

予算委員会第八分科会  
平成 22 年 2 月 25 日

国土交通大臣 前原 誠司  
国土交通大臣政務官 長安 豊

1. 日本の造船産業育成と東予港
2. 今後の港湾政策と重点港湾
3. 港湾運送事業法による指定港湾制度についての問題提起
4. 高速道路無料化の議論と、サービスエリアの販売拠点性向上

○白石分科員 愛媛三区の白石洋一です。生まれて初めて質問させていただきます。どうかよろしくお願いします。

前原大臣、昨年、国土交通委員会での予算に臨む所信、そして、ことしの新年のごあいさつにおいても、国土交通省の成長戦略として、第一に、海洋国家としての復権を果たす、こう力強くおっしゃって、決意を述べられております。私、本当にうれしく思います。

と申しますのは、この海洋国家のゆえんであります造船そして海運、これは、私の非常に身近な、あたかも私のことのような産業であります。私の父親は海運業でありまして、商船学校を出て、そして機関士としてマグロ漁船に乗って、マグロ漁船は一回行ったらなかなか帰ってこない。太平洋に出ていたときに私が生まれて、そこから私の名前の洋一の「洋」がついたわけであります。その後、私は今治で育ちました。今治は、皆さん御存じのとおり、造船の町であります。まさに造船と海運というのは、私のことのような産業であります。

その産業であります、心配なことがあります。

この記事は、今月、二月十二日、地元新聞に大きく出た記事なんですけれども、「中国 造船受注量一位」、二〇〇九年は韓国を抜きシェア六割、日本と大差ということになっています。中国は六割、そして韓国は三五%、日本は何とたった二・一%なんですね。中国は、二〇〇六年に始まった五カ年計画で造船業の振興を打ち出し、上海市近郊に世界最大級の造船基地を建設するなど、大規模造船所を整備しているということでもあります。二〇〇九年というのは、世界の受注量というのは非常に落ちておりますから、その中で、価格競争の中で低いものをとるのはどうかというふうな意見もありますが、やはり甘く見てはいけないんだと私は思うんですね。

そこで、この来年度予算でも、海事局関係予算として、三番目に、海洋環境イニシアチブとして、造船業の国際競争力強化、海上運送効率化のために革新的な船舶の省

エネ技術の研究開発を助成するというのがあります。

これも大事なんですけども、私の地元の海運業、特にそのトップランナーの話を聞くと、やはり従来のなインフラ整備も大事なんだ、こう申すわけであります。水深二十メートル級の造船をすることで、今、防波堤があるのは当たり前。私の地元東予港ではそれが無いんです。

そこでお伺いすることになるんですけども、インフラ整備事業採択で重視しておられますこのBバイC、費用便益比というものでございますけれども、この費用便益比、BバイCというのは国土交通省としてどのように定義されていますでしょうか。お願いします。

○長安大臣政務官 白石先生にお答えいたします。

私も大学時代から、私は造船学科におりましたので、造船業界に対してはある意味親しみを持っております。造詣が深いというほど知識はございませんけれども。そういった中で、先生が今治、東予港などの港湾に対して関心をお持ちであるということは理解しております。

そういう中で、BバイC、これはやはり、国が公共事業を行っていく中で費用対便益というものをしっかりと見きわめて予算を執行していこうという考えに基づいてやっているわけでありまして。このB、これはよく言われますベネフィット、つまり便益がどれだけあるのか、一方でCの方は、どれだけのコストがかかるのか、この比率を見ることによって費用対効果というものを見きわめて、事業の優先順位というものを定めていこうという考えに基づいて、このBバイCを設けているわけでございます。

○白石分科員 ありがとうございます。

そのBというのは、やはり確実性というのが大事ではないかと思うんですね。つまり、私は金融の世界におりました。将来のキャッシュフローはどれだけ確かなのかということがまた一つ加味されるべきじゃないかなと思うんですね。

この東予港の事業については、防波堤事業で、そして港湾で実際に事業しているところで、非常に確度が高いと思うんです。ほかのBバイCのBの計算というのは、表現はあれですけども、非常に雲をつかむような話であるのに対して、ここの事業というのは、実際にそこで事業をしていて、主体がもうはっきりとしていて、そしてここの防波堤、荒天時、波が荒れているときに対策を打たないといけない、それが省かれる費用。そして、損害が発生します、その損害を修復する費用、これが免れる。さらに、波が静かなことによる輸送コストの削減や稼働日数の向上、大体二週間ぐらいは向上するんですね。こういったことで、非常にかたい。かたいキャッシュフ

ローというのは割引率というのは低利でいいんです。不確かなものというのは割引率が高い。そういったことも加味していただきたい。

この東予港については、平成十五年、台風に被災して岸壁が壊れ、六千万円の補修費がかかっております。そして、ここの事業者は、それだけじゃない、その損害だけじゃなくて、これをもって非常に信用が失墜した、なくしたと言っております。ここに防波堤ができなければ、経営資源のほかの拠点へのシフトもあり得ると言っております。

次に、そのBバイCのCの方であります、このC、コストの方は、ここはパブリック・プライベート・パートナーシップ、つまり、公共と、そこで受益を受ける主体が費用を折半するというやり方で進めようというふうにしております。そうであれば、このBバイCのCの方は、これは税金を投入するかどうかの物差しであるという政務官のお話ですから、であれば、そのCというのは、計算上、半分にしてもいいんじゃないか。公式の計算方式は変えないにしても、やはり我々は、採択のときに、Cは、実際の公費というのは二分の一でいいということも加味すべきではないかと思うんです。

国直轄でのそういったプライベート・パートナーシップというのは、エネルギー港湾、鉄鋼港湾というのはいまできております。ぜひ造船港湾にしても第一号を推進していただきたいと思うんですが、そのパブリック・プライベート・パートナーシップ、この全体の制度の推進についてのお考えをお伺いしたいです。

○長安大臣政務官 白石委員のまさに御指摘のとおりでございます。

少子高齢化、人口減少、さらには莫大な借金を国が負っているというような状況にある中で、いかに民間の技術あるいは民間の資金というものを取り込んで今後公共事業に充てていくかということは、重要な観点だと思います。

そういう意味で、国土交通省としても、これは大臣のかけ声のもとでありますけれども、PPPの取り組みということも今、国土交通省の成長戦略会議、さらには内閣府とも連携しながら議論を進めているところでございます。

一方で、港湾のお話を申し上げますと、一般的には、係留施設、防波堤、航路、泊地、こういった主要な港湾施設というのは、国、港湾管理者であります地方公共団体が整備を行っております。

そういった中で、今先生から御指摘のございました電力、石油、鉄鋼業等のエネルギー、鉄鋼関連産業の港湾施設については、我が国産業の国際競争力強化の観点から、受益者に一定の負担をいただいて、国と港湾管理者が整備費用を負担しつつ整備を行っておるわけでございます。これは、企業合理化促進法に基づいて行われている

制度でございます。

そういう中であって、今お話のございました造船という業界は、この中に現状では含まれていないのが現実でございます。そういった中で、今お話のありましたPPPという取り組みでさまざまなインフラ整備をしていかなければならないという意味では、これから、事業内容、事業効果というものもしっかりお聞きして精査した上で、具体的な整備方法については検討してまいりたいと考えております。

○白石分科員 ありがとうございます。

次に、二番目として、今後の港湾政策についてお伺いしたいと思います。

国土交通省は、直轄港湾整備事業の選択と集中を図るため、全国の百三港から重点港湾、仮称を約四十港選定し、新規の直轄港湾整備事業の着手対象を原則これに限る、これをもって平成二十三年度以降の予算に反映させるというふうにしております。

それで、質問なんですけれども、であるならば、来年度、二十二年度の港湾事業の採択、特に新規事業についてはどのような予算策定をされておりますでしょうか。お願いします。

○前原国務大臣 今委員からお話のございましたように、全国の重要港湾、今百三港でございますけれども、財政赤字、そして少子高齢化、また人口減少という制約要因の中で、公共投資額を抑制していかなくてはいけない、また、選択と集中をやらなければ、すべて総花的な予算をつけるということでは日本全体の競争力強化にならないということで、絞り込みをさせていただくということにしております。

平成二十二年度におきましては、港湾整備事業の新規事業は行わない、こういうことになっております。

○白石分科員 ありがとうございます。わかりました。

それで、二十二年度というのは新規事業がない、このことは、我々愛媛県連としても非常に東予港の新規事業というのを願っております、どうしてないんだということについての答えをいただいたと思います。これを踏まえるならば、我々としては、二十三年度以降、ぜひ重点港湾に選ばれて整備を進めるというふうな考えを向けなければなりません。

そこで、評価項目、選定基準の策定について、取扱量と拠点性が大事であるというふうに書かれております。そして、具体的な物差し、取扱量と拠点性、特に拠点性についてはこれからだというお話ではありますが、ぜひ今後の潜在力、潜在成長力という

のを加味していただきたいなと思うんです。

その港湾の後背地に多様な産業を控えていること、そして、旅客を取り扱うということだけではなくて、農業地帯を控えて、農産物の積み出し、輸出というこれからの国家戦略上の重要性、そしてそれに沿った地域の潜在力がある、こういったことをぜひ視野に入れて選定をしていくべきだと思いますけれども、その辺、お願いします。

○前原国務大臣 白石委員の御地元の東予港については、現状においては、平成十九年でありますけれども、百三港のうち二十六番目ということであります。もちろん、その大事なポイントというのは、現在の貨物の取扱量というのが一つの大きな基準になりますし、また、委員が御指摘をされた、その背後の、こういった潜在力があるかということももちろん加味をさせていただきたいと思っております。

また、我々としては、港湾の運営の仕方、先ほど委員から御指摘のありましたPPPをやって港の整備をしていきたい、こういうような民の力を使った取り組みというのは大変重要だと思っておりますので、そういったさまざまな創意工夫、いわばこれからの伸び代ですね、こういったものもしっかりと勘案する中で重点港湾の選定を進めていきたい、このように考えております。

○白石分科員 ありがとうございます。

そして、この港湾政策の中で、これは私、ちょっと問題提起をさせていただきたいんですけれども、港湾運送事業法による指定港湾制度です。

これは、主要な港というのはほぼ指定港湾になっているということなんですけれども、私の地元で、一つ、それが外れているところがあるんですね。どうしてそうなのかということ、これは、賛否の側から非常に私の方にお問い合わせが入ってくるんです。

そもそもこの港湾運送事業法というのは、制定が一九五一年、戦後直後であります。そこから社会環境とか経済環境はもう異なってきたので、私は、これを見直して、日本の港湾運送を国際競争力があるものにするための法律にすべきじゃないかなと思うんです。

現在の港湾運送事業法によって指定港湾になったら、貨物一トン当たり最大十五円の手当金が徴収され、年間一千万トン取り扱いの国内六十位程度の中規模の港の場合でも、最大で一億五千万円程度取られてしまう。この負担を荷主企業が負う計算になるんですね。加えて、タリフ制度があつたりして非常に硬直的であるということ。

当初は、港湾の秩序維持、悪質事業者を排除する、あるいは、港湾労働者の福利厚生、非常に劣悪な環境で働かされていた、そういった福利厚生を向上すると意図しておりましたが、今や港湾労働者というのはリフトとかクレーンを熟練して運転する、

もう昔とは変わった形になっているんですね。企業もその熟練運転手の福利厚生に企業努力で努めているという中で、この指定港制度というのは日本の港湾事業のむしろ足かせになってきているところがあるんじゃないかなと思いますので、ぜひこれの見直し、日本の港湾運送事業の国際競争力、例えば隣の韓国であるとか中国と比べてどうかというような観点も入れて見直していただきたいなという問題提起をさせていただきます。

これはそのまま述べさせていただきます、次の質問でございます。

高速道路の無料化についてでございます。私ども愛媛、そして大きく四国は、高速道路料金による地方活性化効果というのをこの無料化政策によって発揮できるものと大いに期待しております。例えば四国というのは、本州とのつながりということを九州と比較したら、九州は関門トンネル、四キロですけれども、普通車で百五十円です。ところが、四国の場合は、しまなみ海道で、尾道と今治、五十九キロはありますけれども、四千七百円と非常に高いということであります。加えて、四国には新幹線はありませんし、計画すらないんですね。

そういった中で、やはり高速道路を無料化する、あるいは、そうならないまでも大幅な低額化、上限料金制ということも報道に出ていますけれども、いずれにしても、そういったことで、上にキャップをつけて、四国は、東京と比べて、例えば静岡、大阪と高速道路料金については同じであるというふうにする、もちろん時間とかガソリン代はかかりますけれども。やはり上限を決める、あるいは無料にすることによってハンディキャップを取り除く。不利な条件を均等にすることでこの政策を実行することとは非常にいいことだと思っております。

一方、JR、高速バス、さらに、島ですからフェリー、この辺への支援策というのを、来年度実行される社会実験と同時に考えていく必要がどうしてもあるんじゃないかなと思うわけでありまして。その支援策としては、では、どういう支援金にするのか。あるいは、そういう支援金、お金じゃないにしても、無料化の本格的な実行後、トラックとか公共交通、高速バスですね、これらを優遇する、先行実施するとか、こういったことをぜひ同時に考えていただきたい。

そして、その社会実験のデータ、ETCだとか、あるいはETCがない人も、これはデータとしてあると思いますので、ぜひこれを公開して、そのデータをもとに皆でよい支援策を考えるということが必要だと思います。そして、それでよい料金体系。

やはり地方活性化ということがこの政策の目的の一つでありますから、弱いところには厚くということもぜひ考えていただきたいんですけれども、現時点での二十三年度以降の本格無料化への見直しについてお伺いしたいと思います。

○長安大臣政務官 まず、今、高速道路の料金制度というのは非常に複雑になってお

ります。御存じのように、地域によって高い、トンネルなどというのは便益が高いという理由で特別な料金が上乘せされていたりというようなこともございます。またさらには、さまざまな割引制度が導入されておりまして。大口・多頻度であったり、時間帯割引であったりというような制度もあります。またさらには、休日、土日祝日千円乗り放題というような制度もあって、果たしてここからここまで行くのに幾らかかるのかというのが明確でないという点がございます。また、今言いました千円乗り放題はETC限定でございます。そういった不公平感もあると私は認識しております。

こういったさまざまな検討課題というものを整理した上で、国民の皆さんの幅広い意見をお伺いしながら、新たな料金割引制度というものを検討してまいりたいと考えております。

さらに、今回、平成二十二年度の高速道路の無料化の区間というものを発表させていただいております。これはあくまでも社会実験でございます。この社会実験を行うことによって、地域経済への効果、また、渋滞や環境への影響、他の交通機関への影響というものをしっかりと検証していかなければならないと思っております。

地域間の活発な交流を促す、さらには地域経済を支えるという意味でこの無料化というのは重要ではございますけれども、社会実験をしっかりと踏まえ、国民の皆さんの理解を得ながら、段階的に進めてまいらなければならないと思っております。

○白石分科員 ありがとうございます。

いろいろな影響はあるんですけども、やはり基本は、無料化あるいは大幅な低額化によって地域を活性化させるんだ、この大局的な目的を見失わないように進めていただければと思います。

最後に、この高速道路の無料化に伴って、やはりサービスエリアを有効利用したいというふうに思います。今でも、千円乗り放題で、例えば四国の外から観光客が来る。観光客は目的地があるんですけども、私のところなんかは大体通り過ぎていくんですね。でも、サービスエリアが魅力的なところは必ず寄ります。

そこで生もの、地産地消のものを地産外商にしたいというふうに思うならば、この生もの、いろいろな野菜だとか果物とか、私の地元は果物のテーマパークと言われる背後地があるんですね。こういったものを売っていきたい。行きしは買えない、一泊してまた戻るときに腐ってしまうから。だから、帰るときにまた立ち寄りしたい。そういったときに、道ですから、私のところでいえば、下りで道後温泉に行っても、上りでまた寄ったら、橋でその店に行けるという、橋を使って、もっと利便性を高めて、しっかりと地産外商をしてもらおう。そして、売り上げに対するいわゆる上納金、その割合ももっと低くしていただきたいなと思います。

以上でございます。

少し時間は余りましたけれども、これにて終わりたいと思います。

○古賀主査 いいですか、答弁は。

○白石分科員 では、その辺の答弁をお願いします。

○前原国務大臣 貴重な御提言、ありがとうございます。

高速道路会社がサービスエリア、パーキングエリアについては管理をしておりますので、今委員がおっしゃったようなさまざまな取り組みをしているところもたくさんございます。そういう意味では、つないでというようなお話がございましたけれども、そういった委員からの御提案があったということについては高速道路会社にも伝えて、できるだけ活性化をする中で、地産地消のみならず地産外商ですか、そういったものが進んでいくように我々もバックアップをしていきたい、このように考えております。

○白石分科員 ありがとうございます。

○古賀主査 これにて白石洋一君の質疑は終了いたしました。時間厳守、ありがとうございました。