

# 衆議院国土交通委員会ニュース

平成 26. 4. 23 第 186 回国会第 14 号

4 月 23 日（水）、第 14 回の委員会が開かれました。

## 1 道路法等の一部を改正する法律案（内閣提出第 27 号）

- ・太田国土交通大臣、関口総務副大臣、野上国土交通副大臣、土井国土交通大臣政務官、中原国土交通大臣政務官及び政府参考人に対し質疑を行い、質疑を終局しました。
- ・穀田恵二君（共産）が討論を行いました。
- ・採決を行った結果、賛成多数をもって原案のとおり可決すべきものと決しました。  
（賛成－自民、民主、維新、公明、みんな 反対－共産）
- ・望月義夫君外 5 名（自民、民主、維新、公明、みんな）から提出された附帯決議案について、泉健太君（民主）から趣旨説明を聴取しました。
- ・採決を行った結果、賛成多数をもってこれを付することに決しました。  
（賛成－自民、民主、維新、公明、みんな 反対－共産）

（質疑者及び主な質疑内容）

### 務 台 俊 介 君（自民）

- ・韓国において発生した旅客船沈没事故について、行方不明者救出のため日本政府は支援を申し出たが、韓国政府が辞退したとの報道がある。これについて事実関係及び支援要請があった場合の我が国の対応方針について伺いたい。
- ・半世紀にわたる高速道路関係の制度変遷について大臣の認識を伺いたい。
- ・笹子トンネル事故以降の再発防止策に関する高速道路会社及び国土交通省の取組について伺いたい。
- ・本法案において高速道路の大規模更新、大規模改修のため高速道路料金の徴収を 15 年延長することとした理由は何か。料金徴収期間満了後には利用者負担なしに維持管理が可能なのかについて伺いたい。
- ・今回、立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大が盛り込まれており、都市再生事業と一体となった高速道路の維持更新事業が可能となっている。立体道路の整備による拠点の強化も重要であるが、都市間の交流人口を増やすために高速道路のネットワーク化を進めることも必要ではないか。

### 佐 藤 英 道 君（公明）

- ・公明党の「防災・減災ニューディール」政策及び自民党が提案する「国土強靱化」について、政府はどのように取り組んでいくのか。
- ・市町村道における橋梁の点検の進捗状況と市町村に対する点検等に係る国の具体的な支援策について伺いたい。
- ・大規模災害発生時には道路上の車両が延焼拡大の原因と

なることから、自動車の移動を制限すること等が求められると考えられるが、災害時の交通規制の初動等について、どのような対策を講じているか伺いたい。

- ・現在、衝突回避の機能を搭載した自動車の実用化や衝突時に人や自動車に与える衝撃を緩和する研究が進んでいるが、交通事故、交通死亡事故の減少のため、このような自動車側の技術革新について現在の取組状況を伺いたい。また、道路側の環境整備においては、交通事故減少のために具体的にどのような取組をされているのか伺いたい。

### 若 井 康 彦 君（民主）

- ・高規格幹線道路網計画の経緯、現状及び今後の見通しについて伺いたい。また、同計画は将来の交通量の想定に基づいて作成されていると考えるが、今後、人口減少により交通量の減少も考えられるが、そのような状況も想定しているのか。状況の変化が明らかになったときはそれに対応させるのか。
- ・高速道路整備の新直轄方式では通行料金が無料となっているが、どのような考えで税を投入し、無料化しているのか伺いたい。また、高速道路会社が管理している路線が、将来的に採算が取れなくなった場合には、それらを現在のスキームから切り離して、新直轄方式の考えのように、税負担によって維持管理コストだけは支えていくべきと考えるがいかがか。

### 前 原 誠 司 君（民主）

- ・償還主義の問題点は、途中からプール制へ移行したこと

と、料金設定に大規模更新等を加味しなかったことであつたと考えるが、大臣はどのように認識しているか。

- ・高速道路料金の徴収期間を15年延長し、その後無料化することとしているが、この15年はどのような根拠によって算定されたのか。今回の延長により今後の延長はないのか。
- ・民主党政権時において、民間に出来ることは民間に任せるとの考えの下、旧建設弘済会等の発注者支援業務を民間に移行していくこととしたが、民間に任せるという大きな方向性は今でも変わっていないか。
- ・航空業界の国際競争が激しい中、日本のメガキャリアであるJALとANAの2社をいかに勝ち進ませるのかという観点から航空政策を進めるべきであり、その意味で、羽田空港の国際線の割当てを、健全な競争の中でこの2社が将来的に生き残っていくための大事なエンジンにしてほしいと考えるのがいかがか。

### 井上英孝君(維新)

- ・道路無料開放の原則とはどのような意味か。
- ・高速道路が無料開放された場合、6つの高速道路会社はどうなるのか、また、維持管理・更新等の経費の確保はどのように行うのか。
- ・高速道路の無料化については、国土幹線道路部会でも維持管理費等の問題が指摘されているが、償還主義をやめ、恒久有料制度に改めるべきではないか。

### 松田学君(維新)

- ・名目公的固定資本形成の推移をみると、約44兆円とピークだった90年代半ば以降減少し続け、12年頃には半減していたが、13年からアベノミクスにより増加に転じている状況にある。現在の公共投資の水準について、公共インフラニーズに対応した本来必要な水準と照らして、大臣はどのように認識しているか。
- ・平成17年、小泉内閣の構造改革により、道路公団民営化が行われた。当時は、高速道路網の整備について、ナショナルミニマムを達成する途中であったとの認識か、それとも、ナショナルミニマムを達成して民間会社が自ら選択して必要な整備をするという段階だったとの認識か。大臣の見解を伺いたい。

### 岩永裕貴君(維新)

- ・我が国の道路インフラの大半を管理している市町村においては、今後の維持管理を実施するに際し、技術力、人

員、予算が不足している等の大きな問題を抱えている。国土交通省として、市町村などの地方公共団体への支援をどのように考えているか。

- ・今後の道路行政において、整備計画や、維持管理、更新等に、ビッグデータ等を活用すべきではないか。道路に関するIT化について、大臣の見解を伺いたい。

### 杉本かずみ君(みんな)

- ・笹子トンネル事故の被害者への中日本高速道路会社の対応及び監督官庁である国土交通省の対応はどのようなものであるか伺いたい。
- ・NEXCO等が管理している高速道路の要補修損傷件数は急激に伸びている。大規模更新等の費用を含めていない当初の45年間という償還計画の見込みが甘かったのではないか。
- ・NEXCOの資金調達については、高速道路料金やパーキングエリア等の運営による収入のほか、社債の発行による調達が考えられるが、実際にはどのような資金調達を行っているのか。また、償還計画で想定している金利4%について、昨今の金利水準から考えると高いのではないか。
- ・高速道路料金の引下げは、物流コストを縮減し日本経済の活性化に貢献でき、例えば、高速道路を頻繁に利用する法人向けの大口割引や、CO2削減の必要性からハイブリット車等を対象としたエコ割引などが考えられる。国土交通省において、そのような割引制度を検討しているのか、伺いたい。

### 穀田恵二君(共産)

- ・第四次全国総合開発計画で定められた1万4千kmの高規格幹線道路は全て建設するつもりなのか。また、1万4千kmを超える部分について建設する可能性はあるのか。
- ・大規模修繕や更新の費用は4兆円と見込まれている。今後年数が経過すると、大規模修繕等の費用はもっと膨らむのではないか。大きく膨らんだ場合はどうするのか。
- ・民営化時に更新需要の発生を想定しながら、なぜ大規模修繕や更新の費用の推計をしなかったのか。民営化とコストの削減ありきで意図的に加えなかったのではないか。
- ・小泉内閣時に抜本的見直し区間とされていた新名神自動車道の一部区間が凍結解除されたがその理由は何か。
- ・料金徴収期間を延長するようなやり方ではなく、高速道路会社が計画している新規建設の費用から優先的に大規模修繕等の費用に回し、新規建設はその後国民的議論で検証して必要な費用を捻出するべきではないか。

## 2 海岸法の一部を改正する法律案(内閣提出第53号)

### 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第59号)

- ・太田国土交通大臣から提案理由の説明を聴取しました。

本ニュースは、速報性を重視した概要版として事務局において作成しているものです。  
詳細な内容については会議録を御参照ください。