

第四十回 参議院運輸委員会議録第一一十五号

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

委員

大野 木秀次郎君

委員

平島 敏夫君

委員

白木 義一郎君

委員

加賀山之雄君

委員

齊藤 昇君

委員

大倉 精一君

委員

谷口 慶吉君

委員

岡本 哲君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君

本日の会議に付した案件

○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、この改定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が、その資格要件の中で「必要な能力及び資力信用」というのは、どういう基準を考えておられるのか、その考え方について一点だけお伺い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、またそれから取扱業につきましては、そ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ました。それで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を、それからその船を作りますに付けての資金のめどが、たとえば中小企業金融公庫から借りるようなめどがはつきりしているとか、その他の金融機関から借りるということがはつきりしております、そういうふうなこと。それから今までの経験から見まして、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、こういうような基準を考えております。

○大倉精一君 そうしますと、大体そぞれから過去の経験から見まして、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。

○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、またそれから取扱業につきましては、明

確な店舗をかまえまして、確実に取扱

業の運送法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○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には、これはどうなりますか。たとえば述べましたような、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

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ります。

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ました。それで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を、それからその船を作りますに付けての資金のめどが、たとえば中小企業金融公庫から借りるようなめどがはつきりしているとか、その他の金融機関

から借りるということがはつきりしております、そういうふうなこと。それから今までの経験から見まして、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、こういうような基準を考えております。

○大倉精一君 そうしますと、大体そぞれから過去の経験から見まして、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。

○政府委員(辻章男君) さようですが、何とかやつていける見込みでござります。

はその使用者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。

それから過去の経験等から見まして、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定めようとする方がこの対象になります。こうしたことでございまして、現存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す。

○大倉精一君 そうしますと、そういったふうな場合に登録しておられる方は、これまでに付け加えまして、新たに始めたよとされる方がこの対象になります。こうしたことでございまして、現存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す。

○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、それに付け加えまして、新たに始めたよとされる方がこの対象になります。こうしたことでございまして、現存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には、これはどうなりますか。たとえば述べましたような、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

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は、一体新しい船でもおきましては、一体新しい船でもあります。

○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には、これはどうなりますか。

○政府委員(辻章男君) さようですが、何とかやつていける見込みでござります。

○委員長(村松久義君) ほかに御質疑もないようですから、これをもって質疑を終局いたします。

これより討論に入ります。御意見のある方は順次御発言願います。

別に御発言もなければ、直ちに採決を行ないます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(村松久義君) 全会一致と認めます。よって本案は全会一致をもつて可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(村松久義君) 次に、鉄道敷設法の一部を改正する法律案を議題といたします。

○大倉精一君 新線建設の手続について、どうも私は少し欣然としないものがあるのです。といふのは、これはあります。順次御発言願います。

○大倉精一君 新線建設の手續について、どうも私は少し欣然としないものがあるのです。といふのは、これはあります。順次御発言願います。

○大倉精一君 新線建設の手續について、どうも私は少し欣然としないものがあるのです。といふのは、これはあります。順次御発言願います。

○大倉精一君 新線建設の手續について、どうも私は少し欣然としないものがあるのです。といふのは、これはあります。順次御発言願うといふことは、もちろんこの鉄道建設審議会で十分御審議になりまして、その必要度を十分勘案して御建議に相なつたわけでござりますが、別表の改正ということはないことは当然のことであるかと存じます。

○大倉精一君 これは口頭でもって説明されるのもけつこうだと思うのですがけれども、やはりそれに必要な資料とあれば、自動的に取り運んでいかれるというものであるのか、あるいは国会の審議を経てやつていかれるというものである。当然国会の審議を経て進められていくと思うのですが、たとえば、こういう膨大な新線建設の提案理由の説明を見ましても、はたして各線が必要であるのかないのかということ

が一つも書いてないのです。これは国会の審議の上において非常に困ると思うのです。鉄道建設審議会は、これの線を着工すべきだ、そういうことをきめて、鉄道敷設法改正というこ

とでもって本委員会に提案されるので

すけれども、その各線がはたして必要

なものであるかどうか。必要なもので

あるならば、その理由というのが提案

の説明の中に、それが入ってこなけれ

ばならぬと思うのですが、こういう点がどうも私はふに落ちないところがあ

るのですが、いかがでしょうか。

案となって出てきて、何となく通って

しまう。そういうような習慣になつて

きます。そういうふうな点が、

政府委員(岡本悟君) 提案理由の中には「政府といたしましては、日本國有鐵道の鐵道網を整備することによつて、産業資源の開發並びに經濟交流を促進し、もつてわが國の經濟發展に貢献いたしたい所存でござりますので、こ

とが私はふに落ちない点なんです。國

会としてもはたして建議された線が、

ここに言われておるような、何といい

ますか。「産業資源の開發並びに經濟交流を促進する」そういう線であるの

かどうかということは、これはやはり

慎重審議しなければならぬと思うので

す。委員会において、今度はそこまで

要求しませんけれども、今後の審議の

委員会で御説明申し上げております。

申しあげてあります。

同時に、各線につきましては、その必要性につきま

して別途補足いたしまして、過般の

申しあげてあります。

つきましては、その必要度につきま

して別途補足いたしまして、過般の

申しあげてあります。

○國務大臣(齋藤昇君) 徒然まおつて

役に立たぬと思うのですが……です。

内容はよく知りませんけれども、そこ

から予算と建設費とは違うのじゃあり

ませんか。

○政府委員(岡本悟君) 提案理由の中

には「政府といたしましては、日本國

有鐵道の鐵道網を整備することによつ

て、産業資源の開發並びに經濟交流を

促進し、もつてわが國の經濟發展に貢獻

いたしたい所存でござりますので、こ

とが私はふに落ちない点なんです。國

会としてもはたして建議された線が、

ここに言われておるような、何といい

ますか、「産業資源の開發並びに經濟

交流を促進する」そういう線であるの

かどうかということは、これはやはり

慎重審議しなければならぬと思うので

ある。特にこの前日鉄法改正で審議

されただけで、わざわざ回して、

それで民間資金を利用してと言つて

いる。しかしながら、今日の日

本の説明の中には、なかなか年数

をいたしまして、なかなか年数

億にしますか、そういう構想の
もとに、大規模な新線建設の方途を考
えて参りたいというので、今真剣に取
り組んでおるところでございます。

○大倉精一君 まあ先ほどもお話を
あつたように、今度の十二線について
は資金の捻出をどうするかということ
を審議会で検討しておるということであ
りましたが、そういうことをやつて
おられることは新聞で承知をしており
ます。おりますけれども、そんな資金
の捻出方法をどうするかというような
ことを建設審議会なんかでやらぬでも
いいと思うのです。建設審議会という
のは、この線が必要なのだと、必要な
事情をよく調査して、そして、この線
は敷くべきである、これを決定すれば
いい。だから国鉄というものは、赤字
だから敷いてはいかぬなどといふこと
はない。赤字でも必要であれば敷かな
ければならない。であるから鉄道建設
審議会というものは、いわゆる建設の
順序あるいは資金等の考慮をする必要
もありましょうが、当面これだけが必要
だ、こうやればいいのであって、資
金は政府がこれはひとつ考へるべきも
のです。資金のことまで鉄道建設審
議会が、ボスどもが集まつて、ああせ
いこうせいなどといふのはよけいなこ
とだ。その点、どうですか。

○國務大臣(齋藤昇君) おっしゃると
おりでございます。政府といいましたし
て、その計画を今考へているところで
ございます。建設審議会におかれまし
て、建設審議会の必要と考える線の建
設があまりに遅々としておる。だから、
政府をしかつておるだけではいけない
から、いろいろな資金方面等も検討し
て、ひとつ建議をしてみよう、こういう

お考えになつておられますので、政府
も建設審議会のその答申については、政府
じんせんお待ちをしておるということで
はなく、政府も真剣に考えまして、幸い建設審議会でそういう御意
見がございますから、建設審議会等の
御意見も伺いながら進めて参りたい。
○大倉精一君 まあ資金の調達は、こ
れはもう建設審議会の意見を伺う必要
はないと思うのです。これは政府みず
からおやりになつてけつこうなことで
あって、建設審議会の意見を伺うとい
うことになると、いよいよもって建設
審議会というのはボス化してしまつ
て、につちもさつちも行かなくなる。
特に建設審議会が答申した路線につい
て、政府は無条件にそれをのんで、鉄
道を建設させるというのか。あるいは
さらにこの中で調査を進めて、政府み
ずからが、これは必要だという工合
に、自主的な判断をして取捨選択をす
るのか、どつちなのですか。

○國務大臣(齋藤昇君) 建設予定線実
施につきましては、答申の趣旨を尊
重をいたしまして今まで進めて参つて
おるわけであります。政府といたし
ましても、これはぜひ新線建設の要あ
りと、かように認めて御提案申し上げ
たのでございます。そこで、建設予定
線のうちから早急を要するものを政
府がきめまして、そしてそれに予算を
つけていくというのが政府の責任でござ
ります。ところが、予算のつけ方が
今まであまりに少ないので、これは一つは
新幹線とそれから既設の路線の整備に
政府をしかつておるだけではいけない
急を要しておったゆえもありますけれ
ども、先ほど申します通り日本の経済の
成長に伴いまして、今までのよ

うな速度ではとうてい刻下の要請にこ
たえられない、かように考えまして、
来年度予算を契機に今後新線建設のも
う少し計画的な拡充計画を考えて御提
案を申し上げたい、かのように考えてお
ります。

○大倉精一君 従来着工線として答申
をして決定をしたのか。あるいはその
とおりに決定されたのでありますか。
間引きといふのは、着工線を答申に
なつた中で、これとこれはまだその必
要がないという工合に、政府が着工線
からはずしたという例はありますか。
○國務大臣(齋藤昇君) 建設着工を建
議されました線につきましては、大体
特別の事情のない限りは、平均をして
予算をつけているというのが現状であ
ります。したがつて、その線が完成を
するのに、どの線もおくれておると
いうのが大体の現状でござります。た
だ、実際建設の測量その他にあたつて
非常に難航している線があるとか、あ
るいはまた地元の利害関係でなかなか
話がうまく進まないというような点で
おくれておるというところもございま
すが、大部分は予算が少ないために平
均しておくれておる、こういう実情で
ござります。

○大倉精一君 そうしますと、今まで
は着工線として建設されたものは例外
なく全部取り上げてやっておる、こう
いうことですね。

○國務大臣(齋藤昇君) 大体原則とし
てはそういう状況でござります。例外
といしまして、私が先ほど申し上げ
たような事柄で、予算がまだついてい
ないというのも若干ござります。

○大倉精一君 これは何といつても政
府の非常に大きな責任だと思います
ね。これは責任です。だから政府が、
建設したものを検討を加えて、妥当で
あると、全部取り上げる以上は、政府
の責任において建設しなければならな
い。これは鉄道建設が目的じゃないの
ですよ。鉄道建設はその手段ですね。であ
りますから、その目的を達成するため
には、その手段を早く作らなければな
らない。にもかかわらず、政府が建設
を取り上げておきながら、ほとんど進
捗はしていない、これは重大な責任だ
と思います。ますます格差が大きくな
つてくるではないか。その点
はいかがです。これは政府が取り上げ
た以上は、責任をもつてもっと早く進
捗しなければならぬと思いますが、い
かがですか。

○國務大臣(齋藤昇君) おっしゃると
おり私は政府の重大な責任だと、かよ
うに考えております。そうであります
から、その責任を果たすべく来年度
予算にはひとつ御審議を願えるような
予算にはひとと御提案申し上げたいと、かよう
に考えております。

○大倉精一君 これは幾ら言つても仕
方がありますがね、そういうような
ことを政府がおやりになつて、いるか
ら、臨海鉄道のよう、すぐやらなければ
ならぬと、いうようなことで、國
鐵がやらなければならぬようなことで
も、民間資本と共同でやろうというよ
うな妙な形になつてしまつ。これは審
議会の議を経る必要も何もありません
からね。ですからこれはひとつ政府が
鐵道的にやってもらいたい。この資金
を定期的にやってもらいたい。この資金
が、日豊線の下曾根と門司ですか、門
司を結ぶ二十六キロの予定線ですね。
あれは結局短絡線という意味ではなく
て、臨海工業地帯に対する鐵道という
ことになるわけですね。

○政府委員(岡本悟君) 仰せのとおり
でございまして、御承知のように北九
州工業地帯は、すでに開発の余地は非
常に少なくなつて参りまして、ただ一
つ裏門司付近が残された地帯でござ
りますので、目下この地帯に工業地の造
成が大規模に行なわれつつござります。
○金丸富夫君 この日豊線の本土連絡
の問題は、やはり今の閑門トンネルが、
結局門司——昔の大里に出でております
ので、結局このほうの運行を二つに分
けて、こちらは通すというようなこと
は事実上ちょっとこの地形からいけば
できないと思うのですが、やはりそれ

は今のとおりであつて、ほんとうに單なる臨港鉄道ということになつてしまふのでしょうか。その日豊線の本線の短絡といふことは考えておらないといふわけですね、それはどうですか。

○政府委員(岡本悟君) さようでござります。やはり本土連絡は從来のルートによつて行なうということに相なろうかと存じます。

○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つしまして、狩勝線というのは新得とずっ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すので、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。ところが正面急を要しますのは、新得からちょっと北に参りました所に狩勝峠といふのがございまして、これは千分の二十五といふ急勾配でござります。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して、そういう意味から、将来は狩勝線といふものを作りまして、現在の根室本線にかかるもつと輸送力のある線路を作るといふことでございますけれども、そこまで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四キロ余りでござりますが、これを結び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

的な改良といふ意味合いでござります。

○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廢線するわけですか、どうですか、その点は。

○政府委員(岡本悟君) さようでござります。たゞ、たとえば雇い入れ公認の場所において、その賃金の一定期を届け出るというような現在規制をいたしておりますような状況でござります。

○委員長(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。

○委員長(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述べないのですけれども、どういう実情になつてゐるのか、概要をひとつお知らせを願いたいと思います。

○政府委員(若狭得治君) 漁船の労働につきましては、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は船員法を適用いたしておりまして、その労働条件につきましては船員法によって規律をいたしておるわけでござります。三十トン以下につきましては、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す。具体的に申上げますれば、三十トン以上の漁船の船員につきましては、総トン数三十トン以上の船員法の適用されると比較的大きいものを対象に見まして

おもに歩合給でござります。歩合給によつて支給されているといふような実情でござります。したがいまして、最も生活保障といふものについて、最低の生活保障といふものについて、確たるものがあつないといふような実情にござりますので、われわれおきましても漁船の労働の実態からいいたしましては、この全部歩合給制度といつては、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りますので、労働時間の規定の適用はないわけでございます。また、有給休暇についても、これが季節的な労働であると存じます。また、有給休暇につきまして、これができ上がりますと、あの今の狩勝峠のほうは廢線するわけですか、どうですか、その点は。

○政府委員(岡本悟君) さようでござります。たゞ、たとえば雇い入れ公認の場所において、その賃金の一定期を届け出るというような現在規制をいたすと、まさに仰せのように改良工事を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ります。たゞ、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すし、また、たとえば雇い入れ公認の場合におきまして、その賃金の一定期を届け出るというような現在規制をいたしておるような状況でござります。

○大倉精一君 労働時間とか、有給休暇というようなものですね、これは何か政府でもってやはり一つの基準を設けて、指導基準といいますか、そういう指導をする必要があると思ひます。が、そういう御意見はございませんか。

○政府委員(若狭得治君) 漁船の船員につきましての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りますけれども、漁船の船員の労働条件につきまして、まず第一に考えらるべき問題は給料問題であるといふように考えております。現在の漁船のふうに考えております。現在の漁船の向上につきまして、まず第一に考えらるべき問題は給料問題であるといふように考えております。現在の漁船の非常に多いわけでござります。多いわざでござりますが、その原因につきましては、現在漁船の海難事故が非常に多いわけでござります。多いわざでござりますが、その原因につきましては、現在漁船の運航についての指揮を持つというような

行為最低生活の信障に必要な一定額といふものを、雇い入れ公認の際に関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ようなことを

お方針で、本年度においてこれを実施しますと、まさに仰せのように改良工事は、たとえば、終年漁業に従事する漁船員につきましては、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います。

○大倉精一君 給料は大体六〇%程度に固定にして収穫なり何なりの事情によりてそこにプラス・アルファというものが、楽しみなものをする、裏貫的なものをつける、こういうようなことは漁船には都合が悪いのです。ですから、たとえば雇い入れるときには漁期について幾らと固定してしまってそれをして收穫なり何なりによってそれ

はつけないときもある。あるいは固定といふものは最低生活でなくして、労働一般的の賃金と合うようにする。漁期なり何なりによって違つてくると思うのですけれども、大体固定給といふものをつけないときもある。あるいは固定といふものは最低生活でなくして、労働一般的の賃金と合うようにする。漁期なり何なりによって違つてくると思うのですが、それ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割程度であります。したがいまして、全部歩合制が約七〇%、その残りのものが一部歩合制であるわけであります。こういうような実情でございまして、全部歩合制が約七〇%、その残りのものが一部歩合制であるわけであります。こういうような実情でございまして、歩合制が約七〇%、その残りのものが一部歩合制であるわけであります。こういうような方向にわれわれとしては進む考へでござりますけれども、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

もやつていただきたいといふようなことを考えております。

労働時間、有給休暇等につきましては、たとえば、終年漁業に従事する漁船員につきましては、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ます。

け最も生活の信障に必要な一定額といふものを、雇い入れ公認の際に関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ようなことをお方針で、本年度においてこれを実施しますと、まさに仰せのように改良工事は、たとえば、終年漁業に従事する漁船員につきましては、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ます。

○大倉精一君 給料は大体六〇%程度に固定にして収穫なり何なりの事情によりてそこにプラス・アルファというものが、楽しみなものをする、裏貫的なものをつける、こういうようなことは漁船には都合が悪いのです。ですから、たとえば雇い入れるときには漁期について幾らと固定してしまってそれをして收穫なり何なりによってそれ

はつけないときもある。あるいは固定といふものは最低生活でなくして、労働一般的の賃金と合うようにする。漁期なり何なりによって違つてくると思うのですが、それ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割程度であります。したがいまして、全部歩合制が約七〇%、その残りのものが一部歩合制であるわけであります。こういうような実情でございまして、歩合制が約七〇%、その残りのものが一部歩合制であるわけであります。こういうような方向にわれわれとしては進む考へでござりますけれども、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ります。
○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。

附屬船を除く。」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。どういう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。

員保険法も適用するということをさせたいと考えておるわけでございます。

○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れてはいる、この二十トン未満で

勵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に考えておるわけであります。

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

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方はありますか。

○政府委員（若狭徳治君） 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りますが、最近八百石漁業が非常に不振こぼれ、

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も専用を受けるようにしてもらいたい。

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ふものはおのずから相当に違いがある、うようなことを考えますとき

特殊性を持つものに限定していくと
いうのが現在の建前であります。しか
し、時代の進展によりまして、だんだ
ん小型化でもう、うき朱生も持つも

○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ります。したがいまして、

が最近漁船は漁業の手厚い方ばかりで遠洋航行も多かったので、三十トン以下でも遠洋航海にたまでは出かけるというものが相当多くなって参ったわけでござります。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たままで参りました。比較的小型船でも遠洋航行が可能になりました。

いよいよをうながす。『それで、おもろいといふようなちよつと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、どういきさがりますか。』

に、いろいろ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

が出てきているということは事実でございまして、そういう意味から今度の改正も行なうわけでございますが、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

七百トン以下のものについては、労働時間の規定は適用に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て、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つておりますので、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こというようなことを考えておる次第でござい

分たえるといふものもできて参ったわけでござります。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くのがわれわれの考え方でございます。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ります。第一種は沿岸漁業でござります。それから第二種は近海及び遠洋の

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ります。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ります。したがいまして、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、その船に乗り込んでい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す。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

型船舶について多いのじゃないかと思うのですね。たとえば大きい船舶、なるほど大きい船舶はすぐにその近くに特別の医者がないとかいう一つの不便というか、そういうこともあるかもしれませんけれども、大体相当に行き渡つておる。しかし小型船舶のごとき、ことに漁船というようなものは、やはり陸上関係のいろんな施設を使うとか、そういうこともありますようし、ただ内容については、危険度とかあるいは災害率というようなことは、ものによつて海上等と同様だとへうことに

○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いま
すので、保留をして次の委員会に質疑
をへこまます。

漁業でござります。第三種は母船その他官庁船というようなものでござりますので、このうち第一種及び第三種の漁船に沿岸漁業用として、

それで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す。船員保険は総合保険でございまして、もろ、ど音楽のままで、こう、

○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は、これは従来船員として取り扱わないことに第一条でなつておるようですが、それが今度は「政令の定める総トン数」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

漁船に船員法を適用してしまいたいとしても、うことを考へておるわけでございます。なお、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つておるわけでございます。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ような問題もございますので、これは同じようにも船員法を適用いたしまして、また船

で、労災保険受害あるいは養老保険等のうような一切の保険を含んでおるわけでござります。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けれども、船員保険ではこれも保険の対象になるといふような利点もあるわけでございまして、われわれれといたしましては、海上の特殊な勞

○政府委員(若狭徳治君) 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

金言語表
これいへしては もし
ろほんとうは労働者のほうのことと言
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
度というか、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、あってしかるべきだと思うのですが、これはやりたいと思うのだが、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、こういう工合にお考えになつてあるのか、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) 應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りますので、それに伴う事業主の負担の問題がございます。同時に、船員保険の特別会計といふものがござりますので、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、保険の収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すけれども、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当ではないかというような考え方で、海上労働の特殊性といふものからいたしまして、二十トンに限界を置いているわけでございます。

○金丸富夫君 今のことと、ある程度どこかに筋を引かなければならぬといふ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ないにいたしますても、そういうようないふ者についての海上労働というような者についての海上労働といふことは、未満といえども、この観念で保護する点から、できるだけこれに対するせんとうにしてもらいたいと思うわけですが、聞くところによると、なかなか掛け金が少なくて厚生省方面がそっぽを向いておるというようなこともちょっ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、どういう体制になつておるかよく存じませんが、将来労務者方面のそういう保険関係といふようなものについては、できるだけひとつあたたかい目を持つて進むのが國として適当ではないか、かように考えるわけであります。——よろしくございます。

○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)

昭和三十七年五月一日印刷

昭和三十七年五月四日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局