

第四十回国会 運輸委員會 會議錄 第二十四号

昭和三十七年四月二十日(金曜日)

午前十時三十七分開議

出席委員

委員長 代理理事高橋清一郎君
理事塚原 俊郎君 理事福家 俊一君
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
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 石村 英雄君
加藤 勤十君 勝澤 芳雄君
島上善五郎君 田中織之進君
山内 広君 内海 清君

出席國務大臣

運輸 大臣 齋藤 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
(船員局長)
運輸技官 坂本 信雄君
(港務局長)
運輸事務官 木村 睦男君
(自動車局長)

委員外の出席者

警視 長 藤沢 三郎君
(警察庁交通局長)
厚生事務官 中村 一成君
(保険局船員保
險課長)
農林事務官 林田悠紀夫君
(水産庁漁政部
長)

運輸事務官 住田 正二君
(船員労働基
準課長)

建設事務官 高田 賢造君
(道路局長)
日本国有鉄道常
務理事 中村 卓君
日本国有鉄道参
事 久田 富治君
(船舶局長)
専門員 小西 真一君

四月二十日

委員矢尾喜三郎君辞任につき、その補欠として山内広君が議長の指名で委員に選任された。

四月十九日

自動車の保管場所の確保等に関する法律案(内閣提出第一五六号)

同月十八日

尾道市久保町地内防地口付近に旅客専用停車場設置の請願(内海清君紹介)(第四一二四号)
同外三十八件(高橋等君紹介)(第四二二二号)
同外四件(永山忠則君紹介)(第四二一三三号)

同外四十九件(重政誠之君紹介)(第四二六九号)
野岩羽線敷設促進に関する請願(八田貞義君紹介)(第四一二五号)
国鉄豊川分工場の廃止反対に関する請願外三件(穂積七郎君紹介)(第四一六四号)

廣、南浦和両駅間に駅設置の請願

(福永健司君外一名紹介)(第四二七〇号)

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六件(佐野憲治君紹介)(第四三三八号)
私鉄運賃値上げ反対等に関する請願(永井勝次郎君紹介)(第四四八二号)
私鉄運賃等値上げ反対等に関する請願(永井勝次郎君紹介)(第四四八三号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

自動車の保管場所の確保等に関する法律案(内閣提出第一五六号)
船員法の一部を改正する法律案(内閣提出第三八号)

○高橋(清)委員長代理 これより会議を開きます。

本日、委員長は所用のため出席いたしかねるとのことでありましたので、委員長の指名によりまして、私が委員長の職務を行なうことになりましたので、何とぞよろしくお願いいたします。

昨十九日、本委員会に付託されました内閣提出、自動車の保管場所の確保等に関する法律案を議題とし、審査を行ないます。

自動車の保管場所の確保等に関する法律案

自動車の保管場所の確保等に関する法律

(目的)

第一条 この法律は、自動車の保有者等に自動車の保管場所を確保し、道路を自動車の保管場所として使用しないよう義務づけることと、自動車の駐車に関する規制を強化することにより、道路使用の適正化及び道路交通の円滑化を図ることを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 自動車 道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)第二条第二項に規定する自動車(二輪の小型自動車及び二輪の軽自動車を除く)をいう。

二 保有者 自動車損害賠償保障法(昭和三十年法律第九十七号)第二条第三項に規定する保有者をいう。

三 保管場所 車庫、空地その他自動車を通常保管するための場所をいう。

四 道路 道路法(昭和二十七年法律第八十号)第二条第一項に規定する道路及び一般交通の用に供するその他の場所をいう。

五 駐車 道路交通法(昭和三十一年法律第五号)第二条第十八号に規定する駐車をいう。

(保管場所の確保)

第三条 自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所を確保しなければならない。

(保管場所の確保を証する書面の提出等)

第四条 道路運送車両法第四条、第十二条(使用の本拠の位置の変更に係るものに限る)、第十三条(使用の本拠の位置の変更を伴う場合に限り)又は第十四条に規定する処分を受けようとする者は、当該行政庁に対して、道路上の場所以外の場所に当該自動車の保管場所を確保していることを証する書面で政令で定めるものを提出しなければならない。

2 当該行政庁は、前項の政令で定める書面の提出がないときは、同項の処分をしないものとする。
(保管場所としての道路の使用の禁止等)

第五条 何人も、道路上の場所を自動車の保管場所として使用してはならない。

2 何人も、次の各号に掲げる行為は、してはならない。

一 自動車が道路上の同一の場所に引き続き十二時間以上駐車することとなるような行為

二 自動車が夜間(日没時から日出時までの時間をいう)に道路上の同一の場所に引き続き八時

間以上駐車することとなるよう
な行為

3 前二項の規定は、政令で定める
特別の用途を遂行するため必要が
ある場合その他政令で定める場合
については、適用しない。

(駐車禁止、制限等)

第六条 自動車は、都道府県公安委
員会（以下「公安委員会」という。）
が道路又は交通の状況により特に
必要があると認めて指定した道路
の区間において、道路交通法第四
十八条第一項の規定により駐車す
る場合に当該自動車の右側の道路
上に公安委員会が定める距離以上
の余地がないこととなる場合にお
いては、同法第四十五条第二項本
文の規定にかかわらず、駐車して
はならない。同項ただし書の規定
は、この場合について準用する。

2 公安委員会は、道路又は交通の
状況により特に必要があると認め
るときは、区域又は道路の区間を
指定し、当該区域内の道路又は当
該道路の区間において同一の自動
車が引き続き駐車することができ
る時間を制限することができる。

3 道路交通法第九條第二項前段の
規定は前二項の規定により公安委
員会が行なう指定又は制限につい
て、同法第五十一條の規定は第一
項の規定に違反し、又は前項の規
定による公安委員会の処分違反に
して駐車している自動車について
、同法百十三條の二の規定はこ
の項において準用する同法第五
十一條第一項の規定により警察官
がした処分について、同法百十
四條の規定は第一項又は第二項の

規定により道公安委員会の権限に
属する事務について、それぞれ準
用する。

(雑則)

第七條 道路交通法第九十條第一
項、第百三條第二項第二号又は第
百八條の規定の適用については、
前条第一項の規定又は同条第二項
若しくは第三項の規定に基づく処
分は、同法の規定又は同法の規定
に基づく処分とみなし、同法第百
十條又は第百十一條第一項の規定
の適用については、前条の規定
は、同法の規定とみなす。

(罰則)

第八條 次の各号のいずれかに該当
する者は、三月以下の懲役又は三
万円以下の罰金に処する。

一 第五條第一項の規定に違反し
て道路上の場所を使用した者

二 第六條第三項において準用す
る道路交通法第五十一條第一項
の規定による警察官の命令に従
わなかつた者

2 次の各号のいずれかに該当する
者は、三万円以下の罰金に処す
る。

一 自動車の保管場所に関する虚
偽の書面を提出して第四條第一
項の規定による処分を受けた者

二 第五條第二項の規定に違反し
た者

三 第六條第一項の規定の違反と
なるような行為をした者

四 第六條第二項の規定による公
安委員会の処分違反した者

3 過失により前項第三号又は第四
号の罪を犯した者は、三万円以下
の罰金に処する。

第九條 法人の代表者又は法人若し
くは人の代理人、使用人その他の
従業者が、その法人又は人の業務
に関し、前条第一項第一号又は同
条第二項第一号若しくは第二号の
違反行為をしたときは、行為者を
罰するほか、その法人又は人に対
しても、同条の罰金刑を科する。

第十條 第八條第二項第三号若しく
は第四号又は同条第三項の規定の
適用については、第六條第一項又
は第二項中公安委員会とあるのは、
同条第三項において準用する
道路交通法百十四條の規定によ
り権限の委任を受けた方面公安委
員会を含むものとす。

2 道路交通法第九條第一項及び
交通事件即決裁判手続法（昭和二
十九年法律百十三号）第二條の
規定の適用については、第八條第
一項第二号、同条第二項第三号若
しくは第四号又は同条第三項の罪
は、道路交通法第八章の罪とみな
す。

附 則

1 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。ただし、第五條の規定は公布
の日から起算して一年を経過した
日から施行し、第六條第三項中道
路交通法百十三條の二の規定を
準用する部分は行政不服審査法
（昭和三十七年法律第 号）の
施行の日から施行する。

2 第四條及び第五條の規定を適用
する地域は、各規定につき政令で
める。

理 由

最近における道路使用及び道路交
通の状況にかんがみ、自動車の保有
者等に自動車の保管場所を確保し、
道路を自動車の保管場所として使用
しないよう義務づけることと、自
動車の駐車に関する規制を強化し、
もつて道路使用の適正化及び道路交
通の円滑化を図る必要がある。これ
が、この法律案を提出する理由であ
る。

○高橋（清）委員長代理 まず、本案に
ついて、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
ました自動車の保管場所の確保等に関
する法律案につきまして、提案理由及
びその要旨を御説明申し上げます。

現下の交通情勢は、交通事故の激増、
大都市における路面交通混雑の激化
等、まことに憂うべき状態となつてお
りますが、これに対処しては、政府と
いたしまして、従来から、臨時交通
関係関係懇談会及び交通対策本部にお
いて関係行政機関相互の施策の総合調
整をはかり、道路及び駐車場の整備、
踏切道の改良、交通安全施設の整備、
交通規制及び取り締まりの強化、交通
安全運動及び交通安全教育の推進等の
諸施策を講じて、これが解決に鋭意努
力して参つたところであります。

しかしながら、最近における交通の
発達、ことに自動車の増加は、まこと
に目ざましいものがあり、大都市にお
ける道路交通量は道路容量をはるかに
こえて、著しい交通渋滞を招いており

ますが、加うるに車庫等の保管場所を
有しない自動車が多数道路上に放置さ
れて、道路の適正な使用を阻害し、た
だでさへ狭い道路を一そう狭めて、交
通の混雑に拍車をかける結果となつて
おります。

かかる現状にかんがみ、政府といた
しましては、道路を自動車の保管場所
として使用しないよう義務づける等の
措置を講じ、道路使用の適正化と道路
交通の円滑化をはかりたいと考え、こ
の法律案を提出した次第です。

次に、その要旨について御説明を申
上げます。

この法律は、自動車の保有者等に自
動車の保管場所を確保し、道路を自動
車の保管場所として使用しないよう義
務づけることと、自動車の駐車に関
する規制を強化することにより、道路
使用の適正化及び道路交通の円滑化を
はかることを目的としております。

まず、自動車の保管場所の確保の義
務づけであります。この法律におき
ましては、自動車の保有者は当該自動
車の保管場所を確保しなければならな
いものとし、これを担保するため、政令
で定める地域内においては、保管場所
を確保していることを証する書面を提
出しなければ、自動車の登録を受ける
ことができないことといたしました。

しかしながら、自動車の保管場所の
確保を義務づけても、その保管場所に
自動車を保管せず、自動車を道路上に
放置しては何の効果もないわけであり
まして、この法律は、より直接的な手
段として、政令で定める地域内におい
ては、何人も道路上の場所を自動車の
保管場所として使用してはならないも

のとし、また、保管場所としての使用でなくとも、長時間にわたる駐車は、同様禁止することとし、違反行為に対しては、それぞれ罰則を設けました。

なお、これらの規定は、全国的に適用されることが本来望ましいのではあります。一挙に実施することの利害得失を考慮して、当面道路交通の円滑化をはかる上において特に必要と認められる地域を政令で指定して実施し、逐次これを拡大していくことといたしました。

さらに、この法律におきましては、現行道路交通法の駐車禁止及び駐車時間の制限に関する規定を強化いたしました。

なお、この法律は、公布の日から三月を経過した日から施行することといたしました。したがって、自動車の保管場所としての道路の使用の禁止等に関する規定は、現在保管場所を有しない自動車の保有者が保管場所を準備するために必要な期間を考慮して、公布の日から一年後に施行することといたしました。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨であります。

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。

○高橋(清)委員長代理 本案に対する質疑は、次会に譲ることといたします。

○高橋(清)委員長代理 船員法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行います。

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 先般途中で――中途というより、お答えを保留してお願ひしておいた第七十条の定員の問題について、一応非公式に御説明は若干承りましたが、要約して、七十条改正の中身について御説明をいただきたいと思ひます。

○若狭政府委員 今回七十条を改正いたします趣旨は、海上労働の現状に即応いたしますように法律の基準を合わせようとするものでございまして、これによりまして定員の削減を意図したものではありません。これまでの法律で規定しております定員の規定の趣旨は、毎日実際に航海当直に立つ者を九名要求しておいたわけではございませんで、荒天または濃霧中の航行等の緊急の際に航海当直をすることができものに限って九名としたものでございまして、最近の船舶におきましては、航海設備が非常に発達して参りましたので、緊急な際におきまして、六名以内の航海当直をもって航行に何ら支障がないといえると考えられるわけでございまして、また、同時当直の定員の規定の趣旨は、同時に当直をする体制を要求したものでございまして、現実と同時に当直を行なうことを要求したものでございまして、現在実際に働いております船舶の実情から見ても、甲板部の部員のブリッジにおける当直者は、一名の場合が非常に多いわけではございます。従ひまして、実際の航海当直の員数につき船長がこれを定めるということが適当であると考えられるわけでございまして、従ひまして、今回の改正は、実際の定員に影響するものではございません。

た、船員の労働の負担を増すというような結果になるわけのものでもございせん。実際問題といたしまして、船舶の航海設備につきましては、自動化、機械化という点につきましては非常に目ざましいものがございまして、自動操舵装置、航海装置等におきまして、たとえばジャイロ、レーダー、ロラン、無線方位測定機、音響測深機等の、いろいろな機械の発達が今日行なわれておるわけでございまして、こういう面から見ましても、この規定の改正はむしろ当然ではないかと考えるわけでございまして。

○久保委員 そうしますと、七十条の改正は、現状に合わせたということが一つ。もう一つは、これによってその船舶の所要定員を、特に航海当直の定員を削減するというものではない、こういうことだと思ふのであります。ただし、従来は、同時に航海当直をする者は三人以上というふうに規定してあるわけでございまして、同時航海当直する者の員数が三人以上ということになりましますと、常時同時に航海当直するかどうかは別として、そういう同時に航海当直する場合が出てくる。そういう場合は、当然この法律が改正されても、その定員は除かれてはいない、こういう意味に解釈してもいいかと思うのですが、そうですか。

○若狭政府委員 このたびの改正によりまして、従来の法律と異なりまして、同時に当直すべき者の員数を定めはならないわけではございますが、それは、船長がそのときの状況によりまして定めるということによって、十分安全が確保できるということを考えたわけでございまして、従ひまして、今久

保委員のおっしゃいました通りの結果になったと考えます。

○久保委員 それでは、まだ質問者も続いておりますので、なるべく簡潔に質問をしたいし、御答弁も願ひたいと思ふので、こまかい点については、局長でなくて、基準課長でもよろしいかと思うので、自由に一つ御答弁をいたしたい、こういうふうに思ひます。

そこで、次には六十七条のいわゆる時間外労働及び時間外手当の条項の中の改正であります。その中で、改正の重点は、六十四条の第二項には、いわゆる事務職員の休息時間でありま

が、一日につき十二時間、その中で連続八時間を確保しなければいかぬということがあります。この第二項の連続八時間を中断することができるという規定が、従来の六十七条でありま

す。ここにははつきり「八時間」という書いてあるわけですが、今回の改正では、これは「所定時間」、こう直したのが、単なる法文上の整理であるかどうか、いかがでしょう。

○住田説明員 今回六十七条を「所定時間」と直しましたのは、今先生の「おっしゃったような趣旨であります。であります。六十四条の第二項には、はつきり連続八時間以上、こう規定してあるものを中断することができるという意味だから、ことさらに連続八時間と書かないで、所定時間と、こうしたと了解してよろしいわけですね。

○住田説明員 この七十二条の二の改正によりまして整理をしたわけでござい

いわけではございません。現在の勤務時間につきましては、休息時間という面から労働時間の規制をやっておるわけ

あります。もしもそういうような規制のやり方をすれば、休息時間が連続しなかつた場合には、オーバー・タイムになると思ふのであります。しかし、今後の省令におきまして、従業員の労働時間を八時間あるいは一週平均五十六時間というような規制をやり

した場合、たとい休息時間が連続しなかつた場合にも、オーバー・タイムになるということにはならないと思ひます。

○久保委員 私は、七十二条の二の政令の分はお尋ねしてないんです。いわゆるその前段にあるところの所定時間、今日では連続八時間というものを中断するといふ規定であります。そこには連続八時間という明文があるの

あります。今度、ここに所定時間、こうなっているから、これは法文上の整理であるかどうか、こういう点だけお尋ねしておるわけであります。

○住田説明員 法文上の整理と申しましたのは、七十二条の二を改正したことによる法文上の整理ということと

ございまして。

○久保委員 わかりました。今までは七十二条の二は二ではないから、いわゆる連続八時間というだけの規定でしたが、七十二条の二がいかに必要かわからぬが、できたものについては、やはり八時間ということにならぬかもしれませ

める考えなのか。これはどうですか。

○住田説明員 七十二条の二によります省令におきましては、現在われわれは労働時間を直接規制していきたいというふうな考えでおるわけでございませう。その条件といたしまして、連続休息時間を置くというのを考えておるわけでありまして、そこで、直接休息時間による労働時間の間接的な規制というものは、一応現在は考えてないわけでありませう。

○久保委員 もう一点お尋ねします。そうしますと、結局休息時間はきめないうで、対象になる労働時間だけでやっていこう、こういうことでございませうか。

○住田説明員 現在のところでは、労働時間を直接規制していくというふうな考えでございませう。条件といたしまして、連続睡眠時間、連続休息時間という二つにいたしております。

○久保委員 わかりました。全体の休息時間は縛らぬが、労働時間の中の条件として、先般お話をあったような連続時間、夜間睡眠時間というのか、そういうものを条件として入れる。その場合には、大体この前の御答弁では、四時間程度というふうな考えられておるやうであります。これは夜間睡眠時間というふうな考えられておるかどうか。これはいかがですか。

○住田説明員 連続休息時間は四時間を考えておりますが、船におきましては、一日フルに働いておられますので、一般の陸上と違いまして、夜間ということも考えておられません。

○久保委員 今のお話では、結局夜間と限定しないということになりそうでありませうが、現在の国鉄連絡船の実態

からいけば、事実そういう形に近いものを今やっているわけですね、連続睡眠時間、夜間睡眠時間は、四時間以上というか四時間、これに最小限合わせ、それより長い分にはかまわないのですから。法律でありますから。今までの建前がいかに、結局夜間睡眠時間四時間は、最低限として確保しなければならぬ、こういうふうにおきめることが妥当ではないかと、われわれ考えておる。いかがでしょうか。

○住田説明員 船は二十四時間動いておられますので、夜間必ず睡眠時間を四時間とすること、海上労働の特殊性からいって非常にむずかしいと考えておられますので、最低連続四時間の休息時間をとること、にいたしました。と思います。

○久保委員 いや、住田課長、私がお尋ねしておるのは、七十二条には、国鉄の連絡船ばかりじゃないのでありますから、そういうふうにお答えになるのはあるいは当然かもしれないが、しかし、国鉄連絡船の実態は、課長御承知の通り、夜間の睡眠時間四時間、あるいはそれに近いもの、その程度、これは実態においてとっておられるわけですね。だから、そういうものを中身として考えておられるかどうか。七十二条には全体を含むのですから、その中の連絡船についてはそういうことがあるべきだとわれわれ考えるが、せめてそういうような考えを持っておるかどうか。

○住田説明員 睡眠時間は夜間にとるのが原則でありますので、夜間にとるのが望ましいとは考えております。ただ、省令の規定といたしましては、最低限をきめるということで、夜間とい

う規定は置かないつもりで現在考えております。

○久保委員 結局、七十二条の二は、国鉄の連絡船以外にもあるから、お話しを通り、連続四時間以上の休息時間というのか、睡眠時間というのか、そういうものを原則としてきめる。しかし、国鉄の連絡船の実態は、今のダブル・ハンド・システムによってこういうものをとり得るといふ実態にあるということでありませう。これは連続四時間といつても、夜間が原則である、こういうふうな指導されるのが当然かと思ひますが、そういうふうな考えはどうですか。これは局長にお伺ひいたします。

○若狭政府委員 法律は最低限度をきめるわけにございまして、実態的に国鉄の作業に支障の起こらないように、できるだけ乗組員の休息が達成されるように努力したいと思ひます。

○久保委員 それじゃ、そういうふうな御指導いただくことにして、次に移りませう。

次に、これはちょっと大臣に……。これは局長でないとおかしいとおわかりにならぬかもしれませんが、大臣御承知のように、国際的な海上労働の条約というものが、たくさん作られておるわけでありませう。大体われわれの調べた範囲では、三十四ございませう。漁船船員も含めまして、三十四ございませう。その中で、今日わが国で批准したものは、六条約でありませう。こういう実態でいくと、もちろんこの条約批准をしないでも、それに近いもの、あるいはそれ以上のものも実態としてはあるかもわかりませんが、大体においてこの条約批准ができておるものは、

国内態勢がそれに伴っていないという実態でありませう。この条約批准は、特に最近における海運界の全体的な、世界的な問題からいっても、あるいは貿易の自由化の問題からいっても、日本の船といふか、そういうものはやはり一つの対象になっておるわけでありませう。特にその中でも、船員の労働条件が非常に対象になっておるのでありませう。これは三十四の条約の中の六つしか批准してありませんから、残りについて早急に批准態勢を固めて、批准に移すべきだとわれわれは考えておりますが、政府部内においては、どういふふうな考えでいられますか。

○若狭政府委員 私も、久保さんと同じような考えで、できるだけすみやかに国内態勢を整えまして、一つでも多く批准の早くできるように努力をして参りたい、こう考えております。

○久保委員 続いて船員局長に同じ問題でお尋ねしますが、現在政府部内において、当局の間で批准する意向を持っているのは、どういふものがあるのか。あるいはそれに関連して、法改正その他の所要の手続をしなければならぬが、そういうものの手続はどういふふうな今日進んでいるか。いかがでしょうか。

○若狭政府委員 さしあたり批准の準備を進めて関係の各省と現在御相談いたしておられますのは、魚船の船員の関係の三条約、漁船船員の雇入最低年令に関する条約、一九五九年、それから漁船船員の健康検査に関する条約、これも一九五九年、それから漁船船員の雇入契約に関する条約、この三条約をできるだけ早急に批准したいといううこと、農林省及び労働省と現在

御相談をいたしておる状況でございませう。

○久保委員 さしあたりこの漁船関係の三条約といふことでありますが、これに関連して、批准するとすれば、今日の法律等はいろいろものを改正しなければならぬと考えておられますか。

○若狭政府委員 この三条約に關しましては、法律改正の問題はございませう。ただ、問題としましては、先ほど申し上げました最低年令の關係でございませうけれども、家族船員が非常に多い状況でございませうので、そういう点について現在検討を行なっているわけにございませう。

○久保委員 家族労働者の多い漁船でありますから、最低年令の問題があると思ひますが、結局やはり一応のめどをつけないと批准にならぬと思ひますが、役所としてはどこがネックになっていませうか。

○住田説明員 漁船関係の三条約につきましては、大体問題ないと思ひますが、若干法解釈的なところの点で問題があると思ひます。現在労働省と話し合ひをしております。大きな障害というのはいないというふうに考えております。

○久保委員 大体批准の見通しはいつのでございませう。めどのない話でやったのでは、いつまでたつてもけりはずきません。

○若狭政府委員 われわれの目標といたしましては、この次の通常国会を目標にして批准の準備を進めたいと考えております。

○久保委員 そこで、あとの幾多の条約がございませうが、これについてはどういふ手順になっていませうか。

を企図したとも聞いているのであります。が、これはどういう意味ですか。

○若狭政府委員　船医制度の改正につきましては、中央労働委員会でも当初から論議されておったところでございまして、また、昭和二十八年の船員法改正直後から、この点についてはいろいろな問題があるということで検討されておったわけでございます。その問題の第一は、国際的に、わずか五十名足らずの外国船のために、法律をもつて医師の乗り組みを強制するということが適当であるかどうかということでございます。それからこの船員法を施すに

行いたしなくても十数年になるわけ
でございませうけれども、その間におき
まして、実際に船舶に乗り組む医師
を獲得することが非常に困難である
という実態から、なかなか船医として適
当な医師を得ることができないという
ような実態が出て参ったわけござい
ます。もう一つは、五千トン以上とい
うふうに法律に規定いたしましたため
に、五千トン以下の船舶につきまし
ては、船内の衛生医務という面につ
きましては、五千トン以上のものと
同じような要求があるにもかかわらず、
その面についてはなかなか向上は
考えられないというような、この三つ
の原因があったわけでございます。

それで、具体的に船医の乗り組みの
状況から見ますと、たとえば一年以内
に船をおりてしまふというような者
は、約四〇％に達しておるわけござ
いまして、しかも、ニューヨーク航路
あるいは欧州航路というような非常
に危険度の高い、観光のための乗船とい
うようなものについては、医師を獲得
することはさほど困難ではございませ
んけれども、非常に瘴癘の地、あるいは
長い航海というようなものになりま
すと、なかなか医師を求めることはで
きない。また、せっかく求めまして
も、適当な医師を得ることはできな
い。たとえば船に乗りまして、当座
に間に合わないという医師が比較的多
いというような状況でございます。ま
た、老齢の方々も非常に多いわけ
でございます。約二〇％が六十才以上
の方々であるというような状況ござ
います。そうして船医の同一船舶への
定着規定というようなものがありま
せんのので、従って、船内の衛生状態の改

善というような面にまで考慮を払って
いただくというようなことも、なか
かにできないという状態であつたわけ
でございます。従いまして、われわれ
といたしましては、ただ形式だけ維持
するといふような面から、この船医制度
を拡充するといふようなことではな
しに、むしろ実態的に、船舶の安全衛生
というような面について、何らかの措
置を講じていこう、少なくとも五千ト
ン以下の船舶についても、同様な航路
に就航している船舶については、同一
な衛生状態に持っていくということを
考えまして、この改正を提案いたした
わけでございます。

○久保委員 ただいまの御説明で三
つの理由をあげられましたが、おおよ
先ほど私が言ったような理由が重点か
と思ふのでありますが、なるほど、船
医を確保することが困難であるとか、
適格者をなかなか確保できないとかい
うことも、事実現状としてはありま
しょう。しかしながら、船医を乗り組
ませるといふこと自体は、どういうこ
とか。言うまでもございませぬが、船
内の衛生管理という点、そういうもの
を確保することが重点でありまして、
船医を確保することが困難だからこれ
は減らすのだというようなことでは、
どうも話は逆じゃなからうかと思ふの
であります。実情についてはいろいろ
問題があるようではあります。新たな
工夫というものをとにかくしなければ
いかぬだろう、こういうふうに思ふわ
けです。ついでに、医療機関との連
携、あるいは受け入れ態勢の整備、こ
ういふものも、人命は何ものにもか
えられないものでありますから、やはり人
命の尊重ということからいっても、あ

るいは船員の労働再生産の面からい
つても、これはやはり衛生態勢とい
うか、そういうものを低下させること
は、断じて今日の時代では許さるべき
ものではないだろうと、われわれは考
えております。これに対してはどうい
うお考えなんですか。いかがですか。

○若狭政府委員 御承知のように、船
内の衛生状態を低下させることは、許
されないと考えておりますので、今
後は、絶対に必要と思われる航路につ
きましては、従来通り医師の乗船を法
律上義務づけるわけでありまして、そ
れ以外のものにつきましては、三千ト
ン以上の船舶につきましては、衛生管理
者を置きまして、船員の災害、疾病を
少なくしていくということを考えてお
るわけでございますけれども、その衛
生管理者制度の充実をはかりまして同
時に、他面労働安全衛生規則もできる
だけ早く作っていきたい。また、船舶
安全法におきまして、船内の船員設備
に関する条約を取り入れまして、これ
も改善していきたいというふうに考
えております。また、今後の問題とい
たしましては、日本船舶が相当寄港する
港におきましては、駐在制度というも
のを作っていきたいというふうに考
えておるわけでございます。

○久保委員 時間もありませんから、
われわれの主張としては、そういうこ
とであります。一応ここで確認をし
ておきたいのは、いわゆる船医を乗
せないものについては、国内各港間を航
海するときであります。これはわか
ります。命令の定める区域のみを航海
するときというのは、「命令の定める区
域」とは、いかなる区域をさすのか。

○若狭政府委員 近海第一区が、命令
で定める区域であります。

○久保委員 近海第一区というのは、
しろうとでわかりませんが、近海と
は、インド洋から太平洋のまん中、北
はオホーシク海といいますが、ペー
リウ海峡の辺までありますが、一
区とは、この区域のうちのどうい
うところですか。

○若狭政府委員 近海第一区の範囲は、
大体におきまして、台湾、南緯、香港
方面、ソ連方面、こういうような非常
に限られた範囲でございます。

○久保委員 「又は命令の定める短期
間の航海」という「短期間」とは、幾
日くらいの航海をさすのですか。

○住田説明員 通常近海第一区だけ、先
ほどの香港あたりまで行っている船
が、たまたまマニラまで行くという
ような場合には、免除しているとい
うこととあります。

○久保委員 次には、この八十二条の
改正の第二号であります。これの
「命令の定める船舶で主務大臣の指
定する航路」というのは、二段になっ
ておりますが、「命令の定める船舶」と
いかなる船舶か。さらに「主務大臣の
指定する航路」とはいかなるものか。

○住田説明員 「命令の定める船舶」と
いたしましては、総トン数三千トン以
上の定期貨物船及び輸送船を考
えております。それから「主務大臣の指
定する航路」といたしましては、西ア
フリカ航路、インド・パキスタン航
路、ペルシヤ航路、それから暫定的に医
者の配乗を行なう航路といたしまして、
東南アフリカ航路、欧州航路、世界一
周航路、それ以外に、これらの地区で
三週間輸送をやっております定期航路

がありますから、そういうもの。以上
を指定するつもりであります。

○久保委員 そうしますと、暫定とし
て東南アフリカ、これは三週間を
含むというにとつていいのですか。そ
れに欧州航路、世界一周航路、こ
ういふのは、暫定として乗せるとい
うのは、どういう意味なんですか。

○住田説明員 従来通り医者を乗せま
して、船内の衛生状態が向上いたし
まして、医者の乗る必要がないとい
うような事態ができたならば、医師の
配乗義務を免除する、かように考
えておるわけでございます。

○久保委員 暫定というのは、どうも
少し疑問であります。われわれ自身
は、東南アフリカとかあるいはヨ
ロッパ航路とか、そういうようなもの
は長い距離である、それから気候の変
化のあるところも通過するというこ
とからいたしますれば、当然暫定とい
うのではなくて、先ほどおあげにな
った西アフリカあるいはインド、ペ
ルシヤ航路というようなものと同様
に置くべきだと思ふのですが、暫定
ではないか、かつちり乗せるとい
う西アフリカとか、インド・パキ
スタンとか、あるいはペルシヤとか、
航路との違いは、どういふふう
にしておるのですか。

○住田説明員 西アフリカ、インド・
パキスタン、ペルシヤ、この辺に
行く船は、この航路は非常に危険が
多いと見られておるわけでありま
す。それに対して、欧州航路、世界一
周航路というものは、大体健康の
いい港に寄港して参つておるわけ
でありますので、その途中に二、三
不健康な港もござい

ますが、従来通り医者を乗せまして、その結果を見て、将来乗り組を続ける必要があるかどうかをきめていくというところにしたいと思っております。

○久保委員 次に移りましょう。

次に、三号の「命令の定める母船式漁業に従事する漁船」というのは、どういうことですか。

○住田説明員 「命令の定める母船式漁業に従事する漁船」といたしましては、いわゆる母船式漁業の母船を予定いたしております。

○久保委員 そうしますと、母船式漁船というのは、全部ということですね。

○住田説明員 母船式漁業の母船、トンは最終的に決定しておりますが、大体三千トン以上ということにしたいと思っております。

○久保委員 水産庁がおいででありますから、林田さんにお尋ねしますが、大体母船式漁業の母船は、三千トン以上というが、三千トン未満のものも相当あるのではないかとと思うのですが、その区別はどうなんですか。

○林田説明員 母船式漁業の母船につきましては、七十二隻あるわけですが、これは三十六年度現在であります。このうちで、七隻が千トン以下になっております。

○久保委員 千トン以下というのと、大体母船と付属船を含めてどの程度の乗組員がございますか。およそでけっこうです。

○林田説明員 大体千トンくらいの母船で、百人程度であります。

○久保委員 トン数によつては、航海期間もだいぶ違うと思うのです。母船式の漁業の航海期間というか、問題は

航海期間だと思ふのですが、距離の問題もあるでしょうが、航海期間は、千トン程度のものと、三千トンというか、それ以上のものとだいぶ違いますか。

○林田説明員 航海期間はあまり違いません。と申しますのは、母船式漁業は、運搬船を持っておりまして、母船はそこにおりまして、運搬船が魚の持ち運びをいたしますので、その漁業によつて違うということ、トン数によつて違うということはありません。

○久保委員 そこで申し上げたいのでありますが、大体今の漁政部長のお話では、千トンで約百人くらい乗り組むだろう、こういうお話です。日数については、操業の形からいっても大体同様というところになりますれば、これは当然母船式漁業全体の母船にこういう措置が必要ではないかとわれわれは考えるのです。こういう点については、これはどうなんですか。これは水産庁の方から先に聞きましよう。林田さん、いかがですか。

○林田説明員 現在、母船式漁業の保健衛生の管理状況を見ますと、三千トン以上の母船につきましては、全部医師が乗っております。そのほか、三千トンから千トンまでの母船が十一隻ござりますが、そのうち、四隻は医師が乗っております。

○久保委員 そうしますと、今の形からいけば、この法改正で、大体あと七隻というものに乗せるだけで済むか。労働基準課長にお聞きましよう。

○住田説明員 搭載人員百人以上の船船につきましては、三千トン以上の船船について医者の配乗を命じているわけでございます。それとの均衡から、母

船についても三千トンというふうに考へていくわけでございます。将来、三千トン以下の母船につきましても、医者の配乗ができるということであれば、そういう点を検討いたしまして、トン数を切り下げていくということにいたしたいと思ひます。

○久保委員 長期にわたる母船式漁業でありますし、また母船式漁業の実態からいっても、これは瘴癘の地と言つては語弊があるかもしれませんが、衛生的にも気候があまり適当でない場合も多いわけですね。そうだとするならば、この法改正で、前進もある、後退もあるというのが法改正でしょうから、せめて母船式漁業全体には、こういうものを配乗させる、ドクターを配乗させるというものが、本来の筋ではないか。今日一番お尋ねしているのが、そういう漁業の面での衛生管理で、それが非常にうまくいっているという話も、われわれ聞いています。いわゆる居住区一つとっても、これは漁船船員の居住区と一般の船舶の船員の居住区とでは、実際雲泥の差があると思う。しかも、これは母船に乗っている乗組員は、まだしも、付属船に乗るところのいわゆる漁船船員の衛生管理というものが、非常に問題があると思うのです。そういうところからいっても、当然これは乗せるべきじゃないか。法改正を三千トンで区切るということについては、これは実態に合わないじゃないか。同じ外洋船の三千トンというので切らなければ、そうじゃなく、いわゆるその船の仕事自体が違うのでありますから、それからいけば、当然漁船についてはさらに拡大して、これは乗せるということが当然ではな

かるかと思ふのですが、これはどうなんですか。

○住田説明員 漁船につきましては、三千トンという制限は法律に書いてないわけでありまして、先ほど三千トンと申し上げましたのは、省令で三千トンという基準を入れたということでございます。従いまして、今後三千トン以下の母船の衛生管理の状態を調べまして、必要があれば、将来三千トンの基準も下げていきたいというふう

に考えております。

○久保委員 そこで水産庁にお尋ねしますが、今住田課長からお話があったように、これは政令で定めるのでありますから、ここで三千トンということで一応運輸省から答弁がありました。が、実態からいって、もう少し幅を広げるように御努力いただくのが当然かと思ふのですが、いかがでしょう。

○林田説明員 御承知のように、母船式漁業は、たとえば太平洋のマグロ漁業のようなものでしたら、単独の漁船で、あちこちに分散しておるというふうなのが多いのでございますが、北洋のような地域ですと、大体母船の船団が相当数行つておるわけでありまして、それで、小さい母船におきましては、そういう場合は、ほかの母船の医師に診断をしてもらつたということもできるわけでございます。ただ、太平洋マグロのような場合は、ある程度考えなければいかぬという問題が出て参りますので、そういう実情をよく把握いたしまして、何トン以上ということ

をきめていくべきじゃないかというふうに考えております。

○久保委員 特にこのマグロの漁業は、かなり小さいものも行っていると思ふのです。そういうことからいけば、かなり大きい船は、やはり集團の一つとして、おっしゃる通りに持たせるべきだ。これは法律が通つたあとで政令を出すのでしようから、さらに一考をいただきたい、こういうふう

に希望しておきます。

時間ありませんので、次に移りますが、あわせて衛生管理者制度が創設されるわけでありまして、この衛生管理者の資格要件というか、そういうものは、どういう程度にしようと思つて

いるのか。

○住田説明員 衛生管理者の資格といたしましては、新制高校または旧制中学卒業程度の学力を有する者が、理論百十五時間、実技四十五時間程度の研修を受けました場合に試験に合格するといふ程度のことを考えております。

○久保委員 この衛生管理者は、ちょっと専門的で私わかりませんが、看護人というか、看護婦程度の資格を持たせるのかどうか。と申し上げますのは、今日、看護婦は、静脈注射は医者が指示しなければできませんで、皮下注射はできるというふうなわれわれでもって、皮下注射もできないのかどうか。その場合、非常に問題が起こるうかと思ふのです。おかの衛生管理者ならいざ知らず、皮下注射一本も打てないようでは、残念ながら急場の間に合はぬ衛生管理者だと思ふのです。これはいかがですか。

○住田説明員 実技の方の研修も受けますので、皮下注射程度はできるというふうなことを考えております。

○久保委員 医師法違反になるような場合も想定されますので、資格につい

て

七

てはこれは厚生省ですか、厚生省と資格要件については十分打ち合わせをして、十分な配慮をしていただかぬと、衛生管理者はせつかくできて、これは問題にならぬと思う。

それからもう一つは、衛生管理者なるものは、大体において原則として専任か、兼務か、どちらですか。

○住田説明員 法律の建前といたしましては、兼任でも、専任でも、どちらでもよろしいということになっております。ただ、実際問題といたしましては、衛生管理者の業務だけをする人が、常に今後できるといたしますと、そういう船員の将来性というものを考えますと、専任の衛生管理者というものはあまり望ましくないというふうに考えております。

○久保委員 専任の衛生管理者になるのが好ましくないということでありますが、それは好ましいか、好ましくないかわかりません。それは当人にとつては、将来性の問題ですからわかりませんが、問題は、今度ドクターの配乗を省略するという、そういう船に対しての衛生管理者だけは、これは専任であるべきじゃないかと私は思うのです。ドクターからずつと以下、看護人以下のような衛生管理者を、しかも兼務で乗せるとした場合に、残念ながらこの技術の修得も不完全ではなからうかと思うのです。こういう点についてどう考えておられますか。

○住田説明員 船員法の予定いたしております衛生管理者は、陸上の労働基準法の衛生管理者よりは数段高い資格といえますか、能力を持ったものを予定いたしておりますので、今回医者が

おりてそのかわりに衛生管理者が乗るという場合におきましても、特に専任でなければならぬということにはならないと思います。

○久保委員 おぼろげな感じがして、そうするのが当然ではなからうかというんです。一挙に質を低下することは非常に不安であるとわれわれは思っている、こういうことなんですよ。いかがですか。

○住田説明員 専任がいかに兼任がいかにという点につきましては、先ほど申し上げましたように、私どももいたしましては、専任はあまり望ましくないのじゃないかというふうに考えております。

○久保委員 その望ましくないというのは、船員法の立場からいえば、船員の衛生管理をよくするというところからいえば、専任がいかにいいんです。それは衛生管理者になる当人のことを先に考えているのか、それとも船の経営者のために考えているのか、どっちなんです、今のお答えは。

○住田説明員 専任の衛生管理者になる本人のためを思っております。

○久保委員 そうすると、ますます船員の健康というか衛生、そういうものはないがしろにされるというお話になりますね。これはどうも逆だと思ふんです。ドクターを省略したり、衛生管理者をつけて、だんだん後退していくようでは、これはどうも納得のいきかねる条項ですね。これはいかがなんでしょう。大へん船員のことを思っているようだが、全体の船員は思っておらぬ。

○若狭政府委員 衛生管理者制度の創設の場合におきまして、これは専任にするか兼任にするかという問題につきましても、われわれ非常に長い間かかりまして検討を進めたわけでございまして、先ほど注射の話がございましたけれども、これにつきましては、国際的に船舶の医療助言制度というものができております。どこからでも国際的な船舶の医療助言機関に対して指示を受けて、その指示に従って処置を行なうという制度が、現在できておるわけでございまして、従いまして、先生が例にあげられましたような事態に対しまして、衛生管理者は当然適正な処置ができるようにわれわれは養成して参りたいと思っております。

従いまして、この専任、兼任の問題につきましまして、これは現実には衛生管理者の制度がございまして、今後その推移を見なければならぬわけでございまして、さしあたり問題としては兼任でもやれるというのを考えておられますけれども、われわれのねらっておりますところは、現在乗船している者に對しまして、先ほど申し上げましたような講習を行ない、試験を受けさせ、資格をとらせまして、そうして業務に従事させる、そういうものが船内に何人か数多くできてくる、そういうことによつて、将来船の衛生思想というものが向上していくということを考えているわけでございまして、ただその一面だけが専任であるか兼任であるかというところは、今そう本質的な問題として考える必要はないのではないかと考えておるわけでございまして。

○久保委員 時間があるから先に参加しますが、とにかくにも、この船員の問題あるいは衛生管理者の問題をいろいろ御苦心なさっているようでありまして、われわれとしては、この制度改正によつて、船内衛生の管理態勢が低下することがあつては困るということでありまして、十分政令その他これからの実施面においては考慮してもらいたい、こういうふうに思っています。

次に、百十八条に救命艇手の問題が出ております。これは船舶安全法の規定を大体とつてきておると思うのでありますが、船舶安全法は、これとの関係はどうなのですか。船舶安全法から移しかえてきて、船舶安全法を近き将来そういうものを除いて改正するという意図から出てきているのかどうか。これはいかがですか。

○住田説明員 その通りでござい

○久保委員 船舶安全法の改正であります。これはどういう時期に改正しようとしているのか、どういうねらいでやろうとしているのか、この点についてはどうなのですか。これは局長に伺いたい。

○若狭政府委員 船舶安全法につきましては、私の所管ではございせんけれども、一九六〇年に海上における人命安全条約が全面的に更改されたわけでございまして、これに伴いまして、船舶の構造、あるいは海上衝突の予防、各般の面につきましては改正が行なわれ

るわけでございまして、船舶安全法もこの海上における人命安全条約の批准の前提として、現在のところは、この次の通常国会を目標として改正の準備を進めておるわけでございまして。

○久保委員 次に参ります。百十九条の政令への委任であります。特に漁船の適用範囲に基づく政令の制定である

いは改廃、こういうものは、今後合理的に必要と判断される範囲内において所要の経過措置をとるといふのだが、これは最終的な経過措置の期限はいつまでですか、大体政府内部の見通しとして。

○住田説明員 この経過措置は、相当内容もいろいろ考えなければならぬ点が多いので、来年の四月一日以降施行したいというふうに考えております。

○久保委員 ずいぶん長い期間がかかるようだけれども、これは船の問題が重点かと思うのですが、今年、これは手続さえ間に合えば、早急に経過措置を打ち切つてやめたいと思ふのですが、いかがですか。参議院選挙が終われば、また国会が開かれるのですから、そういう財政的な措置も講じてやるべきだと思ふのです。あるいはこれは厚生省の船員保険課長にお尋ねした方がいいと思うのですが、これは事務的な手続がその程度かかるのか。それとも、予算の措置はすでに三十七年度は終わつたから、これは動かさぬでやるといふ約束なのか。どうなんでしょう。

○中村(一)説明員 ただいまのお話は、百十九条の二に於ける御質問でございまして、これは船員保険だけじゃございせん、その他各種の社会保険、労働関係等もございまして、船員保険についてだけどうのこうのということとじゃございせん、運輸省の方の御答弁の通り、私どもも、関係のものにつきましまして、来年の四月一日に実施を目標として御協力申し上げる、そういうことでございまして。

○久保委員 船員保険ばかりではないのでありまして、いろいろあります。いろいろありますが、御担当の部門の

問題は、手続上そんなにかかるのか。それとも予算の関係でそういうふうになるのか、こういうお尋ねを見通しとしてお聞きしておるわけです。

○中村(一)説明員 百十九条の二の規定は、これは船員保険に強制適用になりますので、他の関係はどうするという問題でありまして、別に私どもに關係ないわけでありまして。

○久保委員 それでは四月一日を目途にしないでいいですか。厚生省としては、船員保険が強制適用になるから、それ以外の健康保険、あるいは年金制度、その他の問題になる、こういうふうにとつてよろしいかと思うのですが、そうでしようか。

それでは時間もありませんから、厚生大臣にお尋ねする事項を二、三残しておきまして、大臣が来たならば簡単にしてお尋ねすることにして、この程度にしておきます。

結論として、私はいろいろ改正事項その他についてお尋ねをしたわけでありましたが、船員法が、冒頭申し上げたように、船員の労働基準法という建前からいくなれば、今回の改正は小部分にすぎない、さらにマイナスの面もあるというふうにわれわれとっているわけでありまして。これは一そうの努力をして、将来完全な船員保護の法律というところに置きかえるべきだと思っております。政務次官おいででありますからお尋ねするわけでございますが、こういう基本法はしよっちゅう変えるものではないと思うのであります。今日改正した部分で非常に工合が悪いという部分は、再考の余地があるから改正しよう、あるいは今日改正したから、これはもう触れぬで——さらに今日手を

つけない部分で非常に問題の点がありますが、最初の質問のときにいろいろ申し上げましたような、そういう部分については、条約ともからみ合わせ、当然近き将来再び改正法案を提出すべきではないか。もちろん、これは会期も少なくなりましたから、われわれ自身の船員法改正も、来たるべき国会には提出したい、こう思うのであります。以上、政府はそういう意欲を持ってやっております。いかがでしよう。

○有馬政府委員 基本法はみだりに変えるべきものではないこと、それは仰せの通りでございます。従いまして、運輸省といたしましては、みだりに変えるべきものでないという態度で、今回はこの法律を出したわけでございます。しかしながら、著しい勢いで社会、経済の変化が行なわれており、法律は、実情に沿うことが一番重要でありますので、決して将来改正しないというような根本的な態度は持っておりません。どこまでも実情に即した方向に運輸省としては検討していかねければならぬので、将来とも社会、経済の一般環境の変化につれながら、絶えず検討を進めていきたいと考えております。

○久保委員 もう一つ最後に申し上げておきたいのは、基本法でございますから、改正部分でもそうですが、改正しない部分についても、政令あるいは命令に譲る面が非常に多い。こういうものの制定については、当然国会を通さぬでいくわけでありまして。われわれは、若干の中身については質問しましたが、詳細についてはこれからおきめになることだと思っております。ついて

は、これにはそれぞれの諮問機関もありましょう。あるいは諮問機関以外に、該当するそういう対象のものもあるわけですから、十分そういうものの相互の意見を聴取して、さらに政令、命令の制定に対しては、慎重を期してほしい。こういうことを要望いたします。私の質問を終わります。

○高橋(清)委員 長代理 内海清君。ようございまして、いろいろ質問申し上げたいこともあるわけでございますが、すでに久保委員から、ほとんど全体にわたって詳細な御質問がございましたので、多少重複する面も出てくると思いますが、私のなお納得できにくいような点につきまして、大ざっぱに質問申し上げたいと思うのでございまして。従って、一つ簡単に要を得たお答えをお願いしたいと思います。

大臣がもうおいでになつておりますが、大臣にお伺いしたい事項がございまして、これはおいでになりましたら、質問申し上げたいと思っております。

久保委員の御質問で一番問題になりましたのは、やはり適用範囲の問題であつたと思つたので、これにつきまして、私も若干お尋ねいたしてみたいと思つております。

御承知のように、船員法の第一条二項で「総トン数五トン未満の船舶」、「湖、川又は港のみを航行する船舶」、「総トン数三十トン未満の漁船」には適用除外、こういうことに相なつておるのであります。この船員法の適用される船員と労働基準法の適用を受ける船員というふうに、同じ海上労働者であつてこの二つに分かれておるわけ

ですが、これはどういう基準によつて分けられておるかという点について、一つお尋ね申し上げます。

○若狭政府委員 船員法は、海上労働の特殊性という面に着目いたしました。労働基準法の特別法を定めてあるわけでありまして。従いまして、海上労働の特殊性の顕著なものから法律の適用対象として取り上げておるわけでありまして、現在の法律におきましては、三十トン以上の漁船、及び五トン以上の船舶というような規定をいたしておるわけでありまして。しかしながら、時代の進展によりまして海上労働の実態も変わつて参りまして、たとえ小型船舶でそういう特殊性を持つてくるものも当然あるわけでありまして。そういう面を、今回はその対象として取り上げてきたわけでございます。

○内海(清)委員 結局海上労働の特殊性というものをどういうふうに認めるかというところで分かれたと思うのであります。そこで、水産庁にちょっとお尋ねいたします。

漁船の場合、三十トン以上の場合、改正で二十トン以上とし、一種を除くということになるわけでありまして、これは今の御答弁で、海員の特殊性というふうなことからみますと、主として継続的に海上で労働するということがその基本だと思つております。ところが、三十トン以下の場合には海上労働者と認めない、陸上の労働者と同じだという見解であります。水産庁ではこの実態を最もよく知つておられると思うので、こういう区別、線の引き方というものについて、一つ十分な御説明をいただきたいと思つた。

○林田説明員 三十トン未満のものが、海上労働に従事していないという最近におきまして、漁船の行動半径が技術の進歩によりまして非常に大きくなつて参るという趨勢に伴ひまして、従来三十トン未満でありましたものの行動半径が非常に広がつて参りました。従つて、海上労働に従事する日数も非常に多くなつて参るという事態にございまして、今回それを二十トンに引き下げてもらひまして、船員法に適用する範囲を政令で定めて、海上労働を多くいたしておる船員につきましては、できるだけ船員法を適用して、おおうというふうなことにしておるわけでありまして、次第に海上労働の方が多くなつておるといふ実態でございます。

○内海(清)委員 だんだん漁業の方法その他が変わつてきて、進歩してきたために、行動半径が大きくなつた。従つて、従来三十トンであつたのを二十トンに引き下げて、この一種だけは大体除くというふうなことに相なつておる、こういうことではあります。この点については、先般の質疑で非常に論議があつたわけですが、この一種を除くということが、いろいろ問題があると思つております。一種の中にもいろいろな関係がございまして、ここで線を引いたために非常に問題がある。特に従業規則などから特殊制限ができておるといふことから、この従業制限というものは、これは随時変更できるものである、かような見地から問題があるわけでございます。それら点について、もっと——私どもは、二十トン以上は一種を除くということ

でなしに、これを全部含めるというこ
とに相なるならば、この問題は、先
般米の質疑応答の内容から考えまして
も、十分得心がいく問題である、かよ
うに思ふのであります。これらの点に
つきましての御見解を伺いたい。

○若狭政府委員 二十トン以上の第一
種に船員法を適用するかどうかの問題
につきましては、実態的に、先ほど海
上労働の特殊性と申しましたけれど
も、長期間海上に滞留して社会から隔
絶されるというような者についての法
規でございますので、二十トン以上の
船舶の乗組員でございますけれども、非常
に短期間の航海しか行なわない、原則
として日帰りで家庭に帰って、家庭を
生活の根拠として労働しているという
者について適用することは、適当では
ないのではないかとこのことをこの前
申し上げたわけでございます。従いま
して、第一種のもは、われわれとい
たしましては、この対象から除くとい
うことで、中央労働委員会の答申もで
きておりますし、また、この国会に法
律案を提出する前に農林省及び厚生省
とも御連絡しておたわけでございま
すけれども、国会の審議の経過におき
まして、第一種を全面的に除くという
ことについては、非常に問題があるとい
う御指摘がございました。また、現
実に三十トン以上の船舶については第
一種も入っておるわけでございませ
ん、その間の権衡ということも検討し
なければならぬわけでございませ
ん、またこれは直ちに第一種をすべて
適用の対象にするということでも十分な
検討を終わっておりませんので、この
点につきましては、われわれといたし
ましては、できるだけ船員法の適用範

囲を広くしていこうという方針ではご
ざいますけれども、事業者の負担の問
題もございまして、保険財政の問題も
ございまして、また、われわれの行政
の能力の問題もございまして、そう
いう点を十分検討して、今後関係各省
と相談いたしたいと考えておる次第で
ございます。

○内海(清)委員 ここでちょっと一つ
お尋ねしてみたいと思いますが、漁船
について労働基準法の適用関係を受け
ておる、つまり三十トン以下の場合
と、それから船員法の適用を受けてお
る三十トン以上の場合との労働者の
数、これがわかつておりますか。

○林田説明員 現在、漁業の従事者と
して船の漁業をやっておりますのが、
六十万人ほどおります。その中で、三
十トン未満の従事者が大体四十万人で
ございます。

○内海(清)委員 船に乗って漁業して
おる者が六十万人で、三十トン未満が
四十万人、そうすると、三十トン以上
が二十万人ということですね。そうい
うことですか。

○住田説明員 船員法の適用を受けて
おります漁船乗組員は、十二万一
千人ほどでございます。

○内海(清)委員 そうすると、農林省
のこの数字と運輸省の数字は、食い違
いがあるんじゃないですか。

○林田説明員 先ほど申し上げました
水産庁の数字は、水産庁の方で調査し
ております数字でございます。実は
従事者の数につきましては、いろいろ
ダブっておる面がありまして、正確な
数字がなかなか把握できないわけでご
ざいます。それで、一応私たちの数字
では六十万人になっておるわけでござ

いますが、特に船員法の適用を実際に
受けておるといふ数字は、これは運輸
省から申されました数字が明確な数字
であると存じております。

○内海(清)委員 これは参議院の社労
委で、二月二十二日に坂本委員が御質
問になつてのお答えの数字と、かなり
違うのですがね。この基準法の適用関
係というもののについて、このとき、これ
は労働省だろうと思いますが、大島政
府委員が答えておられますが、「基準
法の適用関係の漁業の総数につきまし
ては、事業者数で約二万、労働者数で約
十五万ということになっております。
ただし、これは大きくうたいたしまし
て、畜産の事業が入っておりますのと、
それから先生御指摘の漁業以外の水産
業を含む数字でございますが、大きく
うたひで、今申しましたように事業者数で
二万、労働者数で十五万という数字が
出ております。」それからそのときに林
田漁政部長がお答えになっております
のは、「漁業に雇用されております、特
に三十トン以上の雇用者の数でござい
ますが、大体九万五千人ほどございま
す。」こういうことになっております
が、これらの数字の食い違いは、どう
いうことでございますか。

○林田説明員 先ほど申しました漁業
従事者数と申しますのは、これは漁業
に従事しておる者をすべて含んでおる
数字でございます。従いまして、家族
労働が入っております。たとえば無
動力とか三トン未満という非常に小さ
い漁業の数字が、きわめて多く入って
おるようなわけでございまして、

○内海(清)委員 そうすると、参議院
でお答えになったのは、水産庁のは、
漁業に雇用されておるといふことと、

それから今の従事者というところで差が
あると理解していいわけですね。

○林田説明員 そういふわけでござい
ます。

○内海(清)委員 そうすると、労働省
の発表の数字につきましては、今おら
れませんか。はつきりせぬと思ひます
が、ここらに関係各省の間の実態の把
握についての差がある、非常にまちま
ちであるといふふうには私は感ずるので
ありますが、こういうことがこの法律
を適用していく上いろいろな支障を
来たしておるのじゃないか、かように
思ふのであります。いろいろと各省に
またがっておりますことが、一つの
大きな原因であると思ひます。これ
は実情に適合した船員法の運用なりそ
の他ができるかどうか、こういう点を
疑わざるを得ないのであります。こ
れらにつきまして、一つ御意見を伺
いたいと思ひます。

○若狭政府委員 漁船の船員法適用の
対象船員については、われわれは明確
な数字を持っております。また、厚生
省におきましても、保険の対象者とし
ての明確な数字をお持ちになってお
るわけでございます。また、このたび二
十トンに引き下げるという場合につ
きましても、具体的な船舶及びその乗組
員の数につきましては、農林省の方に
おきましても、またわれわれにおきま
しても、ある程度明確な数字を持って
おるわけでありまして、従いまして、問
題はその船員法の適用対象になる者以
外の数について、いまだ不明確な点が
あるといふことでございますので、わ
れわれといたしましては、船員法の対
象船員につきましては、今後明確に数
字を検討して参りたいと思ひますけれ

ども、対象になつてしまつた者につ
いては、非常に明確な数字を持つてお
るわけでありまして、

○内海(清)委員 その問題は、またあ
とでお尋ねしたいと思ひます。大臣が
おいでになりましたので、大臣にお尋
ねいたします。

先般、この船員法というものが、い
わゆる船員の労働基準法である。従
つて、一般の労働基準法の上に、船員の特
殊性というものが当然積み重ねられる
べきである。従つて、いろいろ改良す
べきものが多いが、現在の船員法につ
いてはきわめて不満な点が多いとい
うことを申し上げまして、大臣の御共鳴
を得たわけであります。

そこで、一つお伺ひしたいと思
ひますのは、これは御承知のように、基
準法の特例法としてできておるもので
あります。ところが、基準法の制定され
ます二十二年の提案理由の中に、いろ
いろございまして、第一には、最低労
働条件の国際水準を取り入れる。第二
には、わが国の労働関係において残存
している封建的な残滓をできるだけ排
除すること。さらにまた、契約自由の
原則を修正して、国が基準を決定し、
法律によつて労使双方のおもむくべき
ところを示して、それによつて労働者
の人たるに値する生活を営むことがで
きるようにする、こういうことが指摘
されておるものであります。ところが、
先ほど申しましたようなことから船員
法をながめましても、陸上の基準法との
間に大きな差ができておる。むしろ、
船員法には非常に後進性が多いとい
うことであります。こういう点から考
えて参りますと、やはりここに多くの問
題がありますことは、いわゆる国際労

の答申は尊重されて、今日まで多くの問題について、答申がこうだからこうやりたいのだという言葉が述べられてきておる。この問題に限ってそういうふうなことでは、ちょっと納得しかねるのであります。もう少しはっきりさせていただきたい。

○若狭政府委員 御答申は、全面的にわれわれとしては船舶安全法の中で取り入れてもらうという態度で努力したいと考えております。

○内海委員 それでは、この問題は船舶安全法の改正の際には必ず入れられる。こういうふうな解釈でけっこうでございますか。

○若狭政府委員 そのように努力いたします。

○内海委員 それでは次に移りたいと思いますが、この国際条約の問題につきましては、先ほど来申し上げましたように、今の問題を初めとしまして、なお多くの問題があると思うのであります。この問題、さらに漁船関係三条約、こういう問題のみならず、あとなお批准されていないものにつきましては、早急に一つ調査、研究されて、国内法を整備されて、これを行っていただきたいということを強く要望しておきたいと思ひます。

それでは、またもとに戻りますが、先ほど来いろいろ伺っております、結局適用範囲の問題は、今回の改正では漁船特殊規則に定めている従業制限の第一種を除外する、こういう考え方であると思うのですが、そういう点から考えますと、先ほど申し上げたと申上げましたが、漁船特殊規則というふうな法律で省令で変更できるようなふうなこの、これが基

本法である船員法の適用範囲を左右するような結果になることはどうか、こういうことを私は強く感じるものであります。現にこの改正委員会の審議の途中におきまして、この特殊規則が大幅に改正されておる。多くの漁船が二種から一種に落とされておる。そこで船員中央労働委員会の答申においても、これは「三十二年七月十日現在」ということを一応規定しておるようになっているのであります。で、どういようございまして、そういう点から考えまして、この五トン以上の船に乗り組んでおる船員についてはその全部について船員法を適用して、海上労働という、一般陸上労働とはすべての条件が違つておる、海上独特の法的規制になつておる、これは保護の必要があるべきである、こう考へるのであります。漁船だけを二十トン以上にし、しかも第一種を除くというふうなことは、きわめて片寄つた取り扱ひではないか、かように考へるのであります。その点につきましてもいかがですか。

○若狭政府委員 その点につきましては、先ほど申し上げましたように、船舶の一般社会からの孤立性という点に着目いたしまして、法律的な規制を行なつておるわけでございまして、五トン未満の船舶というものを除外いたしました。また河川、湖沼のみを航行する船舶を除外しております。そういう趣旨から出たものでございまして、二十トン未満の漁船の実態につきましても同様なことがいえると思ひます。二十トン未満の漁船の省令でございまして、先ほど申し上げた漁船特殊規則というものが一片の省令を決定するのはいかがかということ

ございましてけれども、これにつきましては漁船の構造という面から見まして、その航行の区域というものを規定いたしておるわけでございまして。従いまして、安全性の面から出てくる問題でございまして、決して恣意的にそのときの状況によりましてこの安全の問題をきめておるというふうな状況ではないわけでございまして。従いまして、特殊規則によりまして近海あるいは遠洋の漁業に従事するというものにつきましても、二十トン以上につきましても三十トン以上のものとはとんどその実態は変わらぬもので、このたび法律を改正いたしまして、これを船員法の適用範囲とするということにいたしました。第一種の問題につきましても、先ほど申し上げましたように三十トン以上の船舶、第一種の船舶との権衡もございまして、その実態に即して今後検討させていただきます。と考へるわけでございまして。

○内海委員 十分納得できぬのであります。時間がだんだん迫つて参りました。先般来論議されたことでもございまして、一応次へ移りたいと思ひます。

海の上で魚をとつておる、こういう労働者の労働条件や労働の基準を陸上の労働基準監督官にまかしておつて、それではたして心配ないというのか。結局これらの人々は、陸上の労働基準法と船員法のいわば谷間にあつた人なんでしょう。はたして実際にあなた方がごらんになって、これらの船員法の適用されてない海上労働者に対して十分なる監督行政、指導が行なわれておるかどうか、この点についてどう考へておられますか。おそろく実情

をよく御存じないんだと思ひます。それでたしてこういう法を作つていいの。少なくとも船員法を取り扱われる面としてはそこまで考へられなければならぬと思う。この点につきましても、水産庁の方は実態をよく御存じだと思ひますが、いかがでございまして。——時間がますますたちますから、御答弁がなければけっこうです。けっこうですが、私ははなはだ遺憾に思つておる。今日海上労働者で一番残された面はこゝなんでしょう。結局、労働基準法と船員法の谷間にある人、これが海上労働者の数からいへば一番多いんじゃないですか。それをそのままほつておいていいのかということ。ここに今度の船員法の大きな欠陥が出てきておる。これらについては水産庁の方においても今後十分考へていただかなければならぬ。これについて今ここで論議してみてもお答えがないので、一人相撲になりますから、これは今後十分に一つ考へていただいて、必ず次の国会ではこの面に対する施策、これを提出していただきたいと私は強く要望しておきたいと思ひます。実際この面におる人が今日一番ふしあわせなんです。これらの人々の生活の状況というものは実にみじめな者が多いのであります。

それでは、そういう面からも関連いたしまして、政府は今後なるべく近い将来において五トン以上の漁船にもすべて船員法を適用するようなお考へがあるかどうか、この際伺つておきたい。

○若狭政府委員 船員法の適用対象につきましても、先ほど申し上げました

ように、海上労働の特殊性ということに着目いたしておるわけでございまして。二十トン未満の船舶についても、海上労働であるという点につきましても同一でございまして、その生活の根拠が陸上にあると申しますか、大体において日帰りの労働を行なつておる者について、はたしてこの船員法のいろいろな特別な法規を適用する方が妥当であるかどうかという問題が残されておるわけでございまして。また保護の面からいたしまして、たとえば船員保険の問題は、厚生省の御所管でございまして、これにつきましても、今後の保険のあり方という問題につきましても、ただ一律に船員保険の適用対象に取り上げるといふことですべてが解決するといふふうにも考へられないわけでございまして。そういう点をいろいろ今後検討していただきたいと考へておるわけであります。

○内海委員 いろいろそれは問題でございます。問題はございまして、しかし、これは、これが上程されまして以来一番問題点はそこである。十分一つの点については研究して、できるだけ早く——これは二十トン未満はその日帰りだ、家に帰ると言われまされども、私は瀬戸内海だけけれども、瀬戸内海の漁船なども全部それです。これは船員法を適用されておるじゃないですか。そこに大きな矛盾があるじゃないですか。だから特殊性と特殊性と言われますが、その特殊性というものの基準が明らかでないということなんです。ここに解決しなければならぬ問題がある、私はそう思ふのであります。きょうはその問題は一つ研究してぜひこの問題を解決していただきたい

ということ強く私は要望しておきたいと思ひます。

なおそれに関連して、この適用範囲の問題ではない、この前から論議されましたが、厚生省が、この保険財政の上から船員法の拡大については反対があるではないか、これは船員中労委の議事録を詳細に調べればいろいろわかると思うのであります。ここで御答弁願へば、船員法の適用されたものについては船員保険はすべて適用するんだという御答弁が出ることは明らかであります。運輸省としては、これはもちろん関係はありますけれども、これは保険の徴収率その他がいろいろ問題があると思うのです。そういうこともあわせて考えていくならば、運輸省としては、そういう厚生省の態度に同調するだけではどうもならぬと思うのです。今回の拡大につきましても、労働保護という立場に十分立つて、運輸省の意向に押し流されることのないように特別に一つこの点はお考えいただきたいと思ひます。

それから先ほどの質問でもう一つ残りますのは第一種の問題、第一種が海上労働の特長がないというこの理由なんです。これと特に五十トン以上の一般船舶との差異というものを、これはどういふところにあるんでしょうか。

○若狭政府委員 三十トン未満の第一種の従業制限を要する漁業につきましても、沿岸の漁業でございまして、従いまして、長期に海上に滞留して作業に従事するといふような場合は少ないといふことで、区別したわけではございません。ただ先ほどから申し上げておりますように、この点につきましても、最

近の漁業の実態等も勘案いたしましたし、さらに検討させていただきますと思ひます。

○内海(清)委員 一つの例で御説明願へば一番よくわかると思うのですが、たとえば底びきと揚繰とのその実態の差はどこにあるのかということですが、実態ですよ。それは言葉の上ではいろいろあれはありましようけれども、実態の差はどこにあるのですか。その点を一つ……。これは水産庁の関係でもけっこうでございます。

○林田説明員 三十トン未満の漁船の操業延べ日数につきましては、これは二種とか三種の延べ日数とそんなに変化はないわけではございません。ただ一回の出る日数が二種の方が少ないといふことはありまして、従つて、運輸省の方では長期にわたつて海上労働を続けるかどうかという点を問題にしておられるわけではございません。

それから揚繰と底びきでございますが、底びきもいろいろ種類がございます。たとえば以西底びきのような長期にわたつて海上労働に従事するといふものもございまして、あるいは一種の方にいたしました東底びきのように、以西に比べましては比較的に少ないという種類もございまして、また先ほど先生おっしゃいました瀬戸内海の小型底びきのようなものは、大体一日の作業で帰つてくるというふうなものが多いわけではございません。底びきでもその漁種に応じて変えておるような次第でございまして、それから揚繰につきましても大きいものと小さいものがあるわけではございます。揚繰の小さいものを揚繰と申してお

りまして、小型底びきよりは揚繰の方が大きいといふような漁種でございまして、

○内海(清)委員 突っ込んで論議する時間がございますので次に移りたいと思ひます。

厚生省関係の一つお伺い申し上げたい。この船員保険、これは船員法の適用を受けるということ、これによって自動的に船員保険に含まれる、こういうことであります。機関船は五十トン以上であればこれは適用される。しかも陸岸に沿つて航行しておるわけですね。ところが漁船は大体陸岸から海洋へ対角線に出ていくということな

○中村(一)説明員 船員保険におきましては、便宜船員法の適用の船員を対象といたします。先生もおっしゃいます通り、社会保険という立場からどういふふうな範囲が適当であるかということにつきましては、社会保険という立場からおのずからまたそこで検討しなくちゃいかぬ。それで先生のおっしゃいます通り社会保険という立場に立つていかかであるかという御質問であらうと思ひますけれども、私どもは、そのことにつきましては、現在の船員保険の中におきましても、社会保険としてこれを船員保険の中において見た方がいいのか、あるいは他の保険において見た方がいいのかという、現在すでに適用になっておるものについ

てみましても、いろいろ問題があるわけではございません。先生の御質問はそういう外の方をもう少し入れるべきじゃないか、そういうような御趣旨かと思ひますのでございませうけれども、これは非常にむづかしい問題でございまして、現在陸上の健康保険におきましても、五人未満の従業員を扱っている事業主のところにおきましては、これは強制適用になっておりません。そういうようなものは国民健康保険において現在適用になっておるわけではございませんけれども、しかし、それはたいてい一人で、二人でも被用者として使われておる者は、これは健康保険に入れるべきじゃないかといふ大きな問題があるわけではございません。従つて、船員保険の場合におきまして、およそ船に乗つておる者は一つ船員保険という形においてとらえたいという形にしようという議論も、私どもの部内にももちろんあるわけではございます。検討いたしておりますが、これは十分、もちろん答弁にはなりませんけれども、保険の適用の問題と申しますのは、現在におきまして非常にむづかしい問題で、それだけにまた現在も非常に解決を急がれておるわけではございます。先生も御承知と思いますが、社会保障制度審議会におきまして、現在社会保険の適用の調整ということ、来年度からその第一歩を踏み出すといふことではまだ検討を急がれており、近く答申も出るというふうな御趣旨でございまして、私どもも厚生省内部におきましても、いろいろ議論をいたしまして、現在のところにおきましては、船員保険においては、船員法の適用の船員を対象にするといふところではございませう

ないといふことでございまして、これをもし船員法適用以外の方もやつた場合におきましては、他の法、たとえば労働基準法とかその他の関係もございまして、これを根本的に立て直すといふのでなければ、現在の段階におきましては、船員法の船員即船員保険の適用とするのが、他の法との関係におきまして最も便利であるといふところから、現在のところにおきましてはその方針で参りたい、こういうふうな考へてやつてゐる次第でございまして。

○内海(清)委員 御説明わかりました。船員法を適用されている者が船員保険の適用の対象になる。これは船員法とらへらるる。船員法が適用になれば船員保険がそこに適用できるならば、実際問題としてと船員法を広げてよいといふことになると思ひます。厚生省がなかなかそういう面に踏み切りにくいといふことは、結局保険財政の問題が重要な点と、これは言われなくてもしれないけれども、これが一番重要な点と。だからその問題は、この保険料の納付率、こういうふうなものは、それはそれとして考へて、社会保険としてはどうあるべきか、この基本的な態度をきめて、これでいかなければ、いつまでたつても、保険財政が困るといふ船員法の拡大はできぬことになる。これはなるほど表面では、船員法が拡大されればその通りに保険はやられますと言われますけれども、今回のこの拡大についてもいろいろ議論があつたことを私どもは承知しております。その問題なんです。だから社会保険という船員保険の立場から言ふなら、それはできることならこういうふうにしなさいといふこと

ないといふことでございまして、これをもし船員法適用以外の方もやつた場合におきましては、他の法、たとえば労働基準法とかその他の関係もございまして、これを根本的に立て直すといふのでなければ、現在の段階におきましては、船員法の船員即船員保険の適用とするのが、他の法との関係におきまして最も便利であるといふところから、現在のところにおきましてはその方針で参りたい、こういうふうな考へてやつてゐる次第でございまして。

ないといふことでございまして、これをもし船員法適用以外の方もやつた場合におきましては、他の法、たとえば労働基準法とかその他の関係もございまして、これを根本的に立て直すといふのでなければ、現在の段階におきましては、船員法の船員即船員保険の適用とするのが、他の法との関係におきまして最も便利であるといふところから、現在のところにおきましてはその方針で参りたい、こういうふうな考へてやつてゐる次第でございまして。

○内海(清)委員 御説明わかりました。船員法を適用されている者が船員保険の適用の対象になる。これは船員法とらへらるる。船員法が適用になれば船員保険がそこに適用できるならば、実際問題としてと船員法を広げてよいといふことになると思ひます。厚生省がなかなかそういう面に踏み切りにくいといふことは、結局保険財政の問題が重要な点と、これは言われなくてもしれないけれども、これが一番重要な点と。だからその問題は、この保険料の納付率、こういうふうなものは、それはそれとして考へて、社会保険としてはどうあるべきか、この基本的な態度をきめて、これでいかなければ、いつまでたつても、保険財政が困るといふ船員法の拡大はできぬことになる。これはなるほど表面では、船員法が拡大されればその通りに保険はやられますと言われますけれども、今回のこの拡大についてもいろいろ議論があつたことを私どもは承知しております。その問題なんです。だから社会保険という船員保険の立場から言ふなら、それはできることならこういうふうにしなさいといふこと

ないといふことでございまして、これをもし船員法適用以外の方もやつた場合におきましては、他の法、たとえば労働基準法とかその他の関係もございまして、これを根本的に立て直すといふのでなければ、現在の段階におきましては、船員法の船員即船員保険の適用とするのが、他の法との関係におきまして最も便利であるといふところから、現在のところにおきましてはその方針で参りたい、こういうふうな考へてやつてゐる次第でございまして。

ないといふことでございまして、これをもし船員法適用以外の方もやつた場合におきましては、他の法、たとえば労働基準法とかその他の関係もございまして、これを根本的に立て直すといふのでなければ、現在の段階におきましては、船員法の船員即船員保険の適用とするのが、他の法との関係におきまして最も便利であるといふところから、現在のところにおきましてはその方針で参りたい、こういうふうな考へてやつてゐる次第でございまして。

があると思うんです。その点をお伺いしたい。

○中村(一)説明員 先ほども御質問で、お答えいたしました通り、私どもは行政上からいきました場合に、私どもは、船員法というものは、形において運営して現在の立場からいきました場合には、やはり適用範囲につきましても、船員保険の場合には、労働基準、船員法という特別法に従ってこれをやっていくというべきでありまして、私どもの方から、社会保険の側から、これは保険としてこうあるべきだというふうにいふのは、やはり現在の船員法及び船員保険の立場からいいた場合には、いかかであらうか。やはりこれはそういうふうな船員という特別な労働関係が規律せられるというふうな態勢になって初めて保険もそれに従っていくというのが正しいのじゃないか、こういうふうな考えでいる次第でございます。

○内海(清)委員 御承知のように船員法は、海の労働基準法であるわけでありまして、そういう立場から申しますと、船員法において保護すべき対象をその労働実態に照らして確保しなければならぬ。ところが、もしこれがかりに保険という面から規律されるというふうなことがあれば、これは本末転倒だと思つております。特に労働保護の必要性というものは、大企業の近代的な労働者、これもさることながら、一番重要なことは、おくれた零細企業のもとにある労働者、これについて一そう意を用いられなければならぬことは言うまでもございません。しかも、こういう点から考えますならば、船員保険のような総合保険においては、そ

れが特色といえるのじゃないか、こういうふうには考えるのであります。こういうふうな立場から考えまして、船員法の適用範囲の拡大については、厚生省といたしまして、今後十分意を注いでいただかなければならぬのではないかと、私はかように考えるが、これらにつきましても御所見を一つお伺いしたい。

○中村(一)説明員 適用範囲の問題につきましても、これが船員法の適用を受けた場合には、適用範囲は、船員保険の方の強制適用になりますので、この適用範囲という問題は、そのようにならざるを得ないという問題で、それがどちからの保険を強制的に受けざるを得ないという、現在の社会保険のいづれかを強制されるというわけでありまして、非常に重要な問題でありまして、従つて、この問題につきましても、これを軽々しくどうするということとは許さるべきことではない。私どもといたしましては、この適用の範囲の区分がきまりましたならば、それを忠実に実施しなくちゃならぬということ、準備を進めておるわけでありまして、そういう気持で、現在は関係の各省と御協力をして検討いたしておるところでございます。

○内海(清)委員 厚生省の立場はわかるわけでありまして、しかし、社会保障の重要な面を受け持っておられる厚生省としても、もっとこういう面においては積極的な態度が望ましい。従つて、この船員保険につきましても、今後十分この面を注いでいただきたことを考えるのであります。

次に、水産庁にちよつとお尋ね申し上げたいと思いますが、最近漁業労働者がだんだん減つてきておる、これは十分御承知のこととあります。わが国の水産業というものを、一つの産業として近代的な方向に発展させる上に、この漁業労働の問題というものはきわめて重要なことになってきておるのであります。私はそういうふうな認識をたしておりますが、その点どうでございますか。

○林田説明員 先生の仰せになられますように、最近漁業労働者が次第に減つて参りまして、たとえば遠洋漁業という場合でも、なかなか漁業労働者を充足させるということが困難なようになっています。その点につきましては、水産庁としては非常に重大な関心を持っておるわけでありまして、そういう大きな漁業でなくて、小さい漁業の漁業労働者に重大な関心を持っております。それはまた沿岸漁業振興法という法律案もこの国会に提案いたしております。なかまの国会に提案いたしております。なかまの国会に提案いたしております。なかまの国会に提案いたしております。

○内海(清)委員 陸上一般の産業に比べて、この漁業労働が特殊な、しかも非常に悪い労働環境で働かなければならぬ。さらにまた、賃金とか雇用の不安定というふうなもの、それから、そういうふうなことののために、漁業に従事するところの新しい漁業労働力がだんだんなくなつていくということ、これはきわめて重要なことで、たとえば船員法の適用の問題にいたしましても、船主経済を理由として今日まで適用にかなり反対してきた、これが

実態でありましょう。実際そういうことになってきたのでありますが、これはもうすでに過去に去りつゝあつて、現在では積極的に労働安定化のための法の保護が必要だというふうに業界の方でも意向が変わつてきておるようになっているのであります。

○内海(清)委員 その点、水産庁としても、水産業の健全な発展を考えると、これらのいろいろな条件を克服することが今日非常に急務であると私は考えておるのであります。労働力の正常な確保、これが最も必要である、こういうふうに考えておるのでありますが、これに對してはどういうふうなお考えを持っておりますか、今後どういうふうなこれに對処しようと思ひますか。

○林田説明員 御承知のように、漁業の経営が従来必ずしもよくないものでございまして、経営者の方にいたしまして、漁業労働について十分な配慮を払うということもできなかったような場合もあつたわけでございます。しかしながら、今後漁業労働を非常に重要な視いたしまして、りっぱな漁業労働者を確保しなければいかぬという現在の情勢にあたりまして、経営者の方にございまして、その点を十分考慮しておきまして、確かに仰せになりますように考え方が変わつてきておるわけでございます。水産庁としまして、そういうふうな情勢に應じて、よい漁業労働者を確保していくということに十分配慮をいたしたいというふうに存じております。

○内海(清)委員 その点は、わが国の水産業の今後の発展のためにきわめて重要なことだと考えますので、今後十分對処していただくように要望いたしたいと思ひます。

次にお尋ねしたいと思ひますのは、先ほどもいろいろ質疑がありましたが、行方不明手当の問題、今回の改正によりまして、行方不明手当が制定せられたことはまことにけっこうだと思ひます。そこで伺ひたいと思ひます。そこでは、この手当は災害補償とお考えになるかどうかという問題であります。この点をまず伺ひたい。

○若狭政府委員 その通りでございます。

○内海(清)委員 これが災害補償といふことであるならば、何ゆゑに保険の裏づけができなかつたか。その点いかがですか。

○若狭政府委員 行方不明手当は、このたびの船員法改正によりまして初めて創設いたしました制度でございます。もちろん従来汽船の船主等におきましては、こういう制度は実質上行なつては、このたびの改正案において取り上げたのが初めてでございます。従いまして、この保険化の問題につきましても、今後厚生省と十分連絡をとつていきたいと考えておるわけでありまして、今後厚生省と十分連絡してやります。

○内海(清)委員 この保険化の問題は、今後厚生省と十分連絡してやります。これは法制化されていなかつたけれども、業者側においても、できるだけこういうふうなものについては考えていると言われ、ところが実際問題として、それがどういふ状況になつたか十分御存じだと思ふ。これは海上保安

庁の統計から見ても、昭和三十五年を見ても、海難の問題を見ますと漁船が四六〇くらい、汽船が三五〇、この中で全損から見ても漁船が実に多いのであります。これは一々数字は申し上げませんが、そういう点から考えて、しかも今日まで行方不明手当に相当するものを業者として負担してきたその実績から考えて、ただこれが法制化しただけで能事終わり——これはこれから厚生省と話をして、できるだけ保険化するのだというふうなことでこれが済まされるかどうかということですが、これは陸上におきましても、御承知のように労災保険がございます。この保険化がむずかしい問題は、やはり厚生省との間に問題があると思ひます。陸上におきましては労働省が基準法を持ち、労災保険を持っております。今日いわゆる労災保険というものが労働者にとりましてはまことに一つの福音である。ところが、海上においては、今日まで取り残されておるのだ。これは船員局と厚生省の保険局というものが分かれておるところに一つ問題がある。一般の社会保険の問題は別にいたしまして、少なくともこの労災の考え方からいくなれば、そこらに問題があるのではないかと考えるが、この点いかがですか。まず運輸省の方から答えて下さい。

○若狭政府委員 このたび行方不明手当の保険化の問題につきましては、厚生省には適用範囲の拡張の問題とともにお願いしておるわけでありまして、保険特別会計としての財政の予算の問題もございまして、従ひまして、法律的には、この手当を創設することによつてこれを強制するわけでございます。

で、当然この実行は十分確保できるものであるというふうなわれわれ考へておりますけれども、船舶が滅失または棄損するということや行方不明の事件の起る場合には、零細企業において行方不明手当の支出能力がなかなかないという場合がございまして、そういうものについては、保険化の必要があるというところで、厚生省と十分連絡をとっておるわけでありまして、厚生省としても、その点は十分検討していただいております。従ひまして、所管が分かれておるために、この問題については不円滑であるというふうな問題はございません。

○中村(一)説明員 行方不明手当につきましては、厚生省でこれに反対するというわけではございません。厚生省といたしましては、ただいま船員局長からお答えがありましたように、これを保険化するにつきましては、早急に実施するようにということで検討をいたしております。

○内海(清)委員 船員局長は、これが法制化されたから大体実施されるであろうということですが、そういう自信をお持ちですか。過去の実例から見まして、これは使用者による補償義務である。ところが零細企業にあつては、海難によつて全損の場合は、船そのものが経営のすべての基盤なんです。従つて、これを失つた場合には負担能力が全然ないのです。こういうものをカバーするのはどうしても保険制度が必要なんです。これは陸上の労災においてもそうでしょう。だからそれが設けられておる。これによつて特に零細企業の労働者が非常に助かつておる。これは海上においても同様であります。

○中村(一)説明員 私どもといたしましては、できるだけ早急に実施したいというところでございますが、先生御承知の通り、保険はこれは特別会計でございます。従つて、私どもといたしましては、結局会計年度によつて行ないますので、時期的には、早い場合におきましては来年度の会計年度から保険に取り入れられたら幸いだ、こういうふうな考へております。

○内海(清)委員 結局保険財政の問題で、できれば来年度からこれを保険の対象にしたいということでありまして、船員保険の保険料の収納率を調べてみますと、三十五年度で汽船で九八・七％、機帆船で九一・四％、大型船において九四・二％、一般漁船では八六・七％ということになっておるよう思うのです。これは私の調査です。こういう点から考へて、この収納率が高まってくれば、十分私は行方不明手当も保険事項にすることができるとは思ひますが、かように判断するのであります。

○中村(一)説明員 過去五年の資料を今持っておりますので、これは後ほど調べて申し上げますが、まず昭和三十六年度、前年度の予算で福祉費が三億九千九百四十七万一千円、それから三十七年度、本年度の予算額が四億四千二百五十八万八千円の福祉費でございます。その前の三カ年につきましては、調べて後ほど申し上げます。

○内海(清)委員 この船員施設につきましては、国内の施設はもちろんであります。海外におきましても施設については、今後必要度と実態を考へて十分考慮していただきたい。従来この施設についてはまことに寒心にたえないものがあつた。再検討される時期ではないかと思つております。

時間がございせんから、海外に出漁しております日本漁船の状態、あるいは海外基地漁業の実情についてこれ申し上げることは省きたいと思ひますが、今後海外の漁業に対するものとしたしまして、船員保険福祉費を十分活用していただきたい、その方途を講じていただきたい。現在これについて計画なりあるいは考へがあればお伺いしておきたいと思ひます。

○中村(一)説明員 厚生省といたしましては、この福祉費の使用につきましては、海外における福祉施設をこの福祉費の中からまかないたいということ、で、年々大蔵省に對してそういう要求をいたしております。残念ながら今日まで認められておりませんが、私どもといたしましては、先生の今お言葉のございましたように、最近におきましますところの船員保険の被保険者の海外における労働の状況からいまして、船員保険といたしましては、ぜひとも海外に何らかの福祉施設を設けようという方針でございます。今後ともそういう方針でございます。うことを考へております。

○内海(清)委員 私これは割愛いたしましたが、今日四十トンばかりの漁船でもって大西洋まで出漁しておる、こういうような実態をいろいろ調べてみますと、こういうような面はますます必要性が増大しておると思つております。

さらに、この点で一つ水産庁にお願いしておきたいと思ひますことは、これは厚生省にまかすということじゃなしに、業者側も相当力を入れて考へなければならぬ問題であるから、経費の捻出その他のために船主側でもでき

るだけ考慮するように、水産庁としても鋭意御努力いただきたいと思うのですが、その点いかがですか。

○林田説明員 海外の基地漁業につきましては、現在各経営者の方におきまして、船員の寄宿舍とかあるいは休息所、スポーツの施設とか医療施設とか、そういうものにつきまして相当努力をしております。基地漁業でなくとも、そのほかにも母船式で出ていく漁業とかいろいろございしますが、そういう漁業につきましては、漁業の許可の際におきまして、そういう労働条件も調べきまして許可をするようなことをいたしておりますので、十分の配慮をしたいと思います。

○内海委員 船員の厚生福祉につきましては、今時間の関係で海外のことを申しましたが、これは国内におきましてもきわめて不十分である、ただ名のみであるという施設が多いのであります。この点に關しましては、一つ関係方面で今後十分御考慮願って、この海上労働者の福祉のために万全の処置をお願い申し上げます。

最後に、私はこれで質問を終わりますが、先ほどもございましたが、この船員法の改正にあたりまして、私が前回申し上げましたように、今回のものは船員労働委員会におきまして三者合意のものが成案として出ておるのであります。従いまして私は、今度成案を得ましたものについて、ここでかれこれ申し上げるものではございませんが、この法全体を見ましたときに、実に問題点が多いと思うのであります。この船員保険の実態をお考えいただきたい、これが基準法の特例法として生まれたものだという経緯からも考えて、

基本法である船員法につきましては、今後十分御検討いただいて、早急に一般労働者の上に船員の特殊性が積み重ねられまして、海上労働者の労働条件が向上できるように格段の御努力を切に要望いたしまして、私の質問を終わりたいと思います。

○高橋(清)委員長代理 山内広君。

○山内委員 私はかつて船員手帳の交付を受けまして、船員であることを誇りとした体験もありますので、今度の船員法改正案をずっと読みまして、私なりに考えていることはたくさんあるわけでありまして。けれども、もう本会議の時間も迫っておりますので、七十二条の二項、すなわち距離の短いところをひんばんに往復する、一般の船員法で勤務時間を規定することができないために特例を設けた、この一点に問題としてお尋ねしておきたいと思うわけでありまして。

これは国鉄の労務管理の最高責任者にお尋ねしたいと思っておりますけれども、国鉄という大きな機構の中において、非常に特殊な職場が一本のレールの中にはさまっておるわけでありまして。これは言うまでもなく、全然特異な職場でありまして、これに対してどういう労務管理をお考えになっておられるのか、必ずや特別な配慮が払われているべきではない。よく国鉄は動脈、たとえられるのでありますけれども、動脈の中でこの点が一番脆弱であるとして判断しております。この補強工作としてどういう考え方で常日ごろ労務管理をなさっておられるのか、この基本的な考え方をまず伺っておきます。

○中村(忠)説明員 お答え申し上げます。もちろん陸上の労働と違ひまして、国鉄の連絡船の船員の労働は特殊性を持っております。そういう点を考えながら、なおかつ、陸上の職員とのバランスを考えながら、われわれといたしましては、実質的にえこひいきのないように公平な考え方で扱っておりますつもりであります。

○山内委員 もちろんそれはそうだろうと思うのですけれども、私そういうことをお聞きしておるわけではないのです。ああいう膨大な船と船員とお客さんの生命を預かって働いている労働者は、海技免状を持った特殊な人たちが乗っている。そして非常に精密な高価な機械を持っております。そして勤務状態は、御存じのような折り返し運航というものでいろいろの問題を含んでおるわけでありまして。その一つがまずくいつても全般に影響を及ぼす、そういうことで、たとえばあすこの局長はこういう配慮をしておくとか、そのほかいろいろ待遇上の問題、あるいは勤務の労働条件の問題、厚生施設とかいろいろあると思うのです。こういう点についてどういう御配慮をなさっておられるのか、こういうことなんです。

○中村(忠)説明員 そういう御質問でございましたら、ちょっと具体的なお答えになります。たとえば、給与につきましては、陸上勤務者に三号俸に引き上げまして、あるいは共済組合の年金につきましては、これは法律ではっきりしておるのでございますけれども、普通の陸上勤務者に対して三分の四倍の計算期間で計算をしております。これにつきましては、掛金の

の問題も若干ありまして、今年度から少しふやしていただくかというようになことも考えておりますけれども、そういうような面でも海上労働者としての特殊性を相当考慮してやっておりますつもりでございます。

○山内委員 国鉄の労務管理の最高の指導者が、それだけのお考えでは私非常に不満であります。けれども、この問題を今議論しておりますと時間がありませんので、あらためてまた私の意見も申し上げ、あなたの方の考え方も聞く機会を作りたいと思います。

この七十二条の二項によりまして、「命令で別段の定めをすること」になっております。省令を出しになるわけですが、その具体的なものがあつたらあつた決定したいし、もしそういうものがまだ決定しておらないならば、その考え方、構想といったものもお聞かせいただきたいと思っております。

○若狭政府委員 この命令で定めます内容としては、船員法の原則が一週五十六時間制、航海当直に立ちます者については一週五十六時間制、また航海当直に立たない者は一日八時間、一週四十八時間という規定がありますので、この命令におきましては一日平均八時間といたしまして、その週期をこの命令で定めたいというふうに考えておるわけでございます。また同時に、休息時間についても規定いたしたいと考えております。

○山内委員 週期を省令で決定したいというお話ですが、今のお考えはどういうお考えですか。

○若狭政府委員 五週間を考慮しております。

議論をしたいところなんですけれども、時間があればまた申し上げることにいたします。

この週休をお考えにならなかったというところ、末尾に「平均八時間以内でなければならぬ」と書いてある。そうしますと、今の話では五十六時間ですから、年がら年じゅう休みなしに働くことになるわけですね。これが私ども一番心配しておる点であります。これは国鉄当局にお聞きしたいのですが、いかがでしょう、もう船中労働のあつた決定もなされ、両者とも受諾した今日、週休というものは考えざるを得ない段階だと思っております。その点について……

○中村(忠)説明員 御承知のように、国鉄の職員全般につきましては、公労委から昨年の夏、時間短縮の調停案が出ておまして、これは労使とも受諾して、今までその線で団体交渉を進行中でございまして、直接この問題に關係が薄いものでございまして、あまり詳しくは申し上げませんけれども、たとえば一昼夜交替勤務とか、あるいはまた動力車組合とか、そういうものについては、具体的に話がまとまって、近く実施の段階に移ろうというところになっております。船員の関係につきましても、われわれといたしましては従来からのいわゆるダブル・ハンド・システムという勤務形態、そういうものと、それからまた、先ほど申し上げましたような陸上勤務者よりは給与が高いという点、そういう点を総合的に勘案いたしまして、できますればやはり作業の合理化という問題とあわせ考えた上で、方向としては四十八時

いたのですが、この計画の中では、
 つも船員の労働環境をよくするとか、

あるいはそういう時間短縮の問題を考慮せられていないのです。そうしますと、将来はつきりと週休をやらなければならぬということになると、定員が変わってきます。これはもう時間の問題であって、いかに国鉄当局が、財政上こうだとか、あるいは何名の採用を必要とするというようなことをうたわれても、この時代の流れには抗し切れない。すなわち、この時代の流れは、

す。そういうときに、新しい船の計画が、何らそういうことが考慮されずに設計され、新造されると、ここにまた問題が起こってくる。われわれの家庭で、家族がふえたからすぐ住宅の建て増しをするというようなわけには参りません、船はきまっておりますから。そうなれば貨車甲板をつぶすとか、お客の乗るところをつぶすとか、少ししか

客の乗るべき船を待つてゐない。方法がなくなつてくる。そうなつてくると、やつてあげなければならぬと思つておつてもそれが実行できない。それが労使紛争の種になつてしまふ。ですから、こういう船舶法の改正のときに、びしやりちゃんと週休をやらなければならぬとたつてあれば、現在設計しつゝあるものの中に、それを織

ういう意味で、ぜひこれは何らかの形ではっきり出していただきたい。この船員法は、修正の余地もないほど切迫しておることは、私は承知しておりますので、当局の方の言明がはっきりすれば、これは紛争のガンをこの辺で予防していくという意味で非常に建設的なことではないか、そう思いますの

で、重ねて国鉄当局の答弁を求めます。

○中村(卓)説明員 御承知のように、青函連絡船の代船新造計画は、われわれとしては技術的に、事務的に検討しておる段階であります。おもな基本的な設計は、大体決定いたしましたけれども、細部設計につきましては、これからやる段階でございます。もしこの問題につきましても、組合との間に円満に妥協ができれば、もちろんそれが実施できるようなことを考える余裕は十分あると考えております。ただ時間的に、うまくその前に円満に妥協がいくかどうか、先ほど申し上げましたように、給与その他むずかしい問題がございますので、若干国鉄としては心配を持っております。

○山内委員 今出された中で、私はやはり当局の猛省を促しておきたいと思うのですが、勤務時間は、あまりそういう俸給とか収入の問題とかからめなくて、働く者の一つの権利として、これはぜひやってやらなければならぬという基礎の上に立たないと、給料を多くやたらからうんと働いてもいいんだという考え方は、私はどうかと思う。

これは船員局長にもぜひお願いしたいのですが、さきにもちょっと触れました通り、労働基準局の方でもこの疲労の研究はしておらないと言っておる。民間で若干やっておるけれども、そういう機関は持っていない。しかしこれは、ぜひ一つ万難を排してでも——もう医学的に研究されることなんでしょう。こちらもさっきタクシーの運転手と同じだとおっしゃいましたが、私もそうだと思う。居眠り運転をしてぶつけておる現状なんです。あの連絡

船がそういう事故を起こしたら大へんなことになる。これはちょうど、何といいますか、アルコール中毒と同じで、二十四時間連続して働いて二十四時間休んだ、疲労が切れない、回復しない、そうしてまた二十四時間の勤務に服する、こういうことになりまして、もう疲労が切れませんから、これは非常にからだに害になっておると思います。そういうところが医学的に研究されませんと、これはアルコール中毒患者を作るように——一週間に一ぺんくらいは休み休んで、そして完全に疲労を回復しておかないと、非常にかたに支障を来すと思う。こういう研究はもうあなたの方でやっていただかなければやるところはない。ですからこれは、私は前に一ぺん調べたことがあるのですが、まあそういうことを申し上げておると非常に長くなりますので……

ただ、皆さんあるいは国鉄当局でお考えになると思っておるのですが、時間がありまけんから私の意見を多く申し上げますけれども、たとえば、ベツドもあるんだ、休みも十分とってある、こういうお考えだろうと思うのです。しかし、私の体験を通じて言えれば、やはり船に乗って船長の支配下で服したら、おきるまで勤務時間と考えないといけない。この中からここに三十分、ここに一時間という休養をとり持っていたら、それは休養にならないのです。こういう認識の一つはつきり規律を確立しておかなければ、お前には睡眠時間があるんだからと、ぐっすり眠られたら、事故があったとき困ります。船員は船に乗ったらいっぱい

も船の音響を聞いて何か機械に事故がないか、それだけの神経を働かしておきなればならない。そして事故が起きて電気が消えても、まっくらやみを自分の仕事場まで走っていくだけの熟練とそれだけの機敏を要請しておる。これはあとから申し上げますが、四時間の連続をやったからといってぐっすり眠るようでは、ほんとうは船員としての資格はないのです。連絡船のように、ひんばんに運航するときは、常に起きている勤務の状態ですから、もしこういう勤務を解除するということがなれば、もっと船をたくさん建造して、一週間に一ぺんくらい船をつないで休養をとらせる何かの方法を考えませんと、私はこれは非常に重大な問題だと思っております。また、これについて反論でもありましたら一つお聞きしておきます。

○中村(卓)説明員 船員の疲労度の調査につきましては、実は先生も御承知と思いますが、ただいま職務評価委員会というのを組合側と話を附けましてやっております。この中で、船員だけでなく、陸上勤務者も全部含めまして、おまな職種につきましましては、疲労度の調査を医学的な見地からやるといふような話し合いになっておりまして、近くそれが実施に移されるんじゃないかというように考えております。が、われわれといたしましては、そういうもの調査も見ました上で慎重な態度で検討していきたいと思っております。

○山内委員 もう一つは、これは機構上の問題で、今船員法ができてき上がりますと、もちろん船員ですからこれらの人たちが適用を受けるわけですから、この船員法からいって紛争が起きた場合、これは公共企業体の労働委員会にかけられて、あなたの方の手を離れて、今度は国鉄の方にいくわけですね。そうして、向こうにはさうとばかりで事情がわからない、さういうことで、先ほど日の当たらない谷間のようなお話の前委員からも出ておりますけれども、こういう意味では、憲法でも労働時間が保障されていない。そして日本では、健康にして文化的な生活を営むという目標のもとに、労使ともいろいろ努力しておるわけですが、これが今度法律で定められる、その法律すらも、今度は省令にゆだねてしまふ、こういうことで、この面ではずっと一本に、もうどこかでチェックするようにならんとする労働基本法として、労働者の憲法として守る保護的な機構になっておらないのです。——首をかしげておりますから、具体的に申し上げますけれども、たとえば不乗便のようなことが起きてきた、そうしますと、これは公共企業体労働委員会にかけられるわけですね。船員の事情のわからない委員会では処理される。そういうことを私申し上げておる。この機構についてどうお考えになりますか。

○若狭政府委員 公共企業体労働委員会と船員中央労働委員会との関係については、今御指摘のような問題がございます。しかしながら、実際の問題の処理にあたりましては、公共企業体労働委員会の方から、専門的な問題、その他実情につきましまして、十分中央労働委員会には御連絡がありまして、われわれとしても必要な資料を御提供いたしておりまして、従いまして、さうい

う実情の把握ができないというような状態ではないのではないかとわれわれは考えております。

○山内委員 先ほど中村常務さんの方からちょっと話が合ったのですが、船員の方は三号俸高いというんですけれども、組合に言わせるとそんなことはないと言っているのですが、これはどういうことになりますか。資料でもありましたらお出しただければいいと思うのです。私も一つ研究してみたいと思います。

○中村(卓)説明員 制度といたしまして、たとえば陸上勤務者が船に乗った場合は三号給与を積んで、それから船に乗っていった人が陸上にかわつたときは三号引いていくというような制度をとっております。これは先生御承知のように、もともと二九ベースのときに勤務時間が長いというように、主として勘案いたしましたので、あのとある程度差がつきまして、それがその後ずっと歴史を作っているというように、なことにわれわれは解釈しております。

○山内委員 それは国鉄ですから、陸上の勤務者と比べることも必要かと思えますけれども、国鉄以外の船員との対照もやはりしなければいかぬと思う。そういう意味で一つこれは資料をいただいても私もしつくり研究したいと思っています。次に、青函間でも就業規則がありまして、この間向こうへ行きましたとき、現地の局長からいただいたいきなりですが、これを読まして非常に私は危惧の感を抱いております。それは違法の——違法と申しますか、まだ合法的でない、こういう考え方を私は持っ

ております。法的に有効なものではないのでないか。その理由は、いろいろ申し上げたいのですが、もう予鈴も鳴っておりますので、この点について何か釈明がありましたら、船員局長あるいはこれをお調べになったことがあるかどうか。

○住田説明員 国鉄の方から就業規則の提出をいたしておりますが、船員法の規定と合わない点がありますので、正式に受理していません。船員中央労働委員会の方でも、国鉄問題の改正を御検討になっておられますので、その結論を待ってからということとで今まで経過しております。

○山内委員 受理はされたいけれども、これは有効に効力を発生してはいないんだという話ですね。

○住田説明員 受理はしております。

○山内委員 それでは、まだいふありますけれども、もう予鈴が鳴っておりますので、わざわざ御出席を求めました港湾局長に一つだけお尋ねしておきたい。

それは函館港の北防波堤、あれは私の記憶では大正の初めに着工して、そうして一部分はケーソンを入れたままに放置されております。これは運輸大臣も一つぜひ知っていただきたい。これを私なげ取り上げたかと申せば、もしこれが完成しておたら、あの洞爺丸の事件は起きなかつたであらうと私はかく信じております。これが未完成であつて何の役にも立たないから、あの船は沖へ出ざるを得なかつた。現在どの港の中にも避難するというのが常識でしょう。ところが、風が強くなる

と逆に外海に出ていって、そうして波に抵抗しながら船をささえていく、あるいは大きな岩の陰に隠れるという、こういう避難の方法をやっておるのである。なぜこの防波堤を完成しないのであつたら、何十年もこうしてはうっておくのか、航路筋にこんなものがありますから、かえつてじゃまになる。それから、作る意思がなければこれは撤去した方がいい。ことしになつても、たしか六ヶ所だと思ひますが、干潮のとき見えない、そこへの上上げてしまつて大きな事故を出してゐる。幸い沈没を免れましたが、客を積んだ船がこういふところに行つて当たらどうしますか。また洞爺丸のような事件が、あれほどの大きな風がいつ起こらないとも限らない。そういう意味でこれはぜひ早期に着工してもらいたい。なぜはうっておくのか。簡単でよろしいです。もし予算額などわかつておりましたら一つお知らせ願ひたい。

○坂本政府委員 函館港の防波堤につきましては、西防波堤といふものは函館ドックから北へ約千七百メートルでございます。それから四百メートルの港口を隔てまして三百八十メートルの計画がござります。そのうち北防波堤がケーソンだけ置かれまして、水面から顔を出しておらない部分があります。これは戦時中に作り出したものでございまして、戦後これをそのまま放置してございまして、最近これを早くやらなければいけないという必要性から、本年度の予算でもつて百八十メートル全部かさ上げをすることにいたしております。

予算額といたしましてはその分が千二百万円でございます。

○山内委員 たつた千二百万円くらいで完成するなんて、たしか三億五千万かそこらあればすつかりで上がるのです。一つ大臣、これは記憶にとどめられて、この航海安全という見地から、こればかりのわずかな金は、早期に一つこれを完成を期していただきたい。

これだけを要望して終わります。

○高橋(清)委員長代理 ほかには御質疑はございませんか。——ほかにないようでございますので、本案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

○高橋(清)委員長代理 これより討論に入りたいと存じますが、討論の申し出もございませんので、これより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。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○高橋(清)委員長代理 御異議なしと認め、これより採決いたします。

船員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〕

○高橋(清)委員長代理 総員起立。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

○高橋(清)委員長代理 この際久保三郎君より発言を求められておりますので、これを許します。久保三郎君。

○久保委員 自由民主党、社会党並びに民主社会党共同提案により、ただいま可決になりました船員法の一部を改正する法律案に対する附帯決議を動議として提案いたします。

案文の内容を朗読します。
政府は本法の運用にあたり左記各項に留意すべきである。

記

一 国際海上労働諸条約の検討を早急に進め、批准に必要な国内体制の整備に努めること。

二 原則として総トン数二十トン以上のすべての漁船に船員法を適用するよう努めること。

三 国鉄連絡船の労働時間及び休息時間に関する命令の制定にあつては、労使の意見を十分に聴取して万全を期するとともに、具体的な労働条件については、労使の協力により、休日付与の問題を含む労働時間の短縮その他の措置をとるよう善処すること。

四 漁船、小型鋼船及び機帆船の労働時間及び休日について適当な基準を設定するよう努力するとともに、これらの船舶の乗組員、特に国際漁業、長期漁業に従事する者の労働条件の改善についての指導を強化すること。

五 船内の衛生管理の向上について万全の措置をとること。

六 行方不明手当については、船員保険法の給付対象とするようその改正を図ること。

以上であります。

これは具体的にいろいろ御説明申し上げることはございませんと思ひますが、今までの委員会を通して長期にわたる審議の中で特に重点として問題になつた点であります。十分政府においても考へてほしい、こういうふうに思ひます。

特に二については、ただいまも質問があつたように、船員法の建前からいって、特に今度の改正では、第一種漁業船員の漁船のうち一部を除くということでありまして、これはすべて二十トン以上で線を引くというのが漸進的な方法であらうと思ひます。

三番目については、ただいま御質問もあつたように、特に今までの長い間の労使慣行というか、労働条件が確立しない国鉄連絡船については週休体制を建前にして、その他の諸条件を改善する。こういうことが一番問題になつてゐる点であります。

四、五、六は、すべて今までの質問の中で発表した通りでありますので、十分御考慮をいただきたい、こういうふうに考へます。

○高橋(清)委員長代理 ただいまの久保三郎君の動議のごとく、船員法の一部を改正する法律案に対し附帯決議を付するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○高橋(清)委員長代理 御異議なしと認め、さう決しました。

○高橋(清)委員長代理 なお、本案に対する委員会報告書の作成等につきましても、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〕

○高橋(清)委員長代理 御異議なしと認め、さう決しました。

○高橋(清)委員長代理 この際、政府当局より発言を求められておりますので、これを許します。斎藤運輸大臣。

○斎藤運輸大臣 ただいま全会一致をもって御議決になりました附帯決議事

項につきましては、本法の運用にあたりまして、十分留意をいたしまして、関係各省と連絡を密にいたしまして、決議事項の内容の実現に努力をいたしたいと思ひます。

○高橋(清)委員長代理 次会は公報をもってお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後一時五十九分散会

〔参照〕

船員法の一部を改正する法律案(内閣提出第三八号)に関する報告書

〔別冊附録に掲載〕