

平成二十二年十一月二十二日提出
質問第一八六号

平成二十二年高速道路無料化社会実験に関する質問主意書

提出者 秋葉賢也

平成二十二年度高速道路無料化社会実験に関する質問主意書

民主党の政権政策マニフェスト2009によると高速道路は、原則無料化して地域経済の活性化を図るとある。さらに政策目的として三つの項目を掲げていた。一つ目に、流通コストの引き下げを通じて、生活コストを引き下げる。二つ目に、産地から消費地へ商品を運びやすいようにして、地域経済を活性化する。三つ目には、高速道路の出入り口を増設し、今ある社会資本を有効に使って、渋滞などの経済的損失を軽減する。所要額は、一・三兆円程度を見込んでいた。右を踏まえ、以下質問する。

一 平成二十三年度高速道路の原則無料化の社会実験における要求額は、千五百億円となっている。平成二十二年度予算概算要求では六千億円あったが、実際には千億円となり、概算要求より五千億円も削減された。平成二十三年度においても削減される見込みか、また、平成二十四年度からマニフェスト通りに一・三兆円もの予算で高速道路を原則無料化できる見通しは立っているのか明確にお示し頂きたい。

二 重要港湾・拠点空港からの物流コストの引き下げを実施しているが、重要港湾から外れた港湾は、適用されていないと考えるがどうか。また、現在は、首都高速と阪神高速を除く全国的高速道路を合計して一万二十四キロメートルのうち無料化区間は千六百五十キロメートルの実施に過ぎない現状である。平成二

十三年度では、さらに無料化の範囲を拡大させていく見込みはあるのか、具体的にその実現までのタイムスケジュールをお示し頂きたい。

三 国内貨物輸送の九割以上を担うトラック輸送において、高速道路の原則無料化は、国内物流への大きなダメージを与えかねない。交通渋滞や休憩スペースの乗用車による占拠、不慣れなドライバーによる交通事故の多発などが考えられる。

(一) 平成二十二年四月九日に国土交通省が発表したNEXCO関係の上限料金制については、現行の深夜割引等の廃止を前提としていることから、九割近くの利用者にとって大幅な値上げとなることが予想される。また、首都高速・阪神高速については、営業用トラックは利用距離が長いので、利用実態から見て約八割が値上げとなることも懸念される。中・大型車の上限料金五千円等を盛り込んだ「高速道路の再検証結果と新たな料金割引」について見直しをするのかしないのか。政府の見解如何。

(二) 深夜割引を廃止するのか見直すのか。また、昼間割引、大口・多頻度割引等の継続や水準を高める考えはあるのか。政府の明確な見解は如何。

右質問する。