

第三百三十六回国会 衆議院 運輸委員會議録 第十三号

平成八年五月二十三日(木曜日)

午後二時六分開議

出席委員

委員長 辻 一彦君

理事 武部 勤君 理事 細田 博之君

理事 村田 吉隆君 理事 久保 哲司君

理事 古賀 敬章君 理事 高木 義明君

理事 赤松 広隆君 理事 高見 裕一君

理事 衛藤 辰一君 高村 正彦君

佐藤 静雄君 橋 康太郎君

蓮実 進君 林 幹雄君

堀内 光雄君 村岡 兼造君

茂木 敏充君 横内 正明君

江崎 鐵磨君 北橋 健治君

工藤堅太郎君 実川 幸夫君

柴野たいぞう君 田名部匡省君

土田 龍司君 東 順治君

緒方 克陽君 左近 正男君

寺前 巖君

出席國務大臣 運輸 大臣 亀井 善之君

出席政府委員 運輸省海上交通局長 岩田 貞男君

運輸省港務局長 栢原 英郎君

委員外の出席者 環境庁水質保全局長 田部 和博君

局水質規制課長 戸内海環境保全室長 小立 謙君

運輸委員会調査室長

委員の異動

五月二十三日 辞任 橋 康太郎君 補欠選任 蓮実 進君

第一類第十号 運輸委員會議録第十三号 平成八年五月二十三日

二階 俊博君 土田 龍司君
米田 建三君 北橋 健治君
同日 蓮実 進君 橋 康太郎君
北橋 健治君 米田 建三君
土田 龍司君 二階 俊博君

補欠選任

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 (内閣提出第七一号)(參議院送付)

○辻委員長 これより會議を開きます。

内閣提出、參議院送付、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。これより質疑に入ります。

○村田(吉)委員 港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案につきまして、自由民主党を代表しまして、質問をさせていただきますと思ひます。港灣整備事業に関しましては、私は、最近二つぐらゐのショックがあつたのじゃないかというふうに思ひます。

一つは、平成五年十一月に財政制度審議會から「公共事業の配分のあり方に関する報告」が出まして、その中で、港灣は生活関連ではないということ、Cランクというふうにならざるをせよということ、そういつた関係もあつて、平成六年度の当初予算の伸びは非常に絞られて、一般公共事業の対前年比伸び率が四・一%ぐらいになる中で、〇・七%に抑えられるというので、我々もそれこそ大変ショックを受けたわけでありまして、それが一つの港灣整備事業に関するショックだ

というふうには思ひます。運輸省もそういう事態を踏まえて改めて、今まではちよつと眠っていたかな、過去の情性の中で、引き続き港灣は大事なんだから今後もういこうというふうな思ひつていたところがあつたと思ひますが、そこで一つのショックがあつた。逆風ですよ。しかし、平成七年になりました、そういう逆風の中で、これはいいことではもちろんないわけですが、今度は港灣整備の重要性というのが反対に見直されるショックが一月十七日に起る、こういうことになりました。

この二つの事態を踏まえて、運輸省でもこれからの港灣整備というのについて前よりも真剣な態度が見えたというふうには思ひます。私自身大変歓迎しているわけでありまして、そういう事態、二つのショック、マイナス・プラスを踏まえて今度五カ年計画を整備する、それを先立ちまして緊急措置法の一部を改正するという形になつたわけでありまして。

昨年からは、五カ年計画を踏まえていろいろなレポートが出てまいりました。平成七年六月には、何か長い名前でもあれですが、「大交流時代を支える港灣」とかいうビジョンが出されました。それに引き続きまして、港灣審議會で「中期的な港灣整備のあり方」についてのレポートが出てくる、そういうことでもあります。

それを前にして、これからの港灣整備五カ年についての内容が盛りだくさんということになるわけでありまして、簡単にこの二つのレポートについての御説明を、どういうことを目指しているのだということ、まず第一に御説明を賜りたいと思ひます。

○栢原政府委員 平成七年六月に、私ども、今先生御指摘の大交流時代を支えるというタイトルの港灣の長期ビジョンを策定いたしました。

これは、これから二十一世紀に向けて、我が国がポーターレス時代と言われる時代の中にあつて、世界の經濟の中に組み込まれていく我が國の經濟を円滑に支えていく、さらに、地域的に見れば、近隣諸國との物のやりとりあるいは商品のやりとりの中で豊かな國民生活を支えていく、そういう頻繁な交流が起る時代に備えて、島國である我が國が取り残されることがないように、我が國の基幹的な港と、それからそれぞれの地域のゲートウエーというものをきちと整備をしていこうということ、これを明らかにした政策でございます。

さらに、港灣審議會で「中期的な港灣整備のあり方」について審議をしていただき、御答申をいただきましたが、これはこの長期政策を踏まえて、当面五カ年間に何をすべきかということの優先順位をむしろ議論をしていただいたという性格のものでございます。ここでは特に、我が國の最近の港灣で明らかになっております港灣の國際競争力の低下、これを回復するための政策に重点を置くこと、さらに、阪神・淡路の大震災の教訓を踏まえ、地域の安全性を向上させるためにも港灣地帯の耐震性強化を図ることなどの重要事項について順位をつけていただいた、そういうことでございます。

○村田(吉)委員 冒頭私が、これまで八次にわたつての港灣整備の計画なんです、その中で情性的にやつてきた部分がありはしないかという御批判を申し上げたのは、國際的な交流が非常に密化したというのも、今ではないです、貿易が非常に盛んだつた今からもうかれこれ二十年ぐらい前から、非常に交流が活発になつてきているという事態がありました。最近では特にもうポーターレスという時代になつて、本当に前とは比べ物にならないほど、輸出入の両方面において經濟ある

はいろいろな意味での交流が高まってきたというふうにも思ふのですよ。

だけれども、本当は、阪神・淡路大震災が起つて、あの神戸港という日本の港がつぶれることによつて、仕事というか、我々の港への寄港がはかへ行つてしまふ、香港へ行つたりシンガポールへ行つたり、そういう事態で初めて目が覚めたような気がするのですよ。

そういう意味で私は、本当に今回の法律改正はかつてと違つていろいろな内容が盛り込まれておりますけれども、今から考えますと、やはりこれまで何かこう港整備というのにはちよつと張りきり過ぎな過ぎたところがあったのではないかなというふうにも思ふわけなんです。しかるがゆえに、今度の法律の目玉となつております投資の重点化ということ、それから新たにつけ加えられました港の周囲の生活環境の保全に資するように港整備もやるんだよというこの中身、これは本当にこれからの港のあり方ということを考えて大いにやつてもらいたいというふうにも思ふわけなんです。

その点で、ひとつお答えといひますか、御所見を賜りたいというふうにも思ふ。

○榎原政府委員 今回で港整備五カ年計画は第九次になるわけでありまして、昭和三十六年に港整備緊急措置法が制定されて以来、五年ごとに五カ年計画の改定のために、途中年度で変更をさせていただいてまいりました。今回は、単に年度を変更するだけではなく、目的の規定、さらに計画を策定するときの配慮事項についても改正をさせていただきたいということで、御審議をお願いしているところでございます。

まず、目的につきましては、この緊急措置法が制定されました昭和三十六年には、港灣予算の約五割を工業港づくりに注ぐなど、極めて生産色の強い時代でありましたので、目的の規定は、「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」と規定されておりました。しか

し、最近では、港灣予算の二割を良好な港灣環境の形成によつて豊かな国民生活を支える機能の整備に充てるような状況にもなつておりますし、また、扱つていられる貨物も工業原材料から人々の生活を支えるようなものに大きく変わつてきております。このことを受けまして、今回、目的に、良好な港灣環境の形成を通じて周辺の生活環境の保全に資すること並びに国民生活の向上に寄与することの二つを追加させていただくことにいたしました。

さらに、計画策定に当たつての留意事項につきましては、財政状況の厳しい中で港灣に求められたいこと、投資の重点化を図ることができるといふに留意しなければならぬといふようなことを追加させていただいたものであります。

○村田(吉)委員 だから私が、これまでではちよつと眠つていた分野があまりはないか、こういうふうにも申し上げたわけ、もう既に、皆さん方は事業をやつながら、今までの産業基盤の整備という方から、生活関連といひますか、生活環境の整備というところに港灣の整備事業も食い込んできた。

それから、港の出入についても、やはり港がなければ本当に食料品とかエネルギーが外国から入つてこない、そういう状況で、まさにこれこそが生活基盤の充実といひますか、それと直結している、あるいは国民生活の向上につながつていくといふことであつたわけ、それを見逃してはならないのは、私は返す返すも、平成五年にさかのぼりますと、残念であつたといふふうにも思ふわけでありまして、一言感想を申し述べさせていただきます。

とはいへ、投資の重点化も図つていただかなかればいけません。これは、運輸省関連の公共事業、飛行場なんかも含めまして、あらゆるものがそうなんだろうと思ふのです。もう財政はそんなに

豊かではない。その前に、本当にやはり投資の重点化ということを図つていかなければいけない。

私も選挙区でいろいろな集會をやりますけれども、例えば道路なんかですら、もうこの辺の道路は、改良はやるけれども改善はできないよ、その中でもしな国はもたないし、我々の子供たちが重税にあぐらぐうな社会を我々は看過できないとすれば、投資のスローダウンをするか重点化を図るか、どちらかしかなくなつてきている、そういうことを皆さん方にも御理解をいただきたいと言つと、もう国民もそんなにかつてのようにならず屋ではなくて、うん、わかつたと言つようになつてきています。

だから、本当にことしから財政が大変厳しくなる局面を迎えるわけでありまして、また消費税の引き上げといふことを来年に控えているわけですから、やはり投資の重点化を図るべきです。か、あるいは重点化をせめて振りつけていくのかといふことを、もうちよつと本当に役所側にも真剣にやつてもらわなければいけないといふことなんだろうと思ひます。

我々は、税金を上げるということになりますと大変な苦しみでありますから、どうかひとつ今回の法律、せつかく投資の重点化を図るといふ内容も新たに盛り込まれたわけでございますから、一層港灣整備においても投資の重点化、大事に使つてほしい、こういうことをやつてもらいたいといふふうにも思ふわけなんです。

一言御見解をいただきたいと思ひます。

○榎原政府委員 第三条において、投資の重点化を図るといふふうにも規定を追加させていただきましたが、この具体的な対応といたしましては三つの側面から進めていきたいといふふうにも考えています。

まず第一は、何に重点的な投資をするかといふ主要な施策を絞ることです。すなわち、国際コンテナ港灣の競争力の強化といふような緊急性を要する施策を絞り込んでいきたいといふのが第一であります。

次に、その中でどこに投資を重点化するかと、施設の効率的な配置という面でも重点化を進める。

さらに、そのプロジェクトの中で、緊急性による重点化といひますか、いつ投資をするのかといふ投資の順位をはつきりさせるといふようなことと具体的に港灣の整備の重点化を進めていきたいといふふうにも考えています。

○村田(吉)委員 今三つにまとめられまして、重点化を図る、何といふかメルクマールの御表明がありましたけれども、これは論理的に言うのは簡単でございますが、これから計画を実施していく段階で、本当に重点化が図られたなという形を明らかに具体化していただきたいと思います。

その中で、第二に施策面の重点化といひます、やはりコンテナ基地といひますか、その整備が図られていく。だけれども、今までもつとやつてきて、コンテナの取り扱いがふえて、また大型コンテナがだんだんふえてきたから日本の港でなかなかそういうものに対応できてないといふことなんです。一方において、ほかのアジアの近隣のシンガポールとかそういうところでは、ある程度そういう貨物の動き方の変化に対応してきているわけでしょう。何で日本がこんなにおくれちゃつたのかといふふうにも思ふのですよ。だから、外国を見ておれば、施策の重点をそつちにとり移すべきということがわかつたのじゃないかといふふうにも思ふのです。

私の地元でも玉島港といふのを整備しておるのですが、まだコンテナ化されておられません。新居浜の方にできたようでございますけれども、県の港灣局の担当者が本当に嘆きまして、もちろんもうちよつと早く整備しておけば、あの阪神・淡路のときに、岡山は隣ですから、あのときに役割を十分果たすことができたのに本当にしまつたことをしたといふので、悔しがつておるのですよ。だから私は、運輸省の施策の中にも、あるいは

外国との対比との関係でもコンテナ化といいますが、あるいは大型コンテナ化の世界の趨勢に対してやはり見逃していたところがありませんかというふうに思いますが、どうしてこんなにおくれたのでしょうかね、御質問をさせていただきますかと思ひます。

○榎原政府委員 コンテナ船が大型化していくという傾向につきましては、一九八五年時点ごろから既にいろいろなところで言われておりました。私どもも、その傾向を踏まえて、一九八五年に改定をされました神戸港の港務計画において初めて水深十四メートルないし十五メートルのコンテナターミナルを計画しておりますこと、計画の段階では既に取り入れていたということでございます。ただ、その時点で、一九七〇年代に整備をいたしましたコンテナ埠頭が十分貨物量に対応していたために、新たな整備要請といえますか、直ちに事業に着手する要請がなかったということでは計画のままに置かれておりました。

しかし、一九八五年のプラザ合意以降、アジア域内のコンテナ貨物量が急増いたしました。特に後発のメキシコもありまして、シンガポールとかあるいは香港で大型のターミナルを急速に整備するという状況になってまいりました。このことがさらに大型船の就航を促進するというようになって、今日のような我が国のおくれを来しているというふうには私も反省をしております。

○村田(吉)委員 そういう意味では、もう十年たっております。ひとつ今後とも、こうした大水深コンテナターミナルの建設については、とにかく一生涯懸命やっておくれをとらないようにしていただきたいということをお願いしたいというふうに思ひます。

ちょうど私も運輸委員会におりまして、阪神大地震が起る直前に皆さんで神戸港のコンテナターミナルを視察をいたしました。視察をして、随分立派なものができたね、いろいろな冷凍施設もあるし、そう思っていたら、ああいうことで本

当にぶっ壊れまして、あれだけ立派なのが建っていたのに、キリンという起重機が全部首をもたげたり横倒しになっていて、本当にびびりしたわけです。ああした災害の中からみんないろいろなことを学んだというふうな思ひのであります。だから、どうかひとつ、今後とも張りつめて、投資の重点をはっきりさせつつ諸外国におくれのないように一生涯懸命整備を進めていただきたいというふうに思ひます。

ただ、その点で一つ気になりますのは、かつて埠頭公団が行政改革で公社化されたといいますが、そこがそうした問題に実は影響があったのじゃないかと思つておられるのですが、それは一体どうなんでしょうか。やはり資金量とかそういう意味で、本当にそういう大きなプロジェクトをやるときに行政改革というものが果たしてよかつたのかどうかという反省もあるのです。が、もしお答えになることができましたら御意見を伺いたいというふうに思ひます。

○榎原政府委員 昭和四十年代の初めに我が国の港湾に初めてコンテナ船が登場いたしました段階で、コンテナの貨物を扱うためには船会社に専用利用させるといことが最も効率的であるということになりました。ただ、現在の港務法では公共岸壁で特定の企業に専用利用させることができないという規定になっておりますので、この専用利用を可能とするために、京浜と阪神の二つの外貿埠頭公団をつくってコンテナターミナルの整備を進めてきたわけでありました。

しかし、その後、ある程度コンテナ埠頭の整備が進んだ段階で、これほどまでコンテナ貨物が伸びるとい見通しがなかったために、その外貿埠頭公団の使命は終了したということ、後は承継をした財産を管理するそれぞれの埠頭公団に四つに分割をされ、今日に至つておられるという状況にございます。

先生御指摘のように、四つに分割をされたために非常に資金力等が弱くなってきているというところとは否めないと思ひますが、現在、その埠頭公団

のコンテナターミナルの競争力をつけるために、国と港湾管理者からそれぞれ二割ずつ四割の無利子貸し付けを行つておられますし、特に大型のコンテナ埠頭の不足という事態に急遽対処するため、平成七年度からこの貸付比率をそれぞれ三割ずつに引き上げて、資金負担を少しでも楽にするように支援措置を講じているところでござい

○村田(吉)委員 大臣にお伺いしますけれども、今るる局長から御説明がありましたように、本当に予想を上回るコンテナ化が進み、かつまた大型化が進んできたわけでありまして、そういう意味で、取扱量を見ても、シンガポールでも香港でも、我が国の神戸を上回るような規模にはかのアジア諸国の港がなつてきているわけでありまして、我が国がそうしたおくれを取り戻すためにどうやって一生涯懸命これからやっていくか、そうした大臣の御決意を賜りたいというふうに思ひます。

○亀井國務大臣 今先生からいろいろ御指摘いただきました。何としても、国際港湾、またこの水深十五メートルのコンテナターミナルの整備を今回のこの五年計画、この中で最重要課題として積極的に推進をしていかなければならない。

たまたま昨年八月、私シンガポールに参りまして、大きなコンテナターミナルの設備を見てまいりました大変驚いたようなわけでありまして、このターミナルの整備とあわせて、港湾利用料金の低減、あるいは港湾における情報化の推進、港湾と道路との連携の強化、こういうものを通じて、複合的な取り組みによりまして港湾の国際競争力の強化のために努めてまいりたい、このように考えております。

○村田(吉)委員 以上、港湾整備について重点化をしてほしいということをお願いしてまいりましたし、また、運輸省の方もそのつもりでやっていますかということでありました。

とはいえ、離島を初めとして、本当に生活に密着したそういう港もあるわけでありまして、そう

した重点化の中でも、離島を初めとする、本当に港だけが玄関になっておられるような、そういう港の整備につきましては、防波堤の整備、あるいは岸壁の整備、あるいは深度の問題等々を含めまして、今後とも御配慮を改めてお願いをしたいというふうに思ひます。

最後に一点だけ、海岸事業の方も御質問をさせていただきます。海岸事業、私のところもやっております。見違えるように海岸がきれいになったり、海水浴客もふえたりなんかしまして、大変結構でございます。しかし他方、よく言われますが、だんだん自然海岸が減つていってしまうというの、それは防波堤とか、波に侵食されるということももちろんあるわけですが、そういう意味で、我が国の自然の海岸がだんだん減つてしまつていくのも私どもとしましては大変残念な気もするわけでありまして、そこら辺にも御配慮の上、海岸事業も進めていただきたいというふうにお願いをいたしたいと思ひます。

以上をもちまして私の質問を終わりますが、これから秋にかけて計画が策定されていくと思ひますが、どうかひとつ、今回はせつかく法律に従来とは違つた規定も付加したわけでありまして、そうした方向に向かって、今度こそは本当に五年計画の中で、これは達成されたのだ、前よりも本当にこのところ投資が向いたということとを次の五年が始まる時には振り返つてみられるような第九次港湾整備五年計画というふうにしていただきたい、これをお願いいたします。私の質問を終わります。

○辻委員長 以上で村田吉隆君の質疑は終了しました。

○柴野たいぞう君。柴野委員 新進党の柴野たいぞうでございます。申すまでもなく、我が国は四方を海に囲まれておりますし、エネルギーの九割以上、食糧も六割

近く海外に依存しておりまして、港湾の整備というのには非常に重要なわけがございます。そういった中で、今回、この港湾整備緊急措置法の改正案が出てまいりました。

本来であれば、今までどおり日切れ法というところで年月のところで修正してやってきたわけでございますが、一条の目的を要するということでございます。これは憲法でいけば前文を変えてしまおうという大きなことでございます。一体全体どういった背景がございましてこの目的を要するということに至ったのか、その点をまず御説明いただきたいと思います。

○榎原政府委員 最近の港湾整備事業の中身を産業基盤あるいは生活基盤あるいは流通基盤というように分けてまいりますと、かつて高度成長期は五割近いものが生産基盤づくりに向けられておりましたけれども、今日では、流通基盤が三分の一、生活関連的な、例えば港湾の緑地でありまして、あるいは廃棄物を受け入れる廃棄物埋立護岸の整備といったようなものが三分の一、そして国土保全的なものがさらに加わり、生産基盤的なものというのは一割強、二割弱のシェアまで落ちてきております。にもかかわらず、港湾整備緊急措置法の目的のところは経済の基盤を強化するということが主眼になっておりまして、現在の港湾事業の中身と著しく乖離をしております。これはいかとうふうなことが第一点でございます。

また同時に、先ほど御議論がございましたけれども、財政制度審議会の方から、港湾は産業基盤であってその役割は既に終えたというふうな答申がございまして、港湾の予算が厳しく抑えられたことを受けて、昭和三十六年の目的規定のままではふさわしくないというふうな考え、今回、その実態に合うように、良好な港湾環境の形成を通じて周辺の生活環境の保全に資すること、国民生活の向上に寄与するという国民生活とのつながりを明らかにさせていただいたということでございます。

○柴野委員 確かに、昭和三十六年当時と比べて、生活物資ですか、そういったものであると、港湾の付近、一帯というものも大変変化をしてきたわけでございますが、そういうふうな国民生活の向上に寄与することか、あるいは良好な港湾環境の形成を通じて周辺の生活環境の保全に資するということが目的に書いてあるわけでございます。結果として、港湾の付随的の準備範囲がこの目的変更に伴いまして面的な拡大をするのじゃないかということが考えられるわけなんです。その辺はいかがでございますか。

○榎原政府委員 昭和四十年代中期に、環境問題が非常に問題として各地で取り上げられるようになりまして。特に港湾においては、水質の悪化でありますとか、あるいは港湾の荷役活動に伴って起る騒音、さらには粉じんの公害、また港と背後の幹線道路を結ぶ道路周辺の振動や排気ガスの問題、さまざまな環境問題が起ってまいりまして、ほとんどの港が都市の前面にありまして、港湾の整備が思うようにならなくなるといふ事態が生じました。

そこで、昭和四十年代の後半から、私ども、港湾整備事業の中に、港湾が都市と共存できるように、港湾緑地をつくる、あるいは特に港湾の貨物流動を背後の幹線道路に市街地を経由することなく流すことのできる幹線臨港道路の整備等、港湾と市街地が共生できるような施策をいろいろ講じてきたわけでありまして。

また、各地で発生いたします生活廃棄物を最終的に処分するために、港湾内の水面を埋め立てて、そこで処分をする。その土地は将来は港湾的な土地利用として活用するわけでありまして、この周辺護岸を廃棄物埋立護岸として補助事業の対象に加えるなどしてまいりました。こういう事業が、私ども、国民生活の向上に寄与する事業であるいは周辺の生活環境の保全に資する事業というふうな認識しております。

これらの事業は、すべて港湾区域の中あるいは臨港地区を中心として行われている事業であります。

して、新しく目的を改正することにより事業範囲が面的に広がるということはないというふうな考えております。

○柴野委員 面的には広がらないということでございますが、もう一つ、本法律改正案の目玉と申しましよるか、それは三条三項にありますが投資の重点化という問題だと思えます。こういった時代でございますし、経済的にも停滞しておりますので、緊縮予算の中でいかに重点化を図っていくかということ、今非常に要請されている課題だと思えます。

そういった中で、三大港ですとか北部九州を拠点にして効率的な国際海上輸送網、または国内海上輸送網の拠点となるべき港湾の適切な配置を行うということでございます。国際コンテナターミナルですとか国内コンテナターミナルをつくっていくわけでございますが、そういったことをこれからやる場合、一つは、まさにシンガポールだとか諸外国のものが、全部我が国より若干先んじて国際化を果たしているし、そういった中で、我が国も国際競争力を持つためにもそういった整備が急がれているわけでございます。

しかし、そういった整備を推進していくということは非常に重要でございますが、港湾の使用料と申しますか、それに伴う料金でございますが、運輸委員会の調査室の資料によりますと、港湾料金の国際比較があるわけでございますが、非常に日本は高いわけでございます。コンテナ一個当たり日本は三百五十ドル、台湾の高雄は百九十ドル、釜山は百七十ドル、シンガポールに至っては百四十ドルという数字でございます。例えば六

百個のコンテナを一回載せたとかおろしたとかという作業を想定した場合、シンガポールと比較しますと我が国は十二万六千ドル高いわけでございます。現在の為替レートで計算すれば一千三百三十五万六千円、これだけ価格差があつて、日本はコストが高いわけでございます。私が民間の船会社の社長であれば、これは年間を通して何回か積みおろしたということを想定したら、なるべ

くなら日本を素通りしたいな、本当に日本でしかおろせないもの以外はなるべくなら近隣のところでやりたいなというのが、率直な心情だと思っております。

それで、一体、どういふ原因があるかは理由をもちつてこんなに高い港湾料金になっているのか、ちよつと御説明をいただきたいのでございます。

○若田政府委員 今御比較していただきましたように、港湾の荷役料金が高いということは事実でございます。ただ、港湾料金と一概に申し上げても、ターミナル使用料と荷役料が含まれてそれが一体として徴収されているものから、なかなかそれを分解して国際的に比較するのは難しい事情もあつた。

ただ、一つ確実に申し上げることができるとは、港湾荷役は労働集約型の事業でありまして、港湾荷役の中に占める人件費のコストは大体七〇%、特に五大港になりますと七四%ということ、大半が人件費でございます。今先生からお話がございましたアジア諸国との荷役料の格差につきまして、人件費の違いが大きな要因になっている、このように理解をしております。

○柴野委員 確かに人件費が多額の面を占めるということも理解できるわけでございますが、一部伺ったところでは、大型コンテナバスが埠頭公社方式でやられているということがある種一つの原因ではないかというふうな指摘もあるわけですが、その点はいかがでございますか。

○榎原政府委員 埠頭公社は、先ほど御答弁申し上げましたように、外資コンテナターミナルを特定の利用者に専用貸しをするために、その整備及び管理に要する費用は借り受け者からの利用料金で償還をしていくことになっております。このように、整備及び管理の費用を最終的に利用者負担で賄う制度のもとで、埠頭公社の利用料金につきましては、最近における急激な円高や人件費あるいは土地代を初めとする諸費用の増加等の影響を受けている面があることは事実でございます。

埠頭公社のコンテナターミナルの重要性にかん

がみまして、これまでも国及び港湾管理者による無利子貸付金あるいは財投などの支援措置を講じてきたところでございます。

さらに、管理費の増加を防ぐために、税制に係る優遇措置につきましては、平成八年度税制改正において継続をすることにしていただきたまいました。これらのことをさらに継続することによって、利用料金の高騰を何とか避けていきたいというふうな考えでございます。

○柴野委員 公社方式、なかなか効率化という面ではいろいろ問題があるのではないかなと思うわけでございます。とにかく大半を占める人件費の問題でございますが、それとあと稼働日数ですね。諸外国は通年フルタイム制を採用しているところが多くて、とにかく二十四時間休みなしでやっておるといってございまして、我が国も阪神・淡路大震災以降、一部土曜日や日曜日もやるところが出てきたと伺っておりますが、その実態、今我が国の主要港ではどんな稼働日数なのか、あるいは同時に、ゲートの開閉時間ですか、開閉時間でそこで仕事ができなくなるという問題もございまして、これらを含めまして実態をちょっとお聞かせいただきたいと思います。

○岩田政府委員 お答え申し上げます。まず、稼働日数の件でございますが、今先生からお話ございましたように、神戸の大震災を契機に日曜荷役が再開されております。去年の六月十一日から再開されておまして、いわゆる五大港では三百隻をちょっと上回る、具体的には三百一隻でございますが、日曜日に荷役をされているという状況でございます。まだ一年もたちませんが、そのようにかんがりの利用状況があるというところでございます。

それからもう一つ、今お話ございましたゲートの問題でございます。確かに、港湾の秩序維持とか保税地域もありますので、そうだれでも入れるというわけにはいかないものですから、港湾の一定地域にはゲートというものを設けておまして、そこに入るトラックを一つずつチェックをしているということでございます。

しかしながら、そういうことで少し自動車が港湾の外にたまたたりなんかすることはございまして、実は、実際を見ますと、例えば標準月でございますが、平成七年の十一月の実績を見ますと、荷役の約五割が夜間荷役になっております。夜間といっても十八時以降とありますが、半分ぐらいが夜間荷役でさばれているということでございます。

利用者の需要に対応しまして、今後とも荷役サービスの確保を図られるよう、運輸省としても適切に対処していきたいと思っております。

○柴野委員 日本の競争相手の国が二十四時間フルタイム、一年じゅう休みなしでやっているわけでございまして、なかなか人を、日本の場合週休二日制というのがございまして、すべて実施されているわけではないのでございまして、何とか交代出勤といましようか、病院なども三交代とかいろいろございまして、そういった知恵を出していかないと、どんどん日本の港が国際的に地盤沈下をするということになってくるのじゃないかと懸念をするわけでございます。

確かに、人件費が高くなれば、製造業であれば製造拠点を人件費の安いところに移せばいいわけでございます。実際今の日本の民間企業は一生懸命やっています。しかし、人件費が高いからといって港を移すということはできないわけでございます。本場に深刻な問題だと思っております。まさに世界の船会社が日本に寄りつかなくなると、そして国際海上の地位が日本が著しく低下する、こういった懸念もあるわけでございます。

ここでちょっと大臣に伺いたのですが、これまでの慣例とかそういうものにはなっていないので、本場に大胆な突っ込んだ改革をやるとか、あるいは規制緩和をやるとか、先ほど私がお話ししましたように、資源やエネルギーを

すべて海外に依存する国でございますし、原材料を輸入して加工して輸出して成り立っている国でございます。港の重要性というものは本場に世界の中でも屈指の重要性を占める国でございます。場合によっては何らかの国費を投入してでもその体制の整備を図っていかねばいけないのじゃないかなと私は思っております。

○亀井国務大臣 今先生からいろいろ御指摘をいただき、またそのとおりと私も考えるわけであります。特に、人件費、土地代、こういう中で諸経費が割高であるということは、また円高の問題もあろうかと思っておりますが、港湾関係料金の価格が大変高い、こういうことが国際競争力の低下の一因にもなっている、このように認識をいたしております。

そのような観点に立ちまして、今回の第九次の港湾整備五年計画の最重要課題、それは国際競争力の確保、こういう観点から、港湾料金の問題やターミナルの情報化の問題であるとか国際競争力の確保のために引き続き取り組んでまいります。現実、なかなか長い歴史もございまして、いろいろ努力をしておるところであります。規制緩和の問題もまたその中で考えていかなければならぬわけでありまして、引き続き御指摘のような点、特に国際競争力の問題が重要な点でございますので、さらに努力をしてみたい、このように考えております。

○柴野委員 大臣、本場に頑張っていたかと思っております。次に、昨年阪神・淡路大震災という大きな災害がございまして、私も震災後の神戸港に行ってみましたけれども、目を覆うばかりの惨状でございました。

今回、第九次港湾整備五年計画の中で、港湾整備のあり方という項目がございまして、その中で、全国主要港湾における耐震強化岸壁の整備、人口集積状況等に対応した防災拠点の整備、コンテナターミナルの耐震強化、内貨ターミナルの耐

震強化ということが個別に挙げられているわけでございます。阪神大震災で、幸いなことに耐震強化をされていた岸壁、パースが三つ残ったという大変な教訓があるわけでございます。あれだけの災害のときにも救援物資とかかささまなことで貢献されたわけでございます。

そういう意味で、港湾の耐震強化を図るということは非常に重要だと思っております。今後この耐震強化に向けての計画の概要、何年間で幾つづつとか幾つ耐震化するか、そういう概要をお知らせいただきたいと思っております。

○梶原政府委員 第九次港湾整備五年計画における耐震強化の特徴は二つございまして、一つは、耐震強化をいたしました岸壁の整備に

関連をいたしまして、従来は緊急物資の輸送を想定した一般の岸壁における整備だけを対象にしておりましたが、今回の阪神・淡路大震災の教訓にかんがみまして、震災時の幹線物流を確保するために、現在物流の中心を担っておりますコンテナ岸壁あるいはフェリーターミナルなどについても耐震強化の対象として加えていこうというのが第一でございます。

これにつきましては、現在の私どものもくろみでありますけれども、緊急物資輸送用の通常の岸壁は一九九五年に八十カ所整備が終わっております。このうち三つが神戸港にあったということでございますが、この緊急物資輸送用の岸壁を五年間にほぼ倍増をしたい、七十五の緊急物資輸送用の岸壁を新たに整備をしたい、さらに国際海上コンテナターミナルにつきましては二十、内貨のフェリーターミナルなどにつきましては十、耐震強化をしていきたいということを中心としまして現在作業を進めているところでございます。

もう一つの地震の耐震性についての特徴は、単に岸壁を強化することだけではなくて、背後に港湾緑地など広場を整備をいたしまして、震災時に緊急避難をする人々の場所にしたたり、あるいは緊急物資を揚げたりする場所という意味で防災拠点を臨海部に整備をしていきたいということござ

いまして、これにつきましては四十五港、五十カ所程度を五カ年間で整備をしたいというふうに考えております。

○柴野委員 五カ年計画で少しずつ耐震化を図っていくということですが、実は私は東京選出でございまして、港区、まさに港のあることで港区というわけですが、東京港が選挙区でございまして、調べてみますと、東京港で耐震化をされているパースというのは全体の約五%なわけでございます。

阪神・淡路大震災の教訓を得て、これは何とかしなきゃならぬという気持ちもあるわけですが、関東大震災から六十年周期説とか、江戸時代にさかのぼって大きな地震がほぼ六十年でやってくるというふうな時期のただ中でございまして、いつ何ぞ大災害が起こるかもしれないということが想定されるわけでございます。

特に東京港というのは、大臣も神奈川県にお住まいですからおわかりのように、品川区から多摩川を渡ればすぐ川崎ということでございまして、すぐ横浜ということで、東京港と横浜港の端と端をやりまして、約二十キロしか離れていないわけですね。そのぐらい、かなり近いところでございまして、もし大きな地震が起きた場合、場合によっては東京港も横浜港も相当やられるということが想定されるわけでございます。

そういったしますと、東京港、横浜港のコンテナ貨物のシェアでございます、全国の約四割。輸出入だ、輸入だ、それから国内貨物を考えますと大変なシェアを誇っております。それに一般貨物を入れますと、もっと大変なことでございます。同時に京浜工業地帯というのを擁しております。原材料を輸入して、加工して製品化して出しているというわけでございます。その東京港がわずか五%だということでございます。

私は、一港湾というレベルではなくて、東京港の背後には、千葉県だ、埼玉県だ、東京都だ、神奈川県だ、三千五百万の生活者がおりまして、その生活物資の供給の拠点でもあるわけでございます。

ます。そういったことを考えますと、そういった災害が起きれば、もちろん緊急物資云々というものもありましよう、しかし産業総体が、もうほとんど機能不全と申しましようか、材料が来ないものですから工場も操業できない、ありとあらゆる、経済的にも大打撃、しかも復興までの一年なり二年なり三年なり、長期にわたって打撃を受けるわけでございます。

ですから、私が申し上げたいのは、今回の改正案の三条に重点化ということが書かれてあるわけでございます。確かに、離島や、あるいはまた地域港湾でございまして、そういった整備も本当に大事だと思っております。しかしながら、あの阪神大震災という未曾有の体験を踏まえて、もしあれだけのものがこの関東地域で起こったならば、我が国の経済の半分がパアになるといって、大変なことになるといって、それが想定されるわけでありまして、ですから、港湾の耐震化のピッチを非常に優先度を高めてやっていただけないか、こういった私の希望でございますが、いかがでしょうか。

○相原政府委員 新しい五カ年計画の重要事項の一つは、先ほど来議論になっておりますように、港湾の国際競争力の強化でございます。さらにもう一つは、港湾地帯の耐震性の強化ということもこの五カ年間に特に力を入れるべき課題として取り組みたいというふうに考えております。

五カ年計画の中で、どれだけの投資額をこの防災性の向上のために割くかというところはこれから秋に向けて内容を固めていくもので、現段階でははっきりはしておりませんが、しかし、御参考までに、平成八年度の防災機能の拡充に投資をしております量は、全体の伸び率が五%程度に對して三〇%の伸びということで、八年度予算に象徴されますと、今後五カ年間ではこの防災性の向上のために大きく力を入れていきたいというふうに考えているところであります。

○柴野委員 阪神・淡路大震災で耐震強化をされた神戸のパースが三つ残ったというのは大変重要な教訓でございまして、あれだけの地震でも残っ

たというわけでございます。

ですから、まさに日本の中心でもございまして、局長もたしか東京都出身と伺っておりますが、そういった意味で、一極集中ということでも御批判もあって、首都の移転などという議論も出ておりますが、そういうことを言っているやさきにそういった非常な災害が起こったときに大変な事態になるということがございまして、実はその耐震構造にするにはパース約百億円かかるというわけでございます。これまで半分国が予算補助をしておいたわけでございますが、これを平成八年から三分の二にするというふうな方向で御検討いただいているそうでございまして、まずそれは事実なんでしょうか、それをちょっと。

○相原政府委員 通常の岸壁に比べまして、特にその地域を襲った過去最大の地震にも耐えられるような設計をいたしますと、岸壁の構造形式にもよりますけれども、また岸壁の水深にもよりますけれども、建造費が二割ないし三割高くなるという状況にございます。このためになかなか耐震強化岸壁の整備が進まないということにはなっておりますが、これを促進するために、特に急ぎます国際海上コンテナターミナルにつきましては、平成八年度から、外資コンテナの耐震強化に要する費用に係る国の負担率を現行の二分の一から三分の二に拡充をし、これを推進していきたい、促進をしていきたいということにしたところでございます。

○柴野委員 とにかく三分の二になったということでございますが、投資の重点化ということでございますので、国全体のことを考えたときに、いかに今港湾を、どこの港湾をあれしていくかという優先度をやると思うのですが、大災害を踏まえ、ひとつ私が今まで申し上げたことを踏まえまして御検討いただければと思う次第でございます。

大分時間も迫ってまいりましたので、もう一点だけ御質問させていただきます。

ばいけないということでございます。さまざまな事業が行われているわけでございますが、実は年表のグラフを見てもみますと、七〇年代のころは世界の大部分が三万吨というところで、これは七〇年代から八〇年代が三万吨、八〇年代から九〇年代になりますと四万吨ということになりました。これが水深十四メートル級ですか、それが八八年以降からオーバパナマックス型というものが出てまいりまして、これが五万吨級ということ、十五メートル必要だということになるわけですね。このほぼ十年ぐらいの足でだんだん大型化をされているわけでございます。

そうしますと、今から十年後を想定しますと、六万吨型、そして七万吨、もう五年たつと七万吨型というのも出てくるということが想定されるんじゃないかと思うのです。やはり市場競争原理の中でいかにコストを安く、輸送費を安くするかのことで船会社が考えているわけでございます。その辺の船の大型化の見通しについて、もしおわかりであればお答えいただきたいと思うのです。

○相原政府委員 一般の貨物運びますいわゆる在来の貨物船あるいはコンテナ船などにつきましては、これまでは、パナマ運河のドックの大きさが一つの制約要因になってまいりました。しかし、最近では、パナマ運河を経由せずに二地点間をピストン輸送するといったような運航形態の方が効率的であるということになって以来、今先生御指摘のごとく、コンテナ船の大型化が急速に進んでいるという状況にございます。

現在、世界の主要港では、水深岸壁としてシンガポール、ロッテルダムなど一部の港湾において十六メートルの水深を持つ岸壁が整備されている、あるいは既に供用をされているということでございます。しかし、船の方を見ますと、現在建造が予定されている大型コンテナ船の喫水もほぼ十四メートル台にとどまっておりますので、余裕水深を含めまして、十五メートルの岸壁を中心に当面整備、供用をして問題がないというふ

うに考えて、今回の五カ年計画では十五メートル水深のコンテナターミナルの整備に力を入れていくところであります。

しかし、今後の動向は、確かに今御指摘のありましたようになかなか見きわめがたいところがありますので、この十五メートル岸壁の整備に当たりましては、さらに大型化した場合にも改造、全面のしゅんせつなどで対応が可能となるように、構造あるいはその整備の位置などを港の中で配慮していくことが必要であるというふうに考えています。

○柴野委員 今局長が最後に言われたことに尽きるところなのですが、とにかくどんどん大型化しているわけではございまして、この五カ年計画、そして次の五カ年計画でやると十五メートル級が整備されたところにはもう時代におくられてしまっていて、そのころにはまた十七メートル級だなんて話になりまして、また五カ年計画なんという、二度仕事をやる、非常にそのロスがかかるわけではございまして、もちろん掘って行くというのは大変なお金がかかるわけではございまして、そういう将来に対するしつかりとした見通しを持ってやっていただけたらと思うわけではございまして。

それから、最後になりましたが、先ほど本改正案の一条に、港湾の中に、廃棄物処理場とかそういったものが近隣にあるんだ、海面処理場とかという話もございました。私は東京選出でございまして、実は東京都、ごみの処理の問題というのは大変な問題でございまして。特に内陸の方に入りますと、建物は密集している、人口は密集しているということではございまして、なかなかごみの処理場をつくるというのは大変なことではございまして。そういった中で、東京都は海面処理場をやっておるわけではございまして、私も東京都の関係者とお話しますと、とにかくこれは物すごくお金がかかって大変なんだということではございまして。大阪湾でもやっていますし、あるいは川崎でもやっていますし、あるいは聞いておられますが、自治体にとって大変

な負担になっているわけではございまして。

現状では四分の一の国が補助をしているというふうなことでございまして。廃棄物処理護岸事業というところで四分の一の補助が出ています。けれども、確かに国の財政も厳しいわけではございまして、東京都や地方自治体もより一層厳しい実態でもあるわけではございまして、その辺、ひとつ御配慮をさせていただくというふうなことができるかどうか、ちょっとお答えいただきたいと思うので

○相原政府委員 廃棄物を受け入れます海面処分場の周辺護岸につきましては、港湾法の規定に基づきまして十分の二・五以内の補助をするという定めがございまして、この定めに従って、予算の範囲内で補助を行っていることではございまして。この補助率は、いわゆる廃掃法、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づき整備する施設であって、これと同様の機能を有するごみ処理施設と同率になっております。

なお、廃棄物によってでき上がった土地は、港湾関連用地あるいは都市再開発用地などとして有効活用できるということで港湾の補助事業として行われているわけではございますが、通常の土地造成事業であります。周辺護岸も含めまして、全部、一〇〇%の起債で港湾管理者が実施しているということと比較いたしますと、一方的に港湾管理者の負担でこの廃棄物処理護岸を整備しているということにはならないのではないかというふうに考えています。

○柴野委員 時間が来ましたので、終わらせていただきます。

○辻委員 以上で柴野たいごう君の質疑は終了しました。

東順治君。

○東(順)委員 それではまず最初に、今回の五カ年計画の中に国際競争力を有する物流ネットワークの形成、こうございましてけれども、これにおける重点課題、そしてまた具体的施策という点から伺っておきたいと思っております。

○相原政府委員 今回の五カ年計画におきます物流ネットワークの形成における重要課題といたしましては、まず第一に、主要港湾における国際コンテナターミナルの整備を掲げております。第二にいたしましては、複合一貫輸送、トラックと船とを一貫して輸送するといったような複合一貫輸送に対応しました内貨ターミナル、フェリーターミナルでありますとか、あるいはロールオン・ロールオフ船のターミナルの計画的整備を考えております。

具体的には、第一の国際コンテナターミナルにつきましましては、大水深のコンテナターミナル等の基盤整備によりまして、コンテナの輸出入に係ります陸上輸送コストを一部削減したいというふうなことでございまして。また、モーダルシフトを推進するための海上輸送の受け皿となる内貨ターミナルにつきましましては、これを整備することによって、陸上輸送の半日往復圏の割合というものを目標にしております。つまり、港湾から半日で往復できる範囲を拡大していきたいというふうなことでございまして、この割合を、現在の七割のカバー率から約八割のカバー率まで引き上げたいという具体的な目標として、計画の内容を詰めているところでございまして。

○東(順)委員 それで、今最初に挙げられましたコンテナターミナルということではございましてけれども、ここで大臣に、我が国の今後、基本的な方向をもう一度確認をしておきたいのですが、アジアのメインポートというものを指すのか、あるいは、先ほどからいろいろ議論があつておりますけれども、さまざまに厳しい状況の中で押し込まれつつもフェイダーポートというものを指しているところなのか、この辺の基本的なところを再確認をしておきたいと思っております。

○亀井国務大臣 国際経済のポータルレス化等の進展の中で、我が国の産業活動や日常生活に密着した物資の輸入が年々増加しておりますことは御承知のとおりでございまして、そのほとんどが海上貨物、いわゆる海上コンテナ貨物として港湾を

經由しておるわけでありまして。また、世界第二位の経済力を有する我が国の経済、この継続的な発展、あるいはまた、一億二千万の国民の豊かな生活を安定的に支えていかなければならないわけでありまして、そのような観点から、先ほど来いろいろ御審議をいただいておりますが、大型船、そして大水深の中で寄港できるようなメインポート、このことを目指していくことが必要かどうか、このように思います。

○東(順)委員 アジアの中のメインポートを指す、私もそのとおりであろうというふうに思います。現実的な問題として、これからちょっと具体的に幾つか述べさせていただきますと思っておりますけれども、世界のコンテナ物流量の五〇%程度がアジア発着の貨物であるという、こういう現実です。そういう中で、世界のコンテナ取扱量の港のベストテン、これは一九九一年調べというところでございましてけれども、この中に、香港、シンガポール、高雄、釜山、基隆、日本を除くアジアのさまざまな港が五つ入っております。そういう中で、この一九九一年時点で日本からは神戸の一つの港のみである。こういうことが物の本に書かれておりましたけれども、現在、世界のベストテンにアジアで何港入っているか、日本はどうかという、この辺のことはおわかりになりますか。

○相原政府委員 一九九五年の速報値がございましてけれども、この中で、一位が香港、二位シンガポール、三位高雄、四位に初めてロッテルダムが出てまいりまして、五位は釜山、それから六位がハンブルク、そしてロンギビーチ、横浜、ロサンゼルス、アントワープというふうになっています。日本では唯一横浜が第八位に入り、アジア以外の港というものは、この十港のうち後半に五つ並んでいるという状況にございまして。

○東(順)委員 そういう状況で、やはりアジアのメインポートを目指すという割にはなかなか現実的にはシビアな状況があらうか、こういうふうに思います。また、九三年の速報値で日本全体の

ンテナ取扱量というものが、日本全体としても既に香港あるいはシンガポールにおくれをとっている、こういう状況で、しかも日本初の北米向けの貨物というものが二五%ぐらいたウンをしてきていて、あるいは欧州向けが二〇%ぐらいたウンをしてきていてというような現実があるようでございます。

○ 梶原政府委員 ただいま申し上げましたような、シンガポールあるいは香港といったような世界の二、三を争うコンテナポート、コンテナの扱量は、自国から発生する貨物だけではなくて、むしろ周辺諸国の貨物を集めて、それを大陸間といたしますか、太平洋あるいはインド洋等を横断をして、北米あるいは欧州に運ぶという航路を経由をして、北米あるいは欧州に運ぶというふうを考えておられます。

ただ、経済力を比較をいたしますと、シンガポールの経済力は我が国の八十分の一という非常に小さなものであります。逆に言えば、世界第二位の経済力を持つ我が国が必要とする貨物を効率的に運ぶためには、引き続き我が国に大型船が寄るだけの意味があるといえますか、それだけの貨物が我が国から発生し、また我が国を指しているというふうを考えておられますか、これらの貨物を、周辺諸国の貨物を扱うかどうかは別にいたしまして、効率的に運んでいくことが今後の重要な課題ではないかというふうを考えておられますか。

○ 東(順)委員 局長、要するに、このように日本が押し込まれている、そして、かつてのアジアの物流の中心であったのが、今やアジアの中の、周辺のいろいろな港湾に取ってかわられてきてい

る。こういう傾向が今後も加速されるか、あるいはどこかでこれをとどめて引き戻すことができるかどうか、この辺のお考えをちょっと伺っているわけです。どういうふうを考えていらっしゃるのでしょうか。

○ 梶原政府委員 ただいま申し上げましたように、我が国の経済力あるいは人口規模を考えますと、我が国を出発地あるいは到着地とする貨物は今後ともかなりの量になっていくであろうというふうを考えています。したがって、これを効率的に運ぶことができれば、引き続き我が国を中心とした海運ネットワークが形成されていくのではないかと。

ただ、その場合に、大型船が自由に入港できないというふうな物理的な制約、あるいは十分なサービスが受けられない、あるいはそのサービスが非常に高いといったようなソフト面の制約が今後改善されないとすれば、非常に割高な輸送を我が国が、我が国の国民あるいは経済が負担をしなければいけないということではないかとこのように考えているところであります。

○ 東(順)委員 ハード面、ソフト面、この辺の手の確に打たればアジアの物流の中心とすることを再び取り戻すことができる、こういうお考えであるというふうを伺いましたけれども、そこで、今回の五カ年計画の国際海上コンテナターミナルの水深の問題でございますか。

水深十四メートル以上、この比率が現状一八%を二〇〇〇年時点で四五%まで持つてごよう、こういう計画であるようでございますけれども、私は、素朴に考えて、二〇〇〇年時点で四五%を持つてきてやると国際平均水準並み、水深十五メートルのコンテナパス、つまり東京、横浜、大阪、神戸、十三供用するようになって、これですと国際平均水準並み、こういうことでございます。しかし、世界は動いているわけで、二〇〇〇年になれば今の水準がもっと上がってしまうのではないかと。そうすると、二〇〇〇年後に今の国際水準並みに日本が追いついたとしても、二〇〇〇

〇年に至ったときにはまたそこで差が開いているのではないかと、つまり後追いになるのではないかと、こういうことが極めて素朴に危惧されるわけですか。

ちなみに二〇〇〇年で、シンガポールは水深十五メートルのものを現在の六パスから十三パスにふやされる、あるいは香港は四パスから十六パスにふやされる、こういうふう聞いて聞いているわけで、そうすると、シンガポールが現在の二倍に拡大されるわけですね。香港に至っては四倍以上、こうなるわけですね。そうなたたときに我が国が現状の一八%から四五%に進んだとしても、二〇〇〇年時点でまた大きく水が開いているのではないかと。

そうすると、今の物流の形態がそのまま継続されたような形になって、とてもメーンポートの座というものを奪還していくというようなことにはならないのではないかと。つまり、この第九次五カ年計画で考えられるものは後追いになってしまっているのではないかとこのことを危惧するのですが、この辺はいかがでしょうか。

○ 梶原政府委員 現在の五カ年計画の素案では、今御指摘のございましたように、二〇〇〇年時点で日本の四大港を中心に十三の水深十五メートル対応のコンテナターミナルを整備することによりあります。

これは、現在想定されておりますコンテナ貨物量が、特に中枢国際港湾と言われていますいわゆるハブ港湾で扱います貨物量が一億三千万トンから、二〇一〇年、少し先になりますが、二億六千万トン、ちょうど倍増するという想定のもとに二〇〇〇年のコンテナ貨物量を推計をいたしました。この貨物量を十分に扱える量として十三の大型コンテナターミナルを中心とする施設を計画をしていられるものでありまして、少なくとも我が国が必要とする大型岸壁はこれで足りるというふうを考えております。

○ 東(順)委員 先々のことですから、これはやはりそこになってみないとわからないという部分がある

相当あると思えますけれども、待たなし、土俵際まで来ているということは事実でありましようから、やはりその辺の先見性に狂いなく、きっちり対応できるように、有効なそういう手というものを今からきちっと打っていただきたい、このように思うわけでございます。

ここで、例えば、水深十五メートルで北部九州というのは含まれていませんよね、この計画の中に。ところが、私は素朴に考えて、下関とか北九州だとかあるいは博多というのは、これは東アジアの玄関口にこれからどんどんなっていくのだからと思えます。世界もどんどん大きく変わっていくだろう。そうすると、東アジアの玄関口に位置する北部九州みたいなところに水深十五メートルというぐらいたいものがなければならぬのではないかと。五年先になったときに、また、しまったというふうなことになるのではないかと。この点はいかがかと。

○ 梶原政府委員 昨年六月に発表いたしました長期政策の中では、我が国の港湾の国際競争力を強化するという観点から、複数の大型コンテナターミナルが並んでいるようないわゆるハブ港湾的なものは三大湾プラス北部九州に整備をし、さらにこれを補完するものとして、日本海中部等八地域の港湾を整備していきたいというふうを打ち出したところでございます。

北部九州につきましては、先ほど申し上げましたように、二〇〇〇年までに十三つあります十五メートル対応のコンテナターミナルは現在のところ計画をされておられませんけれども、現地にいる関係者が集まりまして、委員会をつくり、早急にその地の利を生かした計画をつくるというふうを聞いておりますので、五カ年計画の中で対応をしていきたい、地元の検討結果を踏まえて対応をしていきたいというふうを考えています。

○ 東(順)委員 そうすると、検討の結果、水深十五メートルということも可能性としてはあるというふうを受けとめてよろしいのですか。

○栢原政府委員 計画が策定され、貨物量等の裏づけが十分あり、なおかつ五カ年計画中に着工する必要性が十分あるというふうに判断されれば、計画の部分的な変更をしていくことは可能だといふふうに考えています。

○東(順)委員 わかりました。

それから、当然メーンポートを指す、こういう方向性とその決意と、そういう手を打っていくわけですけれども、何分国際社会の中の日本ですから、また、急速に伸びるアジアの中の日本ですから、これはもう本当に、不幸にも我が国の港湾がフィーダーポートということにもなりかねないという可能性が十分にあるわけでございます。もしかフィーダーポートとなった場合の問題点というのは、どのように考えておられますでしょうか。

○栢原政府委員 我が国の主要な港湾が近隣諸国からの二次輸送にすべて依存をしようという事はまず考えられないとは思いますが、もしフィーダーポート、つまりハブ港からの二次輸送でサービスを受けるというようなことになりますと、次のような問題が起こるといふふうに考えています。

一つは、現在、荷主の求める輸送の質が非常に高くなっておりまして、在庫をできるだけ少なくして操業するというジャスト・イン・タイムといったようなサービスが輸送面では基本になっていますけれども、これが、ハブ港を経由して輸送されるということによってジャスト・イン・タイムのサービス等への対応が困難になるといふことが第一でございます。

それから第二に、港で何度か積みかえることによりまして、輸送時間やコストが増大をするといふことがございます。

さらに、ハブ港を失うことによりまして、そこで大量の荷物を扱い、それに伴って多くの労働者が働くわけでありまして、こういうたビジネスチャンスといえますか、雇用の機会も失われるといふことが問題として出てまいります。

また、物流とともに、物流だけではなくて、それに付随して情報とか金融あるいは保険の分野でも、国際企業のアジアの拠点日本から逃げ出し、しようというものが予想されて、我が国が国際経済の中核から脱落する危険があります。

以上の影響は、単に港湾問題だけではなくて、我が国全体の問題となるといふことが懸念されておりますので、我が国の港が他国の主要港に依存する、我が国の海上輸送が他国の主要港に依存するといったような事態は何とか避けていかなければいけないといふふうに考えているところでございます。

○東(順)委員 これは本当に絶対避けたいと大変なことになるのだらう、そういうふうに思っています。

今おっしゃいましたジャスト・イン・タイム、あるいはこの港湾の問題だけではなくて、もう日本全体の経済そのものが危なくなってしまう。私もそのとおりだろ、と思います。

もともと物流の基本というのは、安くて、早く、安全で、確実でということ、特に我が国は食糧とか生活物資というのは海外に依存しているわけで、これが全部、フィーダーポートになることによつて支障を来すということ、国民生活の維持そのものが大変厳しいものになる、そして、あわせて日本経済の国際競争力が一気にダウンをするということになるわけでございますから、これは、日本からの発着貨物というのは日本でも取り扱うということを大原則にして何とかしてやっつけたい、いかなきゃいけないし、そういうことから考えたら、次の五カ年計画というものは、私は非常に重要な計画であるといふふうに思います。

これは日本全体がかかっている問題で、いわば日本経済を背中に背負ってこれから五カ年計画といふものに入っていくわけで、そういうことから考えますと、何としてもフィーダーポートになる道だけは絶対に避けていただきたい。あくまでもメーンポートといふものを目指していただきたい。

そういうことから考えますと、繰り返しになりますが、先ほどの北部九州のこの水深十五メートルなども、地元が本当に港湾管理者などを中心にして検討してきて、ぜひということになれば、これはもう柔軟にそのことに対応して、しかるべき施策としてきちり対応していただきたい、このように重ねて要望しておきたいと思っております。

それから、今、水深コンテナターミナル整備という問題が出ましたけれども、このハードの施設ということとあわせて、やはりソフト面ですね、使いやすい港。先ほどからもいろいろ議論が出ておりましたけれども、大臣、このソフト面のさまざまな対応というのは、これもまた非常に重要であらうと思っております。まず、この辺の御見解をお願いします。

○亀井国務大臣 先ほど来、委員いろいろ御指摘をいただきました。まさにアジアの諸国と激しい競争にさらされている我が国の港湾の国際競争力の向上、さらには、効率的な輸送体系の構築、このことは不可欠のことである、このように考えております。

また、その中で、港湾をハードとソフトの面が両面一体となった形で効率的に稼働させるということが必要なのであります。私ども運輸省といたしまして、今後、ハード面では、先ほど来お話し申し上げておりますとおり、水深十五メートル級の水深コンテナターミナルの整備を今後五カ年間で香港やあるいはシンガポール並みにすることをどうしてもなし遂げてまいりたい。また、あわせてソフト面におきましては、港湾の運営面における改善、あるいは利用料金の低減、港湾情報システムの構築、こういう面でもまだまだいろいろやらなければならぬところがございますので、早急にこのソフト面に取り組んでまいりたい、このように考えております。

○東(順)委員 幾らいい港ができて、使いにくかったらこれは船は来ないわけでございます。そういう意味からすれば、当然ハードとソフト両面がきちりと整備をされるということが大事だろ

うと思っております。

そこで、今大臣からお話が出ました具体的な個々の問題につきましてお伺いしたいと思いますけれども、日本固有の問題といえますか独特の問題、こういったところをやはりクリアをしていかないと、私は、アジアのほかの港と比べて互角の勝負はできないんだらうといふふうに思います。

そこで、先ほど来からお話が出ておりましたけれども、日曜荷役業務の問題でございますけれども、先ほどの答弁で、再開された状況が三百一隻と、こうおっしゃいましたね。昨年六月十一日以降です。この状況はわかるんですけれども、この日曜荷役を再開するのにはやはりいろいろな条件があったらうに承知しております。

一つは外航フルコンテナ船を対象とする、あるいは船の積み込み岸壁への荷揚げ業務に限る、あるいは代休を確保する、出勤は一人当たり月二回というような条件つきでこの日曜荷役再開といふふうに承知しておりますけれども、条件なしでフルオープン化ということまでこの日曜荷役は考えておられるのか。もし考えておられるならば、そのフルオープン化への予定というのはいつごろというふうに考えておられるのか。この辺のところをお願いたします。

○岩田政府委員 昨年の六月の日曜荷役、いわゆる五大港での再開に際しまして、今先生からお話があったようにいろいろ条件が交渉され、それに基づいてやっておりますことは事実でございます。その期限が一年でございますので、六月十日に切れるわけでございます。労使とも日曜荷役の重要性については十分認識をしております。日曜荷役の継続に向けて協議の調整が図られているところでございます。

ただ、六月十日でございますので、余りそう日にちが残されておられません。そこで、六月十日が来ても、その後少なくとも三カ月間はさらに延ばそうということも暫定的な合意ができております。これから協議の中でどういったらうかという労働条件等につきまして真剣なお話し合いがされ

て、望ましい解決が図られるように私ども期待をしておるところでございます。また、そう願っていたと思っております。

○東(順)委員 六月十日というのは、つまり来月の十日という意味ですね。それで期限切れになる。

そうすると、運輸当局としては、十日で切れて、三カ月間またさらに引き延ばして、そして検討期間を置くというふうにならざるを得ないか、という方向が日曜荷役については望ましいか、という方向が日曜荷役については望ましいか、ということをお聞かせいただければ、お願いします。

○岩田政府委員 一言で申し上げれば、私どもの立場から申し上げれば、やはり需要があるところに荷役サービスをしてもらえるということが一番大切だと思います。

そういうことで労使の方々をお願いしているわけですが、ただ、そこには、結局人の問題、労働条件の問題、人繰りの問題、それからもう一つは、人繰りによりまして、労働条件によりましてまたコストの問題、港湾運送事業者からするとコストの問題、コストがはね返ればまた利用者への負担になるということがございまして、大変そこら辺が複雑な問題が絡んでおるところでございます。

私どもとしては、冒頭申し上げましたように、やはり需要のあるところにはサービスが受けられるようにということで双方にお願いしているということでございます。

○東(順)委員 いろいろと複雑な問題が絡んでのことだろうと思えますから、どうかその辺のところ、慎重にかつしてまた大胆に、先広に広がってまいりますように慎重な対応をお願いしたいというふうに思います。

それからもう一つ、事前協議制度というのが以前ちょっと問題になりましたですね。港湾労働者の保護という本来の目的とは無関係に、港湾事業者間での権益調整というものが用いられているのではないかと。私は新聞報道なんかでこれを

ちょっと読みましたけれども、昨年十一月、運輸省がこのことについてヒアリング調査をなさった。この結果と、その後の状況というものを教えていただきたいと思えます。

○岩田政府委員 事前協議制は、ただいま先生からお話ございましたように、基本的には、労働者の、港湾で働く方々の労働条件が著しく変更しないようにということでございます。労働条件が悪くならないようにということでございます。そういう意味で、原則として、もちろん労働者側も、あるいは港湾運送事業者側も、船社側もその必要性について異議を挟んでいるわけではございません。私どもいろいろ聞いておまして、お話ししたわけでございますが、やもすると少し制度が複雑になっているということでございます。

そういうこともございまして、基本的にはこれは労働者の問題、あるいは船社と港運会社との問題というところで、民間ベースの問題ではございませんが、より望ましい港湾荷役における効率化とかいろいろな手続の簡素化ということが必要な観点から、もう少しお話をされたらどうだと申し上げておるところでございます。今、船社と日本港運協会との間で簡素化に向けた話し合いが行われております。

私どもとしましては、今後具体案が得られ、より合理的な、あるいは簡素化に向けたそういった制度がなされるように期待しておりますし、また、その関係の方々をお願いしているところでございます。

○東(順)委員 次に、港の利用料の問題です。先ほどからも出ておりましたけれども、やはり非常に高い。外国船舶協会が平成六年の八月に実態調査をしたところでございまして、それによりまして、シンガポール、韓国、台湾、香港、この二倍から三倍の高さが日本ではないかというふうな言われております。この外国船舶協会のメンバーと申しますか、現在何社がこの中に外船社が所属しているんでしょうか。——用意していま

せんか。ちょっと古い資料しかないんで……。六十五社から五十三社に昨年の段階で減ったというふうには私らは物の本で読んだんですけども、現時点でどのぐらいの数になっているのかちょっと知りたかったのですが、いかがですか。

○岩田政府委員 私ちょっと今手元に資料がございません。少しお時間をいただきました。調べた後で御報告させていただきます。調べる。

○東(順)委員 それでは後で教えてください。それと、コンテナ一個当たりの港湾料がロサンゼルスで日本の七割、シンガポール、釜山が日本の半分以下、あるいはまた、これは運輸省の調査ということ、トランシップ比率、貨物の積みかえの比率、これが、昭和五十二年のコンテナ取扱量が四八・二%だったのが、平成四年で美に二六・七%にダウンをしておる。これは神戸港ですね。それから大阪港に至っては、昭和五十四年が四五%のトランシップ比率だったのが、平成四年で三%だ。ところが、シンガポールは七%、台湾の高雄は四%、これはすごい数字的なものが出ているわけでございます。

これらが、先ほどから話が出ています、日本の港湾の利用料は非常に高い、高いからやはりできればもう避けたいという、そういう大きな流れになっていくわけで、先ほどの御答弁で、港湾荷役の人件費が七%から七五%を占めているんだとか、いろいろなお話がありましたけれども、しかし、これをこのまま手をこまねいていると、岸壁、港は、ハードの面はきつちりなっただけでも、肝心なための利用料が高過ぎちゃって、これはもうとても日本には寄れないというこの動き、流れはとめようがないのではなからうかなというふうな思いをいたします。

したがって、これはどうなんでしょうか。国費を投入するというようなことも踏まえて、ここらで抜本的な検討を加えていかなければ取り返しのつかないことになるのではないかと。これは私には思いますが、これは大臣、お伺いしてよろしい

ですか。この辺のところ、いかがでしょうか。どうお考えになりますか。

○亀井国務大臣 港湾利用料金の問題等につきましては、現在までもいろいろ、国が、あるいは地方公共団体も無利子貸付の比率を高めるなど、管理費等々につきましても税制上の優遇措置を設けるなど、いろいろ努力をしておるところでございます。やはりこういう視点に立ちまして、いろいろまた努力をしなければならぬのではなからうか、このように考えております。

○東(順)委員 これは本当に大臣、深刻ですよ。この問題は、やはり全精力をかけて本気になって取り組まなければいけない重大な問題だろうと私は思っています。今の御答弁ではちょっとという感じがいたします。

どうか強い決意で、こちらは大蔵当局とかいろいろなところとの折衝になるわけで、この物の考え方をきっちり決めて、利用料を下げるためにはどうするか、こうすべきだ、そのためには国費はこう要るぞ、こういう強い決意で当たっていただきたい、このように思います。どうぞよろしくお願いたします。

時間が来てしまったようでございますけれども、最後に、我が国のこの港湾事業というものが輸出型港湾から輸入型港湾へ大きく変化してきているという実態があるようでございます。これに伴って、要するに出す側から受け入れる側へ実態が変わるわけでございます。これに伴って、その対応策というものをどのように考えておられるか、最後に伺いたいと思えます。よろしくお願いたします。

○栢原政府委員 我が国の外資コンテナ貨物量は、一九九四年に輸入コンテナ貨物量が輸出を上回るという状況になっておまして、以後も輸入の方が伸び率が高いという状況が続いております。輸入も輸出も同じコンテナという箱に入られて運ばれるわけでございますけれども、このコンテナの動きが著しく異なっております。

一つだけ例を申し上げますと、輸出コンテナは

船のスケジュールに合せて工場等から港に運び込まれてまいりますので、平均滞留日数が二、三日であります。輸入コンテナの場合には、船のスケジュールと荷主が必要とするスケジュールが違ったり、あるいは港頭地区で通関等の手続をするために、港での滞留日数が四日から六日という、ほぼ倍増をしております。このために、非常に広いヤードを用意して、そこで滞留している貨物を保管するとか、あるいは港頭地区で流通のための手続をするなどの必要になる。

前五カ年計画でも輸入対応の岸壁の整備に力を入れてまいりましたけれども、今次の五カ年計画でも輸入対応ターミナルの整備に積極的に当たっていきなさいというふうに考えています。

○東(順)委員 時間が参りましたので、これで終わります。

○辻委員 以上で東順治君の質疑は終わりました。

北橋健治君。

○北橋委員 港湾整備緊急措置法の一部改正につきまして、限られた時間でございしますが、質問をいたします。

まず第一に、第三条第三項関係で、私は非常に注目しております改正がございします。それは、今後の港湾整備事業に当たって「投資の重点化を図ることができるよう留意しなければならぬ」ということありますが、具体的にはどのようなことをお考えでしょうか。

○相原政府委員 第九次港湾整備五カ年計画で投資の重点化を図るべき項目としましては、ただいまいろいろ御議論のございました港湾の国際競争力を高めるための施策、それから第二に、港湾地帯の安全性を高めるための耐震強化策の実施、第三に、良好な生活環境を整備するための廃棄物埋立護岸等の整備など、現在各地で喫緊の課題となっていることを主な柱として重点化をしていきたいというふうに考えています。

○北橋委員 具体的な項目を挙げられたわけですが、基本的に「投資の重点化を図る」と

いう文言があるときには、やはり今後、財政が非常に厳しい中で、限られた中で、それはお金が幾らでもあれば全国、港湾、離島、すべて十分な手当てをしたいところだと思えますけれども、やはりそれぞれの港湾の機能というものがあ、それをまず明確化をして、そして拠点化を図っていく、総体的ではなくて拠点化を図っていく、その中で、国際競争力が問われている時代でございますから、緊急性の高いプロジェクトに重点的な投資を行っていく、これが私は法改正の一つの大きな主眼ではないかと思っておりますが、そう理解してよろしいでしょうか。

○相原政府委員 そのとおりでございます。

○北橋委員 今後拠点化を図っていく、そこに重点的に緊急性の高いものからとどしどし投資をしていく、そのように運輸省は今後取り組まれる、このように理解をしておきたいと思えます。

既に同僚委員の方から、港湾の行政全般につきましている質問があったところでございします。それを聞いておりました、今後、十五メートル水深、大水深のコンテナターミナルを日本も急いで整備していかないと今後大変なことになるという危機感が、御答弁の中からにじみ出ておりました。全く同感でございます。

既にアジア各国におきましては大水深の港が整備されまして、神戸港一つとりまして、世界の神戸から今は六番目ぐらいになっている、こういうお話でございますが、我が国でこのような大水深の港の施設が立ちおくれたという理由はどこにあるのでしょうか。

○相原政府委員 大水深のコンテナターミナルが立ちおくれた第一の理由は、先ほども少し申し述べさせていただきましたけれども、一九七〇年代に整備をいたしましたコンテナターミナルで、一九八〇年代に伸びておりましたコンテナ貨物を十分に取扱うことができるという状況が続いてきたため、新たにコンテナターミナルを整備する必要がその時点で薄かったことが一つの原因であるというふうに考えています。

○北橋委員 私は、運輸省当局が見通しを誤ったとか、そういうことを申し上げるつもりは全くありませんが、私もふだん労働委員会に所属しておりまして、産業の空洞化というテーマには、大変心配しながらる質疑をさせていただいてお一人でございます。

そういう意味では、今後、五年先、十年先、我が日本の産業がどうなるか。既に、ことしに入りまして、海外に拠点が移ったところの生産の比率が二〇%を超えた。この二〇%を超えたというのは、大変大きな歴史的な転換期に当たっている象徴だと私は思っております。そういう意味では、今後、もし将来の見通しを誤るならば、我が国日本の産業全体が大変な困ったことになって、そこに働く勤労者がそのしわ寄せを受けるということになりかねない。そういう意味では、今日の時点において、シンガポールあるいはその他の地域に大変おくれをとっているわけでございます。

今後、大水深のコンテナターミナルにつきましても決して日本がおくれをとらないように、万全を期して頑張りたいと思っております。その点はもう与党も野党もいわけでございます。肝心かなめの大蔵省主計局との折衝に当たっては全面的に私ども応援をさせていただきますので、ぜひ御留意をいただきたい、こう思っております。

今までの議論を通じて、国際競争力の観点から港湾のもろもろの行政全般を考えると、幾つかの論点がございます。例えば、タグの費用だとか水先案内の費用、あるいは岸壁使用料だとか、いろいろの項目がありまして、それが外国に比べて二倍も三倍も高い、こういう議論でございます。もちろん円高もあります、人件費が高いということがあります。これは私は、基本的に国会での議論には余り理由にならないと思っております。

それはなぜかといいますと、自動車でも電機でも鉄鋼でも、生き延びるために死に物狂いで、労

使がリストラに血のにじむような努力をしているわけでございます。皆、円高あるいは労務コストという問題にぶち当たっている。その中で、何とか行政と一体となってそれを打開していく、乗り越えていくという知恵を出し合っている段階でございます。それから、円高であるとか労務コストが高いというのははさておいた方がいいと思えます。

そうすると、残された分野におきまして、国際競争力を考えたときに、日本の港湾あるいは大水深のコンテナターミナル、こういったものが国際競争力を回復して行くためにどういった施策をお考えでしょうか。改めてお伺いしたいと思います。

○相原政府委員 料金の高さ、あるいは使い勝手の悪さなどのほかに、我が国が諸外国の先進港湾と比較をいたしました著しくおくれしているものに、書類等の処理の情報の立ちおくれということがございます。

一つのフォームで一カ所に入力すれば必要な手続がすべて済んでしまふといったようなシステムが今先進港ではとられていたわけでありまして、私も、我が国の港湾の方ではまだそういう状態になっておりませんので、やや遅きに失したというおしかりをこうむるかもしれませんけれども、平成八年度から港湾の情報化について精力的に調査をしていきたいということで、今取り組み始めているところでございます。

○北橋委員 具体的な施策について、情報化という観点からお話ございました。ぜひ頑張ってください。ただ、インフラ整備で相原さんがこういうことをおっしゃっておられます。これは、ハード面、ソフト面で日本としてもこれから大いに改善をすべき問題があるというところで、国際競争力が落ちてくる理由を挙げておられますけれども、その中で「岸壁の使用料とか水先案内人の費用、荷役の費用、そういうものを全部含めた港湾料金が日本は高くて、釜山の二倍、シンガポールの三倍ぐらいかかります。そういうコスト面での障害が大きいのです。」と述べておられます。

この委員会でもそういうふうにおっしゃっておられると思います。

続いて局長は、稼働時間や利用料金を見直したり、経費ができるだけ安くなるように情報化や自動化を進めたりするなどの努力をしていかなければならない、このようにおっしゃっておられますが、私も全く同感でございます。

稼働時間、利用料金の見直しということについて、今後、具体的にお考えになつておられることがあればおっしゃっていただきたいと思つておられます。

○相原政府委員 港湾の施設だけをつくつても十分競争力を持たないということにつきましては、港湾関係者がこの一年間、強く認識をしたところでございます。現在、港湾管理者あるいは港運関係の団体等がその解決に向けて協議を進めておられるところでございますので、その結果に期待をしていきたいと思つておられます。

○北橋委員 ぜひその方面の御努力を引き続きお願いしたいと思つておられますが、ここで私、一つだけ政府の方針を改めて確認したいと思つておられます。

稼働時間の問題、これは経営側あるいは行政側の判断だけではできません。労働者、労働組合の合意というものが必要でございます。私も、この分野において決して専門家ではありませんけれども、大変に港湾関係者、運輸省も含めて御苦労されている問題だと思つておられます。既に同僚委員の間から、日曜荷役の問題なり、今後の二十四時間体制に向けての踏み込んだ対応を求める意見が相次いでおられます。これについては、労使間の話し合いを見守るといいますか、運輸省としてもその点について非常に深い関心をお持ちになつておられます。これまでの答弁でよくわかつたわけでありまして、

ただ、私、聞いておりまして、政府と労使の話し合いの間には大きな垣根があると思つておられます。政府がおせん立てをして、そこに労使を呼んでお話をまとめていくことはなかなか難しいいかもしれない。しかし、これまでの御答弁で、

やはり二十四時間体制、あるいは場合によっては三百六十五日体制、そういうものをもう念頭に置かないと、日本の港湾そのものが外国からどんどんおくれをとつて廃れてしまうのではないかと。そのことは、日曜荷役についても慎重であった労働組合、あるいはそこに働く労働者の皆さんの生活にも響いてくるわけでありまして、

そういう意味では、運輸省が今後国際競争力の強化を目指す、今回の法改正でもそれを強調されているわけですが、当局としてもこれは大変重大な問題である、緊要の課題であるという認識はお持ちだと拝察いたします。

そこでお伺いをしたいのですが、今後、労使のそういった稼働時間の問題につきましても、世界の海はこう変わっていくんだ、世界のコンテナターミナルもこう変わっていくんだということ、運輸省としても積極的に世界の情勢を労使にお話をし、円滑な方向に合意形成できるように一肌も二肌も脱がれてはどうかと思つておられます。いかがでしょうか。

○若田政府委員 港湾の間でも世界的な競争があります。今までのお話にございましたように、それはハードの面だけではなくてソフトの面も大変重要であるということもよく認識しておるところでございます。

そのような立場に立ちまして、労働者の方々あるいは港湾運送事業者の方々に、そういう世界の動きあるいは輸送荷役のニーズに合ったサービスの提供をするようにということをお願いしているところでございます。その結果ではないのですが、夜間荷役につきましても約五割が夕刻までやっていると、少しずつ改善はされているところでございます。そういった問題と、もう一つは荷役の効率化、合理化ということで、荷役機械の近代化という面もまた重要な課題ではあると思つておられます。

そういうことを踏まえまして、今の先生の御指摘をいただきました。関係者間におきましてさらなる発展、効率化がなされるよう、私も努力してまいります。

ていきたいと思つておられます。

○北橋委員 大臣、御就任されて大変毎日超多忙な日々だと思つておられますが、関係の労働組合の皆さん方もいろいろと懇談する機会があると思つておられます。ぜひともそういう機会を――全港湾初め労働組合のお立場も非常によくわかります。わかるのですけれども、労使、知恵を出し合つて、これから汗をかいて頑張っていくこと、これから大変な時代を迎えかねないということ、大臣もぜひこの点については、労使の話し合いを待つことではございませんけれども、この問題についての労使の円滑な合意形成のためにぜひとも精力的に御尽力をいただければと思つておられます。

○亀井国務大臣 先ほど来御指摘をいただいておりますように、十分承知をし、その対応に努力をしております。このように考えておられます。

○北橋委員 国際競争力を確保する見地から、港湾の利用料金をどのように低減していくかということについては、これまで同僚委員からも質問が出たところがございます。港にはそれぞれ慣例があったり、そしてまた規制が何もすべて悪いわけではございませんで、特に港湾の場合は安全性の確保という大事な大義名分もござります。そういった意味では、いたずらに規制を緩和するとか慣例そのものを全部見直すということだけでは決して決するとは思いませんが、きょうは時間が限られておりますので、これについては改めて別の機会に譲りたいと思つておられます。

いずれにしても、今後ハード面で施設を整備するということは極めて重要でございますが、そういった利用料金を低減していくということについても、今後大いに御活躍、御指導いただきたいと思つておられます。

残された時間、私は、このたびの第九次五カ年計画の中で非常に注目をしておりますビジョンについて、政府の今後の対処方針をお伺いしたいと思つておられます。

それは、国際的な中核港湾を整備する、大水深

十五メートル級、五万トンクラスのコンテナ船が日本に着けるように整備を図ること、東京、伊勢湾、大阪湾そして北部九州、四方所を具体的に挙げられまして今後整備を図っていくという計画が出ました。私も九州の一人といたしまして大変心強く感じておられます。

といひますのは、西暦二〇〇〇年におきまして、運輸省の資料にもございますが、釜山も、あるいは光陽というところにも大水深の港湾を整備をされているということでございます。そのときの日本の状況を考えますと、かなりその方に向つていけるのではないかと、産業の空洞化という現象はつきりとコンテナ貿易に出てくるのではないかと非常に不安に思つておられます。北部九州を含めた四地域を重点的に投資をするという今回の政府の御提言には全面的に賛同でございます。

ただ、私は、やはりこれはある面で時間との競争だということを感じておられます。例えば北部九州でございます。すぐ目と鼻の先に釜山があり、そしてまた今光陽で大変大きな港湾を整備中でございます。そういった意味では、時間的な観点から考えますと、先ほど投資の重点化を図るという具体的な意味についてお尋ねいたしましたけれども、極めて緊急性の高い重要なプロジェクトであると認識しておりますが、北部九州について今後どのように具体的に対処されるのでしょうか。まず基本方針をお伺いしたいと思います。

○相原政府委員 北部九州は、我が国における位置を考慮してみますと、関門海峡を通過せずにアジア地域と直接結ばれる位置にある、あるいは我が国の日本海側地域と非常に近い位置にある、さらには自然条件を考えると、水深が深く地盤がよいといったようなこと、あるいは広大な未利用の埋立地があるといったようなことがございまして、今後この地点を大水深コンテナターミナルとして整備していく上では非常に有利な条件を持つていくというふうにお考えをしております。

地元での話し合いの結果を踏まえながら、ここ

での大水深ターミナルの整備について協議をさせ
ていただきたいというふうにいるところであ
ります。

○北橋委員 西暦二〇〇〇年時点において釜山港
は十五メートル水深の港湾が四つできるわけだ
ね、ターミナルが四つ。そして光陽でも四つでき
る。目と鼻の先に八つの港湾施設ができるわけ
でありまして、これは大変な脅威であります。サ
ッカーのワールドカップの誘致ではありませんけ
ども、こういうことをやりとりするということは
余りが進みませんが、日本の海上輸送力とい
う国の経済の根幹にかかわる問題でございます
で、私はやはり、これは大変脅威になることでは
ないか、そういった意味では、これは相当に急
いで重点投資をせひやっていたきたいと思っ
ております。

ここで伺いしておきたいことは、今度「投資
の重点化を図る」という文言が法改正で入って
おりますけれども、やはりそれぞれの地域にみん
なそれぞれ関係者がいて、せひ我が地域にとい
うことはあります。ですから、それは私も政治家
一人としてよくわかるわけでございますが、限ら
れた財源の中で、しかも国際的なそういった港
の変化をめぐる情勢をにらみながらいくときに
大事なこと、やはり建設コストが安いかどうか
ということでもあります。

その点、例えば北部九州でも、私が子供と一緒
にいつも釣りを垂れる響灘というところがあり
ますが、ここは水深が十三メートルぐらいあり
ますから、大水深をつくるのに一番建設コスト
が小さくて済むわけがあります。しかも海流が非
常に穏やかでございますので、水先案内、タグ、そ
れに要する経費というものが相当低減できるだ
ろう。そしてまた、自民党、新進党、共産党を
挙げてすべての会派が一致するということはな
かなかそうないわけでございます、いかにこれが
重要なこととして市民的コンセンサスを
得ているかということもござります。

しかも、もう一つ重要なことだと思
いますけれども、先ほど日曜荷役の問題を取り
上げました、東アアジアあるいは目と鼻の先
にある韓国、黄海に面する経済圏を特に考
えたとときに、やはりこれから三百六十
五、二十四時間の体制にいか
るかどうか。その点、私も鉄鋼業の
顧問をいたしておりますが、三交代、
正月も日曜日も出勤するとい
うことはだれも好まない。しかし、
労働条件が労使の間で確保され
たら、やはりおれたちの職場を守
るんだ、仕事があるんだというこ
とで働く人たちもまたたくさんい
るわけでございます。北九州市も、
このたびまとめたビジョンの中
で、三百六十五日、二十四時間
体制、これをぜひとも目指そうじ
ゃないかということで、地元で関
係者を集めて具体的にコンセンサ
スを取得しているわけございま
す。これは、日本の港湾のいろ
んな状況を見てまいりますと、本
当に歴史的、画期的な一つの試
みではないか、私はこう思っ
ております。

しかも背後地は二千ヘクタールの遊休地がござ
いまして、世界的に見てもこのポテンシャルエ
ネルギーは絶大でございます。

そういったことを考えますと、北部九州の概
念化、そしてこれは、今後アジアの情勢の中
で日本が国際競争力を持つコンテナターミナル
港を日本に整備するという段階にありまして、
響灘というのは決定的に重要な意味を持つ。
それは単に地元だから申し上げるのではなく、
それは国益にかなつたことだと思
うのであります。

最後に運輸大臣、この北部九州の響灘を中心
とするこの地域について今後どのように臨んで
いかれるか、決意の一端をお伺いして、私の
質問を終わりたいと思
います。

○農林務大臣 響灘の地区が関門海峡の西側、
アジアと直接結ばれる地域に位置している。
水深が深く地盤がよい、こういうことにつ
きましてはいろいろ承知をいたしておる
ところでもございませぬ。また、第四
港湾建設局におきましても、地元
で北部九州港湾連絡調整会議を設
置いたしまして、いろいろ努力を
しておるところでもございま

す。

今先生からも御指摘のように、この響灘地区が
水深十五メートルの大水深コンテナターミナル
を先行して整備すること等をそこで議論して
おるといことも承知をいたしておりますので、
また地元の方々の御協力をちょうだいし、
貨物量の増大に即した北部九州地域のコン
テナターミナルの整備をぜひ積極的に支
援をしてまいりたい、このように考
えております。

○北橋委員 終わります。ありがとうございます。

○辻委員 以上で北橋健治君の質疑は終了
しました。

寺前委員

○寺前委員 私、この間、和歌山県の住友金属が
埋め立てをや、港灣を整備している姿を見
ました。こんなやり方で計画的にこうい
う法案を審議させられるんだけれども、
よっぽどきちんとしておいてもらわな
ければ困るなというところを感じま
した。ですので、まずその点から聞
きたいと思
います。

一九七八年の八月に住友金属が和歌山製鉄所の
敷地の沖合に約百七十六・五ヘクタール
の埋め立ての申請をやり、八〇年の六月
に免許がおりる。第二工区は九二年八月
に竣工、今第三工区をやつて、ことし
の八月に竣工しようとしている。

七八年八月一日に知事に出された同社の
公有水面埋立免許願書によると、埋め
立ての目的は鉄鋼業用地と書かれてい
る。住友金属が行っている埋め立ての
用途は今も鉄鋼業用地だ、そういう
ふうにご確認ください。

○昭原政府委員 現在も鉄鋼業用地とい
うことではございません。

○寺前委員 環境庁に聞きます。

七四年五月九日の瀬戸内海環境保全
審議会の答申、瀬戸内海環境保全臨時
措置法第十三条第一項の埋立について
の規定の運用に関する基本方針

について、そこにご書いてあります。瀬戸内
海における埋め立ては厳に抑制すべき
であると考えており、やむを得ず認め
る場合においても、この観点に立
って別紙の基本方針が運用される
べきであると考
えていることをこの際、特に強調
しておきたい、こう書いてある。

さてそれでは、この瀬戸内海に
ある住金の和歌山製鉄所の埋め
立てをするに当たって、環境庁と
してはどういう立場で認めた
のですか。

○田部説明員 今先生御指摘のと
おり、瀬戸内海の埋め立てにつ
きましては、瀬戸内海の特
殊性に十分配慮されなければ
ならないとされております。また、
その運用につきましても、瀬戸
内海環境保全審議会の答申、
いわゆる埋め立ての基本方針
に沿って行っているところ
でございます。

この埋め立ての基本方針では、
埋め立ては厳に抑制すべきであ
り、やむを得ず認める場合にも
環境への配慮事項等に適合す
ることが求められております。ま
た、当該埋め立てにつきましては、
五十八ヘクタールを超える埋
め立てということ、昭和五十五
年の埋立免許の系統におきま
して、主務大臣から環境庁長
官に意見が求められておるこ
とでございます。

その際、当庁といたしましては、
本埋め立てが廃棄物による埋め
立てによって工場施設を移転、
再編することにより周辺地域
の公害問題の軽減、解消に資
する計画であることなどから、
埋め立ての基本方針に適合して
いると判断したものでござい
ます。

○寺前委員 ところが、九一年の
六月に、住金と和歌山製鉄所は
突如として「西防埋立地の利
用計画見直しについて」とい
う文書を関係者の間に配付し
ています。それを見ると、「環
境改善目標値の遵守と鉄鋼生
産の維持を現敷地内で両立さ
せることが可能であるとの確
実な見通しが得られました。ま
た、埋立地のより高度な利用
を図るため、利用計画見直し
を行なう方針を固めた次

第であります、こういうことが書かれているのです。

九一年六月というのは第二工区の埋立工事の途中であります。住金ないし免許庁である和歌山から、この事実で、この用途変更について相談があったのだろうか。それとも、変更の許可を認めただろうか。関係者にこういう文書が出ている以上は、いかなるものですか。

○相原政府委員 本件の公表につきましては、住友金属工業株式会社が同社の希望を表明したものと承知しております。公表に当たりまして、運輸省として、同社から特に相談を受けたということとは承知をしております。

○寺前委員 そうすると、埋立地は原則として抑制すべきだという立場を環境庁はとっている。そこにわざわざ埋立地を鉄鋼業用地として認めた。鉄鋼業用地として認めたにもかかわらず、もうそんなことはしなくてもいいようになりまして、いったら、この計画はもとに撤回させて当たり前にしないですか。

ところが、五年たっている今日も次々とやっているだけではありません。和歌山市の九一年六月十五日号の「市報 わかやま」というのを見ますと、こういうことが書いてある。「LNG火力発電所が物流基地に」、こういうのが市民の間に広報で流れているわけです。片っ方は全然違う形で認可をおろしているのかかわらず、新しい公害の問題にもなるLNGの火力発電所だ。こんなことが市から出されている。

ところが、出されているだけじゃないのです。現に、埋め立てのこの地に対して、関西電力が通産省の電源立地環境調査補助金をもらって直接、埋立地の用途変更もしないまま、権利も譲渡されていらないのにLNG火力発電所用のボーリングや活断層の探査をやっているのです。

これはおかしな話じゃないか。許認可権を持っているところが知らない間に、事が違うところまで進んでいる。こういうことになったら、監督官庁としてこんなばかにされた話はないじゃないか、

私はそういうふうに思いました。

そこで、環境庁にお聞きいたします。瀬戸内海環境保全特別措置法では、原則埋め立てを禁止している。この原則を例外として認めたいのは、住金の公害工場の沖出しだ、移転を前提にしたものではなかったのか。そうすると、LNG火力発電所設置では認可の前提条件が違ってくるということになると思うのですが、環境庁としてはこの件に関してはどう見ますか。

○田部説明員 埋立地の計画の見直しが行われているということでございますけれども、当庁といましては、当初の埋立計画の経緯を踏まえまして、その趣旨に沿った適切な対応が行われるべきと考えております。

すなわち、土地利用の変更が行われるとすれば、当初計画と同等以上の公害問題の軽減、防止が図られることが前提でなければならぬ、そのように考え、また和歌山県にも申し伝えていくところでございます。

○寺前委員 ということはどういうことですか。鉄鋼業用地としての認可のままにありながら、違う方向で通産省のお金までもらってやっているというところについて、環境庁としては黙認をしていくという態度ですか。

○田部説明員 用途の変更につきまして、公有水面埋立法の関係におきまして当庁としては意見を求められる、あるいはかわる余地が今のところないわけでございますけれども、もし用途の変更等が行われ、港湾計画の変更というようなことになってまいりますと、また当庁も港湾審議会において意見を述べるとの立場になります。そういった段階で環境保全上の観点から適切に対処してまいりたい、かように考えておるところでございます。

○寺前委員 かけられた段階で動くんだという発言では私は納得できない。

直接の所管庁であるところの運輸省に聞きたいと思うのです。

に基いた認可を与えた。埋め立て目的が変わってくる。そうしたら、その点について、変えたいという問題提起を受けて初めて事が進むのじゃないでしょうか。それを通産省から金をもらって勝手なことをやられておった日には、運輸省としても、しかるべきときに申し出がなかったならば黙って見ている、そういう態度ですか。いかがですか、これ。

○相原政府委員 公有水面埋立法につきましては用途変更の手続が定められておりまして、竣功認可前については、法十三条ノ二の規定によりまして県知事の許可を受けなければならぬというふうになっております。また一方、竣功認可後の用途変更については、法第二十九条の規定により県知事の許可を受けなければならぬという規定になっていくところでございます。

○寺前委員 解釈はわかりませんが、どうするかという態度をとらないというのは異常ではありませんか。会社が関係者の間に配ったのはまだ第二工区の完成前です。完成前に関係方面に出したのだったら、ちょっと待って、話が違っちゃないかと怒る気迫がない者が、計画的に港湾を建設していくんという偉そうなことが言えますか。はっきりしないかぬです。これはあなた、運輸省の権威にかけてははっきりしないかぬ。

環境庁は環境庁で、私のところは原則埋め立て禁止を言っておるのに、全然目的の違うところで何の相談もなしに事を始めるとは何事かと怒ることができない。運輸省も環境庁も怒ることができないという問題について、私は一体何事だろうかと思っ腹が立っている。大臣どうですか。この件に関して調べてみますか。いかげんかことをやられておった日にはたまらぬ。はっきりしてください。

○亀井国務大臣 運輸省といたしましては、当初の用途と異なって利用することすれば、公有水面埋立法の用途変更を行う必要があるわけでありまして、本件につきましては、用途変更を行うに

は港湾計画との整合を図る必要があるため、港湾計画の変更手続が必要になる、このように思われます。港湾計画の変更が行われる際には、運輸省において適切な審査を行うつもりであります。

いずれにしても、現在地元において新たな利用計画の検討中の段階、このように考えまして、まずその検討を見守るべきではなからうか、このように考えております。

○寺前委員 竣功前と竣功後では手続が変わる。竣功前にビラが出ている、関係者に連絡が始まった、市長は市長でそれを一般市民に知らせている。竣功前にこういう事態が起こっているときに、ちょっと待ってと何で声をかけないんだ。それは認可するのは大臣の権限なんだ、おれの権限を奪って知事の間で事を済ませようというのか。私は怒って当たり前だと思っております。

事実関係をききと調べていただいで、私は、瀬戸内海を大事にするのだったら、環境庁が言うように、埋め立ての目的がなくなってしまうたらそれはもうやめることだとはっきり言われるのが筋だと思つ。筋を通さないような官庁であるならば、だれのための官庁だと言わなければならぬことになる。大臣、よろしいですか。調べてくれませんか。――あなたは責任持てるのですか。大臣の権限の話として私は聞いています。

○相原政府委員 まず、手続の方を説明させていただきます。

冒頭に申し上げましたように、この埋め立ての目的は鉄鋼業用地として行われておりまして、この変更手続が現在まだとられていないという状況では、私どもは、その目的のために埋め立てが継続されているというふうには判断せざるを得ないというふうには考えております。

第二に、先ほども申し上げましたように、この土地を別の目的に使いたいと言っておりますのは、住友金属工業株式会社の希望を表明したものとらざるを得ない状況にございます。さらに、それに対して県等が調査委員会を設けて、今後の望ましい土地利用を検討している。その結果を

待って変更の手續がなされるものと考えておりまして、現在の状況では、今後のこの埋立地の望ましい土地利用の方向を検討するための作業が続いておられますので、その検討結果を待って、認可申請をしてきた者が、埋立権者が次の行動をとるといふふうには理解していません。

○寺前委員 私は何回もやかましく言いますけれども、通産省が金まで出して、そして目的が鉄鋼業の指定地域になっているのに違ふことをやり始めたならば、ちょっと待ってくれということをはっきりと大臣として私は調査をやってほしい。そのことを要求しているんです。大臣、どうですか。

○亀井国務大臣 事実関係につきまして調査をすることはやぶさかでないと思います。

○寺前委員 そこで、第九次港灣整備計画についてお聞きをしたいと思います。

先ほどからお話がありましたけれども、この整備五カ年計画を見ますと、国際競争力で打ちかたなかったらえらいことになると思っておりました。概算要求の段階のこの本を見ておりましたら、第九次港灣整備五カ年計画では水深十五メートル対応のコンテナターミナル等の整備のために二兆七千億円を費やして行くもので、同五カ年計画の総整備費八兆三千億円の約三割強に相当する巨額を費やすのだということがこの中心になっている。

事実、平成八年度の予算を見ますと、総事業費六千九百九十六億円、拠点整備として千六百二十六億円が書かれており、国際競争力の物流ネットワークとして三千九百九十六億円という半分以上の事業予算というのが出てくる。ここが私は今度の五カ年計画の新しい一つの重要な点だろう。国際競争力、国際競争力を金とどんどん使っていくだけけれども、さてここで聞きたいのです。

私は、この間神戸へ行ってきました。神戸へ行ったら、専用埠頭が実はあいて、こちらの十

四、十五メートルの新しい埠頭に専用埠頭がかわってききました。あいた埠頭はどうするのや、それを神戸市で買わなければならぬことになりま

それで、私はここで聞きたいんです。そういうふうにして移動した後は自治体で面倒を見るよという方針をとるのか、国として何らかの措置をするのか、そこが一つ。第二点、今度は新しい施設にしていく場合に、公共埠頭の岸壁のところは二分の一負担でいくけれども、あとの分野についてはどういふ負担になってくるのだろうか。国として一体どれだけのお金を持つてくれることになるのだろうか。お答えいただきたいと思う。

○相原政府委員 船型の大型化によりましてあいたパスにつきましては、港灣管理者が無目的に買い上げるといったようなことは起こり得ないわけでありまして、コンテナ船以外の在来船等に利用転換されるものというふうを考えております。それらの施設を買い上げて利用するかあるいは新設するかというのは、コスト比較をした上で決定をしていきたいというふうに思います。

○寺前委員 私がこの間行って聞いてみたら、大

そこへもって来てこういう整備をやってきたら、今度はもっと便利にしようということ、今度はだんだん無人化というのか、そういう方向に合理化されていくことになるだろう。

そこで、私は聞いてみたら、現在コンテナ荷役

料金については、認可料金だけでも少しも明らかにされないんだ。私は、認可料金である以上はそれを公表するのが当たり前だと思うのですが、それは一体どういふふうを考えておられるのだろうか、お聞きしたいと思ひます。

○岩田政府委員 極めて技術的な部分がございますから少し答弁が長くなりますので、お許し願ひたいと思ひます。

不特定多数の利用者を対象にいたしました一般の荷役というものは、申請に基づき、役所が認可して公表しております。

それとは別に、実は特殊な荷役のもの、例えばサイロの荷役ですとかロールオン・ロールオフ船ですとか、特殊なものがあるわけがございます。そうしたものにつきましては、利用者、船会社であり、あるいは荷主さんであるかもしれませんが、そうした方々から、特殊な仕様、こういうふうな荷役をするのだという仕様の要求がございます。それを港灣運送事業者がつくる場合も、あるいは船会社サイドがつくる場合もありますが、そういうものについては、今までのそういう目的が効率化を図るためにやっているわけですから、原価が一般の荷役のものとは個々に違ふ、かなり違ふわけがございます。したがって、そういったものについては、個々に原価計算をして、船会社等のユーザーと荷役業者が話し合った料金がなされるわけでございます。

こういろいろ荷役の中のノウハウがございまして、そういったものをベースにした認可申請が来るわけでございます。コンテナにつきましては、コンテナ荷役と一概に申し上げてもいろいろなやり方がございます。そういったことでも少しづつ違つておるものもございまして、そういったものについては、一般の荷役と違つた個々の取り扱いをしております。きちんと審査をさせていただきます認可をしておりますのでございますが、実はそういうものについて

は荷主さん等のユーザーと荷役業者との間の個々の契約でございますので、私どもとしましては進んで公表するということはいたしておりません。仮に私どもがやるうとしても、その両者間の御同意というものが要るのではないかと思っております。

○寺前委員 時間が参りましたので、残念ですが、これで終わりますけれども、私は、新しい事態に対応するに当たって地方自治体なりに負担が大きくかかっている、この事態を放置したままこういう計画をやっていくということは無謀だということをおっしゃるを得ないと思ひ、ここに反対します。

○辻委員長 以上で寺前委員の質疑は終わりました。これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○辻委員長 本案につきましては、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案について採決いたします。

○辻委員長 御異議ありませんか。

○辻委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

といたします。

なお、外務委員会農林水産委員会運輸委員会科
学技術委員会連合審査会は、同日午前八時三十分
から開会の予定であります。

本日は、これにて散会いたします。

午後四時四十四分散会

運輸委員會議録第九号中正誤

ページ	段	行	誤	正
六	三	末三		
一五	三	二		
一五	三	三		
一五	三	三		
一五	三	末九	NOx	NOx