

第百十二回
国会

参議院運輸委員會會議錄第八号

昭和六十三年四月二十六日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月二十一日

辞任

二木 秀夫君

補欠選任

鳩山威一郎君

辞任

鳩山威一郎君

橋本孝一郎君

補欠選任

二木 秀夫君

田淵 哲也君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

中野 鉄造君

真鍋 賢二君

松岡満壽男君

安恒 良一君

中野 明君

委員

伊江 朝雄君

高平 公友君

野沢 太三君

二木 秀夫君

森田 重郎君

山崎 竜男君

吉川 芳男君

吉村 真事君

磯山 篤君

小山 一平君

田淵 勲二君

小笠原貞子君

田淵 哲也君

国務大臣

運輸大臣

石原慎太郎君

政府委員

運輸省運輸政策局長

運輸省国際運輸・観光局長

運輸省海上技術安全局船員部長

海上保安庁次長

事務局側

常任委員会専門員

説明員

労働省職業安定局業務指導課長

参考人

社団法人日本船主協会理事長

全日本海員組合組合長

本日、本日の会議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○船員法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(中野鉄造君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

去る二十二日、橋本孝一郎君が委員を辞任され、その補欠として田淵哲也君が選任されました。

○委員長(中野鉄造君) 参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案並びに船員法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に社団法人日本船主協会理事長山元伊佐久君並びに全日本海員組合組合長土井一清君を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと答へあり〕

○委員長(中野鉄造君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(中野鉄造君) 船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案並びに船員法の一部を改正する法律案の両案を便宜一括して議題といたします。

両案につきましては、既に趣旨説明を聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○橋山篤君 お二人の参考人、きょうはありがとうございました。参考人には、後ほど海運市況全体につきまして御意見を承りたいと思っております。

最初に、船員の雇用の促進に関する特別措置法から始めたいと思っております。

今回提出をされた法律案は、特別措置法を延長適用をする、そういうものでありますが、最初に特別措置法が制定されたのは昭和五十二年でありまして、したがって、今日まで十年間という長い期間この適用が行われたわけです。この適用の状況を見ますと、五十三年、五十四年が一つの大きな節目でありました。相当の数の離職者が出たわけでありまして、最近、昭和六十一年、六十二年がこれまた集中的に船員の離職が行われたわけですが、この十年の間に特別措置法の適用を受けました離職者、もしおわかりになるならば業種別にその数を明らかにしていただきたいと思っております。

なお、おおむねこの十年間で三千名程度と思いますが、再雇用をねらった特別措置法でありまして、その後再雇用をどういう形でされたかどうか、当然こういう追跡調査が行われていると思います。したがって、再雇用について、海上におきます再雇用、それから陸上におきます再雇用、その追跡の結果を数字で明らかにしてもらいたいと思っております。

○政府委員(野尻豊君) 船員の雇用の促進に関する特別措置法が五十三年の一月二日に施行されて以来、六十三年一月末まで約十年になるわけでございますけれども、その間に離職船員の求職手帳の発給を受けた者は二千九百八十三名、今先生おっしゃいましたように約三千名でございます。

これをまず年度別に見ますと、五十三年度に約一千二百件余り、以後ずっと増加してまいりまして六十三年一月末までに今申し上げましたような件数になっているわけでありまして、

なお、それを業種別というところでございますので、五十三年から六十二年までの十年間につきまして合計額を順次御説明申し上げますと、まず、船舶製造修理業が六十五人、一般航海運業が千六百六十六人、近海海運業が千三百九十五人、内航海運業が二百二十四人、はしけ運送業が百三十三人、合計が二千九百八十三人ということになっております。

それから、こういう人たちがどういふようなところに再就職しているかという御質問であります。最近三年間の求職手帳所持者の再就職状況を御説明申し上げますと、海上企業へ再就職をした者が五七・二％、それから陸上企業への就職者が二四・六％、それから求職希望を陸上企業に変更いたしました公共職業安定所の方へ移ったのが一五・五％になっております。なお、安定就職ができて、手帳の有効期間であります三年が満了し

た者は二・七%という状況になっております。

○磯山篤君 今お話があつた数字二千九百八十三名、まあ相当の人数だというふうに思ひます。五十三、五十四年を見ますと、これは近海海運業あるいは内航海運業に集中しております。昭和六十一年、六十二年というのは外航海運、近海ですが、どちらかといえば外航海運業に集中的に離職が出てゐるわけです。これは今日の外航海運の状況を反映してゐると思ふんです。後ほど参考人にも御意見を伺ひますが、外航海運業の厳しい状況というのは自分の間接的であつて、そういうふうな理解をします。したがつてこの特別措置法の延長ということが提案をされてゐるわけですが、法案を提案をする以上、背景というものの、条件というものを十分に考慮されての特別措置法の延長だつて、これを七年間としたことについて、その点についていかがでしょうか。

○政府委員(野尻豊君) 六十二年、昨年の五月に、経済審議会におきまして「構造調整の指針」という建議をいたされております。これがいわゆる新前川レポートと称するものでありますけれども、この新前川レポートによりますと、今後我が国の産業は、外需依存型から内需主導型へ需要構造を改革していく必要がある。そして、それに見合った産業構造の転換が進められるということによりまして、素材型産業等のウェイトが低下すると予想されております。このような産業構造の転換が一九九〇年代前半にかけての期間に行われるというように述べられております。このために一九九〇年代前半の終わりに当たり昭和七十年ごろまでは、原材料及び製品の輸送を海上輸送に依存してゐる素材型産業のウェイトが低下することに伴ひまして、海運企業の事業規模の縮小等による離職船員が発生する可能性が高いということから、まず七年の期限延長をお願いしてゐる次第であります。

なお、特定不況業種の指定につきましては、特定不況業種離職者等を対象とします特定不況業種

関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法、これにつきましても有効期限七年の延長を別途お願いしてゐるところでありまして、それとの平仄を合わせまして、今回七年延長をお願いしてゐる次第でございます。

○磯山篤君 それでは、参考人のお二人の方に、最近におきます外航海運業の現状ですね、非常に厳しいことも私も勉強して知つてゐるつもりではありますけれども、やはり船主協会の皆さん方は、一段と、円高の影響なども受けたら、あるいは北米航路の船員などについても大変な御苦労をされてゐるわけです。これからの日本の海運業を展望する際には、現状の認識を十分に深める必要があるだろう、こういう立場から、山元参考人に、外航海運の現状についてまずお話を承りたいと思ひます。

○参考人(山元伊佐久君) お答え申し上げます。本日は外航海運を中心に御説明申し上げたいと存じますので、あらかじめ御了承をお願い申し上げます。

我が国の海運会社は、国際的な情勢のもとで、オイルショック後タンカー、続いて不定期船、そして定期船といふことで、三部門同時不況に見舞われまして、大変に体力が消耗して見舞つた。そのやききに、一昨年来の急激かつ大幅な円高の影響をもろに受けまして、海運界はさらに窮地に陥りまして、現在各社とも企業の存亡にかかわる経営危機に直面いたしております。ちなみに、大手六社のうち三社が金融支援を受けてゐるというふうな状況でございます。

決算面で見ますと、主要海運会社の六十一年度の決算状況は、前年に比しまして約九百六十億円の損失が膨化したと見られます。六十二年におきましても、円高がさらに進行いたしておりますので、損失の膨化は相当程度に至るだろうというふうに見込まれるわけでございます。また、これと同時に、円高によりまして日本人船員の乗り組む日本船の国際競争力が完全になくなるという事態を招いております。二百四十円当時

でも日本船は東南アジア船員が乗り組む船舶と比べて三割のコスト高でございますが、円高によりましてそのコスト高が五倍ないし六倍に拡大して、到底立ち行かなくなつてゐるというふうなことでございます。

こういうふうな状況のもとで、日本船の海外流出が年々増加いたしまして、昭和五十八年には千四百隻三千四百十トンあつた日本船が六十二年には八百六十六隻二千八百六十トンといふことで、隻数では三割近く減少いたしております。今後は円高がさらに進行することによりまして、日本船がさらに減少するのではないかと、私も大変に危惧の念を抱いてゐるところでございます。

一方、船員の方々の雇用の状況でございますけれども、一昨年の秋に主要会社五十二社につきまして過剰船員が何人いるかといふことを調べたわけでございますが、二万四千人のうち約四〇%が過剰だといふ回答が船主協会に来ております。

そこで、これをもとに、ただいまおいでになりました全日本海員組合の組合長並びに中執の方々と御相談しながらこれにどのように対処していくか相談したところでございますけれども、昨年の三月五日に雇用開発促進機構の設置と本人の選択による特別退職制度の実施について合意を見たところでございます。

それで、この合意に基づきまして雇用調整を始めたわけでございますけれども、離職船員の中にはできるだけ海上職域に就職したいというふうな希望が多々ございましたので、できるだけ、一定の期間海上職域を確保しながら陸上就職に必要な準備をさせるということで、この雇用開発機構の中に外航船員雇用促進協会というものを昨年の四月一日に設けまして、離職船員の雇用開発とその促進を図るということで、具体的には、海陸職域の開発、教育・技能訓練及び陸上職域の情報提供の示、相談を実施してゐるところでございます。以上が現在の外航海運界の実情でございます。

○磯山篤君 オイルショックの影響というものが一

つあるし、それから長期的な海運不況という要因についてもよくわかります。それからもう一つ近年大きな要因になりましたのは、急激な円高の影響、これは全く無視できないものだろうと思ふんです。いろいろな計算方式はあるんですが、ドルが一円下がったあたりは円が一円上がったといふその一円の相場の違いというのは、具体的にどれほど海運業に影響を及ぼすか、コストに影響があるんでしょうか。もしおわかりになるならば数字でちよつとお知らせをいただきたいと思ひます。

○参考人(山元伊佐久君) お答え申し上げます。主要外航海運会社三十九社について見ますと、一円円高になりますと十四億円の損失が膨化するといふことでございます。したがひまして、円高が二百四十円から二百二十円に至つたといふことは大変な影響を持つてゐるわけでございます。

○磯山篤君 今参考人からお話がありました外航海運の現状について、運輸省側としては、認識はどういうものでしょうか。今の参考人の御意見と変わりがありませんか。あるいは特別な御感想があるならばお話を承りたいと思ひます。

○政府委員(中村徹君) ただいま山元参考人からお話ございました内容と、私どもの認識はほぼ同じでございます。私どもで、ただいま海運造船合理化審議会で議論をしております問題は、ワーキンググループとして二つございまして、一つは北米定期航路の問題、一つはフラッグイングアウト問題、この二つを議論してゐるわけでございますけれども、そういった問題のよつて来るところを議論してまいりますと、ただいま山元参考人からおつたこと、これが一つの原因になつてゐるというふうな考えでございます。

○磯山篤君 現状認識では余り変わりがないといふお話はよくわかりました。さて、手をこまぬいてゐたわけではないので、海運界で最近のものを見ますと、昭和五十九年八月に「今後の外航海運政策について」中間答申。それから六十一年の六月に同じくこれの本答申が行

われた。それから昭和六十一年の十二月に、海運審の海運対策部会小委員会が専門的な立場で、「当面の海運対策について」ということで中間報告した。それになお昭和六十一年七月には船員中央労働委員会から「当面実施すべき船員雇用対策に関する建議」も出る。さらに昨年の五月には、同じく「今後における船員雇用対策の基本となるべき方針」というものが答申をされる。この短い間に矢張りいろいろな答申が出てくるわけだ。それは当然のことであるが、海運市況の状況を反映して出されているというふうに思うわけですが、このそれぞれ中間報告なりあるいは本答申をされたものを船主協会は協会なりに、あるいは組合は組合なりに、それから政府は政府なりに対応をしてくださると思うんです。

後ほど具体的に話しますが、それぞれの自助努力を十分果たしてきただろうか。仮に果たしたとしても、今日のこの状況の中ではなかなか胸に落ちるような解決策というのはそう簡単に見つけることは難しいと思いますけれども、今まで建議、答申をされましたこれらの問題について、まず政府側から、政府がやるべき事柄についてどういう努力を総括的にやってきたのかという点をひとつ確かめておきたいと思えます。

○政府委員(中村徹君) ただいま先生がお述べになりました幾つかの答申の中で、海運業が直面しております問題の一つとして定期航路の問題があるわけでごさいますけれども、これは日本の産業構造自身の転換の問題に関係がございまして、荷動きが、日本を中心とした荷動きから、極東へ荷動きの相当部分が移っていく。極東とアメリカを中心とする荷動きに移っていく。これに対応する対応体制をとるために、これまでの協調方式では対応できなくなってきたというところで、それに対応する海運企業の体制を改め、自由化というふうなふうに表示されている場合もありますけれども、そういった形で新しい対応体制で競争を中心とする運営を行うようになってきたわけでごさいます。これが赤字の大きな原因の一つになって

きているわけでごさいます。これに対応するため、先ほどちょっと申し上げました北米定期航路問題のワーキンググループをつくり、どのような対応体制をとっていけばこのような赤字体質から脱却できるかということについてたまたま検討を行っております問題が一つございます。

それからもう一つは、円高も含めましてコストが、円で支払われてドル建てで収入が得られる、こういったことが一つの原因となりまして、非常に船員費が経営を圧迫するという状況があるわけでごさいます。これに対応いたしまして船員雇用問題というのに対して各種の対応をたいてい苦しい問題ではございまして、これは非常に苦しい問題ではございまして、これに對してはいかなる対応をとったらいのかということ、ただいま種々検討をしておりますのでございまして、これがフラッキングアウトの問題というふうな私先ほど申し上げましたが、そういったことでこれに對する対応策をたいてい種々検討しておりますという状況でございます。

○磯山篤君 山元参考人にお伺いしますが、先ほど私が申し上げましたように、いろいろな外航海運政策というものを答申をされ、それぞれの立場から自助努力をされたかと思えます。船主協会としては、どういう点に中心を置いて、まあ再建策といえますか、対応策というものを実施をされたかと思えます。その点についてお伺いをしたいと思います。

○参考人(山元伊佐久君) お答え申し上げます。北米定期航路の問題は五社なり六社の問題でございまして、船主協会が取り上げるべき問題ではないわけでごさいます。その点は一応大前提としてお断りを申し上げたいと存じます。

それで、北米定期航路につきまして、従来五社なり六社がスベスチャーターという形で協調してやってまいりましたけれども、先ほど国際運輸・観光局長からお話しございましたとおり、極東からの荷物が異常にふえております。かつては日本発が八割でその他の極東の荷物が二割という

状況だったのをごさいます。現在は逆転いたしまして、極東からの荷物が八割で日本からの荷物が二割という状況になっております。スベスチャーターでやっておったのではとても機動的な対応ができませんので、先ほど局長から話もございまして、海運審で、デレギュレーションということで、そのスベスチャーター方式を取りやめるということになったわけですが、そこで各社がそれぞれパートナーを探し、場合によっては外国船社とも提携しながら荷物の動きに對する体制をとってきたわけでごさいます。遺憾ながらアメリカの新海運法が競争原理を導入いたしましたので、これによりまして同盟船社はもろのこの、盟外船社も入りまじりまして、運賃の低下が非常に極端な傾向に至っております。だから、荷物はふえているのでございまして、運賃水準が非常に低迷いたしているために、それと一つは急激な円高、この二つが重なりまして、北米航路は大変な赤字を抱えているという状況でございまして。

しかしながら、六十一年度におきましては約七百億程度赤字がございましたけれども、各会社努力いたしまして、大体六十二年度は四百数十億円の赤字でございまして、見通しでございまして、それなりの努力の成果は上がりつつあるわけでごさいます。それにいたしまして、まあ四百数十億の赤字でございまして、これを何とか回復すべく各社努力をいたしているところでごさいます。

また、運輸省の海運審でも、皆が納得できるようなお知恵を出していただければ、それを一つの物差しとして対応を考えた方がいいというように聞いていらっしゃるごさいます。

○磯山篤君 土井参考人にお伺いしますが、今まで外航関係について政府並びに船主協会からお話を承ったわけですが、以上の問題について、組合側のサイドから見ると、今までのお話が的確であったかどうか、その点についてひとつ評価をいただきたいと思います。

○参考人(土井一清君) 海員組合の土井でございます。いろいろ諸先生方に御心配かけておりますが、感謝をいたしておきたいと思えます。評価をせよというお話でございまして、一つは、外航海運の置かれている状況について、政府、船主協会、御説明ありました内容とそう大差がございませんが、ただ足りない点については、船員の雇用問題についてはもう言い尽くせないほどの危機的な状況にあるということ、政府、業界は、海運審でしばしばいい答申をいたしたにもかかわらず、この二つの点については今日なお十分ではないという感じを持っております。

まず、船員の雇用問題については、先ほど来政府、業界からお話もおりますように、今日の過剰船腹さらには業界の再編成過程でのデレギュレーション、さらには新前川リポートに示されるように、外需から内需への経済構造の大転換、それに急激な円高、この二つが重なったという点は目を覆うばかりでございまして、特にNICS諸国さらにはその後ろからついてくる東南アジアの諸国、こういったところの追い上げと、それらの国の経済情勢の中での労働者の賃金、生活状態それらが今日日本の勤労者と比較からいたしますと、まさに六倍ないし十倍日本側が競争力を弱められていくという状況にありまして、その最先端で働いているのが外航船員でございまして。この外航船員は、もろに東南アジアの船員と職場を同じに働いておられるわけでごさいますけれども、これらの船員と比べると、船員費はまさに話にならぬぐらい高くついております。このことなるわけでありまして、そういうことから日本の荷主あるいは船社、もちろんそのバックの金融界も、国際競争力をつけるために日本人船員をできるだけ少なくして、第三国の人を乗せることによりましてコストセーブを図って、できるだけ合理的な運送をしてもらうという姿勢をとってまいりました。

そのおかげで、先ほど磯山先生からも示されましたけれども、オイルショック前の四十八年ごろ

は、外航船員は、私どもの組合の労使関係のあるところを中心にとまとめてみましても、約三万三千人ほどおりました。ところが今日では、それが一万名ちょよばちよばちというような状況でございました、船員の数は今日約三分の一になっております。さらにまた、その三分の一になった日本人船員についても、競争力をつける、つまり円が百二十円から百十円というようなこれから先の動向を見れば、もつともっと日本人船員を減らさなきゃ競争力がつかないというコスト論中心の我が国の経済の動き、その中で、この一万人そこそこの外航船員を、本当に国際競争力をこれでもってつけようと思えば、もう日本人船員は全部おろしても競争にはならないと思います。特にこれは例えば北米航路の関係で申し上げますと、運航経費の中で船員費は三・二％であります。これは明らかに政府統計で示している数字でございますが、三・二％であります。私がこういう話を陸上の経営者にいたしましたら、船員費が三・二％、それは本当か、それだったらむしろ外航海運をやるうかと言われるほど今では船員費は、北米航路の例ですけれども、そのような状態であります。したがって、これは日本人船員を全部おろして船員費をゼロにしても競争力はつきつこないということは明白であります。これほど船員の雇用という状況は、職場喪失という形でまずあらわれてきておるのが実態であります。

それからもう一つは、政府がいろいろサポートをすべきだということを海運審が答申の中でしばしば述べてまいっておるわけでありませうけれども、それは外航海運を再生するためには、まず近代化船を中心にして日本の商船隊を構築し、それに混乗船とか、あるいは外国用船とか、あるいは在来からある船等を組み合わせた日本の商船隊を、少なくとも近代化船を中心にして構築すべきである、そうして競争力をつけていくべきだ。それについては政府が必要な政策アテンドをすべきであるということをししばしば指摘しておるわけでありませう。もちろん政府としても、近代化船を

つくるための長期低利融資とかあるいはその他の税制面とか、いろんな面で相応の手当てはしてきてはおると思いますけれども、しかしながら、今日のような急激な円高と東南アジア諸国の追い上げという状況の中では、近代化船を中心とする国際商船隊の国際競争力を付与するというためには十分な手当てではないのか。特に外航海運は公共性を持つておるわけでありまして、国が今日まで計画造船というものをサポートしてきて、そうして政府金融あるいは市中金融等でそれを進めてきたわけでございます。言うならばこれは国の政策として外航海運を育成してきたはずであります。ところが、今日もろもろの条件が変わったからでありましょうけれども、政府は、まあ臨調行革というような線もありましてデレギュレーションを実施いたしまして、専ら自助努力による再生と、あとは荷主のニーズなりあるいは国のいろいろな要請にこたえるために一生懸命労使で頑張つてくれという声援をするだけでいいかどうかという問題であります。

私も、実は外航海運が公共性を持つておるためにいろんな法律でカバーされておるわけである。海上運送法であれ、あるいは船員の場合は船舶職員法であれ、あるいは海上保安庁関係の海上保安関係諸法規、もろもろの法律が海上産業については規制をしておるわけでありまして、同時に、そのことによつて運航業者の資格の問題とか、あるいは船員の国家試験の問題とか、あるいは運賃についての認可料金、認可運賃というようなことがあるわけでございまして、もちろんこれを全部、いかにデレギュレーションの時代といえども解きほぐすことは、やはり公共性を維持する上からいって、当然そういつたことはあつてはならないというぐあいと思うわけです。そういった立場からいたしまして海造審でせつかくいろいろ示唆を与え、あるいは行政的な措置、政策アテンドを求めたことに對して、政府が果たして十分こたえているかという点については、私は、外航海運の存在意義からいっても十

分な手当てはされていない。これからその問題について十分御検討を願わなきやならぬのではないかと、というぐあいに考えるわけであります。

特に雇用の問題とそれから今の海造審における、あるいは船員中央労働委員会からの諸答申、具申等に関する政府の手当てのあり方について不満足であるという点を申し上げておきたいと思ひます。

○磯山篤君　今もお話がありますように、まあ外的な要因ですから、その外的な要因をすべて排除しない限りそういう解決策が出ないとは思いますが、海運審で海運政策について何回となく提起をされました。今土井組合長からもお話がありますように、ただ頑張れ頑張れと言うだけでは困る、そういう意味では政府の政策努力あるいは行政努力、こういうものについて大変厳しい注がついたわけですが、それについて運輸省はどういうふうにお考えでしょうか。

○政府委員(野尻豊君)　まず、船員について御説
明申し上げます。

先ほど先生からも御指摘がありましたように、船員の雇用対策につきましては、船員中央労働委員会から「船員雇用対策の基本方針」ということについて御答申をいただいておりますので、目下その答申に基づいて鋭意政策を展開しているところでございます。

ちなみに、六十三年度予算につきまして若干御説明申し上げますと、先ほど山元参考人からお話がありましたけれども、六十二年、昨年の四月から二年間にわたりまして約四割にわたる大幅な雇用調整が行われるという中におきまして、外航船員の緊急雇用対策をどうしたいかということが我々にとつての当面の課題であるというように認識しております。船中労の答申の中では、まず海上職域の確保を第一に挙げ、海上職域の確保ができない船員に對しましては陸上職域へ転換を図るという趣旨の御答申をいただいているわけでございます。かかる観点から、六十三年度予算におきましては、私も所管しております一般会計、

そしてまた厚生省で所管しております船員保険特別会計、両省相まつてこの対策に鋭意努力しているところでございます。

その内容について、三かいつまんで御説明申し上げますと、まず、海上職域の確保につきましては、従来、離職船員に対しては、外国船に乗る場合に一回当たり十二万円の奨励金を交付しておりましたけれども、六十三年度からはこれを

十八万円、五割増という大幅な増加をすることにしたしまして、日本船に乗れない離職船員に対して、少しでも外国船に乗れるような、そういうような配慮をしているところでございます。あるいはまた、外国船を日本船社が借り入れた場合、いわゆる裸用船と称しておりますが、これに對しまして、従来二〇%の源泉徴収税が課せられておりましたけれども、それを減免するといったような措置も講じております。さらにまた、外国船等に乗る場合に必要な資格等を取得するための訓練に

ついても意を用いているところでございます。あるいはまた、職業転換給付金ということで、職に

つけない人に対しましては生活の安定を図るための給付金を支給するというような措置も講じているわけであります。

一方、陸上職域への転換につきましては、昨今の事情から、陸上事業におきましてもなかなか離職船員あるいは雇用船員を受け入れる余地がない

ということもありますので、一般会計からは助成金を交付しまして、陸上事業に對しまして、離職船員を受け入れた場合に一定の賃金差額補助をする。あるいはまた、船員保険特別会計からは、雇
用船員を陸上事業主に出向派遣させた場合に、同
じく賃金差額補助をするというような新たな政策
を展開するということで、六十三年度におきまし
ては、外航船員の緊急雇用対策に万全を尽くした
ということように考えておるわけであります。

○政府委員(中村徹君) 土井組合長のお話の中に、
ございました計画造船等の問題、ハードの問題に
ついて私の方からお答えさせていただきたいと思
います。

組合長おつしやられたように、これまで我が国商船隊については、日本船と外国用船を適宜組み合わせ、全体として競争力を有する船隊構成としていく必要があるというふうな考えでございまして、そういう位置づけの中で、日本船について従来近代化船を中核として考えてきたところでございまして、しかし現実問題として、日本船の国際競争力が著しく低下してきているという状況がございまして、そういう中で近代化船の建造意欲が落ちてきていることは事実でございます。六十二年度におきまして、計画造船としては十分枠は確保しておいたわけでございしますが、実際には一隻しか建造の計画が出てこなかったという現実がございまして、こういう中で近代化船を国際競争力ある船舶としていくには、いかなることを考えていったらいいのかがたいだいま我々に課せられた課題だというふうに認識いたしております。

ただやはり、計画造船を中心として日本船を整備していくということは、我々、日本の海運を今後も維持発展させるという海運政策の基本からいって、これはぜひとも守っていかなければいけないことであるというふうに考えております。具体的にいかに維持するかというところは非常に難しい課題ではございますが、今後も懸命に取り組んでまいりたい、かように考えておるところでございます。

○磯山篤君 今の運輸省側からの答弁は、それぞれ局が違いますが、二つの分野からお話がありました。

そこで、近代化船の問題について伺いますが、近代化船の建造につきましては、労使団を挙げて一定の話し合いが成立をして、財政上の援助もありまして、一定の成果は上げていたことも私は認めます。しかしながら、今お話がありましたように、計画造船で六十二年で一隻しかなかった。建造する意欲もない。非常にさま変わりをしてしまったわけですね。そうしますと、この近代化船のあり方の問題についても再検討をしなければ、計画があるからやるんだという態度ではお

や許されないと思うんです。まあ船主協会の方では、何かこの問題について特別のお話もあるやに仄聞をするわけですが、今の昭和六十二年一度一隻しか建造しなかったという実績から見ると、この近代化船の建造のあり方、計画造船について、特別な考えがあるのでしょうか。これからどうなされるようとしていくのかですね。政府側の方からひとつ御答弁いただきたい。

○政府委員 中村徹君 たいだいま申し上げましたように、計画造船に対する建造意欲というものが非常に減少している。日本籍船につきましては、日本船主協会等から外国人船員の混乗といった措置をやはり検討すべきではないかという御指摘があるわけでございまして。私どもとして、たいだいまそれについて一定の考えを持っているわけではございませぬけれども、計画造船制度そのものがこのような状況では、維持することが困難になつてしまふというふうな考えをしております。これをいかに、制度そのものを見直しつつしかし計画造船の本来の目的である日本船を維持するというような観点から何をなすべきか。六十四年度の予算を以て、私どもも今深刻に真剣に取り組んでおるところでございます。

○磯山篤君 計画造船について今運輸省から答弁がありましたけれども、業界としては、この問題の先行きについてはどういうふうな希望されているのでしょうか。その点をお伺いします。

○参考人(山元伊佐久君) 先生の御指摘の問題の前に、先ほど船員部長あるいは国際運輸・観光局長からお話しございました、雇用対策の関係の予算を大変に充実していただいたことを、我々業界としても大変に感謝しているところでございまして。特に、昨年外航船舶利子補給金の特別措置法を改正していただきましたこと、日本開発銀行に対する利子の支払いを猶予していただいたこと、さらには六十二年度の補正予算におきまして、繰り延べになっておりました利子補給金を百九十億円一括交付していただきましたこと、これらにつきましては、干天の慈雨ともいうぐあいに我々受け取

っております。業界挙げて感謝しているところでございます。

そこで、計画造船の問題でございますが、その前に、まず日本船の国際競争力というものが、五十四年度から近代化船を推進してきているわけでございまして、現在、十一名乗りのパイオニアシップを目指して、十三名の実験をスタートしております。ところが、十一名乗りでございしても、東南アジア船員が配乗いたします船舶に比べますと日本船はコストが四倍に上つてございまして。したがって、今後日本商船隊の国際競争力をいかにして維持していくかということにつきましましては、先ほど局長からお話ございましたように、混乗日本籍船、支配外国用船、単純外国用船、これらを適宜組み合わせまして、全体として日本商船隊の国際競争力の回復、維持を図っていく必要があるかと思ひます。私ども企業が生き残っていくことと、それから船員の雇用の一定数を確保する、両方の見地から、ぎりぎりの選択をいたしましては、たいだいま申し上げましたように、日本船への混乗ということを実現しなければ到底やっていけないわけでございまして。

そこで、現在、緊急措置をいたしまして、運輸大臣の諮問機関でございます海上安全船員教育審議会の船舶職員部会におきまして、貸し渡し方式による混乗、これを一般外航にも適用し、乗組員数をさらに極力少数化するということで御検討をお願いいたしております。それから長期的に抜本的な改革をいたしまして、新しい船舶の登録制度を、ノルウェーなどで実現されているような制度をぜひ日本にも導入していただきたいというところで、海運造船合理化審議会のフラッグシップ・ワーキンググループで御検討をいただいているところでございまして。

そういう日本船への混乗ということを前提にいたしまして、計画造船につきましても混乗を認めたいいただきたいというのが我々の念願でございまして、計画造船への混乗が実現いたしますれば、今のうちに六十二年一隻ということではなくて、

かなりの日本船が建造される可能性があるものというぐあいに考えている次第でございます。

○磯山篤君 それでは、本格的に雇用対策についてお伺いします。

何といひましても、条件が許すならば、日本船に日本の船員が乗船する、これが一番ベターな姿であることは間違いない。しかし、競争力あるいはコストの問題になると、そう感情的な問題、理屈の問題だけではどうにもならない。そのこともよく承知をしますが、冒頭も私が質問しましたように、これからの外航海運については、当分の間状況は厳しいと、そういうことを前提条件に置いた上で、雇用対策をしっかりと立てなければならぬわけですね。

そこで、まず第一の問題は、海上においてどれだけ職域を確保するか、離職の数を少なくしていくかということが基本だろうと思ひます。一定のものが確保されて、それ以外にまだ残つていない場合には、いろいろな訓練、手続を経て陸転という問題になるわけですね。まず、その海上職域で雇用を確保するということが当然望ましいし、それを優先しなければならぬ。

そこで、土井参考人にお伺いをいたしますが、先日私どものところに、職域拡大の問題につきまして請願書が出されております。私どもも受け取って勉強しているわけですが、便宜置籍船に職域を拡大すると、この問題についての請願の背景なり内容なり、具体的にひとつその点をお述べいただきたいと思ひます。

○参考人(土井一清君) まず、やっぱり船員の海上での職域を確保するには、日本人の乗った日本籍船を一定数維持するということが必要です。現在、八百隻程度の日本籍船がおりますが、これは今から十年も前には約千二、三百隻あったわけでありまして、これがただ減つてきた。同時に、当時も外国用船がございました、大体日本船が千二、三百隻であれば外国用船もそれぐらいたったわけでありまして、総数で二千二、三百隻というのは十年前も今もほとんど変わりません。したが

つて内容は、日本籍船が少なくなつて外国用船がふえたということでありませう。それだけに日本の船に乗つておる日本人船員というものが少なくなつたというのが先ほど来申し上げておる船員数の減少の傾向であります。

私どもとしては、やはり日本の旗を立てた日本籍船は、一定数はぜひ国策として必要ではないかというぐあいには考へます。それを経済安上というかあるいは総合安上というか、いずれにしても、日本は島国でございますので、どうしても有事の際、とかくこれは戦争と誤解されるわけですから、そういう意味ではなくて、やはり経済的、社会的いろいろな問題が生じた場合最低限、日本の船、そしてそれに日本人が乗つておるといふものが一定数はぜひ必要ではないかというぐあいに考へるわけですから、そういう意味から、私どもはナショナルミナムを設定すべきではないかということをおかねがね提言しておるところであります。

そこで一方、そういう形で守りながら、片面、日本の船舶が競争力を失うとか、老朽化するとか、あるいは経済構造の変化でどうしても減少するという、そこから余つてきた船員をどうするかという問題であります。これについては、海上に残りたい者と陸上にかわりたい者、あるいは全然廃業するといふ者といふいろいろな形があるわけでございますが、私どもは、やはり海上に残りたいといふ船員が多いわけでございますので、できるだけそれらの船員を船に乗せる。これは便宜置籍船に乗せるか、言ふところの外国用船に乗せるか、あるいは国内船に乗せるか、いろいろな船があるわけでございますが、少なくとも外航船で育つた船員は外航船に乗りたいわけでありませう。

それで、そういう船があるかどうかということになるわけでございますけれども、実は、日本には千五百隻の便宜置籍船があります。言ふところのFOCというのがあります。これは全世界で約七千隻あるわけでございますが、そのうちの千五百隻が日本の船主が利益を得ている、いわゆるベ

ネフィシャルオーナーでございます。この千五百隻の、日本の船主とか商社とか荷主とかいろいろな形で日本の法人が支配しておる千五百隻の船になぜ日本の船員を乗せないかという問題であります。これはやはり、日本の重要な輸出入物資を運んでおる日本の船主が、あるいは商社が支配をしておる船であるわけですから、こういう船に一定の日本人を乗せるということとは、私は当然の救済策ではないかと思つておるわけですから。

現在、千五百隻のうち約三百三十隻ぐらゐには日本人が何かが乗つております。約二千五百人ぐらゐ乗つておりますが、あとの千二百隻については、これはもう全く第三国人が乗つて運航をしておるわけでありませう。これらの船舶は、恐らく先生方も御存じだと思ひますけれども、海上保安庁による毎年の要救助海難船舶、ひとつ助けてくれと言つて海上保安庁に通知が来る、海難を起こす船舶は、ほとんどそういう船舶であります。先ごろ瀬戸内でも火災事故を起こしましたし、いろいろなところで衝突事故、あるいは海上の汚染というような、環境を汚すとか、こういうことをやつておるのがほとんど便宜置籍船と言つても過言ではありませう。したがつて、やはりそういう船舶に優秀な技術、技能を持った日本人船員を何かが乗せるといふことは、私は国の保全上からも大事なことでないかというぐあいに思つておるわけでありませう。

そういう立場から、私どもは日本のフラッグを掲げた日本籍船に一定の日本人船員を乗せると同時に、便宜置籍船にも日本人の過剰船員を乗せていくといふことがこの際最も必要なことだ。同時に、それについては、今までコストの安い第三国人を乗せておつたわけでございますので、そこにコストが高いと言われる日本人船員を乗せるわけでございますので、どうしても一定の政策的な手当てが必要であらうというぐあいに考へておるわけでありませう。したがつて、その政策的な手当てをつけることも含めまして、現在の千五百隻の便宜置籍船に対して日本人船員を乗せてほしいとい

うことを御お願いした次第でございます。現在、私どもは、それらの船に乗せるについても、できるだけ外国人も海員組合の組合員にしていくという運動もしております。そういう中からやはり資質の向上、技能の研さん、修練等を加へることによつて、それこそ便宜置籍船を日本の国の利益に役立たせることができるといふ立場で、対応も組合としていたしておるところであります。そういった点におきまして、ぜひひとつ議會の中で御検討いただいて、我々の趣旨が御理解賜れば幸いだというぐあいに思つております。

以上であります。

○磯山篤君 運輸大臣、今までのやりとりでよくおわかりになつたと思ふんです。業界からは、近代化船にも混乗を認めてくれと、背に腹はかえられないといふせつば詰まつた気持ちがある。しかしまた船員の立場からいいますと、日本籍の船に日本の船員を乗せるといふのは当然でありますけれども、ここまで追ひ詰められていきますと、打開策を洋上で考へなければならぬ、そういう意味で、今土井参事人から、一定の条件はあるにしても、便宜置籍船に日本船員を乗せてほしい、こういう話があつたわけですから。

言つてみますとこれは政策の問題であるし、政治の問題だと思ふんです。もうこの領域に入りませう。その限りでは、アメリカはアメリカなりに、安保政策上もありまして、一定の助成もしてゐるわけですから、それから北欧四国につきましても、海運立国としての具体的な政策が政治の力で出されてゐるわけですから、したがつてこの外航海運の問題というのは、単に事務的な分野から問題を考へるとかあるいは解決をするといふことは全く不可能になつてきた、そういうふうには私も認識をするわけでありませう。衆議院の審議の状況を見ても、日本企業は支配をしております便宜置籍船は千五、六百という数字であるわけですが、これは日本の法律の適用の外である、こういうお話で、なかなかそこが合合合わない。かみ合合ないところが一番大きな問題だと思ふんです。

そこで大臣として、具体的にどうこうするといふ話はこれからの問題としてみても、もはや政治の問題である、もはや決断をしなければならぬ段階だといふふうには私は思ふんですけれども、その点運輸大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣(石原信太郎君) 海運の問題というのは本当に八方ふさがりで、また、今参考人のお話を聞いておりました、海員の代表の方とオーナーの代表の方と、食い違ひもあるわけですから、政府としても本当に苦慮してゐるわけでございます。

しかし、便宜置籍船に日本のクルーを乗せるということは、建前からいつても外国の企業ですから、直接指導することは困難だと思ひます。本題をそらすわけじゃありませんけれども、これやハリナショナルミナムといふのは何回も何回も出て、そのたびに、どう言ふんでしようか、議論が中途半端に終わつてゐるようですが、やはりそれをきつと据えて、ある船腹なり、それに必要な乗員といふものの自給率といふものを想定してかかれませんと、政治的な判断もしたいと思ひます。

食糧に關しても自給率の問題で安保論のようなことがございませうけれども、私はやはり日本のような海洋国家にとつての海運といふのは本当に致命的なもので、欠かすことはできないと思ひますが、しかれば、こういう状況の中で最低限だけだけのをどうやつて確保するかといふことをやつぱり考へませんと、いつもじりじりじり問題が悪化していくばかりだといふ気がいたします。

○磯山篤君 いや大臣、感想はどなたでも言うことができます。問題は、どうやつて政治の力で、八方ふさがりになつてゐるもの、法的になかなか障害があるものの解決の糸口を探るか、そういうことにならざるを得ぬと思ふんです。

例えば、例は非常に悪いわけですが、昨年の税法の改正のときに、単身赴任の者にいろいろな控除を認めるという制度を行うことによつて負

担の軽減を図るというやり方をやっておりますよ。ね。船員の場合、なかなか外航船に乗船している者について言えば、三カ月、六カ月、九カ月、一年と、こういう長いスパンで乗船をするわけですね。その場合、いろいろ考えてみますと、日本人で日本国内にいる人が税金を払ってサービスを受けるというのは当然でありますけれども、職業として六カ月も九カ月も一年も乗船をするわけですね。その間公平な平等なサービスを受けないという、そういう欠陥もあるわけですね。ですから、船員を便宜置籍船に一定の敷乗せるという道を政治的に探すということもあるだろうし、あるいは税制の分野で手助けをするというものもあるだろうし、いろいろなことが私は想定がされるし、また努力をしなければならぬだろうと、こういうふうに思っているわけですね。

確かに、韓国、台湾あるいはインドネシア、東南アジアの船員が乗ることによって船費が安くなる、コストが非常に安くなるのでなかなか対抗ができづらいというものは、もう十分に承知をしているわけでありまして、やっぱり海運審から海上職域において十分雇用を図りたいと、図るようには労使も考えたかどうか、政府も援助したらどうかというふうな繰返し繰返し答申が出ているわけですね。ですから、運輸大臣の感想だけでは困ると思うんです。

例えば離職をさせないためにこういう方法をとる。あるいは離職をしても、最近いろんなイベントがあるわけだけれども、そういうものに計画的にのせていくとか、きめの細かい配慮をしなければ、離職の数はどんどんふえるばかりだと思ってしまう。そのうちの一例が、今上井参考人から言われました便宜置籍船へ一定の数を乗せてくれと。請願では一応五名程度というふうに言われておいたわけですが、数のことは別にいたしまして、思い切った措置をとらなければ、あるいはそれを国際的な力をかりながら解決していかねば、どうにもならぬ問題だと思ってしまう。いずれは東南アジアの船員につきましてもコスト

トは少しずつ高くなつていくわけですね。また業界としては、円建てをドル建てにするというふうな努力もあるんでしようけれども、雇用の分野からいえば、今私が繰返し提示をしているような幾つかのきめの細かい対策を出す。それと同時に、組合側と十分に話し合う。そのことが私は必要ではないかと思うんですが、もう一度その点、大臣の具体的な、ひとつ毅然たる態度をお聞かせをいただきたいと思ひます。

○国務大臣(石原慎太郎君) 便宜置籍船に日本のクルーを乗せるという問題は、非常に技術的といましようか、建前からいって難しいと思ひます。それは政府委員から具体的に答弁いたしますが、私、決して感想を申し上げただけじゃないんです。

例えばアメリカのように、国家補助を船員に対してするという点なども、やはりアメリカのアメリカなりの戦略構想というものがあつたわけですね。日本の場合には、一種の平和戦略として、ナショナルミニマムというのには非常に想定しにくいでしょうけれども、そういうものを決めてかかりませんと、要するに国家からの補助もあり得ませんし、もうここまで追い詰められてきたので、私としてはやはりナショナルミニマムというものを、決して運輸省だけではなくて、各省またいで政府として想定するという作業をし、その上で、つまりそれを確保するための、大きな手段小さな手段というものを講じていかなくちゃならないと思ひます。

○政府委員(野尻量君) 便宜置籍船に日本人船員を乗せるように何らかの行政指導を行うべきではないかという趣旨の御質問であらうかと思ひます。

便宜置籍船につきましても、先ほど大臣の御答弁にありましたように、外国の法律により設立された法人でありますから、私ども、日本政府の立場からそういった便宜置籍船に対して具体的に雇用関係について行政指導を行うということについては限界があるかと思ひます。ただ、便宜置籍船を含めまして、日本人船員の職域を確保

するという観点から、外国船に対して日本人船員の就職をあつせんする、あるいは就職を促進するという観点から、かねてから環境整備をしているところがございます。

その二、三について、例として御説明申し上げますと、第一は、日本人船員が外国船に乗る場合にいろいろな技能を習得しなければなりません。そのために、日本船員福利雇用促進センターにおきまして各種の技能訓練を行つておりますし、そのために必要な諸費用につきましては、私も運輸省が所管している一般会計、あるいは厚生省が所管しております船員保険特別会計におきまして各般の援助を申し上げているところがございます。

あるいはまた、先ほど申し上げましたように、船員の方が外国船に乗る場合に、離職船員につきましては奨励金ということ、従来十二万円でありましたのをこしは十八万円というように増額いたしましたし、あるいはまた船員保険特別会計からは月最高三万円を限度とする賃金格差補助をするというような形で、日本人船員が外国船に少しても乗りやすくなるということで環境整備を図つていく。かかる観点から、少しでも日本人船員の海上職域の確保のために努力をしていきたい。あるいはまた、今後も努力すべきものというふうに考えております。

○磯山篤君 まだ私の気持ちというものが十分伝わっていない感じがする。行政上できることは全部やっていたら、それは当然のことだと思ふ。しかし、もうここまで来ましたが外航海運としては、船員の雇用を確保するという立場からいいますと、どうしても破らなければならない壁が一つあるわけですね。その政治的な決断を私は要望したつもりなんです。

国内法、あるいはそれぞれの法律の障害があることも、私も十分に知つてはいるつもりであります。それをどうやって改善していくかということについて、議会も行政も力を合したらどうでしょうか。皆さん方の御努力も、今もお話があり

ましたように、船員保険とかいろいろなことについて、お話をよくわかりましたけれども、突破するためにはどうしても政治力が必要な分野が残つている。先ほど大臣も言われましたように、やはり平和戦略上、日本の海運をどういうふうな位置づけるかという問題に最後は戻らるうと思ひます。

そういう意味できょうの議論をひとつ大切にしてみらうて、なお引き続き勉強をしてみたい。我々も知恵を出そうと、こう思ひますが、その点、運輸大臣いかがでしょうか。

○国務大臣(石原慎太郎君) おつしやるとおりだと思います。私たちも十全の努力をするつもりです。また、委員の皆様にも、ひとつ十分なお知恵を拝借したいと思ひます。

○磯山篤君 冒頭私がお伺いしたときに、離職船員のその後の雇用の状況で、海上が五七%再雇用された、しかし残りの二五%ほどが陸転を圖つたと、こういうお話がありました。これから離職させないような努力をしなければならぬと思ひますが、なお離職は必至だろうというふうな思ひです。

そこで、労働省に伺ひますが、船員が陸上で就職をするというのはなかなか厳しい状況だと思ひます。時間がありませんから余り多く言いませんけれども、資格の取得につきましても多大な配慮はされていることも承知をしております。しかし、この陸転をする問題について、労働省としてもつと門戸を開放して、離職の期間がそう長くはないようにしてもらわなければならぬと思ひます。その意味で、資格要件の緩和の問題、あるいは訓練の問題などを含めて、なお努力をしてもらわなければならぬと思ひますが、その点についてはいかがでしょうか。

○説明員(小倉修一郎君) 先生御指摘のように、船員の方々の雇用環境は極めて厳しいわけでございます。こつた現状のもとで、それぞれ関係者の御努力によりまして雇用の安定のために職域の開拓等努力をいただいているところでござい

ますけれども、なおかつ、これらの関係者の御努力にもかかわらず、海上職域等々で吸収されない船員の方々については陸上職域への転換が必要になるわけでございます。

そこで、私も公共職業安定所におきまして、そういった陸上職域へ転換を希望される方々につきましては、きめ細かい職業相談を行っていただくわけですが、先生御指摘のように、例えば賃金の問題であるとかあるいは職務内容が、船員の職域と陸上の職域とは大分異なるわけでございます、やはりそういったきめ細かい職業相談というのが必要であろうということ、そういう面に入力を入れているわけでございます。

それからなお、職業訓練を付与して資格を取得していただくとか、あるいは個別的な求人開拓を実施するとか、そういった面で、現在積極的な努力を行っているところでございますが、今後さらに関係各省庁とも十分連携をとりながら就職あっせんについては鋭意努力してまいる所存でございます。

○橋山篤君 いずれにいたしましても、船員の雇用の安定拡大というのは緊急課題であります。その意味では、どうか勇気を持って、あらゆる分野で、広い視野で、きめ細かく対策を立てていただきたいということを強く要請をして、この分野については終わりたいと思います。

次に、船員法の一部を改正する法律案につきまして伺います。

たくさん問題はありますが、最初にお伺いしますのは、衆議院で与野党満場一致で修正が付された、こういう状況にあるわけですが、この満場一致で付された修正につきまして、運輸大臣はどういう認識をお持ちなんですか。その点をまずお伺いしておきます。

○政府委員(野尻豊君) 衆議院で二点修正されましたが、その中の一つは、四十時間労働制に可及的速やかに移行すべきということ、それから法律施行後三年後に新法について見直しして必要な

措置を講ずべきというような趣旨の修正でございます。

実は、船員中央労働委員会におきましてこの船員法改正案につきまして御審議していただきました段階におきまして、労働基準法の改正の過程におきまして衆参両院におきまして議院修正が行われたという情報を聞きまして、労働委員会でもそのことが一つの話題になりました。ただ、船員法におきましては、現行の週五十六時間制から四十時間制へ短縮するというところであります。労働基準法の場合は四十八時間から四十時間へとこのことでございますから、その短縮の幅は労働基準法よりも倍の短縮であるというふうなことであります。また、今回の船員法改正案の中では補償休日制度という今までの新しい制度を導入しているわけでありまして、その定着を見きわめる必要があるというふうな観点がございます。修正後の労働基準法と同じような表現による政府原案にすることは適当でないという判断から、当初の案には労働基準法の政府原案にありましたこととの条文にしたわけでありました。

しかしながら、船員の福祉を図るという観点から、労働時間短縮につきましてはできる限り早期に四十時間制に到達すべきであるという観点から衆議院におきまして先ほど申し上げました趣旨の修正が行われたというように理解しているわけでありまして、政府といたしまして、この衆議院におきまして修正の趣旨を十分尊重いたしまして今後対処していくべきものであるというように考えております。

○橋山篤君 与野党での修正というのは、認識は共通をして、そして相当厳しく労働基準法改正ののつとめてその目標を達成をしないとい、そういう意志が込められているわけですか。ですから、厳しいという状況についてはそうだろうと思えますけれども、ちゃんとプログラムに基づいて四十時間制に予定どおり実施を図る、こういう決意が込められているということについて十分認識しているかどうか。その達成目標のおおむねの年度という

ものも、労働基準法改正の時点では議論されている。一定の、一九九三年とかあるいは九〇年代の前半というふうに、一定のプログラムが明示をされているわけですか。そのことを十分に承知をしてこの修正を受けたと、こういうふうに理解してよろしいでしょうか。

○政府委員(野尻豊君) 先ほど申し上げましたように、船員法体系と労働基準法体系とは、同じ労働時間の決め方をしておりますけれども、その内容は大きく違っているわけでありまして、例えて申し上げると、現在の船員法は、航行中、当直者については五十六時間という決め方をしております。現在の船舶の運航状況は、船舶技術革新によりまして、停泊時間が短縮するという状況の中で、ほとんど毎日運航しているという状況にあるわけでありまして、事実上、船に働いている船員の皆さん方の労働時間は五十六時間ということになっていくわけでありまして、こうした中で、国の方針であります年間総労働時間千八百時間、週に直しますと四十時間に向けてどういう形で短縮していったらいいかということについて、私ども各般の立場から検討した結果が、補償休日制度というところで、週四十時間労働制を達成しようというところになったわけでありまして、

労働基準法につきましては、先ほど申し上げましたように、四十八時間からスタートして四十時間と、しかもこれも補償休日制度ということではなくて、実労働時間をそのまま短縮すれば達成できるといふものでありまして、船員法とは大きく違っていると考えております。したがって、労働基準法と全く同じスケジュールで船員についても労働時間を短縮していくことは難しいというように考えておりますが、しかしながら、労働時間短縮というのは国の政策でもあります。また、衆議院でも先ほど申し上げました修正も行われたということも考えまして、私も同様にいたしましては、労働時間短縮について最大限の努力を払っていくべきものであるというように考えているわけでございます。

○橋山篤君 どうしても前段言いわけをしたがる気持ちにはわからぬわけでもありませんけれども、労働基準法の改正を受けて、船員法なりあるいは労働法というそういう特別な法律につきましては準拠をしていくということがこの修正の本旨であるわけですか。しかし、船員法の中に特別な規定が書かれておりますね、船長の職務権限であるとか、あるいは当直の問題であるとか、さらに安全確保の義務であるとか、そういう意味で船員法が特別であるという性格については認めますけれども、労働時間短縮の問題については、前提条件を置かずにぜひプログラムを立てて具体的に進めていただきたい。また、しなければならぬと、こういうふうになら第一に申し上げておきます。

それから、船員法の適用を受けております船員というのは十八万人ぐらいいいになるんですが、労働時間の定めが行われております、七百総トン未満の内航船や漁船というのが非常に多いわけですね。数字で見ますと八〇%以上が船員法本則の非適用の船員数になっておる。そういう意味でいきますと、小労則なりあるいは漁業法の適用を受ける人が非常に多いわけでありまして、時間がありませんから、私は次のことを申し上げておきたいと思っております。

たしか昭和六十一年四月一日に、海上技術安全局船員部労働基準課長から先任船員労働官あてに通達が出ております。この通達は、「小型内航船船員の労働時間等に関する監査指導の強化について」というのであります。これを読んでみますと、必要な就業規則の揭示がないとか、あるいは台帳もしっかりと整備されていないとか、あるいは長時間労働が野放図に行われているとか、いろいろの問題が相当組合から指摘をされて、それを受けた形でこの通達が出てくるわけでありまして、

小労則なりあるいは漁業法で行っているわけでありまして、労働時間についても相当乱れがある、あるいは給与につきましてもダンピングが行われる、そういう現状がまだまだ続いているわけ

であります。したがって、この際、私は少なくとも、小型漁船についてはまだなじまないかもしれませんが、少なくとも三百総トン以上七百総トンぐらゐまでのところは船員法に逐次入れていって、確立した労働条件、そういうものにすべきだと思ふんです。小労則あるいは漁労則を引き続き検討することは結構でありますけれども、段階的に本則、本法にのせていく、そういう基本的な態度を持つていただかないと、引き続き協議をしましょう、見直しをいたしましょうと言つてみても、なかなかその決断が行われないうんです。

その意味では、政府側がその決断をするかどうかというところにかかっているし、その決意のもとに労使双方を十分に説得をする必要がある。その努力をしない限り私は見直しの作業というのは困難であるというふうに思いますが、いかがでしょう。

○政府委員(野尻重君) 労働時間法制につきましては、七百総トン以上については法律で定め、七百トン未満については省令で定めるといふような法体系的状況の中で、これを同一にすべきではないかという趣旨の御質問かと思いますが、私も基本的な考え方、理念としては同じ意見であります。

ただ、現在の小労則におきましては、船員法本則にないいろいろな規定がございます。例えば小型船につきましては一週間航行中五十六時間、停泊中四十八時間の範囲内であれば一日の制限を超えて就労させることができるとか、あるいは小型旅客船につきましては四週間を平均しまして一週間五十二時間の範囲内であれば一日または一週間の制限を超えることができるとか、あるいはまた、労使協定によりまして一日または一週間の制限を超えて労働させることができるというような、法律本則にない規定が省令に書かれているわけでございます。こういった省令の規定に基づきまして労働の実態が定着しているという中で、この省令についてどうするかということの議論なくして省令を法律に格上げすると申しますか、法律

と省令を一緒にするということは非常に難しいというところで、船員中央労働委員会におきまして審議におきましてもこの小労則を廃止して本則の適用を拡大すべきということが特に労働側委員から強く主張されましたが、短時間のうちでその結論を出すには至らないということになったわけであり

ます。ただ、労働委員会からは、この問題につきましては今後三年以内をめどに結論を得るように審議すべきものというように答申をいただいているわけでありまして、私もいたしましては、この答申に基づきまして今後法律の適用範囲を拡大いたしまして、七百トン未満の船についても法律で規制するような方向について今後労働委員会の答申に基づき御指摘に基づきまして検討してまいりたいというふうに考えております。

○橋山篤君 運輸大臣、六百九十九総トン、つまり七百総トンにならないという船がたくさん建造されている。それは何をねらっているかということも、議論する必要があるのではとつきりしている。しかし、まあ五トンとか十トンとかという話は別にしてみても、少なくとも三百総トン以上につきましては本則にのせていって、労働条件をしつかり安定をさせるという努力がなされなければならぬと思ふんです。

それと、今お話がありましたけれども、すべて労働協約が締結をされて乗船をしているわけではない。したがって、労働条件あるいは雇用の安定、身分の安定ということを考えてみても、やはり本問題には急いで取り組む必要があるだろう、こう思ひます。労使双方に意見の対立があることも当然です。

そこで、変な話ですけども、どこがリードするかといえば、その点は官がしっかりリードをしろというふうでなければならぬと思ふんです。ぜひひとつ石原運輸大臣の決断、決意をお伺いをして質問を終わりたいと思ひます。

○国務大臣(石原慎太郎君) 周囲の条件はいろいろ違ひましても、働く方々の基本的な立場という

のは本質的に同じだと思ひます。ですから、基本理念にできる限り近づけるように最大限の努力をするつもりでございます。

○委員(中野鉄造君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時まで休憩いたします。

午前十一時四十分休憩

午後一時一分開会

○委員長(中野鉄造君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案並びに船員法の一部を改正する法律案の両案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願ひます。

○中野明君 最初に、現在の一般外航海運業等の事業規模の縮小などによつて離職を余儀なくされる船員の離職者の再就職を促進するために、特定不況業種関係労働者の雇用安定特別措置法に指定された業種のうち、船員関係が、船員雇用促進特別措置法の省令によつて特定不況海上企業として指定をされております。この制度は、創設以来既にもう十年を経過しておりますが、十年を振り返つてみて、どのような効果なり進展があつたのか。また、今後の取り組みの重点施策の考え方はどのような視点から進められるのか。この二点お伺ひします。

○政府委員(野尻重君) 昭和五十三年にいわゆる船特法が施行されて、昭和六十三年一月末までに二千九百八十三人に対して同法に基づく求職手帳を発給しております。六十二年までに給付金の額は総額で五億七千九百六十四万円支給しております。これにより離職船員の再就職の援助を行つてきております。

その援助措置の結果、求職手帳所持者の再就職状況を最近三年間で見ますと、船員として再就職した者が五七・二%、陸上企業に再就職した者が二四・六%、これらを合わせて八一・八%の者が

再就職しております。このほか、公共職業安定所に移りまして陸上企業に再就職をすべく求職活動を開始した者は一五・五%でございます。安定就職ができずに、手帳の有効期間であります三年間を越してしまつた者は二・七%にすぎないという状況であります。

また船特法は、船員雇用促進センターを指定し、助成監督することとしておりますが、同センターの雇用促進事業に係る予算額は、五十三年度におきましては七億三千八百三十六万円でありました。その後、技能訓練の拡充、船員派遣助成金の助成のアップ等を行ひまして、さらに六十三年度からは陸上転換のための再就職あっせん受け入れ助成金事業を開始しております。総事業費は六十三年度予算では十五億七千六百十三万円に増額しております。

さらに、給付金関係につきましては、外航海運業等からの離職船員に支給するため予算の一層の増額を求めるとともに、船員雇用促進センターの事業につきましては、事業内容の改善及び必要な事業規模の確保に今後とも取り組んでまいりたいと考えております。

○中野明君 関連して、けさほど議論になつておりましたが、国際的にも船員賃の格差の是正を根拠として、いわゆる便宜置籍船が増加してきております。海運造船合理化審議会におきましても、近代化船を中核として必要に応じて日本船等との効果的な組み合わせなど、全体として国際競争力を有するものでなくてはならないと追認をした形になつております。

そこで、この便宜置籍船、FOC船の実態と船員賃格差の内容はどのようなものになっているか説明していただきたい。

○政府委員(中村徹君) 便宜置籍船の実態につきましては、その所有、用船関係が複雑でございます。また、実質的な船主の確定というものが難しいといったような理由で、正確な数を把握することは困難でございます。しかし、当局においていわゆる便宜置籍船の数を推定いたしますと、我が

国においていわゆる便宜置籍国から用船している船舶数は、昭和六十二年の六月末現在で千三十一隻、千九百七十五万四千総トンとなっており、さらにそれを国籍別に見ますと、パナマ籍が最も多く七百九十七隻の千二百五十八万総トン、次いでリベリア籍が百九十二隻、六百五十九万総トン、それからキプロス籍が三十二隻、パナマ籍が十隻というふうな数になってございます。

○中野明君 船員費の格差の内容はどのような状況になっていきますか。

○政府委員(野尻豊君) 日本船主協会の試算によりますと、東南アジア船員二十四名配乗の船舶の年間船員費が約三十五万ドルだということでありまして、これに對しまして日本人船員が十五人配乗の近代化船で年間約百八十万ドル、それから十八人配乗の近代化船で約二百二十万ドルということとでございますので、その差は五倍ないし六倍の開きがあるということになります。

○中野明君 それで、従来の便宜置籍船の魅力は、法人税等主として税制面の有利性などから、経済合理性にかなった企業行動として世界的に急速に普及してきたというふう聞いておりますけれども、基本的には、船員費のコスト削減が主要な目的になっていることは今日明らかになってきておるわけですか。

それで、我が国では、本船登録費用及び年間費用は主要便宜置籍船と比較した場合に、初年度においても三倍以上のコストがかかるという試算例もございまして、少なくとも日本船とF.O.Cとの格差は正を志向するものであれば、最近一部の国において提唱され実施されておるオフショア船籍制度の導入なども一考を要するのではないかと考えられるわけですが、いづれにしても、国の支援措置の一環として、税制手当て等について諸外国の例を含めて今後の対応策というものを示してもらいたい、そういうふうに思います。

○政府委員(中村徹君) 先生御指摘のとおり、ヨーロッパにおきましては、オフショアレジストリーという制度を導入している国が多くなつてまい

つております。これは船員コストの増加等によつていわゆるフラッグングアウトというふうな自国籍船の海外流出が進んでおりますので、これに對する対応策として、国際船舶登録制度と呼ばれる新船舶登録制度の導入をした国、あるいはそういうものの導入を検討している国というのがあるわけでございます。これを我が国にこのままの形で導入できるかということになりますと、やはり制度上幾つかの難しい問題があるかと思うわけでございまして、この問題の本質は、いかにして自国船の国際競争力を高めるかという問題だと思ひます。したがって、やはりそういった観点から、我が国におきましても実情に合った施策を検討しなければならぬというふうな考えをとりまして、ただいま海運造船合理化審議会がフラッグングアウト対策のワーキンググループをつくらせて研究をいたしておるわけでございます。

我が国の税制につきましても、既に外航海運につきましても船舶の特別償却制度もございまして、登録免許税も大幅に軽減され、固定資産税の軽減措置もあるというふうなことで、税制上からはかなりの措置があるかと思ひますけれども、例えれば昨年、六十三年度におきまして外国船の採用船に対する所得税の源泉徴収の不適用措置を創設していただくというふうなことで、海運対策の観点から可能なものがあれば、いかにそういうものを採用していただくように、なお努力を重ねてまいりたいと思つております。

○中野明君 けさほど議論がありましたように、この便宜置籍船に日本の船員を何とか乗船させるという方法も、これ将来の一つの課題として考えなきゃならないということで、いろいろありますので、ぜひこれは検討事項の中に入れてもらいたい、このように考えております。

それから、船員の雇用対策の進め方なんですけれども、この改正法案は、先ほどもお答えになつておりましたように、制定後三回目の改正を迎えることになるわけですが、過去二回の改正と今回の改正案の比較、これをわかりやすく説明してい

ただきたいと思ひます。そして、今回延長期限を七年にされた理由、これもあわせてお答えをいたしたい。

ります。このため、一九九〇年代前半の終わりに当たり昭和七十年ごろまでに、原材料及び製品の輸送を海上輸送に依存しております素材型産業のウエートが低下することに伴ひまして、海運企業の事業規模の縮小による離職船員が発生する可能性が高いというふうなこと、それからまた、特定不況業種の、船員以外の特定不況業種離職者対策等を規定します特定不況業種関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法の有効期限も七年延長ということで今国会に法案提出をしているところでありまして、かかる観点から、船員の雇用の促進に関する特別措置法附則二項の期限につきましても七年を延長いたしまして、昭和七十年六月三十日までこの措置を継続していきたいと、かように考えているわけでございます。

五十四年当時には、特定不況海上企業に指定されておりましたのは、近海海運業、それから内航海運業のうち一般貨物船、はしけ運送業、それと船舶製造・修理業の四業種でございました。その後五十八年の改正時に、これら四業種に加えまして新たに内航海運業のうちの油送船が追加されております。過去二回の改正時におきましては、一般外航海運業は船特法の対象となつておりませんでしたが、近年の深刻な外航海運不況によりまして、六十一年の七月からは一般外航海運業のうち油送船につきまして、さらに六十一年一月からは一般外航海運業のうち一般貨物船につきましてそれぞれ特定不況海上企業に指定されております。

○中野明君 それで、この船員雇用対策に關して、船員労働中央委員会においては六十一年七月に建議をして、六十一年五月に答申が、それぞれ提出されております。それで、六十一年十二月には海運造船合理化審議会においても初めて船員の雇用問題への対応が急務である旨中間報告がまとめられておるわけですが、最初に、五十一年六十一年の船員数の推移、それから最近までの離職船員求職手帳の発給件数、就職促進給付金の支給実績と手帳所持者の就職状況について、御説明をしていただきたい。

手帳発給状況につきましても、六十一年度で見ますと八百九十二人中八百三十五人、つまり全体の約九四％は外航海運業から離職した船員でございまして、今回改正された後の六十三年度も外航海運業が本法の施策の中心業種になるものと考えられます。

○政府委員(野尻豊君) 昭和五十一年から六十年まで十年間に、船員数全体では二十六万四千人から十八万八千人と約七万六千人、率にして約二九％の減少となつております。特に外航海運業におきましては、五万三千人から二万四千人と二万八千人余り、五四％の大幅な減少となつております。

それから、期限延長をなぜ七年にしたのかということでございますけれども、六十二年五月、昨年の五月になります、経済審議会から「構造調整の指針」、いわゆる新前川レポートという建議がされております。この新前川レポートによりまして、今後我が国の産業は外需依存型から内需主導型へ需要構造を転換する、そして、その変革に見合った産業構造の転換が進められるべきである、これによりまして素材型産業のウエートが低下すると予想されております。このような産業構造の転換は一九九〇年前半にかけての期間に行われるべきであると、こういうふうに述べられてお

また、この間に支給しました就職促進給付金の

額は、総計五億九千八万一千円でございます。

それから、特定不況海上企業離職船員求職手帳所持者の最近三年間の再就職の状況につきまして、海上企業へ再就職した者が五七%、陸上企業へ就職した者が二五%、求職希望を陸上企業に変更しまして公共職業安定所へ移った者が一六%となっておりまして、安定就職できずに手帳の有効期間であります三年が満了した者はわずかに三%ということになっております。

○中野明君 それで、ただいま説明がございましたが、陸上就職への転換について、陸上雇用対策法、職業安定法、職業能力開発促進法等いずれも船員に関して適用除外とされておりますので、陸上の障壁改善をいかに進めるかが焦点となるわけでありまして、船主協会等の要望、あるいは運輸労働省間の合意を受けて、現在までに海陸資格の互換性が一応まとまったというように聞いておりますけれども、その経過と特に難航した点、今後追加措置の可能性があるのかないのか、その辺御説明をいただきたい。

○政府委員(野尻豊君) 今御質問の海陸資格の互換性につきましては、運輸省と労働省との間で五十七年二月から協議を行ってきております。六十年の七月には、運輸省から、十一の技能資格につきまして具体的に学科試験の免除、受験資格の拡大の検討を依頼いたしまして、何回か協議を重ねまして、六十二年一月から、労働省から五種類の技能資格につきまして受験資格の拡大とそれから二種類の技能資格につきまして受験科目の一部を免除するというところについて回答を得ております。

これらの協議におきまして、労働省からは、海の資格というのは船舶の安全な運航の確保を目的としたものでございまして、広範包括的な制度であり、クレーンだとかボイラーだとかといったような扱いはその一部にすぎないということ。それから二番目に、陸の資格というのは労働安全の確保を図るということを目的としたものでございまして、各個別の設備、機械、機具の取り扱い等に

関する専門的な制度となつてゐるわけでございまして。したがって、どの陸の資格一つをとつてみましても、これに対応する海の試験の出題の数あるいは程度が異なつておりました。また、船舶内のこれらの業務に従事する頻度も少ないというような指摘がされております。

今後、海陸資格の互換につきましては、具体的な点がございまして、労働省とも十分御相談いたしまして、積極的に対応していきたいというふうに考えております。

○中野明君 次は、船員法の改正に関する公益委員の見解によりまして、内航船の大部分が本法の適用範囲外——七百トン未満で、けさほど議論になつてまいりましたが、これが適用範囲外とされているので、適用範囲の拡大については三年以内を目途に結論を得よう審議することとございまして、結論を得るよう審議することとございまして、これは厳格に守つてもらいたいというところ、その間の行政指導をどのように進めていかれるのか。その辺もちよつと伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(野尻豊君) 今先生御指摘のように、船員中央労働委員会から、七百トン未満の小型船につきましても適用範囲を拡大するというところについて、三年以内をめどに結論を得よう審議を進めるべき旨の御指摘を受けておりますので、私もといたしましては、この御指摘に従ひまして鋭意検討してまいりたいと考えております。

それから、その適用範囲の拡大が実現されるまでの間の行政指導はどうするのかという御質問でございますが、小型内航船あるいは漁船につきましては、それぞれ小労則、漁労則といった省令で労働時間が定められることになっております。これらの省令につきましても、船員法の定めにしたがひ規定になつてゐる部分もありますから、今回の法律改正が成立した場合には、補償休日制その他本法の改正に伴ひ、当然その見直しが必要になつてくるというふうに考えております。

これらの省令の改正につきましては、船員中央労働委員会の審議を経まして省令改正ということ

になるかと思ひます。具体的な内容につきましては今ここで述べる立場にはございせんが、本法の改正の趣旨が十分省令に反映されるよう、私もといたしましては最善の努力を尽くしていきたいというふうに考えております。

○中野明君 そこで、船員法等の法令遵守状況について、司法警察官の身分を有する船員労働官の役割というのには特に重要になつてくると思われるんですが、最近の違反取り締まり状況、それから地方の海運支局の船員労働官配置状況、そして増員計画がもしあるのならばあわせて御説明いただきたい。

○政府委員(野尻豊君) 船員労働官の職務は、先づ御存じのように、船員法あるいは労働基準法、賃金の支払いの確保等に関する法律、船員災害防止活動の促進に関する法律、あるいは最低賃金法といった各種の法律の施行に関する事務をつかさどつてゐるわけでございまして、必要があるときには、船舶所有者あるいは船員に対してこれらの法令の遵守に関する注意喚起、勧告、船舶その他の事業場に臨検をいたしまして、船舶所有者や船員に対して出頭命令等を行ひまして、またこれらの法令に違反する罪につきましても刑事訴訟法に規定する司法警察官の職務を行うものとなつております。

船員労働官の監査実績であります、昭和六十一年におきまして一万二千九百五十六の船舶及び船舶所有者の事業場に立入検査をしておりまして、百九十七件の違反及び四千二百一十一件の指導事項を発見しまして、これらに所要の措置を講じているところでございまして。

それから、船員労働官の配置状況についてはどうかという御質問であります、昭和六十三年四月現在、百三十九人の船員労働官を全国の地方運輸局及び海運支局に配置してゐるところでございます。六十三年度の増員を含めまして、現在六十七の海運支局のうち三十三の海運支局が一人配置ということになっております。船員労働官の確保かつ十分な情報収集やきめの細かい効率的な監査

を実施するためには、状況に応じて複数の船員労働官による監査が必要でありますし、また、船員災害の発生や船員からの申告に対して即時対応する体制が必要であるという観点から、これまで船員労働官の一人配置となつてゐる海運支局につきましても、これを複数化、二人配置化を中心として増員を行つてきたところでございまして。今後、これらの海運支局の管轄する区域の状況、あるいは船員労働官の業務の状況等を勘案しまして、関係省庁とも十分調整をし、逐次船員労働官の増員を図られるように努めてまいりたいと考えております。

○中野明君 今お話が出ておりますように、一人のところはぜひ複数にしていかないと、なかなかその役目を果たすことが困難じゃないかというふうに感じますので、ぜひこれを、実情に応じて早急に手当てをしていただきたいなど、このように思ひます。

それから、違反件数に労働時間とか労働基準に関するものがどの程度挙つておるんでしようか。その件数なり、おわかりになつたら教えてもらいたいと思ひます。

○政府委員(野尻豊君) 昭和五十九年から六十年までの船主別の違反件数、これをざつと御説明しますと、船員の安全及び衛生に関するものが六百三十五件、それから船員の雇入れ契約等が二百八件、船長の職務に関するものが七十件、就業規則六十六件、給料その他の報酬六十件というふうになつておりました。今御指摘の、労働時間、休日及び定員に関する違反件数は三十八件、六番目ということになっております。

○中野明君 実際は、徹底してやられたら、労働時間とか労働基準に関するものが多いんじゃないかなという感じを受けるわけでありますが、これはやはり運輸省の仕事の関係というんですか、運輸行政が先行という形で、労働行政というものが、労働省と異なつて産業優先というふうな形になるんじゃないかという嫌ひを受けるわけであります。要するに、労働時間とかあるいは労働基準

に関する問題は、やはり労働省が一括して担当してやっていた方が効果的じゃないかなという感じも受けるんですが、その辺はどうお考えになり、また、今後そういう点について運輸省として、今回の法改正が含まれるわけですから、かなり労働時間とあるいは労働基準の問題についてきめ細かく指導していかなきゃならぬと思うんですが、その辺のお考えをお聞きしたいと思います。

○政府委員(野尻重君) 海上労働の特殊性ということから、労働行政のうちで船員行政については運輸省が所管するというところで、これまで四十年來運輸省が船員行政をつかさどってきたわけでございます。ちなみに、ILOにおきましては海事関係については別の条約を結んでおりますし、その総会も陸上の一般総会とは別に海事総会が開かれるということで、いわば世界的にも船員行政については陸上の一般行政とは別個に取り扱われていると、かように私も承知しております。

船員行政につきましては、陸上にない特殊性があるわけでありまして、私もどなたもいたしましては、そういった海上労働の特殊性を十分考慮しながら、今後船員行政の適正な運営に努力していきたいと、このように考えております。

○中野明君 それで船員法なんです、この改正船員法は、基準労働時間四十時間以内を旨として、当分の間は四十八時間としておりますが、この四十八時間以後の日程が不明確。同様に四十八時間から段階的に四十時間への短縮を旨とする労働基準法と比較して、どれぐらい時間的におくれることになるのか、その辺は定かでないと思いますが、もしおわかりになれば教えてもらいたいのと思います。

○政府委員(野尻重君) 船員につきましては船員法で労働時間が定められているわけでありましてが、船員法では、現在の法律では、航行中、当直者につきましては週五十六時間、それから当直に立たない人については四十八時間というように船舶の航行の実態に合わせて労働時間が定められて

いるわけでありまして。しかしながら、最近の船舶の技術革新の進展等によりまして、船舶の停泊日数が減ってくるという中で、一方で労働時間の短縮をどうしたいかというところでいろいろな角度から検討した結果が、今日お諮りしております補償休日制を含みました改正内容となっておりますのでございます。

この制度によりまして、将来平均労働時間週四十時間を目標にするということにしておりまして、現在一般的には五十六時間労働になっております船員の労働を一挙に四十時間に持っていくというためには、何と十六時間の短縮をしなければならぬということになるわけでありまして。一方、労働基準法の方は四十八時間を四十時間に短縮していくということでございますので、いわば短縮の割合が陸上と海を比べますと二倍の開きがあると、こういうことが第一点申し上げられるかと思っております。

それからもう一つは、こういった労働時間の短縮につきましては、先ほど申し上げましたように、船舶の運航実態に合わせて労働時間を決めるに、いわゆる実労働時間で現在法律で定められておりますが、この実労働時間方式を改めまして補償休日ということ、海で働いた分につきましては、超過労働時間についてはまとめて陸上で休暇をとらせる、まあ原則としてということになります。この形に改めようとしているわけでございます。こういう新しい制度を導入するということから、船員法につきまして労働基準法と同じテンポで週平均労働時間四十時間に到達させるというのは難しいというように考えております。

しかしながら、先ほど申し上げました経済審議会の建議であります新前川レポートでも、二〇〇〇年に向けて総労働時間を千八百時間に短縮すべしという建議もいただいております。運輸大臣からは、この建議をもとに、一九九〇年代のできるだけ早い時期に目標を達成したいという御答弁をいただいておりますことを申し上げます。

○中野明君 ただいまの答弁にもありましたように、労働時間の短縮というのは国民生活向上の必須の条件というふうにされております。大いに進めなければならぬ状況にあることはもう異論のないところでありますが、昨年の労基法審議のとき、六十一年の年間総実働時間が二千二百二時間、六十二年は少しふえて二千二百一時間、このようになっていますが、これと比較する上で、船員の年間総実働時間はどのくらいになるんですか。外航、内航、旅客船、それに漁船についてもわかるようであれば示していただきたいと思っております。

○政府委員(野尻重君) 船員の労働時間につきましては、船員労働統計、六十一年九月にまとめたものでありますが、これによりまして、五百トン以上の船舶で、海運業全体では月当たり二百二十四時間、そのうち外航船が二百二十八・三時間、内航貨物船が二百三十七・七時間、旅客船が二百三時間となっております。この数字には長期間下船している船員が含まれておりませんのでそのまゝ年間の労働時間を計算することは困難であります。この数字をもとに、陸上休暇、有給休暇の実績を勘案しまして年間の労働時間をあえて推計いたしますと、海運業全体では二千二百三十三時間、そのうち外航船が二千一百三十三時間、内航貨物船が二千四百時間、旅客船が二千三百二十時間程度と想定されます。これに對しまして、陸上の労働時間は労働省の毎月勤労統計調査報告で、全産業平均二千二百二時間、運輸業で二千三百三時間というところになっております。

それから漁船につきましては、季節的な就労形態もありまして、操業の態様によりその作業形態も多様でありまして、労働時間についての統計はほとんどないといったような現状でございます。○中野明君 やはり時間を短縮するということがなると、総労働時間というものは正確に把握されない、結局、幾ら短縮したのかということもなかなか国民の方から見ても従業員の方から見ても納得するような数字が出ないわけですから、ぜひ

この実労働時間の実態調査というものをこれは行ってもらいたい。そこから出発をしないと、労働時間を短縮するといつても幾ら短縮できたのやら、それもわからぬものですから、ぜひこれは——ちよつと私もデータを調べてみます。ですから、昨年の労働基準法改正の際には従来の統計に加えて労働時間総合実態調査という単発の調査も労働省はやつたように伺っております。運輸省の場合はこの法改正に当たってそういう手続とかそういう方法はとられなかったのかどうか、その辺はどうなっておりますか。

○政府委員(野尻重君) 船員の労働実態につきまして、毎年一定の調査月に所定内労働時間及び所定外労働時間を調査する船員労働統計がございます。今回の船員法改正に当たりましては、財団法人海上労働科学研究所におきまして、六十一年度船員の労働時間、休日、休暇につきまして実態調査を行っております。この調査は、船員の労働実態についての貴重な資料でありますけれども、調査のサンプル数が少なく回収率も低いというところで、その結果だけで全体を判断するのは無理があるということで公表しておりませんけれども、今回の改正に当たりましては、船員労働統計あるいは今申し上げました実態調査のデータを参考にしていくところでございます。

○中野明君 今後、週四十時間制に移行するためには、順次短縮を進めていくことが運輸省に求められている課題になるわけですが、その際に正確な数字を踏まえて行わないと、何時間縮めることが可能なのかもなかなか難しい。船中労では議論をされるでしょうけれども、国民の目から見ても、かりやすい基準で進められるとは思えないわけですね。ですから、船員労働時間のより詳細な実態の把握というものをやりやうになつていただきたいなと、このように思うのですが、運輸大臣いかがでございますか。

○國務大臣(石原慎太郎君) 週の平均労働時間につきましては、船員労働の特殊性や船員の福祉、

船員の労働時間の動向その他の事情を考慮して、段階的に短縮するように政令で定めることとしております。その制定または改正に当たっては、あらかじめ船員中央労働委員会の議を経ることとしております。このために、今後、この規定に基づいて短縮を図っていく過程におきましては、船員の労働時間の実態把握に、おつしやいますように正確な実態把握をすべく努めるとともに、また、その把握されたデータに基づいて船員中央労働委員会での十分な審議を行っていただくように努めるつもりでございます。

○中野明君 ぜひこれはお願いをしたいと思ひます。

そこで、年間の総労働時間短縮ということから法案の中身を見てみたいと思うのですが、今回の法改正で、補償休日の制度が加わって一週間四十八時間からスタートするわけですが、それを超える時間は一定の時間を基準に補償休日が与えられることになる、このように理解してよろしいんですか。

○政府委員(野尻豊君) 船員労働は、陸上より離れた海上における船舶内での勤務のため、航海中は航行のための作業が連続すること、外部から適宜必要な労働力の導入が困難であること、船舶内での休息は拘束された環境のもとでとるというようなことから、こういったようなことがございます。また、休息としては船内休息というものは必ずしも船員にとっては好ましくない、こういうような特殊性を有しております。乗船期間中のみで休日を量的、質的に確保することはそういうような観点から困難であろうというふうに考えております。

このため、今回の制度改正に当たりましては、船舶を下船した後、あるいは停泊中の休日付与を中心として航行の状態に依り一定期間での弾力的な休日付与が可能な制度とすることによりまして、航海中の連続労働という実態との調和を図りつつ休日の確保を図ることとして行われるわけであります。基準労働期間内での休日付与を義務づける補償休日制を設けることとしたのもかような趣旨からでございます。

この制度におきましては、一週間の通常の労働時間、すなわち一定の要件のもとに特別に認められる時間外または補償休日の労働時間を除いた労働時間が四十時間を超える部分について補償休日が与えられることとなっております。

なお、時間外または補償休日の労働について、補償休日によらず、別途割増手当により通常より高い率の報酬を受けることになっております。

以上でございます。

○中野明君 時間外労働、補償休日の労働が、改正法六十四条によつてできることになっておりますが、この「臨時の必要」というのはどういう場合で、それは船長判断に任されておるのか。その辺はどうでしょうか。

○政府委員(野尻豊君) 改正法の六十四条一項の規定は、現行の六十七条を踏襲したものでございまして、六十七条の「臨時の必要」ということについては従来から議論があつたところでございまして、五十年の通達によりまして、「船舶、航行の安全を図るために必要な業務が含まれることはもちろんであるが、その他船舶の運航の確保を図るために必要な業務を排除するものではない」という解釈、運用が確立しております。今回の改正に当たつてもその考え方は変えておりません。具体的な例をいたしましては、濃霧の発生によりまして航海当直に立つ海員の員数を増加する場合であるとか、機器の故障が生じて修理する場合、乗組員の傷病等により欠員が生じそのかわりに作業を行う場合、あるいは何らかの事情変更に対応するために急遽運航スケジュールを変更せざるを得ない場合などが考えられるわけであります。

それから、「臨時の必要」の有無についての判断であります。これは船長が判断することになっておりますけれども、この規定は、船長に恣意的、あるいは恒常的な時間外または補償休日の労働を命ずることを許容するものではないことは言うまでもないわけであります。運輸省にいたしまして

は、この規定が遵守されるように今後とも船員労働官の監査等を通じて指導監督を行つていきたいというふうに考えております。

○中野明君 また、改正法第六十五条で、適法な労使協定がある場合は補償休日労働ができるんですが、命令で定める一定日数を限度とするとなっておりますが、どのぐらいの日数を考えていらつしやるのか。その辺はどうでしょうか。

○政府委員(野尻豊君) 補償休日につきましては、六十五条におきまして一定の日数を限度とするというように定められております。この制度は、補償休日制の趣旨を没却しないように法律上一定の限度を設ける必要があるからという配慮からでございます。具体的な日数の限度につきましてはこれから船員中央労働委員会御審議願うことになるわけであります。したがって、確定的に今何日ということを上上げることはできませんけれども、例えば全日本海員組合と船主団体との間の労働協約の例によりますと、百十八日の休日のうちに三十八日は就労させることができるといふような定めがございます。こういった労働実態を勘案しながら今後検討してまいりたいというように考えております。

○中野明君 次に、有給休暇の日数ですけれども、船員法は義務的付与の建前ですが、労働協約で一部買上げの制度もありますし、付与日数即取得日数とならない面もあるかと考えます。どこのぐらゐの取得日数になっておるのか、その辺、数字がわかれば教えてください。

○政府委員(野尻豊君) 財団法人海上労働科学研究所の行いましたアンケート調査によりますと、海運合計で十九・五日、そのうち外航船が二十二・五日、内航貨物船が十八・一日、旅客船が十八・五日の平均取得実績となっております。

○中野明君 年間の所定内労働時間が順次減少していくことになると思ひますけれども、その分時間外がふえてしまふことを心配して話をしているわけですが、臨時の必要とか、命令の内容とか、有給休暇の取得日数によつては、それを容認してしまふおそれがなきにしもあらずという感じでありまして。運輸省に適切な運用をお願いするとともに、やはり年間の総労働時間を正確に把握して、検証しつつ、それに依じた短縮手法を工夫していく必要があるということでは大臣にもお尋ねをしたわけでございますので、よろしくぜひお願いしたいと思います。

それで、今まで議論をしてみて、船員の長時間労働がどこに問題があるかということも見当がつきましたけれども、そこで、これらの船員の方々の年齢の構成、特に内航船員の年齢構成の上で、一番多い年齢世代は何歳から何歳までになっておるんでしょうか。職員と船員に分けて、それぞれお答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(野尻豊君) 昭和六十一年の統計で御説明申し上げます。

まず、二十五歳未満が、職員が二十九人、〇・六％、部員が七百十三人、一二・五％、合計で七百四十二人、七・七％ということになっております。以下、二十五歳から三十五歳未満まで、職員が五百七十八人、一一・九％、部員が千五百九人、一八・六％、合計千六百三十七人、一五・五％、三十五歳から四十五歳未満、職員が千六百八十五人、三四・七％、部員千六百二十二、二八・四％、合計三千三百七人、三一・三％、四十五歳以上が、職員二千五百六十八人、五二・八％、部員二千三百十二人、四〇・五％、合計四千八百八十人、四六・二％ということ、約半数近くが四十五歳以上ということになっております。

○中野明君 それで、内航船員の平均年齢と同じ運輸交通業全体、それから他産業と比較して、どのような状態になっておりますか。かなり高齢の人が多いんじゃないかと思はれるんですが、その辺はどうですか。

○政府委員(野尻豊君) 他産業の資料が今手元にございませんので正確なことは申し上げられませんが、内航海運業につきましては、今申し上げましたように、半数近くの方が四十五歳以上ということでございますので、他産業に比べまして年

齡構成が高いという事は言えるかと思ひます。

○中野明君 そうしますと、一番問題になるのは、やはり後継者をどうやって確保して育てていくかというのが大きな問題になるわけですが、長時間労働はこれからは変わらないと、若い人が集まらなくなるのはもう必至でありまして、国内輸送の約半分近くを海運に期待していくその役割に影響も考えられるように思ひますので、若い人にとって魅力ある職場をつくるということからも、他産業に負けないぐらい、同じぐらいに労働時間を短縮する、ぜひこれは必要だと思ひます。今直ちにやるといふことになりまして船主にとつてもきついことかもしれないけれども、そのままにしておくとかえつて問題を大きくしてしまうおそれがあるように思ひます。

この点について、今後、日本も島国でありますから、けさほど議論が出てましたように、一朝事あるときには大変ですから、やはり日本籍の船を確保する。どれぐらい確保するかということとともに、その船員も必要であります。後継者も当然必要なんです。ですから、今後の後継者育成という観点におきますと、商船大学の卒業生が過去においては毎年二百人程度就職は可能であったのが、最近ではその一〇％にも満たないというような状況であるとも言われております。そうしますと、船員の教育制度の根幹にもかかわる問題にもなつてまいります。そういう点で、漁船の場合は特に船員の高齢化を反映して若年労働力の導入が非常に困難になる。こういうことをいろいろ考えますと、一刻も早く将来の見通しを立てた適切な船員雇用対策というものが、後継者づくりというものが重要になつてまいります。

大臣として、この点いかにお考えになり、どのような決意でお臨みになろうとおるのか、それをお伺いしたいと思います。

○国務大臣(石原慎太郎君) おつしやるとおり、乗員の高齢化によります将来の若い乗員の不足が内航海運に非常に大きな妨げになるということ懸念しております。後継者をつくるためにも、で

きるだけ内航海運というものが魅力的な職場になるようにいろんな努力をしなくちゃいけないと思ひますが、何といつても、船舶の設備の近代化を進めると同時に、やはり労働時間を短縮するといふことに努めていかなければ、結果として乗員の不足によつて内航が寂れる、社会的にも大きな問題が起ると心得ておりますので、そういう努力をしようと思ひます。

○田淵哲也君 まず、船員法の問題でお伺いをしたいと思ひます。労働基準法が昨年改正され、ことしの四月からそれが実施されております。ところが、船員法の改正は、労働基準法に比べて一年おくれになつております。これは一体どういう理由なのか、お伺いをしたいと思ひます。

○政府委員(野尻豊君) 労働基準法の改正につきましても、改正案を提出するまでに審議会等で答申をいただき、建議をいただいた末に国会に提出されたというように聞いております。船員法につきましても、まず実態調査から始めなければならぬというところで、昨年の一月から三月にかけまして海上労働科学研究所におきまして実態調査を行うと同時に、また、今度の船員法改正につきましても、労働基準法と違ひまして法律的にいろいろの問題があるというところで、法律専門家の方々から成ります労働法制検討会なる検討会を設けまして、昨年の四月から約半年にわたつて審議をしていただき、その結果に基づきまして昨年の九月、船員中央労働委員会にお諮りした、こういうような経緯から約一年ほどおくれたということになります。

○田淵哲也君 そういう調査とか、あるいはいろいろの機関で相談する時期が遅過ぎると思ひます。労働基準法の改正についていろいろそういう審議や調査が行われておるときは、何もしないでいて、労働基準法の方向が大体出てからやつと動き出すのはおかしいんじゃないか。やつぱり労働基準法を改正するのならそれにテンポを合わせるような状態で準備を進めるのが本来のやり方ではないかと思ひます。

いかと思ひますが、いかがですか。

○政府委員(野尻豊君) 先生御指摘のとおりであります。今申し上げましたように、船員法につきましては、昭和二十二年に制定されて以来四十年來労働時間に関する規定は改正されなかつたといふことから、まず実態調査をし、また法制的な検討もしなければならぬといふことから、労働基準法に比べて一年ほどおくれたということについては遺憾に思つております。

○田淵哲也君 労働基準法の場合だつて、労働時間についてはずつと改正されていなかつたわけですから、同じ条件ですね。船員法が一年おくれでいいという理由は、何にもない。これはやつぱり運輸省の怠慢じゃないですか。

○政府委員(野尻豊君) 繰り返しの答弁になりますが、労働基準法の場合は、まず問題になりまして、短縮すべき労働時間を何時間にするかといふことでございまして、最終的には週労働時間四十時間というところに着着したわけでありまして、それまでにはいろいろの検討経過があつたといふように聞いております。こうした労働基準法改正案の策定過程における議論を踏まえながら、船員法もそれに倣ふ必要があるといふことで、労働基準法の審議経過をにらみつつ、私も準備を進めてきた次第でございまして、

○田淵哲也君 これは今提出されておるわけですから、一年遅れというのはこれはもう仕方ないんですが、問題はこれからのスケジュールでありまして、先ほどのいろいろの論議を聞いておりました。労働基準法の方は、週四十時間に移行するものが大体一九九三年ごろといふふうなことが言われております。ところが、船員法の方はこれは一向にはつきりしない。大体二〇〇〇年までにやるんだといふようなことを言つておるわけでありまして、

かるんだといふようなことだと思ひますけれども、これも実態から見ると非常におかしいと思ひます。現在、船員の実態労働時間というのは、海員組合の組織下では、大体昭和四十九年以降は労働協約によつて週労働時間四十時間ないし四十三時間という、これぐらいのところまで協定が結ばれておるわけですね。もつとも、全部海員組合に組織されておるわけではありませんが、外航船、それから旅客、フェリーなどはほとんどがその組織下にあるわけでありまして、

問題は内航であります。内航は、現在組織下にあるのが約三〇％、あとは未組織のところが多いのでありますけれども、未組織の分野でも、良心的な船社では組織船の協約を準用しておるところがかなりあります。したがつて、総体的に見た場合に、現行法の週五十六時間をはるかに下回つておる状態。特に外航、旅客、フェリーではもうほとんどが大体四十時間から四十三時間の協定になつておる。

こういう実態からすると、十六時間短縮せぬといふから暇がかかるんだという答弁はちよつと納得ができないと思ひますが、いかがですか。

○政府委員(野尻豊君) 私の手元にある資料によりますと、海運関係の船員の組織率は五〇・四％、約五割になつております。先生おつしやるとおり、確かに海員組合と各船主団体との間で結ばれております労働協約によりまして、労働時間法制についてはかなり進歩している、前進しているというように考えておりますが、ただ問題は、そういった海員組合の組織下にはない船員の労働時間をどのようにしたらいいかといふことであらうかと思ひます。海員組合の組織下にはない船員については、残念ながら労働協約どおりにはなつていないというのが実態であらうかと思ひます。

したがいまして、今後この法律改正が成立した暁には、こういった業界の方々も啓蒙いたしまして、労働時間の短縮に向けて順次進めていく必要があるというように考えております。

○田淵哲也君 それと、この船員法における労働時間の短縮というのは、やはり船という特殊な形態で、補償休日という制度をとらざるを得ない。だから乗船中の労働時間が飛躍的に減るわけじゃないですね。そのかわりに補償休日というものをとらせるということですから、実際の運輸上のことにおいてはそんなに大きな支障はない。問題は、補償休日を与えるための休日交代要員というものを雇わねといかぬ。ところが、現在は船員もいっぱい余つておる状態ですから、これもそれほど難しいことではないと思ひます。だからそんなに時間がかかる問題ではないと思ひますけれども、いかがですか。

○政府委員(野尻豊君) まず、補償休日の問題につきましては、確かに結論的に言えば先がおっしゃるとおりかも知れませんが、今まで船員法では、実労働時間ということで実際に船が走っている状況を前提にした労働時間の決め方をしておりましたのを、今度は、労働時間短縮につきまして、超過労働時間についてはまとめて、一括して休日をとらせるといふ形に制度を改正していくわけがあります。したがって、その制度改正につきましても、十分船主あるいは関係労働者に周知徹底させまして、その制度の定着を図るという必要がまず第一にあるかと思ひます。

それから、要員を確保すればいいではないかと。まあ確かにそのとおりであります。要員を確保するということは、翻つて言いますと船主経済にはね返るわけでありまして、したがって、そういう観点からも、順次短縮していくべきものというように考えております。

○田淵哲也君 いずれにしても、そんなにべらぼうに時間をかけるべき問題ではないと思ひますね。まあ大臣も、二〇〇〇年までにやるけれども、一年でも二年でも三年でも縮める努力をするおつしやつておるわけですね。これはやはり労働基準法が大体九三年に行われるならば、法律が一年おくれるから一年ぐらゐ延びるのは仕方ないけれども、一九九四年ぐらゐには実施すると、そ

れぐらゐの目標でやるという約束をしていただけないですか。

○政府委員(野尻豊君) 衆議院の委員会でも、大臣から再三、新前川レポートでは二〇〇〇年に向けて千八百時間に短縮すべしという目標が掲げられていたけれども、二〇〇〇年ということにこだわらず一年でも二年でも短縮し、一九九〇年代のできるだけ早い時期に週平均四十時間労働に持っていきたいという趣旨の答弁をされているわけでありまして、今御指摘のように、その一九九〇年代のできるだけ早い時期を確定年数で話せと、こういう御質問かと思ひますけれども、現段階で何年といった確定日で申し上げることは非常に難しいということについて、御理解いただきたいと思ひます。

○田淵哲也君 補償休日の問題でお伺いします。この六十四条による「臨時の必要があるときは」云々というのがありますが、これは大体どの程度になるものですか。日数的にはどの程度になりますか。

○政府委員(野尻豊君) 「臨時の必要」というのは、あくまでもその船が運輸中あるいは停泊中も含めて、要するに乗船中に生じたことであります。したがって、船から下船して臨時の必要で乗せるということとは考えられないというふうに考えております。

○田淵哲也君 これは現行六十七条の規定があるわけですが、これによつて労働時間がかなり延びておる。その、これによつて延びておる労働時間というのは大体どれぐらゐと推定されておりますか。

○政府委員(野尻豊君) 今御質問の趣旨は、恐らく臨時の必要を含めて時間外労働がどのぐらゐかと、こういう御質問かと思ひますが、所定外の労働時間につきましては、私どもの方の統計によりますと、海運合計で一人平均月間二十五時間程度かと思ひます。

○田淵哲也君 月間二十五時間ということは年間にするると約三百時間ということになりますね。そ

うすると、六十四条との関係でその時間を当てはめると、どういうことになりますか。

○政府委員(野尻豊君) 「臨時の必要があるときは」労働時間を延長することができると規定があるわけでありまして、その「臨時の必要があるとき」というのはどういふ場合かということを中心として御説明したいと思ひますが、例えば濃霧が発生して当直者の員数を増加する必要がある場合だとか、あるいは船舶の機器が故障して修理する必要がある場合、こういったようなあらかじめ予定できない事態が発生したとしてそれに対応するために時間外労働をする、こういうような場合を想定しているわけでございます。

したがって、確かに月間二十五時間——船員さんが一年間に乗っているのは大体九カ月ぐらゐだと思ひますので、先ほど三百時間とおっしゃいましたが、二十五掛け九というのが年間を通じての時間外労働かと思ひます。したがって、今申し上げましたように、あらかじめ予定できないような事態が発生した場合の時間外労働でございますので、ここで、一般的なパターンとして何時時間が時間外労働として通常かというのは申し上げにくいかと存じます。

○田淵哲也君 それから六十五条の問題については、先ほどの答弁の中で、現在海員組合が協定をやつておる年間百十八日の休日に対して三十八日と、それを勘案するということですが、ただ、法で定められておる休日は当面は五十二日です。だから、勘案するというのはどういふ意味ですか。大体そういう比率に準じてという意味ですか。

○政府委員(野尻豊君) 補償休日についてちよつと御説明申し上げますと、今回の法律改正で、まず第一点は、従来停泊中週一日休日という制度でありましたのを、停泊時間が非常に短いという実態の中で、停泊中一週間に一日の休日というのの余りにも過酷であるという観点から、停泊中であるとか否にかかわらず一週間当たり一日まず休日を付与するということにしたわけでございます。

第二点は、将来の目標として四十時間労働に持っていく。しかしそれは段階的に短縮するということになりまして、初めは四十八時間からスタートするかと思ひます。そうしますと、四十八時間の場合ですと週休日一日ということが先行するわけでありまして、四十八時間が段階的に四十六、四十四というふうな減っていくのだからと思ひますが、その段階で超過労働時間が生ずるといふことになるわけでありまして、そこで、そういう形で休日が発生した場合に、その休日を船内でとらせることは非常に難しい。旅客船のように短距離でいけば通勤で勤めることが可能な場合は週休制といふことができるかと思ひますけれども、通常の船の場合ですと一週間七日間運航しているわけでございますので、船の中で休日をとるしかなない。

しかし、船の中で休日をとるといふことはやはり私も健康上の理由から見ても好ましくないというように考えておりますので、労働協約等によつて定めがある場合は別ですが、一般的には陸上で休暇をとっていただくということが望ましいのではないかと考えているわけでありまして、ただ、陸上で休暇をとるといった場合でも、例えば船舶の運航スケジュール等によつて必ずしも予定どおり休日をとらせられないという場合も想定される。したがって、そういう場合には時間外労働ということで補償休日に働かせる場合も考えなければならぬというように考えております。ただ、それを船主の恣意に任せますと、せっかくの補償休日の制度が没却するということになりかねないということから日数制限を設けたわけでありまして、

そこで、それでは日数制限をどこまでにするのかということにつきましては、これから、この法律が成立した後に船員中央労働委員会が御審議いただくことになりましたけれども、例えば労働協約の例でいきますと、今先生おっしゃいましたように、年間百十八日の休日に対して就労している実績は三十八日ありますと、まあざつと三割と

いうことになりませんが、そういうようなことを勘案しながら、割合としてそれが一つの尺度として言えるのではないかとという意味で御答弁申し上げた次第でございます。

○田淵哲也君 海員組合の場合は、年間百日以上
の休日がある中の三十八日。ところが、当面は週
に一回ということですから、それは同じ比率でや
ると十五日ぐらいいろいということになりますけ
れども、休日が本当に少なくなってしまう。だから、
同じ比率でやるとするのはまず問題があるのじや
ないかと思うんですね。やはり百十八日の協定を
結んでおるところと休日が五十二日しかないとい
うと、同じ比率で買い上げを認めるということ自
体がおかしいと思ひますが、どうですか。

○政府委員(野尻豊君) まさに先生のおっしゃる
とおりだと私も考えております。したがいまし
て、どの範囲、つまり補償休日の買い上げと申
しましょうか、時間外労働の認められるべき日数
の限界はどの程度が望ましいかということにつ
きましては、船員中央労働委員会におきまして関係
者各位の御意見を承りながら決めていきたいとい
うように考えております。

したがって、先ほど申し上げました数字はあく
までも労働協約ベースでいくところだということ
でありまして、三割とかあるいは三分の一にする
という意味で御答弁申し上げたものではございま
せん。

○田淵哲也君 次に、小労則の本法への一本化に
ついて伺います。

現在、内航船員の数は幾らか。また、そのうち
小労則が適用されておる船員数は幾らか伺いま
したいと思ひます。

○政府委員(野尻豊君) お話しをする順として、
まず総数から御説明してまいりますと、船員法適
用船員数は十八万七千人余りということになつて
おります。その中で、漁船が八万八千人余りでござ
いますので、残りの九万九千人余り、約十万人
が商船海運業、その他と、こういうことになりま
す。

そこで、今御質問の趣旨は、この法律の適用に
なります七百総トン以上の船舶に何人ぐらゐの船
員が乗っているかと、こういう御質問かと思ひま
す。

まず、七百総トン以上の商船に乗っている船員
は、六十一年十月の統計でございしますが、三万五
千六百六十人でございします。ただ、このほかに海運
の特殊性をいたしまして、予備船員制度というも
のがございします。予備船員数というのは二万一千
人余りでございしますが、この二万一千人余りの予
備船員というのは、七百総トン以上の船と七百総
トン未満の船舶と両方に関係しているわけであり
ます。そこで、私どもの方で一定の尺度でこれを
配分しましたところ、大体一万七千人ぐらゐが七
百総トン以上の船舶に関連する予備船員であらう
と、こういうふうに推計してあります。そういう
ような観点から計算しますと、今申し上げました
三万五千六百六十人に二万七千人を加えた約五万二
千人、これが七百総トン以上の船舶、つまり今回
の船員法の中の労働時間の適用を受ける船員であ
らうかと思ひます。

その比率は幾らぐらゐかというお話でございま
すが、商船等に乗り組む九万九千、約十万人の中の
五万二千人ということでございますので、五二％
程度かと、こう考えております。

○田淵哲也君 その場合の七百トン以上に乗る船
員は、外航も含まれておるわけですね。内航だけ
では幾らなんですか。

○政府委員(野尻豊君) 統計のとり方が内航、外
航という区別をしておりますので、この中で何
人が内航で何人が外航かという仕分けはしにくい
かと思ひますけれども、内航に就航している船舶
というのは小型船舶が主体でございしますので、七
百総トン以上の船舶に乗り組んでいる内航船員と
いうのはかなり少ないものというように考えてお
ります。

○田淵哲也君 いずれにしても、内航船員の大部
分、八割以上は船員法が適用されず小労則が適
用されていると思うんです。私はそういうこと自

体がまずおかしいと思うんですね。やっぱり内航
船員の大部分は船員法が適用されないといかぬ。
大体小労則というのは戦後、まあ七百トン未満と
いえば木船か機帆船、大家族労働的な運用をし
ておったわけでありまして、そういう時代と今とは
違つたわけでありまして、内航船員のもう八〇％以上が
本法が適用されないで小労則が適用されること自
体おかしいと思ひますが、いかがでしようか。

○政府委員(野尻豊君) 船員法が二十二年に制定
されました、七百総トン以上の船舶に乗り組む船
員につきましては法律で労働時間が定められてお
ります。七百総トン未満の小型船舶あるいは漁船に
つきましては、それぞれ四十二年、四十三年に省
令で定められるというところで今日に至っているわ
けであります。そこで、こういった労働時間を省
令で定めるのではなくて、法律で定めるべきでは
ないかというのが今先生御質問の趣旨かと思ひま
す。

この点につきましては、船員中央労働委員会
で、今回お諮りしております船員法改正について
御審議いただく過程におきましても大きな議論に
なつたところでございします。特に労働側委員から
は、内航船員の労働条件を改善するという意味か
ら、小型船につきましても省令で定めずに法律で
定めるように改めるべきではないか。いわゆる適
用範囲の拡大ということが強く主張されたのであ
ります。

ただ、その場合に問題になりましたのは、現在
省令、いわゆる小労則と言っておりますけれども、
小型船の労働時間に関する省令でございします
けれども、この省令では、法律にないいろいろな
規定がございします。

二、三その例を申し上げますと、例えば小型船
につきましては、変形労働時間制と称しまして、一
週間航行中五十六時間あるいは停泊中四十八時間
の範囲内で一日の制限、一日八時間の制限を超え
ることが可能であるとか、あるいはまた小型旅客
船につきましては、四週間を平均して一週間五十
二時間の範囲内で一日または一週間の労働時間の

制限を超えることができるか、あるいは労働協
定によりまして一日あるいは一週間の制限労働時
間を超えることができるというように、法律に規
定されていない各種の規定がございします。

これらの規定をどうするかということが大きな
議論になつたわけでありまして、短時間のうちに
これらの問題について結論を得ることは難しいと
いうことから、船員中央労働委員会では、三年以
内をめどに、この適用範囲の拡大について労働委
員会において審議をし結論を得るというような御
答申をいただいております。

○田淵哲也君 制度上の違いがたゞさんあるよう
に言われましたけれども、確かに第三条の変形勞
働時間制というものがある。それから第四条は四
週間単位の変形労働時間。第七条が労使協定によ
る時間外労働。ただし第四条、第七条はいずれも
小型旅客船の場合。それで現在小型旅客船、この
旅客船の場合はほとんど海運組合の組織下にあり
ます。そしてこのような協定は実際には存在して
いない。だから実際にはこれはもう度外視してい
くがらゐるものだ。

一番大きな問題は第三条の変形労働時間制。た
だ、この変形労働時間制の問題点というのがあり
まして、これは週五十六時間の定めをした場合
に、一日八時間を超えて労働させることができ
るところが、現実には、週五十六時間すら守ら
れていない例が非常に多い。特に未組織の内航船
の場合非常に多い。だから、この変形労働時間制
がこれは非常に問題があると思ひます。

それからもう一つは、昔は小型内航船というの
は木船や機帆船。大体一昼夜以内の短距離を往復
したわけですね。ところが、現在の内航船は、百九
十九総トンぐらゐになつても、これはもうほとん
ど日本の全沿岸をネットとした航海が常態となつ
ておる。航海時間も二十四時間を超える場合がざ
らであるし、実際はもう七百総トン以上の内航船
と変わらないような運航をしておるわけですね。

だから、七百総トン以上とこのような七百総ト
ン未満というものを分ける必要は労働時間の上か

らはほとんどないのではないかと思います、どうでしょう。

○政府委員(野尻豊君) 労働時間に関しまして、七百総トン以上の船員と七百総トン未満の船員とに差があつていいというわけではないということ、私は承知しております。基本的な考え方としては、将来の方向として、七百総トン未満の船舶に乗り組んでいる船員についても、七百総トン以上の船舶に乗り組んでいる船員と同じレベルに持つていくべきであるということについて、私もそういうように考えております。

ただ、先ほど申し上げたように、これまでの経過から、規制の仕方が法律と省令とに分かれている。そういう中で、一挙に省令を法律に持つてくるということについてはいろいろ問題があるということ、労働委員会では三年間の猶予を置いていたというように承知しているわけでありまして、私もそういったしましては、この三年間十分検討いたしましてしかるべき方法をとるべきであるというように考えております。

○田淵哲也君 これはぜひお願いしたいと思うんです。私は、今までこういう小型の内航船を小労働というように、本法の適用範囲外に置いておいたことが、内航船の労働時間の短縮という面では非常におくれを生じておると思うんです。むしろ、こういう本法を適用しなかつたというようないやうな方が船員の労働条件の悪化につながり、また、それが過当競争を生んでおる、こういうことも言えると思いますので、ぜひ早急にこれは見直していただきたいと思ひます。

それから、当面はそういうことで小労働、漁労働の内容を見直すことでやらざるを得ないと思ひますけれども、これは実施時期においても、また労働時間、休日、基本的には変わりがなければ、これは本法と同じように変えるべきだと思ひますが、いかがですか。

○政府委員(野尻豊君) 今度の法律改正では、何度も御答弁申し上げておりますように、補償休日

制という新しい制度を導入しているわけでありまして、そういう制度につきましては、小労働、漁労働についても当然考え方としては適用すべきであると考えております。ただ、どういう形で小労働に取り込むかということにつきましては、これから船員中央労働委員会にお諮りして御審議していただくと思ひております。

ただ、私もいたしましては、この法律は来年の四月から施行ということになっております。したがって、七百トン未満の船あるいは漁船等について定めております省令につきましても、同じ日から改正するような方向で鋭意検討してまいりたいというように考えております。

○田淵哲也君 次に、先ほど話題になりましたけれども、ナショナルミニマムの問題について少しお伺いしたいと思います。

外航海運は、人員合理化がますます拍車がかかつておりました。外航船員も現在ではもう一万人を割り込むとしておる状態だと言われております。ここ数年間の外航船員の数の推移をまずお伺いしたいと思います。

○政府委員(野尻豊君) 我が国の外航船員数は、昭和五十八年十月には三万五千七百五十人でございました。それが五十九年には三万三千四百四十四人、六十年には三万三千人と減少しております。六十年、一昨年の十月には二万四千三百三十三人、この三年間で約三三%の減少ということでございます。

このうち、外航労働協会及び外航中小船主労働協会に所属するいわゆる二団体所属船員の数につきましては、日本船主協会の調査によりますと、昭和五十八年二月九千八百八十三人でありましたのが、六十二年十月、つまり昨年の十月には一万四千九百八十四人とほぼ半数になつております。

○田淵哲也君 これから先の見通しがどうなりまして、この調子で減つていくと、あと二、三年たてば日本船員はいなくなつてしまふということになるんですが、先の見通しはどうなんですか。

○政府委員(野尻豊君) 外航海運界、非常にこれ

からの業界自体の見通しが不透明ということもありまして、遠い将来についてどのようなことになるかというところをここで申し上げることは難しいかと思ひますが、ただ、外航海運界では、昨年の四月から二年計画で労使合意のもとで緊急雇用対策と称する雇用調整を実施中でございます。この雇用調整の過程におきまして、日本船主協会の試算によりますと、六十二年四月現在、先ほど申し上げましたが、外航二団体所属船員約一万八千人が四割ぐらい減るのではないか。そういうことになりますと、来年の三月には一万一千人台に減少するのではないかとこのように考えております。

○田淵哲也君 運輸大臣は、衆議院の運輸委員会においても、日本の商船隊を一定の日本の船員が運航することが最低必要条件だと私は思う、ナショナルミニマムを一応我々がめどをつけて事に取組む必要があるような気がしますが、こういうことを述べられております。

ナショナルミニマムについての基本方針というものをお伺いしたいと思います。

○国務大臣(石原慎太郎君) 基本方針と申しましても、つまり、ナショナルミニマムそのものが基本方針にならないと日本の海運特に外航は救われなかつたと思ひます。この間も船主協会のある幹部の方とお話をしたんですが、船主協会なりに事を憂えてそういう試みをしたことがあるんですが、そういう原案を持ち出すとすぐたたかれて、そんなものじゃないということでもまた案を引つ返めたとか、そういう話をしておりました。

いづれにしろ、船主側だけじゃなくて、労使がそういうもので合議して決めるとか、あるいは衆議院の発言でも申しましたけれども、これはもう運輸省マターではおさまらぬ切れない問題ですから、やはり関係省庁あたりでもうちよつと多元的に、複合的に、マルチに、こういうものを想定してかかる必要があるのではないかと思ひます。

○田淵哲也君 五十八年の運輸政策審議会の総合安全保障部会の報告がありまして、その中にも、「不安定な要素を有する外国船に過度に依存する

ことは、我が国の海上輸送における脆弱性を増すこととなるので、日本人船員の乗り組む一定量の日本船を確保しておくことが必要である。」という報告があるわけですが、やはりこれを政府の方向として早く確認をしてもらわないといかぬと思ひます。

それで、もちろんその場合に、一体ナショナルミニマムはどういうことで見るとか。例えば、日本籍船の数とか比率で見るとか、あるいは日本人船員の数とか比率で見るとか、いろいろあると思ひます。運輸大臣は大体そういう方向でやらなければいかぬという見解は述べられておるわけですが、これをぜひ大臣が就任されておる間中に一つの政府の方針として決めて具体的に動き出すようにしていただきたいと思ひます。そうでないと、さっきのテンポで進んでいくと、あと三年ぐらゐの間に日本人の船員がいなくなつてしまふかも知れぬ。それから遅いんですよ。

だから、早く最低これだけは守るべきだという線を出して、出せばやっぱそれを守るためにあらゆる政策を駆使しなければならぬと思ひます。すけれども、この点について大臣のお考えをお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(石原慎太郎君) これはやはり運輸だけではなしに、いろいろな行政の分野の動向をとらえて考えなくちゃいけないと思ひます。先ほどもちよつと考えてみたんですが、ざつと考へても、運輸省のほかに、経済企画庁とか通産省とか大蔵省とか、あるいは防衛庁とか労働省、あるいは場合によつては文部省とか、そういう役所にも及ぶことでありますから、内政審議室というものが新規に設けられてあるわけで、そういうところでやはり物を集約して、内閣の一つの問題としてしっかりとらえる必要があると思ひます。その努力を在任中にしようと思ひます。

決議することは簡単ですが、まず内閣全体がそういう意識を持たなければならぬこと、運輸省だけがハッスルしてもままたらない問

題でありますから、閣議を通じて、関係閣僚を精いっぱい洗脳していかうと思っております。

○田淵哲也君 まあこれはだれかがそういうことを口火を切らなければならぬ問題にならないわけです。やっぱり運輸大臣が口火を切つてもらわないといかぬと思うんですね。内閣でどのようにまとめるかというのはなかなか大きな問題ですけれども、ぜひこれは早くやつていただかないと間に合わない。そういうことでぜひお願いをしたいと思ひます。

それから、先ほどいろいろまた論議が出ておりましたけれども、船主協会は、マルシップの特例延長だけでなく、適用範囲の拡大、さらには新置籍制度の導入を望んでおる、こういうようなことを聞いておりますし、また政府としても、こういうことについて検討をされておると思ひますけれども、基本的にとのようにならざるを得ないか、お伺いしたいと思います。

○政府委員(野尻豊君) 日本船に外国人を混乗させるということについて、これは原則として認めないということまでしておりますが、乗組員の配乗権を外国人が有するということから前記の方針は適用にならないということから、以前から近海船の多くの船においては、今先生が御指摘のような、マルシップ形態によりまして外国人船員が乗り組み、運航を行つてきているというのが実態でございます。

こうしたマルシップにつきましては、従前は船舶職員法の適用が除外されておりましたけれども、五十八年にSTCW条約の批准に伴う船舶職員法の一部改正によりまして、こうした船舶に対しても新たに船舶職員法が適用になるということになったわけでありまして、これによりまして、船舶職員法によつて、マルシップにも日本の海技免状を持った者を乗せなければならぬということになったわけでありまして、その激変緩和ということから、経過措置といたしまして、五十八年の改正法の施行当時に、現に貸し渡しの許

可を受けていた船舶につきましては五年間に限り軽減措置を講ずるということで今日に至つたわけでありまして、この四月二十九日に期限が切れるというところで、海上安全船員教育審議会の中にこの関係する小委員会がございまして、この小委員会が御審議していただいた結果、とりあえずこの種の船につきましては期限延長をするということとで結論を得たわけでありまして、

そこで、現在船主側から希望が出ておりますのは、こういった五十八年以前のマルシップ船だけではなくて、五十八年以降の船についても適用を拡大してほしいと、こういう趣旨の陳情でございます。その船主側の御希望をもう少しかみ砕いて御説明申し上げますと、急激な円高等に伴ひまして日本人の船員コストが開発途上国の船員のコストに比べて格段の乖離が生じています。このままでは日本船の国際競争力が低下してまいります日本船が海外流出、いわゆるフラッグングアウトをして減少していくばかりである。したがつて、マルシップに対しても、五十八年以前の船舶と同じような軽減措置を講ずることによつて国際競争力の強化を図りたい、こういう趣旨の陳情でございます。

ただ、船舶職員法というのは安全法規でございますが、したがつて、船舶職員法の規定に基づきまして船舶船員の配乗について特例を認めるべきかどうか。あるいはまた、認めるとした場合にどの程度までとすべきかということにつきましては、船舶航行の安全確保という観点から判断すべきものであらうかと思ひます。この問題については、現在、先ほど申し上げました海上安全船員教育審議会の中の小委員会が引き続き審議をお願いしていただいております。私もお願いしたいと思います。同委員会の結論を待つて対応してまいりたいというふうに考えております。

○田淵哲也君 それから新置籍制度というものも問題になっておりますが、これをやればどういふメリット、デメリットがあるのか、お伺いしたいと思ひます。

○政府委員(中村徹君) 新置籍制度は、欧州諸国におきましてフラッグングアウトの防止対策として制度を導入している国がだんだんふえてきていくわけでございますが、メリットと申しますと、やはり自国籍船員だけではないくて、外国籍船員で一定のレベルに達したような船員を導入できるといふことで全体に船員費のコストを下げ、そのかわりに自国籍、まあ準自国籍船と申しましようか、自国のフラッグを立てた船をある程度確保できるといふ点にメリットがあるのではないかとはいふふうに考えております。

ただ、これがこのまま我が国に導入できるかどうかといふことについては、なお問題があるといふふうに考えております。

○田淵哲也君 これを導入した場合、やはり日本人船員の雇用の問題に非常に重大な影響を与えると思つておられる。その反面、例えばそれによつて便宜置籍船といふものがなくなるのかどうか。なくなる程度日本人の船員をそれに乗せられるようになるのかどうか。日本の船員の雇用に対する影響のメリット、デメリット、それについてはどう考えますか。

○政府委員(中村徹君) ただいま先生御指摘の点が非常にポイントであらうと我々も考えておるわけでございますが、この置籍船制度を導入することによつて自国籍船をある程度確保できるということ、それが職域の確保につながるかどうか。職域の確保につながらずに、そのまま便宜置籍船は便宜置籍船としてその数がどんどんフラッグングアウトがふえていってしまうというのでは何にもなりませんので、ある程度そういう見通しといふますか、それが一方で行われ、同時に反面、混乗なら混乗といふような形でコストを下げると、その両面がどこかでバランスをとつてある程度確保できる見通しがつかどうか、これが置籍船制度を導入するかどうかを決定するといふますか、決心いたしました一つのポイントになるだらう、かように考えております。

- 田淵哲也君 いずれにしても、日本人船員の数がどんどん減つておるわけですから、やっぱりこれはもうこれ以上減少しないという方向で、歯どめをかける方向で物事を考えていただきたいと思います。
- では、終わります。
- 委員長(中野鉄造君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。
- 午後二時三十分散会
- 四月二十二日本委員会に左の案件が付託された。
- 一、名寄本線の存続に関する請願(第一〇〇八号)(第一〇〇九号)
 - 一、池北線の存続に関する請願(第一〇一〇号)(第一〇一一号)
 - 一、便宜置籍船における日本人船員の職域の確保等に関する請願(第一〇一二号)(第一〇一三三号)
 - 一、福岡県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇一四号)
 - 一、福島県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇一五号)
 - 一、上川・留萌地方の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇一六号)
 - 一、大阪府内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇一七号)
 - 一、上川・留萌地方の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇一八号)(第一〇一九号)
 - 一、宗谷地方の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇二〇号)(第一〇二二二号)
 - 一、青森県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇二三号)(第一〇二四号)
 - 一、新潟県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇二五号)(第一〇二六号)
 - 一、福島県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇二七号)
 - 一、和歌山地方気象台と潮岬測候所の整備拡充

に関する請願(第一〇二八号)

一、岐阜県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇二九号)

一、京都府内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇三〇号)

一、広島県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇三一号)

一、千葉県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇三二号)

一、三重県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇三三号)

一、大分県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇三四号)

一、宮崎県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇三五号)

一、名寄本線の存続に関する請願(第一〇四〇号)

一、池北線の存続に関する請願(第一〇四一号)

一、海洋気象観測船「清風丸」の代替船建造に関する請願(第一〇四三号)

一、福島県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇四四号)

一、香川県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇四五号)

一、池北線の存続に関する請願(第一〇五一号)

一、名寄本線の存続に関する請願(第一〇五三号)

一、岩手県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇五五号)

一、福島県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇五六号)

一、上川・留萌地方の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇五七号)

一、栃木県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇六五号)

一、山口県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇六六号)

願(第一〇六八号)

一、石狩・空知・後志地方の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇七一号)

一、京都府内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇七二号)

一、海洋気象観測船「清風丸」の代替船建造に関する請願(第一〇七三号)

一、名寄本線の存続に関する請願(第一〇七四号)

一、池北線の存続に関する請願(第一〇七六号)

一、山口県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇九一号)

一、宗谷地方の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇九二号)

一、上川・留萌地方の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇九三号)

一、岐阜県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇九四号)

一、海洋気象観測船「清風丸」の代替船建造に関する請願(第一〇九五号)

一、茨城県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇九六号)

一、和歌山地方気象台と潮岬測候所の整備拡充に関する請願(第一〇九七号)

一、佐賀県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一〇九八号)

一、名寄本線の存続に関する請願(第一〇九九号)

一、池北線の存続に関する請願(第一一〇〇号)

一、上川・留萌地方の気象事業の整備拡充に関する請願(第一一〇一号)

一、岩手県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一一〇二号)

一、名寄本線の存続に関する請願(第一一三二号)

一、池北線の存続に関する請願(第一一三四号)

願(第一一四七号)

一、釧路・根室・十勝地方の気象事業の整備拡充に関する請願(第一一四八号)

一、網走地方の気象事業の整備拡充に関する請願(第一一四九号)

一、神奈川県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一一五〇号)

一、山梨県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一一五一号)

一、便宜置籍船における日本人船員の職域の確保等に関する請願(第一一五七号)

一、名寄本線の存続に関する請願(第一一五八号)

一、池北線の存続に関する請願(第一一六〇号)

一、福島県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一一六二号)

一、愛媛県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第一一七三号)

第一一〇八号 昭和六十三年四月八日受理
名寄本線の存続に関する請願
請願者 北海道名寄市旭東五一ノ一八 我部山幸栄外九十六名
紹介議員 菅野 久光君
この請願の趣旨は、第七七九号と同じである。

第一一〇九号 昭和六十三年四月八日受理
名寄本線の存続に関する請願
請願者 北海道名寄市緑丘八 石崎栄外百六名
紹介議員 山口 哲夫君
この請願の趣旨は、第七七九号と同じである。

第一一〇一〇号 昭和六十三年四月八日受理
池北線の存続に関する請願
請願者 北海道紋別郡生田原町東区 大泉順一外九十九名
紹介議員 菅野 久光君

この請願の趣旨は、第七八〇号と同じである。

第一一〇一一号 昭和六十三年四月八日受理
池北線の存続に関する請願
請願者 北海道常呂郡留辺蘂町字温根湯七六 小池澄子外三十四名
紹介議員 山口 哲夫君
この請願の趣旨は、第七八〇号と同じである。

第一一〇一二号 昭和六十三年四月八日受理
便宜置籍船における日本人船員の職域の確保等に関する請願
請願者 愛知県豊田市長興寺六ノ五六 塩谷光外千名
紹介議員 飯田 忠雄君
この請願の趣旨は、第七九四号と同じである。

第一一〇一三号 昭和六十三年四月八日受理
便宜置籍船における日本人船員の職域の確保等に関する請願(二通)
請願者 岡山県玉野市和田六ノ一〇ノ二ノ二〇七 松山正外二千一名
紹介議員 矢原 秀男君
この請願の趣旨は、第七九四号と同じである。

第一一〇一四号 昭和六十三年四月八日受理
福岡県内の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 北九州市若松区有毛一、〇九二田中豊富外七百九十九名
紹介議員 原田 立君
この請願の趣旨は、第八三三号と同じである。

第一一〇一五号 昭和六十三年四月八日受理
福島県内の気象事業の整備拡充に関する請願(二通)
請願者 福島県いわき市四倉町上仁井田字南細谷三七ノ三 大森有子外三百九十九名
紹介議員 八百板 正君

この請願の趣旨は、第八五七号と同じである。

第二〇一六号 昭和六十三年四月八日受理
上川・留萌地方の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 北海道富良野市東麻町八ノ五 川
本みはる外二百四十九名
紹介議員 菅野 久光君
この請願の趣旨は、第八八五号と同じである。

第一〇一七号 昭和六十三年四月八日受理
大阪府内の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 大阪市東淀川区豊里二ノ九 小川
清蔵外五百九十六名
紹介議員 斎脱タケ子君
この請願の趣旨は、第九〇二号と同じである。

第一〇一八号 昭和六十三年四月八日受理
上川・留萌地方の気象事業の整備拡充に関する請願(五通)
請願者 北海道旭川市二条通四ノ右五道北
バス株式会社代表取締役社長 金
森耕造外二千三十五名
紹介議員 工藤万砂美君
この請願の趣旨は、第八八五号と同じである。

第一〇一九号 昭和六十三年四月八日受理
上川・留萌地方の気象事業の整備拡充に関する請願(二通)
請願者 北海道旭川市九条通八ノ左八・九
旭川市農業協同組合組合長理事
中島寿一外千五百三十五名
紹介議員 岩本 政光君
この請願の趣旨は、第八八五号と同じである。

第一〇二〇号 昭和六十三年四月八日受理
宗谷地方の気象事業の整備拡充に関する請願(二通)
請願者 札幌市白石区もみじ台南三ノ一五

ノ二 江口弘外五百十二名
紹介議員 工藤万砂美君
この請願の趣旨は、第八四三号と同じである。

第一〇二二号 昭和六十三年四月八日受理
宗谷地方の気象事業の整備拡充に関する請願(二通)
請願者 北海道稚内市栄四ノ八ノ一九 加
藤忠男外五百十二名
紹介議員 岩本 政光君
この請願の趣旨は、第八四三号と同じである。

第一〇二三号 昭和六十三年四月八日受理
青森県内の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 青森市矢田前字本泉四一ノ二三
下山勝弘外三百九十九名
紹介議員 山崎 竜男君
青森県では、過去に十勝沖地震や日本海中部地震
によつて大きな被害があり、また、やませによる
冷害、台風による農業・漁業の被害など、多くの
自然災害を受けている。このため、県民の気象事
業に対する期待と要望はますます高まつている。
ところが、昭和五十六年に、気象庁がむつ測候所
の夜間業務を廃止したため、夜間の気象現象や地
震などの監視ができなくなり、その結果、地域住
民への気象情報サービスの低下をもたらししてい
る。また、むつ、深浦測候所には気象専用回線や
地震計がなく、詳細な地震観測データの提供や迅
速な通報ができないという状況である。ついて
は、自然の脅威から国民の生命・財産を守るため、
次の事項について決議し、必要な措置を採られ
たい。

一、むつ測候所の夜間閉鎖を撤回して深浦測候所
とともに職員を十名以上とし、二十四時間常時
監視体制とすること。また、両測候所に気象専
用回線(有線)及び地震計を設置し、観測・通報
体制を強化すること。
二、県内すべての気象官署に電話ファックス・ア
メダス宅内装置・気象衛星受画装置を、青森地

方気象台に気象レーダーを、また、八戸・深浦
両測候所に沿岸波浪計を設置すること。
三、青森地方気象台に地震津波担当及び農業気象
担当の専門官を各一名配置し、各業務を強化す
ること。
四、八戸測候所で独自に天気予報を発表できる
ようにすること。
五、青森・三沢両空港出張所の観測・予報体制を
強化すること。三沢空港では、航空自衛隊によ
る観測データの使用をやめ、気象庁職員の手に
よる観測体制を確立すること。

第一〇二四号 昭和六十三年四月八日受理
新潟県内の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 新潟県西蒲原郡月潟村大字釣奇七
曾山弥市郎外五百名
紹介議員 吉川 芳男君
この請願の趣旨は、第七六二号と同じである。

第一〇二五号 昭和六十三年四月八日受理
福井県内の気象事業の整備拡充に関する請願(二通)
請願者 福井県三方郡美浜町菅浜 西野馨
外九百九十九名
紹介議員 熊谷太三郎君
ここ数年、日本海中部地震、三宅島や伊豆大島の
噴火、また、大雨や干ばつ等による自然災害が頻
発し、国民の気象事業に対する期待と要望はま
す大きくなつていく。しかし、気象庁を始め、
気象台や測候所では、国民や地域住民の要望に十

分対応できる体制になつていない。ついては、自
然の脅威から国民の生命と財産を守るため、次の
事項について決議し、必要な措置を採られたい。
一、集中豪雨や大雪などの異常気象監視体制を充
実し、予報精度を向上するため、福井地方気象
台及び敦賀測候所に気象衛星(ひまわり)の雲画
像受画装置を設置すること。
二、船舶、漁業関係者や海浜レジャー施設に的確
な海上予報が提供できるように、福井県沿岸に
二箇所以上の波浪計を設置すること。
三、嶺南地方によりきめ細かな気象情報を提供す
るために、敦賀測候所にアメダス資料の受信装
置を設置し、敦賀測候所で天気予報、注意報、
警報の発表ができるようにすること。
四、福井地方気象台及び敦賀測候所に検潮儀を設
置し、地震津波、高潮の監視体制を強化するこ
と。
五、県民へのサービス向上のために、福井地方気
象台に天気相談所を設置すること。

第一〇二六号 昭和六十三年四月八日受理
福井県内の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 福井県勝山市鹿谷町東一三ノ九
宇佐美寛外九百九十九名
紹介議員 山内 一郎君
この請願の趣旨は、第一〇二五号と同じである。

第一〇二七号 昭和六十三年四月八日受理
福島県内の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 福島市飯坂町平野字田下五三ノ二
矢野輝見外九百九十九名
紹介議員 佐藤栄佐久君
この請願の趣旨は、第八五七号と同じである。

第一〇二八号 昭和六十三年四月八日受理
和歌山地方気象台と潮岬測候所の整備拡充に関す
る請願(五通)
請願者 和歌山市吉田一七五 阪井豊和外
九百九十九名

和歌山地方気象台と潮岬測候所の整備拡充に関す
る請願(五通)
請願者 和歌山市吉田一七五 阪井豊和外
九百九十九名

紹介議員 世耕 政隆君

和歌山県地方は地形が南北に長く、海岸線は二百キロに及ぶため、気象の変化に富んだ地域である。過去には、県下全域で被害を受けた明治二十二年の大水害、太平洋戦争直後の南海道地震、紀伊半島に大きな影響を与えたジェーン台風・伊勢湾台風・第二室戸台風、昭和二十八年の日高・有田地方を中心とした大水害など、災害は極めて多く、県民の生命や財産を脅かし、また地域の産業に大きな影響を与えている。こうしたことから、的確な気象情報を求める県民の声は切実なものである。しかし、昭和四十七年に和歌山県南部の天気予報が、潮岬測候所で独自に作成・発表でなくなつた。また、県内の予報に責任を持つ和歌山地方気象台に、気象衛星ひまわりの映像を受画する装置がない等、情報化社会と言われながら和歌山地方気象台・潮岬測候所の設備・要員は極めて不十分なもので、一層の強化が望まれる。ついては、次の事項について実現を図られたい。

- 一、潮岬測候所でも和歌山県南部の天気予報を独自に発表できるようにすること。
- 二、和歌山地方気象台・潮岬測候所に気象衛星ひまわりの受画装置及びミニ・レーダーを設置すること。
- 三、和歌山地方気象台に天気相談所を設置すること。
- 四、潮岬測候所に気象資料電送装置(CDF)やアメダス宅内装置を設置すること。
- 五、南紀白浜空港出張所を航空測候所並みに強化すること。
- 六、紀伊半島沖に波浪計を設置すること。

第一〇二九号 昭和六十三年四月八日受理
岐阜県内の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 岐阜市明神町一ノ三二メゾン・ド・ロワール七 内田和国外百九十九名

紹介議員 藤井 孝男君
岐阜県は、北、中央アルプスに連なる山々を抱え、

木曾三川を始め大河川が集中している。また幾つかの活火山や活断層を有しており、濃尾地震(明治二十四年)、飛騨川豪雨(昭和四十三年)、長良川豪雨(昭和五十一年)等多くの自然災害を経験している。ついては、自然の脅威から国民の生命と財産を守るため、次の事項について決議し、必要な措置を採られたい。

- 一、高山測候所で飛騨地方の予報、注意報、警報を独自に発表できるようにし、岐阜地方気象台に天気相談所を設置すること。
- 二、高山測候所にアメダス受信装置を設置すること。
- 三、岐阜地方気象台に集中豪雨、雷雨、豪雪を監視するレーダーを設置すること。
- 四、岐阜地方気象台に予報精度向上を図るため、気象衛星の雲画像受画装置を設置すること。

第一〇三〇号 昭和六十三年四月八日受理
京都府内の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 京都府竹野郡弥栄町溝谷 西井利治外百九十九名

紹介議員 植木 光教君
この請願の趣旨は、第七九一号と同じである。

第一〇三一号 昭和六十三年四月八日受理
広島県内の気象事業の整備拡充に関する請願(三通)
請願者 広島市西区観音本町二ノ五ノ三〇 笠間祐里子外六百名

紹介議員 宮澤 弘君
広島県では、昭和四十二年の呉市を中心とした大水害を始めとして、しばしば各地で洪水などの自然災害に見舞われ、多くの人命と財産が失われている。気象台や測候所に対しては、これら災害時だけでなく、日常生活にかかわる気象情報の提供も強く求められており、気象事業に対する県民の要望と期待は非常に大きくなっている。現在、広島県北部には測候所がなく、夜間、県民の問い合わせにこたえられる気象官署は、広島地方気象台

だけである。しかし、これも通常業務の片手間にしか対応ができない状態である。また、呉、福山両測候所の観測体制は不十分なもので、地震計さえも設置されていない。測候所は、本来なら二十四時間わたつて自然現象を把握する必要があるにもかかわらず、呉測候所では、昭和五十六年四月より夜間閉鎖となっており、昨年十月三十日早朝の地震についても、震度すら観測されていらない。ついては、自然災害から県民の生命と財産を守り、日常生活に密着した気象情報を的確に伝えるため、次の事項について決議し、必要な措置を採られたい。

- 一、広島地方気象台に天気相談所を設置し、県民への気象サービスを充実させること。
- 二、広島県北部に測候所を設置し、県北部の積雪・降雨・濃霧などの自然現象を観測・通報できるようにすること。
- 三、呉測候所の夜間業務を再開すること。
- 四、呉、福山両測候所に地震計を設置すること。
- 五、船舶の安全航行を確保するため、瀬戸内海の海上に観測装置を設置すること。
- 六、航空機の安全運航を確保するため、広島航空測候所に空港気象レーダーを設置すること。

第一〇三二号 昭和六十三年四月八日受理
千葉県内の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 千葉県銚子市春日町一八二 白井敏夫外百九十九名

紹介議員 倉田 寛之君
この請願の趣旨は、第八〇六号と同じである。

第一〇三三号 昭和六十三年四月八日受理
三重県内の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 三重県上野市西日南町一、七六一 谷岡伸晃外百九十九名

紹介議員 斎藤 十朗君
近年、三宅島や伊豆大島の噴火、また、大雨等による自然災害が頻発し、国民の気象事業に対する期待と要望はますます大きくなっている。しか

し、気象庁を始め、気象台や測候所では、国民や地域住民の要望に十分対応できる体制になつていない。ついては、自然の脅威から国民の生命と財産を守るため、次の事項について決議し、必要な措置を採られたい。

- 一、県民の要望に十分こたえられるよう、尾鷲、四日市、上野の各測候所において予報、注意報、警報が発表できるようにすること。また、津地方気象台に天気相談所を設置すること。
- 二、集中豪雨や大雨などの異常気象監視体制を充実させるため、三重県に気象レーダー、気象衛星ひまわりの受画装置を設置し、アメダス受信装置を尾鷲、四日市、上野の各測候所にも設置すること。
- 三、船舶・漁業関係者や海浜レジャー施設に的確な海上予報が提供できるように、伊勢湾と熊野灘に波浪計を設置すること。
- 四、地震監視体制強化のため、四日市、上野の各測候所にも地震計を設置すること。

第一〇三四号 昭和六十三年四月八日受理
大分県内の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 大分県速見郡日出町川崎四、六八〇 嶋木よしこ外二百九十九名

紹介議員 後藤 正夫君
このところ、伊豆大島の三原山大噴火(昭和六十一年十一月)や日向灘地震(昭和六十二年三月)、大分県では昭和五十七年七月梅雨前線による大雨のため、竹田市で七名の死亡者が出るなどの自然災害が発生し、国民の気象事業に対する期待と要望はますます大きくなっている。ところが、隣接の宮崎県では、住民と結び付きの強い都城測候所をそれまでの常時監視から夜間は閉鎖してしまっている。この動きが日田測候所にも及ぶことが考えられる。ついては、自然の脅威から国民の生命と財産を守るため、次の事項について決議し、必要な措置を採られたい。

一、きめ細かな気象情報の提供を求める県民の要望にこたえるため、大分地方気象台に気象レ

一、大分空港出張所にアメダスやレーダーの監視装置をつけること。

二、船舶及び漁業関係者の安全を図るため、佐賀関に波浪観測施設をつくり、海上予報業務を強化すること。

三、大分空港出張所に予報官を配置して、航空機の安全運航のため予報体制の充実を図ること。

四、大分地方気象台に天気相談所を設置し、広く県民の照会・相談に応ずる体制をつくること。

五、日田測候所に、日田・玖珠地方の予報や注意報、警報を発表できる権限を与え、必要な要員をつけること。

六、日田測候所に地震計を設置し、県内の地震観測体制を拡充・強化すること。

第一〇三五号 昭和六十三年四月八日受理
宮崎県内の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 宮崎市和知川原一ノ四 甲斐蘭
子外四百五十三名

紹介議員 坂元 親男君

宮崎県では、台風・梅雨前線による風水害を始め、えびの・日向灘の地震など大きな自然災害が数多く発生しており、県民の気象事業に対する期待と要望はますます大きくなっている。ついでには、自然災害から国民の生命と財産を守るため、次の事項について決議し、必要な措置を採らねばならぬ。

一、延岡・都城・油津測候所の観測体制を強化するため、アメダスやひまわり受面装置など観測設備を充実させること。また、県内すべての測候所を二十四時間監視体制にし、独自に天気予報、注意報、警報の発表ができるようにすること。

二、地震・津波業務体制の強化のために、都城・油津測候所に地震計を設置すること。

三、宮崎地方気象台に天気相談所を設けること。

四、宮崎県内に気象レーダーを設置するとともに、宮崎地方気象台の観測・予報体制強化を図るため、ひまわり受面装置を設置すること。

五、宮崎空港出張所に航空測候所に格上げし、観測・予報体制を強化すること。

六、霧島山の火山観測体制を拡充・強化すること。

第一〇四〇号 昭和六十三年四月九日受理
名寄本線の存続に関する請願
請願者 北海道名寄市旭東一三ノ一五七
会田秀男外百十六名

紹介議員 山口 哲夫君

この請願の趣旨は、第七七九号と同じである。

第一〇四一号 昭和六十三年四月九日受理
池北線の存続に関する請願
請願者 北海道常呂郡留辺蘂町字旭南町五
六ノ二 寺畑実外四十名

紹介議員 山口 哲夫君

この請願の趣旨は、第七八〇号と同じである。

第一〇四三三号 昭和六十三年四月九日受理
海洋気象観測船「清風丸」の代替船建造に関する請願
請願者 福井県敦賀市港町 黒川家光外九
百九十九名

紹介議員 植木 光教君

この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

第一〇四四号 昭和六十三年四月九日受理
福島県内の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 福島市下飯坂字下河原二五ノ三七
荒木浩子外百九十九名

紹介議員 鈴木 省吾君

この請願の趣旨は、第八五七号と同じである。

第一〇四五号 昭和六十三年四月九日受理
香川県内の気象事業の整備拡充に関する請願(三
通)

請願者 香川県高松市木太町二、〇一三
横山孝志外六百三十六名

紹介議員 真鍋 賢二君

香川県には多度津測候所、高松地方気象台の二箇所の気象官署が配置されている。多度津測候所は西讃地方における唯一の重要な気象観測所であり、かつ地域気象サービス機関である。しかし、昭和四十七年には多度津地域への予報が出せなくなり、昭和五十六年には夜間業務の廃止が強制された。このため地域に密着した気象サービスが切り捨てられている。例えばアメダス資料も入手できず、一日わずかに九枚の天気図を受信するのみで、詳しい天気解説も困難な状態である。また、観測業務にも支障が出ており、地震計なども設置されていない。一方、高松地方気象台では、気象に対するニーズの多様化により、観測・予報の分野ばかりでなく総合的な問い合わせが増えており、照会者へのサービスの向上のため、天気相談所を設置して窓口を一本化することが必要である。また、瀬戸内海は濃霧の多発地域であり、その予測には、発生状況の十分な監視が不可欠である。にもかかわらず現在の観測所(女木島、男木島、直島)を一箇所に減らすとすると動きさえあり、これでは濃霧注意報等の対策に重要な手掛かりを失うことになる。霧観測所の縮小どころか、瀬戸内海には増設が必要である。さらに、現在、高松地方気象台高松空港出張所には予報官は配置されておらず、航空機の発着を左右する短時間の飛行場予報を発表していない。特に、昭和六十四年開港予定の新高松空港には大型機の導入が計画されており、航空機の安全運航を図るためには予報官を配置し、飛行場予報を発表できる体制をつくる必要がある。ついでには、自然の脅威から国民の生命と財産を守るため、次の事項について決議し、必要な措置を採らねばならぬ。

一、多度津測候所の夜間業務を再開すること。また、独自で天気予報、注意報、警報を発表できるようにすること。

二、多度津測候所にアメダス(地域気象観測網データ宅内装置、地震計、気象衛星(ひまわり)の雲画像受面装置を設置すること。

三、高松地方気象台に天気相談所を設置すること。

四、高松地方気象台の女木島、直島の霧観測装置を早急に更新するとともに、瀬戸内海に霧観測所を増設すること。

五、高松地方気象台高松空港出張所に、飛行場予報を出せるよう予報官を配置すること。

第一〇五一号 昭和六十三年四月十一日受理
池北線の存続に関する請願
請願者 北海道北見市錦町一七八ノ三七
田切喜市外九十九名

紹介議員 菅野 久光君

この請願の趣旨は、第七八〇号と同じである。

第一〇五二二号 昭和六十三年四月十一日受理
池北線の存続に関する請願
請願者 北海道斜里郡小清水町三 金濱誠
外四十三名

紹介議員 山口 哲夫君

この請願の趣旨は、第七八〇号と同じである。

第一〇五三三三号 昭和六十三年四月十一日受理
名寄本線の存続に関する請願
請願者 北海道名寄市徳田四ノ九 山本八
千代外九十九名

紹介議員 菅野 久光君

この請願の趣旨は、第七七九号と同じである。

第一〇五四四号 昭和六十三年四月十一日受理
名寄本線の存続に関する請願
請願者 北海道名寄市東一条北五丁目 及
川洋治外百九十九名

紹介議員 山口 哲夫君

この請願の趣旨は、第七七九号と同じである。

第一〇五五五号 昭和六十三年四月十一日受理
岩手県内の気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 岩手県盛岡市箱清水一ノ二五ノ二

佐藤章外百九十九名

紹介議員 小川 仁一君

この請願の趣旨は、第七六四号と同じである。

第一〇五六号 昭和六十三年四月十一日受理

福島県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 福島市鎌田字舟戸前二八〇一 志

紹介議員 田忠典外百九十九名

この請願の趣旨は、第八五七号と同じである。

第一〇五七号 昭和六十三年四月十一日受理

上川・留萌地方の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 北海道旭川市東八条一ノ五ノ一三

内田千穂外二百四十九名

紹介議員 菅野 久光君

この請願の趣旨は、第八八五号と同じである。

第一〇六五号 昭和六十三年四月十一日受理

栃木県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 栃木県矢板市中四〇一ノ一 小池

和男外百九十九名

紹介議員 大島 友治君

この請願の趣旨は、第七三六号と同じである。

第一〇六六号 昭和六十三年四月十一日受理

山口県内の気象事業の整備拡充に関する請願(二通)

請願者 山口県豊浦郡菊川町上田部五三六

林俊行外六百五十九名

紹介議員 松岡満壽男君

近年、社会・経済・生活環境の変化により、国民の気象サービスに対する要望はますます高度化、かつ多様化してきている。ところが、気象情報提供の最前線である測候所などは、国民の要望にこたえるための施設と要員が伴わず、機能が年々低下している。例えば、秋測候所においては昭和五十六年四月から夜間が閉庁となつたため、昭和六

十二年十一月の山口県北部を震源とする地震では、震度さえも発表できなかった。また、気象衛星ひまわりの受画装置が県内にはなく、貴重な資料の有効利用が図られていない。ついでには、自然の脅威から国民の生命と財産を守るため、次の事項について決議し、必要な措置を採らねばならぬ。

一、きめ細かな気象情報を提供できるように、山口・秋測候所を二十四時間体制にし、機能を充実・強化すること。

二、航空機の安全を図るため、山口宇部空港出張所の観測・予報体制を整備・強化すること。

三、県内すべての気象官署に、気象衛星ひまわりの受画装置を設置すること。また、山口県内にミニレーダーを設置すること。

四、船舶の航行、漁船の操業の安全を図るため、波浪計を県内沿岸に設置すること。

五、住民からの問い合わせに十分こたえられるように、下関地方気象台に天気相談所を設置すること。

六、地震観測体制の強化のため、山口・萩測候所に地震計を設置すること。

第一〇六七号 昭和六十三年四月十一日受理

山口県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 山口県下関市秋根南町一ノ三ノ

一 藤本加代子外二百九十九名

紹介議員 二木 秀夫君

この請願の趣旨は、第一〇六六号と同じである。

第一〇六八号 昭和六十三年四月十一日受理

富山県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 富山県上新川郡大沢野町下大久

保二、二一九ノ八三 山田竹定外

百九十九名

紹介議員 高平 公友君

富山県では富山県総合雪対策条例が施行されるなど、気象に対する期待と要望はますます大きなものとなっている。しかし、気象庁は、地域住民の要望に十分対応できる体制にはなっていない。つ

いては、自然の脅威から国民の生命と財産を守るため、次の事項について決議し、必要な措置を採らねばならぬ。

一、県民の問い合わせに十分こたえられるよう、富山地方気象台に天気相談所を開設すること。

二、集中豪雨や大雨など、異常気象監視体制を充実させるため、富山県内に気象レーダー、富山地方気象台に気象衛星の受画装置を設置し、メダス観測所の整備及び増設を行うこと。

三、船舶、漁業関係者に的確な海上予報が提供できるように、富山湾内に波浪計を設置すること。

四、高岡市を中心とする富山県西部の予報、注意報、警報や積雪観測などきめ細かな気象情報が提供できるように、伏木測候所を充実すること。

五、航空機の安全運行のため、きめ細かな情報が提供できるように、富山空港出張所にレーダーの受画装置などを設置すること。

第一〇七一号 昭和六十三年四月十二日受理

石狩・空知・後志地方の気象事業の整備拡充に関する請願(二通)

請願者 札幌市北区北二十九条西八丁目

村上昭三外二千四十名

紹介議員 対馬 孝且君

台風、大雨、地震などによる自然災害には、ふだんから万全の監視体制を確立しておくことが重要である。しかし、石狩・空知・後志地方には、波浪予報や津波情報に必要な波浪計や検潮所などの施設がない。また、測候所では予報を出していないばかりか、アメダスのデータすらもなく、地震計も札幌と寿都に設置されているにすぎない。こうした状況を改善するためには、観測機器や予報官・専門官を増やし、気象監視・予報体制を強化すべきである。このことにより、自然災害・農作物被害の防止、交通機関の安全運行が図れる。ついでには、昭和六十四年度予算編成に当たり、気象庁の予算を増額し、次の事項について実現を図ら

りたい。

一、札幌の天気相談所の開所時間を延長すること。

二、大雨や大雪の監視をするため、札幌レーダーの死角をなくすること。

三、岩見沢、倶知安、寿都、小樽測候所で、地域にあつた予報が発表できるように予報官を配置し、アメダスを設置すること。

四、岩見沢、倶知安、小樽測候所に地震計を設置すること。

五、石狩、後志の沿岸に波浪計と検潮所を設置すること。

六、丘珠空港出張所に予報官を配置すること。

七、航空機の安全運航を図るため、千歳航空測候所を航空地方気象台にすること。

第一〇七二号 昭和六十三年四月十二日受理

京都府内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 京都府綾部市上杉町石橋三八

荒井一夫外百九十九名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第七九一号と同じである。

第一〇七三号 昭和六十三年四月十二日受理

海洋気象観測船「清風丸」の代替船建造に関する請願

請願者 京都府与謝郡伊根町字亀島二九

〇 倉田嘉市朗外九百九十九名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

第一〇七四号 昭和六十三年四月十二日受理

名寄本線の存続に関する請願

請願者 北海道紋別市大山町四丁目 松

村芳則外百十三名

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第七七九号と同じである。

第一〇七五号 昭和六十三年四月十二日受理

この請願の趣旨は、第七八〇号と同じである。

第一一三五号 昭和六十三年四月十三日受理

池北線の存続に関する請願

請願者 北海道網走郡東藻琴村三三四 山

神奈子外五十六名

紹介議員 山口 哲夫君

この請願の趣旨は、第七八〇号と同じである。

第一一四七号 昭和六十三年四月十三日受理

高知県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 高知県土佐清水市養老一ノ二 大

黒常男外五百九十九名

紹介議員 林 道君

高知県は、昭和九年の室戸台風を始め、数多く来襲する台風や梅雨末期の集中豪雨などの風水害で甚大な被害を受け、また、昭和二十一年の南海道地震では津波により大きな被害を受けるなど、自然災害の多い県である。県民の生命と財産を守る

ことが気象庁の第一の使命であるが、例えば宿毛測候所では、定員削減で昭和五十六年四月より夜間閉鎖となっており、地震計さえも設置されていない。また、各測候所においては、天気図の受画枚数が制限されており、地域の要望にこたえるための解説資料が不十分である。高知地方気象台においても、気象衛星（ひまわり）の映像を受画する装置がなく、テレビ放送を頼りにしているのが現状である。このように、高知県の気象官署の設備や要員は極めて不十分であり、一層の強化・拡充が必要となっている。ついては、次の事項について決議し、必要な措置を採らねばならない。

一、すべての気象官署に気象衛星（ひまわり）の雲面受画装置を設置すること。

二、地震・津波業務体制を充実させるために、宿毛測候所に地震計を設置すること。

三、県民への気象サービスを充実させるために、高知地方気象台に天気相談所を設置すること。

四、宿毛測候所の夜間業務を再開すること。

五、十分な解説ができる資料を配備するため、清水測候所、宿毛測候所を大型計算機（L—アデス）の端末に接続すること。

六、各測候所にアメダス宅内装置を設置すること。

七、各測候所及び高知地方気象台高知空港出張所に室戸岬レーダーを分岐すること。

八、足摺岬沖（近海）に波浪計を設置すること。

九、土佐沖ノ島にアメダス（地域気象観測所）を設置すること。

十、高知県南西部に高層観測所を設けること。

十一、室戸岬測候所にレーダー解説官を配置すること。

十二、高知地方気象台高知空港出張所に予報官を四名配置し、予報体制を充実させること。

第一一四八号 昭和六十三年四月十三日受理

釧路・根室・十勝地方の気象事業の整備拡充に関する請願（五通）

請願者 北海道帯広市大空町一〇ノ一一ノ七 福田治外二千三十四名

紹介議員 高木 正明君

台風、大雨、地震などによる自然災害には、ふだんから万全の監視体制を確立しておくことが重要である。しかし、釧路・根室・十勝地方の気象官署には、予・警報を発表する上で必要不可欠な気象衛星（ひまわり）雲面像受信装置が設備されていないばかりか、海水の動きを監視するために必要な海水レーダーもない。また、雌阿寒岳の監視も地震計が一箇所に設置されているだけという不備なものである。こうした状況を改善するために、観測機器や予報官・専門官を増やし、気象監視・予報体制を強化すべきである。このことにより、自然災害・農作物被害の防止、交通機関の安全運行が図れる。ついては、昭和六十四年度予算編成に当たり、気象庁の予算を増額し、次の事項について実現を図らねばならない。

一、釧路地方気象台、帯広・根室測候所に雲面像受信装置を設置すること。

二、根室・広尾測候所で地域の予報が出せるよう

予報官を配置し、アメダス等を設置すること。

三、帯広測候所を地方気象台に格上げすること。

四、根室海峡に海水レーダーを設置し、海水業務を充実すること。

五、釧路・帯広・中標津空港出張所に、予報官を配置すること。

六、雌阿寒岳の火山監視体制を強化すること。

第一一四九号 昭和六十三年四月十三日受理

網走地方の気象事業の整備拡充に関する請願（二通）

請願者 北海道紋別市上落滑町六丁目 河口幸次外二百九名

紹介議員 高木 正明君

台風、大雨、地震などによる自然災害には、ふだんから万全の監視体制を確立しておくことが重要である。しかし、網走地方の気象官署には、予・警報を発表する上で必要不可欠なレーダーや気象衛星（ひまわり）雲面像受信装置などが設備されていないばかりか、雄武測候所においては夜間は無人という状況にあり、北見市を中心とする内陸には測候所がない。また、地震計は網走にあるだけという不備な状況である。こうした状況を改善するために、観測機器や予報官・専門官を増やし、気象監視・予報体制を強化すべきである。このことにより、自然災害・農作物被害の防止、交通機関の安全運行が図れる。ついては、昭和六十四年度予算編成に当たり、気象庁の予算を増額し、次の事項について実現を図らねばならない。

一、網走地方気象台に気象レーダー、雲面像受画装置を設置すること。

二、紋別・雄武測候所で地域の予報が発表できるよう予報官を配置し、アメダスを設置すること。

三、紋別・雄武測候所に地震計を設置すること。

四、雄武測候所の夜間閉鎖をやめるとともに、紋別測候所を夜間二名体制とすること。

五、女満別・紋別空港出張所に予報官を配置すること。

六、オホーツク海沿岸に波浪計・海水レーダーを設置し、専門官を配置すること。

七、北見に測候所を置くこと。

第一一五〇号 昭和六十三年四月十三日受理

神奈川県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 東京都日野市南平一、五六四ノ九 三 斉藤竜雄外三百名

紹介議員 斎藤 文夫君

この請願の趣旨は、第七三七号と同じである。

第一一五一号 昭和六十三年四月十三日受理

山梨県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 山梨県甲府市宝一ノ六ノ一 細井 妙子外百九十九名

紹介議員 志村 哲良君

この請願の趣旨は、第七六五号と同じである。

第一一五七号 昭和六十三年四月十四日受理

便宜置籍船における日本人船員の職域の確保等に関する請願

請願者 富山県小矢部市浅地一〇五 藤田 保外千名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第七九四号と同じである。

第一一五八号 昭和六十三年四月十四日受理

名寄本線の存続に関する請願

請願者 北海道上川郡下川町緑町一七七 前花愛子外八十六名

紹介議員 菅野 久光君

この請願の趣旨は、第七七九号と同じである。

第一一六〇号 昭和六十三年四月十四日受理
池北線の存続に関する請願

請願者 北海道北見市美山町四ノ二二

一久保節子外九十九名

紹介議員 菅野 久光君

この請願の趣旨は、第七八〇号と同じである。

第一一六一号 昭和六十三年四月十四日受理
池北線の存続に関する請願

請願者 北海道北見市美山町四五ノ一三五

月田敷外百十九名

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第七八〇号と同じである。

第一一六二号 昭和六十三年四月十四日受理
福島県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 福島県いわき市江名字秋之作五六

ノ三 吉田幸一外八百三十一名

紹介議員 下田 京子君

この請願の趣旨は、第八五七号と同じである。

第一一七三号 昭和六十三年四月十四日受理
愛媛県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 埼玉県北葛飾郡松伏町松伏五五九

ノ三 真鍋宣忠外六百五十七名

紹介議員 仲川 幸男君

近年、気象の社会・経済活動に与える影響の大きさが認識されるようになり、気象庁に対しても個々のニーズに適した具体的な情報の提供が求められるようになってきている。ところが、気象庁は、気象衛星（ひまわり）の打ち上げ・コンピュータ等の新技術の導入に予算をとられ、直接地域の住民・利用者に正確な情報を提供すべき気象台や測候所の体制の整備が立ち遅れている。愛媛県は、農業特にかんきつ類、栗等日本でも有数の生産地で、その生産に当たっては降水量、気温、日照、積雪等、気象条件が大きく影響する。一方、瀬戸内海と宇和海に面し、海運、水産及び漁業が

盛んで、また、幹線航路となつてゐるため航行する船舶も多く、釣島水道、来島海峡、豊予海峡と潮流の激しい難所もあり、加えて局地的な濃霧の発生で海難事故も後を絶たない。さらに、交通機関の高速化が進む中で、道路の積雪や凍結、日本の三大局地風やまじ風の影響が心配される。また、日向灘での群発する地震・津波観測も重要なものとなつてゐる。このような状況の中で、アメダス観測所は県内七十市町村に二十一箇所、霧観測装置にしても一箇所と少なく、波浪計にいたつては設置されておらず、やむを得ず部外資料に頼つてゐるのが現状である。県民を災害から守り、地域住民のニーズにこたえる気象事業とするためには、正確できめの細かな気象情報を提供しなければならぬ。そのためには、観測施設等の増強・整備をし、これを保守・運用することのできる体制をつくる必要がある。ついては、自然の脅威から県民の生命と財産を守るため、次の事項について決議し、必要な措置を採られたい。

- 一、松山地方気象台に天気相談所を設置すること。
- 二、松山地方気象台松山空港出張所を航空測候所に昇格させること。
- 三、宇和島測候所の人員は最低十名以上とし、アメダス宅内装置、高速ファクシミリ、電話ファックスを設置し、独自に天気予報、注意報、警報の発表ができるようにすること。
- 四、宇和島測候所の地震・津波業務体制を整備するため、地震担当の主任技術専門官を増員すること。
- 五、行政（二）職員の不補充をやめること。
- 六、松山地方気象台及び宇和島測候所に気象衛星（ひまわり）の雲画像受画装置を設置すること。
- 七、地域気象観測所（アメダス）を土居町、北条市、野村町、肱川町、日吉村、日振島に増設すること。
- 八、松山及び宇和島検潮所のテレメーター化をすること。
- 九、霧観測装置（水温計付き）を佐田岬、来島海峡

に増設し、安居島の霧観測装置に水温計を増設すること。
十、宇和海、伊予灘、ひうち灘に波浪計を設置すること。
十一、以上の設備等の運用・保守体制を確立すること。

昭和六十三年五月十四日印刷

昭和六十三年五月十六日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W