

参 議 院 運 輸 委 員 会 会 議 錄 第 七 号

昭和六十三年四月二十一日(木曜日)

午前十時一分開会

委員の異動

四月二十一日

辞任

田渕 哲也君

補欠選任

橋本孝一郎君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

中野 鉄造君

真鍋 賢二君
松岡満壽男君
安恒 良一君
中野 明君事務局側
常任委員会専門
多田 稔君運輸省港湾局長
安全全局長
安全全局船員部長
奥山 文雄君
野尻 豊君斎藤 次郎君
棚橋 泰君
橋本 昌史君

- 委員長(中野鐵造君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。
- 港湾法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
- 船員法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

- 委員長(中野鐵造君) 本日の会議に付した案件
- 船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
- 船員法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

と、まず、民活法特定施設整備事業、港湾機能総合整備事業、特定民間都市基盤施設整備事業、リゾート地域整備事業、そして今度NTTの売却益活用の社会資本整備事業が既に可決され、A型とB型とあるわけですね。そのほかに、これは予算助成で六十二年度から六十四年度までの事業としてやられている港湾利用高度化拠点施設緊急整備事業、同じく促進事業、これだけはあるわけですよね。これ、資金の活用方法もいろいろあるし、多様な施設のメニューがありまして、こんなにたくさんで、ちょっとと素人ではどれがどれでどういふうになるんだろうと。今名前挙げただけでもかれこれ十本近くあるんですからね。この参考資料を見ると、中身にもかなり共通点もあるんですね。

ですから、この港湾の整備、活用が図られるその中身の共通点、違い点等々、イメージ的に少しきりやすく、今回の法案を含めてちょっと解説してみてください。何でこんなに十本もあるのか、全くわかりませんので、まずちょっとそれを説明してみてください。

○政府委員(奥山文雄君) お答えいたします。

先生おっしゃいますように、近年、港湾に対する諸要請も多様化してまいりまして、港湾における対応を積極的に受け整備を進めてまいりたい、かようと考えて次第でござりますが、そのことが個性豊かな地域づくりを進めます。それでも、それを順次御発言を願います。

○安恒良一君 まず、近年、港湾の整備について

本案につきましては、既に趣旨説明を聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

○安恒良一君 まず、港湾の整備について

は、総合的な港湾空間の整備、それから臨海部の活性化、民活による港湾の整備など二十一世紀を目指して港湾をめぐる開発の動きが非常に活発になっています。まあ結構なことだと思います。

○安恒良一君 まだ、これに対する施策として、一つは民間活力の導入ということでその関係をちょっと見ます

今事業名をたくさん並べられたわけですが、この中は、大きく分けますと、法律からくる事業名が一つござります。それから資金の名前からくる事業がある。こうしたことでございますが、ただこれに対する施策として、一つは民間活力の導入ということでその関係をちょっと見ます

も、港湾整備におきまして、從来の公共事業の体系に加えまして、民間の資金というものがあることは効率的な民間の経営能力というものを活用していくという必要があるわけございまして、そのことから御指摘のようなさまざまな制度があるわけございますが、ここに取り込んできているわけございまます。

この民間活力を活用するための支援措置というものの内容がやや複雑な形になつておるわけでございまして、これはあくまで從来の公共事業の体系に加わってきておるというふうに御理解いただければやや全体がすっきりしてくるのではないかと思うのですが、この民間活力を活用するための支援措置が、財投であるとか、あるいは税制であるとか、あるいはNTT株式の売却益の活用などが入つておるわけでございまして、ここにのところの御理解がややしくないという面があるのは私どもも否定しておるわけございません。したがいまして、これらの施策につきまして、港湾に対します多様な要請にきめ細かくたえていく上では必要不可欠なものかと考えておるわけでござります。

したがいまして、これらの施策につきまして適切な運用を図つていくことはもちろん重要でござります。民間事業者の方々を初めといたしまして、広く一般に御理解いただけるよう今後とも努めてまいりたい、かようと考えておるところでございます。

○安恒良一君 運輸大臣、私十本と言つたが八本ありますから、この八本のそれぞれの特徴なり違う、あなた大臣ですから、ちょっとと説明してみてください。これ八本ありますから、どういうふうに違っているか。——これは大臣に聞いているんだよ。どこに特徴があるのか、こういうことをちょっと聞かしてください。

○國務大臣(石原慎太郎君) いや、とても私できませんので、必要なら局長の方にお願いいたしました。

○政府委員(奥山文雄君) 事業制度の概要をかいつまんで御説明申し上げたいと思いますが、おつしやるよう全部で七本ないし八本のものでございます。ちょっと時間がかかるかと思いますが、できるだけ簡単に申し上げたいと思います。

法律に基づくといいますか、もとの法律があるものといたしまして、特徴あるのは、第一番目に、御承知のリゾート地域整備事業というものでござります。これは、いわゆるリゾート法に基づく事業でございまして、リゾート地域におきますマリ

ナあるいは人工海浜等の施設整備に対する税制上の優遇措置、あるいは財政投融資というようなことの、そういう制度があるのでござります。これはリゾート地域の整備という面で特定されておるわけでござります。

それから二番目に、民活法、いわゆる民活法に基づく特定施設の整備事業というのがござります。これは、中身を申し上げますと、港湾の中核をなす部分に、例えば旅客ターミナル施設であるとか港湾文化交流施設、あるいは民活法によるその他の特定施設の整備を行う、いわゆる上物の整備を行う、これが港湾の新しい核をなすというような場合に適用する事業でござります。

それから、特定民間都市開発事業というのがございますが、これは、民間都市開発推進機構といふ機構から民活事業等に対します低利融資制度などを設けたものでございます。これは事業の推進をバックアップするシステムでございます。

今までのものはもとの法律が先般成立したものでございまして、これに基づくプロジェクトの作成を今各地域におきまして鋭意努力をしておるところでございまして、一部におきましては既に着手しているものもあるという状況でござります。

それから、港湾機能総合整備事業というのがございますが、これは港湾地区におきます民活法の特定施設、あるいはこれと一体となつた施設の整備、といいますのは、民間都市開発推進機構以外にもその中核になる施設群として必要になるものがござりますが、そういうものを一群として整備ができるだけ簡単に申し上げたいと思います。

さあ、そこには手当でがが必要なもの。これに対する手当でをかに手当でが必要なもの。これに対する手当でをしたるものでござります。

○安恒良一君 もういいよ、時間がもつたいないから。

○政府委員(奥山文雄君) あとはNTT関係の事業でござります。

○安恒良一君 まあ表もいただいてますからね。リゾート地区整備事業というのがかなりちょっとしたので、あのところは、対象施設は、やることを見ますとほとんど変わらないことをやるんですよね、この一覧表を見ますと。やろうとしていることについては、まあ若干の違いはあります

すよね、この一覧表を見ますと。やろうとしていることについては、まあ若干の違いはあります。ですから私は、同じようなことをやるのに、何でこんなにたくさん次から次に法律ができるやるのかなと思いましたから聞いたんです。

そこで、今回の法案に入りたいと思いますが、まず、NTTの株の売却をしてやるということのこのB型、これは補助金償還型ですね。昨年の臨時国会では、これは関係法律改正ということで一括で提案された。ところが今回は、同じく公共事

業で港湾をやるのを今度はA型でやる。A型といふのは収益回収型です。今度は個別立法で、おののの委員会に出されるんですね。何で大臣、同じじNTTの売却益を使うのに、ある場合にはB型

と、今度はそれが委員会に付託をして個別立

やり方は、これは政府の方針ですから、官僚の考えじゃないですね。政府の方針として、ある場合には特別一括でやる、ある場合には個別でやる、なぜこんなことになるんですか。その理由をちょっと聞かしてください。

○國務大臣(石原慎太郎君) 詳しくはまた政府委員の方から御答弁いたしますけれども、私が考えますに、NTTの売却益を港湾の開発に使うといふ幹が座りまして、前回はB型という枝が出て、それから農林とか厚生とか運輸とかいうさらに小さな枝葉があつたのですから一括したと思うんですけれども、今回の場合にはそれにもう一つ幹からA型という大きな枝が出来まして、これは要するにほとんど運輸プロパー……

○安恒良一君 違う違う、それは違うよ。

○國務大臣(石原慎太郎君) 幾つかあるわけですからA型という大きな枝が出来まして、これは要するにほとんど運輸プロパー……

○安恒良一君 違う違う、それは違うよ。

○國務大臣(石原慎太郎君) 幾つかあるわけですからA型という大きな枝が出来まして、これは要するにほとんど運輸プロパー……

○安恒良一君 まあ表もいただいてますからね。リゾート地区整備事業というのがかなりちょっとしたので、あのところは、対象施設は、やることを見ますとほとんど変わらないことをやるんですよね、この一覧表を見ますと。やろうとしていることについては、まあ若干の違いはあります。ですから私は、同じようなことをやるのに、何でこんなにたくさん次から次に法律ができるやるのかなと思いましたから聞いたんです。

そこで、今回の法案に入りたいと思いますが、まず、NTTの株の売却をしてやるということのこのB型、これは補助金償還型ですね。昨年の臨時国会では、これは関係法律改正ということで一括で提案された。ところが今回は、同じく公共事

業で港湾をやるのを今度はA型でやる。A型といふのは収益回収型です。今度は個別立法で、おののの委員会に出されるんですね。何で大臣、同じじNTTの売却益を使うのに、ある場合にはB型と、今度はA型で収益回収型になる、個別立法と

と、今度はそれを委員会に付託をして個別立

ます。

○國務大臣(石原慎太郎君) おつしやることよくわかります。いすれにしろ、慎重な審議をすることが建前でございますから、その違いだけですかね。そういう意味から言うと、私はやはりこの問題を余りそのときそのときに応じて便宜的にやるのはよくないなど、こんな感じを持つてます。

○安恒良一君 そこでNTT株の売却、国全体は六十三年度では一兆三千億ですね。うちA型が千二百二十五億、B型が一兆七百七十五億、C型が一千億となっています。このうち港湾ではA型は四十億ですね。それからB型が四百九十七億の配分となっていますが、私は、A型の四十億という金額はちょっと少な過ぎやしないかなと、そういう感じですが、どうでしょうか。

そこで、A型の一つのプロジェクトの事業費、運輸省は大体どのくらいを想定していますか。

○政府委員(奥山文雄君) 今先生おつしやいましよ。そういうものは一括でやっておきながら、せると国会対策上の理由以外何物も考えられない。ですから余りそのときそのときで、しかも臨時にやるのではなくて、それは慎重に使わなきゃならぬから、本来ならば運輸委員会にかけるものはかける、何々委員会にかける。こういうやり方されるんだが、結局政府の御都合で国会対策上、私から言わせると国会対策上の理由以外何物も考えられない。ですから余りそのときそのときで、しかも臨

十億でござります。A型が四十億の予算計上を行つたところでございます。現在、全国にあります各港におきまして、それぞれA型の事業の内容を詰めておる段階でございまして、これはそれぞれ地元の特殊性などを織り込みながら具体的な検討を行つておる段階でございまして、これにつきましても、今後具体的なヒアリングを行つて内容を確定していきたいと、そういうふうに考えておるところでございます。

Aタイプの性格上この貸付金を返していただくという性格のものでございますから、その返していただく事業と一緒につて計画されねばならないといふことから、その中からヒアリングをした結果、熟度の高いものから実施してまいりたいと、そういうふうに考えておるわけでございまして、現段階で各個別の事業の内容につきましては、金額等につきましてはまだ明らかでない部分がございますので、もう少し御猶予をいただきたいと、かように考えておるところでござります。

○安恒良一君 いや、四十億というのをとりあえず資金を確保すればいいということじゃないでしょ。

ですから私が聞いているのは、A型の一つ

のプロジェクトの事業費の規模をどのくらいに考

えていのか。そういうものもないで大藏と折衝して、この四十億なんという金があなた出てくるはずはないんだから。事業規模なんだから。それからいま一つ統いて聞いておきますが、候補地でですね、候補地と具体的な事業の中身、大体どんなものがあるのか。そんなものもなくて予算要求だけするはずはないんです。

ですから、その二つについて大体どのくらいの事業費を考えているのか。候補地と具体的な事業の中身、まだそれは最終確定じやないにしても、どんなお考えをお持ちなのか。そういうものがな

いまま大蔵省が認めるはずなんかないですよ。大

蔵省もここへ来てもらつて、いますけれどもね。だから、どのぐらいのことを考えているかということを僕は聞いている。

○政府委員(奥山文雄君) 六十三年度に私ども予定しておりますものを申し上げますと、二つございまして、一つは公共埠頭の整備によります事業、それからもう一つは臨海部の活性化を図る事業、この二つの柱を予定しておるわけでございます。それの事業の候補地は、現段階で、公共埠頭の整備につきましては東京、横浜、大阪、神戸というようなものを予定しております。臨海部活性化事業につきましては相生、釜石などを予定しておりますところでございます。

先ほど申し上げましたように、事業の内容はこれから確定してまいりたいということでございますが、現段階での私たちのもくろみといたしましては、現段階での私たちのもくろみといたしまして、まず、現段階での私たちのもくろみといたしましてございましては、公共埠頭につきましては、たゞいま申し上げました四港につきまして総額百五十億程度かなというところでございます。一港平均四十億ないし五十億というようなところの規模を考えておるといいますか、そういうもくろみをしているというところでございます。なお、臨海部活性化事業につきましては、やや規模が小さくなりますが、現在、内容を詰めておる段階でございますので、そういった造船所であつたところの跡地の特性を十分生かして、活性化できる新しい計画として進められるよう、そういう方向で検討を進めておるわけでございます。

その中で公共部分といいますのは、例えばそこにある道路の整備であるとか、あるいは一部緑地等の整備も含まれるわけでございますが、そうに至る道路の整備であるとか、あるいは一部緑地等の整備も含まれるわけでございますが、そういったものが公共部分になるわけでございまして、その他計画の内容、上物等の関係がまだ明らかでございませんが、そういうものとの一体的な計画としてつくられるものと私どもは考えておるわけでございます。

○安恒良一君 釜石もいわゆる特定不況地域に指定されて、鉄鋼問題その他のあるからこれの開発ということがだらうし、相生は造船問題があるから、こういうものを使ってその整備を重点としてやろうということだと思うんですね。ところが、今聞きますと、事業の中身がどうもはつきりしませんね。総論的な話だけですね。どういうふうに港湾を整備して、そして収益事業は何なのかな。御承知のように、これは収益を上げて、そして返すわけですからね。補助金事業じやないんですけどね。その意味からいと、どうもあなたの答弁を

聞いてみると、これで何をおやりになるのか、どうしても私はわかりかねんですがね。

そこで、少し中身を聞いてみたいと思いますが、ここに「港湾」という雑誌があるんですよ。この雑誌の六十二年九月号に、六十三年度の港湾整備予算概算要求の中身といふことでこれがかなり詳しく書いてあります。これを私は見ました。NTTのA型を使った概算要求として三つの施設のイメージが説明してあります。「沖合人工島への適用例」、それから三つ目が「大規模スポーツ場地への適用例」ということで、図解入りでかなり詳しく書かれているんです。しかも、これは全部A型を使った場合を想定して書かれているんです。この中身を私読みました。ところが、あなたたちがお見えになつて、事業の中身が、どうも異なつたものになつてしまつたんじやないかと。概算要求の段階にはかなり立派なプランをお持ちだった。このように立派な考え方をお持ちだったんですが、图解入りでこういうふうにこれは私がつくったんじゃなくておたくの方であります。あなたたちがお見えになつて、事業の中身が、どうも異なつたものになつてしまつたんじやないかと。概算要求の段階にはかなり立派なプランをお持ちだった。このように立派な考え方をお持ちだったんですが、ずっとあつたんですが、それがかなり後退をしたり中身が違つたことになつて、そのように思えるんですが、どこに原因があつたんでしょうか。

○政府委員(奥山文雄君) お尋ねの内容、私しかと心得ておらないところがありますが、いずれにしましてもこの資料は概算要求時に発表したものと思います。

そこで、予定しております要求の内容が現在の形になつたという経過でございますが、いずれにしましても、関連事業からの収益で貸付金を返済していくというタイプでございますので、概算要求の時点では、関連した事業から返すのではなく、公共施設そのものの使用料で返済していくというタイプも考えたわけでございますが、予算折衝の過程におきまして、特に事業の収益性の観点からしまして、やはり使用料だけで貸付金を返済

するということにつきましてはやや難があるといふよなことから除いたものでございます。したがいまして、その時点でも要求の内容として説明申し上げている資料につきましては、必ずしもそのとおりに実現していないといふ点がございます。

○安恒良一君 何かあなたのことのような話をしようけれどもね。「港湾整備事業予算概算要求の概要」ということでおたくの、まあ名前は言いませんけれども、運輸省港湾局計画課補佐官があなたのところの局ですよ、これ詳細にお書きになつておる。何か、それは私はよう存じませんと言つておるけど、あなたの局長だからね。概算要求のときは、局内のいろんなものを全体をまとめて、そして大藏省にお出しになつたんじゃないですか、概算要求は。あなたの話を聞いてみると、何か全く関係のない人が書いたような、よく存じませんとか、こう言われているけれどもね。少なくとも運輸省港湾局として、運輸省全体でまとめ大藏に出される概算要求というの、あなたの局長さんですから、目を通されて、そしてきつとお出しになつたんじやないですか。計画するのはそれぞれ課長や係官がやるでしょうが、あなたた局長ですからね。存じませんがということじや困るわけ。存じておつたけれども実はこうなつたという話をしてもらわぬとね。何かあなたの話を聞いておると、どこか他の局の部下か何かが勝手に投稿したような話になつておる。

ですから、そういう意味からいうと、例えば事業規模でも、概算要求の方がかなり大事業を僕は想定しておつたと思う。この要求の段階ではね。それから、いすれもこの第三セクターのほか公社も行えるようになつておつたし、それから収益回収施設そのものにもA型が使えるようになつておつたと思う。この要求の段階ではね。

いすれにしましても、現実に事業の着手、実施ということになりますと、収益回収型でございますから、回収するという観点から、ややかたい計画からスタートするというようなことがございまして、出だし、まあ先生意外感をお持ちになられたかと思ひますが、そういつた事業の性格からされたかと思いますが、そういつた事業の性格からしまして、私ども、ややかたい形から進めざるを得ないというふうに考えた次第でございます。この制度が、スタートがまだこれからござりますから、だんだん制度になれてしまりますので、そこには公共施設がその事業の運営には大変役立つのでござりますが、一般の公共事業から見ますとややプライオリティーが下がる面がありますから、そこそこ運営に寄与するというような性格の事業が、要請があらわれてきています。

その場合に、公共施設がその事業の運営には大変役立つのでござりますが、一般の公共事業から見ますとややプライオリティーが下がる面がありますから、そこそこ運営に寄与するというような性格の事業が、要請があらわれてきています。

○政府委員(奥山文雄君) 何といいますか、収益回収型の資金を入れて港湾の活性化を図ろうといふ政策を掲げまして、当時まだ制度そのものが確定していない今までございましたけれども、それが地方の構想につきましてヒヤリングをしたわけでございます。その段階ではいわゆる構想と

い、こういうことを僕は言つておるんですよ。ですが、このA型といふことについて、港湾整備事業、公共事業、しかもかなり年月もかかる仕事をだしあなたは今かたい仕事だと、こう言われたんですが、かたいといふ表現で言われたんですね。このA型をお使いになる理由はそもそも何ですか。

○政府委員(奥山文雄君) 仰せのとおり、從来港湾整備の中核をなしておるのは公共事業といふものでございます。これにつきまして、公共施設を第三セクターが緊急に整備したいと。第三セクターといふのは、これに関連する公共施設に密接な事業を営むといいましょうか、ちょっとと言葉があべこべになりますが、ある事業を営むための第三セクターが公共施設を整備することによつて、さしあたつて第三セクターの運営に寄与するというような性格の事業が、要請があらわれてきています。

ですから私はやはり、例えはあなたは東京とか大阪とか横浜とかの港湾、埠頭の何とかかんとかの四十億をあつちにも全部使つてもとても……。

ですから私はやはり、例えはあなたは東京とか大阪とか横浜とかの港湾、埠頭の何とかかんとか市周辺のいろんな問題は、ここに言うように八つもありますからこれでいろいろやれるわけですね。今一番問題になつておるのは、造船不況であるとか鉄鋼不況とかそういう等々を抱えている港湾地域の再活性化をどう図るかということであるならば、私は、この金の活用の仕方といふのは一つは効率的に生きくるんじやないかなという感じがしますから、そのところを最初聞いたときに、この四十億はどういうところでどうお使いになりますかと聞いたたらあなたは二つのことを挙げられたんですが、私はむしろ後段の方の造船不況であるとか鉄鋼不況等を抱える港湾地域の再活性化にかなり重点的に使われた方がいいと思いますが、その点、大臣どうでしょうか。

○國務大臣(石原慎太郎君) これは、原則的には造船不況、鉄鋼の不況を抱えている地域から妥当な提案があれば、当然それにこういった措置を講じていくことは自明でございますけれども、今その提案がどういう形でどう順で來ているかわかりませんが、今ある限りの各地方からの提案に沿つて、該当するプロジェクトを選択していると、そういう現況だと思います。

○安恒良一君 このNTTの株の売却益は、国全體で、六十三年度には三兆八千億の収入に対して

○安恒良一君 港湾整備といふのはいろんな型がありますからね。私はこれをどうしてもこういう形でお使いになるというならば、例えば東京とか大阪とか、そんなところよりもやっぱり造船不況とかも鉄鋼不況の港湾等の、港湾を抱える地域の再活性化にやはりある程度重点的に使われてしかるべきじゃないか。あなたはこの使い方を——その金も知っているわけだから、最初四十億だから。この四十億をあつちにも全部使つてもとても……。

ですから私はやはり、例えはあなたは東京とか大阪とか横浜とかの港湾、埠頭の何とかかんとか市周辺のいろんな問題は、ここに言うように八つもありますからこれでいろいろやれるわけですね。今一番問題になつておるのは、造船不況であるとか鉄鋼不況とかそういう等々を抱えている港湾地域の再活性化をどう図るかということであるならば、私は、この金の活用の仕方といふのは一つは効率的に生きくるんじやないかなという感じがしますから、そのところを最初聞いたときに、この四十億はどういうところでどうお使いになりますかと聞いたたらあなたは二つのことを挙げられたんですが、私はむしろ後段の方の造船不況であるとか鉄鋼不況等を抱える港湾地域の再活性化にかなり重点的に使われた方がいいと思いますが、その点、大臣どうでしょうか。

○國務大臣(石原慎太郎君) これは、原則的には造船不況、鉄鋼の不況を抱えている地域から妥当な提案があれば、当然それにこういった措置を講じていくことは自明でございますけれども、今その提案がどういう形でどう順で來ているかわかりませんが、今ある限りの各地方からの提案に沿つて、該当するプロジェクトを選択していると、そういう現況だと思います。

○安恒良一君 このNTTの株の売却益は、国全體で、六十三年度には三兆八千億の収入に対して

無利子貸付金として使われるのが一兆三千億。そのうちA型、B型、C型と、この三つの型にこれが分かれておりましね。そこでNTTの株の売却収益は六十六年度までというふうに私どもは聞いております。ですから、この無利子貸付金の計画も、これは今言つたようにどういうふうになつていくんですか。六十六年度までと聞いていますから、このいわゆるA型によるやり方というのは、一応事業計画としては六十六年度までと、こういうことでやるんですか、どうするんですか、そこは。

○政府委員(奥山文雄君) 現段階では六十三年度におきます所要の経費を計上しているわけでござりますが、六十四年度以降につきまして、この六十三年度におきます実績などを踏まえながら促進を図つてまいりたいと、こう思つてゐるわけでござります。おつしやるようによく六十六年度といふことでもございますが、私どもいたしましては、この資金が有效地に活用されて港湾の整備の促進に役に立つようについているわけでござります。

ただ、事業の内容がこれから詰まるというような点もございまして、今必ずしも全貌がわかつてない点もございますが、今のNTTのA型の資金がいつまでどういうふうに使えるかといふようなこともしかわらない点もございませんけれども、その点も十分念頭に置きながらこの事業の推進に努めてまいりたい、こういうふうに考えているところでございます。

○安恒良一君 しかし資金は、六十六年度までに限定された資金ですね。NTTの株を売つてしまふ計画はもう既にはつきりしているんです。しかもこれA型ですから、例えば毎年六十三年度並みの配分が六十六年まで行われるということになると、このA型は一千二百二十五億程度だと。そうすると港湾は、ことしへ四十億だつたんですが、これでいきますと港湾は、この四年間毎年四十億程度しか計上されない、こういうふうに考えていいんでしょうか。このところはどうですか。

○政府委員(奥山文雄君) 六十三年度、先ほど申し上げましたようにややかたい形で出発してござりますので額としては四十億程度のものでござりますが、具体的な計画が定まり次第これに十分対応できるよう、四十億というようなことでございましたんで、対応できるよう予算の確保に努めてしまひたい、こういうふうに考えております。したがいまして、私ども毎年四十億というふうには今考えておらないわけでござります。

○安恒良一君 大蔵省お見えになつていますが、大体六十六年度まで、限定された資金であることは間違いない。それからことしのA型は千二百一十五億ですね。そしてあとB型、C型と、こうあります。そこしは港湾は四十億なんですが、来年はその四十四年度、六十五年度、六十六年度というのは、四十億が百億になつたり二百億になつたりすることしの実績を見てA型、B型、C型の資金枠も変わると。それから同じA型の配分についても、ことしは港湾は四十億なんですが、来年はその四十億が百億になつたり二百億になつたりすることがあります。おつしやるようによく大蔵省、どうでしようか。

○政府委員(齋藤次郎君) NTTのA型と申しますのは、御承知のように、從来全く無償で行われた公共事業につきまして、利子分は無利子でござりますけれども元本を償還していくだけという意味で、全く新しいタイプの公共事業でございます。したがいまして、今率直なところ申し上げます。したがいまして、各事業でそういういわゆる償還型の公共事業というのが可能かどうかという、いわば発掘段階にあろうかと考えております。

実は、六十三年度予算では千二百二十五億といふことでござりますけれども、概算要求の段階では、私ども実は二千億の要求枠を設定しておつたわけでございます。その後、各省からの要求をいろいろ各省とも御相談をしながら事業別に積み上げていきました、やはり從来無償であった公共事業にいわば有償型のものを導入するということになりますと、それも償還が確実にできるかどうかというような観点から、事業規模としてははどう

しても千二百二十五億までしか実は積み上がらなかつたわけでござります。

したがいまして、ことしの執行、それから今後の事業発展のいろいろな経緯を見て、私どもとしては、むしろA型はできるだけ伸ばしたいという意願でございまして、そういう面で総合的にこの事業発展につきまして、私どもとしては、も、いわば収益型の少なくとも元本が償還できるぐらいの事業が発展されれば、四十億ということにとどまらず、もつとあえるという可能性は十分にあるというぐあいに私ども考えております。

○安恒良一君 資金のことはわかりました。しかし私は、今もおつしやつたように償還が義務づけられておりますからね。この種の事業というものは、港湾事業というのはもともと公共事業なんですね。特に私が考えたのは、地方で造船不況地域の活性化のためにやら、これはA型よりもB型の方が妥当であると思うわけです。

しかし一方においては運輸省は、このA型の利用開発のニーズがあると、こう言うわけですからね。それで今聞いてみると、造船不況地域で名前が挙がっているのは釜石とか相生とか、そのほかに私は平等があるのでかなと、こう思ふんですが、運輸省に聞きたいんだが、どうも私はこういふ不況地域の活性化というのはちょっとA型じゃ無理じゃないか。大蔵省の方は、A型は金が返つてくれるんだからほんと出していいぞと、こう言われていますが、どうですか運輸省、この点はむしろA型でやるというのはちよつと造船不況や鉄鋼不況地域の活性化としては少し無理があるんじゃないかなという感じがしますが、そこはどうですか。

○政府委員(奥山文雄君) 確かに、都市部と地方部におきますこの事業の性格からします困難性といふものの違いがある場合もあるということは私どもも理解しているつもりでございます。したがいまして、その地域の特性ということもあるのでございますが、活性化のための事業といふことになりますと、それを成功させるためのバックアップというものも私どもとして相当考えなければならぬのではないかと、こういうふうに考えるわけございます。一つの有效的な手立てといつてしまつて、やはりA型の導入もさることながら、その他的一般の公共事業の重点配分というような形で支援することも必要かなと、そういうふうに考えるべきでございまして、そういう面で総合的にこの活性化が図られるように、目的が達せられるようになれば、大蔵省としてはもうまく回収できる。そしてこれは将来、恐らく国債償還の原資にこれを使いたいと、こんなのが大蔵省の意向のよう、私はいろいろ説明聞いて思ふんですね。

ところが、どうも運輸省自身は、概算要求のときにも想定しておつた使用方法と、今あなたとやりとりをして聞くと、使用方法がやや後退をしているような感じがする。ですから、概算要求の段階で考えておつたことのイメージが整理ができないまま——これもいつも私が言うんですが、こういふものが出てると各省が取り合ひするわけですね、おれのところも、おれのところも。A型であろうと、やっぱりこれだけの財源があるからこの際自分のところも取つておかなければいかぬというところで、どうも考え方の整理が十分つかないまま、とにかく資金の枠だけはとつておかないと他省に乗りおくれる、こんな考え方で資金の受け入れに加わつたんじゃないかなという印象が、今やりとりで感じますが、どうですか、そのところは。まあ大臣笑つておられるけれどもね。役人というのはそういう風習があるんです。もう乗りおくれたら損だということでね。取りあえず枠だけつておこうと、こういうのがあるんですが、そのところはどうですか。

○國務大臣(石原慎太郎君) いや、私は決してそうは思いませんで、地方の特性を生かして、そこで収益の上がる事業というものは十分あり得ると思いますし、それに備えて運輸省は資金の確保をしましたけれど、ありますから、おつしやることは、私ちよつと理解を異にいたします。

○安恒良一君 港湾事業というのは、もともと年月を要するし、公共事業が中心なんですよ。こんなところで、そんな収益をうんと上げられるようなことを考えるのがそもそも間違いなんですね。そのところの前提を忘れないようね。それは、NTTの金を借りて何をやってでももうけてないというなら、これはもうけ方はありますけれどもね。港湾事業というのは、後から今度は法的にいろいろ私が質問をしていきますけれども、いろんな制約があるんですよ、公共事業としてね。そういう勝手に何でもかんでもやつていいようにはないんじゃないんです、港湾事業というのは。もともと公共事業で国の資金なり地方の資金なり公共的な資金を投入して港湾の開発をやっていくというのが本来の事業ですからね。そのところをちよつと間違えぬようにやつてもらいたい。

そこで今度は大蔵省にお聞きしたいんですけどね。NTTの無利子貸付制度が六十二年度の補正から実際されているわけですが、これをA、B、Cの三つの型別に分けて、消化状況ですね、具体的に消化状況がどうなつてているのか、ちよつと説明してみてください。

○政府委員(斎藤次郎君) 今おつしやいましたように、実はA、B、C三つのタイプがございます。A、Bがいわゆる公共事業に入るもので、C型が民活事業と称しております。

A型につきましては補正で八十三億円計上しまして、当時まだ事業発掘が進んでおりませんので、元本を償還が可能な道路に八十億、それから公園に三億という配分をしたわけございます。実は、これは普通の公共事業と同様に事業主体が非常に多岐にわたるものですから、決算が確定します七月三十一日になりませんと実は集計結果が

明瞭でないわけございますが、一般的に申し上げますと、やはりA型事業というのは、先ほど来先生が御議論になっておりますように、全く新しいタイプの公共事業で、一体元本が返せるかどうかという検討も要るというようなことがございまして、実はまだ余り進みがよくないようでござります。したがいまして、通常の公共事業と比べておりません。

それからB型につきましては、いわゆる補助金型の公共事業と、将来国がちゃんと補助金でお返しをするということになつておりますので、全く変わりません。したがいまして、B型につきましては通常の公共事業と同様の消化でまいっているのではないかというぐあいに考えております。

それからC型は、いわゆる民活事業でございまして、これにつきましても、実は五百八十億という計上をいたしまして、私どもは大いに期待をしておるわけでございます。事実いろんなプロジェクトの引き合いがございまして、非常に活発な動きがあるわけでございますが、補正で急につくつたということで、制度の周知が徹底していない。それから、いろんな法律に基づきまして、例えば民活法とかリゾート法とかいうので、まず特定施設の指定というのをやりまして、それから地域指定なども要るわけでございます。そういう法定の手続が余り進まない。それから貸し付けを受けるについては第三セクターをつくらなければいかぬというようなことで、手続面で大分遅滞が出ておりまして、これは運輸省としては大きな使命を持つところは、そこはやはりございません。そのため手續はわざか五十億でござります。したがいまして、五百三十億といふ大部分が繰り越しになつたわけでござりますけれども、六十三年度は、現在開港等で融資相談に応じているわけでござりますけれども、非常に多くのプロジェクトの多くがよいよ本格的工事に入れるような態勢になつてきております。それから

六十三年度予算ではさらに対象事業を拡大いたしまして、今各地方でこれを核にしたいろんなプロジェクト構想が非常に活発に動いておりますので、六十三年度以降は円滑にいくのではないかと、このCタイプはAタイプ以上に実は各地方公共団体の好評を得ているというぐあいに伺っております。

○安恒良一君 今Aタイプの金額はまだ集計中でありますと、かなりの額の繰り越しが出るのではないかというぐあいに私ども考えております。ただ、どの程度にとどまつておるのか、実はまだ集計ができません。

それからB型につきましては、いわゆる補助金型の公共事業と、将来国がちゃんと補助金でお返しをするということになつておりますので、全く変わなりません。したがいまして、B型につきましては通常の公共事業と同様の消化でまいっているのではないかというぐあいに考えております。

それからC型は、いわゆる民活事業としてもこれから民活笛を吹けども踊らすと、こういうことでも、なかなかお考えになつたことが全然ございません。運輸省の港湾事業としても使えるようになります。それが私は妥当じゃないかと思うんですね。それが私が何回も言つよう年に長い年月を要しますし、公共事業でありますから、どうも収益事業を上昇させますと、やはりA型事業というのは、港湾といふ事業ではないだろうか。というのは、港湾といふのは、私が何回も言つよう年に長い年月を要しますし、公共事業でありますから、どうも収益事業を上昇させますと、やはりA型事業というのは、先ほど来ておられた大臣、どのようなお考えですか。

なA型じゃなくてB型、この増額を運輸省としている。このままではやっぽり大蔵に要求していくというのが本来の仕事ではないだろうか。というには、港湾といふのは、私が何回も言つよう年に長い年月を要しますし、公共事業でありますから、どうも収益事業を上昇させますと、やはりA型事業というのは、港湾といふ事業ではないだろうか。というのは、港湾といふのは、私が何回も言つよう年に長い年月を要しますし、公共事業でありますから、どうも収益事業を上昇させますと、やはりA型事業というのは、先ほど来ておられた大臣、どのようなお考えですか。

○國務大臣(石原慎太郎君) この一方、収益の見込みない事業については、従来公共事業の重点配分を行なうなど、各地域の特性に応じた種々の形態

の事業が行われてゐるわけでございまして、このNTTのA型に関しましても、地方の各方面的創意を誇発していただきまして、この事業の実施が地域の發展に有効な施策となるよう努力をしていただきたいし、また、運輸省も努力をしていくつもりでございます。

○安恒良一君 いや大臣、私が聞いているのは、同じこれを使うにしても、来年以降、鉄鋼であるとか造船不況地域等の港湾整備を使いやすいような条件の整備について努力を運輸大臣として、まあこれはかたいかたい大藏省が相手ですから大変だと思ひますよ。思ひますが、そういうことをされることはあるんですかどうですかと、政策としてそのことを聞いているんです。

○國務大臣(石原慎太郎君) そのように努力したいと思ひます。安恒良一君 わざわざ私は主計局次長に来てもらつて、あなたの言い分を聞いてもらよいよろんですから、言いたいことはこの際ちゃんと言うておから。港湾の臨海地区の数と広さはどの程度ありますか。港湾の臨海地区の数と広さ。

○政府委員(奥山文雄君) 港湾は、陸域と水域を一体として港湾が存在するわけでございますが、それを一つの港湾の空間と私ども呼んでおりまします。この空間は、陸、水と両方にまたがるわけでございますが、現在の陸域、いわゆる港湾空間の中の陸域の面積が、概算でございますが約千九十九平方キロメートル、水域につきましては四千七百五十平方キロメートルございます。その中で陸域は二つに分かれておりまして、いわゆる法律に基づく制度でございますが、臨港地区というのがござります。

ざいます。これは港の機能と密接に関連する陸域の部分でございますが、この臨港地区というの四百十平方キロメートルございます。それから水域も二種類ございまして、港湾区域というのがございます。水面を仕切つて港湾管理者が実体的な管理を行うという区域でございますが、それが四千七百三十平方キロメートルございます。水域の場合にはほとんどが港湾区域ということとございま

す。陸域の場合には港湾空間の中の約四割ぐらいがいわゆる臨港地区ということとございます。

○安恒良一君 そうしますと、この臨港地区の中には建物制限、港湾機能以外の施設の整備を禁止していますね、臨海地区の中に。例えば貨物用の上屋とか倉庫・物流、旅客ターミナル等これらは港湾機能に認めていますが、それ以外はだめだといふことに一応なっていますね。ところが、今まで建設するといふことになつていています。

そこで運輸省は、臨港地区の指定をこうした再開発地域では解除した上で推進をするのかどうか伺いたい。

○政府委員(奥山文雄君) 臨港地区内におきます構築物、建築物でなければ、この規制につきましては、先生今おっしゃるとおりの制限が課せら
れている場合があるわけでござります。この根拠になりますと、今まで建設するといふことになつていています。

○安恒良一君 いや、長々と言わないで。私が聞いているのは、臨港地区的指定をこうした再開発地域では解除した上で進めるのか解除しないのかと。中身はわかつていてるんですよ。だから、解除した上でやるのか解除しないでやるのか、ここだけばつと言うてもらわればいいわけだ。時間がありませんから、簡単にね。

○政府委員(奥山文雄君) 開発の内容によりまして具体的な規制を行つてているところがございました。その場合の港湾の機能といいますのは、いわゆる輸送の機能あるいは生産の機能といふところにやや規制といふのが、港湾の機能に密接に関連する範囲にとどめておるということがございました。そ

うです。これらに対しまして、やはり港湾空港を総合的に整備することによってこの要請にこたえなきやならぬということとござりますので、特にこの臨港地区は、現実には最近言われておりますウオーターフロントの部分をなす部分でもございますウオーターフロントに対する対応も、いろいろさまざまなニーズにこの臨港地区がこたえていくのが適当であろう。もちろん港の機能も、単に輸送とか生産に特化したものじゃなく、他の人の活動、生活にかかわるさまざまなニーズにこたえていかなきやならぬということでござります。

○安恒良一君 そうすると、NTTのA型の活用は、このような臨海地区の指定ということは問題にはならないんですね。問題なくやれますか、この法の活用は。どうですか。

○政府委員(奥山文雄君) 新しい、見直した結果としての臨港地区が制定されると、私ども、今御審議いただいでおりますNTT-A対象事業もその中に含まれるような形で制定をするという形になりますから、実態上支障のないようにしてます。

○安恒良一君 何かあなた、大分回りくぐり言われたけれども、私が調べたところによると、臨港地区的解除をやらぬ、しかし港湾機能と都市機能が両立できるように、自治体に臨港地区条例を改正するような指導を運輸省としてはされているんじゃないですか。そういうことで港湾局長名で六十二年十二月二十四日、「臨港地区内の分区における構築物の規制に関する参考条例案の改正について」という通達をあなたの名前でお出しになっているんじやありませんか。どうですか。

○政府委員(奥山文雄君) 先般、指導通達を出したのは事実でございますが、その通達では、臨港地区の中身、性格を新しい要請にこたえられるようにしてほしいという内容でございまして、臨港地区を解消すべきでないという意味ではございません。先ほど申し上げましたように、柔軟に対応してまいりることでございます。

おつてね。全然わからない。

○安恒良一君 まあ柔軟に対応すると。

それじゃ、各自治体の条例改定作業はどの程度進んでいますか。もしくはいつごろまでに各自治体が条例改定をするんでしょうか。

○政府委員(奥山文雄君) この指導通達、実際のタイトルは「モデル条例」という形でございます。

これは、条例を制定するのはあくまで地方自治体、港湾管理者でございます。その改定をする場合の目安として、どういうふうな改定をすればよろしいかという目安を与えるものでございまして、この中身につきましては、それぞれの港湾管理者におきまして取扱選択が行われるは当然でございますし、それからその制定の時期等につきましても、管理者自身のそれぞれの御事情があろうかと思いますが、そういうたつた事情の中で改定が進められればと考えておるところでございます。

○安恒良一君 結局、柔軟に対処するというのは、やはりそういうものをやる場合の当該自治体は、やはり度港湾機能と都市機能が両立てきるよう、条例を、その自治体みずからがそこに合った形に変えた上でこういうことをやっていくわけですね。そうすると、これを受け入れるために、やはり当該自治体はある程度今私が言つたようなことで条例を改正しなきゃならぬでしよう。そうでないと、今の法律のままでは非常にやりにくいから。そこであなたの方は、臨港地区の解除を行わなくともうまくやれるように、いわゆる柔軟性を持つことができるよう、地方自治体に対してモデル的ないわゆる通達を、モデル条例を出されて、それに各地域の特性を加えて条例を改正してもらいたいと。そういう上で、今回の法案にかかっているようなことについても受け入れて実際の仕事をしていこう、こういうことではないですか。

ですから、その意味からいって、私が聞いているのは、どのくらいの自治体がどういうふうに条例改定の作業が進んでいるのかとか。大体いつごろまでにその自治体は、例えばあなたがおっしゃったような相生であるとか釜石であるとか、その

他いろんなところについても条例を変えなきゃならない場合もあると思うんですが、そういう場合はどういうことになっていくんですか、作業として何は。

○政府委員(奥山文雄君) 現段階で、この通達に基づく条例改定につきましての報告はなされておりませんが、先ほど来御説明申し上げております

ように、新しい事業を臨海部におきまして進めるにつきましては、この条例の改定がなければ施行できない事業もございます。そういう案件を抱えている自治体につきましては、できるだけ早く条例改定が行えるよう、今後とも指導をしてまいりたい、さように考へておるところでございます。

○安恒良一君 私は、港湾空間の開発利用に関する需要が非常に活発になつてきて、ますに、法律の面の位置づけや取り扱い基準などが現行の法制のままいいのかどうかといふに疑問を実持します。

例えば、一つの例を挙げてみますと、造船所跡地と水面、水際を利用すること、それからマリナ化なども既存の規制で推進できるのかどうか。

造船所の跡地の水面と水際を利用すること、マリナ化の場合に既存の規制で推進できるのか。それから一つは、動くイベント船、これが一定期間停泊する施設の位置づけをどうするのか。さらに、そうした施設面は、水面占用料、施設使用料、係留料という問題も出てくるはずです。さらに、関

西空港では港湾施設の整備が進捗されれば港湾管理者をだれにするのか等々、現行法規の中では解決すべき問題がたくさんあるよう感じがするんですが、この点についてはどのようにお考えですか。

○政府委員(奥山文雄君) 今お尋ねの件は、まさに私どもが今抱えている課題そのものが多く含んでいます。ただ、順次申し上げますと、造船所とその前面の水面の利用の転換というようなことに関して申し上げますと、例えば造船所ですと工業用地とい

う土地利用区分になつてゐるわけでございますし、あるいは港で言いますと工業港区という港区になつてゐるわけでございます。したがいましてそういう利用の転換を図らなければならないの

でございますが、例えばマリーナにそれを転換するいたしますと、マリーナ港区というような港区に転換をしていく。それで土地は工業用地のままでいいかどうか、まあ利用の形態によつて変わりますが、そういう土地利用転換も図らなきやならないということでございます。そういう面につきましては、港湾の基本的計画がございまして、その計画の変更の中取り扱つていて変更が可能かと思ひます。

それから、イベント船のお尋ねがございましたが、これは、イベンント船というのは我が国ではまだそんなに一般化しておりませんが、今後港にぎわいという面、あるいは港の機能から見ましてもこういった利用があふえてまいる、そういうふうに私ども考へてゐるわけでございます。したがいまして、このイベント船に係ります水面の占用のあり方、それからお尋ねのありました施設の使用料のあり方、従来一般的の船舶を対象にしておつたそういう使用料の形態につきまして、そのままでいいかどうかという点につきましての検討が必要かと思ひます。ただ、建前から言いますと、そういった占用料形態あるいは施設利用の使用料形態でカバーできる範囲のものでございますが、中身といいたしまして適當かどうかという検討が必要だということでございます。

それから、もう一つお尋ねのありました、私もまた大きな課題として勉強中のものでございましたが、現在港湾管理者は港湾法に基づきまして地方公共団体の資格をもつて管理しているわけでございますが、関西空港に、仮に旅客用の港湾ができるといったしますと、そういう形態だけでいいかも、現在港湾管理者は港湾法に基づきましてあるというなら、私はそういう形で国会の方に提出をされていかなければ、ますます港湾を多面的に多角的に利用しようということでしょう。本来の公共施設としての港湾の機能を持ちながら、しかし、多面的に多角的にいろんなことをやろうと、こういうことですから、私はそういう法律について、現行法規なり取り扱い基準なりそういうものについて、やはりこの際は二十一世紀に向けて大きいことをおやりになるなら見直しをされる必要があるというふうに思ひますが、どうでしょ

うで検討グループをつくりまして鋭意検討を進めている段階でございます。

○安恒良一君 私は、第三セクターの関西空港は、港湾管理者になる資格はないと思うんですよ。これ、第三セクター。ですから、私が言つてることは、やはりこれだけ港湾空間の開発利用に關する需要が活発になつてきたら、やっぱり一遍法律を見直すものは思い切つて見直されて、二

回にこたえるようにされたらどうかという意味で言つてゐるんです。というのは、二十一世紀につきましては、港湾の基本的計画がございまして、その計画の変更の中取り扱つていて変更が可能かと思ひます。

それから、イベンント船のお尋ねがございましたが、これは、イベンント船というのは我が国ではまだそんなに一般化しておりませんが、今後港にぎわいという面、あるいは港の機能から見ましてもこういった利用があふえてまいる、そういうふうに私ども考へてゐるわけでございます。したがいまして、このイベンント船に係ります水面の占用のあり方、それからお尋ねのありました施設の使用料のあり方、従来一般的の船舶を対象にしておつた

問題はあれしても水面と水際をどう利用するかといふことについて、やはり私はマリーナ化する場合には、その造船所の跡地は工業地であつても、この水面と水際ですね、これは運輸省も政策

省にお変わりになつたんだから、これだけ港湾の空間利用開発計画が必要が盛んになつてきたら、法律面の位置づけや取り扱いの基準等についても現行法制のままいいのかどうかといふこと

で検討グループをつくりまして鋭意検討を進めているわけございます。

ただ、順次申し上げますと、造船所とその前面の水面の利用の転換というようなことに関して申し上げますと、例えば造船所ですと工業用地といふことにつきまして、今私の局内

○政府委員(奥山文雄君) おつしやるとおりだと

私も思います。先ほどちょっと御説明申し上げましたけれども、この新しいさまざまな要請に対する

港湾側の受け取り方、受けとめ方、これにつきまして、確かに現行法制あるいはその他の体系の中でなかなか解釈の難しいものあるいは取り扱えないもの等々出てまいりておるのも現実でございます。

したがいまして、先ほどちょっと申し上げましたが、私の局の中でこの新しい事態にどう対応していくかということにつきまして今新しい検討を始めたところでございます。これはさまざま

な議題があるわけでございますが、これらにつきまして逐次解決できるものから適用してまいりました。そういう考え方で今進めておるところでござります。

○安恒良一君 港湾整備は、現在は六十一年度から始まりました第七次港湾整備五カ年計画で進められているわけですが、ところが、民活事業がどんどん加わってきましたね。ですから、当初の計画に對して計画のフレームが大きく変化しているのが今の現状ではないかと思う。

第七次港湾整備計画の今ちょうど三年目に当たりますね。私は、今の状況だつたらこれ五年たつのそこで、進捗状況はどうなっていますか、この

もう既にちょっと見直さなきやいけないところに来ているんじゃないかなという感じがしますが、その点はどうですか。

○政府委員(奥山文雄君) 第七次港湾整備五カ年計画についてお答えいたします。

公共事業のベースでいいまして六三%の進捗率でございます。今年度目を終わつたところでございますが、六三%ということとござります。これから六月にかけまして、地方のそれの港

湾管理者はどういうふうに考えているかということにつきまして少し事情聴取を行いました、それ

らの結果を総合いたしまして、来年度の要求にどういうふうに盛り込んでいくか、見直し等を含めます。

したがいまして、今までのやりとりをずっと大臣聞いておつてわ

かりましたから、最後にちょっと大臣の決意のほどをお聞きたいんです。

○安恒良一君 そこで、私の持ち時間ももう少な

くなりましたから、最後にちょっと大臣の決意のほどをお聞きたいんです。

今までのやりとりをずっと大臣聞いておつてわ

かると思いますが、従来は港湾というのは主として船舶着き場だと、まあ極端に言いますとね。それ

が多面的な港湾の空間を活用するという時代になつてきています。ですから、私は二十一世紀の港

湾のためにはやはり港湾法自体をこの際改正する

ということが必要じゃないかと思います。そうで

ないと、まあブームだから資金の受け皿だけに

かくつくつておこう、これでは困るわけです。私

は、資金の受け皿をつくられると同時に、新しい

情勢に即した制度の整備をあわせて行う、こうい

うことを行なきやいけないと思う。国民の大切

な資金を活用する、これは財政民主主義のために

もうそだと思ふ。いわゆるNTTの金というの

は、国民の大好きな金なんですよね、あれは。だか

らそれを活用するためには、やはり今申し上げた

ようなことをやる。だから後手に後手に回つては

いけないと思うんです。法律を改正するものは改正する。制度を整備するものは整備する。そういう

して、健全な港湾の発展に運輸省も力を注いでいると思います。

先ほど来御説明申し上げておりますように、造船所の跡地の問題であるとか、あるいはコンテナ埠頭の整備の問題であるとか、さまざまな案件にそれを適用していくことによりまして、そういう

事業の促進の非常に障害になつてゐる漁業権を見直すという討論も行なわれたようございました。

これは非常に結構なことだと思います。多角的に見直すものは見直しまして、新しい港湾が国

民の期待にこたえるように措置していくべきと思つております。

○委員長(中野鉄造君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、田渕哲也君が委員を辞任され、その補欠として橋本孝一郎君が選任されました。

○吉村眞喜君 安恒委員から極めて適切な御質問があつて、私がお聞きしたいと思っておつたことの大半はもう既にお聞きいただいたような形になつております。

最初に、今回の制度も含めて、難しい、わかりにくく、何がどうなつてゐるのかわからぬという趣旨の御質問があつて、それに對してほんとお答えになつたんですけれども、もう一度、今回のこのAタイプ事業といふものが港湾整備の仕組みの中でどういう位置づけになるのか、ということを、概括的に説明をしていただきたいと思います。

○政府委員(奥山文雄君) このAタイプの事業について、NTTの金が本当に今財政民主主義の建前からいつても国民のために使われる、こういうふうにしていかなきやならぬと思います。

そういう点について、大臣のお考えを聞いてこ

の問題に対する質問を終わりたいと思います。

○政府委員(石原慎太郎君) おつしやいますとお

つきましては、先ほど来御審議を賜つておりますが、密接に関連いたします事業からの収益によつて公共施設工事の貸付金を返していくという仕組みでございます。したがいまして、これは別な面から見ますとそこに事業主体である第三セクター

がある、事業を営むという形がそこに必ずあるわけございまして、それに関連する公共事業の整備と、施設そのものは公共施設でござりますけれども、密接に関連するという意味でやや一体性を

持つた性格もあるということかと思います。そう

いたしますと、そこに新しい事業が営まれる形で活性化が促進できるという側面もあるわけでござ

ります。

九

先ほど来御説明申し上げておりますように、造船所の跡地の問題であるとか、あるいはコンテナ埠頭の整備の問題であるとか、さまざまな案件にそれを適用していくことによりまして、そういう

接に関連すると言えるのか。非常に狭く解釈すれば、これまたさつきの直接の貸付料でペイさせる

ありますけれども、それは、どの辺までを密接に関連すると言えるのか。非常に狭く解釈すれば、これまでさつきの直接の貸付料でペイさせる

のと同じように、なかなかペイさせるのが難しくなるでしょうし、今度は広く解釈すれば、何でもいいのかという話にもなる。どの辺までを密接に

接する事業も含めないとなかなかうまくいかないの

で、少し広くさせたんだというさつきの御説明がありましたが、それでも、どの辺までを密接に

営む事業に直接的に、まあ密接という言葉は適當かどうかと思ひますが、直接的、密接的に関係する範囲のものといふに考へておるわけでござります。

もうちょっと具体的に申し上げますと、収益事業といったしまして、例えば観光開発の一環としてNTT-A型の事業を導入するというようなことを考へますと、例えば観光船バースであるとか、あるいはその周辺にあります緑地の整備とか、そういうものは從来の公共事業の範囲のものでございますから、これにA型を導入する。その場合に、観光客がこれを利用する、あるいは旅客がこれを利用するというレジャー施設等がそこに付隨するような場面を考えておるわけでござりますが、そういうたレジャー施設あるいは旅客施設などの運営事業。あるいは物流の高度化のためにNTT-A型を導入するというような場合を考えますと、公共岸壁であるとかあるいは臨港道路といふものをこのA型で整備するわけでございますが、この場合は、例えはその直接の背後にあります物流の関連施設、ターミナル施設等ござりますが、そういうものの運営事業から収益を生んで償還に充てる。まあ直接、密接といいましょうか、そういう形で関連ある範囲といふうに考へておるわけでござります。

○吉村眞事君 そうしますと、どちらかといふと、密接な関連といふのはかなり広く解釈をされて、この事業を実施する第三セクターといふものがその目的としておる、つまり、第三セクターが行つておる事業であれば大体関連するといふうに解釈をして運用していかれるといふうに感じましたけれども、そういうふうな考え方でよろしいでござる。

○政府委員(奥山文雄君) 第三セクターが行います事業の内容、活動の内容がございますが、それに関係いたしますいわゆる公共施設の範囲といふものがあるかと思ひますが、そういうた面で言いますと、まあどう言つたらいいでしょか、その運営とか活動にかかわります施設といふうに

考えますと、やや弾力的に考えなきやならぬ点か

だきたいと思います。

○吉村眞事君 それでは次でございますが、港湾の機能が非常に複雑多岐になつて、従来の港湾とはさま変わりな感じになつてきたことは、先ほどおきましたが、私も本当にそのとおりだと思いますが、私も本当にそのとおりだと思います。昔の港湾というのは、いわゆる基本的な施設、埠頭と水域とそれを防護する外郭施設というようなことが、私も本当にそのとおりだと思います。昔の港湾というのは、いわゆる基本的な施設、埠頭と水域とそれを防護する外郭施設といふうなことが、私も本当にそのとおりだと思いますけれども、それで、それだけを考えて物を推進していくばほ事は終わつたと思います。したがつて、港湾管理者あるいは港湾の管理という考え方もある、そういう基本的な施設を管理運営するということが前提いろいろなことが考えられておつた。例えは港湾審議会において審議をされ決定をされている港湾計画においても、あるいは港湾管理者といふものとの性格あるいはそれに対する運輸省の監督指導というときの基本的なスタンスも、そういうことから出発しておつたようになります。

ところが、現在急激に事情が変化をして、港湾空間といふものを有効に利用するという観点から、もう従来の港湾の管理といふものに考えられておつた範囲を相当逸脱するような観点が入れられなければならないといふうになつたのが現状

だと思います。この点については安恒さんから大

変適切な御指摘があつたわけですから、私も本当にそうだろうと思っておりまして、現在の港湾法の体系といふものが、港湾管理といいながら、いわゆる狭い意味の港湾の施設管理といふものが念頭にあつて、それを管理する主体を決めなければならぬならないといふうになつたのが現状だと思いますが、その他の面につきましては、ややぞろい、不備な点もあることも現実でございます。さあざまなそいつた新しい時代に対応するにつきまして、新しい港湾の法制度といふものをどういうふうに考へていつらいいかといふことも含めます

て、現在、局内に検討のグループを置きましたが、その問題がござります。これにつきましては、全く新しい港湾のあり方といふものを念頭に置きまして検討をしておる段階でございます。この成果につきましては、適用できるものがあれば逐次適用してまいりたいふうに考へて作業をしておるところでございます。その中に港湾の法律といふものが基本的にはどうしていくかといふことも当然出てまいりたいふうに私ども認識しながら作業をしておるといふところでございます。

○吉村眞事君 現在の港湾法を改正するといふ形でありますし、また別の方策もありましようけれども、ぜひ抜本的な対応を早くやつていただきたいと思います。

けるようにお願いをしたいと思います。

非常に多様な港湾に対するニーズということをさつき申し上げましたけれども、そのニーズについて、今まで割合なかつた問題ですけれども、ヘリポートの問題があるのじやないかと私は常々思つております。現在、四全続あるいはほかのいろんな場面でコミュニケーション航空あるいはヘリコプターによる近距離の航空輸送といふものが大変脚光を浴びておるわけあります。

しかし、コミュニケーションの問題はこれはちょっとおきまして、日本の場合、いわゆるヘリコミュニティとも言われておりますけれども、ヘリコプターを利用した、都市近郊が主体になるような非常に小回りのきいた近距離の輸送といふのが大きな意味を持つてくると思うわけあります。特に東京、大阪なんかではそういう問題が非常に脚光を浴びておりますが、ヘリコプターのためのヘリポートをつくるといふことは、都会地ではやはりなかなか適地が見つからないといふような問題があらうかと思ひます。そういうことを考えますと、いわゆる港湾の場といふのは、港湾の空間といふのは、ほぼ例外なく都市地域に港湾はあるわけですから、都市におけるそういう問題を考えると、いわゆる港湾の場といふのは、港湾の空間といふのは、ほぼ例外なく都市地域に港湾はあるわけですが、ヘリコプターのためのヘリポートをつくるといふことは、非常に脚光を浴びておりますが、その他の面につきましては、ややぞろい、不備な点もあることも現実でございます。さあざまなそいつた新しい時代に対応するにつきまして、新しい港湾の法制度といふものをどういうふうに考へていつらいいかといふことも含めます

す。そういうことを考えてまいりますと、港湾の計画をするときに、港湾の機能の中にこういったヘリポートあるいはヘリコミュニケーションの基地に関連したいろいろな機能、そういうものを加えて考へていくといふことが今の都市が抱えておる問題を解決するのに非常に有効ではないかといふふうに思ひます。しかし、さつきも申し上げたように、今までの港湾ではなかなかそういう対応が念頭にはなかつたようにも思ひます。今後問題として、港湾の計画をし、港湾の空間利用を考へるときにもそういうものを導入をしていかれるおつもりがあるかどうかをちょっと伺つておきたい

○政府委員(奥山文雄君) お尋ねのとおり、港湾は一般の市街地の中心部といいましょうか、そういったところに位置しているというような、場所的な有利性のほかに、比較的高層の建築物が少ないとか、あるいは利用可能な公共用地の確保ができるとか、あるいは新しく利用できる水域も多いというようなことから、ヘリポートとしての適地という面から見ましても適地性を備えているというふうに考えるわけでございます。

従来、港湾は主として船舶を対象にした計画でございますが、先ほど申し上げておりますように、港湾空間が物流、産業、生活にかかわる総合的な面で新しい姿に生まれ変わっていくというふうなことを考えますと、交通アクセス体系というもののへリコプターなどを含めまして考えていく時代に来たのではないかというふうに考えておるわけでございます。現在既に一部の港湾ではヘリポートの設置もされているところであります。そういう面で港湾がヘリポートの整備に役に立つということであるならば、大いにそれにこたえてまいりたいというふうに考えておるところでございます。

いずれにいたしましても、港湾管理者におきましてその地域のニーズというものも的確に把握していくだけでござります。現在既に一部の港湾ではヘリポートの設置もされているところがございますが、そういう面で港湾がヘリポートの整備に役に立つといふふうに考えておるところでもござります。

○吉村眞事君 まあ諸外国でもいわゆる港湾の管理者、ポートオーソリティーが空港あるいはヘリポートを管理、建設をするという例は非常に多いわけでありますから、先ほど触れました港湾管理の将来像の中でもそういうことが可能になるような方向も含めて検討をしていただきたいと思います。

最後に、運輸大臣はヨットマンでもいらっしゃるし、港湾のよき理解者でもありますから、先ほど申し上げました港湾の抜本的な将来像をつくっていくためにぜひ御協力をいただきますようにお願いを申し上げて質問を終わりたいと思いま

す。
○委員長(中野鉄道君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時まで休憩いたします。
午前十一時五十分休憩

午後一時開会

○委員長(中野鉄道君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

○中野明君 運輸省にお尋ねをしますが、最初に、港湾の再開発ブームというんですか、いわゆるウォーターフロントというふうに理解する港湾の整備に乗出そうとされていますが、この関心を集めていることは事実でございます。運輸省も二十一世紀の港湾という新しい観点での港湾の整備に乗り出そうとされていますが、この基本的な考え方を改めてお述べ願いたいと思ってまいります。

○政府委員(奥山文雄君) 二十一世紀に向かいまして、我が国は経済社会というものが国際化あるいは情報化というようことで成熟していく中で、あるということでございます。その中で、ウォーターフロントに対する要請もまた多様化しております現状にございます。

このウォーターフロントは、広い意味では物流の空間であるとかあるいは産業の空間、それに加えまして、市民が憩い楽しむ生活の空間とでも言いましょうか、そういう空間として多様な利用の可能性を有しております。こういった地域の特性によると、多様な機能を積極的に整備していくべきことによりまして、その地域性を持つた個性豊かな環境づくりが進められていくというふうに考えておりまして、そういうことに対する施策を強

けですが、若干確認をしながら政府の考え方伺つてみたい、このように考えます。

○中野明君 そこで、港湾法の一部改正といふことで法案が出されおるわけですが、昨年のいわゆるNTTのB型、C型の資金に次いで、今回はA型、収益回収型の資金が使われる、こういうことでございます。そこで、港湾法の一部改正の仕組みについて、けさほど来適切な質問があつたわけですが、若干確認をしながら政府の考え方伺つてみたい、このように考えます。

そこでまず、港湾整備事業といふ公共事業に対して、NTTのA型を使って港湾施設の整備を行う、このA型の無利子貸付金は収益回収型ということですから、港湾整備に密接に関連する収益施設をつくり、そこから上がる収益金をもつて無利子貸付金の償還に充てる、こういうふうに理解をしてよろしいですか。

○政府委員(奥山文雄君) 収益回収型ということですぐに、その収益を生む事業と密接に関連する公共事業として計画され、運営される必要があります。したがいまして、お尋ねのとおり、この収益を生む部分、これを備えた事業と一体といたしましては、お尋ねのとおりの仕組みで動くものでございます。

○中野明君 そうしますと、港湾整備事業は、NTTのA型を使った公共事業と、從来行われてきた通常の公共事業と、さらに昨年の補正予算からB型が入って、まあ補助金償還型ですね、これが行われるわけなんですが、公共事業としての港湾整備事業というのは、三種類の資金の使い方であります。こうしたウォーターフロントの特性を引き立てるために、それを何とかしてよろしいですか。

○政府委員(奥山文雄君) このAタイプの貸付対象者は第三セクターでございますが、これは、地方公共団体の出資の割合につきましては、現在特段に制限を考えていないところでございます。この第三セクターの事業内容であるとか、あるいは事業の性格などに応じまして、それぞれ個別に定められる性格のものかと考えておるところでございます。

○中野明君 そうすると、極端な場合でいうと、地方公共団体が名前だけ出して十分の一大らしい出資だけでも、そういうような第三セクターでも構わぬということですか。

○政府委員(奥山文雄君) 目的的に名前だけ出すということが多いのか悪いかという議論があろうかと思いますが、まあ仮に、十分の一の出資で第三セクターの運営が内容的に、あるいは性格的にうまくいくというようなものであるならば、それはそれで成り立ち得ることかと存じます。

○中野明君 そうしますと、この第三セクターといふのは、港湾管理者等の行う港湾の整備、つまり泊地、防波堤、岸壁、護岸、桟橋、道路、駐車場等の工事とは別に、あるいはその一部を分担して行うということに考えてよろしいですか。

○政府委員(奥山文雄君) この第三セクターの設立の目的である事業につきまして、それが直接に関連いたします公共事業——ちょっとと説明が逆でございますが、それに関係いたします公共事業を第三セクターが一体として施行するという形になるうかと思います。ただし、この貸し付け対象になる部分は公共施設の部分だけございまして、そういう意味では、資金的には公共施設と第三セクターの本来の事業目的である資産との関係ははつきり分かれた形で施行されるわけでございますが、事業主体は第三セクターが行うということになるわけでございます。

○中野明君 もう一度確認をしておきますけれども、第三セクターは、A型の無利子貸付金と自己資金をもつて港湾施設の整備を行うと、このようになるわけですね。その辺どうでしようか。

○政府委員(奥山文雄君) 公共施設の部分につきましては、そのとおりでございます。

○中野明君 一方これと一体として収益施設がつくれられる、これは自己資金だけでつくって、A型の貸付対象ではないんですね。

○政府委員(奥山文雄君) その公共施設以外の、第三セクターの本来の資産に係るものは、Aタイプの貸付対象にはならないでございます。公共

施設に限られるということをございます。

○政府委員(奥山文雄君) つまり、A型の無利子貸付金といふのは、港湾施設の整備だけに使われてですね、公共事業の収益回収の施設は自己調達資金でつくる。そしてこの無利子貸付金の償還は、自己資金でつくった収益施設の収益で返していく、こういうことになるわけですね。

○政府委員(奥山文雄君) そういう仕組みでございます。ただ、第三セクターが別途行う施設につきましての支援措置というのは、これは施設の種類等によりましてそれぞれ手当てがござりますが、そのことを別にいたしますと、おっしゃるとおりでございます。

○中野明君 そこで、第一の問題として私も心配をするのは、結局、収益施設が有効に機能できる条件がA型推進のかぎになつてくる、こう思うわけなんですが、運輸省としてどんなものを想定しておりますが、運輸省としてどんなんのことをお考えになつているんですか。

○政府委員(奥山文雄君) 収益事業として現在考えておりますものは、例えば、観光開発の一環としてこの事業を行う場合には、NTT-Aの事業で、いわゆる公共事業を行つものが例えれば観光船用の岸壁であるとかあるいはその周辺に付随いたします緑地の整備などこの対象になるわけでございます。それに第三セクターの本来の事業として営まれるものは、例えば観光客が利用するレジ

ヤー施設などの運営事業などがあるわけでござります。また、物流の高度化に対応するというような事業でござりますと、NTT-Aの事業によりまして、公共の岸壁であるとかは臨港道路を整備する場合も考えられます。その場合に、そういうふたつ公共施設の背後にあります物流関連施設、例えば貨物ターミナルの運営事業等が想定されるわけでございます。

○中野明君 そこで、一点だけ確認をしながらお尋ねもしたいのですが、けさほどの答弁の中で、A型を使用してやる場合に、臨海の活性化の事業

と、それから東京とか横浜とか、いわゆる大都市周辺の問題の二点、こうお考えを述べておられたんですが、どうしてもこの法案の性質、そしてまたこのお金の性質からいって、やはり大都会周辺よりも地方の港湾の対象ですね、造船とか鉄鋼とか、けさほど答えておられましたけれども、そういうことに重点を置かれてのお考えじゃないかと、私はこういうように解釈をしておるんです。

というのは、無利子で貸し付けられるわけですかね。大都會周辺はこれはもうどうしても資金力はあるわけですから、そういう点では、どちらかというと今回のA型の資金の使い道というのは、そういう不況地域とかあるいは郡部の、いわゆる地方の港湾の整備を使う方が一番好ましいと、このように私は思つんですが、その点はどうお考えになつていますか。

○政府委員(奥山文雄君) このAタイプによります公共施設の整備につきましては、やはり直接的にはこれによりまして港湾の公共資産の増大を図るということございまして、そのことによりまして例えば現下の内需拡大策にも資するというようなことはなるわけですが、そういうふたつ港湾資産の増大に資するという観点からする事業でござります。ただその場合に、無利子の貸付金でございますから、これを有効に生かして使うという観点からしまして、地方におきます活性化のために役に立つならばそれは大いに事業を伸ばしてまいりたいというようなことに相なるわけでございます。

○中野明君 いずれにしても、この収益によつて返還するという、こういった内容でござりますから、事業の内容をきちっとして組み立てていかなきゃならぬ、計画をきちっと立てて最初からうまくいくように計画を進めていかなきやいかぬということだと思いますから、そういう意味であくまでやはりこの事業の主体、第三セクターでござりますが、事業主体からの提案というものは第一義に考えなきやならぬことかと思っておるわけでござります。

今申し上げましたように、地方におきますこの種の事業の難しい点もあるうかと思いますが、その点につきましては、例えば一般の公共事業の重

点配分というような形でこういった事業の推進にも役に立つように支援をしてまいるというようなことを含めまして、地方でもこういうことが成り立つよう支援してまいりたい、かように考えているところでございます。

○中野明君 A型の今の二つの場合、運輸省としてはどちらに重点を置いて今後やつてこようと思えになつてますのか、もう一度お願ひします。

○政府委員(奥山文雄君) 先ほど申し上げましたように、やはりこの提案に基づくことを基本にいたしたいと思つておりますが、今申し上げましたように、港湾が抱えております大きな問題の一つに、いわゆる重厚長大型産業の衰退によります港湾の不活性化している地域がございます。そういうことは私たちの大きな政策の柱の一つでござりますから、そういう意味では、そういう点にも重点を置いて進めてまいりたいと思つてゐるところでございます。

○中野明君 いずれにしても、けさほどから質疑がありましたように、四十億程度ですから金額もそんなに大したものじゃありませんので、重点をやはり地方に置くべきじゃないかというふうに私は考えておるわけですが、しかし回収といふことがありますので、その点、ちょっと矛盾といふ点がありますが、難しい点があるなど、このように私なりに考えておるわけですので、地方の第三セクターがちゃんとできて、そして見通しが立てば、極力重点的に地方に配分をするというんですか、割り当てていった方がよろしいんじやないか、このようになります。

それで、でき上がつた港湾施設と収益施設の所管権あるいは管理権、これがどうなるのか。港湾管理者の行つた港湾施設の所有権とが混在してしまつて、そのことになると困るので、この所有権、管理権といったものの帰属はどういうふうに整理

されるのか、その点をお伺いしておきます。

○政府委員(奥山文雄君) このAタイプによる事業につきましては、でき上がりますとその公共施設は港湾管理者に帰属されることになるわけでござります。事業の開始に当たりましてあらかじめ港湾管理者の同意を得て始めるということもござりますが、いずれにいたしましても、でき上がりますと港湾管理者の帰属になるということをございます。

○中野明君 そうしますと、民間企業の出資を仰いで地方公共団体を核とする第三セクターが整備をした港湾施設、これが完成した後は、所有権、管理権は港湾管理者に移転する。それで第三セクターミニからが収益施設だけを保有してA型の無利子貸付金を返していく、こういうことになるとしますと、出資をしている立場から見て余りにもメリットがないんじゃないかな、そのよう心配をしますが、その点はどうお考えになつてありますか。

○政府委員(奥山文雄君) この公共事業、公共施設は、第三セクターが運営する事業と密接に関係があることになるわけでございまして、そういう意味では第三セクターの運営そのものに非常に、効率を上げたり運営を円滑にしたりという意味で大変役に立つ施設として整備されることになるわけですが、これが完成した後は、所有権、管理権は第三セクターの所有となることになりますが、この第三セクターの所持分は、やはりA型の無利子貸付金を返していく、こういうことになりますが、どうなんでしょう。公共事業も一緒に借りた金でやつて、それで返すのは収益事業で返していくというのが、果たしてうまくいくんだろうかという心配をしてお尋ねをしているわけなんですが、もう一度。

○政府委員(奥山文雄君) もう少し具体的に状況の説明を申し上げてお答えすればわかりになりますが、例えれば、観光船バースとかあるいはその周辺に緑地を配置するというような事業、これは公共事業の対象になるわけでございますが、そういうものをこのA型によつて整備することによりまして、そこを利用する観光客がふえたり利便が増進したりというようなことになるわけでございます。一方におきまして、その背後に第三セクターがレジャー施設などを整備する、あるいはターミナル施設などを整備するというよ

うなことになりますと、その施設の集客力とでもいいますか、あるいは客に対するサービスの提供というようなものもやりやすくなるというよ

うなことになりますが、現段階で四十港、七十カ所、これらの大都市ばかりじゃございません、地方も含めまして四十港、七十カ所ぐらゐのプロジェクトの提案がこれからなされてくるものと考えておる

わざでございますが、六十三年度の事業を予定しているところを申し上げたわけでございまして、私の方で別途各地区におきます構想などを伺いしておる

これが大都市ばかりじゃございません、地方も含めまして四十港、七十カ所ぐらゐのプロジェクトを設立して、港湾整備と収益事業の両

と、結局、港湾整備事業、これは管理者になる事業は第三セクターの所有となることになつて、それまでのことをござりますが、いざにいたしましても、でき上がりますと港湾管理者の帰属になるということです。

○中野明君 もう一度整理をしてお伺いをしますが、第三セクターの所有するさまざまな施設の利用度も上がるというようなこともありますから、まだほんのいろいろなケースが考えられますけれども、そういうふうな結びつきで償還との関係がうまくいくのではないかと思つておるわけでございます。

○中野明君 今説明を聞いていますと、何か大都市周辺に限るような感じがしてならないのですけれども、そうすると、この収益回収型の港湾整備の行える要件を有する港湾といふのは極めて限定されてくるんじゃないかな、というふうに思つておられますけれども、そのほかに具体的に名のりを上げているというんですか、そういうところはあるんですね。金石は結局新日鉄の関係でありますし、相生は石川島播磨の企業城下町ですから、合併で大変苦しんでいるということは事実でござりますが、この第三セクターの出資を考えますと、県・市のほかに新日鉄とか石川島播磨からの出資があると思われるんですが、この点はどうぞ

○政府委員(奥山文雄君) 先ほど相生、金石その他の港の名前を申し上げたわけでございますが、これらの港は六十三年度の事業を予定しているところを申し上げたわけでございまして、私の方で別途各地におきます構想などを伺いしておるところを考えておると、その直後に荷さばき施設であるとかあるいは保管施設、駐車場などを第三セクター

これが全国にまたがつて分布しております。

内容をまだしかと確かめおりませんけれども、それぞれ地域の特性、例えば観光地なら観光地の特性というものをよく生かして計画がなされるというようなことによってござりますから、それが地域の特性をもつて特色あるプロジェクトが生まれてくるもの、またそのことによってそのプロジェクトが成り立ち得るというようなことではなかろうかと思つておるところでござります。

○中野明君 しかし、この今名前の挙がつておる二つの地域でやるにしても、それほど魅力あるよ

うな収益事業が行われるような感じは私は受けぬけでござります。また、地域のいろいろな方の協力を得ないとまたこういつたものがなし遂げられないということもござりますが、今おつしゃいましたようなところが岡山市になるということは当然あり得るわ

けでござります。また、地域のいろいろな方の協力を得ないとまたこういつたものがなし遂げられ

ます。そういうのは、都市の規模等から見ても、

いいう能力は高くないし、こうしたところに第三セ

をかけることのねらいといふのはどういふに受けとめておられますか。なかなか収益だけで返していくことは、ちょっとしんどいんじゃないかという気がするんですが、この点についてのねらいはどう受けとめておられますか。

○政府委員(奥山文雄君) この第三セクターの行う事業の中で、公共施設に対する事業の割合がどのぐらいになるかということにつきましては、それぞれの事業の内容によりまして千差万別というようなことになるわけでございますが、私どもが今承知している範囲で申し上げますと、地方のこのぐらいになるかということにつきましては、そなれの事業の内容によりまして千差万別といいうふにございまして、間違いの起らないよう十分検討いたしまして、間違いの起らないようにしてまいりたいということでございます。

○政府委員(奥山文雄君) 基本的には、この事業の開始に当たりまして、将来にわたる経営の内容整備に対する負担の能力といいましょうか、まあ確かに過大な負担はできないというような点がございます。また、都会の大都市港湾につきましては、それとまた違つた観点でそれなりの公共施設への負担能力があるというふうなことがあるうかと思います。そういう負担能力の点から見ましても、それぞれの特色のある事業に、事業といいますか、事業内容になろうかと思ひます。その点、事業の組み立て方につきまして、公共の施設による支援のあり方と、これを十分配慮いたしましてこの事業が成り立つていくように進めてまいりたいと思っております。

なお具体的には、間もなく具体的な計画につきましての方でもお聞きするということになろうかと思います。

○中野明君 地方公共団体出資の第三セクターが、港湾の整備とともに一方で収益回収事業をやる。それで造船とか鉄鋼の雇用吸収に資するといふことに一つのねらいもあると思うんですけれども、それはそれで非常に意味のあることで結構なんですけれども、そうすると逆に、収益回収事業はうまくいかないんじゃないのか。そしてA型資金の返済が困難になつた場合に、地方公共団体がすべて資金繰りをしなきやならないのか、そういう心配があるわけなんですが、この点についてはどうお考えになつていますか。国がその手助けをするような用意を考えておられるのかどう

か。その辺どうでしようか。

○政府委員(奥山文雄君) なるは債権の保全についての一定の保証を求めるというようなことを予定しておりますので、その面から特段に資金の回収上の問題といふのはなかなかかなといふに考えております。

○中野明君 そうしますとね、どうもこの相生とか釜石ですか、そういうところはこれとても無理ちょっとと収益回収事業で返すということは、恐らく國の方も許可をするということに難色を示すんじやないかなという感じを私受けておるんですが、かによって違つてくるかもしませんけれども、それが釜石ですか、そういうところはこれとても無理ちょっとと収益回収事業で返すということは、恐らく國の方も許可をするということに難色を示すんじやないかなという感じを私受けておるんですが、

その点は、結局このA型の資金というもの、わずか四十億のお金、これどういふうに大蔵省の方で割り当てをしたのか、こつちの方から申請をしたのか。その辺もけさほどの議論で、何か下がら申請をさせたけれども、余り申請がなかつたとかいうような大蔵省の答えもありましたが、これちよつと無理があるんじゃないか。そうすると、結果無利子のお金が一番有効に使われるというのは、大都會周辺の、東京とか横浜とか大阪とかそういうところに使われてしまうんじゃないかなといふ心配をしているわけなんです。

ですから、お尋ねしたように、二つの使い方があるんだけども、重點はやっぱり地方にやってあるんだけれども、重点はやっぱり地方にやってもらいたいという気持ちは我々持つてゐるんですけれども、さあ地方に持つていこうとする、収益回収型ですから回収がなかなか難しいんじゃないかな

その辺もう一度、この趣旨がそういうところにあるんだったら、地方に優先的に配分をし、また計画もそのような援助ができるような、計画が成り立つような援助というか、指導をしていかないと、とてもこれは無理じゃないかなという心配をしているんですが、どうでしようか。

○政府委員(奥山文雄君) 計画をつくる段階で、十分慎重な検討をした上でこれが動き出していくべきものと思っております。そのため、計画段階でのNTTの株式売り払い収益の活用以外のいろいろな支援措置もありまして、そういうた支援措置が第三セクターの行うプロジェクトあるいは事業にどういふうに効果あらしめていけばいいのかということを総合的に考えまして、いい計画にして進めることが必要かと思います。そのためいろいろなノーウハウを集めて計画をまとめるべきやいかぬわけでございますが、その点につきましての私どもの指導といふものも怠りなくやっていきたいと、こういうふうに考へているわけでございます。

なお、地方におきます事業の推進というのは、地域の活性化のために役に立つという観点から、これがやはり目的どおり動くように、さまざまな支援措置、例えば公共事業の重点配分のようなどは、当然考えなきゃいかぬかな、こういうことは、全体としてこの事業が成り立つよう支援してまいりたいと思っておるところでございます。

○中野明君 最後に大臣にお尋ねしますけれども、結局、これはこれで無利子のお金が入つてくるんですから結構なんですけれども、不況地域では、できるだけ公的資金を使って地域の再活性化と港湾の整備を行う必要がある、これはもう当然だと思います。だから、この種のもの、こういう地域にはやはり、民活で官のかわりに民が出てくるような大都會はともかくとして、地方では、とても民活でどういふうことできません。ですから私は、A型も結構です、結構でけれども、やはりB型で地方の港湾整備を素早く行えるような工夫をしてもらわないと困る、こう思ふんで

すが、大臣のお考えをお聞きしたいと思います。

○国務大臣(石原慎太郎君) 御懸念は非常に私もよくわかるんですけれども、相生にしき釜石にしろ、既に港の施設はあるわけでありまして、それにさらにB型で公共事業を起こして港を整備しても、やつてある最中はにぎわうかもしれませんけれども、終わつてしまつたら、構造不況で町そのものが衰退しているわけですから、客が来るわけはないのでして、それにプラス、つまり創意を凝らしてお客様を引つ張つてこれるような事業がそこで起こせるならばそれを手助けをしようということでA型というものが要するに港の運営が先になるか轄が先になるかわかりませんけれども、近くに人口の稠密なヒンターランドができるほど、近くに人口の稠密なヒンターランドができるほど、そこに人口の稠密なヒンターランドができるほど、そこで起こせるならばそれを手助けをしようということでA型というものが要するに港の運営が先になるか轄が先になるかわかりませんけれども、近づいてお客を手助けをしようということでA型というものが要するに港の運営が先になるか轄が先になるかわかりませんけれども、近づいてお客を手助けをしようということでA型というものが要するに港の運営が先になるか轄が先になるかわかりませんけれども、近づいてお客を手助けをしようということでA型というものが要するに港の運営が先になるか轄が先になるかわかりませんけれども、近づいてお客を手助けをしようということでA型というものが要するに港の運営が先になるか轄が先になるかわかりませんけれども、近づいてお客を手助けをしようという

くよりも、何か一つ新しい活力を設けようということでは地域の方々が工夫をしていただぐ、そのお手助けができればということでございまして、そういうふうに御理解いただきたいと思います。

○中野明君 それじゃ、時間もありませんので一点点だけ聞いておきたいんですが、長年の懸案であります。りましてけれども高知新港がようやく着工になりましたが、この高知新港の整備について、本たわけですが、この高知新港の整備について、本四架橋もできまして、そして横断道路も縦貫道路もこれから着実に整備されていつて、港というのが相当大きな役割を果たすと、このように私たちもこれから期待をかけています。が、第七次港湾整備も期待をかけているわけですが、第七次港湾整備五ヵ年計画の中でのどのように取り扱われて実行されようとしておるのか、その概要と今後の見通し、そして実際に、どう言うんですか、早くやるべきことが先決問題なんで、一部でも活用が早くできるようななぞいう方途でお考えになつていいのかどうか。その辺を含めて御答弁いただきたい。

○政府委員(奥山文雄君) 高知新港につきましては、今年度から本格的に現地に着手できるようになつたというふうに聞いております。第七次港湾整備事業、港湾整備五ヵ年計画におきましても、重点港としての整備を進めていくことなどを予定しておりますが、六十四年以降におきましても五ヵ年計画に基づいて積極的に整備を促進していく所存でございます。

なお、この港につきましては、今お尋ねのところは、港湾管理者である高知県を始めといたしまして、地元におきましては六十年代後半にも第一船が入港できるようにしたいという要望が強いことは承知しているわけでございます。ただ、全体事業費が完成までには五百億を超えるというようなプロジェクトでございますから、完成を待つては供用が先に延びてしまうわけでございます。これを工夫を凝らしまして、段階的に使えるよう

にというような工夫を行つて事業を進める必要があるうかと思っているわけでございます。この点技術的な面もございますが、港湾管理者の高知県を初めといたしまして関係者一同知恵を絞りながら事業の推進に当たつているところでございます。

○小笠原貞子君 このたびの港湾法改正というのを見ますと、これは、従来は補助事業としてやつてきた仕事をNTT-A型の無利子貸付制度で行うものだと言えると思います。しかし、その貸付金返還のために収益事業というものを組み込んで制度を導入したか。その理由について、一つは厳しい財政状況、二つは内需拡大、三つは地域の活性化というような緊急の課題があると言われているわけです。これらも確かに緊急の課題なんですが、それでも、これを真に解決しようとするならば、従来型の大型大企業中心の公共事業ではなくて、いつも私どもも言つております地域密着型の、地域業者も入り、地域業者がむしろ中心となる公共事業でなければこれは解決できない。そういう意味で、今度の改正というものは、公共事業の今までのあり方そのものを変質させる大きな問題をはらんでいると言えると思うのです。

まず最初に伺いますけれども、NTTのAタイプ、従来の補助事業がその対象となるのでございましょうか。公共事業、補助事業が対象となるんですか。

○政府委員(奥山文雄君) 従来の港湾法に基づきますいわゆる公共事業がこの対象になるわけでござります。補助事業それから直轄事業を問はず公共事業が対象になるということをございます。

○小笠原貞子君 その貸付額というのは、補助金の見合いの分か、それとも全額が対象になるのかいかがですか。

○小笠原貞子君 そうしますと、事業をやる、そして補助金のところが貸し付けられる。しかし、不足の事業費というものはどういうふうに出さなきやならないんでしょうか。

○政府委員(奥山文雄君) これは、事業主体であります第三セクターが負担をするということになります。第三セクターが負担をするということになります。

○小笠原貞子君 そういたしますと、自治体といふものは、従来どおり裏負担をするということには変わりございませんよね。今までと違うのは、補助事業だった、今度はNTT-Aタイプ、貸付分は返還していかなければならないと、こうなるわけです。

それで、第三セクターといつても自治体を含んでいるわけですから当然自治体がかかわっていくことになつていきますね。本来国の補助だから、今までなら補助でいただいたから返す心配がなかつた仕事ね。補助事業で、返す心配なかつたであります。それを今度は返さなきやならないこと、自治体が重い責任を持たなきやならないというやり方だと言わざるを得ないんだけれども、いかがお考えですか。

○政府委員(奥山文雄君) この事業のAタイプで貸し付けた部分の償還は、第三セクターが別途行う収益事業によつて充当するということになるわけでございますので、いわゆる自治体への負担といふようなこと——ちょっと私質問の意味を取り違えてはいるかもしませんが、いわゆる自治体への直接の負担にはならないのではないか。第三セクターが第一義的な償還の責任者になるわけでございます。当事者になるわけでございます。

○小笠原貞子君 確かに直接はそうと思う。ただし、第三セクターの中に自治体といふのが当然入らなきやならないわけですよね。そうします

と、自治体の負担といふものが重くなると私は言つてゐる。そのとおりだと思います。

○政府委員(奥山文雄君) 第三セクターが行う事業は、例えば地域の活性化などを目的にして行われるわけでございます。そういう地域的な役割の中で行われるわけでございます。その中におきます公共的な事業ということに相なるわけでございます。したがいまして、この事業主体といつたがままして、当該事業の公共的性格にかんがみまして、やはり公団団体が入つておる第三セクターが事業主体になることが適当であるというふうに考えておるわけでございます。

○政府委員(奥山文雄君) 従来、補助金の場合で一定の割合で国費が入るわけでございますが、その一定の割合の国費に相当する部分がこのA型によつて充当されるということでございます。

○小笠原貞子君 そうしますと、事業をやる、そして補助金のところが貸し付けられる。しかし、不足の事業費といふものはどういうふうに出さなきやならないんでしょうか。

○政府委員(奥山文雄君) これは、事業主体であります第三セクターが負担をするということになります。第三セクターが負担をするということになります。

○小笠原貞子君 そういたしますと、自治体といふものは、従来どおり裏負担をするということには変わりございませんよね。今までと違うのは、補助事業だった、今度はNTT-Aタイプ、貸付分は返還していかなければならないと、こうなるわけです。

それで、第三セクターといつても自治体を含んでいるわけですから当然自治体がかかわっていくことになつていきますね。本来国の補助だから、今までなら補助でいただいたから返す心配がなかつた仕事ね。補助事業で、返す心配なかつたであります。それを今度は返さなきやならないこと、自治体が重い責任を持たなきやならないというやり方だと言わざるを得ないんだけれども、いかがお考えですか。

○政府委員(奥山文雄君) この事業のAタイプで貸し付けた部分の償還は、第三セクターが別途行う収益事業によつて充当するということになるわけでございますので、いわゆる自治体への負担といふようなこと——ちょっと私質問の意味を取り違えてはいるかもしませんが、いわゆる自治体への直接の負担にはならないのではないか。第三セクターが第一義的な償還の責任者になるわけでございます。当事者になるわけでございます。

○小笠原貞子君 確かに直接はそうと思う。ただし、第三セクターの中に自治体といふのが当然入らなきやならないわけですよね。そうします

た場合はいいんですね。利益を上げるようになに懸命努力します、注意して指導しますとおつしやつたけれども、うまくいくときは利益が上がるでしょう、だけど、失敗したときにはどうなるんだ。それで、失敗したときに——さつき回収は心配ないとおっしゃいましたね。なぜなら、国は担保、保証、債権保全などすべて回収すると、こうおつしやるわけでしょう。そうすると、国は回収しちゃう。そして事業は失敗しちゃった。それの責任を持つていくところといつたら、だれだといつたら第三セクター。その中でやっぱり自治体というのがそれからなります。だから、先ほどからみんなおつしやっているように、いろいろ事業をやって、うまくいくのかどうか心配。そしてその心配も、最終的に国は回収すると言うけれども、回収できなくてそれが最後になるかといふたら、自治体が負担をよくなきやならないということになるのでござりますよね。間違つていませんでしよう。——いや、評価は別にしてそういうなるんです。

○政府委員(奥山文雄君) 第三セクターが、その事業目的がかなり公益性を帯びた事業ということもございまして、これがうまくいかないような事業としてスタートすることは、まずこれはできない話でございまして、そういう意味で、私どももうまくいかないということのないようなしかるべき支援もしていかなきやいかぬ、それからいろんな面で指導もしていかなきやいかぬということを存じます。

○小笠原貞子君 失敗するのがわかつていてやるなんていふかはないですね。失敗しないよう一生懸命努力して、指導して、チェックしていくと、だけ最終的に失敗したら、それは結局自治体負担になつて大変ですよ、先ほどからみんなの議員さんおつしやつた。私もそのことを強調してここでまた言わなければならぬわけです。

次に、国が補助事業で今までやつていた、大体の責任でやらなきやならないという問題、それ

抜きにしちやつて、NTTのAタイプでお金を出して仕事をさせる、そして返還させると、こういうことです。すなわち、本来国がやるべきことを合理化している。ある意味では国は腹を痛めないので、そして厳しい財政とか地域の活性化とか言つて、一方では自治体に負担責任を負わせていくということを考える、何を言つているんだと言いたくなる問題なんです。これは公共事業といふその性格、補助制度を崩す問題につながつて、いくという指摘をせざるを得ないんです。

この法改正によつて対象になる二つの事業がござりますね。公共埠頭等整備事業と臨海部活性化事業というのがあるわけなんですけれども、公共埠頭事業といふのは一体何だというと、外国貿易のコンテナ貨物などがどんどん今ふえて緊急にそういう大きな埠頭が必要だということが今の実態の問題なんですね。臨海部の活性化事業といふのは、先ほどから出ております、造船、鉄鋼、木材など大手企業が所有する遊休化した土地の転換を図ると、こういうものですね。言えば、どちらも大企業が困つて、欲しいといふものを、埠頭をつくつてやる、もてあましているものを何とかしようと、いづれも大企業奉仕型の事業と言わざるを得ない。それに加えて、A型の導入だけでは収益が上がるということが保証できないままならない。そこで、民活法とか補助事業などでさまざま手厚いバックアップするわけですね。バックアップすることになつているわけです。

ところでNTTのこの貸付制度、先ほどから風邪引いたみたいなA型とかB型とか、まあA、B、Cという三つのタイプがあると言われる。このA、B、Cのタイプ、これについて、北海道の開発事業の六十二年度補正の予算計上と実績、これがどうなつてているか。先ほど全国的な実績というのはちょっとお話しになりましたが、私は北海道で実績とそれから予算計上、これ開発庁から資料をいただいて調べです。そうすると、A型はゼロなんです。とてもじゃないがそんなのは

要らないというわけね。B型は三百十九億で、これはそのまま使われているわけです。後で補助金としてもらえるからね。これは使われている。お金がない、力がないというところはそれは使いつられC型というのは百十九億です。これは北東公庫から出される分、これが百十九億のうち十億、約十二分の一なんですね。ということは、北海道の場合、Aはゼロですね。それからC型というのは十二分の一くらい。AとCは物すごく少ないと、非常に財政のアンバランス、不公平が出てきています。そうなるんじゃないですかということですね。六十三年度予算を調べましても、Cタイプというのは百九十八億円なんだけれども、現在計画中は釧路、恵庭、札幌の三ヵ所のみなんですね。Bタイプの補助は満度に使われている。なぜ貸し付けのA型とC型タイプが使われないのかといふと、一つは収益が上げられない。上げるという見通しが立たない。先ほど心配していらしたけれども、もう一つは自治体などの持ち出しがあるわけですね、だから使いにくいといふことで使われていないと言わざるを得ないんですけども、いかがですか。

○政府委員(奥山文雄君) 北海道につきまして、A型、C型が特に少ない、あるいはゼロであるということだと思いますが、このA型、C型の特色の一つは、やはり事業主体であります第三セクターがみずから計画を提案することから始まるという性格を持つていてございます。したがいまして、収益性のことも当然そこに入ろうかと思ひます。そういう点から、総合的に見まして、現段階では地域によってやはりそいつた提案のまだおくれていると言いましょうか、活発でないところがあるのは事実でござります。

○小笠原貞子君 いろいろおつしやつたけれども、Aゼロ、Cも十二分の一しか使われていない、このように考えてきますと、北海道に予定された、予算計上された分が使われないで残つていくわけですね。使われない枠といふのがある。そうすると、先ほど中野委員もおつしやつたたけれども、結局力のある首都圏、大きいところといふところにこの分が流用される。力のないところは使い切れない。そうなりますと、これは財政の活

用の仕方として、私は極めて不公平になるのではないかということですね。裏負担で出すのではないかということですね。裏負担で出すことを中心にしてそのところは使いますよという切れません。お金がある大きいところ、首都圏など、非常に財政のアンバランス、不公平が出てきてしまうということなんですね。

このことについて簡単にお答えいただきたいと思います。そうなるんじゃないですかということです。

○政府委員(奥山文雄君) A型はあくまで公共施設、公共事業でございますから、その執行によりまして全国的に見ますとやはり港湾の資産、公共資産の増大ということが図られるわけでござります。また、どこかの地域にこのA型が集中いたしましたと仮にいたしますと、その箇所におきます公共資産の増大が行なわれますから、その分に、まあわざ一般の資金の方に余裕ができるというような形で還元されていくという面もあるうかなど、こ

う思うわけでございます。まあこれは一つの例え話でございまして恐縮でございますが、あり得る話として言えばそんなことも考えられるのではなく、そういう意味では必ずしも不公平にだけ働くというようなことではないのではないかと思うわけでございます。ただ、やはり創意工夫によってある事業、活性化事業を進めるというところにこの大きな意味があるのでないかと思うわけでございます。

○小笠原貞子君 大きなその意味はわかるんだけど、ないそでは振れぬという言葉もございまして、知恵はあっても使い切れないというものをみんな今心配していらっしゃつたわけですね。やっぱり私は、本来NTTの売却というものは、国債償還、国債を返すという財源だったという基本的にはもう一度ここで考えてもらわなきやならないと、そう思つているんです。

次に、今度はCタイプ。Cタイプで民活法第一号指定となりました釧路のフィッシュ・マンズワーフという、その事業費と出資について、簡単

にお答えいただきたい。

○政府委員(奥山文雄君) 鉄路港に今お尋ねのフイツシヤーマンズワーフ計画がございまして、市を中心いたしましてこれを積極的に推進しようとすることに相なっております。れんがづくりの倉庫などが点在する、いわば古い鉄路の港の発祥の地を再開発して漁業と観光の町である鉄路の活性化の拠点というウォーターフロントを形成しようというものでございます。この中核的施設として、民活法特定施設の一つである旅客ターミナルを整備するというものでございます……

○小笠原貞子君 事業費、出資、聞いているのはそれを聞いています。

○政府委員(奥山文雄君) それから事業の実施主体は鉄路河畔開発公社という……

○小笠原貞子君 それを聞いていないの。事業費と出資は幾らですかと聞いています。

○政府委員(奥山文雄君) まず、出資の方から申し上げますと、鉄路市が五〇%、民間が残り五〇%を出資するというものです。

○小笠原貞子君 事業費五十六億第一次分、それは間違いない。出資は四億なんですね。その出資四億のうち、鉄路市は五〇%と今おっしゃつたけれども、間違われましたよ。二五%なの、一億なのは、そして道が五千五百万で北東公庫が五千万、そして西武が一億、その他一億という中身ですからね。これは鉄路へ行つて調べてきて出した数字ですから。そこが間違つております。まあ細かいことは今お聞きになつたばかりだから間違つても結構、私が訂正した方が正しい。

この事業に対し、政府、自治体の負担がどうなつているかということを私は考えていかなきやならないんですけれども、これも私の方から申し上げましよう。民活補助金が一億二百四十五万、無利子貸し付け、NTT-C型十六億四千五百萬。それから港湾事業として寒冷地型緑地という

ので市と国で四億七千八百万出ています。それから代替岸壁、岸壁を移しますその費用が四億五千

百万。それからクリアランス事業、今建つている水産ビルの解体などが二億八千五百万。それからインセンティブ補助という形で二千五百六十万。合計港湾事業として十二億四千万という数字になりますが、これは私の方で調べてみたからこのとおりだと思いますが、一言でお答えください。

○政府委員(奥山文雄君) 今細かくおっしゃされました数字はそのとおりでございます。

○小笠原貞子君 はい、ありがとうございます。

○政府委員(奥山文雄君) 今言つた鉄路の場合も西武が入つてきているわけですね。西武資本が今全道をあちこち歩いているわけですから、このように西武に国や自治体、公共団体という形で手厚い援助が出来るというのが特徴でもあると言わざるを得ないんですけど、うまいことを言つておられるけれども、結局使っているのは首都圏とか大きなところに使われる。そして力のある大企業がこれを活用していろいろな事業を行うという、まさにこれは本当に、地域の活性化が何だなんといつても、財界、大企業が考えている、それにぴたり合つた法律だと私は思うんですけど、大臣のお考えをいただいて終わらにしたいと思います。

○國務大臣(石原慎太郎君) 私はそうは思いませんで、企業は企業なりの勉強もしておりますし、ソフト、ノーサウルを持つておられるので、それを地方自治体が活用してともに事業を起こそうというのが第三セクター方式でありまして、地方自治体の負担分をいろいろ御懸念のようですがれども、ならば逆に、国が地方のために収益事業を起こすというのもこれは筋が通りません話でして、やはりこういう時代に、つまり港湾というものを再活性化するということのために、国ができる手助けをしようというものがこの法律の眼目でございまして、企業と地方自治体が協力し合つてそういう地方色を生かしたプロジェクトを開拓していくのは私は結構なことだと思います。

○小笠原貞子君 大臣、具体的に御存じないからから本当に援助してほしいという中小の漁港など大企業はかなり優遇されるんです。だ

つまり、また別の言い方をしますと、本来西武単独でここをやりたい、だけれども、これは規模から考えたら余りにもお金がかかる。西武単独でできない事業を、CタイプとかAタイプというようなことをいつて自治体を入れて第三セクターでつくつて、だけれども運営は自治体はノータッチだということで活用しているんですね。そのことによつて大企業はかなり優遇されるんです。だから本当に援助してほしいという中小の漁港など大企業はどちらかじやなくて、大きなところの場所に中止が行つちゃうし、大きな資本のところが活用で

きるというのがこの港湾法の改正のねらいの大きな点だ。

それがわかればもう難しいことはないんです。全部そのとおりになつてゐるんですよ。そしてできたものは何だといつたら、私はよく知つてゐるだけれども、そこが大店舗になると、この間から毎回言つてゐるけれども、地元の業者というのがどうなつていくかということで、これは大変心配なんだということなんですよ。

そこで、もう時間でございまさから最後に大臣に伺いたいけれども、何だかAタイプだの何だのとか、うまいことを言つておられるけれども、結局使っているのは首都圏とか大きなところに使われる。そして力のある大企業がこれを活用していろいろな事業を行うという、まさにこれは本当に、地域の活性化が何だなんといつても、財界、大企業が考えている、それにぴたり合つた法律だと私は思うんですけど、大臣のお考えをいただいて終わらにしたいと思います。

○國務大臣(石原慎太郎君) 私はそうは思いませんで、企業は企業なりの勉強もしておりますし、ソフト、ノーサウルを持つておられるので、それを地方自治体が活用してともに事業を起こそうというのが第三セクター方式でありまして、地方自治体の負担分をいろいろ御懸念のようですがれども、なぜかこの事業は、国が責任を持って補助事業としてやるべきものを、その補助金相当額を無利子貸し付けて肩がわりするものであります。当然、自治体が参加する第三セクターは裏負担することに変わりなく、その上、収益事業なるもので貸付金の返還をしなければならず、自治体等にとってより大きな問題点を抱えています。

反対理由の第二は、本法案のNTT株券却益運用事業A型は、自治体へより責任と負担を加重させ、従来の公共事業、補助事業のあり方を変質させるものです。

この事業は、国が責任を持って補助事業としてやるべきものを、その補助金相当額を無利子貸し付けて肩がわりするものであります。当然、自治体が参加する第三セクターは裏負担することに変わりなく、その上、収益事業なるもので貸付金の返還をしなければならず、自治体等にとってより大きな問題点を抱えています。

反対理由の第三は、事業内容も大企業奉仕型の民活関連事業が中心となつてることです。外国は何の腹も痛めないまま進めようとするもので、公共事業の性格、補助制度を崩すものと言わなければなりません。

結局、本来補助事業の対象である公共事業を、反対理由の第三は、事業内容も大企業奉仕型の民活関連事業が中心となつてることです。外國は何の腹も痛めないまま進めようとするもので、公共事業の性格、補助制度を崩すものと言わなければなりません。

○委員長(中野鉄造君) 他に御発言もないようですか、質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○小笠原貞子君 私は、日本共産党を代表して、港湾法の一部改正について反対討論を行います。

反対理由の第一は、本法案改正は、本来国債償還の財源に充てなければならないNTT株券却益を港湾整備事業費に流用するもので、財政民主主義に反するものです。内需拡大の名のもとに、本資金を別枠扱いに使用し、事実上積極財政政策へ転換させ、一層の国債増発につながりかねないものであり、むしろ財政危機を深めるものと言わなければなりません。

同時に、本委員会でも明らかになつたように、この事業費の用途が北海道など地方にとつて極めて困難なものであり、首都圏など一部大都市を中心としたものとならざるを得ず、財政の活用のあり方としても、不公平、不平等なものであり、大臣の御意見ある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○小笠原貞子君 大臣、具体的に御存じないからそんなことを言つておられるんですね。勉強してください。

○委員長(中野鉄造君) 他に御発言もないようですか、質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。

木材など、大企業が所有する遊休化した用地の転換を図ることを目的としたもので、いずれも大企業を中心の事業であります。

しかも、事業として一体のものにもかかわらず、NTT-A型導入だけでなく、大企業にとつて採算性がないものは一般補助事業や民活法などによる補助事業でバックアップするなど、大企業は国や自治体の極めて手厚い財政援助を受ける仕組みとなっています。

反対理由の第四は、臨海部活性化事業に伴い、外部資本の投入など大型の事業進出が行われ、地域によっては地元商店、中小業者の営業と生活を圧迫するなど、重大な影響が考えられます。

以上の理由から本法案に反対し、討論を終わります。

○委員長(中野鉄造君) 他に御意見もないようですが、討論は終局したものと認めます。これより採決に入ります。

港湾法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(中野鉄造君) 多数と認めます。よつと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(中野鉄造君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(中野鉄造君) 次に、船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案並びに船員法の一部を改正する法律案の両案を便宜一括して議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取いたしました。石原運輸大臣。

○國務大臣(石原慎太郎君) ただいま議題となりました船員の雇用の促進に関する特別措置法の一

部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

企業をめぐる経済事情及び国際環境の変化等により離職を余儀なくされる船員の数が増大していること等の状況にかんがみ、船員の雇用の促進に関して必要な措置を講ずることにより、船員の職業及び生活の安定を図るため、昭和五十二年十二月に制定されたものであります。

現在、この法律の附則第二項の規定に基づいて、事業規模の縮小等に伴い相当数の離職者が発生している一般外航海運業、近海海運業、内航海運業、はしけ運送業、船舶製造・修理業の五業種に係る離職船員の再就職を促進するため、昭和六十三年六月三十日までに離職する者に対し就職促進給付金の支給に関する特別の措置を講じております。

しかし、これらの業種については、海上荷動き量の低迷とともに伴う船腹過剰、日本船の国際競争力の低下等の事情に加え、近年における急激かつ大幅な円高や国内の産業構造の転換の影響を受けて引き続き事業規模の縮小等が見込まれ、これに伴って今後も離職船員が相当数発生することが予想される状況にあります。したがいまして、この就職促進給付金の支給に関する特別の措置の対象となる者の離職日に関する期限を、特定不況業種関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法の期限の延長に合わせて昭和七十年六月三十日まで延長する必要があります。

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。

次に、船員法の一部を改正する法律案に対する衆議院の修正部分について御説明申し上げます。

○衆議院議員(亀井静香君) 船員法の一部を改正する法律案に対する衆議院の修正部分について御説明申し上げます。

○委員長(中野鉄造君) 次に、船員法の一部を改正する法律案の衆議院における修正部分について、修正案提出者衆議院議員亀井静香君から説明を聽取いたします。亀井君。

第一に、すべての海員について、一日当たりの労働時間を八時間以内とともに、一週間当たりの労働時間を、船舶の航行区域、航路等を勘案して船舶の区分に応じ一年以下の範囲内で定める基準労働期間について平均四十時間以内とすることを目標とすることといたしております。ただし、当分の間は、四十八時間以下の範囲内で政令で定め、船員労働の特殊性、船員の福祉、船員の労働時間の動向等の事情を考慮して、段階的に縮を図ることとしております。

第三に、海員の一日当たりの労働時間と休日を達成するため、船舶所有者は海員の労働時間が一週間ににおいて四十時間を超える場合は、基準労働期間について一週間当たり平均一日以上とすることとしております。

二、政府は、この法律の施行後三年を経過した場合において、新法の規定の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは新法の規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとすることであります。

以上をもつて修正部分の説明を終わります。

○委員長(中野鉄造君) 以上で趣旨説明並びに衆議院における修正部分の説明の聴取は終わりました。両案に対する自後の審査は後日に譲ります。

本日はこれにて散会いたします。

午後二時二十五分散会

昭和六十三年五月十一日印刷

昭和六十三年五月十二日発行

参議院事務局

印 刷 者 大蔵省印刷局

K