

運輸委員會會議録 第二十一号

昭和三十七年四月十一日(水曜日)
午前十時四十九分開議

出席委員

委員長 簡牛 凡夫君

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 俊郎君

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

宇田 國榮君 木村 俊夫君

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 石村 英雄君

勝澤 芳雄君 田中織之進君

内海 清君

出席國務大臣

運輸 大臣 斎藤 昇君

出席政府委員

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)

運輸 事務官 若狹 得治君

(船務局長)

運輸 事務官 岡本 悟君

(鐵道監督局長)

運輸 事務官 今井 榮文君

(航空局長)

運輸 事務官 梶本 保邦君

(觀光局長)

委員外の出席者

日本国有鐵道常務理事 中村 卓君

日本国有鐵道常務理事 磯崎 數君

日本国有鐵道參事 音田 和夫君

(運輸局長)

日本国有鐵道參事 久田 富治君
(船舶局長) 專 門 員 小西 真一君

四月五日

鐵道敷設法の一部を改正する法律案
(内閣提出第一五〇号)

同月九日

特急はつかりの小牛田駅停車に関する
請願(愛知一君紹介)(第三七〇
四号)

私鐵運賃値上げ反対に関する請願
(島上善五郎君紹介)(第三七〇五
号)

國鉄新線建設資金等に関する請願外
一件(前田榮之助君紹介)(第三七
六号)

國鉄大崎、大宮被服工場等の廃止及
び統合反対に関する請願(松井政吉
君紹介)(第三七〇七号)

同(山中日露史君紹介)(第三八〇七
号)

地下高速鐵道建設工事に伴う損失補
償に関する請願(田中榮一君紹介)
(第三七〇八号)

唐津、呼子、伊万里線の調査線編入
に関する請願(保利茂君紹介)(第三
八九七号)

井原線敷設に関する請願(星島二郎
君紹介)(第四〇七二号)

岩手和井内駅の貨物取扱存続に関
する請願(山本猛夫君紹介)(第四〇
七三三号)

は本委員会に付託された。

四月六日

鹿兒島本線熊本、鹿兒島間の複線電
化に関する陳情書(鹿兒島市山下町
三十一番地の二鹿兒島県市議會議長
會長石井真一)(第六五四号)。

阿毛線の電單車化等に関する陳情書
(群馬県議會議長岡田義正外一名)
(第七〇八号)

油須原線の敷設促進等に関する陳情
書(福岡県議會議長野見山清造)(第
七〇九号)

國鉄香椎操車場、箱崎南第十三号踏
切等の無人化反対に関する陳情書
(福岡県議會議長野見山清造)(第七
一〇号)

姫路測候所移転に関する陳情書(姫
路市長石見元秀)(第七二二号)

海運強化対策確立に関する陳情書
(高岡市議會議長金丸勝治)(第七二
二号)

尾道市久保町地内防地口付近に旅客
専用停車場設置に関する陳情書(尾
道市長青山俊三外一名)(第七七五
号)

は本委員会に参考送付された。

本日の會議に付した案件

鐵道敷設法の一部を改正する法律案
(内閣提出第一五〇号)

國際觀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)

船員法の一部を改正する法律案(内
閣提出第三八八号)

航空に関する件

日本国有鐵道の經營に関する件

○簡牛委員長 これより會議を開きま
す。
去る五日、本委員会に付託されまし
た内閣提出、鐵道敷設法の一部を改正
する法律案を議題とし、審査を行ない
ます。

鐵道敷設法の一部を改正する法律
案

鐵道敷設法の一部を改正する法
律

鐵道敷設法(大正十一年法律第三
十七号)の一部を次のように改正す
る。

別表第三十三号の次に次の一号を
加える。

三十三ノ二 栃木県上三依ヨリ西
那須野ニ至ル鐵道

別表第三十九号の次に次の一号を
加える。

三十九ノ二 茨城県鹿島ヨリ千葉
県佐原ニ至ル鐵道

別表第四十九号の次に次の一号を
加える。

四十九ノ二 千葉県船橋ヨリ小金
ニ至ル鐵道

別表第五十五号ノ二の次に次の一
号を加える。

五十五ノ三 新潟県直江津ヨリ松
代附近ヲ經テ六日町ニ至ル鐵道
及松代附近ヨリ分岐シテ湯沢ニ
至ル鐵道

別表第六十八号の次に次の一号を
加える。

六十八ノ二 石川県飯田ヨリ始島
ニ至ル鐵道

別表第七十二号の次に次の一号を
加える。

七十二ノ二 愛知県瀬戸ヨリ稻沢
ニ至ル鐵道

別表第七十五号ノ二の次に次の二
号を加える。

七十五ノ三 三重県津附近ヨリ松
阪ヲ經テ伊勢ニ至ル鐵道

七十五ノ四 三重県伊勢ヨリ長島
ニ至ル鐵道

別表第八十号の次に次の一号を加
える。

八十ノ二 京都府広野ヨリ大阪府
長尾ニ至ル鐵道

別表第一百十号ノ三の次に次の一号
を加える。

百十ノ四 福岡県田野浦附近ヨリ
曾根ニ至ル鐵道

別表第一百二十三号の次に次の一号
を加える。

百二十三ノ二 宮崎県恒久ヨリ内
海附近ニ至ル鐵道

別表第一百四十二号ノ三の次に次の
一号を加える。

百四十二ノ四 落合ヨリ申内附近
ニ至ル鐵道

附則

この法律は、公布の日から施行す
る。

理由

わが國の經濟規模の發展の傾向に
かんがみ、日本国有鐵道の敷設すべき
予定鐵道線路を追加する必要がある。

これが、この法律案を提出する理由である。

○簡牛委員長 ます、政府当局より提案理由の説明を聴取いたします。斎藤運輸大臣。

○斎藤運輸大臣 ただいま議題となりました鉄道敷設法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして、御説明申し上げます。

御承知のように、鉄道敷設法は、日本国有鉄道の敷設すべき予定鉄道線路並びに日本国有鉄道に線路の敷設を許可する場合に必要な手続等を定めたものであります。この法律は、大正十一年に制定されたものでありまして、この法律の別表、すなわち、予定鉄道線路につきましては、経済事情の変化等に伴ひまして、数回の改正を見て、今日に至っております。

最近におけるわが国の産業経済の急激な発展の傾向にかんがみまして、鉄道建設審議会におきまして、新しい事情を勘案して御検討になりまして、本年三月二十九日の同審議会において、十二線路を鉄道敷設法別表に追加するを適当と認める旨の御建議をいただきました。

政府といたしましては、日本国有鉄道の鉄道網を整備することによって、産業資源の開発並びに経済交流を促進し、もってわが国の経済発展に貢献いたしたい所存でございますので、ここに改正法律案として、御審議を願うことにいたしました次第でございます。

別表に追加する十二線路の内容につきましては、別に詳細に申し上げることとしたしますが、この線路を新たに追加することが、この改正案の内容でございます。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○簡牛委員長 続いて本案に対し、補足説明を聴取いたします。岡本鉄監局長。

○岡本政府委員 今回新たに追加する十二線路につきましては概要を御説明いたしますが、法律案に記載した順序で申し上げます。

まず、「三十三ノ一 栃木県上三依ヨリ西那須野ニ至ル鉄道」でございますが、この鉄道は、会津線の会津濱の原から今市に至ります予定線の途中、上三依より分かれまして、塩原を経て東北本線西那須野に至る約四十一キロの鉄道であります。

本鉄道は、会津地方を関東に短絡いたしまして、この地方の開発を促進するものであります。日光国立公園地帯を通りますので、着工線となりまして、野岩線とともに観光回遊ルートとしても有望な線でありまして、線路は、山岳地帯を通りますので、比較的トンネルが多く、工事量は相当多い見込みであります。

次は、「三十九ノ二 茨城県鹿島ヨリ千葉県佐原ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は現在調査線として継続調査いたしております予定線水戸―鹿島間をさらに延長いたしまして、成田線佐原に連絡する約十八キロの鉄道であります。

本鉄道は、常磐地区と千葉地区との短絡線形成するものでありまして、茨城県において、最近計画しており、また鹿島臨海工業地帯造成計画の促進と、京葉・鹿島臨海工業地帯を直結

する主要路線となり得る線路であります。

經過地は、おおむね平坦地でありまして、利根川に相当大規模な架橋を必要としますが、そのほかは、特別な構造物もなく、工事は容易の見込みであります。

次は、「四十九ノ一 千葉県船橋ヨリ小金ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は、総武本線船橋と常磐線北小金を短絡する延長約二十一キロの鉄道であります。

本鉄道は、今後相当大規模な輸送対策を必要とする京葉工業地帯に集散する貨物を、この線を介して現在着工線となっておりまして武蔵野線によって、東北、信越、中央、常磐の各方面に輸送することができるようになるものであります。

そのほか、総武本線、常磐線の救済となり、ひいてはこの方面の通勤輸送緩和策の一つとなる線路であります。

經過地は平坦地で、特別の構造物もなく、工事は容易の見込みであります。次は、「五十五ノ三 新潟県直江津ヨリ松代附近ヲ経テ六日町ニ至ル鉄道及松代附近ヨリ分岐シテ湯沢ニ至ル鉄道」であります。

この鉄道は、信越線直江津より松代、十日町を経て上越線六日町に至ります延長約七十四キロの路線と、途中松代附近から分かれまして上越線湯沢に至ります約三十九キロの鉄道であります。

道であるとともに、頸城地方に交通の便を与え、その開発に資するものであります。

經過地は、一部錯雑した区間及び地すべり地区がありますが工事はさほど困難ではない見込みであります。

次は、「六十八ノ一 石川県飯田ヨリ船島ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は、目下工事中の能登線の終端から約三・七キロ延長して船島に至る鉄道であります。

本鉄道は、能登半島の開発を主目的としたし、能登線の終端をこの付近の唯一の港である船島まで延長することにより、開発の効果をさらに高めるものであります。

經過地は、平坦でありますので、距離も短いので、工事は容易であります。次は、「七十二ノ二 愛知県瀬戸ヨリ稲沢ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は、着工線となっておりまして岡多線の途中瀬戸と東海道本線稲沢操車場を短絡いたします名古屋市北方外郭線でありまして、延長約三十二キロの鉄道であります。

本鉄道は、岡多線と合わせて大都市バイパスの役割を果たす路線として、都市中心部を通過する必要のない貨物列車等は、この線によって直接稲沢操車場に入れることができますので、都市交通の一助ともなります。また外郭衛星都市育成を促進する効果も期待されます。

經過地は、若干起伏がありますが、工事は容易の見込みであります。次は、「七十五ノ三 三重県津附近ヨリ松阪ヲ経テ伊勢ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は、参宮線津附近から伊勢湾の沿岸に沿って伊勢市に至

ります延長約三十六キロの鉄道であります。

本鉄道は、松阪及び伊勢市を中心とした伊勢湾沿岸の臨海工業地帯を縦走するものでありまして、伊勢線の鉄道建設計画と合わせますと、四日市及びその周辺における工業地帯と松阪及び伊勢市の工業地帯を相互に結んで一体をなす大工業地帯造成を助成するものであります。この地方には近畿日本鉄道が大体平行して営業しておりまして、最近広軌に統一したため、国鉄との貨車の授受が不可能となりまして、貨物営業を廃止いたしましたので、これら一連の工業地帯に出入する貨物に対する輸送対策として、重要な路線となるものであります。

沿線は、地形上相当量の架橋が必要かと考えますが、平坦地でありまして、工事は容易の見込みであります。次は、「七十五ノ四 三重県伊勢ヨリ長島ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は、参宮線伊勢市から五力所を経て海岸に沿って紀勢線紀伊長島に至る延長約六十五キロの鉄道であります。

昭和三十四年七月紀勢線が全通いたしましたから、紀南方面への旅客は激増しておりますが、大内山―紀伊長島間の連絡する急勾配が大きな隘路の一つとなっている現状であります。紀南地方の開発として重要な唯一の幹線をこの鉄道を建設することにより改良することができるとともに、伊勢志摩国立公園地帯と吉野熊野国立公園地帯を結ぶ回遊ルート形成としても期待される路線であります。

沿線の地形は、起伏の多い海岸に沿っておりますので、若干トンネルが多く、延長も相当ありますので、工事量は比較的多い見込みであります。

沿線の地形は、起伏の多い海岸に沿っておりますので、若干トンネルが多く、延長も相当ありますので、工事量は比較的多い見込みであります。

次は、「八十ノ二 京都府 広野ヨリ大阪府長尾ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は、奈良線新田と片町線長尾とを短絡する延長約八キロの鉄道であります。

本鉄道は、宇治地方と大阪方面とを短絡するものであります。現在線經由に比して通勤輸送時間を著しく短縮することができま。また、宇治地方は、最近住宅、工場の建設計画等を有し、相当の発展が期待されておりますので、これを助長することにも、国鉄片町線の利用度を高めることができると考えられます。

經過地は、木津川に架橋を必要といたしますが、おおむね平坦地でありますので、工事は容易の見込みであります。

次は、「百十ノ四 福岡県 田野浦附近ヨリ曾根ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は、鹿児島本線門司港に連絡する鉄道貨物線の終端外浜から周防灘の沿岸に沿って日豊本線下曾根に至ります。延長約二十六キロの鉄道であります。

本鉄道は、裏門司臨海工業地帯の開発促進となるものであります。四大工業地帯として大きく発展して参りました北九州地区におきまして残された新工業地帯として、最近この裏門司地帯の立地条件が大きく注目され、すでに今年度から用地造成工事に着手いたしておりますので、近い将来において、この地区の輸送設備整備上必要となる鉄道であります。

次に、「百二十三ノ二 宮崎県 恒久ヨリ内海付近ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は、日豊本線南宮崎から日南海岸に沿って現在工事中の内海線

の終端内海付近に至ります。延長約十七キロの鉄道であります。

本鉄道は、宮崎地方と日南地方の両経済圏を短絡するとともに、宮崎県南部の外郭環状線を形成するものであります。この地方の開発の促進が期待されます。なお、この区間には、現在宮崎交通株式会社鉄道の営業を行なっておりますが、この線路がはなはだ弱く、現状のままでは一貫輸送は事実上不可能な状態にありますが、ことさら、先般鉄道建設審議会におきまして、日本国有鉄道において所要の措置を講じた上、一貫輸送を可能ならしめることを適当と認める旨の建議がなされております。

この措置を行なうにあたり、宮崎交通の施設を国鉄が譲り受けることにいたしました。譲り受けた後はお相当の改良工事が必要であります。現在工事中の内海線の建設工事とともに、新線建設として一貫した工事を実施したいと考えておる次第であります。

次は、「百四十二ノ四 落合ヨリ申内附近ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は、根室本線落合と現在着工線となつております石狩・十勝連絡線の一部である狩勝線の途中申内付近を短絡する延長約四・三キロの鉄道であります。

本鉄道は、狩勝線と合わせますと、現在の根室本線の輸送力を大きく制限している狩勝線の改良線として、北海道の東西を結ぶ重要幹線を著しく増強することができるとあります。

石狩・十勝連絡線は、長大路線でありますので、完成には相当長期間を要しますが、その間、まずこの短絡線を利用して現在幹線の増強を行ないながら、全体計画を進める計画であります。

治線の地形は少々錯雑しておりますが、距離も短かく、工事は容易であります。

以上でございます。

○簡牛委員長 本案に対する質疑は、次会に譲ることにいたします。

○簡牛委員長 次に、国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。

質疑の通告がありますので、これを許します。勝澤芳雄君

○勝澤委員 午後から観光小委員会がありましたので、観光全体の問題につきましては後ほどお尋ねいたすことにいたします。とりあえず、この国際観光ホテル整備法に対する改正の二、三の点について、お尋ねをいたしたいと存じます。

そこで最初に、この法律の適用になるホテルは、登録ホテル九十三、登録旅館三百三十八、こういうふう聞いておるわけですが、この適用になるホテル業者の方々の御意見は、本制度についてどういふ御意見を持っておられますか。

それから対象の個所は、都市に分けたときに、分布は大体どんな具合になりますか。この二つの点について、まず最初にお尋ねいたします。

○樺本政府委員 まず第一の点でございますが、この法案を事務局として作成いたしましたときに、ホテル協会、国際観光旅館連盟の幹部の方々に私のところへ来ていただきました。そして法案の内容を説明して、外客を誘致する必要上、どうしてもこういう意

味の法案を作りたい、また作っていくことが、わが国の国際観光上必要なことである、かような点を強調いたしました。その趣旨については、ホテル協会並びに国際観光旅館連盟の方でよく了承をいただいております。

第二の点につきましては、今お話しのように、ホテルが九十三、旅館が三百三十八、これが登録旅館並びにホテルの現在の数でございますが、その分布状態は、この前に先生もお持ちになつてお話しいただきました例の観光白書の中に、政府登録旅館、ホテルの各地域別の分布状況が全部詳細に出ております。ページ数は四十二ページにございまして、これをごらんいただきまして、どの地域にどれだけのホテルがあつて、その部屋数がどれくらいあつて、収容人員がどれくらいあるかというものが、全部詳細に出ておりますので、これをごらんいただければけっこうでございます。

○勝澤委員 この改正案の中で、「宿泊料金その他省令で定める業務に関する料金を定め、」こう言われておりますが、具体的には、これはどういふふうにお考えになっておりますか。

○樺本政府委員 たとえば現在日本旅館におきましては、一泊二食つき料金というものが、宿泊契約を結びます場合における通例の契約になっておりますので、そういった宿泊と食事を提供する業務というものを兼ね合わせて当然提供されなければならないサービス業務というものを、省令で定める業務の範囲にいたしたい、かように考えておるわけでございます。

○勝澤委員 そこで、料金は省令で定めることになっておりますが、大体どの程度のものをお考えになっておりますか。

○樺本政府委員 料金につきましては、各地域ごとにやはりいろいろ原価計算というものもあるかと思ひますし、また、その付近にございます他のホテル、旅館とのつり合いと申しますか、比較というふうな面もございまして、一律に全国幾らというふうな、いわば国鉄の運賃のようなきめ方は、この場合には私は当然で得ないものだ、かように考えておりますので、結局その具体的なケースについて、そのつど判断をしなければならぬ問題ではなからうか、かように考えております。

が、一般的に申し上げますと、能率的な経営のもとにおいて、適正な原価に適正な利潤を加えたものを不当にこえて、そしてそれが外客誘致上非常な障害になつていふような場合には、これはいけないというふうな判断を下すべきではなからうか、かように考えているわけでございます。

○勝澤委員 そうしますと、料金が外客誘致上不適当であるという見方は、やはりある程度具体的な——これはABCというクラスか、あるいは一、二、三というクラスか、そういうような形で大体ある程度基準をおきめになつていくのですか。旅館々々に適合して個々的に見ていくのですか。また、今の料金というものを一応適正なものとして、それを標準に、それ以上上げない、なお下げる、そういうふうな考へていくのですか。できればちよつと具体的にお聞きしたいと思ひます。

○樺本政府委員 いわゆるホテルの種類を上級、中級、並級というふうに分けて、その料金を比較検討し

た資料を当委員会にお届けしました
が、ヨーロッパ諸国では、星の数が一
つ、二つ、三つというふうに、一見し
てそれによってそのホテルの格付とい
うものが直ちにわかるような仕組みに
なっておりますので、それと比較検討
する意味で、わが国におきまして、
三つの区別にして比較した表をお届け
しましたが、大体上級、中級、並級と
いう分け方をして、それによって、こ
の程度のものであれば大体この程度の料
金が普通であろうということから、こ
の問題をきめていったらどうかとい
うふうに考えているわけでございます。

○勝澤委員 いろいろならば、これは宿泊
料金なりその業務関係の料金の業者間
協定といえますか、価格協定になるわ
けですが、そういう点から考えてみま
すと、現状の中でこれを整理するとい
うのは困難でしょうが、やはり外客誘
致という建前から言うならば、
ある程度クラスを分けて、そしてその
クラスの場合は、大都市と地方は違
いがあるとしても、その違いがないよ
うな料金の考え方をされていく方がい
いじゃないでしょうかというふうに思
います。また、食べものの場合は、む
ろんその土地々々によって、名物とか
そういうもので違ってくるでしょうけ
れども、ホテルそのもの、あるいは業務
に関する料金というふうなものは、ある
程度そういうような形でいけるのじゃ
ないかと思うんですが、そういう点に
ついて、この際料金をある程度整理を
しながら統一をしていく、こういうお
考えはどうなんですか。

○梶本政府委員 お説の通りの方向に
やはり進んでいくべきだと、私も
考えております。幾ら原価計算主義を
とるとかに申しまして、そうま
まのものであつては困るわけござ
います。特に一つの団体が来られ
て、二つ以上のホテルに宿泊される
というふうな場合も考えられるわけ
でございますから、お説のような方向に
向かつてやはり料金問題は規制され
ていくのが当然ではなからうかとい
うふうに、私も考えておるわけござ
います。

○勝澤委員 そこで、やはり宿泊料が
一万円、二万円というよりなホテルな
んというの、私はあまり好ましくな
いと思うんです。やはり二千円なり三
千円なりというよりなホテルをた
くさん作つた方がいい。むしろ一万
二万円というよりなホテルを作ること
については、あまり国が、このホテル
そのものではなくて、別の面でもや
り援助していかないと、こういうこと
が私は正しいじゃないかという気が
するわけです。そこで、今の法律を出
した一番の基本というのは、私は、料
金をある程度整備をする、あるいは協
定をしていくということ、もう一つ
のねらいは、料金を安くさせるとい
うことが一番大きなねらいじゃないか
、こう思うんです。そこで、この前資
料をいただいたのですが、これを見ま
しても、確かに日本のホテルは高いわ
けです。世界一高いと言つても過言で
はないと思うんですが、こういう高い料
金を下げさせる具体策といふものは、
どういふものが実はあつてしかるべ
きかと思ふんです。これから見ますと、
イタリアあるいはスイスというのは、
大へん観光客が多い。それに比べて
れば、まさにこの料金というのは高
い。そうしてまた、それは上級のホテ
ルの対策もあるであらうし、あ
るいは中級なり並級なりのホテルの対

策もあるであらうでしょう。そういう点
から考えますと、やはりある程度国際
水準まで料金を下げる。そのための具
体的な施策といふものは、どういふも
のが必要じゃないだろうかと思ふん
です。そういう点について、どうい
うふうに考えておるのですか。

○梶本政府委員 お説の通り、日本の
ホテル料金の高いということにつきま
しては、原因が多々あると思ひます。
まず第一は、何と申しましても建設
費が高つくというところが、一番大
きな原因だと思ひます。これにつきま
しては、財政投融資、つまり開発銀行
からの融資、あるいはそれに及ばない
ものは、中小企業金融公庫あるいは長
期信用銀行あるいは不動産関係の銀行
こういったところからの融資を今ま
でより以上にお願ひをするというこ
とが、一つの私どもとして努力をす
べき事柄でございます。

もう一つは、現在の整備法の中に
ございます法人税の減免、あるいは固
定資産税の減免、こういった問題につ
いては、やはり諸外国といふところと
比較をいたしまして、さらにこの問題
については、国として考えるべき問題
に、これは考へていくべきではなから
うかというふうに、私ども考へてお
るわけでございます。

○勝澤委員 高いのを何とか下げよう
と努力をされていると申すが、そこ
で一体諸外国と比べてなぜ日本のホ
テルの料金が安いのか、その原因は、
具体的に何かあるのか、それによ
りて、建設費が具体的にどうい
うふう高いのか。今度は維持費の方
を考へてみますれば、日本なんか人
件費が安いわけですから、そういう
点から考へれば、そんなに維持費が
高いとは思ひきれないし、実はホ
テルの高い原因といふものを、もう少し
詳細に私に御説明願ひたいと思ひ
ますが……。

○梶本政府委員 私どもの方で調査
いたしました結果について、きょう現
在わかつておりますものを御報告申
上げます。

ホテルに対する国の助成措置として
世界各國で一体どのようなことをや
つておるかといふことでござい
ますが、まず考へられますことは、長期
低利融資、あるいは政府による債務保
証、それから利子補給、補助金の交
付、免税措置、これが諸外国にお
いて行われている方法でございますが、
長期低利融資、たとえばほんの二
五％、つまり二分から五分程度の低
利の資金をお世話するといふ方法を
とつておられますのは、イタリア、フ
ランス、スイス、ベルギー、ポ
ルトガル、オランダ、オースト
リア、フィンランド、アイス
ランド、アルゼンチン、ス
ペイン、こういった国々が、今
申し上げるような方法をとつてお
ります。それから特にその中で、ポ
ルトガルでございましては、これが、私
企業に對しましては無利子の資金を
貸し付けるといふふうな助成措置を、
ホテルについてとつておられます。
それから債務保証を國がする場合は、
ノルウェーとベルギーとアイス
ランド、これらの國が債務保証を
いたしておられます。それから補
助金の交付でございまして、
これは、イタリア、アイス
ランド、スペインにおいては、利
子補給的性格を持つ補助金を國が
交付をいたしております。それから
ベルギー、フィンランドにお
いては、そういうふうな方法
が実施されております。それから
免税措置でございまして、これはイ
タ

は、欧米へ持つて参りましても遜色のないものだといふふうに考へておられます。そこに、先ほど先生のおっしゃいましたようなホテルよりも、もう少し格安のホテルを作る必要があるのではなからうかという当面的問題が、私どもの課題として与えられるわけでございます。

○勝澤委員　そこで、私はぜひこういふことを一つ御検討願ひたいと思ふのですが、日本のホテルと外国のホテルと比べて、日本のホテルが高い、その原因はどこにあるかという、今御説明を聞いておきますと、やはり何といひましても建設費が高い、こゝ言われている。建設費が高い理由は、いろいろの資金なり、国の政策の違いから起きているようにありますけれども、できるならば、一つの部屋が、この前たしか五百万とか一千万とか聞きましたけれども、この国では一つの部屋が建設費が大体これくらいだ、日本はこれくらいだ。それから維持なり経常費というものが、向こうはこれくらいで、日本はこれのくらいだ。人件費がこゝろ含めてどう、そうして比較した場合、やはり陸路というものは、日本の特色があるし、外国の特色があるでありますし、どこをどういふふうな施策をしたら、もう少し国際的な水準以下までにホテルの料金を下げることも可能だ、こゝろいふようなことをぜひ一つ御検討されて、また機会を見て御説明を願ひたいと思ひます。よろしくごさいいますか。

○樺本政府委員　承知いたしました。

○勝澤委員　最後に、私大臣に要望やりました意見を申し上げ、また大臣の御見解を賜りたいと思ふのですが、オリ

ンピックを控へまして、ホテルが足りないといふことが各所に言われておるわけでありまして。しかし、ホテルが足りないから、それじゃホテルを積極的にどうして作るかといふことについては、ある程度自然発生的に業界にまかせた形でやらせておる様に私は思ふわけですが、やはりオリンピックそのものを考えれば、国の大きな事業でありますして、日本を世界に知らせる大へんいい機会でありまして、そういう機会をとらえて国がある程度積極的な観光施策を行なわなければならぬわけでありまして、ましてやホテルのよう

な場合におきましては、国際的に日本が高いと言われているわけでありまして、具体的な方策といふものを検討しなければならぬだろう。そのためには、業者の方々の協力を願つて、できるだけの資金なりあるいは税金なりそのほかのいろいろなめんどうを見て、そして適正な値段といふものに下げる努力をするといふことが必要じゃないだろうかと思ふわけですが、そういう建前から考えますと、今までの程度業界からせといひますか、そういうやり方から一歩進んで、観光政策あるいは観光産業、こゝろいふ立場から、もう少し国際競争の中である程度競争ができるというところまで引き上げてやる努力といふものを積極的にしなければならぬんじゃないだろうか、こゝろ思ふのです。観光といひますと、何か遊びのようになつておりましたけれども、やはり国際親善あるいは国際収支の黒字といふような問題からいひまして、大へん重要な地位を占むものになつておるわけでありまして、過去のものの考へ

方から、この辺で新しく考へ方を変へさせるときに今来ておるのじやないかと思ふのですが、こゝろいふ観点から積極的に施策をお願いしたいと思ふのですが、大臣の御所感を承りたいと思ひます。

○斎藤國務大臣　勝澤さんの御意見は全く同感でございます。私もそのように考へております。観光事業は、やはり国の大きな国策の事業でなければならぬと考へております。これはやはり世界の平和を促進するという意味からも、またおっしゃいましたように、日本の国際収支をよくしていくという意味からも、大きな一つの産業と考へていかなければならぬ、かように考へております。オリンピックを迎へまして、これに必要なホテル、ベッドの数を増さなければならぬといふことも、全く同感でございます。ホテルあるいは旅館の新設、または既設ホテルの模様替え、改造といふようなことを、相当促進しなければならぬと考へております。本年度予算におきまして、そういう意味合から、融資のあつせんを前年度よりも大幅に考へておるわけでありまして、ホテル、旅館関係の方々の御協力を願ひながら、さようにやつて参りたい。

なお、オリンピックを迎へまして、不足の分は、あるいはユース・ホステルを活用するとか、他の施設の設備を臨時に活用するといふことも考へていかなければならぬと考へております。融資の面、ホテル等に対する援助の面につきましては、本年度は、必ずしも十分とは申せません。来年度、再来年度におきまして、さらに十分融資等の面において万全を期して参りたい、かように考へております。

○勝澤委員　質問を終わります。

○樺本委員　田中織之進君。

○田中(織)委員　一点だけいいのですが、今大臣の御答弁の中にもありましたが、国際観光ホテル関係の拡充と申しますか、そのために、融資あつせんの問題についても特に政府としても考へておるということでございますが、先ほど勝澤委員の御質問に對して、三十一年以降でありますか、国際観光ホテルとしては五十五億の融資を処置してこられたということでありまして、本年度は、国際観光ホテル関係としては、大体開銀の融資ワクといふものは、その程度あるものか。それから国際観光ホテルに準ずるものとして、開銀の地方開発の資金ワクの中にも、一昨年あたりから若干観光ホテルの整備融資のワクも作られておると思うのですが、それは、大体三十七年度にどの程度予定されておるか。この点をまずお伺ひいたします。

○樺本政府委員　昭和二十六年から三十五年までの十年間で五十五億でございます。三十六年度は、まだ最終的に締め切りができておりませんが、約二十九億でございます。それから三十七年度はそれを上回るといふふうに私も期待を持っておるわけでございます。少なくとも三十億以上はあつたといふので、ただいま話を進めておる段階でございます。

○田中(織)委員　それはいいわけの国際観光ホテルとしての運輸省が持つておる一つの基準に基づいて、それ以上の関係のホテルに対する融資関係だろふと思ふのですけれども、それに準ずる一実質的には国際観光ホテルの役割を果たすのでありますけれども、たとえば帝国ホテルであるとか、東京に

最近できておるマンモス・ホテルまでいひかない、特に地方にありますいわけの観光ホテルで、その点については、むしろ地方開発の資金ワクの中に処理されておると思うのですが、その関係は、今の三十億以上といふものと別ワクと考へられるのですけれども、その点はいかがでございますか。

○樺本政府委員　私が今申し上げました開銀銀行の融資につきましては、その中でございまして、一切がつさいひつくるまでの額でございます。それからそのほかに、中小企業金融公庫から出ておりますものもございまして、金額を申し上げますと、昭和三十四年度には六百六十七件、十四億二千四百万、昭和三十五年度には四百三十二件、九億六千八百万円、これは利息は九分で、融資期間は五年以内、こゝろのことになつております。それから商工組合中央金庫から出ておりますものが、昭和三十五年度には旅館業者に対してしましてちよと千件ございまして、金額の総トータルは二十四億三千六百万でございます。それから長期信用銀行がございまして、これは三十四年度には全部で五億九千万、それからそのうちにホテル関係が四件ございまして、三十五年度には十六億六千二百万、これは融資期間は十年以内、利息は日歩二銭七厘から二銭九厘程度、こゝろいふことになつております。それから日本不動産銀行から出ておりますものは、これは旅館業者に對しましては、三十五年度には二十一億五千三百万程度出ております。利息は日歩三銭一厘から三銭二厘程度で、原則として融資期間は五年以内でございますが、例外的には七年までぐらひは可能である、こゝろいふような条件でござい

ます。それから国民金融公庫がございます。これは利息は九分でございますが、設備資金の場合は七年以内、運転資金の場合は五年以内という融資期間がございまして、これは三十五年度には六千八百七十件、十八億四千九百万円、これだけのものが融資されておるわけでございます。お説の通り、

開発銀行からの融資は、登録級のホテルを中心とするものに対する融資でございます。今申し上げました中小企業金融公庫以下のものにつきましては、これはその程度にいかない旅館に対する融資、こういうことでございまして、私どもとしましては、登録級のもの、それ以下のものも、できるだけ融資に努めておる、こういうことでございまして。

○田中(義)委員 今お述べになりました中小企業金融公庫、商工中金、あるいは不動産銀行、また国民金融公庫、特に一番最後は、金額も小さくなると思ふのですが、そういう関係は、特に観光ホテル関係への融資の問題については、それぞれの金融機関におまかせになっておるのかどうか。あるいは登録ホテルと同じような形で、一定の基準というのか、そういうものに基づいて、地方の陸運局等で、先ほど大臣がお述べになったような融資あつせんというふうな意味合いで、若干の指導的なものをおつておられるのかどうか。その点はいかがですか。

○堀本政府委員 開発銀行に對しましては、毎年々々運輸省から書面を出しまして、事務次官名で、運輸省としておつておるというところを出してございまして、それから先ほど述べましたその他の金融関係に對しましては、そのつど向こうから照会が參つて

おります。それに対して、運輸省としての見解を述べ、もちろん運輸省側は金を貸してもらいたいという気持はありますが、まやまでございまして、私どもとしてはいろいろの理由を立てまして、その融資をお断りするようになつて、そのつどお願いしておる、こういうふうな状況になつております。

○田中(義)委員 開銀はもろのこのとでありますけれども、その他の金融機関の關係につきましても、これはあまり役所が深入りすることはいかかと思ふのでありますけれども、關係の業者等からは、特に陸運局等には御相談を申し上げておるというのが実情であらうと思ふので、そういう点は、特

先ほど大臣が言われたあつせんというやうな意味の効果を上げるように、一つ御配慮願ひたいと思ふのです。それから、特に登録級の問題になりますけれども、現在の登録の場合の基準、従つて、開銀融資の場合の基準、特にホテルの設備關係の点については、これはますます充実した設備を持つことが望ましいと思ふのであります。これは現在の基準を踏襲される考えですか。それとも、現状に即して若干の基準について改正される考えをお持ちなのかどうか。その点についてお伺いしたいと思います。

○堀本政府委員 ただいまのところ、別にこの基準について早急に變更しなければならぬというふうな必要性に迫られておるとも考へておりませんやうな状況でございます。

○田中(義)委員 それでは、先ほど私が申し上げましたように、三十億というところ、オリンピックを控えて簡単に半年やそこらで足りばなものができ

るわけのものでございせんので、特に開銀の資金ワクの問題について、まだ三十六年度の集計がでないから、三十七年度は三十億以上を期待しておる、こういうことでなくて、運輸大臣の方から積極的にこの問題の資金ワクを確保するよう、同時に従来行なわれてきておるそれ以外の中小企業關係の金融機関の關係につきましても、これは先ほど勝澤委員からもお述べになりましたように、國際的な關係から見ると、消費的なものと見るわけには參らない性質のものでありますから、特にそういう点に留意せられることを要望して、質問を終わります。

○簡牛委員長 ほかに御質疑はありますか。

「なし」と呼ぶ者あり

○簡牛委員長 ほかにないようでありまして、本案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

○簡牛委員長 これより討論に入りたいと存じますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたしましたと存じます。御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○簡牛委員長 御異議なしと認めて、これより採決いたします。

國際觀光ホテル整備法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

【賛成者起立】

○簡牛委員長 起立総員。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。(拍手)

なお、本案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任

願ひたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○簡牛委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○簡牛委員長 船員法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

○久保委員 船員法の改正について、先般に引き続いて、國鉄の連絡船等を中心にして御尋ねをするわけでありますが、従来の御答弁を見ておると、持つて回つたような答弁も多いので、一つ端的に御答弁をいただきたい、こういうふうにまず要望しておきます。

それから、先般のお尋ねの中で、船員法改正委員会から三十四年の二月に、國鉄の労使双方に對して一つの試案を出されておるわけであります。この内容については、先般私から御披露したわけでありますが、これに間違いないかどうか、さらにこの結果はどうなつたか、これを一つ御回答いただきたい。

○若狭政府委員 國鉄連絡船の船員の労働時間に関しましては、船員中央労働委員會の船員法改正委員会におきまして、昭和三十四年二月二十日に國鉄労使双方に對しまして、改正委員會の試案の提示をしたわけでござい

ます。この案の内容につきましましては、週四十八時間以内、一昼夜少なくとも連続六時間を含む十二時間以上の休息を与えるという試案を提出したわけであります。これに對しまして、國鉄当局側からは、労使時間に定められた給与等の労働条件等の関連か

らも、この試案は受けかねるといふ回答をいただいたわけでございまして。また、國鉄の労組側から、この案については特段の異議はない。ただし、従来からの乗船中の労働時間以外の労働条件については低下はないものと考へるという御回答をいただいたというわけでございます。こういうふうに両者の意見が一致しなかつたために、船員法改正委員会では、労使双方からなる特別の委員會を設けて協議検討の上、中央労働委員會に對して意見を提出していただきたいというところを、三十四年五月に要望いたしましたわけでござい

ます。この提案に基づきまして、國鉄労使は、特別委員會を設置されまして、検討されたわけでございまして。その後、中央労働委員會の船員法改正委員会から、何回もこの特別委員會に對して、その結論を早く出していただきたいというところを督促したわけでござい

ましたけれども、なかなか結論は出てこない。三十六年一月に至りまして、その審議の経過の報告をいただいたわけでございますけれども、これによりまして、國鉄当局側といたしましては、六週間を平均して、一日八時間、一週五十六時間制度という提案をなされたわけでございまして。また國鉄労組側といたしましては、一日十八時間、一日平均九時間の一週五十四時間制度というものを提案されているわけでござい

ます。これにつきましましては、長い間當局側と労組側でこの問題についての検討をしてきたわけでございましてけれども、なかなか妥協点が見出せないというところで、國鉄労組側としては、何らかの妥協点を見出すために、こういう提案をした。しかし、労組側としては、やはり四十八時間制というものを

ぜひとも実現したいし、週休制というものはとりたてたいという御意見でございます。その後船員法改正委員会におきましては、国鉄当局及び労働側の意見がどうしても一致しないという状況でございますので、船員法改正の問題の結論を得るためには、結局現在の二昼夜交代勤務制のみを認めることとし、細部については省令にゆだねるということ、そういう結論を出すというところにいたしましたわけでございます。

○久保委員 そこで、三十四年の二月に出した試案というものは、当然船員法改正委員会は三者構成でやっていると思うのでありまして、その前後には、それぞれの実態調査をなされて、あるいは事情聴取もして、これを基準にして、結論を得るようになさるべきであつたと思うのですが、どうですか。

○若狭政府委員 船員中央労働委員会の船員法改正委員会におきましては、昭和三十一年の七月からこの問題についての検討を始めたわけでございまして、その後、この小委員会の試案を出すまでの間、約八回にわたりました審議を重ね、また青函及び宇高連絡船等の現地調査をも実施いたしましたわけでございます。

○久保委員 そこで、船員法改正委員会の議事録を見ますと、結局国鉄当局側は、この試案に対していかなる点でできないか、あるいはやりかねるという点について具体的な明示がなかったということでございますが、さうですか。

○若狭政府委員 この試案に対する国鉄当局側の御回答は、先ほど申し上げましたように、給与の条件その他から受けかねるというふうに回答をいたしたわけでございます。その他の詳細

につきましては、われわれのところでは承知いたしております。

○久保委員 給与の問題については、労使双方で具体的な話は出ていないと思うのであります。もちろん、労働時間に見合つて給与の問題は出てくると思うのであります。まず第一に、船員法改正委員会から出されたものは、給与の問題は別として、勤務時間、労働時間について、これはどうすべきではないだろうかということ、試案を出されたと思うのでありますが、この点はどうか。

○若狭政府委員 その点につきましては、労働委員会といたしましては、当然労働時間の問題だけを議論しているわけでございまして、時間短縮というものは、給与を引き下げないで労働時間を短縮するということも考え方も、もちろんございまして、また、それが通常の観念ではないかというふうに一般的に考えられているわけでございまして、そういう点から、給与の改定を伴う労働時間の改定というものを船員中央労働委員会として内示したわけではございませんので、そういう給与の改定と労働時間の改定というものを相関的に見るかどうかという点についての考え方は、改正委員会と国鉄との間のはっきりした見解の一致はなかったというふうに、われわれは考えておるわけでございます。

○久保委員 そこで本問題は、先ほどお話があつたように、三十一年からやつて参りました、とうとう結論を得られないままに今日に來ているということだと思ふのであります。そこで、新しい法改正をした趣旨は、先ほどお述べになつたように、政令で定めるん

だということでありまして、政令で定める場合に、いかなる手段、方法をとるか。政令で定めるといふならば、運輸大臣が一方的にきめるということでありまして、その場合に、今までのような経過をたどつてみて、はたしてそれがきまるのかどうか。これをまず第一にお伺いいたしたいと思ひます。

○若狭政府委員 このたびの改正におきまして、近距離を航海する船舶について、船員法の労働時間、すなわち航海当直に立つ者につきまして、一週五十六時間制度というものの適用のワケからはずすといつたのは、これはさういふ近距離の航海に従事している者につきましては、非常に出入港等の回数が多いわけでございまして、その面から船員法の五十六時間制を適用することが適当ではないと考えられますので、その除外例を設けていく。従ひまして、この法律に基づきます、省令におきましては、一日平均八時間といたしまして、その勤務態勢の八時間というものは、何週間を平均して八時間にするかというその限度の問題、それから連続休息時間を何時間にするかという限度の問題、それだけを省令によつてきめていきたいというふうに考へておるわけでございまして、この具体的な労働時間制の適用につきましては、労使間において決定していただく、それをわれわれの方としては、省令及び法律に触れない限度において、その労使間の決定によつて処理していただくようにしていきたいというふうに考へておるわけでございます。

○久保委員 そうしますと、この船員法改正委員会の意図するところは、若干、今の局長のお話では、違ふと思ひ

のであります。いわゆる初期、終期のきめ方、さういふものをきめていくということだけであります。船員法改正委員会では、一つの試案を中間において出したという意図は、少なくとも一週について四十八時間、いわゆる週休の建前というものを基本にして試案を出されておるわけなんです。さうしますと、あなたのおっしゃることは少し違ふと思うのですが、これはどうですか、同じですか。

○若狭政府委員 船員法改正委員会の試案でございますが、これはあくまでも試案でございます。法律改正の趣旨は、必ずしも一週四十八時間ということには限定されるわけではございません。少なくとも五十六時間制の労働に従事する船舶の乗組員には適当でないということ、その制限をはずすというところにわれわれ主眼を置いているわけでございまして、従ひまして、四十八時間制を内容とするものではございません。

○久保委員 しかし、もの考え方から、船員法改正委員会の試案が、もしも幸いにしてどうか、労使双方でよろしうございましてというならば、当然法改正はその線でなされたと思ひますが、その点はいかがですか。

○若狭政府委員 近距離航海に従事する船舶は、相当数多いわけでございまして、たとえばこの四十八時間制というものがもし決定いたしましたとしたら、たゞ他の一般船舶について四十八時間制が適用できるかどうかという点について、なお問題があるわけでございまして、いずれにいたしまして

も、現在の船員法の五十六時間制の適用除外にすることに改正の主眼があるわけでございます。

○久保委員 あなたの御っしゃることは、私は、連絡船の問題について聞いておる。国鉄の問題を聞いておるわけでありまして、その他の問題については、また別途お話を申し上げたいと思ひわけです。これは切り離しての問題、ここに試案というものが、国鉄の連絡船についての問題が出てくるから、それを中心にしてお話を申し上げておるわけですか。その区別はやはりつけてもらふねと、話は混線いたしました。

いづれにしても、この政令できめるというが、私が聞きたいのは、政令できめる方向というのは、どういふものなのか。政令できめるという方向は、さういふ方向をたどらうとしていゝか。それがなければ、政令にゆだねるということは大へんなことだと思ひます。一般の船舶については、五十六時間なり四十八時間であつたときめておるわけですか。それで、政令に譲るというのであります。これは政令に譲るものが非常に多い。だから、ある程度の構想を御発表いただくというのが当然だと思ひます。いかがですか。

○若狭政府委員 命令に譲る範囲につきましては、先ほど御説明いたしましたように、一日平均八時間の週期の問題と連続休息時間の問題でございますけれども、これにつきましては、現在陸上労働につきましては労働基準法がございまして、それを参考といたしまして、海上労働上の特殊性を考へながら、労働基準法の労働条件というものをあまりに上回らないという程度で、この省令を作つていきたいというふうに考へておるわけでございます。

○久保委員 そこで、現在の国鉄の連絡船、特に宇高、青函の二つでありますが、これの勤務形態、こういうものは合理的と考えておりますか。

○若狭政府委員 現在の勤務形態と申しますと、たとえばダブル・ハンドの交代制で行なっておられるというように御趣旨の質問かと思えますけれども、その点につきましては、現在のより上、これは当然やむを得ないものであるというふうに考えておるわけであり

ます。

○久保委員 ダブル・ハンド制を否定するものじゃございませんけれども、現在のダブル・ハンドを中心にした勤務形態というのは、合理的であるかどうかというところをお尋ねしておるわけ

です。

さらにもう一つは、船員法改正委員会の中では、労使双方から、この労働条件は非常に過酷であるというような指摘もあるわけですね。これについてはどういう見解をお持ちになりますか。

○若狭政府委員 国鉄連絡船の労働につきましても、非常に出入港がひんぱんでございまして、そのたびごとに全員が当直に立つというような関係でございまして、海上の航洋船の労働に比べて、非常に断続労働であるという点、特異な点ではないかというふうに考えておるわけでございます。従って、われわれといたしましては、一週五十六時間という遠洋の船舶を前提にしたような労働時間につきましては、これを改めまして、このワックからはずしまして、具体的な労働時間の決定については、労使間の協議によって決定するという方向をとろうとしたわけ

でございます。

○久保委員 具体的な労働時間については、労使間においてきめてもらうのだ、こういうことでありますが、そうすると、ワックはどういうふうにきめますか。

○若狭政府委員 この命令に譲るワックといたしましては、これは一日平均八時間の限度につきましては、法律に明記してございまして、この週期の問題と連続休息時間の問題を考えるわけでございますけれども、この一週間の労働時間のワックにつきましては、ここではっきり明示はいたしておりませんけれども、船員法には五十六時間が最高になっておるわけでございます。従いまして、一応五十六時間のワック内というふうに考えるわけでございますけれども、そのワック内におきましては、具体的なことにつきまして、労使間の協議によっていただくというふうに考えておるわけでありまして。

○久保委員 あなたのおっしゃることと私の考えとは違いますが、一週五十六時間というワック内できめてもらうのだというならば、何で一週五十六時間と書かないのですか。それなら、何も特別にここに書く必要はないのじゃないですか。いかがです。そのワック内でもそんなにきめるなら、政令で何も同じようなワックをきめる必要はない。特別なワックをきめようとするから、政令に譲るというところのじゃないんですか。いかがですか。

○若狭政府委員 もちろん、そういう五十六時間以下のものがあり得るというところを想定いたしまして、それに譲つたわけでございます。

○久保委員 五十六時間というものがあ

るワックでよろ。それなら、そのワック内において政令できめるといふなら、これは政令に譲る部分がそのワック内だから、五十六時間と書くのがほんとうじゃないですか。たとえば一般の外航船の場合は五十六時間、四十八時間、ところが、団体交渉というか、そういうものを通して、中労委にあつてなつて、今日週休制の問題が出てきておる。それでよろ。これと同じようにやるというのでよろ。いかがですか。違ふにやるといふのが七十二条の二じゃないですか。いかがです

〔委員長退席、高橋清委員長代

理着席〕

○若狭政府委員 労働時間の総量につきましては、一週五十六時間は変わらな

ないわけでありまして、船員法に

いってあります八時間という制限

は、今度の改正によりまして、一日平均八時間というところに変わるわけ

でございます。そういう点に改正の趣旨があるわけでございます。

○久保委員 一日平均八時間、これもわかるが、それじゃ、そのあとはどうするのかわからない。お尋ねを私にしているわけですね。全部あとは政令に譲るといふのは、あなたのお話ではおかしいじゃないかというのです。一週五十六時間というワック内、あとは労使間の協議にまかせるのだ、こういうお話です。なるほど一日平均八時間なら八時間というふうに直つてはおりますが、この点が改正の点だというなら、このほかに、一週の問題についてやはり明記するのとはほんとうじゃないですか。私が考えるのは、それは明記しないで政令で具体的にきめるのだというこ

となら、五十六時間ではない、こういうことじゃないですか。いかがです。

○若狭政府委員 政令できめるものとしたしましては、平均八時間の週期、何週間でも平均八時間にすると一週間の問題をきめることを考えておるわけでありまして、一週を週期として一日平均八時間という規定を考えておるわけではございません。従いまして、労働基準法におきまして、四週間を平均して一日八時間という規定がございまして、それを参考としながら、海上労働の実態を考えて、この週期を検討していきたいと考えておるわけでありまして。

○久保委員 どうも局長のおっしゃることは、実際中身についてよくわかりませんが、私も、しろうとです。それからあなたのおっしゃることも、どうもわかりません。そこで結局、政令できめるのは週期の問題だけですか、いかがですか。

○若狭政府委員 その通りでございます。

○久保委員 その始期、終期はいかなる規模においてきめますか。どういう程度にきめようとするのですか。

○若狭政府委員 先ほどから申し上げておりますように、労働基準法におきましては、四週間を平均して一日八時間という規定がございまして、この規定を参考したいと思っております。現在のところ、国鉄連絡船の実態等の問題もございまして、一応五週間以内の期間を予定いたしておるわけでございます。

○久保委員 それは、国鉄の勤務形態を基礎にして五週間ということであり

ますか。現在のダブル・ハンド・システムは、労使双方ともこの方がよろしいということになっておる。そのために、今日の船員法を守れない部分も出てきているわけですね。そうだとするならば、これはやはり五週間というよりなものでなくて、一勤務単位で始期、終期の問題を解決すべきだと私は思ふ。五週間単位ということじゃなく

て、一勤務単位をとるべきじゃないですか。いかがですか。

○若狭政府委員 国鉄連絡船につきま

しては、現在の勤務体制がいかに悪い

かという問題につきましては、今後とも

労使双方におきまして検討されること

と思ひますけれども、われわれの考

え方といたしましては、一応一カ月といふものを基準にいたしまして、一カ月の限度内において、もとの勤務体制にまた返つてくるというふうな状況を想定いたしまして、五週間と考えておるわけでございます。

○久保委員 私が申し上げているのは、今のダブル・ハンド・システムでやっているのが、一番長い伝統もあるし、それから運航の形態からいって

ダブル・ハンド・システムを中心にしたものの考え方では問題を解決するのが至当ではなからうかと、私は考えます。始期、終期の問題も、一勤務単位をとってやるべきじゃないか。そうしないと、なかなかむずかしい問題がさうらに出てくると私は思うのですが、その点はどうですか。

○若狭政府委員 省令は、国鉄連絡船の問題だけを規定するわけではございませんで、いろいろな場合があるかと存じますが、一応一カ月を週期といたしまして、もとの勤務体制に返るといふこと、大体においてそういうふうな考え方の方が実情に合うのではないかとはいふようなことを考えておるわけでありま。国鉄の連絡船につきましては、どういふ勤務体制になるかという問題につきましては、今後の問題として考えていきたいと思ひます。

○久保委員 私が先ほどから申し上げておるように、結局今質問申し上げておるのは、国鉄の連絡船のみに限定して申し上げておるわけでありま。政令でこれをお定めになるという事になれば、当然国鉄の連絡船についてはどうすべきか、あるいはその他の船についてはどうするか、こういうきめ方ができると思ひます。それはもちろん言うまでもありませんが、船員法改正委員会でも、国鉄の連絡船の勤務形態について特別な配慮をして、長い年月御研究なさって今日まできておるわけでありま。そういうことから言ふならば、当然国鉄の連絡船については特別な考慮がされるべきである、こういうふうにご考慮してお話し申し上げておるわけでありま。あなたのお話のように、その他の一般の、たとえば別府航路も含めてということじゃないのであ

ります。その点についての御見解を聞いておるわけでありまが、いかがですか。

○若狭政府委員 省令によりましては、近距離航海に従事する船舶すべてに適用されるわけでありまので、特に国鉄連絡船自体についてこれを適用することに支障があるかどうかという点が、問題になるわけでありま。その最高限度が問題になるわけでありま。そういう点について問題がなければ、われわれは、省令としてはこれよりいふにふりて考えておるわけでありま。従いまして、現在の勤務体制におきましては、一カ月を国鉄の場合におきましては、週期としておるわけでありま。具体的に申しますと、三十二日を週期としておるわけでありま。そういうものをも適用し得るよう、省令を作りたいと思ひます。

○久保委員 そこで、その問題については、われわれは前進の形ではないと思ひます。船員法の改正は、いかなるねらいで改正案を出してきたか、ちつともわかりませんが、私は、少なくとも改正するならば、前向きな姿勢で改正するべきであると思ひます。その正がなるべきであると思ひます。そういう点は、若干という点で、この中にもあります。そういう点で、七十二条の二も新しく起こしたと私は思ひます。実情に合わせると同時に、これを改善していこう、そのために、船員法改正委員会でもそういう案を出しておるわけでありま。それから逸脱して、さらに後退するようなものも考へ方なり改正の仕方は、これはちつとも改正ではないとわれわれは考えております。

そこで、先ほどから五十六時間、五十六時間とおっしゃってありますが、

これは四月五日に、全日海の労働協約の調停案が出ておるわけでありま。これはまだもちろん労使双方から受諾というか、そういうことにはならないと思ひますが、一応のめどとして、外航船舶についても一日について八時間、一週間について休日一日の制度を設ける、こういうことでありま。この休日保障するという点でありま。その全部が全部確実にこれがとれるわけにいかぬというので、現金を支給するとか、振りがえ休日をする、こういう調停案が、現実に沿った妥当な線として出ているわけでありま。しかも、世界の海運から参りますれば、労働時間を五十六時間にこいう法律できめておくのは、この近くではインド、あるいは西ドイツ、この二つだけでありま。あとは五十六時間ではなくて、それ以内、四十八時間なり四十四時間、四十五時間、こいうことになっているわけですね。だから、あなたの方の考へ方は、五十六時間を改定する意思はないというふうにとれるわけでありま。これは労働時間の協議でやってくれ、これも筋ですよ。しかしながら、そういう趨勢があるという事は、あなたたちはどういふふうにご考慮しているか。いかがですか。

○若狭政府委員 五十六時間制度の問題につきましては、遠洋航海を行なうものについては、当然船舶の中に拘束されておるわけでありま。その中で、実態的に五十六時間制度というものは、得ざるを得ないわけでありま。従いまして、中労委の裁定におきまして、一週について一日の休日を与えるというご考慮でございますけれども、航海中にはたして一日与えるべきか、あるいは上陸後与えるべきか、あるいは時間外手当その他の方法によつてかえらるべきかというふうな問題は、今後労使間において協議してもらいたいという裁定でありま。従いまして、われわれもいたしましては、一週五十六時間制度自体につきましては、今この点について法律が不適当であるといふふうには考えておりません。ただ、その補償の方法については、いろいろな方法がございま。今後時代の進展に依りまして、またその補償の方法についてもいろいろな変化があるであらうといふふうにご考慮しておるわけでありま。また、国鉄連絡船におきましては、この五十六時間制は当然認められておるわけでありま。従いまして、この問題につきましては、有給休暇、あるいは振りかえ休日、あるいはその休日の買上げというふうないろいろな手段がございま。それと関連においてその適否がきまつてくる問題ではないかと考えておるわけでありま。

○久保委員 五十六時間というものは、船の構造の問題が一つある。それから長い航海という問題がある。二つの問題から五十六時間という事になつてゐる。それから当然三直制というか、そういう問題、この三つです。しかしながら、労働時間というものは、労働基準法では一日八時間、四十八時間制が基本になつてゐるわけですね。海の場合には、そういう特殊な条件があるから、五十六時間ということになつてゐる。しかしながら、時代の進歩というものは、やはり海上労働者にも週休制を与えるべきだという理念が正しいといふことでありま。だから、調停案がさう出た。しかし、現実には船の居住区を増すとか、あるいは船員をたくさん乗せるとか、こいうことは直ちに不可能である。よつて、この休日補償については、現金支給、いわゆる買上げか、あるいは振りかえ休日か、こいうことを言つてゐるわけでありま。ただし、理念としては、たとえば三十四年の二月に出した船員法改正委員会の国鉄連絡船に対する試案にしても、やはりそういう週休制をもの基本として考えてゐる。今度のこの調停案にも、それはものの基本として考へる時代になつてゐる。ただし、これは外航船の問題だから、現金支給とかあるいは振りかえとかいふことにならなわけでありまが、少なくとも短距離の間を往復する国鉄の連絡船等は、当然現金支給というよりなものではないかと、現実的な週休を与えるべきだといふのが一貫した思想だと私は考へる。この思想に対してあなたはどうか考へていらつしやるか、こいうことでありま。

○若狭政府委員 一週四十八時間制の問題につきましては、先ほどから御指摘のありましたように、中央労働委員会といたしましては、三十四年にすでに四十八時間制の提示を行なつておりますし、また、先ほどの外航船につきましては、先ほどの外航船につきましては、八時間制というものを基本にして考へておることは、事実でございます。しかし、われわれ行政の立場にあるものとして、先ほど五十六時間制の問題で申し上げましたように、具体的な補償の問題との関連において考へなければならぬといふことが一つございま。それから国鉄の問題につきましては、中労委が労使双方に前の試案を提

示したときにいろいろ御検討いただきましたが、なお相当の問題があるわけでございます。具体的に言いますれば、現在の勤務体制をどうするか、あるいは給手をどうするかというよりな問題はございますので、そういうものとの関連において総合的に考えるべき問題であるというふうに考えております。

○久保委員 局長、あなたはいろいろな立場におられるのかわかりませんけれども、船員法をあずかる役所の立場とするならば、労働時間あるいは給与の問題も含みますけれども、少なくとも労働時間そのものは、労働の再生産がその中でできながらきめられなければならないという筋合いだと思つてゐるのです。それだとするならば、これに見合つた方向で前進させなければいかぬと思つてゐるのです。

なお、國際的に五十六時間は認められておると言いますが、國際法の場合には、最低基準ですよ。それを前進させることがどうして悪いかということなんです。時代が進展しておるのだから、外航船——國鉄の連絡船ばかりではありません、船全体が週休制をとられるような体制に持つていくことが、まず第一ではないか、こういふふうになります。第一ではないか、こういふふうになります。私は考えるのです。あとは団体交渉でやるとか、労使協議の上やつてくれればいいのだというのでは、あまり無責任過ぎるのではないか。いかがですか。あなたは五十六時間と言われるが、あなたの思想からいえば、百時間にきめてもいいのです。あとは労使双方でやつてくれ。國際法があるから、やむを得ず五十六時間にしておるといふ論法になりますよ。これは船員行政に携わる最高責任者としては、少しどうかと思うのですが、いかがですか。

○若狭政府委員　国鉄連絡船の労働につきまして五十六時間制を適用することとが適當でないといふことでありますので、先ほどから御指摘になりましたように四十八時間制の問題もあるでしゅうし、あるいは具体的にそこへ到達するまでのいろいろな段階があると思ひますが、いずれにいたしまして、五十六時間制は適當でないといふ見解に立ちまして、そういう制限を取り除くことがわれわれの当面の仕事ではないか、そういう見地から、今度の改正を行なつておるわけでございます。従ひまして、そういう制限がなくなれば、労使間において協議をして決定していただく問題であるといふふうに考へるわけであります。

○久保委員　だいが前向きのお話になりましたが、前向きにとつていいと思うのであります。ただ、さっきのお話からずつとつて、われわれの方としては、この際ある程度この問題にもめどをつけてもらいたいと思うのです。三十一年でありますか、長年やつてきて結論が得られないというのに對しては、なるほど労使双方に實際問題があります。少なくとも今までの国鉄連絡船の労働条件というか、こういうものには前時代的なものがあつた。これをふるい落とすことも一つです。そのためは、労働者も自覺してもらわなければならぬ。ところが、今日当局側の言い分としては、船員法による五十六時間を固執して、これをたてにして、今日までいわゆる週休制なりそれ以外の問題についても拒否し続けておる。ちつとも前向きになつておらぬ。もちろん、ここで政令がいつ出るかわかりませんが、法案が通つた直後において、たとえば政令を出すにして

も、直ちに私が言う通りの週休制を明日からとれるというわけにはいかぬでしょう。これは私もそう思っております。しかしながら、ある一定の期間内において、そういう操作をすることは可能だと私は認めておる。あなたはそう思いませんか。いかがですか。

○若狭政府委員　そういうような週休制の問題について、勞使の間で結論が出れば、それを受け入れ得るような法律の体制にするということが、今度の改正の趣旨でございますので、命令がそういうものを前提にして作られることは当然でございます。

○久保委員　そういう結論が出れば受け入れるということではなくて、そういうところへ誘導するというのが政令

の趣旨じゃないんですか。いかがです。受け入れるというのだと、非常に消極的です。だから、私が質問しているのは、そういう問題ではなくて、今の形態を双方で工夫すればそれに近づくことが可能であるというふうに私は見ているが、あなたはどうか見えていますか。こういうことをお尋ねしているのです。

事実でございます。従いまして、われわれは、このたびの法律改正におきましては、そういう結論が出た場合にも、それを受け入れ得るという法律体制にすることが、先決問題であるというふうに考えたわけでございます。

○久保委員　それじゃその船員法改正委員会の試案にも見られるように、さらにはいつかの全日海の調停案に見ら

れるように、週休制というものを、これはあなたもお考えになっておるわけですか。そういう場合には受け入れるというふうに政令をきめるというのではなくて、それを歓迎するのか、希望するのか、それともまあどうでもいいのか、どつちなんですか。いかがです。

○若狹政府委員　船員行政を担当する者といたしましては、中央労働委員会 の裁定を尊重するというところで考えて いきたいと思ひます。もちろんこれに つきましては、いろいろな条件がある わけでございまして、たとえば海運企 業につきましても、いろいろな条件が ございまして、また、国鉄の問題につ きましても、先ほどから申しております

すように、給与の問題その他がござい
ますので、ただ単に、行政を担当する
者として単純な希望を申し上げるとい
うだけで問題は解決しないのではない
かというふうに考えておるわけでござ
います。

○久保委員　なかなか大事な点かもし
れませんが、どうも逃げよう—と
言つては語弊がありますが、あんまり
言いたくないようでありますが、この
辺は、やっぱりはつきりものを言つて
いくのが行政官としての立場じやなか
ろうかと思うのです。ただ、ここでお
尋ねしたいのは、私の方は修正案を出

そうということなんです。もちろん自民党さんでは御異議があるようでありますが、その趣旨は、今申し上げたように、国鉄の二つの連絡船については、四十八時間週休制にしたらどうか、こういうことなんです。これに対してはあらためてお尋ねしますが、そういうものはどうですか。受け入れられますか。

○若狭政府委員 先ほどから御説明いたしておりますように、具体的に法律で規定すべきもの、あるいは省令で規定すべきものにつきましては、一般的に適用される対象を考えまして規定するわけでございますが、国鉄の連絡船ということを特別に明記いたしましたので、その労働時間について法律に規定

するということについては、私は適当ではないというふうに考えるわけでございます。従いまして、個別的な労働時間制の問題については、労使の協約によって決定されるべき問題でございます。法律といたしましては、その現在のたとえば五十六時間制の制約というものを取り払うということに今度の改正の主眼があるわけでございます。

ので、個別的な労働時間について、法律の中へ一々規定していくということ
は、不適當であるというふうに考える
わけであります。

○久保委員 それじゃ、政令できめられ
ばいいですね。いかがですか。

○若狭政府委員 命令につきましては
も、一般的な基準を命令に規定するわ
けでございますので、これにつきまし
ても、個別的な労働時間を個々に掲げ
るということは、やはり適當ではない
ものと考えておるわけでございます。

○久保委員 それじゃ先ほどの話に戻
りますが、あとは労使協議によってや

るなり、その他の機関を通して決定すればよろしい、こういうことであります。しかし、それはそれでいいと思ひます。しかしながら、ものの考え方として、五十六時間制を四十八時間制に直すことについて、歓迎するかどうか、もう一ぺん聞きます。いかがですか。

○若狭政府委員 給与その他のいろんな条件がございすけれども、労働時間の短縮ということは、これは当然労働双方において今後検討するべき問題であるというふうに考えております。

○久保委員 いや、労使双方で検討するべき問題であることはわかつておるわけですが、あなたは、船員の方の立場にあって、その四十八時間になることを希望するかどうかを聞いていたのです。くどいようであります、希望しますか、しませんか、いかがですか。

○若狭政府委員 労働時間の問題につきましては、単に時間が短くなるというだけでは、すべてが解決するわけではございませんで、いろんな条件があるわけではございます。給与の条件、休息時間の条件、あるいは労働時間の先ほどから申し上げております週期の問題、いろいろな問題がございすけれども、そういうものを総合的に考えなければ、ただ単純に時間短縮だけがいんだというふうに一がいに申し上げることはできないと考えるわけではございます。

○久保委員 今は国鉄の連絡船についてお尋ねをしているわけなんです。その他の問題ではお尋ねをしていないのです。だから、そういうことかといふ、なるほど給与の問題もございすけれども、しかし、労働者の人間として働くという時間はどうか、こう考えた場合に、先ほど申し上げた

ように、一般船員の場合は、五十六時間というものが、最大限なんです。これはいわゆる船舶の構造、あるいは要員の問題、運航の形態、この三つから五十六時間というものが出てきているのだ。ただし、この調停案に見ることも、やはり労働者の労働時間というものは、週休制が原則である、こういうふうな割り切った形なんです。船員法改正委員会でも、その通りなんです。だから、まず一週四十八時間に引き直した場合に、給与のあり方について、これは別途考えなければならぬ。また別途の問題です。その前に、労働再生産の面から、時間についてどうなのかというのを聞いていたのです。あなたのそのおっしゃることは、どうも逃げ回って、その他の条件もございすから、休息時間の問題もありま

○若狭政府委員 方向としては、労働時間の短縮という方向に進むべき問題であるというふうにはわれわれは考えておりますし、そういう方向に向かつて労使双方において努力していただきたいと考えておるわけではございます。

○久保委員 努力していただきたいというところでありますが、政令はどうき

まるのか。さっき言ったような形では、どうもそういう方向を見つけないことはなかなか困難じゃなからうか、こういうふうには私は考えます。そこで、さっき中村常務が何かお話をしたようでありましたからお尋ねしたいのでありますが、国鉄当局は、今日まで、われわれの見るところでは、この問題については、五十六時間をたてにあって、前進するような形が見えてないと思ひますが、これに対する努力は今日までなされたものでしょうか、いかがですか。

○中村説明員 この問題につきましては、先ほど船員局長からいろいろ御説明がありまして、相当長い間労働使間の懸案でありまして、いろいろ検討はいたしておりました。しかし、昭和十七年でございますが、例のダブル・ハンドの問題、これは陸上勤務者との関係、バランスの問題もあつて、やはりこういう方向で、この制度を維持しながら問題を解決していきたいということ、労使双方ともいろいろ苦慮したわけでありまして、われわれとしては、五十六時間というものが、従来の考え方から申し上げれば、あるいは固執したかもしれない。必ずしもそれは否定しませんが、ただし、先生も御承知のように、昨年の夏、主としてこれは陸上の国鉄の勤務者を対象としておりましたが、時間短縮が実現して、それについては労使ともに受諾いたしました。これに基づいて団体交渉を継続中でございます。こういう世の中の風潮と申しますか、そういうことも勘案して、船についても、われわれとしては、同じ方向で将来考えていくべきではないかというふうには思つております。ただし、その場合、問題がござい

ます。企業の合理化が、陸上の場合の調停案にもはつきり前提として書いてございす。このたびは——私の方には直接関係ございせんが、船員中労委から出された調停案の中にも、やはり企業の合理化というところが相当大きな条件として書いてあるように読めます。で、われわれとしては、その合理化とにらみ合わせながら、なおかつ、一方においては、先ほど問題がございしましたが、給与の関係、陸上勤務者とのバランスを考えながら、この問題を処理していきたいと考えております。

○久保委員 前のことをいろいろあげつらつても時間的にむだでありますから、続いてもお尋ねしますが、私は、現実にとり解決するかが今日の問題だと思ひます。そこで、もの考え方一つは、基本線としては、連絡船のごときものは、やはり船内における休息は完全にとれない。労働再生産には非常に支障がある。私は、機会がありまして、この間宇高連絡船に一度復乗して参りました。甲板員の休憩室は、航送貨車を入れる下の狭い場所にある。こうなりますと、一時間以内に発着するわけでありまして、睡眠といつても、上の方ではがらがらやつていては、とてもじゃないけれども休息はできない、こういうふうな考えなのです。これは国鉄全体から見ても、やはり労働再生産を完全にするという立場から、週休制というものを打ち立てるべきだと思ひます。これに対する御見解はいかがですか。給与の問題はありますが、まずそういう形態に方向を向けるべきだと私は考えるのです。

○中村説明員 いろいろ考え方はあるうかと思ひますが、現在の段階におけるわれわれの考え方は、先ほど

も申し上げましたように、給与その他の問題をひっくりかかして、なおかつ、連絡船自体の合理化と一緒に考えて、その方向に進んでいきたいと考えております。

○久保委員 その方向に進みたいといふことでありますから、問題はないと思ひますが、その場合、給与の問題はもうあるのです。さらにもう一つは、人間の頭数の問題、さらには船の構造の問題があります。この三つをやはり解決しなければならぬと思ひます。しかし、今までは、その週休制を建前とするといふことをたな上げするため、その他の問題を解決しようとした。その他の問題に言及して、本論にあまり言及されていないように私は見えます。給与の問題がどうか、給与が三号俸高のだから、五十六時間働かせるのは当然だ。しかし、四十八時間働くのが建前で、そのためには給与をどうすべきだ、人間をどう配置すべきかというふうな、前進的な気がまきかというふうですが、これを機会に、そういう方向に向けるのですか、どうですか。

○中村説明員 これはくどいようでありましても、私たちの立場は、やはり先ほど先生がお話しになった給与の三号俸上積みという問題も一緒に解決しないと、陸上勤務者とのバランスがとれないという問題が起つて参りますので、そういう点については、慎重に団体交渉で話を進めて参りたいと思ひます。

○久保委員 給与の問題をといふことですが、四十八時間に引き直すといふことの原則が片づかなければ、給与の問題は片づきません。全体の合理化にしても、たとえばオイルバーナー

式に切りかえた、あるいは自動ストーカー式に切りかえたといつても、それだけで、いつまでたつても四十八時間、週休制に引き直すことは不可能だ。いろいろあります。中で働く人間の配置にしても、たとえば一船ごとに庶務、経理その他いろいろやつておるようでありますが、こういうものをほかに移せば、これは国鉄当局も利益になるだろう。あるいは船員自体も利益になる面がある。こういう割り切った形で合理化なり時間短縮は考えるべきだと思つていますが、今まで、どうも双方とも、そういう点では積極性がなさ過ぎる。両方とも疑心暗鬼の点があつたと思つていますが、どうですか。両方とも疑心暗鬼でかかつておる。だから、三十一年からやつても結論が得られないと思つていますが、どうですか。

○中村説明員 それは、確かに疑心暗鬼の面が全然なかつたというわけではなく、私もあつたと考えております。先ほど申し上げましたように、陸上も、時間短縮が正式には調停案をもとにいたしました団体交渉を進められる段階になつて参りましたので、海上勤務の船員につきましても、同じ方向で問題を処理すべきだとわれわれも考えております。従いまして、今後は、両方ともそういう疑心暗鬼ということのないように、ほんとうに率直な気持ちで団体交渉を進めて問題を解決していきたい、こういうふうに考えます。

○久保委員 今日団体交渉を持つておられますか。

○中村説明員 この問題につきましても、話は昨年一回ございまして、その場合に、私の方でいたしましては、船員法の改正を待つてやりたいというふうに回答いたしましたので、たしか

それきりになつておると記憶しております。

○久保委員 船員局長、あなたの方ではどういふ指導をしておるのですか。今中村常務が言うように、去年申し入れがあつたんだが、船員法が改正されるやうだから、それ待つてみよう、こういうことですか。あなたの方では、船員法改正といつても、政令にゆだねられてはいつまでたつてもケリはつきません。どういふ指導方針をとるのですか。これができた、直ちにやらせますか。それとも、裁定はあなたが下しますか。労使双方といつても、解決しませんよ。全部船員法に抵触していくのですよ。

○若狭政府委員 船員法の改正ができますれば、当然もう一度、国鉄の労使においてこの問題を検討するということをお願いする考えでございます。ただ、先ほどからお話がありましたように、現在陸上の者につきましては、四十六時間制という問題がございますし、また海上につきましても、中労委の裁定が出ておる段階でございますので、海上の問題につきましても、この裁定の結果がどういふふうな状態になるか、今のところ見通しはつきませんけれども、そういう情勢ともならみ合わせまして、国鉄労使間におきまして、早急に結論を出していただきますようにお願いする考えでございます。

○久保委員 今まで何回か船員法改正委員会でも言つても、がんとして結論が出ない事態になつておるわけですか。あなたは、ただお願いするといふ、お願いの程度で国鉄の問題が片づくと思つておるのですか。これは、指導的な役割をあなたが果たさぬ限りは、だめだ

と思つておるのです。結局何年もこういうふうな形で見過ごしてきたといふことは、あなたの方に責任がございしますよ。いかがですか。

○若狭政府委員 労使間の問題につきましては、労使間で協議決定していただくといふことをわれわれは建前としておりましたので、法律上、たとえば五十六時間制が不当であるといふことならば、それを改正するといふことがわれわれの任務でございます。従いまして、具体的な問題につきましては、労使間において協議決定していただくといふことを、今後とも行政の方針としてやっていきたいと考えております。

○久保委員 いずれにしても、この問題を前向きで解決するといふのは、今の体制では相当な困難があると思つておる。政令のきめ方についても先ほどのような形では、残念ながら前向きにはあまりならぬと、われわれは思つておるわけですか。始期、終期のきめ方については、後刻また一ぺんお尋ねするけれども、これはそういうことではどうかと思つておる。

そこで、中村常務にもう一つお尋ねしますが、そうしますと、先ほどのお話しでは、国鉄当局は、船員法が改正になる。そうすれば団体交渉を再開するといふことではございませんか。

○中村説明員 私たちの気持は、そういう気持でございます。

○久保委員 それは、今の時短の問題とくるめておやりになりますか。

○中村説明員 陸上関係の時短の問題と一緒にという意味の御質問でございますか。それは必ずしも陸上関係の時短の問題と同時になくとも、むしろ陸上関係の時短の問題は、ある意味

ではある程度進んでおります。大体今まで実質的な話し合いをいたしましては、一昼夜交代の勤務の非常に激しいものをまず対象に取り上げて、これを解決したい。それから動力車乗務員のうち、電気機関車の乗務員とディーゼル機関車の乗務員につきましては、大抵蒸気機関車の乗務員と同じような勤務時間の方で解決したいといふことで、ある程度内容が前進しておりますので、それには若干ピッチが合わなくなるかもしれないけれども、やはりそれと並行して考えていきたいといふふうに考えております。

○久保委員 それでは、くどいようですが、中村さんにもう一度お伺いしますが、結局今の勤務形態、ダブル・ハンド・システムを基本にして、先ほど私が申し上げたように、労働再生産の面からも、週休制の建前では何となくその他の問題もございしますよ、といふのですが、それを含めて解決したいといふ考えで、今日おられるのですか。

○中村説明員 それは同じことになりませんが、特にダブル・ハンドは、大体これは労使とも、この制度を維持していきたいと現在の段階では考えております。ただ、週休制の問題につきましては、先ほどから申し上げておりますように、給手の問題、それから陸上勤務者とのバランスの問題もございしますので、それとのバランスを考えて解決していきたい、このように考えております。

○久保委員 では次に参りましょう。今度は連絡船以外の一般の問題ですが、七十二条の二であります。この七十二条の二の中で規定するうちに、いわゆる第六十条及び第六十二条乃至第六十六条の規定によることが著しく不当であると認められる主務大臣の

指定する船舶に関しては命令で定める、こういうことになつておるわけですね。著しく不当だといふのは、どういふものが指定されているのか。連絡船はわかつておる。それ以外に何か……。

○若狭政府委員 入出港が非常に不便でありまして、その結果、船内労働が非常に断続労働になるというものでございまして、そういうものといつたしましては、瀬戸内海に就航する船舶、あるいは近距離の、たとえば八丈島等に就航しておる船舶といふようなものを考えておるわけでございます。

○久保委員 関西汽船だつたと思つて、別航路は、一週に一回休航して休息しておるというふうに聞いておるが、あの勤務形態は、今日国鉄のそれに比べて進歩しておるのかどうか。いかがですか。

○若狭政府委員 関西汽船の別航路の勤務形態につきましては、現在の船員法の規定にいたしております航海当直につきましては、五十六時間制度といふものをとつておるわけでございますけれども、この点について、国鉄の連絡船の勤務形態とはたしてどちらが進歩的であるかという問題については、これはわれわれ容易に結論を下すことができないといふように考えますけれども、関西汽船の労働の状態につきましても、今後この五十六時間制が適用されないといふことになりすれば、あらためて検討することになると考えるわけでありまして。

○久保委員 そこで、これは前に聞いたと思つておるのですが、はっきりしなかつたので、もう一ぺん聞きますが、「命令で別段の定めをすることができ」と書いてあるが、定めをしない場合もあるか。指定はするが、船舶を指定す

れば必ず命令で定めるわけですか、いかがですか。今おっしゃった指定する船舶に関しては、必ず命令で定めるわけですか。

○若狭政府委員 これは主務大臣が、船員法の労働時間の原則によるものが適当でないというように考える船舶につきましても、特に指定いたしまして、その指定した船舶については、命令で別の時間制度を定めるということでございます。従いまして、主務大臣の指定した船舶については、必ず命令で別段の定めがあるということでございます。そういう別段の命令の定めのないものを指定するということは、あり得ないわけでございます。

○久保委員 そうしますと、指定をしない場合もありますね。不適当と考えながらも指定しないという場合も、出てくるわけですね。

もう一つ聞いて聞きますが、この法案が通る時期は、通るとすれば最大限五月七日に通過するわけですが、いつの時期に別段の定めをするか。いかがですか。

○若狭政府委員 まず第一の御質問でございますけれども、主務大臣が不適当であると認めながら命令で定めない場合があるかどうかという問題でございますけれども、過渡的にはそういう問題は当然あるというふうに考えます。しかし、そういう問題のないように、われわれとしては、できるだけ労働の実態に即応したような指定をしていきたいと考えておるわけでありまして、

それから第二の、この命令の制定の時期でございますけれども、法律の施行は十月一日になっておりますので、それまでにこの命令の内容については

考慮していきたい、こういうように考えております。

○久保委員 そうすると、当然国鉄の連絡船は十月までに一応の形を作る、こういうことですね。

〔高橋(清)委員長代理退席、委員長着席〕

○若狭政府委員 十月までに結論を出していただくようお願いしたいと考えております。

○久保委員 十月までに結論が出なかったらどうしますか。

○若狭政府委員 十月までに結論が出ない場合には、従来通りの情勢でございますけれども、十月までに結論が出ない場合には、従来通りの情勢でございまして、現在法律によ

り改定いたしますのは、現在の法律によりがたい労働であるということと改正いたしますので、そういう状態が長く続くとすることは、われわれは希望いたさないわけでございます。今度の改正の趣旨にも合わないわけでございますので、われわれとしては、何として

も十月までに結論を出していただくというところをお願いしたいと思っております。

○久保委員 それじゃお約束があったようにですから、どうなるか見守りましょう。

それから次に移りますが、労働時間六十条の関係であります。六十条にいうところの一週五十六時間というの、先ほどから何べんもお話をしたわけですが、これは先ほどから言う通り、この辺である程度の前進をはかるべきだと私は考えていたわけなんです。この一週五十六時間について

は、あまりお触れになつておられない、こういうことなんです。世界的傾向なり、あるいは日本の海運の問題からいっても、当然これはそういうふうな前進をさせることが、今度の改正の大きな問題ではなかったかと思うのですが、これは船員法改正の委員会等では、あまり議論がなかったのですか。

○若狭政府委員 船員法六十条の五十六時間制については、船員法改正委員会におきましては、今までは、この内容について長い討論を行なったということとはございません。今後、こういう問題を検討するということになっております。ただ、われわれといたしましては、この規定は、週休制にするかどうかというより、船舶に乗り込んでお

る間は、五十六時間の労働を行なうというの、むしろ当然でございます。その補償をどうするかという問題で、先ほど中労委の裁定におきまして触れましたように、振りかえ休日をするか、あるいは有給休暇をどうするか、あるいは休日労働の場合の割り増し賃金をどうするかということと解決すべき問題で、法律自体としては、六十五時間の線というものは今後とも変わりはないというふうに考えておる次第でございます。

○久保委員 ちょっと参考にお聞かせ願いたのですが、五十六時間船舶に乗っておるのは当然だとおっしゃいましたが、当然だという理由がどういふことかわかりませんので、お聞かせ下さい。

○若狭政府委員 当然と言ったのは言葉が悪うございましたけれども、四十八時間制というより、労働を想定いたしました、当然日曜日は船の中に拘束されておるわけでありまして、拘束され

ておつて、しかも日曜日をとりということは、必ずしも労働の再生産の面から見ましても適当ではないのではないかと。むしろ、その面については、上陸後に振りかえ休日を与える、あるいは有給休暇の日数を延ばすということの方が、適当ではないかというふうに考えるわけでございます。

○久保委員 それは、五十六時間にすることが妥当だという理由にはならないです。——ならないでしよう。船内に閉じ込められて、いわゆる休息しても意味がないから、だから五十六時間働いて、あとはおかへ上がった云々というあなたの思想からいっても、四十八時間という建前をとる、こういうことが原則でなくてはならない。それで、船内において不合理であるから、これは下船したときに休暇をもらう、こういうことにするのが一番いい。さらに居住の問題が完備しておるならば、必ずしも振りかえでなくてもいい場合がある。船内において休息がとれる。そうすれば、労働再生産の面からいえば、やはり労働時間の短かい方がいいのですから、ただし、現在の船内の設備からいってそれは不可能だとい

うときに、おかでもって振りかえをとる、こういうことの原則でなければならぬ。五十六時間の妥当性を主張する根拠にはならない。むしろ四十八時間というものの考え方からいいますのが出てくる、こういうふうに私は考えるのです。どうでしょう。

○若狭政府委員 もちろん、今御指摘のありましたように、四十八時間を原則といたしておるわけでありまして、原則といたしておるわけでも、乗船中の航海当直につくものにつきましては、居住施設の関係もございまして

けれども、むしろ上陸した際に休養をとることが、労働再生産の面から見てもベターではないかという考え方が、国際労働条約においても認められておるわけでありまして、そういう考え方から申し上げたわけでありまして。

○久保委員 だから、この辺のものの考え方を、五十六時間を四十八時間に切りかえる時期ではないか。これに対する処理の方法は、船員中労委が出したように、一つの便法としてはある、こういうふうに私は思ふのであります。

ところが、それに対しては、どうも消極的だというのが、大へん私は不満です。時間の関係もありますから、先へ進みます。

次に、六十七条関係で、船長の指示によるところの時間外労働の問題であります。この時間外労働については、労働基準法では、大体三十六条の協定にゆだねるということが原則であります。これについてどう考えてお

りますか。

○若狭政府委員 現在の船員法は、時間外労働については、個別的に列挙する主義をとっておるわけでありまして、これは船員は、船内に拘束されてお

りまして、二十四時間船内拘束という状態にあるわけでありまして、従いまして、時間外労働を厳に法律によって規定することによって、船員の労働の保護をはかつておるわけでありまして、そういう意味におきまして、労働基準法のごとく、労働協約に基づいて時間外労働を規制するという考え方は、とっておらないわけでありまして。

○久保委員 御説明では、六十七条の規定の方と、船員を保護する規定のある三十六条、いわゆる基準法三十六条の規定はむしろ後退である、こういう

ふりな考案のようでありすが、この部面からいって、あるいは実情からいって、船長が必要があれば無制限に——と言つては語弊があるけれども、こういうことが起こる。これでは保護規定にはなり得ない。いかがですか。二十六条協定によつて縛つておくことの方が、まだ合理的ではないかとわれわれは考へるのですが、いかがですか。

○若狭政府委員 六十七条の時間外労働の規定は、臨時の必要がある場合にのみ時間外労働を行なわせることができる。臨時の必要と申しますのは、たとえば病人が出たとか、あるいは遭難があつたとかいうような、そういう特殊な状態のもとにおいて初めて出てくるわけでございまして、時間外労働を制限するというに、この規定の趣旨はあるわけであります。

○久保委員 局長、あなたがお読みになつたのは、六十八条の方です。遭難があつたとか、病人が出たとかいう場合は、臨時に必要というのには、それ以外です。六十八条の一号から五号まで以外の問題です。それから六十八条は、法制定の由来は、船長の公法的な立場からこれは出ている。六十七条は、これとは違ふのです。船長は、一船の運航のために臨時に必要があつたときは、いつでもこれはやれるという事です。おかにいふての労働基準法の三十六条の中身の予定してあるものと、大体六十七条は変わりはない。そう思つていいと思ふんですね。いかがですか。

○若狭政府委員 六十八条と六十七条の問題があるわけでございますけれども、六十七条におきましては、たとえは狭水道を通過するといふような場合に、臨時に当直を増加するといふようなことがあるわけでございまして、そういうものは通常必要ではないわけでございまして、船長の航行の安全のために臨時の必要があるという場合には、時間外労働をさせることができるというふうに、われわれは解釈しております。

○久保委員 そうですね、だから三六協定に準じたものを規定して、そこでやるべきではないだろうか、こういうことなんですよ。それじゃ、さういふことなんですよ。それじゃ、さういふことは、先ほど申し上げましたように、時間外労働は、法律によつて個別的に決定したてゝおるわけでございまして、時間外労働を拒否する労働者の基本的な権利といふものは、当然あるわけでございまして、これはもう六十八条の問題にも関連いたしますけれども、当然あるわけでございまして、船長の安全の保持、運航の安全の保持というやうな面から、どうしても時間外労働にたよるを得ないという場合があるわけでございまして、そういう点からいいたしまして、ぜひとも必要なものはこの法律によつて規定する。それ以外、時間外労働は法律によつて禁止するといふことが、現在の船員法の建前でございます。現在海上労働の実態が、二十四時間拘束されているといふやうな状態からいたしまして、また、船舶の乗り組み定数というものは、物理的に制限されるという状態からいたしまして、さういふ時間外労働を法律によつて規制するといふことは、必要ではないかと考へるわけでありま

○若狭政府委員 船員法におきましては、先ほど申し上げましたように、時間外労働は、法律によつて個別的に決定したてゝおるわけでございまして、時間外労働を拒否する労働者の基本的な権利といふものは、当然あるわけでございまして、これはもう六十八条の問題にも関連いたしますけれども、当然あるわけでございまして、船長の安全の保持、運航の安全の保持というやうな面から、どうしても時間外労働にたよるを得ないという場合があるわけでございまして、そういう点からいいたしまして、ぜひとも必要なものはこの法律によつて規定する。それ以外、時間外労働は法律によつて禁止するといふことが、現在の船員法の建前でございます。現在海上労働の実態が、二十四時間拘束されているといふやうな状態からいたしまして、また、船舶の乗り組み定数というものは、物理的に制限されるという状態からいたしまして、さういふ時間外労働を法律によつて規制するといふことは、必要ではないかと考へるわけでありま

○久保委員 これを規制するとおつしやいます、ちつとも規制しやなくして、これは、臨時の必要があるときはさせることができる。たとえば、この船員が時間外労働を拒否できる条項はどこにございまして、ないでしやう。いかがですか。

○若狭政府委員 法律上特に定められた事項以外の時間外労働は、当然拒否できると考へるわけでございまして。従つて、臨時の必要があるときは、さういふのは、いついかなる場合でも時間外労働を行なえるといふことではないんだといふふうにわれわれは考へております。特に船舶の安全航行の保持のために必要があるといふふうに限定して考へるべきであると解釈いたしておるわけでございまして。

○久保委員 ところが、解釈しておるというの、ちつとも法律の文言としては載つてないのです。法律の文言としては、これは船長の一方的に何でもやれるといふことになるんじゃないですか。いかがですか。資料をお調べいたしたい。何かありますか。

○若狭政府委員 現在の船員法にこういふ時間外労働についての特別の規定を設けた趣旨からいまして、船長の時間外労働を命ずるという職権につきましては、厳格にこれを行使していく必要があると考へるわけでございまして。

○久保委員 船員局長のお考えだけなんです、法律に基づいてどこにさういふのがあるか。なければ、この法律の日本書で言ひならば、その他の解釈は絶対に出てこない。船長は、臨時の必要があるときは、これこれの労働時間の制限を越えて船員を作業に従事させ、もしくは休息時間を断絶させて労働させることができる、さう書いてあります。これは一方的です。労働者を保護するといふことは、一つも書いてない。厳格に船舶の運航上必要がある限りにおいてのみこれをやるべきだといふ文言でもあるならば、まだいいです。ないですよ。これはまず第一に、六十七条は、船長の公法的な権限に基づくところの時間外労働なのかどうなのか。船長としての公法上に基づくものなのかどうか。どうなんですか。それとも船舶所有者の管理者としての船長の場合も含めてあるのかどうか。どつちなんですか。

○若狭政府委員 この規定の趣旨は、当然船舶の安全運航といふことを期する必要がある規定でございまして、公法上の——公法といひますか、航海上の必要から船長が行なうといふことは、すなわち船舶所有者の必要とも関連するわけでございまして、特

○久保委員 それじゃ、通達か解釈か、今まで出してあります。今局長がおつしやるようなことは、出してあるんですよ。

○若狭政府委員 通達を出した事実はございせん。

○久保委員 それじゃ、船長なり船員は、何によつてこれはわかるんですか。船長が船舶の運航のために臨時の必要があると認めるときは、いつでもできる。「臨時の必要がある」といふのはどういう意味かという、これは臨時の必要以外の常時の場合は、それだけの定員を乗せなければならぬといふ、六十九条の定員の規定があるんで

○若狭政府委員 必要以外にはないのです。さうでしやう。これは六十七条と六十九条は、さういふ関係があるわけですよ。常時に必要な人間は、労働時間によつて当てはめて、それだけの定員は乗せなければならぬという規定が、六十九条にあるんですよ。だから、これはそれ以外の臨時にできた作業については、船長が一方的にできる規定であります。労働者保護のためではないですよ。だから、さういふ臨時の必要があつて時間外労働をさせる場合には、定員が不足なのでありますから、本来ならば、六十九条でこれは縛られなければならぬ。これはちつとも縛つていない。さういふと、さういふあなたがさういふやうに、さういふあなたの見解は、この中に入つておらぬ。船舶の航行安全のためならば、これは六十九条の定員に關係する。それ以外のいわゆる例外的問題は、六十八条の、先ほどこちよつとお話があつた遭難、負傷、さういふやうなものに入つておるんですよ。たとえばその航路が狭い水道とか海域を通るようなときは、その航路に必要な定員は、六十九条で乗せなければいかぬ。さうでしやう。だから、私は、これはやはり船舶所有者としての立場における船長の臨時の必要、さういふを得ないと思ふのです。それなら、当然三六協定に見合ったもので縛られなければいかぬ。それでなければ、海員の方の労働法にはならぬさういふふうに積極的に思ふ。あなたの見解は、私の見解に対しては、それは後退だと言つてゐるが、ちつとも後退ではない。あなたの方が後退ですよ。いかがですか。

○若狭政府委員 「船長は、臨時の必要がある」と認めるときと申しますのは、これは時間外労働を制限するという趣旨の規定でございますので、今までそういう法律解釈について明確な解釈を周知徹底できなかったというような問題もございまして、われわれの考えとしては、船舶の安全運航上どうしても必要があるというふうな場合に限定して解釈すべき問題であるというふうに考えるわけでございまして、船員法において、時間外労働というものは、特別な列挙主義をとっておりまして、精神から見まして、この規定は、そういうふうな狭く解釈していくべき問題であると考えているわけでございまして、従いまして、労働協約によりまして、船舶所有者と労働組合との間の協定によりまして、この時間外労働を規定していくというところは、船員法の精神からは許されまして、この六十八条の問題とも関連いたしまして、私は、むしろ後退であるというふうに考えるわけでございまして、

○久保委員 まあその問題は検討するということですから、検討というなら、行政解釈を出さなければいかぬと思うのです。行政解釈を出さぬで、久保君の言うことは後退だとか何とか言ったって、私の言うことに對抗することにならぬ。あなたの行政解釈がびしと出れば對抗になるかもしれないが、出てないんだ。だから、検討するじゃなくて、出すことを前提にしなければいけません。はつきりして下さい。私が船長なら心配ありませんが……現実にはこういう問題がいろいろたくさんあるわけです。おわかりですか。局長はまだ日も浅いようですから、そういう問題をたくさんお聞きになつておらぬように思っています。現実にはたくさん問題が出てくるわけですから、トラブルの原因が実際に出てくるんです。これをびしとしてもらわなければいかぬ。だから、これは本法案を審議中に行政解釈を出して下さい。そういうことを約束してもらつて次に移ります。

六十八条の例外規定であります、この六十八条の例外規定は、これはノー・ペイなんです。ノー・ペイの処理は何かということですね。
○若狭政府委員 六十八条の規定は、船舶の安全を保持するためにぜひとも必要な作業を要しているわけでございまして、たとえば具体的に申しますと、「船舶の正午位置測定のために必要な作業」というのがございまして、これも、これは一人の航海士ではできない。同時に二人ないし三人の航海士が、この作業に従事するわけでございまして、従いまして、船舶には、居住区の関係から多数の人間を乗せることはできませんので、そういう意味から定員というものを守りながら、かつ、船舶の安全運航に必要な作業を的確に処理していくというためには、こういう特別の時間外労働が必要であるということ規定しているわけでございまして、

○久保委員 この例外規定は、六十七条と違つて、これは船長として公法上の権限に基づいて強制労働させる性質のものだと思つて、そういう意味でしよう。これは有無を言わさずやらせなければならぬ、そういう意味にとる。たとえば遭難の場合、あるいは事故があつた場合、今のあなたが言う正午位置測定、あるいは通関手とか検査とか、これは強制労働なんです。強制労働なんだから、ノー・ペイというのは話が違ふと思つて、これはどうなんでしょう。
○若狭政府委員 これは船舶の乗組員としては当然行なわなければならない仕事でございまして、基本給あるいはその他の基本的手当におきまして、当然こういう作業につきましては、その対価を繰り込んだものにする、とされておるべきであるというふうに考えるわけであります。

○久保委員 そうしますと、さつき国鉄の連絡船の問題のときに話が出ましたが、ほかの給子と比較して高いという理由は、一つにはこういうことがあるわけですね。そういう意味ですね。
○若狭政府委員 国鉄連絡船の給子の実態については、十分検討いたしておりませんけれども、もし陸上勤務との相違点というふうなものがあるとすれば、こういうような規定によつて、当然そういうものがあつて得るかと思つておられます。
○久保委員 大へん悪いのですが、もう時間もだいぶ過ぎたし、あと肥田君の保留した質問もあるので、この辺で一応次回に回して、本日はやめさせていただきますかと思つておられます。
○簡牛委員長 航空に関する件について、調査を行ないます。
昨日大阪空港において発生しました日航機の事故について、政府当局より説明を聴取いたします。今井航空局長。
○今井(第)政府委員 昨日の日航機の事故につきまして、経過を御報告申し上げます。事故は、十日の午前二時三十分過ぎに、場所は大阪空港の現在の滑走路でございまして、飛行機は、福岡から大阪を経由して東京に参ります、深夜のいわゆるムーンライト便というのでございまして、日航のDC4でございまして、乗客は六十名、乗員は四名でございまして、機長は、ダルトン・エバート・アレイというアメリカ人の操縦士でございまして、副操縦士は、金高という日本人のパイロットでございまして、着陸するまでは、当該機は全く正常の状態にございまして、滑走路に接地しまして以後、四秒ないし五秒で脚が正常でないというところを知らせる赤ランプがつかまして、ブザーが鳴りまして、操縦士はそれに対する措置をいろいろはかつたのでございしますが、プロペラが地面に接触いたしましたときに、やむを得ずその措置を断念いたしましたのでございまして、飛行機は、その後約三百メートル胴体で滑走いたしました停止する、こういう事故でございまして、幸いに乗客、操縦士全部異常がございせん。午前二時の事故でございまして、さつそく自衛隊の伊丹部隊に連絡をいたしました。伊丹部隊から特車その他牽引車を空港に派遣していただきまして、大体午前七時ごろには、ラン・ウェイはクリアになりました。その後ラン・ウェイの清掃その他をいたしまして、八時近くから正常の状態に戻つたのでございまして、早朝でございしたので、空港自体の利用の面においては大体支障がなかつた、こういうのが事故の現状でございまして、

おります。調査の結果が出ましたら、詳細に御報告申し上げたいと思ひます。それで、私も内部でいろいろ會議をいたしたのでございますが、接合するまでは正常であつたのが、なぜ接合しているのにそれが引つ込んでしまつたかという点が、非常に問題でございます。この点、きわめて事故としてはまれなケースでございますので、十分調査をいたしたいと思います。

なお、損害額につきましては、保険が大体三千万円程度もらえる予定になつておりました。この飛行機はDC4という、日航が使つておる一番古い飛行機の中で、さらにまた最も古い飛行機であります。従つて、すでに償却は全部完了いたしております。従つて、経理的な損失はあまり大きなものはないと思ひます。

なお、今後の運行につきましては、現在この種の飛行機を十機持つておりました。大体十機保有、八機稼働ということで、八機を運営しておる状況でございますので、この一機の損傷によつて国内線の運営に大きな支障がくるとは考えておりません。

○久保委員 詳細はあとでわかり次第文書で報告してほしい、こういうふうに思ひます。お話の中で、一番古い飛行機というお話ですが、その古い飛行機全体についても、どういふ程度のものか、それもあわせて御報告していただきたい。減価償却を終えたというところですが、そういうものをどういふふうにして使つておるのか、それも詳細に一つ御報告いただきたい、こういうふうに思ひます。以上です。

○簡牛委員長 国鉄の経営に関する件について、調査を行ないます。質疑の通告がありますので、これを許します。肥田次郎君。

○肥田委員 先日、四月四日でしたか、質問したときに、明確な返事がいただけなかったもので、引き続き質問をさせていただきます。

まず、当日は、運輸局長が見えましたが、その理由がわからないので報告を後刻にする、こういうことでした。それについての報告を一つ願ひたいと思ひます。わかつていますか。

○磯崎説明員 先回の運輸委員会におきまして、三月三十一日の東京駅発9M、「第二つばめ」、それから1列車「さくら」との発車順序が逆じゃないか、こういう御質問だったわけでありました。その理由につきまして詳細に取り調べましたところ、率直に御回答申し上げますが、先生の御指摘の通り、食堂車の乗務員その他が間に合ひなかつたために、「第二つばめ」の編成は、実はおとりと申しますか、名古屋特急の編成を当時流用いたしました。その乗務員その他がございまして、そのために、4Mと申しますか、「第一つばめ」の乗務員、什器等の到着を待ちまして発車したのであります。そのためにおくれたわけでございます。約四十分以上おくれました。その点私どもの方も反省いたしました。いろいろダイヤを検討いたしました結果、食堂車をつける方がよかつたことは確かだと思ひますが、そのためにあまりにも長時間列車をおくらしたというところは、運転整理上大へんまずかつたといふふうに反省いたしております。ただ、あの列車は、御承知の通り、ちょうど晩飯の時間にかかります

ので、今までの例で申しますと、大体乗客約六百人の三分の一のお客さんが食堂で食事されます。そしてあの列車は遅れがございまして、弁当も買えないといふことで、かたがた車内で販売いたしました能力にも限界がありましたので、食堂車をつけることに相当關心を持ったことは事実でございます。

従ひまして、今後、たとえば何分までなら待つとか、何分以上待てないという厳格なきめはできないにいたしました。でも、過般のような非常に長時間おくらせる。しかも速度の違う、速度のおそれ方の列車が先に出るといふことは、運転上大へんまずいといふふうに考えますので、今後は率直に反省いたしまして、今後こういうことのないようにいたしたいと思ひます。

○肥田委員 大体そういう理由については了解をいたしました。ただ、たまたま例の国鉄当局と国労との紛争が前日あつたわけですから、こういう際には、やはり例の国鉄の看板であるところの列車が正確に動くということが、第一義的な意味を持つておると思ひます。ですから、一般乗客は、聞いている人と聞いていない人があつた。車が車内放送しまして、食堂の材料だとかそれから要員を準備するためにというので、結局列車が入構してから発車するまでは四十数分かかっていまして、これは今おっしゃつたような考え方で将来やられるということなら、それはけっこうだと思ひます。返す返すも残念だつたのは、ああいう争議のあつたあとですから、争議とそれから列車がおくれるのを一緒にたに解釈されている。国鉄当局の方は、何か歩のいいような、どうもそういう印象を受けました。特に「さくら」

が先行するといふことは、これはどう常識的に考えても、どうも理解できない。こういう声が特に強かつたので、質問をしたわけですね。

それからそれに関連をして、これは将来検討材料といふことで一つ十分御検討いただきたいのは、今特急「さくら」で九州に行きますと、何時間かかりますか。

○磯崎説明員 「さくら」が東京駅を出ますのは、十六時三十五分でございます。そして——博多でよろしゅうございませうか。

○肥田委員 いいえ、私の聞きたいのは、「つばめ」だとか「こだま」だとかは、大阪まで六時間三十分、それから鹿児島まで行く特急については、大体二十時間ぐらいですか。普通急行で二十六時間はどうかかりますか。

○磯崎説明員 「さくら」の大阪着が二十時四十六分……。

○肥田委員 いいえ、大阪着を聞いているわけじゃない。「さくら」が始発から終着まで何時間を要するかといいこととです。——それはあとでよろしいです。私の言いたいところは、これについて今日の被害といふものは——もう一点私要望しておきたいのは、第二つばめのような大体十一時ごろに着く列車ですね、これが到着したのが翌日の零時四十九分ごろでしたか、こうなりますと、乗りのものはほとんどないのです。ですから、そういう点では特に注意してもらふ必要があるだらうと思ひます。ずいぶん人が、これによつて相当被害を受けておると思ひます。

所定の時間に着けば、いわゆる所定の計画通りの行動ができるのに、それが翌日の一時ごろになつてしまつと、乗りのものも全然ない。仕方なしに自動車

でそれぞれが動く。これはおとなしかつたからいいですが、これがだれかけしかけるものがあつたら、またこれも相当一めするだらうと思ひます。

それから特急、急行、準急の急行料金、総括して急行料金の払い戻し、この制度について実は先般お伺ひしたかつたのですが、明確な返事をしてもええ人がなかつたのですが、この制度そのものが相当古いものであります。おそろく五、六十キロのスピード時代の制度そのまま今日までおるということも考えられますし、そういうことからすると、たとえば、今言ひましたような、いわゆる優等列車級の特急が、東京—大阪間は六時間三十分、これが二時間おくれれば払い戻す。それから東京—鹿児島間の二十六時間くらいかかる急行列車において、二時間以上遅延の場合に払い戻す。この払い戻しの面については全く十把一からげで、六時間半に對する二時間、二十六時間に對する二時間、この比率は実に不合理だと思ひます。

これはどう考えても、私は、もう今日のようにスピードがこういふふうになつてきて、それから今までのやつたような地域に特急ができるようになったとすると、当然これは改定する必要があるだらうと思ひます。いわゆる国鉄全路線から見た場合の公共事業の一部分としての地域的な配慮というものも、わからぬことはありませんけれども、しかし、あまりにもその差がひどいように思ひます。ですから、これは古い制度ですから、スピードも上がり、いろいろこの制度も変わつてきておる、合理的になつてきておる今日の状態では、これは当然再検討さ

れてしかるべき性質の問題じゃないか、こういうことを特に考えました。これについて、一つお考えを聞きたいと思ひます。

○磯崎説明員 ただいまの御質問の第一の方でござりますが、私ももといたしましても、先ほどの「さくら」はちょうど二十時間かかります。やはり列車の運転時刻を見ましても、大体東京着、大阪着がなるべく深夜にならないようにということで、極端に申ししますと、もし二時ごろ着く列車でございしますと、たとえば上り列車は、熱海からだらしまして、大体四時から五時に着くように配慮をいたします。大体一時ごろまでに着けるといふのを一番最後にしておきまして、その場合には、必ず私どもの電車だけは、終夜運転と申しますか、おくれた列車を受けて運転するようにしておりますが、私どもの方でない電車にはそれをやっていただけませんので、先生の御指摘の通り、お客さんの中になかなかむずかしい方がおられます場合には、自動車でお送りすることも間々あるわけでありまして、しかし、極力私どもの方といたしましては、私どもの方の電車を運転いたすことによりましてお客さんを送り届ける。もしどうしても深夜になります場合には、翌日の朝まで列車をだらすというふうな方法によって、なるべくお客様の直接の御損害の少ないような方法を考へております。

それから第二の御質問の急行券の払い戻しの問題でござりますが、これは実は全く私どもも同意見でございまして、実は昨年の秋の時刻改正の際に、何んとか実は払い戻しを合理的にいたしたいという考へたわけでございます。案は時間がかかりましたので省略

いたしますが、簡単に申しますと、たとえば普通急行と特急、準急と、この三つだけでも、たとえば特急ならば幾ら、普通急行ならば幾ら、準急ならば幾ら、こういう払い戻しの額を種別によつて変えるという、これは非常に簡単なものでござりますが、そういう案が一つと、それからもう一つは、それならば、たとえば鹿児島から来る人の二時間と、それから大阪から来る人の二時間と、同じ列車でも違ふじゃないか、こういう意見もございまして、距離によつて払い戻し額を変へるべきだという意見も実は出まして、そうなりますと、実は非常に複雑になりますので、払い戻しするとき窓口が混雑しますで、それじゃ、もう少し合理的な制度を考へようということにしております。御承知のように、私鉄でも、東武、小田急、近鉄等が急行料金をとっておりますが、これも私どもの制度をならつたものと思ひますが、二時間で払い戻しをしております。これらとも関係がありますので、これらはなるべく早い機会に十分検討いたしまして、もう少し合理的なものにいたしたいと、私どもかねがね研究しなければならぬと考へておりましたが、御指摘いただきました、大へん恐縮に存じております。

○肥田委員 そういふふうにお気づきになつたことは、非常にけっこうだと思ひます。これはコーポレーションになつたからだらうと思ひます。今まで通りのお役所の習慣だと、なかなかそうはいかぬだらうと思ひます。今回は、御承知のように、どこのどんな事業体の中でも、特にお役所関係でも、規定だとか制度だとかいふものがずい

ぶんたくさんありますが、なかなかこれは実施がうまくされておらない。それが実施されないということは、その中にやはり旧態依然とした矛盾がそのまま持つてこられておるから、それが実施できない、こういう面があると思ひます。国鉄が公社になつてからそれが改められるということになると、実は画期的ないわゆる企業体の進歩だらうと思ひます。どうか一つそういう点については、すみやかに実現をしたいと思います。質問を終わります。

○簡牛委員長 井岡大治君。

○井岡委員 問題は違ひのですが、この間北海道で地すべりがあつて、列車がとまつていますね、あれの状況をちよつと聞かしていただけませんか。

○吉田説明員 被害の状況は私よく承知いたしておりますが、かなりひどいようございまして、昨日から宗谷本線を迂回せまして、その線区はもよりの駅で折り返しいたしておりますが、直通になりますものは、オホーツ海の方を通りまして直通運転をやっております。

○井岡委員 ああいうへんびなところですから、やはり一日も早く何とか手当をしてあげないと、これは日にあまり通らないところで、全くとまつちやつたということでは大へんな問題だと思つたものですから、それだけ一つお願いしておきたい。

○簡牛委員長 次会は、来たる十三日、金曜日、午前十時より委員会を開会することといたします。

なお、本日、三十分後に観光に関する小委員会が、明日午前十時より踏切

道整備に関する小委員会が、開会されますので、お知らせいたします。本日はこれにて散会いたします。午後一時三十九分散会

〔参照〕

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)に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕

昭和三十七年四月二十日印刷

昭和三十七年四月二十一日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局