと思うわけでございます。でありますから、これは当然この法律が通りますと、あと経過措置等がございまして、検討される重点だと思ふのですが、次長さん、いかがですか。

○熊崎説明員 私のほうは、この行方不明手当を船員保険の中身として取り入れないということを申し上げておるわけではございませんので、ただ、取り

○若狭政府委員 行方不明手当の問題

につかましては、われわれといたしましては、当然保険救済対策ということを考えておるわけでありまして。行方不明事件が非常に多い漁船等につきましては、零細な事業が多いわけでございます。船舶が沈没、滅失するといふ場合には、船主の経済についても非常に困難な事態になるわけでございます。これを法律化することは船員労働行政の面から見てもぜひ必要であるということで、厚生省に御検討をお願いしているということでございます。ですが、われわれとしては、できるだけ早い機会に実現化をお願いしたいということ、お願いしておるということでございます。

○久保委員 行方不明手当の問題は、今船員局長がおっしゃった通りであります。これは、船員保険課自体というのか、厚生省自体も御存じのほうなんです。これは当然保険適用の範疇に属すべきものだ。あらためてここに出てきたのであります。が、能力のあるのは大きい船主だけでしよう。一ぱい船主なりあるいは漁船主、そういうものには能力がない。せっかく行方不明手当ができたが、能力がないところは、できてもどうにもならない。結局、これを救済するのは、保険救済制度以外にないと思うわけでございます。でありますから、これは当然この法律が通りますと、あと経過措置等がございまして、検討される重点だと思ふのですが、次長さん、いかがですか。

○熊崎説明員 私のほうは、この行方不明手当を船員保険の中身として取り入れないということを申し上げておるわけではございませんので、ただ、取り

○若狭政府委員 行方不明手当の問題

につかましては、われわれといたしましては、当然保険救済対策ということを考えておるわけでありまして。行方不明事件が非常に多い漁船等につきましては、零細な事業が多いわけでございます。船舶が沈没、滅失するといふ場合には、船主の経済についても非常に困難な事態になるわけでございます。これを法律化することは船員労働行政の面から見てもぜひ必要であるということで、厚生省に御検討をお願いしているということでございます。ですが、われわれとしては、できるだけ早い機会に実現化をお願いしたいということ、お願いしておるということでございます。

○久保委員 行方不明手当の問題は、今船員局長がおっしゃった通りであります。これは、船員保険課自体というのか、厚生省自体も御存じのほうなんです。これは当然保険適用の範疇に属すべきものだ。あらためてここに出てきたのであります。が、能力のあるのは大きい船主だけでしよう。一ぱい船主なりあるいは漁船主、そういうものには能力がない。せっかく行方不明手当ができたが、能力がないところは、できてもどうにもならない。結局、これを救済するのは、保険救済制度以外にないと思うわけでございます。でありますから、これは当然この法律が通りますと、あと経過措置等がございまして、検討される重点だと思ふのですが、次長さん、いかがですか。

入れるかどうかということにつきまして、なお若干の時日をかしていただき、こういうふうな申し上げておるわけでございます。といいますのは、過去の発生状況につきまして、過去のいろいろな例でもってわかるはずと思ひますけれども、しかし、何と申しましても、久保先生の御指摘じやございせんが、保険財政という立場は、いろいろの面におきまして、そういう新たな保険事項というものを採用する場合に、どういうふうな財政的影響があるかということ、十分慎重に検討しなければならぬ建前になっておりますし、また新しい行方不明手当といったものにつきましては、新しい保険事項ということでは、新しい採用することになりますので、これは国の保険事項をどのように把握していくか、法律的にどのように把握していくか、というふうな法律的なこまかい議論も必要とするわけでございます。これは、たまたま私の方では、船員保険法の根本的な再検討ということで、社会保険審議会の船保部会でもっていろいろ改正点について現在議論を続けておる段階でございます。その中でもやはり今度の行方不明手当の点をどうするかというところは、検討の材料として取り上げることになっておりますので、そういうところで十分慎重に検討した上でぜひきめたい、こういうふうな考えでおるわけでございます。

二十トン以上三十トン未満のものの中で相当に船員法を適用すべきものがある。これは大臣のおられな委員会である。両省からそれぞれ御回答があったのであります。ところが、今お話を聞いた厚生省では、保険財政の点から、非常に難点を示しているというのが実態であります。よつて、保険財政の問題はもちろんございしますが、財政の問題は問題として解決するという前向きな姿勢で、両省が私の質問に対して同意を与えてもらった点くらいは運輸大臣、きめてもらわなければいかぬ、こういうふうな考えでいる。

さらにもう一つは、今の行方不明手当も、せっかく制度としてできたが、適用され得ないということでは、せっかくの制度も死んでしまします。これもまた、先ほどお話を申し上げた通り、保険財政の問題もあるかと思ひます。しかし、これは前向きの姿勢でこまめに来たんだから、さらに一歩前進して保険適用ということをやつていただきたい、こういうふうに思ひます。近しい機会において、厚生大臣が主でありましようが、あるいは大蔵大臣もそうである、これは閣議というふうなところへ持つていくのは小さいかも知れませんが、しかし、この目に見えないこういうところに一応たくさんございしますので、そういう点について御配慮いただきたいと思ひますが、どうでしょう。

○久保委員 運輸大臣に一言お話を申し上げておきたいのであります。ただいま二点について厚生省を中心にして御質問を申し上げたわけでありまして、一点は、結局法令に譲る部門の第一種の漁船、この中には実態としても二十トン以上三十トン未満のものの中

すべきものの範囲を多くし、そうしてつばな制度を打ち立てて参りますように、また私も一つ努力をいたしたいと思ひます。

○久保委員 次に、八条の改正であります。船長の発航前の検査であります。この改正は、「命令の定めるところにより」ということで、「発航前に船舶が航海に支障ないかどうか」ということを検査しなければならぬという規定であります。特にこの「命令の定めるところにより」ということを入れたのは、いかなるものであるか。

○若狭政府委員 命令で定めます内容といひました。船長は、船内設備の整備及び作業状況の確認、それから水密保持のための措置、海員の員数及び健康状態、食料、清水、薬品、燃料等の積み込み状況、船内備付関係書類の状況、気象、海象等に関する情報の確認、そういうような事項を命令で定めたと思ひます。

○久保委員 これはもと船員安全法に規定されている事項でもあるし、船舶安全法に移しをすべき事項ではないかと思ひますが、その点いかがですか。

○若狭政府委員 御承知のように、船舶安全法は、一九六〇年の海上安全条約によりまして、今度近く改正するといふことになるわけでございます。改正の場合におきましては、現在省令であるいは告示において規定されておる事項を、法律事項としなければならぬといふような問題が出て参ります。ここに書いてある事項につきましては、今後は法律事項として規定しなければならぬという問題が出てくるわけでございます。その場合に、船舶安全法にお

いて、規定するのが適當であるか、あるいは船員法において規定するのが適當であるかという問題でございます。この条項につきましては、船舶の安全に関するものではありますけれども、船舶安全の施設関係のものではないと思ひます。むしろその人的な面、船長の義務の規定でございます。船員法に規定した方がより適當であるといふことで、船舶安全法の改正といふことが近いといふことを前提としていまして、ここに挿入したわけでございます。

○久保委員 どうもこの法律は戦線整理ができていない一つのものがここに現われていて、だから、この前段の「発航前に船舶が航海に支障ないかどうか」というのは、これは船長の職務の検査義務、これは当然船長が船員法によってやらなければならぬので、さき言つた水密検査その他もこれは同様です。でありますから、これは戦線整理ができていない。船舶安全法にきめておきながら、これをこつちへ持つてきておる。だから、しつてあなたがたが通る通りとなれば、「その他航海に必要な」云々といふところがこへきておるわけですが、これだけならばどこへ入れなければならぬかもしね。労働基準法との関係においてもそうなんですね。だから、この船員法というものはどういふ性格の法律かよくわからぬ場合が出てくるわけですね。そこに船員法の大改正をやればやらなければいかぬ、こう思ふのです。これはなるほど今日各条文とも全部改正になつてゐるから大改正のようです。しかしつか言つたように、大へん申しわけな

いが、中身は大したことはない。だから、本来ならば、この提案をしてくるのには、そういう法律そのものの戦線整備を遂げて、この船員法というものは、船員法の労働基準法というふうなところでやつてくるべきだと思ふのであります。どうもこれははいまいだ、こういうふうな思ひわけです。いづれにしても、この問題は、これから船舶安全法の改正もやるといふから、その際には当然これは戦線整理のできるものはやつていく、こういうふうにしてもらつたらいいと思ひます。

別にこれはお返事は要りません。それから、新しく十四条の二または十四条の三が出たわけでありまして、この「命令の定める船舶の船長は」といふのは、これはどういふことであるか。

○若狭政府委員 「命令の定める船舶」とは、無線設備を有する船舶を予定しているわけでございます。これは異常気象、海象等について必要な通報をするといふことでございします。そういう通報の可能な船舶を規定する考えでございます。

○久保委員 そこで、「命令の定めるところにより」と云々と、これまたあるわけですね。付近の船舶あるいはその他に通報する義務、こういうことで出てきておるわけですね。これは新たに出来たわけですね。いかがですか。

○若狭政府委員 この条項につきましても、現在安全法に規定がございします。

○久保委員 この条項全部ですか。

○若狭政府委員 安全法の施行規則に同一の規定がございします。

○久保委員 そうだとするならば、これは船舶安全法に十四条の二ないし四までは全部入れてあるのではありませんか、なぜこへ入れて参りましたか。

○若狭政府委員 先ほど申しましたように、安全法の全面改正ということになりますれば、当然こういう事項についても法律事項になるわけでござい

ますので、安全法に規定すべきかあるいは船員法に規定すべきかという問題がございまして、同時に法律改正を行なうわけでございまして、こういう問題につきましましては、船舶の安全に関するものでございまして、むしろその人的組織に着目してこういう義務を課しておるわけでございまして、そういう意味で、船員法に入れるのが適当であるということで、船員法に規定したわけでございまして、従いまし

て、こういう条項については安全法から削除したわけでございまして。

○久保委員 そうしますと、これは形からいけば、船長の義務が非常に拡大された、こういうふうになるわけですか。さらに一方、無線ということでありましたが、参議院の方には現在電波法の改正と並行して船舶職員法の改正が出ておりますが、これはどうもそう

なりまして、思想が矛盾するのではなからうか、こういうふうに思うのです

が、それはいかがですか。

○若狭政府委員 現在船舶職員法の改正を参議院に提案いたしておりますけれども、これは無線の義務船舶の範囲を縮小しようということではござい

ませんで、現在三名の定員を国際水準並みに一名にするということでござい

ますので、そういう点につきましては、無線の義務船舶の数が減るといふよう

な問題ではございせん。それから、こういう異常な海象、気象等の通報に

ついては、船舶安全のために当然行なうべき通報でございまして、たと

い一名になりまして、この程度の仕事を遂行するために支障があるとい

ふうには考えられないわけでござい

ます。

○久保委員 あなたは考えられないというお言葉であります、この船長なりそういう関係の者に、こういう義務拡大について意見を聞いたためしがござい

ますか。

○若狭政府委員 先ほど御説明いたしましたように、現在船舶安全法によりましてこういう通報は行なっておるわけ

でございまして。

○久保委員 さらに、船員法に入れてきたということになれば、新しい時点

からものを考えなければいかぬと思う

のです。そういう点からいって、当

然、そういうものに一応の意見を聞いて、しかる後これを改正するかどうか、

入れるかどうか、こういう点もやるべきだと思ふのです。どうもわれわれはそういう点で少し納得しがたい、

こういうふうに思うのですが、いかがですか。

○若狭政府委員 通報義務の内容につきましましては、従来通りでござい

ます。

○久保委員 通報義務の内容について、今後の実施につきましましては支障がないと考えております。

○久保委員 われわれが聞いていた範囲では、お聞きになつていない。どうい

う団体が知りませんが、この船長の団

体というのはないようであります。船長なりまあ団体というものはある

のであります、そういうものは聞いておらぬ。聞いておりませんので、われわれは、適当な機会にそういう人の意見もこの場所

で聞かなければならぬ、こういうふう

に思つておられますが、まあいづれにしても、そういう船舶安全法と船員法との関係が、何

べんお聞きしても、われわれにはどうもはつきりしないといふかわかりにくい、こ

うことであります。どうして入れんならぬか、あるいはどうして

そういうものを持つてきたり、あつちへ持つていったりや

つてゐるのか、ちつともわからない、こういうのが実態で

あります、これはさらに検討を加えることにします。

そこで、この条項で一つお尋ねしたいのは、一つの例を申し上げますと、先般、ついでにこしになつてから、私の果の漁船がみさきを出てから一日ぐら

すね。なるほど行政指導も必要でしょう。しかし、行政指導でやれるほどの漁業の実態はなまやさしいものであるかどうかというんです。いかがでしょう。

○若狭府委員 先ほど申し上げなかったのですが、今後は、漁務長に船長の資格をとってもらい、そういう人になるべく漁務長にしよう、船長の資格を持つて人々を漁務長にしよう、こういうような行政指導も必要じゃないかと考えております。

○久保委員 それでは話が逆であります。漁務長の身分で船長の資格をとればなおあぶないということですが、そういう指導はなさらぬ方がよい。むしろ船長の航行安全の責任者は船長に、漁務長は船をとり、船長の安全に対しては船長の指揮命令に従わなければならぬ、魚をとることは漁務長、こういうふうに画然としておこなう、これは大へんなことなす。漁務長が船長の資格を持つたらうまい。漁務長、これでもない話です。そういう意味で、これはあまりやらぬ方がよいのじゃないかと私は思う。船長の資格をとっても、魚をとることの漁務長、そう言った場合に、知識がないからこの通り能力以上いろいろな積載をする、あるいは計画航路以外を通るといふのじゃなくて、能力とかその仕事、実態はわかつておるけれども、魚をとるためには万難を排すという昔ながらの漁務をやっておる。それを考えなければこれは絶対だめだと思ふ。だから、私は、当然この条項の中には船船所有主、さらには漁務長というものに、船長のいわゆる義務に

対して協力する義務を課すべきだと思ふのです、いかがでしょう。

○若狭府委員 漁務長が船舶の運航につきましても相当な発言権を持つておるといふことが事故の原因であるというのを申し上げましたけれども、これは漁務長が海上における船舶の安全航行についての知識経験に乏しいといふところに問題があるわけでごさいます。当然そういう知識経験を得るに、われわれ考えておるわけでごさいます。従いまして、今、久保委員のおっしゃいましたように、漁務長と船長と分立させまして、そのそれぞれの分担において仕事をしていくということも一つの行き方かと存じますけれども、船内におきまして一つの目的のために行動する場合に、その船舶の航行の目的を十分わきまなながら、かつその安全についても十分な知識経験を有する者が指揮権を持つことが望ましいというふうに、われわれは考えるわけでごさいます。従いまして、船長が漁務長になるという場合もあり得ると思ひますし、また漁務長が船長になり得る場合もあり得ると思ひます。また、久保委員のおっしゃいましたように、両者が分立しておるといふ場合もあり得るかと存じます。いずれにしても、船舶の航行につきましては、船長に全責任を持たせるといふ態勢を確立していただきたいというふうに考えておるわけでごさいます。これを法律の内容に規定するかどうかという問題につきましては、私は、船長の船舶航行についての指揮命令権を法律によって確保することによって、十分まかない得るものと考えております。

○久保委員 先ほど一つの例を私が申し上げたのでありますが、これは船長が漁務長なり船主の一方的な強要に應じなければならぬということから、沈没したと見るわけですが、船長たる者はこの船でこれだけ積んで安全に航行できるかといふ、その判定ができれば、船長になれない。そういう実態になつていきますから、そこを考えると、あなたが申し上げるように、十分この条項で安全が保てるという保証はないのです。保証がないからそういうことになつてくる。だから、われわれとしては、どうしても船長に対する協力の義務を課すべきだ、こう思ふのです。これは平行線ですか。どうしてもだめですか。どうしてもいやだとおっしゃるのですか。なぜいやなんです。協力の義務を課することを法律でつけることがどうしていけないのですか。その理由を聞きましょう。

○若狭府委員 船舶の航行の安全という面につきましては、漁務長が協力することは当然のことでごさいます。で、これを法律的に規定するかどうかという問題はごさいます。けれども、われわれは現在の法律によつて十分その実効を上げ得るものというふうな考へておるわけでごさいます。それは例外もございませうし、また船長の命令が十分徹底しないという場合もあるかと思ひますので、そういう点につきましては、今後従業規則の制定等につきまして、十分行政指導を行なつていきたいと思ひておるわけでありま。

○久保委員 大臣、お聞きの通りでありまして、これをどうして入れちゃいけないのか、私は判断に苦しんでおるわけですが、ついでには、大臣お急ぎのようでありまして、当面の問題がありましようから、私は引きとめたいと思ひますが、これは十分配慮してよろしい事柄だと思ふのであります。ここでお尋ねすれば、今船員局長が言う通りという御答弁ができませんが、そういう裏づけがないのに船長にだけ義務を課するのは、實際いつて酷です。特に漁船の場合が問題なんです。だから、これに対しては、法律でできるか別の問題でできるかは別として、行政指導というふうななまぬるいものではだめだと私は思ふのですが、いかがでしょう。

○齋藤國務大臣 御質問と局長の答弁と聞いておりました、私は久保さんがおっしゃるところにもごもっともな点があると思ひます。局長の申しておりました点も、航行の安全の権限は船長に持たして、それが十分履行できるよいうにという趣旨には全く賛成である、おそろく法律に書く場合に非常にむずかしい点も出てくるのじゃないだろうか、と私は局長の答弁を聞いております。従いまして、これは十分検討いたしまして、御趣旨の点もいれまして、法律に十分表わしてうまいけるものなら、それに越したことはありませぬ。そこに非常にむずかしい立法上の技術があるかどうかという点をよく検討いたします。

○久保委員 大臣から検討を加えるという御回答がございましたので、次回までに、なぜ入れないのか、同時に、その理由をはつきりさせると同時に、これは検討を加えるというのですから、これはやはり検討を加えて御披露いただきたい、こういうふうに思ふのであります。

ます。

次に、三十四条のことであります。これは「貯蓄金の管理等」ということで改正がなされているわけでありまして、従来は認可事項で、今度は届出ということになるわけですが、これは形の上から見れば非常に後退ではなからうかと思ふのです。特に社内貯金の強制がはやつておる、というところからいへば、非常に強要されるわけですが、ありますから、むしろ法律的にはきつくしておくべきだと思ふのです。これは従来通り認可事項にしておくのが当然ではなからうかと思ふのであります。が、なぜこういうふうに改正したのか。いかがですか。

○若狭府委員 現在、貯蓄金の管理につきましては、労働基準法にも同様な規定がございまして、労働基準法では届出制になっておるわけでごさいます。その点につきましては、行政官庁の認可を受けさせる方が適当であるか、あるいは労働組合と使用者との書面による協定によつてすべてを処理していく態勢がよいのか、という問題がございまして、現在ほとんど大部分の労働組合が行なつておる労働基準法的方式に従うのが適当ではないか、というふうに判断いたしましたわけでごさいます。

○久保委員 これは組織された労働組合がある場合は問題ないと思ふのです。しかし、組織されない労働者がたくさんおる、特に漁船船員の場合だと、過半数の同意を得ればということになりまして、今の雇用の実態からいへば、船主が判を押さなければ軒並み押してしまふではないでしょうか。そう

なると、いやいやながら強制貯金のよ
うな形が出てくるということでありま
すから、届出と、こういうふうによ
うに具体的に書いてあると、
どうも悪用される面がある。今日労働
組合のあるところは、別に認可制でも
問題がありません。問題がないのにな
ぜこういうことにしたのかというので
す。この前から申し上げて、
に、大改正には幾らかでもつけ加えな
ければならぬということ、お持ちに
なされたわけではないと思いますが、そ
ういうことはあまり改正されなくても
船員法の面目は立つわけでありまし
て、むしろこれは後退だと思いま
す、いかがでありますか。

○若狭政府委員 労働組合の組織のな
い事業におきましては、被用者の過半
数の同意を得て届け出るわけでありま
すけれども、その後の貯蓄金の運用に
つきましては、行政官庁におきまして
も、十分監督することができま
す。むしろ労働協定の基本とした考え
方で処理していく方が適当ではない
かと考えたわけでございます。

○久保委員 どうもやはり改正に對す
る思想の混乱があるわけですね。特に
漁船船員についてはこれから積極的
に指導に乗り出すつもりだとい
うので、敬意を払っておりますが、指導が先行
すべきであつて、実際はそういうもの
がこの改正に盛り込まなければいかぬ。
その指導があつてその上で初めて三十
四条の改正は生きてくるのでありま
す。ところが、その土台がないところ
でこれを改正しようとするのでありま
すから、後退である、こう言うので
す。なるほどいろいろな制限を加えて
おります。制限といつても、これは大

した制限ではございません。今の三十
四条で事足りるわけですね。だから、こ
ういうことはあまり改正しない方がよ
いと思うのです。改正しなくてもいい
じゃないですか。いかがですか。

○若狭政府委員 この条項につきま
しては、先ほど申しましたように、実益
ということよりも、むしろ労働協定の
を前提にしてものを考えていく、行政
官庁の介入というものをなるべくやめ
ていこうというふうな考え方で、この
認可制を取りやめたわけでございま
す。しかし、もし悪質なものございま
すければ、行政指導によって十分ま
かない得る、またその届出制におきま
しても、行政指導は十分行ない得ると
考えるわけでございます。

○久保委員 どうもあなたの御答弁だ
けでは、この条項の改正の理由はよくわ
かりません。私としては、この条項は
改正の必要なし、こういうふうな考
えているわけなんです。今の三十四条で
十分事足りるし、これが実態に合つて
いはいないか。なるほどいろいろな官
庁の権力によつて介入はしたくないと
いう気持はわかります。しかし、介入
しなければだんだん谷間に落ち込んで
いくという階層がこの際多いのです。
そういう階層に對して手当をするのが
法律なんだから、やはり認可事項で
いて監督を十分にしていこうという方
が適切ではないか、こういうふうな思
うのです。労働間の問題等は、手を抜
いていくのはけっこうなんです。しか
し、労働間だけでは守られ得ない前近
代的な要素が今日多分にあるわけだ
から、そういうものに對しては今まで
の法律の方がよろしい、こう思うので
す。なるほどこれはやっぱり組織され

た労働組合、あるいは組織されないで
も非常ににらばにやつていける、対等
の立場が保つていけるというふうな
労働関係にあるものは、この三十四条
でいいが、自主性を尊重するという建
前からいって当然かもしれない。し
かし、実態はそうではないのであるか
ら、実態に合せて改正するというな
ら別ですが、これは改正の必要がない
というふうには私は考えております。こ
れはもともと提案してきたのでありま
すから、改正する必要があると言われ
て、それでそれと申すわけには参らぬ
条項でありまして、こんなものは、大
へん失礼であります、いやはや
蛇足と称するものではなからうか。
もつと改正すべき点がたくさんある
はずですが、それと申すおそれとい
うことであります。いざにしろ、私
の意見だけ申し上げておきまして、次
に参りましょう。

次に三十二条であります、
「船主は、雇入契約の締結に際し、
命令の定めるところにより」とい
うのを挿入したわけでありまして、こ
れはまずいかなるものをさすのか、ど
ういうふうな命令を定めるのか、伺
いたい。

○若狭政府委員 三十二条におきま
して、雇入契約の締結に際しまし
て、船員に對して給料、労働時間そ
他の労働条件を明示するといふことを
規定したしておるわけでございま
すけれども、この命令はそれを具体的に
示すべき内容を規定する考えでござ
います。具体的に申しますれば、労働
条件のうちの最も基本的なもの、すな
わち作業すべき船舶、その職務、給料
その他の報酬、労働時間、休日、休暇、

退職、制裁等に関する事項を予定
しておるわけでございます。

○久保委員 これはむしろ、この際、
労働条件の明示という条項であります
から、本来ならば法文に大筋は表示す
べきではなからうかと考えるのです
が、この点はいかがですか。

○若狭政府委員 そういう立法論もあ
るかと存じます。

○久保委員 そういう立法論もあるか
と思ひますというふうなことでなくて
私はそう考えるが、どうして、そう入
れないか、入れない方が都合がいい
どうか、これはどうですか。

○若狭政府委員 この命令にいたしま
した理由につきましては、そのときの
経済情勢あるいは労働情勢によりまし
て、明示すべき内容というものがさら
につけ加えられるということも当然考
えられますし、現在の労働基準法にお
きましては命令に委任したしておるわ
けでございまして、そういう点を勘
案いたしまして、命令に譲つたわけ
でございまして、

○久保委員 この法律は命令とか政令
に委任している点が非常に多い法律で
ございまして、船員局長の権限にゆ
だねられる部分が非常に多いのであり
ます。相なるべくはその内容の御披露
をきちつとしてもらいたいと思ひます。
そういういたしますと、さっきの命令の定
めるところによる労働条件というもの
は、先ほど御披露があつた点であり
ますね。それ以外にはございませ
んか。――それではわかりました。

次に参りましょう。国鉄でおいでに
なつていますから、たびたびお出まし
をいたしまして、何回もただ帰りは大
へん失礼でありますので、飛ばして国

鉄の問題に入らせてもらひましょう。
農林省はきょうはもうよろしいと思
ひます。大へん恐縮でした。

それでは、次に七十二条の二の改正
であります、よくわかりませ
ん、この中身をまず船員局長から御説
明をいただきたいと思ひます。

○若狭政府委員 現在船員法は、労働
時間につきましては、航海当直をすべ
き職務を有するものは、一日八時間、
一週五十六時間の規定があるわけで
ございまして、また航海当直に立たぬ者
については、一日八時間、一週四十八時
間という規定がございまして、

労働時間の規定がございまして、これ
も、これは主として遠洋に就航する船
舶を対象とした規定でございまして、
で、少なくとも定期的に短距離の航路
を往復している船舶につきましては、
は、こういうような労働時間は実情に
そぐわないといふことで、これにつ
きましては別の労働時間制をとるべき
であるといふふうに考えまして、船員
法の基本的な労働時間のワークからはず
しまして、主務大臣が指定する船舶につ
きましては、命令で別段の定めをしよ
うといふことにしたいと考えているわ
けでございまして、

○久保委員 そこで、まずこの法律の
条文からお尋ねをするわけですが、
「命令で別段の定めをすることができ
る。」とありますから、「することができ
る」のでありまして、しないことも
あるわけですか。

○若狭政府委員 その通りでございま
す。
○久保委員 定めをしないという場合
は、ただし書きの一日平均八時間以内
であればよろしい、こういうことに相

なりすすか。

○若狭政府委員 命令で別段の定めをしない場合と申しますのは、もちろん一日平均八時間以内でなければならぬ。同時に、その場合には、船員法の基本に返りまして、航海当直に立つ者、立たない者というような時間の配分になると存じます。

○久保委員 ちよつとその後段がわかりません。命令で別段の定めをしない場合は、航海当直に立つ者、立たない者の区別があるということですが、どこで区別をつけるのですか。

○若狭政府委員 命令で別段の定めをしない場合におきましては、船員法の原則に返るといふことと存じます。

○久保委員 そうですか。これは本則に返る、そういう意味にとつてよろしいのですか。——そうすると、この本則通りにやるといふことは、七十二条の二を設定する理由はないわけですね。そうすると何がゆゑにここに返ってきたか、定めることが前提か、定め

ないことが前提なのか、ちよつとわからなくなってきたのですが、いかがですか。

○若狭政府委員 特別の必要があるものについては、命令で別段の定めをするといふことと存じます。

○久保委員 そうすると、特別の必要を認めるものといふのはどういふものですか。

○若狭政府委員 具体的に申し上げますれば、たとえば国鉄の連絡船、あるいは瀬戸内海航路を往復しておる船舶、あるいは伊豆七島等の非常に短距離の区間を往復しておる船舶等を考へておるわけと存じます。

○久保委員 そういふのは航路を指定

しておやりになるつもりでありますか。

○若狭政府委員 船舶を指定するわけと存じます。

○久保委員 航路と船舶ではだいぶ違うのですか。船舶というのは何々丸ですか。

○若狭政府委員 船舶を指定するわけと存じますけれども、この船舶は当然特定の航路に就航することを予定いたしまして指定するわけと存じます。現在海上運送法によりまして、定期航路に就航する船舶につきまして、これは、これらの変更は許可制になってお

りますので、こういう短距離の定期的な航路に就航する船舶が常に変動するという場合は考えられないわけと存じます。従いまして、一応船舶を指定して、この指定した船舶について特別の労働時間制をとるわけと存じますけれども、これがもし他の航路に行つた場合にどうなるかという問題につきま

しては、一応船舶を特定いたしておりますので、他の航路に行きましても、その労働時間制は変わらな

い。従つて、もし他の航路に参りまして、別段の定めを受けた労働時間制を守れないという場合につきましては、あらためてこの指定の取り消しの申請を行なうことになるかと存じます。

〔塚原委員長代理退席、高橋(清)委員長代理着席〕

○久保委員 そうしますと、同じ航路に就航する同じ事業所の船でも、船舶によつては違ふといふことと存じますか。

○若狭政府委員 同一の航路に同一の条件で就航しておる船舶につきましては、労働時間が変わるといふ場合は考

えられませんが、先ほど御説明

いたしましたように、航路が急に変わったという場合には、そういう場合も過渡的にはあると存じます。

○久保委員 航路は変わらないが、運輸の形態が変わるといふか、違つておる、そういうものは一々別ですか。こ

まかくなるわけですか。

○若狭政府委員 船舶を特定いたしましけれども、これは特定の航路を想定いたしまして、特定の航路に就航する船舶についてはすべて同一の労働時間で規定するわけと存じますので、その特定の航路につきまして、労働時間

の変わる船舶といふのは普通の場合にはないわけと存じます。ただ、先ほど申しました臨時的、過渡的によその航路から来たものについて直ちに同一の労働時間になることはないといふこ

とを申し上げたわけと存じます。

○久保委員 今訂正をされたから、それでいいと思いますが、先ほどのお話だと、たとえば国鉄の青函一つとつてみましても、航路は同じです。旅客船と貨物船は運輸の形態が違ふのです。それをあなたの先ほどのお話では違ふように聞いておるけれども、そういうことはありませんか。——そうでき

ね。そういう手数をかけないようになりましよう。

ところで申し上げたいのは、現在の国鉄の運輸状態は船員法にかなつた形でやつておられるでしょうか。

○若狭政府委員 現在の労働時間の状況につきましましては、現在の船員法の規定にはそぐわないと考へております。

○久保委員 国鉄当局にお尋ねします

が、なぜこれはそぐわないのか、実態

○久田説明員 一つは沿革的な意味がございまして、国鉄が昭和二十四年に公共企業体になりましたときには、船員法はすでに実施されておりました。しかし、国有鉄道は鉄道省でございまして、適用除外になっておりまして、その後公共企業体になりまして、初めて船員法が適用になったといふことなのでございまして。そうして、実質的には勤務時間をどうするかというところは、労働組合と国鉄当局との間に、昭和二十五年に労働協約を結びまして、労働時間、休息時間を幾らにするかというのを労働協約で定めておりましたわけと存じます。労働時間においては、それが違法であるという意識がない。もう一つは、実際問題といひまして、形式的には一日八時間という、法文自体には抵触しておるようでございまして、それは単なる特定の二十四時間だけをこす部分が多ございまして、それを二日ないし三日あるいは四日とつていた

してやつておること、それから、これが長い間平穩公然と昭和二十五年から過去十数年にわたつてやつておるというふうないろいろな点から、私どもは違法の気持はございませ

ん。もつとも労働時間といふのは時勢が変わつて参りますから、監督官庁におかれましてあくまでこれは違法であるといふことをいわれれば、私どもは、労働組合とも話し合ひまして、改正する気持は十分持つておるつもりであります。

○久保委員 ただいま国鉄の久田局長のお話であります。船長の職務権限による労働時間を入れれば八時間以上になる、船員法自体そういうところの問題がある、これが実態だと思ひます。

それからもう一つは、二十五年以来実は平穩無事というか、そういうことでやつてきた。それが三十三年四月以来、週休並びに休息四時間以上という要求が相当でつてきた。しかも、それが、これは船員局長にお尋ねするが、三十四年の二月では、船員中労委の船員法改正委員会ですか、この方から一つの試案が出てゐるわけですね。その試案の扱いについてはどうなつたか、試案の骨子は何か、これをお示しいただきたいと思ひます。

○若狭政府委員 今資料を手元に持つておりませんので、ちよつとお待ちを願ひます。

○久保委員 資料は私が持つておりますから、私からかかつてと言つては語弊がありますが、この三十四年ですか、試案は、これは、正式に出てゐるわけですか。これを労働間に示してその意見を聞くといふことと存じます。こ

○肥田委員 そうしますと、これはどういふふうに理解をしたらよろしいのですか。三月三十一日の「第二つばめ」がプラットホームに入ってくるのは、大体十六時二十分ちよつと過ぎておつたように思いますが、そういうふうな報告を聞きまして、そうしてそれからしばらくして、「さくら」が入ってきた。これは十六時四十分ぐらいたつたかと思ひます。ところが、その「さくら」が十六時五十分ぐらいに先発をしまして、そして「つばめ」はさらに遅れて、私が聞いたのは十七時十七分くらいに発車した。いわゆる四十六、七分の遅発だった、こういうことになるのですが、これはどういふところに原因があったのでしょうか。

○音田説明員 具体的によく調べておられませんので、大体の見当しか申し上げられないのでございますが、御承知のように、三十一日の早朝に東海道方面の列車が非常に混乱いたしました、車両の運用が非常に混乱いたしましたためと、列車のおくれによります東京駅の着線などの関係で、そういうふうになつたように思ひます。

○肥田委員 これは局長、報告はないのですか。ないのですかというよりも、御承知ないのですか。普通の一般列車ならばともかくも、特別急行という優等列車がどういふ運行状態にあつたかというこの報告は、御承知ないのですか。

○音田説明員 とつておるのでございますが、本日持つて参つておられます。

○肥田委員 いや、率直に内容を申し上げますが、今私が言つたように、

「つばめ」は大体十六時二十分ごろに入構した。そして「さくら」は十六時四十分前後、三十五分四十分前後に入構した。そして「さくら」が先発をしたのが、先ほど言つたように十六時五十分前後、正確には言えませんが、前後、それからさらに二十分以上おくれで「第二つばめ」が発車した、こういうことになつてゐる。それからその列車は、大阪へ到着するまでに、大体一時間四十九分ぐらのおくれで大阪へ到着しました。この間の関係について、どういふふうな判断されますか。「さくら」が「つばめ」より先行したということ、それから予定通り発車できるように到着しておつたところの特急列車が、予定通りに発車できなくて、十七時十七分ぐらいに発車した。これをさらに申し上げると、食堂車の材料を積み込むために「第二つばめ」の発車がおくれたんだ、こういうことなんです。ただし、事情を聞くと、こういうことがありました。この車は、予備車を使つたので、そういうことの準備がなかったのだ、こういうことは列車ボーイから聞きました。そこで「さくら」と「つばめ」の速力の違いというものもありますが、問題になるのはやはり数点あると思ひます。まず第一に、なぜ「つばめ」が「さくら」より先に、定時に発車できる状態である内に入つておられるなら、四十五、六分もおくられて発車したのか、これが一つ。それからこの理由は、一面では今言つたように日本食堂の材料を積み込むためにおくれたんだといふことがあつて、そうすると、特急列車という看板列車が一時間四十九分もおくれることよりも、日本食堂の材料を積み込むことの方が大切なんだという、こういう取り扱い方を駅でやつておる。車掌が、こういうふうな車内放送をしてしまつた。日本食堂の——日本食堂とは言わなかつたと思うけれども、食堂の材料を積み込むために今しばらくお待ち下さいという車内放送をしておつた。こういうことは、実際にはどういふふうにお考えになりますか。

○音田説明員 この場合、先ほど申し上げましたように、具体的な理由をよく承知いたしておりませんが、一般的に申し上げると、ごくわずかな時間で積み込みが終わりすような場合は、全然そのために列車がおくれることがないとは申し上げかねますが、こんなにひどくおくれることは、普通のわれわれの常識といつても構はないところでありまして、何かほかに原因があつたことを、非常に集約いたしまして放送したのではないかと考えております。私が具体的に見ておりました一つの例で申し上げますと、当日本社で徹夜をいたしまして、気になりまして「第一こだま」の出発の状態をホームに出まして見ておりました、列車は入つておるのでございますが、電車が運転休止をいたしておりましたために、お客さんの便利を考えまして、約三十分おくらせまして出発させるつもりで私は指示をいたしましたが、東京駅のホームに出たわけでございますが、見ておりますと、その前にローカルの汽車が入つておりました。そのあとに横須賀線の電車が出て参りまして、「第一こだま」は予定よりさらに七分おくれで出発いたしておりました、ホームで見ておりますと、わけがわからないのでありますが、調べてみますと、乗務員が、前夜来の遅延のために、助士の方が出て参りませんで、その手配のためにおくれおつたやうな状態もありまして、そのような事情もあつて考えまして、私は食堂だけではいふに思ひますが、なお詳しく点をよく調べましてお答えいたします。

○肥田委員 今の答弁は、私の聞いたことはあまり関係のない御答弁です。私が聞いておるのは、具体的な例をあげておるのですよ。定時に発車で入構した車が、食堂の材料を積み込むために四十五、六分もかかつてゐるという、この事実は運行上正しいことだと思つておられるのかどうかということ、これを聞いておるのです。

○音田説明員 私は、それは正しいことであると思つておりません。

○肥田委員 そうすると、これは大切なことなんです、これはどういふふうな考へておる。食堂車というのは、優等車ですから、なくてはならぬ面があると思ひます。しかし、そういうふうな四十五、六分もかかつて食堂の材料を積み込まなければならぬというやうなときには、食堂車はなくてもいいんじゃないですか。実際には途中で積み込みをするところ、列車何とか会社といたつてあります。弁当会社がありまして、四十五分も六分も発車をおくらせて、ですから、入構してから大体五十分以上も、東京駅にとまつたまま列車の食堂の材料を積み込まなければならぬといふことは、客へサービスなのか、日本食堂へのサービスなのか、この点が私は問題になると思ひます。だから、

将来そういう条件が生まれてきた場合には、どうされますか。そういう際には、時間通りに発車さすということが先行すると思われませんか。それとも、やはり食堂がなければいかぬというので、食堂材料を積み込むために時間をおくらせますか。どつちの手段をとりますか。

○音田説明員 それは予定の時刻通りに発車するように指示いたします。先ほど申し上げましたのは、私のただいまの気持といつたしましては、食堂だけのために四十五分おくれたようにはちよつと理解ができませんのでございまして、この点はよく調べて御説明いたします。

○肥田委員 その点については、将来もあることだから、私は特別に取り上げさしていただきません。ですから、将来そういうことが起こつた場合には、そういうことのないやうに、いわゆる発車がもう当然の建前なんだといふことを厳重に守つてもらいたいと思ひます。

そこで、こういう関係は、あなたの方で責任を持たれますか。列車に乗つてゐる一般乗客は、当日の未明にいわゆる年度末手当の問題が解決をしたのに、まだこじれてこまできておるのだ、そういう錯覚を起しておる。乗客こそいふ迷惑だと思ふ。それから国鉄の労働組合も、私は大へな迷惑だと思ふ。何だ、こんなにおくれるのはみんな国鉄の労働組合が悪いからじゃないか、こういうふうな印象を持つ。これは私はとんでもないことだと思ふのです。こういう関係もありまして、国鉄労組は、被害者の立場として、当然あなたの方へ何か文句がある

だろうと私は思います。

それからもう一つ、「さくら」がなぜ「つばめ」より先行したのか、これは一つ嚴重に調べてもらいたいと私は思います。理由は、私はやはり食堂にあると思いますけれども、そこで列車のボーイも車掌も、みんな頭痛はち巻をやっている。「さくら」はたしか九十キロでしょう。それから「つばめ」は百キロ、そうすると、十キロの速度差があるものだから、幾ら「つばめ」が走ったってだめじゃないですか。ちよつと走れば「さくら」が前にへたつておる、ちよつと走れば「さくら」がへたつておるという事で、そのまゝの状態で大坂へ着いたときには、「さくら」と「つばめ」とほとんど同着で、競馬なら同着でいけれども、列車の同着というものは、あまり感心しない。そうして一時間四十九分おくれで、零時四十九分到着でした。この「第二つばめ」の到着時刻というものについては、私は重大な影響があったと思う。当日の二十三時に到着すべき列車が、翌日の零時四十九分、いわゆる真夜中にほり出された乗客の迷惑というものは、大へんでした。あらゆる乗り物がなくなつて、残つておるのはタクシーだけ、こういう状態です。こういう問題について、どうお考えなんでしょうか。最初に私がお聞きしたときに、影響があったのは三十日の二十三時ごろであつた、それ以後はあまり影響はないのだ、こういうお答えをいただいた。私は、これはもう非常にけつこうなことだと思つておる。ところが、事実また一日おくれしてしまうところまで影響があつたという、この理由については、相当な説明をしてもら

わなければ納得できない。

○音田説明員 先ほどおくれにつきまして全般的に申し上げましたのは、三十日は二十三時ごろになりましたから、おくれが出たと申し上げたのでございまして、三十一日のおくれにつきましては、先ほど申し上げましたように、大体十倍ぐらゐなおくれが出ておるようになり申し上げたつもりでございします。○肥田委員 「さくら」が先に出したのはどうなつてゐる。それを聞いてゐるのです。

○音田説明員 それは三十一日ではございせんでした。三十一日は、先ほど申し上げましたように、特に東海道のおくれが大きく、全般的には十倍ぐらゐなおくれになつておりましたので、早朝以来の列車の遅延のために、車両の運行が混乱いたしましたことが非常に影響があると思つております。具体的に「さくら」と「つばめ」の問題につきましまして、ここで御説明申し上げる資料を持っておりますので、よく調査いたしてから御説明いたします。

○肥田委員 その点は、一つ十分理由を明らかにしてもらいたいと思ひます。

それからこれに関連して、重要な問題なんです、委員長、ほかにどなたかお見えになつていませんか。

○高橋清委員 委員長代理 営業局長に連絡をとつてゐるそうです。

○肥田委員 それではちよつと政務次官にお伺ひしたいのですが……。

○高橋清委員 委員長代理 それでは關谷君。

○關谷委員 運輸局長に関連して一つ

お尋ねしておきたいのですが、昨晚ちよつと人を迎えに東京駅に参りました。そうしたところが、二十一時五十分に出る「六甲」というたと思ひますが、東京—大阪間の急行のはずですが、車も入つておるし、乗客も全部整列して待つておるのに、一向乗せようとし

ない。もう時間がくるかと思つたところが、駅長室のマイクで、発車二分前になりましてお客を乗せて下さいといふこと、ようやく扉を開いて乗せた。二分前までぎりぎり一ぱい乗せな

いといふようなまことに不親切なことを、私がこの目で見てきておるので、間違ひありません。私は口が悪いから、助役になぜこんなことをするんだ、ばかやろうと言つたら、何だかごちやごちや言うただけで答弁なしでした。よく調べて下さい。そういうふうなことをいつてもやるのが多いので、愛媛県の遺族会が来て、団体がそこへ五百人ばかり集まつておる。その客は別に乗せる。半分乗つて、ま

だ乗りかけておるのに発車して、一人はかたがたがをしようというのを、抱きかかえて私の秘書が乗せた。そしてあとの分は、電車で追つかけて品川からどこで積んだという。遺族がけがでもしようかというやうな状態、半分積み残して、追つかけてようやく積んだというふうなこともあつて、まことに不都合な、このごろの国鉄は大体思ひ上がつておるんじゃないかという気がするのですが、この二つの事実、これは間違ひのない事実ですから、よく調べて、将来そういうことのないようにしなければならぬが、こういう事実があつたといふことをよく調べておいて

下さい。

○音田説明員 十分調査いたしましたので、そういつたことのないようにしたいと思ひます。

○肥田委員 これは次官の正しいものの見方といふことで一つ意見を聞きたいのですが、御承知のように、一時間四十九分おくれで大阪駅に到着しました。そしてそれらの乗客に対する迷惑、損害といふものについてはともかくとして、特急だとか、急行だとか、準急だとかいう特別列車に急行料金がそれぞれついておりますが、このついでに急行料金は、二時間以上延着した場合には払い戻す、こういうことを實際やっております。ところが、一時間四十九分でも払い戻しはしないのです。一時間四十九分でも、もちろんしないのです。こういう制度について、どうお考えなんでしょうか。私は、この問題について再検討する必要があるんじゃないか、こう考へておるのです。払い戻しのこの二時間という時間の限定、これは私は、営業関係の責任者が見えたなら、一つその区分、内訳といふやうなものについてもう少し開きたいと思つたのですが、本質的な問題として、二時間という時間の限定をして払い戻しをやる、この根拠が非常に薄弱だと思ふ。ですから、そういう制度というものはここで改める必要があるんじゃないか、こういうふうに考へるのです。

○有馬政府委員 二時間に決定になるまでの事情につきましては、それぞれ理由があつて定められたことだと思ひますし、当然運輸省といたしましては、その協議をいたしましたして決定になつたことと思ひます。その二時間の制

度が現状に沿つておるかどうかということについては、ただいままで現状に沿つておるといふ考え方のもとに続け

ておるわけでございますが、そのこと

自体が現状において非常に迷惑をかけるおるといふことになれば、改正の必要もあるかと思ひますが、二時間と決定した以上、一時間五十九分の場合でも——まことに人情においては忍びがたいものがありますが、税金の場合の免税と同じように、きまつた通りにしなければならぬと運輸省の方では考へておりますが、後刻、二時間決定の根拠その他正確なことを、営業の方からお話しする機会をいただきたいと思います。

○肥田委員 実は政務次官、私は、十年一日、同じことをやつてきておる運輸省や国鉄當局に考え方を聞こうとは思つてゐないのです。それは特に、俗に言うところの乗る身になつた立場、一般の国民という立場、こういう立場でものを見たらおのずから変わつてくるんですから、その変わつてきたところの立場におられる次官の考え方を伺ひしたわけなんです。私は、問題を突き詰めるのかんとかいふやうな、そういう固苦しい問題じゃなしに、延着に対する払い戻しというものは、何らの根拠もないじゃないか。だから、これはどう説明せられても、私はその説明を、ああそうか、そんならわかつたといふことにはならないのです。ああそういうやり方でやつておるのかという範圍だと私は思ふのですが、そういうところで次官のお考えを一つ聞いておきたいといふことを申し上げたのです。特に、次官、こういうことをお考へになるでしょう。たとえば特急も

急行も準急も、払い戻しの制限時間というものはあるのです。ところが、たとえば東京—大阪の例をとりますと、特急は六時間半で走っており、二時間おくれたら特急料金は払い戻しをいたしますという考え方。それから普通東京—大阪の電車ですと、大体「いこま」だったか、「やましろ」「せつ」、こういうクラスは、七時間二十五分まで走っております。これでも二時間。それから夜間の急行になりまして、実際に走っておりますが、夜間とは十時間半から十一時間かかって、急行という看板をぶら下げておられるだけで急行料金をとって、これも二時間おくれたら払い戻しをいたします、こういう。六時間半の場合も、七時間二十五分の場合も、十時間半の場合も、二時間というものは変わらない。この矛盾をどうお考えでしょうか。

○有馬政府委員 今の二時間制を決定いたしましたのは、その当時の交通事情と申しますか、配車その他の列車の事情からきまっておりますものだと思いますが、肥田委員のおっしゃる通りに、今日では相当な変化が起こっております。従いまして、原則としては、肥田委員のおっしゃることは、私の常識から考えれば、筋としては正しいと思います。しかしながら、私はまだそのことと自体について、率直に申し上げて、国鉄の方からその実情も聞いておりませんので、従いまして、御意向を承りまして、運輸省といたしましては直ちにその問題の検討に入りたいと思っております。

○肥田委員 次官、何でしょうね、正しいということじゃないに、今おっしゃったように、今までの古い習慣が今日まで来ておる。ところが、内容は昔とは比べものにならないほど変わってきておる。そうすると、当然改められてしかるべきものだ、こういう私の気持ちなんです、これに賛成していただきたいと思います。

○有馬政府委員 そう申したいところでございますが、実情並びに経過について、私はただいま正確な知識を持っておりませんので、その方向に努めることを約束いたします。

○肥田委員 どうも、次官、うまいこと、逃げられますが、おそらく次官の口と腹は別だろうと思います。腹の中では、それは君の言う通りだ、こうお考えになっておられると思うのですが、実際に比率から見ただけでそうでしょう。六時間三十分に対する二時間、十時間半から十一時間に対する二時間というものは、理由にならぬです。説明を受けたいところ、全然根拠がない。私は、こういうことはもっと合理的に改める時期が来ているように考えるのです。その際にはぜひ一つ御協力をいただきたいと思ひます。口はともかくとして、腹の中では賛成をいただいております。あなたの方ではこういう問題について基礎的な材料を提供されるのですから、一つの意見は持つておられるでしょうが、こういう問題についてどうお考えになりますか。

○音田説明員 まことに申しわけない話でございますが、私、その点につきまして明快な御説明ができるだけの資料を持っておりませんので……

○肥田委員 しかし、特急料金というものは、スピードで出しておるでしょう。急行は急行料金、準急は準急の料金です。この料金は、それぞれの所要時間に対しておとるおとるの特別料金です。一般鈍行列車については、そういうものはつけていないのですから、ところが、天災でも何でもないので、当局の責任において起こったところの延着については、六時間半で到着いたしますという手形を発行して料金をとっておりますから、それが二時間おくれればということの比率と、普通急行料金の所要時間に対する二時間というものと、それからさらには普通急行でも、今言ったように七時間半で走れるところを夜間では十一時間半から十二時間になっておる、さらに準急に対する料金の払い戻しが同一のもので規制されるという矛盾は、私はむしろ皆さんの方でよくわかっておられるのじゃないかと思うのですが、どうなんですか。

○音田説明員 御趣旨もわからないわけではございませんが、事務的に一つ考えてみますと、ただいまは東京—名古屋間のお話であつたわけでありまして、全国的に見ますと、同じ特急でございまして、運転距離が非常に長い場合もありますし、急行、準急にいたしまして、到達時間が非常にまちまちでございまして、それらの点をあわせ考えまして、ただいま先生の言われたような面から差をつけますことは、いろいろな点で実際にできがたいような点もございまして、そういうことをあわせ考えまして、現在の規則ができておる通りに私は承知いたしております。

○肥田委員 あなたの方が平生論議をしておられることを言ってもらったらい

い。今の言葉なんかやはりその一部分だと思ひますが、それは確かにおっしゃる通りです。東京から鹿児島まで行く列車もあるのです。しかし、区分ができないという道理はないでしょう。東京—鹿児島間の所要時間に対する二時間という比率は、実はそう大したものでないのです。ところが、東京—大阪間の二時間という比率は、今言つたように六時間半で着くやつが二時間おくれるということになるので、大へんな時間的な比率を持つてゐる。高率なから十ば一からにこれだけというものは、あなた方自身矛盾を感じておられるでしょうということをお私に言つておる。どうでしょうか。

○音田説明員 あまりお答えにならないで恐縮であります。確かに申し上げるような点も考えなければならぬと思ひますが、こういうふうにあるべきだというまでの勉強もいたしておりませんので、ここで御答弁いたしかねます。

○久保委員 関連。運輸局長でありますから、営業面のことになるので、確かに答弁しにくいと思うのですが、鉄道の陣営の幹部の一人としてお尋ねしているもので、別にここで言葉をとつたからどうという問題でないと思つて、そういうふうにご答弁いただいた方がよいと思ひます。

もう一つは、今鹿児島—東京間あるいは東京—大阪間というのでは、二時間のおくれでもだいぶ違ひわけです。そういうところからいって、特殊な列車もあるようでありまして、そういうのを列車別の運賃とかからみ合はして設定するのも、一つの方法です。それ

によつて払い戻しの状況をきめられると思うのです。だから、そういう点もやはり考えていくべき時期だと思ひます。そういう点も考えてみたらどうか、こういうふうに思ひます。

もう一つは、さっきの食堂の積み込みで云々ということですが、私も、積み込みが四十五分かつたとは思つていないのです。それは五分かつたであります。そのおくれが、今度は線路あるいは列車のダイヤ、機関車に当たりがきて、心ならずも四十五分もおくれたらうと思ひます。ところが、食堂のためということになつた、そういうこともあると思ひます。一つは、運転整備の仕方も問題があると思ひます。いずれにしても、食料を品川で積んでくれば、何も東京で客さんを持たして、おくれた列車にまたおくれを増すようなことはしないで済んだと思ひます。そういう積み込みの問題も考えてほしいと私は思ひます。

○肥田委員 それでは、今の営業担当の方が見えませんので、この質問は次の機会に続けていきたいと思ひます。そこで、一言運輸局長に申し上げておきたいのは、私が取り上げた「さくら」と「つばめ」の関係です。問題点は、「つばめ」が先に入つており、平常ならこれが発車できる条件にありながら、「さくら」が先発した。その間各種の列車がほとんど先発して、結局四十六、七分もおくられて「第二つばめ」が発車した。ですから、スピードを出すにも、前の「さくら」がじやまをしていてというところも間違ひがない。途中のいろいろな関係から列車が混乱をして、正常なダイヤ通り動けなかつ

たという事実は、苦干あつたと思ひます。しかし、最初の四十六、七分おくれたというのは、決して乗務上の問題ではない。これらは言うところの当日の朝までに解決した争議の延長が、その日の夕方までたまたまだ障害を来たしておつた。そうしてそれが夜中まで列車の運行に支障を来たしておつた、こういうふうにするすべてのものを結びつけられることは、きわめて遺憾だと思ひます。出発点で四十六分もおくれた列車、走ろうと思つても、十キロのスピードの差というものは、御承知のように東京—大阪間五百五十キロほどでしょう、そうすると、百キロに対して十キロおくれるのですよ。だから、「つばめ」が先行できないために、あとからあとから追つかけていかなければならない。この「つばめ」自身の持つておる速度が出せないでおくれている面がたくさんある。幾ら走ろうと思つたつて走れないでしょう。現に名古屋を過ぎてから、そうなのです。名古屋でなしに、おそらく私がはつと気がついたので、もう浜松あたりだったのです。もうそのところに、それぞれの地域に対して到着時間が来ておるのです。だから、前には列車がない。いないのになぜおくれるのかということ、でボーイに聞いたところが、前に「さくら」がおるのです、こう言つておる。だから十キロのスピードの差がついておる「さくら」が先行しておるから、あとから走つてもまたとまらなければならぬ、走つてもまたとまらなければならぬ、こういう関係が出ておる。だから十キロの差を持つておる「さくら」が先行したということは、運転指導上の重大なミスだと思つておる

のです。これを東京駅でどういふ関係で見過ごされておつたのか、これが私は問題だと思ひます。ですから、この点についてはその責任がまるで期末手当の紛争の後編であるかのような、そういうことではなしに、すつきりした説明をしてもらう必要がある。これが私は運輸局長あたりのダイヤを指導する立場から見た責任ある処置ではないかと思ひます。この点だけを強く私は要望いたしまして、次回に継続して質問をさせていただくことにいたします。

○有馬政府委員 肥田委員の御質問に對しましては、この次のできるだけ早い機会に、この委員会で御答弁をさせていただきますたいと思ひます。

○高橋(清)委員 代理 次会は、來たる六日、金曜日、午前十時より委員会を開會することとし、本日はこれにて散會いたします。

なおただいまから理事会を開きますから理事の方はお集まりをお願いします。

午後一時二十一分散會