

労働法随想

住 田 始 男



4. 最賃法と四国の海上労働者

これまで労働基準局関係の委員就任をいくたびか懇望されたが、その都度、わたくしはこれを固辞して、わたくしの社会的活動は労働委員会関係の範囲にとどめる態度をとってきた。そのわたくしが、最低賃金法に関連して、海上労働者の賃金問題にタッチしていることは何とも奇妙なことである。考えてみるとそれは船員法の規定の仕方と大に関係があるようである。船員法第110条は、船員労働委員会の権限として、労働組合法に定める権限を行うことができると規定し、さらに附加して、船員労働委員会は行政官庁の諮問に応じ、船員法や労働基準法の施行または改正に関する事項を調査審議することおよび船員の労働条件に関して、行政官庁に建議することができることと規定している。問題の最低賃金についていえば、周知のように、労働基準法の規定にもかかわらず、長期にわたって、その実施の機構が整備されないままに放置されていたが、ようやく昭和34年に最低賃金法の名において、賃金の最低基準が罷り通ることとなった。

これらの規定をうけて、船員地方労働委員会が直接に最低賃金問題をかかえて、実際にその解決を迫られるようになったのは、昭和35年以降のことである。わたくしは、いま、四国船員地方労働委員会（四船地労委）が最低賃金に関する最初の諮問をうけて以来、その答申作業の開始をめぐって、しつように繰り返した論議を想いだす。それは「ニセ最賃法」の悪評をほしいままにした現行最賃法の初適用を前にして、四船地労委として採るべき基本態度を模索する姿でもあった。

すでに船員中央労働委員会では、古く昭和29年に、機帆船船員に対する法定最低賃金問題と取組み、最低報酬制度調査委員会を設けて、数年にわたる自由な立法論議を重ねた経験をもっている。しかしわたくしが直面した四船地労委での論議は、これと趣きを異にして、現行最賃法の枠内で政府の施策に協力できる限界点を、具体的にどの辺にとどめたらよいかという、行政活動そのものに内在しこれと関連して困難かつ厄介な性質のものであったというほかない。形式的に言えば、最低賃金制とは、一般に、国家が法的強制によっ

て賃金の最低限を決定する制度だと理解され、低賃金労働者の賃金水準を引き上げるためのものであるとされるだろう。しかし、すくなくともわたくしは、それが最賃制であればどんなものでもよいと無原則的に賛成して、出されたものに協力できる気持には、とてなれなかった。基本的には、賃金の法的拘束というこの制度の意義を解明するために、そもそも資本制国家が何故に労働者の賃金上昇を資本の側に強制するのか、この一見矛盾する事態を説明しなければなるまい。また、経済法則に支配される賃金の決定が、果して国家権力によって左右できるかどうかとも問われなければならない。これをいま当面の答申作業に限ってみても、「ニセ最賃法」として批判をあびた現行法最大の欠点がいわゆる9条方式として、業者間協定に基づく最低賃金決定方式を容認したことにあるのだが、さしあたりこの方式を中心に最賃の普及を図り、行政指導し、かつ諮問してくる海運当局に対して、四船地労委が当初、その答申態度の確定をめぐる議論を重ねたことは、極めて当然の成りゆきであった。



四船地労委が船員の法定最低賃金決定実施の最初の諮問をうけたのは、昭和35年8月で、香川県福田地区石材運搬船業最低賃金(この業者間協定は、最低賃金額8,000円、18才経験年数2年、業者数33、締結は35年3月11日、実施は35年4月1日)についてであった。わたくしどもは、はじめての諮問に対して答申態度の決定をめぐる深刻な論議と実地調査などを重ねて、やっと答申に漕ぎつけたのがその年もおしつまった12月21日、最賃四国第1号として公示をみたのは、翌36年2月14日であった。これはたまたま同日付で公示された愛知県に運航拠点を有する小型船舶海運業最低賃金(東海第1号)および和歌山県田辺地区木造貨物船業最低賃金(近畿第1号)と並んで、海上労働者の最低賃金全国第1号として記録されたものである。

最初の答申作業を通じて、わたくしの最も苦慮した点は、なんといっても業者間協定方式と取組むわたくし自身の態度についてであった。法的形式だけを見てみると最低賃金制は国家権力による賃金決定方法であるとされようが、いかに強大な力をもつ国家でも、賃金が労使間の交渉によって決定されるという大原則を無視することはできないだろう。それにもかかわらず、すでに業者間協定方式は賃金決定における業者側の一方的裁量を許すことによって、労使対等原則を崩してしまっている。立法のこの現実のなかで、一体、わたくしはどのようにして公益的立場を表明し、所信を実行に移すことができただろうか。

政策実行の段階では、いまさら立法論をむしかえしてもはじまらない。わたくしはあえて現行最賃法の是非論を避け、端的に、この最賃法を生みだしその成立を許した原因のなから、わたしくの採るべき態度をみつけようと努力した。

その当時、最賃制斗争がとかく企業内の初任給引上げ要求や街頭の要求集会に分解されがちで、最賃制斗争に迫力のある前進がみられなかった労働運動の実態の前で、独占と国家がそれへの妥協のために法定賃金交渉の場としての最賃制を完備する必要など認めようはずはなかった。わたくしはこの事実を卒直に捉えて、最賃制のもつ社会政策的な本質を見つめつつ答申作業に従うならば足をふみ外すこともあるまいと戒めた。その改良的な性格にもかかわらず最低賃金の成立によって、一定水準以下の賃金支払いが禁止されるとすれば、そこでは極端な低賃金労働者の競争を排除することができて、労働者階級全体の賃金水準上昇の条件が与えられるにちがいない。たとえそれが業者間協定であれ、要は最賃目安額をできるだけ高いところで、速かに、かつ広範囲にわたって普及徹底させ、さらに引続く改訂を励行させる努力が大切である。この角度から海運当局の行政指導を活潑に促せば、労働者不在のこの最賃法へのテコ入れにはなるだろう。わたくしは公益委員としての立場を、ひそかにこのような心構えで表明したいと願っていた。第1号答申以後、すでに軌道にのった作業は順調に進捗したが、諮問の最賃額8,000円を適当と答申するに当っては、第16条方式移行を前提とする理解に立ち、労働時間の実態や基準年齢18才の問題その他各種の手当について注文をつけることを忘れなかった四船地労委の答申態度は、そのままわたしくの考え方につながるものであった。



こうして四国の海上労働者の最低賃金は、機帆船船員を中心に、以後、着々として多数業種に普及し、極めて快調裡に決定公示されるに至っている。これを全国各ブロックの状況と比較してみると、最賃答申作業に示された四船地労委の先駆的活動は目覚ましいものがあつたといふことができる（業者間協定の締結を、四国の全域に亘り現地で、行政指導した四国海運局の縁の下の努力と功績があるが、ここでは触れない）。いま、昭和37年8月15日現在の比較を、船中労事務局調査について一瞥すると、業者間協定に基づく最賃の成立は、四国の32件(業者数1,618, 船員数2,680)に対して、北海道の2件(業者数32, 船員数306)、東北の1件(業者数37, 船員数91)、関東の2件(業者数113, 船員数1,650)、東海の4件(業者数289, 船員数486)、近畿の2件(業者数91, 船員数234)、神戸の2件

(業者数77, 船員数221), 中国の8件(業者数503, 船員数998), 九州の2件(業者数61, 船員数213)という興味ふかい数字によって示されている。これを最賃金額の内容について観察すると, 四国の場合は18才経験2年8,000円の目安額は昭和36年度(答申第1・2号)をもって打切られ, 37年にはすべて18才10,000円を適当として答申するに至っている。この点を他ブロックについてみると, たとえば, 北海道, 東海など37年度においても18才9,000円などの線が散見される。ことに他のブロックに卒先して答申作業を開始した四船地労委は, すでに36年末にさきの答申第1号および第2号の最賃額8,000円は, もはや改訂することが適当である旨を勧告して, これに基づく諮問に答えて, 翌37年3月と6月に18才10,000円を適当と認めるいわゆる改正答申(法15条)の先鞭をつけている。この答申が一つの機運となって, その後, 北海道, 東北, 東海, 近畿, 中国などの各ブロックに7件の最賃改正の答申が行われた。また, 拡張適用(最賃法第10条の「業者間協定に基づく地域の最低賃金」)の実例として, 福田地区石材運搬業船最低賃金を, さらに隣接地区の10業者, 27船員に対して拡張適用する答申(四国第38号公示)があるなど, この時期を通じて全国的にも他にその例をみないキメの細かな作業ぶりが目だっている。

この間に特に注目すべき一点は, 業者間協定方式に較べて一段と理想的といわれる11条方式(労働協約に基づく地域の最低賃金)が, 「高知県在籍150トン以上木造機帆船最低賃金」について登場したことである。陸上でも僅かに1・2の実例しか見当たらないこの方式が, 海上労働者の場合の唯一例として, 早くも昭和36年10月に諮問され, 四船地労委は同年12月に最賃額12,450円, 18才, 経験2年を適当と認めて答申を終った(昭和37年1月19日, 四国第4号最賃として公示)。ただ, 11条方式のこの成功例を見て考えさせられたことだが, 中小零細機帆船の労働者の場合には, 問題は全く別であって, 未組織もしくは組織的交渉能力の弱体なこれら労働者の大部分による労働協約の成立を前提とする限り, 11条方式に期待することは殆んど無意味にちかいはあるまいか。

そのことはともかくとして, 業者間協定に基づく最低賃金を普及徹底させる四船地労委の作業は, 最賃額10,000円, 18才の線では, その後, 昭和37年9月の高知県高知地区および同年11月の宿毛地区の機帆船運航業についての2件を加えて, 合計34件, 業者数1,604, 船員数2,881に達し, その全部を完結した。この点を他のブロックと比較すると, 昭和38年1月18日現在(船労委情報73号)では, 北海道3件, 東北3件, 関東4件, 東海6件, 近畿7件, 神戸3件, 中国38件, 九州12件の成績となっている。昭和37年前半期に僅か8件であった中国が, 後期に30件の最賃を決定しているが, これは四国の成果が大いに刺戟と

なったものと理解してよいだろう。



こうして、四国地方における機帆船労働者の最低賃金普及率は相当の成果をみせ（昭和38年3月末、陸上最賃実施状況は中小企業労働者総数の19%）、順調な発展を遂げた。しかし、それでもなお、四船地労委の最賃審議のなかでは、経済の実情からみて、その実効性は絶えず疑われてきた。例えば陸上の場合でも、業者間協定の普及は地方産業や地場産業から大企業の下請部門にまで及んで、近代産業の分野に拡大したといわれているが、それが単に業者間協定の拡大現象にすぎないならば、それは畢竟、賃金抑制装置の拡大にすぎないだろう。だから38年春、「全国一律最賃制確立」全国統一行動のツキ上げに対して大橋努相すらも「業者間協定はおかしい。改正が望ましい。現行法は質的に変えねばならぬ。」など発言したほどだった。このことは、最賃額が著しく低いところで決定されていることにも現われている。四船地労委でも、最低賃金額を改め、常識からみてもおかしくない程度の金額を確保する必要は、常に指摘されてきた。

しかし、昭和38年8月に出された「最賃の今後の進め方に関する」中央答申では、必ずしも日本の最低賃金制の在り方に根本的反省を加えたものでもなく、また、現行最賃法をこえたなにか新しい提案を用意しているわけでもなかった。むしろ現行最賃法をよりどころとして、「現在実施中の最賃金普及計画に引続き、さらに3年程度最賃行政を推進することが適切である」とするものであった。陸上の最賃におけるこのような動きをみていて、わたくしの立場は、この中央答申を反動性の現われとか画期的前進とか評価するのではなく、不十分さを十分に指摘しつつ、利用しうる部分を最大限に利用して、前進すればよいと考えていた。実際にまた、四船地労委でも、目安額12,000～15,000円の線を指摘して海運当局の行政指導を要望する声が活潑となってきた。ここからまたしても、四国管内の全機帆船を対象にして、最賃額12,000円を目途とした四国海運局の行政指導が黙々と継続されることになった。

この行政指導は昭和39年初めから次第に実を結び、年内一杯にかけて30件に及ぶ諮問として四船地労委に出揃った。四船地労委のこれらの諮問に対する答申作業も、いまは全く完了して、四国の海上労働者の最低賃金現況は次のとおりである。最賃額18才12,000円のもの29件、その業者数1,904、船員数2,868（これによって最低賃額を更正した船員58）となっている。また、最賃額10,000円のもの1件（高知県下田地区機帆船19G1T以上、業

者数28, 船員数86)で、普及率は96%となっている。

この間、39年3月、四船地労委は船中労委会長を経由して運輸大臣あてに「機帆船船員の最低賃金に関する建議」を提出し、機帆船船員に対する最低賃金について、最賃法第16条方式(職権決定方式)による最低賃金決定への移行と企業の経営基盤強化のための総合的指導育成対策を要望した。これとまた別に、本年4月四国海運局長から四船地労委に対する諮問として「四国管内に現存する法第9条に基づく最低賃金の改善に関して今後の方策をどうするか」の答申をもとめられている。目下、賃金小委員会で審議を重ねているが、業者間協定方式を前提とした改善勧告を考えるのか、さきの建議にいう16条方式移行を考えるのか、今後の論議が予想される。また、全国一律最賃制の論議される場合に、これと産業別最賃および地域別最賃との混同は、厳に批判されねばならないと考えている。全国一律最賃制の重要性を過大視してその限界を忘れ、個々の企業や地域、産業での賃金引上げ斗争を過小に評価することも誤りである。また、法制化の関いは組織のバックなしには死文と同様であろう。わたくしは今後の最賃答申作業の前にこんなことを思案している。

— 9. 11, 1965.