

衆議院 運輸委員會 議 録 第 八 号

昭和六十一年四月八日(火曜日)  
午前十一時一分開議

出席委員

委員長 山下 徳夫君

理事 小里 貞利君 理事 鹿野 道彦君  
理事 久間 章生君 理事 津島 雄二君  
理事 清水 勇君 理事 吉原 米治君  
理事 西中 清君 理事 河村 勝君  
理事 加藤 六月君 理事 柿澤 弘治君  
理事 関谷 勝嗣君 理事 近岡理一郎君  
理事 二階 俊博君 理事 堀内 光雄君  
理事 増岡 博之君 理事 箕輪 登君  
理事 山村新治郎君 理事 若林 正俊君  
理事 小林 恒人君 理事 左近 正男君  
理事 関山 信之君 理事 富塚 三夫君  
理事 横山 利秋君 理事 浅井 美幸君  
理事 石田幸四郎君 理事 中村 正雄君  
理事 梅田 勝君 理事 辻 第一君

出席國務大臣

運輸 大臣 三塚 博君

出席政府委員

運輸大臣官房長 永光 洋一君  
運輸大臣官房國有鉄道再建總括審議官 棚橋 泰君

委員外の出席者

労働省労働基準局長 長谷川 正君  
労働省衛生部長 全課長  
労働省職業安定局長 加藤 輝雄君  
局特別雇用対策課長

日本国有鉄道総裁 杉浦 喬也君  
日本国有鉄道副総裁 橋元 雅司君  
運輸委員會調査室長 荻生 敬一君

委員の異動

四月八日 補欠選任 二階 俊博君

同日 田中 直紀君

同日 補欠選任 田中 直紀君

四月三日 公共交通の充実等に関する請願(経塚幸夫君紹介(第二六一〇号))

同日 国鉄分割反対等に関する請願(佐藤観樹君紹介(第二七三二号))

同日 本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

連合審査会開会申入れに関する件  
港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第四八号)  
日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和六十一年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案(内閣提出第二〇号)

○山下委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。

○関山委員 港湾整備計画も第七次、二十六年目を迎えるわけでございますけれども、従来、第六次まで進んでまいりました港湾整備の状況を拝見しながら、今日の時点で改めて第七次五カ年計画とは何かというふうに考えますと、この港湾の計画といましましうか発展も新たな大きな転換期を迎えているんじゃないかという感じがいたします。

この間、いわば高度成長期における日本経済の後進のような形で進んできた港湾整備も、新たな時代の変化、産業構造の変化の中で、後ほど議論もさせていただきますけれども、「二十一世紀への港湾」といったような新たな運輸省の指針も示されておるようでありますが、この時期における第七次五カ年計画の基本的な性格と特徴というものについて、まずは大臣からお伺いをしておきたいと存じます。

○三塚國務大臣 現行第六次港湾整備五カ年計画は、六十年代をもつて終了いたしましたために、六十一年度を初年度として新たな五カ年計画を策定するというのが基本的なものでありますが、この新五カ年計画では、特に近年における物流構造の変化に伴いまして急激な進展を見せられております内貿のコンテナ貨物に対応いたしました港湾の整備、また石油代替エネルギーの急増や穀物、木材等の資源の輸入体制の変化及びこれら資源の運搬船の大型化に対応した大型係船岸、いわば大型岸壁の整備、さらには老朽化した港湾の再開発等につきましても重点的に推進をするというのが基本的な考え方でございます。

○関山委員 そこで、そういう意味では、時代の変化に対応して従来の港湾整備の見直しを行いながら新たな時代の要請にこたえていくという極めて重要な課題を担っておるにもかかわらず、この五カ年計画の枠組みにつきましては、さきの閣議了解の数字を拝見いたしておりました、一体これでやれるんだらうか。もちろん国家財政の総枠的な制約というものがございまして、港湾だけが特別な立場にあるわけではございませんけれども、その内容を仔細に拝見いたしますと、大変危惧の念を抱かざるを得ないわけです。総体的にどうでしょうか、この計画額の四兆四千億という数字、これについてどんな印象をお持ちでしょうか。

○藤野政府委員 ただいま先生お話しございましたように、四兆四千億ということで閣議の御了解をいただきました。ただ、国の厳しい財政事情を背景にしておりますために、こういった規模についてはやむを得ないのではないかと、こういう気持ちで受けとめております。

ただ、そういう観点がございますが、今後の重点的な予算の配分等を通じて効率的な資金の活用を図り、また施設の有効利用に努めていかなければならぬ、かように考えております。

○関山委員 私も総枠については、一・〇三三という伸び率は、本年度決定を見ております他の五カ年計画の伸び率などを見ましても、別にそう港湾だけがおくれしているということにもならないのかもしれない。

ただ、問題にしたいのは、一つは、この五カ年計画の内訳で港湾整備事業というものが極めて低いレベルに抑えられて、概算要求の時点と比べますと、要求額に対して六〇・四二%という数字になっております。また第六次の実績と比べましても

一・二三。しかし、この数字は第六次そのものが七五%のいわば達成率で計算をしておるわけでありますから、したがって、この閣議了解の二兆五千五百億に七五%掛けますと一兆九千二百二十五億、こうなるわけですから、第六次の実績額にも到底達し得ない数字になっているわけです。この点はいかがかということが一つ、そのこととの裏腹で調整費が七千九百億もの巨額に上っているということとの関連をひとつ御説明をいただきたいわけです。

○藤野政府委員 お話ございましたように、五カ年計画四兆四千億のうち、いわゆる港灣整備事業の規模といえますのは二兆五千五百億に相なっております。確かに昨年度の要求ベースにおきましては、総額で五兆三千四百億ということで要求しております。この算定の考え方は、全国的に港灣管理者の計画というものを積み上げるという作業を基本ベースに置いてやったものでござい

ました。したがって、先ほども申し上げましたように、いろいろな厳しい条件があるとはいいながらも、その資金の有効活用を図ることがある反面、いま一つ、昨今民話論が非常に盛んではあります。民間資金の積極的な活用を図ること、新たな工夫を凝らしながら、この五カ年計画を遂行していきたいと考えております。

いま一つ、関連して調整費の御議論がございました。御案内のように、長期見通しで五カ年計画を遂行するわけはございますが、極めて流動的な昨今の内外の諸情勢でございます。また、従来以上に社会経済の動向なり財政事情の変化、事業の進捗状況に対して弾力的に対応していかなきゃならぬ、こういった観点から調整費七千九百億円という規模のものを設けることに相なったわけでございます。

なお、つけ加えさせていただきますと、三年後にはこの計画の見直しをしようということで、当然その中には、ただいまの調整費の取り扱いも見直されるものだというふうに考えておるわけござ

います。そのような閣議了解をいただいているところでございます。

○関山委員 そこで、前回の第六次の際に調整費の問題について御議論がございまして、この第六次で従来予備費という名目であったものが調整費に変わった。予備費と調整費とは一体何が違うのかという議論がございまして、当時の港灣局長の御答弁では、予備費というのは、いわば不測の事態が起こった場合を考えて準備しておくもので、それから調整費というのは、現在では想定がされていないといいますが、事業の必要性等がまだ十分に固まっていなかった事業がある場合に、調整費という項目で、その事業計画が確定次第固めていくんだ、こういうような御説明があるわけですね。今、港灣整備事業費が対要求六〇・四二%に落ち込んでいる、これを事実上調整費がカバーしているんだということであるならば、私が申し上げている危惧の念は解消するわけですし、また今局長からお話がありましたように、三年後には見直しということがございまして、そういうところできちんと当初の予定の中に組み込んでいくんだということになれば、この御説明は全うするわけですけれども、その辺はいかがでしょう。

○藤野政府委員 先生にまず御理解いただきたいと思ひますのは、五次の五カ年計画までは予備費というものを計上しております。前回の第六次から調整費、今回も調整費、こういう仕組みでございます。

さて、今もお話がございましたが、私たち、この調整費というものは、まさに今後の経済社会情勢の変化に弾力的に対応するための措置として枠組みを用意されたものだと考えており、そしてその使い方も含めて三年後ぐらいには再検討されることとして基本路線を理解しておりますので、全体的に四兆四千億の執行に向かって今後の努力をしていかなきゃならぬ、またそういった関係者の御理解も得たいと考えております。

○関山委員 わかりました。そういう意味では、第六次の際に議論になった予備費の説明と調整

費の説明と両方足したような性格のものに変わっているということになるんでしょうが、ただ、それが表面づらの数字合わせのために、大蔵から押し切られて調整費七千九百億といった膨大な数字になっているんだとすれば、これはやはり今後の問題としていろいろな問題を残すんじゃないかと思ってお伺いしているわけです。

そこで、今後もう一遍、概算要求レベルで出された地方の要求というものを、この枠組みの中でいけば再調整をしないかなきゃならないということになるんだと思うのですが、先ほど来お話をございまして、どこに重点を置いて張りつけを行っていくか、どこに重点を置いてお答えしているのか、簡単に結構ですから、事業別、地域別にお答えをいただければありがたいと思ひます。

それからもう一つ、港灣の老朽化といいますが、一次から第六次まで経てきて、新たな再投資といましようか更新といましようか、そういう部分の要請がかなり強くなっていることを承知いたしておるわけでありまして、一体、新たな時代の要請にこたえて、新規事業のウエートというものはどの程度のものが見込まれていくのだろうか、この辺のことについてお答えいただければありがたいと思ひます。

○藤野政府委員 御審議をお願いしておりますこの港灣整備緊急措置法の一部改正をいただきました後に、先生今お話しのように、この五カ年計画の内訳を詰めていくことになりました。

さて、昨年の夏に取りまとめておきました全国的な港灣管理者の要求、要望というものを、言ってみれば総体規模を若干圧縮とでもいいますか、そういった作業をすることになったということでございます。そのポイントが、今後法律を御改正いただいた後に内部的な議論をすることでありますけれども、先ほど来、大臣も申し上げておりますように、力点の置きどころを数点申し上げたいと思ひますが、まずは物流の総合化、高度化、といった観点、また臨海部の活性化とか地域振興、

そしてエネルギー資源の安定的供給、海上輸送の安全性の確保、そして環境の保全、こういったことがこの次の五カ年計画の内容として主要な柱になると考えておるところでございます。

○関山委員 局長、そういうふうにお答えになると、今度の五カ年の柱を大体みんなおっしゃっていることになるので、今度の約六項目ほどある港灣整備事業の計画の柱というものがあられるわけですが、こういう柱の中で何かを重点にしているのか、それとも全体的に圧縮するといふ物の考え方になるのか、あるいは地域別にこういうところを大事にするといふのか。例えば、後ほど議論もしますが、従来の議論というのは、どうも六六港中心の後追いの整備に中心が置かれてきたんじゃないか、もともと地方の港灣を大事にせよという議論が今まであるわけですね。ですから、圧縮された規模の中でどこを選択するのか、そのことが極めて大事だろう。圧縮された部分だけで、全体を縮めるんだということなのか、もしくは地域別にこういうところへ重点を置いていくというのか、あるいは六六港の柱の中でこういうものに重点を置いていくというのか、そういう意味で、これからの具体的な計画づくりの方針をお聞かせいただきたい、こういう意味なんです。

○藤野政府委員 今の御質問にお答えする前に、先ほどの御質問、一つ落ちがございまして、申しわけございません。

今後、更新投資等にお金を振り向けなければならぬのではないかと御議論がございました。私たちもそういった問題意識を非常に強く持っております。港灣についてそれがどういふ数字になるかというところは、しかとしたものを含めまだ整理し切っておりませんけれども、社会資本全体でマクロ的に見た場合にはどうも十数%ぐらいのものが更新投資に振り向けられることになる、またそういう分野に振り向けなきゃならぬ、こういうことを御参考までに御披露させていただきます。御答弁にかえさせていただきますと思ひます。

それから、今お話がございましたように、確かに今後の五カ年計画の柱をすべて私が申し上げたような感じには相なっていないかと思いますが、要求ベースの整理の段階におきましても一定の力点を置いたまゝをしておりますので、結果的には現在の要求ベースのときにつくりました計画をほぼそれに近いような感じで縮めることになるのではないかと想像は今の時点ではしておりませんけれども、今後内部的な議論をやった上で整理をしたいと思っております。

なお、今御質問の中にございました、要請別ではなくて地域別の配分の御議論につきましては、先生のお話にもございましたけれども、とく大都市偏重型になりがちであった従来の社会資本整備の実態というものを少し見直しをする方向で港湾の整備をしていかなきゃならぬ。また港湾の地方分散的な整備によって、日本の国土の利用がより広く全国的に均衡のある形に近づくというふうに考えるものでございます。

○関山委員 皆さんの試算された中でも、二〇〇〇年、これから十五年後くらいになりますと、新規投資が四九%からケースの立て方によって六八%くらいという数字が出ておりますが、まさにその辺の兼ね合いが難しいところだろうとは思いますが、特に地方の港湾の役割重視ということになりますと、新規投資との振り合いの中で十分その辺に重点を置いておきたいと思いたいだいたいなというのを申し上げておきたいと存じます。

そこで、二番目のテーマであります「二十一世紀への港湾」というレポートを運輸省はお出しになつていらっしゃるわけですが、まずこのレポートの性格といひましようか、これからの一連の五カ年、これは十五年くらいを目安にしてお書きになつていらっしゃるようですね、このレポートの性格といふものをちよつと初めにお伺いしておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 非常に端的に申し上げますならば、二十一世紀がだんだんと近づいてくることに関連をして、私たち港湾に対してどうあるべきか

ということの自分たちの考え方を整理しておかなければならないという観点からであります。いま一つは、ちよつとこの作業をしておりまして昨年、一昨年という時期は、今年、六十一年からスタートする五カ年計画の新しいスタートを目前に控えていた、そういう背景で港湾局の中の内部勉強資料としてまとめたものであります。

○関山委員 そういたしますと、これは勉強の段階を出ていない。ある意味では、これがまた具体的な今後の二十一世紀に向けた港湾整備のための基本的な指針として、どこかでオーソライズされる作業というのがあるわけですか。

○藤野政府委員 このもの自身を特にその形でオーソライズするというのを法律その他に予定をしておるものではないけれども、例えば省庁内会議に付したとか、あるいはまた現在国土庁で四全総の作業等が続いておりますが、そういったものの中に織り込まれるよう私たちの主張をしていくときの原点として持つておるわけでございます。

○関山委員 私はこの「二十一世紀への港湾」というのはかなり興味深く拝見をいたしておりました、それなりの評価をしているつもりなんです。それだけに今後の港湾行政の中でどういうような意味と位置づけを持ていくのか。これは後ほど大臣にもお答えをいただきたいと思うのでありますけれども、私が評価をしているという意味は、やはり地域開発というもののについての観点から港の果たす役割というものを改めてとらえ直しているということが一つです。それからもう一つは、新たなパラダイムといったような書き方というものは、単なるハードの施設整備という面からだけとらえられていて、港湾総体というものをとらえてとらえられていて、視点点が少なかったわけですね、そういう点ではかなりソフトを含めた行政展開なんかについての問題提起があるということについて、私は一つは大変評価を

しておるわけでありまして。

そこで私は、特に私の出身が新潟でありますだけに、従来の地域開発というものが新産・工特に乗っかって、いわば臨海工業地帯の形成ということに重点を置いて進められてきた。しかし、それは現実にはかなりな部分で、これは新潟のみならず失敗といひましようか挫折をしているという実態があると思うのです。本来地域開発の拠点となるべき開発港湾というものが自治体の重荷になつてしまつていくというケースがあるのです。港そのものが重荷というよりは、それに伴つて展開をされている工業用地の造成みたいなものをめぐつて自治体財政というものが大変深刻な事態に追い込まれるというようなことがあるわけなんです。

そこで、そういう点では、従来の施策のかなり大胆な見直しや反省が前提にならないといかぬのではないかと気がいたしておりました。この点は「二十一世紀への港湾」の中でも触れられている部分もあるわけでありまして、「二十一世紀への港湾」などでそういう指摘がされればされるほど、なせも今までも規制と誘導という部分でもって港湾の果たす役割というものが積極的に展開されなかつたのかなという思いを一方でしながら、この一連の指針がぜひしっかりとした役割を果たして欲しい、こう思っているわけでありまして、まず、いかがでございますか、大臣。この辺で今申し上げたような観点から、この「二十一世紀への港湾」というものに表示されている考え方の意味と位置づけといううなものについて一言御答弁いただけないでしょうか。

○三塚國務大臣 今、関山先生御指摘のとおり、段々の論議はその基調にあると思ひます。ハードの面を重視したということもそのとおりであろうと思ひます。新産・工特がまさにその象徴的な施策であつたように思ひます。このことが成功し、その地域に計画どおりの効果をあらわして成功かどうかという点においては、出しておるところも

ありますが、総じて計画が後年度にずれ込む、工場立地がなかなかまいことまいらぬということなどは残念ながらそれぞれの地域において見られるわけございまして、さような点で、従前の基調をそのまま維持しつつ五カ年計画をということでありまして、前段申し上げましたとおり、これは時代の進展に乗りおくれるでありましようし、さらに四全総、地域開発、二十一世紀に向けての港湾整備という、こういう多様性を前にいたしました形からいいますと、効果がでてまいらないであらう、こういうことから、今度の五カ年計画の中では、港湾局長も言われておりますように、経済社会の国際化、情報化に対応いたしました物流機能、生産機能の高度化を図ることはもちろんであります。さらに港湾公園などの緑地あるいは国際会議場その他、その地域に合いました設備等の整備を行うなどいたしまして、全体的に高度な機能を発揮できる総合的な港湾というものを整備してまいりたいというのが一つであります。

さらにまた、特に東京を中心として港湾がやられてきたわけございまして、こういう集中を、これからは三全総も目指した地方の時代、四全総の目指すその方向の中で地域並立型の国土づくりという意味で港湾の果たす機能、位置づけというものが極めて大事な、こんなふうに思ひます。

さらに、地方単独港、海洋国家なものでありますから、それぞれの重要な港が各県にたくさんあるわけでありまして、地方における国際化に対応するために、港湾相互の連携を深める、そして複数の港湾が共同して機能できる港湾相互のネットワークの形成を行つてまいる、こういう展望に立つた形の中でこれに取り組んでまいりたいということにしたいと考えておるところであります。

○関山委員 今のお答えの中に含まれている部分でもありますが、まさに東京一極構造といふことになって、私は大臣と反対側の日本海側なものでありますから、そういう日本海側の視点に立つたわけですが、東京一極というよりは六

大港偏重といましようか、そうならざるを得なかった事情というのはそれなりにわかりますけれども、それへの反省、見直しというものがかなり強く出てこないか、せっかくの提起が思うような展開をしていかないのではないかと。

実は、これは昭和五十六年ですからかなり前のことになるのですけれども、新潟税関で「日本海側の貿易の現状」という調査をいたしました。その後またやっていると聞いたのですけれども、新しい調査はやっておりませんが、日本海側十八港の外国貿易のシェアというのは輸出でもって〇・八%ですよ。それで輸入でもって二%なんです。私は最初計算が間違っているんじゃないかと思って、僕は港のことなんかからぬものから、この数字を見たときにさかぬとしたのです。私はその後、一つには、港のハードの整備というものの、これはやはり基本的なものとしまして大事だが、果たしてそれだけかなという気もするのです。こうなりますと、日本経済全体の枠組みの中へどう足を突っ込むかみたいな話になって、これまたすれ違いになつて困るのですが、私自身解けない一つの課題として今日まで持っておりまして、一つは、ハードの面はお金をかければそれなりの整備が進むのでありまして、果たしてそれだけかなという感じが絶えずつきまとつておりまして、その辺、この数字をお聞きになつてどんな御感想をお持ちか、お伺いしたいと思うのです。

○藤野政府委員 貿易額でしたか、数字をもつてのお話が今ございましたが、私たちが港を取り扱う立場から貨物のトン数などで当たってみますと、やはり似たような三%というオーダーの数字が出てまいつておるといふ意味において、日本海側の港の実態というものは、それなりに承知をしておるところでございます。

ければならぬといふことはあるにいたしまして、新たな国際貿易の機能、港を地方に展開をいたしますとかあるいはまた地域の開発に非常な意味合いがある、こう考えておりますので、例えばレクリエーション港の整備とかいふふうなことを通じまして、そしてまたそれらの連携をうまく保つていくといふふうなことに努めることを通じまして、今後の港が我が国全体の均衡ある発展に寄与するように努めていかなければならぬといふふうに考えるわけでございます。

○関山委員 そのとおりなんですけれども、そういう意味では、この「二十一世紀への港」の政策目標の一つ、「総合的な港空間の創造」というのがまず大前提でありまして、その辺のところがはたして今のようなお立場で力を置いてほしいのですが、先ほど申し上げましたように、その面はお金をかければできる。問題は二番目の「ネットワーク」といふものについて、これは一体どのような具体的な手法で展開をされるものであろうかといふことについてひとつ突っ込んでお尋ねをしておきたいわけです。

「港を、地域産業おこしの拠点として戦略的に活用していく」といふふうにお書きになつていらつしやいます。そういうことの意味と、具体的な展開、今も局長からお話があったわけでありまして、けれども、そういうものをまた踏まえながら、全国に数ある港の具体的な「ネットワーク」を、「広域的な観点からの各港の機能の分担」、「地方圏相互の連携と集約化」、「港湾管理者間による協調と連携」といったように文章では書かれてはいるわけですが、この面ではかなり具体的に港行政、つまり運輸行政の一環としての港湾管理者間のそういう意識の地ならしといふことが、具体的な機能分担に向けての調整作業といふもの、いわば物流の企業を背中に持つておるわけでありまして、そういうものも含めたネットワークの作業といふものが、結局はやはり絵にかいたもちに終わつてしまひはしないか、またむだな投資を生む結果になつてしまひはしないかと。

いうことがございまして、その辺の具体的な手法や進め方についてお尋ねをしておきたいわけですね。

○藤野政府委員 ネットワーク化といふことについては、二つの対応があるんだといふふうに考えます。

第一点目は、先ほど来若干申し上げましたようなことで、例えば物流のネットワークにつきましましては、国際定期船港の配置を各地域に分散的に配置をいたしますとか、あるいはまたレクリエーション港を全国的に配置いたしますとか、さらにまたちやうどその中間的存在にならうかと思ひますが、物流の拠点になる港を拠点的に配置をいたしますといふふうなことがあると思つております。その際に、あわせてやらなければならぬことは、陸上交通網の整備でありますとかあるいはまた情報網の整備でありますとかいふふうなことがひとつあわせてどうしてもなされなければならぬ事項であるといふふうに考えます。

いま一つは、その港湾を利用するいはまた管理運営してまいります立場における者の相互の協調、連携関係でございます。各地域地域におきましては、例えば連絡協議会みたいなものが大湾域の中には設けられておまして、そしてそんなことを通じて港湾計画の調整が図られておまして、あるいはまたブロックごとに私たちの出先機関がお世話をする形におきまして、港湾管理運営上の諸問題についての情報交換、議論といふようなものをやることなどに努めておるわけでございます。

まさにお話しのように、相互、お互いの港の置かれておる状況といふようなものが正確に把握できておらなかつたら、また言い方を變えますと、むやみやたらに自分一人走り出すといふようなことがあるようでは、やはり適切なのではないかと望ましい発展はないといふふうに考えるわけでございます。

の港を独立的にとらえ、進める場合が多かったという指摘もあるわけですが、これにさお差すというのは容易なことじゃありませんで、かなり政策的な指導といましようか誘導といましようか、個々の港の自立性といふものを大事にしながらか、積極的な展開がなければならぬと思ひますので、ぜひそういう側面から対応をお願い申し上げたいと存じます。

だんだん時間がなくなつてきますので、もう一つは、パラダイムという枠組みの問題で、補助体系の見直し、費用負担について、従来の港の格付を見直し、そういう問題提起があります。これについてはどのような対応をお考えになつておられるのか、今後の課題といふことになるのかかわりませんけれども、物の考え方についてお尋ねをしておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 パラダイムの中に幾つかの重要事項を書き出しております、正直なところ若干ふろしきをあげ過ぎたかな、こういう気持ちも全くないわけではないのでありますが、やはり今後私たちが対応していかなければならない課題のところだけはきちりと書き出して、それに向かつてできるものから順次対応していこうといふような気持ちでございます。

その中で、今お話しのごいひました費用負担問題でございます。総合的な港空間の整備や海洋開発を進めていくためには、これまでやってまいりましたいわゆる公共事業方式だけで十分であるかといふとかなり心もとない点がございます。国の財政事情のことなども考えますと、そういう気持ちが強くなりました。よつて、例えば金融政策でありますとか税制上の措置だとかいふふうなことを新たに加える、活用することによつて、そしてさらに民間の事業者のそういう活力といふものも活用することによつて、そういう当面の課題に対応していくことにはまず取り組またい、こんな気持ちで現時点おるわけでございます。

○関山委員 そこで、ストレートに民活といふこ

今お話がありましたように、いずれにしても、  
港灣の新たな展開というものは、その根底に産業  
構造の変化や技術革新を踏まえながら近代化、合  
理化という側面を非常に強く持つておるわけであ  
りますが、これは時代の要請でもありますから一  
方的に否定するわけにもいかないのですけれど  
も、問題は、それが雇用との関係においてあつた

きをもたすことになれば大変問題なわけであり  
ます。従来もそのことについてはこの委員会でも  
いろいろな議論がありますし、後ほど左近議員か  
らも御議論があるんだろうと思ひますけれども、  
こういった港湾の再整備、再配置といったような  
側面を持ちながら、港湾空間の機能の高度化と  
ネットワーク化というようなことは、国民経済  
的な観点から極めて重要なものとして、さきに私  
は評価の側面を申し上げたところなんですけれど  
も、しかし、これが結果として港湾で働く労働者  
の合理化というような問題に結びついていくので  
あれば、これはあらかじめ十分な対応をしておく  
べきじゃないか。今日、海運、造船が御承知のよう  
な状況に追い込まれておりますだけに、これはま  
さに政策官庁として昇格された運輸省の先見性あ  
る指導で間違いない対応をしていただきたいな  
という気持ちであります。

そこで、従来も合理化が進むことに労使間の協  
議というのはそれなりに進められておるわけであ  
りますけれども、やはり今後のコンテナリゼー  
ションの進行というようなことは、具体的に港湾  
施設の近代化が進む過程でいけば方向が決まっ  
ていってしまうということがあるものであります  
から、事前の協議、懇談の場というものを、港  
湾会社も含めた事前協議の場というものをしっ  
かり設けてほしい。この問題が一つです。

それからもう一つは、港湾審議会に労働者の代  
表も入れて、地方の港湾計画にそういった人た  
ちの意向や考え方も吸収をしていくという手だ  
てが必要じゃないかと思うのです。地方港湾審議  
会には多少労働者の代表が入っているところも  
あるようだけれども、全体的に見ればまだまだ  
非常におくれているんじゃないかと思ひますの  
で、この辺のところについての御方針を伺って  
きたい。

○藤野政府委員 私の個人的なことを申し上げ  
て恐縮でございますが、十年ばかり前にある港  
湾をお預かりする港湾管理者の業務もやったこ  
とがございます、その場での経験やら皆さんの御意見

やらを思い出しながらたまたまの先生のお話を  
承っております。

運輸省では、物流の近代化問題とか環境問題、  
レクリエーション問題、要するにいろいろな観点  
から港湾と地域社会との密着といひますか関連に  
ついて十分に配慮していかなければならぬとい  
ふふうに考えておりました、そのために広く地域の  
住民また学識経験者、港湾関係者等々でできるだけ  
大勢の人々の意見を聞きながら港湾の開発なり管  
理運営なりをやっていくかなければならぬといふ  
ふうに考えておりました、さきに港湾法を改正して地方港  
湾審議会というふうなものを設けることにしたわ  
けでございます。

さて、その場合に、この港湾審議会の委員とい  
う形で、港湾の関係者として、船会社の方もあり  
ますし運送業界の方、倉庫の方、水先人の方、そし  
てまた労働界の代表の方々等々から委員に御就任  
をいただきます、御議論をいただくということ  
を指導しておるところでございます。

よって、今先生からお話がございました、特別  
にこの港湾の計画について事前にいろいろな港  
湾労働界の方々と議論をする場を設けるかどうかと  
いう議論はあろうかと思ひますが、こういった港  
湾審議会の中で御議論いただいておりますというこ  
とを御承知願いますということ、それからさらに  
ちよつと調べてみますと、四十ばかりの港湾で  
地方港湾審議会の委員として労働界の代表の方  
々が御就任になつておられるのは大体九割くら  
いまででございます、そういった場で今後いろいろ  
御議論をしっかりとやっていただきたい。またそ  
ういふ御意見も拝聴して個別の港湾計画を定めてい  
くということにしたいと思ひます。

○関山委員 九割までということになります  
れば、ぜひ残った一割について積極的にそういう  
労働者の代表を入れるような御指導をいただく  
たい。そしてそこまですべていっているなら中央  
港湾審議会には労働者の代表を入れることを御  
検討なすつてはいかがかということをお願い  
いたしますけれども、その辺いかがでしょうか。

○藤野政府委員 引き続きそういった指導は全  
国的にやっていかなければならぬ、やってい  
きたいと思つておりますし、中央の港湾審議会  
におきましては、議論の焦点が違ふところがあ  
るものから、まだお入りいただいていないとい  
うところを御理解願いたいと思ひます。

○関山委員 ひとつ中央港湾審議会に労働者  
を入れる問題についても御検討いただきたいと思  
ひます、この際、お願い申し上げます、  
それから、合理化に伴う雇用問題の発生につ  
いて、今一連の港湾整備計画、二十一世紀への  
港湾」といったようなもの、また別な法案で出  
ておられます民生の関係でございまして、港  
湾施設の整備が進むわけでありまして、港の雇  
用は、港の関連施設の中で、投資の中で吸収で  
きるような措置をとっていただきたい。つまり言  
へば、これはどういふ手法があるのか、どうい  
ふ対応があるのか、それは今具体的に申し上げる  
こともできませんけれども、少なくとも大港の中  
の雇用問題は港の中で決まりをつけるというく  
らいなこと、この雇用問題については基本的に対  
処していただきたいと私は思つておるわけであ  
ります。コンテナ化に伴つて港湾の労働者の雇  
用問題もかなり深刻になつておるといふ側面が  
強うございまして、ぜひともそのように対応して  
いただきたいと思ふのですが、これは大臣、いか  
がでございますでしょうか。

私はこれで質問をやめますが、港湾の雇用  
問題については、今新しい港湾整備の枠組み  
の中で近代化が進む、合理化が進む、そこで発生  
する雇用問題というのは、原則的に港湾の枠  
組みの中でいふば再雇用したいものを考  
えていくということはどうでしょうか。つまり私  
の申し上げている意味は、これからさまざまな  
民生を使つていろいろな施設の計画があるよう  
です。今国鉄でもって首切問題があつて、周  
辺で何とか雇用だけはおしやうやうなわけだ  
し、これは国鉄だけじゃないのでありまして、  
海運も造船も港湾も同じようないわば時代の  
ドラスタックな変化の中

で雇用問題は深刻になつておるわけであり  
ますから、少なくともそれぞれの枠組みの中  
で雇用問題は担保していくというくらいの方  
針を基本としてお持ちいただかなければなら  
ぬんじゃないかと思ひます、いかがござい  
ますでしょうか。ただいまの御提言は真  
剣に受けとめさせていただきます。港湾の  
新しい計画の中でも、二十一世紀の港湾  
づくり、港湾施設、多様な展開を図る、  
こういうことでありますので、特に、  
一方において海運、造船は極めて深刻な  
様相を抱えておまして、雇用対策は極  
めて重要な施策に相なつてまいりました。  
よって、港湾関連施設、民生を含めて  
そういうものが計画をされ、建設をされ  
ていくという際には、運輸省としても、た  
だいまの御提言を中心とした考え方の中  
で、民生業者また労働省その他これらに  
入つてまいります関係省、また特に地  
方自治体もあるわけでございますが、そ  
ういふところとの連携を深めながら考  
えて進めてまいりたい。検討に値する重  
要な御提言かと思ひますので、取り組ん  
でまいりたいと思ひます。

○関山委員 ありがとうございます。終わ  
ります。

○山下委員長 左近正男君。  
○左近委員 この法案の御質問をさして  
いただく前に一点だけ、大臣なり、き  
よう服部局長も来ておられますので、  
見解をお聞きをしておきたいと思ひ  
ます。

新聞でも大きく報道されております  
ように、運輸省所管の全国軽自動車協  
会連合会がコンピュータに登録してお  
る軽自動車すべて、これは一千万台を  
超えると思ひますが、そういう利用者  
、ユーザーの情報がすべて漏れた、全  
くゆゆしい事件があつたわけござい  
ます。

この軽自動車協会連合会というのは、  
国の行政機関を補完するいわば公的  
な機関だと私は思ふのです。その情  
報が漏れてしまつて、しかも売買を  
されておる。これはどういふことか。  
今の国の機関の中では国民のあらゆる  
データをコン

ビュートに打ち込んでおると私は思うのです。どれぐらゐの数になるか、恐らく六億人分を超えるだろう。これぐらゐ国民のおの個人のデータが国の機関の中でコンピュータに打ち込まれておる。こういうものがすべて漏れてしまふということになったら、これは国の信用にもかかわる問題だと思ふのです。今回の事件は非常に重要な意味を含んでおる、このように私は思いますので、まずこの事実関係について明らかにしてもらつとともに、大臣のこれに対する見解なり対処の仕方、責任問題、こういうものについて明確にしたいのだと思います。

○服部政府委員 御指摘のように、全国軽自動車協会連合会が保有し保管しております軽自動車にかかわる検査データが外部に漏れ出したと思われ、事態が生じたことは、まことに遺憾といふふうに申し上げるほかないわけでございます。漏えいのルート等の詳細につきましては、現在鋭意事情を調査中でございますけれども、同時にこれと並行しまして、この連合会のデータの管理体制につきましても緊急に再点検をしまして、今後再びこのような不祥事が起こらないための適切な措置を講じてまいりたいと考えてございます。

○三塚国務大臣 服部局長から基本的な考え方を答弁されたわけでありますが、御指摘のように、国に準ずる公的団体であります。その団体がこのようなことであればならぬわけでありますから、そのルートを厳重に解明するように、同時に、そのことが責任追及に値するものでありますならば、きちつと所在を明確にしていなければならぬ、こういうことを考えております。

○左近委員 私は、国の信用にもかかわる問題でありますので、厳格に対応していただくことを強く要望して、本法案の御質問に入りたいと思ひます。服部局長、どうも御苦労さまでした。

まず、この港灣整備緊急措置法という法律の名前でございしますが、これは、昭和三十六年でありますから、日本の経済の高度成長期に対応する港灣整備の考え方があったんではないか。したがっ

て、港灣の取扱量というか、そういうものがどんどん増大する時期にはこの法が必要であつたと思ひます。しかし今日、御案内のとおり、内航海運も外航海運も過剰船舶といふことで経営は極度に行き詰まつておるわけですね。貨物量の停滞傾向に今ある、こういう状況です。この時期に当たつて従来と同じような発想で緊急五カ年計画を策定する意義といふのがどこにあるのか、これをお聞きしておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 お話のように、緊急措置法そのものは日本の高度経済成長時代にまず誕生した法律ではあります。その緊急性の背景と申しますのは、港灣の整備を必要とする経済社会情勢そのものの内容には時代とともに変化がございまして、確かに以前のような低々ゆる港灣貨物量の量的拡大という側面は昨今低下をいたしてはおりますが、港灣に課せられる要請内容といふのは、変化しながらも重要なものを幾つか抱えているという意味から、そういった今日の要請にこたへるために、港灣の整備を緊急に行わなければならぬといふ観点で緊急措置法の改正をお願いしているものでございします。

若干その内容について……

○左近委員 もういいです。それでは、この緊急五カ年計画が政府としてまた運輸省としてどういふようなウエート、重みを持って対応してきたのかといふことを少し聞きたいのです。

港灣整備特別会計法では、「政府の経理を明確にするため、特別会計を設置し、一般会計と区分して経理する」とあるが、このことは港灣整備五カ年計画といふものを厳格に遂行して、こういう意味のある法律であらうと私は思ふのです。ところが昭和三十六年の第一次から六十年の第六次までの実施状況といふのは、計画資金量が八兆三千六百八十億円、しかし具体的に実施された資金量は六兆二千六百二十八億円、平均して七四・八%の進捗率なんです。このことは、緊急五カ年計画を策定し、また港灣整備特別会計法といふ

ような法律が制定されている中で、七〇%内外の進捗率といふことは、この五カ年計画を策定してきた重みといふものが軽んじられているのじやないかと私は思ふのですが、いかがですか。

○藤野政府委員 第一次から第六次までの五カ年計画を遂行してまいりました。今先生お話しにございしました七十何%とかおっしゃつたその数字は、多分五カ年計画の計画量をずつと六回分計算したものでしょう。(左近委員「そういうことだ」と呼ぶ) そうだと思ひました。

さて、五カ年計画につきましては、御案内かと思ひますが、第一次、第二次、第三次、第四次までは、その五カ年の期間を満了しないで途中で打ち切つて新しい次の計画に移行しているといふことがございします。それは計画時点で策定しないしは想定いたしました日本経済の成長の動向イコール港灣の貨物の量に代表される港灣整備に要請される課題に変化があつたといふことから、当初の計画では対応し切れないといふ意味から新しい計画に移行してまいります。つまりそのため後半の部分は切り捨てている、こういうことがありますために、今ごらんいただきましたような計画ならば、そういった数字が出てこようかと思つておるわけでございします。ただ五次、六次の五カ年計画については計画期間を満了してまいりました。御案内のやうに、昨今の厳しい財政事情下で、これも諸般の事情やむを得ざるものがあるかといふ認識を持つておるところでございします。

○左近委員 いや、あなたの答弁はおかしいよ。計画も打ち切り、具体的な実績も打ち切つていふのだから、七四・八%といふ全体の進捗率は変化ないでしよう。これだけきつちり五カ年計画を決めても、今日、近年政府はシーリングといふことで厳しい予算措置をしているわけですね。それなら計画どおり、政府の予算と具体的にリンクしておるのかどうかといふことを僕は問題にしているわけ、その辺、今までの実績でも進捗率は七四・八%だ、これは途中で計画を打ち切つたとあれしやうと。計画も打ち切り、実績も打ち切つてい

のだから一緒でしよう、この割合は。あなたの答弁は、その辺でちよつとおかしい。だから私は、計画をきちつと決めたなら、政府の予算でリンクするやうなことをやる必要があるのではないかといふことを言っているのですが、その辺の見通しはどうですか、これからの問題としても。

○藤野政府委員 確かに財政事情が厳しいといふことがあり、そしてこういった流れがそう急激には変わるようなかと思ひにくい諸情勢がたぐさございしますけれども、やはり我々としては、この新しい改正法律に基づいてつくる五カ年計画については、それが一〇〇%実行されるやうな努力やら、また関係先へのお願ひ、要請もしてまいりたい、かように考えます。

○左近委員 大臣の所信を一言、この件について。○三塚国務大臣 本件は絶えず議論に相なるところでございまして、計画でありますから計画である。しかし、計画である以上、御指摘のとおり予算にリンクをし、それが実現されてしかるべきではないのかといふ論がいつもこれは拮抗してきたところでありまして。今回、七五%、他の五カ年計画も軒並みそんな感じに相なつております。御指摘のやうに、シーリングといふ財政再建の基本原則がそこにございましたから、やむを得ないといふえはやむを得ない点が一つあるやうな。それと経済の諸状況との勘案の中でこれをどうとらまえていくのかといふ点も要素として一つあると思ひます。

そこで、新計画は、今までの経験にかんがみまして、これだけのきつちとした総量を調整費ともにお決めいただいたわけでございしますから、本計画の事業費については、局長答弁のやうに、財政当局との今後の折衝の中で、また運輸省にも他に空港五カ年計画もございしますし、漁港の計画もございします。他の諸計画と相協調しながら、やはり計画は計画といふ一つのめどではありますけれども、その実行性を高めまふことが我が国経済、我が国財政の全体を進める点において重要な要素でありますので、ただいまの御注意を体しつ

つ全力投球してまいりたい、このように思います。

○左近委員 港湾法の三条の二には、運輸大臣は港湾整備の基本方針を定めなければならないという事になっているわけですね。ところが、今日政府の持つておる基本方針というのは昭和四十九年に定められたものですね。その後、日本の経済はかなりの変動を来しておりますし、また運輸省自身も昭和五十六年の運政審の「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向」についての港湾整備の考え方、あるいは五十八年八月の開議決定された「八〇年代経済社会の展望と指針」、こういう新たな考え方が四十九年以降出ているわけですね。したがって、私は今この港湾法三条の二に定められた港湾整備の基本方針の見直しをやる必要があるのではないかと、今日までやっておられない、このことについてはどうお考えですか。

○藤野政府委員 現在あります基本方針は、今お話しのように、四十九年の七月に策定されたものでございまして、その後、いろいろ客観情勢の変化はございまして、現段階でその基本方針の内容に特別不都合があるという認識は持つてはおりませんが、しかしながら、今先生からお話のあった幾つかの周辺情勢の変化がさらにあり、また私たち自身も昨年、二十一世紀へ向かつての港湾整備のあり方ということについての議論をとりまとめまして、そして港湾空間を全体として高度に利用していくとかネットワーク化を進めようとかいったふうなことを考えるように相なったわけでございます。よって、そういったことも考えまして、今後少し手直しをした方がいいのじやないかという事を今思いつつございまして、内部的な議論を開始しております。

○左近委員 私は両方の文書を持っておりまして、ここで一々こういう点が今日抜けておるじやないかというようなことを言いませんよ。例えばフェニックス計画なんというのは、その後出てきた問題であります。だからその辺で今後ひとつ前向きで御検討を要請しておきたいと思ひます。次に、私は港湾整備というものの対する基本的

な考え方を少し聞きたいのですが、日本経済が高度成長のときは、産業型の港湾整備というのか、そういうものがかなり中心で今日まであったのだらうと思うのです。しかしこれからは、この言葉は適切かどうかわかりませんが、生活型の港湾整備、そういうものに転換をしていく必要があるのじやないか、このように私は思っているわけですね。

例えば、具体的に問題点を提起をいたしますと、今国内の物流貨物の輸送機関別の分担シェア、これは内航海運が約半分を占めているわけですね、今日。ところが、この半分というシェアは二十年ほどと変わらない、近年では少し低下傾向にある、こういうような状況ですね。そしてこの物流におけるトラック輸送のシェアが年々極端に増大をしている、こういうような現実が出てくるわけですね。したがって、内航海運というのが重化学工業中心の物流を主にやっておるというような点がやはり大きなシェアを拡大するためのネックになつておるのじやないか。もっと消費財的なものをどんどん内航海運で輸送をしていく必要がある。そのためには、港湾施設もそれに適した港湾施設に整備する方向に転換をしていかねと、内航海運の一つの輸送分担シェアの拡大というのが図れないのじやないか、こういう感じを私は持つておるわけですが、この点、今後の港湾整備のあり方の問題として基本的な事項だと私は思ひますので、その点のあなたの考え方はどうか、お聞きをしておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 日本が海に囲まれているという、こういった自然条件をベースに考えてみましても、また海運といいますが、船による輸送というものの持つております省エネルギー的な意味合いだとか、あるいはまた環境に与えます影響の度合いだとかというふうなことを考えてみましても、やはり海上輸送というものをとって大切にしていきたいと思います。私は海上輸送にできるだけ大きな分野をしようというものが望ましい形ではないかというふうな考えをしております。特に、昨今フェリーだとかあるいはまた内航の

コンテナ船といったようなものが順次普及発展をしておるといふ実態も踏まえたときに、やはり今先生お話しのように、港湾の整備に当たりまして、例えばコンテナ・フレート・ステーションなども、あるいはまた倉庫みたいなものが一体的に整備をされる、荷さばき、保管の機能をあわせ持ったような、そういった内航ユニット・ロード・ターミナルというふうなものを整備していくことが必要ではないかというふうな思ひをしております。

それからさらに、内航といいますが、船の泣きどころの一つとして、海のしけによりましてところどころの安全対策といったものに気を配らなければならぬ、また定時性、タイムテーブルによつて動く定時性というふうなことに對する手当ても必要だといふふうなこともあわせてあると思つております。が、いずれにいたしましても、今度の五カ年計画におきましては、そういったところを一つの重点として五カ年計画を推進していきたい、かように考えます。

○左近委員 今のお話でもっともだと思ひますが、私は、物流における港湾の利用拡大を図っていくべきだ、真剣にそう思つておるわけですね。今エネルギーの問題を言われましたが、運輸部門のエネルギーの消費量というのは、エネルギーの最終需要の一六%を占めておる。石油製品に限つてみれば三四%。運輸部門の石油への依存度というのは九四%と大変高いわけですね。今石油は少し安いわけですが、石油情勢、世界情勢がどう変わるかわからない。そこで国内物流の五〇%を占める内航海運の石油消費の割合は、海運七%に對してトラックは三八%なんです。したがって、今いみじくも言われたように、内航海運というのはエネルギー問題から見ても非常に重視をしていくべきだ。そういうことを考えますと、総合交通体系の中で物流と港湾整備というものをとってセットして位置づけてやるべきじやないかということをお私に強く感じるわけですが、その点はいかがですか。

○藤野政府委員 私も実はお話しのとおりだと思つております。よって、私たち五カ年計画というものを

のを通じて港湾の整備を担当させていたいただく部局と、それから運輸省の中には貨物流通局というのが別にございまして、そういう物流を担当いたします部局とができる限りそういった情報交換をすることとして、お互いいい施策が展開できるような努力をしておるつもりでございますし、なおなお続けなければならぬと思つております。

○左近委員 したがって、私はどういふのですが、物流全体の流れの中で港湾利用、内航海運というのはもう五〇%を占めておる、これを大切にしたい、今狭い国土の中でトラックがひしめき合つておるわけですね。それをできるだけ海の方に逃がしていくと言えはおかしいわけですが、海運を通じて物流を効率的にやっていく、こういうような方向に大胆に転換していただきたい。そのためには、内航海運の今やっておる仕事というのは第一次製品のものに限られておる、これをもう国民の日常生活の分野の物流を取り扱うようなことにならなければ大きな拡大ができないのではないかと。そのためには、何としても港湾施設を日常の生活物品が運べるような施設に転換をしていただく、そういうような総合的な交通体系の中で港湾を見ていただきたい、このことをよく言つておきたいと思ひます。

次に、港湾法の四十三條の四には受益者負担の原則が書かれておるわけですね。「港湾工事によつて著しく利益を受ける者があるときは、港湾管理者は、その者に、その利益を受ける限度において、その港湾工事の費用の一部を負担させることができる」とあります。今日まで港湾整備の実績投資額六兆二千六百二十八億円にもなつておるわけですが、この法の四十三條の四に基づいて受益者負担を求めたことが過去にあるのかどうか、この点、いかがですか。

○藤野政府委員 非常に例が少のうございまして、昭和三十年代に東京都が防波堤の築造工事に関係して受益者負担金条例を設けて、背後の土地の所有者から徴収をしたという例があるのを承知いたしております。

○左近委員 特異な一件を除いて四十三条の四の適用はほとんどないということですね、実際投下された資金量から見ても、この法律は、将来もこの条項を適用していく考えがあるのかないのか。今民法とかいろいろ言っておりますが、その辺の関係から港法四十三条の四の適用を拡大していくという考えをお持ちなのか、今までのような形でいくのか、その点、いかがですか。

○藤野政府委員 この四十三条の四に基づきます受益者負担という事例は、申しますようにほとんどないに等しいわけでございます。(左近委員「いやいや、これからの問題を言っているわけですか」と呼ぶ) これからの問題を言っているわけでは、従前もいわゆる企業合理化促進法で受益者負担金を取ってきたというやり方をとっておりますが、今後ともむしろそういう方向で進んでいくのではないかと考えます。企業合理化促進法による受益者負担金徴収という格好になっていくだろうと思っております。

○左近委員 それでは、港法の四十三条の四の受益者負担の原則というのは、今後拡大していく考え方はないという理解でよろしいか。

○藤野政府委員 余り積極的には考えておりません。

○左近委員 それなら法があつて適用しないということだね。

次に、港法の四十四条の二の入港料の問題についてお聞きをしますが、入港料を徴収している港は幾つありますか。

○藤野政府委員 合計で現在は百二十二港でございいます。

○左近委員 今、港は全部で千十二、その中で百二十二だけ入港料を取っておる。法では「徴収することができる」ということになっているのですね。したがって、これは徴収してもしなくてもいいわけですね、どうですか。

○藤野政府委員 徴収してもしなくてもいいということではございしますが、いまだくことができるという立場に港管理者を置いておるということ

でございいます。

○左近委員 それなら、今現在徴収しているところ、しないところがあるのはなぜですか。

○藤野政府委員 入港料制度といひますのは、もともと発想は港を整備していく資金、また別の言い方をすれば港の管理者の財政の一助とするということと発足をしたものではありますが、ただ、これは当然そのお金を支払う人、負担者があつたわけでございいます。よつて、これが法定されたにもかかわらず、長い間その制度を履行しないで経過してまいりましたけれども、昭和五十九年ごろでしたか、環境整備負担金制度が発足することに関連をいたしまして、軌を一にいたしまして、同じような思想から港の利用者である関係企業から入港料というものをちやうだいすることにいたしました。

ただ、いづれにいたしましても、当然そこに負担者があつたということから、港管理者といたしましては、関係の皆さんの理解を十分に得る必要があるというところでいろいろ努力をして、この制度を履行に移しているという実態がございします。したがって、その努力は続けられておりますが、すべての港にまでも、まだ一〇〇%至っていないというのが実態でございします。

○左近委員 そうですかね。特定重要港では十八のうち十八が徴収されている。重要港では百十四のうち六十しか徴収されておらない。今あなたの言われた答弁であれば、港の管理者が入港料を取りたいのだということを言ひながら、交渉相手があるから、これは船主協会などですが、これがニエツとしておる、嫌だと言つておるというように受け取れるのですが、どうですか。

○藤野政府委員 ちよつと言葉足らずでございまして申しわけございません。そういう交渉に入つた場合に、そういうことが議論になるというのととは一つあるわけでございしますが、いま一つは、港というものを地方行政ないしは地域社会としてどう考えていくかということ考えた場合に、やはり港の側から見れば、船はお客さんでござ

いますという観点、そして港の持つております地域開発的な効果、意味合いというものをどう考えるかによつて、積極的にそういった料金を徴収をするということに關しても幾つかの議論が分かれておるところがございまして、そういった観点からも、この入港料徴収について余り積極的なことという物の考え方をする港があるということ、また一方の事実でございします。

○左近委員 入港料は、年間全体で幾らになつていますか。

○藤野政府委員 今の百二十二港で昭和五十九年度で約三十億でございします。

○左近委員 私は、さきの法律もそうですが、今回のこの四十四条の二も適用の基準というのが非常にあいまいではないかと思うのです。

それともう一つは、今全体で三十億、全体で見れば大きいわけですが、港管理者からは、入港料は非常に安い、それと手続も事務的に非常に煩雜だという声が出ておるわけです。特に六大港においては、環境整備保全にかかわる負担金というものはもっとこれよりも高くついているわけですよ。こちらの状況を見るとき、この入港料のあり方について港局としても再検討をする時期に來ておるのではないかと、このように私は思うのですが、いかがですか。

○藤野政府委員 お金の議論でありますので、私たち港を預かる側から見ますならば、港の管理者の財政事情を改善していくという意味もございあり、そしてまた積極的に港整備を進めいくための財源としても、できるだけたくさんのお金をいただきたいという気持ちは十分には持つておりますが、やはりそのところは全体的なバランスということもあるのではないかとこのように考えます。

ただ、当然のこととして、今具体的な日程がどううこうというわけではございせんが、入港料の改正問題というのは、昨年五月に改正をしたこともございあり、数年置きには改正をしておるといふのが実情でございします。

○左近委員 私は何も値上げ値上げせいで言っているわけではないのですが、やはり入港料の設定基準というのが非常にあいまいだといふ点、それと法律によつてできることになっているのに、やっているとやらないところがあるところにアンバランスが非常に多いといふ点、それと入港料の手続が非常に煩雜になつておるといふ点、こういう点について港局の方でも一考していただきまして、ひとつ前向きに検討をしていただくように要請をしておきたい、このように思ひます。

次に、「二十一世紀への港」の問題で一つだけお聞きをしておきますが、高規格臨港道路の整備という条項があるわけですが、この高規格というのはどんな道路ですか。

○藤野政府委員 本日の段階で具体定量の数値基準を申し上げることができませんが、要は、昨今の背高コンテナに代表されるような荷重が非常に大きな貨物を運ぶトラック、自動車等の輸送に耐え得るといふ荷重条件、それからまた線形、路線の形におきましても、適切なカーブ条件を持ったそういった道路といったものを規格水準の高い道路として想定をし、そしてそれを今後港背後地に向かつての臨港道路を整備をしていく中で、一つの基幹的な道路として位置づけ、今後の整備を進めていくというふうな考えでいるものでございします。

○左近委員 道路の問題、これはつくるときには新五カ年計画という資金量の中でつくることができると思ふのです。ところが、補修の問題は港の管理者ということになりますと、地方自治体にすべて補修費が覆いかぶさつてしまつてわけですね。高規格道路というふうなものはこれはいいことかも知れませんが、維持管理、補修というのは大変面倒な問題なんです。

したがって、やはりこういう新しい発想をやられる場合に、その補修なんかの費用について、例えば地方交付税の対象にしていくとか補助措置をとっていくとか、そういうような何らかの裏づけをしていかぬと港管理者はたまつたものでは

ないと思いますが、その点はいかがでしょうか。

○藤野政府委員 この高規格臨港道路の維持補修に限らず、港湾の維持補修に関する費用の負担ということは、今先生がおっしゃったとおりでございます。特に、過去二、三十年の間に日本の港湾の施設量が拡大をいたしましたから、今後はむしろその維持管理ということの方が重要な課題になるという認識を持っております。

ただ、御案内のように、港法はこの維持管理を地方港湾管理者にゆだねておりまして、そしてその補助制度はないわけですが、今申し上げましたような社会資本の総量がふえていく、今後その維持管理が重要な課題になるといふ全体的な流れをも頭の中に置きまして、一つは利用料金をいただくというふうな仕組みなどを含めて今後のそういった対応を検討していきたいというふうに考えます。

○左近委員 それは一番安易な方法ですね。だから港湾局としては、港湾の有効な活用、整備のためにいろいろな施策をやられる、これはいいことだと僕は思います。しかし、つくった後、やはり長い期間有効に活用させていくための裏打ちというものが、利用者の受益者負担だけでそういうことをやっていくことは、やはり港湾管理者というものは全部自治体ですから、私は非常にいろいろな問題が出るのじゃないかと思うのです。

大臣、突然で悪いのですが、やはりこういう維持管理費について、国の方でも一定の財源措置というのか何らかの計画的な一つの予算措置、そういうものをやっていくかぬと、どんどんどんどん第一次から第六次までつくるものはつくった、維持管理は、子供産むだけ産め、育てるのはおまえら勝手やというのでは国としても余りに冷たいと思いますが、その点大臣としての見解がおりでしから答弁していただきたい。

○三塚国務大臣 維持補修、これも重要なことでありますが、現行制度では御案内のとおりないわけですね。これから二十一世紀に向けた港湾という意味で今後検討課題として勉強してまいりたい。

い、このように思っております。

○左近委員 この点もひとつ総合的に港湾整備の一端としてこのことをとらえていくというふうな位置づけをぜひとも強くお願いをしておきたいと思ひます。

そこで私は、広域廃棄物処理場、いわゆるフェニックス計画問題で今進んでおられる大阪湾の問題についてお聞きをいたします。

六十一年度着工ということをお聞きをしておりますが、この新五カ年計画の中でこれをどう具体的に実施されるのか。聞くところによれば、六十四年にごみの受け入れ開始ということをお聞きしておりますが、それまでどういうふうな手順でこの大阪湾における広域廃棄物処理場の建設が行われるのか、ひとつ説明をお願いいたします。

○藤野政府委員 いわゆるフェニックス計画、大阪港におきまして基本計画が昨年十二月に定まりました。それから昭和六十一年度、新年度の予算におきまして、この現地着工の予算措置もすることができました。今後、現在港湾整備緊急措置法の御審議をお願いしておるわけですが、この港湾整備緊急措置法の改正後、五カ年計画の内容を秋ごろを目途に詰めていくわけでありまして、その中に、このフェニックス計画につきましても、一定の事業規模のものを計画として織り込むということを予定いたしておるわけでございます。今後、現地におかれましては、関係権利者との調整問題等々を経ながら、公有水面埋め立ての免許の申請だとかあるいはまたそれに見合う必要な諸調査であるとかということが進められると考えております。

一方、東京湾では、若干地元調整がおくられております。本日御報告できるような状態には相なっておりますが、その点が実情でございます。

○左近委員 このフェニックス計画は、昭和五十六年に広域臨海環境整備センター法というのができて、それに基づいて今日計画がされておるわけですが、例えば、今少し進んでおられる大阪の例を指摘いたしますと、六十四年からごみをほうり

込んで六十九年で埋まってしまう、これはもう六

年間で埋まってしまうわけですね。何でこういう短期間でこれは埋まってしまうのか。これは今の整備センターの持っている機能に問題があるのじゃないか。例えば廃棄物処理というよりも埋め立てを優先してやる。これはなぜかと言え、ごみをほうり込んだら料金をもらうわけですね。そして早く埋め立ててその埋立地を有効活用していくというふうな発想の方が強く出ているのじゃないかという感じが私はするわけですが、これは五十六年の最後の法案、参議院の運輸委員会では附帯決議もついているわけですが、できるだけごみは減量化に努めて、その島を長もちさせないとい

うふうな考え方が出ているわけで、六年間で島が埋まってしまうということになれば、また次の新しいフェニックス計画をやらなければいかぬ。元談ではなしに、恐らく大阪湾は全部淡路島まで陸続き、そういうふうなことになるわけですが、これは大阪湾の環境にとっても大変なことでありまして、この計画は少なくとも外堀をつくったから、やはり十年ぐらいもたすような形のセンターの運営をしていかぬと大変なことになるのじゃないか。センターの経営的な基盤がごみの投下量に応じて料金をもらう、そしてその埋め立てを早くして有効活用していくというふうなところに重きを置き過ぎていくというふうな感じがするわけですが、その点はいかがですか。

○藤野政府委員 このセンター法が五年前に国会で御審議をいただきましたときにも、いわゆる廃棄物の減量化ということが非常に大きな議論になったのを記憶いたしております。当センターでは当面二カ所において処分場を確保するということを基本計画として現在進めておりますが、一方では、発生側ないしはその輸送過程においていろいろと廃棄物の減量化、再利用やら焼却等によります減量化の努力がなされているというふうな私考をします。そういった意味で、そういった結果として、この六カ年間に置きまして約四千五百万立方メートルの廃棄物を最終的に受け入れをしな

ければならぬということで、今回の計画が定まっております。

なお、受け入れの升といいますが、その計画は、やはり港湾の区域の中でもありますから、周辺の港湾の利用、海域の利用との調整、バランスをとりながら一定の埋立計画として定めておりますので、それが結果として六年しかもたないということでありまして、それ以降についてはまた新たなものを考えなければならぬということは事実でございます。

○左近委員 だから、大阪湾の泉大津沖二百三ヘクタール、尼崎沖百十三ヘクタールの島をつくるわけですね。ごみをもっと減量化して厳選しなければ長もちしない。長もちするような形をとる、これは法律はそういうことでしよう。こんなものの短期間にはごみを持て来られてやられたのでは、今あなたが言われたように、また新たな島をつくらなければいかぬ。こんなことでは余りに安易過ぎると思ひます。

もう時間もないのですが、特に大阪基地で一日に一万二千トン、西淀川という行政区をトラックがごみを運んで港まで持っていくわけですね。これは今大きな環境問題になっているわけですね。その辺について港湾局の方ではどういふような認識をしておられるのか。地元との話し合いでは、地元了解がなければ、この工事を進めないという、センターが一筆入れておるのですけれども、非常に大きな問題になっているわけですね。やはりこれらの認識をこのフェニックス計画の中ではしていただかぬと、事業が円滑にいかぬ、私はこのように思っておりますが、いかがですか。

○藤野政府委員 今、現地でいろいろ議論が起こっていることは私も承知をいたしております。今回、センターにおいてのこの基本計画を策定し、それに若干関与させていただく中で私たちが考えましたことは、やはりそういった運搬車両の集中をできるだけ避けたいという気持ちは基本として持っております。ただ、集中を避けるために積み込み施設を数多くやるということとは、そういうい

○蘭野政府委員　二十一世紀への港灣」と名づけておりますレポートは、二十一世紀への接近に備えて港灣がどうあるべきか、またどんな対応をすべきかということをもとめておかなければならぬという課題が一つと、いま一つは、現在御議論

をお願いしております。港灣整備緊急措置法に基づきます新しい五カ年計画を、この昭和六十一年度から発足させていただかなければならぬといった、主として二つの観点を持って、港灣局の中で今後の港灣整備のあり方についていろいろとディスカッションを取りまとめたというものでございます。

したがって、まずは港灣整備五カ年計画の策定に際しましては、そういったディスカッションの成果をどういうふうにかきつけていくかということ、幾つかの柱を立てて、今後の五カ年計画の内容の詰めをやりたいというふうに思っておりますのでございます。

いま一つは、現在御案内のように、国土庁を中心としていわゆる四全総の作業が進められております。私たちは、この二十一世紀への港灣という形でまとめました、いわゆる総合的な港灣の空間の整備と、そのネットワーク化という二つの観点、柱を持って、国土庁に対して自分たちの考える港灣整備の今後のあり方というものを説明し主張しておるところでございます。そういう形で四全総の中に取り入れられることによつて、私たちの考えていることが国の政策として Olson されることになるというふうに思っております。

○西中委員 そうしますと、四全総の方は皆さんの方のお考えというものをある程度受け入れながらの審議をしていただいている、こういうお答えでございますけれども、そういう観点からいって、港灣整備の第七次計画は十分なものとお考えなのかどうか、伺っておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 私たち昨年の夏に財政当局に対して五兆何千億余の五カ年計画の策定を要求したところではございます。そして内容的には、そう

いった今申し上げました「二十一世紀への港灣」の中で盛り込んでおります幾つかの観点を柱として財政当局との折衝を行いました。しかしながら、国の財政事情、いろいろ厳しいという事情もこれありいたしまして、四兆四千億というところで先般閣議の御了解をいただいたという経緯がございます。

私たち、財政事情が厳しいということであるならば、これでやむを得ないというふうに思っておりますが、今後秋までかけて計画の内容をより具体的なものとして詰めていく過程において、新しい資金の活用の方途というようなことも研究することを初めとして、事業費の有効活用とか港灣施設の有効活用ということに努力をしていかなければならぬというふうにあわせて考えております。

○西中委員 やはり港灣整備の要求は非常に強いわけでありまして、皆さんの提言といひますか、レポートでもお述べになっておること、今計画が必ずしも満足すべきものでないというふうに私は認識しておるわけでございますけれども、今後特段の努力をひとつ要望しておきたいと思ひます。

そこで、この法案の提案理由の説明によりまして、昭和六十一年代におきましても、貨物輸送の合理化、海外に依存する各種資源の安定的確保、港灣の利用の高度化への対応、地域振興のための基盤施設の整備、船舶航行等の安全性の向上、港灣及び海洋の環境の整備等の必要性が増大するとともに、ますます多様化し、かつ、差し迫つたものとなっております。というふうにならされております。

ここでひとつ伺っておきたいのでございますけれども、こうして五年ごとに整備計画を立案していくという点では、空港整備の計画であるとか住宅建設の計画、こういったものがさまざまあるわけでございますけれども、それらは大法改正を必要としないということになっております。港灣については、このように時限立法の形をとるな

が、その都度改正をしておることとてございませうけれども、港灣整備は今日六次までやってまいりまして、そういう中で高度成長であるとか産業構造の急激な変革であるとか、さまざまな理由によりまして港灣整備の要請というものには間断なく続いております。言つても言い過ぎではないと思ひます。したがって、この法律の時限立法ということではなくて、恒常的な法律としてやっていくということについて、なぜ五年ごとにやっていかなきゃならぬのか、こういう点、どういうふうにお考えになっておられるのか、伺つておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 港灣整備緊急措置法という名前から来る緊急性の内容については、やはりその時代時代における変化があるというふうに思つておりまして、第一次から第六次まで、そして今回の第七次まで、その内容に変化があり、ただいま先生もお述べになりましたような今日の命題に対応するために、緊急措置法の改正をお願いをして、新しい五カ年計画に進みたいというふうに考えておるわけでございます。

さて、今御指摘にもございましたように、公共事業関係の長期計画につきましては、長期的な計画法をつくつたらどうかという御議論も各方面であることはあるわけでございます。ただ、私たちがいたしましては、港灣に対する要請も多様であり、また先ほど申し上げておりますような整備の重点も逐次変化をしていくというところを重要視いたしまして、やはり五年置きくらいに法律の御審議もいただき、そして計画の内容をその都度その都度考えていくというやり方で進めることの方がいいのではないかと、今日のところはそう考へておるわけでございます。

○西中委員 それなりの変化があるわけで、それに対して五年ごとに見直すということとはよくわかるのですけれども、空港などというものは、やはりそういう点では相当変化をしておるし、また要請も非常に強いということ、必ずしも決定的な理由にはならぬのじゃないかという気分がしないわ

けでもないのですが、それはいいでしょう。いずれにしても、この辺のところでは港灣そのものを長期的な観点から見直すということも必要ではないかという点について一言申しておきたいと思ひます。

そこで、港灣の整備計画というのは一次から六次まで行われてまいりましたけれども、それぞれ計画にははるかに及ばないという実績を残してきたのではないかと、こう思つております。この点について、港灣の計画的な建設、整備といううたい文句からいけばいささか寂しいなという気分がしないわけではないのですけれども、計画と実施との乖離というものは一体主にどういうところから出てきておられるのか、伺つておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 第一次から第六次までの計画を遂行してまいりまして、その結果、例えば第一次ですと八割くらい、第二次は五割くらい、第三次も五割くらい云々という格好で、いずれも十割、一〇〇%に満たない進捗率ということに数字的にはなつてございます。

ところが、内容的にはちよつと観点に変化がございまして、第一次から第四次までは、実は計画の当初段階に想定した以上に日本の経済の高度の成長があつたり、それに見合う形で港灣活動の量的な拡大、変化があつたということで、そのつづいた計画をそのまま遂行することは適当ではないという判断をいたしました。あるものは三年、あるものは四年という、つまり五年を満了に進まないで打ち切つて新しい計画へ移つていったという経過がございます。よつて、当初の計画との対比で見ると、一見進捗率は低いという格好にはなつております。

ただ、五次、六次の計画は、進捗率八四%、七五%ということになっておりますが、こゝらあたりは、また情勢の変化がございまして、当初の想定をしたよりも経済の成長の仕方が鈍化しているというふうなことがあつたり、あるいはまたそれとの絡みで我が国の財政事情が非常に逼迫してくるといふような事情があるなどいたしまして、結

果的にこのように一〇〇%達成できないで終わつたという状況にございます。

またまいずれも一〇〇%未達成という数字ではございすが、内容としては、そのような相違があるというところを御理解を賜りたいと存じます。

○西中委員 計画というのですから、やはり一〇〇%というねらいがあつてもいいのではないかと申すのですけれども、大臣、その点はどういうようにお考えになつてゐるか、伺つておきたいと思ひます。

○三塚國務大臣 計画でありまして、オーストラリアを切るわけにございまして、そのとおり果敢に取り組んでまいらなければならぬ責任は負うだらうと思ひます。

第六次で見ます限り、財政再建という極めて厳しい諸条件の中で、建設国債の発行が対前年度比それぞれ抑制をされ、六十五年赤字国債発行ゼロという財政編成方針が厳密に打ち立てられております中で、マイナスシーリングという非常に厳しい編成が相次いで三三三行われたということが、八〇%程度に六次が落ち込まざるを得ないという主要な原因であつたというふうに思ひます。しかし、第七次はそれを踏まえつつ策定をされておるわけにございまして、その達成に全力を尽くす、こういうことで取り組んでまいりたいと思ひます。

○西中委員 計画の事業区分別に進捗率を見てまいりますと、大きな格差があるように思ひますけれども、第六次の計画の中で、港湾機能施設整備事業等の区分では、計画が四千六百億円、実績が二千四百二十二億円、五二・六%程度の進捗率になつておりますが、これは余りに落ち込みが激しいと思ひますけれども、何か特別な理由があつたのでございまいしょうか。

○藤野政府委員 各区分ごとに進捗率に変化があるというところは御指摘のとおりでございまして、港湾機能施設整備事業といふものは、これ

は主として港湾管理者が起債を求めて発行いたしましたので、例へば上屋とか荷役機械、そして埠頭用地の造成、木材貯木場等々がこれに当たります。実は港湾の財源をどこに求めるかということについていろいろ議論がございまして、特にこの港湾機能施設整備事業におきましては、みずから償還をしようといふことなからぬという課題をよつてゐるものでありますために、昨今地方財政も苦しいというやうなことから、これに積極的な投資ができないという意を意味してゐるのではないかと考えます。

○西中委員 それが新しい第七次計画では五千八百億円という規模が設定されておりますけれども、前回事業規模の四千六百億円にプラス二六%、第六次の実績から見ますと二・四倍の大幅増額という形になつてゐるわけにございけれども、その理由はどうなつておるのか、伺つておきたい。

○藤野政府委員 今申し上げましたように、地方財政の事情も、今後急激によくなるという方向はなかなか想定しにくいというのが正直なところかと思ひますが、いま一つ、実は今後の詰めが残つておりますので、具体的にはなかなか言ひづらうございまして、いわゆる港湾における民営化プロジェクトをこの港湾機能施設整備事業等という中で位置づけ、整理をしたかどうかというふうな今頭の中で考えておりました、その規模等につきましては、今後の詰め、議論はたくさん残つてはおりますけれども、そういったことを想定いたしまして、ここで規模が大きくなつてゐるということとしてお受けとめただきたいと思ひます。

○西中委員 やはり港湾管理者としては、相当しつかりした裏づけといひますが、計画をしながらやつていかなければならぬ問題にづながつてくるわけでありまして、果たしてこれだけの事業量が消化できるかどうか、その辺のところはかなり問題があるのじやないかと思ひます。局長からも詰めの問題が非常にたくさんあるというお話でございまして、これは御質問も遠慮しておきま

すけれども、ひとつしつかり推進方をしていただきたいと思ひます。

次に、同じく調整費、この問題でございすけれども、これも七千九百億円という大変な額になつておるわけにございすけれども、一体これはどういふ形で七千九百億円というものを見込まれておるのか、何か根拠があれば伺つておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 今回の五カ年計画の総投資規模が議論されます中で、五カ年間における今後の経済社会情勢の変化にどう対応するか、五カ年計画としてどういふ準備なり心構えなりをしておくかということが議論の一つのポイントでございまして、

そういう中で、定量的にそれを表現することがなかなか難しいということが正直なところかと思ひますので、今後の情勢の変化に対して流動的といひますか弾力的に対応できるようにという観点から、ここに調整費を七千九百億円という規模で、この規模は実は前回の六次計画の規模を上回つておるものであります、そういった規模でセツトすることといたしました。

なお、今度の五カ年計画の閣議了解に当たりまして、三年後ぐらいにこの計画の見直しをしようといふことが附帯事項としてついておりますが、当然その中でこの調整費の取り扱ひも議論されるというふうな考えです。

○西中委員 その弾力的とか三年後の見直しといふことでございすけれども、港湾管理者というものが一方であるわけにございすから、その辺のところ、若干の混乱を招くのではないかと気がしないわけでもないので、そういう点はいかがでございまいしょうか。

○藤野政府委員 そういつた混乱が起つてはならぬわけにございすので、これに類する仕組みは、これまでの五カ年計画にもあることはありますので、そこあたりを含めて港湾管理者に対する説明、指導を適切にやつていきたいと思ひます。

○西中委員 次に、運輸省が策定いたしました新港湾整備五カ年計画について伺ひますが、「重点事項」の中で、「コンテナ輸送への対応を中心に外国貿易港湾の整備拡充に努める」とありますけれども、六次港はかなり整備がなされたと思ひすけれども、やはり地方の港湾を見ますと、必ずしも満足すべき状況ではございせん。地方の港湾も、日本の国土の全体的な繁栄という面で、より強力な整備を行つていかなきゃならぬし、同時にまた海運界の不況を見ますと、そういった観点からも地方港湾への整備を一層しつかりやるという点が大事ではないかと私は思ひますのでございすけれども、そういった点についてのお考えを伺つておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 先生お話しのように、日本のコンテナ埠頭の整備は、昭和四十年代初期に外資埠頭公団方式によりまして整備を進めてまいりまして、当面の急務としての整備が一応終わったという観点から、各港湾の埠頭公団にその業務が承継されることに相なりました。

さて、今お話がございまして、外資コンテナといひますか、外資におけるコンテナゼーションといひますものは、過去の十年ばかりの実績を見ましても、年率一四%という非常に大きな規模で伸びておりました、これはちなみに国際航空貨物の伸びと同じような伸び率でございすが、そういった世界的なコンテナゼーションへの対応、なかなか南北航路のコンテナ化の進展に伴ひまして、日本の港湾においてもそれへの対応をしておかなきゃならぬ、特にコンテナ船の大型化に対する対策をきつちりとしておかなきゃならぬというふうな考えをもちまして、今回の五カ年計画の重点事項の一つとしたものでございす。

ただ、その場合のコンテナ埠頭の全国的な配置の問題につきましては、従来の三大湾中心に加えまして、地方の中核都市にもそういったものを分散的に整備をしていかなきゃならぬ、整備していききたい、それがまさに今先生もお話ございまして、よくな国土の利用の均衡を図つていくという観点

からも、そしてまた輸送経済という観点からも合理性があるというふうに考えておるところでございます。

○西中委員 次に、同じく重点項目の中で、「広域化する背後地への貨物の円滑な輸送を確保するため高規格な幹線臨港道路の整備」、こうなっておりますのでございますけれども、この点について、もちろんこれは建設省等に関係もあると思いますけれども、どういう対応をなさろうとしておるのか、伺っておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 背高コンテナに代表されますように、港の貨物の一ユニットの重量が非常に大きくなつてゐるということがございます。それを安全に輸送していくために、道路として見た場合には過重条件、大きな荷重に耐えられるものとか、あるいはまた大型のトラックに対応できるように幅員が十分あるとか、あるいはまた線形が適切なものであるとかといったふうなことを頭の中に描きながら、新しいより水準の高い規格の幹線臨港道路の整備をしていかなきゃならぬというふうに考えます。「二十一世紀への港湾の中におきましても、港湾相互のネットワーク化ということを通して述べておりますが、やはりそういった幹線道路網の整備によって各港相互をつなぎ、各産業地域と港をつなぐということが、そのネットワーク化を実現をする一つの重要なポイントであるというふうに思ふわけでございます。

そしてまた、ひいてはそういった道路網を整備することによりまして、港湾背後の市街地との競合といひますか、重なり合いを避けることによつて、いわゆる都市の環境破壊問題に対する対策にもなるというふうに考えます。そういった意味から、年度の第七次五カ年計画におきましても、これを施策の重点の一つとして取り組んでいきたいというふうに考えたわけでございます。

○西中委員 次に、「臨海部の活性化をめざした港湾再開発及び人工島の整備」を行うというふうにしておりましても、人工島として今お考えのものは具体的にどのようなものを指しておるのか。同時に、運輸省におきましては、東京湾横断道路の関連で、沖合人工島の構想があるようでございますけれども、その構想について伺つておきたいと思ひます。

か。同時に、運輸省におきましては、東京湾横断道路の関連で、沖合人工島の構想があるようでございますけれども、その構想について伺つておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 日本の港湾の整備が始まって、そのスタートを明治維新といたしますならば、百年余を経過をいたしまして、相当な量の港湾資産、ストックが蓄積されてはまいりましたけれども、あわせて古いものが順次老朽化していく、また機能的にも陳腐化していくという側面がございます。新たな港湾施設を整備をしていくことに増して重要なものは、既往の施設の維持補修ないしはそういったものの再開発による有効活用ということであると考えます。そういった意味から、まずはこの再開発を今後の港湾整備の中で一つの重要事項として取り組んでいきたいというふうに考えます。

いま一つは、地価、土地の値段との絡みが非常に重要であります。日本は幸いにして周辺を海に囲まれた国土でございます。この海を人間が直接利用できる空間として再生したいと思います。使う方法はないかということを考えました場合に、それは一つは人工的な島による空間の創造であるというふうに考えまして、今後日本の周辺海域の中でのいろいろな利用目的やら周辺のいろいろな自然条件、社会条件との兼ね合いで考え得る幾つかの候補地を選んで人工島構築の勉強を今盛んにやっております。その一つとして、東京湾の中においても、昨今東京湾横断道路の議論が始まることに関連して、あの横断道路をアクセスとする人工島というものを考えたかどうかということになるかというふうなことで、昨年の秋ごろまで勉強しておつたものが新聞の報道に載つた、こういうことでございます。

この利用の仕方につきましては、昨今国際化という呼び声が高まっておりますが、そういった国際交流施設、それからまたレクリエーションのための空間の確保、そして先ほど申し上げております大型のコンテナ基地、それからいま一つは、東

京湾におきます船舶の避泊のための空間づくりといったふうな、そういう四つがそれぐらいの内容のものをあの島の利用の一つとして考えることとし、今その内容の勉強をしております。

なお、この利用の仕方は一つの試案、提案でございます。これはまた大勢の方々の御意見、御議論をいただきながら必要な手直しは大いにやつていく必要がある、かようにはお考へております。今の段階の一試案でございます。

○西中委員 まあ一試案というのをはかるのですけれども、これは具体的に事業化へ向けてどうしてもやろうというお考えかどうか、伺つておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 勉強をしっかりと重ね、そして今後いろいろな周辺の社会情勢の変化もあつて、それへの対応もしていかなければならぬと思ひますが、先ほど一言いふとしました、環境問題やら漁業補償問題やらの調整も残つております。そういうことで課題はたくさん残つております。私たちがとしてはこのプロジェクトは進めてまいりたいというふうに考えております。

○西中委員 次に、「マリーナ等海洋レクリエーション基地の整備」についてうたつておりますけれども、最近この種の海洋性レクリエーションの普及が急速に高まっております。運輸省としてもこの点についてはさまざまな対応をなさつてまいつたと思ひますが、その整備状況とか利用状況は一体十分なされておるのかどうか。

さらにまた、プレジャーボート、今大体二十四万隻、こういうふうな推定されておりますけれども、実際マリーナに保管されておるのは二万九千隻程度だということに聞いております。ほとんどが港湾、漁港、海岸、河川、こういったところに係留、放置されておる、こういうことだと思ふのですが、実際はもっと多いのではないかとお話しもしております。それが一般船舶と漁船との間でもトラブルを起こすというふうなケースも多々あるわけでございますが、昭和六十五年の見通しでは、

ボートの数は恐らく五万隻ふえまして二十九万隻ぐらいではないかというふうに推定されておるようでございますが、これとマリーナの整備、この差が相当あるというふうに思ふわけでございまして、これは今後ともなかなか面倒な問題になつていくだろうというふうに思ひます。したがいまして、運輸省としてはこれに対して何らかの措置をさらに強力にしていかなければならないのではないかと、私はこういうふうに考へておるわけでございまして、御意見を伺つておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 マリーナについてのただいまの先生の御所見は、私も全面的に賛成、同じ意見を持っております。全国で四百ぐらいのマリーナがあるようでありまして、公共団体が管理しておりますいわゆる公共マリーナというのはずが三十三、こういうことでございまして。そして全国では現在十三港で公共マリーナの整備を継続してやっております。

ただ、特に公共マリーナの利用状況について申し上げますと、大都市周辺では施設が不足きみというふうなこともあつたりいたしますが、今お話しのように、港湾や河川や海岸に放置されているボートも多い、安全上も問題であつたり外観上も問題であつたりいたしております。一方また、このマリーナの整備によってセーリングの拠点が一つできるということが、地方においては海を利用するの地域開発の一つの有力な手段として考えられるということもあつたので、マリーナの整備を期待する声もかなり高いものがございます。私たち、年度の五カ年計画の中でも積極的な整備を進めてまいりたい、かように考えます。

(鹿野委員長代理退席、委員長着席)  
○西中委員 これは漁民であるとか船舶関係者とのトラブルという点で、これからの非常に問題を残していくわけでございまして、特段の配慮をお願いしたいと思ひます。  
次に、「都市廃棄物等の最終処分場を確保するため、広域廃棄物処理場をはじめとする廃棄物理

立護岸の整備を推進する。」となっております。けれども、これに関連して、大阪もフェニックス計画が進捗いたしておるようでございます。東京湾はなかなか取り組みが難しく、おかれておるといふように認識いたしておりますけれども、今後の見通しについて伺っておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 御指摘のように、おかげさまで大阪湾のフェニックス計画は基本計画も策定され、新年度事業実施という運びと相なっておりますが、東京湾につきましては、関係都府市の首脳会議、俗に首都圏サミットと言っておりますが、その決定を受けまして、関係者の間で事務的なレベルの検討を進めてまいりましたけれども、まだセンター設立の合意形成には至っていないという現状でございます。ただ、昨年十一月に同様のそのサミットにおきまして、長期的には海面等における広域処理が必要だという認識が再びされることと相なりましたので、それに基いて今後検討委員会を組織しようということに相なっておりますが、現在この委員会の構成その他関係の公共団体の中での打ち合わせが進んでおるといふ現状にございます。

ただ、私たち運輸省といたしましては、このセンターをできるだけ早く設立していかなければならぬというふうな基本的な思ひを持っておりますので、広域処理場整備に必要な調査は引き続き国の事業として実施しておるところでございますし、また関係自治体間の調整が整い次第、この次の新しい五カ年計画の中においても必要な対応をしていきたいと考えております。

○西中委員 次に、港湾管理者財政について伺っておきたいと思ひます。

この財政の現状は一体どういふ認識を持っておられるのか、まず伺っておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 一言で申し上げまして、港湾財政、なかなか苦しいわけでございます。ちよつと数字的に申し上げますと、五十八年度で企業会計方式で試算をしてみますと、特定重要港湾、重要港湾百三十二港の中で、営業損益で利益を計上し

ているのは三十二港、経常損益で利益を計上しているのは八港ということでございます。また収支比率なども見てみますと、百三十二港全体の中の平均値は一八五、こういうことで特定重要港湾の主要八港でも一三三というふうな状況になっております。近年若干は収支比率の改善が見られるというふうなことはありますが、なおなお低水準にあるということでございます。

○西中委員 運輸省としては、財政基盤強化のために、一つは入港料の徴収、二番目は入港料の料率改定、そして港湾施設使用料の料率改定、四番目に港湾環境整備負担金の徴収、こういうものを挙げてこれら、努力をしていただいたと思ひますけれども、これはどういふような実績が上がっておりますか、伺っておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 今お話しのような努力も我々なりにし、また港湾管理者に対する指導もしておるわけでございます。

まず、入港料につきましては、昭和五十二年から新たに制度が発足いたしました。自來順次入港料徴収の港はふえてまいっておりますが、五十九年度の徴収総額は三十億というところで、これを多いと評価するか少ないと評価するか、私たちが港湾を預かる者からいいますならば、もう少しいただきたいものだというのが正直な気持ちでございます。いすれにいたしましても、この入港料につきましては、三年ごとぐらいには見直しをするということなども予定しております。昨年の五月には八％ばかり引き上げをしたというふうなこともあります。また、岸壁の使用料についても数年置きに料率を改定するなどして、大体一〇％程度の改正を行なう。また、環境整備負担金などにつきましても、各港湾管理者において積極的な対応をするような努力が進められておるといふことでございます。

いすれにいたしましても、お金の問題でございますので、いたく側もそれなりの努力が要る、またその内容として御負担願う方の十分な御理解も得なければならぬということで、いろいろ努力

を重ねておるといふのが現状でございます。

○西中委員 いすれにしても、港湾整備の投資から見れば微々たるものであろうというふうな思ひざるを得ないわけでございます。一方では、国庫支出金も財政が厳しいという状況、港湾管理者の財政はさまたま圧迫されてまいっておりますわけでございます。空港や道路の場合はそれぞれ使用料であるとか通行料等がございます、それなりにある程度安定した基盤があるわけでございます。

これは私が最初に質問した問題ともつながっておりますので、ぜひ見直していく必要があるのではないか、そういう時期が来ているのではないと思ひざるを得ないわけでございますけれども、何らかのお考えがあれば伺っておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 さきにつくりました「二十一世紀への港湾」の中の「新たなパラダイム」という中にも、港湾整備の資金の負担というふうなことで、今後の検討課題というふうに出しておりますが、いすれにいたしましても、新たな財源措置を講ずるかどうかという議論は、やはり港湾整備のあり方そのものの議論だ、実は裏表の議論だというふうな理解をしておるわけでございます。例えば入港料とか港湾使用料とかに代表されます、その負担者である海運関係者を中心とする企業グループの御意向もございましょう。それからまた港湾の整備を通じて、ないしは港湾の管理、振興発展を通じて地域社会全体に及ぼす効果をどう評価するかというふうな議論、そしてその効果から発生する当然の見返りとしての港湾整備に対する地域社会全体の負担ということも考えられる議論であります。なかなか広範囲な難しい議論であると思ひます。なかなか広範囲な難しい議論であると思ひます。なかなか広範囲な難しい議論であると思ひます。

負担問題ないしは財源確保問題というのは、今後の港湾整備のあり方と裏腹の、ある意味ではまた未来永劫の課題のような感じは持っております。荷が重い気持ちで正直であります。今後真剣に考え、議論をしていきたいと思ひます。

○西中委員 大臣、この問題は受益者が負担する

ということが必ずしもすぐ納得されるとは思ひませんけれども、基本的に、抜本的にこれからひとつ検討するという方向で考えをいただきたいと思ひますけれども、いかがでございますか。

○三塚国務大臣 ただいま基本的な考えを港湾局長が述べられたわけでございますが、受益者負担という一つの考え方、これも財源確保という意味では今日までの底流であったことは事実であります。しかし、新しい社会資本充実、また地域開発の戦略として港湾整備をどう考えるかという場合において、既に概成化したというのでしようか、実績を持つ港湾と地域港の考え方というのは、これはまたおのずから違ってくるわけでありまして、新しい財源方式をどう考えるか、これは政府の公共事業のあり方と今後密接不可分に関連してまい

る問題として、財政再建の足踏みを見ながら、さらにその中でなおかつ新しい財源をどう把握していくかということ、関連において真剣に検討を進めてまいらなければならぬ御指摘の課題である、このように受けとめております。

○西中委員 最後に、京都府の舞鶴港湾整備計画について伺っておきたいと思ひますが、昨年八月に昭和七十年を目標年次とします舞鶴港湾整備計画を策定いたしております。これは二十一世紀に向けて船舶や取扱貨物の大型化に対応し、さらに国際化、情報化にも対応できる港づくりを目指したものととなっております。これはまだ多くの課題があるわけでございます。

そのうち主なものを申し上げますと、まず第一番目に、日本海側港湾に共通した点であると思ひますけれども、全般的に施設整備のおくれ、それから集荷、配船活動の困難性というものがござい

ます。港湾管理者及び地元活発な取り組みが当然必要であることは言うまでもございせんけれども、日本海沿岸振興を図る上で、やはり国としての強力な対応は必要ではなからうかということが一つ。

それから第二点は、施設整備には大変な金がか

かるわけでありませうけれども、その促進には事業費の確保を図らなければならないし、また起債事業にあっては貸付金の年利率、現行は六、七％ということでありませうけれども、これを引き下げるということも大事な点ではないか。これについてどういふお考えか。

それから第三点でございますけれども、港湾と高速自動車道を連結する高規格道路の建設、先ほどもちよつと御質問いたしましたけれども、これについて具体的に申し上げますと、近畿自動車道舞鶴線の完成が急がれるわけで、これは港湾の今後とも密接なつながりを持つておるわけでございませうが、こういった点でより強力に運輸省としても関係省庁に対する協力要請、こういうことが地元としては強い要望としてあるわけでございませうが、この三点について伺っておきたいと思ひます。

○藤野政府委員 日本は国土をできるだけ有効に活用するという観点から、やはり港湾の整備をできるだけ分散的にやっていかなければならぬ、そういったことに非常な意味合いがあるといふふうに思ひます。そういった意味で、とかく議論の場では大港湾、大湾域の港湾整備に偏重しているという御批判がございませうけれども、私たちは、今後は相互のネットワーク化を通じて、地方の港湾の整備をしていかなければならぬと思ひます。

今、先生お話し舞鶴港でございますが、これにつきましましては、もう釈迦に説法になりますので申し上げませんが、一言要約して申し上げますならば、私たちが若狭湾といひますか舞鶴湾といひますか、あのあたりが一つの日本海側の新しい流通の拠点になるという考え方を持っております。以前つくりました流通拠点港湾構想なんかの中にもそういったことを考えたことがあり、またその哲学は今でも私たちの周辺には残っております。具体的に申し上げますと、まず国際貿易、大陸との貿易の拠点であること、そしてまた昨今内航のフェリーないしはコンテナ輸送が非常に盛んになっておりますが、そういった意味から、特に

日本列島はこんな弓になつておるものですから、弓の内側を通るといふのが距離的にも非常に近いという意味から、北海道と本州ないしは舞鶴等を含む南北の内航航路の発達が今非常に目覚ましいといふふうな状況も承知をいたしてございまして、そういうこともこれであり、私たち舞鶴港というものを非常に重要な意味合いのある港湾として考えておるところでございます。

ただ、今お話の中にもちよつと出てまいりましたが、自然条件がなかなか厳しいといふふうなことがございまして、それからいたしまして整備のためのお金が苦しい昨今でありますならば、余計時間とお金がかかるというところが一つの泣きどころ、と言つておしかりを受けるかもしれませうが、泣きどころとして実は私たちも頭を痛めておるというのが正直なところでございます。

しかしながら一方では、今お話にもございまして、たまたま、高速自動車道の整備も非常に接近してきたといふことも承知をいたしてございませうから、そういったことによつて集荷といったふうな活動も非常にやりやすくなるといふふうにも思ひます。いずれにいたしましても、今後の予算の措置等の中で高規格道路の整備、そして港湾、埠頭の整備等々に私たちとしてもできる限りの努力をしていきたい、お手伝いをしたいといふふうに思ひます。

ただ一つ、貸付金等についての金利その他の措置、こういったお話がございました。これまた舞鶴港の問題だけではございませうが、私たち先ほど触れました港湾機能施設整備事業を円滑に推進をしていくために、全国的な課題として毎年のように財政当局と議論をいたしておりますが、なかなかこのところの厚い壁が破れないでおるというところで、なお引き続き努力はさせていただきたいと思ひますが、そういうこととして御理解を賜りたいと思ひます。

○西中委員 予算その他の措置につきまして、特段の御配慮をいただくよう大臣にも要請をいたしまして、私の質問を終わりたいと思ひます。

以上です。

○山下委員長 午後三時三十分から委員会を再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時五十分休憩

午後三時三十分開議

○津島委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。中村正雄君。

○中村(正雄)委員 今、議題となっております港湾整備緊急措置法の一部改正であります。出されております法案はわずか一カ条で、法案自体について何も質問する点はございません。

ただ、この法律は昭和三十六年第三十八国会で成立いたしましたわけでございませうが、そのときは港湾整備というものが緊急課題であり、したがつて五年間という期限立法で制定されたわけでございませう。ところがその後、有効期間を五年ごとに延長して、今回六回目の延長ということになっておるわけであります。これは港湾整備だけでなくして、運輸省に關しまするほかの部門についてもこのような法律はございませうし、また農水、通産あるいは建設等の各省におきましても、緊急にやらなければならぬ措置について期限立法として制定して、そうして期限が切れると必ず延長する、こういうような法形態が各省にたくさんあるわけでございませう。そのうちの一つであると思つておるわけであります。やはり港湾の整備ということとは、日本の国の領土から考えて、五年ごとに区切つてやるべきものでないか、また緊急な臨時立法でやるべき措置でもないかと思つておるのです。やはりこういう問題は基本的な国土計画に基づいてやるべき性質のものだと私は考えます。したがつて、期限立法の臨時措置法としての性格といふものがやはり失われておる、このように考えるわけであります。これは一つの法体系のあり方として運輸大臣はどのようにお考えになつてゐるか、御所見があれば伺いたいと思ひます。

○三塚國務大臣 午前中に引き続きつての議論の中で同様の趣旨の御質問もあつたわけでございませうが、港湾局長からはそれなりの緊急性ということの説明がありました。率直に言ひまして、ただいま中村先生の御指摘にありますように、海洋国家である我が日本の港湾の整備といふのは、これは政治、行政のある意味でロングの課題であらうと、永遠と言ひないまでも、そういう課題であらうといふ見通しから、また現実的な視点に立つて考えますれば、御指摘のとおりであらう、このように思ひます。

そういう中で、これを五年という計画にコンパクトにすることでより効率的な、また合理的なものであるといふか、港湾整備計画が前に進むのではないだろうかといふ意味もあつてこういう形になつておるのかな、こんなふうにも思はれるわけでございませうが、しかしながら、緊急措置といふよりも、やはり恒久的な、これはきちつとやり抜いていくという意味で重要な政策であるわけでございませうから、御意見を傾聴させていただく中で、今後に機会があらますれば、また取り進めてまいりたいな、こんなふうには思ひます。

○中村(正雄)委員 昭和三十六年に成立いたしましたとき私も賛成した一人でございますが、そのときの提案の趣旨と現在とは相当経済情勢も変わつております。しかし、現在の第六次の計画と今回の計画については、その経済情勢の変化はないと思つておるのです。したがつて、第六次の計画と今回の第七次の計画について整備の考え方あるいは思想において違ふ点があれば御指摘願ひたいと思ひます。

○藤野政府委員 六次にわたる五カ年計画をそのときそのときの経済社会情勢を背景にして、そして緊急に整備事業を推進するといふ形でやつてまいりました。さて、今お話しのように、六次と七次との間にどこが違ふのか、こういうことでございませうが、特に六次と七次の間を七次を考へてみますと、幾つかある柱は似通つたものが立つてはなからうかといふに今後の作業の中で想定は

いたしますが、中でも一つは、コンテナ化の進展とそれにまつわるコンテナ船の大型化というのが今後の一つのポイントではないかというふうに思っております。それから二点目は、臨海部の活性化を図るという観点から、港湾の再開港なり港湾の利用の高度化に積極的に対応していこうというふうに思っております。それから三

点目は、第六次の場合でも似たような考え方はございまして、地域の振興のための基盤として港湾を役立てていかなければならないという命題は、従来以上に増して強まっているという認識を持っておりまして、整理の仕方によりまして、言いは若干変わるところがあるかもしれませんが、以上のようなことを、六次の計画と七次の計画との対比において、今回の計画の特徴点として申し上げさせていただきますと思います。

○中村(正雄)委員 具体的な点について一つだけお聞きしたいわけですが、第六次の計画が進んでまいりましたが、その六次の計画の実施の中で、どの地域にどのような工事をやって、どのように港湾が整備されたか、六次の計画の実施の内容について具体的に御説明願いたいと思います。

○藤野政府委員 第六次港湾整備五カ年計画におきましては、先ほど先生の御発言の中にありました、全国にまつわる国土計画としては、いわゆる第三次全国総合開発計画がございまして、その三全総はいわゆる定住圏構想というものを柱にいたしておりました。そういった考え方も受けて港湾整備五カ年計画を推進しておりましたので、その柱の一つでありました定住圏構想の実現という観点から、地方の港湾の重点的な整備を図ってきたというふうに自覚をいたしております。

ちなみに、ちよつと数字がありますが、例えば内地の五カ年計画の進捗率よりも、北海道とか離島とか奄美、沖縄あたりの進捗率が一〇％ぐらい高いとか、あるいはまた、これは港特別に見ることはいかがかとは思いますが、特定重要港湾、重要港湾、地方港湾という港湾のクラス別でそう

いった進捗率を見てみますと、地方港湾が一番高く特定重要港湾が一番低い。こういうデータ等からも、今申し上げた地方の港湾の整備、定住圏構想の推進に努めてきた、こういうこととして述べさせていただきますと存じます。

○中村(正雄)委員 今度の第七次の計画で、六次の計画が全部完了しておらず、七次の計画の中に六次の計画の残余分が入っておりますかどうか、その点についてお伺いしたいと思います。

○藤野政府委員 六次の五カ年計画が進捗率七五％ということで、この期間を満了することになりましたので、理論的にはと申しますか、計数の見方にもよりますが、その二五％は未了という形で七次五カ年計画に送られるということにはなりますが、いま一つ、私たちはそういう前の計画とのつながりも考えながら、そして七次計画の投資規模の総体の枠の中で新しい五カ年計画としてここに発足させようというふうに考えてもおりますので、残りが全部七次に入るということで、は必ずしもないかもしれない、そこあたりも含めて、今後この法律をお決めいただきました後に、内部的な議論、検討をさせていただきますと存じます。

○中村(正雄)委員 もう一つ具体的な点でお伺いしたいのは、七次の計画で横浜港の整備というところがとくに重点的に取り扱われると言われておりますが、こういう点について現在計画されておるのかどうか、その点をお伺いしたいと思います。

○藤野政府委員 横浜港の整備ということございまして、御案内のように、横浜港は神戸港と並んで、またそのほか並ぶ港もあると思われ、日本の代表的な国際貿易港であると理解をいたしております。なかんずくその代表的な国際貿易港におきまして、昨今コンテナ取扱量といえますが、コンテナ船の就航が非常に多くなっております。それに対する対策はぜひ積極的に進めていかねければならぬというふうに思っております。それから、先ほど再開港の議論のようなことを

ちよつと申し上げましたけれども、いわゆるM21と称せられております横浜の港の一番奥の部分の再開港構想が非常に具体的な形で今進行いたしております。これらもやはり新しい時代に対応する横浜の町、横浜の港の対応の仕方の一つとして今後積極的に推進されるべきものだというふうに考えております。

二点ばかり事例を申し上げまして、御説明にたえさせていただきますと存じます。

○中村(正雄)委員 そうすると、この法律が通ってからいろいろと具体的に決定されると思いますが、予算も計上されておるわけでございますし、したがって、これからどのような手順でどのような方針に従ってどの港湾を選んで整備をやるかという点についての手順等について、運輸省で考えておられるのであれば、その点をひとつお知らせ願いたいと思います。

○藤野政府委員 まず、法律の改正をいただきました後、各港湾管理者の意見、要望などを聞き、さらに港湾審議会にも付議いたしまして御意見をちょうだいする、そしてまた関係各省庁との協議を経る、大きく分けてその三つの段階を経まして、それに見合う事務的な諸作業を我々で行いまして閣議の決定をいただく、こういう手順を予定いたしております。

過去の五カ年計画の事例等を考えてみますと、閣議決定をいただく時期は本年秋ごろかなと予想をいたしておるところでございます。

○中村(正雄)委員 そうしますと、実行に入る前の閣議決定というのは大体何月ごろになる予定ですか。

○藤野政府委員 何月とちよつと言いくいので恐縮でございますが、秋ごろと申し上げさせていただきますと存じます。

○中村(正雄)委員 今次計画の予算その他も何いいたしておりますが、五カ年計画で四兆四千億と言われておりますし、またそのうち調整費が約八千億近くを計上されておりますが、これの根拠はどういう点が根拠になっておるのか、御説明願

いたいと思います。

○藤野政府委員 財政当局に昨年の夏、私たち五カ年計画の要求をいたしましたときには、全国的な港湾管理者の意見、意向等も体して総合計五兆三千四百億という規模で要求をいたしました。が、国の財政事情がいろいろ厳しい折から、これがトータルで今お話しのように四兆四千億ということと先般閣議の了解をいただく、こういう運びとなりました。その中で、調整費七千九百億というものをとっていただくことと相なりまして、これは今後の社会経済の動向なり財政の事情、そしてまた事業の進捗状況なりといったふうに、今後の変化に対応して弾力的に対応すべきものだという基本的な考えから、それに見合う額の枠としてここに七千九百億というものを用意したわけでございます。

ただ、この調整費の今後の取り扱いも含めて、今回の閣議の了解をいただきます場合に、三年後には計画の見直しをしようという見直し条項といえますが弾力条項と申しますか、そういったものが入っておりますので、今後その段階ではこの調整費の見直し議論もあるんだというふうに理解いたしております。

○中村(正雄)委員 これから私の意見を交えて二、三港湾整備についてお伺いしたいと思います。

御承知のように、我が国の国土の関係から港といふものは千以上、千よりも千五百とも言われておりますが、一つの港湾を造成するということとは多額の国費がかかるわけなのです。また新しい港をつくることなれば、環境の問題やその他のいろいろとその地域におきます各企業の過当競争等いろいろあるわけでございます。したがって、港湾整備については、現在あります港湾を最高度利用するというところで、今あります港湾の整備と再開港を重点にやるべきではないか。地方自治体等からいろいろ要望もあると思えますけれども、やはり重点的には現在ある港を最高度に活用

できるように整備をしていくということで、今後の港湾整備を進めたらどうかと私は考えておるわけですが、運輸省はどういうふうにお考えになっていますか。

○藤野政府委員 まず長年の間に蓄積してまいりました港湾の社会資本も、また長年の間に老朽化し陳腐化してくるという側面がございまして、今御指摘のように、再開発ということとは既存の港湾においては非常に重要な課題になっているという認識を持っておりまして、私たちも今後それに積極的な対応をしていくというふうに思っております。そのことがまた、ひいては先生まさに御指摘のように、その地域の活性化そのものを先導していくことになるというふうに思っております。

しかしながら、一方ではまた新しい港湾を積極的につくりたいという全国的な希望も非常に強いものがございまして。余りそのとおり進んでまいりまして、総花的という言葉で御批判を受けなければならぬようなこともあるいはあるかもしれないとは思いますが、そういった総花的という意味ではなくて、やはり必要な地域の港湾の整備はやっていかなければならないのではないかと、思うものですから、そこあたりもひっくり返して、まさに重点的な予算の配分を行い、投資の効率を上げていくという努力を今後ともやっていかなければならぬ、かように思っておりますのでございませう。

そういった意味では、この港湾整備の今後の課題の中には両側面があるというふうな認識を持っておりますのでございませう。

○中村(正雄)委員 御答弁はそのとおりだと思いますが、とかく公共事業というものは総花的になりやすく、効果という点において非常に疑わしい点が出るわけでございませう。したがって、今おっしゃいましたように、いろいろな地域の問題はあると思いますが、多額の国費を投資してつくった港ですから、それが地域の活性化に役立って、その港湾自体が能力を最大限に発揮する

ように、重点的に港湾整備をやるべきだということとを私は要望しておきます。

次に、港湾運送事業の関係でございませうけれども、御承知のように、港湾運送事業の免許は港湾ごとにやっておりますが、そういう関係でいろいろと港湾との関係で過当競争になるし、また料金等の差等もあつていろいろと問題が起きていゑると思つてゐます。したがって、港湾の運送事業の免許というものの、港湾ごとでなくして、複数のものとして、事業範囲を広げるような港湾免許ということとは考えられないか。特に三大港と言つて、港湾ごとでなくして、全国的な港湾業者がやつてゐるわけでありませうから、そういう免許の制度を改めるという御意思があるかないか、あるいは検討する価値があるかないか、ひとつ運輸省のお考えをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○武石政府委員 お答え申し上げます。港湾運送は、海上輸送と陸上輸送の結節点におきまして、運送その他の作業を行うものでございませう。したがつて、港湾運送事業の事業活動は港湾単位に行われてゐるのが通常でございませう。このために港湾運送事業法では、同事業を港湾ごとの免許制とするとともに、港湾ごとの需給バランスを審査するというようなことをした上で、さらに事業者に対して、当該港湾ごとに一定の施設あるいは労働者の保有を義務づける、そういう規制を行つておるわけでございませう。

隣接港湾における競争問題というのは、基本的には、港湾運送だけではなくて、海上輸送あるいは内陸輸送を含めた物流の発地から着地までのトータルのコストがどう違ふかということで実際の貨物が動くというところに生ずる問題であらうと考えております。したがつて、隣接港湾との競争に伴う諸問題について、港湾運送事業に関する規制の面からすべてを律するということは容易ではない、むしろ非常に困難であると考えざるを得ないと思ひます。しかしながら、現実が生ずる諸問題のうちに、適正な事業活動を阻害するよ

うなものがあれば、そのような行為に対しては、港湾運送事業法の厳正な運用を行つて対処してまいらなければならぬというところでございませう。

それから、三大港湾というところでございませうが、港湾運送事業の活性化の観点から、広域化するというのとは一つの見識と考えることは私もやぶさかではございませうが、今申し上げましたように、港湾運送事業におきましては、事業活動の適正な運営を確保するためには、どうしても需給バランスを審査するというのを港ごとにやらざるを得ないという状況がございませう。港湾運送が港湾単位に現実に行われてゐる、そういう事業活動の現状を考えますと、港湾運送における適正な運営を確保していくためには、港湾ごとに規制を行うということはやむを得ないと考えております。湾単位の免許制とすることは、規制が事実上意義を失つてゐると思ひます。そういうような意味合いも生ずるおそれがあると思ひます。制度の根幹にかかわる問題であると思ひますのでございませう。

なお、港湾の整備等の進展によりまして、隣接する港湾が一体的に機能するようになる、そういうときには、一つの港湾として位置づけることが適切となつた場合には、例えば昨年尼崎西宮芦屋港というような広域化したケースもございませう。従来から港湾の統合を行つてきてゐるところでございませう。

今後の港湾運送事業における活性化につきましては、港湾運送事業法の適正な運用というものはもちろんでございませうが、大規模な港湾流通センターとか荷さばき施設の整備、荷役機械の整備等にいろいろと助成をする、そのほか各種の対策を講じていくということが必要ではなからうかと考えております。

〔津島委員長代理退席、委員長着席〕  
○中村(正雄)委員 さきの国会でしたか、その前の国会でしたか、港湾事業に關します構造改善等に関する法律もできたわけでございませうが、港湾事業におきまして構造改善ということは当面の急務でありますし、またそれに従事いたしておりま

す者の雇用対策も中期的な展望に立つてやらなければならぬのではないかと。過当競争で非常に困つてゐる企業もありませうし、したがつて、こういう面について運輸省としては事業の合併であるとか協力化、そういうことを進めていかなければ円満な港湾行政はできないと思つてゐるわけですが、これについて運輸省が中期的な展望に立つた港湾事業の構造改善あるいは雇用対策、そういうものについてお考えがあれば、この際お示し願ひたいと思ひます。

○武石政府委員 港湾労働者の雇用あるいは生活の安定のための対策につきましては、労働省における施策のほかに、運輸省といたしましても、料金制度等を活用しまして、必要な資金を確保した上で、例えば港湾労働者安定協会あるいは日本港湾福利厚生協会を通じて労働者の年金制度あるいは生活助成金制度、転職資金制度というふうなものを実施する、あるいはまた住宅の整備等の福利厚生事業を行つてゐるところでございませう。

また、はしけ運送とかいかだ運送事業を初め構造不況に陥つております在来荷役による港湾運送事業に対しましては、各種の不況対策に基づき業種指定を行ひまして、港運構造改善促進財団を通じて構造改善のための諸施策を現実に実施してきております。運輸省といたしましては、このような施策を適切に実施するとともに、港湾労働者の雇用と生活の安定のため、それとあわせて港湾運送事業の構造改善を今後とも推進していくつもりでございませう。

事業の協同化、協業化につきましては、従来からも一部実施してきてゐるところでございませうが、最近、特にはしけ運送事業者の中でこれを進めたいという動きもございませう。このような動向を踏まえて適切に対処してまいりたいと考えております。

○中村(正雄)委員 今の答弁の中にちよつと出ましたが、特に常用の港湾労働者に対する登録制を考えたかどうかと思つてゐるわけですが、運輸省でも労働省でも結構でございませうから、お考えになつて

おれば御答弁をいただきたいと思ひます。

○加藤説明員 港湾におきまゝ労働力の需給調整を円滑に行うなどのために、常用港湾労働者を使用する事業主におかれましては、公共職業安定所長に届け出を行うこと、それから届け出を受けた公共職業安定所長は、事業主に対して労働者に対する常用港湾労働者証を交付するという仕組みになつておるわけでございませう。

また、日雇い港湾労働者については、現在登録制度が設けられておるわけでございませうが、これは日雇い港湾労働者の特殊な状況を考慮して設けられておるものでございませうので、これを常用港湾労働者に拡大することは極めて困難な状況にあるかと存じております。

したがひまして、労働省といたしましては、港湾雇用調整計画の策定あるいは常用港湾労働者の使用の届け出、常用港湾労働者証の交付といったものを適正に行ひますとともに、事業主に対する指導を行うことによりまして、常用港湾労働者の雇用の安定に努めてまいりたいと思ひておる次第でございませう。

○中村(正雄)委員 私の質問はこれで終わります。

○山下委員長 辻第一君。

○辻(第)委員 私は港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案に関連して質問いたします。

昭和六十一年度を初年度とする第七次港湾整備五カ年計画は、去る二月の閣議決定において総額四兆四千億ということになつておるうちに聞いております。この第七次港湾整備計画の目標あるいは重点事項を簡明にお答えいただきたい。

○藤野政府委員 六十一年度を初年度といたします五カ年計画は、目標ないしは政策の柱として数点持つております。

まず、昨今コンテナ船の大型化が顕著に進んでおります。そしてその中で、国際貿易、国内貿易もそうなんでありませうが、コンテナリゼーションが非常に著しく進展いたしました。それへの対応というのが一つございませう。二点目は、我が国は海

外に多くの資源を依存しておる国であります。そういう意味で、資源エネルギーの安定的な供給の確保を図つていくということ。三点目は、臨海部の活性化を図るという観点から、港湾の利用の高度化とか再開港を進めていかなければならぬ。四点目は、地域振興のための基盤として港湾を位置づけ、そしてそれを核として地域振興を図つていくということを図つていきたいと思ひております。そのほか、環境の保全あるいは船舶航行の安全性の確保といったことにも意を注いでいきたいと思ひております。

以上のようなことを新しい五カ年計画の柱として、今後、計画作業を進め、計画を実施していきたいと思ひます。

○辻(第)委員 今、一番目のコンテナ船の大型化ということとは、結局そのことは複合一貫輸送の進展など高度化する物流に対応した港湾づくりということではないかと思ひております。そのような近代化された港湾、それ自身は一面では時代の変化であるというふうなことでありますが、従来の港湾と当然大きく変わつてくる。そのことは同時に、現在の港湾に関連しております港湾運送事業にも非常に大きな影響を及ぼしているというふうに思ひます。

私も、二年前だつたと思ひますが、港湾運送事業法の改定に際しまして、港湾運送事業のいろいろ大変な状況について質問したわけであります。殊に港湾運送事業の中小の業者は大変な不況、過当競争の中で、料金の秩序が乱れる、はつきり言へばダンピングという状況の中で経営に大変苦しまれておるという状況、また港湾労働者の労働条件がそういう状況の中で悪化している、また労働災害が大変ふえて死亡事故もふえた、こういう問題で質問させていただきまして、同じような状況が今なお続いているというのが実態ではないかと考えるわけであります。

そこで、端的にお尋ねしたいと思ひますが、横浜ではしけの港湾労働者が昨年一年間で五名の方が海にはまつて亡くなるということがありまし

た。これは大変なことなんです。横浜を中心にはしけに関連するものが大体千隻あるのです。そのうちいわゆる引き船が、はしけにエンジンをつけておりますと、これははしけでなくなる、いわゆる船舶に入るそうですが、それが三百隻、それからしけが七百隻。そのしけの七百隻に一隻に一人の労働者ということになりますと大体七百名。その中で、元請の業者の労働者は労働組合に入つていない方が多くて大体二百名、労働組合に入つていない人が五百名、これは大体下請の業者だそうである。先ほど申しました、亡くなった五名というのは、下請の労働者で労働組合に入つていない労働者だそうでありませう。こういうふうに見てまいりますと、五百人の労働者のうちの五人、百人が一人が海にはまつて死亡する、本当にこれは大変なことだと思ひます。こういうことが去年一年間の実態だということでありませう。

そこで、労働省と運輸省にお尋ねをするわけでありますが、まず先に労働省にお尋ねをいたします。このような実態をどのように認識をしておられるのか、またこのうちでいわゆる労働災害死ということになられた方はどれくらいおられるのか、まずその点をお尋ねいたします。

○長谷川説明員 労働省からお答えいたします。今、先生御質問の死亡者でございますが、横浜港で昨年起こりました死亡者については、はしけの作業で労働者の死亡災害が五件ということでございます。まして、うち二件が水死によるものでございました。

この二件の水死の災害の概要でございます。一件は六十一年四月二十四日に起こつておりますが、埠頭のしけだまりのはしけ上において荷積み作業中に海中に転落したものと、それからもう一件は六十一年十一月二十八日でございますが、はしけ上において埠頭接岸中の貨物船から荷積み作業の終了後、風が強いため海岸に避難中海中に転落しておはれた。あとははしけ作業ではございませう。そういうふうな把握しております。

○辻(第)委員 私の聞いておるところではとにかくはしけの労働者がはしけから海に転落をして、これは仕事外の時もあるようでありませうが、五名というのが私どもの調査の結果であります。

先ほど申しましたけれども、百人に一人という方ははしけから転落をされて亡くなるというところは、本当に大変な事態だと思ひます。労働省としては、労働災害であるかないかにかかわらず、そのところで労働者がそういう状況で亡くなつておるといふことも含めまして、法律の範囲を越えるか越えないかといふところもあると思ひますが、しかしこれは放置できない問題だと思ひます。ぜひ十分な対応をしていただきたいと思ひますが、いかがですか。

○長谷川説明員 港湾荷役の関係の災害の防止ということにつきましては、かねてから我々の方も重点業務ということで対応いたしております。特に、五十八年からたまたま実施中でございませうが、第六次労働災害防止計画という中で重点業務として取り上げまして、荷役作業における作業間の連絡調整の徹底ですとか、荷役機械等の点検整備の励行というふうな各種の対策を講じておるところでございます。はしけ労働者の労働災害についても、個々の事業場への監督指導、安全パトロール等を通じて対処してきておるところでございます。

○辻(第)委員 いろいろと御努力はしていただいている、重点の問題として御努力をいただいておりますのはわかるのですが、実態としては、やはり昨年そういうことがあつたわけですね。また一度調査もしていただいて、これまで以上にものつというふうな対応をしていただきたいと思ひますが、いかがですか。

○長谷川説明員 先生おっしゃるとおり、我々も、災害関係の協会もございませうし、今申し上げましたように、中身的にもいろいろ分析いたしました上、特に夏などは毎年パトロールなどをいたすことをやっておりますし、そういう意味で、今後とも災害防止には万全を期していきたいと思ひております。なお、関係の省庁とも十分連絡をとつた

上に実施をしていきたい、こういうふうに考えております。

○辻(第)委員 一般的なお役所の答弁ではなしに、いろいろとお忙しいのはわかりますけれども、これはもう放置できない問題だと思えますので、労働条件の問題あるいは危険な作業の現場の問題、そういういろいろなことも含めて、いろいろな点でより積極的な対応をとっていただきたいというのを強く要望をいたします。

次に、運輸省にお尋ねをしたいわけでありまして、労働省には具体的に言わななですが、はしけが大型化しているというのです。これまでは大体百五十トンくらいが中心だったそうですが、今は四百トンが中心になり、さらに七百トンくらいというようなこと、その七百トンのはしけを一人の方が動かす、作業をされる、こういうことになるわけですね。それから平均年齢が非常に高齢化してまいりまして、五十五歳くらいが平均ではないか、そういう話も聞くのです。

それから、先ほどちょっと触れましたけれども、下請のはしけ業者というのが料金のダンピングの問題などで非常に経営困難、そういう状況でありますから、その労働者に対する労働条件、賃金が非常に良くない、そういう背景があるんですね。そういう背景があつて、そして先ほど申しました労働組合に加盟している元請業者のところで仕事をしている人はかなり賃金が高い。だけれども、下請で未組織の労働者のところというのはうんと格差があるというふうな話であります。

そういうものもろの条件の中で港湾労働者が仕事に張りをつけているというのですか、そういう状況の中で、不注意というふうなことも含まれているかも知れませんが、こういう事態も起こっているというふうな考えのわけでありま

す。

それで、労働条件の問題なども労働省ひとつ分やっていただいたいと思うのですが、運輸省、この根底にはやはり料金の混乱、ダンピングの問題があると思うのです。そういう状況の中で、

殊に下請のはしけ業者あるいは下請の業者の方が大変厳しい状況でありますから、労働者に払う賃金も厳しい、労働条件も厳しい、こういうことになってくるんですね。こういうふうな考えてまいりますと、やはり大きく根底にあるのは料金のダンピング問題ですね。これが非常に大きな問題だと思ふのです。これについて運輸省はどのように対応をされているのか、お答えをいただきたいと思ひます。

○武石政府委員 お答えいたします。

労働省の五十九年の統計によりますと、「屋外労働者職種別賃金調査報告」という統計でございますが、はしけ労働者の賃金格差といふものは、従業者三百人以上の企業を一〇〇とした場合に、百ないし二百九十九人の企業では九三、十ないし九十九人の企業では七三となつております。また年齢別に見ますと、二十五歳ないし二十九歳を一〇〇とする場合、四十歳ないし四十四歳では一五五、その程度がピークになつておるようでござい

ます。一方、はしけ労働者の平均賃金水準というのは、同じく労働省の統計によりますと、港湾労働者の平均賃金一万四千二百九十円より三%ほど高い一万四千七百円となつております。はしけ労働者の賃金水準をどう見るといふのは、以上のとおり、他の港湾労働者とも比べてみなければなりませんが、必ずしも一概に低いといふものではないというふうな考へております。

ただ、このような賃金格差が生ずる背景には、やはり料金の不完全な取受といふような問題もあるうかと思ひます。基本的にははしけそのものが荷役の合理化に伴ひまして稼働実績が上がらないといふのが大きな原因ではなからうかと思ひます。企業間での稼働のばらつきといふのも、そういうものに原因するのではないかと思ふわけでござい

ます。

今後こういう問題につきまして、特に認可料金の場合には、荷主に対しての著しいダンピング、下払い料金につきましてはかなり低位のものがあつたという状況が全くないわけではございませ

が、私も、港湾運送事業を監督する上で、常時いろいろと定期的な監査もしておりますし、抜き打ち監査をやるといふようなこともやっております。あるいは監査の結果、違反の明らかな者に対しては、嚴重な警告を発するといふような処分をしてまいっております。さらに、それらの者に対しては追跡監査といふようなことで是正を求めているという状況でございまして。この問題は荷主との関連といふことが非常に大きな問題でござい

ますので、私も、私どもとしても、業界を指導いたしまして、できるだけ適正な運賃を受受するよう

と指導いたしておるところでございまして。

○辻(第)委員 私ははしけの労働者が亡くなった問題でお尋ねをしたわけでありまして、結局今の港湾が近代化をされる反面、従来型の港湾運送事業がまだ残るわけでありまして、そのところの業者の問題、労働者の問題、雇用あるいは生活の安定、さらにはこのような本当にかけがえのない命が失われるという事態まで起こっているわけでありまして。そういう点で運輸省としても積極的な対応をせよといふことが、このように考へるわけでありまして、運輸大臣、ひとつ

〇武石政府委員 港湾運送事業における労働者の生活の安定とか雇用の確保、そのための事業者に対するいろいろな助成制度といふものを私も各標準備しておりまして、例えば特定不況業種・特定不況地域関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法、それによるはしけ輸送業者の雇用安定対策の問題、あるいは雇用保険法に基づきまして行つておりますいかだ運送業の雇用の安定、あるいは事業転換対策といふものを進めておるところでございまして。

このようにしまして、一方で私どもの法律上の措置をやると同時に、各種団体を通じて労働者の福祉対策を実施しております。例えば港湾福利分担金、これは関係の事業者その他からの拠出金を取りまして、各種の港湾関係の公益団体によ

りまして労働者の雇用安定あるいは生活の助成のための各種の対策を実施している、こういうところでございます。

〇辻(第)委員 事態は重大な問題でありますので、本当に積極的な対応をしていただきたい、重ねて要望して、次の問題に移ります。

いよいよ時間がなくなつてきたのですが、沖合人工島についてお伺ひいたします。

運輸省は沖合人工島構想をお持ちですね。それから通産省もマリン・コミュニケーション・ポリス構想を持っておられるようでありまして、運輸省の沖合人工島のプランについて、その構想の地域の一つに三浦半島の金田湾といふのがござい

ます。ここに沖合人工島をつくらうといふような構想があると聞いています。そしてたしか海事新聞に、一年前だったと思うのですが、運輸省の調査が終わつた、このような報道があつたようでありまして。この金田湾の人工島の構想が運輸省の中にあるのかどうか、調査をされたのかどうか、もしその構想の中に入っているとすれば、どのような構想なのか、お尋ねをいたします。

〇藤野政府委員 私たちは沖合人工島の構想につきまして、過去五、六年間勉強なしいしは調査検討をいろいろとやっております。それは、一つは日本の国土を広げるといふ意味合いを持っています。生息する空間を新たに創造するといふ意味合いを持つていらっしゃると思つておりますが、そういう意味から、この沖合人工島の多様な利用の可能性について、幾つかのケーススタディーをやつてまいりました。

その中で、今先生お話し

も、フィジビリティスタディーをやってみた  
い、かようなことを考えております。

○辻(第)委員 私どもは、そのような沖合人工島  
という問題については、環境破壊の問題そ  
の他いろいろ問題点がある、金田湾の問題につ  
いてもいろいろ問題点があるということを指摘  
して、この質問を終わりたいと思います。

最後に、我が党は、本法案が大企業本位の港湾  
づくりであるという点、あるいは地方港湾であり  
ますとか離島港湾が軽視をされている、こういう  
問題も含めまして反対をする立場であることを表  
明して、質問を終わります。

○山下委員長 これにて本案に対する質疑は終了  
いたしました。

○山下委員長 これより討論に入るのであります  
が、理事会の協議により行わないことになりまし  
たので、さよう御了承願ひ、直ちに採決に入ります。

内閣提出、港湾整備緊急措置法の一部を改正す  
る法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○山下委員長 起立多数。よって、本案は原案の  
とおり可決すべきものと決しました。

この際、運輸大臣から発言を求められておりま  
すので、これを許します。三塚運輸大臣。

○三塚國務大臣 ただいま港湾整備緊急措置法の  
一部を改正する法律案につきまして、慎重審議の  
結果、御可決をいただき、まことにありがとうございます。

また、審議の過程において御指摘の  
ありました諸点につきましては、その趣旨を十分  
に尊重し、努力してまいる所存であります。どう  
もありがとうございます。

○山下委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員  
会報告書の作成につきましては、委員長に御一任  
願ひたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり  
○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さ  
よう決しました。

(報告書は附録に掲載)

○山下委員長 次に、内閣提出、日本国有鉄道の  
経営する事業の運営の改善のために昭和六十一年  
度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律  
案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。三塚運輸大臣。

日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のた  
めに昭和六十一年度において緊急に講ずべき  
特別措置に関する法律案  
(本号末尾に掲載)

○三塚國務大臣 ただいま議題となりました日本  
国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭  
和六十一年度において緊急に講ずべき特別措置に  
関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。

国鉄の経営は、昭和五十九年度末において繰越  
欠損金が十二兆円を超えたほか長期債務残高も二  
十一兆八千億円に達するなどまさに危機的状況に  
あります。

このため、政府におきましては、昨年七月に提  
出された日本国有鉄道再建監理委員会の意見を最  
大限に尊重し、昭和六十二年四月一日から新経営  
形態へ移行することにより国鉄の経営する事業の  
抜本的改革を図ることとしていたるところでありま  
すが、これと並行して、日本国有鉄道の経営する  
事業の再建の推進に関する臨時措置法第三条の規  
定に基づき、国鉄の経営する事業の運営の改善の  
ために緊急に講ずる必要があると認められる事項

について所要の措置を講じ、国鉄の経営する事業  
の適切かつ健全な運営を実現するための体制整備  
に資するよう努めているところであります。

本法律案は、昭和六十一年度において、このよ  
うな緊急に講ずべき措置として、国鉄の長期債務  
に係る負担の軽減及び職員退職の促進を図るた  
めの特別措置を定めることとしたものでありま  
す。

次に、この法律案の概要について御説明を申し  
上げます。

第一に、国鉄の長期債務に係る負担の軽減を図  
るため、政府は、資金運用部が国鉄に貸し付けて  
いる資金に係る債務のうち、既に棚上げ措置を講  
じている特定債務五兆円余を一般会計に承継させ  
ることとし、一般会計は同額の資金を国鉄に対し  
無利子で貸し付けたものとするとしておりま  
す。また、現在一般会計が国鉄に貸し付けている  
一定の無利子貸付金に係る債務の償還期限等の延  
長についても必要な措置を講ずることとしており  
ます。

第二に、国鉄の職員が著しく過剰である状態を  
緊急に解消するため、国鉄の行う退職希望職員の  
募集に応じて退職を申し出、認定を受けた職員が  
昭和六十一年度中に退職したときは、その者に対  
し俸給、扶養手当及び調整手当の合計額の十カ月  
分の額に相当する特別給付金を支給するなど所要  
の措置を講ずることとしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。  
何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成くださ  
いますようお願い申し上げます。

○山下委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

○山下委員長 この際、連合審査会開会申し入れ  
に関する件についてお諮りいたします。

まず、商工委員会において審査中の内閣提出、  
民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の  
促進に関する臨時措置法案について、商工委員会

に対し連合審査会の開会を申し入れたいと存じま  
すが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり  
○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、  
さよう決しました。

次に、建設委員会において審査中の内閣提出、  
東京湾横断道路の建設に関する特別措置法案につ  
いて、建設委員会に対し連合審査会の開会を申し  
入れたと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、  
さよう決しました。

なお、両連合審査会の開会日時等につきまして  
は、それぞれ委員長間で協議の上決定いたします  
ので、御了承願ひたいと存じます。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、  
本日は、これにて散会いたします。

午後四時三十四分散会

日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善の  
ために昭和六十一年度において緊急に講ずべき  
特別措置に関する法律案  
日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善  
のために昭和六十一年度において緊急に講  
ずべき特別措置に関する法律

(趣旨)  
第一条 この法律は、昭和六十一年度において、  
日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関  
する臨時措置法(昭和五十八年法律第五十号)

第三条に規定する日本国有鉄道の経営する事業  
の運営の改善のために緊急に講ずべき措置とし  
て、日本国有鉄道の長期資金に係る債務の負担  
の軽減及び日本国有鉄道の職員の退職の促進を  
図るための特別措置を定めるものとする。

(一般会計による未償還特定債務の承継等)

第二条 政府は、昭和六十二年三月三十一日にお  
いて、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法  
(昭和五十五年法律第十一号。以下「特別措置

法」という。)第十八条に規定する特定債務(同日まで償還されたものを除く。以下「未償還特定債務」という。)及び未償還特定債務に係る同日において支払うこととなつてゐる利子に係る債務を、一般会計において承継する。この場合において、当該承継に係る未償還特定債務の償還条件のうち償還期限及び据置期限(以下「償還期限等」という。)については、政令で定めるところによる。

2 政府は、前項の規定により未償還特定債務を一般会計において承継したときは、その時において、日本国有鉄道に対し、未償還特定債務の額に相当する額の長期の資金を無利子で貸し付けたものとする。

3 前項の規定による貸付金の償還に關し必要な事項は、政令で定める。

4 日本国有鉄道は、第二項の規定による貸付金に係る債務の処理に係る計理については、特別措置法第二十条に規定する特定債務整理特別勘定において整理しなければならない。この場合において、同条中「第十八条の規定により貸付けを受けた長期の資金」とあるのは、「第十八条の規定により貸付けを受けた長期の資金及び日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和六十一年度において緊急に講ずべき特別措置に關する法律(昭和六十一年法律第...号)第二条第二項の規定により貸し付けたものとされた資金」とする。

(無利子貸付金の償還条件の変更)  
第三条 政府は、特別措置法第二十三条の政令で定める債務のうち政令で定めるものについて、同条の規定に基づき延長された償還期限等を更に五年以内において延長する旨の特約をすることが出来る。

(特別給付金の支給)  
第四条 日本国有鉄道総裁は、職員(日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)第二十六條第一項に規定する日本国有鉄道の職員をいう。次項第三号及び第七條を除き、以下同

じ。)が業務量に照らし著しく過剰である状態を緊急に解消するため、退職を希望する職員の募集を行う場合において、五十五歳未満の職員がこれに應じて退職を申し出たときは、その者が次の各号のいずれかに該当する場合を除き、その者について退職を希望する職員である旨の認定を行うことができる。

一 昭和六十一年三月三十一日までに五十五歳となる者  
二 日本国有鉄道総裁(その委任を受けて任命権を行う者を含む。)に対しその休職期間の満了する日において退職することを書面により申し出て休職していた者  
三 前二号に掲げるもののほか運輸省令で定める要件に該当する者

2 日本国有鉄道は、前項の認定を受けた職員が退職したときは、その者が次の各号のいずれかに該当する場合を除き、その者に対し、特別の給付金(以下「特別給付金」という。)を支給するものとする。

一 国家公務員等退職手当法(昭和二十八年法律第八十二号)第五條第一項の規定の適用を受けないで退職した者  
二 公務上の傷病又は死亡により退職した者  
三 退職の日又はその翌日に、常勤の国家公務員若しくは地方公務員又は特別の法律により特別の設立行為をもつて設立される法人その他これに準ずるものとして政令で定める法人の常勤の職員(以下「特殊法人等職員」という。)となつた者

3 特別給付金は、昭和六十一年三月三十一日までに退職した者に対し支給するものとする。

(特別給付金の額)  
第五条 特別給付金の額は、退職の日におけるその者の給与のうち一般職の職員の給与等に関する法律(昭和二十五年法律第九十五号)に規定する俸給、扶養手当及び調整手当に相当するものの月額の合計額に十を乗じて得た金額とする。

(特別給付金の返還等)  
第六条 特別給付金の支給を受けた者が次の各号のいずれかに該当することとなつた場合には、その者は、運輸省令で定めるところにより、その支給を受けた特別給付金に相当する金額を日本国有鉄道に返還しなければならない。

一 その支給に係る退職をした日から起算して一年以内に職員、常勤の国家公務員若しくは地方公務員又は特殊法人等職員となつたとき。  
二 国家公務員等退職手当法第十二條の第二項の規定により支給を受けた一般の退職手当等の全部又は一部を返納せられることとなつたとき。

2 日本国有鉄道は、特別給付金の支給を受けることができることとなつた者であつてその支給を受けていないものが前項各号のいずれかに該当することとなつた場合には、第四條第二項の規定にかかわらず、その者に対し、特別給付金を支給しない。

(特別の配慮)  
第七条 国は、日本国有鉄道の職員が著しく過剰である状態を緊急に解消するための措置が円滑に実施されるよう退職する職員の就職のあつせん等及び特別給付金の支給に必要な資金の確保について特別の配慮をするものとする。

附則  
この法律は、公布の日から施行する。

理由  
日本国有鉄道の経営の現状にかんがみ、昭和六十一年度において、その経営する事業の運営の改善のために緊急に講ずべき措置として、日本国有鉄道の長期債務に係る負担の軽減及び日本国有鉄道の職員の退職の促進を図る必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

|               |       |
|---------------|-------|
| 運輸委員會議録第五号中正誤 |       |
| ページ           | 誤     |
| 二             | 効外    |
| 二五            | 末二    |
| 二四            | 末二    |
| 二一            | 受益者負担 |
| 二〇            | 施策    |
| 二〇            | 取支に内容 |
| 二〇            | 取支の内容 |
| 二〇            | 取支の内容 |



昭和六十一年四月十五日印刷

昭和六十一年四月十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局