

令和5年5月15日 参議院本会議

道路整備特別措置法等の一部を改正する法案に対する質問

国民民主党・新緑風会
参議院議員 浜口誠

国民民主党・新緑風会の浜口誠です。会派を代表して、道路整備特別措置法等の一部を改正する法律案について、以下、斉藤国土交通大臣に質問します。

(基本認識)

高速道路に対する基本認識を伺います。高速道路の所有者は、誰だとお考えですか。また、高速道路は、生産財か、消費財か、どちらだとお考えでしょうか。その理由も併せてお答えください。私は、高速道路の所有者は、全国の国民であり、高速道路は、人流・物流を支え、経済を動かすために必要な生産財だと考えています。高速道路は、全国の国民が住む場所に関係なく、公平かつ安価に利用できるようにしていくべきです。高速道路のあるべき姿に対する所見を伺います。

(これまでの歴史)

日本の高速道路整備に資金を拠出した世界銀行のエコノミスト、マックス・アドラー氏は、「高速道路を何故造るかと言えば、急ぐ人や物が、高速で急いで行けるためであり、そのことによって社会的な満足が発生する。この高速道路の機能を否定する無料開放は、世界銀行として認められない」と指摘、このアドラー忠告に対する見解を伺います。

日本の高速道路は、2005年に道路公団が民営化され、20年近く経過しますが、民営化の検証はどのように行われたのか。また、民営化の成果と課題も、お答えください。

日本の高速道路は、高速道路建設に要した債務を、償還後に無料開放する償還主義と、昭和47年から導入された料金プール制度が大きな特徴です。何故、こうした仕組みを導入したのか、また、償還主義と料金プール制の課題について、お答えください。

(繰り返される延長)

今回の法改正では、高速道路の更新・進化のため、料金徴収期間を最長2115年まで延長するとしています。政府は、今回を含め、これまで何度、料金徴収期間を延長してきたのか、その理由を含め、お答え下さい。高速道路は、今後も老朽化対策、ミッシングリンクや暫定2車線解消など、将来にわたり投資が必要となります。誰が見ても、現実的に考えれば、高速道路の無料解放は絵に描いた餅です。償還主義と無料開放を見直し、永久有料にして、即刻、高速道路料金を下げるべきです。所見を伺います。

(距離制料金の課題)

現在の高速道路の料金制度である距離制料金は、1 km 毎にまるで関所があるかのごとく、乗用車の場合は、約 25 円ずつチャリン、チャリンと料金が加算される制度です。距離制料金では、高速道路を走れば走るほど、料金が高くなり、目的地を遠ざける料金であり、地方ほど移動のコストが高くなり、地域間格差が生じる料金です。こうした距離制料金の課題について、見解を伺います。

(高速道路のメリット)

高速道路は、一般道と比較すると、安全で環境に優しい道路です。高速道路と一般道との利用状況を示す指標として「分担率」があります。日本は、欧米と比較して、4 割程度分担率が低く、高速道路が十分に使われていません。日本の高速道路の分担率の現状、欧米との比較、分担率が低い理由、分担率を引き上げるための対策を伺います。また、高速道路の利用を増やし欧米並みの分担率となった場合の死傷者や負傷者の減少、消費燃料や渋滞損失への効果をお答えください。

(複雑な割引制度)

NEXCO3 社には、休日割引、深夜割引など最大 20 の割引制度があり、年間の料金収入の約 4 割に相当する約 9000 億円の料金を割り引いています。驚きの割引額です。何故、多くの割引制度、多額の割引が必要なのか、お答えください。複雑な割引対応ではなく、最初から、料金全体を引き下げるべきと考えますが、見解を伺います。

(過大な支払利息)

平成 31 年の政府答弁では、平成 30 年度時点で、高速道路の建設に要した有利子負債の残高は、約 27 兆円。高速道路機構が資金調達する際の想定金利は、4 %で設定しており、償還までに支払う利息の総額は、約 20 兆円。低金利が続いている中で、当時の平均金利である 1 %程度に見直すだけで、支払う利息の総額は、約 8 兆円となり、約 12 兆円も削減できるとの試算でした。こうした試算の最新結果をお示しください。また、想定金利を 4 %から実勢金利に見直し、返済利息を減らして、料金を大幅に引き下げるべきです。見解を伺います。

(1 コイン 500 円定額制料金の導入)

高速道路料金 1 コイン 500 円走り放題、定額制料金の導入について伺います。定額制料金であれば、高速道路に入る時に精算するため、出口を開放することが出来ます。また、大がかりなインターチェンジは不要となり、少ない投資で、短い区間に簡易な出口を増やすことができるメリットも大きいです。NEXCO 3 社の年間での利用台数は約 29 億台、料金収

入は約 2 兆 4 千億円、一台当たりの平均料金は、約 800 円。内 150 円は、ターミナルチャージと言われる入場料が、含まれており、実質、距離に応じた料金は、約 650 円です。償還主義を廃止し、想定金利 4% の見直し等により、税金を使うことなく、乗用車で 1 コイン 500 円、軽自動車 300 円、二輪車 200 円、大型車でも 800 円走り放題の定額制料金が実施できます。ユーザーにとっては、中長距離の料金は、大幅に安くなります。例えば、東京・山形間の高速代は、往復 12280 円が 1000 円となります。地方創生の切り札は、移動のコストを下げることです。地方にとっては、観光や地方経済の活性化など地方創生の起爆剤となります。産業界にとっても、物流費の大幅削減により、日本全体の競争力強化につながります。国は、税金を使わず、経済対策、家計支援を実行できます。NEXCO 3 社は、利用増が期待できます。まさに、ユーザー、地方、産業界、国、NEXCO の全てが WIN—WIN となる料金が、1 コイン 500 円の定額制料金です。三方よしを超える、五方よしの料金です。コロナ後の経済対策として、1 年間限定で、1 コイン 500 円の定額制料金の効果と課題を検証する社会実験を行うことを提案します。斉藤大臣、地方創生の観点から岡田大臣の決断を求めます。また、両大臣は、定額制料金が、「日本全体の経済の活性化や地方創生のための有効策にはならない」と、お考えですか。ならないとお考えであれば、その理由をお示しください。

（高速道路の多様な活用）

斉藤大臣、浜田大臣に伺います。高速道路の SA、PA は、災害時の支援拠点としても重要です。また、車の電動化に対応した急速充電器や水素ステーション等の拠点として重要な役割が期待されます。今後、高速道路における充電器などのインフラ整備計画を伺います。また、国防の観点から、高速道路を滑走路等としても使用することは想定しているのか。災害時や国防面で、高速道路をどう活用するのか、所見を伺います。自衛隊車両が訓練対応などで移動する時は、一般道を使うことが多く、長時間移動となり、負担が大きいと指摘されています。自衛隊車両の高速料金は、平時においても、無料にすべきと考えますが、いかがでしょうか。

（総合的な交通ネットワーク構築）

ドイツでは、国が責任を持って 2030 年までに道路に約 20 兆円、地域公共交通を含む鉄道にも約 17 兆円、国が投資する計画です。道路も鉄道も、国民の暮らしや国力の確保に極めて重要であり、総合的な交通ネットワークの維持・強化を国主導で考えている証です。日本もドイツに学ぶべきです。日本も、鉄道、トラック、バス、高速道路など各交通モードの強みを最大限活用した総合的な交通ネットワークを国が責任を持って作り、国民の暮らしを守り、国力を強化すべきと考えます。斉藤大臣に見解を伺い、質問を終わります。