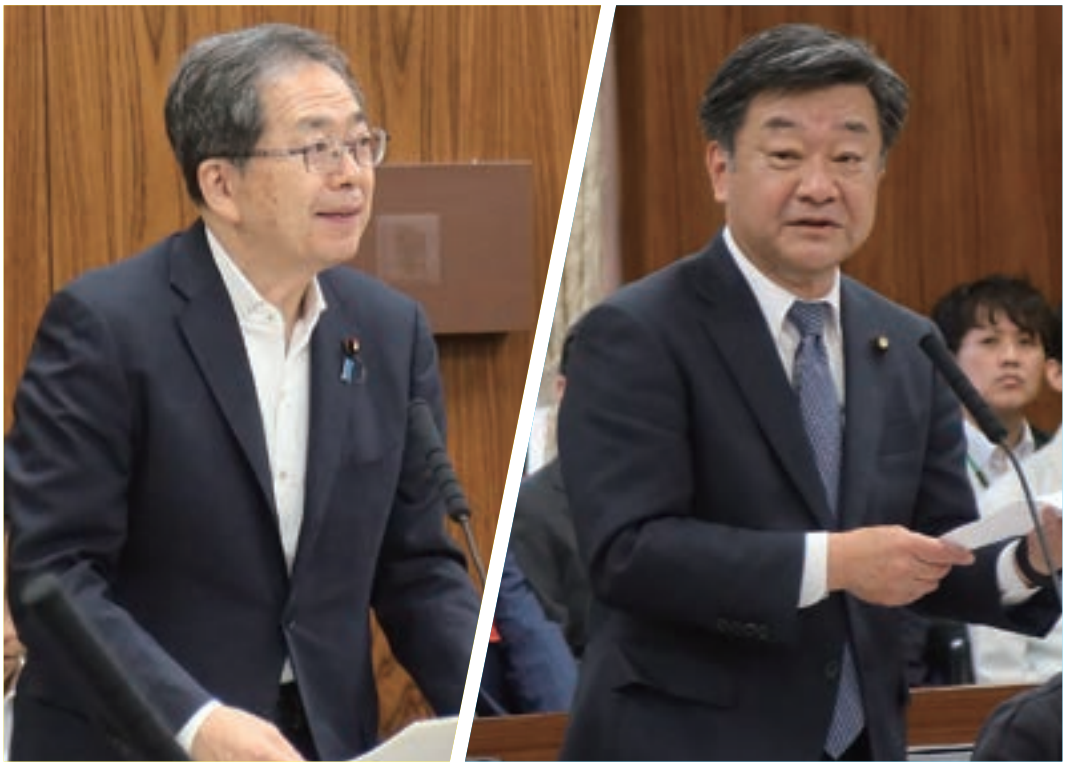
— 国 政 報 告 —

第211回 通常国会

参議院国土交通委員会

— 道路整備特別措置法等の一部を改正する法律案 —



会 議 録

令和５年５月30日（火曜日）

参議院国土交通委員会で、高速道路の償還期限を延長する「道路整備特別措置法等の一部改正案」について、自民党を代表して質疑に立ちました。日本の高速道路の整備水準について世界と比較して大きく立ち遅れていることを指摘し、償還期限の延長により得られる費用をもとに、更新・維持管理を着実に進めるとともに、様々なニーズを踏まえ行う「進化と改良」に関する整備についても進めるよう、斉藤国土交通大臣や丹羽道路局長に質問しました。また、質疑の中で、能登半島地震について内閣府防災の上村審議官に質問しました。

参議院議員 足立敏之

足立敏之委員：おはようございます。自由民主党の足立敏之でございます。

本日は質問の機会を与えていただきまして、蓮舫委員長、理事の皆さん、委員の皆さんに感謝を申し上げたいと思います。

御承知のとおり、私は建設省、国土交通省で長年勤務をさせていただきまして、道路整備を始め治水対策あるいは防災、こういったことに長年従事をしてまいりました。その経験を踏まえまして今日は質問をさせていただきますので、よろしくお願いしたいと思います。

1.能登半島の地震被害について

足立委員：さて、最近、全国的に地震が頻発しておりまして、首都圏では５月11日の早朝に緊急地震速報が発令されました。千葉県木更津市で震度５強の地震に見舞われました。また、26日にも千葉県や茨城県の東部で震度５弱の地震がありました。一方、石川県の能登地方で、５月５日の午後に、珠洲市で震度６強の地震に見舞われています。本日御出席の西田昭二政務官の御地元でありますけれども、お亡くなりになられた方を始め被害に遭われた全ての皆様に心からお見舞いを申し上げたいと思います。

政府では、谷公一防災担当大臣が10日に被災地である能登半島の珠洲市を訪れられました。それを受けまして、５月23日には珠洲市の激甚指定も発表されています。内閣防災の迅速な対応に感謝を申し上げたいと思います。

私も、９日に珠洲市を訪れました。お手元に当事務所で撮影した写真、【資料１】で配らせていただいております。現地の印象でございますが、家屋の全壊、半壊など深刻な被害が発生していますけが、かなり被害は局所的であったと言えると思います。また、水道や電気などのライフラインは既に復旧しておりました。また、道路等のインフラの被害も、海岸沿いの国道249号が落石のおそれで通行止めになっておりました。全体的に見た場合に被害は限定的であったと言えると思います。

一方、現地の応急対応につきましては、国土交通省北陸地方整備局からTEC-FORCEやリエゾンが直ちにたくさん派遣されまして、被災状況の調査や建物の応急危険度判定などを実施しておられました。国交省の迅速な対応に心から感謝を申し上げたいと思います。ありがとうございました。また、地域の建設業の皆さんも、道路の応急復旧、のり面対策、また屋根の補修用のブルーシートの提供、こういった形で迅速な対応をしていただきまして、感謝を申し上げたいと思います。

［資料１］令和5年5月5日 能登半島を震源とする地震被害の状況
（石川県珠洲市 5月9日撮影）

局所的な住宅被害の発生

住宅に隣接した民地斜面の崩壊

自由民主党・国民の声　足立　敏之
出典：令和５年５月９日足立敏之事務所撮影

なお、現地では直接、泉谷珠洲市長さんとお話をさせていただきましたが、家屋被害への対応について、全壊と半壊では国の支援の度合いが大きく異なる、半壊といっても実際は解体して再建することになるので、何とか半壊でも国の支援しっかり受けられるようにならないかという要望をいただきました。また、地元の方々からは、この写真の右側の方なんですが、崩れてきている山は、斜面は民地なんですね。民地からの落石でこういう被害が出た場合に、公的な支援がなかなか厳しいというお話がありました。

そういったところも是非とも御検討いただければと思います。今日は内閣府防災の

上村審議官にお越しいただいています。最初から現地の方に入っていただいて地元との対応を頑張っていただいた審議官ですが、これから内閣府防災として、その地元の要望も含めまして、どう対応していくのか、お話を伺いたいと思います。

上村昇内閣府防災担当審議官

上村昇内閣府防災担当審議官：お答え申し上げます。

今回の地震につきまして、政府としては、発災直後から被害状況の把握や災害応急対策に全力を挙げてまいりました。

内閣府におきましては、今御紹介いただきましたとおり、５月５日、発災当日に私自身を含めました調査チームが石川県に入り、地元自治体と緊密に連携して災害対応に当たってきたところであります。

私も、被害が大きかった珠洲市の泉谷市長には連日、市役所内外でお目にかかり、お話を伺ってきておりまして、その中で、足立先生が現場にいらしたということもお伺いしました。

今月10日には谷防災担当大臣が石川県の視察現場を視察し、馳石川県知事や泉谷珠洲市長、大森能登町長と意見交換を行い、激甚災害への早期指定を含めた様々な御要望をいただきました。

内閣府では、公共土木施設災害復旧事業等の特例及び中小企業の災害関係補償の特例等について、珠洲市を局激指定見込みである旨、先週23日に公表いたしました。被災された自治体や被災者の皆様におかれましては、財政面や資金面について不安を抱くことなく災害復旧に取り組んでいただきたいと考えてございます。

また、石川県においては、これまで３市町に災害救助法を適用したほか、珠洲市に被災者生活再建支援法を適用し、被災者の１日も早い生活再建に向けた取組が進められてございます。

引き続き、被災の現状や地域の声をしっかりと受け止め、関係省庁と緊密に連携しながら被災者の生活再建と迅速な復旧復興に取り組んでまいります。

足立委員：ありがとうございました。

本当に迅速な対応をしていただきまして、感謝申し上げたいと思います。これからも引き続き地元と寄り添って、しっかりきめの細かい対応をしていただくようにお願いしたいと思います。ありがとうございました。

2.高速道路の整備について―

―日本と世界の国々の道路整備水準を比較―

足立委員：それでは、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、これにつきましての質疑に移らせていただきたいと思います。

5月23日の参考人質疑でも取り上げましたけれども、まず、我が国の道路の整備水準、このことにつきまして、海外と比較して考えてみたいと思います。少し長くなりますが、お手元に資料を準備させていただきましたので、少しお話を聞いていただければと思います。

日本では、東京オリンピックを控えた昭和38年に、最初の高速道路が名神高速道路の栗東～尼崎間で開通をいたしました。その後、60年にわたり高速道路の整備が進められてまいりました。

現在の高速道路につきましては、昭和62年に第4次全国総合開発計画が閣議決定され、約1万4千kmの高規格幹線道路網が計画され、そのうち、現在までに暫定2車線区間を含め約1万2千kmが供用されております。お手元に【資料2】をお配りしていますが、今の日本の整備状況をお示ししてございます。

ところで、高速道路は本来片側2車線以上あるべきものでありますが、日本では予算が厳しくなったときに交通量の少ない段階では取りあえず暫定2車線で供用させる、そういう高速道路の造り方をしてまいりました。

【資料3】の方に移っていただきたいんですが、上段に高速道路の4車線化の状況を示したとおりで、日本は暫定2車線区間は全体の約4割に上っています。しかし、世界に目を移すとそのような国はないわけでありまして、委員の先生方も海外に行かれたときに恐らく感じていられると思うんですが、日本のような暫定2車線のような道路がないなと感じられたのではないかと思います。

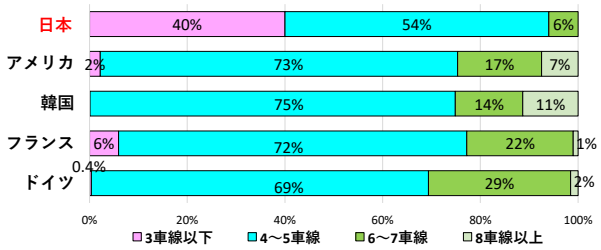
お隣の韓国でも、【資料3】の下の方にありますが、実は28年前には日本と同様に対面交通が44%ありましたが、その後しっかり整備を進めて、今日では対面交通は解消されており、4車線以上に高速道路がなっているというようなことでございます。

次に、そうしたことがどういう問題を生んでいるかでございますが、【資料4】の方をお願いしたいんですが、世界の主要な国の都市間の連絡速度、これを見ますと、日本は62km/hであるのに対して、ドイツが84km/h、イギリスは74km/h、韓国は77km/hであります。連絡速度が違うということは、

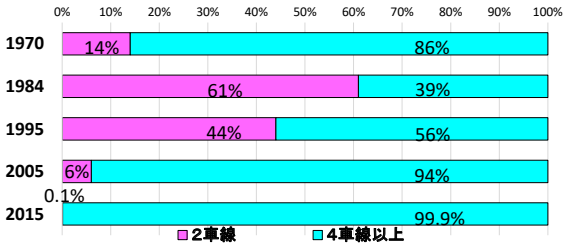
［資料2］日本の高速道路網

自由民主党・国民の声　足立　敏之
出典：国土交通省資料「高速道路の暫定二車線区間」を基に足立敏之事務所作成

［資料3］(1)高速道路車線数の国際比較



(2)韓国の高速道路暫定2車線比率の推移

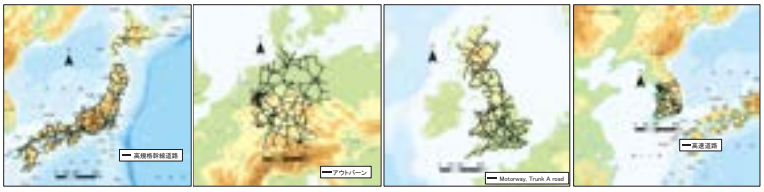


自由民主党・国民の声　足立　敏之
出典：国土交通省資料「車線数別延長の構成比」を基に足立敏之事務所作成

輸送コストに直結しまして、ひいては製品のコストにも影響を与える、国際競争という観点で見ても、日本は非常に残念な状況にあると言わざるを得ないと思います。特に、日本の貨物輸送の５割以上がトラック輸送というようなことでございますので、早期の改善が求められると思います。

このような状況を勘案しまして、国交省では近年、暫定２車線区間の４車線化にしっかり取り組んでいただいておりますが、生産性や安全性が高く、災害に強く、雪にも強い４車線化を高速道路の標準と考えていただき、欧米並みに進めていただきたい、このように思っております。

［資料４］世界と日本の道路の比較



日本（図には暫定2車線区間を含む）　ドイツ　イギリス　韓国（4カ国の図は全て同一縮尺）

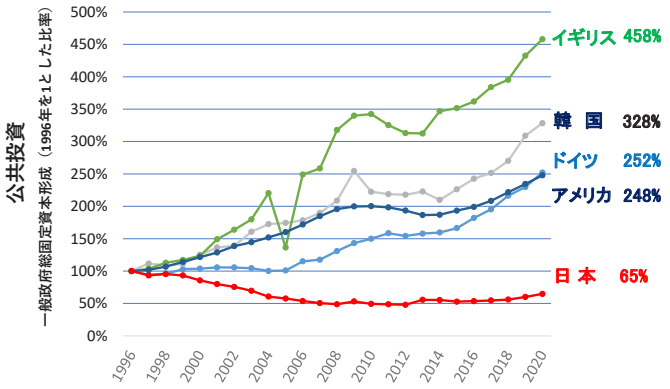
	日本	ドイツ	イギリス	韓国
都市間連絡速度	62km/h	84km/h	74km/h	77km/h
国土面積当たりの高速道路延長（暫定2車線除く延長）	1.9 km/100km2	3.7 km/100km2	5.2 Km/100km2	4.8 Km/100km2

都市間連絡速度：都市間の最短距離を最短所要時間で除したもの
対象都市：拠点都市（都道府県庁所在地等）及び一定の距離離れた人口5万人以上の都市および主要港湾を国ごとに設定
所要時間：所要時間経路探索システム（Google Maps）等による

自由民主党・国民の声　足立　敏之
出典：国土交通省資料「道路ネットワークの国際比較」基に足立敏之事務所作成

一方、高速道路の整備状況、これを10km×10kmのメッシュ、これで高速道路が何kmあるかという指標で見ますと、【資料４】の方になりますけれども、100km²当たり、ドイツは3.7km、イギリスは5.2km、韓国は4.8kmとなります。本来の高速道路である４車線化ができている区間、日本で考えますと1.9kmしかないということでございまして、韓国の4.8kmに比べると半分以下になってしまっています。これでは、高速道路の密度という観点でも日本は大きく立ち遅れているというようなことになります。

［資料５］世界の公共投資の推移



自由民主党・国民の声　足立　敏之
出典：日本…内閣府「国民経済計算」、その他…“OECD Stats”を基に足立敏之事務所作成

ところで、この背景にあるのは何かということでありますが、【資料５】に参りますが、世界各国の公共投資の比較を示した図でございますけれども、日本と世界の国々のインフラ投資の違い、これが影響していると考えています。

日本はこの20数年でインフラ投資を半減しました。その一方、世界の各国は、ドイツやアメリカが2.5倍、イギリスが4.6倍、お隣の韓国も3.3倍に増やしているということで、やっぱりちゃんと投資をしている国の高速道路はしっかり整備されていると言えるんではないかと思います。

こうした日本と世界の国々の道路整備水準を比較して、率直にどのような印象をお持ちなのか、斉藤国土交通大臣にお聞きしたいと思います。よろしくお願いします。

斉藤鉄夫国土交通大臣

斉藤鉄夫国土交通大臣：今、足立委員からお話がありましたように、各種の指標におきまして、まだまだ日本の高速道路のレベルは、欧米またアジアの隣国に比べても、そのレベルに達していないというふうに私も実感をしております。

ただ、日本は非常に急峻な細長い国土であるという条件もございます。また、安全に対しての国民の皆様の意識も高い。したがって、非常に規格の高い道路になっているという面もございます。それらを踏まえまして、これから、防災・減災、国土強靱化、防災・減災の面でも、そして産業構造をしっかりさせていくという面でも、この高速道路ネットも計画に従って、国土形成計画に従ってしっかり整備していかなくてはいけないのではないかと私自身は思っております。

―高速道路の「進化と改良」として、まず、ミッシングリンクの解消や暫定二車線の解消を進めるべきでは―

足立委員：ありがとうございます。

ご指摘をしてまいりましたけれども、世界水準から見ると日本の高速道路というのはやはり二流、三流ではないか、そのように思います。そうした低いレベルの高速道路をしっかりと立て直していくためには、今回の法律をしっかり通して今後とも道路整備をしっかり続けていく、このことが不可欠だと思いますし、特に国際競争力に直結する高速道路でございますので、しっかりと整備を進めていっていただきたい、このように思っております。

なお、【資料６】を御覧いただきたいんですが、諸外国では新型コロナ後の経済対策として大規模なインフラ投資が進められています。

［資料６］欧米のインフラ投資（道路関連）の動き

2021年11月5日、米国下院で「超党派インフラ法・インフラ投資雇用法」(Bipartisan Infrastructure Law, Infrastructure Investment and Jobs Act)が可決、大統領が署名。
今後5年間に約5500億＄(72兆円)を追加し、総額約1.2兆＄(約156兆円)を投資。
➢物流インフラ投資追加分(道路、港湾、航空等)　【2,830億＄(約39兆円)】
・道路整備強化(建設・維持修繕、約1万橋補修)　【1,100億＄(約14.3兆円)】
・電動自動車の充電インフラ整備強化　【 50億＄(6500億円)】など

2017年に新連邦交通インフラ計画(FTIP2030)を法定。
経済活動の活発化等に伴う移動距離や国際輸送の増加に対応するため、従来予算での不足分を投資
➢2030年迄に、物流インフラ、約2000プロジェクトに投資　【2,696億€(約38兆円)】
・道路関連　(ボトルネック2000kmの解消等)【1,330億€(約19兆円)】

2050年の高速・高規格道路の交通需要等に対応する、更新・機能強化・新設等を含む第二期道路投資戦略(Road Investment Strategy 2)を実施中。
2020～25年の5年間の整備メニューへの投資を実施
➢道路関連事業投資(沿道住宅整備等を含む)　【274億£(約4.4兆円)】
・道路整備関連　【240億£(約3.8兆円)】
(RIS3(2025-30年)では、テムズ川下流横断道の新設(84億£(約1.3兆円)を検討)

自由民主党・国民の声　足立　敏之
出典：米…JETRO「ジェトロ「ビジネス短信」2021年11月09日」および「添付資料 超党派インフラ法（新規支出分）の概要」、ドイツ…（公社）高速道路調査会資料「欧米の高速道路政策2022年版」、イギリス…イギリス交通省資料「Road Investment Strategy 2: 2020–2025」を基に足立敏之事務所作成
（１米ドル＝130円、１ユーロ＝140円、１英ポンド＝160円で換算）

特にアメリカでは、かつて議論になりましたけれども、2021年にインフラ投資法というのが成立されて５年間で72兆円を追加するというようなことで、道路、空港、港湾などの交通、物流インフラの整備が進めてこられてきました。また、ドイツやイギリスでも、そこに書かれているとおり、交通インフラへの追加投資を行っています。

我が国も補正予算により対応してきていただいておりますが、いかんせん額が小さいというところもありますので、負けずに、こういう諸外国に負けずにしっかりと公共投資を進め、高速道路の整備を進めていくことが大事だと思っておりますので、大臣にはどうかよろしくお願いしたいと思います。

さて、こうした背景もありまして、今回の法改正によりしっかりと財源を確保して、老朽化対策や更新に対応するとともに、進化と改良と書かれていますけれども、道路の整備をしっかり進めていくことが求められると思います。

このうち進化と改良につきまして考えてみたいと思います。まず取り組むべきことは、まだ整備が進んでいない例えばミッシングリンクの解消、あるいは暫定２車線区間の４車線化、こういったものからまずしっかりと行うべきだと考えますが、丹羽道路局長の見解をお願いしたいと思います。

丹羽克彦道路局長

丹羽克彦道路局長：お答え申し上げます。

高速道路は、国民の安全、安心を確保するとともに、人、物の往来を支援するなど、国民生活に不可欠な施設であると考えております。

しかしながら、委員御指摘のとおり、いまだ全国のネットワークがつながっていないいわゆるミッシングリンクが残っていることや、つながっていても暫定２車線では災害時の通行止めリスクが高いといった課題がございます。このため、災害に強い道路ネットワークの構築や地方創生に向けまして、ミッシングリンクの解消、また暫定２車線の４車線化が重要であると考えております。

一方、更新事業は適切に実施されなければ高速道路の安全が担保されないことから、今般の改正法案によりまして確保される財源につきましては、更新事業に優先して充当することとしております。その上で、国土強靱化などの社会的要請を踏まえまして、交通事故が集中する区間、また災害時の通行止めリスクが高い区間の４車線化、また耐震補強などの進化事業を行うことも必要と考えているところでございます。

なお、ミッシングリンクに係る新規事業化に当たりましては、地元自治体の費用負担の意思、また客観的な事業評価などにより判断されるものでありまして、その手続の中で必要性、また財源などが検討されることとなります。

また、現在事業中の新名神高速道路などのネットワーク整備につきましては、高速道路会社において現行の事業区間に基づいて着実に進めるものと認識をいたしております。

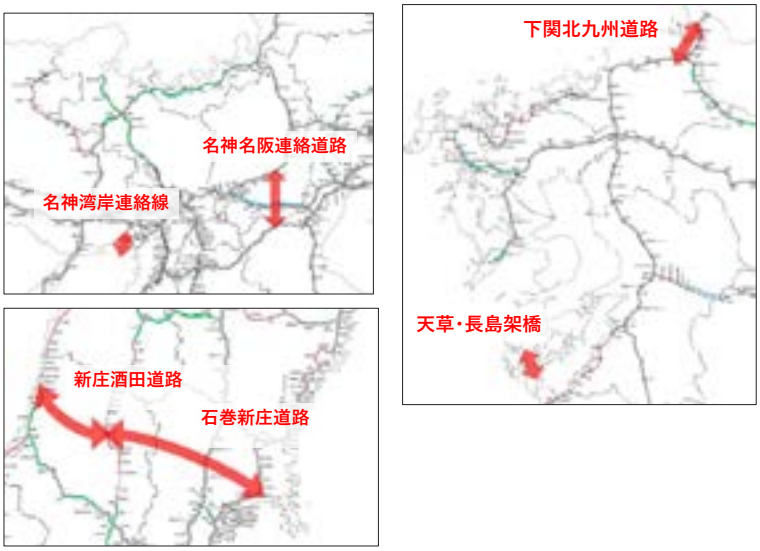
足立委員：ありがとうございました。

是非、真っ先にミッシングリンクの解消、そして４車線化、進めていただければ有り難いと思います。

―道路ネットワーク全体の機能向上について―

足立委員：次に必要なのが、現在の高速道路ネットワークを補完する機能を高度化する、そういう意味での進化と改良が必要ではないかと思っています。お手元に【資料７】をお配りいたしましたが、これは私の個人的主観で、こういうものが大事じゃないかとまとめさせていただきました。例えば現在実施中の関西の名神名阪連絡道路とか名神湾岸連絡道路、こういったものを結ぶことによりまして高速道路ネットワークの機能がかなりアップします。こういうネットワークの補完、強化の道路、こういったものをちょっとやれば、すばらしいネットワークの効果が出てくるんではないかと思います。こういう視点で全国の高速道路ネットワークを点検したら、いろいろそういうニーズがたくさん出てくるんではないかと思います。

［資料７］補完・強化のための道路の例



自由民主党・国民の声　足立　敏之
出典：国土交通省資料「新広域道路交通計画（地方ブロック版）」を基に足立敏之事務所作成

例えば、北海道だと遠軽と北見、個別の名前を言って恐縮なんですが、ここがまだ結ばれておりません。それから、東北でも、盛岡と秋田とか、大館と大曲、こういったものを結ぶ道路、あるいは、石巻、古川、新庄、酒田、こういう道路なんかもつながっていない。こういうところをしっかりと補完してもらったらどうかと思います。

それから、高速道路のインターチェンジが都心から大分離れているところもたくさんありますので、そういったところもアクセス道路を整備する。これまた北海道になりますが、例えば札幌の創成川通とかですね、香川県高松市の環状道路とか、そういった道路をちょっと整備すれば物すごく高速道路ネットワークの機能が上がる、そんなところがいっぱいあるんじゃないかなと思います。

また一方、平成20年３月に中止することとなりました海峡横断プロジェクトの中でも、いろいろ今この時点で見直しをすると、例えば下関北九州道路とか、九州の３県架橋と言っておりますが、天草と長島を結ぶ架橋とか、そういったものについて、今の時点で再検証すればまた必要だというようなことにもなるんではないかと思っておりまして、今の時点でそういう評価をきっちりやり直していただきたいと思います。

【資料７】にお示しした道路を含めまして、高速道路ネットワークを補完する道路の整備、それから、海峡架橋など、過去にプロジェクトを中止した道路についても改めて評価を行って、必要なものにつきましては有料、無料にかかわらず整備を進めるなど、道路ネットワーク全体の機能の向上に積極的に取り組むべきと思いますが、丹羽道路局長の見解をお願いしたいと思います。

丹羽克彦道路局長：お答え申し上げます。

高速道路ネットワークとともに、これを補完する道路ネットワークの機能強化を図ることは、地域間の交流の促進、また災害時の代替機能の確保などの観点から重要であるというふうに考えております。

例えば、委員の御指摘あります名神高速から阪神高速湾岸線を連絡する名神湾岸連絡線につきましては、この道路の整備によりまして、阪神高速の神戸線等の渋滞緩和が図られるため、阪神高速神戸線の西宮ジャンクションから月見山インターまでの所要時間の短縮、また、災害時の緊急輸送や阪神東西軸におけるリダンダンシーの確保などの効果が期待されているところでございます。

御指摘の海峡横断プロジェクトにつきましては、湾口部や海峡部を連絡する大規模なプロジェクトであることから、その実現のためには国民のコンセンサスが得られることが重要であると考えております。

国土交通省といたしましては、引き続き、必要な道路ネットワーク全体の機能強化を着実に推進するとともに、海峡横断プロジェクトにつきましては、様々な場面で地域の皆様の意見を伺うなど、地域の実情の把握に努めてまいりたいと考えております。

足立委員：ありがとうございました。是非御検討よろしくお願いしたいと思います。

次に、笹子トンネルの事故を契機として今回の法律の改正が行われることに再びなりましたが、老朽化対策も早急に措置を講じなければならない重要なテーマだと考えます。

私自身、笹子トンネルの事故当時は、水管理・国土保全局長として災害対策本部を立ち上げ、直ちに太田昭宏大臣と共に現地にも駆け付けさせていただきましたけれども、その笹子トンネルの教訓を踏まえて、国交省内にインフラメンテナンスの対策本部をつくったりして検討を行いました。その後、平成25年、道路法や河川法だとか港湾法、そういったものの老朽化対策を進めるための法整備を行ったところでございますけれども、そのときに改正した道路法に基づいて点検した結果、今回必要な老朽化対策というのが洗い出されて、それを行うための法改正を再び行うということになったと承知しています。

こう考えると、老朽化対策のための更新が真っ先にある、そんなふうに感じるところではありますが、一方で、これまで申し上げてきました進化と改良というのも道路ネットワーク全体にとってはとても大事なことでありまして、今後、更新、維持管理等、それから進化と改良、どういうバランスでやっていくべきなのか、ここが重要なポイントになろうかと思います。

道路局長の御見解をお願いしたいと思います。

丹羽克彦道路局長：お答え申し上げます。

高速道路については、我が国の経済活動、また国民生活を支える重要インフラでございまして、その機能を将来にわたって維持するとともに、社会的要請を踏まえて進化する必要がございます。

平成26年７月から開始いたしましたこの法定点検によりまして、新たに更新が必要な箇所が相次いで判明しているところでございます。例えば首都高速の羽田トンネルでは、海水の漏水に起因した重大な損傷が確認される

とともに、緊急通行規制の増加による社会的な影響が顕在化しておりまして、早期の対策が必要な状況でございます。また、交通事故が集中する区間、また災害時の通行止めリスクが高い暫定２車線区間における４車線化など、社会的要請を踏まえた優先度の高い進化事業にも速やかに取り組む必要がございます。

料金徴収期間の延長により確保した財源につきましては、利用者の安全性確保や通行止めによる社会的影響の観点から、更新事業のために優先して充当した上で、社会的要請などを踏まえまして、優先度の高い進化事業にも充当していく方針でございます。

足立委員：ありがとうございます。

将来的には、老朽化対策の必要経費が更に増大していくことが予想されますが、現行のようにその都度料金徴収期間の延長で対応していくのはなかなか難しいかなと思います。先日のあの参考人質疑でも、老朽化対策や道路の更新に必要な費用について永久有料というようなお話も出ておりました。どうすれば国民の御理解を得て老朽化対策と併せて進化と改良の事業を実施することが可能なのか、その永久有料という考え方も含め、よく検討していただければと思います。よろしくお願いしたいと思います。

―海外の高速道路の様々な料金聴取の方法と比較して―

足立委員：さて、高速道路の料金徴収システムについて伺います。

今回、確実な徴収を実現するため、軽自動車や二輪車を対象とするとの法改正が含まれております。ところで、これまた私見でございますが、海外の高速道路を走ると、日本のように料金所で一旦スピードダウンをするということをほとんど経験したことがありません。皆さんもそうではないかと思いますが、台湾では、2013年にシールを車のフロントガラスなどに貼り付けて読み取る方式とナンバープレートを読み取る方式、これを併用して料金徴収をする方式に変更しておりまして、料金所自体がもうないというような状況になっております。日本ではＥＴＣカードを採用していますが、まあ今言いましたように、海外のいろんな高速道路の料金徴収の方法と比較して、日本のＥＴＣカードによる料金徴収方式のメリット、あるいはまた課題もあろうかと思います。その点についてどのように考え、そして今後どのように改善していく所存なのか、丹羽道路局長に伺いたいと思います。

丹羽克彦道路局長：お答え申し上げます。

高速道路の料金徴収において、ＥＴＣなどの技術を活用しながら利用者サービスの向上、料金収受の効率化を図ることは重要であると考えております。

我が国の高速道路では、平成13年にＥＴＣを導入し、料金所の渋滞解消、また料金収受の効率化を図っているところでございます。また、料金所を維持することでＥＴＣを利用しない方を含めて確実に料金を徴収できる一方、料金所では一旦停止又は徐行走行が、減速走行が必要になるという課題があると認識をいたしております。

他方、近年、外国の有料の高速道路におきましては、我が国と同様のＥＴＣを活用して、日本とは異なりまして、本線上に設置したアンテナ等によって車両が減速することなく料金収受を行っている事例もあると承知をしておりますが、ＥＴＣを利用しない方からの事後徴収作業が膨大になるという課題もあるというふうに認識をいたしております。

今後とも、海外の導入事例も参考にしながら、効率かつ確実な料金徴収を前提としつつ、安全性を確保しながら走行性を向上させることが可能となる料金徴収方法について高速道路会社とともに検討を進めてまいりたいと考えております。

足立委員：ありがとうございました。是非、海外ともよく比較して検討していただければと思います。

ところで、高速道路につきましては料金徴収で償還していくということになっておりますけれども、一般の道路につきましては通常の予算や補正予算を活用して整備を進める、あるいは管理を行う、そういうことになっております。

―防災・減災、国土強靱化の予算を活用して、道路整備や道路の老朽化対策を―

足立委員：日本の公共事業予算の推移、そして道路予算の推移につきましては、【資料８】、お手元に準備をさせていただいておりますが、道路整備の予算にも、通常の当初予算に加えまして、毎年補正予算を成立させて、防災・減災、国土強靱化の予算も活用して、これまで道路整備、道路の管理を行ってきております。

［資料８］国の公共事業予算の推移

自由民主党・国民の声　足立　敏之
出典：国の公共事業予算…財務省資料「令和５年度政府予算案令和５年度国土交通省・公共事業関係予算のポイント」、道路関係予算（直轄道路）…国土交通省 道路局「道路関係予算概要」を基に足立敏之事務所作成

これまでのその防災・減災、国土強靱化予算の効果でございますが、例えば昨年、全国的にこれまで経験したことのないような大雨に見舞われました。新潟県で時間雨量150㎜を超えるような雨が、これまで降ったことのない村上市とか、ああいったところでありましたが、ああいった雨の状況を見ても、壊滅的な被害にまでは至らなかったなというのが当時の印象でございました。これまで５年間、防災・減災、国土強靱化の予算を投入して実施してきた河床掘削、堤防強化、のり面対策などを地道にやってきた成果が現れ始めているのではないかと思います。

こうしたことから、防災・減災、国土強靱化の取組を引き続き着実に進めていくことが必要と考えます。防災・減災、国土強靱化の加速化対策は３年度目で既に70％近い予算を消化しているとも言われておりまして、５か年15兆円の予算の継続が求められております。防災・減災、国土強靱化の予算を活用して道路整備や道路の老朽化対策が進められています。今後の予算確保についてどのように取り組んでいくのか、引き続き防災・減災、国土強靱化の予算にやはり頼らざるを得ないと思いますが、丹羽道路局長の見解をお聞きしたいと思います。

丹羽克彦道路局長：お答え申し上げます。

災害から国民の命と暮らしを守るためには、道路ネットワーク全体を強化することが重要と考えております。そのため、防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策、これの予算も活用して、ミッシングリンクの解消、また道路インフラの老朽化対策など、国土の強靱化の取組を進めているところでございます。

一方、今後実施予定の箇所も数多く残っていることから、この５か年加速化対策後も、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的、安定的に取組を進めていくことが重要であるというふうに考えております。

引き続き、防災・減災、国土強靱化の取組を始め、国民の暮らしや経済を支える道路整備をしっかりと進めるためにも、必要な予算の確保、全力で努めてまいりたいと考えております。

足立委員：ありがとうございました。全力で取り組んでいただければと思います。

最後の質問になりますけれども、高速道路網の将来像、高速道路ネットワークの未来像などについてお聞きしたいと思います。

昭和62年の１万４千㎞の高速道路網の閣議決定から35年が経過しています。当時とはやはり状況が大きく変化してきているのではないかと思います。そのため、我が国の高速道路ネットワーク、その将来像あるいは最終形と言っていいのかもしれませんが、それを今しっかりと見直していただき、早期に国民の皆様にもお示しする必要がある、そのように思っています。

―国土形成計画の策定など、日本の将来像に関する議論を―

足立委員：現在、国土交通省では国土形成計画の策定中でございますけれども、そうした検討と並行して、現時点で考えられる高速道路ネットワーク、これが恐らく国土形成計画の前提にもなるんではないかと思いますが、この将来像、最終形と言ってもいいかもしれませんが、その姿を打ち出していただきたいと思います。今後どのようなお考えで取り組んでいかれるのか、斉藤国土交通大臣のお考えをお聞きしたいと思います。

斉藤鉄夫国土交通大臣：高速道路ネットワークは、国民生活や地域の産業、経済を支える基幹的なインフラとして重要な役割を担っております。今後の高速道路ネットワークの検討に当たっては、我が国が直面するリスクや将来動向など、時代のニーズを踏まえて対応することが重要であると認識しております。

現在検討を進めている新たな国土形成計画の原案では、人口減少や巨大災害などのリスクやコロナ禍を経た変化の中、新時代に地域力をつなぐ国土の形成に向け、シームレスな拠点連結型国土の構築が示されております。さらに、高速道路ネットワークにつきましては、南北に細長い日本列島における国土全体の時間距離の短縮や多重性、代替性の確保を図る質の高い交通ネットワークの強化が重要である旨が示されているところでございます。

こうした議論も踏まえながら、国土交通省といたしましては、引き続き必要な高速道路ネットワークの機能強化を進めてまいりたいと決意しております。

足立委員：ありがとうございます。日本を災害に強い強靱な国土とするとともに、インフラの整備水準を、先ほどからお話ししたとおり、国際的にも恥ずかしくないレベルにしていくために、引き続き公共投資をしっかり確保して対応していただく必要があると思います。経済で一流を目指すのであれば、インフラも一流でなければならない、そのように考えています。日本の未来のために高速道路ネットワークがどうあるべきか、斉藤大臣にはしっかり御検討いただき、整備を進めていただければと思います。

国土交通省の皆さんには、しっかり仕事を重ねることで、先日大野先生からもお叱りありましたが、再び国民の信頼がしっかり取り戻せるように頑張っていただきたいと思います。愛する国土交通省でございますので、よろしくお願いいたします。

ありがとうございました。

第211回 通常国会　参議院国土交通委員会参考人質疑

2023年5月23日（火曜日）

高速道路の老朽化対策や更新のための整備を円滑に行うため債務償還期限を延長することを目的とする「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」について、参考人質疑が行われました。私から敬愛大学の根本教授をはじめ３名の参考人に、世界の国々と比較して日本の高速道路の整備水準をどう評価するか、国際競争力という観点で今後どのように整備を進めていくべきか、伺いました。

参考人
- **根本敏則様**（敬愛大学経済学部教授）
- **近藤宙時様**（経営コンサルタント・行政書士）
- **長谷川茂雄様**（道路住民運動全国連絡会事務局長）

足立敏之委員：自由民主党の足立敏之でございます。

三人の先生方には、お忙しい中御出席をいただきまして、大変貴重な御意見を承りまして、心から感謝を申し上げたいと思います。

私は、長年、建設省、国土交通省で勤務をしました土木の技術者でございますけれども、四国地方整備局あるいは中部地方整備局の局長もしておりましたので、先ほど来、お話のありました直轄施行の高速道路についても何度も要望をいただいてきた立場であります。予算の関係もありまして思うように道路整備ができなかったというジレンマを感じながらそういった職を務めてきたということでございますけれども、本日はそういう経験もベースにして御質問をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いしたいと思います。

まず、日本の道路、特に高速道路の整備水準という点について、世界の国々と比較してどうなのかというところをお聞かせいただければと思います。

私は、多分ここにいらっしゃる委員の皆様もそうではないかと思うんですけれども、海外に行くたびに、日本の道路事情、高速道路の整備水準が低いというのを痛感しておりまして、残念に感じています。

また後日、委員会で質疑をする機会を与えていただきましたら具体的なデータでお示ししたいと思うんですけれども、諸外国と比較すると、日本の高速道路には、根本先生から御指摘ありましたけれども、暫定２車線、これは世界にはほとんど類のないものでございますけれども、そういう対面交通の高速道路が４割ございます。

それから、高速道路の密度という観点で見ても、普通の国では高速道路というと必ず４車線以上あるんですけれども、そういう道路を対象に考えた場合に、100㎢当たりドイツが3.7km、イギリスが5.2km、韓国でも4.8kmありますけれども、日本は高速道路と言えない暫定２車線の区間を除きますと1.9km、諸外国から比べると半分以下の密度になっているというような状況であります。

本日御出席の参考人の先生方に、そうした日本の高速道路の事情についてどのように評価されているのか、どのように感じておられるのか、率直な御意見をお聞かせいただければと思います。

根本敏則参考人

根本敏則参考人：今、足立さんから御説明あったとおり、足立さんの方が詳しいんじゃないかと思うんですけれども、確かに、私は土木じゃないんで余りその道路網密度の詳しいことはよく分かりませんけれども、自分で走ってみて、確かにドイツとか比べても日本の高速道路網密度が低いということで、都市間を移動するときに高速道路まで30分ぐらいでアクセスできるでしょうか、以前は１時間ぐらい掛けないと高速道路まで行けなかったというようなこともあったと思いますけれども、徐々に日本も良くなってきましたけれども、ドイツなんかでは本当に10分、15分走れば高速道路に入って、都市間の移動で高速道路を使う割合が多いというのはそのとおりだと思いますし、そういう高速道路の分担率を高めるというのは旅行時間の短縮とかＣＯ２の排出に効果的ですから、そういう意味ではもう少し網密度が高くなるというのは大事なことかなと思います。

以上です。

近藤宙時参考人

近藤宙時参考人：御質問のありました点につきましては、私、余り海外経験、ロサンゼルスぐらいしかないもので、実感としてお話しすることはできないんですけれども、ちょうど私の【資料】の７ページにドイツとイギリスの道路延長載せております。

先ほど足立先生がおっしゃいました、確かにレーン数という形で見ると日本まだまだかなというふうには思いますけれども、延長距離で見ますと、国土の面積から考えますとイギリスとほぼいいところなのかなと。日本の道路延長ちょっと少なめになっておりますけれども、都市間交通の高速も含めますと１万km前後でございますので、まあドイツ並みにはちょっと遠いですけれども、イギリス程度なのかなと思います。

また一方、利用という点から見ますと、かなり、地方道ですね、高速道路がらがらというような、長野道とか走っておりますと自分しかいないような状況もございますので、そういった面でいうと今十分なのかなというふうにも考えます。

以上でございます。

［資料７ページ］**旅行が出来ていない**（日・独・英の比較）

長谷川参考人

長谷川茂雄参考人：御指摘のありました整備率については、確かにデータにするとそういうことなのかというふうには思います。

まあ、私、海外の実態全然分からないので、市民感覚でいうと、そのことについてどういうふうにお答えするかというと30年ぐらい前も、あと、この20年間ぐらい私、車の運転をする仕事に就いておりますが、やはりバブル期は首都高なども１日中、日中は渋滞が続いているという時代がありました。しかし、ここ10数年は首都高は朝９時過ぎるともうすいすい、渋滞はほとんどないんですね。ですので、たくさん整備してあるかどうかというよりは、造られた路線がどのように使われているかと。

混雑が大変であればやはり必要な道路が足りないということなんだろうというふうに思いますが、現状では、高速道路のほとんど全体は、夏とか冬の帰省時期にはかなり渋滞はしますけれども、それ以外の一般の時期にはほとんどすいすい走れているところからすると、その整備率だけで今後どうするかということを考えるのではない、違った視点が必要ではないかというふうに感じております。

以上です。ありがとうございます。

足立委員：ありがとうございました。

日本の高速道路についてもう少しお話をさせていただきたいんですけれども、まだまだ日本にはミッシングリンクがつながっていない、あるいは、先ほども申し上げましたけれども、暫定２車線の区間もたくさんある。

こうしたことが影響していると思うんですけれども、欧米と比べて都市間の移動速度というのが大きく違っています。例えば、ドイツを調べてみると、時速84 km/hで移動ができます。イギリスは74 km/h、韓国が77 km/hで移動できるんですけれども、日本は、調べてみると、まあいろんな事情があるんだと思いますけれども、62 km/hということなんで、移動速度が低い水準にあると考えますと、生産したものを運ぶ、そういう輸送コストを考えますと、日本の方が高くなる可能性があるんではないかと思います。

先ほど近藤先生から物流コストの比較があって、近いところ、日本は安いというお話でした。ちょっとデータの取り方が違うところもあるのかもしれませんけれども、移動のスピードという観点では日本はまだまだ欧米並みには行っていない。そう考えますと、輸送コストが高いということは、国際競争力という観点で経済面あるいは産業面で大変不利な状況にあるのではないかと思っています。

長谷川先生からもトラック輸送に日本は偏っているという物流のお話ありましたけれども、日本の貨物輸送の５割以上をトラック輸送が占めているというようなことでありまして、今申しましたような移動速度をもう少し上げるような努力が日本では必要ではないかなと思っています。

さらに、最近、特に日本で私が気になっていることとしましては、お隣の韓国がすごく整備が進んできているというところであります。20数年前までは日本と同じように暫定２車線、対面交通の区間が４割ぐらいあったと聞きますけれども、この20数年で全て解消をされています。

それから、韓国国内の道路密度、先ほども言いましたけれども、日本の倍以上ということで、全体、格子状の道路、高速道路ネットワーク整備が今、どんどん進んでいる状況であります。

公共投資の予算も、日本が20数年で半減しているのに対し

て、韓国は2.7倍に増やしているというところもありまして、インフラ整備のスピードが日本と全然違うというのは私も懸念しているところであります。

こうした国々と比較して、日本の道路整備、高速道路の整備についてはやっぱり大きく後れを取っている。どっかでしっかり投資をやり直して、日本の高速道路をしっかりと欧米並みに整えるべきではないかと思っておりますけれども、今後の日本の高速道路の整備という観点で、どのような考え方で進めていくべきか、根本先生と近藤先生にお聞きしたいと思います。

根本敏則参考人：　そうですね、御指摘のように、暫定２車線区間というのは最高速度が抑えられてます。そういう意味で、暫定２車線区間を４車線化すれば、都市間の連絡時間というのも短縮できるかもしれません。

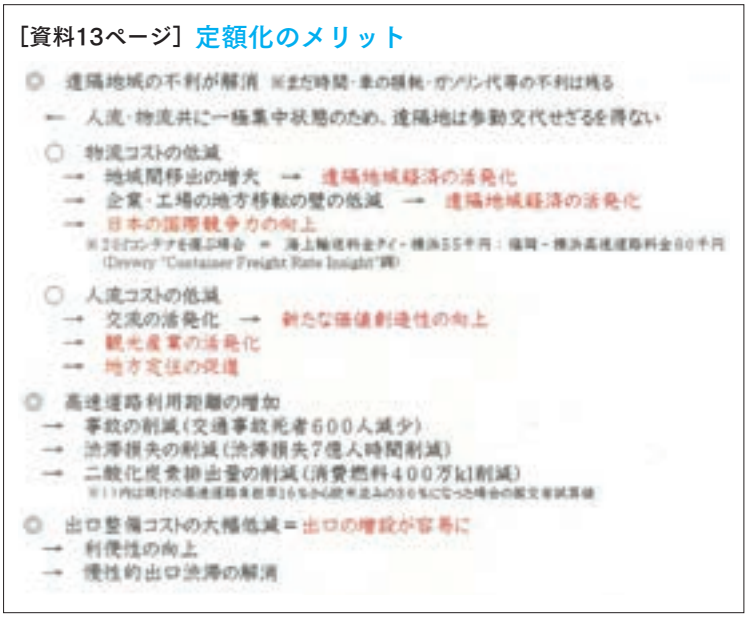
あと、最近、新東名で非常に線形のいい、何というか、道路になって、最高速度、乗用車に関してのみですけれども、高くなりました。トラックなんかも可能性があるんじゃないかと、今の80km/hをもう少し上げるという可能性は十分あるんじゃないかと私は思っていますけれども、そういうふうな整備をしていくこと、加えて、さっきから御指摘の、御提案のように、網密度を上げていくことなどを加えて、もう少し都市間の連絡時間というのは短くしていくべきじゃないかなというふうに思います。

以上です。

近藤宙時参考人：　私の方からですけれども、確かに足立先生がおっしゃるとおりに、日本の特に都市間の高速道路、どんなデータから出ているのか分かりませんけれども、例えば東京ですと、首都高から東名、名神あるいは中央道に行くというときに、首都高の混雑がかなり原因になっているのかなというふうにも思います。首都高に関しては、全くこれは私見でございますけれども、今の利用形態ではなく、例えば常磐道と東名、名神を結ぶとかという連結道路としてですね、降りることはできるけど入ることはできないというような利用方法も抜本的にシミュレートされてみて、どのような効果があるか、今コンピューター発達しておりますので、検討されるのも有効かなというふうに思います。

整備されれば６車線、まあ東名、名神、東京付近では３車線、４車線になっておりますけれども、多少利用は進むかと思いますけれども、私の【資料】の13ページに小さく載せておりますが、20フィートコンテナを運ぶ場合、海上輸送料、タイ、アジアから横浜まで20フィートコンテナを運ぶ料金ですね、船便が５万５千円でございます。それに対して、福岡から横浜の高速道路、これは人件費も何も入っておりません。先ほどの船便は輸送料でございますので、燃料費から何から全部入れて５万５千円。高速代だけで６万円掛かります。もし道路がもっと充実しても、この料金体系で果たして使うのかなと。ここがやっぱり国際競争力で大きな点だろうというふうに私は考えておりますので、まずは既存の施設を十分に使うというソフトの面から考えるというのが重要なのかと思っております。

以上でございます。



足立委員：　時間が限られておりますので、あと一問だけですけれども、今お話をしていた、高速道路、これからもっとどういうふうに整備していくのかという話と、今回の法改正のきっかけになりました老朽化対策、これをどうバランスよくやっていくのかというのは大変悩ましいことであります。ひと言だけで結構でございますので、根本参考人からその辺のアイデアをお願いしたいと思います。

根本敏則参考人：　現在の道路ネットワークを維持するというのはとても大事なことだと思います。取りあえずその更新投資は優先されるべきではないかというふうに思いますけれども、料金徴収期間延長ということで、更新投資以外に投資できる部分というのはあると思っていますので、それは効果的なところにお金を投資、私は例として挙げましたけれども、新東名、新名神の６車線化というのはまだ余力がある、できると思っていますので、そういうのに振り向ければいいんじゃないかと思っています。

以上です。

足立委員：　ありがとうございました。

貴重な御意見賜りまして、今後の道路整備に生かしていきたいと思います。よろしくお願いします。