

運輸委員會會議錄 第二十二号

昭和三十七年四月十三日(金曜日)

午前十時四十八分開議

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 俊一君

理事 山田 彌一君 理事 久保 三郎君

理事 肥田 次郎君

生田 宏一君 宇田 國榮君

川野 芳滿君 木村 俊夫君

佐々木義武君 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

加藤 勘十君 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 辻 章男君

(海運局長)

運輸事務官 若狹 得治君

(船員局長)

運輸事務官 住田 正二君

(船員局労働基準課長)

日本国有鉄道参事 久田 富治君

(船舶局長)

専門員 小西 眞一君

本日の會議に付した案件

小委員会における参考人出頭要求に
関する件

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
閣提出第三八八号)

○簡牛委員長 これより會議を開きま
す。

この際、お諮りいたします。

本委員会に設置されております観光
に關する小委員会において、国土の美
化促進について、学識経験者及びこれ
らの作業に従事しておられる方を参考
人として招致し、意見を聴取したいと
存じますが、これに御異議ありません
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。

なお、参考人の人選及び参考人を招
致する日時等につきましては、委員長
に御一任願いたいと存じますが、御異
議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○簡牛委員長 御異議ないようでご
いますので、小委員長と協議の上決定
いたしたいと存じます。

○簡牛委員長 本船運送法の一部を改
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。肥田次郎君。

○肥田委員 この法律の中で一見して
私たちが感ずることは、改正の要点で
あるところの、「小型船による輸送に

對する信頼を向上させ、不適格者によ
る小型航海運送の秩序攪乱を排除する
ため」というふうに書かれており
ます。ところが、この法案の内容を見
てみると、これはさほど内容を強く改
めようというのではなしに、ただ単に
登録という程度の扱い方でもってこの
法案の趣旨が組み立てられておる。そ
ういう登録制によつて、先ほど申し上
げましたような、ここに書いておると
ころの不適格業者や秩序を攪乱する、
そういういわゆる悪質業者、こういう
ものを實際に排除できるのかどうか、
この点について説明を願いたいと思
います。

○辻政府委員 お答え申し上げます。
今御指摘ございましたように、登録
制度というものは、いわゆる許可認可の
制度に比べましては、そういうふうな
不適格者を排除するという効力の点に
おきまして劣ることはもちろんござ
います。私もいろいろと検討を
いたしたのでございますが、他産業と
の振りがい、あるいは営業自由とい
ふような根本の原則その他から勘案いた
しまして、現状ではこの登録制度の改
正、強化するということが妥当ではな
いかということと提案いたしました次第で
ございます。

私どもの考えをいたしましては、許
認可ほどの効力は発揮できないと思
いますが、この登録制度の強化により
まして、いわゆる不適格者を相当排除し
得る、かように考えておる次第でござ
います。

○肥田委員 排除できるという考え方
そのものを、われわれは今ここで言葉
の上でどうこうとたずねることはしてな
いわけでございます。實際この目的と
するところが、そういう不適格業者、
それから秩序を乱すようなそういう悪
質業者、こういうものを排除するとい
うことになる、ただ単に、登録制度
ということだけでいわゆる取締選択し
ようということになる、これは非常
にむずかしい。どこまでを除外する
かという点について、なかなか
内容がこまかく定められないと思うの
です。ですから、そういうことになる
と、法律的に本来の目的であるその目
的を實現できないようなことになるん
ではないか。なぜ免許制度にしないの
か、こういうことについてもう少し詳
しく説明してもらいたいと思ひます。

○辻政府委員 先ほどちよつと申し
上げたのでございますが、こういう小
型船の運送事業に對します免許の制
度というところも、考え方としては考
えられないことではないのでございま
す。現在の政府のとおつております政策
としましては、営業自由ということ
を尊重して、できるだけ個人の創意工夫
を經濟活動に反映させていくというこ
とで認可していくんだという建前に
立つておられます、いろいろな經濟政
策が行なわれておるわけでございます
。いわゆる小型船の日本經濟におき
ます地位というものは相当高いので
ございませうけれども、これを免許制に
するほどの、何と申しますか、公益制
というものが、他産業のそういう免許制

になつておりますものと比べまして、
比較の問題といたしまして、そこまで
やるというのには行き過ぎであるとい
う意見が、政府内としては強うござい
まして、登録制の強化ということに落
ついた次第でございます。

○肥田委員 どうも抽象的でよくわか
りませんが、いうところの自由の建前
をはずさないワク内だ、こういうふう
に言われのですが、そうすると、登録
制では、實際事務處理上、ここに書い
てあるような、いわゆる秩序を乱した
りするような悪質業者、それから乱立
を防ぐ、こういうような面を實際に押
えらるるかどうかというこの疑問を私
は聞いておるわけなんです。乱立を防
ぐというところは、これはなんでもし
う、本質的には自由営業ということと
の關係から考えると、これを押えるわ
けにはいかな性質のものではない。
ですから、自由という立場を尊重する
というところになると、制限のしようが
ない。それを制限しようとするば、そこ
にこまかいところの一つの基準とい
うものが必要ではないか、こういう
ことになるわけなんです。ですから、考
えておられるところの——言葉の上では
わかつておられますが、しかし、實際それ
をどう登録處理上扱つていけるのか。
結局ここに書いてあるところの乱立と
秩序を乱す不正業者、悪質業者、こ
ういふものを防ぐ手段というものは、
は、實際にむずかしいんじゃないか、
こういうことを聞いておるわけなん
です。

○辻政府委員 御指摘がございますように、本案のような登録制の強化によりまして、小型船の海運業の乱立を防ぐことはできないかと考えております。ただ、ここでねらっておりますのは、新たに出現するであろう小型船の海運輸送に関する面の事業者が、非常に投機的な意図を持ってこれられるとか、そういうふうな不適格な意図を持ってこれられるものを排除しようというだけでございます。繰り返して申し上げますように、いわゆる供給過多のような状況を、これでもって抑止するということは困難かと思ひます。

ただ、実際問題といたしましては、現在の小型船の海運業というものは、非常に苦しい立場にあるのでございまして、新しい事業を開始するに足らないのでございまして、割合小さな船でございまして、小さな資本でそれが行なえるというふうな事情から、何らかの事情で金をもうけられまして、えてして一つ船をやってみようかというふうなことで、いわば無計画的に、よく業界の実情も認識されずに事業を開始される。開始した以上は、なかなかやめるわけにはいかないので、秩序を乱すような行為によつてその営業を続けなければならぬというふうな傾向が相当あるわけではございませう。そういう不適格な方々がある程度排除できれば、法律的な建前としましては、需給のバランスを調整するといふ制度ではございせんが、実際上の問題としては相当の効果があるのじゃないか、かように考えておる次第であります。

○肥田委員 とういふ点はどうなんでしょう。先ほどおっしゃった、ところの回漕業、これはさほど公共性はないことですが、事実そういうふうにお考えなんですか。

それからもう一つは、私もあまりこの点はわからないのですが、ほんとうにわかつてないからお聞きしますが、われわれも常識的には、従来あつたいわゆる回漕業者、とういふ業種といふものはだんだん陸上に切りかえられていく、いわゆるスピードと軽便といふ点でトラックに切りかえられていく、こういう点が非常に多いのじゃないか、とういふことを考えておつたんです。ところが、これは若干認識不足でした。そうではないに、回漕業者といふものはほとんどふえるんだ、乱立するんだ、こういう声も聞くわけです。そうすると、一面では、既存業者の保護といふ目的もやはり必要になつてくる。それから、乱立を防ぐといふ点では、乱立を防ぐといふことは、悪質業者といふことと同義語ではないかと思ひます。既存業者の保護といふ面もやはり必要になつてくる。そうすると、公益性が全然ないといふことは次第に考えられなくなつてくるんじゃないか。やはり公益性を建前としたところのもの、見方、こういうことが必要になつてくるんじゃないかという気がするわけなんです。この点について一つ考え方を聞かせてもらいたい。

○辻政府委員 今御指摘になりましたように、小型船の海運業といふものは、日本の経済におきまして非常に大きなウェイトを持つておりますので、その意味におきまして、公益性がないとはもちろん言えないわけではございませうが、現在の法制下におきまして、大體営業を免許なりあるいは許可的な制度でやつておられますものの根本的な考え方が、二つあると思ひます。一つは、それが不特定多数の一般消費者等を対象にするような場合で、ある程度の独占性を持つておられるもの、まあ典型的なものが、私鉄でありますとか、そういうふうな部類、海運で申しますれば、旅客定期航路につきましては、それに当てはまるかと思ひます。それ以外は、非常に地域的な独占の度合いが強いもの、もちろん例外があるかと存じますけれども、大きな考え方としましては、大體そういう二つの要素が、ある事業を免許なりあるいは許可制にしておる大きな基準になつておられますが、そういう観点から申しますと、小型船の運送は、大體相手は石炭業者でありますとか、あるいはその他生産業者、まあ商人相手が多々ございませう。また、輸送機関として、代替性が相当あるようなものでございまして、そういう観点からいたしまして、許可認可の制度にすることは困難であるといふことなのでございませう。

○肥田委員 まあ将来のことを考える、私は、やはり公益性を全然否定することはできないと思ひます。特にこのいろいろな職種といふものは、これは大なり小なり社会の経済生活、こういうものに關係のないものはないのですから、そうすると、本質的には公益性が非常に重いといふことを考える。ただ、それが自由業であるという立場で放任されておるために、その公共性というものが意識されないで、しかもそれぞれの業者自身も公共性を意識しない、ただいわゆる回漕業という商売というふうな、単純な考え方です。そのものがここに残つておると思ひます。だから、これを近代的なものに立て直すといふのですか、指導する必要は、やはり私はあるだらうと思ひます。そういうことを考えます。

それはさておいて、もう一つお聞きしたいのは、ここにある小型海運業の登録の資格要件として、新たに、当該事業を遂行するに必要な能力及び資力信用を有すること、これがいわゆる登録免許、免許といふのですか、登録をするところの条件になつておられます。この内容を少し詳しく説明をしていただきたいといふこと、それから、この指導は当然、地方指導になるわけですから、地方指導によつて、これがはつきりされておらないと、その指導上の地域的な相違ができてくる、こういうふうなこともあるだらうと思ひます。そういう場合の一貫した指導方針、こういうふうなものはないか、この点一つお答え願ひたいと思ひます。

○辻政府委員 今御質問が二点あつたと思ひますが、便宜あとの問題からお答え申し上げます。

まず第一に、今御指摘ございましたように、地方の出先機関に登録の要件の認定をさせる場合に、地方々々によつてその認定の基準が違つては行政上妥当ではないじゃないかという御指摘でございます。ごもっともでございます。まして、私もその杞憂につきましては、各地方の出先機関に、中央から通牒によりまして、一定の基準を示し、

それでは一體判定の基準としてはどういふふうな内容にいたしたいと考えております。

それでは、それでは全然経験のない者についてはどう考えるかといふこととございませうが、これは運輸業を営もうとされる場合には、輸送の貨物についてどういふふうな荷主と輸送の計画がなつておるかといふことを、事業計画を提出していただくとして、それからそれが明確であるといふことが明らかで、また、取扱業につきましては、どういふふうなところの荷物を集めるかという計画が明確な者、そういうふうな点を判断いたしまして、能力の基準にしたいと考えております。

それで、資力信用の点につきましては、船舶の運輸業なり貨渡業につきましては、船舶の建造費あるいは購入費の

な打ち合わせもいたしまして、そういうふうな内容にいたしたいと考えております。

二

資金の計画が明確であつて、それが無理がないということ、それからまた、取扱業につきましても、店舗等が確実に定まつておられまして、その確実な事業の遂行が見込まれる者であるとか、また、過去の経歴から見まして、事業を誠実に遂行することが認められるというふうな点を基準といたしたい、かように考えております。

○肥田委員 これは、海運局長何ですか、今お答えいただきましたが、これは私は実は非常にむずかしい問題だと思つておる。お答えをいただいたところではそういうふうに理解されますけれども、実はこの中の確に判断できるといふことは、これでも問題はあつたと思つたけれども、資力の問題、能力とか信用という問題は、これはなかなか判断がしにくいから、従つて、それぞれの経過、文書、報告書を出してそれによつて判断しよう、こういうことをおつしやつたわけだ。この抽象的なこと、いろいろの処理をする際に、これはやはり個人が対象になりますか。私が申し上げておるのは、こういうことは個人事業という形のもので認めるのではなく、もっと団体事業という形のものに切りかえさすようなことをお考えになつておることはないのかどうかというのを聞きたい、そういう意味のことですが、個人的にということになると、今言つたように、純然たる個人の能力とか個人の信用、こういう非常に抽象的なこと以外に採点のしようがないわけだ。この点はどうなんですか。

○辻政府委員 小型船の海運業というのは、非常に個人的な色彩が強いのでございまして、船舶の保有者の大部分がいわゆる一ぱい船主ということ

で、個人船主が多いという状況でございまして。また今度は小型船の取扱業となつておられますが、機帆船につきましても、いわゆる回漕業といわれている業者につきましても、個人のものが相当ございまして、会社制度になつておりまして、有限会社でございまして、か、そういう非常に個人的な色彩の強いものでございまして、これを、今御指摘のございましたように、個人的な色彩のものを全部払拭しようというふうなことはなかなか困難ではないか。そういうことになりますれば、現在すでに長年家業としてやつておられますものにつきましても、相当な衝撃を与えるということにもなりますので、私どもとしては、現実の推移を見まして、将来の問題として検討していきたい、かように考えております。

○肥田委員 将来の問題として考えるというお言葉ですが、これを急速に今ここでいうことは無理だと思つた。ただ、考え方として、私はそういうことが必要であるのではないか。今陸上運送の關係に關する限りは、そういうことはございませぬ。いわゆる免許制度でやらされておる。それは個人はどうかというところじゃありません。いわゆる海運といふ大きなものではないに、回漕業、こういうものに対してのみ登録制でいい、ですか、これは一歩進んだものとは考えます。けれども、陸上運送の経過を考へてみても、私たちがいつでも問題を起しておると思はれるものは、やはり内容において旧態依然としておる。そして免許事業としてやつておるけれども、内容が旧態依然としておるものだから、そこにいろいろな社会問題も起してこつてくる。当然労働問題も起ってきます。いわゆる一人でトラックを持つていた親方が、何台かトラックをふやして小運送をやる。ところが、労働者の条件といふものは、もう全く低劣な条件においてそのままでやつておる。

形は会社だとかなんとかという形式になつても、内容においては、依然として親方に自分は腕一本、すね一本でたき上げた、こういう習慣がまといつておるから、なかなか形が改められない。こういうものが陸上運送に今日はおたたくさん残つておる。海上運送は、私はなおそれよりひどいだろうと思ふ。そういう点でお聞きしたわけですから、将来の指導方向として、陸上運送並みの統制といふものが考えられなければいかぬだろう、こういうことを考えるのですが、そういう点については、局長の方では御異存はありませんか。

○辻政府委員 小型船の、特に木船關係について申しますと、現在業者数が約一万二千五、六百あるのだから、先ほども申し上げました一ぱい船主でございまして、個人で船を持つて動いておるというふうな実情に相なつております。先ほど御指摘がございまして、これは陸上といわず、海上といわす、海上でも大体汽船關係の方は、運航主体といふものがある程度の組織を持ち、相当な船を扱つておられます。で、これの代理店をやりますとか、あるいは荷主との間で仲介、いわゆるブローカーとして動くものは、その運航主体よりも力が弱くて資本力が少ないというものは、これは海陸を通じました

交通業の大体の姿であると思つたのであります。木船、小型船につきましても、先ほど申し上げたような一ぱいしか船を持つていないというものが圧倒的に多いとございまして。これがいわゆる回漕業者によつて陸上との接触を保つておる。それで海上業者は、一面からいへば船の代理店的な仕事もやり、ブローカー的な仕事もやり、荷主の方の代理店的な仕事もやるというふうな、非常に複雑な機構を零細ながら営んでおるわけにございまして。基本的に私どもは、この法律には直接關係ありませんが、小型船海運組合といふものもございまして、いわゆる中小企業としての結束力ももちまして大企業に当たつていくというふうなことで、共同行為によつて企業性の零細性をカバーしていかうというところで、行政指導を行なつておるわけにございまして。それらが実を結んで参りますれば、相当回漕業の形態も変わつてくるのではないかと、かように考えている次第であります。

○肥田委員 そうすると、今、一ぱい業者といふのは、自分が運転して、そして自分が荷役もやつておる、こういうことではありませぬ。やはりそこには何人かの家族も含まれておる場合もあるでしょうが、そこでそういうところの労働者の生活条件といふものはおわかりになつておられますか。

○辻政府委員 いわゆる一ぱい船主と申しますのは、自分で一ぱい船を持ちまして、あるいは船長、船員を雇つて、自分はいわゆる船のオーナーとしてやつておるものもございまして、またこの一ぱい船主の大部分が自分みずから船長になりまして、これに親戚縁

者たちの子弟を乗り組ませて、大体百トンくらい船ですと、六、七名の乗り組みでいわけですから、そういう縁故的な乗組員を乗せて走つておるものが非常に多いわけにございまして。今給与がどういふふうになつておるかといふことでございまして、大体木船については、私どもの統計では、平均して、航海手当等も含めて、これは歩合も入つておるわけでありまして、大体一万九千円程度のペースであらうかといふように考えております。

○肥田委員 ここでこまかく労働条件を聞こうとは思ひませんが、これはそういう水上労働者の人たちの労働条件、生活環境といふものは、もうほとんど船がねぐらのようになつておられます。ですから、そういう意味では一万九千円といふこの賃金の計算の基礎といふものは、あるいは固定されてないものもあるだろうといふことが考えられるわけだ。そういう形のものをそのままほうっておくわけにいかないと思つておる。逐次行政指導をして、そうしてそういう零細船主が持つておるところの、一ぱい船主が持つておるところのもの、それは近親者であらうと縁故者であらうと、そこだけが古い暗黒時代の習慣そのまゝの労働条件でございまして、こういうことではいけないと思つたわけだ。そういう意味からしても、やはりこれは許可制にして既存業者を保護する、そして保護するかわりに強力な行政指導をして、近代の経済発展の水準にマッチするような形の回漕業、海運業、こういうものに切りかえていく、こういうことが必要じゃないかと思つたわけだ。そういう意味からいろいろなことをお聞きしましたが、

運輸省は監督機関として存在するわけでありす。

先ほどの二十トン未満を届出した一つの理由には、現在の運輸省の海運局の陣容ではなかなか目が届かぬから、これを一つらち外に置いてこれを監督の対象にはしない——対象と言ふと語弊がありますが、それはしない。

人が足りないから人をふやせばいいので、人が足りないからこういふものは除いておこう、こういうことでは話は逆ではないかと私は考えるのです。いかがですか。今度の改正は、鋼船がふえてきたから名前を変えていくのだというだけで、あとは何かちつとも進歩がないと言つては語弊がありますが、もう少し業態を健全に発達させるためにはこれが必要だという点が改正されてしかるべきだと思ふのです。今まで申し上げたような点からいって、後退ではなからうかという点も間々あると思ふ。もし御所見があればお述べいただきたい。

○社務府委員 今御指摘がございましたが、決して二十トン未満の船を見捨てたということではないのでございませう。木船、小型船全体から見ますれば、行政的には一歩改善の方向に進む趣旨の改正と心得ております。ただし、二十トン未満の船につきましても、今までの登録制から届出制にした点は、行政的にはゆるぐしたという点とはその通りでございます。木船全体の考え方からしまして、一歩前進していきたくて考えておる次第でございます。

○簡牛委員長 ほかにも御質疑はございせんか。——ほかにないようござい

いますので、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、討論の申し出がございせんので、直ちに採決いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○簡牛委員長 御異議なしと認め、これより採決いたします。

本船運送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。

なお、本案に対する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○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 次に、船員法の一部を改正する法律案を議題とし、前回に引き続き質疑を行ないます。

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 では前回に引き続いて、船員法の関係をお尋ねするわけでありますが、前回七十二条の二の条項についてお尋ねしたわけであります。その中で政令に譲る部分について御回答があったわけですが、もう一ぺん念のためにお尋ねします。七十二条の二によつて政令に譲る部分はどのような点であるか、お答え願いたい。

○若狭政府委員 七十二条の二によりまして、法令に譲るべきものといひましては、法律は平均八時間以内という規定がございまして、何週間を平均して八時間にするかという週間の問題と、それから休憩時間を何時間にするかという休憩時間の限度の問題であります。

○久保委員 休憩時間とそれから週間の問題、そういうところでですか。

○若狭政府委員 その通りでございます。週間の問題につきましては、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、それを参考といたしまして、海上労働の特殊性というのを考えながら、その限度をきめたいというふうに考えております。

それから休憩時間につきましては、これについても労働基準法におきまして、連続四時間の睡眠時間という規定がございまして、それを参考といたしまして、休憩時間連続四時間というふうな規定を定めたいと考えております。

○久保委員 まず第一に、始期、終期の問題であります。基準法三十二条は、原則として一週四十八時間、こういうことになっておるわけでありまして、だから、本来ならばこの原則を貫き通すのが建前だろうとわれわれは考えております。今船員局長のお答えの方は、三十二条第一項に対するただし書き、こういうふうにとれる部分だと思ふのでありますが、ただし書きによらざるを得ないのはいかなる理由があるのでしょうか。

○若狭政府委員 近距離の航路に就航する船舶の運航のスケジュールにつきましては、陸上の場合と異なりまして、船舶というものが膨大な設備でございまして、制限せられておるわけでございます。と同時に、航海の途中において人員の補充ということが不可能なわけでございます。そういう点からいたしまして、この乗り組みの船員が同じ条件で勤務する、しかもまた、同じ船に乗りまして、その仕事及びその船に熟達するといふことが必要でございまして、陸上の場合と異なる海上の特殊性というものを、やはりこの週間の場合にも考えていかなければならないというふうに考えます。

○久保委員 ただいまのお答えでは、始期、終期というのか、三十二条の第二項によることをきめる理由には十分でないのではないかと思ふので、あらうのであつたらうかと思ふので、一つの船に乗るからと言ふ、それが陸上勤務形態と同じような形になり得るものもあるわけですね。これはあるわけでしょう。そういうものを原則としてきめるのがまず建前でなくてはならぬと思ふのです。そうして、それによらないものが、いわゆる始期、終期ということだと思ふのです。その原則は、それじゃ三十二条第一項に見合うものはどういふふうにおきめになるのか。労働基準法三十二条第一項に見合うものは、政令としておきめにはならないのか、これはどうなんですか。

○若狭政府委員 労働基準法三十二条の一週四十八時間という最高限度の問題でございまして、これにつきましましては、船員法は、前会以来御説明いたしておりますように、五十六時間制度をとつておるわけでございます。従ひまして、五十六時間というものが船員法の建前でございまして、その限

度につきましては、労働基準法とその点において異なるわけでございます。

○久保委員 船員法では五十六時間を限度としてきめておるから、こうおっしゃるが、それによりがたいものというところでございまして、しかも船員法は五十六時間にきめておるのには、航海当直に立つ者の労働時間であつて、航海当直をしないう者の労働時間は、御案内の通り、これは四十八時間なんですね。あな

たがおっしゃるのには誤解されます。全部船員は五十六時間で縛つてあるのだ、こう言ひが、四十八時間で縛つてある部分もあるわけですね。だから、いわゆる船員法の労働時間というものは、航海当直は今日では五十六時間が限度、航海当直をしないう者は四十八時間限度、こう二通りあるわけですね。だからそういう二通りは、この七十二条の二でも是認されているわけですか。

そういう意味ですか。だからこれは、別に政令ではきめないのだ、こういうことですか。この七十二条の改正案を見ますと、これは六十条及び六十二条にない六十六条、これから全部これに關係なく別途に政令できめるといふふうにわれわれは解釈するわけなんですか。いかがなんですか。

○若狭政府委員 七十二条の二を特に規定いたしました趣旨は、現行船員法におきましては、一日八時間、航海当直に立つ者に対しては一週五十六時間、そういう規定がございまして、しかしながら、近距離に就航する船舶につきましましては、一日八時間という規定が不適当であります。具体的に申し上げますと、たとえば一昼夜交代というふうな勤務の状況でございまして、平均八時間と

面からいたしまして、平均八時間と

いう規定を入れるわけでございます。
そういう点に主眼があるわけでございます。

○久保委員 これは、一日平均八時間というの、きめることが意味がある。そう書いてありますからそうなんですよ。これはわかります。これはわかるが、その他の部分について、六十条及び六十二条ないし六十六条に見合った部分も政令できめるとおっしゃるので、七十二条の二は、基準課長いかがでしょうか。

○住田説明員 今、久保先生のおっしゃった通りでございます。

○久保委員 だからこの六十条及び六十二条ないし六十六条に見合った部分は、どういふふうにおきめになるか、これを一つお話しただけは一番わかりやすいと思います。どういふふうなものをきめていくのか。先ほど来、船員局長からお話しの、始期、終期をきめる、あるいは休息時間四時間というか——連続四時間というの、誤りだと思ふのです。連続四時間は、おそらく夜の間の問題かと思ふのですが、そういうものをきめるとおっしゃるが、それだけでは足りないと思ふが、もしおきめになるにしても、いかがですか。

○住田説明員 現行船員法の労働時間の規定は、一日八時間あるは一週五十六時間というのを規定いたしておるだけでありまして、それ以外にあまりこまかい規定を置いてないわけでありまして、従つて、今回の七十二条の二におきまして、一昼夜交代の勤務という、一種の勤務態勢から生ずる労働時間の要則、その点だけを時間として定めるわけでありまして、一日平均

八時間、あるいは一週平均五十六時間になった場合に、どういふふうなそれを計算していくかという点が、命令を定める場合の問題点になりますので、一応四週平均して一日八時間、一週五十六時間、そういう始期、終期の問題と、もう一つは、二十四時間勤務をこつた場合に必要最低の連続休息時間、大体そういう二点だけをきめれば、現行船員法の労働時間の特例としては十分である、かように考えております。

○久保委員 そりしますと、先ほど言つた航海当直をしない者の四十八時間というの、全部五十六時間以内といふものに含まれるわけになりますか。

○住田説明員 今申し上げましたように、特例は現行船員法の特例でありまして、計算する場合の始期、終期あるいは連続休息時間ということでありまして、労働時間の制度そのものを要するといふ考え方はございません。現行船員法は最低基準をきめていて、その建前でありまして、その最低基準としての特例を作るといふ考え方でございます。

○久保委員 それならば、七十二条の文言は、どういふふうに変更しないか、読めないのではなからうかと思ふのです。今、基準課長おっしゃったように、始期、終期一日平均八時間と法律で書くから、これを受けて、始期、終期をきめなければいけません。それに見合つて、特殊なものだから休息時間も書く、こういうことですね。そうなりますと、あとの労働時間については、その他の六十条あるは六十二条ないし六十六条、こういうところのもので規律

していくんだ、こういうことになるわけですね。そうだとするならば、この規定によるものが著しく不当と認められる部分については、こういう政令で定めるといふことにならぬと、何か七十二条の二で出てきた政令は全部一本で、一般の条項について関係なく、これだけで規律するのだ、こういうふうにとれそうに思ふのですが、法律的な解釈としてはどうですか。

(委員長退席、高橋(清)委員長代行着席)

○住田説明員 七十二条の二は、現行船員法の労働時間制度に対する特例でありますので、六十条、六十二条ないし六十六条全部について、必ず特例を設けるといふ趣旨ではないわけですね。従つて、省令で別段定めをしなければ、当然現行船員法の方に戻つていくということになるわけでありまして。

○久保委員 どういふふうなお話だとするならば、七十二条の二の書き方は、少しさういふふうにはとれない書き方ではなからうかと私は見てゐるわけなんだが、それはどうなのか、こういうことなんですか。これ、ちょっと読んでいってさういふふうにとれますか。特例法だから、しかも特例法ではつきり六十条及び六十二条ないし六十六条の規定によるものが不當なものについて、こう書いてあるから、さうすると、これは適用外ということになるんじゃないですか。こういうふうな解釈になるんじゃないですか。あなたのお話のようにならぬと思ふのです。

○住田説明員 法律の方は、命令で別段の定めをすることができるといふことになっておりますので、命令で別段の定めをした場合に、その規定が適用になるというものであります。従つて、命令で別段の定めをしていない場合には、当然原則の方に戻るといふことになるわけでありまして。従つて、この規定、七十二条の二の書き方で十分であるといふふうな考えております。

○久保委員 命令で定めることができるといふから、やらない場合はその他に譲るんだ、こういう解釈で、さういふ解釈ならそれでいいと思ふ。ただ、そこで始期、終期のきめ方で、この前のお話では、大体五週間といふふうな考えておるんだ、こういうことなんです。が、五週間にきめた理由といふのは、大体一月、労働基準法の第三十二条の第二項では、一月といふことで四週間平均。いかなる理由で五週にこれを延ばすのか。この点はなんですか。

○若狭政府委員 この点につきましては、近距離を航海する船のダイヤの実態がどうなつておるかという問題から、実は検討いたしておるわけでございます。具体的に申しますと、この週期の問題について一番むずかしい問題になつておるのは、国鉄の連絡船でございます。特に青函の連絡船につきまして、現在一日一往復、あるいは二往復、あるいは二日に三往復というふうな運輸の形態があるわけでありまして、こういう形態をもとにいたしまして、スケジュールを組んでおるわけでございます。先ほど申しましたように、全船員につきまして、労働時間の総量、乗下船の時刻というものを均等化するといふことが必要でありますし、また、乗船する船舶をそのつど変更するという状態でも困りますので、

で、さういふ点を総合的に考えになりまして、国鉄では、現在三十日というスケジュールを組んでおるわけでございます。われわれもいたしまして、このスケジュールにつきましては、さういふスケジュールが最も効果的なスケジュールではないかといふことで、さういふ点から五週間というものを現在考えておるわけでございます。

○久保委員 国鉄の連絡船が一番問題だといふことで、今日の運輸ダイヤといふから、それに合わせていく、こういうことではあります。が、さういふお話を聞くと、どうも国鉄運輸形態が主体であつて、船員の労働時間というものが主体でなさうにも、逆に見れば思ふわけなんです。むしろ、むしろ、むしろ、国鉄の運輸ダイヤがそれ以上に組めないかどうかの問題ですね。さういふものの御検討もなさらぬで、三十日としてやつてゐるから、三十五日までやつておけば大丈夫だろうといふのでは、少しさういふ話が違ひやしないか。言ひなれば、今日国鉄がやつてゐる船員法違反の事項を、何とか政令によつて合法性を与えようといふ考えではなからうかと考えられる。これでは話は違ひやないか。たとえば船員法改正委員会から出た問題を、これが運輸省の一応の見解でもある、あるいはそれ以上に、三者構成の公正な委員会の一つの常識として妥当な線だといふことを建前とするならば、今のような考えでは少しさういふ向きではないだろうか、さういふふうな考えるわけでありまして。むしろ一月といふならば、陸上においても一月を基準にして四週

○久保委員　今のお話では、どうも何か現在の運航ダイヤを全然手をつけられないのだということで、これに法律を合わせていくということです。それじゃ、ちつとも前向きの姿勢ではないと思うのです。もちろん、そこには物理的にどうにもならぬ問題もあるでしょう。これは認めます。しかし、こうなりますと、そういう思想が一貫して命令で定めるといふことになって参りますと、現在の勤務形態、運航形態そのものを全部容認していくという立場に立たざるを得ないのではなからうかと思うのです。これはそういう意味ではないのですか。違ひのですか。

ているわけでございます。

○久保委員 週期をきめることは、今きまつておりませんね。今きめはないですね。それをお答えいただくまいしょう。

○若狭政府委員 これからきめるわけでございます。現在のスケジュールが一カ月を単位としたしておるといふことでございます。

○久保委員 私がお尋ねしているのは、国鉄でそういう週期というものはきめてないだろう。だから、週期をきめることはなるほど前進であろう。こういふふうにはとれます。しかし、五週にきめることがはたして妥当なりや

うんですか。

○若狭政府委員 われわれは、法律の最低限度を規定するわけでございまして、この限度内におきまして、各企業が労使間においてそれ以上の条件の労働時間を取りきめるということについては、これはもちろん差しつかえないわけでございます。

○久保委員 差しつかえないことは差しつかえないのです。それは別にお答えいただくかなくとも、以内と書いてあるのだから、その通りなのであります、あなたの方の監督官庁とすれば、

考えるわけでございます。

○久保委員　それでは、船舶局長がおいでになりますから、あとでまた中村常務に確認を求めますが、この七十二条の二によって、今までお話があった通り、政令で出すということなんです。が、運航形態からいって、今の話の通り五週でなくちゃんなののか、四週でどうなののか、その点はどうか。

○久田説明員　お尋ねの件でございますが、大体一船二運航、あるいは一船一運航半で、二日間船に乗りまして二日間陸上で休む。つまり四日が一つの単位になっております。従いまして、

い。御承知のように、ダイヤの組み合
わせの要素が、非常に多い。一番根幹
になっておりますむずかしいものは、
同一の船に同一のチームが乗る、そ
ういうことでございますので、船の船繰り
と同一の顔ぶれ、たとえば七十人なら
七十人の顔ぶれが必ず同一の船に乗る
という建前をとっておりますので、そ
の建前をくずしますれば、非常にダイ
ヤは楽でございますけれども、そうい
う建前をとっております以上、やはり
一月をはみ出す分が出てくる。従いま
して、多少のアローアンスを見て五週
間にお願しいたい、そういうことなの
でござります。

○久保委員 そうしますと、先般中村常務にもお尋ねしたが、陸上勤務と海上勤務のまん中にあるような形態でありまして、労働の再生産からいけば、やはりいろいろ問題があつても、多少の無理を忍んでも、労使ともに週休制をとつてやられた方がいい。給与の問題等も大へん強調されますけれども、そういう問題を前提に考えていたのでは話が進まぬから、どうしてもそういう建前をやつていってらうか、こういうお話を従来しているわけでありすが、ついでには、そうなりますと、いろいろなものの週休を基本にして、これからの労働使ともに協議をなさる、あるいは運輸省とも御相談をなさる、こういう段階は——たとえば週期を五週に法律というか政令で定めても、その結論としては、週期は四週の場合もあるし、三十二日というか、そういう決定も内部的にすることにとつてもよろしいかどうか。だから、政令は最大のワケでありますから、その以内の問題については、そういうこともあり得るだろうと私は推測するわけでありすが、それはどうですか。

○久田説明員 先般の当委員会でも中村常務が申し上げました通り、週休の方向に努力いたします。ただ、それを直ちに実施することは、陸上職員について、現在中央労働委員会の調停案が出ておりますので、その具体的な内容について、ただいませつかく団体交渉中で、具体的に事務が進んでおりますので、それとバランスを失しないこと、それから今般船主協会その他に四十八時間労働の調停案が出まして、その前文にも書いてございます通り、海運合理化の趣旨に沿うということが書いてございますので、私どもも、その趣

旨を踏みはずさない、その二つを守りまして、四十八時間の方向に努力する、こういうふうに考えている次第でございます。

○久保委員 大体わかりましたが、それで先ほど私がお尋ねしたことについては、週期のきめ方は、命令で五週としまつても、そういう結論の見ようによつては、それ以内の取りきめもあり得る、そういうことは言えるわけですね。

○久田説明員 さようでございます。

○久保委員 それでは次に参ります。そこで、これは中村常務にもお尋ねしたわけでありすが、船員法は、遠からずという形か、今国会において通るだろうと推測いたしております。推測いたしておりますが、先般来から、船員局長の方では労使の協議によつて云々ということをお願いしてあります。また今もお話があつた通りです。ついでには、早急に団体交渉なりあるいはその他の機関でこれを検討して、この法律改正は十月一日から始まるというところでありますから、それ以前に結論を得るということ、今御決心をいただいているかどうか。いかがでしょうか。

○久田説明員 ただいまの点につきましては、私どもとしてできるだけ早急に労働組合と団体交渉をしたいと思つております。

○久保委員 それからもう一つは、これまたこの前の委員会でも中村常務にも御忠告を申し上げたのでありますが、今までの船員というか、船舶関係の労使の交渉は、長いことかかつておりますが、残念ながら結論を得られない。結論を得られないのは、お互いに疑心暗鬼であつたのが最大の原因だと思つ

のであります。これは中村常務も率直に認められたのであります。先ほど船舶局長おっしゃる通りに、週休制を遂行するというのには、いろいろな問題が出てくると思つております。現状においてこれを直ちにやるといつても、大へんな問題があるかと思つて、しかし、それはある一定の日にちをかせばできると同時に、もう一つは、やはり多少無理を押ししても、両方とも譲つてやるべきである、われわれは考えておる。その譲る方法については、ある場合においては、私も、非公式ながらそれぞれの向きにもいろいろ点をお話し申し上げるが、そういう積極的な意欲を今日お持ちであるかどうか。これはどうなんですか。

○久田説明員 久保先生ただいまおっしゃいます通り、私も、どちらかといえば消極的でございます。たのう、実はいろいろ諸般の情勢が熱さなかつた。具体的な申ししますならば、一般海運界にもそういう動きがあるが、なかなかその機が熟しておらない。また、私どもの方の陸上職員におきまして、中労委にかかつておるけれども、調停案がどういふふうに出るかかわからない。ところが、双方、船主業界の調停案あるいは国鉄部内の陸上の時間短縮の調停案がそれぞれ出ましたので、私どもも、機運としては熱したと存じまして、今までの消極的態度を前向きに進めていくような気持ちで積極的

にやつていきたい、そういうふうに考えておる次第でございます。

○久保委員 それ以上くどいようであります。もう一点だけお話を申し上げますが、最低の条件をたてて、実はその前進をはばんできたという事実は、

お認めにならざるを得ないと思つので、いわゆる五十六時間というものをたてて今までやってきた。今般も政令に譲る部分、実際のいふ多いのです。平均八時間だけありますから。そうなりますと、平均八時間、あるいは政令で先ほど船員局長おっしゃるような形であれば、それを最大のたてとしてこれを押し返すということ

が、今般であつたわけですね。そういうことは考えておりません。いかがですか。

○久田説明員 気持をいたしましては、久保先生のおっしゃる通り、そういうことは考えていないつもりでございます。ただ、私どもは、やはり予算のワケ、あるいは経営合理化というような至上命令がございますので、片一方におきましては、先生のおっしゃる気持、片一方におきましては、私どもに課せられたそういうような使命、双方をうまく生かしていきたい、そういうふうな考えでおります。

○久保委員 それでは、その経営の合理化というか、そういうもののについては、あなたの方の職員も、今日相当深刻に考えてきているわけですね。この週休制がとれるなら、ある程度合理化にも積極的に協力しようという機運が、幹部の中にも出てきている。それを率直に認めないと、私は前進はできないと思つ。これは船舶局長は、直接のこととありますから理解が深いと思つのであります。残念ながら、国鉄には、役所と同じようにいろいろなセクションがございます。なかなかうまくいかないというふうなことをわれわれは今まで聞いています。ことに職員局長などは、最近の動きを見ると、おれ

がというふうな考えが非常に強い。これは国鉄のマネージメントとしては非常に不適当であるというところを、私は最近も考へておる。その中において、あなたの実力というか、これは運輸省自体も責任を持って解決しなければいかぬと思つておる。そういうことも一つ考へてもらいたい、こういうふうに思つておる。

そこで、とにかく先に参りますが、この問題は非常に深刻な問題になつておるのでありますから、今般のよう

に、客観情勢も非常に好転しているのではありませんから、この際、勇断をふつて正常な形に持つていくという努力を労使ともにやるべきだと、私は考へております。

そこで、これは運輸省の政務次官に一言お願いしておきたいわけですが、今般にお話した通りであります。国鉄も前向きにしよう、船員局自体もそのためにはやるべきだろう、こういうふうには、ちよつとなまぬるいのであります。うしろに国鉄が控えておりますので、国鉄の返事を聞かないうちにはどうも、国鉄のダイヤばかりにらんでおるようではあります。これはどうも監督官庁としてはなまぬるい——といつては語弊がありますが、気持の中にはあります。表現がまずいのであります。つまり、政務次官に、今般のお話の通り推進させるということ、この際一つ約束をしていただきたい。そして七十二条の二ができて、それに伴う政令が出て、現在の労働条件よりもこれを低下させることがあつては、私は絶対にならぬと思つたのです。先般はお話があつて、そういうことはあり

得ないと思ひます。これは、今まで当局も組合も疑心暗鬼を持っておるのですから、七十二条の二がそのまま底抜けた形を通じてしまえば、政令のきめられようによつては、これはとてもじゃないが、今より労働条件が悪くなる。そういうふうに当局は押しつけてくるだろうという疑心暗鬼を持っておるから、船員法の審議については最大の関心を持つておる。ですから、そういうことのないように注意をしていただくと同時に、前向きな姿勢でやらせるようにするという約束を、一つ政務次官からいただきたい、こういうふうに思ひます。

○有馬政府委員 運輸省といつたしましては、久保委員のお説を十分参考にいまして、今後、国鉄の營業方針と運輸省の海運行政が十分調和のとれるように、一そう努力をしていく考えでございます。

○久保委員 どうも政務次官の言ひは、調和をとると言ひますが、調和をとると言つても、今の話はちつとも僕に対する約束にならぬので、前向きにやるように指導、監督するといふようなお言葉を一言お漏らし願ひないと、次に進めません。

○有馬政府委員 前向きの態度で調和をとつて参りたいと思ひます。

○久保委員 次に、定員の問題でございますが、今度改正の条項になつております七十条であります。この七十条の改正は、後退ではなからうか、こう思ひます。なるほど、最近船舶の構造も近代化されて参りましたから、航海当直の問題については、そういう改正の理由の一つにはなからうかと思ひます。しかし、これは先ほどの労働

時間等の話で申し上げたように、一つの最大というか、最低のワケをきめておけば、あとはどうでもなるという思想があるならば、しいてこれを改正することは必要がないではないか、こういうふうにも思ひます。これはどうもわれわれ自身として、何か後退だ、最近における船腹増強のために、船員が不足だから、まあこの辺で少しちびつていこう、こういうふうにもとれるわけですか。これはどうなんですか。

○若狭政府委員 ただいま久保委員のおつしやいましたように、船舶の航海設備が最近非常に改良発達をして参りまして、現実におきましては、緊急の場合におきまして、六名の航海当直で航海には何ら支障がないという状況でありますので、その事情に合わせまして、従来九人を要求いたしておつたわけでございますが、船舶の状況から見まして、これは不必要な状況であるといふことで改正いたしたわけであり

○久保委員 それでは、六人で足りる、九人は必要ないといふのは、船舶が近代化したといふことの理由だけであります。どういふ点が近代化で、それで九人を必要としなくて六人で足りるのか、非常に専門的になります。これはいかがですか。どういふ点が必要がないのですか。

○若狭政府委員 現実的には航海当直は一名でやつておるわけでございますけれども、船舶の構造、設備が発達いたしましたと申し上げますのは、航海計器が非常に発達して参つたわけでありまして、自動操縦もできるようなつて参りましたし、レーダーその他の設備もできておるわけでございます。そ

ういふ面からいたしまして、直接肉眼による見張りというよりな点、操作というよりな点が、従来よりは非常に労働が少なくなつたといふ事情でございます。

○久保委員 それじゃ、現行九人以上で、同時当直が三人以上ということなんですが、それも、今度は同時三人は削り、九人は六名、こういうふうになつたわけですか。これは船舶の構造上必要ないんだといふことをお話しただきたいのでありますが、この席では非常に長時間かかると思ひ、實際何か図面でももらわなければわからぬので、この九名ときめ、同時三名のワツチといふのは、どこどこに立てなければいけない。しかし、同時三人といふのは、削れば同時三人は要らない、最低限一人でいい。それはどういふ機械ができて、ここで一人、一等航海士なら一等航海士が見張つてゐるから、全部要らないんだ、こういう理屈になるわけですね。だから、そういう機械がどうなつた、あるいはかじの工合がどうなつた、あるいはレーダーがあつたから、この点の当直は要らない、こういうふうな御説明をいただかぬと、なるほど近代化したから要らないと言ひますが、近代化しない船もたくさんあると思ひます。だから、九名ときめ、同時三人ときめたものが今度六人となつたやつ、裏づけは、どうなのか、これはあとで資料をもつて御説明をいただきます。こういうふうに思ひます。

それからもう一つは、今度はみな七百トン以上になつて、二千トンという区切りはなくなつたといふことであります。これはどういふわけですか。

同じように扱えばいい。結局七百トン以上二千トン未満の線に落としてきた、こういうことなんですね。そうですね。それはやはり別段の理由がなくして、今の船舶が近代化されたからという理由だけでいい。

○若狭政府委員 この労働時間制につきましては、海運界の実情等の問題がございまして、船主の負担力の問題もございまして、そういう点をも勘案いたしまして、労働時間の適用、船舶の範囲の引き下げということにつきまして、われわれ従来から努力をいたしておつたわけでありまして、現在二千トン以上という規定は、一応内航は除外いたしまして、外航へ出かける船を大体的に対象にしておるといふふうにわれわれ考へるわけでございますけれども、現実的には、内航に主として従事する船舶におきまして、その労働時間の規制につきましては、できるだけ広めていきたいといふことで、現在の船主の経済力その他等も勘案いたしまして、一応七百トンといふところまで引き下げることにいたしましたわけであり

○久保委員 最大の理由は、船主の経済というか、そういうところからのようでありまして、船員法自体は、船員の労働という問題が重点であります。かたがた船舶の航行安全という二面性、この面からいへば、船舶の経済性云々は三の次なんですね、實際言つて。だから、今の御説明だけでは、船員法で規定しているこの条項に對しては、理解がしにくい、こういうふうな理由がございせんか。それはいや、われわれは考へる。もう少し確な理由がございせんか。それはやはり近代化だけですか。何か今の船

主、経営者の経済性から減らした方がいいだらう。これは船舶安全法とは関係ないですか。

○若狭政府委員 安全法とは関係ございません。われわれといたしましては、労働時間の適用範囲をできるだけ下げていきたいといふ考え方でいゝわけでございます。現在七百トン以下の船舶の船主経済の実情といふものにつきましては、なかなかむずかしい問題があると思ひますけれども、また、現実問題といたしまして、現在の七百トン以下の小型船舶の労働の状況といふものは、今直ちにこの労働時間制を適用して円滑にいくかどうかといふような面もございまして、また、これを行政的に取り上げました場合に、その実効を期することがどの程度できるかといふような問題もございまして、現実的には、一応現在のところは七百トンという制限でもつてしばらく情勢の推移を待つといふことでございまして、また、現実的に、さらに労働時間の問題につきましては、労働委員会の決定によりまして、この時間制を適用するといふ道も開かれておりますので、そういう面等も勘案いたしまして、今後行政をやつていきたいと思つておるわけでございます。従ひまして、方針としては、できるだけ範囲を広げていくといふ考えで、こういう制度を立案いたしたわけであり

○久保委員 七百トン以下の話は、私はまだしてないのです。先にお答えいただきましたが、七百トン以下の話は、まだそこまで行かないのです。ただ、定員を減らすこと自体どうなのかといふことを重点にお尋ねしておるわけなんです。これは先ほど申し上げ

けたように、資料として、私たちの理解がいくように御説明をいただきました、こう思ふわけですね。それで、同時三人は必要でないのですか。こうなると、こんなことはあり得ないと思うのですが、ここに同時三人以上と書いてあったが、今度ないから、当直は要らないのですか。こういうふうにもなるのですが、そんなことはありませんか。これは一人でもいい、二人でもいい、三人でもいい、こういうことに解釈するわけですか。これはどうなんでしょう。今までは三人以上でなければならぬ理由があったわけですね。これはあとで御説明いただきますが、今度は要らないということになると、最低限一人、こういうことがあり得るわけですね。それは許容されるわけですね。

○若狭政府委員 その通りでございます。○久保委員 これは、あとで資料によつてまた御説明いただきます。次に参ります。七十一條の適用除外でございますが、今度の改正は、やはり千トン未満のところから七百トンまで引き上げた、こういう格好ですね。引き上げたというが、数からすれば引き下げたのですが、適用範囲除外を今度は狭めたということですね。そうですね。いかがですか。

○若狭政府委員 労働時間の適用対象をふやしたわけでございます。○久保委員 そこで、この七百トン以下の船及び帆船並びに漁船、これは七十三條によつて、主務大臣が必要があると認めるときは、船員労働委員会の決議によつて必要な命令を発すること

ができる、こういうことになっているわけですね。そこでお尋ねしたいのは、この七十三條にかかるわけですが、これはできて以来の船員法であります。七十三條についてはいかなる関心と意欲を今日まで持っていたのか。やううとしたができないのか。どうなんですか。

○若狭政府委員 現在までのところ、七十三條によりまして、労働委員会の決議をもつてというふうな状態にはまだないわけでありまして、船員法の改正の問題の中にこの問題を取り入れて、どこまで適用範囲を引き下げるかという点について、検討を行なつておつたわけでありまして、また、中央労働委員会等も、こういう点に主眼を置いて今日まできておるわけでございます。

○久保委員 いや、それで七百トンに下げた、これだけ適用範囲が拡大したということ、その労は多とすることろの七十一條適用除外のものについて、これは法改正を今するわけでありまして、従来から眠つてゐる七十三條なんです。しかも、この条文の書き方が「必要があると認めるときは」とあつて、運輸大臣が必要ないと認めてゐるのかどうか。あなたの方で必要があるの認めるときは、船員労働委員会の決議によつてきめなくちゃならないものです。「発することができぬ」、「きめ」ということですね。ところが、今までのやり方は、一部はわかつた、七百トンに下げたからわかつた。だけれども、七百トン以下、並びに帆船あるいは漁船についての問題は、これはあなたの方で必要があると認めてない

ので今日まで作らなかつたのかどうか。これはどうなんですか。○若狭政府委員 労働時間につきましては、七百トン以下についても、あるいは帆船、漁船につきましても、この適用の除外の問題については、いろいろ検討すべき点があると思ふわけでございます。ただ、いろいろな条件が総合的に熟して参りませんと、なかなか労働時間の規定だけを適用いたしましただけでございますので、そういう点からいたしまして、従来検討は行なつておりましたけれども、まだこれを発動いたしまして適用するといふような段階に至つておらないわけでございます。

○久保委員 必要はあつたといふことですね。必要はあるが、なかなかどうもやり得ない、こういうことですね。そうですね。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、他の条件もすべて総合的に考えましても、労働時間だけ強制するといふことは、全く実効が上がらないといふふうな考へるわけでございます。たとへば現在、漁船につきましても、この前申し上げましたが、働く労働条件の改善という問題がございまして、また、機帆船につきましても、よく現在最低賃金制度の方針で進んでおります。そういうものがある程度固まつて参りましても、労働時間だけ先へ進んでも、とうてい実効を上げることはできないと私たちは考へておる次第でございます。

○久保委員 そこで、その漁船並びに帆船については、先般お出しになつた三十七年度の労働条件改善指導要綱によつて逐次積み上げていく、こういう積極的な意欲で、敬意を表してゐるわけですね。そうすると、七百トン以下といふものについてはどうなのか、こうお尋ねしてゐるわけですね。漁船、帆船についてはわかつた。こういう努力をわれわれは今から積み上げていって、必要と認める条件が出てきたときに初めて命令できる、こういうことはわかる。わかるが、じゃ、七百トン以下のそれ以外の船は、どういふふうな御指導になつて積み上げていく、こうとするのか、こういうことです。

○若狭政府委員 今後とも、この労働時間につきましては、できるだけその適用範囲を広げるといふ方向で努力をしていきたいと思ひます。今後、法律を改正して適用範囲を広げることが、最も簡単な行き方でございますが、やはり現実の環境がそういうふうに進んで参りましても、法律だけが先に進みましても、実効を上げることができないといふ状況ではないかと思ひます。あります。そういう意味からいいますと、この労働委員会の決議によつて労働時間を打ち立てていくといふことが、一つの方法ではないか、そういう既に成事実を作りながら、その後において法律において適用範囲の拡大を考へるというふうな措置を講じていきたいと思ひます。

○久保委員 いや、船員局長は、私の聞いていないことを答弁してゐる。私の聞いておるのは、気持はわかるけれども、漁船並びに帆船については、こういう指導要綱によつて積み上げていくといふ熱意のほどは敬意を表する。しかし、漁船、帆船以外の七百トン以下の船舶についても、そういう積み上げ

のことはさしあたりやるのかどうか。それは全然野放しだ、こういうことでは話がおかしいじゃないか。結局、七十三條によるところの船員労働委員会の決議によつてというものは、そのあとの話です。そこですぐあなたに強要する考えは、私は今日ありません。なかなかむずかしいことをいろいろ言つたつて話にならぬのですから、だから、せめてこの指導要綱のように、別途七百トン以下の船について、こういふふうな近づける工夫というが、努力をされるべきだと考へておるのだが、これはどうなのか。

○若狭政府委員 今久保委員のおつしやいましたような努力を、今後とも続けていく考えであります。○久保委員 では、努力の目標を次回までにきめていただかねと、船員法の改正は、残念ながら来年も改正する機運にはないと思ひます。これは基本法でありまから、おそろく来年改正する意図がないでしよう。意図があるのなら、適用範囲拡大といふことで、七十三條によらぬでもこれはやれるわけですね。だけれど、それはとてもできない。基本法だから、毎年々々改正といふのはとてもできないから、私はそれでしつこく言つておるのです。だから、しつこく改訂した方がよいといふことならば、しつこく改訂すること、別にあとに残してよいと思ひます。そういう意味で、この要綱といふが、方向を、これを機会にお示しいただきたいと思ひます。いかがでしよう。

○若狭政府委員 現在、小型船の労働時間については、調査を行なつておる段階でございます。従いまして、この

○若狭政府委員 今久保委員のおつしやいましたような努力を、今後とも続けていく考えであります。○久保委員 では、努力の目標を次回までにきめていただかねと、船員法の改正は、残念ながら来年も改正する機運にはないと思ひます。これは基本法でありまから、おそろく来年改正する意図がないでしよう。意図があるのなら、適用範囲拡大といふことで、七十三條によらぬでもこれはやれるわけですね。だけれど、それはとてもできない。基本法だから、毎年々々改正といふのはとてもできないから、私はそれでしつこく言つておるのです。だから、しつこく改訂した方がよいといふことならば、しつこく改訂すること、別にあとに残してよいと思ひます。そういう意味で、この要綱といふが、方向を、これを機会にお示しいただきたいと思ひます。いかがでしよう。

○若狭政府委員 現在、小型船の労働時間については、調査を行なつておる段階でございます。従いまして、この

○若狭政府委員 今久保委員のおつしやいましたような努力を、今後とも続けていく考えであります。○久保委員 では、努力の目標を次回までにきめていただかねと、船員法の改正は、残念ながら来年も改正する機運にはないと思ひます。これは基本法でありまから、おそろく来年改正する意図がないでしよう。意図があるのなら、適用範囲拡大といふことで、七十三條によらぬでもこれはやれるわけですね。だけれど、それはとてもできない。基本法だから、毎年々々改正といふのはとてもできないから、私はそれでしつこく言つておるのです。だから、しつこく改訂した方がよいといふことならば、しつこく改訂すること、別にあとに残してよいと思ひます。そういう意味で、この要綱といふが、方向を、これを機会にお示しいただきたいと思ひます。いかがでしよう。

○若狭政府委員 今久保委員のおつしやいましたような努力を、今後とも続けていく考えであります。○久保委員 では、努力の目標を次回までにきめていただかねと、船員法の改正は、残念ながら来年も改正する機運にはないと思ひます。これは基本法でありまから、おそろく来年改正する意図がないでしよう。意図があるのなら、適用範囲拡大といふことで、七十三條によらぬでもこれはやれるわけですね。だけれど、それはとてもできない。基本法だから、毎年々々改正といふのはとてもできないから、私はそれでしつこく言つておるのです。だから、しつこく改訂した方がよいといふことならば、しつこく改訂すること、別にあとに残してよいと思ひます。そういう意味で、この要綱といふが、方向を、これを機会にお示しいただきたいと思ひます。いかがでしよう。

○若狭政府委員 今久保委員のおつしやいましたような努力を、今後とも続けていく考えであります。○久保委員 では、努力の目標を次回までにきめていただかねと、船員法の改正は、残念ながら来年も改正する機運にはないと思ひます。これは基本法でありまから、おそろく来年改正する意図がないでしよう。意図があるのなら、適用範囲拡大といふことで、七十三條によらぬでもこれはやれるわけですね。だけれど、それはとてもできない。基本法だから、毎年々々改正といふのはとてもできないから、私はそれでしつこく言つておるのです。だから、しつこく改訂した方がよいといふことならば、しつこく改訂すること、別にあとに残してよいと思ひます。そういう意味で、この要綱といふが、方向を、これを機会にお示しいただきたいと思ひます。いかがでしよう。

○若狭政府委員 今久保委員のおつしやいましたような努力を、今後とも続けていく考えであります。○久保委員 では、努力の目標を次回までにきめていただかねと、船員法の改正は、残念ながら来年も改正する機運にはないと思ひます。これは基本法でありまから、おそろく来年改正する意図がないでしよう。意図があるのなら、適用範囲拡大といふことで、七十三條によらぬでもこれはやれるわけですね。だけれど、それはとてもできない。基本法だから、毎年々々改正といふのはとてもできないから、私はそれでしつこく言つておるのです。だから、しつこく改訂した方がよいといふことならば、しつこく改訂すること、別にあとに残してよいと思ひます。そういう意味で、この要綱といふが、方向を、これを機会にお示しいただきたいと思ひます。いかがでしよう。

調査が済みまして、どの程度の船舶に

ついては、どの程度までの指導をする方が適當であるかというような結論を見ました上で、具体的に労働時間を適用する船舶の範囲というものは、あるいはそれに伴う事業者の負担というものを考慮いたしまして、労働委員会で決議いただいたて、それを七十三条によって実行していくというように、現在考えておるわけでありまして。

ただ、この調査につきましては、目下のところ、その内容が非常に複雑でございますので、いつまでにその調査が終わるか、あるいはいつまでに労働時間を適用するかというようなことは、今のところは申し上げられないのであります。

○久保委員　そうしますと、私が言うような指導という面よりは、実態調査をして、七十三条に基づいての命令でやっていきたい、そういう方針になつておるのだ、こういうことなのか。それもいつきまるかわからぬというところでありますれば、やはり早急に——これはその前提として、その作業は作業として進めながらも、指導要項はあるべきではないか、こういうことなんです。どうなのですか。

○若狭政府委員　今、先ほど申し上げましたような方針でおるわけでございますけれども、今後の処理につきましては、中央労働委員会においても、この問題については真剣に現在まで討議を行なつておるわけでございます。われわれの調査によりまして、中央労働委員会におきまして七十三条を発動するということを考えておると思ひますけれども、そういうものと緊密に連

絡をとりまして、今後処理していきたいと考えております。

○久保委員　それでは、次会は、今中央労働委員会でも真剣に御研究なさつておるといふことですから、その中央労働委員会の担当者も出ていただいで、お話を承りたいと思ひます。本日は時間にもなりましたので、残余は残して、一応この辺で打ち切つておきます。

○高橋（清）委員長代理　次会は、来たる十八日、水曜日、午前十時より委員会を開会することいたします。

なお、来たる十七日、火曜日は、午前九時五十分より理事会、午前十時より観光に関する小委員会、十八日の委員会、午後一時より都市交通に関する小委員会が開会されますから、御承知お願ひします。

本日はこれにて散会いたします。
午後零時四十二分散会

〔参照〕

木船運送法の一部を改正する法律案
（内閣提出第一四三号）に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕

昭和三十七年四月十九日印刷

昭和三十七年四月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局