

官報

号外
令和五年三月二十八日

○第二百十一回 衆議院會議録 第十三号

令和五年三月二十八日(火曜日)

午後四時 本会議

○本日の会議に付した案件

政治資金適正化委員会委員の指名
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)の趣旨説明及び質疑

午後四時二分開議

○議長(細田博之君) これより会議を開きます。

政治資金適正化委員会委員の指名

○議長(細田博之君)

の指名を行います。

○佐々木紀君 政治資金適正化委員会委員の指名
については、その手続を省略して、議長において
指名されることを望みます。

○議長(細田博之君) 佐々木紀君の動議に御異議
ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○議長(細田博之君) 御異議なしと認めます。

よって、動議のとおり決まりました。

議長は、政治資金適正化委員会委員に

野々上 尚君

杉田 慶一君

及び 岩井 奉信君

秋山修一郎君

田口 尚文君

を指名いたします。

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)の趣旨説明

○議長(細田博之君) この際、内閣提出、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、趣旨の説明を求めます。国土交通大臣齊藤
鉄夫君。

〔国務大臣齊藤鉄夫君登壇〕

○国務大臣(齊藤鉄夫君) 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きまして、その趣
旨を御説明申し上げます。

高速道路について、近年道路構造物の点検を強
化したことにより重大な損傷の発見が相次いでい
ることから、道路構造物の抜本的な性能回復を図
る更新事業を推進する必要があるとともに、国土
強靱化等の社会的要請を踏まえ、四車線化等の必
要な事業についても推進する必要があります。ま
た、併せて、高速道路料金の未払いがあつた場合
の事後徴収の強化や、サービスエリア及びパーキ
ングエリアの機能の高度化を図っていく必要があ
ります。

このような趣旨から、この度、この法律案を提
案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申
上げます。

第一に、高速道路の更新事業等に必要な財源を
確保するため、料金徴収期間を延長することとし
ております。併せて、債務の返済を確実にを行うた
め、債務返済期間を設定することとしておりま
す。

第二に、高速道路料金について、車両の運転者
又は使用者に請求できることを明確化するととも
に、高速道路株式会社等が、軽自動車及び二輪車
の車両の使用者の情報を取得することができるこ
ととしております。

第三に、サービスエリア及びパーキングエリア
における利用者の利便の確保に資する施設と一体
となつた駐車場の整備に対して、新たな財政支援
を行うこととしております。

その他、これらに関連いたしましたして、所要の規
定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案の趣旨でございます。
(拍手)

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)の趣旨説明に対する
質疑

○議長(細田博之君) ただいまの趣旨の説明に対
して質疑の通告があります。順次これを許しま
す。城井崇君。

〔城井崇君登壇〕

○城井崇君 立憲民主党の城井崇です。

立憲民主党・無所属を代表し、ただいま議題と
なりました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質問いたします。(拍手)

これまで政府は高速道路料金はやがて無料化す
ると説明してききましたが、今から百年近く先まで
有料化し続ける以上、この法案は、事実上、永久
に無料化を放棄した永久有料化法案ではないです
か。もし政策転換したのであれば、国民に十分に
説明をし、いつかは無料化すると言ってきたこと
を謝罪すべきではありませんか。国土交通大臣に
伺います。

二〇〇五年の道路関係四公団の分割・民営化
は、約四十兆円の負債を抱えていた旧四公団のこ

れまでの機能を、道路資産の保有、債務返済を担う独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と、道路建設、管理、料金徴収を担う株式会社とに分割し、料金徴収期限を二〇五〇年と定め、その期間内に債務を確実に返済した後に高速道路の無料化を行うことを国民に約束したものです。

しかし、二〇一四年に、国は、二〇〇五年時点では特定できていなかった補修が必要な箇所が新たに判明し、総額四兆円以上が新たに必要になると試算されたことから、政府は料金徴収期限を二〇六五年まで延長しました。政府は、二〇〇五年の民営化後、再三にわたり、新たに発足した独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が定められた期間に債務を完済すると繰り返し答弁してきました。そして、債務完済をもって料金徴収も終了し、高速道路は無料になると国民に説明してきたのです。

また、過去の法改正の際に、国土交通大臣は、今回の更新計画については建設時に施工を急ぐなど無理をした箇所や古い基準で設計された箇所などに対応するものであり、今回の対応以降、また次々と更新需要が生じるということにはならないと説明していましたが、今回、再度、料金徴収期限を延長する必要が生じたとしています。その理由については、二〇二一年の国土幹線道路部会中間答申では、構造物の定期点検が一巡し、点検技術の向上とともに構造物の想定以上の劣化を確認し、更新事業を追加する必要があると説明されました。

このような考え方は、今後も、点検技術の向上などにより、また施設の補修や更新の必要箇所が明らかにすることで、更なる料金徴収期間の延長は避けられないものと考えるほかありません。

まして、今回の改正によって、今後九十二年間もの長期にわたって料金徴収期間が続くことになれば、二〇〇五年の道路関係四公団民営化によって約束された債務の確実な返済と高速道路の無料化を現世代の国民が事実上享受できないことが明白です。

そして、二〇一四年改正時に先送りされた、高速道路の整備政策、料金政策をどうしていくべきかという政策の根本に関わる問題が今回も先送りされることで、次の世代が同様の問題に直面すると認めることとなります。二〇二一年の中間答申では、「料金徴収の期限は、償還期間に合わせて設定されており、償還期間の見直しにより度々先送りされてきたため、将来、高速道路は無料になる」という説明に対する不信感が高まっている」とも記しています。

そもそも、現行の料金制度において想定した料金徴収期間内での償還が果たせないことに對し、その責任の所在はどこにあるとお考えですか。また、どのように責任を明確化されますか。国土交通大臣の見解を伺います。

また、高速道路の料金徴収の在り方に踏み込んだこれまでの経緯に関する開かれた検証がなければ、本法律案の改正について、国民への説明責任は到底果たせません。利用者たる国民の理解を得るため、高速道路の料金徴収の在り方に關し、これまでの検証状況と今後の検証方針を具体的に御説明ください。

二〇〇五年の民営化及び二〇一四年の延長時ににおいては、その時点において必要な事業額を確保するために必要な期間だけを措置するという考え方に立っていました。一方、本法律案では、更新事業に加え、高速道路の進化などのための事業も

対象となるとした上で、従来の延長の仕組みを変え、更新、進化のための事業を見通しが明らかになった段階でその都度追加できることとし、事業の追加に当たっては、債務返済期間を五十年以内に設定し、最長で二一五年までに債務を返済しなければならぬとしています。

料金徴収期間について、その時点での事業の必要額を確保するために必要な期間だけを延長する仕組みから、追加事業が発生することに延長する仕組みに変えなければならない理由について、国土交通大臣に伺います。

また、前回法改正時にも繰り返された議論ですが、延長の必要性について、当時見込まれていたような構造物の更新、修繕等を新たに計画的に進める必要が生じたことと政府は説明しますが、そもそも、事業の実施は、具体的に見通すことができ、データに基づいた正確な計画があつて初めてできるものです。大規模更新、修繕等の計画と償還計画とがいつまでたつても整合することがない根本的な理由について御認識を伺います。

二一五年までとされる料金徴収期限内に更新事業を実施した箇所の再度の更新事業の実施は想定されますか。

また、料金徴収期間の延長により利用者からの料金徴収による安定的な財源が確保できることで、民営化前に批判があつた採算に合わない事業が高速道路の進化のための事業として追加されるおそれはありませんか。高速道路の進化のための事業を含め、料金徴収期間中に新たに追加される事業計画の事業数と必要金額を具体的にどのくらいと想定していますか。

加えて、それらの内容とその必要性、合理性は誰がどのように判断し、検証することになるか、

お答えください。

事業追加に際し、費用対効果の基準を具体的に設けるか、お答え願います。

更新事業等の追加に際して、従前から行ってきた法改正が不要となることで、国会での審議が行われなくなり、追加の必要性や高速道路の整備に係る費用負担の在り方などについて議論される機会が減ることになります。それにより、追加される事業の適切性などについて外部のチェックがいまま事業費が増大していく懸念がありますが、国会の関与がなく料金徴収期限を大幅に延長することの妥当性について御説明ください。

そもそも、一九七二年に料金プール制が導入されたとき、償還期間は約三十年でありました。それが、一九九五年に四十年となり、一九九九年には四十五年、そして、道路建設に国民の批判が集まった二〇〇一年に五十年を上限に短縮を目指すこととされ、二〇〇五年の民営化の際に四十五年、再び二〇一四年に五十年と定められました。そのたびに、当時の国土交通大臣から先送りはもう認めないと答弁があつては、それらがほごにされ続けてきたのです。このように国民に對し不誠実な状況をいつまでに解消しますか。御答弁願います。

料金徴収期限の延長に当たり、今後の高速道路に関する需要をどのように見込んでいますか。例えば、政府による少子化対策や経済対策などが影響する人口減少やGDPはどのような前提としていますか。今後の需要見込みとその前提について、具体的に答弁願います。

現行の償還制度は、多額の費用を要する道路の建設等を借入金により調達し、道路の利用者から通行料金を徴収することにより債務を返済し終え

るというものです。高速道路が高度経済成長期の建設、整備の時代から維持管理、更新の時代へと転換したことを受け、維持更新等のライフサイクルコストの算定や見直しを検証し、料金徴収の在り方を見直すというのがあるべきプロセスであります。

本法律案において示される債務返済の見通しが説得力あるものでなければ、本法律案において示される措置は、裏づけとなる基本的な事実や根拠が曖昧だったとしても可能であるとの仕組みを是認することとなり、国民に対して極めて不誠実であるばかりか、次の世代に禍根を残します。

国土交通省からは首都高速についての二一六年度期首までの債務返済イメージの試算を示していただきましたが、例えば、二〇七四年度から二一五年度までの四十一一年間は新たな更新工事がゼロ、すなわち計上されていません。四十一年間も新たな更新工事をやらないという非現実的な前提での債務返済見直しではないかとの懸念が拭えません。

借金返済が終了する二一五年は、あのドラえもんが生まれたとされる二一二年の三年後という二十二世紀の未来であり、現在予想できる交通システムとは全く違う未来であるという可能性もあり得ます。このような将来への負担の先送りが認められるのでしょうか。債務返済の説得力ある見直し、推計を国土交通大臣よりお示しく下さい。

その際、二〇〇五年の民営化時点、二〇一四年改正時点と、それぞれ更新、修繕などの費用の推計の条件がどのように変わっているか、具体的に回答ください。

二〇二〇年九月の国土幹線道路部会の中間取り

令和五年三月二十八日 衆議院会議録第十三号

まとめにおいては、将来的に必要な維持管理等について、「特に、高速道路は一般道路と比べて高いサービス水準を有することを踏まえ、償還満了後も料金を永続的に徴収することも含め、必要な財源を確保するための措置を検討し、具体化する必要がある。」とされました。財源の確保に關し、現行法においては、株式会社化された高速道路会社は、サービスエリアやパーキングエリアについて、店舗の多様化や施設充実などを通じ、サービスを向上させてきました。

他方で、償還主義においては、高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用は政令で定めるものとし、料金の設定に当たっては利潤を含めないものとされています。

高速道路会社は株式会社化をされているものの、依然厳しい利潤制約が課されていることに対して、政府はこれまで償還主義の下での債務返済についてどのような役割を果たしてきたと考えるのか、国土交通大臣の見解を伺います。

また、民営化の趣旨にのっとるとすれば、高速道路各社が料金体系をより柔軟に差別化しつつ設定できるようにし、サービス向上を図りつつ利用者の利便性向上に資する料金制度や料金水準設定を行っていく制度の在り方について見解を伺います。

高速道路を永久有料化した場合の課題については具体的にどのような検討を行っているか、今後の検討の見直しやめどについても併せてお答えください。

本法律案は、結局は、更新や進化の名の下に料金徴収が今後も永続することを示していると言えます。政府は、適切かつ計画的な高速道路の補修、建設の在り方、財政健全化の視点や維持更新

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の趣旨説明に対する城井崇君の質疑

財源の捻出と両立する高速道路料金制度、整備制度の在り方について、この間、解決策を示せませんでした。果たされない国民との約束を放置し、これ以上先送り続けることは許されません。

道路は、全ての人が利用できるように広く公開されているという意味において公共財であり、その供給に関する意思決定は公共によつてなされるものです。したがって、この国会での十分な議論と意思決定及び国会における行政監視がしっかりと担保されなければなりません。料金徴収期限の延長等に関する国会の関与の在り方について、改めて国土交通大臣の見解を伺います。

結びに、高速道路整備制度、料金制度の抜本的な見直しに早急に取り組み、一刻も早く国民への説明責任を果たすべきと申し上げ、私の質問を終わります。(拍手)

(国務大臣齊藤鉄夫君登壇)

○国務大臣(齊藤鉄夫君) 城井崇議員の御質問にお答えいたします。

まず、一般の改正法案が永久有料への政策転換なのか、また、そのことに対しての国民への説明についてお尋ねがございました。

一般の改正法案は、笹子トンネル天井板崩落事故を受け、平成二十六年から開始した詳細な点検などにより新たに更新が必要な箇所が判明したことなどを受け、料金徴収期限を延長するものです。

また、従来の仕組みと同様に、債務完済後は無料公開する仕組みとなっております。

法案の提出に当たっては、高速道路会社において更新需要を公表するとともに、国土交通省において有識者委員会を通じて制度に関する議論を進め、その結果も公表してきております。

引き続き、国民の皆様に対して丁寧に説明し、御理解を得られるよう取り組んでまいります。

次に、現行の料金徴収期限内で債務償還ができないことに対する責任の所在や明確化についてお尋ねがありました。

高速道路の債務償還については、関係法令に基づき、国、高速道路機構、高速道路会社、それぞれの役割に応じてその責任を果たしております。

今般、平成二十六年から開始した詳細な点検により新たに更新が必要な箇所が判明したことを受け、料金徴収期限を延長することとしております。この新たに判明した更新需要について、平成二十六年当時の老朽化などに関する知見においては見通すことは困難であった、このように認識しております。

次に、料金徴収に関するこれまでの検証状況と今後の検証方針についてお尋ねがありました。

高速道路の料金の在り方については、これまで、国土幹線道路部会などの有識者委員会において、主に維持管理や更新などの負担の在り方について検証、評価しています。また、民営化後十年を節目として、新たな有識者委員会を立ち上げ、高速道路機構、高速道路会社における業務について点検を実施しております。

引き続き、有識者委員会などを通じて、料金による負担の在り方について、開かれた議論を進めてまいります。

次に、追加事業ごとに料金徴収期間を延長する仕組みに変更した理由についてお尋ねがありました。

前回法改正を行った平成二十六年の時点では、当時の老朽化などに関する知見に基づき法改正を

行っており、更なる更新箇所が次々と発生することを確実に予見できていない状況でした。

その後、新たに更新が必要となる箇所が明らかになるとともに、新たに更新が必要と判明した箇所と同様の構造基準となっている箇所については、更新が必要となる蓋然性が高いと考えています。

このため、今般の改正法案は、今後明らかになると想定される更新需要などに応じ、逐次、料金徴収期間を延長する制度とし、確実に更新需要などに対応できる仕組みとしたところでございます。

次に、更新計画と償還計画が整合しない根本的な理由についてお尋ねがありました。

高速道路については、更新などに必要となる費用を料金徴収期間内の料金収入によって賄う償還計画を作成することとしています。

将来にわたって個別の更新事業などを正確に見通すことは困難であるため、更新事業などの見直しは、最新の点検結果や老朽化などの知見に基づき、随時修正するものと認識しております。

このため、最新の知見に基づき更新事業などの見直しを修正された場合、それまでの償還計画と整合しないこともあり得ることから、その場合には計画の見直しが必要となると考えております。

次に、更新事業を実施した箇所の再度の更新事業の実施可能性についてお尋ねがありました。

更新事業については、構造物を取り替える、全体を取り替える方法や、既存の構造物を全体的に修繕する方法などがあります。

現在の橋梁設計基準では、橋梁が性能を発揮することを期待する期間を百年としており、これに基づき構造物を取り替えることで長期の健全性が

確保されると認識しています。一方、既存の構造物を全体的に修繕した箇所においては、取り替えた箇所と比べて、健全性が確保される期間が短くなると想定されます。

構造物の正確な劣化予測は困難であるため、今後、再度更新が必要となる時期は分かりませんが、再度の更新事業の実施が必要となる可能性は否定できないと認識しております。

次に、料金徴収期間の延長により新たに追加される事業の具体的な内容についてお尋ねがありました。

民営化後、高速道路会社の経営判断の下、国土交通省においても客観的な評価などを行いつつ事業を追加しており、今後とも、全体の採算を確保しながら、必要性などに応じて事業を進めていくものと認識しております。

また、二一五年までの料金徴収期間において追加される事業規模として、例えば首都高速を挙げますと、首都高速においては、今後更新が必要となる蓋然性の高い箇所も含めて、延長約二十キロメートル、事業費約一・三兆円の更新事業を想定しております。

なお、いわゆる四車線化などの進化事業については、更新事業を優先した上で、各事業の必要性や緊急性などに応じて、五十年度の債務返済期間の範囲で事業の追加を検討するものと考えております。

次に、進化事業を含め、新たな事業を追加する際の判断主体などについてお尋ねがありました。

新たな事業の追加に当たっては、各事業の必要性や緊急性などに応じて検討いたします。

的な評価などを実施することが必要だと考えています。例えば、高速道路会社の申請に基づき国土交通省が四車線化事業の追加を許可する際には、時間信頼性の確保、事故防止、リダンダンシーなどの観点を踏まえ、客観的な指標を基に、有識者委員会が必要性を御審議いただくこととしております。

次に、事業を追加する際の費用対効果の基準についてお尋ねがありました。

これまで、道路ネットワークの整備に当たっては、費用対効果の算出を含む事業評価を実施した上で事業に着手しています。一方、時間短縮効果など費用対効果による適切な評価が難しい事業は、事故防止やリダンダンシーの確保などの効果を客観的指標により確認し、事業に着手しています。

これまで高速道路においても同様の考え方に基づく評価などを実施してきており、引き続き、同様の方法により適切に評価などを実施してまいります。

次に、国会の関与がなく料金徴収期間を延長する妥当性についてお尋ねがありました。

今般の改正法案は、現在の知見で今後更新が必要となる蓋然性の高い箇所も含めて、料金徴収期限を設定した上で、詳細な点検などによって明らかになった具体の更新需要などに応じ、債務返済期間を五十年以内とする規定の下、逐次、料金徴収期間を延長し、必要な更新事業などを実施するものでございます。

これまでも、更新事業などを追加する際には、その内容を有識者委員会御審議いただくとともに、事業許可の情報を高速道路会社のホームページで公表するなどの取組を行っています。

今後、料金徴収期間を延長する際には、これまでと同様に、客観性や透明性を確保しつつ、追加される事業の内容が適切なものかどうか、確認してまいります。

次に、これまでの料金徴収期限の延長に関する国民への説明の状況についてお尋ねがありました。

新たに更新が必要と判明した箇所と同じ構造基準の箇所については、時間の経過とともに劣化が進行し、今後更新が必要となる蓋然性が高いと考えています。

このため、今般の改正法案は、新たに更新が必要と判明した箇所だけではなく、今後更新が必要となる蓋然性の高い箇所の更新財源も確保するものでございます。

国民の皆様に対しては、今般の改正法案は、国民の財産である高速道路の機能を将来にわたって確保するため、道路構造物の抜本的な性能回復を図る更新事業を推進することなどが目的であることを含め、丁寧に説明し、御理解が得られるよう取り組んでまいります。

次に、高速道路の需要見込みとその前提についてお尋ねがありました。

高速道路の将来交通量は、GDPと人口の最新の将来推計を基に令和四十二年度までの交通需要を算出し、それ以降はそのトレンドで需要が減少すると仮定して推計しています。GDPは、内閣府の平成二十九年推計による変化額を令和二十二年度まで加算し、それ以降は一定値とし、人口は、国立社会保障・人口問題研究所の中位推計を採用しております。

その結果として、高速道路の交通量は将来的に減少するものと見込んでおります。

次に、債務償還の見通しなどについてお尋ねがありました。

今般の改正法案については、新たに更新が必要となった箇所に加え、現時点の知見で今後更新が必要となる蓋然性の高い箇所に必要な更新財源も確保するものです。

試算においては、着手時期が定まっていらない蓋然性の高い箇所の更新事業について、今後、知見の蓄積や新技術の活用などが期待されるものの、債務の償還において厳しい条件として、安全側の厳しい条件を取って、二〇七四年度までに実施すると仮定したものでございます。工事を早くやるということ、それで四十一年間が、先ほど御疑問になったような形になっているわけです。ですから、安全側に計算しているという話です。

このため、現時点において、債務の償還に関する試算として適切なものであると考えております。

次に、更新、修繕などの費用の推計条件についてお尋ねがありました。

平成十七年の民営化時には、修繕などは費用に見込んでいたものの、更新が必要な箇所の箇所などが明らかになつていなかったため、更新は費用に見込んでいませんでした。

また、平成二十六年の法改正の際には、建設後五十年が経過し、更新が必要な箇所の箇所が顕在化したことを踏まえ、その時点で判明した箇所の費用を反映することとしました。

今回は、その後の点検などの結果、新たに更新が必要と判明した箇所に加え、今後更新が必要となる蓋然性の高い箇所も含めた試算に基づき、制度を見直すこととしております。

次に、利潤制約のある高速道路会社が債務返済

に果たしてきた役割に対する政府の考えについてお尋ねがありました。

高速道路の料金については、利潤を含めず、整備に伴う債務の返済や維持管理に要する費用などを償うものと規定されています。

この規定に基づき運営してきた結果、民営化時には三十七・四兆円あった有利子負債は、令和三年度末時点で二十六・三兆円と着実に減少しており、民営化の目的であった有利子債務の確実な返済につながっています。

仮に利潤を含んだ場合、料金徴収期間が変わらないとすれば、確実に債務を償還するためには、利潤に相当する料金の引上げが必要となると想定されます。

次に、料金制度の在り方についてお尋ねがありました。

高速道路の料金の設定については、高速道路会社の自主性を最大限尊重するため、申請方式を採用しています。そのため、例えば高速道路会社が観光周遊バスなどの様々な商品を販売するなど、多様な料金設定が行われているところです。

一方、利用者の負担が公正で、またシンプルで合理的な料金体系とすることも重要であり、引き続き、高速道路会社と連携して、有識者などの御意見も伺いながら、利用しやすい料金となるよう努めてまいります。

次に、永年有料化の検討についてお尋ねがありました。

永年有料化に当たっては、その対象路線や料金水準、また債務の取扱について議論が必要であると考えています。具体的には、将来の交通状況の見通しなどを踏まえた対象路線の設定や、将来の更新需要などを踏まえた債務保有の継続の可否

及びその量などについて議論が必要です。

議論に当たっては、道路交通を取り巻く環境の変化などを見据えながら、有識者などの御意見を丁寧に向う必要があるため、現時点で結論を得る時期を具体的に見通すことは困難ですが、将来の有料道路制度について引き続き議論をしてまいります。

最後に、料金徴収期間延長への国会関与について改めてお尋ねがありました。

今般の改正法案は、現在の知見で今後更新が必要となる蓋然性の高い箇所も含めて料金徴収期限を設定した上で、詳細な点検などによって明らかになった具体の更新需要などに応じ、債務返済期間を五十年以内とする規定の下、逐次、料金徴収期間を延長し、必要な更新事業などを実施するものです。

これまでも、更新事業などを計画に追加する際には、有識者委員会や審議を行うなどの取組を行っており、引き続き、客観性や透明性の確保に努めてまいります。

また、道路交通を取り巻く環境に大きな変化が見込まれるなど、制度の見直しを行う必要がある場合には、改めて国会において御審議をお願いすることになると考えています。

以上でございます。(拍手)

○議長(細田博之君) 山本剛正君。

〔山本剛正君登壇〕

○山本剛正君 日本維新の会の山本剛正です。

私は、ただいま議題となりました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の趣旨説明に対する山本剛正君の質疑を代表して質問いたします。(拍手)

冒頭、法律案に関する基本姿勢について質問します。

法律案においては、現在二〇六五年までと規定されている料金徴収期間を、最大二一五年まで延長できることとしています。橋の架け替えなどに要する費用を料金収入により賄う利用者負担の考え方に基づいたものだと思えますが、利用者負担に基づくならば、将来の維持管理費に至るまで料金収入により賄うべきです。

平成二十六年の法改正において料金徴収期間を十五年延長していますが、その審議に当たり提出された附帯決議では、高速道路の早期無料化に向けて検討すべきという意見と将来の維持管理費用について利用者負担で賄うよう検討すべきとの両論が記載されています。附帯決議の中で矛盾が生じており、この責任は国会にあります。これに縛られることなく、有料か、無料化するかという論争に終止符を打つべきではないでしょうか。

新たな更新需要への対応は急務であり、今回の法律案については別途審議を進めるべきと考えますが、併せて、論争に終止符を打つべきという強い意見を申し上げ、これに対しての国土交通大臣の決意をお伺いします。

現在、我が国における道路ネットワークは、人流、物流を全国に行き渡らせ、国民の生活や社会経済活動を支える基盤として重要な機能を担っています。戦後の急速なモータリゼーションと高度経済成長期に一挙に建設が進んだネットワークは、我が国の国土の血管として、三百六十五日、その機能を発揮しています。

一方、道路を長期間酷使すれば、様々なところに異常が生じます。道路を構成している構造物に対して、老朽化の状況に合わせた適切なメンテナンス

ンスが必要不可欠です。平成二十六年度以降、メンテナンスのサイクルを回す新たな取組を導入していますが、毎年まとめていただいている報告書を見ると、点検は順調に進んでいるものの、発見された損傷に対する修繕について、特に地方自治体が管理する道路において遅れている状況です。現状の取組を継続した場合、今後、利用者の安全を確保し難い状況に陥るおそれもあります。

このような状況も踏まえ、老朽化する道路インフラのメンテナンスに対する国土交通大臣の決意をお尋ねします。

国土交通省においても建設業界のDXを積極的に推進されており、道路メンテナンスについても、ドローンや炭素繊維シートの活用、非破壊検査手法の充実など、新技術の導入が徐々に進んでいます。

一方、構造物の老朽化に伴い、予算に占めるメンテナンス費用は年を追うごとに増加しており、このままでは、新たな道路の建設はもとより、渋滞対策や交通安全対策などの道路の機能を充実させるための投資にも十分な予算が回らなくなることは明らかです。

一般の企業においては、利益を出すために、新たな技術による工程の削減や材料の軽量化など、徹底的にコストを縮減していますし、そのための研究開発に対しても相当の予算がつぎ込まれています。

道路のメンテナンスにおいても、産学官の知恵を結集し、新たな技術を活用したコスト縮減を徹底的に追求するべきではないですか。国土交通大臣、お答えください。

このような状況において、高速道路会社が管理している高速道路ネットワークは、料金収入によ

りメンテナンス費用が賄われています。毎年、一兆円を超えるメンテナンス予算が投入され、安全な通行を確保するとともに、将来世代に良好な道路資産を残すため、点検などの維持管理や損傷箇所に対する修繕が行われています。

一方、例えば私の地元で国道三号線については、税金によりメンテナンス費用が賄われています。現在、具体的な問題はありますが、将来、予算が不足するのではという不安があります。実際、アメリカにおいては、道路の維持管理に必要な予算が投入されず、一九八〇年代初頭には道路施設の多くが老朽化し、荒廃するアメリカと呼ばれるほど劣悪な状態に陥っていました。

私は、安定したメンテナンス財源を確保することができる有料道路制度には大きなメリットがあると考えていますし、そもそも、高速本線に税金は投入されておりません。

国土交通大臣に伺います。

なぜ、一般の国道とは異なり、高速道路ネットワークについては料金収入によりメンテナンス費用が賄われているのか、お答えください。

今回の法律案によれば、明らかにした更新需要に応じて、逐次、料金徴収期間を延長することとなっています。また、債務を確実に返済するため、債務返済期間は最長五十年と規定されています。加えて、料金徴収期限を設け、料金徴収期間が最大で二一五年まで延長することが可能となっています。この延長により確保される財源を、橋梁の一部構造の取替えなどの更新事業に充当し、将来世代に良好な道路資産を引き継ぐことが可能となります。

しかしながら、老朽化は永遠に続くものです。新たな材料の開発や点検手法の高度化などによ

り、橋やトンネルの長寿命化が進められています。メンテナンスは不要という状況にはなり得ません。

現在の知見において、どのように老朽化していくのか、具体的見通しを立てることは難しいとしても、二一五年以降も含めて、更新事業が終わることはないと考えていますが、国土交通大臣はどのように認識されていますか。お答えください。

料金徴収期間の満了後、高速道路は無料化されますが、その後のメンテナンスについては、その他の道路と同様、税金が充当されることになりま

す。人口減少が進む中、約百年後としても、現在の厳しい財政状況が大幅に改善するとは考えにくく、メンテナンスにおいては新技術などによりコスト削減を図っていくとしても、老朽化が加速していけば、その費用は増加していくと考えられます。構造物の老朽化に対するメンテナンスは永久に続きますし、更新事業にも終わりはありません。

さきに申し上げたとおり、法律案によれば、最大でも二一五年までしか料金徴収を継続することができません。更新事業が永久に続くのであれば、そのための財源を安定的に確保するため、二一五年以降においても高速道路ネットワークにおける料金徴収を継続することが可能となる、いわゆる永久有料制度に移行するべきではないでしょうか。国土交通大臣、お答えください。

道路関係四公団が平成十七年に民営化されてから、十七年が経過しました。高速道路ネットワークの整備については、民間の経営上の判断を取り入れつつ、必要な道路を早期に、できるだけ少な

い国民負担の下で建設することが民営化の目的の一つと示されており、一定の効果を上げています。同様に、高速道路のメンテナンスにおいても、少ない国民負担の下で進めるべきです。

一方、笹子トンネル天井板崩落事故を踏まえれば、安全の確保のために必要な管理水準を引き上げるべきではありません。老朽化の進行を踏まえ、点検の強化や予防保全への移行を図るべきであり、新たな更新事業に着手することも必要です。今後メンテナンス費用の増加は避けられません。

今回の法律案は、このようなメンテナンス費用の増加に対して、後世の利用者に新たな負担を求めるものであり、その前提として、高速道路会社はできる限りの工夫や努力をしなければなりません。

そこで、国土交通大臣にお尋ねします。業務運営の効率化、技術開発によるコスト削減等により経営をスリム化するなど、まずは高速道路会社自体の徹底した経営努力が必要ではないでしょうか。お答えください。

高速道路の料金については、現在、走行距離に応じて料金を決める、対距離料金制となっています。対距離料金制の下、深夜割引や休日割引など複数の割引が政策的に導入されており、一定の効果が発現しています。

一方、長距離の移動における利用者の料金負担を減少させることを一つの目的として、定額料金制が提案されています。都市圏の高速道路は混雑している一方、地方においては、ゴールデンウィークなどの繁忙期を除けば、現状よりも多くの自動車を通行させる余裕があります。定額料金制により、地方と都市圏の間を往来する人流、物

流を増やし、地域をより活性化することが可能となります。

料金制度を見直す場合には、都市圏の渋滞や他の交通機関に対する影響などが生じぬよう、十分な議論が必要です。定額料金制についても、メリットとデメリットがあるため、これまでも国会において議論されてきたと承知していますが、この議論を経て、現在、国土交通省として定額料金制に関する提案をどのように受け止めているのか、国土交通大臣、お答えください。

カーボンニュートラルに向け、電気自動車や水素自動車などの次世代自動車、いわゆる電動車の普及を推進する必要があります。

政府においては、二〇三五年には新車販売台数における電動車の割合を一〇〇％とする目標が掲げられています。電動車の普及のためには、電気自動車における充電施設の整備が不可欠です。ガソリン車並みの利便性を確保するためには、自宅や会社などにおける基礎充電や目的地での充電器の整備に加えて、長距離移動時における充電、いわゆる経路充電のための急速充電器の整備が重要となります。

国土交通大臣にお尋ねします。

この経路充電については、道の駅やサービスエリアなどの駐車スペースなども活用して、急速充電器の整備を加速化させるべきだと考えますが、大臣の考えをお答えください。

また、現在、NEXCOにおいては、サービスエリアなどの間隔が空いている区間において、休憩のために高速道路から一度外に出ることができる実験を実施しています。この方法は、新たな休憩施設を設置するための投資コストを削減しつつ、休憩に関するサービス水準を向上させること

ができます。充電についても、この方法を応用し、高速道路の利用者が一度インターチェンジから外に出て、インターチェンジ周辺に整備された充電器を利用できるよう、現在の制度を柔軟に運営すべきではないですか。国土交通大臣の答弁を求めます。

一方、日々、訓練、演習のために利用する場合は、料金を支払う必要があります。我が国の防衛力の抜本的強化を図るに当たり、自衛隊員の移動にかかる時間と労力を極力軽減すべく、是非、訓練、演習の際も料金を免除し、高速道路を利用しやすい環境を整えていただくよう検討をお願い申し上げます。

コロナ禍で生活環境が変わり、余暇の過ごし方も大きく変わったと言われています。

冒頭に申し上げたとおり、高速道路ネットワークはまさに日本の国土の血管であり、将来にわたって健全に保有し続けるべき国民の財産であると考えています。

このような中、車旅や車中泊といった新たな旅の考え方が広がりつつあります。車旅には高速道路が不可欠です。そして、サービスエリアにはトイレなどの設備があり、車中泊に適した場所と言えます。

今回の法律案の審議において、持続可能な高速道路を実現するために必要となる費用の負担の在り方について議論を深め、後世に残すべき有料道路制度となるよう提案を尽くすことをお誓いし、私の質問を終わらせていただきます。(拍手)

一方で、車中泊は長時間駐車升を使用することになるため、車中泊が増えると駐車升が不足する可能性があります。もとより、現在のサービスエリアにおいては、大型車の駐車升が不足しているという課題を抱えており、車中泊はこの状況に更に悪い影響を与えることも承知しております。

（国務大臣斉藤鉄夫君登壇）
○国務大臣（斉藤鉄夫君） 山本剛正議員の御質問にお答えします。

このため、車中泊専用のスペース、いわゆるRVパークを設置し、他の利用者に影響を与えることなく、安心して車中泊できる環境を整えていくことが必要だと考えています。車旅や車中泊を増やすことは地方創生にもつながります。

まず、永久有料と無料化の議論についてお尋ねがありました。

車中泊に関するサービス向上の観点からも、高速道路のサービスエリアなどへのRVパークの設置に積極的に取り組むべきではないでしょうか。

今般の改正法案は、平成二十六年の法改正時の附帯決議で永久有料と無料化の両方の意見があったことも踏まえ、料金徴収期限を延長するとともに、現行法を踏襲し、従来と同様に料金徴収期限を設定したものでございます。

最後に、政府に対し、自衛隊に対する料金徴収について提案いたします。

有識者からも、負担の在り方を含めた将来の有料道路制度について議論していくべきとの意見をいただいています。

現在、自衛隊が災害派遣や防衛出動などの緊急を要する公務のために高速道路を利用する場合、高速道路料金は免除されます。

このような状況を踏まえ、道路交通を取り巻く環境の変化なども見据えながら、将来の有料道路制度について引き続き議論してまいります。

意についてお尋ねがありました。

道路インフラの老朽化対策を効率的かつ効果的に進めていくためには、損傷が軽微な段階で対策を行う予防保全に転換していくことが重要と考えています。

しかしながら、特に地方公共団体が管理する橋梁では、必要な修繕に着手できていないものが多い残っており、財政面や技術面での支援が必要とされているところです。

このため、防災・減災、国土強靱化のための五年加速化対策の予算も最大限活用するなどして、地方公共団体を強力に支援し、できる限り早期に予防保全へ転換できるよう取り組んでまいります。

次に、道路のメンテナンスにおける新技術の活用についてお尋ねがありました。

新技術の活用によるメンテナンスの効率化は重要であり、国土交通省が管理する橋梁やトンネルの点検において、今年度から新技術の活用を原則化しているところです。

また、地方公共団体においても新技術の活用が進むよう、道路メンテナンス事業補助制度において、新技術を活用する事業を優先的に支援しています。

今後とも、道路のメンテナンスにおいてドローンやロボットなどを活用した新技術の導入を積極的に進め、効率化やコスト削減が図られるよう努めてまいります。

次に、高速道路のメンテナンス費用を料金収入によって賄っている理由についてお尋ねがありました。

道路は無料公開が原則であり、税金により整備や維持管理などを行うこととしています。

令和五年三月二十八日 衆議院会議録第十三号

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の趣旨説明に対する山本剛正君の質疑 議長長の報告

この例外として、高速道路については、昭和二十七年に道路整備特別措置法を制定し、借入金により早期に整備を行い、料金収入によって債務償還と償還期間内のメンテナンス費用などを賄う有料道路制度を活用しているところです。

高速道路は、一般道路に比べ、速達性などのサービス水準が高く、利用者の受益が大きいことから、高速道路を利用しない者も負担する税金よりも、利用者が負担する料金により財源を確保する方が合理的である、このように考えております。

次に、今後の更新事業の見通しについてお尋ねがありました。

今般、平成二十六年から開始した詳細な点検により新たに更新が必要な箇所が判明するとともに、新たに更新が必要と判明した箇所と同様の構造基準となっている箇所については更新が必要となる蓋然性が高いと考えております。

一方、構造物の正確な劣化予測は困難であるため、今後、これらの箇所以外に、通常の修繕だけではなく、新たに更新が必要となる箇所が判明する可能性は否定できない、このように認識しております。

次に、財源を安定的に確保するための永久有料制度への移行についてお尋ねがありました。

今般の改正法案は、今後更新が必要となる蓋然性の高い箇所も含めて財源を確保するものです。が、現時点の知見では、将来にわたる更新需要を正確に見通すことは困難です。

このような状況の中、現時点で永続的に利用者負担を求めることは利用者の理解が得られないのではないかと考えております。

維持管理や修繕は永続的に必要なため、道路交

通を取り巻く環境の変化なども見据えながら、有識者などの意見を丁寧に向いつつ、将来の有料道路制度について引き続き議論をしてまいります。

次に、高速道路会社の経営努力についてお尋ねがありました。

各高速道路会社において、例えばメンテナンスについても、ドローンを活用した点検の省力化、三次元データを活用した維持管理の効率化など、業務の効率化に努めていると承知しております。

その結果、定期点検の義務化などにより業務量は増加していますが、高速道路会社の職員数は民営化時と同水準に抑制しており、取組の効果は表れていると考えております。

国土交通省としても、高速道路会社の経営努力は大変重要と考えており、一層の経営効率化に向け、引き続き指導してまいります。

次に、高速道路料金の定額制についてお尋ねがありました。

高速道路料金については、利用者の負担の公平性を確保する観点から、利用度合いに応じて料金をお支払いいただく、対距離制を基本としております。

定額制を導入した場合、長距離利用の料金が安くなるメリットがある一方で、その結果として他の交通機関への悪影響が生じること、また、短距離利用の料金が高くなることによる一般道路の渋滞の発生などが懸念されます。

このため、施策として直ちに実行することは困難であり、メリットとデメリットを比較考量した上で慎重に検討していく必要があると考えております。

次に、急速充電器の整備の加速化についてお尋ねがありました。

急速充電器を含む充電インフラの整備は、カーボンニュートラルの実現に向けた電気自動車の普及に對し、極めて重要であると認識しています。

お尋ねの長距離移動の経路上での充電に関しては、道の駅や高速道路のサービスエリアなどにおいて充電事業者による急速充電器の設置が促進されるよう、道路占用の柔軟な取扱いを行っております。

また、今般の改正法案の無利子貸付制度を活用することで、高速道路の休憩施設における急速充電器の整備を支援するなど、加速化に向けて取り組んでまいります。

次に、高速道路のインターチェンジ周辺の充電器の利用についてお尋ねがありました。

高速道路の休憩施設に設置されている充電器については、一部の休憩施設において、休日の昼間に充電待ちによる混雑が発生している状況を把握しております。

この混雑解消には充電器の数を増やす必要があることから、インターチェンジ周辺の充電器を活用することは有効であると認識しております。

現在、高速道路会社と充電事業者がインターチェンジ周辺の充電器の活用について調整しており、国土交通省としても、御提案の制度の早期実現に向け、積極的に取り組んでまいります。

最後に、高速道路のサービスエリアなどへの、いわゆる車中泊が可能な駐車場であるRVパークの設置についてお尋ねがありました。

高速道路のサービスエリアなどにおいて利用者の目的に応じて多様なサービスを提供することは、休憩施設の快適性と利便性向上の観点からも重要な視点です。

現在、高速道路では全国初となる、車中泊が可

能な駐車場を新名神の上り線の鈴鹿パーキングエリアにおいて試行運用しており、一定の評価をいただいていると承知しております。

国土交通省としても、利用状況を踏まえつつ、このような事例の更なる普及促進に向けて、高速道路会社と協力して取り組んでまいります。

以上でございます。(拍手)

○議長(細田博之君) これにて質疑は終了いたしました。

○議長(細田博之君) 本日は、これにて散会いたします。

午後五時四分散会

出席国務大臣

総務大臣 松本 剛明君
国土交通大臣 斉藤 鉄夫君
出席副大臣 国土交通副大臣 石井 浩郎君

○議長の報告

(報告書受領)

一、去る二十四日、内閣から次の報告書を受領した。

地方財政法第三十条の二第一項の規定に基づく地方財政の状況報告書
一、去る二十四日、人事院総裁川本裕子君から次の報告書を受領した。

国と民間企業との間の人事交流に関する法律第二十三条第二項の規定に基づく令和四年官民人事交流に関する年次報告

(弔詞贈呈)

一、去る九日元参議院議長扇千景君が死去されたので、昨二十七日、本院は次の弔詞を贈った。
衆議院は、多年憲政のために尽力し、さきに参議院議長の大任につき、またかつて国務大臣の大任にあたられた従二位桐花大綬章 扇千景君の長逝を哀悼し、つつしんで弔詞をささげます

(常任委員辞任及び補欠選任)

一、去る二十四日、議長において、次のとおり常任委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。
経済産業委員

辞任

補欠

石井 拓君	勝目 康君
上川 陽子君	深澤 陽一君
小森 卓郎君	松本 尚君
富樫 博之君	渡辺 孝一君
長坂 康正君	上田 英俊君
山際大志郎君	山口 晋君
大島 敦君	中谷 一馬君
山岡 達丸君	鈴木 庸介君
上田 英俊君	長坂 康正君
勝目 康君	石井 拓君
深澤 陽一君	上川 陽子君
松本 尚君	小森 卓郎君
山口 晋君	山際大志郎君
渡辺 孝一君	富樫 博之君
鈴木 庸介君	山岡 達丸君
中谷 一馬君	大島 敦君

(議案提出)

一、去る二十四日、議員から提出した議案は次のとおりである。
短時間労働者及び有期雇用労働者の雇用管理の改善等に関する法律等の一部を改正する法律案
(西村智奈美君外十名提出)

(議案送付)

一、去る二十四日、参議院に送付した内閣提出案は次のとおりである。
放送法第七十条第二項の規定に基づき、承認を求めるの件
株式会社国際協力銀行法の一部を改正する法律案
国際通貨基金及び国際復興開発銀行への加盟に伴う措置に関する法律の一部を改正する法律案
私立学校法の一部を改正する法律案
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案
防衛省設置法の一部を改正する法律案
一、昨二十七日、予備審査のため次の本院議員提出案を参議院に送付した。
短時間労働者及び有期雇用労働者の雇用管理の改善等に関する法律等の一部を改正する法律案
(西村智奈美君外十名提出)

(質問書提出)

一、去る二十四日、議員から提出した質問主意書は次のとおりである。
政府職員の動画投稿アプリ「TikTok (ティックトック)」の利用の規制に関する質問主意書
(大西健介君提出)

(答弁書受領)

一、去る二十四日、内閣から次の答弁書を受領した。
衆議院議員大西健介君提出漬物の製造販売の規制に関する質問に対する答弁書
衆議院議員小熊慎司君提出日本の農業の振興と農村地域の活性化に関する質問に対する答弁書

令和五年三月十四日提出
質問 第二〇号

漬物の製造販売の規制に関する質問主意書

提出者 大西 健介

漬物の製造販売の規制に関する質問主意書
二〇一八年、食品衛生法が改正され、漬物製造業に新たに営業許可が必要となり、加工所をつくるなど衛生的な施設の整備が求められることとなった。改正法は、二〇二一年六月より施行され、既に営業している業者については三年間の経過措置が適用されているところ、
一 日本各地で作られてきた特色のある漬物は、多くが農家によって作られてきたが、小さな加工所をつくることは難しく、このままではほとんどの人が漬物づくりをやめてしまうことが懸念されている。政府は、漬物製造販売の規制強化の影響を具体的に把握しようと努めているのか。もしも何も行っていないとすれば廃業や廃業予定の実態を把握すべきではないか。

二 規制強化の原因となったのは、浅漬けによる腸管出血性大腸菌O157による食中毒であり、専門家によれば「浅漬けはサラダと同じであり、漬物とは全く別物」との意見もあり、一律の規制を行うことは不当との意見があるが、政府の見解を明らかにされたい。

三 一律の規制により、各地の多様な気候や風土に合わせて、様々な手法によって長年にわたり受け継がれてきた伝統的な食文化である漬物が途絶えてしまうのは大きな損失であり、政府は全国一律ではない地域の事情に合わせた柔軟な規制のあり方を検討すべきではないか。
右質問する。

内閣衆質二一第二〇号
令和五年三月二十四日

内閣総理大臣 岸田 文雄

衆議院議長 細田 博之殿

衆議院議員大西健介君提出漬物の製造販売の規制に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

(別紙)

衆議院議員大西健介君提出漬物の製造販売の規制に関する質問に対する答弁書

一について

お尋ねの「漬物製造販売の規制強化の影響」の意味するところが必ずしも明らかではないが、厚生労働省においては、都道府県、保健所設置市及び特別区における食品衛生法(昭和二十二年法律第二百三十三号。以下「法」という。)第五十五条第一項の規定に基づく営業の許可(以下「営業許可」という。)の運用等に関する調査等を通じて、漬物製造業を営もうとする者が営業許可を受けるに当たった課題等も含め、営業許可に関する実態の把握に努めているところである。

二及び三について

法第五十四条において、「都道府県は、公衆衛生に与える影響が著しい営業(食鳥処理の事業を除く。)であつて、政令で定めるものの施設につき、厚生労働省令で定める基準を参酌して、条例で、公衆衛生の見地から必要な基準を定めなければならない」とされており、漬物製造業については、当該「政令で定めるもの」として、食品衛生法施行令(昭和二十八年政令第二百二十九号)第三十五条第二十九号に規定している。

漬物製造業に係る当該厚生労働省令で定める基準については、食品衛生法施行規則(昭和二十

十三年厚生省令第二十三号)別表第二十第二十七号において、各種漬物の製造に当たり共通して必要となる基準と漬物の製造に際して特に必要となる基準に分けて規定し、漬物の製造方法に於いては、法第五十四条の規定に基づき、都道府県は、法第五十四条の規定に基づき、条例で、地域の事情に応じた公衆衛生の見地から必要な基準を定めることができ、指定都市又は中核市は、地方自治法施行令(昭和二十二年政令第十六号)第七十四条の三十四第二項又は同令第七十四条の四十九の十四第二項の規定により読み替えて準用する同令第七十四条の三十四第二項の規定に基づき、条例で、当該都道府県の定めた基準に指定都市又は中核市の区域における公衆衛生上必要な制限を付加する基準を定めることができることとしているところである。

御指摘の「一律の規制」及び「全国一律ではない地域の事情に合わせた柔軟な規制」の意味するところが必ずしも明らかではないが、このように、御指摘の漬物とそれ以外の漬物では異なる基準を設けており、また、都道府県、指定都市及び中核市は、漬物製造業について、条例で、地域の事情に応じた公衆衛生の見地から必要な基準を定めることは可能である。

令和五年三月十四日提出
質問 第二一 号

日本の農業の振興と農村地域の活性化に関する質問主意書

提出者 小熊 慎司

日本の農業の振興と農村地域の活性化に関する質問主意書

農林水産省によれば、この半世紀で農業従業者

数は約六分の一となり、農地面積は約四分の三に減少し、農家戸数や農業経営体数も激減している。さらには基幹的農業従事者数も高齢化が進行するなど、日本の農業を取り巻く環境は大きく変化していることから、早急な課題解決のための措置を講ずるべきであると考ええる。

一 農業従事者の高齢化や後継者等の担い手不足等による労働力の不足や、米価等の農産物の価格低迷による収益の悪化により、耕作放棄地が増大している。その解決を図るために農地の集約や大規模化、農業経営の複合化や国際化等が必要であると考ええる。それらに取り組む意欲ある農業経営体に対する支援制度の拡充と投資等を促すため、農業関連予算を拡充するとともに、各種支援制度の補助率を引き上げることが喫緊であると考え、政府の見解を伺う。

二 国は、子育て世帯の地方への移住を促進するため、首都圏から国の移住支援事業に参加している自治体に移住した場合の支援金制度を拡充する方針を示している。移住を伴う新規就農者に対しても、従来の支援制度を拡充するとともに、受け入れ側の体制整備が必要であると考えるところである。そのような移住を伴う新規就農者に対する農作物の栽培技術指導や住宅の提供、また地域社会に溶け込むためのサポート体制を整備し、新規就農による担い手の確保を加速させるべきであると考え、政府の見解を伺う。

三 水田活用の直接支払交付金の交付対象水田において、転換作物を生産する五年間水稲作付が行われない水田についても、これまでと同様に交付対象とするよう運用方針を見直すとともに、自給率の低い戦略作物、農産物に対する支援施策の充実を図るべきであると考え、政府の見解を伺う。

四 食料の安全保障を確保するため、全国一律の転作方針を改め、地域の特性にあった適地適作を進めるための制度設計を図り、それによって米以外の作物を生産しても経営が安定するような措置を講じなければならない。輸出や販路、消費の拡大により需給バランスの確保に努めるべきと考え、政府の対策を伺う。

五 農村地域の維持運営のためには、集落営農や小規模農業経営者に対する支援も不可欠である。多くの非農家と共存していくため、人・農地プランや多面的機能支払交付金制度等の一層の充実を図るべきと考え、政府の見解を伺う。

六 地域における循環型農業を展開するためには、畜産農家の存在も必要である。昨今の配合飼料の高騰に苦しむ経営を救済するため、価格安定制度のより一層の充実を図るべきであると考え、政府の対策を伺う。

七 化学肥料においては、配合飼料のような価格安定制度がなく、値上げ分がそのまま農家の負担増になってしまうのが現状である。更なる高騰対策を講ずるとともに農業者の利用しやすい肥料価格安定制度の創設を図り、代替国からの原料調達に要する経費の支援を拡充して、安価かつ安定的な肥料の供給量を確保することが急務と考え、政府の見解を伺う。

内閣衆質二一第二一 号

令和五年三月二十四日

衆議院議長 細田 博之殿
内閣総理大臣 岸田 文雄

衆議院議員小熊慎司君提出日本の農業の振興と農村地域の活性化に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

〔別紙〕

衆議院議員小熊慎司君提出日本の農業の振興と農村地域の活性化に関する質問に対する答弁書

一 について

御指摘の「農業関連予算を拡充すること及び「各種支援制度の補助率を引き上げること」については、「食料・農業・農村基本計画」(令和二年三月三十一日閣議決定。以下「基本計画」という。)において、「担い手が主体性と創意工夫を発揮した経営を展開できるよう、農地の集約・集約化や経営所得安定対策、出資や融資、税制などの支援を重点的に実施する」としていることを踏まえ、農業の担い手について、農地の利用集積の推進や農業経営の安定等を目的とした予算措置に加え、農業経営の改善の取組に応じて補助上限額を設定する等の措置を講じているところである。今後とも、我が国の農業をめぐる情勢の変化を踏まえながら、農業の担い手による農業経営の展開のために必要な施策の充実に努めてまいりたい。

二 について

お尋ねの「地域社会に溶け込むためのサポート体制」の意味するところが必ずしも明らかではないが、政府としては、市町村等が、御指摘の「移住を伴う」者も含めた新規就農者を対象として行う農業技術指導や住宅のあっせんの相談等について支援を行っているところであり、こうした取組を通じて新規就農者を含めた農業の担い手の育成・確保を推進してまいりたい。

三 について

御指摘の水田活用の直接支払交付金について、五年間にわたって畑作物の作付けが継続して行われた農地は水田として活用されなかったものと判断し、令和九年度以降、同交付金の交

付対象としない方針としたところであるが、今後五年間のうちに一か月以上継続して湛水され、かつ、同一の畑作物等の作付けが繰り返されることに伴う生育不良による収量の低下が発生していない農地については、引き続き交付対象とすることとしている。また、御指摘の「自給率の低い戦略作物、農産物に対する支援施策」として、麦・大豆等について、諸外国との生産条件の格差の是正のための畑作物に係る交付金を措置しているところである。

全活動・・・等への支援を行う日本型直接支払制度(多面的機能支払制度・・・)について、・・・集落内外の組織や非農家の住民と協力しながら、活動組織の広域化等や人材確保・・・を推進する」としているところであり、今後とも、農業者以外の者も含めた多様な主体の参加を推進してまいりたい。

排せつ物や下水汚泥等の国産の肥料原料の利用拡大に向けた取組に対する支援を講じたところであり、これらを着実に実施することにより、肥料の価格高騰が農業経営に及ぼす影響の緩和を図るとともに、肥料の安定的な供給を図る考えである。

お尋ねの趣旨が明らかではないため、お答えすることは困難であるが、政府としては、国内における主食用米の需要が年々減少する中で、主食用米等の輸出や国内の需要の拡大に取り組む民間団体への支援を行いつつ、主食用米から麦・大豆といった需要があり、かつ、海外からの輸入に依存している作物等への転換を図るという需要に応じた生産を推進することが重要と考えているところである。

政府としては、飼料の価格高騰が畜産経営に及ぼす影響の緩和を図るため、配合飼料価格安定制度における異常補てん積立基金の累次の積み増しや、令和四年九月二十日の令和四年度一般会計新型コロナウイルス感染症及び原油価格・物価高騰対策予備費の使用の閣議決定に基づき措置した「飼料価格高騰緊急対策事業」を行ったところであり、今後とも、飼料価格の動向を注視しつつ、適切に対応していく考えである。

五について

お尋ねの「多くの非農家と共存していくため、人・農地プラン・・・の一層の充実を図るべき」の意味するところが必ずしも明らかではないが、御指摘の「人・農地プラン」については、農用地の効率的かつ総合的な利用を図るため、農業経営基盤強化促進法等の一部を改正する法律(令和四年法律第五十六号)による改正後の農業経営基盤強化促進法(昭和五十五年法律第六十五号)第十九条第一項に規定する地域計画として法定化したところであり、引き続き、その作成を促進してまいりたい。また、御指摘の「多面的機能支払交付金制度」については、基本計画において、「農業の有する多面的機能の適切かつ十分な発揮のための地域資源の共同保

御指摘の「農業者の利用しやすい肥料価格安定制度」及び「代替国からの原料調達に要する経費の支援を拡充して」の意味するところが必ずしも明らかではないが、政府としては、令和四年七月二十九日の令和四年度一般会計新型コロナウイルス感染症及び原油価格・物価高騰対策予備費の使用の閣議決定に基づき措置した「肥料価格高騰対策事業」において、化学肥料の使用量の二割低減に向けた取組を行う農業者に対し、令和四年六月から令和五年五月までに購入した肥料に係る経費のうち、令和三年六月から令和四年五月までと比較して増加した分の七割に相当する金額について負担するとともに、令和四年度第二次補正予算において、民間事業者による主要な肥料原料の備蓄に対する支援のほか、地方公共団体又は民間事業者等による家畜

明治三十五年三月三十一日
第三種郵便物認可

発行所
〒一〇五―八四四五 東京都港区虎ノ門二丁目 二番五号 独立行政法人国立印刷局
電 話
03 (3587) 4294
定 価
（配本） 本号一部 送 一〇〇円 料 〇〇円 別 〇円