

衆議院 運輸委員會 議 録 第 四 号

平成十二年三月十日(金曜日)
午前九時三十分開議

出席委員

- | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 委員長 仲村 正治君 | 理事 石破 茂君 | 理事 菅 義偉君 | 理事 高木 義明君 | 理事 赤羽 一嘉君 | 理事 衛藤 晟一君 | 理事 木村 隆秀君 | 理事 栗原 裕康君 | 理事 中馬 弘毅君 | 理事 望月 義夫君 | 理事 渡辺 具能君 | 理事 今田 保典君 | 理事 永井 英慈君 | 理事 石田幸四郎君 | 理事 岩浅 嘉仁君 | 理事 平賀 高成君 |
| | 理事 実川 幸夫君 | 理事 森田 健作君 | 理事 玉置 一弥君 | 理事 江崎 鐵磨君 | 理事 小里 貞利君 | 理事 久野統一郎君 | 理事 坂本 剛二君 | 理事 中野 正志君 | 理事 吉田六左門君 | 理事 奥田 建君 | 理事 佐藤 敬夫君 | 理事 前原 誠司君 | 理事 遠藤 乙彦君 | 理事 寺前 巖君 | |

- | | | | | | | | |
|-------------|---------------|--------------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------|
| 運輸大臣 二階 俊博君 | 運輸政務次官 中馬 弘毅君 | 政府参考人 (運輸省運輸政策局長) 羽生 次郎君 | 政府参考人 (運輸省鉄道局長) 安富 正文君 | 政府参考人 (運輸省海上技術安全局長) 谷野龍一郎君 | 政府参考人 (運輸省港湾局長) 川嶋 康宏君 | 政府参考人 (建設省河川局長) 竹村公太郎君 | 運輸委員会専門員 長尾 正和君 |
|-------------|---------------|--------------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------|

三月十日
高輪者、障害者等の移動の自由を確保するための法律案(玉置一弥君外一名提出、衆法第三号)

第一類第十号 運輸委員會議録第四号 平成十二年三月十日

高輪者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律案(内閣提出第三四号)
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件
政府参考人出頭要求に関する件
港灣法の一部を改正する法律案(内閣提出第二六号)

運輸施設整備事業団法の一部を改正する法律案(内閣提出第二七号)

○仲村委員長 これより会議を開きます。

この際、二階運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。二階運輸大臣。

○二階運輸大臣 お許しをいただきまして、帝都高速交通営団日比谷線における三月八日の脱線衝突事故について御報告をさせていただきます。

まず冒頭に、亡くなられました四名の方々にはまことに残念な結果であり、何とも申しわけなく、心から御冥福をお祈りします。御家族に対しまして、かけがえのない御子息や御令嬢、配偶者と突然の離別に至り、その悲しみの深さには申し上げる言葉もございません。この場をおかりしまして、改めて心よりお悔やみを申し上げます。また、現在入院治療中の方々におかれましては、一刻も早い回復をお祈り申し上げます。

かねてより、安全は運輸の基本との認識のもと、安全問題に全力を挙げて取り組んでいる中、今回このような重大な事故が発生したことは、運輸行政を預かる者として、非常に深刻に受けとめているところであり、遺憾に思うところであります。事故の概要であります、平成十二年三月八日

九時一分、日比谷線中目黒駅構内の恵比寿駅方向百メートル地点のトンネル出口付近において、下り北千住駅発着列車の八両編成の列車が中目黒駅に進入中、最後尾の車両が脱線、出発直後の上り中目黒駅発着列車の八両編成の列車の五両目及び六両目と衝突しました。これにより、四名の方が亡くなられ、三十四名の方が負傷されました。

事故後、帝都高速交通営団では、九時七分に現地対策本部を、九時十分には本社に中目黒駅列車衝突事故対策本部をそれぞれ設置しました。

また、同時刻の九時十分からJR等による振りがえ輸送を実施し、その後、九時十三分には北千住一貫ヶ岡間で折り返し運転を開始、十四時から都営バスによる代替輸送を実施し、二十時二十分からは、恵比寿―中目黒駅間においても運転を開始しました。恵比寿―中目黒駅間については、停止列車の誘導及び事故車両の移動を行うとともに、当該箇所にて脱線防止ガードを設置し、脱線した車両と同形式車両の台車等の総点検を行った後、安全が確保されるまでの間、代行運転を行うこととし、九日五時の始発より運転を再開しました。

政府としては、九時二十分に官邸に官邸連絡室を、運輸省に事務次官を本部長とする中目黒鉄道事故対策本部をそれぞれ設置しました。

その後、九時三十分には運輸省の鉄道技術の専門家から成る事故調査検討会のメンバーを現地に派遣することを決定、順次派遣を行いました。さらに、九時三十三分に中馬弘毅総括政務次官を、また関東運輸局の担当官六名を現地に派遣しました。さらに、私自身も現地に入り、営団から事情を聴取しました。

事故の原因については、現在、事故調査検討会及び帝都高速交通営団において調査中であります。事故当日、現地調査の後、運輸省において直ちに第一回の検討会を開催するとともに、昨日、より詳細な検討を行うためにワーキンググループを設け、精力的に調査、分析を進めていくこととしております。

運輸省としては、安全で安定した輸送サービスの提供は鉄道の基本的使命との認識のもと、営団及び全国の鉄道事業者に対し、事故当日、鉄道局長名の通達を発し、安全の徹底を図ったところであります。今後、営団の報告及び事故調査検討会における検討を踏まえ、今回の事故の徹底的な原因究明とこれに対応した再発防止策の確立に向けて全力を挙げて取り組むとともに、被害者の方々に對する対応に万全を期すよう営団を指導していきたいと考えております。

委員会の委員の皆様におかれましては、これらの取り組みに対し、御支援、御協力をお願い申し上げます。

○仲村委員長 次に、内閣提出、港灣法の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として運輸省運輸政策局長羽生次郎君、同鉄道局長安富正文君、同海上技術安全局長谷野龍一郎君、同港灣局長川嶋康宏君及び建設省河川局長竹村公太郎君の出席を求め、説明を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○仲村委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○仲村委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。渡辺具能君。

○渡辺(員)委員 自民党の渡辺員能でございます。

ただいま二階運輸大臣から御発言がありました。このたびの鉄道事故によりましてお亡くなりになりました方々に対して、心より哀悼の意を表したいと思います。

時間がわずかに十分でございますので、早速伺いをさせていただきます。まずは、港湾の分類に関する見直しでございます。

港湾法は昭和二十五年に制定されて、この港湾に分類するというのは、その間日本の経済社会は非常に大きく変わりをしたわけでございます。私は、五十年間変わらなかったわけでございます。私は、運輸省在職時代に、「二十一世紀への港湾」といういわば港湾の長期見通しの作業に参加した一人でございます。その「二十一世紀への港湾」の中で、港湾の分類をそろそろ見直すべきではないかということを主張いたしました。が、このたびこういう形で港湾の分類が見直されたということは、大変喜ばしいと思っております。

ただ、少し今回の分類について気になることがあるわけでございます。今回、重要港湾、これは昔からでございますが、重要港湾あるいは特定重要港湾といういわば港格を決めておられるわけでございます。重要であるとか特に重要であるとか、そうしたら残りは重要でないのか、こういうことになるので、私はこの言い方はどうかという感じもするわけでございます。

特に、今回、重要港湾の定義の中に海上輸送網ということをやわざと特記されているわけでございます。このことによつて、本来港湾の機能というのは非常に多機能であるわけでございますが、この面がやや軽視されることにはならないかと、この面を私は少し心配するわけでございます。港湾というのは、それぞれの地域でそれぞれの観点から必要だ、重要だというふうに思っております。

例えば、神奈川県では横浜というのが海外貿易

上非常に重要な港湾であります。一方、湘南港だつてレジャーボートの基地として大変私は重要だというふうに思っております。どちらの方がより重要かということは私は本当はないんではないかというふうに思います。

まとめて申し上げると、今回の港湾の分類の見直しにつきまして、わざわざ海上輸送網を特記させることによってその辺の重要性の幅がやや狭められるのではないかと、そんなことはないと思ひますが、私の心配を払拭する意味でも、あるいは、地域の方々もやや心配があるのではないかと思ひますが、そういう心配を払拭する意味でも、ぜひこの辺のことを大臣にお伺いしたいと思ひます。

○二階運輸大臣 我が国の港湾行政につきまして極めて精通されております渡辺議員の御発言だけに、先ほどから傾聴いたしておりました。

従来から、重要港湾は、国の利害に重大な関係を有する港湾と定義されております。今回の法改正におきましても、基本的にはこの考え方を承継するものではございませんが、港湾のさまざまな役割のうち、国にとっての重要性という観点から、輸送上の役割に主眼を置き、我が国の海上輸送ネットワークを形成するということによつて重要港湾の代表的な役割ということを考えたものであります。

一方、港湾が、物流だけではなくて、海洋性レクリエーションの拠点やにぎわいのあるウォーターフロント空間、災害時の防災拠点等多様な役割を担うことは、議員御承知のとおりでございます。このため、輸送以外の港湾の役割を軽視することなく、それぞれの港湾の特色を尊重しながら、いづれの港湾も重要であるという観点に立ち、港湾に対するさまざまな要請にきめ細かく対応し、多様な地域づくりに港湾を通じて貢献してまいりたいと考えております。

○渡辺(員)委員 ありがとうございます。ただいまの御回答をお伺いしまして大変安心をいたしました。それから、今回の改正の中の一つの目玉

は、私は環境関係ではないかというふうに思ひます。今回の新しい改正案にこういうふう書いてあります。港湾法の「目的」のところに、「環境の保全に配慮しつつ、港湾の秩序ある整備を図る、こういうことが書いてあるわけでございます。が、環境の保全に配慮しつつ港湾整備をやるというの、これは今までもあった当たり前のことではないかと思ひます。私は、こういう書き方というか字面だけでは、余り精神が変わっていないのではないかと印象を受けるわけでございます。

これまでも、港湾の施設をつくるのに附帯して環境に優しい工事をやっていたりしました。例えば、私は広島県の港湾課長をやっていたときに、あわせてあそこ干潟をつくりました。それは港湾工事の附帯工事としてやって、環境工事そのものをやったわけではないわけですね。

お伺いしたいのは、今回のこういう法改正によつて、必ずしも港湾工事にあわせてやるということではなくて、環境そのものを目的として、あるいは干潟の造成ですとかそのほかの環境に有益な緑地等々の工事を単独で、港湾本来の、従来の港湾施設の工事とは独立して環境のための工事がやれるのかどうか、その辺のことを港湾局長にお答えいただきたいと思ひます。

○川嶋政府参考人 今回の法改正の中では、議員が言及されました目的規定に加えて、基本方針の記載事項の中で環境保全に対する取り組みを明確化することによりまして、計画段階でありますとかあるいは施設の計画、建設及び利用の段階におきまして環境保全への取り組みを充実したいというふうな考えでございまして、

従来から、環境影響評価を実施いたしまして緑地や廃棄物埋立護岸の整備を行ってきたところでありますけれども、さらに、最近では環境と共生をいたしますエコポートの形成を目指しまして、例えば、将来世代の豊かな港湾環境の継承でありまして自然環境との共生あるいは快適さの創出、そういった政策実現を図るように取り組んで

きたところでございます。今回の法改正によりまして、従来の取り組みをさらに充実いたしまして、干潟や藻場の保全についても積極的に取り組んでいきたいというふうに思っております。

特に、干潟や藻場につきましては、生物の生態機能でありますとかあるいは水質浄化機能など、多様な機能を有していることを私どもも十分認識しておりますので、今後とも、これらの干潟、藻場の役割を適切に評価しながらその創造に積極的に取り組んでまいりたいというふうに思っております。

○渡辺(員)委員 ただいまの御発言で、これまでと違って干潟により積極的に取り組むという話を聞いて安心いたしました。私の地元近くは博多港がありまして埋立事業をやっておりますが、和臼干潟というのがあってこれが失われるのではないかと、こういうことで、地元では大変心配をいたしております。これまでのように、附帯的な事業としてだけではなかなか思うところの干潟ができないうわけでございますが、今回の法改正でこういった事業にも積極的に取り組んでいただくということで、和臼干潟の場合も立派な干潟をつくっていただけるのではないかと、このように期待をいたしております。そして、地元で大変心配をしておりますので、ひとつ立派なものをつくっていただけて地元の方を安心させていただきたいというふうに思っております。

それから、時間がないのですが、あと二つほどお伺いしたかったのですが、一つ、今回負担率が変わったことについてお伺いさせていただきます。

今回、直轄事業の負担率が変わりました。少しアップになった。このことによつて、より直轄事業がある大都市集中型の投資になるのではないかと、この面を私は少し心配するわけでございます。従来の補助率、負担率でいくと大都市が何%だったのが、今回の改正で、例えば平成十二年度予算でどれぐらいの割合、大都市で上がるのかということをお聞かせ願ひたい、大都市集中型になるのか

どうか、その辺のことをお伺いしたいと思ひます。

○川崎政府参考人 今回の港湾整備事業におきま
す国の負担率の見直しにつきましては、国の直轄
事業の実施対象を全国的、また広域的な観点から
重要な施設に限定することにあわせて、それら
に對します国の責務を明確にするために国の負
担率を引き上げるといふものでございまして、従
来、直轄事業の負担率について十分の五でありま
したものに十分の五・五まで引き上げるといふ
ものでございまして。

また、直轄事業の対象になっております重要港
湾につきましては、大都市集中型ではないかとい
う先生の御指摘ではございませうけれども、た
だいま百三十四の重要港湾があるわけではござ
いまして、その全国配置からいきましてそれぞれ
の港の中で重要な施設について実施をしております
ので、必ずしも大都市集中型になるということに
ならないといふふうに私は考えております。
○渡辺委員 本日は、もう一つレジャーボー
トについて中馬政務次官にお伺いしようと思つ
ていたのですけれども、もう時間がございませ
んで、これで質問を終わらせていただきます。
ありがとうございました。

○仲村委員長 次に、赤羽一嘉君。

○赤羽委員 公明党の赤羽一嘉でございます。
冒頭、先日の宮田比谷線脱線衝突事故におき
ましてとうとう人命をなくされた四名の方々の御遺
族の皆様は心からの哀悼の意を表明させていただ
きますとともに、三十名を超す、今まだ入院中の
皆様の一日も早い御回復を心からお祈り申し上げ
る次第でございます。

きょうは、ちょっと港湾法に先立ちまして、こ
の地下鉄について幾つかお聞きをしたいのです
が、当日、鉄道事故調査検討会のメンバーが派遣
をされたということであります。きょうの読売新
聞の社会面にちよつと指摘があるのですが、当
日、三月八日の夜七時半の記者会見で、脱線車両
の空気はねがパンクをした、こういった記者会見

をされたことに對して、営団地下鉄の側がそれを
否定されている。

このことの原因調査における、要するに鉄道事
故調査検討会と営団地下鉄側の連絡、意思の疎通
が十分なものではないか、こういうような指摘が
されておりますが、このことについて現状を御報
告いただきたいと思ひます。

○安富政府参考人 御指摘の点ですが、実は当該
記者会見は私がやりまして、その際、検討会の模
様をレクという形でやったわけでございまして、
その空気はねのパンクの状態の話は、実は、検
討会の先生方の方から、ある車両の専門家の方か
ら、空気はねの空気が抜けていたという御発言が
ございました。これを通常パンクと言って、別に
ひび割れ、中に穴があいていたとか、そういうこ
とじゃなくて、抜けていたという表現をされまし
て、パンクしていた状態だったので、こちら辺が
どういふ原因で起こったのかをこれから調べな
きゃいけない、こうおっしゃったわけですね。

それを、一つの事例としてそういう事象もござ
いましたと私が記者会見で発表しましたら、その
空気はねのところ、私もびっくりしてございま
す。新聞で大きく取り上げられて、営団では、そ
の救出作業中何かの作業中に意図的に職員が抜
いたんだ、こういう発表をいたしましたので、そこ
の食い違いがあるということになったわけござい
ます。

そこら辺も含めまして、私も、またこれから
事故調査検討会の方で、どういう事実関係であつ
たのか詳細に詰めて、その問題についても営
団の方との調整をしていきたいといふふうに考
えております。

○赤羽委員 この事故調査検討会に営団地下鉄の
方たちというのは当然入っていないのです。今
回、当事者でもあるし、オブザーバーとして参加
をさせていくといふことをとられるお考えはない
のでしょうか。

○安富政府参考人 おっしゃるとおり、事故調査
検討会のメンバーには現在正式には入っておりま

せん。これはどうしても、いわゆる加害者と申し
ます。当事者でございまして、ある意味では利害関
係者といふこともございまして、現在のところ
はメンバーに入れておりませんが、営団の方のい
ろいろな事故調査にかかわる報告というものもこ
れから聴取していかなくちゃいけないと考えてお
りますので、どういう形か、オブザーバーなのか、
あるいは聴取、ヒアリング対象としてか、そうい
う形で営団の方とも連絡調整していきたいとい
ふふうに考えております。

○赤羽委員 それと、読売のきょうの一面に、先
ほど出た話ですが、車輪の空回りが駅の手前の
カーブ区間に集中している、しかも一番後ろの八
両目の最前部車輪で八割以上発生しているとい
う事実が営団地下鉄の内部調査で把握されてい
た、そのことが昨年一月の鉄道技術専門誌に研究
論文として報告がされていたといふような報道が
ありますが、こういった事実確認といふか、把握
されていたのかどうか。

○安富政府参考人 きょうの新聞でそういう記事
が出たといふふうに、私もまだ正確に読んでおり
ませんが、聞いております。

そこら辺の問題につきましても、まだ十分把握
しておりませんでした。したがって、これから
その問題についても我々として十分調査してい
きたいといふふうに考えております。

○赤羽委員 事故調査といふのは非常に難しい問
題があつて、予断で推論できないと思ひますし、
正確な事故調査といふのも求められるといふふう
に思ひますが、マスコミではいろいろな報道もさ
れますし、推測、伝聞といった形でいろいろなこ
とが言われると思ひます。

運輸大臣の所信表明でも安全といふことを高く
掲げられておりますし、これは一義的には営団地
下鉄という事業者の問題であるかもしれませ
んが、まさに運輸省も主体者となってやられていく
御決意だといふふうに思ひます。その点、ぜひ御
要望をしたいと思います。大臣の方から御決意の
ほどをお願いいたします。

○二階國務大臣 まず、赤羽議員が事故当日、極
めて早い時刻に現場にわざわざお出かけをいた
だいたということに對して感謝を申し上げておき
たいと思ひます。

ただいま御発言のとおり、運輸省全体は交通関
係を担うわけでありまして、何よりも安全第一
といふことを私は運輸行政推進の基本方針の最も
重要な柱に考えておるわけであります。中でも
鉄道、航空、これは直ちに人命と極めて深いか
わりを持つ事故が発生する可能性の強いもので
ございまして、大量の人また物資等を輸送するとい
う大きな役割の中で、安全を他の交通機関よりも
なお重視しなくてはならないことだといふふうに
常々考えております。

そういう観点から、今日まで、運輸省の中に安
全戦略会議を、事務次官をトップにして運輸省全
省挙げて取り組むという体制、そして関係の事業
者に対しても御協力を呼びかけ、昨年末から
安全の総点検を行ってきたところであります。

そうしたなかで発生した事故だけに、私は深
刻に受けとめておる次第であります。再びこのよ
うなことが起きないためには、まず何よりも原因
の解明が最も重要だと考えております。したが
いまして、予見を持っていろいろな御意見が寄せら
れておりますが、私は、事故調査検討会、同時に
今赤羽議員がおっしゃいました、当面の関係者で
はありますが営団の調査報告等にも重大な関心
を持ちつつ、問題の究明に全力を挙げてまいりたい
と思つております。

○赤羽委員 大臣のその御決意を体して、運輸省
を挙げて万全の危機管理体制、また原因究明の体
制をとられることを強く希望します。

時間もございせんが、港湾法のこととて一点だ
けお聞きしたいのですが、私は、この特定重要港
湾と重要港湾、またそれ以外の区別、基準につ
いて今回定義を明確にするその目的の中で、日本の
港湾は国際競争力を備えた活力ある経済社会の構
築を目指すんだ、こういったことを言われてお
るのですが、どうも正直言つて、その思ひはよくわ

かるのですけれども、非常にわかりにくいところがある。

それは、例えば、特定重要港湾と重要港湾の区別以外に、コンテナの扱いについて、中核港湾、中核港湾という基準がございまして、これは法的根拠は別にならなければならない。中核港湾に十一港、中核港湾に八港、こういう区別があるわけですが、けれども、例えば、中核港湾の塩釜とか志布志とか常陸那珂とか那覇港、この四つの港湾が港湾法上な特定重要港湾に指定されていないのか、この外れている明確な区別基準があるのかないのかというのを御質問させてもらいたいと思います。

○川崎政府参考人 お尋ねの特定重要港湾でございまして、特定重要港湾は、重要港湾のうちで国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾ということで定義づけをしているわけでございます。そういう意味で、重要港湾の中でも国際輸送の機能に主眼を置いて指定をしているものでございます。

具体的には、その重要港湾の中でも、外貨の貨物量が非常に大量であったり、基幹的な外貨コンテナ航路が就航している等の国際的な輸送拠点というような港について、特定重要港湾という定義をしているものでございます。

お尋ねの中核・中核港湾と特定重要港湾の関係でございますが、中核・中核港湾につきましては、先ほど先生の御指摘にありましたように、我が国の国民生活の向上でありますとか、あるいは効率的な輸送体系を構築していくために必要な国際海上コンテナ輸送についての視点を重視いたしまして指定をしているものでございまして、中核国際港湾については三大湾及び北部九州、中核港湾については、その中核港湾を補完する意味で、全国で八港を指定しているわけでございます。

一方、特定重要港湾については、外貨輸送の中で特に重要な港湾というふうに定義をしておりますので、国際海上コンテナ輸送だけではなく、その他のばら積み取扱貨物等の面でも重要な役割を果たしているものについて特定重要港湾に指定

定をしておりますので、中核・中核港湾と特定重要港湾との間が必ずしも一致していないというところでございます。

○赤羽委員 ですから、その定量的な区別基準はあるのですか。例えば志布志港が特定重要港湾に入っていない、何か定量的なものというのはあります。そこだけ最後の質問で確認させていただきます。

○仲村委員長 時間ですので、簡潔にお願いします。

○川崎政府参考人 定量的なことでは、量で基準を設けて、それから一トン上回れば指定をするということではございませんが、志布志について言えば、現時点では外貨の取扱貨物量が今の特定重要港湾に比べて、その差がかなりあるというところでございます。

○赤羽委員 終わりますが、それは取扱量で判断しているわけですね。私は、この中核・中核港湾、コンテナというのは新しい概念かとも思いますが、そのことも含めて、いま一度改めてこの重要港湾、特定重要港湾の区別ということ、分類ということ整理された方がよろしいのではないかとこのことを御提案して、質問を終わらせていただきます。

○仲村委員長 次は岩浅嘉仁君。

○岩浅委員 自由党の岩浅でございます。さきの列車事故で犠牲になられた皆様方に、心から御冥福をお祈り申し上げます。

人間として、また政治家として私淑をいたしております二階運輸大臣に初めて質問をさせていただきます。短時間でございまして、どうぞよろしくお願いいたします。

まず、重要港湾関係について質問をさせていただきます。

今回の港湾法の改正では、重要港湾における港湾工事について、大臣が実施する工事に對する国の負担割合の一部を引き上げるとともに、小規模な施設の工事費用に對する国の負担割合を引き下

げると聞いております。これにより、国の負担割合が上がる施設については地元自治体などの港湾管理者の財政負担が減りまして、事業の進捗を図ることが当然可能になる反面、負担割合が減る施設については港湾管理者の負担が増加し、事業がおくれることになるのではないかと懸念をいたしております。

今回の法改正はきちんとこの点も議論され、利点が明確になっていることと思いますが、何分にも法律はわかりにくく、一般の人々は、私と同じように、何がかわるんだらうという素朴な疑問と印象を持っておられると思います。このため、今回の法改正による国庫負担割合の変更にどのような利点があるのか、この場ではつきりさせておく必要があるかと思っております。

私の地元の徳島県の橋港、小松島港を事例にして、事業はどの程度進展するのか、あと具体的な利点は何かにつきまして、大臣の御見解をお伺いいたしたいと思います。

○二階運輸大臣 岩浅委員にお答えいたします。今回の改正では、委員も御指摘のとおり、特定重要港湾を含む重要港湾における直轄事業の国の負担率を十分の五から十分の五・五に引き上げることにいたしております。その分地方負担が軽減され、港湾管理者の財政から見れば事業の進捗が図りやすくなり、整備効果が早期にあらわれるとも図られるということをお考えいただけるものであります。

今委員からお話のありました、委員のお地元の小松島港の赤石地区の多目的国際ターミナルの整備について、あるいは橋港の小勝後戸地区の整備促進ということについて、どのようなことになるであろうか、こういうお尋ねであらうと思っております。

御質問がございましたので、これから予算を御審議いただいた上ではあります。今私の念頭にあることは、両港を合わせて大体二十億七千万円ぐらいのものを、今後本法律の成立に

よって十分の五・五に引き上げる、そうした結果、大体お地元、県御当局のこの負担において、先ほどの県の負担分を申し上げたわけですが、県に對する補助ですね、二十一億七千万円ぐらい、ですから、約一億円ぐらい県財政当局が、それだけ国費がふえることによって県の財政がそれだけ楽になる、こういうことになるかと思っております。港湾全体を進行させるためには画期的なものだというふうに私どもは評価をいたしておるわけでありまして。

○岩浅委員 ありがとうございます。

申すまでもないのですが、港湾整備の推進というのは、物流のグローバル化に対応する上にも、国土の均衡ある発展を図る、活力あるふるさとづくりの産業振興の基盤づくりのためにも大変重要なことであらうと思っております。港湾と目的地を結ぶ道路、鉄道の整備と一体となって当然整備をしなければならぬわけでございまして。

ここに、これは空港なんですけれども、空港と高速道路の直結率、三菱総研の資料でございまして、アメリカですと空港と高速道路の直結率は八六・五％、ドイツでは五四・六％、日本では二六・三％という数字が出ております。さらに、国際港湾の比較をいたしますと、国際港湾と高速道路の直結率、これはアメリカが九三％、ヨーロッパ合わせますと九三％に對しまして日本はわずか三三％。空港も港湾も高速道路直結率が非常に低いという数字が出ております。

来年からまさに国土交通省が始まるわけですが、この日本の現状において、こういう仕事というのはまさに大きな使命であらうと思っております。御決意のほどを伺っておきたいと思っております。

○二階運輸大臣 御指摘のとおり、最寄りのインターチェンジに十分以内でアクセスできるものの割合は、港湾が三三％、空港が四六％と欧米と比較して低いわけですが、より一層の改善に向けて努力を重ねるべきだというふうに考えております。

こうした観点から、ちょうど来年一月に予定さ

れております国土交通省の発足というものは大変重要な意義を持つてくる。つまり、港湾を担当いたしております運輸省と道路を担当しております建設省が一つの役所になるわけでありますから、交通関係インフラの相互間の緊密な連携が図られるように努力をしたい、また、そういう結果になるであろうということを確信いたしております。

○岩浅委員 時間がありません。二つ質問を割愛させていただきます。

最後になりますが、二階大臣が長年の、これは二階構想と言ってもいいわけですが、私も以前から伺っております。大阪湾経済圏関西大環状交通軸という構想プラス、これは大阪湾だけをエリアにしておりますが、そこから派生いたしまして、和歌山県の御坊、徳島県の阿南を加えた第二の経済圏、新たな大環状交通軸というのを大臣は以前から政治家として御主張されておるわけですが、この構想につきまして、御決意のほどをお聞かせいただきたいと思います。

○二階国務大臣 たしか、このことはもう随分前のことになりましたが、徳島県の、現在徳島の商工会議所の会頭をなさっておられる方々や、もう亡くなりになりましたが、以前に阿南の商工会議所の会頭をなさっておられたような方々から、四国徳島と紀伊半島を結ぶ海路、海の道があってもしかるべきではないかという大変熱心な御意見を拝聴いたしました。

和歌山県側は私の地元でもありますので、そうした御意見を念頭に置いておたつたわけでございますが、御承知のとおり、明石海峡大橋等がこの十年に開通したり、京奈和自動車道路のような高速道路等から成る環状の軸、またそれらの関係から、新たに、今御指摘の関西大環状交通軸等が言われておる中で、いわゆる四国側と紀伊半島を海の道で結ぶことによつて、改めて8の字の環状ルートができるわけでありまして、それらの問題について、今後、長期検討課題として取り組んでいく。

それは、まず第一には、両県がそうしたことに

対して緊密な連携をとつて、相互に調査をするなどが必要であります。もとより船を就航させる場合には、その船を就航する企業が、ある一定の客といえますか、需要をやはり確信しなければそういう方向には向かないわけでありまして、これは両県、将来とも、お互いに提携していく意味において、夢のある構想として、どうぞお地元の岩浅議員の一層のこのことに対する御支援をお願いしておきたいと思ひます。

○岩浅委員 済みません。時間が超過いたしました。

先般、民主党さんが現職大臣の評価を発表されました、二階運輸大臣が最高得点、七十四点、たぐいまれなる政策集団民主党さんから一番高い評価を得られて、私は大変うれしく思つております。大臣の御奮闘を祈念いたしまして、質問を終わります。

ありがとうございました。

○仲村委員 次に、高木義明君。

○高木委員 民主党の高木義明でございます。

きょうは港湾法の一部改正につきましてお尋ねをしましてまいりたいと思ひますが、まず冒頭、先ほども大臣の方から宮団地下鉄日比谷線の脱線衝突事故の件について御報告がございました。私は、この際、亡くなられた四名の方々の御冥福を心からお祈りしたいと思ひます。また、あわせて、三十四名の負傷者の方々の一日も早い御快癒を心からお祈りする次第でございます。まさに、安全はすべてに優先をする、このことを私たちは肝に銘じなければならぬのではないかとこの時期に特に感じた次第でございます。

今回の脱線衝突事故の原因究明が早く望まれるわけでございます。しかし、今この場において、その原因について、あるいは技術的なことについて、私は触れようとは思ひません。ただ、やはりこのような事故は、都市圏においては、朝夕の通勤ラッシュ、まさに惨事でございます。したがつて、利用者の方々の不安を一刻も早く解消するということ意味で、当局の万全な取り組みが必要である

う、私はそういう認識をいたしております。

したがって、この脱線衝突事故が起つた初動におきまして、運輸交通担当大臣としての対応について、そしてまたこの事故についての所感について、この際、お伺いをしておきたいと思ひます。

○二階国務大臣 ただいま高木議員の御指摘のとおりでございます。このたびの宮団日比谷線の脱線衝突事故というものは、運輸省としましては大変大きな衝撃を受けておるところであります。同時に、地下鉄にとりまして、恐らく地下鉄始まって以来の事故だということを言われておるわけでございます。これらの問題につきまして、再発防止の意味からも、そして毎日の利用者のお気持ちからしましても、一日も早い原因の究明、そして問題点があれば、その問題点に対して速やかに対応するということが何よりも重要であると考へております。

したがって、冒頭にも申し上げましたが、専門家による安全の調査会、これにつきまして、極めて速やかなといえますか、これ以上やれる方法はないというくらいスピードで対策に取り組んでおるところでございます。そうした専門家の先生に加えて、今度は車両の面、それから線路の面、こうした面におきましてのさらに専門家を立ち上げたところでございます。今後、運輸省としては、関係者と一体となつて、この問題の究明に努力をしましてまいりたいと思つております。

なお、今後、都市の鉄道に對しまして、こうした事故が再び起こらないように何をすべきかというところを、技術面と同時に、そのほかの面においても問題点はないのかというところを十分調査検討してまいりたいと思つております。

このことに対する重大な責任を痛感しながら、全力を尽くして、今後、対応してまいりたいと思つております。

○高木委員 今、当面急がなければならぬのは、再発防止のための対応、そして何よりも原因

の早期解明、そしてこれはもう既にやられておると思うんですが、犠牲者や負傷者の皆さん方に対する確かな万全の対策、これが私は必要であらうと思つております。したがつて、ぜひ抜かりない御対応をよろしく願ひしたいと思います。

そこで、先ほども一部出ておりましたけれども、けさの読売新聞では、この宮団地下鉄の脱線につながら可能性が指摘されておる車輪の空回り、これについて、既に一年前に宮団の内部調査で把握しておつた、それが昨年の一月号の鉄道技術の専門誌に掲載されておつたということも出ております。したがつて、これがその事故の原因であらうと断定することではございせんけれども、こういうことについても運輸省として事前把握しておつたのかどうか、その点が一つ。

それから、かつて信楽高原鉄道の大変な惨事もございました。そのときにも、よく指摘されておりましたけれども、航空事故においては航空事故調査委員会、そして海難事故においては海難審判庁、極めて法的根拠もあり、そして責任、権限も明確な組織があるのに、鉄道にはそういう組織がない。したがつて、今鉄道は鉄道事故調査検討会というものをつくつてこれに当たつております。今回、それに加えて、そのもとに調査チーム、いわゆるワーキングチームだと思つておりますが、そういうものをつくつて対応しようと思つております。

私は、この調査チーム、検討会が、ある意味では本当の法的な根拠を持って、そして権限の範囲も明らかにされるということが公正な調査に結びついていくんじゃないか、こう思つております。この点についても、今からの原因究明では大切なテーマですから、御所見を聞いておきたいと思ひます。

○安富政府参考人 まず第一点の、きょうの新聞に出ておりました調査研究論文につきましては、残念ながら私も、事前に十分把握しておつたわけではございせん。ただ、先ほど申しました事故調査検討会ワーキンググループの中で、このよ

うな要因も含めていろいろ多方面から専門家による議論を深めていただいて、今回の事故の真の原因究明をしていきたいというふうに考えております。

それから、鉄道事故調査検討会につきましては、もちろん常設的な形でいわれる国の機関という形になっているわけではございません。そうはいないながらも、鉄道事故が起きたときに早急に迅速な対応ができるように、昨年六月、事故調査検討会という形であらかじめメンバーを選んで、それで多方面の専門的な先生方を配置した上で、すぐ対応できるようにということで置いておいたわけでございます。今回の事故の際にも初動の調査の段階で、我々としても迅速に現場に派遣するというような形で対応してきております。

そういうことでございまして、先ほど申しましたワーキンググループのメンバーの追加も含めまして、具体的な原因究明についていろいろな方面から調査、研究、分析をしていきたいというふうに考えております。

○高木委員 ぜい、先ほど申し上げましたように、犠牲者に対する的確、万全な対策、そして原因究明を早くやって、いっとき早く国民の、利用者の不安を解消していただくように強く要請をしておきたいと思っております。

さて、港灣法でございしますけれども、この法案の大きな改正点は環境保全というところにあるのかと思っております。第一条の「目的」には、「この法律は、交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、環境の保全に配慮しつつ、港灣の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し、及び保全することを目的とする。」というふうな書かれておりまして、今回、約二十五年ぶりですか、大きな改正がなされたのは一つの目玉だと私は思っております。

そういう意味では評価をするわけですが、昨年、これは運輸大臣に港灣審議会から答申をされたわけですが、港灣法は昭和二十五年、一九五〇

年五月三十一日に制定をされて以来、いわゆる港灣管理者の定め方、任務、組織、財政、そして港灣管理者などの設立に関する権限を地方公共団体に与えております。そして、運輸大臣と港灣管理者との協議が調った港灣工事に対して費用を国が義務的に負うという、まさに当時としては画期的な地方自治を重視した法律であらうと私は思っております。

その後、今日まで出てきた不備な点あるいは経済的、社会的背景の変化、こういったことに伴って過去十二回の改正がなされておりますが、私は、今回は大きな改正点だと思っております。特に昨年の、一九九九年七月十六日の地方分権一括法によりまして、国の直轄事業は、重要港灣の水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設の工事の四タイプに限定をする、そして、範囲が明確になった、これは私は一歩前進であらう、このように思っております。

したがって、これまでの時代的な背景の中でどういうことがそぐわなくなっている、そして今後どういうふうなことを変えていかなければならないのか、いわゆる港灣そのものの役割も含めて、今回の法改正の基本的な考え方について大臣にお伺いをしておきたいと思っております。

○二階国務大臣 近年、委員も御承知のように、グローバル化の進展等によって、経済社会の構造の変化が急速に進んでおりまして、経済構造改革等の取り組みが進められておる。この中で、国際競争力を備えた活力のある社会の構築や国民生活の向上等を図る上に、さらに環境の保全に対する国民意識の向上が叫ばれておる今日、港灣においてもこのニーズを的確にとらえていく必要があると考えております。

今回の改正は、こうした背景を踏まえて、全国的、広域的な視点から効率的、重点的な整備と適正な管理運営を推進していくとともに、港灣における環境施策の充実により積極的に取り組んでいく必要がある、そういう観点から新たな措置を講じようとするものであります。

今回の改正によりまして、全国的な視点から見ても効率的、効果的な国際及び国内の海上輸送網が形成され、港灣サービスの向上、港灣施設の利便性の向上、低減が図られることにより物流コストが低減し、この結果、我が国経済の国際競争力や国民生活が一層向上するものと考えております。港灣における環境施策につきましても、従来以上に積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

○高木委員 そこで、港灣の分類というのが今度この中に入ってきております。その基準について、あるいは、こういった基準の見直しの時期についてどうなのかということについてお尋ねをしてみたいと思っております。

重要港灣の定義については、国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点となる港灣その他の国の利害に重大な関係を有する港灣を政令で定める、こういう内容であります。また、特定重要港灣の定義は、重要港灣のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要な港灣、こういうふうになっておるんですね。

そこで、港灣審議会の答申を見ますと、重要港灣の役割について四つの視点を挙げております。一つは、低廉で効率的な物流のための海上輸送網の拠点、二つは、必需物資を取り扱う海上輸送網の拠点、三つは、国土の均衡ある発展を支える海上輸送網の拠点、そして四つは、その他国の政策的な要請への対応、こういうことがあります。

これに基づいて、現在の重要港灣百三十四港、このうち特定重要港灣は二十一港でございまして、それと地方港灣九百六十港の分類が今回見直されることになったわけでございます。

一体この基準についてはどのようなことに基いて行われたのか、その考え方についてまずお伺いいたします。

○中馬政務次官 時代が変わってまいりました。したがって、今回、この定義も少し変えたわけですが、基本的に申しますと、重要港灣

とそれ以外のところとの関係でございます。御指摘のように、国の利害に重大な関係を有する港灣を重要港灣、そしてそのうちで外国貿易の増進上特に重要な港灣を特定重要港灣、このように位置づけをいたしております。それ以外を地方港灣と名づけております。

具体的には、全国的な物流の状況、産業の立地状況、エネルギー拠点の立地の状況、離島における旅客輸送のための重要性、隣接する港灣との地理的な距離、こういった多様な観点から総合的に検討を行って、この分類を指定いたしているところでございます。

そういうことでございまして、これを毎年大きく入れかえるということではございませんが、やはり状況が変わってきた場合には、この見直しはもちろんです。この点については、運輸省の港灣局においては、港灣サービスの指標導入に関する研究会、こういうものを設置しております。去年三月一日に初会合を開きまして、四月をめどに指標のあり方について基本的な考えをまとめる。

指標については、まず一点は輸送拠点、二点目は、交流、にぎわいの空間、三点目は環境の保全創造の場、四点目は景観への配慮、五点目は防災の拠点、そして六点目は港灣空間の利用など、そういう項目をいわゆる指標数値であらわす。例えば東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州など、全国二十から三十の港にこれを導入していく予定でございます。これはあくまでも、港のサービスの評価とか情報公開の指標なのかもしませんけれども、港の地位を示す一つの重要な判断材料になっておると私は思っております。

したがって、言われるところの裁量行政を招かないためにも、背後地の交通体系とかあるいは経済的、社会的な要因、例えば先ほど申し上げましたような指標に基づいてつくった基準が必要ではないのか、このように思うわけですが、その点について再度お尋ねしたいと思っております。

それから重要港灣、地方港灣、今度は降格され

た港灣もございませうけれども、こういった基準について、どういふタイムスパンで見直していくのか。そういう基準をつくるのがまず大事でありまして、その基準に基づいて、合った場合、もしそれに外れた場合、臨機にそういふものを当てはめをしていくのかどうか、この辺の考え方についてお聞きしたいと思います。

○川崎政府参事 先ほど先生が言及されました港の新しい、別の評価についての問題でございますが、これは私も、港をより密接に利用していただくため、港に親しみを持っていただく意味での指標について新たに検討を開始しようということ、御指摘のありましたような事項を評価点として検討させていただいているものでござい

ます。先ほど言及のありましたような指標それぞれについては、いわゆる数値指標として明確に示すということについてはかなり難しいものもござい

ます。また、総括政務次官からお答えをいたしました基準の検討事項の中身についても、それぞれ数値としてあらわせるものもござい

ますが、そのほかにも、港をより密接に利用していただくため、港に親しみを持っていただく意味での指標について新たに検討を開始しようということ、御指摘のありましたような事項を評価点として検討させていただいているものでござい

ないかと強く要請をしておきたいと思ひます。そこで、費用対効果の分析とか事業評価の内容についてであります。

重要港について、一九五一年、昭和二十六年一月十九日にまず四十七港が指定をされております。その後これに加えて、一九五〇年代には三十三港、六〇年代には三十三港、七〇年代には三十三港、八〇年代には六港、そして九〇年代、大分の中津港の二港が指定されて現在百三十四港、これは特定重要港を含まれてありますけれども、こういうふうになっております。

港整備は、国民の経済あるいは暮らしにとって大切な役割を果たしていることは言うまでもありませんし、やはり海洋国家日本として、これまでの経済成長の牽引役の一つとなつた、私はそのように認識をしております。しかし、最近の報道を見ても、むだな公共事業という批判はかなり厳しいものがあります。特にこのような財政状況になってきますと、取捨選択、重点化、効率化ということが大命題になってくるわけでして、今後港整備は非常に難しくなってくる、このように私は認識するわけで

です。例えば百億円の約り堀とか、あるいは、三百億円かけた港を整備したが大型船の利用は年にたったの二回とか、計画時点とは現行全くかけ離れたものがクローズアップをされて、特にこの点については税金のむだ遣いじゃないか、こういう批判が強いわけです。

また、直近の会計検査院からは、平成九年、十年度の個別事例ではありますけれども、棧橋の築造工事に使用する鋼管くいの防食対策のための方法を適正に、経済的な設計に改善するようにとの指摘がござい

ます。これは既にもう改善済みで、節約した鋼管くいの材料費は七千八百二十万円だった、こういうことが出ております。

そういう点については私は、きっちり精査をしながら、やはりやるべきはやる、そして削るべきは削る、そういうことが大切ではないかと思つております。したがって、今改正法案の中に、費用対効果の分析あるいは事業評価の内容等が含まれて

いるのかどうか。港審議会の答申でもそういうことが言われておりますが、こういうものに對してどのように対応をしておられるのか、この点について明確にお答えをいただきたい。

○二階國務大臣 港整備の重点化、効率化のために、ただいま高木委員から種々お話がございしたところ、私も極めて同感であります。

この際は、中核・中核港等における国際海上コンテナターミナル、複合一貫輸送の拠点となる内貿のターミナル、さらに廃棄物海面処分場に国費を重点的に配分することにより事業の重点化を図っているところであります。一方、限られた港

灣予算の中で事業実施港数、あるいは箇所数の削減等に努めてまいりました。

御指摘の透明性の確保につきましては、事業採択後一定期間を経過した公共事業についての再評価システムや新規事業についての採択時の評価を実施してまいりました。さらに、事後評価につきましても早期導入に向けた検討を現在進めておるところであります。事業の客観性、透明性の確保に努めてまいります。

今回の法律改正においては、重複投資を避け、効率的な整備を促進するために、港相互間の連携の確保に関する基本方針の記載事項を追加するとともに、重点投資を行うため、重要港の配置の見直し及び国庫負担率の見直しの措置を行うこととしており、これによって港整備における一層の効率化、重点化を推進してまいりたいと考えております。

○高木委員 今回のこの改正といいますが予算編成に当たって、いわゆる重点配分の結果として、地方港に重要港から降格とかどうか知るか、こういう呼び方がふさわしいかどうか知りませんが、重要港から地方港になる港

が、新しい財政負担がふえるのではないかと、あるいは新たな財政負担がふえるのではないかと、あるいは一方において、これまでそういう機能、役割のために港整備をされてきたのですが、このこと

して残すところ二カ年、こういうことでございませうけれども、今回の港務法の改正と今当面のこの第九次港務整備計画との関係について、どのようなお考えになつておられるのか、お尋ねをしておきたい。

○中馬政務次官 御指摘の第九次七カ年計画におきましては、その根拠法であります港務整備緊急措置法において効率的な国際海上輸送網または国内の海上輸送網の拠点となるべき港湾の適正な配置等、我が国の港務整備における課題に対応するために港務整備事業における投資の重点化を図るべきことが定められております。

今回の法改正では、国費の重点投資等を行つて、一層効率的な整備を促進するための措置を盛り込んでおりますが、これによりまして、逆に第九次七カ年計画に盛り込まれた事業の的確な実施ができるということになることを考えております。

○高木委員 ぜひ国民の支持が得られる、しかも我が国の産業、経済あるいは国民生活の豊かさにつながるような夢のある港務整備を推進していただきたいと強く要請をしておきたいと思ひます。

さて、港務審議会のメンバーの一人であります東京大学の森地茂先生が、その審議会の答申以降の座談会で、これは港務協会発行の「港務」という一月号の雑誌でございまして、次のようなことを言つておられるですね。実は答申の中で船舶の管制をせよと取り扱ひたかつた、この点が不十分だ、東京湾のことを考えると物すごい船舶の交通量で錯綜しておる、港内が込み合いスムーズな航行ができないう状況があれば、いつまで寄港してくれらるかという不安がある、こういうことを目にしました。

したがって、港湾の整備はまさに航路の整備、あるいは情報化とあわせて考えなければならぬ重要な観点でございまして、この際私は、効率的な船舶の航行のための水先制度について質問をしてみたいと思ひます。

我が国の水先制度については、二つの流れがございます。一つは、これは一八五三年、嘉永六年、黒船来航で、横浜、神戸など主要港を開港いたしました。一八七六年、太政官百五十四号の西洋型船水先免状規則以降七十三年間任意の水先制度が続いてきました。一九四九年、戦後でありましたが、昭和二十四年、GHQの要請を受けまして、横浜、神戸、関門、横須賀、佐世保を強制水先、対象は国際航海に従事する全船舶。その後、海運界からの要請もございまして、諸外国の制度を参考に三百総トン以上とした、そういういきさつがあります。一九七一年、昭和四十六年ですが、沖繩が復帰をいたしまして、那覇がこれに追加をされております。したがって、横浜、神戸、関門、横須賀、佐世保、那覇六港がその当時三百総トン以上の強制水先となつた、こういう流れが一つ。

二つ目には、これは昭和四十九年、一九七四年であります。十一月九日、東京湾の浦賀水道におきまして便宜置籍船と我が国のLPGタンカーが衝突をいたしました。船員三十三名が死亡をしたという大惨事。このとき衝突した便宜置籍船のパスフィック・アレックス号は、一万八百四十七総トンでございまして。この事故を教訓にして、水域を一万総トン以上の強制水先とすることになったわけがあります。したがって、そのときの事例をもとに、東京湾、明石海峡、備讃瀬戸、来島海峡、関門海峡の通過船、そして大阪湾が、一万総トン以上の船舶は強制水先というものが必要になった経過がございまして。

しかしながら、最近になりまして、平成十年の七月、神戸港が三百総トンから一万総トンへ引き上げられております。また、平成十一年七月に、横浜港が三百総トンであったものが三千総トン、これに引き上げられております。これは経済均衡論、大阪湾にある神戸、東京湾にある横浜、こういふ一つの湾全体の経済均衡論からそういうことになってきたわけでありませうけれども、そういういきさつのある中で、まず基本的に強制水先制度

の現状についてどのように認識をされておられるのか、この点について伺ひしておきます。

○中馬政務次官 高木委員から水先制度の詳しい経緯の御説明をちょうだいいたしました。水先人といひましようか、この重要性は昔も今も変わっていないと私は思つております。

御指摘のように、強制水先制度は、水先法に基づきまして、船舶交通の安全確保及び船舶の運航能率の増進を目的に設けられているものでござい

ます。強制水先対象船舶の範囲につきましては、法目的に照らして、個別の港や水域によって状況が大変異なります。それを踏まえまして、個別の強制水先区ごとに、海象等の、海の状況等の自然的条件、船舶の運航状況等を総合的に勘案して定めてきたところでござい

ます。したがって、港、水域ごとに強制水先対象船舶の基準の差異が存在することには、私どもは問題はないと認識をいたしております。

○高木委員 そこで、今後のあり方について、位置づけについてなんですが、先ほども御答弁ありましたが、そういうことについては、その重要性について認識をされておることを私は多し

たいと思つております。では、諸外国はどうなつておられるのか、こういうことでござい

ますが、例えばアメリカ、ロシア、中国、トルコ、フランス、ブラジル、すべての船舶に水先制度を必要としております。また、ノルウェー、スペイン、台湾、韓国、スウェーデン、これは五百総トンという基準がある。シンガポール、香港、カナダの五大湖、これは三百総トン以上の船舶はやはり水先というものをつくつておかなければ船舶の安全航行に支障を来す、こういうことですね。あるいは、これは長さでの制限、英国については二十メートル、オーストラリア三十五メートル、フィンランドについては五十メートルないし幅が十メートル、こういう一つの規制があるわけですが、総じて外航船としての能力を有する船舶はおおむね対象になつてゐるわけです。した

がって、そういうことも大事な観点。

もう一つは、国際的な方向としても、一九九四年、国際海洋法条約が発効しました。私どもの国は一九九六年にこれを批准をいたしております。沿岸国の権限というのが高まってきた。一九九五年、STCW条約、これは船員の訓練とかあるいは資格、当直に関する条約でござい

ますが、こういったものから、いわゆるポートステートコントロール、そういう状況が世界各国につながつてきて、いわゆるサブスタンダード船、老朽船、こういったものをやはり追跡し、そして排除しようという高まりも出てきた。国際的にも、海洋の利用、安全、海洋汚染防止、こういう意味で沿岸国の権限は強化された。

そういう意味で、私は、今後は水先人の能力とが、あるいはそういう環境整備がなされなければならぬと思つておられますけれども、今後の見通しといたしまして、今からどういふことを念頭に置いてやっていくのか、この点について聞いておきたいと思ひます。

○中馬政務次官 大正十五年、大分古くなりますが、国際的に海港条約が結ばれておりまして、水先制度につきましては各国が独自に決めてよいというところになっております。そういうことでございまして、各国ごとに独自の制度が採用されていくところでありませう。船員の資格制度等、それぞ

れ異なるので、国際的に見ましても、統一的な基準は特に定められてはおりません。今後の水先制度のあり方につきまして検討するに際しましては、国際的な動向等ももちろん考慮に入

れる必要がありませうが、基本的には自然的な条件、船舶の運航状況等、我が国固有の事情に即した現実的な制度となるように十分留意してまいりたいと思つております。

○高木委員 神戸港では、先ほど申し上げましたように、その基準が一万総トンに引き上げられたわけですが、しかし、外国船舶に乗船する水先人の日本船長協会というのがあります。この船長協会のレポートの中に、神戸港に入る一万総トン未満

の外国船で、装備や設備、船員の能力、いずれかに欠陥があるものが約七割も占めておる、こういう調査が報告されております。

今は、安全だから、何もないからということでは、安全なわけでありませんが、一たん、ふなれな外国船やあるいは老朽化船、また十分な訓練をされていない船員の操舵によって何らかの衝突事故や海難事故が起きますと、それは大変な環境汚染の問題はもちろんですし、人命にかなる社会混乱は目に見えております。

したがって、まさにこの問題は、ただ単なる水先ということじゃなくて、やはり日本の主権、主権国家としての主権という意味で、この水先制度は今後とも安定的になされなければならぬ、私はこのように思っております。

そこで、もう時間もありませんけれども、最後に関門海峡について、ことし四月以降基準を引き上げる、この是非をめぐって官民の検討委員会が始まっていく、こういうことが言われております。

しかし、この関門海峡というのは、私が言うまでもなく、一九九七年までの過去十年間で百十八件の海難事故が発生をいたしております。見通しが悪く、複雑に屈曲しております。針路変更回数も約十五回ぐらいしなければならぬ。それから、狭い航路幅で四百八十メートル、潮流は十ノットを超す、こういう状況。しかも、ここを通過する船舶あるいは出入港数が一日約六百隻、こういう非常に偶発的な事故の危険度が高い国際航路、まさに交通の要衝であります。基準を引き上げることに反対の声が強いですね。

それで、最近の事故を見てみますと、一九九八年四月二十三日に、砂利運搬船第八勇進丸、四百九十一トン、それとベリーズ船籍貨物船「シリウス」、これが衝突しまして「シリウス」が沈没をいたしました。乗組員は全員救助されましたが、重油流出が長さ二百メートル、幅二十メートル、三十分後に、押し船第二十一日の出丸が押しおる船舶が、この沈没した「シリウス」に接触して

浸水が始めた、こういう事故がありました。また、一九九八年六月十三日には、パナマ船籍の「ベイボナンザ」五千九百九十九総トンが沈没している「シリウス」に衝突して乗り上げた。この「シリウス」というのは八月に回収されております。

そういう意味で、私は、安全性とともに、先ほども申し上げましたように、私どもの国の主権という観点からも、この水先制度というのは、もちろんどんどんこれから改革、改善は、これは不測のことでありますからやっつけていかなければならぬ、しかし、制度そのものを、ただ経済市場原理だけで、コストが安いからといってそういうものを外していくことについて、私はいかがなものか、このように考えております。

したがって、この関門の強制水先の見直しについて、私は慎重に対応しなくてはならぬと思っておりますが、この点についてどのような御所見をお持ちですか。

○中島政務次官 御指摘の関門海峡、関門区におきましては、現在、港に出入りする入出港船につきまして三百総トン以上の船舶が強制水先の対象となっており、海峡を通過するだけの場合には一万総トン以上ということになっております。

このような状況を踏まえまして、現在見直しに必要な現地の実態調査が行われておりまして、その結果を踏まえて、今後本格的な検討を行うこととしております。別に四月と決まっているわけではございません。

一方で、技術も進歩したからもう少し緩めてくれといったような要望があることも事実でございますが、船舶交通の安全にかかわる問題でこれは重要なことでございます。そういうことで、同区におきます海象等の自然的な条件、船舶交通の実態等を踏まえつつ、十分慎重な検討を行っていきたいと思っております。

○高木委員 質問時間が終わりましたので、これで終わりにしますけれども、どうぞ善処方よろしく

お願いします。

ありがとうございます。

○仲村委員長 次に、奥田建君。

○奥田建君 委員 高木委員に続きまして、民主党の奥田建でございます。質問を続けさせていただきます。

まずは、日比谷線事故におきまして亡くなられました皆様の御冥福をお祈りし、また、けがをなされました皆様の一日も早い回復を祈り、鉄道関係者の皆様の御努力による一日も早い原因究明とともに、安心してまた地下鉄、鉄道が利用されることを願ひまして、質問の最初とさせていただきます。

今回、港湾法改正ということで、五つの点を柱とする改正案が出されております。重要港湾の定義の見直し、あるいは国の負担率の変更、そして港湾間の相互連携、四つ目には環境保全への取り組み、そして五つ目には放流艇の対策。まず、港湾政策全体の質問をさせていただきます。また、個別の法案に関連する点を質問させていただきます。

まず、大きな点で、重要港湾あるいは中核港といった分布図を見せられてみると、日本海側というのは大変寂しい存在になっております。今、二十一世紀の国土のランドデザインというものが出されておりますけれども、その中では、多軸型国土構造の形成というものが重点施策として置かれております。たしか、多軸型という言葉の前には、日本海国土軸、こういう言葉が、我々日本海側に住む者にとりましては、新しい地域をつくるキャッチフレーズと申しますか、そういう希望を与えてくれる言葉でもございました。

この前の全国総合開発計画、あるいはこれから国土デザイン資料を見ても、海運の部分においてそういった国土軸の思想が施策として反映されているかという、そういった点については、二階大臣に御見解を伺えればと思います。

○二階國務大臣 奥田委員にお答えいたします。平成十年に策定されました新しい全線、二十一世紀の国土のランドデザインにおきましては、複数の国土軸が相互に連携するいわゆる多軸型の国土構造を目指し、日本海国土軸等の四つの国土軸ごとに国際交流拠点を形成する方向が打ち出されていることは御承知のとおりであります。

また、交通体系の整備に関連しまして、全国各地域と世界とのアクセスを向上させる国際交通体系の整備や、沿岸部を連結し、海峡部あるいは島嶼部を結びつけるいわゆる全国海上交通網の整備の方向もあわせて打ち出されております。

今回の法改正を受けまして策定される基本方針や次期港湾整備五カ年計画におきまして、ただいま奥田委員の御指摘のとおり、日本海国土軸を初め、新しい全線の考え方を踏まえて、国際海上輸送網の拠点形成のための施策を盛り込んでいきたいと考えておる次第であります。

当然、日本海国土軸も尊重してまいりたいと思っております。

○奥田建君 委員 大変ありがたい答弁をいただきました。

私どもの日本海側にも、瀬戸内海あるいは離島といった生活に海運が密着した地域ほどではないかもしれませんが、いろいろと北前船という歴史があったりします。海あるいは港というものは大変さだわりの大きな地域と思っております。

また、一つの夢を追う話にもなりますけれども、商工会の中には、そういった北前航路の復活といったことを、テクノスーパライナーなんかが出たときには、そういったものでぜひまた昔の北前航路で各地をつなぐようなことができないかなといったようなことを述べておる方もいらっしゃいます。

ちょっとこの時間をおかりして、自分の地元のことを少し紹介させていただきますけれども、今、私どものところは、石川県の金沢市、新幹線あるいは国道、そして一つの環状線といったもの

が地域の南北を大きく走っております。新幹線はまだ来ておりませんが、鉄路があると思っております。そして、港は金沢港という重点港湾がございます。

今、駅から港に向かって、五十メートル道路、一直線に最短距離を結ぶ道路ができ、まさに海と陸を結んで、地域の活性化に向けての事業が進んでおるところでございます。港湾の方は地方分権の色合いが濃い事業でもございますけれども、そういった中、地元も一生懸命取り組んでおりますので、ぜひとも御理解をいただければと思う次第でございます。

さて、今回の改正案、そして港湾審議会の答申というものが出来まして、改正に行く背景には、近年、日本の港湾の国際競争力の低下あるいは港湾としてのアジアの中での国際的地位の低下、余りありがたい言葉ではございませんけれども、そういった事実があることと思えます。こういった港湾施策、ちょっと厳しい雑誌とかによれば、日本の港湾施策はここ十年間居眠りをしていたんじゃないかというような言葉もございいます。

近年の港湾施策についての概略の説明、あるいはその中で欠落していたんじゃないかなと思われするような反省点、そしてこれからぜひとも取り組まなければならないと決意する重点課題といったものについて、二階大臣にお尋ねしたいと思えます。

○二階國務大臣 たいはいま御指摘のとおり、近年、シンガポール、あるいは香港、また釜山等のアジアの主要港湾が急速にその機能を拡充いたしております。私も、ごく最近でございしますがシンガポールに参りまして、シンガポールの港湾の状況等を見てまいりました。現場で、これに匹敵するような事業を行っておる日本の港湾はどこにあるかということと関係者に尋ねますと、横浜と神戸ぐらいでしょうか、こういうことで、御指摘のとおり国際的地位の低下という問題を非常に痛感したような次第でございます。

今日、アジアの主要国がそのように港湾の機能

を充実発展させている一方、我が国の港湾へ寄港する航路の割合が減少するなど、相対的に我が国の港湾は残念ながら国際的地位が低下しているというところを正直認めざるを得ない状況にあります。まことに残念な思いをいたしております。

我が国港湾への基幹航路の寄港の減少は、輸送コストの増大、ひいては産業競争力の低下を招くなど、経済活動の沈滞あるいは空洞化をもたらすとともに、生活全般への影響が懸念されることとあります。

私は時々例に挙げるわけですが、例えば消費生活の上で重要な肉を外国から輸入する場合に、例えばブリスベンから百グラムの肉を横浜へ運んでくる、これはスパーマーケットで百七十円ぐらいで売っておる肉でございますが、そのときのいわゆる船の費用、それから陸揚げ、荷揚げの費用、それから貨物に積んでスパーマーケットへ届ける、それらの費用を全部合わせて百グラム一円五十銭、極めて低廉な価格で輸送しておるということ、その根幹に港湾の存在があるということ、これを私たちは認識をしなければならぬ。

その点から、産業のいわゆる動脈としての港湾、これはだれでもが理解されるわけですが、一方、消費者生活、国民生活に極めて重要な役割があるということ、これを私は考えておるものでございします。

先ほど奥田委員から、十年ほど居眠りしておったのではないかと御意見がございましたが、私の見るところ、港湾関係者は決して居眠りはしておりませんで、一生懸命港湾の必要性を主張しております。居眠りしておりましたのは、そのほかの関係者の皆さんの中に、居眠りではないでしようが、少し港湾のような事業は抑えていった方がいいんじゃないか、あるいはまた言いかえれば、公共事業をもっと抑えた方がいいんじゃないかというふうな御主張を最近大変あちらこちらで聞かされるわけでありまして、そんなことから、今日相対的に我が国の国際的地位が低下している状況を招いたということ、これは厳しく反省をしな

ければならないと考えております。

このため、国際貿易の拠点となる中核・中核港湾における国際海上コンテナターミナルの整備を国家的プロジェクトと位置づけまして、私は、運輸行政の最重要課題として今後積極的に取り組んでまいりたいと決意しておるものであります。

○奥田(建)委員 居眠りの中で、関係者が居眠りと申しますか、港湾施策が居眠りをしていたのではないかと御意見を伺います。もし私の言葉が足りませんでしたら直させていただきます。

続きまして、競争力回復のためにどういった施策に取り組んでいくか、あるいは取り組んでいくのかということでございます。

高コスト化あるいは非効率化という中で、効率化を目指す施策として、港湾での手続の簡素化というものがほかの方からも、ユーザーの方からも声が出ておるかと思えます。こういった入港手続、港湾での手続の簡素化というものの、情報化の取り組み、あるいは各省庁間での横軸での連携といったものについて御説明をいただければと思う次第でございます。

○二階國務大臣 まず、入港の手続等の簡素化につきましては、港湾における行政手続は、港湾管理者及び港の長、港長に係る手続のほか、税関手続、入国管理手続等が必要であり、港湾物流の迅速化、コスト削減の観点から、これらの手続の簡素化、情報化が強く求められておるところであります。このため、港湾管理者及び港長に係る入出港の手続を、電子情報交換システムの開発、昨年十月より第一段階として運用を開始しておるところであります。

引き続き、税関手続のシステム等、他の省庁と連携し、港湾に係る諸手続の、いわゆるワンストップサービスを図ることが重要であると考えるわけでありまして、関係省庁と今後十分調整を図りながら、早期実現に向けて努力をしたいと思っております。

今回もこの種の予算につきまして約七億円計上いたしておりますので、奥田委員の御指摘を速や

かに実現できるような体制を整えたいと考えております。

○奥田(建)委員 国際競争力が必要とされる特定重要港湾、そういったところにおきましては、ぜひとも他国の港湾に負けない体制を組んでいただきたいと思う次第でございます。

続きまして、施設整備の中で、今、岸壁水深という大きな投資の問題がございします。

ある船会社の方の話では、水深十六メートルから十八メートルの岸壁がこれからの世界のハブ港の条件になってくるという記事がございします。そういった十六メートルの計画は今ないと聞いておりますけれども、そういったことが国際港としての条件の一つになってくるということ。そして、その反対意見になりますけれども、大きな投資をしても船が来なければむだになる、前の十五メートル水深の岸壁をつくった後、利用されていないという例なども、審議会の中の談話としてあったかと思う次第でございます。

大変難しい判断になりますけれども、そういったハブ港を目指す港の設備として、運輸省の方では、岸壁水深といったものにどういった見解を持っておられるか、現状のところ聞かせていただければと思えます。

○二階國務大臣 水深十六メートルコンテナターミナルの必要性についての御質問でございますが、国際航路に就航するコンテナ船は引き続き大型化が進んでおりまして、既にコンテナの積載能力が二十フィート換算で六千個を超え、十六メートルの岸壁水深を必要とする超大型コンテナ船が出現しております。船社の建造計画を見ますと、今後このような超大型船の隻数が増加することが見込まれておりますので、このような動きに対応して、既に欧州の港湾では水深十六メートルのコンテナバースが供用されているほか、アメリカ、アジアにおいても整備が進められております。

このため、水深十六メートルのコンテナバースの整備については、超大型船の建造状況、海外の港湾での整備状況等を見きわめながら、我が国の

国際競争力を確保する観点から、時期を失することのないように的確に対応してまいりたいと思っております。

したがって、今後、公共事業予算、とりわけ港湾予算につきまして、民主党の御協力をぜひこの際お願いを申し上げておきたいと思っております。

なお、港湾の見直しにつきましては、私どもは、港湾の建設の状況について常に見直しを図りながら、必要でないものについては工事を中止するとあるいはまた港格を下げるとかいろいろの対応を図りながら、関係者、多くの皆さんの御理解が得られるような港湾建設を今後も進めていきたいと思っております。

○奥田(連)委員 次に、放置艇対策の質問に移りたいと思っております。きょうは、建設省の竹村河川局長にお出ましをいただいておりますのでござい

ます。今度の港湾法改正以前に、同じような法律として、河川法の改正においてプレジャーボート放置対策といったものがとられております。前回、平成八年の調査ですか、そのときの調査によりますと、二十万艇に上る確認、十四万艇弱の放置艇を確認しておると報告を受けております。

もちろん海岸あるいは河川、港湾といったことが一体として法施行されれば一番よろしいんではないけれども、まず河川法が先行したということ、この河川法施行後のプレジャーボート放置艇対策といったものについての現状報告、あるいはさきの法改正で実効があったのか、御報告していただければと思います。

○竹村政府参考人 御質問にお答えいたします。従来、河川区域に違法な放置物件がございまして、河川管理者のみならずがその処理をするというところがないでいる状況でございましたが、平成七年の河川法改正によりまして、簡易代執行の制度を創設し、所有者が不明の船舶についても河川管理者のみならずが処分することが可能となったところでございます。

また、平成九年の河川法の改正では、簡易代執行制度を拡充いたしまして、河川管理者が簡易代

執行により除去した不法係留船等の売却や廃棄等の措置を行うことが可能となったところでござい

ます。この簡易代執行制度をより効果的なものにするために、関係者、地域の方々の実情を踏まえた協力が必要であると認識しております。平成十年には河川局長通達を出しまして、私ども河川管理者、そして港湾管理者、そして地方公共団体等から成る協議会を設けまして、重点的に撤去する区域や、もし撤去した場合の暫定的に係留する場所、区域を定めるなどの不法係留対策を計画的に、段階的に推進するよう通知いたしまして、現在このような協議会が各地で設けられつつござい

ます。なお、簡易代執行につきましては、平成七年以降、三十七隻を対象としまして十四隻が実施されているところでございます。

○奥田(連)委員 ありがとうございます。簡易代執行に入る前の警告といえますか通告の時点で事態が改善されればよろしいんですけれども、河川から海岸の方へ逃げているというように聞こえております。これらの不法係留と申しますか放置の問題に伴いまして、やはり保管場所が足りないという現実の問題があるかと思

います。総括政務次官の方にお尋ねしたいのでござい

ます。すけれども、こういった収容施設の不足といった問題につきまして、省としてどういった取り組みをしていくか。と申しますのは、今の負担率の見直しという中で、小型船舶の船だまりといったものについては反対に補助率が引き下げられております。引き下げながら、またプレジャーボート放置問題といったものは解決に向かって推進していくという一つの政策のギャップといえますか、整合性がとれていないような部分が見受けられますけれども、これから収容施設、係留地の対策としてどういったことをやっていくかということをお聞か

せていただきたいと思います。

〔委員長退席、石破委員長代理着席〕

○中馬政務次官 奥田委員御指摘のように、今河川だけではなくて港湾地域におきましても、プレジャーボートの放置艇が大変な状況になっております。航行の妨げになるだけではなくて、景観そのものも非常に醜いといった状況でござい

ます。しかし、我が国の今後のことを考えますならば、現在小型船舶の免許を持っておる者が二百八

十万人と聞いておりますが、実際にある船が四十数万、五十万近く船はあるんですけれども、免許

を持っていない人がその六倍ぐらゐるわけだござい

ます。それから、今後どんどんふえていくことが予想

されます。また、国に比べて比較いたしまして、欧米先進国は大変な数を持っております。それこそ日本も、今後成熟社会として個々人がヨットを持ったりモーターボートを持ったりして、かなり海上プレジャー、水上プレジャーを楽しむような時代が来る。それに付随して大変現状が、その施設が

おくられていくことは御指摘のとおりでござい

ます。

○奥田(連)委員 実際に、私もこういったプレジャーボート、地元の方でもたくさん見かけますので、現地の方に聞いてまいりました。ちょっと驚いたんですけれども、あることはあるけれども、そんなに問題ではないというふうなお答えが漁港やあるいは港湾の管理者から返ってまいりました。こういった問題は、確かに人口密集地の方

の問題なのかもしれません。

河川局長さんにもう一度伺いたいのですけれども、こういったプレジャーボート問題、確かにプレジャーボートはたくさんあるのですけれども、社会問題化している、あるいは、管理者などと対立あるいは紛争が起きているというのは地域性があるとも聞いております。

そういった日本全国での問題の発生は地域性という点について、少しお話を聞かせていただければありがたいのですけれども。

○竹村政府参考人 プレジャーボートが河川に係留されている光景は、一見非常に穏やかでよろしいわけですが、実は、この河川というのは思わぬ大災害を背景に持っております。津波、高潮、そして大きな洪水、そういうときには、プレジャーボートの所有者の方々はプレジャーボートに近寄らないわけで、そのまま放置されております。大きな高潮やまた大洪水になった場合、そのプレジャーボートは河川の中では大きな凶器となりまして、周辺の住民を襲ったり、または橋を襲ったり、今度は大変な危害を加えるものと化すわけでございます。

そしてさらに、平常時におきましても、実は河川は、プレジャーボートの方だけではなくて、釣りをしてたり、そこで散策をしたり、または水遊びをしたり、国民が平等に使う権利を持った多目的な公共空間でございまして。ところが、プレジャーボートの方々が一列にその空間を全部占めていてという状況になりますと、全く他の一般の国民の平等な使用が阻害されるというような状況になっ

でございます。

そういう意味で、今御指摘のような余り関係ないじゃないかという意見と同時に、実は、それがあつたために新しい使い方ができない状況がある、新しい使い方が封じ込められているという実態がございますので、各地でだんだん問題として顕在化してきているのが現状かと認識しております。

○奥田(連)委員 政務次官の方にまたプレジャーボート関係について質問させていただきます。

港務審議会の方でも、プレジャーボート、前の調査のときに大変手間がかかったということで、実態把握というものが自体がされていないのじゃないかといったことも出ております。そして審議会では、届け出制を義務づけたらどうかということも提言されているかと思ひます。

こういった、対策をとつてもその効果の把握にまた大変な手間がかかる、あるいはそれを担当する部局や人がいないというような状態を何とか脱皮するために、届け出制、あるいは現実把握のための方策といったものはお考えになっていないか、お尋ねしたいと思ひます。

○中馬政務次官 確かに、現在、五トン未満の船は船舶法で登録不要になっております。ですから、プレジャーボートはもちろんで以下でございいますから、登録されていないという形でございしますね。

そうしますと、船舶法に位置づけた登録として五トン未満を登録するという形ではなくて、やはり何らかの形でこれを別の法体系におさめてでも、自動車の一輪車じゃございませぬけれども、そういった形でちゃんと登録をさせる必要があるのじゃないかと今考えております。

そういうことで、これは我が省だけではなくてもちろん建設省等とも協議しながら、新しい形で、法体系を整備し、そしてちゃんとした形で登録をさせるといういましようか届け出をさせて、そして場合によっては、これはかなり公有水面を使うわけですからその費用もございします。

そのことに對しての応分の費用の負担もさせていく必要があるのじゃないか。これはまだ検討段階でございますが、そういうことの協議を始めなければいけない、このように認識をしているところでございします。

○奥田(連)委員 法施行後の一つの課題として、効果あるいは実効といったものが見られないときに、ぜひとも検討していただきたいと思う次第でございます。

つきまして、私は今、循環社会のプロジェクトチームという形で、党内でも循環社会問題に取り組ませていただいております。実際、プレジャーボート、船を廃棄するとき、廃船の処理といったものを考えましたら、私自身のわずかな経験では、車やそういったものの処理、あるいは家を壊すとかいう処理はわかるのですけれども、一体モーターボートはどこで解体処分をしているのだろう、水の上を走って、海岸沿いでやっているのか知りませんが、そういった廃船処理の流れといったものは、現実生活している皆さんの前になかなかイメージとしてわかないのじゃないかなという気もいたします。

こういったプレジャーボート、個人の小型船といった船を廃棄するときの正しい体系と申しますか流れ、そして、今の船のリサイクルへの国としての取り組みといったものについて、政務次官にお尋ねしたいと思ひます。

〔石破委員長代理退席、委員長着席〕

○中馬政務次官 プレジャーボート係留、保管施設は、大別しますと、民間のマリーナ、公共マリーナ、あるいは公共の簡易係留施設、こういった三つの主体がございしますが、こういったところでの保管の状況等も、陸上保管か水面係留か、いろいろと違います。そういうことで、費用も一概には言えないのですけれども、今お話しになりました廃棄処分に係る費用につきましても、同様に、船舶の大きさとかあるいは状況によりまして料金が異なり、また、地域的な差も大きいと聞いております。

しかし、一概には言えませんが、通常の小型船舶を廃棄する場合、例えば、二百万円程度の船で二十万円ぐらいかかるようでございます。車だと、二百万円の車の廃棄処分の費用は五万円ぐらいでございますから、四倍ぐらい高くなるわけですね。そういうことが一つ。

それから、今お話がありましたリサイクルの問題でございますが、プレジャーボートは他の廃棄物と比較して非常に大きゅうございしますし、回収が困難であつたりします。しかも、その構成材料である繊維強化プラスチック、いわゆるFRPは処理が容易でございしません。このために処理業者も非常に限られておりまして、先ほど言いましたように処理費用も非常に高い。経済的な廃船処理方法の早期の確立が求められているところでございします。

現在ではどうなっているかといふと、一般的な処理方法としては、廃棄物処理業者がこれを破砕しましてどこか埋立て等に使っている、このように承知いたしております。

お話し、今後循環型社会の構築の場合にどうしていくかということでございますが、FRP船のリサイクルにつきましても、さまざまな方法が各方面で検討されております。これを廃材にしまして、セメント等の原材料としてまぜて再利用する技術を確立するとか、あるいは、船体の構成部分を少しばらしまして、その機器をそれぞれ再利用する技術を確立するといったようなことが考えられます。

いづれにしても、そのようなことを一度調査研究するために、平成十二年度予算で一億三千万円を計上いたしておりますので、ひとつよろしくお願い申し上げます。

○奥田(連)委員 時間が参りましたので、これで終わりたいと思ひますが、またプレジャーボート問題、新しい施設をつくることも遊休地の活用、あるいは漁船の数が減った港の転用、共用といったような、お金をかけないでも港務管理者との協力のもとにできるいろいろな

施策も多いかと思ひます。そういった施策をぜひとも実現していただきたいとお願ひする次第でございます。

そしてまた、大臣あるいは港務関係者の方々に、答申にも書いてありますポートセールスといった形で港の支援、国からできる支援といったものもぜひとも実行していただき、そして港の活性化を期していただきたいとお願ひする次第でございます。

ありがとうございました。

○仲村委員長 次に、平賀高成君。

○平賀委員 日本共産党の平賀高成でございます。

まず最初に、先日、宮内閣地下鉄日比谷線のあの脱線事故におきまして、四名の方が亡くなられて、三十四名の負傷者の方が生れました。私は最初に、こうした犠牲になられた方々に心からのお見舞いとお悔やみを申し上げたいと思ひます。

それで、まず最初に大臣に伺いたいと思ひますが、輸送の安全問題というのは、これは運輸行政の一番の命脈だと思ひます。特に、事故原因の徹底究明と再発防止対策、それから犠牲になられた方々の補償問題など、万全を尽くしてぜひやっておきたいと思ひます。

それから、事故原因の問題につきまして、これは、けさの新聞各紙を見ましても、もう既に一年前に、このような先頭車輪、こういう部分で空回りと言われる現象が起きていることが内部の鉄道専門誌に研究論文として報告をされていた、こういうことが報道されております。

私は、内部で既にいろいろな形で安全問題で懸念される部分があるという部分については、これはすべて報告を求めて、運輸省としましても総点検をやるべきだと思ひますが、この点について、大臣の見解を伺いたいと思ひます。

○二階国務大臣 ただいま平賀委員御指摘のとおり、今回の事故に對しまして、私たち運輸省としては当然のことでございますが、総理からも、原

因の究明、再発防止、そして遺族の皆さんあるいはおけがをされた方々に対して万全を尽くすようにという御指示がございましたが、私どもは、今の線に沿って営団を指導しながら、そして、運輸省としてなすべき限りのことを尽くして問題の解決に努力をしてまいりたいと思っております次第でございます。

ただいまの新聞報道等、事故発生以来、新聞のみならずテレビ、ラジオ、またあらゆる機関から事故原因等について御意見が出されておりますことは承知をいたしておりますが、私どもは、今専門家の皆様の手によって原因究明に鋭意取り組んでおるところでございます。ただいまのようなことも当然念頭に入れてまいりますが、現在のところは慎重な対応をしたい。的確に、しかもスピーディーにやることは当然でございますが、原因について今軽々に論ずることは差し控えたいと思っております。

○平賀委員 ぜひ速やかな対応をお願いしておきたいと思えます。

それでは、港湾法の問題について質問します。この港湾法の一部を改正する法律案は、全国的、広域的な観点から、効率的な物流体系の構築に資する港湾の整備とその適正な管理運営を推進することなどを目的としております。

今までは、重要港湾は国の利害に重大な関係がある港湾として定めて、特定重要港湾については、法的な定義はありませんでしたが、本法案で、国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点として特に重要な港湾として定義をしております。また、港湾施設整備における国庫負担率等の見直しによって、重要港湾の直轄事業として実施する水域施設等の建設または改良の費用に対する国の負担割合を十分の五から十分の五・五に引き上げる、こういう改定になっております。これらの改正の内容から、港湾整備に対する国の責務として、直轄事業の整備促進にあるというふうに私は思っているわけですが、大臣、この理解でいいでしょうか。

○二階国務大臣 直轄事業につきましては、地方分権推進委員会第五次勧告に従い、国と地方の役割分担の明確化と国の役割の重点化を図る観点から、既に昨年の通常国会において、その実施基準を重要港湾が国際、国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設等に限定し、明確化するための港湾法第五十二條の改正を行ったところであります。

今回の国庫負担率の見直しは、以上の措置を受けまして、直轄工事対象施設についての国の財政的な責任を明確化するために行うものでありまして、御指摘のような目的で行うものではございません。

そして、重要港湾に対する補助率のアップ、また、地方の港湾に対する対応等をトータルで考えますと、それぞれの地域におきましていわゆる港湾管理者の財政負担というものは軽減される方向でありまして、地元の関係者もみんなこのことを了解しております次第であります。

○平賀委員 いろいろ言われましたけれども、国の責任で行う直轄事業、これはその責任にふさわしく補助負担率も高めるといのが趣旨だということに、私理解しました。

それで、今直轄事業そのものについて、これはずっとふえてきているわけですね。特に、第九次の港湾整備計画では、物流コストの削減や国際競争力の強化のために、この優先投資先として、国際海上コンテナターミナルの整備を、国のイニシアチブを持って直轄事業として、今第九次の港湾整備計画の中で、中核・中核国際港湾で五十パーセントという計画になっていると思えます。

それで、特にその点で伺いたいたのですが、我が国の輸出入コンテナの貨物取扱量や、それから外貿コンテナの取扱量は、トン数と個数でこの三年間どういふ変化になっているでしょうか。局長に伺います。

○川崎政府参考人 最近三年間の外貿コンテナ取扱量の推移でございますが、まず、九六年につきましては、輸出が七千六百九十万トン、輸入が八

千七百八十万トン、合計一億六千四百七十万トンでございます。それに対して、そのコンテナの数で申し上げますと、輸出が五百九十九万TEU、二十フィート換算のコンテナの量ということでございますが、それから、輸入については五百三十五万TEU、合計千五百四十四万TEUでございます。

また、九七年につきましては、輸出が七千九百九十万トン、輸入が八千八百四十万トン、合わせて一億六千八百四十万トンでございます。コンテナの個数で申し上げますと、五百三十五万TEU、輸入が五百四十五万TEU、合わせて一千万八十七万TEUでございます。

また、九八年の実績は、輸出が七千六百四十万トン、輸入が八千二百八十万トン、合わせて一億五千九百二十万トンでございます。コンテナの個数につきましては、輸出が五百二十三万TEU、輸入が五百三十四万TEU、合わせて一千万八十七万TEUでございます。

なお、平成十一年の上半期については速報値で私も把握をしておりますが、それにつきましては、輸出が二百七十四万TEU、輸入が二百八十二万TEU、合わせて五百五十六万TEUでございます。対前年同期に比べて九パーセントの増というふうになっております。

○平賀委員 今お話しになったように、この外貿ターミナルのコンテナの個数でいいますと、九七年から九八年の変化についても、逆に個数そのものは減っているということが言われました。ですから、貨物や個数については全体としては横ばいか、もしくは下がっているというのが今の実態だと思えます。

それで、第九次のこの港湾整備計画で、今後中核・中核国際港湾で五十パーセントふやしていくということになりますと、やはり貨物の量は横ばいか、もしくは減るわけですから、一パーセント当たり効率は点でいいますと、さらに効率の悪いパーセントになっていくということは明らかだと私は思います。

それで、特にこの点で具体的にちょっと伺いたいたのは、今、川崎港の水深のコンテナターミナルの第二バースの整備について、川崎市の方は何とかつくってもらいたいというふうな意見を上げていっていると思えます。運輸省の方は、これはやるべきではないという態度だと思えますが、どうしてそういうふうな対応をされているのか、理由を説明していただきたいと思えます。

○川崎政府参考人 先ほどコンテナの貨物量の推移についての先生の御指摘がございましたが、九九年の実績を申し上げましたけれども、九九年については、上半期は九パーセントの伸びを示しているということが一つ。

それから、先ほど五十バースの新設ということについての御指摘がございましたが、その五十バースの中には、例えば東京港の大井埠頭にございますのは、八バースを七バースにつくり直しております。大水深バースに。ですから、八バースそのものは一たんゼロにして、つくり直して七バース。まあ同じ場所につくるわけですので、より安い金額でつくることができるというふうにしておりまして、つくりかえておりますものも入れていることでございます。

それから、川崎港のコンテナターミナル、第二バースについてのお尋ねでございますが、川崎港の方では第二バースについてもお考えで、予算要求もしていただいているわけですが、私も、私どもとしては、十二年度についての新規着工については見送ったわけでございます。

それにつきましては、平成十年度の取扱貨物量が、TEUで申し上げますと四万三千TEU、平成十一年が六万七千TEUということですが、それぞれの年次におきましては、対前年の伸び率が一・七七、一・五五ということになってございますけれども、現時点では一バースで対応できるのではないかということで、新規バースの着工は見送ったものでございます。

○平賀委員　先ほどの三年間の貨物の個数の変動ですけれども、結局は横ばいだ、全体の年度を見ていったとしても飛び抜けてふえているというふうなことはないと思います。

それから、今の川崎の状況について言っても、今お話があったように、これは能力からいっても、仮に一・七七倍にふえたとしても、最大取扱能力の十三万四千個に比べると、九八年度の実績でいいますと、三八・七％にも満たない、そういうふうな状況に今川崎の港はなっているわけですね。ところが、そういう状況の中で、川崎市は第二バースの整備についていろいろ要請をしています。

特に今、第一パスでさえもそのぐらいの稼働率であるにもかかわらず、これは二隻の大型のコンテナ船が同時に停泊できないからだということとで、二つ目をつくりたいということだったのですが、十三億円かけてコンテナパスを六十三メートル延ばせば何とかなるということで、今こういうふうな動きが進んでおります。しかし、それでもなおかつ川崎市の方は第二パスをつくりたい、こういうふうになっているわけです。

それで、実際に、大水深のバースが必要なら三万トンから六万トン未満のコンテナ船、この大型のコンテナ船がどれだけ入ってきたのか。川崎市の資料を見ますと、九六年にはそういう大型のコンテナ船は二隻です。九七年は四隻です。九八年はわずか一隻、こういうふうな状況でありますから、私はもう実績から見してもこのような大水深のバースは必要ないと思いますが、運輸省はどのように考えますか。

○川嶋政府参考人 新規パスが必要かどうかにつきましては、先生御指摘のようなパス当たりの能力に照らして判断するということもございますが、船はスケジュールに従って運航をしているわけでございますけれども、それ自身は船社の計画に従って運転をされるものでございまして、その場合にどうしても二隻が同時に入港して岸壁を使いたいというふうなことも起こってくるわ

けでございます。

先ほど先生の御指摘にもございましたが、川崎港におきましても、ある曜日には二隻同時に入港する、スケジュール上そうなっておりまして、一隻はどうしても待船をせざるを得ないということでございます。そのことについては、川崎港にとりましては、ポートセールス等を行いますときにかなりの痛手になっていることは事実かと思っております。

ただ、先ほど申し上げましたように、平成十一年度の実績は六万七千TEUということでございますので、現時点では、簡易な救済措置、網取り用の施設、そういったものを設けることによつて、一バースを有効に活用して二隻の船にも対応するということも含めて検討していただければどうかというふうに考えている次第でございます。

○平賀委員　実際には川崎のコンテナターミナルの会社自身も相当な赤字を生み出しておりまして、これも今年度末になりますと累積損失額が四億一千四百億円に上るわけですね。それに対して、さらに市がこれから十八億五千万円の管理運営費を支援し、さらには年間一億一千万から一億五千万のクリーンの使用料までサービスをするということをやっても、これだけの赤字が出ているわけですね。ですから、本当にそういうふうな実態を見れば、そういうむだ遣いは私はやめるべきだということを変更して強調しておきたいと思います。

それで、特にこの問題で、直轄事業の補助率を引き上げる、同時に地方港湾の補助率は十分の五から十分の四以下にするということになっております。私は静岡県出身ですが、「静岡県の港湾」という冊子があります。この冊子を見ますと、実際に静岡県の土肥港や大井町港の防波堤整備計画は、第九次の港湾整備五カ年計画の整備対象となつていながらもかわらず休止になつていっているわけですね。この西伊豆の港は冬のときには風から波から非常に強くて、しかし、漁業をやっている方やフェリーとかいろいろ交通網にとつても何ともし

でも必要な防波堤だから、何とか休止ではなくて予算をつけてもらいたいという切実な声が上がっているわけです。これは町を挙げてそういうふうになっているわけです。

特にこの土肥の建設課長さんからも「土肥港の整備促進について」という熱烈な要望書も超党派で届いているわけですが、こういう生活に密着した港湾整備について、地元の方々の要望を聞いていただけるように、ぜひ大臣、対応していただきたいと思いますが、その点の見解を伺いたいと思います。

○二陸國務大臣 平賀委員から港灣についての大変な激励をいただきました、私は内心大変感謝をいたしているところであります。

地方港湾の土肥港につきまして、私自身も地元
の皆さんから要望を伺ったことがございます。港
湾につきましては、地域のいわゆる港湾管理者の
意向、そして地元の市町村の御意見を十分伺い
ながら、現在休止になっておりまして、地元の要
請、その必要性を運輸省が判断する、そうした条
件が必要であります。また再開ということも考
えられるわけでありまして、地元の地方港湾そ
して重要港湾それぞれ相まって日本の港湾とし

役割を果たしておるわけでございますから、どうぞ一層の御支援をこの際お願いしておきたいと思っております。静岡県に対してもただいまのような御意見のあったことを伝えて、関係者の御意向を改めて確認をしておきたいと思っております。

○平賀委員　私は、大水深のコンテナバースだとか、そもそも非常に効率の悪い、また、ばらまきだと言われるようなものについてやめろと言うののであって、国民生活にとって必要な港湾整備はやるべきだということを言っているわけで、これはごちゃまぜの議論ではありません。そのことを言っておきたいと思います。

それから、プレジャーボートの問題について質問します。

今度の港灣法の改正によりまして、不法係留の船舶について地方自治体が処理や管理や売却など

ができるということになりました。それで、現在の全国的なブレッジャーボートの実態について、九六年の調査によりますと、全国では二十万八千隻ありまして、その中で十三万八千隻が公共水域に放置をされている、これが実態です。特に、静岡県は全国ワーストツーになっていまして、浜名湖でも不法係留が大きな問題になっていまして、今、規制強化の方向に動き始めていますが、県内ではブレッジャーボートが一万二千四百六隻係留されています、その中で、八割の九千八百八十四隻が放置艇で、しかもそのうちの六千五百隻が浜名湖に集中をしているというのが実態です。

それでこの港灣法の一部改正で、関係自治体がこれらの船の処分や管理や売却などをやるということになりますと、私は二つの問題が起こると思うのですね。一つは、放置艇が一斉に投棄をされて、この処理に対して一定のまとまった処理費がどんとかかる、それからもう一つは、放置艇が処理された後、今後持ち主のわからないようなこういう船舶があつてはなりませんから、その持ち主を特定するようなシステムをどうつくっていくのか、この二つの問題が私は問われると思うのですね。

この点について、まず最初に、一斉に出てくるこの放置艇は、なぜこういうふうな状況になるのかといひますと、私も現地の漁業関係者の方にお話を伺いますと、これは船を譲り受けたとかそういう船がかなりあります。それでも今静岡県は、これらの放置艇に対して県の条例で放置艇の廃棄処分ができる、同時に、六千五百隻の放置艇のいわば受け皿をつくる、こういう整備が始まっているわけです。しかし、暫定的にくいを打って、そこにロープをかけてとめるという暫定係留でも年間三万三千元かかる。しかも、三万三千元も払うのはばかばかしいと、これを契機にしてやめてしまいたいという人たちがかなりいるのです。大体六千五百隻の中の三千隻がそれぐらいの人たちだということをも漁業関係者の方が話しておりました。

ですから、一斉に出てくる放置艇の処理費、これはどが持つのか、港湾管理者の県が持つのか、それとも国が支援をするのか、この点について大臣の見解を伺いたいと思います。

○二階国務大臣 プレジャーボートの廃船処理につきましては、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づいて、基本的には所有者と地方自治体によって行われるべきものと考えております。しかしながら、御指摘にもありましたが、プレジャーボートは他の廃棄物と比較して物が大きいわけでありまして、回収が困難である上に、その材料である繊維強化プラスチック、いわゆるFRPは処理が容易でないわけでありまして、このため、事業者にも協力をお願いし、処理事業者に関する情報の提供、流通ルートの活用等により廃船処理が円滑に行われるように努めているところであります。

しかし、将来的にはFRP廃船が増加していくことが予測されることから、リサイクル技術の確立を目指すべく平成二十二年に所要の予算措置をお願いしているところであります。当該技術の確立とリサイクルシステムの事業化に関し、メーカー等に対しても所要の協力を積極的に求めてまいりたいと考えております。

○平賀委員 今、メーカーにも積極的に支援を要請してきたいという答弁がありました。この点については、もう少し具体的にどの辺まで考えてみるのか。九八年の五月十五日の運輸委員会、このプレジャーボートの問題で、当時の藤井運輸大臣がメーカー負担の問題についても前向きに検討したいというふうに言われておりましたので、具体的にどの辺まで考えているのか、その点についてちょっと伺いたいのです。

○二階国務大臣 放置艇の数に比して収容施設の収容容量が圧倒的に不足しているということは、委員も御承知のとおりであろうと思っております。即座に保管場所が義務化できる環境が整っているとは判断しておりません。慎重な検討が必要だと考えております。

しかし、言わんとされる御趣旨は十分理解できるわけでありまして、今後、十分検討してまいりたいと考えております。当面は、今回の法改正による規制の強化により港湾管理上の支障の排除に力点を置くとともに、収容施設の整備促進に努めていくことを念頭に置いていきたいと考えております。これらの効果を見えながら、保管場所の義務化の必要性について運輸省、建設省、水産庁の三省庁で連携して検討してまいりたいと思っております。

○平賀委員 それは、ぜひさらに踏み込んで検討していただきたいと思っております。それからもう一つ、そもそもこの放置艇の問題がなぜ生まれてくるのかについて。現状では船舶を購入した場合、自動車であれば車庫証明がなくとも購入できるという問題があると思っております。それで、特に持ち主を特定するというシステムをぜひこの機会に確立していただきたいと思っております。この点について、大臣は持ち主をきっちり特定するそういうシステムについてどのように考えてみるのか、見解を伺いたいと思っております。

○二階国務大臣 平成九年度のプレジャーボート係留・保管対策に関する提言では、係留、保管能力の向上のための取り組みとあわせ、将来的にプレジャーボートを所有するに当たって保管場所の確保を義務づける制度の創設を検討する必要があるとされておるわけですが、私も同じような思いでございます。

今、委員の御指摘の点につきましては、今後、自動車の車庫証明と同じようなことを考えてはどうかということですが、先ほど御答弁申し上げましたように、この係留の容量等に制限といえますが、圧倒的に不足をしておるこの状況を見ますときに、今即座に保管場所の義務化を行えるような環境が整っているとは言いがたい、こういう考えでございます。

慎重な検討を必要といたしますが、早急に、運輸省、建設省、水産庁等と連携して、地元のいわゆる漁業関係者のみならず、景観の阻害等において極めて関係者から指摘の多い問題でありますので、運輸省としまして、先ほど申し上げました建設省、水産庁と相協力して、前向きに検討してまいりたいと思っております。

○平賀委員 これは、地元の漁業者の方たちや地元住民の皆さんから言わせると、自動車の違法駐車やごみの不法投棄、エンジンの騒音、それから漁網の切断とか、とにかく本場に大変な状況があります。やはり県外の方たちは顔もわからないし、だれも知らないということからそういうふうな行為があるものですから、ぜひこの点については、そういう皆さんの要望にこたえて早急にその是正ができるように、最後に大臣の決意を伺って、終わりたいと思っております。

○二階国務大臣 プレジャーボートをお持ちになるという方々は、社会的に見てもかなり立場の高いいと思います。かなり責任を負える立場の方々だと思っております。したがって、そうした方々のモラルの向上ということがまず第一だと思っております。

すべて法律で縛るというだけではなくて、そうした関係者のモラルの向上にも期待をいたしたいと思っております。先ほど来御議論のありました点につきましては、私どもも同じような思いを持っておる部分もありますので、基本的には、積極的に対応してまいりたいと思っております。

○平賀委員 以上で終わります。

○仲村委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○仲村委員長 これより討論に入ります。

討論の申し出がありますので、これを許します。寺前巖君。

○寺前委員 港湾法の一部を改正する法律案に対する反対の討論をやらせていただきます。

本法案は、国際競争力の強化、物流コスト削減

のために、中核・中核国際港湾の国際海上コンテナターミナルに重点的に投資ができるように国庫負担を引き上げています。

我が国のコンテナ貨物取扱量の九〇%以上を占める中核国際港湾の稼働率は五八%と言われています。こうした需給ギャップが港湾のばらまき整備にあることは明らかであります。本法案は、従来のコンテナターミナルへの重点的投資の名のもとに引き続きばらまき整備を温存、拡大するものであり、反対です。

一方、地方港湾の補助率は現行どおりとはいえ、既に、港湾整備緊急措置法の九六年五月の改正において、港湾整備の投資の重点化を理由に地方港湾が切り捨てられてきております。今日、予算面で、この地方港湾切り捨てをより一層促進させていることになっております。

以上の理由から、港湾法の一部を改正する法律案に反対します。

なお、本法案では、法の目的に、環境の保全に配慮を明記し、基本方針の記載事項に、港湾相互間の連携の確保及び環境の保全に配慮に関する基本事項を追加し、放置艇の対策の推進など幾つかの改善点が出されています。これは、現行の枠組みでも十分行わねばならぬものであることを申し添えて、反対討論を終わります。

○仲村委員長 これにて討論は終局いたしました。

○仲村委員長 これより採決に入ります。

港湾法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

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

お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任

願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○仲村委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○仲村委員長 次に、内閣提出、運輸施設整備事業団法の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。二階運輸大臣。

運輸施設整備事業団法の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○二階運輸大臣 ただいま議題となりました運輸施設整備事業団法の一部を改正する法律案につきまして、提案理由を御説明申し上げます。

特殊法人等の整理合理化につきましては、行政の減量化と新たな時代の要請にこたえるため、平成九年六月に造船業基盤整備事業協会について、造船業構造転換業務の完了に伴い、平成十二年の通常国会において法律改正を行いこれを廃止することとし、技術開発支援業務及び造船ダンピング調査業務は運輸施設整備事業団へ移管するとの閣議決定がなされたところであります。

同閣議決定に基づき、特殊法人等の整理合理化を推進するため、造船業基盤整備事業協会を解散して、その業務の一部を運輸施設整備事業団に移管するとともに、高度船舶技術を用いた船舶等の実用化を図るための必要の業務を新たに運輸施設整備事業団に実施させることとし、この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、造船業基盤整備事業協会は、この法律の施行のときにおいて解散するものとし、その一切の権利及び義務は、そのときにおいて運輸施設

整備事業団が承継することとしております。その際、造船業基盤整備事業協会に対する政府及び日本政策投資銀行の出資金は、運輸施設整備事業団に対する出資金として運輸施設整備事業団に移管することとし、造船業基盤整備事業協会に対する政府及び日本政策投資銀行以外の者の出資金については、引き続き資金的貢献を希望する者の持分は運輸施設整備事業団に新たに造成される信用基金に充てる拠出金として承継し、その他については出資者に払い戻すこととしております。

第二に、造船業基盤整備事業協会の高度船舶技術に関する技術開発支援業務の一部を運輸施設整備事業団に移管するとともに、モーターシフト及び船舶等による環境負荷の低減を推進するため、高度船舶技術を用いた船舶等の実用化を図るべく、当該船舶等の製造に必要な資金の借り入れに対する債務保証業務を、運輸施設整備事業団の業務として追加することとしております。

第三に、現時点で未施行の法律である外国船舶製造事業者による船舶の不当廉価建造契約の防止に関する法律の規定により造船業基盤整備事業協会が実施することとなっている造船ダンピング調査業務は、本法の施行日以降の同法の施行日において、運輸施設整備事業団の業務として追加することとしております。また、同業務の追加に伴い、運輸施設整備事業団法の目的規定を変更することとしております。

第四に、造船業基盤整備事業協会の造船業構造転換業務の完了に伴い、当該業務により買収した土地等の管理、譲渡等の業務を当分の間運輸施設整備事業団が行うこととしております。

その他、造船業基盤整備事業協会の解散に伴う経過措置等を定めることとしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○仲村委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時十九分散会

運輸施設整備事業団法の一部を改正する法律案

運輸施設整備事業団法の一部を改正する法律案

運輸施設整備事業団法(平成九年法律第八十三号)の一部を次のように改正する。

目次中第二十四条を第二十四条の三に改める。

第二条中第十二号を第十三号とし、第十一号の次に次の一号を加える。

十二 高度船舶技術 船舶、船舶用機関及び船舶用品(以下船舶等という)の製造及び修繕に関する技術であつて、それらの性能又は品質の著しい向上に資するものその他の造船に関する事業における技術の高度化に相当程度寄与するものをいう。

第五条第二項の後段として次のように加える。

この場合において、政府は、当該出資した金額の全部又は一部が第二十四条の三第一項の信用基金に充てるべきものであるときは、その金額を示すものとする。

第十三条第四号中「海洋汚染防止設備の製造若しくは修繕」を「船舶用品の製造、修繕若しくは貸付け」に改める。

第二十条第一項中第十一号を第十七号とし、第十号を第十六号とし、第九号の次に次の六号を加える。

十 民間において行われる高度船舶技術に関する試験研究に必要な資金(以下この項において「試験研究資金」という。)に充てるための助成金を交付すること。

十一 国土交通大臣の定める金融機関からの試験研究資金の借入れに係る利子の支払に必要な資金に充てるための助成金を交付すること。

と。

十二 試験研究資金又は高度船舶技術を用いた船舶等の製造に必要な資金の借入れに係る債務の保証を行うこと。

十三 政府以外の者の委託を受けて、高度船舶技術に関する試験研究を行うこと。

十四 高度船舶技術に関する情報を収集し、整理し、及び提供すること。

十五 高度船舶技術に関し調査すること。

第二十三条中「第二十条第一項第十号を」第二十条第一項第十六号に改め、同条に次の三項を加える。

2 事業団は、国土交通大臣の認可を受けて、第二十条第一項第十二号に掲げる業務(債務の保証の決定を除く。)の一部を金融機関に委託することができる。

3 金融機関は、他の法律の規定にかかわらず、前項の規定による委託を受け、当該業務を行うことができる。

4 第二項の規定により業務の委託を受けた金融機関(第三十九条第一項及び第四十四条において「受託金融機関」という。)の役員又は職員で、当該委託業務に従事するものは、刑法その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第三章中第二十四条の次に次の二条を加える。

(試験研究実施者等の納付金)

第二十四条の二 事業団は、業務方法書で定めるところにより、第二十条第一項第十号の助成金の交付を受けて高度船舶技術に関する試験研究を行った者又はその承継人(以下この条において「試験研究実施者等」という。)から、当該高度船舶技術の利用により試験研究実施者等が得た収入又は利益の一部を同号に掲げる業務に要する経費に充てるための納付金として徴収することができる。

(信用基金)

第二十四条の三 事業団は、第二十条第一項第十二号に掲げる業務及びこれに附帯する業務に関

と。

十二 試験研究資金又は高度船舶技術を用いた船舶等の製造に必要な資金の借入れに係る債務の保証を行うこと。

十三 政府以外の者の委託を受けて、高度船舶技術に関する試験研究を行うこと。

十四 高度船舶技術に関する情報を収集し、整理し、及び提供すること。

十五 高度船舶技術に関し調査すること。

第二十三条中「第二十条第一項第十号を」第二十条第一項第十六号に改め、同条に次の三項を加える。

2 事業団は、国土交通大臣の認可を受けて、第二十条第一項第十二号に掲げる業務(債務の保証の決定を除く。)の一部を金融機関に委託することができる。

3 金融機関は、他の法律の規定にかかわらず、前項の規定による委託を受け、当該業務を行うことができる。

4 第二項の規定により業務の委託を受けた金融機関(第三十九条第一項及び第四十四条において「受託金融機関」という。)の役員又は職員で、当該委託業務に従事するものは、刑法その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第三章中第二十四条の次に次の二条を加える。

(試験研究実施者等の納付金)

第二十四条の二 事業団は、業務方法書で定めるところにより、第二十条第一項第十号の助成金の交付を受けて高度船舶技術に関する試験研究を行った者又はその承継人(以下この条において「試験研究実施者等」という。)から、当該高度船舶技術の利用により試験研究実施者等が得た収入又は利益の一部を同号に掲げる業務に要する経費に充てるための納付金として徴収することができる。

(信用基金)

第二十四条の三 事業団は、第二十条第一項第十二号に掲げる業務及びこれに附帯する業務に関

する信用基金を設け、第五条第二項後段の規定により政府が示した金額をもってこれに充てるものとする。

2 前項の信用基金は、国土交通省令で定めるところにより、毎事業年度の損益計算上利益又は損失を生じたときは、その利益又は損失の額により増加又は減少するものとする。

第二十八條第三号中「前二号」を「前三号」に改め、同号を同条第四号とし、同条第二号の次の一号を加える。

三 第二十条第一項第十号から第十五号までの業務及びこれらに附帯する業務

第三十条第一項第一号中「第十号までの業務及び」を「第九号まで及び第十二号から第十六号までの業務並びに」に改める。

第三十三條の次に次の一条を加える。

(補助金)

第三十三條の二 政府は、予算の範囲内において、事業団に対し、第二十条第一項第十号の業務に要する経費の一部を補助することができ

る。

第三十六條第二項中「規定は」の下に「第二十

第一項第十号の規定により事業団が交付する助成金及び」を加える。

第三十九條第三項中「第一項」の下に「又は第二

項」を加え、同項を同条第四項とし、同条第二

中「前項を」前二項に改め、同項を同条第三項と

し、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 国土交通大臣は、この法律を施行するため必要

要があると認めるときは、受託金融機関に対し、その委託を受けた業務に関し報告をさせ、

又はその職員に、受託金融機関の事務所に立ち

入り、その委託を受けた業務に関し業務の状況

若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させる

ことができる。

第四十二條の見出しを「(協議)」に改め、同条第

一項第一号中「第八項の下に」第二十三條第二

項を加え、同項中第六号を第七号とし、第二号

の次に次の一号を加える。

二 第二十条第一項第十一号の規定により金融機関を定めようとするとき。

第四十二條に次の二項を加える。

2 国土交通大臣は、第二十四條第一項の認可

(第二十条第一項第十号から第十五号までに掲

げる業務(高度船舶技術を用いた船舶等の製造

に必要な資金の借入れに係る債務の保証に係る

ものを除く。)及びこれらに附帯する業務(以下

この項において「試験研究促進業務」という。))に

係る部分に限る。又は第二十六條の認可(試験

研究促進業務に係る事業計画の部分に限る。))を

しようとするときは、関係行政機関の長に協議

しなければならない。

第四十四條中「第三十九條第一項」の下に「若し

くは第二項」を加え、「同項」を「同条第一項若しく

は第二項」に改め、「事業団」の下に「又は受託金融

機関」を加える。

附則第十四條第二項第二号中「前号」を「前二

号」に改め、同号を同項第三号とし、同項第一号の次

に次の一号を加える。

二 運輸施設整備事業団法の一部を改正する法

律(平成十二年法律第 号。第五項にお

いて「一部改正法」という。附則第八條の規定

による廃止前の造船業基盤整備事業協会の法

(昭和五十三年法律第百三十三号。第五項にお

いて「旧協会法」という。第二十九條第一項第二

号から第四号までに掲げる業務を行うこと。

附則第十四條第四項を次のように改める。

4 前三項の規定によりこれらの規定に規定する

業務が行われる場合には、第二十八條第一号中

「並びに同条第二項の業務」とあるのは、同条

第二項の業務並びに附則第十四條第一項及び第

三項の業務と、同条第二号中「これらに附帯す

る業務」とあるのは「附則第十四條第二項第一

号の業務並びにこれらに附帯する業務」と、同条

第三号中「これらに附帯する業務」とあるのは

「附則第十四條第二項第二号の業務並びにこれ

らに附帯する業務」と、第三十條第一項第一号

中「同条第三項の業務」とあるのは「同条第三項

の業務並びに附則第十四條第二項の業務」と、

第三十三條の二中「第二十条第一項第十号」とあ

るのは「第二十条第一項第十号及び附則第十四

條第二項第二号と、第三十六條第二項中「第二

十條第二項第二号から第四号まで」とあるのは

「第二十条第二項第一号から第四号まで又は附

則第十四條第一項第一号」と、第四十二條第一

項第一号中「又は第三十四條第二項若しくは第

三項」とあるのは「第三十四條第二項若しくは

第三項又は附則第十四條第五項の規定によりな

おその効力を有するものとされる運輸施設整備

事業団法の一部を改正する法律(平成十二年法

律第 号)附則第八條の規定による廃止前

の造船業基盤整備事業協会の法(昭和五十三年法

律第百三十三号。第三十條第一項と、第四十五條第

三号中「第二十条第一項から第三項まで」とある

のは「第二十条第一項から第三項まで及び附則

第十四條第一項から第三項まで」とする。

附則第十四條に次の一項を加える。

5 第二項の規定により事業団が行う同項第二号

の業務については、旧協会法第三十條、第三十

三條から第三十五條まで、第五十三條及び第五

十四條の規定は、一部改正法の施行後も、なお

その効力を有する。この場合において、旧協会

法第三十條第一項中「協会」とあるのは「運輸施設

整備事業団」と、前条第一項第一号から第四

号までとあるのは「前条第一項第二号から第四

号まで」と、同条第二項中「前条第一項第一号

から第四号まで」とあるのは「前条第一項第二号

から第四号まで」と、旧協会法第三十三條第一

項及び第二項中「協会」とあるのは「運輸施設整備

事業団」と、第二十九條第一項第一号から第三

号までとあるのは「第二十九條第一項第二号及

び第三号」と、旧協会法第三十四條第一項から

第三項までの規定及び第五項並びに第三十五條

第一項中「協会」とあるのは「運輸施設整備事業

団」とする。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、平成十三年三月一日から施

行する。ただし、次条の規定は公布の日から施

行する。

(持分の払戻し)

第二条 造船業基盤整備事業協会(以下「協会」と

いう。)に出資した政府及び日本政策投資銀行以

外の者は、協会に対し、平成十三年一月十日か

ら同月三十一日までの間に限り、その持分の全

部又は一部の払戻しを請求することができる。

2 協会は、前項の規定による請求があったとき

は、造船業基盤整備事業協会法(昭和五十三年

法律第百三十三号。次条第六項及び附則第九條にお

いて「協会法」という。第六條第一項の規定にか

かわらず、協会の解散の日の前日までに、当該

請求をした者に対し、当該請求があった持分の

全部又は一部に係る出資額に相当する金額によ

り持分の払戻しをしなければならない。この場

合において、協会は、その払戻しをした金額に

より資本金を減少するものとする。

(協会の解散等)

第三条 協会は、この法律の施行の時にいて解

散するものとし、その一切の権利及び義務は、

その時において運輸施設整備事業団(以下「事業

団」という。)が承継する。

2 協会の平成十二年四月一日に始まる事業年度

は、協会の解散の日の前日に終わるものとし

る。

3 協会の平成十二年四月一日に始まる事業年度

に係る決算並びに財産目録、貸借対照表及び損

益計算書については、なお従前の例による。

4 第一項の規定により事業団が協会の権利及び

義務を承継したときは、その承継の際における

協会に対する政府及び日本政策投資銀行の出資

金に相当する金額は、その承継に際し政府及び

日本政策投資銀行から事業団にこの法律による

改正後の運輸施設整備事業団法(以下「新法」と

いう。第二十四條の三第一項の信用基金に充て

るべきものとして出資されたものとする。この

場合において、事業団は、その額により資本金を増加するものとする。

5 第一項の規定により事業団が協会の権利及び義務を承継したときは、その承継の際における協会に出資した政府及び日本政策投資銀行以外の者の持分は、この法律の施行の時に、当該持分に係る出資額に相当する金額により払い戻されたものとし、その払い戻されたものとされた金額に相当する金額が、この法律の施行の時に、当該政府及び日本政策投資銀行以外の者から事業団に新法第二十四条の第三項の信用基金に充てられるべきものとして提出されたものとする。

6 協会の解散については、協会法第四十九条第一項の規定による残余財産の分配は、行われない。

7 第一項の規定により協会が解散した場合における解散の登記については、政令で定める。

第四條 新法第二十四条の三第一項の信用基金（前条第四項の規定により日本政策投資銀行から出資があつたものとされた金額に係る部分に限る。）の運用によつて生じた利子は、新法第二十条第一項第一号及び第二号に規定する業務並びにこれらに附帯する業務以外の業務に要する経費に充てることができるものとする。

第五條 事業団は、新法第二十六条又は第二十七条第一項の規定による認可又は承認を受けたときは、当該認可又は承認に係る事業計画、予算及び資金計画に関する書類又は財務諸表を日本政策投資銀行に送付しなければならない。

（提出金の返還）
第六條 事業団は、附則第三条第五項の規定により提出があつたものとされた金額（以下この条において「提出金」という。）について、新法第二十条第一項第二号に規定する業務及びこれに附帯する業務の実施の状況、新法第二十四条の三第一項の信用基金の状況等を勘案して、当該業務に支障がないと認めるときは、国土交通大臣の認可を受けて、これを当該提出金を提出したものとされた者に対し、その提出金の額を限度として返還することができる。

2 前項の規定により提出金の返還がなされたときは、信用基金は、その返還した金額により減少するものとする。

（役員に関する特例）
第七條 事業団に、役員として、新法第九条に定めるもののほか、当分の間、理事一人を置くことができる。この場合において、その理事の任期は、新法第十二条第一項の規定にかかわらず、一年とすることができる。

（造船業基盤整備事業協会の廃止）
第八條 造船業基盤整備事業協会は、廃止する。

（造船業基盤整備事業協会の廃止に伴う経過措置）
第九條 前条の規定の施行前に同条の規定による廃止前の協会法（第二十条を除く。）の規定によりした処分、手続その他の行為は、新法の相当規定によりした処分、手続その他の行為とみなす。

（外国船舶製造事業者による船舶の不当廉価建造契約の防止に関する法律の一部改正）
第十條 外国船舶製造事業者による船舶の不当廉価建造契約の防止に関する法律（平成八年法律第七十一号。次条において「不当廉価建造契約防止法」という。）の一部を次のように改正する。

第四條の見出し中「造船業基盤整備事業協会」を「運輸施設整備事業団」に改め、同条第一項中「造船業基盤整備事業協会（次項において「協会」という。）を「運輸施設整備事業団（次項において「事業団」という。）に改め、同条第二項中「協会」を「事業団」に改める。

附則第二条を次のように改める。
（運輸施設整備事業団法の一部改正）
第二條 運輸施設整備事業団法（平成九年法律第八十三号の一部を次のように改正する。
第一条に次の一項を加える。

2 運輸施設整備事業団は、前項に規定するもののほか、外国船舶製造事業者による船舶の不当廉価建造契約の防止に関する法律（平成八年法律第七十一号）に基づき、不当廉価建造契約に関する調査等の業務を行うことを目的とする。

第二十条第一項及び第二項中「第一條」を「第一條第一項」に改め、同条第九項を第十項とし、第六項から第八項までを一項ずつ繰り下げ、同条第五項第二号中「第七項」を「第八項」に改め、同条第六項を「第七項」とし、同条第四項を同条第五項とし、同条第三項中「前二項」を「前三項」に改め、同条第四項を「第五項」とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

3 事業団は、第一條第二項の目的を達成するため、次の業務を行う。

一 外国船舶製造事業者による船舶の不当廉価建造契約の防止に関する法律（平成八年法律第七十一号。次号において「不当廉価建造契約防止法」という。）第四條第一項の規定による調査を行うこと。

二 外国船舶製造事業者（不当廉価建造契約防止法第二條第二項に規定する外国船舶製造事業者をいう。）が締結した建造契約に関する情報その他の外国船舶製造事業者に関する情報を収集し、整理し、及び提供する。

第三十條第一項第一号中「同条第三項」を「同条第四項」に改める。

第四十二條第一項第一号中「第二十条第三項若しくは第八項」を「第二十条第四項若しくは第九項」に改め、同条第三号中「第二十条第七項第四号」を「第二十条第八項第四号」に改める。

第四十五條第三号中「第二十条第一項から第三項まで」を「第二十条第一項から第四項まで」に改める。

附則第十四條第一項から第三項までの規定中「第二十条第一項から第三項まで」を「第二十条第一項から第四項まで」に改め、同条第四項中「同条第三項」を「同条第四項」に、「第二十条第一項から第三項まで」を「第二十条第一項から第四項まで」に改める。

（不当廉価建造契約防止法の一部改正に伴う経過措置）
第十一條 前条の規定の施行の日において不当廉価建造契約防止法がすでに施行されている場合にあつては、同条の規定による改正前の不当廉価建造契約防止法第四條第一項の規定による調査に従事する協会の役員又は職員であつた者に係るその調査に関して知り得た秘密を漏らしてはならない義務については、前条の規定の施行後も、なお従前の例による。

2 前項の規定により従前の例によることとされる事項に係る前条の規定の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（罰則に関する経過措置）
第十二條 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（地方税法の一部改正）
第十三條 地方税法（昭和二十五年法律第二百一十六号）の一部を次のように改正する。

第七十二條の五第一項第六号中「造船業基盤整備事業協会」を削る。

附則第十一條中第十七項を削り、第十八項を第十七項とし、第十九項から第二十八項までを一項ずつ繰り上げる。

附則第三十一條の三第五項を削り、同条第六項中「第四項」を「前項」に改め、同項を同条第五項とし、同条第七項を同条第六項とし、同条第八項から第十項までを一項ずつ繰り上げる。

定する土地の取得に対して課する不動産取得税については、なお従前の例による。

2 旧地方税法附則第三十一条の第五項に規定する土地に係る平成十三年度分までの特別土地保有税及び平成十三年三月一日前にされた同項に規定する土地の取得に対して課する特別土地保有税については、なお従前の例による。

(租税特別措置法の一部改正)

第十五条 租税特別措置法(昭和三十二年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

第八十条第三項を削る。

(所得税法の一部改正)

第十六条 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表造船業基盤整備事業協会の項を削る。

(法人税法の一部改正)

第十七条 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第二第一号の表造船業基盤整備事業協会の項を削る。

(消費税法の一部改正)

第十八条 消費税法(昭和六十二年法律第八号)の一部を次のように改正する。

別表第三第一号の表造船業基盤整備事業協会の項を削る。

(国土交通省設置法の一部改正)

第十九条 国土交通省設置法(平成十一年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第十四条第一項第三号中、造船業基盤整備事業協会法(昭和五十三年法律第百三十三号)を削る。

附則第八条を附則第九条とし、附則第七条の次に次の一条を加える。

(交通政策審議会の所掌事務の特例)

第八条 交通政策審議会は、第十四条第一項各号に掲げる事務をつかさどるほか、当分の間、運輸施設整備事業団法(平成九年法律第八十三号)附則第十四条第五項の規定により

なおその効力を有するものとされる旧造船業基盤整備事業協会法(昭和五十三年法律第百三十三号)の規定によりその権限に属させられた事項を処理する。

理由

特殊法人等の整理合理化を推進するため、造船業基盤整備事業協会を解散し、同協会が実施していた業務の一部を運輸施設整備事業団に実施させるとともに、高度船舶技術を用いた船舶等の実用化を図るため、当該船舶等の製造に必要な資金の借入に係る債務保証業務を同事業団に新たに実施させる等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成十二年三月二十一日印刷

平成十二年三月二十二日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局