

第五十八回国会 運輸委員會議録第十九号

昭和四十三年四月二十三日(火曜日)

午前十時四十分開議

出席委員

委員長 大野 市郎君

理事 木部 佳昭君 理事 砂田 重民君

理事 德安 實藏君 理事 福井 勇君

理事 山村新治郎君 理事 小川 三男君

阿部 喜元君 大竹 太郎君

小淵 恵三君 加藤 六月君

川野 芳滿君 菅 太郎君

西村 英一君 中川 一郎君

福家 俊一君 水野 清君

井上 泉君 板川 正吾君

米田 東吾君 渡辺 芳男君

沖本 泰幸君

出席國務大臣 運輸大臣 中曾根康弘君

出席政府委員 運輸省港灣局長 官崎 茂一君

委員外の出席者 建設省道路局道 井上 孝君

路經濟調査室長 小西 真一君

同 門 員 小西 真一君

四月二十二日

委員松本忠助君辞任につき、その補欠として中野明君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員井上泉君及び中野明君辞任につき、その補欠として工藤良平君及び松本忠助君が議長の指名で委員に選任された。

委員工藤良平君辞任につき、その補欠として井上泉君が議長の指名で委員に選任された。

四月十九日

觀光施設財団抵当法案(内閣提出第七八号)(参議院送付)は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第九九号)

○大野委員長 これより會議を開きます。港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行います。質疑の通告がありますので、順次これを許します。渡辺芳男君。

○渡辺(芳)委員 昭和四十年年度を初年度として、現行の港灣整備五カ年計画が策定されましたが、実際の投資関係では、この三カ年間に約五〇%進捗をしているわけですね。この事業量の関係は、物価の値上がりその他もあると思いますが、たとえば主要定期船港灣の外貿岸壁七十八パーセントか、あるいは一般港灣の外貿岸壁七十八パーセントか、あるいは内國貿易港灣の外貿岸壁の七十九パーセントか、それから内國貿易港灣の外貿岸壁が百十パーセントか、ざっと計画に出ておられますが、この点の関係はどの程度実際には進展をしておりますか。

○官崎(茂)政府委員 旧五カ年計画の中の代表的な数字のあらわれております外貿関係の港灣のパーセントでございますが、この点につきましては、全体で百五十七パーセントの計画が四十二年までに八十三パーセントできております。したがって、これは比率で申しますと五二・九%でございます。それから内國貿易関係の一般港灣でございますが、これは百十パーセント計画に載っておりますが、この中で五十七パーセント四十二年までに上

がっております。したがって、これは五二・八%、こういうことになりました。

○渡辺(芳)委員 そうすると、岸壁関係のパーセントの建設状況というのは、当初予定計画どおり進んでいるわけですね。進んでおりますか。

○官崎(茂)政府委員 はい。

○渡辺(芳)委員 予定どおり進んでいないという場面は、どういふところにありますか。規模を大きくしているのでしょうか。そういう関係で私はお尋ねしている。

○官崎(茂)政府委員 特に予定どおり、種別ごとにとどういふ問題はないかもしれませんが、個々の港ごとには、そういう問題が出てくる。補償の問題その他によりまして、予定どおりここには出てきていない問題もあると思います。

○渡辺(芳)委員 昨年新しく外貿埠頭公団がつくられました。海上コンテナ輸送が現行の第一次五カ年計画というのですか、それには含まれていなかったわけですね。これが新しく新五カ年計画の中に組み込まれて行なわれていくことになりましたが、外貿埠頭公団関係以外に特に外貿関係の岸壁の増強などは、相当大規模にやるといふ計画がこの新しい内容に含まれておりますか。

○官崎(茂)政府委員 外国貿易関係は主として外貿公団でございますが、御承知のように港が限られております。東京、横浜、神戸、大阪、この四港でございますので、そのほかの港につきましても、港の需要量と申しますか、今後外貿が伸びるであろうという需要量に対処して、やはりそれ相應の整備した岸壁はつくっていくという予定でございます。もちろんこれから港灣管理者の御意見を聞いて検討いたすわけでございます。

○渡辺(芳)委員 そうすると定期船パーセントと専用船パーセント、専用岸壁、こういう関係は新しい五カ年計画の中にはどういふところに重点を置いてお

りますか。いずれこの計画をつくった以上は、一応目安があるわけですね。いま考えられておる増強計画といえますか、この点を明らかにしたいですか。

○官崎(茂)政府委員 ちよつと御質問の意味がわかりませんが、定期船パーセントというのが、いわゆる外貿のライナーパーセントというものでございまして、外貿埠頭公団でやりますのもコンテナパーセントが二十二パーセント、そのほかライナーパーセントというのも五十何パーセント、相当数含まれておるわけでございます。専用パーセントのほうは、ちよつとどういふ御質問の意味かわかりませんが、私ども専用パーセントと申しますのは、公共事業ではやらない、つまり会社が専用的に使うパーセントでございますので、これは港ごとにより状況をお尋ねいたします。またその他のパーセントにつきましても、先ほど来申し上げましたように、名古屋とか四日市とか清水等も岸壁を整備してまいりたい、こういうことでございます。

○渡辺(芳)委員 私の聞いておるのは、第一次港灣整備五カ年計画の中に多少内訳が出ておるわけですね。このパーセントの増強設計画というものは、予定どおり進んでおるとあなたには言っておるわけですね。しかし、いま現実に提案をされておる新しい五カ年計画というものは、特に國費の關係で四千八百五十億円、こういうふうな当初策定をいたしましたね。ところが新しい五カ年計画でいいますと八千億、こう言っておるわけですね。一体それだけの金額を投じてやる岸壁の増強というものは、どういふところに重点を置いてやられておるのか。そういうことを頭に置いて計画を策定されておるのか。この内容が新しい五カ年計画にはわかっていないわけですね。この点を聞いておるの

○宮崎(茂)政府委員 四千八百五十億という国費の入った港湾の建設費が、八千億になるわけでございます。したがって、相当大規模な岸壁の整備計画が含まれるわけでございます。公団関係だけでも、これは全部入れるかどうかはわかりませんが、コンテナベース、ライナーベースは千億近いものがあるわけでございます。そのほかにも相当数の外貨埠頭というものが入ってくる予定にいたしております。正確にいま各港ごとに数字はまだ持っておりませんが、大体外貨の港湾でございますれば、どの港でももうこれで十分だという港はございませんので、相当数整備しなければならぬというふうに考えております。

○渡辺(芳)委員 あまり机上の計画で議論してもしょうがないと思われども、それではちよつとずさんだと思われども、たとえば、四十三年三月二十二日の閣議了解によりますと、一兆三百億の第二次五カ年計画を今年度から始める、こういっているのでしょうか。この提案理由の最後のほうには、経済社会発展計画による港湾投資額は昭和四十二年度から四十六年度まで八千四百億円であるから、新港湾整備五カ年計画はこれこれこういふうに一兆三百億円になるが、あまり差がない、こういっているわけですか。そうですね。これは作文だと思われども、いざいざにしても、第一次五カ年計画が三年度にして大幅修正をするということについては、それなりの根拠があるから、そこで私は聞いておるわけです。いま、個々の港がどうのこうのというのではなくて、確かに五大港をはじめとして重要港湾を、どれどれをどうやるのだというところについては、あなたのほうはまだきめていないでしよう。だがしかし、総体的に、第一次五カ年計画よりも、約七〇%の金額を上積みをするわけですか。これは当初計画よりも、相当大幅な修正なんです。それを聞いていないのだけけれども、どうも明らかになっていないから、逐次聞いていくうちに明らかになってください。

次に聞きますが、産業港湾の開発の関係がやはり第一次五カ年計画には出ておりますが、そのうち国費が八百四十二億という事業費になつていくわけですね。そこで新産都市あるいは工特地域整備促進法による港湾整備の関係が、これに関連していると思つては、この事業の進捗状況は、一つ一つ尋ねていくとたいへん時間をとりまつから、とりあえず、この五カ年計画に載つております開発港湾、これがどの程度進んでいるかおわかりですか。すぐわかりませんか。

○宮崎(茂)政府委員 ここに資料はございませぬが、ちよつとお待ち願ひます。——開発港湾というものを特に拾ひ上げてのいままでの集計は、現在のところ私のいま手持ちの資料にちよつと見当たらないような次第で、申しわけございませぬ。

○渡辺(芳)委員 それではそれに関連してお尋ねしますが、たとえ石油コンビナートを背景にした工特地域整備の指定を受けておりますが、鹿島港の関係は、超大型タンカーの出入が予想されるので、当初の計画よりも、岸壁を含めて大体現在の倍近いような港湾設備にしなければいけないだろう、こういわれてはいるので、新五カ年計画が非常に多額な投資にして計画をやつておりますが、現実にはこういふところに食われていくのかどうか、この点はどうでしょう。

○宮崎(茂)政府委員 ちよつと数字が出てまいりましたので、前の質問にちよつとお答えいたしました。新産都市関係の約八百四十億に対するものであります。四十二年までに進捗率は五五%くらいでございます。それからたゞいまの鹿島港の問題でございますが、これは十万吨を入れることになつておりましたのを、二十万吨を入れるように改めますので、相当な経費が新しく追加計上される必要があると思ひます。

○宮崎(茂)政府委員 つまりいまの計画になく、直ちに四十三年度からどうしても着工しなければならぬというような港湾が、木材関係あるいは石油、鉄鋼関係、大体私の考えでございませぬけれども、重要港百港ございまして、そのうちの半分が六割近い、こういふように考えております。

○渡辺(芳)委員 そうすると定期船ベースの関係は、新五カ年計画でそれぞれ新しく大幅に修正をして投資をするというより関係はありませぬか。五大港を中心にして私は聞いています。○宮崎(茂)政府委員 これは実は前の計画にはほとんど入っておりませんので、つまり公団埠頭は相当入ることになると思ひますし、また五大港の関係でも、前の計画に入っていない分、つまりこれは年が三年間ずれますので、その間のやはり総需要の増がございませぬから、これはやはりその港とも申しませぬけれども、その周辺の港でさばくような施設はつくらなければなりませんし、やはり五大港も相当大幅な変更があると考えられます。

○渡辺(芳)委員 わかりました。次にいまわが国の港湾の中で、特に石油コンビナート関係で伺いますが、最大のタンカーが出入りしているのは何トンの船が一番大きいか。それからタンカー以外で鉄鉱専用船などが大きいと思ひますが、これらで一番大きい船は何トンですか。○宮崎(茂)政府委員 タンカーのほうでは出光丸だと思ひます。これは間違つていないかもしませぬが、二十万吨をこえているだろうと思ひます。二十七、八万吨かと思ひます。これはもつぱらシーベースと申しまして、徳山の沖のほうで沖がかりでやつております。鉄鋼船のほうは、現在就航はつきりいたしません。近々十二万五千トンというものが就航するといふふうに聞いております。

か、そして、たとえば瀬戸内海等のしゅんせつなり、東京湾のしゅんせつなり、関門海峡のしゅんせつなり、そういうことが大型化に伴つて必要になつてくるわけですね。そういう関係でひとつお尋ねするわけですが、将来、最大のタンカーあるいは鉄鋼専用船の頭を押えるといふふうな考えはないか。たとえば、最近よくいわれてはいるように、五十万吨のタンカーをつくるぞといふことが宣伝をされております。やはり港湾に出入りするには限度があると思ひます。こういう関係は、天井は別に考えないで、自由にさういふ超大型船をつくらしてはどうか、その出入りについてサービスをするのか、こういふふうな関係が出てくると思ひます。この点はどうでしょう。

○宮崎(茂)政府委員 非常にむずかしい御質問でございます。現在、先ほどの出光丸の喫水が十七メートル半くらいでございます。そのほか、私どものほうでは、港湾のほうは余裕水深といふものをとらなければならぬわけでございます。現在、現在備瀬瀬戸は十九メートルにしゅんせつをいたしております。

なお、今後の大型タンカーあるいは大型鉄石船の大きさをこちらのほうから制限するつもりはないかといふお尋ねでございますが、これは経済ベースのことでございまして、私どものほうの立場からいたしますれば、港湾の投資が少なくて済むような地点でありますならば許容できるかと思ひますが、一般的に申しますと、たとえば東京湾とか大阪湾とか、そういう場所におきましては、公害と申しますか、安全というサイドからの問題もございまして、それと、港自体の深さにも問題があります。したがって、トン数でいいますと、おむね二十万吨程度まで、港湾のほうの掘るものにはいたしまして水深十八メートルといふところまでにとどめたいといふふうな思つております。しかし、一部投資が少なくて港湾条件の非常にいいところがあれば、やはりある程度大型化に対応しながら港湾施設も整備していかねばならない、かように考えております。

○渡辺(芳)委員 大臣にお尋ねしますが、いまの關係ですね、たとえば、瀬戸内海は十七メートル程度であるとか、関門海峡の水深は十一メートル程度であるとかいう話を、先日の委員会で港務局長から話された、そんな記憶がありますけれども、タンカーの超大型化に伴って、いま港務局長言われましてけれども、政治の面の指導として、これから海上交通法なども提案をされる状況にあるように、片方では漁民の反対などが特に瀬戸内海なんかでは強いように、これらの調整ができていないから提案をされないと思うのですが、超大型化の限度というのについてやはり考えていかねばいけないのじゃないか。これは、去年もドーバー海峡のトリリー・キャニオン号の沈没などがあって大騒ぎになりましたけれども、私は、タンカーの大型化については特に考えていかなければいけないのじゃないか、頭を押えたいというよりは、これは考えていく必要があるのじゃないか、こんなふうに考えるのですが、いかがでしょう。

○中曾根国務大臣 狭水道における交通のふくそうにかんがみまして、海上交通を規制するということとはぜひともやらなければならぬことであると思つて、いまその用意をしておるところであります。一面お説のように、タンカーの大きさを規制するということも検討してみたいと思つておるところであります。最近石油会社等におきましても、何万トン程度が一番効率がいいかという計算や何かも進んでおりまして、必ずしも超大型の方向へ進むものとはばかりは規定されないような動きもあるというように私も聞いております。そういう経済効率の点なんかも考慮いたしまして、海上交通の規制と同時に、タンカーの規格という問題も検討してまいりたいと思つておられます。

○渡辺(芳)委員 このタンカーの建造は、外航船舶の計画造船の中では、大臣がいま言われたように、最高のトン数制限といいますが、規制というものは考えたほうがいいのじゃないか。私も、しろうとですから、これはよく検討しなければわ

りませんが、しかし、自己資金でやって鹿島港などに入る場合に、あまりその關係がないじゃないかといわれればそれまでの話だと思つて、ひとつ十分を検討をお願いしたいと思つておられます。そこで瀬戸内海やあるいは狭水道、それから湾のしゅんせつですね。港務局長、いま一番緊急に迫られている港務はどういうところの港務ですか、しゅんせつ關係ですね。

○宮崎(茂)政府委員 航路の問題だと思つておられますが、私も、まず東京湾の入り口と申しますが、あそこが一番船舶がふくそういたしております。その次がやはり瀬戸内海の備讃瀬戸關係が被害が多うございまして、大体備讃瀬戸の關係、それからあと各大港と申しますが、これは航路ということではございまして、あまりにも船舶がふくそうするからということではございまして、大体以上の二つではなからうかというふうに考えられます。

○渡辺(芳)委員 先日横浜港の視察に行つて感じたのですが、港務の整備は陸上の道路の整備よりも比較的進んでいるような気がするのです。これは特に外貿港務でありますから、いやでもおうでもやらなければならぬという切実さが對外貿易の關係であると思つておられます。コンテナ關係で外貿埠頭公団の設立をするときにもお尋ねしたのですが、要するに、港の背後の陸上交通状況、これが整備されないと、特に五大港などの外貿關係の港務については、貨物の流通がうまくいかないのじゃないか、こういう隘路がまだあるのじゃないか。横浜港の場合でも、そういうことを盛んに言われておつたのです。この關係は建設省の關係になると思つておられますが、ちよつとお尋ねします。

○井上説明員 いま東京湾周辺につきましては、私のほうで、東京湾岸をめぐります湾岸道路というのを計画を立てまして、昨年調査をしておりまして、外貿埠頭公団等の稼働に間に合うように整備を進めたいと思つておられます。

○渡辺(芳)委員 これは、東京湾の關係はわかりましたが、阪神、名古屋それから関門ですか、

こういう關係も同時に計画をされておられますか。主要港務については私は聞いておられます。

○井上説明員 阪神も関門もすでに一部着工の段階にございまして、なお将来の需要に備へまして調査を進めておられます。

○渡辺(芳)委員 自治省の關係の人は来ておられますか。——それは港務局長にお尋ねしていきま

すが、港務法の四十九条に、重要港務の管理者は運輸大臣に収支報告を毎年提出しなければいけません、こういうことがきめられておられますが、港務局での実情を把握されていると思つておられます。港務の急速な近代化、それから整備の増強などによつて地方自治体の財政が圧迫されていると思つておられます。その中で特に中都市などが比較的にへんだと思つておられますが、そういう実態を運輸省として把握されておられますか。

○宮崎(茂)政府委員 港務の財政につきまして、おもに私のほうでは六大港、五大港と申しますが、そういうところの財政が非常に逼迫しておられるというところで、六大港のものは把握してあります。地方の中期度の重要港務でございまして、こういう点につきましては、まだそういうところまではつきりついておりません。私もとしましては、地方公共団体のほうへ、予算要求の際に、つまり建設事業をやるかどうかという際に、財政はだいたいどうぶかというのを聞いてやっておりますが、収支關係につきましては、やはり困つておられるというところは聞いておられますが、はつきりとした数字がどのくらいどうしなればならぬといつたところまではまだできていないように思つておられます。

○渡辺(芳)委員 そうしますと、主として五大港がなかなかいへんだということですが、新しく開発をされている港務、された港務、こういう港務關係でも相当な投資を初めからしなければいけない、こういうわけで、鹿島にしても新潟にしても、あるいは田子浦港などについても、たいへんな投資をされているわけですね。これらについては、運輸省として一体どういふふうな財政的を援

助——これは特に県なども相当な援助をしていると思つておられますが、この法で定められているようなやり方以外にやっておりますか。この点はどうでしょう。

○宮崎(茂)政府委員 鹿島とか田子浦とか、そういう港はつまり開発的の港務でございまして、これにつきましても、当初から大規模の投資をするというところで重要港務に大体指定をしていく方針をとつておられます。つまり地方港務と重要港務は、重要港務につきましても五割、地方港務四割でありまして、補助率はそういうことになりました。

また開発的の港務でございまして、いわゆる企業が立地するわけでございますので、埋め立て地に対しましては、これは自治省の關係でございまして、あつせんをいたしてございまして、地方団体としてはこの埋め立て地が非常に有効に売れば財政の収支はだいぶ好転するわけでございますが、その点は企業が進出するかどうかという点にかかつておられるのじゃないか、かように思つておられます。それ以外に、長いものにお願いをするとか、そういう側面的なあつせんはいたしてございまして、その他特別にございせん。

○渡辺(芳)委員 特別に開発港務で、いろいろ派生した問題が起きてくる場合がありますね。たとえば、漁業の補償なども事前にやらなければならぬ。こういう關係はそれそれやつておられますが、その港務が完成した後における思わざる支障といひますか、他に災害を及ぼすというふうなことが一つあるわけですね。これはたとえば田子浦港の場合などは港を相当奥地までつくりましたから、地下水を揚げて製紙工場が操業をしておられるわけですね、あの地域で、ところが塩水が相当奥地までつとつと港一帯に來ておられますから、地下水にまじつて塩水を揚げていく、こういう状況になりまして、製紙工場の操業というものが一時ストップせざるを得ないような状況になつた。あとでこ

それから、場所によつてずいぶん港湾というものの機能が違ふものだ、やはり神戸のほうは西風を受けても非常に平穏でありましたけれども、大阪湾のほうはかなりの波がある。やはり自然的位置というものが港湾というものにとつてずいぶん大事なものである、そういうような感想を持つた次第です。

○沖本委員 そのいう点から港湾の造成につきましても外貿埠頭とあわせて、私は関西の人間でございますから、あちらのほうをおもに見ておるわけですから、神戸のほうもずいぶん船を待たすという点から、埠頭の造成に全力をあげていっている。大阪のほうもその造成に全力をあげていっている。こういう時点が同じような、目的が同じようなことを両方が多額の金をかけてやっていると、今度は重工業につなぐところの港の設備にかわりつつある。こういうことをやはり考えていきますと、一つ一つの目的を持つたいわゆる広域港湾という点で、お話がありましたけれども、ちよつと推し進めていただいて、それぞれの性格を持たした十分な効率があげられる港湾を政府のほうでキャッチして、そして十分の配置をしなから、お金を効率的に使つていただいて、十分の効果をあげるような方法をとつたほうがいいのじゃないか、こういうふうに私は考えるわけなんです、大臣いかがでしょうか。

○中曾根國務大臣 港湾局長からひとつ答弁いたさせます。
○宮崎(茂)政府委員 私も同感でございます。大体神戸は、阪神地区について申しますと、いわゆるライナーと申しますか、定期船で輸出難化がおもでございます。対米とか対欧州関係でございますね、神戸港のほうは、大阪のほうは従来ともやはり東南アジアとか朝鮮、満州、こういったたいむゆる近海の外国貿易と瀬戸内を中心とした国内輸送、性格的には大体そのようになっております。お話しのように、今後つくりまします場合でもおの機能の明らかになりました、二重投資の

ないように計画もいたしますし、また実施にあたりましてもそのような意を払つてまいりたいと思つております。

○沖本委員 それで、いまお話が出たのですが、神戸の目的、横浜の目的というものが、戦前から戦後にかけて一貫したものであるわけなんですけれども、横浜にしても神戸にしても、神戸はいわゆる輸出ものの扱ひをしておるけれども、その出ている地点はほとんど大阪である。それから横浜についても、東京方面である。こういうふうなのが通例なんです。そこで大阪はどうしても神戸へ持つていかなくて、大阪の港からそういうものをかすべきである、そのほうが距離的な問題とか、陸上輸送の問題とか、そういうものについてもつと簡素化されていく、こういうふうなごらんの意見もあるわけなんです。そういう点についていられる主要陸上道路とそれから臨港道路とのつながりというものが非常な役割を持つてくるわけなんです。そこで、先ほど一応御説明があつたのですけれども、ある地元へ行つて調べてみますと、新しい高速道路あるいは新しい輸送計画に沿つたところの道路はほとんど進んでいって、いっておるけれども、そのつながりが非常に悪く、おるといふ点を指摘しておるわけなんです、その点につきましても、食ひ違ひが起ると非常に問題が出てくるわけなんです、その点は建設省のほうはいかがですか。

○井上説明員 御指摘のように、従来ややもすると港湾の計画と道路の計画とマッチしないという点があるいはあつたかと思ひます。先般第五次の道路整備五カ年計画を決定いたしましたその中にも明記してございますが、港湾と一港湾ばかりじゃありません。その他の流通施設と道路とを密接に関連において計画する、事業をするというふうになつております。特に運輸省の港湾局とは最近いろいろ計画面について話し合ひをいたしまして、御指摘のようなことがないように進めてまいりたいと思つております。

○沖本委員 そこで、いわゆる臨港道路の建設についての補助率というものが、建設省のほうからいくと七割ある、運輸省のほうからいくと五割だ、そこ比率のバランスの違いがあるというのです。これは何かならないものなんでしょうか。両方がそろつてないでしょうが、運輸省のほうと建設省のほうと。

○宮崎(茂)政府委員 お答えいたします。私どものほうの臨港道路と申しますのは、臨港区域内に臨港地区というものを指定しまして、その中の臨港交通施設に対する補助でございます。したがつて、いま御指摘のように五割だと思ひますが、建設省のほうは私どもはつきり存じませんが、三分の二でございますか、七割というの三分の二ということじゃないかと思ひますが、これは国道は四分の三でございますが、やはり道路の性格に応じましてそういう補助率が変わるのだと思つてございます。したがつて、私どものほうで施行しにくい、あるいは港湾管理者のほうから非常に要望が強いとなれば、建設省のほうでなるべく取り上げていただくようにしておまして、大阪の既存の第三埠頭でございますか、そこから橋かトンネルで新しいところへ渡る道路がございまして、これは相当金がかかりますので、ぜひ建設省のほうでお取り上げ願ひたい。道路の性格からいいたしても、大阪と神戸を結ぶような道路の一環になりますので、そのようにお願ひをして、これはたぶん建設省の新しい五カ年計画に入つておると考へます。

○沖本委員 それは受け取り方でしょう。地方自治体のほうにとつてみると、どちらも同じ政府なんです。同じような目的の道路をつくつていくのに、建設省がやってくれる補助については七割であるのに、運輸省が関係すると五割になつてしまつて、そういう矛盾を感じておるわけなんです。これは、神戸も大阪も同じようなことを言つておりました。

はほとんど地盤沈下をしてしまつて、盛り土をしなければならぬ、新しく土地を造成していつて、そういう関係から、旧道では全然間に合わないので、新しい国道をつくつてもらうというところから、今度は港に近い地域に橋をかけるわけですね。橋をかける点についても、結局港から市域に向かつて橋をかけるのに、かけた橋が、たとえは和歌山のほうに向かつてかけた場合は、和歌山から神戸へ行く車が、一番近い距離を通過していくためにそれを利用して、こういうふうな、目的がほかに向かつてどんどん広がつていく。ですから、カーフェリーをつけておつても、そのカーフェリー自体は、その港の目的に使えなくて、よそから来たトラックに使われていく。初めの目的と全然違つたものになつてしまつて、こういう問題がたふさん出ているわけなんです、その点について、建設省のほうは全国的にそういう問題をお調べになつたことがありましようか。

○井上説明員 御質問のところは、おそらく泉南のほうの話じゃないかと思ひますが、あそこにつきましては、実は港湾のほうの埋め立て地内の道路が先にできてしまつたわけなんです。御指摘のような、和歌山から大阪へいくというぐく港湾に關係のない、あるいは埋め立て地に關係のない道路を通す幹線道路といいたしまして、現在国道二十六号線が非常に狭うございまして、あの山側一本計画を立てて、すでに実施をいたしておりますが、実は事業がなかなか進捗いたしません、御指摘のように、臨港地帯に車が回つてしまつて、いろいろのものを調査したかと言われまます、全国的に調査は特別にはいたしておりません。

○沖本委員 港湾局長さん、いまお話があつたところで、結局新しい埠頭計画と臨港道路の計画とあるわけですね。それと、都市の交通麻痺とか陸上交通の需要を満たすために道路を拡張しなければならぬ、あるいは新しい道路をつくらなければならぬ、こういうものが出てきておるわけ

す。ですから、そういう地域からのいろいろな計画は出てきておりますが、新しい埠頭計画であるとか港湾の整備計画と計画面が合うような仕組みになっておるのでしようか。

○宮崎茂政府委員 私どものほうでは、一応まず海上から来る貨物というのから行き先別に大体の推定をいたしまして、港湾管理者のほうで背後の道路計画をつくるわけでございます。それを本省に持ってまいりまして、港湾審議会に幹事会というものがございまして、その幹事会は大体関係各省の課長さん方で構成をしております。もちろん建設省のほうもあるいは通産省その他の関係各省もおいでになっておりますが、そこで議論していただいできめるわけでございますので、組織上はそういうことに道路のほうも支障のないようになっておる、こういうふうな考えておるわけでございます。

○沖本委員 ここに「港湾の特殊性を考え、道路、鉄道、船舶、港湾の四つの輸送機関のバランスと連係を保持することによって輸送費の節減をはかるため、交通体系全体の計画が必要ではないだろうか」、こういう点をおもな問題点として指摘しております。これに対しては、経済社会発展計画においても、目標年次までの投資額として、道路が六兆一千五百億、鉄道が三兆三千八百億となつておるから、一応これに基づいて計画を立てなければならぬ。ですから、最後にかつしやつておる、交通体系全体の計画が必要だということになるわけですが、運輸省のほうと建設省のほうとにおいてこれを見合つたような全体計画はもうおできになっていらつしやるわけですか。

○宮崎茂政府委員 大きな港については、すでに港湾審議会をやつた分についてはできております。今後これから新しい五カ年計画の、この法案が通りますれば改定をいたしますので、その点につきましては、さきに建設省のほうの六兆六億の計画ができておりますので、建設省とも十分打ち合わせてまいりたいと存じます。

○沖本委員 この点を十分考えていただきます

と、途中で変更が起きたりしますと、地方自治体にかかるといふものは膨大なことになつてくるわけでございまして、こういう点は連携を十分とつていただいで問題を進めていただきたい、こういうふうな思ひわけでございます。それで、現在の多目的港あるいは専用港、こういうふうな港のいろいろを広域港湾の計画に基づいていくわけですけれども、木材港であるとかあるいはそのほかの、産業に即した港湾計画というものはあるわけでしょうか。

○宮崎茂政府委員 旧五カ年計画におきまして、鉄鋼とか石油とかあるいは木材関係のものはあつたわけでございますが、それらは飛躍的に貨物量がふえる、あるいはまたいろいろな情勢の変化がございしますので、一応のものは出ております。これをどのように取捨選択するかというものは、これからの作業になるわけでございます。

○沖本委員 そこで、大阪の岸和田に木材コンビナートをつくつて、木材の専用港にしておるわけですが、和歌山にも類似したものがあるわけですね。これをうまく使つていけば効率が上がつていくので、片一方は大きいものがある。その背後地における産業との関連性はあるわけなんですけれども、こういう点について、たとえば大阪が水産コンビナートをつくつたのですが、それが初めの目的と全然違つたものが現在では出てきて、ほとんど用をなさないのでないか、こういうような問題点ができておるわけなんです。こういう問題は関門についても考えられますし、また東海方面あるいは愛知方面あるいは東京湾に沿つても同じことが考えられるのではないかと、こういうふうになりませうけれども、東京湾においてはそういうふうな類似したような計画港ということはあるわけでしょうか。

○宮崎茂政府委員 木材の話が出ましたが、木材は御承知のように、非常に外材輸入というものが想定を上回つておりました、たしか前の計画では二千万立米くらい輸入する予定が、もうすでに

三千万立米というふうな輸入の実績が出ております。したがって、全国どこでもいま木材がばいりておる。これがどうなるかという傾向を、最近農林省のほうと打ち合わせをいたしております。東京港につきましても、木材につきましても東京港に整備を急いでおります。横浜のほうでもどうして既存の木材港は移転しなければならぬという問題がございまして、新しく根岸のほうに考えております。これは最小限のものでございまして、また千葉その他のほうにつきましても、今後の輸送量の増大に対応いたしまして、船舶その他にもつくるということになっておりますが、これは管理者の要望でございます。これにつきましても、どの程度この五カ年計画に入れるものか検討してみたいと思つております。

○沖本委員 いま局長のおつた問題は、過去に大阪あるいは名古屋で苦い経験があるわけですね。台風によつて、高潮のときに一番損害を与えるのが木材でして、これが許容能力以上になつてくると河川にみならずなつてしまふし、それからラワンであるとか、こういう目方の重たい木材、水を吸う率の高い木材は、今度は沈んでしまつて川の底に埋まつておるわけです。業者のほうとしてはそういうことのほうが、あと木材を使う上においては望ましいわけなんです。ところがこれが台風の高潮になつてくると、底からあふつて上へ飛び出してくる、それがたいへんな事故を起こす、こういうことになつていくわけなんです。いま局長さんのお話では相当当初の計画より上回つておるといふことなんです。現況として、それぞれが持つておる貯木場あるいはそれぞ

○宮崎茂政府委員 感じでございますけれども、能力を上回つておるといふふうに私考えます。御承知のように、非常に高潮その他については危険でございますので、なるべく貯木場は都市より速いところ、被害のないようなところといふふうに考えております。

○沖本委員 これは早急にお調べいただいで、嚴重な管理をやらしていただかないと、事件の起きたあとでどうこう言つたつて、これは大きな人的事件にまで移つていくわけでございますから、岸壁であるとかあるいはそういう木材が切れて走り出したときに事故のないような処置を十分に講じていただかないわけにはいけません。また、その係留についても相当嚴重な係留する準備を持つておつていただかないわけにはいけません。あるいはその港で沈船の解体をやつておる、そういうものもやはり同じ危険性を持つておるわけなんです。船体だけはいかりを打つてそれにつないでおるけれども、切つてはらしていく場合には、これはあつちこつち飛んでいく危険性も十分あるわけなんです。ですから、ふだんはそれでいいわけですが、台風になつたときにそういうものがすぐ措置できるかできないか、こういうことになつていくわけですから、この点はひとつ大臣のほうもまたヘリコプターでも見ていただいで、十分処置を講じていただきたい、こういうふうには過去の経験からお願ひしたいわけでございます。

それから、いま沈船のお話をしたわけでございますが、いわゆる木造船の古くなつた沈船、こういうものがそれぞれの港に——大きい港ですと、相当放置されておるわけなんです。これもわが党の議員が先般取り上げて、相当改善していただいたのですが、この沈船の問題については、処理するためには非常な費用がかかる。その処理費が一船で平均二十万円はかかるであろう、こういうようなのが港の管理者の大きな悩みの種になつて、この間行つて調べますと、神戸でもまだ百隻ほど残つておる。大阪でもやはり二百隻近いものがそのまま放置されておるわけなんです。これにはやはりきちつとした処理費を考へてあげなければ、持ち主がだれか知らなくなつておるといふことではありますから、その処理費の出でるところがないわけですね。これは早急にやりますと港の大きな問題になつていくと思ひますが、この点についてどういふふうにおやりになるか、

お伺いしたいわけですが。

○宮崎(茂)政府委員 この沈船につきましては、非常に管理者も困っております。したがって、どうしても所有者が見つかからない、どうしても管理者がやらなければならぬというものにつきました。必要なものからやっていたら、また、これのために処理場をつくる必要があるというところにつきましては、公共事業費で、金融のつく限り、ほかの物揚げ場あるいは後ほどそういう公共施設に使うとかいう理屈がつく限り、助成をしてまいりたい。また、その間におきましていろいろと自治省にお願いをいたしまして、一般の財政と申しますか、起債のワケも認めていただくように、私も自治省のほうに話しております。自治省のほうも、考えたいというふうに言っております。なほまた、これは港灣管理者の財源の一般的な問題にもつながる問題かと思っております。極力そういう沈没船をなくするように努力してまいりたいと思っております。

○沖本委員 大臣がまたほかへ行かれますので先にお伺いしたいと思うのですが、まずその沈船の処理費を何とか認めるような方法はないものでしょうか。

○宮崎(茂)政府委員 処理費を認めると申しますと、たぶん国費を支出する方法はないかというお話だと思いますが、現在の法律のもとではそういう方法はございません。

○沖本委員 何とかその方法をお考えになつていただいて、こういうどこにも持っていきようのない問題を片づけられるような処置を考えてやっていたらいいか、かように考えるわけですが、その点よろしくお願いたします。

それから大臣のほうにお伺いいたしますが、港灣管理者にとって資金繰りが非常にむずかしくなつてきておられるわけですが、公債なんかの点についても、元金の償還が、五年、十年で償還が始まつてくる。ところが公債によつてつくつたところのもの、相当耐用年数が長いわけですね。そこにギャップが出ておつて、そのために非常に財源的

に苦しんでおられるわけなんです。この点について、起債ワケが少くないという点と、港灣整備についての償還年数が非常に早いために、ますます首を締めるようなことになってきておられるわけですが、それから、一般財源のほうも窮乏しておつて、一般財源から港灣管理費に財源をさくというところも、地方公共団体では非常にむずかしい問題にまなつてきておられるわけですが、そういう点について、どういふふうな今後これをカバーしてあげられる措置が講ぜられるかということについてお伺いしたいわけですが。

○中曾根国務大臣 地方財政がそういう長期投資の面で苦勞しているというところは、お説のとおりであると思つておられます。しかし、これはやっぱり各地方財政、地方財政が自分の財政需要等を考えて健全財政を維持していくという感覚からお考え願うべき問題であると思つておられます。あまり大きな過剰投資をやるということ、なるほどいろいろ重要な要請もございませうけれども、また一面において地方財政の圧迫ともなるので、その辺は地方公共団体においてよく勘案してやつていただくべき問題であるように思つておられます。なるほどみんな仕事をしながら、設備投資を大きくやりたいというのは、どこでも当然のことであると思つておられます。日本全体のいまの風潮を見ますと、いわゆる何と何と開発とか、あるいは新何とか計画とか、そういうふうな考え方で、ややもすれば自分の力をオーバするような投資を行なうという気配が見えなくもなつておられるので、国民経済の成長に際してそういう要請は強いのでありますから、もちろんやる必要もあると思つておられます。第一義的に考えることは、やはり実力に応じた投資計画というものを考えていただくということが大事だと思つておられます。しかし国民経済全般から見て、この港はやはり地方財政だけでは無理だ、そういうものについては国としても第二次的に考えてやるべきであつて、それは地方団体とよく相談をして、起債なりあるいは金融なり、あるいは補助率の問題についてよく話し合つてやつたらいいのではな

いかと思つておられます。

○沖本委員 大臣のおつしやることにも一理ある、話はわかるわけなんです。いつときは新産業都市であるとか臨海工業地帯の造成とかいうものにほとんどの人が飛びついて、地方財政のほうで少し手を広げ過ぎて行き詰まつておられるという点も出ておられるわけですが、これは大臣がおつしやる点でもおられるわけですが、それと同時に、おつしやるに、地方自治体の負担、港灣管理者の負担も増加することはこれは間違いないわけですが、そういう点について、財源がないために起債を起こしていつておられるということも間違いないわけですから、そういう点に對して、今後、それぞれの内容と見合つてよく御検討をいただいて、それでほんとにこれは困つておられるのだから、間違いないという点については、利子の補給をしてやるなり何なりの措置を講じていかなければ、この政府の計画に合つたよりな港灣整備は、アンバランスが起きてきておられない、こういうふうになつて、かえつてますます地方自治体のほうを苦しめていく、こういうことにもなると思つておられますが、そういう点は大臣のほうで十分検討して下さつて措置を講じてやつていただきたい、こういうふうにお考えのわけですが、よろしくお願いたします。

大臣に対する質問はそれだけ……

それから局長さんにお伺いしますが、いまの沈船と同じように、この前も問題が出たわけですが、タンカーなんかが残滓物を流すことによつて、いろいろなこと港灣の海水が汚濁されて、そのために付近の都市が非常な迷惑をこうむつておられることになつておられるわけですが、今後港灣内における海水汚濁に対する何らかの処置を講じられるお考えがあるのかないのか、お伺いしたいわけですが。

○宮崎(茂)政府委員 港灣内の油によります汚濁につきましても、昨年度から法律ができてまして、その基本施設について五割の補助をいたしてあります。これは目下のところ油の扱ひ量の非常に多い港からやつておられますが、逐次港灣内のそういう海水汚濁の対策は進めてまいりたいと思つておられます。

○沖本委員 これに對する何かの救済方法はなんでしょうか。

○宮崎(茂)政府委員 油の汚濁に關する処理施設でございまして、これにつきまして、製油所が自分でやる分と、そのほか公共的にやる必要がある場合があります。公共事業として国が半額補助して港灣管理者がやるということになつておられます。

○沖本委員 油会社がやるにしたつて、それそれのところでも、船の会社が持つていかなく出している。金がかかるという点が多分にかかつておられるわけなんです。そこが一つの問題の山になつておられるわけなんです。それに対して政府のほうは、そのままでやらすような御方針でございませうか。

○宮崎(茂)政府委員 もちろん船舶から出る油については、海上保安庁のほうで十分取り締まりもいたしますが、いまのところ昨年からそういう制度を導入いたしまして始めたばかりでございまして、たぶんそういういまの方針でいんじやないかというふうにお考えのわけでございます。

なお、船舶のほうにつきましては、船舶整備公団のほうで補助をいたすような道がございまして。

○沖本委員 いま申し上げたところの問題点がありまして、特にオーシャンタンカーとか大きい会社社に所属する船舶の船内を洗つた油であるとかあるいはそこから漏らす油であるとかいうものについては、しっかりとあれもやつていくと思つておられますが、そのほかの船主持ちの小さい船なんか一番問題になるわけなんです。この船なんかの出す油が相当汚濁の原因になつておられることになつておられるわけですから、これはその点を十分お考えになつてめんどう見ていただかないと、法律ができて

実際は実施されていない、こういうことになつてしまふわけでございますから、十分監視して取り締まりもやっていると、十分監視して取り締まりもやっていると、また監視の目を盗んで夜捨ててしまふというふうになつてきますから、そういう点は十分お考えになつた上で、もう少し踏み込んだ対策を立てていただきたい、こういうふうにお考えのわけです。

○宮崎(茂)政府委員　いまの御趣旨、私も賛成でございます。今後実情に沿つた対策を進めてまいるように努力したいと考えております。

○沖本委員　以上で終わります。

○大野委員長　この際、参考人出頭要求に関する件についておはかりいたします。

港湾に関する件について参考人の出席を求め、意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○大野委員長　御異議なしと認め、さよう決しました。

なお、参考人の人選、出頭の日時、手続などにつきましても、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○大野委員長　御異議なしと認め、さよう決しました。

次回は明二十四日午前十時理事會、十時半委員會を開會することとし、本日はこれにて散會いたします。

午後零時十九分散會

昭和四十三年四月三十日印刷

昭和四十三年五月一日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局