

第七十一回 参議院社会労働委員会會議録第十七号

昭和四十八年七月五日(木曜日)

午前十時四十分開会

委員の異動

七月四日

藤原 道子君

補欠選任

杉山善太郎君

七月五日

辞任

杉山善太郎君

補欠選任

藤原 道子君

出席者は左のとおり。

委員長

大橋 和孝君

理事

玉置 和郎君

九茂 重貞君

須原 昭二君

小平 芳平君

委員

石本 茂君

上原 正吉君

川野辺 静君

君 健男君

斎藤 十朗君

高橋文五郎君

寺下 岩蔵君

杉山善太郎君

田中寿美子君

矢山 有作君

柏原 ヤス君

中沢伊登子君

小笠原貞子君

国務大臣

運輸大臣

労働大臣

新谷寅三郎君

加藤常太郎君

政府委員

運輸省港湾局長 岡部 保君

労働省労働基準局長 渡邊 健二君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

労働省職業安定局長 道正 邦彦君

うふうに解釈せざるを得ないんですが、そうですね。

○説明員(永場久治君) この点につきましては、港運協会側としましてはその方針と申しますのはこれは変わりはないようでございます。ただ、やはり順序といたしましてその道をすっきり通しておきたい、そして皆さんに経過報告としてやっておきたい、こういうふうな趣旨でございました。

○須原昭二君 なぜ、私はそういうことをお尋ねするかと申しますと、名古屋を除いて五大港、東京、横浜、大阪、神戸、それから門司ですね、この五つが団交に入っているわけなんです、この団交に入るべき要件のあるところの門司の業者、特に船内業者の多いこの門司の業者は、団交に入

ることを拒否してますね。そういう状態がある。なぜ入らないかといえば、高鳴さんの地元の伊勢湾海運ですらこの問題については全然触れておらない。自分のところは何も関係ないから、よその地域の業者ばかり押しつける、こういうことに反発をして、門司の業者は団交に入らないと、強い態度をとっているわけですね。一つくすればあと全部くすれて、一つ一つくすれていく可能性があると申すんです。したがって、十三日にこの団交を再開するといつても、十二日は非常に荒れる見通しがあるんじゃないかというふうな疑念を持たざるを得ないわけです。この点を一つ。

さらに、三・二二協定について次の団交で、右の中央団交で確認することに合意をしたと、この言われておりますが、これはいつ実施するのか、この点は明らかになつておらないような気がするんですが、その点はどうですか。

○説明員(永場久治君) 先ほどの門司のお話が出たわけでございますけれども、これにつきましては業界側からはその問題につきましては船内の問題が非常にあるので、今度の団交再開の際には船内の専門委員会を設けて、そして全体の中央の統一交渉の場のほかに、専門的な場を設けてそこでやっていきたいというふうな話がありました。

一方、全国港湾の植草事務局長のお話によります

と、そういった提案があったと、これは先生、御指摘のような問題が下部にございまして、たとえば全国港湾と申しますのは、事務局長の話によりますと、船内の五〇％ぐらいカバーしている。そのほか同盟系の組合とか、未組織労働者がいる。労働時間短縮問題ということになると、五〇％のカバー率にすぎない全国港湾の組織の状態から見まして、その専門委員会の中に未組織あるいはその他のものも含めて解決できるような場がほしいと、こういう提案があった。そうすることに

りまして、船内の取り扱いというものをスムーズに処理するようにしたいと、こういう提案があったと、まあ、これが団交の再開後の一つの問題である、これはどういふに中身をきめていくかというのとは大きな問題だと、こういう御説明がございました。それ以上私どもは立ち入っておりませんけれども。

それからもう一つの主要団交で確認するという点につきましては、今後どうなるのか。こういう見通しにつきましては、私も日本港運協会側からは何も聞いておりません。むしろ全国港湾の植草事務局長のほうから、この確認した上でいつ実施するか、こういった問題についていろいろ意見が出た。組合側はどうなんだということを逆に業界側から聞かれて、まあ準備期間としては二、三カ月必要じゃないか。こういうふうなことは述べておいたというふうな程度でございまして、したがって、この団交で確認されたのち、いつ実施するか、こういったような問題につきましては、団交再開後の労使の話し合いの問題になろうかと思っております。

○須原昭二君 その門司の門司の業者が団交を拒否している理由は、先ほども申し上げましたのですが、この実は中央の協会側は、門司の業者を説得をすると言っているんですね。いまでも、労働組合に対して、おまえたから突き上げてくれと、こう言っている。その労働組合に突き上げてく

れて、従来から団交再開せよと言つて叫んでいる労働組合は当然なことであつて、協会も自分に

自信がないから労働組合にも突き上げてくれと、こう言っているんじゃないか。こういう点から見ると、この十三日の再開をするという要件は、非常に軽薄に私たちは考えざるを得ないわけです。さらにまた、三・二二協定の確認をするということについても、いつから実施するか、この点についてはしばらく待つてくれと、しばらく待つてくれでは困る。すでにこの協定は五月二十八日でしたか、十八日でしたか忘れちゃいけないけれども、いずれにしても過ぎ去った時限で定められてお

わけですね。それを、今日の時点に、なおまだ三三カ月延ばしてくれということになりますと、こういう合意というものは、われわれはまさに軽薄的、一日延ばし、またこういう機会があれば暫時延ばしていこうという意図がここにあらわれておるんじゃないかと思うわけで、この問題についてはやはり労使との関係の中で、予備折衝でござい

ますが合意を見たというふうな判断をすることは、われわれは認めたいというふうな感じがしてならないわけです。その点はどうですか。

○説明員(永場久治君) 基本線といたしまして、三・二二協定につきましては、この段階の冒頭におきましてこれは確認すると、前の協定を確認すると、こういう点については非常に明確な双方の意思で合意をされた。こういうふうな私ども両当事者から聞いておるわけでございまして、それから、先ほどお話ございました実施時期の問題でございまして、現協定におきましても二カ月間の猶予期間をもつて、その間に具体的な協議を進めて実施していくと、こういう仕組みになっておつたわけでございまして、したがって、深夜業とか、こういうものの体制への切りかえ、新しい体制への切りかえ、こう申しますと、やはり各港別にいろいろ準備期間、こういうものが必要になるわけでございまして、そういうことを踏まえまして、先ほど、御披露申し上げましたような植草事務局長の発言があつたかと思

います。その辺につきましては、今後の団交の冒頭からの精力的に労使が話し合いをすべき事項だ

と思つております。

○須原昭二君 まあ、異例の私たちこの当委員会

で確約書を取つていただき、さらにまた、念書までこれ、つくつて全委員会ではこれほど異例な措置とまでいわれているようなまあ誓約を取つております。しかも、道正局長は四日の一時から再開される予備折衝で団交再開と三・二二の確認について必ずめどをつけてみせると、これまで断言をされたにもかかわらず、いま聞いておりますと、どうもこの内容というのは明確で私はないと思うわけですね。明確ではないと思つて。その点はど

うですか。このような労働側の、私たちは労働者側の立場の意見も聞いておりますが、この問題について確認を見たとは言つておらないと思う。合意を見たとは絶対に言えないと思う。こういう言辭をわれわれは聞いておりますが、どうもおたのほは私の耳と、あなたの耳と発音のしかたによつて変わってくるかも知れませんけれども、どうも私は理解ができないわけですが。

○政府委員(道正邦彦君) 前回の当委員会におきまして、私と港湾局長が責任を持つて再開に努力をするというところは、念書をもつて委員長あてに御提出申し上げたとおりでございまして、私どもといたしましては、責任をもつて努力をしたつもりでございまして、要するに中央段階は再開すると。それから三・二二協定については確認をするとい

うことを七月四日の両団体の責任者がそれぞれ永場議長に言明をしておるわけでございまして、私は、先ほど御報告申し上げた経過は間違いがないと思つて。いろいろ労使に意見があるわけ

でございますので、先生がお聞きになつたようなこととも、あるいは一部の意見としてあるかも知れませんが、しかしながら、少なくとも昨日の予備折衝の結果につきましては、私は間違いのないものと思つております。今後は労使が話し合いをするというところでございまして、私は労使の自治という原則にまかせまして、両当事者の話し合いにま

かせることは行政当局として当然じゃないかというふうに思つておりますし、私どもといたしま

す。

す。

す。

しては話し合いが円満につくことを心から期待し、また期待することは間違っていないというふうに思ふわけでございます。ただ、まあいろいろ今後またトラブルが起きるというようなことも、将来の問題としてあり得るかも知れませんが、その際にはまた責任を持ってその解決に努力することはやぶさかでないと思ふけれども、いまの段階におきましては私は円満に話し合いがつくものと心から確信をするわけでございます。

○矢山有作君 関連。いまの須原委員とのやり取りを聞いておりますと、私はやはり労働省のほうはこの法案を通すことを中心にもの考えておるから、労使間の問題というのを樂觀的に樂觀的に解釈していきよるんじゃないかと、そういう感じがするわけです。特に、いまのやり取りの中で問題になるのは、とにかく十二日に理事会を開いてみなければ、十三日の国交はどうなるのかわからぬというのが、業者側の私は率直な意見だ。そういうふうな受け取り方をせざるを得ないわけです。そうすると、十三日になるほど国交は開く。国交は開くが、肝心なものの破棄した協定の始末はどうなるのかということについては、名古屋港の問題や門司港の現状の問題から考えるなら、きわめて不確定要素が強いんじゃないか、こう私も判断せざるを得ないわけですね。

そういう不確定要素を多分にかかえておる中で、あなた方は予備折衝の結果がうまくいったと。これでもう万事解決なんだというふうなオーバーな表現で、それぞれの方面に非常に強力な働きかけをしておられます。これは私もその実態をみなつかんでおる。いささか不謹慎じゃないかと思ふのですよ。予備折衝の結果に基づいて委員会を開いて、そうして、それをただしながら法案の審議を進めていくというのが、国会の立場、あなた方が尊重しなければならぬ委員会審議なんですよ。それを、四日の予備折衝の問題をきわめて樂觀的にとらえて、そうして、いかにもうこれで問題が片づいたというふうな受け取り方をし、各方面に働きかけていく。そういうふうなよけ

いな工作はやめてもらいたいです。私は委員会の審議は委員会の審議としては十分尽くす。そういう姿勢を政府に持ってもらいたい。そうして、しかも問題は法律だけ通したらそれで事が済むというのではない。その法律を生かしていくためには労使間が真に正常化されていかなければならぬわけです。その一番基本のところは不確定なまま、かつてな動きをしてもらうては困るし、法案だけ通しさえすればわが責めは終われりというのでは困る。そのことを私も強く忠告をしておきます、これは。

それから、もう一つお伺いしておきたいのは、それから説明をしてもらいたいです。が、団体交渉をもう今後やらないという。あるいはまたせつかく結んだ協定を一方的に破棄する。そういうようなことが起こった場合に、一体労働省がやり得る限界はどこなのか、労使間に立つて、そのことをそれから明確に示してもらいたいと思うのです。

○政府委員(道正邦彦君) 労使間の問題は労使自治の原則で、話し合いで処理をされるというのがたてまえであると思ふ。しかしながら、いろいろケースによりましては労使関係が紛争、紛争、紛争という場面がございます。そういう場合に労働省が労政の立場で労使の間に入っていくいろいろあつせんをするということは、事実問題としてあるわけでございます。今回もそういう立場で、労使自治の原則を侵害するつもりはございませんけれども、三・二二協定をめぐるまして労使関係が紛争したわけでございますので、そういう意味であつせんをして、今回まあ、ある程度の効果は出てきていると、労使は国交を再開するという機運が出てきたことを喜んでおるわけでございます。

○矢山有作君 私の質問に対して的確に答えてもらつておらぬのがね。じゃもう少し具体的に言ひましょう。

この全国港湾と日港協の間で、まあ労使間の正常化をやるというので国交をやるのがきめられて、そして、それに基づいていろいろな交渉が

行なわれ、そして、まあ三・二二の協定を中心としてこれが結ばれてきたと、そういう経過を踏まえてきたのに、その後賃上げ交渉の問題で労使双方が決裂した。賃上げ交渉で決裂したときに、二・二二の協定をはじめ一切の協定は破棄だ、という出方を業者側がしたわけですね。そういうときに労働省は具体的に何をやり得るのかというんです。何もやり得ないでしよう、そのときに、労働省がやり得る決定的なきめ手というのはないわけでしょう。これはまあいままでのあなた方の答弁をいろいろ場合に聞いておると、これは地労委の問題だ、中労委の問題だ、最終的には裁判所で決定される問題だと、こういうことなんです。

いわばね、そういうふうな、従来の慣行を尊重し、労使間の正常化を真にやろうという使用者側のそういう腹づもりがなければ、一方的に団体交渉をやらないと言ひ、あるいは結んだ協定をすべて破棄されても、労働省は何もできないということになります。そういう事態を踏まえながら、今度の日港協の側面からの態度を見ておるときに、はたして労使間の正常化の上に立つて今後の問題の処理ができるのかということについては、われわれが疑問を持つてなした、常にその衝に当たつてこられた労働省自身がその点について自信がないわけでしょう。そういう経緯があるのに、四日の予備折衝を踏まえて、もうこれは労使間正常化ができるんだ、だいたいようぶだと、こういうのはあまりにも即断じゃないか。おそらく私は十二日の理事会でまたもたらなかつた場合、特に門司の業者の側からいふ態度等からいふ場合、何もできない、三・二二の協定が再開されて、そのときに労働省は何か果たせる役割があるのか、決定的な、ないでしよう、果たせる役割りというの

は……ない。そうしたら十三日に協定の問題は片づかない。これはバーですわ、それで、そういう状態でもたまたま労使間が不正常的な形になる。あなた方のおっしゃる通りに、労使間が不正常的であるなら、この法律はつくつてみても砂上の楼閣だと、こうなるわけですよ。きわめて自信のない、定見のないやり方じゃありませんか。なぜここまでくるまでに、この法律をつくる、その法律が生きて活用できるような基礎固めをもつとやらぬのですか。その基礎固めができてないで法律だけをつくることだけを急いでみても、どんなにあなた方が活動をして、根回しをして、急いでみても意味はないんじゃないですか。そのところをはつきりしておいてもらいたい。

○政府委員(道正邦彦君) 法律の改正をいたしましても、労使関係に信頼関係がない場合に、運用が所期の法律の改正どおりに動かないと、これは先生御指摘のとおりでございます。しかるがゆえに、私も港灣調整審議会の場におきまして、港灣労働法の改正が審議されました約一年前から、労使関係の正常化と申しますか、近代化について側面からいろいろ労使に呼びかけたわけでございます。その結果、過去一年の間、かなりひんばんに労使交渉が持たれております。で、いろいろございまして、その集大成が三・二二協定であり、私も港灣労働法が三・二二協定まで締結するに至つたかというところで実は喜んでおつたわけでございます。それだけに私も三・二二協定の順守については関心を持ち、特に使用者側に順守方を強く呼びかけ、いろいろございまして昨日も、昨日の予備折衝で、先ほど御報告申し上げましたような話し合いになったわけでございます。私は、労使の少なくとも責任者の双方から聴取いたしましたままを御報告申し上げておるわけでございまして、昨日の予備折衝の内容につきましても、いまの段階でこれはそのとおりだと思ひます。要は、今後中央国交が予定の十三日に再開され、三・二二協定について確認されることを心から期待しておるわけでございまして、そういうふうな期待して間違いないというふうに私たちとしては考えるわけでございます。

○矢山有作君 まあ、結局、こういうことになら

うかと思うのです。十三日にたとえ団体交渉が開かれて、そして三・二二協定の破棄その他について問題が解決をして、一たん正常化の軌道に乗ったとしても、将来また、賃上げの交渉その他で山に差しかかったときに、いままでの業者側のとった態度から見るなら、また一方的に協定破棄だ、団体交渉もうやらぬと、こういうような出方をしないで、こゝないという保証は一切ない。そういう出方をした場合に、労働省は何ら有効に打つ手はない。こういうことはもうはっきりしておると思ひます。しかし、それにしても、その点はしばらくおくとしても、問題の解決というものは十三日の団体交渉の結果を見なければ見通しは立たぬわけですから、十二日に理事会を開くという、もし、その理事会で門司の事者からきびしい抵抗が出てきた場合には、予備折衝で約束されたことは一切パーになるわけです。そうすると、十三日の団交というのは、開かれるか開かれぬか、それすらわからない。開かれたとしても実がのつたものになるのかならぬのか、それもわからない。きわめて不確定要素を持つておる状態です。いまは、そういう状態の中で、もしその十三日に問題がすべて結着をして、労使間が正常化しないとするなら、常に言われておるように、この法律をつくってみても、まさに砂上の楼閣だ。そうすれば、十三日待ちということになるわけです、すべての問題は。したがって、審議をいたすに急いで、法律だけを五日じゅうに成立させればいいんだ、五日に成立しなければ十二日に成立させればいいんだ、それで労働省の責任はのがれるんだ、法律をつくることだけが労働省の仕事だというんでは困るのです。そのつくった法律が生きていくようにするためには、あなた自身が言っておるような、労使間の問題が正常化されなければいけません、その正常化の状態が守られなければならぬという前提があるわけですが、したがって、すべての事態は十三日待ちと、こういうことになります。したがって、いたずらに審議を私は急いで、法案さえ通せばいいという、そういう労働省の態度は改めていただきたい

い。そのことを強く私は申し上げて、御所見を承りたいと思ひます。
○政府委員(道正邦彦君) たびたび申し上げておりますように、労使関係の近代化あるいは信頼関係の確立、これがございませんと法律の運用がうまくいかないうちというところはもう御指摘のとおりでございます。その点は昨年十一月十七日の港湾調整審議会から大臣あてにいただきました建議におきましてもいただいておりますのでございませう。私どもも、法律だけ通せばそれでいいというふうには毛頭思っておりません。労使間の改善につきましては、側面から今後とも努力をしていくつもりでございます。
○矢山有作君 労働大臣から。
○国務大臣(加藤常太郎君) 私のまあ信念というものを申し上げますが、大体いろいろ役所の仕事は法案さえ通せば責任がのがれるというふうな気持は私には毛頭ありません。そういう意味で衆議院でも、速記録をとっていただければわかりますが、やはり法案に並行いたしまして、行政面で相当強力な指導をしなくちゃ法案そのものも円満な、円滑な運用はできないと、こういうふうな決意を持まして、この法案の提案をいたしました。初頭から、この点を特に実務家として、これを強力に私の信念で主張いたしました。先般もこの委員会でも港運協会の責任者の確約書、労働省並びに運輸省の事務当局の責任者の宣誓、それに労働省並びにやうり協会のほうは運輸大臣の関係もありましたので、運輸大臣と労働省の大臣がこれに裏書きをしたと、こういうのはかつて見ざる。委員会の審議にもあまり例のないことでありまして、ただ、この法案を通せば労働省はそれで事足りるというふうな気持は毛頭ありませんので、やはり大臣としてただ法案を通すための、その場のていさいい上これを出したというふうな意思はもう初めからありません。最初衆議院のこの法案が出たときにも、現状が、いまの港湾労働法が完全にいけば、これはいつておるのなら、この法案を通す必要ないのでありますけれども、この港湾労働法

を通しましても、その後の不労の問題、やみ雇用の問題、いろいろな関係がこれは、私は役所も悪いし、労使間も悪いし、特に、事業主がその認識を欠いておる。これを是正するために、この法案が審議会から提案されたのであります。この内容を見まして、この裏づけは何と云つたって、労働省だけでなく運輸省も重大な決意を持ってこれに対処しなくてはならぬと、これを私が法案を出したほうから、その当人がそういうふうな発言をいたしてあります。それから考えまして、やはり三・二二協定の問題もこれはぜひとも並行して、必ずこれが完全な妥結を見なくちゃならぬと、労働省のほうは法案を通せばいいと、また組合側のほうはこの法案通す前にいろいろな問題を全部解決すると、こう言うたのでは、なかなかこれは、最初この委員会が発言があったときにも、やはりなかなかその場に立つて無理が出てきてかえって妥結は見えないと、しかし法案が通りまして、通ったあととどうでもいいというふうな意思は毛頭ありません。この内容を見ましては、協会对する労使間、特に事業主に対しましては、協会对しましては、がんにがらめの行政的な措置ができるような関係に法文も明記されております。ただ労使間の交渉の中に入つて命令的なことは言えませんが、行政的な場合には、これは運輸省と労働省は一体化した場合には三・二二協定の問題も私は不日解決することは間違いないという確信を持っております。まあこれは、かようなことを申すのは、私はほんとうは差し控えなくちゃならぬのでありますけれども、この法案を通したあとの行政的手法を並行してやると、法案が通らない場合と、こういう点を考えますとこれは法案通して、それに対して強力な行政指導をやったほうが現下の港湾行政についてもよりベターである。こういうふうな絶対的な確信を持っておりますので、この法案を御審議を願つたゆゑんであります。この点は、矢山さんなり須原さんからいろいろ御質問がございましたが、疑義もあり

ましたが、この席上でも私なり、運輸大臣が確認を言明いたしておりますので、要は両最高責任者にひとついろいろなことを御信用していただいて、この法案の審議について、御慎重な御審議をいただくことをお願いする次第であります。
○矢山有作君 最後に誤解があつてはいけませんからもう一つだけ申し上げておきますが、私はこの法案の審議に関連をして、組合側がいろいろなすべての要求を通そうというふうな、そういう態度に出ているのではないと思ひます。私の認識しておるのは、政府側が言われておるうちに、この法律が生まれたときに、効果的にこれが運用されていくためには、その前提として労使間の正常化がなければならぬと、このことは政府みずから言つておられることでありますから、したがって、その正常化をまず達成しなければならぬ、そして、その正常化が今後守られるような保証がなければこの法律が生まれてくる意味がないから、そこで一たん賃上げの交渉に入つたら、賃上げなどというのは応じられるかよと、もうそんなら団体交渉もやらぬ、いままで締結した三・二二の協定はじめ一切の協定破棄だ、そんなでたらめな、一方的な業者であるだけに、正常化の問題が気にかかると。したがって、そのところを組合側が問題にしているわけで、とにかく労使間の正常化がなければ、まずこの法律の基礎がくずれるのだ、したがって、それが焦点になつておるのですから、この法律の審議にかこつけて、組合側はすべての要求を達成しようというふうなそんな考え方ではない。この点は、大臣に十分認識をしていただいて、そして問題は十三日の双方の団体交渉でなければ一切の見通しは立たぬというふうな、基本的な条件にあるということをお考えになるなら、いたずらに法案の成立だけをあせらせることではないと、いま大切なことは、なるほど提案された法律でありますから、政府はそれを成立させたいでしょうが、同時に成立した法律の運用の成果を期していくためには、どうしてもその前提条件をそろえることに政府としては全力を

あげなければならぬのだと、このことを私は強調しているわけでありますから、その点誤解のないように願います。

○國務大臣(加藤常太郎君) 矢山さんの御指摘の点もよくわかりますが、やはり国会の会期もありまします、その点も、ただ、この法案を通すためにいろいろなことを私は約束したという気持ちには毛頭ありません。やはりいろいろな交渉の場合にも、多少の日は要することはもういたし方ないのではありません、会長を呼んで私が直接聴取した場合にも、私はただ役所、役人気持ちでなく、君ができないのであればもうできないと言ってくれと、こう言つてよく高鳴君とも折衝いたしました。決してこの法案と関係してでなく、労働省のおつしやることも聞きますと、その以外の問題についても私言明いたしておりますが、この法案が通つたときの、あとのいろいろな従来の手配師のやり方とか、職員の方では納得せぬと、これも私と御本人と秘密にこの法案が通つた場合には、ただ、いままでの役所のやり方では私は納得せぬと、今後のいろいろな運営についても相当君たちが考える以上な、強力な行政指導をする所存であるから、それは覚悟してくれと、こういうことを、いろいろな点も私はただ大臣とか、役所とかい以外に、多少従来の経験からいたしまして、いろいろなまあ微妙な心理も把握いたしておりますので、この点は、私は確信を持っておるのであります。ただ、でき得べくんば昨日の交渉で私はやつてもらいたかつたのであります。やはり会長といつたにしても傘下の事業主全体の了解を得るといふ関係で、なかなか昨日最終的なむね上げができなかつたことは遺憾に思いますが、ただ、役所の課長なり局長はやはりこの法案を通したいという気持ちは御指摘のとおりであります。私は必ずしもこの法案が世に上りうような対決法案でもありませんし、これが通る通らぬが私のいろいろな問題には関係ありません。ただ、やはり港湾の行政をいまよりはよくしたいと、それにはこの法案を通して、それに強力な行政指導をや

るし、新谷運輸大臣ともよく話したんであります。が、いままでのこれは港運協会の監督もこれはいか悪いかという点ももう少しこれは考えてもらいたいと言つてよく懇談いたしておりますので、これは日にちが、相当国会の会期もあれば、これはあなたの言うとおりでいくんでありますけれども、十三日、四日、五日ということになつてくると、通らぬといふことを仮定すると通るほうがいいと、こういう意味からいふまづいておるんであつたらもうあなたの言うとおりで私はけつこうでありますけれども、やはりよくするたためにはこの法案を通して、それにいままでと違つた強力な行政指導を、これを並行して行なうと、ただ日本の行政関係のほうは法律通つたらあとはまあというやうなことがなきにしもあらずであります。が、私はさうな気持ちがなく、これに対する行政的な考え方は先般もここであつたやうな経過をたどつたんであります。が、私は自信を持って皆さんのお約束いたしましたのであります。どうかこの点は課長、局長の答弁ではもの足らぬと思ひますが、ひとつ加藤大臣を御信用くださつて御審議くださらんことをお願いいたします。

○須原昭二君 関連。いま矢山委員から、何といつても労使の正常化が前提条件である、この法案を審議をしていく、成立させるさえない、この問題点の前提は何といつても労使の正常化が前提であると、こういう立場で非常に強調されましたが、要は、十三日のこの国交再開の問題について、いま局長からお話ございましたが、念書まで入れた異例な措置をとつたこの問題で、少なくとも私は言いたいことは永場さんが「特別雇用対策課長、あなたに能力があるとかないとかは言ひませんが、そういうことを言つてゐるわけではございせんが、適正さんみずからが念書に捺印をして記名をされたのですから、少なくとも局長自身が当事者に会つて、そして確認をされることは当然の私は義務だと思ひます。したがつて、第三者をまた通じてそのお話を聞きますと、ことばといふのは大体飛躍していくもんです。ですから、私た

ちが聞いております全港湾と、したがつて日港協——日港協のお話は聞きませんけれども、全国港湾からの話を聞いていますとニュアンスがたいへん違つてゐるわけでありまして。特に問題点は十二日に、十三日の国交を再開する前提として十二日に理事会を開いた上で確認をするといふその前提条件がさらにあるわけでありまして、その十二日ですら専門の業者はこの国交に入らないといまなお言つておるのですから、六大港の中で二港入つておらないのですから、そういう前提に立ちますと、この十二日の理事会の動向いかんによつてわれわれはこの審議といふものは非常に重大な段階になるといふことを前もつてここで強調しておかなければならないと思ひます。したがつて、信頼をせよ信頼をせよといふ大臣はおつしやいますけれども、どうも私たちはその信頼をするわけにはまいりません。しかし、時間を空転をすることは、われわれは審議拒否をするわけがございせんから、審議は進めていきます。しかし、十二日のこの時点といふものについては非常に重大な私たちは関心を持っておるといふことをここに強調しておきまして審議を継続してまいりたいと、かように思つております。

○田中舞子君 私も関連して念のためですね、いま大臣はたいへん率直に、こういう法案大して対決法案でもないの、まあ、ほんとうは港湾労働者の立場から問題は考えるべきだといふやうなニュアンスのことばをおつしやつたと思ひます。が、今度の港湾労働法の改正案の一番の目玉といふのは、その共同雇用体制のことでしょう。その共同雇用体制の主体になる港運業者の団体ですね。それが日港協ですね。そうして、その業者の団体がいばらばらと言つてはあれですけども、たとえば名古屋港も門司港もそういう状況にある。それから特に船内荷役業者においては必ずしも協調的ではないといふ、こういう状況にあつて、これがはたして共同雇用体制をつくれるかといふもう一番の大前提のところまでまだ問題があるわけですね。ですから、むしろ現在の現行法で、公共職

業安定所がそこで指導をしているわけですから、むしろね、労働行政の強力な指導といふのは現行法ならでけるわけなんです。そういう点からいって、非常にこの法案を提出してきた大前提が全く心もとない状況にある。さつき永場さんも今後問題が残るというふうに言われた。今後問題がいばら残つてゐるものに共同雇用体制をつくらせるといふことを目玉にした改正法案を出すといふこと自体がたいへんこれは問題だと思ふ。それから労働大臣ね、その港運業者といふのは当事者能力があるのかどうか。まあ背後に船主、荷主がいるけれども、そういう人たちの意向も反映して動いているのか。あるいはそこまでいかないで、さつきのやうにばらばらで、団体交渉の相手にもなる資格は十分なのかどうか、その辺をどう考えていらつしやるのか、このことを伺ひたいのです。

○國務大臣(加藤常太郎君) 日港協の傘下の事業主であります。が、まあ労働省といつたしましては、日港協に對しましては監督指導の権限がないし、現行法の港湾法でもこれはありません。まあ運輸省のほうの日港協の傘下の事業主に對していろいろ認許可権を持っております。指導がありまして、従来の港湾労働法が七年前にできたときにはこれはうまいといふ前提でいつたんであります。けれども、その後の経過を見ますと、やはりこの日港協は運輸省の管轄、労働省は労働者の立場でこれいろいろ指導をする、これはまあ日本の行政の、まあ国鉄であらうが、電電公社でありましてもさうなつております。が、やはり労働者の立場と事業をやる方の監督と、運輸省の場合にも国鉄に對しましては労働関係を監督いたしておりますが、労働省は労働者のためにこれをいろいろこう指導すると、行政指導する、こういうやうな、まあいまの行政の立場がさうでありますから、港湾のいろいろな安定、——雇用の安定とかいろいろな福祉の問題をやる場合にも、現行法でどうもこの事業主の自覚が足らぬと、これを今回の改正では相当われわれの力もそれに力がいとせると、

こういうような骨子になっておりますので、従来以上にいろいろな問題に對しまして、事業主の自覚を促せるような方向に持っていく所存であります。

○田中寿美子君 労使関係についても、労働省は監督の義務があるのです。だからもしこの前の中央団体交渉で、正当に結ばれたものであるとすれば、一方的に使用者側が破棄したら、これはほんとうは不当労働行為ですね。そういうことは労働省も監督の義務があるはずですね。それで、今度の改正案の中身になったら、あとで私、議論しますけれども、今度のほうがなお監督がうまくいくなんていうようなものじゃない、手を抜くようになる。

○政府委員(道正邦彦君) 現行法のシステムは、田中先生御承知のとおりでございます。で、そのシステムではうまくいかない、どうやって改善するかということで、約一年かかまして港灣調整審議会の中で検討をしていただいたわけでございます。その場には労働もお入りになっております。また、船主も入っておられます。学識経験者も入っておられます。で、いろいろの議論のやりとりもございましたけれども、結論としてまとまりましたのが、昨年十一月十七日の港灣調整審議会の議決の中身は、今回御提案申し上げております内容が盛り込まれておるわけでございまして、私どもは法律技術の許す限りこれを忠実に法文化したわけでございますので、詳細は後ほどまた御質疑にお答えする形で申し上げますけれども、こういう法案がいいんだという点につきましては、労働を含め満場一致でございました。

○杉山善太郎君 委員長、ちょっと速記をとめてくれませんか。

○委員長(大橋和孝君) ちよつと速記をとめて。

○委員長(大橋和孝君) 速記を起して。

○杉山善太郎君 前回に引き続き、審議に入らしていただくことにいたします。審議拒否でなくて、

大臣御心配なく、審議協力でありますので。

申すまでもないことでありますが、すでにジュネーブにおいても、言うならば、港灣労働の近代化の条約が採択されておりますので、それが批准されておるとかされていなくてというところはこれは度外視いたしまして、かてて加えて、三日の日でしたか、労働大臣は、かなり質的な内容を持った労働白書もすでに天下に発表されておられると、そういうような状況下でありますので、いわゆる港灣労働の近代化というものは、わが国が批准しておるとか、あるいは批准していかないかという問題は別問題として、これはもはや時勢である、時の動きであるというように把握をしていただいて、もうこの辺で、わが国においても、やはりこの労働基準法に定める八時間労働で、外国にも例のない深夜業もしないという世間一般の常識的な労働を六大陸でやることになったとしたならば、港灣労働者はいままでよりもどのくらいふやさないければならないか。この点は大事な点であります。これは先回御聞きしたわけでありまして、きょうはひとつ運輸省と労働省から、推計、推定で、ひとつこの程度ふえていくんじゃないかと。もちろん港灣労働の波動性というところは私も私なりに心得ておりますが、そういう点で、ひとつ運輸省のほう、先回参事官もお見えになりましたが、きょうは岡田港政課長も来ておられるようでありまして、どちらが先かはあれでありますけれども、推計というかつこうで一応お答えいただけるというふうな考えでおるわけなんです。

○説明員(永場久治君) 先生の設定なさいました条件が八時間労働でということでございます。現在、港灣労働者の労働時間調査につきましては、屋外労働者職種別賃金調査——私どもも略して屋外賃金と言っておりますが、これは八月の調査でございます。これによりまして、船内、沿岸、はしけと、こういった港灣の荷役作業員の平均の労働時間が九・二時間になっております。したがしまして、

これを平均的に八時間という線で出しますと一・五%の増になるわけでございます。ただ、八月の月と申しますのは、六大陸について見ますと、ことに横浜港、神戸港を基準に考えますと、各月の荷役量の平均をちよつと上回っているわけでございます。したがしまして、それを勘案いたしますと、労働力の需要増に還元いたしますと、おおよそ八%ぐらいの増になる、こういうふうな私どもも見ておるわけでございます。したがしまして、実働八時間を前提にしますと八%、こういうふうな私どもも見ておるわけでございます。

以上でございます。

○説明員(高橋全吉君) 私ども運輸省といたしましては、労働省からただいま御説明ありましたようなデータをいただいております。平均九・二時間というデータもいただいておりますが、いま水場課長の御説明のように八時間という前提ならば一%を上回るような数字になるかと思っております。この前、先生のお話ありました、港灣局の岡田港政課長が五%ぐらいふえるだろうというふうなことをどこかでお話したということでございますが、ILOの会議から帰りましたので、私、ここに本人がおりますが、聞きましたら、彼はそういう記憶はない、こういうことでございます。

○杉山善太郎君 それは、もちろん、これは推計であるから、確定的なことは求めるほうも無理であるし、答えられるほうでも確定的には答えられないということがあるかと思っておりますけれども、それなら——岡田港政課長お見えになりますね。——それを言ったとか言わぬという論議をふつかけろわけじゃありませんが、ニュアンスとして、あなたが全港灣の労働組合の中で、お行きのなつたときに、つれづれの話の中で、これは四十七年の七月の一日であります、そこで組合三役にお会いになったことがあつたと思つて、そのういふつれづれの中で、港灣運送事業法や今後の港灣のあり方等の問題等も含めて懇談をされたのか、あるいは運送事業法の問題等々についてレクチュアに行かれたのかは別といたしまして、そう

いうニュアンスの、大体、港灣労働の近代化等も考慮に入れて、何か、そういうような数字めいたことをおっしゃつた記憶とか、そういう事実は絶対にありませんか。

○説明員(岡田専治君) 港政課長の岡田でございます。

ただいま先生の御指摘の点でございますが、私も、公務員といたしまして、あらゆる場合には積極的に出るように心がけております。昨年の七月でございますとほぼ一年前でございますが、その際に、そういう四割とか五割とかいう具体的な数字を言ったかどうか、きわめて記憶は確かではございません。ただ、私がいま考えておりますことは、この港灣労働者の必要数でございますけれども、過去の統計を見ますと、港灣労働者の生産性というものは年々向上しております。また、したがしまして、そういうような生産性の向上でありますかと、それから当然日本経済の発展に伴います貨物の取り扱い量の伸び、このようなものを相互に考慮いたしますと、まあ、これは予想でございますので、非常にいろんな条件はありますけれども、ほぼその生産性の向上と貨物量の伸びがまあまあマッチしておる、そして、現実に過去の統計が示しますように港灣労働者の数というものはほとんど横ばいでございます。一方取り扱い貨物量というものは年々いろいろ波はありますが、全体として増加傾向線を一途にたどっておるわけでございます。そういうようなことから考えまして、先ほど水場課長のほうからお話ございましたけれども、今回の新しい労働条件の改定、特に労働時間の短縮ということに伴う必要数はこれはまあいわずにエクストラの要因として入ってきておるわけでありますけれども、この辺の考え方につきましては、ただいま労働省さんのほうから御説明がありましたのと全く同じ考え方を持っておりますことをこの機会に申し上げます。

○杉山善太郎君 この点でことばのあやややりと、そういうことをどう追及することは差

し控えますが、まあ言うならば、技術革新の荷役のウエートは今後増大するとしても、取り扱い貨物量全体の増加の中では在来型荷役の対象物量は急減するとは考えられないが、港湾労働者の労働時間は今後社会的に平均水準に至るまで漸進的に短縮されなければならないことを考える、在来型荷役に従事する労働者数はむしろ増加すると想定されるというようなニュアンスの中で、これは運輸政策審議会の物流部会で港湾運送特別委員会専門委員会でもレクチャアのような機会であろうと思えますけれども、私もそれをそれなりに見てあなたは相当に勉強しておられると、そういうことがどうでもまあ私なりに評価しておるわけであり、推定では言ったと言わないとか言わないとかをせんなくしたり、ことばじりをとるといふことをは毛頭もありませんが、これはもちろん港湾という状態に置かれておる位置づけからいって労働省であれ、運輸省であれ、大体平均値が推計の上では一致をして、やはりこれは処理されるべき、また方向づけが位置づけられなければならない、こういうふうな判断をしておるわけでありますが、職安局長、この辺についてどういふふうにお考えですか。

○政府委員(道正邦彦) 今後の港湾労働者の数がどういふふうになるかという点は、先生御指摘のように労働条件の改善によっても大きく影響を受けます。また港湾労働を取り巻く機械化、近代化、省力化の進展がいにもよるわけでございますので、今後の見通しをいまここで断定的に申し上げることは非常にむずかしいと思えます。ただ、港湾労働の定数というのは毎年審議会の意見を聞いてきめることになっております。そういう場におきましては、私どもは労働条件の改善というものを十分大きなファクターとして検討すべきものというふうにお考えしております。

○杉山善太郎君 労働条件が改善をされて、基準は労働時間ということが非常に大きなファクターを持つと思いますが、私の記憶では、職安局長は

先回およそ一割ぐらいだと、いま八割ぐらいだと、だんだんとどうもしりつづきになるのでこれははなはだ遺憾であります。しかし協力するという意味で先へ進めます。私、不本意でありますけれども、あまり多く時間をいただけないだろうと思ひまして大体手きわよく書いてきておるわけでありますから、質問の中身へ漸次入っていくと思ひます。

○説明員(永場久治君) 港湾雇用調整計画の中におきまして定数をきめておるわけでございます。定数を定めるにあたりまして、労働時間をどのよう解決していくかという点でございますが、四十七年度の定数は策定に当たりましては、労働時間というものが非常に一挙に大きく動かない、こういう前提で、労働時間につきましては横ばいということと定数を策定してございます。それから四十八年度の定数におきましては、これは四十七年度の横ばいという考え方で四十八年度の定数を定めただけでございます。なぜ四十八年度につきまして、四十七年度の定数を横ばいにしたか、こう申しますと、当時策定の際に検討いたしましたのが本年の三月でございます。港湾調整審議会の審議におきましてこれが検討されたわけでござい

ます。その際、四十七年度の定数を常用、日雇いと一割強を下回っておったわけでござい

ます。日雇いにつきましては当時一四〇〇くらい下回っておりまして、それから常用につきましては一〇〇くらい下回っておりまして、そういう定数としてあきがある、これが一つござい

ます。それから一方労働時間短縮の交渉が進められておったわけでござい

ます。そこで定数のあきがある、そういう前提で、しかも登録日雇いにつきましてはかなり就労日数も悪い、こういう事情があったわけでござい

ます。先ほど申しましたように、労働時間の交渉も進められる、こういう前提で、労働時間問題が解決されても、こういう定数で処理できるのではな

いようか。一方におきまして経済の見通しというものが一つ出てくるわけであり

ます。経済の成長が非常に高まりますと、港湾の荷役量もまた多くなる、こういうこともござい

ましたけれども、当時の、四十八年度の経済見通しと申しますのが実質成長率におきまして、四十七年度と大差ない、こ

ういふふうな状況でございまして、そういう諸要素を勘案いたしまして、四十八年度の定数は四十七年度と同数、こ

ういふことにしたわけでござい

ます。したがいまし、両年度とも労働時間は一応おいた形になっておりますけれども、四十七年度におきましては、

そういう労働時間短縮の交渉というものを横目で見ながら、そういう相互勘案をいたしまして同数ということにいたしました、こ

ういふことにいたしました。○杉山善太郎君 現行法第四条に、港湾労働者にかかわる適正な労働時間就労日数などのものもろ

ろの条件を省令で定める業務の種類ごとに考慮して常用、日雇いの数を定めるとな

っているが、この条文と現行法第四条とは矛盾しておるというふうなふに

に実は思えるふしがあるか、そういうことは全然ないんだとい

うふうな、そういうふうな判断されるのか。ともかくもこの第四条は私も実は、この

港湾労働法の一部改正する法律案の関係資料の中であ

りいろいろと書いてありますけれども、第四条がありま

せんので、まことに虫めがねをかけて小さい港湾六法を

読んで初めて第四条というものはなるほどこういうことかとい

うふうにお考えたわけですが、これは雇用対策課長からでけ

てござい

ますけれども、

もちろんこれは労働基

礎

七

七

七

七

準法に基づきまして労働時間延長等を行ないます場合には三六協定によりまして、そういった適正な措置をとらなければならぬことはもちろんでございますけれども、そういった現実の労働時間、こういったものを踏まえながら定数を策定いたしませんと、その辺をあまりに理想に走る、こういうことになりまして、非常に定数が多くなつて、したがって求人に對します労働者の数が多く、そしてあふれが多くなる、こういう問題が出てくるわけでございます。したがって基準法のものの方、保護法の立場というものは当然前提にしておるわけでございますが、定数の策定にあたりましては、そういった労働時間の動き、こういうものを考慮して定めていく、こういうことでございます。なお、労働時間の問題につきましては、港内におきましては非常に深夜業が多い、あるいは半夜業が多い、こういったような長時間労働の問題がございまして、昨年の十一月の十七日に労働大臣あてに出されまして建議におきましても、長時間労働の解消、こういったものにつきまして関係者は努力せなければならぬというふうな建議が出ていたわけでございます。そういったような建議を踏まえまして、労使間におきましても先般来本委員会でも御議論がございまして時間短縮の協定、こういったようなことになったんだと、こういったふうに理解しているわけでございます。したがって、私どもは定数の策定問題という問題を切り離しまして、労働時間の短縮問題というものは港内におきましては非常にこの面の改善が必要である、こういったふうに考えている次第でございます。

○杉山善太郎君 先へ進むことにいたしますが、もちろん労働基準法の時間というものと港内労働者の雇用の安定とか福祉の向上というものは密接不可分の関係であるということは十分御認識の上で言っておられるというふうにそれなりに理解をしまして次に進むことにいたします。

基準法以下で常用、日雇いを使うという労働力確保が現実には失敗しておるといふ例があるわけ

けであります。これは職業安定局参事官室から出ている「目でみる港内労働問題とその対策」というものの中の五ページでありますけれども、私はこれを拝見したわけでありまして、言うならば、基準法以下で常用の日雇いを使うという、労働力確保が現実には失敗しておるといふ一つの例がここに出てくるんじゃないかと思ひます。政府資料というのは、私はこれを指しているわけでありまして、離職常用労働者の在職期間の調査表だと思ひますが、これによれば、六六港の常用労働者で六カ月未満でやめる者が全離職者の四三%もある。一年未満でやめる者は六三%にも達しておる。この調査は一体何年度のデータか、何カ年間の平均であるか。当局は港内労働法ができたおかげで常用化が進んだと言つておるが、中身は出たり入ったりではないかというふうに、どう説明しようか、言うならば、出たり入ったりでは数の上ではつじつま合わせはできると思ひますけれども、港内に優秀な労働者は確保されてないといふのが現実じゃないかと思ひます。当局はこの失敗に責任を持つとはせずに、今回六カ月未満の労働者を日雇いに直そうとしておる、常用化ではなく、基準法以下の日雇いを定着させようとしておる、そういうふうにならざるを得ないわけでありまして、

港の労働者やあるいは労働者の自主的な組織である労働組合が、従来港内は常用三、日雇い七と言つてきたのでありますが、ところが港内労働法施行後はわずか二年で八〇%が常用になった、そういうふうな状態にあるわけでありまして、この常用は「新常用」と呼ばれておるわけでありまして、現在は「現金常用」といふことが港では通用しておるわけでありまして、いわゆる擬装常用がこの部類に属するのではないかとこのように考えるわけでありまして、この表についていま私が申し上げた点についてひとつ御説明いたしたいと思ひます。

○説明員(永場久治君) この表は左の欄にござい

す者の数が斜線のついた棒グラフで出ております。これは一年間に四六年度で四四%の離職があるというふうになっております。一方、全産業で見ますと二一・五%、こういうことになっております。したがって港内は全産業の平均から比べますと二倍ちょっと上回つておる、こういう離職の状態になっておるわけでございます。この四・二%の離職者が雇用期間が何カ月ぐらいでやめていつている者がいるのかというのを右の欄の棒グラフでございまして、したがって、六カ月未満の者が四三%でございますので、これは全体の離職者四四%のうちの四三%、およそ一割弱、こういった者が六カ月未満、こういうことにならうかと思ひます。それで、先生御指摘のように一年以内の雇用期間でやめます者が全体の離職者のうちの六三%ぐらゐ占めておる、こういうことになるわけでございまして、ただ、先ほどの左の表にございまして四四%、この数字につきましては私も四十六年度以来、季節雇用の中止、使用の中止と、こういったような行政指導を業界側に強くやりまして、この数字が四十七年度では三〇%、四・二%という離職率が三〇%と、こういうふう非常に大きく減少してきておるわけでござい

ます。したがって、これは業界もやはり季節雇用というふうな好ましくない雇用の形というものを是正して、登録労働者の雇用期間の確保と、こういう面に努力したあらわれであると、こういうふうに見ているわけでございまして、こういった問題につきまして単に指導のみでやつていくということにつきましては、かなりの限界があるわけでございます。したがって、今回の改正案におきましては、登録日雇いを含めまして日雇い労働者の範囲を二月から六カ月に広げる、そしてさらに六カ月未満の短期におきまして離職する者につきまして納付金の事業主負担の対象にすると、こういうふうな措置もつておるわけでござい

ますので、今回の改正案によりまして、こういった短期間にやめていく者、こういう者が非常に少なくなるのではなからうかと思つております。ただ、

先生御指摘の擬装常用と申しますか、「新常用」といふことばでお述べになりましたのですが、そういった人たちがどの程度いるか、この点につきまして、全産業でも年間に二一・五%実際には移動があるわけでございまして、したがって、この差が即そういうものであるということにはなかなかならないのじゃないかと思ひますけれども、たとえば建設業におきまして一年間の離職率というものは三五・六%から八%ぐらゐになっておるわけでございまして、まあ屋外産業に共通したような傾向が見られるわけでございまして、したがって、この差が即にはならないと思ひますけれども、やはりまあ納付金制度、こういったような制度がございまして港内労働につきましまして、先生御指摘のようなものがないということは断言できない、私どもはあつた、こういうふうな考え方

で港内調整審議会でも申し上げ、そして、先ほど申し上げましたような制度改正を内容とします建議をいただいたような次第でございます。

○杉山善太郎君 まあ、率直にそれなりにそういう擬装常用なるものが、たとえば「現金常用」といふても、これは「新常用」といふても五十歩百歩であります、通念上、そういうものが港に白昼公然として横行しておるわけでありまして、一例を申し上げておきますが、ここに古い例ではありますけれども、東京港の新常用に対する雇用契約書の写しを私は持っているわけです。まあ、念のためにこれは大臣も耳にしておいていただければいいわけでありまして、なかなか手が込んでおるわけでは

雇用契約書 富士港運株式会社は、高橋章を昭和四十一年七月九日より昭和四十二年七月八日迄の満一年間嘱託労働者として採用する

給与条件は、昭和四十一年六月三十日現在の賃金とし、退職金は支給しない。

昭和四十一年七月九日 富士港運株式会社取締役港運部長 新道信儀

右に異存ありません

高橋 章

ということ、置名捺印がしてあるわけでありすが、このような例は数え切れないほどあるのが通念なんです。おまけに新常用の健康保険の証書を本人に渡さず、足どめ用として会社が一括保管しているという悪質な例もあるわけでありすが、で、会社で一括保管しているという悪質例があるばかりではなく、頭数さえそろえればよいという職安や当局の怠慢行政に上乗りをしておる、そういう一つの悪い面が露出しておるのではないかと、そういう面もこれはうかがい知ることができると思ふのであります。まあすべからず、この擬装常用や雇入れ、あるいは出かせぎ労働者を使って、ざる法といわれる現行法をさらにざる法にしているのが業者だと思ひます。登録労働者が雇われず、今日労働力の確保ができず、不就労が増大した真の理由がここにあるのじやないかと思ふのであります。この辺のところは当局はどういうふうにとめておられるわけでありすか。

○説明員(永場久治君) 先ほども申し上げましたとおり、まあ擬装常用と、こういったものが存在するといふ点につきましては、私どももそのように認めておるわけでございます。それは、現在の雇用調整手当の事業主負担でございます納付金と申しますのが、日雇労働者を一日雇います際に六百六十円という非常に高額の納付金になっておると、こういったことから必然的にこういったことが伴って出てくると、こういうふうに通じているわけでございます。私ども、そういう擬装常用、これは法律違反の雇用形態でございます。立ち入り検査をやっております、これは各企業がぐるぐる回りながらやっております、これは各企業が、ほんとうにその常用の形をとっていない労働者につきましては、たとえば賃金の支払い形態、あるいは常用というふうな名称にはなっております、給与規定あるいは就業規則の取り扱い、そういった

ものが違つてはいはすまいか、あるいは各種の社会保険に入っていないのではないかと、こういったようなものもろの点を検査いたしまして、総合的にこれは擬装常用であると、こういうふうな判定をいたしまして、そうしてそういったことは正を求めていると、こういうふうな立ち入り検査業務を実際にやっております。したがって、そういう検査の中におきまして、徐々には正されておるわけでございます。けれども、残念ながら、こういった擬装常用的なものがある。残っていると、この点につきましては、私どももその点は認めておるわけでございます。先ほど申し上げましたとおり、港湾調整審議会の御建議に基づきまして、今回の法案におきまして、制度的にそういった面につきまして解決をみたいということ、日雇労働者の範囲の拡大あるいは短期離職者に対する納付金の賦課、事業主に対しては納付金の賦課、こういったような措置も講じている次第でございます。

○杉山善太郎君 港に必要な労働力はただ頭数をそろえればよいというものでないでしよう。したがって、優秀な労働力があるいは労働者を港に定着させねばならないのが法の精神である。たてまえでなければならぬと思うのです。しかし、現実には常用港労働者ですら離職率が一般の産業に比べて非常に高い。どんな配慮をすれば港労働者として港に働かせるか。職を求め、あぐり足どめ策を唯一のやり方方法と考えているのか。そういうことがあつてはならないと思ふのであります。したがって、業者の対策は、現在一体どうなつておるのか。当局はどんな指導をしておるのか。いまのことばじりをとらえるわけではありせんけれども、やはり立ち入り検査もしてあるというふうに通じておるので、それは法の精神や基準法その他港湾労働者の福祉増進というものを踏まえた上で、あつたか、まあ精神のこもつた立ち入り検査をきびしくやっておりますのかどうかというのを、ただおさなりに通り

一べんで立ち入り検査をやっておるのだという、たるんだやり方であるかどうか。

また、港湾労働者の供給源としての日雇労働者の登録制度はどんな機能を今日まで果たしてきたのか。たとえば、未経験者が日雇労働として登録を受ける、そうして訓練を受けながら一人前の労働者として育ち、日雇労働から常用へというコースが当然考えられるわけでありすが、この法ができてから七年間という月日が流れているわけでありすが、世の中のことばにも三年たてば云々がありすが、それでも、七年間がたつておるわけでありすが、あまりに実は無為無策ではなかつたかと思ふのであります。あとで一例を申し上げますが、この間の事情をひとつお聞きしたいと思ひますが、これは時間がかかるわけでありすが、けれども、この辺のことについて、まあ当局側の事情を、職安局長もたまには答えてください。

○政府委員(道正邦彦君) 法施行後、約六千人の方々が常用化されております。これは衆参両院の附帯決議にもございましたわけでございますが、七年間の間に六千人の方が常用化されているというのが実績でございます。

前段で、立ち入り検査について労働者保護というあたりの立場でやっておるかというお尋ねがございましたが、従来とも立ち入り検査の励行に努めておつたのでございますが、従来は、検査は都道府県知事の責任でやつておつたわけでございますけれども、四十六年七月以降はすべて本省に報告をさせまして、私どものほうでチェックいたしました。したがって、たゞたび法律違反を繰り返すもの、あるいは違反としては一回目だけれども、複数の港にまたがって違反をしている事業場、こういったものにつきましては嚴重な警告を發し、当該事業場に対して警告するのみならず、事業主団体を通じて警告をするという措置をとつております。なお悪質なもののにつきましては司法処分をするということで臨んでおります。御指摘のように、私どももいたしましては、法律が法律の立法目的に沿つて運用されるように、

そのためには脱法的な行為あるいは違法行為、これはあつてはならないわけでございますので、従来ともやつてまいりましたけれども、法律改正の晩におきましてはさらに一段と立ち入り検査の励行につとめ、悪質なもののについては適正な措置をしまひたいと思ひます。

○杉山善太郎君 登録日雇労働制度を、単に失業者のため池や機械の部分品のように、間に合はせて使つてきたというふうな感じがしないではないと私なりに判断をするわけでありすが、登録制度が供給源としての機能を發揮しない理由となつておるのではないかと、思ふのであります。

これに関連して、職安から紹介されても労働者の資質がわからない不安があるから求人をしてない、というのが不就労増大の原因であり、法改正の理由の中にもなつておるわけでありすが、具体的には私、ここに表を持っておるわけでありすが、四十八年の一月における横浜職安の実績を見ると、登録日雇労働者は七千六百六十六名、一般の日雇労働者が七千八百三十名で登録労働者を上回つておるわけでありすが、他の月でも大同小異だと思ふのであります。一般の日雇労働者は常識的に登録日雇労働者よりも資質が落ちるはずであるにもかかわらず、登録日雇労働者よりも多く使つておる。したがつて不就労増大の原因とは考えられないと、思うのであります。要は、登録日雇労働者を干し上げることはかりが頭にあって、大切な供給源だといふ認識がこれは業者側にも当局側にも足りないんじゃないかといふふうに私は指摘したいわけでありすが、したがって、当局は登録日雇労働者が港労働者の供給源だといふ認識の上に一体立つておるのかどうか。立つておられることを私は期待いたします。そう信じておるわけでありすが、現実面では、逆な面が出ておる。同時にそのための施策を今後とも遂行するという約束ができるか。労働力の確保というのは、就労の確保だけではなく、もっと広義なものを含んだ、たとえば港湾労働の近代化、新しい時流の

動きの中の近代港湾としての役割りを果たすにはやっぱり労働者の資質というものが必要じゃないかと思うのでありますが、この辺の見解について伺いたいと思います。この表は、「港湾特報」というものがあるわけでありまして、四十八年三月九日の表であります。横濱の例をこれは、六六港といふものがみなうたてであるわけでありまして、けれども、横濱の例が一つのこれは大体的な代表的な数字じゃないかと思うのですが……。

○説明員（永場久治君） 先生のお述べになりましたこの日雇いの就労の状況につきましては、これはおおよそそんな数字になっておるのじゃないかと思うのですが、私どももちよいといまここに資料がございませんで、たぶんこのような数字ではなからうかと思っております。横濱につきまして登録日雇い労働者以外の日雇い労働者の就労の割合が高いという点につきましては、横濱の非常に特殊な事情が実はあるわけでございます。全国的に見ますと、登録日雇い労働者の就労率と申しますのは、これは全体の日雇い労働者の就労の中に占めます割合は七五％というところでございまして、したがって、登録外は二五％程度と、こういうことになっておるわけでございますが、横濱につきまして五〇％も登録外の労働者が就労している、こういった事情につきましては、実は率直に申し上げまして、これは求人が非常に多く出ますと登録労働者の出頭が悪くなる、それから求人が逆に少なくなりまして出頭が非常に多くなります、こういったような事情が実はあるわけでございます。さらに端的に申しますと、雨天日等におきましては港湾荷役というものはほとんどやられないわけでございます。そういった場合におきまして出頭は、登録労働者の出頭はもう全数に近い出頭になっておる、こういう事情があるわけでございます。そういったその求人が多くなりまして、ときに出頭は少なくなる、こういったような事態が出た場合には、求人に対して安定所にしておられます一般の日雇いの求職者に紹介を行なう。それから、それでなかつ不足する場合には、

直接雇入れというふうな手段を講ずるわけでございますけれども、今回の法改正におきましては、この直接雇入れ、こういったものを禁止する、こういうふうな措置を講じておるわけでございます。したがって、この法改正によりまして、こういった事態というものは大幅に改善を見ると、このように思っております。

それから、港湾労働の近代化の必要性、港湾労働者の資質の向上というものが大事ではないか、この御指摘につきましては、全く同感でございます。昨年の十一月の十七日に御建議いただきました中にございまして、港湾労働者の安定的確保、資質の向上と、こういった面が非常に強くうたわれておるわけでございます。その中におきまして長時間労働の解消、それから労働災害の解消と、こういったことにおきまして港湾労働者の処遇の改善、こういった面に配慮すべきであるというふうな強い指摘があるわけでございます。私どもといたしましては、こういった建議の趣旨に沿いまして、根本的には労使がみずからこういった事態をつくり出すように努力すべきでございますけれども、側面的にこういった港湾労働の魅力のある職場にしていって、こういったような措置が必要である、このように思っております。それから資質の向上につきましては、最近におきまして港湾における輸送革新の進展、こういったことを考えますと、港湾労働者の技能というものを輸送革新の進展に即応して高めていかなければならない、これは十分そのように痛感している次第でございます。今回の港湾労働協会の業務といたしまして「登録日雇労働者の訓練」と、こういったものにつきましてその業務にすると、こういったふうな改正法案でうたてておられますもの、こういった必要性が非常に高まってきたからというふうなことから出しておるわけでございます。○杉山善太郎君 しかし、現実にはあなたたちの意図されることと、それから、あなたたちが努力というものをそれなりに払っておられると思いが、けれども、なかなかうまくいっていないのが現状

じゃありませんか。具体的に申し上げまして、この問題については現に登録をしておる六六港の労働者たちが、一体肌で、からだでどのように判断をしておるか、もちろんこれは港湾労働法でありますから、港湾で働く労働者がともかくも、よりまし論でなくて、あつてよかつた、なるほど港湾労働法が制定されて非常にわれわれもその恩恵に浴し、働きがいがあるんだという、心からそういう気持ちになつておる者は、口はばつたいうのでありますけれども、一人もありませんよ。だから、この日雇い労働者といふものはさることながら、やはりこの登録労働者なり、港湾で働く常用労働者なりはそれなりの不平や不満を持つておるわけでありまして、具体的には法の制定後、登録労働者に対し、当局はやはりそれなりに督励といひますか、指導といひますか、また、いま課長が言つたようにそれなりにやはり努力はしておられるんであります。したがつて、就労すれば即雇用の安定だと言わねばかりの指導もそれなりにしておるわけでありまして。しかも、今日

続いておる劣悪な労働条件、決して港湾労働者はその労働の質と密度というふうなものとの関係から、労働条件というものは、作業環境というものは非常に悪い、非近代的な使用者の体質をそのままにしておいて、労働者が喜んで働くわけはないというふうなことは思うわけでありまして。もちろん港運協会ではそれなりにやはり苦悩しておられるとは私も推察はいたしておりますけれども、今日の日雇い労働者は過去の労働者の姿ではなくて、意識的には、はつきりと権利意識に目ざめた労働者であります。その中軸はやっぱり組織労働者であります。ここに法制定当時の全面施行になる四十一年の四月の大阪府労働部と職業安定所の広告ビラがありまして、これはまことに当時の時点としてはこのとおりいくべきであり、こうあるべきであるというふうな私どもも思つておるわけでありまして、これはこととして港湾労働法が設定されて七年目になりますけれども、昨年、大阪では、この登録日雇い労働者は、

からだでこの港湾労働法の実情等、あり方についてこのようことを言つておるわけでありまして。これは大体職安局長や課長は御存じだと思いますけれども、一例でありますので、各委員にも認識を深めるため、時間をさくおそれがありますけれども……これは大阪府労働部の大阪港湾公共職業安定所でありまして、これはそこだけではない、おそろく適用対象港である六六港の中でも、「港湾の仕事に働く皆さんへ」というかっこうで、たいへんこれはよくできておると思うし、法の精神はここにあると思つております。ちよつと読んでみますが、四月から新たに登録制度になります。これは四十一年の四月のことをいつておるわけでありまして、

皆さん公共職業安定所に登録しましょう！新しく港湾労働法という法律により、これから、公共職業安定所に登録した人でなければ、港湾荷役（船内、沿岸、いかだ、はしけ等の作業）の日雇い仕事に就労することはできません。港湾の仕事には公共職業安定所の紹介で働きます。公共職業安定所以外の方が、港湾の仕事に日雇労働者を紹介することは固く禁止されます。もし、違反すれば処罰されます。港湾業者の方も、安定所に登録した日雇労働者を、安定所の紹介によつて雇入れなければならぬこととなります。公共職業安定所に登録し登録手帳の交付を受けた人は、その人に適した港湾の仕事に優先して紹介を受けることができます。賃金、就労時間、仕事の内容等、条件のはつきりした職場に就労することができま。登録した人が、安定所に出頭しても紹介されず仕事にアブレたときは一日最高八〇〇円程度の手当が支給されます。病気が怪我のときは健康保険・労災保険で治

療がうけられ、港の仕事をやめるときには退職金がもらえる制度も考えられています！
安い料金で食事、入浴等、港で働く人達だけの福祉施設が利用できます！

このように、港の仕事に安心して働いていただくために、港労働法が生れたのです。
港で働く人は一人残らず安定所に登録しましう。

登録にはむづかしい手続きはいりません。
登録手帳をもつて安定所の紹介で安心して働きましょう。

と、こういうふうに、私は、この法律をつくった当時、社労の理事という立場と、附帯決議については、やはりこれは法体系としては、これはなかつた法律が新しく日の目を見るのであるから、少なくともこれに魂を吹き込むために、しかも御承知のとおり、法体系の中で——公布の日から施行、実施が一年間という余裕期間があることはあまり例がありませんが、まあ、この港の水きり作戦で、暴力団等の、手配師等の介入があつて、それなりに港の状況を精密に行政ルートでも把握する必要があるのだという点で、そういう予備期間が置かれておりますし、法体系からいっても、これは決して職安がうまいことを言つて、羊頭を掲げて狗肉を売るようなビラではなくて、確かに良心的な——ところが、今日経過がたつて、これは大阪でありますけれども、これはほとんど六六港で働く人たちが思つてゐることだと思ひます。が、百聞は一見にしかずという論理で申し上げますが、これは四十七年の九月二十七日に大阪でこういう一つの、日雇い登録労働者の集団でまかれておるビラがあるわけでありまして、「六年前の大ウソ（だまして登録し）いま政府の金でいふこと」という、そういう見出しであります。が、中身はすべて申しませんけれども、代表的に、労働者が心からこの現行法の処置というものに肌で喜んでゐないのだと、むしろ苦惱してゐるのだという点の例として受けてゐたいてけつこうであります。が、「六年前についたウソ、四一年七月一日に港

労法が施行されたが、そのとき大阪府労働部と大阪港職安がまいたチラシにどう書いてあつたかその内容、港労法という法律により、これからは職安に登録した人でなければ港の日雇仕事に就労できません。六年たつた今でも手帳なしで働けるじゃないか。」と、すなわち手帳がない者は働けないといううなことはうそであつたと、「職安以外の人、港の仕事に日雇労働者を紹介することとは固く禁止されます。もし違反すれば処罰されます。」と、こういつたようなことが次から次へと……、つまり前段の、職安がこの法体系を守つて、この登録労働者が、日雇い労働者のまあ、たぬ池であるとか、あるいは機能を喪失した機械の一部分であるとかいうことではないようなことを祈念、期待して、また附帯決議もそういう意味をやはり五本の柱の中に盛り込んでおるわけでありまして、このうなもののについて、多く申しませんが、論よりも証拠で、港労働者が、ほんとうに心から登録労働者が喜んでおるかどうかという点についてひとつお答えをいただきたい、こ

う思ふわけでありまして、まあ、喜んでゐるとかいふとかいふことではなくて、現状認識について、法を改正するということについて、一体どういふ意図的なこの辺の現実というものをとらえておられるかということ、ひとつ率直に齒にきめを著せずお答えいただきたい、こ

う思ふのです。
○政府委員（道正邦彦君） 法施行の際に、先生御指摘のうなビラを職安の職員が関係の労働者の皆さんにお配りしたというの、は実事でございませう。その内容は、先生も御指摘がございまして、うに、ほんとうに法の精神を生かして、せつかくできた法律をうに施行していききたいという善意のあらわれ、熱意のあらわれがビラになつたわけでございます。その後の経過におきまして、そのビラにありました中で退職金共済のことがございまして、これが、まことに申しわけなかつたわけでございますけれども、法施行と同時に実施されまして、四十四年度から同法されたわけでございます。あとは制度的に、まあ説明としては

そのビラは間違ひないと思つております。
ただ、実績は、いろいろの原因がございまして、けれども、とにかく月の三分の一の不就労、要するに十日を上回る不就労に最近なつておるわけでございます。特別法をつくりまして政府が介入をして進めてまいりましたにもかかわらず月の三分の一の不就労と、これはゆゆしき問題でございまして、放置できないというのが、労働者の皆さんももとよりでございますけれども、関係者の一致した認識でございした。これをしからばどうやって改善するかということ、港調整審議会の場で御審議いただきましたその原理が、共同雇用体制を確立すべきであるということにあつたわけでございます。

共同雇用体制と申しましていろいろ仕組みがございまして、これは外国の例を見ましても、西ドイツ、オランダ、ニュージーランド、オーストラリアのように、使用者の団体をもつて構成する機関が登録、紹介等を行なう例もございすれば、アメリカのように労使の協約によりまして、労使をもつて組織する機関が登録、紹介等を行なうケースもございします。これはそれぞれの国の経済的、社会的あるいは労使関係の現状等からそれぞれ違ひが出てくるわけでございます。

しかば、日本の場合にどういふパターンに従うのがいかいということが一番問題になつたわけでございますが、アメリカの場合と違ひまして、日本の組合の組織率というの、はアメリカほど多くございませうので、いまの日本の現状から見ると、まあ西ドイツパターンになつたような制度がいいだろうということ、十一月十七日の建議をいただいたわけでございます。今回、御提案申し上げてゐるのはそういうパターンに従つて、審議会の満場一致の御建議に沿つた改正案になつておるわけでございます。

うことで今回改正を企画したわけでございます。私どももいたしましては、改正法成立の晩にはいまままでの問題は大幅に改善されるものと、またそれに向かつて行政当局としてもできる限りの努力をしてまいりたいというふうに思ひます。

○杉山善太郎君 いまじくも職安局長は外国の例を申されましたけれども、そこへまで、業者のあり方にしても労働組合のあり方にしても、あるいは業者である般主協会であるとか、あるいは荷主の集団にしても、かつきりと歯車がかみ合つておれば、これはかてて加えて、すでに「港に於ける新しい荷役方法の社会的影響に関する条約案」というものが、これはやはり国連の一機構としての、しかも重要な役割りを果たす条約案というものが採択されておる今日のなそういう段階、現状でありますけれども、しかし、私どもが、いまこの御提案になつておる法案を審議する過程の中で一応尽くすべきは尽くし、言うべきは言つてみないとならないから私は執拗に食ひ下がるという意味ではありますけれども、いま道正局長や対策課長が言つておられるように、しかし言われておることは、要するに過去七年間の経過に照らして私は言いたいわけでありまして、労働者の基本的権利の擁護という血の通つた配慮が行政面ではんとうに具体的に浸透し、これが施行実施されてきたかどうかというところに、実は六年という日月はそうなまやさしいこれは時代ではないのでありますから、そういう点を私は指摘したいのであります。と同時に、労働者の求めているのは雇用の安定なんです。

法は、登録日雇い労働者に他の日雇いに先行して求職紹介を最初に行なうと、いわゆる優先紹介を保証してゐるのにすぎないのであつて、賃金や条件が満たされなければ働かないのは、これは労働者にやはり保障された選択の自由、権利であります。その権利を行使すれば、あふれ手当はもらえないということになつておるんじゃないやうか。

いろいろな過去の経過を見ますと、それなりに法律制定の効果をあげてきてゐる面もございしますけれども、何と申しまして、不就労が月の三分の一を上回るといふうな現状を放置できないとい

うこと、求人札が御承知のうなかつこうで掲げられて

おるわけでありまされるけれども、これが労働者や労働組合が合意の上のものならば、これは何をか言わんやで話はわかるわけでありまされるけれども、そうでない場合は、日雇いという身分なら、その日その日の賃金や労働条件というものの選択の自由と権利というものが保障されていなければならぬのですよ。この権利を一体なぜ認めないか。

調整手段にしても、失業保険制度のこれは延長じやありませんか、実質的には、法体系とか法理論というものは別に離して。

日雇労働者諸君は、賃金の六〇％を保障せよと言っておるが、現行制度ではあふれが続けば手当が下がるというふうな仕組みになっておるんです。先ほどおっしゃいました、雨の日には出頭が増加する。あふれ手当はしきに出頭するのがけしからぬというのなら、そういうことをしななければならぬようにだれがさせているのだと言いたいのが労働者の言い分だと思ふんですよ。現在でも依然として業者間で相談した、いわゆる業者間協定の低い賃金が一方的に日雇労働者に押しつけられておるといのが現状じやありませんか。

ただ、港湾の流動性と特殊性からいって、需給関係割ったときには、それは賃金が水増しされるということとはあり得るといのが事実でありますけれども、およそ港湾労働の秩序は少なくともよくならないと実は思っておるわけでありまされる。言うならば、結局のところ、過去の法運営をながめてみるに、就労の確保に重点をかけて、労働者の要求であるとか、雇用の安定のための施策はなおざりにしてきたと言わなければならぬ、そういうふうには、私は私なりにこれを受けとめておるわけでありまされる。

たとえば、港湾整備五カ年計画など相次いで港湾の合理化が進み、コンテナ船など港湾労働者のごくわずかでよいという事態となつたときにこそ、労働時間の短縮であるとか、荷役の廃止であるとか、あるいは休日増加など、常々労働者が要求していることを取り上げ、労働者を減らすことなく就労と賃金を保障するようにすべきであつたのが、私は、そのためにこの法律を役立てて利用することが雇用安定と労働確保に結びつくと考えていたものでありますが、現在でもそう信じておるのであります。先々のことについて、たとえば今度の改正法はそういうことをなくするために協会をつくるんだというふうなことを——先へいってその点にも触れますが、そういう言い回しだろうと思ひますが、現実には法改正の理由の一つとしてそういうふうな状態があるわけでありまされるが、この辺について、ひとつ、あまり先走ったことではなくて、現実を一体どういふふうにお考えになっておるか。私の言つたことに對して、反論でもいいし、また現状認識に見解の相違があるんだという見方もありまされる。その辺について、お答えいただきたいと思います。

〇説明員（永嶋久治君） 現在、公共職業安定所が行なつております登録日雇労働者に対する紹介につきましましては、これはたとえば非常に危険な仕事であるとか、あるいは特別の技能が必要であるとか、そういうふうな特殊の荷役にましましては、これは紹介方法といたしましては、希望紹介にしておるわけでございます。——希望紹介と申しますのは、本人がつかたいという場合だけ紹介する、こういう方法でございます。その他につきましましては、賃金との関係がございまして、賃金につましましては港ごとの協定賃金というのが基礎になつておるわけでございます。求人につきましましては、それを最低限といたしまして、それに刻々の一般の労働市場の賃金、こういうものを加味勘案されながら求人がなされておる、こういうことでございまして、したがって、やはり労働間の賃金交渉、これを基盤にしまして、その上での賃金に對します職業紹介、こういうことに相なつております。したがって、私ども、特に本人の能力のない仕事、あるいは一般的に非常によごれだとか危険、こういうふうな業務につきましましては、希望紹介扱いをしておるわけでございます。それから次に、手当の問題でございまして、法施行当時八百円程度の手当でございましたけれども、

たのが、私は、そのためにこの法律を役立てて利用することが雇用安定と労働確保に結びつくと考えていたものでありますが、現在でもそう信じておるのであります。先々のことについて、たとえば今度の改正法はそういうことをなくするために協会をつくるんだというふうなことを——先へいってその点にも触れますが、そういう言い回しだろうと思ひますが、現実には法改正の理由の一つとしてそういうふうな状態があるわけでありまされるが、この辺について、ひとつ、あまり先走ったことではなくて、現実を一体どういふふうにお考えになっておるか。私の言つたことに對して、反論でもいいし、また現状認識に見解の相違があるんだという見方もありまされる。その辺について、お答えいただきたいと思います。

けれども、現在はこれを毎年改善してきてまいつておるわけでございます。現在は最高額が二千二百五十円というふうになっておるわけでございます。しかも、失業保険と比べますと、雇用調整手当につきましましては、たとえば前二カ月の間に何日以上働かなければならない、こういったような資格制限がない形になっておるわけでございます。したがって、点数制をとっておりますので、就労が少なくなると手当の額が少なくなると、こういうことはあるわけでございますけれども、非常に手厚い手当制度になっておると思ひます。それから、私ども確かに、港湾労働法の目的でございまして雇用の安定、それから福祉の増進、こういう立場からいたしますと、何にもまして就労機会の確保、こういうことが大事であるという考え方にも立ちまして、就労機会の確保につきまして、これを非常に重点業務として安定行政を進めておるわけでございますけれども、単にこういった就労機会の確保のみならず、手当の改善、こういったことにつきましても、毎年毎年改善を重ねてきておる次第でございます。

なお、今後の合理化問題につきましましては、これは昨年の十一月の十七日に出了した港調査の建議におきましても、輸送革新の進展に伴います労働者の雇用面への影響、こういったことにつきましまして十分配慮して行なうように、こういう指摘もあつたわけでございます。したがって、労働省といたしましては、運輸省と十分密接に連携をとりまして、この面の配慮につきましまして意を尽くしてまいりたい、こう思つておる次第でございます。

〇杉山善太郎君 ところが、現実には、法改正の理由の一つとなつておる、最近において、コンテナ輸送の拡大など、輸送革新の進展により荷役の機械化が進み、そのため日雇労働者の増大したと、平然と書いておるわけですよ。それどころか、仕事が少ないとなつたといつて、新規登録を認めず、首さえ切つておる。大体、日雇労働者の首を切るというの、法的に一体どういふことになるのか。

それだけでなくて、昨今では、港は船込みで人手不足となり、登録日雇よりも一般の日雇いの就労が多いといふこととなり、何のために港労法があるのか、全く判断に苦しんでおるわけでありまされる。御承知のとおり、最近では、貿易構造や輸出入構造が変わつてきておりますけれども、輸出から輸入というふうなことで、六六港というものは、その消化をし切れず、借りばしけもとにかく倉庫がわりに利用しなければならぬといふようなぐあい、繁雑をきわめておるわけでありまされる。そういう点について、現実と法改正の意図といふものは食い違つておるじやないかといふふうにお考えになっておるわけでありまされる。

さらに論理を進めますが、港が合理化されて、港湾労働者は長時間重労働から解放され、世間並みの生活が保障されていくというのが社会の進歩といふもので、この六月、ILO総会で討議された「新しい荷役方法の社会的影響に関する条約」、いま私の述べた方向で港湾労働者の保護を各国民政府、資本家に求めているじやありませんか。現行法がそのようになっていないといふならば、まさにこの点を改正すべきだと思ふのでありまされる。先ほど、いみじくも職業安定局長は外国の例を言つたわけでありまされるけれども、そういう方向を指向していくのでなければ、——現実だけを見て、そしてこの法体系の発想の精神、これはうまくいくことを期待するが、なおかつ、心配であるからといふか、こうで、運輸大臣や労働大臣も含めて、念には念を押して、附帯決議までつけておる。そういう背景を考えてみるならば、何か錯誤を起しておられるわけではないかといふふうにお考えになっておるわけでありまされる。しかもこの種の法律は、通常の事業法と違つて、労使の利害からむかむかに、十分な双方の合意の上で制定されなければならぬといふことはもちろんであります。利用者と称する船主、荷主も、業者も、大体この法改正には賛成だといふふうにとらえておるといふふうには、私は私なりに受けとめておるわけでありまされる。

それだけでなくて、昨今では、港は船込みで人手不足となり、登録日雇よりも一般の日雇いの就労が多いといふこととなり、何のために港労法があるのか、全く判断に苦しんでおるわけでありまされる。御承知のとおり、最近では、貿易構造や輸出入構造が変わつてきておりますけれども、輸出から輸入というふうなことで、六六港というものは、その消化をし切れず、借りばしけもとにかく倉庫がわりに利用しなければならぬといふようなぐあい、繁雑をきわめておるわけでありまされる。そういう点について、現実と法改正の意図といふものは食い違つておるじやないかといふふうにお考えになっておるわけでありまされる。

ただ、肝心なものの体系的対象になる日雇い労働者は、先ほども、おれたちはだまされたんだ、私どもはとにかくこまかされておるんだ、正直者がばかを見ておるんだというかつこうで、日雇い港労働者は、だれ一人これは賛成していないんですよ。むしろ、現行法を、いま時勢の風潮にも増してILOのこの港労働の近代化の方向を指向しながら、段階的に、漸進的でもいいから、そういう方向へ進んでもらいたい。この改正案が現行法よりもさらに労働者にとって不利益なものであることを、労働者ははたして——労働者といつても、いま申し上げた六大港の職安に集まってくる労働者が、先ほど、七年前に、つまり職安が忠実に書いた、ばかりでなく、これを一つのきざしとしてまかれたピラと、六年後にはだで感じて、先ほどの非常にたくさん書いてあるわけですよ。あれはみんなうそであつた、ごまかされたというふうに大阪弁でピラに書いてあるわけでありますが、そういうふうな点について、一体この法について、問題はどうかというふうに、何か錯誤を起こしておられるんじゃないかと思うんですが、どういふふうに受けとめておられますか。

○政府委員(逋正邦彦君) 港労働に波動性が伴う、これは七年前港労働法が施行になりました時点と現在においても、基本的に変わりがございません。また、諸外国の港を見ましても同じでございます。これにどうやって対処するかという考え方といたしまして、共同雇用の理念、一種のプール制を何らかの形でとるとのが各国共通の対処のしかたでございます。そういう意味で申し上げますならば、現在の法律も職業安定所にプールするという意味では、広い意味の共同雇用の理念に立つ制度でございますが、先ほど来申し上げておりますように、いろいろ私も努力し、関係の皆さんも御努力いただいたわけでございますけれども、現状のまま放置できないというところになったわけでございます。この危機意識は労使、関係者一致しておるわけでございます。そういう意味で共同雇用の理念をさらに一歩進めまして、

事業主をもつて構成する地区協会に登録、紹介をしてもらうというシステムをとらうとするわけでございます。ちなみに、外国の場合、現在の日本のように職業安定機関に登録しているという制度をとっているのは先進国にはございません。そういう意味で、私どもは共同雇用の理念の方向で一歩前進した改正案というふうにおもひます。また、この点につきましましては、ILOで審議されました条約の趣旨に背馳する点はないものと考えております。また、荷主や船社等の協力がなければならぬという点も、御指摘のとおりでございます。これは昨年十一月十七日の港調査の建議にもうたわれております。その建議の趣旨に沿ひまして、関係者もそれなりの御努力を願つておるわけでございます。

まあ、だまされたというお尋ねがございましたけれども、私は不敏ではございますけれども、人をだますようなことは絶対にしたことはございせん。全港湾の役員の方々は、委員長はじめかなり長くお付き合ひしておりまして、私がかりにだまそうと思つてもだまされるような相手じゃございません。むしろ、いまのまま放置していいのか、やっぱり共同雇用をさらに一歩進めろというふうな一番強く主張されたのは、組合の皆さんであつたわけでございます。で、十一月十七日の中間建議を一番熱心にお求めになったのも実は組合の代表の方であつたわけでございます。そういう趣旨で、私は、今回の改正案は、関係者の英知を集めた、いまの時点で考え得る最高の改正案ではないかというふうにおもひます。その辺のところはどうかというふうに思つておるわけでございます。

○杉山善太郎君 質問の真意が理解されないもので、すれ違ひであります。それはそれといたしまして、改正案で最も重大なポイントは、職業安定所の職業紹介業務を業者団体にゆだねるといふところにポイントがあるというふうには私は考へるわけでありまして、自分が雇用する労働者の紹介を自分がするといふ労働、これは言うなれば、ILOの八十八号条約の労働供給違反じゃないかと思うのであります。要するに、こういうやり方はき

れないやうな方じゃないというふうには、私は私なりに批判せざるを得ないのであります。たとえば、どんな商売の条項を法の中に入れても、業者が生殺与奪の権を持つことに変わりはないと思うのであります。すでに港ではこういう評判がたつています。十月になればこちらのものと、全港湾の労働組合に限らず、港労働に属する労働組合に在る連中についても、もう十月になれば労働組合を抜けてこなければこれは使われないぞと。公然とこれをだれが言つた、かれがいつたということではなくて、素朴な労働者はそういうことを耳に入れてわいわい騒いでおるといふことも一つのこれは現実の事実なんです。そこで、労働法転じてこれが組織弾圧法になるということになれば、これはたいへんなことだと思ふのです。この辺の騒ぎについては、あとで労働大臣にもお答えをいただかなさやうな感じが、しかし、労働組合は結果して港の暴力追放や民主化を戦つてきたのであつて、港湾日雇い労働者もその例外じゃないのであつて、したがひまして、日雇い労働者は断じて承服することができないのだといふふうには言つておるわけでありまして、その上、港労働協会の一体という組織と機構と機能を持つたかといふことは、今後の問題でありましようけれども、私はそれでないことを念願いたします。けれども、かりに労働者の役人が天下つてきたのでは、政府と業者がいままで以上に労働者を無権利にすることを容認するやうなこともなかりかねないといふふうには判断するのであります。そういうことは絶対にありませんか。その辺のところはどういふことに……

先々のことで答えられなければならぬいいわけでありまして、私の言わんとするところは、そもそも港湾労働協会は登録日雇い労働者の雇用相手なのか、雇用相手であるなら、筋としてはある程度理解できます。それなら日雇い労働者との団体交渉の相手方になることができるかどうか。雇用の相手方ではなく、いわゆる調整業務だけをするのであれば、労使対等の構成の協会か、

もしくは行政、言うならばやはり労働省ですね、それから、港湾管理者ですね、あるいは利用者——船主や荷主、それから港湾労働者、それから通念上の協会に属せられる業者の使用者、こういう四者構成でなければ、労働者の自主性と権利というものは守ることができないのじゃないかといふふうには思ふのであります。一体その協会といふものを——中央に中央協会あり、地方に地区協会があり、その構成単位がみんな業者であり、それがどういふふうな機能する、一体どういふ人たちがその辺の雇用の相手であるのか、そして話し合の対象になるのかどうか。その辺については法体系を整備をして、改善をするという限りにおいては、そういう点は今日もう煮詰まつて、固まつておらなければならぬと思ひますが、どんぴしやりでひとつ答えていただきたい、こう思ふのです。

○政府委員(逋正邦彦君) おっしゃるやうに、その点は大きな問題点の一つでございます。その点について労使が話し合ひをされまして、昨年の九月二十五日に協定書をとりかわされております。労働条件その他については従来の労使団体で行なうといふことで労使双方合意されておりますので、この協会が労働条件について話し合ひをするといふことはないといふふうに思ひます。ただ、現実には登録制度をきき、紹介をするわけでございますので、いろいろ労働条件に関連して事実上の話し合ひが行なわれるといふことはあり得ると思ひますけれども、いわゆる労使交渉というのは従来の労使団体が行なうといふことを労使双方が合意されておりますので、そういう方向で処理されるものと思ひます。

○杉山善太郎君 時間も非常に催促されておりますけれども、言うことだけはひとつ言わせてもらはないと……

今日の港湾の労使のあり方を含めて、労使関係が円滑に動かないのは、港湾業と、この労働組合との間で協定を結んでも、利用者といわれる船主、荷主の了解がなければ万事がうまくいかないといふのが常識であります。現にこの委員会のきやう

のしよっぱなにおいて須原理事やその他の委員が言われ、矢山委員も言われておるよう、問題はこの背景とか、背後で糸を引くのがあるんだと。そういうものを舞台の表に出してくる必要があるんじゃないかと思うのです。きょうは運輸省の参事官と岡田港政課長も来ておられますので、このことを言いたいために、また聞きたいために来ていただいたので、ひとつ、うんちくのある御回答をいただきたいと思ひます。回答でなくても、考え方を聞かせただけでもいいと思うのであります。具体的には港運送事業法の改正をいま検討しておられると思ひます。私、運輸委員会に席を置いておられますので、昨日港運法は上がったわけでありまして、しかしこの改正の検討中である中で、一体中身については将来免許制をなくする方向だと聞いておるが、これに関連して、四十七年十二月六日、東京の健保会館で労働組合に対する一つの説明会といひますか、その席で港運局の岡田港政課長は、港運送事業者は、本質的には生産手段を持っていない、という趣旨の発言をしておられるようでありまして、それはそれといたしまして、私も実はそう思つておるのです。運輸省に尋ねますが、港運業のあり方とか、一体今後の方向について、改正された港運法も含めて、具体的には港運労働法は労使関係の次元の問題と、いうことで局面的にはとらえますけれども、今後における運輸省所管の港運業のあり方と今後の方向というのについて、どういふふうにとらえておられるかということが重要なことは今後の課題になるんじゃないかというふうに思ひておりますので、ひとつ見解なり所信、まあ所信はいいですが、見解なりをひとつお答えいただきたい、こう思ふのです。

○説明員(高橋全吉君) いま先生のお尋ねの港運送事業法の改正の方向でございますが、御承知のようにコンテナ輸送あるいは大型荷役機械の導入等によりまして港運送事業といひますか、港運送の形態が非常に変わつてまいりましたので、運輸省といたしましては四十六年の六月以来、

運輸政策審議会に諮問をいたしまして、新しい、こういう近代化に伴う港運送事業のあり方というところについていろいろ御審議をいただいております。それは専門委員会でもやっておりますので、大体専門委員会の結論が昨年の八月に出しておりますが、正式の運輸政策審議会の答申をいたしましては、ことしの三月二十日に答申をいたしております。それで、その答申の内容を申し上げますと、このような革新荷役の導入によりまして、輸送革新に伴う港運送のあり方については、やはりコンテナ等のいわゆる大型荷役機械を入れまして、そういう埠頭におきまして免許制度というものを弾力的に考えたかどうかという点がまず第一点でございます。

それから第二点といたしましては、これは港運の構造上の問題であります。はしけが余剰化して、それから第三点といたしましては、港運送事業の構造そのものにメスを入れまして、現在法体系といたしまして元請、下請という制度を法で認めております。その辺の問題はやはり業種別、業種がたくさん分かれておりますので、それらを一本化するべきである、大様このようなことがその答申の内容に盛り込まれております。その他、やはりその労働問題というものが港運送の中心であるから、ただ、港運送事業者及び労働者だけでなく、それを利用する船主あるいは荷主等の協力も得て、労働力の確保をはかるべきであるというふうな内容が答申に盛り込まれております。そこでいま先生の御質問のありました港運送事業法の改正でございますが、なんせこの三月二十日に答申が出まして、その以前からでございますが、私たちその答申を受けて、法改正の方向なるものをいろいろ考えまして、大きく言いますと、いま申しましたこの答申に盛り込まれておりますいわゆるコンテナ埠頭なり、あるいは専用埠頭なりというものの免許制度というものの弾力化をどうしたらいいか、それからもう一点は先ほど申しました元請、下請のあるいは業種別が非常に分かれてお

る、こういう問題を法的にとらえて統合、整理していった場合にどうなるか、あるいは運賃制度をどうするかというふうな検討を実は進めておるわけでございます。その他個々にこまかい点はございいます。たとえば適用港をどうするか、これはまだ解決というか、港運がほとんど整備されてまいりまして、やはり船舶の入出港も盛んでございまして、当然そこには港運送事業という業が入るわけでございいますので、その辺の適用港の問題とか、まだいろいろございいます。大体の結論を得るまでは相当の時間がかかると思ひますけれども、現在そのようなことを検討中の段階でござい

す。「港運労働者は海上運送人の直接被用者たることもあり得るし、特約のない限り下請の使用を妨げないから、船舶荷役業の被用者たることもあるが、いずれも海上運送人の履行補助者ないし使用人である」と、こう言つて、法律学全集には、はっきりとたつておるわけでありまして。したがって、港運業者は、これはおこられるかもしれないけれども、極論すれば労働問題その他については当事者能力を持っていないというのが本来の姿であると思ひます。この点は、外国の港運労働関係の当事者は労働者と船主またはその団体であることは明確となつておるのであります。したがって、なぜ、日本において船主が利用者をだと言つて港運労働者の交渉当事者になることを拒んでおるのか。日本の港運労働者の団体は、直接の雇用者である港運業者だけでは労働者の改善が期せられないから、船主は、具体的にはこの船主群は総括して日本船主協会というものがあつて存在をしておるのでありますから、自国の港運労働者に対して、少なくとも社会的責任を一切負うという態度、負わなければならないのが本質的だと思ひます。それを見れば見ぬふりをして回避をするというふうなことは全く許せないのじゃないかというふうなことを考えるわけでありまして。したがって、その船主つまり日本船主協会は、日本の港運労働者のセンターである全国港運労働組合が港運業者の中央団体である、言うならば、日本の港運送業協会といひますか、日港協ですが、で合理化の事前の協議や共同雇用と就労保障あるいは基金制度の確立などの中央団体交渉をしていたが、その交渉内容について、船主協会、具体的には船主協会ではない、そうでありまして、少なくとも船会社の集団が異議を述べて、港運業界にたいして圧力をかけておるといふことは、これはいかなぬ事実であります。したがって、全港運もかねてから日本船主協会も含めた交渉ルールの確立を要求し続けてきたところでありまして、うのような態度をとつておる、まあ、そういう態度

る、こういう問題を法的にとらえて統合、整理していった場合にどうなるか、あるいは運賃制度をどうするかというふうな検討を実は進めておるわけでございます。その他個々にこまかい点はございいます。たとえば適用港をどうするか、これはまだ解決というか、港運がほとんど整備されてまいりまして、やはり船舶の入出港も盛んでございまして、当然そこには港運送事業という業が入るわけでございいますので、その辺の適用港の問題とか、まだいろいろございいます。大体の結論を得るまでは相当の時間がかかると思ひますけれども、現在そのようなことを検討中の段階でござい

る、こういう問題を法的にとらえて統合、整理していった場合にどうなるか、あるいは運賃制度をどうするかというふうな検討を実は進めておるわけでございます。その他個々にこまかい点はございいます。たとえば適用港をどうするか、これはまだ解決というか、港運がほとんど整備されてまいりまして、やはり船舶の入出港も盛んでございまして、当然そこには港運送事業という業が入るわけでございいますので、その辺の適用港の問題とか、まだいろいろございいます。大体の結論を得るまでは相当の時間がかかると思ひますけれども、現在そのようなことを検討中の段階でござい

る、こういう問題を法的にとらえて統合、整理していった場合にどうなるか、あるいは運賃制度をどうするかというふうな検討を実は進めておるわけでございます。その他個々にこまかい点はございいます。たとえば適用港をどうするか、これはまだ解決というか、港運がほとんど整備されてまいりまして、やはり船舶の入出港も盛んでございまして、当然そこには港運送事業という業が入るわけでございいますので、その辺の適用港の問題とか、まだいろいろございいます。大体の結論を得るまでは相当の時間がかかると思ひますけれども、現在そのようなことを検討中の段階でござい

る、こういう問題を法的にとらえて統合、整理していった場合にどうなるか、あるいは運賃制度をどうするかというふうな検討を実は進めておるわけでございます。その他個々にこまかい点はございいます。たとえば適用港をどうするか、これはまだ解決というか、港運がほとんど整備されてまいりまして、やはり船舶の入出港も盛んでございまして、当然そこには港運送事業という業が入るわけでございいますので、その辺の適用港の問題とか、まだいろいろございいます。大体の結論を得るまでは相当の時間がかかると思ひますけれども、現在そのようなことを検討中の段階でござい

る、こういう問題を法的にとらえて統合、整理していった場合にどうなるか、あるいは運賃制度をどうするかというふうな検討を実は進めておるわけでございます。その他個々にこまかい点はございいます。たとえば適用港をどうするか、これはまだ解決というか、港運がほとんど整備されてまいりまして、やはり船舶の入出港も盛んでございまして、当然そこには港運送事業という業が入るわけでございいますので、その辺の適用港の問題とか、まだいろいろございいます。大体の結論を得るまでは相当の時間がかかると思ひますけれども、現在そのようなことを検討中の段階でござい

る、こういう問題を法的にとらえて統合、整理していった場合にどうなるか、あるいは運賃制度をどうするかというふうな検討を実は進めておるわけでございます。その他個々にこまかい点はございいます。たとえば適用港をどうするか、これはまだ解決というか、港運がほとんど整備されてまいりまして、やはり船舶の入出港も盛んでございまして、当然そこには港運送事業という業が入るわけでございいますので、その辺の適用港の問題とか、まだいろいろございいます。大体の結論を得るまでは相当の時間がかかると思ひますけれども、現在そのようなことを検討中の段階でござい

に終始しておるのが現状の姿であります。裏では、それぞれの圧力をかけておる。あるいはちよっかいをかけておる。したがって、私はこの際、労働大臣にぜひ伺いますが、去る三日の閣議で提起された労働白書の中で、労使協議の現状と問題点という柱が立っておるわけであります。そういうテーマの中で、現状では労使の意見が政策決定に反映するチャンネルは必ずしも十分整理されてない、このため、政府の重要な審議会には労使代表のより多数の参加を促進することが必要である、また企業のワクを越える問題を解決するために、産業段階、もちろん地域段階の労使を参加を促進させるべきであるという中で提起され、またうたててあるわけであります。こういう事実にかんがみまして、港湾関係の複雑な事情、港湾関係労使関係のきわめて複雑多様にわたる事情というものの解決に、この現状というものをかんがみまして、船主協会を交渉のテーブルにとかくつかせて、圧力とか何とかというようなことはかどが立つといたしまして、外国では当然船主協会が前面に立つて発言力を持ち、インシアチブを握っておるわけであります。それから、港湾労働の近代化ということ、そういう方向づけでぜひこの交渉のテーブルにつかせることが必要だと私は考えるのでありますが、また、そのためには、最善の努力を尽くすことが必要だというふうに思っております。この点については、乃公出ずんばというふうなかつこうで、どうかひとつ大臣がこの点について、相手のある仕事でありますけれども、必要最善の努力をしてみようと思ひや、その見解が承りたい。この点が非常に私の長々としやべっておるものでありますので、つばどこでありますので、ひとつお答えをいただきたい、こう思ふんです。

○国務大臣(加藤常太郎君) いまの御趣旨、御意見私も同感であります。その意味で白書に載っておる労使間の関係者を包含してよく労使がコミュニケーションを行なう、また、いろいろな交渉の場合にも、当然両者の意見が、対等の立場で

話し合うのは当然であります。いまの船主協会の場合には、これは審議会にも、その他のいろいろな問題の発言をする場合には、これは包含するようにならなければなりません。しかし、この港湾労働法の対象と、直接の責任者というものは、これは法のたてまえ、また日本の港湾行政の立場からいって、これを労使の立場で包含することは、当事者とするには、ちよつといまの法のたてまえからいっても、現状のシステムからいっても、ちよつと困難であります。今後、しかし当然船主、荷主もやはりこの港湾労働行政に対して、港湾労働のあらゆる問題に対して、連携をとる、圧力とか、そういうことは思ふべきことである、ありますけれども、連携をとって協力、努力することは当然と思ひます。詳細については局長から補足いたします。

○政府委員(道正彦彦君) ただいま大臣からお答えいただきました趣旨のことは港湾労働法の改正についての十一月十七日の建議にもうたわれております。その線に沿ひまして、船主、荷主として、たとえば港運料金の改定であるとか、あるいは付加料金の引き上げについては御協力をいただいております。

○杉山善太郎君 大臣ね、日本は海運国であるということは自他ともに認じていることであります。列島改造論のやはりワク組みの中にも内航海運しかり、外航についても重要な、これは機能すれば役割りを果たすことは、これはもうせつて、かてて加えて港湾労働の近代化というものは国際労働機関の場で脚光を浴びてきておるんだと、形式論はどうあつても実質的に、一体外国で、たとえばアメリカしかり、イギリスしかり、海運国と名づけられるところではみんなやはり船主というものがこの種の交渉のテーブルへ出てきておるわけなんです。そういうような点でありますので、いろいろなこれは論議はありましようけれども、今日の日本における港運業者というものは確かに生産手段というものは持っているに

よ。でありますから、しかし実際はこの業がなければなかなか港運作業というものが、海運作業といふものが、港運というものがうまくスムーズにいかないということもはつきりしたこれは冷厳な事実なんです。でありますけれども、さつきも申し上げたとおり、港湾労働者を対象とした、やはり全国港運協議会なら協議会を対象として、当事者で団体交渉をするところのやはり能力というものを持っていないんだと、だから、いろいろと大臣も、これは労働大臣だけでなく運輸大臣も、それだけにやはり十分かみ合った形で一つむずかしさをこの法案の中に巻き込まれておるといふふうに思ふわけであります。でありますから、私は、それは外国は外国のことで、日本は日本だということを言い切つてしまえば、それだけのこれはもう身もふたも味もないのでありますけれども、これは船主協会が交渉のテーブルにつくといふことについては、約束をとるとか、出さないとか、これが慣行になるかならないかは別として、裏で、それが意図的であろうと悪意でないにしても、船主協会がなければこの問題がなかなか前へ進んでいかぬじやないかというふうな考へるわけでありますから、重ねて伺ひますが、このテーブルにつかせることが必要だと思ふのです。それが不可能ですか、どうですか、大臣の神通力というものは別としてもですね。

○国務大臣(加藤常太郎君) 外国の例も私、いろいろ聞いておりますが、やはりばく大な近代的な投資をいたしておりますし、やはり国の発展に輸送といふものが重大な関係、船舶、鉄道その他のその接点が港運業でありますから、当然船主がトランプが起きた場合には発言することもこれはあります。外国の例も、テーブルに、労働者と対等の立場で相手方にテーブルにつかせる、こういうようなことも、これは組合関係その他から相対的な要望が各国もありましようけれども、必ずしも各該全部が正規のテーブルについて、港運業界——港運業界は一つの下請というかつこうで正式のテーブルについたかつこうで港運業をやっておる

ところは少ないんであります。いろいろトラブルの場合には要望とか、圧力でかくいろいろな要望とか、こうしてもらいたいという、当然船が滞船したりストをやつたりする場合に重大な影響がありますから、関連者といつたしまして発言はいたしますが、労使のいろいろな団体交渉の場合に外国でもその例は少ないと思ひます。そういう意味で、できるだけ連携をとって協力して、そして労使の、日港協と組合との関係、これに對しましていろいろ協力することは当然であります。その交渉の対象として、相手方としてテーブルにつかすことは、これはいまの法のたてまえその他からいって、将来の希望はこれは持つていてもいいと思ひますけれども、いまさつそくそれが実現するかせぬかといふことになりますと、いまのところではなかなか困難であると、こつ言わざるを得ないと思ひます。

○杉山善太郎君 労働白書は、私は他省の関係といふいろいろと白書といふものを比較対象して読み取つておるわけでありますが、あの内容については三本の柱が立つておりますが、雇用の安定化の問題や、企業のワクを乗り越えて全体として労使関係が政府の政策なり、あるいは業務の運営なり、労使関係について、労使が対等の原則をあくまでもやはり苦悩の中で話し合つた結論は、一発によつて、自分の主観によつてこれが御破算にならないといふことを強く要望申し上げておきます。日本の家庭事情からいくなれば、何といつても生産手段を持つて大きな力を持つておるこの船主協会といふものの発言力というものは、よきにせよあしきにせよ、非常にいいと、そして、りっぱなスタッフが整備されておるというふうな思ふわけでありますから、十分ひとつテーブルにつくように大臣からアドバイスもし、ても入れてもらいたいといふことを強く要請しておきます。そこで、私も非常に時間もいたしておきます。関係もありませんが、ただ記録の上にとどめていただく程度で、強い要望を申し上げて、あとの質

問はこれで終わることにいたしますけれども、現行法は、日本の動脈である港湾に働く労働者が無権利状態で、暴力的に支配され、ほとんどが雇用の不安定な日雇い労働者のまま低賃金、長時間労働に苦しみながらいるのを改善し、港湾労働者の雇用の安定、福祉の増進を目的とし、登録制度を設けたのでありますが、しかし、七年を経過した今日、前段の私の質問によって若干明らかになりましたと思いますが、雇用の安定ははかられず、労働条件もほとんど改善らしい改善は見られないのであります。私は、この根本原因は何かということについて考えますとき、それは、港湾の労使に近代的な労使関係の確立がないということであり、そして、使用者には、本来的には労働者の交渉の相手方として、労働者の雇用安定のために当然責任を負わなければならない船主が参加しないという問題解決の実現を妨けている大きな原因ではなからうかと、かように考えております。

法改正の理由の一つに、登録労働者が事業主のためにプールされた労働者であるという意識が事業主に乏しいことをあげられておりますが、言わんとするところは、事業主は精神上の共同雇用者である、すなわち共同してプールされた日雇い労働者の使用について責任を自覚せよということだろうと思ひます。しかし、私は、事業主に意識が乏しいのではなくて、共同して日雇い労働者制度というものをなくしてしまおう、つぶしてしまおう、そういう意図的なものが隠されているのではないかと、いふに推定せざるを得ないのであります。責任を自覚したからといって、登録制度が成功するものではないのであります。

問題は、親分子分的な暴力支配の雇用状況というものを打ち破る近代的な労使の慣行が大切なのであります。すなわち、常用、日雇いのすべての港湾労働者の団体行動権、団体交渉権を業者が認めるといふことが何よりも先行しなければならぬと思ひます。また、非近代的な雇用関係を労使対等の雇用関係に指導していくことは、政

府の大きな義務であり、責任であると思ひます。関係者の話を聞きますと、労働省は改正案を提起する段階から少しは動き始めたようであり、また、港湾産業が始まり、戦後から今日に至る過程の中で、その行政指導をしてこなかったことの結果が今日の現状なのであって、その責任は政府が負わなければならないと考えるのであります。しかし、当局はその責任の重さをわきまえず、行政の怠慢というものをすべて港湾労働者に転嫁する改正案を今回用意されたというような節もないではないのであります。改正案の最も重要な港湾労働者の設立のねらいについては重複を避けませんが、この改正案で港湾労働者の受ける利益は何もなく、むしろ御用十手をいいただいた業者が二足のわらじをはいて、いまだ以上に労働者の権利を侵害する以外の何ものでもないという私は心配をしております。

私は、労働者の側に立つ政治家であります。この法案のねらいが以上のものであれば、この委員会では慎重の上にも慎重を重ねて十分な審議をすべきであると考へます。したがって、私は冒頭述べましたように、この法案は港湾運送事業法、港湾法に深い関連を持っているのでありますから、関係委員会との連合審査なり、あるいは参考人からの事情聴取、港湾職業専門安定所の重要な個所の視察など、十分な手続をとることを委員長並びに関係の理事各位に要請して、私の質問を終わります。

以上であります。

労働大臣 何か所信なり……。

○国務大臣(加藤常太郎君) いまの御質問の点、なかなか含蓄と含みのある示唆でありまして、私またたびこの席で申し上げましたように、労働省も行政を反省しなくちゃならぬ。特に前近代的な雇用関係、やみ雇用、事業主自体もこれは特に反省してもらわなければならぬ。ただ、私がかようなことを言うと労働者もいろいろ不満でありましようが、やはり労働者自体もいろいろ考えなくてはならぬ。三者がここに打って一丸となつて日

本の労働行政を改善すると、そして、それに資するために法の改正を行ない、そしてILOの今回のいろいろ条約、勧告も不日、私はできるだけ早く批准して、日本として恥ずかしからざる港湾行政を行ない、港湾労働の実態を推進したいという所信でありまして、いまの御意見、いろいろよく尊重いたしまして対処いたします。

○田中寿美子君 いま杉山委員が最後に、港湾労働の前近代的な労使慣行のことにお触れになりました。私もそこから始めたいと思うのですけれども、その前に、いま大臣、ILOの条約と勧告が採択された、だから政府もできるだけ早く批准するつもりだという意見をお述べになりまして、で、私も実はそのILOの条約並びに勧告の問題を相当詳しくやりたいと思つております。

実はきのう私は都議選の応援に行つておそく帰りましたから、今度のILOの条約と勧告を原文で一時ごろまでかかつてよく克明に読みました。というのには、労働省の仮の翻訳を私は必ずしも信頼できなかったからです。で、大いにたくさん感じるところありまして、あとでそのことはこまかくやりたいと思つています。

で、全体としてやはりすれ違いがあります。問題、ものの考え方。とにかく日本の港湾労働者の労使関係というのは、非常に非近代的であるというところについての認識があるのに隠していられるのか、その辺がたいへんに世界各國のものの考え方と違つていふことやら、それから全体として日雇い労働者があたりまえだという観点にこつちは立っている。ILOでのこの条約や勧告は港湾労働者、みんな常用労働者という観点に立っています。そういうところのたいへん考え方の違いがあるから、自然、翻訳のことばにも問題が出てきていると私は思つております。

そこで、非常にいまの港湾労働が非近代的であるということについて、労働大臣は海運会社の社長さんだと聞いていますので、よく御存じだろうと思ひますけれどもね。いま港湾労働法が対象にしております六大港、政府のほうは五大港とおつ

しやっておりますが、この六大港の状況、その労働慣行についてごらんになったことはございませんでしやうね、大臣いかがですか。

○国務大臣(加藤常太郎君) 私はお立ちからいって、視察をしたこともありますし、十分わかつておつたつもりであります。最近の情勢も正式に大臣として視察したということはありませんが、実は就任当時に視察する予定で、一番に行きたかつたのであります。大臣が行くならわれわれも連れて行け、こういうことでそれが延びたので、港湾の関係は、これは何月何日ということとはわかりませんが、これはもう十分よくわかつております。現地も見ましたし、いろいろな関係も役所の中へ入つていって視察したことはありませんが、大体現場も見ましたし、また、代議士の中でもよくわかつていふほうであります。

○田中寿美子君 それでは、非常に非近代的な慣行があるということは御存知でございますね。これは大臣の高松港あたりでは見られないものでございします。朝早く行かなければだめですね。私も一べんしか行きませんでしたけれども、朝五時の電車に乗つて行きまして、六時に桜木町駅に着いて、もうその駅の構内ですでに青空市場が始まつております。私が一べんぐら行つたからということ、私は別にいばつていふわけじゃないんです。この問題に非常に詳しく、絶えず絶えず研究している人から非常に詳しくいろいろと教えてもいただきましたし、それから港湾労働者の方たちからもいろいろと詳しく具体的なお話も聞いております。私もこつそり行つたわけで、そんなに予告をしますと青空市場はたちまちどこかへ引つ込むそうですから。それで桜木町のもう駅の構内から腕章をはめた求人連絡員という人がいたり、腕章のない者もおります。そして、そこで労働者をビックアップしているわけですね。私、参りましたのは、六月十三日の朝です。桜木町の駅から始まつて、その前の野毛町、それから寿町、これはどや街ですね、それから万国橋の職安に至

りますところをずっと車で通りましたけれど、これはもうたいへんなものです。あちこちに求人連絡員と称するいわゆる手配師ですね、青空手配師が、あるいは暴力手配師と呼ばれていろいろな人もおります。そういう人たちが立って労働者をピックアップしている。それは六時から七時の間で、職業安定業務の始まるのは七時十五分、だから公共職業安定所で雇うべき登録港労働者です。日雇いの労働者がもうそれより前に職安の門前でピックアップされていたり、それから、もちろん青手帳も持っているという人も、ほとんどピックアップされているわけです。このことはおたくの永福課長に言わせれば、ああ、あれはみんな建設労働者ですよ、建設現場に引っ張っていかれる人たちですよというふうに言われたけれども、そうではないです。私が見ていただけでも宇徳運輸、これは有名な港労働者です。私は宇都宮徳馬さんの宇徳かと思っておりましたけれども、そうではないそうです。宇徳運輸、それから日本通運、富士海陸、鈴江組、そのほか一ぱいノートに走りながら急いで書きとめましたけれども、荷役業者の小型の車が来ていて、ピックアップしたものを乗せて、そして連れていっているわけです。そういう青空市場が現にある。手配師というものも横行している。これは労働省の出された文書にもそれを認めていらつしやいます。一体、労働省はこういうことをどのように監督していらつしやるかを初めに伺いたいと思います。

○説明員(永福久治君) 横浜のお話が出ましたので、横浜のことに限定いたしまして申し上げますと、まず横浜の市内におきましてはまず寿町というのがございます。これは桜木町からおおよそ……。

○田中寿美子君 そんな説明要らないです。

○説明員(永福久治君) それから寿町のほかには野毛とか、そういうのがございます。こういうところにつきましては、港労働法の面におきましては、先ほど登録労働者より登録外の労働者のほうが先に早くきまる、あるいは登録自体が

安定所の近くで引っこ抜かれたり、そういうような話がございますけれども、港労働者の紹介につきましては、まず登録労働者を紹介する。で、紹介いたしまして、なお求人が余りました場合には安定所におります一般の……

○田中寿美子君 そんな法則を言わないで、具体的にどう監督をしているか。

○説明員(永福久治君) というふうに、法に基づきまして紹介しているわけでございます。したがって私どもはそういう法に定められた仕組みで求人をするように監督しているわけでございます。したがって、港労働以外の一般の求職者が現におられるわけでございます。そういう人たちにつきましては、現在の職業安定法では通勤圏内におきましては、これは直接募集ができる、こういうたてまえになっておられるわけでございます。で、会社の勤務班の人がみずから募集する、こういうことにつきましては、現行法は可能になっていくわけでございます。それに便乗いたしまして、関係のない者が手配師的に介入してくる、これは法に禁止されておるところでございます。したがって、私どもはそういう労働者の蟻集する地域につきましては、安定行政といたしまして十分監督している次第でございます。

○田中寿美子君 どのように監督していらつしやいますかと私は聞いています。現実にああいうことがあるからですね。それで、現行法の第十六条で直接雇用のできる場合というのはどういう場合ですか。順序を追っておっしゃってください。

○説明員(永福久治君) 港労働の事業主から求人が出ますと、まず登録労働者を紹介するわけでございます。これは港の安定所の窓口でやるわけでございます。そうして求人が余りました場合には、その安定所に出しておりますこれは建設あるいは陸運、港労働、こういうところにも行けるような、一般の、私どもこれを白手帳と言っておりますけれども、十九条の雇いの労働者をもって紹介する。そうして、なおかつ求人が余りました場合には、事業主

が港労働法の十六条に基づきまして直接に募集しまして、募集した人々を安定所のほうに届け出る、こういう仕組みになっております。

○田中寿美子君 それではたてまえなんですか。安定所は何時から始まるのですか。六時から七時の間の間まだあいていませんか。そのときに青手帳を持っている人も持っていない人もかつてにピックアップしてよろしいんですか。

○説明員(永福久治君) 横浜におきまして直接募集につきましては、登録労働者の紹介が終わったあとと募集すると、こういうふうになるわけですね。現に野毛あるいは寿町におきまして直接募集しましたものにつきましては、横浜につきましてはこれを安定所の窓口で連れてくると、こういう仕組みで、私どもはこれを簡易職業紹介方式と、こう言っておるわけでございます。そういう方式でやっております。

○田中寿美子君 そういうふうにしておりますとおっしゃいましたけれども、私は七時に万国橋の職業安定所に入つてみたのです。そのときに来ている人たちは、もちろん白いカードをもちつて順番を取っている人もありました。それから青いカードを持つて入つてきた人も何人かはありました。しかしあの数はそんなに大ぜいはいないわけなんです。もうすでにみんな雇われてしまつていられるわけなんです。現実がそうなんです。そのように指導しておりますとおっしゃつても、そうではないんです。あなたは、それじゃこの前、私のところに説明に来られましたときに、監察官をたくさん派遣して毎日毎日監督しているからそういうことは一切ありませんとおっしゃつた。それは事実ですか。

○説明員(永福久治君) 監察の話は、立ち入り検査の話が出たわけでございますけれども、私も、港の安定所には就職促進指導官という立ち入り検査専門の事務官を置いておられるわけでございます。この人々を中心にしてしまして各事業所に対しては、定期検査、臨時検査、こういうものを、四十七

年で申しますと年間約三千件、正確には二千八百件でございますけれども、これだけやっておりますわけでございます。

○田中寿美子君 二千八百人が、港だけですか。五大港のそういう監督をするための立ち入り検査に雇われているわけですか。

○説明員(永福久治君) 私が申し上げましたのは立ち入り検査件数でございます。

○田中寿美子君 職業安定監察官というのがありますね。あれ何人いますか。その人はこういう問題について監察する義務があるんでしょう。

○説明員(永福久治君) 府県に置かれております監察官と申しますのは、広く職安行政に関しまして監察ということでございまして、港のこのようにした雇入れ規制に関しまして違反、こういったことの検査につきましては、港の安定所に置いてございまして就職促進指導官、こういう名称で置いておるわけでございます。

○田中寿美子君 それは何人ですか。

○説明員(永福久治君) その数は二十八人でございまして、二十八人でございまして、この人たちがやるわけでございます。たとえば、たとえは課長とかあるいは課員とか係長、場合によりましては所長みずからこういった形で港の安定所の職員が全態勢でこれに当たる、こういう仕組みで動いておられるわけでございます。

○田中寿美子君 いま二十八人とおっしゃつたのは横浜港のことですか。横浜港だけですか。

○説明員(永福久治君) 二十八人と申しますのは全国の数でございます。

○田中寿美子君 この間、あなたは私に、ほとんど毎日毎日ちゃんと見ているから一人もそういう不当な雇用はないというふうに豪語なさつたのです。私は、むしろ大臣は認めてらつしやつたと思ひます。手配師の問題とか、やみ雇用だとかいうことを何度かおっしゃつています。私は、現実をちゃんと正しく見ないといけないと思う。労働省はともて手に負えない状況にあるというこのほうが事実じゃないでしょうか。安定局長い

給員の腕章ももらっており、労務係と称する人たちが、ある者はそういうものも全然ない人たちが回り歩いて、そして労働者を世話をする、労務供給の仕事をする中で賃金のピンはねをしているのですよ、事実。それは後に須原議員がこの暴力団のことに付いて質問なさると思いますが、港にいる暴力団の資金源だといわれているような組織がもうがっちりできていくわけなんです。こういうことをなくさないで、法律の上だけで直るような、とてもそういう状況に日本の港はないという、ことに港湾労働法の対象になる港ですね、特に六六港、この港は非常にそういう点では根深い組織を持っている、暴力手配師と呼ばれるような者もいる。そしてそれは業者とある場合には一つになつていくものもある。あるいは業者そのものがそうだとする人もあるくらいでございませぬ。そういうような組織のある中で数十人の労働事務官ががんばつたところでどうしようもないという状態にあるということ。それから、そこ仕事をもたう労働者からしますと、その手配師から仕事をもらうほうが割りがいいという事実があるのです。で、職安の窓口で私もあの札を見ておりましたら、たとえば例をあげますと、京浜船貨というところですね、青手帳持ってきた人が仕事をもらうのを見ておりましたら、これはなんですかコアリングというのですか、船内第一種賃金二千五百六十円ですね、それに残業手当ですか、六百四十円プラスして危険手当百円、弁つき、弁当つきです。合計して三千三百円。聞いてみると、これに裏金というのがあるのです。表はそうだけれども、裏金がついて四千二百円から四千三百円になると言っておりました。しかし、職安の窓口でもらうこんな仕事よりは、外でもらうほうがもっと賃金もいいし、仕事もいい仕事が一いやな仕事のほうが職安のほうに残つてくるのだと、外で拾い上げている人から見れば、ピンはねされてもまだその労働者は賃金が高いものももらえる、こんな状況がもうやたらにあるのです。もう一つ、笹田組、笹田というのです、これ

は港内雑貨、コンテナ、鋼材、ニューヨーク向け、賃金二千七百八十円でした。それに九百七十円プラスして三千七百五十円と書いてありました。それを取っている労働者の人に聞いたら、裏金を入れたら五千円くらいになります、こう言っております。仕事したいへんですから、五千円以上の賃金で外ではやとつてもらえるのです。それから、ちよつと要領の悪い人や正直な人が職安にやつてきて、割りの悪い仕事をもらつたということになつてしまつたのです。それから、常時残業二時間になつておりますから、八時から十八時まで労働時間で、拘束ですね、常時残業二時間、こういう紹介の状況でした。こういう状況では、その簡単にいまの労使の慣行が直るというふうには私には思えないのです。さつき直接雇用の比率です、これは労働省が出しております。昭和四十三年八月、労働省職業安定局の資料ですけれども、これで見ますと、「登録日雇労働者の職業紹介」ということの中に、「安定所の紹介による登録日雇労働者の雇入れ五八%」、だから安定所を通るのは五八%ですね。安定所の紹介によるその他の日雇労働者の雇入れ、これ、白手帳のほう、カードのほう一〇%、「事業主の直接雇入れ七%」これは明らかに労働省の資料ですね。だから少し前のものですね、直接雇用というものがそんなにないということ。これは全部雇いあげてしまつた後に残つて十六条の規定で雇つてもよろしい直接雇用とは限らないわけですね。相当たくさんにそういう直接雇用があるということ。そういう状況です。だから、そういうものはありませんよとあまりきれいにしておつたことは現実を無視しているということになります。最近の数字だつて労働省が官庁として出す数字と現実とはたいへん違う、そのことだけはよく認識していただかなければならないと思います。なぜ、このような無法地帯が出現するのかわつたことですね、業者のほうから見ますと、腕のいい労働者を手に入れた、こういうこともあるんです。それから過当競争でもあるから早く行つて早くい

いのをつかまへよう、前の日から約束してしまつていて、このもあつて、車に乗つて待つておりましたよ、ほかの人が連れてこられるのを待つておりました。だから、やみ雇用というのは慣行になつてしまつていて、そして、その中から賃金のピンはねというふうなことも行なわれている、こういう状況なんです。だから全体として私は直接雇用をそんなにやるというならこれは日雇いやなくて常用にすればいいじゃないか。ところが常用すらいやがる。擬装常用というんです、季節的に連れてきて常用のふりをしている、こういうのが非常に業者によつては雇われているわけですね。この実情はお認めになりますか。

○説明員(永場久治君) 直接雇いにつきましては、事業主がみずから募集するわけでございます。しかし、それはみずから労働の担当者を通じて募集するわけでございます。港湾労働法では、それをほつき把握するために、雇入れましたときには安定所に当日すぐ届け出る、こういう仕組みになつていくわけでございます。しかしながら、最近直接雇いという数が非常に少なくなつてきておるわけでございます。港湾労働法が施行されました当初は約二五%くらい占めておつたわけでございますが、現在は一〇%を割るというふうな状況になつております。こういった数も減つてきておりますし、直接雇いと申しますのが非常に雇入れの経路というものを不明瞭にするということ。で、昨年の十一月十七日、港湾調整審議会の建議におきましてこれをやるべきである、こういう御建議があつたわけでございます。それに従いまして、今回の法案では直接雇い入れというのは禁止する、こういう措置で法案をつくつて御提出している次第でございます。

○田中寿美子君 労働省、たてまばかりをおつしやるんで、ほんとに困るのです。問題の解決はこうなつておりました、こうやつておりますだけでは解決できないんです。おそらく大臣のほうで知つていらつしやると思うんです。それで、

労働力の確保、四十三年のこの資料ですね、「港湾労働の現状と問題点」、これが今日の港湾労働法をつくる前段での労働省の問題の指摘された最初のものなんじゃないかと思うのですけれども、この中に相当正直に書いてある、いろいろな問題を、これで見ますと、非常に日本の港湾労働問題というのは重大な問題であつて、「一歩を誤れば、社会問題、治安問題に及ぶことにも留意すべきである。」と書いてあります。この治安問題というのはどういふことを意味しているのですか。これはおたくで出しているのですから、四十二年八月、○政府委員(道正邦彦君) 「港湾労働の現状と問題点」新しいのもつておりますのでそれと合わせてごらんいただきたいと思つたのでございませう、先ほど永場課長からお答えいたしましたように、直接雇い入れは、確かに四十三年におきましては一七%くらいあつたわけでございますけれども、最近は一〇%を切つております。また、手配師絶無とは私は申し上げませんが、法制定の当初に比べますならば、私は明らかに減つてきておると思つております。

それから四十三年に治安問題について触れているといたしますならば、毎年大阪であるとか、山谷であるとかあるいは横浜におきましてもとときどき暴動に近いような騒ぎが起きるわけでございます。そういう問題をばらんでいる地区であることはもう間違いないわけでございます。その中に港湾関係の労働者の皆さんも一部入つておられるということもまた事実だと思つております。そういう意味で、港湾労働の行政よろしきを得ないならば不満が爆発して、そういう治安問題の発火点になりかねないという趣旨で書いたものと思つております。

○田中寿美子君 私は、何でこの四十三年のを出すかと言いますと、だんだん変わつてきているわけですね。このときは一番まだ正直なんです、問題の分析のしかたが、もちろん港湾の近代化とか、技術革新はまたものすごく数年の間に変わつてきましたから、だから、これは港湾整備五カ年計画だつて二、三年ごとに変えてしまわなければ

ならないくらい追いつかないできているわけですから、私は事情が変わってくることは認めますけれども、しかし、このところでは幾つか問題点を指摘しています。その一つにいまの一步誤れば治安の問題にもなるというような状況に港湾があるということ。それから港湾運送業者だけではちよつとこの労働問題の解決は十分にできないというところを書いてある、ちゃんと正直に。日本はいへん私は独特なシステムを持っていると思つてですね。外国にもないことはないけれども、でも船主とか、荷主とかいう背後にある大きな資本と大きな力、それから労働者、その中間に運送業者という中小の小さな業者がひしめき合つて、全国で二千ぐらいあるのでしょうか、これが労働者の間に介して仲介しているような形になっているのです。船荷、荷おろし両方。一体、私はけさも港湾運送業者に当事者能力があるのですかということをお尋ねしたのはそういうことなんです。一体、港湾運送業者というのは完全に独立して、自分たちで労働者と対等に交渉する方のある団体であろつか、それとも背後にある船主たちの影響で動くものなんであろつかということ、労働省としてはどうお考えになりますか。

○政府委員(道正邦彦君) 船社、荷主が非常に港湾労働に大きな影響を持っているというのは事実であらうと思います。しかしながら、私も業法によりまして、業者として免許を受けている方々でございまして、そこで雇われる労働者との間にはりっぱに雇用関係は成立するし、団体同士の団体交渉ということも成り立つというふうに思いますが、また成り立つてもらわなければ困るわけでございます。ただ、いろいろ規模が小さいとか、むずかしい問題があることも事実でございまして、けれども、労使関係、あくまで業者と労働者との間にあるわけでございますので、その間に団体交渉というものもあるわけでございます。ただ、船社、荷主が非常に大きな影響力を持っていることもまぎれもない事実でございまして、その協力が必要であることも当然でございまして、そう

いう意味で、私もいたしましては、当面の第一次の責任者は業者でありますけれども、関係の船社、荷主にも社会的な責任を持っていただくという意味でいろいろ協力をしていただくということはおきまして、最近はそのような機運が高まっております。みなさんの問題として港湾労働の問題を考へようということで、昨年の港調審の場におきましては船社、荷主の方々からも非常に活発な御発言があったわけでございます。

○田中寿美子君 先ほど杉山委員がお尋ねしたときに、労働大臣がお答えになつておりましたが、船主協会にぜひ団体交渉の場に出てテーブルにつけようというようなことを言っておられたときに、大臣はどのような事例は外国でも少ないというふうにお答えになりましたね。これはどうでしょうか。私の承知しているところでは、いろいろな型はあるとしまして、西欧諸国やアメリカでは船主が団体をつくつていて、それに対して港湾労働者の組織があつて、その間の団体交渉でいろいろな労働条件をきめるということのほうが多い。例外的に荷役業者の組織化されているところ、たとえばオーストラリアなんかはそうだとするに承知しているのですけれども、それは教えていただきたいのです。世界的にはどういうふうになっているのですか。日本の状況は、私は独特なものであると思うのですが。

○説明員(永場久治君) 世界全体的に見まして、つまびらかにするものではございませんけれども、アメリカのように労働組合が全体としてみずからの組合員をコントロールする、こういうふうなところにもあります。団体交渉の場に港運業者と船社というものが一体になってこれに当たるといふ、こういう仕組みをとっているところがおきましてもあるようでございます。

○田中寿美子君 いまおっしゃったこともう一ぺん。アメリカの労働者は港運業者と一緒にいってだれに当たるのですか。

○説明員(永場久治君) 港運労働者と団交をやる、こういうところがあるわけでございます。

○田中寿美子君 港運業者が……

○説明員(永場久治君) 港運業者と船社とが一体となりまして、港湾の関係の労働組合と交渉をやるというふうなところが典型的な例としてあるわけでございます。で、ただ英国の場合でございまして、これは運輸一般労働の港運関係の組合とそれからステベドアを中心とします港運業者との間の団交というふうには私も理解しているわけでございます。その列席する者の範囲と、こういったことにつきまして詳細を私も把握しているわけでございませぬので、その点はILOのレポートによりまして、その辺はやや不明確でございますので、一般的にはこうだということとはなかなか言えないわけでございますけれども、そういうアメリカ的な方式をとつております国もかなりあるというふうには理解しております。

○田中寿美子君 港労法やるんですから、労働者はもつと私たちにちゃんとそういう情報を提供していただかなければ困ると思うんですね。私も一生懸命にあさつてみて、英国のとかアメリカのとか、イタリアのとか読んでみましたけれども日本のように、こういうたくさんの方々の労働供給の仕事を競つてやっていると、そういう労働供給のほうにはないといつていいと思います。オーストラリアの場合には港湾の運送業者があるけれども、これはきちつと国の管理のもとに労働組合と団交するという形をとっている。そういうわけで、日本の社会には、港だけじゃない。全体にそういう古い前近代的なものが残っていると思ひますけれども、港は特にそうだと思います。それから、そういう点は、だから私労働省だけで解決しろなんていうふうなことは全く無理な話だと思ひます。それで運輸大臣に来てほしいと盛んに言っているわけなんです、これは日本はそういう独特のシステムを持つていて、そして、はたしてこの港運

送業者というものは、今後仲介者としていつまでも残っていくものなんだろうか、それはどういふ見通しを持っていらっしゃるのだろうかというところを、これは私、運輸省に伺いたいわけなんです。運輸省は港湾全体に対する計画を持っている、長期の整備計画を持っていらっしゃるわけですね。その中で、一体どういふふうにご考へていらっしゃるのだろうかというところですね。こういう港運業者というのは、ずつとあるものでございませうか。ことにアメリカの例、さつき永場課長引かれたけれども、アメリカなんか非常に大型船化して、ラッシュ船なんて向こうから、いかだを持ってくるわけでしょう。そして日本の港に専用埠頭みたいなところにはばつと横づけして、そしてそのままラッシュ船のいかだを上陸さしちゃうわけでしょう。ですから、中に港運業者が介在するチャンスというのはいくらなんかなりつあるわけなんです。それで、運輸省は将来の見通しとしてどう思つていらっしゃるのですか。港運業者はおたくの管轄なんですか。

○説明員(高橋全吉君) いま、るる先生からいろいろお話がありましたけれども、御承知のように港湾をめぐる輸送革新というものは非常に急速なスピードで進んでおりますけれども、特に問題になりますのは、コンテナ輸送が日本においても四十三年から始まりまして、大体四十五年度では定期船貨物に大体六〇、それが五十年には大体四一〇になるのではなからうかと、このように見込まれております。それから一方バラ物でございまして、鋼材あるいは穀物こういうものの輸送というものが、船の専用化に伴ひまして、さらに大型の荷役機械の導入と、こういうもので、これも港におけるサイロの建設等が盛んに行なわれておりますが、これも四十一年度は大体穀物のうち、サイロの取り扱ひ量が三〇〇程度で、五十年には九五〇に達するのではなからうかと、このように推測されております。まあ、いずれにしろ、港湾におきましてこういう近代化というものは、それぞれ港湾管理者の計画、港湾を建設する計画でござ

いますが、港湾管理者の計画というものが、近代化に向かっていろいろ運輸省に提出されております。それに基づきまして、運輸省としましては、四十六年度を初年度といたしまして、二兆一千万の五カ年計画を立てたわけでございますが、それに基づいて港湾を建設しております。こういうふうな背景におきまして、しからば、港湾運送事業というものはどうなるんだろうかと、もちろん、これは労働面から申しますと、労働の質が、私は変わってくると思うんです。いわゆる機械荷役が盛んになりますと、やはり専門的な労働を要求するような労働になる。そうしますと、やはり省力化というものがその前提にありますから、労働者の生産性というものが向上してくると、しかしながら、依然として在来埠頭というものがございまして、これは特に東南アジア方面等の輸送もございまして、依然としてそういう近代化されない、いままでどおりの埠頭というものが残っておりますわけでございますから、そこにおける港湾労働もあ

前提となりますのは、これは当事者がやはり納得すべくでそういうふうにしよということにならなければ、せっかく役所が一生懸命やれやれといつても、その担当者が、いわゆる関係者が合意を得なければ私は無意味だろうと、このように考えております。

うずいぶん減らしちゃったわけですからね。この実際の数は、それでは港湾で働いている労働者の数、労働省ではどのように把握していらっしゃるんですか。

十三年の労働省の資料です。に幾つかの問題が提起されている中で、荷役の波動性のこと、これはいつも問題になって港湾労働というものは波動性があるんだから、どうしたって日雇いにたよるを得ないという考えが、もうほんとうに一貫してあるんですね。私は、この辺も国際的な感覚とは、ずれていると思うのです。波動性があるから日雇いでなきゃならないんというところは、港湾というものはどこでも波動性があるんですね。だけれども、いざというときにはたくさんくちや困るんです。だから一定数を登録してちゃんとプールしておいて必要なときにはざつと出してくる。それでも足りないときには、幾らかそこから日雇い労働者を雇う。しかし、波動性があつて仕事の少ないときには休んでもらう、その休んでもらう期間の賃金保障をするというのが、これはもう国際的な常識なんです。その辺を、私、労働大臣、それを根本的に踏まえていただかないと、私たちが港湾労働法で非常にその点で反対の意見を持つのはそういうことなんです。根本的にそういう立場をとっていないとILO条約批准したつてもう中身違つてきますよ。ものの考え方、波動性があるから日雇いでなくちゃならないというのがこれまでの考えでしたけれども、これからそれを改められるんでしょうか、どうですか、大臣。

○田中寿美子君

それから業でございまして、先ほど先生がいろいろ外国の例をお引きになつて御説明されましたけれども、私たちがしましては、先ほど杉山先生の御質問もありましたけれども、確かにそれを利用する荷主とか、あるいは船社、こういうものは非常に港湾運送について理解を深める意味で、これは、やはり港湾労働だけにまかせるのではなくて、同じテーブルにつくといひますか、前面に出てきていろいろ話し合いをするということ、私としては望ましいことと考えておりますが、その

○田中寿美子君　ですから、私は、けさほど、一体、港湾運送業者というのは、当事者能力があるのか、つまり背後の船社や荷主からひもをつけられていられるというふうなのか、それともそこまでききもしない、おのおのばらばらで、それこそ一つの団結したような形になつて労働者の組織と正當な立場での団体交渉する能力がないのか、あるのかと、こういうことを疑問を出したのは、その意味でございまして。非常にその辺は、まだ疑問がたぐさん残つた形で港運業者というのがあるわけなんです。ところが、系列としてはずいぶん横浜港だけで見てみましても、大体、港湾運送業者といふのは大きな船会社の系列化にみんな入つております。商船三井から山下新日本、日本郵船、川崎汽船、日通埠頭海運、そのほかもちろん小さいものもありますけれども、大体こういう六つの大きな海運業界にはみんな系列のものに入つていて、入らざるを得ないというふうな状況になつていられるわけですね、荷受けをするわけですから、こういう中で、私は、もうすぐ大臣が見えるところでございまして、運輸大臣から、一体、日本の港湾をどうしようと考えていらっしゃるのか、そのビジョンを伺いたいと思つていられるわけなんです。その中で、一番、私は大事なことは、そこに働いている港湾労働者の立場を真剣に考えられていないという問題なんですよ。ここに、運輸省は、業界のことばかり考えて、労働省は労働者のことを考えなきゃならないんだけれども、これも登録日雇い労働者のことだけでしよう、港湾労働法というものは、いま五千人に定数減らしちゃつたわけですね。いまさき貨物量はほとんどふえるけれども、労働者は横ばいでしようといわれた。横ばいにするようにとどんどん減らして、四年間にも

○田中寿美子君　私が運輸省の統計で見ますと十萬ちよつとですね、常用者は、それから日雇いのほうは延べ数二百八十萬、年間です。それで延べ数でしか取れないという状況ですね。これは六大港だけが労働省の管轄で、あとは運輸省だといふおかしなことになるので、働く人の身からすれば、どこの港で働こうと、これは労働法は適用あるでしょう。労働基準法から職安法から、労組法は適用されなきゃならないでしょう、どこの港で働いていようと。だけれども、港湾労働法によつて六大港しか適用してないわけですね。そうして、ですから、港湾で働く労働者の数も「港政要覧」でしかたね、運輸省の出していられしやる。あれで見ますと大体年間十萬ちよつとが常用で、そして日雇いのほうは延べ数二百八十萬といふふうにあつたと思ひます。ですから、これは一体、一日に換算したらどのぐらい働いているのか、届け出数だけですから、実際に私、それより多くなつていんじゃないかといふふうに思ひます。

○田中寿美子君　いま大臣は、波動性があつても常用化の方向にいふべきだと思つたといふふうに言われ

○田中寿美子君

監督強化につとめましますとともに、事業主に対しまして安全衛生法に基づきまして事業主としての災害防止責任ということを一そう十分に果たすよう指導監督いたしてまいりたいと考えるわけでございます。

○須原昭二君 時間の関係でございますから端的に申し上げておきますが、事態を掌握をされておられないのですから、詳細にここで質疑をかわすわけにまいりません。残念です。こういう問題が起きたら直ちにやはり労働基準局の下部機関からすぐ本庁に上がってくるぐらいの機敏さを持つてやらなければ、こういうような労働災害というものはなくならないと思うのです。ですから、直ちにひとつ事態を調べていただいて、そして関係会社、関係当局に対してこの問題の原因の追及をしていただいてその是正に全力をあげてもらいたいということが第一点。

第二点は、やはり今度のこの法案の中でも、こういう専用岸壁については対象外になっているわけですが、こういう点については非常に問題点だと思ひますが、その点はどうですか。

○政府委員(道正邦彦君) 先生の御指摘が自家荷役でございますとこれは適用外になりますけれども、荷役業者等の労働者であればこれは適用になるわけでございます。適用法に関する限りは。

○須原昭二君 港湾局長どうですか、いまの事件について。知っていますか。

○政府委員(岡部保君) ただいまのお話、私、役所を出るまで全然存じませんでした。これからもうこういうことなるべくないようにしてもらわなければいけないと思ひますので、今後とも注意してまいるつもりでございます。

○田中寿美子君 いま言われましたように、荷役業の労働者ですね、港湾労働者。たいへん長時間労働、二十四時間労働というものが、これがいままで、ことに船内荷役なんかやられてきたわけですね。そして、労働災害も普通の災害の五、六倍あるというふうにいわれておる。こういう危険作業がいばいなんです。だからよくいこの

三・二二協定では安全衛生の問題も入っておりますね、福祉の問題もあるから。それから深夜業務禁止の問題も入っております。いまお話にもありましたように、これは運輸大臣、わざわざお出かけいただきしたのは、港湾労働者の問題は労働省だけで解決なんかないわけなんです。そして、しかもいま対象になっているところの荷役業者、港湾運送業者ですね、というのは運輸省の許可を得てやっている業者でしよう。そしてその許可を受けるときにはそれぞれの会社に何人の労働者を、どういふような条件の労働者を雇うということとがちゃんと許可条件に入っているわけですね。したがって、その港湾労働者の福祉とか港湾労働者の労働条件に関しても運輸省は私は責任があると思うんです。そういう意味でいまのような災害の問題でも、運輸省、労働省ともに大きな責任があると思うんです。そういう意味で、何となく運輸省と労働省にずれがあつて、一方では業者の側のことをだけ考えるというふうな感じがするもんですから、この際、とくと港運業者のところに働いている港湾労働者の問題について考えを改めていただきたい、こういう意味で来ていただいたわけですね。ですからその問題についての御決意をまず伺わしていただきたいと思ひます。

○国務大臣(新谷實三郎君) 労働省との関係は、これは非常に密接なものがあることはお話のとおりでございます。組織法からいいますと分かれておりますが、両者が相協力をいたしまして港湾運送業、それから港湾労働者の福利というふうなもの、これは両者が協力しないとうまくいかないというところは、いまお話になったとおりでございます。私のほうは労働省と多少観点が違ひますが一方では御承知のように最近輸送の革新ということが進行しております、港湾における設備も非常に変わつてござるを得ないのであります。そのために雑貨等を扱いますいわゆるコンテナ船というふうなもの、あるいはバルキーカーゴを扱つております穀物とか鋼材とかあるいは鉱石類とか、そういったものを扱かつておりますものが非

常に最近では専用埠頭をこしらへたり、専用船をつくらうとしたしまして、いわゆる世界じゅうの一つの傾向でございますが、その世界の海運経営にやはりおくれをとらないようにということで、港湾設備と相並んで省力化といひますか、港湾労働の省力化につとめておることは事実でございます。そういうことのために、いまその点についての質問はなかつたわけですが、一方において非常に港湾労働の中で離職者がたくさん出てきておるといふことも事実でございます。また、これは具体的にいひますと港により、何といひますか、荷役の種類によりまして労働条件が違ひわけでありまして、中にはいまおっしゃつたように滞船時間を少なくしようということから労働過重になるというケースもないことはいはれは考えております。

そこで、離職者に対しては離職者に対する対策、それからそういう労働過重に対してはそれに対する対策といふものを立てなければなりません。これは先ほどもちよつと申し上げましたように労働省の御主管ではありますけれども、私どもも協力しなければならぬと考えておるわけでございます。私どもも協力し得るということは、結局港湾運送事業法ですね、いまお述べになりました。これが非常に御承知のように古い法制でございます。いまの港湾運送事業からいいますとどうもこのとおりにはやれない、非常にこれは非近代的といひますか、時勢おくれの法律でございます。この法律は実は基本的に改正をしたいと思つていられるわけですね。根本的に改正し直して現状に合ったような港湾運送業といふものを対象にしての法律秩序を立てたいと思つております。これが内容をどこまでどういふ問題について掘り下げていくかといふことはこれから検討問題でございます。私はこれは急ぎますから、できるならば、来年の通常国会には間に合わせるように成案を得たいというので、当局に指示をしておるような次第でございますが、いずれにいたしましても、港湾運送事業といふものがもう少ししろんな面から見

近代化され、そしてその事業が確立してまいりますといふことは、そこに働いておられる港湾関係の労働者のいろいろな意味における福利にもつながつてくるようにこれはしなやかにならぬといふふうに考えておるのであります。この点についていまお尋ねがございましたが、そういう点について近い将来に對しましてやはり一つの希望を持つて計画を進めていこうと思つておる次第でございます。

○田中寿美子君 いま港湾運送事業法の改正の問題に触れられたんですが、これを改正するお考えならば、つい最近採択されましたILOの港湾労働者に関する条約と勧告、この中にある事柄をよく守るような改正にしてみたいと思ひます。あの勧告文の中には、いまの元請、下請といふようなああいふ制度はだんだんやめろといふふうになつておるわけですね、簡単に、単純化していかなくない、そして常用化していかなくない。つまりさつき大臣おいでにならないうとき申し上げましたけれども、港湾といふのは波動性があるから日雇いでいいという考えは一切もうなくさなくない。波動性のあるのはあたりまえなんであつて、波動性があるからこそ、いつもちゃんと労働者を確保しておいて、その労働者がいつ何きでも忙しいときには出てくる、出てこないときにはちゃんとそこに働く人としての生活の保障、賃金保障といふものも含めた労働者を置くべきであるといふことをさつき申し上げていたわけなんです。そういう問題についての運輸省と労働省との意思統一をぜひしてもらわないと困るというところを申し上げておきます。特に運輸大臣にお伺ひしたいと思ひますのは、けさ三・二二協定のことで一応三・二二協定で御存じでしようか、荷役業者の日港協という団体と、それから港湾労働者の団体でありますところの全国港湾ととの間に三月二十二日、団体交渉で協定が結ばれたのです。その協定を結んだのが三月二十二日、その中には労働条件のこと、賃金のこと、労働時間のこと、安全衛生のことなどが含まれてありま

すね。その協定を一方的に業者団体のほうが破棄したのが四月二十五日でございます。せんだつて、大臣がちょっとお見えになりましたとき私、申し上げましたように、四月十六日に料率の値上げを大臣が許可していらつしやるわけですね。荷役業者の料金の値上げというのは運輸大臣が許可

なる、その許可したその条件は、これは船主や荷主たちの間で、これは荷役に従うところの労働者の賃金を引き上げるといふことを条件にして許しているわけなんです。大体二、三%の料率アップしたのでしよう。それを四月十六日に閣議決定なすっているわけですね、閣議を通るわけでしょう、これは。閣議で大臣は報告なさったわけじゃないですか、認可なさるのについては。それは四月十六日ですね。そして四月二十五日に、それから一週間ほどしたら協定を破棄しているわけ

です。これでは値上げをした理由というのは港灣労働者の賃金をアップするための料率値上げだといふことで許したはずなんです。だから船主や荷主は、もしそういうのだったら払わないぞといふことも言っているくらいなんです。運輸大臣ね、あなたの責任でこれ、認可するのしょう、料率直上げは。そうですよ、国鉄運賃と同じこと

ですから。国鉄運賃は国会でやる、それから船のほうは大臣の認可になっておる。それで認可しているのですから。ですから、もしも協定を破棄してしまつて賃金値上げにも反対し、あの協定を破棄したのだつたら、それはもう料金の値上げは許さない、そのくらいのことを大臣、言つてほしいですね。いかがですか。

○国務大臣(新谷寅三郎君) 途中から伺つたものですから、前後の事情わかりませんが、とんちんかんな返事をするかもしれませんが、御了承願います。

この前にちよつと伺ひまして、お尋ねがあつたので、お答えしたと思ひます。労働大臣と同じように今度はちゃんとその協定を守らせまうといふことをお答えしたと記憶しておりますが、そのとおりでございまして、それは何か……

○田中寿美子君 だけれど、まだ実現していないのです。まだ延びているのですね。

○国務大臣(新谷寅三郎君) それは私のほうの關係におきましては、お約束したことは必ず実行いたさせますから、御安心をいただきますと思ひます。

○田中寿美子君 それについては十三日の日にまた話し合いをすることになっているわけですね。そして三・二二協定については従わせますという話し合いを両者がいまやつたという御報告を私も受けているわけであつて、実際に三・二二協定がちゃんと守られるかどうかはまだ今後のことなんです。それで料率値上げをしたのは、労働者の賃金アップを理由にしているわけですから、だからちゃんとその協定を守るまでは料率の値上げは許さぬ、こういうことに大臣はおっしゃるべきだと思ひますが、いかがですか。

○国務大臣(新谷寅三郎君) いま申し上げたとおりでございまして、労働大臣とも話し合ひましたが、両大臣がここではつきりとお返事をしておりますので、われわれとしましては責任を持ってそのとおりに実行いたします。

○田中寿美子君 協定もいまストップしているわけですから、料率値上げもストップしたらどうですかという事です。

○政府委員(岡部保君) ただいまの先生のお話でございしますが、料率値上げ、確かにいたしまして、当然、賃金のアップという問題、これは、これの一つの要因であるわけでございます。非常に大きな要因だと思ひます。そこで、そのベースアップと申しますか、そういう問題についての各地域、各業種での折衝等で、この点についてはだいたいが進んでおるといふ關係がございしますが、ただ問題は、確かに三・二二協定を何とか守らせるべきであるという考え方、これはもうこの前、私も念書を差し出したこととございまして、全くそのとおりだと存じます。したがつて、これについて何とかこれは七・一三になるのか、その辺まだ問題があるようございしますが、再びの話し合い

という機会にこれは何とかその線に持つていくように、私も横からではございしますが、私も、努力をするつもりでございします。

○田中寿美子君 運輸大臣の時間が限られておりますので、それで私はいま労働大臣、労働省中心に質問していただくのをしばらく飛ばしまして、運輸大臣中心にお尋ねしますが、先ほどちょっと海上輸送の合理化、技術革新、それから埠頭や港灣の近代化のお話が出ました。ほんとうにいまじやコシナがどんどん進んでしまつて、荷役を必要としないような場所も専用埠頭なんかで、自分の会社のコンテナをそのまま持つてきて、そのまま専用埠頭に上がるといふようなものもございしますね。

それから例のラッシュ船みたいに外国の船は、アメリカの船は自分でいかだを持つてきてそのまますがる、そうすると、日本の港のほうのいかだは必要なくなるというふうな状況が起つてき、まあ、ほんとうにたいへんな海上輸送並びに港灣、埠頭の革命が起つていゝと思ひます。そういう中で運輸省は五カ年計画を何回か、もうたいへんあつて手直しをしなければならなかつたわけですね。今後、日本の港灣をどういふふうにしようかと思つて、いま港灣労働法では六次港が適

用の港なんです。それ以外の港のことはいま労働省が議論している港灣労働法は適用ないんです。だけれども、運輸大臣としては、この六次港並びに日本にゆゑの港灣を一体どういふふうによつと考へていられるのか、その見通し、見取り図といひますか、ビジョンですね、そういうところで働く労働者がどのくらい要するようになるだろうか、こういうことまでお考へになったことがあるかどうか。

○政府委員(岡部保君) ただいま先生の御指摘ございまして、いまゆる港灣の今後の整備の考へ方、さらにはそれに伴つての港灣労働者の問題点をどういふふうにお考へしておるかという点でございしますが、先生も御指摘ございしましたように、私もまただいたいゆる港灣、公共事業と申しますか、港灣施設の整備という事で、第四次の五カ年計画

を実施している最中でございします。これは昭和四十六年から五十年に至る五カ年計画を実施している最中でございします。そこで、従来の港灣施設の整備の方向とそれから今後の港灣施設の整備の方向、これがどういふふうに変つていゝかという点についてまず御説明申し上げます、いわゆる六次港、ほんとうに非常に大きな成熟した港灣といわれておりますが、そういうような港灣の考へ方をどういふふうを持つていくかという点につきましまして、私も六次港といふのは比較的周辺に人口過密な都市を控えております。したがつて、そういうような都市のいわゆる生活必需品資と申しますか、そういうような流通貨物といふもの

のためにまだまだ整備をしなければならぬ。ただ、それからもう一つは外国貿易いわゆる商港としての点ではやはりそういうところに非常に商慣習が強いとございします。そういうところの整備はしなければならぬ。ただ、いわゆるそういうところを通過しての通過貨物、通過交通のためなるべくはすべきではなからうかというふうな考へ方、これはむしろ陸上交通の混雑というふうな問題から考へておるわけでございますが、そういうようなことを考へております。ただ、そういう場合でも、たとえば一つ東京港を例にとりますれば、北関東といふようなところに何らかの流通港といふものを考へなければいかぬといふようなことも考へております。それから全国的に申しまして、港のいわゆる流通港の再配置と申しますか、もう少し地方の港灣を整備するべきではなからうかという考へ方でございします。しかも全体で取り扱います貨物量といふものは、確かにい

ゆる流通革新、たとえばコンテナリゼーションでありますとか、あるいはカーフェリーの問題でございしても、まだまだ相当な伸びが考へられるわけでございます。したがつて、私もその考へ方では、むしろ港灣労働の労働者数といふものは、もう少しふやしていただかなければいけない。ただ、そ

○田中寿美子君　たいへん重要な問題点をお出しになったと思うんですね。それでいま申しましたように、港湾労働法は六大港にしか適用されないけれども、運輸省としては日本全体に相当流通港を整備していくという考えですね。そうすると貨物量は今後相当ふえる。先ほど労働省は、労働者のほうは横ばいだろうということでしたけれども、やはり港湾で働く労働者はもっと必要である。これは定数を減らしているわけですね、労働省のほうは。六大港におけるその登録労働者の定数というのはいまどんどん減らしているわけです。その定数の算出の問題は私、あとで労働省に伺いますけれども、運輸大臣、「日本列島改造論」で港湾整備をどんなふうに考えて田中総理が述べていらつしやるか御存じでございますね。御存じでしたらちよつと説明してください。

○國務大臣(新谷實三郎君)　あまりよく知りません。田中總理の個人的な著書として出されましたので、私もばらばらと拝見しました。しかし、数字的な問題も取り上げておられるようでございますが、それはよく覚えておりません。いま、政府委員から申し上げましたように、私たちはこの間も申し上げたかと思いますが、非常に世界貿易が拡大しておりますね。世界貿易が拡大しておりますから、それに応じて日本の経済というものも分量からいいますと非常な拡大をしております。結局、輸入物資がどんどんふえてくるということです。それに応じたような港湾設備がないのです。それで重要港湾、六大港に集中しようと思ってももう限度がありましてできない。でございますから、その荷物の種類に応じま

○田中奏美子君 第四次港灣整備五カ年計画といふのはいまおつしやつたように前の新社会経済発展計画によつたものですね。今度はその社会経済基本計画というのに切りかえたから、やはりそこもまた直さなければならぬ。その港灣整備計画というのは、田中總理の言われる国土総合開発の計画の一環ですね。だから「日本列島改造論」の一環なんでございますよね。「日本列島改造論」は、今日では田中總理の私的な著書じゃなくて（施政方針だよ）と呼ぶ者あり）ええ、——それで、自

うふうと言っているわけなんです。これはやっぱり運輸省の考えている港湾整備五カ年計画の理想じゃないんですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) いま具体的にお述べになりましたようなそういう港湾設備、港湾施設の整備ということはいくつかから運輸省も考えているかなきゃならぬと思っております。そういうふうな港湾の施設を整備し、そしてやはり船舶の国際競争力というものを高めてまいりませんと、これだけ大きくなった海上の荷動きを日本の海運で処理することが非常に困難になってまいりますから、それはしなきゃならぬと思います。しかし、全体として申し上げられることは、港湾における貨物の取り扱い量というものが絶対的には非常に急激にふえてきております。そういうこともあり、それからまあ、これは労働省の御所管のことでございませうけれども、一方ではだんだん全体的に労働時間の短縮というようなことも行われましますので、私は総体としては港湾労働者が港湾にはもうほとんどなくてもいいんだというようなことは考えられませんが、その点は労働省何とお答えになつたか知りませんが、大体大差ない状態でいくんじやないかという予想を私たちも持っておるわけでございます。

○田中寿美子君 横ばいですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 横ばいと申しますか、あまり大きな違いは出てこないだろうと考えておるんでございます。

それから、具体的なそのいまのいろんなサイロみたいなものをこしらえて、そこへ入れるとかいうようなことは、これはもうどんどんしていきませんと立ちおくれになりまして、これは港湾だけじゃなしに、海運業そのものも競争力がなくなつて参つてしまふんじゃないかと思つたので、これは第五次五カ年計画におきましても、物の、つまり物資の種類によりましては、そういうもののをもつと拡充していくという方向で考えたいと思つておりますが、まだ、その内容は、第五次五カ年計画のほうはまだ具体的に確定するということ

ころまで、実はまだそこまで作業は進んでないんです。

○田中寿美子君 もう大臣が運輸委員会のほうにお帰りにならなきゃならないそうですので、たくさんありますけれども、一つだけ。それで、今後の港湾整備の計画をなさるときに、もうすでにいまおっしゃったように貨物輸送というのは、海上の輸送はほとんど山まで登っているんですよ。もう倉庫が内陸にできちゃっているんですよ。インランドポトとかなんとかいって、コンテナがずっと上がっていったりしているわけですね。ですから、港湾で働く人の問題を考えるときに、私は労働省と運輸省はしっかりとタイアップして、港湾労働者の働く場所の範囲をもっと広げていくということを考えてほしいということ、これです。それから労働のあり方に関しては、もうさんざん前に話をしていたことなんで、最も非近代的なものが今日六六港にはあるわけです。ですから、そういう非近代的な人間関係に対して、もっと労働者の立場を、つまり産業の面から港湾の整備をするとか、それから輸送を革新するとかいうことを非常に熱心に考えていられるけれども、そこに働く労働者の立場というものを、これはぜひ考えなければいけない。で、ILOに出てきている各国は、私は労働省——ほかの国の所管がどういうふうになっているのか、あとで聞きたいと思っているわけですが、運輸省と労働省が別々ばらばらでは困るのです。ですから、うんと労働問題に関して、国全体の計画の中で、人間が一番大事なんですから、人間のことをうんと大臣の頭の中に入れて考えてほしいということを申し上げて、お急ぎのようですから、あとは港湾局長に伺います。

○国務大臣(新谷實三郎君) おっしゃいますように、数が減りましたも、やはりそういう港湾の設備を動かしていくのは人でございます。人がないところは動きませんことは申すまでもありません。それらの人たちに十分に働かせる環境という環境において、労働条件において働いてもら

ということは当然考えなければなりません。それで、先ほども申し上げましたように、この点は組織法の関係で両方でやれとおっしゃっても、これは組織法の関係から言うとおっしゃいますが、しかし実際は両方が相協力をしないとできない問題が多々ございますから、いま御意見がございましたような方向で労働省との関係におきましては、今後とも具体的にひとつと密接な関係を持ちながら努力をするようにしたいと思います。ことにいままでのような港湾労働の姿が変わってまいってきておりますから、できるならばこれは労働省のほうにもお願いをして、労働の内容を変わったに依りて、そういう、つまり機械なんかについて十分知識を持って、それを習得して、そのほうにまた働くことができるような、そういうようなこともこれは真剣に考えなければならぬと思っておるわけでございます。初めにおっしゃった港湾労働の範囲をもっと広めて考えろということ、これも法制上は多少問題があるかと思えますけれども、現在の港湾労働者の方々の職場を広めるといふ意味においては、具体的な行政措置としては、これは考えなければならぬ問題の一つであると思えます。御質問の趣旨にはあるいは十分なお答えができなかったかもしれませんが、私の気持ちだけは、そういう気持ちであるということをお願いして、ちよっと他の委員会に急いで参りますので、失礼いたします。

○田中寿美子君 それでは、さっきの続けまして、いまちよっと港湾労働者の港湾労働法の適用の範囲のことに関連してきておりますので、これは労働省と運輸省の両方にお伺いしますけれども、私が横浜港を視察しました六月十三日の前の日の六月十二日ですね、その日に横浜港に参りますところの冷凍倉庫で中学生を働かせていたということ、神奈川県警から業者が逮捕されました。それは私は毎日新聞紙上で知ったわけなんですけれども、その中にちゃんと、やはり暴力団員・手配師によって中学生を世話をしたということがずっと詳しく書いてあるわけですね。それでさっきの労働力、登録労働者が必ずしも出頭してこないのに、一方労働力が不足しているという現象が起きてい

るわけで、そこでアルバイトの学生なんかをどんどん入れていくわけですね。冷凍庫は港のそばにばいあつて、いまは生鮮食品を入れているところがばいあるわけなんです、ところが一般倉庫は港湾労働法の適用に入るけれども、冷凍倉庫は港湾労働法の適用外だということに私はおかしいなことがあると思ふんです。ちよっと私が行って見たときも、冷凍倉庫の中に——これはちよっと、五分も十分もおられないくらいに冷たさでございますね、そういうところへ中学生が働かされて非常に健康を、ひどいめにあわされたというのうにたずねてみたんですが、稲川組という暴力団と見られる者三名が逮捕されたんですね、これは職業安定法四十四条(労働者供給事業の禁止)と労働基準法六条(中間搾取の排除)違反、こういうことの疑いで逮捕されているわけなんです。で、この中には女の子もいたわけで、女子年少者労働基準規則に反している点もあるというので、それから、もう著るしく寒冷な場所での業務という意味で、女子年少者労働基準規則の違反なんです。この話は労働省にすれば、ああこれはもう港湾労働法適用外だから、これは問題じゃないというふうな言い方をなすつたんで、これはたいへんなことだと思ふんです。一つは当然労働法上の問題です。それから、船からおろした品物を冷凍倉庫に入れているのに、そして入れる作業を見ておりますと、車で運搬してこう入れてきているわけですよ。それで、中まで入っているんです。入ったたり出たり、ちよっと入っただけでももう寒くてふるえあがるような寒さの中に入っている仕事なのに、あれがどうして港湾荷役労働者じゃないのかという非常にふしぎなことがあるわけですね。これはどういうふうな説明して下さいますか。

○政府委員(道正邦彦君) 冷凍倉庫につきましては、倉庫の前までの荷役は港湾労働法の適用の対象としております。しかしながら、倉庫内の荷役につきましては非常に低温の状態のもとで荷役作業に従事する特殊な労働であるために従事可能な者が限定されるわけでございまして、一般的に登録日雇い港湾労働者をもって求人をするということが極めて困難でございますので、港湾労働法の適用除外としております。ただ、港湾労働法の適用を極力広げようというところにつきましては私も同感でございます。昨年十一月の十七日の建議におきましても、従来、いわゆる海側三〇%の倉庫に適用があったものを海側一〇%の倉庫にも適用を拡大したわけでございまして、

○田中寿美子君 いまおっしゃったことによりまして、そうすると、登録労働者を冷凍庫に使うのは妥当じゃないけれども、常用労働者に適用することはあってもいいんじゃないか、こういう考えですか。

○政府委員(道正邦彦君) 港湾労働法は御承知のように登録日雇い港湾労働者の労働問題でございまして、特殊な労働でございまして、一般的に申しまして、登録日雇い港湾労働者をもってしては求人充足できないということと適用をはずしているわけでございます。

○田中寿美子君 ですから、港湾労働者としての扱いはすることに労働省も賛成なのかということ。つまり、常用でそこに雇うならば、

○政府委員(道正邦彦君) 港湾労働法に、いわゆる常用労働者も、登録日雇い港湾労働者の定数をきめる前提としてきておりますので、港湾労働法にいわゆる常用労働者に入ります。ただ、一般的に申しまして、その港湾で働く労働者という意味ではこれは港湾労働者になると思ふすけれども、これは直接法律の適用の問題、港湾労働法の適用の問題にはならないわけでございまして、

○田中寿美子君 ちよっと私よく、頭が悪くわがかりません。港湾労働法による常用の定数というのがありますが、常用の。つまり、会社はね、港湾運送事業法によってその手帳をもらうわけですね、雇う人の。手帳というのか、何か登録するわ

けです。それは労働者を通じてじゃなくて、事業主が登録するわけでしょう、常用者は常用労働者のことは、その日雇いの登録労働者は本人たちに手帳が渡されるわけですね、その場合、いまおっしゃったのは、会社の側から雇う中にも入れるべきではないということですか。

○政府委員(道正邦彦君) 港務労働法の適用範囲がきまるわけですね。そこで、働く労働者のうち、常用と日雇いの労働者がある。それで、常用労働者について届け出制をとり、登録日雇いの労働者について登録制をとるわけですね。で、定数もその限度におさまって常用幾ら、登録日雇い労働者幾らというのを法律上きめるわけですね。したがって、港務労働法の適用に関する限りは、いまの冷蔵倉庫の問題は港務労働法上の港務労働者にはならないという意味でございまして、それを除きますれば、一般的に申しまして港務に働く労働者という意味で、そういう一般的な概念規定をするならば、これはそういうふうに言つて間違ひではないと思ひますけれども、法律の適用の問題じゃないということでございます。

○田中寿美子君 いや、私が伺いたいののはね、労働省では、港務労働者の中に、港務労働法の適用を受ける港務労働者の中に、冷蔵倉庫で働く人は入れるべきではないというふうに考へていらつしやるわけですか。現在入つてませんね。現在除外されているのです。一般倉庫はよろしいんですね。一般倉庫の人は入つていますよね。だけれど冷蔵倉庫は入っていないわけですね。今後もしは入れるべきでないと思ひていらつしやるわけですか。

○政府委員(道正邦彦君) 先ほど申し上げましたように、いままでは一般的に倉庫は海側三〇%のもの以上が港務労働法の適用がある倉庫であつたわけですが、それを一〇%に下げたわけでございますから、その限度では適用範囲が広がつたわけでございます。しかしながら、冷蔵倉庫につきましては、登録日雇い港務労働者の立場

から見まして、そこで働いていただくことが必ずしも適当でないという意味で適用をはずしておるわけでございます。

○田中寿美子君 現地で聞きますとね、まあ冷蔵庫というのは特殊な技能が必要である。特に、冷たいところですから、あそこに入つて作業するには、温度の調節とかなかなかという、その特殊な技能訓練みたいなものが必要である。そういう訓練を受けていないから、だから港務労働法による港務労働者としての扱いはされないのだという話なんです。で、私が言うのはですね、港務労働者の職域を拡大するのは労働省の使命だと思ひます。ですから、現実に入つたり出たりしているのですよ。ところが、あれは冷蔵庫の中の作業というふうにならねばならないのね、持つて行くだけならば、そんなのはちよつとインチキじゃないかと思ひます。で、冷蔵庫はたくさん、港務に一ぱい、これからはなおさらでござい、倉庫に一ぱい詰めたりして満ちていなくなつたりしてしまふけれどもね。ですから、今後はその冷蔵庫というのは相当ふえるわけなんです。だから、冷蔵庫の中で働く防護施設、服装も全部して、そして機械化をしますと、その機械の操作をするというふうな仕事は、港務労働者としては私は適当な仕事だと思ひますが、それはどうですか。

○政府委員(道正邦彦君) 繰り返すにしまして恐縮でございますが、倉庫までの荷役は適用になつておるわけでございます。ただ、どうも登録日雇い労働者の皆さん、必ずしも御希望にならないわけでございます。しかし、先生のせつかつの御質疑でございましたので、私も今後十分検討させていただきます。

○田中寿美子君 健康に害があつたり安全衛生に害があつては私はもちろん困ると思ひます。それから、こういう年の若い中学生を働かしているというふうなことは、これはいけないと思ひます。だけれど、もしも機械の操作やなんかをすることが

できるなら、やはり今後どんどん倉庫がふえていきますから、それは技術を与えて、そして、そういうものも仕事ができるようにしなきゃいけない。今後あれでしよう、ILOの考え方だつて、技能の訓練をもつと進めていけということを勧告しております。そういうものの中に考えなければいけないということを私は申し上げたいわけなんです。

それから、ここではつきりしたのは、暴力団員があつておるというところですね。これも港務労働者法適用のところで、まあいまは港務労働法の適用外ではあるけれども、港務に、海づぶちにあるんですからね、あの倉庫は。ですから、ほんとに港務労働法からはのがれておるけれども、実際には女子、年少者の基準、規則にも反するし、それから強制労働的なものも入つておるわけですから、重大な問題であるということ、もつと港務に關しては非常に今後手を入れなければならぬことが多いんじゃないかと思ひます。

で、きょう時間……

○委員長(大橋和孝君) 速記をとめて。

(速記中止)

○委員長(大橋和孝君) 速記を起こして。

○田中寿美子君 時間が足りないのです。非常にたくさんありますので、運輸省関係のことやつておるとILO条約のことができませんので……じやそのILO条約に關係してお尋ねしたいと思ひます。

これは運輸省ももちろん出席なさつたし、代表でお出になつておりましたから一緒に聞き願ひたいと思ひますが、ILOの港務労働条約について「港務における新しい荷役方法の社会的影響に關する条約案」というのが六月六日ですか、採択されたのは、で、日本政府も賛成をなさつた。先ほど、大臣のお話では近い将来に批准をするつもりであるということでございます。

そこで、まあこれ、私はいふ意見がありますが、まず、条約の名前ですね、「港務における新しい荷役方法の社会的影響に關する条約案」というんで

すがね。私は、ゆうべ原文を読みまして、これからの原文ではありますけれども、この題名——ちよつと英語を使つて恐縮ですけども、ソーシャル・リバーカッションというのです。リバーカッションというのは、影響なんというふうななまぬるいものじゃないのです。実は、社会的影響というふうな非常に軽く書いてございまして、リバーカッションというのは語原は——たいへん学のあるところを申し上げて何ですけれども、私は実は人類学を専攻しておりました。人類の石器時代に、石のおで石と石を割るわけですね。そうしますと裂け目がばんと飛び散るわけですね。それをリバーカッションというのです。ですから、裂け目といいますか、はね返りというかとばつちりというかと、そういう感覚のことばなんです。こんなやわらかい社会的影響なんというものじゃないのです。だから港務の新しい荷役方法がどんどん進んでくることによつて労働者にどんなはね返りがあるか、とばつちりがあるか、傷口があるかということについての条約なんです。よ、ほんとうは、精神がそういうところにあるから全体を通じてのものの考え方がさうでないことILO条約の意味が生きてこないと思ひます。

労働者に社会的影響があるというぐらゐのことじやないのです。裂け目がある、割れて飛び散るということばなんです。リバーカッションというものは、もし影響というつもりだったらインフレーションとか、インパクトでいいと思ひます。だから、外国の人たちが受けておる感じというのは、外国の港務でも非常に技術革新や合理化、近代化が進んでいて、港務の荷役作業をしている人というのは非常に大きな、たいへんな変動が起きている。だからイギリスだつて、アメリカだつて、カナダだつて、いふんストライキをやつてしまつた。港務ストを。自分たちの生きる権利を主張するため、やつぱり技術革新の中でどうやって生き抜くかというののためにストをやつてきたわけなんです。そういう中からこれは出てきた条約なんです。だから、まあ、これは傷口ともいひにく

いでしようから影響という条約名にしてもいいけれども、翻訳は、だけれども、意味はそういうものであるということをおまづ認識していただかないと困るというふうに思いました。

そこで、ILO五十八回総会で、港湾労働条約を採択するに至った経緯ですね、経緯をちよつと述べていただきたいと思うのです。

○政府委員(中原晃君) 最初に英語のことで恐縮でございますが、私は英語に弱いものですから、いま、この千三百四の字引きを買ってきて見ますと、リパーカッションというのはね返り、音の反響、光などの反射、間接的影響……

○田中寿美子君 そういう字引きではわからないんです、語源でやらないと。

○政府委員(中原晃君) 事件などの反動というように書いてございまして、労働省の訳もこれはつたないと思うのですけれども、そういうようなことで、先生のおっしゃった意味もあるかもしれないけれども、そういうようなことでございまして、ただ、この前文のあれを見ますと、先生のおっしゃったようないゆる悪影響といいますが、それによって労働者が困るという面もございまして、基本的にはここに書いてある条約——勧告も同じことばでございましてけれども、書いてあるのはいま、重大な変化というものが港湾荷役方法については起こっており、今後これはますます広がるであろう、こういう基本的な前提に立っております。これはどういうことになるかという、一般的には経済全般にとつて利益となり、生活水準の向上に寄与する、これは明るい面を書いてありますが、しかしながら一方、やはり非常に先生のいまおっしゃったリパーカッション、これがございまして、雇用の水準、それから労働者の生活条件等にも相当な影響、——これは灰色といえますか、かえってそれによっていろいろな迷惑がかかってくるという面もあるのだと、こういうふうな認識でございまして、よつて、そういうようなことがありますので、今後そういう新しい荷役方法を導入するにあたりまし

て、そういう労働者が前向きな意味におきましては利益の配分にあずかるべきである、それから、いわゆる後向きの面におきましては、やはりいろいろな悪影響等も出てくるので、労働者の状態の永続的な改善のための措置をとれと、こういうのが大体系の方であらうと思ひます。

それから、これのいままでの経緯につきまして、たしか数年前にオランダでこのための専門家會議が開かれまして、うちからも職員が出ましたが、そのロッテルダム専門家會議の結論に基づきまして去年のILO総会、それからことしの五十八回のILO総会、この二回のILO総会におきまして、こういう条約、勧告ができた。当初は、これは勧告ということになっておつたわけでございますが、勧告だけではだめだ、条約もつくるべきだということで、ことしの——先ほど先生が案とおっしゃいましたが、二十五日に採択されましたので、現在は案ということよりも、案がとれたわけでございますが、条約と勧告が採択された、こういうことでございまして。

○田中寿美子君 それで、日本政府は賛成したわけなんです、何か意見を述べたになりましたでしょうか、政府側。

○政府委員(中原晃君) 日本政府はもとより、日本の労働側、日本の使用者側が賛成いたしました。条約につきましては賛成三百三十八、反対ゼロ、棄権が二十四、勧告につきましては賛成が三百二十八、反対ゼロ、棄権十六、こういうことで通過したわけでございます。

日本政府が出した意見というものは、この總會の賛否討論のときは日本政府は何も申しませんでしたけれども、委員会の過程におきましていろいろ意見を申し述べたり修正等も出しました。そういうようなことで取り入れられたものもございまして、結論といたしましては、日本政府としては、この条約及び勧告は今後の港湾労働の向上につきまして非常に意義のあるもの、こういうふうに認めまして、労使もそうでございますが、賛成いたしましたわけでございます。

○田中寿美子君 この条約と勧告のねらいをお伺いしたいんですが、前文がついておりますね、そのところに私はねらいがあると思ひますけれども、それに沿つてねらいをちよつとかいつまんで。

○政府委員(中原晃君) どうも先ほど先走つてねらいというのを申し上げてしまつたような気がするのでございまして、要するに、これにつきましては、新しい港湾荷役方法の社会的影響というところにございまして、バラ色の面と灰色の面と両方をつかんでおるといふ認識に立つておるわけでございます。重要な変化がいろいろ機械化とかそういう荷役方法に起こつておる。それで、そういうことにつきまして基本的にはこれは経済にプラスになり、生活水準も向上するというものであるけれども、いろいろ雇用面、生活条件にも影響が出てくる、それこそひび割れといひますか、そういうような影響も出てくるということでございます。

そのねらいとしては一番ポイントになりますのは、今後新しいそういう方法を企画導入する際には、それと並行してむしろ生産性の上がつた方が積極的に労働者の生活、賃金にプラスになるように案分されるよう、また悪い面の影響があらわれないあるいは減少するというようなことを考慮する必要がある、これが前文の考え方であらう、かように存するわけでございます。

○田中寿美子君 そういうふうな抽象的に言うことを私お願いしているわけじゃないんで、ILO条約に賛成した以上は、これを批准していかねばならないわけですね。そうすると、国内法との関係なんかも十分考えなければならぬと思ひますので、もうちよつと具体的な言つていただかないと困るんです。前文の中に何点かきちんと出ておりますね、それがねらいだと私は思ふんですけれども、どういふことですか。

【委員長退席、理事須原昭二君着席】

○政府委員(中原晃君) ねらいをもう少し具体的に申し上げますと、そのような新しい荷役方法の变化が貨物の移動を加速化し、船舶が港湾において費やす時間を減少させ、かつ輸送コストを低下

させることにより、当該国の経済全体にとつて利益となり、生活水準の向上に寄与することができるとを考慮する、この点は先ほど言ひましたバラ色ということでございます。そのような変化は港湾における雇用の水準並びに港湾労働者の労働及び生活条件にも相当な影響を与えるものであり、それに起因する問題を防止し、または軽減させるために措置をとるべきである、こういうことを警告を発しておるわけでございます。そのようなことに基づきまして、港湾労働者は新しい荷役方法の導入によつて得られる利益の配分にあずかるべきであること、したがつて、雇用の常用化、所得の安定化等の手段による港湾労働者の事情の永続的な改善のための措置、この事情というのはシチュエーションという英語になつておりますが、そういう立場というか事情というか、そういうようなことだろうと思ひます。その他労働及び生活条件並びに港湾労働者の安全及び衛生面に関する措置を新しい方法の企画及び導入と同時に企画し云々と、こういうことでございまして。

○田中寿美子君 それで、あの中の前文は七条です。それから、短かい条約ですけれども、前文のところに精神が書いてあるわけなんです、一つはいまお話になりましたものを整理しますと、港湾の荷上げ荷おろしの技術革新で貨物輸送のパターンがかわつて、そうして、それが拡大していく。そのことは一方において荷役の時間を短縮してコストを下げるということが国の経済に寄与する、これをバラ色の面というふうにおっしゃつたんですね、国の経済に寄与する。しかし、そのような変化が一方労働者のほうにはリパーカッションを与えると、労働者の雇用水準、労働条件、生活なんか非常に大きなとばちりを与えておる。それを減少するための方法を講じなければいけない。それから新しい荷役方法、つまり技術革新によつてコストが下がったとか、時間が短縮されたとかいう利点を労働者に返さなければいけない、労働者に分けなければいけない、その恩恵は。その分け方としては、雇用の常用化というふうに一般的

にいわれておりますが、レギュラリゼーション、これは一つの問題のことばのところなんです、日本という常用化というのは、正規の労働という意味ですね。正規の、つまり臨時に就くレギュラーですね。所得ですね、所得の安定をはかる手段と、それから労働条件、生活、安全衛生などの手段をとらなければいけない、そのために新しい方法の企画を導入しなければいけないというようにことが書いてあるんですね。ですから荷役の新、技術革新によって国の経済は得をする、そこに働く労働者のためにはその得をした分の利益を分けなければいけませんよ、その分け方としては雇用は正規のものにしない、それから生活が安定できるような所得の保障をしないというのが私は骨子だと思ふんです。

（理事須原昭二君退席、委員長着席）

そこで、第一条のところですね、勧告のほうに解説的なことがたくさん書いてありますが、これは私は初めの案のところで見ていたわけですから、採用されたものの中にだいたい修正があらすね。修正された部分というのはどういうところでございますか。

○政府委員（中原寛君） 修正されたところは、相当かなり数としてはたくさんありますけれども、基本的大問題というのは私はあまりないと思ひます。ただ一番大事な点としましては、やはり登録その他のところにおきまして国内法または国内慣行の定める方法でという表現が入りまして、これはむしろ最終的にはイギリスの労働者側が提案して採択された修正でございますが、やはり港湾というのはいろい事情が違ふのであまり画一的にやることにつきましては、というようにことで、労働側の提案で修正されたのでございませう。その他、職業訓練につきまして少し追加になった、あるいは定義につきまして「港湾労働者」の定義はあつたけれども、「港湾労働」という定義がなかったとか、そのようなことが中心になりました。それで、先生のおっしゃったパーマメント・

オア・レギュラー・エンプロイメントのあたりは、原文の案の場合におきましては、用語の使い方がちよつとばらばらでありまして、体裁も欠いてたというところで、最終的には大体パーマメント・オア・レギュラー・エンプロイメントということに全部統一されたわけでございます。このパーマメント・エンプロイメントというのは、何といひますか、大体日本という常用というものに近い意味と思ひます。それから、レギュラーというのは、この場合にはわれわれの英語のセンスとは違ひますが、むしろ、日本の日雇いの労働者なども含みますところの、いつも生活の大半を港湾労働でめしを食べておると、大体毎日港湾に来るのを日課としておると、こういうような人を含めてレギュラーと、こういつておるに思ひられるわけでございます。

○田中寿美子君 第一条の「この条約は、常時港湾労働者としての仕事に就く労働者であり、かつ自己の主要な年間所得をそのような仕事に依存している者について適用する」と、ここで適用範囲が書いてあります。それから、「常時港湾労働者としての仕事に就く労働者であり」という、これですね、これはあなたがいまおっしゃったパーマメント・オア・レギュラーの常用と、それからあとレギュラーを、こつちで日雇いのことを向こうにレギュラーといつておるのだというふうにおっしゃった。そこが考え方の私は違ひだと言ひわけなんです。さつきから何回か申し上げておりますように、流動性がある、そして港には一定の登録された労働者を確保しておくと、その労働者といふのはレギュラーなんです。これを日雇いといふふうな観念は私はやめなさいといふことをさつきから申し上げておるわけなんです。それはこつちと違ひまして、とおっしゃるだけにはいへん正直で、日本ではそういう考え方をずつとしてきたと思ひつておるわけなんです。この辺を直しませんと、私はILO条約を批准いたしますという場合に、国内法で、全部これ、国内法によつてという条件がついておるでしょ

う。それで、国内法で日雇いという考え方をもちますと、適用されなくなる人ができちゃうと思ひます。その辺で解釈を変えなさいやらないように私は思ひます。そのことが一つです。

それからパーマメントといふ場合はどういふうに解釈をしていらいやいますか。常用とおつしやいまいしたね、常用労働者、つまり期限の定めなきという意味ですね、パーマメントといふのは臨時に就いていうパーマメントですね。ですからこれは「または」となつておるんですか、「および」となつておるんですか、どつちですか。

○政府委員（中原寛君） 「または」——「オア」

それから第一条の先生のおっしゃいました「就く労働者であり」というのは英語で言ひますと、レギュラー・アベラブルと、こういうことになつておりました。要するに毎日港湾でめしを食つておる人は、常用といわず、日雇いといわず、こゝではレギュラー・アベラブルと、こういう考えかたと思ひます。したがって、私の先ほどの説明、若干不正確だったんですが、もう少し正確に言ひますと、レギュラーといふのはパーマメントも含めた、日雇いも含めた労働者である、したがってパーマメントよりも広い意味ではないかといふよりも、レギュラーといふのは日雇いも含めたパーマメントも含めて意味と、これはこゝいう点につきましては必ずしもILO等でもはつきり最終的にはあれしなさいと思ひますけれども、私も、私どもは、そういうふうな、特にこの用語を最終的に統一して、パーマメント・オア・レギュラーといつたところから見ますと、そういうふうな解釈によつておるのではないかと、こゝういふうに思ひますので、先ほどのレギュラーは日雇いと、もしおとりになりましたら、それは私、言ひ直していただきます、レギュラーとは日雇いを含めた、パーマメントも含めた、要するに、港湾で毎日めしを食つておる、こゝういふ人である

というのが一条のレギュラー・アベラブルという表現からも推定できるのではなからうか、こゝういふうに考えるわけですか。

○田中寿美子君 そうすると、登録日雇いの労働者といふことはまあ変えてもいいですね。そうお思ひになりませんか。登録労働者でいいんじゃないですか。

○政府委員（中原寛君） それは、この条約に關してでございますか。それとも日本の法律に關してでございますか。

○田中寿美子君 ええ、日本の場合ですよ。いまの解釈でしたら、日雇いであろうと、常用であろうと、全部レギュラーの中に入るわけでしょう。この法律はそうなんですよ。だから、日本のいまの国内法はそうでないから、私は言つておるんです。適用外者ができてくるから……。

○政府委員（中原寛君） この条約、勧告では、先生おっしゃつたように、日雇いといふことは使つておられないわけですが、いま申しましたように、レギュラーといふことでそれを含めて使つておるわけ、日本の国内法は、登録日雇いの労働者といふことで、現行法も、改正案でもそうなつておりますので、確かに、こゝういふうに国内法と用語が違ひやないかと、こゝういふうに、用語の点では確かにそうでございますが、その点矛盾するものではないといふうに私も考えております。どつちがいいかといふ点については、いろいろ御議論があると思ひますけれども、それが矛盾する、こゝういふことではないと思ひます。

○田中寿美子君 まあ、港湾労働者の考え方が、私は何度も申し上げておるすように、全体としてその港にいる労働者をいうのであつて、だから、必要なときに出現してくる労働者と、こゝういふ意味でレギュラーの中に含めてみんなを考へるべきだと、この辺は意見が一緒になつたと思ひますので、そうなりますと、私は現行の国内法を少し変えなくちゃいけなさい、改正法案を提案していらつしやる側でも、こゝの用語と、それから解

釈をきちんとしておいてもらわないと、はみ出しでいくものができて、これからあとのものが全部適用できなくなってくるわけですね、あとのいろいろなこと。そこをきちんとしなければいけないということをお願いしているわけですね。ILO条約を批准しても何ら国内法と抵触しませんとか。何ら困りませんと、労働省のほうはおっしゃっておりましても、そうじゃなくて、ずいぶん問題があるということをおしに申し上げておきたいと思っています。

それから、バーマネットと、レギュラーのところはそれでいいですね。——その順序を変えたのはどういうわけですか。

○政府委員(中原晃君) 順序は、前のはレギュラー・オア・バーマネットとなっておりませんが、そのあたりは私もちよつとまづからにいたしませんけれども、やはり常用というところで——一番望ましい形態でございまして、常用というのは、そういうことであれしめて、それを含めたレギュラーというものを入れたと、こういうことかと思ひますけれども、このあたりは詳細には存じておらないわけでございます。

○田中寿美子君 それから第二条の二ですがね、これは勧告のほうには、条約のほうは、二条の二は、港労働者はいかなる場合でも、当該国および当該港の経済的および社会的事情に応じた方法で、かつそのような範囲内で、最低雇用期間、または最低所得を保障される。」と、こうありますね。港労働者は、いかなる場合でもそのそれぞれの国の経済的、社会的事情に応じた方法で最低雇用の期間と所得を保障される。これは条件つきではありますけれども、勧告のほうを見ますと、雇用と収入の保障については非常にはっきりした条件がついてありますね。たとえば、こういうふうになつていますね、常用またはレギュラーの雇用ですね、正規の雇用ができない場合にはこうこういうことをしなければいけないと、非常に手厚い勧告がされております。たとえば第一番に、年間、月間、週間、一定時間の労働またはそれに

かわる賃金を保障しなければいけない。つまり常用者になれなかつたりあるいはレギュラーの雇用ができないときには、年間、月間、週間、あるいは一定時間の労働またはそれにかわる賃金の保障をしなければいけない。あるいは二番目は、出頭手当——雇用のないときの手当、それを、就労しないときの手当を労働者の負担によらないで保障しなければいけない。第三番目には、就労しないときの失業手当を与えなければいけない。この三つのうちのどれか一つは、すべての労働者に保障すること、というのが勧告に出ておりますね。これほど、港労働者は不安定雇用から守られるべきであるという概念が貫かれていなければならないわけですね。これは政府も賛成していらつしやるわけでしょうね。いかがですか。

○政府委員(中原晃君) この勧告におきましても賛成しているわけでございます。ただ、この(a)(b)(c)というのは、ここにありますように、これを全部部やれば一番いいけれども、まあそのうちのどれかを少なくともやれと、こういうような趣旨でございまして、先ほど申しましたように、条約と勧告とは大体同じ内容のものが、二つあった理由というものは、なかなか各国の事情等もあるもので、いろいろ事情も違つてくるものがあるというので、むしろ英国の労働側からも、先ほど申しましたように、条約の場合に仲裁が出たようなものでございまして、これにつきましては、(a)(b)(c)のいずれかというところで、まあ日本の場合には雇用調整手当というものがあつたので、(c)に該当するかと思ひますけれども、そういうようなことでございまして、条約に比べて勧告は、条約が七条に對しまして三六項ございまして、各国でそれに適合しない場合も考えまして、たとえば次のようなとか、あるいは全部できない場合は一つでもと、こういうようなことで弾力的な表現になつておるわけでございます。

○田中寿美子君 それぞれの国のやり方があるか

ら三通り書いてあつて、いかなる場合もこの三つのうちの一つ、どれかをやらなければいけない、保障するということになつておりますよ。ですから、働けないとき、就労しないとき、その保障はしなきゃいけないということが勧告に出てくるということ、これは私は政府も認められたものというふうに思ひます。

それから、その次、労働力を削減する場合ですね、これは港労働の効率的な運営をそこなうことなく、労働力の削減できるだけ避け、または最少限に止めるためすべての関係者は積極的な措置をとらなきゃいけないということが書いてあつて、どうしても削減をしなければならぬときには、どうして、一つは失業保険または社会保障で保障しない。それからその次は、使用者による離職手当ですね。それから第三には、国内法、国の法律または団体の協約による手当の併給ですが、「組み合せ」とこつち書いてある、併給。だから人員の削減はしてはならないけれども、どうしても削減するときには失業保険または社会保障でこれを保障するか、使用者による離職手当を与えるか、国または団体の協約による手当をこれに併給させるか、このどれかをとらなければいけないというふうになつておりますね。それで、それにも賛成していらつしやるわけですか。

○政府委員(中原晃君) 先ほどから申しますとおり、勧告につきまして全部一括して賛成しているわけでございますので、これにつきましては英文のほうで見ますと修正が行なわれておりまして、たくさんあがつておりますのがこれが全部やれということなのかどういふことなのかということがわかりにくいので、サッチ・ミンズ・アズという追加修正がなされまして、ここにあげてあるようなことが例示である。で、国によつていろいろ事情が違ふし、このほかの方法が適当な国もあるというところでございまして、そういうようなことで、ここにあげてあることは要件というよりも、例示的な意味で解釈できるというふうな追加修正が行なわれたわけでございます。

○田中寿美子君 例示してあるということは、このようなことをしなければいけないということですからね。これは批准なさるときには逃げてはならないところだと思ひます。

それから、その次、登録のことですね。全員を登録せよというふうな方針ではありませんか。で、日本の常用、日雇いというふうな区別とは違ふわけですね、もう何回も言つておるわけですが、登録は登録外労働者の補充を避けるため、登録外の労働者が入ってくることを避けるために登録するのだから、登録労働者を守るためなんだから全員を登録させなさい、こういうことですね。いいですか。

○政府委員(中原晃君) この点につきましては、日本の政府代表の岡田港政課長が発言されて、この解釈ははつきりしておるわけでございますが、わが国のように、常用労働者については第三条の趣旨はまず達せられておる。それから常用労働者については使用の届け出及び常用港労働者証の交付という制度がありますので、この登録制度の範疇に入るといふふうに理解しているという発言をいたしましたところ、これにつきまして、そういう委員会におきまして日本の解釈が認められまして、私のほうとしましてはそういうことが疑念がなければその修正案として出そうとしましたけれども、それはけつこうだと言つたところ、イギリスの労働者が、日本はなかなかいいことを言うじやないかというので、イギリスの労働者がこれをさういふふうな直せというところで直しましたのが、国内法または国内慣行の定める方法でということを入りました。したがつてこれにつきましては法制局等とも——実はきのうも法制局に行きまして、すでに大臣からの指示がありまして、前向きというところで取り組んでおりますので、法制局に参りまして今後詰めるなければならぬけれども、私どもとしましては、日本の今度の改正案、これはこの三条に沿うもので抵触しない、こういうふうな思つておりますが、何ぶん非常に——先ほど先生おっしゃいましたように、条約

というのは九九%合致していても1%でも合致しないといふのは日本では批准しないことになっております。また国内法と矛盾しないようにすることになっておりますので、これは慎重の上にも慎重に、用語それからそういう解釈につきましましては、法制局その他関係省とも詰めなければならぬ、かように存じております。

○田中寿美子君 だからたいへん用心深く国内法に抵触しないための努力をしてこられたと思うのです。だけれども、今度の改正案では、全部常用の登録労働者にするという方針になっております。この点は私も認めます。そこで、この勧告によりますと、港湾労働者の種類はなるだけ減らせ、だから幾種類にも、何種何種というふうになつてゐるのを、どの労働にもみんなつくるように労働者を訓練しないといふふうになつておりますね。それから船内、沿岸なんて区別をやめて、弾力的にどこにでも働けるようにしないと、今後非常に変化していく中で私はこれも必要だと思ひます。

それからやむを得ないときにはプールの登録も、これはどういふことを意味しておりますか。
○政府委員(中原晃君) なるべくいろいろな仕事につけるようにということは、私は、日本の場合よりも特に外国におきましてこれは非常に意味があると思ひますが、結局、職種の労働組合の組織といふものが、仕事が違つて同じ会社でも労働組合が違つてというのが大体外国に多いわけでございますので、そういう点が逆に動脈硬化になつてはいけないといふことで、特に今後、仕事が変わると、いままでの肩とか鉤とかそういうものが変わつてくるということにおきましては、かえつてきつちきめておくことがマイナスの面が出てくるといふので、こういう勧告になつておると思うのでありますが、そういうことでございまして、勧告としましてはそういう弾力的にやつていけと。

後半の、リザーブプールにつきましましては、これはちよつとわかりにくいことばでございまして、

いろいろな向こうで聞きましたのですけれども、結局常用日雇い労働者、日本の場合でいきますと、常用労働者、日雇い労働者を含まして、それをわたりやすく野球のことばで一軍みたいなし、二軍みたいなやつをリザーブプールというやうなことでつくつておいたらどうか、そういうやうなことでございまして。したがって、これにつきましましては私もとしましては、日本ではいまそういうことはいないわけで、日雇いの登録といふものは一つでございまして——あと安定所の白手帳といふものはございまして——そういうものはございせん。けれども、これにつきましては、先ほど申しましたとおり、国内法及び国内の慣習といふことで、日本の場合、そういうリザーブプールをつくるのはプラスかマイナスか、これは相当慎重に検討しなければなりませんし、組合側にもいろいろお考えもあると思ひますので、私もといひましてはリザーブプールといふものはそういうものと解釈いたしております。

○田中寿美子君 これは問題を起しかねないもので、もうちよつとはつきり研究していただいてから伺いたいと思ひますが、要するに、原則は、登録者以外は使用しなさいといふ、こういう原則です。この原則は全体として、それからその勧告の中に、変化に対応して港湾でいまだかつていたものと違つたものへの就労ができるやうにしと、そしてどうしても削減しなければならぬやうなときがきたときには、使用者のほうは、あるいは国は仕事を引ける義務がある、解雇の問題について触れているところですね。まず、どうしても解雇しなければならぬやうな状態に立ち至つたときには、自然減をまず待つと。それから二、新規採用を中止すると。三番目には、主たる生計費を港湾から得ていない者からその対象にしていくと。それから四番目は、退職年齢を引き下げるといふ方法をとることもあると。しかし、そのときには年金を加給して、国の年金にさらにそれを加給していつて、終身年金で保障していくといふやうなことですね。それからまあ、団交に

よつて他の港へといふやうなこともサセストしてありますけれども。何にしましても、全体として労働者の雇用を守ることと、それから首になるなといふやうなときには、これはもう最大限の何段がまえの保護とか保障といふのがここに勧告されてゐるわけなのでございまして。こういうことをです。

それからさらに少し時間があれですから急ぎますと、団体交渉の保障といふところがありますね。で、そのILOの結社の自由、団体交渉権の条約、一九四八年。それから団結権・団体交渉権の条約、一九四九年。そういうものによつて労使の間の団体交渉を保障せよと。これも出てゐるわけなんです。政府は、これはもうこれ以上詳しく言つてゐる時間がありますので、労働大臣、以上のようなことをILOの総会で日本政府も賛成してこられて批准されるわけですね。いま言われたやうなことが国内法に盛り込まれるといふ保証をなさいますですか。

○國務大臣(加藤常太郎君) まあ、批准の問題は前向きに検討いたしますし、今回の改正案もその趣旨に沿つて、国内法の整備にも関連がありますので、今回の改正案もその趣旨に沿つた意味で改正案を出しておりますので、今後前向きに、先ほど言つたやうに、できるだけ早い機会に国内法のあらゆる問題を整備いたしまして批准に持つていきたいと、こういう方針であります。

○田中寿美子君 私は、このILO条約を批准したらね、まあ現行法はもちろんのこと、いま提案されている改正案もあれじゃだめだろうと思ひます。で、全然矛盾しないとおしやつてゐるけれども、問題点一ぱいあります。一つは、港湾の常用労働者は運輸省の管轄ですね、いまね、港湾運送事業法で所管してゐるんです。ところが、日雇い労働者のほうには港湾労働法で労働省が管轄してゐる。こういうふうになつてゐるというところ、これはどうですか、ILO条約の問題、抵触しませんか。これは区別されてゐないんです、ね、ILO条約のほうは。

○政府委員(中原晃君) それは条約勧告には私は抵触しないと思ひます。それから常用労働者は運輸省所管とおしやいましたけれども、やっぱり常用労働者も労働省の所管でございまして、労働基準局、職業安定局その他あれしておりますので、そういう常用労働者が運輸省といふことは日本ではないと思ひますけれども。

○田中寿美子君 外国では港湾労働者はどこが所管してゐますか。
○政府委員(中原晃君) 先進国の大半におきましては、労働問題は港湾労働も含めまして労働省と、こういうことでございまして。
○田中寿美子君 一本ですか。
○政府委員(中原晃君) 失礼しました。一部共管になつてゐるところもあるようでございまして。日本でも、たとえば船員につきましましては運輸省といふことでございすけれども、港湾労働者につきましましては常用日雇い労働者である。ただ、先生のおっしゃつてゐるおそれる意味は、日雇いにつきましましては港湾労働法にいろいろ書いてあるけれども、常用についてはもう法三とかいふことで冷たいじゃないかと、こういうことかと思ひますけれども、常用につきましまして、確かに港湾労働法の主体は日雇い労働者の雇用の安定、福祉向上といふことでございまして、常用につきましても触れております。したがって、常用労働者は労働省は知らぬと、こういうやうな考えは毛頭ございせん。

○田中寿美子君 ILO条約は、常用、日雇い——日本では日雇いなんです。だから、日雇いといふ觀念がないからそうなるんです。港湾で働く人全部を含めて一本に考へた条約です。これは、そういう点で、港湾労働法はおかしいといふことを私は申し上げておるわけです。ですから、これは検討課題だと思ひます。
それから、第二番目に、ILO条約の登録簿は、常用、日雇いの区別はないですね。これもそうです。いま日本では常用は運輸省のほうで所管して、運輸省に登録される、それでしよう。運送事

業法で事業主のほうを持っているわけですね、登録の権利ですか、何か持っているわけですね。それで、日雇い労働者のほうは労働者自身が職安を通じて青手帳をもらっているわけですね。この登録簿一本のはずなんですね。その辺はどうですか、第四案。

○政府委員(中原晃君) 登録のしかたにつきましては、先ほど申しましたとおり、国内法または国内慣行の定めの方法で、こういうことになっておりますので、各国の事情に応じてやると、一本にするか二本にするかということになります。それから、常用労働者のこと、何回も同じことを申し上げまして失礼でございますけれども、いま常用労働者につきましては、使用の届け出の義務が港労働法であるわけでございます、これが届け出がありますと、安定所におきまして常用港労働者証というものを発行するわけで、写真も張ってあるわけですね。したがって、運輸省ではなくて、やはり職安、したがってそれを管轄する労働省が責任を持って、こういうふうにごえております。

○田中寿美子君 そうすると、三条の、登録簿は、すべての職種の港労働者について作成されたいうのは、これはいま言う常用者もみんな一緒に作成されるわけですか。

○政府委員(中原晃君) この「すべての職種の港労働者」というこの日本語でございますが、これは先ほど先生からもいろいろこの訳がよくないとおしかりを受けましたけれども、より正確には港労働者のすべての職種と言ったほうがよろしいかと思ひます。オール・オキュペーション・カテゴリー・オブ・ドックワーカーズというところでございますので、まあ港労働者のすべての職種というふうに言ったほうがいいと思ひますけれども、これが先ほど申し上げましたように、登録簿は国内法及び国内慣行の定める方法でということ、これにつきまして岡田港政課長から委員会において発言がございまして、この発言の内容は、わが国におきましては第三条の趣旨は常用港

労働者については十分達せられておる。わが国が採用している常用港労働者の使用の届け出及び常用港労働者証の交付の制度はこの範疇に入ると理解しているということ、その見解が委員会で認められましたので、私どもとしましては、日本の場合は、先ほど先生も国によっていろいろ違つたとおっしゃいましたけれども、現行の日本の国内法及び国内慣行に従ひまして、常用というものは、日本の終身雇用制の日本的雇用賃金慣行のもとにおきましては、こういうような制度もあり、かつ日本の終身雇用下における常用労働者の地位というところを考えると、それを含めましてこの条約、勧告に沿つておると、こういうふうにごえられるわけで、またその考え方が私どもとしては委員会において認められたと、こういうふうにごえておるわけでございます。

○田中寿美子君 まあ、国内法のことを考えていろいろとたいへん努力をされたように思ひますけれども、これは大臣、前向きにしなければだめですよ。こっちに合わせよう、合わせようと思つて言ひわけをしたり、条件つけてきたりというふうなことをしないほうがいいですね。ILO条約や勧告の線のほうに合わせることに、国内法を直していく必要が私はあると思ひます。

それじゃ最後に、四条の二の二の定数の削減は労働者に悪影響がないように、「港労働者に対する悪影響を防止し、また最小にするための措置を伴うものとする」とありますが、この削減で、もうほんとうに定数は四年間に四万から四千何ばに減つたわけでしょうか。これは悪影響がなかったのですかね。私は伺いたいのですが、一体定数はどんな原則で、いま五千だったわけですが、削減は四千何ばですね、こういうふうにごえ減らしていったのですか。さつき運輸大臣はむしろふえていくだろうなんというのを言われたくらいですけれどもね。登録日雇い労働者の定数を四年間に四万から四千に減らした、その計算の根拠はなんですか。悪影響がなかったのですか。

○説明員(永場久治君) 四十六年度までの定数に

つきましては、この登録実人員が減つたあとを追いまして定数が減つてきているわけでありまして、なぜ、そのように登録労働者の人数が減つてきたかということでございますけれども、先ほど来出ておりますように、根本的には輸送革新の進展というのがあるわけでございます。で、ここにコンテナあるいはサイロ、こういったものが進みますと、登録日雇い労働者の従事しております肩、釣あるいは女子労働者の従事しておりますようなミシン、入敷、こういったような技能的の申しますか、非常に肉体的な職種の需要というものが減つておりました、そういった需要の減少に伴ひまして求人が少なくなつたことが根本的な原因になつておるのじやなからうかと思ひます。

○田中寿美子君 何かよそごとみたいなことをおっしゃいますけれども、これは労働省が原案をつつて総理府に出して、そうして港調審にはかつてきめるのじやないですか、定数というものは運輸省は関係なしですか。

○説明員(高橋全吉君) 運輸省は港調審のメンバーといまして御相談を受けます。で、運輸省としましてはそれを検討して御返事しているということでございます。

○田中寿美子君 ちょっとよく聞かせませんが、運輸省は何にも計算には関係なしですか。

○説明員(高橋全吉君) 港調審のメンバーでございますから、それで労働省から相談を受けて、私のほうも検討いたします。それで御返事を申し上げておる。こういう手続をとつております。

○田中寿美子君 労働省が原案を出すのですね。

○説明員(永場久治君) 定数につきましては白紙諮問でございます。それで、委員の方々の御議論の中で労働省から労働省案を出してみろと、こういうふうなことで、途中の段階で労働省試案を出す、こういうことでございます。

○田中寿美子君 そうすると、あなたはいま実人員によつて定数をどんどん減らしていく。前年に五千しかなかったからこのしも五千と、こういうふうになるわけですか、実際に登録労働者が働いた数は。

○説明員(永場久治君) 従来の例でございますと、たとえば四十五年度の定数を定めるといたしますと、四十四年度の定数というのがかりに一万八人といひます。そうしますと、その一万八人のとくにすでに実人員が七千になつておると、こういうふうな実情ですと定めておる。そこで、一万八人の定数というものを實際に登録するというのは不可能でございます、日雇い労働者の数等から見て、そういうことで、七千人の実人員より上回つたところで定数が、たとえば八千なら八千、こういう形で実人員よりもちょっと上の数であつたら追つかけて下がつてきたというふうな形で四十六年度まではきたということですね。

○田中寿美子君 そうすると、その数はちゃんと資料があるわけですね。

○説明員(永場久治君) ございます。

○田中寿美子君 運輸省の統計で見ますと、常用が約十万余ですね。それから延べ日雇い者が二百八十万ですね。その中には登録労働者が幾らだとか、そういうのは何にも統計はないんですね。つかんでないわけですね。で、職安は登録によつて、職安を通つた登録者の数と、それから業者からの報告によつた数で計算をしていらつしやるわけですね。そうですね。

○説明員(永場久治君) 運輸省の港運統計につきましては、これは全国の港の統計でございます、常用につきましては、これは個別会社に雇われておりますので、その数の統計でございます。それから日雇いにつきましては、これは入れかわり立ちかわり入つてくる人の総延べ数でしかとらえられませんが、したがって、先ほどの何千万という数字をおおよそ三百人で割りますと、日雇いがどのくらい実際に年間通じて働いておるか、こういう数字がわかる仕組みになつております。一方、労働省のほうは、六六港につきまして、先ほど来審議官からも御説明申し上げましたように、まず常用につきましては、使用いたします場合に全部把握しておるわけでございます、この数

はわかっております。それから同時に登録労働者についてもわかっておるわけです。それから登録労働者以外の日雇いにつきましては、これは入れかわり立ちかわりの、いわゆる白手帳でございますので、これは延べ数としてわかるということでございます。

○田中寿美子君 現実の問題として、あなたは、そういうことは一切ありませんと最初からおっしゃって、青空市場もないし、やみ雇用もないし、きれいなもんだという話を一貫して私にはいつもしてらっしゃるのです。だけれども、実際には、やみ雇用もあるし、青空市場での雇用もあるし、現実には一ぱいあるわけです。そうしますと、登録労働者の数だって、これは登録日雇い労働者だけれども、あそこに行かないで、そしてやみで、荷役業者と、あるいは手配師と話し合ひで働いてるものもあるわけですね。ですから、ほんとの数はつかめていないし、きちんとした統計というのは、私はまだ見たことないんですが、いまのようにおっしゃるでしたら、四年間に四万から四千に減ってきた過程の根拠の数字を、ぜひ、委員長、私、資料としていただきたいと思ひます。

まだたくさんありますけれども、きょうは一応打ち切っておきますが、大臣ね、ILO条約を批准するということは重大なことなんです。あの自身をよく見ていただいたら、国内法と抵触すると思われる部分が一ぱいある。それで、たいへんたくみに解釈を変えたり、翻訳のこぼれを変えたりして、うまく合うようなことしないように、インチキやらないでください。ほんとうに誠意を持って、非常に大きな技術革新が進んでいく、輸送の革新の中で追われようとしているところの港湾労働者が守られるためにこういう条約が結ばれているわけでしょう。そして、いかなる場合でも働く人が生きられる生活保障、賃金保障しなきゃいけないわけでしょう。そういう方向で、ILO条約の批准をする前に、国内法をきちんと整備するとか、あるいは制度をちゃんとするとかというようなことの努力をしていただきたいんです。そ

のこの決意を伺って、まだ、私は運輸省にも何うことも一ぱいありますんですが、きょうはこれで打ち切っておきます。

○国務大臣(加藤常太郎君) 田中議員のお説、やっぱり労働省におられたものでありますから、なかなか痛いところをついておりました。御趣旨をよく尊重いたしまして、ただ、まあかつこうだけ整えるというよりは、十分、いろいろな点を御意見を体して、真の国内法の整備をいたすことを、前向きで検討するということをお答えいたします。

○委員長(大橋和孝君) 資料はよろしゅうございします。

○説明員(永場久治君) はい。

○委員長(大橋和孝君) 本案につきましては、本日はこの程度にとどめます。
本日はこれにて散会いたします。
午後五時四十分散会

七月三日日本委員会に左の案件を付託された。
(予備審査のための付託は三月十四日)
一、雇用対策法及び雇用促進事業団法の一部を改正する法律案

雇用対策法及び雇用促進事業団法の一部を改正する法律案
(小字及びは衆議院修正の部分)
雇用対策法及び雇用促進事業団法の一部を改正する法律

(雇用対策法の一部改正)
第一条 雇用対策法(昭和四十一年法律第百三十二号)の一部を次のように改正する。
目次中「中高年齢者等の雇用の促進(第十九条・第二十条)」を「中高年齢者等の職業の安定(第十九条・第二十条の四)」に改める。

第三十三条第一項第四号の次に次の一号を加える。
四の二 中高年齢者の職業の安定を図るため、

定年の引上げの円滑な実施を促進するため必要な施策を充実すること。
第六章の章名中「雇用の促進」を「職業の安定」に改める。

第十九条の見出しを「(雇用率)」に改め、同条第二項を削る。
第六章中第二十條の次に次の三條を加える。

(資料の提供等)
第二十條の二 国は、事業主その他の関係者に對して、中高年齢者又は身体に障害のある者の雇用を促進し、及び定年の引き上げを促進するため、資料の提供その他の援助を行なうようにしなければならない。

(再就職援助計画の作成等)
第二十條の三 公共職業安定所長は、労働省令で定める年齢未満の年齢を定年としている事業所の事業主に対して、定年に達する労働者の職業の安定を図るため必要があると認めるときは、○当該労働者の再就職の援助等に関する計画(以下この条において「再就職援助計画」という。)の作成を要請することができる。

2 前項の要請があつた場合には、同項の事業主は、労働省令で定めるところにより、再就職援助計画を作成し、これを公共職業安定所長に提出するものとする。

3 前項の規定により再就職援助計画を作成した事業主は、その雇用する者のうちから、再就職援助担当者を選任し、その者に、当該計画に基づいて、労働省令で定めるところにより、公共職業安定所と協力して、定年に達する労働者の再就職の援助のための業務を行なわせるものとする。

4 公共職業安定所長は、再就職援助計画を提出した事業主に対して、当該計画の円滑な実施のため必要な助言その他の援助を行なうものとする。

(国の行なう再就職促進措置)

第二十條の四 国は、定年に達する労働者について職業指導、職業紹介、職業訓練その他の措置が効果的に関連して実施されるように配慮し、当該労働者の再就職を促進するように努めるものとする。

第二十一條第一項中「労働省令で定めるところにより」を「雇入れに係るものにあつては労働省令で定めるところにより、離職に係るものにあつては当該雇用主の変動の前後に労働省令で定めるところにより」に改め、同条第二項中「政令で定めるところにより」を「雇入れに係るものにあつては政令で定めるところにより、離職に係るものにあつては当該雇用主の変動の前後に政令で定めるところにより」に改め、同条第三項中「職業安定機関は」を「国は、職業安定機関が」に改め、「行なうこと」の下に、「公共職業安定機関が職業訓練を行なうこと」を加える。

(雇用促進事業団法の一部改正)
第二条 雇用促進事業団法(昭和三十六年法律第百十六号)の一部を次のように改正する。
第十九條第三項に次の一号を加える。

四 心身障害者を多数雇用するものとして政令で定める事業所の事業主に対して、当該事業所の事業の用に供する施設又は設備の設置又は整備に要する資金の貸付けを行なうこと。

第十九條に次の一項を加える。
5 事業団は、第一項第四号の業務を行なう場合においては、同号に規定する移転就職者のための宿舎を、移転就職者以外の労働者で、住居の移転を余儀なくされたこと等に伴い職業の安定を図る工業再配置促進法(昭和四十七年法律第七十三号)第二條第一項に規定する移転促進地域から同条第二項に規定する誘導地域への工場移転に伴い住居を移転するために宿舎の確保を図ることが必要であると公共職業安定所長が認めるものに、移転就職者の利用に支障がない限り、貸与することができる。

附則
1 この法律は、公布の日から施行する。ただし、第一條中雇用促進事業団法第二十一條の改正規定は、公布の日から起算して六月を超えた日から施行する。

三三三

2 この法律による改正後の雇用対策法第二十一条の規定（雇職に係る雇用量の変動に関する部分に限る。）は、同条に規定する雇用量の変動であつて、当該雇用量の変動に係る雇職の全部がこの法律の施行（前項ただし書の規定による施行をいう。以下同じ。）の日以後であるものについて適用し、当該雇用量の変動に係る雇職の全部又は一部が同日前であるものについては、なお従前の例による。

3 この法律の施行前にした行為及び前項の規定により従前の例によることとされる雇用量の変動についての届出に係るこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

昭和四十八年七月二十八日印刷

昭和四十八年七月三十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局