

○辻泰弘君 民主党・新緑風会・国民新・日本の辻泰弘でございます。

本日は、電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律の一部を改正する法律案につきまして一時間御質問をさせていただきたいと思っておりますが、若干最初に今次の当面していることについて冒頭お聞きしておきたいと思っております。

大きく二点でございますが、まず一つは、先ごろ、五月十九日に政府の社会保障国民会議が財政試算を公表されまして、基礎年金の財源の税方式化ということで、消費税率が九・五％から一八％になると、こういった試算を発表されたところでございます。現行が五％で、国庫負担三分の一を二分の一に引き上げるのが一％ということですから、引上げという意味では三・五から一二％と、こういうことを意味するわけでございますけれども、いずれにいたしましても一つの試算が出されたわけでございますが、これについて、税を預かる、また財政を預かるお立場としての財務大臣の御所見、御所感をお伺いしたいと思っております。

○国務大臣（額賀福志郎君） 今、辻委員がおっしゃるように、社会保障国民会議の分科会において、事務局を中心にしてシミュレーションを行って、税方式化を前提としたいろんな試算を行ったということを聞いております。また同時に、現行制度とか社会保険方式についてもいろんな試算を行っているとも聞いておまして、広範囲に議論がなされているというふうに聞いております。

基礎年金を全額税方式とすることについては、将来の未納、未加入者の発生を防ぎ、無年金、低年金問題の解決が可能となるというような特徴を持っているというふうにも言われておられるわけでございますけれども、社会保険方式から税方式にするときに、社会保険方式で長年、年金制度、社会保障制度をやってきた国民の皆さん方がどういうふうに受け取っていかれるのか、あるいはまた全額税方式にしたときの負担増はどういうふうに受け止めていくのか、これまでの保険料を払ってきた分についてはどういう対応をするのか、様々な議論があると思っております。

そういうことについて、しっかりと議論をしていくことによって、よりベターな考え方が示されていくことになると思っておりますけれども、これは国会の場においても大いに議論をされていく契機になればよいのではないかとこのように思っております。

○辻泰弘君 今大臣がおっしゃった中で、無年金、低年金の解消と、こういう言及があったわけですが、やはり私どももそこが一番大きな眼目だと思っております。そういった意味で、これまで年金改革も申し上げてきたところでございます。

そこでもう一点、これに関連して、五月二十日の経済財政諮問会議には、財務大臣が資料を提出されて、消費税を含む税制の抜本改革について年内に具体的な検討を行うと、こういったことをお示しになったようでございます。そしてまた昨日は、首相と自民党税調会長がお会いになって、月内にも議論を開始しようと、こういったこともあるようでございます。

今後の税制改革に向けての取組の方針について、財務大臣の御所見をお伺いしたいと思っております。

○国務大臣（額賀福志郎君） これは、税の問題については、この国会においても様々な議論がなされてきたわけでありまして、当面は、この秋の税制の抜本改革時に道路特定財源を二十一年度から一般財源化をするということについて議論をするということになっております。

あるいはまた、政府が国民の間にお約束をしてきました国民年金の国庫負担を三分の一から二分の一に引き上げていくということもあります。それから、今、国民会議等で議論がなされてい

るように、年金だけではなくて医療とか介護とか、そういう社会保障の安定した財源をどういうふうに確保して国民の皆さん方に安心感を与えていくのか、あるいはまた負担をする若い人たちに希望を持っていただくのか、そういうことについてもこの抜本改革時に大いなる議論を進めていってもらえることがいいのではないかとこのように思っております。

その上で、与党においても、そういう税の論議を従来よりは早めにスタートするというふうに聞いておりますし、政府税調も、そういういろんな、道路財源だとか年金の問題だとか社会保障の問題だとか、あるいはまた景気動向とか、整合性を持った形で議論を進めていくというふうなことを言っておりますし、各分野で議論が進められていくと思っております。

国会の場においても、これはお互いに衆参両院でそれぞれ多数を持っているわけでございますから、建設的に与野党の間でも議論がなされていくことが期待されていると思っております。

○辻泰弘君 確認ですけれども、政府税調の審議もやはりかなり前倒しでやられると、こういうことでよろしいですね。

○国務大臣（額賀福志郎君） これは、政府税調は総理の諮問機関でありますけれども、政府税調も従来よりは早めに議論がスタートするのではないかとこのように聞いております。

○辻泰弘君 この問題は、また改めて別の場で御議論させていただきたいと思っておりますけれども、私どもが年金制度改革をかねてより主張してまいっておりますけれども、かねての、先般の試算との少し違いといいますのは、私どもは最低保障年金を言っていて、高額所得者に対しては給付制限を課すということを言っております。そしてまた、基礎年金の拠出金についても、すぐやめるということを申し上げておるわけではございません。基礎年金給付十九兆のうちの十二兆が各制度からの拠出金で実質成り立っているわけですけれども、その分についてすぐやめるという前提には立っていないと、その点が違うということだけ申し上げておきたいと思っております。

さて、もう一点は、実は税制のことで、ガソリン価格にもいろいろとかかわりがあったこの推移でございましたけれども、税法の審議といいますか、国会でのプロセスを経て、今日の状況というものは所与のものとして受け止めざるを得ないわけでございますけれども、ただ、ガソリン価格が高騰しているという中で、今日の法制度の中でも何かできることがないかと、このような思いに立つわけでございます。

そこで、まず、ガソリン価格は今一リットル百六十円を超えるような状況になっているわけでございますけれども、これについての財務大臣としての御所見をお伺いしたいと思っております。

○国務大臣（額賀福志郎君） ガソリン価格が、これは世界的に原油価格が市場最高値を更新しつつあるということで、世界の経済発展に伴う需給が逼迫しているということ、あるいは産油国で生産基盤がきちっと整理されてないのではないかと、あるいはまた増産基盤がきちっとなっていないのではないかと、あるいはまた様々な地政学的なリスクがある、そういったことから原油価格が高くなっているというふうに聞いております。また、それが、需給だけではなくて投機的な要因もあるのではないかとこのことを指摘されておりますけれども、我々は、これはよく注意していかなければならないというふうに思っております。

そういうことからガソリン価格も上昇しているというふうに思っておりますけれども、今後どういうふうになっていくかについては今の段階で何とも申し上げようがありませんけれども、今後の動向については注意深く見守っていかなければならない。国内の物価の押し上げ要因にもなるし、あるいは景気にも影響を与えていくということにもなるので、注意深く見守っていきたいというふうに思っております。

○辻泰弘君 NACCS法も二十数項目通告してございましてそちらの方へ行きたいんですけども、やはり大事な問題なので、ちょっと私の意見も申し上げて確認をしていきたいと思うんです

けれども。

このいわゆるガソリンと直結しているわけじゃないんですけれども、所得税法上の非課税所得として通勤手当があるわけでございます。それについて、交通機関利用者についての非課税限度額というのは、実は、お手元に配付している資料がございますけれども、現在十万円まで認められていると、こういうことになるわけでございますけれども、片や、ここは自転車等となっておりますけれども、自動車の方もそうですけれども、こういった車で通勤される方についての所得税の非課税限度額というものが実は交通機関利用者の方と比べて相対的に低位に置かれて推移してきているんじゃないかと、このように思っているところでございまして、まず大臣に、この交通機関利用以外の通勤手当の非課税限度額の決め方、推移は出ておりますけれども、決め方ですね、そこをちょっとお示しいただきたいと思えます。

○国務大臣（額賀福志郎君） おっしゃるように、基本的にはサラリーマン、通勤者の皆さん方の実際に通勤にどれくらいお金が掛かるのか、あるいはまたマイカーの場合は距離を基準にして測られていく、その上に立って支給実態が決められているのではないかというふうに思っております。

また、所得税法上一定額を限度として非課税をされているということも承知をしているわけがあります。それは先生のおっしゃるとおりでございます。この限度額というのは、公務員の通勤手当の額を基本としながら、社会通念上妥当と認められる範囲内で設定されるというふうに聞いております。マイカー通勤者などの交通機関利用者以外の方については通勤距離に応じた非課税限度額を最高例えば月額二万四千五百円としているということ、それから会社から支給される手当がそれを超える場合には、電車通勤者などの交通機関利用者の非課税限度額と同額まで、つまり月額十万円までが非課税となっているというふうに聞いております。

○辻泰弘君 これは昭和四十一年から非課税所得ということで認定されてきているわけでございますけれども、認定といいますか法的な背景を持った、それ以前は運用的なことだったと思えますけれども、そのときに、勤務に伴う実費弁償的な性質を有するものであると、こういったことから出発しているわけでございます。そしてまた、昭和四十一年においても、八九%の給与所得者の方々が通勤手当を受けていると。こういうところから出発して、今は九一・三%、直近の調査ですけれども、九一・三%の給与所得者の方々が通勤手当を受けていると。

こういった状況がある中で、やっぱりその実費弁償的な意味合いを持っているということでございまして、交通機関利用者の方の場合の十万円の枠というのは私はそれなりのものだと思うわけでございます。新幹線通勤をもカバーしているということもあるかと思うんですが。しかし、それ以外の自動車を使つての勤務の方というときに、自動車を使わざるを得ないようなそういった地域もあるわけでございますけれども、この限度額がやはり結果として比較的低位に置かれていると。

もちろん、おっしゃったように、実際掛かる場合は、それを超えた場合は交通機関利用者の非課税限度額までできるんだよということは、それは理屈として、制度としてはあるんですよ。しかし、現実に企業がどうするかといったら、やはりその決められた非課税限度額の範囲内だろうと、このように思うわけでございます。それがあからしいんだということにはならないと、こういうふうに思うわけでございます。

そして、五万円から十万円になったのはちょうど十年前になるわけでございますけれども、これを見ますと、そのときは倍になっているわけですが、平成十年一月に倍になったんだ、交通機関利用者は倍になっているけれども、それ以外の方々については二万九百円が変わってないわけですね。そして、今もその部分は二万九百円が変わってないわけでございます。すなわち、十年間で交通機関利用者は倍になったけれども、それ以外の方々には基本的には変わってないという、こういう状況になるわけでございます。

そしてまた、片や十年前のガソリン価格は、一九九八年一月が九十八円でございます。今は

百六十円ということで一・六倍になっていると。こういうことを考えますと、この所得税の非課税限度額の、ここで言う表現でいえば自転車等ということになるわけですが、そういった方々についてのこの非課税限度額の枠も今目的に見直しがあつてしかるべきだと、このように思うんですけれども、大臣はいかがお考えでしょうか。

○国務大臣（額賀福志郎君） 今おっしゃるように、ガソリンは一・六倍ぐらいの価格になっているんでしょう。その上で、ガソリンの価格の水準を踏まえて通勤手当の非課税限度額を引き上げるべきだという議員の御指摘でございますけれども、ガソリン価格の上昇に伴って最近の民間の通勤手当の支給額は増えているのかどうか、あるいはまた現行の通勤手当の非課税限度額でカバーされない者がどの程度いるのか、そういったことをよく見ながら総合的な観点で検討すべきではないかというふうに思っております。

○辻泰弘君 この点につきましては、昨年の参議院の厚生労働委員会ですか、舛添大臣が、雇用、労働を担っているというお立場での御答弁と申しますが、御答弁がありまして、ガソリン価格の高騰はいろいろ我が国の経済に影響を与えております、通勤手当についても同様でございます、ガソリン価格の高騰ということがあれば通勤費用の動向をきちっと測った上で検討されてしかるべきものだと思います、そういう方向で努力をしたいと、こういうふうにおっしゃっているわけでございます、私は常識的な話だと思うわけでございます。

今大臣は調査してというふうなこともおっしゃいましたけれども、調査していただいたらいいと思うんですけれども、これはやはり国民生活になじむ、なじむといいますか、非常に必要な部分だと思いますし、私は個人的に意義があるし、この推移を見ましてもやはり見直しの時期に来ていると思いますので、是非、調査していただいた上で結構でございますから、御検討、対応いただきたいと思うんですけど、そのことについての御見解をお示しいただきたいと思っております。

○国務大臣（額賀福志郎君） 実態をよく踏まえて考えさせていただきたいというふうに思います。

○辻泰弘君 この点につきましての御検討、御対処を求めて、NACCSの法案に移らせていただきたいと思っております。

そこで、二十数項目通告しておりまして、できるだけやらせていただきたいと思っておりますけれども、まず基本のことになりますけれども、今次法改正が求められる本質的な理由ということでお聞きしたいでございます。もとより、提案理由説明等で御説明をいただいているわけですが、やはり事の本質は何なのかということをお聞きしたいと。

すなわち、今回の法案は輸出入関連業務の一体的処理、すなわち貿易手続のIT化という側面が一つ、もう一つは独立行政法人を特殊会社化するという経営形態のことと二つがセットになっているわけですが、しかし、独法の話はまた別の議論といたしまして、元々の歴史的推移という一つの流れの中でとらえるならば貿易手続のIT化、この部分だと思うんですけれども、その部分で今日改正が求められる本質的な理由、このことについて改めてお伺いしたいと思います。

○国務大臣（額賀福志郎君） 辻委員がおっしゃるとおりだと思います。最近では、中国を始めとするアジア諸国と比較しても、我が国の港湾というものは相対的に競争力を失うというか、地位が低下をしておるわけでございます。輸出入・港湾手続に関しまして、こういう状況を打破していくために民間利用者の視点に立って改革をしていこう、つまり従来の縦割りの処理をもうちょっと効率化していくために利便性の高い情報システムを構築し、国際物流の更なる効率化、港湾、空港の国際競争力強化の観点からこの対応を改正していきたいということでございます。

この中身は、税関手続及びこれに関連する民間業務を処理するNACCSについて新たな港湾

手続等の他の省庁の手続を一体的に処理ができるようにするということが一つ、もう一つは、独立行政法人NACCSセンターを特殊会社として民営化をし、企業経営による業務運営を更に一層効率化を図っていこうと、こういうねらいでこの法律改正案が出されたというふうに思っております。

○辻泰弘君 今回の法案について調べさせていただく中で、一つの大きなポイントは、やはり日本の港湾の世界的地位の低下というものが何ゆえそのような状況に立ち至ったかと、このことがやはり大きなポイントになるかと思うわけでございます。

財務省提出の資料を見ましても、現状について、我が国港湾はアジアの主要港と比較して相対的に地位が低下しているということを指摘されて、国際競争力強化が必要であると、こういうふうにおっしゃった上で、輸出入等関連情報処理システムの改革、関係省庁システムの一体的運営と、こういった論理立てになっているわけでございます。

そこで、これまでのこれについてのいろんな議論を振り返りますと、例えば安倍総理のころによくおっしゃっていたアジア・ゲートウェイ構想というのが、平成十九年五月十六日ですからちょうど一年前になるわけでございますけれども、その中ではこういうコメントがございます。

四方を海に囲まれ、陸路ではグローバル市場へアクセスできない日本としては、港湾、空港の競争力は、産業の競争力に直結する。しかしながら、特に港湾は、時間、コスト両面で、アジアの主要港に劣後しているのが現状であると、こういった指摘がございます。また、複雑で非効率とされる我が国の貿易手続の在り方について、国際的に通用するものとする必要があると、こういった言い方が指摘されていたわけでございます。

そしてまた、同じくそのアジア・ゲートウェイ戦略会議の、今の構想の直前に出されている貿易手続改革プログラムというのがあるわけでございますけれども、この中におきましても、国際物流においては、迅速で予見可能なリードタイムの実現を求めるメーカーや物流サービス事業者等にとって、各種手続に長い時間を要することは、大きな問題である。貿易手続のIT化の推進は、手続の迅速化、セキュリティ管理の適正化など多くのメリットが期待される。利便性の高い、簡素で効率的な、グローバルに通用する情報システムを構築することは、その国の産業競争力を大きく左右する国家的課題である。しかしながら、我が国の場合、各行政当局がそれぞれの事情に合わせて個別にシステム化を進めた結果、多くの課題が残されていると、こういった指摘が一年前になされていて、それに対する答えが今回のことだと、こういうことになるのかもしれませんが、しかし、何ゆえ長きにわたりこういった状況が放置され、結果として我が国の港湾の世界的な地位というものが相対的に低下してきたかということが大きなポイントだと思うわけでございます。

なぜ遅れたのかと、このことを、先ほど大臣の縦割りというような表現もあったわけでございますけれども、そのことについてどのようにお考えか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人（青山幸恭君） お答え申し上げます。

議員御指摘のとおり、我が国の港湾の相対的地位でございますが、これは低下しているということでございますが、例えばコンテナの扱ひ量につきまして、一九八〇年でございますと神戸港は世界第四位でございます。それに対しまして、二〇〇六年、神戸港はもちろん番外でございますが、東京港の二十三位が最高となっているというふうな実態でございます。

この要因といたしましては幾つかの複合的な要因が考えられると思っておりますが、第一は、やはりアジア諸国が急激な経済発展を遂げたというのがもちろんでございますが、二番目に、そういう中であってアジア諸港におきます、例えば洋山港等々のあの上海の港、あるいは釜山の港等々含めてでございますが、コンテナターミナルの整備が急速に進んだということが指摘されておるわけでございます。

さらに、先ほど大臣の方からもお話ございましたように、現在の輸出入と港湾の関連の手続につきましては各省庁が個別にシステムを運営しておるということでございまして、ユーザーサイ

ドから見て何回も同じような手続をしなきゃいけないということで、利用者の利便性あるいは効率化の面で必ずしも十分ではなかったのではないかとということも私ども一因ではないかと考えているわけでございます。

こういう観点から、今回、一層の利用者の利便性向上、さらには業務運営の効率化等を図りまして、国際競争力の強化に資するという観点からシステムの一体的運営、さらには民営化を内容とするような本法案を提出させていただいた、こういう事情でございます。

○辻泰弘君 神戸が四位から三十九位までですか、低下したといたしますと、兵庫県選出の議員としては何か責任の一端を感じるような気がしているわけでございますけれども。

それはともかくとして、規制改革の議論がずっと進められてきたわけでございます。このこともずっとかねてより指摘がございました。平成十三年十二月、ですからもう七年近く前、このときの総合規制改革会議の第一次答申以来、輸出入・港湾手続の一体化、簡素化に対して規制緩和の見地から数次の指摘が今日まで繰り返されてきたと、こういった状況にあるわけでございます。

規制というものも経済的規制、社会的規制があって、私は規制改革会議の在り方というものには大いに疑問を呈してきた人間で、とりわけ医療とか、労働、安全、衛生、環境、生命、医療、こういった人間の存在の根幹にかかわるような領域における規制というものが単純な緩和によって幸せにつながるものではないと、こういった立場でむしろ否定的にとらえてまいりましたけれども、社会的規制の緩和についてですね。

しかし、今回のポイントというのはやはり経済的規制に列せられるべきものだと私は思いまして、何ゆえこれほどの指摘を受けながら、またいろんなところからの指摘を受けながらも今日まで抜本的な改革がなされてこなかったかということは、改めて実感し、問題点だと、このように思うわけでございます。

時間もございませんけれども、十三年以降、総合規制改革会議、今は規制改革会議ですね、そこまで数次にわたって指摘されてきているわけですが、それに言われたことをどう取り組んだかということを中心に御説明いただきたいと思っております。

○政府参考人（青山幸恭君） お答え申し上げます。

御指摘のとおり、平成十三年及び十四年の規制改革推進計画、三か年計画でございますが、我が国の国際競争力強化、物流の効率化の観点から、輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス、これシングルウインドー化の推進でございますが、盛り込まれております。

財務省といたしまして、平成十五年七月からでございますが、この通関情報処理システム、NACCSと申します、それから国土交通省所管の港湾関係の情報システム、手続システムでございます、これは港湾EDIでございます、これらの関係システムを接続することによりまして、申請者名など特定の情報を一回の画面操作、一回の入力、送信で可能とするシングルウインドーを開始したところでございます。

さはさりながらでございますが、このシングルウインドーでございますけれども、手続の様式、さらには申請項目の見直しを行うことなくシステムを接続したということでございまして、依然として入力項目が多く、必ずしも利用者の利便性に配慮したものではなかったとの批判もございました。要はつないただけではないかという批判でございます。

したがいまして、FAL条約というのがございましたが、国際海上交通簡易化条約の締結、これは平成十七年にお願ひしたわけでございますが、十七年の十一月から実施がなされておりますが、この実施に合わせまして、港湾手続に関します各官庁の統一申請様式の採用、さらには申請項目を従来から三分の二カットいたしまして三分の一程度に削減するというをやったわけでございます。

さらに、それにプラスする事情でございますが、アジア諸国の先ほど先生御指摘されましたような我が国の港湾の地位の低下という観点でございますので、昨年春の御指摘ございましたようなアジア・ゲートウェイ構想におきましては、本年十月にこのNACCSと港湾EDIを統合す

ると、さらに申請画面、さらには入力事項の統一化など機能を充実させた、私どもこれは次世代シングルウィンドーと言っておりますが、これを稼働するというふうにご決定させていただいたということでございまして、その際、関係省庁のシステムにつきましてもこの一体的な運営を通じまして更なるシステム統合を図っていくというふうにしたものでございます。

次世代シングルウィンドーを利用いたしまして、地方公共団体、これは港湾管理者でございませぬ、さらには民間システムとの接続、さらには私どもねらっておりますのは、国際的なシステム連携ということを考えていると思っております。こういうことで利用者の利便性の向上ということを図ることにしたいというふうにお思ひまして、今後ともこの輸出入・港湾手続の電子化の促進を図ってまいりたい、かように考えております。

以上でございます。

○辻泰弘君 今局長からおっしゃっていただいたわけですが、平成十三年十二月十一日に総合規制改革会議の第一次答申がございました、六年半前でございますけれども。この中で、港湾における輸入手続等のワンストップサービス化、各システムの連携によるシングルウィンドー化の加速化、こういったことが掲げられたのは六年半前だったわけでございます、それが今も引き続いていると、こういうことになるわけでございます。

そして、直近の規制改革会議は昨年十二月二十五日に第二次答申を出しているわけですが、その中では、過去の制度の延長上で物事をとらえるのではなく、広く国家的な視野に立ち、抜本的な見直しを行い、改革の任に当たるべきだと、こういったことを言っているわけでございます、この辺については私は、今回のポイントの私は経済的規制だと思うんですけれども、これが何ゆえこれほど遅くなったといえますか、抜本的な改革に時間が掛かったかということはやはり大きな問題点だと思うんですけれども。

大臣、大きくとらえていただいて、このような経済的規制の緩和について時間が掛かってきたということについてどのようにお考えをお持ちか、お伺いしたいと思います。

○国務大臣（額賀福志郎君） 確かにこの改革のテンポが遅きに失したという御指摘は、これは重く受け止めていかなければならないというふうに思ひます。

これはやっぱり日本の場合、空港にしても港湾にしても、今世界中がグローバル化して二十四時間経済活動が展開されているわけでありますから、国民意識全体も、やっぱりそういうグローバル化した中で日本の国際経済競争力をどういうふうにご高めていくのか、あるいはまたその国民の意識をそういうふうにご転換させていかなければならないのか。そういうことについて、まだかつての高度成長時代あるいはまた経済の安定時代の延長線上にあつて、意識の転換ができていないというのがあるのではないかと、このように思ひます。

〔委員長退席、理事円より子君着席〕

したがつて、我々は今構造改革を必ず実行して、そして国民の意識、それから従来システムを改革して効率化を図っていく、あるいはまた成長分野に集中的に投資をしていく、選択と集中を図っていく、そういう中でできるだけ早くこういう構造改革を実行に移していかなければならない。そういう意味で、このNACCセンターの改革が行われているというふうに理解をしております。

○辻泰弘君 大臣は構造改革を必ず実行してと、こうおっしゃったわけですが、構造改革には冷たいものも多くございますので、その辺は余り実行していただきたくないこともあるわけでございますけれども、それはそれとして。

今次提示されておりますのは、いわゆる、先ほど御説明もございましたけれども、次世代シングルウィンドーということの過程に入っていくと、こういったことになるわけでございますけれども。そもそも、ワンストップサービス化が言われ、シングルウィンドー化が言われ、そして今、次世代シングルウィンドー化と、こういうふうにご言ひいらっしゃるわけですが、そ

もそもその定義が何ぞやということで、私はいろいろ教えていただいて理解はしているんですけども、そのことを簡単に御説明いただきたいと思います。

○政府参考人（青山幸恭君） 済みません、幾つも用語がございまして大変恐縮でございます。

ワンストップサービスでございますが、一つの端末からその都度画面操作で接続先を切り替えまして複数の省庁の手続を行うことを可能とするというものでございます。これは平成九年の二月の厚労省の輸入食品のシステムの稼働の際に導入したものでございます。要は、一つの端末から一回入れてまた戻ってこなきゃならない、リンクができないという部分でございます。

シングルウィンドーでございますが、関係する複数のシステムを相互に接続することによりまして、申請者名等特定の情報に限り、一回の画面操作で、入力、送信で複数の省庁に対して複数の手続を同時に行えるというものでございます。これが平成十五年の七月でございます。

私ども次世代シングルウィンドーと申しておりますのは、システムの最適化計画というのがございます、これは平成十七年に作ったものでございますが、利用者コードあるいは申請画面あるいは入力方法の統一化や、各種窓口の一本化を実現するというので、自治体であります港湾管理者等々、さらには民間システムとの接続を行うというものでございます。

さらに、この次世代の意味でございますが、今アジア諸国におきますいわゆるASEANシングルウィンドーなり、あるいは韓国あるいは香港等々と、さらにはオーストラリア等もございまして、いわゆるシングルウィンドーの国際的な流れがございます。こういうことで、この国際的なシステム連携をも視野に置いたようなものとしての次世代シングルウィンドーという、こういう概念でございます。

○辻泰弘君 ネーミングは自由ですけども、次世代というのは大げさだと率直に言うて思うわけでございます。ネーミングでいえば高齢者医療制度を長寿医療制度へ変えたというのもございましたけれども、自由だといっても何かネーミングがそれに値するのかと、率直に言うて大仰な、大げさなネーミングだというふうに思わざるを得ないと思っております。

すなわち、今やっぺらっしやることもそもそも最初からのシングルウィンドー化の一環であって、平成十五年七月におけるシングルウィンドー化が極めて中途半端なものでしかなかったのをようやく貫徹する状況になってきたと、こういうことでしかないというふうに思うわけでございます。次世代シングルウィンドー化というものが一体何ぞやということになるわけですけども。

お聞きしますと、次世代シングルウィンドー化というのは、現行のシングルウィンドー化を更に発展させて、利用者コード、申請画面及び入力方法の統一化を図るものだと、こういうことになっているわけですね、手続の部分では。行政サービスの提供の方はまた別といたしまして、かねてよりの手続の部分についてはそうなっている。

その利用者コードの統一化というのも、これまでの六省庁でしょうか、それぞれのシステムで違っていた番号を一本化するということの意味していると。申請画面も、国交省のEDIとNACCで画面が二つあったのを一つにすると、こういうことを意味するわけでございますし、入力方法の統一化というのものも、船のコードが違っていたのを一本化するということで、次世代というよりも、何かかなり原始的な部分の統一化といいますか、対応でしかない。このように思いますと、何か次世代シングルウィンドーと言われるのも何かむなしく響くような気がして仕方がないわけでございます。

その点については、役所として、今までのことを認めた上で新たな展開を期すということになるのかもしれませんが、やはり十五年七月のものが中途半端なものであって、次世代シングルウィンドー化というのはネーミングからしても大仰で、大げさで、福田総理ではありませんけれども、大げさなものだというふうに思うということをお願いしておきたいと思っておりますけれども。

そこで、大臣にお伺いしたいと思っておりますのは、実は提案理由説明においては、我が国の国際競争力強化、利用者利便の向上ということをおっしゃって、なるがゆえに、電算システムに

よる輸出入等関連業務を一体的に処理できるように措置すると、こういった提案理由説明であったわけでございます。

顧みて、シングルウィンドー化が実現したということをおっしゃっている、平成十五年七月十六日に「輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化の実現について」という文書があるんですけども、この中でも、実は、我が国の国際競争力の維持向上を図るということをおっしゃり、かつまた輸出入・港湾関連手続の利便性が大幅に向上すると、こういうことをおっしゃった上で、一回の入力、送信で関係府省に対する必要な輸出入・港湾関連手続を行うことが可能となると、こうおっしゃっているわけでございます。

このことは、実は大臣が提案理由説明でおっしゃっていることとほぼ同じことをおっしゃっているように思われてならないわけでございます。内容は違うと言ったらあれですけども、字面を見れば、十五年七月の、これは関係省庁の文書でございますけれども、それと提案理由説明で大臣がおっしゃったこと、これは大臣がというか事務局が作成された文になっているんですけども、しかし、それがほぼ相似形であるといえますか、それは非常に情けないことだと思うわけでございます。この間五年近くが経過していると、こういうことになるわけございまして、この点はやはり遅れを端的に示していると思うんですけども、改めてこの点について、御所見いかがでしょうか。

○国務大臣（額賀福志郎君） 財務省としても、今おっしゃるように、十五年の七月から通関情報処理システムと国土交通省所管の港湾関係手続システム、港湾EDI等の関係システムを接続することによって、その申請者名など特定の情報を一回の画面操作、一回の入力、送信で可能とするシングルウィンドーを開始したわけですね。その上に立って、今日まで手続の様式、申請項目の見直しを行うことなくシステムを接続したものでありますから、依然として入力項目が多く、必ずしも利用者の利便性に配慮したものではなかったという批判もあったことは事実なんです。

そういうことから、FAL条約の締結に合わせて各官庁統一申請様式の採用や、申請項目の三分の程度に削減するなど大幅な合理化を図ってきたということでもあります。

今後も、システム改善のために全力を投球しまして、国際競争力強化のために一層利便性の高い情報システムを構築していきたいというふうに思っているわけでもあります。だから、おっしゃるように、関係省庁の一元化を通じて更なるシステムの統合化を図っていきたいと思っております。

○辻泰弘君 局長にちょっとお伺いしたいと思いますけれども、やっぱりこれまで時間が掛かったといえますか、そのことについて改めてどういう問題点があったのか。反省点といえますか、そういったことも含めて、ちょっと御専門のお立場から御見解を教えてくださいたいと思います。

○政府参考人（青山幸恭君） 確かに時間が掛かったじゃないかというのは確かに御指摘のとおりでございます。したがって、先ほどちょっと申し上げましたように、単につないだけじゃないかという御批判が内外から強かったものですから、政府部内におきましても関係省庁の政務官レベルで、この輸出入・港湾関連手続の手続自体を簡素化しないと単につないだけになってしまうという、その問題がまさに大きいわけございまして、そこからまず問題をスタートさせたということでございます。

今回のこの法案の内容二つございしますが、先生御指摘のとおり、まずシステムをインテグレートする、統合するということにつきましては、これはある意味で私ども画期的だと思っておるわけでございます。これは、例えば香港なりあるいは釜山とかあるいはシンガポール、それぞれでいろいろやっている。彼らのいろいろシステム自体は、日本が一番先に進んでいたのを、大体同じようなものをつくって更にまた進んだという状況でございます。したがって、この際全体としてのシステムを、省庁間での統合管理あるいは統合運営を図りつつ、今後全体として外国

ともちゃんをつなぐというふうなことを目指してやっていきたいと、こういう過程でございまして、私どもそういう反省の上に立ってこういう法律をお願いしているという次第でございます。

○辻泰弘君 おっしゃった経緯でございますけれども、やはり私は、平成十五年七月にはシングルウインドー化と言われて省庁間でやった、これは法改正が要らなかったわけですね。しかし、今回はやはり法改正を伴ってやろうと、こういうことになるわけですね、各組織を一体とするのが必要だということで。何ゆえ十五年七月の段階で法改正のことまでできなかったのかと、そこに突き当たるわけなんですね。

局長には悪いけれども、その辺についてどうお考えですか。

○政府参考人（青山幸恭君） 確かに委員御指摘のとおり、何ゆえかといいますとなかなか、省庁間のいろいろなシステムの問題もございしますが、一点指摘させていただきたいのは、やはりそれぞれのシステム、生身のシステムが動いているというのがまず一つございまして。それからもう一つは、実はNACCセンター自体、いわゆる行革の過程で認可法人から独立行政法人にしたと、独立行政法人になってすぐだったという、そういう経緯もございまして、全体としてやはりそれぞれの省庁でつないでいこう、まずはそれから始めようという、そういう問題があったのではないかなというふうには私どもでは考えているわけでございまして。

○辻泰弘君 それで、改めてお聞きしておきたいんですけども、今回の法改正によってリードタイムがどれほど改善するのか、国際的に果たして本当に通用することになるのかということについて御見解をお示しいただきたい。またそれから、今後のリードタイム短縮に向けての改善すべき方針、このことについても併せてお伺いしたいと思います。

○政府参考人（青山幸恭君） 私どもでは、平成三年から定期的に輸入手続の所要時間調査というのを行っております。私ども、この海上貨物に係ります電算化も、これは導入しましたのは平成三年でございますが、この第一回調査におきましては、船が入ってから、入港から輸入許可までが百六十八・二時間ということで七日間掛かってございました。平成十八年三月に行われました調査におきましては、全貨物におきましては六十三・八時間ということで二・七日、コンテナでは五十一時間ということで二・一日となっております、大幅な短縮が実現されているわけでございます。

今回のこのシステム統合を通じて更にこれが加速されるというふうには思っております、平成十八年の七月の経済成長戦略大綱に示されております、平成二十二年度までにスーパー中樞港に関してリードタイムを一日程度に短縮するとの目標に資するというふうには私どもは考えてございます。

じゃ、外国との比較ということでございしますが、昨年十一月の世界銀行の調査結果でございますけれども、アメリカが三・九日、それからドイツが二・四日、それから韓国が二・七、香港が二・四、シンガポールが二・二というふうになってございます。ここら辺を見る限りにおきまして、我が国は二・七でございますから、さらに今回のこの効果を見ますと更にもう少し進んでくるなというふうには思っておりますが、いずれにしても、我が国のリードタイムでございますが、国際的に見てそう遜色のない状況となるのではないかなというふうには期待しております。

○辻泰弘君 それで、直近の規制改革会議がさきの三月二十五日に規制改革推進三か年計画、閣議決定でございますけれども、それに向けて規制改革会議が指摘をしてきたわけですが、この三か年計画で閣議決定されている方針が幾つかあるわけでございまして。次世代シングルウインドーの業務プロセス改善、継続的見直しといったこともございまして、利用促進のための講習会の開催、経済産業省のJETRASとの統合、あるいはASEANシングルウインドーとの連携、港湾管理者ごとに異なる港湾関連手続の様式の統一化、簡素化、あるいは完全電子化への検

討と、こういったことを言っているわけですが、

時間もございませんので詳しくお聞きすることはできませんけれども、これらの規制改革会議からの指摘事項を受けた三月二十五日の規制改革推進三か年計画、閣議決定でございますけれども、これにどのように取り組んでいかれるのか、総括的で結構ですので、お答えください。

○政府参考人（青山幸恭君） 総括的に申し上げますと、説明会等につきましては、例えば船舶代理店等六百五十社を対象といたしまして全国十六か所で二十二回実施するとかいうことをやっております。

あとさらに、いろんなNACCSとさらにJETRASというのがございます、経産省の貿易管理用システムでございますが、これを統合しようということでございます。

また、外国との接続ということでASEANシングルウィンドー等をお話し申し上げましたが、ASEANのみならず、それ以外の韓国あるいはニュージーランド、オーストラリア等と連携のための検討を開始しているというところでございます。

また、国交省におきましては、港湾管理者の事務につきましては、統一のモデル様式を作成しておるわけでございますが、これは平成二十一年度を目途に次世代シングルウィンドーへ追加しようということでございます。

以上でございます。

○辻泰弘君 これまでの取組は、先ほどお話しございましたように、まずワンストップサービス化があって、そしてシングルウィンドー化があって、次世代シングルウィンドー化があってと、ここまで来ているわけですが、その先はすべてのシステムの統合と、一元化といいますか、そういったことで一本化ということになるかと思うんです。

そのことについては、昨年十二月十三日の関税・外国為替等審議会答申の中でも言われておりまして、平成二十年十月に予定しているNACCSと港湾EDIとの統合に加え、その他の関係省庁の輸出入等関連情報システムの一管理を通して更なるシステムの統合を図っていく必要があると、こういった方針が出されているわけですが、このことに向けてのお取り組みの方針をお伺いしたいと思います。

○政府参考人（青山幸恭君） 今申し上げましたとおり、それぞれの省庁のシステムが今走っておりますが、これらにつきまして、今、経産省のシステムをまず統合運用するというところでございますが、順次、各それぞれのシステムがシステム更改の都度、この全体のシステムの中でシステムの統合的な形でのシステム構築を図っていききたいという、こういう方向で考えておるわけでございます。

○辻泰弘君 大臣に総括的に伺いたいと思うんですが、今回の貿易手続のIT化、また輸出入関連業務の一体化といった対応でございますけれども、今回の法案を通じての対応によって国際的にも遜色のない状態ができる、港湾の相対的地位の低下というものから脱却できる、こういった体制をつくることができると、このように判断されるかどうか、伺いたいと思います。

○国務大臣（額賀福志郎君） やっぱり、アジアの経済が勃興しているわけでありますから、我が国もこのアジアの経済の勢いを活用して我が国の経済のレベルを引き上げていくことが大事であるというふうに思っております。

そういう意味では、空港、港湾が競争力を向上させることは不可欠の条件であるというふうに思っておりますので、これを機会に大いなる進展が進んでいくことを期待したいというふうに思っております。

○辻泰弘君 今回の法案は、最初に申し上げましたように、経営形態の、法人形態の見直しと、こういったことも大きなポイント、半分のポイントになるわけでございます。すなわち、独立行政法人でございました通関情報処理センターを特殊会社として民営化すると、ここに一つのポイントがあるわけでございます。

そこで、簡潔にお伺いしたいと思うんですけれども、運営主体の形態変更の必要性ですね、特殊会社のメリット、このことについて簡潔に御説明いただきたいと思います。

○政府参考人（青山幸恭君） お答え申します。

一言で言いますと、特殊会社化しまして企業経営によります業務運営の更なる効率化が期待できるということと併せまして、アジアを始めいたします諸外国の通関ネットワークシステムとの連携等、新規の業務展開によります民間利用者の利便性の向上が期待できるということでございます。

○辻泰弘君 この独立行政法人整理合理化計画は平成十九年十二月二十四日に閣議決定をされておるわけでございまして、それに基づいて今回の独法の特殊会社化ということも進められているわけでございますけれども。

そのときに、関連してお伺いしたいんですけれども、指摘事項がございました、といいますか、閣議決定の中で言われていることですね。すなわち、独立行政法人について、国民にとって真に不可欠な事務事業以外は廃止すべきであると、独立行政法人が行うこととされる事務事業についても規模の適正化、効率化等を推進すると、こういったことがうたわれているわけでございます。

〔理事円より子君退席、委員長着席〕

そしてまた、国から独立行政法人への財政支出という項目がございまして、この中では、国から独立行政法人への財政支出は三・五兆円、平成十九年度当初予算ベースであるが、中期的には国への財政依存度を下げることを目指すと、こういったことがうたわれておるわけでございます。

しかしながら、今回の通関情報処理センターそのものではございませんけれども、その他の独立行政法人に対して、平成二十年度の予算におきましても出資金という形で、これまでの継続という部分もあるかもしれませんが、しかしやっぱり二十年度で新たに予算措置をしていると。しかも、建設国債を発行して、四条公債を発行して出資金を支出するという形の予算措置をしているという独立行政法人が六つあるわけでございますね。このことの論理性といいますか整合性が私はないんじゃないかと、このように思うんですけれども、そのことの、新たなといいますか、平成二十年度予算における独立行政法人への新たな出資の対象機関数と額、その意義を簡潔に御説明ください。

○政府参考人（木下康司君） お答えをさせていただきます。

平成二十年度予算におきましては、必要なサービスを確保しつつ、無駄を徹底して排除するという観点から、独立行政法人向け財政支出については出資を含めて徹底的な見直しを行ったところでございます。

それで、独立行政法人に対する出資といたしましては、例えば途上国に対して低利、長期の円借款を供与するため、国際協力機構、いわゆる J I C A に千四百九十五億円、それから、低所得者居住者に係る家賃負担を抑制するなどのために都市再生機構に五百二十一億円など、合計六法人について合計約二千九百億円を一般会計予算に計上しております。ただ、いずれもこれは特定の業務を実施するために必要な財産的基礎を整備するためのものでございまして、いたずらに法人組織の拡大を招くといったようなものではないと考えております。

いずれにしましても、今後とも御指摘の独法向けの財政支出につきましては不断の見直しに取り組んでまいりたいと考えております。

○辻泰弘君 いわゆる四条公債で財源調達している公債発行対象経費ということになるわけです

けれども、建設国債の場合は、一応論理的には六十年で耐用が来る建築物とかそういったものを造るものに使うということになっているわけですが、この出資金は昔特殊法人等にも行っていたわけですが、結局、行った金が投資的経費に使われるかどうかというのは必ずしも分からないわけですね。回収できるのかどうか分からないと、こういったことで、経常経費にも使われると、こういったことが現実にあるわけですね。

しかし、元々は四条公債で六十年で償還、耐用年数が来るという発想に基づく借金で提供しているということをごさいます、私は、独立行政法人の整理合理化計画での指摘が、あるいは閣議決定がある中で、新たに二十年度においても、今おっしゃったような二千九百億の出資金を新たに出新しているということについては、やはり一つ大きな問題だということをご指摘をしておきたいと思っております。

それと関連して、かねがね私申し上げているんですけれども、今のことで、前もこの委員会でも申し上げたと思っておりますけれども、いわゆる四条公債、四公債の四公債たるゆえんは財政法四条に規定されることであると。すなわち、ただし書において、公共事業費、出資金及び貸付金の財源については、国会の議決を経た金額の範囲内で公債を発行し又は借入金をなすことができると、こういったことから四公債と言われ、特例法をもってする特例公債、赤字国債と区分けしてきたと。俗称としては赤字国債があり、建設国債がありと、こういうことだったと思うわけでごさいます。

しかし、私これ実は昔から思っていることなんですけれども、財政法第二十八条等による平成二十年度予算参考書類、これは昔からそうなんですけれども、財政法の二十八条に基づく資料があるわけですが、これはがっちりした資料で私は評価していますけれども、この中の表記が、建設国債と特例国債という区分けになっているんですね。これはずっと歴史的にそうなんです。注においては、建設国債とは、財政法第四条第一項ただし書の規定による国債及びその国債を借り換えるための国債と、こういうことになっていて、説明があるんですけれども、しかし私は、この並列がいかにもなじまないといえますか、公的な国の文書、財務省の、誇り高き財務省の文書といえますか、資料の中に、特例国債と対峙して建設国債となっているのは、私はやっぱり非常に論理性が欠けていると思うわけでごさいますし、今までずっとやってきたから続けるんだということではなくて、やはり筋のある合理的な、論理的な対処として、以後、特例公債に併置した建設国債の部分は四公債とすべきだと、このように思っておりますけれども、いかがですか。

○政府参考人（木下康司君） お答えいたします。

財政法四条一項ただし書の規定に基づいて発行される公債につきましては、通称として建設国債あるいは議員おっしゃる四公債という言葉が用いられておまして、いろいろな言葉が用いられているというのは確かにそうなんです。

ただ、このうち建設国債につきましては、政府作成資料だけでなく、民間の出版物においても多く使用されている表現であり、分かりやすさという観点から御指摘の調書においては我々も建設国債と表記しているわけでごさいます。

いろいろな御意見あると思っておりますが、委員に御質問いただきましたので、この際いろいろ調べてみますと、民間の辞書類でも、様々でごさいます、やはり建設国債というふうにご書いてあるようなものも多いわけでごさいます。そういう意味で、分かりやすさの観点から、そう表記しているということをご何とぞ御理解いただければというふうにご思います。

○辻泰弘君 いや、分かりやすさとおっしゃるならこだわりますけれども、この資料、この間この委員会でも言いましたように、道路整備費財源特例法の二・五兆円の一般会計の債務の承継となった、あのときは極めて分かりにくい資料なんです、これ実はね。その分かりにくい資料の中で分かりやすさというのは非常に論理的にどう考えているのかと言いたくなるんですね。もしそうだとすれば、特例国債の部分を赤字国債とすべきですよ。だから、その部分というのは、やはり私は論理的におかしいと思っておりますから、やはり私は是正があつてしかるべきだと思っております。

大臣、ちょっとどうですか。

○国務大臣（額賀福志郎君） 今話を聞いていまして、よく通称、これ辞書なんかにも建設国債とか、一般的に我々も建設国債、建設国債と言っておりますので、ある意味では耳に親しまれている言葉であるというふうに思っております。

その意味では、国民の皆さん方にも分かりやすい資料になっているのではないかと思っておりますが、議員の指摘も踏まえまして、今後よく検討していきたいと思っております。

○辻泰弘君 申し訳ないですけれども、財政法二十八条資料は極めて分かりにくい資料でございますので、その中に分かりやすさを追求するというのは余り私は、何と申しますか、なじまないものじゃないか、もちろん分かりやすくあるべきなんですけれども、むしろ論理性をしっかりと追求すると、それにプラスしての分かりやすい資料はあるかもしれませんが、財政法二十八条資料は政府としての論理性なり合理性なりその追求であるべきだと、このように思っているということをお指摘申し上げておきたいと思っております。

残余の時間三分程度ですけれども、NACCSに戻りまして、今後の形態が特殊会社になるわけですけれども、その中において、情報公開また入札、調達、天下り、こういったポイントがあるんです、それぞれ独立行政法人の整理合理化計画に出ていますけれども。そのことについてどのような方針で取り組まれるのか、そのことをお伺いしたいと思います。

○政府参考人（青山幸恭君） お答え申し上げます。

まず情報公開でございますが、新会社は輸出入手続等に関連いたしました公共性の高いサービスを提供するというところでございますので、定款におきまして、会社が保有する情報公開するための仕組みを整備して、現在と同等の情報公開の水準を維持することは必要であると考えておるわけでございます。

二番目の調達方法のお話でございますが、株式会社という側面でございますと、機動的かつ効率的な調達という面もあるわけでございますが、さはさりながら、やはり公益性の高い事業を行う企業としての手続の透明性というものが必要になっておるわけでございます。

この観点から、新会社の定款等におきまして決められるものでございますけれども、基本的には一般競争入札によるなど、現行程度の調達手続の透明性を確保していくことが適当であるというふうに考えてございます。

また、天下り問題の議論でございますが、新会社の取締役につきましては、法案成立後に設置されます設立委員会を経まして、新会社の創立総会におきまして決定されるというふうに承知しているわけでございます。官民を問わず、新会社にふさわしい人材が登用されることを期待しているところでございます。

○辻泰弘君 あと、料金政策だとか利益剰余金の利用者への活用の問題とか、職員構成、採用の問題等々、質問通告もしておったのでございますけれども、時間が参りましたのでそろそろ終わらなければならないんですけれども、やはり今回、私御指摘申し上げましたとおり、つくづく感じますことは、グローバル経済化の潮流の中で、経済的規制の緩和という何年も前から日本に求められていた改革が、日本の官僚機構の下では速やかに着手されず、すぐに答えが出せないということをお伺いしたところでございます。

このような見地からも、やはり政治のリーダーシップが必要である、政治主導の政策運営の必要性が改めて痛感される、そのことを御指摘申し上げ、私ども民主党としてもその実現に全力で取り組んでいきたい、そしていろいろありますけれども、本法案自体には賛成するということを表明いたしまして、私の質問を終わらせていただきます。