

第三十一回 参議院運輸委員會會議錄第五号

昭和三十四年二月五日(木曜日)午前十四時四十二分開会

委員の異動

一月三十日委員武藤常介君辞任につき、その補欠として泉山三六君を議長において指名した。一月三十一日委員塩見俊二君、伊能繁次郎君、松野幸一君、田中茂穂君及び前田佳都男君辞任につき、その補欠として石原幹市郎君、柴田栄君、高野一夫君、植竹春彦君及び西田隆男君を議長において指名した。

二月二日委員柴田栄君及び小柳勇君辞任につき、その補欠として伊能繁次郎君及び大和与一君を議長において指名した。

二月三日委員高野一夫君辞任につき、その補欠として谷口弥三郎君を議長において指名した。

二月四日委員三浦義男君公職選挙法第九十条により退職者となった。

同日委員谷口弥三郎君及び大和与一君辞任につき、その補欠として高野一夫君及び小柳勇君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 大倉 精一君
理事 江藤 智君
相澤 重明君

委員

植竹 春彦君	大丸 實君
平島 敏夫君	中馬 辰猪君
天田 勝正君	細田 吉蔵君
小酒井義男君	中道 峰夫君
小柳 勇君	山内 公敏君
松浦 清一君	國友 弘康君
杉山 昌作君	
市川 房枝君	
岩間 正男君	

政府委員

行政管理局長	大丸 實君
運輸政務次官	中馬 辰猪君
運輸大臣官房長	細田 吉蔵君
運輸省港湾局長	中道 峰夫君
運輸省鉄道監督局長	山内 公敏君
運輸省自動車局長	國友 弘康君

本日の会議に付した案件
○港域法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○港灣運送事業法の一部を改正する法律案(内閣提出、予備審査)

○運輸事情等に関する調査の件(運輸省関係及び日本国有鉄道の昭和三十四年度予算に関する件)

(許認可等行政監察の結果に関する件)

○委員派遣承認要求の件

○連合審査会開会の件

○委員長(大倉精一君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。委員の異動について御報告いたします。

一月三十日、武藤常介君が辞任され、その補欠として泉山三六君が、同日三十一日塩見俊二君、松野幸一君、田中茂穂君、前田佳都男君が辞任され、その補欠として石原幹市郎君、高野一夫君、植竹春彦君、西田隆男君がそれぞれ選任されました。

○委員長(大倉精一君) 次に、去る一月三十日、本院に提出されました港域法の一部を改正する法律案、及び二月二日、本院に予備審査のため送付されました港灣運送事業法の一部を改正する法律案を一括議題といたします。

○政府委員(中馬辰猪君) ただいま議題となりました港域法の一部を改正する法律案の提案理由について御説明申し上げます。

この法律案は、港灣事情の変化に伴い港の区域が実情に沿わなくなったものを改める等の必要が生じておりますので、港域法の別表を改正しようとするものであります。改正を必要とするものも事情を述べますと、第一に、背後地の産業活動の発展による港内の船舶交通量の増加に伴い、伊達港外入港について港則法を施行する等のため新たに港域を定める必要が生じたことであります。

第二に、港灣工事の進展や水路の浚渫等に伴い、船舶の港灣利用事情が変化したため、鋼路港外三十八港について、その実情に合致するよう港域を変更する必要があることとあります。

第三に、市町村の廃置分合に伴い、金石港外四港について、港の名称を変更する必要があることとあります。

以上、簡単にありますが、この法律案を提案する理由の説明を終わります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願いいたします。

次に、港灣運送事業法の一部を改正する法律案の提案理由について御説明申し上げます。

最近の港灣における情勢は、港灣諸施設の整備、出入港船舶の大型化、荷役方法の近代化、荷役量の増大等著しい変化が見られるのであります。これに対応いたしまして、港灣における諸作業を担当する港灣運送事業につきましても、その運送機能の充実に強く要請されるのであります。

しかるに、港灣運送事業の現状は、少数の例外を除き、大部分が中小企業であること、港灣運送に対する需要が波動性を有していること等に起因いたしまして、企業の安定性を確保し、その近代化、合理化をはかることがきわめて困難な状態でありました。このような客観情勢に対処いたしたためには、現行港灣運送事業法を改正し、港灣運送の秩序を確立し、港灣運送事業の質的向上をはかる必要があるものであります。

今回の改正の要点は、第一に、港灣運送における秩序を確立するため、事業の種類を分類を改め、限定登録の制度を設けるとともに、事業の実態を正確に把握するための届出制度を整備することとあります。すなわち、従来の四業種のはかに、いかだ運送事業を新設し、荷主、取扱貨物等、業務の範囲を限定して登録することができると、事業の開始及び休止の届出を義務づけたことが、これでありました。

第二に、不適格業者を排除し、健全な事業者の発展をはかるために登録の拒否及び取消に関する規定を整備することとあります。すなわち、登録の拒否要件として、損害賠償能力及び事業遂行に必要な経験に関する規定を加え、これに対応して登録取り消し及び事業停止の規定を整備したこととあります。

第三に、事業の安定及び合理化をはかるために、私的独占禁止法の適用除外の範囲を拡張することとあります。現行法においては、施設の共用に関する協定のみが同法の適用除外とされておりましたが、その範囲を運送条件、集貨、その他広く港灣運送に関する協定であつて、運輸大臣の認可を受けたものの全般に拡張することとしたのであります。

以上がこの法律案の提案理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願いいたします。

○委員長(大倉精一君) なお本日出席の政府委員を御報告申し上げます。運輸政務次官中馬辰猪君、鉄道監督局長山内公敏君、自動車局長國友弘康君、運輸大臣官房長細田吉蔵君、行政管理局行政監察局長大丸實君、行政管理局監察官米川健夫君であります。

ただいまの説明に対し御質疑がございまして、御発言を願います。

○相澤重明君 この二法案の提案理由の説明は聞きましたが、この質疑は次回に譲って行われるように提案いたします。

○委員長(大倉精一君) ただいまの動議に御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないものと認めます。

○委員長(大倉精一君) 次に、運輸省関係及び日本国有鉄道の昭和三十四年度予算に関する件を議題といたします。

○政府委員(中馬辰雄君) 昭和三十四年度の運輸省関係予算について御説明申し上げます。

初めに今回の予算の規模につきまして申し上げます。

まず、一般会計予算について申し上げますと、歳入予算総額は十五億三千四百七十七万二千円、歳出予算総額は三百六十三億二千七百五十三万六千円であります。今、三十四年度歳出予算総額を前年度のそれと比較いたしますと、七十億七千五百四十七万一千円の増額であり、二四％を越えるという画期的な増加を示しております。この内訳を申し上げますと、行政部費系統におきまして、人員三百五十五人の増加を含め、九億八千三百三十五万五千円の増額であり、公共事業費系統におきまして五十億九千四百一十一万六千円の増額となっております。なお、今申し上げました歳出予算のうちには、他省所管歳出予算として計上されているもので、本省に關係あるものとして、北海道港湾事業費、北海道空港整備事業費、離島振

興事業費、特別失業対策事業費等四十三億三千六百七十七万八千円が含まれております。

次に、特別会計の予算について申し上げますと、本船再保険特別会計の歳入歳出予算額は二億五千四百六十七万七千円であり、自動車損害賠償責任再保険特別会計の歳入歳出予算額は三十億五百六十三万一千円であり、また、三十四年度より新たに設置する特定港湾施設工事特別会計の歳入歳出予算額は七十七億七千万円であり、

なお、このほか三十四年度財政融資計画中には、運輸省関係分として約二百四十八億円が予定されております。以上をもちまして、予算の規模についての御説明を終り、次に、三十四年度の運輸省関係の重点事項についての御説明に移りたいと存じます。

御承知の通り、三十四年度の政府の重点施策といたしましては、経済活動を安定成長の軌道に乗せるとともに長期的な経済発展の基盤を充実いたすため、経済の質的改善を促進することとを、経済運営の基調とし、このために輸出振興と産業基盤の充実強化をはかることにいたしております。

当省におきましても、この趣旨に従い、所管事業である海運、航空及び観光による貿易外輸出の振興をはかることとによって国際収支の改善に資し、また、この際、港湾等の交通基礎施設に対する建設投資を増大することによって、根本的に能力不足の状態にあるわが国の輸送力の基盤を強化いたすとともに、当面の景気振興にも資すべきものと認めまして、三十四年度予算においては、貿易外輸出の振興、交通基礎施設の整備、交通安全の確保と災害防

止等の諸施策に重点を置き、これらを積極的に推進いたす所存であります。

以下、詳細については政府委員より御説明いたします。

次に、国鉄につきましては、予算の詳細は後に御説明いたしますが、来年度予算は、一般経済情勢が本年度に對し好転することを予想して、収入支出予算を含む工事費については、一千五百五十五億を計上して、国鉄五カ年計画の第三年度として、この計画実施に支障のないよう配慮いたしました。これによって従来から実施してまいりました輸送力増強のための工事が継続実施されますが、特に来年度は東海道幹線の増強に着手することとし、わが国第一の幹線の将来の輸送力にも万全の措置をはかることといたしました。また、青函トンネル、本州―四国連絡鉄道の調査、その他産業基盤の確立に必要な鉄道網整備に努めることといたしております。

なお、国鉄の経営については、支社制度を強化し、事業の能率的運営が確保せられるよういたしたいと思っております。

○政府委員(細田吉藏君) それでは、私から昭和三十四年度の運輸省関係予算並びに日本国有鉄道予算のやや詳細につきまして、重点事項別に御説明をいたしたいと存じます。

お手元にお配りしてございます三十四年度予算の大綱の六ページの中は、以後からになっておりますが、まず、貿易外輸出の振興に必要な経費についてであります。その歳出予算総額は二十五億二千三百三十三万三千円であり、このほか財政融資として百九十億を予定しております。

このうちおもな事項といたしましては、第一に、三十四年度の計画造船に必要な融資額として財政融資計画中に百八十億を見込んでおります。わが国の外航船舶の保有量は、本年三月末において四百五十万総トンに達する見込みであり、今後の日本経済の成長規模から見ると、三十七年度まで年平均五十万総トン程度の建造が必要と認められますので、当面は基盤の弱体化海運企業の負担の増大をもちたすことにはなりますが、この際、

長期的観点に立ち、現在のような低船価の時期において新造を行うことによって運送コストの軽減をはかり、将来に備えたいと存じております。この建造目標その他の具体的実施計画は、関係の向きとも十分に協議し、その円滑な実施を期したいと存じます。

第二に、三国間輸送の助成に必要な経費として、新規に三国間輸送助成金に四億六千万円、船員海外厚生施設整備補助金に四千万円、計五億を計上いたしております。わが国海運の三国間輸送は、世界主要海運国に比し著しく立ちおくれており、輸出入における邦船の活動状況と相対して海運全体として巨額の支払い超過を示す実情にあります。この現状から脱却するためには、この際、三国間輸送への進出を一段と促進する必要があります。同時に、同時にこれが日本海運の活動分野を拡充する最も適切な道であると考えられます。しかしながら、一方においては、三国間輸送は、運輸経費等の増高をもち、採算上の不利を避け得ない条件に置かれておりますので、これらの運輸事業者に対し適切な輸送助成金を交付しようとするものであります。

さらに、母国を離れて遠く三国間輸送に従事する船員に対しては、その士気を高揚して、いよいよ海上労働の効果を上げるためには、現在皆無の海外における厚生施設をすみやかに整備する必要があります。この際、これらの施設整備を促進するため、補助金を交付しようとするものであります。

第三に、移住船運航の助成に必要な経費として新規に外務省所管として六千二百五十六万を計上しております。移住船は運輸コストが割高であるにもかかわらず、運賃を政策的に低廉に維持する必要があるが、移住政策を円滑に実施するためには、このような採算上の不利を是正することが先決と考えられますので、これに対する運輸助成金を計上したものであります。

第四に、国際航空事業に対する出資に必要な経費として、大蔵省所管産業投資特別会計中に五億を計上しております。国際航空事業の振興については、各国とも積極的助成策をとっている現状にかんがみまして、日本航空株式会社に対し、従来の政府出資五十五億円に引き続き、三十四年度における新機購入の分割支払い代金、整備施設の拡充、乗員訓練等に対する必要資金五十二億の一部に充たさせるため、前年度と同額の政府出資を行うものであります。なお、これとともに同様の趣旨により、同社の発行する社債については、二十三億円を限度として、その元利に対し政府保証を行うことにいたしております。

第五に、国際空港の整備に必要な経費として十億六千一百万を計上して

次に交通基礎施設の整備に必要な経費についてであります。その歳出予

万円を計上しておりますが、これを前年度と比較すると一億二千四百九十九万円の増加を示しております。その内訳としては、運輸省所管として二億一千一百四十七万円を計上し、高松、大村、熊本、松山、高知及び広島の六空港の整備を続行しますとともに、新潟港の整備に新規に着手及び小倉の二空港の整備に新規に着手

計は、このような要請にこたえるため新設するものでありまして、その事業としましては、輸出入振興のための港湾施設として横浜港はか六港、鉄鋼港湾の整備として室蘭港はか六港、石油港湾の整備として川崎港はか三港並びに石炭港湾の整備として苫小牧港はか八港について港湾施設の緊急整備を行うこと

でも、三十四年度は、一般会計と新設の特定港湾施設工事特別会計とを通じ、政府予算として四十二億七千八百七十七円の純増を見込んでおりますので、わが国産業の発展の隘路となっている港湾公共投資の立ちおくれを打開し、新長期経済計画の目的達成のための推進力となるものと存じております。

おいては、自動車事故防止対策の一環として、自動車両数の増補に対処するため、大阪に第二検査場を新設して、車両密集地域における隘路を打開し、品川外三方所の既設検査場の施設を拡充して検査能力を増強しますことととも、福岡外一カ所の検査場の移設拡充をも行い、また、検査用機器の更新、高性能化等を促進し、検査登録業務の

合理化と処理能力の向上とを期しております。

第十四に、航空事業の基礎強化に必要な経費として、新規に五千万円を計上しております。航空安全対策につきましましては、御承知の通り昨年十一月における航空安全対策懇談会の結論に基づき、三十四年度においては、空港整備事業費その他の関連事項を含め、総額二十五億六千八百七十三万四千円を予定しておりますが、本経費もその一環をなすものであります。航空機の安全性を確保いたしますためには、使用航空機の整備の統一をはかることがぜひとも必要とされますが、国内航空事業の現状においては、この負担に耐えることが困難と認められますので、今回、全日本空輸株式会社に対し、補助金を交付して整備の統一をはかるものであります。

第十五に、航空路組織及び施設の整備強化に必要な経費として、一億四千四百七十五万四千円を計上しておりますが、これを前年度と比較しますと、一億一千六百九十九万七千円の増加を示しております。これも航空安全対策の一環をなすものでありまして、航空機の航行の安全を確保いたしますため、箱根の位置通報局及び大阪の無線標識の新設、航空交通管制局移管体制の確立等を計画いたしております。

第十六に、基礎的気象業務の整備に必要な経費として、一億二千九百七十四万四千円を計上しておりますが、これを前年度と比較しますと、八千三百六十二万三千円の増加を示しております。これによりまして三十四年度は地震及び火山の観測施設を整備しますとともに、海洋気象観測を整備いたしま

すため、気象観測船を一隻代替新造する予定であります。

第十七に、防災気象業務の整備に必要な経費として、三億一千四百六十八万九千円を計上しております。これは前年度とほぼ同額であります。その内訳といたしましては、新規に、農業気象業務に必要な経費として二千万円を計上しております。これによりまして、三十四年度においては、北海道上川地区及び東北地方の一部に観測施設及び通報業務を整備することを予定しておりますが、気象に起因する農業災害対策と気象、気候に即応した農業技術への貢献し、農業生産の増大と農業経営の安定とに資することができると考えております。

以上をもちまして、昭和三十四年度の運輸省関係予算についての御説明を終ります。

引き続きまして、昭和三十四年度日本国有鉄道の予算の概要につきまして御説明申し上げます。

まず、予算の作成に当りまして、三十四年度は一般経済情勢が三十三年度に比し多少好転が予想されるものと考へて収入支出予算を組みましたが、一方、前年度に引き続き輸送力増強のための国鉄五カ年計画の第三年度として、この計画の実現に支障を来たさないように十分配慮したほか、東海道幹線増設工事の着工を考へて策定いたしました。

人、輸送人キロは、一千五百億二千九百万人キロとして旅客収入一千八百五十六億円を見込み、また、鉄道貨物輸送トン数は、対前年度六・四％減で一億七千六百六十九万トン、輸送トンキロは、四百九十六億五千万トンキロとして、貨物収入一千四百六十三億円を見込んでおります。

これらの旅客、貨物輸送に要します列車キロは四億四千五百万キロで、対前年度一・一％増となっております。以上の旅客、貨物収入のほか雑収入等を含めまして、収入合計は三千五百八十五億円となっております。

次に、経費について見ますと、人件費につきましては、三十三年度の仲裁裁定実施による増額のほか、三十四年度の昇給と期末・奨励手当合計二・六五カ月分を見込みまして、給与の総額は一千二百九十七億円といたしております。

物件費につきましては、節約に特段の努力を払うことによりましては、動力費四百五十五億円、修繕費五百二十億円等を見込んでおります。これらを合せまして経営費の総額は二千七百十億円となっております。

以上の経営費のほかに、受託工事諸費四十億円、資本勘定への繰り入れ五百九十九億円、利子百八十六億円、予備費五十億円を合せまして、損益勘定の支出合計は三千五百八十五億円となっております。

次に、資本勘定について申し上げます。

収入といたしましては、先ほど申し上げました損益勘定から受け入れます五百九十九億円のほか、資金運用部等よりの借入金二百六十五億円、鉄道債券三百四十五億円、不用施設等の売却による八億円、合計一千二百一十七億円を計上いたしておりますが、一方支出といたしましては、このうち一千百一十五億円を工事勘定に繰り入れ、借入金等の償還九十七億円、帝都高速交通営団の増資に伴う出資金五億円を予定しております。

次に、工事勘定について申し上げます。

三十四年度は国鉄五カ年計画実施の第三年度でありますとともに、東海道幹線増設工事が着工されますので、老朽施設の取りかへはもとより、輸送力増強に重点を置いて作成いたしております。

まず、新線建設費につきましては、前年度より五億円増額いたしました。また、今年度より新たに東海道幹線の増設費といたしまして三十億円を計上いたしまして、東海道線の輸送力の行き詰まりを解消したいと考えております。

幹線電化につきましては、現在施行中の常磐線、東北本線、山陽本線、鹿児島本線等の電化のための工事費七十億円を計上しておりますが、このほか、これに伴う電気機関車四十三両、二十七億円を合せまして、合計九十七億円となっております。

通勤輸送対策といたしましては、前年度に引き続き東京付近五十五億円、大阪付近十八億円、電車増備五十両、十億円、合計八十三億円となっております。

幹線輸送強化対策といたしましては、北海道、東北、常磐線、奥羽線、北陸線、東海道、山陽線、九州、その他

で五百五十七億円を計上いたしております。

以上のほか、車両増備、諸施設の取りかへ工事、総務費等を含めまして、支出合計は一千百一十五億円となっております。これらに要します財源といたしましては、資本勘定から受け入れます一千百一十五億円を充てることによりまして、御説明申し上げます。

以上、御説明申し上げます。

有鉄道の予算は、今後の経済の動向にもよりまして、これに予定せられました収入をあげ、予定の工事計画を完遂するためには格段の努力が必要であらうと考えられますので、公共企業体としていまいそりの経営合理化をはかり、もって日本経済の発展に資するよう指導監督いたして参りたいと考えております。

以上、昭和三十四年度の日本国有鉄道の予算の大綱につきまして御説明を申し上げた次第でございます。

○委員長(大倉精一君) ただいまの御説明に対して御質疑のある方は、順次、御発言願います。

○相澤重明君 今、運輸省並びに日本国有鉄道の三十四年度予算の御説明がありましたが、質問は次回に譲っていただきたいと思ひます。

○委員長(大倉精一君) ただいまの相澤君の動議に御異議ありませんか。

○委員(大倉精一君) 御異議ないと認めて、ただいまの説明に対する質問は、次回に譲りたいと思ひます。

速記をやめて。

〔速記中止〕

○委員長(大倉精一君) 速記をつけ

○相澤重明君 前回の委員会が志免炭鉄の問題について運輸大臣並びに十河国鉄總裁から説明を聴取したのでありますが、志免炭鉄の問題については、現地で非常に緊迫した情勢もあり、本委員会として委員派遣を決定されるよう動議を提出いたします。

○委員長(大倉精一君) ただいまの相澤君の動議に御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(大倉精一君) 御異議ないと認めて、さよう決定をいたします。

なお、その日取り並びに細部の実施計画等については、委員長及び理事打合会に御一任願えますか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(大倉精一君) 御異議ないと認めて、さよう取り計ります。

速記をとめて。

「速記中止」

○委員長(大倉精一君) 速記をつけ

○委員長(大倉精一君) 次に、運輸省所管許可等行政監察の結果に関する件を議題といたします。

本件に關して行政管理局当局から説明を求めます。

○政府委員(大丸實君) それでは、行政管理局で監察いたしました運輸省所管の許可等行政監察の結果につきまして御説明を申し上げます。

この監察は、運輸省の重要な許可行政を担当しております海運、船舶、港湾、鉄道監督、自動車、航空の六局におけるおもな許可事務の処理状況及び運輸審議会の運営状況につきまして

て、昭和三十三年の七月から九月の間に監察いたしましたもので、この結果の報告は、去る一月の二十二日に出してございます。報告の内容は、非常に長文かつ詳細でございますので、この委員会に提出いたしました資料の四十三ページ以下の改善所見というところにございます。非常に長くなりますので、これを要約いたしまして、私どもが問題と考えている点につきまして、その概要を御説明申し上げます。

運輸省における免許認可の業務は、約五百事項ございまして、非常に広範囲に及んでおります。非常に広範囲の範囲に及んでおりますので、その一部においては処理が著しく遅延している傾向が見られるのであります。

たとえば、昭和三十三年の処理率を見ますと、地方鉄道の経営免許では一〇%、工業標準化法によるJISの表示許可が二%、旅客不定期航路事業の許可が三%、路線トラック事業の経営免許が三六%、貨物バスの経営免許が三八%、乗合バスの経営免許が四一%というふうに、非常に処理率が悪いのであります。また、この処理期間におきまして、いずれも通常三カ月ないし一年を要しております。ことに、最も長期を要しているのは地方鉄道の経営免許でございますが、これらには約九年六カ月を要しているものもあり、また、三十三年の六月末現在では約十二年未処理のまま経過しているものもあるものであります。この処理率が低いということと処理期間が非常に長いということが一つの問題であると思っております。これらの原因につきましまして、いろいろございまして、一つには、競争競争事項でございますが、これらは主として申請者側の話し

合いに待っておるというふうな状況にございまして、この話し合いがつかない限り処理ができませんというふうなことで非常におくれておる。あるいは業務が非常に珍奇なものであるとか、あるいは異例のものであるというふうな出願の際には、これに対する運輸省としての処理方針が確定していないために非常に処理が不整備の点がある。あるいは業務の態勢が不整備の点がある。あるいは、そういう点で処理が不十分であるというふうな理由によるものと見られるのであります。この点につきましましては改善して、できるだけ早く許可認可の処理をするということが必要だと思っております。

また、行政の実態が必ずしも制度の本来に即していない点も見受けられるのでございまして、その一つといたしましては、運輸審議会の問題でございますが、運輸審議会は、御承知のように、戦後、行政の民主化のために設けられたものでございまして、これは個々の許可業務も一々これにかけまして、その決定を待つて運輸大臣が許可認可するというふうな状態になっておるわけでございます。しかし、個々の免許可事項を審議するということの内容を見ましても、運輸審議会の審議の中心が、どうも原局との意見の調整に重点が置かれておるようであります。原局との意見の調整に重点を置くということは、これらからいいますと、せつかく運輸審議会の機能が、公共の利益の確保のために設けられる。公正かつ合理的な決定をさせるという趣旨から申しますと、いかがかと思われる点もござい

ますし、また、この審議会の運営につ

きましてもいろいろ問題もござい

ます。こういった審議会の制度並びに運営について再検討の余地があるのじゃないかと思っております。

それから、貨物運送事業の免許可でございますが、これは、従来は路線と一般区域とあったのでござい

ますが、それが小型貨物の免許というものが入って参りまして、これらの従来の馬力とかりやカー程度のようものが近代化した、こういった小型事業について免許可というものは比較的簡易に運ぶという趣旨であります。が、実際に非常に厳重な規制をしておる。それからまた、これらの免許のほか

に、品目を限定して免許するとか、あるいは荷物を特定して免許するとかいうもの、あるいは積合せ許可の問題、こういったふうな免許可の業務が非常にたくさんございまして、しかも、これらが混雑すると申しますか、入りまじつておまして、こういったふうに分けて實際免許可をするよりも実益がないように思われる。また、これらのために非常に申請事務が複雑化いたしまして、そのために処理が非常に長期間を要するといふようなこと、ことに、積み合せの許可におきましては、大体この許可期間は通常六カ月ないし一年という短期であるにかかわらず、処理に一年もかかるというふうな状況でございまして、これらの業務の統合と申しますか、整理というふうなことにしましては再検討の余地があるのじゃないかと思っております。

それからまた、これらの免許の審査に当りましては、一番根本になりますところの需給の均衡というふうな、そ

ういう基礎資料が十分でないというふうなために、この免許可の基準というものが現在一号から五号というふうに分れておまして、公共関係及び主として個人関係と見られるのでありますが、そういった免許基準の適用の状況を見ますと、需給均衡の面より、申請者の個人の事業計画であるとか、あるいは経営能力であるとか、あるいは既存業者に及ぼす影響という点に重点が置かれておる傾向があるように見られるのであります。陸運局長権限の自動車関係の三十二年度の却下事案について見ますと、事業計画が不適当であるという理由とするものが七八%に上っております。その理由の中には、この資力が不安定であるというふうな、銀行の預金残高証明では、これは見せ金の疑いがあるというふうなことからして、資力が不十分であるというふうなもの、あるいは発着点の記載から見ると、申請区域外の輸送をするおそれがある、あるいは計画では燃料費の計上が不足している。操業費の計上がないというふうなきわめてささいなもの、あるいは申請者のミスだと思われようなものも取り上げて、これを却下の理由の一つとして、例もあるものでござい

ます。また、一面ハイタクなどにつきましては、既存業者の増車の申請は百パーセント近く認可しておりますが、新規の申請に対しては審査が非常に厳重であつて、約三〇%の免許率である、こういった点もあ

ります。また、主要都市におけるハイヤー、タクシーの台数ワクの規制につきましまして、東京、大阪、京都のよう

な大都市につきましては、四年以上も増車がストップしております。もっと

も大阪と京都は昨年諮問しておりますが、東京はまだそのままでございまして、これらにつきましては、自動車運送協議会に諮問もしないものであるということでありまして、非常にこの自動車の不足という点から、いわゆる高価なナンバーの権利金あるいはやみタクシー、あるいは乗車拒否というような事実が発生していると思われるのであります。また、諮問を受けました自動車運送協議会の答申につきましても、どうも合理的な根拠に乏しいように思われるのであります。これらの運賃についても問題があるのではないかと考えられます。また、この協議会に諮問いたしました増車——このハイタクの台数のワックを設定しております都市につきましても問題がございまして、盛岡とか四国の高知とか、松山とか徳島というような県庁の所在地のようない、比較的小さな都市について台数ワックがきめられておりますが、一方、横浜とか川崎とか静岡というような主要な都市については台数ワックの設定がないという点からいたしまして、運輸当局の全国的なこのハイタクのワックという、規制と申しますか、そういう全国的な統一ある見解と申しますか、規制というもののについて、妥当な欠点があるのではないかと考えられるのであります。それで、これらの免許は、国民の福祉に重大な影響があるものでございまして、根本的には事務の効率化及び適正化を期するため、この免許可事項を整理をする必要があるものと思われ、この事務処理に對して当局の幹部の方々、以下職員が意欲を十分に高揚されまして、処

理体制を一段と整備し、常に運輸需給測定に關する資料など、行政の基礎資料を充実することに努めたいと思つた次第でございまして、また、その他、帳簿書類等が非常に不完備な点もございまして、これを整備いたしまして、常に許可の事務の進行状況というものを、上司の方がよく把握されて、この進行管理に努められる。また、申請書の公示でありますとか職関の実施あるいは調査書の作成、あるいは大臣権限のものを地方の支分部局に出されたいと、そういう書類の進捗といたしまして、それがまた非常に遅れているのであります。そういう進捗、そういう各種の事務処理上のこの進行管理を十分にされると同時に、一方、これらの処理につきましても、一定の期間を定めておかれまして、この規制をはかる等の方途を講じて、業務の効率化をはかる必要があると思つております。

また、そのほか地下鉄の事業免許、これは現在適用法規につきましても、運輸、建設両省の間に意見の相違がございまして、そういうことからして、これらの免許事務が非常に遅れているという点もございまして、また、公有水面埋立法による港灣埋立免許の承認などにつきましても、これは実態から見ますと、必ずしも必要でないという点もございまして、このようにした免許制度の本来の趣旨に、社会の実情にかなうように、制度及び運営について再検討を加える必要があらうと思つております。また、事務のこまかい点でございすけれども、大臣権限の事項の一部につきましても、これを局長等に委任し

ておるのでございまして。これは事務管掌上つけような点だと思つたけれども、その処理が、単に決裁文書だけでもつてその委任をしておるというやうなことで、これは責任を明らかにするといふ意味において、成規な手続によつてこの権限の委任というものはつきりさせることが必要であります。また、臨港倉庫に關する業務につきましても、何が臨港倉庫かといふことについての基準がはっきりいたしませんために、海運局と陸運局との所管が不明である。このために許可可がつかぬというやうなこともございす。また、船舶の建造、改造などについての委任の範囲につきましても、現在の事情から申しまして、もう少しこの委任の限度を引き上げることによれば処理が早くいくのではないかと申す点もございす。これらの委任関係、あるいは委任の限度につきましても、事務の簡素化をはかることも、この権限と責任の明確化をはかるための措置をとることが望ましい、こゝろ存するのであります。

簡単にございす。以上のような諸点につきましても、運輸当局に、その改善について御検討をお願いしたいという趣旨の勧告を先般いたした次第でございす。

○委員長(大倉精一君) なお、本件に關して、運輸省当局から説明を求めます。

○政府委員(細田吉藏君) ただいま行政管理局から、先般出ました勧告につきまして御説明がございす。これらの点につきましても、全面的に私どもこの勧告の趣旨に従ひまして善処いたしたいというつもりでございす。各局でそれぞれ検討をいたしておる段階でございす。これが御承知のやうに、行政管理局の勧告に對しましては、運輸大臣から、どういふやうに処理をいたしますかといふやうなことを御回答申し上げることになつておるのでございす。目下その回答の内容につきましても準備をいたしておるやうな次第でございす。

運輸省所管の許可可事務でございす。これは申し上げるまでもございす。これは申し上げるまでもございす。行政管理局の行政が中心になつておるのでございす。言葉が穏当でないかもしれないが、國一的な許可可といふことでなくて、國民の福祉に及ぼす影響が非常に大きいのでございまして、そういう点から、非常に慎重に処理をいたしますやうなことで、時間が非常にかかつておる。この点もございす。しかし、それにいたしまして、ただいま、いろいろ御指摘がございましたやうな諸点につきましても、改めて参らなければならぬといふやうに考えておる次第でございす。それで、各局に共通いたしますことと申しますと、非常に何と申しますか、各局の特性が違ひますので、やや詳細に御説明申し上げたいと思ひます。行政管理局の資料の四十三ページの「改善所見」といふところから五十八ページまで、これが勧告の本文でございす。これにつきましても、概略、各局別に申し上げたいと思ひます。

まず、最初に海運局の關係でございす。海運局の關係で、競合、競願等の事業で、業者間に紛争がある場合に、話し合ひを待っているから、事務処理を促進してくれといふことが指摘されておる。ただいまお話をござい

次に、船舶局の關係でございします
が、二千総トン未満を地方海運局長に
内部委任をいたしておるのでございま
すが、反復改造の場合は、二千総トン以
上も正式に委任したらどうか。それか
ら、これは全般にわたる問題でござい
ますが、内部委任を法令委任にする必
要がある、こういうことがほかのこ
ろでも出ておるのであります。これに
つきましては、二千総トン以上の場合
も、この趣旨の通りに措置をいたすよ
うにしたいと考えております。た
だ、法令の委任の問題は、法令改正の
際でなければできないかと思つており
ます。それから工業標準化法による
JISの表示許可、これが非常におく
れているというお話でございました。
ただいまも御説明がございました。こ
れは定員を配置がえを強行したいとい
うふうに私どもも考えておりました
で、全く御指摘の通り、弱いのでござ
いしますが、そういう点を直して参りた
いというふうに考えております。

次に、港務局の關係でございします。
まず倉庫につきましては、地方局の事
務処理が未熟で、処理ができていない
というところがございますが、これにつ
きましては、事務手続の解説書の配付
とか、いろいろ職員の研究を行なつて
参りたいというふうに考えております。
それから百坪以下の倉庫施設、これ
を地方局長に委任しておるのでござい
ますが、これも先ほどの問題と同じに、もう少し
範囲を拡張する必要があるのじやない
かという御意見でございましたが、
この点につきましても、先ほどの海運
の問題と同じように、地方局の意見を
徴しまして、早急に結論を得たいとい
うふうに考えております。それから地

方海運局と陸運局の倉庫の所管の分界
が明確でないというところでございま
すが、これにつきましては、私どもの方
としましては、一応明確にしたいとい
うつもりでございしますが、いろいろ
不確かな点もございしますので改善し
たいというふうに考えておる次第で
ございします。その次に、公有水面埋
立ての認可の問題でございしますが、こ
れも申しわけないのでございしますが、
非常におくれているのでございします
が、これにつきましては、いろいろ迅
速化についての措置を考えておる次第
でございします。それから、国または地
方公共団体の埋め立てには認可を要ら
ぬのじやないかということもここに指
摘されておるのでございします。これに
つきましても、前に申しましたことと
同様、早急にこれは検討して結論を
得たいというふうに考えておる次第で
ございします。

以上、各局の共通事項というのがご
ざいしますが、以上各局の共通事項につ
きましては、それぞれところで個別
に申し上げましたけれども、要するに
進行管理というところでございまして、
審査段階に重点を置く、いわゆる補助
的な段階の簡素化をはかつて、実体的
な審査段階に一番重点があるのござい
しますが、こういうふうに審査段階に
重点を置くようにしたいというところ
でございまして、全くお説の通りでござ
いまして、こういうふうないろいろな
な角度から取り計らつて参りたいと考
えております。

第五番目に、鉄道監督局の關係でご
ざいします。先ほど九年、十年という声
がございましたが、第一番目は、す
みやかに却下処分をする必要がある。

残っておりますものには、それぞれの
事情があるのでありまして、なかなか
むずかしいのでありますが、これは
はしかり、べらぼうに長いものがござ
いますので、早急に所要の手続を済
まして処理をいたしたいと、かように考
えておる次第でございします。それから
その次に、海運のところにもございま
したが、三番目に競合、競願事案に
よつて業者の話し合い調整ということ
がここでもちろん出ております。こ
れにつきましても、先ほど海運のこ
ろで申し上げましたように、話し合い
はある程度私どもの方としましては必
要なものであろうかと思つてござい
ますが、漫然とお話し合いができるま
では待つといったようなことは避けて
参りたい。期間をある程度限りまし
て、所定の手続を自主的に進めるとい
う、この行政管理局の御趣旨に沿うよ
うにやつて参りたいと、かように考
えておる次第でございします。それから
鉄の監督行政は、これは非常に不明確
である、おつしやる通りでございま
して、私どもの方としましては、数年来
この点は問題にいたしておるところで
ございします。地下鉄道に対する監督法
規が不十分である、これはもうはつき
りいたしておるのでございします。私
どもの方としましては、政府部内で早急
に話し合いをつけまして、明確にいた
す必要があろうかと考えておる次第で
ございします。それから五番目に、監督
局長が代決で処理してよめる権限の委
任をやれと、本年一月十六日、つい最
近でございしますが、運輸省訓令で、部
内の局長等の代決事項等に関する訓令
を出しました。大幅に局長の代決事項

を、これは大臣の内部訓令でございま
すが、いたしたのでございします。法
律、政令によりましてやると、これを
代決といひましょるか、専決させる
というところにつきましては、先般の行政
審議会の答申にもこういうことがうた
われております。事務を迅速簡素にや
るといふ意味から、大臣の権限は内部
の局長に委任することを法令によつて
やるのがいいというところが答申され
ておるのでございします。ただ、まあ若
干学説的にも問題がその点にはあるや
にも承わつておりますが、私どもとし
ましては、とりあえずは大臣の訓令で
大幅に、ごく最近でございしますが、委
任を、代決を認めることにいたしました
。法令によつて外局にはそういう例
がございしますが、内局は、承わります
と、たしか恩給局長と何か労働基準局
長しか、あまり例がないのでござい
ますが、これは他の省の關係もござい
しますが、行政管理局の全般に対するお
考え方と各省に対するお考え方とあわ
せまして善処いたしたいと、かように
考えておる次第でございします。それから
六番目に、鉄道關係で長期未着工路線
長期休止路線は整理する必要があると
いうことでございします。これも御指摘
の通りでございまして、非常に権利の
上に限つておると申しましょるか、権
利は取つておるが、一向着工しない、延
期を次々といひたしておるといふよう
なものがございします。これにつきま
して、それぞれの実情を十分に把握し
たしまして善処したい、かように考
えておる次第でございします。

次に、自動車局の關係でございま
すが、これは道路運送法並びに通運事業
法でございします。非常にたくさんござ
います。第一番目の需給測定のための
基礎資料が不備だといふことでござ
いまして、これにつきましても、先ほど
も他の局のところで申し上げたので
ございしますが、昭和三十四年度は自動車
輸送実績調査といふことが予算化を
いたしましたので、今までよりも資料が
整備できるというふうに考えておりま
す。従来の省令による報告制度につ
きましては、実情を調査しました上
で、内容の簡素化、廃止ということにつ
きまして再検討したいと考えており
ます。それから二番目に、免許申請の
処分につきましても、需要の均衡に重
点を置く必要がある。免許基準の適用
の統一、具体的指針を陸運局に示す
など、各陸運局間の処分が区々にな
つておるのを統一したいという御
指摘の御趣旨に沿うように、ただいま
具体的準備をいたしておる次第でござ
いします。それから三番目に自動車運
送協議会の問題が出ておるのでござ
いしますが、これにつきましても、先
ほどもお話がございましたので、協
議会の答申の科学的合理性を確保するた
めに、答申に理論的な根拠の説明をつ
けるように、われわれの方として協議
会の方に要請をいたしたいというふう
に考えております。それから、区域の
不均衡、台数ワクの適用期間の限定と
いうような問題が出ておりますが、こ
れも勧告の御趣旨に沿いたいとい
うふうに考えております。それから、協
議会の委員の人選の問題について
も、委員の人選につきましても、今
までも、もちろん公正にやつてお
りますが、一そうあらゆる角度から見

公正を期して参りたい、かように考えておる次第でございます。

小型のトラック免許、これが厳格過ぎるんじゃないかということでございます。これにつきましても、こういって御意見が各方面から多いのでございまして、至急に再検討いたしたい、かように考えておる次第でございます。それから、その次のトラックの限定、特定免許、これが、先ほどもお話がございましたが、一般事業とあまり異ならないようなものが多いじゃないか。この区分については、トラックの限定、特定免許というものは、どうも有名無実みたいなことになっているんじゃないか、こういふことだと思ふのでございまして、これにつきましても早急に解決をいたしたいかというふうなことにございまして、検討いたしたい。ただ、この点はもう少し専門的に実態を把握いたしまして検討をさせていたきたいというふうなことを考えております。それから積み合せ運送の許可率が低い。それから積み合せ運送の許可率がかかるというふうなことから、無許可で積み合せ運送をしておるもの等があるというところでございまして、これにつきましても、勧告の御趣旨に沿うようにいたしたい、かように考えておる次第でございます。

それから、その次に、算用数字の2といたしまして「業務の効率化について」というのがございまして、これは、先ほど来いろいろ話が出ておるような点もございまして、競合競願事業の処理に当りまして、一括審査方式をとるために、事業の処理が遅延する、こういう御指摘でございます。それから、バス

事業につきまして、業者間の話し合い、先ほど出ておりました、話し合いを待つておるために、地元民に迷惑をかけておるといふようなことでございまして、話し合いの問題につきましても、先ほどほかのところで申し上げました通りでございます。それから、一括審査の方式、これにつきましても、できるだけ分離して審査をいたすというふうなことに運用の方法を改善して参りたい、かように考えておる次第であります。

それから、事務処理体制の確立について、いろいろ出ておるのでございまして、第一番目の事業の公示、これはできるだけ早くやるべきだということとでございまして、御趣旨に沿うようにいたしたいと思ふ。それから「取あえず進達」、これについては、所定の処理期間を履行させるということとでございまして、これは御趣旨に沿うようにすみやかに進達させるように指導するのでございまして、なお、訓令に規定しておる進達期間につきましても、実情に即しまして再検討いたしたい、かように考えております。それから三番目に、陸運局長権限の事業については全部職権をやるという傾向がある、そのために非常におくれるというふうになっておる。そういうことが書いてあるわけでございますが、これは陸運局長権限事業についての職権は、本省の方にございまして運輸審議会の公聴会に相当する役割を持つておるのでございまして、現在の予算と人員の関係からは、実地調査にかわる手段になっておるわけでございます。このことがいかに悪い、非常に問題があるのでござい

ますけれども、実際はそういう形になっておるわけでございます。ただ、職権による職権につきましても、必ずしも全事業について行方要があるとは考えられませんが、そういう点につきましては、早急に検討をいたしたいというふうなことを考えております。それから、以下、少しくましくなりますが、自動車の問題につきましても、特にこまかくいろいろ出ておるのでございまして、大体この勧告の御趣旨に従いまして、具体的にどうしたら直るかというふうなことを今、自動車局に検討していただいております。この勧告書にございまして、書いてある、この勧告書にいたしたい、かように考えておる次第でございます。それから、権限の調整の問題でございますが、五十六ページでございますが、権限と責任の明確化につきましても、これはいろいろ書いてございまして、これにつきましても、早急に実情によりまして善処して参りたいというふうなことを考えております。

第七番目に、航空局の関係について申し上げる。航空局は、一般的には迅速に処理されているというところでございまして、航空局長の代決、航空保安事務所の代行事務処理は、法令に定める手続によつて、その権限の委任について検討する必要があるというところでございまして、これは運輸省設置法の一部を改正する法律案を今国会に提出いたしました次第でございます。航空保安事務所を運輸省の支分部局にするというところが中心の設置法改正でございます。そうしまして、それに対しまして、航空法上の権限を、航空法の一部を改正

いたしまして、適切な権限委譲を行なうということを考えております。この点につきましても、おおむね御趣旨に沿うように考えておるわけでございます。最後に、運輸審議会でございますが、運輸審議会は、特に非常に問題にされておりますことは、本省原局との意見の調整に重点が置かれておつて、そのために決定がおくれる、本来の趣旨が十分生かされておらぬのじゃないか、こういう御趣旨かと思ふのでございまして、本省の各原局との意見の調整というものは、どうしてもこれはある程度は必要だと思ふのでございまして。ただ、自主的な判断がそのためにゆがめられ、公正な判断ができないというふうなことは、これは当然、運輸審議会の性格上厳に慎まされるべきことであると思ふ。それから、時間がおくれるというところは、今までもいろいろ出ておりましたが、こういう点につきましても、おくれないうふうな、全体を通じてというところでございまして、全体を通じてというところでございまして、おくれないうふうに運輸審議会の方にお願いをいたし、また、われわれの方の事務当局の側も、運輸審議会の事務はわれわれの方の事務当局でやつておるわけでございますが、事務につきますと、十分注意をいたして参りたいというふうなことを考えております。

なお、審議会の標準処理期間を設ける。事業の重要、軽微の認定方法並びに公聴会の開催、こういふような点につきまして再検討する必要がありますが、これらにつきましては、いろいろ関係がございまして、私どもとしては、早急にこれらの諸点につ

いては検討して善処して参りたい。要するに問題は、今日非常にこのために長くなつておるといふような点につきましては、これを避けるように善処して参りたい、かように考えております。

それから個別的な免許事業の審議を中心にしておる審議会の方式というものが指摘されておるのでございまして、この点につきましても、いろいろ御意見もあるようでございまして、私どももいたしましては、いわゆる免許可の民主化と申しましゅうか、そういう線から現行の制度が出ておると思ふのでございまして、ただいまのところでは、私どもは現在の制度を改善し、生かしていくことが妥当ではないかというふうなことを考えておるのでございまして、ただ、やり方につきましても、十分国民の皆さんに迷惑のかからないようない見地から改善を加えて参りたい。個々の事業をやはり運輸審議会が審査するという方式は、このままで続けたい方が、今のところいいんじゃないかというふうな結論を持つておるわけでございます。

大へん長くなりましたが、以上で御説明を終わりますが、なお御質問等ございしますれば、原局の方も参つておりますので、御説明を申し上げたいと思ひます。

○委員長(大倉精一君) なお、運輸大臣の所見並びに大臣に対する質問は、次回に回すとして、ただいまの御説明に対して質問のおありの方は、順次御発言を願います。

○相澤重明君 行政管理局にお尋ねしたいと思ふんですが、この行政管理局の報告を見ると、大へんまあ適切な報

告をみると、大へんまあ適切な報

いう点について、特に、たとえばこの中でいろいろ示唆されているところ、

あるいは先ほどの官房長が、御趣旨に沿うようにする、こういうことを言わ

れて答弁されておりましたが、免許の問題、たとえば一つの免許の例をとる

と、駐留軍の離職者の問題が、たとえ
ば開議決定事項なら事項としてある。

こういふような問題については、その

関係法律というものと、それから単に運輸省の所管の中における一自動車

局、こういう関係について、行政管理庁は、どういふふうに理解をし、ある

いはこれについて運輸省に勧告をする

か、その点を一つ、特別立法と、それ

から平常な運輸省令との関係について、
 どうお考えになっておったかというこ

とを一つ御答弁をいただきたい。行政
管理庁に先に聞いて、自動車局はあと

にします。

離職者の問題でございますが、この点

は私どもが、このハイタクの問題を徹
察いたしましたときには、そちらの方

には触れませんでしたので、管理庁としては特別の意見はございません。

○相澤重明君 行政管理庁がこれだけ

別立法についての監察ができないとい

これは行政管理庁もいまだ少しその関係

法令というものを見て、そうして監察
を行へべきであると私は思うのだが、

そういう点について、中に出ておら

い——委員長、答弁を求めます。

○政府委員(犬丸實君) 今の駐留軍の離職者の問題は、これは閣議決定で何

○政府委員(犬丸實君) 先ほども冒頭に申し上げましたように、私どもの監察は、主として自動車局の許可可事

ば助成をするとか、あるいはどういふふうなことをするのだというふうなことが、やはり監察の結果として出さべ

理庁でおつしやられました。たようなルーティン・ワークのようなもの、軽微なものというようものが各局長にまかされ

が思わしくない。そうしますと、新しい地方の免許事案が出て参りますが、こういったものが非常に古くなつてお

さいまして、ただ、これが全部であ
わけではないので、私どものほうは定
閑としておるわけではございません。

あるいは御質問の趣旨に全部答えていないかもしれないと思いますが、そういう行政管理局の御趣旨でございまして、ただ、先生の御指摘の点は、われわれも十分考えておるところでございまして、また、何らかそういった指導行政、助長行政の面につきまして、十分な検討の上、何らかの政策を打ち出したい、かように考えております。

○政府委員(園友弘康君) 今回の行政
管理庁の監察につきましては、先ほど
行管の政府委員の方からお答えがあり
ましたように、自動車局の方の関係が
主として監察されて、非常にたく
さんの勧告事項、改善事項が出ました
のであります。これらにつきまして
は、われわれとしても、大いに反省し
ておりまして、十分検討をいたしまし
て、善処したいと考えております。

先ほど御質問のごさいました駐留軍
労働者の関係につきまして、最初に
閣議了解がございまして、昭和三十
一年の三月二十六日にこれを各陸運局長
に流して、この就業あつせん趣旨に
沿つて指導するようにということを通
達いたしました。それからその後、
昭和三十一年の九月二十四日に閣議決
定がございまして、これを九月二十八
日に各陸運局長あてに通達いたしまし
て、この閣議決定の趣旨に沿つて配
慮するようにということにいたしました
と、それから十二月の十三日に、関係
申請事案の処理促進方について各陸運

○市川房枝君 行政管理庁の方に

ちよつと伺いたいのですが、許可、認可の問題は、申請をいたします個人といいますが、会社といいますが、あるいは団体と申しますか、許可される、認可されることによって非常な利益を得る、こういうふうに了解されるのですが、従つて、国民一般の間にあることは常識と申しますかは、許可、認可されるときには、やはり一種の関係者に対しての供給といひますか、あるい

は金品の授受といいますが、金品の方なんかはつきりすれば一種の汚職になるのかもしれませんが、それはつきものなんだというふうなふうに思われていると思います。それで、監察の結果のさっきの御報告を伺いますと、非常に認許可がおくれている、あるいは業者に偏重している、あるいは基礎的な調査がなしに認可が行われているというふうな御報告を伺ったのですが、その今の国民の間に持つております対応といえますか、そういう類似のことですね。それは行政管理庁は、ちよつとすこまでは調査ができていかなかったし

○政府委員（犬丸實君）　今の市川先生

のお話のようなことは、一般的にいわれているところだと思うのでございします。それで、われわれの方といたしましては、もちろん、業者がこれを適正に行われるという意味において、そう

いうことがないように、そういう事実があればこれを指摘しなければならぬと思うのでございますが、私どもの行政監察の主眼といたしましては、行政全般がうまくいくように、今のいろいろな早く処理ができる、公正に処理ができるという、機構的にも制度的にもそういう措置を作れば、そういうったおそくなるためにそういう問題が出てくるのもありますし、また、不公正にやられるためにそういうった汚職なんか

の根本的な方を早く直す必要がある。その方が影響も大きいのであって、一件汚職を摘発するよりも、その根源を直せば幾千件の汚職というものがなくなる、そういう趣旨で、根本的に運営そのものを直していかうという趣旨でございまして、もっぱらその方に力を入れているわけであります。ただ、もちろん調べております間に、そういう事実がつかめますれば、これはそれぞれ個々の問題として取り上げて処理していただきたいと思うのですが、なかなか実際問題といたしまして、そう

○政府委員（國友弘康君）　今のお話で

でございますが、われわれとしては、本省におきましても、陸運局におきましても、非常に審査事案が多いのでござい
ます。それで、そういうことになりまして、また申請者と同時に反対者がありま
すので、非常に慎重にわれわれの言動は慎しんでおります。であります
から、そういうことはおそらくないと思ひます。まあ、この点につきま
しては、實際われわれ会議のありますた

○市川房枝君　今のお言葉は何つておきますが、どうぞそれが事実であるように願ひたいと思います。こういふ勸告が出されまして、まあ、さつき官房長からは、ほとんどそれをお認めになつてゐるみたいです。十分注意するとか、あるいはその御趣旨に沿うとか、善処するとか、いろいろのお言葉でおつしやつておりますが、そういう

それからもう一つ、行政管理局はこ

[illegible]

よるな調査はあつたといふやうな感じがせんのでしようか。それは行政管理局の方から伺いたい。それから運輸省の方からもその問題を伺いたいです。

○政府委員(犬丸寛君) 私の方でいろいろ勧告いたしますが、その結果どうなつておるかと申しますのは、毎年十二月末日現在で、各省にその状況をまた調査いたしております。本年度の分は今まとめ中でございますが、昨年度の分を見ますと、大体九〇％近くは実現

され、あるいはその趣旨の通り検討するといふものもございますけれども、大体九〇％以上が勧告は尊重されております。そういう意味で、その後の推進につきましては十分気をつけているわけであります。

○政府委員(細田吉藏君) ただいまの勧告に対します回答につきましては、資料として提出させていただきます。行政管理庁からこういふふうに言つて参つております。前を略しますが、これに関し適切な改善の措置を講じられ、その結果について御回答願います。

す。」「こういうふうになっております。それを出したいと思ひます。

それからあととの問題でございます。私が、私どもの方は、省内に審査室というものを持っております。これは省内の監察機関でございます。勧告はこれまでもいろいろあるわけでございまして、勧告の事項につきましても、ただ一片の回答しただけでございまして、うことではございません。改善に時間とかかるものもございまして、そういう点につきましては、行政管理局に逐次御報告申し上げたいと思つてゐるわけでございまして、ただいま、行管の方からのお話がありました。行管としてはチェックしていただく、われわれの方は、部内に監察機関を持っておりますので、またこれをやはりここでチェックしておるというやり方をいたしてゐるわけでございまして。

○市川房枝君 行政管理局は、それじゃ年末に出でたその結果を、この勧告に対してどれだけ実行されたかというこの調査をなさるわけですね。それで、その調査されたものを私ども拝見したいと思つてゐる。こういう非常な努力をされて調査され、勧告されましますの結果が、やはり九〇％も実現されれば大へんけっこうなんですよ、どうもすぐそうも思えないのです。それを覚えていただきたいとお願ひしておきます。

○政府委員(犬丸實君) 全体的には非常に膨大なものでございましてけれども、項目別に、たとえば法令の改正を必要と認めるところなど、ところで、法令の改正をしたならしたとか、そういうふうな点に分類いたしました統

計的のものを作りますから、それができまして差し上げたいと思ひます。

○天田勝正君 大丸局長に二点だけ伺つておきます。

それは、第一は、自動車局の関係で、一般乗用、旅客運送事業の認可の問題の説明の際に、既存業者にはほとんど百パーセント近い認可があるが、新規については三〇％程度である、こういう説明を受けたわけでありまして、その百パーセント、三〇％という例示をされたのは、いささか非難の中身を含めて説明されたのか、それが妥当だという考え方に立つて説明されたのか、それを伺つておきます。

それから二点、この自動車局の関係で、最後の方であります。これをみると、陸運局長の専決事項が陸運事務所長で代行されておる。これを、陸運事務所長というものは、上部が二つに分れてゐるような妙な機構であつて、今現在でもこれは何らか処置をしなければならぬという感じがして、話に出るのですが、その権限を今度は知事に権限を委任したらどうかという趣旨の文章が書いてある。そうすると、これは行政機構という大きな問題にも関連してゐる。本来からしますと、予算も何も全部運輸省が握つておるにもかかわらず、これは出発点が妙な感じがする。上が二つに分れておるといふ、いわば変則な行政が行われてゐるのですね。これはここに書いてあるところを見れば、政府としては、はつきり陸運事務所の形、権限というものは今日のまゝがよろしいという結

論に立たなければ、こういうことが書けないはずなんだが、その点はいかがです。そういうふうに政府はきめましたか。

○政府委員(犬丸實君) 第一の増車の方は百パーセントだが、新規の方は三〇％だと申しましたのは、同じ需要供給力の需給均衡という点から見ますと、増車もそれから新規も同様なわけでありまして、しかし、経営的な問題からいまして、新規とそれから増車では、そういう点では区別があると思ひますので、一がいと同様であるべきだといふことは言い切れないと思ひますけれども、それにしまして、片一方が百パーセント近くで、片一方が三〇％近くでは、少しバランスがとれないのではないかとこのことは考へておられます。

それから第二の、陸運事務所長と申しますか、知事という問題は、今の増車とそれから新規の問題だと思つてございまして……

○天田勝正君 いや、そうじゃない。行政機構全般に及ぶ機構の問題を政府として……

○政府委員(犬丸實君) それで、その許可の権限が、片方は陸運局長にあり、片方は知事にあり、このことでは、同じような事案に対してその許可権者が二つになつてゐるのはまずいじゃないか。だから、それを一つにしたらいふじゃないかといふことを申しておる次第でありまして、どちらにしろといふことを言つておるわけではないのであります。同じような性質を持つその許可といふものが、全然別個の許可権者がそれぞれあるのじゃ、その統

一がとれないから、これは一本にした方がよい、こういう趣旨でございまして……

○天田勝正君 その第二点のそれは、これは衆参両院の運輸委員会においてもしばしば議論として出る事柄であつて、陸運事務所といふものが妙な機構であつて、下は一つであるけれども上は二つに分れておる。こんなんです。上は二つに分れておるから、これが不合理ではないか。まずこの、別に結論を出したわけじゃないけれども、多くの意見といふものは、これは運輸省に統合すべきものじゃないかという意見が私はかなりウエートとしては多かつた、こういうふうに出ておる。

衆議院の方でも同様であるといふふうに出ておるわけですね。ところが、それはどつちか一方づつていふふうには書かれておれば、私は、それはそれなり何うのであるが、この場合は、知事に早く委任してはどうか、これを検討する必要がある、こういうふうになつておるがゆゑに、そうだとすれば、政府においては、今現在のまま、むしろこの勧告の趣旨を実行するならば、知事権限の方を強化すべきである、こういうふうにしから見れば、これは、どうも、その点は政府において、むしろ運輸省側にウエートを置くのを置くという工合に決定がなされておるのか、こんなんです、質問の要点は。

○政府委員(犬丸實君) 私どもの方は、この監察におきましては、許可事務を監察いたしましたので、そしてその許可をやる上において、この二つに分れてゐるのはまずい、これは一本

にした方がよい、それならばどの機構に持つていくかという、その機構的な問題は、これは単にこれだけでなくて、いろいろな問題があると思つてゐる。いろいろ、その機構面についての監察は、この監察ではしておりませんので、この許可の事務の構成及び迅速さの点からいふと、二本に分れてゐるのはいささか、これは一本にした方がよい、こういうことでございまして、どつちにし、機構論はここでは言つていないわけでございまして。

○天田勝正君 それなら特定な知事とか何とか指定しない方がよっぽどいいのであつて、そうだとするならば、今度は質問を運輸省側に向けますが、官房長は、先ほど全面的にこの勧告については了承したと云々と、あつた。その対策をするといふのだが、この行政機構の問題にまでどう考へても触れたといふし、これは、このことについてはどう考へておられますか。

○政府委員(細田吉博君) 先ほど権限の調整につきましては、権限委任の実情調査の上で検討したいといふふうに出して上げたつもりであります。これは先生の御指摘になるように、これは、私どもも実は、ただいま行政管理局から御答弁になつたようなふうな解釈しておりましたが、こう見ますと、あとに検討という字句がございまして、先生の御指摘のやうな書き方になつておるのでもございまして。私どもは知事に一任する方が、一本にした方がいいといふふうに出てゐるわけではございまして。この点につきましても、委員会でももしばしば議論が出ておるところでありまして、私どもは一本

まず第一番には、免許事業に対する考え方、方針というものを行管はどういう場合にお考えになつてゐるのか、たとえば今天田君がいろいろ指摘しましたように、免許を取り消さなければならぬ業者がたくさんおるといふような発言がありましたけれども、逆にいいますと、そういう業者に免許を与えたものの責任はどうなるかということなんです。少くとも自由営業ではありませんので、国家が権威をもって免許した業者でありますので、免許した以上は業者に対する政府はどうか、方針をとつていかなければならぬか、こういうような点について一つずつ説明してもらいたい。これはいわゆる既存業者という表現をされますけれども、私は免許業者という表現の方が適切ではないかと考えております。ずつと一括してやりますから、一括して説明をお願いします。

次に、現在道路運送事業におきましては、運賃料金のダンピング、それから自家用車の営業類似行為、こういうことによつて、業者自体が非常に苦しんでおる。さらに、ひいてはこれに従事する従業員の労働条件も非常に劣悪になり、ひいては無理な自動車の運行をやつて、交通安全に大へんな支障をきたしてゐる。神風タクシーばかりでなく、トラックの運行については実にタクシー以上の危険なものがあるように私は見ております。こういうようなものはやはり免許行政に起因をしておると思うのですが、私はこの的確なる証拠をもつて申し上げるではありません。

んが、根本的には免許の行為が行政免許でなくて、政治免許が行われておる。つまり政府の高官が、小さな免許事業についても一々くちばしを入れておるといふような事実があるように聞いておるが、そうなるべくと、行政管理局の方でいろいろ免許の事務の取り扱いについての勧告をなすつても、そういうような根本的なものにメスを入れないといふと、免許行政といふものは、これは公正にならないのではなからうか、そういうことが行われておりますからして、自然に運賃ダンピングも行われ、あるいは自家用車の営業類似行為が行われる。不当競争が行われて、さらに天田君が指摘したような、必要な設備もできないということになつてくると思つております。これは免許行政の実態に起因しておる、こう考へるのですが、そういう点について行管としてどういふ見識を持っておるか、今、國友局長が、陸運局によつて免許の方針なりあるいはやり方も若干違つたとおっしゃつておられますけれども、たしかにあるでしょう。あるでしょうが、ある陸運局に対する政治力の物理的な力の強弱、これによつて相当免許行政は左右されるという事実について行管はどういふように監察し、お考えを持っておられるか、こういう点について一つ御説明願ひたい。

さらにもう一つは、免許事業につきまして、特に道路運送事業につきましては、今も天田君が言つたように、労働条件といふものが非常に公益事業としての大きな中核をなしておると思つたのですが、従来やもすれば、この道路運送事業等における労働条件は、所管事項が違つたといふことでつて軽視をされ、あるいはまた場合によつては逃避をされる、そういうような傾向があるのではありませんか、やはり免許行政に関連をして、陸運行政の非常に大きなウエイトとして、この労働問題といふものを勘案する必要があるのではないかと。特に最近中小企業のハイヤー、タクシー、あるいはトラック事業、あるいは、通運事業、こういうものにおけるところの労働争議といふものが非常に長期深刻化しておる、こういう傾向が出てきております。たとえは福井におきましても、あるいはまた横浜タクシーにおきましても、現在やつておる。これが無理な経営から起るところの一つの宿命的なものであつて、こう考へてゐるのですけれども、公益事業という立場から、さらにまた交通の安全という立場から、こういう労働問題について、運輸省としても大きな関心をもち指導すべきではないかといふこと。

政といふものの機構運営といふものは旧態依然として何らかえりみられていない。今、天田君の言つたように、末端の行政におきましても、県知事さんと陸運事務所その他との関係が非常に複雑になつてゐる。あるいはまた未だに地下鉄の所管がきまつておらないといふようなことも指摘されておりました。こういうような状態でありまして、この際、港灣行政と同じように陸運行政に対しても、行管としてはこの近代化に即応するところの機構運営について深くメスを入れて、これに対して一つ考へ方、あるいは青写真といふものを完備すべきではないか、こう考へるのですけれども、それらについて一括質問しましたけれども、補足説明のような意味で一つやつていただきたい。

それから最後に、行管の方では港灣行政について一元化、合理化についての勧告を出されておる。ところが御承知のように一兆円予算でもつて道路行政の画期的な計画をされ、さらに着工して進行しておる。こういう事態のもとにおいて、あと三年、五年たった場合の道路運送の実態といふものは画期的なものになると私は思う。画期的なものになると私には思ふ。画期的なものになるにかかわらず、陸運行政といふものの機構運営といふものは旧態依然として何らかえりみられていない。今、天田君の言つたように、末端の行政におきましても、県知事さんと陸運事務所その他との関係が非常に複雑になつてゐる。あるいはまた未だに地下鉄の所管がきまつておらないといふようなことも指摘されておりました。こういうような状態でありまして、この際、港灣行政と同じように陸運行政に対しても、行管としてはこの近代化に即応するところの機構運営について深くメスを入れて、これに対して一つ考へ方、あるいは青写真といふものを完備すべきではないか、こう考へるのですけれども、それらについて一括質問しましたけれども、補足説明のような意味で一つやつていただきたい。

と、もう一回言ひますけれども、免許事業といふものは、自由営業と違つて、天田君が言つたような、そういう免許を取り消さなければならぬような事業自体があるならば、逆に言えば、そういう事業の実態に対して免許をしたもの、これは免許したものの責任といふものもまた問われなければならぬじゃないか、こういうことを言つておるわけなんです。従つて、免許するに當つては慎重に審議をして、公益事業に適合するものに免許をする、と同時に、免許した以上は、自由営業と違ひますから、その免許業者に対する対策、方針といふものは、政府としてどう考へるべきであるか。いわゆる育成といふ言葉を使ひましたけれども、そういう面について……野放しにやつておいて、そして自由競争をやらしておいて、悪かつたらつぶれていけばいい、これなら、免許といふものはない方がいい。自由営業でやつた方がいい。こういうことでは公益事業のために工合が悪い。こういうことで免許行政といふものがあるんですから、従つて、免許した事業に対する政府の方針といふすか、あるいは責任といふすか、そういうものに対する行管の考え方、これを聞いておる。

○政府委員(犬丸實君) 今、委員長から御質問のございました第一点の、既免許業者に対するその後の状況はどうなつてゐるかという問題でございますが、私どもの方の監察では許可可それ自体の役所の行為をみましたので、その後の状況は、実は対象にしておりませんのでございませう。しかし、そういう点は確かに問題でございまして、今後、そういう既免許業者に対する運輸当局の指導の状況がどうなつておるかといふようなことは、問題の一つとして取り上げていかなければならぬと思つてございませう。

と、もう一回言ひますけれども、免許事業といふものは、自由営業と違つて、天田君が言つたような、そういう免許を取り消さなければならぬような事業自体があるならば、逆に言えば、そういう事業の実態に対して免許をしたもの、これは免許したものの責任といふものもまた問われなければならぬじゃないか、こういうことを言つておるわけなんです。従つて、免許するに當つては慎重に審議をして、公益事業に適合するものに免許をする、と同時に、免許した以上は、自由営業と違ひますから、その免許業者に対する対策、方針といふものは、政府としてどう考へるべきであるか。いわゆる育成といふ言葉を使ひましたけれども、そういう面について……野放しにやつておいて、そして自由競争をやらしておいて、悪かつたらつぶれていけばいい、これなら、免許といふものはない方がいい。自由営業でやつた方がいい。こういうことでは公益事業のために工合が悪い。こういうことで免許行政といふものがあるんですから、従つて、免許した事業に対する政府の方針といふすか、あるいは責任といふすか、そういうものに対する行管の考え方、これを聞いておる。

○政府委員(犬丸實君) 今の点はごもつともございまして、一応、免許をいたします際に、まず、十分合理的な基礎資料に基いて免許する必要があるんではないか、現在のところではその点に欠けておるので、その点をもう少し資料その他を整備して、公共の利益

のための需給調整、均衡という見地から許可してもらいたい、こういうことを言っているわけでございます。従つて、現在の免許可では、一応出ました資料——不完全な資料ではありますがけれども、一応出た資料に基いて免許可しているんだと思うのでありまして、従つて、それが、申請者が言っているような事実が違つておるとか、あるいはそういういたことを実行しないというようなことで、その免許後の行為が非常に悪いというよりなことがあれば、これは運輸当局としては、監督上、そういうものは是正措置を当然講ぜられるべきものだと思うのでございます。

それから第二点の、現在の免許可といふものが、行政的なものでなくて、政治的な点で動かされているんじゃないか、従つて、運賃、料金のダンピングが行われるとか、あるいは営業類似行為等があつて、労働者が非常に困窮しているというようなことがあるではないか、ということでございますが、これも、帰するところは、ただいま申し

別 表			
都道府県	港	名	港 の 区 域
北海道	枝	幸	枝幸港船だまり防波堤燈台(N44°56'03" E142°35'34")を中心とする半径1,200メートルの円内の海面
	雄	武	北防波堤基点を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
	紋	別	弁天岬(N44°21'11" E143°21'59")から90度1,000メートルの地点まで引いた線、同地点から180度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
網走	走		網走港河口突堤燈台(N44°01'17" E144°17'03")から248度20分

釧路	白	根	根白港防波堤燈台(N44°01' E145°11'58")から329度30分65メートルの地点を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
	室	花	弁天島燈台橋(N43°20'28" E145°34'54")を中心とする半径1,800メートルの円内の海面
秋	咲	花	花咲燈台(N43°16'33" E145°35'34")から270度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
多			霧多布三角点(48メートル)から0度1,500メートルの地点まで引いた線、同地点から270度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
布			

平	館	平館港北防波堤燈台 (N41°09'24" E140°38'41") を中心とする半径 2,000 メートルの円内の海面
青	森	鼻崎崎から 270 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに石森橋下流の堤川水面
小	堤	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並びに雷電橋下流の汐立川水面
野	辺	野辺地町と平内町との境界海岸 (N40°53' E141°05'18") から 90 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の野辺地川水面
大	湊	芦崎を中心とする半径 3,600 メートルの円内の海面及び最下流橋下流の田名部川水面
川	内	川内橋西端 (N41°11'43" E140°59'44") を中心とする半径 2,000 メートルの円内の海面及び同橋下流の川内川水面
臨	野	臨野沢川導水堤突端を中心とする半径 2,000 メートルの円内の海面並びに臨野沢川臨野沢橋及び瀬野川瀬野橋各下流の河川水面
佐	井	弁天島三角点 (2.9 メートル) を中心とする半径 2,000 メートルの円内の海面並びに大佐井川大佐井橋及び古佐井川古佐井橋各下流の河川水面
大	間	細間崎を中心とする半径 2,000 メートルの円内の海面
大	畑	大畑港南防波堤燈台 (N41°24'32" E141°10'18") を中心とする半径 1,500 メートルの円内の海面及び最下流橋下流の大畑川水面
大	戸	日出岩西端から 180 度及び 270 度に引いた線並びに陸岸により囲まれた海面、新井田川及び馬淵川各最下流橋下流の河川水面並びに馬淵川緒切堤下流の旧馬淵川水面
久	慈	久慈牛島燈台 (N40°12'55" E141°50'16") から 180 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の久慈川水面
八	木	八木港導堤の前燈 (N40°20'42" E141°45'58") を中心とする半径 900 メートルの円内の海面
宮	古	臼木山三角点 (86 メートル) から 220 度 960 メートルの地点を中心とする半径 1,400 メートルの円内の海面及び最下流橋下流の閉伊川水面
山	田	小島東端から伝作鼻及び熊ヶ崎東端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに大沢川及び関口川各最下流橋下流の河川水面
大	磯	七段崎から雀島南端を見通した線及び陸岸により囲まれた海面並びに大磯川及び小磯川各最下流橋下流の河川水面
釜	石	釜ノ鼻崎から鎌ヶ崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の大渡川水面
大	船	現瑞島北端から 90 度及び 270 度に引いた線及び陸岸により囲まれ

広	田	た海面並びに最下流橋下流の盛川水面 大森山三角点 (147 メートル) から 257 度 700 メートルの地点を中心とする半径 1,200 メートルの円内の海面
気	沼	鹿折海岸南端 (N38°52'37" E141°36'30") から 270 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
志	津	荒島南端から 228 度に引いた線、同島北端から 0 度に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、入瀬川汐見橋及び新井田川本浜橋各下流の河川水面
女	川	大貝崎から赤根南西端を見通した線及び陸岸により囲まれた海面
鮎	川	清崎から 139 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
渡	浜	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
波	波	尾崎から 333 度に引いた線、万石橋及び陸岸により囲まれた海面
着	着	石着港東防波堤燈台 (N38°24'16" E141°19'05") を中心とする半径 1,800 メートルの円内の海面及び開北橋下流の北上川水面
塩	釜	花瀬崎から唐戸島南端まで引いた線、唐戸島三角点 (36 メートル) から 案風沢島天淵点 (N38°19'33" E141°07'33") を経て鰐崎 (N38°21'54" E141°04'09") まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに貞山橋以北の貞山堀水面
象	浦	小淵崎を中心とする半径 2,000 メートルの円内の海面及び最下流橋下流の象浦川水面
金	浦	金浦港燈台 (N30°15'12" E139°54'53") を中心とする半径 1,500 メートルの円内の海面
平	沢	岸田崎から 23 度 3,000 メートルの地点まで引いた線、同地点から 90 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
本	庄	子吉川口右岸突端を中心とする半径 1,500 メートルの円内の海面及び由利橋下流の子吉川水面
秋	田	南防波堤基点を中心とする半径 3,000 メートルの円内の海面及び放水路水門下流の雄物川水面
船	川	根ノ崎三角点 (40 メートル) から 25 度 1,300 メートルの地点を中心とする半径 4,400 メートルの円内の海面
戸	賀	弁天崎を中心とする半径 1,500 メートルの円内の海面
北	浦	入斗崎から 90 度 2,000 メートルの地点まで引いた線、同地点から 180 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の賀茂川水面
能	代	能代三角点 (24 メートル) から 300 度 1,700 メートルの地点を中心とする半径 2,700 メートルの円内の海面及び同円内の米代川水面

三崎 観音山鼻から城ヶ島安房崎まで引いた線、同島西端から281度160メートルの地点まで引いた線、同地点から348度2,600メートルの地点まで引いた線、同地点と西ノ崎とを結んだ線及び陸岸により囲まれた海面
磯崎から真鶴崎北東端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面

新 能生 能生港燈台 (N37°08'20" E137°59'42") を中心とする半径2,000メートルの円内の海面

直江津 直江津港燈台 (N37°10'46" E138°15'12") を中心とする半径1,600メートルの円内の海面並びに関川直江津橋及び保倉川佐内橋各下流の河川水面

柏崎 大久保三角点 (42.1メートル) (N37°21'38" E138°32'21") から90度260メートルの地点を中心とする半径1,400メートルの円内の海面

寺泊 長峰三角点 (149.5メートル) (N37°37'13" E138°46'09") から0度2,000メートルの地点を中心とする半径1,300メートルの円内の海面

新潟 新潟港防波堤燈台 (N37°57'21" E139°04'19") を中心とする半径4,000メートルの円内の海面並びに信濃川万代橋及び新川山ノ下橋各下流の河川水面

岩船 岩船三角点 (78.4メートル) から90度500メートルの地点を中心とする半径2,000メートルの円内の海面及び明神橋下流の石川水面

西津 金剛山三角点 (962メートル) から149度引いた線及び陸岸により囲まれた海面

羽茂 市振崎から50度1,250メートルの地点を中心とする半径1,300メートルの円内の海面及び羽茂川橋下流の羽茂川水面

小湊 城山山頂 (N37°48'35" E138°16'54") を中心とする半径1,800メートルの円内の海面

富山 魚津 魚津港北防波堤燈台 (N36°49'03" E137°23'40") から169度1,040メートルの地点を中心とする半径2,000メートルの円内の海面

氷見 伏木富山 太田三角点 (61メートル) から40度2,000メートルの地点まで引いた線、大村三角点 (2.9メートル) から0度2,000メートルの地点まで引いた線、これらの地点を結んだ線及び陸岸により囲まれた海面、小矢部川城光寺橋、庄川新庄川橋、内川と放生津橋との接続線及び神通川家浦橋各下流の河川水面並びに岩瀬運河及び中島閘門以北の富岩運河の各運河水面

石川 七尾 須賀ノ原風南端から石崎ノ屏風北西端まで引いた線、能登島松ヶ崎から久木 (N37°04'17" E137°00'53") まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
タケガ鼻から229度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに城山橋下流の小又川水面

宇津 宇出津 宇出津港東防波堤燈台 (N37°18' E137°09'27") を中心とする半径600メートルの円内の海面及び最下流橋下流の堀川水面

小湊 金剛崎から90度引いた線、城ヶ鼻 (N37°18'01" E137°14'31") から180度引いた線及び陸岸により囲まれた海面

輪島 妙見山三角点 (58メートル) から210度1,600メートルの地点を中心とする半径1,000メートルの円内の海面及び吾妻橋下流の若山川水面

福浦 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最下流橋下流の輪島川水面

福井 福井 藻ノ崎を中心とする半径1,000メートルの円内の海面

和歌山 和歌山 港港第二防波堤燈台 (N36°55'05" E136°45'28") を中心とする半径800メートルの円内の海面

田辺 金石防波堤燈台 (N36°35'57" E136°35'20") を中心とする半径2,900メートルの円内の海面並びに犀川最下流橋及び大野川機具橋各下流の河川水面

小浜 大見崎から津崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに宮ヶ崎から城山山頂まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面

小浜 二見島崎から波懸鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面

三國 三ノ鼻から小崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに釜ノ橋下流の旧釜ノ川水面

三國 三國港防波堤燈台 (N36°13'01" E136°08'04") を中心とする半径1,000メートルの円内の海面並びに九頭龍川及び竹田川各最下流橋下流の河川水面

静岡 熱海 熱海市下多賀大西ヶ洞と同市網代片町との境界海岸 (N35°02'28" E139°05'22") から龍村弁天岩 (8メートル) に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
網代三角点 (164メートル) を中心とする半径2,000メートルの円内の海面中熱海港に属する部分を除いた海面
伊東港第二防波堤燈台 (N34°58'11" E139°06'34") から270度1,500メートルの地点を中心とする半径2,800メートルの円内の海面
箱取 箱取岬から0度引いた線及び陸岸により囲まれた海面

下田	狼煙崎から赤島南西端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の衛生沢川水面
手石	マライ崎から282度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに青野川と前田川との合流点下流の河川水面
松崎	アジホガ鼻から180度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
宇須	廻り崎三角点(150メートル)から174度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
土肥	丸山崎から28度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
戸田	大川左岸突端を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
清田	金塚山山頂(251メートル)から淡島頂まで引いた線、同地点から大久保鼻西端(N35°02'39" E139°53'21")まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
沼津	牛臥山三角点(62メートル)を中心とする半径1,800メートルの円内の海面
清水	真崎から0度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに千蔵橋下流の巴川水面
鏡津	浜当目三角点(172.9メートル)(N84°53'07" E138°20'25")から180度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに瀬戸川当目橋、小石川須奈橋、黒石川新川橋、同川派川共栄橋及び木屋川港橋各下流の河川水面
相良	愛鷹岩(N34°40'24" E138°13'36")から300度2,400メートルの地点を中心とする半径2,000メートルの円内の海面及び新橋下流の荻間川水面
御前崎	元根鼻三角点(7メートル)から0度1,500メートルの地点まで引いた線、同地点から270度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
浜名	弁天島頭(N34°41'12" E137°36'30")を中心とする半径2,000メートルの円内の海面並びに湖西町と新居町との境界湖岸(N34°42'24" E137°38'27")から90度に引いた線、雄略橋及び陸岸により囲まれた浜名湖水面
愛知	伊良湖崎燈台(N34°34'35" E137°01'10")を中心とする半径2,000メートルの円内の海面
福江	島三角点(6.4メートル)を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
泉	泉港西防波堤燈台(N34°39'11" E137°09'35")を中心とする半径500メートルの円内の海面
田原	蔵王山山頂(261メートル)を中心とする半径3,000メートルの円内の海面及び船倉橋下流の沙川水面
豊橋	十間川口右岸突端(N34°45'12" E137°19'25")を中心とする半径4,500メートルの円内の海面中梅田川右岸堤防突端から270度に引いた線以北の部分並びに豊川及び御生川各最下流橋下流の河川水面
三谷	三谷ヶ鼻(N34°48'07" E137°15'39")から竹島南端まで引いた線、同島と府相陸岸とを結んだ橋及び陸岸により囲まれた海面
蒲郡	蒲郡港防波堤燈台(N34°48'46" E137°13'35")を中心とする半径1,000メートルの円内の海面中三谷港に属する部分を除いた海面
形原	古城港東防波堤基点を中心とする半径1,000メートルの円内の海面中形原町と西浦町との境界海岸(N34°47'10" E137°11'21")から90度に引いた線以北の部分
西蒲	東興橋防波堤基点を中心とする半径1,000メートルの円内の海面中形原港に属する部分を除いた海面
東幡豆	中架海岸南端と寺部海岸南端とを結んだ線及び陸岸により囲まれた海面
吉田	矢崎川口燈台(N34°46'57" E137°04'48")を中心とする半径1,400メートルの円内の海面及び最下流橋下流の矢崎川水面
一色	一色港燈台の前燈(N34°47'17" E137°01'15")を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
衣浦	布土大橋基標(N34°47'56" E136°55'22")から90度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに東海道線鉄橋下流の境川水面
師崎	意ヶ崎から90度に引いた線、羽豆崎から90度600メートルの地点まで引いた線、同地点から0度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
篠島	東山鼻及び蛭子鼻からそれぞれ0度600メートルの地点まで引いた線、これらの地点を結んだ線並びに陸岸により囲まれた海面
豊浜	豊浜港西防波堤燈台(N34°42'02" E136°56'20")を中心とする半径900メートルの円内の海面
内海	北防波堤基点を中心とする半径1,000メートルの円内の海面及び内海橋下流の内海川水面
常滑	常滑港南防波堤燈台(N34°52'28" E136°50'20")を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
名古屋	名古屋港西防波堤燈台(N35°02'09" E136°51'28")を中心とする半径7,500メートルの円内の海面、天白川千鳥橋、大江川港東橋、山崎川忠治橋、堀川朝日橋、新堀川堀止、荒子川蓮門及び庄内川一色大橋各下流の河川水面並びに中川運河水面
三重	小貝須三角点(N35°02'50" E136°42'02")から118度に引いた線と伊勢大橋との間の掛斐川水面

四日市	朝明川口左岸突端から135度2,000メートルの地点まで引いた線、鈴鹿市と橋町との境界海岸（N $34^{\circ}53'54''$ E $136^{\circ}38'39''$ ）から90度3,000メートルの地点まで引いた線、これらの地点を結んだ線及び陸岸により囲まれた海面並びに朝明川、海蔵川、三滝川、鹿化川、内郡川、鈴鹿川及びこれらの支川各最下流橋下流の河川水面 千代崎燈柱（N $34^{\circ}51'$ E $136^{\circ}37'02''$ ）を中心とする半径1,500メートルの円内の海面及び最下流橋下流の金沢川水面 津興三角点（2.1メートル）から90度2,000メートルの地点まで引いた線、同地点から387度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに岩田川、安濃川及び志登茂川各最下流橋下流の河川水面 松阪港東防波堤燈柱（N $34^{\circ}36'50''$ E $136^{\circ}33'48''$ ）を中心とする半径2,000メートルの円内の海面
津	宇治山田港東燈柱（N $34^{\circ}31'33''$ E $136^{\circ}45'42''$ ）から228度2,630メートルの地点を中心とする半径3,000メートルの円内の海面及び河川水面 西塔、日向島北端、答志島鳥ヶ崎、阪手島丸山崎及び加布良古崎を順次に結んだ線並びに陸岸により囲まれた海面 波切防波堤燈台（N $34^{\circ}16'42''$ E $136^{\circ}54'11''$ ）を中心とする半径2,000メートルの円内の海面 城山崎を中心とする半径1,500メートルの円内の海面 止崎から田倉崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 大崎三角点（137メートル）から大石を經て千島鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 尾南音鼻から佐波留島東端まで引いた線、同島北端から投石北端を經て猪ノ鼻（N $34^{\circ}05'02''$ E $136^{\circ}14'22''$ ）まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面、船津川見千代花橋及び銚子川銚子橋各下流の河川水面並びに白石湖水面 モト鼻から佐波留島南端まで引いた線、同島北端から投石北端を經て猪ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 鬼ヶ城三角点（159メートル）を中心とする半径2,000メートルの円内の海面
久美浜	大崎三角点（173.5メートル）（N $35^{\circ}38'27''$ E $134^{\circ}53'36''$ ）から0度1,000メートルの地点まで引いた線、同地点から90度1,500メートルの地点まで引いた線、同地点から180度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 下関三角点（285.6メートル）（N $35^{\circ}40'16''$ E $135^{\circ}00'33''$ ）から30度1,900メートルの地点を中心とする半径600メートルの円内の海面、河川水面及び湖水面
京	
都	
久美浜	
浅茂川	

西宮	各最下流橋下流の河川水面、旧左門河川水面並びに辰巳橋西端と武庫川最下流橋東端とを結んだ線以南の各河川水面
神戸	夙川口右岸突端から158度2,050メートルの地点まで引いた線、同地点から45度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
明石	夙川口左岸突端から90度に引いた線、夙川口左岸突端から222度30分に引いた線及び陸岸により囲まれた海面、高橋川本庄橋、新渡川橋、妙法寺川古川橋各下流の河川水面並びに新川運河及び兵庫運河の各河川水面
二見	明石港突堤燈台(N34°38'19" E134°59'34")を中心とする半径900メートルの円内の海面
別府	瀬戸川口左岸突端から240度2,000メートルの地点まで引いた線、同地点から0度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
高砂	別府港防波堤燈台(N34°42'42" E134°50'55")を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
伊保	高砂港突堤燈台(N34°43'42" E134°48'07")を中心とする半径900メートルの円内の海面及び河川水面
八木	伊保港突堤燈台(N34°44'55" E134°46'10")を中心とする半径1,000メートルの円内の海面及び千鳥橋下流の荒川水面
姫路	八木川口右岸防波堤基点を中心とする半径500メートルの円内の海面及び三橋下流の八木川水面
相生	八木川口右岸防波堤基点から295度800メートルの地点から180度1,800メートルの地点まで引いた線、同地点から270度に引いた線、中川口右岸突端から180度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに市川、船場川、夢前川、大津茂川、揖保川及び中川各最下流橋下流の河川水面
相赤	釜崎から金ヶ崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
津居山	岡山県と兵庫県との境界海岸(N34°44'14" E134°22')から取掛島北端及び御前岩を経て御崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに大津川石ヶ崎橋、野々内落通門、千種川赤穂大橋及び御崎落元橋橋下流の河川水面
山	津居山島嶺ヶ城から赤島を見通した線及び陸岸により囲まれた海面並びに羽子山山頂(77メートル)から345度に引いた線以東の円山川水面
住	コヤガ谷鼻から臼ヶ浦島南端まで引いた線、同島嶺ヶ城鼻から大島北端まで引いた線、同島南端から大山山頂を見通した線及び陸岸により囲まれた海面
香	白石島北端から黒島北端を見通した線、白石島北端から244度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面

坂	矢城ノ鼻から観音寺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最下流橋下流の岸田川水面
岩屋	岸田港東突堤燈台(N34°35'19" E135°01'18")を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
洲本	洲本港燈台(N34°20'38" E134°54'08")を中心とする半径1,000メートルの円内の海面及び最下流橋下流の洲本川水面
由良	高城南端から220度に引いた線、梅崎北端から285度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
福良	約島鼻から135度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
都志	淡路港東燈台(N34°19'48" E134°43'58")を中心とする半径1,000メートルの円内の海面及び河川水面
郡家	都志港防波堤燈台(N34°24'46" E134°46'48")を中心とする半径500メートルの円内の海面及び大橋下流の郡家川水面
宮島	郡家港西防波堤燈台(N34°28'07" E134°50'39")を中心とする半径500メートルの円内の海面及び大橋下流の郡家川水面
新宮	北防波堤基点を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
三輪	熊野川口両岸突端を結んだ線と熊野川鉄橋との間の河川水面中和歌山県の地先部分
宇久井	徳島(N33°40'54" E136°59'27")から徳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285度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
勝浦	宇久井鼻から御崎まで引いた線、狐島東端から中山北端まで引いた線、同地点から110度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の長野川水面
古座西向	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
申本	徳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
日置	九龍島山頂から310度に引いた線、同島南東端から43度30分に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに古座川橋下流の古座川水面
田辺	橋杭一ノ島から新荷島を見通した線、橋杭一ノ島から戸島まで引いた線、遠見山山頂(124メートル)から224度985メートルの地点から246度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
御坊	日置川口両岸突端を結んだ線と日置大橋及び日置小橋との間の河川水面
	番所鼻から新田崎(N33°43'26" E135°21'18")まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに会津橋下流の会津川水面
	梅現磯西端から295度2,000メートルの地点まで引いた線、同地点から80度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに日商川天

由良	田橋、西川大橋及び小橋各下流の河川水面
湯浅	神谷崎から磯島北端まで引いた線、同島南端から長崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに由良橋下流の由良川水面
笑島	タタキノ鼻から172度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに広川広橋及び山田川橋各下流の河川水面
和歌山下津	宮崎ノ鼻から近藤島西端まで引いた線、同島東端から135度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに安藤橋下流の有田川水面 鹿ノ首から田倉崎及び観音崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに紀ノ川北島橋、加茂川一心橋及び女良川旭橋各下流の河川水面

取米	入尋鼻から310度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
赤碓	赤碓港西防波堤燈柱 (N35°30'34" E138°39'37") を中心とする半径1,800メートルの円内の海面
鳥取	鳥取港燈柱 (N35°32'17" E134°11'12") から132度270メートルの地点を中心とする半径1,500メートルの円内の海面及び河川水面
網代	鶴島島頂から270度に引いた線、駒山崎から0度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の蒲生川水面
田後	向島島頂を中心とする半径800メートルの円内の海面

取根	中海外ノ江燈台 (N35°31'32" E138°12'04") から去ルガ鼻まで引いた線、同線以東の陸岸及び境港導燈の前燈 (N35°32'41" E138°14'30") を中心とする半径4,000メートルの円弧により囲まれた中江ノ瀬戸及び美保湾の海面
----	--

根	益田	益田市中ノ島と同市高津町との境界海岸 (N34°41'30" E131°49'12") を中心とする半径1,500メートルの円内の海面及び高角橋下流の高津川水面
根	浜田	黒崎から馬島水島鼻まで引いた線、同島千畳敷鼻から入道鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の浜田川水面
根	江津	渡津三角点 (138.8メートル) (N35°00'44" E132°14'38") から270度1,400メートルの地点を中心とする半径2,300メートルの円内の海面及び江川橋下流の江川水面
根	仁万	荒布場鼻から麦島西端まで引いた線、同島東端から広出鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
根	久手	大田市久手町と同市島井町との境界海岸 (N35°13'30" E132°30'13") を中心とする半径1,300メートルの円内の海面
根	大社	神戸川口右岸突端から笹子島北西端を見通した線及び陸岸により囲まれた海面

恵加	生洲鼻から男島北端を見通した線及び陸岸により囲まれた海面
七類	獅子鼻から馬島北端まで引いた線、同島南西端から松ヶ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
美保関	九島西端から222度に引いた線、同島東端から青木島北端まで引いた線、同島南端から222度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
松江	美保関港東防波堤燈台 (N35°33'28" E138°18'46") から63度110メートルの地点を中心とする半径500メートルの円内の海面
安来	大橋川口右岸突端を中心とする半径2,000メートルの円内の海面並びに末次鼻から松ヶ鼻を見通した線以東の矢道湖水面及び大橋川水面
西浦	油壺鼻から龜島北端まで引いた線、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
安来	高瀬崎から島貝崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
西浦	白崎鼻からニグ鼻まで引いた線、獅子ヶ鼻から島根鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面

日生	松ヶ鼻からツプロ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに新橋下流の中州川水面
片上	伊里川口右岸突端から前島東端まで引いた線、同島北端から生崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
鶴海	鵜尾鼻から高目鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
西大寺	馬立鼻から前島荒崎まで引いた線、同島城ヶ鼻から0度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
小串	九幡西突端燈台 (N24°38'05" E134°01'56") 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永安橋下流の吉井川水面
阿山	面東山東端から外波崎まで引いた線、同地点から九幡西突端燈台まで引いた線、九幡西突端基点から大浦磯を見通した線及び陸岸により囲まれた海面
宇野	高島北端から0度に引いた線、同島南端から180度に引いた線、松尾鼻から0度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに京橋、中橋及び小橋各下流の旭川水面
日比	高辺岬 (N34°29'19" E135°37'52") から下島島西端及び飛州 (4.9メートル) を経て船崎 (N34°27'37" E133°56'46") まで引いた線並びに陸岸により囲まれた海面
比浦	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
日比	下村三角点 (91.9メートル) から170度1,000メートルの地点から鶴石鼻防波堤突端 (N34°27'45" E133°51'42") を見通した線及び陸岸により囲まれた海面

味野	下村三角点から170度1,000メートルの地点から180度1,200メートルの地点まで引いた線、同地点から270度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに大正橋下流の大川水面	重井	長串鼻から小細島北端まで引いた線、同島西端から188度引いた線及び陸岸により囲まれた海面
下津井島	西ノ埼から90度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	佐木	佐木島三角点(184メートル)と因島龍王山三角点(241メートル)とを結んだ線、佐木島端ノ鼻から80度1,000メートルの地点まで引いた線、同地点から180度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
玉島	大島三角点(94メートル)から270度1,900メートルの地点を中心とする半径2,000メートルの円内の海面	瀬戸田	向上寺山三角点(67メートル)から76度840メートルの地点を中心とする半径2,600メートルの円弧及び高板島三角点(317メートル)と生口島端ノ鼻とを結んだ線並びに陸岸により囲まれた海面
笠岡	山ノ端三角点(31メートル)から180度に引いた線、高梁川右岸端水堀突端(N34°30'06" E133°41'34")から270度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	磯崎	磯崎から佐和島東端まで引いた線、同島西端から生野島馬取鼻(N34°17'06" E132°55'42")まで引いた線、同島カノネ鼻から船島陵ノ鼻まで引いた線、同島南端から象頭鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
福山	飛道ヶ端から49度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	木ノ江	高山鼻から中ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
尾道糸崎	仙酔島貳國岬から306度に引いた線、同島島ノ口鼻から狐崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	御洗	一法寺山三角点(440メートル)から岡村島観音崎まで引いた線、同島戸町三角点(88メートル)から310度1,100メートルの地点まで引いた線、同地点から三角島三角点(111メートル)まで引いた線、同三角点から184度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
忠海	大吠山山頂から岩子島三角点(131メートル)まで引いた線、鵜小島から向島市刈鼻まで引いた線、同島女法崎から宝間鼻まで引いた線、同島松ヶ鼻を中心とする半径2,300メートルの円弧及び陸岸により囲まれた海面	大西	七々見山山頂(57メートル)から長島三角点(75メートル)まで引いた線、同三角点から刀崎鼻(長九郎鼻)まで引いた線、同地点から舞鶴新開明神(N34°14'45" E132°54'14")まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
竹原	渡ヶ鼻から大谷鼻(N34°19'36" E133°00'31")まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	浦刈	下浦刈島太平山三角点(282メートル)から95度に引いた線、同島白埼から80度5,200メートルの地点まで引いた線、同地点から107度2,600メートルの地点まで引いた線及び同地点から上浦刈島三崎まで引いた線並びに陸岸により囲まれた海面
呉	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	島	小名切岬(14メートル)から228度30分に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
広島	豆倉鼻から190度1,800メートルの地点まで引いた線、同地点から舞鶴尻鼻(N34°12'15" E132°32'45")まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面、下猫崎から270度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに大隈ヶ鼻から285度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	山口	渡東鼻、阿多田島長浦鼻、姫子島島頂及び面高鼻を順次に結んだ線及び陸岸により囲まれた海面並びに今津川及び門前川各最下流橋下流の河川水面
廿日市	観音崎、峠島南端、似島南東端、同島地獄鼻、大カクテ島南端、津久根島南端及び入幡川口左岸突端を順次に結んだ線及び陸岸により囲まれた海面並びに猿喰川、京橋川、天安川、本川及び天満川各最下流橋下流の河川水面	岩国	流の河川水面
大竹	住吉新開南東端(N34°20'57" E132°20'38")を中心とする半径700メートルの円内の海面	久賀	久賀町と大島町浦野との境界海岸(N33°57'35" E132°14'50")から大崎鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
土生	丸子山三角点(238メートル)から65度1,600メートルの地点を中心とする半径2,300メートルの円内の海面	安下松	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
	平内島北端から329度に引いた線、同島東端から生名島波面田鼻まで引いた線、同島蔵島北端から弓削島伊勢ヶ鼻まで引いた線、同地点から25度3,700メートルの地点まで引いた線、同地点と奥山山頂(393メートル)とを結んだ線及び陸岸により囲まれた海面	井柳	津長鼻から17度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに屋代川橋下流の屋代川水面
			黒島鼻から347度1,950メートルの地点を中心とする半径2,000メートルの円内の海面及び最下流橋下流の片野川水面

室	津	唐釜 (19メートル) から長島奈古屋崎まで引いた線、同島赤石鼻から横島大石鼻まで引いた線、同地点から 45 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面中上関港に属する部分を除いた海面
上	関	唐釜 (19メートル) から長島奈古屋崎まで引いた線、同島赤石鼻から横島大石鼻まで引いた線、同地点から 45 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面中上関町の地先部分
平	生	堀取崎から馬島用吉山三角点 (109メートル) まで引いた線、同三角点から 64 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに八海橋下流の田布施川水面
室	徳山下松	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
三田尻中関		茶臼山山頂から笠戸島磯石岬まで引いた線、同島龜岩から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
秋丸宇	徳尾部	龍宮崎から向島嶺崎まで引いた線、同島牛ヶ瀬から中ノ関港燈台 (N33°59'45" E131°32'40") まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
小野田	小野田	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
厚	秋	月崎から丸尾崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
小	串	宇部崎から 260 度に引いた線、本山崎から 110 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに真綿川最下流橋及び厚東川大橋各下流の河川水面
特	牛	小野田港防波堤燈台 (N38°58'12" E131°10'02") を中心とする半径 1,700 メートルの円内の海面及び最下流橋下流の有明川水面
角	島	宮崎から龍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下津橋下流の厚狭川水面
栗	野	龍宮島北端から 73 度に引いた線、同島南端から松谷鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
仙	崎	特牛燈台 (N34°18'57" E130°53'38") から 180 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
萩		角島三角点 (30メートル) (N34°20'26" E130°51'11") から 0 度 400 メートルの地点を中心とする半径 600 メートルの円内の海面
		串山三角点 (56メートル) から 90 度 800 メートルの地点を中心とする半径 800 メートルの円内の海面及び最下流橋下流の栗野川水面
		屋海鼻から青海島千賀瀬鼻まで引いた線、王子鼻から 180 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の三隅川水面
		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最下流橋下流の松本川水面

須佐	江崎	山口	徳島	撫美	今切	徳島	富岡	橋	由岐	日和佐	半岐	浅川	矢吹
須佐	江崎	山口	徳島	撫美	今切	徳島	富岡	橋	由岐	日和佐	半岐	浅川	矢吹
海苔石から天神島三角点 (46メートル) を見通した線及び陸岸により囲まれた海面	志ヶ果山山頂から 320 度に引いた線、竹ノ子島台場鼻から和合良島島頂まで引いた線、同島頂から 230 度に引いた線、根敷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並びに砂津川、栗川、板瀬川、堺川、江川及び堀川各最下流橋下流の河川水面	鴨門町水津点 (4.65メートル) (N34°11'55" E134°37'34") から 90 度 2,300 メートルの地点まで引いた線、同地点から 180 度 4,800 メートルの地点まで引いた線、同地点から 270 度に引いた線、竹島北端から 270 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の撫養川水面	相生橋西端から 52 度 1,400 メートルの地点を中心とする半径 1,500 メートルの円内の海面並びに今切川三ッ合橋及び鍋川宮川橋各下流の河川水面	徳島市沖洲町北端 (N34°04'10" E134°35'59") から 114 度 1,500 メートルの地点まで引いた線、同地点から大崎北端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに新町川、福島川、沖洲川及び勝浦川各最下流橋並びに國瀬川鉄道橋、同川支川山城屋橋及び冷田川樋門各下流の河川水面 (御座船入江を除く)	和田ノ鼻燈柱 (N34°00'20" E134°38'15") から大崎北端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに神代瀬川及び立江川各最下流橋下流の河川水面	龜崎東端から丸島、中津島、青島各島頂を経て旧那賀川右岸北端 (N34°56'02" E134°42'06") まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに國川樋門下流の那賀川水面	富岡町北の東端 (N33°52'49" E134°40'50") から橋ヶ浦北端 (N33°51'03" E134°41'41") まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	足摺岬から笠野島北東端を経て東由岐浦南端 (N33°45'40" E134°36'09") まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	阿瀬比鼻から大磯まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに日和佐川最下流橋及び奥瀬川第二樋門下流の河川水面	小張岬から仏崎 (N33°39'12" E134°25'12") まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の年較川水面	網代崎から 0 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	古愛宕三角点 (196メートル) から 74 度 1,550 メートルの地点を中心	

角崎北東端、南島荒崎鼻、家島東端、同島西端及び重石鼻を順次に結んだ線並びに陸岸により囲まれた海面

荷留鼻から0度引いた線及び陸岸により囲まれた海面
戎ヶ鼻から0度引いた線及び陸岸により囲まれた海面
君ヶ浦水準点(3.59メートル)(N38°15'38" E132°32'40")から172°度300メートルの地点から315度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに立間川、立間尻川、南谷川及び轉間川各最下流橋下流の河川水面

御手洗鼻から置玉埼まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
城ヶ浦鼻から340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
オシ岬から大崎井戸を見通した線及び陸岸により囲まれた海面
横鼻から老手鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
長浜港北防波堤燈台(N38°36'53" E132°29'18")から249度400メートルの地点を中心とする半径900メートルの円内の海面
栄町水準点(2.88メートル)(N38°45' E138°42")から0度350メートルの地点を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
興居島黒崎から169度引いた線、同島神崎から白石鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
北条港燈台(N38°58'21" E132°46'24")を中心とする半径1,000メートルの円内の海面

菊間港防波堤燈台(N34°02' E132°50'21")を中心とする半径700メートルの円内の海面及び最下流橋下流の菊間川水面
倉社川口右岸突端から0度引いた線、大浜燈台(N34°06'12" E132°59'38")から120度引いた線及び陸岸により囲まれた海面
鴨藏から70度引いた線、同地点から津倉北端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
大神明川口三角点(4.7メートル)(N38°57'08" E138°05'12")を中心とする半径4,000メートルの円内の海面
中三角点から67度引いた線以南の部分

発電所三角点(4.4メートル)(N38°55'24" E138°10'15")を中心とする半径2,000メートルの円内の海面
御代島三角点(75メートル)から167度2,080メートルの地点を中心とする半径3,000メートルの円内の海面
中国領川左岸堤防突端燈台(N38°58'11" E138°17'28")から385度引いた線以西の部分及び倉山橋下流の尻瀬川水面

三島港防波堤燈台(N38°59' E138°32'42")から203度350メートルの地点を中心とする半径1,000メートルの円内の海面

寒川	寒川突堤突端(N33°58'06" E133°30'52")を中心とする半径400メートルの円内の海面
川之江	城山三角点(62.2メートル)から31度600メートルの地点を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
岡村浦	観音崎から龍神崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 泊ヶ鼻(N34°14'40" E132°59'23")から道明ヶ鼻(N34°14'56" E132°59'30")まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 金ヶ崎から六ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
方伯	

高知	甲室戸岬	唐人ヶ鼻を中心とする半径1,000メートルの円内の海面 西防波堤突端(N33°15'37" E134°09'57")を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
室津	室津	南防波堤突端(N33°16'56" E134°08'44")を中心とする半径1,000メートルの円内の海面及び最下流橋下流の室津川水面
奈半利	奈半利	奈半利川口左岸突端を中心とする半径1,500メートルの円内の海面及び最下流橋下流の奈半利川水面
高知	高知	龍頭崎燈台(N33°29'34" E133°34'33")から180度500メートルの地点まで引いた線、同地点から90度1,800メートルの地点まで引いた線、同地点から0度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに鏡川、国分川、堀川、下田川及び長沢川各最下流橋下流の河川水面
宇須崎	宇須崎	白ノ鼻から0度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 角谷ノ岬から神木ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の鏡川水面
久上ノ加江	久上ノ加江	大野崎から215度に引い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 鹿島東端を中心とする半径1,000メートルの円内の海面及び佐賀橋下流の伊予喜川水面
佐佐	佐佐	上川口三角点(47.5メートル)を中心とする半径1,100メートルの円内の海面及び最下流橋下流の鏡川水面
上川口	上川口	道崎三角点(55メートル)を中心とする半径3,000メートルの円内の海面並びに四万十川山路渡船場(N32°58'03" E132°57'18")から0度に引いた線、同地点から135度に引いた線、大堂川口左岸突端から180度に引いた線、白岡崎から90度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
清水島	清水島	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0度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
福岡	加布里多	鹿ノ首から聖崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 残島天狗鼻(N33°37'58" E130°13'04")から32度30分に引いた

大島	大島	線、同地点から若石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最下流橋下流の河川水面
戸屋	戸屋	大島加代鼻から180度に引いた線、同島曾根鼻から90度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
戸田	戸田	魚見山三角点(43メートル)を中心とする半径1,700メートルの円内の海面及び最下流橋下流の遠賀川水面
宇島	宇島	神ノ島三角点(57メートル)を中心とする半径3,000メートルの円内の海面
三池	三池	宇島港燈柱(N33°37'38" E131°07'39")を中心とする半径2,500メートルの円内の海面及び最下流橋下流の桂新川水面
大牟田	大牟田	三池港北防砂堤燈台(N33°00'04" E130°23'41")を中心とする半径2,700メートルの円内の海面(ドックを含む)
若津	若津	四ツ山山頂から8度1,900メートルの地点を中心とする半径4,500メートルの円内の海面中三池港境界線以北の部分並びに熊訪川諏訪橋及び大牟田川中島橋各下流の河川水面 浜武三角点(8メートル)(N33°08'31" E130°22'27")を中心とする半径2,700メートルの円内の海面及び大中島北東端から135度に引いた線以南の筑後川水面(福岡県の地先部分に限る。)
伊万里	伊万里	佐賀県と長崎県との境界海岸(N33°20'14" E129°47'36")から福島白岩鼻まで引いた線、紫屋崎から315度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の伊万里川水面
呼子	呼子	友崎から加都島宮崎まで引いた線、同島ツイタ鼻から波戸崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
唐津	唐津	高島北端から298度に引いた線、同島南東端から180度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに舞鶴橋下流の松浦川水面
住ノ江	住ノ江	船津川口右岸突端から270度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の住ノ江川水面
富津	富津	寺井三角点(4.8メートル)(N33°12'28" E130°21'30")から180度に引いた線、大中島南西端から135度に引いた線、大堂川口左岸突端から135度に引いた線及び同地点から315度に引いた線により囲まれた河川水面中佐賀県の地先部分
長崎	長崎	梶掛瀬(N32°45'28" E130°23'02")から270度に引いた線、同地点から上島崎子瀬、子持島鼻頂及び藤島鼻頂を経て龍宮島鼻頂まで引いた線、同地点から337度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
島原	島原	宮崎鼻から180度に引いた線、白岡崎から90度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面

小茂	浜大	弁天崎から穴ノ口崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	奈留島	掛リ先鼻から末津島西端まで引いた線、同島南端から鳴神鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
脇	神	沙見崎を中心とする半径2,000メートルの円内の海面	良	福見崎から220度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
島	崎	井上鼻(N32°34'56" E129°47'44")から甲瀬及び中島南端を経て祇園崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	川	野首崎から240度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
長	崎	観音崎から四郎ヶ島西端を経て終ノ尾島長刀崎まで引いた線、香焼島石燈籠ノ鼻から笠ノ崎まで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橋下流の河川水面	吹	一本松鼻からエビス鼻まで引いた線、穴ノ口から内ノ留鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
式	見	端崎から神楽島立標(N32°47'17" E129°45'45")まで引いた線、同標から45度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	平	山姥崎から黒子島東端を経て瀬子崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
瀬	戸	ソラギ鼻から75度に引いた線、同地点から福島稲崎鼻まで引いた線、同島南端から116度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の雪ノ浦川水面	吉	坊山崎から待遊崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
大	村	玖島崎、臼島南端、カコウ島島頂及びソウケ島島頂を順次に結んだ線及び同地点から25度に引いた線並びに陸岸により囲まれた海面	津	島瀬崎から90度1,500メートルの地点まで引いた線、同地点から180度に引いた線、呼崎から潮見崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
崎	戸	鶴崎から崎戸島西端まで引いた線、同島南端から芋島三角点(11メートル)まで引いた線、同三角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	大	曲鼻から180度600メートルの地点まで引いた線、同地点から90度に引いた線、ツルノサザリ鼻から180度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
佐	世	向後崎から寄船崎まで引いた線、渚ノ首鼻から口木崎まで引いた線、ツル崎から針尾島三ツ岳山頂(28メートル)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに佐世保川及び日宇川各最下流橋下流の河川水面	島	若宮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
相	浦	大崎から340度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	比	細崎から烏帽子崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
白	浦	魚見崎からコウサギ鼻まで引いた線、同地点から黒島北端を見通した線及び陸岸により囲まれた海面	田	名島島南東端から187度に引いた線、同島北端から若宮島北東端まで引いた線、同島北西端から島屋鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
江	迎	銭立鼻から小島(高橋島)西端を見通した線及び陸岸により囲まれた海面並びに江迎橋下流の江迎川水面	勝	尉殿崎から磯ノ崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
田	平	波戸崎から平戸島南端まで引いた線、同地点から90度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	佐	立場崎からトロ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橋下流の河川水面
今	福	野崎から置尾鼻(N38°21'49" E129°44'51")まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	原	虎崎から耶良崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
福	江	天神崎から80度1,000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	豆	豆殿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
富	江	和島北端から315度に引いた線、同島東端から180度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	水	明神崎を中心とする半径1,700メートルの円内の海面
玉	之	小浦北端から島山島西端まで引いた線、同島黒瀬崎から90度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	佐	番所ノ鼻(N32°17'56" E130°28'24")から唐船岩を経て唐船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芦北町と湯浦町との境界(N38°17'22" E132°29'40")から225度に引いた線
宿	岐	針ノメソズ鼻から沖ノ平瀬北端を経て尾崎まで引いた線、因助鼻からヒキ瀬北端を見通した線及び陸岸により囲まれた海面	代	以北の湯浦川水面及び最下流橋下流の佐敷川水面
			角	加賀島三角点(28.7メートル)を中心とする半径5,000メートルの円内の海面並びに前川及び球磨川各最下流橋下流の河川水面
			百	瀬戸ノ鼻から三角燈台(N32°37'18" E130°26'48")まで引いた線、大矢野島塔ヶ崎から千束島六四郎鼻まで引いた線、黒崎から180度に引いた線、戸島燈台(N32°34'22" E130°29'27")から210度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
			實	樺現山三角点(27.8メートル)から238度2,850メートルの地点を中心

洲	長	とする半径1,800メートルの円内の海面並びに同三角点から180度 に引いた線以西の白川及び坪井川水面 肥後長洲港南防波堤燈台(N32°55'12" E130°26'32")から8度1,000 メートルの地点を中心とする半径1,300メートルの円内の海面 小島鼻(N32°26'15" E130°25')から小島鼻頂を経て雨龍崎まで引い た線及び陸岸により囲まれた海面
本	波	茂木根崎から135度に引いた線、五色島三角点(17.8メートル)から それぞれ90度及び270度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 並びに広瀬川今釜橋、舟橋川小松原橋、町山口川昭和橋、南川昭南 橋及び鶴川明龜橋各下流の河川水面
牛	深	ボラ山三角点(76メートル)(N32°11'16" E130°01'18")から388度 30分250メートルの地点を中心とする半径2,200メートルの円内の 海面中同三角点から147度500メートルの地点から0度に引いた線 以東の部分
宮	岡	巴崎から160度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 鬼池港防波堤燈台(N32°32'36" E130°11'32")を中心とする半径800 メートルの円内の海面
大	岡	大塚三角点(4.3メートル)(N33°36'49" E131°12'24")を中心とす る半径3,000メートルの円内の海面及び最下流橋下流の山国川水 面
分	津	小松橋東端を中心とする半径1,800メートルの円内の海面及び小松 橋下流の駒館川水面
大	高	桂川口右岸東突堤基点を中心とする半径2,500メートルの円内の海 面並びに桂川桂橋及び奇瀬川浮遊橋各下流の河川水面
洲	田	琵琶崎から太郎岩を経て龜崎まで引いた線及び陸岸より囲まれた海 面
長	津	田瀬川口右岸突堤を中心とする半径1,000メートルの円内の海面及び び港橋下流の田瀬川水面
分	東	権現鼻から45度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに入 坂川錦江橋及び高山川水代橋各下流の河川水面
守	江	高崎山山頂から松ヶ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
別	府	大分港北突堤燈台(N33°14'53" E131°35'28")を中心とする半径 1,800メートルの円内の海面
大	分	千歳三角点(38.7メートル)(N38°14'11" E131°40'17")から20度 2,200メートルの地点を中心とする半径4,000メートルの円内の海面 並びに大野川及び比津川各最下流橋下流の河川水面
崎	崎	若獅子鼻から腰鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
佐	賀	関

件	白	天神ヶ鼻から387度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 機浦崎から116度30分に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並 びに最下流橋下流の青江川水面
久	佐	意匠川口右岸突堤から東島東端まで引いた線、高松我鼻から宮島島 頂を経て浪大鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに長 島川海運橋並びに中江川及び番匠川各最下流橋下流の河川水面
見	伯	米崎鼻から釜研鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
江	浦	投石磯東端から島帽子港南端まで引いた線、同地点から342度に引 いた線、投石磯東端から346度に引いた線及び陸岸により囲まれた 海面
宮	北	東海山山頂(258メートル)から260度1,000メートルの地点を中心 とする半径2,500メートルの円内の海面及び河川水面
崎	延	洋望崎からタカサ智に引いた線、同地点から178度に引いた線及び 陸岸により囲まれた海面
宮	土	松ヶ鼻、イクイ智西端、乙島三角点(79メートル)及び倉戸鼻を順 次に結んだ線並びに陸岸により囲まれた海面
崎	細	水神松三角点(2.1メートル)(N31°54'15" E131°27'32")を中心とす る半径4,000メートルの円内の海面及び高松橋下流の大湊川水面
内	宮	内海防波堤燈台(N31°45'07" E131°28'38")を中心とする半径 1,300メートルの円内の海面及び最下流橋下流の内海川水面
海	内	尾伏鼻から泊津港導燈の前燈(N31°33'19" E131°23'58")まで引い た線及び陸岸により囲まれた海面並びに堀川運河水面
津	外	観音崎から祇園崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに 黒島橋下流の湯上川水面
浦	福	隠現鼻を中心とする半径1,300メートルの円内の海面及び河川水 面
島	志	志布志港導燈の前燈(N31°28'12" E131°06'41")を中心とする半径 1,900メートルの円内の海面
志	内	火崎から高崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに内之 浦橋下流の広瀬川水面
志	大	波山鼻を中心とする半径1,500メートルの円内の海面
志	根	城ヶ崎突堤を中心とする半径1,500メートルの円内の海面
志	占	北防波堤基点を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
志	屋	上迫三角点(83.8メートル)(N31°29'30" E130°42'25")から340度 500メートルの地点を中心とする半径2,000メートルの円内の海面 及び垂水橋下流の本城川水面
志	水	

山	若獅子鼻から宮浦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
加治木	防波堤基点を中心とする半径800メートルの円内の海面並びに瀬掛川瀬掛橋及び日木山川日木山橋各下流の河川水面
鹿見島	鹿田川口左岸突端から80度5.550メートルの地点まで引いた線、同地点から神瀬燈台(N31°33'48" E130°35'33")を見通した線及び陸岸により囲まれた海面並びに最下流橋下流の甲斐川水面
山崎	大山崎から金比羅ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
統御池	赤崩鼻からカク鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
野田	山神鼻を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
串木	串木野港北防波堤燈台(N31°42'25" E130°15'40")を中心とする半径1,900メートルの円内の海面及び最下流橋下流の五反田川水面
川内	黒瀬岩北端(N31°50'29" E130°11'48")を中心とする半径1,000メートルの円内の海面及び最下流橋下流の川内川水面
阿久根	阿久根港西防波堤燈台(N32°00'53" E130°11'39")を中心とする半径2,000メートルの円内の海面及び最下流橋下流の高松川水面

備考 この表において、Nは北緯を、Eは東経を表わすものとする。

米ノ津	米ノ津港北防波堤燈台(N32°07'38" E130°20'39")を中心とする半径1,900メートルの円内の海面及び最下流橋下流の米ノ津川水面
西之島	箱崎から31度5分に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
表之瀬	西防波堤基点を中心とする半径500メートルの円内の海面
中瀬	倉裏崎から串崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
手瀬	津口鼻三角点(62メートル)から320度500メートルの地点を中心とする半径1,000メートルの円内の海面
一宮	平松山三角点(164メートル)を中心とする半径1,800メートルの円内の海面及び最下流橋下流の一宮川水面
宮之浦	塚崎から肥瀬ノ崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに宮之浦下流の宮之浦川水面
名古	塚崎から90度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
古	皆通崎から244度に引いた線、油井崎から180度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面

附 則

- この法律は、昭和三十四年五月一日から施行する。
- 港則法(昭和二十三年法律第七十四号)の一部を次のように改正する。
別表中「武豊」を「衣浦」に改める。
- 関税法(昭和二十九年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。
別表第一中「武豊」を「衣浦」に改める。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法(昭和二十六年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。
第二条第一項第一号中「第四号」を「第五号」に改め、同項第三号中「はしけのえい航」を「はしけ若しくはいかだの曳航」に改め、同項第四号中「貯木場を含む」を「水面貯木場を除く」に改め、同項に次の一号を加える。

- 五 港灣若しくは指定区間におけるいかだに組んで運送する木材の運送又は港灣において、いかだに組んで運送された木材若しくは船舶若しくははしけにより運送された木材の水面貯木場への搬入、いかだに組んで運送されるべき木材若しくは船舶若しくははしけにより運送されるべき木材の水面貯木場からの搬出若しくはこれらの木材の水面貯木場における荷さばき若しくは保管
- 第三条に次の一号を加える。
五 いかだ運送事業(前条第一項第五号に掲げる行為を行う事業)
- 第四条を次のように改める。
(登録)
第四条 港灣運送事業を営もうとする者は、港灣ごとに、かつ、港灣運送事業の種類ごとに運輸大臣の行方登録を受けなければならない。ただし、指定区間において運送する港灣運送事業については、当該指定区間の起点又は終点である港灣の一について登録を受けなければならない。
- 港灣運送事業の登録は、運輸省令で定めるところにより、利用

者、取扱貨物その他業務の範囲を限定して行うことができる。
第五條第一項中第二号を削り、第四号を第六号とし、第三号を第五号とし、第一号の次に次の三号を加える。
二 港灣
三 港灣運送事業の種類
四 業務の範囲を限定して登録を受けようとする場合において、利用者、取扱貨物その他業務の範囲
第七條第一項中第四号を第五号とし、同項第三号中「前二号」を「前三号」に改め、同号を同項第四号とし、同項第二号の次に次の一号を加える。
三 営業に關し成年者と同一の能力を有しない未成年者又は禁治産者であつて、その法定代理人が前二号の一に該当する者であるもの

第七條第一項に次の二号を加える。
六 資産の合計金額から負債の合計金額を控除した金額が港灣運送に關して負うべき損害賠償の責任を考慮して運輸省令で定める一定の金額に達しない者
七 港灣運送の業務に必要な経験又は能力が運輸省令で定める基準に適合しない者
第七條第二項中「前項」を「第一項」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。
2 前項第六号の資産の合計金額及び負債の合計金額の計算方法は、運輸省令で定める。
第十二條の次に次の一条を加える。
(事業の開始の届出)
第十二條の二 港灣運送事業者は、その事業を開始したときは、三十日以内にその旨を運輸大臣に届け出なければならない。現に休止し

二月二日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、港灣運送事業法の一部を改正する法律案

ている事業を再開したときも、同様とする。

第十六条中「第二条第二号、第三号又は第四号」を「第二条第一項第二号から第五号まで」に改める。

第十七条第一項中「第三号又は第四号」を「第五号又は第六号」に改める。

第十八条第二項中「第四条」を「第四条第一項」に改める。

第十九条を次のように改め、第十九条の二を削る。

(私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外)
第十九条 港湾運送事業者が他の港湾運送事業者とする運送条件、事業施設、集貨その他港湾運送に関する事項を内容とする協定、契約又は共同行為(以下この条において「協定等」という。)であつて、あらかじめ、運輸大臣の認可を受けてするものについては、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和二十二年法律第五十四号)の規定を適用しない。ただし、不公正な取引方法を用いる場合は、この限りでない。

2 運輸大臣は、当該協定等が次の各号に適合すると認める場合でなければ、前項の認可をしてはならない。

一 港湾運送に関する秩序を維持し、及び利用者の利便を増進するために必要なものであること。

二 取引の相手方を制限することにより、利用者が港湾運送の委託について任意に港湾運送事業者を選択することを妨げるものでないこと。

三 当該協定等に参加し、又は当該協定等から脱退することを不当に制限するものでないこと。

3 運輸大臣は、第一項の認可をしようとするときは、公正取引委員会の同意を得なければならない。

第二十條の見出しを「事業の休止及び廃止の届出」に改め、同条中「廃止したとき」を「休止し、又は廃止したとき」に改める。

第二十一條第一号を次のように改める。

一 第十八條第一項の規定による届出又は前条の規定による事業の廃止の届出があつた場合

第二十二條第一項中第三号を削り、同項に次の二号を加える。

三 事業の開始前及び事業の休止中を除き、第七條第一項第五号から第七号までの一に該当するに至つたとき。

四 正当な理由がなく、港湾運送事業の登録を受けてから六箇月以内に事業を開始せず、又は引き続き一年以上事業を休止したとき。

第二十二條第二項中「第七條第二項」を「第七條第三項」に改める。

第三十三條の二第二項中「第十九條の二」を「第十九條」に改める。

第三十三條の三第一項及び第三十四條第一号中「第四條」を「第四條第一項」に改める。

第三十七條第二号中「第十七條第一項」を「第十二條の二、第十七條第一項に改め、第十九條の二(第三十三條の二第二項及び第三十三條の三第三項において準用する場合を含む。)」を削る。

附則

1 この法律は、昭和三十四年十月一日から施行する。

2 この法律の施行の際現に改正後の第二条第一項の規定により新たに港湾運送事業となる事業を営んでいる者は、この法律の施行の日から六月間は、改正後の第四条第一項の登録を受けなくても、引き続き当該事業を営むことができ、その者がその期間内に当該事業について同項の登録を申請した場合において、登録をした旨又は登録を拒否した旨の通知を受ける日までの間についても、同様とする。

3 この法律の施行の際現に沿岸荷役事業の登録を受けている者は、この法律の施行の日から六月間は、いかに運送事業の登録を受けなくても、引き続き改正前の第二条第一項第四号に掲げる行為を行う事業を営むことができる。その者がその期間内に当該事業についていかに運送事業の登録を申請した場合において、登録をした旨又は登録を拒否した旨の通知を受ける日までの間についても、同様とする。

4 この法律の施行の際現に効力を有する協定等であつて、改正前の第十九條の二(第三十三條の二第二項及び第三十三條の三第三項において準用する場合を含む。)の規定による届出があつたものは、改正後の第十九條第一項(第三十三條の二第二項及び第三十三條の三第三項において準用する場合を含む。)

5 この法律の施行の際現に港湾運送事業者である者については、改正後の第二十二條第一項第三号(改正後の第七條第一項第六号及び第七号の規定に係る部分に限る。)の規定は、この法律の施行の日から二年間は、適用しない。

6 この法律の施行の際現にその事業を休止している港湾運送事業者については、当該事業の休止は、改正後の第二十二條第一項第四号の規定の適用については、この法律の施行の日からしたものとみなす。

二月四日本委員会に左の案件を付託された。

一、北海道千歳飛行場の第一種空港指定に関する請願(第五五七号)

一、中学生の通学鉄道運賃等割引に関する請願(第六六四号)

第五五七号 昭和三十四年一月二十日受理

北海道千歳飛行場の第一種空港指定に関する請願

請願者 北海道千歳市長 山崎 友吉外一名

紹介議員 西田 信一君

北海道千歳飛行場は、昭和二十六年六月北方航空路開設に伴う北海道における使用飛行場として指定されてから今日に至るまで諸施設及び航空保安上の諸要件をすべて具備した空港として北海道の玄関およびローカル線の基地となりその重大使命を完全に果たしてきたが、さらに、国際空港としてその色

む。)の規定による認可を受けたものとみなす。

5 この法律の施行の際現に港湾運送事業者である者については、改正後の第二十二條第一項第三号(改正後の第七條第一項第六号及び第七号の規定に係る部分に限る。)の規定は、この法律の施行の日から二年間は、適用しない。

6 この法律の施行の際現にその事業を休止している港湾運送事業者については、当該事業の休止は、改正後の第二十二條第一項第四号の規定の適用については、この法律の施行の日からしたものとみなす。

二月四日本委員会に左の案件を付託された。

一、北海道千歳飛行場の第一種空港指定に関する請願(第五五七号)

一、中学生の通学鉄道運賃等割引に関する請願(第六六四号)

第五五七号 昭和三十四年一月二十日受理

北海道千歳飛行場の第一種空港指定に関する請願

請願者 北海道千歳市長 山崎 友吉外一名

紹介議員 西田 信一君

北海道千歳飛行場は、昭和二十六年六月北方航空路開設に伴う北海道における使用飛行場として指定されてから今日に至るまで諸施設及び航空保安上の諸要件をすべて具備した空港として北海道の玄関およびローカル線の基地となりその重大使命を完全に果たしてきたが、さらに、国際空港としてその色

いようすみやかに整備するため、同飛行場を空港整備法に基く第一種空港として指定せられたとの請願。

第六六四号 昭和三十四年一月二十九日受理

中学生の通学鉄道運賃等割引に関する請願

請願者 東京都千代田区西神田 二ノ一〇日本PTA全国協議会内 増田要次郎

紹介議員 小林 武治君

中学生の通学鉄道運賃は、現在大人と同額であるが、中学生は小学生と同様に義務教育であり、ことにこの二、三年の間に急速に実施された町村合併によつて通学区間が伸び、いきおいバス利用が増加の傾向にあるから、最近における交通費の値上げとあわせ考え、父兄の教育費負担削減の点からも中学生の通学費及び団体旅行の割引を小学生と同等にせられたとの請願。

昭和三十四年二月十日印刷

昭和三十四年二月十一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局