

平成二十二年二月十九日受領
答弁第一〇七号

内閣衆質一七四第一〇七号

平成二十二年二月十九日

内閣総理大臣 鳩山由紀夫

衆議院議長 横路孝弘殿

衆議院議員山口俊一君提出平成二十二年度高速道路無料化社会実験に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員山口俊一君提出平成二十二年度高速道路無料化社会実験に関する質問に対する答弁書

一について

お尋ねの点も含め、今後の高速道路（高速道路株式会社法（平成十六年法律第九十九号）第二条第二項に規定する高速道路をいう。以下同じ。）の整備の進め方については、必要な事業をできるだけ効率的に進めることができるよう検討を行っていく予定である。

二及び五について

御指摘の「首都圏や主要な道路」が何を指すのか必ずしも明らかではないが、平成二十二年二月二日に国土交通省が発表した平成二十二年度高速道路無料化社会実験計画（案）（以下「無料化社会実験案」という。）においては、平成二十二年度に社会実験の実施を予定している高速道路の区間（以下「予定対象区間」という。）について示したところであり、予定対象区間については、高速道路の料金（道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号。以下「特措法」という。）第二条第五項に規定する料金をいう。以下同じ。）を無料化した場合の地域経済を活性化する効果及び渋滞の発生頻度や環境に与える影響を把握するとう当該社会実験の目的を踏まえ、「①首都高速、阪神高速道路を除く高速道路」であるか否か、

各区間に係る「②休日上限千円による渋滞発生頻度③他の交通機関への影響④高速道路ネットワークの状況」等を総合的に勘案して選定したものである。

三について

無料化社会実験案では、高速道路の料金を無料化した場合の地域経済を活性化する効果、渋滞の発生頻度や環境に与える影響、公共交通機関に与える影響等を検証していく予定としており、高速道路の料金を段階的に原則として無料化することについては、今後、平成二十二年度に実施する社会実験の検証結果等を踏まえ、検討していく予定である。

四について

予定対象区間をその区域に含まない都道府県は、宮城県、福島県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、富山県、石川県、愛知県、滋賀県、大阪府、奈良県、和歌山県、山口県、徳島県及び香川県の十六府県である。

また、御指摘の「不公平感」の意味するところが必ずしも明らかではないが、予定対象区間については、二及び五についてで述べた点を総合的に勘案し、選定したものである。

六について

高速道路の料金の割引については、現在、利用者にとってより利用しやすい体系とすること等の観点から、今後の在り方等を検討しているところである。

七について

御指摘の「地方部の休日上限一〇〇〇円」を含む東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社が行っている休日特別割引等は、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律（昭和三十三年法律第三十四号。以下「財特法」という。）第四条第一項に規定する同意計画（以下「利便増進計画」という。）に基づき会社（特措法第二条第四項に規定する会社をいう。）が行っている料金の割引のうち一部の措置である。利便増進計画に基づく料金の割引等の実施に当たって、国は、財特法第四条第一項に基づき、同項に規定する機構債務のうち三兆円を一般会計において承継しているが、料金の割引のうち一部の措置に関して、国が承継した債務を特定することは困難であることから、「掛かる国費は年間いくらか」についてお答えすることは困難である。

また、「上限二〇〇〇円」に係るお尋ねについては、その意味するところが明らかでなく、また、仮定

の問題であることから、お答えすることは困難である。

八について

高速道路の料金を段階的に原則として無料化することについては、平成二十二年度に実施する社会実験の検証結果等を踏まえ検討していく予定であり、お尋ねについてお答えすることは困難である。

九について

御指摘の四国地方の経済活性化や「都市部への流通」を促進することに関しては、地方自治体の創意工夫を生かし、官民が連携した地域の活動や必要な社会資本の整備を推進していくこととしている。観光振興については、地域の特性を生かした魅力ある観光地の形成を図るなど、引き続き必要な施策を講じてまいりたい。

また、本州四国連絡高速道路株式会社が管理する高速道路の料金の割引については、他の高速道路の料金の割引と併せて、利用者にとってより利用しやすい体系とすること等の観点から、今後の在り方等を検討しているところである。

十について

今後の高速道路の整備については、必要な事業をできるだけ効率的に進めることが重要だと考えている。

御指摘の「徳島自動車道の鳴門―徳島間」については、西日本高速道路株式会社が、特措法第三条第一項に規定する許可を平成十八年三月三十一日に受けており、当該許可に基づき、供用開始予定である平成二十六年度に向けて事業を進めていると承知している。

徳島自動車道の四車線化については、交通量の増加に応じて事業の実施を検討することとしており、現段階において、その見通しについて明確にお示しすることは困難である。

高松自動車道の四車線化については、平成二十一年四月二十七日に開催された国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第五条第一項に規定する整備計画に定めたところであるが、現在、整備手法の見直しの必要性等を総合的に検討して再検証しているところである。