

〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○委員長(板谷助助君) よろしうござ

昭和二十三年八月十五日印刷

小林 勝馬君
高橋 啓君

昭和二十三年八月十六日発行

参議院事務局

印刷者 印刷局

第十四部

(三四三)

第二回 参議院運輸及び交通委員会會議録第六号

昭和二十三年六月十七日(木曜日)

本日の會議に付した事件

○國有鐵道運賃法案(内閣送付)

午前十四時四十二分開會

○委員長(板谷助助君) これより會議を開きます。前回に引き続きまして運賃改正法案に対する質疑を繼續いたします。

○中村正雄君 昭和二十三年度の收支予定表から見まして、現行の旅客運賃が原價に對しまして大体五一%、貨物運賃が一二%、こういうふうになつております。従いまして運賃の値上げについて考へてみますと、大体コストを中心と考えれば旅客運賃は二倍、貨物運賃は八倍乃至九倍というところになるのが妥當だと思つておられますが、値上げ法案によりまして、何れも三倍半というところになつております。ところが法案の第一條には、運賃料金というものは「公正妥當なものであること。」「原價を償ふものであること。」「このことを第一條に謳つておられるに拘わらず、實際の法案はこういう貨物につきましては非常に原價の半分に足らない運賃になつており、又旅客につきましては原價の倍にも相當する運賃を取つておられる。これに對しまして、政府の御見解をお聞かせしたいと思います。

○國務大臣(岡田勢一君) お答え申し上げます。これは先に提案理由の説明のときにも申し上げましたように、只今の日本の經濟の現状に鑑みまして、貨物運賃を抑制する必要があると思つております。

第十四部

運輸及び交通委員会會議録第六号 昭和二十三年六月十七日

第十四部

第十四部

第十四部

第十四部

第十四部

第十四部

第十四部

第十四部

第十四部

第十四部

第十四部

第十四部

第十四部

第十四部

で、そのために採算原價をぐつと割りまして、只今のような倍率に決めざるを得ない關係にあります。御指摘になりました項目の中の第三項だと思つたが、産業の復興に寄與するといふ一項がござります。それから又國家の全般の綜合經濟に逆行しては産業の復興に寄與しないことにも相成ります。只今の國家財政の現状などから考えまして、物價政策、インフレ対策の見地から止むを得ない、貨物運賃の二倍を引かざるを得ないことになりました。結果、一方におきましては、鐵道の特別會計の赤字問題になる赤字は、これは不健全な經營といふことになりまして、旅客運賃は少し割高にはなるのでござりますけれども、今日の貨幣價值の現状などから見まして、旅客の負担は先ずどうにか堪えられないことはな定いたしましたのでございまして、政府といたしましては、これをあらゆる見地から見まして止むを得ない倍率の決定である、これ以外に適當な方法はないという結論を得ましたので、こういう決定をいたしましたよう次第でござります。

○中村正雄君 鐵道の運賃につきまして、運賃理論からいいますと、現在の經濟情勢であります、旅客運賃と貨物運賃というものは、これは相當性質が違つたところと思つておられます。即ち旅客運賃でありますれば、乗車する人、その人の負担でビロウドが打たれるが、貨物運賃になりますと、今のような經濟狀態であれば貨物運賃はすべての國民に負担され得るということになつて来ております。そういう關係で鐵道の經營といふものは、受益者負担が妥當だといふ理論は、これは旅客運賃には當てますが、貨物運賃には今の場合當てておられない。従つて貨物運賃を改訂その他の見地から、原價を考慮せずに割安に政策的に抑えるという点につきましては了承できるわけなんです。従つて貨物運賃がコストの半分である。併しそのあとの半分については合計からいわれる補給金のよう性質を以て補填するといふ点については十分考へられるわけですが、いわゆる旅客運賃について、貨物運賃の赤字を大衆の足に課する、大体二倍の運賃値上げでコストが賄えるに拘わらず、三倍半上げて、一般の租税負担の貨物運賃の赤字を大衆の足に轉嫁しておけるという政策については、どうも納得できないわけですが、今大臣の説明は止むを得ない、これが妥當だといふ抽

象論で言われておられるが、なぜ止むを得ないか、なぜ妥當なのかという理由をお聞かせ願ひたい。

○國務大臣(岡田勢一君) 從來旅客運賃が必ずしも經營採算原價を標準にして決定されておつたものではございませんで、それは別の統計でお廻しておるのでないかと存じますが、大体最高、高いときには採算原價の三倍くらいになつておつた年もござります。いふ／＼公共的性質を帯びております國營事業のこととござりますので、或る場合に採算原價以上に或る一方の運賃がなるということは、これは止むを得ないことであり、むしろ國家の綜合政策上から考へまして當然のことといふことになつておると思つております。只今の三・五倍に御賛成を得ますことになりまして、經營原價からの指數は一七五といふことに相成りますが、昭和十年前後の指數は今まだリストが見付かりませんが、或る場合には百に對して三百くらいになつておる年もある。三百を超しておつたときもござります。そうして二倍ぐらゐに、既往の十年、十五年ぐらゐにはおしなべてそういうような指數になつておりましたわけがございまして、ただ今日の場合、物價及び賃金が非常に暴騰いたしまして金高さが大きくなつておられますので、非常に目に立つて見えるわけがございまして、それが貨幣價值の値下りから考へますと、必ずしも大きなものにならないといふことになると思つております。それで採算原價から以上にな

る分を、貨物運賃から出た赤字を被せこんで来るということにもまあ一應言えるのでございしますが、從來の例によりまして、どちらか一方でその当時の經濟情勢に對應いたしましてそういうことになつておる例がござりますので、必ずしも貨物運賃の赤字を旅客に背負せこんでしまつたといふことには、理論上いたしましてはならないのではないかと思つております。

○中村正雄君 從來の例からと盛んに言われておりますが、大体貨物も旅客も運賃は經濟運賃でなくてはいけないと思つておられますが、今度の法案によりまして、これは財政運賃だといふ感じしか受けられないように考へておられます。それは惜しまして、今のような關係で貨物運賃は非常に下廻つておる。ところが一億三千万トン輸送しなければいけない。こういう要請があるわけなんです。貨物につきましては輸送すればするだけ赤字が多くなる。こういう制度の下において一億三千万トンの輸送が可能かどうかという点についての見解を承りたいと思つております。

○國務大臣(岡田勢一君) 一億三千万トンの計画數量の輸送を完遂いたしましたのは、前にも御説明を申したことがございしますが、これは余程努力をいたしませんと困難な仕事でございまして、先づ海陸増強の決議案を御決議下されまして、運輸省を激勵して頂きまして、その点は感謝いたしておりますが、只今運輸省が各省に要求しま

して大體了解を得ております。労働物資、並びに改良用、その補修用の資材、人員、それから燃料等を予定通りに要求を実現して下さるならば、大體一億三千万トン増産は突発的事故の起りません限り、できる見込であるわけであります。ただその間に燃料の石炭の節約を余儀なくされたり、作業従事員の人員数の切下げをせられまじたり、或いは天災的の起り事がありまじたりする場合には、一億三千万トンがそれだけ削減することになるのではないかと心配しております。

○中村正雄君 先程の説明で旅客運賃の三倍半というのは、賃金物價との比率から考へてそう無暗なものではないと、こういうふうにいわれております。去年の七月の運賃改正の当時、賃金ベースは千八百円であつたわけですが、そのときに、仮に例へば、大阪東京間二等急行で往復した場合、大體千三百円の運賃、いわゆる千八百円ベースにおきましても千三百円の運賃で、一往復が可能になつておつた。ところが今度政府の案によりまれば、大體三千七百円ベースを採つておりますが、運賃の上りというものは四千四百円になつております。こういう關係から見ると三倍半が運賃と物價の關係上、至極不都合なものではないか。大臣の説明に対してどうも納得できないのです。その点どういふふうにお考えになつておりますか。

○國務大臣(岡田勢一君) 三千七百円ベースは只今予定いたしておりますのですが、中村さんも御承知でございますし、このベース決定は実質賃金の充實、即ち生活必需物資の實物配給を強化いたしますこと。それ

れからもう一つ大きなことは勤勞所得税の大幅の軽減を策しまして、別に税制改革法律案で御審議をお願いすることになつておりますが、そうした關係からいたしまして名目賃金は、これは私の所管ではございませぬけれども、只今の狀態から旧税法並びに旧配給から考へましたら相当高額のものに相成るわけでございますので、従いましてこの運賃にいたしまして大體は辛抱して頂ける数字であると考えております。

○中村正雄君 次に貨物運賃をいわゆるコスト並みに取るといふふうに、大幅に値上げすれば相当物價に影響するといふことをいふも言われておりますが、併し戦前の物價において運賃の占めておる割合その他から考へまして、果して貨物運賃を、極端な例ですが、コストだけ取るならば八倍乃至九倍になると思いますが、それだけの運賃を取つた場合に、一休主要生産物に対してどの程度の影響があるかという具体的な資料を頂いておらないわけでありまして、これに對しまして具体的にコスト並みに取れば物價はこの程度上昇するのだという御説明ができませんか。

○國務大臣(岡田勢一君) これは私としては相済まんわけでございますが、その計算法については物價廳の方と検討いたしております。大體運輸省事務當局といたしまして大體の検討はいたしておりますが、運賃値上げによる物價の上昇率につきましては、主として物價廳と安本とで計算をいたしておりますので、できまれば物價廳の方に御質問下さいました方が適當かと存じます。

○中村正雄君 運賃の値上げというものは物價に直接影響しないといふふうにお考えになつておるかどうか、この点について伺いたい。

○國務大臣(岡田勢一君) 大體私個人といたしましては、旅客運賃の値上げも現実に生計費に影響いたしますこととございまして、それから實際問題といたしまして閑物資の高騰を促しますので、その面からいたしますと物價に相當に影響するものであると私も考へておりますが、先にも申し上げましたごとく閑の生活物資の配給をパーセンテージを強化いたしますことによりまして、賃金にこたえまする面は緩和せられることになりまして、併し中村さんの御質問は物價に影響するのではないかと、いふお含みだらうと存じますが、私も相當程度物價に影響するものであると考えております。

○中村正雄君 旅客運賃三倍半というものは大體國民が許容し得る値上げだといふ、こういうふうに大臣はおつしやつておられますが、果して三倍半の旅客運賃の値上げが國民の経済力を脅かすものでないとするならば、これによりまして収入というものは大體どの程度減するようにお考えになつておりますか。私の御尋ねしておるのは運賃値上げによる収入の削減減を見ておるわけなんです。

○國務大臣(岡田勢一君) お答えいたします。利用減は只今五%と見ておりますのでございまして、五%と申しますことは、實は過少の見積りであるといふ感じがいたしましたのでございまして、併しそれは將來の問題でありまして、今のインフレ状況が高進するか否かによりまして定められることでありまして、運輸省の事務當局の長い経験

による計算から申しますと、少し少い目であるのでございしますが、併し予算編成に當りまして、國の財源難その他運輸省の経費の削減によつて、収入を成るべく大きく見積つて國の財源難を緩和しなければならぬといふことが、強く要望せられましたので、閣議におきましては、大體皆んなの意向といたしまして五%と決定いたしました次第であります。私といたしましては、個人の考へといたしまして少し少いと思ふのでありますが、今後の運輸省の経営面におきましては、節約すべき部面は節約し、又増収を図ります部面は増収を図るといふことによりまして、若干の食違ひはそこら生み出したといふ、努力いたしたいと、こういう氣持で五%に賛成いたして來た次第であります。

は、五%の利用減の見積りの収入に關して、今後の國鉄の運営について自信があるかないかという点についてもう一度お伺ひいたします。

○國務大臣(岡田勢一君) 大體少し少い感じでございますが、只今の狀態におけるインフレ状況でずつと持ちこたえて行きますならば、これでどうにか耐え得るといふ自信を持つております。若しインフレが高進いたしましたら、中村さんのおつしやるように、収入は増加いたしました場合には、これは高進いたしましたことによつて起ります物價或いは賃金の高騰によりまして、必然的に鐵道の收支計算の改訂を加えなければならぬことに相成ります。そのときになりまして運賃を上げざるか上げないかは、これは又別の考へてございしますが、物價と賃金の改訂が加えられましては、やはりそれだけ鐵道特別会計の赤字が増すことと相成ります。従いまして、只今の水準でインフレがそのままで保合いになつております間は、これで十分ではあるけれども、いろいろの経費節約増収などを圖りましてやつて行けるという自信を持つております。

○中村正雄君 先程のお答えの中に、いわゆる貨物運賃は非常にコストは割つておるが、旅客運賃は大體七割五分以上のコストは見積つておる。これは政策上止むを得ない、こういう御回答でありましたが、ところが國鉄の場合には貨物と旅客の比率が相當あります關係上、貨物の赤字を一應政策的に旅客の方の黒字で補ふ。つまり國鉄と私鉄の關係については、國鉄につきましては、こういうふうには國會で審議しておりますけれども、私鉄の運賃値上り

によりまして、二段の運賃をやつております。もつよります事故によりまして損害を復旧する費用、それ以外の費用、即ち、

しようと思ひますが、このベース決定は実質資金の充実、即ち生活必需品物資の供給を強化いたしますこと。そ

○中村正雄君 運賃の値上げというものが、運輸省の事務当局の長い経験

な輸出が殖えるという関係で、この種のバランスは破れるだろうと思ふのであります。運輸大臣といひまして

つきましては、監督官廳の運輸省が一方的に決定する。國鉄が旅客運賃を三倍にすれば、私鉄の方の運賃もこれにスライドするだろうと思ふのであります。國鉄の貨物は非常に赤字が多いから、旅客の方の赤字でこれをカバーするのだが、私鉄におきましては、旅客と貨物の比率というものは非常に國鉄とは違つております。極端に申しますれば、旅客というものが九割以上を占めておる。そういう私鉄に對しまして、國鉄の運賃をスライドさすということになれば、非常に私鉄に對しましてコスト以上の運賃を認めるというわけになるのだが、この私鉄の運賃値上げに對する運輸省の今後の方針というものはどういふふうにお考えになつておるかお聞きしたい。

○國務大臣(岡田勢一君) 私鉄の運賃は只今運輸省といひまして、先ず各私鉄の会社の財政の内容、或いは收支の現状、交通量等を勘案いたしまして、画一主義で運賃の値上げを許可しない方針にいたしております。個々別々に嚴重に検討を加へまして適正運賃といひまして、別々の数字で許可を與へたい。このように考えております。

○中村正雄君 別々に決めると申しますと、各私鉄の経営内容を考慮して、そのコストを中心にして決めるという意味ですか。それとも國鉄との並行その他の関係から國鉄の運賃との比較において決めるという意味ですか。どちらですか。

○國務大臣(岡田勢一君) 並行線の場合これを参照せなければなりません。が、スライドするだけの考えでは私は不適当であると考えておるのであります。

○中村正雄君 運賃の値上げというものが、運輸省の事務当局の長い経験

す。で並行線でない場合は中村さんの言われまうように会社の経営内容を検討いたしまして、コストに對しまして、適当に、只今の通念からいたしまして、低廉なる適正利潤を加へたものを算定いたしまして、決定をいたしたいと思つております。尚並行線といふものは並行線といふ事情をも参酌いたしまして、それに幾分の手心が加へられることかと思ひます。

○中村正雄君 次にお尋ねしますのは運輸省工事勘定という費目があるのが、この中にはどういふものがあるのか聞きたいと思ひます。

○國務大臣(岡田勢一君) 今事務當局から説明いたさせます。

○國務大臣(岡田勢一君) 尚この際中村君の質問に關連して、大臣にお尋ねして置きたいと思ひます。というものは大体この運輸省のいわゆる独立採算制を採らなければならぬという事業といひまして、旅客運賃も貨物運賃も原價を大體基礎として計算してあります。然るに旅客運賃は三倍半上げて原價を、殆んど半額に等しい程割つておるというふうな関係から、物價の關係がどういふことになるかという中村君の質問に對して、大臣ははつきりした御答弁でないよう

○中村正雄君 運輸及び交通委員會會議録第六号 昭和二十三年六月十七日

あります。ですからこの貨物に影響する限度は、どの程度にあるかといふことにつきまして、今でなくともよろしくございしますが、よく御調査になつて安本等の關係をよく相談を續めて、そのときに御答弁願ひたいと思ひます。

○委員(板谷順助君) 中村君よろしくございしますか。

○中村正雄君 よろしくございします。

○國務大臣(岡田勢一君) 淺岡さんの御質問は長距離の運賃率のこととございします。これは前の私共就任してから、やはり長い旅行をなさる方は以前には四段、五段に運賃をさされておつたのですが、それは原價計算から申しますと、長距離におきましてもやは同じ原價が掛かるということにもなりますので、運賃をぐつと減らしまして、只今現行の運賃は一段だけしか減減をいたしていません。御承知でございしますと思ひますが、只今の現行は百五十キロまでが一キロに對して三十五錢、百五十キロ以上がぐつと下りまして一キロ二十五錢、こうい

う二段の運賃をやつております。もつと五段運賃、六段運賃にいたしますと、長距離旅行者は非常に安い運賃になりまして助かるのでございしますが、中距離の旅行者に對して割合高い負担を課しなければなりません。今回いろいろ皆んな密つて相談し検討を加へたのであります。今回の場合は現行の運賃率をそのまま踏襲することが適當であらうといふことでございまして、運賃法で御審議をお願いしております。二百二十五錢、それから百五十キロ以上は九十錢、こういふふうに決定いたしました次第であります。これはいろいろ理由もございしますと思ひますが、先ず一應今回の何はそういう決定をいたしたのでございしますが、今後におきまして、若し相當にこれが公正だと思はれる御議論が出ました場合には、研究をいたしたいと考えております。

○政府委員(三木正君) あのお配りしました予算参考資料という第十表を御覽願ひれば仕合せと思ひます。ここに書いてございしますように、工事勘定の經費は左の欄にございします。この項目でございします。建設々と申しますのは新線の建設でございします。線増と申しますのは、線路増設、單線を複線にいたしましたり、複線を三線にいたしましたり、線路を増設するといふことでございします。線改といふのは線路改良でございまして、線路を良くすることとございします。例えば二十キロの軌條を五十キロの軌條に交換するとか、勾配を緩和するとか、曲線を緩和するとか、そういう項目であります。その次の防災と申しますのは天災地變に

よります事故によりまする損害を復旧する費用と、それから災害が起らないように努める。橋梁を改造したり、(のり)や切取を改造したり、側溝を作つたり、こういうふうな天災による災害を軽減するための工事、こういうものであります。次の停車場というものは單に駅ばかりではございしません。駅は勿論でございしますが、機関区、保線区、あらゆる部門の業務機關の建屋なり、そういうものの改良新設の費用でございします。水陸と申しますのは船車運送關係の省管航路は勿論のこと、他の私設の航路との水陸の連絡、こういうふうなものも考えております。今年度は特に石炭の増送につきまして宇野、高松辺りの、そういう方面の石炭の荷揚げに便にするような費用、建築と申しますのは倉庫、それから倉庫、従事員の官舎、合宿、こういうものの費用でございします。電化は申すまでもございせん、動力を電氣で動かすための費用で、今年度は沼津浜松、松戸我孫子、福島米沢間であります。発電は発電所でありまして、これは川崎火力発電所の復旧、信濃川の第三期工事の一部、こういうものでございします。通信は、電話交換等の通信設備に要する經費、無線は無線、電燈電力、これはあらゆる電燈の他に機械に要します動力、設備に要する經費を含んでおります。電氣信号は信号機の電氣的な裝置に要する費用でございします。電氣工場と申しますのは、いろいろ電氣的部分品を修繕いたします工場、昔電氣修繕場と申しましたが、そのことであります。それらの改良新設に要する費用、自動車工場といふのは省營自動車車の修理です。工場は、工機部の一

三

三

三

切の費用、中に入つております機械の新設、建屋は勿論のこと、そういうもの一切を含めてこの項に掲げております。機械は、工場以外に機関区でありますとか、保線区でありますとか、そういうものの荷役機械に要する経費、探炭と申しますのは、省が持つております志免炭鉱の新設開採、堅坑を掘つたり、新しい坑道を掘る、そういう費用でございます。自動車線は、自動車路線に要する建物、或いは道路を改修いたします分担保金、車輛は鉄道車輛一切、機関車、電気機関車、客車、貨車、一切を含めております。自動車はやはり既存の省営自動車路線における新しいものを購入するに要する経費、船舶はそこにあります通り、総保費は、従事します設計をしたり、監督をしたりする人間の費用並びにその給料並びにそれに要する事務費、そういうようなものでございます。

○國務大臣(岡田勢一君) ちよつと補足説明をさせていただきます。今総務局長から御説明申上げました工事費の額は、百八十六億六千万円余りになつております。併しこれは当初の運輸省の計画といたしましては増進の完遂その他今後の鉄道の改良等にも少し多額の工事費を見積つておりましたのでございまして、関係方面との折衝の結果十分の間に合わない面がありましたので、取敢えず百八十六億六千万円といたしまして、これを資本金勘定に見しましたことは、この際概算をなしたけ多額に引上げないよう持つて行きたいというこで、これを資本金勘定とみなしまして、公債を發行しまして、この経費を支弁するということに決めまして、別途予算の御審議をお願いするこ

とになつております。ところが國の生産増強、それから鉄道貨物輸送の増進の仕事を完遂いたしますには、この費目ではどうしても足りませんので、その後折衝を續けておりまして、最近にだん／＼それが進みましてはぼその了承を得ることになつております。その額は三十億前後になることと存じますが、若しその交渉が成立をいたしましたならば、これ亦補正予算で御審議をお願いいたすことになるかと存じます。勿論財源は公債で賄うつもりになつております。

○中村正雄君 次に収入の中で進駐軍関係の収入、これは実費によつて計算する、こうなつておりますが、これはどういふような計算によるのか御説明を願ひたい。

○政府委員(三本正君) 大蔵省の管理局の人と我々の方に寄りまして、一つの委員会を構へまして、それから進駐軍関係の輸送要請に基づいて、輸送の命令がございまして、それから基きまして、それに要した費用を人件費、物件費全部を拾ひ上げて、そういう実費を計算して貰う、こういうふうなやり方でございます。その計算の方式は委員会が打合せまして、極く最近、今年の一月から始めたもので、今度のものについては目下計算中でございます。

○中村正雄君 一應私の質問はこれで打ち切ります。

○委員長(板谷順助君) 大臣は衆議院の運輸交通委員会から至急に呼びに来たおるようですが、どうも大臣が行かれるという、だん／＼この委員会も長引いて誠に遺憾でございますが、事務当局に対する質問でよろしくござい

ますか。その中安本長官が来るそうでありませうか。

○小野哲君 ちよつと何うことがありますが、大臣は御承知かと思ひますが、昨年七月に國有鉄道では相当大幅の改正をやつたのであります。その際の政府の説明によると、一般物價体系の一環として鉄道運賃の改正をする。こういうふうな説明であつたのであります。今回の改正の根本の考え方が先達ての大臣の提議理由の中にありまして、独立採算制確保のための改正でない、物價の総合調整の見地から処理したので、こういうふうな言つておられますので、やはり一般物價との均衡を尊重して、そうしてその会計の一環として鉄道運賃の改正が行われる。こういう意圖があるように思われるのであります。ところが私の手許に政府から出ております昭和二十三年度予算の説明、これは未定稿というこになつておりますが、大蔵省主計局で作つたものでありますから、これによることが果して妥当かどうか存じませんが、とにかく政府当局から出ておるものについて見ますと、國有鉄道とか、或いは通信事業について企業会計の独立採算制の確立を目標とするものである、こういうことを白書で讀つておるのであります。で、そういたしました、今回の運賃改正が一体物價体系の一環としてのみ考へておるか、或いは又この予算の説明にあるように、若し今直ちに企業会計の独立採算制を確立することは困難ではありませうけれども、考へ方が独立採算制の確立であるということになりましては、運つて来るのではないかと、即ち企業独立採算制の確立という点から運

賃の問題を採上げますという、どうしても理論的に運送原價を基礎とした運賃の設定ということが必要になる。従つて國有鉄道の企業会計の健全性を確保して行くというために、これに相当する台数等の、合理的な運賃も考へて行かなければなりませんし、いろいろの問題が起つて来るのであります。

で、運賃の問題が先程中村委員からもお話がございましたが、國有鉄道の従來の運賃政策が、特に貨物運賃についてはややとすると、殆んどが政策運賃であつた、併しながら若し独立採算制というものを堅持して行こう、將來確立しようとするならば、單純な政策運賃によつて、勿論この運賃政策をやるというこはこれは妥當ではない。やはり運送原價に基いた適正利潤を定めなければならぬのではないだろうか、こういうふうな考へるのであります。

従つて私のお聴きたいことは、今回も前年七月に行われた運賃改正と同じように、物價体系の一環として行われるのか、或いは又この予算の面から考へまして、言い換へれば、財政の辻褄を合わせるために、企業独立採算制を目標として、一つの中間的な政策として、今回の運賃改訂を意圖されておるか、この辺についての運輸御当局の考へ方を伺つて置きたい、これが一つであります。

○委員長(板谷順助君) 小野さん先程ちよつと申上げましたが、大臣は午前中に行かれますから……。

○小野哲君 それでは大臣には運賃改訂について運賃の根本の考へ方、これについて一体運輸當局はどう考へておられるのか、過去における運賃改訂と

考へ併せて大臣の御所見を承つて置きたいと思ひます。

○國務大臣(岡田勢一君) 小野さんのおつしやるように昨年の七月の運賃改訂の場合には、新物價体系の一環として運賃を補正するということが説明せられましたのでございまして。今回の私運賃法の提案理由の説明と、今大蔵省から出されております未定稿という説明書とが、少し食い違つておることをお小野さんからも御指摘になられました。併し私の説明が余り間違つていないことは、独立採算制を実現しておら

おりますと思ひますが、理論から申しますと、独立採算制を確保するところまで行かしまして、健全な企業経営というこにならないければならぬのは、小野さんも先程おつしやつた通りでございます。そこでではつきり申しますならば、今回の運賃改訂は政策運賃というお言葉で言われましたが、國の財政の現状に即應すべきところの一種の政策運賃と、独立採算制と両方を加味せられたことになると言へると存じます。

そのわけは只今インフレが高進いたしました、これは私は現案論ばかり申すことにはなるかも知れませんが、國內のあらゆる重要物資等の生産が赤字生産を續けてまして、だん／＼生産が縮小して参ることにやりました、一層インフレを高騰せしめる、この際この赤字生産を救済いたしまして、生産の増進をすることによりまして、インフレを抑制しなければならぬという経済の総合的の必要に迫られて参りまして、物價を改訂すると同時に、関連いたしました、賃金の改訂をやらなければなら

費を支弁するといふことに決めまして、別途予算の御審議をお願いするこ
長引いて誠に遺憾でございますが、事
務当局に対する質問でよろしくござい
しては、違つて来るのではないかと、即ち
企業独立採算制の確立という点から運
について一体運輸当局はどう考えてお
られるのか、過去における運賃改訂と
値を改訂すると同時に、関連いたしま
して、賃金の改訂をやらなければなら

ん、こういう必要に迫られて参りましたので、それで新物價、新賃金によりますと、鉄道特別会計は尙更麗大な赤字を出さなければならんことになりましますので、そこで或る程度の運賃値上げをしなければならんということに相成りまして、運賃改訂を策案いたしましたわけでございます。

そこで策案に当りまして、やはり原則といたしまして、独立採算制を確保いたしなすことが、理想でございます。ところが、今回のような日本経済の過渡期におきましては、それを堅持するといふことが物價政策の上から許されませんことに相成りますので、貨物運賃を抑制いたしまして、そして旅客運賃を相当に上げるといふことによりまして、やや独立採算制の方向に接近させますことによりまして、その結果出ます赤字は一般会計から繰入れることに決定をいたしましたのでございます。

それを一丸にして小野さんの御質問の答へとして申上げるならば、政策運賃と独立採算制と双方加味された現実的の運賃改訂ということに歸することになるわけでありませう。

○小野 只今の大臣の御説明は、極めて現実論でありまして、國有鉄道の現状を見ますと、これはどうにもならないといふのが一般の常識だと思ひます。従つて若し厳格な運送原價に基く計算からいへば、大体旅客と貨物を両方とも均等に三・五倍にするといふことは、これは運賃理論からいへば、私には不合理だと思ひます。ただ大臣は、物價その他諸般の情勢と睨み合せをして涙を呑んで独立採算制を放棄したと、独立採算制を加味してあるが、実は運賃政策面において

はその結果は現われておらない、これは私が断言してもいいだろうと、かように思ふのであります。

それで一体この國有鉄道という龐大な企業を御担当になつておる運輸当局としては、一体國有鉄道をどういふふうな方向に持つて行かれようとしておるのか。今回の運賃改訂に關して、國有鉄道の再建五ヶ年計画を出しになつておりますが、これによりまして、昭和二十七年年度においては黒字になります。こういう計算になつておるのである、こういう計算になるということは、昭和二十七年年度になりますと、大臣が非常に希望されておる國有鉄道が企業独立採算制を確立できる、これが即ち昭和二十七年年度であるといふ見通しです。で、いつておるのでありますので、それならば今からさういふ方向に手を打つて行かなければいけないのにも拘わらず、財政上の帳簿上の辻褄を合わせると、三・五倍の倍率による運賃の改訂を行なうとするところに、私は運輸當局としての果して良心的な御考慮が現れておるのかどうかといふことを疑わざるを得ないのでございませう。

さういふ意味合において、予算面における國有鉄道の独立会計の扱い方、或いは又先程も中村委員から指摘されましたが、鉄道運賃を値上げすることによつて、利用減が五分であるといふことを言つておられますが、これも私は極めて過小評價であらうと思ひますので、さういふようなことでは、若し慘憺の結果、とにかく予算の上では收支均衡を保つと、又一般会計からの繰入れを仰いでどうにか予算ができて上つておるといふのが、今日の状況で

はないか。これが私は現実論ではないか。併し現実論ばかりでやつておつては、一体國有鉄道はいづこへ行くかといふことを私は懸念せざるを得ないのであります。私は恐らくこの運賃改訂によつて今直ちに独立採算制が確立できる、又確立するやうな態勢をここに作り上げるといふことは、困難だろつと思ひます。併し五ヶ年計画がすでに或る程度目標計画であつたにしても、一應の見通しを付けて、その方向に向つて行こうといふ熱意を現わしておられるのでありますので、運賃改訂の場合においては、これらの事情をも勘案して、相当これは運賃の理論的な基礎に立つて検討を加えて行くことがやはり必要ではないか、かように思ふのでございませう。

従つてすでに國民の輿論なり、或いは國會の論議の上におきまして、旅客、貨物共に三・五倍とするということが理論上適當でないといふことになつておりますことは、私共仄かに聞いておるものであります。然らば旅客運賃を原價計算から考へて或る程度修正して行くといふ場合においては、政府の方ではどういふやうな考へを持つておられるか、或いは運輸當局としてはもつと理論的な根拠に基いた考へを持つておられるのか、止むを得ずさういふやうな情勢になつたのか、この辺の事情も併せて何つて置きたいと思ふのであります。

○國鐵大臣(岡田 勇一) 答へいたします。理論から申しますならば、コストにマッチしたとき運賃を制定せなければならぬのでございませうが、只今の日本國內の経済の真相は、理窟のみによりましてこれらの政策を

実行するわけには参らんと私は思ひます。それで理想と反しておる運賃制定、それでは一体この先どうなるのかと、さういふお話のようでございますが、先ず今日の都合止むを得ない、政策を加味された、或いは物價に牽制せられた運賃を決めまして、言ひ方によれば、或いは予算の辻褄を合したといふことも、否定できないかも知れませんが、先ず今日の経済現狀に對処いたしまして、これを打開いたします総合政策の上から考へましたらば、これは止むを得ないことであると考えております。

ところで、理論から申し、理想から申したならば、世界中の鉄道経営をよく比較検討いたしまして、日本の國有鉄道経営が果して健全に採算的或いは能率的に經營されておるかどうかといふことを十分検討いたしまして、その水準からコストが下らないところを持つて行くことを目標といたしまして、尙且つその間技術的方面から十分検討いたしまして、最低の経費、最高の能率を目標にいたして進歩發展させなければならぬと思ひますのでございませう。それで五ヶ年計画は、又必ずしも十分であるとは思われませんので、電化工事、施設の機械化、その他いろいろの具體的計画を織込みまして二十七年年度には黒字を目標として一應策定をいたしておりますのでございませう。私は理論が下手でありますから、小野さんの御満足行くやうな答へはできませんが、私の考へていたしましたら、若し借すに時日を以てして下さるならば、理論上からも、技術上からも、健全な鐵道企業を經營体を持つて行く自信を持つて努

力しておるといふことだけは申上げられると思ひます。

さういたしまして、今回の三・五倍の一律引上げは、理論からは反對の方向に遠く離れておりますことは、私も辛直に認めます。併し現実を無視しては政治は成立しないことは、よく小野さんも御承知でございます。この間に理窟付けまして、政策運賃値上げ、或いは又独立採算制に近寄つておるのであるといふやうなことが論議せられまして、それは若干見解の相違といふものになつて参りまして、結局のところは、現実を無視した政治はあり得ない。無論理論も理想も必要でございますが、さういふことになりまして、今の日本経済の難局を打開するたに必要なる運賃政策を採るより外はないと思ひます。

○小野 多少意見に亘つたことを申上げたのでありますが、大臣はもう非常に現実主義の方で、又政治は現実に立脚しなければならぬといふことは御尤もであります。然らば一体國民の輿論なり國會の論議といふものをどういふやうにお考へになつておるのか、これも私は現実だと思ひますので、さういふ点についてのやはり御配慮があつて然るべきじゃないかと、かように思ふのであります。

これはまあ余計なことかも知れませんが、國有鉄道の独立採算制の問題について、いろいろと御苦心のあるところは了承いたしたのでありますが、今回の予算の措置として現れておるところでは、從來業務の運営に直接關係を持つておらない行政又は監督等に関する経費を一般会計の負担に移して、極

第十四部 運輸及び交通委員會會議録第六号 昭和二十三年六月十七日

【參事】

五

(478)

力経費の節約とその効率的な使用に努めたという点がある。たゞ、これは恐らく独立採算制を確立するための第一歩をお踏み出したに過ぎない。それから又新たに損益勘定に減価償却費及び公債発行に関する費用をお立てになつておるといふ点に過ぎない。しかも、相当努力を拂われているといふことは十分理解がつくのであります。

併しながら会計区分の面のみでは、なか／＼問題の解決はできないと思ふのであります。この種会計の独立採算制を確立するための措置をお取りになりつつある場合に、この運輸省における行政機構等につきましても、どういふふうにお考えになつておるか、これもいづゆる運賃が運送原価を基礎として計算して行くという、大臣から言われれば極めて理論的なことをいつておるといふふうにお考えになるかも知れませんけれども、國有鉄道の合理的な経営というものは、結局原価に現われて来るのであります。この運送原価が如何にして合理的なものに作り上げられて行くかという点によつて、現実の國有鉄道の合理化が行われて行く基礎にもなるし、それが従つて合理的な運賃制度を確立する所以にも相成りますので、これを相俟つて能率的な、民主的な行政機構が運営されることによつて、会計制度の区分と相俟つて、國有鉄道の合理的な経営ができるのではないか、かように考えられますので、これらの点について大臣の御所見を承つておきたいと思ひます。

○國務大臣(岡田勢一君) 第一の御質問の國會の御意向、國民の輿論をどう

思ふか、勿論私は國會の御意向を十分尊重いたし、又國民の輿論に應えなければこれは政治ではないと考へております。ただそこを運賃を上げるとか税金を上げるとかという点になりまして、どうしてもこの反対論が多いことは、これは又現実の問題でございまして、眞に公平な批判を行われる人はなかなかそう沢山はございませぬ。國會の、旅客運賃値上げに対する空氣の悪いこともよく分つておりますが、併し私は、これが適當であると信じて提議いたしております以上は、これが國會を通過いたしますことに全力を盡くすことは當然のこととござい

併しながら國會におかれましてこれが不當であるという点で、國會が御修正なさるとか何とかいうことは、これは國會に與えられませんでした自由なる権利でございまして、その点に對しましては我々はどういふこととせん。ただ一切申上げる積りはございせん。ただその場合に、御修正される場合には代り財源が、適當なものが見付かつて実施できるという点でなければ實施の責任は負われたいということになることとございまして、國民の輿論も相當に懸うございまして、ただ運賃負担が多くなるといふ感情のみによつたものと断定することはこの際避けなければならぬ、本當に苦しいのであるという理解をせにやいかんと私も思つておりますが、大体そういう氣持で私はこの御審議をお願いしておりますので、併し私らといたしましては、無修正で通過さして下さることを希望いたしておりますのでございまして。

それから合理的な経営は小野さんのおつしやつた通りに、この経営原価にその成績が現れて来ることは申すまでもないこととございまして。これは私が先程も説明の仕方が少し私に下手でございまして、十分の得心の行くような説明をすることができないかも知れませんが、先ず今年度の予算におきまして行政監督費を分離いたしましたことは、近き將來におきまして特別会計とはつきり機構を分離いたしましたので、併し合理的な、能率的な運営が、獨立いたしました企業部門におきまして促進されて行ける。こういうような方向をとるために先ず會計面におきまして今回分離いたしておりますのでありますが、これは近く國有鉄道審議會といふものを設定いたしましたので、ここに

おきまして從來の調査會、審議會というより、あり來たりの運営でなくして、具体的にこの機關で慎重に、又眞剣に検討を加へまして、成るべく早い機会に分離を決定する案を決定いたしたいと存じております。又獨立採算制、その他會計制度の改善等に関する事項、或いは技術の向上に関する、電化の促進、作業施設等の機械化、能率増進等に関する件、その他いろいろの点を十分に調査検討をいたしまして、國會の御承認を得なければならぬものは、その都度國會に提案をいたしまして御承認を得よう、こういう考え方で進んでおりますので、その結果は私が理論を申上げて、あなたに得心して貰ふことは、或いは下手でございしますが、やはり経営コスト面にその努力の如何は現れて来るものであらうと存じますので、理論のうまい人には理論を使つて貰ひ、現実で行く人には現実で行き、技術で行く者は技術で行くといふふうに、いろいろ組合せまして、各方面の権威者の御参加をお願いして当面の目的を達成するように努力をいたしたいと考へております。

○委員(板谷順助君) 今安本長官が見えるやうでありますから、石炭問題、或いは物價、貨物運賃の關係の問題を十分一つ御討議を願ひます。大臣に対する御質問は……。

○丹羽五郎君 今大臣は現実論のことをおつしやつたのですが、私はこれは馬鹿話になります。本日の新報知の「きのうきょう」というところに非常に穿がったことが書いてあるので、ちよつと大臣に御参考までに申上げた、かように考へております。断片です。

『所用あつて九州まで飛脚旅行をした。往復七十時間汽車に乗りずめはすいぶんとくたびれた。婦人子供の乗客が極めて少いのも、「入り鉄砲に出女」の箱根の關所のせいではなく、片道三十余時間分の弁当を持参せねばならぬ、旅は憂き物の昔の再現だからである。早朝、東京発車前に少年が新聞を賣りに來た。朝夕刊二枚抱合せで十円、官紀賣正されとるはずの車中で、最初の賣物買物がヤミなんだから妙だつた。便所の不潔には胆を消した、便所の掃除などいつしたのかわからない、せめて一ヶ月に一度薬品で洗えば眞白になつてゐるんだが、水洗のベタルも壊れて役に立たない。車内の掃除も不十分だ、弁当のカラ、果物の皮、紙屑、スィガラを所構わず捨てるから、乗客はまるでゴミ箱の中に入らるみたい、停車場を見計つて便所へ行く者もある、日本人は公徳心を戦争と共に放棄したのかといふことになる、寝台車、食堂車を想ふこと切なりきだつた、せめて補助椅子を貸して立止の憂目を救うサウイスをしたらどんなものだ、昔は貨枕という便利なものがあつた、旅客運賃値上げの倍率も内閣の命取りの片棒をかついでいるが、運賃だけ上げて、サウイスは急行發車のベルの後でコードで音楽を聴かせてごまかすんではそりやきこえませぬ岡田の勢兵衛さんだ。(笑聲)』

○委員(板谷君) 今大臣は現実論のことをおつしやつたのですが、私はこれは馬鹿話になります。本日の新報知の「きのうきょう」というところに非常に穿がったことが書いてあるので、ちよつと大臣に御参考までに申上げた、かように考へております。断片です。

『所用あつて九州まで飛脚旅行をした。往復七十時間汽車に乗りずめはすいぶんとくたびれた。婦人子供の乗客が極めて少いのも、「入り鉄砲に出女」の箱根の關所のせいではなく、片道三十余時間分の弁当を持参せねばならぬ、旅は憂き物の昔の再現だからである。早朝、東京発車前に少年が新聞を賣りに來た。朝夕刊二枚抱合せで十円、官紀賣正されとるはずの車中で、最初の賣物買物がヤミなんだから妙だつた。便所の不潔には胆を消した、便所の掃除などいつしたのかわからない、せめて一ヶ月に一度薬品で洗えば眞白になつてゐるんだが、水洗のベタルも壊れて役に立たない。車内の掃除も不十分だ、弁当のカラ、果物の皮、紙屑、スィガラを所構わず捨てるから、乗客はまるでゴミ箱の中に入らるみたい、停車場を見計つて便所へ行く者もある、日本人は公徳心を戦争と共に放棄したのかといふことになる、寝台車、食堂車を想ふこと切なりきだつた、せめて補助椅子を貸して立止の憂目を救うサウイスをしたらどんなものだ、昔は貨枕という便利なものがあつた、旅客運賃値上げの倍率も内閣の命取りの片棒をかついでいるが、運賃だけ上げて、サウイスは急行發車のベルの後でコードで音楽を聴かせてごまかすんではそりやきこえませぬ岡田の勢兵衛さんだ。(笑聲)』

○委員(板谷君) 今大臣は現実論のことをおつしやつたのですが、私はこれは馬鹿話になります。本日の新報知の「きのうきょう」というところに非常に穿がったことが書いてあるので、ちよつと大臣に御参考までに申上げた、かように考へております。断片です。

『所用あつて九州まで飛脚旅行をした。往復七十時間汽車に乗りずめはすいぶんとくたびれた。婦人子供の乗客が極めて少いのも、「入り鉄砲に出女」の箱根の關所のせいではなく、片道三十余時間分の弁当を持参せねばならぬ、旅は憂き物の昔の再現だからである。早朝、東京発車前に少年が新聞を賣りに來た。朝夕刊二枚抱合せで十円、官紀賣正されとるはずの車中で、最初の賣物買物がヤミなんだから妙だつた。便所の不潔には胆を消した、便所の掃除などいつしたのかわからない、せめて一ヶ月に一度薬品で洗えば眞白になつてゐるんだが、水洗のベタルも壊れて役に立たない。車内の掃除も不十分だ、弁当のカラ、果物の皮、紙屑、スィガラを所構わず捨てるから、乗客はまるでゴミ箱の中に入らるみたい、停車場を見計つて便所へ行く者もある、日本人は公徳心を戦争と共に放棄したのかといふことになる、寝台車、食堂車を想ふこと切なりきだつた、せめて補助椅子を貸して立止の憂目を救うサウイスをしたらどんなものだ、昔は貨枕という便利なものがあつた、旅客運賃値上げの倍率も内閣の命取りの片棒をかついでいるが、運賃だけ上げて、サウイスは急行發車のベルの後でコードで音楽を聴かせてごまかすんではそりやきこえませぬ岡田の勢兵衛さんだ。(笑聲)』

いたして置きます。

を言っておるのであります。月令七月
一日のダイヤの編成を控え、その点に
ついてスピード・ダウンをするという
お話がございました。これはどうい

れるか。即ちただ漫然とスピード・ダウンされるというようなことでは全く意味のないことなであります。現在の國鉄の財政状態から見て、最も列車を經濟的に運行するためには、經濟速度というものを原則にして動かして行かなければならぬということを私は先程聞いたのであります。この点について大臣が十分な答えの用意がなければ改めてその現局の長の方に意見を聞くことにいたしましたと思います。

○國樞大臣(岡田勢一) 經濟速力を原則といはしまして、スピード・ダウンを計画いたしておりますわけなであります。何か鉄道というものは大變にこの頃國民の皆さんから信用を失つておるかいたしまして、とにかく何んでもかんでもルーズなやり方をやつておるような印象を受けるようなお叱りを受けるのでございますが、私といはしまして若千ルーズな点があるかも知りませんが、併し専門的に今日まで

げて、やつておりますものですから、
 そうむちやくちやに、國民の皆さんが、
 御非難になつておるようなルーズな、
 むちやくちやなり方をやつておるの
 ではないと私は考えておりますが、併
 し一部に検討いたしました不合理な点
 を發見いたしましたならば、即座に改
 正も加えますし、又各末端に至るまで
 合理化、能率化を一つ注意いたして、
 能率の向上に資したいと思つており
 ます。

度十九分二十八秒)を中心として千メートルの半径を有する四内海面

クツカンタ崎から二十三度三十分三秒に引いた線及び陸岸により囲まれた海面

岩手										青森									
久慈	八木	宮古	山田	大槌	釜石	大船渡	廣田	氣仙沼	宮城	八戸	大畑	大間	大湊	野辺地	小湊	青森	鯉ヶ沢	深浦	青森
牛島三角点(六三・三メートル)から三百十五度三十分三秒に引いた線、同三角点から百八十度三十分三秒に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに久慈川最下流道路橋下流の河川水面の地点を中心として九百メートルの半径を有する四内海面										入前崎から行合崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 井天崎を中心として二千メートルの半径を有する四内海面及び中村川最下流道路橋下流の河川水面 鼻崎から二百七十度三十分三秒に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに堤川最下流道路橋下流の河川水面 安井崎から金附崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 野辺地町と東平内村の境界海岸から九十度三十分三秒に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに野辺地川最下流道路橋下流の河川水面 芦崎を中心として三千六百メートルの半径を有する四内海面 細間崎を中心として二千メートルの半径を有する四内海面 大畑港南防波堤燈台(北緯四十一度二十四分三十分三秒東経百四十一度五十八分三十分三秒)を中心として千五百メートルの半径を有する四内海面及び大畑川最下流道路橋下流の河川水面 日出岩(三・三メートル)から百八十度三十分三秒に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに新井田川及び馬淵川各最下流道路橋下流の河川水面									

山形										秋田									
酒田	能代	北浦	船川	秋田	本荘	平沢	金浦	象潟	鼠ヶ関	志津川	女川	鮎川	萩浜	渡波	石巻	塩釜	秋田	山形	鼠ヶ関
酒田燈台(北緯三十八度五十分三秒東経百三十九度四十八分五十分三秒)を中心として二千八百メートルの半径を有する四内海面及び同燈台を中心として四千メートルの半径を有する四内海面の最上川の河川水面										弁天崎から荒島南端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに水尻川水尻橋、八幡川汐見橋及び新井田川本浜橋各下流の河川水面 赤根崎から大貝崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 清崎から黒崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 狐穴崎から割石崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 尾崎から石巻市と渡波町の境界海岸まで引いた線、万石橋及び陸岸により囲まれた海面 石巻港東防波堤燈台(北緯三十八度二十四分二十一秒東経百四十一度十九分)を中心として八百メートルの半径を有する四内海面及び北上川開北橋下流の河川水面 花淵崎から唐戸島南端まで引いた線、同島三角点(三六メートル)から寒風沢島長浜測点を結ぶ線まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに三九高地から二百七十度三十分三秒に引いた線以北の貞山運河水面 小淵崎を中心として二千メートルの半径を有する四内海面及び象潟川最下流道路橋下流の河川水面 象潟燈台(北緯三十九度三十分三秒東経百三十九度五十四分五十分三秒)を中心として千五百メートルの半径を有する四内海面 芹田岬から二十度三十分三秒に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 野尻田三角点(一五・二メートル)から二百三十度三十分三秒に引いた線、同三角点から百八十度三十分三秒に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 秋田港燈台(北緯三十九度四十分三秒東経百四十一度五十八分三十分三秒)を中心として千三百メートルの半径を有する四内海面及び雄物川放水水路水門下流の河川水面 根ノ崎三角点(四〇・四メートル)から二十五度三十分三秒に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 八斗崎から九十度三十分三秒に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに賀茂川最下流道路橋下流の河川水面 天測点を中心として二千七百メートルの半径を有する四内海面及び同四内海面の河川水面									

[illegible]

白浜
西防波堤先端を中心として千メートルの半径を有する円内の海面

三崎
歌舞島ノ鼻から城ヶ島西北端まで引いた線、同島東端から同線に平行に引いた線及び陸岸により囲まれた海面

新潟		富山		石川	
能生	眞鶴	魚津	伏木東岩	七尾	穴水
磯崎鼻から眞鶴崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 磯崎三角点(七二・三メートル)から五十四度千八百五十一メートルの地点を中心として千九百メートルの半径を有する円内の海面 直江津第五号導燈(北緯三十七度十分四十九秒東経百三十八度十五分十二秒)を中心として千六百メートルの半径を有する円内の海面及び同円内の荒川の河川水面 勝願寺三角点(四二・一メートル)から九十九度四百メートルの地点を中心として千四百メートルの半径を有する円内の海面 寺泊海水浴場東方三角点(一四九・五メートル)から零度二千メートルの地点を中心として千三百メートルの半径を有する円内の海面 新潟港防波堤燈台(北緯三十七度五十七分十九秒東経百三十九度四十分十八秒)から二百五度二百メートルの地点を中心として四千五百メートルの半径を有する円内の海面及び信濃川万代橋下流の河川水面 諸上寺山三角点(七三・四メートル)から九十度五百メートルの地点を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面及び石川明神橋下流の河川水面 金剛山三角点(九六・五メートル)から百四十九度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 市振崎から五十度千二百五十分の地点を中心として千三百メートルの半径を有する円内の海面及び羽茂川羽茂川橋下流の河川水面 城山山頂を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面	魚津燈台(北緯三十六度四十八分四十二秒東経百三十七度二十三分四十八秒)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面 岩崎三角点(六一・八メートル)から百二度に引いた線、大村三角点(六・八メートル)から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小矢部川城光寺橋、庄川新庄川橋、内川東橋、法土寺橋、神通川萩浦橋及び富岩運河萩浦小橋各下流の河川水面 唐島三角点(一一・二メートル)を中心として千九百メートルの半径を有する円内の海面及び余川川、土庄川及び新川各最下流道路橋下流の河川水面 須賀ノ屏風南端から石崎ノ屏風西北端まで引いた線、能登島松ヶ崎(宮崎)から久木まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 イナヘヅミ鼻からタケガ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小又川城山橋下流の河川水面	魚津燈台(北緯三十六度四十八分四十二秒東経百三十七度二十三分四十八秒)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面 岩崎三角点(六一・八メートル)から百二度に引いた線、大村三角点(六・八メートル)から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小矢部川城光寺橋、庄川新庄川橋、内川東橋、法土寺橋、神通川萩浦橋及び富岩運河萩浦小橋各下流の河川水面 唐島三角点(一一・二メートル)を中心として千九百メートルの半径を有する円内の海面及び余川川、土庄川及び新川各最下流道路橋下流の河川水面 須賀ノ屏風南端から石崎ノ屏風西北端まで引いた線、能登島松ヶ崎(宮崎)から久木まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 イナヘヅミ鼻からタケガ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小又川城山橋下流の河川水面	魚津燈台(北緯三十六度四十八分四十二秒東経百三十七度二十三分四十八秒)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面 岩崎三角点(六一・八メートル)から百二度に引いた線、大村三角点(六・八メートル)から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小矢部川城光寺橋、庄川新庄川橋、内川東橋、法土寺橋、神通川萩浦橋及び富岩運河萩浦小橋各下流の河川水面 唐島三角点(一一・二メートル)を中心として千九百メートルの半径を有する円内の海面及び余川川、土庄川及び新川各最下流道路橋下流の河川水面 須賀ノ屏風南端から石崎ノ屏風西北端まで引いた線、能登島松ヶ崎(宮崎)から久木まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 イナヘヅミ鼻からタケガ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小又川城山橋下流の河川水面	魚津燈台(北緯三十六度四十八分四十二秒東経百三十七度二十三分四十八秒)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面 岩崎三角点(六一・八メートル)から百二度に引いた線、大村三角点(六・八メートル)から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小矢部川城光寺橋、庄川新庄川橋、内川東橋、法土寺橋、神通川萩浦橋及び富岩運河萩浦小橋各下流の河川水面 唐島三角点(一一・二メートル)を中心として千九百メートルの半径を有する円内の海面及び余川川、土庄川及び新川各最下流道路橋下流の河川水面 須賀ノ屏風南端から石崎ノ屏風西北端まで引いた線、能登島松ヶ崎(宮崎)から久木まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 イナヘヅミ鼻からタケガ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小又川城山橋下流の河川水面	魚津燈台(北緯三十六度四十八分四十二秒東経百三十七度二十三分四十八秒)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面 岩崎三角点(六一・八メートル)から百二度に引いた線、大村三角点(六・八メートル)から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小矢部川城光寺橋、庄川新庄川橋、内川東橋、法土寺橋、神通川萩浦橋及び富岩運河萩浦小橋各下流の河川水面 唐島三角点(一一・二メートル)を中心として千九百メートルの半径を有する円内の海面及び余川川、土庄川及び新川各最下流道路橋下流の河川水面 須賀ノ屏風南端から石崎ノ屏風西北端まで引いた線、能登島松ヶ崎(宮崎)から久木まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 イナヘヅミ鼻からタケガ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小又川城山橋下流の河川水面
福井		静岡		新潟	
宇出津	飯田	輪島	福浦	龍	金石
エビス崎から二百七十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 直村三角点(五八・五メートル)から二百七十度六百五十一メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面及び若山川若妻橋下流の河川水面 龍ヶ崎からヒカク山山頂まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに輪島川最下流道路橋下流の河川水面 龍ノ崎を中心として千メートルの半径を有する円内の海面 龍港第二防波堤燈台(北緯三十六度五十五分二十三秒東経百三十六度四十五分二十五秒)を中心として八百メートルの半径を有する円内の海面 金石燈台(北緯三十六度三十六分東経百三十六度三十五分三十六秒)を中心として二千五百メートルの半径を有する円内の海面並びに犀川及び大野川各最下流道路橋下流の河川水面	赤崎から九十度に引いた線、宮ヶ崎から城山まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 二見島崎(辰ノ口鼻)から波懸鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 赤崎から經子崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに旧笹ノ川笹ノ橋下流の河川水面 三國港防波堤燈台(北緯三十六度三十分三十七秒東経百三十六度七分四十五秒)を中心として千メートルの半径を有する円内の海面及び九頭龍川新俣橋下流の河川水面	赤根崎から立岩まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 伊東港第二防波堤燈台(北緯三十四度五十八分三十分東経百三十九度六分三十分)から二百七十度千五百メートルの地点を中心として二千八百メートルの半径を有する円内の海面 稲取岬から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 赤根崎から九十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに稻生沢川最下流道路橋下流の河川水面 アジノガ鼻から百八十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 小峯三角点(一四九・八メートル)から百七十四度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 通崎から二十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 牛臥山三角点(六二・二メートル)を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面、同三角点から二百七十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに狩野川永代橋下流の河川水面 眞崎から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並び	赤崎から九十度に引いた線、宮ヶ崎から城山まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 二見島崎(辰ノ口鼻)から波懸鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 赤崎から經子崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに旧笹ノ川笹ノ橋下流の河川水面 三國港防波堤燈台(北緯三十六度三十分三十七秒東経百三十六度七分四十五秒)を中心として千メートルの半径を有する円内の海面及び九頭龍川新俣橋下流の河川水面	赤根崎から立岩まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 伊東港第二防波堤燈台(北緯三十四度五十八分三十分東経百三十九度六分三十分)から二百七十度千五百メートルの地点を中心として二千八百メートルの半径を有する円内の海面 稲取岬から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 赤根崎から九十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに稻生沢川最下流道路橋下流の河川水面 アジノガ鼻から百八十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 小峯三角点(一四九・八メートル)から百七十四度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 通崎から二十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 牛臥山三角点(六二・二メートル)を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面、同三角点から二百七十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに狩野川永代橋下流の河川水面 眞崎から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並び	赤崎から九十度に引いた線、宮ヶ崎から城山まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 二見島崎(辰ノ口鼻)から波懸鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 赤崎から經子崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに旧笹ノ川笹ノ橋下流の河川水面 三國港防波堤燈台(北緯三十六度三十分三十七秒東経百三十六度七分四十五秒)を中心として千メートルの半径を有する円内の海面及び九頭龍川新俣橋下流の河川水面

[illegible]

[482]

和歌山																		
香住	柴山	岩屋	洲本	福良	湊	都志	郡家	新居	勝浦	宇久井	三輪崎	浦神	古座	串本	箕島	日置	田辺	御坊
白石島北端からそれを黒島北端及び弁天島北端を見透した線並びに陸岸により囲まれた海面 コヤガ谷鼻から白ヶ浦島南端まで引いた線、同島南端から大島北端まで引いた線、同島南端から大山山頂を見透した線及び陸岸により囲まれた海面 岩屋港東突堤燈柱（北緯三十四度三十五分十四秒東経百三十五度一分二十秒）を中心として千メートルの半径を有する円内の海面 洲本港燈台（北緯三十四度二十分三十八秒東経百三十四度五十四分三秒）を中心として千メートルの半径を有する円内の海面及び洲本川最下流道路橋下流の河川水面 釣島鼻から百三十五度引いた線及び陸岸により囲まれた海面 北防波堤突端を中心として千メートルの半径を有する円内の海面及び同円内の河川水面 西防波堤突端を中心として五百メートルの半径を有する円内の海面及び都志川大橋下流の河川水面 南防波堤突端を中心として五百メートルの半径を有する円内の海面及び郡家川大橋下流の河川水面 龍野川口兩岸突端を結んだ線と龍野川鉄橋との間の河川水面中和歌山縣地先部分 大石原鼻からシヶ島鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 宇久井鼻から駒崎まで引いた線、狐島東端から中山北端まで引いた線、同地点から百十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに長野川最下流鉄橋下流の河川水面 磯崎から鈴島北端まで引いた線、同島東端から孔島東端まで引いた線、同島南端から二百八十五度引いた線及び陸岸により囲まれた海面 懷山山頂から耳ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 狼煙山山頂から二百三十五度四百五十メートルの地点を中心として七百メートルの半径を有する円内の海面並びに古座川大橋及び小橋各下流の河川水面 橋杭水準点（二・四四メートル）から百九十二度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 宮崎鼻から如瀬島西端まで引いた線、同島東端から百三十五度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに有田川安部橋下流の河川水面 日置川口兩岸突端を結んだ線と日置川鉄橋との間の河川水面 番所鼻から齋田崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに会津川会津橋下流の河川水面 権現崎から二百九十五度二千メートルの地点まで引いた線、同地点から三十度引いた線及び陸岸により囲まれた線、同地点から三十度引いた線及び陸岸により囲まれた線																		

権現崎から二百九十五度二千メートルの地点まで引いた線、同地点から三十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面

房青木北端まで引いた線、同島南端から鈴原まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面

岡山									
惠美	美保関	松江	安来	西郷	浦郷	日生	片上	鶴海	牛窓
生洲鼻から男島北端を見透した線及び陸岸により囲まれた海面 石燈籠を中心として五百メートルの半径を有する円内の海面 大海崎鼻から意字川口左岸突端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに木次鼻から鯨ヶ島西端を見透した線以東の突端湖及び大橋川の河川水面 油登鼻から龜山北端まで引いた線、同地点から伯太川口右岸突端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 高瀬崎から鳥貝崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 白崎鼻からニヶ鼻まで引いた線、獅子鼻から鳥根鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面									
小串	西大寺	岡山	宇野	日比	琴浦	味野	下津井	水島	
馬立鼻から前島荒崎まで引いた線、同島城ヶ崎から大鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 九幡西突端から外波崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに吉井川永安橋下流の河川水面 東山東端から外波崎まで引いた線、九幡西突端基点から大浦礁まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面中小串村地先部分 高島北端から零度引いた線、同島南端から百八十度引いた線、松尾鼻から零度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに旭川京橋、中橋及び小橋各下流の河川水面 高辺岬から下島島西端及び飛州を経て蛸崎まで引いた線並びに陸岸により囲まれた海面 貝掛鼻から松ヶ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 和井田三角点(九一・九メートル)から四十度千二百メートルの地点から鶴石鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 和井田三角点(九一・九メートル)から五十度千二百メートルの地点から百八十度千五百メートルの地点まで引いた線、同地点から二百七十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに大川正橋下流の河川水面 基本水準標から紙鼻鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 王島山三角点(九三・七メートル)から二百七十度千九百メートルの地点を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面並びに龜島三角点(九一・一メートル)から九十度引いた線以南の旧東高梁川の河川水面									
山口									
玉島	笠岡	福山	鞆	尾道系崎	忠海	竹原	吳	廣島	廿日市
端山三角点(三〇・六メートル)から九十度六百メートルの地点を中心として五百メートル半径を有する円内の海面 古山城三角点(六八・八メートル)を中心として九百メートルの半径を有する円内の海面 釈迦ヶ端から牛ノ首まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 要青鼻から玉津島防波堤突端まで引いた線、同島南端から二百七十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面 犬吠山山頂から岩子島三角点(一一・三メートル)まで引いた線、同島島小島から向島布刈鼻まで引いた線、同島大磯鼻から戸崎まで引いた線、向島松ヶ鼻を中心として千五百メートルの半径を有する円弧及び陸岸により囲まれた海面 宮床ノ鼻から冠ヶ崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 月見鼻からの場ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 豆倉鼻から小麗女島西南端を経て鍋舞ノ尻鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 観音崎、津々根島南端、似島東南端、同島地獄鼻、大カクマ島南端、津々根島南端及び八幡川口左岸突端を順次連結した線並びに陸岸により囲まれた海面 住吉新開南東端を中心として七百メートルの半径を有する円内の海面 餅崎鼻から佐組島東端まで引いた線、同島西端から生野島馬取鼻まで引いた線、同島渡鼻から小琴ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 高山鼻から宝崎鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 馬目ノ鼻から小島南東端を見透した線、蒲野鼻から観音崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 水晶山東突端から小名切岬まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面									
御手洗	木ノ江	岩國	久賀	安下庄	小松	柳井			
阿多田島長浦鼻から今津川口右岸突端及び小瀬川口右岸突端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに今津川最下流道路橋下流の河川水面 久賀町と蒲野村の境界海岸から大崎鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 安下崎から龍崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 津長鼻から十七度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに屋代川屋代川橋下流の河川水面 柳井町地先三角点(二・七メートル)から百三十度五百メートルの地点を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面									

山口 關門	室津 上関 室積 徳山下松 三田尻 中関 秋穂 宇部 小野田 厚狭 小串 仙崎 特牛 萩 須佐 江崎	る円内の海面並びに片野川最下流鉄橋下流の河川水面 尾國南西端三角点(一八・七メートル)から奈古屋崎まで引いた線、赤石鼻から横島大石鼻まで引いた線、同地点から四十五度引いた線及び陸岸により囲まれた海面、中上関港に属さない部分 尾國南西端三角点(一八・七メートル)から奈古屋崎まで引いた線、赤石鼻から横島大石鼻まで引いた線、同地点から四十五度引いた線及び陸岸により囲まれた海面、中上関港の地先部分 鼓ヶ浦鼻から赤岩まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 茶臼山山頂から笠戸島鐵石鼻まで引いた線、同島龜岩から大馬島金崎まで引いた線、大津島丸山崎から四十鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 龍宮崎から翁崎まで引いた線、同島郷ヶ崎から間屋口突堤基点まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 中関港港燈柱(北緯三十三度五十九分四十五秒東経百三十一度三十二分四十分)から牛ヶ頭まで引いた線、向島郷ヶ崎から間屋口突堤基点まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 千石岩から岩屋ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 宇部岬から二百六十度引いた線、本山鼻から百十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに眞諦川(新川)最下流鉄橋及び厚東川大橋各下流の河川水面 小野田港防波堤燈台(北緯三十三度五十八分十二秒東経百三十一度十分二秒)を中心として千七百メートルの半径を有する円内の海面及び有徳川最下流道路橋下流の河川水面 宮崎から繩地ヶ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに厚狭川下流の河川水面 湯王村と小串町の境界海岸から龍宮島北端まで引いた線、同島南端から秘谷鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 ヤカワ鼻から青海島千貫鼻まで引いた線、暴風標から零度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに三隅川最下流道路橋下流の河川水面 特牛燈台(北緯三十四度十八分五十四秒東経百三十三度五十三分三十六秒)から八十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面 大瀬鼻から笠山山頂まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに松本川最下流道路橋下流の河川水面 海苔石から天神島三角点(四六・一メートル)を見透した線及び陸岸により囲まれた海面 宇生ヶ崎から布鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
香川	徳島	鼻から和合良島島頂まで引いた線、同島頂から二百三十度引いた線、根嶽山頂から太郎ヶ瀬鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 妙見山三角点(六四・二メートル)を中心として二千三百メートルの半径を有する円内の海面及び撫養川最下流道路橋下流の河川水面 徳島港防波堤燈台(北緯三十四度二分五十一秒東経百三十四度三十五分五十九秒)から三百一十五メートルの地点を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面並びに新町川、園瀬川及び各その支流各最下流道路橋下流の河川水面 和田ノ鼻から大崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに神代川最下流鉄橋及び立江川最下流道路橋各下流の河川水面 陸三角点(六六・一メートル)三十度千六百メートルの地点を中心として千三百メートルの半径を有する円内の海面並びに岡川富岡橋、那賀川及び旧那賀川各最下流道路橋各下流の河川水面 龍王崎を中心として二千三百メートルの半径を有する円内の海面及び同円内の河川水面 陸蛇崎から竜野島東北端を経て東由岐浦南端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 前寺三角点(八八・九メートル)から七十五度千三百メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面及び同円内の河川水面 小張岬から佛崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに牟岐川最下流道路橋下流の河川水面 網代崎から零度引いた線及び陸岸により囲まれた海面
豊浜 仁尾 観音寺 多度津 丸龜 坂出	徳島 小松島 富岡 橋 由岐 日和佐 牟岐 浅川	水準点(四・五七メートル)から三百五十五度七百メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面 古江岬から大島島北東端まで引いた線、同島南端から小島島北西端まで引いた線、同島南端から百三十五度引いた線及び陸岸により囲まれた海面 観音寺港防波堤燈台(北緯三十四度七分二十六秒東経百三十三度八分八秒)から七十七度四百四十メートルの地点を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面並びに財田川及び一ノ谷川各最下流道路橋下流の河川水面 多度津港燈柱(北緯三十四度十六分七秒東経百三十三度四十四分四十三秒)から三十度二百六十メートルの地点を中心として千三百メートルの半径を有する円内の海面 土器川口左岸突端、上眞島三角点(三六・六メートル)下眞島三角点(三一・七メートル)及び金倉川口右岸突端を順次連結した線並びに陸岸により囲まれた海面 蛸崎から沙彌島マコ鼻まで引いた線、同鼻から総社川口左岸突端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面

山口

関門

高松山頂から三百二十度に引いた線、竹ノ子島合場

坂出

蛸崎から沙彌島マヨ鼻まで引いた線、同鼻から総社川口左岸突端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面

愛媛									
高松	志度	三本松	引田	坂手	草壁	土庄	深浦	宇和島	吉田
高松港西防境堤台（北緯三十四度二十一分七秒東経百三十四度三分九秒）から二百三十度四百メートルの地点を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面	志度鼻から九十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	寺町三角点（三・八メートル）から二百七十度千二百メートルの地点を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面	城山東端から馬場川口左岸突端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小海川御幸橋下流の河川水面	磐石山三角点（四・七メートル）から二百四十七度の半径を有する円内の海面	赤崎から三百十五度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	宮ノ鼻から百八十度引いた線、永代橋及び陸岸により囲まれた海面	荷着石鼻から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	我鼻から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	君ヶ清水準点（三・五九メートル）から二百七十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面
三瓶	八浜	川之石	三崎	三机	長浜	郡中	松山	北條	今治
御手洗鼻から龍王崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	浜城ヶ浦から三百四十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	松ヶ鼻から丸岩鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	オミ岬から大島井を経て大島井まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	徳鼻から走手鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	長浜港防境堤台（北緯三十三度三十六分五十一秒東経百三十二度二十九分十二秒）から二百四十九度四百メートルの地点を中心として九百メートルの半径を有する円内の海面	栄町水準点（二・八八メートル）から零度三百五十メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	大可賀新田西北端から興居島黒崎まで引いた線、同島神埼から白石鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	北條港燈台（北緯三十三度五十八分二二秒東経百三十二度四十六分三十四秒）を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	蒼社川口右岸突端から零度に引いた線、大浜燈台（北緯三十四度五十二分二秒東経百三十二度五十九分四十八秒）から
高知									
菊間	壬生川	西條	新居浜	三島	川之江	岡村	宮浦	甲浦	室戸岬
菊間港防境堤台（北緯三十四度二分東経百三十二度五十分二秒）を中心として七百メートルの半径を有する円内の海面及び菊間川予讃本線鉄橋下流の河川水面	大明神川口三角点（四・七メートル）を中心として四千メートルの半径を有する円内、同三角点から六十七度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	三角点（四・四メートル）を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面	御代島三角点（七・五メートル）から百三十五度千メートルの地点を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面	三島港防境堤台（北緯三十三度五十九分東経百三十三度三十二分四十二秒）から二百三十三度三百五十メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	城山三角点（六・二メートル）から三十一度六百メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	観音崎から龍神岬まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	御串山泊ヶ鼻から道明ヶ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	唐人ヶ鼻から島島西端まで引いた線、同島東端から零度まで引いた線、高知縣と徳島縣の境界海岸から二千島南端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	手井港南端を中心として千メートルの半径を有する円内の海面
室津	高知	宇佐	須崎	久礼	上ノ加江	上川口	奈半利	高知	室戸岬
馬場南西端を中心として千メートルの半径を有する円内の海面及び室津川最下流道路橋下流の河川水面	龍頭堤台（北緯三十三度二十九分三十七秒東経百三十三度三十四分三十分）から九十九度千八百メートルの地点まで引いた線、同地点から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	白ノ鼻（龍崎）から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	角谷ノ岬からコギノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに櫻川最下流道路橋下流の河川水面	小草鼻から雙名南島南端まで引いた線、同地点から雙名北島南端を見透した線及び陸岸により囲まれた海面	加江崎から押岡崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	三角点（四・七・五メートル）を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面及び蛇川最下流道路橋下流の河川水面	羽根岬から二百七十度二千メートルの地点まで引いた線、同地点から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	高知	室戸岬

下田	清水	片島	加布里	博多	芦屋	荻田	宇島	東吉富	三池	大牟田	若津	伊万里	呼子	唐津	住ノ江
海面並びに奈半利川最下流道路橋下流の河川水面 道崎三角点(五五メートル)を中心として三千メートル の半径を有する内河川水面及び四万十川の河川水面 から零度に引いた線以東の後川及び四万十川の河川水面 大浦鼻から遠見崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた 海面 大島東端及び西端からそれぞれ零度に引いた線及び陸岸 により囲まれた海面	鷲ノ首から配崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海 面 清切から残島北端まで引いた線、同島浜崎から妙見岬(小 戸鼻)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに 石堂川及び那珂川各最下流道路橋下流の河川水面 魚見山三角点(四三・五メートル)を中心として千七百 メートルの半径を有する内河川水面及び同内河川の河川水 面 神島三角点(五六・九メートル)を中心として三千メー トルの半径を有する内河川水面 八幡町三角点(一三・三メートル)から三十度九百メー トルの地点を中心として二千五百メートルの半径を有す る内河川水面及び往來川最下流道路橋下流の河川水面 中津市大江新開三角点(四・三メートル)を中心として 三千メートルの半径を有する内河川水面及び山口川山國 橋下流の河川水面 三池港燈台(北緯三十三度六秒東経百三十度二十三分四 十二秒)を中心として二千七百メートルの半径を有する 内河川水面(船きよを含む) 四ツ山山頂から八度千九百メートルの地点を中心として 四千五百メートルの半径を有する内河川水面、三池港燈台線及 び陸岸により囲まれた海面並びに諏訪川最下流鉄橋下流 の河川水面 浜武村三角点(七・一メートル)を中心として二千七百 メートルの半径を有する内河川水面及び筑後川大中島北 東端から百三十五度に引いた線以南の筑後川の河川水面 中瀬岡縣地先部分	佐賀縣と長崎縣の境界海岸から福島石岩鼻まで引いた 線、煤屋崎から三百十五度に引いた線及び陸岸により囲 まれた海面並びに伊万里川最下流道路橋下流の河川水面 友崎から加部島東端まで引いた線、同島北西端から渡戸 岬まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 高島北端から二百九十三度に引いた線、同島南東端から 百八十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに 松浦川松浦橋下流の河川水面 船津川口右岸突端から二百七十度に引いた線及び陸岸に より囲まれた海面並びに住ノ江川の半津川流入口下流の 河川水面	諸富 大三角点(四・八メートル)から百八十度に引いた線、 大中島南西端から百三十五度に引いた線、太室川口左岸 突端から百三十五度に引いた線及び同地点から百三十五 度に引いた線により囲まれた河川水面中佐賀縣地先部分	島原 堀井嶺から二百七十度に引いた線、同地点から上島帽子 嶺、子持島及び鷹島を経て龍宮島東端まで引いた線、同 島北端から三百三十七度に引いた線及び陸岸により囲ま れた海面 宮崎鼻から百八十度に引いた線、臼間崎から九十度に引 いた線及び陸岸により囲まれた海面 高石から小田鼻石まで引いた線及び陸岸により囲まれた 海面 汐見崎を中心として二千メートルの半径を有する内河川の 海面 小瀬戸浦南東端から風島外端を経て薩ノ尾島長刀崎まで 引いた線、同島三角点(四六・二メートル)から百八十 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに浦上川及 び中島川各最下流道路橋下流の河川水面 端崎から神樂島立標まで引いた線、同標から四十五度に 引いた線及び陸岸により囲まれた海面 結橋北西端から鎌崎西端まで引いた線、同地点から福島 西端まで引いた線、同島南端から唐平崎まで引いた線及 び陸岸により囲まれた海面 新城南端から白島北端まで引いた線、同島南端から玖島 崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 鶴崎から崎戸島北西端まで引いた線、同島南端から芋島 北端まで引いた線、同地点から折瀬ノ鼻まで引いた線及 び陸岸により囲まれた海面 向後崎から水尻鼻まで引いた線、猪首ノ鼻から朽木崎ま で引いた線及び陸岸により囲まれた海面 大崎から三百四十度に引いた線及び陸岸により囲まれた 海面 魚見崎からコゴ嶺まで引いた線、同嶺から黒島を見透し た線及び陸岸により囲まれた海面 鏡立鼻から高嶺島西端を見透した線及び陸岸により囲ま れた海面並びに江迎川江迎橋下流の河川水面 渡戸崎から南龍崎まで引いた線、同崎から九十度に引い た線及び陸岸により囲まれた海面 天神崎から三十度千メートルの地点まで引いた線、同地 点から石切鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 和島北端から三百十五度に引いた線、同島東端から百八 十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 野崎から履尾鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海 面 小浦北端から島山島西端まで引いた線、同島黒瀬崎から 九十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	長崎 島原 口ノ津 小浜 茂木 長崎 式見 瀬戸 大村 崎戸 佐世保 相浦 臼浦 江迎 田平 福江 富江 今福 玉ノ浦										

熊本		三角	八代	佐敷	水俣
明神崎を中心として千七百メートルの半径を有する円内の海面		加賀島三角点(二八・七メートル)を中心として五千メートルの半径を有する円内の海面並びに前川及び球磨川各最下流道路橋下流の河川水面	湯浦川及び佐敷川最下流鉄橋下流の河川水面	湯浦川及び佐敷川の境界から二百二十五度に引いた線以北の湯浦川及び佐敷川最下流鉄橋下流の河川水面	鶴木山番所ノ鼻比須岩から唐船岩を経て京泊鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに湯浦川右岸の湯浦川及び佐敷川の境界から二百二十五度に引いた線以北の湯浦川及び佐敷川最下流鉄橋下流の河川水面
豆蔵		豆蔵	比田勝	佐須奈	殿原
立場崎からトク崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに浦之浜川及び大戸川各最下流道路橋下流の河川水面		虎崎から耶良崎(寝釈迦鼻)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	豆蔵崎から小母崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	豆蔵崎から小母崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	豆蔵崎から小母崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
勝本		勝本	郷浦	岸辺	大島
勝本北東端から名島島(名島島北東端まで引いた線、同島北端から若宮島北東端まで引いた線、同島西端から鳥屋鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面		勝本北東端から名島島(名島島北東端まで引いた線、同島北端から若宮島北東端まで引いた線、同島西端から鳥屋鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	勝本北東端から名島島(名島島北東端まで引いた線、同島北端から若宮島北東端まで引いた線、同島西端から鳥屋鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	勝本北東端から名島島(名島島北東端まで引いた線、同島北端から若宮島北東端まで引いた線、同島西端から鳥屋鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	勝本北東端から名島島(名島島北東端まで引いた線、同島北端から若宮島北東端まで引いた線、同島西端から鳥屋鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
津吉		津吉	生月	平戸	笛吹
坊山崎から待鹿崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面		坊山崎から待鹿崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	坊山崎から待鹿崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	坊山崎から待鹿崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	坊山崎から待鹿崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
有川		有川	奈良尾	奈留島	鼓宿
野首崎から横津三角点(一一・二・六メートル)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面		野首崎から横津三角点(一一・二・六メートル)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	野首崎から横津三角点(一一・二・六メートル)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	野首崎から横津三角点(一一・二・六メートル)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	野首崎から横津三角点(一一・二・六メートル)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
鼓宿		鼓宿	鼓宿	鼓宿	鼓宿
鼓宿から首曲鼻まで引いた線、三角から白浜まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面		鼓宿から首曲鼻まで引いた線、三角から白浜まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	鼓宿から首曲鼻まで引いた線、三角から白浜まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	鼓宿から首曲鼻まで引いた線、三角から白浜まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	鼓宿から首曲鼻まで引いた線、三角から白浜まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面

住ノ江	船津川口右岸突端から二百七十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに住ノ江川の牛津川流入口下流の河川水面
玉ノ浦	小浦北端から島山島西端まで引いた線、同島黒瀬崎から九十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面

枕崎
赤崎から山立神鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面

船員労働供給事業
第一節 船員職業紹介事業

第十四條 海運總局長は、船員の募集、選考、配置轉換等に関する問題の処理について、船舶所有者から指導を求められた場合においては、船員の職業に関する調査の結果に基づいて、その処理に必要な資料、方法及び基準を指示し、もつて海上企業業の進展に奉仕することに努めなければならない。

の職業を自由に選択することができる。

(船員選択の自由)

第三條 船舶所有者(船舶共有の場合には船舶管理人を、船舶賃借の場合には船舶借入人を、船舶所有者、船舶管理人及び船舶借入人以外の方が船員を使用する場合にその者をいう。以下同じ)は、船員として雇用する者を自由に選択することができる。但し、労働組合法(昭和二十年法律第五十一号)の規定によつて、船舶所有者又はその団体と労働組合との間に締結された労働協約に別段の定めのある場合は、この限りでない。

(均等待遇)

第四條 何人も、人種、国籍、信條性別、社会的身分、門地、従前の職業、労働組合の組合員であること等を理由として、職業紹介、普通船員職業補導等について、差別的取扱を受けることがない。但し、労働組合法の規定によつて、船舶所有者又はその団体と労働組合との間に締結された労働協約に別段の定めのある場合は、この限りでない。

(政府の行う業務)

第五條 政府は、第一條の目的を達成するため、左の業務を行う。

- 一 海上労働力の需供給の適正な調整を図ること及びその労働力を最も有効に發揮させるために必要な計画を樹立すること。
- 二 政府以外の者の行う船員職業紹介、船員の募集又は船員労働供給事業を船員及び公共の利益を増進するように、指導監督すること。
- 三 求職者に対し、迅速に、その能力に適當な船員の職業に就く

ことをあつせんすること。

四 求職者に対し必要がある場合には職業指導又は普通船員職業補導を行うこと。

五 海上労働力の需供給に関する情報その他の資料を集め、又はこれを周知させること。

六 個人、団体、学校又は関係行政廳の協力を得て、公共船員職業安定所の業務の運営の改善向上を図ること。

七 船員保険法(昭和十四年法律第七十三号)の規定により失業保険金の支給を受けるべき者について職業紹介、職業指導又は普通船員職業補導を行い、失業保険制度の健全な運用を図ること。

(定義)

第六條 この法律で「船員」とは、船員法(昭和二十二年法律第百号)による船員及び同法による船員でない者で日本船舶以外の船舶に乗り組むものをいう。

七 この法律で「船員職業紹介」とは、求人及び求職の申込を受け、求人者と求職者との間における船員雇用関係の成立をあつせんすることをいう。

八 この法律で「職業指導」とは、船員の職業に就こうとする者に対し、その者に適當な職業の選択及び職業に対する適應を容易にさせるために必要な指示、助言その他の指導を行うことをいう。

九 この法律で「普通船員職業補導」とは、普通船員にならうとする者に対し、船員の職業に就くことを容易にさせるために、救命艇おろし方、ボイラー取扱法、救急法、海軍用語、船内規律その他海上労働

働において必要な基本的且つ実用的知識及び技能を授けることをいう。

五 この法律で「船員の募集」とは、船員を雇用しようとする者が自ら又は他人をして船員とならうとする者に対し、その被用者となることを勧誘することをいう。

六 この法律で「船員労働供給」とは、供給契約に基いて人を船員として他人に使用させることをいう。

第二章 政府の行う船員の職業紹介、職業指導及び職業補導

第一節 通則

(海運總局長の業務)

第七條 運輸省海運總局長(以下海運總局長という)は、運輸大臣の指揮監督を受け、この法律の施行に関する事項について海運總局長を指揮監督するとともに、公共船員職業安定所の指揮監督に関する基準の制定、海上企業における船員募集計画の樹立及び実施、失業対策の企画及び実施、海上労働力の需供給の調整、職業指導及び普通船員職業補導に関する政策の樹立その他この法律の施行に關し必要な事務を掌り、所屬の職員を指揮監督する。

(公共船員職業安定所)

第八條 海運局に、無料で公共に奉仕する公共船員職業安定所を置き、職業紹介、職業指導、船員保険法の規定によりその所掌に屬せしめられた事項その他この法律の目的を達成するために必要な事項を行わせる。

九 公共船員職業安定所の名称、位置、管轄区域、職員の名目その他公共船員職業安定所について必要な事項は、命令でこれを定める。

第十條 運輸大臣は、前條第一項の公共船員職業安定所のうち、連絡公共船員職業安定所を指定することができる。

二 連絡公共船員職業安定所は、その属する海運局の管轄区域における海上労働力の需供給状況に關し公共船員職業安定所相互間の事務の連絡を掌る。

(職員たる要件)

第十條 公共船員職業安定所の業務を効果あらしめるために、公共船員職業安定所において専らこの法律を施行する業務に従事する官吏その他の職員は、運輸大臣の定める資格又は経歴を有する者でなければならない。

(公共職業安定所に対する協力)

第十一條 公共船員職業安定所は、公共職業安定所の業務について、これに協力しなければならない。

(求職者のための施設)

第十二條 政府は、船員職業紹介の事業を行うにあたり必要があると認めるときは、宿泊施設、食堂、浴場その他の施設を設けるものとする。

事項は、命令でこれを定める。

第九條 運輸大臣は、前條第一項の公共船員職業安定所のうち、連絡公共船員職業安定所を指定することができる。

二 連絡公共船員職業安定所は、その属する海運局の管轄区域における海上労働力の需供給状況に關し公共船員職業安定所相互間の事務の連絡を掌る。

(職員たる要件)

第十條 公共船員職業安定所の業務を効果あらしめるために、公共船員職業安定所において専らこの法律を施行する業務に従事する官吏その他の職員は、運輸大臣の定める資格又は経歴を有する者でなければならない。

(公共職業安定所に対する協力)

第十一條 公共船員職業安定所は、公共職業安定所の業務について、これに協力しなければならない。

(求職者のための施設)

第十二條 政府は、船員職業紹介の事業を行うにあたり必要があると認めるときは、宿泊施設、食堂、浴場その他の施設を設けるものとする。

(労働力の需供給に関する調査)

第十三條 海運總局長は、公共船員職業安定所の海上労働力の需供給に關する調査報告により、雇用及び失業の状況に關する資料を集め、その研究調査の結果を公表するとともに、研究調査の結果に基づいて、海上労働力の需供給の調整を図り、もつて雇用量を増大することに努めなければならない。

(海上企業に対する奉仕)

第十四條 海運總局長は、船員の募集、選考、配置轉換等に関する問題の処理について、船舶所有者から指導を求められた場合においては、船員の職業に関する調査の結果に基づいて、その処理に必要な資料、方法及び基準を指示し、もつて海上企業業の進展に奉仕することに努めなければならない。

(事務の依頼)

第十五條 公共船員職業安定所長は、公共職業安定所に左の事務を依頼することができる。

一 公共船員職業安定所に出頭してすることの困難な求職者の申込を公共船員職業安定所に取り次ぐこと。

二 求職者の身元、資格等に關しこれを調査すること。

三 求人又は求職に關する通報を周知させること。

四 前項各号の事務を依頼するにあたり、公共職業安定所が当該地域及びその近接地域にないときは、公共船員職業安定所長は、当該地域の市町村長に前項各号の事務を依頼することができる。

第十四條 海運總局長は、船員の募集、選考、配置轉換等に関する問題の処理について、船舶所有者から指導を求められた場合においては、船員の職業に関する調査の結果に基づいて、その処理に必要な資料、方法及び基準を指示し、もつて海上企業業の進展に奉仕することに努めなければならない。

(事務の依頼)

第十五條 公共船員職業安定所長は、公共職業安定所に左の事務を依頼することができる。

一 公共船員職業安定所に出頭してすることの困難な求職者の申込を公共船員職業安定所に取り次ぐこと。

二 求職者の身元、資格等に關しこれを調査すること。

三 求人又は求職に關する通報を周知させること。

四 前項各号の事務を依頼するにあたり、公共職業安定所が当該地域及びその近接地域にないときは、公共船員職業安定所長は、当該地域の市町村長に前項各号の事務を依頼することができる。

(申込の受理)

第十六條 公共船員職業安定所は、いかなる求人又は求職の申込についてもこれを受理しなければならない。但し、求人若しくは求職の申込の内容が法令に違反するとき、又は求人又は求職の内容をなす賃金、労働時間その他の労働條件が通常の労働條件に比べて、著しく不適当であると認めるときは、その申込を受理しないことができる。

2 公共船員職業安定所は、必要があるとき、求人者に対し、その求人数、労働条件その他の求人の条件について、求職者に對し、その就職先、労働条件、乗り組むべき船舶その他の求職条件について指導することができる。

(労働条件の明示)

第十七條 求人者は、求人の申込にあたり、公共船員職業安定所に対し、公共船員職業安定所は、紹介にあたり、求職者に対し、その従事すべき業務の内容及び賃金、労働時間その他の労働条件を明示しなければならない。

(紹介の原則)

第十八條 公共船員職業安定所は、求人者又は求職者に、求人又は求職の申込の内容に適合する紹介をするように努めなければならない。

第十九條 紹介は、求人条件又は求職条件を同じくする申込の間においては、その受理の順序による。但し、求職者が公共船員職業安定所の紹介する適当な職に就くことを命令で定める回数にわたり拒んだときは、紹介の順序については、その最後の拒絶のときにあらたに申込の受理があつたものとみなす。

(求人又は求職の開拓)

第二十條 公共船員職業安定所は、海上労働力の需要供給の状況に應じ、求人又は求職の開拓に努めなければならない。

(争議行為に対する不介入)

第二十一條 公共船員職業安定所は、労働争議に対する中立の立場を維持するため、同盟罷業閉出又はけい船の行われている船舶につき、求職者を紹介してはならない。

2 前項に規定する場合の外、労働委員会が公共船員職業安定所に対し船舶において同盟罷業、閉出又はけい船に至る虞の多い争議が生じていること及び求職者を無制限に紹介することによつて当該争議の解決が妨げられることを通報した場合においては、公共船員職業安定所は、当該船舶につき、求職者を紹介してはならない。但し、当該争議の発生前通常使用されていた船員の員数を維持するため必要限度まで求職者を紹介する場合は、この限りでない。

(施行規定)

第二十二條 船員の職業紹介の手續その他政府の行う船員職業紹介に關し必要な事項は、命令でこれを定める。

(職業指導の原則)

第二十三條 公共船員職業安定所は、あらたに船員の職業に就こうとする者その他船員の職業に就こうとする者に対し特別の指導を加えることを必要とするときは、職業指導を行わなければならない。

(適性検査)

第二十四條 公共船員職業安定所は、必要があると認めるときは、職業指導を受ける者に就き、体力、知能、性格その他について船員の職業に対する適性の検査を行うことができる。

(学校に対する協力)

第二十五條 公共船員職業安定所は、学校を卒業する者に対し学校の行う職業指導に協力しなければならない。

第二十六條 職業指導の方法その他職業指導に關し必要な事項は、命令でこれを定める。

(普通船員職業補導の原則)

第二十七條 普通船員職業補導は、海上労働力の需要供給の状況に應じて必要な職業補導について、これを行わなければならない。年少者その他特別の普通船員職業補導を加えることを必要とする者については、その者の能力に適するような補導の種目及び方法が選定されなければならない。

(この法律の規定により運輸大臣の行う普通船員職業補導は、海上労働者の専門的職業活動に直接關係があるものに限られなければならない。運輸大臣は、技術的科目を除いて、学校教育法(昭和二十二年法律第二十六号)による学校において通常行われる科目に關する補導は、これを行わないものとし、技術的科目に關する補導を行う場合においても、実地訓練に重点を置き、座学はこれを最小限度に止めるものとする。)

(普通船員職業補導の機関)

第二十八條 普通船員職業補導は、運輸大臣の指定する船員教育機関が、これを行う。

(公共船員職業安定所の協力)

第二十九條 公共船員職業安定所は、前條の船員教育機関の行う普通船員職業補導を受けるべき者の選考について、これに協力しなければならない。

(普通船員職業補導の種目等)

第三十條 普通船員職業補導の種目、及び方法並びに普通船員職業補導を受けるべき者の選考については、

て必要な事項は、運輸大臣が、これを定める。

2 普通船員職業補導の期間は、三箇月を超えてはならない。

(手当の支給)

第三十一條 政府は、普通船員職業補導を受ける者に対して、手当を支給することができる。

(施行規定)

第三十二條 この節に定めるものの外、普通船員職業補導に關し必要な事項は、命令でこれを定める。

(第三章 政府以外の者の行う船員職業紹介事業、船員の募集及び船員労働供給事業)

第一節 船員職業紹介事業

(船員職業紹介事業の禁止)

第三十三條 政府以外の者は、何人も第三十四條に規定する場合を除いては、船員職業紹介事業を行つてはならない。

(船員職業紹介事業の許可)

第三十四條 船舶所有者を代表する団体、船員を代表する団体、船舶所有者及び船員を代表する協同の団体又は公益を目的とする団体で左の条件を具備するものは、運輸大臣の許可を受けて、船員職業紹介事業を行うことができる。

(一) 当該団体の行う船員職業紹介が有料でなく、且つ、その事業が営利を目的としないこと。

二 國庫から補助金を受けないで船員職業紹介事業を行うこと。

運輸大臣は、前項の条件に適合する許可の申請があつたときは、これに対し許可を與えなければならない。

(船員職業紹介所の所在地変更等)

第三十五條 船員職業紹介事業を行う者は、船員職業紹介所の所在地若しくは設備を変更し、又は船員職業紹介所を増設しようとするときは、あらかじめ運輸大臣に届け出なければならない。

(設備の改善等)

第三十六條 運輸大臣は、船員職業紹介所の設備その他業務の運営が船員職業紹介事業の経営に關して不適当であると認めるときは、船員職業紹介事業を行う者に対して設備の改善その他必要な事項を勧告することができる。

(報酬受領の禁止)

第三十七條 船員職業紹介事業の従業者は、いかなる名義でも船員の職業紹介に対する報酬として賃金及び給料並びにこれらに準ずるもの以外の財産上の利益を受け、又は他人にこれを受けさせてはならない。

(兼業の制限)

第三十八條 船員職業紹介事業を行う者及びその従業者は、左の業務を行うことができない。但し、船員職業紹介事業を行う者は、運輸大臣の許可を受けたときは、第四号から第六号までの業務を行うことができる。

(一) 兩替

二 質屋

三 酒類の販賣

四 飲食店

五 日用品の販賣

六 宿泊所

2 船員職業紹介事業を行う者及びその従業者は、前項各号の業務を行う者と通謀して、利を図ることはできない。

(名称の制限)

はけい船の行われている船舶につ
ならない。

目、及び方法並びに普通船員職業
補導を受けるべき者の選考につい

(船員職業紹介所の所在地変更等)

(名称の制限)

第三十九條 第三十四條の規定によ

り船員職業紹介事業を行う者でない者は、その名称又はその有する施設の名称中に船員職業紹介を行

第四十條 第三十四條の規定により

船員職業紹介事業を行う者は、その業務に關して命令で定める帳簿書類を作成し、その事務所に備え

第四十一條 第三十四條の規定によ

り行う船員職業紹介には、第十六條から第二十一條までの規定を準用する。

第四十二條 この節に定めるものの

外、船員職業紹介事業に關し必要な事項は、命令でこれを定める。

第二節 船員の募集

(文書等による募集)

第四十三條 新聞紙、雜誌その他の刊行物に掲載する廣告、文書の掲出若しくは頒布又は放送により船員の募集を行うとする者は、あらかじめ募集の内容を公共船員職業安定所長に通報しなければなら

(文書等以外の方法による募集)

第四十四條 前條に規定する方法以外の方法により船員の募集を行おうとする者は、命令の定める場合を除いて、運輸大臣の許可を受けなければならない。

2 前項の規定により運輸大臣の許可を受けることを要しない者は、あらかじめ募集の内容を公共船員職業安定所長に通報しなければならない。

(委託募集)

第四十五條 船舶所有者は、その被用者以外の者に船員の募集を行わせようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない。

2 船舶所有者は、前項の被用者以外

の者に船員の募集については報酬を與えようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない。

3 第一項の規定により船員の募集

を行う者は、同時に二以上の船舶所有者のため募集を行つてはならない。

(募集の制限)

第四十六條 公共船員職業安定所長は、海上労働力の需要供給を調整するため必要があるときは、第四十三條の規定による募集に關し、募集地域又は募集時期について、理由を附した文書により制限を加

第四十七條 運輸大臣は、第四十四

條の規定により、募集を許可する場合、募集人員、募集地域その他募集方法に關し、必要な指示を與えることができる。

(報酬受領の禁止)

第四十八條 船舶所有者、船員の募集に従事する被用者及び第四十五條第一項の規定により船員の募集を行う者は、募集に應じた者から、いかなる名義でも財産上の利益を受けなければならない。

(報酬給與の禁止)

第四十九條 船舶所有者は、募集に従事する被用者に対し、いかなる名義でもその募集に対する報酬として、金銭その他の財物を給與してはならない。

(再委託の禁止)

第五十條 船員の募集に従事する被

用者及び第四十五條第一項の規定により船員の募集を行う者は、その募集を他人に委託してはならない。

(準用規定)

第五十一條 船員の募集については、第十七條及び第二十一條の規定を準用する。

(施行規定)

第五十二條 この節に定めるものの外、船員の募集に關し必要な事項は、命令でこれを定める。

第三節 船員労働供給事業

(船員労働供給事業の禁止)

第五十三條 何人も、第五十四條に規定する場合を除いては、船員労働供給事業を行つてはならない。

(船員労働供給事業の許可)

第五十四條 労働組合法による労働組合は、運輸大臣の許可を受けたときは、無料の船員労働供給事業を行うことができる。

(準用規定)

第五十五條 前條の労働組合の行う船員労働供給事業については、第十七條及び第二十一條の規定を準用する。

(施行規定)

第五十六條 船員労働供給事業に關する許可の申請手続その他船員労働供給事業に關し必要な事項は、命令でこれを定める。

第四章 船員職業安定審議会

(船員職業安定審議会)

第五十七條 この法律の施行に關する重要事項を審議させるため、船員職業安定審議会を置く。

3 運輸大臣は、前項に規定する船

員職業安定審議会の外、二以上の海運局の管轄区域にわたる地域又は海運局の管轄区域の一部を管轄区域とする特別地区船員職業安定審議会を置くことができる。

4 中央船員職業安定審議会及び二

以上の海運局の管轄区域にわたる地域を管轄区域とする特別地区船員職業安定審議会は、運輸大臣の諮問に、地方船員職業安定審議会及び海運局の管轄区域の一部を管轄区域とする特別地区船員職業安定審議会は、海運局長の諮問に應じて第一項に規定する事項を調査審議する外、必要に應じ関係行政廳に建議することができ

5 運輸大臣及び海運局長は、この

法律の施行に關する重要事項については、すべて船員職業安定審議会の意見を徴しなければならない。

6 船員職業安定審議会は、その業

務を行うについて資料を必要とするときは、運輸大臣又は海運局長に当該資料の提供を求めることができる。

7 船員職業安定審議会の委員は、

船舶所有者を代表する者、船員を代表する者及び学識経験のある者の中から、中央船員職業安定審議会及び二以上の海運局の管轄区域にわたる地域を管轄区域とする特別地区船員職業安定審議会の委員にあつては、運輸大臣が、地方船員職業安定審議会及び海運局の管轄区域の一部を管轄区域とする特別地区船員職業安定審議会の委員にあつては、海運局長がこれを委

8 船舶所有者を代表する者の中か

ら委嘱される委員、船員を代表する者の中から委嘱される委員及び学識経験のある者の中から委嘱される委員の数は、各、同数でなければならない。

9 中央船員職業安定審議会は、三

月に一回以上、地方船員職業安定審議会及び特別地区船員職業安定審議会は、一月に一回以上これを招集しなければならない。

10 前各項に定めるものの外、船員

職業安定審議会について必要な事項は、命令でこれを定める。

第五章 雜則

(報告の徴收)

第五十八條 公共船員職業安定所長

は、必要があると認めるときは、船員の雇用又は解雇について、船舶所有者に報告を求めることができる。

(検査等)

第五十九條 運輸大臣は、船員職業紹介事業を行う者、船員の募集を行う者若しくは船員労働供給事業を行う者に事業又は業務に關し、報告をさせ、若しくは帳簿書類の提出を求め、又は当該官吏にその事務所において、業務の状況若しくは帳簿書類その他の物件を検査させることができる。

2 当該官吏は、前項の規定により

検査するときは、その身分を示す証書を携帯しなければならない。

(事業の停止又は許可の取消)

第六十條 運輸大臣は、船員職業紹介事業を行う者、船員の募集を行う者若しくは船員労働供給事業を行う者が法令若しくはこれに基く運輸大臣若しくは海運局長の処分

に違反し、又はその事業若しくは

業務が公益を害する虞があると認めるときは、その事業若しくは業務を停止し、又は許可を取り消すことができる。

2 前項の規定により船員職業紹介事業の許可の取消を受けた者には、再び船員職業紹介事業の許可を與へることができない。

(秘密の厳守)

第六十一條 公共船員職業安定所の業務又は政府以外の者の行う船員の職業紹介、募集若しくは船員労働供給事業に關し船員、船舶所有者その他の者の知り得た船員又は船舶所有者の個人的情報は、すべて秘密とし、何人もこれを他にもらしてはならない。但し、海運総局長の指示に基いて公表する場合は、この限りでない。

(職員教育又は訓練)

第六十二條 政府は、その行う船員の職業紹介、職業指導その他この法律の施行に關する事務に従事する職員の教育又は訓練を行うため、計画を樹立し、必要な施設を設けなければならない。

(職権の委任)

第六十三條 この法律に規定する運輸大臣の職権は、命令の定めるところにより、海運局長に委任することができる。

第六章 罰則

第六十四條 左の各号の一に該當する者は、これを一年以上十年以下の懲役又は二千万以上三千万以下の罰金に処する。

一 暴行、脅迫、監禁その他精神又は身体を不当に拘束する手段によつて、船員の職業紹介、募集若しくは船員労働の供給

給を行つた者又はこれに従事した者

二 公衆衛生又は公衆道徳上有害な業務に就かせる目的で、船員の職業紹介、募集若しくは船員労働の供給を行つた者又はこれに従事した者

第六十五條 左の各号の一に該當する者は、これを一年以下の懲役又は一千万以下の罰金に処する。

一 第三十三條の規定に違反した者

二 第三十八條の規定に違反した者

三 第四十四條第一項の規定に違反した者

四 第四十五條第一項の規定に違反した者

第六十六條 左の各号の一に該當する者は、これを六箇月以下の懲役又は五千万以下の罰金に処する。

一 第三十七條の規定に違反した者

二 第四十五條第二項又は同條第三項の規定に違反した者

三 第四十六條の規定による制限又は第四十七條の規定による指示に従わなかつた者

四 第四十八條の規定に違反した者

五 第四十九條の規定に違反した者

六 第五十條の規定に違反した者

七 虚偽の廣告、文書の提出若しくは頒布若しくは放送により、又は虚偽の労働條件を呈示して船員の職業紹介、募集若しくは

船員労働の供給を行つた者又はこれに従事した者

八 労働條件が法令に違反する船舶その他の事業場の業務に就かせるために、船員の職業紹介、募集若しくは船員労働の供給を行つた者又はこれに従事した者

第六十七條 左の各号の一に該當する者は、これを五千万以下の罰金に処する。

一 第四十條の帳簿書類を作成せず、若しくは備へ置かなかつた者又は虚偽の帳簿書類を作成した者

二 第五十八條の規定による公共船員職業安定所の求があつた場合において故なく報告をせず、又は虚偽の報告をした者

三 第五十九條第一項の規定に違反して、故なく報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、帳簿書類の提出をせず、若しくは虚偽の記載をした帳簿書類を提出し、又は検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者

第六十八條 左の各号の一に該當する者は、これを三千万以下の罰金に処する。

一 第三十五條の規定に違反した者

二 第三十九條の規定に違反した者

三 第四十三條の規定に違反した者

四 第四十四條第二項の規定に違反した者

第六十九條 この法律の違反行為をした者が、法人又は人の事業又は業務について、当該法人又は人の

ために行為をした代理人又は被用者である場合においては、当該法人の代表者又は人が普通の注意を拂えば、その違反行為を知ることができるときは、行為者を罰する外、その法人の代表者又は人に対しても各本條の罰金刑を科する。

2 法人の代表者又は人が違反の計画を知り、その防止に必要な措置を講じなかつた場合、違反行為を知り、その是正に必要な措置を講じなかつた場合又は違反を教唆した場合においては、当該法人の代表者又は人も行為者としてこれを罰する。

附 則

1 この法律施行の期日は、その公布の日から起算して百二十日を超えない期間において、政令でこれを定める。

2 船員職業紹介法（大正十一年法律第三十八号）は、これを廢止する。

3 この法律の現行に運輸大臣の許可を受けて、船員職業紹介事業を行つた者は、この法律施行後三月を限り、引き続きその事業を行うことができる。

4 船員保険法の一部を次のように改正する。

「船員職業紹介所」を「公共船員職業安定所」に改める。

5 職業安定法（昭和二十二年法律第四十一号）の一部を次のように改正する。

第六十二條中「船員法第一條」を「船員職業安定法第六條第一項」に改める。