

平成二十二年四月一日提出  
質問第三三七号

高速自動車国道法及び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の一部を改正する等の法律案に関する質問主意書

提出者 山口俊一

高速自動車国道法及び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の一部を改正する等の法律案に関する質問主意書

政府は平成二十二年三月十二日、高速自動車国道法及び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の一部を改正する等の法律案を閣議決定した。これは、高速道路料金割引のための財源を道路建設にも使えるようにした法案で、民主党が昨年総選挙で国民に約束したマニフェストの高速道路原則無料化や公共工事の削減にも関わる重要な法案だと考える。

これを踏まえて、次の事項について質問する。

- 一 この度の法律案によって、インターチェンジやジャンクションの整備、車線の整備、既存の高速道路間を連絡する高速道路の新設と改築、サービスエリアやパーキングエリアの整備が高速道路の利便増進事業として追加された。高速道路料金割引のための財源を使って、新たに高速道路の建設をするのであれば、高速道路の利用者は本来得られるはずだった割引が受けられないこととなり、利用者の理解が得られないと思われるが、内閣としての認識をお聞かせいただきたい。

- 二 昨年度第一次補正予算において執行停止となった高速道路の四車線化について、今回の財源を使って建

設する旨の報道があるが、事実かお聞かせいただきたい。半年で執行停止を解除するのなら、その理由と昨年執行停止にした判断が間違っていたのかについても併せてお聞かせいただきたい。

三 四国の高松道四車線化についての見通しはどうなっているのか具体的にお聞かせいただきたい。また、その際の高速道路四車線化に伴う地元負担についてはどのようにお考えなのかお聞かせいただきたい。更に、四国島内における他の高速道路二車線区間の四車線化について政府としての見通しをお聞かせいただきたい。

四 前原国土交通大臣は平成二十二年三月十二日の記者会見で「事務方に確認したが六月から行うことに問題は無いと報告を受けている」と高速道路料金の新しい割引制度について発言されているが、六月に導入予定の新しい割引制度は、現行の割引制度と比較し、普通自動車の平均的な利用者にとって実質値上げになるのか値下げになるのかお教えいただきたい。また、割引財源については、この度の法案による道路建設等、他の用途に転用が進み、もし割引財源がなくなったとすると、新たな割引制度もなくなるとの認識でよいかお教えいただきたい。

五 政府は高速道路を段階的に無料化すると認識しているが、その際には、現在使用されている料金収集

ゲートは廃止され、自動車は自由に高速道路に乗り降りできるようにするとの認識でよいかお聞かせいただきたい。また、その際の撤去費用は国が負担するのか、高速道路会社に負担させるのか政府の方針をお聞かせいただきたい。

六 これまでの高速道路の建設は受益者負担で行ってきたと認識しているが、確認を求める。その場合、今後は受益者のみならず、受益者以外の国民の支払う税金によって高速道路を建設するとの方針に変更されたのかお聞かせいただきたい。

七 地方における自動車の保有率は、都会の保有率よりも高いと認識している。平成二十二年六月以降に予定されている高速道路料金の新しい割引制度が実質値上げになるのであれば、それは地方への負担増となり地域経済の活性化を謳う鳩山政権にとっては逆効果となると考える。例えば、地方路線についてのみ割引率を変更する等の、地方への負担が増加しないための柔軟な対策をとる考えがあるかどうかお教えいただきたい。また、全国一律割引にするのであれば、地方路線のミッシングリンク（未開通区間）を優先的に解消する等の考えがあるかどうかもお教えいただきたい。

八 必要な高速道路の整備、高速道路の無料化、公共工事の削減は、全てを実現するのは困難と考えるが、

政府としてはこれらの政策について、どのような優先順位をつけ、どのようなタイムスケジュールで実現していくつもりなのかお教えいただきたい。

右質問する。