

衆議院 第百八十六回国会 国土交通委員会 議 録 第 七 号

平成二十六年四月四日(金曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 梶山 弘志君
理事 赤澤 亮正君
理事 大塚 高司君
理事 望月 義夫君
理事 井上 英孝君
理事 秋本 真利君
理事 泉原 保二君
理事 大西 英男君
理事 國場幸之助君
理事 齋藤 洋明君
理事 桜井 宏君
理事 田中 英之君
理事 土井 亨君
理事 中村 裕之君
理事 林 幹雄君
理事 ふくだ峰之君
理事 宮澤 博行君
理事 山田 賢司君
理事 奥野総一郎君
理事 寺島 義幸君
理事 岩永 裕貴君
理事 西岡 新君
理事 村岡 敏英君
理事 佐藤 英道君
理事 穀田 恵二君

政府参考人 (国土交通省鉄道局長) 瀧口 敬二君
政府参考人 (国土交通省港湾局長) 山縣 宣彦君
国土交通委員会専門員 宮部 光君

委員の異動

四月四日

辞任

補欠選任

桜井 宏君 富樫 博之君
宮澤 博行君 田中 英之君
務台 俊介君 山田 賢司君
三月日大造君 奥野総一郎君

同日

辞任

補欠選任

田中 英之君 宮澤 博行君
富樫 博之君 桜井 宏君
山田 賢司君 務台 俊介君
奥野総一郎君 三月日大造君

四月三日

公共工事の品質確保の促進に関する法律の一部を改正する法律案(国土交通委員長提出、参法第八号)(予)

同月四日

公共工事の品質確保の促進に関する法律の一部を改正する法律案(参議院提出、参法第八号)道路法等の一部を改正する法律案(内閣提出第二七号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

港湾法の一部を改正する法律案(内閣提出第一九号)

○梶山委員長 これより会議を開きます。
内閣提出、港湾法の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省鉄道局長瀧口敬二君及び港湾局長山縣宣彦君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○梶山委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

○梶山委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。後藤祐一君。

○後藤祐一委員 民主党の後藤祐一でございます。本日は、港湾法の改正案の質疑でございますが、港湾法そのものに入る前に、特定離島港湾施設の一つでもあります沖ノ鳥島で起きました事故について一部確認をさせていただきたいと思

います。まず、お亡くなりになられた五名の方に御冥福をお祈りするとともに、行方不明になられたお二人の方の一刻も早い救出をお願いしたいというふうに思います。

事故原因あるいは再発防止策についてはこれから調査ということなんでしょうけれども、この事故当時、ひっくり返ってしまった中央栈橋の上に十六名の方が乗っておりまして、この十六名の中から、お亡くなりになった五名、行方不明の二人の方が出ております。

この栈橋が安定的に引き出せるということを前提に乗っていたということなんでしょうけれども、そもそも栈橋の上に乗るといふ行為自体に危険性があつたということなんでしょう。

栈橋に乗らないとできないような作業をその上でしなければならぬ状態だったのかどうか、また、栈橋が何らかの形で不安定な状態になるといふ危険性は想定できなかったのか、つまり上に乗らないで作業ができたのかということのようなことについて、今の時点でわかることを政府参考人の方に伺いたいと思います。

○山縣政府参考人 まず、亡くなられた五名の方の御冥福をお祈りいたしますとともに、負傷されました四名の方の見舞いを申し上げます。捜索に全力を尽くしているところでございます。

御質問の今回の工事の内容でございます。内地の工場で製作いたしました栈橋を台船に載せまして現地まで運搬し、そして海上でこの栈橋を台船から引き出して、最終的には据えつけるという工事の内容でございます。

事故当時は、据えつけ場所付近の海上におきまして、台船から栈橋を引き出す作業を行っておりました。

工事事業者が作成しました作業手順によりまして、栈橋上で行う作業の主なものといたしまして、台船と栈橋の固定を解除するくい操作、いわゆるストッパー解除の操作でございますけれども、そういったことをする作業とか、あるいは栈橋を移動するためのウインチワイヤの操作、あるいは曳航用のタグボートのロープの操作、いわゆる綱取りでございます。それからこれらの作業の指揮監督、こういったことをこの作業台の上、すなわち栈橋の上ですることになってございます。このために、これらの操作と指揮監督を行うために栈橋上にそれぞれの作業員を配置する計画で

ございまして、十六名の作業員の方が棧橋の上で作業されていたということでございます。

この方法については、基本的に安全に施工できるということで進めたわけでございますが、先生御指摘のような、例えば作業員が棧橋に乗らなくて施工できるような方法があるのではないかと、こういったことについては、今回、事故原因の徹底的な究明と、あるいは再発防止に向けた技術的な検討というものをすることになってございます。棧橋に乗らないで施工できるような方法も含めまして、より安全な施工法を検討してまいりたいと思っております。

○後藤(祐)委員 技術的なことはよくわかりませんが、今後さらなる建設を進める必要があるんじゃないから、今後の検討状況にもよると思えますけれども、できるだけ棧橋の上に人が乗らないで行えるような工法がもし可能なのであれば、その採用をするなど、今後事故が二度と起きないような対策をしつかりと、原因分析とともに行いたいんだというふうに思います。

さて、その調査を今行っているということなんではありますが、これは場所が場所だけに、単なる事故であればいいんですけれども、意図的な何らかの事件的な要素がないことを信じたいんですが、そのあたりも含めて、きちんとした調査委員会を設置するなり、何らかの徹底した調査方法をとった上で、あらゆる可能性を追求した上で調査をする必要があると思えますけれども、これについて政務官の御見解をいただきたいと思えます。

○中原大臣政務官 お答えをいたします。

本事業は、国境離島であります沖ノ鳥島に経済基盤となる港湾施設を整備しているものでありまして、我が国にとりまして非常に重要な事業でございます。このため、事業主体である関東地方整備局が、本事業を安全かつ確実に遂行するため、同局に外部の有識者から成る検討委員会を設置し、原因究明及び再発防止に向けた検討を行うこととしております。

本事業は我が国にとりまして大変重要な事業でございますので、安全かつ着実に事業を推進できるよう全力を尽くしてまいり所存でございます。○後藤(祐)委員 外部に調査委員会を設置するというところでございますので、そこでしっかりと客観的な調査をお願いしたいと思えます。

今、政務官からもございましたけれども、本件は大変重要な事業であります。お亡くなりになられた方が出たということは重く受けとめた上で、安全対策に万全を期した上で、この事業は、そうはいっても着実に進めていっていただく必要があると思うんですね。

そもそもこの事業というのは、平成二十二年、民主党政権のときにできた法律であります、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律といったものができて、これに基づいた整備事業として行っているものであります。まさにこの沖ノ鳥島があるがゆえに、その周りの全ての円が排他的経済水域になっているという意味において、大変重要な領域だと思っております。

今後、安全確保を前提としつつも、この事業、総事業費では七百五十億円ほどかかるというふうにも伺っておりますけれども、この事業の完了に向けて今後も引き続き進めていくのだということについて大臣の決意をお伺いしたいと思えます。

○太田国務大臣 御指摘のように、沖ノ鳥島は、我が国国土面積三十八万平方キロに対して、それを上回る四十二万平方キロメートルの排他的経済水域を有しているという状況でもありまして、沖ノ鳥島を含む小笠原諸島ということになりますと、この排他的経済水域は何と日本の三割を担っているという状況でございます。

この周辺海域には、コバルトリッチクラスなど、どの海底資源が豊富に存在しますほか、安全保障という観点からも極めて重要だというふうに認識をしております。

この事業は、そうした排他的経済水域における

資源開発あるいは安全保障という拠点をつくるということで、国の行っている大事な事業でございます。今回事故が起きたということについては、はまことに残念なことではありますけれども、事業自体が大事であるということについては変わりがないということからいまして、十分原因を究明し、安全、確実に進めていくことが大事だと思えます。

今、工事事業者からも、施工方法の詳細や事故当日の施工手順、天候等の状況、海の状況、安全管理体制の聴取、日ごろからのもの、実験がどうであったか、そういうことを含めて究明をしていくところでございまして、早期に完成に向けて進んでまいりたいと強い決意を持って臨みたいと思っております。

○後藤(祐)委員 ぜひ安全確保の上で着実に進めていただきたいと思えます。

それでは、引き続きまして、港湾法改正本体についての質問に参りたいと思えます。

今回の改正で、五十五条の七というところで、無利子貸し付けの対象施設を広げております。この中で、国際戦略港湾における保管施設というのが加わっているわけでございますけれども、当初、私はこの条文を見たときに、もともと、政令で定めるという形で修飾語がかかっておりますので、政令で定める港湾施設と広く書いて、一々こういった法改正をしなくても、今後、何らかのものが発生した場合には、政令改正すれば対応できるような形にしてはどうかというような御議論を事務方とさせていただきました。

その際に、事務方からは、民間事業者が整備するようなものについては、今回の改正で、少なくとも国際戦略港湾については全て読めるようになりますという御説明がありましたので、そういうことであれば問題ないのではないかと、そういうことを考えた次第でございますので、実際にそれが含まれるのかどうかを確認していきたいと思えます。

この港湾法二条五項に、港湾施設といったものはいろいろ定義されているわけでございますが、

この中で、民間事業者が整備する可能性のあるものとして、泊地、護岸、岸壁、棧橋、荷さばき施設、旅客施設、今回追加される保管施設、あるいは船舶修理施設、船舶保管施設、廃棄物処理施設にかかわるもの、そしてこれらの施設の用地にかかわるもの、こういったものが民間事業者が整備する可能性のあるものというふうに伺いました。今回の保管施設は国際戦略港湾に限定されているわけでございますが、それ以外の部分は国際戦略港湾に限定されていないわけでございます。これらの民間事業者が整備できる港湾施設については、今回の法改正でもって、少なくとも国際戦略港湾については全て無利子貸し付けの対象となり得るのかどうか、確認したいと思えます。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

港湾法第五十五条の七の特定用途港湾施設に対しまして無利子貸付制度は、埠頭公社が行うコンテナターミナルの整備、あるいはフェリー埠頭公社が行うフェリーターミナルの整備等を促進するために、昭和四十五年に創設されたものでございます。また、昭和四十五年の制度創設以降、民間事業者の整備する港湾施設に対する必要性を勘案いたしまして、順次、対象用途及び施設の拡充が図られてまいりました。

今回、国際戦略港湾におけます保管施設が新たに無利子貸付対象になることに伴いまして、所要の政令整備が必要になる見込みですけれども、民間事業者に対しましては、この五十五条の七の第二項及び同法施行令第四条第二項において網羅されるというふうに考えてございます。

先生の方から、水域施設、外郭施設、係留施設、あるいは荷さばき、旅客、保管等々ございましたが、こういったものは全て網羅されるというふうに考えてございます。

○後藤(祐)委員 少なくとも、国際戦略港湾においては、民間事業者が整備する可能性のあるこういった施設については、全て無利子貸し付けの対象になるというこの御確認をさせていただきま

した。

では、こういったところが実際のニーズがあるのかということ、実際に現場の方に少し伺わせていただきましてけれども、今一番ニーズが出てきているのは、IT投資の関係なんだそうでございます。保管施設そのものというのももちろんなんでしょうが、実際、今、我々の日本国にくらける国際戦略港湾のライバルでありますシンガポールですとか釜山ですとか、こういったところは、コンテナターミナルが自動化されたりとか、あるいはもともと全体のIT化がどんどん進んでいるという中で、我が国も、これに負けないようなIT投資をしていかなきゃいけないわけでございます。

実際、ことしの一月に、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会「最終とりまとめ」というものがまとめられておりまして、この中でも、情報化対策は非常に重要だということが挙げられております。コンテナ物流情報サービス、Colinsというんでしょうか、これによって、トラック業あるいは荷主等のユーザーによる利用状況が上がってきているというふうなお話もございまして。

そして、こういったシステムを進めていけば進めていくほど、それぞれの民間事業者においても、これに伴うIT投資が必要になってくるわけでございますが、今回、法律で追加されます保管施設、この保管施設を運営する上で必要となるIT投資、今まで以上に効率的な保管施設の運営をするために必要なIT投資については、今回の無利子貸し付けの対象になるというふうに理解してよろしいでしょうか。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、近年、保管施設等の港湾施設におきましても、物流の高度化ニーズへの対応ということで、IT化あるいはスマート化というものが著しく進展してございます。

個別の案件ごとに精査は必要でございますけれども、基本的に、支援対象となる港湾施設と一体的に機能するものについては、無利子貸し付けの

支援の対象になるというふうに考えてございます。

○後藤(祐)委員 今、スマート化というお話も出てしまいましたが、ITの投資と並んで、エネルギーの効率的な利用に関するスマート化に関する投資、スマートメーターですとか、こういったものも保管施設に附帯するような形で設置されることが多いようでございますが、これについても含まれるという理解でよろしいでしょうか。

○山縣政府参考人 先ほど申しましたように、基本的に、支援対象となる港湾施設と一体的に機能するものにつきましては、無利子貸し付けの支援の対象となるものでございます。

○後藤(祐)委員 保管施設に含まれるということであれば、今回の法改正の対象ではないんですが、荷さばき施設についても同じように、これはガントリークレーンを用いる上で、IT投資みたいなものが必要な場合もございまして。

今の、荷さばき施設にかかわるIT投資、あるいはエネルギーのスマート化にかかわる投資のようなものも含めると考えていいでしょうか。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

同様に、荷さばき施設等についても、施設と一体的に機能するというのであれば、この無利子貸し付けの支援の対象になるというふうに考えてございます。

○後藤(祐)委員 ありがとうございます。

一体的に機能するという御答弁がありましたけれども、この一体的に機能するとは何かということ、恐らくこれから少し議論のある部分があると思うんです。

特に、IT投資に関しては、物理的なソフトウェアなんか、保管施設なり荷さばき施設の中に、実際、サーバーの中なんかに入っている、これは非常に一体化しているわけでございますが、現在のIT化というのは、必ずしもソフトウェアはそこない場合もありまして、クラウド化して、どこか別のところにあつたりですか、や

り方というのはいろいろあるわけでございます。

一体的に機能するという、物理的な一体化というわけでは必ずしもなくても、その保管施設なり荷さばき施設なりを動かすために機能させるという機能を持つていられるのであれば、こういったIT投資というものは含まれるという理解でよろしいでしょうか。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

この一体的に機能するところの定義、あるいはそれをどう解釈するかということだと思っております。

これにつきましては、具体的に運用していく中で、どういう部分までが一体化とみなせるのか、この辺は、また要請される方ともいろいろ意見交換をしながら、しっかりとその辺の考え方を詰めていきたいと思っております。

○後藤(祐)委員 ぜひ、特にITに関しては、物理的にどこにソフトウェアを置くかは余り本質ではないかと、機能の方に着目をして、その運用を定めていっていただきたいというふうに思います。

また、これらの設備のいわゆる更新の投資、こういったものも対象になるのでしょうか。今の規定では、改良に当たるもの場合は少なくとも含まれるということでございますが、こういった更新、買いかえに伴うような投資も対象になるのでしょうか。

○山縣政府参考人 リブレースの対象ということでの御質問だと思います。

この五十五条の七の無利子貸し付けにつきましては、特定用途港湾施設の建設または改良に要する費用が対象になってございます。

個別案件ごとに精査は必要でございますけれども、特定用途港湾施設の建設または改良によるリブレースについても、無利子貸し付けの対象になるものと考えてございます。

○後藤(祐)委員 明快な答弁、ありがとうございます。

ぜひ、今回の法改正で、広く、柔軟に、さまざま

な投資を対象にしていきたいと思っております。

それでは、続きまして、これら国際戦略港湾が今、諸外国の港と大変競争にさらされているわけでございますが、荷物をどうやって集めてくるか、いわゆる集貨対策をどう進めていくかという議論を少ししたいと思います。

先ほど触れました、ことし一月の戦略港湾政策推進委員会の最終取りまとめの中では、鉄道について少し触れられております。鉄道、トラックによる国際海上コンテナ輸送の促進ということに触れられております。

私は、横浜市が選挙区ではないんですが、内陸の方の神奈川県選挙区なんですけれども、横浜港というのは神奈川にとって大変重要な港でございます。また、関東一円という意味で見れば、川崎、東京も当然重要になってくるわけでございます。鉄道によってコンテナ輸送を充実していくという観点から見た場合、横浜では本牧まで、東京の場合も大井のあたりまでどうもあるようでございますけれども、あと少し鉄道を延長しますと、

じかで乗り入れが可能になるという潜在的な可能性がございまして。諸外国でも、こういった港に対して鉄道でじかで行けるようなところがたくさんございます。

なかなか鉄道事業者側にとって採算が合う形にするということが難しいというふうなお話を聞いておりますけれども、ぜひ、インシヤルコスト、投資の段階でできるだけ国が支援をしてさしあげて、何とか営業ベースでフローのコストが賄えるようにしてさしあげる、このことが鉄道による集貨をより強めていくことにつながると思います。釜山や上海に鉄道は絶対行けないわけですから、鉄道で運べるようになれば国際戦略港湾の競争力強化には直結するものだというふうに考えますし、実際に、荷物を運んでいただきたい事業者の方からしても大変なニーズが現在でもあるというふうに伺っております。

ぜひ、鉄道による集貨、これを国策として進め

るべきではないかというふうに考えますが、これについての大臣の御見解をいただきたいと思ひます。

○太田国務大臣 御指摘のとおりだと思います。貨物鉄道は、長距離大量輸送にすぐれた特性もありますし、環境上も大変いいし、そして、国際戦略港湾といえますと、かなり遠くからも来るということもあり、さまざまな観点から鉄道特性を発揮するという役割だと思ひます。

ましてや、例えば、京浜ということ、あるいは阪神を考えますと、一九八二年と現在を比較しますと、一九八二年、三十年前は、神戸は世界の四位、横浜は十位、東京は十八位であつたわけなんです。二〇二二年、現在は、東京が十八位だったのが二十八位、横浜が十位だったのが四十三位、神戸に至つては四位だったのが五十二位というふうになつて、何とかこれを強い港湾にして、コンテナを扱うのが二倍にということを考えている、そうした目標を立てています。

そういう観点からいきますと、鉄道輸送ということの重要性というのはますますこれから高まつてくるというふうに思つておりまして、ここは引き込み線もあるわけでありますものですから、しっかり情勢を分析して、具体的な対策に向けた課題を調査していく必要があるというふうに思ひます。

まず調査をする、そして、予算を現実にとつておりますので、ことしからそうしたことに具体的に動いていくというふうに思つてるところです。

○後藤(祐)委員 力強い大臣の御意思をいただきました。ぜひ、その調査を踏まえて、具体的な事業に踏み込んでいただきたいというふうに思ひます。JR貨物の会長は日本郵船の出身の方だといふふうにも伺つておりますので、船と鉄道の橋渡しというものは、今まさにチャンスであるというふうには考えております。

では、続きまして、税制面で何とか支援がで

ないかということについて申し上げたいと思ひます。

民主党政権のとき、二十一、三年のころ、二つの税制を挑戦して、ちよつと途中の段階で終わつたものがありました。一つは、内航海運にかかわる燃料の税制なんですけれども、これは例えば、日本海側の地方の港から京浜港に持つてきて外国に輸出をするという選択肢をとるか、あるいは釜山経由で行くかといったときに、釜山に持つていくときには燃料の税金がからまない、一方で、東京や横浜に持つていくときはかかつてしまう燃料の税金がございました。

これは幾ら何でも、せめてイコールフッティングにはできないかということで、地球温暖化対策税という部分は後で還付されるという制度ができました。これはこれで意義があることだと思ひますが、残念ながら、その根っこ部分であります石油炭炭税については還付されない状態が今も続いています。

ただこれは、なかなか実務的に、きのうも議論をさせていただいたんですが、今の段階で、国土交通省としても、これを要求するのは難しいなというふうなお話でございまして、とりあえずは将来の課題としていく必要があるんじゃないかなと思つております。

もう一つの税に関する話が、固定資産税の関係なんです。ございすけれども、これまでは、港湾管理者、例えば市であったり都であったりするわけでございすけれども、こういうところが管理してきた港湾施設については、当然、地方公共団体ですから、固定資産税がかかつていないわけでありすけれども、こういうものが港湾運営会社社の管理に移つた場合、所有権が移つた場合、固定資産税がかかつてしまいます。

これは、もともと税収がなかったものが形式的に発生してしまうものなので、この固定資産税は全て免除にすべきではないか。そもそも、こういう港湾における取扱量をふやすことがその地方公共団体にとつても大義があるということから

すれば、この固定資産税はもともと取れていなかったものですから、そんなものを欲しいと言ふ自治体はないんじゃないかということで、ゼロにできないかということ一度チャレンジしたんですが、結論は半額ということになつてしまつて、これはちよつと中途半端な状態に実はなつています。

これを本来は法改正で、地方税改正でゼロにすべきだというふうに考えるのでございすが、これは今、事務方に確認したところによりますと、それぞれの地方公共団体が条例でゼロにすることはできる。地方税法六条に、公益上その他の事由により課税を不適当とする場合においては課税しないことができるという条文がありまして、この公益に当たると地方公共団体が判断して、条例改正すれば、ゼロにすることはできるそうでございしますが、こういったやり方もありすし、あるいは、一旦税収として徴収をして、その分を何らかの予算措置等でお返しをするといういろいろやり方もあると思ひます。

ただ、これは本来、収入があつてはならない部分でございまして、いづれにせよ、何らかの方法で、港湾を運営する会社に対して、固定資産税分の本来払うべきでない負担を課すべきではないというふうに考えますが、これは形式的にはそれぞれ自治体の意思ということになると思ひます。国土交通省としては、本来は私は税制改正をすべきだと思ひますけれども、それをしないというところであれば、本来これは地方公共団体の収入にすべきでない国土交通省としても考えておられるというふうに信じているんですが、本件についての国土交通省としての御見解をいただきたいと思ひます。副大臣にお願いいたします。

○野上副大臣 今お話しございましたとおり、国際コンテナ戦略港湾の国際競争力強化のために、国土交通省、税制面でさまざまな支援措置を講じてまいりました。

具体的には、例えば予算案では、大水深岸壁の整備に対する国費負担率のかさ上げですとか、荷

さばき地の直轄港湾工事への追加、あるいは港湾運営会社に対する無利子貸付制度の創設等に取り組んできたところであります。

御指摘の税制面については、当時、この創設には先生にも大変御尽力をいただいたわけでありすが、港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に関する固定資産税の特例措置、これは取得後十年間、二分の一にするというところでございす。

こういうことを講じてきているところでありますが、御指摘のさらなる税制の支援措置の拡充につきましては、今後とも、海運、港湾を取り巻く状況の変化を踏まえて、港湾運営会社等から具体的な要望を聞いて、関係機関と調整をして検討してまいりたいというふうに思つております。

○後藤(祐)委員 実質的に負担がゼロであるという、手法はいろいろあつていいと思ひますけれども、これが結果として担保されるよう、ぜひ関係方面と調整をしていただきたいと思ひます。

以上の税制については、二、三年前にある程度のところまで進んだんですが、そこから先の支援策といった場合、税よりもむしろ予算措置の方が使ひでもあつたし、効果があるのではないかとはいふに多分お考えになつたと思ひますが、二十六年から、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度という形で支援事業が創設をされました。これは、港湾運営会社に対して国から事業費の二分の一を補助して、外国の港湾に荷物をとられそうに、あるいはとられていふところに対して、例えば、そこから京浜港なり阪神港に転換させたというふうな荷物に対しては何らかのインセンティブを港湾運営会社が事業対象者に与えるというふうなことに對して国が補助するといふもので、大変柔軟な制度ができたというふうに思つております。

このインセンティブ、言つてみればポートセーリングのやり方だと思ふんですけれども、これは多様な方法があると思ふんですね。実際、釜山なんかは、いろいろな形で日本の国内の地方の港に対して営業しているというふうに向つております。

で、ぜひ、このインセンティブの与え方、あるいは、インセンティブという言葉の定義にはまるかどうかも含めて、実質的に、外国の港湾に荷物をとられない、あるいはとられたものを取り返すというところにつながる効果を持つような事業に対しては、広く柔軟にこの支援制度の対象にしていけばきだと考えますが、いかがお考えでしょうか。

報告していただくですが、そういった柔軟な運営をお願いしたいと思ひます。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

国際基幹航路の寄港地の決定におきましては、港湾において揚げ積みされますコンテナ貨物の量、個数が非常に重要でございます。国際コンテナ戦略港湾への集貨を強力に推進する必要があります。

平成二十三年度から昨年度まで三年間のモデル事業として実施しております国際コンテナ戦略港湾フリーダー機能強化事業は、新規のフリーダー輸送航路等の立ち上げに係る経費の不足分を内航船社や鉄道事業者に限って支援するものでございます。

今後、こういった大水深、十八といったものも含めて、これを民間の会社がみずからつくるということでは、そのお金を、その後港湾を利用する方々に負担を転嫁していかないといけないということになって、結局利用料が上がってしまうから、国がきちんと整備して、これを直接港湾運営会社に貸し付けて、しかも、それが非常に安く貸せるということがこの制度の本質だということに思っております。

二十六年度、今年度の予算におきましては、これまでのモデル事業にかりまして、新たな集貨支援制度として、先生御指摘の、港湾運営会社が行うさまざまな集貨活動に対して国が支援をする国際戦略港湾競争力強化支援事業というものを創設したところでございます。

その意味で、今年度、二十六年度予算、横浜港の南本牧にMCI-3、MCI-4と大きな投資があるわけでございますが、今年度、国費で百七十三億、事業費三百四十二億という大きな投資を配分していただいたことには感謝を申し上げたいと思ひますけれども、これはまだ残事業費で千四百十七億円ほど残っているというふうに向っております。

○後藤(祐)委員 ぜひこれは、民営化というか、民間会社が国際コンテナ戦略港湾を担うという趣旨はまさにこの部分にあるのであって、役所が営業してもなかなかうまくいかないところがある本質でございますから、ぜひこの支援措置、柔軟に、ある程度、つかみ金という表現はよくないかもしれませんが、お金を渡した上で、むしろ、それがちゃんと効果があつたのかどうかをきちんと

ぜひと、今後も計画的に、他の国の港に負けないような投資を国が主導で行っていただきたいと思ひますが、これについて大臣の御見解をいただきたいと思います。

○太田国務大臣 私も南本牧のコンテナターミナルに、去年の四月だったと思ひますが、視察をしてきました。

この出資をめぐることは、当然各地域ごとの利害もあるでしょうし、いろいろな御意見があるというふうに向っておりますけれども、大事なことは、今回法律を通していただいた後には、統合された後の会社に対して確実に出資が行われるというところでよろしいでしょうか。これを改めて確認したいと思ひます。

○太田国務大臣 そのとおりです。

一番の問題意識は、今先生もおっしゃいましたが、世界から見るとどんどんコンテナの取扱量が下がってきているというふうな、そういう状況を何とかしてでも脱皮したい。そして、世界に伍する強い港を日本の中にもう一遍再建する必要がある。

それには、今まで歴史的経緯もさまざまなことは十分承知して、それを踏まえた上で、なおかつ国が前面に出て支援をする中で強いものにしていく。国が、強いものにしていくということができれば、結局、今のそれぞれの港についても利益が得られて一段高いところに行く。その一番新しい制度のシステムというものを全ての人に御理解をいただいてということが一番大事だということに私は思っております。

強い港にしようとか、世界に伍する港をつくらうということに反対をするようなところは一つも現実にもないわけでございますが、よくその趣旨を踏まえながら熾烈な国際競争に打ちかかっていくということが大事だというふうに思っております。関係者と調整をしっかりとした上で、港湾運営会社に対する国の出資を進めていきたいと思ひます。

○後藤(祐)委員 力強い御意思、ありがとうございます。

これで最後の質問とさせていただきますが、今後の出資のあり方についてはいろいろな形で検討していくことになると思ひますが、今大臣が御答弁されたように、国が前面に出て、国がリーダーシップをとれるような経営形態といったものが必要になってくると思ひます。ぜひとも、大臣がおっしゃった、世界に伍してこの港を強い港にできるような出資のあり方を目指すべきだということに考えますが、今後の検討におかれて大臣の決意を最後に伺いたいと思ひます。

○太田国務大臣 今までの歴史的経過というものもあるということをよくこちらでも理解した上で、

目指す方向はどこにあるのかということに異論を挟むところはないと思います。

また、現実にお話し合いをしてくると、そうした趣旨はごも、ありがたいことに大事ななことだという理解をいただいていると思いますので、具体的なおの進め方についてはよく現場との調整を行いながら、強い港に向けて出発をしたいというふうに思っているところです。

○後藤(祐)委員 ありがとうございます。

ぜひ、世界で勝てる港をつくっていただければというお願い申し上げまして、私の質問を終わります。ありがとうございます。

○梶山委員長 次に、井上英孝君。

○井上(英)委員 日本維新の会の井上英孝でございます。

まず、質疑に入る前に、沖ノ島島の事故で亡くなられた方々に対しまして、改めてお悔やみを申し上げますとともに、また、けがをなされた方々にはお見舞いを申し上げますというふうに思います。また、行方不明のお二人の捜索には、国土交通省を初め関係者が全力を挙げて御尽力いただきますように、改めて要望いたしますと思っております。どうかよろしくお願いいたします。

それでは、港湾法の一部を改正する法律案につきまして質疑をさせていただきます。

私の地元は大阪で、大阪港があります。昨年、大臣にもお越しをいただいて、詳細を見ていただけたと記憶しておりますけれども、やはり国土交通省は、上海や釜山といったようなアジアの港湾の急激な発展というのを受けて、我が国も港湾の活性化に向け、スーパー中枢港湾、また平成二十二年からは国際コンテナ戦略港湾政策というのに取り組んできたと思います。

ただ、いろいろな施策も打ってきていますし、成果も一定あったというふうには思いますけれども、配付させていただいておられます資料、一枚めくっていただいたら資料一が出てきますけれども、その上段の、アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物、先ほど大臣の答弁の中でも出ておりました。

本年が二〇一四年ですので、一九八二年となると三十二年前、約三十年前は、先ほどおっしゃったように、神戸が四位、横浜が十位という港勢をしておりました。それが、直近の二〇一二年においては、もう神戸と横浜というのはそのベストテンには入っていない。九位のドバイを除くと、残りの九港は全てアジアの港になっているというのが今の現状で、その九港の中に日本の港は一つも入っていないという現状なんです。

結果的には、そういういろいろな施策を打って、一定の成果はあったというふうには思っておりますけれども、先ほど申し上げた各港湾との差というのは、縮まるどころか広がっているというのがやはり現状だということに思います。

このような状況になった一番の理由を単刀直入にどう考えているのか。極端に言えば、スーパー中枢港湾も含めて失敗だったんじゃないかというふうに言いたくなるぐらいの惨たんたる現状であると思えますけれども、まずはいかがでしょうか。

○山縣政府参考人 答えさせていただきます。

これまでのスーパー中枢港湾政策等、その辺の総括ということだと思います。

国土交通省では、平成十六年度から、港湾コストの三割低減あるいはリードタイムの一日への短縮というものを目標といたしまして、スーパー中枢港湾政策を実施してきました。平成二十年度までに、港湾コストにつきましては約二割低減をいたしまして、リードタイムも一日をほぼ実現するなど、一定の成果はあったというふうに考えてございます。

しかしながら、釜山港等との国際競争が一層激化したことから、アジア主要港と遜色のないコスト、サービスを實現し、国際基幹航路の維持拡大を図るために、平成二十二年八月に阪神港それから京浜港を国際コンテナ戦略港湾ということを選んでまいりました。大水深岸壁の整備、あるいは民の視点を生かした港湾運営会社による効率的な

港湾運営など、ハード、ソフト一体となった港湾育成、国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでまいりました。

具体的には、ハードの施策といたしまして、大型化するコンテナ船に対応した水深十六メートル以上のいわゆる大水深岸壁の整備を、国費負担率のかき上げ、それから直轄事業の対象範囲を荷さばき地まで拡大した上で、着実に進めてございます。

また、ソフト面の施策といたしましては、広域からの貨物集約を促進するために、新たな国際フェリー航路の立ち上げを支援するほか、港湾運営会社におきまして、民間人社長の登用による民間のノウハウを生かした営業活動など、効率的な港湾運営が進められているというふうに考えてございます。

例えば、神戸港におきましては、国からの岸壁等行政財産の直接貸し付け、あるいは港湾機械の整備に対する無利子貸し付け等によりまして、コンテナターミナルのリース料が一五％低減されるなど、いわゆる効率的な港湾運営の成果が上がってきているというふうに考えてございます。

以上です。

○井上(英)委員 今御答弁いただいたように、一定の成果といたすのがあったということを経営もおっしゃっていると思うんですね。

先ほど言われた、港湾コストの三割低減とかリードタイムを一日に短縮するとか、リードタイムの一日に短縮というのは一定の結果が出たのではないかなというふうに思っていますけれども、港湾コストは、結果的には二割弱の低減しかできなかったというのが現状かと思えます。だからその目標もきつちりと達成し切れていなかったというのが、やはりこういって結果を生んでいるんじゃないかというふうに思います。

基幹航路は、もう軒並み下がっているんですね。お配りした資料二枚目の上段を見ていただければ、我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較というのがあります。二〇一

年、平成十三年の欧米基幹航路の便数を比較しますと、京浜港が四十九便、阪神港が四十二便に対して、釜山港は当時四十一便、ほぼ互角といえますか、そういう現状でありました。

先ほど言われたようなスーパー中枢港湾の政策、二〇一四年には京浜港、伊勢湾、阪神港をスーパー中枢港湾というのに指定し、また、二〇一〇年、平成二十二年からは、現在の国際コンテナ戦略港湾に指定をして、その政策を進めたにもかかわらず、昨年の二〇一三年、平成二十五年、現在では、釜山港が四十九便に対して、阪神港なんかは十四便、京浜港は三十二便あるんですけれども、減少しているというのが現状であります。

もちろん、国際コンテナ戦略港湾に京浜港それから阪神港が指定をいただいて、特に私の、先ほどから申し上げている大阪港においては、夢洲のバース、C10、11、12なんかは非常に精力的に投資をいただいているという現状もあって、一定の評価はしておるんですけれども、やはり、これだけの便数が減っているという現状があります。

スーパー中枢港湾政策から戦略港湾政策に転換して、昨年七月には、当時、今の梶山委員長が副大臣時代に座長として、政策の深化と加速に向け、学識や港湾関係者らから成る国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会というのを設置して、その後の議論を重ねた結果、今の野上副大臣が座長をかわって、本年の一月に最終取りまとめというのを出して公表されております。

では、先ほどから、一定の成果はあると思うんですけれども、失敗じゃないのなら、なぜスーパー中枢港湾政策から戦略港湾政策に転換したのか、理由をお聞かせいただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

○山縣政府参考人 スーパー中枢港湾政策につきましては、先ほど申しましたように、一定の成果があったというふうな評価をしておるんですが、その中でも、幾つかの課題、特にコストにつきましては、日本は下がったんですが、それ以上に、

釜山の方では新港ができて、向こうの方もコストが下がった。あるいは、船の大型化も、我々が当時想定した以上にどんどん大型化しているとか、あるいは船会社同士の連携とか、いろいろな海運関係の状況の変化というものが急激にここに来てあるということございまして、そういった新たな動きとか、そういったものに対して適切に対応していかないと、やはり日本の港湾の競争力というものはなかなか浮上できないという、非常に危機感を持っております。

そういう意味で、この委員会の中で、荷主さんとか船社さんとか関係業界の方等々、いろいろな人から意見を聞いて、何をしなきゃいけないのか、それをどういう方向でやればいいのかという議論の上で、新しい政策を進めていくということとで進めさせていただいているところでございます。

○井上(英)委員 今、局長の答弁をいただきました。

もちろん、この戦略港湾政策を否定しているわけではございませんし、ぜひともなして遂げていただきたい。アジア各国の各港の港勢を見る限りでも、本場に今、日本の港湾というのは非常に寂しい現状にありますので、何とかそれを取り戻すために、この最終取りまとめにおいて、国がどのようなスタンスで、どのような取り組みでやられるのかというのを、改めて決意を大臣からお聞かせいただきたいと思うんです。

○太田国務大臣 私は、今までの政策というのは、それ自体だけでなく、国全体を、国土ということを考えても、均衡ある発展ということと、それぞれのところを、東京に準ずるような町をつくらうとか、そういうことをしてきたという経過があったと思うんです。そして、港も、あちこちに、それぞれの充実ということをやってくるという時代が続いてきたというふうに思うんです。しかし、その結果、韓国でも中国でも、それぞれ、釜山だとか上海だとか香港とかシンガポールはそれ一色でやっていくというようなことにな

り、しかも、船、タンカーの規模が全く違っているというようなことがあったりいたします。コンテナだけではなくて、バルク港湾というところで、例えば、この間、小名浜に、船を揚げるということで十八メートル水深のものをつくっていく。それで石炭を揚げると、何と運賃が約六割に下がるというようなことがありまして、いかに規模というものが大きいかわかることを思い知らされるという状況にございます。

そこで、強い港湾をつくっていくかなくてはいいない、また、それぞれの港は個性を発揮するという方向が大事であろうということで、この国際コンテナ戦略港湾というものを設定して、国も前面に出て応援して、世界に伍していける、そういう港をつくっていくというのが今の流れ。それが、昨年ずっと審議をいただってきた、有識者を初めとする方々の合意というもので、方向性をつくらせていただいたと思います。

来年はパナマ運河が拡張されます。エネルギー、シェール革命のアメリカということも含めて、あるいはトウモロコシを初めてとして、そっちからのものが大きな船、コンテナによつて運ばれてきて、物流の流れが大きく変わり、そして、北極海航路が今改修を始めてきているという状況にありますから、近年の世界の物流は、かなり劇的に変化すると思います。これらを取り込んで、このグローバルバリエーションの中で強い港湾にしていかなければならないというふうに思っています。

我が国の産業立地競争力を強化して、国民の所得と雇用を維持、創出するためには、我が国への国際基幹航路の維持拡大を図っていくということが大事で、このままだったら国際基幹航路が次々と縮小してしまうということを絶対に避けていかなくてはならない、このように思います。京浜港及び阪神港で、大水深岸壁の整備、あるいは、民の視点による効率的な港湾運営を図るなど、ハード、ソフト一体となった国際コンテナ戦略港湾政策を推進しているという状況にございます。

こうした政策の深化、加速を図るために、本年

一月に国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の最終取りまとめをしまして、集貨、創貨、競争力強化という三本柱の施策を出させていただいているところです。全国からの集貨、海外の船会社へのセールス活動、そして大水深岸壁の整備、液状化対策、港湾の耐震機能の強化、これらを合わせてやることによって、国が前面に出て本政策の強力な推進というものをとり行っていきたいと思っております。

○井上(英)委員 大臣、どうもありがとうございます。その決意は我々も全く違うことはなく、強い日本の港湾というのに何とかなれるように、我々もしっかりとそれと向き合えて、そしてまた協力していきたいと思っておりますので、お願いをしたいと思います。

今大臣がおっしゃっていただいた決意の考え方、そしてまた個別施策、集貨、創貨、そして競争力強化というのがございます。それが二十六年度の予算にも反映されている。集貨においては港湾運営会社への集貨支援策、創貨では物流施設整備への支援拡充などがあるんです。

競争力強化で少しお聞きをしたいと思いますけれども、アジアのハブ港に日本の京浜港、阪神港がなっているという思いというか、なれるかどうかというのには別にして、なろうという意気込みというのが非常に大事だと思うんですけれども、競争力強化を語る上において、やはりコスト面というのが出てきます。

配付した資料三を少し見ていただきますと、やはりコストが全然違う。コンテナ取扱料金を京浜港とアジア諸港で比較させていただいているグラフなんですけれども、京浜港を一〇〇と見ると、上海、シンガポール、高雄、釜山、それぞれの港がありますけれども、京浜港が一番コスト高になつていて、一番低い釜山と比べると、京浜港の六割のコストでやられているんですね。このような差が生じる一番の要因というのは、港湾局長、どこにあるんですか。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

コストの差、これは先ほどもスーパー中核港湾政策のところでも申しましたが、スーパー中核港湾政策を始めたときにもかなりのコストの差がございまして、それを踏まえて、大体三割削減するということを目標にいたしました。

私も日本の方でもいろいろな努力をして二割まで下がったわけですが、先ほど申しましたように、例えば釜山ですと、新港ができて、十六メートル以上のバースがたくさんあって、中国あるいは日本も含めていろいろなところからトランシップ貨物、いわゆる積みかえ貨物をどんどん集めてくる。そうすると量がふえますので、いわゆる規模の経済といましようか、その分だけ一個当たりのコストは下がっていく、それがますます日本と例えば韓国とのコスト差を広げていくような傾向があるのではないかな、そんな分析を私もしております。

○井上(英)委員 釜山は、日本に比べますと人口もそんなに多くないですし、要は消費地もそんなに大きいわけではございませんから、どちらかというと、もともと不利な港だと思っております。ただ、国が予算を投入して整備して、低コストを徹底的に維持しているというのが現状じゃないかなと思います。

国際コンテナ戦略港湾政策もやはり国策として推進するべきで、まず、国が国際コンテナ戦略港湾に対して思い切った予算を投入して、下物の保有をすることなどによって港湾管理者の負担を軽減して、その上で労働組合など民間の事業者も巻き込んで、一体的にコスト削減に取り組むということが大事かなと。

例えば、ゲート時間のさらなる延長または二十四時間化、それから荷主に對するインセンティブ措置の導入、また周辺道路の渋滞対策等の環境整備だとか、釜山よりも京浜港として阪神港の背後地というのはすごく大きい消費地を抱えているので、やはりまだ勝てると思うんですけれども、その辺はいかがでしょうか。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

先生御指摘のとおり、釜山に関して言いますと、背後の経済力というのはそんなに大きくはない。それでありながら、実は一千七百万あるいは一千八百万近い取扱量を有している。実は、その半分ぐらいいは、中国からのトランシップ貨物であつたり、日本からのトランシップ貨物であつたり、そういうことでございまして、それはそれで一つの戦略、地勢的な場所を逆にうまく使っている戦略だということにも考えられます。

そういう意味で、私どもの京浜港、阪神港に関して言えば、逆に、背後にきちとした経済力があつて、やはり一千七百万ぐらいいの貨物が毎年あるわけです。ですから、ベースになるカーゴが日本にはありますので、それはそれとして、荷主さんがしっかりとコストを下げて、いわゆる企業の競争力を上げられるような、そういうサービスといひましようか、それを日本の港湾においては提供する。

可能であれば、以前の神戸のように、逆に中国の荷物のトランシップを神戸でするような、そういうものも可能性としてはあるんですが、私どもとしては、まずは日本の国内のいわゆる荷主さんが、しっかりと産業としての競争力を維持して、日本にとどまっていたら、さらには投資をしていただいて経済活動を活性化していただくような、それに資するような港というものを日本にもきちつとつくつていきたい、そんな思いでございします。

○井上英委員 今おっしゃったように、横浜とか、神戸もそうですけれども、輸出をメインとしている港なんですね。そこに荷物がないうというのが現状で、後ほどまた創貨についてもちよつと触れさせていただきますけれども、少し競争力強化と集貨についての話を進めさせていただきます。

国際コンテナ戦略港湾で集貨を加速度的に進めるためには、当該港湾と結ばれる内航フェイダー輸送網の強化というのが絶対不可欠じゃないかなというふうに思います。現在、外貿定期コンテナ

航路を持つ港湾が約六十、六十二あると思うんですけども、国際コンテナ戦略港湾に荷物を集中させるといふ観点からは、そう考えると、やはり多過ぎるんじゃないかというふうに思います。このような現状を踏まえて、国としてどのように取り組んでおられるのか、ちよつとお聞かせいただけますでしょうか。

○山縣政府参考人 先生御指摘のとおり、日本から、多くの港から釜山の方にフェイダーとして航路が開設されておるといふのは実態としてございします。

私どもとしては、京浜港、阪神港、そこにきちつと集めてくるような政策、これも、コンテナ戦略港湾政策を遂行する上で一番重要なポイントでございしますので、地方の港の管理者あるいは関係者の方には、私どもとしての国の政策をしっかりと説明させていただいて、同じ方向を向いて政策をとつていきませんか、そんなお願いもしてございします。

いずれにしても、オール・ジャパンでやるということがやはりポイントだと思つてございまして、そういうことをすることによつて地方の港でもしっかりとその恩恵が受けられるような、そういうシステムをきちつと日本の中につくつていく。これを今この時点でもう一度しないと今までの流れはなかなか変わらないのではないかと、そんな危機意識を持つて考えております。

○井上英委員 そういう通達ですが、出していただいているのも承知していますし、ただ、それぞれ港湾管理者として、自治体が一生懸命今までやってきた経過もありますので、そこは踏まえてあげていただながら、大きい意味での国策として、ぜひとも荷物を集中できるように頑張つていただきたいと思ひますので、よろしくお願ひをいたします。

それと、少し、今現状、国から港湾運営会社に対する支援についての質疑をさせていただきます。戦略港湾である京浜港、阪神港では、今後、港

湾運営会社が、民の視点により、コンテナ埠頭の一体的かつ効率的な運営を行うということになつております。

その意味では、競争力強化における港湾運営会社に対するさまざまな施策や支援の内容というのは非常に重要であると思ひますけれども、その中で、港湾運営会社に、今、現状で、上物施設整備に関する無利子貸付金制度があるかと思ひます。

これらの貸付比率も、今は、国、市で転貸債、そして民間で四、四、一、一というのがありますけれども、これもこれから国の負担を、国が前面に出てやつていくという考えのものとからいきますと、さまざまな補助率の転用と言つたらおかしいですけれども、考え方でいくと、六対四とか七対三というような国と市との負担の関係というのとも考えたいんじゃないか、これは要望しておきます。

既存の無利子貸付金制度、これは、国の無利子貸付分も地方自治体を必ず経由します。もちろん、地方自治体の財政状況を、自助努力というのが絶対にさせなければなりません、させるという条件で、こういう厳しい財政状況にある地方財政に引きずられてしまふんですね、どうしても。やはり、戦略港湾の実現に向けた施設整備が円滑に進みにくい、そういう可能性がございします。

また、貸付金制度では、貸付金の全額を返済するために、その返済分をコンテナ埠頭のリース料に転嫁するということが、本来、社会の商取引上の商行為としては、そういうことが必要になるんじゃないかと言われています。でも、国際競争力が求められている戦略港湾においては、さらなるリース料の低減というのは一方で求められています。

このような中、最終取りまとめや国土交通大臣のコメントでは、先ほど申し上げたように、国が前面に立つてとなっておりますし、こういう港湾運営会社への集貨支援制度、これはたしか補助制度だったかと思うんですけども、そういう支援制度の創設とか、国出資も予算化されています。

国による関与が強まるなど、従前は港湾運営会社を取り巻く環境というのは大きく変わつております。

それならば、国が出資する港湾運営会社による貸付金の返済が必要となる無利子貸付制度ではなく、例えばガントリークレーンなどの上物施設整備への補助制度など、さらに強力な支援制度を創設すればいいというふうに思ひますけれども、いかがでしょうか。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

ガントリークレーンなどの荷役機械等の上物整備につきましましては、一定の収益性があると見込まれるということから、起債事業での整備というものが基本となつてございします。しかしながら、我が国の国際競争力強化の観点からは、重要な国際コンテナ戦略港湾においては、特別に国と港湾管理者が事業費の八割相当の無利子資金を貸し付ける制度によりまして上物整備につきまして支援を行っている、先生御指摘のとおりでございします。

この貸付制度におきましては、国と管理者が共同して無利子貸付金を調達いたしまして、港湾管理者から一括して港湾運営会社に貸し付けることによりまして、港湾運営会社にとつての契約相手方が港湾管理者一者、国と港湾管理者じゃなくて一者になる、そういう契約上の便宜を図つた制度というふうに考えてございします。

このように、国際コンテナ戦略港湾におけます上物の施設の整備につきましては、既に事業費の八割までの無利子貸付制度により支援をしているわけでございますけれども、先生の御提案のありました補助制度、この創設につきましては、その必要性も含めまして十分な検討が必要ではないかなと思つてございします。

○井上英委員 本日は、貸し付けでも、ありがたいのはありがたいと思ひますね。ただ、やはり貸し付けは、返さないといけないという現状がありますので、では、それをどこに転嫁して、どこから、先ほど言われたみたいに、賃貸料が発生してお金が入ってくるんですけども、そ

のお金、賃賃料はどんどん下げていけというふう
に国際競争力で要求はされている中で、新設した
ものに對して、どうやってそれを返していくのか
というのは、確かに難しい面があると思ひますの
で、ぜひとも検討していただいて、何とか実現を
していただけたらと思ひます。

次に、今回の法案の中で、港湾運営会社への国
出資ができるようになるというところがありま
す。その狙いについてお聞きをいたします。

国出資は、まさに国が前面に立つて戦略港湾政
策に取り組む意思表示だというふうに考えており
ます。この港湾運営会社への国出資の意義として
は、政策推進委員会の資料を見ると、全国的見地
から取り組む課題への対応、港湾運営会社の財務
基盤の強化、設備投資の促進、会社の調達金利の
削減などがあります。

しかし、国が出資することで、戦略港湾におけ
るコスト低減や施設整備の促進、広域集貨が進む
など、国際競争力強化に本當に具体的にどう寄与
するのかというものが、ちよつとまいち、具体的に
よくわからないと思ひます。先ほども申し上げ
た、地元でもあります阪神港に對してでも、どの
ような効果があるのか、お聞かせいただけますで
しょうか。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

国の出資によつて、どのような国際競争力の強
化につながるのかという御質問だと思ひます。

国が運営会社に出資することによりまして、
国、港湾管理者、民間の協働体制が構築されまし
て、国際基幹航路の維持拡大のための全国からの
集貨、あるいは、船会社誘致のための国際的な
セールス等に重点的に取り組むことが可能となり
ます。

例えば、阪神港の港湾管理者と港湾運営会社が
主催して行つております阪神港セミナー等のポ
ートセールス活動にも国も一緒にやるということ
で、国の信用力を背景に、これまで以上に効果的
な活動を行うことが可能だと思ひております。
また、会社の財務基盤というものが強化されま

して、コンテナ船の寄港コスト低減に資する設備
投資の促進が図られます。

例えば、一度に複数のコンテナを取り扱う高能
率コンテナクレーンの導入、大体一個ずつ積むの
を二個同時に積み上げるような、そういう新たな
クレーンとか、あるいは、ターミナル内の荷役機
械の自動化、遠隔操作化、そういった技術を組み
合わせることでできれば、コンテナ一個当たりの
利用コストを最大四割削減できるという試算も可
能でございます。

さらに、今回の出資の制度の創設が、大阪港あ
るいは神戸港の特例運営会社の経営統合の前倒し
の呼び水になったといったところも考えられてお
ります。

以上です。

○井上英二委員 この出資、国出資で、先ほど言
われるような、新しいガントリークレーンも含め
て投資もしていないとだめですし、何とかその
一翼を担つてくれたらと思ひます。港運管会社と
阪神港の計十億円、国出資比率が三分の一以
上とするという記事があります。港運管会社の
資本金規模がどうなのかという問題はありますけ
れども、国出資額十億円により、国出資の意義に
あつた港運管会社の財務基盤の強化というのが
実現できるかという、それはちよつと僕は非常
に微妙なんじゃないかなと。要は、額が小さ過ぎ
るんじゃないかなというのがあるんですね。

また、無利子貸付制度で取り上げた、先ほども
言つていただいたようなガントリークレーンにつ
いても、一基当たりの整備費が十億円弱というふ
うにも聞いております。国出資額十億円では一基
分相当ぐらしかありませんし、設備投資が促進
されるというふうにもなかなか思ひえないと思ひ
ます。

これら国出資額や出資比率、どのようなお考え
で今後決めていくのか。それからまた、想定の出
資割合、先ほど記事では三分の一と出ていました
けれども、どれぐらひを考えているのか。また、

投資を促進するために、今後、国出資額をふや
していくのか、増資する考えがあるのかどうか、お
聞かせください。

○山縣政府参考人 国の出資についての御質問で
ございます。

十億で額が小さいというお話がございましたけ
れども、実は、この十億を、例えばガントリーク
レーンにそのまま使うとか、そういうイメージで
はなく、むしろ、先ほど申しましたような、二
個積みとか、あるいは遠隔操作化とか、新たなコ
ストを下げるようなシステムを導入する。当然そ
れにはリスクはあります。本當にそこまで行くの
かどうか。結局、それを、例えばこういった十億
とかを使って、新たなコストを下げるための投資
に充てる。これはIT化みたいなものも入るかと
思ひますけれども、そういう形で基盤を強化し
て、コストを下げるような本格的な投資に結びつ
けていただくための呼び水の投資に使えるので
はないかな、そんな思ひでございます。

それで、比率等については、今後、各港の事情
に応じまして、関係者と調整しつつ決定していく
予定でございます。国土交通省といたしまして
は、国、港湾管理者、民間が協働したオール・
ジャパンの体制を構築できるよう、しっかりとそ
の点は調整させていただきたいと思ひます。

なお、二十六年度予算をしっかりと活用して、
国、港湾管理者、民間、それぞれの強みを生かし
た協働体制を構築することこそが重要であるとい
うふうにご考えてございまして、今後の増資とい
うことについては、現時点では想定しておりませ
ん。

○井上英二委員 想定出資割合も、三分の一とい
うのは、国交省とか、また推進委員会なんかでは
具体的には出ていないんですね。

○山縣政府参考人 議論の中ではそういった数字
もございましたが、いずれにしても、今後、各港
の事情に応じまして、関係者と調整をしていき
たいと考えてございます。

○井上英二委員 先ほど言われたように、十億円

という規模は、多分そういう呼び水の意味合いが
十分あるかというふうには承知をしております。
それが必ず呼び水になつて、港湾それぞれが発展
するように何とかしていただけたらというふう
に思ひますし、我々もしっかりと見ておきたいとい
うふうに思ひます。

それから、先ほども言ひました創貨について、
少し質疑をさせていただきます。

長引く円高などの影響によつて製造業の国内事
業所というのが減少し、また、国内企業の海外
進出、現地生産が進められた結果、我が国産業の
空洞化というのが非常に進展しております。貿易
赤字についても、エネルギー政策の見直しで化石
燃料の輸入がふえたことも原因の一つだと思ひま
すけれども、平成二十三年以降、三年連続の貿易
赤字というふうになっております。港統統計で見
ると、国内の主要輸出港である横浜港では三年
連続で貨物量が減、神戸港でも二年連続の貨物量
減と苦戦をしております。

貨物を新たに作り出す創貨について、最終取
りまとめや平成二十六年度予算において施策を打
ち出しているが、具体的にどのような施策がある
か、お答えいただけますでしょうか。

○山縣政府参考人 創貨に対する支援ということ
でございます。

コンテナターミナル近傍に立地します倉庫にお
きましては、近年、海上コンテナ航路と直結でき
るという利点を生かしまして、流通加工等の作業
を行う上で、国際物流ネットワークの拠点とし
て、いわゆるロジスティクスハブの役割を担つて
ございます。

特に釜山港では、用地価格の低廉化、手厚い税
制優遇措置等によりまして、ロジスティクスハブ
機能を担う倉庫群の集積を国策として強力に進
め、日本各地への航路ネットワークの充実につ
なげております。その結果、日本の地方港湾の
フィーダー港としての役割の固定化、国際戦略港
湾への貨物集約機能の低下が進んでございます。
こうした状況を踏まえまして、ロジスティクス

ハブ機能を我が国に取り戻し、国際戦略港湾に全国からの貨物集約を図る観点から、国際戦略港湾のコンテナターミナル近傍におきまして倉庫の誘致、集積を戦略的に進めるために、倉庫に対する無利子貸付制度を創設するとしてものでございます。

○井上(英)委員 平成二十六年年度の予算における、保管施設の整備に対する支援制度を創設するという説明でありました。

我が国産業の空洞化というのを食いとめ、輸出コンテナ貨物の増加に結びつけるためには、保管施設、いわゆる保管倉庫への貸付制度というのも大事でありますけれども、その創設だけで本当に十分なのかという気がいたします。むしろ、国土交通省も、省庁の枠にとられず、産業政策の主務官庁である経済産業省と連携して、まずは輸出コンテナ貨物の創貨に結びつく新産業の掘り起こしというのがやはり重要ではないかというふうに思います。

その上で、そのような産業を育てて積極的に産業誘致を図るための支援制度として、例えば先端工場の製造、設置への補助とか、釜山港並みの賃料というのを実現するためには賃料への補助なども考えられると思いますけれども、国交省として、やはり釜山港並みの賃料を実現するというのはいかがでしょうか。

○山縣政府参考人 海上交通と陸上交通の結節点ということでございまして、大規模用地の確保が比較的容易であるという特性を生かして、港湾におきましては、製造業を初めとした、あらゆる産業の立地空間としての役割も果たしております。今後とも、物流空間としてのみならず、国内外からの産業立地あるいはその設備投資を促進するための産業空間として、港湾背後への産業誘致を進めていくことが、結果的に、港湾で取り扱われる貨物の増加につながるとともに、国民の所得、雇用の維持、創出にも寄与していくものと考えてございます。

こうした施策を推進していくに当たっては、港

湾政策としてのみならず、先生御指摘のような産業政策、あるいは地方自治体の施策等とも連携を図ることが重要だというふうに認識してございまして、引き続き、連携を図りながら取り組んでまいりたいと思っております。

○井上(英)委員 釜山港の賃料についての具体的な答弁はなかったんですけれども、今後、そういうこともやはりしっかりと踏まえて考えていただいて、本当の意味での競争力強化というのを挙げていただいて、世界のそうそうたる港に対抗して、それを追い抜けるように、これがもうラストチャンスだというふうに僕は思っていますので、ぜひともよろしくお願いを申し上げます。私の質疑を終わらせていただきます。

どうもありがとうございます。

○梶山委員長 次に、杉本かずみ君。

○杉本委員 改めて、おはようございます。またきょうも質問の機会をいただきました。御礼を申し上げます。

まず最初に、昨日起きました、神戸でのビルの解体現場での事故がありました。二名の方がけがをし、特に女性の方が首の骨を折る重傷であったということがございました。まさしく今、参議院先議で建設業法、あるいは議員立法での公共工事の品質確保の促進に関する法律といったものの審議等がされて、今後、衆議院にその法案が来るかと思えますけれども、この審議が改めて必要であるということを確認させていただいた次第であり、また、こういった事故の原因究明、再発防止のために、解体業といったものについて、しっかりと我々は捉えていかなければならないということをお願い申し上げます。

改めて、けがをされた方にお見舞いを申し上げます。さて、質問に入らせていただくわけでございまして、質問に入らせていただくわけでございまして、後藤代議士、井上代議士に対する質疑の中で、もう大分御答弁が出てまいったので、重複があればお許し賜りたく存じます。

大臣のいろいろお話を聞いていると、改めて、我が国は海洋国家であり、太平洋の荒波と闘いながら、また、津波の被害を乗り越えて我々は生きていかねばならないですし、子孫にこのすばらしい日本を引き継いでいかなければならないんですけれども、まさしく大臣がおっしゃったとおり、コンテナの取扱量が大きく減ってきて、そういった状況の中で、世界に伍する強いものにしていかねばならないというお話がございました。もちろん、私もみんなの党、また私自身も全く反対するものではないですし、過去の均衡ある発展という考え方を改めなければならぬ時期に来ているというお話もあつたやに聞いております。

そこでなんですけれども、ちよつと重複になるかもしれませんが、一九九〇年代は大交流時代ということが言われて、多数の地方のコンテナ港が整備をされました。逆に、今、各地方の港というのは、それなりの設備を有しているということかと思ひますが、一方で、ずっと議論になつておりますが、釜山を初めとする港に、海外の、諸外国の港に船荷を奪われているということも実態としてあるわけでありまして。

まず、政府として、この過去の政策をいかに総括、ある意味で反省をしているかということと、それとあわせて、この法改正後、地方のコンテナの港をいかに活用していくかという展望をお持ちなのかどうか、この二点についてお聞かせいただければと存じます。

○太田国務大臣 九〇年代の日本あるいは世界は大交流時代、こういうことが盛んに言われました。いわゆる冷戦構造が崩壊をして、それぞれのブロックに分かれていた後の交流が盛んになるといふようなことが大きな背景にあった時代だと思ひますし、金融ということがかなり前面に出てきた、そしてITというのが前面に出てきたのが加わつて、九〇年代の大交流時代というものを形づくつていたと思ひます。

九六年に策定しました港湾長期政策におきまして、東アジア諸国の急成長に伴う産業の国際分業

化の進展を背景にしまして、近隣諸国と日本各地域との物流ニーズに対応するための国際港湾を全国に配置する、この背景には、また日本国内における均衡ある発展というものがあつたというふうに思ひます。

また、ところが、全体的には、欧州、北米向けの国際基幹航路への対応につきましては、当時は、今のようないくつかの港と一億八千万TEUなんていうんじやなくて、当時は四千TEU積み程度のコンテナ船が就航すると見込まれていたことから、東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の四カ所を中枢国際港湾と位置づけて、これらへの集約を図つてきたという状況にございました。

しかし、その後、コンテナ船の大型化は想像をはるかに超え、そしてさらなる寄港地の集約化が進んできており、また、諸外国は、釜山、上海等々、非常に大規模な港湾開発を国が前面に出て行うというようなことが起きました。そこでどんどんおくれをとつてきたわけでありましてけれども、この国際基幹航路の寄港が失われますと、物流コストやリードタイムの増大を招いて、我が国からの産業の海外流出の要因となりかねないものと危惧をされるようになりました。

このような状況を打開しようということで、これは国土交通省としてという、民主党政権の時代であつたわけですが、これは挙げて、二十二年八月に京浜港と阪神港を国際コンテナ戦略港湾として選定して、関連施策を推進して今日に至り、さらにそれを具体化し、拍車をかけるということで今回の港湾法改正に至つたということでござい

ます。他方、後半のお話ですが、では、ほかの港は置いていかれるのではないのかというようなことが懸念をされるところでありますけれども、私は、地域経済を支える観点から、国際コンテナ戦略港湾以外の地方の港湾は重要な役割を果たしているというふうに思ひますし、ましてや、これからアジア・ファクターというものが大きな要素を占め、そして加えてロシア・ファクターとい

か、北極海航路というものが具体化されてきているということからいまして、日本海側のいわゆる対岸貿易というようなことも、また重要な位置づけにこれからなっていくというふうに展望をしております。

そういうことからいまして、例えば新潟港は、アジア諸国ではロシアなどの対岸諸国の貿易の拠点という位置づけで未来に向けて同じく発信をしなければならぬし、太平洋側でも、私のふるさとであります、三河港というのは日本の真ん中にあるものから、そこが、世界の車の陸揚げというものがほとんど三河港で行われているというような、拠点という色彩を持つに至っていますし、また、国際バルク戦略港湾というのを指定させていただいて、小名浜港をこの間決めたさせていただいたんですが、東北地方の石炭の輸入、そして火力発電ということになりますと、十八メートル水深のバースをつくることによりまして、これは何と約六割の運賃というもので、たくさん、一遍に運ぶものだから、極度に安くなる、石炭が入るといふことにもなってくるということもあります。

いろいろな地域の情勢に合わせて、各地域の港湾の特徴や個性を生かした活用というものを、あわせてやっていかなければならないというふうに思っているところでございます。

○杉本委員 大変丁寧な御説明と総括、そして今後の地方の港の活用ということで、ありがとうございます。よくわかりました。

我がみんなの党としては、民間の競争力というのを主体に考えているわけですが、おっしゃったとおり、中国、韓国は、国が前面に出て港といったものを活性化させているわけでございます。

ちよつと大上段に構えますと、やはり我が国の財政の状況、そして国債の暴落懸念といったものの背景には、いつもお話ししているかもしれないんですが、きつかけとして三つあると言われているんですが、個人金融資産を上回る我が国の債務の状況、これが一つのきつかけ、そしてもう一つが経常収支赤字の定着化、そして三つ目が本格的な景気の回復、こう言われているんですけれども、その二つ目の経常収支を何とか黒字に保つていくためには、その中心的な収支の貿易収支といったものを、我が国は何としても黒字化させていかなければならないということでもありますので、そういった意味からも、港の意義といったものを改めて認識させていただきたく存じます。

次に、これはまたトランシップ貨物というように改めて議論をさせていただきたいんですが、今回の法改正で拡大を見込む船舶、航路は、大分話が出ていますけれども、いかなるものかということを確認したく存じます。

ハブという言葉を含みますと、内外そして外内というようなイメージで、特に日本は産業立国でもありますので、日本からの輸出、あるいは海外からの輸入ということになるのかもしれませんが、外外の、オフショアというか、オフショアという表現は正しくないものでトランシップと言っているのかもしれないですが、こういった取引を今後取り込んでいくということは当然考えていると思いますけれども、こういったものの見込み、もし数値的な見通し等があればお話ししたいんですが、もしなければ、今後、やはり定量的に物事を考えていって、それを修正していくということも必要だと思いますので、その点を含めて御答弁いただければと思います。

○中原大臣政務官 お答えをいたします。

国際的な海上コンテナ輸送では、アジアと北米や欧州を結ぶ基幹航路が、我が国の産業、とりわけ国内に生産拠点を有し、製品を海外に輸出する製造業を支えるために極めて重要であります。基幹航路の寄港が喪失いたしますと、物流コストの増大を通じ、我が国全体の産業立地競争力の低下や、輸入物資の価格上昇による国民生活への圧迫を招くといったこととなるわけでございます。このため、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員

会におきまして、本年一月に公表されました最終取りまとめといたしまして、「欧州基幹航路を週三便に増やす」、これは現在二便でございます。及び、「北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する」。これは現在、京浜が三便、それから阪神が二便でございますけれども、こうしたことを、おおむね五年以内の目標とされたところでございます。

国際コンテナ戦略港湾の取り組みを総合的に進め、国際基幹航路の拡大を通じて、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライ・チェーン・マネジメントに資する多方面、多頻度の直航サービスを実施することで、我が国でトランシップされる貨物につきましても取り扱いの増加につながるものと考えております。

○杉本委員 どうもありがとうございます。

先ほど大臣からは新潟の例がありましたけれども、ロシアの貨物も、我が国を経由せずに、例えば港は経由して動いていくとか、そんなこともやはり狙い、ターゲットとして持っていただけではないかと思っております。

次に、大臣は新城の御出身で、三河湾のお話がございました。車の陸揚げというお話でございましたけれども、私も地元は愛知県でございます。そんな意味で、先ほどは三河港でございましたけれども、名古屋港のコンテナ取り扱い、今回の法改正によって、逆にネガティブな影響を受けるんじゃないかなという懸念も持たざるを得ない部分もあるんですけれども、名古屋港におけるコンテナ取扱貨物量、こちらがどのように今後変化するかを教えてくださいまして、見通されておられるかを教えてくださいまして存じます。

○中原大臣政務官 お答えをいたします。

委員よく御存じだと思っておりますが、名古屋港は、その背後に、自動車産業を初めとする一大工業地帯でございまして、中部地域の物づくり産業と暮らしを支えるだけではなくて、二〇一三年までに四年連続で貿易額が日本一位になるなど、日本経済の発展に大きく貢献をしております。

名古屋港のコンテナ取扱貨物量につきましては増加傾向でありまして、港湾計画上の目標コンテナ取扱貨物量におおむね達しております。

名古屋港のコンテナ取扱貨物の背後圏は、おおむね愛知県を中心とした東海地域となっております。欧米基幹航路も含めたコンテナ航路も充実しておりますことから、背後圏で発生、集中する貨物につきましては、引き続き名古屋港での利用が想定されます。そのため、今回の法改正により、名古屋港のコンテナ取扱貨物量が阪神港や京浜港に顕著に流れることは想定しにくいと考えております。

○杉本委員 ありがとうございます。安心いたしました。

それで、大臣の話で、産業立地の競争力というお話がございました。ちよつと話がそれしてしまうんですけれども、この間、外国人の実習制度のお話をさせていただきましてけれども、やはり我が国の国力を上げていくためには、港とともに、外国人実習制度というのを活用するべきであるというふうに私も考えております。

ちよつと身近な例であるんですが、直近、中国の実習生を受け入れていたんですが、どうも勤労意欲というか、あるいは勤務態度というのが余りよくなくて、今度カンボジアはどうかという話が実は参りまして、非常に勤勉だ、こんな話がございました。

例えがいいかどうかはわかりませんが、やはり我が国の国力を上げていくために、港とともに、先ほど大臣もおっしゃった産業立地競争力、あるいはその産業力、こういったものをつけていく意味で、ちよつと話がそれますけれども、先般の議論がありましたので、外国人実習制度もあわせて充実する中で、港の荷物となる、貨物となるものが創貨できればいいかなというふうに考えております。

次に、ちよつと話がまた飛びますけれども、チリの津波がございました。今回は被害はほとんどない状況であったというふうに認識しております。

けれども、太平洋側が一気に被害を受けると、日本海側の港といったものも拠点化していく必要がやはりあると思っております。

そんな意味で、北九州港、博多港といったものをどういった位置づけでまた考えていくのか。そして、現行、外国側であつて決してよしとは思いませんけれども、念のため現実的に計算してみると、釜山を活用した方がいいのではないかと、これも西の地域の方々から聞かえてきたりもすることがございますが、日本海側の港の拠点化、それから釜山港の活用についての、政府の現時点での御見解を伺えればと思います。

○中原大臣政務官 お答えをいたします。

欧米と我が国を直接結ぶ国際基幹航路の維持拡大は、企業等の国内立地を維持促進し、国民の所得と雇用を守るため、必要不可欠でございます。

国際基幹航路の寄港地決定におきましては、大型コンテナ船の寄港に必要な貨物量が確保されるか否かが主要な判断基準となることから、現在、釜山港等、東アジア主要港でトランシップされている貨物の国際コンテナ戦略港湾への集貨を強力に推進していく必要があると考えております。

一方で、アジア地域の発展や国際分業の進展に伴い、各地域と対岸諸国とを直接結ぶ輸送ニーズも高まってきております。博多港や北九州港などの日本海側の拠点となる港湾につきましても、各地域の立地産業や港湾の特徴、個性を生かした取り組みが進められており、これらの取り組みに對しまして、国としてもしっかりと支援していくことが重要だと考えております。

○杉本委員 真摯な御説明をありがとうございます。

次に、コンテナ取扱料金の国際比較、先ほど井上さんの資料にもございましたが、京浜港が一〇〇のところ、釜山は六〇といったことがありました。大分議論は出ているかもしれないんですけども、釜山港のコストの構造というんですか、こういうものをいかに政府は分析されておられるか、今次改正において、いかに我が国のコスト削減

減につながるかどうかという点と、今次法改正でちよつと取り漏れちゃう部分というのか、さらに追求していかなければならないコスト削減方策みたいなものがあれば、高能率コンテナクレーンといったお話は賜つておられますけれども、こういった話を含めて、お話を伺えればと思います。

○野上副大臣 釜山港の分析ということでございますが、釜山港におきましては、今お話のございました高能率の荷役機械の導入、これは具体的にダブルトロリーというようなものもございまして、それから、荷役機械の、ガントリークレーン等々の遠隔操作化による効率的な荷役等によつて港湾コストの削減を図っているものと認識をいたしております。

今回の法改正におきましては、釜山港の例も参考にしながら、一つには、国出資によりまして会社の財務基盤を強化して、高能率荷役機械の導入等による港湾コストの低減を図るという取り組みを進めてまいります。

それから、このほか、釜山港で行われております集貨施策ですとか、あるいはターミナル背後へのロジスティックハブ機能の誘致などについても、参考にできるものにつきましては、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の最終取りまとめですとか、あるいは平成二十六年度予算に反映したところでありまして、引き続き、国際基幹航路の維持拡大のために全力を尽くしてまいりたいというふうに思います。

○杉本委員 丁寧な説明、どうもありがとうございます。

次に、全体感というか目標、短期、中期、長期、あるいは数量目標、定量的な目標、計量的な目標、こういう意味で、過去の世界やアジアの趨勢に比して、日本の取扱量の増勢が弱いという実態がございまして、今後の見通し、今次法案成立後、短期、中期、長期の取扱個数の目標、政府としていかに具体的に置いておられるか。それがもし明確に決まっていなくて、いかにば、いつごろをめどに計画をつくっていくという

ような見通しであられるか、教えてください。

○野上副大臣 数値目標ということでございますが、国土交通省では、平成二十三年の九月に、港湾法第三条の二に基づきまして国土交通大臣が定める基本方針におきまして、その見通しを示しております。

貨物量の推計におきましては、社会経済情勢の見通しに依りましてハイケースとローケース、この二種類の数値を設定しております。具体的には、二〇二〇年におきましては二百百万TEUから二百六百万TEUを、それから二〇二五年におきましては二百二百万TEUから二百九百万TEUということとを、それぞれ見込んでおります。

○杉本委員 ありがとうございます。

その数値目標をしっかりと目標に、数字を上げて、我が国の国力を回復していただくべく存じます。

次に、これは一般論で、質問としての確でないけれどもお許しくださいと思ひます。

コンテナの積載物についてですが、行きはよいよい帰りは怖いじゃないんですけれども、行きは満載、復路は結構輸入物は少なく、あきばつかりといった実態といったことはないのであるという懸念がございまして、もしそういったことがある場合には、どういった方策が今後考えられるのか、こういった点を教えていただければと思います。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

二〇二二年のデータを見ますと、我が国の港湾で取り扱われる実入りのコンテナにつきましては、輸出が約五百六十万TEU、輸入が約八百二十万TEUで、差がございまして、

コンテナの動きを見ますと、貨物を積んでいないいわゆる空のコンテナが、空のままコンテナ船に積載されて海外に運ばれたり、あるいは日本国内で別の貨物を積載するために使われております。また、港によつては、輸出の多い港、それから少ない港があるために、港単位で見ても、必ずしも空コンテナが有効に使われていない状況もあります。

このため、例えば、輸入貨物の割合が多い東京港で生じた空コンテナを輸出貨物の割合が多い横浜港に、はしけなどで横持ちする、そういう取り組みとか、あるいは、輸出の荷主と輸入の荷主との間で空コンテナのマッチングの取り組みによりまして、コンテナの有効活用が図られているところでございます。

○杉本委員 また次に、的確かどうかわかりませんが、テレビの映像なんかでよく見ますけれども、自動車の完成品がどんだんどんだん船に載つたついでにというように、完成品の輸出という形が専用港から専用船によつて行われているというシーンをよく見かけますけれども、日本の港湾の活用という観点から見ると、このウエーはそんなに大きくないのかどうか、この辺を教えてくださいいただければと思います。

○山縣政府参考人 完成車等の輸出あるいは部品の輸出、いろいろなタイプがございましてけれども、日本の港湾全体の中で、こういった完成車あるいは部品の占める割合、ちよつと今手元にデータはございませぬけれども、かなり大きなシェアがございまして、特に名古屋等では自動車関係の集積がございまして、そういう意味で、名古屋港においては、この存在感というのは非常に高いと思つております。

○杉本委員 ありがとうございます。

名古屋に限らず、全体としてどういう位置にあるかといったことを今後把握しておいていただきたいと思ひます。

次に、これは陳情を受けた記憶がございましてけれども、最近の状況はいかがかということ伺いたいと思ひます。

主要港、殊に京浜港というのか、現状、東京港では、コンテナの待機あるいはそもそも車両台数の多さといったところから、周辺の道路が非常に混んでいて渋滞がひどいといったことを、その周辺で勤務する方から、これは一般のお勤め人の方ですけれども、聞いたことがございまして、これは何とかならないのかということ言われた記憶が

ございます。最近はそのような状況は緩和されているということなのか、あるいは引き続き改善の余地があるのかどうか、あるいはこういったものについてどういった対策を打ったか、打つ予定なのか、このあたりを教えてください。お願いします。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

コンテナターミナルにおけますトラックのゲート待ちは、港湾物流の効率化を図る上で大きな課題となっております。これは、取扱貨物の増加によりまして、ターミナルの取扱量が容量を超えたために発生しております。したがって、これの抜本対策としては、一つはターミナルを拡張する、二つはターミナルの処理能力を改善する、そして交通集中への対策、この三つが考えられます。

ターミナルの拡張ということでは、東京港の例ですけれども中央防波堤外側地区、横浜では南本牧埠頭などで、現在新規コンテナターミナルの整備を進めてございます。

それから、ターミナル処理能力の改善という意味では、荷役機械の遠隔操作化によりましてコンテナ搬出入処理能力の増強を図ってまいっております。

それから、交通集中への対策という意味では、ゲートでの処理時間の短縮のために、コンテナ搬出入手続の電子化、あるいはゲート前に並ぶトラック交通量の調整を可能とするためのコンテナ搬出入の予約制の導入を進めてございます。

コンテナターミナルにおけますゲート待ちの解消につきましては、国土交通省としても重要な課題と認識しております。関係者と連携しつつ、総合的に取り組みを進めてまいりたいと考えております。

以上です。

○杉本委員 ありがとうございます。

国交省、本場に守備範囲が広くて、港もあれば、その周辺の道路といった問題も我々の課題でございまして、ぜひ鋭意取り組んでいただければと存じます。

次に、コンテナ貨物といったものは、一般的に

は常温というか、部品類を搬出したり搬入したりというようなことなのかもしないもので、ちょっと質問の趣旨がずれるかもしれないですが、私は、沖縄北方委員会でも北方領土問題に取り組んでいる関係で根室によく行くんですけども、根室でサンマの冷凍したものを実はベトナムに最近輸出を大分始めているということを知っています。

こういった新しい取り組み、地域の活性化の取り組みといったものは非常に評価したいと思いますが、すけれども、今回の法改正の議論の中で、背後に立地する物流施設、こういったものに冷凍冷蔵機能といったものは設置される見込みかどうかだけ確認させていただきたいと思っています。

○山縣政府参考人 コンテナターミナルの近傍に立地します倉庫におきましては、近年、海上コンテナ航路と直結できるという利点を生かしまして、流通加工等の作業を行うことで国際物流ネットワークの拠点として、いわゆるロジスティクスハブの役割を担っているところでございます。

こうした状況を踏まえまして、先生御指摘の冷凍機能を備えた倉庫ということにつきましては、流通加工機能を備えたものについては無利子の対象となり得るというふうに考えてございますけれども、制度の具体的な要件については今後検討することとしております。

以上です。

○杉本委員 ありがとうございます。

時間となりましたが、いろいろな可能性を考えて進めていただければと思います。どうもありがとうございます。

○梶山委員長 次に、穀田恵二君。

○穀田委員 港湾法の一部改正法案について質問します。

まず、聞きたいのは、二〇一〇年に策定した国際戦略港湾政策の目的それから目標、こういうことについてまず聞きたいと思うんですね。

この政策は、民主党政権の時代に、それまでのスーパースター中核港湾の政策にかわるものとして作成されました。その際の目的、目標、これは何だった

のか。同時に、今それがどういう到達点、どうなっているのかということについて、かいつまんでお答えいただければと思います。

○太田国務大臣 パナマ運河の拡張やシェールガス革命、地球温暖化に伴う北極海航路の開通などによりまして、今後、国際物流が劇的に変化していくことが見込まれているところであります。二〇一〇年ということからいきますと、国際物流の拠点となる港湾は、経済のグローバル化に伴う競争の中で、都市間競争、ひいては国の競争力に直結するために、各国は港湾の機能強化にしのぎを削っているという状況にあります。

特に、アジアでは港湾間の競争が激化しております。まして、かつて世界のトップクラスでありました日本の港湾の競争力は、大変おくれをとるようになつたと思います。このため、厳しい国際競争に勝ち抜いていくための港湾の機能強化は極めて重要であるというふうな考え、そして、国際コンテナ戦略港湾政策を強力に推進していく必要があるということなんです。

国際コンテナ戦略港湾の選定時の具体的目標としては、二〇一五年に国内ハブの完成、トランシップ率半減、二〇二〇年、東アジア主要港としての地位の確立を設定しています。三年ほど経過したわけでありまして、これまで、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定して、大水深岸壁の整備や民の視点による効率的な港湾運営を図るなど、ハード、ソフト一体となつた施策に取り組んできたところであります。

次のような成果が上がっております。

水深十六メートル以上の大水深岸壁の供用、阪神港は五バース、京浜港は三バース、暫定を含んで、コンテナターミナルのリース料の二五％低減、これは神戸港です。港湾運営会社によるポートセールス件数の倍増。フィーダー機能強化によるトランシップ貨物の回復、二十五年度ですと約八万TEUになります。神戸港において北米基幹航路が一便増便をしたということで、十二便から十三便になっております。

今後とも、国が前面に立って、目標達成に向けて全力を挙げてまいりたいと考えております。

○穀田委員 もともとこの目標といいますが、今言った国際競争力ということが一つの大きな柱だということはいくわりました。

しかし、現実はどうかということ、成果の話はされたいけれども、その内容における、例えば欧州航路が週二便にまで減少している問題とか、さらには北米航路についても東の方へ行くところが減少しているという問題とか、負の方の話をはつきり言つて余りされなかったということですね。それはもう笑つておられますけれども、私は、当時目指していた欧米向けの基幹航路の強化という問題を一つ掲げていたわけですね。はつきり言つて、それはうまくいっていないということだけは確かだ。

そこで、当時、私は何度もこれは質問して、基幹航路の維持強化ということを目ざして、基幹航路の維持強化ということを目ざして、釜山港から貨物を奪い返す、こう言つてもいいました。実際は、基幹航路は縮小する、それから、釜山港などへのトランシップ率も改善が見られない、これが現実だと思ふんですね。

問題は、これまでにどれだけ予算を使つてきたのか、これからまだどれだけ使つてもいいかという点について明らかにされたいと思います。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

国際コンテナ戦略港湾政策に係る今後の事業量については、平成二十三年三月の衆議院国土交通委員会におきまして、水深十六メートルの大水深コンテナターミナルの整備等に、二〇二〇年までに約五千五百億円を見込んでいられるとお答えしたところでございます。

本事業の進捗状況につきましては、平成二十三年度から二十五年度までに約千九百億円を計上しております。今後の事業量としては約三千六百億円を見込んでいられるところでございます。

○穀田委員 当時質疑があったとき、二〇一一年で、東日本大震災直後でありました。民主党政権

の時代でしたよね。私は、被災した港湾施設の復旧に今のお金を回せということを主張しました。九〇年代以降の港湾政策につきましても、先ほど来お話ありましたけれども、大交流ということで、中枢・中核港湾、これは約七兆円以上使っています。さらには、スーパー中核港湾ということとで五千億円使っています。こういうふうな巨額の予算を使いながら効果がほとんどなかったことを指摘して、国際コンテナ戦略港湾構想にも成果が上らないんじゃないか、政府が言うところのアジアの港に奪われた貨物を取り返すことができるかということについて疑問を呈したことを今でも私は覚えてます。

今度は、その延長線をさらに、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速に向けてと言ってやると、新たな目標も設定して言います。それによると、「欧州基幹航路を過三便に増やすとともに、北米基幹航路のデイルー寄港を維持・拡大する。」などとしています。この維持のために、集貨、創貨、国際競争力強化を進めるとしています。そこで、集貨について聞きます。

そもそも集貨とは何か。京浜港、阪神港に全国から貨物を集めるということだと思ふんだけど、もうどうやって集めるのか。実際は、九州や日本海側などの地方港を使う貨物会社、荷主らは、釜山港をトランシップとして貨物輸送を行っています。理由は、近いし使用料も安いなどのメリットがあるからではないかと思ふんですが、その貨物をどんなふうにして戦略港に集めるおつもりか、お聞きます。

○山縣政府参考人 お答えいたします。国際コンテナ戦略港湾への効果的かつ広域的な集貨活動を促進するために、港湾運営会社が行うさまざまな集貨事業に對しまして、国が支援する国際コンテナ戦略港湾競争力強化支援事業を、今年度、二十六年予算において創設したところでございます。

具体的な事業の内容でございますが、地方の港湾から東アジアの主要港、釜山等でございますけれども、經由して欧米向けに輸送されている貨物のうち、国際コンテナ戦略港湾発着への利用転換を図るものに対して一定額のインセンティブを支援する事業などを想定しております。

以上です。

○穀田委員 私、これはまたうまくいくんかいなと思ふんですね。やはり、そういう問題提起もしている人がいないと、何かそれ行けどんどんで、よっしゃよっしゃといつて、あと誰も責任をとらぬでは困るわけで、そういうのがおつたというのが大事なんですね。

今、山縣さんの話を聞いてみると、荷主や運航会社というのは、やむなく釜山經由を選択した経緯があるんじゃないか、私ははっきり言つてその背景を思ふんですね。

政府がスバ中だと戦略港湾などで、いわゆる選択と集中ということによりまして京浜港や阪神港中心の運営をして、地方の港湾、輸送環境を後回しにした結果、費用的にも安く、時間的に短縮できる釜山經由や上海經由のルートを活用してきた面もあるんですね。それは、そういう発言をされている方も現にいらつしやいます。

今回の法案その他の内容について見ますと、荷主ら事業者に対して、地方港から戦略港にいわば乗りかえすれば奨励金を出すというような方法なんです。だから、今、携帯電話とかそれからスマホでやつていますが、乗りかえてください、乗りかえてくださいとキャッシュバックしますみたいな話とよく似ているんですね。

では、地方港を管理する地方自治体から見たらどうなるかということを少し言つてみたいと思ふんですね。

地方港の背後には、どこでも地域の企業が存在します。その企業が荷主となつて、物流コストを低減するため地方港からの輸出入を積極的に進めてきたというのもこの間の実情だと思ふんですね、そういうやり方をして。

また、一部の地方港では、開設されたコンテナ航路を活用して地元の特産品の輸出が行われていて、と、このことを聞きます。物流コストが低下したためにコンテナ航路で結ばれた海外を新たな市場として開拓する動きも出ています。

これらは、地場産品を生かした一種の地域振興ということでもあつて、地方港はより地域に密着した存在になつています。だから、こうした効果を期待して、地方港の港湾管理者や港湾の所在する地元自治体の中には、コンテナ貨物の取り扱いをふやすために、港湾施設使用料の減免やインセンティブ補助の交付などについて助成事業を行っています。

だから、この際ちよつと聞いておきたいんですけど、地方港の役割というのは地域経済社会の活性化にとつても重要な、その点をまず確認しておきたいと思ふんですが、いかがですか。

○野上副大臣 四方を海に囲まれる我が国におきまして、港湾は、海外からの物資の輸出入の拠点、あるいは産業の立地空間として重要な役割を担つております。

御指摘の地方港についてであります。これは、当該地域の物流の拠点として、また産業立地を通じた産業活動の拠点として、地域の経済に大きく寄与をしております。

り組み、あるいは立地を生かした取り組みが進められておりまして、これらの取り組みに対して国としてしっかりと支援していくことが重要であるというふうに考えております。

○穀田委員 それは、支援していくことは重要だと言っているんだけど、要するに、地方港から集めたら、そうならぬのじゃないかということ言っているわけですよ。私は、何回も言っているように、地方港というのは、日本政策投資銀行なんかでもレポートを出している、地方港の役割というのは地域に密着した極めて大事なことで、地方財政を豊かにする意味でも極めて決定的だと書いているんですね。そういったところから荷物を集めたら、そうなるかということとを私は提起しているわけですよ。

そこで、この一連の問題の一番のポイントは何かということですね。

そもそも、貨物取扱量が、アジアの主要国としてふえていないわけですよ、ほかのところのふえ方に比べれば。ふえていると一生懸命国交省は常に言いますね。あれだけ金をかけて、これだけしかふえてへんのかという問題があるんですよ、根本問題は。

そこで、原因は、私、この間の海外インフラ輸出のときに大臣とやり合いましたけれども、大量貨物を生む国内製造業自身の空洞化にあるんじゃないかということなんです。片や、中国や韓国が急激に取扱貨物量をふやしているのは、自国の経済成長とともに、日本企業などがアジアなどに海外進出し、生産拠点を移している現実があります。

そのために、日本国内の製造業が空洞化している。だから、港湾が幾ら頑張っても、製造物である貨物を生み出すわけじゃないんですよ。製造業なり生産するところがあって、運ぶんですよ。だから、幾ら港湾が頑張っても、運ぶものをどこでつくり出すかということがなけりゃうまくいかないですね。

だから、こういう実態や背景、その要因を見ないで、港湾政策で貨物を取り戻すなどと競争する

のは非現実的じゃないか、これを私は思うんですけれども、いかがですかね。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

確かに、荷主さんがいて、そこから貨物が出るわけでございまして、私も今やろうとしていますが、日本できちんと企業が競争力を持つ、すなわち、ほかの国と比較して日本の企業が競争力を持たなければ、日本での生産活動は伸びない、あるいは新規の投資も出ない。その中で、結局、輸送コストというのが競争力のある部分を占めますので、そこをきつちりと他の国と比べて低くしていく施策をとらないといつまでたっても日本の企業の競争力は伸びない、上がらないのではないかと、そんな問題意識でございまして。

○穀田委員 私は、だから言っているわけじゃないですか。輸送というのは、物があつて初めて動くんですよ。そのつくるところがぐつと減少しているということを見なければ、幾ら港を、輸送するところをふやしたってだめなんですよ。

あなた方は、例えばスバ中とか大交流時代から含めたら、七兆円使っているんですよ。次、五千億円使っているんですよ。だから、めちゃめちゃな金を使っているんですよ。それで全く伸びないという、全くと言ったらあれだけれども、伸び方が緩いという現実を見なくちゃならぬ。

だから私は、主要なコンテナ港そのものが集貨力を低下させているというよりは、日本発着貨物のいわば増加量が伸びていない、伸び悩んでいるということだと思ふんですね。日本国内に大量貨物を発生させる製造業が少なくなってきたところ、ここに最大の要因がある。だから、産業配置の変化、アジアの方でいいますと、貨物を生み出す産業が大きく移転し、そこで動いているという事実を見なければ、私は木を見て森を見ないということになるんだと思ふんです。

そこで、私はこの間の質疑でも、前回の港湾法のとときに質疑したんですけれども、当時私は、奪われた荷物を取り戻すとか、そのためにより大きな船が入れるバースの整備を競い合う、こういう

競争一辺倒ではだめだ、アジア諸港との協力、そして協調する発想への転換が必要だということを前回の問題のときに提起しました。

今考えるべきは、現実を直視して、競争優先の戦略港湾政策ではなくて、先ほど何で地方港を言ったかということ、地方経済の活性化ということ、それが大事だ、それから住民生活の保持、活性化、そういう物流、港湾政策について大きく転換する必要があるんじゃないかという根本問題を私としては提起しているつもりなんです。

その辺の考え、その辺についての御所見を大臣に承っておきたいと思ひます。

○太田国務大臣 経済全体の活性化というのは、地域経済の活性化ということも極めて大事なことで、これはかなり幅広い、港湾というのみならず、大変幅広い領域における、今、アベノミクスといっておりますが、そうしたことがどういふふうにデフレを脱却しながら経済を再生させるか、その中で、物づくりを初めとしてどういふふうにしてこれをさらに伸ばしていくか、これは経済全体の戦略の問題だといふふうに思っています。

その中で、港湾というのが一体どういう働きをしているかという、ただ物を受けて、自然の水の流れのように来るものを受けて、そしてできたものを出すというものでないということに実は大きな問題があつて、日本に来るといふ貨物がなぜ来にくいのかという中には、それは、経済全体の規模という以上に、荷を揚げる費用が非常に高いんだとか、あるいは、水深、船をとめるという岸壁がないんだとか、そういうようなことがかなりあつて、世界の物流というものがあつて、そして、物流があつて、それが一つのまた経済の基盤になつてきているというののまさにネックとなり隘路になつてきているのが今の日本の状況ではないのかということ、そこ、その水深の岸壁というものを、さらに水深をつくつていたり、さまざま、そうした交通の問題も考えたり、あるいはまた、日本が、耐震ということがちゃんとなければ危ない、こういうようなことがネックになる

とするならば、そういうことをしていく。

全体の経済戦略の中で、一つのネック、隘路になつてきている港湾を、そうではない、やりやすい港湾にしていかなければならないというところに大きな任務があるのではないかと、いふふうに思っているところです。

○穀田委員 その隘路という事態は、その発言、またそれらの水深バースというのは、もう九〇年代からずっと言っていることなんですよ。

そのときに言つて、いわば全国で百二十九ばかりの重要港湾をつくつて、七兆円ばかりつぎ込みました。たしか七兆四千九百億円だったと思ひますけれども。その次に、先ほど述べたように、スーパースター港湾で五千億円も使いました。だから、これだけでも八兆円なんですよ。ですから、今度、この間の五千五百億円と。ですから、これだけつぎ込んで、依然として隘路になつていなくなつたら、今まで何をやっておつたんだということをまず言わなければならぬと思ふんですね。

要するに、八兆円もつぎ込んで、その隘路が依然として今あるなどということになつていのか。そうすると、その反省がまず必要だということだと思います。

というのは、この問題について言いますと、二〇一一年に議論したときに、やはりそういう無駄や、若干そういうことが、政策的に言うところ、全て十分とは言えないということを当時の大臣は言っていたことを付言しておきます。

そこで、最後の方の、国の出資問題について少し聞いておきたいと思ふんです。

港湾のそういう管理というのは、もともと今、地方自治体になつていますよね。それで、それはなぜ国直轄管理がないのか、その理由を制定当時の趣旨を含めて簡潔にお答えください。

○中原大臣政務官 お答えをいたします。

昭和二十五年の港湾法制定時以来、港湾の管理につきましては、地方の熱意と工夫によって港湾の開発、発展を図ろうとの狙いから、港湾管理者

を地方公共団体または港務局のいずれかによるものとしており、国の監督規制につきましては、国家的利益を確保するために必要な範囲にとどめております。

今回の法改正は、自治体管理を原則とする港管理者制度を何ら変更するのではなく、国家的な見地から国際戦略港湾の競争力を強化するため、港湾運営会社に対し国が出資できることとし、国、港湾管理者、民間の協働体制の構築を図るものでございます。

〇穀田委員 私、これはもうちょっと、港湾法制定のときにどんな議論をされているのかということを知っていてあの程度の話しかしないというのは、ちょっとまずいと思うんだな。

これは、港湾法というのは、第二次世界大戦の終結を受けて、港湾を国の造営物とするという明治以来の考え方を根本的に変えたんですね。それで、港湾の管理運営に関し、最大限の地方自治権を与え、かつ国家的及び地方的利益に最も適合する港湾管理主体の形態を設置する機能を地方公共団体に与えるということを目的としてやったんだですね。

だから、この点でいいますと、当時議論になったもう一つの内容は、平和産業港湾都市に転換し、民主的な日本の実現に寄与することを目的とした旧軍港市転換法もあわせて成立している。こういう動きについて全く言わないというのは、ちよいと、その趣旨をどういうふうに理解したかは別として、やはり地方自治体のところに管理を置いている意味というのは、その歴史的経緯があるということを見なければならぬと私は思います。

国家権力による国民的財産の包括ではなくて、地方自治権の尊重や平和的な地方都市の産業基盤の向上という考え方に基づいているということを指摘しておきたいと思っています。

そこで、今、政務官は変更するものではないということを書いていましたけれども、もともと地方自治体が管理することが港湾法で決められて、

さつき述べた港湾法の理念ということからして、国が出資する意図は何かという点での疑問を感じざるを得ないんですね。国際コンテナ戦略港湾政策を強引に地方自治体に押しつけるものだと私はちょっと推察するんですね。

東京都などでも、今回の法改正で反対を表明しているということもあります。お聞きすると、国が主導するような出資というのはノーだということとで協議を続けているようですが、それらも踏まえて、私は、地方自治体に押しつけるのはどうか、間違っているんじゃないかという考えを持っているんですけれども、その辺はいかがでしょうか。

〇山縣政府参考人 お答えいたします。

東京都の意見のお話もございましたので、国土交通省では、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会等の場におきまして、国際コンテナ戦略港湾の港湾管理者等も入りますけれども、あるいは港湾運営会社を含みます関係者に対して、国の出資の意義あるいは効果について説明をしてきております。

東京都につきましても、国際コンテナ戦略港湾の国際競争力の強化を図る必要性については共有しております。また、今回の法改正の趣旨及び改正内容について反対しているものではないと認識しております。

国土交通省としては、港湾運営会社に対します国の出資は、国、港湾管理者、民間それぞれの強みを生かしたオール・ジャパンの体制を構築するため必要なことと考えており、引き続き関係者との調整をしつかりと進めてまいりたいと考えております。

〇穀田委員 最後に一言だけ言います。

私は、この間ずっと、競争力強化とか、それから、この発想の中心は、アジアの成長を取り込むということをしきりに政府は強調していますし、大体そういうことが基本になっていると思うんですね。

しかし、私は、この二十年間というものを、ど

れだけのお金をつぎ込んできたのか、注ぎ込んできたのかということを考えますと、この港湾整備等にお金を注ぎ込んだことによつて、その結果が港湾労働者の豊かな生活になったか、それから、自治体を通じてその成果が広くあまねくみんなに返されたかということを見ると、そんなことになつていないということだと思ふんですね。

ですから、その意味で、政策の大もとというのをもうちょっと考える必要があるということだけ述べて、きょうは終わります。

〇梶山委員長 次に、斎藤洋明君。

〇斎藤(洋)委員 自由民主党の斎藤洋明でございます。

きょうは二十分お時間をいただいております。港湾法の一部改正について、国際競争力の強化について四問、それから防災機能の強化について三問、質問通告をしております。よろしくお願いたします。

また、お手元に資料を配付させていただきました。同僚委員の資料と重複もございしますが、よろしくお願いたします。

早速でございますが、我が国に寄港する基幹航路の減少が我が国の産業競争力に悪影響を与えているという認識をいただいております。この点につきましまして、国土交通省から説明を改めてお願いたします。

〇山縣政府参考人 お答えいたします。

近年、我が国の港湾は、船舶の大型化への対応や港湾コストの面などにおきまして、釜山港や上海港といったアジア主要港におくれをとっております。その結果、かつては週十便以上が寄港していた欧州向けの基幹航路が週二便になるなど、国際基幹航路の減少が大きな問題となっております。

国際基幹航路の寄港が失われますと、物流コストやリードタイムの増大を招き、我が国産業の国際競争力が低下し、我が国からの産業の海外流出の要因ともなりかねないという危惧されております。このため、企業の国内立地を維持促進し、国民

の所得と雇用を守るためには、我が国港湾の国際競争力の強化を戦略的に進め、国際基幹航路を維持拡大することにより、強い物流網を構築することが必要であると考えております。

以上です。

〇斎藤(洋)委員 ありがとうございます。

お手元に資料が配付されているかと思いますが、ただいまお話しございましたとおり、京浜港、欧州航路でございますと、かつて九五年に十一便あったものが週二便に激減しておるということが読み取れると思います。

コンテナ船が大型化しておりますので、便数の減少が直ちに貨物の減少にそのまま直結しているわけではございませんが、今度は資料のページ目の下の方の図を見ていただきますと、大阪湾あるいは東京湾におきまして、取り扱いの荷物の量が二・五倍あるいは五倍にとどまっている中で、釜山港に至っては二十倍以上になっておるということ、この間、日本が国際競争でおくれをとってきたということが読み取れるというふうに思っております。

では、次に、国際戦略港湾の競争力の強化のために、具体的にどういったことをこの法改正を通じて取り組まれるのか、簡潔にお答えを願いたします。

〇山縣政府参考人 お答えいたします。

近年、コンテナ船のさらなる大型化や国際基幹航路の再編等、海運、港湾を取り巻く情勢が急速に変化していることを踏まえまして、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速を図るために、昨年七月に国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会を設置し、本年一月には、集貨、創貨、競争力強化の三本柱の施策から成ります最終取りまとめを公表いたしました。

これに基づきまして、集貨としては、港湾運営会社が行う集貨事業への支援、創貨といたしましては、戦略港湾の近傍に立地する倉庫の整備に対する無利子貸し付け、競争力強化といたしましては、港湾運営会社に対する国の出資などの制度を

新たに創設したところでございます。

これらの施策を総動員いたしまして、国際コンテナ戦略港湾の国際競争力の強化に取り組んでまいりたいと考えております。

○斎藤(洋)委員 ありがとうございます。

国際競争力の強化という観点から、引き続き質問させていただきます。

地方港から外航基幹航路へのフィーダー機能の強化の必要性について御指摘ございました。また、地方港から単純に荷物を剥がすというだけでは問題があるのではないかと指摘もありましたけれども、このフィーダー機能の強化ということについて、国土交通省の取り組みについてお伺いいたします。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

国際基幹航路の寄港地決定におきましては、大型コンテナ船の寄港に必要な貨物量が確保されるかどうかということが主要な判断基準となりますので、国際コンテナ戦略港湾への集貨策を強力に推進していくことが必要でございます。

具体的には、民の視点による集貨活動を促進するために、港湾運営会社が行うさまざまな集貨事業に對しまして、国が支援をいたします。国際コンテナ戦略港湾競争力強化支援事業を、今年度、平成二十六年予算において創設したところでございます。

あわせてまして、京浜港や阪神港におけます内航船の沖待ち、あるいは複数バース寄りの解消、荷役作業の協力体制構築のための検証など、コンテナ貨物の積みかえ機能向上を図るための実証事業を行うこととしております。

今後とも、我が国への国際基幹航路の維持拡大に向けまして、これまで以上に国際コンテナ戦略港湾と結ばれるフィーダー機能の強化を進めてまいりたいと思っております。

○斎藤(洋)委員 ありがとうございます。

お手元の資料で、一枚飛ばしまして、三枚目をごらんいただいたんですが、三枚目の上のごと

ろで、釜山港でトランシップされております貨物が多い日本の港湾のリストが出ております。この資料を見ていきますと、特に、日本海側の諸港、新潟港であったり伏木富山港であったり秋田港のトランシップの割合が高くなっております。

こういった港の荷物をいかに国際戦略港湾に集めるかということだと思っておりますので、取り組みをお願いしたいというふうに思います。

この国際戦略港湾の競争力の強化につきましては、スーパー中核港湾、あるいはそれ以前の施策からの一貫性あるいは戦略性ということが重要になってくるというふうに考えておりますが、国土交通省の認識をお伺いいたします。

○太田国務大臣 ずっと一貫してきたかどうかというについては、何が一貫して、何が一貫していないかということになると思いますが、情勢変化というものは当然あると思います。それぞれの港を強化していくという時代もありましたし、国土の均衡ある発展というようなことの時代もあったと思います。

しかし、余りにも今、釜山や上海、シンガポール等におくれをとっているところからいきまして、集中して京浜と阪神に力を入れるということと、まずそこをつくり上げるということは、日本全体にとつては一つの大事な戦略であるというふうに思います。そういう点では、そこはひとつ成功させるところまで頑張っていくというふうな思っています。

さりとて、今の表を見ますと、博多港はちろん多くて、そして、日本海側の港、あるいは広島、こういったところから釜山に行っているということからいいますと、そういう意味では、地方港湾においての行き方というものをどうするか。そこは、博多や北九州についてこれからどう考えるかというのは、これからの課題になるんだというふうに思います。

そして、あえて言うならば、これから日本海の対岸貿易の拠点としての役割を果たすということ

も、日本海側の港にとつては重要だというふうに思います。新潟港、これからはアジアとの対岸貿易が盛んになる。北極海航路もこれから動き始める。そうしてみますと、新潟港などにおきまして、地域の個性を生かした拠点機能が発揮できるような取り組みを進めていくことをバックアップしていくということが大事だというふうに思います。

国際コンテナ戦略港湾において、世界を相手にして物流への対応をして、世界に伍する港をつくることも、地方の港湾におきまして、各地域の特性を最大限生かして、地域経済の活性化に貢献できる政策を遂行するというのが、これから一貫して進めていかなくちゃならない方向だと思っております。

○斎藤(洋)委員 ありがとうございます。

新潟港についても、私の地元でございますが、コメントいただきましたので、その観点からもちよつと申し上げたいんですが、この国際戦略港湾の取り組みが、ほかの地方港をないがしろにするということではなくて、役割分担だ、めり張りづけだということをぜひ強調していただきたいというふうに思っております。

北極海航路の御紹介もございましたが、例えばシベリア・ランドブリッジ・ルートというのものが、いままで、つまり、複合一貫輸送で、ロシアから陸路で運ばれた荷物を対岸のザルビノから新潟東港に運ぶというルートもやはりあるわけでございます。もちろん、荷動きの量はそれほど今伸びているわけではございませんけれども、将来的な可能性を残していくという観点からも、引き続き取り組みをお願いしたいというふうに思います。

それから、戦略性ということについて申し上げますと、私、公正取引委員会の職員でございますが、その時代に、外航海運の市場の実態調査というのことに取り組んでおりました。その間に、船舶の大型化の傾向の御紹介もございましたけれども、外航海運市場の動きそのものが非常に長期のスパンで物事が動いているということを認識して

おりますので、その観点からも、単年度主義の積み上げではなくて、一貫性を持った戦略というものを携えて取り組んでいただきたいというふうに考えております。

さらにもう一点、お手元の資料で三ページ目下でございますが、今回、国が前面に出て国際戦略港湾の整備に取り組むということにつきましては、諸外国の、ロッテルダム、ルアーブル、釜山、シンガポール、いずれも国出資一〇〇%であったり、あるいは経営への国の関与も極めて強力になされているということも踏まえて、この国際戦略港湾について国が積極的に取り組むということは、従来の政策と矛盾することなく、日本全体のためになるというふうに考えておりますので、ぜひお願いをしたいと思っております。

続きまして、防災の観点からお伺いをしたいと思います。

災害時に国民の生命財産を守る、あるいは、日本の産業の操業の持続性を担保して国際競争力を守っていくという観点からも、地震、津波災害への備えということが港湾全体に必要なというふうに考えております。

お手元の配付資料ですと四ページ目に、鹿島港の東日本大震災のときの被害の状況を御紹介してございますが、この防災ということに関する国土交通省の認識をお伺いいたします。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

御指摘のとおり、今後発生が懸念されます南海トラフの巨大地震や首都直下地震等の地震、津波災害時におきましても、国民の生命財産を守るため、また産業競争力の維持のため、緊急物資等の輸送や産業に係る物流を支える港湾機能を維持することは重要であるというふうに認識しております。

このため、今回の港湾法の改正におきましては、災害時に特に船舶の交通を確保する必要のある航路沿いの民間事業者が所有する護岸等につきまして、民間事業者が改良を行う場合に無利子貸し付けを行う制度を盛り込み、改良を促すことと

しております。
以上です。

○斎藤(洋)委員 ありがとうございます。

この護岸、岸壁を初めとする港湾施設が老朽化をしている。民間所有に係る部分についてはなかなかその維持補修ということが促進できないのではないかとこれは問題として指摘をされているところでございますが、実際、日本の港湾の護岸、岸壁というのはどの程度老朽化をしておいて、また民間施設の割合はどの程度なのか、そして補修にはどの程度の費用が見込まれるのかという点につきまして、お答えいただける範囲でお願いいたします。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

港湾施設の多くは高度経済成長期に集中的に整備されておまして、公共の岸壁を例にとっても、建設後五十年以上の施設が平成二十五年三月時点で八割であったものが、二十年後には約六割に達するなど、港湾施設の老朽化は今後急速に進行してまいります。

また、例えばコンテナ埠頭が多数立地しております東京湾では、湾内の港湾の護岸、岸壁の延長のうち約五割を民間事業者の所有する施設が占めておりまして、民間所有施設の老朽化対策や改良の促進は重要な課題となっております。

補修に要する費用のお問い合わせがございました。施設の規模にもよるため、定量的にお示しすることは困難でございますけれども、一般的には民間事業者にとって大きな負担になるものと考えております。

このため、災害時に特に船舶の交通を確保する必要がある航路沿いの民間事業者が所有する護岸等につきましては、本制度を活用して、民間事業者による改良を促してまいりたいと思っております。

以上です。

○斎藤(洋)委員 ありがとうございます。なかなか一概に定量的な数字を示すのは難しいというお話でございました。

関係者の方にちよつとお伺いをしたところでは、民間所有に係る護岸、岸壁をある程度強度を持たせる補修を行うには、メートル当たり百万円から二百万円はかかるだろうということで、そういったしますと、例えば一千メートルの延長の護岸、岸壁を所有している民間事業者の負担は十億円から二十億円というレンジになるということになりますので、無利子貸し付けということでございますが、この制度を活用して民間事業者が護岸、岸壁を適切に補修していけるようにフォローをお願いしたいというふうに思います。

質問、最後でございます。

災害時における港湾機能の維持ということも、無利子貸し付けという単発の制度というだけでは、やはり一貫性と戦略性という観点が必要だということふうに考えておりますが、これまでも累次の法改正で取り組みをされてきたというふうな状況に思いますが、これまでの国土交通省の港湾機能の維持に関する政策との一貫性、そして今後の取り組みについての一貫性という観点からお答えをお願いしたいと思います。

○中原大臣政務官 御指摘をいただきましたように、これまでも災害時における港湾機能の維持が重要であるとの一貫した認識のもと、港湾行政を進めてきております。

厳しい財政事情の中、戦略性を持って施策を展開するため、例えば、災害の切迫性や港湾機能の重要度に応じ、岸壁の耐震化や防波堤を粘り強い構造とする等の対策を進めております。

また、東京湾、伊勢湾、大阪湾の三大湾におきまして、昨年の港湾法改正に基づき、災害時に緊急輸送に支障となる物件を迅速に除去できる緊急確保航路を指定するとともに、港湾相互の広域的な連携を行うための港湾広域防災協議会を設置する等の対策に取り組んでおります。

さらに、今回の法改正におきまして、災害時に特に船舶の交通を確保する必要がある航路沿いの民有護岸等の改良に対する無利子貸付制度を盛り込んでおりまして、災害時の港湾機能を維持する

ため、一貫性と戦略性を持つて対応してまいります。

○斎藤(洋)委員 ありがとうございます。

二十分の間に戦略性と一貫性ということをしつこく申し上げました。港湾法の一部改正、特に国際戦略港湾というのは、民主党時代の政策ではございますが、これは日本国の国益という観点から進めていただきたいというふうに考えておりますので、引き続きよろしくお願いしたいと思います。

以上で質問を終わります。

○梶山委員長 次に、佐藤英道君。

○佐藤(英)委員 公明党の佐藤英道です。
私の方からも、港湾法の一部を改正する法律案について、順次お伺いをさせていただきたいと思っております。

京浜港、阪神港を国際コンテナ戦略港湾に選定して、まさに選択と集中の考えのもとで国際競争力を高めていく、この政策は、ぜひとも私は進めていく必要があると考えております。国際基幹航路の寄港の維持拡大を図ることの意義を含めて、今回の法改正の狙いを、まず改めて御説明いただければと思います。

○野上副大臣 これまで、我が国港湾の国際競争力の強化を戦略的に進め、今お話がありましたとおり、国際基幹航路を維持拡大するために、ハード、ソフト一体となった取り組みを進めてきたところでありますが、しかしながら、近年、コンテナ船の急速な大型化ですとか、船会社間の連携の進展等によりまして、我が国への国際基幹航路の減少に歯どめがかからない状況になっております。

国際基幹航路の寄港が失われますと、物流コストの増大によりまして産業立地競争力が低下をして、国民の所得や雇用にも大きな影響を与えることとなります。このため、我が国港湾の国際競争力強化のために、国際コンテナ戦略港湾政策を深化させまして、国際基幹航路の維持拡大を図っていく所存であります。

世界の物流は、まさに今、国家間競争の様相を呈しております。我が国としても、国が前面に立つて、我が国港湾の国際競争力強化に向けて全力を挙げてまいりたいというふうに思っております。

○佐藤(英)委員 ぜひ国を挙げて取り組んでいただければと思います。

今回の法改正に当たっては、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会において、関係者との間で相当突っ込んだ意見交換をし、最終的に取りまとめになったとお伺いしておりますけれども、特に、これまでの我が国の取り組みとして不十分だった点などについて、どのような議論がなされたのでしょうか。

また、今回の国出資を一つの大きなきっかけとして、政策をぜひとも推進していくべきと考えますが、国としては、今後、全体的な政策をどのように進めようと考えていらっしゃるのか、お話しください。

○野上副大臣 今、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会のお話、御言及を賜りました。

本委員会では、梶山前副大臣の後を継ぎまして私が座長を務めまして、委員としては、学識経験者、港湾関係業界に加えまして、港湾管理者、港湾運営会社、それから港湾のエンドユーザーである荷主の皆様にも御参画いただきました。さまざまな議論を行ってまいりました。

具体的には、各委員から、欧州航路が週二便にまで減少している状況を踏まえまして、我が国への国際基幹航路の寄港の確保、拡大が必要だということ、あるいは、国際コンテナ戦略港湾への貨物の集約や港湾背後における貨物需要の創出を図ることが必要だということ、また、国が前面に立つてスピード感を持って取り組むべきだといった、多数の意見をいただいたところであります。

こうした議論の結果を踏まえまして、最終取りまとめにおいて、おおむね十年以内に、我が国立地企業のサプライ・チェーン・マネジメントに資する多方面、多頻度の直航サービスを充実する等

の政策目標を掲げたところであります。

国交省といたしましては、港湾運営会社への国
出資制度の創設によりまして、国、港湾管理者、
民間が協働したオール・ジャパンの体制を構築し
て、集貨、創貨、港の競争力強化、この三本柱の
施策を強力に進めてまいりたいというふうに思っ
ています。

○佐藤(英)委員 今御答弁のありました、特に集
貨、創貨、競争力の強化の三本柱の政策について
は、ぜひともそういう方向で進めてほしいと考え
ます。具体的な進め方が今後重要になってくると思
いますけれども、それぞれの政策の柱ごとに具
体の政策の進め方をどのように考えているのか、
御説明をいただければと思います。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速を図る
ために、本年一月に取りまとめられました国際コ
ンテナ戦略港湾政策推進委員会の最終取りまとめ
に基づきまして、集貨、創貨、競争力強化の三本
柱の施策を進めていくこととしております。

具体的には、集貨につきましては、港湾運営会
社に対しまして、新たな集貨支援制度の創設やコ
ンテナ貨物の積みかえ機能の向上を図るための実
証事業を実施することなどによりまして、民の視
点による効率的かつ効果的な集貨の促進を図って
いきたいと考えております。

創貨につきましては、国際コンテナ戦略港湾の
近傍に立地する倉庫の整備に対する無利子貸付制
度の創設によりまして、ロジスティクスハブの構
築の集積を図りたいと考えております。

競争力強化につきましては、大水深のコンテナ
ターミナルの整備等、それら国有港湾施設を港湾
運営会社に低廉な価格で直接貸し付けるととも
に、港湾運営会社が複数ターミナルを一体運営す
ることによりましてスケールメリットの発揮により
まして、港湾コストの低減を図ってまいりたいと
考えております。

さらに、国の出資を通じた港湾運営会社の財政
基盤の強化によりまして寄港コストの低減や、国、

港湾管理者、民間の協働体制の構築によりまして全
国的、国際的な集貨活動等に重点的に取り組むこ
ととしております。

以上です。

○佐藤(英)委員 ぜひ進めていただければと思
います。特に、今回の国際コンテナ戦略港湾の取
り組みについては、ぜひとも国が前面に立つて、
従来にないスピード感を持って強力に前に進めて
いただきたいと思います。

ところで、地域の港湾については、地域産業と
住民生活を支える重要な基盤として機能してお
り、これらについても必要な支援を国としても
しっかりと行う必要があると私は考えておりま
す。

私の地元の北海道を例に挙げさせていただきます
すと、例えば北海道の酪農全体を支える基盤とし
て、今年度、釧路港のバルクターミナルが新規着
工されることになりました。私も現地を視察させ
ていただきましたが、まさに地域発展のシンボル
として人々の期待も非常に高まっております。
今後、どのような予定で進めようとしていかれる
のか、具体的に教えていただければと思います。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

御質問のありました釧路港国際物流ターミナル
整備事業につきましては、本年三月十二日に、交
通政策審議会港湾分科会事業評価部会におきまし
て事業評価の内容について審議いただいた上で、
新規着工事業として、今年度、平成二十六年予
算に盛り込んだところでございます。

釧路港は、先生御指摘のとおり、我が国を代表
する食料供給基地でございます東北北海道一円を背
後園とし、また、世界最大の穀物生産地である北
米からアジアで最も近い穀物取扱港でございます。
本事業の実施により、釧路港を拠点として、
大型船を活用した海上輸送ネットワークの形成が
図られ、穀物の安定的かつ効率的な輸入に大きく
貢献するものと考えてございます。

国交省といたしましては、平成二十九年度の完
成を目標として本事業の円滑な実施に努めると

もに、引き続き、穀物の輸送拠点として、釧路港
の機能強化に向けた取り組みを進めてまいりたい
と考えております。

○佐藤(英)委員 ぜひ、北海道の第一次産業の振
興のためにも大いに寄与する事業でありますの
で、今後ともよろしくお願いをしたいと思います。

今週の月曜日に、私は北海道の苫小牧港を視察
してまいりました。関係者の方々から種々御意見
を伺ってまいりましたけれども、北海道の港湾を
考える上で、もう一つ大事な機能として、本州と
北海道を結ぶ、国内物流幹線を支えるという機能
があると私は思っております。苫小牧は、まさに
この拠点として重要な役割を果たしており、必要
な施設整備はしっかりと進めていく必要があると
考えます。

また、苫小牧港にも、北海道の燃料配送の拠点
となるコンビナートも形成されておられ、東日本大
震災の教訓からしても、非常災害時に燃料が確保
されなければ、防災対応力の向上など、到底達成
できないと思います。これらの機能についても、
しっかりと支援をしていくべきと考えますけれど
も、いかがでしょうか。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

道外との物流の九割以上を海上輸送に依存して
おります北海道では、港湾が北海道の経済及び生
活を支える認識としております。中でも、苫小牧
港は、北海道内の半数近くの貨物を扱う北海道の
物流拠点でございます。充実したフェリー航路
やローリー航路等を有しております。内貿取扱
貨物量では日本一を誇っております。このため、
平成二十三年度より、ローリー船が利用いたしま
す複合一貫輸送ターミナルの耐震改良事業を進め
ているところでございます。

また、苫小牧港は、道内のみならず、北日本に
おけます石油製品の主要な供給基地でございます
で、非常災害時におけます燃料供給の確保は極め
て重要な課題であると認識しております。

国交省といたしましては、複合一貫輸送ターミ

ナル事業の円滑な実施に努めるとともに、一般の
港湾法の改正に盛り込みました、民有護岸等に対
する無利子貸付制度の活用について検討するな
ど、苫小牧港の機能強化に向けた取り組みを進め
てまいりたいと考えております。

○佐藤(英)委員 局長、今御答弁いただいたと
り、この苫小牧港、関係者の方々も、本当に港
湾の物流が発展することが、北海道そしてまた日
本にとっても大きなやはり起爆剤になる、経済の
起爆剤になる、そういう誇りを持っていらつしや
いましたので、ぜひとも鋭意進めていただければ
と思います。

最後に、改めて、今回の法改正の重要性の確認
について、決意をお伺いして、私の質疑を終わ
りにしたいと思います。

私の地元である北海道の港湾に対しても、これ
までお話をさせていただいたように、鋭意進めて
いただければと思うのでございますけれども、
日本全体が国際物流ネットワークから外れて
しまうような事態は、きょうの議論なんかを通し
ても、私は、やはり国の責任として何としても
防がなければならない、きょうの質疑を通して
強く実感をいたしました。

改めて、今回の港湾法改正を踏まえた政策の強
力な推進に向けて、決意をお伺いさせていただき
まして、質問を終えたいと思います。

○野上副大臣 今お話を賜りましたとおり、北海
道を初め、地方の港の活性化をしていくというこ
と、これは極めて重要な課題であります。同時
に、国際基幹航路の減少といえますのは、物流コ
ストの増大による産業立地競争力の低下を招い
て、国民の所得ですとか雇用に大きな悪影響を与
えるということになります。

こうした中、今、釜山港ですとか上海港ですと
かシンガポール港ですとか、こういうところは、
国を挙げて国際競争力の強化に注力をしておりま
して、まさに今、国家間競争の様相を呈している
わけでありまして。このため、我が国の港湾の国際
競争力強化のために、国の出資によって、国、港

湾管理者、民間が協働したオール・ジャパンの体制を構築することが必要であります。

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の最終取りまとめで示されました集貨、創貨、競争力強化、この三本柱の施策を強力に進めて、国が前面に立つて、我が国の港の国際競争力強化に取り組んでまいりたいというふうに思います。

○佐藤(英三)委員 今御決意があつたように、ぜひオール・ジャパンで精力的に取り組んでいただきたいことを最後にお訴えさせていただきます、私の質問を終わります。

ありがとうございます。

○梶山委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○梶山委員長 これより討論に入ります。

討論の申し出がありますので、これを許します。穀田恵二君。

○穀田委員 港湾法の一部を改正する法律案に対して反対討論を行います。

本法案は、安倍内閣が進める成長戦略の一環として、国際コンテナ戦略港湾政策を一層強化することを主な目的としています。この政策が目的、目標とした欧米向け基幹航路の維持強化や、東アジア主要港でのトランシップ率の縮減は、何ら改善するところか、ますます後退の一途をたどっており、今や、この政策の有効性そのものが問われる状況にあると言わざるを得ません。

法案に反対する第一の理由は、欧米向け基幹航路が減便するなど、全く改善が見られないことへの反省もなく、さらに国際コンテナ戦略港湾に予算をつぎ込む施策を押し進めるからであります。地方港からの集貨を強め、地方港を抱える地方経済を衰退させるばかりです。

この間、京浜港や阪神港といった国際コンテナ戦略港湾に巨額の税金をつぎ込み、港湾整備を進めたにもかかわらず、欧米向け基幹航路は減便しています。その主な原因は、日本国内の内需の低迷と、大企業が海外生産を推進し、産業空洞化を

進行させているからです。

今、急激に取扱貨物量を大きくふやしているアジア諸港との関係で必要なのは、国際競争力の名による競争優先ではなく、協調できる方向を探ることです。国際戦略港湾への一極集中政策を改め、地方の地域経済の活性化に資する港湾政策への転換こそ必要です。

反対する第二の理由は、港湾運営会社への国の出資は、国際コンテナ戦略港湾政策をさらに強力に推進するためのものであり、港の公共性、安全性を低下させるおそれがあるからです。

これまでも、港湾の規制緩和により、港湾で働く労働者に犠牲が押しつけられてきました。コスト削減などを進める戦略港湾政策を強力に押し進めれば、港湾労働者の雇用、労働条件のさらなる悪化が危惧され、港湾の公共性と安全性が脅かされるおそれがあります。

以上で反対討論を終わります。

○梶山委員長 これにて討論は終局いたしました。

○梶山委員長 これより採決に入ります。

内閣提出、港湾法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○梶山委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○梶山委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○梶山委員長 次回は、来る八日火曜日午前九時

五十分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午前十一時五十八分散会