

○委員長（蓮舫君） 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、室井邦彦君が委員を辞任され、その補欠として中条きよし君が選任されました。

○委員長（蓮舫君） 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。

道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、国土交通省道路局長丹羽克彦君外四名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」と呼ぶ者あり〕

○委員長（蓮舫君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長（蓮舫君） 道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○足立敏之君 おはようございます。自由民主党の足立敏之でございます。

今日は質問の機会を与えていただきまして、蓮舫委員長、理事の皆さん、委員の皆さんに感謝を申し上げますと思います。

御承知のとおり、私は建設省、国土交通省で長年勤務をさせていただきまして、道路整備を始め治水対策あるいは防災、こういったことに長年従事してまいりました。その経験を踏まえまして今日は質問をさせていただきますので、よろしくお願いたします。

さて、最近、全国的に地震が頻発しております。首都圏では十一日の早朝に緊急地震速報が発令されました。千葉県木更津市で震度五強の地震に見舞われました。また、二十六日にも千葉県や茨城県の東部で震度五弱の地震がありました。一方、石川県の能登地方で五月五日の午後に珠洲市で震度六強の地震に見舞われています。本日御出席の西田昭二政務官の御地元でありますけれども、お亡くなりになられた方を始め、被害に遭われた全ての皆様に心からお見舞いを申し上げますと思います。

政府では、谷公一防災担当大臣が十日に被災地である能登半島の珠洲市を訪られました。それを受けまして、五月二十三日には珠洲市の激甚指定も発表されています。内閣防災の迅速な対応に感謝を申し上げます。

私も、九日に珠洲市を訪れました。お手元に当

事務所で撮影した写真、資料一で配らせていただいておりますけれども、現地の印象でございますけれども、家屋の全壊、半壊など深刻な被害が発生していますけれども、かなり被害は局所的であったというふうに言えると思います。また、水道や電気などのライフラインは既に復旧しております。また、道路等のインフラの被害も、海岸沿いの国道二百四十九号が落石のおそれで通行止めになっておりましたけれども、全体的に見た場合に被害は限定的であったというふうに言えると思います。

一方、現地の応急対応につきましては、国土交通省北陸地方整備局からテックフォースやリエゾンが直ちにたくさん派遣されました。被災状況の調査や建物の応急危険度判定などを実施しておられました。国交省の迅速な対応に心から感謝を申し上げますと思います。ありがとうございます。また、地域の建設業の皆さんも、道路の応急復旧のり面対策、また屋根の補修用のブルーシートの提供、こういった形で迅速な対応をいただいております。

なお、現地では直接珠洲市長さんとお話をさせていただきまして、家屋被害への対応について、全壊と半壊では国の支援の度合いが大きく異なる、半壊といっても実際は解体して再建することになるので、何とか半壊でも国の支援しつ

かり受けられるようにならないかという要望をいただきました。また、地元の方々からは、この写真の右側の方なんですけれども、崩れてきている山は、斜面は民地なんです。民地からの落石でこういう被害が出た場合に、公的な支援がなかなか厳しいというお話がありました。

そういったところも是非とも御検討いただければというふうに思いますけれども、今日は内閣府防災の上村審議官にお越しいただいています。最初から現地の方に入っていたいで地元との対応を頑張っていたいただいた審議官ですけれども、これから内閣府防災として、その地元の要望も含めましてどう対応していくのか、お話を伺いたいと思います。

○政府参考人（上村昇君） お答え申し上げます。今回の地震につきまして、政府としては、発災直後から被害状況の把握や災害応急対策に全力を挙げてまいりました。

内閣府におきましては、今御紹介いただきましたとおり、五月五日、発災当日に私自身を含めました調査チームが石川県に入り、地元自治体と緊密に連携して災害対応に当たってきたところであります。

私も、被害が大きかった珠洲市の泉谷市長には連日、市役所内外でお目にかかり、お話を伺ってきておりまして、その中で、足立先生が現場にい

らしたということもお伺いしました。

今月十日には谷防災担当大臣が石川県の視察現場を視察し、馳石川県知事や泉谷珠洲市長、大森能登町長と意見交換を行い、激甚災害への早期指定を含めた様々な御要望をいただきました。

内閣府では、公共土木施設災害復旧事業等の特例及び中小企業の災害関係保証の特例等について珠洲市を局激指定見込みである旨、先週二十三日に公表いたしました。被災された自治体や被災者の皆様におかれましては、財政面や資金面について不安を抱くことなく災害復旧に取り組んでいただきたいと考えてございます。

また、石川県においては、これまで三市町に災害救助法を適用したほか、珠洲市に被災者生活再建支援法を適用し、被災者の一日も早い生活再建に向けた取組が進められてございます。

引き続き、被災の現状や地域の声をしっかりと受け止め、関係省庁と緊密に連携しながら被災者の生活再建と迅速な復旧復興に取り組んでまいります。

○足立敏之君 ありがとうございます。

本日に迅速な対応をしていただきました。感謝申し上げます。元と寄り添って、しっかりと細かい対応をしていただくようお願いしたいと思います。ありがとうございます。

それでは、道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律案、これにつきましての質疑に移らせていただきたいと思います。

五月二十三日の参考人質疑でも取り上げましたけれども、まず、我が国の道路の整備水準、このことにつきまして、海外と比較して考えてみたいというふうに思います。少し長くなりますが、お手元に資料を準備させていただきましたので、少しお話を聞いていただければというふうに思います。

日本では、東京オリンピックを控えた昭和三十八年に最初の高速道路が名神高速道路の栗東―尼崎間で開通をいたしました。その後、六十年にわたり高速道路の整備が進められてまいりました。

現在の高速道路につきましては、昭和六十二年に四全総、第四次全国総合開発計画が閣議決定され、約一万四千キロメートルの高規格幹線道路網が計画され、そのうち、現在までに暫定二車線区間を含め約一万二千キロが供用されております。お手元に資料二をお配りしていますが、今の日本の整備状況をお示ししてございます。

ところで、高速道路は本来片側二車線以上あるべきものでありますけれども、日本では予算が厳しくなったときに交通量の少ない段階では取りあえず暫定二車線で供用させる、そういう高速道路

の造り方をしてまいりました。

資料三の方に移っていただきたいんですが、上段に高速道路の四車線化の状況を示したとおりで、日本は暫定二車線区間は全体の約四割に上っています。しかし、世界に目を移すとそのような国はないわけでありまして、委員の先生方も海外に行かれたときに恐らく感じていられると思うんですが、日本のような暫定二車線のような道路がないなというふうに感じられたのではないかと、いうふうに思います。

お隣の韓国でも、資料の三の下の方にありますが、実は二十八年前には日本と同様に対面交通が四四％ありましたけれども、その後すっかり整備を進めて、今日では対面交通は解消されておりまして四車線以上に高速道路がなっているというようなことでございます。

次に、そうしたことがどうい問題を生んでいるかでございますけれども、資料の四の方をお願いしたいんですが、世界の主要な国の都市間の連絡速度、これを見ますと、日本は六十二キロであるのに対して、ドイツが八十四キロ、イギリスは七十四キロ、韓国は七十七キロであります。連絡速度が違うということは、輸送コストに直結しまして、ひいては製品のコストにも影響を与える。国際競争という観点で見ても、日本は非常に残念な状況にあると言わざるを得ないと思います。特

に、日本の貨物輸送の五割以上がトラック輸送というようなことでございますので、早期の改善が求められるというふうに思います。

このような状況を勘案しまして、国交省では近年、暫定二車線区間の四車線化にしっかりと取り組んでいただいておりますけれども、生産性や安全性が高く、災害に強く、雪にも強い四車線化を高速道路の標準と考えていただき、欧米並みに進めていただきたい、このように思っております。

一方、高速道路の整備状況、これを十キロメートル掛ける十キロメートルのメッシュ、これで高速道路が何キロあるかという指標で見ますと、資料の四の方になりますけれども、百平方キロメートル当たり、ドイツは二・七キロ、イギリスは五・二キロ、韓国は四・八キロとなります。本来の高速道路である四車線化ができている区間、日本で考えますと一・九キロしかないということでございます。まして、韓国の四・八キロに比べると半分以下になってしまっています。これでは、高速道路の密度という観点でも日本は大きく立ち遅れているというようになりまして。

ところで、この背景にあるのは何かということですが、資料の五に参りますが、世界各国の公共投資の比較を示した図でございますけれども、日本と世界の国々のインフラ投資の違い、これが影響しているというふうに考えています。日

本はこの二十数年でインフラ投資を半減しました。その一方、世界の各国は、ドイツやアメリカが二・五倍、イギリスが四・六倍、お隣の韓国も三・三倍に増やしているというところで、やっぱりちゃんと投資をしている国の高速道路はしっかりと整備されている、そういうふうに言えるんじゃないかというふうに思います。

こうした日本と世界の国々の道路整備水準を比較して率直にどのような印象をお持ちなのか、斉藤国土交通大臣にお聞きしたいと思います。よろしくお願いします。

○国土大臣（斉藤鉄夫君） 今、足立委員からお話がありましたように、各種の指標におきまして、まだまだ日本の高速道路のレベルは、欧米またアジアの隣国に比べても、そのレベルに達していないというふうに私も実感しております。

ただ、日本は非常に急峻な細長い国土であるという条件もございます。また、安全に対しての国民の皆様の意識も高い。したがって、非常に規格の高い道路になっているという面もございます。それらを踏まえて、これから、防災・減災、国土強靱化、防災・減災の面でも、そして産業構造をしっかりとさせていくという面でも、この高速道路ネットワークも計画に従って、国土形成計画に従ってしっかりと整備していかなくてはいけないのではないかと私自身は思っております。

○足立敏之君 ありがとうございます。

るる指摘をしましてまいりましたけれども、世界水準から見ると日本の高速道路というのはいやほり二流、三流ではないか、そのように思います。そうした低いレベルの高速道路をしっかりと立て直していくためには、今回の法律をしっかりと通して今後とも道路整備をしっかりと続けていく、このことが不可欠だと思いますし、特に国際競争力に直結する高速道路でございますので、しっかりと整備を進めていっていただきたい、このように思っております。

なお、資料六を御覧いただきましたんですけども、諸外国では新型コロナ後の経済対策として大規模なインフラ投資が進められています。特にアメリカでは、かつて議論になりましたけれども、二〇二一年にインフラ投資法というのが成立されて五年間で七十二兆円を追加するというようなことで、道路、空港、港湾などの交通、物流インフラの整備が進めてられました。また、ドイツやイギリスでも、そこに書かれているとおり、交通インフラへの追加投資を行っています。

我が国も補正予算により対応してきていただいておりますが、いかにせん額が小さいというところもありますので、負けずに、こういう諸外国に負けずにしっかりと公共投資を進め、高速道路の整備を進めていくことが大事だというふうに思っ

ておりますので、大臣にはどうかよろしくお願いしたいと思えます。

さて、こうした背景もありまして、今回の法改正によりしっかりと財源を確保して老朽化対策や更新に対応するとともに、進化和改良というふうな書かれていますけれども、道路の整備をしっかりと進めていくことが求められるというふうに思います。

このうち進化和改良につきまして考えてみたいと思えますけれども、まず取り組むべきことは、まだ整備が進んでいない例えばミッシングリンクの解消、あるいは暫定二車線区間の四車線化、こういういったものからまずしっかりと行うべきだというふうに考えますけれども、丹羽道路局長の見解をお願いしたいと思います。

○政府参考人(丹羽克彦君) お答え申し上げます。

高速道路は、国民の安全、安心を確保するとともに、人、物の往来を支援するなど、国民生活に不可欠な施設であると考えております。

しかしながら、委員御指摘のとおり、いまだ全国のネットワークがつながっていないいわゆるミッシングリンクが残っていることや、つながっていても暫定二車線では災害時の通行止めリスクが高いといった課題がございます。このため、災害に強い道路ネットワークの構築や地方創生に向け

まして、ミッシングリンクの解消、また暫定二車線の四車線化が重要であるというふうに考えております。

一方、更新事業は適切に実施されなければ高速道路の安全が担保されないことから、一般の改正法案によりまして確保される財源につきましては、更新事業に優先して充当することとしております。その上で、国土強靱化などの社会的要請を踏まえまして、交通事故が集中する区間、また災害時の通行止めリスクが高い区間の四車線化、また耐震補強などの進化事業を行うことも必要と考えているところでございます。

なお、ミッシングリンクに係る新規事業化に当たりましては、地元自治体の費用負担の意思、また客観的な事業評価などにより判断されるものがあります。その手続の中で必要性、また財源などが検討されることとなります。

また、現在事業中の新名神高速道路などのネットワーク整備につきましては、高速道路会社において現行の事業許可に基づいて着実に進めるものと認識をいたしております。

○足立敏之君 ありがとうございます。

是非、イの一番にミッシングリンクの解消、そして四車線化、進めていただければ有り難いというふうに思います。

次に必要なのが、現在の高速道路ネットワーク

を補完する機能を高度化する、そういう意味での進化と改良が必要ではないかというふうに思っています。お手元に資料七というのをお配りいたしましたけれども、これは私の個人的主観でこういうものが大事じゃないかというふうなことでまとめさせていただきましたけれども、例えば現在実施中の関西の名神名阪連絡道路とかですね、名神湾岸連絡道路、こういったものを結ぶことによりまして高速道路ネットワークの機能がかなりアップします。こういうネットワークの補完、強化の道路、こういったものをちよつとやればすばらしいネットワークの効果が出てくるのではないかと、いうふうに思いますけれども、こういう視点で全国の高速度道路ネットワークを点検したら、いろいろそういうニーズがたくさん出てくるのではないかと、いうふうに思います。

例えば、北海道だと遠軽と北見、個別の名前を言つて恐縮なんですけれども、ここがまだ結ばれておりません。それから……（発言する者あり）はい、分かりました。それから、東北でも、盛岡と秋田とか、大館と大曲、こういったものを結ぶ道路、あるいは、石巻、古川、新庄、酒田、こういう道路なんかもつながっていない。こういうところをしっかりと補完してもらったらどうかと思います。

それから、高速道路のインターチェンジが都心

から大分離れているところもたくさんありますので、そういったところもアクセス道路を整備する。これまた北海道になります。例えば札幌の創成川通とかですね、香川県高松市の環状道路とか、そういった道路をちよつと整備すれば物すごく高速道路ネットワークの機能が上がる、そんなところがいっぱいあるんじゃないかなというふうに思います。

また一方、平成二十年三月に中止することになりました海峽横断プロジェクトの中でも、いろいろ今の時点で見直しをすると、例えば下関九州道路とかですね、九州の三県架橋と言っておりますけれども、天草と長島を結ぶ架橋とか、そういったものについて今の時点で再検証すればまた必要だということにもなるのではないかと、いうふうに思っております。今の時点でそういう評価をきつちりやり直していただきたいというふうに思います。

資料七にお示しした道路を含めまして、高速道路ネットワークを補完する道路の整備、それから、海峽架橋など過去にプロジェクトを中止した道路についても改めて評価を行つて、必要なものにつきましては有料、無料にかかわらず整備を進めるなど、道路ネットワーク全体の機能の向上に積極的に取り組むべきというふうに思います。丹羽道路局長の見解をお願いしたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

高速道路ネットワークとともに、これを補完する道路ネットワークの機能強化を図ることは、地域間の交流の促進、また災害時の代替機能の確保などの観点から重要であるというふうに考えております。

例えば、委員の御指摘あります名神高速から阪神高速湾岸線を連絡する名神湾岸連絡線につきましては、この道路の整備によりまして、阪神高速の神戸線等の渋滞緩和が図られるため、阪神高速神戸線の西宮ジャンクションから月見山インターまでの所要時間の短縮、また、災害時の緊急輸送や阪神東西軸におけるリダンダンシーの確保などの効果が期待されているところでございます。

御指摘の海峽横断プロジェクトにつきましては、湾口部や海峽部を連絡する大規模なプロジェクトであることから、その実現のためには国民のコンセンサスが得られることが重要であるというふうに考えております。

国土交通省といたしましては、引き続き、必要な道路ネットワーク全体の機能強化を着実に推進するとともに、海峽横断プロジェクトにつきましては様々な場面で地域の皆様の意見を伺うなど、地域の実情の把握に努めてまいりたいと考えております。

○足立敏之君 ありがとうございます。是非御検討よろしく願いたいと思います。

一問飛ばしまして、笹子トンネルの事故を契機として今回の法律の改正が行われることに再びなりましたけれども、老朽化対策も早急に措置を講じなければならぬ重要なテーマだというふうに考えます。

私自身、笹子トンネルの事故当時は、水管理・国土保全局長として災害対策本部を立ち上げ、直ちに太田大臣とともに現地にも駆け付けさせていただきましたけれども、その笹子トンネルの教訓を踏まえて、国交省内にインフラメンテナンスの対策本部をつくったりして検討を行いました。その後、平成二十五年、たしかそうだったと思いますが、道路法だとか河川法だとか港湾法だとか、そういったものの老朽化対策を進めるための法整備、こういったものも行ったところがございますけれども、そのときに改正した道路法に基づいて点検した結果、今回必要な老朽化対策というのが洗い出されて、それを行うための法改正を再び行うということになったというふうに承知してまいります。

こう考えると、老朽化対策のための更新がイの一番にある、そんなふうに感じるところではあります。今、一方で、今もうずっと申し上げてきました進化と改良というのも道路ネットワーク全

体にとってはとても大事なことでありまして、今後、更新、維持管理と、それから進化と改良、どいういうバランスでやっていくべきなのか、ここが重要なポイントになるかと思えます。道路局長の御見解をお願いしたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

高速道路については、我が国の経済活動、また国民生活を支える重要インフラでございます。その機能を将来にわたって維持するとともに、社会的要請を踏まえて進化する必要があります。

平成二十六年七月から開始いたしましたこの法定点検によりまして、新たに更新が必要な箇所が相次いで判明しているところでございます。例えば首都高速の羽田トンネルでは、海水の漏水に起因した重大な損傷が確認されるとともに、緊急通行規制の増加による社会的な影響が顕在化しております。早期の対策が必要な状況でございます。また、交通事故が集中する区間、また災害時の通行止めリスクが高い暫定二車線区間における四車線化など、社会的要請を踏まえた優先度の高い進化事業にも速やかに取り組む必要がございます。

料金徴収期間の延長により確保した財源につきましては、利用者の安全性確保や通行止めによる社会的影響の観点から、更新事業のために優先して充当した上で、社会的要請などを踏まえまして、

優先度の高い進化事業にも充当していく方針でございます。

○足立敏之君 ありがとうございます。

将来的には老朽化対策に必要な経費が、老朽化対策の必要経費が更に増大していくことが予想されますけれども、現行のようにその都度料金徴収期間の延長で対応していくのはなかなか難しいかなというふうに思います。先日の参考人質疑でも老朽化対策や道路の更新に必要な費用について永久有料というふうなお話も出ておりました。どうすれば国民の御理解を得て老朽化対策と併せて進化と改良の事業を実施することが可能なのか、その永久有料という考え方も含め、よく検討していただければというふうに思います。よろしく願います。

さて、高速道路の料金徴収システムについて伺います。

今回、確実な徴収を実現するため、軽自動車や二輪車を対象とするの法改正が含まれておりますけれども、ところで、これまた私見でございますけれども、海外の高速道路を走ると、日本のように料金所で一旦スピードダウンをするというところをほとんど経験したことがありません。皆さんもそうではないかというふうに思います。台湾では、二〇一三年に、シールを車のフロントガラスなどに貼り付けて読み取る方式とナンバープレ

ートを読み取る方式、これを併用して料金徴収をする方式に変更しておりまして、料金所自体がもうないというような状況になっておりますけれども、日本ではETCカードを採用しておりますけれども、今言いましたように、海外のいろんな高速道路の料金徴収の方法と比較して、日本のETCカードによる料金徴収方式のメリット、あるいはまた課題もあろうかと思えますけれども、その点についてどのように考え、そして今後どのように改善していく所存なのか、丹羽局長に伺いたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

高速道路の料金徴収において、ETCなどの技術を活用しながら、利用者サービスの向上、料金収受の効率化を図ることは重要であるというふうに考えております。

我が国の高速道路では、平成十三年にETCを導入し、料金所の渋滞解消、また料金収受の効率化を図っているところでございます。また、料金所を維持することでETCを利用しない方を含めて確実に料金を徴収できる一方、料金所では一旦停止又は徐行走行が、減速走行が必要になるという課題があると認識をいたしております。

他方、近年、外国の有料の高速道路におきましては、我が国と同様のETCを活用して、日本と

は異なりまして、本線上に設置したアンテナ等によって車両が減速することなく料金収受を行っている事例もあると承知しておりますが、ETCを利用しない方からの事後徴収作業が膨大になるという課題もあるというふうに認識をいたしております。

今後とも、海外の導入事例も参考にしながら、効率かつ確実な料金徴収を前提としつつ、安全性を確保しながら走行性を向上させることが可能となる料金徴収方法について高速道路会社とともに検討を進めてまいりたいと考えております。

○足立敏之君 ありがとうございます。是非、海外ともよく比較して検討していただければというふうに思います。

ところで、高速道路につきましては料金徴収で償還していくということになっておりますけれども、一般の道路につきましては通常の予算や補正予算を活用して整備を進める、あるいは管理を行う、そういうことになっております。

日本の公共事業予算の推移、そして道路予算の推移につきましては、資料八、お手元に準備をさせていただきます。また、道路整備の予算にも、通常の当初予算に加えまして、毎年補正予算を成立させて、防災・減災、国土強靱化の予算も活用して、これまで道路整備、道路の管理を行ってきております。

これまでのその防災・減災、国土強靱化予算の効果でございませけれども、例えば昨年、全国的にこれまで経験したことのないような大雨に見舞われました。新潟県で時間雨量百五十ミリを超えるような雨が、これまで降ったことのない村上とかあいつたところでありましたけれども、あいつた雨の状況を見ても、壊滅的な被害にまでは至らなかったというのが当時の印象でございました。これまで五年間、防災・減災、国土強靱化の予算を投入して実施してきた河床掘削、堤防強化、のり面対策、地道にやってきた成果が現れ始めているのではないかとこのように思います。

こうしたことから、防災・減災、国土強靱化の取組を引き続き着実に進めていくことが必要と考えますけれども、防災・減災、国土強靱化の加速化対策は三年度目で既に七〇%近い予算を消化しているとも言われておりまして、五か年十五兆円の予算の継続が求められております。防災・減災、国土強靱化の予算を活用して道路整備や道路の老朽化対策が進められていますけれども、今後の予算確保についてどのように取り組んでいくのか、引き続き防災・減災、国土強靱化の予算にやはり頼らざるを得ないと思えますけれども、丹羽道路局長の見解をお聞きしたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

災害から国民の命と暮らしを守るためには、道路ネットワーク全体を強化することが重要と考えております。そのため、防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策、これの予算も活用して、ミッシングリングの解消、また道路インフラの老朽化対策など、国土の強靱化の取組を進めているところでございます。

一方、今後実施予定の箇所も数多く残っていることから、この五か年加速化対策後も、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的、安定的に取組を進めていくことが重要であるというふうに考えております。

引き続き、防災・減災、国土強靱化の取組を始め、国民の暮らしや経済を支える道路整備をしっかり進めるためにも、必要な予算の確保、全力で努めてまいりたいと考えております。

○足立敏之君 ありがとうございます。全力で取り組んでいただければというふうに思います。最後の質問になりますけれども、高速道路網の将来像、高速道路ネットワークの未来像、そういったものにお聞きしたいと思います。

昭和六十二年の一万四千キロの高速道路網の閣議決定から三十五年が経過しています。当時とはやはり状況が大きく変化してきているのではないかとこのように思います。そのため、我が国の高速道路ネットワーク、その将来像あるいは最終形

と云っていいのかもしれませんが、それ而今しつかりと見直していただき、早期に国民の皆様にもお示しする必要がある、そのように思っています。

現在、国土交通省では国土形成計画の策定中でございますけれども、そうした検討と並行して、現時点で考えられる高速道路ネットワーク、これが恐らく国土形成計画の前提にもなるのではないかとこのように思いますけれども、この将来像、最終形と言ってもいいかもしれませんが、その姿を打ち出していきたいというふうに思いますけれども、今後どのようなお考えで取り組んでいかれるのか、斉藤国土交通大臣のお考えをお聞きしたいと思います。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 高速道路ネットワークは、国民生活や地域の産業、経済を支える基幹的なインフラとして重要な役割を担っております。今後の高速道路ネットワークの検討に当たっては、我が国が直面するリスクや将来動向など、時代のニーズを踏まえて対応することが重要であると認識しております。

現在検討を進めている新たな国土形成計画の原案では、人口減少や巨大災害などのリスクやコロナ禍を経た変化の中、新時代に地域力をつなぐ国土の形成に向け、シームレスな拠点連結型国土の構築が示されております。さらに、高速道路ネッ

トワークにつきましては、南北に細長い日本列島における国土全体の時間距離の短縮や多重性、代替性の確保を図る質の高い交通ネットワークの強化が重要である旨が示されているところでございます。

こうした議論も踏まえながら、国土交通省といましては、引き続き必要な高速道路ネットワークの機能強化を進めてまいりたいと決意しております。

○足立敏之君 ありがとうございます。日本を災害に強い強靱な国土とするともに、インフラの整備水準を、先ほどからお話ししたとおり、国際的にも恥ずかしくないレベルにしていくために、引き続き公共投資をしっかりと確保して対応していただく必要があると思います。経済で一流を目指すのであれば、インフラも一流でなければならぬ、そのように考えています。日本の未来のために高速道路ネットワークがどうあるべきか、斉藤大臣にはしっかりと御検討いただき、整備を進めていただければというふうに思います。

国土交通省の皆さんには、しっかりと仕事を重ねることで、先日大野先生からもお叱りありましたが、再び国民の信頼がしっかりと取り戻せるように頑張っていたいただきたいというふうに思います。愛する国土交通省でございまして、よろしく願いいたします。

ありがとうございました。

○森屋隆君 おはようございます。立憲民主・市民の森屋隆でございます。

議題となりました道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律案について質問いたします。

まず、高速道路の料金徴収期間の延長について伺います。

本法律案では、高速道路の更新、進化の財源を確保するため、料金徴収期限を令和九十七年まで五十年延長した上で、それまでの間、債務返済期間を五十年以内で設定しつつ、明らかに新たな更新需要などに応じて逐次必要な事業を追加していくという、こういった仕組みでございます。

そして、本法律案においても、従来の有料道路制度と同様に、債務完済後にはこの高速道路を無料開放し、料金を徴収しない仕組みだと、このように説明をしています。また、私もそういうふう

に説明を受けました。  
しかし、高速道路の開通から、先ほど足立先生の方からもこの高速道路の歴史も少しお話がありました。六十年余りがたつわけでありませうけれども、これまでも、幾度もこの無料開放という約束が先送りされてきました。この説明をいつまで続けるのか、同じことを繰り返すのかというのが、私は今回の法案に対する率直な疑問だと、こうい

うふうに思います。

現在、橋梁設計は百年もたせるということを基本的なこの設計思想として造られているということとで伺っておりますけれども、結果的には、造ったものでありますから、永久に使えるわけではないと思えますし、高速道路に更新、進化が必要だという、こういったことは認識を共有しますけれども、その財源の確保方法として今回の仕組みが本当にこれ妥当なのか、今回の仕組みが、これも皆このことについて疑問を呈しておりますけれども、二十二世紀まで持続可能なのかということ、これやはり疑問を持たざるを得ません。

法律上は令和九十七年ですから、二一五年の九月三十日まで料金徴収を終える仕組みであります。法律上の立て付けはさておいて、大臣は、この今回の令和九十七年、二一五年までに、料金徴収期限までにこの料金の徴収を終了して高速道路が無料に開放される日が来ると本当にお考えなのかどうか、大臣の率直な御意見を伺いたいと、こういうふうに思います。よろしくお願います。

○国務大臣（斎藤鉄夫君） 平成二十六年の法改正、前回の法改正におきまして、料金徴収期限を十五年延長し、更新に着手したわけでございますが、この附帯決議では、永久有料にすべきという御意見と無料化すべきという二つの相矛盾する御

意見の両方の御意見がこの附帯決議に書かれました。

一般の改正法案では、現行法を踏襲し、従来と同様に料金徴収期限を設定したものでございまして、債務完済後には従来と同様に無料公開するという原則に立った仕組みになっております。

料金徴収期限につきましては、一般の改正法案における制度の下、今後必要となる蓋然性の高い更新事業に対応するためには、人口減少などに伴う交通量減少など、現時点における見通しも踏まえて、令和九十七年、二一五年とする必要があると考えております。

国民の皆様に対しましては、一般の改正法案の目的や料金徴収期限を設定した理由などについて引き続き丁寧に説明し、御理解を得られるよう取り組んでまいりたいと、このように思っております。

○森屋隆君 五月の二十三日でしたけれども、高速道路のこの議案の問題で、三名の参考人の方からいろいろな貴重な御意見を伺いました。その中で、完全に無料になる、無料開放されるというこの説明については少し無理があると、こういったのは三名の方から同じ意見だったのかなど、こういうふうに思います。また、今大臣からもありましたけれども、本法律案の基礎となった令和三年八月の国土幹線道路部会の中問答申でも、将来

高速道路は無料になるという説明に対する不信感が高まっていると、こんなふうには指摘をされています。

やはり、この債務完済後に高速道路を無料開放するという説明を続けるのにはいささか無理が来ているのかなと、こんなふうには思っています。今大臣から、国民に対しては丁寧な説明をしたいと思いますので、そういうところで、それは大事だと思いますので、そういったところも含めてやっぱり丁寧な説明がなければなかなか理解得られないだろうかと率直に思っています。

この点に関して少し質問させてください。  
令和三年に内閣府が行った、今大臣からもあつたかもしれませんが、世論調査では、現在、高速道路の建設、維持修繕、更新の費用は通行料金を賄っているが、二〇六五年以降は無料になり、維持修繕、更新の費用は税金で賄う制度になっている、一方で、この維持修繕、更新の費用は引き続き高速道路を利用する人が通行料金により負担すべきとの考えもある、高速道路の維持修繕、更新の費用の在り方についてどのように考えるかと、こういうふうには聞いたところ、全額税金で賄うべきというのが五・五％、税金で賄っていくべきだと思うが、ある程度は高速道路の通行料金で賄うこともやむを得ない、こういった御意見が三〇・四％、高速道路の通行料金で賄っていくべきだと思う

れども、ある程度は税金で賄うこともやむを得ないと、これは四四・五％でした。そして、税金でなく高速料金の通行料で賄っていくべきが一八・四％と。こういう結果だったわけでありましてけれども。

この結果には様々な見解があると思いますが、しかし、少なくとも、この料金徴収期限までに高速道路が無料開放され、通行料金の負担はなくなるものと国民が信じて疑わないというような状況ではどう見てもないというふうに思いますし、全額を通行料金で賄う今の仕組みについても、ある程度の公費投入によって負担が分散されることの方が支持をされているように思われますが、この高速道路の負担の在り方を含め、もう一度、政府はこの世論調査の結果をどのように受け止めているのか、捉えているのか、お聞かせいただきたい、こういうふうに思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。  
令和三年の十月、内閣府が道路に関する世論調査を実施しております。それで、結果については委員が御説明されたとおりの結果になっております。

それで、もう一つ、平成の二十八年に同様の調査を行っているところでございまして、この調査に対する結果と比較いたしますと、令和三年の調

査結果、平成二十八年に比べて料金で賄うべきという意見が増加している傾向が見られているところでございます。

このような結果を踏まえますと、この将来の維持管理費などの料金で賄うか税負担とするかについては、いずれにしても様々な意見があると認識しております。この道路の負担の在り方を含めた将来の有料道路制度については、引き続きしっかり議論する必要があるというふうに思っております。

○森屋隆君 議論をしていく必要性があるということ、今回決めてもそれをずっと通していくわけではないよということなのかなとも感じ取れましたし、必要があれば議論をして変えていくということも当然やぶさかじやないという考え方を局長が示してくれたのかなというふうに思っています。

そういったことも踏まえて、次に、この有料道路制度の抜本的な見直しについて少し伺いたいと思います。局長からも必要があればということでありましたから、そのことも踏まえて質問させていただきます。

この償還主義を始め、現行の有料道路制度の基本的な考え方というのは、先ほどありました六十年以上前の高速道路がまだなかった頃の発想でありますし、そういった時代に考えられたものでこ

ございます。しかし、この六十年間で、この高速道路の整備や運用、そしてそういったことは、経験を積み重ねてきた中で、そろそろ本当に現実的な考え方、これを真剣に議論をしてその仕組みを考えなければならぬと、こういうふうな思っています。例えば、永久有料化、道路の無料公開の原則の見直しなども含めて模索をやってほしいと、こういうふうな思っています。

今回の法案が成立すれば、当然、当面法改正を行わなくても高速道路の財源確保、これは可能になりますけれども、だからといってこの本質的な問題をたなざらしにしておくわけにはいかないと、思いますし、局長もそこには先ほど言及していただいたのかなど、こういうふうな思っています。

議論を先送りさせないためにも、少し、この改正後の附則第六条でしょうか、政府は、この法律の施行後五年をめどとして、この法律による改正後の規定の施行の状況について検討を加えて、その必要と認めるときはその結果に基づいて必要な措置を講じる、こういったことがありますけれども、本来であれば、実は今回、このことを私にもっと進めるべきだったんだと思ってるんですけど、しかし、今日こういった中で、この議論をさせてもらっている中で、五年後に見直しに向けて国民のために制度を根本から議論し直す、是非大臣、このことを私は約束してもらいたいと思うんです。

二一五年まで料金徴収ができたからいいんだではなくて、やはり今後の状況を的確に判断していただいて、議論をして見直しも含めて行ってもらいたい、このことを大臣、約束していただきたいと思えます。よろしくお願いします。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） この道路の在り方については、前回の法改正のときにも大きな議論になりました。

私の記憶では、道路というのは本来天下の公道と言われますけれども、無料であるべきだということ、基本的な原則もありましたし、前回の議論でも、とにかく無駄な道路は造らせないという方向性も必要なのではないか、だから、これから更新、維持修繕、更新にこれだけ必要なんだと、これだけ必要なお金についてまず確保させていただき、それが済んだら基本原則無料に戻します、こういう無駄な道路を造らせないというふうな議論もあつたときあつて、前回あのような法改正、そして今回も基本的には、いろいろな、まさに今、森屋委員おっしゃったように、いろんな考え方がありまして、今回もこれまでの考え方に基いて法改正をさせていただいたところでございますが、そういう本質的な議論をすべきではないかと、私もそのように思います。

有識者からは、維持管理費や修繕費は永続的に必要となることなどを踏まえ、負担の在り方を含

めた将来の有料道路制度について引き続き議論をしていくべきとの意見をいただいております。また、今般の改正法案の附則においては、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施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときはその結果に基づいて必要な措置を講ずるものとするものとされており、あります。

このような状況を踏まえまして、道路交通を取り巻く環境の変化なども見据えながら、有識者などの意見を丁寧に向いつつ、将来の有料道路制度について引き続きしっかりと議論をしていく、このことを続けていきたいと思っております。非常に重要な議論だと思えます。

○森屋隆君 是非、状況が変わると思えますし、大きな自然災害もですね、今年に関東大震災からちょうど百年だと聞いていますけれども、こういった災害が起こるかもしれないし、計画どおり、九十何年もの計画どおり行くとはとも思えないような状況があると思えますので、その都度的確な判断をしていただきたいと思います。

次に、今後の高速道路の在り方で、営業用車両について少しお聞かせをいただきたいと思います。トラック事業については、営業用トラックは、トラック全車両の約二割を占めるにすぎませんが、トンベースで約七割、トンキロベースで約九割の

輸送を分担しています。また、バス事業についてもですが、高速乗り合いバスや貸切りバスによる事業収益が、地方公共交通の最後のとりででもあります。路線バスの維持にも欠かせない状況になっています。少し三年間のコロナでこういったところが崩れましたけれども、また訪日外国人の人も大分来ているというふうに聞いていますから、高速バスや観光バスの需要が大分増えて地域の路線バスをそれによって支えていく仕組みがまたできると思います。

そんな中で、事業収益が当然働き方、そこで働いている人の賃金、労働条件にも反映していくわけでありませぬけれども、一方で、自動車を運転しない人もこの物流や人流については広く恩恵を受けています。そういった性格を踏まえると、我が国のこの物流、人流には、自家用車よりも、やはり私は、この高速料金について、営自格差とか、まあ格差と言うと少し言葉が適切でないのかもしれないけれども、営業用車両についてももう少し何らかの優遇があっても私はいんではないかと、それが結果的には国民に広く恩恵をもたらすというふうな考え方でございます。

今現在は大口・多頻度割引等々もありますけれども、これは時限措置で、結果的には自家用車との差というのは一割程度かというふうに思いますし、前回、深夜の三割引についても、割引につ

いても、夜の二十二時から朝方の五時までこの時間帯に拡大するというふうに伺いました。これは有り難い話なんですけれども、一方では、やっぱりそこで働いている人がもう全て夜型になってしまおうということで、働き方改革、あるいはトラックドライバーの方が本当に健康を害している方も多いということ、有り難い反面、そういった一面もあるかと思えます。

したがって、少なくとも私は、今後二〇二四年問題などもありますから、営業用車両だけは基本料金を三割に引き下げるべきではないかと、こんなふうにも思っています。高速の料金の在り方いろいろ難しいと思いますけれども、この営業用車両に対する考え方を聞かせたいと思います。よろしくお願いします。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

高速道路料金につきましては、利用者の負担の公平性を確保する観点から、利用度合いに応じて料金をお支払いいただく対距離制を基本といたしております。

現在の料金制度において、委員御指摘のような営自格差を明確に設けているものはありませんが、例えば路線バスにつきましては、地域の人々の公共交通サービスを担う交通機関であることから割引制度を設けているところでございます。ま

た、物流につきましては、広く国民の暮らしや日本経済を下支えしていることから、先ほど委員が御指摘になりました、利用度に応じて割引を拡大する大口・多頻度割引を導入しているところでございます。

引き続き、高速道路会社と連携しつつ、社会情勢の変化に合わせて、多様な観点から料金制度の在り方について検討してまいりたいと考えております。

○森屋隆君 やはり高速料金が、営業車ですから、そこを結果的に、その営業車を優遇するという言い方が適切ではないのかもしれないけれども、そのことが国民に結果的にはその恩恵が返るんだと、こういった考え方からすればさほど間違っていないんだと思います。

したがって、深夜の割引なども継続していただいているのかと思っておりますけれども、深夜帯に働く職種なんだと、こういうふうに限定されてもそれ私は困ると思えますから、やはり日中帯も、本来、日中に働くのが本来健全でありますから、日中帯をどういうふうマイカーとの共存をしてくるかということも考えていただきたいと思います。五月の二十七日土曜日からでしょうか、現在、首都高の羽田線が六月の十日まで通行止めになっています。かなり長い通行止めで、ニュース等々でも報じていただいております。

この混雑期における高速道路の在り方についてお聞きをいたします。

大型連休やお盆、年末年始など、この混雑期には我が国では決まって高速道路において大規模な渋滞が発生しています。そのようなときには、当然、高速料金が有するこの特急料金的な意味合い、敏速に早く目的地に着くというようなことが薄れてしまうわけでありますけれども、全ての利用者に對してもこの渋滞というのは経済的なデメリットが発生しています。

特に家用車両の流入によって混雑により、営業車両、今言った営業車両が定時性が損なわれています。今回の羽田線のもそうかと思えます。一般道が相当混んでいると思えますし、そして物流ではもう二時間も三時間も前に出発しなきゃならないというようなことも聞いています。そして、バスなども目的地に当然時間どおり着かないような状況が発生しているということで、こういったところでいろんな意味で旅客あるいは物流に大きな影響が出ています。

一方で、否定しているばかりではなくて、混雑期にはサービスエリアなど売上げも上昇して、地域にも貢献している面が当然あるかと思えます。しかし、高速道路は、自動車交通を発達させ、産業発展の不可欠な基盤としての役割がありますから、政府はカーボンニュートラルの社会、これも

当然大目標として掲げています。高速道路において渋滞を発生させない取組、高速道路を利用することを前提とした営業車両の定時性の確保、これが重要だと思えます。

少し重複するところあるかと思いますが、この点についてお聞かせいただきたいと思えます。○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

高速道路は、物流の効率化による国際競争力の強化、また地域の産業を支えまして、都市圏と地方との人、物の往来を支援するなど、経済活動の基盤としての役割を担っていると認識しております。

この役割を果たすために、委員御指摘の営業用を含めた車両に対しまして、高速道路は一般道と比べまして定時性や速達性のサービス水準が高い通行環境を提供しているものでございます。しかしながら、これまでに整備された高速道路においては、大都市圏を中心に渋滞が発生しております。サービス水準が高い走行環境を十分に提供できていない状況となっております。

このため、抜本的な渋滞対策として、必要なネットワーク整備を進めるとともに、早期の効果発現、早期効果の発現に向けた付加車線の設置などのピンポイント渋滞対策、これを進めているところでございます。

引き続き、高速道路会社と連携いたしまして、営業用を含む高速道路利用車両の定時性などの確保に向けまして、高速道路の渋滞対策に取り組んでまいりたいと考えております。

○森屋隆君 通告していないんですけども、もし分かれれば教えてほしいんですけど、今二週間程度の羽田線を通行止めしていて、大阪では三年間通行止めしているところもあるというふうに伺いました。

今後、やっぱり首都高みたいに当然大きなビルがある中での橋の架け替え、橋脚の架け替え、これ大変時間も技術的にも難しいような状況があるんですけど、今後やっぱり三年だとか年単位のそういう修理というのはやっぱり続くような傾向とこのころはあるんでしょうか。ちょっとこれ、いいですか。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

個別の箇所によってそれは変わるとは思いますが、けれども、大規模なものであればかなり長い期間通行止めになる場合もあるかと思いますが、ただ、ネットワークが複層化していれば、ダブルネットワークとかになっていけば、片一方が止まってももう一方の道路で通行できるということでありまして、やっぱりこのネットワークの緻密さというのが大事ではないかなというふうには思っています。

おります。

○森屋隆君 次に、営業用車両と自家用車両、共存、今もお話ありましたけれども、高速道路での共存の在り方について伺いたいと思います。

高速道路網の発達により鉄道網がしわ寄せを受け、マイカーの普及により地域鉄道や路線バスなどの地域公共交通が衰退してきたと、こういうふうに思っています。今度は、高齢化によって自家用マイカーを運転できない人が今増えていますし、地域公共交通が衰退をこのままにしてしまつては、地域においての大きな問題、地域の移動が成り立たなくなると、こういうふうに思います。

先ほど質問しましたように、マイカーの流入によって発生する高速道路の渋滞が、長年トラックやバスといった営業車両の定時性の確保にやはり難しい問題になっています。

もちろん、高速道路が整備されることによってもたらされる利便性だったり速達性、これはあると思いますし、経済効果も無視するものではありませんけれども、発展する町がある一方で、新幹線と在来線の関係のように、高速道路の整備によって、それまで下の国道を走っていた交通の流れが一気に変わって、通過され立ち寄ることがなくなつた、衰退してしまう町も私はあるんだと、現実としてあるんだと思います。この高速道路の整備や利用の在り方について様々な課題が存在して

いることもこれは間違いないと思っています。

政府の交通政策基本計画や社会資本整備重点計画を見ますと、高速道路が物流ネットワークとして重要であることは書かれているんです。しかし、トラックやバスなどの営業用車両とマイカーに代表される自家用車両との共存の在り方や、高速道路の利用を通じた形で地域公共交通とマイカーとの共存の在り方などについて、基本的な考え方とというのが示されていないと思っています。

料金徴収期間が二一五年という未来まで延長するというのであれば、私は、高速道路における営業用車両と自家用車両の利用、自動車利用と鉄道利用、あるいは地域公共交通とマイカーとの利用といった、二律背反というんですかね、にならないような交通利用の在り方について、まちづくりの問題も含め、今後同じ問題を抱えていかぬように、このベストミックスと、難しいと思うんですけども、こういうところを求めてもらいたいと、こういうふうに思っています。

改めてこの整理をして長期的な良策を検討する必要がありますと、私はこういうふうに思っています。この高速道路の利用の在り方において、営業用車両、公益性の反映をしていくために重要だと思えます。この営業用車両と自家用車、これをどういうふうに関後人口が減少していく中で共存をできるような状況をつくり上げていくのか、高速

道路、今回料金を取っていくというような議案でありますけれども、それを含めて、営業車両、あるいは地域の移動、マイカーを運転できなくなる人はこれから確実にもともと増えるわけでありますから、この共存のときの考え方をお聞かせいただきたいと思います。よろしくお願いします。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 高速道路は大きな効果をもたらしますが、その大きさゆえに、その地域の生活、そして営自の問題、そしてまちづくりに大きな関係がございます。

このため、都市計画区域においては、都市計画決定の経路を巡るなどまちづくりとの調和を図るとともに、計画を具体化する際の計画段階評価に当たっては、まちづくりなど、またその地域の産業に与える影響なども含め、必要性や効果を総合的に勘案し、地域の御意見を伺いながら検討を実施しているところでございます。例えば、町の外側の道路整備と併せ町中の道路空間を再編し、バス優先レーンや歩道整備により新たなにぎわいを創出する例もあると承知しております。

今後の高速道路ネットワークの検討につきましても、まちづくりや公共交通との連携の観点、また営自の観点も踏まえつつ、地域の御意見を伺いながら検討を進めてまいります。

○森屋隆君 時間が余りないので最後の質問にな

るかと思えますけれども、今後の課題というか、もう今既に現在進行中で当然ありますし、これらもどういふふうな状況が一番いいのかということでお聞きをしたいんですけども、高速道路における自動運転、これも参考人の方からいろいろ意見がありました。このインフラ整備について伺いたいと思います。

自動運転に関する高速道路のインフラ整備に対する、例えばサービスエリアに設ける自動運転車両の拠点施設もそうですが、そのほかにも、自動運転に当たっては、合流支援や本線への先読み情報提供のための設備、さらには専用レーンの設置といったものが当然必要だと、こういうふうに言われています。これらの整備する財源というのはどのように確保を考えているのか、仮にこれを高速道路利用者の料金負担に求めるということなのであれば、この費用対効果、実用性などの観点からも、整備するインフラに十分にも吟味が必要なわけでありませう。

国は、二〇二五年度の高速道路、もうレベル4、今レベル4というふうになっていきますけども、このレベル4の自動運転トラックの実現などを目標として掲げています。実証実験も始まるようなことも聞いています。しかし、トラックドライバーがないから、そして今後もなかなかそうした人が集まらないんじゃないかということもあるのか

もしれませんけれども、この自動運転のその目標達成のためにだけに過剰な投資が行われる、これ私、余り望ましくないと、こういうふうに思っています。

その前にやはり、大臣、やっぱり物流だとか人流を担う人の労働環境、賃金、労働条件、こういったところをやはり私は考えていくべきであって、それと並行しながらであればこの自動運転というものもあるのかもしれませんが、自動運転ありきで、目標ありきで、大きな予算、設備投資をしていく、これは少し違うのではないのかなと、こんなふうに思っています。

これは政府の見解について伺いたいと思います。よろしくお願ひします。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

自動運転の実現は、物流の効率化、ドライバーの労働環境の改善、交通事故の低減などに資するものでございまして、重要な施策であります。政府では、先ほど委員御指摘のとおり、令和七年度頃の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの実現に向けて取組を進めております。来年度には、新東名高速道路において自動運転レーンを設定し、実証実験を行う予定となっております。また、この自動運転のための投資に関する負担の在り方ありますが、令和三年八月に取りまと

められた有識者委員会でございます国土幹線道路部会の中間答申におきまして、自動運転が、交通流全体の安全性、また効率性の改善につながることを前提とすれば、自動運転車のみには負担を求める必要性はなく、高速道路利用者全体として負担することも妥当であることを踏まえ、負担の在り方について検討する必要があるといった御意見をいただいております。

国土交通省といたしましては、技術開発、またこの中間答申を踏まえまして、自動運転の設備投資そのものをどうしたらいいのか、また負担の在り方について検討してまいりたいと考えております。

○森屋隆君 もう直近の話だと思いますし、自動運転の必要性も地域によってはこれ当然あると思うんですけども、東名だとか名神だとかそういった大動脈に、まだまだ無人で、あるいはドライバーが一人いて二台目、三台目がそこに付いているというような、技術的にはできるのかもしれないけれども、ただ技術的にできるからというところで進めていくのではなくて、やっぱり国民との対話、世論があつて、そしてそこに働く者がいて、特にコロナのときなんかもそうだったと思います、働く人の仕事、やっぱり余り進め過ぎて奪うようなことがあつて、さらに、その心配が先行して更にそこに勤める人がいなくなるようなことになつ

ては本末転倒だと私は思っています。

相当若い人が、将来自動運転になるから今から勤めてももう長く勤められないんじゃないかというような、そういった不安もあるんです。そういったところをしっかりと説明をしながら、そして状況を見ながらこの自動運転についても進めていくべきだと、こういうふうには思います。

時間が来ましたので、終わります。ありがとうございます。

○鬼木誠君 立憲民主・社民の鬼木誠でございます。

法案の質問に入ります前に、先週の本委員会で集中的に議論をされましたいわゆる国交省OBの皆さんの人事介入問題について一言だけ、一点だけお尋ねをさせていただきたいというふうに思います。

先週の質問、そして答弁をお聞きをして率直に思ったのは、やっぱり大臣、それから政府参考人の方の答弁、そして問題の受け止め、あるいは疑問や疑惑に対して、そのことを明らかにしようとする、さらには信頼回復に向けたというふうに言ってもいいかもしれません、それらの省としての姿勢や構えなど、やっぱりまだまだ不十分だなというふうに思いましたし、残念だなというふうに率直に感じました。大臣も、途中の答弁の中ではちよっとこれ苦しいな、厳しいなというような答

弁があったというふうに御自分でもお感じになったところあったんではないかというふうに思うんです。

実は私、こう見えて福岡県庁で働いておりました行政職員でございます。行政職員が自分の所掌事務以外のことを勤務時間内にボランティアで行うというのは、これは本来ないです。あり得ないと思いますし、できないと思います。職務専念義務という観点からいっても、それはなしてはいけないというふうになっているはず。

しかし、今回の答弁の中では、あるいはこの間の答弁の中では、やっぱりそこはずうっと踏襲をされる。しかも、その文書については実質的に長きにわたって引き継がれていたということも御答弁になっていらつしやるにもかかわらず、業務である、そして行政文書である、このことについてはかたくなにお認めにならない。

省として組織的な関与というところにつながってはならないという思いがあつて、この業務であることや行政文書であることは絶対に認めないと、そのように今御判断をいただいている、なさっているのではないかと。どんなに無理筋であつても、そのことを押し通していきながら、組織的関与だけは認めてはならない、認めない、ここを守り切れなければ、これまで退職された方について迷惑が及ぶ、あるいはこれから退職をする自分たちの

天下りにも影響する、そんなこと考えているんじゃないかと、国民の皆さんはそう思っていると思います。

そのことを是非改めていただきたい。そして、事実の解明にやっぱり近づいている、真実を明らかにする姿勢や構えというものを国民の皆さんが感じられるような、そのような答弁ややり取り、あるいは今後の対応というものを是非お願いをしたいというふうに思うんです。

そこで、一点です。線引きについて。

この線引きについては、この間の答弁の中で、異動前後における業務の円滑化のためにボランティアとして作成をされている、さらに、再就職の検討に一般に必要と考えられる生年月日や経歴等の重要な情報は記載されていない、作成者はあつせん目的に作成していない、このことが繰り返し答弁をされています。

ただ、先ほどもお話しましたように、線引きは長年にわたって作成をされてきた。長年にわたって作成されてきた線引きをずうっと持っている人は、例えば鬼木誠がどのような形で異動していたかというのとは分かるわけですね。さらには、入庁年月日であるとか生年月日というのは別なところからも入手可能な情報ではないかというふうにも思っています。また、質問の中では、あつせんが目的ではなかったとしても、あつせんを利用さ

れる可能性もあるじやないか、そのような指摘もなされている。やっぱり、この間の答弁、僕は厳しいし苦しいと思うんです。

そこで、この線引きについて、今後の対応として、外部への送付及び発令前の送付を禁止するか、退職者が分かる情報は載せないとかいうことの指示をなされたということでございますけれども、業務でもない、ボランティアが作成したものだというなら、もう今後一切作らないということをお決めになったらどうだろうか。作らないし作らせない、そのようなことを是非お決めになっていただきたいと思うんです。異動前後の業務の円滑化ということについては、この線引きなくとも僕はできると思います。

したがって、いろんな工夫を検討いただくことで、このあっせんに利用され得るかもしれない、あるいは国民の皆さんに疑念を持たれているこの資料については、今後一切省としては作らないということをお是非御決定をいただけないか。ボランティアで作成担当していた職員も助かると思います。そして、線引きの在り方について調査をして改革をしていく、この作業も必要になります。この点について、作らない、作らせない、この点について大臣の御所見いただきたいと思っております。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 今回の事案に關しまして、国土交通省として、国民の信頼を揺るがす

ような事態になったということにつきましては深く反省をしておりますし、鬼木先生の御指摘、また前回のこの委員会における御指摘を踏まえ、今、信頼回復に向けて全力で取り組んでおります。また、それをスタートさせたところでございます。

その上で、線引きについての鬼木委員の御指摘でございますが、今回のいわゆる線引きの送付は、あっせん規制違反の要件である営利企業等の地位に就かせることを目的とした情報提供ではないため、再就職等規制違反には当たらないと認識しております。この点につきましては、裁判官経験をする有する弁護士に確認し、同様の見解を得ているところでございます。

一方で、現役職員の異動情報が、本人への通知後ではあるものの、公表前に外部の者に共有されていたことは遺憾であり、国民の目から見ても疑惑を招きかねず、国土交通大臣として大変重く受け止めております。

異動情報の管理を徹底するため、線引きについては、外部への送付及び発令前の送付は一切禁止するとともに、退職者が分かる情報は載せないこととするなど、是正を指示したところでございます。また、情報管理の観点から、省全体において外部アドレスの存在をチェックさせ、宛先が不明であったり不適切なものは即座に削除させることといたしました。今申し上げたことにつきまして

は速やかに実行してまいりたいと、このように考えております。

○鬼木誠君 その答弁は先週も聞いたんです。作る、作らないということについてどうお考えかというのをお聞きをしたつもりです。もう線引きは作らせない、作らないということで、一旦この課題について整理をするということについてのお答えをお聞きをしたい。

もう一度答弁お願いします。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 線引きにつきまして、異動の円滑化、業務の円滑化を目的に作られているものと、このように思っております。線引きそのものが非常に問題であるとは、私、また規制違反等の法律に触れるものとは思っておりません。

そういう意味で、今後、どのように異動を円滑化させるかということについては今後検討させていただきます。また、この線引きそのものをもうなくすということを今ここで私が言うということとは、政府全体にも関わることでございまして、控えさせていただきます。また、線引きは続けて、ボランティアから業務にするということでしょうか。大臣、斉藤国土交通大臣、委員長から一言、確認させていただきます。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 線引きの在り方につ

いてきちんと、これからどういう形で異動時の引継ぎ等についての円滑化を行うか検討させていただきたいと思えます。

○鬼木誠君 ここでもう時間余り使いたくないんですね。線引きについて即断できない、作らないあるいは作らせないということを即断できない、ここがやっぱり不信を膨らませているというふうには私は思うんです。簡単に即断できるはずなんです。

これだけ大きな課題が問題になって、線引きという文書そのものに対する国民の皆さんの不信が募っている、そしてそのことが天下りあっせんを利用、活用されたんではないかということまで疑惑や疑念が広がっている。だったら、国交省として、しっかりとこの線引きという文書について、そのような疑念を払拭するために今後一切作りませんと。業務の円滑、異動の前後の業務の円滑化に向けては様々な工夫ができます。そのことによつて職員の皆さんに御苦労いただくかもしれないけれども、その疑惑、疑念を抱く文書については今後一切作らないということをまず宣言してこそ、まずしてこそ、疑惑に対する、あるいは信頼回復に対する国交省の姿勢というものが国民の皆さんに明らかになるというふうには私は思います。改めてそのことをしっかりと受け止めをいただきたいというふうに思いますし、先ほど委員長か

らもありましたけれども、業務の円滑化に必要なものなら、行政文書として業務として今後その内容あるいは取扱いについて定める、そのようなことも含めて御判断いただければというふうに思いますし、行政文書であれば当然私どもにも情報提供はいただけるといふふうに思いますし、うかつに、あるいは安易に外に出すこともないだろうというふうにも思っています。いずれにしても、今段階での回答、僕は不十分だということを改めてお伝えをしておきたいというふうに思います。それでは、法案の質問に入らせていただきます。

五月十五日日本会議でも登壇をさせていただいて、御質問をさせていただきました。当日、大臣答弁から御答弁いただいたところでございますけれども、なお不明な点、あるいはより詳しく御答弁いただきたいと思う点を中心に幾つかお尋ねをさせていただきますと思います。本会議での質問と重複をする中身があるかもしれませんが、御容赦をいただきたいというふうに思います。

まずは、二〇一四年の法改正時の政府答弁、そして実態との乖離といえますかね、そこについていいますか、違いといえますかね、についてでございます。一四年の国会審議で、期間延長して確保した財源は更新事業のみに充てるというような答弁があった。ただ、実際には、追加的な料金負担分

を活用して更新事業以外の新規建設等の追加事業が実施されているということについて質問をさせていただきますました。本会議では、地方自治体の提案を踏まえ、有識者委員会で議論をいただき、ネットワークの強化などを推進をしたと、また、有識者委員会の議論や追加事業を含む事業許可内容については公表をしていると、そのような答弁がなされていたところでございます。

ただ、私自身は、やっぱりこれ何となく不誠実だというふうに思うんです。法案審議の際には、料金負担分で生じる財源の使途というものをある程度更新というようにすることで必要だというふうに言っていた、期間延長を図る上の前提がそれだといふような説明があつていた。国民の皆さんも、あつ、そのためなら仕方がないねというふうに御判断なさった方もいらっしゃる。ただ、法案が通つてしまうと、いや、実際には使い方、こんなことにも使いましたよというふうなことになるというくということになれば、自治体からの提案があつた、有識者会議の議論があつたというふうには思えますけれども、国会答弁と離れた実態になっていくことについて国民の皆さんにしっかりと説明がなされたのかということについては、まだまだやはり疑問があるというふうに思います。

免罪符にはならない、いわゆる国会答弁と乖離が生じる、そごが生じることの免罪符に有識者会

議の議論や自治体からの提案はならないというふう  
に思いますし、国会審議や国会での答弁を軽ん  
じているという批判が起こるのではないかという  
ことも思っています。

その点について本会議の中では十分な言及がな  
かったというふうに考えているところでございま  
して、この点も含めまして、改めて、新規建設を  
行った、いわゆる更新事業以外のことにこの費用  
を使ったということに対する御見解、お尋ねをし  
たいと思います。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 本会議の答弁では、  
少し舌足らずといましようか、本会議の答弁つ  
て短くしなきゃいけないということもございまし  
て、説明不足のところがあったと思いますので、  
ちよつと今回ちつと御答弁させていただきたい  
と思います。

前回の法改正におきましては、債務を確実に返  
済するという方針を堅持しつつ、その時点で明ら  
かとなった更新事業を確実に実施するため、料金  
徴収期限を十五年間延長したところでございます。  
その際、新設、改築に係る債務については、民営  
化の趣旨を踏まえて、引き続き二〇五〇年、令和  
三十二年までに返済する方針は堅持すること、ま  
た二〇五〇年、令和三十二年以降の料金収入は新  
規建設事業に充てることなく更新事業のみに充て  
るとの趣旨の答弁があったと認識しております。

今おっしゃるとおりでございます。

その後、阪神高速において、二〇一七年、平成  
二十九年の近畿圏の新たな高速道路料金の導入時  
に、地方自治体から、追加的な料金負担分などに  
ついてはネットワーク整備に充当すべきとの意見  
をいただきました。

また、二〇一六年、平成二十八年の熊本地震を  
始めとした災害の頻発化、激甚化を踏まえた高速  
道路の機能強化を求める社会的要請の高まりから、  
NEXCOにおいて、令和二年に地方自治体から、  
二〇五〇年、令和三十二年以降の料金収入の一部  
をネットワーク強化に活用すべきとの意見をいた  
だいたところでございます。

これらの地方自治体の意見を踏まえて国土幹線  
道路部会で御議論いただいた結果、受益のある世  
代間の負担の公平性などの観点から、二〇五〇年、  
令和三十二年以降の料金収入について、更新事業  
を優先した上でその一部を追加事業に充当するこ  
とをいたしました。

このようなことから、二〇五〇年、令和三十二  
年以降の料金収入を更新事業のみに充当するとい  
う方針につきましては、新たな料金の導入や災害  
の頻発化、激甚化による社会的要請の高まりを踏  
まえ変更したものでございまして、適切な対応で  
あったと認識しております。

一方、債務の確実な返済や更新事業の確実な実

施という方針については今般の改正法案において

も引き継がれていると認識しており、矛盾してい  
るものではないと、このように理解しております。

○鬼木誠君 適切な対応かどうかを判断するのは、  
僕はやっぱり国民の皆さんだと思えます。一四年  
当時の国会審議での議論状況を踏まえて、おし  
やっていたいたような新たな需要であるとか新  
たな要請というものを勘案をして判断をなさると  
いうことについて、先ほども言いました、国民の  
皆さんに十分な事前の説明があった上でその対応  
が適切かどうかというようなことを審議、議論す  
る場面を持つことができなかったというのは事実  
だと思えます。そこに対してやっぱり不信があ  
る、あるいは疑念があるというようなことについ  
ては、是非お受け止めをいただきたいというふう  
に思っています。

その上で、今回の法改正について、期間延長の  
目的については更新、進化とされていて、新規建  
設、これも余り含まれていないですすよね。その認  
識でいいのかどうか。衆議院の国土交通委員会に  
おいてもこれ質疑がなされていますけれども、何  
となく明快な答弁になっていないように思います。  
新規建設については今回の期間延長に伴って行  
うあるいは行わないということについて、分かり  
やすく御説明いただければと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

す。

二〇一四年の高速道路の料金徴収期間が十五年延長されたところでございますが、その後の点検強化などによりまして重大損傷の発見が相次いだため、更新事業を行うことは喫緊の課題でございます。

また、国土強靱化などの社会的要請を踏まえまして、交通事故が集中する区間、また災害時の通行止めリスクが高い区間の四車線化、また耐震補強などの高速道路の機能向上を実現するための進化事業を行うことも必要でございます。

このため、今般の改正法案につきましては、更新事業の財源を優先して確保した上で、必要性の高い進化事業を順次実施できるように料金徴収期間を延長することとさせていただきます。

御指摘のネットワーク整備につきましては、渋滞緩和、災害時の人流、物流の確保など、高速道路の機能向上を実現することを目的としているため、進化事業に概念としては含まれ得るものと認識しております。

なお、ネットワークの新規整備に当たりましては、個別の事業箇所ごとに地元の自治体の費用負担の意思、また客観的な事業評価などで判断されるものでございまして、その手続の中で必要性や財源などが検討されることとなります。

○鬼木誠君 ネットワークについてはいわゆる進

化事業の中に含まれる、一般的に新規建設というふうに見えるものであっても、それはネットワーク推進に係る進化事業なんだというようなことでの御答弁ですかね。もう一度お願いします。

○政府参考人(丹羽克彦君) お答え申し上げます。

ネットワーク整備については、概念としてはこの進化事業に含まれる概念だというふうに思っております。

○鬼木誠君 このそこですよね。新規建設と、いわゆるネットワーク整備ということについて新規建設ではないのかと、あるいはネットワーク整備というのは進化事業なんだと、ここでやっぱり少し僕は受け止めの擦れ違いが出てきているように思いますし、国民の皆さんに分かりにくいというふうに思いますので、言葉の問題ということではないんですけれども、少しそういうそこについて今後やっぱりより丁寧に説明をしていくというようなことが姿勢として必要ではないかというふうなことについては是非お伝えをしておきたいというふうに思いますし、それが、先ほど言ったように、国会での審議というのが一体どうなっているのかというような疑問や疑問を抱くことにもつながっている、あるいは国会の答弁ってそんなに軽いものなのというような国民の皆さんの受け止めにものつながっている、そのことも重ねて指摘を

しておきたいというふうに思います。

次に、更新事業、更新以外の追加事業の関係、今回答えた部分でございますし、事業費の大きいものとして、NEXCOにおいては七千六百億円を東京外環道の新設事業に充当したというのが、これ本会議の答弁の中で御発信いただいた御答弁いただいたものでございます。総額をみますと、全国路線網の場合は、最新の協定に基づく高速道路機構の債務引受額ベースでは、更新事業が四兆六千六百億円、そして追加事業が三兆二千五百億円という、本来の目的である更新事業と追加事業にそこまで大きな差がないといえますかね、かなり近接した数字になっているというのがこの間の実態ではないかというふうに思っております。

当初の想定より更新事業費というものは増加をしていっている、更新事業はずうとあるんだけど、追加事業を行う財源というのはやっぱりその中から捻出をしてくている、これもやっぱり分かりにくいと思うんです。まず更新だろうというふうには、二〇一四年の法改正時の議論からするとそう受け止める方たくさんいらっしゃると思う。まず更新で、一定更新の目的が立って行く中で追加的な事業というのがなされるということなら分かるし、あるいはその説明というのを十分なされる必要があるというふうに思うんですけれども、

そこら辺がやっぱり分かりにくいなというふうに思っています。

そこで、先ほども少しお話あったところですが、この十五年延長した追加的な料金負担分の使い方についてどのような議論がなされてきたのか、その経過や内容について、有識者委員会での議論というのもありましたけれども、その内容等についても少し具体的に教えていただければと。そして、具体の追加事業については最終的に誰がどのような基準に基づいてその妥当性を判断をされて決定をしてきたのか、この点についてもお聞かせいただきたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

二〇一四年の法改正において、更新事業の財源を確保するため、高速道路の料金徴収期間を十五年延長いたしました。その後、近畿圏の新たな高速道路料金の検討に際しまして、二〇一六年三月から国土幹線道路部会二回開催いたしました、大阪府などの地方自治体にヒアリングなどを行ったところ、料金設定の見直し、また料金徴収期限までの料金収入の活用により整備財源を確保すべきという意見がございました。

さらに、二〇一六年の十二月には、近畿圏の五つの自治体、大阪府、兵庫県、大阪市、堺市、神戸市から、料金徴収期限までの追加的な料金負担

分については、負担の公平性を考慮し、大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部のネットワーク整備のためにも充当すべきという提案をいただいたところでございます。

この御提案を踏まえまして、二〇一六年の十二月の国土幹線道路部会の基本方針におきまして、有識者より、受益のある世代間の公平な負担や追加的な料金負担の軽減の観点から、新規建設の債務償還のため、料金徴収期限までの追加的な料金負担分を活用することを検討することとの御意見をいただいたところでございます。

これを踏まえまして、二〇一七年の三月の阪神高速に関する事業許可におきまして、料金徴収期限の延長により生じる財源の一部を大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部のネットワーク整備に活用しているところでございます。

その後、二〇二〇年八月から国土幹線道路部会二回開催いたしました、東京都などの地方公共団体からヒアリングを行ったところ、四車線化などの整備に料金徴収期限までの料金収入を活用すべき、また建設債務の償還期間の延伸などの検討が必要という御意見がございました。

この御提案を踏まえまして、二〇二〇年九月の国土幹線道路部会の中間取りまとめにおきまして、受益のある世代間の公平な負担、また追加的な料金負担の軽減の観点から、料金徴収期限までの追

加的な料金負担分を限定的に活用することを検討すべきであるとの意見をいただいているところでございます。

これらを踏まえまして、受益のある世代間の公平の、負担の公平性、また追加的な料金負担の軽減の観点で合理的であると考えられることから、二〇二〇年十月のNEXCOにおける事業許可などにおきまして、料金徴収期限の延長により生じる期限、財源を更新に優先して充当した上で、その一部を四車線化事業、また東京外環事業の事業費増などに活用しているところでございます。

○鬼木誠君 様々な自治体からの要請がある、意見がある。恐らくそれぞれの自治体、おっしゃっていたいただいたような事実だけではなくて、いろんな自治体がいろんなお気持ちを持っていらっしゃる、要請も持っていらっしゃる。それが寄せられてきて、先ほども言いましたけれども、多くの要請がある中で、どのような基準でその要請についての合理的な判断といたしますか、妥当性の判断といたしますか、そこを決定していくのかというようになことについても、やはり国民の皆さんからなかなか見えにくいということになっている。しかも、決定以降もそのことについての追加的な説明がなかなかされない、あるいは聞く機会がないというようなこともある。

是非、そういう見えにくい事業になっているこ

と、あるいはどう使われているのかが分かりにくいということについても是非声として受け止めていただいて、合理的、妥当的、妥当性というようなことを十分に踏まえた上で説明責任をどう果たしていくのかというようなことについても御検討いただければというふうに思います。

済みません、ちよつと時間の関係で一問飛ばさせていただきますして、更新、進化の関係で、順次繰延べ可能になっているよねという点について少しお話をさせていただきたいというふうに思います。

先ほど来、国土幹線道路部会のお話をいただいているところでございますけれども、料金徴収の期間について、債務返済計画を策定をした上で、その期間において料金徴収を継続することについての検討も必要だということが発信を、委員会の中で発信をされている。この点、法案では更新、進化から新たな事業を協定に追加する場合には、当該協定の締結変更の時点で既存債務に新たな事業の債務を加えたものを当該協定の締結変更の日から五十年以内に設定する貸付期間内に償還することとなっている、その期間が二一五年九月三十日。

本会議でも、この点、御質問をさせていただいて、順次期間の繰延べができるというのは現行よりもかなり緩いんじゃないかというようにお尋ねをさせていただきます。

お尋ねをさせていただきます。期間内であれば順次繰延べ可能ということになれば、事業規模というのが膨らみますということが容易にできるんじゃないか、そして、それは全体的なコスト増にもつながっていくことになるんじゃないか、さらには、当初の事業計画や償還計画、そしてその妥当性の判断というものについても意味が希薄化するんじゃないかというような疑問や疑念を持っています。

そして、何より、一四年法改正時の附帯決議、特定更新等工事を追加する場合には、コスト削減に努めるとともに、大規模修繕については、その内容を精査し、安易な将来世代への負担の先送りをしないようにすること、あるいは、高速道路の利用の実態の把握に努め、その債務償還状況に応じて償還の繰上げに努めることと、このような内容と大きく異なるんじゃないかというふうにも捉えているところがございますけれども、この点について御見解お聞かせいただきたいと思います。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 前回、平成二十六年の法改正では、料金徴収期限を十五年延長いたしました。その際、参議院におきまして、安易な将来世代への負担を先送りしないようにすること、債務償還状況に応じて償還の繰上げに努めることなどの附帯決議が付されたところがございます。

その後開始した法定点検におきまして、新技術

も活用しつつ、より詳細な点検を行ったことで、新たに更新が必要な箇所が判明いたしました。この更新需要などに必要な財源確保策につきましては、有識者により構成される国土幹線道路部会において議論され、令和三年八月に中間答申を取りまとめたところでございます。

この中間答申を踏まえ、具体の財源確保策を検討し、更新により将来世代も受益することなどを踏まえ、料金徴収期間の延長によって財源を確保することが適切と判断した上で、改めて今般の改正法案を今国会に提出し、御審議いただいているところでございます。

このようなことから、安易に将来世代への負担の先送りや債務返済時期を延長するものではないと、このように認識しております。

○鬼木誠君 安易かどうかということについては、これからの妥当性、納得性というところが国民の皆さんにどう受け止められるかということにも関わってくるだろうというふうに思いますので、今の回答で私は納得はできないんですけれども、いうことをお伝えしておきたいというふうに思います。

ちよつと時間がなくなりましたので、次に進化する事業についてお尋ねをしたいというふうに思います。

これまでの今日の御質疑の中でも、進化する事業に

ついて、例えば中間答申においては、今後集中的に取り組むべき施策として、暫定二車線区間の四車線化、耐震補強、EV充電器、水素ステーションの設置、環状道路のネットワーク機能の強化など、進化事業の例示がされている。これって性質が異なるんですよね。更新事業って危ないところからやっていくという優先順位が付きやすいと思うんですけども、進化事業と性質が異なるので、どの事業を優先していくのかということについて判断するのが難しいと思うんです。

客観的あるいは透明性のある事業評価というのもの仕組み、あるいは検証可能な費用対効果等の判断基準、あるいは第三者チェックであるとか国民の声を聞くプロセス、この関係について、いわゆる納得性の高い優先順位の決定の在り方について今段階どうお考えか、お聞かせください。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 進化事業の優先の付け方、透明化ということで、大変大事な点だと思います。

これまで高速道路の四車線化に着手する際には、渋滞状況などの客観的な事実や指標を基に有識者委員会が必要や優先順位について御審議いただくとともに、追加事業を含む事業許可の情報を高速道路会社のホームページで公表してまいりました。また、高速道路会社では、窓口への問合せやアンケートなどによって高速道路利用者などの意

見を把握し、それを踏まえ、逆走対策など必要な機能強化を行っているところでございます。

今後、四車線化などの進化事業を追加する際には、これまでと同様に高速道路会社と連携して客観性や透明性を確保するものと考えておりまして、事業許可時においても追加される事業の内容が適切なものかどうか個別事業ごとに確認してまいりたいと、このように思っております。

○鬼木誠君 繰り返しになりますが、やっぱり客観性、透明性、妥当性ということがしっかりと判断できるような仕組みの構築に向けて、引き続き御努力をいただきたいというふうに思います。時間がありませんので、最後の質問に移らさせていただきます。

これまでのやり取りの中でも、足立委員や森屋委員とのやり取りの中でも、無料開放の関係についてのお尋ねがございました。私も、もうこの無料開放という考え方について、改めて、根本的なあるいは抜本的な議論、整理が必要ではないかというふうに考えているところでございます。

これも先ほど来御紹介があつていますが、二十三日の参考人質疑の中では、敬愛大学根本教授の方から、二〇三五年から二一五年までの間、年間八百億円ぐらいの更新費用が必要ではないかというふうなお話がされました。国土幹線道路部会

の中間答申では、将来、高速道路は無料になるという説明に不信感が高まっている、これ森屋委員も御指摘いただきましたけれども、そのような指摘がなされている。さらには、債務完済後も、維持管理等について必要となる費用については、引き続き利用者負担を基本とすることを明確にすべき、このような指摘もある。これ、永久有料化を示唆したものであるというふうに私自身は読み取りました。

この点について改めて大臣としてのお受け止めというものをお聞きをしたい。そして、今後この課題について、先ほども御答弁をいただいたところでございますけれども、行くとすれば、どのように、いつまでにこの検討をお進めになるつもりなのか、今お考えがあればお聞かせをいただきたい。そして最後に、利用者負担の考え方、もう利用者負担の抑制というのは、やっぱり観点必要だと思えます。その点についてのお考えについても併せてお聞かせをいただければと思います。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 先ほど森屋委員の御質問にもお答えいたしました。いろいろなこの道路の負担の在り方については考え方があろうかと思えます。

今回の法案は、私も議論をいたしましたけれども、国土交通大臣として私決断し、これまでの枠組み、すなわち建設時のコストを有料で債務を完済した後は道路の原則に従って無料公開にする

と、こういう原則に立った法案。そして、その進化、進化ではない、更新等について、必要なものについては、その必要な額を明確にして、これだけの額が必要だからここまで料金を徴収させてくださいということを明確にして、コストと負担のバランスを取って行方。そして、原則は、天下の公道、無料という原則を保ちながらやるということにさせていただいたわけでございますが。

で、先ほども答弁いたしましたけれども、いろいろな考え方がございます。五年後にこの法案の見直しをすることになっておりまして、それに向けて、有識者会議等、また幅広く国民の皆様としっかり議論をしながら、今後の高速道路料金の在り方について議論をしてまいりたいと、このように思っております。

○鬼木誠君 更新、進化については、これからも必要だということであれば、どこかで費用捻出をしないかなければならないことだと思えます。その意味で、先の大臣にその責任を、判断を送るのではなくて、是非、斉藤大臣の前向きな姿勢と、この法案の改正と併せてその議論に踏み込んでいくというような構えや姿勢、お見せいただければと思いますので、そのことを申し添えて、質問を終わらせていただきます。

○委員長（蓮舫君） 午後一時に再開することと

し、休憩いたします。

午前十一時四十七分休憩

午後一時開会

○委員長（蓮舫君） ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

委員の異動について御報告いたします。

本日、中条きよし君が委員を辞任され、その補欠として青島健太君が選任されました。

○委員長（蓮舫君） 休憩前に引き続き、道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○矢倉克夫君 公明党の矢倉克夫です。よろしくお願いたします。

早速、今日の議題であります道路整備特別措置法等改正案、質問入らせていただきたいと思えます。

こちらの改正案、平成二十六年の法改正における審議では、これ以上更新事業は出ないというふうに説明されていたというふうに私は理解をしているところでありますが、今回新たに更新事業が発生したわけでありまして、まず、この理由について国土交通省にお伺いをしたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

平成十七年の民営化当時は、更新の必要性は認識していなかったものの、更新が必要な具体的な箇所が明らかではなかったため、更新は計画に見込んでおりませんでした。

その後、平成二十四年の笹子トンネルの天井板崩落事故を契機として、メンテナンスの重要性が再認識されるとともに、高速道の供用から約五十年が経過し、更新が必要な具体の箇所が顕在化してきたことを踏まえまして、平成二十六年の法改正で料金徴収期間を十五年延長いたしました。更新に着手したところでございます。

平成二十六年の七月には、改正道路法施行規則が施行されまして、必要な技術を擁する者が近接目視により五年に一回の頻度で点検を行うことを基本とする法定点検を開始いたしました。この法定点検においては、構造物内の直接目視が困難な部分については、ファイバースコープあるいは非破壊検査などを活用し、また、人による点検が困難な箇所につきましては、ドローンや点検ロボットの順次新しい技術を活用してきたところでございます。

このように、新技術も活用し、より詳細な点検を行ったことによりまして、新たに更新が必要な箇所が判明したものでございます。

○矢倉克夫君 新たな技術により、当時分からなかったものが分かるようになったというような答弁だったと理解しております。

それで、平成二十六年の法改正のときは、必要な需要、更新、進化に対応する部分のみ料金徴収期間を延長する法案にしていたわけでありますが、今回そういうふうになかった理由はなぜなのか、また、事業を追加して、料金徴収期間を延長するたびに追加した事業の適切さをチェックすべきと考えますが、これに対してはどのように対応するのか、答弁を求めたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） 最初に、先ほど冒頭に、民営化当時は更新の必要性、認識していなかったと言いましたが、認識をしていたとの言い間違いでございます。失礼いたしました。

それでは、問いの方の答えをさせていただきます。

平成二十六年の法改正においては、その当時明らかとなった更新需要に対応するため、料金徴収期間を十五年延長し、更新に着手しましたが、その後開始した法定点検によりまして、新技術なども活用しつつ、より詳細な点検を行ったことにより、新たに更新が必要な箇所が判明したところでございます。このような状況を踏まえまして、新たに更新が必要になった箇所と同じ構造、基準の箇所については今後更新が必要となる蓋然性が高

いと考えております。

このため、今般の改正法案につきましては、蓋然性の高い箇所の更新財源も確保できるよう、料金の徴収期間を現行の二〇六五年から五十年延長いたしました。二一五年に設定したものでございます。その上で、今後の法定点検によって明らかとなる更新需要などに応じ、逐次料金徴収期間を延長する制度とし、確実に更新需要などに対応できる仕組みとしたところでございます。

また、これまで更新事業や進化事業の一つである四車線化、この事業を追加する際には、損傷の状況、また渋滞の状況などの客観的な事実、また指標を基に有識者委員会において事業内容について御審議いただくとともに、事業許可の情報などをホームページに公表しているところでございます。

今後とも、更新事業、また進化事業を追加する際には、これまでと同様に客観性、透明性の確保に努めてまいりたいと考えております。

○矢倉克夫君 将来に向けた更新財源確保も図るよう国民利益を考えてという理解であったと思いますが、事業のチェックはしっかり引き続きやっていたかと思えます。

その上で、料金徴収期間を二一五年とこれ設定した理由、根拠は何であるのか、現在整備している道路についても更新の対象となるのか、併せ

て答弁を求めたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。道路は、国民共有の財産で極めて公共性が高く、無料公開が原則であることを踏まえ、有料道路制度は債務完済後には無料公開する仕組みとなっております。

平成十七年の道路関係公団の民営化時におきましては、債務の確実な返済、また道路建設への歯止めの観点から、料金の徴収期間を法定化いたしました。また、平成二十六年の法改正における附帯決議におきまして、有料化、永久有料化すべきという御意見と、無料化すべきという御意見の両方の御意見がございました。

このような状況を踏まえまして、今般の改正法案におきましては、現行法を踏襲し、今後更新が必要となる蓋然性の高い箇所の更新財源も考慮しつつ、従来と同様に料金の徴収期間を設定したものでございます。

また、現在の橋梁設計基準では、橋梁が性能を発揮することを期待する期間、これを百年としているなど、現在整備されている道路につきましましては長期の健全性が確保されると考えております。

○矢倉克夫君 ちよつと更問いであれなんですけど、今の答弁を、私の理解として、現在の基準で造られたものは現時点では料金徴収による更新を

想定されないが、古い基準、構造に基づくものうち、更新を、コストを算定した上で最大限考慮した場合の徴収期限が二一五年というふうな理解をしたんですけど、それでよろしいでしょうか。

○政府参考人（丹羽克彦君） そのとおり、概念としてはそのとおりになっております。

○矢倉克夫君 じゃ、債務を完済し、設定した期限内にこの料金徴収を終えた後、高速道路は無料になるということを前提に今されているというふうに答弁も理解もしたんですけど、その後の維持管理などに要する費用、これいづれにしろ掛かるわけでありまして。これらは費用はどなたが負担をするのか、これについての答弁を求めたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

債務の完済後においては、高速道路の本来道路管理者である国又は地方公共団体が税によって維持管理などを行うこととしております。なお、維持管理、また修繕は永続的に必要なため、道路交通を取り巻く環境の変化などを見据えながら、有識者などの意見を丁寧にお伺いしつつ、将来の有料道路制度について引き続き議論してまいりたいと考えております。

○矢倉克夫君 今の答弁をお伺いして、料金徴収がないという意味では無料と言えますけど、やはり

り税という形で国民よりお金を集める必要性はあるということだというふうな理解もしております。であれば、だとすると、やはり次の問いになります。将来にわたって確実に維持管理、修繕を行うためにも、受益者負担の観点も踏まえて、高速道路は債務を完済した後も無料にすることはなく料金徴収を継続すべきとの考えもあるわけですが、これに対しての国土交通省の見解を求めたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

将来にわたって高速道路の機能を維持管理することは必要不可欠でございます。確実に維持管理、修繕を行うための財源の確保、これは重要であるというふうな認識をいたしております。

一方、現時点の知見におきましては、構造物の正確な劣化予測に基づきまして将来にわたる更新需要を正確に見通すことは困難であることから、現時点で永続的に利用者負担を求めることは利用者の理解がなかなか得にくいのではないかとこのふうな考えております。

なお、維持管理や修繕は永続的に必要なため、道路交通を取り巻く環境の変化なども見据えながら、有識者などの意見も丁寧にお伺いしつつ、将来の有料道路制度について引き続き議論してまいりたいと考えております。

○矢倉克夫君 道路がある以上、維持のお金は掛かるわけでありましてけど、ただ、もう一回ちょっと更問い、確認ですけど、永続的に料金徴収を求めることを国民に求めるほどの知見というのはまだ現状としてはないので、今後のまた議論に、しっかりと議論をしていきたいということで、その点でよろしいでしょうか。改めて確認だけで。

○政府参考人（丹羽克彦君） 委員御指摘のとおりでございます。

○矢倉克夫君 大臣にお伺いしたいと思います。法案の趣旨を今改めて確認したところでありまして、やはり、制度も複雑なところもあり、国民の理解というところ、今後更に一層しっかり説明をしていく必要があるかというふうな思っております。

令和三年の八月四日の社会資本整備審議会道路分科会の国土幹線道路部会の中問答申では、料金徴収の期限は、償還期間に合わせて設定されており、償還期間の見直しにより度々先送りをされてきたため、将来、高速道路は無料になるという説明に対する不信感が高まっているという指摘があるところでありまして。

本法律案では、更新事業等の追加によりまして料金徴収期間が延長することから、これまで以上に利用者にとって料金徴収期間がいつまで続くのか分かりにくくなっているというふうな理解もし

ております。

改めて、この料金徴収期間を延長し無料開放される時期が先送りになることや、本法律案による新たな料金徴収期間の仕組みについて、利用者の理解をどのように得ていくのか、その方法も含めて大臣に答弁を求めたいと思います。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 今回の改正法案におきましては、国民の財産である高速道路の機能を将来にわたって維持するため、道路構造物の抜本的な性能回復を図る更新事業を推進することなどが目的でございます。

そして、これだけは確実に掛かるといふもの、分かったもの、そして、将来、これと同じ構造だから多分掛かるだろう、これが確実なものについては確実にこれを更新していきましようということとで、工事についてはちやんと五十年ごとに完済していくんですが、将来のものも含めて、現在分かっているものについては二一五年までにそれを完了させると。その後については、今の原則をこれを原則的な立場で今回法案を提出させていただいたということでございます。

これ、非常に意味で分かりにくい、おっしゃるとおり分かりにくい原則でございます。こういうことで、国民の皆様に対しては、今般の改正法案の目的や仕組み、それから料金徴収期限を二一五年に設定した理由などについて引き続き分

かりやすく丁寧に説明し、御理解を得られるよう取り組んでまいります。具体的には、有料道路制度などについて、これまでも有識者委員会で議論を行っており、議論の内容についてはホームページを通して公表しております。

また、高速道路会社においては、これまでも更新事業に関するホームページの充実や現場見学会の開催、更新工事に伴う通行止めの周知の際に事業の必要性も併せて説明するなどの取組を行っております。

そして、その上で、本当にこの有料道路制度の将来については真剣に議論をし、五年後の、先ほども答弁申し上げましたけれども、議論ということについても、有料道路制度の在り方について引き続き議論していきたいと思っております。

○矢倉克夫君 大臣の言うこの高速道路、天下の公道、これは無料だというのが原則、それを維持しつつの、分かりにくくなってしまっているところもあるかもしれませんが、是非分かりやすく答弁をいただくとともに、これからも説明いただくとともに、国民のためのこの負担の在り方については、そちらも経緯は分かりやすく、是非引き続きの議論をお願いしたいというふうに思いますので、よろしくお願い申し上げます。

その上で、法案は高速道路が対象でありますけ

ど、やはりより深刻なのは地方の一般道もそうであるかというふうに思います、老朽化という点におきまして。

笹子トンネル事故の教訓から得て、点検という在り方もそのものも更に精度を上げられることで今回の更新事業の追加などということもあつたというふうに理解もしておりますが、例えば、同じような、これは仮にですけど、新技術を利用した法定点検、これを地方道などで行うと、より更新の部分、相当増えてくると思います。そのメンテナンスに掛かる費用というのは多大な額になると推測をされるところであります。

そういう中であつて、高速道路のような料金徴収、そういうのが見込めないこの地方道、これのメンテナンス、老朽化更新というものをどのように維持をしていくのか、国としてどのように支援をしていくのか、こちらについても国交省から答弁を求めたいというふうに思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

各道路管理者は、平成二十六年以降、管理する橋梁やトンネルなどにつきまして点検要領に基づき五年に一回の頻度で点検を行うこととしております。地方公共団体においては、点検から五年以上経過しても修繕に着手できない橋梁が約三割あるなど、早期に修繕が必要な施設が多く残って

いるところがございます。

このため、国土交通省におきましては、橋梁などの修繕や更新などに対しまして、令和二年度より道路メンテナンス事業補助制度などにより財政的な支援を行ってきております。当初予算に加えまして、防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策、これの予算も最大限活用し、集中的に支援をし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、地方公共団体における老朽化対策が着実に進められるよう引き続き支援してまいりたいと考えております。

○矢倉克夫君 五か年加速化対策、こちらの以降についても私も様々な場面でも質問などもしております。引き続きこの地方道のメンテナンスの国の支援というものは非行っていたかというふうに改めて要望をさせていただきたいと思っております。

その上で、さらにはありませんけど、今、高速道路、これに比べてやはり全道路というのは距離も非常に長い。それら全てをメンテナンスというよりは、やはり持続可能、道路そのものの持続可能性というのを考えると、やっぱり残す道路の機能強化というのを図ることを前提にして、地域の実情に応じては道路の集約ということもこれは重要になってくるかというふうに思っております。そういった道路の持続可能性、生活の足を支え

るということの意味を含めて、そういった道路の集約ということに対しての地方自治体の判断、実行に対して国としてどのように支援をしていくのか、こちらも答弁を求めたいと思っております。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、今後、道路インフラの老朽化が進展する中で、道路ネットワークの持続可能性を考えますと、既存の道路を適切に維持管理、更新していくとともに、集約、撤去も行いながら道路ストックの最適化を図っていくことが必要であるというふうに認識をいたしております。

施設の集約、撤去に当たっては、各地域の置かれた状況は様々であることから、各道路管理者が地域の実情、また利用状況などを踏まえながら進めていくものと考えております。

このため、国土交通省といたしましては、実際の取組事例を基に、道路橋の集約、撤去を進める上での主な検討項目、また留意事項について令和四年三月に事例集として取りまとめ、地方自治体に提供しているところでございます。

また、現在、全国百三十か所の集約、撤去事業、これを道路メンテナンス事業補助で支援しております。さらに、長寿命化修繕計画で集約、撤去に関する具体的な計画を定めている道路管理者につきましましてはこの補助の優先支援対象としている

ところがございます。

国土交通省といたしましては、引き続き地方公共団体の行う施設の集約、撤去、また維持管理、更新事業を支援しつつ、道路インフラが将来の世代にわたりネットワークとして効率的、効果的に機能を発揮できるよう取り組んでまいりたいと考えております。

○矢倉克夫君 是非、地方のネットワークを効率的に次世代にしっかりと引き継ぐための支援もお願いしたいと思っております。

その上で、他方で地方、道路がやはり足りない、必要な道路が整備できていないという面も実はあります。道路事業化の評価に当たって重要な指標というのが費用便益分析、BバイCでありますけど、このBバイCが事実上の足切り要件となつて、とりわけ地方に必要な道路が進まないのではないかという問題意識から質問をまわしたいと思います。

資料がございます。こちらの費用便益分析に対する資料が一ですけど、道路が一本できたことで短縮された時間を貨幣価値化して測定するという指標の理解だと思っております。貨幣価値化というと、例えば道路ができたことにより短縮された時間で働けば賃金がこれだけ上がるとか、そういった具合に計算するという説明も私受けたわけでありまして、この評価方式では、私の問題意識として

は、道路利用者が多い都市部であればあるほど貨幣価値の総和として便益が増えるということであり、利になるし、例えば一人の命を守るといった貨幣価値に測定できない価値が拾い切れないのではないかとというふうに考えております。むしろ、一本の新しい道路を造るということに生まれる効用は道路の少ない地方こそ大きいとも言える。百本道路があるところで一本造るよりも、一本道路があるところでもう一本造った方が効用が大きくなり得るということは当然あり得るわけであり得る。こういった地方の一本の道路がもたらす効用というのには、ある意味、都市部の一本の道路がもたらす効用よりも大きいかもしれません。

その議論の意味合いの例として一つちよつと挙げたいのが、地元埼玉県主要の地方県道の熊谷小川秩父線における定峰峠トンネル、資料二になります。

秩父、観光でも有名になりますけど、国道百四十号と二百九十九号、これが主要なんですけど、今非常に渋滞しています。この渋滞緩和という意味でも、この主要の地方道、熊谷小川秩父線、こちらで言えば青の線になるわけなんですけど、これが一つ注目を浴びるわけなんですけど、難所としてこの定峰峠というのがあります。この定峰峠、この真ん中にあるくねくねしたオレンジのところですけど、道幅も狭くて急カーブも続いて、車両の

擦れ違いや夜間や冬期等の安全な通行に支障を来して、通過にも多くの時間を要している。そのためにも定峰峠をトンネル化することが必要であって、これは具体的なルート案も提示もされているところであり得る。

ただ、ここで強調したいのは、これが実現すれば、安全通行と時間短縮ということに加えて、例えばこの秩父地域から埼玉医科大学病院とか小川赤十字病院などへの救急搬送に掛かる時間も大幅に短縮できる、小川赤十字病院など三十分近く短縮されるわけなんですけど、言わば住民の命と安全を守る命の道としての重要な役割、これを担うということであり得る。また、トンネルがなければ患者さんはこのくねくねしたところを救急搬送されなきゃいけない。もうこれだけでも体の負担というのはやっぱり大きいわけなんです。そういうのをなくしていく上でもトンネルというのは必要だと。

ただ、冒頭の問題意識に戻りますけど、やっぱりこういった一人の人、命を救うとか患者に負担を掛けないといった便益は、費用便益分析のこの三便益では測り切れないし、場合によっては足切りを遭ってしまうということであり得る。これは県道ですので国交省がどうこう言う立場ではないことは分かっておりますが、道路評価の評価方式の在り方として、こういった足切り方式ではなく、

この定峰峠トンネルのような道路について、社会全体への影響にある住民生活とか地域経済への利益、災害対応等、総合的なメリットを評価すべきであるというふうに考えますが、国土交通省の見解を求めたいというふうに思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

道路事業の事業化に当たりましては、費用便益分析、いわゆるBバイCの分析に加えまして、医療施設へのアクセス向上、また防災面の機能向上、また走行快適性の向上などの様々な事業の効果、事業の実施環境など、様々な観点から総合的に評価を実施しているところでございます。このうちBバイC分析につきましては、現時点における知見によりまして十分な精度で計測が可能かつ貨幣換算が可能な効果として、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の三つの便益を計上しているところでございます。

他方、委員御指摘の医療施設へのアクセス向上に伴うこの命の道としての効果でございまして、便益の計測精度、また二重計上などの課題もあることから、現行のBバイC分析には含まれていないところでございます。

このため、国土交通省といたしましては、道路の多様な効果を適切に評価できるよう、有識者の意見も伺いながら、事業評価の在り方について検

討しているところでございます。

○矢倉克夫君 今の答弁、定峰峠トンネルの命の道としてのこの意義を理解された上で、そこで捉え切れないBバイCの検討、事業評価の在り方について検討するというような御意見でありました。

是非、地域の道路がしつかりと必要なものが造れる評価の在り方というのを考えていただきたいというふうに思います。どうしても、一を超えるか超えないかなんというところで多くの必要な道路が、私の実感としてはまだ事業化し切れないというような形になって地元が落胆をすることもあるわけでありますので、是非お願いしたい。

あわせて、都市部の方で、これは意見ですけど、事業費の方が高くなるということでありましたけど、例えばこのトンネルなども地方であっても当然事業費は高くなるわけでありますから、そういう意味でも、BバイCに捉え切れないものというものは是非引き続き検討をいただきたいということ、これはまず要望だけをさせていただきたいというふうに思いますので、よろしくお願いを申し上げます。

また、ちよつとまた別の観点からの道路に関する話を、ちよつと今度は大臣にお伺いもしたいと思います。

今回の法案は、パーキングエリアとかサービスエリアの高度化という話がありますが、先日の参

考人質疑で、同じように、サービスエリア、パーキングエリアに求められている長期運転の中継地点、中継施設として考えられる高速道路直結の民間施設の議論なども私の方で根本教授にもさせていただきました。

教授からもその必要性について賛同をいただいたところではありますが、また、その観点も踏まえて取り上げたいのが、またちよつと地元の件で恐縮ですけど、資料三枚目に行っていたいただきたいんですけど、現在、埼玉県の久喜市で進められている首都圏中央連絡自動車道、いわゆる圏央道の久喜スマートインターチェンジの計画、これは今、久喜市といろいろとまた協議もされているというふうにも理解もしております。こちらにある三枚目のところの久喜白岡ジャンクションと幸手インターチェンジの間、こちらは四車線化が進んで、おととい私もその完成式典に行ってきたところでありますが、その中間点にあるところになります。次の四枚目に行っていたと、今計画地の辺りの資料があるわけなんですけど、特色は計画中の大型物流施設がこれ近いこと、隣町の宮代町などでは二十ヘクタールの物流施設がありまして、また、久喜スマートインターチェンジの北側にある久喜市吉羽諏訪土地画整理事業では二十六ヘクタールの大型の物流団地が予定されているというふうに私も理解もしております。

この久喜スマートインターチェンジが実現すれば、産業の活性化とまた東北自動車道への乗換えの渋滞緩和、交通結節機能の充実といった地元の利便性向上はもとより、高速道路直結の大型物流施設ができることになりまして、現在大きな課題となっている長距離輸送トラックの中継施設としての役割も期待もされます。特に、この付近、四車線化が実現したことで一日当たり今約三千二百台交通量増と、物流の動脈としての意義も増しているところであります。

改めて、この久喜スマートインターチェンジに対する国交大臣の評価を求めたいというふうに思います。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 高速道路の有効活用や地域活性化を図るため、従来のインターチェンジよりも低コストで整備できるETC専用のスマートインターチェンジについて整備を全国で進めているところでございます。これまでに整備されたスマートインターチェンジでは、周辺への工場や商業施設の誘致、これに伴う雇用創出、それから周辺の交通渋滞の緩和、高次医療機関までのアクセス時間の短縮などの効果が見られており、御指摘の久喜スマートインターチェンジについても久喜市において必要性の検討がなされているものと認識しております。

一方、久喜市内の圏央道は、橋梁による高架構

造であり、この箇所にインターチェンジを設置する場合、橋梁の拡幅が必要になることや一般道への接続道が長距離となることなどから事業費が高額となることが想定されており、久喜市においてコスト削減策などの検討を行っているという聞いております。

国土交通省としても、高速道路会社と連携し、久喜市に対して必要な協力を行ってまいりたいと思っております。

○矢倉克夫君 大臣、意義を御理解いただいた上で、必要な協力というふうにおっしゃっていただきました。ありがとうございます。是非よろしくお願ひ申し上げます。

今大臣のお話にもあつたように、計画の課題はこれ事業費でありまして、久喜東スマートインターチェンジ、高架構造部分に設置ということになっていきます。この高架という絡みでちよつとまた質問をしたいんですけど、高架構造部分にスマートインターチェンジを設置するというのは、用地買収などに係る費用は抑えられるわけでありまして、盛土構造部分、道路への設置に比べると工事自体の事業費がやっばり上がってしまう。ただ、例えば、実は圏央道は、埼玉県内約五十八・四キロメートルのうち、高架構造部分というのは三十一・六キロで五四%であります。

今後高架構造部分にスマートインターチェンジ

ジを求める自治体の声は高まるはずですが、その際、今のスマートインターチェンジ事業における地元自治体とNEXCOなどの負担割合を前提にすると、なかなか協議が難航してしまうかもしれないと理解もしております。

そもそも、スマートインターチェンジのこの間隔を平均十キロから欧米当たりの五キロにするというのも国の方針のほうであります。今後のニーズに應えるためにも、高架部分対応のための現行のスマートインターチェンジのスキームとはまた違うスキームというのもこれ検討する必要があると思うんですが、これに対しての国土交通省の見解をお伺いしたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、高速道路において橋梁などの高架構造の箇所にインターチェンジを追加で設置する場合、橋梁の拡幅など大規模な工事が必要となり、事業費も高額となることが想定されることから、スマートインターチェンジ制度による整備はなかなか難しくなるといふふうに考えております。

他方、高速自動車国道にインターチェンジを整備する場合には、接続する道路の管理者である自治体がインターチェンジ本体の事業費を負担する制度を活用することもできますが、一般的にスマ

ートインターチェンジに比較して自治体の負担が大きくなるところでございます。

国土交通省といたしましては、高速道路の橋梁部などに事業費が高額となると見込まれる箇所にインターチェンジを設置する場合において、地方自治体の意見を聞きながら、負担の在り方などどのような整備手法が適切なのか検討してまいりたいと考えております。

○矢倉克夫君 今、いわゆる地域活性化インターチェンジの話かもしれませんが、ちよつとお話もあつたところでありまして、やっばりそれだけでなく、他方で自治体の負担も大き過ぎる、その部分でどのような適切な負担割合ができるかという新しい制度というのをこれは是非今後のニーズも含めて引き続き検討をいただきたいというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

ちよつと最後の質問になると思いますが、今、ドライバーの長距離輸送というところの観点から話もしたところでですけど、もう御案内の問題になっている二〇二四年問題解決というためにも、やっばり不可欠なのは、この長距離輸送の問題に加えてやっばり不可欠なのは、荷主のより主体的な関わりであるというふうに思います。かねてから協力は要請してきているわけでありまして、今後はこの荷主の皆様を物流を利用する当事者とし

て、より持続可能な物流の実現に関わる方向性を示すべきであると思っております。

厚労省は、改善基準告示の改正に合わせて、長時間の荷待ちを恒常化させる荷主に対しては、労働基準監督署が改善を要請する仕組みを新たに導入をしたと理解しております。また、持続可能な物流の実現に向けた検討会は、本年一月の中間取りまとめを発表しまして、その中で、物流負荷軽減の取組を検討するために、荷主企業が物流改善に取り組むことに資する措置を検討すべきというふうに盛り込みました。

上記の方向を、これ、上記というか今申し上げた方向性を踏まえまして、国交省におかれては、荷主企業を所管する経済産業省や農林水産省などとともに、ドライバーの長時間労働問題に対して、荷主企業が協力という範囲を超えた、より積極的に責任を持つような要請をしていただいて、具体的な動きにつなげていただきたいというふうに思いますが、国交省の見解をお伺いしたいと思います。

○政府参考人（鶴田浩久君） お答え申し上げます。

トラックドライバーの労働環境を改善するには、出荷や入荷の条件決定に大きく関わる荷主企業が物流の直面する諸課題を認識して、御指摘のとおり、物流事業者とともに主体的に取り組むことが

重要と考えております。

このため、昨年九月から、荷主を所管する経済産業省や農林水産省と共同で検討会を開催しております。そこで不適切な商慣行の是正に向けた規制的措置等の導入に向けて議論を深めているところでございます。さらに、今年三月末の関係閣僚会議で総理から指示を受けまして、六月上旬を目途にたどり上げられた点を含めて政策パッケージを取りまとめるべく調整を進めております。

国土交通省として、関係省庁とよく連携して積極的に取り組んでまいります。

○矢倉克夫君 規制的措置というふうにおっしゃった。是非具体化をお願いしたいと思います。

道路の議論が今日主だったわけですけど、道路もそうですし、あとドライバーの皆様が働きやすい環境をつくるということは、当然、物が運ばれやすい環境をつくることで国民に対する大きな利益になっていくわけでありまして、物流をしっかり持続可能にしていくことそのものが日本経済と日本社会を安定していく、防災のためのレジリエンス機能も強くしていくという深い意味合いもあるということもより理解をして、是非実効的な措置をお願いしたいことを申し上げまして、質問を終わりたいと思います。

ありがとうございます。

○石井苗子君 日本維新の会の石井苗子です。よ

ろしくお願いいたします。

今日は三十五分いただきましたので質問を十五個用意してきましたんですが、午前中に大分出ましたので、順番ちよつと変えてやらせていただくことがあります。

日本維新の会、本改正案の附帯決議案の一のところに次の文面を追加要求させていただきました。高速道路の暫定二車線区間の四車線化に当たっては、審議会等を通じて当該事業の実施の必要性について検討すること。これは附帯でございますから、私の質問は素朴なところからスタートさせていたいただきたいと思っております。

どうして暫定と言ったのか。暫定というのは、どういう背景があつて暫定二車線と言ったのかを御説明ください。

○国務大臣（齊藤鉄夫君） 一言で言いますと、本来片道二車線以上あるべきところを一車線でまづ開通させる、いわゆる往復で暫定二車線でござります。二車線ですけれども、暫定的に、本来あるべき姿にまだ到達していない暫定的な姿であるという意味かと思っております。

ちよつと正確にお答え申し上げますと、高速道路は、一、物流の効率化による国際競争力の強化、二、国民の安全、安心の確保、三、また地域の観光や産業を支え、都市圏と地方との人、物の往来を支援など、経済活動や生活の基盤として重要な

役割を担っています。その役割を果たすため、高速道路の計画においては、速達性や定時性、安全性などの機能を有する必要が、ことから、現在供用している暫定二車線区間も含め、車線数四車線以上を基本に計画されています。その後、事業化の際に、限られた財源の中でまずネットワークをつなげることを優先するため、四車線のうち当面二車線分を整備するといった手法も活用し、整備を進めてきたところでございます。

暫定二車線という言葉は、計画上は四車線であるものの、暫定的に二車線で整備しているという趣旨を踏まえ、暫定と二車線という言葉を組み合わせてつくられたものと、このように認識しております。

○石井苗子君 つまり、財源がなかったのとにかく二車線でコスト削減をして延ばした。これをやったのは日本だけで、韓国は最初は同じことをやっていましたけど、三十年掛けて四車線にしています。早くつなげるという意味で暫定という言葉を使ったと、初期コストを下げるための暫定二車線ということで、ここに今車が走っているかどうかということになりますと、大変少ないということになります。

直轄、新直轄というのはどういう意味だったのかを御説明ください。

○政府参考人（丹羽克彦君） 直轄というのは国

直轄で事業をやるということでございます。新直轄というのは国自らが高速自動車国道を整備をするというものを新直轄と申し上げております。

○石井苗子君 民営化されたときに、その必要性というものを考えて道路が造られないと、ここをゼロにしてしまうのは申し訳ないので、直轄と新直轄というのは交通量の少ないところを税金で造り無料にするという意味があります。地方によっては欲しいけれども造られないと、これでは非常に申し訳ないので、言ってはなんですけれども、ゼロでは申し訳ないから、地元負担三分の一、それで暫定二車線、新直轄というものを造って、暫定的で造ったということでありまして。なので、私は、必要性というものを今後どう考えていくのか、人口減少の中においてですね、高速道路事業の整備に当たって事業化をする際の必要性、どのように考えていらっしゃるかにについて質問します。

事業化を判断するに当たって必要性はどのように捉えていますか。高速道路の事業化に当たってはどのような必要性を確認して事業化するのか、どのような必要性を確認して事業化すると判断しているのか、具体的に教えていただきたい。手続は誰がしているのかも加えてお答えください。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 高規格幹線道路の事業化に当たりましては、新規事業採択時評価として費用便益分析、いわゆるBバイC分析に加え

して、一つに主要都市間の速達性や大規模災害に対する脆弱性などの道路ネットワークとしての課題、それから、防災、渋滞、事故、走行性など並行する現道の課題、三番目に、物流効率化や観光振興など道路整備により期待される効果、そして、都市計画手続の状況など事業の実施環境など、様々な観点から総合的に事業採択の可否を判断しております。

この評価の手続におきましては、直轄事業であれば、直轄事業負担金の負担者である都道府県などの意見を聞いた上で、学識経験者などの第三者から構成される委員会の意見を伺い、国土交通省において対応方針を決定しております。

また、有料道路事業であれば、学識経験者などの第三者から構成される委員会の意見を伺い、国土交通省において対応方針を決定した上で有料事業許可の手続を進めることとなっております。

○石井苗子君 今四つの点が、いろいろな点でということですが、四つ並べられました。そして、Bバイのその分析方法と都道府県と委員会というお答えがあったんですが。

それでは、新しく造る場合の必要性について質問いたしますが、今暫定二車線のところを四車線化、これ本気でやるのだとするのであれば、どういう視点で、私がさっき言った新直轄、今車が動いていないというようなところをどういう視点で

必要性を判断されますか。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

高速道路のこの暫定二車線区間の四車線化に当たりましては、この渋滞、まず一つ目として渋滞や速度低下の解消といった時間信頼性の確保、また二つ目として死傷事故などの減少といった事故防止、三つ目として地震などの災害時におけるネットワークの代替性の確保などの観点から、これをどこを事業化するかというのを有識者委員会にお諮りをして判断しているところでございます。

○石井苗子君 渋滞はない、速度の低下もございません、事故もさんざん起きません、こういうところでも必要性があると判断するのはどこかということについて、私は、道路は何げなく使っておりますけれども、国道というところは税金で造られております、そのほかも国の予算で造られているものもあります。高速道路はどちらかといえば特別なものと皆さん考えています。無料だったり有料だったり、上を走っているとよく分かりません。

で、高速道路の必要性のオプション、さっきおっしゃいました四つの要領も含めまして一から百までオプションを用意した、ところが、その今後の進化というのをどこで必要性として認めるか、私は国土強靱化だと思っております。道路が通る、

車が少ない、こういったことだけで、道路を通る車が少ない、こういったことだけで判断するのは、今後は人口減少がある中で不十分であると思えます。必要性を社会の変化に伴った説明として地元から持ってくる国会議員も必要でありましょうし、審議会を構成している国会議員十人が納得のいく必要性を持ってこれないとならないでしょう。有識者十人、国会議員十人、ちゃんと検証してくれているのかどうかを質問させていただきます。

必要性を審議、検証する会議、さっきから有識者会議というのが午前中からたくさん出ていますが、その会議というのは何個あつて、正確には何と呼ばれていて、評価する会議、審議会等というのは何が幾つあつてどんな人で構成されているのか、まずお答えいただけます。

○政府参考人（丹羽克彦君） 委員御指摘のこの高速道路の必要性を検証する会議でございますけれども、まず、国土幹線自動車道建設会議というのがございます。これが、先ほど委員がおっしゃられた国会議員十名、学識経験者十名で構成される組織でございます。

この国土幹線自動車道建設会議でございますが、これにつきましては、整備計画を定めたり、あるいは変更する場合において、あらかじめ関係都道府県等の意見を聴取するということが法律で義務

付けられております。まず一つがこういう会議がございます。

それと、あと、社会資本整備審議会というのがございまして、その下に設置された道路分科会に属する事業評価部会、また国土幹線道路部会、これの二つの有識者委員会が存在しております、この委員会において事業化に当たつての必要性の検証を含む評価を実施しているところでございます。

まず、事業評価部会につきましては、直轄事業等の事業評価に当たり、有識者の意見を聴取することなどを目的として設置されたものであります。直轄事業等の新規事業化、あるいは整備計画の変更などについて御審議をいただくこととしております。

一方、国土幹線道路部会につきましては、高速道路などの国土の幹線についての機能を担う道路に関する制度、また事業の進め方について御審議をいただく委員会となっております、具体的には、有料道路制度の見直し、あるいは料金の在り方、また四車線化事業の評価などについて御審議をいただいております。

なお、この事業評価部会、国土幹線道路部会につきましては、必要に応じて地方公共団体の意見を聴取した上で御審議をいただいております。

○石井苗子君 こういったことは、やっぱり道路を決めていくときに、皆さんが毎日使うものから、どういった人が有識者なのか、国会議員十人、有識者十人、どんな専門家がいるのか。国民の意見は反映されていないという、こういうコメントが午前中にも出てきましたけれども、じゃ、どういう人が国民の意見を反映されていくのか、非常に重要だと思っております。学識有識者とは一体誰のことかということなんです。

こういう方々が国会議員十人と集まって、メイソンの会議では必要性のオプションを一から百まで並べるわけです。この、先ほど出てきたミッショングリンクも含めまして、今後、国土強靱化の深化を求める、定める判断基準になることを決めていくわけです。必要性を社会の変化に伴った説明を持つてこれるかどうか、地元の国会議員が十人が持つてこれなければ、今後の道路に予算がちゃんと使われるかどうかも審議できなくなります。

こういった一から百までのメニューの中にどんな利便性があるのかを議論してもらい、その信憑性がどこにあるかというのを決めてもらうわけです。これを国会議員が決めればいい、住民の代表なのだからということになれば、もっと言えば、与党がやろうというものが正しいのであるから正しいというふうになってしまわないように、もっと言いますと、有識者会議というのが法定化した

ことというのはすごく重たいと思うんですね。

国会議員がやって決めてきたんだということ、例えば、一万一千キロの、全会一致で決まったこと、これは覆すことは絶対できないのか、法定で六十二年、前に決まった計画が残っています。最終的に造り切るということは、法律で造り切るというふうに決めたわけです。

まず国会で縮小してくれないと、立法した中で、お金の中で先ほどのように造っているわけですから、これはもう絶対に覆すことはならないのか、ここの点についてお答えいただけます。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

高規格幹線道路網、これは昭和六十二年の第四次全国総合開発計画において長期的に約一万四千キロのネットワークを形成することが計画されまして、このうち一千百、五百二十キロにつきましては、国土開発幹線自動車道建設法により法定化されているところでございます。

この計画をもってその全ての整備を決定するものではなく、個々の事業化に当たりましては、地域のニーズあるいは交通課題などを踏まえまして、客観的な事業評価を行った上で判断をしているところでございます。

引き続き、国土交通省といたしましては、社会経済情勢の変化、また国民のニーズの変化などに

対応できるよう、必要な道路整備を進めてまいりたいと考えております。

○石井苗子君 一万四千キロでした。

これは、先ほどの、議事録にも残りますけれども、社会の変化に伴って覆すことはできるといふふうにお答えいただいたと理解します。

高速道路を整備する必要性、地域の人口動態、人口分布、変化とともに変化していくものだと思っております。

車が走っていない暫定二車線を四車線にする事業を必要だと判断することは道路建設業者とのビジネスの密接な関係があるからだと批判されていることもありますが、この点についてしっかりと反論をしていただきたいんですが、よろしくお願いたします。

○政府参考人（丹羽克彦君） まず最初に、先ほど国土開発幹線自動車道建設法、一万一千五百二十キロ、言い間違えておりました、済みません。それで、御質問の方に移らせていただきます。

高速道路のこの暫定二車線区間の四車線化、先ほど申し上げましたとおり、時間信頼性の確保、事故防止、またネットワークの代替性の確保などの観点から重要だというふうに考えております。

これにつきましては、高速道路会社の申請に基づきまして国土交通省が四車線化事業の追加を許可する際には、このような時間信頼性の確保、事

故防止、代替性の確保などの観点を踏まえまして、客観的な指標を基に有識者委員会で必要性を御審議いただき、判断しております。その有識者委員会での議論、また追加する四車線化事業の内容につきましましては、ホームページで公表しているところでございます。

このように、客観性、透明性を確保しながら必要性の高い四車線化事業を順次実施しております。建設業者に配慮して進めているわけではないというふうに認識しております。なお、高速道路会社が工事等を発注する際には、透明性の高い手続を基に発注手続を進め、具体的な建設業者等を選定しているところでございます。

○石井苗子君 「道路ニュース」というところを読みますと、このままだと新しい道路の建設はほとんど減ってしまいますのではないかと懸念して、もう少し多く必要性があるのではないかとということをお政治の場に働きかけていくという決議案がございまして、災害への備えということも範疇に置き、物流の活性化に向けた道路のミッシングリンクの解消、四車線化とダブルネットワークで構築していくということも書かれておりますので、国がやることですから、決して予算の無駄遣いではないということを今度か発言がございましたので、それを議事録に残して、決して談合、癒着がないようお願いをいたしたいと思います。

大臣にお伺いします。

道路整備については、無駄な道路を造らない、本質的な議論をするべきだと、午前中にそうおっしゃっていらつしやいました。高速道路の耐震化の進捗状況、今後の目標、その達成に向けた決意についてお伺いしたいと思います。

機能回復、速やかな機能回復をするということは、例えば東日本のような大きな事故がありますと鉄橋が崩れる、もう少し進化した更新だったり耐震事業をしておけば、鉄橋が崩れるということがなければ、早く援助に行けるということもございます。

そうした耐震補強の進捗状況を踏まえた補強工事、災害に向けてこれからやっていくということ、今のスピードで間に合うのかどうかも含めまして、大臣の御決意をお伺いします。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 高速道路を耐震化することは、大規模地震発生時に緊急輸送道路として円滑で迅速な復旧活動を支える観点などから極めて重要であると考えております。

高速道路会社が管理する高速道路の橋梁につきましては、致命的な損傷である落橋、また倒壊、これを防止する耐震補強が完了しているところがございます。高速道路に鉄板を巻いたり、そういう補強を、これを完了いたしました。

さらに、大規模地震が発生した際、橋として機能

能を速やかに回復できるように、橋桁を支える支承の補強や、この支承というのは、下から立っております柱と橋桁を結んでいるもの、これを支承と呼んでおりますが、その支承の補強や交換を行うなどの対策を推進しているところでございます。

この対策について、高速道路において令和三年度末時点で約八割の橋梁で対策が完了しているところであり、引き続き令和八年度までの完了を目指して鋭意工事を進めているところでございます。

国土交通省としましては、引き続き高速道路会社と連携しながら、大規模地震に備えて耐震対策を迅速に進めてまいりたいと考えております。

○石井苗子君 これからの道路の在り方は、国土強靱化と、やっぱり防災・減災、国土強靱化もあるんですが、防衛にも道路ということを改めて見詰め直し方がいいと、これは私の個人的な意見をこめんですが、午前中に出なかつた具体的な質問をこれから先、残りの時間でさせていただいております。

政府は、十二年後です、二〇三五年までに次のことをやっていく計画を立てています。乗用車の新車販売で電気自動車、電気自動車はEVですね、燃料電池自動車、FCV、プラグインハイブリッド自動車、PHVですね、それからハイブリッド自動車、これは今もありますHVです。この販売を一〇〇%、十二年後に掲げていらつしやいます。

新車販売一〇〇%と、本当にできるんでしょうか。

○政府参考人(藤本武士君) お答え申し上げます。高速道路の料金設定、百年とか言っておりますけれども、これ十二年後に販売台数を何台と想定して一〇〇%とおっしゃっていますか。

○政府参考人(藤本武士君) お答え申し上げます。

政府といたしまして、二〇三五年の乗用車の新車販売台数の想定は置いておりませんが、例えば二〇一七年は約四百三十九万台、うち電動車の割合は約三三%、二〇二二年は約三百四十五万台、このうち電動車の割合は約四五%となっておりまして、電動車の割合は着実に増えつつあると認識しております。

二〇三五年までに乗用車の新車販売を電動車一〇〇%とする目標の実現に向けましては、蓄電池の大規模投資促進や車両の購入支援、充電、充填インフラの整備などによりまして電動車の集中的な導入を図っております。

○石井苗子君 今のお話聞いていますと、間に合わないなと思うんですね。中小のサプライヤーたちの業種の転換を促していかないと間に合わないんじゃないかと思うんですが、七年後を見ますと二〇三〇年ですね、政府は、EV用の充電インフラをこれ十五万基、うち急速充電器三万基、水素ステーション一千基の目標と書かれてあります。先ほどの新車販売の台数ではこれ全く足りないん

じゃないんですか。いかがですか。

○政府参考人(藤本武士君) お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、充電インフラにつきましては、二〇三〇年までに現状の約五倍となります十五万基とする目標を掲げております。まずは、この目標を二〇三〇年を待たずにできるだけ早期に実現することが何よりも重要と考えております。その上で、今後の電気自動車の普及状況や充電器の設置状況を踏まえながら設置目標を不断に見直すなど、官民一体で取組を前に進めてまいります。

また、水素ステーションの整備につきましては、二〇三〇年までに一千基程度という目標を掲げております。他方、水素ステーションは整備費が高額であることから、特に燃料電池自動車、FCVの普及策と両輪で戦略的に進めていくことが重要と考えております。

今後、商用車分野におけます水素利活用を見据えまして、水素ステーションのコスト削減にも努めながら、水素需要に見合った供給能力を持つ水素ステーションを需給一体で整備をしてまいります。

○石井苗子君 これは必ずやっていたかかないと、高速道路を使うとか、その車、先ほどから自動運転の話も出ていますけれども、こういった整備が七年後、十二年後に間に合わないようですと、国

が約束したこと、政府が約束したことが、七年後ですとすぐ分かりますので、見直しが五年後ですからすぐ来ます。なので、やはりもうちょっと、さっきの話ですと、その総体数、想定台数、置いていないという返答があったんですけど、ここはちょっとずさんじゃないかと思うんですね。

五年後じゃなくて、私の計算だと三年後にこの計画の大体四分の一ぐらいを目標にしていかなないと、ステーションもですね、多分スピードとしては、さっき分析やっているっておっしゃっていますけど、分析を計算すると間に合わないと思いますので、もう少しスピードアップする方向に行くかどうか、一年後辺りにもう一回質問させていただきますか。

さて、パーキングエリア、サービスエリア、高速道路、この点について質問させていただきます。サービスエリアをSA、パーキングエリアをPAとこう呼ぶのは大体浸透してきましたので、RVというのはなかなか皆さん何だかよく分からないということなんですけれども、快適に安心して車中で泊まることのできる場所という意味で、レクリエーショナル・ビークル・パークという名前が付いているそうなんですけど、車中で泊まれるということ、最近、コロナ禍で生活環境が変わって、車旅や車中泊といった新たな旅の考え方が広がっていますという、こういう説明があっ

たんですけれども、昔から車中泊というのはありまして、私なんか家族からそろそろ宿を取って泊まつたらどうだと、車で泊まらないでと言われるぐらい車中泊というのは前からやられたことなんです。

日本維新の会の衆議院議員の山本議員がこのRVPパークの設置に積極的に取り組むべきという質問をいたしました。道路局長が、車中泊ができる環境の整備が各地で促進されるよう、全国の道の駅また高速道路会社に対し、各地での取組事例、それらの効果や活用の可能な予算制度などを行って支援をしてまいりたいということで、情報提供いたしますというお返事をいただいたんですが、このパーク、RVPパークの設置に当たって活用可能な予算制度とはどんなものかを御説明していただきたいと思います。高速道路会社がサービスエリアにEVパークを設置する場合にも活用可能なものなのかどうか併せてお伺いします。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 衆議院では丹羽道路局長が答弁いたしました。ここでは私が答弁させていただきます。

委員御指摘のとおり、近年、これまで以上にアウトドアレジャーへの関心が高まっており、車旅や車中泊も新たな旅の考え方の一つであると認識しております。

四月五日の答弁では、道の駅において、設置主

体である市町村が観光施設などに車中泊用の駐車スペースを整備している例があることや、こういった取組に対し、社会資本整備総合交付金などが交付の条件に合致した場合に活用できることを念頭に、活用可能な予算制度等を情報提供することをお答弁したところでございます。

一方、高速道路のサービスエリア、パーキングエリアに車中泊できる施設を整備する場合に直接活用可能な支援制度は承知しておりませんが、サービスエリア、パーキングエリアに隣接する形で整備する場合は、地方公共団体と連携するなどして既存の予算制度を活用できる可能性はあるものと考えております。

国土交通省としましては、車中泊を推進している団体との意見交換、取組事例などの情報提供を含めて、サービスエリア、パーキングエリアにおいて車中泊できる環境の整備が促進されるよう、引き続き高速道路会社と協力して取り組んでまいりたいと思っております。

○石井苗子君 予算制度というのは確認できていないという理解で正しいですか。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

今大臣が御答弁申し上げましたSA、PAに隣接する形で整備する、例えばハイウェイオアシスというのが今既存にあるかと思えます。サービ

スエリア等近くで公園のようなものができている、そういった隣接する形で整備する場合には、都市公園のようなものでございますので、そういった場合には社会資本整備総合交付金が活用できるというふうに考えております。

○石井苗子君 つまり、道の駅なんかは、確認なんですけれども、社会資本整備総合交付金等が交付の条件に合致した場合だけ活用可能ということですね。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

社会資本整備総合交付金のその適用の対象というのがございますので、それにマッチしているものであれば交付することができるということでございます。

○石井苗子君 もう少し融通利かせて利便性を考えていただきたいと思えます。これ、とつても収入源としてはよくなるんじゃないかというふうに、私は具体的な例としては大変面白い政策だと思うんです。

先ほど、午前中から出ていた話なんですけれども、物流における自動運転の普及に向けた取組なんです。これ、様々な業界の方の思惑がいろいろと絡んできているので慎重に進めていただきたと思うんですけども、やはり、人間がいた方がいい場合、自動運転だけでは危ない場合と二つ

ある。電気とガソリンと両方で動くのがハイブリッドといえますので、人間とそれから自動運転とのハイブリッドという、この自動運転と人間のハイブリッドというのも考えていただきたいと思うんですね。

物流というのは国民生活や社会経済を支えるインフラですけれども、担い手不足やカーボンニュートラルへの対応というものも考えていかなければならない、いわゆる二〇二四年問題と言っておりますけれども、様々な課題に直面しているわけです。

この自動運転は有力な手段の一つであると認識していますけれども、その実現に向けて取組をどうやっていくのかということについて、大臣は具体的に例えばアイデアがあったらどのようなところから最初に着手していくのかということを、御計画として、将来像をちよつと御説明していただけますでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 自動運転につきましては、今大きく進展しているなというのを実感してまいりました。先週土曜日に永平寺町へ行きまして、いわゆる、その翌日の日曜日からいわゆる完全自動運転といましようか、レベル4の自動運転を一般の方を乗せて、永平寺に行かれる方を乗せてお金を取って自動運転されるというそのプロジェクトを一日前に行って見てまいりました。

これは人を乗せる場合でございます。

今の御質問は、まさに物流においてこの自動運転というものを大きく役立たせるべきではないか、具体的にはどんなアイデアを持っているかということの御質問でございますが、今、私、素人として私が個人的に具体的なものを持っているわけはございませんが、自動運転は、物流の担い手不足解消や物流の効率化に寄与することが期待され、課題解決の有効な手段の一つであると認識しておりますので、その実現に向けて取組を進めているところでです。

特に、高速道路においては、令和七年度、二〇二五年度頃のレベル4自動運転トラックの実現を目指し、来年度、二〇二四年度には、新東名高速道路において自動運転レーンを設定し、自動運転トラックの実証実験を行う予定でございます。

関係省庁とも連携して、この自動運転トラック、物流のいろいろな政策課題を解決するための自動運転トラックの実現を推進してまいりたいと思っております。

○石井苗子君 私は、自動運転もするときに、物流、トラックの物流ですね、これは人が働くというところから目をそらしてはいけないと思っております。人が働くということは、人間、自分も体があるわけですから、どんなことがつらくてどんなことが大変かというのは想像が付くわけです。

ただ、自動運転に関しては、残念ながら、世界中が今、自動運転が次の未来の物流を担うと言っていますけれども、想像をはせることはできないわけですね。

ですから、最初に、例えば荷主がという話が今日、午前中にもたくさん出てきました。そういう商売の在り方というものがあつたときに、彼らがその自分たちの職域を守るということに関してどのようなことを強いられていくのかということをよく見て、よく見てその自動運転化を着手していただきたいと思います。

国会あるいは国会議員がまず指針を決めて、どのような形で具体的な策をやっていくのだということを決めていかなければならない。目先のことから分らないのに、百年後まで永久に、令和九十七年、料金徴収期限を決めたというようなことを、この国会、今、私たちがいる国土交通委員会で決めたということであれば、この先ずっとここで決議、採択したことに責任を担うのだということになると思います。

時間なので、大臣に一言だけ、この無期限にした、永久有料として大差がなかった、なぜこのような期限を定める必要があつたか。さつきから必要性の質問をしておりますが、必要性があつたことに対して一言で議事録に残していただきたい。なぜ必要性があつたとしたかということです。期

限を定める必要はどこにあったかということをお大臣の一言でお願いいたします。

○国務大臣（斎藤鉄夫君） それは、これまでの有料道路に対しての考え方、その考え方を貫徹したからでございます。これからの必要な更新を行っていく、そのためにこれだけのお金が掛かる、それは確実に行っていく、そのためにここまで徴収させていただきます、しかしその後は徴収しませんという今までの考え方、これを貫徹したから今回こういう法案となりました。

○石井苗子君 ありがとうございます。百年ということでございます。

ありがとうございます。終わります。

○浜口誠君 国民民主党・新緑風会の浜口誠です。今日は高速道路の議論ということで、高速道路がやっぱり全国の国民の皆さんからもっと使いやすい道路にしていく、さらには日本の国力、日本の経済にもっと貢献できる高速道路にしていく、さらには地方の皆さんにとっても高速道路が、地方の活性化とか地方創生とか、地方を元気にするための高速道路にしていくために、やっぱり政治は知恵を出していく必要があると思います。

高速道路ができて六十年たちますけれども、これまでのやり方が本当にいいのかどうか、ここでパラダイムシフトして、全体最適を見て高速道路はどうあるべきかというのをやっぱり国交省は考

えるべきだと思います。それをやらないんだったら、もう国交省要りませんよ。それぐらいの大きなテーマを国土交通省の皆さんはこの高速道路行政をやることによって対応していかなきやいけない、そういう使命と責任があるということをまずは申し上げておきたいというふうに思います。その上で、ちよつと資料をまずは説明させていただきますかと思ひます。

まず、日本の高速道路、今の状況どうかということなんです、この資料の1は、NEXCOC三社、NEXCOW日本、中日本、東日本の三社の皆さんが約一年ぐらい掛けて、二十八億台、約二十八億台がどういう高速道路の走り方をしているのか、これ実際にデータ取っていたその実績です。大変時間を掛けて御協力をいただきました。本当に感謝申し上げます。

この資料を見ると、軽自動車、普通車、いわゆる一般の乗用車とトラック系とこれ分けて、実際の高速道路の利用状況です。これ、驚くべきことなんですけれども、乗用車の方はまあ分からぬでもないというところはありますが、二十五キロ以下でしか走っていないのが六一％です。要は、インターチェンジ二つ分しか走らないと。なぜこうなのかと、高速道路ってそんな道路だったつけど。トラックにおいても、二十五キロ以下が五六％です。もう半分以上はインターチェンジ二つ分しか

走っていないと。

もつと言うと、百キロ以下で乗用車系も九三％です、九割以上が百キロ未満。足立先生驚いてもう水までこぼしちゃった。トラック系でも、百キロ以下、八七％です。さらに、三百キロを超えて走っている車は、乗用車系ではたった〇・六、物流の要になっているトラックでさえ二・七％。こういう実態があるということ、まずは我々国會議員や国土交通省の皆さん、高速道路会社の皆さんも、現実はどうなんだということを受け止めてもらう必要があると。

じゃ、なぜ、高速道路って、もつと長距離乗るために全国のいろんな重要な都市を結んで、より速くより正確に人が動いたり物を運んだりする、そういう位置付けで造ってきたはずの道路が短い距離しか使われていない。足立先生、もつと高速道路インフラ整備すべきだと、そのとおりだと思いますけど、使われなかったら何の意味もありません、これは。幾らいい道路造ったって、使っていないで初めてその投資が生きる、そういうことだと思ひますので、そういう実態をまずはしっかり認識していただく必要があるというふうに思ひます。

資料の二枚目ですが、そうした中で、欧米と比べてどうなのかということ、簡単に資料の②で示しています。

一つは、高速道路はやっぱ使われていないですね。欧米に比べると六割程度の利用にとどまっていると。欧米はやっぱりもつと使っています。高速道路を使って有効活用して高速を生かしている。経済力においても、地方の活性化においても欧米は十分生かしていると思います。

今、対距離制料金という、何かもう権化のごとく対距離でなきゃいけないんだみたいなことを言っていますけど、この対距離制料金の料金も日本高いんですね。この対距離制料金がいいとは思わないんですけども、対距離で見ても、日本の一キロ当たりの料金というのは、日本の高速道路は乗用車で二十四・六円です。でも、欧米はもう十円切るような対距離の料金でやっています。もう二倍、三倍高いと、こういう実態があります。もう一つは、出口が非常に少ない、インターチェンジ間の間隔が非常に長いと。イギリスなんかは四キロって書いてありますけれども、アメリカだったら一キロ、二キロ走ったらもう出口あります。それぐらいの出口の間隔です。日本はもう十キロ、長いところだと二十キロです。非常に出口の間隔が長くて、渋滞にはまったら十キロ先まで行かなきゃもう出れないと。それが非常に渋滞を助長している、ドライバーにストレスを与えている要因の一つだというふうに感じております。そういう実態があるというのは、まずはしっか

り、ここにいる国交委員会の先生方にもしっかりと御認識をいただきたいと。こういう実態なのに、これを変えなくてどうするんだというのがこれらの議論だというふうに思っております。

そこで、私は、本会議でも定額制というのを提案をしているというお話をさせていただきましたけれども、高速道路会社の皆さんも今の対距離制料金の限界という課題は感じているんじゃないかなというふうに思います。

それはなぜかと。資料三を御覧いただきたいと思いますが、この資料は九州エリアにおけるいわゆる乗り放題プランというのを高速道路会社さんは提供しています。これで見ると、九州全域乗り放題プランというのがあるかと思えば、北部九州、西部九州、南部九州、この九州エリアだけで四つの乗り放題プランというのを提供しております。これは、今の対距離制料金だとやはりニーズに对应られないと、こういう裏返しではないかというふうに感じます。

じゃ、そこでお伺いしますが、全国でエリア限定乗り放題プラン、今、NEXCO三社の高速道路会社さんほどの程度のエリア限定の乗り放題プランというのを提供しているんでしょうか。今の実態を教えてください。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

高速道路会社で地方自治体、観光施設などと連携しながら商品開発しておりますが、令和五年の五月三十日現在でNEXCO三社で十六のプランがございます。

○浜口誠君 十六プランのうちコースは何コースあるんですか。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

コースの単位でいきますと、九十八コースございます。

○浜口誠君 これが実態なんですね。

じゃ、対距離制料金が基本だと、受益者負担、原因者負担、公平性の観点から対距離料金を基本にしているんだということを常々、国交省始め有識者の方も言われますけれども、こういう乗り放題プラン、対距離制が基本だと言いながら九十八のコースを設けている。これ、公平性の観点からどのように認識をされているのか。定額制だったら、僕が提案している定額制だったら何も文句言いませんけれども、皆さんは対距離制料金で公平な料金が対距離なんだと言っているながら、どんなこういうプランを実際は増やしてきていると。それは公平性の観点からどのように御判断されているのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

この観光周遊パスでございしますが、一定期間一定エリア、定額で自由に乗り降りできるということから、利用者によってこの利用距離の差が生じるものと認識しておりますが、この当該パスの利用希望する方が購入するものでございしますので、全ての高速道路利用者に対して一律に適用される定額制とは異なりまして、この当該パスの利用者の間で不公平感が生じるものではないのではないかとというふうに考えております。

○浜口誠君 苦しい答弁だというふうに思いますが、まあいいです。そういうプランが今は実際にあるというのは、ニーズがあるから、各高速道路会社さんもそれぞれシーズンによって地域によっていろんなプランを提供して、高速をもっと使って観光需要を掘り起こしましょうということをやっておられる、そのこと自体が悪いとは思いませんし、やっていただければいいと思います。ただ、そういうニーズを本当に今の料金制度は的確に捉えているのかと、そこに課題提起を私はさせていただいているということですね。

そこでお伺いしますけれども、高速定額制のメリット、改めて先生方にも、ちよつと資料の④、もうもう聞いて耳にたこができるわということでしょうけれども、言葉で言うのと、ちよつと、図表にまとめるとちよつと印象違いますので、改めてですね。

私は、ワンコイン五百円、乗用車だと五百円、もうバイクの方は二百円、軽はもう三百円ではないかと思っております。大型の車でいえば、大型車八百円、特大車、キャリアカーみたいな牽引するような車は千五百円ぐらいいいんじゃないかと。

そこは重量が違うので、いわゆる道路に損傷を与える、その重量の大きさによって料金によって料金を変えていくというのは公平性の観点からも必要だというふうに思っています。こういった定額制を入れることでどういうメリットがあるかと。

まずは、国民ですね。利用者の皆さんからすると、短距離のところは少し百円、二百円上がる方はいらっしゃるかもしれませんが、長距離利用は大幅に、ユーザの皆さんからすると、国民の皆さんからすると、これコストが、料金下がりますからメリット極めて大きいと思います。

さらに、産業界からすると、もうこれ物流コスト大幅に下がって、生産性一気に上がります。もう日本全体の競争力という観点からも、まさに高速道路は影響大きいですから、大動脈ですから、日本全体の競争力強化、産業界からこれ大歓迎されると思います。地方に工場を造るメリットが大幅に上がります。地方の皆さんもやってくれと、工場を誘致できると。物流の負担が大幅に減ることによって、一気に地方自治体もいろんな動きが活性化していくというふうに思います。

また、地方の皆さんは、観光需要もこれ大幅に起爆剤になります。旅行支援で何兆円使うよりもこの定額制、税金を使わずに高速料金定額制にした方が経済効果は一気に高まるというふうに思います。税は使わずともできますから。

こういう賢いやり方をなぜ大臣始め国交省はやらないんですか。できるんです、皆さんがやろうと決断すれば。できる政策をやらないのは、政治の不作為です。怠慢です。そう感じます。

さらに、政府は、先ほど言いましたように、税金使わずできます、定額制に。一気に下がります。これ、利用者負担で、高速を利用している皆さんの料金でカバーできますので、税金使わなくてもできるということになります。高速道路会社の皆さんから見ても、利用者増える可能性が非常に高いと。

まさに、それぞれのみんなが幸せになれる、ステークホルダーみんなが、ここには五つのステークホルダーの方いらっしゃいますけれども、全員がウイン・ウインの、まさに、嘉田先生、隣で、三方よしの滋賀県御出身ですけども、五方よしのこういった政策ですよ。これをやらないというのはもったいないと思います。今すぐできる、いや、あるいは、一年、二年掛けていろんな対策をやることによってもっとスムーズにできる可能性があるかと思えます。それをなぜやらないのか不思議

議でならないし、それをやらない国交省は、国民から見たら仕事してないというふうに思われてもやむを得ないんじゃないかと感じます。

そこで、ちょっと具体的な質問しますが、高速定額制にすると出口開放できるんです。今までいろんな議論ありましたけれども、もう料金は出口で精算しませんから、もう出口たくさん造れます。大きなインターチェンジ、構造物が要らなくなります。もつとシンプルな出口を欧米のように一キロ、二キロ間隔で造っていけば、渋滞があつたら、運転しているドライバーさんが、あつ、もうここで抜けようと高速から下道に出ただければいいと。

そこでお伺いしますが、今のインターチェンジ、あるいは先ほどスマートインターチェンジの話も出ましたけれども、こういった現状のインターチェンジ、スマートインターチェンジの建設の費用、どれぐらい掛けてインターチェンジ造っているのか、そして定額制にして、そういった精算をしない出口だけの、一般道にアクセスするだけの出口を造るときの建設費はどれぐらいになるのか、その二点を確認させていただきたいと思えます。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。  
スマートインターチェンジを含むインターチェンジの建設費につきましては、設置箇所の周辺の

地形、また高速道路の本線の構造など様々な条件に影響を受けるものでございまして、一概に幾らと申し上げるところが難しいところではございますが、その上で、本線に新たに接続させる形状で整備した上下線それぞれに出入口のあるフル形式のインターチェンジの場合、直近十年で供用した箇所の平均的な建設費は約四十六億円でございます。そのうち料金所は約七億円でございます。同様に、フル形式のスマートインターチェンジの場合、直近十年で供用した箇所の平均的な建設費、これは約三十億円です、そのうち料金所は三億円ということでございます。

また、委員御質問の一般道へのアクセス道路だけのシンプルな出口についてでございますが、類似の例として、例えばランプ二本分の建設費用に相当する無料の高速道路のハーフィンターチェンジ、これをフルインターチェンジ化する場合、現在事業中の三陸沿岸道路で三か所において事業しておりますが、それぞれの建設費は約二十億から三十億円ということになっております。

○浜口誠君 それはあれですか、最後のアクセス道路というのは三か所合計ということですか。二十億から三十億というのはどういう試算なのか、計算なのか、確認したいと思えます。

一つだけで、三つありますので、それ、一番低いのは二十億円ぐらいで、一番高いのが三十億円と。それぞれの地形によってやっぱり構造が変わってきますので、実績としてはこの三陸沿岸道路が一番データとして取れましたので、そのお答えをさせていただきます。

○浜口誠君 今、それぞれのインターチェンジの建設費用について確認をさせていただきました。最後のところは、地域によって違うということですから、もつと平たんなどところだったら、シンプルな出口であればそんな投資は感覚的に掛からないんじゃないかというふうに思いますので、この辺も引き続き調査研究をしっかりとさせていただきたいというふうに思いますし、また今後、我々としてもいろんな方から話を聞きながら皆さんとは議論もさせていただきたいというふうに思っております。

ただ、投資額として、やはり料金を取るということで大きな構造物のインターを造るというのはかなりの投資額が掛かるというのはこれ明らかだと、スマートインターでもそんなにするというふうには思っていないんですけど、かなりの額だなどいうのは改めて認識をさせていただきました。

この定額制の話をする、いつも政府側からの御答弁の中で、激しい渋滞が生じるからなかなかこういう定額制というのは導入が難しいという御

答弁をいただくことが多いです。じゃ、具体的にどれぐらいの渋滞がどのエリアで発生すると何か具体的なエビデンスを皆さん持たれた上で御答弁されているのかどうか、そこを確認させていただきたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

高速道路では、交通量が一定水準を超えた状況において、ブレーキや上り坂等による速度低下、これを契機として交通の流れが不安定となり、渋滞が発生すると認識をいたしております。

こうした渋滞の発生箇所につきましては、上り坂やサグ部、トンネル部で発生しているのは大体五〇%、全体の渋滞の五〇%が上り坂、サグ部、トンネル部でございます。それから、インターチェンジ等からの合流部で発生しているというのが全体の二〇%ぐらいでございます。それから、一般道路への接続する部分で渋滞が発生しているのが、これも二〇%ぐらいということでございます。あと、車線数の減少をしているところで発生する渋滞が一〇%、あと、料金所で発生している渋滞が約一%、こういうようなウェートになっております。

また、現状におきまして、長距離輸送を担う東名高速また名神高速などの主要路線、また大都市周辺部で渋滞が発生しております、令和四年の

一年間で十キロ以上の激しい渋滞が、例えば東名高速の上り線の大和トンネル付近では、上り坂が原因で平日四十三回、休日四十回ということがございます。それから、名神高速の上り線の一宮インター付近では、インターチェンジからの合流が原因で平日に十二回、休日に一回、また、中国道上り線の中国池田インター付近では、この接続道路側からの渋滞が原因で平日六回、休日十四回渋滞が発生しているところでございます。

○浜口誠君 質問を聞いていただけましたでしょうか。

定額制にしたときに激しい渋滞が起こるから入れないんだという、いつもそういう説明をされているのは、今は今の料金制度で発生している渋滞の中身をお答えされただけです。定額制にしたときに、じゃ、どこの区間でどれぐらいの渋滞になるから激しい渋滞が起こるという説明、答弁されているんじゃないかというふうに私たちは理解していたんですけども、現状を聞いているわけじゃないです。

定額制にしたときに、激しい渋滞ってどこでどれぐらいの距離の渋滞が発生すると見込んでいるから定額制は難しいという御答弁されているんだというふうに認識していたんで、その部分を答えていただけますか。

○委員長（蓮舫君） 誠実に答弁してください。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。肝腎なところを答弁していませんでした。

このワンコイン五百円定額制導入した場合は、高速道路の長距離利用者の料金が安くなりますので、長距離利用者が更に増えるということで、現在でも渋滞している主要な路線、大都市を中心に一層の、今現状以上に増えるのではないかとということを考えております。

○浜口誠君 長距離の利用者が増えてなぜ悪いんですか。そのために造った道路じゃないんですか。五キロ、十キロのために造った道路が高速道路なんです。そこ、もう一回確認します。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

やはり、高速道路、これにつきましては、やはり高速で走ることがやはり目的になっておりますので、やはり適度な交通容量、交通量で走るということがやはり大切ではないかなというふうに考えております。

○浜口誠君 道路局長、そもその高速道路の目的、あなた分かっているんですか、本当に。分かっておられないと思います。

参考人の方のお話、聞かれましたよね、ずっと。近藤参考人からも、渋滞は悪いことはない、と、それだけ高速道路へのニーズが高いということだから、そのニーズにちゃんと応えられるよう

に、四車線で渋滞するんだったら六車線にする、あるいはそこに出口が必要であれば出口を新たに新設する、そういう形で国民の皆さんが高速を使いたいというニーズにしっかり応えることが重要だ。

民間企業でも、何か新しい機能を追加する、新しい製品を出すときに、売れるから新しい機能の追加やめようなんて民間企業ありませんよ。その機能を追加して売れるんだったら、生産能力を高めてお客様のニーズに応えていこうと、そう考えるのが本来の企業の責務です。高速を使う長距離の利用者が増えると困るからそういった料金は入れない、それ本当に国民の皆さんに説明できますか。私は説明できません。

大臣、どう思われますか。

○国務大臣（斎藤鉄夫君） 先ほどの道路局長の答弁は、渋滞ということについての答弁でございまして、現在これだけ渋滞をしている、で、今回もしワンコイン制度、定額料金制度をすれば、それに加えてこういう形で渋滞がするということが答弁したところでございますので、御理解いただきたいと思います。

私自身、その今の議論を聞いておりまして、浜口委員とはこの委員会ですいろいろな問題についてこれまでも討論を重ねてきたところでございまして、基本的に、これは私自身の個人の考え方で

もございまして、それから各種有識者会議でのその一定のコンセンサスとして、やはり高速道路については対距離制を基本とするという考え方でございまして。それは、やはり速達性、安全性等、高速道路の持っている大きな有利性、この有利性をたくさん使う人がたくさん負担すると、こういう考え方に基づいているわけでございます。

例えば鉄道でも青春きっぷのようにエリアで定額のものもございまして、基本的には、特急や速達性のある優等列車を使う場合は、運賃そのものもそうですが、そのサービスに応じた料金を負担をする、それが公平だというのが現在の考え方だと私は思います。

そういう意味で、どういう形が公平なのかということについては本当にこれからも議論を進めていかなくてはならないと思っておりますけれども、今の我々のこの今の料金制度は対距離制が公平な負担につながっていると、このように考えているところでございます。

○浜口誠君 大臣、ありがとうございます。

でも、実態は先ほど資料一に示したとおりなんです。短い距離しか国民の皆さんは高速に乗られていないという実態があるんですね。そこはなぜなのかというのをしっかり真因追求していかないと、本当にもつたいないですよ。これだけ全国にシームレスに高速をつなげて整備してきたの

に、この財産が、全国の国民の財産が生かされていないと、そこにやっぱり課題意識を持っていただきたいと思えます。

とりわけ、地方の方が見たときに使えばいい高速道路ですよ、対距離料金というのは。だからこそ乗らないんですよ、長い距離を。もつたいないと思いませんか。僕はもつたいないと思います。

海外はこういう高速道路をもつと乗りやすい料金にして、スイスなんかあれですよ、ビニエツト制といって、年間日本円で五、六千円の年間定額制です。年間五、六千円でもう乗り放題です。そういう工夫しながら、全国の国民の皆さんの財産をもつと有効活用して日本の経済や国力や地域活性化につなげていこうと、こういう工夫や努力を重ねていくべきだと思います。

六十年続いたからそれがいいとは限りませんね。時代も変わってきていますし、求められるものも変わってきています。そうした中で新しい改革、新しいチャレンジをすることが国土交通省の皆さんの役割だと私は思っています。有識者の方の中にはそういう意見があるかもしれませんが、私も幅広く国民の声を聞いてください。アンケートやっているんだしたら、国民の皆さんにどういう料金がいいですかと具体的に聞いてください。有識者の方だけじゃなくて、幅広く国民の皆さんの意見も聞いていただきたいと思えます。

もう一つお伺いしますけど、いつも定額制等の提案をさせていただくと、他の交通機関への影響あるいは安定的な債務返済が難しくなると、この二つも必ずと言っていいほど、難しい、できない要因として挙げていただいております。

じゃ、具体的にどの交通機関にどれだけの影響が出るのか、債務返済に対してどういった具体的な影響が出るというふうに考えておられるのか、その点確認したいと思います。

定額制でも、今のNEXCOC三社の料金収入、約二兆四千亿円です。二兆四千亿円の収入を、料金収入を確保する定額の組合せというのは、先週の近藤参考人からは、乗用車四百円、軽三百円、大型車千五百円、特大車二千五百円、これでいけば、今の利用の割合を考えれば二兆四千亿円の収入は確保できますと。収入確保できれば債務返済には影響はないというふうに考えますけれども、その点も含めて、他の交通機関への影響、そして債務返済への影響、具体的に数字等でお示しいただきたいと思えます。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

他の交通機関への影響、また債務返済が難しくなるその具体的な例ということでございます。

まず、他の交通機関の影響でございますが、平成二十一年に休日上限千円導入した際には、他の

交通機関の利用者が減少して収入も減少しております。

具体的に申し上げますと、鉄道では、ゴールデンウィークにおける輸送量が九州新幹線の新八代から鹿児島中央間で約一％減少、また内房線の特急列車で約一四％減少しております。また、フェリーでございますが、乗客数が九州―阪神間の航路で約二三％減少してございます。これが他の交通機関への影響の例示でございます。

また、この債務返済への影響でございますが、軽自動車、料金を軽自動車等三百円、普通車を五百円、中型車、大型車を八百円、特大車を千五百円とした場合とする定額制を導入した場合、平成三十年度の車種別の通行台数を基に試算いたしますと約八千五百億円の減収となっているというところで、こういう結果がでございます。

○浜口誠君 ありがとうございます。

鉄道への影響、全くないとは言いませんけれども、やはり、先ほども申し上げたとおり、それぞれの物流モードの強みを生かしながら、日本全体の交通体系をどう考えていくのかというのは、ほかの先生方からも御指摘ありまして、これ大変重要な視点だと思えます。

ただ、高速道路は高速道路でまだまだ活用の余地ありますし、地方から見るときに、もっと使ってほしい、使いたいんだというニーズも絶対高い

というふうに思っておりますので、この高速道路をもっと活用していくためのあるべき料金とは何ぞやというところをしっかりと国交省としても考えていただきたいと思います。

そもそも、高速自動車国道法の第四条とかには、政治、経済、文化の特に重要な地域を連絡するのが高速道路なんだと、道路法第一条には、公共の福祉を増進するものが高速道路なんだという、こういった高速道路の意義や目的を最大限生かすための料金のあるべき姿というのは、私が提案している定額制含めて、いろんな条件でいろんな料金制度で緻密なシミュレーションを是非やっていただきたいと思えます。その結果を基に議論をしていくことが大変重要だというふうに思っておりますので、是非、委員長、この委員会に、いろんな料金体系でシミュレーションしたものを委員会の方に政府から提示いただくことを求めているかと思えますので、委員長のお取り計らいをお願いしたいと思います。

○委員長（蓮舂君） 後刻理事会で協議いたします。

○浜口誠君 その点に対して、シミュレーションの実施について大臣の方から一言だけ御答弁いただければと思います。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 定額制に基づいたGDPや渋滞、他の交通機関への影響、料金収入の

推計のためのモデルの構築や推計の実施には多額の費用と時間を要すると認識しております。しかしながら、委員からの御指摘も踏まえ、まずはどのような試算方法が可能かどうかも含め、高速道路会社に相談しつつ検討したいと考えております。

○浜口誠君 是非しっかりとしたシミュレーションを行っていただいて議論を深めてまいりたいと思いますので、よろしく願います。

ありがとうございます。

○田村智子君 日本共産党の田村智子です。

二〇一二年に発生した笹子トンネル事故の解明は、本法案審議の前提です。十五日の本会議で、NEXCO中日本は、二〇〇九年度に行うはずだったコンクリート板撤去工事を中止していた、事故の三か月前に予定していたボルトの打音検査も取りやめていた、それがなぜ、誰の判断によるものなのかといただきましたが、斉藤大臣は、調査・検討委員会において報告されているとの答弁でした。

その調査・検討委員会の報告書には、二〇〇九年には笹子トンネルリフレッシュ計画として、天井板撤去を含めた換気方式の変更を検討したが、長期間通行止めなどの社会的影響を考慮し、計画を変更した。また、打音検査は、JR交差部など第三者被害が想定される箇所の点検を最優先とし、

点検の全体計画を見直した。これだけなんです。これ、解明と言えるでしょうか。

長期間通行止めの社会的影響とは何か、安全性確保との関係でどのような検討がされたのか、点検の全体計画の見直しの理由、その内容、それが笹子トンネルの打音検査を中止する根拠となり得たのか、これらはどのように解明されたのか、お答えください。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

お尋ねの天井板撤去の検討に当たって、長期間の通行止めなどの社会的影響を考慮した点につきましては、高速道路における天井板構造による換気方式のトンネルについては、笹子トンネル事故前より、自動車の性能向上などに伴う一酸化炭素やばい煙の排出量の低下により、自然換気やジェットファンによる換気方式へ変更するための工事を順次行ってきたところでございます。笹子トンネルについても、同様の理由で換気方式の変更を検討したところ、天井板の撤去に長期間の通行止めが必要であることが判明したため、天井板の撤去を前提としない計画へ見直したと聞いております。

また、点検の全体計画見直しにつきましては、当時、東名高速においてJRの架線上へ道路構造物の一部が垂れ下がる事故が発生したことを踏ま

えまして、道路構造物に対する安全確認作業に当たっては、この第三者被害が想定される高速道路本線内の道路空間などを最優先としておりました。これに伴いまして、笹子トンネルにつきましては、天井板内の足場設置による近接目視点検に代わり、トンネル内の利用者へ直接影響のある範囲からの剥離を点検するために、トンネル内の内装板や手すりについての近接目視点検に見直しを行ったと聞いております。

いずれの判断も、中日本高速道路会社が道路整備特別措置法の規定によりまして自らの責任で維持修繕などの判断をされたものであると考えております。

○田村智子君 あの報告書というのは、物理的にどうやって落下が起きたのかというのはすごい詳細に調べられているんですけど、人災としか言いようがない、今の説明聞いたって。その部分についての解明は本当にないんですよ。

笹子トンネルの建設は一九七七年、建設省、道路公団の時代です。道路公団は、二〇〇五年の民営化前に十九本のトンネルで天井板を撤去しています。これは、何らかの計画に基づいてのことでしようし、笹子トンネルも対象になっていたのではないかと、こういうふうには考えざるを得ないんです。

そうすると、道路公団時代、笹子トンネルの天

井板撤去を担当する部署や計画、これはなかったのか、それは民営化時にどのように引き継がれたのか、答弁できるでしょうか。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

お尋ねのこの日本道路公団時代における天井板の維持修繕の担当部署は、保全交通部及び施設部であると中日本高速道路会社より聞いているところでございます。

また、なお、日本道路公団時代において、公団における笹子トンネルの天井板撤去に関する検討計画について詳細は把握しておりませんが、笹子トンネル天井板崩落事故発生前においては、道路公団時代も含めて、天井板構造のトンネルについて、個別に通行止めによる社会的影響などを総合的に勘案して撤去の有無を判断してきたと高速道路会社からは聞いております。

○田村智子君 NEXCO中日本は、笹子トンネル事故が起きるまで同社管内の五本のトンネルで天井板撤去全く行っていません。一方で、NEXCO西日本は、民営化後、関門トンネルなど十五本のトンネルで天井板撤去をした。二〇〇六年にはアメリカで天井板崩落のビッグディグ事故が起こり、危険性は国交省も道路会社も十分認識していたはずなんです。それなのに撤去計画をわざわざ中止した、それがなぜなのかと遺族は今

も問い続けています。

NEXCO中日本、維持管理コストを民営化までに三割カットし、民営化後も更なるカットを行うと各種文書で公表をしていました。コストカット、経営優先が骨の髄まで徹底されていた会社です。長時間通行止めが経営に与える影響、打音検査のコストカットを安全確保の上に置いた。目先の利益で安全を犠牲にした。そして、国交省も重大な計画変更を道路会社任せにしていた。これらが防げたはずの笹子トンネル事故を起こした、そういう要因ではないかと考えますが、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣（斎藤鉄夫君） 高速道路における天井板構造による換気方式のトンネルについては、笹子トンネル事故の前においても、自動車の性能向上などに伴う一酸化炭素やばい煙の排出量の低下により換気基準の見直しが行われ、自然換気やジェットファンによる換気方式への変更をする、変更を行うために工事を順次行ってきたところで

す。具体的には、中日本を含めた高速道路会社においては、笹子トンネル天井板崩落事故発生前より、個別に安全性を確認した上、通行止めによる社会的影響などを総合的に勘案して撤去の有無を判断してきたと高速道路会社から聞いております。

また、お尋ねがありました民営化に伴うコスト

縮減については、安全性を確保する前提の下で単価や組織などについて見直したものであることから、この事故の原因であるとは認識しておりません。なお、事故後に設置した有識者による調査・検討委員会において原因究明を行った結果、天井板の落下原因について、一、トンネル完成当初からボルト接着部周りに要因が内在していたこと、二、経年的な影響を受けて天井板の落下に至ったことが指摘され、また、三、中日本高速道路会社の点検体制も不十分であったとの報告がなされ、中日本高速道路会社において、他の同様のトンネルの天井板等の撤去、適切な頻度、機会、方法で点検の実施などの再発防止の徹底に取り組んできたところで

す。また、民営化から十年後の平成二十七年に有識者会議で取りまとめた高速道路機構として高速道路会社の業務点検の結果、高速道路機構と高速道路会社は、民営化の目的に加え、安全、安心など民営化時に明示されていない役割も含め、これまでに以上に社会的役割を果たすことが必要との御意見を有識者からいただいております。

こうしたことも踏まえ、国土交通省としましては、高速道路会社が自らの責任で維持修繕、更新などを行うことが基本と考えており、引き続き高速道路会社を適切に指導してまいりたいと考えています。

○田村智子君 いや、検査が不十分だったの一言で終わっちゃうというのが、何で検査が不十分だったかが一番問われなければならないことだと思うんですよね。

NEXC O 中日本、遺族向けの説明に用いているのは、安全性向上に向けた取組みという表紙を含めて僅か十二ページの文書のみなんです。大臣は真摯な対応をしていると思うんですけど、これが真摯な対応とはとても思えない、だから遺族が説明を求めているという状況です。私はやはり、NEXC O 中日本に、その検査の体制不十分だった、何でそうなったのかと、ここまで踏み込まなかったら、これ防げた事故ですから、その認識に立った検証というのを引き続き求めたいと思います。

高速道路の更新、危険箇所への大規模修繕、これ今もそれぞれの道路会社が適切に大臣言われた。でも、道路会社任せにしているのは利用者の命の安全守れなかったんですよ。それが笹子トンネル事故なんですよ。国交省は事故後、老朽化についての総点検の指示をしました。しかし、その後の対策はやはり今も民間任せなんです。

私は、高速道路の維持修繕、更新について中長期の計画を国と道路会社で共有し、適切に維持修繕、更新の事業を行っているかどうか道路会社を国がチェックする、こういう仕組みが必要だと思

う。大臣、いかがですか。

○国務大臣（斎藤鉄夫君） 高速道路会社が行う新設及び大規模更新を含めた改築については、道路整備特別措置法の規定によりまして、国土交通大臣の許可を受けて事業を行うこととされております。

一方、道路の維持修繕、災害復旧、更新につきましては、道路法及び高速自動車国道法の規定に基づきまして道路管理者が行うこととなっております。特に高速道路会社が国土交通大臣の許可を受けて新設し、又は改築する高速道路に関しては、道路整備特別措置法の規定により高速道路会社の責任で維持修繕などを行うこととされております。

お尋ねがありました高速道路会社が行う維持修繕、更新などの内容については、一部の大規模なものを除き国が個別に内容をチェックする仕組みにはなっていないところです。なお、国においては、笹子トンネル天井板崩落事故を教訓として、平成二十五年を社会資本メンテナンス元年と位置付け、道路法を改正して、五年に一度の頻度での点検を義務化したところです。

国土交通省としましては、二度とこのような痛ましい事故が起こらないよう、将来にわたる安全安心な道路ネットワークの確保に向けて、引き続き高速道路会社を適切に指導してまいりたいと考えています。

○田村智子君 仕組みがないという答弁が長かったんですけど、ないのが分かっているからつくれと求めているわけなんです。

そもそも、老朽化道路の更新費用を見込まずに道路公団民営化のスキームをつくったこと、政治的な責任も問われるわけです。二〇一四年道路特措法等の改定は、老朽化した道路の更新費用約四兆円を確保するため料金徴収期間を十五年延長するという、そういう法案でした。しかし、その後国会への説明もなく国交省の審議会の方針を変更して新規道路建設にも料金収入使えるようにした。午前中、鬼木議員も質問していましたけれどもね。資料の一というのが、その二〇一四年法改定後の新規事業の一覧なんです。東京外環道の東名ジャンクション―大泉ジャンクション間の僅か十六・二キロに約七千六百億円の追加を始め、総額二兆円以上、新規事業に料金収入が充てられました。二〇一四年法改定は、笹子トンネル事故を受けてのものであります。これは、私も国会と利用者に対する裏切りとも言えるものだと思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

二〇一四年の法改正において、債務を確実に返済するという方針を堅持しつつ、その時点で明らかとなった更新事業、これを確実に実施するため、

料金徴収期限を十五年延長したところでございませぬ。その際、新設、改築に係る債務につきましましては、民営化の趣旨を踏まえ、引き続き二〇五〇年までには返済する方針を堅持すること、また二〇五〇年以降の料金収入は新規建設事業に充てることなく更新事業のみに充てるとの趣旨の答弁があったと認識をいたしております。

その後、阪神高速において、二〇一七年の近畿圏の新たな高速道路料金の導入時に、地方自治体から、追加的な料金負担分などについてネットワーク整備に充当すべきとの意見をいただきました。また、二〇一六年の熊本地震を始めとした災害の激甚化、頻発化を踏まえた高速道路の機能強化を求める社会的要請の高まりから、NEXCOにおいて、二〇二〇年に地方自治体から、二〇五〇年以降の料金収入の一部をネットワーク強化に活用すべきとの意見をいただきました。

これらの地方公共団体の意見を踏まえまして国土幹線道路部会で御議論いただいた結果、受益のある世代間の負担の公平性などの観点から、二〇五〇年以降の料金収入について、更新事業を優先した上でその一部を追加事業に充当することとしております。

この幹線道路部会での議論、また追加事業を含む事業許可の内容につきましては、情報を公表することなどにより、透明性を確保するよう努めて

いるところでございます。

引き続き、国民の皆様には御理解いただけるよう、丁寧の説明をしまいたいと考えております。

○田村智子君 ちよつと答弁長過ぎます。時間短いのです。

この法案では、さらに、二一五年までという料金徴収のスキームを示しながら、更新事業と新規事業の規模さえ出していませんよ。

二十三日の参考人質疑で、社会資本整備審議会のメンバーも務めた根本敏則参考人が、料金徴収期間と道路事業のシミュレーションを説明されました、資料の二枚目ですね。更新事業を年間八百億円と見込むと同時に、暫定二車線区間の四車線化、東名高速六車線化の事業費、人口推計に基づく料金収入などの要素を検討したということです。このシミュレーションも、費用の多くは新規事業となることを想定していることが分かります。

更新事業年八百億円、この根拠を質問いたしましたが、根本氏からも、具体の資料がNEXCOや国交省から示されていないと、耐用年数からの試算だという回答がありました。そして、将来これぐらいの更新投資があるということを大ざっぱに見通すことも大事な仕事だという指摘があったわけです。

ですから、国交省が示した八・三兆円分の更新、これ年間事業費の見込み、また、進化事業、新規

事業の事業支出、料金収入、これらの推計を出して法案審議をやるべきなんです。ちよつと答弁長いから、ここ答弁要らないです、出さないから、これね、出してほしい、たとえ通ったとしても。

本会議では、更新事業が新規建設よりも優先するその法律上の担保はあるのかと私聞きました。大臣の答弁は、業務実施計画の許可の要件として、更新事業により、貸付期間満了の日においても道路構造が通常有すべき安全性を有すると見込まれることを法律に規定していますと、これにより、法令上、必要な更新事業が優先して実施されることとが担保されていますと。これ、分かりましたか。全く分かりませんでした、何を意味しているのか。認可申請は個別事業ごとなんです。そうすると、その個別に上がってくる認可申請に対して、その優先順位が更新事業になるよと、老朽化対策が必ず優先されるよと、そういう担保がどこにあるんですかと聞いています。いかがでしょうか。

○委員長（蓮舂君） 簡潔にお願いします。

○政府参考人（丹羽克彦君） はい。

お答え申し上げます。

更新事業は適切に実施されなければ高速道路の安全が確保されないことから、今回の改正法案により確保される財源については更新事業に優先して充当することとしております。

このため、高速道路路機構が作成する業務実施計

画を国土交通大臣が認可する際の要件として、更新事業により、道路の貸付期間満了日においても道路構造が通常有すべき安全性、これを確保、有すると見込まれることを高速道路機構法に規定している。

これによりまして、重大な損傷が発生し更新が必要となっている箇所について更新事業を実施する計画となっていない場合、業務実施計画が認可されない仕組みとなっております、法令上、必要な更新事業がこの進化事業に優先して実施されることが担保されているところでございます。

○田村智子君 それじゃ、具体的に聞きます。

東京外環道を挙げます。二〇二〇年の事業再評価で総事業費は七千六百億円増えて二兆三千五百七十五億円に跳ね上がりました。高速料金が追加事業費に充てられたと。七千六百億円というのは私が示した資料のこの四車線化、これ、北海道から九州まで四車線化、二十区間百六十九・七キロになるんですけど、この事業総額よりも多いんですよ、僅か十六・二キロで。

BバイCは、再評価で一・〇一まで下がった。調布での陥没事故はこの後に起きた。今後も長期にわたって難工事が続く。現段階では総事業費を見通せる状況にないと国交省は説明する。BバイCが一を大きく下回るのはもう必然です。

先ほど公明党さんの質問の中で、いろんなBバ

イCだけじゃなくて、社会的な影響、住民の生活とかというのもあったんですけど、それは、地盤を崩壊させ、社会的に大きな悪影響も与えているわけですよ。それでも、この金食い虫そのものの東京外環の建設見直しはしないんですよ。

これで、何で老朽化、安全対策に優先的に費用が充てられるということになるんでしょうか。どうですか。

○政府参考人(丹羽克彦君) お答え申し上げます。

更新事業につきましては、これから、今既に老朽化の対策を取らなければならぬ箇所、またそれと同じ構造、基準で今後蓋然性がある財源、これを確保するための、その更新のための財源を確保しているところでございますので、この更新事業は着実に進むものと考えております。

○田村智子君 その更新事業のためだということお金が七千六百億、東京外環につき込まれているんですよ、何の担保もないということなんですよ。

長谷川茂雄参考人は、造った後のメリットより費用の方が高いのは普通の民間会社では事業としては採用されないと、国の事業も同様の視点で検証すべきだというふうに述べましたが、そのとおりだと思います。しかも、東京外環道、国直轄事業にもなっていて、料金徴収では建設費用を償還できない。では、その更新費用はどうなるんです

ようか。幾らと見積もって、その更新費用負担のスキーム、造るのも料金徴収ではできないんですよ。じゃ、更新はどういうスキームになるんですか。

○政府参考人(丹羽克彦君) お答え申し上げます。

事業評価上、その更新事業費、どれぐらいになるのかというのは、今の事業評価のマニュアル上は見積もらなくてもいいということになっております。

○田村智子君 これ、スキームもないですよ。建設費用さえ料金徴収じゃ賄えないんですから。

一九八七年策定の四全総で約一万四千キロメートルの道路ネットワーク構想が示されました。東京外環道もここに含まれていた。しかし、費用が掛かり過ぎる、住民の反対運動も強い、四半世紀凍結されていた。ところが、当時の石原都知事と副国交大臣の視察によって突然事業化への動きが始まったんです。

大臣は、四全総全ての整備を決定するものではなく、個別に事業申請を認可するのだと、地域高規格道路や四車線化も同じだという答弁をされました。しかし、これでは造り続ける構造の維持でしかありません。もうシールドマシンを持つ大企業は掘り続けることで利益を上げているんだと、私は東京の道路建設を見てつくづくそう思い

ますよ。

人口推計、一極集中の解消、モータリシフト、高速道路は老朽化対策を最優先に、こういうことを総合的に考えていけば新規事業の総量規制が求められることになるんじゃないかと思いますが、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 今回、料金徴収期限の、期間の期限を付けたということ自体、造り続けるということではないということを表しております。

いまだに未開通区間が残されております。また、開通区間の約四割が暫定二車線区間であることや、これを補完する道路ネットワークが不十分であることなどにより、都市間移動の速達性や安全性、災害に対する強靱性などに課題があるものと、このように認識しております。

このため、既存施設の老朽化対策とともに、必要な道路整備を着実に実施していく必要がありますが、実施に当たっては新技術などを活用したコスト削減を図るなど効率的に実施していくことが重要と考えております。是非御理解を賜りたいと思います。

○田村智子君 なかなか理解できないのでね。この本法案は、二一五年まで料金収入による新規建設のスキームがつくられてしまうんですよ。附則第六条で五年後用途の検討を政府が行うという

ふうにしていきますが、せめて五年ごとに法案によって国会での検証を行うべきだと思います。

二一五年まで高速道路事業が、国会からも、国民や利用者から見てブラックボックスにしないためにこれ絶対必要だと思いますが、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 今回、改正法附則六条に基づきまして、政府では、施行後五年を目途として施行の状況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こととしております。今日も午前中からいろいろな御議論がありまして、ここについてはきちっと、有料道路制度をどうするのか、その時々々の国民の意見も聞きながらきちっと議論をしていこうということになっております。国会でしっかり御審議いただくことになると思います。

○田村智子君 そうおっしゃるなら、更新事業の見込み、それから新規事業、進化事業、どういう事業量を見込んでいるのか、せめてそれぐらいの資料を、法案今日可決した後もですよ、これ私を出してほしい。委員会への提出を求めたいと思います。

○委員長（蓮舫君） 後刻理事会で協議いたします。

○田村智子君 例えば、ミッシングリンクの解消などという道路造り、これも進んでいますけれど

も、渋滞解消を理由として一時的にそうなっても、結局東京などへの一極集中がどんどん進んでいたら、まさに一時的でしかないんですよ。

これは本当に道路このままでいいのかと、まだ造り続けるのかと、こういうことを含めた総合的な検証、これを求めて質問を終わります。

○木村英子君 れいわ新選組の木村英子です。本日は、道路整備特別措置法の改正案による高速道路の料金徴収期間の延長について質問いたします。

今回の改正案は、高速道路の料金徴収期間を二一五年まで延長しようとするものですが、九十二年後に債務を返済した後には無料になると言われています。なぜそこまで高速料金の徴収期間を延長しなければならないのか、その理由についてお答えください。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

高速道路については、我が国の経済活動や国民生活を支える重要なインフラでございます。その機能を将来にわたって維持するとともに、社会的要請を踏まえて進化する必要があります。

平成二十六年の法改正で料金徴収期限を十五年延長し、更新に着手しておりますが、平成二十六年七月から開始した法定点検により新たに更新が必要な箇所が相次いで判明しております。この

更新に必要な財源を確保することは喫緊の課題でございます。また、交通事故が集中する区間、さらに災害時の通行止めリスクの高い区間における四車線化など、社会的要請を踏まえた優先度の高い進化事業にも速やかに取り組む必要がございます。

○ 一般の改正法案につきましては、新たに更新が必要と判明した箇所に加えまして、今後更新が必要となる蓋然性の高い箇所を含めた財源を確保できるよう、料金の徴収期限を現行法の二〇六五年から五十年延長した二一五年に設定したものでございまして、更新事業を優先しながら、進化事業も加えつつ、必要な事業を実施してまいります。

○ 木村英子君 国交省は、二一五年には債務を返済して返し終わり、無料化すると言っていますけれども、完済した後も維持管理費は当然掛かるわけですから、大体幾らぐらいになるという予想でしょうか。

○ 政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

高速道路の維持管理や修繕は永続的に必要なものでありまして、将来の費用については、技術の進展などに伴って減少が期待される一方、構造物の損傷状況などによって変動するため正確に予測することは困難なものと認識しておりますが、毎年一兆円程度が必要と想定しております。

なお、維持管理や修繕は永続的に必要なため、負担の在り方を含めた将来の有料道路制度については、有識者などの御意見も丁寧にお伺いしつつ、道路交通を取り巻く環境の変化なども見据えながらしっかりと議論していきたいと思っております。

○ 木村英子君 今、今後有識者を交えた議論をしていくとおっしゃっていましたが、完済後も必要経費というのは掛かるわけですが、無料にするという約束、これが守られるとは私としては到底思えません。

日本の高速道路の債務は、当初は三十年で返すと言っていました。その後、一九九二年に四十年間、一九九九年には四十五年間に延長し、さらに二〇〇五年には、民営化された後、二〇五〇年まで返すと言っていました。二〇一四年には十五年間も延長されました。どんどんどんどん延ばされて、今回の改正案では五十年延長され、九十二年後という想像し難い年月となっております。

道路は、国民にとっての社会活動のために不可欠なインフラであり、租税などで整備を行い、誰でも無料で利用できるという無料公開の原則があります。高速道路などの有料道路はこの無料公開の特例と位置付けられています。国は何度も延長を繰り返している中で、本当に二一五年には無料になるのでしょうか。

○ 政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

す。

平成二十六年の法改正において料金徴収期限を十五年延長し、更新に着手いたしました。この附帯決議では、永久有料にすべきという御意見と無料化すべきという御意見の両方がございました。一般の改正法案では、現行法を踏襲し、従来と同様に料金の徴収期限を設定したものでございまして、債務完済後には従来と同様に無料開放する仕組みとなっております。

この料金徴収期限につきましては、一般の改正法案における制度の下、今後必要となる蓋然性の高い更新需要に対応するため、人口減少などに伴う交通量減少など、現時点における見直しも踏まえまして二一五年とする必要があると考えております。

国民の皆様に対しまして、一般の改正法案の目的、料金徴収期限を設定した理由などについて引き続き丁寧に説明し、御理解がいただけるように取り組んでまいりたいというふうに考えております。

なお、現時点において具体的に見通すことができないような革新的な技術開発など、道路交通を取り巻く環境に大きな変化が見込まれる場合には、高速道路における負担の在り方など、有料道路制度の見直しを行っていく必要があると認識をいたしております。

○木村英子君 しかし、改正されるたびに、大規模な修繕計画を提示した上で、完済すると政府は言い続けています。

九十二年後の社会情勢が今予想も付かない中で、現在自動車を使っている人にとっては無料化になった後の恩恵を受けることはありませんから、当然信用することはできません。現役世代の負担をこれ以上重くしないためにも、高速道路の料金については国費を使って無料にすべきだと考えますが、いかがでしょうか。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

高速道路の負担の在り方については、例えば、平成二十六年の法改正で料金徴収期限を十五年延長し、更新に着手した際の附帯決議で無料化すべきと永久有料にすべきと両方の御意見があったように、税負担と利用者負担の双方の意見があるものと認識をいたしております。

今般の改正法案の検討に当たりましては、更新などに必要な財源の確保策について、国土幹線道路部会が令和三年八月にまとめた中間答申を踏まえ検討を進めてきたところでございます。

この結果として、今般の改正法案におきましては、財政事情が厳しいことなどから現時点での税負担は困難であることに加え、高速道路は一般道路と比べ速達性などのサービス水準が高いことか

ら、利用者負担により財源を確保することとしました。

その上で、現下の社会情勢から、料金水準の引上げは直ちに利用者の理解を得ることは困難であることに加えまして、更新により耐用年数が延び、将来世代にも受益があることを踏まえ、料金の徴収期間を延長することにより、引き続き利用者負担をお願いするものでございます。

高速道路を直ちに国費により無料化するためには、高速道路機構が現在保有する約二十六兆円の有利子債務と現在の償還計画に含まれる更新に必要な費用など、利用者負担ではなく税負担とする必要がございます。この約二十六兆円という多額の債務を直ちに税負担で返済することはなかなか難しいことに加えまして、更新は将来の世代にも受益がございますして、これら現役世代の税負担だけとすることは世代間の公平性の観点から課題があることなどから、直ちに高速道路を無料化することは困難であるというふうに認識をいたしております。

なお、先ほどもお答えしたとおり、維持管理、修繕は永続的に必要なため、負担の在り方を含めた将来の有料道路制度については、有識者などの御意見も丁寧に向いつつ、道路交通を取り巻く環境の変化なども見据えながら、しっかりと議論していきたいと考えております。

○木村英子君 直ちに無料化することは困難というふうに今お答えされましたけれども、このまま無料化を先延ばしして料金の徴収期間を延長するということは、やはり国民の負担を考えると納得できませんけれども、なぜならば、日本の相対的貧困率は、二〇一八年時点で一五・七％あり、約二千万人と言われています。高速道路の料金については何度も延長を繰り返しており、料金を取るのが当たり前というふうになっていますが、このまま延長をした場合、現在生活に困っている人からすれば、旅行などに使う場合、有料の高速道路を使うよりも、生活費を考えて一般道を使わざるを得ない人も増えてくると思います。

資料一を御覧ください。少し前になりますが、二〇一四年にJAFが行ったアンケート調査によると、自動車ユーザーの九割以上が高速料金を高いと感じています。また、資料二では、ドライブ旅行の際に負担に思うものとして、一位が高速道路・有料道路通行料で七六・二％、二位のガソリン代が六九・五％となっております。JAFは、二〇一四年に国土交通省の国土幹線道路部会においてもこのアンケート結果を示した上で、高速道路の利用促進のため、料金割引等を、施策を図るべきと提言しています。

特に、移動の確保が困難な障害者の場合、社会参加の保障やバリアフリーが整っていないことで、

鉄道やバスなどの交通機関も使いづらい状況にあります。そのため車を使う人が多く、障害年金などで生活している人など、低所得の方などは高速料金が生活を逼迫してしまい、旅行などの外出を控えてしまう人もいます。

さらに、それに追い打ちを掛けるように、コロナやウクライナ戦争による物価高の影響もあり、国民負担率が五〇％近くになって多くの人が困窮している中で、高速料金を延長することは国民の生活に影響を与え、余暇活動や旅行などを控えてしまう原因になります。これから更にガソリン代や電気代が上がると言われている中で、国民の生活への負担を更に増す結果になってしまうと思います。そんな中で延長しなければならないということなのでしょうか。

無料化がすぐにはできないとしても、今車を利用している人は九十二年後は生きていく人はいませんから、今現に困っている人を助けるためにも、無料化そして引下げ、割引、定額制など、現役世代の利用者の負担を少しでも軽減する方策を検討するべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

先ほどお答えさせていただいたとおり、今般の改正法案につきましては、更新などに必要な財源を確保するため、料金徴収期間を延長することに

より、引き続き利用者負担をお願いするものでございます。

近年の物価上昇傾向の中、これまでもコスト削減、技術開発、会社の経営努力などの様々な取組を行っているところでございまして、引き続き利用者負担の軽減を図る取組を進めてまいりたいと考えております。

○木村英子君 利用者負担の軽減を引き続き検討すると言われましたけれども、NEXCOなどの高速道路を管理する会社の企業努力に任せていくということは限界があると思います。

今困窮している人たちが高速道路を利用しやすいようにするには、国費を投入して大幅な負担軽減をする必要があると考えます。

例えば、割引制度については様々な自治体からも拡充の要望が出されており、資料三のとおり、令和二年七月に宮城県議会の議決した新型コロナウイルス感染症対策の充実・強化を求める意見書では、被災地への誘客や物流活動の促進を図るため、高速道路の大幅な割引制度を実施することという要望が出されています。ほかにも、平成二十七年の関東地方知事会や令和四年の中国地方知事会からも同じ趣旨で高速道路の割引制度の拡充を求める要望書が出されており、負担軽減策の早急な検討が求められています。

また、資料四を御覧ください。平成二十六年の

道路整備特措法の改正の際には、参議院の附帯決議で、「高速道路ネットワークは国民共通の社会資本であることから、その一層の有効活用を図るため、通行料金の引下げ、交通混雑を引き起こすことなく、かつ利用度が画期的に改善される路線等における早期の無料化など、利便性の向上を実現する方策について、技術、運用、資金、制度面

等、多様な角度から引き続き検討すること。」とされており、通行料金の引下げも検討すべきことが政府に求められています。このように、地方自治体だけではなく、国土交通委員会の中からも負担軽減策を求める提言が出されていたところです。

実際に、平成二十一年度から平成二十五年までは割引料金を国費で賄う高速道路利便増進事業が実施され、休日割引や通勤割引などを行い、国民の負担を減らす試みがされていきました。国費での割引をしていた高速道路利便増進事業を行っていた理由とその事業内容の詳細を分かりやすく教えてください。お願いします。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

委員御指摘の高速道路利便増進事業とは、高速道路利用者に対しまして、高速道路機構から国に債務を承継することにより、高速道路の料金引下げ措置、またスマートインターチェンジの整備などを実施するものでございます。

料金割引につきましては、平成二十年十月から、原油、食料価格などの急激な上昇の影響を受けている国民などの生活支援のための緊急対策の一つとして、安心実現のための緊急総合対策を踏まえまして、地域の活性化のため、地方部における休日昼間の時間帯を五割引きとする割引や、物流効率化のため、深夜割引を三割から五割に拡充し、夜間割引時間帯を二十二時から零時に拡大いたしました。

加えまして、平成二十一年の三月から、少子高齢化が急速に進行する一方で、地方は疲弊し、都市部との格差が拡大する中、生活対策として、観光振興や地域の生活、経済支援のため、土日祝日の割引時間帯を全日に拡大し上限を千円とする割引や、物流効率化のため、地方部の平日昼間時間帯などを三割引きとする割引などが実施されたところでございます。

これらの割引は、財源がなくなったことによりまして、平成二十五年度末に終了しているところでございます。

○木村英子君 今答弁された中で、料金割引については平成二十年から約五年間、原油、それから食料価格などの急激な上昇の影響を受けている国民などの生活支援のための緊急対策の一つとして行われたというふうに言われましたけれども、今まさにコロナや物価高の中で国民が困窮している

状況ですから、国費を投入すべきだと私は思いますが。

ですから、国費による割引制度を今後つくっていただきたいと思っておりますけれども、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 現状におきましては、国民生活に大きな影響を及ぼすエネルギーや食品を中心に物価上昇が続いているところです。

委員御指摘の高速道路の料金割引の拡充については、物流コストの低減などの効果が期待されます。しかしながら、トラック運送事業の運送コストに占める道路使用料の割合は約四％とのデータがあること、またその対象は高速道路の利用者を中心に一部の方になることから、高速道路料金の割引の拡充の効果は限定的なものになると想定されます。

引き続き、他の交通機関への影響や負担の公平性を考慮しつつ、高速道路の利用がより促進される料金となるよう努めてまいります。

なお、物流事業者など高速道路を利用する機会が多い車の負担を軽減するため大口・多頻度割引を導入しており、補正予算も活用して最大割引率を四〇％から五〇％に引き上げているところでございます。

このような形で、できるだけ経済の活性化に結び付くような高速道路料金体系、運賃割引制度、

考えていきたいと思えます。

○木村英子君 そうですか。でも、障害者の方は働くことができない方たちもいますので、やはりその高速料金とはいえど、やっぱりそこを使ってまで遠出の旅行をするときに負担があるという状況ではあります。

ですから、私たち障害者、私も含めてですね、交通機関、特にその高速道路はかなり大切なインフラでもありますので考えていただきたいというふうに思いますし、また、五月二十三日の参考人質疑では、近藤参考人の娘さんが私と同じく電動車椅子を利用されている方で、高速道路の方が疲れずに通行できるという利点もあつたとおっしゃっていました。

しかし、高速道路に限らず、先ほども言いましたけど、移動の確保が十分にできない中で、高速道路の料金が二一五年まで延長されると社会参加が妨げられる人も出てしまうことから、軽減措置を今後も考えていっていただきたいというふうに思います。

今回の法改正については、やはりその九十二年後という想像も付かない時代までの料金期間の延長をするということ、現在、先ほども言いましたが、コロナとかウクライナの影響による物価高という国難の中で、国民負担を考えると、この延長するということは今するべきではないというふ

うに私は考えています。また、国民の格差が広がっている現状の社会状況において、更に高速道路を利用しづらい人たちが置き去りにされてしまう危険性を考えると、今回の改正案は反対です。私としては反対に投じたいと思います。

以上、質問を終わります。

○委員長（蓮舫君） 他に御発言もないようですから、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。

副大臣、政務官、御自席に早くお戻りください。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○田村智子君 私は、日本共産党を代表して、道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律案に反対の討論を行います。

第一の理由は、民営化スキームの破綻に反省もなく、今後の中長期的な更新計画すら示さずに、更新を口実にして約百年先までの道路建設財源を確保しようという無責任極まりない法案だからです。

二〇〇四年の道路公団民営化法では、老朽化道路の更新費用を見込まずに、二〇五〇年までに建設費用の償還を終了し、料金徴収も終了するというスキームがつけられました。その下で、道路会社は、債務返済優先で維持修繕コストを削減し、

債務返済機構も維持修繕のコスト削減に助成金まで出していました。

二〇一二年十二月二日、九名もの死者を出した笹子トンネルの天井板崩落事故が起き、民営化スキームの破綻が明らかとなりました。

しかし、政府は、天井板撤去工事が計画されていたのに中止されたのはなぜか、このまともな解明も行わず、更新事業のためだとして道路料金の徴収期間を延長するだけの財源確保策に終始しています。笹子トンネル事故を防げなかった無責任な道路政策への根本的な反省が不可欠です。

更新は、施設の老朽化を見越して、政府が主導し、計画的に行うべきです。また、中長期的な修繕計画の全容を国民に示し、道路会社に確実に行わせることが必要です。委員会質疑でこれらを求めても、なお維持修繕は民間会社が行うとの答弁は、笹子トンネル事故に対する政府の反省の欠如を示すものと言わなければなりません。

反対する第二の理由は、本法案は、高速道路の進化と位置付けた新設、改良工事を追加事業と認めることで、高速道路を歯止めなく造り続ける仕組みを更にバージョンアップし、約百年維持しようとするからです。

二〇〇四年の民営化法には、二〇五〇年という返済終了期限を超えて新規道路建設を継続できないという制約がありました。二〇一四年の道路特

措法等の改定で期限を十五年延長、その目的は老朽化道路の更新事業のためとの説明でした。ところが、東京外環道の費用増加分や淀川左岸線延伸部など、更新以外の債務償還に二兆円以上も道路料金収入を充ててきました。国会と利用者への裏切りそのものですが、その反省もありません。

本法案で追加される事業は、高速道路の更新に加え、進化も含まれており、新規建設を堂々と推進することになります。高速道路の経年劣化は今後更に広がり、維持修繕、更新費用の増加は必至です。安全性、必要性の点検に基づいて老朽化道路の大規模修繕、更新を確実に行う、その費用は新規建設を抑制して捻出すべきです。

改めて、笹子トンネルの事故の痛苦の反省の上に立ち、車中心社会に固執した高速道路の歯止めなき新規建設をやめ、中長期的な維持修繕と更新計画に裏打ちされた安全対策最優先の道路政策に転換することを求めて、討論を終わります。

○委員長（蓮舫君） 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。

道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法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（蓮舫君） 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。

この際、森屋君から発言を求められておりますので、これを許します。森屋隆君。

○森屋隆君 私は、ただいま可決されました道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、立憲民主・社民、公明党、日本維新の会及び国民民主党・新緑風会の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（案）

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

一 本法施行後に追加する更新等のための事業については、協定変更時における点検技術等前提に、償還計画の前提となる高速道路の維持管理更新等のライフサイクルコストの算定及び推計の妥当性、費用対効果の観点から評価し、必要かつ合理的なもののみを対象とするともに、その評価結果を随時公表すること。また、高速道路の暫定二車線区間の四車線化に当たっては、審議会等を通じて当該事業の実施の必要性について検討す

ること。

二 老朽化した高速道路の維持管理、更新については、人口減少その他の社会経済情勢の変化を踏まえた持続可能な整備の方向性について、本法施行後五年以内を別途として、検討すること。

三 高速道路のサービスエリア・パーキングエリアについては、大型車用を始めとする駐車スペースを十分に確保するとともに、電動車の増加に対応できるように急速充電器や水素ステーション等のインフラ整備を計画的に推進すること。

四 高速道路の維持管理の重要性が増大する中、本法施行後五年以内を別途として、利用者の料金負担の抑制と利便性の向上に貢献し、ライフサイクルコストを最小化する観点から、道路整備特別措置法第二十三条第一項第一号から第三号までに掲げる高速道路に係る料金の基準等、高速道路資産の管理の在り方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こと。

五 今国会での議論において言及された定額制度を始め、あらゆる料金体系を地方創生や国民生活と経済発展に資する観点から勘案した上で、利用者負担の抑制を図ること。また、持続可能な高速道路を実現するために必要となる費用負担の在り方について早急に検討し、高速道路の料金制度について、永久に有料にするのか、無料にするのかの議論を進め、可及的速やかに結論を出すこと。

六 高速道路の維持管理、更新に当たっては、新技術を活用した効率化やコスト縮減を推進するとともに、維持管理等に係る費用の適正性等についての監査を適宜適切に行い、その監査結果を随時公表すること。

七 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構によって作成される償還計画における将来調達金利の見通しと将来交通量の推計の設定が債務返済の財源である貸付料の推計に直結するものであり、その実績値が示されることは償還計画の妥当性を検証する上で必要であることから、「全国路線網」、「地域路線網」、「一の路線」のそれぞれの年度別の走行台キロベースの交通量の実績値に関する統計を早期に作成し、定期的に公表することについて検討すること。また、将来調達金利の見通しについては、実勢を踏まえた水準とすること。

八 国民の暮らしを守り、国力を維持・強化する観点から、トラック輸送に代表される物流の側面を含め、高速道路、鉄道等の交通モードのそれぞれの強みを最大限活用した総合的な交通ネットワークの構築を推進すること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願いを申し上げます。

○委員長（蓮舫君） ただいま森屋君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長（蓮舫君） 多数と認めます。よって、森屋君提出の附帯決議案は多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、斉藤国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。斉藤国土交通大臣。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま可決されましたことに深く感謝申し上げます。

今後、本法の施行に当たりましては、審議における委員各位の御意見や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいる所存でございます。

ここに、委員長始め理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表します。

誠にありがとうございました。

○委員長（蓮舫君） なお、審査報告書の作成につきましましては、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（蓮舫君） 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。

午後三時四十五分散会