

（第九十二回 帝國議會 衆議院）

船員法を改正する法律案委員會議錄（速記）第四回

付託議案
船員法を改正する法律案（政府提出）
(第一二號)

昭和二十二年三月十八日（火曜日）午後
一時三十七分開議

出席委員

委員長 中川 重春君

理事馬越 晃君 理事米窪 满亮君

近藤 鶴代君

中村 嘉壽君

大矢 省三君

岡田 勢一君

鶴代君

良一君

利秋君

三浦寅之助君

有田 喜一君

運輸事務官 大久保武雄君

本日の會議に付した議案

船員法を改正する法律案（政府提出）

○中川委員長 これより會議を開きま

す。前會に引續き質疑を行います。布
利秋君。

○布委員 海員の給料といふものはど
ういう基準でお定めになるのかといふ
ことを、ひとつ御答辯願いたいと思
います。

○大久保政府委員 船員の給料は新し
い船員法にも規定をしておりますよ
うに、現在でもやはり海上の特性と
うものを一つの基準にいたしております。
それと船員の生活給といふものと
兩方をそれら、勘案をいたしますと同
時に、船員の職務の内容といふような
ものも考慮を配りまして決定いたし
ております。

○布委員 そうすると海員の手當とい

うものは大體陸上と比べてどれだけの
差をもつておりますか、ひとつ御説明
願います。

○大久保政府委員 陸上給と申しまし
ても非常に千差萬別でございます。そ
こで現在の船員の給料の立て方は、一
應これを官吏の場合に比較するのが一
案ではなかろうかと考えておりますが、
官吏に比較いたしますと、船員の本
給は官吏の本給より大分悪いのであり
ます。たゞ船員は船に乘りますことに
よりましてあるいは家庭を離れ、ある
いは危険なる航海に従事をいたします
ので、さような船に乗ることによりま
して若干上まわつてゐる、こういうこ
とに至るのであります。

○中川委員長 これより會議を開きま
す。前會に引續き質疑を行います。布
利秋君。

○布委員 海員の給料といふものはど
ういう基準でお定めになるのかといふ
ことを、ひとつ御答辯願いたいと思
います。

○大久保政府委員 船員法を改正する
法律案に付した議案

○中川委員長 これより會議を開きま
す。前會に引續き質疑を行います。布
利秋君。

○布委員 海員の給料といふものはど
ういう基準でお定めになるのかといふ
ことを、ひとつ御答辯願いたいと思
います。

○大久保政府委員 船員の給料は新し
い船員法にも規定をしておりますよ
うに、現在でもやはり海上の特性と
うものを一つの基準にいたしておりま
す。それと船員の生活給といふものと
兩方をそれら、勘案をいたしますと同
時に、船員の職務の内容といふような
ものも考慮を配りまして決定いたし
ております。

○布委員 そうすると海員の手當とい

上まわつてない。むしろ低い。こう
いうように考えられるのでございま
す。

○布委員 船を經營をいたします者の
立場から考えますと、船員のこれから
先となります給料の實際が、案外高まつ
ておつて、それで船主が二割なり、あ
るいはそれ以上運賃を上げなければ支
拂えないというような状態を來すかも
知れませんが、その場合に處する政府
のお考へ方はどうであるかを、ひとつ
聽かしていただきたい。

○大久保政府委員 運賃の上ります原
因は、必ずしも船員の給與だけに問題
が内在しておらず、現在の海運
産業に横たわつておりますところの、
最近の經濟情勢からする修繕費、燃
料、その他各般の要素があるのでござ
います。これを彼此勘案いたしまし
て、運賃を上げた方がいいかどうかと
いふ問題につきましては、さらにこれ
を全體の物價政策の上から考慮されな
ければならぬ、かように考えておる次
第でござります。どうしても物價政策
の上から運賃が上げられないという場
合におきましては、海運産業の維持の
ためには、政府としましては、諸般の
対策を講ずる必要がある、かように
考えております。

○布委員 どうも私どもの計算では増
加が認められるのですが、増加すれば
自然人件費の増加も起きてきますし、ま
た豫備員の経費の増加といふことも起
きてきます。そして労働時間が陸上
と同じく八時間ということになつてき
ますと、またこれに對する時間外の經
費といふものもかさんでくる。こまか
い計算をするようですが、それでも、そり
だこまかいことがやはりそろばんの
もとをなしますので、陸上で八時間働
いておるから、海上でもやはり八時間
だ。これは海の特殊性といふものと陸
の特殊性といふものには、若干でなく
大變な相違があります。また船を
運航しておりますときに、いろいろ作
業が増大してきます。そういう場合に
ますと、現在はちょっとあちらへ行
く點を一つ希望するのですが、そのお
かないで擱めませんけれども、そろ
い歴史的な存在もあると考えるとき
に、若干陸上と同じようにしないとい
う點を一つ希望するのですが、そのお
心持はありませんでしたよ。

○大久保政府委員 船員の給料は陸上
労働者に對しまして、五割方高くな
ります。普通船員が七百六十六圓余
でしたが、現在の船員の給料は、高級船
員が船に乗つております場合を考えに
入れまして、約千三百六十圓ばかりで
あります。普通船員が七百六十六圓余
でございまして、これは鑑山労働など
と比較をいたしますならば、必ずしも

は經營の基準が高まつてくると私ども
は觀察しておりますが、政府のお考へ
はどんなものでしようか。

○大久保政府委員 新しい船員法によ
ります定員の増加を観前と比較いたし
てみますと、新法の要求しております
する最低定員は、五百トン以上一千トン
未満の近海を航行する船舶におきまし
て、わざかに機関士が一名増員するだ
けでございます。そこでこの法律によ
つて直ちに定員が大幅に増員するとい
うことはなかろうと、かように考へま
す。

○布委員 どうも私どもの計算では増
加が認められるのですが、増加すれば
自然人件費の増加も起きてきますし、ま
た豫備員の経費の増加といふことも起
きてきます。そして労働時間が陸上
と同じく八時間といふことになつてき
ますと、またこれに對する時間外の經
費といふものもかさんでくる。こまか
い計算をするようですが、それでも、そり
だこまかいことがやはりそろばんの
もとをなしますので、陸上で八時間働
いておるから、海上でもやはり八時間
だ。これは海の特殊性といふものと陸
の特殊性といふものには、若干でなく
大變な相違があります。また船を
運航しておりますときに、いろいろ作
業が増大してきます。そういう場合に
ますと、現在はちょっとあちらへ行
く點を一つ希望するのですが、そのお
心持はありませんでしたよ。

○大久保政府委員 新しい船員法の勞
働時間の方におきましては、勞働基準
法とこれを比較しますと、はるかに船
の部分だけはどうしても船主側として

時間外といふものを陸上と同じように
おがれるということは、どうも私、船に
落ちてではない、腑に落ちますけれど
も、經營者側に御不審がありはせぬ
か。きちんと八時間といふにして
おきましては、ヨーロッパの労働者
と同じ建前に運ぶのだといふ主張から
いきますれば當然でありますけれど
も、この點を私はノルウェーの連中
を引き出すのはまことに相済まぬです
けれども、ノルウェー人は、どうも
私は國際海上労働條約の中から、實際
的には違った方向で動いておるような
実感を受けるのです。それで自分は海
の船主として、もう船主から給料を貰
ておるというやうなことを打ち忘れ働
く場合があるのです。もちろん形式の
上にはノルウェーも、國際海上労働
條約を基準としておりましょけれど
も、そこにノルウェーの特殊性をもつ
ておる。日本人の場合には、英國人な
みにやるのか。英國でも、アメリカで
も、できるだけ支那の苦力を使う。あ
るいわ安い地中海方面の海上労働者を
使って、自國の海員を陸へ上げてしま
つておつた實例も、過去においてあり
ますし、現在はちょっとあちらへ行
く點を一つ希望するのですが、そのお
かないで擱めませんけれども、そろ
い歴史的な存在もあると考えるとき
に、若干陸上と同じようにしないとい
う點を一つ希望するのですが、そのお
心持はありませんでしたよ。

○大久保政府委員 新しい船員法の勞
働時間の方におきましては、勞働基準
法とこれを比較しますと、はるかに船
の部分だけはどうしても船主側として

員の労働は過重されておる次第であります。たとへば船員の大部分が航海當直と申しまして、ほとんど交代をいたしまして、徹夜勤務をいたしております。もちろん日曜といえども働いております。これに對しまして労働基準法は、週休日を必ずやることになつております。また船員はいろいろな要請によりまして、労働時間の延長をする機會を非常に多くもつております。かような諸般の點からいたしまして、むしろ船員の労働は、その船舶の特性から申しまして、相當時間的に過重されておる。こういうふうに考えられます。

○布委員 私どもが調べてみますと、國際海上労働條約案によつて見ま

○大久保政府委員 勞働條約より上までお見えのところ、お考へを伺いたい。わかつております點につきましては、新しい船員法は、終戦後の日本の新しい海運が、國際海運會議に信賴をせられて、從來の日本海運が立つておつたと考へられておつた勞働條件の非常に低いといふ、その國際的な非難を拂拭いたしまして、世界の信賴のもとに、日本海運を堂々と世界に推し廣めたい。もう一つは海運は何と申しましても、船がその眼目でございますが、この船を動かしておるのは、乗つておる船員であります。船員の勤勞觀の高揚ということは、これが高揚いたしますならば、海運界の興隆というのも一段と速度を早める。かように考えまして、

展していく、という方法をとらなければ
ば、實際論としてはなり立たぬと思ふ
のです。抽象論なり希望論としては非
常に私は立派な御説だと思います。つ
まり信頼してもらおうとするためにで
すね。今までが今までであつたから、
またそこに敗れておるから、今後のこ
とを考えて世界の信用をと言ふのであ
りましようけれども、私は自分たちの
経験から見ますと、世界はそういうこ
とに對しては、もう一、二が四で割り
切れることがだけしかやりませんから、
そろばん外の話であつてアウトになりま
せぬか、こう心配するのであります
が、それに對してどうお考えになります
か。

はない。利那によく緊張して働きます。それだけ見て日本人の勤労ぶりを生産面に見届けるということには、若干薄な點がありますね。これはまあ双方の意見の相違ですから、何とも争いませんが、たゞこゝに國際的價値もありませんが、たゞこゝに海上労働條約といふものを上まわりさせて本案をつくるということに對しては、私はどうしても腑に落ちないのであります。むしろ下まわりをさせべきものではないかと思う。けれども下まわりができぬからこゝに平均して行こうとすることならば、一つの反対理由もないわけです。議論も起らぬのですけれども、願わくは私はこの國際海上労働條約とほんとうに重きを同じにしてもらいたい、ということは、これは私は

終戦後の日本は新しい感覚から、殊に國際産業でありますところの海上運業、その海上労働におきましては、へと後日本は海上労働の保護においては、少くとも一步前進をして、世界労上労働界を一つの労働法において日本がこれを導く、でき得ますならばそくらいの理想をもつて、新しい日本、立ち上りたいものだと、かよう考へております。またそれは決して日本海運が國際的に發展することと矛盾するものではないと、かような見解を、つておられる次第であります。

○布委員　いまの御説明を聽きて、大陸将来に對する熱意はある。たそれで建設していくこうという考え方、望的なお氣持は、よこと光明と希望

と、國際海上労働條約案によつて見ました場合に、この法案がどうも私は均衡のとれていない點があるようにも思われます。國際海上労働條約といふものを基準としてやりまするならば、公正にこれに順應していくべきものですが、しかしそれを若干はずれて、均衡を保つておらぬという點が見出されますが、具體的に政府の方ではお氣づきになつておりますんでしようか。

○大久保政府委員 この船員法は國際労働條約を基準に取入れておりますが、數箇の點におきましては、たゞえば労働時間の適用範囲、あるいは有給休暇の日数というような點におきましては、労働條約を上まわつておる。かように考えております。

○布委員 今はつきりと上まわつておるとお答えになりましたが、上まわつた法案を敗戦の國に、その敗戦から再建をしなければならぬ國に、どうして上まわりの法案をつくりあげなければならぬかということを、ひとつ疑問

速度を早める。かように考えまして、新しい日本の海運界は、船員の保護によるところの、船員の勤労觀の高揚といふものから、スタートすべきであるという意味におきまして、若干の上ますわりを見た次第であります。

○布委員 お説ははつきりわかりましたが、どうもそのお説が私は一方的でないかと感ぜられるのは、相手のありますことで、いくら世界の信頼を受けていこうとしましても、また先方が感情すぐで出る世界の各國の連中を見ましても、その前へ自分達のみ信頼をしてもらうという、その姿を投げ出していつても、それでは競争の條件にならぬと思う。だから若干そういうことに對するみえがありますかどうか。

日本が敗れておることをよく考えましたならば、こゝに再建する船に對しては、あらゆる節約をして、そうして國際海上勞働條約に基準を置いておましまして、何とかそこに工面をして、そろばんづくの上に正面をして發

○大久保政府委員 船員の保護が手厚くなりますが一方に、船員の勤労觀が非常に高揚いたしましたならば、私は芳干布委員と見解を異にいたしますが、やはり船員の勤労によつて船の運航能率が上る、運航能率が上るといふことは、運賃がそれだけよけいはいつてくる。こういうことになつてしまりますが、して、自然採算というものはよくなつてまいり。その源泉はやはり船乗組りが海上においては船を動かしておるのでありますから、どうしても船乗組りが眞剣に、心から海運業界に盡瘁する、この勤労觀を高揚することが根柢である、かように考えております。

○布委員 御説まつたく道理のある話で傾聽しますが、それがたゞ希望的に終らぬことを望む、こういう希望がまた私の方に出てくるわけであります。日本の海員の過去と現状とを私は見ておける。利那的にはよく働きましたけれども、時間長く働くというこにおいては、決して能率のいいもので

いたい、ということは、これは私はどうしても、これだけは自分として取扱しがつかぬのです。これに對する御意見のあるところを、また希望的のところでよろしいですから、御返事をいただきたいと思います。

○大久保政府委員 現在の上まわつております先ほどの二點にいたしまして、も、船舶の適用の範囲の方面におきましては、現在の日本の海運界の情勢らいたしまして、少くとも労働時間の範囲を決定いたしませなければ、労働時間制を適用する船舶が非常に少くなつて、その本來の意味がなくなつてしまふ。労働有給休暇制度におきましては、現に日本の海員はこれだけの有休暇を獲得し得てゐる所であります。そのベースをこの基準にとり入れることとは必要ではなかろうか。かうに考へている次第であります。おまた國際労働條約を上まわつたことは對する將來の見解につきましては

希望的なお気持ちは、よことこ光明と希望のある御答質であります。できるよば、お望みの通りに将来の海運界がござりますれば、まことに仕合せ思ふ。たゞそこに意見の食い違いがありますけれども、しかしそれはもう少し上げないで、陸上と海上との警察の問題をちよつと御説明願いたいと思います。海上におきましての秩序と、うものは、船長に力をもたらぬなどと、はできない。この條文によりますと、相當もたしてはありますけれども、かしまだ私は不毛の點があると、考えます。船が運航をいたしていく場合におきましては、船長は陸上の警察と同じ力をもたらした方が運航上よろしくはないか。割引がないで——少し割引きがあるのですが——私の考え方間違っているかどうか。一つその點返事いたさたいと思います。

○中川委員長 岡田勢一君。

○岡田(勢)委員 私は先般本會議におきまして、本法案に對して總體的若干の質疑をいたしたのであります。その趣旨に則りまして、本委員會で若干の質問をいたし、また一部修正の意見を申し上げたいと思うのであります。まず本法案の全法文から考へましても、先日もお尋ね申しましたように、この法律はいかなることを希求し、また何をなさんとするのであるかという根本精神が明示されねばならぬと思うのであります。が、先般も増田運輸大臣から、法案全體を通じて人道的のヒューマニズムが盛りこまれておるのであります。この法律の中には、その目的を前書きなどとお尋ねがあります。私はそれには大體肯定できることを希望するのでありますけれども、またもうひとつには、あるいは數百にわたる國家のいろいろの法規の中に、その目的を前書きなどとお尋ねがあります。が、しかししながら今日はこの戦後の日本の再建、言いがえますれば國始まつて以来の大きな切りかえでありまして、そこから出發する。殊に昨年は晝期的な新憲法が制定されたといふような關係から、この新憲法においても前文といたしまして、その目的を明示されておるものが明示されておるのでありますから、私の考え方としては簡単に本法律の第一章の初めに、この法律を運用していく心構えと申しましたことと、その目的の精神を明示していたところとがよいのではないかと考へるのであります。その理由は、先ほど申し上げましたほかに、今日は戦後の國民思想の混亂と申しましようか、民主主義の行過ぎ、誤解と申しましようか、今日

のこのいろいろの社會情勢を見ておりますと、どうも民主主義と申しましてその趣旨に則りまして、本委員會で若干の質問をいたし、また一部修正の意見を申し上げたいと思うのであります。まず本法案の全法文から考へましても、先日もお尋ね申しましたように、この法律はいかなることを希求し、また何をなさんとするのであるかという根本精神が明示されねばならぬと思うのであります。が、先般も増田運輸大臣から、法案全體を通じて人道的のヒューマニズムが盛りこまれておるのであります。この法律の中には、その目的を前書きなどとお尋ねがあります。私はそれには大體肯定できることを希望するのでありますけれども、またもうひとつには、あるいは數百にわたる國家のいろいろの法規の中に、その目的を前書きなどとお尋ねがあります。が、しかししながら今日はこの戦後の日本の再建、言いがえますれば國始まつて以来の大きな切りかえでありまして、そこから出發する。殊に昨年は晝期的な新憲法が制定されたといふような關係から、この新憲法においても前文といたしまして、その目的を明示されておるものが明示されておるのでありますから、私の考え方としては簡単に本法律の第一章の初めに、この法律を運用していく心構えと申しましたことと、その目的の精神を明示していたところとがよいのではないかと考へるのであります。その理由は、先ほど申し上げましたほかに、今日は戦後の國民思想の混亂と申しましようか、民主主義の行過ぎ、誤解と申しましようか、今日

のこのいろいろの社會情勢を見ておりますと、どうも民主主義と申しましてその趣旨に則りまして、本委員會で若干の質問をいたし、また一部修正の意見を申し上げたいと思うのであります。まず本法案の全法文から考へましても、先日もお尋ね申しましたように、この法律はいかなることを希求し、また何をなさんとするのであるかという根本精神が明示されねばならぬと思うのであります。が、先般も増田運輸大臣から、法案全體を通じて人道的のヒューマニズムが盛りこまれておるのであります。この法律の中には、その目的を前書きなどとお尋ねがあります。私はそれには大體肯定できることを希望するのでありますけれども、またもうひとつには、あるいは數百にわたる國家のいろいろの法規の中に、その目的を前書きなどとお尋ねがあります。が、しかししながら今日はこの戦後の日本の再建、言いがえますれば國始まつて以来の大きな切りかえでありまして、そこから出發する。殊に昨年は晝期的な新憲法が制定されたといふような關係から、この新憲法においても前文といたしまして、その目的を明示されておるものが明示されておるのでありますから、私の考え方としては簡単に本法律の第一章の初めに、この法律を運用していく心構えと申しましたことと、その目的の精神を明示していたところとがよいのではないかと考へるのであります。その理由は、先ほど申し上げましたほかに、今日は戦後の國民思想の混亂と申しましようか、民主主義の行過ぎ、誤解と申しましようか、今日

のこのいろいろの社會情勢を見ておりますと、どうも民主主義と申しましてその趣旨に則りまして、本委員會で若干の質問をいたし、また一部修正の意見を申し上げたいと思うのであります。まず本法案の全法文から考へましても、先日もお尋ね申しましたように、この法律はいかなることを希求し、また何をなさんとするのであるかという根本精神が明示されねばならぬと思うのであります。が、先般も増田運輸大臣から、法案全體を通じて人道的のヒューマニズムが盛りこまれておるのであります。この法律の中には、その目的を前書きなどとお尋ねがあります。私はそれには大體肯定できることを希望するのでありますけれども、またもうひとつには、あるいは數百にわたる國家のいろいろの法規の中に、その目的を前書きなどとお尋ねがあります。が、しかししながら今日はこの戦後の日本の再建、言いがえますれば國始まつて以来の大きな切りかえでありまして、そこから出發する。殊に昨年は晝期的な新憲法が制定されたといふような關係から、この新憲法においても前文といたしまして、その目的を明示されておるものが明示されておるのでありますから、私の考え方としては簡単に本法律の第一章の初めに、この法律を運用していく心構えと申しましたことと、その目的の精神を明示していたところとがよいのではないかと考へるのであります。その理由は、先ほど申し上げましたほかに、今日は戦後の國民思想の混亂と申しましようか、民主主義の行過ぎ、誤解と申しましようか、今日

のこのいろいろの社會情勢を見ておりますと、どうも民主主義と申しましてその趣旨に則りまして、本委員會で若干の質問をいたし、また一部修正の意見を申し上げたいと思うのであります。まず本法案の全法文から考へましても、先日もお尋ね申しましたように、この法律はいかなることを希求し、また何をなさんとするのであるかという根本精神が明示されねばならぬと思うのであります。が、先般も増田運輸大臣から、法案全體を通じて人道的のヒューマニズムが盛りこまれておるのであります。この法律の中には、その目的を前書きなどとお尋ねがあります。私はそれには大體肯定できることを希望するのでありますけれども、またもうひとつには、あるいは數百にわたる國家のいろいろの法規の中に、その目的を前書きなどとお尋ねがあります。が、しかししながら今日はこの戦後の日本の再建、言いがえますれば國始まつて以来の大きな切りかえでありまして、そこから出發する。殊に昨年は晝期的な新憲法が制定されたといふような關係から、この新憲法においても前文といたしまして、その目的を明示されておるものが明示されておるのでありますから、私の考え方としては簡単に本法律の第一章の初めに、この法律を運用していく心構えと申しましたことと、その目的の精神を明示していたところとがよいのではないかと考へるのであります。その理由は、先ほど申し上げましたほかに、今日は戦後の國民思想の混亂と申しましようか、民主主義の行過ぎ、誤解と申しましようか、今日

○岡田(勢)委員 次に先般もお伺いいた
目的を書かなくとも、全體を通じてさ
うな精神を入れ、しかも本法案の提
案理由にさうなことがはつきりして
おれば、私はその目的を書がなくても
いいのじないが、かような考え方をも
つております。

たしました。船長の権限であります。この船員法では、船長の指揮命令権としまして、第七條に「海員を指揮監督し、且つ、船内にある者に對して自己の職務を行うのに必要な命令をすることができる」と、ただ簡単にこれだけのことを規定しておられるのであります。が、多數の人命あるいは貴重な多くの財産を責任をもつて管掌し、國の監督を離れて、長い期日にわたりまして船員または船内にあります者に對して、統制と秩序を與えていきながら、特殊な危險を冒しまして、その任務を果していかなければならぬ船長という重責に與えられました職權の規定としては、少し私は簡単に過ぎはしないかと思うのであります。また第三章紀律の各條におきまして、船長の海員に對する懲戒権を認めまして、第二十一條以下二十八條まで強制権を附與しまして、船内秩序の維持、危險物に對する處置、強制下船などについて規定しながら、おまた同章二十九條では、必要ある場合は行政聽に援助を求めるなどを規定してはありますが、これら強制権の行使はあまりにも民主主義といふ今の考え方方に遜重しまして、處置としては必要な手段をなし得るとのみであります。懲戒権の行使も第二十四條におきまして立會人の意見を聽くことを必要とするというだけで、これは漬弱に過ぐるのではないかからかと考

えられます。これらの條項は、法としてましては相當立派な字句に見えるのでありますけれども、その實行力に至りましてははなはだ弱いと言わざるを得ません。近頃の船舶に見られますような無秩序、あるいはまた過去における不良船員の行爲、あるいは將來に豫想せらるる労使争議の際における下剋上の行動などを考えますならば、船長に與えられましたこれらの権限は、まったく空文になるような場合が起り得ると思します。刑事訴訟法の二百五十九条では船長は船内における犯罪に對して、司法警察官の職務を代行するとあります。しかし、この際船員法で、船長に對して、必要ある場合には警察權を附與するという規定を設けまして、できるならばこれにピストルでも持たせる。そしてその身分は待遇官吏のよくなとにでもしてもらいたいといふ希望をもつているわけがありますが、それに対する御意見でありますよろしく。

せないという場合、いやの者をむりに乗せるというようなことは、もちろんあります。これはすべきでないのですから、それはよくわかつておりますが、またもう一つ、新憲法にも基本的人権を尊重しなければならぬということになります。なつておりますので、たとえ見習い、ロッパス、ボーリにいたしましても、その人格を十分に尊重いたしまして、これを取扱わなければならぬ。これはもちろん長官のおつしやられた以上によくぞ肯のでき、また信じておるところでもあります。が、たゞ船員といふものは、遠洋航海の船になりますと、日本を出立しまして歸つてしまりますまで、間、三箇月あるいは六箇月、長いのがなくなりまして、まことに毎月生活が殺伐なものになつてまいります。そうして單調な海上におきまして、何ら家庭的の潤いといふうなものがなくなりますと、この家庭の潤いと申しますようか、女人に全くわないので男ばかりの殺伐な生活が半永久的にあります。あるいはそれ以上も續くことになりますと、氣分が非常に荒くなりまして、これはよく船、あるいは船没船揚げに出張でありますとか、あるいは出征の場合に、異郷の土地で大勢の人をつれて行つてやりました。人の御経験には、明らかにあるのではありますが、何か申しましたらずぐ凶をもつて、ちよつとのことでも盛りまして、凶器をもつて渡り合ひ、切つたはつた、人殺しをやるというふうにとから大きな事故が起るわけでありながらであります。そういうふうなと、その實績が今日までたくさんして、

記録されているのであります。それは、船員生活のまことに氣の毒な境涯でありまして、私も數十年の経験によりまして、この船員の氣の毒な境涯、生活、心理、というものにだれよりも最も同情するものであります。それでそれらに對する各種の精神的保護を講じてやらなければならぬのであります。が、一面おきまして、そうした氣分から起りました事件のために、有用なる技能者に缺員を生じましたり、あるいはまた途中の港で、代員を得られないので下船してしまうというようなことが、從来も往々起つております。そのため船を停船しなければならないといふようなことが起るのでありますから、それでやはりその氣分なり、境遇には非常に同情して、これらの慰安保護施設を講じねばいけないのであります。が、取締りとか何とかいりますことは、これは相當嚴重にやつていて、なぜれば、船そのものの使命を果すことができないことになります。いわんや船は御承知の通り日本内地だけのものではあります、世界の各國の外洋に對して進出していきません。ならぬ性質のものであります。かりにアメリカ船でサンフランシスコ日本聞が、たとえば一トンいくぐで運べるもののが、日本の船ならその三割も四割も高くなれば運べないということになります。すると、海運はなく立たない。從つて日本の建設はできていかないといふことを一方に厳格に規定しておきませんか。とだめであると思われます。もちろんデモクラシー、デモクラシーと申しますが、御承知のように海運といふもの

は先進國であるイギリスから主として起つて、擴展してまいりましたもので、日本の海運も、私はおそらくイギリスの海運のフォームによつて今日までやつてきていると思う。イギリス、アメリカの船舶に見ましても、たくさん人の乗る大きな船に行きますと、嚴重なる檻房がつくられてあります。なか／＼頑丈なカルボスがつくられてあります。手鎌も置いてあれば銃器も置いてあります。監禁するようにもなつておりますが、われ／＼はそういうことに忌まわしい話はしたくないし、また期待するものでは決してありませんが、やはり船が大洋の中におきまして、あるいは外國の港におきまして、正當なる、良好なる状態のもとにその任務を果すということでありませんが、生命財産の危険もわざかなくどうから生ずるというような考え方から、私はもう少しこの船長の權限なるものを強化したことなどをどう先ほど長官も言われました刑事訴訟法の條文によるだけではなくして、何らかもつと強化した一文がなければならぬと思うのを強化したことなどをどう先ほど長官も言われました刑事訴訟法の條文によりますが、もちろんこれは基本的には人權を尊重しないとか、無用に船員をいじめるとかいろいろ考へでなくして、そういうふうにしたいと思うのであります。が、御意見を承りたい。

この法律にも明示しておりますように、第二十五條、二十六條、二十七條にもはつきりしておる。しこうして船員がもし犯したようなときにおいては、先ほど御説明しましたいわゆる司法警察官としての職務を行うことがで、いて言えば、船員が怠けた、それが今まで懲戒におきまして監禁というようなことができたのが、今度はやれな。い。これは岡田委員も御承知の通り、新憲法の精神によつたのでありますまして、まつたく岡田委員の御説の通りに新船員法の構成がなつておるのであります。

○大久保政府委員 船長は一船の長であります。それで、その立場からいたしましても、海員の興味論といふものは十分察知しておるものと存じます。が、一應こゝでは船長の立場からいたしましても、海員の氣持といふことによりまして、海員が徴戒のものを汲みとりながら、船長が徴戒の判断を決しよう。かような次第であります。

○岡田(勢)委員 船員局長のお話一應承ますが、私はどうもこれは工合が悪いと思うのであります。なぜならば、船長は監督者であります。なぜなら、特に船員の方は監督される立場の人であります。人間の本能から言いました人情から言いまして、やかましく言うて、能率をあげるために仕事をぎちぎち言つて任務を果させるといふことは、あまりいゝ感じは受けないのであります。その監督者、指揮者が任務遂行のために、厳格にその職務の遂行を懲戒するということは、これは適當なことであります。でも、言われる方の立場になりますると、どうしても口やかましい監督者とか、船長であるとかいうふうにりますのが、これは否定できない人情の常であります。どちらにも三分の理窟と申しまして、どうぼういたしましても、盜んだ方は何かが社會の常であります。殊に今度はデモクラシーといふことで、私の口から申しますと、若い者とか、つと下級の労働者の方面には、少し行き過ぎ

か、經營者に對しましては、言いたい放題のことを言うてもいいものだ、自分の任務を盡さなくて構わない、自分の意思の赴くまゝに、でたらめの判断を押してもいいものであるといふうに、はき違えてしまつておるもののが相當一部にあると思うのであります。まして利害關係は、まさに船長との使用されます船員の間には反対しております。くどいようであります、船員の方では勤務時間も短いのがよろしい、まだ給與もより以上多い方がよろしい。それから食事もうんとよいものを食べさせてもらつた方がよろしい。そうして過ちをしたとき、小言を言はない方がよろしい。ちよつとよいことはあつたときには莫大な賞與をくれなければいかん。そういうふうに考へるのは、これは通有性であります。そこで私はやはり、イギリスの海運が護禪いたしまして以來今日まで、何も昔の百年あるいは二百年前の人たちが、その時分の指導階級あるいは船の幹部、船長、あるいは士官が、決して私はでたらめに海運のフォームというものを今までつくり上げてきたものでないと思う。長い間に洗練をされ、また過失を繰返し、過失、失態による體験から改正され、組みかえられまして、よだしましては、私は何も共産黨であるとか、最左翼思想に反抗せんとしてまようなことを申しておるのではありませんが、今日何かはやりのみたいになつております、デモクラシーの行き過ぎということにとらわれるということ

ぶないことであつてわれ／＼が注意せ
る監督者と監督される者の利害の對
立、それからまたもう一つには、私も
相當に過去に経験をもつておるのであ
りますが、人間といふものは、先ほど
のどちらの話と同じでありますと
う思うのであります。それで先ほど
申し上げました實際上の體験、いわゆ
る職務を盡しておるときに、自分だけが
サボるとか、目立つて休むというこ
とに努労を盡して、そうしてサボるとか、反抗
工作をやるというのが、これは實際な
意見を聽かなければその處分方法、處
置が決せられないということは、私は
明らかに船長が嚴然としたその重大な立場
の任務を遂行して行くことのできない
もらいたいと思うのですけれども、一
かしあるいは上長から叱られまし
たり何かして、腹が立つとかいうとき
には、自分が仕事をサボることをすぐ
考えます。ところが自分が仕事をサボ
るといふことは、大多數の者が通常の
職務を盡しておるときに、自分だけが
サボるとか、目立つて休むというこ
になりますると、これは自分が悪い
ことが明らかに表面に出てしまいま
す。それで心の中で同僚を説いまし
て、同僚の共鳴を得ることに努力を盡
しまして、こうしてサボるとか、反抗
工作をやるというのが、これは實際な
ことであります。そういうことにつきま
しては、賢明な長官も局長も、私はよ
くおわかりになると思います。そこで
この二十四條の、三人以上の立會人の
意見を聽かなければその處分方法、處
置が決せられないということは、私は思
う。それではどうかと思つておるの
です。その點についてもう一度御説明願
う。

いたいと思います。

○大久保政府委員 たゞいまのお尋ね、二十四條の三人以上の海員を立會わせると申しますことは、船長はやはりこの點につきましては獨自の判断ができる次第であります、三人の意見に拘束されるわけではないのであります。そこで船長は自己の一船の長としての職務上の地位に基きまして、三人の意見を聽くことはありますけれども、これに拘束されることはない。か

ように解釋いたします。

○岡田(勢)委員 そういう法の精神であるとするならば弊害は割に少がろうと思ひます。聽かなければならぬだけでありまして、それを參照して採決をするのだといふのでない。たゞ、往々にしてこの制裁の対象とせられる連中から見ましたならば、大いに三人に理窟を言わして、船長を牽制して、悪いことでも處分をさせないと、この問題は打切りります。

○有田政府委員 現行法におきまし

ての労働争議に關する規定は第六十條にござりますが、航行中といふことは現行法にもないのであります。

○岡田(勢)委員 さうでありますか、それでは私が思ひ違ひをしており

ました。しかし航行中といふを入

れでもらつたらどうかと私は思ひるのであります。現行法にはなかつたのです

が、ちよつと思い違いをしておりま

す。航

行中といふことはむしろ入れ

た。航行中といふことを入れたいと思

うのですが、この問題は審議會におい

ても相當に議論になつたように私は聞

いております。私も委員に委嘱され

ておつたのですが、いろいろ多忙

でありますし、缺席をいたしまして十

分にお務めができなかつたのでありま

す。大體前々から御説明もありました

ように、この法案のまとまりますまで

ありますし、この法の精神であ

るところを入れても、ちつとも差支

えないように思ひます。ですが、こ

ういう場合がかりに考えられると思

うのですが、これは航

行中といふことを入れる必要はない

から、航行中といふことを入れる

べきであります。いわく、「對立抗爭が

ある」といふことは、公聽會とか、審議會におきましても、相當勞動者側の強硬なる意見に遇いまして、押されてしまつたのではないかと思ひます。しかしさうすることは、どこをつかまえて言ひかといふことになりますから、少し強く論争するわけにもまいります。しかし三十條の中に、航行中といふことを入れないといふことについて、御意見を承りたいと思います。

○有田政府委員 この争議制限の規定

はむしろ公聽會の意見を尊重して入れ

たのであります。途中の過程におきま

じて航行中といふ言葉があつたことは

事実であります。しかしと論議の

結果航行中といふことを入れるのは、

結局人命もしくは船舶に危険を及ぼす

から、航行中に争議をやつては困るの

だ。こういふ主張があつたので、そ

れなら人命もしくは船舶に危険が及ぶ

ました。しかし航行中といふを入

れでもらつたらどうかと私は思ひのであります。現行法にはなかつたのです

が、ちよつと思い違いをしておりま

す。航

行中といふことはむしろ入れ

た。航行中といふことを入れたいと思

うのですが、この問題は審議會におい

ても相當に議論になつたように私は聞

いております。私も委員に委嘱され

ておつたのですが、いろいろ多忙

でありますし、缺席をいたしまして十

分にお務めができなかつたのでありま

す。大體前々から御説明もありました

ように、この法案のまとまりますまで

ありますし、この法の精神であ

るところを入れても、ちつとも差支

えないように思ひます。ですが、こ

ういう場合がかりに考えられると思

うのですが、これは航

行中といふことを入れる必要はない

から、航行中といふことを入れる

べきであります。いわく、「對立抗爭が

ある」といふことは、公聽會とか、審議會におきましても、相當勞動者側の強硬なる意見に遇いまして、押されてしまつたのではないかと思ひます。しかし三十條の中に、航行中といふことを入れないといふことについて、御意見を承りたいと思います。

○有田政府委員 この争議制限の規定

はむしろ公聽會の意見を尊重して入れ

たのであります。途中の過程におきま

じて航行中といふ言葉があつたことは

事実であります。しかしと論議の

結果航行中といふことを入れるのは、

結局人命もしくは船舶に危険を及ぼす

から、航行中に争議をやつては困るの

だ。こういふ主張があつたので、そ

れなら人命もしくは船舶に危険が及ぶ

ました。しかし航行中といふを入

れでもらつたらどうかと私は思ひのであります。現行法にはなかつたのです

が、ちよつと思い違いをしておりま

す。航

行中といふことはむしろ入れ

た。航行中といふことを入れたいと思

うのですが、この問題は審議會におい

ても相當に議論になつたように私は聞

いております。私も委員に委嘱され

ておつたのですが、いろいろ多忙

でありますし、缺席をいたしまして十

分にお務めができなかつたのでありま

す。大體前々から御説明もありました

ように、この法案のまとまりますまで

ありますし、この法の精神であ

るところを入れても、ちつとも差支

えないように思ひます。ですが、こ

ういう場合がかりに考えられると思

うのですが、これは航

行中といふことを入れる必要はない

から、航行中といふことを入れる

べきであります。いわく、「對立抗爭が

ある」といふことは、公聽會とか、審議會におきましても、相當勞動者側の強硬なる意見に遇いまして、押されてしまつたのではないかと思ひます。しかし三十條の中に、航行中といふことを入れないといふことについて、御意見を承りたいと思います。

○米澤委員 今の岡田君の御質問に關

連してお伺いいたします。第三十條が

相當問題がありますが、こ

うにあります

。どちらの争議ならば、あるいは總下船を

してもらつて、その目的の荷物をどう

するといふこともありますが、海洋中

においてそういう争議を起されたら、

手のつけようがない。そこで私は法律

というものは憶測もあるはまた文章

を書いてあります。しかし航行中といふ

ことははつきりしておかなければいか

ない方がよからう。しかも現行法にお

うのですが、この問題は審議會におい

ても相當に議論になつたよう

に思ひます。私は聞いておりません

が、ちよつと思ひ違いをしておりま

す。航

行中といふことはむしろ入れ

た。航行中といふことを入れたいと思

うのですが、この問題は審議會におい

ても相當に議論になつたよう

議行爲という意味ですが、争議行爲といふものは、必ずしも罷業だけじゃない。たとえば要求書を提出したといふことが争議行爲に含まれるか、どこからどこまでがこの三十條の法文で争議行爲にはいるのか、その要求が通らないといふので船を止めるとか、罷業をするとかいうこと、もちろんこれは争議行爲になると想いますが、要求書を提出したといふことも争議行爲と御解釋になるのか、その點をお伺いしたいのです。

（註）（一）本年は、當時の主な市ではアカシヤなどの木の丸太道を敷き、並木の木

手筋に、海運争議がたくさん起つたのを私どもは知つておりますが、激化してきたら、これはもう命がけでやるというようになることは、先般の二、一ストの起ころうとする時の状態によつて、危険とか何とかを踏み越えてやるといいます。われくは、そういう破局にして尋ねことを事前に防止しまして、そして労資の圓満なる解決にもつていかなければならぬと思います。もし大洋の中でも、食糧のある限り船を漂流させてしまきながら、争議行為にはいるといつことになりましたならば、暴風さぬなければ、生命に危険がなければ、あるいは太平洋の島嶼に船が漂着するといふことはないと言われますけれども、そんなふうなからじんなところはひとつ制限をしておかぬことには、二、一ストのようには、何萬人括られてもいゝのだ、射殺されてもいゝのだといふように、激化した以上になるのであります。先ほど長官のお話で申したように、大きな船舶が巨大な積荷を積んで、國家の公器であるこれらの物を故意にぶち當らせて、自分達が上のとおなれば、故意に乗組員の人命にさえ差支えをなすと私は思いますが、この點についてどうお考えですか。

條のとくに規定する事項を定めます。何らかの損害が発生した場合は、該損害額の強制執行のための御詫び書を提出する旨を記載する。

精神によりまして安全保持の施設一線があるわけであります。あくまでもこの安全施設の限界といふものをしては守る必要があると思いまして、この一線はやはり人命、身體に危及ぼすことを豫防するという精神であります。そこで争議を制限する場合におきましては、か一つの、安全を保持するといふのをどうしても法としてはもつ必要はないのか、かようによく解釋されたります。勞調法の三十六條の的な内容は各特別法によつてきまで、あるいは鑑山におきましては工場法、工場におきましては工場法、いふところできまりますが、船舶きましては、船員法によつてその一線がどこかと申しますと、それがとられ得るのでなかろうか、人命もしくは船舶に危険が及ぶよときである。かようによつては、これは解釋第一であります。大體今の大久保局長の御説明の危險が及ぶよろなときといふところに、ちよつと二つだけ申し上げたいと思います。大體今の大久保局長の御説明の危險が及ぶよろなときといふところには、筆書き行為を停止する何らかの強力な指令が發令されるということはあります。大體今の大久保局長の御説明の危險が及ぶよろなときといふところから御説明願いたいのであります。

すが、そういうことにも関連いたしまして、今言われました安全なる状態、正常なる仕事の目的を達することに違反する行為はあつてはならないといふ方がいゝといふことになると思いまます。そこで、そういうよくなきには、間違つて感情に激しまして、大洋の中で争議をもし起しました時分に、強力にそれを停止せしめる法の根據といふものが何がありますでしょうか、御説明を願いたい。

○大久保政府委員　船長の船舶の安全に關する諸般の命令權はすべてたゞいまお話のよな危險のある場合に對しては、その豫防に對して一切の發動をするわけであります。あるいは自己の船舶を救い、あるいは他の遭難しておる船舶を救助する、こういう際におきまして、船長の發する職務上の命令に違反しました船員に對しましては、それより本條の罰則によつて處斷をされることに相なつております。

○岡田(熱)委員　罰せられるとおつしやるのでありますから、處罰をいたしますことにはできないことであります。事件の起りましたそのあとでなければ處罰はできないと思うのですが、もう一度その點を詳しくおれづやつていただきたい。

○大久保政府委員　紀律の條章によりまして、船長は生命もしくは身體または船舶に危害を及ぼすよな行爲をします。この結果、あるいは現行法に

す拘束とい
ております
すれば、そ
れかよううに
して、船長の
安全の責任を
なる防止のた
問題として、
共同體であ
ら危険共団
も船員の自
を取去りま
るというこ
がなのはな
も船員の自
りまして、
的に維持し
法のねらい
に考えてお
田(勢)委員
精神なりは
ても物事と
に考えてお
りました提
り、理窟通
まして、わ
くりますた
は、そう一
か、犯罪と
防ぐために
が起らない
ならぬので
その點一つ
久保政府委
ます各條文
一つの公允
船長の職務

工場と、切羽詰めて、安全の確保を今度こそは、しっかりと実現する。船舶組合も、この運河の開通による影響を考慮して、規定期間を延長する方針だ。

權のとあるおづけは思らい未損ま法で規争どたがの空と益すどう船ば航運では車は

限および紀律の條章から生れてくるものは、すべて海員に對しまして、たゞいま御心配のような場合における海員の責任といふものに對して、十分明示せられております。これによつて海員が不當なる秩序違反の處置をすることに對する、あらかじめの豫防が講ぜられてゐるのである。かように考へるのであります。

○岡田(勢)委員 今局長のお話の、航海の安全を期するためいろいろの規定が設けてある、こういうことであります。が、争議行爲は法的に許されたる堂々たる権利であります。ゆえに、やはり對立して利害が相反しました場合には、争議行爲は起し得るわけでありますから、それならばなおさら航海の安全を期すために各條項の規定に盛られている航海の安全ということを最低線として、すべての職務、任務を盡していくなければならぬといふことになるのであるならば、なおさら航海中には罷業とか争議をやつてはいけないということを——要求するとか交渉するとかいうことだけはよろしいが、罷業とか職務を離れてはいけないとかいうふうな規定が、こゝに書き入れられなければならないと思います。それからもう一つは、船長の命令權、制止權であります。が、やはり争議、罷業なるものが、今日の合法的な經濟鬭争手段として認められます以上、船長の職務に對する執行權、命令權もこれは合法と認められておるのであります。が、職務執行權のために、船長が船舶に危険が及ぶという見解、あるいは航海の安全を期し得られないという見解から、争議權の發動を停止いたします場合、一方におきまして合法的な争議權

は認められておるので、船長の命令を聽かなくともよろしい。あるいは見解において、船舶に今直ちに危険を及ぼさないということで、争議を行ふとするという水掛論になりましたときは、一體どうするのでありますか。その點をちよつと……。

○大久保政府委員 爭議行為の一一定の企圖をやめさせることにつきましては、既に争議調整法がござりますが、このほかにこの新船員法におきましても、あるいは行政官廳のこれに對する介入でありますとか、あるいは労務官の活動等を考えておる次第であります。

それからもう一點の争議の際の船長の命令權と、争議の適法性との關係でござりますが、適法なる争議に關しましては、これは法律で認められておる正當なる行為でありますから、船長の職務權限はそれに及ばない。かように解釋いたします。しかし違法なる争議行為でありますれば、これは合法性が缺けておりますので、この場合におきましては、船長の命令權は嚴然として生きている。かように考えておる次第であります。

○岡田(勢)委員 どうも大久保さんのお話は、私にはびんと來ない。私の質問は、不法に出発した争議であるとか、あるいはこの條文にはずれた、船舶に危険が及ぶという見解のときに、この争議を强行するというような場合には、行政官とか監督官とかいうようなものの發動ができるというお話をありますけれども、私は、陸上の工場などでありまして、經營者とかなんどから、すぐ電話一本かけて、行政官監督官あるいは警察官が駆けつけてく

るところならば、それでよいと思います。しかし洋上におきましてその手が及ばないとき、船長と争議團と渡り合っておりましても、とうてい警察官も行政官も手が伸びない。しかもこのごろのはやりといたしまして、争議團は無線電信局なども、争議が起つた場合には、占領してしまうことが豫想されます。そうしたときに、まことにこれは重大な關係がありまして、行政官、検察官、警察官、あるいはそうした監督官などの制止と命令といふものは絶対に及ばない。それを一體どういたしますかということになります。

船員の公益の觀念、公益に奉仕するとの觀念というものを高揚いたしまして、その安全性を守るということ以外に、眞に船の危險を避ける途はない。かように考えます。

○岡田(勢)委員 今のお話はすこぶる結構だと思いますけれども、それは正常に船内の秩序が立つておる場合のことでありまして、なんらの争い、対立がないときのことであると思います。しかしながら、いたしましても、争議行爲をやりますときになれば、ますと、鬭争ということになります。双方が勝つために努力をするといふことになるのは明らかであります。ましてやその船の監督権を握つております船長は一人であります。これに、たとえば士官が加擔いたしますて、助力いたしましても、數から申しますと、ましたならば、何分の一にしかあたりません。この多數の船員が一致して、争議行爲に出ます時分には、やはりこれは争議といふ喧嘩でありますから、勝つためにはどうしても無理な理窟をこね、あるいは暴力にも及ぶことは、往々今日までの實績が證明しております。そういうことを考えましたるに、はたして日本の國をいたしまして、日本の國の再建のために、重要な運輸といふものの正なる運営、運達ということを考えましたならば、やはりこれは、そぞした精神の異常を呈した場合においても、争議をやつてはいけないという規定がなければならぬと思うのであります。もう一度御説明願いたいと思います。

○大久保政府委員 岡田委員の御説は、至極ごもつともでありますけれども、船長は、これは監督者として船員

に對處するという立場のほかに、やはり船員全體の尊敬の象徴でなくちやならぬといふ、いわば船は一家と申しますが、さような一つの船員の共同體としての魂の結びつきというものがなければ、あの船で荒波を乘切つて航海するということは、これは岡田委員も御承知の通り、できるものではあります。また船長の中にも、さように船員の尊敬を一身に集めておられる船長もあります。かよくな船長の一且緩急ある場合の處斷といふものは、單なる監督機關を離れて、多年海上で監督したその技倅と功績とを信頼するといせん。また船長の中にも、さように船員の尊敬と相俟つて、船舶の危険を防止することができます。そこに私は船長といふものの、非常に利害対立を超えた一切の根柢がある。かようになります。

○岡田(勢)委員 それは今局長が言われました、船内の秩序がいつも立つておりますまして、船長は船員の人格を尊敬し、よく愛し、また船員は船長の德を慕つて尊敬していく。そして船内に和合ができる。こういう考え方で船に乗らなければならぬ。また乗組の組合せもしなければならないし、人選も慎重にやらなければならない。これはあたりまえのことあります。しかしそうしたことばかりではない。そうしたときにはこの法律は必要ないのであります。この法律が必要となります。つまりして、この法律が必要となります。法律であると思う。言われますように、われくは徳の高い、経験の深い、技能優秀な船長の、全部乗乗されることを

希望いたします。しかし實際問題としてはそういうきません。中にはやはり無理な命令を下す人もあります。技能の點、あるいは徳望の點において欠ける人もあります。また船員にいたしましたとしても、そうしたじみちな穩健な人ばかりではないのであります。だからこそ、船内の船長の指揮、命令が徹底して行われます。という程度の、まことに良好な和合、秩序が整然としております場合には、必要なものであります。その正常の破壊されましたときに必要になるものである。ですから私はやはり、はつきりしておかなければいけないと思います。もう一度その點を伺いたい。

○大久保政府委員 その點に關しましては、先ほど私もよつと申し上げましたように、爭議行為の制限といふものは、あくまで労調法によりまして、安全という一點にかゝつておるのであります。いかなるものが安全を破るかといふことが、許されたる争議行為をやうに解釋せられるのでありますから、それを適用範囲になつて、安全といふ一線をとらえて、違法、適法の限界を引くこと、が最も法律としまして適當である。かように考えておる次第であります。

○岡田(勢)委員 大體私どもの心配す

るところは、なお解消しないのでありますけれど、これ以上の質問應答は同

じことを繰り返すようなことになると思ひますから、この問題は「應これで打ち切れます。」

次は七十一條の労働時間及び定員の問題でありますから、この適用範囲をどこに明示せられております。一、二、三に掲げられておるのでありますが、

○岡田(勢)委員 それから三の漁船と含むものと解釋いたしております。

○大久保政府委員 よろしくございします。

○大久保政府委員 その作業に從事する船員を含んでおりますが、相

手なりましょか。

○岡田(勢)委員 それなら三の漁船と

いします。

○大久保政府委員 これが三の漁船と當もつと適用の範囲の除外を希望する聲があつたと思うのであります、相

手なりましょか。

○大久保政府委員 よろしくございします。

○大久保政府委員 の作業に從事する船員を含んだものと解釋してよろしいのですか。

○岡田(勢)委員 そこへ私はこうい

うのを入らしたらどうかと思うのです

が、今の法案の七十一條の一は「沿海区域又は平水區域を航行區域とする總トン數千、トノ未満の船舶で國內各港間のみを航行するもの」括弧云々と出ておりますが、これは國際航海に從事しない船舶といふことではつきりするの

が、今後御承知の通り國際航海に從事する者を適用範囲としておる次第であります。そこで

○大久保政府委員 國際航海に從事しないものを除くといふことになるわけ

あります。そこでかよう第一號におきましては、第七十一條の解釋から申しますと、それよりももつと廣範圍に適用

されましても、一方労働基準法が制定せられまして、八時間制の大原則が一般的に確立をしてまいつたような情勢と見合いまして、この程度まで擴張をいたしましたことは、現在の段階においては

○大久保政府委員 その他の漁船は、勞働の形態が非常に不規則であります。全部含んでおりま

すが、それは捕鯨船とあるいは

○岡田(勢)委員 捕鯨船は、勞働の形態が非常に不規則であります。全部含んでおりま

すが、航海上も捕鯨船たるをもつて適用しないということになると、これは

○大久保政府委員 重大問題であります。しかもたゞいま

○大久保政府委員 それと類似の作業に從事するものを含んでおる

のであります。

○岡田(勢)委員 捕鯨船は含んでおりま

すが、航海上も捕鯨船たるをもつて適用しないということになると、これは

○大久保政府委員 重大問題であります。しかもたゞいま

○大久保政府委員 その他の漁船は、勞働の形態が非常に不規則であります。全部含んでおりま

すが、それは捕鯨船とあるいは

○岡田(勢)委員 捕鯨船は、勞働の形態が非常に不規則であります。全部含んでおりま

すが、航海上も捕鯨船たるをもつて適用しないということになると、これは

○大久保政府委員 重大問題であります。しかもたゞいま

に解釈して御質問しなかつたのであります。

○大久保政府委員 まさに、日本から南洋にまで行くのですが、そういう大きな問題であります。捕鯨船にまで除外例が及ぶということになると、捕鯨船が、日本から南洋にまで行くのですが、そういう大きな問題であります。捕鯨船にまで除外例が及ぶことになると、捕鯨船たるをもつて適用しないということになると、これは

○大久保政府委員 まさに、日本から南洋にまで行くのですが、そういう大きな問題であります。捕鯨船にまで除外例が及ぶことになると、捕鯨船たるをもつて適用しないということになると、これは

○大久保政府委員 まさに、日本から南洋にまで行くのですが、そういう大きな問題であります。捕鯨船にまで除外例が及ぶことになると、捕鯨船たるをもつて適用しないということになると、これは

しては發動し得ると考えます。

承を得るのではないかと考えたのであ

○米達委員 たゞいまの大久保船員局長の御答辯でやゝ明瞭になつたのですが、今日においてもそういう労働協約が、他の方面へ出漁する漁船に對しては、船主と海員組合との間に一般に労働協約が行われて、そしてその條項においては本法以上の進歩したところの労働協約が行われておつたといふ過去の實績から見て、先ほどの船員局長の御答辯では、これはむしろ時代の趨勢に逆行すると思うので御質問したのですが、今承れば第七十三條によつて再びまた適用を受けることができるということですから、私の質問はこれで打ち切ります。

○岡田(勢)委員 今の問題につきまして、私は漁船という意味において捕鯨船もしくはこれに類似の作業に從事する船舶を含むという御答辯を得ましたので、安心したのであります。第十七十三條によつて特殊の場合發令ができるということでありますならば、やはりこの三に、捕鯨船もしくはこれに類似の作業に從事する船舶ということを明文に入れることを主張するのであります。

次にもう一つ繰返してお尋ねいたしましたが、「一帆船」とあるところに、これは先ほどどの政府委員の御答辯によると、機帆船を含んでいるものであると仰せられましたが、これを實證する何か根據を伺いたいと思います。

○大久保政府委員 これも帆船の中に機帆船を含むということは、船舶法によりまして、大體その定義が確定をいたしておりますので、一般的にも御諒

承を得るのではないかと考えたのであります。
○岡田(勢)委員 船舶法と申しますと、どういう法律でありますか。あるいは造船規定の中にある汽船あるいは帆船という区分から申されるのでしょ
うか。機帆船という名前の性格がはつきりしているかいないか、お伺いしたいと思
います。
○大久保政府委員 船舶法施行細則の第一章總則第一條に船舶の種類を定め
てあります。
「本則ニ於テ船舶ト稱スルハ汽船、帆
船ノ別ヲ謂フ」とございまして、「機
械力ヲ以テ運航スル装置ヲ有スル船舶
ハ蒸氣ヲ用ユルト否トニ拘ハラス之ヲ
汽船ト看做ス。主シテ帆ヲ以テ運航ス
ル装置ヲ有スル船舶ハ機關ヲ有スルモ
ノト雖モ之ヲ帆船ト看做ス」かのように
規定をいたしております。帆船の中に
機帆船を含むことにしております。
○岡田(勢)委員 そうでありました
ら、こゝへ機帆船という字をどうして
書かないのですか。書いてある
もちよつとも差支えないし、まゝはつ
きりしてくると思われるのであります
が、いかゞでありますか。
○大久保政府委員 機帆船と申します
のは、いはゞなじみの深い略稱でござ
いまして、法律用語としましては、機
帆船という用語例はないのであります
。帆船という用語の中に機帆船を含
りますから、大體これによつて御説解
が願えるのではないか、かよううに考
ております。

あると否とにかゝわらず、機関をもつて航行する船舶」というのと、それから主として帆走で航行する船舶」ということによつてわけられておる。そうであります。大體私の考えておるところは、また今の通念としまして、機帆船といふのは、やはり主として燒玉エンジンなどの機械によつて走つておるのを申しております。造船規定上から、あるいは船舶法などから、汽船としての船籍證書を受けておらないものに、帆柱が立つておつても、機械で走つておるもののがたくさんあります。そのわれわれの通念の機帆船といふのが、この帆船の中に加わつておるのかどうかという疑いをもちはしないかと思います。そこで船籍證書なりに汽船となつておるもの以外の船をこの中に入れることを意味するものであるならば、やはり機帆船という明文をこゝに書き入れたらどうかと思ひますが、その點いかゞですか。

では、今日機帆船と稱するものの中には、帆の設備、帆走の設備といふよりなものは、一つもない。いわゆる直腸的な名稱が残つておるのにすぎない。それが帆船のカテゴリーの中に機帆船を含むといふ御解釋は、これは臨時船員法審議會で、も、そういう點になにかはつきりした結論が、公廳會においてゞも出たの、單に船員局長だけの御解釋であるのか、その點は確かめる必要があると思うのであります。私は先ほどから、岡田委員との間にしばく繰返されておる質疑の間に、政府委員の御答辯は少し怪しいと思うのです。これは政府委員の方で思い違いしておるのではないか。機帆船を帆船の中に含むということは、私ははなはだ解釋に苦しむのであります。除外しないなら除外しないように、こゝにはいわゆる機帆船を入れるべきであります。それは除外すべきものではなく、當然勞働時間及び定員の規定に機帆船もはいるといふのなら、當然それは入れるべきだと思います。帆船といふものの中には、明らかに機帆船などといふものはいらないものであると解釋しておりますが、その點はどうですか。

す。それで補助機帆船附帆船というのを、は、帆走をもつてやつておるが、風の強い時に機帆船を使う。これが機帆船である。ところが今の機帆船といふのは、全然そんな帆の設備なんか一つもない。機帆でもつてやつておるのである。これは機帆船の中に含まれると、いうことは常識から言つても、技術上から言つても、妙な話である。もし政府當局が機帆船といふものは補助機帆附帆船と二つにわける。いわゆる汽船に屬するものと、帆船に屬するものにわけられる。しかしここに、大久保船員局長が帆船に機帆船を含むと言うのは、いわゆる補助機帆附帆船をもつて、その機帆船だと申すので、非常に掘り下げる申しますと、機帆船をわけて機船と帆船、かようにもわかれています。

ます。近海のみをやつております機帆船、今言われますところの機帆船みた
ような、家族的な乗組員でもつてまわ
しておると、いろいろなものにまで適用
いたしますと、海運の發展に大變な障
害が起ります。こういう意味から考えま
して、私はいわゆる長官の言われま
した補助機關附の機帆船、これらのもの
をこの適用範囲から除外してもらいた
い、こういう意味で言うておるのであ
ります。それは今申し上げましたよう
に、大會社組織でやるべきものであり
ませず、また大會社組織のものでやつ
ておりますては、かような小さい船で
ありますては運航コストがぐつと高く
ります。大きな汽船で運びましたな
らば、たとえば門司・阪神間、石炭一ト
ン五十圓なら五十圓で運びますのに、
積荷のトン数がかたまりませんのと、
航海速力が遅い、配給率が少い、燃料が
割合餘計要るといふようなことにより
まして、工場で申しまするならば家庭
工業的のようなものでありますて、そ
ういう解釋からしまして、これらにさ
ような労働時間、定員、こういうよう
なものの制限を加えましたならば、採
算が立つていかない。こういう見地か
ら私はこの機帆船を二の中にも明文に加
えるべきである、かように考へておる
わけであります。

常に立ちにくいことになつております。しかも向うの國の沿岸航路の船と往々にして競争的立場に立たされたものであります。これらの船にやはりこの制限が加えられまして、運航コストが非常に高くなることになると、これらの經營が困難になります。その意味で無制限ではないのですが、ここに私は、主務大臣の指定する隣接國の近海だけをもつぱら航行するものと、いう一項の除外規定を設けてもらいたいと思うのであります。これらについて當局の御意見を承りたいと思ひます。

○大久保政府委員 隣接國の港を航海する船舶につきましても、やはり本條の適用を受けしめることが、現在の段階におきましては適當であろう、かように考えまして、これを適用の範圍内に入れておるわけであります。

○岡田(勢)委員 私はその御辯に承服いたしかねるものであります。あまり時間が長くなりますが、論議のときにはまた修正の意見を出したいと思つております。

次に進みまして、有給休暇の期間であります。この有給休暇の期間を今回設けられましたについての考え方は大體わかるのであります。相當にこれは長い時間が決定されておるようになりますし、やはりこれは運航コストの上昇、船主の負擔、船主の負擔といふことは、コストの上昇によるところの一般需要家、すなはち國民の負擔を増大するという結果になると思うのであります。これが現行法との關係の點を一應御説明願いたいのであります。

○有田政府委員 現行法には有給休暇のことは定めてありません。たゞ現在

行われておるところの有給休暇は、船舶運營會ではこれと同様によく二十五日としております。岡田さんも御承知のことと思ひますが、戦前自營時代におきましても、私の記憶に誤りなかりせば、郵船會社とかその他有力な會社では、二十日くらいの有給休暇を與えておつたかに思ひます。御承知の通り、海員は陸上勞働と違いまして、郷里を離れ、家族とわかれ、長い間海上生活をやる、しかもその間に週休も何を航海中には與えられないのが原則であります。航海中は一日も休みなく働いておる。従いまして、普通陸上勞働が一週間に一日の週休を與えられておる、それとの均衡を考えますならば、一年の間に二十五日の有給休暇を與えるということは、必ずしも私は長いとは考へないわけであります。運營會における現状並びに戦前における有力會社の有給休暇の状況、かようなものを勘案いたしまして、二十五日が適切であろう、かよくな見地におきまして、かよくな原案をつくつたのであります。これに對して運賃コストの影響するところが大であるといふお話をあります。しかし私の方の計算によりますと、有給休暇によつて生ずる経費といふものは、かりに船會社に全然有給休暇がないという前提に立つても、船員費のわずか一分六厘というような程度であります。まして先ほど申しますように、二十日前後の有給休暇があるということは、ほとんど経費には影響がないといつても過言ではなかろうかと思うのであります。さような見地から見ま

すと、今日の運營會組織におきまして、國民の負擔がこのために非常に増大するということはない、むしろ運營會としましては現狀通りではないかと思ひます。

○岡田(勢)委員 運營會が二十五日出しているといふお話をあり、從來の業者は郵船會社はが一、二の會社を除いては出しておらぬということではありますか、これは出している方が常態であるが、出しておらなかつた方が妥當であるかということになつたならば、これは相當問題ではないかと思ひます。運營會は國家の代行機關として、この缺損はすべて國の補助でやつてゐることは御承知の通りでありますと、船舶運營會といふものができましてから、すべての經費を非常に度胸よく出していく。つまり業者と考え方方が違いまして、業者、つまり海運會社が待遇とか、いろいろな條件をよくして經費が膨脹いたしますことは、たちまち營業の採算面にも直接現われてしまひまして、黃金時代でない限りは非常に苦しめのであります。その考え方が國家が出すということになりますと、そこはどうしてもやつてゐる氣分が違うのでありますと、大抵の場合、運營會は他の海運會社に比べて、給料でも、あるいは待遇でも先へへとどんどん出していくかれてはいるような實績になつております。いわゆる親方は日の丸式の、若干放漫といわれるような支出をしてゐるということが言えると思うでありますから、その境遇に對しては非常に御同情いたしましたが、今日まで長い

間それが船員の普通のことであるといふうことにも思われて進んでまいつたわけでありますから、ここに運營會通りにやるということは、少し行き過ぎではなかろうかと思われるのあります。また郵船會社にしましても、御承知の通り、大體今までの郵船會社、あるいは商船會社もどうかかもしれませんが、國策的な會社は國家の補助が相當莫大に出ておりまして、國家が保護しておる會社であります。がゆえに、自分一個のリスクを負うてやつております他の民間海運會社とは大分違うところがあります。話が餘談にわたりますけれども、昭和十年前後ころから支那事變が起り、また歐州戦事が起る雲行きを望見いたしまして、その時分に日本の船腹の擴充、海運の發展ということが大變熱心に論議されました。ときには、山下龜三郎さんが、郵船會社や、商船會社のような國家の補助でふくれていける會社と同じように他の海運業者はいかない、だから郵船、商船の發展を見て安心しておるというわけにはいかない。標準は他の民間の何にも補助を受けていない會社の採算のとれることを標準にして、海運の發展策を考えなければならぬというようなことを言つておられた。それで山下氏に言わせますと、あの郵船、商船の會社でそうなつた人は、おんば日傘でそうなつたというので、非常に皮肉を言つておられましたが、郵船が二十日有給休暇をやられておりましたのも、そのしりは國費で負擔するというよくなつたというので、非常に皮肉を言つておられましたが、郵船が二十日有給休暇をやられておりましたのも、その標準にはならないと思うのであります。そこで有給休暇も私は結構だと

思うのであります。この際はもう少し縮めるべきではなかろうか。縮めていいかないと、先ほどの労働時間の問題、定員の問題に對しまして、今長官が言われましたように、比較的大きな比率にはならぬかと思うのでありますけれども、すべての點に違ひもありますて、つまるところ相當高率のコストの上昇になつてしまりますので、これを緩和してもらいたいと思うのであります。その點についてなお御意見を伺いたいと思います。

○岡田(勢)委員 私は大體におきまして、日本海運の復舊ということにどうしておられるように、熱情と誠意をもつて努力しなければならぬという見地から考えておるのであります。今日の敗戦後日本の經濟の破綻に瀕しております現状から考えますならば、私は本會議の場合にも意見を申し上げたのであります。が、どうしたところで經營者といわば、また労働者といわば、國民の全體、窮乏ということをお互いに耐え忍び、隱忍自重して餘計動かしまして、そうして苦しんで日本の經濟の崩壊を食い止めさせて、復舊が出来ないと思ひます。そこで私はこの經濟の崩壊、民族の滅亡に瀕しております現状から考えまして、あげたいのです。ありますけれども、休暇も十分あけます、勞働時間も短かい時間にいたす、そうして賃金も高率な賃金を拂うといふようなことは、事實において、總體的にこれを國家の現状を見ますと、そこには、これはできないと思う。そこで連合國といたしましては、日本の昔から長時間勤務、低率賃金、これによりまして安い商品が海外に向つてどんどん進出していくことを非常にきらつた時代はあつたことと思うのですが、これが、今日の場合におきまして、わゆる日本民族の獨立あるいは自活の途とということにつきまして、これを破壊するという考えは決してもつております。十分に自活權を認めるといふことを考えておるのであります。

これがボツダム宣言以来言われてゐる。のでありますから、決して日本を短時間労働、高賃金に導きまして、ぶらぶらしておつて働かないために日本の海運のコストもあるいは商品の價格も高くしてしまい、日本の經濟を弱體なものにしてしまつて、日本を劣等国にしようといふやうな考えは、おそらく今日においても、連合國の人々は絶対にもつておらぬと思うのであります。そこで私は、今日のこうした環境のときにおきまして、この船員法において國際海上労働條約の基準を上まわるようなことをやることは、まさに不適當でありして、われくは、この際労働者にもどうしても辛抱してもらわなければならぬ。最大限度この國際海上労働條約の線を超えないところで辛抱するということは、船員の方々においても理解のつく問題であると私は思ひます。それらを見合いまして、われくはやはり今日は連合國の占領管理下におかれておりますが、今日の新聞にもマッカーサー元帥は、早く講和會議を完了じて、そうして連合國の軍隊を引き揚げたい。そういうふうに日本人は努力して、そういう方面にどんくい状態に進行しつゝあります。こういうふうなことを言われておられますですが、私らも早く日本人が平和國家をつくりあげ、民主主義に國家をつくりあげるということに心配のない人間であり、また經濟的に獨立しまして、自活のできる民族になるといふことが一日も速やかに來まして、そうしてわれくお互いに民族が平和を樂しみ、生活を樂しむといふやうになりましたが、どうか今日のこのいとりますので、どうか今日のこの經濟危機を突破し、獨立の經濟の確立

を得られますまでの間は、少くとも國際海上労働條約の線を上まわるようなことにいかないで、それよりももつと悪い給與で長く働いて、お互に苦しんでやつていく。しかし勤労者にばかりそれを強いるのではないのでありますして、經營者側におきましても、あるいは資本家と申しましても、今日においては獨占資本というものは禁止されるわけでありますが、それらを皆お互いにこの窮乏を耐え忍んでいくといふ考え方から、どうしてもそういうふうに修正してもらわなければならぬ。こういう信念をもつておるわけでありますから、その考え方、經濟の考え方、それから國際競争に耐え得ないということでは困るという見方、連合國も日本の經濟を低能率の高賃金にしようといふ考え方でないという見解に對して、政府はやはりそういう思つておられるかどうか。この點を伺いたい。

決して私は長きに失うるとは考へない。やはり海上労働その他の均衡を考えてこの邊のところが豊富であろう。かように確信するのであります。なお國際條約を上まわつておつて國際海運に乗り出せるかどうか、こういう御懸念があつたようですが、私はやはり海員に與うべきものは與え、むしろ優秀なる海員を育成して、そうして日本の海運の進展に資する。殊に海員の力がなくては、日本の海運といふものは伸びない。どうしても優秀な海員というものを培養していかなければならぬ。かように考えるのであります。なお勤労條件はよくしてやつて、そうして能率を向上した方が日本の海運のためになると思います。その他船舶建造の方面、その他におきましていろいろと優秀なる技術を發揮し、そして國際場裡に出ていくといふことも考えられるのであります。昨日も話しましたと思いますが、今日なるほど圓で換算いたしますと大變な賃金のようになりますが、一たび爲替相場といふものを考えますとき、これは高いものじやなくて案外安い、こういふことも言えるのであります。今日の圓の高さでもつて、一概に今日の船員費は高いから、國際場裡に出られない。こういうように斷定は下されないと、思ひます。しかもこの三十五日くらいの有給休暇のために、日本の海運が將來崩壊してしまう、といふような、それはど大きな影響はないだらうと私は確信いたします。どうかその邊のところもおくみとりくださいまして、原案に御賛成くだされんことを切望するものであります。

近い将来に各船主に對して、修繕と船員を移譲するというふうに承りますが、大體そういう御方針であります。その時期は大體いつごろでありますか。

○有田政府委員 船舶運營會の問題につきまして、政府が熟心なる研究を遂げながらマツカーサー司令部の方に懇請していることは事實であります。そうして大體の線といたしましては、今日の段階におきましては、やはり配船の統制と申しますか、一元化といふことは原則的には必要でございますが、同時に一方業者の企業意欲を發揮せしめまして、そうして大いに能率をあげてやつていく。こういう仕組で、二つの線をわけなければならぬと考えるのあります。さような見地からいたしまして、一つの段階といたしまして、岡田委員のおつしやるようなことが緊急課題になつてゐることは事實であります、遺憾ながら今日の段階においては、近く何らかの解決を見るのではないかと考えております。

○岡田(勢)委員 先般本會議で運輸大臣からの御答辯の中にも、海運は民営を常態と考えているから早くこの常態に復したいといふような御答辯がありまして、私も満足したのであります。が、これは今日國家が莫大な費用を負担いたしまして、一種の運營會といふ船主の自営に還元してもらわなければ、國際的の海運が始まりましたとき

には、外國の船に絶対對抗できぬということは、これは今日當識化していると思います。そこで船員が必然的に移りましょうか。

○中川委員長 それでは別に通告もございませんので、船員法を改正する法律案に対する質疑は終了いたしました。次會は明十九日午後二時から討論相當時豫算の制限を受けてやつてあるのですが、船主自営になりますが、船主から行わることに早晩な制限を受けることあります。一方運賃收入の方におきましては、やはり相當の制限を受けることあります。運賃に對する補助とか補償とかいうこともなかなかむずかしくなると思います。今日、年間十三億いくらの國の補助、そのうち運航に對する欠損の補助金がどのくらいの割合になつておるか知りませんが、それを全額各船主に對して補助金あるいは補償金として出すというわけにはいかないかも知れないと思ひます。殊にこの海運なるものはひつきよう營利企業であります。ゆえに、やはり採算といふものが國內のみならず國際的にも制約を受ける問題になります。そこで願わくば日本の海運の復興のために、低コストのところから出発してやりたい。こういうことが私ども業者のためを考えられるところであります。そういう意味をもちまして、私はまだお伺いしたいことはたくさんあるのでありますけれども、大體先ほどから御質問いたしましたこの船員法の基本的精神の問題、それから三十條の労働争議に対する航海中の問題、それから労働時間と定員の問題並びにたゞいまの有給休暇の問題など、數項目に對しまして修正をいたしたい、かように考えております。この修正意見を保留いた

しまして、私は今日の質問を打切りしまして、討論の時に譲りたいと思うわけであります。

○中川委員長 それでは別に通告もございませんので、船員法を改正する法律案に対する質疑は終了いたしました。次會は明十九日午後二時から討論相當時豫算の制限を受けてやつてあるのですが、船主自営になりますが、船主から行わることに早晩な制限を受けることあります。一方運賃收入の方におきましては、やはり相當の制限を受けることあります。運賃に對する補助とか補償とかいうこともなかなかむずかしくなると思います。今日、年間十三億いくらの國の補助、そのうち運航に對する欠損の補助金がどのくらいの割合になつておるか知りませんが、それを全額各船主に對して補助金あるいは補償金として出すというわけにはいかないかも知れないと思ひます。殊にこの海運なるものはひつきよう營利企業であります。ゆえに、やはり採算といふものが國內のみならず國際的にも制約を受ける問題になります。そこで願わくば日本の海運の復興のために、低コストのところから出発してやりたい。こういうことが私ども業者のためを考えられるところであります。そういう意味をもちまして、私はまだお伺いしたいことはたくさんあるのでありますけれども、大體先ほどから御質問いたしましたこの船員法の基本的精神の問題、それから三十條の労働争議に対する航海中の問題、それから労働時間と定員の問題並びにたゞいまの有給休暇の問題など、數項目に對しまして修正をいたしたい、かように考えております。この修正意見を保留いた