

第百一回国会 運輸委員會 議 録 第十八号

昭和五十九年七月二十七日(金曜日)
午前十時五十分開議

出席委員

委員長代理理事 鹿野 道彦君

理事 久間 章生君 理事 浜野 剛君

理事 三塚 博君 理事 小林 恒人君

理事 吉原 米治君 理事 近江已記夫君

理事 中村 正雄君

加藤 六月君 北川 正恭君

小山 長規君 佐藤 文生君

田中 直紀君 近岡理一郎君

中馬 弘毅君 中山 正暉君

林 大幹君 増岡 博之君

箕輪 登君 若林 正俊君

兒玉 末男君 左近 正男君

関山 信之君 田並 胤明君

富塚 三夫君 水谷 弘君

森田 景一君 梅田 勝君

辻 第一君

出席國務大臣 運輸大臣 細田 吉藏君

出席政府委員 運輸省海上技術 武石 章君

安全局船員部長 岡田 專治君

海上保安庁次長 岡田 專治君

委員外の出席者 人事院事務総局 大城 二郎君

任用局企画課長 鈴木 正孝君

防衛庁人事局人 鈴木 正孝君

事第二課長 鈴木 正孝君

労働省労働基準 松本 邦宏君

局安全衛生部計 松本 邦宏君

画課長 松本 邦宏君

労働省婦人局婦 松原 亘子君

人政策課長 松原 亘子君

運輸委員会調査 荻生 敬一君

室長 荻生 敬一君

委員の異動
七月二十七日
辞任

加藤 六月君

田中 直紀君

箕輪 登君

西中 清君

同日

辞任

北川 正恭君

水谷 弘君

補欠選任

北川 正恭君

小里 貞利君

保岡 興治君

水谷 弘君

同日

補欠選任

加藤 六月君

西中 清君

七月二十六日

ユ一ザ一車検代行行為の是正に関する請願(小

泉純一郎君紹介)(第八八九一号)

同月二十七日

志布志湾における波見港港灣計画の早期実現に

関する請願(二階堂進君外一名紹介)(第九〇四

九号)

脊髄損傷者に対する運輸行政改善に関する請願

(河野洋平君紹介)(第九一三七号)

北陸新幹線の早期着工等に関する請願(小沢貞

孝君紹介)(第九一八〇号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

船員法の一部を改正する法律案(内閣提出第八

四号)

○鹿野委員長代理 これより会議を開きます。

本日は、委員長が所用のため出席できませんの

で、指名により私が委員長の職務を行います。

内閣提出、船員法の一部を改正する法律案を議

題いたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し

ます。森田景一君。

〔鹿野委員長代理退席、久間委員長代理

着席〕

○森田(景)委員 先般来議されておりますよう

に、船員法の一部改正法案が婦人差別撤廃条約を

批准するための整備である、こういうふうになっ

ておるわけでございます。あわせて婦人の職域を

拡大するために雇用の促進を図らなければいけな

い、こういうことも問題になっておるわけでござ

います。最近の「船員職業紹介状況」というの

を見てみますと、昭和五十六年におきましては、

新規求人数が外航で二万三千四百五十四人、月間

有効求人数が三万九千九百六十六人、新規求職数

が一万二千二百三十三人、月間有効求職数が三万四千

五百九十一人、倍率で月間有効求職率が一・一

六、こういう数字があるわけです。成立数が千五

百三十二件、内航につきましては求人倍率が一・

六七倍であります。成立数が三千八百二十二

件、漁業関係では倍率は〇・一九倍でございま

して成立数が千五百七、これは五十六年の数字で

ございます。五十七年の数字を見ますと、外航につ

きましては一・六七倍、成立数が千六百一件、内

航が〇・八九倍、三千三百二十件が成立してい

る。漁業関係では〇・二二倍で七百八十九件、こ

ういう資料があるわけでございます。

求人数それから求職数もかなりの数がありなが

ら、成立数が余り芳しくない状況でありますけれ

ども、こうした結果についてはどんなところに原

因があるというふうな判断なさっていらっしゃる

のでしょうか。

○武石政府委員 今、先生がおっしゃいましたと

おりのような成立の状況でございますが、この原

因は、求人側の求める条件と求職側の条件とが必

ずしも一致しない、特に若年層に対しての求人

が多いのに対して求職側は中高年齢層の比重が

非常に高いというふうなことで、事実上すれ違い

になってしまつとか、あるいは外航、内航、漁

業、それから漁業の中でもいろいろな形態がござ

います。それぞれ望むような職場あるいは求人

側の要請というものがどうしても合わないとい

うような状況がございまして、このような状況に

なっております。こういうことでございまして。

○森田(景)委員 求人側が若年層を望んでおるの

に対して求職側が比較的高年齢者だ、こういう答

弁でございしますが、日本はもう高齢化社会に入っ

ておるわけでございまして、これから高齢者の雇

用促進、雇用対策というのはあらゆる分野で非常

に重要な意味を持つておるわけでございまして。

これは船員の方についても同じことが言えるは

ずでございまして。今後の高齢者雇用対策、特に船

員の場合についてどういふふうな対策をお持ちに

なつていらつしやるのか、またどういふ指導を求

人側にしていらつしやるのか、その辺のところも

あわせてお答えいただきたいと思います。

○武石政府委員 雇用対策の上で特に中高年齢層

に対してどのような対策をとらうかという御質問でござ

います。現在私どもとしては雇用促進セン

ターというものを持っております。そこで例え

ば海外の船主というものの職域の開拓を行いまし

て、そこへ、教育を行うことによつて、中高年齢

層の職域を新たに教育をして職員になった人た

ちというのをできるだけ紹介をしていく、強力的

にあつていただく。それから、そういう教育を

行わせる事業者に対して助成するというようなこ

とをやっております。それから海技大学の分校

における技能講習では、陸上での就業に必要な技

能資格を付与するというような教育を行つてお

るところでございまして。

なお、本年度からは船員保険の特別会計からの

補助で、雇用促進センターで実施しております能

力開発事業の一環として、特に中高年齢層の職業

訓練に力を入れておるところでございまして。

訓練をいたしまして陸の公共職業訓練校への入学の道を開く。さらに、それを受講させる事業主に対しては助成を行うということをやっておるところでございます。

○森田(景)委員　今までも、御存じのとおり船員総数に対して女子船員というものは非常に低い比率でございます。しかも現在求職と求人との数が

こんな状況になっております。これは今までの男性でもこういう難しい状況になっているわけでございまして、今回の法改正で女性の職域が拡大されるという状況になったとしても非常に難しいのではないかと考えられるわけでございますが、特に女子の就職、職場拡大ということについてどういう展望をお持ちでいらつしやいましょうか。

ろまでふえてきております。それから、来年度、六十年代からは商船高専でも女子を採用しようというふうに道を開いていきたいと思っておりますし、それから海員学校、部員の養成校でございますが、女子に対しても既に門戸を開いておりますが、こちらの方は従来まで実績がないという状況でございます。

今後、こういう法律改正を機会にいたしましたし、私どもとしてできるだけ今回の法改正の趣旨を各方面にPRいたしまして、本当に能力を持って意欲のある女子の進出を図っていきたい、そういうふう考えておるところでございます。

○森田(景)委員 学校の方で海員志望の女性がかなり進出してきているという御答弁でございますが、学校の方で勉強なさっても受け入れる方でそういう状況が整っていなければ、これは将来また大変な問題になるわけでございますので、その点十分今後の対応をやっていたいただきたいと思うわけです。

た。たゞ、まゝ御答弁がありましたように、海運業界は非常に不況の状況でございまして、新しく雇用するという状況も――かなり求人数は多いにかかわらず、なかなか求職者がそれに見合っていない、就職数が見合わない、しかもなお船員は減少の傾向にあるという非常に厳しい状況になつてゐることは御存じのとおりでございませう。

なさつていらつしやることは我々も承知しているわけでございますけれども、また一方で、例えば本四架橋の建設が進んでおりまして、本四架橋ができ上がりますと、その関連の方々については生活の職場を失ひ、こういう状況にもなつてゐることはもう御存じのとおりでございます。

そういうことから、第九十六国会におきまして

は、船員法、船舶職員法、この船員二法の改正あるいは船員災害防止協会等に関する法律の改正、こういう審議があったようでございますけれども、ここで各種資格の海陸互換性ということについていろいろと論議があったようでございます。

私から説明するまでもないと思いますけれども、例えばボーラー技士でありますとかあるいはクレーンの運転士でありますとか、ボーラーの整備士でありますとかあるいはガス溶接作業主任者でありますとか、十一種類くらい、海と陸とは、同じ資格でありながら就職ができない状況にある、こういう論議がなされて、海でその資格を持つて

いるならば陸でも同じ資格で就職できるようにすべきであるという論議がなされたというふうに私は承っております。運輸省としては関係各省と話し合いを進めてこれの実現を図っていききたい、こういう方針だったと聞いております。この話し合いの進み方はどうなっているのか、お答えいただきたいと思います。

どう対比できるのか、実際の教育内容とかいう点でどこまで共通であるかというようなところを十分に判断した上で両者の関連性を図る、あるいは海上資格を陸上資格にかえていくといいますが、転換していくというような、互換できるか否かということについてはかなり具体的な事務的な作業を必要としております。現在その作業を鋭意進めて

○森田(景)委員 きょうは労働省からもおいでいただいておりますのでお尋ねしたいのですが、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法が昭和五十六年十一月から

施行されているわけでございます。この法律の第十六条から二十二条におきまして、離職者に関する措置が規定されているわけでございます。第十九条の内容はどういうような内容ででしょうか。——お見えになっていらっしやらないのですか。何か行き違いがあったようでございます。それでは、労働省の方は質問しても答えが出てきま

それから、これはやめます。

それで今のお話ですけれども、海陸の資格の互換性につきましては関係各省と協議中だという御答弁でございます。第九十六国会といえますのは昭和五十七年だったわけです。ことは五十九年ですから、二年間もかかって話し合いをして、まだ話し中だというのは随分ごゆっくりしていらっし

指定をしていただくという様なことをそれなり
に従来やってまいったところでございます。今
後ともさらにこういう点も含めまして資格の互換
性の確保といいますが、そういう面での改善を
するように努力してまいりたいと思っております。

○細田国務大臣 できるだけ速やかに話し合いを
させるようにしたいと思っております。どう
も役所の中の話は話が長くて、こういうことが
往々にしてございまして、まことに残念でござ
います。できるだけ早く話し合いを終わらせたい
と思っております。

○森田(景)委員 こんなどころで地方の問題を持
ち出すのは大変失礼かと思ひますけれども、私も
かつて千葉県議会の議員の一人でございまして。
昔、与党の自民党の議員がこういうことを本会議
で言っておりました。検討三年、やります二年、
始めましたはばちばちと、これが千葉県の現状
だ、十年も前のことでございまして。国の方はも
と悠長なんじゃないかというふうに感じるわけ
であります。どうかひとつ積極的にこの解決を
図られるようにお願いしたいと思います。

それから、先ほど労働省の方おいでになつて
いるということでございまして、私の質問が、ち
よと連絡が悪かったようでございまして。私は、
海陸の資格の互換性について労働省の方ではど
ういうふうに進めているのかということをお聞き
したかったわけでございます。その過程で若干質
問が変わりました。この点についてはいらっしや
ているのでしょうか。

○松本説明員 労働省の計画課長でございます
が、先ほどはちよと所管法律でないものですか
ら失礼いたしました。安全衛生法に關係いたし
ます資格の乗入れの問題につきましては、かね
がね運輸省の方からお申し出がございましたが、
ことしの六月に具体的な内容について、こうい
う点について具体的な免除を図ってもらいたい
という案の提示がございました。現在、それを事務
的に詳細詰めておる段階でございまして、でき
るだけ早く処置をしたい、かように考えており
ます。

○森田(景)委員 ただいまの答えでも、できる
だけ早くというお話でございまして。本来ならば
つごらうまでと聞きたいところですが、お立
場がお立場だと思ひますから、そこまでは聞き
ませんが、先ほど申し上げましたように、地方
でも検討三年、やります二年、始めましたは
ばちばちと、こういう状況で、いろいろと行政
の怠慢さといひますが、緩慢さが指摘されて
いるわけでございます。国の方は少なくともそ
ういうことのないように、率先して早く対応
を進めていただきたいと思います。

次に、先般、運輸大臣も船員の立場の厳し
さといひますが、こういうことについて「板子
一枚下は地獄」ですか、こんな表現をなさつて
いらつしやつたと思ひます。本当に船のお仕事
というのは厳しい状況でございまして、海難事
故もかなり発生しているわけでございます。そ
ういう中で、やはり海上の安全確保と海難救助
というのは大変大事なことだと思ひます。この
ことにつきまして、一九七九年の海上捜索救
助に関する国際条約、SAR条約といふのがあ
るわけでございます。これは御存じのとおり、
世界各国が海上捜索救助活動の責任を分担し、
かつ協力し合つて、全海域をカバーする海難
救助体制を創設しようとするものだといふこ
とになってゐるわけでございます。

このSAR条約は、十五カ国が締結国となつた
日から十二月に発効するといふことになって
いるわけでございます。今までのSAR条約の
締結国は十四カ国であつたわけでございますが、
デンマークが七月中に十五カ国目の締結国とな
ることが決まつた、こういうふうな最近報道
されているわけでございます。そうしますと、十
五カ国そろつたわけでございますから来年には
この条約は発効することになるわけござい
まして、日本におきましても当然この条約を
批准して締結国にならなければならぬわけ
でございます。時間の関係で短く申し上げま
すけれども、船位通報制度であるいは広域
哨戒体制等の整備、こういうものを進めて
体制を整えなければならぬはずでござい
ますが、これに対する取り組み方についてお
答えいただけますか。

○岡田政府委員 お答え申し上げます。
ただいま先生の御質問にございました一九七
九年の海上捜索救助に関する国際条約でござ
います。デンマークが六月二十一日に十五番
目の締結国として加入いたしましたので、来
年の六月二十二日には発効する、こういう
ふうな状況になっております。私も、世界有
数の海運国である日本は水産国という立場
でございまして、海上保安庁といたしまし
てもこの条約の趣旨にかんがみ、条約加入
のための準備作業を現在外務省事務局と協
議しつつ行つてゐるところでございまして、
お尋ねのございました船位通報制度でござ
いませうけれども、この条約によりましてこ
ういふ措置をとることが勧告されてゐるわ
けでございます。航行船舶の位置の把握等
によりまして救助活動が非常に有効、適切
に行われるというメリットがございまして
ございまして、私も昭和五十七年度から四
カ年計画で整備を進めてまいりました。順調
に進んでおりますので、六十年度中には我
々が国としてこの制度を発足させることが
可能であらうかと考えております。ただ、何
にいたしましても、この制度は民間の船主
等が必要でございます。今関係団体、船主
あるいは労働組合等にいろいろ御意見を伺
いながら円満な発足をさせたい、かように
考えておるところでございまして、

制を整えなければならぬはずでござい
ますが、これに対する取り組み方についてお
答えいただけますか。

○森田(景)委員 昭和五十七年の日本の周辺海域
におきまして海難事故、海上保安庁が取り扱
った海難で救助を必要とする遭難者は、二
千三百三十七隻、百九十四万六千六百九十
総トン、これに伴う遭難者が一万一千六百
三十五人であつたといふふうな資料がござ
います。このうち死亡・行方不明が二百八
十九人、過去三十年間に比べては一番少
ない数であつたといふふうな報告されて
いるわけでございます。

いづれにしても、この海難救助体制とい
ふのは、これからの船員の雇用拡大また
船上作業の安全と、この確立、またSAR
条約の締結、こういうことにつきまして
はどうか格段の御努力をお願い申し上げ
まして、時間でございますので質問を
終わります。

○久間委員長代理 梅田勝君。
○梅田委員 船員法の一部改正案につ
きまして質問させていただきます。
今回の改正案は、御承知のように婦人
差別撤廃条約の批准に伴う国内法の整備
で、いわゆる男女雇用機会均等法に關連
したものでございまして、私は、多くの婦
人労働者の願いをかなへた実効ある男女
雇用平等法が制定されるように望んでや
まない次第であります。ただ、きよりの質
問は社会党さんが一時間、公明党さんが三
十分、我が共産党・革新共同は十五分し
かないわけでありまして、各委員平等に
扱つていただくには私に願つてゐるわけ
でございますけれども、時間がございませ
んの、きよりの女子船員の圧倒的な部分
を占めております内航船舶におきまして
いわゆるマリナーと称せられる女子船員
の問題につきまして質問をさせていただきます
と思ひます。

○森田(景)委員 昭和五十七年の日本の周辺海域
におきまして海難事故、海上保安庁が取り
扱った海難で救助を必要とする遭難者は、
二千三百三十七隻、百九十四万六千六百
九十総トン、これに伴う遭難者が一万一千
六百三十五人であつたといふふうな資料
がございまして、このうち死亡・行方不明
が二百八十九人、過去三十年間に比べて
は一番少ない数であつたといふふうな報
告されているわけでございます。

いづれにしても、この海難救助体制とい
ふのは、これからの船員の雇用拡大また
船上作業の安全と、この確立、またSAR
条約の締結、こういうことにつきまして
はどうか格段の御努力をお願い申し上げ
まして、時間でございますので質問を
終わります。

○久間委員長代理 梅田勝君。
○梅田委員 船員法の一部改正案につ
きまして質問させていただきます。
今回の改正案は、御承知のように婦人
差別撤廃条約の批准に伴う国内法の整備
で、いわゆる男女雇用機会均等法に關連
したものでございまして、私は、多くの婦
人労働者の願いをかなへた実効ある男女
雇用平等法が制定されるように望んでや
まない次第であります。ただ、きよりの質
問は社会党さんが一時間、公明党さんが三
十分、我が共産党・革新共同は十五分し
かないわけでありまして、各委員平等に
扱つていただくには私に願つてゐるわけ
でございますけれども、時間がございませ
んの、きよりの女子船員の圧倒的な部分
を占めております内航船舶におきまして
いわゆるマリナーと称せられる女子船員
の問題につきまして質問をさせていただきます
と思ひます。

まず運輸省からいただきました「女子船員数の
実態」という文書でございまして、職名の分
類におきまして「マリナー」といふようにな
つてゐるわけでございますが、これは日本
語ではないわけでありまして、英語といふ
のか外來語といふのか、そういう形で使
われてゐるわけでありま

す。直訳いたしますと「海の女の子」あるいは「海上の少女」と言うべきですが、もつとほかに適当な訳し方があるのかもしれないけれども、しかし、女性ということだけでいわゆる性を売り物にしたような表現と受け取られるわけでございます。役所が職名分類にお使いになるやり方としては適当ではないのかと思うわけでございます。

〔久間委員長代理退席、浜野委員長代理着席〕

マリンガールの業務内容につきましては別に資料が出ておりますが、客室、給仕、案内、売店あるいは食堂の賄いなどでありまして、そこに働く女子船員のいわば総称として使われておる。よく言えば愛称ですね。しかし、この業務内容は男性でもやれるものでありまして、女性だけに限定したものではありません。現に、外航の場合は長期にわたりますから、男性が多いようでございます。男女雇用平等という見地に立つた場合には、このような船員の職名分類としては不適当ではないかと思うわけでありまして、ですから、正當に業務をやるわけでありまして、業務の内容にふさわしい職名をつけるべきではないか、案内なら案内係あるいは飛行機の場合でも言っておりますような客室乗務員といったような、内容にふさわしいものに分類することが必要ではないかと思うわけでございます。昨日いただいた「女子船員の勤務実態について」というところの職種におきましては、「客室係」「給仕係」「案内係」「売店係」「司ちゅう係」あるいは「司ちゅう員」という分類がしてございますが、この点はいかがでございますか。

○武石政府委員 今、先生御指摘のようにいわゆるマリンガールと言われているのは、旅客船、カーフェリー等により乗組船員のうち接客業務に携わる者でございます。船内就労体制上は事務部に属する部員として位置づけられております。いわゆるマリンガールの雇入れ公認の際の職名は売店員とかスチュワード、マリンステ

ユワード、サービス員、ウェイトレス、接客員、ガイド等とさまざまでございます。これらの職名をのを総称していわゆるマリンガールと呼称されているわけでございます。

マリンガールという呼称が男女雇用平等の観点から問題があるか否かということにつきまして、男女雇用機会均等法の実施にも関係する問題でございますので、関係機関とも十分相談してまいりたいと考えております。ただ、例えばイギリスなんかでもスチュワードとスチュワードessという言葉はいけないので、何とかパーソンというように呼称に改めているというふうなこともございまして、この指針の中で一つの検討事項になつていこうかと思つてます。従来からの呼称を私どもとしては踏襲してたまたま統計上に使つたところでございますので、今後その点についてはまた検討してまいりたいと思つてます。

○梅田委員 会社がマリンガールの募集に当たつて女性を条件としておりますか、いかがですか。

○武石政府委員 必ずしも条件としてははいないと思つてますけれども、職種によつては女子ということだけで募集しているということもあろうかと思つてます。従来まではそういうこともあろうかと思つてます。

○梅田委員 今、船員部長が接客業務とおっしゃいましたけれども、お客さんに接するのだからそれうだけれども、従来、売春防止法制定前いわゆる売春婦ということが問題になりましたけれども、接客婦というように言われた場合もあるのです。印象が悪いわけですから、私はそういう言葉は女性をべつ視するのが根底にあるのじゃないかと思つてます。あなたはたまたま分類上こうしたと言つけれども、実際、客室係とか給仕係、案内係、ちゃんとあるわけだ。なぜそれでそのように分類をしないのかということ、私は差別意識があなたの方の中にあるのじゃないかというように思つてます。そういう考え方は改善すべきじゃないか。スチュワードの問題につきましても、今日アメリカにおきましてはもはやこれは使わな

い、フライングアシスタントというふうな形で別の言葉に変わつてきているのです。

だから、私は、何かこういうことでお客さんを呼び寄せようとか、あるいは非常に劣悪な賃金、労働条件だけれども、ここの職場は明るいですとごまかすとかというように使うことは絶対許されなかつたと思つております。あなたは、憲法第十四条に「法の下の平等」というのがありますが、これをもう一遍読み上げていただかせませんか。

○武石政府委員 憲法第十四条第一項では「すべて国民は、法の下に平等であつて、人種、信条、性別、社会的身分又は門地により、政治的、経済的又は社会的関係において、差別されない」と書いてございます。

○梅田委員 ところで大臣、お聞きになりましたように、憲法第十四条におきましては法のもとに於いては平等だ、性別差別をしてはならぬ、明快に書かれておるわけですから、それをこのような分類の仕方をしておるのはやはり問題があると思つておるのです。

そこで、この際にちよつと言つていただきたいのでありますが、六法全書には憲法は当然載つております。ところが、運輸省が監修をされております小六法、例えば運輸六法あるいは船員六法、こういうものが二十四種類ございまして、それ以外にもつと出てくるかもしれませんが、私は国立国会図書館で調べてもらいましたら、大体この種の小六法は我が国会図書館に所蔵されておりますのは百八十八種ありまして、非常にたくさんあるわけでございますけれども、そのうち憲法を載せておりますのが六十一種類、載っていないのが百二十七種類というわけでありまして、運輸省関係の二十四種類には憲法は載っていないのです。憲法第十四条におきましては法のもとに平等、性別差別してはならぬと書かれておる。これはお役所の仕事をする場合の基本になるべきものです。我が国政治の基本です。それが小六法に載つてないということは、手元に六法全書あ

りますよとおっしゃるかもしれないけれども、小六法を持ってうろろろすることが多いわけですから、開いてみたら、これはやはり憲法軽視ではないかと思つております。少なくとも大臣官房や船員局において直接監修をされておりますような運輸六法や船員小六法に対して、次の機会があれば憲法をまず載せるべきではないかと思つております。これは政治の問題でありますから、この際大臣の御答弁をいただきたいと思つてます。

○細田国務大臣 憲法が国の基本の法律であることは御説明をまつまでもございせん。ただいま十四条の話もございましたが、これは当然のことでございます。ただ、事務用にできておる六法、小六法あるいは関係法規集に載つてないというところは、おっしゃるとおりそういう例もたくさんあるようでございます。私は、どちらかというと意見としては載せた方が適當であると思つておりますけれども、憲法にございせん言論、出版の自由もございまして、こういう点から載せるべしというふうなわけにもまいらないのではありませんか、出版社の都合もございまして、編集者の都合もございまして、ですから、私は基本的な問題でございまして、憲法を載せる方が適當である、かように思つております。

○梅田委員 私なんかは、嵯峨虎三さんが知事をなさつたときにこういう憲法の小冊子をつくつて、絶えずここに置いて、我々は憲法のもとに平和と民主的な条項を守つてやってくんだ、これを心がけておるわけでありまして、ぜひ次の機会には改めていただきたい、強く要望をしておきます。少なくとも監修をやつておられるわけですから、そのように助言をすべきではないかと思つております。

次に、マリンガールの勤務実態の問題であります。その平均年齢、平均勤続年数、平均賃金、雇用形態、勤務形態などにつきまして簡単に御答弁をいただきたいと思つてます。

○武石政府委員 お答え申し上げます。いわゆるマリンガール、マリンガールという言

業を使うとおしかりを受けるかもしれないが、そのすべてについて私どもとして就労実態を把握しているというわけではございませんが、昨年来の実態調査などによりまして、いわゆるマリナーと言われている人たちは一般に普通高校を卒業して就職する、そして三年前後の就労の後退職するというのがどうも通例のようでございます。平均年齢は二十歳程度というように聞こえております。

それから、賃金でございますが、フェリー会社が加盟しております大型カーフェリー労働協会と全日本海員組合との間で締結された労働協約によっておまして、初任給では十万円ほどで、それらに経験加給金、時間外手当、休日手当、航海日当などを含めると、二十歳で約十五万から十六万というのが一般のようでございます。なお、賃金につきましては同一業務に携わる男子と差がないと聞いております。

勤務形態につきましては、事務部の部員として客室、給仕、案内、売店販売等を主な業務として、それぞれの船舶の就航航路の特殊性を反映した不連続の八時間労働が一般となっているようでございます。なお、夜間労働につきましては、法律にありますが、午後八時から翌朝の五時まで原則として就労はできないということになっておりますが、航路によっては発着時間が深夜に及ぶというようにございまして、その場合は船員法上の許可を受けて午後十一時半まで就労しておるといのが大方の形態でございます。

○梅田委員 今の御答弁にございましたように、この人々の賃金、労働条件というのは非常に良くないのです。その証拠に、勤務実態というのが極めて厳しいのです。ある会社の状況によりまして、例えばある客室係の場合で申しますと、七時十五分から九時まで最初働いて休まして、二時から三時まで働いてそれからまた休まして、五時から八時まで働くというような勤務形態ですね。あるいはある案内係で言いますと、八時から十一時まで働いて中休みをして、一時から四時三

十分まで働いてまた中休みをいたしまして、六時から七時三十分まで働く、こういうような勤務形態もあるわけでありまして。

ですから、八時間の労働を超えるということではありませんが、中休の連続勤務形態ですね。船でございましてから陸上のように家に帰って休むということじゃない、船内に拘束されている、海で外へ出るわけにはいかぬわけですから。ですから、船内の自分の個室なり控室に帰って休むということはあるんですが、全体としては拘束されている。だから、賃金が初任給が十万でそれと全体としては十五、六万にはなると言うけれども、ずっと長時間拘束されておる、不連続の長時間勤務だという点を考えますと、実質的な賃金はそんなに高くはない、むしろ安いと言えるのじゃないかと思うわけでありまして。ですから、非常にきつい労働でありますので若い人であり、そして動続年数が非常に短いというのがこの業務の特徴になっていると思うわけでありまして。

もう一つ遅い時間帯まで協定を結ばれておると聞いておるわけですが、実態として遅い場合でも九時三十分だとおっしゃっておりますけれども、全部調べたかという点、総括的な七百四十二名全体の統計というものは把握していないというの、私、事前に調査したときの実態であったわけでありまして。したがって、これらの人々の賃金、労働条件等につきましてはもっと詳しい実態調査をやりたいので、そして終身雇用制の我が国の労働慣行のもとにおきましてなぜこの部門だけが短期間しか勤めないのか、結婚したら大概やめざるを得ないということでは、女性の働く職場を確保するという点におきましても若干問題があるのじゃないかということで、多くの婦人労働者が気持ちよくずっと働けるような労働環境というものををつくっていく必要があるのじゃないか、かように思うわけでありまして。

時間がありませんので終わりにいたしますけれども、今度は夜間の労働を野放しにするわけではございませんけれども、現状でもかなり問題があっ

て、一応は禁止しているのだけれども特例という抜け穴があって、そして事実上は夜遅くまでやっている。前回の委員会でも審議になったわけですから、酔っぱらいが酔って絡まるとか、これから深夜労働も野放しになりましたら客室の個室に対するサービスなどもやられるのか、そんな危ないことはかなわぬということが言われているわけでありまして、これは十分に考えて指導する必要があるのじゃないか。そういう点では、今日の時点におきまして夜間労働を野放しにするということについて、私も反対であります。最後に部長と大臣の御答弁をいただきたいと思っております。

○武石政府委員 今回の法改正に当たりましては、一般女子船員についての雇用の機会の拡大の観点から夜間労働の禁止規定を廃止しまして、妊娠婦についての母性保護の観点から夜間労働の制限規定を存続させたというところでございまして。しかし、今先生御指摘のありましたようにそういう御意見もございまして、改正船員法の施行に当たっては、私も本件に関しまして船員中央労働委員会の答申を受けました際に、その答申の中に、女子船員の従来の労働実態に鑑み、女子船員の就業上の不安がないように十分配慮した法の運用を行っていくようにしたいということ、私どもも十分この方向で運用を図ってまいりたいと考えております。

また、マリナーが非常に短期の雇用しかされてないといいますがやめていってしまおうという実態は、海上の職場というものが陸地から離れて家庭から切り離されてしまふ、孤立した職場であるというところからかなり大きな原因があるかと思っております。この点は基本的には海上の職員として長く乗り組むという決意のある人々でないといふことと動機が異なる、これは労働条件とかそういうことと違って、事実上の孤立性と申しますかそういうものが原因ではなからうかと私どもも考えております。

○細田国務大臣 今回の措置によりまして労働の内容が変わってくるのが当然考えられます。こ

れに対しては、その対価といましようか賃金ににつきましては当然配慮されるべきことだと思っております。第一義的にはこれらは労使関係の円満な運用によってやられることとございまして、我々政府としても十分気をつけておかなければならぬことだと考えておる次第でございます。

○梅田委員 時間が参りましたので終わります。

○浜野委員長代理 小林恒人君。

○小林(恒)委員 既に同僚議員から多くの質問があったところでありますけれども、今回提案をされております船員法の一部を改正する法律案は、我が国が署名した「女子に対する差別の撤廃に関する条約の批准に備えるための国内法令整備の一環」、この提案趣旨の中では説明をされております。女子船員についてその特別規定の見直しを行うとともに母性保護の充実を図ろうとしている。そこで、まず冒頭御質問しておきたいと思っておりますが、雇用平等法、いわゆる陸上の部分に関する取り扱いについては中央労働委員会を通じて多くの激論が聞かれたと伺っております。一方、海上の取り扱いについても、船員中央労働委員会が開催をされて議論がなされた。中央労働委員会の側は激論の結果両論併記という取り扱いになっているわけですが、船員中央労働委員会の側は全会一致で取りまとめがなされている。両論併記になった部分の船員中央労働委員会における議論はどのように行われたのか、この点についてまず冒頭御質問申し上げたいと思っております。

○武石政府委員 お答え申し上げます。船員中央労働委員会の答申でございますが、女子船員につきましては一般の女子労働者と同様に雇用管理の全ステージ、募集、採用、配置、昇進、訓練教育、福祉というような全ステージを対象にして、原則として一般の女子労働者についてとられる措置に準じた措置をとるということが適当であるというふうな答申をいただいております。

○小林(恒)委員 中央労働委員会の側では、本問題に關してはとりわけ母性保護という部分につい

て慎重な議論をしていかなければいけない、そういう立場では女性の意見も相当反映をされてきたけれども、しかし一方、船員中央労働委員会の中には名簿を拜見する範囲では、公益委員、労働者委員、使用者側委員総体を網羅して女性が一名もおらないわけで、女性がおらない中で女性の意見がいかに反映をされたのかなという疑問を持たざるを得ません。この点について本問題を審議するに当たって特別な配慮はなされたのかなと思ひます。

○武石政府委員 船員中央労働委員会での問題を審議するに当たりましては、臨時委員を五名お願いいたしまして、女性の委員の方が三人、一人は本元教子さんという評論家の方、それから小林則子さんというヨットで世界一周といいますが、冒険をされた方、それから東邦医大のお医者さんでございまして、田村さんというお医者さんで実際に何回か外航船に乗り組んで船医を務められた方、そういう方々に参加していただきまして御意見を伺ったところでございまして。

○小林(恒)委員 基本的には、中心となる俗に言う雇用平等法、これが基本になるわけで、平等法そのものについては陸上、海上を通じて網羅をしていくものだと思うわけです。具体的に取り扱いの中で労働基準法並びに船員法、こういうところでは具体的な縛りをするというか、こういう取り扱いになるんだと思うのですけれども、陸上と海上を比較してみまして、少なくとも条件として、陸上より海上の方が、例えば我が家に帰るといふこと一つをとってみても、あるいは連絡をとるといふこと一つをとってみても、海上の方が条件として悪いように思うわけです。その意味では海上の取り扱いというのは陸上以上に慎重を期さなければいけないのではないかな、こういう認識を持つてありますけれども、しかし提起をされております法律案を一読いたしますと、うんと、ほとんど陸上と変わりがない、余り大きな変わりを見出すことができないように思うのです。

これはもし私の勘違いだとすれば御訂正を賜りたいと思うのですが、いわゆる海上労働というものの、その中でなおかつ男女の雇用を平等化しなくてはならない、こういう大命題と取り組むに当たって、いわゆる両論併記をされた部分、正確な意味での議論というのとはどんな形で具体的に議論をされたのか、お示しをいただきたいと思ひます。

○武石政府委員 先ほど来お話がございましたように、いわゆる雇用平等関係の法律の部分は労働省の方で婦人少年問題審議会において主として議論をしたところでございまして、そこでは両論併記という形に結果的にはなっておりますが、船員法の改正に關しましては労使ともにコンセンサスが得られた結果の答申が出されておるところでございます。

○小林(恒)委員 それでは、内容に立ち至って御質問したいと思ひますが、いわゆる一般女子船員に対する夜間労働の禁止規定を廃止する、一つは母性保護上廃止して大丈夫か、こういった危惧の念を持ちますし、一方、このことを通じて雇用は果たして促進をされるのだろうか、こういう点については疑問を残さざるを得ない部分があるように思ひます。

そこで、陸上の政府原案からしますと、原則として六十四条の三の就労不可で規定を大幅にふやしたという考え方の相違点ですね。陸と海とで異なる部分があるように思うのですけれども、この点についてはいかがですか。

○武石政府委員 陸上と海上とで女子労働の特別規定に關して法改正の内容がどこがどう異なるかという御質問だと思ひますが、船員法の改正案と労働基準法の改正案で大きく異なっている点は二つございまして。

一つは妊婦の就労についてでございますが、労働基準法では出産予定の六週間前、多胎妊娠の場合は十週間前から出産するまで、女子の請求があった場合に就労させてはならないということでございます。船員法におきましては、これと原則が

逆になっておりまして、原則として妊婦の就労を禁止しているところでございます。

このように内容が異なりますのは、海上は陸上と異なりまして、早産というような危険が生じて迅速に必要な措置がとり得ないということ、それから船内労働といふのは立ち作業だとか振動、揺り下りの作業であるいは階段等の起伏の多い場における作業でございまして、本質的に妊婦には不適切な労働環境であるというように、それが理由で、妊娠中の女子船員につきましては原則として就労は禁止したところでございまして。

それから第二に、妊娠婦以外の女子の深夜労働についてでございますが、改正労働基準法では午後十時から翌日の午前五時までの深夜労働についての禁止規定を原則として存続させておりますが、船員法におきましては、妊娠婦以外の女子の深夜労働の制限の規定を全廃することとしております。

このように異なりました理由は、陸上女子労働者については労働環境、家庭責任などを配慮しまして今後とも制限規定を存続させたというふうにして今後は承知しているわけでございまして、女子船員につきましては、船内労働は家庭責任を果たすことが本来的に無理な場における特殊な労働であるということ、それから乗組員数の余裕が少なく代替要員の確保が困難であるということがございまして、それから、航行中におきましては、夜間においても当直を絶えることなく続けなければならない、漁船におきましては漁労活動が夜間、早朝に行われることが多いというふうなことで、深夜労働が必要不可欠な分野であるというふうな特殊な労働であるということ、こういう海上労働の特殊性が存するということから、深夜労働の禁止規定を廃止したところでございまして。

○小林(恒)委員 具体的には、一般女子船員に対する就業制限というのは命令で定めることになると思ひますが、本法案を提起するに当た

って運輸省の側で具体的に省令の中身はどのように検討されていますか。

○武石政府委員 今回の法改正に伴いまして定めることにしております命令の概要について御説明申し上げます。

まず第一に、妊娠中の女子の原則船内就労禁止に対する例外規定として定めております八十七条第一項第一号の「命令」では、妊婦が船内就労をする場合において早産等の不測の事態が生じた場合にも容易に専門医による診察と処置がとり得るような航海というものを想定してございまして、具体的には最寄りの港までに比較的短時間に入港できるような内航海運あるいは沿岸漁業というふうなものにかかわる航海を考へております。

それから第二に、妊娠婦の母性保護上有害な作業の就業制限につきまして定めた八十八条の「命令」で定めるところにより、「と書いてございまして「命令」では、妊娠婦にとって有害な作業を妊婦と産婦とに分けて、区分して考へております。また、同条の「命令」で定める母性保護上有害な作業の内容でございまして、この「命令」では、高いところでの作業あるいは舷外に体の重心を移動させるような、乗り出して行うような作業、有害性物質などの収容タンク内の清掃作業あるいは重量物の取り扱いの作業、放射線を受けるおそれのある作業などを規定したいと考へておりますが、詳細につきましては、労働基準法の規定ぶりだとかあるいは人事院規則の規定ぶりとも調整をとりながら、専門家の意見を聞いて定めることとしたいと考へております。

妊娠婦以外の女子の就業制限につきまして定めた八十八条の六の「命令」では、有害物質の取扱作業、冷凍庫内での長時間作業、重量物取扱作業などを規定したいと考へております。これにつきましても、他の規定ぶりとも調整をとりながら専門家の意見を聴取して定めることといたしたいと考へております。

なお、これらの命令を定めるに当たりましては、船員中央労働委員会に諮問することといたし

ております。

○小林(恒)委員 あらかじめ労働省にちよつとお伺いしておきたいのですが、船員の場合、一般女子船員、それから妊婦、産婦、こう分けるということなんですが、その分けての取り扱い方というのはいまだに御説明があつたとおりで、この点については理解をするわけです。特に妊婦については乗船をさせてはいけないということになるのです。こういった定義の中で、妊婦とは、どういう議論が出てくるか、明らかになっていただきたいと思ひます。

○松原説明員 お答えいたします。

船員法上の妊娠の定義がどういふものか、これは専ら運輸省の所管でございますので私から責任あるお答えはできませんけれども、改正労働基準法におきましても妊婦という言葉は出てまいりませんで、つまり妊娠中の女子及び産後一年を経過しない女子を妊婦と言つておりまして、妊娠という事は妊娠中であるということと同じでございます。これは医学的に妊娠しているかどうかという事が判定されて決まるというふうな私ども解釈いたしているところでございます。

○小林(恒)委員 それでは運輸省にお伺いしますけれども、「船舶所有者は、妊娠中の女子を船内で使用してはならない。」こととする、これは例えば出帆する段階で判断をされることになるのかと思ひますけれども、妊娠一カ月というのはいかなるのか。

○武石政府委員 今回の改正で妊産婦の乗船を禁止しているわけですが、その例外規定の中に、航海中に妊娠が判明した場合にということを入れましたのも、実は先生の御懸念のとおり事前に妊娠が確認できない場合があるということ予測しての規定でございます。私どもとしては、もし船内にお医者さんが乗つておられれば、そのお医者さんの問診といひますか、診察の結果確認できるということでございますので、その段階からそういう取り扱いに変わっていくというこ

とにならうかと思ひますが、乗船前は、やはり女性の方の自覚によつてお医者さんの判断をいただくなり、そういうことがない限りは私どもとしては判定のしようがございませぬ。もちろん、乗船してから、外から見て妊娠ではないかということがわかるような状態が出てまいることもあろうかと思ひます。そういうこともあろうかと思ひますが、やはりこういう問題は素人で判断するわけにはいきませんので、御本人の申し出によつて確認することにならうかと思ひます。

○小林(恒)委員 妊娠中の女子を船内で使用した場合には、義務違反として六カ月以下の懲役または十万円以下の罰金、こういうことになっているわけですね。陸を離れた船舶上に女子船員が乗船をしておいて、仮にお医者さんがおらなかつたと想定をした場合、これは本人の申告で妊娠と認めますか。

○武石政府委員 先ほど申し上げましたとおり、お医者さんの判断ができない場合には、本人の申告で認めるしかないと思ひます。

○小林(恒)委員 想像妊娠というのがあるわけですが、笑い事ではないのです。事実、妊娠したと思つて病院に一生懸命通うけれども、事実上は妊娠しておらないという、こういう経過は何も珍らしいことではございませぬ。こういうことをも含めて、例えば女子船員が妊娠中であることが航海中に判明した場合、例外規定の中で、本人の申し出があれば軽易な作業に従事をさせなければならぬものとする、こうなつたのかなという気がしますが、ただ、例外規定の中では、仮に本人の申し出があつた場合に、軽易な作業に従事をさせることができなかった、こういうことがあつても罰則はないのです。この点については実際にそぐわない法律案ではないのかなという気がしますけれども、いかがですか。

○武石政府委員 八十七条第三項の罰則を外したのはなぜかという趣旨だと思ひますが、妊娠中の女子の就労を原則的に禁止しまして、例外的にこれを認めるというケース、これは八十七条第一項

でございしますが、こういうケースとしましては、一定の航海に關して本人が請求し、医師が船内就労して差し支えないと認めたとき、それからもう一つのケースとしては、航海中に妊娠が判明した場合で、当該女子船員が航海の安全を図るために必要な作業に従事するとき、こう二つのケースに限ることとしたわけですが、この場合、本人が同条第三項に基づいて軽易な作業への転換を求めるとき、船舶所有者その他の代理人である船長にとつては、前者につきましてはいわば医師のお墨つきを得て乗船させているのでございす。それから後者につきましては、航海の安全に必要な作業に従事をさせている場合でございす。代替要員が乏しい海上労働にとつてみますと、軽易な作業への転換を認める期待可能性のない状況というものも存することが否定できないところでございす。なお、現実には、本人から軽易な作業への転換の請求がございすればこれを認めるというのが常態であると考えておりますし、過去においてもそうであつたところでございす。

このようなことから、罰則規定において、妊娠中、原則船内就労可、ただし、出産前六週以後の妊婦についてのみ請求により船内就労不可としていた旧第八十六条の場合と異なりまして、妊娠中の女子の軽易作業への転換請求規定違反については、罰則を外すということにしたところでございす。

○小林(恒)委員 罰則を外した。まあ、外しても大丈夫、こういう認識だと思ひますが、先ほど申し上げたように、出帆以降の女子船員の取り扱い方、本人の申し出があれば軽易な作業という部分については、これは往々にしてあり得る事柄だと思ひますから、正確な意味での指導体制を確立していただきたい、このことを要望しておきたいと思ひます。

そこで、海上保安庁、それから防衛庁もおいでをいただいておりますけれども、海上保安庁並びに海上自衛隊での女子職員というのは、現行どれ

ぐらいおられるのか、船舶乗務員というのはどういふ体制になつておられるのか、お知らせをいただきたいと思ひます。

○岡田政府委員 お答え申し上げます。

女子海上保安官につきましては、現在六十三名が陸上部署及び船舶にそれぞれ分かれて配属されておるわけでございます。ちなみに、現在、海上保安官約一万一千三百名と申し上げてよろしかろうと思ひます。その中の六十三名でございます。その中で、二十四名の者が船舶勤務をいたしております。それらはそれぞれ航海あるいは機関、通信、主計等、船舶におきまして全く通常の海上保安官としての業務を行つておるものでございす。なお、そのほかに学生といたしまして二十二名が海上保安大学校もしくは海上保安学校に在籍しておる。こういう状況でございまして、私どもとしましては、原則として男女の区別をせず、人事院規則等の遵守は当然のことでございますが、女子海上保安官に働いていただいておりますところでございす。

○鈴木説明員 お答え申し上げます。

海上自衛隊の婦人自衛官の数でございますが、最新の五十九年六月末現在でございます。約五百三十名程度でございす。

それから、お尋ねの艦艇の乗務はどうなつているかというところでございす。ただいま海上自衛隊では、艦艇の方には勤務をさせておりません。

○岡田政府委員 申しわけございません。一つ、数字を勘違いいたしまして、六十三名のうち、船舶勤務が三十九名、陸上勤務が二十四名でございす。取り違へまして申しわけございません。

○小林(恒)委員 防衛庁にちよつとお伺いしておきますけれども、現行、海上勤務をさせていないということですが、将来、この法律が通過した暁には乗せるといふ計画はございすか。

○鈴木説明員 お答え申し上げます。

船員法の規定の自衛隊への適用ということも一つございす。ただいま、自衛隊法の百八条で

は、一部、定義であるとか船長の職務であるとかというものを除きまして、自衛隊への適用ということは一応除外されております。今回改正が予定されております女子船員の就業制限の緩和とか母性保護の充実に係る規定につきましては、直接的には自衛隊法の規定に基づきまして適用除外ということになるわけですが、私も、護衛艦等各種艦艇がございまして、そういう行動の態様とかそういう戦闘部隊等への女性等の体力等から見ましての配置等につきましてもいろいろと検討はいたしておりますけれども、なかなか厳しい状態での勤務態様ということでもございまして、この点につきましても今後とも検討を続けていきたいと思っておりますけれども、現時点におきましては婦人自衛官を艦艇乗務させるというようなことを具体的に考えているというふうなことはございせん。

以上でございます。

○小林(恒)委員 船員中央労働委員会の中では、女子船員の取り扱い方として女性の航海士、機関士、通信士の深夜の規制を外すことについてとりたてての異議はないけれども、こういう議論だとならうに何っているわけでも、しかし、それでもなおかつ防衛庁としては特殊な部分だという認識でしよう、お考えが余り積極的でないようですが、中央労働委員会の中で、具体的な議論の一つとしてフェリースチュワードスは現行規制を守れ、こういう議論が大変強かったやに伺っているわけですが、これは前段の同僚議員の質問の中でも多くの時間を要した部分ですから、余り長々と議論をしようとは思いませんけれども、やはりお客様の取り扱いが深夜に至る、こういった部分についてはいろいろと問題がある。こういう議論があったことを踏まえて、航海中の職員総体の労働安全、こういった部分でどのような議論が結論となったのか、お示しを賜りたいと思います。

○武石政府委員 いわゆるマリナールについての議論がかなりなされましたことは事実でございます。それと、そういう現在のマリナール等の

就労実態に照らして女子の船員に不安を与えることがないように、運用上十分配慮していただきたいというように結論が答申の中で書かれておりまして、私どもとしても従来から、先ほどの御説明の中にもあったかと思いますが、深夜労働等につきましては、現在では地方運輸局長でございますが海運局長の許可によりまして二十三時三十分までの勤務をするというふうなことがございまして、そういうような実態の中でこれ以上そういう事態が出てくることは余り考えておりませんので、十分その点に配慮した運用を図ってまいりたいというふうに考えているところでございます。

○小林(恒)委員 過去のフェリースチュワードスの実態を見ますと、結婚すると退職を余儀なくされる、こういった実情の中で、主として育児休業、子供が生まれた場合の育児休業というものが現実として大変難しい、こういうことが挙げられているわけですが、今日まで国公立の看護婦さんであるとか教師については、現行で育児休業が与えられる仕組みになっているように伺っておりますが、本法案成立以降に、人事院として国家公務員に対する指導はもとよりでありまして、民間の各企業に対する指導の考え方というのは具体的にございせんか。

○大城説明員 育児休業の制度を、ただいま先生お話ございましたように義務教育の諸学校あるいは医療施設、社会福祉施設等という分野における女子職員を対象にして進めてきているわけでございます。また、こういう分野の特殊性から特別の法律で制度が認められたものと考えております。こういうものがどこまで広がるかということにつきましては、それぞれの分野の状況の実態、それを的確に把握しまして考えなければならぬと思っております。そういう意味で、特定の分野、どういふところがそういう対象になって広がっていくかということについては、なおそういう実態の検討を要するところではないかと考えております。

○小林(恒)委員 船員法の改正に基づいて、運輸省として具体的に政令等で指導する考え方はござい

いますか。

○武石政府委員 お答えいたします。

いわゆる育児休業の請求権につきましては、女子に対する差別的撤廃に関する条約の批准のための条件整備として義務化されていない、要請されていないということ、我が国におきまして普及率も一割強にすぎないというふうなことでございまして、それから、長期間にわたり航海を行う外航船等に乗り組む女子船員の実態が非常に少ないというふうな状態にあるというふうなことを考えあわせまして、女子船員についてだけ先行的に育児休業請求権を立法化するということは時期尚早と言わざるを得ないということで、当面行政指導等によりその普及を図るということにしたいと考えております。

○小林(恒)委員 一方で雇用均等法である、こういう認識があつて規制を緩和しなくてはならない、しかし一方でそれはそれなりの条件があつて、それ以上の例えば海上という条件を克服することはできない、こういうことがあるから、したがって女性の船舶への進出というのは阻まれていた部分があるわけですが、これは明らかに矛盾だと思つてます。今申し上げた育児休業の問題あるいは妊娠中の取り扱い、産婦の取り扱い、すべからずこの規制が緩和されることによって逆に船舶勤務とか、逆の方向をたどるのではないか、こういう気さえるのです。

にもかかわらず、船員中央労働委員会の中での議論というのは、臨時に女性の方も参加をしていただいたというけれども、実態としてはフェリースチュワードスの代表が入ったわけでもなければ、現実には船舶労働者として労働に従事している者の代表が入ったわけでもない。ヨットに乗って自分のある意味での欲求を満たす、こういったことは日常労働というのはいささか違うものがあるわけですが、目的も違うわけですから、十分な議論がなされたようには理解しがたいわけですが、その意味では、正確な意味での運輸省令というものが待たれることになるわけですが、そこらを総括して運輸大臣の御見解を賜って終わりにしたいと思つてます。

○武石政府委員 船中での審議でございますが、確かに先ほど申し上げました臨時委員の三人の方は直接のマリナールの代表ではなかったわけですが、全日本海員組合の代表が入つておりまして、その全日本海員組合の代表の方々は女子船員の実態というものを十分にお調べになつて、その中にマリナールが非常にたくさんいるということで、十分にその方々と議論を交わし、実態をお調べになつた上でいろいろな発言をされておられたというふうに私も考えております。特に大手のカーフェリー会社との間では、全日本海員組合は女子のマリナール等に関する協定をいいますか、労働協約におきまして特別な定めをして、その保護をいいますか、同じ労働者の仲間としての考え方を代表するという立場にございまして、そういう点の議論は十分踏まえて行われたというふうに私も理解をしております。

○細田国務大臣 男女雇用平等法そのものが相当難しい問題を本質的に含んでいると思つてます。今回の夜間労働を本質的に含んでいるということにするというのは、簡単に言えば、女子の船員がふやし得る、就労しやすくなるということのために男女平等という観点からやるものなわけでございまして、しかし、妊娠産後についてはもう特別の条件であるからこれは保護を強化する、こういうことでバランスをいいますか、両方とつておるわけなんではないかと、あるいはさらには議論をすれば、夜間労働もいろいろ問題があるんじゃないかというところは十分あると思つてます。御議論もあつた。しかし、やはりこれをやらなければ、現実の問題として女子が海へ出ていくことが阻まれるというところなんです、これは除かなければならぬ、これが今回の法律の趣旨なんではないかと。そこで、我々としては今後注意していかなければならぬことは、行政の運営としては、いわゆる

マリナール等についていろいろな問題が起こる可能性がある、そういうものについてはこれは別途考えていかなければならぬ。女性としての特別の立場にある、それが不利に働いて深夜労働を認めるためにいろいろな問題が起こる可能性がある、そういうものについては特別な何らかの行政上の考え方を加えていかなければならぬ。もともとが非常に難しい。海へ女性が出るということは、今まで、昔の考え方ではこれはもう非常に難しかったわけでございまして、それを容易にしようというところにかなり苦心の跡が実はあるわけで、實際上これを運用していくのは、よほど政令とか省令とかあるいは行政のいろいろな処置とかそういうものについて注意をしないか、置かなくてはならぬし、それから船主、船を経営している者あるいは船長、そういうものもよほど注意をして運用していかなければならないのではないかと、法律本来の趣旨、条約本来の趣旨が本当に生きているように運用してまいらなければならぬのではないかと、かように考えておる次第でございます。

○小村(恒)委員 終わります。

○浜野委員長代理 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○浜野委員長代理 これより討論に入ります。討論の申し出がありますので、順次これを許します。田中直紀君。

○田中(直)委員 私は、自由民主党・新自由国民連合を代表いたします。本案に対し、賛成の討論を行うものであります。

近年、我が国における婦人労働者は着実に増加し、あらゆる産業、職業に進出し、婦人いわゆる女子の職業に対する意識も高まってきたとおります。

また、昭和五十年の国際婦人年を契機として、雇用の分野における男女の均等な機会及び待遇を確保することが国際的潮流となつていの中で、我が国は、国際連合総会において採択された女子に対する差別の撤廃に関する条約を昭和五十五年に署名いたしました。先進国の一員として早期に関係国内法を整備し、同条約の批准に備えることが要請されているのであります。

今回の船員法の一部改正法案は、同条約の批准に備えるための国内法令整備の一環として、女子船員について、その特別規定の見直しを行うとともに、母性保護の充実を図ろうとするもので、まことに時宜に適したものと、まず賛意を表明するものであります。

今回、女子に対する特別規定の見直しとして、従来女子船員の就労を著しく妨げてきた女子船員に対する夜間労働の禁止規定を廃止するとともに、従来幅広く規定されていた女子船員に対する危険有害業務の就業制限規定について、妊娠または出産に係る機能に有害なものに限定することとしたことは、男子船員との雇用の分野における男女の均等な機会を確保し、女子船員の今後の活躍の場の拡大に資し得るものと考えられますので、極めて適切妥当なものと、賛意を表明するものであります。

また、その反面、今回の改正は、女子船員に対する母性保護を従来にも増して充実しようとするものでありまして、妊産婦船員に対する産前・産後休業、有害業務の就業制限、時間外労働の制限、夜間労働の原則禁止等、きめ細かく、手厚く規定いたしておりますことは、まことに適切な措置として、これまた賛意を表明するものであります。

以上、本案賛成の理由を申し述べましたが、政府においては、マリナール等に見られる女子船員の従来の労働実態にかんがみ、本改正法の施行に当たっては、女子船員の雇用、就労上の不安が生ずることのないよう十分に配慮すべきことを要望いたしました。私の賛成討論を終わります。

(拍手)

○浜野委員長代理 梅田勝君。

○梅田委員 私は、日本共産党・革新共同を代表いたしました。船員法の一部を改正する法律案に対し、反対の討論を行います。

まず、初めに、本改正案は、国連の婦人に対するあらゆる形態の差別の撤廃に関する条約の批准のため、いわゆる男女雇用機会均等法案と一体のものとして提出されたものであります。我が党も、条約の早期批准と実効ある男女雇用平等法の制定と国内法の整備を政府に強く要求してきました。ところが、今回提案された政府案は平等の言葉すら法律の名から消え、逆に平等を口実に、婦人労働者の時間外、休日、深夜労働の規制や生理休暇など母性保護の権利を大幅に切り捨てるなど、多くの婦人労働者の願いに反するものとなっております。

船員法改正案には、労基法部分だけであります。肝心の本体である機会均等法案では、禁止する差別の対象を極めて狭い範囲に限定し、募集、採用、配置、昇進についての差別規制を企業の努力義務規定にとどめ、全体として差別に対する罰則が全くありません。救済方法も専ら労使の自主的解決や、双方の合意がない限り効力の生じない調停委員会にゆだねるなど、男女差別を撤廃すべき国の責務を事実上放棄したものとなっております。

我が党は、このような実効性が乏しく、母性保護に逆行する多くの問題点が改められない限り、機会均等法案と一体のものとしての本改正案には反対するものであります。

反対理由の第二は、本改正案は、海上勤務の条件から妊産婦の就労規制では一定の改善措置がとられたが、女子船員の夜間労働の禁止、有害業務等の就業制限、生理休暇などの現行船員法に規定している母性保護規定の原則的廃止を打ち出す点で重大な改悪案となっているからであります。

同居の親族のみを使用する船舶に乗船する船員を除いた女子船員全体の七〇％以上を占めている七百四十二名は客室、給仕、案内、売店販売、司厨等で働いていますが、これら女子船員の労働条件に重大な影響が出てくることは明白であります。これらの女子船員は、一日じゅう立ち仕事で、時には貧血を起したり、苦痛で涙を出す人がいても生理休暇はとれない。これが現場の女子船員の声であります。

また、現在でも不規則勤務で、しかも夜は九時、十時ごろまで及び労働時間になっているのに、現行法の規制が撤廃され、深夜労働や有害業務に道を開くならば、その労働条件は一層劣悪となることはもちろん、深夜の個室サービスにまで至る企業間のサービス競争が拡大される危険性さえ持っております。これでは、女子船員の就労機会の拡大どころか、女子船員の就労を一層困難にし、現に働いている女子船員すら船から追い出すことになることは明らかであります。

最後に、今回の婦人労働者にかかわる母性保護規定の改悪は、もともと財界が婦人労働者を低賃金労働者として長時間働かせ、新たな搾取強化を図るために一貫してねらっていたものであり、政府案はこの財界の低賃金労働力政策と一体化のものと云わねばなりません。このような攻撃は、女子労働者にとどまらず労働者全体の労働条件の引き下げにつながるものであり、断じて容認できないものであります。

我が党は、歴史的な婦人差別撤廃条約の批准にふさわしい実効ある真の男女雇用平等法を確立するため最後まで闘う決意を述べて、反対討論を終わります。(拍手)

○浜野委員長代理 これにて討論は終局いたしました。

○浜野委員長代理 これより採決に入ります。内閣提出、船員法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○浜野委員長代理 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

この際、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。運輸大臣細田吉藏君。

○細田国務大臣 ただいま船員法の一部を改正する法律案につきまして、慎重審議の結果御可決を

いただきましたこと、まことにありがとうございます。
（拍手）

○浜野委員長代理 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員
会報告書の作成につきましては、委員長に御一任
願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり〕

○浜野委員長代理 御異議なしと認めます。よっ
て、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○浜野委員長代理 次回は、来る八月一日午前九
時五十分理事会、十時委員会を開会することと
し、本日は、これにて散会いたします。

午前十一時五十四分散会