

第百二十回 参議院運輸委員会會議録第七号

平成三年四月二十三日(火曜日)

午前十時三分開会

出席者は左のとおり。

委員長 中川 嘉美君

理事 谷川 寛三君

委員 伊江 朝雄君

上杉 光弘君

狩野 明男君

鹿熊 安正君

片山虎之助君

野沢 太三君

松尾 官平君

喜岡 淳君

櫻井 規順君

瀬谷 英行君

田湖 勲二君

安恒 良一君

小笠原貞子君

栗森 喬君

寺崎 昭久君

中川 嘉美君

谷川 寛三君

伊江 朝雄君

上杉 光弘君

狩野 明男君

鹿熊 安正君

片山虎之助君

野沢 太三君

松尾 官平君

喜岡 淳君

櫻井 規順君

瀬谷 英行君

田湖 勲二君

安恒 良一君

小笠原貞子君

栗森 喬君

寺崎 昭久君

運輸省地域交通局長 佐々木建成君

運輸省地域交通局長 松波 正壽君

運輸省貨物流通局長 吉田 耕三君

運輸省海上技術安全局長 戸田 邦司君

運輸省港務局長 御巫 清泰君

海上保安庁次長 豊田 実君

常任委員会専門員 長谷川光司君

通商産業省通商政策局欧州アフリカ中東課長 佐野 忠克君

労働省職業安定局特別雇用対策課長 若木 文男君

本日の會議に付した案件

○港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○日本国有鉄道清算事業団法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関し承認を求めの件(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(中川嘉美君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

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。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○櫻井規順君 最初に、大臣に対してお伺いをいたします。

一九六一年に本法が制定されて、ちょうど三十年になるわけであり、本年新たに第八次港灣整備計画が発案するに当たっての法改正になるわけでありまして、国際化、情報化、都市化が大変進んでまいりまして、港灣に対する国民のニーズあるいは物流、産業のあり方が問われている中で第八次計画が発案するわけでありまして、大臣のまず所信を伺っておきたいと存じます。

○国務大臣(村岡兼造君) 国土の均衡ある発展や豊かさを実感できる経済社会の実現を図っていく上で港灣の果たす役割は重要であり、各地域から寄せられている期待の声も大きいのであります。

また、国際化時代に入りまして、その必要性もいよいよ増しておりますが、五カ年計画の内容につきましましては、各地域の整備要請に的確に対応し得るように、各港灣管理者の意見、要望聴取など現在作業中でありまして、新五カ年計画の実施につきましては、今後着実にその目標を達成するべく努力してまいりたいと考えております。

○櫻井規順君 最初に、本法は港灣整備緊急措置法となつておりました。ちよつと法案の名前をあげたらうやうで恐縮でございますが、なぜ緊急措置法なのか。三十年間、とにかくいわば緊急措置期間が続いてきたわけでございます。そして、八回にわたつて法改正が行われ、港灣整備の五カ年計画が立てられてきたわけであります。

法律の「目的」の中には、「緊急かつ計画的」な港灣整備をやるというふうになつておるわけであります。

少なくとも「二十一世紀への港灣」という展望が示されて、それに向けて着実に計画的に港灣整備を進めていくことがこの法改正の趣旨であり、第八次の整備計画だというふうには理解するわけであります。

その後、時代の要請の変化に緊急かつ計画的にこたえながら、七次にわたつてその改正を行つてきたということでありまして、時代とともに要請がいつも量的にも内容的にも変化していく、そういうものに対応するということであるわけであります。

○櫻井規順君 緊急の港灣整備上の課題というのが数々あることはよくわかります。しかし、基本的には「二十一世紀への港灣」という展望を持つて進めていくわけであります。

置と名づけた公共事業の長期五カ年計画の根拠法はあるわけでありまして、検討の余地があるのではないかと。法改正のときにこうした緊急措置法という名前が削られたらどうかというふうには思つておられますが、これは意見としてちよつと申し上げておきます。

その次に、基本的なことではありますが、「二十一世紀への港灣」あるいは「二十一世紀への港灣」フォーアアップ」というのを昨年お出しになつた。さらにまた、昨年の暮れに「今後の中期

備を進めていくことがこの法改正の趣旨であり、第八次の整備計画だというふうには理解するわけであります。その後も緊急措置というふうになつてきた根拠、それから、その出発点をお聞かせいただきたい。過去七次にわたつた経緯についてはまたゆつくり聞いていきますので、その根拠と出発点の経緯だけ、まずお聞かせいただけますか。

○政府委員(御巫清泰君) この港灣整備緊急措置法は昭和三十六年に制定されておりました。昭和三十三年に制定された国民所得倍増計画、これを受けまして、「港灣整備事業の緊急かつ計画的な実施を促進することにより、経済基礎の強化を図り、もつて国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。」ということで行つておりました。

的な港灣整備の基本的方策について」が出されたわけであります。

この基本的な流れというものについて簡単に御説明いただけますか。

○政府委員(御巫清泰君) 二十一世紀に向けて我が国は、国際化、情報化、都市化というものが進展している、こういう中で港灣の長期的な整備政策はいかにあるべきかということをつくって持っていないといけないわけでありませうけれども、昭和六十年にこれに対応いたしました「二十一世紀への港灣」という長期的な港灣整備の考え方を取りまとめたところでございます。

この内容を簡単に申し上げますと、物流、産業、生活という、こういうような三つの機能が調和よく導入されて相互に連携し合っているような総合的港灣空間というものをつくっていく必要があるというところが一つ。もう一つは、港灣相互のネットワークキングとすることが重要であり、それを推進しようということ。簡単に申し上げますと、この二つを内容にして「二十一世紀への港灣」という考え方を取りまとめたわけでございます。

その後、やはりこれは六十年につくりましたので、時間の変化とともに少し内容的に考え直すべき点があるのではないかと、このことから、そのフォロワーアップ作業をいたしました。国内的にいろいろな面で価値観の多様化とか高度化とかあるいは質の向上が求められるというようなこともございます。ウォーターフロント、海洋性レクリエーション、客船によるクルージングなどに対する国民の関心も高まっている、さらに、大都市圏とか地方圏それぞれに各地域の問題が顕在化しているというようなことがあったわけでありませう。

そこで、フォロワーアップを行いまして、平成二年四月に「豊かなウォーターフロントをめざして」というものを取りまとめたところでございます。これは基本的に「二十一世紀への港灣」で述べた内容は変更する必要はないけれども、特に力点を置く問題といたしまして、一つには、総合的な港灣空間をつくるに、その質の向上というこ

とに非常に力点を置くことではないかということ。それからもう一つは、国土の均衡ある発展への貢献ということを明確に言おうではないか。従来から「二十一世紀への港灣」の中でそういうことは述べていたわけでありませうけれども、この二点を特に取り上げて言ったわけでありませう。

その後、先ほどのお話にございました「今後の中期的な港灣整備の基本的方策について」というものを昨年の十一月に港灣審議会から答申を受けておりますけれども、この整備の基本的な考え方といえますのは「二十一世紀への港灣」、そして、その「フォロワーアップ」というものの内容を踏まえておりまして、内容的には相互に矛盾のないものができているというところでございます。

○櫻井規順君 大変な十年間の流れですから、その簡単に説明がつかないかと思ひます。

私が「二十一世紀への港灣」、それから、昨年未出されました「基本的方策」、その前の「二十一世紀への港灣」「フォロワーアップ」、こう追ってみまして、どこに流れの変化があるのか、発展があるのかというふうに見た場合に、こんなふうな理解するわけであります。

「二十一世紀への港灣」が出されて以降、政権も交代し、日米関係の態様も変化をし、港灣もコンピュータ化の進展等々経済情勢の変化もあつたわけでありませう。港灣局もいろいろな発表の中で、物流、産業、社会生活の変化と、それに対する基本的対応をどうするかという観点ですつと追求されてきたというふうな思ひわけでありませう。

それで、「二十一世紀への港灣」を展開されたときには、やや経済あるいは物流、物流と産業の面での経済変化への対応ということが前面に出まして、社会あるいは生活の面における変化といふのはいわば三番手に位置づけた条件変化と対応といふふうにとらえてきた。しかし、民生活業等々の登場もあつて、それからまた国民の生活意識も変化をしてきて、やや社会、生活の変化に対応した施策を重点に置いていくという変化を見て見られないことではないのですけれども、その辺は意識

的に追求されてきたのかどうか、ちょっとお答えいただけますか。

○政府委員(御巫清泰君) 昭和六十年に「二十一世紀への港灣」というものをつくりましたけれども、それは従来、ややもすれば港灣の機能のうち生活という部門に力点を置くことができなかったという反省がございまして、「二十一世紀への港灣」の中では、物流、生産、生活という、こういうようなものが調和よくバランスのとれた総合的港灣空間、これをつくっていくんだということ強く意識したわけですね。既に、そのときに生活という面を強く意識したということでございます。

しかし、その後何年かたちますと、もうちょっとやはり時代のニーズというものが変化しているということから、「豊かなウォーターフロントをめざして」「二十一世紀への港灣」「フォロワーアップ」という中では、その三機能がうまく調和しているという必要性はそのままでありませうけれども、特に「総合的な港灣空間の質の向上」、使ひやすさとか美しさとかあるいはアメニティーとか、そういうたいの面に力を注ぐのではないかと、このことを述べたわけでありまして、先生のおっしゃいます方向としてはそういう方向を向いているというふうな理解できるかと思ひております。

○櫻井規順君 七次までにわたつた港灣整備計画の経過を以下若干伺う前に、空港整備五カ年計画というものが本年から出発するわけですね。きょう、この委員会に航空局も実は御出席願つて空港整備計画とその根拠法についてお伺いしたいと思ひていたわけでありませうが、ちょっとこの場にはなじまないということでもって遠慮をしたわけですね。大臣も御出席ですから、質問ではありませうが、ちょっと意見、御要望を添えまして、七次の問題に触れてまいりたいと思ひます。

空港の場合、ことしから第六次の五カ年計画が始まるわけでありませう。しかし、この空港整備計画にはいまだ根拠法がないわけでありませう。空港整備緊急措置法に当たるものがないわけでありませう。その点に比べますと、港灣整備の方は歴史もあり社会資本の整備も進んでいるという関係もありまして、根拠法があるということは非常にいいことだといふふうに思ひわけでありませう。

しかし、空港も三兆一千九百億円というふうな大変な投資規模で、第五次に比ばまして第六次の空港整備計画は一、六六倍というふうな非常に急速な伸びで投資をするわけでありませう。根拠法というものを持たせて体制を整備した方がいいのではないかと、こういうふうな思ひわけでありませう。実は、航空局に電話をいたしましてちょっと出席を求めたわけでありませうが、出た方が、いや海岸整備も急傾斜地整備も根拠法はありませんと。根拠法というものは余り意味のないことですから、運輸委員会が質問するには当たらないことですよといふような趣旨のお話がありました。確かに頭のいい返事だなといふふうに思つたわけでありませうが、とにかく公共事業長期計画が十五あるわけでありませうが、空港と急傾斜地だけ実は根拠法がないわけでありませう。

これは、こういう国会審議ももちろん経なければならぬという民主的な手続の問題も一つはありますが、やはり根拠法をしっかり持つて公共事業長期計画というのは整備すべきものではないかという点を御要望しながら、港灣整備の七次の関係で質問をさせていただきます。

七次の整備計画が平成二年で終わったわけでありませう。そして、七次の五カ年の間に緊急性を要するものもろの仕事をなさつてきたわけでありませう。昭和六十一年改正の時点で緊急性として計画的に整備すべきものとして挙げた事業がこの七次の間ですべて完了したのかどうか、その点をお伺いします。

○政府委員(御巫清泰君) 第七次の港灣整備五カ年計画をつくりましたときに、その重点施策といたしまして今回と同じように七本の柱を挙げております。それぞれどれくらいの整備を行ったかというの

を申し上げますと、港湾整備事業の実施額が、これは計画をオーバーして二兆七千七百億ということになっておりますけれども、第一の施策であります「物流の高度化に対応した港湾の整備」に約一四％、それから「海上輸送の安定性の向上をめぐした港湾・航路の整備」、これが第二の柱ですけれども、これに約二〇％、「エネルギー等資源の安定供給のための港湾の整備」に約一％、それから四番目に、「地域の産業振興の基盤となる港湾の整備」に約一三％、それから五番目が、「豊かな生活空間の形成をめぐした港湾の整備」、これに約三四％、六つ目に、「空間利用の高度化をめぐした港湾の整備」に約七％、そして七つ目が、「港湾整備の円滑な推進のための技術力の整備」ということですが、これに約一％ということを達成いたしております。

計画の投資規模に對しまして、エネルギー港湾、多目的外貿ターミナルの整備、それから、空間利用の高度化を目指した港湾の整備、こういう三項目について計画したもののよりその実績は上回ったという事実がございます。

櫻井規順君 さらにさかのぼって、第一次から第七次、昭和三十六年からちょうど三十年間にわたって整備事業を進めてきたわけでありまして、その三十年間の計画投資額と実際の総投資実績、これはどういう金額になるのか、そして事業の進捗率というものをどういふふうにごらんになっているのか、そのことにも触れて御答弁をいただきたいと思ひます。

○政府委員(御正清君) 第一次の港湾整備五カ年計画、これは昭和三十六年からスタートしたものであります。この港湾整備事業の達成率、これは途中で実は計画が打ち切られておりますから低いわけでありますけれども、約八四％、それから第二次、これは四十年からの計画ですけれども、約四四％、第三次が、四十三年からですが、約四八％、この三つはいずれも五カ年全部をやらなかつたのでこういう低い数字になっているということでありまして、平成元年には過去最高の三十一

億六千万トン余、前年比四・二％増というようにことになりまして、傾向としてはかなり大きな伸びを示し始めています。このことかと思ひます。

また、外国貿易貨物量につきましても、コンテナ貨物が非常な勢いで伸びまして一億トン台に達するということもございまして、外国貿易貨物量は過去最高の九億五千万トンに達しているということがございます。

とりわけ、輸入貨物の増大ということが大きく出てまいりまして、施設容量あるいは船型の大型化ということがございますので、それに対応するための施設のサイズ、大きな規模が必要であるということもございまして、輸入がふえるということ自体で港湾施設の内容も変わってくる必要があるというようにございまして、この第八次の五カ年計画の中におきまして、その主要施策として、「効率的な物流体系の形成をめぐした港湾の整備」ということで、外貿コンテナターミナルあるいは多目的の外貿ターミナルの整備というふうなことをまず第一に挙げております。

また、国際化、情報化の進展状況が著しいというところで、港湾関係業務につきましても、船舶の出入港管理あるいは上屋とか野積み場での荷扱い、岸壁の利用管理というふうな面で各種の高度な情報処理というふうなものが必要になって、その効率的な処理が必要であるということから、港湾におきましても情報化に対応したいろいろなシステムを整備してきているということもございまして、

櫻井規順君 概略的に、貿易もそれから内航海の港湾の取り扱い貨物というものが、あるいは旅客というものが非常にふえているということはよくわかります。

八次の整備計画前段の「中期的な港湾整備の基本的方策」あるいは「フォーアアップ」等から、向こう五年間の港湾整備計画のいわばトレンドと言つたらいいんでしょうか、幾つかそういう物流、生産、社会生活の変化というものがあつたわけであ

りまして、それに対する基本的な対応というものが五カ年計画の基本的な内容になると思ひます。今局長が答弁されましたような特徴だといふふうに思ひます。

物流、生産のメガトレンドといいますが、一つはやっぱりコンテナ化、機械化ということが指摘されています。それから二番目に、船舶の大型化あるいは高速化ということが指摘されています。そして三番目に、情報化、コンピュータ化ということが指摘され、経済の変化として輸入の拡大あるいはアメリカとの協調という問題が指摘され、社会生活の変化としては、ゆとり、豊かさ、メンタリティーの重視あるいは余暇の増大、文化、スポーツに関心が高まる、自然に親しむ、こうした特徴が指摘されているわけでありまして、

こういうメガトレンドのものを指摘した中で、そして、それに今局長がおっしゃつたように対応しているわけですね。超大型の長大バースあるいは大水深のバース、ヤードの拡大、そしてまた、社会生活の変化に對してウオーターフロントの構想というふうなものも登場させているわけでありまして、しかし、私は後でまた触れて質問いたしますが、こういうメガトレンドと基本的対応の指摘の中で二つほど欠落しているものがある。

一つは、貿易構造の変化という問題がトレンドとしてあるのではないかと。対米輸出入の比重が高い時代からアジアの比重が高くなつた。また、アジアの中でも将来方向というものを掲げ、港湾整備というものが必要になってくるのではないかと。もう一つは、港湾を営々として運営していくに当たつては、そこに働いている人の問題が重要だといふふうに思つております。「中期的な港湾整備の基本的方策」の中でも「ピト、モノ、カネ、情報」ということが触れられているわけでありまして、この「ピト」とりわけ港湾で働いている人、港湾労働者、港湾運送業者、こういう中核に

いる業界の分析がやっぱり一つ欠落しているとい

います。そして、それに対する基本的な対応というものが五カ年計画の基本的な内容になると思ひます。今局長が答弁されましたような特徴だといふふうに思ひます。

うふうに思うわけでありませう。これは、だんだんまた後で質問を展開してまいりたいというふうに思っています。

そこで、この八次の整備計画をこれから始めるわけでありませうが、計画投資額と実績投資額をもつて進捗率というふうに言われているわけでありませう。これはあくまでも予算の執行率であつて、進捗率ではないのではないかと、うふうに私は思うわけでありませう。実際に三十年間の投資効果をはかる場合においても、もう少し文字どおり進捗率にふさわしい根拠を挙げる必要があるのではないかと、思うわけでありませう。

特に、港湾整備、社会資本に投資していくわけでありませうので、そのストック量あるいは投資の過不足量、そういうふうなものがデータとして出てきてしかるべきではないかと、うふうに思うわけでありませう。その意味では、港湾の整備水準を判断する一つの指標というものは、メルクマールというものが確立されているのではないかと、うふうに思うわけでありませう。

御案内のように、都市公園については国民一人当たりの面積で評価されますし、道路の舗装率におきましても、市道、県道、国道の舗装率は一定の物差しがあるわけでありませう。下水道、上水道等々、公共施設、社会資本にはそれぞれ一定の物差しがあるわけでありませうが、私は港湾整備の場合には、港湾という特殊性からか、さういう物差しはどうかというところを一つ気にするわけでありませう。一つ日米構造協議の際の最終報告書の中に、港湾整備については一定の水深のパーセントとしたか、「二十キロメートルを整備」という目標数字が出されておりました。

私は、港湾整備について、さうした進捗率をはかる一つのメルクマールを確立する必要があるというふうな思いがあるわけでありませうが、さういう点を検討されたことがあるのかどうか、どうなっているのか、その辺を御答弁いただきたいと思つておられます。

○政府委員(御巫清泰君) 先生のおっしゃいます

とおり、港湾の整備水準を端的に一言であらわすようなメルクマールというふうなものがあるならば、これは我々も非常に使いやすいと、皆さんに御理解いただくのには、いいと思つておられます。けれども、非常に港湾機能は複雑なものですから、さういふものをつくりたいというのが現実であります。

直接、港湾貨物や旅客を取り扱う岸壁等の係留施設の整備ということがまずありますし、あるいは荷役とか船舶航行の安全の確保のために、防波堤とか航路とか泊地というのがどれくらい整備されているのかという水準をどう示したいか。あるいは埠頭の物流の円滑化とか迅速化を図るための臨港道路というのをどうやってあらわしたいか。それから、港湾の環境あるいは公害防止という観点から、緑地とか公害汚泥、有害な底質の汚泥の除去などの環境整備をどういうふうにあらわすかというように、港湾の機能をあらわすものが非常に総合的で複雑多岐なために、単純な人口当たりの普及率とかあるいはメートルとか、さういふようなものであらわすことが、非常に我々は説明に使うときにも苦勞をしております。

先ほど先生がおっしゃいましたように、日米構造協議の最終報告書の中では、外資埠頭の「水際線延長約三十キロメートル」の整備というふうな単純化したものが使われました。このこと一つは非常に明確な指標でありますけれども、これだけではとても港湾全体があらわせないというふうな我々考へておりました。この「水際線延長」に見合つても、もろもろの要素がバランスよく整備されている必要があるのではないかと、これは単純にはあらわし得ないのではないかと、うふうに思つておられます。

例えば、そのほかにメルクマールをつくらんとすれば、内貿ユニットロードターミナルをどれくらいつくるかとかあるいは港湾における緑地のパーセンテージをどれくらい置くかというふうなことがあろうかと思つておられますが、いろいろな指標を並

べ立てて総合的に見てみるより仕方がないのではないかと、うふうに我々は理解をいたしておられます。

○櫻井規順君 今の日米構造協議の最終報告書に出されています外貿パースの「水際線延長約三十キロメートル」、この「水際線」というのは何を指しますか。

○政府委員(御巫清泰君) この場合には、外貿ターミナルの水際線延長ということ、船が着きますパースの延長というふうな単純にお考えいただいていいかと思つておられます。

○櫻井規順君 そのパースは、水深何メートル以上という目安はあるんですか。

○政府委員(御巫清泰君) 大型パースということ、水深マイナスイニメートルとお考えいただいていいと思つておられます。

○櫻井規順君 今はどのくらいになっておられますか。現在の水際線が延長何キロで、それをさらに三十キロふやすわけですね、さういふ理解でよろしいわけですか。さうすると、今、何キロメートルになつておられますか。

○政府委員(御巫清泰君) 現在、大型パースの水際線延長が六十八キロありまして、それを三十キロふやす、さういふ意味でございます。

○櫻井規順君 わかりやすいと思つておられますよ、今のやつか。さういふふうには、一つは水深十二メートル以上のパースあるいは四・五メートルとか一定の目安をつけてパースの延長ではかるといふのは非常にわかりやすいメルクマールだといふふうな思いがあるわけでありませう。あるいは機械化に対応した一定の荷役機械の評価の問題あるいは倉庫、港湾内の緑地の問題、さういふ点でやはりわかりやすい形で整備水準にアプローチできるような指標の確立を要望しておきます。

それで、運輸白書の平成二年版に社会資本の「整備水準の国際比較」というのが御案内のように掲載されているわけでありませう。その中に、「コンテナパースの取扱水準」と「大型コンテナパース比率」というものが載つておられます。「大

型」の方は、水深十四メートル以上のパースの延長を全コンテナパースの延長等の率で計算をされているわけでありませう。

しかし、これはアメリカあるいは欧州、アジア、中東、オセアニアといろいろ分けられておられますし、固有の国としてはアメリカ、イギリス、西ドイツ、フランス、オランダ、ベルギーと、さう比較されているわけでありませうが、日本のそれぞれコンテナパースの取り扱い水準も大型コンテナパースの比率も非常にこのグラフからいいますと著しく低いわけですね。これが今度の第八次港湾整備計画によってどのくらいの水準に上がるのか。どうですか、ちよつと急な質問ですが、数字は出ますでしょうか。

○政府委員(御巫清泰君) 先生がおっしゃいますように、コンテナパースの整備水準、これは、今引用されましたものは、コンテナパースの岸壁一メートル当たりで一年間にコンテナを何個扱つか、さういふような水準であらわしておられますけれども、ヨーロッパ、アメリカに比べて日本のコンテナパースは非常にたくさんのもを扱つておられる、一言で言えば過密状態にある、さういふようなことで整備水準が低いのではないかと、さういふふうなことでありませう。

これを何とか解消すべく、この八次五年計画でその水準の向上を図るわけでありませうけれども、外貿ターミナルの水際線延長、現在六十八キロあるものをさらに三十キロこの五カ年の中で整備するということによつてかなり整備水準は改善されるというふうな理解しておられます。ただいまそれがどれだけの数字かという数字、手元にございませぬけれども、かなり改善することができるといふふうな思つておられます。

○櫻井規順君 海洋国日本がさういふふうな他の海洋国と比べて低いということは、どう説明がつくのでしょうか。

○政府委員(御巫清泰君) できるだけ効率よく使おうという面が非常に強く出ているわけでありませう、過密になつてしまつと、実は今度は逆にい

ろいろな問題が、例えば背後との連携が込み合っ
てしまふとかいろいろ問題が出てくるので、こ
の状態は決して望ましいというふうには思っており
ません。何とか改善をしたいというふうには思っ
ております。

○櫻井規順君 結局、これはそもそもコンテナ
パースの延長というものが非常に少ないというこ
とを意味しているというふうには思っております。

それよりも何よりも、大型コンテナパースの比
率が非常に低いのは当然のことですけれども、余
りにも大型コンテナパース、水深十四メートル以
上のパースが少ないことを意味するということ
ふうには思っております。

そこで、パースの建設状況を第七次計画の中
で見て、この進展がよいというものは一体どうな
かということなんです、水深九メートル以上の
パース、これは七次期間中全部の統計がないもの
ですからなんです、昭和六十一年から昭和六十
三年までの三年間の数字を見ますと、水深九メー
トル以上のパースが十三キロメートル延びている
ということでありまして、

非常に遅々としているという感じがするわけ
であります、日米構造協議で三十キロメートル以
上までを指して、それは水深十二メートル以上
であります、この整備の見通しはどうなのか。
仮に水深十二メートルのパースを、地理的な条件
によって著しく違ふと思えますけれども、一キロ
メートル延ばすにはどのくらい金がかかるのか。
アバウトな話で恐縮でございますが、御答弁
願いたいと思っております。

○政府委員(御巫清泰君) この三十キロメートル
整備するというのは、この五カ年間においてその
整備を円滑にということでありまして、コンテナ
パース、それから多目的の大型パース、両方を足
して三十キロメートルということになります。

なかなか港湾の施設整備というのにお金がかか
りまして、これが水深十二メートルあるいは十四
メートルというふうなものになりますと、一メー

トル当たり、多分、ちょっと手元にございませ
んけれども、数百万円のお金がかかるということ
であります。

済みません、今の私の御説明は普通のパース
御説明申し上げましたけれども、コンテナパース
ですと背後の面積が非常に広くなりまして、メー
トル当たり五千万円ぐらいのお金がかかります。

○櫻井規順君 日米構造協議の三十キロメー
トルというのは、どうですか、第八次では完遂で
きるのですか、いかがでしょうか。

○政府委員(御巫清泰君) これはどうしても五
カ年で整備しなければいけないと思っております
ので、整備を円滑にいくために十分な努力をいた
したいと思っております。

○櫻井規順君 甚だ手前勝手な話ですが、私、
岡でして、清水港の場合も今、大水深の十四、五
メートルのパースに事欠きまして、延長一キロ弱
でございますが、整備計画を立てているわけであ
ります。

こういうものは例でございますけれども、この
八次の中で静岡側から要請があれば、これはこ
の八次で満たされていくというふうには理解して
よろしいでしょうか。

○政府委員(御巫清泰君) 清水港は非常に重要
な港であります、コンテナ扱いは非常に大きく伸
びております。この中で、コンテナパースの整備
要請が強いということも承知しております、そ
れにいかに対応できるかということも十分今後詰
めなさいいけませんけれども、八次五カ年計画を
作成する段階で港湾管理者からの御要望、御意見
を伺いながら、その内容をどう取り入れるかとい
うことを検討していきたいと思っております。

○櫻井規順君 昨年の夏に、当運輸委員会
道の港湾視察に行つてまいりました。その視察の
結果は御報告されていただきましたが、余りに
も、私自身もまた全国の港湾を実際に目で見て、
お話を聞いてございませぬが、静岡県の港湾を見
てみた場合に、一言で静岡県の港湾の特徴は何
かと言つたら重厚長大時代の港の姿がまだ残つ

ておりまして、いわば軽薄短小の貨物取り扱い時
代にふさわしい港になっていない。

御案内のように、製品輸入の増加という問題で
先ほどのメガトレンドが示すような港湾整備が急
がれているわけでありまして、全国的に見てコン
テナ化の対応あるいは倉庫の整備あるいはヤード
の広さ、パースの深さ、長さ、機械化等々を見て
みた場合に、全国的な特徴というのは五大港と五
大港以外と区分けいたしまして、今どんなふう
に評価しているか御答弁ください。

○政府委員(御巫清泰君) コンテナパース、コン
テナ化のスタートはやはり東京湾と大阪湾とい
うことでありまして、横浜、神戸、そして東京、大
阪というあたりから大規模なコンテナパースの整
備が進められたということでありまして、

次第にコンテナ化、コンテナ貨物の発着の場が地
方に広がっていつているという実態がございま
して、これに対応いたしまして、例えば、その中間
の名古屋とか清水あるいはさらに地方地域におけ
るコンテナパースの整備というのが必要になつて
きて、それに対応して七次の五カ年、そして今回
つくりかして八次の五カ年の中でも十分な
対応を図る必要があるというふうには考えておりま
す。

○櫻井規順君 何かちょっとすっきりしないわけ
ですが、次に進みながら質問してまいります。
第八次の港湾整備計画の一つの特徴としてネッ
トワーク化という指摘があるわけでありまして、こ
のネットワークの意味がいま一つ文章を読んでい
く限りにおいてはつかめないわけでありまして、港
湾と港湾との間のネットワークという指摘が多い
ように受けとめられるわけですが、陸海空の、特に
空は余り指摘がないわけですが、陸海の総合交通
という指摘があるわけでありまして、

たびたびで恐縮ですが、静岡県の清水港とい
うのを見てみた場合に、第二東名の建設、それか
ら、新潟と清水市を結ぶ中部横断自動車道、こ
ういふ問題で清水港が一面脚光を浴びるという夢
が持てるわけでありまして、果たしてそう見てい

ていいのか。東京、大阪間の第二東名の整備に
よつて、狭い視野で恐縮ですが、静岡県の西部に
ある浜松市の貨物は、第二東名が名古屋港に直接
入るといふルートをとっている関係もあつて、む
しろ西に貨物が流れていって、一極集中とはい
いませんが、二極、三極集中になつて、五大港以外
の港というのはますます高速道路の整備によつて
取扱貨物量というものは減つていくのではない
か。一面、そういうデメリットが五大港以外の特
定重要港湾、重要港湾、地方港湾におきましても
考えられるわけでありまして、

この港湾のネットワーク、とりわけ総合交通体
系の中の港湾のネットワークの位置づけとい
うのは非常に弱いのではないかとこのように思
つておりますが、いかがでしょうか。

○政府委員(御巫清泰君) これは四全総の中
でも言われましたけれども、地域相互間の交流ネッ
トワーク、こういうことによつて全国的な国土の均
衡ある発展を図ろうというふうなことでございま
すが、各地域間の交流ネットワークの形成とい
うことがそういう意味では非常に重要になつて
おります。

港湾におきましてもそれと同様のことであり
まして、海上交通ばかりでなく、陸の交通もある
いは情報交流というふうなことで港湾相互が交流、
そして、補完し相助け合う、こういうふうな形を
とることによつて効率化も図れるし、相互の発展
も図れるのではないかとこのように理解をいた
しているところでございまして、

○櫻井規順君 いずれにいたしましても、臨港道
路というものをかなり整備することによつて高速
道路とのリンクという問題は初めて実るわけであ
りまして、臨港道路の整備という問題にかなり重
点を置いて八次の計画を進めていただきたいと、
そういうふうには要望しておきます。

次に、きょうは通産省さんにも御出席いた
さ、どうも恐縮でございます。

私が八次整備計画の中でちょっと不満なのは、
貿易構造から見て今後の我が国の港湾のあり方と

いうものを追求すべきだというふうに思うわけ
ありますが、それに関連をして貿易構造、とりわ
け個別の貿易構造についてお伺いをしたいとい
ふに思います。

長い目で見て、輸出入の個別の構造変化とい
うものをヨーロッパ圏、アジア圏、アメリカ圏と見
て、その推移を産産省と運輸省からそれぞれ御説
明いただけますか。まず、産産省の方から御説明
いただければありがたいのですが。

○説明員(佐野忠克君) 日本の一九九〇年、平成
二年の世界に対する輸出入というものは約二千八百
七十億ドルでございます。輸入量が二千三百四
十八億ドルでございます。

その中で、我が国からアジア地域全体に対する
輸出入は、昭和五十五年が約四百九十四億ドルで
ございましたが、今申し上げました平成二年、
十年後には約九百八十億ドルに大きく伸びてい
るところでございます。

一方、輸入につきましては、昭和五十五年に約
八百二十億ドルございましたものが、平成二年に
は九百八十七億ドルという形で順調に伸びてい
るところでございます。

また、我が国からアジア全体に対する輸出が我
が国の輸出に占める割合でございますが、これは
平成二年で約三四％、輸入は約四二％に及んでお
りまして、アジアが我が国の通商に占める割合と
いうのは極めて大きいものがあるかと存じます。

ちなみに、欧州の数字を同じところで申し上げ
ますと、対欧州向け輸出が平成二年で六百七十億
ドル、二三・四％、それから輸入が、欧州からの
製品輸入が多いわけでございますが、四百六十六
億ドル、約二〇％でございます。

北米—カナダ、アメリカを入れました数字で
ございますが、我が国の平成二年の北米に対する
輸出入が千四百二十二億ドル、約三六％、それに対
して輸入が六百三十七億ドルで二七％ございま
して、先ほど申し上げましたように、アジアの我が
国の通商に占める割合が一番大きいところでござ
います。

○政府委員(御平清泰君) ただいまの御説明の違
う形かと思えますけれども、運輸省で行いました
二国間の貿易量調査、これはトン数なんです
これによりまして、平成二年の輸出入の合計は七
億五千万メトリックトンになっております。

地域別にこれを見ますと、アジア地域が二
九％、中東地域二二％、大洋州が約一八％、北米
が一六％、アフリカ三％、中南米八％、ヨーロッ
パ四％というふうになっておりまして、これを、
昭和五十九年の調査結果がございまして、これを
これと比較をいたしますと、アフリカ地域を除き
まして絶対量が増加してはいますが、特に伸
びの著しい地域としてはアジア地域、そしてヨー
ロッパ地域があるというふうに承知をいたしてお
ります。

○櫻井規順君 なお細かく分析したい点ですの
で、後からぜひ今の根拠になった数字をまたいた
だきたいと存じます。

それで、私は、アジアの比重が非常に高まっ
てきているというところを一つ確認できるという
ふうに思うわけであります。

そこで、衆議院の運輸委員会でも若干議論さ
れているわけですが、私の取り上げ方は角度が違
いまして、環日本海経済圏という問題が日本の財
界あるいは日本海側の新潟県初め自治体、それ
から、私どももまた大変関心を持っているところ
であります。

この環日本海沿岸諸国、これは限定されま
し、ソビエト、北朝鮮、中国、韓国と、こうなる
わけでありまして、この四国との貿易関係はこ
こ十年くらいはタームで見まして、傾向はわか
りませんか。

○説明員(佐野忠克君) ソ連、中国、韓国、それ
から北朝鮮でございますが、この中で著しく貿易
量の伸びておりますのは中国と韓国でございます。
ソ連との貿易量は、現在、ソ連経済の状況の
悪化に伴いまして八九年をピークに一九九〇年
若干減少傾向に入っているとございまして、
数字で申し上げますと、まずソ連でございます。

が、昭和五十五年、一九八〇年の数字でまいり
ますと、輸出が二十八億ドル、輸入が十九億ドル
ございました。それに対して平成二年、一九九〇
年は、輸出が二十六億ドル、若干の減少でござ
います。輸入が三十四億ドルでございます。

一方、中国との関係では、同じ昭和五十五年と
平成二年の十年間でまいりまして、昭和五十五年
の輸出が五十一億ドル、一方、輸入が四十三億
ドル、それに対して平成二年の我が国から中国に
対する輸出が六十一億ドル、輸入が百二十一億
ドルと増加をいたしております。

韓国との貿易量は中国との貿易量以上に目覚
ましいものがございます。昭和五十五年の韓国に
対する輸出は五十四億ドルでございましたが、そ
れに対して輸入が三十億ドル、一方、十年後の平
成二年におきましては、韓国に対する輸出入は百
七十五億ドル、そして、輸入が百十八億ドルま
で伸びてきているところでございます。

○櫻井規順君 どうもありがとうございます。
伸びているもの、伸びていないものがあるわけ
であります。

そこで、この四国との貿易の相手側の港別の
輸出入の実績というものはわかりますか。

○政府委員(御平清泰君) まことに申しわけござ
いませぬが、手元にそういう数字を持っておりま
せん。調べることもできれば調べたいと思いま
すが、わかるかどうかもちよつとわかりません。

○櫻井規順君 通産省いかがでしょうか。

○説明員(佐野忠克君) 申しわけございません。
現在、手元にございませんので、調べられる限り
調べてみたいと思っております。

○櫻井規順君 これは統計がなくてわからないの
か、あってわからないのか、その辺はいかがで
しょうか。

○政府委員(御平清泰君) 私どもちよつと手元
にそういうデータがないものですから、あるのか
ないのかその辺もわからないという状態でござ
います。

○櫻井規順君 まことに困るわけですが、私が事
前に外務省も含めましてお尋ねしたところ、どう
も原票しかなくてそういう統計はないと理解せ
ざるを得ないように読み取りました。ぜひ何かの
機会に港別の輸出入の新しい実績というものの把
握をいただきたいというふうに思うわけであり
ます。

そこで、日本海の沿岸諸国との貿易はアンパ
ラがある。ふえているところはふえているとい
うわけでありまして、日本海の沿岸諸国との貿易
関係で幾つか特徴が出てきているように思うわけ
であります。環日本海でソビエト、中国、北朝
鮮、韓国というふうにならぬ場合に、一体主要
な港というのはどこになりますか。

○政府委員(御平清泰君) ちよつと各港の扱いト
ン数というのがはつきりわかりません。
例えば、韓国で言えば釜山とか仁川というのが
非常に大きい港になると思っております。

○櫻井規順君 改めてまた教えてください。
環日本海の貿易関係を盛んにするためにちよつ
と教えていただきたいのですが、定期航路とい
うのは、この環日本海の四国に限って見るなら
ば、どういう定期航路があるのか。

それから、ナホトカになりますか、シベリア鉄
道を通じてヨーロッパと日本の間で冷凍食品を運
ぶという冷凍用貨車の運行の技術協力というのか
経済協力というのか、そういう話が調ったやに聞
くわけですが、最近の環日本海の貿易を盛
んにする上で、進展した事項、施策はどんなもの
がありますでしょうか。

○政府委員(御平清泰君) 日本海をめぐっている
いろいろな構想が過去以来たくさんあったかと思
いますが、いよいよ今の時点になってその機運が熱
くなってきて、新しい日本海時代というのが始まるの
かなというふうに思っております。

御質問の定期航路でありますけれども、外貿コ
ンテナ定期航路というのがこのところ対岸との
間でふえてきておりました。現在、新潟—ナホト
カとかあるいは金沢—舞鶴—釜山というよう

航路が開設されてきております。

○櫻井規順君 シベリア鉄道と結んだ冷凍用貨車というのはどうですか。

○政府委員(御正清君) シベリア鉄道と結んだ冷凍の技術協力という話は、ちょっと私は存じ上げておりません。

○櫻井規順君 通産省の方に最後の質問ですが、日本海沿岸諸国との貿易の展望というものをどんなふうにごらんになっておられますか。

○説明員(佐野忠克君) 御質問は、環日本海というか近隣諸国との貿易かと存じます。

先ほど御説明申し上げましたように、中国、韓国との貿易量というのはかなり目覚ましい伸長を見ているわけでございまして、一番、今課題に残りますのは、日ソの沿岸貿易という日ソ関係の貿易かと存するわけでございまして。

日ソ関係につきましては経済関係の拡大は望ましいわけですが、現時点において、先般ゴルバチョフ大統領がお見えになられたときに、カツシエフという対外経済関係大臣が中尾通産大臣と会談されたときに大臣からも申し上げたわけでございまして、大きく二点これから考えるべき課題があるかと思っております。

一点は、日ソ関係の政治関係の正常化がせひとも必要であるという点が一点でございます。二点目は、先ほど申し上げましたように、八九年をピークにソ連との貿易量が減っているわけでございますが、これはソ連の国内における経済の不安定化が進んでいるわけでございまして、我が方としてはソ連の経済の安定化及び市場経済化への改革の実施というのがどうしても必要ではないかと思っております。

それに加えまして、若干私事ではございますが、私は、極東シベリアに二月に視察に行かせていただいたわけでございます。そこにいる日本企業等のお話では、やはりこれらの問題のほか、経済界からは、道路、港湾、鉄道、通信等のインフラストラクチャーを整備することが基本的に大事なポイントではないかという御指摘をいただいております。

いるところでございます。

○櫻井規順君 どうもありがとうございます。これで通産省への質問は終わります。

次に、引き続き港灣の整備の関係で運輸省に質問いたします。

ODAの関係で、あるいは他の輸送の関係でも結構でございますが、外国の港灣整備に対して運輸省が技術協力等で実際に行っている実績というものはいかがでしょうか。そして、運輸省が技術協力をせよという場合の国内の手続であります。これはあくまでも外務省経由で仕事を受けてやるというシステムだと思っておりますが、国内での手続と申しますかシステムと申しますか、その辺のことを聞かせてください。

○政府委員(御正清君) 港灣分野におきます政府ベークスの国際協力は、一つは、国際協力事業団の実施する調査と研修、専門家の派遣などの技術協力、そして無償の資金協力がございまして。二つ目が、海外経済協力基金の実施する有償資金協力というのがありますけれども、港灣ではかなり調査、有償資金協力について高いウエイトを持っておりまして、運輸省分野の全体の中で三〇前後のシェアを占めているということが言えるかと思っております。

昭和六十年から平成元年までの五カ年間、これで平均をとってみますと、調査が年平均十三件、それから、有償資金協力が約三百九十億円、これは貸付契約ベークスでありますけれども、こういうように実施をしております。

それから、お尋ねの国内での手続の問題でございます。それけれども、やはり基本的には外務省等がその枠組みを決めて、その内容について我々運輸省港灣局の方では技術という面からそれを支援していただいているということでございます。

○櫻井規順君 環日本海の今言った四カ国との関係でございますが、港灣整備の実績というのはいかかでございますか、今、技術協力の面を。

○政府委員(御正清君) 技術協力では当然中国がございまして、それから、韓国はもうそういう協

力を行う段階にないのではないかと思います。それから、ソ連についてはまだそういう技術協力、経済協力の基本的な枠組みができていないということから、ございませぬ。

○櫻井規順君 問題はソビエト、それから、北朝鮮については国交関係であれこれ問題があつてで、きないというお話でございます。しかし、環日本海というものを考えてみた場合に、ソビエトと北朝鮮というのを除いては考えられないわけでありまして、これは運輸省の仕事というよりも国全体の仕事でありまして、運輸省に質問してもいたし方がないというふうな思っておりますが、港灣整備という観点から見て、できるだけ技術援助等を中心とした港灣整備が対岸の国においても進むように、運輸省としても努力をされたいというふうな思っております。

私どもは、昨年の夏、新潟で環日本海シンポジウムというのを聞きまして、業界、財界の方からも御指摘を受けたわけでありますが、ソビエトと中国と北朝鮮の間に豆満江という川がございまして、その河口に貿易港をという、日本の財界、それから日本海沿岸の自治体に非常に強い要望があるわけであります。昨年、私、北朝鮮にうかがいましていろいろとお話を聞きましたら、ソビエトと中国とモンゴルと北朝鮮の間で、科学アカデミーの段階でございまして、やはり豆満江の河口の貿易港の整備の問題について、もう三十年ぐらいシンポジウム等を重ねているわけであります。

先方は科学者中心で、こちら側は財界と日本海沿岸の自治体を中心になつておられるわけであります。豆満江河口の貿易港の問題について何か情報なり展望といえますか、期待感なり、そういうものは運輸省としてお持ちでしょうか。

○政府委員(御正清君) 豆満江の港灣整備が貿易の拠点として非常に重要であるという認識から、いろいろな国の方々、そして日本でも日本海の各自治体の方々、財界の方々が非常に関心を寄せておられるということはよく承知をいたしております。

ただ、技術協力あるいは経済協力の枠組みが決まっていないうこと、それから、我々そこにどういふ対応ができるかという具体的な手段を実施するところまで至っていないわけでありまして、けれども、そういう環境条件を整えれば、我々港灣局としては何らかの対応をしていきたいというふうな考えているところであります。

○櫻井規順君 はい、ありがとうございます。次に、八次の整備計画の正式決定に向けてのスケジュール的なものをお伺いいたします。

先般の閣議で、今国会に出されております投資の枠が提示をされているわけであります。私どもは八次計画の中身についてはそれしか資料としてはないわけでありまして、大変、全国的には港灣整備に対するニーズがあるわけであります。

八次整備計画でこのニーズというものは基本的には満たされるのでしょうか。これはさつき言った指標の問題もあるわけですが、大水深、それから、それに対応した長さを持つベークスについての要求、ニーズというのに対してこの第八次整備計画は満たすことができずでしょうか、いかがでしょうか。

○政府委員(御正清君) 先生おっしゃいますとおり、港灣整備に對しまして非常に強いニーズが全国的に上がってきているということはそのとおりでございます。

これから秋に向かひまして、来年の予算要求と並行的に各港灣管理者から再度御意見、御要望をお聞きしてその内容を詰めていくということ、その内容を充実したものにしていきたいというふうな思っておりますが、御質問にございました大型外水線延長三十キロというものは、これはやはり物流に對してどうしても整備しなければいけないというふうな思っておりますので、この五カ年の中でこれを実施すべく最大の努力をしたいというふうな思っております。

○櫻井規順君 これは指摘すれば切りがないわけですが、今の港の状況からいいますと、五大港に

ついでには私は不勉強でわからないわけでありすが、全国の特定重要港湾の状況を紙の上で見た限りにおきましては、もうこのパースのとり方あるいはコンテナ置き場、そして、非常に輸入が多くなって倉庫の滞貨時間が非常に長期化をしているというふうなこと、仕分け、こん包作業のスペースの問題等々から見て、かなり資本力のある荷役業者でも民間の力では設備の限界にきていているということ、その民間の投資限界を超えてやるのはもう公共事業に期待するという声が非常に強いわけでありすが、これは、ぜひくみ上げていただきたいというふうに思うわけでありすが、

この秋に、第八次の整備計画が閣議決定されるというところでございます。これは不勉強で恐縮ですが、空港整備計画のように、具体的な特定の港湾の特定のパースというふうに特定された形で向こう五年間の基本計画というものは組み込まれるのでしようか、それとも、もう既に平成三年度予算が発表しているわけでありすが、年次別に組まれていくものなのか、その内容を教えてください。

○政府委員(御巫清泰君) 先ほども申し上げましたように、秋までに港湾管理者の要望、御意見等を伺って詰めていくわけでありすが、そして、大体その内容にどういふものを盛り込むかということ、双方、港湾管理者と我々の間では相互理解ができるという状況になりますけれども、秋に閣議決定をいたします内容そのものでは、各港別の施設はどれぐらい入れるとかそういう内容は閣議決定をしないということになります。

○櫻井規順君 当事者間でわかつていて、我々として、国会議員とはいえ、その整備計画の中身というのにはなかなかつかみ切れないという感じがするわけでありすが、先ほどの港湾整備の指標の整理とあわせて、もう少し総合計画の立て方についても、港湾整備計画の立て方についても工夫を願いたいというふうに思います。

一つは、港湾整備計画のもう一つの特徴として、社会的生活上の変化あるいは国民の生活上、社会的なニーズにこたえたあれこれの事業に取り組まれる。その特徴としてウオーターフロントという事業が重視をされているわけでありすが、このウオーターフロントという言葉は、私はどういう意味なのかよくわからないわけでありすが、事業の一つの呼称として近年挙げられてきたものである。「二十一世紀への港湾」の中にもこういう言葉はないわけ、最近こういう事業計画が挙げられてきたように理解をするわけでありすが、そこで、このウオーターフロント計画の具体的な事業の中身というものはどういふ構成になっていきますでしょうか、それを聞かせてください。

○政府委員(御巫清泰君) ウオーターフロントといたしましては、確かにこの数年、世の中で急に言われた言葉でありまして、それ以前にはなかったわけでありすが、おっしゃいますように、「二十一世紀への港湾」ではウオーターフロントという言葉は出てまいっておりませんけれども、平成二年につくりましたそのフォーアアップ、豊かなウオーターフロントをめぐらして「ウオーターフロント」という言葉が出てきております。これは意味としては、水際線を挟んだ海と陸の両方にまたがる空間というふうなことを我々理解しております、先ほど申し上げました物流、生産、生活というふうな港湾の三つの機能が総合的に展開される場所であるというふうに理解いたしております。

ただ、このウオーターフロントというのは事業の名前としては使っておりませんので、八次五カ年計画の中で物流基盤とかあるいは旅客ターミナルの整備とかあるいは緑地の整備とか、もろもろのそういうものを総合した格好でウオーターフロントがつくられてくるというふうに御理解いただければと思います。

○櫻井規順君 ウオーターフロントの中身は、実際は「二十一世紀への港湾」の基本政策が出されて、その前後といましようか、いわゆる民

活法が登場いたしました具体的な事業が展開されていくわけでありすが、民活プロジェクトとして幾つか特徴的な施策が講じられているわけでありすが、ポートルネットワークあるいはコースタルリゾートプロジェクトあるいはマリナタウンプロジェクト、臨海部活性化事業、沖合人工島関係、こういうふうに出てきております。

問題は、こうした民生活用のプロジェクトを中曾根政権の時代にわかに一斉に調査をなさったように、統計的に見ることができるところです。現在、このプロジェクトの数が調査段階のプロジェクトを含めて全体で幾つあって、調査完了あるいは調査中のもの、それとも、こんなふうに分けて、ぱつと数字が出ますでしょうか、いかがでしょうか。

○政府委員(御巫清泰君) ウオーターフロントの整備のときに民活事業が非常に重要な意味を持つてくるということは先生のおっしゃるとおりでありまして、今お話がございましたように、施設が老朽化したり機能が陳腐化している地域の再開発を中心に検討するとしてポートルネットワーク21というのが一つ調査としてあります。

二つ目には、海と港の持つ資質を生かした町づくりを港を中心に検討しているというプロジェクトをマリナタウンプロジェクトと、こう言っております。

それから三つ目には、海洋性レクリエーションのニーズに対応することによって地域振興を図ろうというプロジェクト、これをコースタルリゾート調査というふうなことを言っております、昭和六十年からこの調査を開始いたしました平成二年まで全国で百四十五プロジェクトを実施してきております。

うことがおろそかになり、それから、民間事業者が前へ出る余り市民参加という面がややおろそかになったのではないかと二つの心配を私は今持っているわけですが、その辺はいかがでしょうか。

○政府委員(御巫清泰君) この民活事業がいろいろおかれているのではないかとお話をいただきましたけれども、おかれているというよりも、むしろこういうものはいろいろ関係者間の調整とか港湾計画にどう位置づけるかあるいは埋め立てをどういうふうにするか、その前段として環境アセスメントをどうやるか、民間事業者との調整をどうするかというふうな手続的なものがございます。六十一年に調査を開始して、それが今の段階で急速に実を結びつつあるということは事実でございます。そして、そのとき一つの要素として民活事業単独というものはなかなか難しい要素がありまして、そこに公共事業とのうまい整合性という総合的なバランスというものが、そういうものが必要であるというところは先生のおっしゃるとおりであります。その点、我々も十分気をつけてこの民活事業に対応してきているということでございます。

一方、二番目に御質問にありました素朴な自然を大切にしようという要素も当然でございます。そして、そういう内容が取り入れられたウォーターフロントの整備というものが現在も行われているという状況でございます。

○櫻井規順君 次に、私は、八次整備計画の中で一つ欠落しているのが港湾労働者並びに港湾運送事業者の位置づけというものであるという点を指摘したいわけですが、その辺はどういうふうな方になっていきますでしょうか、まず概括的に伺います。

○政府委員(御巫清泰君) この港湾整備五カ年計画は、本質的にはインフラの整備計画ということでありまして、そのインフラ整備計画をいかにうまくつくるかということですが、その辺は、その周辺条件として当然港湾施設あるいは港湾労働とい

うものまで頭に置いておかなければいけないということ、周辺条件であるとう。その問題をないがしろにするというわけではありませぬけれども、港湾整備五カ年計画の中心になってくるということではないというふうな理解をいたしております。

○櫻井規順君 この「基本的方策について」の中の「整備の基本的な考え方」の一にこういう文言があるわけでありまして、「総合的な港湾空間の創造に向けて」、「港湾が担ってきたヒト、モノ、カネ、情報の交流拠点としての機能を高める」、この「ヒト」というのは何を意味しますか。

○政府委員(御巫清泰君) 交流の主体である人ということかと思えます。

○櫻井規順君 一般国民、一般市民という理解でよろしいんですね。

それでは具体的に、きょうは労働者さんからも御出席いただいております、恐縮でございます。

私は、やはり「ヒト」の中には、その一部として重要な役割を果たしている港湾に働いている皆さん、港湾労働者、港湾運送事業者、この皆さんを欠かすことができないというふうなふうに思っております。

以下、まず最初に、港湾労働者の方の関係から質問してまいります。

最初に、今日までの内外の情勢変化と港湾整備の変化によりまして、港湾労働者に対する影響というものは大変大きなものがあつたわけでありまして、そこで、港湾労働者の職種別の数の変化の特徴、特に運輸省の諸統計では常用、日雇いというふうな区分をされておりますが、この常用、日雇いの五大港と五大港以外の港の労働者の数の変化。一遍に言っちゃいますけれども、全産業労働者の賃金と港湾労働者の賃金の水準の比較、労働時間の全産業と港湾労働者の水準の比較についてお伺いしたいと思います。最初に労働省からお願

○説明員(若木文男君) お答え申し上げます。今のお尋ねは、港湾労働者の常用、日雇い別の状況ということでございます。

私ども労働省の方で所管いたしますが所管させていただきます。現在、港湾労働法では、今先生、五大港とおっしゃいましたが、私どもの方は東京と横浜をちよつと別に数えてございまして、東京、横浜、以下、名古屋、大阪、神戸及び関門を六大港というふうに称しております。

そこにおきます状況でございますが、常用労働者の数、直近の平成二年、昨年十二月の状況でございますが、三万四千六百十五名となっております。

また、今、日雇いの御指摘がございましたけれども、港湾運送における事業の波動性に対応するための企業外の労働力、やや持つて回った言い方をさせていただきますが、先生、今御指摘ございました日雇い労働者あるいは現在の法律で派遣を認めたいだいでございまして、港湾労働者雇用安定センター、そういったものを合わせました広義の日雇いと申しまししょうか、そういったものに依存する割合というものが、平成元年の平均でございますと二・一％、あるいは二年でございますと二・五％ぐらいというふうになっております。

また、六大港以外といいますが、私どもは六大港でございますが、以外につきましては手前どもの労働省の方の所管をしております法律ではカバーしてございませぬ関係で、運輸省お見えでございますが、資料をちよつと引用させていただきます。最新のものには六十三年度でございますが、常用労働者数三万九千六百五十三名、日雇いに依存する割合が三・九％というふうになっております。

それから、先生の方から今お尋ねございました賃金あるいは労働時間の状況ということでございまして、港湾労働者の賃金でございますが、私どもの方の調査によりますと、一人一日平均の現金給与額

が港湾労働者の方は一万六千四百十円でございまして、これに對しまして全産業平均では一万六千六百八十六円ということで、やや全産業の方が高いといえますが、港湾労働者の方の方が低いという状況になってございます。

実際に働かれました労働時間、実労働時間というふうに称してございまして、これにつきましましては、港湾の労働者の方が一日平均八・八時間、月平均百九十三・六時間ということになってございまして。

ちなみに、月間の平均実労働日数が二十二日という状況でございます。それに対しまして、全産業の平均では一日八・一時間、月平均百七十四時間ということになってございます。

ちなみに、月間の平均実労働日数が二十二日という状況でございます。それに対しまして、全産業の平均では一日八・一時間、月平均百七十四時間ということになってございます。

以上でございます。

○櫻井規順君 今の常用、日雇いの関係ですが、六大港の場合に二・一％、二・五％というのは何に對してでしょうか。

○説明員(若木文男君) ちよつと私の説明が不十分でございますけれども、全体の必要とします労働力に對してどの程度、先ほど申し上げました企業外の労働力、厳密に申しますと港湾労働者雇用安定センターというのが設置されておりました、そこから公的に派遣をするという形でございます。それから、例外的に認められております日雇いの方、この数を合わせたもの、それに依存する割合ということでございます。

ですから、要すれば大宗といいますが、港湾労働の大宗は企業外の常用の方で行われておるといふにこの今の数字から御理解をいただけるのではないかと存じます。

○櫻井規順君 これは人数では出ませんか。

○説明員(若木文男君) ちよつと手前どもの方の数字を申し上げますと、直近のもので、平成二年十二月の数字でございますが、センターの常用が

延べて四千九百九十六、それから日雇いが一万三千九百七でございませう。合わせますと一万八千九百三という数字でございませう。

○櫻井規順君 また、内容は教えてください。

六大港の方は今おっしゃいましたように、雇用安定センターというものが設けられて港湾労働法の適用を受けて、身分の安定といえますか不安定雇用の状態をある程度解消しているわけでありませう。

問題は、六大港以外におおの港湾労働法適用外に置かれた方々が大勢いるというふうにお聞きわけでありませうが、その皆さんというのとはどのくらいの人数がいて、私の方の要望としましては、この皆さんにも同じように雇用安定センター、港湾労働法の適用を受けるように御指導をいただきたいと、こういうふうにお聞きわけですが、いかがでしょうか。

○説明員(若木文男君) 今のお尋ねの件でございませうが、五大港と申しますか、私どもは六大港でございませうが、それ以外にどのくらいの常用労働者がおられるかとお尋ねでございませう。

これも先ほど申し上げましたように、私どもの方の法律でちょっとカバーしてございませう。ですから、運輸省の方の数字を引用させていただきますが、これは全国九十一港でございませうが、二万九千六百五十三名というふうになってございませう。

それから、今お尋ねの点は、いわゆる港湾労働法の適用港のことかと存じませうが、現在六大港、先ほど申し上げました六大港に限ってございませう。

これにつきましては、港湾の荷役量あるいは今申し上げました労働者の数あるいは国民経済上に占めるそれぞれの港湾の重要性あるいは必要労働力の確保、その他いろいろの観点に關しまして特別な措置の必要性が高いというのにつきまして政令で指定をさせていただいておるわけでございますが、これにつきましては現在の法律は昭和十四年の一月一日から施行されておるところでございませう。

でございます。それに先立ちまして関係労使の御意向を十分伺い、尊重し、それに当たりましては審議会の御意見を伺いまして決めていただいたところでございます。

それで、今御指摘の点でございませうが、適用港湾以外の港湾につきましては、センター、これは実はセンターの機能の役割はいろいろございませうわけですが、派遣という面もございませう。一定の労働者をプールという言い方は大変人間に失礼でございませうが、通常そういうふうにお聞きわけでございますので御容赦いただきますが、そういう形でプールをいたしまして波動性に対応すべく派遣させていたいただいております。

そういう形でする必要があるのかどうか、あるいは通常の職業紹介に頼るのかどうかというふうな観点がございますが、そういうことでやらせていただいております。

現在、そういう状況でございませう。

○櫻井規順君 せひ、不安定状態をなくして法適用港にしたいとお願いいたします。

それから、労働時間の問題で非常に特徴的なことは、輸送の高速化ということによりまして近年荷の扱いはとにかく急ぐということ、非常に長時間労働、今も二十二労働日で八・八時間というのが出ておるわけですが、この数字が実態とどうなのかというところはまたあれですが、非常に深夜にわたる労働が多くなりまして重労働になっているわけでありませう。

この労働時間の指導なんです、御案内のように、労働時間短縮の時代でありまして、高速化の時代で一労働者の労働時間が延長に延長を重ねるといふのは非常に異常でありまして、高速化で一日の長時間労働が強いられるわけでありませうので、これは工場のように二交代制にするような指導を労働省の方でしていただきたいというふうにお聞きわけですが、いかがでしょうか。

○説明員(若木文男君) 今、先生の方から二交代

制と申しますか、それに先立ちまして最近の状況についての御説明を聞かせていただいたわけでございます。

いろいろ、港湾の方の生産性を上げるというふうな観点から深夜労働ということが起き出しておるといふふうにお聞きわけでありませう。また、承知をいたしておるところでございませうけれども、深夜労働の増加に伴う問題につきましてどういふふうに対処をするかというところでございませう。

これはいろいろなことが考えられます。労働安全の問題でございませうかあるいは一般的に労働者福祉という観点もございませう。そういうことから、交代制、これはいろいろな形で意見等も出されておるところでございませうけれども、承知いたしておるところでございませうけれども、その際にどういふ形で行っていくか十分労働の方で話し合っていたらいい。

一般的に申し上げますと、昨今、非常に港湾労働者の方、状況が厳しいという御指摘でございませうけれども、ほかの分野でも深夜労働というのはいくらも出てきておるわけでありませう。そういうところをどういふふうに新しいサービスとして対応していくかという観点は十分研究し、また、対応を考えていかなきゃならないことだといふふうにお聞きわけでありませう。

○櫻井規順君 深夜にわたる労働の職場は交代制、それから、非常に時差出勤なんかも盛んでありまして、交代制がかなり一般化してきておるといふふうにお聞きわけでありませう。せひ、この点は労働省においても、実態を見きわめた上で交代制勤務体制というものを行政指導願いたいというふうにお聞きわけでありませう。

それから、賃金も、御案内のように現場に行きますと、私も改めてまた回って見たわけでありませうが、帽子にたくさんの資格をあらわすバッジをつけまして、昔のただ重労働一本ではなくて、ほとんどやっぱり熟練労働、半熟練労働としての技術取得が必要になった労働が多いわけでありませうから、賃金のアップという問題も熟練並びに重労働という観点から、これは問題がな残っているというふうにお聞きわけでありませう。

労働省には、なお若干質問がございますので、後でお願いたします。

運輸省の方にお聞きするわけでありませうが、「二十一世紀への港湾」並びにその後の「基本の方策」を見ますと、一つの県の港湾整備につきまして、特に内航面からの貨物輸送の優先順位といいますが、外航もあるいはそうかもしれませうが、一県一重点港湾、重要港湾を絞っていくという施策が展開されておるわけですが、これはどんなぐあいでしょうか。

○政府委員(御正清君) 特に、一県一港湾に絞るといふことではございませうけれども、内買エニットロードターミナル、こういうふうなもの非常にこれから重要な役割を果たす。物流のモーターシフトというふうなことで、環境面、安全面で重要な意味を持つてくる、こういうことから、やはり長期的には一県に一つのユニットロードターミナルの拠点港を設けていこう、こういうふうな目標を持つておられます。

二十一世紀初頭にはそういうものをつくっていく、こういう意味合いでございませうけれども、その一ステップとしてこの五カ年計画の中では一定の対応をしたい、こういうふうにお聞きわけでありませう。

○櫻井規順君 そういう意味で、政策的にも技術的にもどうしても重点港湾を整備していかなきゃならないという事情がある。それから、総合ネットワークとはいえ、実際には高速道路のスクラップ・アンド・ビルド的な状況が港湾にあらわれてくるというふうにお聞きわけでありませう。そういう意味で、逆に今度は、町に親しまれるウォーターフロントというふうな事業も活性化をしていかなきゃならないという特徴があるわけでありませう。

そこで、そこに働く人の問題であります。一つの港湾でもスクラップ・アンド・ビルド的なものが進み、新しい事業体も港湾を盛んにするために進出を願うわけでありませう。

○説明員(若木文男君) 今、先生の方から二交代

そこで、労働省並びに運輸省にお伺いするわけ
であります。今もそういう意味におきましてあ
れこれと運輸省の方で行政指導をなさっている
というふうな内々伺っているところがございます。
問題は、そういうふうな港労働者の数が激減を
している。ただ、今は人手不足でかなり救済され
ている面はあるわけですが、長期的に見れば
激減し、職种的にも縮小されていく。

そういう意味で、港労働者の新たな雇用の
場、進出してきた企業に優先採用されるような
そういう行政指導並びに職場をいわば奪われた港
労働者、今は比較的いいと思うんですけれども、
将来、二年、三年後の話でございます。雇用の場
の創出という問題について労働省並びに運輸省に
強力な行政指導を期待するものでございますが、
その辺の御見解はいかがでございますか。

○説明員(若木文男君) 先生、今御指摘の長期的
な趨勢として港労働者の方の数が減っております
という御指摘、私どもも全く同様に見ておるわけ
でございます。

これは一つには、やはり高齢者の方がリタイヤ
していかれる部分もあると思っております。その際、
先ほど来、先生、いろいろ御指摘ございました。産
業構造と申しますか、いろいろの港間での比較と
いいますか、差が非常に出てきて、いろいろな状況
が出てきて、それが港労働者の必要労働数とい
いますか、そういうものに影響を与えてくる
というところは当然考えられるわけでございます。

その際、例えば、ずっと従来から港労働者に携
わってこられた方が引き続き港で仕事をされた
いという方は多いわけだと思われ、中にはい
ろいろほかへの転身ということも考えられるわけ
でございます。それにつきましては、やはりそれ
ぞれの労働者の方の御意向というものも非常に重
要でございます。例えば、ある港Aにおきまして
引き続きそのお仕事ができないということになり
ますれば、またほかの港で働くというようにな
りも考えなきやならないということではございま
しゅう。

ただ、その際は、もちろん申し上げるまでもな
く、いろいろ居住地を変更するとかあるいは御家
族の問題ということが生じてくるわけございま
して、そこら辺非常に労働者の方一人一人が悩
みになるわけでございますし、私どもとしてもそ
の辺は親身になっていろいろ御相談をなさきや
ならないという立場にあるわけでございます。

そういう中で、いろいろ御希望も十分伺いな
がら、広域的な職業紹介という形もやっております
し、また、新しく今おっしゃいましたような雇
用の場があれば、そういうところにも御紹介をし
ていくということは考えられるのではないかと
いうふう存じます。

○政府委員(吉田耕三君) 港労働者がコンテナ
等の輸送荷役革新が進んでいく中におきまして非
常に減少してきたということは事実でございます。

そういう事態に対処いたしましたして、運輸省とい
たしまして労働省とも協力いたしまして、港
労働者に対する年金の制度であるとかあるいは職
がなくなつて離職していく場合、事業縮小によ
つて解雇された人に対しまして生活の助成金である
とかあるいは転職資金の支給というようなことを
行っております。さらには、いろいろ新しい技能
に対処しまして、豊橋に港湾技能研修センターと
いうようなものを設けまして職業訓練をしてい
るところでございます。

いずれにいたしましても、港労働者の労働条件、最
近の人手不足の中にあつて労働力確保が問題に
なつていられる港湾運送事業というものを魅力ある職
場にしていかなくては、労働力は確保できないと
いうことは十分認識いたしております。

今後とも、運輸省といたしまして、労働条件の
改善に向けて事業基盤の確立等について所要の指
導を行つてまいりたいと考えております。

○櫻井規順君 たくさんあるわけですが、時間が
なかりました。

もう一つ、荷役業者、港湾運送事業者の関係と
労働条件にかかわる問題でございます。

一昨年、御案内のように、貨物運送取扱事業法
が制定されました。元請利用運送事業者が陸運、
海運、それから、中の港運送を含めまして一貫
して料金の契約をする制度ができたわけでありま
す。そういう中で、従来にならぬ運賃のダンピング
が業者間で行われていまして、大変それがそこに
働いている皆さんに不利益を及ぼしているわけ
であります。

そこで、社団法人でしようか、日本港運協会
と、それから労働組合の全国港運さんとの間で料
金完全收受特別委員会という制度が運輸省の御指
導もありまして発足しているのは御案内のとおり
でございますが、問題は、全国的にダンピング競
争が広がっております。これは捨ておけない状
況が私の地元で聞いてもございまして、
そういう意味におきまして、各地区港運協会な
る団体において同じような料金完全收受特別委員
会の地方における設立といひますか、場をつくる
ことが必要なきや今きていっているというふうには
思つてございまして、その点についていかが
か、簡単に御答弁願ひたい。

○政府委員(吉田耕三君) 先生の御指摘の料金収
受委員会は、物流二法の附帯決議でつくれたわ
けでございますけれども、現在設けられておりま
す中央レベルの集まりのほかに、労使間で今後地
方にも同種のものを設置していくというような話
し合いが行われておりまして、今後十分検討して
まいりたいと考えております。

○櫻井規順君 最後になつて恐縮でございます
が、運輸大臣、第八次のこの整備計画が秋の閣議
に向けてつくりだされていくわけでありまして、ど
うぞきよう展開されます国会審議を十分酌み取つて
整備計画を立てられますように御要望し、大臣の
所信を最後にお伺いしたいというふうな思いま
す。

○国務大臣(村岡兼造君) 港湾整備緊急措置法の
一部改正に当たりまして、運輸委員会で御審議い
ただいた内容を十分に踏まえまして、第八次港湾
整備五カ年計画の閣議決定に臨みたいと考えてお
ります。

○委員(中川嘉美君) 午前の質疑はこの程度と
し、午後一時まで休憩いたします。
午前十一時五十四分休憩

午後一時一分開会
○委員(中川嘉美君) ただいまから運輸委員会
を再開いたします。

休憩前に引き続き、質疑を行います。
質疑のある方は順次御発言を願ひます。

○片上公人君 去る三月に、新港湾整備五カ年計
画が閣議了解されたわけでありまして、その総投
資規模及びその財源構成はどのようになつてい
るか、まず伺ひたいと思ひます。

○政府委員(御丞清泰君) 八次五カ年計画の総投
資規模は五兆七千億でございますが、そのうち港湾
整備事業に三兆五千億、災害関連・地方単独
事業に五千四百億、港湾機能施設整備事業等が九
千四百億、それに調整費六千三百億となつてお
ります。

財源につきましては現在、これから作業する
ということではつきりわかつておりませんけれど
も、これを七次の五カ年計画の実績について見て
みますと、大体同じになるかと思ひますが、港
湾整備事業については実績総額二兆七千七百億の
うち国費が約五五%、財政投融资が1%、地方費
が約四〇%、受益者の負担が四%ということであ
ります。

地方単独事業等は、これは文字どおり地方の単
独事業でありますし、港湾機能施設整備事業、こ
れは地方債による財源、それから、民活事業に対
する財投資金というふうなものあるいは民間資金
がその中に入つていっていることでもあります。

これが七次五カ年計画の実績でありますけれど
も、大体これに近いものになるのではないかと
いうふうに思つております。
○片上公人君 第七次五カ年計画の進捗率につ

て伺います。

この新五カ年計画の投資規模というのは内容から見まして、第七次五カ年計画に比べまして適切なものとなつておられるかどうか、これを伺います。

○政府委員(御巫清泰君) 第七次五カ年計画の総投資規模は四兆四千億でございますけれども、このうち港湾整備事業が二兆五千五百億になっておりまして、その進捗状況といえますか、実績は総投資額で申しますと八六%、それから、港湾整備事業で申しますと一〇九%というふうに計画をオーバーしております。

この新五カ年計画の規模五兆七千億のうち、港湾整備事業は三兆五千九百億でありますけれども、これは公共投資基本計画における投資額あるいは日米構造協議の最終報告に示されました「整備目標」であります。外貿ターミナル水際線延長約三十キロ」というようなものがありまして、そういうものを勘案いたしまして前計画の約一・四倍の規模ということになっておりまして、まあいい水準にあるのではないかとこのように思っております。

また、災害関連・地方単独事業は五千四百億でありますけれども、総投資額との割合はこれまでとほぼ同様ということで決めております。

また、港湾機能施設整備事業九千四百億でありますけれども、これは外貿ターミナルの整備目標を達成するというところで、荷役機械とか埠頭用地の整備を従来以上に行う必要があるのではないかとこのことから、これまでの割合よりも高めて前計画の約一・六倍になっているところでありまして、

調整費六千三百億は、これは今後の経済社会の動向とか財政事情の変動に対応できるように、約一割ということを決めておるところでございます。○片上公人君 この新五カ年計画で、先ほどお話しがあった投資内訳に「調整費」というのがあるわけですが、これはどのような性格のもの

なのか、また、その規模はどのようにして決められたのかということを伺います。

○政府委員(御巫清泰君) この八次五カ年計画の中で「調整費」は、今おっしゃいますように、六千三百億入っております。

これは経済社会の今後の動向とか財政事情、事業の進捗状況等に対応いたしまして、今後弾力的かつ機動的に対応する幅ということで設けたわけでありまして、先ほど申しましたように、五兆七千億に対して約一割ということでありまして、予期せざる事態にどの程度の幅で対応しただいいのかということでありまして、ほぼ常識的な姿なのではないかというふうに思っております。

○片上公人君 第八次の計画要求段階では調整費は計上しなかったのが、閣議了解の計画では調整費が計上されておる。

調整費というのは、先ほどお話しがありましたように、今後の経済社会の動向とか財政事情、事業の進捗状況等に弾力的あるいは機動的に対応するために設けているということですが、過去の第六次、第七次五カ年計画の調整費の使用状況について伺います。

○政府委員(御巫清泰君) 過去の五カ年計画における調整費の様子でございますけれども、その前に実績を申し上げますと、六次の五カ年計画における港湾整備事業に対する進捗率、これは約七五%、第七次は、これは計画をオーバーして一〇九%、こういうふうになっているわけでありまして、

調整費の使用状況ということでこれを見ますと、六次では調整費は使われなかったということになります。第七次では、調整費として、計画いたしました七千九百億の約三割の二千二百億がこれに充当されたということでございます。

○片上公人君 第七次は別といたしても、余り使った実績もない調整費を今回の第八次でも六千三百億も計上しておる。全体の投資規模を前回に比べて五兆七千億に膨らませてみても、これは余り意味がないと思うんですけれども、それ

とともに調整費としてこれは使うつもりがあるのかどうか伺います。

○政府委員(御巫清泰君) 確かに、第六次まではこの調整費的なものは使われなかったということでございますけれども、第七次ではそういうふうには調整費がうまく使われたということもございまして、この程度、約一割程度の規模のものを持つておくことは妥当なものではないかというふうに思っております。

この計画目標を着実に達成するというところに我々今後努力していくつもりでありますけれども、その実施の過程で調整費を使うことが必要になってくれば、関係省庁と十分相談しながらこれを使つていきたいというふうに思っております。

○片上公人君 前回のいわゆる第七次は全体で八六・一%の進捗率ということで、第四次の七九・二%、第五次の七七・九%、第六次の六七・六%よりもこれは改善されてはいるわけですが、一〇〇%に達してはおりません。

今回の第八次計画につきましては、より以上の事業の進捗を目指してまいりたいと思っておりますが、大臣の御決意を伺いたいと思っております。

○国務大臣(村岡兼造君) 国土の均衡ある発展や豊かさを実感できる経済社会の実現を図っていく上で港湾の果たす役割は重要であり、各地域から寄せられている期待の声も大きいことにかんがみまして、新五カ年計画の各事業別の投資規模については着実にその達成を図っていくように努めてまいりたいし、先生が言われましたように、この五カ年計画が一〇〇%着実に達成できるように、要望も多いため努力していきたいと、こう思っております。

○片上公人君 先日、国会で平成三年度予算が成立したわけですが、港湾の予算の伸びはどのくらいでしょうか。その伸びで新五カ年計画は達成できるかどうか伺いたいと思っております。

○政府委員(御巫清泰君) 平成三年度の港湾整備予算でありまして、総事業費で約六千六百六十億でございます。平成二年度の予算に比べますと

約四%の伸びということでありまして。

一方、この五カ年計画の規模は、港湾整備事業の総投資額が三兆五千九百億でありまして、この年平均伸び率は、計画の伸び率でありますけれども、六・八%ということになっておりまして、四%はこれよりも小さいという状況にあるのは御指摘のとおりであります。

今後、この五カ年計画の完全な実施を目指すべく鋭意努力を続けていきたいというふうに思っております。

○片上公人君 それでは、新五カ年計画の具体的な内容について伺いたいと思っております。

昨年六月に政府の方で公共投資基本計画が策定されました、今後十年間で四百三十兆円の公共投資を行うこととされましたけれども、新五カ年計画にこれはどのように反映されているか伺いたいと思っております。

○政府委員(御巫清泰君) 公共投資基本計画、二十一世紀までの十年間における公共投資に関する全体的な枠組み、そして基本的な方向を示しているというところで昨年六月に策定されたものでありますけれども、この新港湾整備五カ年計画における投資額、これは公共投資基本計画で示されております公共投資の伸びというふうなものに十分対応できるものでありまして、港湾整備五カ年計画を着実に実施していけば、公共投資基本計画で言われている内容の港湾整備ができるというふうに考えております。

○片上公人君 いわゆる民法法が制定されて五年たったわけですが、新五カ年計画では民法事業をどのように位置づけておられるのか伺います。

○政府委員(御巫清泰君) 港湾における民法事業につきましては、昭和六十一年以降その制度の充実を図ってきたものであります。

全国各地で非常に民法事業というものが工夫されまして、いろいろな場合にいろいろな場所での展開が図られてきております。港湾の整備に対する要請の高度化、多様化に対応して、総合的な

港湾空間をつくりたいというときに、民間の知恵、活力、こういうものを活用した民活事業というものが非常に大切な意味を持つていと思っております。

このため、新しい五カ年計画におきましても、普通の公共事業、それから起債事業というようにものに加えまして、民活事業を重要な施策としてその中に位置づけていこうとありまして、公共事業とうまい連携をとり、うまいバランスの上に旅客ターミナル、総合輸入ターミナルというように各種の施設整備を民活によって行つていこうというふうを考えております。

○片上公人君 民活事業で、今、旅客ターミナルの話がありましたけれども、新しい五カ年計画で予想される何かおもしろいと言つたら怒られますけれども、具体的な話ですね。これまで分でもいいですけれども、民活事業でこれはどのような具体例を一つ二つ挙げてください。

○政府委員(御正清泰君) 民活事業で今手をつけているものと調査をしているというふうなものとはたくさんございます。民活事業は、十五プロジエクト今そういうものがございまして、あるいは民都市事業とかそのほかいろいろございまして、その中で、例えば釧路のフィッシャーマンズワープというふうなものなどは既に供用開始して非常にうまく使われておりますし、あるいは七尾港における旅客ターミナル施設というふうなもの、まだこれはこれからの事業でありますけれども、これもこの五カ年の中ではうまく整備されていくでしょうし、あるいは博多におきます、これは民都市事業でございましたけれども、よかトピア、あわせてマリナタワーとかマリゾンとかそういうものを民活事業として整備をいたしまして、それが非常に地域のにぎわい、活性化に役立っているという現状がございます。

こういうたいぐいのもので可能性が高いものを港湾整備五カ年計画の中に新たに取入れながら、地域の発展、港湾の振興に資するような努力を続けていきたいというふうな思っております。

○片上公人君 新五カ年計画における施策の関連について伺いますが、まず、新五カ年計画では重点的な施策についてはどのようなものと考えていらっしゃるのか、そして、第七次五カ年計画とはどのような違いがあるかということをお伺いします。

○政府委員(御正清泰君) 新五カ年計画におきましては、事業の重点的施策といたしまして七つの項目を挙げております。その第一が効率的な物流体系の形成、第二が快適な旅客交通体系の形成、第三が豊かで潤いに満ちた生活のための港湾の整備、第四が資源の安定供給、地域の産業振興のための港湾の整備、第五に海上交通の安定性の向上、第六に新たな利用可能な空間を創出するための港湾の整備、そして、第七に港湾整備を円滑に推進するための技術力の整備ということでありまして、これは第七次と比べて幾つか差が当然ながらございましてけれども、近年の輸入貨物の増大に対応した外貿コンテナターミナルなどの輸入関連インフラの整備でありますとかモーダルシフトの動向に対応した内貿ユニットロードターミナルの整備、あるいは背後との連携に非常に重要な意味を持つております幹線臨港道路の整備、それから、国民の生活の質の向上に資するために、特に緑地とかマリナーとかそういうふうなもの整備を進める。

また、廃棄物処理する護岸、あるいは地方離島港湾の整備というふうな重点を置いてまいりますけれども、特に際立って差があるかなというふうな思っておりますのは、内外旅客船の就航ということが最近非常に多くなってまいりますけれども、これに対応することが国民のニーズにこたえ、地域の振興に資するという観点から、快適な旅客交通体系の形成を目指した港湾の整備というふうなものを一つの柱にしていこうと思っております。

○片上公人君 近年、輸入が増加しておると聞いておりますけれども、新五カ年計画ではこの輸入関係のインフラ整備についてどのように取り組んでいらつしやるのか伺います。

○政府委員(御正清泰君) 港湾取扱貨物量は低成長に入つて非常に伸びが低い状態にありましてけれども、近年それがまた大きくなるような様子を見せております。平成元年で申し上げますと、総貨物量三十一億六千万トンというところで、前年比四・二%増というふうな姿になっておりますし、外国貿易貨物量、こういうもので見ましても、コンテナ貨物が一億五千万トンに上るといふようなことで、とりわけその中でも輸入貨物の伸びが著しくなつていまして、これがございまして、従来輸出をメインに考えていたような施設計画も考え直す必要があるというふうなこともございまして、施設容量を確保する、あるいは船型の大規模化に対応する、あるいはコンテナの輸入の急増ということから、その背後との関連あるいはヤードの面積というふうなものに十分な対応をとつていく、こういうことが必要かと思つておりました、輸入関係インフラ整備を五カ年の中の最重要施策の一つとして考えていきたいというふうな思っております。

○片上公人君 国内の海上輸送でありまして、五カ年計画ではどのように取り組んでいらつしやるのか伺います。

○政府委員(御正清泰君) 国内の海上輸送でありましてけれども、平成元年度の国内貨物輸送量は、トンキロベースで鉄道が対前年比七・一%増、内航海運が五・七%増、トラックが六・八%増ということになっておりました、従来の傾向であるトラックのみが増加していくというふうなものは少しさままわりの様子かなというふうな思っております。

この五カ年計画におきましては、内航のコンテナ船あるいはローリー船とかフェリー船とか、こういうふうなユニットロード貨物の増大ということが想定されます。これに対応するために、内貿のユニットロードターミナルの整備を重点施策の一つにして位置づけていきたいというふうな思っております。

○片上公人君 港湾整備と直接関係ないかもわかりませんが、先ほど申しましたように、輸入の増加に伴いまして冷凍庫とか冷蔵庫の倉庫が不足しておると、こう聞いておりますけれども、この辺の整備状況についてはどうでしょうか。

○政府委員(吉田耕三君) 冷蔵倉庫につきましては、輸入貨物を中心といたします取扱貨物量の増大を勘案いたしまして、従来から積極的な施設整備を行つてきております。庫容量で見まして、平成元年九月末で約千八百七十万立方メートルであつたわけでございまして、これが平成二年九月末には約二千五百万立方メートルというぐあいになっておりました、また、最近三年間でも対前年比八・〇%、六・八%、九・六%というように高い伸びを示しております。

こうした着実な整備が進められてきました結果、全般的に見て大きな庫容量の不足という問題は解消されつつあるものと考えておりますけれども、今後とも輸入貨物量の推移にあわせまして、冷蔵倉庫の不足が生じることのないよう財政投融資等の措置を講じてまいりたいと考えております。

○片上公人君 現在、あらゆる分野において労働者の不足が社会的な問題になっておるわけですが、物流業界での実態を伺いたいと思っております。

○政府委員(吉田耕三君) 物流業の労働者数を全体で見ますと、トラック運送事業の百四万人を初めとして合計で百二十七万人という大きな数に達しております、六十三年度の数字でございまして、それが、最近における活発な荷動きの中で、特にトラック運送事業につきましては、昭和六十三年度の路線トラックの運転手の数が六大都市で見まして一台当たり〇・八六人しかいないというふうな状況でございまして、また、平成二年に行いまし

た運輸省のアンケート調査によりますと、労働力が不足しているというように答えた企業が全体の八六%となっておりまして、労働力不足は極めて深刻な状況でございます。輸送需要に適切に対応できない場合も生じている状況であると認識いたしております。

また、そのほかの港湾運送事業とか内航海運業におきましてもほぼ同様でございます。労働力が不足しているというように回答した企業が、港湾運送事業にありましては七六%、内航海運業にありましては五七%というぐあいな数字になっておりまして、物流業界におきましては総じて労働力不足が深刻な状況となっているというように認識いたしております。

○片上公人君 そのような大変な実態に対しての対応について、どのように考えていらっしゃいますか。

○政府委員(吉田耕三君) このような物流業におきまして労働力不足問題に対処いたしました。昨年の十二月、運輸政策審議会から「物流業における労働力問題への対応方策について」という答申をいただきました。運輸省におきましては、この答申の趣旨に沿いまして所要の対策を推進せんとしていくところでございます。

その主な内容は、まず第一には、労働力をどうやって確保していくかという労働力確保のための方策でございます。

このためには、週休二日制の拡大等の労働条件の改善、労働環境の整備等を通じて魅力ある職場づくりを進めていまして、物流事業を若者にとって魅力ある産業とすることによって労働力確保が図られるように、今後とも関係業界を指導してまいりたいと考えております。

また、第二には、このような労働力不足という制約要因下におきまして円滑な物流を確保するためには、単に労働力を確保するという施策だけではなく、物流システム自体を省力型、省エネ型の効率性の高いものとする必要があると考えております。

このために、産業界とか消費者の理解を求めながら、弾力的な価格体系の導入によるジャスト・イン・タイムサービスの見直しとか輸送需要の平準化、幹線貨物輸送の分野におけるモーダルシフトによりましてトラック輸送と大量輸送機関である鉄道、海運との協同一貫輸送の推進あるいはトラック輸送の協同化、物流拠点における思い切った省力化投資というようなことを通じた物流の効率化に積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

○片上公人君 今、お話をしましたように、運輸省ではトラック輸送から大量輸送機関である鉄道、海運といった輸送機関への転換を図る、いわゆるモーダルシフトを推進しているようでありますが、この内容について伺います。

○政府委員(吉田耕三君) 国内貨物輸送におきましては、現在、トラック輸送が全体のシェアの中で五一%というように、そのシェアが大きくなっておりまして、

そういうことからいろいろ問題が出ておりまして、一つは、先ほど来問題になっております労働力不足問題でございますが、さらには環境問題、道路混雑問題といったような問題が急速に顕在化してきております。

このような課題を克服しながら我が国の円滑な物流を確保していくためには、少なくとも中長距離の幹線貨物輸送の分野におきましては、大量輸送機関である鉄道とか海運を活用してトラックとの協同一貫輸送を図るモーダルシフトを推進していくことが中長期的対策として重要な課題だと考えております。

このために、運輸省といたしましては、モーダルシフト促進税制というような税制を創設いたしました。具体的な誘導策を講じますとともに、その受け皿づくりといたしまして、J.R貨物の輸送力増強のための行財政上の助成措置等を講じていくこととしております。

○片上公人君 最近、船舶の高速化が図られて、全国各地でジェットフォイルなどの高速船が就航

するようになったわけですが、超高速の貨物船として開発されているテクノスーパーライナーの開発状況について伺います。

○政府委員(戸田邦司君) 先生、御指摘のように、最近ジェットフォイルなどの高速船が全国各地で導入されております。このジェットフォイルなどは、大体四十五ノット程度でありますが高速度航行は可能でありますけれども、積載量は三十トン程度と非常に小さいために、その用途は旅客船に限定されております。一方、大型の貨物船として使用可能な超高速船の必要性については、これまで大分前から議論されておりましたが、その実現につきましては解決すべき技術的な課題が多く残されております。

そこで、我が国としましては、次世代を担う船舶に関する技術開発を通じて造船業の活性化を図りますとともに、モーダルシフトを推進するため、平成元年度から五年計画で、速力五十ノット、積載量一千トンを目標とする新形式超高速船、我々はテクノスーパーライナーと呼んでおりますが、この研究を進めております。

この研究の実施主体は、造船大手七社を組合員とするテクノスーパーライナー技術研究組合です。研究計画も既に二年が経過しております。水槽試験などを実施しております。この研究は順調に進んでいるところであります。今後は、さらに船体の構造とか推進方式、姿勢制御方法などに関して研究を進めまして、平成五年度には実際に海上において実船よりも小型の模型による実験を行って、この新形式超高速船に関する要素技術を確立することとしておりまして、おおむね一九九〇年代の後半には実用化されるものと考えております。

なお、研究開発のために、平成元年度から予算措置を講じて補助金を出してきております。

○片上公人君 新五カ年計画では、このテクノスーパーライナーに対してどのように取り組むのか伺いたいと思っております。

実用化されるであろうというテクノスーパーライナー、これは荷物あるいは人を運ぶ非常にすばらしい道具であるというふうな思っておりますが、私どもは昭和六十三年よりテクノスーパーライナー関連の調査ということに着手をいたしておりました。もう既に港湾サイドでどういうような対応をしたらいいのかという勉強を開始いたしております。

新五カ年計画の間におきまして、この新形式の超高速船に対応して港湾のターミナルはどうあるべきかという詳細な検討を行いたい、というふうな思っております。

○片上公人君 テクノスーパーライナーというのは何ノットというふうなお話ありましたけれども、今の日本とアメリカの片道は何日ぐらいかかって、それに対して、これはどれぐらい早くできるんですかね。

○政府委員(戸田邦司君) 燃料費が非常に大きいということから、太平洋横断というのはまだ不可能であります。

そこで、私も考えておりますのは、例えば北海道から東京、あるいは九州から東京、あるいはアジア地域で割合近いところ、台湾などもあるいは場合によってはフィリピンなどもあり得るわけですが、そういったところの輸送を考えておりましたが、現在の計画ですと北海道から東京まで半日ぐらい、九州も大体それぐらいだろうと思っております。それから、近隣のアジア地域からは一日ないし一日半程度で東京まで輸送が可能であろうかと考えております。

○片上公人君 スピードからいってたらすごい革命やと思っておりますので、どうか大成功にやってみてほしいと思っておりますし、またこれにあわせて今局長がお答えになったように、港湾の整備の方も旅客の方もうまくいくように整備してもらいたいと思っております。

次に、首都圏に代表されますように、近年ごみ問題が大変クローズアップされておるわけがございます。特に、このごみの捨て場の確保というの

は、これはもう大変な問題になっておるわけですが、昭和五十六年に制定されたいわゆる広域センター法による広域的な廃棄物の処理につきましても、新五カ年計画ではどのように取り組むつもりなのかお伺いします。

○政府委員(御巫清泰君) 先生のおっしゃいますとおり、東京湾とかあるいは大阪湾圏域というよな大都市圏域におきましては、廃棄物の最終処分場の確保に非常に苦勞をしているところが多いということでありまして、これに対応いたしまして広域的にこれを処理していくといういわゆるフェニックス計画というものが適切なのではないかとということで、私もその政策を進めているところでもあります。

大阪湾につきましては、昭和六十二年にこの埋立護岸に着手いたしました、それが平成二年一月より廃棄物の受け入れを開始したところでありまして、うまく対応が進んでいるというわけでありまして、これも平成七、八年には満杯になってくるのではないかとことから、次の計画の検討を開始しなければいけないという時期にきております。

一方、東京湾については申し上げますと、なかなかこのフェニックス計画がうまく進んでおりません。なかなか難しい状況にございますけれども、昭和六十二年に私どもの方で東京湾フェニックス計画の基本構想というものをつくりまして、六都府市首脳会議、いわゆる首都圏サミットと、こう言っておりますが、こういうところで御検討をいただいているというふうな状況にあって、まだ実施はできておりません。

いずれにしても、この実施ということが非常に重要な意味を持っているというふうに考えておりました、五カ年計画の中でぜひ着手をし、実現を図っていききたいというふうに思っております。今後、各方面と調整を進めていききたいというふうに思っております。

○片上公人君 その六十二年に運輸省、厚生省が東京湾フェニックス計画の基本構想を発表したわ

けですが、各自自治体に要請したにもかかわらず、まだこれは実現しそらない。このごみの問題の解消のために、どうしてもこれは実現が望まれるところでございますけれども、この経緯とまともでない理由、そして、今後の展望についてひとつ御説明をお願いします。

○政府委員(御巫清泰君) 先ほども申し上げましたとおり、大阪湾の方ではうまく動き出した、東京湾の方ではまだうまくいっていない、こういうような状況でございますけれども、運輸省と厚生省で共同で東京湾フェニックス計画の基本構想というものをつくり、首都圏サミットの方々にお示ししてその検討をお願いしている、こういうような状況にあるわけでもあります。

各自自治体の間で廃棄物処理に対する状況が異なっているということがやっぱりなかなかうまく合意を得られないというところなのかなと思っておりますが、それぞれの自治体の中におきましても広域的に廃棄物を処分することが非常に重要であるということでは次第に御理解を賜るようになってきているかと思っております。今後、関係方面との調整に力を尽くして何とか手をつけていかなければならないと、都府市首脳会議、いわゆる首都圏サミットの方々にお示ししてはいただけないので、努力をしたいと思います。

○片上公人君 海面の埋め立てといいますが、有効な手段ではございますけれども、これは限られた空間ですから、ごみの減量化というのをまず図ることが一番だと思えますし、また、長期的に海面で処分する方法を考えなきゃいかぬと、こう思いますが、この辺についてはどう思われますか。

○政府委員(御巫清泰君) 先生がおっしゃるとおりでありまして、海もなかなか海面処分できる容量というものが限られているというふうなこともありまして、できるだけ減量化あるいは再資源化ということをしていかなければいけないというふうな思っておりますが、そういう努力をいرونな方面でされましても、どうしても最終処分すべき

量というのは出てきてしまうということがございまして、それはやはりこういうようなフェニックス計画というふうなもので広域的に受け入れるという工夫をしていかなければいけないのではないかと、この辺に思っております。

○片上公人君 ごみの問題に対応するために、現在いわゆる再生資源利用促進法案と廃掃法の改正法案が国会に提出されているようでございますけれども、これらの法案と新五カ年計画との関係で、これはどのような関係になるのか伺いたいと思っております。

○政府委員(御巫清泰君) 先生おっしゃいますように、再生資源の利用の促進に関する法律あるいは廃棄物の処理及び清掃に関する法律の改正案といふようなものがそれぞれ検討されている段階にございますけれども、我々の方でもやはり港湾を整備するときに廃棄物が出ます。そういうものをいかに有効に利用していくかということを考えなければいけないし、それから、廃棄物は最大の努力をして再資源化あるいは減量化してもどうしても出てしまう部分がある、その部分はやはり広域的に受け入れなければいけないのではないかと、この観点から、五カ年計画でこのフェニックス計画の実現に取り組もうと、こういうふうな考えているところでもあります。

○片上公人君 今、マスコミなどではプレジャーボートが多数放置されておる、こういう報道がなされておりますけれども、その実態についてお伺いします。

○政府委員(御巫清泰君) 現在、我が国にマリナーボートが約三百八十艘あります。ここで保管されているプレジャーボートというのは約五万隻(ご)ございまして、他のプレジャーボートというのは自宅など内陸部で保管されているものが八万隻、残りの十二万隻が港湾とか河川とかに放置されている、こういう状況にありまして、安全とか美観とかそういうような面でだんだんと問題を大きく出し出している、こういうような状況にございます。これに何とか対応しなければいけないというふ

うに考えておりました、五カ年計画の中でもプレジャーボート対応ということは十分考えていきたくと思っております。

○片上公人君 この五カ年計画で、いわゆるプレジャーボートのマリナーの問題ですが、大体何隻分ぐらいのマリナーを整備するのか、また、放置しておる船、放置艇は何隻ぐらい減らすのか、その辺について。

○政府委員(御巫清泰君) この放置艇対策といいますが、あるいは海洋性レクリエーションニースの増大といいますが、その両方をあわせてでありますけれども、こういうようなニースに十分対応する必要がありますということから、私も昭和六十六年に全国マリナー等整備方針というものを策定いたしました、マリナーの整備を積極的に推進してまいります。

全国マリナー等整備方針におきましては、これは長期的な見方でありまして、平成十二年までに公共マリナーを百港程度つくり、あるいはプレジャーボートスポットと申しておりますが、マリナーのような大がかりなものではなくて、静穏な海域に簡単な係留施設をつくり、そのアクセスをつくり、そして、そこにプレジャーボートを係留させようというふうな、簡便なマリナーと申したらいいでしょうか、そういうふうなプレジャーボートスポットというふうなものを整備する。

これによってマリナーの収容能力を確保して、平成十二年には現在あると言われております放置艇十二万隻というものの解消を図っていくというふうなことは、その途中段階、第一ステップあるいは第二ステップかもしれないですが、そういうことで五カ年計画の中ではマリナーの整備あるいはプレジャーボートスポットの整備ということに力を入れていききたいというふうに思っております。長期的に解決をしないと直ちに解決ができない問題であると、こういうふうな思っております。

○片上公人君 これは、ぜひとも解決をお願いしたいと思っております。

長期的に解決といっても、おくれおくれで長期的に解決しないうちに早目早目の長期的というやつをやっていたらだかぬと、まさに海洋国家日本として人々、若者が喜んで港湾に来るようにするために、先に先にするような対策をお願いしたいと思

地球の温暖化現象の一環として海面水位の上昇が危惧されておるわけです。背後にゼロメートル地帯を抱えておる港湾におきましては、特にこれは大きな問題でありまして、岸壁と護岸のかさ上げなどの対策が本当に必要なところですが、運輸省としてこの問題にどのような取り組みを行うつもりか伺いたいと思

○政府委員(御丞清泰君) 地球の温暖化、そしてそれに伴う海面水位の上昇というような地球環境問題が非常にクローズアップされてきておるの先生のおっしゃるとおりであります。

港湾局におきましては、この海面の水位上昇が港湾とか海岸を含む沿岸域の利用に重大な影響を及ぼすということから、それに対する対応策を鋭意検討を進めているという状況にあります。

平成元年度に、マクロ的な被害規模というようなものを把握しようということに検討いたしました。そのときは、海面の水位上昇の予測値を百センチという、これは後で、こんなに大きくないのですが、このときは百センチという想定でどのような被害が及ぶか、あるいはその被害を防止するためにどれくらい投資が必要かというよう

なことを検討いたしました。そのときには約三兆八千億ぐらいのお金が必要なのではないかという一応の結論が出ております。

引き続き、平成二年からもうちょっと具体的な内容、これは非常にマクロな検討でありましたから、もう少し細部にわたっての検討を進めようというところを行っております。平成三年度末には一定の方向を見出すことができるのではないかと、こういうような状況でございます。

○片上公人君 最後に、臨港地区面積に対して緑地の割合は一九九〇年が一・八％、これを二〇〇

〇年には五％、五千ヘクタールにする緑地整備目標を立てておられると聞いておりますけれども、今後五年間で何％ぐらい高めていかれるおつもりか伺います。

また、労働力不足も含めまして、「豊かなウォーターフロント」の話もありましたけれども、各地からいろんな知恵を集めて、港湾があるからむしろ人心が穏やかになるような整備をやっていたらいい、こう思っていますので、これについて伺いたいと思

○政府委員(御丞清泰君) より港湾の環境をよくするあるいはアメニティーを高める等々の面から、緑地の整備、これは内容的にもかなり工夫が要りますけれども、量的にだけではなく内容的にも港湾環境をよくする、そういう観点からの工夫が必要かと思

現在、臨港地区に対する緑地の面積は一・八％というような程度、これをこの五カ年でどれくらいふやすことができるかというのはことしの検討の結果によると思

○小笠原貞子君 物流体系を担う港湾の役割というものは、本来国民生活にとって重要なものになっております。そうした意味から、港湾整備はもともと国民生活に密着した立場から検討されるべきではないかと思

まず、伺いたしますが、第八次五カ年計画の総投資額は五兆七千億と莫大な額となっております。この四次から七次までの推移で最も伸び率が

○政府委員(御丞清泰君) 日米構造協議で出てま

いりました一つに、「外貿ターミナル水際線延長約三十キロ」を五カ年の中で「整備する」。こういうことがありまして、これは非常に貨物量が増えていくあるいはコンテナの貨物、特に輸入の貨物がふえていく、こういうような状況でどうしても必要なことであるというふうにお聞きしております。五カ年計画の中でこの「外貿ターミナル水際線延長約三十キロ」というものの実現は図って

○小笠原貞子君 アメリカに対する公約を履行するために輸入インフラ整備を図る、そのために第八次港湾整備事業費三兆五千九百億円の二二％も投資するということになっております。その中で、外貿ターミナル、コンテナターミナルなど港湾の大型化の促進と整備ということが特徴になっ

○政府委員(御丞清泰君) 苫小牧東港におきますこれまでの総投資額、これは事業費で千三百四十二億であります。それから、石狩湾新港でありますけれども、これは事業費で九百六十二億円でござ

○小笠原貞子君 同じく、その二つの港の貨物取扱量はどのようになっておりますか。

○政府委員(御丞清泰君) 苫小牧港におきます六十一一年策定の港湾計画におきます平成七年目標の貨物量、これは九千五百三十万トンでござ

石狩新港につきましては、六十三年に策定いたしました港湾計画におきまして平成七年度を目標といたしまして六百十万トンでござ

けでございます。

しかし、計画とは完全に乖離して、貨物量というものを見ますと、苫小牧もそうだけれども、石狩湾新港で見ますと、平成元年度で貨物量は、今おっしゃったように、三十六・五万トンというわずかな額になっておるわけです。それなのに、第八次で苫小牧にはまた二百二十五億円入れる、石狩湾新港は四百二十三億円も投資する計画であると。

こうした大型な投資というのであれば、私はもともと国民生活で急がれている地方港湾なり離島港湾に力を注いでもらいたい。たくさん金をかけて貨物の取り扱いは全然計画から乖離したはずかなものでしかない。だから、金の使い方はもともと国民生活に密着した港湾、離島港湾に力を入れてもらいたい、こう思うんですけれども、いかがですか。

○政府委員(御丞清泰君) ただいま、確かに石狩湾新港などで申しますと、港湾計画で平成七年の目標が六百十万トン、これに対して平成元年の実績が三十七万トンということ、それで見れば七年と元年ですらちよっと比較が難しいわけだけれども、石狩湾新港ですと、まさに企業が大きい張りついてこれから使われようというとき、スタートの段階ですらこういう感じもあり得るのか、こういうふうには思っております。

ただ、先生、後半におっしゃいました離島港湾にもうちよっと力を注いでいくべきではないのか、こういうお考え、これはまさにそのとおりだと思

○小笠原貞子君 苫小牧って有名なよね。北海道で、もう予算委員会でも何年も前から苫小牧やっていたのね。いつか役に立ちますと言ったわ。そして、土地を買い占めて、そして、その土地に熊が来るから注意なんてなってる。そして、今もう張りつく企業なんていうの、私も飛行機で見ているけれどもね。そういうのももどんどん金つき込んでいって、また金つき込んでいく。

石狩湾新港もすばらしいですよ、あそこも広々として、後背地は札幌を控えて。だけれども、まだ、向こうの管理者に聞いたら、目標は三百三十二万トンにしたいと言っているのね。そして、元年で現実には三十六・五万トン、わずか一％ですよ。こんなところにまた何百億、よっぽど金余っているんだと言わざるを得ないということだけ、またここで改めて私は言いたくなりましから、ちょっと申し上げておきます。

それでは、離島港湾という問題に入りますけれども、全国に離島というのはいくつありますか。そして、第七次の港湾整備投資額、そしてまた、全体の構成比はどのようになっておりますか。

○政府委員(御巫清泰君) 離島の数でありますけれども、離島振興法の対象になっている離島の港湾の数、こういうことで考えますと、全国で二百三十八港ございます。

なお、御参考のため、北海道の離島の港湾は、御承知だと思いますが、八港でございます。

この離島港湾の投資実績は、第七次の五カ年計画で申しますと、千八百四十四億ということに事業費でありますけれども、ございまして、港湾整備事業の総額二兆七千六百八十七億に對し、約七％の投資が離島に対して行われていて、ということでございます。

○小笠原貞子君 北海道の離島八港のトータルでは幾らになりますか。

○政府委員(御巫清泰君) 北海道の離島八港に對して七次の港湾整備五カ年計画の中で行いました実績は、二百七十九億でございます。

○小笠原貞子君 港湾整備事業投資額が約二兆八千億で、この離島のはわずかに六・七％という数字になりますね。

第八次での投資額の予定はどういうふうになっておりますか。

○政府委員(御巫清泰君) これはまだこれから作業をして、港湾管理者の御意見を聞きながら詰めていくという段階でございますけれども、七次の五カ年計画におけるシェアとそう変わ

らない数字になるのではないかと、思うに思っております。

○小笠原貞子君 私に言わせれば、離島港湾の整備というのはいかにも進まないというふうに見ていられるんですよ。

なぜそんなに進まないかという、その要因には、自治体、町村の財政状況というのにもう限界があるということが大きな一つの問題になっていると思うんです。特に、補助金カットというのが非常に大きな痛手になっております。

調べてみますと、五十九年度にカットがあり、六十一年度にもカットされ、今年度からようやく六十一年度に戻ったというわけでございます。

戻つても、本来の補助率と比べますと一五％も低くなつていくわけですから、第七次の実績額で見ますと、全国の離島は約千八百四十四億、そうすると、本来の補助率から見るとまだ一五％足りない。じゃ、その一五％というのは、額にすると二百七十七億が自治体の負担ということになるわけです。

北海道で見ますと、二百七十九億の一五％といふと四十二億になるんです。つまり、八港に對する町村は五町あるわけですから、奥尻、羽幌、利尻富士、利尻、礼文と、五町なんです。この五町の財政状況というのは非常に困難して大変です。にもかかわらず、その負担を四十二億も出さなければならぬということになるわけですよ。本来の補助率よりも一五％下がっているという、その一五％が自治体持ちということになつて、これは大変な負担になる。やっぱりここで特段の検討、お考えがあつてしかるべきではないかと思つておられますか、いかがでしょうか。

○國務大臣(村岡兼造君) 公共事業にかかわる地方公共団体に対する国の補助金等につきましては、平成三年度から平成五年度までの臨時特例措置として六十一年度の水準に復元することになりましたが、その後の措置につきましては行革審の答申等を踏まえ、体系化、簡素化等の観点から関係省庁間で総合的に検討を進め、平成五年度末ま

でに結論を出すことになっております。

今後とも、離島港湾整備の重要性にかんがみ、運輸省としても離島港湾の整備について支障とならないよう、関係省庁と十分な協議をまいりたいと思つております。

○小笠原貞子君 いろいろと考えてくたすつて、臨時財政特例債というふうなものを借って仕事しなさいと、こうなつていくわけなんですけれども、これも離島で考えますと、借金すること自体が大変なんです。後から償還時に元利償還分は交付税で算入するということになっておきますけれども、その交付税の中身が公債費というものの占めるウェイトがだんだん大きくなって、そして、借金穴埋めのための交付税、こう言わざるを得ないような形になってきているということを指摘しなければならぬと思つておられますか。

具体的に言いますと、奥尻町で見た場合、平成元年度の港湾事業は五・八億円なんです。水域外郭施設というものを事業としてやつた場合、町の地方債の約半分を占めるということになるわけですよ。そのほか、係留施設という事業をいたしますと、平成元年度は九ヶ港湾事業だけで占めるということになつてしまつたわけなんです。こうしたことからは、借金の残高というものが三十三・一九億円に上つておられる。この奥尻町の場合、町税といふのは二・三七億円、港湾事業の起債分に見合う額はこの町税の約二分の一ないし町税とほぼ同額という額になつてしまつたわけなんです。

そうしますと、ここではもう港をつくるということのための起債で、そして、交付税をもらつたとしても他の公共事業など町民生活にかかわる費用に充てる余裕がなくなつてしまつたというのがこの町では小中学校にプールが欲しいと言つておられるけれども、そんなプールは一つもないというふうな実情になつておられます。

もともと、補助金カットがなければ九々一五％といふものが補助金として入るわけですよ。だけれども、その補助金カットが回復できないというこ

とであるから、どうしてもやっぱり特別の手だてを離島にとつてあげなければ、これは起債が丸々港事業だけというふうなことになるやうなところ、離島にとつてはやっぱり何らかのまた手だてをひとつ考えなければならぬのではないかと、そう思つておられますか、いかがですか、大臣、いい知恵はないですか。

○國務大臣(村岡兼造君) 先生、離島問題でいろいろ事例を挙げて今言われましたけれども、これは、今までの経緯というのは、私、補助金カットの場合、低成長時代でありまして事業を伸ばすということになって一律カットになつてきた、こう考えておられますか。

それが六十一年度水準まで戻しまして、平成五年ですか、もうあと二年でございましてけれども、港湾だけとか何かというふうには建設省とかいろいろな公共事業がありますので、ここだけというふうな状況にはならぬかと思つておられますが、平成五年に向けまして、今先生のおっしゃつておられる離島とかそういうもの地方の負担の少なくなるようにひとつ努力してまいりたいと、こう思つておられますか。

○小笠原貞子君 次に、離島問題、またなんだけれども、離島航路というのに対する補助金について考えていただきたい。

離島航路補助金の増額、そして、運賃の低減措置を図つてほしいということ。そして、もう一つは、船舶建造に對する融資枠の拡大、金利の低減等について対策をとつていただけないか、ぜひお願いしたいと思つておられますか、いかがですか。

○政府委員(中村徹君) 離島航路の維持整備を図るための船舶建造制度の拡充の問題でございますが、御承知のとおり、船舶整備公団におきましては、離島航路船舶の建造につきまして事業者との共有建造方式によりまして離島航路事業者の負担の軽減を図つておられるところでございまして、これはもちろん離島だけではなくて、一般的に旅客船、貨物船の建造共有制度を実施しているわけですが、特に離島航路につきましては、その共

有建造比率を一般旅客船に比べて一割高い八割とするというので、いわゆる融資比率を高めているわけでございますし、また、金利についても、一般の公団の金利が原則として、現在で申せば七・七であるのに対して〇・〇五%低い七・六五というようにことで優遇措置を講じてきているところでございます。

今後とも、私どもとしましては、船舶整備公団を通じて離島航路の整備充実について努力をしてみたいと、かように考えておるところでございます。

○小笠原貞子君 離島航路で奥尻をここでまた例にとりますと、北海道から行く場合には、江差追分の江差から奥尻に行く、そして今度は瀬棚から奥尻に行くという二つの航路があるんです。特にお願いしたいのは、奥尻に行くまでの自動車航送、自動車を運ぶ料金が他の航路と比べて物すごく高いというので、何とかしてくれというのが島民の願いなんです。

例えば、函館―青森間、距離は百二十七キロで、四メートルない五メートルの長さの自動車の航送料金は、二等で運転手一人を含んで片道一万六千二百円、一キロメートルに直しますと二百一十七円なんです。また、今度は室蘭―青森を調べますと、二百四キロで一萬九千九百円、一キロ当たりになりますと九十七円という数字が出てくるわけです。

それに比べますと、奥尻と江差間というのは六十一キロしかないんですよ。そこで一万九千二百六十円取られると、そうすると、一キロ当たりになると三百十六円です。青森―函館間の二・五倍、青森―室蘭間の三・三倍という高さ。全国一高い、こう言われているこの奥尻航路のフェリー会社は、町民の要求をもっと聞いて、大型化とか二便体制などそれなりの努力をしていることは知っていますけれども、ただ、たくさん観光客これから行きますよ、それがもう江差から乗るとき、その値段聞いたら、もう車を置いていっちゃうんです、全部。町民も、高いので車を

島に置いたままで出てくるというのが実情なんです。

だから、むしろ少しでも安くして車を乗せた方が空で行くよりも利益があるはずだと、私たちは素直に考えればそういうことになるんです。そういうことで、料金は正を何とかして欲しい、こういうことを私今言ったばかりですが、まだ実情をおつかみになっていたら、いいかも知れないから、一度こういう離島航路が非常に割高になって島民が困っているという点について調査して、そして、何らかの手を打っていただきたい、検討していただきたいということをお願いしたいと思っております。いかがですか。

○政府委員(佐々木建武君) 今、奥尻航路の運賃の問題の御指摘があったわけでございますが、フェリー運賃につきましては、当該航路を経営します事業者の申請を前提として、運輸省として適正か否かを審査して認可するということになっていくわけでございます。

東日本海フェリーの今お話のありました江差航路、瀬棚航路といえますのは、トータルしますと、収支の状況からいいますと、特に不当な利潤を含むような高い運賃になっているというふうなことではなくて、おおむね適正な運賃だということに考えております。

今、先生の方で室蘭―函館あるいは函館―青森というふうな航路との比較がございました。もう少し短い距離の、例えば百キロ未満というふうな短い航路の運賃と比較してみますと、必ずしも奥尻航路が全国で一番高いというふうなことに、なっていないと思っております。これから運賃をできるだけ安くしていくためには、先ほどの答弁にもありましたように、船舶整備公団による長期低利の共有建造方式によるかあるいは離島航路の補助をやるかというふうな政策が別途あるわけでございますので、そういうものとあわせてできるだけ経営を能率的にしていこうというところで運賃の適正化が図られるべきではないかと思

ます。

御指摘でございますので、いろいろ調べてみたいと思っております。

○小笠原貞子君 私は、きょう北海道の離島だけを言いましたけれども、やっぱり長崎とか瀬戸内海といえは、観光シーズンになると離島は華やかになるわけですね。だけれども、やっぱりそういう生活に密着した立場で離島を考えると、本当に申しわけないと思う、私ね。だから、そういう離島で暮らしている人たちのこの問題を考え、そして、実際調査をしていただきたい。

日本一高くないと言ったけれども、二番か三番か、安くはないということだけははっきりしていると思うのね。そういう点で調査をしていただいで、やっぱりこのところで、大きいものだけ大事というのじゃなくて、生活に密着したところを重ねてお願いしておきたいと思っております。

そこで、緊急な問題で、きのう手紙が来たので、それで、私きょうちよつと申し上げなきゃならないんですけれども、高校生がJRの定期券を購買いたしますね、そのときに身分証明書というのがあります。生徒が持っている生徒手帳に身分証明書がついている。この身分証明書で買えるようにしていただきたいというのをお願いなんです。

JRの場合は、定期券を購入するとき、生徒手帳についている身分証明書のほかに学校長が在籍証明する通学証明というのが必要だということなんです。それは名前を書いて、どこからどこまで、何月何日と全部学校側が記入しなきゃならないものなんです。こういうことが必要になると、新学年のときとか、それから、今度は連休明けだとかいうときに殺到するわけですね、もう何百人というふうな生徒たちが。そうすると、それを一々書いてみんな出すということは実務的に物すごく煩雑になると、こういうわけなんです。

これは、私初めて聞いたんだけど、もう二年くらい前からずっと簡素化してほしいと、そし

て、今はそういう校長の証明なんか出さなくても、生徒手帳で、持っている身分証明書を出せば私鉄や地下鉄は全部買えるんだそうなんです。

それで、JRはどうなんだと調べてみたら、JRも四国から始まりまして、四国は校長の証明書は要らない、生徒手帳の身分証明書でいいということになりました。そして、九一年、この四月からJR九州もそういうことになったと、こういうわけなんです。それは当然だと思っております。

そこで、これもこの間からお願いしているように、別にお金がかかるわけじゃない、ほかの私鉄もJR四国も九州もやっていること、そして、その煩雑な事務量を解消すること。それで、一日でやってもええから、出せないままで乗ると今度は割引がない、実費を払わなきゃならないというふうな、こういう生徒から困難ということを訴えられてきているわけなんです。

そこで、こういうサービスについては既にJR四国、九州もやっていることだから、ぜひほかのJR西日本、東日本、北海道にもこういうふうな身分証明書で買えるように何とかお願いしてほしいということ、私もこれを何とかしていただきたいというので、最後にお願として申し上げるわけです。

○政府委員(大塚秀夫君) JR四国、JR九州以外のJRにおきましても通学定期の発売実態や各学校の意見等を踏まえまして検討すべき問題であると考えております。

○小笠原貞子君 検討すべき問題であると検討するとは違うんですか。検討していただくんでしよう。検討は、もう今わかっているでしょう。難しい問題じゃない、やりますと歯切れよくおっしゃいます。

○政府委員(大塚秀夫君) 第一義的にはJR各社が判断すべき問題であると思っておりますので、JRにおいて検討すべき問題であると考えておりますが、私どもでも検討させていただきます。

○粟森喬君 掃海艇派遣問題で運輸省に多少お尋ねをしておきたいと思っております。

今、掃海艇の派遣問題が出ているわけですが、ベルシャ湾の沿岸で運輸省として航行制限区域がどこにあり、船舶の航行に現実に支障が出ている、そういう問題意識に立っているのか。それとも、私どもが知る限りでは、一定のことは入っちゃいけないところがあるように感じますが、とりたてて船舶の運航に特別な支障はないという認識に立っているんですか、その辺はいかがでしょう。

○國務大臣(村岡兼造君) 今の質問を含めまして、全般的にお答えを申し上げたいと思います。

本年三月以降、ベルシャ湾には毎日平均十五隻程度の我が国関係船舶が就航をいたしております。海運労使におきましては、武力行使が停止されました三月一日に、イラクのクウェート侵攻以降、降下してきました航行安全対策による自主規制の解除を決定いたしました。引き続き機雷の情報収集に努め、就航船舶への周知を行っております。

運輸省におきましても、ベルシャ湾における米軍の機雷に関する情報提供場所を確認するとともに、外務省から入手した機雷に関する情報を海運労使に提供する等により関係船舶の安全確保に努めております。

現時点における我が国関係船舶の航行先は、サウジアラビアのジュベイル、ラスタヌラ及びイランのカーク島までとなっておりますが、遠からず湾中央への配船が見込まれるところから、四月八日に日本船主協会及び全日本海員組合から政府に対し、ベルシャ湾湾中央部における航行安全の確保について要望が出されております。また、四月十二日に日本中小外航船主会からも同趣旨の要望が出ております。

運輸省といたしましても、我が国関係船舶がベルシャ湾湾中央部諸港に就航する場合に備えて、その安全の確保が必要であると考えております。

○栗森喬君 その必要性の問題と掃海艇の問題とは必ずしも、だれがどこで何をやるかということとはこれからの問題ですが、運輸大臣としては、今

現行法制下でいえば、これは自衛隊法の問題で非常に重要な問題になっていましてね。したがって、閣僚の一員として、閣議でこれから決めるという話を私どもも聞いていますが、どういう立場でどういう基本的な態度で対応しようとしているのか、その辺をお尋ねしておきたいと思っております。

○國務大臣(村岡兼造君) まだ、閣議はないわけですが、安全保障会議もいずれあろうかと思っております。現在、私といたしましては、ベルシャ湾は世界の原油の主要な輸送経路の一つに当たっており、この海域における船舶の航行の安全が一日も早く回復されることが国際社会の要請となつておると思っております。

この海域における船舶の航行の安全の確保に努めることは、国民生活、ひいては国のために必要不可欠な原油の相当部分をベルシャ湾湾岸地域からの輸入に依存する我が国にとって喫緊の課題であるとともに、今般の湾岸危機により災害をこうむつた国の復興等に寄与するものでもありと考えております。

また、機雷の処理に対して、現在、米国、英国、フランス、ベルギー、ドイツ及びサウジアラビアが掃海艇等を派遣し、その早期除去に努力しているところであり、なお大変広域な地域に多数の機雷が残存しており、これらの処理を終えるには相当の日月を要する状況にあると聞いております。

また、はっきり決まつたわけではございませんが、新聞紙上に出ております今回の掃海艇の派遣という問題は、機雷の除去を目的とするものでありまして、私としては武力行使を目的とするものではないので、海外派兵というものではないと考えておりますし、国際社会において大きな責任を果たすことが求められている我が国としては、資金、物資の面での援助のみならず、これらとあわせて人的な支援を行っていくことが必要であることは広く御理解をいただいているところであります。今回の措置は、船舶の航行の安全の確保及び被災国の復興という平和的、人道的な目的を有

する人的貢献策の一つとしても意義を有するものであると考えております。

○栗森喬君 どうも、私が聞いたことと別の、全体的な問題を答へられているんですが、結局、ベルシャ湾で港の再開をやる場合には、いわゆる原油を掘る態勢とかいふようなことがあるわけですか。

私は、緊急性というものについて言うならば、運輸省から見たときの緊急性というのは客観的に余りないのではないかと。むしろ、安全を確保するという意味では重要問題であることは認識しております。私どもはそういう認識に立っているが、この時期に法律上の問題、国会での審議、そういうものが余り十分にされないうまに一方的にやるというのはいかぬかと思つております。

いづれにせよ、この問題について運輸省の立場もある意味では慎重にというか、そういうすべて条件というものをある程度総合勘案するという視点が必要だと思つております。今の話ですと何となく必要性の部分だけがわつと言われて、今それ、例えば、機雷の除去が必要だということにどういう条件とどういふことが必要なのかというところがやっぱりちょっと欠落しているのではないかと、こういうふうに思つております。そこは慎重に対応していただきたいと思います。

○國務大臣(村岡兼造君) まだ、閣議もいつ、新聞では明日というふうな話で、安全保障会議ももういふことでございまして、それについて我が省の意見等も求められると思つております。したがって、また、きょうあす我が省の立場、今言つたことを基本にいたしますけれども、今先生の言われたことも参照しながら慎重にやつていきたいと思つております。

○栗森喬君 安全保障会議の性格からいつても、これはやっぱりいわゆる国策としていいますか安全保障上の意味から派遣をするかどうかという問題になるのでございまして、運輸行政という立場から見たらその辺の、今あそこにおける船舶航

行上の問題が具体的に何と何なのかということとちゃんと整理していただかないと、私はここで運輸省としての立場でその辺のところを具体的にどうやっていふのかということをお尋ねしたかったんですが、何かえらい大臣張り切つていろいろ言われました。

もうちょっと、ベースとしては、その辺のところをちゃんとやつぱり運輸行政としてもやらなきゃいかぬのではないかと、こういう立場でございましてから、これ以上ここで論議をするということはこの程度にしておきますが、そういう立場を堅持していただきたいと思います。

そこで、具体的に今度の法律の問題について幾つか入りたいと思つております。

一つは、平成三年度の予算と三月一日の閣議決定までの間に、いわゆる第八次港湾整備計画は、昨年八月の概算要求では六兆七千八百億円を要求したはずですが、ですから、それが五兆七千億円に値切られたといふことが削減されたといふこと、どの部分がどういふふうな削減されて、閣議了解事項でございまして、運輸省としていふゆる五カ年計画というものはそれぞれ港湾管理者や都道府県からいろいろの要求を出されたもの、それから、運輸省なら運輸省が、これはこうしたいといふことを両方セットにした部分、これは私どもに具体的に説明がないわけですから、あくまでもよくわからないところがございます。

しかし、いづれにしても概算要求が削られて五兆七千億円になつたわけですから、少なくとも運輸省が考へていたことと、この概算要求というのは地方から出されたものとか全部出すといふことだったのか。私は、そうじゃなく、そこはちゃんと私たちが具体的に聞いていふところでも相当厳しい審査といふんですか、その要望を受け取るまでにあつたにもかかわらず削られたということ、その一兆円というのはどうしていふのかということについて運輸省としての見解をお尋ねしたいと思つております。

○政府委員(御巫清泰君) 先生のおっしゃいましたとおり、五カ年計画を我々、港湾管理者等からいろいろお話を伺って取りまとめて要求いたしましたのが六兆七千八百億という額であります。閣議了解いただいたのが五兆七千億という、今進めようとしている数字でありますけれども、その間に乖離があるのは事実であります。そして、それはどの部分がどういふふうには乖離しているのか、実はこれは全体にそういふふうには規模が小さくなるというところで、項目として七項目の重要な施策を挙げておりますが、その一つとかな一つがなくなってしまう、こういうことにはならないと思っております。

これから、本年秋季までに再び港湾管理者等からお話を伺いながら、要望、御意見を伺いながらそれを詰めていく、こういう作業を行います。そして、閣議決定に持ち込む、こういうことでありますけれども、減ったものはやはり何とか効率的あるいは重点的な整備ということで、港湾管理者の方のお話を聞きながら、それにねらいを定めてこの港湾整備に支障が起きないように、こういうふうには考えていきたいというふうには思っております。

○栗森喬君 今の局長の答弁ではどうもよくわからぬ。一兆円減らされて支障が起きない方法というの、具体的にどういふことを考えているんですか。そうでしょう。そんな、例えば物の量にもよるけれども、いずれにしても二〇%近くものを削られて支障が起きないという認識は、例えば計画をもうちょっと前倒しにするというのか、この部分は補助率の悪いやつを入れるとか具体的に、皆さんは、いわゆる概算要求といえどもそれなりに論理的根拠があったはず。それが大蔵省に全体の総枠の中でこまごまと言われたわけですね。効率的にやると言うけれども、それは結果的に言うところの要求を削ることになるんじゃないですか。

というの、私は、過去の七次のときの話とか

六次の話も聞いたわけですが、そんなに削られていないんですね。今度はやっぱりかなり大幅に削られたという私は認識に立っているわけですが、それで支障がないなんて、そんな、それなら要求の根拠が私の立場から見ればいかにあまいというのか、削られても何とかする方法はあると、それは私は、運輸省の見解としてちょっと納得しかねます。もうちょっとちゃんと答弁してください。

○国務大臣(村岡兼造君) いろいろ、港湾の五カ年計画ばかりでございませんで、各五カ年計画もぜひ必要だといたうことで要求を出していると思っております。ただ、大蔵といいますが財政当局の方も税収その他というところで、二千億の生活関連に要求は一兆円も出てきたというふうなこともございませぬ、運輸省としてはこれはぜひ必要だということでも六兆七千億何がしを要求いたしました、結果的には二割程度カットされたこと。それに対しては、支障がないわけではないんです。そういう意味で港湾局長は言ったのではないと思っておりますけれども、やはり段階的に、道路にいたしましても本当は二十キロやを削られれば十五キロだと、こういうことになって、港湾の場合でも、例えば幾ら防波堤をつくる。それは減ることになると思っておりますけれども、重点的に一番影響のあるところをやるとかそういう工夫をしてお金があれば一番これは問題ないわけでございますけれども、財政的な理由で、まあ運輸省だけ削られたわけでもありませんので、我慢をしながら重点的、効率的に五カ年計画を達成していきたい。

なおまた、必要なものについては今後ともそれらの予算の確保について頑張っていきたいと思っております。

○栗森喬君 今の大臣の答弁で大体限界だということとはわかりませぬ。しかし、港湾事業の場合は、例えば鉄道事業であるとか航空事業から見ると、単年度予算でその分を何とか繰り込んで入れていくということに非常に限界がある会計ではないかというふうには私は認識しておりますので、これから

の中でどこをどうするかというときには私どもも具体的にまた意見を言う機会がありましたら言いますが、そういうことでちゃんと対処していただきたいと思っております。そこで、今ちょっと懸念をされていることを申し上げます。七次の計画を見ますと、進捗率は一〇八・六%でございました。しかし、この中で削られたのは何かというと、例えばウォーターフロントなどが結構取り上げられまして、空間利用とかそういうことで、ここは一四七・八%、地域の産業振興の基礎となる港湾の整備、これは私どもが言う地方といいますがローカルの港湾整備の計画で、進捗率で言うところ七二%だった。結果的に、これは調整費も今度使ったわけですが、私は、金が詰まってくる、総枠が規制されると、例えば太平洋ペルトラインを集中的に、緊急性というか、文字どおり緊急性というところで、ここはやっぱりいいところ、ここに金が使われて、地方の港湾みたいなものは結果的に置き去りにされる。

これは、やっぱり一極集中を結果的に、運輸省もその流れの中で本来的にあるべき姿として地方の復興という、多極集中を多極分散型にするときにはやっぱり地方の港湾なんかもかなり生かさなければならぬ。しかし、この経過から見たら、地方の進捗率がこの数字に終わったというの、運輸省としてはどういふふうには我々に説明するの、か、そこをお尋ねしたいと思っております。

○政府委員(御巫清泰君) 今の先生のおっしゃる数字、ちょっと私手元になくて確認できないんですけれども……

○栗森喬君 なくてもそれぐらいわかっているんじゃないですか。ちゃんと勉強しておきなさいよ。

も、そういう観点から総合的な港湾空間の質の向上、そして、国土の均衡ある発展に資する、こういうことを言うておりました、それはやはり物流施設というふうなものはどうしても三大湾みたいなものが、貨物量に対応するものですからそこに重点が出てきてしましますけれども、やっぱりコンテナ化が進んでいるという場合には、地方の振興のために地方にコンテナパークを整備しなさいけない。生活の足あるいは日常の定期船の通う港ということで離島とか地方港湾の整備にいかん重点を置くかということには非常に強く考えておるところであります。結果的に……

○栗森喬君 七二・七%です、進捗率。○政府委員(御巫清泰君) 先生のおっしゃったのは、七二・七%ですか。○栗森喬君 そんなもの、政府の出した資料を見てこれ言うておるんです。ほかから持ってきたんじゃないんです。(資料を示す)

○政府委員(御巫清泰君) 済みませぬ。これからつくっていく港湾整備五カ年計画では、そういう地方の港湾がおざりにされるようなことがないように十分に心がけていきたいというふうには思っております。

○栗森喬君 大事なところですからちゃんと申し上げておきますが、私は、今、日本におけるさまざまな諸矛盾がこの港湾の実態に非常に出てきていると思っております。例えば、今、流通の関係とコンテナの関係は局長は言われましたが、地方の港湾は、言ってみれば日本海側沿岸の港湾事業というのは非常に稼働率が悪い。太平洋沿岸は非常に稼働率がいいわけですね。差が出てきている。この差をどう埋めるかということ、例えば、外国から来た船で言えば、どっちを選択するかということ、これは荷主の選択によるんですが、国がこれほど膨大な金、物すごく膨大なお金ですよ、これだけの金をかけていて、荷主のオーダーどおりの港でしよう。それで日本海側の港はほとんど船が入らないう。船が入る回転率が非常に悪い。

私も、これは現実に荷主の方に聞いたんです
が、じゃ入れましようといったときに、港の設備
は悪いわ、クレーンはだめだわ、倉庫は悪いわ。
それから、例えば交通網ですわ。国鉄で充分あれ
めくったりして専用線もなくなったり、いろんな
悪い条件がもう地域に重なっている。これは設備
投資をしたときにそこを使わせるようにするのが
運輸省なら運輸省の指導だし、そういうことを
やっていただかなかつたら日本の国土の均衡ある
発展とか港の活用なんということは十分にいけな
いと私は思う。

ですから、私は、地方港湾のいわゆる進捗率が
非常に悪かったというのは、ここに運輸省の基本
的な政策なり、膨大な国の金を投資しながらそこ
を十分に活用するという基本的な理念のところ
で多少私どもも認識が違ふんではないかと思ふん
ですが、今後そういうことについてどうされるの
か。

私は、いろんな長期計画を見たつていろいろ結
構なことが書いてあると思ふんだけれども、抽象
的な概念の中にそんなことは一つも入っていない
し、活力あるとか何でも整備するとか抽象論は
あるけれども、その抽象論というか基本的な原則
で言うと、地方の港湾をどうやって利活用して日
本の国土の均衡ある発展に資するという視点をど
こに具体的に皆さんが持たれようとしているの
か、はつきりそこは言うていただきたいと思ふん
です。

○政府委員(御巫清泰君) やはり、長期の五カ年
計画をつくるようなときに、私も国土の均衡あ
る発展、それは地域の振興ということにすぐつな
がりますけれども、そういうことがいかに重要か
というところは全くそのとおり本心で思つてそうい
う計画を立て、そういう実施をしていっているつもりで
あります。

ここに、先ほど言われました数字とちよつと違
うんですけれども、第七次の五カ年計画、ここで
三大湾以外のその他の地域の港湾、これにどれく
らいの投資が行われたかということを実績で申し

ますと、約七九%に当たる事業を実施している
ということでありまして、そういう数字を見る
と……

○栗森喬君 何に對してですか。

○政府委員(御巫清泰君) 全体の実績投資額で
す、七次五カ年計画における。そのときに三大湾
の港湾以外の港湾にどれだけ投資を行ったかとい
うと、それが七九%ということでありまして、そ
れが私たちの港湾整備五カ年計画に対する考え方
の基本的方向をあらわしているのではないかな
と、こういうふうにして思つております。

○栗森喬君 部分的なで大変申しわけございま
せんが、確かに三大湾というのは、私も多少見て
感じてはいるんですが、機能的にももう完熟度が非
常に高い。もちろん、新しい対応が必要ですが、三
大湾以外にも太平洋ベルトラインに結構重要港湾あ
りますね。いろんなところがございまして、
やつぱり日本の自然環境からいって日本海
側といえどももう少し港の活用の仕方を、例え
ば、外国から見たら日本海側に着けるのか太平洋
側に着けるのかというのにはさしたる問題ではな
い。むしろ問題なのは、日本の荷主のオーダーの
方が後のことを考えたときに、いろんなそつちを
使つたときの時間的ロス、それから利便性、そう
いうものが確保されていないということがやつぱり
振り分けられない最大の理由なんです。ですから、
その部分に対して次の五カ年計画の中ではか
なり具体的に押さえていただくということを中心
では特に申し上げておきたいと思ひます。

そこで、具体的なことで一つ聞きますが、日米
構造協議の最終段階での「外貿ターミナル水際線
延長約三十キロメートル」というのは、これはど
う具体的にどう整備するののか。

といいますのは、もう私が聞いた瞬間のイメー
ジからすると、太平洋沿岸のどこかじゃないか
と。しかし、それは必ずしもそこに固定しなけれ
ばならないのか。この外貿ターミナルをつくる
というの、どこに具体的にどうするかというこ

とについてもやつぱり今の問題と関連をして、集
中を避けて具体的にどうやるかということについ
て一定の見解がもし今あればお尋ねをしておきた
い、こういうふうには思ひます。

○政府委員(御巫清泰君) 大型係船岸の「水際線
延長約三十キロメートル」をこの五カ年で「整備
する」ということを言つておられます。これはこ
の五カ年で必ず実施をしていきたい、こういうふ
うに思つておられますが、これはコンテナパース
と、それから多目的の大型パース、この両方を含
んでおられます。

コンテナは、従来、東京湾あるいは大阪湾とい
うふう集中しております。しかし、それが次第
に貨物のODが地方の港湾に延びていつている、
こういうような状況からコンテナパースも地方港
湾に整備する必要があるというふうにしており
ますし、多目的のパースはコンテナパースよりさら
に地方の港湾に重点を置く必要があるのかな、こ
ういうふうにして思つておられますので、そういう内容
にしていきたいと思つておられます。

ただ、実際にどの港にどのパース、こういう話
はこれからでないと詰められないと思つておりま
す。

○栗森喬君 時間がございませんで、あと一問
で終わりますが、私は最後に、この八次計画とい
うのを秋に具体的に策定をする段階で、もちろん
行政として地域なりのいろんな要請を聞くという
のは大事でございまして、どういうバランスでど
ういうふうな重点施策をやるかということにつ
いてやつぱり私どもの意見もちゃんと組み込んだも
のをやっていくべきだということ、これは要望で
ございまして、お答えは要りません。

それから、先ほどお金が削られると。例えば、
海洋性レクリエーション活動なんかというのは直
接的な経済活動とは余り関係ありませんから、ど
うも運輸省の考えていることは物流とかそういう
視点が強うございまして、やつぱりこの種のこ
とについても地域社会の中でいうとプレジャー
ボートの始末なんというのはもう大変だし、これ

から買いたければ港になんかところがないと
いう話なんかというのは結構すこいので、その社
会的な要請にちゃんとこたえられるように、その
部分もお願いをしたいということが一つの問題で
す。

それから二つ目に、私はこの五カ年計画を見る
のに特別会計のやり方などを見たんですが、
ちよつとこの特別会計のやり方も、細かいところ
は時間がございませんでやめておきますが、例
えば特別会計の性格というのは、もちろん特定財
源がないわけではございませんで、人件費までこの中で出し
て入るんですが、それから、その他会計の補助率とか
いろんなことでもうややくしく、我々が見て
よつぱりこれはちゃんとした裏づけをいただかな
いと質問もできないような、そんな特別会計のつ
くり方というのは、多少これは行財政の立場から
見て仕方がないのかもしれないんですが、もう少し改
善をしていただきたいということ要望しまし
て、私の質問を終わります。

○寺崎昭久君 最初に、港湾整備事業の財源をど
こに求めるべきか、そういう基本的な問題につ
いての考え方、見解をお伺いしたいと思ひます。

港湾整備事業の重要性というのは改めて申し上
げるまでもありませんけれども、しかし、その財
源をどういう方法でどこに求めるべきかというの
は長期的な観点から考えておかなければいけな
い、これも大事な問題だと思ひます。

一般的に言えば、経済環境の変化だとか国の財
政事情、国民の負担力あるいは公共性と受益の関
係、国民経済への影響、そういった要素を考えな
がら港湾整備の財源をどこに求めるかというよう
なこともあわせて検討するべきではないか、これ
は私の意見ですけれども、一般論で結構ですが、
運輸省はそういう財源のあり方について何か考え
をお持ちでしたらお示しいただきたいと思ひま
す。

○政府委員(御巫清泰君) 港湾整備事業は、基本
的には公共投資、普通の公共投資の性格を持つて

おりまして、国費、それから地方費の負担でできている部分、これが港灣整備事業の一番のベースであります。

しかし、その中に受益者の負担という要素もありまして、これが五カ年計画によってその率というのには時代に応じて変動しておりますけれども、例えば、これから非常にふえようとしている民生活事業というふうなものを考えますと、そこでは民間資金が入ってくるというふうなこともありまして、財源のあり方というのはやっぱりその時代に依りて考えるべきであらうとは思っています。

○寺崎昭久君 現状、港灣整備事業において、地方の財政支出と受益者負担の関係あるいは割合、そういったものがありましたらお示しいただきたい。

○政府委員(御正清君) 八次の五カ年計画ではまだそれが無いわけでありましてけれども、現在の七次の五カ年計画の実績で申し上げますと、全体の港灣整備事業のうち国費が約五五％、それから港灣管理者の負担しておりますのが約四〇％、それから財投が約一％、それから受益者負担等が約四％、こういう状況になっております。多少の変動はございますけれども、今度の新しい五カ年でもこの前後にならうかなというふうに思っております。

○寺崎昭久君 今の受益者負担というのは具体的にどのような支出項目というか、項目になるんでしょうか。

○政府委員(御正清君) 例えば、鉄鋼港灣施設とかあるいは石油港灣とかそういうようなものでもございまして、一般公共の用に供するものだけでなく特定企業の用に供する部分があるということについては、その負担をとっているということでありまして、そういうものを累積すると四％という感じになるわけがあります。

○寺崎昭久君 ほかの公共事業と対比してもいいか、答えを出すのは難しいのかもしれませんが、例えば、道路整備の場合と比較してみますと、道路の場合は総投資額の約四〇％、それ以上が特定財源、つまり、受益者負担によって賄われていると思えます。そのほかは財政投融資や地方の一般財源が充てられているわけでありまして、公共事業の場合には、地方と国を合わせますと大体九五％が公のお金、一般財源で賄われているわけでありまして、道路と比べますと、同じく公共性を持つ事業といつても負担割合が余りにも大き過ぎるのではないかと、その間のバランスを欠いているのではないかと、その感じがするわけですが、公共港灣整備費というのは、ほとんど今、一〇〇％国あるいは港灣管理者の支出に係っているわけですが、一〇〇％公共事業だからというところにあるのでしょうか。

○政府委員(御正清君) ただいま私が申し上げましたのは、港灣整備事業についてのお話でありまして、非常に港灣が公共的性格が強いというところで、公共で整備することを基本にいたしておるといふことであります。

道路で特定財源のお話がございましたけれども、港灣ではなかなかそういう特定財源を設けて、それによって受益者負担を導入するということがなじみにくくなっているというところから、現在、純粹の公共整備方式に近い格好で港灣整備を行っているというところでございまして、このほか機能施設整備事業でありますけれども、このほか業とかそういうものもございまして、そういう場合には普通の公共事業のお金ではなくて起債でありますとかあるいは民間資金でありますとか、そういう資金源の多様化が図られているというの、一方では事実でございます。

○寺崎昭久君 特定財源を見つけないという事情があるのかもしれませんが、例えば、先日審議されました整備新幹線の建設費の一部はJRの料金収入から充てるといふようなことも決めたわけ

でございます。港灣だからやりづらい、やりづらから受益者負担の原則を避けて通つてもいいんだという理屈には、私はならないと思うんです。

それで、難しいとはいっても、私は、道路が四〇％だから受益者負担を港灣整備事業についても四〇％求めるとかそういうことは申し上げるつもりはないんですけれども、ぜひ例外をつくらないでいただきたい、そういう趣旨で申し上げているわけでありまして、本日に特定財源というのは考えられないんですか。

○政府委員(御正清君) 過去にいろいろそういうことを考えたことはありますが、とても道路のような特定財源というのは港灣には向かない、どうもそういうものをつくり上げる環境になかったというところが事実でありまして、今後の受益者負担の部分を幾らかでもふやすことができないのかなというのと同時に考えておりました。先ほど港灣整備事業で四〇％と申しましたが、この辺、どうにかもう少し上げる手はないかということも検討していることも一方では事実でございます。

○寺崎昭久君 後ほど、また触れますけれども、いわゆる港灣運営にかかわる財政収支についても赤字という状態が続いているやに聞いております。そういう状況下にあつて、さらに財源を、例えば、港灣を使う船舶に求めるというのはなかなか難しいのかもしれませんが、ですけれども、例外で考えないでいただきたい。やっぱり公共というのはその都度その都度見直しが必要なんじゃないかというように私は考えているので、これは意見にとどめさせていただきます。

ところで、港灣整備事業の今回の予算の中に「調整費」というのが設けられておりますが、この調整費の使い方、例えば、第七次計画の調整費にはどのような手続で処理されるのでしょうか、その辺をお伺いします。

○政府委員(御正清君) 従来の五カ年計画ではこの調整費のところまで手が回らなかつたという

のが事実でありますけれども、第七次の港灣整備五カ年計画では調整費を取り崩しまして、港灣整備事業が計画から比べれば一〇九％という姿になったわけでありまして、これは調整費七千九百億を予定しておりましたが、その約三割というものが使われたわけでありまして。

どういふものかこの調整費が充てられたかというの、実はそれはわからない。わからないといつたらおかしいのですけれども、要するに計画した額をはみ出した部分に充てたというわけですから、全体に薄く薄まっている、こういうふうな御理解いただければいいのではないかと、このように思っております。

○寺崎昭久君 港灣整備事業費、先ほどのお話ですと国が五五％、それから、地方自治体といつていいと思ひますが、これが四〇％支出しているようでありまして、港灣事業者の港灣整備に係る財政支出というのは一般会計で処理されているのか、特別会計で処理されているのが通例なのか、おわかりでしたら教えてください。

○政府委員(御正清君) これは、つぶさに各港灣管理者ごとという状況になってくるかわかりませんが、各港灣管理者の中で特別会計を自分で持つてその整備を行っている、例えば埋め立ての特別会計を持つていて、そういうことがございますし、そうではなくて一般会計で港灣整備事業の推進を図つていて、そういうところもございまして、全国的にどういふバランスになっているかということとはちょっと持ち合わせておりません。

○寺崎昭久君 港灣管理者の財政収支、これは港灣運営にかかわる部分と考えていいんですが、主な港の財政収支がどうなつておるかお示しいただきたい。

○政府委員(御正清君) 港灣管理者の財政状況でありますけれども、これを企業会計方式によつて試算してみますと、平成元年でありますけれども、特定重要港灣、それから、重要港灣百三十三港の中で経常損益で利益を計上しているのは

七港ということであります。

○寺崎昭久君 諸物価高騰の折から、こういう料金についても適切な時期に適切な妥当な料金で随時改定していくということは必要なことではないかと考えているわけですが、この先改定の考えはあるのでしょうか。

○政府委員(御丞清素君) すぐ、今改定の計画があるというわけではありませんが、やはり港湾管理者の考え方等をよく聞いて必要な対応をしていきたいというふうに思っております。

○寺崎昭久君 一年間に赤字が百六十億ぐらい出るといいますが、これは積み積もれば大変な金額になると思うんですが、冒頭に申し上げましたように、やはり港湾整備の費用をだれが賄うのかという問題とあわせて、運営にかかわる赤字を消すためにどうするかということにぜひ真剣に取り組んでいただきたいと考えております。

○政府委員(御丞清素君) 主要八港、平成元年でありますけれども、この損失部分が約百六十億になっております。

○寺崎昭久君 取支差というのは、もちろん収入と費用の差ということになるわけですが、その収入のほとんどは港湾利用者の入港料であるいは岸壁使用料といった料金、これはどういう基準で決められていると考えるらいんですか。

○政府委員(御丞清素君) 例えば、岸壁の使用料、係船岸使用料ということ、やはりユーザと港湾管理者との交渉という話し合いということになりますので、その水準を変えていくときにはいろいろ交渉を行って変えていくという、こういうふうには港湾管理者が自主的な行動でそこを決めていくというのが、収入の大きな部分であるところの係船岸使用料等の部分についてはそういうことでございます。

○寺崎昭久君 たしか、入港料については国の許可事項になっていたかと思いますが、直近で改定したのはいつですか。

○政府委員(御丞清素君) 入港料を直近で改定いたしましたのは、昭和六十年でございます。

○寺崎昭久君 諸物価高騰の折から、こういう料金についても適切な時期に適切な妥当な料金で随時改定していくということは必要なことではないかと考えているわけですが、この先改定の考えはあるのでしょうか。

○政府委員(御丞清素君) すぐ、今改定の計画があるというわけではありませんが、やはり港湾管理者の考え方等をよく聞いて必要な対応をしていきたいというふうに思っております。

○寺崎昭久君 一年間に赤字が百六十億ぐらい出るといいますが、これは積み積もれば大変な金額になると思うんですが、冒頭に申し上げましたように、やはり港湾整備の費用をだれが賄うのかという問題とあわせて、運営にかかわる赤字を消すためにどうするかということにぜひ真剣に取り組んでいただきたいと考えております。

○政府委員(御丞清素君) 主要八港、平成元年でありますけれども、この損失部分が約百六十億になっております。

○寺崎昭久君 取支差というのは、もちろん収入と費用の差ということになるわけですが、その収入のほとんどは港湾利用者の入港料であるいは岸壁使用料といった料金、これはどういう基準で決められていると考えるらいんですか。

○政府委員(御丞清素君) 例えば、岸壁の使用料、係船岸使用料ということ、やはりユーザと港湾管理者との交渉という話し合いということになりますので、その水準を変えていくときにはいろいろ交渉を行って変えていくという、こういうふうには港湾管理者が自主的な行動でそこを決めていくというのが、収入の大きな部分であるところの係船岸使用料等の部分についてはそういうことでございます。

○寺崎昭久君 たしか、入港料については国の許可事項になっていたかと思いますが、直近で改定したのはいつですか。

○政府委員(御丞清素君) 入港料を直近で改定いたしましたのは、昭和六十年でございます。

○寺崎昭久君 諸物価高騰の折から、こういう料金についても適切な時期に適切な妥当な料金で随時改定していくということは必要なことではないかと考えているわけですが、この先改定の考えはあるのでしょうか。

○政府委員(御丞清素君) すぐ、今改定の計画があるというわけではありませんが、やはり港湾管理者の考え方等をよく聞いて必要な対応をしていきたいというふうに思っております。

○寺崎昭久君 一年間に赤字が百六十億ぐらい出るといいますが、これは積み積もれば大変な金額になると思うんですが、冒頭に申し上げましたように、やはり港湾整備の費用をだれが賄うのかという問題とあわせて、運営にかかわる赤字を消すためにどうするかということにぜひ真剣に取り組んでいただきたいと考えております。

○政府委員(御丞清素君) 主要八港、平成元年でありますけれども、この損失部分が約百六十億になっております。

○寺崎昭久君 取支差というのは、もちろん収入と費用の差ということになるわけですが、その収入のほとんどは港湾利用者の入港料であるいは岸壁使用料といった料金、これはどういう基準で決められていると考えるらいんですか。

○政府委員(御丞清素君) 例えば、岸壁の使用料、係船岸使用料ということ、やはりユーザと港湾管理者との交渉という話し合いということになりますので、その水準を変えていくときにはいろいろ交渉を行って変えていくという、こういうふうには港湾管理者が自主的な行動でそこを決めていくというのが、収入の大きな部分であるところの係船岸使用料等の部分についてはそういうことでございます。

○寺崎昭久君 たしか、入港料については国の許可事項になっていたかと思いますが、直近で改定したのはいつですか。

○政府委員(御丞清素君) 入港料を直近で改定いたしましたのは、昭和六十年でございます。

○寺崎昭久君 諸物価高騰の折から、こういう料金についても適切な時期に適切な妥当な料金で随時改定していくということは必要なことではないかと考えているわけですが、この先改定の考えはあるのでしょうか。

○政府委員(御丞清素君) すぐ、今改定の計画があるというわけではありませんが、やはり港湾管理者の考え方等をよく聞いて必要な対応をしていきたいというふうに思っております。

○寺崎昭久君 一年間に赤字が百六十億ぐらい出るといいますが、これは積み積もれば大変な金額になると思うんですが、冒頭に申し上げましたように、やはり港湾整備の費用をだれが賄うのかという問題とあわせて、運営にかかわる赤字を消すためにどうするかということにぜひ真剣に取り組んでいただきたいと考えております。

○政府委員(御丞清素君) 主要八港、平成元年でありますけれども、この損失部分が約百六十億になっております。

○寺崎昭久君 取支差というのは、もちろん収入と費用の差ということになるわけですが、その収入のほとんどは港湾利用者の入港料であるいは岸壁使用料といった料金、これはどういう基準で決められていると考えるらいんですか。

○政府委員(御丞清素君) 例えば、岸壁の使用料、係船岸使用料ということ、やはりユーザと港湾管理者との交渉という話し合いということになりますので、その水準を変えていくときにはいろいろ交渉を行って変えていくという、こういうふうには港湾管理者が自主的な行動でそこを決めていくというのが、収入の大きな部分であるところの係船岸使用料等の部分についてはそういうことでございます。

○寺崎昭久君 たしか、入港料については国の許可事項になっていたかと思いますが、直近で改定したのはいつですか。

○政府委員(御丞清素君) 入港料を直近で改定いたしましたのは、昭和六十年でございます。

一つは、免許基準につきまして荷役形態の変化に即応した見直しを図ること。それから二つ目が、船内荷役と沿岸荷役の免許区分の統合を図ること。三番目が、輸送革新の進展に対応した事業規制のあり方の検討を行うことというような三点でございます。

このうち、初めの免許基準につきましては、五十八年に新基準を策定いたしました。近年の荷役効率の向上に合わせて基準の内容を改定したわけでございます。

それから、船内荷役と沿岸荷役の統合の問題につきまして、五十九年の七月に港運送事業法の一部を改正いたしました。これらを統合いたしました。新たに港運送事業として一元化したところでございます。

それから、三番目の事業規制のあり方でございます。これにつきまして、五十九年七月の一部改正によりまして、最近の輸送革新の進展に伴いまして、はしけ中心の事業が衰退したことを受けて、はしけのみならず保存せずにコンテナ埠頭等の近代的な施設において港運送を統括管理する行為を行う場合につきまして、統括管理基盤に係る一般港運送事業としてこれを行えるというようにしたわけでございます。

現時点では、このような法律改正等に基づきまず改善措置の進捗につきまして、これを指導しているところでございますけれども、さらに港運料金体系の弾力化というようにございまして、鋭意検討中でございます。

今後とも、港運送の特性に配慮しながら、社会経済情勢の変化に適切に対応した事業規制のあり方について検討してまいりたいと考えております。

「港運認可料金はあつても、特殊認可料金が増え、港運認可料金の存在価値が問われている」、荷扱いの七、八割は特殊認可料金になっていくというような報告もございまして、これが事実かどうか。

つまり、特殊認可料金の実態というのはどうなっているのか、それから、「港運認可料金の存在価値が問われている」という見解に対して、運輸省はどうかお答えになりますか。

○政府委員(吉田耕三君) 御指摘のとおり、港運の認可料金というものは二種類に分かれておりまして、一般料金と特殊料金があるわけでございます。

このうち、特殊料金というのは、特定の荷主の貨物であつて、かつ、荷役形態が効率的なもの、例えば、コンテナ船とか自動車専用船とかそういう荷役でございまして、こういうものにつきまして一般料金を適用した場合には、単純合算いたしますとそのコストに比べて極めて高い料金となりますことから、一般料金によらずに荷主との相対料金として特別に認可しているものでございまして。

このような特殊料金というのは、最近の革新荷役の進展に伴いまして多くなつております。トーンベースで見ますと、全体の港運貨物のうち約七五%がこういう特殊料金で占めるといふ状況になつております。

運輸省といたしましては、前段の方の一般料金につきましても、実態に即した形で料金体系の弾力化について今後検討していきたいと思つておりますけれども、この特殊料金につきましても、今後荷役形態の変化に応じて、一般料金によるものが不適当と思われるものについてはその拡大について検討していくこととしたいと考えております。

○委員長(中川嘉美君) 他に御発言もないようです。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、日本共産党を代表して、港運整備緊急措置法の一部を改正する法律案に対し反対の討論を行います。

反対理由の第一は、今回の改正による港運整備五カ年計画は、日米構造協議による対米公約を受け、日米大企業の要求を着実に実施し、そのため外貿ターミナル、コンテナターミナルの建設など、港運の大規模化をさらに図るものです。昨年の日米構造協議問題最終報告で経常収支黒字の一層の縮小ということ、九一年から十年間で四百三十兆円の公共投資を行い、この五カ年で八分野の公共投資額を百八十二兆円と決定しました。

この一貫として、港運整備はこの五カ年間で外貿ターミナル水際線を現在の港運ストック約六十キロの半分に当たる三十キロを整備しようとするものであり、これは第八次港運整備事業費三兆五千九百億円の二二%も占める膨大な投資額となつていくのであります。

第二に、同法案は民間活力の活用と称して、港運の再開発を図ることが大きな柱となつております。しかし、東京副都心や横浜のみならず、21計画に見られるように、大企業のための計画づくりに言わなければなりません。

また、苦東開発、石狩湾新港に典型的にあらわれているように、マスタープランが完全に破綻しているにもかかわらず、大幅な見直しをしないまま、なし崩し的に膨大な投資を続けています。既に苦東に千三百四十二億円、石狩湾新港には九百六十二億円の投資額となつており、一方、貨物取扱量は目標にはほど遠い状況にあります。このように、計画が破綻状況のもとでも大規模プロジェクトを推進するなど、大企業のための港運整備計画であります。

第三に、補助率に若干の改善があつたものの、依然として地方港運管理者、自治体への負担を増大させるものになっております。離島港運の整備が進まない要因に自治体財政に限界があることが挙げられております。この五年間だけでも、離島港運のカット分は約三百億円にも上つております。しか

も、構造協議に基づく輸入インフラ整備のための大型港運整備が重点となるために、地方住民、自治体の要望の強いローカル離島港運の整備は後に追いやられる可能性があります。

以上を指摘して、反対討論を終わります。

○委員長(中川嘉美君) 他に御意見もないようです。討論は終局したものと認めます。

それでは、これより採決に入ります。

港運整備緊急措置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。

○委員長(中川嘉美君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきもの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(中川嘉美君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

次に、日本国有鉄道清算事業団法の一部を改正する法律案を議題とし、政府から趣旨説明を聴取いたします。村岡運輸大臣。

○国務大臣(村岡兼造君) ただいま議題となりました日本国有鉄道清算事業団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。

日本国有鉄道清算事業団の債務の処理の問題は、日本国有鉄道の改革に残された最重要課題の一つであり、このため、同事業団の所有する土地その他の資産について早期かつ適切な処分を行うことが必要不可欠であります。

土地の処分については、一般競争入札、随意契約による通常の土地処分のほか、地価対策に配慮して地価を顕在化させない土地の処分方法を実施に移し、着実に成果を上げてきていますところであり、土地の処分をさらに一層推進するため

には、沙留など、極めて資産価値が高く、かつ、一体的開発を必要とする相当規模の土地の処分方法を確立し、実施することが緊要な課題となっております。

このため、このような土地の早期かつ適切な処分を図り、日本国有鉄道清算事業団の債務の処理を推進する方法として、同事業団が当該土地を現物出資することにより取得した出資会社の株式との交換を行うことができる権利を付した日本国有鉄道清算事業団特別債券を発行することができよう、所要の規定を定める法律案を提出した次第であります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、日本国有鉄道清算事業団は、運輸大臣の認可を受けて、同事業団が保有している株式であつて、同事業団が行う土地の現物出資を受けて事業を経営する会社が発行するものと交換を行うことができる権利を付した日本国有鉄道清算事業団特別債券を発行することができることとしております。

第二に、日本国有鉄道清算事業団特別債券について、投資者保護を図る観点から、企業内容等の開示について定める証券取引法第二章の規定を適用することとする等、所要の措置を講じております。

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。

○委員長(中川嘉美君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。本案に対する自後の審査は後日に譲ることいたします。

○委員長(中川嘉美君) 次に、地方自治法第百五十六條第六項の規定に基づき、中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に關し承認を求めの件を議題といたします。村岡運輸

大臣。

○國務大臣(村岡兼造君) ただいま議題となりました地方自治法第百五十六條第六項の規定に基づき、中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に關し承認を求めの件の提案理由につきまして御説明申し上げます。

この案件は、運輸省の地方支分部局として中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所を設置しようとするものであります。

すなわち、岐阜県の飛騨地域における自動車の検査及び登録に關する事務の円滑化を図り、あわせて当該地域の住民の利便を増進するため、岐阜県高山市に中部運輸局岐阜陸運支局の下部組織として飛騨自動車検査登録事務所を設置する必要があります。

以上の理由によりまして、地方自治法第百五十六條第六項の規定に基づき、中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に關し国会の御承認を求めの次第であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御承認いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(中川嘉美君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。これより質疑に入ります。別に御発言もないようですから、討論に入ります。別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

地方自治法第百五十六條第六項の規定に基づき、中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に關し承認を求めの件について採決を行います。本件を承認することに賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(中川嘉美君) 全会一致と認めます。よつて、本件は全会一致をもって承認すべきもの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(中川嘉美君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。本日はこれにて散会いたします。午後三時二十四分散会

四月十八日本委員会に左の案件が付託された。

一、日本国有鉄道清算事業団法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は三月十五日)

一、地方自治法第百五十六條第六項の規定に基づき、中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に關し承認を求めの件(予備審査のための付託は三月一日)

四月十九日本委員会に左の案件が付託された。

一、障害児・者の交通運賃割引制度の拡大等に關する請願(第二二二六号)

一、精神薄弱者に対する運賃等の障害者割引の適用に關する請願(第二二二〇号)

第二二二六号 平成三年四月九日受理
障害児・者の交通運賃割引制度の拡大等に關する請願

請願者 北九州市小倉南区蟻田若園二ノ九ノ三二 渡辺勝士 外九百二十四名
紹介議員 粟森 喬君

この請願の趣旨は、第二二〇六号と同じである。

第二二三〇号 平成三年四月九日受理
精神薄弱者に対する運賃等の障害者割引の適用に關する請願
請願者 東京都目黒区碑文谷五ノ二二ノ一 一三團祥
紹介議員 下村 泰君

この請願の趣旨は、第三号と同じである。

第三号中正誤

ハ 四 終わり 存宅 正

ベ 三 終わり 行 誤

七 三 終わり 第二 正

三 三 終わり 来日 正

二 三 終わり 勤通 正

三 三 終わり 勤通 正

二 三 終わり 勤通 正

二 三 終わり 勤通 正

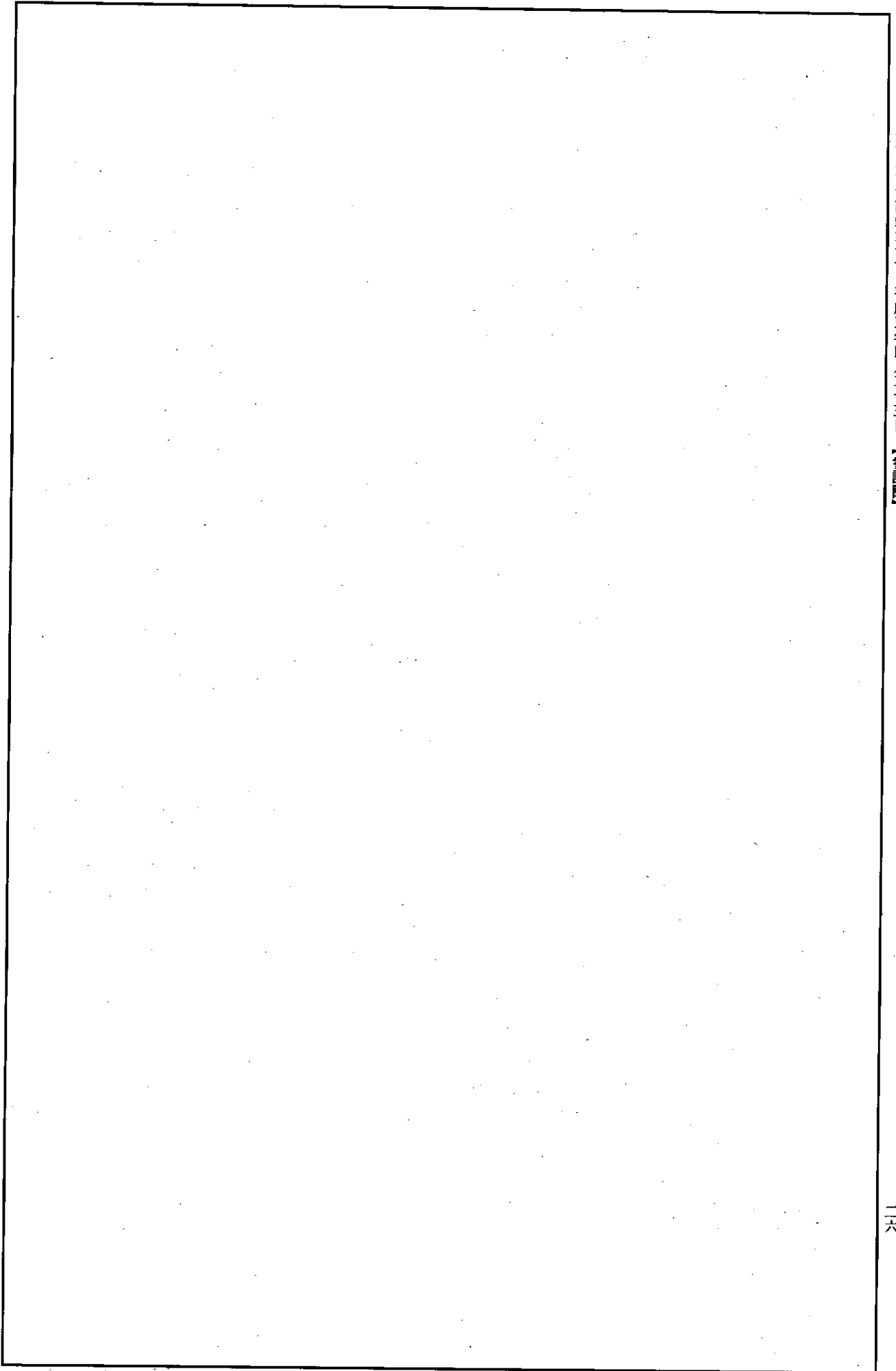
二 三 終わり 勤通 正

二 三 終わり 勤通 正

二 三 終わり 勤通 正

二 三 終わり 勤通 正

二 三 終わり 勤通 正



平成三年五月十八日印刷

平成三年五月二十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D