

衆議院 第一百五十六回国会 国土交通委員会 議 録 第十四号

平成十五年四月八日(火曜日)

午前九時三十分開議

出席委員

委員長 河合 正智君

理事 栗原 博久君

理事 田野瀬良太郎君

理事 今田 保典君

理事 赤羽 一嘉君

理事 岩崎 忠夫君

理事 実川 幸夫君

理事 高木 毅君

理事 中本 太衛君

理事 西田 司君

理事 林 幹雄君

理事 堀之内久男君

理事 松野 博一君

理事 松本 和那君

理事 山本 公一君

理事 渡辺 博道君

理事 井上 和雄君

理事 大谷 信盛君

理事 津川 祥吾君

理事 伴野 豊君

理事 藤島 正之君

理事 瀬古由起子君

理事 日森 文尋君

理事 後藤 茂之君

菅 義偉君

橘 康太郎君

玉置 一弥君

一川 保夫君

倉田 雅年君

砂田 圭佑君

谷田 武彦君

西川 京子君

西野あきら君

菱田 嘉明君

松島みどり君

松宮 勲君

森田 一君

吉野 正芳君

阿久津幸彦君

岩國 哲人君

佐藤謙一郎君

筒井 信隆君

高木 陽介君

大森 猛君

原 陽子君

金子善次郎君

政府参考人 金澤 寛君

政府参考人 洞 駿君

政府参考人 国土交通省航空局長

国土交通委員会専門員 福田 秀文君

委員の異動

四月八日

辞任

高木 毅君

原田 義昭君

福井 照君

松宮 勲君

川内 博史君

永井 英慈君

土田 龍司君

二階 俊博君

同日

辞任

西川 京子君

松島みどり君

吉野 正芳君

渡辺 博道君

井上 和雄君

筒井 信隆君

藤島 正之君

金子善次郎君

補欠選任

吉野 正芳君

渡辺 博道君

松島みどり君

西川 京子君

井上 和雄君

筒井 信隆君

藤島 正之君

金子善次郎君

補欠選任

松宮 勲君

福井 照君

高木 毅君

原田 義昭君

川内 博史君

永井 英慈君

土田 龍司君

二階 俊博君

四月三日

住宅金融公庫法及び住宅融資保険法の一部を改正する法律案(内閣提出第四四号)

は本委員会に付託された。

四月四日

高速道路網の整備促進に関する意見書(北海道森町議会)(第五〇七一号)

高速道路の整備促進に関する意見書(北海道黒松内町議会)(第五〇七二号)

高速道路の整備促進に関する意見書(北海道蘭越町議会)(第五〇七三号)

高速道路の整備促進に関する意見書(北海道泊村議会)(第五〇七四号)

高速道路の整備促進に関する意見書(岐阜県明宝村議会)(第五〇七五号)

高速道路の整備促進に関する意見書(岐阜県宮村議会)(第五〇七六号)

高速道路の整備促進に関する意見書(徳島県海部町議会)(第五〇七七号)

道路整備に関する意見書(群馬県千代田町議会)(第五〇七八号)

地方バス生活路線の確保に関する意見書(北海道留萌市議会)(第五〇七九号)

地方バス生活路線の確保に関する意見書(青森県三戸町議会)(第五〇八〇号)

地方バス生活路線の確保に関する意見書(新潟県小千谷市議会)(第五〇八一号)

中距離列車に障害者トイレの整備に関する意見書(青森県十和田市議会)(第五〇八二号)

中距離列車に対する障害者対応トイレの早期整備に関する意見書(栃木県小山市議会)(第五〇八三号)

東九州自動車道の整備促進に関する意見書(大分県日出町議会)(第五〇八四号)

東九州自動車道の整備促進に関する意見書(大分県鶴見町議会)(第五〇八五号)

は本委員会に参考送付された。

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

参考人出頭要求に関する件

港湾法等の一部を改正する法律案(内閣提出第一五号)

空港整備法の一部を改正する法律案(内閣提出第二六号)

住宅金融公庫法及び住宅融資保険法の一部を改正する法律案(内閣提出第四四号)

○河合委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、港湾法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の両案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

両案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省都市・地域整備局長澤井英一君、住宅局長松野仁君、港湾局長金澤寛君、航空局長洞駿君及び都市再生本部事務局次長和泉洋人君の出席を求め、説明を聴取いた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)

○河合委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○河合委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。玉置一弥君。

○玉置委員 おはようございます。

きょうは二つの法律の質疑でございますが、特に私は、港湾法等の方の前半の部分で質問していきたいというふうに思います。

港湾の問題は、神戸港が震災に遭ってか、日本の港湾に対する荷扱いの位置づけが大分下がってしましまして、それまでもハブ港湾という形でございまして、意に反してどんどんと港湾の荷扱いの量が低下をしているというふうな現状でござ

ざいます。いろいろな面で海外に流出をする荷扱
いの原因となつてゐるのではないかとすること
で、私もから見ると、せつかくいろいろなチャ
ンスがありながら、行政の対応が非常におくれ
てしまつて、そのために、特に近隣の港、香港あ
るいは高雄、シンガポール、こういうところに、日
本に来るものが逃げてしまつてゐる。場合によつ
ては、東南アジア全体を考えていきますと、東南
アジアの中での競争に負けてしまつてゐるんでは
ないか、こういうふうに思います。

それの一つの原因として、今までは港荷扱い
の時間が、土日休みだとか、あるいは朝八時から
夕方五時までとか、非常に制限されてきたとい
ふことでありますし、もう一つは、私たちの国のシ
ステムとして、書類上の審査の手続が非常に複雑
であるというふうにお聞きをしております。

私も昔、大蔵委員会のときに、それこそ二十数
年前から、税関の通関検査が非常に時間がかかる
という話を何回も申し上げて、大分合理化されて
きたんですが、一方で、当時の運輸側の港荷の
手続が同じようにかかる。あと、検疫がございま
す。それから保税という措置もあるわけですが、
でも、それぞれ非常に手間がかかるし、書類は
みんな違うという話がございまして、この辺を非
常に気にしてゐたんですが、ようやく、こういう
問題を一気に解決しようということで、今回の法
律で提案になったところで。

この辺で、何でおかれていたのかということも
含めて、それから次は、改定の目的をどういう位
置づけに、どこまでをねらつてやるのかというこ
とをお聞き申し上げたいと思います。

○**副国務大臣** 今、玉置委員がおっしゃったこと
り、港荷手続の一元化というものがまずできな
かつたこと、それから、各役所の所管によつて手
続方法がばらばらであつたということ、そして、
今、玉置委員がおっしゃつた時間的な制約があつ
て二十四時間オープンでない、これも大きな原因
だと思ひます。

港荷の手続一つとつてみても、今申し上げまし

たような大きな欠点があつた。欠点というより
も、他のアジアの諸国等々に比べて手続がおくれ
ていた。

例を申し上げますと、各役所がございまして、
国土交通省はシステムに関しては無料がございま
した。ところが、財務省は、NACCSですけれど
も、これは有料でした。厚生労働省もNACCS
Sで有料。農林水産省もNACCSを使用して有
料。経済産業省は無料。法務省もなしというこ
とで、あらゆる点で、料金を取るところ、取らない
ところ、NACCSに加盟してゐるもの、してい
ないもの、それぞれの格差がやはりあつて、それ
が統一できなかった。

それが大きな原因だと思ひますけれども、今回
は全部それを統一しまして、システムの使用料を
すべて無料にやつてきた、これはワンストップ
サービスができるということ、大きな前進だと思
つて、これも随分かつたんですけれども、各
省庁の御納得を得てやつと法案としてワンスト
ップサービスができるようになったというのが大き
な要因だと私は思つております。

それから、港の方ですけれども、今おっしゃ
いましたように、日本は、通常、船が着いてから荷
おろしするの二日から三日かかりました。他国
は全部二十四時間以内です。それも大きな原因
で、今回は二十四時間オープンということも改め
てするようになりましたので、そういうものも
のことが、今回の法案でやつと国際化になじむよ
うになった。言葉で言えばそういうことでござい
ます。

○**玉置委員** 実は私は、ある企業におりましたと
きは、合理化とシステム設計と両方やつてきたん
です。そのときに、要するに、システム設計する
ならば、全部の仕事を見直して、その仕事が必要
のか要らないのかというようなチェックをしながら、
要らないものはどんどん省いていった。そして
主なものだけを残して、同じくいろいろな部
署等の調査をしながら、ずっと横並びで見てい
たんです。

そのときに考えますのは、当然、ある費用を投
下するわけでございしますから、それなりの効果が
出ないといけないということなので、仕事量をい
かに減らすかということもかなり重視した投資
をやつてきたということがあります。

当然そういうことも考えられてゐると思うん
ですが、これは局長さんにお聞きしたいんですけ
れども、現在のシステムからどれだけ変わつて、ど
ういうところを工夫されて今度の新しいシステム
に変わるのか。そのためにどのぐらいの金額を予
定して、効果としての金額をおおよそどのぐらい
見ておられるのか、その辺、わかればお聞きした
いと思ひます。

○**金澤政府参考人** お答え申し上げます。

今回のシステム化を行うに当たりまして、先生
御指摘のように、複雑で、しかも重複してござ
りましていろいろな手続関係につきまして整理統合を
図るという事前の検討を十分行いました。

港荷のEDIシステムでございしますが、実は平
成八年度から、主要な港荷管理者とともに行政手
続書類の現状調査を行ひまして、手続の簡素化や
迅速化に努めてまいつたところでございします。

例えて申し上げますと、港荷管理者ごとに実は
様式が異なつてございまして、船が着く係留施設の
使用許可申請書につきましても申請項目数という
ものが非常に多うございしました。港荷管理者で
ございまして、例えばある管理者では五十
数項目、ある管理者では三十数項目、そのよう
に非常にさまざまでございしました。その申請項目
数の削減、簡素化を図る、そういうことによつ
て、全国統一の標準仕様といたしまして、三十二
項目に絞るというふうにしてございします。

また、港荷管理者と海上保安庁で連携を図りま
して、申請者が行政手続に係る申請項目の二重の
入力を行つておりました、その必要がなくなる
ような配慮をしておるところでございします。

このような利用実績というものを踏まえま
して、今後も港荷管理者の手続等について、さらに
手続の簡素化やシステムの改良に努めてまいり

いと思つております。

また、コストの点でございしますが、例えばEDI
システムでございしますけれども、具体的な効果
といたしましては、申請者側、民間の方が申請さ
れるわけでございしますが、その効果といたしま
して、例えば、外国航路を扱つております船社と
か船舶代理店が行う港荷管理者に對します行政手
続に限つてみましても、EDIを使うことによつ
て時間が短縮されますが、その時間短縮効果を金
額に換算いたしますと、年間約二億円のコストが
削減されるというふうに試算してございします。

一方、行政側の効果、いわゆる港荷管理者の方
の効果でございしますが、行政手続が電子化されま
す、そのことによりまして、船会社とか船舶代理
店等に対するサービスのレベルを低下させること
なく、今までは一つの港の中に複数の受付窓口を
設けて対応しておりましたものを、窓口を一本化
することができるようになります。

例えば、先ほどお話がございました神戸港で
ございしますが、このEDIシステムを使うことによ
りまして、今まで三力所の受付窓口がございま
して対応していたわけでございしますが、これを一カ
所に絞り込む、そういうスリム化を行うことがで
きます。

そのようなことが日本のすべての港にわたつて
これから達成されていくだろうというふうな考え
てございまして、利用者側あるいは行政側ともにそ
ういう効果がこれから顕著にあらわれてくるもの
と期待してゐるところでございします。

○**玉置委員** いただいた資料の中にシンガポール
との比較が書かれてゐるわけですが、手続
からすると、日本の場合、それにかかる費用がと
んでもなく高いんですね。それから、時間が、そ
れこそ二・五倍ぐらいというふうな感じで、圧倒
的に差があるという感じなんです。

私からすると、今あるところにお金だけかけれ
ば当然高くなるんですね。人も減らして手続を簡
素化するならば、要らない人を全部違うところへ
配置して、ある年齢になったら退職してもらつと

このように、民間の企業の方々、一生懸命やっていたいておりますし、また、先ほど一つの例として申し上げましたが、神戸港では、もちろん組合との話し合いの結果でございますけれども、神戸港の三方所ありました窓口を一方所に絞り込むことができました、それまでは三方所で四十四名だったと思いますが、そのうち約十名を削減すやっておりますが、そのうち

い案であれば対応するというのが、都市再生の物の考え方の一つに入っているわけですよ。

そういうことからいくと、では、だれがどういうふうな形で行われていくのか、要するに計画立案ですね、そういうのがどういう形だったら認められるのかということもちょっと気になるところなので、国土交通省としては、どういうことを想定しながら今回の改正をされるかということをお

一方、昨年六月に、そういうことを契機といたしまして、都市再生特別措置法という法律ができました。政令指定されました都市再生緊急整備地域というものが出てまいりましたが、その中で見ておきますと、約四割が臨海部を含む地域となっております。しかしながら、その中で、民間事業者がいろいろな計画をおつくりになるといふ構想が進められておりまして、そのようなものを私ども、ヒアリングといいますかお聞きするに、実は港の空間を再開発して、例えば、今までは工場

その前に、今、新聞報道一面に三月二十日から載っておりますように、イラク戦争が始まりました、我が国におきましても、国内テロ対策というものが十分体制が整っているのかという声をよく聞きます。国土交通省におきましては、まずは空港の保安体制というものが今の現状体制で大丈夫なのか、そんな心配、質問も市民の皆さんから受けておりますが、その辺について、大臣、しっかりとやっていたえているものとは思いますが、再度確認の意味で御質問させていただいたく思います。

ろで空港の話が出てまいります。まして、恥ずかしい話ですけれども、成田からホノルルまで、どこからどう通ったかわからない、チケットも持たない人が日本からホノルルまで行ったという事例が出てまいりました。これほど空港体制を厳重にしているにもかかわらず、たった一人の人間が、どこからどう入って、座席もない、バスポートは期限切れ、航空券も持たないで飛行機に座れたということ自体が奇々怪々であるという話が出たんですけれども、奇々怪々の前に、なぜこれほど厳重にしているのにそういう盲点があったのか、これは大反省とともに、調査しております。

一般の空港に關しましては、平成十三年の九月十一日の同時多発テロ以來、日本の航空体制の検査というものは、フェーズⅠ、フェーズⅡ、フェーズⅢとありますけれども、そのフェーズⅢにして、嚴重な警戒態勢をとっております。けれども、それだけで万全というわけではありませんで、今までは空港で金属探知機による荷物検査をしておりましたけれども、これは金属探知機だけではなくてエックス線が必要であるということ、エックス線の探知機も導入いたしました。それも臨時でいたしましたけれども、今は、どの空港にそれが入っているというのは発言は差し控えていただきたいと思いますけれども、エックス線の探知機も導入いたしました。

また、要注意が outcome、人間の検査だけではなくて、貨物輸送を特に注意しろという世界的に指令が出ておまして、これはカーゴですけれども、あらゆる点で荷物に対して、特にアメリカと of の行き来 of 荷物に関しては嚴重に、搭載する荷物の不審な貨物の有無というのに重点を置くようにしておきます。大体、荷物はシールが張つてあつて、中が検査して間違いないというので、すつと通つておりましたけれども、これが一番要注意

また、予算面では、平成十五年度予算、皆さんに通していただいたおかげで、平成十三年に比べまして三割増の約四十億円をこの警備の費用に充てさせていただきました。そのために、コックピットへの扉の改装、これを全部準備して、客席側から容易にあかないようにするということも厳重にしております。

このように、空港保安体制を現場レベルで徹底するように、昨年の十月以降、主要空港における保安対策の実施状況に関する特別監察というのをやっておりますので、万般足りなくをと思いますけれども、一〇〇%という自信はございませんけれども、現段階でできる限り、最高レベルの保安体制を今ししているところでございます。

○大谷委員 わかりました。

これで終わりではなく、さらにエックス線の探知機をふやしていく、人的な資源を活用してテロロを防いでいくというもの、さらにさらに努力をしていくということが続いていくんだというふうに思いますので、ぜひともそこ辺はしっかりと、これはセキュリティー、保安上の課題でございますので、大臣の方から一般的に内容を知らせられないところがあるのは重々承知でございますので、もう信じて頑張つていただかないというふうに思います。

その頑張つていくときに、今の航空法で見ますと、これは例えば、空港の利用者の出入りの持ち手、物チエック等々を含めた保安体制というものは、エアライン、航空会社の負担のものになされておりました、一体どこに責任があるのか。要は、国の責任は何なのか、空港の責任は何なのか、航空会社の責任はどこまでなのかというところですが、少しあいまいであるような気がしておるんですが、新たに航空法の改正なのか、もしくは航空保安法というようなものを新たに整備する必要があるのではないのかなという思いがあるのですが、

○洞政府参考人 お答え申し上げます

アメリカにおきましても、同時多発テロ以前は航空会社が一義的な責任を持っておりました。同時多発テロ以降、アメリカは、航空の保安体制の強化ということで、国家組織として新たな国土安全保障省という組織をつくって、空港のみならず、あらゆるセキユリティー対策を一元化して、国の責任においてこれをやるという体制に切りかえました。ヨーロッパにおきましては、空港管理者がこれを行うというのが一般でございます。

それで、また我が国に戻りまして、そういう意味で、我が国は、航空法におきまして、航空会社が一義的な責任を持って危険なものを機内に持ち込ませないというような規定を置いて、そういう意味では、航空会社が一義的な責任を帯びて保安対策を行っておりますが、国といたしましても、航空保安の重要性にかんがみまして、航空保安対策に対する政策の企画立案は当然行うものですけれども、具体的に航空保安措置を実施する航空会社を指導する一方で、先ほど大臣が御答弁されましたとおり、検査機器の導入に対する二分の一の補助であるとか、あるいは検査業務費、人件費でございませうけれども、そういう経費に対する二分の一の負担というものを国が実施しているところでございます。

でも十分航空保安対策を責任を持って行つてきてゐると思つておられますけれども、今後とも、航空会社あるいは空港管理者等の関係者と連携しながら、引き続き航空保安対策に万全を期してまいりたいと思つております。

○大谷委員　ありがとうございます。
空港、国、そして航空会社ということで、どこを主軸にしてやっていくのかというのは、その国

例えば、エックス線は全空港の全部をかえていく、そういう基準をつくったとしたら、どこがどんなふうにしてお金を工面していくのかとかいうようなことも、細かいことと言うならば考えていかなければいけないというふうに思うんですが、そういう意味での議論というのは今なされているのでしょうか、もしくは整備をしているということが進められているのでしょうか。

○洞政府参考人 先生おっしゃいますとおり、受託手荷物等の検査におきます金属探知機あるいはエックス線の透視装置等々は、あらゆる空港においてこれを整備するという方向で整備を進めてきております。また、爆発物の検知機におきましても、その必要性の高い空港についてこれを配置するというところで措置をしているところでございます。

またさらに、先ほど大臣が申し上げましたとおり、貨物につきましても一定のルールというものを決めて、例えば二十四時間以上留置して、そこに爆弾が仕掛けられていないかどうかというのをちゃんとチェックする、あるいは一見の客については荷物をあけて中身を検査するとか、いろいろ細かい要領というものを関係の事業者等あるいは空港管理者等々と決めて、いろいろな措置をしているところではないです。

さらに、諸外国の状況等を見ながら、さらに必要なる措置あるいは対策が必要でないかどうかという点について、常に国際的な機関との連携も図りながら、常時空港をウオッチしながら必要な措置を講じていきたいと考えております。

とでございますので、なかなか公表しにくいと思いますが、しっかりと、日本は日本のやり方で、

アメリカやヨーロッパに引けをとらないぐらいの
厳しい形でもって今テロ対策の保安、質というも
のを高めているというふうに認識をさせていた
きますので、ぜひともこれからも引き続き、国民
を代表して、どうぞよろしくお願いしたいとい
うふうに思います。

それでは、空港行政のテーマに入って議論をさ
せていただきたいというふうに思うんです。

今回の法案の前に、まず、去年で空港整備の第
七次の長期計画というものが切れまして、さあ八
次があるのかというところではなくして、国会会
の前半で議論をさせていただきました社会資本の
重点整備法というところで、十一の局が一緒に
なっているところからグランドデザインをつくって
いくんたという大臣のお考えのもとに、新しい手法
がとられていくことになりましたが、その中で、
空港はどのように整備をされていく方向性にある
のか、それをまず大臣にお伺いしたいというふう
に思います。

○副国務大臣 大谷議員といつかお話し合いをさ
せていただけたらと思いますけれども、アジアの空
港はほとんど大型化しております。

ちなみに例を挙げても、マレーシアのクア
ラルンプールでは四千メートル級が二本、シンガ
ポールのチャンギが四千メートル級二本、タイの
バンコクが三千七百メートル級二本、そして香
港も三千八百メートル級が二本、韓国の仁川は、
言うまでもなく三千七百五十メートルが二本、や
がて四千二百メートル級をあと二本つくる。あら
ゆるところが、こういう国際空港と名のつくところ
はほとんど、四千メートル級に近い滑走路が二
本あるという大型化をしております。そのことに
よって、離発着あるいは旅客の乗降客数が大変ふ
えております。

そして、今、小泉内閣で観光客の倍増計画をし
ようと言っておりますけれども、日本の国際競争
力から見ますと、成田もあるいは関空も、そし
て、やがてできるであろう中部も、どの程度お客
様がふえるだろうか、すべからず日本が整備しな

ければ、全部アジアにとられてしまつて、ハブ空
港たり得ないというのが今の私どもの危機感で
ございます。

そのために、皆さん方のあらゆる御協力を得な
がら、我々は新たに、成田は今まで、年約十三万
五千回ですけれども、暫定供用しましたので約二
十回回になりました。二十二万回までいけるだろ
うと言っておりますけれども、そういう状況で
ございます。そして、羽田も現段階では二十七万五
千回ですけれども、少なくとも、四番目の滑走路
をつくれれば四十万七千回離発着ができるという形
をとっております。中部が今の目標では約十三万
回、関空が今十六万回ですけれども、二本目の滑
走路をつくれれば二十三万回離発着ができる。や
つと、これで国際化らしきものができるかなとい
うクエスチョンマークですけれども、現段階では
まあ寒い限りでございます。

そういう意味では、空港と都市とのアクセスも
含めて長期計画を一本化させていただいたのは、
ただ空港を整備すればいいだけではない、空港
からのアクセスも一体化しなければいけないとい
うことで長期計画を一本化させていただいて、陸
海空ともに私たちは二十一世紀型をつくるとい
うことで先日御議論いただきましたので、日本の航
空行政、まだまだ大谷議員に指摘されるほど寂し
い状況ではございませんけれども、二十一世紀に向
けて、私たちは、アジアの大きな空港に負けない
だけの整備を今しなければいけないということ
で、長期計画を一本化させていただいた次第で
ございます。

○大谷委員 大臣のおっしゃるとおりでございま
して、空港整備 すなわち滑走路をつくれれば飛行
機が飛んでくるといふものではないのがこの空港
整備の難しさでございます。

そこで、長期計画を一本にして、陸も一緒に
ひつつけてアクセスをよくするというのも一つ
の考え方でしようが、私は、つくった滑走路に飛
行機がばんばんおりてきて利用者がふえていく、
航空需要が伸びるというためには、安全はもちろ

んですが、航空料金が安くなかったらいけないと
思うんです。航空料金を安くするための取り組み
なんかは、その長期計画の中に考慮されているん
でしょうか。

○副国務大臣 今まで、なぜこんなに高い離発着
料、欧米の三倍、イギリスに至っては七万八千円
ですから、日本は九十万ですから、もう比較にな
らない。それほどの高い着陸料をいただいております
けれども、もともと、成田を一つ例にとつて
みても、御存じのとおり、一九七八年開港から二
十四年たつてやつと、しかも二本目が暫定であ
る。まともではない。二十四年間たつても暫定で
しかオープンできなかった。二十四年かかつた
ら高くつくのは当たり前です。二十四年前の時価
と比べてどれだけの大きな費用がかかるか。工事
が長期化すれば長期化するほど長くかかつて高く
つく、当然のことです。

少なくとも、高速道路一つ例にとつてみても、
一九八二年、中国の高速道路はゼロだったんで
す。その二十一年間で二万キロの高速道路をつく
てしまっている。日本は、東京オリンピックのと
きに最初につくつて、いまだにまだ七千キロ。二
十年間で中国は二万キロ。

やはり土地が国有化されている国とは比較には
なりませんけれども、事ほどさように、あらゆる
工事が、短期に、集中的にどこをしなければいけ
ないかという選択がなくて、みんな均衡にやつて
いこう、地方空港も国際もないということでは、
やはりこういうおくれが出てしまい、長期化すれ
ば長期化するほどコストアップになる、こういう
ことも私たちは是正したい。必ずしも長期化する
だけではない、もともと日本の地価が高いとい
うことと、それから、工費がかかり過ぎていて
ということも大きな反省材料ですけれども、も
ろが、すべて短期集中、そしてコストダウン、
この方法をとつていって、どの工事にめり張り
をつけるか、それが長期計画一本の大きなメリッ
トだと私は思っています。

○大谷委員 その方向でぜひともお願いしたいと

いうふうに思いますし、ぜひとも建設的な議論を
この委員会の中でしていくよう、私も、努力とい
うか頑張つてまいりたいというふうに思います。

去年の十二月に交通政策審議会の航空分科会
の答申が出ております。大臣は常々、答申は答申で
あつて、方針は私が決めていくというふうにおつ
しやつておりますが、この中でも、大都市拠点空
港の整備、国際拠点空港の民営化によって、これ
はコストダウンでもあり、効率化を高めていくと
いうことで方向性が出ておつて、それと沿つた形
で進んでいくという答弁だったというふうに思
うんです。

整備整備、ハードの部分がいつも先行して
おりますので、配置的地に立つた空港整備はもうそ
ろそろ終わりにしようということ、第七次でも
言われておりましたし、この答申でも言われて
おります。既存の空港の質を高めていくというこ
とがうたわれていて、その質というのはいろいろ
意味があつて、さっきの航空需要を高めるための
コストということもあるのかなというふうに思
つておるんですが、一つだけ、せつかくでござい
ますので、局長でお願いをしたいんですが、一般空
港の中で、既存空港の十分な活用を中心とする質
的充実、重点を移行するというのは、今までがど
うで、この質的充実化というのはどこを指
しているのかを教えてくださいましたらというふう
に思っています。

○洞政府参考人 お答え申し上げます。

まず、一般空港のこれからの整備の考えでござ
いますけれども、今、先生が引用されました昨年
の暮れの交通政策審議会の航空分科会におきま
して、一般空港については、事業中の空港を加え
ると配置的な側面からの整備は概成した、今後は、
従来の量的な拡大から、ハード、ソフトの組み合
わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的充
実に重点を移していく必要があるとされていると
ころでございまして、と同時に、透明性の向上等の
観点から、滑走路延長等の新規事業については国
が整備の指針を明示する、あるいは、構想、計画

段階において合意形成手続等をルーラル化することが重要だということ等が示されているわけでございます。

こういう考え方を受けて、私どももいたしましたし、昨年の六月の国土交通省におきます公共事業改革への取り組みで告示しましたとおり、今後の地方空港の新設は、離島空港を除き抑制するという方向を引き続き維持することとしております。

また、今後の整備の方向につきましては、既存ストックの有効活用による空港の利便性、信頼性、セキュリティなどの向上やバリアフリー化などの高質化のための措置を重視していくということで臨んでいきたいと思っております。

また、空港整備の透明性や説明責任の向上のために、需要予測の精度を一層向上させる、あるいはその透明性の確保を図ること、それから、滑走路延長等の構想、計画段階において、住民や空港利用者等への情報を公開した上で、広く意見を把握するパブリックインボルブメントを導入すること、国が新規事業採択を判断する際の評価基準を明らかにした整備指針を定めることなどの取り組みを進めているところでございます。

既存空港の高質化というのは具体的にどういうことかということでございますけれども、先ほど大臣がお答えされましたとおり、具体的にはいろいろあるわけでございますけれども、例えば、空港アクセスの利便性の向上、運行頻度の増加などによって利用者利便を図っていく。仙台空港等では、鉄道施設の整備等にも空港特会の一部を入れております。

それから、今回の空港整備法の改正の中にもございします就航率の改善とか、あるいは定時性を確保するためのILS等の整備の推進であるとか、そういう信頼性を向上させていく。

それから、地方によっては、貨客の搭載量等を制限して、運航を一部制限しているような、そういう空港もございます。そういうところは、滑走路を少し延長することによって効率性の向上を図る。

あるいはバリアフリー化を進めていく、ターミナル諸施設の適切な容量の確保とか、お客様利便のための情報化の推進等による快適性を向上させる。

それから、安全、防災、危機管理機能やセキュリティ機能の向上等を図っていくための施策。いろいろ挙げると切りがございせんけれども、今度は既存の施設を有効利用して、その利便性、快適性、安全性等々、あらゆる面の質の向上を図っていく、そういうところに投資を重点化していくということでございます。

○大谷委員 ありがとうございます。とても盛りだくさんでございまして、聞いておりますと、では、どうやって、どの部分を、限られた財源の資本投下、強調をしていくのか、めり張りをしていくのか、だれが決めるのか、いつ決めるのかというところが、反対に非常に心配になってしましました。

もう一つ心配だったのが、滑走路の延長というのも質の向上という中に含まれてしまっているわけなんです。私、成田は国際レベルから見ても短過ぎるというふうには思っておりますが、今、地方空港の話、一般空港の話でございまして、必ずしも地方空港が三千メートル要るわけでもないというふうな気がしますし、災害、震災があつたときには、やはり大きな物資を積んだ747が離発着できるように三千メートルぐらいは要るんだという考え方もあるんじゃないか、その辺はどうかでございまして、どうか仕切りをつけていくのかというの、ぜひとも透明度を高めた上で議論をしていかなければいけない。空港特会に限らず、必要とときは一般財源を航空行政にどんとつぎ込むぐらゐのことは、国際競争力を高めていくために必要なんです。堂々と透明な舞台で議論をしていただきたいというふうに思います。

今あつた質の向上の中で、航空運送の確実性のアップということで、今回のILS、計器着陸システム、略してILSということで、整備をしていくやすすくするための空港整備法の改正ということになってるんだというふうに思いますが、再度改めて、この法案の本来の目的というものについて、ILSをつけやすくなるんだというのは、カテゴリーIからカテゴリーIIにするんだということはよくわかっておりますので、そのもう一つの目的の確認をさせていただきたいと思うんですが、局長。

○洞政府参考人 お答え申し上げます。その前に、滑走路延長と申し上げましたのは、安全性を考慮、北国等では積雪等によって、滑走路が短いとなかなかおりられないというかなり制限、雪等が降りますと、少し滑走路を長くした方がよりベターだ、そういう意味で、離着陸性を確保するための一環としての滑走路延長、こういう意味で申し上げました。

それから、今回の法案のILSの整備についての目的でございすけれども、今申し上げましたいわゆる質の向上という意味で、就航率の改善、それから定時性の確保という意味で、飛行機が着実に当該空港にのりられる、そのための補助装置がILSであるわけでございますけれども、従来、このILSというものは、空港の基本的な施設という位置づけではなくて、附帯的な施設ということに位置づけられておりました。附帯的な施設ということは、要するに、標準装備品ということではなくて、その空港の必要性等、実情に応じた設置管理者が随時判断していくというような、そういう副次的なものとして位置づけられていたということでございます。

二千メートル級のジェット空港は全国に五十三空港ございすけれども、こういう中で、附帯施設でありますけれども、私どもは徐々にILSというのを整備してまいりまして、おおむね一空港につきぐらゐは、大半の空港には整備が終わっておりますが、今後はこれを双方向化していく。あるいは、ILSの中にもいろいろなレベルというのがございまして、カテゴリーIからIIIまであるわけですが、それをより高度なものに必要

なところは切りかえていくということも必要かなということでございます。そういう意味で、まずはこのILSの普及。

それから、照明施設というものは、夜間運用をする空港というのがほとんどふえてきて、七割以上の空港がもうほとんど夜間運用をする、あるいは今後ともこれがふえていくということでございますので、こういう照明施設とかILSの施設の用地というものを、付随的な施設というものから標準装備品としての基本的な施設に組みかえることによって、そして、空港整備法の枠内で国と地方がそれぞれの責任分担のもとに応分の負担をして、この施設の新設あるいは改良等を促進していくということが今回の法律改正の目的でございます。

〔委員長退席、菅（義）委員長代理着席〕

○大谷委員 ほとんどの空港にということでは、たんですけれども、これは方針としては、平成十三年五月に総務省行政評価局が空港整備等に関する行政評価と監視という結果報告書を出してございまして、その中でも、可能な限り双方向につけた方が、安全性もまた就航率も高まるのではないかとというような勧告をされております。

私も伊丹空港をよく利用いたしますが、そこでは一方しかついでない。なおかつ、この国の首都の玄関口でございす羽田空港にも一方向しかついでない。騒音の問題で着陸する方向が一定の方向しかだめだというふうになっているんだからということもあるかもしれないが、しかしながら、就航率を高めるためには、追い風が来たときには反対のところから着陸をしないと、騒音よりか、乗っている人の、命とまでは言いませんが、利便性として安全性が損なわれてしまうことがあるのではないかなというふうに思ったりするんです。

このところは、地方空港を含めて五十三の主な空港にカテゴリーIがもうほとんどついでいるからカテゴリーIIに全部していきなさいよと言っているのではなく、したいところはしてくだい

なのか、それとも、双方向をつけないよと言っているのか、それとも、つけたいところは言っていないよという方針なのか、どういう方向なのか、ちょっと教えていただけますか。

○洞政府参考人 おっしゃるとおりでございます。

二千メートル以上の滑走路の五十三空港のうち四十六の空港について、今ILSが一所所ついていきます。ほとんどの空港は、先生御指摘のとおり、一方だけでございます。残る七空港はILS等がまだついておりません。これは、物理的につけられないというような、そういう事情の空港もございいます。

それから、双方向化。私も、今後、つけられないところでもできるだけつけていくように努力しますし、一つの方向だけじゃなくて、双方から離発着する飛行場につきましては、その費用対効果というものをしながら、できるだけ双方向化をしていくということが必要だと思っています。双方向化が今なされているのは五空港でございます。ということで、双方向化をやっていくしたいと思います。

大半の空港というのはカテゴリーIでほとんどもう就航率が九割ぐらいいまです。ほとんど問題はクリアするわけでございまして、ほとんど、空港によっては、気象条件等、特にILSは霧等の視界が悪くなつたときに効果を発揮するわけですが、カテゴリーIではなかなか機能できない空港というものがございまして。そういう空港につきましては、まさしく、これがカテゴリーIIIになりますと、費用等も大変高くなつてまいりますし、そういう意味では、投資効果等を十分勘案しながら、必要に応じてさらに高質化というものを図っていくところでございます。

○大谷委員 わかりました。カテゴリーIIIで就航率が高まるところとIで済んでしまうところがあるということ、状況に応じてということだということに思います。

この就航率、欠航をなくすということが大きな

大きな中心になるかというふうに思うんですが、その上の全体の考え方は、さつきも言いましたように、航空運送の確実性、時刻どおりに着くかどうか、混雑して離発着がなくなるだとかいうようなものを解消していくということなんですか、けれども、別の役割でいうならば、航空管制システムの観点から見ると、もともととやれることがあるのではないかと指摘もあります。

イギリスの方では航空管制というものを民営化して、とてもコストも削減され、サービスも向上しているようなことが言われていて、これは我が国に合うのか合わないのかわかりませんが、小泉内閣におきましては、民間にできるものは民間にやってもらうという考え方もございまして、その辺はいかにお受けとめなされて将来的な方向性をお持ちなのかということ、ひとつ教えていただけたらと思います。

○洞政府参考人 先生御指摘のとおり、今後の空港整備に対応して、定時性等を確保するために、こういうハード面のみならず、管制システムは、効率化といえますか、そういったことによつて、航空交通容量の拡大というものを図っていくかなければならないと思っております。

そういうことで、私もいろいろな試みをやつてございますけれども、ことしの夏以降に、例えば航空管制衛星というものを、「ひまわり」の機能と合体した航空衛星を打ち上げて、洋上の航空機の前後の間隔等を、さらに間隔を縮めて容量を拡大する。

国内航空路においては、前後という上下の間隔をさらに短縮して容量を拡大する。あるいは、近時の航空機上のいろいろな電子装置の高度化等に伴いまして、航空路の複線化とか一方通行化等々を、いろいろ工夫して全国的な航空路の再編を行う。

それから、関東空域周辺においては、御存じのとおり、横田空域というものがすぐ東京の上から立ちのぼっているわけでございますけれども、今後の関東空域の容量の拡大を考えますと、こ

いう横田空域の削減といいますが、米軍との調整というものがぜひとも不可欠でございます。こういうものについても取り組むこととしてございます。

あるいは、訓練空域と国内の航空路とのリアルタイムでの弾力的な調整を実施して、できるだけ効率的に空域を使つていく等々のいろいろな工夫をして、安全かつ定時性の高い航空機の運航を確保することとしてございます。

なお、先生、最初の、イギリスの例を御指摘になつて、管制の能力との関係で民営化の話をされましたけれども、いわゆる空港の効率性といひますか空港管制の効率性というものは、一概に比較するのはなかなか難しいのでございまして、けれども、空港の、例えば空域の状況、環境制約上の状況、あるいは日本のように非常に重量の重たい大型機の割合が、要するにジャンボの割合が非常に多い。羽田等を見ますと大半が大きな飛行機でございまして、イギリス等では大型機の割合は三割、四割ということで、まあヨーロッパは非常に低い。そういうことになりまして、上下の飛行機の間隔なんか非常に短くて済むわけですから、勢い、はける量、処理できる量も異なつてまいります。

東京羽田の場合を見ても、また、東京の上空、住宅地の上を通るといふわけにはいきませんので、どうしても海上を通るといふことになつてきますと、その海上のルートの上の、要するに制御といひますかコントロールをしなきゃいけないということで、アメリカのように両方の滑走路からそれぞれ飛び立つて左右に散つていくような、こういう飛び方ができれば非常に効率は上がるわけですが、日本は、いかにせん、そういうことは環境制約上からできません。

ということで、それぞれいろいろな事情が、それぞれ空港の事情等々によつて異なつてくるわけでございますので、業務の効率性そのものを各国内で比較するといふのはなかなか難しいと思っております。

また、イギリスも、民営化されたといひましても、四九%国が株を持つてございます。それから、諸外国でも、民営化されたといひても、これは、いわゆる日本では独立行政法人のような組織で、一〇〇%国が持っているというような形態で行われていますし、アメリカとフランスは、日本と同じように国が直轄でやっている、こういう状況でございまして、そういう組織形態といひますか運営形態の差異というものを、我々いろいろ勉強はしたいと思つておりますけれども、そういうものから、直ちに空港の管制の効率性云々というものが出てくるとは考えておりません。

○大谷委員 時間が来たので、一言述べさせていただきますが、何がいいのかわかりませんが、とにかく航空交通量の拡大を図つていかなければいけないというふうに思いますので、また議論させていただきたいというふうに思います。

本日は、国と地方の空港整備の行政の役割というものについて議論をしたかったんですが、今回の法律ですと、二種Aの空港は国が責任を持つて整備をしていくんですけれども、ILSをつけることは、三分の一は地方が払えないよということになつております。国が責任を持つていないのかというふうに思うんですが、航空審議会の去年の答申のポイントにも、国と地方の役割分担、お金のことも含めて議論をしていかなければいけないというふうになつていますが、議論なしでILSが地方負担のもとに進められていくのか、これは何かなし崩し的なことの始まりかなというふうに懸念しております。

羽田空港の滑走路の拡張においても、地方自治体さんが検討会、議論の場に出席をしているというところで、負担をするということが決まったわけではございませんが、その辺は議論しながらぜひとも進めていただきたい、また今後、この場で議論させていただきたいということを申し述べまして、質問を終わりたいというふうに思います。ありがとうございます。

○菅(義)委員長代理 一川保夫君。

○一川委員 では、引き続き、この二つの法案に
関連して質問させていただきたいと思ひます。

まず最初に、港湾施策といひますが、今回の法
律のバックグラウンドデータなどのところの政府の
基本的な考え方を確認しておきたいと思ひます。

先ほど来、国際拠点空港なんかについて、大
臣の見解では、他の国際拠点空港に比べると日本
の国際空港は非常に立ち遅れてきているという
認識がございましてとお話でございました。か
ねてからそういうお話でございましてけれども、一
方で、港湾というものに着目してみますと、これ
また物すごく立ち遅れているな、飛行場以上に
立ち遅れているなという感じがするわけです。

しかし、港湾という施設なり港湾を取り巻くい
ろいろな施策というものは、相当伝統的なもので
あったというふうに思ひますし、歴史的にも相当
長いものがあるというふうに思ひます。

しかし、特にアジア地域の近年のいろいろな経
済社会の変化というもので、なかなか日本の
港湾というものが、物流あるいはいろいろな輸送
という施策の中では十分機能を果たしていないの
ではないかという心配をするわけですが、でも、
今回のこういった法律の一部改正の背景として、
我が国のこういった港湾施策というんですか、こ
ういふものを、当面、どういふところに目標を置
いて取り組もうとしているのかというところが、
ちょっと余りはつきりしないなという感じがする
わけです。

国会でも、社会資本整備の重点計画なるもの
をこれから目指して、いろいろなものを総合的に
集中的に整備しようというのだと思ひますけれ
ども、特に、こういった長期的な見通しの中で、
港湾施策というものを、成果を重視する、アウト
カムを重視するというふうな言い方をしております
けれども、こういうものをどのあたりに目標を
置いて整備をしようとしているのか、まずそのあ
たりをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○副国務大臣 今、一川議員がおっしゃいました

ように、どこに重点を置いて、どう方向づけをし
ていくのかということ、今まで、港湾が空港と
ともにアジアの中でもおこなれているというのは、
昨日の発表でも、改めて日本の港湾の劣化といひ
ますか、諸外国に比べておこなれているということ
が新聞紙上でも発表されました。

五つ申し上げたいと思ひます。
港湾施策という、私たちは港湾をどうしていく
かという今の一川議員のお話で、まず一つは、
スーパースター港湾の育成による国際競争力の強化
と国民生活の質の向上、これが一点でございま
す。

二点目は、国際物流拠点の機能強化等による産
業競争力の向上、これが二つ目でございまして。
三つ目には、リサイクルポートの形成等によつ
て循環型社会の構築など環境問題への対応、これ
が三つ目でございまして。

四点目は、臨海部の防災拠点の整備等安全で
安心な地域づくり、これを重点にしたい。
最後は、市民参加と連携による地域振興のため
のみならずまちづくりの推進というのを五つ目の政
策にしております。

今申し上げました五つが、今後、港湾の施策の
重点課題として取り組んでいきたいというのが目
標でございまして。

○一川委員 現状の認識のもとで、これから港
湾施策を推進するに当たつての課題というものは、
今大臣がおっしゃったとおり、五つぐらいに整理
するというのであればそういう見方があると思
うんです。課題は課題として非常に、それはそ
れで私も同感するわけですが、では、その
課題を打開していくに施策を実行に移してい
くかという一つの目標というものをどのあたりに
置くかということが非常に大事ではないかと思
うんです。

それは、いろいろな具体的な施策にまたつな
がつていくんだらうと思ひますけれども、要は、
港湾管理者とそれから港湾を利用している方々、
そしてまた、それをいろいろな面で行政的に指導

している国サイド、そういった行政側と港湾管理
者それから利用者、そういったものがお互いに現
状認識、その課題を共通しながら、しっかりと協
力して合つて施策を展開するというところに尽きるわ
けです。

そういったいろいろなハード的な、ソフト的な
施策の連携なり、いろいろな関連する行政との連
携というのは、口で言えば簡単なことなんだけれ
ども、しかし、現実問題としては、そういうもの
が十分乗り越えてこれなくて、今日そういった課
題が残っているんだらうと思ひますけれども、こ
れまでの反省を込めて、何かもつとしっかりと
した決意のもとに方向づけをしていかないと、私は
ますます立ち遅れてしまふのではないかとと思
いますので、再度そのあたりを大臣からお話を願
いたいと思ひます。

○副国務大臣 時間がありでしょうか、今諸
外国とどれくらいおこなれているかというのは省略
させていただきます。もう新聞紙上に発表された
とおりで、日本の港湾の、今、世界的な、あるい
はアジアでの地位だけでも劣化しているというの
は言うまでもありません。

そのために、我々は、我が国の港湾につきまし
て、こうして御議論いただいておりますけれども、
も、貨物が港を出ることが可能になるまで三日程
度というのは、先ほど、私、玉置議員のお話にも
議論の中で申し上げましたけれども、コストを一
つとつてみましても、台湾の高雄港、韓国の釜山
港に比べて、港湾の料金、これが大体二、三割高
でございまして、現段階では、そういうもので、港
湾のコストを含めたサービスの水準が近隣のアジ
アの港に対して、高くて悪い、これではどうにも
ならないわけではございまして、そういう意味で、
私たちは、相対的な地位を低下させている原因と
いふのは、高くて悪い、こういうことにあると言
い切れると思ひます。

その意味で、我々は、今度、ハード、ソフトに
わたる施策を官民一体でしようということで、
ハード面においては、国際コンテナの貨物の流通

の状況に的確に対処したコンテナターミナルの重
点的あるいは効率的な整備、あるいは道路と鉄道
とのアクセス、私も先ほど申し上げました、港だ
けではない、また空港だけではないとも言いまし
たけれども、これもアクセスが悪いということ
で、これも解消していこうというのが、大きな
ハード面での一つでございまして。

ソフト面ではどうするかということですが、
も、ソフト面では、先ほど申しましたように、港
湾の諸手続のワンストップ化、これを実行してい
こう。そして、ワンストップサービスで、港湾が
二十四時間フルオープン化できるようにというこ
とで、CIIQ等の関係行政機関と民間の事業者と
の一体化を図ろうということで、港湾の諸手続の
電子情報処理システム、いわゆる港湾のEDIと
申しますけれども、これをシングルウィンドー化
しようということ、先ほど申しましたよう
に、これを十五年度に早期に実現するというこ
とを国の責務でやろうというふうに申し上げまし
て、各省庁と、また地元の業者等々との話し合
いがついて、今度、電子情報システムということで
全部適正に管理運営する制度を創設するというこ
とが可能になったわけでございます。

○菅(義)委員長代理退席、委員長着席

○一川委員 そういった高コスト構造とか、ある
いは非常に時間を要するといった構造を是正する
ということが大変大事なわけですが、でも、その
一環として、今回の法律改正でのEDIシステム
の導入ということも図られているんだらうという
ふうに思ひます。

しかし、基本的には、相当、港湾施策の中で課
題となつておりますハード、ソフト面のいろいろ
な問題点を乗り越えるということは大変なことだ
というふうに思ひますので、関係者の引き続きの
努力をお願いするしかありません。

一方、当面、いろいろな具体的な手続等の中で
割と問題にされているのは、CIIQの問題という
のは我々も身近なところでよくそういうお話を聞
くときがあるわけです。何かいろいろ、休日とは

なかなかそういうことは対応してもらえないんだとか、なかなか臨機応変な対応をしていただけないというようなことなどを含めて、大変、税関なり入国関係あるいは検疫問題等々について、C I Qの体制、そういったものが十分整っていないのではないかと、そういうような見方があるわけですが、今度も、こういうものに対する対応というのは、今どうなっていますか。

○金澤政府参考人 C I Qとの港湾行政の連携についてお尋ねでございます。

我が国の港湾の輸出入とか港湾関連手続のワンストップサービス化につきまして先ほど来御説明を申し上げておりますが、港湾の二十四時間フルオープン化、そういうソフト面の施策を進める上で、C I Q等の関係行政機関との連携が非常に重要でございます。

このため、C I Q官庁と私も国土交通省の連携協力体制を一層強化していくという意味を含めまして、平成十三年の九月に、C I Q省庁及び国土交通省の中で海事局、港湾局、航空局でございしますけれども、その次長、審議官級で構成いたします空港・港湾に関するC I Q T、TというのはトランスポートのTでございしますけれども、連絡調整会議というものを設置しておりますので、頻りに協議を重ねておるところでございます。

とりわけ、喫緊の課題でございました輸出入、港湾関連手続のワンストップサービス化、きょうの法案の内容でもございますが、その推進につきましては、C I Q官庁を含めまして関係府省で輸出入・港湾手続関連府省連絡会議というものを設置しております、港湾局といたしましては、こうした場をフルに活用させていただきまして、関係省庁に對しまして、例えばワンストップ化の早期実現をお願いし、その実行について努めてまいりました。その成果の一端が、きょうの法案として実ってきておるわけでございます。

今後とも、そういう港湾行政の推進に当たりましては、物流の合理化というようにすることもございしますし、昨今、いわゆるニューヨークのテロ事件

以来、港湾の危機管理というような問題もございします。そういう意味も含めまして、いわゆるC I Q関係省庁との連携はますます重要になってくると思っておりますので、綿密に連携を進めてまいりたいと思っております。

○副国務大臣 今の関係省庁と申しました省庁は、法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、国土省、以上でございます。

○一川委員 関係する省庁も非常に多いということと、そういう連絡調整会議等を活用しながら、国民の皆さん方のいろいろな期待にしっかりと果たしていただきたい、そのように思っております。

それから、港湾施設を考えた場合に、当然ながら、港湾施設というのは水面上に顔を出している部分というのはわずかでございまして、水面上に相当の投資をしながらそういう施設を築造し、また維持管理してきておるわけですが、こういった施設も、日本の高度成長期に合わせたそういうものが整備されてきたというふうに思っています。

そうしますと、もうしばらくすれば、風雪にさらされたそういう施設は、だんだん耐用年数を迎えてつ、そういう老朽化したものを更新しなければならぬ。これはこれでまた莫大な経費がかかるわけですが、先ほど長期計画のお話もちよとさせていたいただきましたけれども、相当計画的にしっかりとした制度のもとで進めていかないと、だんだん施設そのものが危険性を帯びてくる。御案内のとおり、日本は非常に、台風が襲来する国でもございしますし、いろいろな面で海が荒れるケースも多いわけですが、そういうことを考えますと、港湾施設、特にこういったハード的な施設の維持、更新というものを考えた場合に、将来に備えて今どういった基本的な考え方であるのか、そのあたりをお聞かせ願いたいと思います。

○金澤政府参考人 港湾施設の維持、更新への対

応についてお尋ねがございましたが、先生御指摘のとおり、我が国の港湾施設につきまして、その多くは高度経済成長の始まりました一九六〇年代以降に整備されております。二〇一〇年ごろから相次いで設計上の耐用年数を迎えて、更新投資が増大するというのが見込まれております。

また、そういうこともありまして、平成十三年秋に、すべての重要港湾、百二十八港ございします中、その中で約三千万所が対象に実態調査を行いました。早急に維持修繕工事が必要な港湾施設を有する港湾が、その中、約半数の六十四港もあります。施設の老朽化がだんだん深刻な状態になりつつあることが判明しております。

一方、国や地方を通じまして、今後ますます財政事情が厳しくなると思いますが、必要な施設を新たに一つ一つつくっていくだけではなくて、真に必要な機能の維持や増強等を進めるといった、いわば既存のものを大切に使うことができるだけ長もちさせていく、あるいは既存のものを改良して長もちさせていく、そういう発想が重要というふうなことを考えております。長期政策の中でも、そういう視点を大事にしていきたいと思っております。

このため、国と港湾管理者、我が国の公共施設は国が直轄で整備しておるものと港湾管理者が整備しておるものとございしますが、相互に協力して、そういう港湾施設が劣化する前に、日常的に維持点検をしっかりと、予防的な措置がとれるように、施設の劣化状況等の把握に努めてまいりたいと思っております。そして、適時適切に維持工事あるいは改良工事を実施してまいりたい。改良工事ということも含めまして、施設の延命化を図り、有効に施設が使えるように、長もちさせるように、そういう体制を組んでしっかりとやってまいりたいと思っております。

○一川委員 特にアジア地域を眺めますと、港湾施設を利用しての物資の輸出入というのは、もうほとんど一〇〇%に近いものがあるというふう

聞いておりますように、やはりこういった港湾施設が正常に機能するように、そういう施設を常に管理しておくということは非常に大事なことでございします。

先ほどもちよつと言いましたように、日本は非常に災害の起こりやすい国でもありますし、非常に海が荒れるケースが多いわけでございますので、そういう面では、通常の公共施設に比べて港湾施設というのは、非常に目に見えない水面下のところでもんでもない現象が起こっている危険性というのがありますから、やはり、新しい技術開発も当然いろいろな面で進歩していると思えますけれども、そういうことにも配慮しながら、しっかりとした対応をお願い申し上げたいと思えます。

そこで、今回のこの法律改正の中で、一つ確認しておきたいのは、港湾のE D Iシステムというものを、国土交通大臣がそれを設置して管理するということの流れになっております。これは、港湾管理者というものがあつながら、直接、大臣というが国土交通省がこのシステムにかかわっていくということの理由ですね、その考え方を、ひとつ基本的なところをお聞かせ願いたいのと、それから、もう既に独自に港湾管理者がそういうシステムを試行的にやっておりますところもあるというふうな形になりますか、そういうものはどういった形になるのか、そのあたりをお聞かせ願いたいと思います。

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

港湾のE D Iシステムは、港湾管理者の業務にかかわる手続を迅速かつ的確に処理することと、港湾管理者ごとに異なっております様式の統一化というものを推進するための電子情報処理システムの強化、あるいは広域的かつ総合的な観点、そういうことから、国土交通大臣が設置し管理をするということと、港湾E D Iシステムは、国際競争

を展開しております船社などの利用者の利便性を向上させるものでございまして、国の責務でございまして我が国港湾の国際競争力の強化、そういう面で非常に重要な不可欠な施策の一つであるということから、国が全国共通のシステムを、港湾EDIシステムを設置して管理すること、そういうものが適切であるというふうに考えております。

また、新総合物流施策大綱など政府レベルの決定などにおきまして、平成十五年度のできるだけ早い時期に、いわゆる通関情報処理システム、いわゆる財務省のSeaINACCsと申っておりますが、そういうシステムあるいは港湾EDIシステム、そういうシステムを相互に接続、連携しましてワンストップサービスを実現することとされておりますが、その一翼を担っておりますEDIシステムについても、円滑に設置、管理して、各システムとの接続、連携を実現することが国の責務として求められているというふうに思っております。

が、そういうシステムにおきましては、入港届とか出港届、今回の港湾EDIシステムで対象とするシステムのみならず、いわゆる港湾管理者独自に、例えば港湾の荷役機械の使用許可申請とか、荷さばき地の使用許可申請とかその他のいろいろな使用にかかわる手続をそのシステムの中に持つております。したがって、それぞれのシステムの中から入港届等の港湾EDIシステムとして統一される部分は統一いたしまして、それを使うことによりましてEDIからまた港湾独自のシステムにも接続できるようにしてございまして、港湾管理者独自の必要性に応じて我々の今回つくり出す港湾EDIシステムと併用することによって、むしろにはならない、きちつとそれはそれなりに使えるというふうなことが確認できております。

感じもするわけでございます。

現在供用開始されている空港、日本全体で九十カ所所ですか、あるというふうにお聞きしましたけれども、こういった地方空港というのは、御案内のとおり、今いろいろな面で経済が低迷している中で、それぞれの空港を抱えている地域の活性化という一つの目玉商品として、地方空港のそういう活性化ということがそれぞれの地域にとって重要な課題になっているというふうに思っているわけですが、こういった地方の空港というものをこれからどういう方向づけでいろいろな施策を展開しようとしておられるのか。当面は空港の新設は行わないというような明確な方針が出されておるような感じもするわけですが、その基本的な施策の考え方についてお聞きしたい、そのように思います。

そして二つ目には、空港アクセスについて、施設の整備、これはハード面ですけれども、それと運行頻度の増加、あるいは乗り継ぎの利便性の向上、これはソフト面ですけれども、それを図っていく。

三つ目には、バリアフリー化について、施設の整備、このハードに加えて、エレベーター等の配置をして、ソフト面で皆さんの利用の情報あるいは介助体制の充実を図っていききたい。

四つ目には、国際線につきましてもCIQ施設の整備、これはさっき申しましたようにハード面ですけれども、今度はCIQの人員面等の体制の充実ということで、これはソフト面として図っていききたい。

以上のような四つを基本的に今後努力して、現在の空港の利便性をより図っていききたいと思っております。

さらに申し上げますと、港湾EDIシステムを利用して行われる手続の様式につきまして、従来、港湾管理者が個別の条例等にゆだねて設置していたわけでございますが、そのようなことでは、他の国の機関との業務にかかわる手続とのワンストップサービスの推進というのがこれからどんどん必要になってまいりますし、そういうものの実現とか、国際標準への対応ということも必要になってまいります。そういうことを考えました場合に、やはり国が統一的に定めることが適当であるというふうに考えて、国が設置し管理するというようにいたしました。もちろん港湾管理者とよく協議をして、港湾管理者の御同意を得てこのシステムを推進してきたいと考えています。

これは国土交通大臣の諮問を受けた審議会からも申しませんけれども、交通政策審議会という中で航空分科会というところが昨年の十二月に一つの答申を出しております。今回のこの法律改正も、そういった答申の中にもうたわれておりますけれども、航空のいろいろな保安システムのものも整備しなさいというような方向づけもされておりますように、当然ながら、また航空の、飛行の安全性というものは重要な緊急の課題であることは間違いのないわけでございますし、そういうものを着実に整備していくことは非常に大事なことであるわけです。

○一川委員 では、ちよつと空港関係のことについてお尋ねしたいと思ひます。

これは国土交通大臣の諮問を受けた審議会からも申しませんけれども、交通政策審議会という中で航空分科会というところが昨年の十二月に一つの答申を出しております。今回のこの法律改正も、そういった答申の中にもうたわれておりますけれども、航空のいろいろな保安システムのものも整備しなさいというような方向づけもされておりますように、当然ながら、また航空の、飛行の安全性というものは重要な緊急の課題であることは間違いのないわけでございますし、そういうものを着実に整備していくことは非常に大事なことであるわけです。

○一川委員 今一川議員がおっしゃいましたように、国土交通省としまして、空港行政というものをどうするかということですが、空港の配置の側面からいいますと、もうほとんど、少なくとも二時間以内には空港に行けるということはすべからず達成できているというふうに考えております。ただ、地方空港の新設につきましては、おっしゃるとおり、離島を除いては抑制するというように決定しております。そういう意味では、従来の量的な拡大から、そういうハードの面の施策とソフト面の施策の組み合わせをして、既存の空港の十分な活用を、質的な充実を図ってきたいというのが大きな空港政策の基本でござい

また、先生からお話がありました、これまで港湾管理者がつくっていた独自システムがむだになるんじゃないかというお話でございますが、港湾管理者独自にそれぞれのシステムを、大体、大きな港、七大港と言っておりますけれども、東京港とか横浜港、そのあたりでつくっております

その空港行政全般の中で大臣の基本的なお考えをお聞きするわけですが、この答申を見ておきますと、空港整備、今後重点投資化を図っていくんだという中で、大都市圏の拠点空港というのは当然従来以上に重点的に投資しなきゃならないだろうという一つの流れがぼんと出ているわけですが、一方、こういった地方の空港といたしたようなものを今度どういうふうに整備し拡充していくかというところは、従来に比べる

具体的には、今一川議員がおっしゃいますように、利用者にとって利便性や使いやすい空港をつくるのはどうしていくのかということが、施設の整備等のハード面の施策と、利用方法の改善のソフト面と、ハード、ソフト、両面ございまして、けれども、これも例を挙げさせていただきますと、就航率の向上あるいは定時性の確保のためのILS、いわゆる計器の着陸システムの高力デグリー

どういふことに対する国としての何かサポートがあつてもよろしいんではないかなという感じも

私はするわけですが、そういうことも含めた地方空港のそういった今後の拡充といえますが、路線を維持向上させるというような面も含めて、航空行政の一環としてどういう取り組みをしようとしているのか、お話を聞かせたいと思います。

○洞政府参考人 おっしゃるとおり、今、航空企業は非常に厳しい経営環境の中にございまして、できるだけ高収益路線にシフトさせている、これは羽田の発着枠が限られているということが大きな要因になっております。

それはおきまして、国内航空路線の設定や増便というものは、航空法上は、先生御存じのとおり、平成十二年の二月から規制緩和が行われまして、原則として、路線の需要等を考慮して、民間企業である航空会社が経営判断によって自由に決定することになっております。

しかし、一方で、地方空港の利用促進による全国的なネットワークの形成、充実について、私どもとしても非常に重要であると認識してございまして、そのためにいろいろ工夫しているところでございます。具体的には、例えば着陸料一つとりまして、今年度から羽田空港の地方路線にかかわります着陸料を、今まで三分の二にまけておりましたけれども、これを非常に便数が少ないところは二分の一に下げるといような措置を実施することとしてございまして、そういう意味では間接的な地方路線に対する助成というものをやっているところでございます。

それから、何といいたしても、冒頭に申し上げましたとおり、羽田空港の発着枠が非常に満杯で、これ以上増便の余地がないということが非常に問題でございまして。といいますのは、それぞれの需要に応じてそれぞれ、小さい需要は需要なりに、小型機、中・小型機を利用して多頻度運航などを行って需要を逆に開拓するといような、そういう工夫も期待できるわけですが、いかんせん今の状況ではなかなかそういう増便もできないということが地方空港にとっての便数確保の

上においては最大のネックになっている。そういう意味でも、羽田の再拡張の一日も早い実現に向けて頑張りたいと考えております。

○一川委員 先ほど大臣のお話のように、これらの空港行政の中で、これまでのいろいろなものを質的に向上させながら、なおかついろいろな活性化を図っていきたいというお話もございました。

そういう面では、国土交通省所管だけでもいろいろな施策がたくさんあるわけではございますが、やはりこういった地方空港を抱えている地域のいろいろな観光行政なり、またはいろいろな物流関係、そういった道路関係も含めた、そういう面の施策をしつかりと、空港が活性化するための気配りというんですか、そういう施策というのは非常に大事ではないかというふうに思いますので、ぜひ御努力をお願い申し上げまして、終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○河合委員長 大森猛君。

○大森委員 日本共産党の大森猛でございます。

きょうは、空港整備法、港湾法等改正案、二つについて質問をいたします。

最初に、空港整備法の一部を改正する法律案について、二点質問したいと思っております。

航空機の安全運航を図ることは、あるいは安定した運航を確保することは、極めて重要なことだと思っております。この点で、今回の改正において照明設備、無線施設用地を空港整備に不可欠な施設として位置づけ、附帯施設から基本施設に位置づけるといことは、施設の位置づけとして非常に必要なことだと思っております。

しかし、問題は、今回の改正の結果、地方公共団体の負担が一体どうなるかという点であります。現状からすればいわゆるILSの高力テグリーが今後進められていくと考えられますけれども、例えば、現在航空局の方で検討されている高力テグリー化について具体的にどのぐらいの予算が必要であるか、まずお示しをいただきたいと

思います。

○洞政府参考人 お答え申し上げます。

ILSの高力テグリー化を進めるための費用でございますが、なかなか空港の需要によって一概に言えません。しかしながら、一般的に力テグリーIIIというものは力テグリーIに比しまして、必要となる照明施設が増加する、あるいは航空機の飛行高度を計測するための電波の反射面が必要になるということ等のため、整備費用は当然のことながら増加いたします。

ただ、具体的な金額につきましては、照明施設のうち進入灯であるとかあるいは電波の反射面の整備に要する費用が地形等の立地条件によって大きく影響されるために、空港によって異なっております。

そういう前提で、例えば個別の事例について申し上げますと、カテグリーIII化のために行われますILS用地それから照明施設の整備に要する費用といたしましては、十五年度から事業化を予定している広島空港では全体で七十五億円、青森空港におきましては二十三億円、全体の費用は二十三億円でございます。

また、既にカテグリーIII化がなされておりますのは、釧路空港、熊本空港というのがございまして、けれども、これらはそれぞれ当時のお金で八十億円、そして五十億円という費用がかかっております。

○大森委員 第二種空港である広島空港について約七十五億円ということで、相当な費用がかかって、しかもそれが今回の法改正で地方自治体の負担もふえるということになるわけですが、こういう措置そのものは、こういう高力テグリー化、広島の場合はIからIIに引き上げるといこととなんですが、それが必要だとしても、なぜこういう法改正が必要になってくるのか、今までどおりではなぜだめなのかという点はどうでしょう。

○洞政府参考人 今回の基本施設化によりまして、先ほど申しましたとおり、国と地方の一定

の負担割合に基づきまして、広島空港の場合は三分の二が国、そして三分の一を広島県が負担するということとなります。七十五億円のうち二十五億円が県の負担ということになるわけでございます。この負担に伴いまして、総務省においては当然のことながらこの負担をカバーするために地方交付税措置というものを講じることで検討が進んでいるというふう聞いておりますので、当然のことながら滑走路の延長と同じように起債の対象ともなります。

なぜこういう措置が必要かといいますと、先ほど申しましたとおり、今までは附帯施設でございました。でありますから、こういうILSの施設そのものも含めて附帯施設でございまして、どうしても整備というものが後回しになってまいります。地方設置空港の管理者、二種空港は国でございまして、どうしても基本施設の方に予算が投入されますし、また、全国的なバランスを考えながら、こういうILS装置というものは後手後手になるわけでございます。

しかしながら、先ほど申しましたとおり、このILSの装置というのが、要するにほとんどの飛行機がILS対応になっておりますものですから、これは飛行場の本体として、基本施設としてきちつと整備していかなくちゃいけない。その基本施設として位置づけた場合には、考え方の問題として、国は全体の空港ネットワークの整備、地域はその空港を利用した地域整備といえますが地域振興といえますが、そういったものの観点から自分の負担をお願いする、こういう考え方になってくるわけでございます。そういう意味で、一定の御負担をお願いしたいということになるわけでございます。

もとへ戻りまして、負担がふえるにつきましては、それなりの交付税措置というのをきちつとやって、その負担を軽減する措置をあわせて総務省の方をお願いしているということでございます。

○大森委員 一定の財源手当てがやられるにして

も、二十五億円、一挙にゼロからふえることは大きな負担だと思うんですね。

第二種空港の場合、これは基本的に国が設置するという位置づけになっているわけですし、それから、施設を基本施設にするということで、逆に地方に負担がいくというの、周りから見たら非常におかしいんじゃないかなというのを最初から感じております。基本施設であるなら、やはり国の責任できちんと設置をすべきじゃないか、従来どおりきちんとやるべきじゃないかということだと思ふんですね。ですから、今おっしゃった理由というのは、どうも後でくつ付けたような理由のようにしか聞こえないということを率直に申し上げておきたいと思ひます。

経費の負担を地方自治体の方へ移す一方で、関空の第二期や、あるいは中部国際空港その他一地方空港などは、そのまま事業は継続しているわけですね。ですから、こうしたやり方ではなく、必要な地方空港の利便向上、安全対策にこそ重点を移していくことを要求しまして、次の港湾法等の質問に移りたいと思ひます。

今回の法改正案の中で、都市再生特別措置法の改正で、港湾施設整備を支援の対象とすることになりますけれども、去年この法律はできて、一斉に緊急整備地域がそれぞれ指定されたわけですが、今回、対象を追加するというにしました理由と、それから今回の法改正、どういう支援措置が加わるのか、三つ目は対象地域がどこを最初予定されているのか。三点お聞きしたいと思ひます。

○金澤府参考人 先生御指摘のとおり、昨年度の法制定時には港湾施設というものが無利子貸し付けの対象に措置されておりませんでした。その後、都市再生特別措置法の第五条の規定によりまして、これまで二回にわたりまして政令指定されました四十四の都市再生緊急整備地域、その面積の約四割が臨海部を含む地域であることが判明いたしました。臨海部におきます都市の再生にとりまして、同法の枠組みを用いて臨海部低・未利用地の利用転換を行いまして、港湾の高度利用を図

ることが有効であるというふうに考えられるに至りました。

また、都市再生緊急整備地域に指定されました千葉蘇我臨海地域などにおきまして、これまで地域で検討されてきました計画に基づいて事業化の検討が進展しておりますが、当該事業の実施のためには港湾施設の整備というものが不可欠であるということが判明してまいりまして、所要の法改正を行うというものでございます。

どこが対象になっているかということでございますが、申し上げましたように、千葉の蘇我地域、それにもう一つ検討対象としておりますのは、堺港の地域というものがございまして、それから、支援措置でございますが、港湾の施設の関係につきましては、いわゆる無利子貸し付け措置をすることとなっております。

○大森委員 これは、二つの地区は既に都市再生緊急整備地域に指定されているわけですが、この整備地域における都市計画法等の規制緩和あるいは税制上、財政上、金融上の支援措置、これをごく簡潔に御説明をいただけますか。

○澤井府参考人 まず、金融支援措置でございますが、都市再生緊急整備地域におきます拠点的なプロジェクトとして国土交通大臣の認定を受けた事業につきまして、事業の実施に伴い必要となる街路等の公共施設を民間事業者が整備する場合に、費用の一部を無利子貸し付けをする。それから、事業に要する費用の一部につきまして、出資、社債等の取得を通じて資金の供給をする。また、事業に対する融資の一部について債務保証する等が可能となっております。

税制上の優遇措置といたしましては、平成十五年度の税制改正によりまして、先ほど申し上げました大臣の認定を受けた事業者、それから、当該事業が実施される地域における従前地権者に対して、土地の取得、譲渡、建物の建設、取得、保有に関する課税について、登録免許税の税率の軽減、あるいは不動産取得税の課税標準の特例などが講じられております。

また、都市計画上の規制緩和といたしましては、緊急整備地域の中で、都市再生特別地区という特別の都市計画が可能となったこと、それから、それを含めまして、幾つかの事業の実施に必要な都市計画の提案を民間事業者ができるというような措置が昨年の特別措置法によって講じられております。

○大森委員 緊急整備地域として相当幅広い手厚い支援措置が税制上も財政金融上も行われている上に、今回の法案で対象もさらに拡大し、新たな金融支援を追加することになっているわけですね。

私、今回の法案審議に当たって、今御回答がありました千葉蘇我臨海地域を見てまいりました。最初にびっくりしたのは、この都市再生緊急整備地域の網の中に、旧川崎製鉄の千葉製鉄所の東工場跡地の大部分がその中にそっくり入っちゃうわけですね。

川鉄は、御存じのように、日本鋼管と四月一日、統合をしたわけですが、この東工場、溶鉱炉、コークス炉、圧延工場などがありますけれども、設備廃棄を行って、西工場の最新鋭工場に生産の主力を移す。その後の東工場が地域指定になっているわけですね。

もう一つびっくりしましたのは、既にいろいろ工事がやられているわけですね。今回の法案はもちろん今審議しているところで、都市再生特別措置法の方も具体的にこれはまだ発動しているわけじゃないんですね。ところが、工事はどんどん進んでいるということ、聞いてみましたら、これは再生法の整備地域を含む二百二十七ヘクタールが平成十一年からの国の都市再生総合整備事業の対象地区に指定されている。これは蘇我特定地区と言いますけれども、この事業が既に執行されている。だから工事がどんどん進んでいるというわけですね。

平成十三年の十月に、千葉市がこの蘇我特定地区整備計画、これは千葉市自身が主体となったそういう事業も重ねて計画して発表しているわけな

んですが、商業、業務、居住、研究系の土地利用を進めるほか、総合スポーツ公園を建設するというような計画になっております。

加えて、こういう川鉄の遊休地を千葉市の副都心として育成、整備、活性化を図るということになっているわけですが、そこで、この蘇我特別地区に関連して幾つか質問をしたいと思ひます。

平成十一年度からの事業であります。これは当初の、国の方は都市再構築事業となっておりますけれども、千葉市を事業主体とするこの千葉市蘇我臨海部、都市再生総合整備事業ですか、この最終年度までの総事業費はどのぐらいで、国費はどのぐらいになるのか、国がどういうぐあいにつかんでいらっしゃるのか、お聞きしたいと思ひます。

○澤井府参考人 御指摘の都市再生総合整備事業による支援でございますが、平成十一年度からスタートしております。おおむね十年間を予定しております。おおむね十年間でどのぐらいの支援あるいは事業費になるかということは今のところ確定しておりませんが、これまで、平成十一年度から先年度の十四年度までで、事業費ベースで十七億六千九百万ほど、国費がそのうち六億一千二百万の支援をしているところでございます。

○大森委員 千葉市を事業主体とする蘇我特定地区の事業、これは例えば千葉市においては千葉市議会において、国と県で約四百二十億円、千葉市で四百九十億円、こういう規模で説明をされているわけですね。それから、一般に報道等では、基盤整備だけで一十億円以上かかるのではないかと、こういうぐあいにも言われているわけですね。

ですから、今現に国の方で指定している整備地域、あるいはそれ以前の都市再生総合整備事業、それと重ねて指定されている地域で行われている千葉市の事業がどういう規模の事業なのか。国の認識がもし十七億円という程度ということであれば、これは大変な問題ではないかと思ふのです。私がお聞きしたのは、今、幾つかの国の法律上

あるいは予算措置上とられている、その該当地域で行われている千葉市の事業の全体がどのぐらいの費用なのか、事業規模なのかということを知っているんです。それで、国費はそのうちどのぐらいなのかということでもあります。

○澤井政府参考人 この蘇我地域におきましては、全体計画に基づきまして、御指摘のように、ある部分は区画整理の事業をやったり、ある部分は防災公園、かなり広域的な防災拠点になる公園でございますが、それを整備したり、または内陸部の蘇我駅の周辺の整備をしたり、また関連する街路の整備をしたり、大変たくさんの事業を、川鉄跡地という大変貴重な、かつ大規模な工場跡地を種にして、当該地域の都市再生を大きく図っていくということをやっておるわけであります。

またまただいま全体についてどのぐらいの事業になるかという数字を持ち合わせておりませんが、そのうち御指摘の都市再生総合整備事業というのが、言ってみますと、その全体の事業の起爆剤になるような、一番最初の立ち上げりの支援をするという趣旨で、先ほど言いましたような、平成十一年度からおおむね十年間にわたりまして、計画調整あるいはいろいろな土地の整備というあたりを中心に助成をするものでございまして、それに要する費用が十四年度までで約十八億円と申し上げたところでございます。

○大森委員 国、今回都市再生法に基づく整備地域、あるいはそれに先立つ都市再生事業、それを取り入れた地方自治体の事業の規模がどれだけか、国交省はどう認識しているかということを知っているんです。これは再生本部じゃなくて、国交省はどうですか。

○澤井政府参考人 若干繰り返しになりますが、街路整備に幾ら、防災公園に幾ら、数字はもちろなおおむねのところは把握しておりますが、たまたまただいま都市総合整備事業の数字のみ持つてまいりましたので、数字については後ほどまた申し上げます。

○大森委員 いずれにしろ、国の施策を取り入れ

た地方自治体の事業がそういう相当大規模な事業であるという認識は、きちんと持っていたのだと思います。

その中で、川崎製鉄の工場の除却費用、これも入っているわけなんです。そのための都市再生総合整備事業、これに基づく川崎製鉄の工場の除却費用はどのぐらいでしょうか。

○澤井政府参考人 都市再生総合整備事業で助成をいたしました御指摘の除却費用は、事業費ベースで十六億三千五百万円でございます。

○大森委員 十六億三千五百万円。

それから、この都市再生緊急整備地域に指定される前から随分こういう優遇措置といえますか、工場の撤去費用などが既に事業費として見積もられているということなんです。またこの川鉄に対する支援措置というのはあるわけですね。

この都市再生緊急整備地域、特定地区と重なる部分の南側三十八ヘクタール、ここが既に二年前から都市基盤整備公園施行の土地区画整理事業が行われているわけですね。ここでも国から工場の撤去費用が出ているんじゃないですか。

○澤井政府参考人 御指摘の区画整理事業の中では、都市計画道路の整備に必要となります建物の撤去に要する費用に見合う額を補助しております。その額は事業費ベースで五億五千九百万円でございます。

○大森委員 私どもが千葉市に照会したところ、この都市総合整備事業にかかわるもので約二十億円、それから区画整理事業に伴うもので約十億円、合計三十億円。この川崎製鉄の工場等の撤去をやっている、ですからほとんど自前には要らない、ほとんど公費で工場を撤去しているようなものだと思うんですね。これは、通常公共事業の立ち退き移転補償なんかというのは、全額自分の責任で撤去、更地にした上で初めて補償の全額が出てくるということと比べても、大きな違いがあると思うんですね。

本当にこれは大サービスだと思わなければならないが、こういう川鉄への大サービス、ほかに今ま

で答弁されたもの以外にあるんじゃないですか。

○澤井政府参考人 都市再生総合整備事業の支援の内容といたしましては、たまたま御指摘の除却費のほかは、千葉市が中心になって行います計画の策定、あるいは都市基盤整備公園がいろいろな関係者との調整を行うために必要なコーディネート費用、こういった内容になっております。

なお、たまたまの除却費でございますが、これは、その川崎製鉄の大規模な工場跡地をいわば一体的かつ計画的に、自然の流れに任せてばらばらに今後の用途に合った土地利用に転換していくのではなくて、全体を一体的かつ計画的に転換していくって今後の都市の発展に必要な土地利用を実現していくという大変困難な仕事でございます。その事業の立ち上げ時期に、既存の不要施設を除却いたしました土地を整理することに對して支援するということ、また、その効果は、単に川鉄の財産の除却ということにとどまることなく、それを引き金といたしまして全体の都市再生が広範囲に進んでいく、こういう趣旨で行っているものでございまして、この都市再生総合整備事業の支援を受けた場合に、例えば類似の例としては鉄道用地の中にある旧鉄道施設、もう使わなくなったものを撤去するというようなものに対して助成するというような例もございまして。

○大森委員 大体今、そういう整備地域で相当な支援措置が今後とられていくということに加えて、いろいろ理由をおっしゃいましたけれども、結局これは川鉄への大サービスだと思うんですね。

加えて私がお聞きしたいのは、もつと大サービスがあると思うんですね。特定地区内で、総合スポーツ公園を予定する緊急整備地域のうち、北側部分を川鉄が公園に売却したわけですね。後でこれは千葉市が買い戻すという手法がとられておりますけれども、その売却面積それから売却費の総額、単価はどのぐらいでしょうか。

○澤井政府参考人 川鉄から公園用地として売却

された土地は、三十三・三ヘクタール、総額二百三十億円と承知しております。

また、これと一体として整備すべき街路用地といたしまして、一・四ヘクタール、約十億円で売却されたという聞いております。

○大森委員 単価はどのぐらいでしょうか。

○澤井政府参考人 単価につきましては、今の割り算ということになるので、今手元にごさいます。が、委員会等できちんと議論して決めた単価だと聞いております。

○大森委員 私どもの調査では、一平米当たり六万九千円、一坪約二十三万円ですね。これは川崎製鉄が一九五二年に四十八円で購入しました。これは坪ですね。しかし、坪四十八円というけれども、これはたまたま安いと当時言われたわけですね、これは税金その他のいろいろな関係で、たまたま安いんだという。たまたま安く入手したものを今回一坪当たり二十三万円で売却する。ああいうことで、本当にこれは大変なサービスであり、川鉄の方としては巨額な利益を受けているのではないかと思うんですね。

そこで、五年前からの、先ほど来お話がありました都市再生総合整備事業、それから二年前からの区画整理事業、それから工場撤去費用など税金を投入するということだけじゃなくて、昨年は、都市再生特別措置法、これによる税制、金融上の優遇措置、都市計画法上の規制緩和などをとるということの上に、そのことの上にさらに、今申し上げた、川鉄所有の工場跡地を土地区画整理で国、自治体が道路や下水道の基盤整備を行うということ、川鉄みずからの土地を大幅に値上げさせるということにもつながっていくと思うんですね。

こういうのをいろいろやってきて、さらにまた抜けていたということで、今回の法改正で港湾設備、これを追加するというのがこの間の全経過の流れじゃないかと私は思うんですね。ついでに言えば、こういう事業をやるために国交省は、わざわざ国交省から人を派遣して、担当助役というこ

とで据えているんじゃないですか。本当にこれはもう至れり尽くせりという大サービスがやられていと思うんですよ。

これはもう都市再生じゃなくて、税金による川鉄再生ということになるんじゃないですか。

○澤井政府参考人 私ども当該地域を支援申し上げておりますのは、あくまでも、今後の広い範囲での都市再生の起爆剤とするためという観点でございます。個別に、本件地区について川鉄云々というお話がございましたが、一方で、私どもの承知しておりますのは、街路用地の一部、あるいは先ほど御指摘の公園用地の一部、これを逆に、川鉄用地であつたものを無償で提供しているというような、いわば開発利益の還元をそういう格好で公に図っているという事態もあると承知しております。

いずれにいたしましても、私どもいたしましては、この地域の防災機能の向上、あるいは商業、業務機能の向上ということが、当該地域を含む背後地全体の都市再生に大変効果があるという観点で支援をしたいと考えておるところでございます。

なお、都市再生特別措置法に基づきますさまざまな金融支援につきましては、またその具体的な内容は固まっておりますので、今後の議論だと考えております。

○大森委員 川鉄の無償提供というのわずか二十四ヘクタールですよ。全体から見れば、本当にごく一部ですよ。その程度のことではこれはごまかしちゃいけないと思うんですよ。

問題は、こういう形で本当に住民のための都市再生になるのか、一番重要な問題だと私は思うんですよ。この点で、例えばこの周辺ではこれまでにも千葉駅西口再開発あるいは中央港の地区区画整理事業といういろいろ、同様な手法でやられているわけですね。ところが、今もうそれが惨たんたる状況になっているわけですね。

千葉駅西口再開発、十数年前に計画されたわけですから、千葉市の玄関口でありながらいま

だに空き地、空きビルだらけということで、廃墟の町とも言われているような状況です。それから中央港地区の区画整理事業についても、これも、第二の幕張副都心ということを目指してスタートしたわけなんですけれども、これも更地のまま三十四の地権者のうち、ビルを建てる予定、予定だけでもわずか三社しかない、惨たんたる状況に今なっているわけですね。

この川鉄の場合、蘇我地区の場合、土地区画整理による造成後の商業地域に既に、誘致企業として大型店舗等が進出を予定しております。敷地面積十七万平米、店舗面積で約十万平米というようにな大変なもので、こういうのが進出してきた場合に、確かにその地域自体は一定の活性化がなされるかもしれない。しかし、それが地域経済に及ぼす影響によって、逆に周辺が空洞化、地域商店街の荒廃、都市の破壊、そういうものにつながっていく危険性が極めて強いと思うんですよ。

こういう点で、既に御承知のように、東京都心部では二〇〇三年問題、オフィス等々の、パブルの水準のとき以上にどんどん出されるということが逆に周辺の大変な空洞化をもたらしているという深刻な事態をもたらしているわけでありまして、この問題を考える際に、都市再生という形で特定の企業の遊休地を、その企業に最大限、至れり尽くせりのサービスをすることでこれは問題は解決しない。何よりも、特に私は今、これは国交省、問題意識としては、こういう臨海部、特に戦後戦前も含めて、日本経済のそれこそある意味では牽引車の役割を果たした臨海部、特に低・未利用地ですね、あるいは大企業の遊休地、これをどうするかという問題は、やはり戦前戦後を通じて一世紀以上、もう長い期間を通じて形成されてきた問題だと思っております。ですから、はっきり言えることは、拙速に走っては絶対にならないということだと思っております。

この間、確かにそういう日本経済を引っ張っていく牽引車の役割を果たした地域、今回の蘇我地区もそうですし、私の住んでいる神奈川県京浜

臨海部もそうです。こういうところについては、この間、それこそそういう牽引車になった力の源泉は、やはり国、地方自治体挙げて、もう行財政上の手厚い支援をしてきた、そのことが大きな力の源泉になってきたと思っております。ですから、そういう立地企業の社会的責任、これを小手先の還元じゃなくて、きちんと社会的責任を果たせるといふことと、これは国民的議論をきちんと重ねて、拙速に走ってはならないという基本的な立場が必要ではないかと思っております。

そこで、私、もう時間も参りましたので、せっかく再生本部からもお越しいただいてますので再生本部からと、できれば国交大臣としてはその辺のようにお考えになるのか、お答えを聞いて私の質問を終わりたいと思います。

○和泉政府参考人 お答え申し上げます。

産業構造の変容等に対応しまして発生しています、御指摘の重厚長大産業を初めとします低・未利用地につきましては、鉄道、道路、港湾などの交通基盤の状況や周辺の土地利用の状況など、おのの立地特性に応じまして、御指摘のように十分検討しながら、当該地域の潜在力を最大限生かした利用がなされるのが必要だと考えております。その内容としましては、例えば商業、業務、住宅などの都市開発の実施のほか、物流機能の高度化、産業機能の高度化等が想定されると思っています。

都市再生緊急整備地域につきましては、現在、指定済み四十四地域のうち十四地域が臨海部を含む地域でございますが、当該地域の都市開発の実施に当たりましては、臨海部という地域の特性を生かしながら、その魅力が十分引き出せるように、地域整備方針におきまして、親水空間の確保とか水辺環境の配慮なども含めながら、今後進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○副国務大臣 今大森議員がいろいろおっしゃいましたけれども、少なくとも災害時の広域な防災拠点として、また支援物資等の中継基地、あるいは避難の場所等々で、千葉県から要望されたものも多々あります。そういう意味では、今私は、先ほど局長が言いましたように、千葉県の要望によって、あるものをいかに活用するかということも含めて、新たな開発がされるということに對しては、大変有意義なことである。また、民間が、少なくともこれだけの大きな場所を開発するという能力が今民間にはありません。そしてこれを貴重な千葉県の財産として、防災拠点として、またスポーツ総合センターとして利用されるということは、私は、国として最大限に支援し、千葉県と話し合つてこれを活用していくというのはまさに県民の利益にかなうものであるし、また、むざむざこれを分散して、ばらばらにしてしまつて無為無策の乱立した開発をしたのでは、かえつて千葉県のためにならないと私は思っていますので、そういう意味では、未利用地を利用するというこの大変大きな、地域が提供されて千葉県民の有益な活用ができるように私たちも配慮していきたいと思っております。

○大森委員 終わります。

○河合委員長 原陽子君。

○原委員 社会民主党の原陽子です。よろしくお願ひします。

きょう、最後の質疑になりますが、前回の道路に関する質疑のときに、特別会計というかお金の面から質問をさせていただいて非常に勉強になることも多かったのですが、今回のこの二法案も特別会計、お金の面から御質問をさせていただきたいと思ひます。

今回の法案の中身を見ますと、港湾整備事業の定義の幅と空港整備事業の定義の幅を広げて、それぞれの特別会計で面倒を見る事業の幅を広げている、そして港湾整備に關しましては、民間都市機構が無利子貸し付けによってできる事業の幅を広げたという法改正になるのだと思ひます。

このように、特別会計予算の使い道を広げたり、補助金や負担といった形で国が地方を縛る選

択肢をふやしていくような法改正よりも、むしろ、港湾管理者や空港設置者である自治体が独自の判断で、必要性に応じてより少ない財源でむだのない事業ができるような方向性を目指していくべきだと思うのですが、この点、どのようにお考えになれるか、航空局と港湾局、両局にお聞きをしたいと思います。

○洞政府参考人 お答え申し上げます。

空港の整備につきましては、先生御存じのとおり、国が空港整備特別会計を設置いたしまして、利用者が負担する空港使用料を一般会計からの繰り入れ等を財源として、一般空港等の整備を行っているとございます。

先生のおっしゃいます使途の拡大という面では、今回の法律案におきましては、霧等により航空機の季節的な欠航が多く発生している空港の就航率を図るという緊急的な目的のために、地方自治体の判断でILSの高力テグリー化を実施する際に、国が所定の補助が可能になるようにしたものでございます。

こういった補助制度というものは、空港整備特別会計の財源の七割ぐらいが利用者負担であるということと考えますと、極端に言って、使途を限定せずに空港整備以外にも用いることができるような財源として自治体に移譲するよりは、むしろ特定の政策目標、目的の確に对应できると同時に利用者の理解を得ることができるのではないかと、このように考える次第でございます。

○金澤政府参考人 港湾におきましては、国は港湾整備特別会計を設置いたしまして、民間からの負担金あるいは一般会計からの受け入れなどを財源といたしまして港湾整備事業を行っているところでございます。

今回の法律案につきましては、我が国が激動する国際社会におきまして経済的発展を図るために必要不可欠でございます国際競争力の強化のための政策の一環といたしまして、既存の港湾施設の有効活用とか高度利用、そういうものを一層推進しまして、港湾のもたらす効用を最大化していく

ことが不可欠という認識のもとで、港湾のEDIの設置及び管理を国土交通大臣が実施するという制度で、それから民間都市再生事業の支援対象への港湾施設を追加するという内容を内容としているわけでございます。

港湾EDIの設置及び管理の制度化は、先ほど来御説明いたしておりますように、港湾の入港屈等の利用に係る手続の簡素化でございますが、国際競争力を強化していく、諸外国の港と比較しておくれているという認識のもとにそれを強化していくという観点から、国土交通大臣がそれを設置して管理する、国のいわゆる直営といえますか直轄の業務ということでございます。そういう意味で、国がしっかりとやっていきたい、特別会計の中でしっかりとやっていきたい、そういう意義があるというふうに思っております。

また、民間都市再生事業の支援対象に港湾施設の追加ということも、いわゆる都市再生というのが今我が国の喫緊の大きな課題でございます。そういう意味も含めまして、やはりこれも国が、もちろん地方公共団体と連携のもとに、しっかりと国としての責務も果たしていかなければいけない。そういうことを考えております観点で、港湾整備特別会計の中で経理をしていこうとしておるものでございます。

先生御指摘のように、地方が地方の独自の判断で、地方の独自性に基いて弾力的にしっかりとやっていただく、これはもちろん否定するものではございません。私も、国と地方の連携、パートナーシップというものを重視ということ、従来からそのように考えておりますし、今後とも重要視していきたい、かように思っております。

○原委員 ありがとうございます。

もう一つ、予算のことで数値を教えてくださいたいんですが、平成二年度以降の予算のグラフを見ますと、税収の割合を見ますと、平成二年以降税収が減少して、平成十三年度の数値で見ると、平成二年から約二割も減少をしています。

ここで、数値で教えていただきたいんですが、航空局、港湾局それぞれの予算は平成二年度比でどれだけ減少をしているのかということをお教えいただきたいと思いますが。

○洞政府参考人 空港整備特別会計の予算規模でございますが、平成二年度当初予算では、約三千八百億円でございます。平成十三年度当初予算では、約一千億ほどふえまして四千八百五十億円となっております。これは、航空輸送需要が国際、国内ともに堅調に伸びてきておりまして、これらに着実に対応するために空港整備等を進めてきた結果であると考えております。

また、航空輸送量の着実な増加に伴いまして、歳入面につきましても、空港使用料等の増加が図られております。

○金澤政府参考人 港湾局の予算につきましては、港湾整備事業につきまして、年度当初予算、いわゆる国費のベースで見た場合でございますが、平成二年度は三千七十九億円でありましたものが、平成十五年度には二千九百四十四億円となっております。国費で〇・九六倍となっております。

○原委員 ありがとうございます。

私の感覚だと、要するに、税収が減少し続けているので、それと同じ割合で減少していつていくのかなというのを思ったので、ちょっと驚いたというか、やはりもう少し、先ほどの最初の質問のところ、航空局長が、特別会計の中で七割が利用者の負担であるからやはり特定の目的に对应して使っていくべきだというお話があったと思うんです。でも、これは道路のときの議論の仕組みととても似ているなと私は率直に勉強して思っています。要するに、特別会計というものをずっと省益を考えて持っていて、歳入歳出のバランスが崩れてくると、道路のときと同じようなことになって、額の規模は違うとしても、道路のときと同じような構造になってしまうのではないかと、このように心配をしております。

本日に、余った、その余ったお金を一般財源に回して、自分の局だけではなくて、ほかの局で

も有効利用できるような、そうした、もう少し柔軟なお金の運用というものを考えていくようなこと、きだというふうにして思っているんですが、もう一度、その点に関して航空局長のお考えをお聞きしたいと思えます。

○洞政府参考人 航空は、我が国の国際競争力を強化して、二十一世紀の国際経済社会においてさらなる発展を遂げていくための一種のライフライン的な要素を持っております。そういう意味で、私も、大都市圏拠点空港等の整備というものを最重要の課題ということで、これに投資の重点化を図って、一刻も早い早期完成ということを目指しているわけでございます。その一方で、歳出の徹底的な削減というものを目指しておりますが、平成二年度には一千億ぐらいあったものが、今はそれが五百億程度に下がってきております。

そういう意味で、投資のめり張りをつけて、必要なところは所定の期限内にきちとやる、そうしないといけないと日本が立ちおくれしてしまう、そういう問題意識のもとで空港整備を進めているわけでございます。ということをご理解いただきたいと思います。

○原委員 ただ、やはり、道路のときに大きな議論になった特定財源のことを考えると、これから、この特定財源に関しては、自分のところだけが抱え込むのではなくて、少し、必要ならば別のところでも有効活用できるような、そうしたお金の流れというものを国として意識をして変えていくときにはあるのではないかと、このように私は強く思っております。

何か、こんな総括的な意見になってしまったんですが、次に、個々の特別会計について、中身に關して御質問をさせていただきたいと思えます。最初に、空港整備の特別会計について御質問をさせていただきます。

空港整備に關しては、平成十五年度も財政投融资から五百三十六億円を借り入れていらっしゃるんですよね、借り入れてあります。それで、その中

で、財政投融資から借り入れているお金の総額はどれくらいですかということと事前に教えていたのだら、その総額が九千五百億円から九千七百億円の間を行ったり来たりしているということを教えていただきました。

新規の地方空港建設というものを中止はしたものの、今つくっている途中の神戸空港や静岡空港など、地方財政を逼迫させることが指摘されているような地方空港はまだあります。地方の財政が破綻をすれば、国が手を差し伸べなくてはならない場合も出てくるわけでありまして、特に、静岡空港については、この委員会でも何度か質問させていただいているんですが、こうした財政状況の中で、静岡空港は用地すら確保できていないので、今からでも私はこの静岡空港に関しては中止をすべきではないかと思うのですが、その点のお考えをお願いします。

○洞政府参考人 先生御指摘のとおり、空港整備特別会計は財政投融資資金を借り入れておりますが、これは、東京国際空港の沖合展開事業、環境問題を解決し空港能力を増加させるということで、今、羽田空港を工事しておりますけれども、この沖合展開事業の財源として、当該事業費の範囲内で財投からお金を借りているというものでございます。ということと、この財投は、ほかの一般空港とかそういったものには回っていない、こういう性格のものでございます。

それから、静岡空港の件をお尋ねでございますが、静岡空港につきましては、端的に申し上げまして、国土交通省の事業評価制度に基づきまして、事業採択後十年目にことしが当たります。空港の設置者に当たる静岡県が事業の再評価を行う予定でございます。現在、これに先立ちまして、需要予測の見直しの作業が行われてございます。私も、これに際して、需要予測の精度向上のための需要予測のためのガイドラインというものをつくって、これに基づいて県を指導しているところでございます。

さらに、この需要予測の見直しの後、静岡県

は、事業評価監視委員会というものを開催して事業の再評価を行い、事業の継続の是非等についての判断を行うということでございます。その上で、国土交通省に報告をするという段取りになるわけでございます。

国土交通省といたしましては、こういう静岡県の報告を踏まえまして、本当に必要とされる公共事業を重点的かつ迅速に進めていく基本方針のもとに、静岡空港に対するこういう補助金の継続の是非というものも判断していきたいと考えております。

○原委員 ありがとうございます。

もう一点、空港の特別会計のことに関して質問させていただきます。

予算書をお願いしたい、何度か御説明をいただいたんですが、この特別会計から関西空港や中部国際空港などにも六百六十七億円が、出資や補助金や事業資金の形で出ていっております。先ほどからの、財政投融資からのお金の総額、そうした借金といましようか借入金というものを、これからどのようにして解決していくつもりなのか、その見通しについてお聞かせいただきたいです。ぜひ、これ以上借金をふやさない方向でやっていくというようなお考えもお聞かせ願いたいと思います。

○洞政府参考人 空港整備特別会計では、昭和六十一年度から、先ほど申しました羽田空港の沖合展開事業に對しまして、財政投融資資金による借り入れを行ってございます。

現在の借り入れの残高は、十四年度末におきまして九千七百七十七億円となっております。

この長期借入金の償還財源につきましては、空港整備特別会計の収入源でございます。空港使用料によりまして行っております。そういう意味で、中長期的な収支見通しを十分に勘案して、この空港整備特別会計の健全性というものに配慮しながら毎年度の借入金額を設定してございまして、借入金残高も着実に減少してきてございまして、今後の償還確実性について問題はないという

ふうに考えております。

○原委員 ありがとうございます。

そうしましたら、次に、港湾整備の方の特別会計の申しについて御質問させていただきます。

港湾事業というもののむだぶりというものは、幾つかの場所指摘をされていると思います。昭和五十年年度の運輸白書というものを読ませていただいたんですが、昭和五十年年度からの白書で、こうした港湾事業のむだぶりというものが指摘をされていて、手元にあるのは昭和五十六年の運輸白書なんですが、その「港湾管理者の財政状況」として、「国及び地方公共団体の財政は依然として逼迫しており、今後、国及び地方公共団体の一般財源に多くを依存している港湾管理者の財政をいかに健全化してゆくかが大きな課題となっております」と書かれていて、具体的には、昭和五十四年度重要港湾について、港湾収入により管理費が賄われているか否かを見ると、港湾収入のある百二十三港のうち八十一港が賄えているにすぎず、管理費に公債償還費を加えた額については、わずかに一港だけが賄えている状況にあるというふう指摘をしております。

これは昭和五十六年のときの運輸白書なので、現在のことにについてお聞きをしたいんですが、現在、港湾収入のある重要港湾は幾つあつて、そのうち港湾収入で賄えている港は幾つあつて、管理費に公債償還費を加えた額を賄えている港は幾つあるのか、まずお願いします。

○金澤政府参考人 港湾管理者の財政状況につきまして、港湾法四十九条に基づきまして、毎年度、重要港湾以上の港湾管理者から財政収支状況報告書の提出を受けております。国としても注意深くフォローしております。

御質問の港の港数なんですが、平成十二年度の財政収支状況報告書によりまして、港湾収入、これは岸壁の使用料とかそういうものでございまして、それがあつた港は重要港湾すべてで百二十八港、そのうち、港湾収入で管理費、港の管理費でございまして、それを賄えている港が五十港、管

理費に公債償還費を加えた額を賄えている港はございせん。

○原委員 ありがとうございます。

もう一点御質問させていただきたいと思うんですが、今度は、平成十年度に財団法人国際臨海開発研究センターが策定した報告書の日本における港湾管理運営のところにやはり厳しい財政状況が報告をされていまして、さまざま理由は書かれているんですが、収支の均衡が保たれず、不足分を一般財源から繰り入れによって賄っている現状であるということが報告されております。

またこれも数値で教えていただきたいんですが、このように地方自治体の一般財源から償還させられている港湾管理者、自治体となっているものは幾つあるかということ、また数値でお願いいたします。何自治体あるかということをお願いいたします。

○金澤政府参考人 先ほどと同じく平成十二年度の財政収支状況報告書によりまして、百二十八の重要港湾がございまして、それを管理する港湾管理者は六十八ございまして、その六十八の港湾管理者すべてにおいて、地方自治体の一般財源からの繰り入れによって収入の不足分を賄っているという状況にございます。

○原委員 ありがとうございます。

こうした、昭和五十六年の時代から、私がまだまだ幼いころの時代から、港湾管理者の厳しい財政状況というものは指摘をされ報告をされているわけですので、最後に局長にお尋ねしたいんですが、港湾管理者はなぜこのような苦しい財政状況に置かれることに、長い間指摘をされてきているのになつたのかということ、御説明いただきたいと思ひます。

○金澤政府参考人 御指摘のとおり、財政収支状況報告書というものの中身を、つくり方によるんですが、その状況報告書を見る限りにおきましては、港湾管理者の財政収支状況というのは非常に厳しい状況にあるというふう認識しております。

この理由といたしましては、歳出面で、港湾の場合には、いわゆる他の施設に比べて多額の建設費を要する防波堤とか航路というものがございしますが、これらはすべて非収益施設でございします、収益がない施設でございします。こういう収益のない施設に、非常に多額の費用がかかる。そして、なおかつ、港湾の場合には、戦後、船舶の大型化がどんどん進みました関係もありまして、港湾工事の大型化とか大規模化によりまして、費用そのものも増大してきているということが一点あります。それから、歳入面では、公共性を保つという必要がございします。そういう理由によりまして、港湾施設の使用料というものも取ることができることになっておりますが、収支相償うような水準というふうには設定をそもそもされておられません、ちよつと詳しく御説明しないとなかなか御理解賜れないと思ひますが。

そもそも施設使用料を取ることではあるんですが、それで賄う範囲というものを想定しているのは、いわゆる港湾管理者が日常港湾の管理をやつて、船舶をどこその岸壁に着けなさいとか、それこそ先ほども御説明しましたように、入港届を受け付けとかそういう管理、それから、見回り点検を少しした、清掃、そのような日常的な管理というものについてそういう使用料を充てるというふうなことが見合いになっております。しかしながら、いわゆる建設コストについては、これをその使用料で賄うということ想定しておりません。

収支状況報告書というのは港湾管理者の直接的な収支だけを実はとらえておりまして、一方、地方自治体の全体的な収支という面でこれをとらえ直しますとまた異なる側面が見えてまいります。具体的に申し上げますと、まず港湾の整備とか維持管理に係る経費につきましては、収支賄われないうようなことがございまして、実は地方交付税の措置がなされております。また、船舶が入港することによって、特別とん譲与税やコンテナの扱いなんかに関しましては、固定資産税の税

収も発生いたします。また、港湾管理者におきましては、いろいろな事業者が経済活動をしておられます。船会社、倉庫会社、航運会社、さまざまございしますが、そういう事業者が経済活動をされておられます、いわゆる法人事業税とか住民税等の税収も発生しております。また、これらに加えて、さらに、港湾利用によりまして、物流の活性化によつてもたらされますいわゆる経済効果というものがございします。いわゆる港に工場が立地して、そこで産業活動を行う、それによつていわゆる雇用が発生し、経済活性化が起こるというふうなことがございします。そういうことの波及効果も相当大きゅうございします。

識をして変えていくべきときなのではないかと私は思うのですが、最後に副大臣のお考えをお聞きして、質問を終わりたいと思ひます。

のであります。実際に、港湾施設整備に申請しようとしてゐるのは、都市整備公社が川崎製鉄の遊休地を大規模に開発する千葉市蘇我地区、新日鉄の遊休地を開発する大阪府堺市などであり、鉄鋼大手企業に、都市再生の名で、国民の税金による手厚い支援を実施するものとなっております。こうした露骨な大企業優遇の支援は、到底容認できるものではありません。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これにて両案に対する質疑は終局いたしました。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

○河合委員長 これにて討論は終局いたしました。

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両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。
〔異議なしと稱ぶ者あり〕

○河合委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○河合委員長 次に、内閣提出、住宅金融公庫法及び住宅融資保険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。国土交通大臣扇千景君。

住宅金融公庫法及び住宅融資保険法の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○属国務大臣 ただいま議題となりました住宅金融公庫法及び住宅融資保険法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明を申し上げます。

住宅金融公庫は、従来より、国民の住宅建設に必要な資金を融通することにより、国民の住生活の安定に大きく寄与してきたところで、平成十三年十二月に閣議決定された特殊法人等整理合理化計画に基づき、貸し付け自体は民間にゆだね、その貸し付けに係る債権を住宅金融公庫が証券化すること等を通じて、民間金融機関による住宅資金の融通を支援する証券化支援業務を実施する必要があります。

この法律案は、このような観点から、証券化支援業務等について、所要の改正を行うものです。次に、この法律案の概要について御説明を申し上げます。

第一に、民間金融機関による住宅資金の融通を支援するため、住宅金融公庫の業務に、民間金融機関の貸付債権を住宅金融公庫が譲り受け、信託した上で、それを担保として住宅金融公庫が債券を発行する業務とともに、元金及び利息等を対象とする住宅融資保険が付された民間金融機関の貸付債権等を担保として、民間金融機関が発行する債券等について、住宅金融公庫が債務の保証を行う業務を追加することとしております。

第二に、平成十九年三月三十一日までに、別に法律で定めるところにより、住宅金融公庫を廃止し、住宅金融公庫の権利及び義務を承継する独立行政法人を設立することとし、当該独立行政法人には住宅金融公庫が行う証券化支援業務の実施状況、民間金融機関の住宅資金の貸し付けの状況等を勘案し、必要な業務を行わせることを定めることとしております。

その他、これらに関連いたしましたして、所要の規定の整備を行う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す。この法律案が速やかに成立しますように、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○河合委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○河合委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、参考人の出席を求め、意見を聴取することとし、その日時、人選等につきましては、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。

〔異議なしと稱ぶ者あり〕

○河合委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

次回は、来る十五日火曜日委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時十八分散会

住宅金融公庫法及び住宅融資保険法の一部を改正する法律案

住宅金融公庫法及び住宅融資保険法の一部を改正する法律

（住宅金融公庫法の一部改正）

第一条 住宅金融公庫法（昭和二十五年法律第五十六号）の一部を次のように改正する。

第一条第一項中「資金で」を「資金について」に、「を融通すること」を「を自ら融通し、又は銀行その他一般の金融機関による融通を支援するための貸付債権の譲受け若しくは貸付債権を担保とする債券等に係る債務の保証を行うこと」に改め、同条第二項中「の外」を「のほか」に、「基き」を「基づき」に改め、「昭和三十年法律第六十三号」の下に、「以下「保険法」という。」を加え、「貸付を」を「貸付け」に改め、同条第三項中「の外」を「のほか」に改める。

第五条第三項後段中「住宅融資保険法（以下「保険法」という。）による保険の」を「第二十六条の三第一項の規定により第二十六条の二第二項第二号に掲げる債権譲受けの業務、同号に掲げる債務保証特定保険の業務又は同項第三号に掲げる保険の業務に関して設けられた」に、「その金額を」それぞれ「金額」に改める。

第十七条第十二項第四号中「貸付金」の下に「譲り受けた貸付債権又は保険法第五条第一項に規定する特定保険関係（以下単に「特定保険関係」という。）が成立した貸付けについて商法（明治三十二年法律第四十八号）第六百六十二条第一項の規定に基づき取得した貸付債権に係るものを含む。」を加え、同項を同条第十三項とし、同条第九項から第十一項までを一項ずつ繰り下げ、同条第八項の次に次の一項を加える。

9 公庫は、第一条第一項に掲げる目的を達成するため、住宅の建設又は既存住宅の購入に必要な資金（当該住宅の建設又は既存住宅の購入に付随して新たに土地又は借地権の取得を必要とするときは、当該土地又は借地権の取得に必要な資金を含む。）の貸付けに係る主

務省令で定める金融機関の貸付債権について、次の業務を行う。

一 当該貸付債権の譲受け（以下「債権譲受け」という。）

二 当該貸付債権（保険法第五条第二項に規定する債務保証特定保険関係（以下単に「債務保証特定保険関係」という。）が成立した貸付けに係るもの）に限り、その信託の受益権を含む。）を担保とする債券その他これに準ずる主務省令で定める有価証券に係る債務の保証（以下「債務保証」という。）

第十八条中「第十項及び第十一項」を「第十一項及び第十二項」に、「若しくは第十項」を「若しくは第十一項」に改める。

第十八条の二中「第十項及び第十一項」を「第十一項及び第十二項」に改める。

第二十条第五項中「第十七条第十項又は第十一項」を「第十七条第十一項又は第十二項」に、「同条第十項第一号」を「同条第十一項第一号」に改める。

第二十一条第一項中、「第十項又は第十一項」を、「第十一項又は第十二項」に改め、同項の表八の項中「第十七条第十項又は第十一項」を「第十七条第十一項又は第十二項」に、「同条第十項第一号」を「同条第十一項第一号」に改め、同条第三項中「第十項若しくは第十一項」を「第十一項若しくは第十二項」に改める。

第二十一条の二第一項中「第十項」を「第十一項」に改める。

第二十一条の四第一項ただし書中「第十項」を「第十一項」に改め、同条第三項第四号中「第十項若しくは第十一項」を「第十一項若しくは第十二項」に改め、同条第六号中「第十七条第十項又は第十一項」を「第十七条第十一項又は第十二項」に改め、同条第七号及び第八号中「第十項若しくは第十一項」を「第十一項若しくは第十二項」に改める。

第二十一条の五中「第十七条第十項又は第十一項」を「第十七条第十一項又は第十二項」に、

「同条第十項第一号」を「同条第十一項第一号」に改める。

第二十二條の二中「第十項又は第十一項」を「第十一項又は第十二項」に改める。

第二十二條の三第一項第二号中「第十七條第十項又は第十一項」を「第十七條第十一項又は第十二項」に、「同条第十項第一号」を「同条第十一項第一号」に改める。

第二十二條の四第二項中「元利金」を「その貸付けに係る元利金」に改める。

第二十三條第一項中「第三号」を「第四号」に改め、同項第三号中「第十項及び第十一項」を「第十一項及び第十二項」に改め、同号を同項第四号とし、同項第二号イ中「保險法第五條に規定する」及び「明治三十二年法律第四十八号」を削り、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 主務省令で定める金融機關その他政令で定める法人 次に掲げる業務

イ 譲り受けた貸付債權に係る元利金の回収その他回収に関する業務

ロ イに規定する元利金の回収に関連して取得した動産、不動産又は所有權以外の財産權の管理及び処分

第二十三條第八項中「第六項まで」を「第七項まで」に改め、同項を同条第九項とし、同条第七項中「に對し」の下に「第十七條第九項に規定する業務、同条第十三項第四号譲り受けた貸付債權又は特定保險關係が成立した貸付けについて商法第六百六十二條第一項の規定に基づき取得した貸付債權に係る貸付金の回収に係る部分に限る」に規定する業務及び「を加え、同項を同条第八項とし、同条第六項中「第一項第三号」を「第一項第二号若しくは第四号」に改め、同項を同条第七項とし、同条第五項の次に次の一項を加える。

6 第一項各号に掲げる者は、他の法律の規定にかかわらず、公庫が同項の規定により委託した業務を受託することができる。

第二十四條第二項中「並びに第十七條第十二項各号」を「第十七條第九項に規定する貸付債權に係る住宅の規模及び規格に関する基準その他同項に規定する業務の処理に関する準則並びに第十七條第十三項各号」に改める。

第二十六條の二第一項を次のように改める。
公庫は、次に掲げる業務については、それぞれ特別勘定を設けて経理しなければならない。

一 勤労者財産形成促進法第十條第一項に規定する勤労者又は同項に規定する公務員に対する同項本文の規定による貸付け（以下「財形住宅貸付け」という。）の業務

二 債權譲受けの業務、債務保証の業務及び保險法による債務保証特定保險（債務保証特定保險關係に係る保險をいう。以下同じ。）の業務

三 保險法による保險の業務（債務保証特定保險の業務を除く。）

第二十六條の二第二項を削り、同条第三項中「第一項」を「前項」に、「これを」を「主務省令で定めるところにより、その全部又は一部を」に改め、同項を同条第二項とし、同条第四項中「取りくずして」を「取り崩して」に、「うめられない」を「埋められない」に、「繰越」を「繰越し」に改め、同項を同条第三項とし、同条第五項中「うめる」を「埋める」に、「第三項」を「第二項」に、「取りくずして」を「取り崩して」に改め、同項を同条第四項とし、同条に次の一項を加える。

5 前各項に定めるもののほか、第一項の特別勘定の経理に関し必要な事項は、主務省令で定める。

第二十六條の二の次に次の一條を加える。
（基金）

第二十六條の三 公庫は、債權譲受けの業務、債務保証特定保險の業務及び前条第一項第三号に掲げる保險の業務に関してそれぞれ基金を設け、第五條第三項の規定により政府がそ

れぞれ当該基金に充てるべきものとして示した金額に相当する金額と次項及び第三項の規定によりそれぞれ当該基金に組み入れられた金額との合計額をもつてこれに充てるものとする。

2 公庫は、前項の基金のそれぞれに充てるため必要があると認めるときは、主務大臣の認可を受けて、資本金既に同項のそれぞれの基金に充てるべきものとして示され、又は組み入れられたものを除く。）の一部をそれぞれの基金に組み入れることができる。

3 公庫は、債權譲受けの業務又は債務保証特定保險の業務に係る基金に充てるため必要があると認めるときは、主務大臣の認可を受けて、前条第一項第三号に掲げる保險の業務に係る基金の一部を減額し、これに相当する額を債權譲受けの業務又は債務保証特定保險の業務に係る基金に組み入れることができる。

第二十七條第三項中「前条第一項」を「第二十六條の二第一項」に改め、「損益の下に」（同条第二項の規定により積立金を積み立てたときは、当該積立金として積み立てた額）を加える。

第二十七條の二第一項中「第五項及び第六項」を「第六項及び第七項」に改め、同条第四項に次のたし書を加える。

ただし、資金の不足のため償還することができないときは、その償還することができない金額に限り、主務大臣の認可を受けて、これを借り換えることができる。

第二十七條の二第八項中「第五項」を「第六項」に改め、同項を同条第九項とし、同条第五項から第七項までを一項ずつ繰り下げ、同条第四項の次に次の一項を加える。

5 前項ただし書の規定により借り換えた短期借入金、一年以内に償還しなければならない。

第二十七條の三第三項中「前条第五項」を「前条第六項」に改め、同条第四項第一号中「第十項

又は第十一項」を「第十一項又は第十二項」に改める。

第二十七條の五中「貸付債權」の下に「（譲り受けた貸付債權を含む。第二十七條の七第一項において同じ。）」を加える。

第二十七條の六第一項中「を除く。」の下に「又は債權譲受け」を加え、「その貸付債權を」を「それぞれ当該貸付け又は債權譲受けに係る貸付債權」に改める。

第二十七條の七第二項中「金融機關」の下に「又は同項第二号に規定する主務省令で定める金融機關その他政令で定める法人」を、「業務」の下に「公庫の貸付けに係る貸付債權に関する業務にあつては、」を加え、「第六項まで」を「第七項まで」に改め、同条に次の一項を加える。

3 公庫は、沖縄振興開発金融公庫に対し、第一項の規定により受託した同項各号に掲げる業務（譲り受けた貸付債權に係るものに限る。）を委託することができる。第二十三條第二項から第四項までの規定は、この場合について準用する。

第三十二條第一項中「第二十三條第七項若しくは第八項」を「第二十三條第八項若しくは第九項」に改める。

第三十二條の二第一項中「第二十三條第一項第三号」を「第二十三條第一項第四号」に、「同条第八項」を「同条第九項」に改める。

第三十五條第四項中「第十項又は第十一項」を「第十一項又は第十二項」に改める。

第三十五條の二第三項中「第十七條第十項又は第十一項」を「第十七條第十一項又は第十二項」に改める。

第三十六條中「第十七條第十二項第二号」を「第十七條第十三項第二号」に、「行なう」を「行う」に改める。

第四十條から第四十三條までを次のように改める。

（貸金業の規制等に関する法律の適用除外）
第四十條 公庫が貸金業の規制等に関する法律

(昭和五十八年法律第三十二号)第二条第二項に規定する貸金業者から主務省令で定めるところにより債権譲受けを行う場合には、同法第二十四条の規定は、適用しない。

第四十一条から第四十三条まで 削除

第四十七条中「第二十三条第八項を「第二十三條第九項」に、「同条第八項」を「同条第九項」に改める。

第四十八条中「第二十三條第七項若しくは第八項」を「第二十三條第八項若しくは第九項」に改める。

附則第七項第二号中「第十七條第十項又は第十一項」を「第十七條第十一項又は第十二項」に、「同条第十項第一号」を「同条第十一項第一号」に改める。

附則第十一項中「第六項まで」を「第七項まで」に改める。

附則第十二項中「同条第八項」を「同条第九項」に改める。

(住宅融資保険法の一部改正)

第二条 住宅融資保険法(昭和三十年法律第六十三号)の一部を次のように改正する。

第五条に次の一項を加える。

2 公庫が貸付債権(その信託の受益権を含む)を担保として発行される債券その他住宅金融公庫法(昭和二十五年法律第五十六号)

第十七條第九項第二号に規定する有価証券について同号の規定により債務の保証を行うことを予定して前項の規定により承認したときは、当該承認をした貸付に係る保険関係(以下「債務保証特定保険関係」という。)については、同項中「貸付金の額」とあるのは、「貸付金(利息その他の附帯の債権で政令で定めるものを含む。以下同じ。の額」とする。

第九條第一項に次のただし書を加える。

ただし、債務保証特定保険関係に基づく保険金については、この限りでない。

附則

(施行期日)

平成十五年四月十六日印刷

平成十五年四月十七日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

A

第一条 この法律は、公布の日から施行する。
(罰則に関する経過措置)
第二条 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。

(独立行政法人の設立等)

第三条 政府は、特殊法人等改革基本法(平成十三年法律第五十八号)第五条第一項に規定する特殊法人等整理合理化計画に基づき、住宅金融公庫(以下「公庫」という。)の貸付けを段階的に縮小させるとともに、平成十九年三月三十一日までに、別に法律で定めるところにより、公庫を廃止し、公庫からその権利及び義務を承継する独立行政法人(独立行政法人通則法(平成十一年法律第三十三号)第二条第一項に規定する独立行政法人をいう。)を設立するために必要な措置を講ずるものとする。この場合において、当該独立行政法人には、第一条の規定による改正後の住宅金融公庫法第十七條第九項に規定する業務に相当する一般の金融機関の住宅資金の貸付けを支援する業務のほか、公庫が行う同項に規定する業務の実施状況、一般の金融機関の住宅資金の貸付けの状況等を勘案し、必要な業務を行わせるものとする。

(郵便貯金法の一部改正)
第四条 郵便貯金法(昭和二十二年法律第四百四号)の一部を次のように改正する。

第六十條中「第十項若しくは第十一項」を「第十一項若しくは第十二項」に改める。

(地方税法の一部改正)
第五条 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十三條の七第十一号中「第十七條第十二項第三号」を「第十七條第十三項第三号」に改める。

(公庫の予算及び決算に関する法律の一部改正)
第六条 公庫の予算及び決算に関する法律(昭和二十六年法律第九十九号)の一部を次のように改正する。

第五條第三項中「債務保証料(及び「弁済金」の下に「住宅金融公庫及び」を加える。

(産業労働者住宅資金融通法の一部改正)
第七條 産業労働者住宅資金融通法(昭和二十八年法律第六十三号)の一部を次のように改正する。

第九條第三項中「第十項若しくは第十一項」を「第十一項若しくは第十二項」に改める。

第十條第二項中「第六項まで」を「第七項まで」に改める。

(北海道防寒住宅建設等促進法の一部改正)
第八條 北海道防寒住宅建設等促進法(昭和二十八年法律第六十四号)の一部を次のように改正する。

第八條の二第五項中「第十七條第十項」を「第十七條第十一項」に改める。

(勤労者財産形成促進法の一部改正)
第九條 勤労者財産形成促進法(昭和四十六年法律第九十二号)の一部を次のように改正する。

第十條 沖繩振興開発金融公庫法(昭和四十七年法律第三十一号)の一部を次のように改正する。

(沖繩振興開発金融公庫法の一部改正)
第十條 沖繩振興開発金融公庫法(昭和四十七年法律第三十一号)の一部を次のように改正する。

第十九條第六項中「第十項又は第十一項」を「第十一項又は第十二項」に改める。

第二十一條第一項中「行なう」を「行う」に、「保険の業務」を「業務、同条第十項に規定する保険の業務若しくは同条第十三項第四号「譲り受けた貸付債権又は住宅融資保険法(昭和三十年法律第六十三号)第五条第一項に規定する特定保険関係が成立した貸付けについて商法(明治三十二年法律第四十八号)第六百六十二條第一項の規定に基づき取得した貸付債権に係る貸付金の回収に係る部分に限る。」に規定する業務」に改める。

第二十七條第八項中「明治三十二年法律第四十八号」を削る。

(阪神・淡路大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律の一部改正)
第十一條 阪神・淡路大震災に対処するための特

別の財政援助及び助成に関する法律(平成七年法律第十六号)の一部を次のように改正する。

第七十七條第七項中「第十一項」を「第十二項」に、「第二十三條第一項第三号」を「第二十三條第一項第四号」に、「第十七條第十二項各号」を「第十七條第十三項各号」に改め、同条第九項中「第十七條第十一項」を「第十七條第十二項」に、「第十項前段」を「第十一項前段」に改める。

(高齢者の居住の安定確保に関する法律の一部改正)
第十二條 高齢者の居住の安定確保に関する法律(平成十三年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

第十四條第三項中「第十一項」を「第十二項」に、「第十項」を「第十一項」に改める。

(独立行政法人雇用・能力開発機構法の一部改正)
第十三條 独立行政法人雇用・能力開発機構法(平成十四年法律第七十号)の一部を次のように改正する。

附則第十一條のうち、住宅金融公庫法第二十三條第八項の改正規定中「第二十三條第八項」を「第二十三條第九項」に改め、同法附則第十二項の次に二項を加える改正規定中「第六項まで」を「第七項まで」に、「同条第八項」を「同条第九項」に改める。

(国土交通省設置法の一部改正)
第十四條 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。

第四條第六十八号中「資金の融通」の下に、「貸付債権の譲受け、債務の保証」を加える。

理由

特殊法人等改革基本法に基づく特殊法人等整理合理化計画を実施するため、住宅金融公庫が一般の金融機関による住宅資金の貸付けを支援するための貸付債権の譲受け又は貸付債権を担保とする債券等に係る債務の保証を行うことができることとする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

A