

るな不正事件が從來問題になつてあります。こういふ弊害を未然に防ぐ措置として、本法律案に挙げられております。監督官の設置、審判官の登録といふような方法を考えまして、極力從來の弊害を未然に防ぐよう工夫されております。更に審判官、選手、ボート等の登録基準につきまして、國として一定の條件を与へ、それに従つて連合会が基準を作るようにするほですが、一段と弊害を除く方法としていいのではないかという問題が考えられるわけであります。

最後に海事思想の普及、觀光事業への寄与というものが目的にございまして、非常に結構なのではありますけれども、これは内容的にはこれに関係した事業は盛られておりません。従いましてこの点は間接的にこういう方面寄与して行くことが法の構想になつておるようであります。

以上簡単に御参考までに申上げました。
○委員長(植竹春彦君) それでは御質問は、例によりまして次回の委員会に譲りたいと思います。

○委員長(植竹春彦君) それで御質問は、例によりまして次回の委員会に譲りたいと思ひます。先ず提案理由の御説明を申上げます。

○政府委員(關谷勝利君) 提案理由の御説明を申上げます。

日本国有鉄道法の一部を改正いたしまして、國鐵職員が地方議会の議員を兼ねることができるようにいたす案は、前国会に提案いたし審議未了となつたものであります。

この法案にはその後いろいろな御意

見がございましたので、政府といたしましては、取りあえず第七国会において、法律第百五十九号制定の際、同時段と弊害を除く方法として、本法律案を提出するべきであつた條文の字句の整理等の登録基準につきまして、國として一定の條件を与へ、それに従つて連合会が基準を作るようにするほですが、一段と弊害を除く方法としていいのではないかという問題が考えられるわけであります。

○委員長(植竹春彦君) 次に専門員の調査の報告を求めます。

○専門員(古谷善亮君) 御報告申上げます。この法律案は只今提案理由の御説明がありましたように條文の整理であります。この法律案は只今提案理由の御説明がありましたように條文の整理であります。

○委員長(植竹春彦君) 次に専門員の調査の報告を求めます。

○専門員(古谷善亮君) 御報告申上げます。この法律案は只今提案理由の御説明がありましたように條文の整理であります。

○委員長(植竹春彦君) お手許に配付にて申上げますと、第二十一條といふのは役員の欠格條項の規定でござります。第二十二條といふのは職員の規定でござります。お手許に日本国有鉄道關係法令集と一いのを御配付申上げておるはずでございますが、お手許にて申上げますと、第二十一條といふのは役員の欠格條項の規定でござります。第二十二條といふのは職員の規定でござります。

○委員長(植竹春彦君) 次に、船舶職員法を上程いたします。提案理由の説明をお願いいたします。

○政府委員(關谷勝利君) 只今上程されまし船員職員法について、提案理由を説明いたします。

第三は、海拔従事者國家試験制度の是正であります。最近の國家試験制度のあり方に鑑み、現行法上のいわゆる認定学校卒業者に対する学術試験免除の措置を廃止することとしたします。

第四は、船舶職員として船舶に乗組ますべき者の資格の表の改正であります。即ち資格の表を一層合理的なものとするため、一般船舶については、表の基準となる船舶の航行区域の区分につき所要の改正を加え、漁船については、一般船舶に比べ軽減の取扱をして

いたのをやめて、妥当な資格に引上げることにいたしました。

改正の要点は以上の通りであります

が、このほか、前に述べました資格の表の画期的改正に鑑み、同表の適用に

は必要な準備期間を設ける等所要の経過措置を講じております。

以上簡単であります。本法律案の提案理由の説明を終ります。

何とぞ慎重御審議の上、速かに御可

及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律であります。既にその提案理由に改正は四月二十九日に衆議院で可決になりました。五月一日に參議院で可決して、五月二日の明くる日閉会になつておる第七国会でござります。言い換えますと第七国会の閉会間際に出まして、両院共一上で上げた法律でござります。

以上簡単でござりますが、経過だけを御説明上げます。

○委員長(植竹春彦君) これも予備審議になつておりますから、本日はこの程度にして次回に質問をやりたいと思ひます。

○委員長(植竹春彦君) 次に、船舶職員法を上程いたします。提案理由の説明をお願いいたします。

○政府委員(關谷勝利君) 只今上程されまし船員職員法について、提案理由を説明いたします。

第三は、海拔従事者國家試験制度の是正であります。最近の國家試験制度のあり方に鑑み、現行法上のいわゆる認定学校卒業者に対する学術試験免除の措置を廃止することとしたします。

第四は、船舶職員として船舶に乗組ますべき者の資格の表の改正であります。即ち資格の表を一層合理的なものとするため、一般船舶については、表の基準となる船舶の航行区域の区分につき所要の改正を加え、漁船については、一般船舶に比べ軽減の取扱をして

いたのをやめて、妥当な資格に引上げることにいたしました。

改正の要点は以上の通りであります

が、このほか、前に述べました資格の表の画期的改正に鑑み、同表の適用に

は必要な準備期間を設ける等所要の経過措置を講じております。

以上簡単であります。本法律案の提案理由の説明を終ります。

何とぞ慎重御審議の上、速かに御可

決あらんことを御願いいたします。

この法律案を上程いたします。即ち、免許は五年ごとに更新することとしたしました。現行

法律第百五十九号の、即ち二項、三項を挿入いたしましたのは、運輸省設置法

の進歩に応じた必要な知識の不足等の

を留保して現実には適用をしていなかつたのでございますが、これらの船舶の海難の状況がなか／＼軽視できない状態でござります。即ち相当の海難を発生し、而もその原因が船舶職員つまり乗組員の海事知識の不足によるところの原因が非常に多いという点に鑑みまして、船舶航行の安全を確保する上に、これらものにも最低限度の知識を持たせなければならぬということを考えまして、この小型船舶にも職員制を布いたわけでござります。このことは二條の一項に謳つてござります。

次は資格の新設であります。御承知の通り只今船舶職員としては甲種船長、甲種一等航海士、甲種二等航海士或いは甲種機関長等、その中に丙種航海士と丙種機関士という免状がござります。この二つの免状を持ちました者が乗り組むところの船舶は相当広範囲に亘つております。即ち近海区域から遠洋区域にまで及ぶ範囲の船には、この免状を持つた者が乗れることになつておりますが、關係上、この者が試験を受けますのに、むしろ小型の船に乗る者に対しても非常に高度の試験を課さなければならぬといふ実情にございまして、多少無理な点がございまして、この丙種航海士といふものの資格を二分いたしまして、丙種航海士の上に丙種船長といふ資格を一つ設けまして、それで丙種船長は從来の丙種航海士が乗れる船の上のはう、それから丙種航海士のほうは小型のものといふように分けまして、最も實質に合いました試験で免状が、免許が得られるというふうに改正したわけであります。

それから只今申上げました小型船舶の船舶職員制を採用いたしました

いたしました。この点は五條の第一項に考えております。

それから、第四は、海技従事者国家試験制度の新設、これは從来國家試験は実施しておるのでございますが、いわゆる認定学校の卒業者は学術試験を免除しております。体格検査のみを以て免状を交付しておつたのでございますが、先ほど申上げました通り、免許制といふものを採用し、その免許のあり方といふものを考えました場合に、こういう特権を認めることは妥当でないといふことに鑑みまして、学校を出た者、出ない者、すべて国試験を平等に受けるという形に直したわけでござります。十三條に國家試験のことが謳つてござりますが、從来認定学校卒業者は学術試験を免除できるという條項がございましたのを、それを削つたわけでござります。

それから、第五が、船舶職員として船舶に乗組むべき者の資格の表の改正、これは法案の最後のほうに表が付けてござります。この詳細はいずれ又御審議を願うこととしたとして、ここに定めてありますこの表を再検討いたしまして、一層合理的なものとしたとしてござります。この附則は、なお附則というわけでござりますが、なお附則の資格は、近海区域第一区と同じ扱いの第二区、第三区といふ航行区域がござりますが、これに載つておりますものといたしております。ところが第二区、第三区はお手許の資料を御覽頂ければわかります通り、相当遠距離の地域となりまして、むしろこれは遠洋区域と同一に取扱うほうが適当であるといふことに考えまして、近海区域と称す

洋と同等地に取扱うようにいたしました。従つてこれに伴つて多少乗組員の資格の変更をいたしてあるわけでござります。むしろ一般船舶に比較しまして、漁船のほうはいわゆる軽減措置のごとき措置をとつておつたのでございまます。しかし、現在の漁船の遠洋の状況、その航行の範囲といふものを詳細に検討いたしました結果、むしろ場合によつては漁船のほうが遠距離へも行き、小型型であるにもかかわらず、その航行の範囲が非常に広いといふような状態から、漁船といふものを一般商船に比べまして軽減の措置をとるよりは、むしろ重くてもいい、重くなければならんというような面もございますので、この漁船に乗組ませる者の資格については更に再検討を加えまして、これを一般商船と並べまして、法律事項としてきめたわけでござります。これは只今申上げた法案の終りのほうに、漁船に関する別表が載せてござります。大体以上が今度の改正の要點でござりますと非常な影響を與えますので、この実施は三年間の猶予を置くという経過規定を設けたのでござります。更にこの資格も變ります、定員も變ります、免許制を採用する等、そういう細かい点につきましては、それも適当

な経過措置を講じまして、急激な変化による影響を与えないよう措置をしておるわけでございます。

以上大体御説明申上げました。

○委員長(植竹春彦君) ちょっと速記をとめて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(植竹春彦君) 始して下さい。次に専門員の調査報告を求めます。

○専門員(岡本忠雄君) 概略申上げます。

本法の目的は、船舶航行の安全を図るために最小限度の定員、資格を定めることにあるのであります。本法はこの資格の表示を以て同時に定員を現わしております。で、この本法全体を通じまして見ますと、船舶航行の安全に主眼を置きながら、船主の経済を或る程度考慮しておるものと考えられます。現行船舶職員法と相違する主なる点は、提案理由の説明通りであります。現状に即して考えますと、おむね適当のよう考へられますが、全体を通じてなお次の諸点が検討を要するものと考えられます。

第一点は、機関の種類による限定免許に關連しまして、資格に関する第五條の規定、試験の実施に関する第十二條の規定、定員に関する第十七條の規定及び罰則に関する第三十二條の規定につきまして、法文の普通の読み方からしますると、本法の企図するところは必ずしも明確でない点があるようであります。

第二点は、免許の取消等に関する第十條の規定であります。船舶職員の懲戒は海員懲戒法が廃止せられました。本法によるものと海難審判法によ

るものとの一本蓮になつておりますが、この第十條の但書にありますするが、この第十條の但書に「但し、これらの事由によつて海難審判法第二條の海難が発生したときは、この限りでない。」という條項がありますが、これらは事由、即ち次の一号、二号の事由によつたかどうかは審判の裁決に待たねばわからないことがあります。併し本法の企図するところは理事官、これは検事に相当するものであります、が、理事官が審判開始の申立をしたときは勿論のこと、事件を審判に付すべきものと認めたときは海難審判厅に一任することになりますが、その点が明らかでありませんので、検討を要するものと考えられます。

第三点は、懲戒手続につきまして本法は第十一條に聽聞の方式をとつておられます。勿論行政処分に不服のあるものは訴願もできますし、一般裁判所に訴えもできるのであります。が、水先法や他の海事法規との権衡もありますし、保安庁には保安審議会もありますので、この審議会にかけて慎重な手續を更にとる必要があるのでないかという点がもう少し検討をするようであります。

第四点は、船舶職員名簿の掲示に関する第二十二條であります。が、この規定は、この職員名簿につきましては船員法によりまして海員名簿の備付けを命じて慎重に縛つてあります。従いましてこの本法におきまして、更に二重に縛る必要があるかどうかということは検討を要するようであります。

第五点は、附則の二であります。先ほど経過規定の御説明がありました、が、経過規定の附則の二と、第十七條

との関係であります。この附則の二を見ますと、別表二は本法の本体であるごとく見えます。一応の節は理論的にも通ると思いますが、けれども、提案理由の御説明にもありました通り、本法は資格の表のいわゆる画期的改正が主眼であります。而してその適用には昭和二十九年九月までの準備期間を必要としておる、ということが提案理由にも説明がありましたし、ここにも規定があるわけであります。その準備期間は極めて適当であります。この準備期間の定め方が普通の法律では、例えばこの際六ヶ月と言えども、常識的にわかることがありますけれども、三年という期間をここに本法は設けんとするがいいのではないかという点が検討の必要があるようあります。

第六点は、附則の十であるのであります。これは学術試験の免除の場合の規定を定めております。海員養成所の卒業生が洩れる虞れがありますから、

條文の整理をするものと思われます。以上六点のほかに試験の合格標準とか、あるいは試験官等について法律事項とすべきかどうかというような問題がもう少し検討せらるべきであろうと考えられます。更に附加えて最後に申上令に二件委ねられておりますが、政府から皆様がたのところに配付されました参考資料等を御審議しますと、これらのことについての御審議上非常に御便宜だと考えられます。

と見ますと、別表二は本法の本体であるごとく見えます。一応の節は理論的にも通ると思いますが、けれども、提案理由の御説明にもありました通り、本法は資格の表のいわゆる画期的改正が主眼であります。而してその適用には昭和二十九年九月までの準備期間を必要としておる、ということが提案理由にも説明がありましたし、ここにも規定があるわけであります。その準備期間は極めて適当であります。この準備期間の定め方が普通の法律では、例

ど全日本海員組合の陳情がございまして、これが対しまして必ずしも同じ

考へでないと考えられます。船主側についても陳情の意見ありや否やを確かめて見ましたところ、この船舶職員法

案につきましては長い間審議会で揉んだ結果でき上つたものであつて、盛られたものは船主側から言うと、自分た

ちの意思が盛られておるから、この際

反対の陳情をする理由は一つもないといふことでありますので、この方面

についての相対する意見としての陳情はここに辞退されたわけであります。

以上御報告申上げました。

○委員長(植竹春彦君) それではこの審議はこの程度で、次に移りたいと思

います。

○委員長(植竹春彦君) それではこの審議はこの程度で、次に移りたいと思

います。

○岡田信次君 只今菊川さんのお尋ね

でござりますが、お説の通り見返資金につきましては民間資金を償却しな

ければならんというのも、それはどうい

う法律的な根拠があるのかどうか。こ

れについても一つ御説明願いたいと思

います。

○岡田信次君 只今菊川さんのお尋ねでござりますが、お説の通り見返資金につきましては民間資金を排除する必

要はない。これは船舶の問題でも同様でござりますし、電力の問題についても同様であります。ただ資金運用部の資

金を運用する場合にはこれを排除しなければならん。この法律が只今国会で審議をされておりますが、その第七

条に「資金運用部資金は左に掲げるも

のに運用することができる」というの

がございまして、国債だとか、国に対

する貸付だとか、いろいろなものがございまして「特別の法律により設立さ

れた法人で、第三号に規定する法人及び地方公共団体以外の者の出資のな

どができる。この受入れ体制を整え

るために、こういうのが大きな提案理

由になつておるわけであります。そ

れであります。この対日援助の見返資金がなぜ使

われないかということが私は大きな問

題だと思いますが、と申しますの

は、今度の電力再編成が、これはあ

は、今度の電力再編

に、約六億円くらいの費用は要する。従つて六千万円の資本金にいたしまして、十倍の交通債券を発行して、資本を作るというところから、六千万円にしたのですが、お話をのように、今後整備するためには相当巨額な金が要る。大体計画だけをやるにいたしましても、五百億くらいの金が要る。そういたしますると、資本も当然五十億とか四十億とか三十億とかいうふうに増加しなければならないと相成るのが当然でございます。それは當國法を定めた当時は、資本金を法律で謳つたのであります。が、今度は特に法律で謳わないで、適宜時宜に応じて資本金を殖やして行つたらどうかというので、今度は資本金のことを謳わないでやつておるのでござります。

○菊川孝夫君 併し、現行法ではちゃんと六千万円と謳つてあるんじやないですか。これを改正する必要があるのじやないですか。

○岡田信次君 只今菊川さんのお尋ねは第二條の「資本金ハ主務大臣ノ認可ヲ受ケ之ヲ増加スルコトヲ得」と相成つておりますので、特にこの六千万円を何億円というふうに直さなくともいいじやないか。但書を適用して行つたらしいのじやないかと、こういふような考え方なんです。

○菊川孝夫君 もう一遍詳しく質問したいと思うのですが、第四條につきまして「出資ニ対シ勅令ノ定ムル所ニ依リ出資証券ヲ発行ス」とござりますが、現在勅令というものはそのまま生きておるかどうか、これは私もよく検討しなかつたのですが、提案者のほうでは、改正の際にこれをそのまま生かしておいていいかどうか、こういう改正

をやられるときに、勅令によつて証券を発行するということは、今でもこれは有效であるや否や、この点お伺いいたします。こんな勅令は今でも生きておるのでですか。

だけを残して置くというのは、ちよつと私たちは納得が行かないのですが、その理由を一つお伺いしたいと思うのです。民間の資金は消耗してしまうのはこれはまあ預金部の何で残して置くのだ、それで東京都の出資だけはそのままに残して置くといふ理由はちよつとわからないのですが、その点ちよつと御説明願いたいと思います。

りますのでこれにやらせたらどうか、然らば東京都が資本の一部を持つのであるということになります。すると、何しろこと東京都に関するもので、東京都がこれにつきまして或る程度の関心を持ち、東京全体の交通網の整備といふ考えから一部の金を投ずることが決して無駄ではない、意義のあることだろうと、かように考えて、こういうような形態に相成つておることと存じます。

ん……、むしろそれよりもつと根本的な改正をやつたほうがいいじゃないかと私たち考えるのです。といふのは国有鉄道の一つの事業としてやつて行くというよにしたらどうかと思いますが、提案者のほうでは民間だけを切り捨ててやつて行くということは、私ら了解できないと思うのですが、なぜ国有鉄道一本でやらないか、東京都は事業を經營するといふことよりも、むしろ行政という面で置くのが、これから行き方でなければならんと思いますが、山手線にいたしましても殆んど一番幹線は国鉄が經營しておる。それにもかかわらずこの地下鉄だけは東京都に合弁式みたいなことでやつて、而も僅かな出資だ、而も今後の出資は国の資金を注ぎ込む。国がそういうふうに注ぎ込むというふうにするならば、国鉄の經營にするといふのが、これは最も正しいやり方ではないかと、こういうふうに考へるのであります。提案者のほうはどうお考へですか。

○菊川孝夫君 次に、今度の改正の要點が、管理委員会の設置に私はあると思うのであります。管理委員会の設置につきまして「第十四條ノ五」に「委員ハ帝都高速度交通團団ノ業務ニ関シ適正ナル判断ヲ為スコトヲ得ル者ノ中ヨリ主務大臣之ヲ命ズ」こういうことになつておるわけでございますが、この行き方は從来こうした委員会の設置に当りますては、何回も国会の議決を求められた際にも問題になつたのです。が、單に退職官吏のおば捨山的な性格が非常に濃厚に出ておるという批判も一部には出て來ております。なおこの「業務ニ関シ適正ナル判断ヲ為スコトヲ得ル者ノ中ヨリ主務大臣之ヲ命ズ」ということは、一体判断を主務大臣がして勝手に任命してしまうということになれば、国の資金を洗ぎ込んで、これは厖大な資金を洗ぎ込むわけでありますけれども、管理委員会の責任といふものは極めて重いものだと思うのです。この管理委員会は一体どこに対しう責任を持つことになるか、主務大臣に対して責任を持つのであるか、その点についてはつきりしないのですが、これは国鉄の管理委員会が国会に対し責任を持つということを、この前のことにも實は話が出たのでございますが、余り国会と管理委員会との関連も今までついておらなかつた。これはこの管理委員会の責任は誰に対しして責任を持つのであるか、これは本当に國に対しして責任を持つようにしなければならんと思う。従つて国会の承認、主務大臣の推薦によつて国会の承認といふような必要があると思うのでござ

ざいますが、今大体こういう性格の委員会は皆そういう法律、條文になつておるはずでござりますが、これだけは主務大臣が命じるというのと、それから日本国有鉄道総裁の推薦したる者云々ということだけがあるだけでござりますが、国会の承認という條項を入れなかつた理由、入れる必要は私はあると思うのですが、あなたはないと思いますが、國会の承認といふ提案をされると、考えになつて、こういう提案をされたか、この点について一つ御説明願いたい。

○菊川幸夫君 そうなつて来るに、管理委員会といふのは、今までなかつたわけです。現行法ではないわけで、たにこれを設けられるわけですが、管
理委員会設置の私は必要がないのではなくいか。むしろ運輸大臣が監督すればいいのであるし、管理委員会の設置の必要をどこに求められたか、運輸省には民営鉄道部という管理機関もちやんと備わつて、そこには部長もあるはずでありますし、足羽さんのような監督局長がちゃんとおるわけとして、この監督には運輸大臣の命によつて監督すればいいので、運輸大臣に対して責任を負うような管理委員会なら私は必要はない。むしろ監督局長はそのための監督局長であると私は思うのですがございまが、この点に対して管理委員会の必要を認めないと思うのですが、なほこんなういふ管理委員会を今度新たに條例で起されたか、その点について……。

○菊川孝夫君 今の岡田さんの詫問で、成るほど戦後の日本のすべてのところ方は、こうした委員会を設けて、如何にも民主的であるといふうに、我々が知らんほど委員会はできます。法律ができるたびに委員会ができて、もこれは偽装的なものが多いように思うのです。何でも委員会は、殆んど三つも四つも委員を兼ねて、中には、名前を申上げることはどうかと云いますけれども、或人のごときは、何でも委員といえば名前が出て来る。いうような人もあるわけです。主務大臣が任命するというと、結局形式的にそういう人の顔を揃えるだけであつて、たまく一月に一遍か半年に二回くらい寄つて、そうして世間話をしきり別れるというような委員会に堕つつあるといふ非難が国民の中にもある。それにもかかわらず旅費とかその他の報酬は相当出ているという、而もことは上流階級と言いますか、そういう中ばかりがそこに坐つてしまつて、營され、而もこれは任命までも主務大臣が勝手に任命するということになつて来たら、管理委員会の性格なんとうものは殆んど無意味だと思うのですが、岡田さんの今の御説明を承つて、今日は出ておられるので伺いましたが、岡田さんの今の御説明を承つて、も、この点につきまして、監督局長、不便であり、非民主的であつたかどうか。この点、これがなければ監督局長

としてそれを監督できなかどうか、という点について、一つお伺いしたいと思います。

○政府委員(足羽則之君) 只今の菊川さんの御質問にお答えをいたしたいと思います。こうした委員会がなければ監督局長として十分な監督ができるかどうかと、こういう御質問のようになりますが、業務の運営をどう監督するかという方法の問題であります。監督局長として十分な監督ができる組織、そなた組織といふことで成り立つ、こういうふうに考えるわけであります。只今御提案の岡田委員からいろいろ御説明がありましたが、確かにこの交通當団の性格と、いうものが従来と特に變つておるわけではありませんが、併し今回公法上ではございませんが、併し今回公法上の法人であるという従来の考え方を明確にして、そして或いは資金の面につきましても、従来なかつた国家資金が、それに投入し得る一つの途を開く、いろいろ内容的にも當団の仕事が膨脹するにつれて内容がいろいろ變つて参るわけでありまして、それに関連して當団の經營をどうするかという問題は相当従来よりもなお複雑になると思うのでござります。そこでこれの運営について監督官庁がそれを監督するといふ従来の行き方も、勿論今後も当然そういうふうにやつて参るつもりございます。又やつて参るわけであります。

が、同時にこの經營の内部にあつて當団の事業について経験と、それから理解の深い人の一つの合議体を設けます。又大運通の監督と忠義の如き最も大綱の点についてこれを審議し、本的項目である事業計画、それから資金計画、或いは予算と決算、こうした

これを議決する。こういう機関を内部に設けて、そうしてこれをきめて行くという行き方も一つの方法として、相当地方大きな仕事を當團としてもしなければならん次第でござりますし、そういう機構を持つことも必要かと、こういうふうに考へておる次第であります。

○菊川泰夫君 もう一つ最後にお尋ねします。

これには役員が當團にはあります。

まして、理事会の決議と、それから「管理委員会ノ議決ヲ経ルコトヲ要

ス」ということになつておりますが、

管理委員会の議決とが食い違つた場合にはどちらが優先するというふうな立

法の精神であるか、これには一方の理

事會は執行機関であつて執行の責任を

持つはります。この議決と管理委員会の議決が食い違つた場合、これ

はどうちらが優先するのであるか、それ

から主務大臣が責任を負う、こういう

今の御説明でありますたが、理事会が私はむしろ責任を負うべきでないか、

理事会の責任を管理委員会に転嫁する

といふようなことになつて、却つて責

任の明確化がばやけて来るのではない

か。この前の國鉄の機構改革の際にも、責任体制の明確といふようなこと

を盛んに言われましたが、あういうふ

うな機構改革をやられた。今度は屋上

屋を架すような管理委員会を設けられ

て、却つて責任の所在が不明確になつて來るのでないか。又ここで給裁の

意見と理事会とが対立する、そういう

ことはあり得ないとおつしやればおつしやれるようありますが、日発、こ

れと今度の公益委員会とがあのよ

うな喧嘩をやつて、みつともない喧

嘩をやつておる例もあるのでございま

すから、将来においてこういう問題はどうこれをさばかれるものであるか、

そういう構想について一つ……。

○岡田信次君 今菊川さんのおつしや

った理事会と、いふのはないわけでござ

りますけれども、菊川さんのおつしや

る意味は、日々の業務を執行するため

に理事事が總裁といふ相談してやる

という意味のものだと思いますが、そ

の理事会と管理委員会との意見が違つ

た場合はどうするかというお話でござ

いますが、これはまあそういうことは

ないだらうと思ひますが、若しありま

した場合は、總裁は管理委員会の議決

に従うべきじやなかろうか、かように

考へます。

○小酒井義男君 二つ三つお尋ねをい

はつきりして置かなければならんの

は、管理委員会は總裁の業務執行を左

右する権限を持つのですか。

○岡田信次君 管理委員会は先ほど足

羽局長からもお話をありましたよう

に、當團の予算でありますとか、或

いは決算でありますとか、今後の事

業計画でありますとか、或いは資金計

画といふようなことを決定して、それ

によつて當團の業務の大綱が定められ

るものと考へております。その大綱を

定めましたことに従つて總裁以下の役

員がこれを実行に移すというのが、何

と申しますか、理事会と申しますか、

その職務であろう、かよう思つてお

ります。

○菊川泰夫君 こういつた一つの事業

形態におきまして、何と言つても収支

の予算、事業計画、資金計画といふも

のは、これは最も大事な問題だと思

います。これがすべて管理委員会に握ら

れてしまつたということになつて来る

ます。

○岡田信次君 この交通當團が、先ほ

ど来申上げますように公法上の法人と

労働三法の適用を受けて行くのではな

いか、かように考へます。

と、總裁がその議決に従つて全部やつ

て行くことになると、はつきり

申しますと、この管理委員会といふも

の営業上は民間の經

営を必要としますので、全部公務員に

するわけにも参りませんので、取扱罪

でありますとかその他につきましては

かどうか、その点を一つ……、

○岡田信次君 大体そういうふうにお

考へになつていんじやないかと思ひ

ます。

○小酒井義男君 関連しますが、現在

たします。民間持分の消却、これはで

きるだけ速かにということになつてお

りますが、大体目標はどのくらいにお

りありますと、今お話の「刑法其ノ

他」の「其ノ他」というのは、これは

余り深い意味がないように思ひます。

○小酒井義男君 関連しますが、現在

の営業は民間資本と、それから國家資

本とが出資をしてやつておるという関

係で、この當團そのものが私鉄經營者

であります。これが民間資本が排除さ

れて都と国の資本だけでやられるよう

になります。これで加盟団体としてやつておるわけ

であります。これが民間資本が排除さ

ようでございますが、今お話を申上げましたように、全体で七十五キロあります。つまり辻一五反田間、五反田一馬込間、品川一新橋間、芝佐久間町一丁目一巣鴨間、恵比壽一南千住間、新宿一池袋間、高田馬場一東陽町二丁目間と申しますが、途中の区間が抜けておりますのでおわかりにくいと思ひますが、これらの線を含めまして七十五キロ三百メーターあるわけでございます。今度の神田一池袋間は七キロ六分でござります。

の説明の中に、その所要額の大部分を米国対日援助見返資金、資金運用部資金等の資金によるということでありますが、この五百億の大部 分といふのは、大体どのくらいに当るのか、承りたいのであります。

計画、非常に我々はその裏に何物かが
あるのじやないかと、いう国民の声を聞
いておるような状況であるのであります
。この法案のごときは非常にいい法
案であると私も考えます。今日の東京
の交通状況から考えて、非常に必要な
ものであると思うであります。が、こ
れが本当に議員の独創的な法律案でし
ると、ということであると、私は満足す
のであります。それらの点について、
腹蔵のないところを御説明を願いたい
と考えるのであります。これが議員提
案として通過いたしましたときには、

国情から考えて、どうしても建設されなければならないものが多いためです。これらは駒みないで、単に池袋一神田においては四十八億、全額において五百億という巨額の金を投じてやるということは、これは都会集中に偏するものである。こうしたことに対しても国民は納得しないのじやないか、本当に反撃があるということを私は覺しなければならんと思うのですが、そういう点に対する岡田委員の御意見を並びに政府の御所見を私は承わりたところを考えるのであります。要約いたし

その間はとる私相悟相、いまうことだけは、一つ御了承を願いたがお引受けして提案いたした次第でござりますが、別に政府が提案しちや都合が悪いという性質のものでないといふことになりますに相成つたのでございまするが、先ほど前之園先生のおつしやつたように、実は政府においてこの法案は計画して更に進めて参つておるのを、最近議員提案に振り替つたのでございますが、不肖私がその方面について経験を持つております関係上、私がお引受けして提案いたした次第でござりますが、別に政府が提案しちや都合が悪いという性質のものでないといふことだけは、一つ御了承を願いた

○岡田信次君 先ず第一は、今度の法律改正の根本をなしておられまする池袋一神田間が、先ず第一であります。それから続いて、続いてと申しますか、次に参りますのが、神田から更に東京駅なり有楽町を通つて新宿に出る線が、その次の問題になつて来るだろうと思ひます。それから以後の線につきましては、その後の情勢によるのでなかろうか、かように考へます。

○前之園喜一郎君 年次はわかりませんが、神田一池袋間といふのは、大体今年二十六年度におやりになる予定であるのか、どういうふうになるのですか。

○岡田 信次君 池袋一神田間は、二十六年、二十七年、二十八年の三ヵ年で完成せしめるという計画に相成つております。

は、岡田委員その他の提案でありますから独創的なものであろうと考えるのであります。政府その他とお打合せになつておるものでありますようか。或いは大変失礼なことをお伺いいたしましたが、これは政府が計画されたものを便宜、議員提案という形でお出しになつたものではないかという感じがするのです。私ども国会議員が法律案を提出することは当然のことであります。我々大いにこれをやらなければならんのではありますが、今日までの傾向を見てみると、どうも政府で出していくようなものを議員提案にして出すといふような感じを我々非常に受け取るのであります。一例を申上げます。ならば、国有鉄道の民間払下げの法律案のごとき、これは当然政府が出さなければならない法律案である。ところ

ましたように、これはやはり私は国を
鉄道の一部として計画されるべきもの
やないかと考えるのです。なぜこれで
この當団を以てやらなければならな
かということは了解できないのです。
こういうようなことを、将来やはりタク
方面においてやられるものであろうと
どうか、このことは政府当局に、監督
局長にお伺いしたいのであります
が、そういうことについて、根本的な問題
に関する政府の御所見を私は承わりあ
いのであります。更に私が考えますと
ことは、どうもこの鉄道建設といふ
の、その他について都会集中主義でさ
る。過ぐる參議院の本会議において
道建設の決議案も通過しており、全国
から夥しい請願を要望もあるのに、何
かに二十六年度はそういうような建設
費といふものは三億幾らに過ぎない。

置をなさるつもりであるかといふことは、併せて政府の御答弁をお願いしたいのです。先ずそれだけのことの御答弁を得まして、續いて私の質問をいたしたいと考えます。

○岡田信次君 前段のお尋ねでござりまするが、大体東京都の交通状況を見まして、早急に高速度交通機関を開設しなければならんというわけで、和十六年にこの交通営団ができたのがございますが、その後戦争のために生きなかつた。戦後の状況もまことに彼らの交通機関の整備が必要と相成りましたので、二、三年前から何とかして地下鉄道を建設したいという考え方進んでおつたのでござりまするが、年の夏少し前からこれが具體化しまして、その当時は大部分見返資金によってこれをやりたいというような考え方

と問ひたとから却つて公団は御質問のよううに、都と申しますか、都會に集中するというふうの非難を却つて浴びるのではない、かといふにも考えられるわけであります。併しながら、何しろ国有鉄道は中央線なり或いは山手線なり、その他東京都の都内の交通に対して非常に大きな力を持つておりますので、やはり国有鉄道を通じて資金を通じてこれを整備せしめるのが一番いい方法じやないか、特に高速度交通當団といいうのは現存しておりますので、この機能を十分に發揮せしめるという意味合いからも国有鉄道みずからがやらないで、こういう形態でやつたほうがいいのじやないか。かようにも私も考えておるのあります。なおこのほかは政府委員のほうからお答えいたしたいと思います。

○前之園喜一郎君 それから提案理由
〇岡田信次君 池袋一神田間は、二十六年、二十七年、二十八年の三ヵ年で完成せしめるという計画に相成つております。
今、神田一池袋間といふのは、大体今年二十六年度におやりになる予定ですか。
あるのか、どういうふうになるのですか。

らんのであります。今日までの傾向を見てみると、どうも政府で出してみたいようなものを議員提案にして出されといふような感じを我々非常に受け取るのであります。一例を申上げますならば、国有鉄道の民間払下げの法律案のごとき、これは当然政府が出さなければならぬ法律案である。ところがこれを議員提案として出そうといふ

いのであります。更に私が考えますことは、どなむじの鉄道建設といふものの、その他について都会集中主義であります。過ぐる参議院の本会議においては、道建設の決議案も通過しており、全国から夥しい請願を要望もあるのに、何とかに二十六年度はそういうような建設費といふものは三億幾らに過ぎない。全国百数十の要望があり、而も今日の

きなかつた。戦後の状況もますます、
彼らの交通機関の整備が必要と相成
ましたので、二、三年前から何とかして
地下鉄道を建設したい、という考
進んでおつたのでござりまするが、
年の夏少し前からこれが具体化しま
て、その当時は大部分見返資金によ
てこれをやりたい、というような考え
おつたようでござりまするが、その

は現存しておりますので、この機能を十分に發揮せしめるという意味合いからも国有鉄道みずからがやらないで、こういう形態でやつたほうがいいのじやないか。かのように私も考えておるのあります。なおこのほかは政府委員のほうからお答えいたしたいと思います。

○政府委員(足羽則之君) 只今私たち

のほうに御質問になりました国鉄でもるべきではないかという第一点の質問と、それから次は新線の建設が、かかる地下鉄の計画なんかを通じて見られるように、非常に都市中心主義ではないか。こういうふうにまあおつしやいまするけれども、この点について運輸省としてのお答えをいたしたいと思います。国有鉄道はこの東京都には或いは山手循環線、或いは中央線の一部、都内の高速度の交通機関でやつておりまして、非常に都内の交通について大きな役割を果しておる。それに関連をして同じ高速度交通機関であり、首都の非常に大きな交通の仕事を担当するこの地下鉄を国鉄がやるべきではないか、こういう御意見が、先ほどからも菊川委員の質問が出、又只今質問があつたのであります。それに対しましては、只今岡田さんから御説明もありましたように、国有鉄道といたしましては、全国的に鉄道経営をいたしておりまして、やるべき仕事は全国的に非常にたくさんあるわけであります。そこでこの東京都を中心とするこの地下鉄の経営或いは建設につきましても非常に業務上或いは設備上重要な関連がある。こういう意味で国鉄が何らかこれに関与をしておるという点は、或いは資金の面につきましても、今回法案を御審議願つておりますように、関与する点の重要な関連は非常にあるのであります。併し、国鉄自身がこれに全部当るかどうか、こういう問題は、地下鉄が東京都を中心とする交通を担当しておりますのであり、又国鉄は全国の交通網の整備及びこれの運営に当る。こういう点から見まして、これに国鉄が全力を挙げて国鉄だけでこれ

に当るといふことは事業の性質上、いろいろ／＼そうした点を国鉄の性格から見まして不適当である。こういうふうに考えておるわけあります。従つてそれには特殊の公法上の法人であるを運営団を主体にして東京都の高速度交通網の整備としての地下鉄の整備に当らせる、こういふことが適當である。こういうふうにまあ考へておのが運輸省の見解でござります。なおこの新市中心主義ということに対する御質問でございますが、この交通運営団は今後東京都の交通網の、地下鉄としての整備を図るために作られた機関でありまして、東京都の地下鉄網の整備ということは戦争前から非常に力を籠めてござりますが、その交通運営団をしてこれに当らしめるところは、国の交通に対するいろいろな問題があるわけであります。その中の特にこの東京都に対する問題として取扱つてある然るべきものと思想の上であります。これによつて新線の建設が都市中心主義であるといふことは、実は私たちを考えておらないのです。いまして、なおほかのいろ／＼な新線の必要性の叫ばれております点につきましては、運輸省としてはその問題分析すると、これは鉄道で計画してやつておるのではないので、都会中心主義を上げて推進して参りたい、こう考えておるわけであります。

義にはならない、こう、いうような御答弁でありますけれども、この資本の大部分といふものは、殆んど全部といつてもいいものが、見返資金特に国の資金であるという面からいまして、国民の受けた感じといふものは、やはりこれは国の経営である、事実においては、國の經營に等しいものであるという感じを持つだらうと私は考えるのであります。又事實その通りであると私どもは思うのであります。この点においても政府は非常に考えが違う。全國から多數の建設の請願が出ておるのに、僅かに三億幾らしか二十六年度にはないということは、全くこれは運輸当局並びに日本国有鉄道の無力を示すものであると思う。而も東京の鉄道に五百億を、地下鉄に本年度四十八億を出すというような予算を組む。日本国有鉄道が、僅か三億幾らを全国に投じて、国民の要望に応えることができないといふことは、私は政府並びに日本国有鉄道の無力と無責任に基因するものである、かように考ええおります。最近監督局長に対する非難の声が相当に高いのであります。私はこのことを特に御忠告を申上げておるのであります。重ねて私は伺いますが、今御答弁になつたのは、監督局長としての御意見なんですか、運輸省並びに国有鉄道の総合的な御意見であるのか、はつきりと御答弁を承わつて、更に質問したいと思ひます。

○前之園喜一郎君 それは説明があります
ましたからわかつておる。
○政府委員(足羽則之君) それから只、
今私の申上げましたのは、監督局長と
して申上げたわけでござります。
○前之園喜一郎君 これは今御答弁の
通り、監督局長個人としての御意見と
承ります。総合的な政府の意見を統
一して御答弁を願いたいと思います。
できれば運輸大臣の出席を求めて、更
に質問を継続いたします。なお岡田先
生に一つお願いいたしたのは、資料が
非常に不足しておるようであります
が、この當団の定款、それから財産目
録、その他御提出を願いたいと存じま
す。それから現在の役員の氏名、それ
から政党的な関係がありますならば、
何党に属しておる人であるかといふよ
うな、人事関係の詳細なるものを御提
出願いたいと思います。それらの資料
を頂いて私は更に質問をさせて頂きた
いと思います。
○委員長(植竹春彦君) 只今の前之園
委員の御希望に対しまして、運輸大臣
は病氣で当分退院の予想がわかりませ
んので、關谷政務次官に次回出席を要
求いたしております。
○前之園喜一郎君 止むを得ません
が、運輸省乃至日本国有鉄道の総合的
な意見を決定して、御答弁願いたいと
思います。又政務次官の個人の御意見
だということになると何にもならん。
○委員長(植竹春彦君) さように、御
希望通りの趣旨で御答弁がありまする
ように連絡をいたしておきます。速記
をとめて。

○岡田信次君	前之園喜一郎君からのお尋ねの資料につきましては早急にお届けいたしますが、さつきのお話の中でちょっと聞き洩したのでございまが、役員に何か政党関係があるかどうかといふようなお話をあつたようであります。が、役員の中には政党関係者は一人もおりませんでござります。
○委員長(植竹春彦君)	それでは本日はこれで散会いたします。
午後零時三十一分散会	
出席者は左の通り。	
委員長	植竹 春彦君
委員	岡田 信次君 小泉 信次君 内村 信次君 高田 信次君 仁田 信次君 菊川 信次君 秀吉君 寛君
衆議院議員	坪内 八郎君 關谷 勝利君 足羽 勝利君 則之君 石井 昭正君 前之園喜一郎君 松浦 定義君
政府委員	運輸政務次官 運輸省鐵道監督 監督局長
運輸省鐵道監督 局長	國有鐵道部長 運輸省鐵道監督 局長
事務局側	唐澤 勳君
常任委員会専門員	岡本 忠雄君

常任委員会専門員 古谷 善亮君
法制局側
参考(第三部長) 岡田 武彦君
説明員
事務官 海上保安庁海 松平 直一君

事務官 海上保安庁海 松平 直一君

三月十五日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)の一部を次のように改正する。
第二十一条中「第十二条第二項」を「第十二条第四項」に改める。
等二十六條第一項中「第十二条第二項」を「第十二条第四項」に改められる。

附 則
この法律は、公布の日から施行する。

三月十六日本委員会に左の事件を付託された。

一、船舶職員法案

船舶職員法案

目次
第一章 総則(第一條—第三條)

第二章 海技従事者の免許及び海技従事者国家試験(第四條—第十六條)

第八條 免許の有効期間は、免許の

第三章 船舶職員(第十七條—第二十三條)

第四章 雜則(第二十四條—第二十九條)

第五章 罰則(第三十條—第三十三條)

附 則

第一章 総則

第一條 この法律は、船舶職員として船舶に乗り組ますべき者の資格を定め、もつて船舶の航行の安全を図ることを目的とする。(定義)

第二條 この法律において「船舶」とは、日本船舶(船舶法(明治三十一年法律第四十六号)第一條に規定する日本船舶をいう。以下同じ。)、日本船舶を所有することができる者が借り入れた日本船舶以外の船舶又は本邦(本州、北海道、四国、九州及び運輸省令で定めるその附属の島をいう。以下同じ。)の各港間若しくは湖川若しくは港のみを航行する日本船舶以外の船舶であつて、左の各号に掲げる船舶以外のものをいう。

第三條 この法律は、船舶の機関の種類についての限定をすることができない。

第四條 船舶職員にならうとする者は、海技従事者の免許を受けなければならない。

第五條 前項の海技従事者の免許は、海上保安庁長官が行う海技従事者國家試験(以下「試験」という。)に合格した者について行う。

第六條 前項の免許の申請は、申請者が試験に合格した日から三箇月以内にこれをしなければならない。

第七條 左の各号の一に該当する者には、免許を與えない。

第八條 小型船舶操縦士の資格についての免許については十八才に満たない者、小型船舶操縦士以外の資格についての免許については二十才に満たない者

第九條 海技従事者は、海上保安庁長官に対し、同一の資格について免許の更新を申請することができる。

第十條 海上保安庁長官は、前項の申請があつた場合には、運輸省令で定めるところにより、免許の更新のために必要な範囲において試験を行ふ。

第十一條 前條第一項の規定は、免許の更新に適用する。

第十二條 第十條の規定により免許を取り消され、取消の日から一年を経過しない者

第十三條 登録及び海技免状

第十四條 海上保安庁長官は、免許を與えたときは、海技従事者免許原簿に登録し、且つ、海技免状を交付しなければならない。

第十五條 海技従事者免許原簿は、海上保安庁に備える。

第十六條 免許の有効期間は、免許の

通信士の職務を行う者をいう。

3 この法律において「海技従事者」とは、第四條の規定による免許を受けた者をいう。

(法の適用)
第三條 この法律のうち船舶所有者に関する規定は、船舶共有の場合には船舶管理人に、船舶賃借の場合には船舶借入人に適用する。

第二章 海技従事者免許及び免許

第三條 この法律のうち船舶所有者に関する規定は、船舶共有の場合には船舶管理人に、船舶賃借の場合には船舶借入人に適用する。

乙種二等機関士
丙種機関士
内種機関士
甲種船舶通信士
乙種船舶通信士
丙種船舶通信士

甲種機関士
乙種機関士
丙種機関士
内種機関士
甲種一等機関士
乙種一等機関士
丙種一等機関士

日から起算して五年とする。但し、海技従事者が、免許の有効期間満了の際本邦以外の地にある場合その他運輸省令で定める場合には、その者の有する免許は、有效期間満了後も、一年以内において運輸省令で定める期間、なお、その効力を有する。

2 甲種船舶通信士、乙種船舶通信士又は丙種船舶通信士の資格についての免許は、前項の有效期間中であつても、電波法(昭和二十五年法律第三百三十一号)第四十一條の規定による無線従事者の免許が効力を失つたときは、その効力を失う。

2 甲種機関士、乙種機関士、丙種機関士又は内種機関士の資格についての免許につき、運輸省で定めるところにより、船舶の機関の種類についての限定をすることができない。

2 甲種船舶通信士、乙種船舶通信士又は丙種船舶通信士の資格についての免許は、前項の甲種機関士、乙種機関士、丙種機関士の資格についての免許につき、運輸省で定めるところにより、船舶の機関の種類についての限定をすることができない。

に違反して船舶職員の業務を行つた者

第三十二条 第二十二条、第二十三

條又は第二十四条の規定に違反した者は、五千円以下の過料に処する。

(兩罰規定)

第三十三条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に關して、第三十条の違反行為をしたときは、行為者を罰する外、その法人又は人に對しても同條の刑を科する。但し、法人又は人の代理人、使用人その他の従業者の該違反行為を防止するため當該業務に対し相当の注意及び監督が盡されたことの證明があつたときは、その法人又は人については、この限りでない。

附 則

(施行期日)
1 この法律施行の期日は、公布の日から起算して六箇月をこえない期間内において政令で定める。

(適用の特例)
2 第十七条第一項及び第二十條第一項の規定について、昭

和二十九年九月一日以降は、これら

の規定中「別表第一」とあるのは「別表第三、別表第四、別表第五、別表第六又は別表第七」と読み替えるものとする。

(船舶職員法の廢止)
3 船舶職員法(明治二十九年法律第六十八号。以下「旧法」という。)は、廃止する。

(他の法律の改正)
4 臨時船舶管理法(昭和十二年法律第九十三号)の一部を次のように改正する。

第十二条 削除
第五条 登録税法(明治二十九年法律第二十七号)の一部を次のように改正する。

第九條第一号中「乙種二等航海士 金百五十円」を「丙種二等航海士 金百五十円」、「乙種二等機関士 金百五十円」を「丙種機関長」に改める。

6 水先法(昭和二十四年法律第二十一号)の一部を次のように改め
一項の規定の適用については、昭

正する。

第五條第三号を次のように改め

三、船舶職員法(昭和二十六年法律第号)の規定による海技

従事者の免許を取り消され、又

は船長の職務につき三回以上業

務の停止を命ぜられた者は、又

は、廃止する。

(船長の職務につき三回以上業

務の停止を命ぜられた者

は、廃止する。

第四條第二項中「海技免状を受

有する者」を「海技従事者」に改め

る。

第五條を次のように改める。

第五條懲戒は、左の三種とし、

その適用は、所為の輕重に従つてこれを定める。

一 免許の取消

二 業務の停止

三 戒告

業務の停止の期間は、一箇月以

上三年以下とする。

第三十四条第一項中「海技免状を受有する者」を「海技従事者」に、第五十九條中「海技免状の行使の禁止又は水先人の免許の取消」を「免許の取消」に、第六十條中「海

技免状の行使の停止又は水先人の

免許の停止」を「業務の停止」に、

第六十一條中「海技免状の行使の

禁止若しくは停止又は水先人の免

許の取消若しくは停止」を「免許の

取消又は業務の停止」に改める。

(経過規定)
8 この法律施行の際、現に旧法第

三條に定める種類の海技免状(船

舶職員法中改正法律(昭和十九年

法律第五号)附則第三項の規定に

基いて旧法による海技免状に代用

できるものを含む、以下「旧免狀」という)を受有する者は、この法

律施行の日において、旧免狀の種

類と同一の名称の資格につきこの

法律に基き免許を受けた者とみな

し、これらの者についての旧法に

よる海技免狀原簿に対する登録

は、この法律に基く海技従事者免

許原簿に対する登録とみなし、且

つ、その者の受有する海技免狀とみ

なす。

9 海上保安庁長官は、前項の規定により丙種航海士又は丙種機関士の資格についての免許を受けた者とみなされた者であつて、昭和二

十九年八月三十一日までの運輸省

令で定める乗船履歴を有するもの

に対しては、その者の申請によ

り、試験を行わないで、丙種船長

又は丙種機関長の資格についての

免許を與えることができる。

10 海上保安庁長官は、この法律施

行の際、現に船舶の運航、機関の運転又は無線電信による通信に関

する学術を教授する学校に在学し

ている者がその学校を卒業後初め

て試験を受ける場合には、運輸省

令で定めるところにより、学術試

験を免除することができる。

11 この法律施行前に旧海員懲戒法

(明治二十五年法律第六十九号)又

は海難審判法の規定によつてした

海技免状の行使の禁止又は停止の

処分は、それぞれ海難審判法の改

正規定によつてした海技従事者の

免許の取消又は業務の停止の処分

とみなす。この場合において、停

止の期間は、なお、従前の例によ

る。

		船		船 舶 職 員		資 格	
平水区域を航行区域とする汽船							
総トン数五百ト	ノ未満のもの	総トン数二百ト	船長	丙種航海士	丙種機関士	丙種航海士	丙種機関士
総トン数七百ト	機関長	乙種二等航海士	乙種二等機関士	乙種二等航海士	乙種二等機関士	乙種二等航海士	乙種二等機関士
ノ未満のもの	機関長	乙種二等航海士	乙種二等機関士	乙種二等航海士	乙種二等機関士	乙種二等航海士	乙種二等機関士

		船		船 舶 職 員		資 格	
平水区域を航行区域とする汽船							
総トン数千トン	未満のもの	総トン数二百ト	船長	機関長	乙種一等機関士	乙種一等航海士	乙種一等機関士
以上のもの		機関長	乙種二等航海士	乙種二等機関士	乙種一等機関士	乙種一等航海士	乙種二等機関士
一等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種一等機関士	乙種一等航海士	乙種一等機関士	乙種一等航海士	乙種二等機関士

別表第五

旅客船の場合

		船		船		船舶職員		資格	
		総トン数三千ト ン未満のもの		総トン数三千六百 トン未満のもの		総トン数三千ト ン未満のもの		総トン数三千六百 トン未満のもの	
		船長	機関長	機関長	甲種機関長	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	丙種船舶通信士	乙種船舶通信士
		一等航海士	二等航海士	二等機関士	甲種一等機関士	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	丙種船舶通信士	乙種船舶通信士
		三等航海士	甲種二等航海士	二等機関士	甲種二等機関士	二等船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士
		三等機関士	甲種二等機関士	三等機関士	甲種二等機関士	三等船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士
		船長	甲種船長	甲種船長	甲種船長	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	丙種船舶通信士	乙種船舶通信士
		一等航海士	二等航海士	二等機関士	甲種一等機関士	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	丙種船舶通信士	乙種船舶通信士
		三等航海士	甲種二等航海士	三等機関士	甲種二等機関士	二等船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士
		三等機関士	甲種二等機関士	三等機関士	甲種二等機関士	三等船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士
		船長	甲種船長	甲種船長	甲種船長	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	丙種船舶通信士	乙種船舶通信士
		一等機関士	二等機関士	二等機関士	甲種一等機関士	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	丙種船舶通信士	乙種船舶通信士
		三等機関士	甲種二等機関士	三等機関士	甲種二等機関士	二等船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士
		船長	甲種船長	甲種船長	甲種船長	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	丙種船舶通信士	乙種船舶通信士
		一等航海士	二等航海士	二等機関士	甲種一等機関士	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	丙種船舶通信士	乙種船舶通信士
		三等航海士	甲種二等航海士	三等機関士	甲種二等機関士	二等船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士
		三等機関士	甲種二等機関士	三等機関士	甲種二等機関士	三等船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士
		総トン数一万ト ン以上のもの	総トン数一万ト ン以上のもの	総トン数五千百ト ン未満のもの	総トン数三千ト ン未満のもの	総トン数三千ト ン未満のもの	総トン数三千ト ン未満のもの	総トン数三千ト ン未満のもの	総トン数三千ト ン未満のもの
		総トン数一万ト ン以上のもの	総トン数一万ト ン以上のもの	総トン数三千ト ン未満のもの	総トン数三千ト ン未満のもの	総トン数三千ト ン未満のもの	総トン数三千ト ン未満のもの	総トン数三千ト ン未満のもの	総トン数三千ト ン未満のもの
		三等船舶通信士	二等船舶通信士	二等船舶通信士	一等船舶通信士	一等船舶通信士	甲種船舶通信士	乙種船舶通信士	丙種船舶通信士
		二等船舶通信士	甲種船舶通信士	甲種船舶通信士	乙种船舶通信士	乙种船舶通信士	丙种船舶通信士	丙种船舶通信士	丙种船舶通信士
		甲種二等機関士	甲種一等機関士	甲種一等機関士	二等機関士	二等機関士	三等機関士	三等機関士	三等機関士
		三等機関士	甲種二等機関士	三等機関士	甲種二等機関士	三等機関士	丙種機関士	丙種機関士	丙種機関士

備考

乙区域とは、東経百八十度、南緯十三度、東経九十四度及び北緯六十三度の線により囲まれた区域をいい、甲区域とは、乙区域以外の区域をいう。

別表第六

旅客船及び漁船以外の船舶

近海区域第一区、近海区域第三区又は遠洋区域を航行区域とする旅客船									
総トン数五千百ト ン未満のもの		総トン数三千ト ン未満のもの		総トン数三千ト ン未満のもの		総トン数三千ト ン未満のもの		総トン数三千六百 トン未満のもの	
船長	機関長	機関長	機関長	機関長	機関長	船長	船長	船長	船長
一等航海士	二等航海士	三等航海士	三等航海士	三等航海士	三等航海士	一等船舶通信士	二等船舶通信士	三等船舶通信士	四等船舶通信士
二等機関士	三等機関士	三等機関士	三等機関士	三等機関士	三等機関士	二等船舶通信士	三等船舶通信士	四等船舶通信士	五等船舶通信士
三等機関士	甲種一等機関士	甲種一等機関士	甲種一等機関士	甲種一等機関士	甲種一等機関士	乙种船舶通信士	丙种船舶通信士	丙种船舶通信士	丙种船舶通信士
甲種二等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士	乙种船舶通信士	丙种船舶通信士	丙种船舶通信士	丙种船舶通信士
乙种船舶通信士	丙种船舶通信士	丙种船舶通信士	丙种船舶通信士	丙种船舶通信士	丙种船舶通信士	丙种船舶通信士	丙种船舶通信士	丙种船舶通信士	丙种船舶通信士

船		船		船		船		船		船	
船		舶職員		資格		船		舶職員		資格	
平水区域又は沿海区域を航行区域とする船舶であつて旅客船以外のもの											
総トン数五千五百 百トン以上のもの	総トン数五千五 百トン以上のもの	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	一等船舶通信士	丙種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	総トン数五千五百 百トン未満のもの	二等船舶通信士	甲種船舶通信士	丙種船舶通信士	甲種船舶通信士	二等船舶通信士	乙種船舶通信士	二等船舶通信士	乙種船舶通信士	二等船舶通信士	丙種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	総トン数五千五百 百トン未満のもの	三等船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	甲種船舶通信士	三等船舶通信士	丙種船舶通信士	三等船舶通信士	丙種船舶通信士	三等船舶通信士	丙種船舶通信士
近海区域第一区を航行区域とする船舶であつて旅客船以外のもの											
総トン数五千五百 百トン以上のもの	総トン数五千五百 百トン未満のもの	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	一等船舶通信士	丙種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	総トン数五千五百 百トン未満のもの	二等船舶通信士	甲種船舶通信士	丙種船舶通信士	甲種船舶通信士	二等船舶通信士	乙種船舶通信士	二等船舶通信士	乙種船舶通信士	二等船舶通信士	丙種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	総トン数五千五百 百トン未満のもの	三等船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	甲種船舶通信士	三等船舶通信士	丙種船舶通信士	三等船舶通信士	丙種船舶通信士	三等船舶通信士	丙種船舶通信士
近海区域第二区、近海区域第三区又は遠洋区域を航行区域とする船舶であつて旅客船以外のもの											
総トン数五千五百 百トン未満のもの	総トン数五千五百 百トン未満のもの	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	一等船舶通信士	乙種船舶通信士	一等船舶通信士	丙種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	総トン数五千五百 百トン未満のもの	二等船舶通信士	甲種船舶通信士	丙種船舶通信士	甲種船舶通信士	二等船舶通信士	乙種船舶通信士	二等船舶通信士	乙種船舶通信士	二等船舶通信士	丙種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	総トン数五千五百 百トン未満のもの	三等船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	甲種船舶通信士	三等船舶通信士	丙種船舶通信士	三等船舶通信士	丙種船舶通信士	三等船舶通信士	丙種船舶通信士
備考											
乙区域とは、東経百八十度、南緯十三度、東経九十四度及び北緯六十三度の線により囲まれた区域をいい、甲区域とは、乙区域以外の区域をいう。											
総トン数五百ト ン以上ものの 総未満のもの	総トン数一万ト ン以上のもの	総トン数一万ト ン未満のもの	総トン数五百ト ン未満のもの	総トン数五百ト ン未満のもの							
一等船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	一等船舶通信士	丙種船舶通信士
一等船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	丙種船舶通信士	二等船舶通信士	甲種船舶通信士
二等船舶通信士	甲種船舶通信士	甲種船舶通信士	甲種船舶通信士	甲種船舶通信士	甲種船舶通信士	甲種船舶通信士	甲種船舶通信士	甲種船舶通信士	甲種船舶通信士	三等船舶通信士	乙種船舶通信士
三等船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	三等船舶通信士	丙種船舶通信士
第一種の従業制限を有する漁船	船	船	船	船	船	船	船	船	船	船	船
第一種の従業制限を有する漁船	船	船	船	船	船	船	船	船	船	船	船
漁船の場合	船	船	船	船	船	船	船	船	船	船	船