

第七十七回国会 衆議院 運輸委員會 議録 第八号

昭和五十一年五月十一日(火曜日)

午前十時三十一分開議

出席委員

委員長 中川 一郎君
理事 江藤 隆美君
理事 加藤 六月君
理事 増岡 博之君
理事 齊藤 正男君
理事 木部 佳昭君
理事 關谷 勝利君
理事 徳安 實藏君
理事 宮崎 茂一君
理事 太田 一夫君
理事 兒玉 末男君
理事 樺 兼次郎君
理事 紺野与次郎君
理事 松本 忠助君

小此木彦三郎君
西銘 順治君
金瀬 俊雄君
三浦 久君
佐藤 孝行君
田村 元君
細田 吉藏君
渡辺美智雄君
久保 三郎君
坂本 恭一君
梅田 勝君
石田幸四郎君
河村 勝君

出席政府委員

運輸大臣 木村 睦男君
運輸大臣官房審議官 中村 四郎君
運輸省船舶局長 内田 守君
運輸省船員局長 高橋 全吉君
運輸省港務局長 竹内 良夫君
運輸省航空局長 中村 大造君
海上保安庁次長 間 孝君

委員外の出席者

科学技術庁原子力安全局核燃料規制課長 石塚 貢君
環境庁企画調整局長 大塩 敏樹君
環境庁審査室長 高橋 進君
国土庁大都市圏整備局計画課長 高橋 進君
国土庁大都市圏整備局計画官 村井 登君

通商産業省通商政策課長 尾身 幸次君
建設省河川局水政課長 佐藤 毅三君
運輸委員会調査室長 鎌瀬 正己君

五月十一日
国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出第一六号)

山陰本線等の輸送力増強に関する請願(北側義一君紹介)(第四三〇四号)
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(柴田睦夫君紹介)(第四三〇五号)
同(瀬長亀次郎君紹介)(第四三〇六号)
同(多田光雄君紹介)(第四三〇七号)
同(津川武一君紹介)(第四三〇八号)
同(土橋一吉君紹介)(第四三〇九号)
同(中川利三郎君紹介)(第四三一〇号)
同(中島武敏君紹介)(第四三一一号)
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件
港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第五七号)

○中川委員長 これより会議を開きます。
港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑に入ります。
質疑の通告がありますので、順次これを許します。西銘順治君。
○西銘委員 たいま議題になりました港湾整備緊急措置法が三十六年の第三十八回国会において制定されて以来、政府は数次にわたって港湾

整備五カ年計画を策定いたしました。精力的に計画的にこれを実施してきたのであります。

この現行法に基づく昭和四十六年度から五十年までに至る第四次整備五カ年計画の総投資額は二兆一千億円でありますが、その達成率はどの程度か、また、これが完全に達成できなかった理由はどこにあるのか、お聞きしたいのであります。

○竹内(良)政府委員 四十六年から五十年までの港湾の五カ年計画をやってきたわけでございますが、この達成率は、二兆一千億円の投資に対して約八〇%程度でございます。また、その中で、いわゆる港湾整備事業といたしまして一兆五千五百億円でございますが、この達成率は八三%程度でございます。

〔委員長退席、増岡委員長代理着席〕

この一〇〇%行われなかった理由といたしましては、目標といたしましては一〇〇%の実施を図るわけでございますけれども、年々の事業の執行に当たりまして、その時代の情勢に対応した投資をしてきたわけでございますが、昭和四十九年度並びに昭和五十年度におきまして、総需要の抑制という政策の一端を担いまして、大体四十八年度横ばいぐらいの事業を実施してきた。こういうことがございまして、トータルといたしまして大体八割程度の実行ができたわけでございます。

○西銘委員 今後の国土政策の基本の一つといたしまして、過疎、過密を排しまして、国土の均衡ある発展を図ること、すなわち地方振興を図ることが急務とされておるのでございますが、これは新港湾整備五カ年計画の中でどのように取り組むのか、お聞きしたいのであります。

○竹内(良)政府委員 今後の国土政策の基本的な方向である過密の緩和あるいは地方振興には、まず地方における人口の定着のための施策が必要であると思えます。このような観点から、新港湾

整備五カ年計画におきましては、地方の港湾の整備に積極的に取り組むたいということと考えている次第でございます。

すなわち、まず、地域の産業振興の基盤となる港湾の整備、あるいは地域の各港湾に寄っている定期船がございまして、この定期船の寄港港の整備、また、それぞれの地方における漁船がたくさんございますが、漁船の対策等の、地域住民の生活に直接関係する港湾の整備を促進するように考えている次第でございます。

一方、地域と申し上げても、地方だけではなく、大都市におきましてはいろいろ過密の問題等がございまして、過密の弊害を排除するため、新規の輸送需要を招くおそれのある投資はできるだけ抑制していきたい。こういう大都市における港湾におきましては、輸出埠頭であるとか、あるいは廃棄物の処理護岸、都市機能の向上のためいろいろの施設、既存施設の改良というようなところに重点を置きまして、必要最小限の投資にとどめるように配慮していきたい、このように考える次第でございます。

○西銘委員 海運依存度の高いわが国にとりまして、的確な港湾整備を推進することは不可欠であります。そこで、新港湾整備五カ年計画の基本方針はどうなっておりますのか。特に、安全な港湾活動のための港湾整備や環境保全のための港湾整備については特に重点を置いて推進されなければならぬと思っておりますが、これについての御方針をお伺いしたいのであります。

○竹内(良)政府委員 おっしゃいますように港湾はいろいろな性格がございまして、その中で第一番に考えなければいけないことは流通に資する基盤であるというように考えます。

この計画におきましては、第一番に、この物資流通の合理化、物資の安定的供給を図るための資

易活動の基盤である輸出港であるとか、木材、飼料あるいは食糧等の国民生活上非常に重要な物資の輸入港及び効率的な国内流通港の整備を従来に引き続き推進するつもりでございます。

第二番目に、地域振興並びに地域住民の生活の安定を図るために、地場産業を含め、各種産業活動の基盤となる港湾及び近地、離島における生活の基盤となる港湾の整備を進めます。

それから、第三に、先生がおっしゃいましたように、港湾における安全の問題を特に重要視しなければいけない。したがって、外郭施設、すなわち防波堤等でございますが、水域施設、航路とか泊地等の安全対策のための施設整備を促進するとともに、港湾外におきましても船舶の通航がふくそうするような、たとえば東京湾港の航路であるとか、あるいは開門航路等の狭水道航路の改良事業を推進していきたいように考えます。

第四に、環境の問題でございますけれども、港湾の整備を進める上に環境保全を並行してやっておかなければならない。環境保全の重要性にかんがみまして、港湾及び東京湾、瀬戸内海等の内海、内湾におきましますところの環境改善のために浮遊ごみ、浮遊油の回収等の環境の改善事業を推進していくというように考える次第でございます。

○西銘委員 貨物取り扱い数量が非常に増加いたしました。これと関連いたしまして施設整備の必要量が次第に増加をしております。また、港湾における環境保全のための事業量も増加をいたしております。さらに、建設コストの高騰に伴って港湾管理者の財政負担は増大してきておるのであります。五十年年度運輸白書によりますと、四十八年度における東京、川崎、横浜、名古屋等の主要八港の港湾管理者財政の概況を官庁会計方式によって見ますと、歳入の場合、使用料等の収入は前年度の二四・四％から四十八年度の二五・七％へと増加をいたしておりますが、その中で公債が二七・九％で、また、一般財源からの支出が二九・七％です。この公債と一般財源の合計だけで五七・六％

となっておりまして、これらの資金が全体の半分以上を占めているような現状でございます。

そこで、国及び地方財政の逼迫の現状からいたしまして、港湾整備の財源対策が今後の課題となるわけでありまして。管理者はほとんど市町村、都道府県等がなっております。この面から真剣にこれに対処しなければならぬと思うのであります。たとえば受益者負担金を導入するようすが、たとえ受益者負担金を導入するようすが、措置等も考えられるわけでありまして、これに対する政府の御見解をただしたいのであります。

○竹内(良)政府委員 長期的な視点から港湾整備の計画を推進するということは非常に大事なことであります。この港湾整備の中に整備の財源といたしまして公的な資金を投入することは必要である。私も思っています。港湾管理者、すなわち地方公共団体である港湾管理者におきましても、公的な資金を受け持ちまして港湾の整備をしていくということは、その港湾に対する考え方の趣旨からいたしまして重要なことであると私は思っております。しかしながら、近ごろ国及び地方の一般財政が逼迫しているということも確かでございます。先生がおっしゃいましたように、たとえば八大港におきましても、管理者の支出する部分が順次多くなっているということが言えると思っております。

そういうことから考えますと、国費の補助であるとか、負担であるとか、あるいは管理者の一般財源ということのほか、政府といたしましては、すでに横浜港等の主要外貿港湾におきまして外貿埠頭公園を設立いたしまして、外貿コンテナ埠頭、外貿定期船埠頭整備のために極力受益者負担制度を導入するような措置をすべくとっているわけでございます。また、港湾の環境整備のための資金に充てるために、麻港地区内に立地する特定の事業者から環境整備負担金を徴収する制度を確立する等の港湾財政の改善に努力を払ってきたところでございます。

今後、入港料の問題あるいは施設使用料等の適切な運用を含めまして、港湾整備のための財源確保につぎまして、港湾管理者を初め関係者と十分協議しながら財源対策に特段の努力を払ってまいりたい、このように考える次第でございます。

○西銘委員 港湾の整備は、道路等関連諸施設の整備計画、また、後背地における土地利用計画等々、十分に整合性をとりつつ進める必要があるかと思うのであります。また、同時に、利害者あるいは港湾管理者等の関係者の意見を十分徴しながら進めることが必要であります。

そこで、新港湾五カ年計画の各港配分に際して、管理者、関係者等との協議はどうなっておるか、どう調整されようとするのか、お聞きしたいのであります。

○竹内(良)政府委員 港湾整備五カ年計画はいわゆる国の計画でございますが、実際の編成に当たりますと、港湾の計画は港湾管理者がつくるということになっております。したがって、港湾管理者の計画をそれぞれ取り扱いたしまして、それを国の方針に合うように編成していく、このような姿勢でこれに対応するつもりでございます。したがって、この港湾整備五カ年計画については、この国の計画の一港一港の計画につきましては、これは管理者の計画でございます。管理者がこの港湾の計画をつくる際にいろいろ、いま先生のおっしゃった各関連施設と十分に調整するように指導するわけでございます。

港湾の整備は、先生がおっしゃいましたように、道路等あるいは後ろの都市計画、あるいは水産の関係等、いろいろ関連の諸施設等の整備計画とか背後地の土地利用計画等との間に十分な整合性をとらなければいけない。そのためには、これら関連諸計画との調整を特に必要としている重要港湾におきましては、この港湾管理者が港湾計画の策定をする際に港湾管理者の諮問機関である地方港湾審議会の意見を聞くこととしております。

この地方港湾審議会の委員といたしまして、関連施設の担当部署の代表者に入らせていただきまして、各地域の諸計画と調和いたしました港湾計画

の策定に努める。また、この地方港湾審議会には、利用者等利害関係者の代表にも参画を求めまして意見を徴することになっております。

港湾管理者が地方港湾審議会の意見を聞きまして出てまいりました港湾計画を運輸大臣に提出するわけでございますが、これをまた運輸省といたしましては、港湾審議会の意見を——これは関係各省の次官が委員にもなっているわけでございますが、この港湾審議会におきまして前後の関係、関連を十分調整いたしまして港湾の計画ができるわけでございます。その港湾の計画の中から、今度は、国といたしまして、それを集めまして港湾整備五カ年計画をつくる、こういうような考え方でございます。

新港湾整備五カ年計画の各港の事業の配分に際しましては、このように策定された各港の港湾計画をもとにして管理者と十分に調整を行いましめて、地域性、緊急性を総合的に考慮しながら作業を進めていく、このように進めていきたいと考えております。

○西銘委員 海難事故が相次いで多発している現状から見まして、港湾、狭水道航路における航行船舶の、特に安全対策については万全を期す必要があるかと思うのであります。この新五カ年計画ではどのように対処するのか。特に、臨海部には石油類を中心とする危険物が散在しております。現在、取り扱いや保管については関係法規によって規制されておるのであります。今後の危険物の増加に対応するためにはどうしても保管施設の移転、集約を図ることが目下の急務だと考えているのであります。これに対する対策をお聞きしたいのであります。

○竹内(良)政府委員 港湾整備五カ年計画では、先ほど申し上げましたように、港湾及び狭水道航路における航行船舶の安全対策についてはかねてから重点を置きまして、そのための施設整備に努めてきたところでございます。けれども、港湾及び狭水道航路における航行船舶の安全のみならず、周辺海域及び陸域の安全確保を目標に一層重点を

置きたいと考えている次第でございます。

具体的な事業といたしましては、一番として、防波堤、航路、泊地の整備改良を考えていくのであります。入出港の船舶隻数が増加いたしました。また、船型が大型化し、石油、LPGなど危険物輸送量の増加が激しく、一たび事故が発生した場合に、船舶、港湾、背後都市における人命、財産に大きな被害を与える危険性がございませぬ。したがって、それぞれの港湾ごとに、その自然的、地形的特性及び将来の発展方向を考えた航路、泊地、埠頭などを計画的に配置し、所要の施設を積極的に整備していきたいと思っております。

第二に、狭水道航路の整備でございます。先ほども申し上げました船舶のふくそうする東京湾口、伊勢湾口、瀬戸内海航路、関門航路などの大型船舶の航行する狭水道航路及び奥南航路等の中止、沿岸住民の被災からの防護を目的といたしまして改良整備をいたします。

第三番目に、避難港等の整備でございますが、小型船舶が異常気象を察知してから速やかに避難し得る距離を目標に避泊のための港を整備いたします。

第四番目に、危険物保管施設の移転集約でございます。臨海部には石油類を中心とする危険物が散在しており、現在、取り扱いや保管につきまして、関係法規により規制され、災害の防止が図られておりますが、今後の危険物需要の増加に対応するために保管施設の移転、集約を図るとともに、小型タンカー等の泊地の分離を促進し、港内の安全を確保したいと思っております。

第五に、シーバース、パイプラインの整備でございます。国民生活水準の向上によりましてエネルギー需要は増加しており、原油タンカーの入港隻数と船型は増大の一途をたどっておりますが、このため、東京湾、大阪湾、瀬戸内海など通航船舶隻数の多い地域では、万一の海難事故による大量の原油の流出とこれによる火災の発生は、海上

はもとより陸上にはかり知れない被害を及ぼす可能性がございませぬ。したがって、湾外にシーバース等の原油受け入れ施設を整備し、パイプライン輸送を行うことを検討していきたいと考えております。

なお、こういう物理的と申しましようか、港湾の施設を整備することをこの五カ年計画で進めてまいりますが、同時に、それぞれの施設に対する技術の基準を定めまして、その基準に従って一つの施設の整備を實行していく。また、公的に行うこういう施設の技術基準を守るだけでなく、一般の民間の行う技術の基準も、新しい港湾法によりまして知事の監督下に置くという措置を講じることでございまして、そのような形で計画面、技術面両方からこの安全について十分の対応を図っていききたい、このように考えておる次第でございます。

○西銘委員 最後に、海洋法との関連においてお聞きしたいのであります。

御案内のとおり、第三次海洋法会議（ニューヨーク会期も去る七日で幕を閉じたわけでございますが、大勢として、領海十二海里、経済水域二百海里、国際海峡の自由通航等が大方方向づけられておると思っております。その中で海洋汚染防止と関連してお聞きしたいことは、特に船舶に起因する汚染の排除についてでありませぬが、これがどうなっておるか、簡単に御説明願いたいのであります。

○中村（四）政府委員 先週末、八週間にわたりました第三次国連海洋法会議第四会期が閉会となりましたわけでありまして、国連海洋法会議で論議されておりますところの船舶起因の海洋汚染にかかわる汚染防止基準の問題が一つございませぬ。

これにつきましては、わが国としては国際的な統一基準によるべきであるという立場を原則的なものとしておるわけでございます。しかしながら、発展途上国といたしましては、沿岸国は国際的な制約を受けない独自の汚染防止基準を設定できることとすべきであるという主張をいたして

おるところでございます。そこで、わが国といたしましては、国際海運と海洋汚染の実態にかんがみまして、汚染防止基準のうち、排出基準につきましては沿岸国が領海内におきまして国際基準を上回る基準を設定できることといたしまして、船舶の構造、配乗の基準等につきましては、沿岸国の領海内におきましても国際的な統一基準によるべきであるという立場で、海運国の主張と沿岸国の主張の調和を図るべく臨んでおるところでございます。

次に、もう一つ、先生の御指摘の船舶起因の海洋汚染の問題といたしまして汚染防止ゾーンの問題があるわけでございますが、汚染防止ゾーンの問題につきましては、わが国といたしましては、IMCOで採択されました海洋汚染防止条約等にもございませぬが、取り締まりの実効性という点も勘案いたしまして、五十海里程度の幅が妥当であるという主張をしてきておるところでございます。しかしながら、発展途上沿岸国からの汚染防止ゾーンは、経済水域、すなわち二百海里とすべきであるという主張が非常に根強くございまして、最近、第四会期の会期末に議長提案の形で配付されました改定単一草案におきましてもそういう考え方が取り入れられておるところでございます。したがって、今後、わが国としましては、この問題について他の海運国とも十分協議しながら慎重に対処してまいりたい、かように考えておる次第でございます。

○西銘委員 特に問題になりますのはこの防止基準の設定でございますが、国際的に各国が守れるような基準であれば問題はないわけでございますが、沿岸国が排他的に主権的な基準をつくられたら、海運依存度の高いわが国にとっては大変困ることでございますが、大勢としてはどういう方向に流れておるのか。領海、経済水域、国際海峡に流れておるのか。大勢はわかりましたけれども、この船舶に起因する汚染排除の方向といえますか、それはどういふ方向に落ちつこうとおるのか。それと、特に船舶に起因する排除すべき基準に

ついては、いまさっきお話にあったとおり、船舶の構造とか、船員の配乗に対する制限とか、そういうものであつてはならぬと思うのです。これがあったら大変なことになるので、あくまでも有害毒物の排除についての基準を設けるといったような方向でないかとわが国にとっては大変困るわけでありませぬが、その流れといえますか、大勢としてはどういふ方向に向いておるのか、お聞かせいただきたいと思います。

○中村（四）政府委員 第四会期の空気といたしましては、先ほど申し上げましたように、海運国サイドの主張と開発途上国サイドの主張とはなかなか妥協するような空気になつていないわけでございます。しかしながら、その一つの結果として、先ほど申し上げました単一改定草案の当該部分をまだ精査いたしておりますが、これを見たところ、現段階におきましては、構造、配乗という汚染防止にかかわる基準については国際的な統一基準、それから排出につきましては、領海内におきましては国際基準を上回る基準の設定も認めるといふような規定ぶりになっております。しかしながら、続いて行われます第五会期、夏の会期におきまして、さらにその点についていろいろ論議され、成文化されていくものと考えております。

○西銘委員 終わります。

○増岡委員長代理 金瀬俊雄君。

○金瀬委員 最初に、港湾局長に御質問申し上げます。日本の港湾建設の技術と申しますと、計画とか、測量とか、設計とか、工事の施工とか、そういうものにつきましての日本のいまの水準は、世界のどの国とも比べた場合に非常にすぐれておるといふふうにお考えかどうか、あるいはほかのオランダとかアメリカから比べると、こういう点については向こうの方が進んでおるとお考えか、あるいは日本の方が進んでおるとお考えか、そういう点についてお伺いしたいと思います。

○竹内（良）政府委員 日本の港湾の技術は、いまから百年くらい前に、明治政府が始まって、土木

技術といたしまして、港湾あるいは河川とか道路

というものにつきまして、役所といひますか、明

治政府が中心になりまして推進して来たわけで

ございます。特に、内務省時代には土木局という

ところでこういうインフラストラクチュアである港

湾、河川、道路を担い、また、鉄道省等が鉄道を

ずっと土木技術として担ってやってきましたわけ

でございます。港湾におきましては、その後大正に

なりまして例の大地震がございまして、その後大

の大地震のときに横浜等が大災害を受けまし

て、これに対する内務省土木陣が非常に研究を積

み重ねております。その後、戦後等におきまして

は、港湾の技術に関しましては、しゅんせつ技術

であるとか、あるいは外海に大きな港をつくる

という、従来まで、湾内で、波の穏やかな横浜、神

戸、瀬戸内海、関門というようなところでやっ

ていたものを、苦小牧であるとか鹿島というところ

にまで力を伸ばすことができたわけでありませ

す。そういう点からすると判断してまいりますと、

私は、ある意味におきまして、計画的なノーハウ

ウ、技術のノーハウというものは世界の最高水準

にあるのではないかと感じる感じがいたしま

す。また、先ほど申し上げました地震に対する技

術、また、日本の地形は軟弱地盤でございます

で、軟弱地盤に対応する技術、また、このような

非常に波の大きなところに港をつくらなくては

けないという意味もございまして、波浪に対する

技術、こういう点につきましては、世界的に見れば

後進的な日本の技術も、戦後、現在に至りまし

ては相当最高のところに来ているのではないかと

いう自負をしております。

ただ、何といひますと、日本の土木技術は、

どちらかといひますと日本の発展あるいは開発と

いうところにウエイトを置かれています。国内で一生

懸命やってきましたという気がございまして。したが

りまして、アメリカとかオランダと真っ向から競

争してきたというところは比較的少ないわけござ

いますので、すべての面で世界一ということまで

はちょっと言うことができないと私は思っております。

ます。

○金瀬委員 いま港湾局長から話があったよう

に、埋め立ての技術についてはオランダが進んで

おる、それから河口に港をつくるということにつ

いてはアメリカが進んでおる、それから海の中に

港をつくる、特に波の荒いところでもりっぱな

港湾を整備するということについては、いまの技

術は日本が恐らく世界で一番ではないかというよ

うなことが本に書いてあるのを私は読んだことが

ございまして、そういうりっぱな技術を持つてお

るとすれば、そういう港湾の開発技術というもの

を世界各國あるいは後進国に輸出したことがある

かどうか、その例があったら知らせていただきたい

と思います。

○竹内(良)政府委員 現在、特に港湾関係者のグ

ループによる建設技術は、東南アジア、アフリ

カ、中近東、南米等に相当量進出しております。

進出といひますか、そちらの方の仕事を担当して

いるものがございます。

その量でございますが、昭和四十九年実績で、

わが国建設業界の海外における受注高は約千八百

億円で、このうち港湾埋め立て、しゅんせつ関係

のプロジェクト、これは船のドックを除いてござ

います。この埋め立て港湾関係は約七百二十億

でございますので、総海外建設事業の中で約四〇

%を港湾関係が占めているということございま

す。これは海外建設協力会の資料でございま

す。

また、建設業だけではなくて、ノーハウとい

いますか、プランニングの問題であるとか調査のこ

とつにございまして、現在、いわゆるGGベースと

言っておりますが、政府ベースで決めましたそう

いうプランニングの協力等につきましては国際協

力事業団、JICAが行っておりますわけございま

す。このJICAからいろいろ頼まれてまして、

運輸省といひましては、JICAの委託という

形といひますか、JICAと話し合いのあった運

輸省の港湾技術を発展途上国の港湾のプランニ

ング、調査等に現在協力をしておるのが現状ござ

います。

○金瀬委員 大臣に御質問申し上げますが、いま

港湾局長から話があったように、港湾技術の輸出

というのが近ごろ外国で大変喜ばれておるとい

うことでございます。そして、中近東や東南アジ

ア、オーストラリアというところにはすでに相当

な実績があるわけでございますが、資源を持つて

おる国、後進国でございますが、それが資源を輸

出するために港湾をつくるか、あるいは自分の

国の中で開発を行うために港湾をつくるか、あ

るいは埋立地をつくるか、工場敷地をつくるか

か、そういうことで日本に対して港湾の技術を協

力してほしいというような話が相当来ておるとい

うことを聞いておりますけれども、運輸省ではこ

ういうことについて積極的に海外の後進国に協力

をする必要があると思ひますが、その点に対して

大臣はどう思ひますか。

○木村國務大臣 金瀬委員が御指摘のように、わ

が国の港湾技術は世界的にも相当高く評価をされ

ております。中近東を初め南米に至るまで、技

術についてのいろいろな協力方の要請が出てお

ることは事実でございます。それらに対しまして

は、適当な技術者を派遣いたしますとか、あるいは

は港湾技術研究所におきましてそういう地域の将

来の港湾技術者を養成するために若い技術者を受

け入れて教育もやっておりますというふうなことを

すでに従来とも進めてまいっておりますけれども

も、さらにこういう傾向は一層強まってくるもの

ではないかと、私はかように考えておるわけ

でございます。

そこで、運輸省といひましてそういうこと

に備えまして、港湾関係の事業者を初め関係業界

等も動員をいたしまして、一つの研究を中心にい

たしましたセンターのようなものをつくってそ

ういう注文に対しては前向きに応援をしていく、協

力をしていくというふうな構えを持つべきである

というふうな考えから、現在、そういう民間も含

めました一つのグループも形成をいたして、今後

のそういう要請に対して、いわば港湾技術の先進

国として技術協力を大いにいたしたいという考え

でおるわけでございます。

○金瀬委員 いま大臣から説明がございました

が、運輸省では日本の持つておるそういう技術を

海外援助に使いたいということ、官民協力し

て、今度、財団法人の国際臨海開発研究センタ

ですか、そういうものをつくるという計画がある

ようでございますが、この計画はいまどうなっ

てるか、御説明願ひたいと思ひます。

○竹内(良)政府委員 いま先生のおっしゃいま

したところ、仮称ではございますが、国際臨海開

発研究センターはまだ設立の許可申請が行われて

おりませんで、したがいま詳しく申し上げ

段階ではございせんが、この四月二日に設立発

起人総会が開かれました、これから報告を受けた

ところによりまして、先ほど申し上げましたよう

に、今日、中近東、東南アジアを初めとする開

途上国におきましては、貿易振興等による経済自

立を目指して港湾建設等臨海開発プロジェクトが

次々と提案されておりますが、その実現のため

は技術面、経済面における先進諸国の積極的な援

助と協力が不可欠でございます。しかるに、わ

が国の技術協力の実情を見ますと、他の先進諸国に

比べまして決して満足できる状態ではなく、世界

各國にわが国の技術が十分に生かされていな

いわけでございます。

この原因は主として技術協力のための調査研究

体制が十分でない、よりよき協力を実施するには

相手国のプロジェクトとその環境を調査し、わ

が国の技術を効率よく適用するための研究が必要

である、この必要にかんがみて、国際臨海開発研

究センターはこれらの研究等の業務を行い、官民が

協力して国際協力の一層の推進を図ることを目的

とする、これで財団法人の公益法人として設立

する予定である、と、こういうことを聞いてお

る次第でございます。

○金瀬委員 こういう開発研究センターというも

のをつくって技術を大いに海外に輸出する、そし

て未開発国というか、資源国の開発について日本

が手伝いをするということが必要でございますが、大いにやっていたらいいと思っておりますが、いまお話がございました国際協力事業団と開発研究センターというのは、この開発関係についてはどういふ関係になりますか。その点を説明していただきたいと思っております。

○竹内(良)政府委員 国際協力事業団は国際協力事業団法によりまして設立されている事業団でございますが、この事業団は、条約その他の国際約束に基づきG G ベース、いわゆる政府ベースの技術協力を実施しているものでございます。

今回つくられる予定のセンターは、国際協力事業団が行う国際協力の業務のうち、開発途上国等の臨海開発に関する調査研究という技術的専門分野に關して事業団から委託を受けることがございまして、この委託を受けた場合にはその実施に關して協力していくものであるというように予定しておるようでございます。

○金瀬委員 この開発センターの計画を見ますと当然費用が相当かかるわけでございますので、その活動のための基金とか運営の資金というものが問題になるわけでございますが、この計画を見ますと、ほとんど船舶振興会から基金の助成とか寄付とか補助とかいうことで行われております。ほかにも出資しておるところが大変あるようでございますが、ほとんどがそういうことだと思います。先ほど大臣から話があったような趣旨に基づきますと官民一体でそういうことを促進したいということでございますので、船舶振興会からの寄付金とか補助とかいふものだけに頼るということではなくて、これに対して国が相当程度の出資をすることの方が非常に有効ではないかと思っておりますが、大臣の考えはどうか、聞かせてください。

○木村国務大臣 方向といたしましては金瀬委員のおっしゃるような方向に持っていきたいと思います。今後より一層強力なセンターにいたしたいと思います。おるわけでございますが、一面相当な資金が要るわけでございます。現在のところ、船舶振興会のモーターボート競走による剰余金が各方面の公益

事業にいろいろ使われておりますが、まさにこのセンターの趣旨、目的から言いましても、こういうところに多くの協力をしてもらおうということには非常に結構なことではないかと私は思うわけでございます。

そういうふうな基本的な考え方に立ってはおりますけれども、そのために船舶振興会によってこのセンターがいろいろと支配を受けるというふうなことがあってはいいけませんので、そういう点は今後十分注意をしながら、この目的達成のために行政指導もりっぱにやっつけていきたい、かように考えております。

○金瀬委員 港務局長、この費用は船舶振興会からだけではないが、振興会から出たものが主なる運営資金であり基金であるとすると、船舶振興会からの将来の支配ということが考えられますので、これは国からも相当程度出資させるということのほかに、この発起人の名簿を見ますと約八十名出ておりますが、これはどの団体を見まして、また会社を見まして、海外からの資源を日本に運んできて加工して、またそれを輸出することによって巨大な利益を得る会社なり団体ばかりでございます。

そういうわけでございまして、こういうところから大いに協力を得させなければならぬと思っておりますので、そういう発起人になっておる人たちからはどの程度の出資なり運営に対する補助というものが見込まれるか、また、将来どうする考えなのか、お知らせ願いたいと思っております。

○竹内(良)政府委員 いま先生がおっしゃっておりましたけれども、船舶振興会が大部分助成するということではございません。一部を持っていただくというような表現の方が近いのではないかと思います。

ということとは、基本財産でございますが、聞くところによりますと、昭和五十一年度末、すなわち本年度末におきまして五億五千万、五十二年、来年度の末におきまして十二億円とすることとなっているわけでございますが、五十一年度の

五億五千万のうち四億円は民間から——いま先生がおっしゃいました発起人八十名の皆様方の関連するような会社でございますが、その方々の会社から四億円募集いたしましたして、そして船舶振興会から一億五千万でございます。また、五十二年度は、基本財産の増加分六億五千万のうちこれも四億円が民間で、残り二億五千万が船舶振興会からの助成を計画しているわけでございまして、大体、基金の約三分の二は民間からの寄付でございます。

また、事業でございますが、五十一年度の事業は約三億三千万でございます。この事業の中で助成をある程度船舶振興会から仰ぐことを予定しているようでございますが、それが約六千万程度ですか、三億三千万のうち六千万程度がその助成等を仰ぐことにしているということでございます。

それから、残りの部分につきましては、先ほど申し上げましたJICA、国際協力事業団等から一億二千万、そのほか民間等から八千万で、合計二億ぐらいの受託の仕事をしていくというような形になっております。

国といたしまして直ちに資金をこれに援助する云々ということは、私も考えたときも大変むずかしゅうございまして、民間の方からこれを財団法人として発意されてくるということに対応いたしまして、国といたしましてはこれに協力するというような姿勢でやっつけていきたいというように考えている次第でございます。したがって、このセンターの方からいろいろ技術的な協力等を求められた場合には、人的あるいは技術的な協力を十分行うということにしたいというように考えております。また、本年度はなかなかそこまでまはりませんが、将来におきましては、このセンターが対外的な研究をするための助成措置等につきましても考慮していきたい、このように考えている次第でございます。

○金瀬委員 このセンターがいま港務局長から話があったような方向で運営されて、そうして後進

国の経済開発について大きな成果を上げることができるよう運営されることを強く要望いたしまして、この問題の質問は打ち切ります。

次に、東京湾の中の第三海堡の撤去問題について御質問申し上げます。

第三海堡の撤去問題については、漁業組合あるいはいろいろな団体の反対があつてなかなかスムーズに進んでおられないということでございまして、いまの状況について簡単に御説明願いたいと思っております。

○竹内(良)政府委員 第三海堡は昭和四十六年度から予算をつけましてこれを撤去していきたい、東京湾の航行の安全を図るためにはどうしても海堡を取った方がよろしいということで鋭意努力してきたわけでございます。ところが、実際にはなかなか漁業者等との話し合いがつかないで現在に至つたわけでございまして、現在の姿勢といたしましては、これを放棄するということではなくて、御承知の、まず開発保全航路に指定いたしました、可及的速やかにこの第三海堡の撤去を図りたいという姿勢で臨んでおります。

ただ、この開発保全航路の指定に際しまして、地元漁民との話し合い、関係府県との話し合いを十分詰めなければなりません。現段階におきまして、この関係する県といたしまして、神奈川県、千葉県、またそれぞれの県の漁民の方々がおられるわけでありますが、神奈川県の方々は大体賛成をいただきました。ところが、千葉県の方の系統の漁民の方には現在のところ千葉県を通じて話し合いを進めている次第でございます。

いろいろ言い分もあるようでございますが、それに対しては極力対応する姿勢で、一方的に工事をすることではなく、話し合いの中でこれをうまく遂行できるように努力していきたい、このような状態でございます。

○金瀬委員 東京湾の中の最後の大型の埋め立てと言われております富津の埋め立て問題でございますが、そのことについて御質問申し上げます。

〔増岡委員長代理退席、委員長着席〕
この埋め立ては十五、六年前に計画されて、そして十年前に漁民に対して補償金が支払われております。そういう関係で、あの付近の三つの町村が合併いたしました富津市というものをつくったわけでございます。

富津市ができたのは、この埋立地に工業が出てくるという場合に、その工場について都市計画とかいろいろ計画をするためには合併した方がいいということ富津市というものができたわけでございますが、十年たつてもまだ許可がおりておらないということございまして、地元の人としますと、これがどういう方向に進んでおるかということがきわめて不安であり、将来についていろいろな計画ができないことが現状でございますので、埋め立てが許可にならない最大の原因は、いま不況のために許可にならないのか、あるいは公害審査が終わっておらないために許可ができないのか、あるいは第三海堡が撤去されないために海上保安庁なり港務局が反対をしておられないのか、港務局、国土庁、環境庁、建設省それぞれ立場で、簡単に結構でございますので御説明願いたいと思います。

○竹内(良)政府委員 富津地区の埋め立て計画は、昭和四十九年九月に千葉県議会におきまして地元市議会からの促進陳情が承認されている等、千葉県行政の重要な課題とされてきた計画でございます。この計画の大部分は、現状では木更津港の港湾区域外の海面でございますけれども、木更津港の港湾管理者である千葉県が木更津港港湾計画の一環として計画案の検討を続けてまいりまして、昨年、五十年三月に地元港務審議会におきまして計画案の審議が行われたわけでござい

ます。
現在、港湾管理者である千葉県におきまして、本年じゅうに港湾計画を確定することを目標に、この地元港務審議会に付されました三つの意見、すなわち一つが大型危険物積載船舶の航行安全の確保、第二が港内の静穏度の確保、第三が環境保全

対策、地元漁民対策等でありますが、そのそれぞれ十分な配慮を加えることという意見を踏まえまして計画の再検討を行っているところでござい

ます。
運輸省といたしましてはこの港湾管理者における計画案が作成されて提出された段階におきまして、中央の港務審議会の意見を聞きまして計画案についての具体的な結論を出すわけでございまして、私も運輸省といたしましては、従来のいろいろな意見も踏まえまして、地元のいろいろな意見等も踏まえまして現在までの経緯を十分考慮するとともに、本構想の実現に対する千葉県や地元富津市の熱意をできるだけ尊重して結論を出すことが望ましいと考えておりますが、首都圏全体の立場に立つての計画の必要性を明確にするのと同時に、計画が実施された場合における環境に対する影響は、これは先ほどの中央港務審議会でも言われている一つでございますが、環境に対する影響並びにもう一つ、東京湾内の関連航路における船舶交通の安全確保について十分な対応策を確立することがその計画検討のための前提であると考えている次第でございます。

なお、第三海堡を取らないからこの計画が認められないということよりも、第三海堡はこの富津の計画があるなしにかかわらず取ることが必要であるというように私どもは考えている次第でございます。

○村井説明員 いまの先生の御質問に対して国土庁としての考えをお答えしたいと思います。
御存じのとおり、富津につきましては、港湾管理者が千葉県でございまして、千葉県が千葉県内の地方港務審議会にかけて、それを中央の港務審議会に持ってくるというふうな段取りになっております。

ただいま運輸省の港湾局長からもお答えがございましたが、昨年地方港務審議会を開催いたしました、大型船舶の航行安全とか港内の静穏度あるいは環境問題についての検討が必要だというふうな付帯条件がございまして、現在、千葉県ではそ

の三点につきまして鋭意煮詰めておりまして、それが煮詰まった時点で中央の港務審議会にかかるというふうな段取りにならうかと思っております。
国土庁といたしましては、従来の計画及び地元漁民対策もございまして、千葉県の計画が確定した時点で対処していきたいというふうな考えでおります。

○大塩説明員 富津の埋め立て計画につきまして、港務審議会あるいは埋め立てについての手続を経ることが必要でございます。環境庁の環境審査は、港湾計画の場合、中央の港務審議会が審議されるに際しまして運輸省から御説明を聞き、その段階から正式に環境審査を行う段階になっております。したがって、現在その埋め立て計画について環境審査を行う段階には至っておりません。

しかしながら、この問題はすでに関係各方面から重要な問題として指摘されておりますので、基本的な考え方につきましては、県の方にも大気、水質、自然保護の観点から基本的な考え方を示してござい

ます。

○佐藤説明員 お答え申し上げます。
建設省といたしましては公有水面立法によります監督権を有しておるわけでございますが、この埋め立てにつきましては、当初計画につきましては、環境アセスメントの問題とかあるいは土地利用計画の問題につきまして検討を要するということとで内々の指示をしておったところでござい

ます。
この点につきましては、先ほど来お話がございましたように、東京湾につきましては関係省庁の整備連絡会議というものがございまして、そこで下審査をいたしましたところ、やはり同様の意見が出ておるわけでございます。それから、また、先ほど運輸省の方からお話もございましたように、地方港務審議会におきましてもほぼ同様の問題点が指摘されまして、これらを受けてまして、千葉県において現在計画案の修正を検討中であるというふうな何っておるわけでございます。

そういうことで、私どものところへはまだその修正した結果の正式の案というものの提示がござい

ませんが、案の提示がございまして早急に検討を

してまいりたいというふうな考えでおる次第でございます。
○金瀬委員 この埋め立ての許可とか開発の許可ということについては、六省庁というのがあって、各省庁意見が統一されなければなかなか許可がおりないということ、出すたびに却下されて十年も延びてきたということが聞かれております。ことしは漁民が補償金をもらって十年になるわけでございますので、埋め立てができないならば転業せずとも漁業を続けたいというふうな人がそろそろもう出てきておられますので、いろいろな意見が出てきて地元が大変混乱状態に入っておるというのが現状でございますので、少なくとも竹内局長が在任中にこの問題の決着をつけていただきたいと思います。

あなたがいつやるか私も知りませんが、私は少なくともこの十二月になると任期でございますので、やめなければなりません。あなたはいままで続くかわかりませんが、多分この十一月はあなただけの任期かというふうな話を聞いておりますが、少なくともこの十一月のうちに決着をつけていただきたいと思います。と考えております。

○竹内(良)政府委員 運輸省といたしましては、とにかく、千葉県の現在の経緯、地元市の熱意というふうな点を十分考慮いたしました上で、また、一方、いろいろな条件は、確かにこれはいまだ大事な条件だと思っておりますが、その条件は非常にむずかしいわけでございますけれども、その条件に対して千葉県が積極的に取り組みましてこの仕事がかまいくようにできるだけ協力していきたい、このように考える次第でございます。

○金瀬委員 次に、大きな問題ではございませんが、いま地方財政というものが非常に苦しくなってきたので、入港する船に対して入港料を取るといふようなことが行われておりますが、

その値上げ交渉が行われております。どこの港でも、たくさんの船が入ってくる港の繁栄に つながるわけでございますので入港料は上げた くないというのが現状だと思いますが、現実には非 常に財政が苦しいから上げるといふことになる と思います。その上げの交渉が各地で行われてお りますが、神戸とか横浜等の重要港というものが、 値上げ交渉が行われてもなかなか決まらない。こ れが決まらないとほかの港が決まらないというこ とになるわけですが、その状況はどうなっておる か、説明をお願いしたいと思います。

○竹内(良)政府委員 入港料は、港法で港務管 理者が入港料を設定することができるといふこと になっております。ただ、先ほど申し上げました ように、先生のおっしゃいました八大港に關しま しては運輸大臣の徴収の認可が必要でございま す。そこで、この八大港の港務管理者との間に、 現在、調整といえますか、折衝がいろいろと行わ れているのが現状でございます。

いま申し上げましたように、入港料の徴収につ きましては基本的には港務管理者が決定し、その 徴収を円滑に実施するためには、港務管理者とそ の港務を利用する船主との間に解決するべき 問題でございまして、現実には、入港料制度が 設けられて以来二十年間の長きにわたって、一 部港務を除いて実際には徴収されませんで今日 に至っているわけでございます。

港務管理者財政がますます悪化してこのまま放 置できない情勢でございますので、入港料の徴収 を含めまして港務管理者財政上の改善を図ること が急務となっておりますので、運輸省といたしま しては、港務管理者財政の改善と港務における利 用者負担の公平を図るため、港務環境整備負担金 制度の発足を機会に適正な入港料制度の円滑な実 施を図られるよう、関係方面と鋭意調整を行って きたところでございます。

入港料制度が創設されて以来今日までほとんど の港務において未徴収であったこと等の事情を考 慮し、かつ、支払い者側である船社の急激な負担

増となることを避ける見地から、当面、原則とし まして、船舶に係る費用のうち港務の環境の整備 または保全に係る費用を対象とする形で入港料の 徴収が行われるように港務管理者及び船社を指導 していきたいというように考えている次第でござ います。

それで、八大港の港務管理者は船主側と——船 主側と申しますと、日本船主協会、日本内航海運 組合総連合会、日本旅客船協会等でございますが、この船主側と入港料につきまして本年一月二 十八日に第一回交渉を、四月二日に第二回の交渉 を行っております。この交渉におきまして、八大 港は、船舶に係る費用のうち港務の環境の整備ま たは保全に係る費用を基礎として、外航船主側 たり二円七十銭、内航船主側たり一円八十銭を 昭和五十一年度から徴収する旨を提案しておりま す。船主側はこれより入港料の徴収に對しま して基本的には反対しておりますが、なお細部 にわたって両者間で調整すべき点が残されている ため、今後さらに交渉が続けられる予定でござい ます。聞くところによると、明日またこの交渉が 行われると聞いているわけでございます。

○金瀬委員 次に、パイプラインの問題について 御質問申し上げます。

いまの千葉港でございますが、千葉港の一番南 端の袖ヶ浦から東京に東京ガスがパイプを敷設す るということでございます。すでに漁民との話し 合いも済んでおりますのでやがて着工になると思 いますが、このパイプの深さが問題でございませ んか、深さは四メートルぐらいいつて、その下に埋 設するということでございますが、四メートル掘 設するということも、その埋設したところが、掘ったど ろ、つまりヘドロのようなどろろをかぶせたの ではなく、安全性の問題で、いかりをおろしたとき にヘドロでもぐぐっていつていかりがパイプにぶつ かる。だから、非常に危険だということ、漁民 とかそこを航行する人たちが非常に心配してお ります。

その場合、埋め戻しの砂は、簡単に言えばヘド

ロではないほかの砂で埋めてほしいというよう な 問題がありますが、許可条件について、海上保安 庁はそのことについて何か調査したかどうか。も し調査しなかつたら、埋め戻しの砂については 良質の砂で埋めさせる——将来いかりをおろすす かいりいなことがあつても、船が座礁するよう なことがあつても、その場所は絶対パイプが大丈 夫だというような保障と申しますか、そういう手 続をしてほしいと、さように考えていますか、い かがですか。

○間政府委員 たいま御質問のございました東 京ガスのパイプラインの計画でございますが、い ま先生の御指摘のございましたように、この計画 は、東京湾の海底下に約四メートルほど掘削をい たしまして、その中にパイプラインを埋設するこ とでございます。その場合に、いまお話し の点につきましては、私もはすでに会社側からこ の点についての計画を十分聞いておりました。こ れの埋め戻しに使う土砂は新しい砂を持ってきて 埋めるということ、決してヘドロをそのまま埋 め戻しに使うということではないというふうにな 承知いたしております。

その場合に、パイプラインを位置と海底との間 の厚さは約三メートルほどになるわけでありま す。その場合に問題として考えられますのは、大 型船が投錨いたしました場合に、そのいかりによ りましてパイプに影響が出るのではないかとい う点の一つでございますが、これは実験によりまし て、二十五万トン級の船が使ういかりを——これ は大体二十トンくらい重さがございまして、そ のいかりをそこに落とすと三メートルの厚さが あれば影響がないということがすでに確認されて おりますので、パイプラインを設置することによ る危険性、つまり船舶の交通による危険性はな いというふうには私どもは考えております。

○金瀬委員 良質の砂で上をかぶせるというこ と でございますが私も安心いたしました。話で は、吸い上げたヘドロを上からかぶせるのだ

ということが出ております。ヘドロをかぶせた場 合には、二十トンのいかりがもぐっていつてぶつ かった場合にはパイプラインが爆発すると申しま すか、傷つくというふうなことが出ておりますの で、十分監督方をお願いしたいと思います。

それから、羽田空港の拡張の問題でございます が、羽田空港を拡張した場合、東京湾の航路と申 しますか、港に入る航路を大分変更しなければな らなくなってくると思ひます。この港務計画と拡 張計画との関連性がいろいろあるわけでございます が、航空局長から羽田空港の拡張計画を現在持 っておるかどうかということだけをお答え願ひ たいと思ひます。

○中村(大)政府委員 羽田の沖合い移転計画は現 在構想として持っております。技術的にいろいろ 検討しております段階でございます。

○金瀬委員 現在拡張計画を持っておりますとい うこ とです。

○中村(大)政府委員 沖合いへの移転計画でござ います。その構想はございまして。ただ、具体 的にどのような計画で、しかもどのように進めて いくかということはいま技術的に検討いたしてお ります。こういう段階でございます。

○金瀬委員 この問題については成田空港との関 連性もありませんので、計画がどういふふうになっ ておるか、あるいは構想がどういふふうになっ て おるかということについては、後で、書面で結 構でございますのでお知らせ願ひたいと思ひま す。

それから、最後に、日ソ貿易のことについて質 問を申し上げますが、ソビエト側では、御案内の ようにナホトカの近くに大きな港を計画してつ けております。第二シベリア鉄道というののもあ と七年たつと運行されるということでございます。 そうなつてまいりますとシベリアにある資源 が日本との間で大分取引が行われるわけござい ますが、その場合に日ソ貿易が将来どういふふう に変わってくるかということについての見通し と、それからこれは通産省の方が来ておりますの

で聞きますが、港ができてシベリア鉄道ができた場合にどの程度貿易が拡大されるかということですね。それから港務局長には、日本海側の日ソ貿易の基地になる港というのはこの港であるかということについて、これは日ソ経済合同会議でもいろいろ議題になっておる問題でございますので、輸送問題についての港務施設ということについて御質問申し上げます。

○尾身説明員 日ソの貿易は近年順調な拡大を続けておりました、昨年、昭和五十一年の実績で申し上げても、輸出入の合計で約二十八億ドルと、対前年比で一・二％の増加を示しております。

○竹内(良)政府委員 日ソ間の交流の問題といたしましては、日ソ貿易がいま通産省から言われましたように順次伸びていく。同時に、ヨーロッパと日本との間にランドブリッジの方式でシベリアを経由する方式がございまして、日本とシベリアの間にコンテナ輸送をソ連大陸を経由して行く、いわゆるシベリア・ランドブリッジ輸送が昭和四十六年四月から開始されて、近年は輸送量も急速に増大してまいっております。昭和五十一年実績で、二十フィート・コンテナの換算で約六万個輸送しております、対欧州輸送の約一割を占めております。

輸送量の増大に伴い、コンテナ船の投入隻数は漸次増加しております、昭和五十一年四月現在で、日本—ソ連間にはソ連極東船舶公社の「コンテナ」船が五隻前後、邦船社のフルコンテナ船が一隻就航しております、日本では主として神戸、名古屋、横浜の各港に寄港し、ソ連ではナホトカ港に寄港しております。

シベリア・ランドブリッジ輸送の場合には、欧州航路輸送に比べて、輸送途中の情報の欠如と安定サービスの提供に不安はありますが、日

本—欧州間貿易の進展、日本—欧州海上輸送に比較して、輸送費用面における優位性等から漸次増加することが期待できるものと考えられております。

○久保(三)委員 時間が短いですが、手前どもが、これは昨年までの五カ年計画に比べると、金額というか、事業量では大体五割程度ふえているわけでありまして、その五割程度ふえていること、裏づけとしては、提案説明でもありましたけれども、港務における貨物の取り扱ひ量の伸びをどの程度に見ておられるのか。それからもう一つ参考に関心したいのは、五十年年度までの五カ年計画の策定時における港務取り扱ひ貨物量と、その実績とはどんなふうであったのかということでありまして、

○金瀬委員 質問を終わりますが、日ソ貿易のことについて質問いたしましたけれども、せんだつてソビエトの通商代表部の人と大使館の人が川鉄に参りまして九万五千トンぐらいのパイプを注文いたしましたし、それから、新日鉄では十五万五千トンぐらいのパイプを注文しまして、いま生産中でございます。そのときに通商部の人たちが、日本で購入してくれる方の日本海側の港ができていないというようなことを言っておりましたし、また、片側貿易というものをソビエトはやらないようでございます、日本から売っただけは向こうから買ってもらわないと貿易が盛んにならないというようなことがそのときに示されましたので、日本海の方の、輸入の方の港の整備をひとつ急いでやっていただきたい。さようにお願いを申し上げます。

○中川委員長 久保三郎君。

○久保(三)委員 時間が短いですが、手前どもが、これは昨年までの五カ年計画に比べると、金額というか、事業量では大体五割程度ふえているわけでありまして、その五割程度ふえていること、裏づけとしては、提案説明でもありましたけれども、港務における貨物の取り扱ひ量の伸びをどの程度に見ておられるのか。それからもう一つ参考に関心したいのは、五十年年度までの五カ年計画の策定時における港務取り扱ひ貨物量と、その実績とはどんなふうであったのかということでありまして、

○竹内(良)政府委員 前の五十年年度の第四次港務計画の総投資額は二兆一億円でございましたが、このたびの第五次五年計画に對しましては三兆一億円を投入するということで、現在、一応閣議で了解されている次第でございます。ただ、これはお金の束の量でございます、実績値で申し上げますと、大体前計画の八〇％ぐらいの実績量になる次第でございます。

○久保(三)委員 詳細なデータというか、数字は後でいただくことにしまして、概括的に見て六％の伸びが直ちに港務取り扱ひの貨物量の伸びになるのかどうかという問題も一つあると思うので、えてしてこの種の計算というものはだれも結論だけしか発表しないものだから、与えるデータのとり方の操作は、官庁の中で、言うなら密室の中でやられていくわけですね。だから、世間一般では官庁から出る結論をそのままのみにしているわけですね。しかし、いま、実績でもわかるとおり、もちろんオイルショックの問題が前期においてございましたから大きな狂いも出たのだらうと思うのでありますが、そうでなくてもやはり狂いが出てくると思うのです。これは五カ年計画でありますから、見直しながらフォローアップしていくということは当然だと思っておりますが、いままで余りそういうことをやらぬでいたのではいかと私は思うのでありますが、これはどうですか。

○竹内(良)政府委員 お言葉ではございますけれども、従来の港務の長期計画は大抵二、三年で見直しているというのが実情でございます。というものは、これはちょっと反対現象でございますが、

なお、この三十八億トンの貨物量は経済成長六％を仮定いたしますが、GNPといたしましては、昭和五十一年で、五十年価格で約二百兆円を予定して、この二百兆円に對して約三十八億四千万トンになるだろう、と、このような形で計画を進めております。

○久保(三)委員 詳細なデータというか、数字は後でいただくことにしまして、概括的に見て六％の伸びが直ちに港務取り扱ひの貨物量の伸びになるのかどうかという問題も一つあると思うので、えてしてこの種の計算というものはだれも結論だけしか発表しないものだから、与えるデータのとり方の操作は、官庁の中で、言うなら密室の中でやられていくわけですね。だから、世間一般では官庁から出る結論をそのままのみにしているわけですね。しかし、いま、実績でもわかるとおり、もちろんオイルショックの問題が前期においてございましたから大きな狂いも出たのだらうと思うのでありますが、そうでなくてもやはり狂いが出てくると思うのです。これは五カ年計画でありますから、見直しながらフォローアップしていくということは当然だと思っておりますが、いままで余りそういうことをやらぬでいたのではいかと私は思うのでありますが、これはどうですか。

○竹内(良)政府委員 お言葉ではございますけれども、従来の港務の長期計画は大抵二、三年で見直しているというのが実情でございます。というものは、これはちょっと反対現象でございますが、

予定よりも経済が伸び、またそれに対応して貨物量が大きくなっていく、したがって途中で改定してきたということもございました。また、仕事のやり方といたしまして、一つの計画はどの程度も計画目標に準拠して仕事を進めていく一つの大きな指針ではございますけれども、何が何でもやり抜くというような考え方も、毎年、毎年の年次の経済に合わせまして弾力的に投資をしていくという姿勢でやっております。

なお、GNPとこれらの貨物量との関連につきましては、全く秘密ではございませんで、オープンで作業しておるわけでございますけれども、相関係数的には大体〇・九七とか〇・九五とか相対的な高い相関がございまして、このようなところに信を置きながら計算していくわけでございますけれども、いろいろ大きな構造的な変化も当然ございまして、必ずしもしやくし定規に考えるわけではなく、弾力的な考え方でそれに対処していきたいというように考えます。

○久保(三)委員 いままでは異常な経済の伸びというが、貨物の移動でありましたから、おむね予想よりは上回ってきたと思うのです。今度は言われておるようにそう大きな極端な伸びというか、驚異的なものはないというふうに思っていると思うのです。

それから、もう一つは、どこまで行くかわかりませんが、これは産業構造の変化というものもございまして、その辺のことは十分織り込み済みかと思うのですが、われわれにすればそういうものはどういふふうにとらえられておるのか、知りたいところがあります。しかし、きょうは時間ありませんからその問題はいいとして、ただ、四十八年ですか、港灣法の大改正をしたのですが、大改正したのを受けて、まあ言うならば初年度から始まるのが今度の計画だと思っております。だから、二年間の間に港灣法の改正に十分目標を当てて計画を立てられているのだから、思うのであります。港灣法の改正の焦点は、言うならば航行の安全、いわゆる港灣の安全性の問題

題なんですね。それからもう一つは環境整備というか、環境保全、この二つの問題だと思っております。この二つの問題を重点に置いてやっております。これがやはり国民生活上必要なことなんでしょう。これをどういふふうにとらえているか、三兆一億の事業費の中でどういふ割り振りになっているのか、これも聞きたいところなんでしょう。簡単にわかればこれをちよつと発表してもらいたいし、詳細な資料は後から出していただきたい。

それから、もう一つは、三兆一億の費用の負担区分ですね。これは言うまでもありませんが、国あるいは港灣管理者である地方公共団体と、それからもう一つは特定の受益者負担ですね。大体三つに分かれると思うのであります。この三つに大分けて、三兆一億のうちで負担区分というのはどういふふうになっているのか、これが二点目です。

それから、もう一つ、この中で、特に計画の中で、総合的な港灣の配置というか、いわゆる物流を考へての港灣の配置、いわゆる流通港灣と言われておりますが、この流通港灣は、港灣というのは大体流通だと思つて、何で流通ということを書いているのか。港灣で流通でない港灣は恐ろしくないでして、しかも、これはちよつと極端な言い方で恐縮ですが、最近港灣には多少恐怖心がいろいろ問題で出てまいりました。いわゆる開発に伴ういろいろな問題が出てくる。そこで、きれいな港灣とか、あるいは公害を起こさない港灣とかいふようなことで流通港灣といふことばを使っているのかどうか。あるいは単純に、昔の港のように、海と陸との単なる結節点としての港灣を流通港灣といふのか。どうもいままでそういう定義は余りきちんとしたものをわれわれは聞いていないのであります。

ただ、これは最近いろいろ私の地元にも問題がありますので後で申し上げますが、流通港灣は単にそういう物が出たり入ったりするだけではなくて、やはり、二次加工とかいふような製造の問題が入ってくるが、製造というものは、二次加工

工であろうがあるいは一次加工であろうが余り区別がなくなると私は思っているのです。だから、そういう問題についてのきちつとした仕分けはしてあるのかどうかですね。

それから、もう一つ、この流通港灣というの、やるとするならば総合的なわが国の物流のネットワークの一環として考へてやるべきだと思つたのです。そうだとするならば、このネットワークは単なる港灣ばかりじゃなくて、内陸におけるところのネットワークと当然相呼応しなければいかぬ。最近航空もございまして、航空の問題はそんなに大きな影響はないでしょうから、言うならば内陸とそういう海との関係で、それには日本全体の物流計画というものが一つは立てられなければならないが、物流計画というものは果たしてできているのかどうか、できているとするならば何を背景とし、土台としてつくられておるのか、それが一つの問題です。

時間がないからまとめてお尋ねしますが、それから、もう一つは、この流通港灣なり——まあ大体港灣の基本計画ですね。五カ年計画というのか、そういうものを立てるときには、単なる経済計画というのか、見通しというのか、三兆一億の土台になったものだけじゃなくて、国土の利用計画というものが背景にならなければならないと思うのです。いまや日本の四つの列島は非常に狭隘になってきた。だからこれはどこへでも港をつくるというわけにはまいらぬと思うのです。国土の利用計画だから、港が必要だからそこに港をつくるというのではなくて、港にした方がいいのか、あるいはそれ以外に利用した方がいいのかという観点から計画はなされるべきだと思うのです。これは国土庁に聞いた方がいいと思うのであります。国土庁は——もっともこれはおおいでになった課長さんは大体全体だ。そうだね。お答えできますね。

だから、この国土の利用計画というものを考えた場合に、これはたとえば私の地元の問題を一つ頭に置いて質問しているわけですが、水戸の射撃

場の跡地という問題があります。これは広大な国の所有地でありまして、土地の問題は問題がありません。ただ、問題は、広大な緑地で、これは幸か不幸かわかりませんが、自然もかなり原形のまままで保存されている。それからもう一つは、鹿島灘、磐城沖にかけて——これは東京湾から拾っていてもいいと思うのですが、いわゆる海浜というか、そういうもので手つかずの無垢のものはここだけしかないのです。そこに流通港灣をつくるという先入観念というか、いわゆる先入的な高度成長時代の構想を持ってきてやろうという考

え方が、港灣局もそうだと思うのであります。政府においては非常に強いのです。これは私は別にこれをしてっぺんから非難はしません。が、少なくともこの土地は海岸線は約十キロあるのです。そういうものも港灣として利用することが国民生活あるいは国土利用の面から果たしていいのかどうかという、そういう問題をまずもって検討した上でそういう計画を検討することが手順だと思つたのですが、そういうものをやっておるかどうかな。これはどういふ観点からやったのか。

われわれは、数年前というか、四、五年前から、一つはこの地区はやはり自然を保存していかうということと、それからもう一つは、首都圏を控えているこの場所でありまして、大型のレクリエーション基地を中心にしたものにしていかうというようなことを提唱しているわけなんです。そういう問題をどういふふうにとらえているか。なるほど、港灣を建設する場合には環境アセスメントの問題も当然あると思うのであります。これはアセスメントは計画を立てた場合にどうするかであつて、私はそれ以前の話をしているわけなんです。だから、そういう問題について国土庁はどう思っているかということですね。

それから、聞けば国土庁は北関東開発計画というものを進めているということ、その目玉は、言うならば射撃場跡地を流通港灣としてやうかという話なのだが、果たしてそれが日本国民の後世に残すべき事業であるのかどうか。一たん

手をつけてしまえば後は戻すことはできないのでありますから慎重に検討すべきだと思ふのだが、私がいま言うようなことを土台にして検討しているのかどうか。検討しているとするならば、きょうの答弁ではなかなかできないと思ふので、資料として提出してほしいということでありませぬ。

もう一つは、負担区分の問題をさつきお尋ねしておりますが、その中で、いまたとえば流通港を一つつくるとして、これは重要港と指定することになるのか、あるいは特定重要港に指定するのか、それによって負担は大分違ってくると思ふので、すね。しかし、特定の重要港とすると、流通港はいままでのわれわれの概念からすればどうも入らぬなという気持ちが多い。そうだとするならばこれはフィッティ・フィッティの負担、いまの地方財政の中から言つて、流通港を新しく建設するというのは大変なことなすね。そういう負担にたえられないということに一つ問題があるのすね。そういうものを見通しも何もなくてそういう計画が先行することについては、私どもは承服しかねるということなすね。聞くところによると、与党の代議士が郷土へ帰りまして、それはうまいぐあいに負担を軽くするようにやつて、いま大蔵省と運輸省が話しているそうでありませぬ、話の中身はどうなつてゐるのか、あからさまにしてもらいたい。

時間は大体そのくらいで終わりになると思ふのですが、答弁をいただくだけで、もう一回は質問しませぬから、どうぞ……。

○木村国務大臣 港灣の建設と整備等を中心にいたしまして非常に広範な御質疑でございますので、それぞれの部署から答弁申し上げますが、その前に私から一言申し上げたいと思ふわけでございます。

その根底になりますのは、何と申しましても狭い日本ではございますが、国土の均衡のある発展ということがその根底になるわけでございます。これはかつての高度経済成長の時代にもやはりそ

の思想で万般の施策を講じてまいつたわけでございますが、今日のように高度経済成長から一転いたしまして、経済不況からようやく脱し、今後はきわめて緩慢な発展の中で国土の均衡のある発展を図つていこうというのが物事の大前提になると私は思ふわけでございます。

ことに、お話のように、港灣の整備、建設は、中央のみならず地方公共団体に対する負担も非常に大きいわけでございます。そういうことを構えまして、現在、長期の三全総その他長期計画というものがごく広範的なもの骨組みができておるわけでございまして、それを前提といたしまして、全体が十年間に約六兆でございますが、その投資規模でこの遠大な政策目標を達成しようというところで、その中で港灣関係が三兆一千億というところであるわけでございます。

そういう前提で今後港灣建設あるいは新しい港灣の整備その他を始めていくわけでございまして、現在の状況ではまだ詰め足りない点が非常にたくさんあるわけでございまして、しかし、緩やかな経済の発展の過程におきまして、しかも各地域均衡のある発展ということを考えながら、同時に港灣の機能そのものが在来よりも非常に多様化したしてまいつておるわけでございまして。生活廃棄物の処理まで港灣機能として受け持たなければならぬというふうな機能も変わつてまいつております。多様化してまいつております。そういうことを前提にいたしまして、現在でございます港灣が人口の過度集中にならないようにその点を配慮しながら、しかし、交通安全あるいは背後地域の発展ということも踏まえて整備を図らなければならぬわけでございまして、一見矛盾するいろいろな要素を総合しながらやつていかなければならぬというふうな問題もございまして。さらに、お話の中にもありましたように、新規に一定の地理的な条件を検討しながら港灣を新たに建設するという問題もあるわけでございまして。これらにつきましても、環境アセスメントその他非常にそれに支障を来たす大きな要素も出てまいつており

ますので、そういうことを今後総合しながら今後の港灣整備を進めてまいりたい。

運輸省といたしましては、とりあえず第五次の五年計画という構想をもって五十一年度からスタートをするわけでございまして、これも五年間確固不動のものと言いたいところでございませぬが、経済は流動的でもございませぬし、必ずしもそうはいかないと私は思ひます。この長期のマクロ的な計画の中におきまして、今後一年一年さらに見直しをしながら、このマクロ的な計画の線に沿つて整備をしていきたい。

基本的には申し上げますと大体そういう考えを持つておるのでございませぬが、いまお示しになりましたいろいろな問題につきましましては、各担当の部局から御答弁申し上げます。

○竹内良三政府委員 順次簡単に御答申申し上げます。

まず、港灣というものを見ますと、これは安全の港灣であるとか環境の港灣であるとかいうことではないわけでございまして、港灣そのものは、先がさつきおっしゃいましたように、流通の目標であるとか、あるいは産業の基盤となつてゐる港灣とか、そういう要素がやはりございませぬ。また、都市計画的な面から見ても相当な基盤となるというふうな感じで、私どもは、流通の基盤となる要素とか、あるいは産業の基盤となる要素あるいは都市の計画上の要素というように、一つの見方として考へてゐるわけでございませぬ。

このいろいろな要素と申しますか、機能を果たす上に、その港の環境は十分考へていかなければいかぬ、従来まではややとすればこれが忘れがちであつたのではないかと、今後はその一つの港をつくる上にも環境面を十分考へ、また、都市との結びつきをさらに考へようではないかと、また、働く人の安全であるとか、船の安全であるとか、あるいは都市そのものの安全も同時にその港で考へなければいけない、と、そういうような考へ方があるわけでございまして、流通問題、産業の基盤問題と安全と環境とは縦横の関係にあると

いうふうに言つていいわけでございませぬ。ところが、一つの五年計画をつくる場合には、やはりそこに目標を置かなくてはいけないというわけでございませぬので、いろいろな要素はあつたわけでございませぬけれども大きくこの要請に分けてわけでございまして、今度の五年計画におきましてはその要請を数項目に分けたと思つております。

その一つは物流に関する問題でございませぬ。先ほど言つた流通の要素を取り上げまして、流通の面から考へてクローズアップして考へたものが流通の面、それから第二番目に、地域住民生活の基盤となる港灣というように考へました。それから第三番目に、これは縦横でございませぬが、その要素を取り上げまして安全のための施設、それから第四番目に、環境を快適にするためのいろいろな施設あるいは整備というふうに項目に分けましたが、これは必ずしもびつたりと決まるわけではないと思ひます。たとえば同じ一つの防波堤でも、流通のための防波堤もあれば、都市のための防波堤もあるし、いろいろな目的の防波堤がありますけれども、防波堤というのは一つその安全のために延ばすというふうな考へまして、その安全の中にいれる。あるいはそのように考へて大まかに区分いたしまして、要請ごとに出していくということをしたわけでございませぬ。

そういうふうにして大体考へてまいりますと、第一番の費用の内訳でございませぬが、これはもちろんこれから詰めていくわけでございませぬが、細かいことは今後決めていくわけでございませぬが、三兆一千億円の閣議了解をする際にいろいろ管理者とも話し合ひまして、現在、大まかな計画といひませぬが、構想を持つておりますので、それをちよつと申し上げますと、物資の流通の合理化及び安定供給のための港灣の整備といたしまして、大体三五、六割を予定しております。これが実は前の計画では六二、三割であつたわけだす。それから、地域の住民の生活の向上とか産業の振興を目標とした港灣といたしまして二五、六割を一応盛つ

た

ております。これが前の計画では一八%でございました。それから、安全のことに對しましては、これは安全対策とか狭水道航路の整備でございすが、大体一〇%から一%で、これが前では約六%でございました。それから環境問題、これに對しては一三、四%を考へる。これが前には一%程度だったという形でございます。

そのほかには、いまの全部を足しても一〇〇にならないわけでございますが、調整項目というものを置きまして、今後計画を進める上に弾力的に、予備費的に——予備費と申しますか、いわゆる調整的に、今後決まったらそのお金を使うというような計画部門を一〇%ぐらいに見ているという形でございます。これを進めている次第でございます。これはどこからどこまでとびしつと明確に言うことはできませんが、その重点の方向としてこのような考え方でやっているということでございます。

それから、次に、費用の負担区分の問題でございますが、三兆一千億円に對しまして大まかに計算いたしますと、国が大体四割、地方が五割、その他が一割という感じがなるかと思っております。

いま申し上げましたいろいろの比率は今後港湾管理者等と詰めてまいりまして、最終的には幾分かの変更があるかと思ひますが、現在大きく把握しているのは、そのようなところで作業を進めていきたいというように考へている次第でございます。

それから、製造の問題ですが、製造業は、一次産業、二次産業あるいは特に重化学工業のような工場とか、あるいは中には加工工業のようなものがございます。そういうものに對しては港湾との関連を明確にしているかと申し上げますと、必ずしも完全に明確とは申し上げませんが、たとえば重化学工業であるとか、そういう製造業につきましては産業的な港湾とタイプアップして考へますし、近ごろいわゆる加工工業的なもので流通港湾と非常に結びつくような工場、加工場がございますが、そういうものは流通港湾の背後地につくるといふような感じで計画を進めているわけでございます。

それから、特に流通港湾を考へる際、あるいはいろいろの港湾を考へる際もそうでございすが、国土の利用計画全体を考へながら、その一環としてやっていくということは当然でございまして、私も、その点につきましては、国土庁の国土計画というものを考へ方をバックといたしまして、十分この港湾の整備計画を進めていきたいというふうに考へます。

また、茨城におきまして、日立射爆場付近を中心にしたしまして現在港湾のあり方がいろいろ考へられておりますけれども、私も、国の立場といひますが、関東全体から見た立場といたしまして、あの地点に東京湾の港湾にかわるべき港湾ができ、そしてその地点から環状道路で関東内部の方に結びつけられた場合には、さらに関東全体がよりよい人口配置等ができるのではないかと考へ方は確かにございます。また、関東全体から見ますと、海浜のレクリエーションの場所といたしまして、どこかに大きな海上レクリエーションの場所をつくりたいという気持ちもございまして、したがって、国の立場からいひますと、

そういうようないろいろな考へ方もあるわけでございますけれども、港湾の開発あるいは建設ということになりますと、これはどこまでも港湾管理者に考へてもらいたい。その港湾管理者というものは地方公共団体であり、地域の人々ではないかというふうに考へます。その地域の方々が、自分たちの将来の繁栄のためにこういふような港をつくりたいということが中心になって、それに国の立場からいろいろアドバイスをしたり、計画を指導し、一緒にやっていくというふうな姿勢でやっていききたいと思ひます。

この茨城新港に關しましては、管理者が茨城県でございまして、県は県みずからの委員会をつくり、あるいは地元の市町村等のいろいろな意見を聞きながらこの計画を進めていくことになると思ひます。聞くところによりまして、大体の方向といたしましては、地元の御意見等いろいろ考へますと、この射爆場の跡等を利用してながら流通的な関東の入り口の港をつくるとともに、レクリエーションとしてのエリアも確保していききたい、そういうものを十分総合しながら計画を進めていきたいというふうに聞いています。次第でございまして、私も、そういう視点からこの港をつくり上げていくということが非常に大事ではないかというふうに考へます。

また、財政の問題でございすが、工業港をつくるのと違ひまして、こういう性質の港をつくるということには確かに財政上大変苦勞する点があるのではないかと考へます。そこで、私も、いたしましては、財政面につきましては極力港湾管理者とタイプアップいたしまして、この負担をできるだけ少なくするような方策を考へたい、考へるべきではないかというふうに思ひます。今後そういう点で十分勉強していききたい、このように考へている次第でございまして、

○高橋説明員 国土庁でございまして、国土庁といたしましては、先生御指摘のように、地域整備のあり方につきましては、いろいろな総合的な見地から土地利用というものを考へていきたい。そういう意味で、全国的な観点からは三全線、現在これは概案までできておりますけれども、今後三全線を作成いたしましたという基本的な方向が示されることにならうかと思ひます。また、国土利用計画というものがございまして、全国の国土利用計画に基づきまして各都県の利用計画といったもので総合的に考へていくということにならうかと思ひます。

私どもの局で所掌しております関係で申し上げますと、大都市圏の整備計画というものがございまして、首都圏の地域で申しますれば首都圏整備計画と申しますものがございまして、現在新しい整備計画をおきましては、北関東の地域について申し上げます。そこにおきましては、北関東の地域をどう申し上げますれば、北関東地域全体をどう申し上げますか、自然環境の問題あるいは農林業との関係、そういうものの配置なり考へ方をどうしたらいいかということをお話しながら、同時に、また、先ほど港湾局長からお話がありましたように、首都圏全体としてこういう物流の機能分担をどう考へるのがいいのかといったことにつきまして、そういう位置づけをできるだけ明らかにしてまいりたいと考へております。いままで各省の御協力を得ましてそれに關します調査等もやっておりますが、なお、今後、自然環境の保全とかいうことも十分配慮してそういうことについて考へてまいりたいと思ひます。

なお、何といひましても、こういった総合的な土地利用ということにつきましては、地元の地方公共団体がどう考へるかということがやはり一つの基本的な問題でございまして、それと、私も、国の立場での考へたいものを入れたら、今後、地方公共団体の意見も十分配慮しながら、そういう観点から計画の作成をしてまいりたいというふうに考へます。

○久保(三)委員 時間も過ぎましたので再質問はしません。いまの国土庁のお話によると、港湾局長もそうですが、港湾の建設もやはり管理者で

ある地方公共団体、民主的な形の地方港湾審議会、そういうものの答申を得てやるか、あるいは地元の声聞いて、地元が大体決めてくるのだという話であります、これは形はそうなんです。しかし、技術的な面とかあるいはその他の面で、いろいろな点で地方の意見が正しい場合もあるし、あるいは正しくない場合もあるので、そのためには、港湾法ではいま申し上げたような仕組みであります、そのほかに運輸大臣が表に出たり裏に隠れたりして基本計画その他で指導することになっておりますね。それは国土庁も同じだと思ふのです。

特に、私が問題にしておるのは水戸の射撃場跡地を例に引いておるのでありますが、一遍手をつけたら後に戻らぬという問題を頭に置いて、日本全体の立場で物事を考えるということがいまや必要だということなんです。地方ではなるほど私もあそここの住民の一人ですが、経済的にもよその県に比べて北関東も低い方です。だから、何かにつけて鹿島の開発みたいなものを何とかしようではないかという気持ちもなきにしもあらず。しかし、いまや反面そういうものについての反省があるわけです。

それから、もう一つは、よけいなことであります、鹿島の開発とか研究学園都市の問題とか、二つ目玉の問題であります。ところが、これは必ずしも地元がプラスになっていないということなんです。これは一つの権威ある機関が調査しての結果ですが、そういう調査は別としても、実際にそうばかりは評価できない面がある。そういう点も考へると、この際は国の総合的な立場から国土の利用という問題を先に考えないと取り返しのつかないことになるから、ぜひ考へてほしいということでありませぬ。

資料の要求ですが、拠点の流通港湾というものはどういふところにおつくりになりたいのか、また、おつくりになる必要があるのか、ネットワークとして、ですね。あるいはレクリエーション港湾というものもあるわけでありませぬから、そ

れはどういふところを目当てにしておるのか。すでにいまさら申し上げるまでもありませんが、十九里浜では失敗しておるんですね。そういうものを全然ほおかぶりしてしまつておること自体どうかと私は思つておるわけです。その点も含めて後で資料として出してください。

以上です。

○中川委員長 本会議終了後再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午後零時四十六分休憩

午後四時二十七分開議

○中川委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行します。紺野与次郎君。

○紺野委員 私は、高度成長政策時代の港湾建設政策が現在では行き詰つたものと見て、新しい港湾建設の転換をするときに来たのではないかと考えます。こういう立場から幾つかの今後の新しい問題を聞きたいわけですが、第一に、いままでの大工業港湾を中心とする建設がどれだけ大規模かつ異常なまでに過剰設備投資という過剰投資といふか、そういうものが行われたかということについて、特に、二十万トン以上の大型タンカーが入る港湾の日本と世界の主要な諸国との間の比較をひとつついでに聞きたいと思ふのです。

○竹内(良)政府委員 お答えいたします。

外国の巨大タンカー入港可能港でございますが、残念ながら私もその資料を持っておりませぬ。しかし、一点係留ブイといふものがございまして、一点係留ブイに関する資料によりまして、諸外国におきまして二十万トン以上のタンカーが入港できるブイを有している国は、原油の輸出国を含めまして二十七カ国、パース数にして五十三パースでございます。このうち三十万ないし四十万重量トン級のタンカーの係留可能なブイを有する国は九カ国、十一パース、四十万重量トン級以上のタンカーが係留し得るものと見ますと四カ

国、七パースでございます。

〔委員長退席、増岡委員長代理着席〕

いまの一点係留ブイでございますが、それ以外の形式の接岸施設につきましては資料を持ち合せておりませぬので不明でございますけれども、ヨーロッパの主要国を見ますと、イギリス、オランダには二十万トン以上のタンカードルフィン有している港がございますし、また、施設の形式は明らかでございますけれども、フランスにも二十万重量トン級のタンカーの入港可能な港湾がございます。

わが国について見ますと、二十万トン以上のタンカーパースを有する港湾が十九港でございます。七港、九パースでございます。わが国の場合にはドルフィン方式が多々ございます。このうち三十分から四十万トン級の対象といたしましては、わが国の場合金武湾に一港、一パース、四十万重量トン級以上の着積可能な港は金武湾に一パース、喜入港に二パースでございます。

この一点係留以外のものにつきましては外国の資料を持っていないわけでございますけれども、どちらかと申しますと、近年、諸外国におきまして、日本の臨海工業地帯の様子をまねると言つては少し言い過ぎかも知れませんが、臨海部に工場あるいは大きな港湾をどんどんつくつてくるという形勢でございます。

○紺野委員 やはり、非常にもうろうとしていてはつきりしない。私の方の資料によると、これはインターナショナル・ペトロリアム・エンサイクロペディアの一九七四年のものでありますけれども、二十万トン以上の港湾が日本は十七、イギリスが九、イタリアが六、フランスが四、カナダが三、アメリカがゼロです。アメリカはまさに十万吨以下の港湾ということになっておつて、アメリカはほとんど二十万トン以上の港湾といふものがない。そういうところから見ても、いかに日本が異常なまでに高度成長時代に大タンカーをつくり、そのための工業港をつくるということに熱中

したかがわかる。それがいまや石油ショックによつて、そういうようなものが明らかに過剰設備投資であつたということがはつきりしてきた。そういう点で、われわれ運輸委員会がかつて北海道に視察に行ったことがありますが、たかさんの漁村と中小都市の港湾が早くやつてくれなかつたということも切実に言つておるのです。

そういう点から見て、やはり、国民に最も近いところのそういう港湾にもっと力を入れるべきである、大工業港湾というようなものに巨額の投資をするということは誤りではないかといふふうに思いますが、これについて簡単にあなたの意見を聞きたい。

○竹内(良)政府委員 先生も十分御承知だと思ひますけれども、わが国は全く資源もございませんし、全くというわけではございませんけれども、非常に資源の少ない国でございますし、油もない。しかも産油国から非常に遠く離れた国でございます。しかも、こういう資源もない。燃料もない。やうな国がどうやって生きていくかというのを考えた場合に、過去に大きなタンカーと港を利用してながら油の精製を行い、それを基盤としながら経済の発展を図つてきたという行き方は決して間違つていなかったのではないかと私は思ひます。たまたま石油ショックの問題もございまして、現在このような状態であることは確かだと思ひますけれども、将来いままでのやり方が間違つていたと断言することはできないという気持ちでございます。

なお、小さな港湾、生活に結びつく港湾に力を入れていくことはおっしゃるとおりで、そのおりの方向で、生活に密着した港にもっと力をを入れていくべきであると思ひます。相対的に工業の基盤となる港湾に対するよりも、こういう小さな離島であるとか、あるいは僻地の港とか、あるいは魚をとるための港とかというようなところにウェイトを置いていくということは今後の方向であると思つております。

○紺野委員 要するに、余り巨大なタンカーをや

の港湾自体の広さが重要な危険物を運搬する港として全く不適格であるというか、条件がないというふうにはわれわれ考えるのだけれども、その広さについてはどう考えますか。

○竹内(良)政府委員 この問題は、三千トンの船を入れる場合に、横浜港とか神戸港のようにしょっちゅう港に船が入っていると、漁船が年がら年じゅういっぱい行き来しているような港と、一年に十八隻とか二十隻とかいうような感じと、一日に一隻でもよろしゅうございませうが、そういうような感じである港とはそれぞれ非常に違うと思います。そういうことも考えまして海難防止研究会という専門家のグループにいろいろ研究をしていただいているというわけでございませう。

○紺野委員 そういふ点で、まさに、海員組合の当事者たちもこう言っているのです。よくあることは、いかりがうまくするすると落ちてこないとか、あるいはいかりが走ってしまうとかかじがうまくいかないとかかするとあそこの防波堤に接触するとか、あるいは港内に座礁するとかいふふうなことを起こしかねない。そういう狭い窮屈なところだということなんです。だから、広さの点から見て、そういうところでの安全さということをおなた方は本当に十分考えておられない。何か、放射性の物質を扱うというものではないようなこととして考えておるのじやないかということなんです。

それから、特に容器ですが、天候の異変によって—あそこの船倉の中にこれを取りつける台があるのですが、そこから取ったり戻したりいろいろする。そういうときの前後の動揺ですね。波の前後の揺れとかそういう場合に特に危険があると言われている。それから横揺れですが、そういうような点から見て、荒天に際して荷役作業はできるかどうか、その点はどうですか。

の港湾施設につきましても、建設時であるとかに技術的な基準を適用するということが前回の港湾法の改正のときに決まったわけでございませう。ただ、それは申しましたけれども、私どもの意見を申し上げますと、核燃料とかあるいは使用済み核燃料を輸送する場合には、船舶安全法に基づく危険物船舶運送及び貯蔵規則とか、そのほかいろいろ専門的な面から安全を確保しているというふうに考えている次第でございまして、港湾の方というたしましては、その安全の上にもいろいろな構造上の問題等を考えていけば足りるというふうに現在考えている次第でございませう。

○紺野委員 問題は、海と陸との接点です。この接点がこの点にできています。その接点

が全く検討もされないままではあなたは答弁もできないでしょう。そういう点で、これは重要な原子力港湾行政というふうな新分野ですからよく勉強してください。そんなことでは全然物にもならない。

それから、避難港ですが、いまの揺れる場合に、これは荒天にはできないのです。それで、港湾付近で荒天の場合、避難港としては館山湾が百四十キロの距離です。それから大原湾というところは百二十キロです。そういうふうな非常に遠い。だから、途中で荒天になってしまうと非常に遠い。だから、途中で荒天になってしまうと非常に遠い。だから、途中で荒天になってしまうと非常に遠い。だから、途中で荒天になってしまうと非常に遠い。

はとんでもないことだと私は思うのですが、それについて何か考えているのですか。どうですか。

○竹内(良)政府委員 たとえば、先ほど申し上げたように、その施設を建設するに当たりましては、その技術面につきまして十分指導をしていきたいというふうに考えます。

また、計画面等につきましても、海難防止研究会というふうなところに十分相談しながらやってくというところにつきましては、知事等を通してからこれを指導していくつもりでございませう。

○紺野委員 科技庁が委託して海難防止協会が行った調査によると、どういふことを言っているかという点で、この港湾については、単に対象船舶の使用寸法から船舶の行き交う通常港の基準を適用すると、この港の航路、幅員、それから航路の屈曲、それから泊地の広さ等は上記の基準に達しないと言っています。また、航路及び泊地の水深には、先ほど言ったように余裕がないというふうな言っているのです。そして、こういう基準に合わないものを使うためにどうするか。これは基準に照らせば合わないのです。ところが、これを使うために、オーケーを出すためにわざわざ幾つもの条件をつけ、さらにその上にただし書きをつけて、こういう条件とただし書きを重畳するのようになって、着てやるといふならば許可しよう、できるかもしれないというところを言っているのです。

とするというふうには思われませうか、どうですか。

○竹内(良)政府委員 私どもは、先ほど申し上げたように、この輸送の容器あるいは取り扱いは、原子力系統の専門の方にぜひ安全な基準をつくっていただきたいと思っております。

港湾といつたしましては、どちらかと言いますと、その容器は大変重いものであるという、そういう重いものを輸送した場合の施設であるとか港湾の施設は、十分安全なような形になるというふうな形で考えていきたいというふうに現在考えておる次第でございませう。

○紺野委員 それでは最後の質問ですけれども、問題は、ここは言った再処理工場に持つ核燃料を持ってくるわけですけれども、一たびこれが動きますと何が出てくるかという点で、プルトニウムが出てくるのです。これは原爆がつくるといふふうには言われているのです。それからもう一つは、最もむずかしい、もっと放射能の強い廃棄物が出てくるわけなんです。その廃棄物とプルトニウムをどういふふうな処理し、運ぶか、これをどうするかというところまで検討されているかどうか。

○石塚説明員 使用済み燃料の中には、お言葉のとおりプルトニウムが生成しておるわけでございませうが、それを外に取り出すためには再処理工場での処理が必要でございませう。そこで、そのプルトニウムにつきましては、当面再処理工場の中に厳重保管をするということ、それが外に持ち出されるという点で、移動するということは当面考えられませう。

○増岡委員長代理 紺野君に申し上げますが、約束の時間ですから最後にしてください。

○紺野委員 最後の質問です。

そういう点で、いまの質問でもわかったとおり、この計画は全面的に再検討してやらないと、いまの原子力港湾というふうなことは値しない、全く原子力行政のずさんな典型ということになるわけでありますから、われわれとしては、大臣に対しまして、新しい時代を展望して、原子力ということについてももっと全面的な再検討をやってもらいたいということを強く申し上げたいと思いますが、最後に御答弁願いたいです。

○木村国務大臣 御意見は十分にお聞きしましたので、慎重に検討させていただきます。

○増岡委員長代理 次回は、明十二日、午前十時理事會、午前十時三十分委員會を開くこととし、本日は、これにて散會いたします。

午後五時二分散會

昭和五十一年五月十九日印刷

昭和五十一年五月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D