

第四十回国会 参議院運輸委員会會議録第二十五号

昭和三十七年四月二十六日(木曜日)

午前十一時三十分開会

委員の異動

四月二十五日委員村山道雄君、田上松衛君、赤松常子君及び中尾辰義君辞任につき、その補欠として天坊裕彦君、松浦清一君、中村正雄君及び白木義一郎君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 村松 久義君
理事 天埜 良吉君
金丸 富夫君
谷口 慶吉君
大倉 精一君

委員

大野木秀次郎君
重宗 雄三君
平島 敏夫君
白木義一郎君
加賀山之雄君

國務大臣

齋藤 昇君

政府委員

運輸大臣官房長 廣瀬 眞一君
運輸省海運局長 辻 章男君
運輸省船員局長 若狭 得治君
運輸省鉄道監督局長 岡本 悟君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
会専門員

本日の會議に付した案件

○木船運送法の一部を改正する法律案 (内閣提出、衆議院送付)

○鉄道敷設法の一部を改正する法律案 (内閣提出、衆議院送付)

○船員法の一部を改正する法律案 (内閣提出、衆議院送付)

○委員長(村松久義君) ただいまより委員會を開会いたします。

まず、委員変更について御報告いたします。昨二十五日、村山道雄君、田上松衛君、赤松常子君、中尾辰義君が辞任され、天坊裕彦君、松浦清一君、中村正雄君、白木義一郎君が選任せられました。

○委員長(村松久義君) それでは木船運送法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。順次御発言を願います。

○大倉精一君 木船運送法について一点だけ質問をしておきますが、この改正案によって小型海運業に対して登録の資格要件がつけられました。その資格要件の中で「必要な能力及び資力信用に関する規定を整備した」ということになっておられますが、「必要な能力及び資力信用」というのは、どういう基準を考へておられるのか、その考え方について一点だけ伺いたしたいと思います。

○政府委員(辻章男君) お答え申し上げます。能力につきましては、大体小型船の海運業を営んでおられた者、また

はその使用人として二年以上の経験を有する者であること、というのが一つの基準でございます。

それからまた小型船海運業者と取引関係のありました、たとえば石炭でございませうか、その他の出荷機関で海上輸送に関する業務に三年以上経験した者であること、というのを一つの能力の基準にいたしております。

それから第三点といたしまして、今述べましたような、経験のない運航業者につきましては、その輸送物資について荷主との関係が明確であること、というのが、運航業者についての経験のない者についての能力の基準でございます。

それから貸渡業者につきましては、船を貸し渡します先の運航業者との関係が明確であるというのが要件でございます。

それから取扱業につきましては、事業計画において集荷能力が確実にあると認められるという点を要件にいたしたいと考へております。

それから資力信用でございますが、資力信用につきましては、船舶の建造費その他小型船の海運業を営むに必要な資金手当のめどが確実にあること、それから過去の経歴から見まして、小型船の海運業を誠実に遂行することが期待し得るものであること、というのが運航業、貸渡業についての資力信用の判定の基準でございます。

業の遂行が見込まれる者であること、それから過去の経歴等から見まして、取扱業の事業を誠実に遂行することが期待し得る者、そういうふうな基準を考へております。

○大倉精一君 そうしますと、たとえば新たにこの業務をやろうという者は、これはどうなりますか。たとえば今の経験のない者、そういうような者の取り扱いはどうしますか。

○政府委員(辻章男君) 例をあげて申しますと、今まで経験のない方が小型船を建造をして、これから運航業者として発足しようというふうな場合におきましては、一体新しい船でもって、荷主との関係においてどういう荷物を運ぶかということが明確であること。それからその船を作りますについての資金のめどが、たとえば中小企業金融公庫から借りるようなめどがはっきりしているとか、その他の金融機関から借りるということがはっきりしております。それから今までの経歴から見まして、非常に誠実にその事業を遂行することが期待し得られる者、こういうふうな基準を考へております。

○大倉精一君 そうしますと、大体そういうような資格の要件の合致する者は無条件に認められるのですか。

○政府委員(辻章男君) さようでございませう。

○大倉精一君 もう一点だけお尋ねしますが、この法律によって新たにそういう資格を判断して登録しなければならぬ方はどのくらいありますか。

○政府委員(辻章男君) 現在小型船の海運業を営んでおられる方々は、すべてこの法律の適用になるわけでございまして、それに付け加えて、新たに始めようとする方がこの対象になる。こういうことでございまして、現在のすでに海運業に従事しておられる方々につきましては、経過期間を置きまして、その期間内にこの登録の要件に合致した者を登録していく、こういうふうな考え方でありませう。

○大倉精一君 そうしますと、そういう案件が非常に多くて事務が渋滞するということはおそれはないのですか。

○政府委員(辻章男君) 大体、小型船と申しますと、いわゆる機帆船といわれております木船関係と、それから新しく加えられます小型鋼船になりませう。小型鋼船の隻数は大体千隻程度でございます。それから木船のほうはトン数で百万トンを超えておまして、隻数としては約二万隻程度でございます。御指摘のように経過期間中にそれらのものを処理いたしますので、その期間非常に事務のしわ寄せがくるわけでございますが、すでに木船につきましましては、こういう能力、信用等の資格要件は新しく追加されておられますが、従来から登録制度になっておられますので、大体実態も明らかになっておりますので、多少事務は繁忙すると思っておりますが、何とかやっていける見込みでございます。





は今のとおりであつて、ほんとうに単なる臨港鉄道ということになつてしまふのでしようか。その日豊線の本線の短絡ということは考へておらないというわけですね、それはどうですか。

○政府委員(岡本悟君) さようでございます。やはり本土連絡は従来のルートによつて行なうということに相ならうかと存じます。

○金丸富夫君 それから北海道の新得付近の予定線ですね、あれはごく短い線で、こんな短く鉄道をここへ何せねばならぬというのは、どういうわけですか。しかも山の中ですね。

○政府委員(岡本悟君) 石狩と十勝を連絡する線路といたしまして、狩勝線というのは新得とずつと西のほうの占冠という所の間でございますが、この狩勝線が着工線に相なつておりまして、目下やつておりますが、これは相当長大な路線でございますので、相当完成には時日を要します。ところが当面急を要しますのは、新得からちよつと北に参りました所に狩勝峠というのがございまして、これは千分の二十五という急勾配でございます。そこで根室本線の改良はまずこの勾配を除くことが最も急務でございます。そういう意味から、将来は狩勝線というものを作りまして、現在の根室本線にかわるもつと輸送力のある線路を作るということでございますけれども、そこまですべて完成するには相当時間がかかりますので、とりあえず、この現在線の落合付近とそれから狩勝線の沿線になる新内付近とわずかに四キロ余りでございますが、これをつなぎますと、狩勝峠の急勾配を下げる事ができる効果があるわけでございます。つまり根室本線の速効

的な改良という意味合いでございます。○金丸富夫君 本来改良でやつてもよろしいというような線なんですが、そうすると、これができ上がりますと、あの今の狩勝峠のほうは廃線するわけですか、どうですか、その点は。○政府委員(岡本悟君) さようでございます。当然廃線にいたすわけでございます。つまり従来の觀念から申しますと、まさに仰せのように改良工事的のものでございます。○委員(村松久義君) 鉄道敷設法の一部を改正する法律案に対する質疑は、本日はこの程度にいたします。

○委員(村松久義君) 次に、船員法の一部を改正する法律案を議題といたします。これより質疑に入ります。順次御発言を願います。○大倉精一君 私は漁船に従事する船員についての船内労働条件等にあまり詳しくないのですけれども、どういふ実情になつてゐるのか、概要をひとつお知らせを願ひたいと思ひます。○政府委員(若狭得治君) 漁船の労働につきましても、現行法におきまして総トン数三十トン以上の漁船につきましても、船員法を適用いたしてございまして、その労働条件につきましては船員法によつて規律をいたしておるわけでございます。三十トン以下につきましても、現在は労働基準法によつて規律されておるわけでありまして、具体的に申し上げますれば、三十トン以上の漁船の船員につきましても、たとえ労働時間等につきましても、国際条約におきましても漁船の労働の実態からいまして、それが自然的な条件に左

右される場合が多いわけでございます。労働時間の規定の適用はないわけでございます。また、有給休暇につきましても、これが季節的な労働であるという面からいたしまして、船員法におきましてもその規定の適用をいたしておらないという実情でございます。ただ、漁船の船舶としてのいろいろな規律につきましては、船員法の規定の適用を受けておるわけでありまして、また、たとえば雇入れ公認の場合におきまして、その賃金の一定額を届け出るといふような現在規制をいたしておるような状況でございます。○大倉精一君 労働時間とか、有給休暇というふうなもので、これは何か政府でもつてやはり一つの基準を設けて、指導基準といふものがあるか、そういう指導をする必要があると思ひます。○政府委員(若狭得治君) 漁船の船員につきましても、労働時間あるいは有給休暇等の問題につきましては、われわれのところでも現在検討いたしておるわけでも、漁船の船員の労働条件の向上につきましても、まず第一に考えらるべき問題は給料問題であるといふふうに考えております。現在の漁船の船員の給料につきましては、総トン数三十トン以上の船員法の適用されていく比較的大きいものを対象に見ましても、その約七〇〇が歩合給、全部歩合給によつて支給されておるというふうな実情でございます。したが、いましも、最低の生活保障といふものについても、確たるものがあないというふうな実情にございまして、われわれといたしましては、この全部歩合給制度というものを改めまして、できるだ

け最低生活の信障に必要な一定額といふものを、雇入れ公認の際に關係官庁におきまして確認をいたしまして、それを確保させるというふうなことを現在考へておるわけでございます。その大體の考へ方といたしましては、報酬の六割程度を一定額として固定させる、これは絶対に確保するといふような方針で、本年度においてこれを実施していきたくと思ひます。また雇入れ契約の問題につきましても、漁船は先ほど申しましたように非常に季節的な労働でございますので、漁期だけ雇入れを行ないまして、出漁を止めて帰つてくるとすぐ雇入れ契約を解除する。そうして解除した上で、しかもその漁船の整備、あるいはその他の漁具の整備等に当たらせておるといふような事情でございます。そうしてそういうふうなものが終わるとまた出漁する、その際にまた雇入れ契約を行なうといふような、非常に身分が不安定でございますので、そういうものについては雇入れ契約を継続させていくような行政指導をやつていきたいといふようなことを考へておるのであります。また、現在漁船の海難事故が非常に多いわけでございます。多いわけでございますが、その原因につきましても、船長と漁撈長といふものが一つの船に乗つておられて、その漁業の漁獲の指揮につきましては漁撈長がこれを持つ、それから船長は船舶の運航についての指揮を持つといふようなことで、その間の連絡が不十分なために事故になる場合も非常に多いといふような關係もございまして、船舶の安全運航という面につきましても、船長に全責任を持たせるような行政指導

もやつていきたいといふようなことを考へております。労働時間、有給休暇等につきましても、たとえば、終年漁業に従事する漁船船員につきましても、できるだけ有給休暇を取らせるような方法で指導して参りたいと思ひます。○大倉精一君 給料は大體六〇〇がらみの固定給といふお話でございますけれども、これは全固定にしては都合が悪いことがあります。たとえば、全固定にして収穫なり何なりの事情によつてそこにプラス・アルファというもの、楽しみなものをつける、褒賞的なものをつける、こういうふうなことは漁船には都合が悪いのですか。ですから、たとえば雇入れれるときに、一漁期について幾らと固定してしまふ、そうして収穫なり何なりによつてそれにプラス・アルファをつける、あるいはつけないときもある。あるいは固定というものは最低生活でなくて、労働一般の賃金と合うようにする。漁期なり何なりによつて違つてくると思ひます。そういう觀念でもつて指導するといふことが都合が悪いのですか。○政府委員(若狭得治君) 先ほど申し上げましたように、現在の実情は、全部固定給制度になつてゐるものは約三〇程度であります。したが、いまも残りのものが一部歩合制であるわけでありまして、こういうふうな実情でございます。今、大倉委員のおっしゃいましたような方向にわれわれとしては進む考へてございまして、さしあたりの指導の行き方といたしましては、一応その歩合制の中での一定額と

もやつていきたいといふようなことを考へております。労働時間、有給休暇等につきましても、たとえば、終年漁業に従事する漁船船員につきましても、できるだけ有給休暇を取らせるような方法で指導して参りたいと思ひます。○大倉精一君 給料は大體六〇〇がらみの固定給といふお話でございますけれども、これは全固定にしては都合が悪いことがあります。たとえば、全固定にして収穫なり何なりの事情によつてそこにプラス・アルファというもの、楽しみなものをつける、褒賞的なものをつける、こういうふうなことは漁船には都合が悪いのですか。ですから、たとえば雇入れれるときに、一漁期について幾らと固定してしまふ、そうして収穫なり何なりによつてそれにプラス・アルファをつける、あるいはつけないときもある。あるいは固定というものは最低生活でなくて、労働一般の賃金と合うようにする。漁期なり何なりによつて違つてくると思ひます。そういう觀念でもつて指導するといふことが都合が悪いのですか。○政府委員(若狭得治君) 先ほど申し上げましたように、現在の実情は、全部固定給制度になつてゐるものは約三〇程度であります。したが、いまも残りのものが一部歩合制であるわけでありまして、こういうふうな実情でございます。今、大倉委員のおっしゃいましたような方向にわれわれとしては進む考へてございまして、さしあたりの指導の行き方といたしましては、一応その歩合制の中での一定額と

いうものを固定していくというような方向で漸進的に進んで参りたいというように考えておる次第でございます。

○大倉精一君 これはひとつ大いに検討してもらいたいと思うのです。

次に、総トン数七百トン以下の漁船の乗組員についての条件ですね。これについても何か基準を設けられるという考え方はありませんか。

○政府委員(若狭得治君) このたびの法律改正におきまして、総トン数七百トン以上の船舶については、労働時間の規定を全面的に適用することになるわけでございます。したがって、七百トン以下のものについては、労働時間の規定は適用ならぬわけでございますが、これにつきましては、現在実態の調査を進めておりました、必要に応じて労働委員会の決議によって運輸大臣が労働時間を決定するというような規定になっておりますので、今後、調査の結果によりまして、また業界の実情と船員労働の実態というものを調査いたしました上で、労働時間制というものを逐次適用していくというようなことを考えておる次第でございます。

○大倉精一君 この法案については、さらに検討を要する点があると思っておりますので、保留をして次の委員会に質疑をいたします。

○金丸富夫君 お伺いいたします。一点は、今度の改正案で、従来漁船について総トン数三十トン未満の漁船というもの、これは従来船員として取り扱わないことに第一条件でございまして、それが今度は「政令の定める総トン数二十トン以上の漁船及び政令の定めるまき網漁業に従事する漁船の

附属船を除く」と、こういうことが書いてあるのですが、結局三十トン未満の分でも政令で定める。どういふ種類のものをこれは対象としておるのですか、お伺いしたい。

○政府委員(若狭得治君) 現行法では三十トン以上の漁船について全部これを適用いたしておるわけでございまして、最近沿岸漁業が非常に不振になって参りました。比較的小型船でも遠洋まで出かけるというものが相当多くなつて参つたわけでございまして、また、船舶の性能も向上して参りましたので、三十トン以下でも遠洋航海に十分たえるというもので参つたわけでございます。こういうような実態の変遷に対応いたしまして、二十トン以上の船舶で近海及び遠洋に出漁するものについて船員法をさしあたり適用していこうというものがわれわれの考えでございます。具体的に申しますと、船舶安全法の施行規則に漁船特殊規則という規則がございまして、それによりまして、漁船の種類を第一種、第二種及び第三種に分けておるわけでございまして、第一種は沿岸漁業でございます。それから第二種は近海及び遠洋の漁業でございます。第三種は母船その他官庁船というふうなものでございまして、このうち第二種及び第三種の漁船に船員法を適用していきたいという考え方を考えておるわけでございまして、なほ、まき網漁業につきましては、母船と付属船が同一の漁場において同一の漁業をやっておるわけでございまして、そうしてまた母船と付属船との間の船員の相互間の交代というふうな問題もございまして、これは同じように船員法を適用いたしまして、また船

員保険法も適用するというものをさせたいと考えておるわけでございまして。

○金丸富夫君 そこで、この漁業者の保険に関して、私、最近こういうことを聞かされて、この二十トン未満であつても保険関係が結局陸上と同じになつて、そういうことになつては困るから、やはりそういう保険関係については適用を受けるようにしてもらいたいというふうなことも請願を私聞いたのですが、この点、保険はどういうことになるのですか。上と下、どういふ差がありますか。

○政府委員(若狭得治君) 船員法の適用を受ける船員につきましては、船員保険の対象になるわけでございまして、これは船員保険法におきまして、船員法の適用を受ける者は強制的に船員保険の対象になるわけでございまして、したがって、このたびの法律改正によりまして、総トン数二十トンまで適用対象を下げるということは、その船員に乗り込んでおる船員については当然船員保険法の適用を受けるというわけでございまして、船員保険法の適用を受けない者は、当然陸上の労働基準法の適用を受けまして、保険関係につきましても労災保険その他の一般陸上の保険の適用対象になるわけでございまして、船員保険は総合保険でございまして、疾病、災害あるいは養老、そういうふうな一切の保険を含んでおるわけでございまして、それから具体的に申しますと、たとえば私傷病については陸上の労災保険では保険の対象になつておりませんが、船員保険ではこれも保険の対象になるというふうな利点もあるわけでございまして、われわれといたしましては、海上の特殊な労働に従事している者につきましては、できるだけこの船員保険適用対象を広げていきたいというふうな考えをおるわけであります。

○金丸富夫君 そこで、結局この業者あるいは労働者が希望するところは、海上労働の本質とそれから陸上労働というものはおのずから相当に違いがあるというふうなことを考えますとき、いろいろのほかの大きい船舶同様のものはやり得ないものもあるかもしれないが、保険等の場合においては、やはり海上労働という意味からして、保護すべき性質は、むしろこういう小型船舶について多いのじゃないかと思ふのです。たとえば大きい船舶、なるとは大きい船舶はすぐその近所に特別の医者がいないかという一つの不便という点、そういうこともあるかもしれないかもしれませんが、大体相当に行き渡つておる。しかし小型船舶のごとき、ことに漁船というふうなものは、やはり陸上関係のいろいろな施設を使うとか、そういうこともありまじょうし、ただ内容については、危険度とかあるいは災害率というふうなことは、ものによつて陸上と同様だということに思ふのですが、そういうことも二十トン未満というふうなものにもそういうものを適用せられるような措置は、これはできないものですか。

○政府委員(若狭得治君) 船員法の適用範囲につきましては、二十トン未満の船舶も当然これは海上労働でございまして、海上で働くという意味におきましては、二十トン以上の船舶と二十トン以下の船舶との間に差異があるわけではございません。ただ、現在の船

員法は海上労働としての非常な特殊性を有するものであるというものを取り出しまして、これを陸上の労働基準法の特別法としてこの船員法を規定しておる建前からいたしまして、こういう特殊性を持つものに限定していこうというものが現在の建前でありまして、しかし、時代の進展によりまして、だんだん小型船でもそういう特殊性を持つものが出てきておるというところは事実でございます。そういう意味から今度の改正も行なうわけでございまして、大体におきまして二十トン以下の船舶につきましては、日帰りの労働に従事しているもので、したがって生活の根拠は陸上にあるというふうなわけにわれわれは考えているわけでございまして、船員法の特殊性と申しますのは、家庭を離れて洋上で孤立した生活を相当期間続けるというところに一番大きな特色があるわけでございまして、二十トン未満の船舶については、もちろん例外もあると思ひますが、大多数の者は日帰りの労働に従事しているという状況でございまして、現在のところは、船員法の適用対象といたしましては、もちろん労働法の面もございまして、労働基準法の特別法というふうな関係から、二十トンに限界を置いて参りたいと考えているわけであります。

○金丸富夫君 これについては、むしろほんとは労働者のほうのことを言うほうから聞くべきで、われわれが聞くのはおかしいのですけれども、実際、労働者の保護という意味において、家庭を離れるという一つの特色と、それから海上労働というか、危険度という点、そういうものが非常に多いという二つがあるわけですから、今

員法は海上労働としての非常な特殊性を有するものであるというものを取り出しまして、これを陸上の労働基準法の特別法としてこの船員法を規定しておる建前からいたしまして、こういう特殊性を持つものに限定していこうというものが現在の建前でありまして、しかし、時代の進展によりまして、だんだん小型船でもそういう特殊性を持つものが出てきておるというところは事実でございます。そういう意味から今度の改正も行なうわけでございまして、大体におきまして二十トン以下の船舶につきましては、日帰りの労働に従事しているもので、したがって生活の根拠は陸上にあるというふうなわけにわれわれは考えているわけでございまして、船員法の特殊性と申しますのは、家庭を離れて洋上で孤立した生活を相当期間続けるというところに一番大きな特色があるわけでございまして、二十トン未満の船舶については、もちろん例外もあると思ひますが、大多数の者は日帰りの労働に従事しているという状況でございまして、現在のところは、船員法の適用対象といたしましては、もちろん労働法の面もございまして、労働基準法の特別法というふうな関係から、二十トンに限界を置いて参りたいと考えているわけであります。

○金丸富夫君 これについては、むしろほんとは労働者のほうのことを言うほうから聞くべきで、われわれが聞くのはおかしいのですけれども、実際、労働者の保護という意味において、家庭を離れるという一つの特色と、それから海上労働というか、危険度という点、そういうものが非常に多いという二つがあるわけですから、今

あとのほうの点から考えていけば、やはりこういう零細企業のものについては、やはりこういう特別の保護というものを、特に保険関係等については、あつてしかるべきだと思つては、これはやりたいと思つたのだが、なかなか組合関係特に掛金というようなことから、なかなか困難だというような特殊の事情があるのか、それとも、もうこれで十分だ、こういう場合にお考えになつておられるのか、この点をもう一つお伺いしておきたい。

○政府委員(若狭得治君) 適用範囲の拡張につきましては、まず事業主の負担の問題がございます。これは当然船員法の適用対象になるならば、船員保険に強制的に加入させられるわけでございますので、それに伴う事業主の負担の問題があるわけでございます。同時に、船員保険の特別会計というものがございまして、この財政の面の問題がございます。二十トン以下の船舶につきましては、非常に零細な企業家が多いわけでございますので、したがつて、保険の取納率等がなかなか所期の成果を期せられないというようなことも想定されますので、保険の財政の問題もあるわけでございます。しかし、そういうような困難はございませぬけれども、むしろ本質的に、日帰りの労働については陸上の労働基準法の適用を受けさせるということが、現在の事情から見て適當ではないかというように考へ方で、海上労働の特殊性というものをからいたしまして、二十トンに限界を置いておられるわけでございます。

○金丸富夫君 今のことで、ある程度どこかに筋を引かなければならぬということはわかりますが、でき得るなら

ば、やはりこういうものについては、全般の船員法の適用ということは必要でないにいたしましたも、そういうような者についての海上労働というような点から、できるだけこれに対するせめて保険関係等については、二十トン未満といえども、この觀念で保護するというようなことのできるように、ほんとうにしたいと思つたわけですが、聞くところによると、なかなか掛金が少なくて厚生省方面がそつぽを向いておるといふようなこともちよつと聞いたわけですが、これはまあ程度問題で、私は数字を持っておりませんから、どういふ体制になつておるかよく存じませんが、将来、労働者方面のそういう保険関係というようなものについては、できるだけひとつあたたい目を持つて進むのが国として適當ではないか、かように考へるわけでありませぬ。——よろしゅうございます。

○委員長(村松久義君) 船員法の一部を改正する法律案に対する質疑は、本日はこの程度にいたしまして散会いたします。

午後零時三十一分散会

四月二十四日本委員会に左の案件を付託された。

一、船員法の一部を改正する法律案  
(予備審査のための付託は一月二十七日)



昭和三十七年五月二日印刷

昭和三十七年五月四日発行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局