

# 衆議院国土交通委員会ニュース

【第 211 回国会】令和 5 年 4 月 5 日（水）、第 8 回の委員会が開かれました。

- 1 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（内閣提出第 18 号）
  - ・ 齊藤国土交通大臣、中谷経済産業副大臣、石井国土交通副大臣及び政府参考人に対し質疑を行い、質疑を終局しました。
  - ・ 谷田川元君（立憲）提出の修正案について、提出者谷田川元君（立憲）から趣旨説明を聴取しました。
  - ・ 古川元久君（国民）提出の修正案について、提出者古川元久君（国民）から趣旨説明を聴取しました。
  - ・ 原案及び両修正案に対し、高橋千鶴子君（共産）及び福島伸享君（有志）が討論を行いました。
  - ・ 古川元久君（国民）提出の修正案について採決を行った結果、賛成少数をもって否決されました。（賛成－国民 反対－自民、立憲、維新、公明、共産、有志、れ新）
  - ・ 谷田川元君（立憲）提出の修正案について採決を行った結果、賛成少数をもって否決されました。（賛成－立憲 反対－自民、維新、公明、国民、共産、有志、れ新）
  - ・ 原案について採決を行った結果、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、維新、公明、国民 反対－立憲、共産、有志、れ新）
  - ・ 津島淳君外 4 名（自民、立憲、維新、公明、国民）から提出された附帯決議案について、末次精一君（立憲）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、立憲、維新、公明、国民 反対－共産、有志、れ新）
  - （質疑者）小宮山泰子君（立憲）、小熊慎司君（立憲）、神津たけし君（立憲）、末次精一君（立憲）、馬淵澄夫君（立憲）、山本剛正君（維新）、赤木正幸君（維新）、古川元久君（国民）、高橋千鶴子君（共産）、福島伸享君（有志）、たがや亮君（れ新）

（質疑者及び主な質疑事項）

## 小宮山泰子君（立憲）

- （1） 道路整備特措法等改正案
  - ア 高速道路の将来にわたる更新等の財源確保策として料金徴収期間の大幅延長以外の方策についての検討の有無
  - イ 鉄道を含む公共交通と高速道路に係る制度を根本的に改める必要性
- （2） 民間の空港施設会社に対する国土交通省OBによる人事介入問題についての大臣の所見

## 小熊慎司君（立憲）

- （1） 高速道路の料金徴収期限の延長
  - ア 本改正案により高速道路は実質的な永久有料化となるとの意見に対する大臣の見解及び料金徴収期限の延長幅が令和 97（2115）年と長いことに対し説明責任を果たす必要性
  - イ 海外と日本との料金制度の違い等も含めて国民に費用負担の在り方について説明責任を果たす必要性
- （2） 高速道路料金における二輪車の車種区分
  - ア 高速道路料金の車種区分において軽自動車に含まれている二輪車の区分を見直す必要性
  - イ 今後は公平性を確保する観点から二輪車の車種区分の見直しの検討を進める必要性
- （3） 道路運送車両法及び道路交通法における電動二輪車の車両区分の違いを踏まえ、免許及び料金の区分を改正し国際的な基準に合わせて統一する必要性

### 神津たけし君（立憲）

- (1) ETCと併用してナンバープレートの読み取りによる高速道路料金を収受する方法の導入について調査、検討を行う必要性
- (2) 本改正案において高速道路等の料金の徴収対象に車検証上の車両の所有者を含めなかった理由
- (3) 所定外の周波数の電波（スプリアス）を発生するETC車載器の使用に対する電波法違反での取締開始の時期及び処罰の内容
- (4) 電動車普及のための充電インフラの整備
  - ア 高速道路のパーキングエリア（PA）及びサービスエリア（SA）における超急速充電器の導入を促進するため、初期費用に加え運用費用についても補助制度を設けるべきとの指摘に対する所見
  - イ 高速道路における急速充電器の設置間隔の基準を定めておく必要性
- (5) 中部横断自動車道の全線開通に向けた整備について、具体的な目標年及び大臣の認識

### 末次精一君（立憲）

- (1) 高速道路の債務償還について、国、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）及び高速道路会社がそれぞれ果たしている責任に対する大臣の認識
- (2) 高速道路料金の徴収期間が延長され続けている現状及び大規模更新等を想定した償還計画の策定が必要だったとの指摘に対する大臣の認識
- (3) 税法上適用される耐用年数や外国の更新事例を参考に更新需要を見込んだ計画は従来から策定可能であったとの指摘に対する大臣の所見
- (4) 料金徴収期間の延長により追加される事業について、国が行うとされる客観的評価の具体的方法及び採算性や必要性に疑問のある事業が実施された場合における国の責任の在り方
- (5) 高速道路の維持管理、更新等の負担の在り方について、国土幹線道路部会における評価内容及びこれに対する国土交通省の認識並びに維持管理、更新についての検証、評価を行う権限を持つ機関を設置し、恒常的に点検する制度を法定化すべきとの指摘に対する大臣の所見
- (6) 2115年までに追加が想定される事業について、既に1.3兆円と公表されている首都高速道路株式会社以外の高速道路会社の事業規模及び債務返済の試算を国会に提出すべきとする意見に対する大臣の所見

### 馬淵澄夫君（立憲）

- (1) 平成26年の時点においてNEXCO3社が更新事業の長期評価等を行っていたにもかかわらず、これに対応する事業計画を作成し国が確認する過程を実施していなかったことが道路整備特別措置法第23条（料金の額等の基準）に違反しているとの指摘に対する見解
- (2) 料金収入と事業計画が一致していることを国が確認する頻度
- (3) 国土交通大臣は、事業計画の認可等に当たり、毎年1回程度事業計画を精査してきたにもかかわらず、大規模更新等への対応を放置してきたことに対する責任の在り方
- (4) 償還期間延長の責任の所在
  - ア 高速道路会社が作成する事業計画に対する国土交通大臣の責任
  - イ 国民に償還期間の延長という負担増を求めた責任の所在
  - ウ 多額の国民負担が生じるようなことに関しては国土交通大臣に責任があることを明確にするための更なる法改正の必要性
- (5) 償還主義の維持
  - ア 今後も老朽化に伴い大規模修繕が次々と発生することが想定されるが、それでも償還主義を維持し、2115年に高速道路を無料にすることに対する大臣の所見

- イ 自動運転に係る設備等の高速道路に関する今後必要となる追加投資の財源確保手段
- ウ 他の公共インフラと比較しても高速道路の償還主義に国が固執する理由
- エ 償還主義の維持を直ちに直す必要性

#### 山本剛正君（維新）

- (1) 平成 26 年の法改正時の附帯決議において、高速道路の早期無料化と完済後の維持管理費の利用者負担の内容が併記されたことについての見解
- (2) 高速道路の将来にわたる料金徴収に関し、永久有料とするか無料化とするかという論争に直ちに決着をつける必要性
- (3) 道路関係四公団民営化（以下「民営化」という。）による高速道路事業のスキーム
  - ア 民営化に伴い構築された高速道路事業のスキームの目的及び成果
  - イ 民営化時には必要なメンテナンスについて十分な検討が行われていなかったとの意見に対する大臣の見解
  - ウ 現行スキームにおいてメンテナンス以外に想定される課題についての見解及びその課題に対する見直しの方向性
- (4) 高速道路会社の経営
  - ア 民営化時に高速道路料金には利潤を含めないこととされた理由
  - イ 高速道路会社の決算における損益状況及び損益が生じている要因
  - ウ 高速道路会社の利益剰余金の状況及び剰余金が生じている要因
  - エ 平成 26 年度以降における高速道路会社の利益剰余金の活用状況
  - オ 利益剰余金を利用者へ還元する必要性
- (5) 財源の確保と利用のしやすさを両立させる料金制度の在り方及び料金を定額制とすることを含めて利用しやすい料金となるよう料金制度を見直す必要性
- (6) 道の駅及びサービスエリアの車中泊利用
  - ア 車中泊が引き起こしている問題
  - イ 道の駅と連携した宿泊施設の整備状況及びその整備が地域に与えた影響
  - ウ 車中泊のためのスペースである R V パーク設置促進の必要性
- (7) 自衛隊が訓練や演習のために高速道路を利用する際に支払う料金にかかる予算額及び料金を免除する必要性

#### 赤木正幸君（維新）

- (1) 借換え、政府保証、格付の状況を含めた高速道路事業に係る具体的な債務返済の流れ
- (2) 機構及び高速道路会社の資金調達における政府保証
  - ア 機構及び高速道路会社の資金調達における政府保証債の割合
  - イ 政府保証債と政府保証がついていない債務における金利や条件の差の有無
  - ウ 平成 30 年から令和 4 年にかけて機構の政府保証債が減少した理由及び市場からの資金調達が減少したことによる投資家との関係への影響
  - エ 機構と高速道路会社の債務において政府保証を行う意義及び政府保証に関する今後の政府の方針
- (3) 機構及び高速道路会社の格付
  - ア 機構と高速道路会社の格付の状況及びその評価が得られている理由
  - イ 現在の格付の状況及びその維持に向けた国の関与についての今後の方針
- (4) 機構における債務返済計画と実績の推移
  - ア 令和 3 年期末における債務返済の計画と実績に 1.8 兆円の差が生じた理由
  - イ 新型コロナウイルス感染症による高速道路料金収入への影響が計画と実績に与えた影響

- ウ 人口減少や少子高齢化といった長期トレンドの影響の計画への反映状況
- エ 料金収入の実績が計画より増加した場合のその収入増加分の使途

#### 古川元久君（国民）

- (1) 高速道路の料金徴収期限の延長
  - ア 高速道路の料金徴収期限を 2115 年に延長した理由
  - イ 将来、更に新たな更新事業が追加された場合に料金徴収期限が再び延長されることに対する見解
  - ウ 本改正案により、事実上の高速道路の永久有料化となるとの意見に対する大臣の見解
  - エ 本改正案は、平成 26 年の法改正時の附帯決議における高速道路料金の無料化と永久有料化の相矛盾する内容の辻褄を合わせるためのものであるとする意見に対する大臣の見解
  - オ 本改正法は今の時点で必要と判明している更新事業だけを対象とした暫定的な枠組みであるとする見解
  - カ 一般道路を含め道路の建設や維持管理に係る費用は無料ではなく、税や利用者により負担されていることを踏まえ、高速道路料金の無料化への国のこだわりを止める必要性
- (2) 高速道路の固定資産税の非課税措置
  - ア 高速道路料金が永久有料化されると直ちに課税対象になることに対する見解
  - イ 課税対象になった場合の課税額の試算
  - ウ 立法府の判断により非課税措置とする可能性及び大臣の認識
- (3) 高速道路を永久有料化した場合に想定される固定資産税の課税以外の問題点
- (4) 高速道路の料金引下げ
  - ア 高速道路の料金引下げのための努力を国がする必要性
  - イ 料金引下げが物価高対策の 1 つとして有効とする考え方に対する見解
  - ウ 永久有料化による料金引下げの可能性
  - エ 経済や地方を活性化させるため、料金設定の発想自体を変えていく必要性
- (5) 高速道路も含めた道路網全体で費用負担の議論を行うよう、抜本的に国の議論の在り方を見直す必要性
- (6) P A 及び S A において水素ステーションの整備の促進を図る必要性

#### 高橋千鶴子君（共産）

- (1) 発生から十年が経過した笹子トンネル天井板崩落事故の原因と責任を明らかにしたいとすご遺族の気持ちについて大臣の受け止め
- (2) 平成 26 年の社会資本整備審議会道路分科会の道路構造物の適切な更新が必要であるとした提言について、現在まで考慮されたことの有無及び提言を反映した更新事業の内容
- (3) 平成 26 年の法改正時と同様の更新事業の追加を理由として本改正案において償還期間を再度延長する必要性
- (4) 平成 26 年の法改正時において料金徴収期間の延長幅が不足していることの認識の有無
- (5) 新規道路事業に係る財源
  - ア 民営化時の 45 年償還の考え方は債務返済期間が 2050 年を超える新規道路事業ができないとの制約を定めたとの指摘に対する見解
  - イ 平成 26 年の法改正により延長した 15 年の追加的な料金収入を活用して実施した新規道路事業の事業名及び事業費並びにそれらの事業が実施できる根拠
  - ウ 新規道路事業の実施のために 15 年の追加的な料金負担分を活用することが近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系を意味することの確認
  - エ 更新、進化のための事業に、新規道路事業が含まれることに対する見解

- (6) 本改正案により新たに追加する更新事業で見込んでいた事業費及び事業費が増加した場合の対応の在り方
- (7) 事業費の増加分をコスト縮減で対応できる場合の本改正案による料金徴収期限の延長の必要性
- (8) 更新事業の財源を確保するための料金徴収期限の延長であるにもかかわらず、新規道路事業も実施できる仕組みになっていることについて大臣の見解
- (9) 進化事業
  - ア 想定している進化事業の内容
  - イ 進化事業に自動運転の実現に必要な専用レーンや設備の整備が含まれることに対する見解
- (10) 広域道路ネットワーク
  - ア 今後の地域高規格道路の指定の方向性
  - イ 一般道が途中にあるため事故の危険をはらむ箇所のある宮古盛岡連絡道路の整備の在り方
- (11) 更新及び進化事業の追加に当たり、逐次国会に報告し審議する必要性
- (12) 追加する更新事業等に係る情報公開及び評価の客観性を図る観点から、国の事業許可に係る有識者における審議の前に国会に情報を提示する必要性

#### 福島伸享君（有志）

- (1) 国土交通省が示す 2115 年の交通需要予測が、2115 年までの GDP の予測がない中で機械的に推計されたものであることの確認
- (2) 本改正案の作成に当たり想定した 2115 年における我が国及び高速道路を走行する車の将来像
- (3) 国土交通省作成の試算によると 2074 年以降は更新事業費が計上されていない理由
- (4) 高速道路の償還期限を 2115 年に設定できる根拠
- (5) 委員や国土交通省の関係者が生きていない時代のことを法律で定めることについての大臣の見解
- (6) 平成 26 年の法改正時から約 10 年の間に点検により新たな更新箇所が判明した技術面からの理由
- (7) 公共インフラに対して検査のための同じ新技術が活用できるにもかかわらず、高速道路のみ突然多くの更新等需要が発生した理由
- (8) 本改正案において償還期間を 50 年間とした理由及び 15 年間とした平成 26 年の法改正時と本改正案における償還期間の設定の考え方の違いの有無
- (9) いずれ発生し得る需要を基に償還期限を設定することは償還主義に反するとの指摘に対する見解
- (10) 平成 26 年の法改正時において、民営化時点の債務は 2050 年までに完済し、新たに追加された更新事業のための債務は 15 年間の償還期間の延長による料金収入で返済することとなったことに対する見解
- (11) 平成 26 年の法改正により延長した 15 年の追加的な料金収入で行う新規道路事業の有無
- (12) 2115 年までに償還する対象に更新事業だけでなくそれ以外の事業も含まれることに対する見解
- (13) 民営化時点の債務は 2050 年までに完済し、それ以降の費用負担の在り方についてはこれから検討するのが民営化の趣旨にのっとった誠実な方法であるとの考えについての大臣の見解
- (14) 高速道路会社の上場の予定時期及び本改正案がその予定に与える影響の有無

#### たがや亮君（れ新）

- (1) NEXCO の子会社及びいわゆる孫会社の利益も債務償還に充てられていることに対する見解
- (2) 民営化の目的の一つであったグループ会社の癒着及び天下り問題の解決状況についての大臣の認識
- (3) 東名高速道路
  - ア 総建設費、更新費、維持管理及び修繕費等のこれまでの支出総額
  - イ 過去の通行料金収入の総額
  - ウ 東名高速道路の通行料金が他の高速道路の建設費等に流用されていることに対する見解

- エ 向こう 10 年間の通行料金収入の見込額
- オ 2100 年から 2110 年までの 10 年間の料金収入の見込額
- (4) 自動車ユーザーのために自動車関係諸税収を高速道路の更新、維持及び補修費並びに債務の償還に充てることを検討する必要性

**2 海上運送法等の一部を改正する法律案（内閣提出第 42 号）**

- ・ 齊藤国土交通大臣から趣旨説明を聴取しました。