

第百六十六回国
会
参議院国土交通委員会會議録第十七号

平成十九年五月二十四日(木曜日)
午前十時開会

委員の異動

五月十七日

辞任

中島 啓雄君
鰐淵 洋子君

補欠選任

大仁田 厚君
魚住裕一郎君

五月二十一日

小池 正勝君
末松 信介君

補欠選任

福島啓史郎君
櫻井 新君

五月二十二日

櫻井 新君
福島啓史郎君

補欠選任

末松 信介君
小池 正勝君

五月二十三日

小池 正勝君

補欠選任

木村 仁君

五月二十四日

木村 仁君
魚住裕一郎君
後藤 博子君

補欠選任

小池 正勝君
福本 潤一君
長谷川憲正君

出席者は左のとおり。

委員長

理事
大 江 康弘君
末松 信介君
脇 雅史君
藤本 祐司君
山下八洲夫君
谷 合 正明君
市川 一朗君

委員

岩井 國臣君
大仁田 厚君
太田 豊秋君
木村 仁君
藤野 公孝君
吉田 博美君
加藤 敏幸君
北澤 俊美君
奥石 東君
田名部匡省君
羽田雄一郎君
前田 武志君
福本 潤一君
小林美恵子君
淵上 貞雄君
長谷川憲正君
冬柴 鐵三君
望月 義夫君
藤野 公孝君
伊原江太郎君
小野 晃君
石井 淳子君
富士原康一君
中尾 成邦君

国務大臣

副大臣

大臣政務官

事務局側

政府参考人

厚生労働省労働

基準局安全衛生

部長

厚生労働省労働

基準局労働補償

部長

国土交通省海事

局長

国土交通省港灣

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

本日の会議に付した案件

○理事補欠選任の件

○政府参考人の出席要求に関する件

○港湾法及び北海道開発のためにする港湾工事に
関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、
衆議院送付)

○委員長(大江康弘君) 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。

昨日までに、鰐淵洋子君、中島啓雄君及び小池
正勝君が委員を辞任され、その補欠として魚住裕
一郎君、大仁田厚君及び木村仁君が選任されまし
た。

○委員長(大江康弘君) 理事の補欠選任について
お諮りいたします。

委員の異動に伴い現在理事が一名欠員となつて
おりますので、その補欠選任を行いたいと存じま
す。

理事の選任につきましては、先例により、委員
長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議
ございませんか。

〔異議なしと認める者あり〕

○委員長(大江康弘君) 御異議ないと認めます。
それでは、理事に末松信介君を指名いたします。

○委員長(大江康弘君) 政府参考人の出席要求に
関する件についてお諮りいたします。

港湾法及び北海道開発のためにする港湾工事に
関する法律の一部を改正する法律案の審査のため、
本日の委員会に厚生労働省労働基準局安全衛
生部長小野晃君、厚生労働省労働基準局労働補償
部長石井淳子君、国土交通省海事局長富士原康一
君、国土交通省港灣局長中尾成邦君、国土交通省
政策統括官平山芳昭君、環境大臣官房廃棄物・リ
サイクル対策部長田秀人君及び環境省総合環境
政策局環境保健部長上田博三君を政府参考人とし
て出席を求め、その説明を聴取することに御異議
ございませんか。

〔異議なしと認める者あり〕

○委員長(大江康弘君) 御異議ないと認め、さよ
う決定いたします。

○委員長(大江康弘君) 港湾法及び北海道開発の
ためにする港湾工事に関する法律の一部を改正す
る法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴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 どうもおはようございます。自民
党の末松信介です。掛け声を掛けていただきまし
てありがとうございます。

まず、質問、これは本論ではないんですけども、
一度お伺いをしたいと思ひまして、今日は親
しい冬柴大臣でございまして、御地元でございま
すんであえてお尋ねをさせていただくことにしま
した。

内容は、これは行政の用語として片仮名文字や
横文字が大変多いということでありまして。アジ
ア・ゲートウェイとかスリーR、ゼロエミシヨ
ン、モーターシフト、EEZ、これから今回私の

質問で使う言葉でありまして、これも国交省のいろんな資料の中からピックアップさせていただいたわけなんです。これらの言葉の意味を国民すべて理解をしているかどうかというのを一度私は考えた方がいいと思うんですね。（発言する者あり）協理事からも、難しいと、国民が理解をなかなかするのは難しいというお話も今されました。私は、余りにも横文字の使用の頻度が強くなり過ぎていっているんじゃないかというのを思うわけなんです。このことは時々新聞の社説なんかでも指摘がされています。

当然、新しい概念で日本に同等の言葉が見付からない場合であるとか、あるいは一九八〇年代ごろにアメリカが使用を始めたスリーRなどは、三Rなどは国際語としてそのまま使う場合もあってもいいと思うんです。しかし、それ以外で最適な日本語があるにもかかわらず、あえて未定義の横文字を使用している場合も多いんじゃないかということをおっしゃいます。情報を的確に伝えるということが大切であります。情報をもとに伝えるということが大切であります。今言ったようなことになるんですけれども、新しい概念であればあるほど詳しく説明をすることが大切だと思うんです。

我々でも自民党の政調会、朝の勉強会出ておりました、これどういうことだったかなと止まってしまうわけなんです。私もある水産調査会に出ておりました、隣の先生が座ってきまして、末松君、これIQって何やと言われるんです。IQというのは、これ輸入割当てですよ。そうしたら先生は、わしは知能指数や思ってたと言ったんです。なかなかこれ難しいわけなんです。

中国では、コンピューターというのは電脳という言葉を使っていますし、インターネットは電網であります。電網の発音はディエンナオということなんですけれども、ここまで徹底する必要はないと思うんですけれども、国、政府から発信され

る言葉というのは、これ地方行政の場においても大変大きな影響を与えますんで、できる限り分かりやすい言葉を使っていくことの工夫は必要ではないかなというのを思うわけなんですけれども、決して使っちゃいけないというわけじゃないか、ちょっとお尋ねをします。

○国務大臣（冬柴鐵三君） 私も末松議員と全く同じセンスでございまして、余り横文字で、例えば、私はざんきに堪えないとか遺憾であるとか申し上げましたけれども、あのときも、コンプライアンスの徹底をいたしますと書いてあるから、私はそういうことじゃちょっと心響かないんじゃないかと、むしろ割に合わないということも言っています。大分、参議院の本会議でいろいろ、ちよつと、その言葉はおかしんじゃないかということでも、まあ使わないようにはい、いたしましたけれども、もつと法令遵守しなければ、私は、雇用契約上の解雇、懲戒免職になったり、あるいは民事で、裁判で損害賠償を求められたり、刑事で公取新法による五年以下の懲役というふうなものまでやられますよと、解雇されたときにはむしろ退職金はなくなるし年金まで減額されますよと、そういう説明を私は国土交通省の中で申し上げました、それがコンプライアンスの徹底です。私は、そういう言葉よりもむしろ、そういうことになるんですと、こういうことを手に染めれば人生間違ふんですというのを申し上げたわけで、もつと分かりやすくやった方がいいなと。

それから、今日の法案の審査の中にも出てきますが、三Rというの、リデュース、リユース、リサイクルらしいですけれども、本当これもどうなのか。それを三つ合わせて今度は減容化という日本語になると、これもひとつまた分かりにくいなというところもありまして、ここは、例えばPTAとかGDPとかというところまでは、もうむしろそれを日本語に置き換えない方が分かりやすいのかなという部分もあります。

し、このアカウンタビリティーとかイノベーションって一杯使っていますけど、インセンティブ、スキーム、プレゼンス、ポテンシャルというふうな言葉も日本語に、説明責任、アカウンタビリティー、説明責任を尽くすと言った方が分かりやすいんじゃないかなと思いますし、そういうことを受けまして調べてみると、今年の二月九日に閣議決定で、近年の外来語、外国語、いわゆる片仮名文字のはらんなどの状況や、放送、出版等の様々な媒体が人々の言語生活に及ぼす影響等を考慮し、公用文書等では、国民に分かりやすい表現を用いるように努めようというふうなことを閣議決定しているんです。

私はやはり、今、末松議員がおっしゃっているその趣旨は、閣議でもそのような同意だと、同じ気持ちだということがあつて、できるだけこれ、E E Z というのもこれ、排他的経済水域というのもこれ両方とも日本人分かりにくい、分からない言葉、専門用語だと思えますけれども、何かもうちよつと工夫をしなきゃいけないというふうに思います。

○末松信介君 ありがとうございます。DDTは私、母親が種屋やって、種苗店してましたので、農薬で売っておりましたのですぐに分かったわけなんですけれども、大臣からそういうお答えをいただきました、ありがとうございます。

例文を言いますと、ヒートアイランド問題はタスクフォースで住民のアカウンタビリティーに努める、これあるんですね、文章で。これは七十歳、八十歳の御年配の方では分からへんと、六十歳でも分からないですか。だから、そろそろお考えいただきたいと思うんです。

この前、クリーンエネルギーとかいろいろありますね、クリーン庁舎ということになったら、これは非常に清掃された庁舎だと思えますけど、グリーン庁舎、これは環境配慮型官公庁施設ということになっておるんです。サードパーティーロジスティックとかシビックコアとかシーニックバイエーとか、最近使っていますけど、オムニ

バスタウンでも、これは何か、ふる屋の何かの話かなという感じがなかなか難しいことなんです。国民に分かりやすいということと、イメージだけ先行してなかなか実は上がっていないという、そういうことを心配します。

それと、日本語を是非大切にしたいんだというところで、いずれのときか、ほかの省庁との問題もありますけれども、大臣の今のお言葉、どうか大切にしたいんだまして、よろしくまた指導いただきますことをお願い申し上げます。

ところで、本論のごみ問題ですけれども、ごみの歴史につきましてちよつといろいろと資料を目を通させていただいたんです、東京湾なんですけれども。

東京湾におけるごみの埋立てというのは、これ江戸時代、明暦元年、一六五五年に実は始まったと言われております。当時は、やっぱりその当時から河川とか水路に人々はごみの投棄をずつとやっていたようなんです。舟の航行をさせるため、しゅんせつ土砂や、特に火災の瓦れきなどの処分、この処分というのは大変問題になっていた。あの明暦の大火つてありましたけれども、当時からやっぱりこの江戸というのは非常に火災が多かったということがうかがえるわけなんですけれども。

一方で、江戸時代に入りましてから人口がやはりどんどん増加をいたしてまいりまして、土地の造成の必要性というものが高まってきたわけでありまして。隅田川の沿岸の各町が共同でごみを集めて、これ舟によつて、隅田川の左岸にありましたこれは永代浦、脇先生に聞いたら永代浦だろうと言います、永代浦に運搬して、砂州にごみを埋め立てたということだそうでありまして。

ずっと明治時代に入つてまいりまして、一八七〇年以降、干潟に飯のさくを設けてごみを埋め立てるようになった。明治中期までには、今日ごみとなっているものでも、生ごみとか、これは肥料にすると、衣類はできるだけ再生をすると、そ

して木片などは燃料にするといった有効活用がされておりました。だから、その当時の埋立てのごみの中心、明治に入ってからのごみの中心というのは土砂、瓦れき、建設廃材だったそうなんです。しかし、時代とともにごみは増加しました。では、どういふものがやっぱり変化を与えてきたかといったら、これは、プラスチックの増加であるとか、非常にごみが多様化してきたということであります。そういうことがあるんですけれど

も。昭和に入りまして、十四号地、夢の島が整備されました。昭和四十年に、ところが自然発火とか悪臭、ハエ、ネズミ問題が大変大きな問題になりました。十五号地、新夢の島に、ごみ投入、消毒、覆土という、このサンドイッチ工法というものが採用されて今日に至っているわけなんですけれども。大変な江戸時代から今日の歴史があるわけなんです。当然、港湾局長もよく御存じだと思ふんですけれども。

そこで、お尋ねをしたいのは、こればつくりした質問でありますけれども、廃棄物の処理に關しまして循環型社会の形成が重要であると考えられますけれども、港湾として循環型社会の形成に向けた取組はどうかということをお尋ねしたいのと、港湾においても計画的に海面処分場を整備することの必要性について理解をしておりますけれども、例えば港湾の持つ機能の一面であります、一つであります物流面でもこうした循環型社会の形成に貢献していくべきではないかと思うんですけれども、今までやってこれたことと将来の展望等も含めて御答弁をいただきたいと思ふです。

○政府参考人(中尾成邦君) お答えいたします。港湾としての循環型社会の形成でございますけれども、先ほど委員おっしゃっていましたような言葉を使いますけれども、減量、これリデュースと呼んでいます。再使用、リユースと呼んでいます。再資源化、リサイクル。これ三つで3Rでございますけれども、これと最終処分によります廃

棄物の適正処理というものが両輪となって機能することが重要であると考えております。

こうした中で、廃棄物の海面処分場でございますけれども、必要性和その規模を検討した上で、秩序立った港湾空間の利用を行う必要から、港湾の利用との調整を図りながら整備が行われているものでございます。

港湾におきましては、減容化してもなお最終的な処分が必要となるものの処分場として海面処分場の整備を適切に進めまして、循環型社会の形成に資していきたいと考えております。

また、物流面での循環型社会の形成という意味では、我々、リサイクルポートというものを指定しまして、港湾におきましては、広大な用地がございますし、そこでリサイクル、いろいろな資源、要らなくなったものを集めてそれを再利用するという用地もございます。それも大量に運べるということがございまして、さらに、それが再利用したときに出るごみとかそういうもの、最終処分場もございまして、ここで行っている廃棄物処分場でございますけれども、そのようなものもございまして、そういう形で静脈物流というものを考えまして、先ほど言いましたリサイクルポート政策も進めているところでございます。

○末松信介君 分かりました。

大分時間たつていますので、この法案に關係する内容のちよつとお尋ねをしていきたいんですけれども、広域処分場にかかわる廃棄物埋立護岸に對する国の更なる負担のかさ上げでありますけれども、これが今回の一番の法案の中身なんですけれどもね。

現在、都市部において各自自治体が独自に廃棄物処分場を確保することが大変困難であり、広域廃棄物処分場の必要性が高まることが一層予想されているわけなんですけれども、私の地元神戸でも埋立処分場がございまして、大阪湾内四つあるわけですね。大臣のところにもあると。私の神戸の方では、近畿二府四県、百七十七市町村から廃棄物を受け入れる広域処分場を整備、運営するフェ

ニックス事業が進められていくわけなんです。これは平成九年から平成二十二年、受入れは平成十三年から始まったと思うんですが、ただ、さっきの3Rじゃないんですけれど、これが大分進められまして、ごみが増加していたのが今横ばいになりましたので、平成三十三年まで受入れ可能ということに実はなっております。事業費は五百四十億円ぐらいだったと記憶しておるんですけれども、それで、今回、ロンドン条約を受けて更に規制を厳しくしていく上で、こうした政府から負担を更にかさ上げしてやるということなんですけれども、実は埋立護岸の整備には短期間に多額の事業費を必要とするともに、現在、埋立地の売却益には余り期待ができないということなんです

ね。今回補助率を三分の一にかさ上げをしていただくわけなんですけれども、その反面、実は一方でマイナス要因、マイナス要因というか、後退する部分があつたわけなんです。それ何かといったら、実はこれ財政的な問題で、すけれども、一般廃棄物や上下水道汚泥にかかわる国の財政支援措置として都道府県単位で行う公害防止計画の策定を条件とする公害財特法によるかさ上げ支援措置が廃止になっております。今回の改正の効果も半減するというような声もあるわけなんです。港湾管理者の財政的な現状というのは大変厳しいものがあります。二〇〇五年には大阪府が補助率の二分の一のかさ上げを要望を出されているはずなんです。本音は補助金の引上げということを地元も望んでいると思うんですけれども、この辺りのことも総合的に念頭に置いていただきまして、補助率のかさ上げ等支援の拡充、今回のこの支援について大臣若しくは局長のお考えをちよつとお伺いします。局長で結構です。

○政府参考人(中尾成邦君) 委員御指摘のとおり、これまで廃棄物埋立護岸の補助率でございますけれども、公害防止計画に位置付けられました一般廃棄物あるいは公共汚泥みたいなものについては、公害財特法で定める補助率の適用を受けてまいりました。一方、環境省が所管する廃棄物処

理施設整備を公害問題の解決から循環型社会への形成の推進に位置付けまして、整備に對する国費率を既に三分の一に見直しております。最終処分場として廃棄物処理施設に含まれる廃棄物埋立護岸につきましても公害財特法で定める補助率が適用されない状況になりました。このような中で、港湾管理者からは費用負担の大きい廃棄物埋立護岸の補助率の引上げについて強い要望を受けているところでございます。

国土交通省といたしましては、こうした背景もございまして、廃棄物埋立護岸の整備を循環型社会形成の推進に位置付けまして、国費率を三分の一にしてもらうというところを二つに分けてございまして、一定のところでは二分の一だったのを三分の一になると、確かに少なくなるということもございまして、全国的に見ると、やはり、四分の一から三分の一になるということで、若干の補助率の引上げになると考えております。

○末松信介君 神戸市の埋立ては、一般廃棄物、上下水道汚泥、産業廃棄物、陸上残土ということになっていまして、すけれどもね。

結局、今申し上げたように、この図で見ると、産業廃棄物と陸上残土がこれ四分の一から三分の一に上げていただいております。しかし、一方で、今言つたように一般廃棄物と上下水道汚泥で下げられるということなんです。下げられるということについては、我々十分な情報を持っていませんので、後で聞きましたんでね。だから、やっぱり、さすがにロンドン条約によつて規制を強化して政府も対応してやろうということ喜んでおりましたら、上から物が落ちてきたというふうな感じで、何かそういうふうな感じを受けているわけなんです。これはもうこれ以上申し上げませんけれども、地元からも、また大阪府からもそういう御要望等が上がつていますし、いろいろとその財源措置する部署等の問題もあるかと思ひます。こういう点について、結果としては、どういふような埋立処分場を造っていくのかということがこれ一番の

課題でありますので、その原点を是非大事にしたいだきたいと思えます。与党でありますのでこの程度のこととどめたいということ、私はそう思いますんで、今、私の腹のうちを読んでいたきたいと思っています。

次に、廃棄物埋立護岸の安全性につきましてお尋ねを申し上げます。

廃棄物の最終処分場の海面を設ける場合、環境の安全性を確保することが大前提であります。これは言うまでもないんですけども、衆議院の委員会質疑の中で、廃棄物から発生した汚水等が漏れ出さないように、護岸本体の中に遮水シートを敷設し、底の部分には粘土のような不透水性地盤を利用して安全性を確保している旨の政府答弁がありました。

しかし、陸上の処分場で遮水シートが破れていたために、豪雨によって汚水がしみ出して周囲を汚染した事例であるとか、台風の影響で神戸市沖にある最終処分場の護岸が百メートルにわたって崩壊したケースがあります。これは平成十六年の台風十六号のときなんですけれども、新聞でも大きく報道を地元ではされました。神戸のケースでは、この止水板をダイバーが目視調査して、結果、幸いに破損はなく、水質も基準内にどまっておき、有害物質は海に流出はしていなかったというところなんですけれども、しかし、この事例を見聞いたしますと、その安全性という点において一抹の不安を覚えることがあるんです。見えなだけにどんなもんかと。沖合にありますしね。

いろいろ、鋼管矢板とか日形のやつとか、いろんな資料を拝見したけど、なかなか我々素人では分かりません。今日恐らく民主党の加藤先生そんな御議論されるんかなというのを資料上は思うんですけれども、安全性につきましてどうなのかということについて、局長、ちょっとお答えをいただきたいと思います。

○政府参考人(中尾成邦君) まず、委員の御指摘の神戸の災害、災害といいますかフェニックスの被害の状況でございますけれども、これは平成十

六年八月、台風十六号の高波によりまして、大阪湾広域臨海環境整備センター、これフェニックスセンターと呼んでおりますけれども、これが神戸港において整備した廃棄物埋立護岸が被災したものでございます。

これ、全長四千三百メートルのうち、実は西側と南側の護岸が約二千メートルにわたって、これ上部の、上部工と呼んでおりますけれども、水面より上の部分の擁壁のコンクリートが倒壊する被害が発生しております。幸い止水の部分につきましてはちゃんとしておりましてので廃棄物が周辺海域に流出するといった被害はございませんでした。これは、一つは想定以上の高波がこのとき来たということでございます。

この台風十六号、ここ以外にも広島とかいろんなところで未曾有の災害をもたらしております。想定以上のことだったということでございます。ただ、そういうこともございまして、ここにつきましては、もう波浪観測とか推算精度の向上を図るようにしていただいております。

それともう一つ、廃棄物埋立護岸の安全性でございまして、これは、港湾の技術上の基準というものと、もう一つ、環境省の基準というものがございまして、それに基づいてまず整備をしております。それともう一つ、環境省の方で、廃棄物最終処分場の供用に当たりましては環境省環境部局の方からの検査がございまして、その検査に合格して初めて最終処分場としての供用がなされるということでございますので、我々港湾部門だけですべて埋立てが、埋立てというか、廃棄物が埋め立てられるということじゃなくて、環境部局の検査も入った上で埋め立てることになっております。

さらに、例えばしゅんせつ土砂なんかを廃棄物埋立護岸に入るときには、すべて埋め立てるときに周辺の水質監視もしております。そのようなことがございますので、万が一漏れた場合でもすぐに分かるような形にしております。可能性としては非常に少ないと思っております。

○末松信介君 今いろいろとお話がありましたので、とにかく沖合にあるものですし、底は見えませんが、そういう点で是非、今お話を伺えば一様にしてきちんとした対応はされておられるようなんですけれども、安全性確保に努めていただきたいと思えます。

時間が迫っております。今日、海事局長にお越しをいただいておりますので、先にちよつとそこを局長にお尋ねを申し上げます。

実は海洋基本法が、これが与野党の枠を超えまして議員立法で成立をいたしました。首相のリーダーシップで海洋政策を一元的に進めて、国家戦略の観点から各省庁が連携して施策を実施するということでもあります。いろいろこの基本政策の中にうたわれているのは、海洋資源の開発とかE Zの開発推進、海洋の安全確保、海洋の調査の推進、離島の保全とかいろいろ書かれていまして、効率的、安定的な海上輸送確保のため、日本船舶の確保と日本人船員の育成確保、こういったことが書かれていられるわけなんです。

お尋ねしたいのは、日本の貿易量の九九％以上を担う海上輸送の重要性ということとを改めて認識されるわけなんですけれども、特に問題が顕在化しているのは、日本船舶と日本船員の確保についてなんですけど、ここなんですけど、現在、日本の海運会社の外航タンカーやコンテナ船が全部で千九百隻あります。日本船籍は九十隻しかないわけなんです。皆さんは御存じのとおり、外国籍で所有する船が格段に税金が安いので、たいていこれはよく分かっているわけなんです。ただ、日本人の外航船員は一九七〇年代には五万七千人が従事していたんですけれども、現在では二千五百人まで激減したということなんです。

これはどうか。神戸でも海運のタウンミーティングがあつて、海事局長おいでをいただきました。やっぱり海運業界、そういうこんな状態でええんだらうかということは言っておられます。トン数の標準税制の

前の大会もありまして、税制調査会でも話が出たように、我々もいろいろと検討を進めておるんですけれども、こういうことをすべて考えまして、やはりこの船、船員、こういった問題につきまして、国際戦略上の観点からこれをどういうように今後進めていくのかということ、この点について局長の御答弁を賜ります。

○政府参考人(富士原康一君) 日本人船員あるいは日本船舶、日本籍船の現状については、ただいま先生から御指摘があったとおりでございます。現在、日本籍船九十五隻、それから日本人船員二千六百人、外航の日本人船員ということでありまして、ここまでは減少してしまつた。その非常に大きなきっかけは、昭和六十年にブラザ合意がございまして、その後急速に円高が進行したということと日本の海運会社が競争力を失い、結果としてこういうことになったという状況でございます。

これは、九九・七％の多くを海上輸送に依存している日本にとつて、やはり非常に大きな問題をはらんだものだというふうに私も認識しております。これは、先生御指摘のとおり、海洋基本法でもこの部分についてはきちんと対処しなければならぬという御指摘を受けているわけでありまして。

このような状況に対応するというところで、まず、国際海運は基本的に国際単一市場で競争しておるといふ状況がみえますと、やはり制度的な国際的な位置というのを長期的に図っていく必要が、いかぬという問題がございまして。その中で日本籍船と日本人船員をどうやって確保していくのかということとを考えると、この中でございまして、やはり昨年、税制改正要望でトン数標準税制の導入を要望したわけでございますが、この点につきまして、昨年の与党の税調で税制改正大綱で一定の道筋を示していただきました。安定的な国際海上輸送を確保するための外航海運の果たすべき役割、それからそれを達成するための規制等を明確にする法律を平成二十年に整備するというこ

とを前提として、平成二十年度改正において具体的に検討するというふうに整理をいただいたわけであります。

これを受けて、私も、現在交通政策審議会におきまして、外航海運の果たすべき役割、それから日本籍船、日本人船員の計画的増加策等について総合的に今議論をいただいているということでございます。六月に中間取りまとめをいたしていただくということで今作業を進めていただいております。私どもとしては、この御意見を踏まえて平成二十年には所要の法整備を行い、日本籍船、それから日本人船員の増加の道筋をつくっていくというふうに考えているところでございます。

○末松信介君 とにかく国策として進めていただきたと、我々も精一杯後押しをします。

最後に、スーパージンボア中樞港のことに付いてお尋ねしたいんですけれども、これはもう二年間連続この質問を港務法の改正の中で行ってまいりました、リードタイム一日、使っちゃいかぬ言葉ですけど、所要タイムは一日、それとコスト三割減ということが非常に大きな命題なんですけれども、今まで鬼頭局長の時代からいろいろと御答弁をちょうだいしまして、もう時間がないんで余り披露申し上げませんけれども、その今日までの取組と成果ということについて、依然としてこれは本当に三割のコスト減なんかできるんだらうかどうかということが我々疑問を持っています。この目標であるのが実現できるものか。やはり、人件費や荷役のことを考えていたら、もう根本的にベースが違いますので、果たして本当に三割減にして釜山港とかそういう港に近付くことができるのかどうか。この辺り、スーパージンボア中樞港の取組につきまして局長の答弁を伺って、質問を終えたいと思います。

○政府参考人(中尾成邦君) スーパージンボア中樞港構想、これは前回も前局長が答弁したと思いますけれども、平成二十二年度までにコストの三割削減、リードタイムを一日程度にするということを

目標にしてやっております。

現在の状況でございますけれども、まず港湾コストを現行より三割低減させるために次のような施策をやっております。それによりまして、従来のコンテナ埠頭の一・五倍から二倍のコンテナを取り扱うことを目指しまして、要するに一個当たりの単価を下げようということでございます。

一つは、特定コンテナ埠頭の運営者による荷さばき施設等の整備に付しまして無利子貸付けとか税制の優遇をやっております。それと二番目に、特定国際コンテナ埠頭の運営者による岸壁荷さばき施設等の効率的な運用、三番目に道路アクセスの整備など国内・国際物流が一体となった取組ということ、また今後コンテナターミナルと一体となった臨海部物流拠点の形成によりまして物流機能の更なる強化を図ると。これらの施策によりまして、先ほど言いました三割の低減ということ平成二十二年度まではやろうと思っております。

それともう一つ、リードタイムにつきましては、現況を申し上げますと、平成十三年三月時点で三・一日だったものが、昨年の三月の時点で二・七日まで短縮しております。ただ、平日のみの取扱いで見ますと一・三日まで短縮しておりますので、これも着実に成果が上がっていると思っております。

先ほど言いましたコストにつきましては、なかなか今、整備が終わったもの、スーパージンボア中樞港の中でまだ一年しかたっていないものがございます。そういうこともございまして、なかなかコストの面については今すぐ数字として上げることができないということで、先ほど申しました施策を更に進めていって三割低減ということをやりたいと思っております。

○末松信介君 以上で質問を終わります。ありがとうございます。

○委員長(大江康弘君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、魚住裕一郎君が委員を辞任され、その補

欠として福本潤一君が選任されました。

○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。

今回の法案審議は、単に廃棄物処理法等の整備事業費用の国の補助率を引き上げるということに限定するのではなく、港湾整備の在り方の問題として論じることが大切だと考えております。

港湾というのは、物流や工場立地などの経済活動を支える場、そういう役割、それから都市市街地の一部、例えば公園としての利用、あるいは今回の法案に関連する廃棄物の最終処理場としての港湾、言わば生活インフラとしての港湾、そういう視点、加えて、生態系を維持し様々な自然の資源を提供する場、こういうふうないろいろな機能を持っているということございまして、それらの側面に照らしながら御質問申し上げたいというふうに思います。

まず第一に、先ほど末松委員の方からも質問がございましたけれども、スーパージンボア中樞港の整備状況と製造業の競争力強化と、こういう観点からお伺いをしたいと思います。

まず第一に、物流拠点としての港湾の整備という課題でございますけれども、港湾は、製造業の国際競争力の維持にとって重要な産業インフラの一つでございます。ちょうど一年前、私はこの国土交通委員会において海上物流基盤強化のための港湾法等の改正案の審議で質問させていただきましたけれども、そのときも課題となった国家プロジェクトとして推進されるスーパージンボア中樞港について、現在における整備状況をまずお伺いをしたい。

あわせて、スーパージンボア中樞港が我が国の三大港湾で進められていますが、港湾機能を一部の地域に集中させて整備することが果たして地域的にバランスの取れた産業振興に寄与していくのかどうか、私は今若干の疑問を覚えつつあるということでございます。いわゆる上海、シンガポール、釜山、そういったアジアの各港に追い付くための貨

物取扱量のポリウムを競うという港湾整備という観点ではなく、それだけではない、京浜地区、中京地区そして阪神地区といった大都市圏を背景とした大工業地帯だけでなく、これから大事なんですけれども、競争力を持った各地の工業地域や製造工場が港湾を通じて物流システムの改善によって更に競争力を強化する、そういった波及効果を持つことが、スーパージンボア中樞港の整備の在り方、そういうことで問われているのではないだろうか。いわゆるスーパージンボア中樞港が高機能になればなるほどその近辺こそが工場立地として最高なと、こういうことになりまして、日本列島の中で、言葉がちよつと不的確かも知れませんが、けれども、地域間格差、差別化を惹起するということ、そういう問題もあり得るのではないかと。

そういうような意味で、港湾整備と製造業の競争力にかかわる政策的スタンスについて、ここは大臣にお答えをいただきたい。一つでございます。

○政府参考人(中尾成邦君) お答えいたします。

まず、スーパージンボア中樞港の整備状況でございますけれども、先ほどお答えしましたけれども、スーパージンボア中樞港プロジェクト、平成二十二年度までにアジア主要港をしのぐ港湾コスト、サービスマーケットの実現を目指しております。それで、京浜港、今は横浜でございます、それと伊勢湾は名古屋、阪神、大阪、神戸におきまして、官民連携の下でハード、ソフトが一体となった取組を進めております。

現在、五つの特定国際コンテナ埠頭におきまして民間ターミナルオペレーターの運営事業の認定が行われておりまして、これと併せて、八千TEU級の、八千個積みみのコンテナですけれども、大型コンテナ船に対応した水深高規格コンテナターミナルの整備を進めております。

また、コンテナターミナルの効率的運営に資する取組といたしまして、周辺道路の混雑緩和などに資する共同デポ、いろんなところに皆さんが一緒に集まれる置場ですね、共同デポの整備とか、

二十四時間やするための夜間検査に資する支援施設の整備、あるいは内航船との円滑な接続を確保するための社会実験、あるいは内航船から外航船に積み替える、内航フェリーと呼んでいすけれども、その実験とか、いろいろなことをやって現在進めているところでございます。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 地域間格差ということ、京浜、伊勢湾、阪神、三大スーパー中核港湾をやるのはいけれども、それ以外にもあるのではないかと、それはもう本当に適切な御意見でございますが、現実にはこの三つの港湾で日本のコンテナの八割を扱っているという事実があります。全日本の八割。特に輸出の場合は七八・六%、それから輸入の場合は八〇・五%ということで、平均すると七九・六%をこの三つの港湾で扱っているという事実がございます。したがって、まずそういう中核港湾を強化して、そして周辺の、先ほど来言われる上海、釜山、そしてシンガポール等の強い港に劣るとも、まあ劣ることはない、それをしのぐとも劣ることのないような港湾を造っていくということに集中、まあわずかなあれですから、特化して集中するということがあります。

しかしながら、加藤委員のおっしゃるとおりでございます。そこで止まるのではなく、地上の道路網、それから鉄道網というものをその三大港から全国の主要な消費地あるいは生産地と結ぶ、そして国際コンテナが通行できるように道幅、橋梁の強化とか、そういうものも急がなければならぬわけでありまして、そういう三大港を集中して整備するのと併せてそういうネットワークも張り巡らして、地方も置いてきばりにならないようにこれはやっていかなければならない、このように思っております。そのような方法を進めたいと思っております。

○加藤敏幸君 そういう方向性については私もそのとおりだというふうに考えているわけでありまして、問題は、例えば愛媛県新居浜市にある企業から見て、スーパー中核港湾ができて、そ

れが三割コストダウン、リードタイムが一日ということができることが自らの事業構造、事業活動においてプラスやったということが実感できると、つまり、その企業、製造業、工場が、よくやってくれたねと、こういう評価をいただけるかなければ、幾らスーパー中核港湾で競争力のあると言っても、最終的にはそういう利用者の評価を私はやっぱり大切にしようと思うし、これはもう一致していると思うんですね。そういう方向に向けての課題だと。

それから、私がこの前質問したときに、三割のコストダウンというのは、掛け声じゃ駄目ですよ。企業で三割コストダウンといったら、それはブレイクダウンして、何々何々においてこれだけ、材料費においてこれだけ、人工費においてはこうだとか設計時間はこうだ、まあ非常にローカルな話を言えば、そういうことを含めて初めて計画というのはできますので、今日はこれ以上、ほかのテーマに移りますけれども、そういうふうなやっぱり継続的な努力を二十二年までやっていただきたい、これは要望をさせていただきたいと思っております。

次に、港湾設備を取り巻く情勢の変化についてでございますけれども、我が国における海上物流を取り巻く環境というのは、私はやっぱりこれ時々刻々変化してきているのではなからうかと思っております。

海運業の動向や実際の港湾の利用状況を見ますと、中国を中心としたアジアとの交易による貨物取扱量が急速に増えている。このため、大型船の入港に対応する港湾の整備を急ぐべきだということも強まっています。まあこれはこれなんですけれども、しかし、対アジアの輸出入貨物は、傾向として小規模、多品種の製品、部品がやばり中心になってきていると、またこの傾向が出てくるんじゃないかと。また、九州、山陰などでは、韓国や中国から近いということもあって、必ずしも大型貨物船で、大型コンテナ船の入港がどんどん増えていくとも限らないと、これは見通し

がいろいろあると思います。さらに、海上モーダルシフトを拡大するためには、内航フェリー船による輸送を増やすべく港湾の整備が求められていますし、またトレーラーごと運ぶローリー船の増加に対応する港湾の整備も急がれている。私は、今後は、海上物流におけるジャスト・イン・タイムというこの発想が強まってくるということであれば、たくさんためてごそつとということじゃなくて、やっぱりタイムリーに物流をつくっていくと。そういうふうな新しい流通システムや新しい荷積み技術に対応できる埠頭やバックヤードの整備を政策的にも先取りする必要があるのではないかと、このように思います。

巨大船に対応するための巨大な立派な埠頭を全国津々浦々に整備するということは、もうこれはある意味で不可能なところもございしますので、そういうような点を踏まえて無駄な投資にならないような港湾整備を考えていただきたい、こう思いますけれども、国土交通省としてのこの点についての現状認識と今後の方針について伺いをしたいと、こういうことです。

○政府参考人(中尾成邦君) 委員御指摘のとおりでございます。

三大湾のスーパー中核港湾というのは、基幹航路を逃がさないということにしております。基幹航路というのがは欧米の長距離の航路でございます。それ以外のところにつきましては、こういう認識でございます。

経済のグローバル化の進展とか中国等の急速な発展によりまして、東アジア地域との物流が活発化しております。そのため、小ロット、多頻度、輸送ニーズの拡大など、いわゆる東アジア物流の準国内輸送と呼んでおりますけれども、それが進展しております。準国内輸送化というのは、今まで国内輸送だったようなものが拡大して、東アジアとはもう本当、国内とはほとんど一緒だと、そういう意味でございます。具体的には、釜山港と博多港を約六時間で結ぶカメリアラインというのがございます。それとか、上海港と博多港を約二

十六時間で結ぶ上海スーパーエクスプレスというものがございます。このようなものの就航など、迅速、低廉な輸送物流体系の構築が進められてきております。

国土交通省といたしましては、これに対応するために、国際のローリー船、ロールオン・ロールオフ船でございます。国際フェリーなどに対応した国際ユニットロードターミナルの整備を進めてきております。また、これと併せまして、多頻度、小ロット、小さな小口の貨物です、貨物を国際海上コンテナとかシャーシなどへ円滑に積み替えるための物流施設の整備などを行うなど、港湾の機能向上に取り組んでおります。さらに、急増するコンテナ貨物の物流コスト低減のために、コンテナターミナルなどと一体的に機能する高度で大規模な物流拠点の形成が必要と考えております。

我が国港湾を取り巻く情勢は大きく変化しております。これらのニーズを確実にとらえまして、急速な情勢変化に対しても的確な対応を図っている所存でございます。

○加藤敏幸君 それでは次に、環境問題としての廃棄物の海面処分について伺いをしたいというふうに思います。

港湾埋立ての場合、技術的にもコスト的にもどうしても浅瀬や干潟が開発の対象になるということでございます。したがって、この問題は必然的に環境問題に波及してきていると思っております。特に、浅瀬や干潟は、自然の生態系の維持において、また多種の生き物、生物にとっても非常に重要な場であると、このように思うわけであります。

今回の法案提出の背景には、廃棄物の最終処分を海面処理に頼っている、かざるを得ない状況があり、環境省の方も、環境保全ということよりも、近年はむしろ廃棄物、ごみ処理対策に重点を置いて、積極的な立場を明らかにしております。しかし、埋立てできるキャパシティ、容量、日本語で言えば容量ということで、の問題があるにもか

かわらず、どうも港湾に対しごみ処理問題が一方的に押し付けられているような、国土交通委員会の委員としてはそういう感じを受けるわけであります。この際、国土交通省としても、むしろ廃棄物問題に関して、減量化や最終処分にかかわる技術的な開発、そのことも含めて積極的に発言すべきではないかと考えるわけであります。

どうも、大規模な埋立地造成事業のそばで、失われる干潟に代わる人工干潟の工事を行っている姿は港湾整備事業として本来のいい姿なのかどうか疑問に思うと、こういうことでございまして、廃棄物処理問題について御見解があれば伺いたいと思います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 大変、加藤委員の心配されるところでありまして、調整が非常に難しいと思います。平成十六年における海面で処分されたものの割合は、全国平均の二四％、約四分の一を占めているわけでございますが、陸上における最終処分地の手当てということが非常に難しくなっていることに照らし合わせますと、海面処分ということが今後増大をしていくという傾向にあることはもう否めない事実だと思えます。

しかしながら、こうした中、港湾における最終処分につきましては、その必要性あるいは規模を検討した上で、秩序立った港湾空間利用を行う必要から、港湾利用との調整を図るとともに、その調整に当たっては、周辺海域に影響を及ぼさないように、そして環境に十分配慮して進めていかなければならないと、そういう認識でおります。

循環型社会の形成ということは非常に重要な課題でございまして、そのためには、いわゆる三Rと略しておりますが、減容、これも分かりにくいんですが、減量、再利用、そしてリサイクルは分かりやすいですかね、もう一度使う、そういうようなものをするによって、近年、ごみの量は確かに確実に減りつつあります。ありますけれども、しかし、せんじ詰めれば、減つてもやはり処分しなけりやならない量は確実にあるわけですので、その廃棄物の適正処理と両輪になって進めな

ければならないという自覚でございします。

可能な限り減量してなお最終処分が必要となるものが存在する以上、我々、港湾で受け入れるに当たりまして、野方図にこれを受けるといふことはそれはできない。けれども、海面処分場の整備を適切に進めながら循環型社会の形成にも資していかなければならないという、そういう非常に難しいところをやはり十分に認識しながら、今の干潟とか藻場とかを壊してしまうというようなこととでないように配慮しながらそういう要請にもこたえていかなければならないと、このような自覚でございします。

○加藤敏幸君 現実、ごみが大量に発生しているという状況の中で私はなかなか難しいお立場にもあるということとでございしますけれども、知恵の出し方については後ほどの質問の中でも議論させていただきたいと、このように思います。

次に、干潟保護、海浜再生事業ということについて、この大切さについて少し御質問したいというふうに思います。

御存じのように、東京湾は我が国において閉鎖的な内湾の最大級のものでございまして、これまでの港湾開発事業によって干潟、藻場の減少、貧酸素水塊、赤潮の発生による水質環境の悪化、生物資源の減少などの問題が引き起こされてきました。そして、これらの問題解決のために、平成十五年には東京湾再生のための行動計画も策定され、干潟再生を始めとする諸事業が行われております。

しかし、依然として貧酸素水塊や赤潮の発生が見られているものの、東京湾の水質はまあ生態系、水質、これはかなり回復しつつあると、これは私もお話し屋さんに行ったりしてよく実感するところでございしますけれども。

それはそれとして、これからの努力する必要があると思えます。また、三河湾においては約六百二十ヘクタールの干潟、浅場というんでしょ、それが造成されまして、水質浄化や生物資源の回復に効果があつたと、このように聞いており

ます。

現在、国土交通省が所管する国土技術政策総合研究所や港湾空港技術研究所なども干潟の自然再生などの研究が進められておりますが、干潟や浅海、二百メートルまでの海ですね、は貴重な自然として残すべきではないか、こういう流れが強まりつつあります。また外国、海外においてもいろいろな形で自然再生の取組が行われていると、このように聞いております。

国土交通省としては、近年、港湾行政のグリーン化ということで、これはクリーン化じゃなくてグリーン化ということでございまして、港湾の開発利用と環境の保全、再生、創出は両輪と、こういう立場を明らかにされております。

具体的には、港湾行政、河川行政において、干潟や浅場などの再生事業を進められておりますけれども、海外の取組なども参考にしながら、更なる積極的な事業を推進してほしいと私は思いますけれども、国土交通省として、その基本的方針やスタンスについての見解をお伺いしたいと思えます。

○政府参考人(中尾成邦君) お答えいたします。

今委員御指摘のとおり、港湾整備で発生する良質な土砂につきましては、これまで瀬戸内海の広島湾あるいは三河湾、三河湾は中山水道という開発保全航路がございまして、そこを掘った土砂でございしますけれども、そういう土砂を利用しまして、干潟の再生とか覆砂、汚い土の上にきれいな砂をまいて汚い部分が良質なようにするという覆砂、そのような材料として有効に活用してきております。

また、国土技術政策総合研究所や独立行政法人の港湾空港技術研究所におきまして、人工干潟の実験施設、これは大きな水槽に砂を入れて何年も何年も波を当ててどういうものができるかという、干潟の再現装置みたいなやつですけれども、そのようなものを用いまして、底生生物、底にすんでいる生物の生息状況の把握など、干潟の機能の解明について調査研究を進めております。

今後とも、しゅんせつ土砂につきましては、可能な限り自然再生に資するように有効に活用することとしております。

○加藤敏幸君 やはり科学的知見に基づいて施策を実行するということが重要だと思えますので、更なる御努力を要請申し上げたいというふうに思っています。

さて次に、港湾埋立てを取り巻く情勢の変化について、二、三御質問申し上げたいというふうに思います。

現在、国土交通省は、我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策の在り方を交通政策審議会の分科会で検討されているというふうにお伺いしております。

去る四月十二日の分科会の会合でその中間報告の素案が示されました。そこには具体的な施策は記述されておりましたが、規制緩和策として埋立地に係る諸規則の在り方に言及されております。恐らく未利用埋立地の処分に関するものと思われるが、事務当局としてどのような規制緩和策を想定されているのか、お答えいただきたいと思えます。

○政府参考人(中尾成邦君) お尋ねの交通政策審議会港湾分科会における議論でございしますけれども、現在、我が国産業の国際競争力強化などを図る観点から四つほど大きくやっております。一つはスーパー中核港湾政策の充実、深化、二番目に増大するアジア物流の対応、三番目に埋立地に係る規制の在り方だったんですけれども、最近変わりまして、臨海部空間の積極的利活用という言葉にしております。それと、四つ目に、港湾手続の統一化、簡素化などの港湾サービスの一層の向上ということでございまして、これを主な視点として今後の港湾政策の在り方を議論していただいたところでございします。中でも、埋立地を含む臨海部空間の積極的活用につきましては、物流機能の強化と産業の活性化、立地の促進に向けて、民間資金の更なる導入方策、インフラ整備の在り方

などを含めて幅広く御議論いただいております。いずれにいたしましても、国土交通省といったしましては、特に臨海部空間が国際物流の拠点、産業活動の拠点として、我が国の国際競争力強化の観点から極めて重要な役割を果たすものと考えておりまして、審議会での御議論の成果を踏まえまして、必要な施策を講じていく所存でございます。

○加藤敏幸君 関連いたしましたお聞きしますけれども、昨年の港湾法改正の審議で明らかになった点の一つが埋立地の処分がうまくいっていないという事実でございました。昨年の委員会での鬼頭港湾局長の答弁では、平成八年から十七年までの十年間に竣工した埋立地は全体で約五千二百ヘクタール、このうち、平成十七年末現在の未処分地が約一千三百ヘクタール、このうち、竣工後五年以上経過したものが約五百ヘクタールである、このように説明されております。未処分地が二五％も発生しているということでございます。

港湾埋立事業は港湾行政の一つの柱であり、今回、廃棄物の海面処分場としての港湾埋立事業への支援策を打ち出されているわけでございますが、これ以上港湾の埋立てを進めてどうするのか、膨大な投資をしてペンペン草が生えた未利用の土地をどんどん増やしていくというのか、こういう疑問も当然のこと出てくるものとも思われます。

昨年の法令改正でどのぐらい処分が進んだのか、この点について明らかにしていただきたいと。あわせて、活用されない無駄な埋立地が増えるのではないかと、こういった懸念について国土交通省としてどのような説明をされようとしているのか、御見解を伺いたいと思います。

○政府参考人(中尾成邦君) お答えいたします。まず、未処分の用地が、埋立地が存在している理由でございますけれども、それぞれの事情によつて異なるものと思っております。中には、近年の厳しい経済情勢とか、これによる地価の下落傾向、民間企業の用地購買意欲の減退といった経

済的、社会的条件の変化に伴いまして、当初の計画とは異なり、竣工後も長期間未処分の状態になっているものもあるものと思われれます。

そこで、昨年の法改正による規制緩和でございませけれども、これは港湾管理者が告示した区域を対象としております。この告示を行う前には、国が認可を行った埋立地についてはあらかじめ国に対して告示内容について協議を行うこと、またそれ以外の埋立地については報告することとなっております。適切に処分がなされるものと考えております。

それで、この法改正の施行、これ昨年の十月一日でございますけれども、それから七か月間たちますけれども、現在までのところ、複数の港湾管理者から問い合わせはございますけれども、協議、報告に至ったものはございません。

それと、もう一つの御懸念でございます、活用されない埋立地の増加ということでございますけれども、これはまず埋立ての免許に際しましては、一つ、公衆への告示、縦覧、地元市町村長への意見聴取、利害関係者からの意見の受付など手続を経まして、二番目に、国土利用上適正かつ合理的であること、もう一つ、港湾計画に違背するものではないことなど、免許の基準というものがございませ。これは公有水面埋立法四条でございませけれども、これを満たしているかどうかということが厳正に審査されております。今後とも適正に運用することによって、むやみやたらに活用されない埋立地が増えるということはないものと思っております。

○加藤敏幸君 そういうことと先ほど議論はいたしました。やっぱり、ごみが増えるということで最終処分場が必要だという全体的な要請と、今言ったように、造つたものがどういう活用をされるのか、こういう二つの大きな挟み打ちにされておるような、こういう厳しい環境の中で、私は知恵をこれに尽くしていくということは今日時点では一番大事なことではないかと。

それから、昨年法律を作ったことで、七か月ですけれども、やっぱり私はあのときも質問したんですけれども、そういうことについては私は、法律を作つたら作りつ放しということでは我々の責任は果たせないということなので、あのときに議論したことが本場に現実に合っているのか、そのとおり実行されたのか、駄目なら駄目で改正すべきなのかということをお私に真摯に、まあしつこいようですけれども、継続は力なりと、反復連打これを質問をしていくということがこの中で、必要だということ、また必要に応じ、次回、次々回、議論をさせていただきたいというふうに思います。

次に、埋立地の護岸築造工事の在り方ということで、やや専門的というんでしょうか、細かなテーマになりますけれども、御質問したいというふうに思います。

護岸築造工事につきましては、海底の地形や地盤あるいは潮流など、様々な条件によつて工法が決められる、また幾つかの工法を組み合わせたものが施工されております。

そこで、護岸築造工事の工法に関し、その主なものを四つについて、コスト面や環境に与える影響など、事務所の方で大まかに分類し、参考資料として提出させていただきました。お手元のこの一覧表でございませ。また、この裏には、護岸築造工事のどのような手順で行われるのか、その一例を図鑑にしたものでございませので、少し議論の材料として参照していただければというふうに思います。

護岸の工事といひましても、この図のように大変手間が、我々が思っていた以上に手間を掛けて丁寧に行われておることでございます。こういったことが行われているということでございませ。近年、海洋土木の技術は一段と進歩しているわけでございますけれども、基本的には護岸築造工事も環境面で最大の配慮することが求められていると考えます。工法にはそれぞれメリット、デメリットがございますし、コスト面では耐用年数

やメンテナンスコストを含めて総合的に判断しなければならぬということも言うまでもございせん。

そこで、環境面に絞りますと、特に最初の捨て石工法においては、初めの敷き砂投入、盛り砂投入、捨て石投入、被覆石投入などにより濁りが発生しやすい工法となっております。浮遊した、わき出た土砂が日光を遮り、藻場がなくなつて漁場を荒らすということを引き起こすこと。その他の工法でも、最初地盤強化策等何らかの砂や石がまかれたり、地盤改良工事としてサンド・コンパクション・パイルの打ち込みなど、濁りが発生しやすいということでございます。

現在は土砂が拡散しないような護岸工事のやり方、例えば汚濁防止膜を張る対策が取られ、国土交通省としても港湾工事における濁り影響予測の手引などを出されて指導はされておりますけれども、更に工法の改善やモニタリングの技術の改善など、一段と汚濁防止策を徹底してもらいたいと思います。

先ほどの末松委員の質問に重なる部分もありませけれども、御見解をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(中尾成邦君) 廃棄物物理護岸だけでなく、すべて港湾の工事におきましては、今委員のおっしゃったとおり、いろいろな対策を取っております。特に港湾における海上工事におきましては、従来から周辺海域に影響を及ぼさない措置をとっております。具体的には、今委員おっしゃったとおり、工事の実施に当たりましては濁りの周辺海域への影響を可能な限り低減するため、汚濁防止膜の展張、これは重要なところといたしましては二重にするとか、そんなことをやっておりますけれども、あるいは濁りの監視調査、つまり汚濁防止膜が展張されても、もしかすると外に漏れているかもしれないと、そういうようなことございませので、濁りの監視調査などの水質汚濁防止対策を十分に行っております。

○加藤敏幸君 次に、護岸工事において更に配慮すべきことは、護岸の遮水性の確保と護岸そのもの

の安全性の確保であると思います。

具体的には、廃棄物に含まれる有害物質が護岸の外に出されないということ、これは提出した一覽表にも記載いたしましたけれども、捨て石工法は透水性が高く、厳密な遮水処理をすることが求められておりますし、重力式も矢板式も継ぎ目のところから水が漏れないための措置をきちんとしなければならぬということでございます。さらに、埋立地の沈下に伴う護岸の保護も留意しなければなりませんし、阪神・淡路大震災の際に見られた液状化による護岸の被災を防ぐという課題もこれありと。さらに、護岸の上部の壁の高さをどうするかという問題も重要であります。特に昨今、地球温暖化に伴う海面上昇、あるいは台風や低気圧による海面上昇や台風の大化によって高波が護岸を越え、埋立地が海水に浸るといようなことも想定されます。

これら遮水性の確保や安全面に関する対策について、当然コスト面も考慮しながら十分な対応策を研究する必要があると、このように思いますけれども、御見解をいただきたいと思っております。

○政府参考人(中尾成邦君) 廃棄物埋立護岸、特に廃棄物でございますので、それについては十分注意しているつもりでございます。

海面処分場におきましては、処分場を構成する護岸とか底層地盤、つまり廃棄物を埋め込む下の部分でございますけれども、そこから汚濁水等が漏れ出さないような構造にしております。

具体的には、護岸本体背後に遮水シート、水が漏れないシートでございますけれども、それを敷設するとか、底層でございまして下の部分につきましては不透水性層地盤を利用する、つまり粘土地盤みたいなところで水が漏れ出さないものでそういうところを利用するとか、必要な遮水性の確保をしております。つまり、遮水性、水の漏れないようにするというところでございます。さらに、先ほど言いましたけれども、港湾のしゅんせつ土砂を投入する際には、水質管理などを実施することによりまして、周辺海域に影響を及ぼさない措置

をとっております。

また、地震に対する安全性でございますけれども、他の構造物、他の港湾構造物と同様に、施設の供用期間内、おおむね五十年から六十年でございすけれども、それに発生する確率の高い地震に対しても所要の耐震性を確保しているところでございます。

それと、地球の温暖化の話でございます。温暖化によつて海面が上昇するという懸念、確かにあると思ひます。ただ、これがどの程度になるかというのはまだ確定したものがございせんので、これにつきましては、海面上昇への配慮につきましては、潮位の観測などを全国的に実施してございまして、必要に応じ、適切な対応を図つてまいり所存でございます。

○加藤敏幸君 温暖化による影響については、今日時点で確定的なことを前提に議論することはできないということでありま。

ただ、体感的に、最近の気候、気象というのが随分荒々しくなつたなど、台風も妙に強くなつたんではないかと、あるいは近海の海面温度が上昇してございまして、これは台風に対するエネルギー供給源という機能を持つてゐるということから、やはりこれから発生する高波だとか、あるいは強風による波高、波力とか、こういうようなところは相当厳しくなるんではないかと、こういうふうなこともやはり留意をしていただきたいと、それを踏まえた今後の対策を検討していただきたいというところは要望しておきたいというふうに思ひます。

最後に、海面処理の限界性を視野に入れていうことで、やっぱりごみがたくさん増えてくるし、陸地には処分地が限定化される中で、海面処分場への大きな期待が高まるということでございす。しかし、究極的には限界に突き当たるというこの事実を、先ほど申しましたように、まず認識しなければならぬ。

そこで、知恵の出しようは何なんだと。もう質問する者も質問はつきりしないたまには知恵も

出せよと大臣思つておられるかも知れませんが、れども、そのことを前提とすると、家庭ごみも産業廃棄物もしゅんせつ土も建設残土も、今後、いかに有効活用するかということに今真剣に取り組む必要があるのではないかと、このこととございす。

ごみは一括して全部ごみだということではなく、もう少し中身を分別して、それぞれよく考えてみると役に立つもの、使い方によるんではないかと、こういうこともあるというふうに思ひます。既に鉄鋼スラグや溶融スラグなどは様々な建設素材として実用化されております。例えば、重金属などを封じ込めた溶融スラグは廃棄物ということにはならず、有用物として海中に埋めることができるかもしれせん。これはロンドン条約との兼ね合いもございす。

現在、海洋土木の専門家から海面下埋立てという方法が提案されておりますけれども、こういった道が開かれれば、比較的水深の深い海岸や沖合が埋立地として活用できるということにもなります。関西国際空港の人工島の埋立ては、大水深で軟弱地盤の沖合の埋立てということで高度な工法が採用され、また地盤沈下への対応など膨大なコストが掛つたわけでございす。有害物でない材料や有害物を封じ込めたケーソンなどを活用すれば、海面下埋立てはある意味で現実性を持つてくると、このように考えられます。

これは廃棄物処理の一つのアイデアではございすけれども、国土交通省としても、廃棄物としてではなく有用物、リサイクル材料としてのこれらの活用について多面からの研究や実証をしていただき、また各省庁とも連携をして、一言でございすことではなくて、やっぱり丁寧なそれらを仕分をして、有用物に活用できるならしていくと、そういう意味で資源化を図っていくということの努力も必要ではないかということを踏まえまして、御見解をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(中尾成邦君) 港湾整備におきましてどういう例をやっているかということをお話し

したいと思ひますけれども、建設の副産物とか産業の副産物をリサイクル材料として有効に活用しております。これまでも委員お話がありましたけれども、鉄鋼のスラグとか石灰灰、コンクリート殻など、港湾構造物の基礎材とか地盤の改良材などに活用しまして、天然資源の消費の抑制とか海面処分場の延命化に努めてまいつてゐるところでございます。

また、しゅんせつ土砂でいいやつ、砂質分のあるやつというのは、当然、先ほど言ひましたように、三河湾とかいろいろなところで覆砂の材料などに使つておるんですけれども、しゅんせつ土砂でなかなか使われない粘土質のものがございす。それらにつきましても、こういうものに天然の砂とか鉄鋼スラグなどを混合することによりまして、干潟の材料とか覆砂の材料、貧酸素水塊の発生源と言われている海域の深掘りの埋戻し、そのようなものに有効利用できないかということをお伺ひしたいところとございす。

いづれにいたしましても、委員のおっしゃるように、建設廃材とかいろいろなもの有効利用は必要でございますので、各方面で各省庁一緒になつて有効利用を図つてまいりたいというふうに考えております。

○加藤敏幸君 提起されております法案そのものは極めて簡単な法案でございますけれども、ただ背景にある廃棄物、環境問題、物流、これは非常に大きなテーマでございます。総合的に対応していくということではありますけれども、真摯に私は国土交通省の今後の取組を強く要請をさせていただきます。予定しておりました質問は一応全部消化できましたので、大変名残惜しいんですが、以上をもって私の質問を終わります。

○谷合正明君 公明党の谷合です。

今回の法案につきまして、特に補助率のかさ上げ等については触れずに、その周辺の例えば海岸の環境整備でありますとか、あるいは環境整備と

いうか、ごみ問題でありますとか、港湾の競争力強化、そういったところに着目して質問をさせていただきますか。

まず最初に、海岸の漂着ごみの問題についてであります。

これは最近、いろいろ新聞等でも、漂着ごみがたくさん増えてきたと、これまで流木等が中心であったと思いますが、いろいろな生活物資であるとか、あるいは日本語の表記がない外国から来たと思われる漂着ごみも増えてきていると、自治体はその処分に大変困っているということ、それはもう認識されているわけでありすが、ただ、どの程度その漂着ごみが我が国の海岸にあるのかといったところがなかなか実態が分かっておりませんでした。

また、その所轄する省庁も、環境省であるとか国土交通省あるいは農林水産省とまたがっておりまして、例えば環境省の試算によりますと、漂着ごみの量というのは年間十万吨に達するとされておりまして、一方で、国土交通省と農林水産省が行った実態調査によりますと、二万六千トンとされておりまして、これは、環境省の方はその一年間で流れてくる量というかと到着する量という、いわゆるフローの値だと、後者の二万六千トンというのは調査した時点でのストックの量だということの違いがあるということで昨日説明を受けたわけですが、いずれにしても、二万六千トン、四十フィートのコンテナにしますと約二千個分のごみが我が国の海岸にあるということが分かりました。

今後、対策の一つとしては、例えば省庁の連携というものが大事になってくるわけでありすが、例えば実態把握、そして対策に関しまして、国土交通省の省庁間の連携についての見解をお伺いいたします。

○政府参考人(中尾成邦君) お答えいたします。委員御指摘のとおり、海岸の漂着ごみの実態把握とか対策に当たっては関係省庁が連携して推進することが重要であると認識しております。

このため、平成十九年三月には、関係省庁の局長級で構成される漂流・漂着ごみ対策に関する関係省庁会議におきまして、漂流・漂着ごみ問題に対する国の取組が取りまとめられたところでございます。また、平成十八年度には、海岸を所管する農林水産省、国土交通省の四つの部局が連携いたしまして、海岸漂着ごみ実態把握調査を実施いたしました。全国に漂着したごみの総量とか分布状況など、実態の把握を進めているところでございます。先ほど委員の御指摘したとおりでございます。約二万六千トン、推計でございます。ただ、これは十五万立米という体積だそうでございます。

国土交通省といたしましては、このように関係省庁と連携して取組を引き続き推進してまいりたいと考えております。

○谷合正明君 そこで、海岸の漂着ごみの処理対策の制度についてでございます。処理はどがするののかという大きな問題はあるわけでありすが、国土交通省の中には災害関連の緊急大規模漂着流木等処理対策事業というものがございまして、ただ、これは従来は流木のみを対象にしております。

そこで、補助対象となる処理量は、海岸のいわゆる漂着量の全量の七〇％が対象であったわけでありすが、これまでは、残りの三〇％はいろいろ流木以外のごみであるということが前提となつたわけでありすが、今回、この平成十九年度の制度の改正で、ここに流木等だけでなく漂着ごみが規定されると、これは本当に大きな前進であると思っております。その結果、補助対象となる処理量は漂着量の全量、一〇〇％になるということでございます。ちなみに、国が二分の一を補助する制度でございます。

しかしながら、自治体の中には、この制度を拡充したわけでありすが、喜びとともに更に拡充を求める声が上がっております。この制度、今一千立米以上を対象にしているわけでございますが、これをもう少し緩和してほしいであるとか、

あるいは海岸保全区を対象にしたわけでありすが、海岸保全区以外にもどうにか救ってほしいという声も上がっております。

海岸保全区は日本の海岸の約四〇％、五〇％だというふうに昨日ざっくりと教えていただいたんですが、そう考えますと一歩前進いたしました。が、次年度以降に向けて制度の拡充を是非検討していただきたいと、行うべきであると考えます。国交省の見解をお伺いいたします。

○政府参考人(中尾成邦君) お答えいたします。今委員御指摘の制度の拡充でございますけれども、今年度の予算におきまして、既存の災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業、これを拡充いたしました。事業の対象を従来の流木などに限らないで漂着ごみに拡大するといったことと、補助対象となる処理量につきましても七〇％だったものを一〇〇％全部やるということにしております。

これは、一つは、今年拡充したということでございますので、その推移をまず見ていただきたいということが一つでございます。それともう一つ、我々、農水省、国土交通省を含めまして海岸の公共事業でこれを行っておるということがございまして、その場合、公共事業、海岸保全区域内ということに限られておりますので、できましたら、やり方といたしましては、海岸保全区域を広げるとかそのような方法。

あるいは、もう一つの問題といたしまして、一千立米以上ということ、一千立米を処分する場合の程度の額になるかといえますと、場合によりますけれども、一千数百万とかその程度の額でございます。一般的にいろいろな補助事業で一千数百万というのは高い額かもしれませんが、これも公共事業といたしましては一件当たりになりますと非常に少ない額ということで、これをまた下げるようになります。なかなか零細補助ということにも引っかけるといふことでございまして、いづれにいたしましても、十九年度始まった、拡充されたばかりということでございますので、もう

ちよつと推移を見守りたいというふうに考えております。

○谷合正明君 今年の実績を把握した上で、この対象を是非柔軟な対応をしていただきたいと。一千立米以下の数字を規定するのは難しいかもしれないけれども、一千立米という、どの範囲をもつて一千立米にするかというこれはまた検討のしがいがあると思いますので、是非よろしくお願いいたします。

あと、国際的な取組も必要だと思っております。質問をいたしませんけれども、特に今、東アジアを中心とした地域から発生源と見られる漂着ごみが大きな問題になっております。国際摩擦にもつながりかねない大きな問題であると思っております。これは国交省のみならず政府挙げなければ解決できない課題でもありますので、是非、この点も含めましてこの漂着ごみ問題対策を推進していただきたいと思っております。

続きまして、港湾の国際競争力強化についての質問をさせていただきます。

我が国の港湾、先ほど来質問の中でスーパー中板港湾等の話が出ておりましたけれども、まず初めに、港湾の競争力が低下してきた原因についてどのように把握されているのかといったところを質問させていただきますか。

今、何というんですか、近代日本というのがちよつと百五十年前、明年二〇〇八年で開港百五十周年というところが、港があるわけでありすが、けれども、近代日本というのは港の開港とともに始まったと言われております。

また、全国の都市を見て、五十万以上の都市、五十万都市で海に面していない都市というのは、古いデータかもしれませんが、札幌、京都、さいたま、相模原、八王子しかない。要は、あとの五十万都市というのは二十ぐらい、全部で二十四ぐらいあるそうなんです。ちよつと古いデータかもしれませんが、あとは全部海に面している。それはこの海と港の関係というのは、我が国の町の発展、近代日本の発展に欠かすことのない要

素であつたわけでありませう。

今、特定重要港湾でありますとか、重要港湾、地方港湾合わせて約一千ありますけれども、こういった港の問題の中で、例えば旧態依然とした各種規制、岸壁の水深の問題でありますとかIT化の遅れなどが課題となつてコンテナの取扱量が、これはよく使われるデータでありますけれども、一九七七年から二〇〇四年の間で、神戸の港は當時は世界第二位だったけれども今は三十五番目に取扱量が落ちてゐると。七七年、東京は世界で十番目だったけれども、二〇〇四年では二十二番目に落ちてゐると。軒並み韓国、台湾など東アジア諸国に比べての競争力低下というのが激しくなつてゐるわけでありませう。

物流の改革というのは、国土交通行政の極めて星であると思つておりますし、また我が国の国家戦略でもあると思つております。物流の大部分は海上にゆだねてゐるところでありまして、この港の問題というのは非常に大きいんだと。そうしたときに、どうしてこの国際競争力がこんなに、我が国にとつて大事な要素である港がどうして競争力が低下してきたのかという認識をまず初めにお伺いしたいと思います。

○政府参考人(中尾成邦君) お答えいたします。

確かに我が国港湾は相対的にその地位を低下しているというの事実でございます。これは、一つはアジア地域の急速な経済成長に加えて、アジア諸港を始めとする海外の港湾と比較してコンテナ一丁当たりの取扱コストが高い、あるいはリードタイムを始めとするサービス水準が低いなどによるものと認識しております。

これはいろいろな要因が複合した結果でございます。港の港湾のコストの面で見ますと、一つは所得レベルの相違による労働コストとか物件費が割高であるということ、二つ目は我が国コンテナターミナルはこれまでワンバス単位で個別運営されてきたため運営規模が小さいなど、運営の効率化が遅れてきたことなどが要因として考えられます。また、サービスの一つでありますリード

タイムでございますけれども、これはアジア主要港より長くなつてゐると思つております。

そのため、我が省だけじゃなくて、輸出入港湾関連手続の簡素化、統一化など、財務の関税局あるいは入管等々関係各機関との協力の下で、漸次その短縮に努めてゐるところでございます。

○谷合正明君 そこで、スーパー中樞港湾でございます。国家レベルでの新しい港湾政策が打ち出されまして、平成十六年度にスーパー中樞港湾が指定されまして、京浜、伊勢湾、阪神と指定されました。このスーパー中樞港湾政策というのは何を指しているのかという質問と、これは私の前の委員の質問の中にも出てまいりましたので簡単に触れていただいた上で、その中で、スーパー中樞港湾政策の中で、官民連携の下でハードとソフトが一体となった総合的な施策を推進することとしておりますけれども、その具体的な内容について併せて説明をしていただきたいと思います。

○政府参考人(中尾成邦君) スーパー中樞港湾の目的でございますけれども、これは相対的地位が我が国港湾は低下しております。我が国の発着の国際海上コンテナ貨物のうち、近隣のアジアの港湾において積み替えられる割合が急増しております。これは海外トランシップ率と呼んでおりますけれども、平成十年には五%だったものが平成十五年には一五%という具合に、直接海外、欧米に行くんじゃないかとアジアの国を経由して行つてしまふというような率でございます。

このため、スーパー中樞港湾政策では、我が国の輸出入産業の国際競争力にとって重要な基幹航路の維持、欧米等の航路でございませうけれども、維持確保を図るために、港湾コストの三割低減、リードタイムの一日程度への短縮を目標にいたしまして、アジア主要港をしのぐ港湾コスト、サービス水準の実現を目指しております。

その推進に当たりましては、政策的視点といたしましては、シンガポールのように国外から貨物の積替え需要を中心に発展していくモデル、つまりトランシップ率が八〇%程度でございます、シ

ンガポールは。そのようなモデルじゃなくて、まず、相当量に上ります我が国発着貨物を中心に低コストで効率的なサービスを実現することが重要と考えております。引き続き、我が国輸出入産業の国際競争力の強化とか国民生活の質の向上に資する政策を推進してまいりたいと思つております。

それともう一つ、官民連携の下でのハード、ソフト一体となった政策でございますけれども、もちろん、スーパー中樞港湾プロジェクトにつきましては、総合的な政策ということでソフト、ハード一体となった政策をやっております。

具体的には、スーパー中樞港湾におきましては、水深十六メートル級の水深岸壁、奥行き五百メートル程度のコンテナヤードを擁する次世代の高規格コンテナターミナルの早期整備を行うこととしておりますし、またソフト面では、その運用に当たりまして、大規模ターミナルを民間事業者が一体的に運営することでスケールメリットの実現を目指すということにしております。また、このようなターミナルの機能を更に高めるために、内航船との円滑な接続を確保するための社会実験、そういった共同デポ、鉄道の積替え施設など、効率的な運営のための必要な施設整備に対する補助も行つております。さらに、港湾行政における手続の統一化とか電子化ということも行つておりまして、このようなソフトの政策を通じましてスーパー中樞港湾を進めているということでございます。

○谷合正明君 最後に出ました手続の統一化、簡素化に関する質問でございます。

次は、シングルウインドーの話でございます。これも片仮名で、私が言つてゐるわけじゃなくて、そう書いてあります。いわゆる港の手続は煩雑であるという問題意識があり、平成十五年七月にシングルウインドー化というものができました。何のこっちゃという話もあるんですけども、六府省七システムを連携接続して複数の手続が一回で済むというものだったんですが、更なる

手続の簡素化、統一化の必要性がございまして、平成十七年十一月には、国際海上交通簡易化条約の対応も含めまして簡素化、統一化が図られたと。さらに、次世代シングルウインドーということで、平成二十年十月に稼働予定だ。要は、窓口を一本化すると言つた方が話が早いのもかもしれません。入港前の申請業務の統一、入港届け業務の統一、出港届け業務の統一を平成二十年十月に稼働予定であると、これが次世代シングルウインドーだということでございます。

ただ、今もう一つ課題となつてゐるのは、港湾の管理者であります地方自治体、この地方自治体ごとでさらに手続等が、あるいは書類等の、余り使われない書類も何か申請に出さなきゃいけないとか、そういった問題があり、国の方では一本化できたとしても地方自治体の方でまだまだばらばらなところがありますよといったところが今問題であると私も認識しております。

ちなみに、手続時間、日本は十二時間あるいは二十四時間、シンガポールは四時間で済むと、これが今の現状でございます。

質問は、地方公共団体が主管する港湾手続についてはどのような形で次世代シングルウインドーへの一元化を推進していく予定となつてゐるのかと。

アジア・ゲートウェイ戦略会議の中で、貿易手続改革プログラムの下に、推進に關しては「次世代シングルウインドー稼働から一年程度で一定の成果が得られるような早期実現の工夫を、引き続き検討する」となつておりまして、一年程度で何とか一定の成果であるとか、ある意味、目標が明確になつていないという指摘もございまして、その辺り、いつまでにやるのかといった工程に關してお伺いをいたします。

○政府参考人(中尾成邦君) 次世代シングルウインドー、二十年十月、来年十月に行われますけれども、実はそれまでシングルウインドーと呼んでいたやつ、平成十五年十月ですか、そのときにできたやつは、シングルウインドーはシングルウイ

ンドーで、一つのところに入るとそこからまた次のところに入れるということだけであって、一つのデータを入れたら全部それができるというわけにはなっていないわけですね。そのために、今回、次世代シングルウインドーというのは、二十年十月のやつは、一つある程度データを入れたらそれが全部のところに行くという、正にシングルウインドーという形でやるということでございます。

実は、港湾の部分につきましては、港湾管理者というものが各自治体でございますので、港湾ごとに実は異なる港湾関連手続の申請様式というのがございます。例えば、ある港では引き船のことが要る、あるいは給水のことが必要、ある港では要らないとか、そのようなことでございますので、こういう申請用紙を各港共通の手続で入力情報利用の効果が高い手続につきまして、本年度中に、申請書式の統一モデルの様式というものを国が、国交省が作成した上で、港湾管理者へ通知して、採用を要請いたします。これは、港湾管理者ごとにそういう様式、条例で決まっている場合がありますので、そういうことで要請をするということでございます。

また、平成二十年十月の次世代シングルウインドー稼働後できるだけ早期に、次世代シングルウインドーに機能を追加しまして、申請窓口の一元化を実現するように努めてまいります。

さらに、各港湾の申請書式の統一化とか所要のシステム改修等の状況を定期的に調査とか公表を行いまして、今後三年間を集中改革期間と位置付けて達成を目指してまいります。

このように、税関とか入管とか国だけでできるものと、我々の港湾管理者がやっております手続とが若干異なる部分がありますので、各自治体の条例等の改正とかいろいろあることがありますが、で、ちょっと時間をいただきたいということでございます。

○谷合正明君 できる限り早くという御答弁でありましたけれども、平成二十一年の十月を目途に

しつかり早期にやっていただきたいと思っております。

最後に、大臣に、スーパー中核港湾を始めまして、我が国の港湾の国際競争力の強化のために今後進めるべき政策、これについて大臣の最後に決意、御見解をお伺いいたします。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 少子高齢化、人口減少社会に突入しております我が国が継続して経済の成長を求めていくためには、勃興するアジアというその活力を日本に取り入れなければならないわけでありまして、そのためには、国際港湾をきちんと整備しておくということがもう非常に大事、必須の要件だと思います。

日本に参ります貨物あるいは日本から出ていく貨物の九・七％が外航海運に依存しておるといふ事実にも照らしても、その積み込み、積み上げ、荷揚げ、荷降ろしという部分をきちんとしなきゃならないわけでありまして、

したがって、そういうことから、スーパー中核港湾、日本の貨物の八割を扱っている三つの港湾を当面強化しようということでスーパー中核港湾を政策を進めているわけでございます。具体的には平成二十二年までにアジア主要港をしのぐコスト、サービスあるいは水準の実現を目標にしようということと頑張っているところでございます。

また、大型コンテナ船に対応した水深十六メートル級の次世代の大規格コンテナターミナルの整備、あるいは埠頭公社を民営化する、あるいは国内輸送連携の強化など、ハード、ソフト一体となった取組を引き続き着実に推進していかねばならないと、このように認識を持っております。

さらに、国際水平分業が進展する中におきまして、物流コスト、あるいは環境負荷の低減、さらにはアジア・ゲートウェイ機能の向上をさせるためには、今後、スーパー中核港湾等の高規格のコンテナターミナルと一体となって機能する高度で大規模な臨海物流拠点の形成、ロジスティックつ

て、また横文字はいけませんけれども、そういうようなものの集積が次には絶対に必要だという認識をいたしております。そのような、スーパー中核港湾の後背地にそのような物流のための拠点ですね、これを造っていかねばならないというふうに認識をいたしております。

○谷合正明君 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います。

本法案は、廃棄物埋立護岸及び海洋性廃棄物処理施設の整備を促進するため、これらの施設にかかわる港湾工事の費用に対する自治体への国の負担割合を引き上げる、そういう理由から成っている法案でございますが、そういうこととなりますと、ここで質問したいと思っておりますけれども、結局それは廃棄物の海面埋立てを補助を引き上げることでよって促進をしていくことになる法案であるということになるんでしょうか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) いや、そうではなしに、我々は、可能な限り、可能な限り減容化を進めまして、どうしても最終処分が必要となる、そのような、まあごみと言ったらいいか、我々生活を営んでいきますとどうしても不可避免的に出てくるものがあるわけで、どこかへ処分せなきゃいけない、それは必要なんです。ですから、それを奨励しているわけではありませんで、どうしてもしてもどうしても残る、処分しなきゃならないものが残る、それは陸上の投棄所というものがだんだんだんだんもう求められなくなってきた、平成十六年には四分の一が実に海面ということですが、それが多くなりつつある、その調整をどうするかということ、我々は野方図にいらつしやいというところで、絶対にそんなことではありませんで、しかしながら、生活を営む上においてどうしても必要な処分というところが要りますということ、その調整を図っていくというものがこの法律の趣旨でもございます。

○小林美恵子君 野方図に埋立てを促進するわけ

ではないという御答弁でございましたが、ではお聞きしたいと思うんですけど、ではこの補助の拡大で廃棄物の埋立事業がどの程度拡大すると予測されているのか、いや全く拡大しないと言い切れるのか、その辺はいかがですか。

○政府参考人(中尾成邦君) お答えいたします。

今大臣の御答弁のとおりでございますけれども、廃棄物の最終処分につきましては、内陸部における処分場の確保が困難となつてきていることから、海面処分場への依存が高くなつてきております。そのため、海面におきまして最終処分場を計画的に確保することが要請されております。

廃棄物の最終処分場の確保につきましては、当該地域ごとに対応すべく、その必要性に応じまして計画的になされていくものでございます。今般の法改正はその最終処分場の計画的な確保を図るものであつて、廃棄物による埋立地の増加を促すものではございません。

○小林美恵子君 計画的な確保とおっしゃいましたけれども、この補助を増やすことによつてそれがどうなるのかというところの予測は今のところないということですね。

○政府参考人(中尾成邦君) この法律で補助率が上がるということよりも、今まで廃棄物埋立護岸というのは港湾計画等で計画されております。それが着実にできるということになると思います。これは港湾管理者の方からも非常に要望が強く、非常にお金が掛かるということ、なつております、いづれにいたしましても、計画的に今まで計画されておりますので、そのための補助ということになります。

○小林美恵子君 なかなか、私は今の御説明でも見通しが分らないという感じがいたします。そういうした下で補助を引き上げるということは、余りにも無責任ではないかなという感じが覚えます。それで、ここで環境省さん、お越しいただいておりますのでお聞きしたいと思っておりますけれども、今の自治体の廃棄物の最終処分量について、一般廃棄物と産業廃棄物の、それぞれどのようなになつ

ているか、お答えいただけるでしょうか。

○政府参考人(由田秀人君) 平成十七年度におけます一般廃棄物の最終処分量は約七百三十万トンであります。平成十六年度における産業廃棄物の最終処分量は約二千六百万トンとなっております。

最終処分量は、一般廃棄物、産業廃棄物ともに減少傾向にありまして、一般廃棄物につきましては前年比約九%の減少、産業廃棄物につきましても前年比約一五%の減少となっております。

○小林美恵子君 今お答えいただきました。

産業廃棄物の業種別排出量を私は見てみました。そうしますと、製造業が三二・九%を占めています。中でも鉄鋼業、パルプ、紙加工品が多くて、そうしますと、もう大手企業の出すごみが上位ということになります。また、電気、ガス、熱供給、水道業、そしてまた建設業ということ、それぞれ約二割を占めています。これらは大企業一括で生産管理する場合が多いものでございます。

こうした産業廃棄物は、本来は排出事業者が処理をするというのが私は原則であるというふうに思います。そういう処理のために野方図に受け入れられるわけじゃないというふうにおっしゃいましたけれども、そのための海面埋立てを進めていくということは、これはやはり本来処理すべきところが本来あって、それが国と自治体で補助を出して処分をしていくということというのは私はどうもおかしいかなというふうな思いがいたします。この点についてどうお考えでしょうか。

○政府参考人(中尾成邦君) 海面処分場にも確かに産業廃棄物は受け入れております。可能としております。ただし、公共由来の産業廃棄物、例えば上水道の汚泥とか下水道の汚泥でございますけれども、廃棄物埋立護岸の補助対象としておりますけれども、先ほど委員のおっしゃった、大企業等の産業廃棄物等につきましては補助対象とはしておりません。

○小林美恵子君 それでは、自治体の廃棄物の最

終処分量の今数値をお答えいただきました。

本来、先ほど私も申し上げましたけれども、廃棄物対策の基本といえますのは、廃棄物の排出事業者又は製造販売事業者の責任を強化することが原則だということに思っています。廃棄物そのものの、先ほどからも出ていますけれども、リデュース、減量、リユース、再使用ですね、リサイクル、再資源化ですね、いわゆる循環型環境社会、この取組こそやはり強化するというのが最も重要で、安易な海面埋立ての処理に流れるというのはやっぱり問題だと私は思います。この点、改めて大臣の御見解を伺います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 先ほど来申し上げておるとおりでございます。その三Rですね、循環型社会形成ということは大事でございますけれども、それを究極まで進めても最後に残るごみというものはあるわけでして、それどこへ持っていくかということなんです。それは、陸地で処分できればそれは処分したらいわけですけれども、そういう処分地がもうほとんど見付けることができなくなってきたということがあります。

それからもう一つは、ロンドン条約という国際条約、御存じのとおりですけれども、しゅんせつ土砂を海洋に投棄してはならないと、これは規則的にきちっと区切ったところへそういうものは投棄しなきゃならないということになります。港湾には常に河川を通じて土砂が流れ込んでくるわけですから、そういうものはしゅんせつを常にしなきゃならない。しゅんせつ土砂というのは常に出てくるわけですね。それを処分する場所が今はいけないということになりますと、それを港湾の一部を区切ってそこへ放棄をしなきゃならない、そういう必要性も出てくるわけでございます。私は野方図にとりか安易にとりかんなものを受け入れるというような趣旨でこれをやっているわけではないということも明確に申し上げなければならぬと思います。

○小林美恵子君 では、法案にかかりまして、

大阪湾フェニックス計画について質問をいたします。

大阪湾フェニックス計画は、先ほどからも出ておりましたけれども、産業廃棄物などを海面埋立てに使用して、その埋立地を港湾機能として活用するということのだと私は理解をしています。

そこでお伺いしたいと思っておりますけれども、一般廃棄物、産業廃棄物等のこの計画に関する受入れ計画、今後の受入れ容量の見込み、フェニックス計画、大阪湾全体と泉大津沖、尼崎沖の二地点についてお答えいただけますでしょうか。

○政府参考人(中尾成邦君) お答えいたします。

大阪湾フェニックス計画では、現在、泉大津沖と尼崎沖の埋立処分場におきまして平成元年度から廃棄物を受け入れております。これらの両処分場と神戸沖、それともう一つ大阪湾埋立処分場も含めまして、一般廃棄物二千八百八十万立米、産業廃棄物等が千七百六十万立米、陸上残土二千四百八十万立米、しゅんせつ残土千八百八十万立米、合計で七千六百万立米を受け入れる計画でございます。

平成十九年三月末時点の速報値におきます受入れ実績値でございますけれども、計画値に對しまして一般廃棄物は約四三%、産業廃棄物等は約六八%、陸上残土は約六四%、しゅんせつ残土は約七三%、合計いたしますと約六一%を受け入れております。

個別の施設につきましては、例えば泉大津沖処分場では、計画値に對しまして一般廃棄物は約九四%、産業廃棄物等は約八六%、陸上残土は約七四%、しゅんせつ残土は約六七%を受け入れております。

○小林美恵子君 では、環境省にお伺いしますけれども、泉大津沖と尼崎沖に搬入される陸上残土、また建設汚泥ですね、これについて廃棄物扱いのものとして廃棄物扱いでないものとの区別についてどういうふうに対応されているのでしょうか。

○政府参考人(由田秀人君) 建設工事に係ります掘削工事に伴って排出されるものうち、含水率

が高く粒子が微細な泥状のものは建設汚泥として取り扱うものでありまして、それ以外の土砂等については廃棄物処理法の対象となる廃棄物に当たらないというふうにご考慮しております。

この泥状の状態であるかの判断に当たりましては、土の強度を表す指標によりまして客観的に判断することといたしております。

○小林美恵子君 廃棄物でないものと廃棄物扱いのもの、両方についての受入れ基準、そしてそのチェックについて教えてくださいいただけますか。

○政府参考人(由田秀人君) まず、埋立処分場の契約時に、大阪湾広域臨海環境整備センターの受入れ基準に基づきまして陸上残土及び建設汚泥の発生工程等の情報を提出していただきまして、その内容を審査した上で、必要に応じて分析結果等を提出させてチェックしたり、発生工程を現地に於いて確認したりいたしております。その上で、搬入時におきましても目視検査等を行うとともに、必要に応じて展開検査等を実施しているところであります。

○小林美恵子君 今、事前のチェックの話もありましたけれども、搬入時は目視検査をしているという話でございました。この計画のパンフレット見てもそのように書いてありましたけれども、そうしますと、搬入時の際に目視チェックできますと、例えばその残土とか汚泥の中に地下鉄トンネル工事などによる重金属類が混入されていないということとはしっかりと断言することができるといふこと、この点はどうか。

○政府参考人(由田秀人君) フェニックス事業におきましては、年間の排出量にかかわらず、例えば河川、池等から搬出されるしゅんせつ土やあるいは工場跡地からの建設発生土につきましては、まず契約段階において、先ほど申し上げましたように重金属等の化学分析結果の提出を求めています。分析結果を含めた書類検査のほか、必要に応じて聞き取り調査、現地調査等を行った上で処理委託契約を締結しているところであります。十八年度からは、搬入時におきまして

抜き打ちによります検体採取と化学分析を実施しているところであります。

また、陸上残土につきましては、平成十八年度から搬入時におきまして受入れ検査の強化を図るために、抜き打ちによる検体採取と化学分析を実施しているところであります。平成十九年度からは、一件当たりの年間搬入量が一千五百トン以上のものにつきましては、申込時に化学分析結果の提出を求めているところであります。

なお、建設汚泥につきましては、申込時におきまして全化学分析結果を提出させておりまして、搬入時には抜き打ち検査による検体採取と化学分析を実施しているところであります。

以上によりまして、環境保全には配慮いたしまして受入れを行っているところであります。

○小林美恵子君 私、搬入時に目視チェックをして、それで検体検査も行うというふうにおっしゃっておられましたけれども、それで本当にこういう危険物が混ざっていないかどうかということをお願いするのかなという心配があるから言っているわけでございます。

それと、もう一つは、残土に廃棄物対象外の土砂が含まれていないかどうかということもきちっと確認できるのかなというの、一つ心配なことがあるんです。その点はどうなんですか。

○政府参考人(由田秀人君) 先ほど御説明いたしましたように、残土に関しましては、かなり詳細な現場での事前の書類の提出、それから発生過程の状況、それから現場における抜き打ち検査等をやっております。ということによりまして、残土の中にすべての、何というんですか、細かく全部調べているというわけではございませんから、抜き打ち的にやりますので完璧であるかと言われるとそこはそうではないと申し上げざるを得ませんが、とにかくできるだけのことをやって、抜き打ち的にやっております。

現在のところ、そのようなことになったということはないというふうに認識いたしております。

○小林美恵子君 先ほどいみじくも、抜き打ちで

あるので完璧ではない、完璧であるとは言えないというふうにおっしゃいました。ですから、私は、こうして埋立てをする際にどんどんと搬入されてきて、そのものが大変危険なものであったり、埋立てに必要なものがないと来たりすると、幾ら処分場がたくさんあっても間に合わなくなりまして、この辺の基準のチェックというのはもっと厳しくやっていくべきことが必要だということをお願いを申し上げたいというふうに思います。

もう時間も参りましたのであれでございますけれども、先ほどからも議論がございました、例えば護岸事業において、遮水シートが破損が起る場合があるとかいう事例もありました。また、汚濁防止膜が破れて生物の生息を阻害する原因となるような、そういう泥の粒子を含む土砂が流出したというの、沖繩の港湾でございました。

私は、改めて、こういう海面を埋め立てる際に、遮水シートや汚濁防止膜は完全とは全く言えないというふうに思います。やっぱり海洋の環境保全のためにも有害なものは埋めないと、安易な埋立てはしない、ここは本当に重要だということとを改めて強調して、質問を終わります。

○洲上貞雄君 社民党の洲上貞雄でございます。港湾の周辺問題についてお伺いをいたします。港湾労働者がいち早く問題といたしましたアスベスト対策についてお尋ねをいたします。

アスベスト被害の流行は、正に始まったばかりと言っていると思います。今後数十年間、恐らく拡大を続けることは間違いないことだと思いますが、アスベスト問題は終わつた問題ではありませぬし、これからの問題であります。

しかし、アスベスト問題に関する関係関係合は二〇〇六年九月以降開催されております。小泉内閣から安倍内閣へ引継がしいものは何もあつてないように思われます。公約であつたすき間ない補償はだれが一体検証するんでしょうか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 二〇〇六年六月二十九日だったと思いますが、クボタが新聞記者を集め

まして、こういうことがあるということで、全面的に今までのことを新聞記者にあらさまに告白をされて、それに対する万全な措置を講じますということを言われたのが一番最初だったと記憶をいたしております。

私も、その直後に、私の家からすぐ近くにクボタのその本社があるものですから、公明党でそこへ参りまして事情を聞いたことが始まりでした。これは、もう三十年、四十年という潜伏期間といえますか、そういうものがあつて、中皮腫あるいは肺がんというふうなことで、ほとんど一年か一年半の、発病してからお亡くなりになるという、大変な労働災害というふうに言っていると思います。

ただ、労災だけではなしに、その近隣で通行している人、居住している人にまでそれが被害が拡散するとういうような特異な実態がありまして、現在はその病状と、死亡原因とアスベストとの因果関係というふうなものが明らかにされなくても、これに対しては、最後、中皮腫とかあるいは肺がんとかいうことで亡くなったということが、あるいはそういうことが、亡くなるというよりも疾病がそういうことに診断されているという人に対しては、補償ではなしに給付金を払おうという形でこれを今法律を整備をいたしまして、大きな補償が行われているというふうに理解をいたしております。

○洲上貞雄君 次に、港湾労働者の場合、船で輸入された石綿の荷揚げ作業にかかわつた被害者が確認できただけでも十人ぐらいいると言われているんですが、労働者は取り扱う荷物は分からないわけですね。結果として知らないうちに石綿を吸っているという問題が実態としてあるわけであつて、港湾労働者のアスベスト被害に対する問題について国はどのように認識されているか、お伺いをいたします。

○政府参考人(小野晃君) お答えをいたしたいと思ひます。

アスベストにつきましては、昨年の九月から労働

働安全衛生法施行令を改正をいたしまして、製造、輸入等を全面禁止をいたしたところでございます。

また、今御指摘の、過去にアスベストに暴露された労働者の健康管理対策というのは非常に重要だというふうに私もも考えております。今委員御指摘ありました港湾労働者であつた方も含めまして、アスベストを取り扱う作業に従事をされていた方に対しては、国として健康管理手帳制度というものを設けまして、一定の要件を満たされた方に対して手帳を交付をいたしまして、毎年二回、健康診断を無料で行っているところでございます。

それから、健康管理手帳を持つておられない方に対しまして、できる限り健康診断を受けていただくようにという趣旨で、平成十七年の七月に、事業者に対して、こういう方々に対しても健康診断を実施いただくように要請を国として行っているところでございます。

今後とも、そういうアスベスト作業に従事をされていた方の健康管理対策というものをしっかりと進めていきたいというふうに考えております。

○洲上貞雄君 港湾運輸の業界団体と港湾労働者でつくる労働組合は、四月の十三日にアスベストによる健康被害の対策基金をつくるということで合意をいたしました。資金力のない中小企業も多く、健康診断も十分行われないなどとして、労働組合側が春闘で要求した問題でございますが、業界側が一億円を拠出してこの基金制度をつくつたわけですが、石綿の健康被害で業界側がこのように独自に基金を設立するというのは私は珍しいことではないかというふうに思ふんですが、このような基金を、今回のようなアスベスト対策基金についてつくつたことについて国はどのように受け止めておられるか、考え方を伺ひたいと思ひます。

○政府参考人(石井淳子君) 今先生おっしゃられましたように、アスベスト基金につきましては、去る四月の十三日に社団法人日本港湾協会と全国

港運労働組合協議会、そして全日本港運労働組合同盟との間で協定が締結されて、アスベスト労使対策基金を設立する、資金は一億円とする、詳細については労使政策委員会を引き続き協議することが合意されたというふうに私も承知いたしております。

ただ、これは労使の間の自発的な取組でございまして、現時点ではその基金の使用目的を含め、具体的な中身も決まっていけないというふうに承知をいたしております、この段階ではなかなかコメントというのは難しいということを御理解賜りたいと存じます。

○洲上貞雄君 これは要望ですけれども、やはり中小企業が集まっているところなので、やっぱりお互い基金を出し合っているという制度をつくっているんで、できるなら国も何らかの援助ができるようなことをでき得れば検討いただきたい、このように御要望申し上げておきたいと思っております。

国の港運労働者に対する救済措置は遅々として進んでおりませんが、今後やはり必要な支援と協力は行うべきではないかというふうに考えるんですが、その点、いかがでございましょうか。

○政府参考人(小野晃君) 先ほど御答弁を申し上げましたように、国として、特に健康管理は我々としては重要だと思っておりますので、今までも事業者に対してそういう面で健康診断の実施等について要請を行ってまいりました。

それから、十八年度、これは十八年度に限ってということなんですけれども、約二億円程度の予算の中で健康診断を受けていただくというところで、国としても無料の健康診断というような措置も実施をいたしたところでございます。

それから、先ほど手帳制度等のお話もいたしましたが、例えば手帳制度等の対象にならない方もいらっしゃると思います。しかし、実際に自分が過去いろいろな作業をされていて、ひょっとして暴露したんじゃないかというような不安を持っておられる方もいらっしゃると思いますので、こ

れは一昨年の夏以来、特にこういう健康面で不安を抱えていらっしゃる方々にできるだけ御本人あるいは御家族も含めて相談体制をしっかりとつこうということ、これは関係会議等でも議論いただいて決定をいたしました。全国の労災病院、あるいは全国の都道府県、四十七置いてあります産業保健推進センター等々でしっかりとこういう不安に対応できるように相談窓口を設けてありますので、こういう相談体制を整備する中で、今御指摘のような協力、支援体制をしっかりとやっていきたい、こう思っております。

○洲上貞雄君 次に、国土交通省は昨年の九月、日中韓物流促進会合において、日中韓の物流、貨物流動を更に促進する目的で、コンテナ輸送をシャーシの共通化によって相互乗り入れをするとの検討をすることで合意をいたしました。そして、二〇〇七年度の重点施策の一つとして物流の国際競争力強化などに取り組むこととしており、国際物流機能の強化策としてスーパー中核港を始めたとする主要港の効率化に着手するとともに、日中韓の航路に利用されるトレーラーシャーシは、各国の車検などの規制を適合し、シャーシ相互乗り入れを目的とするという位置付けになっていますが、現在検討状況はどのようになっているのか、お伺いをいたします。

○政府参考人(平山芳昭君) お答えいたします。今先生御指摘のとおり、昨年の九月七日に初めての物流関係の大臣会合という、日本と中国と韓国、三か国の大臣会合が行われまして、そこにおきましては、非常に物流量が増えている北東アジアにおきますシムレス物流の実現に向けていた意見交換というものがございました。その中で十二項目の行動計画というのが合意をされたわけでございますが、そのうちの二項目として、北東アジアにおけるシャーシの相互通行に関する調査の実施が盛り込まれたところでございます。

このため、我が国といたしましては、まず各国にシャーシにかかります法制度、これの実態調査を行いたいということで意見交換を求めまし

て、具体的には車検、安全基準、道路構造等のシャーシの運行に關します各国の法令をお互いに交換をし、分析をし、課題を明らかにしたいというところをまずいたしておるところでございます。一方、国土交通省といたしましては、このような事務的な調査を引き続き実施いたしますとともに、国内におきましても関係者の方々から十分いろんな御意見を伺いながら、これから慎重に実現に向けての検討を行っていききたいというふうに考えております。

○洲上貞雄君 日中韓の海上コンテナシャーシの相互乗り入れについては、港運送業者の業域、港運労働者の職域を脅かすものとして、港運業界、労使双方とも反対を表明をしているというふうに伺っております。特に、雇用問題に直結することが懸念されますので、国土交通省としてはどのようにこの問題を認識されておるか、お伺いをいたします。

○政府参考人(中尾成邦君) お答えをいたします。このシャーシの相互通行につきましては、先ほど統括官の方から説明ありましたけれども、その法的な課題とか実現の可能性、施策の与える影響などにつきまして、今後十分な調査と慎重な検討が必要であると考えております。

港運送事業の作業の減少などの御懸念につきましては、港運送事業を所管している立場から、これらの調査を実施していくに当たりまして、同事業に対する影響も十分に留意する必要があると考えております。関係部署とも十分にこの認識を共有してまいりたいと考えております。

○洲上貞雄君 これからの問題であろうと思いますが、今後ともひとつよろしく慎重に御配慮をいただきたいと思います。

二〇〇五年の本委員会、当時の北側大臣も、港運に期待されております役割、機能というものを十分發揮していただくには、安定的な港運輸送の確保が必要不可欠だと考えております。そのためには、港運における労働関係の安定化というこ

とが非常に大事なことでございまして、そこに十分配慮していくことが大切であると答弁をされております。

そこで、今回の大臣にお伺いしますが、私も雇用問題についてはやはりしっかりと対応していただきたいと思うんですが、大臣の御所見をお伺いをいたします。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 先ほど来申し上げておりますように、我が国は四面環海の国でございまして、物流の九九・七％、うち食料も六〇％が海外からの輸送に頼っているわけでございます。原材料またエネルギーの九九％、これも海運に頼っているわけでございますから、それを港で処理をしていただく港運労働者の方々、そういう方々の働きというものが非常に重要であるということは認識をいたしております。

そういう意味におきまして、今回の日中韓の大臣会合、定期的に開かれることになっておりますが、そういう中で議論をする上におきましても、先ほど来我が方で答弁をいたしておりますように、関係する方々と十分意見の交換をしながら、それを検討していきたいという趣旨はそういう趣旨でございまして、北側大臣の答弁といたさかも変わるところはございません。

○洲上貞雄君 大いに期待をしておりますが、冬柴大臣もよろしく願いを申し上げますが、この問題は、やはり港運における雇用問題というのは大幅に変化する要素を多分に持っておりますので、よろしくひとつ御検討のほどをお願いをして、雇用安定のために御努力いただきたい。そのことを申し上げて、終わります。

○委員長(大江康弘君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、木村仁君及び後藤博子君が委員を辞任され、その補欠として小池正勝君及び長谷川憲正君が選任されました。

○委員長(大江康弘君) 他に御発言もないよう

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、
港湾法及び北海道開発のためにする港湾工事に関
する法律の一部を改正する法律案に反対の討論を
行います。

反対の理由は、本法案が廃棄物埋立護岸工事費
用など国の負担割合を拡大し、廃棄物の海面埋立
てを促進するものだからでございます。

そもそも廃棄物対策は、循環型社会への取組を
強化することを基本とし、海の自然環境を守るた
めにも安易に海面埋立処分の流れるべきではあり
ません。今、国民が求めている廃棄物対策は、廃
棄物の排出事業者や製品の製造販売事業者の責任
を強化することを始め、廃棄物そのもののリサイ
クル、再資源化など、循環型社会への取組を強化す
ることでございます。

したがって、政府も自治体も廃棄物をごみと呼
ばずに資源と呼んで、廃棄物を減らす取組を強化
することに力を尽くすこと、重要であるというこ
とを申し上げまして、反対討論といたします。

○委員長(大江康弘君) 他に御意見もないよう
ですから、討論は終局したものと認めます。

これより採決に入ります。

港湾法及び北海道開発のためにする港湾工事に
関する法律の一部を改正する法律案に賛成の方の
挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(大江康弘君) 多数と認めます。よっ
て、本案は多数をもって原案どおり可決すべき
ものと決定いたしました。

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

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(大江康弘君) 御異議ないと認め、さよ
う決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時二十五分散会

五月十八日本委員会に左の案件が付託された。

一、公営住宅などでの生存権の保障に関する請
願(第一〇五五号)(第一〇五六号)(第一〇五
七号)(第一〇五八号)(第一〇五九号)(第一〇
六〇号)(第一〇六一号)(第一〇六二号)(第一
〇六三号)

第一〇五五号 平成十九年五月八日受理

公営住宅などでの生存権の保障に関する請願
請願者 名古屋市中区呼続四ノ二ノ一五
加藤幸子 外四百三十名

紹介議員 井上 哲士君
この請願の趣旨は、第四三七号と同じである。

第一〇五六号 平成十九年五月八日受理

公営住宅などでの生存権の保障に関する請願
請願者 大阪市城東区関目一ノ八ノ六ノ
一、二〇三 十川ヒロ子 外四百
三十名

紹介議員 市田 忠義君
この請願の趣旨は、第四三七号と同じである。

第一〇五七号 平成十九年五月八日受理

公営住宅などでの生存権の保障に関する請願
請願者 東京都北区豊島五ノ二ノ五〇ノ二
二七 銭谷俊文 外四百三十名

紹介議員 緒方 靖夫君
この請願の趣旨は、第四三七号と同じである。

第一〇五八号 平成十九年五月八日受理

公営住宅などでの生存権の保障に関する請願
請願者 青森市造道一ノ八ノ二 古川ゆか
り 外四百三十名

紹介議員 紙 智子君
この請願の趣旨は、第四三七号と同じである。

第一〇五九号 平成十九年五月八日受理

公営住宅などでの生存権の保障に関する請願
請願者 川崎市川崎区藤崎一ノ二ノ七
野村月代 外四百三十名

紹介議員 小池 晃君
この請願の趣旨は、第四三七号と同じである。

第一〇六〇号 平成十九年五月八日受理

公営住宅などでの生存権の保障に関する請願
請願者 大阪府岸和田市吉井町三ノ一五ノ
一三 松下達 外四百三十名

紹介議員 小林美恵子君
この請願の趣旨は、第四三七号と同じである。

第一〇六一号 平成十九年五月八日受理

公営住宅などでの生存権の保障に関する請願
請願者 秋田市飯島長野本町三ノ二三 菅
原一郎 外四百三十名

紹介議員 大門実紀史君
この請願の趣旨は、第四三七号と同じである。

第一〇六二号 平成十九年五月八日受理

公営住宅などでの生存権の保障に関する請願
請願者 広島市南区皆実町五ノ一ノ三五ノ
一七 小野隆信 外四百三十名

紹介議員 仁比 聡平君
この請願の趣旨は、第四三七号と同じである。

第一〇六三号 平成十九年五月八日受理

公営住宅などでの生存権の保障に関する請願
請願者 さいたま市大宮区三橋一ノ五六九
原田宏 外四百三十名

紹介議員 吉川 春子君
この請願の趣旨は、第四三七号と同じである。

五月二十三日日本委員会に左の案件が付託された。
一、タクシ―業務適正化特別措置法の一部を改
正する法律案

タクシ―業務適正化特別措置法の一部を改正
する法律案

タクシ―業務適正化特別措置法の一部を改
正する法律

タクシ―業務適正化特別措置法(昭和四十五年
法律第七十五号)の一部を次のように改正する。

目次中「登録タクシ―運転者証」を「登録タク
シ―運転者証等」に、「第十八条」を「第十八条の
三」に、「指定登録機関」を「登録実施機関」に、「第
二十九条」を「第三十二条の三」に、「第三十条」第
三十三条」を「第三十三条」に、「第六十条」を「第
六十二条」に改める。

第一条中「実施」の下に、「特定指定地域にお
いて」を、「もつて」の下に「輸送の安全及び」を加
える。

第二条第五項中「もつぱら」を「専ら」に改め、
「道路運送法」の下に「第二十七条第一項の規定に
違反する適切な勤務時間又は乗務時間によらない
勤務又は乗務、同法第十三条の規定」を加え、「行
為が頻繁に行われる等」を「輸送の安全及び利用者
の利便を確保することが困難となるおそれがある
行為の状況に照らして」に、「が適正に行われて
いない」を「の適正化を図る必要がある」に改め、
同条に次の一項を加える。

6 この法律で「特定指定地域」とは、指定地域の
うち、特に利用者の利便を確保する観点からタク
シ―事業の業務の適正化を図る必要があると
認められる地域で政令で定めるものをいう。

第四条第一項中「登録」の下に「第三節を除き、」
を加え、「行なう」を「行う」に改める。

第五条第一項中「第七條第一項第四号」を「第七
條第一項第五号」に、「行なう」を「行う」に改め、
同条第三項中「第四号」を「第五号」に、「添付」を
「添付し」に改める。

第七條第一項中第五号を第六号とし、第四号を

第五号とし、同項第三号中「当該指定地域に係る国土交通省令」を「特定指定地域にあつては、当該特定指定地域に係る国土交通省令」に、「有しない者にあつては」を「有しておらず、又は」に、「行なう当該指定地域」を「行なう当該特定指定地域」に改め、同号を同項第四号とし、同項第二号の次に次の一号を加える。

三 タクシーの運転者の業務の取扱いに係る輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する講習として国土交通省令で定めるものを修了していないこと。

第八条第一項第二号中「第四号」を「第五号」に改める。

第九条第一項中「一」を「いずれかに」に、「若しくは第二号」を「第三号若しくは第四号」に改め、同項第一号中「附した」を「付した」に改め、同項第三号を同項第五号とし、同項第一号中「関して」の下に「輸送の安全又は利用者の利便を確保することが困難となるおそれがある」を加え、同号を同項第四号とし、同項第一号の次に次の二号を加える。

二 第十八条の二の規定による命令に係る講習を受けないとき。

三 道路運送法第二十九条の規定による届出がされた重大な事故（国土交通省令で定めるものに限り）を引き起こしたとき。

第二章第二節の節名を次のように改める。

第二節 登録タクシー運転者証等

第二章第二節中第十八条の次に次の二条を加える。

（講習の命令）

第十八条の二 国土交通大臣は、タクシー事業者に対し、その雇用する登録運転者で特にその業務の取扱いの改善を図る必要があると認められるものに、輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する講習として国土交通省令で定めるものを受けさせるよう命ずることができる。

（登録運転者業務経歴証明書の交付）

第十八条の三 登録運転者は、国土交通大臣に對

し、第九条第一項第三号に規定する重大な事故の有無その他の当該登録運転者の業務の取扱いに関する経歴に係る国土交通省令で定める事項を記載した書面（次項において「登録運転者業務経歴証明書」という。）の交付を申請することができる。

2 前項の規定による申請を受けた国土交通大臣は、国土交通省令で定めるところにより、登録運転者業務経歴証明書を交付するものとする。

第二章第三節の節名を次のように改める。

第三節 登録実施機関

第十九条から第二十二条までを次のように改める。

（登録等）

第十九条 国土交通大臣は、申請により、指定地域ごとにその登録を受けた者（以下「登録実施機関」という。）に、当該指定地域に係る次に掲げる国土交通大臣の事務（以下「登録事務等」という。）の全部又は一部を行わせることができる。

一 第四条から第十二条まで（第九条を除く。）に規定する事務

二 第十四条から第十七条までに規定する事務

三 前条に規定する事務

四 第四十六条第二項に規定する事務

2 国土交通大臣は、前項の登録を申請した者（法人でない団体で代表者又は管理人の定めのあるもの（以下この条及び第六十一条第二項において「団体」という。）を含む。）が次に掲げる要件のすべてに適合しているときは、その登録をしなければならない。この場合において、登録に関して必要な手続は、国土交通省令で定める。

一 登録事務等を行うために必要な設備を有し、これを用いて登録事務等を行うものであること。

二 登録事務等の信頼性の確保のために専任の管理者が置かれていないこと。

3 次の各号のいずれかに該当する者は、第一項の登録を受けることができない。

一 この法律若しくは道路運送法又はこれらに基づく命令の規定に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から起算して二年を経過しない者

二 第三十条の規定により登録を取り消され、その取消の日から起算して二年を経過しない者

三 法人等（法人又は団体をいう。以下同じ。）であつて、その業務を行う役員等（法人の役員又は団体の代表者若しくは管理人をいう。以下同じ。）のうちに前二号のいずれかに該当する者があるもの

4 第一項の登録は、登録実施機関登録簿に次に掲げる事項を記載してするものとする。

一 登録年月日及び登録番号

二 登録実施機関の氏名又は名称及び住所並びに法人等にあつては、その代表者等（法人の代表者又は団体の代表者若しくは管理人をいう。以下同じ。）の氏名

三 登録実施機関が登録事務等を行う事務所の所在地

四 前三号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項

5 国土交通大臣は、第一項の登録をしたときは、当該登録実施機関が行う当該指定地域に係る登録事務等を行わないものとする。

6 登録実施機関が登録事務等を行う場合における第四条から第十二条まで（第九条を除く。）第十四条から第十七条まで（第九条を除く。）条第二項の規定の適用については、これらの規定（第七条第一項第四号を除く。）中「国土交通大臣」とあるのは、「登録実施機関」とする。

7 国土交通大臣は、第九条第一項から第三項までの規定による処分をしたときは、直ちにその旨を関係する登録実施機関に通知しなければならない。

8 国土交通大臣は、登録実施機関が第一項第三号に掲げる事務を行う場合において、当該事務

を行うため必要な事項について国土交通大臣に照会したときは、照会に係る事項を当該登録実施機関に通知するものとする。

（登録の更新）

第二十条 前条第一項の登録は、五年以上十年以内において政令で定める期間ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。

2 前項の登録の更新は、登録の更新を受けようとする者の申請により行う。

3 前条第二項から第四項までの規定は、第一項の登録の更新について準用する。

（登録事務等の実施に係る義務）

第二十一条 登録実施機関は、登録事務等を行うことを求められたときは、正当な理由がある場合を除き、遅滞なく、登録事務等を行わなければならない。

2 登録実施機関は、公正に、かつ、国土交通省令で定める方法により登録事務等を行わなければならない。

（登録事項の変更の届出）

第二十二条 登録実施機関は、第十九条第四項第二号から第四号までに掲げる事項を変更しようとするときは、変更しようとする日の二週間前までに、国土交通大臣に届け出なければならない。

第二十三条の見出しを「（登録事務等規程）」に改め、同条第一項中「指定登録機関は」を「登録実施機関は、登録事務等の開始前に」、「事務規程」を「登録事務等規程」に改め、同条第二項を次のように改める。

2 登録事務等規程には、登録事務等の実施方法、登録事務等に関する料金その他の国土交通省令で定める事項を定めておかなければならない。

第二十三条第三項中「事務規程」を「登録事務等規程」に改める。

第二十四条を削る。

施機関に改め、同条第二項中「指定登録機関の代表者」を「登録実施機関の代表者等（法人等でない登録実施機関にあつては、第十九条第一項の登録を受けた者。以下この条において同じ。）」に、「指定登録機関の代表者」を「登録実施機関の代表者等」に改め、同条第三項中「国土交通大臣の認可を受けて指定登録機関の代表者」を「登録実施機関の代表者等」に改め、同条を第二十四条とする。

第二十六条を削る。

第二十七条第一項中「指定登録機関」を「登録実施機関」に、「役員若しくは職員（登録諮問委員会の委員を含む。次項において同じ。）」を「役員等（法人等でない登録実施機関にあつては、第十九条第一項の登録を受けた者。以下同じ。）若しくは職員若しくは登録諮問委員会の委員」に改め、同条第二項中「指定登録機関」を「登録実施機関」に、「役員及び職員」を「役員等及び職員並びに登録諮問委員会の委員」に改め、同条を第二十五条とし、同条の次に次の二条を加える。

（財務諸表等の備付け及び閲覧等）

第二十六条 登録実施機関は、毎事業年度経過後三月以内に、その事業年度の財産目録、貸借対照表及び損益計算書又は収支計算書並びに事業報告書（その作成に代えて電磁的記録（電子的方式、磁気的方式その他の知覚によつては認識することができない方式で作られる記録であつて、電子計算機による情報処理の用に供されるものをいう。以下この条において同じ。）の作成がされている場合における当該電磁的記録を含む。以下「財務諸表等」という。）を作成し、国土交通大臣に提出するとともに、五年間事務所に備えて置かなければならない。

2 原簿への登録を申請しようとする者その他の利害関係人は、登録実施機関の業務時間内は、いつでも、次に掲げる請求をすることができ、ただし、第二号又は第四号の請求をするには、登録実施機関の定めた費用を支払わなければならない。

一 財務諸表等が書面をもつて作成されているときは、当該書面の閲覧又は謄写の請求
二 前号の書面の謄本又は抄本の請求
三 財務諸表等が電磁的記録をもつて作成されているときは、当該電磁的記録に記録された事項を国土交通省令で定める方法により表示したものの閲覧又は謄写の請求
四 前号の電磁的記録に記録された事項を電磁的方法（電子情報処理組織を使用する方法その他の情報通信の技術を利用する方法であつて国土交通省令で定めるものをいう。）により提供することの請求又は当該事項を記載した書面の交付の請求

（登録事務等の休廃止）
第二十七条 登録実施機関は、国土交通大臣の許可を受けなければ、登録事務等の全部又は一部を休止し、又は廃止してはならない。
第二十八条及び第二十九条を次のように改める。

（適合命令）
第二十八条 国土交通大臣は、登録実施機関が第十九条第二項各号のいずれかに適合しなくなつたと認めるときは、その登録実施機関に対し、これらの規定に適合するため必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

（改善命令）
第二十九条 国土交通大臣は、登録実施機関が第二十一条の規定に違反していると認めるときは、その登録実施機関に対し、同条の規定による登録事務等を行うべきこと又は登録事務等の方法その他の業務の方法の改善に關し必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

第三十一条から第三十三条までを削る。
第三十条第一項中「登録の」を「国土交通大臣に對して、登録の」に、「又は第十七条の再交付を申請する者」を「第十七条の再交付を申請する者又は第十八条の三第一項の交付を申請する者」に改め、「（指定登録機関が登録事務等を行なう場合には、指定登録機関）」を削り、同条第二項を削り、

第二章第四節中同条を第三十三条とする。
第二章第三節中第二十九条の次に次の五条を加える。

（登録の取消し等）

第三十条 国土交通大臣は、登録実施機関が次の各号のいずれかに該当するときは、その登録を取り消し、又は期間を定めて登録事務等の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

一 第十九条第三項第一号又は第三号に該当するに至つたとき。

二 第二十一条、第二十六条第一項、第二十七条又は次条の規定に違反したとき。

三 第二十三条第一項の認可を受けず、又は同項の認可を受けた登録事務等規程によらないで登録事務等を実施したとき。

四 第二十三条第三項、第二十八条又は前条の規定による命令に違反したとき。

五 正当な理由がないのに第二十六条第二項各号の規定による請求を拒んだとき。

六 不正の手段により第十九条第一項の登録を受けたとき。

（帳簿の記載）
第三十一条 登録実施機関は、国土交通省令で定めるところにより、帳簿を備え、登録事務等に關し国土交通省令で定める事項を記載し、これを保存しななければならない。

（公示）
第三十二条 国土交通大臣は、次の場合には、その旨を官報に公示しなければならない。

一 第十九条第一項の登録をしたとき。

二 第二十一条の規定による届出があつたとき。

三 第二十七条の許可をしたとき。

四 第三十条の規定により登録を取り消し、又は登録事務等の全部若しくは一部の停止を命じたとき。

五 第三十二条の三第一項の規定により国土交通大臣が登録事務等の全部若しくは一部を自ら行うこととするとき、又は自ら行つていた

登録事務等の全部若しくは一部を行わないこととするとき。

（審査請求）

第三十二条の二 登録実施機関がした登録事務等に係る処分又はその不作為については、国土交通大臣に対し行政不服審査法（昭和三十七年法律第六十号）による審査請求をすることができる。

（国土交通大臣による登録事務等の実施）
第三十二条の三 国土交通大臣は、登録実施機関が第二十七条の許可を受けて登録事務等の全部若しくは一部を休止したとき、第三十条の規定により登録実施機関に対し登録事務等の全部若しくは一部の停止を命じたとき、又は登録実施機関が天災その他の事由により登録事務等の全部若しくは一部を実施することが困難となつた場合において必要があると認めるときは、その登録事務等の全部又は一部を自ら行うものとする。

2 国土交通大臣が前項の規定により登録事務等の全部若しくは一部を自ら行う場合、登録実施機関が第二十七条の許可を受けて登録事務等の全部若しくは一部を廃止する場合又は国土交通大臣が第三十条の規定により登録を取り消した場合における登録事務等の引継ぎその他の必要な事項については、国土交通省令で定める。

第三十四条第一項中「指定地域」を「特定指定地域」に改める。
第三十五条中「一」を「いずれかに」に改め、同条第一号中「指定地域」を「特定指定地域」に改め、同条第二号中「民法」の下に「明治二十九年法律第八十九号」を加え、同条第四号中「行なう」を「行う」に改め、同条の次に次の一条を加える。

（適正化事業実施機関の公示等）
第三十五条の二 国土交通大臣は、適正化事業実施機関の指定をしたときは、その名称、住所、指定に係る特定指定地域、適正化業務を実施する事務所の所在地及び適正化業務の実施を開始する日を官報で公示しなければならない。

2 適正化事業実施機関は、その名称、住所又は適正化業務を実施する事務所の所在地を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

3 国土交通大臣は、前項の届出があつたときは、その旨を官報で公示しなければならない。
第三十七条第二項中「指定地域」を「特定指定地域」に、「添付し」を「添付し」に改める。
第三十九条の次に次の二条を加える。

(役員の選任及び解任等)
第三十九条の二 適正化事業実施機関の適正化業務に従事する役員の選任及び解任は、国土交通大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

2 国土交通大臣は、適正化事業実施機関の適正化業務に従事する役員又は職員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分に違反する行為をしたとき、適正化業務に著しく不適当な行為をしたとき、又はその在任により適正化事業実施機関が第三十五条第六号に該当することとなるときは、適正化事業実施機関に対し、その役員又は職員を解任すべきことを命ずることができる。

(監督命令)

第三十九条の三 国土交通大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、適正化事業実施機関に対し、適正化業務に関し監督上必要な命令をすることができる。

第四十条第一項中「一」を「いずれかに」に改め、同項第二号中「違反して」を「違反して、」に、「行なつた」を「行つた」に改め、同項第四号中「第四十二条において準用する第二十六条第二項又は第二十八条」を「第三十九条の二第二項又は前条」に改める。

第四十一条第一項中「指定地域」を「特定指定地域」に改める。

第四十二条を次のように改める。

第四十二条 削除

第四十三条第一項中「指定地域」を「特定指定地域」に改める。

域」に改める。

第四十六条第二項中「第十九条第一項の規定により指定登録機関が指定されており、又は第三十二条第一項の規定により指定された者があるときは、当該指定登録機関又は指定された者」を削り、同条第三項中「第三十条」を「第三十三条」に改める。

第四十八条第一項中「指定地域」を「特定指定地域」に、「行なう」を「行う」に改める。

第四十九条第二項中「行なう」を「行う」に、「第七条第一項第三号」を「第七条第一項第四号」に改め、同条第四項中「一」を「いずれかに」に、「行なわす」を「行わす」に改め、同項第一号中「第二十四条第一項」を「次項において読み替えて準用する第三十六条第一項」に、「違反して」を「違反して、」に、「行なつた」を「行つた」に改め、同項第二号中「第二十六条第二項又は第三十九条の三」に改め、同条第五項中「第二十四条第一項及び第二十六条から第二十八条まで」を「第二十五条、第三十六条第一項、第三十九条の二及び第三十九条の三」に改め、同項に後段として次のように加える。

この場合において、第二十三条第二項中「登録事務等に関する料金その他の」とあるのは「その他の」と、第二十五条第一項中「役員等法人等でない登録実施機関にあつては、第十九条第一項の登録を受けた者。以下同じ。」若しくは職員若しくは登録諮問委員会の委員」とあるのは「役員若しくは職員」と、同条第二項中「役員等及び職員並びに登録諮問委員会の委員」とあるのは「役員及び職員」と、第三十六条第一項中「収支予算及び資金計画」とあるのは「及び収支予算」と読み替へるものとする。

第五十一条第一項中「指定登録機関、第三十二条第一項の規定により指定した者」を「登録実施機関」に改める。

第五十七条中「第二十七条第一項(第三十二条第四項又は第二十五条第一項)に改める。」

第六十条中「法人」を「法人等」に、「代表者」を

「代表者等」に、「第五十八条」を「第五十九条」に改め、同条に次の一項を加える。

2 団体について前項の規定の適用がある場合には、その代表者又は管理人が、その訴訟行為につき団体を代表するほか、法人を被告人又は被疑者とする場合の刑事訴訟に関する法律の規定を準用する。

第六十条を第六十一条とする。

第五十九条第二号中「添付書類」を「添付書類」に改め、同条第四号を第六号とし、第三号を第五号とし、第二号の次に次の二号を加える。

三 第二十七条の規定による許可を受けないで登録事務等の全部を廃止した者

四 第三十一条の規定に違反して、帳簿を備えず、帳簿に記載せず、若しくは帳簿に虚偽の記載をし、又は帳簿を保存しなかつた者

第五十九条を第六十条とし、第五十八条を第五十九条とし、第五十七条の次に次の一項を加える。

第五十八条 第三十条の規定による登録事務等の停止の命令に違反したときは、その違反行為をした登録実施機関の役員等又は職員は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

本則に次の一項を加える。

第六十二条 第二十六条第一項の規定に違反して財務諸表等を備えて置かず、財務諸表等に記載すべき事項を記載せず、若しくは虚偽の記載をし、又は正当な理由がないのに同条第二項各号の規定による請求を拒んだ者は、二十万円以下の過料に処する。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、次条及び附則第十条の規定は、公布の日から施行する。

(施行前の準備)

第二条 この法律による改正後のタクシー業務適正化特別措置法(以下「新法」という。)第十九条

第一項の登録を受けようとする者は、この法律の施行前においても、その申請をすることができ。新法第二十三条第一項の規定による登録事務等規程の認可の申請についても、同様とする。

(施行前にされた登録の申請に関する経過措置)

第三条 この法律の施行前にされたこの法律による改正前のタクシー業務適正化特別措置法(以下「旧法」という。)第五条の規定による申請であつて、この法律の施行の際、登録又はその拒否の処分がなされていないものについての処分については、なお従前の例による。

(登録の取消しに関する経過措置)

第四条 新法第十九条第一項第三号の規定は、この法律の施行後に同号に規定する重大な事故を引き起こした登録運転者について適用する。

(指定登録機関に関する経過措置)

第五条 この法律の施行の際現に旧法第十九条第一項の指定を受けている者は、この法律の施行の日から起算して六月を経過するまでの間は、新法第十九条第一項の登録を受けているものとみなす。

(秘密保持義務に関する経過措置)

第六条 旧法第十九条第一項の登録事務等に従事する旧法第二十一条第一項の指定登録機関の役員又は職員(旧法第二十五条第三項の登録諮問委員会の委員を含む。)であつた者に係る当該登録事務等に関して知り得た秘密を漏らしてはならない義務については、この法律の施行後も、なお従前の例による。

(審査請求に関する経過措置)

第七条 旧法の規定に基づき旧法第二十一条第一項の指定登録機関の行う旧法第十九条第一項の登録事務等に係る処分又は不作為に関する行政不服審査法(昭和三十七年法律第六十号)による審査請求については、なお従前の例による。

(処分、手続等に関する経過措置)

第八条 附則第二条から前条までに規定するもののほか、この法律の施行前に旧法(これに基づ

く命令を含む。の規定によつてした処分、手続その他の行為であつて、新法（これに基づく命令を含む。）に相当する規定があるものは、これらの規定によつてした処分、手続その他の行為とみなす。

（罰則に関する経過措置）

第九条 この法律の施行前にした行為及び附則第六条の規定によりなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（政令への委任）

第十条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に関し必要となる経過措置

置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

（検討）

第十一条 政府は、この法律の施行後五年を目途として、この法律による改正後の規定の実施状況を勘案し、必要があると認めるときは、当該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。

（登録免許税法の一部改正）

第十二条 登録免許税法（昭和四十二年法律第三十五号）の一部を次のように改正する。

別表第一中第百二十五号の二を第百二十五号の三とし、第百二十五号の次に次のように加える。

百二十五の二 タクシーの運転者に係る登録実施機関の登録

タクシー業務適正化特別措置法（昭和四十五年法律第七十五号）第十九条第一項（登録実施機関の登録）の登録（更新の登録を除く。）

登録件数	一件につき九万円

（一般社団法人及び一般財団法人に関する法律及び公益社団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律の一部改正）

第十三条 一般社団法人及び一般財団法人に関する法律及び公益社団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律（平成十八年法律第五十号）の一部を次のように改正する。

第四百二十条を次のように改める。

（タクシー業務適正化特別措置法の一部改正）

第四百二十条 タクシー業務適正化特別措置法（昭和四十五年法律第七十五号）の一部を次のように改正する。

第三十五条第二号中「民法（明治二十九年法律第八十九号）第三十四条の規定により設立された財団法人」を「一般財団法人」に改める。