

第四十八回国会 社会労働委員会運輸委員会連合審査会議録 第一号

昭和四十年四月六日(火曜日)

午前十時十五分開議

出席委員

社会労働委員会

委員長 松澤 雄藏君

理事 井村 重雄君

理事 渡谷 直藏君

理事 河野 正君

理事 熊谷 義雄君

田中 正巳君

松山千恵子君

山村新治郎君

淡谷 悠藏君

小林 進君

滝井 義高君

山田 壯目君

吉川 兼光君

運輸委員会

理事 大西 正男君

理事 關谷 勝利君

理事 肥田 次郎君

有田 喜一君

小川 三男君

野間千代三君

出席國務大臣

労働 大臣 石田 博英君

出席政府委員

運輸政務次官 大久保武雄君

運輸技官 佐藤 肇君

(港務局長)

労働政務次官 始関 伊平君

労働事務官 和田 勝美君

(大臣官房長)

労働事務官 大宮 五郎君

(大臣官房労働統計調査部長)

委員外の出席者

労働基準監督官

(労働基準局長)

労働事務官

(職業安定局長)

警視庁

捜査第二課長

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

専門員

村上 茂利君

有馬 元治君

関根 広文君

関根 忠雄君

小西 真一君

伊藤よし子君

多賀谷眞稔君

八木 一男君

本島百合子君

谷口善太郎君

進藤 一馬君

久保 三郎君

芳満君

裕夫君

山口丈太郎君

博英君

武雄君

佐藤君

伊平君

勝美君

五郎君

大宮君

五郎君

大宮君

五郎君

大宮君

五郎君

大宮君

五郎君

大宮君

五郎君

本日の会議に付した案件
港務労働法案(内閣提出第八六号)

〔松澤社会労働委員長、委員長席に着く〕
○松澤委員長 これより社会労働委員会運輸委員会連合審査会を開きます。

先例によりまして、私が委員長の職務を行ないます。
内閣提出の港務労働法案を議題とし、審査を進めます。

港務労働法案
港務労働法

目次

第一章 総則(第一条・第二条)

第二章 港務雇用調整計画(第三条―第五条)

第三章 港務労働者の登録等

第一節 日雇港務労働者の登録(第六条―第十二条)

第二節 常用港務労働者証の交付(第十三条―第十五条)

第四章 港務労働者の雇用(第十六条―第二十条)

五 条

第五章 港務労働者の福祉等(第二十六条―第二十八条)

第六章 雇用促進事業団の業務(第二十九条―第五十五条)

第七章 港務労働者の退職金共済制度(第五十六条―第五十八条)

第八章 雑則(第五十九条―第七十一条)

第九章 罰則(第七十二条―第七十六条)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、港務運送に必要な労働力を確保するとともに、港務労働者の雇用の安定その他港務労働者の福祉を増進させるため、港務労働者の雇用の調整を行ない、もつて国民経済の発展に寄与す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 港務 政令で指定する港務(その水域は、政令で定める区域とする。)をいう。

二 港務運送 港務において行なう行為であつて、次のいずれかに該当するものをいう。

イ 港務運送事業法(昭和二十六年法律第百六十一号)第二条第一項に規定する港務運送のうち、同項第二号から第五号までのいずれかに該当する行為

ロ イに規定する行為に準ずる行為であつて政令で定めるもの

三 事業主 次のいずれかに該当する者をいう。

イ 港務運送事業法第三条第一号から第五号までに規定する事業の事業主

ロ 前号ロに規定する行為を行なう事業の事業主

四 港務労働者 港務運送の業務に従事する労働者をいう。ただし、船員職業安定法(昭和二十三年法律第百三十号)第六条第一項に規定する船員を除く。

五 日雇港務労働者 日又は二月以内の期間を定めて雇用される港務労働者をいう。ただし、同一の事業主に二月をこえて引き続き雇用されるに至つた者を除く。

六 常用港務労働者 日雇港務労働者以外の港務労働者をいう。

第二章 港務雇用調整計画

(計画の策定)

第三条 労働大臣は、毎年、港務(とくに、港務雇用調整計画を定めなければならない。

2 港務雇用調整計画に定める事項は、次のとおりとする。

一 当該港務において必要な港務労働者の数

二 前号の港務労働者の数のうち日雇港務労働者をもつて充足すべき数

三 職業紹介、職業訓練その他当該港務における港務運送に必要な労働力の需要供給の調整に関する措置に関する事項

四 前三号に掲げるもののほか、当該港務における港務労働者の雇用の調整に関する重要事項

3 労働大臣は、港務雇用調整計画を定めようとするときは、あらかじめ、港務調整審議会の意見をきくほか、必要があるときは、関係都道府県知事その他関係行政機関の意見をきくものとする。

4 労働大臣は、第一項の規定により港務雇用調整計画を定めるときは、遅滞なく、これを告示しなければならない。

(港務労働者及び日雇港務労働者の数)

第四条 前条第二項第一号の港務労働者の数及び

同項第二号の日雇港労働者の数は、当該港労働者における港運送に必要な労働力の需要の合理的な予測に基づいて、労働省令で定める業務の種類ごとに、港労働者に係る適正な労働時間、就労日数等の諸条件を考慮して定めるものとする。この場合において、日雇港労働者の数を定めるに当たっては、常用港労働者の雇用の促進が妨げられることとならないようにするための配慮を加えるものとする。

(計画の変更)

第五条 労働大臣は、港運送に必要な労働力の需要供給の状況等の著しい変動のために特に必要があるときは、港労働者調整計画を変更しなければならない。

2 第三条第三項及び第四項の規定は、前項の場合に準用する。

第三章 港労働者の登録等

第一節 日雇港労働者の登録

(登録)

第六条 公共職業安定所長は、港労働者に、当該港において常時港運送の業務に従事する日雇港労働者について、その氏名、その者が主として従事することを希望する業務その他労働省令で定める事項を、日雇港労働者登録簿に登録する。

2 前項の規定による登録(以下「日雇港労働者の登録」という。)を受けようとする者は、労働省令で定めるところにより、登録の申請をしなければならない。

3 日雇港労働者の登録は、その申請をした者(以下「申請者」という。)が主として従事することを希望する業務の種類に係る第三条第二項第二号の日雇港労働者の数(以下「第一条において「日雇港労働者の定数」という。)を限度として行なう。

第七条 日雇港労働者の登録は、毎年三月三十一日(登録の日が四月一日以降の日であるときは、翌年の三月三十一日)までにその更新を受けなければ、その効力を失う。

(登録の拒否)

第八条 公共職業安定所長は、申請者が次の各号のいずれかに該当するときは、日雇港労働者の登録をしないことができる。

一 その者が主として従事することを希望する業務に常時従事するために必要な能力を有しない者

二 第十条第一項第二号から第七号までのいずれかに該当した者であつて、その該当した日から起算して一年を経過していないもの

三 港運送の業務の正常な遂行をみだりに妨げるおそれのある者その他港運送の業務に使用されるのに必要な適格性を欠く者

2 公共職業安定所長は、申請者に対して、健康診断又は体力若しくは技能に関する検査を受けること、その他申請者の能力を判定するために必要な事項を命ずることができる。この場合において、申請者が正当な理由がなくその命令に従わないときは、公共職業安定所長は、日雇港労働者の登録をしないことができる。

3 公共職業安定所長は、前二項の規定による登録の拒否をしようとするときは、労働大臣が中央職業安定審議会の意見をきいて定める基準によらなければならない。

4 公共職業安定所長は、第一項又は第二項の規定により登録を拒否したときは、遅滞なく、理由を附してその旨を申請者に通知しなければならない。

(日雇港労働者登録票及び日雇港労働者手帳)

第九条 公共職業安定所長は、日雇港労働者登録をしたときは、登録した日雇港労働者(以下「登録日雇港労働者」という。)に日雇港労働者登録票及び日雇港労働者手帳を交付する。

2 登録日雇港労働者は、港運送の業務に従事するときは、日雇港労働者登録票を携帯し、公共職業安定所の職員から提示を求められたときは、これを提示しなければならない。

3 登録日雇港労働者は、日雇港労働者登録票及び日雇港労働者手帳を他人に譲渡し、又は貸与してはならない。

(登録の取消)

第十条 公共職業安定所長は、登録日雇港労働者が次の各号のいずれかに該当するときは、その者の登録を取り消すことができる。

一 第八条第一項第一号又は第三号に該当するに至つたと認められるとき

二 正当な理由がなく、公共職業安定所の紹介する港運送の業務につくことをしばしば拒んだとき

三 前条第二項の規定に違反して、日雇港労働者登録票の携帯をしばしば怠つたとき

四 前条第三項の規定に違反したとき

五 第二十条第一項の規定に違反して、公共職業安定所への出頭をしばしば怠つたとき

六 偽りその他不正の行為により日雇港労働者の登録を受けたとき

七 偽りその他不正の行為により雇用調整手当の支給を受け、又は受けようとしたとき

2 公共職業安定所長は、前項の規定による登録の取消をしようとするときは、労働大臣が中央職業安定審議会の意見をきいて定める基準によらなければならない。

3 第八条第四項の規定は、第一項の規定により登録を取り消した場合に準用する。

第十一条 公共職業安定所長は、港労働者調整計画が策定され、又は変更されたことにより当該港労働者調整計画に係る日雇港労働者の定数が減少し、当該日雇港労働者の定数に係る種類の業務について登録を受けている登録日雇港労働者の数が当該日雇港労働者の定数を上回るに至つた場合において、労働大臣が指示したときは、その上回る数を限度として、登録日雇港労働者の登録を取り消すことができる。

2 前項の規定による指示は、当該港労働者における日雇港労働者の定数に係る種類の業務について登録を受けている登録日雇港労働者の数が

当該日雇港労働者の定数を多数上廻つており、その自然の減少のみによつては相当の期間を経過しても登録日雇港労働者の数が当該日雇港労働者の定数以下となる見通しがないため、当該港労働者における登録日雇港労働者の適正な就労日数その他通常の労働条件の維持が困難であり、かつ、その状態が短期間に改善されることが困難であると認められる場合に行なうものとする。この場合において、労働大臣は、中央職業安定審議会の意見をきかなければならない。

3 第一項の規定による登録の取消は、港運送の業務に従事した期間、生活の状況、港運送の業務に従事する能力及び適格性等の事情を考慮して労働省令で定める順位によつてするものとする。

4 公共職業安定所長は、第一項の規定による登録の取消をしようとするときは、あらかじめ、地区職業安定審議会の意見をきかなければならない。

5 第八条第四項の規定は、第一項の規定により登録を取り消した場合に準用する。

(省令への委任)

第十二条 この節に定めるもののほか、登録事項の変更、登録の更新、登録の取消その他日雇港労働者の登録に關して必要な事項は、労働省令で定める。

第二節 常用港労働者証の交付

(常用港労働者証の交付)

第十三条 事業主は、その雇用する労働者を常時港運送の業務に従事する常用港労働者として使用しようとするときは、労働省令で定めるところにより、その者の氏名、その者が主として従事する業務その他労働省令で定める事項を、公共職業安定所長に届け出なければならない。

2 公共職業安定所長は、前項の規定による届出をした事業主に對し、その届出に係る常用港労働者の常用港労働者証を交付する。

第十四条 事業主は、前条第二項の規定により常

用港労働者証の交付を受けたときは、当該常川港労働者証に係る常用港労働者に当該常用港労働者証を交付しなければならない。

2 第九條第二項及び第三項の規定は、常用港労働者証について準用する。

(労働者への委任)

第十五條 この節に定めるもののほか、常用港労働者証の交付、再交付、返納その他常用港労働者証に關して必要な事項は、労働省令で定める。

第四章 港労働者の雇用

(日雇港労働者の雇用)

第十六條 事業主は、公共職業安定所の紹介を受けて港運送の業務に使用するために雇入れた者でなければ、日雇港労働者として港運送の業務に使用してはならない。ただし、公共職業安定所に日雇港労働者に係る求人の申込みをしたにもかかわらず適格な求職者がいないためにその紹介を受けることができないとき、その他公共職業安定所の紹介によつては日雇港労働者を雇入れることができないことについて労働省令で定める理由があるときは、この限りでない。

2 事業主は、前項ただし書の規定に該当する場合において、同項本文に規定する者以外の者を日雇港労働者として港運送の業務に使用するときは、労働省令で定めるところにより、当該日雇港労働者の雇用期間その他労働省令で定める事項を公共職業安定所に届け出なければならない。

第十七條 事業主は、その雇用する日雇港労働者をその者に係る求人の申込みの内容とした雇用期間又は前条第二項の規定により届け出た雇用期間（これらの雇用期間について次条の規定による指示があつたときは、その指示された期間）をこえて引き続き雇用しようとするときは、その引き続き雇用しようとする期間を明示して、公共職業安定所長の承認を受けなければならない。当該承認に係る期間をこえてさらに

引き続き雇用しようとするときも、同様とする。

(雇用期間に関する指示)

第十八條 公共職業安定所長は、登録日雇港労働者の需要供給を調整するために必要があると認めるときは、事業主が雇入れ、又は引き続き雇用しようとする日雇港労働者の雇用期間の短縮を指示することができる。

(日雇港労働者の紹介)

第十九條 公共職業安定所は、事業主の申し込んだ日雇港労働者に係る求人に対して求職者を紹介するときは、まず登録日雇港労働者を紹介するものとし、登録日雇港労働者以外の日雇港労働者は、登録日雇港労働者によつてはその求人を充足することができない場合において紹介するものとする。

(登録日雇港労働者の出頭等)

第二十條 登録日雇港労働者は、公共職業安定所長の指示するところにより、港運送の業務に紹介を受けるために公共職業安定所に出頭しなければならない。ただし、疾病又は負傷、公共職業安定所の紹介による港運送の業務への就労その他労働省令で定める理由があるときは、この限りでない。

2 公共職業安定所長は、前項の規定により公共職業安定所に出頭したにもかかわらず、事業主に雇用されるに至らなかつた登録日雇港労働者に對し、その者の知識、技能及び経験、日雇港労働者に係る求人の状況等からみて必要があると認めるときは、第二十九條第二号の訓練を受けることを指示することができる。

3 公共職業安定所長は、登録日雇港労働者が第一項の規定により出頭したときは、日雇港労働者手帳の提出を求め、その者に對する港運送の業務への紹介及び前項の規定による指示に關する事項その他労働省令で定める事項を記載したうえ、その者に当該日雇港労働者手帳を返還するものとする。

(常用港労働者の使用の届出)

第二十一條 事業主は、その雇用する労働者を常時港運送の業務に従事する常用港労働者以外の常用港労働者として使用しようとするときは、労働省令で定めるところにより、その旨を公共職業安定所長に届け出なければならない。

(紹介停止)

第二十二條 公共職業安定所長は、日雇港労働者に係る求人の申込みをした事業主が、正当な理由がなく当該求人について公共職業安定所の紹介した登録日雇港労働者を雇入れなかつたときは、七日以内の期間を定め、その期間、当該求人の申込みをした事業主に對し、日雇港労働者の紹介を行なわないことができる。

第二十三條 公共職業安定所長は、次の各号のいずれかに該当する場合において、当該事業主に紹介する港労働者の福祉を害するおそれがあると認めるときは、一月をこえない範囲内において労働省令で定める期間、当該事業主に對し、港労働者の紹介を行なわないことができる。

一 事業主の雇用する港労働者の労働条件が法令に違反するとき。

二 事業主が偽りの求人条件により港労働者を雇用したとき。

(実施の基準)

第二十四條 第十七條の規定による承認、第十八條若しくは第二十条第一項の規定による指示、第十九條の規定による日雇港労働者の紹介又は第二十二條若しくは前条の規定による紹介停止は、労働大臣が中央職業安定審議会の意見をいいて定める基準によつてしなければならない。

(省令への委任)

第二十五條 この章に定めるもののほか、第十七條の規定による承認、第十八條若しくは第二十条第一項の規定による指示又は第十九條の規定による日雇港労働者の紹介に關して必要な手続は、労働省令で定める。

第五章 港労働者の福祉等

(事業主の努力義務)

第二十六條 事業主及びその団体は、常用港労働者の雇用の促進、港労働者の労働条件の向上、職業訓練の実施、福祉施設の整備その他港労働者の雇用の安定させるために必要な措置を講ずることに努めなければならない。

第二十七條 事業主は、その雇用する港労働者をしき内に居住させないように努めなければならない。

(国の援助等)

第二十八條 国及び地方公共団体は、事業主及びその団体並びに港労働者及び港労働者になろうとする者に対し、港労働者の雇用を安定させるための措置に關して必要な援助を行なうこと等により、港労働者の福祉の増進を図るよう努めなければならない。

第六章 雇用促進事業団の業務

(業務の範囲)

第二十九條 雇用促進事業団（以下この章において「事業団」という。）は、雇用促進事業団法（昭和三十一年法律第十六号）第十九條に規定する業務のほか、この法律の目的を達成するため、次の業務を行なう。

一 登録日雇港労働者に対して雇用調整手当を支給すること。

二 登録日雇港労働者に対して港運送の業務に従事するために必要な知識及び技能を習得させるための訓練を行なうこと。

三 登録日雇港労働者のための福祉施設の設置及び運営その他登録日雇港労働者の福祉の増進を図るために必要な事業を行なうこと。

四 納付金の徴収を行なうこと。

五 前各号の業務に附帯する業務を行なうこと。

(雇用調整手当の支給)

第三十條 事業団は、次の各号のいずれかに該当

する登録日雇港灣労働者(第一号に該当する者)については、その該当することについての公共職業安定所長の証明を受けた者に限る。)に対し、雇用調整手当(以下この章において「手当」という。)を支給する。

一 第二十条第一項の規定により公共職業安定所に出席し、自己の都合又は自己の責めに帰すべき理由がないのに、港灣運送の業務への紹介を受けることができず、又は紹介を受けたにもかかわらず事業主に雇用されなかつた者(港灣運送の業務以外の業務についた者を除く。)

二 前条第二号の訓練を受ける者

2 手当は、登録日雇港灣労働者が前項各号のいずれかに該当する日につき、その日分を支給する。

3 前項の規定により登録日雇港灣労働者が第一項各号のいずれかに該当する日分として支給する手当の額(以下この条において「手当の日額」という。)は、当該登録日雇港灣労働者が港灣運送の業務に従事するために雇用された日数及びその各日につき支払を受け、又は受けるべき賃金の日額を基礎として労働省令で定めるところにより事業主が決定する額とする。

4 労働大臣は、前項の規定に基づいて労働省令を制定し、又は改正する場合、は、手当の日額が失業保険法(昭和二十二年法律第四十六号)第五章の規定によつて支給される失業保険金の日額を下廻らないようにするとともに、あらかじめ、中央職業安定審議会の意見をきかなければならない。

第三十一条 前条第一項から第三項までの規定にかかわらず、労働大臣が、天災その他労働省令で定める理由により、港灣運送の業務につくことができない登録日雇港灣労働者が著しく多数発生した港灣について、事業主が行なう手当の支給に関する業務の正常な運営を確保するため、特に必要があると認めて指定した場合における手当の支給は、次項から第四項までに規定する

るところによるものとする。

2 前項の規定による指定に係る港灣の登録日雇港灣労働者に係る手当は、前条第一項第一号に該当する登録日雇港灣労働者が、港灣運送の業務以外の業務についても求職の申込みをし、自己の都合若しくは自己の責めに帰すべき理由がないのに、港灣運送の業務以外の業務への紹介をも受けることができず、又は紹介を受けたにもかかわらず事業主及び事業主以外の者のいずれにも雇用されなかつた場合に限り、その者に對し、その紹介を受けることができなかつた日又は雇用されなかつた日につき支給するものとし、その日額は、労働省令で定めるところにより事業主が決定する額とする。

3 登録日雇港灣労働者は、前項の規定による手当の支給を受けるには、同項の規定に該当することについての公共職業安定所長の証明を受けなければならない。

4 第二項の規定による手当の支給は、労働大臣が第一項の規定による指定の際に定める期間内の日についてののみ行なうものとする。

5 労働大臣は、第一項の規定による指定をしうとするときは、あらかじめ中央職業安定審議会の意見をきいて定めた基準によつてしなければならない。

6 労働大臣は、第一項の規定による指定をしたときは、労働省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を当該港灣において公表しなければならない。

7 前条第四項の規定は、第二項の規定に基づいて労働省令を制定し、又は改正する場合に準用する。

(支給制限)

第三十二条 登録日雇港灣労働者が、正当な理由がなく、公共職業安定所の紹介する港灣運送の業務につくこと、又は第二十九条第二号の訓練を受けることを拒んだときは、事業主は、その拒んだ日から起算して七日間は、手当を支給しないものとする。

2 登録日雇港灣労働者が、偽りその他不正の行為によつて手当の支給を受け、又は受けようとしたときは、事業主は、当該事実のあつた日から起算して四月以内の期間を定め、その期間、その者に對して手当を支給しないことができる。

第三十三条 偽りその他不正の行為によつて手当の支給を受けた者があつたときは、事業主は、その支給を受けた者に支給した手当の額に相当する額の全部又は一部を返還させることができ、また、その手当の支給がその者を雇用し、又は雇用していた事業主の偽りの報告又は証明によるものであるときは、その事業主に支給を受けた者と連帯して手当の額に相当する額の全部又は一部を返還させることができる。

2 第四十一条の規定は、前項の規定により返還すべきこととなつた金額の納付を怠つた場合に準用する。

(訓練)

第三十四条 第二十九条第二号の訓練は、第二十条第二項の規定による公共職業安定所長の指示を受けた登録日雇港灣労働者に対して行なうものとする。

(納付金)

第三十五条 事業主は、第二十九条第一号の業務に要する費用にあつては、同条第四号の納付金を徴収する。

2 前項の納付金は、事業主及び登録日雇港灣労働者が負担する。

3 事業主が負担すべき納付金の額は、各月につき、当該事業主が港灣運送の業務に使用するために雇用した日雇港灣労働者の労働省令で定める方法により算出した延数を、労働大臣が定める金額に乘じて得た額(当該事業主が、その月に、失業保険法の規定による日雇労働被保険者である日雇港灣労働者を港灣運送の業務に使用するために雇用して同法の規定による保険料を納付したときは、当該保険料のうち事業主が負担した額に相当する額を控除した額)とする。

4 登録日雇港灣労働者が負担すべき納付金の額は、その者が港灣運送の業務に従事するために雇用されて支払を受けた賃金の支払の基礎となつた日につき、賃金の日額に應じて労働大臣が定める額とする。

5 労働大臣は、前二項の金額を定めようとするときは、あらかじめ、中央職業安定審議会の意見及び港灣調整審議会の意見をきかなければならない。

6 労働大臣は、第三項又は第四項の金額を定めるときは、遅滞なく、これを告示しなければならない。

(納付金の納付)

第三十六条 事業主は、その雇用した登録日雇港灣労働者の負担する納付金及び自己の負担する納付金を納付する義務を負う。

2 事業主は、その月に賃金を支払つた登録日雇港灣労働者の負担する納付金及び自己の負担するその月分の納付金を、翌月末までに納付しなければならない。

(賃金からの納付金控除等)

第三十七条 事業主は、登録日雇港灣労働者に賃金を支払うつど、その者の負担すべき納付金の額に相当する額を、その者に支払う賃金から控除することができる。この場合においては、事業主は、登録日雇港灣労働者にその旨を告げなければならない。

2 事業主は、港灣運送の業務に使用するために登録日雇港灣労働者を雇用したときは、日雇港灣労働者手帳の提出を求め、労働省令で定めるところにより、その者に支払う賃金に関する事項を記載したうえ、その者に当該日雇港灣労働者手帳を返還しなければならない。

(納付金の返付等)

第三十八条 事業主は、事業主が納付した納付金の額がその納付すべき納付金の額をこえることを知つたときは、労働省令で定めるところにより、そのこえる額を、その事業主に還付し、又はその納付金が納付された日の属する月の翌月

から起算して六月をこえない期間において納付されるべき納付金若しくは未納の納付金に、これを充当することができる。

(追徴金)

第三十九条 事業団は、事業主が次の各号のいずれかに該当するときは、当該各号に掲げる額の追徴金を徴収することができる。

一 事業主が、偽りその他不正の行為により、その納付すべき納付金を納付せず、又はその納付すべき納付金の額に満たない額の納付金を納付したとき、その納付しなかつた額に百分の二十五を乗じて得た額

二 前号に掲げる場合のほか、納期限の日から起算して十四日を経過した日までに、事業主がその納付すべき納付金を納付せず、又はその日までに納付した納付金の額がその納付すべき納付金の額に満たないとき、その納付しなかつた額に百分の十を乗じて得た額

(繰上徴収)

第四十条 事業主が次の各号のいずれかに該当するときは、事業団は、納期限前においても、納付金を徴収することができる。

一 国税、地方税その他の公課の滞納により滞納処分を受けるとき。

二 強制執行を受けるとき。

三 破産の宣告を受けたとき。

四 企業担保権の実行手続の開始があつたとき。

五 競売の開始があつたとき。

六 法人である事業主が解散したとき。

七 日雇港労働者が使用される事業所を廃止したとき。

(納付金等の督促及び滞納処分)

第四十一条 納付金その他この章の規定による徴収金を滞納する者があるときは、事業団は、期限を指定して、これを督促しなければならぬ。ただし、前条の規定により納付金を徴収するときは、この限りでない。

2 前項の規定によつて督促をするときは、事業

団は、納付義務者に対して督促状を発する。この場合（前条各号のいずれかに該当する納付義務者に対して督促状を発する場合を除く。）において、督促状により指定すべき期限は、督促状を発する日から起算して十日以上経過した日でなければならない。

3 第一項の規定による督促を受けた者又は前条各号（第三号を除く。）のいずれかに該当したことにより納期を繰り上げて納入の告知を受けた者が、その指定の期限までに納付金その他この章の規定による徴収金を納付しないときは、市町村（特別区のある地においては特別区。以下同じ。）は、事業団の請求により、地方税の滞納処分の例により、これを処分する。この場合においては、事業団は、その徴収金額の百分の四に相当する金額を市町村に交付しなければならぬ。

4 市町村が前項の請求を受けた日から一月以内

にその処分に着手せず、又は三月以内にこれを終了しないときは、事業団は、労働大臣の認可を受けて、国税滞納処分の例により、その処分

(延滞金)

第四十二条 事業団は、前条第一項の規定により督促をしたときは、納付金の額百円につき一日四銭の割合で、納期限の翌日からその完納又は財産差押えの日の前日までの日数により計算した延滞金を徴収する。ただし、労働省令で定める場合は、この限りでない。

(先取特権の順位)

第四十三条 納付金その他この章の規定による徴収金の先取特権の順位は、国税及び地方税に次ぐものとする。

(納付金事務組合)

第四十四条 事業主の団体（法人でない団体で代表者又は管理人の定めのないものを除く。以下同じ。）は、その構成員である事業主の委託を受けて、納付金その他この章の規定による徴収金の納付に関する事項（以下「納付金事務」とい

う。）を処理することができる。

2 事業主の団体は、前項に規定する業務を行なおうとするときは、労働大臣の認可を受けなければならない。

3 前項の認可を受けた事業主の団体（以下「納付金事務組合」という。）は、第一項に規定する業務を廃止しようとするときは、その旨を労働大臣及び事業団に届け出なければならない。

4 労働大臣は、納付金事務組合がこの法律の規定に違反したとき、又はその行なうべき納付金事務の処理を怠り、若しくはその処理が著しく不当であると認めるときは、第二項の認可を取り消すことができる。

5 労働大臣は、第二項の認可をしたとき、又はこれを取り消したときは、その旨を事業団に通知しなければならない。

第四十五条 納付金事務組合が処理する納付金事務については、事業団が当該事業主に対してすべき納付金の納入の告知その他の通知は、納付金事務組合に対してするものとする。

第四十六条 第四十四条第一項の委託に基づき、事業主が納付金その他この章の規定による徴収金の納付のため、金銭を納付金事務組合に交付したときは、納付金事務組合は、その交付を受けた金額の限度において、事業団に対してこれらの納付の責めに任ずるものとする。

2 第三十九条又は第四十二条の規定により、事業団が追徴金又は延滞金を徴収する場合において、その徴収について納付金事務組合の責めに帰すべき理由があるときは、その限度において、当該納付金事務組合は、事業団に対して当該徴収金の納付の責めに任ずるものとする。

3 事業団は、前二項の規定により納付金事務組合が納付すべき納付金その他この章の規定による徴収金については、当該納付金事務組合に対する第四十一条第三項又は第四項の規定による処分によつてもなお徴収すべき残余がある場合に限り、その残余の額を当該事業主から徴収することができる。

第四十七条 納付金事務組合は、労働省令で定めるところにより、その処理する納付金事務に関する事項を記載した帳簿を事務所に備え付けなければならない。

(時効)

第四十八条 手当の支給を受け、又はその返還を受ける権利及び納付金その他この章の規定による徴収金を徴収し、又はその還付を受ける権利は、二年を経過したときは、時効によつて消滅する。

2 事業団が労働省令で定めるところによつてする納付金その他この章の規定による徴収金の納入の告知又は第四十一条第一項の規定（第三十三条第二項において準用する場合を含む。）による督促は、民法（明治二十九年法律第八十九号）第五百三十三条の規定にかかわらず、時効中断の効力を生ずる。

(譲渡等の禁止)

第四十九条 手当の支給を受ける権利は、譲り渡し、担保に供し、又は差し押えることができない。

(公課の禁止)

第五十条 租税その他の公課は、手当を標準として課することができない。

(区分経理)

第五十一条 事業団は、第二十九条に規定する業務（以下「港労働者福祉業務」という。）に係る経理については、その他の業務に係る経理と区分し、特別の会計を設けて行なわなければならない。

(国の補助)

第五十二条 国は、政令で定めるところにより、事業団に対し、第二十九条第一号の業務に要する費用の一部に相当する金額を補助する。

(監督)

第五十三条 労働大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、事業団に対し、港労働者福祉業務に關して監督上必要な命令をすることができる。

登録を受けようとする者に対し、当該市町村の条例で定めるところにより、その登録に係る労働者の戸籍に関して無料で証明を行なうことができる。

(雇用調整手当の支給等に関する不服申立て)

第六十五條 雇用調整手当の支給に関する処分又は第三十三條第一項の規定による処分不服がある者は、失業保険審査官に対して審査請求をし、その決定に不服がある者は、労働保険審査会に対して再審査請求をすることができ、前項の審査請求又は再審査請求は、時効の中断に關しては、裁判上の請求とみなす。

3 第一項の審査請求又は再審査請求については、行政不服審査法(昭和三十七年法律第百六十号)第二章第一節、第二節(第十八条及び第十九条を除く。)及び第五節の規定を適用しない。

(徴収金の徴収に関する不服申立て)

第六十六條 納付金その他この法律の規定による徴収金の賦課又は徴収の処分について不服がある者は、労働大臣に対して行政不服審査法による審査請求をすることができ、

(不服理由の制限)

第六十七條 日雇労働者等の登録に関する処分が確定したときは、その処分についての不服をその処分に基づく雇用調整手当の支給又は納付金その他この法律の規定による徴収金の賦課若しくは徴収の処分についての不服の理由とすることができない。

(不服申立てと訴訟との関係)

第六十八條 日雇労働者等の登録に関する処分の取消しの訴えは、当該処分についての審査請求に対する都道府県知事の裁決を、雇用調整手当の支給に関する処分又は第三十三條第一項の規定による処分の取消しの訴えは、当該処分についての再審査請求に対する労働保険審査会の裁決を、納付金その他この法律の規定による徴収金の賦課又は徴収の処分取消しの訴えは、当該処分についての審査請求に対する労働大臣の裁決を経た後でなければ、提起することができ

ない。

(連絡及び協力)

第六十九條 公共職業安定所及び雇用促進事業団は、この法律の目的を達成するため、相互に、密接に連絡し、及び協力しなければならない。

(職権の委任)

第七十條 この法律に規定する労働大臣の職権で政令で定めるものは、都道府県知事が行なう。

(政令への委任)

第七十一條 第二條第一号又は第二号の規定に基づいて政令を制定し、又は改廃する場合に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)を定めることができる。

第九章 罰則

第七十二條 事業主が次の各号のいずれかに該当するときは、六月以下の懲役又は三万円以下の罰金に処する。

一 第十六條第一項又は第十七條の規定に違反したとき。

二 第三十六條第一項の規定に違反して、督促状に指定する期限までに納付金を納付しなかつたとき。

三 第六十二條の規定による報告をせず、又は偽りの報告をしたとき。

2 納付金事務組合が次の各号のいずれかに該当するときは、その行為をした納付金事務組合の代表者、代理人、使用人その他の従業者は、六月以下の懲役又は三万円以下の罰金に処する。

一 第四十六條第一項の規定に違反して、督促状に指定する期限までに納付金を納付しなかつたとき。

二 第四十七條の規定に違反して帳簿を備え付けず、又は帳簿に納付金事務に関する事項を記載せず、若しくは偽りの事項を記載したとき。

三 前項第三号に該当するとき。

四 第六十三條第一項の規定による報告をせず、若しくは偽りの報告をし、又は同項の規定による当該職員との質問に対して答弁せず、若しくは偽りの陳述をし、若しくは同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

第七十三條 事業主が次の各号のいずれかに該当するときは、一万円以下の罰金に処する。

一 第十三條第一項、第十六條第二項又は第二十一條の規定に違反したとき。

二 第六十一條第二項の規定による報告をせず、若しくは偽りの報告をし、又は同項の規定による当該職員との質問に対して答弁せず、若しくは偽りの陳述をし、若しくは同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

第七十四條 事業主が次の各号のいずれかに該当するときは、五千円以下の罰金に処する。

一 第十四條第一項の規定に違反したとき。

二 第六十一條第一項の規定に違反して報告せず、又は偽りの報告をしたとき。

2 港湾労働者その他の関係者が、次の各号のいずれかに該当するときは、五千円以下の罰金に処する。

一 第九條第三項の規定に違反して、日雇労働者登録票を他人に譲渡し、又は貸与したとき。

二 前項第二号に該当するとき。

三 第六十三條第一項の規定による当該職員の質問に対して答弁せず、若しくは偽りの陳述をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

第七十五條 法人(法人でない納付金事務組合を含む。以下この項において同じ。)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、前三條の規定に違反したときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、各本條の罰金刑を科する。

2 前項の規定により法人でない納付金事務組合

を処罰する場合においては、その代表者又は代理人が訴訟行為につきその納付金事務組合を代表するほか、法人を被告人又は被疑者とする場合の刑事訴訟に関する法律の規定を準用する。

第七十六條 登録日雇労働者が第七十二條第一項第三号に該当するときは、一万円以下の過料に処する。

2 登録日雇労働者が第九條第二項の規定に違反したとき、又は常用労働者が第十四條第二項において準用する第九條第二項若しくは第三項の規定に違反したときは、千円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一條 この法律の施行期日は、公布の日から起算して二年をこえない範囲内において、各規定につき、政令で定める。

(登録税法の改正)

第二條 登録税法(明治二十九年法律第二十七号)の一部を次のように改正する。

第十九條第二十七号ノ三中「又ハ炭鉱離職者臨時措置法第二十三條第一項第三号ノ業務」を「炭鉱離職者臨時措置法第二十三條第一項第三号若ハ港湾労働法第二十九條第二号ノ業務又ハ同條第三号ノ福祉施設」に改める。

(印紙税法の改正)

第三條 印紙税法(明治三十二年法律第五十四号)の一部を次のように改正する。

第五條第六号ノ八ノ三の次に次の一号を加える。六ノ八ノ四 港湾労働法ニ依ル雇用調整手当又ハ納付金其ノ他ノ徴収金ニ関スル証書、帳簿

(総理府設置法の改正)

第四條 総理府設置法(昭和二十四年法律第百二十七号)の一部を次のように改正する。

第十五條第一項の表港湾調整審議会の項中「意見を述べる」との下に「並びに港湾労働法(昭和四十年法律第 号)の定めるところにより、労働大臣に意見を述べることを」を加

える。

(労働者設置法の改正)

第五条 労働者設置法(昭和二十四年法律第百六十二号)の一部を次のように改正する。

第四号第三号の二中「又は炭鉱離職者臨時措置法(昭和三十四年法律第百九十九号)」を「炭鉱離職者臨時措置法(昭和三十四年法律第百九十九号)又は炭鉱離職者臨時措置法(昭和四十年法律第百九十九号)」に改め、同条第三十八号の二の次に次の二号を加える。

三十八の三 港灣労働法に基づいて、港灣雇用調整計画を定めること。

三十八の四 港灣労働法の施行に關して、事業主、港灣労働者その他の関係者に必要な事項についての報告を求めること。

第六号第十一号の四中「及び炭鉱離職者臨時措置法(第三章の規定に限る。)」を「炭鉱離職者臨時措置法(第三章の規定に限る。)」に改め、同表中

地方職業安定審議会 都道府県知事の諮問に應じ、公共職業安定所の業務その他職業安定法の施行に關する重要事項を調査審議すること。

地方職業安定審議会 都道府県知事の諮問に應じ、公共職業安定所の業務その他職業安定法の施行に關する重要事項を調査審議すること。

都道府県知事の諮問に應じ、公共職業安定所の業務その他職業安定法の施行に關する重要事項を調査審議すること。

に改める。

第十八条第一項中「及び身体障害者雇用促進法(これに基づく命令を含む。)」を「身体障害者雇用促進法(これに基づく命令を含む。及び港灣労働法(これに基づく命令を含む。))」に改める。

(地方税法の改正)

第六条 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十三号の四第一項第十二号中「又は炭鉱離職者臨時措置法(昭和三十四年法律第百九十九号)第二十三号第一項第三号」を「炭鉱離職者臨時措置法(昭和三十四年法律第百九十九号)第二十三号第一項第三号又は港灣労働法

職者臨時措置法(第三章の規定に限る。及び港灣労働法(第六章及び第八章の規定のうち雇用促進事業同及び納付金事務組合の業務に係る認可その他監督に關する部分に限る。))に改める。

第七号第七号中「中小企業退職金共済法」の下に「及び港灣労働法(第七章の規定に限る。)」を加える。

第十号第一項第八号中「及び身体障害者雇用促進法」を「身体障害者雇用促進法及び港灣労働法(第六章及び第八章の規定のうち他の所掌に係る部分並びに第七章の規定を除く。))」に改める。

第十号の二第五号中「及び炭鉱離職者」を「並びに炭鉱離職者及び港灣労働者」に改める。

第十三号第一項の表中中央職業安定審議会の項中「及び失業保険法」を「失業保険法及び港灣労働法(第九章の規定に限る。)」に改める。

第十三号第一項の表中中央職業安定審議会の項中「及び失業保険法」を「失業保険法及び港灣労働法(第九章の規定に限る。)」に改める。

第十三号第一項の表中中央職業安定審議会の項中「及び失業保険法」を「失業保険法及び港灣労働法(第九章の規定に限る。)」に改める。

第十三号第一項の表中中央職業安定審議会の項中「及び失業保険法」を「失業保険法及び港灣労働法(第九章の規定に限る。)」に改める。

第十三号第一項の表中中央職業安定審議会の項中「及び失業保険法」を「失業保険法及び港灣労働法(第九章の規定に限る。)」に改める。

第十三号第一項の表中中央職業安定審議会の項中「及び失業保険法」を「失業保険法及び港灣労働法(第九章の規定に限る。)」に改める。

第十三号第一項の表中中央職業安定審議会の項中「及び失業保険法」を「失業保険法及び港灣労働法(第九章の規定に限る。)」に改める。

第十三号第一項の表中中央職業安定審議会の項中「及び失業保険法」を「失業保険法及び港灣労働法(第九章の規定に限る。)」に改める。

第十三号第一項の表中中央職業安定審議会の項中「及び失業保険法」を「失業保険法及び港灣労働法(第九章の規定に限る。)」に改める。

第十三号第一項の表中中央職業安定審議会の項中「及び失業保険法」を「失業保険法及び港灣労働法(第九章の規定に限る。)」に改める。

第十三号第一項の表中中央職業安定審議会の項中「及び失業保険法」を「失業保険法及び港灣労働法(第九章の規定に限る。)」に改める。

(労働保険審査官及び労働保険審査会法の改正)

第八条 労働保険審査官及び労働保険審査会法(昭和三十一年法律第百二十六号)の一部を次のように改正する。

第二号第三号中「第四十二号第一項」の下に「及び港灣労働法(昭和四十年法律第百九十九号)第六十五号第一項」を加える。

第七号第二項後段中「第四十二号第一項」の下に「及び港灣労働法第六十五号第一項」を加える。

第二十五号第二項中「第四十二号第一項の規定による再審査請求の事件及び」を「第四十二号第一項及び港灣労働法第六十五号第一項の規定による再審査請求の事件並びに」に改める。

(所得税法の改正)

第九条 所得税法(昭和四十年法律第百九十九号)の一部を次のように改正する。

第七十四号第二項中第十四号を第十五号とし、第五号から第十三号までを一号ずつ繰り下げ、第五号の次に次の一号を加える。

五 港灣労働法(昭和四十年法律第百九十九号)の規定により登録日雇港灣労働者として負担する納付金

理由 港灣運送に必要な労働力を確保するとともに、港灣労働者の福祉の増進を図り、もつて国民経済の発展に寄与するため、港灣雇用調整計画の策定、日雇港灣労働者の登録及びその必要供給の調整、雇用調整手当の支給等を行なう必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由 港灣運送に必要な労働力を確保するとともに、港灣労働者の福祉の増進を図り、もつて国民経済の発展に寄与するため、港灣雇用調整計画の策定、日雇港灣労働者の登録及びその必要供給の調整、雇用調整手当の支給等を行なう必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由 港灣運送に必要な労働力を確保するとともに、港灣労働者の福祉の増進を図り、もつて国民経済の発展に寄与するため、港灣雇用調整計画の策定、日雇港灣労働者の登録及びその必要供給の調整、雇用調整手当の支給等を行なう必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由 港灣運送に必要な労働力を確保するとともに、港灣労働者の福祉の増進を図り、もつて国民経済の発展に寄与するため、港灣雇用調整計画の策定、日雇港灣労働者の登録及びその必要供給の調整、雇用調整手当の支給等を行なう必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由 港灣運送に必要な労働力を確保するとともに、港灣労働者の福祉の増進を図り、もつて国民経済の発展に寄与するため、港灣雇用調整計画の策定、日雇港灣労働者の登録及びその必要供給の調整、雇用調整手当の支給等を行なう必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由 港灣運送に必要な労働力を確保するとともに、港灣労働者の福祉の増進を図り、もつて国民経済の発展に寄与するため、港灣雇用調整計画の策定、日雇港灣労働者の登録及びその必要供給の調整、雇用調整手当の支給等を行なう必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由 港灣運送に必要な労働力を確保するとともに、港灣労働者の福祉の増進を図り、もつて国民経済の発展に寄与するため、港灣雇用調整計画の策定、日雇港灣労働者の登録及びその必要供給の調整、雇用調整手当の支給等を行なう必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由 港灣運送に必要な労働力を確保するとともに、港灣労働者の福祉の増進を図り、もつて国民経済の発展に寄与するため、港灣雇用調整計画の策定、日雇港灣労働者の登録及びその必要供給の調整、雇用調整手当の支給等を行なう必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由 港灣運送に必要な労働力を確保するとともに、港灣労働者の福祉の増進を図り、もつて国民経済の発展に寄与するため、港灣雇用調整計画の策定、日雇港灣労働者の登録及びその必要供給の調整、雇用調整手当の支給等を行なう必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○松澤委員長 本案の提案理由はお手元に配付いたしております資料によりまして御了承願うことといたします。

質疑の申し出がありますので、これを許します。關谷勝利君。

○關谷委員 これを提出する以前に相当論議をいたしておりますので、多くを申し上げませんが、非常に重要なことでありますので、一、二点だけ大臣にお尋ねを申し上げたいと思います。

この法案が通過をいたしましたら、登録をせられた日雇港灣労働者に対してはあふれ賃が出ます。ところが常用港灣労働者に対してはあふれ賃は出ない。これを安定局長あたりに聞きますと、その常用者の分はそれは計算の中へ入れているというところであり、その料率を決定の際にその計算の中へ入れている、こういうことであるが、私はそんなことはないと思います。計算の基礎がどうなっているか、突き詰めていけば答弁に困るようなことになることもよくわかっておるので、そこまでは掘り下げて聞こうとは思いませんが、日雇港灣労働者には出す、常用港灣労働者には出さないということになり、それは常用港灣労働者を出さないという精神であります。ところが常用港灣労働者に出さないということになり、企業でありますので、業者みんな採算を考えます。そういたしますと、一例を名古屋にとりまして、これは三十九年の九月の統計であります。これは指数でいいますと、閑散期には六十一個それからピーク時には百十四個という数字が出ております。そうすると、この六十一に対応するだけのものしか常用港灣労働者は持たない。それが一番経済的なものです。それが常用港灣労働者によって料率はすぐ変わるものではないのです。これは中へ入っておるというのはうそなんです。そこでそうなりますと、閑散期に必要なだけの常用港灣労働者を置く。あとは日雇港灣労働者で済ますということが、港灣運送業者としては一番経済的になってくる。常用港灣労働者をふやすのだということが常用港灣労働者を少なくする、雇用の安定でなくして雇用に不安定なところがある、この常用港灣労働者のあふれ賃を出さないというところから出てくる。私はこの法律を完全に実行いたしますためには、どうしても常用港灣労働者もあふれた者に対しては出してやるのだということに

ならなければ、この法律の完全な実行はできない、こう思うのでありますが、こしはもちろん予算の要求にそれがしてありません。来年からそれを要求しませんことは、この法律の完全実施はできません。これはざる法になってしまっています。来年の予算では常用労働者に対するあぶれ賃も計算をして、そうしてこれは被動性の多いものですから、その被動性をよく今年一ぱいに検討して、来年からは常用労働者に対しててもあぶれ賃を出すのだ、こういうふうにしてもらわなければいけません、これに對しては労働大臣はどういうふうにお扱いになりますか、お答えを願いたいと思います。

○石田国務大臣 現在の港務労働の需給の変動の状況から考えますと、いま關谷さんのおっしゃったようなことは十分考えられることだと思ひます。したがって、常用化を促進いたします場合には、むろんそれに対する対策を講じていかなければならないと存じておりますが、それを常用雇用者に対するあぶれ賃という形で、常用雇用者は元來が企業者が雇つておるわけでありまして、企業者の責任でひまになつたときに解雇するという形のものはないわけでありまして、その場合あぶれ賃という形が適當かあるいは運賃計算の中にそれを加味して計算することが妥當であるかは、いずれは検討を要する問題だと思ひますけれども、そういうことについて十分配慮し、予算的措置を講じてまいることが必要であると考えております。

○關谷委員 政治力のある大臣ですから、必ずそういうふうに行つていただけるものと思ひますから、大きく期待をいたしておきます。

それから、この法律の中にあります定数の決定ということになってまいりますと、非常にむずかしいのであります。いまのようなこの港務施設の近代化、合理化ができていないということになります、これはなかなか決定がしにくい。この法案を二年間というふうなことにいたしましたのも、その点等から考えまして、定数の決定が重要なポイントになりますので、それをやりますためには、機械化、近代化、それに福祉厚生施設というふうなもの、それから港務の管理というふうな面、そんな面がみな近代化せられて初めてこの法律の効果をあげることができるといふことであるので、これまたいままで港務の近代化というふうなことが非常におくれております。この点を急速に取り戻さなければなりませんので、これは運輸政務次官も、両方おられますが、労働省と運輸省とが一体となつて、来年からその近代化は必ず二年間にするのだ、それについてはこれだけのことをしなければならぬのだというその計画を立てて、両方でこれだけを二年間にいたしますという計画書、私はもう多くを質問いたしません、この計画書をこしらえて、あとで私のところへ送つていただきたい。これが一番重要なポイントでありますので、多くを申し上げませんが、それだけの資料を要求いたしました、御答弁も、それと答弁をいただいて、私の質問を打ち切ります。

○石田国務大臣 これはいわゆる三・三答申にもございましたように、港務の近代化と並行してやらないければならぬことは言うまでもないことであると思います。十分緊密な連絡をとつてやつてまいりたいと思つておりますが、いまの港務の近代化というのは、運輸省の直接の所管ではございませんけれども、それと歩調を合わせていくように努力いたしたいと存じます。

○久保委員 久保三郎君。この法案が実施されるのは、少なくとも二年をこえない範圍、いわゆる最大限二年以内には実施するというものであります、この最大限二年以内というものであります、それは、現状でできないのは何と何だろうということ。たとえば、普通の法律なら、最大限一年あるいは二年というところで実施するわけですが、普通の審議会等の時限立法もございしますが、そういうものは二年間であるというふうになりますが、この法律は二年以内であるのだ、こういうことであります。ついで、たいへん何か特殊な法律案だと思ひます。ついで、どうして二年をこえない範圍というふうにおきめになつたか、最大の理由は何かということについて御説明を願いたい。

○石田国務大臣 この法律の中で実行し得られるものは本年から実行するように予算的措置もつてございします。また、二年と限つてはございしますが、港務の近代化の促進と相まちまして、できるだけ期間を短縮するように努力すべきものだと存じております。

それから、二年と期間を延ばしましたのは、三・三答申にもございました、ただいま關谷さんの御質問にもございましたように、港務の近代化というものと並行していかなければ効果をおさめられない部分もたくさんございします、その近代化の促進と並行していく期間、そういうものを二年と考へた次第でございします。具体的にどういうことについてどうだということ、関係局長よりお答えをいたします。

○有馬政府委員 この法案の中で一番重要な内容をなします日雇港務労働者の登録制の問題、それから雇用調整手当の支給の問題、こういつたことが準備に時間がかかりましたので、先ほど申しました港務の近代化と並行いたしましてこの新しい制度を実施に移していく必要がありまして、この点が實際手間取るといいますか、即座に実施がでない部分でございします。

○久保委員 いま安定局長のおっしゃることは、大体二年はかかるかと思つたので、そうである、登録なりあるいは出頭手当というかそういう

ものの支給、こういうものに二年もかかるはずはない、こういうふうに思ふのです。これは大体手続あるいはそういう機構、実態の把握、少なくとも最大限幾ら見積もつても一年後にはこれは完全実施できると思ふのです。〔近代化ができないんだよ〕と呼ぶ者あり。それから、近代化というお話が出ましたが、港務の近代化は港務局長なり運輸省から聞きたいのですが、まず第一に、労働者所管のいわゆる日雇港務労働者の登録なり出頭手当というかそういうものが二年もかかるはずはないと思ふのです。それはいかがですか。

○有馬政府委員 この法律に基づく登録制と、登録制に基づきまして、この法律に明記してありますように、日雇港務労働者の安定機関による一元的な紹介体制、それからあぶれた場合の手当の支給、こういったことはいままでの港務における労働慣行を相当大幅に改善しなければならぬ部分でございまして、これに要する準備期間としては、相當の準備期間が要すると思ひます。また、この法案と、総理府設置法によります港務調整審議会に基づきまして、これらの重要事項については、それらの審議会の議を経るというふうな手続にもなつております。そういった手続を経ながらこれだけの大幅の改善を考へていく場合には、相當の準備期間が要すると思ひます。さらに、この手当の支給を裏づけるために、納付金を事業主から徴収するわけにございしますが、これらの納付金の徴収についても、相當の準備期間が要する、かように考へまして、先ほどの港務の近代化と関連しまして、二年間の猶予期間を予定いたしました次第でございします。

○久保委員 あなたのおっしゃることはちょっとわからぬのでありますが、納付金を事業主から納めてもらふ、そういうこともあるので、と言ふが……

これは運輸省にお任せしますが、大体この法案のねらいは、適用港務は政令で定める。いまあるところの港務全部じゃないです。そうだとすれ

ば、そういう業者団体というか、事業者について、納付金を納めるような組織は当然半年もあればできると思うのですね、最大限半年まで。いかがですか。

○佐藤(運輸)政府委員 いまの納付金でございます。この納付金そのものは、実際に就労手当を支払った額に見合せて出すものでございまして、これはこれ自身を準備するというでなく、これが実施されれば自動的にそういうものが支払われる、こういうことだと思っております。ただ二年間という猶予を置きましたのは、実際、内閣に設けられます港灣調整審議会の意見を聞いて、どのように実施していくかということにつきまして、関係各界の意見を聞いてまとめていくのでございまして、その実施に移すのに相当の準備期間が要る、準備期間と申しますか、そこで固めていくのに時間がかかる、こういうように思っております。

○久保委員 港灣局長のいまのお話で、総理府に設けられる港灣調整審議会、この意見を聞いて定数をきめるというか、適当な数をきめるという作業があるというが、これもそんなに二年もかかるはずはないでしょう。手続をやって半年もかかるば、そういう結論が出るのが当然じゃないですか。しかもあなたが言うように、全部の港灣に對してじゃないですね、さしあたり特定のものに對してこれをやろうというのです。だから、その理由だけでは二年は必要ないだろうということなんです。どうもちつとも理由にならぬと思うのですね。二年はかかるという理由にならぬと思うのです。これはもう少し、二年かかるのだという証明をしてくれませんか、二年はどうしてもかかりますよということ。いかがですか。

○佐藤(運輸)政府委員 二年という事でございしますが、二年以内ということにつきましては、なるべく早くやりたいということにつきましては、私も労働省と同じ考えを持っておるわけでございます。いろいろ心配される点はこれは事実でございます。答申におきまして、「港灣運送

事業の実態ないし港灣関係施設の現状からみて、当面ただちに実施したいものもあるが、」こういうようにうたわれておるのでございまして、われわれとしては全力をあげて港灣の近代化ということをやろうとございしますが、集約化ということにつきましては、答申の中にも企業並びに労働者の不安というものを起こさせないように集約化というものをやっていくというところがうたわれておりまして、やはり慎重にやるべきである。したがって、二年以内ということ、二年たなればできないということ、ございせんが、やはり準備は慎重にやるべきであると思ひます。

○久保委員 慎重はけっこうなことでありますが、港灣荷役の渋滞ということが一番大きなものですね。その渋滞の原因は何かという、現在の港灣荷役労働者の問題なんですか。そうでしょう。そのほかにもあります。港灣の近代化がおくれているという、おくられている幅をいまして労働力によってカバーしてきた。あるいは港灣の波動についても、労働力によってそれはカバーしてきた。そういうものを近代化するということなんです。だけれども、いまのままでも、いわゆる港灣労働を正常な姿に戻すことは可能なんですか。可能だから提案してきたのです。ところがその他の問題がでないから、それで歩調を一緒にしようというところが多分に濃厚だと思ひます。私はほんとうに率直に考へて、あなたのお考えにも別に反對はしません。しませんが、まず第一に何が大事かという問題を先にやつかねと、問題は解決しないと思ひます。そういう意味で私はいま質問しているのです。あなたの答弁では、どうも慎重にと言ひますが、何が慎重だかわからぬのですね。あなたは所管の立場じゃないからですか、これは労働省ですが、安定局長にお尋ねしますが、運輸省の港灣局長の言うことは、港灣全体の荷役能力というものを近代化していくという事であります。その中のいわゆる労働の近代化、これが港灣労働法案だと思ひます。この中で私が聞きたいのは、これだけ取り上げてできない、

いわゆるネックになるところはどこでしょうかと聞いている。「定数の決定だ」と呼ぶ者あり。定数の決定は、港灣調整審議会にかけて、これが大体一年かれば実施ができるであらうというところなんですか。半年あればできるのじゃないですか。いかがですか。

○有馬政府委員 いまの、登録とこれを裏づける手当の支給制度、これには先ほど申しましたように非常に準備が要るわけですが、その前提といたしまして、登録日雇港灣労働者の定数の決定をいたさなければならぬ。これには先ほど申しましたように港灣調整審議会の意見も聞かなければならぬ。港灣管理者、こういったものの地元の意見も十分、手続上徴さなければならぬので、これには相当の時間がかかります。また港灣局長の説明にもありましたように、港灣の近代化ということ、この港灣労働法の立法を機会に相当本格的に考へてまいる予定に運輸省でもしておるようございまして、私どもとしましては、そういう近代化の歩調を参酌しながら、この港灣労働法の全面的な実施に踏み切っていく、かように考えております。

○久保委員 定数決定というのでありますが、これはおっしゃるとおりなかなかむずかしい問題かもしれない。しかしいまの港灣労働の実態からいって、たとえばギャングの編成は常用と指名に比べて大半まかなわれているのです。そうであるから、そうだとすれば、定数決定はあまり抵抗もなく自然にできるのです。そう思ひませんか。大体ギャングの編成は常用と指名によって大半ができています。そう認めませんか。これはどうですか。

○有馬政府委員 常用と準常用の指名によって大半が編成されておるといふお話ですが、大半はそういう労働者によって編成されておりますが、港によつて異なりますけれども、純然たる日雇い労働者に対する依存率の相当高いところもございします。したがって、常用と指名のみで編成される

というわけではないので、結局この港灣労働法の制定実施に伴つて、日雇い労働者の労働力を十分確保していくという体制をとらなければ、港灣荷役の円滑な遂行はできないという実情に相なっております。

○久保委員 あなたの言ひたいことは、私が言うことも全部がそうだとはいへないのです。大半は常用と指名でギャングを編成しているのではない、これが今日の実態です。そのほか、当然日雇いがいます。だから大半はそれでやっているのだから、いわゆる定数をきめるのにそう手間ひまはかからぬじゃないか。全港灣じゃないのだから、特定の港灣だけにしよつていくわけですから、これはできるのじゃないかということ。を言ひたいのです。

○有馬政府委員 定数の設定を非常に簡単にできるような御指摘ですが、私どもとしましては、定数の設定は港灣に必要な労働力の需要の予測でございまして、いろいろな要素を検討して結論を出さなければ、定数も適正な定数でないという場合には、この港灣労働法の運用に支障を来します。これは、私どもとしましてはこの定数の設定については十分慎重に検討した上に結論を出してまいりたい、かように考へておるわけでございます。

○久保委員 慎重にやることはけっこうなことでありますが、慎重にと言つて定数が二年たつてやつとできた、そんなことは法案の趣旨ではない、三、三答申の趣旨ではないと思ひます。その点は圧力がかかっているから言ひにくいことかもしれないけれども、よくが言うとおりでしよう。実態はそうじゃないですか。大半は常用と指名でギャング編成をやっているんですよ。その実態は認めませんか。

○有馬政府委員 ギャング編成の実態は御指摘のようでございますが、定数の設定は、日雇港灣労働者のみの定数設定ではなくて、全体の必要労働力の数の定数を設定するというところから始まるわけでございます。したがって、これらの定数の設定には、特に最初に設定をいたします場合に

は、相当の時間をかけて慎重に検討するという基本的な態度で私どもは考えておりますので、時間的にも相当の準備が要すると思ひます。

○久保委員 あなたがおっしゃる通りに、なるほど常用と指名ばかりでギャングはできませんから、そのほかに純然たる口雇ひが必要であります。しかしその部分はごく少ないじゃないかというふうな今日労働の需給関係はなっているということですよ。そう思いませんか。だからその作業には、慎重にかまえても時間的にはそんなにからぬではないか、こういうふうに私は言うわけです。その問題はいつまでやっても切りがつかぬからあれですが、それじゃいつのころまでに大体そういう計画を出して実施しようと思うのですか。「二年をこえない範囲内」では非常にばく然としてゐる。あなたの期待はどのくらいになつてゐるのですか。

○有馬政府委員 これは大臣から先ほど答弁がありましたとおり、二年以内で極力早くということに尽きるわけでございますが、私どもの最も早い時期として考へておられます一応の事務的な目標としていたしましては、ことしの夏に総理府の港務調整審議会がかりに設置されたといふたした場合に、この審議会に雇用調整計画から定数の設定から必要な意見を徴する手続をとらなければなりません。これらの手続をとるにやほり今年度一ぱいぐらゐの期間がかかるのではないかと。そうしますと、審議会が結論を出すのに、やはり今日から一年程度の時間がかかるというふうな私どもは推定をいたしております。その設定された定数なり、その前提となります調整計画が固まりまして、それから納付金の金額、徴収の準備、こういった事務的な準備が必要になりますので、どうしても一年以上準備にかかるというふうな判断をいたしております。そこで、一年以上二年以内の定数を立てて準備を進めておるわけでございます。

○久保委員 そこで、定数は常用、口雇ひを業務別

別に策定する、こういうことになつてゐるわけですね。法案はそうですね。

そこで、定数を策定する基本的な考え方でありまして、これは運輸省に現状をお尋ねするわけですね。運輸省では御案内のとおり、港務運送事業法の免許の基準として、第六条第一項二号で「当該事業を適確に遂行するに足る労働者及び施設を有するものであること」となつておつて、施行規則で言うならばその定数を届けさせることになつてゐるものであります。これはどういふふうに見ておりますか。全部じゃなくてもけっこうだけども、たとえばしげのごときは大体きまつたものだらうと思ひますが、沿岸と船内についてどういふ基準で策定してゐますか。

○佐藤(華)政府委員 五大港について申し上げますと、これは上屋、現場職員、通船それから労働者及び施設といふことになつてゐるわけでありまして、上屋につきましては三百坪以上といふのが一つの規定でございます。それから現場職員については十二名以上、通船一隻以上、それから労働者及び施設につきましては、現場監督として八名以上、船内基幹労働者、これは技能労働者でございますが、それが二十四名以上、一般労働者が六十名以上、それから沿岸につきましては、現場監督が四名以上、沿岸労働者六十名以上及び荷役機械六台以上、こういうことになつておるのであります。

○久保委員 そこで労働者の定数はわかつたが、その中身を常用とか口雇ひとか、別に区分けしてありませんか。

○佐藤(華)政府委員 ただいま申し上げましたのは常用労働者の数であります。

○久保委員 実態として、五大港でこの比率は、このほかに口雇ひがございまして、これはどういふ比率になつてゐますか。

○佐藤(華)政府委員 港ごとにだいぶ差があるわけでございますが、全体を申し上げますと、沿岸におきましては六割が常用、四割が口雇ひ、それから船内におきましてはその逆になつておるよう

でございます。

○久保委員 この港の荷役の問題は、今日港務労働者がかかる境遇といふか条件にある一つの理由は、言うまでもなく長い伝統といふか歴史といふか、そういうものが今日まで残つておるわけですね。残つておる理由はいろいろありましよう。ありましようが、一つには親方子分の関係、こういうものも一つ大きな柱として残つておる。言うならばこれによつて港務労働者の波動性をしのいでゐるという面もございまして、もう一つは、港の近代化といふことを先ほどからおつしやしました。近代化をおくらせてゐるのは、いまの港務労働者の実態がそうしてゐるものと逆説的には考えられます。というのは、いわゆる港務におけるところの荷役の波動性、これに應ずるためにはやはりいまのような労働条件下に置くことが一番いいといふか、そういうことがあるからでございます。しかも賃金もいま労働事情が速いから多少上がつてまいりましたが、言うならば、長い間歴史の中では一番劣悪な労働条件で使へるいわゆる自由労働者、そういうもののマーケットを対象として港務労働者の波動性をしのいできた、こういうことなんです。だから、港務の荷役を近代化し、港務労働を近代化するということがまずこの法案のねらいとするならば、そこへメスを入れてものを考えねばいかぬと思ひます。港務局長の担当では、港務を機械化し荷役を機械化する、こういうようなことが一つの目標になつております。ところが荷役機械を整備するよりは、いまのような労働慣行といふかそういうものでつないでいつたほうが得であるという限りは、残念ながらどういふふうな助成をしようが指導をしようが、港務の近代化のための荷役の機械化はとうてい望めないかと私は思ふのです。だから逆ではありましようが、その根底にあるところの港務労働の問題をまず先に解決する、それが近代化の一つの大きなプレッシャーになるということでは法案が出てきたと思ひます。だからほかの近代化とあわせてやることもけっこうだが、これを先行せねば問題

は十分に片づかぬ。ところが港務におけるところの月末集中配船の問題を一つとつても、集中配船を認めているから口雇ひ労働者を片方にプールのておかなければならぬといふことなんです。それは港務運送事業者にとっては、経営上圧迫なんです。だからいまのような形が一番いいのだというのです。これは問題の解決になりません。だからまず第一に、港務労働力の絶対量はここである、それ以上のものがきても、いわゆる月末集中配船がきても應じられない、だから、月末集中配船はやめろ、こういうことにならぬと、残念ながらその辺の近代化はあり得ないのじゃないかといふように私は思ふのです。

そこで港務局長にお尋ねするが、そういう私が考へておることが正しいと思ふかどうか、いかがでしよう。

○佐藤(華)政府委員 現状におきまして月末、月初の船繰りといふものがあるわけでございますが、これはわれわれがどうすることもできないひとつの経済現象でございます。これをまず前提としてものを考へていかなければならぬと思ひます。そこでその場合、いまおつしやりましたように口雇ひにピーク時を依存するといふような、非常に不安定な形の企業といふものがあり得るということもやむを得ないわけでございますが、一方近代化とはしからば一体何であるかといふことでございまして、これは非常にむづかしい問題でございまして、一つは、やはり先ほどおつしやりましたように、機械化といふもののが進めばそれは労働者のプールだけにたよらなくともいい、ひとつの計画的な経営ができる。その一つの理由をいたしましては、沿岸につきましても常用が多いといふことは、機械化が相当進んでおるといふことの結果であるとも言い得ると思ひます。でございます。それから船内におきましては非常に機械化がむづかしいといふことが一つの原因となりまして、やはり口雇ひに依存するといふようになつてゐるわけでございます。しかし一方、近代化のもう一つの要素をいたしまして、企

業というものが現在のようになり小さいものがたくさんあるという形ではなく、これが集約されたような形であり、ピーク以外のときの閑散時というものを何らかの形でカバーすることができ、そういうことになればさらに常用化が進め得る。ピーク時そのものは別な方法で、これは港行政以外の面で是正してもらわなければならない問題でございしますが、それを前提とすれば、やはり機械化というものと企業の集約化というものであるべく常用化を進めていく、そして経営が健全であった労働者の福祉施設もやっていたりけるようなかっこうに持っていくのが、われわれの任務ではないかと思うわけでございします。

○久保委員 あなたの話もわからぬわけじゃございせんが、たとえば月末に集中する配船は、なるほどあなたの方だけや労働者だけではできかねます。できかねますが、問題をいつまでもいままでのような形で、港務役の機械化なり近代化、あるいは労働者の近代化をそれに合わせていくということは、これは実際はいかかと思はれるのです。問題は逆だと思ふのです。そんなことをやっている限りは、どれだけ港務の設備をよくしたり人間をどれだけプールしてもかきませんよ。それは三十六年の船線が実態を示しているのじゃないでしょうか。これはもっと大きな視野というか舞臺に立つて処理してもらわなければならぬ。それを解決する一つのプレッシャーとしては、やはり港務の中からそういう声を出し、そういう仕組みに持っていくかざるを得ないように追い込んでいくという以外に方法はないじゃないか、こういうふうには私に言っているわけですか。そこで、たとえば企業の零細性も近代化をおくらせる一つの理由になります。これはもちろんいまあなたが述べたとおりでございしますが、少なくともこの定数の問題をきめるにあたって考えねばならぬのは、私が前段申し上げたようなことを頭に置いて問題を処理してもらわなければ困るというよりは、問題の本質的解決にはならぬのではない

か、こういうふうには言っておるわけですか。そこで、労働省にお尋ねするわけでありすが、日雇いに依存する分野というものを直ちに否定するわけにはいまの実態からいかにぬかしきれぬ。だから、ここに港務労働法案なるものが出てきたのでありましよう。だけれども、この日雇いの存在というものを、いまのようなたとえば船内荷役がいわゆる日雇いに依存する部面は六割だ、常用は四割である、こういうふうな姿を変えることがこの法案のねらいであるとするならば、これはどういふふうな基準を上げていくつもりか、その基準はどうなんでしょうか。

○有馬政府委員 港務役の波動性がなくなってしまうは全部常用化すればいいじゃないか、こういうことに相なるかと思ひますが、私どもの見通しでは、港務役の波動性を一気に解消することはできないのではないかと、こういう前提で日雇登録労働者の依存率というものが、現在全国平均で約三三・三％になっておりますが、これを一気に解決してしまふことは非常に困難だと思ひます。したがっていましてこの法案の考え方は、さきの三・三答申とその点は若干違ふと思ふのですが、四分の一以内というふうな法的規制を法律上明確に規定するということはやめまして、この法案の四条にも書いてありますように、現状の常用雇用労働者の状態をさらに常用化の促進をはかっているという基本的な考え方では法案ができておるわけでございます。したがって港ごとに、業種ごとに現状を漸次改善していくという考え方では法案ごとの雇用調整計画を策定していく。そこに一律に四分の一とかあるのは三分の一というふうな規制をするという考え方はとっておりませんが、常用化を極力進めていくという考え方では調整計画を樹立してまいりたい、かように考えております。

あたりまえの話であります、大体心づもりというの、最初は四分の一と書いたが、何かのぐあいが悪いので落としたりということでありましよう。しかし心づもりとしては四分の一くらいに上げていかねばいかぬというところでございしよう。

○有馬政府委員 答申には四分の一ということが明確に書いてありますが、港務の実情を見ますと、この答申のように四分の一で法的に一律に規制するということは実情に即しませんので、いま申しましたように漸進的に依存度を低めていくという方向をとってまいりたい、かように考えております。

○久保委員 それでは問答になりますから……船内荷役、たとえばいま港務局長から説明があったように、六割が日雇いである、こういうものはぐあいが悪いから少なくとも直していくということですね。

○有馬政府委員 船内依存度が一番高いわけでございますが、これも漸次改善をしてまいり、こういう考え方ではございします。

○久保委員 時間もありませんから、次にいきましよう。

そこで、船内荷役ですが、この実態は言うなれば労働提供事業ですね。実際は機械も何も要らない、単純なる労働提供事業だと思ふので、職安法違反というか、それに抵触しませんか。

○有馬政府委員 現在、船内荷役作業は職安法にいう労働供給事業には抵触しない、こういうふうには私も考えております。

○久保委員 理由を簡単に説明してください。

○有馬政府委員 労働供給事業とは違つて、船内荷役作業を行なつておるわけではございまして、これは職安法にいう労働供給事業とは性格が異なるというふうには解しております。

○久保委員 労働を提供して荷役をするのでしよう。労働を提供して、それだけでしよう。労働提供事業ではございせん、作業を企画し、

監督して、一定の荷役作業を遂行するという責任を持っておりますので、単なる労働供給事業とは理解してまいりません。

○久保委員 この船内荷役業者がだれかの下請をやつた場合はどうなりますか。

○有馬政府委員 下請けの内容によつて労働提供になることもあり得ると思ひます。

○久保委員 そういう実態は調べてありませんか。

○有馬政府委員 現在行なわれております下請け方式は、職安法の労働に抵触するというふうには考えておりません。

○久保委員 なかなか実態をつかんでおられないようでありすが、港務局長にお尋ねしますけれども、裸下請というか、そういうのはございしますか。

○佐藤(華)政府委員 裸下請というのはどういふのでございしますか。

○久保委員 何らの責任なく下請に出す。たとえば、何人よこせといへばそこへ持つていくというだけでやつておる状態もあるんじゃないですか。

○佐藤(華)政府委員 いまおっしゃられたようなことはなと思ひます。一貫元請の港務運送事業から、船内荷役なり、はしけ、回漕なりという、そういう業種でもつて下請けをしているわけでありまして、単なる人夫供給をやつておるというのには聞いておりません。

○久保委員 人夫供給とは名前がつかぬでも、同じ状態のものがあつたはしないかということですが、もう少し調べてください。問題の根拠はたくさんあるのですよ。問題はたくさんここから出てきておるのです。

○佐藤(華)政府委員 港務運送事業として行なつておるものにはそういう事実はございせん。

○久保委員 それじゃ、いまあなたがほうで免許に切りかえておられますが、切りかえられないものは何ですか。そういうケースのものがたくさんあるのかで切りかえられないのじゃないですか。登録か

ら免許に切りかえできないものがたくさんありますね。

○佐藤(警)政府委員 私の方で免許するには基準があるわけですが、先ほど申し上げましたように労働者なり施設なり、そういうものがわれわれの基準に達しないもの、または資本その他の面、経営の面から見まして、港運送事業を免許して、発注者に対して責任を負い得るかどうかという危惧がある、こういうものが免許のき得なかったものであります。

○久保委員 時間がありませんからあとは社会労働委員の皆さんにお願いしますが、実際はその実態をお調べになっておわかりなんですか。だが、ものが言えないというだけなんです。

これに関連して港運におけるところの暴力について、警察庁からおいでになっておられるお尋ねするのですが、最近神戸を中心に手配師とか、そのたぐいの暴力がかなり横行しているわけですか。これは大体において船内荷役というか、そういう六割も日雇いでまかなってあるというやうなものにかなり多いと思う。警察庁あたりもかなり取り締まりに乗り出しているやうであります。が、政府全体の中で見ると、その方針にあまり乗り気でないやうに、たとえばけさの新聞などにも出ている港運局長の談話、あるいはここにおられる職安局長の談話、こういうものを見ると、何かあなたただでできそうなことを言っている、ができる自信があるなら警察庁のほうからきっぱり答えてもらいたい。

○関根説明員 お答えいたします。

港運関係の暴力取り締まりの問題でございしますが、警察は港運に寄生する暴力団体の不法行為を取り上げております。大体の内容は、仲仲仕などの労働者を相手にけんかあるいはけし、たかり、賭博などを行なっている事犯、あるいは仲間同士が集団的な抗争を行なうというやうな暴力的違法行為の事犯、あるいは暴力団体やその所属の業者が、一般の業者あるいは従業員に対して不当な圧力を加えるというやうな不法行為がある場合

に、この方面からきびしく追及して検挙をはかるという、こういう方向で従来やってまいったのでございます。現在把握しております港運関係の暴力団体というのは、昨年末、全国で七十四団体であります。しかしこれはもっぱら港運関係に巣食ひまして、荷役なり仲仲仕あるいはそういうやうな特有な業態に寄生している団体でございまして、そのほか港運付近でいろいろ暴力行為を行なうものは、必ずしもこの七十四団体だけに限る、こういうものではございません。全体的な数字は、警察庁としては三十九年末に全国で四千五百七十三団体を把握しておりますが、これらの関係者の中には、港運関係で暴力行為を行なつて検挙されているというやうな事例も見られるのでござい

ます。これは一府県の例でございしますが、たゞいま御指摘のございました兵庫、これは昨年中に、いま申し上げました港運にもつぱら巣食つて

いる暴力団というふうな把握しております。その暴力団構成員の犯行を検挙した状況は、一番多いのは傷害で三十九人、次に恐喝で二十七人、暴行十九人、その他窃盗、賭博、暴力行為、殺人、強盗、その他刑法犯、特別法犯を含めまして、兵庫

県下で一年間に百六十七人を検挙している、かような状況でございします。警察といたしましては、もっぱら港運関係の不法行為の面から検挙取り締まりを行ないまして組織するところの暴力団の根絶をはかる、かように考えているのでござい

ます。もちろん暴力追放というものは、警察の取り締まりのみでこれを完全に行なえるというものではございせんので、関係の各機関と地元におきましても連絡協調の委員会などを設けてまして、今後

こういうものさのさらに的確な取り締まりをしてまいる、あるいは暴力追放の完全を期してまいる、かような方針でやっております次第であります。

○久保委員 そこで警察庁にも一つお尋ねしますが、最近の港運送の再編成というか、そういうものを機会にして暴力団というか、そういう系統のものの勢力が台頭しておるといふやうにも聞いているのだが、そういう要素がございしますか。

○関根説明員 私ども数字で把握しておる関係から申し上げますと、特別にそういう傾向は見られませんが、従前から港運関係に勢力を持つておるところの暴力団、関係団体が逐次下部の団体をふやす、あるいは構成員をふやすというやうなことが見られる。最近特にその状況が顕著であるというやうには見ておらないのでございします。

○久保委員 職安局長と港運局長、御答弁ござい

ますか。

○有馬政府委員 私も毎日新聞の記事を読んでおりませんが、数日前に毎日の記者から電話連絡がありまして、いろいろ聞いたでございしたのであります。けれども、そのときに申した記憶からいいますと、今度の港運労働法ができて暴力団との関係はどうだというやうな質問が第一点にございまして、直接暴力団との関係を云々されても困るのでございしますが、この法案が施行になりますならば暴力団が介在する余地は非常に少なくなってくる

だろう、こういうことをお答え申し上げました。それからもう一点は、警察にお願ひしたらどうだというやうな御意見でございしましたが、私どもとしましては、この港運労働法を施行するにつ

きましては、警察の御協力、先ほど捜査二課長からもお話がありましたやうに十分得てまいりたいと思ひますけれども、行政そのものに警察の力をかりるといふことはまず避けてまいりたい。い

ろいな面でも御協力はお願ひをし、またその協力がなければできないと思ひますけれども、この法律の施行と警察の問題はそういうやうに答えておいたことを記憶しております。今後も、施行になり

ましたらそういう考え方での法の運営を期してまいりたい、かように考えております。

○佐藤(警)政府委員 港運送事業をやっている者の中には、いわゆる組関係者、組という名で呼ばれる者がいることは事実でございしますが、私どもがこの運送事業の免許にあたって調べましたところでは、この運送事業法の免許基準には該当しているわけにございします、その後、ただいま警察のほうからお話がありましたやうに、個々の暴力ざたはあつたやうでございしますが、港運送事業法に違反した行為というのはいないわけにございします。

○松澤委員長 久保委員に申し上げます。御了承

時間もすでに四十五分になっております。御了承願ひします。

○久保委員 そこで、それぞれ港運の暴力というか、そういう問題についてお話がありました。要約すれば、職安局長なり港運局長は自分の所管だけで、この法律に示されたことだけで間違いない話だと思ふのです。それはそれでいいのです。い

いのだけれども、やはり港運に暴力組織というか、そういうものがあつて不安があつたのでは港運の近代化は何だ、こういうことになるわけですね。そうでしょう。だからそういう点について警察の暴力追放の行動にはやはり積極的に協力すべきだと思ふ。そういうことはちつともなくて、お

れのなわ張り手を触れられては困るという話ばかりしている。その話は逆じゃないですか。

○佐藤(警)政府委員 そういうふうな申し上げたわけではありませんが、暴力というもののに対して好ましくないことはよく承知しておりますし、警察の取り締まりに協力することも確かでございますが、現在のところ港運送事業者としてその法律に違反した事業は皆んでおりませんということだけを申し上げたわけであり

ます。

れから業者がその荷さばきをしなければならぬものを第三者を介して行なう場合、それが独立した経営力なり経済力なり力というものがあつて初めて均衡がとれてき、そこに近代化ということばが採用されてしかるべきだと思うのです。この点について、設備投資に意欲的に金をつぎ込まれながら、肝心の零細企業である港運送業に対する改善策がない。閣議として抜本的な姿勢をこの際明らかにしていただければならぬと思うのであります。この点についてあらためて石田国務大臣と運輸省担当の大臣代理であります大久保政務次官からお答えをいただきたいと思ひます。

○石田国務大臣 設備その他についての資金投入ということ自体それほどたくさんやっているとはいへませんが、しかしそれを急ぎますと同時に、いま申しました荷役業者の集約化及び運営の近代化というようなものについての所要の措置は当然必要だろつと思つております。

○大久保政務委員 港の施設の整備は産業の高度成長に立ちおくれて、戦前よりもむしろ下がつておる、こういう状態でございます。けれども、今回の港の整備計画によりまして、かようなことと戦前程度までこれを持ってきた、かようなことに相なる次第でございます。また経営の実態から申しますならば、港の事業が零細でございます。これは大体的に振返されるような形になるわけでございます。そこで先ほど来港務局長が申しましたように、できるだけ港の事業体というものを力を強くいたしまして、港なりに荷主とも対抗しながら適正なる産業の運営が行なわれていくにはかりたいというのが私たちの措置でございます。

○泊谷委員 大久保政務次官からお話がありました具体的な問題をお尋ねしたいところでありまして、それは後にまた答弁をしてもらう機会をつくりまして、現状認識の問題で、貿易規模の拡大に伴ひまして港における取り扱い貨物量が急激にふえておる、昭和三十七、八年ごろ、この港労働者確保の問題が政治的な大へん問題になりましたけれども、現状では船込み、滞船は慢性化しておるというのが実情と思つておりますが、最近日本側商社が外国船主に払つた滞船料は幾らですか。

○佐藤(義)政府委員 ただいま資料がございませんで、はつきり申し上げられませんが、後刻資料として提出いたします。

○泊谷委員 資料は後ほど提出していただくことにいたしまして、船込み、滞船慢性化の原因は何だと佐藤局長はお思ひになりますか。

○佐藤(義)政府委員 一つは港の施設が不足しておることと思ひます。これは物理的施設。その次にはいづゆるそれに伴う荷役をする諸施設並びに労働者の不足であると思ひます。

○泊谷委員 私は最大のポイントは労働者確保だと思ひますけれども、二、三点この際具体的な問題をお尋ねしたいと思ひます。

担当が違つて言うところまでの話であります。石田国務大臣に、月末集中配船——先ほど取り上げられましたがLC、俗にいう信用状の期日の打開策はどんなものでしょう。

○石田国務大臣 これはかなり専門的なことで、文字どおり私の所管ではございせんが、それは発給者あるいは金融機関その他の協力を待ちまして月末の偏在ということを是正していくことだと考えております。

○泊谷委員 重ねて大臣にお尋ねしますが、金融機関の協力体制について具体的な方策がございせんのですか。

○石田国務大臣 この法案が成立をいたしましたので、そして運輸省と連絡をとつて、この法案の実効ある展開をはかつていく過程において、協議を進めてまいりたいと思つております。

○泊谷委員 野党の私が言うのでなくて、日本港湾経済学会会員の方で、原田港作業株式会社社の管理部におつとめの方ですか会社側の人ですが、喜多村昌次郎さんという方がございまして、「港労働の構造と変動」という本を書かれたのです。その中で横浜港船内日雇労働者の数並びに

この港から離れていく人々、横浜の場合二千人おりましたものが、現状は五百名を下回る、こういう状況にあつて、ほとんどが他産業の優位な労働条件のところに移動を開始しておる、しかも組織的に移動を開始しておることを指摘しておりますが、この事実をお認めになるか、あわせてこの対策はいかなるものでしょうか。

○石田国務大臣 私は数字的に詳細は承知いたしません。一般的なそういう傾向にあると承知いたしております。それを防いで、必要な労働力、所要労働力を港に確保する道は、結局港労働者の労働条件の向上ということ以外にはないと考えております。

○泊谷委員 これは労働省の大臣でなくて、担当の局長さんのほうからお答えをいただきたいのですが、横浜市立大学の榎幸雄助教授の著書によりますと、最近の重要港における荷役労働者、常用と日雇いの比率、横浜はおおむね四対六、神戸は二対八、大阪は三対七であるというのですが、これは間違ひありませんか。

○有馬政府委員 いま御指摘の数字は私どもの調査資料とは多少違つておりますが、たとえば横浜で申しますと、船内は四七〇が日雇い、神戸で申しますと七〇・七〇が日雇い、こういう状態になつております。

○泊谷委員 大体似通つた数字を示しておると思ふのでありますが、沖仲仕の問題で、この沖仲仕の仕事はもう私から申し上げるまでもなく超重労働で、危険性も高く、死亡率も鉦山に次ぐ災害率を出しておるというのであります。突進はどうか、なおそのけがした常用と日雇いの比率はどういうことになつておるか、これを明らかにしてほしいと思ひます。

○村上(茂)政府委員 港におきまして災害の傾向を見ますと、災害の傾向を見ます一つの指標といたしまして、災害の強度率ないしは度数率といふような基準が用いられておりますが、御指摘のように港運送事業におきまして災害はかなり高い発生状況を示しております。度数率におい

て、全産業が昭和三十八年は一三・七六でございまして、港運送事業におきましては五二・四五という非常に高い率を示しております。試みに建設業などにおいても災害は多いといわれておりますが、度数率は一七・七六という状況でございまして、港運送事業は、こういう資料を見ましても、鉦業に次ぎまして非常な高率の災害を示しているということに相なつております。常用と日雇いの区別による災害発生率、この資料は手元にございませんで、後刻検討いたしまして、御連絡申し上げます。

○泊谷委員 常用、日雇いのところの資料をお持ちでないものでありますから、この場合私はいま証助教授の取り上げました数字だけを申し上げて、御理解を賜つておかなければいけないと思ひますが、榎幸雄助教授が昭和三十八年、これは港安全協会が発表したものでございませうけれども、常用災害度数率八〇・八二、それから日雇い災害度数率二五・二二、これまた三倍の比率を示しております。特にこの法案審議の際に重要な点として労働者関係の皆さんは御記憶いただかなければならぬ数字だと思つております。次に常用と技術者は見習い大工の日給よりも安いというのが現状の給与体系です。昔はそういうことではなしに、港労働者に携わつておる沖仲仕の給与などというものは相当あり、またその日に使うという弊害もありましたけれども、相当高額の処遇されておつたものでございまして、陸上で特に建設ブームが起きている際に、深夜荒天の海での作業を避けて転出していくということは、これは単にかけ声だけではとどまらないと思つております。六六港の常用の現在の賃金形態は大体五万円。ところがこの五万円は百時間以上の超過勤務が含まれてい。しかも厚生設備、退職金なども他企業に比べてほとんど対比するものがない。こういう情勢の中で根本的に港労働者に携わる労働者を確保する、これに対する方策はいかなるものでしょうか。

○石田国務大臣 先ほど申しましたように、一般的にはその労働の質と量に見合うような労働条

件の確保であると思います。それを目ざして本法案を提出したにしている次第でございます。

○泊谷委員 大臣のお話がありましたのを、具体的に業者はどういう指導をされるかということについてお尋ねをしたいと思います。これも次の答弁とあわせてお答えをいただきたいと思いますが、必然的に港湾荷役関係の諸料金の問題が取り上げられてくると思います。これは避けられない問題だと思っておりますが、関連してこれは公共料金との関係からいへん議論を呼ぶ問題だと思ひます。特にこれに関連して多くの被害を受ける者をなめてみますと、先ほど指摘いたしました中小荷役業者関係労働者、さらに地方自治体、私はこの三者が最も大きい被害者だと思ひます。ちなみにこの仕組みというものをこの際申し上げて、大臣のお考えを明らかにしていただきたいと思ひますが、六六港で昭和三十七年に港湾収入が七百七十二億ありました。国の収入は、関税三百八十八億を含む五百十三億で、全体の六六・五％の収入としてあげております。船舶関係収入、百十九億の一五・四％です。貨物収入、百十七億の一五・一％に対し、船舶荷役収入は十九億の二・五％にすぎません。しかもひひのは地方行政に携わる管理者収入は四億、実に全体の〇・四％という数字になっておられるわけでありま

す。特定の港を取り上げて考えてみても、神戸は、船舶荷役収入四十五億で全体の六・二％にすぎません。管理者収入は七億の一％であります。神戸における船舶貨物関係収入の合計は、船主、業者、この合計は三百八十五億の五三・五％です。名古屋は船舶荷役収入二十億で全体の二・一％にすぎませんし、管理者収入は五億の二・九％の少額にすぎません。名古屋における船舶貨物関係収入合計は百二十二億で全体の六七％あるわけですから、こうなっておりますと、港湾の整備、港湾を取り巻く問題を国会で議論をする、これは一体だれのために審議をするか、私は疑問を持つのです。港を中心に、これだけ、国なり船主なりが収益をあげて、関係する港湾運送業に携わる者

がわずか六・二あるいは一・一というような数字であつて、しかもこの料金問題で苦悩しなければならぬ。このことは、先ほど申し上げました喜多村氏も、この著書の中で取り上げておりますけれども、「労働力の不足が重大問題として憂慮されている現在、これが整備拡充について、上位企業はその責任の一端を負うことが必要と思われるが、港湾における構造的流動性から来る危険負担を、つぎつぎと段階的式に回避しているのが現状である。これでは港湾労働の雇傭の安定も、雇傭形態の近代化も、また質量ともに満足すべき労働力の維持確保は望むべくもない。」と訴えております。従来、大手筋の商社や船会社は、圧力を港湾関係の下請中小業者にかけて値下げを強要し、競争相手のこれらの業者は、さらにそれらのしわ寄せを現場に向けておられるというの実態をどう改善されようとおられるのか、この点については、石田大臣と大久保政務次官からお答えをいただきたいと思ひます。

○石田国務大臣 そういうような御指摘の問題は十分あるかと存じます。ただ関税というものをえいていこうかという同一の系列の中に置いて考へていかうかというところは別問題でございます。したが、しかしながらそういう港湾の荷役がだんだん下請に押し寄せられておられるという状態をも含めて改善を要すべきものだと思います。港湾荷役の現状の諸問題は、特に他のいろいろな点に波及するところが多いので、港湾調整会議等におきまして十分御検討願いたいと存じます。またもう一方、たとえば日本の港湾における荷役その他の費用は、カルカッタ等比べてなおい低というようにも聞いておりますので、そういう点についても、やはり日本の労働賃金その他の実情にふさわしいように改善していくべきものだと思います。

○大久保政府委員 港湾の料金に関連してくる場合には、これをどうするかという問題につきましても、いま労働大臣からもお話がありましたが、日本の港湾運賃の国内及び国際的なあり方の問題でもございます。御承知のように、先般港湾料金を上げたのでございまして、いままさにこれをどうするかというところではございせんけれども、将来にわたります適正なる改定でもする場合におきましては、ただいま泊谷さんから御指摘がありましたような、港湾において行なわれておる諸産業の実態というものを把握いたしまして、これを適正な料金に定めていきたいと考えております。それはまたある意味からいいますと、外国船に對しましては外貨収入の向上になります。また日本船に對しましてはそれだけの負担がふえてまいりますので、その辺をあんばいいたしまして、適正なる港湾料金の定め方をいたしたいと思ひます。

○泊谷委員 先ほど關谷先生のお話によりまして、閣僚の一人として特に政治性の高い石田労働大臣というお話でありましたが、私の訴えたいのは、日本の財政が窮乏だということを認めたとしても、日本国民として法のもとに保護を受けておる者は、同じ負担をしいられておるのであればこれはわかると思ひますけれども、船主とかいま言いました業者が相当収入を持ち、そして国としても相当の収入を持って、全然収入の道を狭められております中小港湾諸企業、関係する労働者、地方自治体、これにだけその改善策を求めおることは政治として片手落ちではないか、この点を抜本的に検討いただくことを特にお願いしたいと思ひますが、これはまた時間をあらためてひとつ考え方を聞かしていただきたいと思ひます。大久保政務次官のほうは先日お尋ねをいたしましたのでよろしくございまして、けれども、特に石田労働大臣にその点を強く要請をしておきたいと思ひます。

時間の関係で具体的な問題に入ってお尋ねをいたします。

船内日雇労働者の種類はいろいろあるわけですね。まず神奈川にありますが優先班からお尋ねをいたします。船内取り扱ひの経験の技術を有して港湾労働に専従する人々を組織成して、具体的にはギヤング編成といわれておりまして、ウインチマン、デッキマンを含む一作業単位の組でありますけれども、これは職安に登録になって、日々就労することになっておりますけれども、これは昭和三十一年十二月十五日に横浜港湾自由労組ができてまして、その組合のしかけもすでに八十六組、千二百七十六名を登録されておりますが、これは俗稱青空組といわれておる人々です。現在それぞれ各荷役会社はこの人々は専属をしております。何といわれようとも専属をしております。この組織成上、班長はその人員を確保するために、仕事を離れても、作業が終わっても、生活面までめんどろを見るしかけになっておるわけです。そういう働いておる人々に作業能率に見合つて作業手当、つけ銭といつておりますが、これを出しております。したがって班長はAクラス、キーマンはBクラス、一般労働者はCクラスということになっておりますが、常時固定した会社はこの人々を職安を経由しておるものは、労働基準法二十条との関連はどういうことになりますか、あわせて二十一、三十五、三十六、三十七、三十九、九条の取り扱ひを明らかにしてください。

○村上茂政府委員 御指摘のように、いわゆる港湾荷役労働者といわれましても、その労働の形態が種々ございまして御承知のとおりでございます。また一般的な形態といひましては、いわゆる常用と臨時という二つの名称で呼ばれておる形態もあるということも御指摘のとおりであります。そういった作業の種類あるいは雇用契約の実質の違いというものが、ただいま御指摘の労働基準法第二十條以下の規定の適用関係とはどういう関係に置かれるかということでございますが、原則的には労働の実態によりましてこれらの条の適用を考へるべきものでございまして、あるいは先生の御指摘の中で一番問題視されますのは、たとえば単独労働として扱われておる作業形態といふようなものも含まれるかと存じますが、いづれにいたしましても名称とか契約の形式にとらわれることなく、実態的にこれを判断して、労働

基準法二十条以下の規定の適用を行なつておると
いうのが現状でございます。

○泊谷委員 それでは基準法二十条の解雇の予
告、二十六条の休業手当、三十五条の休日付与、
三十六条の時間外就労、それから三十七条の時間
外割増し、三十九条の次有給休暇、これらは
常時雇用されておる者と同じように扱われておる
と理解してよろしいですね。

○村上(茂)政府委員 ただいま申しましたよう
に、その労働の実態によりましてそれぞれの条章
の適用を考えるべきものでありまして、ウインチ
マンがどうか、あるいははしけの運航に従事
する労働者はどうかというように形式的に法の適
用を考えるべきじゃない、労働の実態によつてそ
れぞれ判断するものであるということでございます。

○泊谷委員 大学の講義を聞いているのじゃな
い。労働法を教えるときはそれでいいのですよ。
いま優先班の皆さんは何と言おうと職安を通じて
特定の会社に常時雇用されて就労している。そこ
でこの法の適用はどうか、その部分について適用
されるかどうかをお尋ねしているのです。

○村上(茂)政府委員 従来までの取り扱いの実情
を申し上げますと、臨時日雇いの扱いをしてお
るようでございます。

○泊谷委員 先ほどの答弁の中で、呼び方がどう
であらうとも、実態としては労働者はかく考へて
法の保護を預ける、こういう説明であつたわけ
ですが、これは実態と違ひませんか、優先班の問
題であれば、往年ありましたAの会社からBの
会社に移動を開始する、そのときを青空組と呼
びました。いま泊谷なら泊谷という荷役会社に固
定して、あなたの方ほうであつて常時入れてい
るのでしょう。それがこの法の適用をどうして受
けないのでしょうか。

○村上(茂)政府委員 いまの特定の企業に対する
結びつき、労働契約関係の継続性の問題でござ
います。一見そのような形をとりつつも、しばし
は二つ以上の企業に雇用関係が移しかえらるると

申しますか、外形的には継続雇用のようにありま
すけれども、労働契約の関係から見ますと、二つ
以上の会社と契約を締結し直すというふうな実態
がかなりあるようでございますので、一がいこ
の場合には常用労働者があるいは臨時日雇いである
かということとを断定するのは困難である。従来の
扱いとしては日々雇用という形で扱つてまいつて
おるということとを申し上げたわけでありまして。

○松澤委員長 泊谷君に申し上げますが、本合
議がきょうの午前中になつておるので、午前中
にあと一人やつておかないと、慣例として午後
に質疑の継続ができないわけですから、そのこと
を考へてやつてくださいます。あなたはもう三十五
分過ぎています。

○泊谷委員 先ほどの答弁は、昭和四十年四月六
日の社会労働、運輸の連合審査の答弁としてはや
はり心残りになるでしょう。実態が違つたら、だ
とするならば、もしあなたの言われるようなそう
いう話をされるならば、健康保険法十三条の二
号、それから失業保険法三十八条の二、日雇いの
労働者との関連はどうなりますか。

○松澤委員長 答弁は要領よく簡単にやつてくだ
さい。

○村上(茂)政府委員 いまの御質問の趣旨がよく
わからないのですが、日雇い失業保険の適用を受
けるという形に相なつておりますことは、日雇い
労働であることが前提になつておるかと思つて
ございます。したがつて、失業保険の適用が日
雇いになつておる、日雇い失業保険という範疇で
扱われておる、それと基準法の適用関係がギャ
ップがあるじゃないか、こういう趣旨ではないの
じゃないかと思ひまして、私は御質問の趣旨をは
かりかねまして、答弁が不明確になりまして恐縮
でございます。

○泊谷委員 私にすると、これは労働省で一番答
弁のできない、むずかしい問題だと思ひますが、
これは午後の社会労働委員会が先輩から少し詰
めてもらいます。時間の関係で委員長からせかれ
ておりますので、これはあなたのほうも勉強する余

裕をつくつて、現地のことを紹介してもらつて、
すつきりした見解を出してもらつてを要請して
おきます。

その次の日雇いですが、先ほどの優先班も日雇
いと呼称しているのですが、顔付日雇いと呼称し
ているのを御承知ですか。神戸、大阪では指名日
雇いと言つておりますが、特定荷役会社に個人的
な結びつきで専属就労するものですが、昭和三十
八年七月以降、荷役会社より一カ月の指名雇用承
認を提出して長期紹介に切りかえております
が、これもやはり日雇いですか。

○村上(茂)政府委員 紹介の方式と雇用が現実
に継続されたかどうかという、紹介と雇用の継続性
というのとは違つた概念と私も承知いたしてお
ります。労働基準法の適用につきましては、紹介
形式とは別に現実の労働の継続性によつて法の適
用を考へるということにいたしておるわけであり
ます。

○松澤委員長 泊谷君、あとの継続がなくなつて
しまふのですよ。午前中という時間が、あとの野
間千代三君の質問が継続がなくなりますから……。

○泊谷委員 港労働の実態を承知してもらつた
ために、ただ日雇いとあなた方が言われております
が、優先班といつて常時雇用といふと違ひない仕事
をしておる者、それからいま言つた指名日雇い、
このほかに一般日雇いがあるわけでありまして、
さらに門前日雇いの問題がありますね。四種類あ
る。さつき久保委員が指摘いたしまして、運輸省
としてはうちの免許した業者に関連ないというお
話でありますけれども、これは職安を経由しない
わけですね。荷役会社の労働者、連絡係、手配係
が、手配係を会社から出して、大阪の実態として
は、どうしても人を確保するために、安藤組、南
組、河村組、吉川組、ここの飯場の主任にその労
務者の確保を依頼しておる。これはどういふこと
ですか。

○有馬政府委員 いま御指摘のようなケースが俗
に手配師といわれるものだと思いますが、今度の
港湾法が施行になりますと、そういった手配師の

介在する余地がなくなつてくる、こういうふう
にわれわれは考へております。

○松澤委員長 もう時間がありません。

○泊谷委員 これで最後にしますから……。大臣
にいまの部分のお答えをいたしたいのでありま
すけれども、飯場主任に人を集めることを委嘱し
なければならぬようなこととありますから、一つ
の集団になつたものが沖仲士のように荒海の中
で深夜作業をやつて手取りの賃金が少ない、お
かのか建設ブームで賃金も安い、災害も少ない
ということになれば、集団で移動を開始し、港
労働の労働力確保に最も大きな弊害を残すと思
つて、したがつて門前雇用については、ほかの
のを排除しても、何としても今回の法改正とあ
わせて大臣は断止する意思を固められることが好
ましいと思つて、大臣のお考えはいかがで
すか。

○石田国務大臣 現在のような状態では、御指摘
のような傾向になつてくるのはやむを得ないと思
ひます。これを防止するために本法案を提出した
のであります。したがつて、元来初めからそう
いうやり手配師みたいなものの存在は法で許して
ないのであります。しかしながらこの法律の制定
運用によりまして、実際にも介在する余地のな
いようにしてまいりたいと思つております。

○泊谷委員 今回出されました法案の実施期日
あるいは適用範囲の拡大などをお尋ねしたいので
すが、それは避けたい。避けたい。避けたい。イ
ギリス主要港における調査委員会の報告の中で、
これは日本でも採用したらいじやないかと思
われるくらいであるのであります。従来とは違
つて港湾の一つの経済的企業体として扱われ
なければならぬと主張しておるのです。そのた
めには中央及び地方港に民間業者を中心としてこれに管理
業者及び所管庁、学識経験者並びに労働者代表
も加えて港湾経営委員会を設置し、当面港湾全
体の経営問題について適切な措置をする、労働
者の確保及び生活向上に努力する、適正な港
湾作業料金を決定する、こういうことをさして
はどうかとい

いたしますと、許可の比率はきわめて低い比率になつております。

○野間委員 ほかの港は低いのですね。

○村上(茂)政府委員 ほかの港のほうが、たとえば東京でございますと五十二事業場の中で三十一事業場許可しておる。比率は五九・六である。横浜の場合は九・七であるというふうになつて、横浜の場合は低いといひます。しかしながら、最近の港湾労働事情の変化という点も認められますので、昭和三十七年の六月でございますが、従来許可を与えておりましたものにつきまして再検討を行なつた次第でございますけれども、特に許可を取り消す必要を認めたものはなかったということでございます。それがただいま申し上げました件数でございます。

○野間委員 そうしますと、このはしけ労働というのは、確かに長時間労働になつてゐると思ひますが、断続労働、そうしますと横浜ではまだあるわけですね。百三事業場中十事業場は現在でもまだあるそうですね。そうして、四十一條の三号です、断続労働を許可した基準があると思ひます。考え方がこれはどういふことですか。

○村上(茂)政府委員 一般に考えられますのは、手待ち時間と実際の労働時間の比率、手待ち時間がかなり長いというふうなもの、あるいは作業の密度、それから精神の緊張の度合いといふふうな諸要素を総合的に判断いたしまして、たとえば踏切番でありますとか、いま御指摘のはしけの労働者といふたものにつきまして、個別に検討して許可を与えておるような次第でございます。

○野間委員 このはしけの労働の場合に、確かに手待ち時間は相当長いと思ひます。そこに断続労働に許可をする重要な点があつたんだらうと思ひますけれども、しかしその断続労働を許可する場合に、いま局長の言われるように、ただ単に手待ち時間が長いというだけではいかぬと思うのです。そうして、はしけ労働の場合の手待ち時間には必ずしもばんやり待つてゐるというのとは違うと思ひます。大体があか落としをしたり、あ

るいはペンキの塗りかえをしたり、次の作業の準備をしたりというふうな、いろいろな雑用がはしけの中にはたくさんある。そういうものがずつと行なわれていて、そういう実際のはしけ労働が行なわれるというののははしけ労働の実態ではないかというように思ひます。ですから、手待ち時間に何もしないという一——手待ち時間いゝゆる待機の姿勢だけではなくて、待機の姿勢の中にはいろいろないろいろなたぐさんの仕事がある、実際の仕事があるというののははしけ作業の実態ではないかというふうに思ひます。それともう一つは、あゝいうのは、ある時間には相当濃いつけです。ある時間に非常に濃いつけというのが密度の実態ではないか、ですから十時間なら十時間ならしていけば、密度は低い、そのうちの三時間なり五時間なりは非常に強いというのが実態ではないかというように思ひます。それから危険度あるいは注意力、緊張度、そういうものについても、これは言うまでもなく相当高いものがあるというふうに考えられるのですが、そういう事業がはしけ労働の実態ではないかというふうに思ひますが、これがいまの御答弁でまいりますと、単に手待ち時間が相当長い、仕事の半分くらいあるというふうなことが電点になつて断続労働の認可が行なわれておるといふふうな考えられますが、これは私は少し考へてもらつたほうがいいのではないかと思ひますが、いかがですか。

○村上(茂)政府委員 いわゆるはしけ労働といわれるものの中には、ただいま先生が御指摘のような手待ち時間の間においても何らかの労働をしておるといふようなものと、そういう作業が比較的少ないものといふものがあるかと思ひます。したがうして、はしけ労働全部について断続労働としてこれを例外的な扱いをするというふうなことはいたしておるわけではございませんで、先ほども申しましたように、横浜ですと、百三事業場のあります中で幾つか申請が出てまいりますが、この参りましたものの中でその実態を個

別に認定いたしまして許可をしたということになつておるわけでございます。したがうして、私どもははしけ労働一般を概念的にとらえてどうこうするといふのではなくて、申請があつた個別のケースにつきまして手待ち時間と実労働の長さ、作業の密度等を総合的に勘案して許可をしておるといふこととございまして、単に手待ち時間と実労働の時間との比率だけを見るということではございせん。先ほども申しましたように、時間は短くても作業の密度、精神の緊張度が非常に高いといったようなものもございします。このよう

な問題は、たとえば踏切番というふうなものについても断続労働の扱いをしておりますが、都市の中に於ける電車の通過回数ひんぱんなものとひまのところがございします。これは一がいになういう数字で判断せずに、実態によつて処理しておるようなわけでありまして。

○野間委員 これは個別に審査をしておるようですから、そういう意味ではいま言われたようなこととであらうと思ひますが、たとえば大阪のような場合に、五十二業者のうち三十一業者が許可をされておるとなると、これは相当な効率になりませんか。五九効になる。この辺はどうなんですか。大阪のような場合には相当難賃といひますか、いろいろな港の状態が非常に複雑になつておると思ひますが、そういう意味では相当密度が高いといふふうな考えられますが、その辺はどうですか。

○村上(茂)政府委員 御承知のように東京、横浜、大阪、兵庫それぞれ港の事情が違ひますので、単純にどの港が多くてどの港が少ないといふふうな判断は困難であらうかと存じますが、許可した当時におきましてはしけ労働の実態は、横浜と東京においてはかなり差があるといふような傾向が認められるのはなからうかと思ひます。したがうして、たまたま東京の場合は、五十二事業場のうち三十一事業場について許可を与えておる、こ

ういう実績に相なつておりますが、そういった問題の背後には、港のそれぞれの事情があるといふ点を御了察いたしたいと思ひます。

○野間委員 これは三十七年の六月に再検討をされて、そのまま現在行なわれているわけですね。最近、いわゆる、非常に港の作業量が増大をしてきてゐるという状態ですが、今後の方針についてはどのように考へておられますか。

○村上(茂)政府委員 はしけ労働のみならず、港湾労働につきましても、先ほど前先生も御指摘のように災害が多い。あるいは、労働時間についても違反が多く、最も問題のある業種でございます。したがうして、労働基準監督の場合には、港湾荷役の労働は、労働基準監督の再重点にいたしてまいります。少なくとも全事業場につきまして、一年の間には監督を全部実施する。また、申告監督と申しまして、労働者からいろいろな申し出がありまして場合には、そのほか別に監督を行なうといふふうなことをいたしまして、他の事業場に比しまして、港湾荷役関係は労働省といたしまして監督を密にしておる、こゝういふ状況にございします。したがうして、はしけ労働の断続労働であることの実態に変更がございしますれば、労働基準監督署を通じてその実態変更を即応したような指導を行なつていきたいと思ひます。したがうして、ただ、はしけ労働だけにいていまだうこうするといふようなことよりも、港湾労働の労働条件、基準法の適用問題全体を監督いたしておりますので、今後さらに、実態とこの許可とにギャップがございしますれば、是正してまいりたいと思ひます。

○野間委員 それはわかりました。それから、今度は、これは断続労働でない、許可をされてない業者の関係であらうと思ひますが、横浜の監督署で定期的に検査をした状況の報告がありますけれども、三十八年の四月から三十九年の三月までの間の資料で見ると、船内、沿岸、あるいははしけ、回漕、検数、倉庫といふふうな、業種別にそれぞれ五十七事業場を個別に調査をした結果が、労働時間の違反件数が十九、年少、女子等について四件、それから割り増し賃金の違反が三十一件といふふうになつております。

すのが、横浜の実情ですけれども、これはもちろん業者の内容等についてもよくわかりますから、なかなか違反件数がゼロになることが非常にむずかしい問題は実態としてはあると思うのでありますけれども、これは一横浜ばかりでなく、多くの港において、こういう違反件数が行なわれているのじゃないかというふうに思います。そうなるとまいますと、違反件数は当然摘発される。これは定期的な検査でこう出ているのですから、不定期の検査が行なわれれば相当膨大な数になると思います。むしろ日常違反が行なわれているのが実態じゃないかというふうに思うのです。したがって、そう考えてみますと、反面、逆を見てみると、こういう実態であるので、断続労働の許可をもらっておかないと都合が悪いというふうなことに、結果的にはなる可能性もあるというふうなふうに思われるのですが、これは断続労働の問題を審査をするときにはどういう手続で行なわれるのですか、許可をする場合にはどういう手続がされるのですか。

○村上(茂)政府委員 御承知のように、労働基準法第四十一条第三号の規定に該当するかどうかという問題でございますが、その申請手続は、労働基準法施行規則の第三十四条で定めております手続によって申請を行なうわけでございます。ただ、長時間労働にわたってあるので、そのために監視、断続労働によって抜け穴と申しますか、抜け道を考へておるのじゃないかという問題につきましては、問題の性質は、労働基準法で定められた法定時間をこえます場合には、三十六条の規定によりまして三六協定を結ばなければいけませんという問題に引かかってまいりまして、断続労働であるかといふ判断の問題と労働時間延長の問題とはおのずから別でございます。私どもは直ちに相互の関連性を肯定しかねると思つては違反がかなりございます。御指摘のように、全体の約四割ぐらいが、港湾労働全体について基準法違反があるという現状でございますので、先

ほど申しましたように、監督をこの港湾労働については特に重点的に実施しているというような現状でございます。

○野間委員 時間がないようですから急ぐので、別の機会にまた伺っておきたいと思いますが、ただ、問題は、いま言われた書面の審査で行なわれるわけでしよう。書面申請があつて、それを書面の上で審査をして許可するわけですかどうですか。実態を調査されるかどうかということなんです。

○村上(茂)政府委員 断続労働につきましては、すべて個別に実態を調査した上で許可をするというふうにいたしております。

○野間委員 それでは、それはなかなかたいへんなことだろうと思いますが、ぜひ今後とも強めてやっていただくことと、それから、やはり私は、これは港のはしけ労働が断続労働の主たるものですけれども、特に先ほど言いましたように、密度の問題や危険度の問題あるいは精神の緊張度の問題等、手待ち時間以外の要素ですね、そういう要素が相当港の労働というのは強いと思うのです。これははしけ労働もそうです。そういう意味で、これははしけ労働のほうで出しているらしいから、これはおたくのほうで出していらつしやる基収六千三百一十一号の本旨は、やはり労働力の保全に支障がないようにということが本旨だろうと思つて、ですから、できるだけ厳格な考えを持って許可するものは許可をする、できるだけ許可をしないことを方針としてやっていくべきじゃないかというふうに思いますので、それは注文として念を押しておきます。

それから、次の問題として、当然この違反件数が、定期検査でこれくらい出るのでから、いま局長もお認めのように、相当違反件数がたくさん出てくると思う。特に労働時間、割増賃金では出てきておると思つたけれども、これは違反が摘発されたあとどのような監督が実態として行なわれるのですか。

○村上(茂)政府委員 違反の事実を認めました際

は、悪質な者はもちろん直ちに送検いたしますが、通常の行政指導といたしましては、まずその是正につきまして、是正する方法の具体的な態様、計画等を出させます。そして一定期間を置きましてさらに監督に参りまして、それが実行されているかいないかということとをさらに確認いたします。それでさらに違反がございしますれば念書を取る。さらに違反があれば送検をするという形で指導いたしております。〔濠洲委員代理退席、委員長着席〕

○野間委員 実はその問題についてこれは労働大臣にお願いがあるのですが、横浜の労働基準監督署——これは労働基準監督署の味方をするわけなんですけれども、横浜の港を、これは南監督事務所がやるわけですね。その港関係は、係長が一名、課員が一名、それがいま局長の答えられておることをやるわけですね。ですから、これはすべての港がその程度であらうと思つたけれども、これは労働法制定の準備段階として相当大きな問題になると思うのです。そして私は、これは業者を痛めるのじゃなくて、労働者が正確に使われ、そして生活が安定をする、そういうふうにするために、やはり今度は、運輸省のほうで業者に対する政策的な援助なり指導なりをして業者の育成をする、その両方が相まって、港の労働問題が解決していくというものであらうというふうに思います。そういう意味で、これは別に頼まれたわけじゃないのですけれども、労働基準監督署等のそういう体制について、今後どういうふうに考へておられるか。

○石田田務大臣 全体といたしまして基準監督署の要員は非常に不足でございますので、本年度の予算には相当数の増員を見込んで承認を得てございます。ただいま御指摘のような事実、特に御質問の応答を承っておりますと、なかなかたいへんな仕事を二名ないし三名でやらせるというのは無理でありますので、増員された分の重点的な配置において具体的に十分処置をしたいと思つております。

○野間委員 もう一つは、いま言った二名の係長と課員の方は——ちょうど私が実はほかの用事で行ったことがあるのです。そのときに、工場で事故が起きた。港でなくて町の工場で事故が起きた。その工場の事故の調査に港の関係の二名の方が出払つてゐるわけです。これが監督署あるいは事務所の実態ですから、これはひとつ頭に入れておいてもらいたいと思います。

時間がないので、ほかに問題がありますがまた別の機会にいたすことにいたしますが、最後に、ちょうど岡谷さんがいらつしやらないので残念なんです。この定数を策定するということはきわめて重要なことであると同時に、それが港の労働関係を安定する措置ですね。それは非常な準備期間がかかるのだけれども、一つの資料を見ますと、この日雇労働者——先ほど申しましたように純然たる日雇いですね。日雇労働者の割合が災害とそれから能率にどういう影響があるかというのを調べた資料がありますので、これは岡谷先生にぜひ聞いていただきたいと思つたけれども、日雇労働者の混合率が七〇〇の場合、災害の発生度数が二五〇というふうに出ております。その場合の一人一日当たりの取り扱ひトンは八・八トン。これが日雇労働者の混合率が四四〇になったときの災害発生度数は一六三であります。約半分ですね。そして一人一日当たりの取り扱ひトンは十・六トン。ですからこれは明らかに常雇、そして常雇に次ぐ日常使われ

ておる日雇労働者、登録労働者ですね、そういうものが主として作業を行なつた場合の能率にいかの影響を与えるか、災害が少なくなるかということがはつきりしていると思つて、ですから私は、三三答申にあらわれておることも実はそれを見ていておると思つて、そういう意味でぜひ困難な作業ではあらうと思つたけれども、久保さんの言われるように、すでに港のほうでは私が申しましたように各階層ができておまして、その階層の中であります程度の恒常化が行なわれ

ておる日雇労働者、登録労働者ですね、そういうものが主として作業を行なつた場合の能率にいかの影響を与えるか、災害が少なくなるかということがはつきりしていると思つて、ですから私は、三三答申にあらわれておることも実はそれを見ていておると思つて、そういう意味でぜひ困難な作業ではあらうと思つたけれども、久保さんの言われるように、すでに港のほうでは私が申しましたように各階層ができておまして、その階層の中であります程度の恒常化が行なわれ

ております。登録労働者、日雇い労働者のうちで恒常的に使われているのが実態です。それは統計で明らかに出来ると思います。ですから、そうむずかしい話をしなくても定数を策定することはそう困難ではないというふうに思います。これは運輸省のほうでもぜひ協力をしていただいて——業界のほうで確かに問題があるというふうに見ますが、しかし業界のほうでもいま言ったような実態ですから、日雇い労働者を混合することが必ずしも業界の発展にならぬと思います。ですからそういう両々相まった考え方ですみやかに定数の策定をして、この十年も待っていた港湾労働法ができるだけすみやかに実施をされるように心から希望します。

終わります。

○松澤委員長　これにて社会労働委員会運輸委員会連合審査会は終了いたしましたので、散会いたします。

午後零時三十五分散会

昭和四十年四月十二日印刷

昭和四十年四月十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局