

國會第六十四回 參議院國土交通委員會會議錄第九号

平成十八年四月六日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

西田 実仁君 遠山 清彦君
四月五日

出席者は左のとおり

卷之二

八

羽田雄一郎君
伊達忠一君

政府参考人	財務大臣官房審議官	青山幸恭君
厚生労働省職業安定局次長	國土交通省道路局長	高橋満君
國土交通省海事局長	谷口博昭君	
國土交通省港湾局長	星野茂夫君	
鬼頭平三君		

政府参考人	財務大臣官房審議官	青山幸恭君
厚生労働省職業安定局次長	國土交通省道路局長	高橋満君
國土交通省海事局長	谷口博昭君	
國土交通省港湾局長	星野茂夫君	
鬼頭平三君		

○委員長(羽田雄一郎君) 海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聽取いたしておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○末松信介君 わはようございます。自由民主党の末松信介でございます。昨年の港湾法の一部改正に続きまして、今回もこの港湾法の改正の質問

も、リードタイムに関しましては、なぜシンガポールに決定的な差を今日付けられているのかということ、いろんな雑誌とかいろいろな港湾のそういう特集なんか見ていましてもおおよその原因は分かるんですけども、昨年、山本香苗さんも同じような質問されたんですけども、この決定的な理由というものをちょっと冒頭明らかにしていただきたいと思います。

○政府参考人(鬼頭平三君) お答えを申し上げま

本日の会議に付した案件
政府参考人の出席要求に関

○海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員長羽田雄一郎君　ただいまから国土交通委員会を開会いたします。
委員の異動について御報告いたします。
昨日、北澤俊美君が委員を辞任され、その補欠として水岡俊一君が選任されました。

○委員長(羽田雄一郎君)　政府参考人の出席要求

第十部 國土交通委員會會議錄第九號 平成十八年四月六日 【參議院】

が二日以内とされている中で、日本の場合は、平成十六年三月時点で今お話をありました約二・八

日ということで、アジア諸国に比較して時間が掛かるという状況になつてございます。これは理由がいろいろあるとは思いますが、私どもの認識といたしましては、輸出入なり港湾関連手続の簡素化、あるいは情報化、IT化といいますか、それを含めた効率化が後れていること、あるいはコンテナターミナルのフルオープンがまだ完全にできていないということが主な原因であるというふうに認識をしてございます。

○末松信介君 これ、かなり以前から予測できたのかかもしれないんですけども、こういう結果を招くに至った時期はいつごろがその一つのターニングポイントになつてきたのかということですね。その要因というものについて改めてちょっとお話をさせていただけますか。できましたらその対応策というものを、局長の今頭の中ありましたからよつと述べていただきたいと思うんですけども。今、正にこの法案の中身に含まれているとは思うんですけども。

○政府参考人(鬼頭平三君) 正確にターニングポイントがいつかということについて私自身もはつきり認識はしておりませんが、私どもの行政の中で、平成八年に中枢・中核国際港湾構想というものを出さしていました。そのときに、やはり日本の港湾の国際競争力が相当落ち始めています。特に日本と欧米を結ぶ基幹航路に就航するコンテナ船が日本を抜港するという事態が徐々に出始めているということが大変私どもの行政の中で問題になりました。

そういう中で、多分同じような時期だと思いますけれども、シンガポールではIT化を相当国の施策として進めるということで、例えばポートネット、トレードネットというようなものが始まつていましたし、韓国の釜山港でも同じような情報化がかなり進んだ形になつてござります。そういう意味で、日本の場合はそういう点について後れを取つてきたというのが実態ではないかと思

います。

ただ、先ほど冒頭に委員が御説明をされました

昨年の港湾法の一部改正の中、F A L T条約への批准に対応した港湾諸手続等の簡素化についてかな

かれたということを一つ言われたんですよ。それ

と、貿易センタービルの上から見られたとき、この神戸港だつて、当時、八一、一年だと思うんですけども、これ、先はどうなるか分からぬという話をなさつたことを覚えているんですよ。一九

二十年ころには民間の方々が望むよつな形のシングルウインドー化が多分完成をするという中で、いうのを作つてございます。最終的には、平成二十一年、二年、三年、その辺りだと思うんですけども、正に予測は当たつたと。高坂先生の頭の中にはいろいろな情報等が入つていたんだろうと

いうことを思いますんですが、それで、今、発展途上国と言われたこのアジア地域、これは新工業国になりまして、今はもう東アジア共同体というような発想まで至るに至つた

中枢港湾プロジェクトにおいて、できるだけ貨物を大規模なターミナルに集めることによって、そこを夜二十四時間完全に動くような形にできるような環境づくりをするというようなことが最終的な目標ではありますけれども、その前段として、夜中若干ゲートが開いてない時間帯がございますんで、そういうときには、例えば東京港と横浜港の

間に貨物の行き来を夜中にやるようなための二十四時間対応型の共同デボというふうなことについても十七年度から補助ができるような仕組みをするというようなことで対応をしてきているところ

でございます。

○末松信介君 いろいろとお話を伺いました、港の二十四時間オーブンということ、このこともお話を伺つておりますので、非常に進捗を望むところなんですけれども。

ちょうど私が県会議員になつた昭和の六十年ごろだったと思うんですけど、亡くなられた京都の高坂先生が、ちょうど当時は神戸の貿易センタービルという一番高いビルがありまして、そこのてつべんへ来られて講演をされたんですけども、あの当時、ちょうど名古屋とソウルとがオリジナルの誘致で競争しておつたんですけれども、勝つと思つて

いたけれども、あの当時、ちょうど名古屋とソウルとの間で、実際のところを私、見に行つたわけじゃないんでよく分からない。

うちうど私が県会議員になつた昭和の六十年ごろだったと思うんですけど、亡くなられた京都の高坂先生が、ちょうど当時は神戸の貿易センタービルという一番高いビルがありまして、そこのてつべんへ来られて講演をされたんですけども、あの当時、ちょうど名古屋とソウルとの間で、実際のところを私、見に行つたわけじゃないんでよく分からない。

そこで、今回の改正案では、公社の民営化に関しては民間からの出資が可能になるという利点が一つうたわれているわけなんですね。港湾管理者

の話は、日本という国がいかに世界が分かつていいかなど、疎まれているかということが分からなかつたということを一つ言われたんですよ。それ

と、貿易センタービルの上から見られたとき、この神戸港だつて、当時、八一、一年だと思うんですけども、正に予測は当たつたと。高坂先生の頭の中にはいろいろな情報等が入つていたんだろうと

いうことを思いますですが、それで、今、発展途上国と言われたこのアジア地域、これは新工業国になりまして、今はもう東アジア共同体というような発想まで至るに至つた

と。実際は、その域内の貿易量を見た場合には、これはE Uが四・七倍、この二十年間で四・七倍膨らんだと、N A F T A、ここでの地域は四・四倍と、アジアは実に二十年間で七・二倍に膨らんだということでありますから、当然、共同体構想というの、これはいろいろと、各論者なりあるいは議会でもいろいろと論じられていくのは当然、当たり前のことではないかなということを思つん

ですね。極めて、このアジアの港ということが大きなテーマになつてきたと今思つてゐるんですけども。

そういっただシステムを構築していくということがありますんで、なぜ日本がそれができなかつたのかということを、高坂先生の話を考えながら、我々、本当に理解に苦しむところもありますが、すんすくけれども、とにかくこれから港の、今の日本の港湾というのが若干停滞ぎみでございますんで、対応いただきたいということを要望申し上げたいたいと思います。

我が国におきまして、北九州のひびきコンテナターミナルを運用しておりますひびきコンテナターミナルにシンガポールの企業、P S Aが三四%出資して、この筆頭株主となつております。また、那覇港の新港地区の公共コンテナターミナルを運用する那覇国際コンテナターミナルでは、フィリピンの企業が六〇%出資をしまして、地元管理に反対し、運営を断念するという事態も生じております。

そこで、今回の改正案では、公社の民営化に関しては民間からの出資が可能になるという利点が一つうたわれているわけなんですね。港湾管理者

が二分の一以上の株式を保有することが条件付けられております。しかし、神戸の埠頭を考えましたら、九百億の債務がありまんと、そう簡単に民間が出資してくると思えないわけなんですよ。その場合に、不適当と思われるような外国の企業が出資をしてきた場合にはいろいろと問題を生じかねないんじゃないかなという不安を抱くわけなんですけれども、そのことについての見解を局長からちよつとお伺いしたいと思うんです。

○政府参考人(鬼頭平三君) 今般の法律の改正案においては、今委員からお話をありましたように、埠頭公社の民営化後の株式会社につきましては、発行済みの株式の五〇%以上を港湾管理者が保有することを義務付けてございます。

今御指摘のありましたように、仮に外国資本が残りの株式を取得をするということが起つたとしても、五〇%以上を港湾管理者が持っておりますので、港湾管理者の大きな責任の下で適切な会社経営が担保されるというふうに考えてございます。

ささらに、株式会社の業務に關しましては、今回

の民営化ということを通じまして、経営の自由度をできるだけ与えるということと、これまでの埠頭公社に課せられていました規制、そういうもののをできるだけ緩和するということをしておりましたが、その一方で、重要財産の処分等につきましては引き続き国土交通大臣の認可にかかるしめるということに加えまして、適切な業務運営を担保するための必要最小限の監督命令を国が発することができるという規定を置いてございます。

こういったことから、埠頭公社のターミナルの

管理運営につきまして、民営化後につきまして、今委員の方からございましたような御懸念については、多分、十分対処がし得るものというふうに考えてございます。

○末松信介君 アメリカの議会の場合は、これドバイの方のあれですね、舞台が、で、ドイツの会社、イギリスの会社があれは、が運営をされているところということになつてきまして、その会

社がアメリカの方に、港に出資をしているという

ことで、いざれにしても安全保障上の問題が大き

なウエートであるということはいろいろとニユー

スから聞かされておりませんけれども。

とにかく、日本の場合には安全保障上の問題と

いう観点が余り、欠落している点がちよつとあり

ますので、そういう点を見た場合に、この外国企

業の出資という点について、別にそれを拒絶する

理由は何にもないとは思うんですけどもね。國

民に理解が求められるような在り方というもの

を、どういうことかといふことをちょっとこれよ

く認識をしていただきたいなということを思いま

す。

分かりにくんですね、やっぱり。外国資本

が入つてくるといったらハゲタカとかいうような

ことで、そういう発想で言われる議員もたくさん

おられますんで、そのことについてちよつとお話

を申し上げただけでございます。

三番目に、埠頭公社の民営化はコストダウンに

つながるかということについてお尋ねを申し上げ

たいと思うんです。

埠頭公社の民営化につきましては、岸壁などの

貸付先、貸付料の基準、また届出に関する規定並

びに整備計画の認可規定を削除するということに

おられますんで、そのことについてお尋ねを申し上げ

たいと思うんです。

さて、埠頭運営にかかる限り緩和をするとい

う規制についてもできる限り緩和をするとい

うことで、その会社の創意工夫、自主

性が十分發揮できるという状況の中で運営の十分

な効率化が図られるということになるというふう

に考えてございます。

ただ、今委員が御指摘になりましたように、民

営化をされて、それが例えばその埠頭の料金を高

くするようなことは元も子もございませんの

で、こういつた規制緩和に加えまして、私ども、

今埠頭公社に与えられております無利子貸付け等

の支援制度、これについては新しく民営化され

る会社についてもその措置を引き続き与えるとい

うよつて料金設定の自由度が高まることが、これは

評価できると思うんですけども、下物公共化の

制度要求につきましてはなかなか簡単には認めら

れないという状況にあるうかと思います。

公共施設の貸付料の原価の内訳などの仕組みが

変わらない中で、経費を節減するというのはもう

非常に、その部分というのは見当たりにくいと思

えるんですよ。それが一点と、これ民営化に

なつたら法人税を支払わなきやならないという問

題が起きてくるわけなんですよ。

そうして考えていつたら、逆に貸付料というも

のが料金のアップに結び付くんじゃないかとい

うことすら予想がされるわけなんすけれども、民

営化のメリットというものは港湾管理者の方々は感

じておられるのかどうかということをどのように思

います。

○末松信介君 局長のお考えを支持はしたいとい

うことを思つますよ。ただ、小泉総理が言わ

れる、民でできることは官から民へということ

われますけれども、これはちよつと港湾のこの問

題とはちよつと次元の違う、同じ土俵で議論し

ちゃいかぬ問題だと私は思つていますので、やっぱ

り物流システムを構築するために起債をしたり、

いろいろ借金をしましてそういう敷地を造つて

きたわけなんですからね。ですから、やはり私は、

民営化する以上はきちっとしたそういう環境整

備というのは、シンガポールはやっぱり国策で

やっていますから、韓国も国策でやっています

で、そういう発想では非財務当局とも御折衝いた

だきたいということをお願いしたいと思うんです

よね。

これ、質問じやなくて要望なんすけれども、

この上下分離の問題というのはやっぱり大きな問

題でございまして、是非とも、この問題につい

ては港湾業界からも強い要望が出されています

し、港湾の状況を少しでも知る議員は大きく支持

をしていくと思うんですね。一方で財務省は、

当然、資産の圧縮、歳出の削減ということを前提

に考えてございます。

ただ、今委員が御指摘になりましたように、民

営化につけてもできる限り緩和をするとい

う規制についてもできる限り緩和をするとい

うことで、その会社の創意工夫、自主

性が十分發揮できるという状況の中で運営の十分

な効率化が図られるということになるというふう

に考えてございます。

ただ、今委員が御指摘になりましたように、民

営化をされて、それが例えばその埠頭の料金を高

くするようなことは元も子もございませんの

で、こういつた規制緩和に加えまして、私ども、

今埠頭公社に与えられております無利子貸付け等

の支援制度、これについては新しく民営化され

る会社についてもその措置を引き続き与えるとい

うよつて料金設定の自由度が高まることが、これは

評価できると思うんですけども、下物公共化の

制度要求につきましてはなかなか簡単には認めら

れないという状況にあるうかと思います。

公共施設の貸付料の原価の内訳などの仕組みが

変わらない中で、経費を節減するというのはもう

非常に、その部分というのは見当たりにくいと思

えるんですよ。それが一点と、これ民営化に

なつたら法人税を支払わなきやならないという問

題が起きてくるわけなんですよ。

そうして考えていつたら、逆に貸付料というも

のが料金のアップに結び付くんじゃないかとい

うことすら予想がされるわけなんすけれども、民

営化のメリットというものは港湾管理者の方々は感

じておられるのかどうかということをどのように思

います。

次の質問は、時間迫つてきましたので、神戸港への支援についてなんですかけれども、阪神・淡路大震災で被害を受けた神戸埠頭公社は約九百億の債務を抱えております。非常に基幹港でありますので、是非ともに、この重要港湾である神戸について、民营化を進めしていくためいろいろな施策といふものをお講じていただきたいということを思うわけなんですけれども、多額の債務を圧縮する諸施策あれば見解をお述べいただきたいと思っています。

○政府参考人(鬼頭平三君) 委員お地元の神戸港のお話ですが、コンテナ貨物量も近年増加傾向にあります。公社埠頭のターミナルにおいても取扱貨物量が増えてるというところで、神戸港を取り巻く環境、徐々にではありますけれども改善をしているというふうに私ども見てござります。今お話しのありましたように、神戸埠頭公社も債務、大変抱えてございます。そういう中で、埠頭の再編、集約化を進めておられまして、債務の圧縮を図り、経営のスリム化に努められてござります。こういった取組に対して、私どもできる限りの応援をしていきたいというふうに思っています。

一方で、基幹港でありますので、神戸港にいかに貨物を集めるかということが将来的に神戸港のいろんな財務を改善する上で大変重要なポイントであります。今スープー中枢港湾への指定を契機にいたしまして、大阪港との広域連携施設についても検討を進めていただいてござりますし、内航ファイアーウェイ輸送の活性化を図つて、スープー中枢港湾に貨物ができるだけ集まるようなネットワーク化の取組も進めております。さらに、やはりコンテナ船が大型化することに対応した大型の岸壁もやつぱり必要でありますので、今年度十六メートルの大型のコンテナターミナル

の新規整備に着手をするということにいたしました。

いずれにいたしましても、民間の事業者あるいは港湾管理者と協力してスープー中枢港湾の施策を進めていくという中で、私どもも神戸港の再生に向けて精一杯のお力添えをさせていただきたいというふうに考えてございます。

○末松信介君 神戸港という、大変日本で一番優れた機能を持つた港だと思ったんですねけれども、随分落ち込みが激しくございます。そういう点で、震災でも大きな被害を受けています。震災の被害というのは、五兆八千億が住宅で一番大きかったんですけど、その次は港で一兆円でしたから、やっぱり大きな債務を抱え続けているという状況が続いていますので、是非そういった支援というものを御要望申し上げておきたいと思います。

特にこれ、神戸港が昔は四位だったけど、今三位に落ちたというんですけど、これ、ある面で仕方ないですわね。地方のやっぱりコンテナターミナル、地方港でたくさんできましたから、これは。シングガボールなんかは選択と集中で、もう国策でこの港ということで集中していますから、私はもう、四位とか一位のクラスに戻つてくら、シンガポールの数字に戻つてくら、シンガボールの数字に戻つてくることはあり得ないと思つていますので。ただ、ファイアーウェイ、積替え貨物というのをやっぱりもう一度、地方港から釜山に行くんじゃなくてやっぱり神戸に戻つてくるよな、そういうシステムというものを全体的にとらえて、是非そういう施策をこれからも進めていただきたいというふうに思っています。

次の質問は道路に関係する問題でございまして、一問の質問のために谷口局長にお越しいただいたこと、本当にもう何とお礼とおわびを申し上げていいか分かりませんけれども。実は港湾の、二問あるかな、港湾の競争力の確保につきまして、やっぱり強い港というのは、こ

うターミナルの規格であるとか数量とか、あるいは荷役や料金の問題とか情報の管理の在り方というのが一つです。二つ目は接続性、これはもう航路網の充実ですよね。三つ目は、これは港湾全体の安全性、効率性、例えば防波堤一つ取つたってそうですよ。四つ目は何かといつたら、これはサービス圏へのアクセスということでありますから、道路や鉄道、背後の自分たちの持つ経済圏にどういうよう荷物送つていくかということでありまして、道路が一番重要な課題になつてくるわけなんですよ。

今、神戸港の近くというのは、阪神高速道路神戸線も走っています。浜手バイパスという港湾局の造った道路もございます、これ、神戸市がやってますね。ですから、一番大きな期待というのは大阪湾岸線、湾岸道路でございま

す。残り約十五キロメートルにつきましては、平成十七年、昨年の十二月から兵庫県において都市計画決定の前提となる環境影響評価の手続を開始させていただいているというところでございまして、国としても早期決定に向けまして最大限の協力をしてまいる考え方でございます。

また、これと併せて事業手法や早期効果発現を図るための段階的整備の手順などについて検討を進めさせていただいております。また、併せてコスト削減、また景観デザイン、神戸の中核部に当たるということでござりますので、シンボルとなるべく景観デザインなども併せて検討させていたいております。

いずれにしても、一体となつてつながらないと大きな効果発揮できないということでござりますので、最大限努力していきたいと考えておるところでございます。

○末松信介君 推進方よろしくお願ひ申し上げたいと思います。

最後に一点、あそこは阪神高速から名神へ道路は抜けていきますね、三号神戸線は。一方で、南側に湾岸道路が走つておると、六甲アイランドか

柱の一つとして国際物流の効率化というものがあるかと思います。大阪湾岸道路につきましては、延長八十キロメートルあるわけでございますが、それは一つはターミナルが提供する行政サービスの

等の国際的な空港、港湾があるわけでございますので、そうしたことを直結するということが肝要かと思つておるわけでございます。

○政府参考人(谷口博昭君) お答えいたします。委員御指摘のとおり、道路行政の課題の大きな柱の一つとして国際物流の効率化というものがあつたときには、確かに機能的だと思うんですよ。災害があったときにやっぱりこれ格子状の道路を造るということをいろいろとうたわれたわけなんですが、これについて考え方をお述べいただきたい

と思います。

この名神高速道路、名神湾岸連絡線ということについて、確かに機能的だと思うんですよ。災害があったときにやっぱりこれ格子状の道路を造る

たいと思います。

○政府参考人(谷口博昭君) お答えいたします。
時間がないので、簡潔に答えていただきたい
と思います。

全体四キロメートルということでございますが、延長は短いわけでございますが、土地利用上はいろいろな制約があるということでございます。

この道路につきましては、平成十年の六月に地域高規格道路の計画路線に指定をさせていただいておりまして、同年、平成十年の十二月には全線を調査区間というようなこといろいろな検討を進めさせていただいているということでございます。

いつとも早く計画を固めるよう、地元と鋭意調整を進めさせていただきたいと考えております。

○末松信介君 時間になりましたので、もう一本あるんですけども、終わります。ありがとうございました。

○加藤敏幸君 おはようございます。民主党・新緑風会の加藤敏幸でございます。

海上物流基盤強化のための港湾法等の改正について、前回に引き続き質問をさせていただきま

す。短い時間ですけれども、七十分間お付き合いをお願いをしたいと思います。

私は、前回も申し上げましたけれども、製造業を基盤とする、いわゆる職域を背景とした議員でありますから、日本のこの製造業をいかに復興させていくか、回復させていくかというのが一番大きなねらいであります。産業の発展なくして雇用の確保はあるいは働く皆さんの生活の向上はなかなかなし難いと、こういう視点に立つて、やはりこの製造業、物づくり日本と、これをいかに今後発展さとか。

そういうような意味で、前回も申し上げましたけれども、会社の中における努力というのは、これは労使が必死になつてやつておると、朝から晩まで血の汗を流しながらやつていて。ところが、会社の外のコストはどうなつているんだ。水

も高いではないか、エネルギーは高いではないか

と、いろいろあるわけですけれども、物流コストにも大きな問題があると、あつたと。

ここをどうするかという観点で、今回、港湾の国際競争力を付けていくんだと、こういう観点であります。それで、港湾運送事業の規制緩和、具体的には、それなりに意味のある重要な改正法案であると、

このように考えております。

しかし、幾つかの法案が、四本あるいはそれ以上絡んできておりし、法改正の目的が必ずしも一本本ばつと一つの筋が通つていなんではないか

と。まあ広く考えていくとみんな関連しているね

ということではありますけれども、言いようによつては抱き合せ販売的なこともあるのではな

いかと、こういう問題も感じておりますけれども、その抱き合せの仕方をここでうずうず言つてみても前向きではないと、こういうふうなことでござりますので、それは置いておきまして、直ちに内容について御質問をさせていただきたい

と思います。

まず第一に、経済のグローバル化等の進展によ

りまして、我が国の高い物流コストが産業活動、国民生活に大きなマイナスの影響を指摘されてい

るということは先ほど申し述べたとおりであります。物流サービスの効率化、高度化に対する要請が日々一層強まってまいりまして、そこで港湾に

関しましても、港湾運送事業法の改正を手始めに規制緩和がいろいろ行われてきました。現在では、地方港を含め全国的に事業者の事業免許制が許可制に切り替えられて、需給調整規制が撤廃さ

れています。

行政としては、そういう事態が起きないように常時対策を取つていく必要があると考えられます。けれども、港湾運送事業の規制緩和、具体的には、主要九港における港湾運送業の規制緩和を始め、

二〇〇〇年十一月以降いろいろ規制緩和が行われてきましたけれども、その影響などを今日時点どのように政策評価されているのか、お伺いしたい

と思います。

○政府参考人(鬼頭平三君) お尋ねのありました港湾運送事業についてでございますが、これはも

う委員御案内のとおり、港湾運送事業といいますのは、日々の業務量の波動性が大変大きい、あるいは労働供給事業的な性格を有するというその事

業の特性から、過去において暴力的労務手配師などの悪質事業者の参入、又は零細事業者の乱立など混亂の歴史を経験したことを踏まえまして、事

業参入につきましては需給調整規制に基づく免許制、運賃・料金につきましては認可制が導入されたところであります。

こういった規制、今申し上げましたような港湾運送に関する秩序の確立とか、あるいは港湾の安定化に大いに効果を發揮をしてきたところであります。ですが、他方で、硬直的な料金あるいは夜間荷役が行われないなどといったサービスの質の問題などが指摘されるようになりました。このため平成十二年には、今お話をありましたように主要九港、特定港でございますが、先行的に規制緩和を実施をいたしました。

○加藤敏幸君 港湾における過去いろいろな問題があつたと、沖仲仕と言われた時代から歴史的な経緯を踏まえて今日に至つたということでありまして、そういう状況をしっかりと踏まえていただ

きました。また、労使が三百六十四日二十四時間稼働というのは、これ半導体工場と全く一緒であります。半導体工場は設備更新のときに休みになりますが、他方で、硬直的な料金あるいは夜間荷役が行われないなどといったサービスの質の問題な

どが指摘されるようになりました。このため平成十二年には、今お話をありましたように主要九港、特定港でございますが、先行的に規制緩和を実施をいたしました。

この規制緩和の効果でございますが、三つほど申上げたいと思います。

新規参入あるいは利用者ニーズに対応した運

ナルの作業についてですが、正月の元旦だけお休みをさせていただくという、そういうことが実現をしたこと。三つ目としては、港湾運送事業者の

作業の共同化、あるいはターミナルオペレーターへの展開、そういうものが進むなど事業の拡大が進んでございます。こういった効果が挙げられます。

こういった効果に対しまして、船会社さん、あるいは荷主さん、港湾管理者さんに対してアンケートを私どもしておりますが、サービスの向上や港の活性化があつたということについて一定の評価をいただいているということござります。

こういった成果を踏まえまして、今お話をあります。現にタクシー業界、大阪ではそういうふうなことが問題指摘されているという状況にあります。

行政としては、そういう事態が起きないように常時対策を取つていく必要があると考えられます。けれども、港湾運送事業の規制緩和、具体的には、主要九港における港湾運送業の規制緩和を始め、

二〇〇〇年十一月以降いろいろ規制緩和が行われてきましたけれども、その影響などを今日時点どのように政策評価されているのか、お伺いしたい

と思います。

○政府参考人(鬼頭平三君) お尋ねのありました港湾運送事業についてでございますが、これはも

う委員御案内のとおり、港湾運送事業といいますのは、日々の業務量の波動性が大変大きい、あるいは労働供給事業的な性格を有するというその事

業の特性から、過去において暴力的労務手配師などの悪質事業者の参入、又は零細事業者の乱立など混亂の歴史を経験したことを踏まえまして、事

業参入につきましては需給調整規制に基づく免許制、運賃・料金につきましては認可制が導入され

たところであります。

この規制緩和がいろいろ行われてきました。現在では、地方港を含め全国的に事業者の事業免許制が許可制に切り替えられて、需給調整規制が撤廃さ

れています。

この規制緩和には光と影、いろいろと指摘

されておりまして、いわゆる参入規制撤廃により過

去の競争が料金ダンピングを引き起こしたり、ある

ことは大手の参入やその市場支配力によって中小零

細事業者が淘汰されたり、あるいはそこで働く皆

さんが、労働者の皆さんの労働条件が引き下げ

られると、そういうふうな事態も起つて、やはり港湾にお

ける規制緩和や合理化のしわ寄せが雇用労働分野にも波及しているのではないかといった懸念があるということです。

例えば、今では夜間作業も行われていますけれども、安全衛生対策がいわゆる三百六十四日二十四時間操業体制の中で万全に行われているのかどうか。労働災害が起きていないのか、あるいは人は後退していないのか。また、ターミナルオペレーション業務において事業再編が行われ、中事業者が倒産したり雇用不安、あるいは事業者にとっての不安が起きていかないのか。あるいは港湾労働の高度化に伴う教育訓練がしっかりと行われているのかなどなど、心配すればいろいろあるところと、我がが議会の中ではしっかりと議論する必要があ

こういう観点から、厚生労働省に対しましては、ここ五年前後くらい、港湾労働の実態を今言つたような観点からどのようにとらえておられるのか、あるいは必要な対策を講じておられるのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人(高橋満君) お答え申し上げます。

港湾労働につきましては、議員も御承知のとおり、港湾荷役のいわゆる波動性といったようなこ

とから、常用労働者のほかにいわゆる日雇労働者を始めといたしました企業外の労働力というものにも依存をせざるを得ない状況というものがあつたわけでございまして、そうした場合の就労に際しまして、先ほどもお答えがございましたとおり、第三者が不适当に介入をして中間搾取が行われるといったような弊害というものが過去において生じてきた経緯というものがございました。

こうしたことから、昭和四十年、ちょっと古うございますが、相当昔にでござりますけれども、港湾運送に必要な労働力の確保、さらに港湾労働者の雇用の安定等を図ることを目的として港湾労働法というものが制定をされたわけでございまして、私ども厚生労働省は、これに基づきまして港

湾雇用安定等計画、ここで様々な対策の指針といふものが盛り込まれておるわけでございまして、この計画に沿いまして各般の港湾労働対策を講じてまいりつてきました。さらに、平成十二年におきまして、この港湾労働法が改正されまして、港湾運送事業主間でそれぞれの常用港湾労働者を相互に活用していくということを可能といたしました、いわゆる港湾労働者派遣制度というものが導入をされたところでござります。こうしたことを通じまして、港湾労働者の雇用の安定ということによるる努めてまいつたところでございます。

力を強化するという観点から、港湾の三百六十四日フルオーブン化あるいはスパーク中核港湾プロジェクト等々、港湾におきます規制緩和あるいは合理化ということが逐次実施をされてきておるわけでございますが、こうした規制緩和等が労働者の労働環境というものにどういう影響を与えてきたのかというお尋ねでございますが、例えば御指摘のありました労働時間とか労働災害という観点で見てまいりますと、港湾労働者の年間総実労働時間、これはここ五年ほど見てまいりますと、ほぼ二千二百時間前後、この辺りで、そう大きく変化をしてはおりません。

それから、災害の発生状況、特に死亡災害でございますが、死亡災害の発生状況もここ五年ほど見ますと、かつてから見ますと相当大きく減少しておりますまして、この五年間におきましても年間十件台で、むしろ減少傾向を示しておるということをございまして、そういう点から見ますと、現在までのところ、この規制緩和によつて港湾労働者の労働環境が悪化をしておるということではないと一応私どもは認識をいたしております。

それから、教育訓練の問題でござりますが、確かに御指摘のとおり、港湾荷役技術が非常に大きく高度化されておる中で、それへの対応として大変重要な課題であるわけでございます。私ども厚生労働省におきましては、特に若年技能者の育成

校というものを設置、運営をいたして、その努力をいたしているところでございます。また、あわせて、財團法人の港湾労働安定協会が運営をいたしております港湾技能研修センター、ここにおきまして、協会の方で港湾労働者を対象とした各種の技能講習を実施をしていただいておりますが、これに対しても各般の支援をしていくなどの取組に努めております。

今後とも、国土交通省とも連携しながら、この規制緩和あるいは合理化というものが労働市場や港湾労働者に悪影響を及ぼさないような形で適切に対処してまいりたいと考えております。

○加藤敏幸君 差し当たつて悪い傾向はないということでござりますけれども、さらに、ある意味で監視をやっぱり続けていただきたいし、教育訓練等しっかりと支援するということをお願いをしておきたいと思います。

さて次に、今回の法改正では、経済特区で試験的に実施した施策を全国展開していくことという項目が二つございます。こういった政策の展開は確かに一つの方法論であると、このように思いますが、それとも、しかし特定の、特別の条件下で成功したもののがほかの場所でうまくいくとは、これは必ずしも言えないのではないか。こういった政策展開には、まず先行事例についての政策評価がしっかりとされていると、されなきやならないと。そういうふうなことをもつてある程度その政策の普遍性が検証されるという、こういうふうなことが必要ではないかと、こういうふうに思いますし、加えて、その政策を他の地域に展開されるという場合には、その地域に明確なニーズがあると、このことが必須要件ではないかと思います。

今回の法改正において、この特区での先行事例の政策評価をどのようにされたのか、お伺いをしたいと。また、そういった施策が全国の港湾で求められているのかどうか、いわゆる全国の港湾管理者が意欲を持つて同じことをうちもやりたいと、そういう積極的なニーズがあるのかどうか、

○政府参考人(鬼頭平二君) 構造改革特別区域に関するお尋ねでございますが、まず、今回の特区の全国展開、二点ございますが、埠頭施設といいますか、行政財産の貸付けの方について少し事例に基づいて御説明をさせていただこうというふうに思います。

この埠頭施設の貸付けにつきましては、岡山県の水島港、福岡県の博多港、沖縄県の那覇港、この三港において本制度を活用した貸付けが実施をされております。この貸付けが実施されましたことによりまして、実際に埠頭を運営する者の土地や建物の使用について法的な位置付けが明確になります。この貸付けが実施されましたが、この立った設備投資が可能になる、そういうことに加えまして、従来の使用頻度に応じて使用料を支払うという使用許可制度と異なりまして、一定額で埠頭施設の貸付けを港湾管理者から受けられるということから、安定的な埠頭経営が促進をされるということになります。

そういった結果、利用者であります船会社の要望に応じた埠頭の運営者が必要と思う施設整備、これを行うとともに、利用者が埠頭の運営者に支払う利用料金が低減化あるいは柔軟化されるという様々な様々な取組が行われているわけでござります。

もう少し具体的に申し上げますと、岡山県の水島港の例でございますが、先ほどちよつとお話出したがントリーケーラーの利用料につきましては、三十分当たりそれまでは三万円であつたものが二割ぐらいお安くなつて二万五千円になるというようなことでありますとか、あるいは薫蒸倉庫の利用料金、今まででは一日単位、二十四時間で使ふさせていただいていたものが一時間単位ということですから、短時間で終わればその分だけ料金は安くなるというようなことになります。もう一点、博多港につきましては、コンテナの修理場の整備とかあるいは管理棟のテナント料の低減、そういうしたことになり、管理棟のテナント料につい

ては、これはそれほどではありませんが、五千円くらい、二千円、一平方メートル当たり二千円という料金が千九百円になるというようなことであります。

こういう港湾の効率的な運営を実現する制度として、今回の特区制度、大変有効であるということと、特段の弊害も見られないということから、構造改革特別区域推進本部評価委員会というところで御議論をいただきまして、特段の弊害もないことで、これを全国展開したらどうかという評価意見をいただいたものですから、それを踏まえながら、私ども今回全国展開することにしたものです。ござります。

○加藤敏幸君 職安次長はもう、ありがとうございました。

お褒めをいただいたんで、ほかのところでもきつとどんどんどんどん使ってもらえるだろうということでこういうふうな提案になつておるんですけども、私が申し上げておるのは、それは営業の口上でしよう。いい製品ができた。これはトマーケットではうまくいったと。しかし、そのときに、もっときめ細かく、各対象のところに行つて、そのことを導入してくださいと言う、そういう営業の更に生きた活動を含めてやつた方が政策展開としてはいいんではないですかと。これはほかの経済産業省でも相当私しつこく言つたんです。お役人さんは立派だし頭もいいし、いいことを一杯つくるけれども、自分の足を使って自分たちの作った法律を売り込みをするというところをやることが今の時代に求められておるんじやないですかということなんですかけれども、何かありますか。

○政府参考人(鬼頭平三君) 今回のこの法律の改正の概要といいますか内容につきまして、既に港湾管理者には御説明をさせていただいておりまして、一部の重要な港湾の港湾管理者におきましては、港湾の効率的運営の観点からこの貸付制度の利用についても検討をし始めていただいていると

いうふうに聞いてござります。

今委員から御指摘のありましたように、更に営業をすべきだということでもございますので、そういういろいろな港湾管理者の検討状況も踏まえながら、私どもいたしましても、この法を制定をした後、施行までの間に関係者に対し更に周知徹底を図つて、この制度がうまく運用されるよう努めていきたいというふうに考えてござります。

○加藤敏幸君 足で稼ぐ霞が関ということで、是非頑張っていただきたいと、このように思いました。

次に、我が国の港湾が真に国際競争力を持ち得るかと、こういうテーマで少しお話を伺いをしたいというふうに思います。

台頭に対抗いたしました。我が国でも、これは一般質疑の部分でもお答えをいただきましたけれども、スーパー沖港湾の整備が進められていると、いうふうに理解をしておりますけれども、上海の今言つたような港湾の戦略性との対比でなければ、我が國のものは何となく一步一步という歩兵的、

そういう漸進的な取組でやつて見劣りをしておるのではなかろうかと、港湾関係の人々の中でもため息が漏れておるのでないかと、こういうふうに思ひます。

港湾の競争力強化に関する戦略については、それぞれの国の港の特質、港の背景地の実態、あるいは製造業の実態など、様々な要因を総合して打ち立てていくべきでありますけれども、我が国としての港湾の基盤強化に関する国家的戦略をどこに置くべきか、末松議員の議論の中にも少し関連がございましたけれども、改めまして御見解をお願いいたします。

○國務大臣(北側一雄君) 加藤委員は物づくりに長年携わつてこられた議員でございますが、今質

問の冒頭でおっしゃいましたように、そういう物づくりのメーカーの方よりもむしろコトバ、ニャンコ一

るか、その中でやはり物流をいかに簡素化するか、効率化するか、そういうところに本当に知恵を絞つていらっしゃるというふうに思つております。

現に、我が国の物流を考えますと、特に海から、量でいきますと九九%以上上海から出入りをしているわけでございまして、やっぱり我が国のそういう基幹産業でございます製造業、その製造業が空洞化しないためにも、私はこの物流基盤というものをしっかりと整備をしていくことが、また物流を効率化していくことが非常に大事である。それは我が国の国際競争力を維持向上させていくために最も重要なテーマの一つだというふうに私も認識をしているところでございまして、特に港におきましては、その整備について、先ほど末松委員からお話をございましたが、東アジアの大きな主要港に比べますと少し立ち後れてしまつたという状況がある中で、しっかりとこの港の、主要港の整備をしていかなければならぬというふうに思つてゐるところでございますが、ただ、港といいましても、我が国は四隅が海に囲まれていますんで、特定重要港湾と重要港湾、こういう大きな港だけでも百二十八もあるという

ふうな、地方戀心含めます。二年以二五年、二二年

う本当に港がたくさんある国でございますが、そういう意味では、この国際物流というようなことを考えますと、やはり選択と集中といいますか、予算には限りがあるわけでござりますので、やはり絞つてそこに集中的に投資をしていくというふうな対策を取つていかないといけないということです。スーパー中枢港湾の指定をさせていただきまして、このスーパー中枢港湾におきましては、これから三年から五年の間で、先ほど来お話を出ておりますアジアの主要港と並ぶ、そういうコスト、サービス水準を実現を目指してまいりたいと思つ

てあります。コストについては、例えば釜山港と同じぐらいにするために三割ぐらい下げていきました。

これからリードタイムについて、これも今三日近く掛かっているわけでございますが、これをもう二十四時間以内にしていこうと、こういう目標を明確にさせていただきたいで、今総合的な取組をさせていただいているところでございます。

ハード面におきましては、このスーパー中枢港湾プロジェクトをしっかりと進めていくということをございまして、名古屋港の方は既にもうスタートいたしました。横浜港は元々あるわけでございますが、関西においても大阪、神戸と今事業を進めているところでございまして、水深十六メートル級の大水深岸壁の整備をしっかりと推進をさせていただきたいというふうに思つてはいるところでございます。

これとともに、こういうハードの対策とともに、やはりソフト面での対策もやらにやいけないことが一杯あるというふうに思つてはいる、そつとつぱり見れば、二つ目は、

に思つております。先ほどもお話を出ておりましたが、港に船が入る際にたくさんの手続があるんですね。六省庁の手続があるんですよ。経済産業省、農林水産省、厚生労働省、財務省、法務省、海上保安庁、国土交通省、六省一庁ですね。この手続を、この I

T化が進んでいる時代でございますので、先ほど港湾局長が答弁しておりましたが、「ワントップサービスができるようになればいいのか」というのを今一生懸命進めようとして、何とかこれを、平成二十年でしたね、二十年度には是非実施ができるよう、もう、一つの画面ですべての手続ができるというふうに是非させていただきたいというふうに今関係省庁とも連携を取つて進めているところでござりますし、また昨年の法改正ではメガターミナルオペレーターによる運営事業制度というものを創設をさせていただきまして、事業の効率化を進めていくことをやらせていただいておりますし、さらには今回の法改正におきましては、既存の埠頭公社ターミナルの管理運営の効率化、これは埠頭公社の株式会社化でございますけれども、をしっかりと進めさせていただきたいと思いますし、また単に港だけではなくて物流という観点からは、コンテナターミナルの近くに位置されますロジステイクス拠点、そこではもういろんな加工だと物流をめぐる様なことがなされるわけでございますけれども、そういうロジステイクス拠点の構築についても無利子貸付制度の創設をするなど、そういう法改正も今回お願いをしているところでございまして、ほかにも内航フィーダーとのネットワークの連携強化など二十四時間フルオープンサービスの推進などと様々あるわけでございますが、総合的に冒頭申し上げました目標に向けてしっかりと取り組んでございたいと思っております。

○加藤敏幸君 そういう決意で、決意だけではなくて実績を是非上げていただきたいと、このように思います。

少し視点を変えまして、私は忘れてはならない

ポイントの一つの中に海運モータルソフトの推進があると思います。これは単に地球温暖化対策ということにとどまらず、海運によって内陸輸送の物流のコストダウンが行われれば、製造業の競争

港湾局長が答弁しておきましたが、「ワントップサービスができるようになればいいのか」というのを今一生懸命進めようとして、何とかこれを、平成二十年でしたね、二十年度には是非実施ができるよう、もう、一つの画面ですべての手続ができるというふうに是非させていただきたいというふうに今関係省庁とも連携を取つて進めているところでござりますし、また昨年の法改正ではメガターミナルオペレーターによる運営事業制度というものを創設をさせていただきまして、事業の効率化を進めていくことをやらせていただいておりますし、さらには今回の法改正におきましては、既存の埠頭公社ターミナルの管理運営の効率化、これは埠頭公社の株式会社化でございますけれども、をしっかりと進めさせていただきたいと思いますし、また単に港だけではなくて物流という観点からは、コンテナターミナルの近くに位置されますロジステイクス拠点、そこではもういろんな加工だと物流をめぐる様なことがなされるわけでございますけれども、そういうロジステイクス拠点の構築についても無利子貸付制度の創設をするなど、そういう法改正も今回お願いをしているところでございまして、ほかにも内航フィーダーとのネットワークの連携強化など二十四時間フルオープンサービスの推進などと様々あるわけでございますが、総合的に冒頭申し上げました目標に向けてしっかりと取り組んでございたいと思っております。

○政府参考人(鬼頭平三君) モータルシフトの推進、特に海運を利用したモータルシフトの推進のための取組についてのお尋ねでございます。

港湾におきましては、陸上輸送と海上輸送を円

滑迅速に結ぶ複合一貫輸送、これに対応した物流拠点を整備するなどによりまして、国内海上輸送の利用促進を図つてモータルシフトを推進、これまでもしてきてございます。

具体的には、特に国内の主要な港におきまして、フェリー輸送あるいはロールオン・ロールオフ船による輸送、そういう輸送に対応した内貿ターミナルの整備をハード面としては実施をしてきてござります。さらに、こういった港の岸壁の整備に加えまして、内陸にそれを運ぶ場合のターミナルへのアクセス道路の整備でありますとか、やはりフェリーからトレーラーが降りたときの駐車場みたいな、乗り込む場合もそうですが、そういう整備も加えてやつてございますし、特に今委員の方から御指摘のありました鉄道と海上の接続

という意味では、十八年度予算におきまして、コンテナターミナルの背後に鉄道積替え施設というものを整備をするような予算措置をしてございました。

○政府参考人(鬼頭平三君) 港湾コストにつきましては、ただいま委員の方からお話をありましたように、入港料あるいは水先料金等の船舶関係費用あるいは施設使用料等のターミナル関係費用、そして荷役関係費用によって構成をされてござい

ます。

○加藤敏幸君 会社でいえば、ただいまの答弁は、常務の、営業常務の、社長販売台数増やすから一個当たりの単価は安くなりますよと、こう

いう説明になるわけですから、それだけじゃ足らぬと、やっぱり製造プロセスを、棚残はどうなつておるんだとか、材料費の仕入れコスト下がらへんかとか、そういうふうなことを含めてやつぱり利用コストというのは下げていくという努力をしていただきたい。

今日は国土交通省に対する経営指導の時間じゃ

力大幅アップにもつながることになると。そのためには、港と道路の問題だけではなくて、港と鉄道をつなげるための港湾設備が急がれるということは当然のことであります。例えば、港における貨物線路の整備やヤードの整備ということ、あるいは生産地、消費地との間のモータルシフトネットワークを密にするという、そういう意味で内航海運の振興を前提とした地方港の整備といったそういう課題もあるんではないかと思いますけれども、現在の施策と今後の展望についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(鬼頭平三君) モータルシフトの推進、特に海運を利用したモータルシフトの推進のための取組についてのお尋ねでございます。

港湾におきましては、陸上輸送と海上輸送を円滑迅速に結ぶ複合一貫輸送、これに対応した物流拠点を整備するなどによりまして、国内海上輸送の利用促進を図つてモータルシフトを推進、これでもしてきてございます。

港湾の利用コストという場合には、入港料、それからとん税というとんでもない税金、とん税がある。ターミナル費用、荷役料、パイロット料やタグボート料などが挙げられますけれども、具体的なコストダウンの方法論とか目標とかございましたら、お願いをしたいと思います。

○政府参考人(鬼頭平三君) 港湾コストにつきましては、ただいま委員の方からお話をありましたように、入港料あるいは水先料金等の船舶関係費用あるいは施設使用料等のターミナル関係費用、そして荷役関係費用によって構成をされてござい

ます。

○加藤敏幸君 会社でいえば、ただいまの答弁は、常務の、営業常務の、社長販売台数増やすから一個当たりの単価は安くなりますよと、こういう説明になるわけですから、それだけじゃ足らぬと、やっぱり製造プロセスを、棚残はどうなつておるんだとか、材料費の仕入れコスト下がらへんかとか、そういうふうなことを含めてやつぱり利用コストというのは下げていくという努力をしていただきたい。

今日は国土交通省に対する経営指導の時間じゃ

ないですからこれ以上は申し上げませんけれども、先ほど足で稼いでくださいとか、それからコストダウンというのは単にその売上げ台数増やせばということじゃなくて、きめ細かに一つ一つ追つ掛けていかないとなかなかできないんですよ

というのは、もう民間の中では、これ何百年じゃないですか。それで、まあ百年ぐらいやつてきた成果ありますので、そういうようなことも私はやっぱり、安全も民間に学んでくださいと。これ、前回申し上げましたけれども、コストダウンも是非民間の手法を謙虚に学んでいっていただきたい、世界で一番競争力のある港湾を是非成し遂げていただきたいというふうに思います。こういうようなことで、先ほど大臣の方のお話も聞いておりますので改めてはもうお伺いしませんけれども、よろしくお願ひをしたいと思います。

さて、このコストの中で、先ほど申し上げましたけれども、税金つまり、とん税、特別とん税という項目がございました。現在、外國貿易船の入港に対してとん税が一トン当たり十六円、地方税である特別とん税が一トン当たり二十円、合計三十六円が負担されております。しかも、とん税は日本国の国税でありながら船が入港する港ごとにこれが徴収されるという、どうなっているのか、そういうふうな側面があります。

いろいろと調べましても、このとん税は、学問的にはいろいろ古い内容であつて時間が掛かるわけありますけれども、年間税収二つ合わせても二百億円程度の最も小さな税源でないのかなと、こんなふうに思つております。しかし、これもコストの一つであり、手間暇が掛かるというふうなことで、まあこの場でとん税廃止という答えはこれは出るはずはないんですけど、これどうするのですかと、こういうようなことで財務省の御見解をいただきたいと思います。

○政府参考人(青山幸恭君) お答え申し上げます。

委員御指摘のとおりでございますが、とん税でございますけれども、外國貿易船が開港、これ全般に百二十港ございますが、これは昭和三十二年にきつとした形にしたわけでございますが、その際の税率でございますが、一トン当たり、純一トン当たり、一トン当たりとん税が八円、一時納付の場合は二十四円でございまして、特別とん税は十円でございまして、一時納付の場合は三十円でございます。もう一つですが、特別とん税というものがござります。

います。これは昭和三十一年でござりますが、ちょっと古い話で恐縮でございますけれども、とん税の税率を改正いたしまして、五円から一トン当たり八円にしました際に、国内船主の負担軽減のために、日本船舶のみに課されます固定資産税、この税率を半減するということでしたわけですがございますが、これに見合う分ということで地方の方に譲与税という形でこれがスタートしたというところでございます。なお、地方財源として使途を明示せずに譲与するという、いわゆる地方の一般財源でございます。

委員御指摘どおり、これらでございますが、外國貿易船が開港に入港した際に、船舶の純トン数というものがございます。これ、純一トン数というのは船舶の貨物あるいは旅客を積載する部分の容積というところでございますが、これを課税標準として課すものでございます。とん税は一トン当たり十六円、それから特別とん税が二十円と、こうなっています。開港ごとに一年分、これは入港三回分に相当するわけでございます、これを一時納付いたしますと当該開港への四回目以降の入港に対しましては課税しないということにされているわけでございます。

税収でございますけれども、とん税と特別とん税合わせると二百三億。とん税が九十億でございまして、特別とん税が百十三億でございますが、この百十三億につきましては、開港の港湾施設を管理いたします市町村に全額譲与されているというところでございまして、市町村としては一般財源という形で使われているわけでございます。

現行の、じゃ、とん税法とか特別とん税法の議論でございますが、これは昭和三十二年にきつとした形にしたわけでございますが、その際の税率でございますが、一トン当たり、純一トン当たり、一トン当たりとん税が八円、一時納付の場合は二十四円でございまして、特別とん税は十円でございました。これを昭和三十九年に引き上げまして現行の

税率にしたと。それ以来ずっとそのまま引き上げておりません。こうしたこと等によりまして我が国の、逆に言えば港湾の国際競争力に配慮してきたり八円にしました際に、国内船主の負担軽減のために、日本船舶のみに課されます固定資産税、たというところでございます。

なお、この納付手続でございますが、昨今の電

算化の流れもございますので、平成十一年度から私どもの通関情報処理システム、NACCISというのを利用して納付できるようにならせていただいているところでございます。なあ、地方財源として使途を明示せずに譲与するという、いわゆる地方の外のこととちよつと申し上げさせていただきますと、アメリカ、オーストラリア等につきましても同様のいわゆるとん税制度を取つてございまして、アメリカは金額的には、北米、中米等の港からの入港につきましては一トン当たり二・三円とか非常に安い仕組みになつておりますが、例えばイギリスでございますと一トン当たり七十九・七円とか、オーストラリアでございますと大体日本とほぼ同じような部分でございます。

お隣の韓国でございますけれども、手元にある数字でございますが、一トン当たり十五・四円という形で、一見安そうに見えるんでございますが、これは各港への入港ごとに納付ということで、日本の場合、三回目まではまとめて払うというやり方は取つておりますけれども、割引制度はないという形になつてございます。

なお、中国につきましても、これはかなり、數字的に申し上げますと、例えば一トンを超えるものにつきましては、九十日まで錨泊する場合といふことでございますが、これは一トン当たり九十六・三円、三十日までですと四十八・一円という形で、かなり中国の場合高くなつていて、こののが国際比較でございます。

今後どうするかという議論でございますけれども、先ほど申し上げましたように、他方でも、もちろんコンテナ船の船主、船主協会の方からは大型化に伴います負担増ということで税率の引下げというもちろん御要望もございますが、他方、この自治体の立場からいいますと、特別とん税でございますが、これは港湾施設を管理している市町

村に全額譲与、しかもこれ一般財源ということでございますので、逆に、以前は税率を引き上げるというような議論が逆にございまして、こういう両方の意見を勘案した上で検討する課題ではないかなというふうに考えております。

○加藤敏幸君 まあ財務省はいろいろまいこと言つてとは言いませんけれども、一回くわえたものは放さないと、こういうことだと思いますけれども、まあここで議論してもしようがないので、やはりしつかり議論を今後していただきたいと思います。

さて、埠頭公社の民営化問題につきまして幾つか御質問をさせていただきます。
まず端的に言つて、財團法人のまま、あるいは公社のままではなぜいけないと。現在の行政の仕組み、規制などのように事業展開の足かせになつているのか、ますここを明らかにしていただきたいと思います。

○政府参考人(鬼頭平三君) 現在の各港にあります埠頭公社でございますが、委員も御案内のとおり、昭和五十七年に行政改革の一環として、東京湾と大阪湾にありました京浜外貿埠頭公団、阪神外貿埠頭公団の二つの公団を廃止をいたしましたが、それでは公団として新たに生まれ変わりました。それが埠頭公社というものでございます。

それまでは公団として国が出資をし、港湾管理者が出資をする特殊法人としてコンテナターミナルの建設あるいは管理運営というものを実施をしておりました。その業務を承継をするということと、もう一つは、コンテナターミナルを管理運営する、日本にとって大変重要な役割を果たす公社であるということから、外貿埠頭公団の廃止及び承継に關する法律というものを作りました。国が相当程度関与をする形でその埠頭公社の、例えば船会社さんに貸し付ける料金の定め方とか、そのそれぞれの、ある程度長期にわたる整備計画あるいは毎年度の事業計画、そういうたもの認め可でありますとか、相当しつかりと国が、

まあ手取り足取りとは申しませんが、それぞれの公社のやられることについて監督をしてきたということがあります。

ただ、そういう中で、御自身でなかなか国際競争力を強化をするという、あるいは船会社を呼んでくるという中で、コストを自由に決められないというようなこととか、あるいは船が、コンテナ船がどんどん大きくなる中で、言つてみれば、そのコンテナ船を受け入れるための施設自身を相当大水深のものを、先ほどマイナス十六メーターといふお話を大臣の答弁にございましたが、そういうものを作った時に当たって、下物から造つていいくと相当の資金量が要るということの中で、我々の行政の対応としては、大きな岸壁については基本的に公設民営化の方式を取つてございます。

そういう意味で、これから埠頭公社の役割といふのはむしろ管理運営が中心になつていいだろうという中で、今までの形よりは、むしろ自由に料金を決め、あるいは戦略的、多角的な事業を開ける、そういう形の組織にすることの方がより望ましいということで今回この法律を出さしていただいているということをご存じます。

○加藤敏幸君 ジヤ、そのことを前提にして、効率的な運営をするということからいいたら、私はやっぱり人の問題が一番大きいんでしょうな、こうなると思います。例えば、今の埠頭公社のように、経営感覚においては民間的でない方々が、いわゆる自治体から出向、派遣、こういう形で来ておられていると、それが株式会社にすれば名刺も変わるし。しかし、やつている人は替わらないということであれば、人は替えずに形だけ変えるということでは、本来その目標どころが達成されるのでしようかと。

例えば、財團法人東京埠頭公社について言えば、理事長が元東京都港湾局長、二名の常勤理事さんが、一人は東京都理事、一人が内閣府沖縄総合事務局、常勤監事が旧運輸省港湾局の室長さんというふうに、経営陣というのは皆さんそういう経験を持つた方々だし、職員の方々も東京都都

などからの出向者、派遣者が多い。他の埠頭公社の実態も恐らく似たり寄つたりだとこれは思いますが、何でもつりつ放し、やりつ放しということがございます。

そういうふうな実態の中で、今局長が御答弁で思ひます。

○政府参考人(鬼頭平三君) 正に新しい会社になつて、そういった創意工夫を生かして新しい経営に取り組んでいただきたいことが約束していただけます。ただ、会社の人事とかのこの組織の改編にとって一番ポイントだろうと思ひます。ただ、会社の人事とか雇用関係につきまして、当然新しい株式会社になつた会社自身がお決めになることでございますが、正に委員からも今お話をありましたように、創意工夫を生かすという意味で、民間のノウハウを経営にいろいろ取り入れていくということが大変重要であるというふうに私も思つております。

そういう意味で、外部の優秀な人材をできるだけ活用していくことについて、今回のこの改革の趣旨にかんがみまして、そのそれぞれの会社に経営判断の中の一環として取り組んでいたくということについて、私ども期待をしたい」というふうに思つています。

○加藤敏幸君 これは新しく株式会社化された経営陣、その経営の主体的な意思で行われるというふうなことではありますから、そのそれぞれ違つた理屈で管理はされておりますよと。例えば、業者に対する発注だとか、そういうふうな物を調達するとか、そういうふうなときに民間の資材の部長さんのところは四畳半は空っぽにしておられます。あるいは財務諸表等の公表、さらには株主総会等における株主への説明責任、そういうふうな義務付けられますので、そういう意味で、健全な経営に必要となる経営の透明性、これはきちっと確保されるというふうに私ども考えているところでございます。

○加藤敏幸君 それは普通の会社でも外部監査はやつておるわけですから、それでもライブドアの問題が起こるわけですから、そういうようなことをやつぱり、ちょっと私はしつかりと受け止めおいていただきたい。受け止めるだけでも、これは間に合うのかなということですけれども、これはまた次回の議論になつてくると思います。

さて、未利用埋立地の処分の期限緩和の問題といふことがございますけれども、まず全国的に見

かりそのときにはびしつとやることでなければ、何でもつりつ放し、やりつ放しということがになつちやうんじやないかなと、こんな感想も持つわけあります。

そういうような状態もこの場でやつぱり指摘を申し上げますと、この東京埠頭公社の事業の中において、これは直接国土交通省が管理はできない、内容では、してないとは思いますけれども、港湾関係の事業のほかに建設発生土処理受託業務というのがありまして、これは業務収入の三六%を占めているという、言わばこの東京埠頭公社の仕事の中

に、株式保有を、これは公的な組織がやるから問題ないというお答えがあるかも分かりませんけれども、株式を持っておるということと直接日常業務を行なうことがありますと、この東京埠頭公社の事業の中でも、株式会社がすばらしいということではないんだ

といふような問題点もこの場でやつぱり指摘をしておかぬきやならないということを申し上げまして、株式保有を、これが公的な組織がやるから問題ないといふふうに思つてます。

○政府参考人(鬼頭平三君) 株式会社になつた後、きちんと外埠頭のより効率的な管理運営に向けたしっかりとこれができるのかというお尋ねであります。先ほどもお話を申し上げましたが、二分の一以上を港湾管理者が株を保有をす

るというふうに思つてます。

○政府参考人(鬼頭平三君) 株式会社になつた後、きちんと外埠頭のより効率的な管理運営に向けたしっかりとこれができるのかというお尋ねであります。先ほどもお話を申し上げましたが、二分の一以上を港湾管理者が株を保有をす

るというふうに思つてます。

○政府参考人(鬼頭平三君) 株式会社になつた後、きちんと外埠頭のより効率的な管理運営に向けたしっかりとこれができるのかというお尋ねであります。先ほどもお話を申し上げましたが、二分の一以上を港湾管理者が株を保有をす

るというふうに思つてます。

○政府参考人(鬼頭平三君) これは新しく株式会社化された経営陣、その経営の主体的な意思で行われるというふうなことではありますから、そのそれぞれ違つた理屈で管理はされておりますよと。例えば、業者に対する発注だとか、そういうふうな物を調達するとか、そういうふうなときに民間の資材の部長さんのところは四畳半は空っぽにしておられます。あるいは財務諸表等の公表、さらには株主総会等における株主への説明責任、そういうふうな法律、これに基づきまして、毎年度、外部監査法人による監査、これも行われることになりますが、二分の一以上を港湾管理者が株を保有をす

るというふうに思つてます。

○政府参考人(鬼頭平三君) これは新しく株式会社化された経営陣、その経営の主体的な意思で行われるわけですから、そのそれぞれ違つた理屈で管理はされておりますよと。例えば、業者に対する発注だとか、そういうふうな物を調達するとか、そういうふうなときに民間の資材の部長さんのところは四畳半は空っぽにしておられます。あるいは財務諸表等の公表、さらには株主総会等における株主への説明責任、そういうふうな法律、これに基づきまして、毎年度、外部監査法人による監査、これも行われることになりますが、二分の一以上を港湾管理者が株を保有をす

るというふうに思つてます。

○政府参考人(鬼頭平三君) それは普通の会社でも外部監査はやつておるわけですから、それでもライブドアの問題が起こるわけですから、そういうふうなことをやつぱり、ちょっと私はしつかりと受け止めおいていただきたい。受け止めるだけでも、これは間に合うのかなということですけれども、これはまた次回の議論になつてくると思います。

さて、未利用埋立地の処分の期限緩和の問題といふことがございますけれども、まず全国的に見

て現時点での未利用埋立地の実態、特に十年制限に引っ掛かっている未用地はどのくらいの広さになつてゐるのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人(鬼頭平三君) 平成八年から十七年までの十年間に竣工をいたしました埋立地、全体で約五千二百ヘクタールございます。このうち、平成十七年末現在の未処分地が約千三百ヘクタールございます。

さらに、ついでに申し上げますと、このうち、竣工後五年以上経過しておりますのが約五百ヘクタールございます。今回、特区の制度を活用して処分の制限期間の十年から五年の短縮措置の適用になるのはこの五百ヘクタールということござります。

○加藤敏幸君 そこで、具体的な事実をいたしましては、横浜港の商業業務施設用地三・四ヘクタールのうち、これはまあいろいろな社会経済情勢変化等により、クラブハウス用地、サッカーのですね、クラブハウス用地として一・八ヘクタールをこれは賃貸と。十年間の貸付期間ということで、その賃料が月額一平方メートル当たり七百円ということで、この土地は平米当たり譲渡処分予定価格が三百二十四万円、坪ですると約一千円と、こういう予定処分価格だったのが、今いろんな情勢の中で日銀を稼ぐことも大事だということで、賃料を取つてクラブハウスに貸し付ける仕方でやつぱり日銀も稼がないかぬなど、ベンペン草を生やしておつてもしょうがないなど、これは一つの判断だと思います。

そこで、こういうふうに、もうやむを得ない、何とかしなきやならないということでこういう期限緩和ということをされるかも分かりませんけれども、納税者の立場でいえば、高いお金を掛けて埋立地を造ったわけですよね。それで、処分価格が坪一千万円、平米三百二十四万円。これはみなみらいですから非常に場所がいいということで、それが七百円の賃貸、賃貸ですからこれ売るわけじゃないんですねけれども、というこれは商業

的、経済的価値しか今のところ生まないということがなると、何か国の金を使って、地方の税金を使つてばあと埋立てして、あとはなかなかうま

いこと活用でけぬから、まあこれは安く、言い値で使わせてあげようというような、まあたき売りとは言いませんけれども、たたき貸しみたいな、そういうようなことが発生をするということはやつぱりおかしいんじやないのと、こういうふうな懸念について、これから一体どう考えますかといふことを少しお伺いしたいと思います。

○政府参考人(鬼頭平三君) 今御紹介のありました横浜港の例でございますが、当初は商業業務施設用地として埋立ての用途を決めたわけですが、処分が計画どおりに進まないということから、暫定的に、暫定的にですが、地元のプロサッカーのチーム支援企業から要望のあつたクラブハウスとして賃貸しを行つたといいます。

ただ、この貸付期間は十年間ということで設定をされておりまして、その後は当初の計画どおり、商業業務用地として処分をすることでございます。賃貸料の設定につきましては、埋立て権者である市の条例によって審議会にお諮りをしてその価格を決めたというふうに聞いてございます。

こういった例も含めまして、今回のこの特例措置によりまして、先ほど申し上げました五百ヘクタールのうち特区の制度の対象になりましたのは、今例で申し上げました横浜市のほかに青森県の八戸港、北九州市の北九州港、福岡市の博多港、大阪市の大阪港、この六件で特区の制度を活用しましたが、このうち埋立地の処分が行われましたのは三つの港で十一件、二十四ヘクタールということになつてございます。

そういう意味で、この特区の制度によって迅速かつ柔軟な用地処分が可能となつたということを、臨海部の活性化あるいは地域経済の活性化に資する未処分地の有効利用、有効活用が図られたものというふうに考えてございます。

○加藤敏幸君 後始末としての適切性ということを考えると、何か国の金を使つて、地方の税金を使つてばあと埋立てして、あとはなかなかうま

うがないから一円でも稼いでいてそれを役に立てるということは、それはそれで私は経済的な合理性があると。ただ、何でそんなに広い何ヘクタールものがベンパン草が生えなきやならないのですかというところの問題が一番大きいし、納税者の立場でいえば、何百兆円もの借金が抱えていられるその一つの原因に、使えもしない土地を埋立てるために必死になつてそのお金を使つてきたんではないかと、結果的に、未利用地ということではないか。そういうふうなことを全国あつちつたらいけば。そういうふうなことを全国あつちつらでやつていたら、それは借金が山ほどできてもしようがないねということの問題はありますと。

したがつて、そこでできた未利用地を、これが一円でも二円でも回収するという使い方の中で、まあ随分もうけたねとか、ひょっとしてずつと待つてたんじやないかとか、そういうふうな変な目で見られない、勘ぐられないような行政としての仕組みということについては、私はこれ、しっかりとつくつておかないと、これはもう納税者が反乱起こすんじゃないかということもあり得ると思いますので、これ以上は申し上げませんけれども、是非よろしくお願いしたいと思います。

ちょっと答弁は、時間があれですので次の質問に移させていただくということで、よろしくお願ひいたします。

最後に、水先制度の問題点ということございまますけれども、まあ結果として日本の船員さんが減つてゐるね。海洋国家日本、世界を雄飛した我が日本で船員さんが随分減つちゃつたね。そういうことの中、今回、水先制度を改正をしていろいろと対応しようということになつてますけれども、しかし船員さんが、海の男と海の女性も含めて減つてゐるというこの状況の中、やっぱり資格要件を緩和しても結果としてなお深刻な事態を今後招くということは、私は、避けられない

りますけれども、私はここは少し抜本的な対応策といふふうなことを、やはり日本人船員の確保と海の安全なりシーレーンをどうやって確保する、いろんな要素から大切なポイントであるということを含めまして今後の対策をお伺いし、かつ、水先人たつて数百人しかいないわけですから、千人の立場でいえば、何百兆円もの借金が抱えていなくて、国会議員よりも少ない、こういう人たちが全国組織をつくると、その組織運営のコストではないかと、結果的に、未利用地ということをするために必死になつてそのお金を使つてきたんではないか。そういうふうなことを全国あつちつらでやつていたら、それは借金が山ほどできてもしょうがないねということの問題はありますと。したがつて、そこでできた未利用地を、これが一円でも二円でも回収するという使い方の中で、まあ随分もうけたねとか、ひょっとしてずつと待つてたんじやないかとか、そういうふうな変な目で見られない、勘ぐられないような行政としての仕組みということについては、私はこれ、しっかりとつくつておかないと、これはもう納税者が反乱起こすんじゃないかということもあり得ると思いますので、これ以上は申し上げませんけれども、是非よろしくお願いしたいと思います。

○政府参考人(星野茂夫君) 二点御質問をいただきました。

まず最初の、今後の船員の確保育成策ということございます。

ただいま先生がお話ございましたように、我が國の外航海運の分野におきましては、厳しい国際競争と、あるいは収入のほとんどが外貨建てだということで、結局、大幅な円高が進む中で、為替リスクを回避する意味でコストのドル化というのがこの外航海運の分野では大変進んで取り組まれてきました。その結果、外国人船員の導入ということが急速に進んだと、反対に日本人船員の減少が進んだと、こういう状況にあろうかと思います。

ただ、実は、こうした流れが最近、私どもとしては、ちょっと一定の歯止めが掛かりつつあるのではないかと、こういう認識でございます。あるいは日本人船員は減るところまで減つてしまつたというようなのが現在の状況認識かもしれませんが、実は一方で、従来、船の運航といった分野に船員の職域というのがイメージされていたわけですが、こういう分野に加えて、例えば船舶管理

大変重要な課題でございますが、こういうものの企業内のマネジメント、そういうものに携わる中核的な人材として実は日本人の船員技能を有する海技者というのが大変重要だという認識が浸透しつつあるというのが私どもの現状認識でござります。

実は、こういう認識に立ちまして、現在、労使、日本船三協会にて三日市再貿組合、二の間で、言ひ

○加藤敏幸君 終わります。
○委員長(羽田雄一郎君) 午前の質疑はこの程度
にとどめ、午後一時まで休憩いたします。

午後一時開會

○委員長(羽田雄一郎君) たたいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

○西田実仁君 公明党の西田実仁でござ
質疑のある方は順次御発言願います

に方向性を出していこうということで、これは、当座、雇用にかかる部分がございますので、労使の間で真剣な話し合いをしていただきまして、私ども、その議論の方向性に沿つて官と民、あるいは国と、行政と民間との間の役割分担、適切な役割分担の下で行政としても必要な取組をしつかり進めていきたいなというふうに考えておるところでございます。

現状では、もちろん手をこまねいているわけで
はない、若手船員の育成のためのトライアル雇
用でありますとか、あるいはいわゆる船長、機関
長といった幹部船員の育成のための、そのための
いろいろな制度といったようなことを真剣に今取
り組んでいるところでございます。

以上、第一点でござります。
それから、第二点の法人化に関連いたしましては、これは私ども、今回の法人化はユーバーである船主団体からもいろいろ御希望をいただきまして、まさしく外部から見える形で透明性のある事

業運営をやっていたたくちでコストを反映した適切な料金設定ということを目指す一つの仕組みとして法人化を導入させていただきました。これに伴って過重な負担になることがないよう、そこは制度設計面で最大限配慮してまいりたいとうふうに思つております。

けでございまして、そういう意味でもなおさ

ら物流というものをいかにコスト改革をしていくのかということになります。大事だというふうに思つております。

そこで、今回のこの法改正が、特にアジアとの時間距離をいかに短くしていくかということにどの程度寄与するのか、貢献するのかという非常に大きなテーマでございますが、初めに大臣からそのことについてお聞きしたいと思います。

○國務大臣(北側一雄君) 今委員がおっしゃつたように、我が国の港湾の国際競争力を強化することは喫緊の課題であるというふうに考えております。午前中の質疑でもございましたように、港湾コストの三割低減、またリードタイムを一日、二十四時間以内にしていくということを目標といたしますして、今施策を推進をしていくところでござります。

このコスト縮減のためには総合的な対策が必要であるというふうに考えておりますが、この法律提案では、埠頭公社のコンテナーター・ミナルの管理運営の効率化を図るため、現在の埠頭公社というのはこれは財團法人でございますがこれを株式会社に変更いたしまして、運営の効率化を進めることによりまして港湾コストの一層の低減を図つていただきたいというふうに考へておるところでござります。

この港湾コスト削減のために、このスーパー・中枢港湾で外貿コンテナ貨物の取扱いの全国の約五割を占めているわけでございまして、やはりこのところを効率化をしていかないといけないとこのことでございまして、今回株式会社化に変更をさせていただいて、それによってコスト削減に資したいというふうに考へておるところでござります。

さらに、もう一点、今回の改正におきましては水先法の一部改正もお願いをしているところでございますが、このことによりまして、この法改正によりまして、コストを的確に反映した料金制度というふうに是非させていただきたいと考えております。水先料金規制につきまして、これまで省

○西田実仁君 この港湾関連の法制につきましては、これまでにも数回重ねて法改正というのが行われてきているというふうに承知をしております。これで終わりではなくて、これからもまだなさねばならない法改正もあるのかなという気もあります。

私は、全く素人でございますので素朴に思いますが、本当に釜山に並ぼうとするような、あるいは高雄に並ぼうとするような港湾を目指していくのであれば、一見小出しのように見えるような規制緩和ではなくて、一気に改革をしていくということでも必要ではないかというような、素朴に思ってしまうわけですが、それにはやはり港湾法の法体系上のいろんな問題もあるうかと思います。それはいっても、今回の法改正で今大臣が御答弁いただきました。またさらに、必要な何らかの改正あるいは改善というものが、あるいは残された課題というなんでしょうか、この港湾コスト改革ということに関しましてもしあれば、参考人の方からお聞きしたいと思います。

○政府参考人(鬼頭平三君) 今委員の方から小出し、ぱらぱらと出ているという印象を持つというふうにお話がございましたが、午前中の質疑で大臣の方から答弁をさせていただきましたように、私ども、スーパー中核港湾につきましては三年ないし五年ぐらいの期間の間に目標を達成していくということで、それに必要な規制緩和や制度改正、これを計画的に実施していくということにしておりまして、いろんな施策を総合的あるいは重層的に組み合わせてこの目標を達成をしていくということです。

したがいまして、今委員からも御指摘のありま

したように、昨年のいわゆる港湾活性化法では、港湾運送事業について特定港以外の地方港について規制緩和を展開をするということをさしてはいたがこともいたしましたし、今回の御審議をいただいている法律の中では、今大臣の方からお話ししましたように、財団法人である埠頭公社を民営化するということについてもお願いをしてござります。

今後の話につきましてはまだこれからでございますが、やはり港湾の国際競争力を強化をしていく、あるいは先ほど申し上げた目標を実現するためには必要なことと、いうのはまた出てくるかと思います。そのときには、また法律を改正する等の手続が必要になる場合もございますんで、その場合はまた御審議をいただきとすることを考えてございます。

○西田実仁君 私は、たまたま昨年の十一月です

けれども、公明党の方で視察がございまして、香港の港を見てまいりました。それがメインの視察テーマではなかつたんですが、たまたま拝見する機会がありました。

香港は、もう御存じのとおり完全民営会社が

やつておりまして、私が見たところはハチソン・

ワンボアというところが経営しているところでございました。大変に先進的なシステムでございまして、この完全民営化している香港がやつているところでも、香港のSARというか特別行政政府は、きちっとその民間企業が出してきた計画を諮詢し、それを承認するという機能を持ちながら行つてはいるわけでございます。開発投資はもう完全な民営会社、そこで何かあちらに問題が起きているかというと、決してそういうことでもないという、そういう現実を見させていただきました。この民営化の在り方についてお聞きしたいと思います。

今回の民営化のスキームにおきましては、民営化会社に対しまして無利子の貸付けを行うということになつております。こういう御時世でござい

ます。なぜ無利子の貸付けを行うのかというその意義、政策的な意義、そして詳細にわかつて、この無利子な貸付けをいつまでどのくらい貸し付けますか、あるいは先ほど申し上げた目標を実現するためには必要なことと、いうのはまた出てくるかと思います。そのときには、また法律を改正する等の手続が必要になる場合もございますんで、その場合はまた御審議をいただきとすることを考えてございます。

○政府参考人(鬼頭平三君) 先ほどもお答えをしてございましたが、現在埠頭公社が所有をしておりますコンテナターミナル、公社埠頭と呼んでおりますが、我が国の国際海上物流の中で大変重要なといいますか、中枢的な機能を担つてござります。これは当然民営化後もその役割は継続をす

ます。これについては、少なくとも外貿埠頭の管理運営業務においては、少なくとも外貿埠頭の管理運営業務

が円滑かつ低成本に実施できるよう、公社の

民営化後の会社に対しても引き続き支援をしてい

く必要がある、そういう観点から無利子貸付けを

この民営化会社に対しても適用をしたいというふうに思つてございます。

ただ、今後貸付けがどうなるかということでござりますが、埠頭公社時代には外貿埠頭の建設に

ついては大変大規模な投資が必要でございました

けれども、民営化会社になりますと、外貿埠頭の

建設はむしろ上物といいますか、上屋とか荷役機械の更新など比較的小規模なものになつていくだ

ろうというふうに私ども見込んでおります。そ

ういう意味で、規模的には小さくなります、引き

続々先ほど申し上げましたように無利子貸付けは

継続をしていくと。

ただ、民営化されてある程度軌道に乗り、いろ

んな事業の多角的な展開によつてその経営基盤が

しつかりするという時点で、その支援を引き続き

繼續するのかどうかということについては、また

その時点で判断をさせていただきたいというふうに考えております。

○西田実仁君 今お答えいただきましたとおり、

大変にその交通インフラ、これは港湾に限りませ

ます。なぜ無利子の貸付けを行つてくださいといふうに思つております。そのために、今回この埠頭公社の民営化につきましてはきちんと公共交通インフラにのりこなつてあるのかと、いうような規定が現時点で明らかになつていると、ころで結構ですので、納税者の皆様にこの意義と、またその貸付量も含めてつまびらかにしていただければと思います。

○政府参考人(鬼頭平三君) 先ほどもお答えをしてございましたが、現在埠頭公社が所有をしておりますコンテナターミナル、公社埠頭と呼んでおりますが、我が国の国際海上物流の中で大変重要なといいますか、中枢的な機能を担つてござります。これは当然民営化後もその役割は継続をす

ます。これは当然民営化後もその役割を果たしていなければなりません。そういう意味で、現状においては、少なくとも外貿埠頭の管理運営業務

が円滑かつ低成本に実施できるよう、公社の

民営化後の会社に対しても引き続き支援をしてい

く必要がある、そういう観点から無利子貸付けを

この民営化会社に対しても適用をしたいというふうに思つてございます。

ただ、今後貸付けがどうなるかということでござりますが、埠頭公社時代には外貿埠頭の建設に

ついては大変大規模な投資が必要でございました

けれども、民営化会社になりますと、外貿埠頭の

建設はむしろ上物といいますか、上屋とか荷役機械の更新など比較的小規模なものになつていくだ

ろうというふうに私ども見込んでおります。そ

ういう意味で、規模的には小さくなります、引き

続々先ほど申し上げましたように無利子貸付けは

継続をしていくと。

ただ、埠頭公社時代には外貿埠頭の建設に

ついては大変大規模な投資が必要でございました

けれども、民営化会社になりますと、外貿埠頭の

建設は

この水先料金は今までの省令料金から認可料金に変わつていくと、コストもより明確化していくと、こういう改善、改正がなされるわけあります。かなり付随的なことかもしませんが、こういう御時世ですのであえてお聞きしたいと思います。

この水先料金には、船会社から水先料としてパイロット協会に対し特別会費という形で寄附がなされています。その特別会費がそのまま日本海事財団というところに特別交付金として交付をされて、十八億ぐらいある。その日本海事財団から、今度は三つの振興会とかいうのがあつて、三十八の公益団体、社団、財団がそこにあります。この三十八の団体に対しまして、そういう意味ではこの水先料の一部が流れていって公益事業を行つてゐる。まあ様々、教育とか福利厚生も含めて大事なお仕事を随分なさつておられます。

しかし、今回、こうしたことでも改革していくこと、こういうことでございまして、その経緯と、そして公益事業を行つてゐるのであれば、これが今度はなくなるわけですから、入りがますなくなつたということになると、じやどうするのかと、こういう公益事業どうしていくのか今後、もう全部なくなるのか、それとも必要なものを残していくのか、この辺の改革の道筋についてお聞きしたいと思います。

○政府参考人(星野茂夫君) ただいまお話をございました海事関係の公益事業につきましては、これまでの歴史的な経緯等もございまして、その活動の支援に水先人会が大変大きな役割を果たしてきたと、こういう事実がござります。

今回の水先制度の見直しに伴いまして、この公益事業支援の役割についても関係者の間でやはり見直すべきであるということで話合いが持たれまして、今後、関係の公益事業の事務の効率化、重視化というのをしっかりと行つた上で、海運事業者の団体であります日本船主協会が従来の水先人会

の役割を担うという形で合意が一応できたわけです。

私はもとしては、今後この船主協会を中心とす

た公益活動の支援のスキームの中で公益活動が

しっかりと指導してまいりたいというふうに考えてお

る次第でございますが、そうした効率化、重点化

と併せて、やはり我が国の公益活動として極めて

重要な事業につきましては、日本船主協会を始め

関係者と連携を密にいたしましてこれら公益事業

の円滑化と効率的な推進に取り組んでまいりました。

御承知のとおり、極めて低金利の中で、財団法

人の経営基盤、極めて脆弱でございます。やはり、

このような形で、まあ一種の社会貢献として、あ

るいは公益活動の受益者として船主協会さんが主

体的な役割を果たしていくだけるということを期

待いたしたいというふうに思つております。

○西田実仁君 まあ交渉中ということだと思います

。船協さんが今までの水先人会に代わつてこう

した公益事業も支えていくというお話をだつたと思

います。

これは交渉中の話ですから余り、デリケートなのかもしれません。ただ、報道では今まで十八億ぐらいあつたそしたお金が六億七千万ぐらいにならぬんじやないかとかいう話も、まあこれは交渉中ですからあれですけれども、報道にはされておりまして、そうしますと、そのオーダーは大体そ

のぐらいだとすると、もう三分の一ぐらいになつ

ていくということになります。

○西田実仁君 是非、それはしつかりやつていた

だきたい。

最後に、この機構の造船と船舶勘定の統合につ

きましてお聞きしたいと思います。

これはもう随分前から指摘されております、こ

の船舶勘定が大変厳しい状況にあると、今回、統

合して、まあありていに言えどんぶり勘定に

なつて効率的じやりなくなつてしまふんじやな

いかというような指摘をする人もおりまして、あ

えてここで確認させていただきたいと思います。

りこれはその額自体がまず三分の一ぐらゐになります。まあ二分の一からなりませんが、いずれにしても減るんじやないかという中で、しかし公益事業をやつぱり支えていかなきやいけないということがございます。

私たちもとしては、今後この船主協会を中心とす

ても減るんじやないかという中で、しかし公益事

業をやつぱり支えていかなきやいけないといふこと

と、このバランスを取つていくにはやはり正に集

中して、あるいは統合していくというようなこと

も、しつかりと効率化を図つた上で必要なものに

はちゃんとやつていくという改革が是非とも必要

であろうかと思います。それにつきまして更に

お聞きしたいと思います。

○政府参考人(星野茂夫君) 先ほどもちょっと御

説明の中に申し上げましたが、船主協会さんがこ

の役割を担うに当たりまして、これまでの公益活

動の重點化、効率化というのをきちっと進めてい

くということを前提としてこの役割を果たしてい

ただくということござります。

ただいま先生がお話をございましたように、元々

は民間の発意でできた様々な公益団体でございま

す。それぞの自主財源もございます。その活動

が極めて厳しくなつたのは今の低金利その他運用

がなかなか自主的な利益が上がらないという状況

の中、やはり從来水先人会の方々が担つていて

だいた支援の役割を船主協会さんに担つていてただ

くと。今回の合意はそういう整理でござります

が、やはり統合、効率化、重点化と、こういった

観点についてはしつかりやつていかなきやいけな

い。それは関係の公益団体も十分承認の上でこう

した対応をしていこうということござります。

私どもしつかり指導してまいります。

○西田実仁君 是非、それはしつかりやつていた

だきたい。

最後に、この機構の造船と船舶勘定の統合につ

きましてお聞きしたいと思います。

これはもう随分前から指摘されております、こ

の船舶勘定が大変厳しい状況にあると、今回、統

合して、まあありていに言えどんぶり勘定に

なつて効率的じやりなくなつてしまふんじやな

いかというような指摘をする人もおりまして、あ

えてここで確認させていただきたいと思います。

そこで、今回の改正案でござりますけれども、

港湾施設の建設改良に当たり、その技術基準を仕

○西田実仁君 終わります。

○小林美恵子君 日本共産党の小林美恵子でござります。

先日、私は、日本郵船にお伺いいたしました、同時にコンテナターミナルも拝見をさせていただきました。海洋物流の発展とともに、私はいわゆる港湾施設の安全というものが本当に重要なだなということを痛感してまいりました。

そこで、今回の改正案でござりますけれども、港湾施設の建設改良に当たり、その技術基準を仕

様基準から性能基準に変更して、その安全性を確認する民間の登録機関を新たに設置するということがあります。私は、今日の質問、まずこの点からさせていただきたいと思います。

港湾施設の安全にかかわって海洋構造物の海水劣化の問題なんすけれども、塩害による腐食などで鉄筋コンクリートの劣化が大変問題になつてゐるかというふうに思います。ただ、劣化診断でありますとか補修設計など、専門の技術者は大変不足しているところで、構造物の管理は難しくなつてゐるといふうにも聞いております。こ

ういういわゆる海水劣化問題、政府として海洋港湾構造物のこういう問題に対してどういうふうに対応されているのか、まずお聞きしたいと思ひます。

○政府参考人(鬼頭平三君) 海洋構造物といますか、港湾構造物の劣化対策についてのお尋ねでは、その立地条件とか自然条件 大変厳しい状況下に置かれています。特に海洋構造物の場合、今コンクリートの劣化というお話をありました

が、むしろ更に多く使われている鋼材を使つた構造物、これについての対策が大変重要だというふうに思つております。

自然条件に応じていろんな防食工法を適切に行つてございますが、更にできた後にもきちんとした点検をするということも大変重要でございまして、そういうものについて、私ども国自身もそうでござりますが、管理者にも適切に指導しながら、そういういたところについてしっかりと点検をするようにしているところでございます。

○小林美恵子君 余り今の御説明では十分に対応されてゐるといふうには現状ではないような私は感を受けるんでござりますけれども、同時にもう一つお聞きしたいんですけれども、阪神・淡路大震災など、随分その港湾施設の、何といいますか、損傷といいますか崩壊というのがあつたと思ひますけれども、そういう震災等を含めまして、最近十年間で港湾施設のいわゆる崩壊、損傷の事

故はどういうものがあつたかと、それは一体何が要因で、それに対する対応というのはどういうことになります。私は、今日の質問、まずこの点からさせていただきたいと思います。

○政府参考人(鬼頭平三君) お答えを申し上げま

す。阪神・淡路大震災以降のこの十年間における港湾の被害ということでは、記憶に新しい昨年三月の福岡県西方沖地震で博多港が大変な大きな被害を受けましたし、台風災害につきましても、一昨年から昨年にかけて累次の台風によって各地の港湾が大変な被害を受けてございます。こういった自然災害につきましては、設計外力を超える外力が作用をしたことによって被災を受けたということでございまして、再度災害を防止する観点から設計震度あるいは設計波高等の外力の見直しをその都度行つてございます。

また、被害が港湾全体に、先ほどの阪神・淡路大震災における神戸港のようないくつかの大規模の災害の場合においては、必要に応じて技術基準自身を見直すということについても対応しているところでございます。

○小林美恵子君 私、例えば台風でありますとか地震で港湾施設がいわゆる大被害を受けるということは大変重大な問題で、この対策については本当に大事なことだというふうに思つるのは、特定の人だけが利用しているわけではないといふうに思つんです。そもそも港湾といいますのは、特定の人だけが利用しているわけではないといふうに思つます。

そこで、確認の意味なんすけれども、いわゆる港湾だけではなくて、いわゆる港湾の背後人口でありますけれども、そういう震災等を含めまして、ますのは随分祭りなんかがあつていろいろな方が出

入りすると思ひますけれども、横浜港とか東京港の港祭りなんかの参加者は大体何人ぐらいになつてゐるか、その港湾の安全対策は一体だれが講じてゐるか、この点も教えていただけますか。

○政府参考人(鬼頭平三君) お尋ねのありました背後人口という点に関しましては、我が國の人口一億二千六百九十万人でありますけれども、その約四割に当たる五千万人の方々が私どもで言う重要な港湾が所在する市町村にお住まいになっているというような状況でございます。

もう一つ、東京港と横浜港の港祭りの参加者数でありますけれども、私どもで港湾管理者にお聞きをしたところでは、両港、東京が六十八万人、横浜港が六十万人で、東京の場合は八月十三日一日でございますが、横浜については六月の一日前日でございますが、横浜二日間というところでございます。そういう意味でも、大変たくさんの方がこういうイベントのときに港湾に訪れるというのが実態でございます。

特に、こういうイベントが開催をされましたときに一番多分問題になるのは、予期できない地震が起つたときにきちんと安全が確保されているかどうかということでございますが、地震対策につきましては、港湾の施設等を整備するときに、その地域に想定をされておりますある超過確率での地震に對して安全性が確保されるようになります。それでも施設整備をしているというのが状況でございます。

さらに、地震が起きますと、特に太平洋岸の港等では津波が同時に起つてきます。その場合に、は、なかなか津波地震をハードの施設で防ぎ切るというのは難しいのですから、私どもでは、ハザードマップの作成とソフトの対策も併せて行うことによつて人命を守るということを最優先に対策を講じてゐるといふ状況でございます。

○小林美恵子君 背後の人団は五千万人といふうをお答えございましたけれども、祭りの人数も教えていただきましてありがとうございます。

○政府参考人(鬼頭平三君) 一九九〇年度から二〇〇五年度までの十五年間の統計の数字をお話を申し上げたいと思いますが、特定重要港湾における港湾管理者の職員数ですが、平成二年、一九九〇年度には五千七十八名、平成十七年、二〇〇五年度ですが、四千二百二十三名といふことになつてございます。

○小林美恵子君 今御説明いただいたものをお手元の、皆さんのがころに資料として配付をして

いたきました。(資料提示) グラフにしておりますけれども、御説明いたしましたように、いわゆる特定重要港湾二十港湾の管理する職員数、この人数がどれくらいになってきたかという指標でございますけれども、一九九〇年五千七十八名で、九五年五千六十名、二〇〇〇年四千六百五十名、そして二〇〇五年度四千二百二十三名ということです。要するにそういう職員数というのはかなりの減少をしてきているということがあるんですね。まず私はそこをしっかりと指摘をしておきたいと思うんですけども。

そこで、この減少している中で、今回の法改正案では港湾施設整備に性能基準が導入されることになっています。この性能基準の導入といいますのは、いわゆる自治体、港湾管理者からの要求で出てきたものですか。それはいかがですか。

○政府参考人(鬼頭平三君) 今回の性能基準の導入をしたいということの背景は二点ございまして、国際的な動きと国内の動きの両面がござります。

もう一つ、国内的には、平成十六年の三月に閣議決定をされました規制緩和民間開放推進三年計画。この中で、基準の内容が技術革新に対し柔軟に対応できるものとなるよう、現在仕様規定になっている基準については原則としてこれをすべて性能規定化するよう検討を行うとの政府の方針が示されています。

今御説明をいたしましたような国際的な動きでありますとか政府の方針を受けまして、港湾の分野におきましても仕様規定から今回性能規定に改めることとしたところでございます。

○小林美恵子君 国際基準というふうにおっしゃ

いましたけれども、国際基準を、例えば日本の国でそれに合うようにしようと思いましたら、やっぱり現場がどうなのかということを見ることができます。特定期間港湾二十港湾の管理する職員数、この人数がどれくらいになってきたかという指標でございますけれども、一九九〇年五千七十八名で、九五年五千六十名、二〇〇〇年四千六百五十名、そして二〇〇五年度四千二百二十三名ということです。要するにそういう職員数というのはかなりの減少をしてきているということがあるんですね。まず私はそこをしっかりと指摘をしておきたいと思うんですけども。

う言っているかということで、この導入といいま

すのは、まさしく自治体からの要求は、先ほどの御答弁では出てきていません。現場の方々はどうしても私は必要だと思います。現場の方々はどうしても私は必要だと思います。現場の方々はどうしても私は必要だと思います。現場の方々はどうしても私は必要だと思います。

私、横浜市の港湾局建設課の担当者の方のお話を聞きますと、性能基準導入は自治体の要求ではありますけど、國から持ち出されてしまいました。

コンクリート部材の性能基準は九年から導入されていて、性能基準でもレベル一では仕様基準と違和感はない、しかしレベル三になると建設会社や設計者でないと分からないと。検査、管理維持が心配で、自治体港湾管理者も特に技術者が減少していく、将来の港湾施設管理、安全確保が心配なんだというふうにおっしゃっていました。

交通政策審議会の検討もなされたかと思い

ますけれども、それも拝見しますと、いわゆるコストダウン競争の中で開発されている新技術、い

また性能照査の手法が示されていない信頼設計法などの高度な設計法については、複雑で高度な検証が求められるとあります。こういう複雑な高度な検証というものを一体、審査、検査をどうするのかと。最終的にその管理を負つていくいわゆる港湾管理者の自治体などがどういうふうに対応ができるのかというふうに思うんですけど、この点はどうなんですか。

○政府参考人(鬼頭平三君) 今回の技術基準の性

能規定化に伴いまして、多様な設計方法が可能とななります。一方で、高度な設計方法を用いた場合

に、完成物が機能面あるいは安全面で技術基準に適合しているかどうかの判断が必要になります。

このうち、構造物の安全性の確認につきましては、特に公共の安全あるいは公益上重要な施設を

対象としたとして、高度な設計方法を用いた場

合の技術基準への適合性の確認を、従来からの港

湾管理者等による審査に加えまして、国又は技術

力のある登録確認機関が実施することによって安

全性のダブルチェックをするということにしてございます。

港湾管理者は、港湾区域内及び臨港地区内に行われる工事の許可等を発する場合、港湾法に基づいて、港湾の利用及び保全等に著しい支障がないことを審査の上、確認をしなければいけません。そういう意味で、登録確認機関による設計内

容の基準の適合確認があるないにかかわらず、管理者の責任者としては、そこは言つてあるわけでござります。

それで、本当に心より敬意と御礼を申し上げたいと思います。これは決して、率直に申し上げておるわけでござりますけれども。

二つ御質問があつたかと思うんですね。一つ

は、仕様規定から性能規定化することによつて本当に安全性が確保できるのかという質問が一つ。

それと、港湾管理者の人員が減つているじゃないかと、そういう人員が減つていて中でおかつ技

術が高度化して本当に安全性がチェックできるのかと、こういう二つの御質問があつたかというふうに思います。

まず、仕様規定から性能規定化、耐震偽装事件

でさんざん議論したテーマでございますけれども、この仕様規定というのはもう細かなところまで書いているわけですね。構造物の規格等々につきまして細部まで規定をすると。これをしなきや

いけませんよというふうにやるわけですね。技術

がこういうふうにどんどん発展してきている中

で、やはりこの技術革新に応じて柔軟な対応ができるようしていくというのは、それはやはり

一つの方向性なんだとと思うんです。そういう意味

で、その性能規定化そのものを私は間違っている

ということはできないんではないかというふうに思つております。

先ほど港湾局長の方が答弁をしておりました

が、従来の設計方法と異なる方法を用いた場合、

完成物が技術基準に適合しているかどうかの判断

というのは当然これまでと違った技術的検証が必要となつてくるわけでございまして、今回、法案

によって登録確認機関制度というものを創設をさ

せていただきまして、従来からの港湾管理者によ

り実施されております港湾施設の技術基準の適合

性の審査と、そして国又はこの技術力のある登録

確認機関が適合性を確認する、ダブルチェックを

行うことによって港湾施設の安全性を確保してい

るのかどうか、責任が持てるのかどうか、この点、大臣はどのようにお考えですか。

○国務大臣(北側一雄君) まず、小林委員におかれましては、毎回の委員会で御質問いただきまして、本当に心より敬意と御礼を申し上げたいといふふうに思います。これは決して、率直に申し上げておるわけでござりますけれども。

くということでございます。

それと、もう一つの人材の問題でございます。これはもう本当に港湾管理者が、港湾管理者の職員数が減少傾向にあることは御指摘のとおりでございまして、また、こういう技術が高度化していくわけでございりますので、その人材育成をしっかりとしていくかないと、いうふうに考えておるところでございます。

これにつきましては、交通政策審議会からも同様の答申をちようだいをしておりまして、今後、技術情報等のデータベースをしっかりと提供していくとか、それから国土技術総合研究所による研修なんかもしっかりとやるとか、港湾管理者の技術力の向上を図りまして高度な技術を用いた設計反対の第二の理由は、重要港湾における岸壁等、行政財産の民間大企業への長期貸付け、未利用地、埋立地の処分制限期間の短縮などが港湾区の公平な利用、住民本位の利用に混乱を招くことになるからです。

第一の理由は、外貿埠頭公社の株式会社化が埠頭という公共施設の管理運営事業をもうけの対象とする。株主構成によっては、岸壁など港湾施設の利用上で特定企業に不利益をもたらすケースも想定されることなどにより、港湾施設利用者の公平性、透明性がゆがめられるからです。

反対の第三の理由は、自治体の港湾管理の技術と体制を拡充することなく、民間認証機関の検証任せにして港湾施設整備に性能基準を導入することで水域に造られる港湾構築物の安全確保の後退につながるおそれがあるからです。

○小林美恵子君 終わります。

○委員長(羽田雄一郎君) 他に御発言もないよう

ですから、本案に対する質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○小林美恵子君 私は、日本共産党を代表して、海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案に反対の討論を行います。

港湾は、海上輸送と陸上輸送の結節点として物流や人流を支える交通基盤であるとともに、陸域と水域とが一体となつた臨海部の空間であり、公共のスペースとしてこれまでにも国民の生命、財産の安全に重要な役割を果たしてきました。しかし、社会経済の変化に伴い、最近港湾のこの面での役割も一層大きくなっています。

港湾の背後地の人口は五千万人とも言われていますけれども、港湾利用者のためにも港湾の安全を確保は、現在、港湾政策の上で重要課題となつており、そのため国と自治体は本来の責任を果たす必要があると思います。

以下、本法案に反対する理由を述べます。

第一の理由は、外貿埠頭公社の株式会社化が埠頭という公共施設の管理運営事業をもうけの対象とする。株主構成によっては、岸壁など港湾

一部を改正する法律案に対する附帯決議
(案)

○委員長(羽田雄一郎君) 全会一致と認めます。よって、大江君提出の附帯決議案は全会一致をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、北側国土交通大臣から

発言を求められておりますので、この際、これを許します。北側国土交通大臣。

第一、国際海上物流拠点として、我が国港湾の国際競争力の衰退を防止し、その強化に向けた

転機とするため、外貿埠頭について、公共交通埠頭の集約化や近隣港湾との広域的な連携等の可能性について検討を進めるなど、そ

れに適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すとともに、適宜施策の検証を行い、適切な見直しにより強化拡充策を講じること。

また、必要に応じ、リードタイム、コスト削減状況等の実態調査を行い、公表することにより、世界的水準での良質かつ低廉なサービスが実現されるようになります。

二、水先人の確保に向けた資格要件の緩和等に伴い、養成制度が極めて重要なことから、実地訓練機会の確保、水先修業生の費用負担の軽減等を含め効果的に十分な養成方策を検討するとともに、水先人引受けルールの明確化等を図ることにより、ユーチャーに対するサービスの向上を図ること。

三、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構については、船舶勘定において多額の繰越欠損金及び債務超過が発生していることから、平成二十一年度までに財務状況の改善を図ること。

また、物流業務において内航海運業が果たす役割も一層大きくなっています。

海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

○委員長(羽田雄一郎君) ただいま大江君から提出いたしました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(羽田雄一郎君) 多数と認めます。よつて、本案は多數をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

○大江康弘君 私は、ただいま可決されました海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正の上で、これを許します。大江康弘君。

この際、大江君から発言を認められておりま

す。

○委員長(羽田雄一郎君) ただいま可決されました海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正の上で、これを許します。大江康弘君。

○委員長(羽田雄一郎君) ただいま大江君から提出いたしました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(羽田雄一郎君) 多数と認めます。よつて、本案は多數をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

○大江康弘君 私は、ただいま可決されました海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正の上で、これを許します。大江康弘君。

この際、大江君から発言を認められておりま

す。

○委員長(羽田雄一郎君) ただいま大江君から提出いたしました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(羽田雄一郎君) 全会一致と認めます。よつて、大江君提出の附帯決議案は全会一致をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

○國務大臣(北側一雄君) 海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいたしました。北側国土交通大臣から許します。

○國務大臣(北側一雄君) ただいま可決されましたことに深く感謝を申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御高見や、たゞまに附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいる所存でございます。

○委員長(羽田雄一郎君) ここに、委員長始め理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表します。大変にありがとうございました。

○委員長(羽田雄一郎君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員長(羽田雄一郎君) 「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(羽田雄一郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

四月五日本委員会に左の案件が付託された。

一、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

一、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

○委員長(羽田雄一郎君) ただいま大江君から提出いたしました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本日はこれにて散会いたします。

午後一時五十四分散会

一、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

○委員長(羽田雄一郎君) 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

一、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

○委員長(羽田雄一郎君) 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

一、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

○委員長(羽田雄一郎君) 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

一、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

○委員長(羽田雄一郎君) 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

（昭和四十五年法律第百三十六号）の一部を次のように改正する。

一七

目次中「油及び」を「油、有害液体物質及び」に改める。

第三条第三号中「船舶により」を「船舶により」に改め、「除く。」の下に「並びに海洋施設その他の海洋に物が流出するおそれのある場所(陸地を含む。)にある施設(以下「海洋施設等」という。)において管理されるもの」を加える。

第七条の二第三項中「第十七条の二」を「第十九条の三十六」に改める。

第九条の四第七項中「以下」の下に「この条及び第十九条の三十六において」を加え、「同条第一項」を「第七条の二第一項」に、「第十七条の二」を「第十九条の三十六」に改める。

第九条の六に次の二項を加える。

4 何人も、前項の規定による査定が行われた後でなければ、船舶により未査定液体物質を輸送してはならない。

第四章の章名中「油」の下に「有害液体物質」を加える。

第十八条の見出し中「油」の下に「有害液体物質」を加え、同条第一項本文中「油」の下に「有害液体物質」を、「廃棄物」の下に「(以下この条及び第五十五条第一項第五号において「油等」という。)を加え、同項ただし書及び各号中「油又は廃棄物」を「油等」に改める。

第十九条の見出し中「油記録簿」を「油記録簿等」に改め、同条第一項及び第二項中「油」を「油又是有害液体物質」に改め、「油記録簿」の下に「又は有害液体物質記録簿」を加え、同条第三項中「油記録簿」を加え、「油記録簿」の下に「及び有害液体物質記録簿」を加える。

第十九条の四十六第二項中「第五十一条の三第一項第六号」を「第五十二条の三第一項第五号」に改める。

「乗揚げ」を加える。

第四十一条の二の見出し中「防除措置」を「防除措置等」に改め、同条中「除去」の下に「排出のおそれがある油若しくは有害液体物質の抜取り又は沈没し、若しくは乗り揚げた船舶の撤去」を加え、同条第一号中「及び」の下に「第五項並びに」を加

長官は、海上災害の拡大を防止するため必要があると認めるときは、次に掲げる者に対し、国土交通省令で定めるところにより、消防、延焼の防止その他の海上災害の拡大の防止のため必要な措置を講ずべきことを命ぜることができる。

の他該排出の防止のため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

「の配備」を「その他の排出油等の防除のために必要な機械器具の配備、排出油等の防除に関し必要な知識を有する要員の確保」に改め、「由蜀方に緊

二、当該船舶の船長又は船舶所有者
　　二、当該海洋危険物管理施設の管理者又は設置
　　者

え 同条第号中「特定油」を油又は有害液体物質に改め、「油、有害液体物質」を削る。

第一項第一号又は第二号の船舶の船舶所有者
第二項第一号の海洋危険物管理施設又は同
項第二号の施設の設置者

「**液体物質**」を「**油又は有害液体物質**」に改め、「設置者」の下に「又は沈没し、若しくは乗り揚げた船舶の船舶所有者」を加える。

第四十二条の見出し中「**特定油**」を「**油又は有害液体物質**」に改め、同条中「**大量の特定油**」を「**大量の油又は有害液体物質**」に、「**排出特定油**」を「**排出油等**」に、「**排出された特定油**」を「**排出された油又**

三 前二号に掲げる者のほか、その業務に関する
当該海上火災の原因となる行為をした者の使
用者(当該行為をした者が船舶の乗組員であ
るときは、当該船舶の船舶所有者)
第四十二条の四の次に次の一条を加える。
危険物の排出が生ずるおそれがある場合の措
置)

は「有害液体物質」に改める。

第四十二条の四の一 船舶の衝突、乗揚げ、機関の故障その他の海難が発生した場合又は海洋危険物管理施設の損傷その他の海洋危険物管理施設に係る異常な現象が発生した場合において、

4 し書中「第五項まで」の下に「の規定」を加え
し次の一項を加える。
第一項に規定する場合において、海上保安庁
長官は、海上災害の発生を防止するため必要が
あると認めるときは、次に掲げる者に対し、国
土交通省令で定めるところにより、引き続く危
険物の排出の防止、排出された危険物の火災の
発生の防止その他の海上災害の発生の防止のた
め必要な措置を講ずべきことを命ぜるこゝに
よる。

当該船舶又は海洋危険物管理施設から危険物の排出が生ずるおそれがあるときは、当該船舶の船長又は当該海洋危険物管理施設の管理者は、国土交通省令で定めるところにより、当該海難又は異常な現象が発生した日時及び場所、海難又は異常な現象の状況、危険物の排出が生じた場合に海上災害の発生の防止のために講じようとする措置その他の事項を直ちに最寄りの海上保安部に通報する。

3
一 第一項第一号の船舶の船舶所有者又は同号の施設の設置者
二 前号に掲げる者のほか、その業務に関し当該危険物の排出の原因となる行為をした者の使用者(当該行為をした者が船舶の乗組員であるときは、当該船舶の船舶所有者)
第四十二条の三に次の一項を加える。
第一項に規定する場合において、毎七日保安官

海上保安庁の事務所に通報しなければならない。ただし、第三十八条第一項から第五項までの規定又は石油コンビナート等災害防止法第二十三条第一項の規定による通報をした場合は、この限りでない。

前項に規定する場合において、海上保安庁長官は、海上災害の発生を防止するため、緊急に当該危険物の排出を防止する必要があると認めるとときは、次に掲げる者に対し、国土交通省令で定めるところにより、当該危険物の取扱いを

第一回に規定する場合に對する一 準備案用

六文選卷之二

第五十七条第六号中「違反して」を「違反して」に改め、同条第九号中「又は第四十二条の三第一項」を「第四十二条の三第二項又は第四十二条の四第二項」に改め、同条第十一号中「第三十九条の四第一項」の下に「又は第三十九条の五」を加え、同条第十五号中「違反して」を「違反して」に改める。

第六十一条中「第九条の六第二項」を削る。

別表第一第一号及び第二号中「有害液体物質等」を「有害液体物質」に改める。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、平成十九年四月一日(以下「施行日」という。)から施行する。ただし、次各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 附則第九条の規定 公布の日

二 第九条の六、第五十五条の二及び第六十一条の改正規定 公布の日から起算して一年六月を超えない範囲内において政令で定める日

三 第三十九条の四の次に一条を加える改正規定、第四十八条第四項の改正規定(「油濁防止緊急措置手引書」の下に「若しくは有害液体汚染防止緊急措置手引書を加える部分を除く。」及び同条第八項の改正規定(「立ち入り、」を「若しくは第三十九条の五の資材若しくは機械器具の所在する場所に立ち入り、排出油等の防除のために必要な」に、「を検査させる」を「その他の機械器具を検査させる」に改める部分に限る。)並びに第五十七条第十一号の改正規定 平成二十一年四月一日

(命令に関する経過措置)

第二条 施行日前に海上保安庁長官がこの法律による改正前の海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律(以下「旧法」という。)第四十条の規定によりした命令(排出された油(特定油を除く。)及び有害液体物質に係るものに限る。)は、この法律による改正後の海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律(以下「新法」という。)第

三十九条第三項の規定により海上保安庁長官が改めた命令とみなす。

第三条 施行日前に海上保安庁長官が旧法第四十条の二第二項の規定によりした命令は、新法第四十条の二第二項の規定により国土交通大臣がした命令とみなす。

(罰則の適用に関する経過措置)

第四条 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、なお前例による。

(検討)

第五条 政府は、この法律の施行後五年を目途として、新法第十八条及び第十九条の規定の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、これらの規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

(港則法及び海上交通安全法の一部改正)

第六条 次に掲げる法律の規定中「又は第四十二条の三第一項」を「第四十二条の三第一項又は第四十二条の四の二第一項」に改める。

一 港則法(昭和二十三年法律第百七十四号)第二十五条ただし書

二 海上交通安全法(昭和四十七年法律第百五号)第三十三条第二項

(災害対策基本法の一部改正)

第七条 災害対策基本法(昭和三十六年法律第二百二十三号)の一部を次のように改正する。

第三十八条第十一号中「第四十三条の二第一項」を「第四十三条の五第一項」に、「排出油」を「排出油等」に改める。

(水質汚濁防止法及びダイオキシン類対策特別措置法の一部改正)

第八条 次に掲げる法律の規定中「第三十八条第三項」を「第三条第三号」に改める。

一 水質汚濁防止法(昭和四十五年法律第百二十八号)第二十三条第二項の表第七号

二 ダイオキシン類対策特別措置法(平成十一年法律第百五号)第三十五条第一項の表第五号

(海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律)

平成十八年四月十四日発行

の一部を改正する法律の一部改正)

第九条 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律(平成十六年法律第百四十八号)の一部を次のように改正する。

第六十一条の改正規定中「第十七条」を「第十七条」に、「第十条の十第四項」を「第十条の十第四項」に改める。

(国土交通省設置法の一部改正)

第十条 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。

第三十一条第一項第二号及び第三十三条第一項第二号中「第十四号」の下に「第十五号(油保管施設等の油濁防止緊急措置手引書等に係るものに限る。)」を加える。

第三十五条第一項中「第十五号」の下に「(油保管施設等の油濁防止緊急措置手引書等に係るものに限る。)」を加える。