

第四十回国会 参議院運輸委員会會議録第三号

昭和三十七年二月一日(水曜日) 午前十時三十七分開会

委員の異動

十二月十四日委員大和与一君辞任につき、その補欠として相澤重明君を議長において指名した。

一月十三日委員井野碩哉君辞任につき、その補欠として天坊裕彦君を議長において指名した。

一月二十四日重宗雄三君辞任につき、その補欠として村松久義君を議長において指名した。

一月二十五日委員野上進君及び三木與吉郎君辞任につき、その補欠として大野木秀次郎君及び重宗雄三君を議長において指名した。

委員長の異動

一月二十四日前田佳都男君委員長辞任につき、その補欠として村松久義君を議長において委員長に選任した。

出席者は左の通り。

委員長 村松 久義君

理事 天埜 良吉君 金丸 富夫君 大倉 精一君

委員 江藤 智君 重宗 雄三君 小酒井義男君 中村 正雄君 松浦 清一君 加賀山之雄君

国務大臣

運輸大臣 齋藤 昇君

政府委員

運輸大臣官房長 広瀬 真一君 運輸省海運局長 辻 章男君 気象庁長官 和達 清夫君 事務局側 常任委員 古谷 善亮君 会専門員

本日の会議に付した案件

運輸事情等に関する調査

(昭和三十七年度運輸省及び日本国有鉄道関係の予算に関する件)

(国会提出予定法律案に関する件)

(港域法の一部を改正する法律案(内閣提出))

(南大東島における高層気象観測に必要なる物品の譲与に関する法律の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査))

(船員法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査))

(特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査))

存じます。どうぞよろしくお願いを申し上げます。(拍手)

委員長の異動

委員の変更について御報告いたします。

大和与一君、井野碩哉君、野上進君、三木與吉郎君が辞任されまして、相澤重明君、天坊裕彦君、大野木秀次郎君及び私が選任されました。

委員長の報告

次に、委員長及び理事打合会の結果について御報告申し上げます。

本委員会の定例日は、前国会同様毎週火曜日及び木曜日とすることとし、必要に応じて定例日以外でも開会することに協議決定いたしましたから、御了承を願います。

なお、本日は昭和三十七年度運輸省関係予算の大綱についての説明、提出予定法案の説明、さらに付託法律案の提案理由の説明を聴取したいと存じます。

まず、予算の大綱について御説明を願います。齋藤運輸大臣。

国務大臣(齋藤運輸大臣)

昭和三十七年度運輸省関係の予算について御説明申し上げます。

初めに、予算の規模について申し上げます。

まず、一般会計について申し上げますと、歳入予算総額は十二億六千八百三十三万二千円、歳出予算総額は六百九十五億六千四百五十一万六千円であり、今、昭和三十七年度歳出予算総額

を前年度予算額と対比いたしますと百三十三億七千八百七十三万五千円の増額であり、約二四％の増額を示しております。

この増額の内訳を見ますと、行政部費系統におきまして三十九億三千四百八十万八千円の増額であり、公共事業費系統におきまして九十四億四千三百九十二万七千円の増額となっております。このうちには両系統を通じ定員二百三十一人の純増が含まれております。なお、ただいま申し上げました歳出予算総額のうちには北海道港湾事業費等の他省所管分六十五億四千五百五十万六千円が含まれております。

次に、特別会計について申し上げます。

まず、木船再保険特別会計の歳入歳出予算額は、前年度より若干減少し二億九千四百六十四万九千円となり、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、附保自動車車両数の増加に対応し、前年度より約十億円の増額され六十三億一千三百七十三万円となっております。また前年度から新たに設置されました港湾整備特別会計におきましては、その歳入歳出予算総額は、最近における船込み等に対処するため前年度より約五十一億円の増額され三百五十五億二千四百三十一万六千円となっております。

なお、このほか、昭和三十七年度財政投融資計画中には、当省関係分として約千七百五十億円が予定されております。

政府といたしましては、昭和三十六年度以降約十年間に国民総生産を倍増することを目標として国民所得倍増計画を策定し、わが国経済の健全な発展をはかるうとしております。当省におきましてもこの趣旨にのっとり、海陸空にわたる運輸交通部門全般について効率的な諸策の遂行に努力いたしておりますのであります。しかしながら、昨年来経済発展のテンポは予想を大きく上回り、内需の旺盛と輸出の停滞により国際収支の悪化を招くに至り、これが改善をはかるため強力な対策が要請されている実情でございます。また、急速に発展する第二次産業部門の輸送需要の伸びは、運輸交通部門の供給力を大きく上回ります。これが経済成長に対する阻害要因となりがねない危険性が顕著に現われてきているのであります。さらには、わが国経済の国際的環境は、貿易為替の自由化の促進が強く要請されておるなど、一そうそのきびしさを加えているのであります。

これらの諸点を考慮いたしまして、国民所得倍増計画の第二年度目にあたる昭和三十七年度の予算におきましては、同計画の基本線を維持しつつ、最近における経済事象の変化に即応して、まず国際収支の改善をはかるための貿易外収支の改善と輸出の振興、経済発展に即応する輸送力の増強さらには防災体制の強化、交通安全及び海上治安の確保、運輸関係科学技術の振興等の諸施策に重点を置き、これらを積

極的に推進することといたしておりま

以下、部門別に重点施策の要旨を御

説明申し上げたいと存じます。

まず海運関係について申し上げます

が、おもな事項といたしましては、

第一に、海運企業の基盤強化対策に

必要な経費といたしまして六十二万六

千円を計上しております。経済の発展

に即応し、国際取支の改善をはかり、工

業用原材料の安定的輸送を確保するた

めには、大量の船腹保有を必要とする

のでありますが、企業基盤がきわめて

脆弱なわが国海運企業が大量の船腹建

造を遂行し得るようになるためには、

その企業基盤を充実強化する必要がある

のであります。このため新たに海運

企業整備計画審議会を設けまして、

個々の企業の整備計画を慎重に審議

し、審議会の答申を得まして財政上の

措置をしようとするものであります。

第二に、外航船舶建造融資利子補給

に必要な経費として七億九千三百十五

万六千円を計上しております。本制度

補給を行なおうとするものでありま

す。なお、これら利子補給にかかる新

たな契約限度額として市中金融機関に

対する分として十八億五千六百十三万

九千円、日本開発銀行に対する分とし

て十六億七千五百四十五千円を計上し

ております。

第四に、外航船舶の建造に必要な資

金として日本開発銀行からの融資二百

億円を予定しております。これにより

まして、昭和三十七年度においてわが

国の貿易規模に即応した外航船腹の整

備をはかるため約五十万総トンの建造

を行なう予定であります。

第五に、三國間輸送助成に必要な経

費として四億六千万円を計上しており

ます。これにより前年度に引き続き、

三國間輸送を促進してわが国海運の発

展と外貨の獲得をはかりたいと存じま

す。

第六に、移住船の運航費補助に必要

な経費として一億二千七百八十一万六

千円を計上しております。これにより

は約四十隻四千五百総トン程度の国内

旅客船の建造を実施する予定であり

ますが、最近における管理費の増加に

かんがみ、そのうち一億円は出資を

もって充てることとし、残金は資金運

用部資金からの融資を予定しておりま

す。

第九に、太平洋客船建造研究に必要

な経費として千五百万円を計上してお

りまして、これにより太平洋客船の建

造についての諸問題の研究を行ないた

いと存じます。

次に船舶関係について申し上げます

第一に、船舶の経済性向上対策に必

要な経費として千四百五十五万円を計

上しております。これによりまして最

近における船舶の自動化、構造の合理

化等の趨勢に対応し、わが国海運の国

際競争力の強化に資するため、船舶の

経済性の飛躍的向上を目的としてこれ

が試験計を行ないたいと存じます。

第二に、造船関連工業振興に必要な

経費として九十五万六千円を計上して

に、船員供給源の開拓に必要な経費百

六十二万四千円と、船員の福祉厚生を

増進するため、国内における船員厚生

施設を整備する公益法人に対してその

整備費の一部を補助するために必要な

経費二千五百万円とであります。

第二に、船員教育の充実に必要な経

費として一億二千六百九十九万三千円

を計上しております。これは、船腹の

増大に対処するとともに、船舶運航技

術の近代化に即応して、館山に海員学

校を新設するほか、教育施設の充実、

教育課程の新設などを行なうために必

要な経費であります。

次に、港湾関係について申し上げます

と、第一に、港湾整備五カ年計画に

基づく港湾整備事業の促進に必要な経

費として二百二十五億七百四十二万八

千円を計上しております。このうちには

一般会計から特別会計への繰入金二百

十六億六千三百七十五万円が含まれて

おります。国民所得増進計画に基づき

貿易量の伸長、工業生産の拡大及び国

年度に比べて約一七%の増加率を示し

ております。

また、これを勘定別に見ますと、港

湾整備勘定においては、その歳入歳出

予定額二百八十六億八千三百八十四万

四千円の規模をもちまして港湾改修事

業として、横浜港外約三百港の整備を

行なう予定であり、特定港湾施設整備

勘定においては、その歳入歳出予定額

六十八億四千四百七十七万二千円の規模を

もちまして、輸出港湾として大阪港外

一港、石油港湾として千葉港外四港、

鉄鋼港湾として千葉港外七港及び石炭

港湾として苫小牧港外七港につきまし

て港湾施設の整備を行なう予定であり

ます。

第二に、港湾及び海岸防災事業の推

進に必要な経費として百二十六億二千

七十二万八千円を一般会計に計上して

おります。これによりまして特別高潮

対策事業、チリ地震津波対策事業、伊

勢湾高潮対策事業等、海岸防災施設の

整備と港湾及び海岸災害の復旧を促進

する所存であります。

以上申し上げましたとおり、昭和三十

七年度における港湾関係予算は、一

般会計及び特別会計を通じて前年度に

比し八十四億一千六百三十三万二千円

の国費の純増を予定しております。

また、財政融資五億円により、港湾

運送事業者の事業の用に供するはし

け、引き船等の整備拡充を特定船舶整

備公団に行なわせ、船込み解消に資す

ることとしております。

次に鉄道関係としましては、第一

に、国鉄五カ年計画の推進に必要な財

政資金として八百億円を予定しており

ますとともに、日本国有鉄道新線建設

費補助に必要な経費として四億二千四

百七十九万五千円を計上しております。このうち前者は、東海道新幹線の建設を初めとする国鉄輸送力の増強をはかるための所要財政資金であり、後者は、昭和三十五年及び昭和三十六年度における新線建設費相当額の一部を日本国有鉄道に対して補助するための経費であります。

第二に、地下高速鉄道建設促進に必要な資金として帝都高度交通営団に百億円を、東京都、大阪市、名古屋及び神戸市については総額百七十億円の財政資金の融資が予定されております。

第三に、地下高速鉄道建設補助に必要な経費として一億八千七百八十八万円が計上されております。都市交通の円滑化をはかるためには、地下高速鉄道網の早急な整備を行なう必要があるものであります。この建設費は巨額に及び、これが経営の重圧となっている現状にかんがみ、東京都、大阪市、名古屋市及び帝都高度交通営団に対し、建設費の一部を補助しようとするものであります。

第四に、踏切道改良費補助に必要な経費として二千二百一十三万円を計上しております。これによりまして、さきに成立をいたしました踏切道改良促進法に基づき踏切道の改良の促進をはかるため、保安設備の整備を行なう経営の苦しい地方鉄道、軌道事業者に対してその費用の一部を補助する予定であります。

次に自動車関係につきまして申し上げますと、

第一に、自動車行政の基本体制の充実強化に必要な経費として三億一千七百二十二万八千円を計上し、また要員

も六十九人の増員を行なっております。これによりまして激増する自動車車両数に対応し、京都外六カ所の車両検査場の整備を行ない、もって検査登録機能の強化をはかるとともに、自動車輸送統計機構及びタクシー免許業務体制の整備を行なう予定であります。

第二に、自動車事故防止対策の強化と自動車輸送秩序の確立に必要な経費として六百四十七万六千円を計上しておりますが、これによりまして運転者実態調査、分解整備事業者及び自動車運送事業者の監査、白タク、無免許トラック等の取り締まりなどを強力に実施する予定であります。

次に航空関係のおもな事項といたしましては、

第一に、日本航空株式会社に対する出資として産業投資特別会計中に三億円を計上しております。同社の国際競争力を強化するため前年同様政府出資を行なうものであり、なお、これとともに、同社の発行する社債について十二億円、借入金について八億六千八百八十万円を限度として債務保証を行なうこととしております。

第二に、国際空港の整備に必要な経費として二十七億七千万円を計上しております。このうち東京国際空港につきましては二十三億三千六百八十万円を計上してありまして、これにより滑走路の新設、ターミナル周辺の整備、ターミナルビル増築分の買収等を実施する予定であります。また、大阪国際空港につきましては四億三千三百二十万円で、ほかに国庫債務負担行為二十億八百万円を計上してありまして、現在施設の改修のほか、滑走路の新設の

ための用地買収を実施する予定であります。

第三に、国内空港の整備に必要な経費として九億四千九百万円を計上しております。これによりまして既定空港として名古屋空港外十二空港の整備を続行しますとともに、新規空港として青森外七空港の整備に着手し、また鹿児島外三空港の追加改良整備を行なう予定であります。

第四に、航空機乗員養成費補助に必要な経費として二千万円を計上しております。航空機乗員の払底に対処してその緊急な養成を促進するため、民間における養成に對してその経費の一部を補助しようとするものであります。なお、このほか防衛庁に対しても航空機乗員の委託養成を予定しております。

第五に、航空の安全の強化に必要な経費として一億九千六百四十三万七千円を計上してあります。これによりまして航空路監視レーダーの新設、航空保安施設の整備及び管制用国際無線電話の設置等を実施する予定であります。このレーダーの新設に必要な経費として、ほかに国庫債務負担行為二億九千六百六十一万八千円が計上されております。

次に観光関係について申し上げますと、

第一に、日本観光協会に対する出資をいたしまして一億円を計上してあります。これは外人観光客の増加に対処して同協会の設置する総合観光案内所の設備資金として政府出資を行なうものであります。

第二に、同協会に対する補助に必要な経費として四億二千四百七十三万九

千円を計上してあります。これによりまして日本観光協会の海外観光宣伝活動の整備充実をはかり、昭和三十七年度にはダラス及びフランクフルトに海外事務所を新設いたしますとともに、総合観光案内所の運営費及び一般管理費についても新たにその一部を補助することといたしまして、海外観光客の積極的な誘致を推進する所存であります。

第三に、ユースホステルの整備に必要な経費として、国立ユースホステルセンターの増設費五千五百五十万七千円、地方公共団体のユースホステル整備費補助金四千七百五十万円を計上してあります。これによりまして国立ユースホステル・センターの完成をはかるとともに、公営ユースホステル約九カ所の整備を行なう予定であります。

次に、海上保安関係についてそのおもなものを申し上げますと、

第一に、海難救助体制と海上治安体制の強化に必要な経費として十億五千九百四十八万三千円を計上してあります。これによりまして老朽巡視船艇を三隻代替建造し、八隻主機換装いたしますとともに、塩釜航空基地の新設、航空機の増強、第十管区海上保安本部の充実を初めとする海上保安組織の強化、通信施設の整備、海上警備力の強化等を行なう予定であります。なお、巡視船の代替建造に必要な経費として国庫債務負担行為一億六千九百四十四万円を別途計上してあります。

第二に、船舶航行の安全確保に関する体制の整備に必要な経費として航路標識整備費十億五千万円、水路業務の整備拡充に必要な経費一億八千八百四

十四万四千円を計上してあります。これによりまして港湾整備に即応する港湾標識、電波標識等の整備を行ない、集約管理の一環として灯台見回り船を建造するとともに、瀬戸内海における航路の精測を行ない、測量船の建造を実施する予定であります。

気象関係といたしましては、第一に防災気象業務の整備強化に必要な経費として七億二千二百六十九万九千円を計上してあります。これによりまして札幌、仙台に気象用レーダーの新設、伊勢湾地域に自動応答式無線ロケット装置の新設、地震津波及び火山観測施設の整備等を実施して、台風豪雨雪対策及び地震津波火山対策の強化充実をはかりますとともに、防災要員二十二名増員、農業気象業務及び航空気象業務の拡充強化を実施する予定であります。

第二に、基礎的気象業務の整備強化に必要な経費として三億九千七百二十八万三千円を計上してあります。これによりまして観測船一隻の代替建造、大船渡測候所の新設を行なうほか、無線模写放送の整備、気象官署間通信施設の整備を実施するとともに、気象に関する研究の強化等を行なう予定であります。

次に科学技術関係について申し上げますと、

第一に、科学技術試験研究補助金として五千九百五十八万二千円を計上してあります。これによりまして次に申し上げます運輸技術研究所における試験研究と相俟って、民間が分担する試験研究を促進し、運輸に関する技術の発達改善をはかる所存であります。なおおもなテーマといたしましては、超高速優秀商船の建造に関する研究、航

空機の航行安全確保のための管制施設の近代化に関する研究、新形式輸送機関の開発に関する研究等を予定しております。

第二に、運輸技術研究所の研究施設の拡充強化と、研究促進に必要な経費として一億六千四百五十五千円を計上しております。これによりまして引き続き原子力船の開発研究を促進いたしますとともに、電子航法評価試験体制の整備を行ない、また輸送機関の経済性向上、近代化等に関する研究等を実施し、各種輸送機関と施設の合理化、近代化に資する所存であります。

第三に、港湾技術調査研究機構に必要な経費として八千六百七十三万七千円を計上しております。港湾工事に關する研究部門と、調査設計部門とは、これまで分離独立しておりましたが、港湾技術の強力な発展をはかるためこれを統合して港湾技術研究所を設置いたす予定であります。

最後に、航海訓練関係であります。練習船進徳丸の代船建造に必要な経費として五億二千万円を計上しております。これによりまして前年度に引き続き、老朽化しております練習船進徳丸の代船の建造を実施する予定であります。

以上をもちまして昭和三十七年度の運輸省関係の予算についての御説明を終ります。何とぞ十分御審議の上、すみやかに御賛成あらんことを御願ひ申し上げます。

次に、昭和三十七年度日本国有鉄道予算の概要につきまして御説明申し上げます。

昭和三十七年度の予算の編成にあたりまして、三十七年度は日本経済の著しい成長のあとを受けて、経済の発展は幾分控へ目にならざるを得ないと考え、収入支出予算を組みましたが、一方また、国鉄輸送力の増強及び近代化のための国鉄新五カ年計画実施の第二年度として、この計画実現に支障を来たさないうような十分の配慮をいたした次第であります。

以下、収入支出予算につきまして、損益、資本及び工事の各勘定別に御説明申し上げます。

まず、損益勘定について申し上げます。収入におきましては、鉄道旅客輸送人員は五十四億九千万人、輸送人キロは対前年度七・三%増の一千三百六十九億人キロとして旅客収入二千九百四十六億円を見込み、また、鉄道貨物輸送トン数は二億一千百万トン、輸送トンキロは対前年度五・九%増の五百八十億トンキロとして貨物収入二千二百億円を見込んでおります。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五千二百四十六億円となっております。

次に、経営費についてみますと、人件費につきましては三十七年度の昇給と期末、奨励手当合計三・二五カ月分を見込みまして、給与の総額は一千七百八十一億円といたしております。また、物件費につきましては、節約に特段の努力を払うことにはいたしてはおりますが、おもなものといたしましては、動力費四百八億円、修繕費六百五十九億円を見込んでおります。これらを合

わせまして、経営費の総額は三千六百二十億円となっております。

以上の経営費のほか、受託工事費四十億円、利子及び債務取り扱い諸費

二百六十二億円、減価償却費五百七十一億円、資本勘定へ繰り入れ六百八十八億円、予備費六十五億円を合わせまして、損益勘定の支出合計は五千二百四十六億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減価償却引当金五百七十一億円、損益勘定から受け入れます六百八十八億円のほか、資産充当七十五億円、鉄道債券六百十五億円、資金運用部等からの借入金四百七億七億円、合計二千三百五十六億円を計上いたしております。

他方、支出といたしましては、このうち二千三十五億円を工事勘定に繰り入れるほか、借入金等の償還三百四十四億円、帝都高速交通管団等への出資七億七億円を予定いたしております。

最後に、工事勘定について申し上げます。三十七年度は輸送力の増強及び近代化に重点を置き、東海道幹線増設工事を推進するとともに、主要幹線の複線化、電化、電化されない区間のディーゼル化、さらには通勤輸送の混雑緩和、車両の増備をはかるため、三十六年度に比して百十億円増の二千三百五十五億円を計上いたしました。

以下、工事勘定の内容について御説明申し上げます。

まず、新線建設につきましては前年度と同額の七十五億円を計上いたしております。次に、東海道幹線増設につきましては、昭和三十四年度に着工してから四年目を迎え、工事最盛期に入りまして、前年度より百七十二億円を増額いたしました。六百十億円を計上し、幹線増設工事の促進をはかり、東海道線の輸送の行き詰まりを早期に

解消したいと考えております。次に、通勤輸送対策といたしましては、前年度より十四億円増額し、東京付近六十五億円、大阪付近十七億円、電車増備二百三十両、四十五億円、計百二十七億円を計上いたし、輸送需要の増大に対応するとともに、混雑緩和をはかることにはいたしました。

次に、幹線輸送力増強のために前年度より二十一億円増額いたしました。四百九十億円を計上し、その能力の限界近くまで利用されており、輸送需要の増大に応じ切れなくなっている東北本線、北陸本線、上信越線、中央本線、鹿児島本線等の輸送力を増強し、これら線区における輸送隘路をできるだけすみやかに解消することにはいたしました。

次に、電化及び電車化につきましては、前年度より二十四億円増額し、二百四十八億円を計上いたしまして、現在工事中の東北本線、常磐線、信越本線、北陸本線及び山陽本線の電化を促進するとともに、既電化区間の電車化を積極的に進め、列車回数を増加し、サービスの改善と経営合理化をはかることにはいたしました。

以上のほか、ディーゼル化、諸施設の取りかえ及び改良、総係費等を含めまして、支出合計は二千三百五十五億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二千三百五十五億円を充てることにはいたしております。

以上御説明申し上げました日本国有鉄道の予算は、これに予定されました収入をあげ、予定の工事計画を完遂するために格段の努力が必要であると考えておりますので、公共企業体としていまいそこの経営合理化をはかり、

もってわが国経済の発展に資するよう指導監督して参りたいと考えております。以上、昭和三十七年度日本国有鉄道の予算につきまして御説明申し上げます。何とぞ御審議の上、御賛成下さるようお願いいたします。と存じます。

○委員長(村松久義君) 次に、提出を予定しております法律案の説明を願います。広瀬官房長。

○政府委員(広瀬真一君) 運輸省といたしましてこの第四十国会に提出を予定しております法律案は、総計で十五件ございます。各法律案につきまして、内容をきわめて簡単に御説明いたします。

第一に運輸省設置法の一部を改正する法律案でございます。この内容は、港湾関係の技術研究を促進するため、運輸技術研究所の港湾部門を母体とする港湾技術研究所を本省の付属機関として設ける。海員の需要の増大に対処し、海員の養成を行なうために館山市に海員学校を設ける。自動車審議会の廃止に伴って所要の整理を行なう。航空交通管制本部の移転に伴い、その所在地を東京都北多摩郡久留米町に改める。気象庁研究所の名称を気象院に改める。気象庁研究所の名称を改める。国家行政組織法第十九条第一項の定員を改める。こういった内容を含んでおるものでございます。その次が特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案でございますが、これは本日後ほど提案理由の説明がございますので、内容は省略いたします。次が日本観光協会法の一部を改正する法律案。これは日本観光協会に対す

る政府の出資がこのたび一億円認められておりますので、これに対する所定の規定の整備を行なうというものでございます。

次が南大東島における高層気象観測に必要な物品の譲与に関する法律の一部を改正する法律案でございますが、これも本日後ほど提案理由の説明がございまして、内容を省略いたします。

次が海運企業の基盤強化のための臨時措置法案。これは仮称でございますが、この内容は海運企業の基盤強化のため、海運企業の提出します整備計画を審議する海運企業整備計画審議会を設けて、審議会の承認した整備計画を提出しました海運企業に對して五カ年間日本開発銀行は一定の債権にかかる利子の徴集を猶予しようという内容でございます。

次は港域法の一部を改正する法律案。これも本日後ほど提案理由の説明がございまして、内容を省略いたします。

次はモーターボート競走法の一部を改正する法律案。これは公営競走技調査会の答申の趣旨にのっとりまして、勝負投票券の購入を禁止される者の範囲を拡大する等、競走に対する規制を強化し、あわせて競走の実施に関する業務と交付金による振興業務とを組織上分割することによりまして制度運営の合理化をはかるという内容でございます。

次は船員法の一部を改正する法律案。これも本日後ほど提案理由の説明がございまして、内容を省略いたします。

次は公共企業体職員等共済組合法の一部を改正する法律案。これは健康保険法等の一部改正に伴い、出産費及び

配偶者出産費について最低保障額を設けるとともに、育児手当金を定額化する。次は恩給法等の一部改正に伴いまして、更新組合員等に関し旧日本医療団及び外国政府の職員期間の通算等、所要の措置を講ずる。組合員が退職した後、再びもとの組合の組合員となつた場合において、前後の組合通算期間を合算して年金受給資格年限に達するときは、組合員期間を合算する。更新組合員等の旧令共済組合員期間等について実期間として通算する。その他所要の改正を行なうという内容でございます。

次は日本国有鉄道法の一部を改正する法律案。これは日本国有鉄道の経営の改善に資するため投資することができざる事業の範囲を改めようという内容でございます。

次は鉄道営業法の一部を改正する法律案。これはI.L.O第八十七号条約を批准することとするに際しまして、鉄道事業の適正な運営を確保するため、鉄道係員に関する規定の整備を行なうという内容でございます。

次は道路運送車両法の一部を改正する法律案。これは内容は二つございまして、第一は道路運送車両法の一部改正でございます。これは自動車の検査制度を合理化するため、指定自動車整備事業者制度の新設、自動車検査の有効期間及び原動機番号に関する規定の整備、自動車検査の有効期間の終期を表示する標章の表示義務等、所要の規定の整備を行なうという内容でございます。次は自動車損害賠償保障法の一部改正でございます。これは最近における自動車損害賠償責任保険の加入率の低下に対処し、自動車損害

賠償保障制度を充実強化するため、自動車の検査等と自動車損害賠償責任保険との関連性の強化、軽自動車に対する標章の表示義務、解約の制限等、所要の規定の整備を行なうとするものでございます。

次は港灣法の一部を改正する法律案でございます。これは海面における港灣工事のための漁業権の取り消し等及び損失補償についての規定を設け、港灣工事の促進をはかるとするものでございます。

次は海上衝突予防法の一部を改正する法律案でございます。これは一九六〇年の国際海上衝突予防規則の改正に伴いまして、所要の国内的な整備を行なうという内容でございます。

以上十五件が本国会に運輸省といたしまして、提出を考へております法律案の内容でございます。

○委員長(村松久義君) 次に、本委員会付託の港域法の一部を改正する法律案の説明を願います。齋藤運輸大臣。

○國務大臣(齋藤昇君) たいま議題となりまして港域法の一部を改正する法律案の提案理由につきまし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。

改正を必要とするおもな事情を申し述べますと、第一に、背後地の産業活動の発展による港灣の建設、船舶出入の増加に伴い、田子の浦港、安芸津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、港灣の埋め立て、埠頭工事の進展に伴い、港灣施設が拡張される等船舶の交通事情が変化したため、京浜港はか九港について、その実情に合致するよう港域を変更する必要が生じたことであります。

第三に、大阪港及び堺港のように隣接した二港が臨海工業地帯の造成等によって経済的にも、また船舶の航行及び停泊の事情からも一体の港灣として機能を発揮しているものについて、港域法上の一体の港域として合併する必要が生じたことであります。

以上がこの法律案を提案する理由であります。

○委員長(村松久義君) 本案に対する質疑等は後日に譲ることにいたします。

○委員長(村松久義君) 次に予備審査のために送付されております、南大東島における高層気象観測に必要な物品の譲与に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

年々多くの人命、財産の損失をこうむっております。これらの災害の予防、軽減に資するためには、気象観測の整備をはかり、かつ、予報業務を強化して的確な気象予報を行なうことが必要でありまして、政府といたしましてこれら気象業務の円滑な運営に鋭意努力を重ねて参つております。

中でも高層気象観測は、一般の気象予報はもちろぬ、台風予報にも航空機の運航にも重要な資料を提供するものであります。この点にかんがみまして、かねてから高層気象観測網の整備をはかつて参りましたが、昭和三十五年度には気象庁と琉球気象台の協力業務として南大東島について整備いたしました。さらに今回は、琉球気象台が石垣島において高層気象観測を実施するにあたり必要な援助を計画したわけでありまして。

石垣島は、御承知のとおり沖縄本島より西南方の海上四百キロの地点にありますが、石垣島で高層気象観測を実施いたしますれば、日本の天気変化のおもな原因となりまして東シナ海南部に発生する低気圧の発生、消滅、進行の予想や台風の予想にも大きな役割を果すこととなるのであります。また、このようなことから、石垣島の高層気象観測は世界気象機関においてもその開始を勧告されているものであります。よつて、政府は、この重要性にかんがみ、琉球気象台の高層気象観測業務を開始するため必要な経費を援助するとともに、その観測に必要な物品を譲与するため必要な経費を昭和三十七年度予算として計上いたしてあります。

また、観測に必要な物品を譲与する

また、観測に必要な物品を譲与する

ことにつきましては、琉球気象台の高層気象観測資料を本邦の観測資料と統一して利用するため、本邦における高層気象観測と同一様式の観測機器を使用し、かつ、同一の観測方式で実施されることが必要であるからであります。したがって、琉球気象台の南大東島の高層気象観測と同様に物品を譲与できるように財政法第九条の規定の特例立法の措置を講じた次第であります。

以上がこの法律案を提出する理由であります。次に、船員法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

現行船員法は、昭和二十二年に新憲法の施行に伴い、海上労働に関する労働基準法として全面的に改正されたものであります。経済情勢、労働情勢ともに著しく不安定な時期に制定されたため、必ずしも現状に即さない点もあり、また、その後の経済の成長とともに労働情勢も推移しており、その変化に対応させる必要性も生じて参りました。よって、政府は、昭和二十八年船員中央労働委員会に対し、船員法の改正について諮問いたしました。船員法は、申すまでもなく、労働基準法と並んで海上労働者の労働基準に関する基本法としての性格を有するものでありますから、その改正は慎重に行なわなければなりません。同委員会は、このような配慮を前提に、慎重な態度をもって八年間にわたり船員法の全条文について検討を行なったのであります。特に、船員法が現実の国内及び国際の労働慣行に適したものであるか、あるいは労働基準法と均衡を失した点

はないか、あるいは国際海上労働条約との関係はどうか、あるいは最近の労働情勢の推移に適應しているかどうか等の見地から細部について審議を行なったのであります。その結果、公勞使三者の完全な意見の一致をみたものについて昨年末までに答申がなされたので、政府は、この答申の趣旨に従い、ここにこの法律案を提出した次第であります。

このたびの改正のおもな点は三つに大別されますが、その第一は船員の労働条件の適正化に関するものであります。御承知のように、船員は長期間遠く海上を航行する船舶をその労働の場としておりますので、その居住、労働の環境を適正なものとするのが特に要求されております。このたびの改正案におきましては、まず衛生管理者制度を設け、船内の衛生状態の改善、船員の健康管理、傷病の発生の予防等に從事させることとし、これと関連し、従来の船医制度の合理化をはかりました。また、労働基準法において労働安全衛生規則が定められておりますように、船内作業による危害を防止し、船内衛生を保持するため必要な船舶所有者及び船員の遵守すべき事項を命令で定める等の措置により、船員労働の安全及び衛生の確保に資するようにならしてあります。このほか、労働時間制について外航・内航、船内の各部を問わず適用することとし、その基準化に努める等の改正を行ない、また、労働基準法と同様に、傷病船員、産前産後の女子船員の解雇を制限し、予備船員の解雇について予告制度を採用することとして、船員の地位の安定をはかる

こととした等、船員の労働条件の適正化をはかっております。第二に、船員法の適用範囲の拡張についてであります。近時、漁船の性能の向上と漁法の発達により、船員法の適用を受けない小型漁船も沿岸より沖合いへと出漁する傾向がみられるに至っております。その乗組員につきましては、陸上労働を対象とした労働基準法によるよりも、海上労働法としての船員法によるのが適当であると考えられますので、これらの漁船を船員法の適用対象とすることとしたしました。第三に、船舶の航海の安全確保に関する規定の整備について申し上げます。従来より船員法におきましては、船舶の航海の安全確保に関する船長の職務について規定しておりますが、わが国海事法体系の整備をはかるという見地から、船舶安全法に基づく命令により定められておりましたこれと同様の性質の事項を船員法に統一的に規定することとし、今後一そう航海の安全確保に努めることといたしました。以上が、この法律案を提案する理由であります。

次に、特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案につきまして、御説明申し上げます。この法律案の改正点は、第一に、特定船舶整備公団の業務範囲を拡大し、港湾運送事業者等と費用を分担して、はしけその他の港湾運送用船舶の建造、貸し渡し等ができるようにすること、第二に、公団の資本金四億円を五億円に増額しようとするものであります。

この法律案の改正点は、第一に、特定船舶整備公団の業務範囲を拡大し、港湾運送事業者等と費用を分担して、はしけその他の港湾運送用船舶の建造、貸し渡し等ができるようにすること、第二に、公団の資本金四億円を五億円に増額しようとするものであります。

の半ばごろより、各主要港において、船ごみの現象が著しくなり、国際収支、国内生産その他わが国の国民経済の上に、種々の影響を与えていることは御承知のとおりであります。このような現象を引き起こした原因の一つは、はしけ不足がありまして、今後なお増加する貨物量に対応し、船ごみの解消をはかるためには、はしけその他の港湾運送用船舶を増強することが必要であります。はしけは、従来、港湾運送事業者の手によって、その整備がはかられて参りましたが、港湾運送事業者の大半は中小企業者でありまして、資本金五百万円未満のものが七割を占めている現状であります。したがって、これ等事業者が融資を受ける場合の信用力、担保力は著しく不足しているため、通常の金融ベースでは、資金調達を行なうことが著しく困難であり、これが、はしけの新造を阻害する要因となり、今回のようなはしけ不足の現象を招いたものであります。

以上のような事情にかんがみ、港湾における船ごみを解消し、今後増大する貨物量に対応する荷役能力の増強をはかるための施策の一環として、特定船舶整備公団の業務範囲を拡大し、資金調達困難な港湾運送事業者を対象として、公団との共有方式により、はしけその他の港湾運送用船舶の新造を行なうことができるよう措置を講じた次第であります。

以上のような事情にかんがみ、港湾における船ごみを解消し、今後増大する貨物量に対応する荷役能力の増強をはかるための施策の一環として、特定船舶整備公団の業務範囲を拡大し、資金調達困難な港湾運送事業者を対象として、公団との共有方式により、はしけその他の港湾運送用船舶の新造を行なうことができるよう措置を講じた次第であります。

なお、このため、三十七年度におきましては、公団に対する資金運用部資金五億円の融資が予定されております。

第二の改正点につきましては、公団の旅客船建造業務執行のための事務経費は、政府の出資する資本金の運用益をもってまかなうことになっておりますが、昭和三十七年度におきましては、業務を円滑に運営するには、事務経費を増加する必要がありますので、これにあてるべき運用益の増取をはかるため、旅客船事業予算七億円のうち、一億円は、出資金をもって充て、現在の資本金四億円を五億円に増額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及び概要であります。以上、申し述べました四案につきましては、何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますよう御願いを申し上げます。

○委員長(村松久義君) 以上、予算案及び法律案についての政府の説明を終了いたしました。この際、何か御発言ございますか。——なければ、本日は、これにて散会いたします。午前十一時三十五分散会

十二月二十二日日本委員会に左の案件を付託された。

- 一、国鉄野岩羽線建設等促進に関する請願(第一四号)
- 一、観光事業の一大拠点として箱根町畑引山に国際会議場建設の請願(第五〇号)
- 一、老人の国鉄運賃割引実施に関する請願(第七四号)
- 一、戦傷病者等の日本国有鉄道無賃乗車等に関する法律による乗車券

の家族共用に関する請願(第九一
号)(第二二七号)

一、国鉄赤穂線の全線開通促進等に
関する請願(第一〇五号)

一、老人の国鉄運賃割引実施に関す
る請願(第一一三三号)(第一三三七号)
(第一六五号)(第二七五号)

一、宇野、高松間海峽鉄道早期実現
に関する請願(第二二四号)

第一四号 昭和三十六年十二月九日
受理

国鉄野岩羽線建設等促進に関する請願
請願者 福島市杉妻町一〇福島
県町村議会議長会内
石田真宗

紹介議員 石原幹市郎君

野岩羽線、只見線の建設については、
国土開発、地方振興の重要路線とし
て、永年にわたつてその実現方を要望
してきたものであるが、すでに一部は
調査線として指定を受けたにもかかわ
らず、その後の調査、建設がいぜん
してはかどらないため、当地方の住民
は、はなはだしく失望しているから、
当路線に対する方針を明確にするにと
もに、すみやかに、野岩羽線につい
ては、調査線たる今市、滝の原間の建設
促進及び喜多方、米沢間の調査線とし
ての指定促進、また、只見線につい
ては、川口、田子倉間の国鉄線への編入
促進、等の実現を期せられたいとの請
願。

第五〇号 昭和三十六年十二月十一
日受理

観光事業の一大拠点として箱根町畑引
山に国際会議場建設の請願

請願者 神奈川県知事 内山岩
太郎外六名

紹介議員 曾根 益君

最近国際連合が文字どおり世界化する
に従い、アジア、アフリカ地帯の加盟
国が急激に増加することとなつたが、
この地帯においても適当な会合の場所
を必要とすることはきわめて自然であ
り、ニューデリー、バンコック、パギ
オ等がそれぞれ候補地として考慮され
ていることは想像できるであろうであ
る。しかしながら気候、風土、交通、
宿泊施設その他の環境から判断して日
本があらゆる点ですべて優れていること
は疑いなく、とくに箱根こそは最良の候
補地であると確信するものであり、幸
い箱根町所有の畑引山は天恵的に処女
地として今日まで保存された団地であ
つて、同町民は国家百年の大計から進
んで無償提供を申し出ているから、こ
の際すみやかに優秀な大会議場を箱根
に建設し、世界諸国の期待にこたえる
とともに、昭和三十九年開催のオリ
ンピック東京大会に伴う国際観光事業の
一大拠点ともなるよう緊急の処置をと
られたいとの請願。

第七四号 昭和三十六年十二月十一
日受理

老人の国鉄運賃割引実施に関する請願
請願者 東京都千代田区神田一
ツ橋二ノ九日本教育会
館内日本老壮福祉協会
内 古谷敬二外二千三
百七名

紹介議員 植竹 春彦君

わが国は終戦後、家族制度の崩壊に伴
つて、老人の生活に関する諸問題がに
わかに重大な社会問題となりつつあ
る。政府はさきに国民年金法を制定公
布し、老齢援護年金制度を実施された
ことは、わが国社会保障制度の飛躍的
発展に第一歩を進めたものとして、全
国民のひとしく感謝しているところで
あるが、老齢援護年金は諸種の制約が
あつて、すべての老人がこの恩恵に浴
すことができないものであるから、老
人福祉問題解決の手段として、七十
才以上のすべての老人に対し、国鉄旅
客運賃五割引制度を制定、実施せられ
たいとの請願。

第九一号 昭和三十六年十二月十一
日受理

戦傷病者等の日本国有鉄道無賃乗車等
に関する法律による乗車券の家族共用
に関する請願

請願者 岡山市石関町七二 森
本朝子

紹介議員 近藤 鶴代君

昭和三十年に制定された「戦傷病者等
の日本国有鉄道無賃乗車等に関する法
律」は、終戦前にあつた制度に一部制
限を付し、戦傷病者のみを対象にして
復活したものであるため、戦後長年を
経た今日においても、国立病院や療養
所で、または、自宅で苦しんでいる
者、さらには、重度傷病により歩行も
できず自宅から一歩も外出できないと
いう数多くの戦傷病者の妻や家族は、
わずかな生計費をさいて病院や療養所
へ見舞いに行くこともできないという
実情にあるから、本法律による乗車券

第一〇五号 昭和三十六年十二月十
一日受理

国鉄赤穂線の全線開通促進等に関する
請願

請願者 岡山県知事 三木行治
外十四名

紹介議員 近藤 鶴代君

国鉄赤穂線は、全面開通を目前にひか
えているが、明年秋の第十七回国民体
育大会の会場として、岡山市の主会場
をはじめ西大寺市におけるソフトボー
ル及び卓球の二種目、備前町における
ボクシング競技の開催が決定している
ため、本線の開通いかんが、その受入
れ態勢整備の上に重大な影響を与える
ばかりでなく、最近岡山市、赤穂市を
はじめ沿線各地域は、観光と産業の面
に時代の脚光をあび、企業誘致があい
つき、西播工業地帯に呼応して東備地
区さらにはゆる岡山県南百万都市の
一翼をになつて飛躍的な発展段階にあ
る沿線地域の経済態勢に即応した輸送

第二二七号 昭和三十六年十二月十
三日受理

戦傷病者等の日本国有鉄道無賃乗車等
に関する法律による乗車券の家族共用
に関する請願

請願者 石川県金沢市十一屋町
カ四〇ノ一九身体傷害
者更生指導所内 徳田
静子

紹介議員 鳥島徳次郎君

この請願の趣旨は、第九一号と同じで
ある。

第一一三七号 昭和三十六年十二月十
二日受理

老人の国鉄運賃割引実施に関する請願
(四通)

請願者 静岡県田方郡修善寺町
立野 遠藤城外五百五
十三名

紹介議員 鈴木 万平君

この請願の趣旨は、第七四号と同じで
ある。

第一六五号 昭和三十六年十二月十
二日受理

力の早期確立が必要となつてはいるか
ら、ぜひとも、一日も早く全線を開通
せられたい。また、赤穂駅以西につい
ても、電化計画を樹立せられることも
に、全線開通の上は、急行列車並びに
準急電車を運行せられたいとの請願。

第一一三三号 昭和三十六年十二月十
一日受理

老人の国鉄運賃割引実施に関する請願
請願者 岡山市北方 大賀矢太
郎外六百四十七名

紹介議員 近藤 鶴代君

この請願の趣旨は、第七四号と同じで
ある。

第一一三七号 昭和三十六年十二月十
二日受理

老人の国鉄運賃割引実施に関する請願
(四通)

請願者 静岡県田方郡修善寺町
立野 遠藤城外五百五
十三名

紹介議員 鈴木 万平君

この請願の趣旨は、第七四号と同じで
ある。

第一六五号 昭和三十六年十二月十
二日受理

老人の国鉄運賃割引実施に関する請願
請願者 佐賀市上多布施町三本
谷八五四 鶴田辰次外
千八百三十七名

紹介議員 鍋島 直昭君

この請願の趣旨は、第七四号と同じで
ある。

第七四号 昭和三十六年十二月十一
日受理

老人の国鉄運賃割引実施に関する請願
請願者 東京都千代田区神田一
ツ橋二ノ九日本教育会
館内日本老壮福祉協会
内 古谷敬二外二千三
百七名

紹介議員 植竹 春彦君

この請願の趣旨は、第七四号と同じで
ある。

第七四号 昭和三十六年十二月十一
日受理

第二七五号 昭和三十六年十二月十四日受理
老人の国鉄運賃割引実施に関する請願
請願者 岡山県笠岡市笠岡一、六六〇 向井辰次郎外 千九百十二名
紹介議員 加藤 武徳君

この請願の趣旨は、第七四号と同じである。
第二二四号 昭和三十六年十二月十三日受理
宇野、高松間海峽鉄道早期実現に関する請願(二通)
請願者 鳥取県米子市議會議長 長 上田哲雄外一名
紹介議員 仲原 善一君

岡山県宇野付近から香川県高松に至る鉄道(予定線)を実現することは、本土、四国間の輸送上のあい路である海峽連絡の不便解消に画期的な方策であり、これが早期実現は地元関係者多年の宿願である。当局としてはこれまで例のない大規模な事業のため、種々慎重な取扱いも必要とは推察するが、問題の重要性にかんがみ、他の路線に優先してこの際ぜひとも本予定線を調査線に編入の上、早急な調査完了に着工の運びとなるよう格段の配慮をせられたいとの請願。

一月十九日本委員会に左の案件を付託された。
一、老人の国鉄運賃割引実施に関する請願(第二八二号)
一、国鉄バス近城線に停留所増設の請願(第三二六号)

一、宇野、高松間海峽鉄道早期実現に関する請願(第三四七号)

一、戦傷病者等の日本国有鉄道無賃乗車等に関する法律による乗車券の家族共用に関する請願(第三九三号)

第二八二号 昭和三十六年十二月十五日受理
老人の国鉄運賃割引実施に関する請願
請願者 静岡県小笠郡城東村嶺向五五八 鷺山隆治外 二百五十七名
紹介議員 杉山 昌作君

わが国は終戦後、家族制度の崩壊に伴つて、老人の生活に関する諸問題がにわかに重大な社会問題となりつつある。政府はさきに国民年金法を制定公布し、老齢養護年金制度を実施されたことは、わが国社会保障制度の飛躍的發展に第一歩を進めたものとして、国民のひとしく感謝しているところであるが、老齢養護年金は諸種の制約があつて、すべての老人がこの恩恵に浴することができないものであるから、老人福祉問題解決の手段として、七十歳以上のすべての老人に対し、国鉄旅客運賃五割引制度を制定、実施せられたいとの請願。

第三二六号 昭和三十六年十二月十六日受理
国鉄バス近城線に停留所増設の請願
請願者 京都府相楽郡加茂町 長 山本義三
紹介議員 井上 清一君
国鉄バス近城線は、関西本線加茂駅を起点として、昭和十五年に開設され、

京都府加茂町と滋賀県信楽町を結ぶ山間地帯唯一の交通機関として地方開発に貢献しているが、昭和二十八月五月に奈良市乗入れが認可され、また、昭和三十四年十月から一日三往復が五往復となり、さらに奈良市近鉄駅前停留所が認可されて現在に至つて、復たの、当地方と奈良市との近接せる地理的条件から、都市近郊の開発による人口増加、交通の複雑化等によつて、現状のままでは地元住民の要望をみたさない状態となつて、木津町から近鉄駅前停留所までの間に一箇所、即ち奈良市人口の用具町に停留所を増設せられたいとの請願。

第三四七号 昭和三十六年十二月十八日受理
宇野、高松間海峽鉄道早期実現に関する請願
請願者 岡山市議會議長 花岡 太郎
紹介議員 近藤 鶴代君

岡山県宇野付近から香川県高松に至る鉄道(予定線)を実現することは、本土、四国間の輸送上のあい路である海峽連絡の不便解消に画期的な方策であり、これが早期実現は地元関係者多年の宿願である。当局としてはこれまで例のない大規模な事業のため、種々慎重な取扱いも必要とは推察するが、問題の重要性にかんがみ、他の路線に優先してこの際ぜひとも本予定線を調査線に編入の上、早急な調査完了に着工の運びとなるよう格段の配慮をせられたいとの請願。

第三九三号 昭和三十六年十二月二十日受理
戦傷病者等の日本国有鉄道無賃乗車等に関する法律による乗車券の家族共用に関する請願
請願者 名古屋市中村区城主町 二ノ一一名古屋市中村 区傷痍軍人妻の会内 吉野すみ子外一名
紹介議員 大倉 精一君
昭和三十年に制定された「戦傷病者等の日本国有鉄道無賃乗車等に関する法律」は、終戦前にあつた制度に一部制

眼を付し、戦傷病者のみを対象にして復活したものであるため、戦後長年を経た今日においても、国立病院や療養所で、または、自宅で苦しんでいる者、さらには、重度傷病により歩行もできず自宅から一歩も外出できないという数多くの戦傷病者の妻や家族は、わずかな生計費をさいて病院や療養所へ見舞いに行くこともできないという実情にあるから、本法律による乗車券を戦傷病者と、その家族も共用できるよう、改正せられたいとの請願。

一月二十五日本委員会に左の案件を付託された。

一、港城法の一部を改正する法律案
港城法の一部を改正する法律案
港城法(昭和二十三年法律第七十五号)の一部を次のように改正する。
別表北海道の部網走港の項を次のように改める。
網走 直径の半新川水
突堤を及ぶ
河口の網走
河川海面及び
港内海面下流
網走港(中心)の
燈台(N44°01'17"
E144°17'04")
2,100メートル
円内海面下流
橋面

[最下流橋]
を
[大畑橋]
に改める。

別表青森県の部大湊港の項中
[芦崎]
を
芦崎三角点(1.2メートル) (N41°15'
[28" E141°09'42"]
に、
[最下流橋]
を
[田名部川橋]
に改め、同部大畑港の項中
大畑港南防波堤燈柱(N41°24'32" E141°
[10'18"]
を
大畑港東防波堤燈台(N41°24'40" E141°
[10'22"]
に、

中
を
に改める。
[N45°27'31" E141°02'12"]
[N45°27'29" E141°02'15"]

別表北海道の部虻尻港の項中
[N44°26'33" E141°25'13"]
を
に改め、同部香深港の項中
[N44°26'29" E141°25'35"]
を
に改め、同部船泊港の項
[N45°18'12" E141°02'54"]
を
[N45°18'10" E141°02'08"]

別表茨城県の部久慈港の項中
[久慈港北防波堤燈柱]
を
[久慈川口北防波堤燈柱]
に改め、同部那珂湊港の項中
最下流橋下流の那珂川水面及び東経140度3'
[5分の線以東の濁沼川水面]
を
[那珂川湊大橋及び濁沼川濁沼橋各下流の河川水面]
に改める。

秋田船川
瀧ノ崎から106度
4,500メートルの
地点まで引いた
線、同地点から65
度5,700メートル
の地点まで引いた
線、同地点から
135度6,300メート
ルの地点まで引い
た線、同地点から
162度9,800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
れた海面並びに放
水路水門下流の雄
物川水面

別表秋田県の部中秋田港の項を次のように改め、船川港の項を削る。
別表宮城県の部塩釜港の項中
[N38°21'54" E141°04'09"]
を
[N38°20'54" E141°04'09"]
に改める。

別表千葉県の一部千葉港の項を次のように改める。

千葉 登戸三角点 (22メートル)から245度11,460メートルの地点まで引いた線、同地点から197度20分9,610メートルの地点まで引いた線、同地点から130度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに都川新大橋及び養老川吹上橋各下流の河川水面

別表東京都神奈川県の一部京浜港の項を次のように改める。

京 浜 江戸川口右岸突端 (N35°38'18" E130°52'32")から205度5,500メートルの地点まで引いた線、同地点から198度30分9,720メートルの地点まで引いた線、同地点から233度9,330メートルの地点まで引いた線、同地点から200度20分10,300メートルの地点まで引いた線、同地点と鴻ノ巣鼻南東端とを結んだ線及び陸岸により囲まれた海面、荒川放水路葛西橋、洲崎川九重橋、平久川鷗橋、汐浜川浜園橋、大島川練兵橋、隅田川永代橋、亀島川南高橋、築地川南門橋、古川東海道本線鉄道橋、目黒川明和橋、多摩川大師橋、鶴見川鉄道橋、滝川万代橋、新田間川金港橋、帷子川築地橋、大岡川弁天橋、堀川山下橋、千代崎川小港橋及び堀割川八幡橋各下流の河川水面、海幸橋以東の築地堀水面、南明橋以東の越前堀水面、汐見川、汐留川、海老取川、鶴見川第一派川、鶴見川第二派川、入江川第一派川、入江川第二派川及び入江川小派台川の各河川水面並びにこれらの海面及び水面に接続する各運河水面

別表新潟県の一部新潟港の項中

[新潟港防波堤燈台]
を
[新潟港西防波堤燈台]
に、
[及び新川山ノ下橋]
を
[、通船川山ノ下橋及び栗の木川万国橋]

別表福井県の一部敦賀港の項中

[ナスビ鼻]
[松ヶ崎]
に、
[小崎]
を
[明崎]
に改める。

別表静岡県の一部沼津港の項中

[62メートル]
[51メートル]

田子の浦 沼川東海道本線鉄道橋南西端を中心とする半径1,600メートルの円内の海面、同地点から260度に引いた線下流の潤井川水面並びに沼川石水門及び江川江川水門各下流の河川水面

大阪 大阪北突堤燈台 (N34°38'13" E135°23'58")から9度15分6,330メートルの地点から214度11,970メートルの地点まで引いた線、同地点から141度30分7,880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、左門殿川辰巳橋及び神崎川派川中島大橋各下流の大阪市の区域内の河川水面、東経135度27分48秒の線から下流の大和川水面、神崎川城島橋、新淀川伝法大橋、正蓮寺川北港大橋、六軒家川春日出橋、安治川新船津橋、同川端建蔵橋、尻無川岩崎橋、木津川昭和橋、住吉川住之江大橋、古川古川橋及び堅川堅川橋各下流の河川水面並びに安治川口駅構内入堀、北港運河、桜島入堀、境川運河、三十間堀川、天保山運河、千歳堀、福町堀、三軒家川、木津川運河及び敷津運河の各水面

別表大阪府の部中堺港の項を削り、大阪港の項を次のように改める。

別表愛知県の一部衣浦港の項中をに改める。

[N34°47'56" E136°55'22"]
[N34°48'04" E136°55'17"]

福山 防路ノ鼻から179度に引いた線、鳶ヶ巣から90度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面

別表広島県の部福山港の項を次のように改める。

1、松尾鼻から0度に引いた線

別表岡山県の部岡山港の項中を削る。

別表鳥取県の部米子港の項中を削る。

[310度] [315度]
[淀川分派川神崎川、淀川分派川左門殿川]
神崎川派川及び左門殿川辰巳橋下流の尼崎市]
[の区域内の河川水面

別表兵庫県の部尼崎港の項中を削り、同部郡家港の項中を削る。

郡家港西防波堤燈柱 (N34°28'07" E]
[134°50'39"]

郡家港西防波堤燈台 (N34°28'20" E]
[134°50'44"]

別表広島県の部竹原港の項に次の一項を加える。

安藝津	風早三角点(297メートル)から木谷三角点(138メートル)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
-----	---

別表広島県の部広島港の項中

〔天安川〕

〔元安川、己斐川、府中大川、瀬野川〕

別表山口県福岡県の部関門港の項中

〔320度に引いた線〕

〔320度に引いた線、彦島大人岬から〕

〔335度に引いた線〕

を改める。

別表愛媛県の部今治港の項中

〔海面〕

海面並びに来島山尾ノ鼻からそれぞれ117度及び254度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面

を改め、同部壬生川港の項中

(4.7メートル)(N33°57'08" E1) [33°05'12"]

(4.3メートル)(N33°57'07" E1) [33°05'09"]

を改め、同部

西条港の項中

(4.4メートル)(N33°55'24" E1) [33°10'15"]

(2.7メートル)(N33°55'32" E1) [33°10'41"]

を改める。

別表長崎県の部崎戸港の項中

〔崎戸島西端〕

〔崎戸島北西端〕

を改める。

別表熊本県の部佐敷港の項中を、

〔番所ノ鼻(N32°17'56" E130°28'24")〕
〔鶴木山西端(N32°18'32" E130°28'18")〕

〔最下を岩に改め、同部本渡港の項中
〔白橋〕に改める。〕

〔舟橋川を松原橋〕
〔小松原川舟橋〕に改める。

別表大分県の部中大分港の項を次のように改め、鶴崎港の項を削る。

大分 大分港北突堤燈台 (N33°14'53" E131°35'23")から270度30分1,700メートルの地点から24度1,250メートルの地点まで引いた線、同地点から74度に引いた線、千歳三角点(39.7メートル)(N33°14'11" E131°40'17")から70度15分5,050メートルの地点から3度30分2,500メートルの地点まで引いた線、同地点から306度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに大野川鶴崎橋、小中島川家島橋、乙津川海原橋、裏川鶴羽橋及び大分川舞鶴橋各下流の河川水面

附則

- 1 この法律は、昭和三十七年七月一日から施行する。
- 2 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「船川」を「秋田船川」に改める。
- 3 水先法(昭和二十四年法律第二百一十一号)の一部を次のように改正する。
別表新潟水先区の項中「新潟港防波堤燈台」を「新潟港西防波堤燈台」に、「及び信濃川万代橋下流」を並びに信濃川万代橋、通船川山ノ下橋及び栗の木川万国橋各下流」に改める。
- 4 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「船川」を「秋田船川」に改める。

一月二十六日子備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

- 一、南大東島における高層気象観測に必要な物品の譲与に関する法律の一部を改正する法律案

南大東島における高層気象観測に必要な物品の譲与に関する法律の一部を改正する法律案
南大東島における高層気象観測に必要な物品の譲与に関する法律の一部を改正する法律

南大東島における高層気象観測に必要な物品の譲与に関する法律(昭和三十五年法律第四十七号)の一部を次のように改正する。
題名及び本則中「南大東島」の下に「及び石垣島」を加える。

附則

この法律は、昭和三十七年四月一日から施行する。

一月二十六日本委員会に左の案件を付託された。

- 一、国鉄軽井沢、長野両駅間鉄道電化促進に関する請願(第七〇四号)
- 一、国鉄甲府、長野両駅間鉄道の複線電化実現に関する請願(第七〇五号)(第七二二号)
- 一、国鉄軽井沢、長野両駅間鉄道電化促進に関する請願(第七二二号)
- 一、岩日線広瀬、日原両駅間鉄道敷設に関する請願(第七五三号)(第七五四号)(第七五五号)

日受理
国鉄軽井沢、長野両駅間鉄道電化促進に関する請願
請願者 長野市妻科町長野県議 会内 佐藤武久 紹介議員 小山邦太郎君
国鉄信越本線の改良促進については関係当局の格別の配慮によつて碓氷峠のアプト区間の改良工事は着工以来順調に進み、その上、高崎、横川間の電化、複線化の工事も、すでに国鉄理事會において決定済みとすることであるが、本線の近代化を実現するためには、あく

まで、軽井沢以西についても同様に近代化が行なわれなければアプト区間の改良も意義が半減すると共に、軽井沢以西の本線沿線は、観光地として知られているばかりでなく、近年工業地帯としても、その発展が注目されており、したがつて、本線を利用する長野県と関東地方との経済交流は、日をおつてひん繁となり、諸物資の輸送も急激な増加の一途をたどつて現状であるから、関係当局においては、この実情を考慮され、昭和三十八年六月までに、軽井沢まで電化されるところに

輕井沢、長野両駅間の電化も完成せられたいとの請願。

第七〇五号 昭和三十七年一月十七日受理
国鉄甲府、長野両駅間鉄道の複線電化実現に関する請願
請願者 長野市妻科町長野県議 会内 佐藤武久

紹介議員 小山邦太郎君
国鉄甲府、長野両駅間の輸送力増強については、今回長野、上諏訪両駅間の電化工事実施が決定し、まことに感謝にたえないが、本沿線地帯の産業経済の発展ならびに観光開発の促進は急速に進展しつつあるにかんがみ、長野県と山梨県との経済交流は日をおつてひん繁となり、諸物資の輸送も増加の一途をたどつており、旅行者はいうまでもなく、沿線の地域住民は、つねに本県と山梨県との間の国鉄輸送力の増強を願つてゐるから、本県内の実情と沿線住民の強い要望を考慮せられ、きたる東京オリンピック開催時までには甲府、長野両駅間の複線電化を実現せられたいとの請願。

第七二二号 昭和三十七年一月十七日受理
国鉄甲府、長野両駅間鉄道の複線電化実現に関する請願
請願者 長野市妻科町長野県議 会内 園原信夫
紹介議員 棚橋 小虎君
この請願の趣旨は、第七〇五号と同じである。

第七二二号 昭和三十七年一月十七日受理
国鉄輕井沢、長野両駅間鉄道電化促進に関する請願
請願者 長野市妻科町長野県議 会内 園原信夫
紹介議員 棚橋 小虎君
この請願の趣旨は、第七〇四号と同じである。

第七五三三号 昭和三十七年一月十九日受理
岸日線広瀬、日原両駅間鉄道敷設に関する請願
請願者 山口県岸国市長 土肥 京一外十三名
紹介議員 江藤 智君

山口県岩国と島根県日原を結ぶ岸日鉄道を建設することは、本州西部における山陰本線と山陽本線とを重要地点において連けいする幹線となつて、日本海と瀬戸内海とを直結し、もつて地域経済の振興を計り、地方的諸般の後進性の打破を通じ、わが国経済の高度成長に大いに寄与するようになることは明白であり、それ故に、昭和二十七年十二月に同線の建設が決定され、昭和三十一年十一月一日に岩国・河山間の一部開通を見、さらに引き続き河山・広瀬間の工事が着手され、昭和三十一年度末にこれが完成される予定となつてゐるのであるが、岸日線は、その名の示すように、岩国と日原を結んでおいて、名実ともに陰陽連絡経済開発等、所期の目的が達成されるのであるから、岸日線広瀬・日原間を岩国―広瀬開通に引き続き建設せられたいとの請願。

第七五四号 昭和三十七年一月十九日受理
岸日線広瀬、日原両駅間鉄道敷設に関する請願
請願者 山口県玖珂郡錦町長 樋口静恵外十三名
紹介議員 佐野 廣君

第七五五号 昭和三十七年一月十九日受理
岸日線広瀬、日原両駅間鉄道敷設に関する請願
請願者 島根県益田市長 伊藤 正男外十三名
紹介議員 山本 利壽君

この請願の趣旨は、第七五三三号と同じである。
一月二十七日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。
一、船員法の一部を改正する法律案
船員法の一部を改正する法律案
船員法(昭和二十二年法律第百号)の一部を次のように改正する。
船員法目次中「雇入契約」を「雇入契約等」に改め、「食料」の下に「並びに安全」を加える。
本則中「雇員」を「部員」に改める。
第一条第一項及び第二条第二項中「予備員」を「予備船員」に改める。
第一条第二項第三号中「漁船」の下に「(政令の定める総トン数二十トン以上の漁船及び政令の定めるまき網漁業に従事する漁船の附属漁船を除く。)」を加える。

第八条中「船長は」の下に「命令の定めるところにより」を加える。
第十四条の見出しを「(遭難船舶等の救助)」に改め、同条本文中「船舶」の下に「又は航空機」を加え、同条の次に次の三条を加える。
(異常気象等)
第十四条の二 命令の定める船舶の船長は、暴風雨、流水その他の異常な気象、海象若しくは地象又は漂流物若しくは沈没物であつて、船舶の航行に危険を及ぼすおそれのあるものに遭遇したときは、命令の定めるところにより、その旨を附近にある船舶及び海上保安機関その他の関係機関に通報しなければならぬ。
(非常配置表及び操縦)
第十四条の三 命令の定める船舶の船長は、第十二条乃至第十四条に規定する場合その他非常の場合における海員の作業に關し、命令の定めるところにより、非常配置表を定め、これを船員室その他適当な場所に掲示して置かなければならぬ。
命令の定める船舶の船長は、命令の定めるところにより、海員及び旅客について、防火操縦、端艇操縦その他非常の場合のために必要な操縦を実施しなければならぬ。
(航海の安全の確保)
第十四条の四 第八条乃至前条に規定するものの外、船舶の火災の予防、水密の保持その他航海の安全に關し船長の遵守すべき事項は、命令でこれを定める。

「第四章 雇入契約」を「第四章 雇入契約等」に改める。
第三十一条前段中「雇入契約」の下に「(予備船員については、雇入契約。以下第三十四条まで、第五十八条、第八十四条及び第百条において同じ。)」を加える。
第三十二条中「締結に際し」の下に「命令の定めるところにより」を加える。

第三十四条の見出しを「貯蓄金の管理等」に改め、同条第二項を次のように改める。
船船所有者は、船員の委託を受けてその貯蓄金を管理しようとする場合においては、命令の定めるところにより、その使用する船員の過半数で組織する労働組合があるときはその労働組合、船員の過半数で組織する労働組合がないときは船員の過半数を代表する者の書面による協定をし、これを行政官庁に届け出なければならぬ。

第三十四条に次の二項を加える。
船船所有者は、船員の委託を受けてその貯蓄金の管理をする場合において、貯蓄金の管理が預金の受入れであるときは、利子をつけなければならぬ。この場合において、その利率が金融機関の受け入れる預金の利率を考慮して命令の定める利率を下るときは、その命令の定める利率にとみなす。
船員は、船船所有者に管理を委託した貯蓄金については、いつでも、返還を請求することができる。

「第四章 雇入契約」を「第四章 雇入契約等」に改める。
第三十一条前段中「雇入契約」の下に「(予備船員については、雇入契約。以下第三十四条まで、第五十八条、第八十四条及び第百条において同じ。)」を加える。
第三十二条中「締結に際し」の下に「命令の定めるところにより」を加える。

第三十九条第三項後段を削り、同条に次の二項を加える。

前項の規定により応急救助の作業に従事する場合には、第一項の規定にかかわらず、その作業が終了するまでは、雇入契約は、なお存続する。船員がその作業の終了後引き続き遺留品の保全、船員の送還その他必要な残務の処理に従事する場合において、その処理が終了するまでの間についても、同様とする。

前項後段の規定により雇入契約が存続する間においては、船舶所有者又は船員は、いつでも、当該雇入契約を解除することができる。

第四十四条の次に次の二条を加える。

(解雇制限)

第四十四条の二 船舶所有者は、船員が職務上負傷し、又は疾病にかかり療養のため作業に従事しない期間及びその後三十日間並びに産前産後の女子が第八十六条の規定によつて作業に従事しない期間及びその後三十日間は、解雇してはならない。但し、療養のため作業に従事しない期間が三年を超えた場合又は天災事変その他やむを得ない事由のために事業の継続が不可能となつた場合においては、この限りでない。

前項但書の天災事変その他やむを得ない事由のために事業の継続が不可能となつた場合においては、その事由について行政官庁の認定を受けなければならない。

(解雇の予告)

第四十四条の三 船舶所有者は、予備船員を解雇しようとする場合において、少なくとも三十日前にその予告をしなければならない。

三十日前に予告をしない船舶所有者は、一箇月分の給料の額と同額の予告手当を支払わなければならない。但し、天災事変その他やむを得ない事由のために事業の継続が不可能となつた場合又は予備船員の責に帰すべき事由に基づいて解雇する場合においては、この限りでない。

前項の予告の日は、一日に於いて、命令の定めるところにより算定する給料の額と同額の予告手当を支払つた場合においては、その日数を短縮することができる。

第一項但書の場合においては、その事由について行政官庁の認定を受けなければならない。

第四十五条中「二箇月」を「その翌日(行方不明となつた船員については、その生存が知れた日)から二箇月(その行方不明について行方不明手当の支払を受くべき船員については、二箇月から行方不明中の期間を控除した期間)」に改める。

第四十六条第五号中「第八十一条」を「第八十二条」に改める。

第四十七条本文中「雇入港又は船員の希望する地」を、船員の希望により、雇入港又は雇入港までの送還に要する費用の範囲内で送還することのできるその他の地(雇入のため雇入港に招致した船員及び未成年者又は女子の船員にあつては、雇入港若しくは雇入契約の成立の時におけ

る船員の居住地又はこれらのいずれかまでの送還に要する費用の範囲内で送還することのできるその他の地)に改め、同条第八号中「第八十一条」を「第八十二条」に改める。

第五十八条第一項中「船舶所有者の定める一定額」を「雇入契約に定める一定額」に改め、同条第三項中「支払われるときは」の下に、「第四十四条の三」を加え、「船舶所有者の別に定める額」を「雇入契約に定める額」に改め、同条の次に次の一条を加える。

(報酬支払簿)

第五十八条の二 船舶所有者は、命令の定めるところにより、報酬支払簿を備え置いて、船員に対する給料その他の報酬の支払に関する事項を記載しなければならない。

第六十条第一項中「左の者」を「総トン数七百トン以上の船舶に乗り組む甲板部、機関部及び無線部の職員並びに甲板部及び機関部の部員」に改め、同項各号を削る。

第六十七条第一項及び第二項中「八時間」を「所定時間」に改め、同条第一項に後段として次のように加える。

第七十二条の二の規定により発する命令の規定による労働時間及び休憩時間についても、同様とする。

第六十八条中「前条の規定の下に」並びに第七十二条の二の規定により発する命令の規定」を加える。

第六十九条第一項中「第六十六条の規定」の下に「又は第七十二条の二の規定により発する命令の規定」を加える。

第七十条第一項を次のように改める。

第七十条第一項を次のように改める。

総トン数七百トン以上の船舶に乗り組む甲板部の部員が航海当直をすべき職務を有する者の定員は、六人以上としなければならない。

第七十一条第一号中「千トン」を「七百トン」に改める。

第七十二条の次に次の一条を加える。

第七十二条の二 定期的に短距離の航路に就航するため入出港が頻繁である船舶その他の第六十条及び第六十二条乃至第六十六条の規定によることが著しく不相当であると認められる主務大臣の指定する船舶に関しては、船員の労働時間又は休憩時間について、命令で別段の定めをすることができる。但し、労働時間は、一日平均八時間以内でなければならない。

第七十四条第一項ただし書を次のように改める。

但し、船舶が航海の途中にあるとき、又は船舶の工事のため特に必要がある場合において行政官庁の許可を受けたときは、当該航海又は工事に必要な期間(工事の場合にあつては、三箇月以内)に限る、有給休暇を与えることを延期することができ。

第七十五条第一項に次のただし書を加える。

但し、前条第一項但書の規定により有給休暇の付与を延期したときは、その延期した期間一箇月を増すごとに二日を加える。

第七十五条第二項中「二日」の下に「前項但書に規定する期間について」は、一箇月を増すごとに一日」を加える。

第八章の章名中「食料」の下に「並びに安全」を加える。

第八十二条及び第八十三条を削り、第八章中第八十一条を第八十三条とし、第八十条の次に次の二条を加える。

(安全及び衛生)

第八十一条 船舶所有者は、作業用具の整備、医薬品の備付け、安全及び衛生に関する教育その他の船内作業による危害の防止及び船内衛生の保持に關し命令の定める事項を遵守しなければならない。

船舶所有者は、命令の定める危険な船内作業については、命令の定める経験又は技能を有しない船員を従事させてはならない。

船舶所有者は、伝染病、精神病又は命令の定める労働のために病勢の増悪をおそれのある疾病にかかつた船員を作業に従事させてはならない。

船員は、船内作業による危害の防止及び船内衛生の保持に關し命令の定める事項を遵守しなければならない。

(医師)

第八十二条 船舶所有者は、左の船舶には、医師を乗組ませなければならない。但し、国内各港間を航海するとき、命令の定める区域のみを航海するとき、又は命令の定める短期間の航海を行なう場合若しくはやむを得ない事由がある場合においては、行政官庁の許可を受けたときは、この限りでない。

一 遠洋区域又は近海区域を航行

区域とする総トン数三千トン以上の船舶で最大とう載人員百人以上のもの

二 前号に掲げる船舶以外の遠洋区域を航行区域とする命令の定める船舶で主務大臣の指定する航路に就航するもの

三 命令の定める母船式漁業に従事する漁船

(衛生管理者)

第八十二条の二 船舶所有者は、左の船舶(前条各号に掲げるものを除く)については、乗組員の中から衛生管理者を選任しなければならない。但し、国内各港間を航海する場合又は命令の定める区域のみを航海する場合は、この限りでない。

一 遠洋区域又は近海区域を航行区域とする総トン数三千トン以上の船舶

二 命令の定める漁船

衛生管理者は、衛生管理者適任証書を受有する者でなければならない。但し、やむを得ない事由がある場合において、行政官庁の許可を受けたときは、この限りでない。

主務大臣は、左に掲げる者に衛生管理者適任証書を交付する。

一 命令の定めるところにより主務大臣の行なう試験に合格した者

二 命令の定めるところにより主務大臣が前号に掲げる者と同等的以上の能力を有すると認定した者

衛生管理者は、命令の定めるところにより、船内の衛生管理に必要

要な業務に従事しなければならない。その業務については、衛生管理者は、必要に応じ、医師の指導を受けるように努めなければならない。

前各項に定めるものの外、衛生管理者及び衛生管理者適任証書に關し必要な事項は、命令でこれを定める。

第八十五条の見出しを「就業制限」に改め、同条第二項を次のように改める。

船舶所有者は、年齢十八年未満の船員及び女子の船員を第八十一条第二項の命令の定める危険な船内作業又は命令の定めるこれらの船員の安全及び衛生上有害な作業に従事させてはならない。

第九十二条の次に次の一条を加える。

(行方不明手当)

第九十二条の二 船舶所有者は、船員が職務上行方不明となつたときは、三箇月の範囲内において、行方不明期間中毎月一回、命令の定める被扶養者に標準報酬の月額に相当する額の行方不明手当を支払わなければならない。但し、行方不明の期間が一箇月に満たない場合は、この限りでない。

第九十六条第一項中「疾病」の下に「行方不明」を加える。

第九十七条第二項第二号中「食料」の下に「並びに安全」を加える。

第七七条に次の一項を加える。

船員労働者の服制は、命令でこれを定める。

第七十三条中「及び就業規則」を「就業規則及び船員の貯蓄金の管

理に關する協定」に改め、「船内」の下に「及びその他の事業場内」を加える。

第百十四条第一項中「又は傷病手当」を「傷病手当又は行方不明手当」に改める。

第百十五条前段中「送還の費用」の下に「送還手当」を加え、同条後段中「及び傷病手当」を「及び前条に規定する手当」に、「傷病手当の額」を「これらの手当の額」に改める。

第百十六条第一項中「第四十五条」を「第四十四条の三」に改める。

第百七条中「遺族手当」を「行方不明手当、遺族手当」に改める。

第百八条 船舶所有者は、命令の定める船舶については、乗組員の中から命令の定める員数の救命艇手を選任しなければならない。

救命艇手は、救命艇手適任証書を受有する者でなければならない。

行政官庁は、左に掲げる者に救命艇手適任証書を交付する。

一 命令の定めるところにより行政官庁の行なう試験に合格した者

二 命令の定めるところにより行政官庁が前号に掲げる者と同等的以上の能力を有すると認定した者

前項に規定するものの外、救命艇手及び救命艇手適任証書に關し必要な事項は、命令でこれを定める。

第百九条の次に次の一条を加える。

(政令への委任)

第百九条の二 第一条第二項第三号の規定に基づき、政令を制定し、又は改廃する場合において、政令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置(年金制度、健康保険制度、失業保険制度その他の社会保障制度及びこれらに關する政府の特別会計、労働関係調整制度その他の労働関係制度並びに罰則に關する経過措置を含む)を定めることができる。

第十三章中第百二十一条の次に次の一条を加える。

(手数料の納付)

第百二十一条の二 雇入契約の公認、船員手帳の交付、訂正若しくは書換え若しくは衛生管理者適任証書若しくは救命艇手適任証書の再交付の申請をし、又は衛生管理者若しくは救命艇手の試験を受け、若しくはこれらの資格の認定を申請しようとする者は、五百円をこえない範囲内において政令の定める額の手数料を納めなければならない。

第百二十六条第一号中「第十一」の下に「第十四条の三第一項」を加え、「第十七条第一項」を「第十七条」に改める。

第百二十八条第二号中「船舶」の下に「航空機」を加え、同条の次に次の一条を加える。

第百二十八条の二 船員が第八十一条第四項の規定に違反したときは、三千円以下の罰金に処する。

第百三十条中「第三十五条」の下に

「第四十四条の二第一項第二項、第四十四条の三第一項第三項」を加え、「第八十二条、第八十三条」を「第八十一条第一項乃至第三項、第八十二条」に改める。

第百三十一条第一号中「第八十一条第一項第二項」を「第五十八条の二、第八十二条の二第一項、第八十三条第一項第二項」に、「又は第百十三條」を「第百十三條又は第百十三條第一項」に改め、同条第二号を次のように改める。

二 第三十四条第四項の規定による船員の請求にかかわらず、貯蓄金を返還しなかつたとき。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、昭和三十七年十月一日から施行する。

(貯蓄金の管理に關する経過規定)

第二条 この法律の施行の際現に改正前の第三十四条第二項の認可を受けて貯蓄金の管理をしている船舶所有者についての当該認可に係る事項は、改正後の同項の規定による届け出をした協定とみなす。

(雇入契約の終了に關する経過規定)

第三条 改正後の第三十九条第四項後段の規定は、この法律の施行後に同条第一項各号に掲げる事由が生じた船舶の船員について適用し、この法律の施行前にその事由が生じた船舶の船員については、なお従前の例による。

(送還に關する経過規定)

第四条 改正後の第四十七条の規定は、この法律の施行後に生じた事由による船員の送還について適用

する。

し、この法律の施行前に生じた事由による船員の送還については、なお従前の例による。

(医師に関する経過規定)

第五条 第八十二条の規定の改正により新たに医師を乗り組ませるべきこととなつた船舶であつて、この法律の施行の際現に航海中であるものについては、改正後の同条の規定にかかわらず、当該航海が終了するまでは、医師を乗り組ませることを要しない。

(衛生管理者に関する経過規定)

第六条 昭和三十九年三月三十一日までは、第八十二条の第二項の規定にかかわらず、衛生管理者適任証書を受有する者以外の者を衛生管理者に適任することができ

る。

(行方不明手当に関する経過規定)

第七条 第九十二条の二の規定は、この法律の施行後に行方不明となつた船員について適用する。

(救命艇手に関する経過規定)

第八条 この法律の施行の際現に効力を有する船舶安全法(昭和八年法律第十一号)の規定に基づく命令の規定による救命艇手適任証書は、改正後の第百八条第三項の規定により行政官庁が交付したものとみなす。

(罰則に関する経過規定)

第九条 この法律の施行前にした行為及びこの附則の規定によりこの法律の施行後もなおその例によることとされている規定に違反する行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(船員職業安定法の一部改正)

第十条 船員職業安定法(昭和二十三年法律第百三十号)の一部を次のように改正する。

船員職業安定法目次及び本則中「船員職業補導」を「部員職業補導」に改める。

第六条第四項中「部員」を「部員」に改める。

(地方公務員法の一部改正)

第十一条 地方公務員法(昭和二十五年法律第百六十一号)の一部を次のように改正する。

第四十五条第一項中「又は公務」を「若しくは公務」に、「廢疾となつた場合」を「廢疾となり、又は船員である職員が公務に因り行方不明となつた場合」に改める。

一月二十九日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案

特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案

特定船舶整備公団法の一部を改正する法律

特定船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号)の一部を次のように改正する。

第一条中「国内旅客船の整備について、その資金の調達が困難である海上旅客運送事業者等に協力し、あわせて戦時標準型船舶を解撤して行なう貨物船の整備について」を「国内旅客船の整備、戦時標準型船舶を解撤して行なう貨物船の整備及び港湾

運送用船舶の整備について」に、「海上貨物運送事業者等」を「海上旅客運送事業者等、海上貨物運送事業者等又は港湾運送事業者等」に改め、「海上運送」の下に「及び港湾運送」を加える。

第二条に次の三項を加える。

7 この法律において「港湾運送事業者」とは、港湾運送事業法(昭和二十六年法律第百六十一号)第三條第一号、第三号又は第五号に掲げる港湾運送事業について、同法第四條の免許を受けた者をいう。

8 この法律において「港湾運送用船舶」とは、港湾運送事業者の事業の用に供するはしけその他の船舶をいう。

9 この法律において「港湾運送用船舶貸渡業者」とは、港湾運送用船舶の貸渡しをする事業を営む者であつて、運輸大臣の指定するものをいう。

第五條中「四億円」を「五億円」に改める。

第十三條第二号中「貨物船貸渡業者」の下に、「港湾運送事業者、港湾運送用船舶貸渡業者」を加える。

第十九條中第七号を第十号とし、第六号の次に次の三号を加える。

七 港湾運送事業者又は港湾運送用船舶貸渡業者と費用を分担して、港湾運送用船舶を建造すること。

八 前号の規定により建造した港湾運送用船舶を港湾運送事業者又は港湾運送用船舶貸渡業者に使用させること。

九 第七号の規定により建造した

港湾運送用船舶を港湾運送事業者又は港湾運送用船舶貸渡業者に譲渡すること。

附則

1 この法律は、昭和三十七年四月一日から施行する。

2 改正後の第十三條及び第十九條の規定の適用については、港湾運送事業法の一部を改正する法律(昭和三十四年法律第六十九号)附則第二項の規定により、港湾運送事業法(昭和二十六年法律第百六十一号)第三條第一号、第三号又は第五号に掲げる港湾運送事業者を営むことができる者は、同項の規定により当該事業を営むことができるとき、港湾運送事業者とみなす。

昭和三十七年二月五日印刷

昭和三十七年二月六日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局