

196-参-国土交通委員会-3号 平成30年3月23日

○竹内真二君 是非、二路線の整備、よろしくお願い申し上げます。

次に、交通対策について伺います。

東京のオリンピック・パラリンピック大会の開催中は、まず大前提として、東京を始め神奈川県、埼玉県、千葉県などの都市部における経済活動を可能な限り維持しつつも、競技ゾーン周辺の一般交通や住民生活に与える影響、これも最小限に抑えるよう御配慮いただきたいと思っております。

その上で、昨年八月に社会資本整備審議会道路分科会で、道路・交通イノベーションと題する建議を取りまとめました。この建議では、東京オリパラは交通政策の導入に向けての重要な契機であるとして、自動車の利用者が協力し合って交通量の抑制、調整を図り渋滞を緩和させる交通需要管理、TDMの実施も明記しております。そして、さらに競技ゾーン内の道路、地域や時間帯を決めて自動車利用者に対して課金するロードプライシングという考え方も打ち出しております。

二〇一二年に行われたロンドン五輪でも、かなり早い段階から交通量の抑制に取り組み、韓国で先月行われました平昌冬季五輪でも、公共交通機関の利用を促すために、自家用車の使用を奇数日は奇数ナンバーに、偶数日は偶数ナンバーに限定して交通量の抑制を図ったと聞いております。

今、東京オリンピック・パラリンピックにおいては、円滑な大会輸送を実現するため、大会開催のための交通と一般の交通を分け、平時とは異なる交通施策が必要と考えますが、そのためにも、例えばピークロードプライシングの導入など渋滞対策を検討しているのであれば国民や訪日予定の方々になるべく早く周知、広報すべきと思いますが、今後どう具体化されていくのか、お伺いします。

○政府参考人（石川雄一君） お答えいたします。

東京オリンピック・パラリンピック競技大会時には、大会開催に伴う大会関係者や観客の安全で円滑な輸送と都市活動の安定の両立を図ることが重要でございます。このため、東京都と東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会が設置をいたしました学識経験者などで構成される輸送の検討の場や、行政機関などで構成されます輸送の調整の場におきまして、大会の輸送方針の策定等に向けて検討、調整が進められております。今年一月十日には、学識経験者が中心となりまして、大会時の交通マネジメントについての提言が取りまとめられたところでございます。

この提言におきましては、まず、道路交通の実施目標といたしまして、平日の交通量を一五％程度削減した休日並みの良好な交通環境の実現を目指す。このため、全体の一〇％程度の交通量抑制に加えまして、部分的に更なる分散、抑制を図ると。

二点目といたしまして、道路の交通マネジメントといたしまして、交通需要の抑制、分散、平準化を行う交通需要マネジメント、TDM、道路状況に応じた運用管理を行う交通システムマネジメント、TSMに取り組む。

三点目といたしまして、TDMといたしましては、混雑箇所を通る交通の特性に応じた呼びかけを行う。また、実効性を確保するため、試行段階から企業主や荷主などに勤務時間や配達方法の変更などを直接働きかけ、その展開を図る。

四点目といたしまして、大会時における交通状況や取るべき対策など、早期に的確な情報提供に努め、関係者、市民、行政が一体となる機運を醸成する。

このようなことが示されたところでございます。

現時点におきましては、委員御指摘のロードプライシングではなく、企業や市民による自発的な交通行動の見直しを中心とした交通需要抑制等の取組が検討されているところでございまして、これにつきまして今年の夏に試行することが予定されております。

まずはこの試行結果を確認する必要がありますが、いずれにいたしましても、大会開催時の安全で円滑な輸送が実現できますよう、国土交通省といたしましても組織委員会等に協力をしてまいります。

# 参議院国土交通委員会會議録第十六号

平成二十六年五月二十七日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

五月二十六日

辞任

野田 国義君

金子 洋一君

補欠選任

野田 国義君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

- 室井 邦彦君
- 田中 茂君
- 和田 政宗君
- 辰巳孝太郎君
- 吉田 忠智君
- 太田 昭宏君
- 野上浩太郎君
- 山本 博司君
- 中原 八一君
- 田中 利幸君
- 石井喜三郎君
- 森北 佳昭君
- 徳山日出男君
- 赤池 誠章君
- 渡辺 猛之君
- 田城 郁君
- 広田 一君
- 魚住裕一郎君
- 青木 一彦君
- 江島 潔君
- 大野 泰正君
- 太田 房江君
- 北村 経夫君
- 酒井 庸行君
- 豊田 俊郎君
- 中原 八一君
- 野上浩太郎君
- 森屋 宏君
- 金子 洋一君
- 田中 直紀君
- 野田 国義君
- 前田 武志君
- 河野 義博君
- 藤本 祐司君

國務大臣

副大臣

大臣政務官

財務大臣政務官

国土交通大臣政務官

事務局側

常任委員会専門員

政府参考人

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

局長

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○道路法等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(藤本祐司君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日、野田国義君が委員を辞任され、その補欠として金子洋一君が選任されました。

○委員長(藤本祐司君) 政府参考人の出席要求に

閣する件についてお諮りいたします。

道路法等の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、国土交通省道路局長徳山日出男君外二名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(藤本祐司君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤本祐司君) 道路法等の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○広田一君 民主党・新緑風会の広田一でございます。

それでは、前回積み残しの分につきまして御質問をさせていただきますと思います。まず、更新費等の償還財源につきましてお伺いをいたします。

私は、概算で二十五兆六千九百億円と莫大な費用が掛かるトータルコストの縮減の観点、そして、それを将来世代に安易にツケ回さないという責任感、さらには、更新等の緊急性、金利リスクの面から、償還期間の延長だけではなくて利用料の引上げ、税金の投入のベストミックスを図っていくことが合理的だというふうに考えております。よって、償還スキームにつきましては、これもこの前の質疑等で御答弁いただきましたように、状況に応じて不断の検討をすることを改めて要請をする次第でございます。

その上で、償還財源につきましては利用料を主としながらも、利用者に負担を求めただけではなくて、例えば道路会社や高速道路機構側からも償還財源をできるだけ捻出すべきであるというふう

に考えます。その財源の一つとして考えられるのが利益剰余金でございます。

この利益剰余金とは、企業活動で得た利益のうち分配せずに社内に留保している額であります。最近では、鉄道建設・運輸施設整備機構が民主党政権時代に一兆二千億円の利益剰余金につきまして国庫に返納するとともに、JR北海道、JR四国の経営安定基金に積み立てて有効活用した事例がございます。

こういったことを踏まえまして、まずお伺いしたいのは、NEXCOC三社、首都高、阪神並びに高速道路機構の保有する利益剰余金は合計幾らになるのか、お伺いをいたします。

○政府参考人(徳山日出男君) お答えを申し上げます。

まず、高速道路会社の利益剰余金でございますけれども、中身は二種類ございます。高速道路事業によるものと、サービスエリア、パーキングエリアなど関連事業によるものでございます。

合計ということでございますので六社の合計で申し上げますけれども、まず高速道路事業によるもの、これは平成二十四年度の期末決算ベースで申し上げますと約九百億円でございます。それから、サービスエリア、パーキングエリアなど関連事業によるものが約五百億円となっております。これらの一部はその目的にかなった投資に回すことが可能でございます。

一方、高速道路機構の利益剰余金でございますけれども、同じく平成二十四年度期末で約二・八兆円となっております。ただ、こちらは少し性格が異なっております。これは毎年度の利益により債務を返済した累積額が財務諸表上で利益剰余金として計上されているものでございまして、実際に投資のできる現金があるものではないという性格でございます。

以上が利益剰余金でございます。

たが、局長、それでよろしいですか。

○政府参考人(徳山日出男君) 大臣が御答弁申し上げたことを私に確認をされてもなかなかでございませぬけれども、大臣申し上げましたとおり、これは大きな考え方がまた違う世界だと思ひます。有料道路として償還のための料金ではなくて、今度は一般道路も含めてエリア全体として、例えばロンドンやシンガポールは課金をすることで流入を制御するというケースもございませぬし、あるいは料金ではない方法で、ナンバープレートの数、奇数とか、三人以上乗っていない入れないとか、料金以外の規制もございませぬ。

いずれにしても、大臣申し上げましたのは、エリアの中の全体としての何らかの流入規制というのは諸外国もやっておつて、そういったものを検討しなければならぬだろうということであつたらうと思ひます。

○金子洋一君 ありがとうございます。

私も、料金の徴収を続けるということが何も絶対に駄目だと申し上げているわけではなくて、いろいろなケースに応じてお考えをいただければいいのだらうと思つております。

料金政策について続いてお尋ねをいたしますけれども、ETC搭載の普通車に対する割引というのが四月以降かなり減つて、利用者負担が増えてきておりますけれども、これはそこに充てられる補正予算の予算計上額が一年限りで六百二十億円ということで随分減つたということが原因だと承つております。また、先ほど田田先生からもお尋ねになつた問題意識と重なるんですが、今後、混雑をしない時期、あるいは混雑をしないない路線を選んで割引の拡充に力を入れるべきではないかと思ひますが、いかがお考えでしょうか。

○政府参考人(徳山日出男君) お答え申し上げます。

高速道路料金につきましては、この四月から改定をいたしました。これは平成二十年十月から緊急経済対策として平日の三割引、休日の五割引

などの割引を実施してきたわけでございますけれども、昨年度末をもってこの緊急経済対策による料金割引の財源が終了いたしましたために、やむを得ず料金割引を縮小すると、こういうことだつたわけでございます。この縮小の影響を緩和するために、その他の割引についても例外なく見直す、あるいは会社の経営努力もお願いをして、さらに徴収緩和措置として平成二十五年度の補正予算に六百二十億円を計上したわけでございます。

先生おっしゃるとおり、いろいろな交通の变化、この実施目的を明確にして料金割引は行くべきものであると思つておりました、本年四月からの料金につきましては、観光振興や物流対策など実施目的を明確にし、また高速道路利用の多い車に配慮するように再編をいたしたところでございます。

○金子洋一君 ありがとうございます。

先ほどの大臣の御答弁の中にもありましたけれども、都市の渋滞緩和と料金だけじゃなんんだというところ、一般国道も含めてネットワークをつくっていくという御趣旨と受け止めさせていただきました。いたんですが、私は神奈川県ですけれども、私の地元には国道十六号線の保土ヶ谷バイパスというのがあります。これは平日昼間の十二時間の交通量で申しますと十萬四千八百四十六台ということ、一般道路中、日本一の交通量だということでありませぬ。まさに大臣おっしゃいましたように、こうした道路の渋滞に今後力を入れていくべきだろうと思ひますが、いかがでございますでしょうか。

○副大臣(野上浩太郎君) 国土交通省におきましては、渋滞によって全国で年間約五十億人時間損失が出ていますと推計をしております。渋滞対策は国として取り組むべき大きな課題だと考えております。

御指摘のありました国道十六号保土ヶ谷バイパスは、これは横浜市中心部と東名高速道路を連絡する主要な幹線道路でありまして、東名高速道路や国道二百四十六号との交差点を中心に渋滞が発

生をしております。このため、保土ヶ谷バイパスにおきましては、これまで一部八車線化を含む全線六車線化などの対策によりまして渋滞の緩和に努めてきたところであります。現在は、広域的な道路のネットワーク強化をいたしまして、東名高速道路と横浜市中心部を結ぶ首都圏高速環状北線それから北西線、また圏央道などの整備を進めるとともに、ポトルネットワーク対策をいたしまして、保土ヶ谷バイパスの国道二百四十六号との交差点の立体化を進めているところであります。

今後とも、国として保土ヶ谷バイパスを始めとする全国の渋滞対策についてしっかりと取り組んでまいりたいと思ひます。

○金子洋一君 是非とも、保土ヶ谷バイパスじゃありません、そういう渋滞するところについてはしっかりとお願いをしたいと思ひます。

最後の質問になると思ひますが、財務省にこれはお尋ねをさせていただきませんが、こういった道路の建設などに使われておりました道路特定財源というのはずつと前に、これは自民党さんの政権のときに廃止されたわけですが、となりまして、自動車重量税とか、これはガソリンや軽油の価格に含まれている揮発油税や軽油引取税、特にその旧暫定税率分というものについては、これは非常に大きな負担となっておりますので、今の政府が実施をしておりますアベノミクスによって円安が進んでいるということ、円換算で見ますと原油の価格も随分上がつております。いっそのこと、こうした税金については廃止と申し上げたいところですが、かなりばつさり切つていただければ自動車ユーザーとしては有り難いんですが、いかがでございますでしょうか。

○大臣(菅野博之) 御指摘のございました税目のうちで、国税に関係があります自動車重量税、また揮発油税につきましては答弁をさせていただきます。

まず、自動車重量税でございますけれども、車体課税につきましては、税制抜本改革法の第七条におきまして安定的財源を確保した上で見直し

を行うとされております。その意味で、財源を考慮することなく減税をするということには、この法律の考え方と整合的でないというふうにご考えておる次第でございます。また、この同税につきましては、道路の損壊とか道路の整備などの原因者負担とか、また受益者の負担としての性格を有しておりますので、今後、こうした道路などの老朽化対策に多額の財源が必要となる中で、維持をしていく方針でございます。

次に、揮発油税でございますけれども、やはり国、地方の極めて厳しい財政状況や地球温暖化対策の必要性を踏まれば、その税率の水準は引き下げるべきではないかと考えておる次第でございます。実際、約一兆三千億円の減収ということになりますので、そういう面がございます。

その点、民主党政権の下でこの税率水準の引下げが検討された際も、やはり同様な理由で維持されたものと承知をしております。委員(藤本祐司君) 金子洋一君、時間が来ていますので、まとめてください。

○金子洋一君 はい。

自動車ユーザー側から見ますと、諸外国と比較をして車体課税というのは、例えば大陸のヨーロッパの三倍ぐらいある、あるいはアメリカの二十倍とか三十倍とかあるところがございますので、時間がなくなつてしまいましたけれども、是非ともそういった点に御配慮をいただきたいと思います。

以上でございます。ありがとうございます。

○室井邦彦君 おはようございます。日本維新の会、結いの党の室井でございます。日本維新の早急質問いたしますが、高速道路のアクセス道路の交通渋滞についてお伺いをしたいと思います。

スマートインターチェンジの設置により高速道路本線への乗り降りが格段に便利になつたと、こういう高速道路への物流、人流の拡大は無論地域の経済活性化につながっていくと、このように感じて、思つております。また、交通渋滞の、これも

担を求めるといふことはなかなか容易には理解が得られないのではないかと考えております。

今回、更新費用を検討するに当たりましては、今から三年前の平成二十三年四月以来、審議会等で負担の在り方を御審議いただくとともに、高速道路会社において更新計画についての検討を重ね、更新の必要な箇所やその対処方法について吟味を重ねてきて、そして今回この法案を提出させていただいたところでございます。

○金子洋一君 ありがとうございます。

この点、何回申し上げても同じような御答弁にしかならないと思いますが、今後はきちんと十分お気を付けていただきたいと思います。

さて、ちよつとお尋ねする案件を変えてまいりますけれども、休日上限千円の料金についてでございます。

これは先日の代表質問のときにも大臣にお尋ねを申し上げましたけれども、これはやはりかなりいろんなひずみがあったんじゃないかと思っております。観光の振興というようなメリットはもちろんあつたと思えますけれども、同時に、トラックあるいは高速バスといったような利用者にはかなり大きな負担を掛けたんじゃないかというふうにも思っております。また同時に、並走する鉄道とかあるいはフェリー、そうしたほかの公共交通機関にも随分と影響があつたのではないかと、この点についてどうお考えになつておられるのか、評価をなさつておられるのか、お尋ねをしたいと思います。

○政府参考人(徳山日出男君) お尋ねの休日上限千円につきましては、平成二十三年十二月の高速道路のあり方検討有識者委員会中間取りまとめにおいて総括をされております。中身については先ほど大臣からも広田先生の御質問に御答弁申し上げましたので繰り返しません、一定の有効性は確認されたものの幾つかの課題があつたと、こういうことだつたと思つております。

路の長距離利用を促進をいたしましたために、例えば高速バスやフェリーにつきましては施策導入前と施策導入中を比較いたしますと、休日の利用者の減少率が平日よりも大きい。数字を申し上げますと、高速バスの場合は、平日四割減であつたものが休日は八割減、フェリーの旅客を見ますと、平日は一六割減であつたものが休日は一九割減ということ、休日の利用者数の減少率の方が大きくなつております。この結果、私どもとしては、有識者委員会ともいろいろ御検討いただきまして、こうした他の交通機関には影響を与えた可能性があると認識をいたしております。

○金子洋一君 ありがとうございます。

やはり他の交通機関に大きな影響が出たであろうということは、これはしっかりと認識をしていただかなきゃならないと思つております。

また同時に、高速道路自体の甚だしい渋滞というのものは大きな問題だつたろうと思つておりますが、こういった料金政策を取ることによつて渋滞をむしろ助長をしようとするようなことになつてしまふ、こういう政策を取ることについてはやはり私は望ましくないと思つております、この点いかがお考えでしょうか。

○政府参考人(徳山日出男君) 休日上限千円の料金政策におきましては、地域活性化などの面から一定の有効性が確認された一方、全国一律に行つてまいりましたので、激しい渋滞が発生するという課題がございます。

具体的には、全国的に毎週ゴールデンウィーク並みの渋滞が発生をいたしまして、特に東名高速、名神高速では通常の三倍の渋滞が発生しております。この点におきましては交通政策として課題があつたと私どもとしても認識をいたしております。

○金子洋一君 やはり局長御答弁なさいましたように、全国一律に行つたところ、随分と大きな問題が出てくるんじゃないかと思つております。そこで、料金の徴収期間が終わつてから、首都高も阪高も、そしてNEXCOについてもこれは

無料開放するということになるわけですね。と、なりまして、特に首都高や阪高あるいは東名高速などで申しますと、私は神奈川ですけれども、東名厚木からずつと東京寄りというのは非常に渋滞をしようと思つておられるんですが、渋滞するんじゃないでしょうか。

○政府参考人(徳山日出男君) 現在、私どもの料金の案では、一定期間の料金徴収期間が過ぎますと無料開放するという案で作つております。

都市部等では渋滞が懸念されるものをどうするかということにつきましては諸外国でもいろいろ悩んでおられて、例えば都市部の渋滞対策としてロードプライシングあるいは流入規制などを行つておられる。無料開放後の渋滞対策につきましては、こうした諸外国の取組も参考にしつつ、無料開放時点での交通の状況を踏まえ、適切に措置することになると考えております。

○金子洋一君 ありがとうございます。

要するに、そのままおつさり無料開放した場合には渋滞をしようという受け止めでもよろしいのだからと思つて、ただ、代表質問でお尋ねをしたときにも、ただいまの局長の御答弁にも、ロードプライシングや流入規制という言葉が出てまいりました。このロードプライシングというのは、このロードというの道という意味ではなくて、ピークロードプライシング、つまり負荷が、ピークの負荷が掛つたところには余計価格を乗せると、通行料金を乗せるといふ意味です。これは要するに、諸外国の事例を参考にしておつたというの、要するに、結局、無料開放はできないというふうにおつたやうなところと解釈してよろしいですか。

○国務大臣(太田昭宏君) まず、無料開放が原則というところでスタートした高速道路ということでありまして、首都高、阪神高速についても他の高速道路と同様に償還満了の後は無料開放ということにしております。

あるいは道路がどのようにそのときになつてくるか、人口とかそうしたことがどういう形になつてくるのかということ、例えばロンドンとか、あるいはまた、私も先日行つてまいりましたが、シソングポール等では、そこで流入するということについての規制を行つたり、都心部の街路のネットワークの機能強化ということを対応することになります。そういう意味では、ロードプライシングということのほか、今申し上げたようなことを総合的にそのときに勘案をして、どのように渋滞を解消し、都市機能がスムーズに展開されるということをお考えのことだと思つておられると思つております。

料金ということについては、四十五年償還、そして十五年をこの更新に充てると、そして無料化することなんです、都市自体の運営というものと交通ということをどうするかということについては、これから幅広く検討していかなければならない問題だと思つておられるところでございます。

○金子洋一君 済みません、ちよつと分かりにくいと感じました。つまり、無料開放をして通常の国道に移管をすれば、通常の国道の管理者がそこにピークロードプライシングというふうな形で、ETCが恐らくかなり普及しているでしょうから、そういうところに追加的に通行料金を掛けるということはある得べしだということに受け止めていいわけなんですか。これは、大臣、お願ひします。

○国務大臣(太田昭宏君) むしろ、高速道路を無料化したというの後に、都市全体のそこに流入するということ、高速道路と言われたものに限らず、どのような規制をしていくかという判断をするということが検討されるのではないかと、うふうに思つておられるところでございます。

○金子洋一君 ありがとうございます。

実質的には料金の徴収の継続というものもあり得べしということを受け止めていただきたいと思います。