

官報 号外

令和五年五月十五日

○第二百一十一回 参議院会議録第二十二号

令和五年五月十五日(月曜日)

午前十時一分開議

○議事日程 第二十二号

令和五年五月十五日

午前十時 本会議

第一 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(趣旨説明)

○本日の会議に付した案件

議事日程のとおり

○議長(尾辻秀久君) これより会議を開きます。

日程第一 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(趣旨説明)

本案について提出者の趣旨説明を求めます。斉藤鉄夫国土交通大臣。

(国土大臣斉藤鉄夫君登壇、拍手)

○国土大臣(斉藤鉄夫君) 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

令和五年五月十五日 参議院会議録第二十二号

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(趣旨説明)

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)

○議長(尾辻秀久君) ただいまの趣旨説明に對し、質疑の通告がございます。順次発言を許します。鬼木誠君。

(鬼木誠君登壇、拍手)

○鬼木誠君 立憲民主・社民の鬼木誠です。

ただいま議題となりました法律案につきまして、会派を代表して質問をいたします。

まず、国交省OBによる空港施設株式会社への人事介入問題についてです。

四月二十八日、同社が外部有識者で構成をした役員指名等ガバナンスに関する独立検証委員会による報告書が公表され、国交省職員が、国交省OBで当時副社長に對し、国交省幹部との面談調整や人事に関わる内部調整について、複数回にわたってメールで連絡していたことが明らかになりました。

大臣はこの間、この案件について、省として調査を行った結果として、現役職員は関与していないと繰り返し答弁なさりましたが、その答弁が虚偽だったことになりました。

衆参国交委員会での、この案件の調査は第三者が厳格に行うべきとの声に應えず、内部調査にとどめた結果がこれです。大臣の調査指示が曖昧で緩いものだったのか、大臣の指示が省内で軽んじられたのか、どちらなのでしょう。

五月十日、そして十二日の衆議院国土交通委員会において、我が党の城井議員を始め複数の議員がこの件について聞いたところ、空港施設だけでなく他の外部の者にも人事情報が送信されていることが答弁されたものの、その詳細は明らかにされず、全省における詳細な調査や再就職等監視委員会への申出については行わないという信じ難い答弁がなされています。これはまさに、省

として全容を究明するつもりはない、省を挙げて隠蔽を図るという意思表示にほかならないのではないですか。

大臣官房総務課から送付された人事情報は、どのような意図を持ってどこに送付されたのか、直ちに明らかにすべきと考えますが、いかがですか。

その中には百七十三件の非政府系アドレスが含まれており、この間、慣習的に情報提供がなされてきた旨が答弁されていますが、問題は、退職者などの人事情報を国交省OB個人にもメールをしていることです。このような情報が、今回以外にも他の民間会社の人事介入に使われていた例はないのですか。違法性はないのか、そして、なぜ公表前の人事情報を民間団体や個人、OBに送付する必要があるのか、その合理的な理由をお答えください。また、少なくとも送付した全てのアドレスの属性は明らかにすべきと考えますが、いかがでしょうか。

加えて、送付された人事情報には退職予定者も含まれており、再就職あっせんとの関連を疑わざるを得ません。否定されるのであれば、その根拠をお示しください。

さらに、官製パソコンを使い、国交省のアドレスから発信し、省内各部署、出先機関が宛先となっている文書を、何と国交省は、公文書ではないと強弁しています。大臣は、この公文書ではないという国交省の説明を妥当だと本気で考えますか。政治家の矜持に懸けて御答弁ください。

また、公文書ではないので国会に示さないというのなら、これまで国交省において公文書以外の文書は何一つ国会に示したことはないと言いつつ、これら以外にも明らかにすべき課題は数多くあります。OBも含めた組織的な再就職あっせん等の疑念がある中、国交省として再調査を否定されるのはなぜですか。改めて第三者による厳格かつ

徹底的な調査を全省的に行い、全貌を明らかにしていただきたいと考えますが、国土交通大臣の見解を求めます。

それでは、法案についてお尋ねをいたします。

高速道路は、国民生活や社会経済活動を支える基幹的インフラであり、共有の財産です。したがって、その整備、適切かつ計画的な補修、更新等を行うことで、高速道路の機能を将来にわたり維持、継続し、良好な状態で次世代に継承していかねければなりません。そして、それを進めるに当たっては、利用者である国民の声を聞くことが肝要です。

この点、高速道路政策に対する政府の基本認識を問うとともに、国民の声にしっかりと耳を傾ける必要性について、国土交通大臣の見解を伺います。

戦後、我が国の高速道路は、建設等に要した費用を料金収入により賄う償還制度の下で整備が行われてきました。そして、建設等に要した債務の完済後に料金徴収を終了し、無料開放するとされてきました。

しかし、実際には、道路公団時代から現在に至るまで、幾度も料金徴収期間が延長されてきました。二〇一四年には、高速道路の更新財源を確保するため、料金徴収期限を十五年延長する法改正が行われ、そして今回、更新、進化の財源を確保するためとして、料金徴収期限を更に五十年延長し、無料開放の期限を二一五年とする法案が提出されています。二一五年といえは九十二年後です。ほとんどの国民にとって、今回の法案は永久有料化の宣言にはかなりません。

抜本的な解決策を示すことなく、ただただ料金期限を九十二年後まで延長するという今回の法案は、国民に対して極めて不誠実です。二一五年までに高速道路を無料開放するとの説明を国民は誰も信じないと考えますが、国土交通大臣の見解を求めます。

本法律案では、料金徴収期限までの間、債務返済期間を五十年以内で設定しつつ、逐次、必要な事業を追加する仕組みとされています。つまり、債務返済期間の末日が二一五年九月三十日に達するまでの間は、法改正を経ずに料金徴収を継続することが可能となります。

つまり、本法律案は、法改正を通じた国会の高速道路事業への関与を逃れる作りとなつています。なぜ、二〇一四年の法改正時のように、追加する事業の費用を確保するために必要な期間について、国会での審議を経て、料金徴収を延長する形としなかったのか、国土交通大臣の説明を求めます。

高速道路の更新事業について伺います。

二〇一四年の法改正時の国会審議において、政府は、今回の対応以降、次々と更新需要が生じることにはならないと答弁していました。しかし、それから十年とたたず、計一・五兆円の新たな更新需要が明らかとなりました。そして、現在の料金徴収期限が四十年以上先であるにもかかわらず、これを更に五十年延長する法案が提出されました。次々と更新需要が生じることはならないとの政府答弁はその場しのぎの言い逃れだったと思えます。あるいは、政府自らが次々と更新需要をつくり出しているようにしか見えません。

前回の法改正から十年とたたず、再度料金徴収期限の延長を求めることの責任は誰にあるとお考えですか。国土交通大臣に伺います。

また、二〇一四年の法改正時に政府は、法改正の理由を、高速道路の更新に必要な財源を確保するためであり、料金徴収期間を延長して確保した財源は、新規建設事業に充てることなく、更新事業のみに充てると答弁していました。

しかし、実際には、NEXCO三社などの全国路線網や阪神高速道路において、十五年延長した追加的な料金負担分を活用して、更新事業以外の

新規建設等の追加事業が実施されています。

これは、新規建設事業に充てることなく、更新事業のみに充てるとの政府答弁や、道路建設の歯止めの観点から料金徴収期限を法定し、民営化から四十五年以内に新規建設などによる債務を完済するとして道路公団民営化の趣旨に反するものです。このような事業を行うことについて、国民に対し十分な説明もなされていないと考えますが、国土交通大臣の説明を求めます。

あわせて、NEXCO三社の追加事業について、事業費の大きい事業をその金額とともに具体的に示してください。

次に、機構が作成する償還計画の根拠となる将来調達金利の見通しと将来交通量の推計についてお尋ねします。

まず、将来調達金利の見通しについて、機構は、二〇二二年度で一・一八％、二三年で一・六％、二四年で一・二四％、二五年で一・二％、二六年度以降四％と設定をしています。民営化以降、償還計画の更新のたびに、およそ五年で四％に駆け上がる見通しを繰り返しています。機構はその理由を、過去の金利水準を参考に金利上昇リスクを勘案をしたと言いますが、そのような金利の急上昇は、民営化以降、生じていません。

内閣府が今年一月に経済財政諮問会議に提出した中長期の経済財政に関する試算によれば、名目長期金利は成長実現ケースでも二〇二六年度で一・一％、推計最終年度の二〇三二年度でも三・六％にすぎません。

なぜこの成長実現ケースですら想定し得ない速度で機構の調達金利が上昇するのか、全く分かりません。機構を所管する国土交通大臣にその理由をお伺いします。

また、調達金利が四％に達するという事態が現実となった場合、国民生活に大きな影響が生じると思いますが、経済財政政策担当大臣の見解を伺

います。

機構は何十兆円もの債務を抱えており、将来金利の見通しが高速道路の債務返済へと直結し、国民の料金負担に多大な影響を与えます。にもかかわらず、機構の将来調達金利の見通しは、その根拠に乏しく、非常に雑に設定されているとしか見えません。

将来金利の上昇速度は、実勢を踏まえた水準、明確な根拠に基づく水準に見直すべきだと思いますが、国土交通大臣の見解を伺います。

また、機構による将来交通量の推計は、国土交通省が算出した総交通需要予測に基づき各高速道路の利用割合を加味して作成されており、将来調達金利と同様、債務返済の見通しの根拠となる重要な指標です。

しかし、その実績値は十分に公表されておらず、なぜ公表していないのかの理由も不明です。実績値が分かなければ、国や機構の将来交通量の見通しが正しかったのか検証することもできず、償還計画の妥当性の評価もできません。全国路線網、地域路線網、一の路線の、それぞれの走行台キロベースの交通量の実績値は国民に対する説明として毎年公表すべきと思いますが、国土交通大臣の見解を伺います。

橋梁、トンネル等の道路の構造物については、二〇一四年度から、五年に一回の頻度で定期点検が義務化されました。同時に、高速道路整備の費用負担の仕組みや料金制度、追加する事業の妥当性、債務返済の状況などについても定期点検が必要です。そして、それは、国土交通省、機構、高速道路会社や有識者だけが行うのではなく、行政監視の機能を担う国会においても行われるべきだと考えます。

本法律案が成立した場合、料金徴収や債務返済の期間の在り方について直接国会が関与する機会が少なくなります。したがって、改正を行うのであれば、国会において高速道路事業や制度の定期

点検を行うため、政府は国会に対し高速道路事業の実情に関する情報を定期的に報告すべきではないでしょうか。国土交通大臣の見解を求めます。

今後、我が国では、道路の老朽化の進行に加え、人口の減少なども見込まれており、高速道路を含む道路ネットワーク全体の維持管理、更新等に関し、社会経済情勢の変化を踏まえた持続可能な整備の在り方について議論を深め、国の考え方を明確に示すことが必要です。

しかし、償還主義など、費用負担の基本的な考え方は、今回の法律案では何も変わっていません。この仕組みが二十世紀まで持続できるとは思えません。構造物に基礎から造り替える更新が必要なのに、その制度や仕組みについても抜本的な見直しが必要ではないでしょうか。

将来世代に議論を先送りすることなく、今、私たちが、これからの時代に合った真に国民のためになる新たなスキームをつくり出すことが求められていると考えます。未来を見据え、高速道路制度の抜本的な見直しを行う必要性について、国土交通大臣の御認識をお伺いをいたします。

高速道路の開通から約六十年。取り巻く環境は大きく変化してきました。より遠くへ、より早くの実現により獲得した利便は成長と豊かさをもたらしましたが、その果実は全ての人には行き渡らず、格差を生み、社会のひずみを明らかにしました。

一方で、与え続けた環境への負荷は閾値を超えつつあり、脱炭素という重たい課題が提起をされています。カーボンニュートラルの課題とは、私たちが何をしてきたのかという問いであり、高速道路もその文脈の中で在り方が問われています。

過去との向き合いから目を背け、安易に課題を先に送るだけの本法案は、まさに岸田政権の本質を表しており、未来への責任を放棄するものであることを重ねて指摘をし、私の質問を終わります。

御清聴ありがとうございました。(拍手)

令和五年五月十五日 参議院会議録第二十二号

〔国務大臣 齊藤鉄夫 登壇、拍手〕
○国務大臣(齊藤鉄夫) 鬼木誠議員にお答えいたします。

現役職員の関与に関するこれまでの私の答弁の正確性についてお尋ねがありました。

まず、現役職員の異動情報が、内示後ではあるものの、公表前に外部の者に共有されていたことは遺憾であり、国民の目から見ても疑惑を招きかねず、国土交通大臣として大変重く受け止めております。直ちに事務方に対して厳しく注意するとともに、二度とこのようなことを起こさないよう、異動情報の管理については正を指示いたしました。

これまで私からは、現役職員による空港施設株式会社への再就職のあっせん等について確認できなかったと答弁しているところでです。

今回の事案について、新聞報道がなされた段階、空港施設株式会社の外部検証委員会報告書が公表された段階、それぞれにおいて、私が主導して速やかに事実関係の確認等を行ってまいりましたが、現役職員が再就職等規制に違反した行為を行ったと疑わせる事実を確認できておらず、これまでの私の答弁が虚偽であったとは考えておりません。

次に、全省調査や再就職等監視委員会への申出についてお尋ねがありました。

四月二十八日に公表された報告書を踏まえ、国土交通省において事実関係の確認を行った結果、現役職員から山口氏に対し異動情報の送付があった事実が確認されました。このうち、いわゆる線引きには、退職予定者を含む内示対象者の異動情報が記されておりましたが、これは、再就職をあっせんし得るような地位にない若手職員が、内示を受けた者から開示された情報を基に異動前後における業務の円滑化等を目的として作成したものであり、省内職員を中心に慣習的に広く共有されてきたものであります。また、作成者は、

あっせんを目的としたものではなく、上司から指示を受けたものでもないと言明しております。

以上のことから、今回の異動情報の送付は、あっせん規制違反の要件である営利企業等の地位に就かせることを目的とした情報提供ではないため、再就職等規制違反には当たらないと認識しております。なお、この点については弁護士等にも速やかに確認することとしております。

国家公務員法において、任命権者は、現役職員や職員OBに再就職等規制違反行為を行った疑いがあると史料するときは、その旨を再就職等規制監視委員会に報告するものとされています。山口氏への異動情報の送付は、疑いがあると思料するときは当たらないことから、同委員会に報告すべき状況にはないと考えております。

今後、再就職等規制違反行為を行った疑いがあると思料するべき事実が明らかになった場合には、適切に対処してまいりたいと思います。

次に、人事情報の送付の意図及び送付先についてお尋ねがありました。

いわゆる線引きは、内示後の異動情報であり、異動前後における業務の円滑化等を目的として作成、送付されているものと聞いております。

令和五年四月時点のメールの送付先を確認したところ、総数は千五百八件であり、このうち百七十三件が非政府系アドレスでした。非政府系アドレスについては、念のため、まずは政府のパソコンから直ちに削除させた上で確認を行っているところですが、現在、そのうち百四十件は現役職員のアドレスであると確認されており、残り約三十件の特定を急いでいるところでございます。

次に、異動情報が民間会社の人事介入に使われていたのではないかという点についてのお尋ねがありました。

異動情報が民間企業の人事介入に使われていた例は、今回も含めて承知しておりません。

次に、異動情報の提供の違法性についてお尋ね

がありました。

再就職等規制については、先ほど申し上げたとおり、いわゆる線引きの送付が営利企業等の地位に就かせることを目的として行われたものではないため、違法性はないと考えております。

守秘義務につきましては、国家公務員法では、職員は、職務上知ることのできた秘密を漏らしてはならないと規定されております。内示情報は機密扱いではなく、また、内示を受けた本人が伝えている時点で秘密性は失われており、プライバシーの侵害にも当たらないため、秘密には該当せず、違法性はないと考えております。なお、この点については弁護士等にも速やかに確認することとしております。

次に、公表前の人事情報を民間団体等に送付する必要性についてお尋ねがありました。

先ほど申し上げたとおり、いわゆる線引きは、異動前後における業務の円滑化等を目的として作成されたもので、外部への提供を目的としたものではないと承知しております。

一方で、現役職員の異動情報が、内示後ではあるものの、公表前に外部の者に共有されていたことは遺憾であり、国民の目から見ても疑惑を招きかねず、国土交通大臣として大変重く受け止めております。直ちに事務方に対して厳しく注意するとともに、二度とこのようなことを起こさないよう、異動情報の管理については正を指示いたしました。

次に、異動情報を送付したアドレスの属性の公表についてお尋ねがありました。

先ほど申し上げましたとおり、現在受信者の特定作業を進めているところであり、現役職員やOBの区分など、その属性について速やかに明らかにしたいと考えております。

再就職あっせんとの関連についてお尋ねがありました。

先ほど申し上げましたとおり、いわゆる線引き

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(趣旨説明)

の送付が営利企業等の地位に就かせることを目的として行われたものではないため、再就職のあつせんには当たらないと考えております。

国土交通省職員がメールで送った文書の位置付けについてお尋ねがありました。

公文書等の管理に関する法律第二条第四項によれば、行政文書とは、行政機関の職員が職務上作成し、又は取得した文書であつて、当該行政機関の職員が組織的に用いるものとして、当該行政機関が保有しているものをいうとされております。

いわゆる線引きは、人事を職務としていない若手職員が事務系総合職職員の内示後の異動情報を収集して作成した文書であるため、行政文書には該当しないものと考えております。

国土交通省が過去に国会にお示しした文書についてお尋ねがありました。

過去に行政文書以外の文書を国会にお示したことが一度もないかとの点につきましては、直ちに確認できませんが、一般論として申し上げれば、行政文書でない文書は政府として職務上作成、保有しているものではなく、国会に責任を持つてお示しすることは困難であると承知しております。このため、政府としては、国会からの資料要求については、その対象が行政文書であることを前提として対応しているものと承知しております。

第三者による全省的な調査についてお尋ねがありました。

第三者による全省的な調査については、申し上げてきたとおり、再就職等規制違反行為を行った疑いがあると思料するべき事実が確認されていないことから、そのような調査を行う状況ではないと考えております。

これまでも、今回の事案について、新聞報道がなされた段階、空港施設株式会社の外部検証委員会報告書が公表された段階、それぞれにおいて、私が主導して速やかに事実関係の確認等を行つて

きております。

今後においても、こういった事案が発生した場合にはしっかりと調査してまいります。その上で、再就職等規制違反行為を行った疑いがあると思料するべき事実が明らかとなった場合には、再就職等監視委員会へ報告するなど適切に対処してまいります。

次に、高速道路政策の基本認識と国民意見の聴取の必要性についてお尋ねがありました。

高速道路については、我が国の経済活動や国民生活を支える重要なインフラであり、その機能を将来にわたつ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あります。

また、高速道路に関する政策を実行する際、利用者などの国民意見の聴取は重要です。高速道路会社では、料金改定時のパブリックコメント、窓口への問合せなどで意見を把握し、必要な改善を行つており、引き続き国民意見を聴取してまいりたいと思つております。

次に、高速道路の無料開放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を含めた更新需要を賄うため、料金徴収期限を二一五年とし、従来と同様に債務完了後に無料公開する仕組みです。国民の皆様には、法改正案の目的や料金徴収期限の設定の考え方などについて、引き続き丁寧に説明してまいりたいと思つております。

次に、国会審議を経て料金徴収を延長することとしな理由についてお尋ねがありました。

平成二十六年の法改正においては、その当時明らかとなった更新需要に対応するため、国会審議を経て、料金徴収期限を二〇六五年としました。その後、新たに更新が必要な箇所が判明したことを踏まえ、今後更新が必要となる蓋然性が高い箇所を含む財源を確保できるよう、今般の改正法案で料金徴収期限を二一五年とすることなどを御

審議いただいているところでございます。

次に、料金徴収期限の延長に対する責任についてお尋ねがございました。

高速道路の整備や管理などについては、関係法令に基づき、国、高速道路機構、高速道路会社がそれぞれの役割に応じ、その責任を果たしてまいります。

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ものでございます。この新たに判明した更新需要を見通すことは、平成二十六年当時の老朽化などに関する知見では困難であつた、このように認識しております。

次に、追加事業と過去の答弁などとの整合性及び追加事業の内容についてお尋ねがありました。

平成二十六年の法改正時には、その時点の償還計画に含まれる新設、改築に係る債務は二〇五〇年までに返済するという民営化の方針を堅持することとしました。その後、地方自治体の提案を踏まえ、有識者委員会で御議論いただきつつ、料金徴収期限までの追加的な料金収入などを活用してネットワークの強化などを推進したものです。この委員会での議論や追加事業を含む事業許可の内容については公表されており、引き続き、国民の皆様にご理解をいただけるよう、丁寧に説明してまいります。

また、NEXCOにおいて、料金徴収期限の延長により生じる収入の一部を、追加事業のうち事業費の大きいものとして、約七千六百億円を東京外環道の新設事業に、約一千億円を秋田道の一部区間の四車線化事業などに充当しているところでございます。

次に、高速道路機構における将来の調達金利の設定理由についてお尋ねがありました。

高速道路機構は、債務の早期の確実な返済を行うことなどにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図ることを目的としています。その中で、将

来の調達金利は、過去には調達金利が一年で一年以上上昇した実績もあることから、債務を確実に返済するために安全側に設定しているものと承知しております。

次に、将来金利の上昇速度の見直しと交通量の実績値の公開についてお尋ねがありました。

将来の調達金利については、先ほど申し上げたとおり、安全側に設定されており、妥当なものと考えています。

また、御指摘の走行台キロの実績については、中央道など料金所が設定されていない出入口がある路線では走行距離を把握できないことから、正確な算出は困難です。一方、例えば交通量については、毎月、高速道路会社などのホームページにおいて通行台数の実績値を公表しており、引き続き透明性の確保に努めてまいります。

次に、高速道路に関する情報の国会報告についてお尋ねがありました。

国土交通省では、有識者委員会で高速道路の制度などについて議論し、資料や議事録をホームページで公表しています。また、高速道路機構や高速道路会社では、毎年度の決算や事業追加に伴う許認可などの事業に関する情報をホームページなどで広く公開しています。今般の改正法案においては国会報告の規定は設けていませんが、引き続き国民の皆様にも広く情報を公開してまいります。

最後に、制度の抜本的な見直し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、人口減少などに伴う交通量減少や今後更新が必要となる蓋然性の高い更新需要など、現時点の見通しを踏まえた制度です。一方、現時点において具体的に見通すことができない革新的な技術開発などが見込まれる場合には、必要な制度の見直しを行う必要があると認識しております。

以上でございます。(拍手)

〔国務大臣後藤茂之君登壇、拍手〕

○国務大臣(後藤茂之君) 鬼木議員から、高速道路機構の調達金利が国民生活へ与える影響についてお尋ねがありました。

特定の企業等の調達金利の変動が国民生活にどのような影響を与えるかをお示しするのは困難であると考えます。また、一般論として市場金利が上昇した場合についてお答えしますと、その時々々の経済状況の違いなどを考慮する必要がありますが、利払いの増加等を通じて投資を抑制するほか、利子収入の増加が所得、収益の増加に寄与するなど、様々な経路を通じて実体経済に影響を及ぼすことが考えられます。(拍手)

○議長(尾辻秀久君) 青島健太君。

〔青島健太君登壇、拍手〕

○青島健太君 日本維新の会、青島健太です。

私は、会派を代表して、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、斉藤国土交通大臣に質問いたします。

我が国の高速道路事業が民営化されて以降、債務の返済が進み、必要な道路が精査され、サービスエリアやパーキングエリアの充実により、高速道路の利便性が格段に高まっています。この民営化に奔走された猪瀬直樹氏を始めとする当時の関係各位に心から敬意を表します。

その上で、この民営化のメリットを生かして、今後の高速道路の発展、整備、メンテナンスに柔軟に対応していくことが喫緊の課題と考えます。そこで伺います。

高速道路路公団が分割・民営化された意義、分割された各社が今後果たすべき役割について具体的にお答えください。

高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、インターチェンジ周辺での工場立地を促すなど地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方

部における広域的な医療サービスの享受や災害等で幹線道路が途絶した場合のリダンダンシーを可能とするなど、国民生活の質や安全の向上に大きく貢献しています。

しかし、建設後五十年以上経過する社会資本の老朽化が着実に進み、維持管理コストの増大が予想される中で、適時適切なメンテナンスを確保することにより将来必要となる更新費の抑制につながるということが明白であることから、インフラメンテナンス対策の重要性がこれまでに大きく増しています。

我が国の高速道路の現況は、国際比較において、車線数が少なく都市間連絡速度も依然として低いといった課題があります。老朽インフラが加速度的に増加する中、高速道路のネットワーク機能を最大限に発揮させるため、そうした課題とどう取り組んでいくのか、お聞きいたします。

高度経済成長期、集中的に整備した社会資本の老朽化は、次世代の社会経済の安定と安全に対する脅威となりかねません。将来必要となる更新費が急増し、財政を急激に圧迫し、真に必要な投資さえできなくなるといっておそれがあります。

高速道路の更新、進化のため、料金徴収期間を延長するだけではなく、将来的には高速道路料金の値上げにつながるような見直しを懸念いたしますが、今後の高速道路料金制度の在り方についてお聞きいたします。

全国物流ネットワークの核となっている大都市圏環状道路等については、日本高速道路保有・債務返済機構が、現下の低金利状況を生かし、財政投融資を活用して、大都市圏環状道路等の整備加速による生産性の向上、橋梁の耐震強化対策による安全、安心の確保を行っていると感じました。

機構による財政投融資を活用した事業スキームが中長期的には国民負担につながるといった問題はなかったのか、お聞きいたします。

次に、メンテナンスサイクルを回す仕組みについてお聞きいたします。

今後、限られた財源の中で、急速に増加する老朽インフラに対応するに当たり、予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施を進めるために、新技術の導入等による長寿命化やコスト削減に取り組むことが極めて重要だと考えます。

橋梁やトンネルの立地する環境や維持管理の状況等によって異なる老朽化の状況に対し、損傷が軽微な段階で補修を行っていく点検、診断業務の効率化、高度化が不可欠と考えます。予防保全に基づくインフラメンテナンスにどう取り組んでいくのか、お聞きいたします。

過積載車両の問題は高速道路の劣化の主な原因となつています。過積載の撲滅に向けた取組の強化には、トラック事業者のみならず、荷主にも責任とコスト等を適切に分担させる必要があります。インフラ側での重量計測だけでなく、車両側での積載型荷重計測システムの活用を図るべきと考えますが、今後どのように取り組んでいくのか、お聞きいたします。

将来のメンテナンス費用を予測し、予防保全型の管理、新技術の導入等により、適正な予算等の確保が重要と考えます。幹線道路の維持、修繕、更新については、諸外国における事例も参考に、有料道路においては償還終了後も料金を徴収し続けることなど、将来の負担の在り方等について検討を始めるべきです。

また、必要な予算の確保に当たっては、老朽化の現状やメンテナンス活動等の見える化の充実とともに、道路インフラの実情について広く国民や利用者との共有を図ることが重要と考えますが、御所見をお聞きいたします。

有料道路の料金水準については、諸外国と比べて割高となっており、物流コスト高を招いて国際競争力を低下させる要因となっているとの指摘もあります。

首都圏等において環境ロードプライシングとして

て試行されてきた弾力的な料金設定による政策的な交通誘導を本格的に検討することが求められている中、環境改善を図りつつ高速道路ユーザーの満足度を向上させていく必要があると考えます。

どう取り組んでいくのか、お聞きいたします。

更なる人と物の流れを安定的な確保を図るために、これまでの整備重視から利用重視への転換を図り、良好な運転環境の実現が重要と考えます。ETC二・〇搭載車を対象に、高速道路外の休憩施設等へ一時退出しても高速を降りずに利用した料金のままとする実験を全国二十三か所で実施していると聞いておりますが、休憩施設の空白区間の解消に向けてどのように取り組んでいるのか、お聞きいたします。

交通サービスのスマート化について、ロンドンでは、駐車空きスペースを運転手に知らせるスマート駐車システムの導入を進めていると聞きしました。サービスエリアやパーキングエリアの駐車場予約システムの導入に向けた今後の取組についてお聞きいたします。

急速に進展するAIと高速通信をコア技術とする完全自動運転の実現性が高まり、交通事故の低減、移動弱者問題の解決、運送業界における人手不足の解消等、自動運転の活用に対する期待が高まっております。物流分野の働き方改革が二〇二四年問題となつていの中で、高速道路におけるトラックの隊列自動走行について、実証実験から次の段階に加速させていく必要がありますが、今後の取組についてお聞きいたします。

高度経済成長期に、東京、大阪、名古屋の大都市が形成され、三大都市圏を結ぶ高速道路は、集積の経済を生み出す社会基盤として機能してきました。東京都を中心とする東京圏は、日本経済の牽引役として重要な役割を担っておりますが、他方で、住宅不足、混雑の不経済など、集積することでのデメリットも発生し、そうした大都市の問題点を、問題を解決していく政策誘導が必要で

我が党は、災害へのレジリエンスを高める対策として、また東京一極集中の解消を図るために、副首都機能の整備、推進を提言しています。

極めて近い将来、燃料、運転、使い方等、車が大きく変わり、それに伴い道路の在り方も変化することは間違いありません。そうした中で、持続可能な都市を中心とした広域的な共創社会の実現に向けて交通ネットワークの整備が不可欠です。これからのモビリティの役割、そして地域活性化に交通ネットワークをどう生かしていくのか、そのビジョンを伺います。

最後に申し上げます。

国土交通省所管の道路や乗り物は、人々の信頼と夢を形にすることです。今回発覚したＯＢによる民間企業への人事介入問題は、国民の信頼と期待を大きく裏切る行為です。国交省の役割は天下りの抜け道をつくることではありません。そんなトンネルを誰も許さない。その警鐘を大きく鳴らして質問を終わります。

ありがとうございます。(拍手)

(国務大臣斉藤鉄夫君登壇、拍手)

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 青島健太議員の御質問にお答えします。

まず、道路公団が分割・民営化された意義、各社の果たすべき役割についてお尋ねがありました。

道路関係四公団の分割・民営化は、債務の早期の確実な返済を行うとともに、会社間の競争性を高め、コスト意識の向上や地域の実情に即したサービス提供の充実を図ることを目的に行われたものでございます。民営化した成果は着実に上がっていると認識しております。

また、各社は、民間会社としての創意工夫を発揮しながら、社会的要請や地域の実情を踏まえ、高速道路の機能の維持や必要な進化、サービス向上などに取り組む役割があり、引き続きその役割を果たしていく必要があると考えております。

次に、高速道路ネットワーク機能を発揮させるための取組についてお尋ねがありました。

我が国の高速道路には、諸外国と比較して、車線数が少なく、都市間連絡速度が低いといった課題があり、ネットワークの機能が十分発揮されていない状況も見られます。このため、ミッシングリンクの解消とともに、暫定二車線区間の四車線化や渋滞解消のための付加車線設置など、機能強化を図っています。

引き続き、今般の改正法案による制度の下、必要な更新事業を順次実施するとともに、高速道路ネットワークの機能強化を推進してまいります。次に、今後の高速道路料金制度の在り方についてお尋ねがありました。

高速道路の料金については、建設、管理に要する総費用を料金の徴収期間内に料金収入で償う償還主義に基づいています。

今般の改正法案は、更新、進化に必要な財源の確保のため、現下の社会情勢から料金水準の引上げは直ちに利用者の理解を得ることは困難であることも踏まえ、料金徴収期間を延長することとしたものです。

国土交通省としては、幅広く議論を行い、財源を安定的に確保しながら、高速道路を利用しやすい料金となるよう検討してまいります。

次に、財政投融資を活用した事業スキームによる中長期的な国民負担への影響についてお尋ねがありました。

御指摘の事業スキームは、高速道路機構の債務をより低金利の財政投融資に置き換え、将来の金利負担を軽減することにより生じた財源の範囲内で暫定二車線区間の四車線化等の必要な事業を実施するものです。このため、事業の実施に伴い、新たに債務を増やすものではなく、国民負担の増加につながるものではありません。次に、限られた財源の中で予防保全に基づくインフラメンテナンスの取組についてお尋ねがあ

りました。

予防保全型のメンテナンスへの本格的な転換を図るため、新技術の活用などにより点検や修繕を効率化していくことは重要であると認識しております。このため、国土交通省では、平成三十年度に点検要領を改定し、ドローンなど新技術を活用した点検を可能にするともに、新技術を集めた性能力タログを作成し、広くその普及に努力しております。

また、修繕につきましても、新技術の活用事例を取りまとめ、自治体に周知しており、こうした取組を通じて、今後とも道路メンテナンスの効率化やコスト縮減が図られるよう努めてまいります。

次に、高速道路の劣化を防ぐための過積載車両対策についてお尋ねがありました。

特に重量が大きな特殊車両について、過積載車両が横行し道路の老朽化が加速することを防ぐため、国土交通省では、道路上に設置した自動重量計測装置を用いた取締りを行っております。また、荷主団体に対して法令遵守を徹底するよう依頼するなど、重量違反抑止に向けた取組を強化しております。

さらに、車載型重量計の導入に向けた研究にも取り組んでいるところであり、これらの取組を通じて、引き続き過積載車両対策に取り組んでまいります。

次に、必要な予算の確保に当たり、道路インフラの実情を広く共有することの重要性についてお尋ねがありました。

国土交通省では、平成二十七年より毎年、全国の橋梁などの点検結果や修繕の実施状況などを集計し、道路メンテナンス年報として公表してきました。また、昨年五月には、全国道路施設点検データベースを公開し、個々の道路施設の健全性などについて誰でもインターネット上で確認できるよう、見える化を図りました。

必要な老朽化対策を持続的に進めていくためには国民や道路利用者の御理解が重要であり、引き続き老朽化の現状や対策状況などを分かりやすく示してまいります。

次に、弾力的な料金設定の導入などによる高速道路の利用者の満足度を向上させる取組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、沿道環境の改善などの政策課題の解決のため、交通容量に余裕のある路線や時間帯の利用を促進する環境ロードプライシングや深夜割引などの料金割引を導入しています。有識者からは、将来的には、交通需要の偏りによる混雑の緩和を図るため、一定時間ごとに変動する機動的な料金の導入を目指すべきとの意見をいただいています。

国土交通省としては、有識者や利用者の御意見も伺いながら、きめ細やかな料金施策を実施し、政策課題の解決にも貢献しつつ、高速道路が利用しやすいよう取り組んでまいります。

次に、高速道路の休憩施設の空白解消に向けた取組についてお尋ねがありました。

休憩施設の間隔が長い区間における休憩機会の提供のため、インターチェンジ近傍の道の駅への一時退出を可能とする社会実験を平成二十九年より実施しています。この実験においては、休憩機会の増加などが評価された一方、休憩以外の目的での一時退出が確認されており、引き続き運用の改善を図ってまいります。また、休憩施設の空白区間の解消に向け、本線脇の空いている土地を活用したミニパーキングの整備などについて、高速道路会社と連携して検討を進めてまいります。

次に、駐車場予約システムの導入に向けた取組についてお尋ねがありました。

高速道路会社においては、確実な休憩機会の確保のため、駐車場の満空情報の表示を拡充するとともに、平成三十一年より駐車場予約システムの社会実験を実施しております。この社会実験にお

いては、特に駐車升が限定される特大車などにとつて便利との意見をいただいている一方、予約が入らない時間には駐車升を有効に使用できないという課題も明らかになっています。

引き続き、社会実験の実施状況や関係者の御意見も踏まえ、高速道路会社と連携し、駐車場予約の活用も含め、休憩に関する利便性向上に努めてまいります。

次に、トラックの隊列自動走行についてお尋ねがありました。

隊列自動走行は、令和三年に後続のトラックを無人にした実証実験を行いました。隊列内に他の車両が割り込んだ場合、後続のトラックが停止するという課題が残されています。この課題を解決するため、令和七年度頃の高速度道路における単独走行での無人の自動運転トラックの実現を目指し、来年度には新東名高速度道路において自動運転レーンを設定し、実証実験を行う予定です。

自動運転トラックの実現に向け、引き続き関係機関と連携して取り組んでまいります。

最後に、道路を含めた交通ネットワークのビジョンについてお尋ねがありました。

道路などの交通ネットワークは、モビリティとともに、人の移動を支え、我が国の社会経済に重要な役割を果たすインフラです。現在、検討を進める新たな国土形成計画では、活力ある国土づくりに向け、質の高い交通などによるシームレスな拠点連結型国土の構築を掲げています。また、広域道路ネットワークの在り方については、国土幹線道路部会において議論を開始しました。

こうした議論も踏まえ、これからのモビリティの役割や道路を含めた交通ネットワークの在り方についてしっかりと検討を進めてまいります。

以上でございます。(拍手)

○議長(尾辻秀久君) 浜口誠君。

(浜口誠君登壇、拍手)

○浜口誠君 国民民主党・新緑風会の浜口誠でございます。

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。

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もの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。

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、高速道路をなぜ造るかといえば、急ぐ人や物が高速で急いで行けるためであり、そのことによつ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、二〇〇五年に道路公団が民営化され、二十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、昭和四十七年から導入された料金プール制度が大きな特徴です。なぜ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。

今回の法改正で、高速道路の更新、進化のため、料金徴収期間を最長二一五年まで延長する

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、その理由も含め、お答えください。

高速道路は、今後も、老朽化対策、ミッシングリンクや暫定二車線解消など、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、高速道路の無料開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。

現在の高速道路の料金制度である距離制料金は、一キロメートルごとにまるで関所があるかのごとく、乗用車の場合には約二十五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、欧米と比較して四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つた場合の死者や負傷者の減少、消費燃料や渋滞損失への効果をお答えください。

NEXCO三社には、休日割引、深夜割引などを最大二十の割引制度があり、年間の料金収入の約四割に相当する約九千億円の料金を割引引いています。驚きの割引額です。なぜ多くの割引制度、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。

平成三十一年の政府答弁では、平成三十年年度時

点で、高速道路の建設に要した有利子負債の残高は約二十七兆円。高速道路機構が資金調達する際の想定金利は四％で設定しており、償還までに支払う利息の総額は約二十兆円です。低金利が続いている中で、当時の平均金利である一％程度に見直すだけで、支払う利息の総額は約八兆円となり、約十二兆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、想定金利を四％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。

高速道路料金ワンコイン五百円走り放題、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、高速道路に入るときに精算するため、出口を開放することができ。また、大掛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もできるメリットも大きいです。

NEXCO三社の年間での利用台数は約二十九億台、料金収入は約二兆四千億円、一台当たりの平均料金は約八百円。うち五百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六百五十円です。償還主義を廃止し、想定金利四％の見直し等により、税金を使うことなく、乗用車でワンコイン五百円、軽自動車三百円、二輪車二百円、大型車でも八百円走り放題の定額制料金が実施できます。

ユーザーにとつては、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、往復一万二千二百八十円が千円となります。地方創生の切り札は、移動のコストを下げることです。地方にとつては、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。産業界にとつても、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三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の全てがウイン・ウインとなる料金が、ワンコイン五百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、一年間限定で、ワンコイン五百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。

斉藤大臣、浜田大臣にお伺いします。

高速道路のサービスエリア、パーキングエリアは、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とき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。自衛隊車両の高速道路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。

ドイツでは、国が責任を持って二〇三〇年までに道路に約二十兆円、地域公共交通を含む鉄道にも約十七兆円、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のかです。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

つくり、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ます。

最後になりますが、国民民主党は、ワンコイン五百円定額制料金など、国民の皆さんがわくわくどきどきする政策をこれからも新しい答えとして、対決よりも解決の政治を貫いてまいります。

政府も、こうした提案を真正面から受け止めてしっかりと対応していただくことを強く求めて、私の質問を終わります。

ありがとうございます。(拍手)

(国務大臣斉藤鉄夫君登壇、拍手)

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 浜口誠議員の御質問にお答えします。

まず、高速道路に対する基本認識についてお尋ねがありました。

高速道路は、極めて公共性が高い国民共有の財産であると認識しております。生産財か消費財かについては、企業が利用する場合は生産財となり、家庭が旅行する場合は消費財となるなど、利用者の用途により位置付けが変わると認識しております。

次に、高速道路のあるべき姿についてお尋ねがありました。

高速道路については、我が国の経済活動や国民生活を支える重要なインフラであり、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していく必要があると、このように考えております。

次に、高速道路の無料開放は認められないとの意見に対する見解についてお尋ねがありました。

平成二十六年の法改正の附帯決議では、債務完済後の渋滞対策のため料金徴収を継続すべきとの御意見と、有効活用の観点から無料化すべきとの御意見があったことも踏まえ、今般の改正法案は、従来と同様、債務完済後に無料公開する仕組みといたしました。

一方、維持管理や修繕は永続的に必要なため、

渋滞対策や有効活用の観点も含め、有識者などの御意見を伺いつつ、将来の有料道路制度について議論してまいりたいと思います。

次に、民営化の検証方法についてお尋ねがありました。

民営化から十年後の平成二十七年に有識者会議を設置し、高速道路機構と高速道路会社のそれぞれでの成果や課題などを取りまとめたところでございます。

次に、民営化の成果と課題についてお尋ねがありました。

先ほど申し上げた有識者会議の検証結果によれば、民営化の成果としては、有利子負債の着実な減少や休憩施設の売上増加などが挙げられます。

一方、課題としては、高速道路機構と高速道路会社は、安全、安心など民営化時に明示されていない役割も含め、これまで以上に社会的役割を果たすことが必要との御意見を有識者からいただいたところでございます。

次に、償還主義と料金プール制についてお尋ねがありました。

道路は、国民共有の財産で、極めて公共性が高く、無料公開が原則であることを踏まえ、有料道路制度は、一定期間内の料金収入で建設に要した債務などを完済する償還主義を採用しています。

また、全国路線網などにおいては、整備時期の違いなどにより路線ごとに料金差を生じさせないため、負担の公平性の観点からプール制を活用しています。

償還主義については、無料公開後の維持管理などのための財源確保が課題であると認識しています。プール制については、過去、不採算路線の建設につながるとの批判もあり、客観的な評価などにより必要性を確認しつつ、ネットワークの整備を進めていくこととしております。

次に、過去の料金徴収期間の延長についてお尋ねがありました。

全国路線網においては、昭和四十七年にプール制を導入した際の償還期間は三十年でした。その後、新規建設路線の増加などに伴い、償還期間を四十年、四十五年と延長し、民営化時には、債務の確実な返済や道路建設への歯止めの観点から、料金徴収期限を二〇五〇年と法定化しました。また、平成二十六年の法改正において、更新需要を賄うため、料金徴収期限を十五年延長しています。全国路線網を例として、このような償還期間の延長、料金徴収期限の法定化及び延長を数えますと、四回改定したことになります。

次に、永久有料化による料金引下げについてお尋ねがありました。

仮に永久有料化した場合は、今後の更新事業などの規模にもよりますが、高速道路会社が高速道路機構に支払う年間の貸付料を減額できる可能性があり、それに応じた料金引下げも考えられます。一方、料金引下げは、激しい渋滞の発生や他の交通機関への悪影響などのデメリットがあると考えています。また、料金を取り続けることについては賛否両面の意見があることから、引き続き検討が必要であると考えております。

次に、対距離制料金の課題についてお尋ねがありました。

対距離制の課題としては、定額制と比較して料金徴収事務の負担が増加することや、出口料金所の設置のため、道路の構造が大きくなることなどが挙げられます。

なお、有識者から、受益者負担や原因者負担の考えに立ち、公平性の観点から対距離制を基本とすべきとの御意見をいただいております。

次に、高速道路の分担率についてお尋ねがありました。

高速道路の分担率について、欧米の約三割に対し、日本は約二割と低い状況です。これは、ミッシングリンクが存在することや暫定二車線であること、地形的制約の中での建設コストに起因する

高速道路料金などが原因であると考えております。これに対し、ミッシングリンクの解消、暫定二車線区間の四車線化、利用しやすい高速道路料金などの取組を進め、高速道路の利用促進を図ってまいりたいと思っております。

次に、高速道路の分担率の引上げ効果についてお尋ねがありました。

過去の試算によれば、高速道路の分担率を三割に引き上げた場合、死傷事故率の減少により、年間死者数は約一〇％、年間負傷者数は約二五％減少すると見込まれます。また、燃費の向上により、自動車の年間消費燃料は約五％減少し、一般道路の渋滞緩和により、年間の渋滞損失時間は約一〇％減少すると見込まれます。

次に、割引制度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、観光振興や沿道環境の改善など、それぞれの政策課題の解決のため、きめ細やかな割引を導入しています。具体的には、休日割引や深夜割引などを導入しており、これらの割引の総額は、令和元年度において約九千億円となっています。

次に、割引に代えた料金全体の引下げについてお尋ねがありました。仮に割引を廃止し一律に料金を引き下げた場合、政策課題が十分に解決されないことに加え、激しい渋滞の発生や他の交通機関への悪影響などのデメリットがあると考えています。

次に、過去に実施した試算についてお尋ねがありました。

議員御指摘の試算については、平成三十年度において、将来の調達金利が一・一六％で続くと仮定して実施したものであり、それ以降試算を行っておりません。

次に、将来の調達金利の引下げによる料金引下げについてお尋ねがありました。

将来の調達金利については、償還期間内の確実に債務を返済する必要があることから、将来の金

利上昇にも備え、中長期的な観点から、現時点の水準から四％まで徐々に引き上げ、その後一定となるよう設定しており、この設定が妥当であると考えております。

次に、定額料金制の社会実験についてお尋ねがありました。

御提案の定額制料金の導入は、激しい渋滞の発生や他の交通機関への悪影響、安定的な債務返済が難しくなる可能性があるなどデメリットがあると考えています。このため、御提案の社会実験を直ちに実施することは困難であると認識しております。

次に、定額制料金の効果についてお尋ねがありました。

御提案の定額制料金を導入した場合、地域間交通を通じた地域経済の活性化などの効果が期待されると考えています。

なお、定額制料金については、先ほど申し上げたデメリットもあると考えております。

次に、高速道路における充電器などのインフラ整備計画についてお尋ねがありました。

充電器につきましては、NEXCOの休憩施設で現在五百十一口が整備されており、令和七年度までに約千口まで拡充することとしています。また、水素ステーションについては、東名高速道路の足柄サービスエリアで、年内の開業を目指し、整備を進めております。

国土交通省としては、関係機関や高速道路会社などと連携し、技術の進展や社会的要請などを踏まえ、高速道路の機能を高めるためのインフラ整備を促進してまいります。

最後に、総合的な交通ネットワークの構築についてお尋ねがありました。

交通ネットワークは安全、安心で利便性の高い国民生活や社会経済の健全な発展を支える社会基盤であると考えており、高速交通ネットワークの整備や地域公共交通のデザインなどの取組を進

めているところです。

また、交通ネットワークがその機能を十分に発揮するためには、各交通モードがそれぞれの特性に応じて役割を分担した上で、有機的かつ効率的に連携することにより、シームレスな総合交通体系としていく必要があると考えております。こうした考え方を本年夏に策定予定の新たな国土形成計画に位置付けた上で、国として必要な取組をしっかりと進めてまいります。

以上です。(拍手)

(国務大臣岡田直樹君登壇、拍手)

○国務大臣(岡田直樹君) 浜口誠議員にお答えいたします。

高速道路の定額制料金の社会実験及び効果についてお尋ねがありました。

社会実験の実施を含め、高速道路の料金を五百円の定額制とすることは是非及び評価については、所管外であり答弁は差し控えたいと思いますが、その上で申し上げれば、移動コストが低減されれば、利用者の負担軽減によって人々の生活や物流、観光などを下支えし、人の流れの活性化や地域間交流等を通じて地域経済の活性化につながるものと考えております。

地方創生の観点からも、地域間交流等を活性化させるため、昨年十二月に策定したデジタル田園都市国家構想総合戦略において、人の流れをつくることなどを重要な柱と位置付け、関係人口の創出、拡大など様々な施策を展開することとしており、地方創生の実現に全力で努めてまいります。(拍手)

(国務大臣浜田靖一君登壇、拍手)

○国務大臣(浜田靖一君) 浜口誠議員にお答えいたします。

初めに、自衛隊による高速道路の利用についてお尋ねがありました。

防衛省・自衛隊として高速道路を滑走路として使用することは想定しておりませんが、有事や災

害対応時の部隊の展開に当たっては、高速道路も活用し、人員や物資の輸送を行うことになりま

す。

最後に、自衛隊車両の高速無料化についてお尋ねがありました。

防衛省・自衛隊の車両は、緊急自動車のほか、防衛出動や災害派遣等で使用する場合は有料道路の通行料金は無料とされております。それ以外については関係法令に基づき有料道路の通行料金を徴収されますが、訓練時に有料道路を利用できないといった状況を解消するため、令和五年度予算では必要な予算を確保したところであります。(拍手)

○議長(尾辻秀久君) 田村智子君。

(田村智子君登壇、拍手)

○田村智子君 私は、日本共産党を代表して、道路整備特別措置法等の一部改正案について、国土交通大臣に質問いたします。

まず冒頭、国交省OBによる民間企業役員人事介入問題について、たださなければなりません。空港施設株式会社は、四月二十八日、独立検証委員会による検証結果を公表しました。その中で、国交省大臣官房総務課及び航空局総務課が国交省の人事資料をOBにメールで提供していたことが示され、国交省も事実だと認めました。しかし、斉藤大臣は、就職あっせん目的ではないから国家公務員法違反ではないと強弁しています。

二〇一一年に発覚した国交省審議官による天下りあっせんも、当時の国交省は問題なしと断じ、後に再就職等監視委員会から違反と指摘されたことをお忘れでしょうか。OBへの人事資料の提供は、国家公務員法第六百六条の二に違反する疑いが濃厚であり、国交省内の調査に任せるわけにはいきません。大臣、再就職等監視委員会による調査など、政府として徹底究明すべきではありませんか。答弁を求めます。

法案について質問いたします。

本法案は、高速道路の更新、進化事業を進めるためとして、料金徴収期間を最長二一五年九月三十日まで延長するというものです。約百年先、日本の交通機関がどうなっているか、現在の高速道路が存在しているのか、大臣はどのように検討して本法案を提出されたのでしょうか。

法案提出に当たり高速道路会社が公表したのは、更新が必要となる事業規模が一・五兆円というだけです。衆議院の審議では、これに加えて、更新が必要となる蓋然性が高い箇所の事業費が約六・八兆円と示されましたが、対象となる道路、更新計画の概要など何も示されていません。総額八・三兆円規模の更新事業について、まず政府として中長期計画を示すべきではありませんか。

国交省は、百年先を見越した長期的な更新計画の作成は困難だと答弁しています。ならば、百年先まで見越した法改正がなぜできるのでしょうか。また、今後の百年間に新設される道路も更新事業が必要であり、二一五年までに料金徴収が終了するという根拠はどこにあるのでしょうか。取りあえず、ひ孫の代まで高速道路の財源確保だけ決めるというやり方は、余りにも無責任ではありませんか。大臣の答弁を求めます。

高速道路の更新事業の緊急性は、笹子トンネル事故によって示されました。この事故の検証は、法案審議の前提となります。

二〇一二年十二月二日、一枚一トン超のコンクリート板二百七十枚が落下し、九名の命を奪った大惨事から十年。昨年十二月二日の追悼式典で、ある御遺族は、娘や息子の命が奪われた原因を知りたいと国とNEXCO中日本に土下座をして情報提供を求めました。

NEXCO中日本は、二〇〇九年度に行うはずだったコンクリート板撤去工事を中止していた、事故の三か月前に予定していたボルトの打音検査

も取りやめていた、それがなぜ、誰の判断によるものなのか、国交省の調査・検討委員会の報告書でも解明されていません。御遺族は、どうして誰も良心と勇気を持って情報を提供していただけないのでしょうかと訴えています。

大臣、事故原因の究明を求める遺族の声に応えるべきではありませんか。なぜ二度にわたって計画が変更されたのか、NEXCO中日本に調査と説明をさせるとこの場で表明いただきたい。答弁を求めます。

国の道路行政も厳しい検証が必要です。高度成長期に建設されたトンネル、橋梁等の更新の必要性は、既に二〇〇〇年代初めに政府の様々な審議会で指摘されていました。しかし、同時期、小泉内閣の構造改革により、コスト削減を前提とした官から民の政策が進められ、二〇〇五年の道路公団民営化もこの流れの下で行われました。設立された日本高速道路保有・債務返済機構の二〇〇五年年度計画には、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、コスト削減努力が図られるよう工夫するとし、道路会社のコスト削減に対する助成金制度までつくられました。

NEXCO中日本の二〇〇六年からの五か年計画は、民営化までに行った三割コスト削減水準を維持し更なる削減を目指すとし、二〇〇七年有価証券報告書には、コスト削減を継続し、助成金の獲得を目指しますとの方針が示されています。

笹子トンネル事故の背景には、民営化政策に貫かれたコスト削減方針があったものではありませんか。また、老朽化対策の必要性が指摘されながら、事故が起きるまで、具体の調査も行わず、方針も示さず、道路会社任せにしていた政府の責任が問われるではありませんか。大臣の認識を伺います。

笹子トンネル事故を受けて、政府は高速道路について緊急点検を行い、老朽化した道路の更新費

用を確保するためとして、二〇一四年、料金徴収期限を十五年延長、二〇六五年までとする法改定を行いました。

ところが、国交省は、二〇一六年に、新規建設にも道路料金収入は使えよとの立場を取りました。衆議院での我が党議員の質問によつて、大阪湾岸道路西進部、淀川左岸線延伸部の建設、総額四千億円について、道路料金が財源に充てられたことが明らかとなりました。これは、二〇一四年法案審議の説明と矛盾するものではありませんか。本法案は道路の進化を掲げています。道路料金が新規建設の財源とされ、更新事業が先延ばしされないか、そうならない担保が法案のどこにあるのか、大臣の答弁を求めます。

政府も高速道路会社も、自動車道路の新規建設をひたすら続けています。我が国の道路建設の青写真、バブル経済真っただ中の一九八七年、四全総によつて示されました。全体構想約一万四千キロに及ぶ高規格幹線道路構想は、昨年三月現在で千八百キロ近く残っていますが、これら全てを建設するのでしょうか。また、暫定二車線区間の残る一千四百キロを全て四車線化するのですか。これ以外にも地域高規格道路の建設は各地で進んでおり、下関北九州道路のように、一度凍結された計画が復活した事業もあります。これら個々の道路計画について、必要性の精査こそ求められているではありませんか。

新設道路には、巨大な橋梁や大深度トンネルなど、建設にも更新にも巨額の費用を要するものが多数あります。東京外環道の事業費は二〇二〇年に当初見積りの約二倍となることが明らかとなり、調布市での大規模な陥没事故で更に事業費が膨れ上がることは必至です。予算、資材、作業に必要な人員は、新規建設と更新事業とで両立できるのでしょうか。今後の道路事業の全体像をどのように検証しているのか、お答えください。更に検討すべきは、貨物などの鉄道輸送への

モータリシフトです。大型トラック等の重量輸送は道路の劣化を早め、環境負荷も大きい、運転手不足も深刻です。ローカル鉄道も活用した新たな貨物路線のネットワーク構築こそ求められます。二〇三〇年までの野心的なCO₂削減のため、トラックから鉄道輸送へ移行する具体の戦略を直ちに持つべきではありませんか。

新規建設を優先させる道路行政の行き詰まりはもはや明らかです。現在のスキームで料金徴収の延長を百年先までなどという政策は、この行き詰まりのこまかしにほかなりません。

改めて、笹子トンネル事故を痛切な教訓とし、老朽化道路の更新事業を最優先とする政策の具体化、五年ごとの法改定による国会での検証を行うべきです。また、新規建設の抑制など道路事業の総量規制、本格的なモータリシフトへ鉄道政策と連関した道路政策への構造的かつ抜本的な転換を求め、質問を終わります。(拍手)

(国務大臣齊藤鉄夫君登壇、拍手)
○国務大臣(齊藤鉄夫君 田村智子議員にお答えいたします。

まず、平成二十三年の再就職等規制違反に係る事案についてお尋ねがありました。御指摘の事案は、平成二十三年二月から三月にかけてなされた当時の国土交通審議官による言動が国家公務員法で禁止された再就職のあつせんに該当するのではないかとこの点について、当時、再就職等監視委員会が立ち上がっていなかったことを踏まえ、国土交通省において調査を実施いたしました。

その後、平成二十五年三月二十六日に、再就職等監視委員会より国家公務員法第百六条の二第一項の規定に違反する行為に該当すると認定を受けたものと承知しております。

次に、再就職等監視委員会の調査などについてお尋ねがありました。四月二十八日に公表された報告書を踏まえ、国

土交通省において事実関係の確認を行った結果、現役職員から山口氏に対し異動情報の送付があった事実が確認されました。このうち、いわゆる線引きには退職予定者を含む内示対象者の異動情報が記されておりましたが、これは、再就職をあっせんし得るような地位にない若手職員が、内示を受けた者から開示された情報を基に異動前後における業務の円滑化等を目的として作成したものであり、省内職員を中心に慣習的に広く共有されてきたものであります。また、作成者は、あつせんを目的としたものではなく、上司から指示を受けたものでもないと言明しております。

以上のことから、今回の異動情報の送付は、あつせん規制違反の要件である営利企業等の地位に就かせることを目的とした情報提供ではないため、再就職等規制違反には当たらないと認識しております。なお、この点については弁護士等にも速やかに確認することとしております。

国家公務員法において、任命権者は、現役職員や職員OBに再就職等規制違反行為を行った疑いがあると思料するときは、その旨を再就職等監視委員会に報告するものとされています。山口氏への異動情報の送付は、疑いがあると思料するときには当たらないことから、同委員会に報告すべき状況にはないと考えております。

今後、再就職等規制違反行為を行った疑いがあると思料するべき事実が明らかにした場合に、適切に対処してまいります。

次に、今般の改正法案に関する検討の経緯についてお尋ねがありました。

社会経済情勢などについては、約百年にわたる長期的な見通しを正確に予想することは困難です。このため、今般の改正法案については、現行の交通機関が続くことを前提に、人口減少などに伴う交通量減少など、現時点における見通しを踏まえた制度としたところでございます。

次に、更新事業の中長期計画についてお尋ねがありました。

有料道路制度においては、高速道路会社が更新などの計画を策定し、これを国土交通大臣が事業許可する仕組みとなっています。今般の改正法案は、明らかとなった更新需要に応じ、逐次、料金徴収期間を延長する制度としており、高速道路会社が具体の計画を策定するため、政府として、現時点で中長期的な計画を策定する予定はありません。

次に、百年先まで見越した法改正ができる理由についてお尋ねがありました。

今般の改正法案では、今後更新が必要となる蓋然性が高い箇所も含めた更新需要を賄うため、料金徴収を二一五年まで継続する必要があるとの試算結果などを踏まえ、料金徴収期限を設定しております。

次に、二一五年の料金徴収が終了する根拠についてお尋ねがありました。

今般の改正法案では、今後更新が必要となる蓋然性の高い箇所も含めた更新需要を賄うことができるよう、料金徴収期限を二一五年としていきます。なお、例えば、現在の橋梁設計基準では性能発揮を期待する期間を百年としているなど、今後新設される道路は長期の健全性が確保されます。

次に、今般の改正法案の妥当性についてお尋ねがありました。

今般の改正法案では、今後更新が必要となる蓋然性の高い箇所も含めた更新需要を賄うため、料金徴収期限を二一五年としました。また、例えば、橋梁を現在の基準で取り替える方法により更新した場合、先ほど申し上げたとおり、長期の健全性が確保されます。更新により将来世代も受益することや、構造物の健全性が確保される期間と料金徴収期間とのバランスを踏まえ、今般の改正法案は妥当と認識しております。

次に、笹子トンネル天井板崩落事故の原因究明に対するNEXCO中日本への働きかけについてお尋ねがありました。

事故後、国土交通省に設置した有識者による調査・検討委員会において、天井板の落下原因とともに計画変更の理由なども報告がなされております。NEXCO中日本では、この報告書などを踏まえ、再発防止の徹底や安全、安心に向けた取組を進めるとともに、御遺族に対して計画変更の経緯を含めて事故の原因を説明するなど、真摯に対応してきたと承知しております。

国土交通省としては、引き続き、御遺族や被害に遭われた方々に対し真摯に対応するようNEXCO中日本を指導してまいります。

次に、笹子トンネル天井板崩落事故の背景についてお尋ねがありました。

御指摘の民営化に伴うコスト縮減については、安全性を確保する前提の下で単価や組織などについて見直したものです。したがって、コスト縮減の方針がこの事故の原因であるとは認識していません。

次に、笹子トンネル天井板崩落事故に対する政府の責任についてお尋ねがありました。

この事故の発生前から高度成長期に整備された道路構造物の老朽化が今後集中的に進むと指摘されており、各道路管理者で必要な維持管理や修繕を進めてきました。この事故については、天井板をつり下げる部材の施工、経年劣化、点検体制の不十分さが原因とされており、高速道路会社の責任により適切な頻度での点検の実施など、再発防止に取り組んできたところであります。

国土交通省としては、引き続き、安全、安心な社会の構築に向けて、高速道路会社と連携して取り組んでまいります。

次に、新規建設への料金の充当と過去の説明との整合性についてお尋ねがありました。

平成二十六年の法改正時には、その時点の償還計画に含まれる新設、改築に係る債務は二〇五〇年までに返済するという民営化の方針を堅持することとしました。その後、地方自治体の提案を踏

まえ、有識者委員会で御議論いただきつつ、料金徴収期限までの追加的な料金収入などを活用して、ネットワーク強化などの事業を追加してまいります。

次に、更新事業の法律上の担保についてお尋ねがありました。

更新事業は、適切に実施されなければ高速道路の安全が確保されません。このため、業務実施計画の認可の要件として、更新事業により貸付期間の満了の日においても道路構造が通常有すべき安全性を有すると見込まれることを法律に規定しています。これにより、法令上、必要な更新事業が優先して実施されることが担保されております。

次に、高規格幹線道路の建設についてお尋ねがありました。

高規格幹線道路網は、昭和六十二年の第四次全国総合開発計画において、長期的に約一万四千キロメートルのネットワークを形成することが構想されたものです。この計画をもつてその全ての整備を決定するものではなく、個々の事業は、地域のニーズや交通課題などを踏まえ、客観的な事業評価を行った上で実施してまいります。

国土交通省として、経済社会情勢の変化や国民のニーズの変化などに対応できるよう、必要な道路整備を推進してまいります。

次に、暫定二車線区間の四車線化の事業化についてお尋ねがありました。

災害に強い道路ネットワークの構築に向けた暫定二車線区間の四車線化により、速達性や定時性、安全性などの機能を確保することは重要であると考えています。個別の区間の事業化については、財源の確保状況や箇所ごとの緊急性も踏まえ、有識者の御意見を伺った上で、高速道路会社と連携して適切に判断を行っていくものと考えています。

次に、個々の道路計画の必要性の精査についてお尋ねがありました。

各地域の個々の道路計画については、現状の交通課題や地域の将来ビジョンを踏まえた広域道路ネットワーク計画に基づき進めています。個々の事業実施に当たっては、地域のニーズや交通課題などを踏まえ、客観的な事業評価を行った上で実施してまいります。

次に、新規事業と更新事業の両立についてお尋ねがありました。

高速道路会社においては、現在、新規事業や更新事業に取り組んでおり、事業の展開に応じ、必要な資金、資材などを確保することにより事業を進めているところです。

また、今後の事業の全体像のうち着手済みの事業については、高速道路会社が事業の計画を反映した収支予算の明細を含んだ事業許可を申請し、国土交通大臣が協定との適合性などを確認した上で許可をしております。今後、新たに着手する事業についても、これらと同様の流れになります。

最後に、トラックから貨物鉄道輸送へのモーダルシフトについてお尋ねがありました。

貨物輸送については、自動車、船舶、鉄道、航空など、それぞれのモードのインフラや特性を生かした適切な役割分担の下で安定的な輸送が確保されることが重要と考えております。

その中で、貨物鉄道は、環境に優しく、効率的な大量輸送機関としてますます大きな役割を担っていくことが期待されます。こうした問題意識に立って、昨年、国土交通省に設置した有識者会議において、貨物鉄道輸送の拡大に向けて、十四の課題とその解決方策を提言いただいたところであります。

国土交通省としては、基幹的な鉄道ネットワークを適切に維持しつつ、この提言に基づき、関係省庁やJR貨物等の関係者と連携して必要な取組を着実に進めてまいります。

○議長(尾辻秀久君) これにて質疑は終了いたしました。

本日はこれにて散会いたします。

午前十一時四十八分散会

出席者は左のとおり。

議長		副議長	
尾辻 秀久君	長浜 博行君	伊藤 岳君	吉良よし子君
		松野 明美君	山添 拓君
		岩淵 友君	猪瀬 直樹君
		倉林 明子君	音喜多 駿君
		梅村みずほ君	紙 智子君
		仁比 聡平君	串田 誠一君
		高木かおり君	田村 智子君
		井上 哲士君	石井 苗子君
		浅田 均君	山下 芳生君
		小池 晃君	清水 貴之君
		東 徹君	石井 章君
		金子 道仁君	伊藤 孝江君
		青島 健太君	里見 隆治君
		窪田 哲也君	中条きよし君
		安江 伸夫君	高橋 光男君
		柳ヶ瀬裕文君	下野 六太君
		塩田 博昭君	片山 大介君
		竹内 真二君	三浦 信祐君
		宮崎 勝君	梅村 聡君
		河野 義博君	杉 久武君
		矢倉 克夫君	柴田 巧君
		平木 大作君	新妻 秀規君
		高橋 克法君	松沢 成文君
		上田 勇君	若松 謙維君
		石川 博崇君	鈴木 宗男君
		秋野 公造君	竹谷とし子君
		佐々木さやか君	山本 博司君

羽生田 俊君	横山 信一君	牧野たかお君	石井 準一君
谷合 正明君	山本 香苗君	野上浩太郎君	佐藤 正久君
西田 実仁君	山口那津男君	藤川 政人君	松山 政司君
磯崎 仁彦君	本田 顕子君	世耕 弘成君	関口 昌一君
堂込麻紀子君	清水 真人君	武見 敬三君	山本 順三君
藤木 真也君	ながえ孝子君	齊藤健一郎君	高良 鉄美君
自見はなこ君	宮本 周司君	山本 太郎君	浜田 聡君
小野田紀美君	山本佐知子君	伊波 洋一君	若林 洋平君
山本 啓介君	星 北斗君	田中 昌史君	白坂 亜紀君
三浦 靖君	岩本 剛人君	友納 理緒君	永井 学君
加田 裕之君	高橋はるみ君	古庄 玄知君	越智 俊之君
船橋 利実君	比嘉奈津美君	加藤 明良君	梶原 大介君
山田 太郎君	松川 るい君	神谷 政幸君	今井絵理子君
滝沢 求君	滝波 宏文君	朝日健太郎君	青山 繁晴君
堂故 茂君	堀井 巖君	足立 敏之君	山下 雄平君
高野光二郎君	島村 大君	阿達 雅志君	山田 宏君
酒井 庸行君	上月 良祐君	和田 政宗君	石井 正弘君
猪口 邦子君	福岡 資麿君	中田 宏君	赤池 誠章君
片山さつき君	浅尾慶一郎君	江島 潔君	古川 俊治君
佐藤 信秋君	大家 敏志君	山田 俊男君	森 まさこ君
豊田 俊郎君	柘植 芳文君	青木 一彦君	中西 祐介君
太田 房江君	松下 新平君	上野 通子君	山谷えり子君
松村 祥史君	末松 信介君	宮沢 洋一君	有村 治子君
石井 浩郎君	岡田 直樹君	櫻井 充君	鶴保 庸介君
神谷 宗裕君	大島九州男君	衛藤 晟一君	山崎 正昭君
平山佐知子君	寺田 静君	中曽根弘文君	山東 昭子君
須藤 元気君	吉川ゆうみ君	大椿ゆうこ君	村田 亨子君
長峯 誠君	吉井 章君	三上 えり君	水野 素子君
広瀬めぐみ君	藤井 一博君	高木 真理君	古賀 千景君
長谷川英晴君	宮崎 雅夫君	柴 慎一君	鬼木 誠君
赤松 健君	生稲 晃子君	横沢 高徳君	羽田 次郎君
白井 正一君	進藤金日子君	小沼 巧君	小林 一大君
石田 昌宏君	田島麻衣子君	石垣のりこ君	岸 真紀子君
こやり隆史君	舞立 昇治君	森屋 隆君	井上 義行君
馬場 成志君	三宅 伸吾君	小沢 雅仁君	勝部 賢志君
森屋 宏君	古賀友一郎君	森本 真治君	杉尾 秀哉君
渡辺 猛之君	北村 経夫君	石橋 通宏君	斎藤 嘉隆君
大野 泰正君	西田 昌司君		三原じゅん子君

野田 国義君 田名部匡代君 吉川 沙織君 長谷川 岳君 川田 龍平君 牧山ひろえ君 水岡 俊一君 青木 愛君 木村 英子君 橋本 聖子君 蓮 舩君 辻元 清美君 福山 哲郎君 福島みずほ君 竹詰 仁君 田村 まみ君 芳賀 道也君 宮口 治子君 嘉田由紀子君 伊藤 孝恵君 塩村あやか君 上田 清司君 浜口 誠君 石川 大我君 打越さく良君 浜野 喜史君 磯崎 哲史君 熊谷 裕人君 古賀 之士君 川合 孝典君 舟山 康江君 小西 洋之君 徳永 エリ君 榛葉賀津也君 大塚 耕平君 船後 靖彦君 国土交通大臣 齊藤 鉄夫君 防衛大臣 浜田 靖一君 国務大臣 (内閣府特命担当大臣) 岡田 直樹君 国務大臣 (内閣府特命担当大臣) 後藤 茂之君 副大臣 国土交通副大臣 石井 浩郎君 議長 報告事項 去る十二日議長において、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。 外交防衛委員 辞任 竹内 真二君 補欠 山口那津男君	文教科学委員 山口那津男君 補欠 竹内 真二君 予算委員 小林 一大君 補欠 越智 俊之君 辞任 古庄 玄知君 進藤金日子君 音喜多 駿君 柳ヶ瀬裕文君 決算委員 柳ヶ瀬裕文君 辞任 越智 俊之君 補欠 小林 一大君 進藤金日子君 古庄 玄知君 羽田 次郎君 川田 龍平君 柳ヶ瀬裕文君 音喜多 駿君 竹詰 仁君 伊藤 孝恵君 同日議員から次の議案が提出された。 自動車盗難対策等の推進に関する法律案(浜口誠君外五名発議)(参第一一〇号) 組織的な犯罪の処罰及び犯罪収益の規制等に関する法律及び刑事訴訟法の一部を改正する法律案(浜口誠君外五名発議)(参第一二二号) 同日衆議院から次の議案が提出された。 令和五年三月予備費使用及び令和五年度予算に係る子育て関連給付金に係る差押禁止等に関する法律案(衆第一二二号) 同日衆議院から次の内閣提出案を受領した。 福島復興再生特別措置法の一部を改正する法律案(閣法第七号) 漁港漁場整備法及び水産業協同組合法の一部を改正する法律案(閣法第五二二号) 調停による国際的な和解合意に関する国際連合条約の締結について承認を求めるの件(閣条第八号) 二千二十二年の国際コーヒー協定の締結について承認を求めるの件(閣条第一〇号) 世界貿易機関を設立するマラケシュ協定を改正する議定書の締結について承認を求めるの件(閣条第一二二号)	空家等対策の推進に関する特別措置法の一部を改正する法律案(閣法第四三三号) 改正する法律案(閣法第四三三号) 日本語教育の適正かつ確実な実施を図るための日本語教育機関の認定等に関する法律案(閣法第二二二号) 同日衆議院から予備審査のため次の議案が送付された。 令和五年三月予備費使用及び令和五年度予算に係る子育て関連給付金に係る差押禁止等に関する法律案(地域活性化・こども政策・デジタル社会形成に関する特別委員長提出)(衆第一二二号) 同日議長は、次の議員提出案を法務委員会に付託した。 同日議長は、次の議員提出案を法務委員会に付託した。 難民等の保護に関する法律案(石橋通宏君外三名発議)(参第八号) 出入国管理及び難民認定法及び日本国との平和条約に基づき日本の国籍を離脱した者等の出入国管理に関する特別法の一部を改正する法律案(石橋通宏君外三名発議)(参第九号) 同日議長は、衆議院送付の次の内閣提出案を法務委員会に付託した。 同日議長は、衆議院送付の次の内閣提出案を法務委員会に付託した。 出入国管理及び難民認定法及び日本国との平和条約に基づき日本の国籍を離脱した者等の出入国管理に関する特別法の一部を改正する法律案(閣法第四八号) 同日本院は、衆議院送付の次の内閣提出案を承認することを議決した旨衆議院に通知した。 平和的目的のための月その他の天体を含む宇宙空間の探査及び利用における協力のための日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の枠組協定の締結について承認を求めるの件 航空業務に関する日本国と欧州連合構成国との間の協定の特定の規定に関する日本国と欧州連合との間の協定の締結について承認を求めるの件	協力及び電子的証拠の開示の強化に関するサイバー犯罪に関する条約の第二追加議定書の締結について承認を求めるの件 同日本院は、衆議院送付の次の内閣提出案を可決した旨衆議院に通知した。 全世代対応型の持続可能な社会保障制度を構築するための健康保険法等の一部を改正する法律案 同日衆議院から、本院の回付した次の内閣提出案は、同院においてこれを可決した旨の通知書を受領した。 脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律案 同日衆議院から、本院の送付した次の内閣提出案は、同院においてこれを可決した旨の通知書を受領した。 配偶者からの暴力の防止及び被害者の保護等に関する法律の一部を改正する法律案 同日内閣から次の答弁書を受領した。 参議院議員牧山ひろえ君提出暫定保全措置命令に基づく強制執行を可能とする制度の創設等に関する質問に対する答弁書(第五九号) 参議院議員牧山ひろえ君提出国際和解合意に基づく強制執行を可能とする制度に関する質問に対する答弁書(第六〇号) 参議院議員牧山ひろえ君提出認定ADRで成立した和解に基づく強制執行を可能とする制度の創設等に関する質問に対する答弁書(第六一〇号) 参議院議員牧山ひろえ君提出改正ADR法において規定する執行力の付与に関する質問に対する答弁書(第六二二号) 参議院議員神谷宗幣君提出我が国に設置された孔子学院に関する質問に対する答弁書(第六三三号) 参議院議員神谷宗幣君提出経口中絶薬に対する懸念と性教育に関する質問に対する答弁書(第六四四号)
---	---	--	--

令和五年五月十五日 参議院會議録第二十二号

議長の報告事項 質問主意書及び答弁書

一四

参議院議員齊藤健一郎君提出予備費に関する再質問に対する答弁書(第六五号)

参議院議員山本太郎君提出広域避難計画策定に関する質問に対する答弁書(第六六号)

同日国会において承認することを議決した次の件を内閣に送付し、その旨衆議院に通知した。

平和的目的のための月その他の天体を含む宇宙空間の探査及び利用における協力のための日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の枠組協定の締結について承認を求めるの件

航空業務に関する日本国と欧州連合構成国との間の協定の特定の規定に関する日本国と欧州連合との間の協定の締結について承認を求めるの件

協力及び電子的証拠の開示の強化に関するサイバー犯罪に関する条約の第二追加議定書の締結について承認を求めるの件

同日次の法律の公布を奏上し、その旨衆議院に通知した。

全世代対応型の持続可能な社会保障制度を構築するための健康保険法等の一部を改正する法律同日衆議院議長から、次の法律の公布を奏上した旨の通知書を受領した。

脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律

配偶者からの暴力の防止及び被害者の保護等に関する法律の一部を改正する法律

同日内閣から、国際連合平和維持活動等に対する協力に関する法律第七條の規定に基づくシナイ半島国際平和協力業務実施計画の変更の報告を受領した。

同日内閣から、国際連合平和維持活動等に対する協力に関する法律第七條の規定に基づく南スーダン国際平和協力業務実施計画の変更の報告を受領した。

同日内閣から、国際連合平和維持活動等に対する協力に関する法律第七條の規定に基づく南スーダン国際平和協力業務の実施の状況の報告を受領した。

暫定保全措置命令に基づく強制執行を可能とする制度の創設等に関する質問主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によつて提出する。

令和五年四月二十五日

参議院議長 尾辻 秀久殿

牧山ひろえ

暫定保全措置命令に基づく強制執行を可能とする制度の創設等に関する質問主意書

第二百一十回国会において成立した仲裁法の一部を改正する法律には、暫定保全措置命令に基づく強制執行を可能とする制度の創設や仲裁手続における東京地方裁判所及び大阪地方裁判所の管轄拡大等が含まれており、これらについて以下のとおり質問する。

一 今回の改正では、暫定保全措置命令に基づく強制執行を可能とする制度が創設される。まず、暫定保全措置命令とは何か、そして、その暫定保全措置命令に基づいて強制執行をしようとする際の具体的な仕組みはどのようなものか示されたい。

二 通常は正式な仲裁人が選ばれるまで一、二か月かかるため、それまでの対応として仲裁機関が緊急仲裁人を任命し、紛争対象の事業の売却を差し止めるなどの暫定保全措置を行うことがある。この正式な仲裁人の選定前に任命される緊急仲裁人による暫定保全措置の執行を認めるかどうかについて争いがあると承知している。仲裁地をめぐる国際競争という現状に鑑みると、認めた方が企業にとっては紛争解決に資することになる。現に、仲裁地として人気がある

シンガポールや香港は緊急仲裁人の役割の高まりを受け、法改正で緊急仲裁人の保全措置命令に執行力を認めるようにした。米国や欧州諸国も判例などで有効とみられる例が多い。

仲裁地として選ばれているシンガポールや香港が導入している緊急仲裁人による暫定保全措置命令の規定を我が国の仲裁法に設けなかった理由を示されたい。

三 今回の改正では、国際仲裁・国際調停という専門性の高い事件を念頭に裁判所における専門的な事件処理体制を構築し、強制執行を申し立てるために必要な手続等を、東京地裁・大阪地裁にも申し立てることを可能にするとされている。

1 同改正の趣旨を示されたい。

2 東京・大阪地裁以外の裁判所に対して、国際仲裁に関する事案の申立てがされた場合に、対応するための規定としてはどのようなものがあるか。

3 東京地裁・大阪地裁において専門的な事件処理を実現するためには、国際的なビジネス関係の紛争や外国語に精通した裁判官を配置するなど人的体制の整備が必要と考える。これらの裁判所の人的体制の整備について政府としてどのように対応する方針か。

四 今回の改正には「仲裁判断の執行決定を求める申立てにおける仲裁判断書の翻訳文の提出の省略」も規定されている。

1 当事者間での合意や書証の作成の場面では、日本語以外の言語、とりわけ英語が使用されることが多いと思われるが、どの程度の範囲の言語(英語、中国語、フランス語、スペイン語など)まで仲裁判断書の翻訳文提出の省略が認められることを想定しているのか。

2 こういうケースでは翻訳が不要との目安を示すことにより、外国の紛争当事者からの期待を喚起し、日本の国際仲裁サービスの魅力

向上に努めるべきではないかと考えるが、政府の見解を示されたい。
右質問する。

令和五年五月十二日

内閣総理大臣 岸田 文雄

参議院議長 尾辻 秀久殿

参議院議員牧山ひろえ君提出暫定保全措置命令に基づく強制執行を可能とする制度の創設等に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員牧山ひろえ君提出暫定保全措置命令に基づく強制執行を可能とする制度の創設等に関する質問に対する答弁書

一について

暫定保全措置命令とは、仲裁廷が、仲裁判断があるまでの間、当事者の一方の申立てにより、他方の当事者に対し、仲裁法の一部を改正する法律(令和五年法律第十五号。以下「改正法」という。)による改正後の仲裁法(平成十五年法律第百三十八号。以下「新仲裁法」という。)第二十四条第一項各号に掲げる措置を講ずることを命ずる命令をいう。

暫定保全措置命令のうち新仲裁法第二十四条第一項第三号に掲げる措置を講ずることを命ずるものについては、新仲裁法第四十七条第一項の規定により、当該暫定保全措置命令の申立てをした者は、裁判所に対し、当該暫定保全措置命令に基づき民事執行を許す旨の決定を求める申立てをすることができ、当該決定がある場合に限り、当該暫定保全措置命令に基づく民事執行をすることができ。

暫定保全措置命令のうち新仲裁法第二十四条第一項第一号、第二号、第四号又は第五号に掲げる措置を講ずることを命ずるものについては、新仲裁法第四十七条第一項の規定により、当該暫定保全措置命令の申立てをした者は、裁判所に対し、当該暫定保全措置命令に違反し、

又は違反するおそれがあると認めるときに新仲裁法第四十九条第一項の規定による金銭の支払命令を発することを許す旨の決定を求める申立てをすることができ、当該支払命令を債務名義として、民事執行の申立てをすることができ

二について

国際連合国際商取引法委員会が策定した「国際商事仲裁モデル法」では緊急仲裁人による暫定保全措置命令の規定が設けられていないこと等を踏まえ、改正法においては、御指摘の緊急仲裁人による暫定保全措置命令の規定を設けないこととしたものである。

三の1について

御指摘の改正は、仲裁手続に関して裁判所が行う手続について、裁判所における専門的な事件処理態勢を構築し、その適正かつ迅速な処理を図るためのものである。

三の2について

お尋ねの「国際仲裁に関する事案の申立て」の意味するところが必ずしも明らかではないが、例えば、新仲裁法第五条第五項は、仲裁判断の執行決定を求める申立てに係る事件が東京地方裁判所又は大阪地方裁判所以外の地方裁判所に申し立てられた場合において、当該地方裁判所が相当と認めるときは、当該事件の全部又は一部を東京地方裁判所又は大阪地方裁判所に移送することができることとしている。

三の3について

裁判所の人的体制の整備については、裁判所において、仲裁手続に関して裁判所が行う手続を適正かつ迅速に処理できるよう、適切に対応していくものと考えている。

四について

新仲裁法第四十六条第二項ただし書は、裁判所は、相当と認めるときは、仲裁判断書の全部又は一部について日本語による翻訳文を提出することを要しないものとするができるもの

としているところ、いかなる場合に仲裁判断書の日本語による翻訳文の提出の省略を相当と認めるかについては、裁判所において、個別の事案に応じ、適切に判断されるものと考えている。

国際和解合意に基づく強制執行を可能とする制度に関する質問主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によつて提出する。

令和五年四月二十五日

参議院議長 尾辻 秀久殿

牧山ひろえ

国際和解合意に基づく強制執行を可能とする制度に関する質問主意書

第二百一十回国会において成立した調停による国際的な和解合意に関する国際連合条約の実施に関する法律、すなわちシンガポール条約実施法には、国際和解合意の定義や適用範囲、国際和解合意に係る執行決定等の内容が含まれており、これらについて以下のとおり質問する。

一 シンガポール条約実施法では、対象とする「国際和解合意」として三類型が示されているが、それぞれの趣旨と具体例を示されたい。

二 シンガポール条約実施法では、当事者が「民事執行をすることができ旨の合意をした場合」に同法を適用すると規定されている。この要件を設けた理由を示されたい。

三 国際和解合意に基づいて民事執行をしようとする当事者は、債務者を被申立人として、裁判所に対して執行決定を求める申立てをしなければならぬとされている。執行決定を求める申立てから実際に民事執行をかけるまでの流れを示されたい。

右質問する。

令和五年五月十二日

内閣総理大臣 岸田 文雄
参議院議長 尾辻 秀久殿

参議院議員牧山ひろえ君提出国際和解合意に基づく強制執行を可能とする制度に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員牧山ひろえ君提出国際和解合意に基づく強制執行を可能とする制度に関する質問に対する答弁書

一について

お尋ねの「国際和解合意」は、調停による国際的な和解合意に関する国際連合条約の規定を踏まえたものであり、その具体例を示せば、調停において合意が成立した当時において、当該調停の当事者の一方が日本国外に主たる事務所を有する場合、当該調停の当事者双方が日本国内に主たる事務所を有するものの、そのうち一方が当該合意によつて解決された紛争と最も密接な関係がある事務所を日本国外に有する場合、当該調停の当事者双方が日本国内のみに事務所を有するものの、そのうち一方が当該合意に基づいて日本国外で目的物を他方の当事者に引き渡すこととされている場合に、当該当事者間に成立した合意が国際和解合意に該当するものと考えられる。

二について

調停による国際的な和解合意に関する国際連合条約の実施に関する法律(令和五年法律第十六号。以下「新法」という。)第三条が、国際和解合意の当事者が、条約又は条約の実施に関する法令に基づき民事執行をすることができ旨の合意をした場合について新法の規定を適用することとしているのは、調停において成立した和解合意に基づく強制執行を可能とするために、当事者の手続保障を図る観点から、当該和解合意に基づく民事執行を受け入れるか否かについて、当事者がその意思に基づき判断すべき

ものとする必要があると考えられることによるものである。

三について

新法第五条第一項は、国際和解合意に基づいて民事執行をしようとする当事者は、債務者を被申立人として、裁判所に対し、国際和解合意に基づく民事執行を許す旨の決定(以下「執行決定」という。)を求める申立てをしなければならないものとしている。また、同条第十一項は、裁判所は、同条第十二項の規定により当該申立てを却下する場合を除き、執行決定をしなければならないものとしている。

当該執行決定が確定したときには、民事執行法(昭和五十四年法律第四号)の定めるところにより、当該確定した執行決定のある国際和解合意に基づく民事執行の申立てをすることができ

認証ADRで成立した和解に基づく強制執行を可能とする制度の創設等に関する質問主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によつて提出する。

令和五年四月二十五日

参議院議長 尾辻 秀久殿

牧山ひろえ

認証ADRで成立した和解に基づく強制執行を可能とする制度の創設等に関する質問主意書

第二百一十回国会において成立した裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律、すなわち改正ADR法には、認証紛争解決手続(以下「認証ADR」という。)において成立した和解に基づく強制執行を可能とする制度の創設や利用者等に対する情報提供等の内容が含ま

れており、これらについて以下のとおり質問する。

一 認証ADRの実施件数(認証ADR事業者の取扱件数)は、平成二十三年頃までは順調な伸びを示していたが、その後停滞している。

1 認証ADRの実施件数の停滞の原因については、どのように分析しているか。

2 前記1の分析を踏まえ、どのような対策を行っているか。

二 民間事業者が行うADRの取扱件数の現状はどうなっているか。また、政府としては、民間事業者によるADRの意義をどのように考えているか。

三 執行力付与の対象となる「特定和解」は、「認証紛争解決手続」において紛争の当事者間に成立した和解」であることが要件とされている。

1 認証ADRで成立した和解に限定した理由を示されたい。

2 ADRを実施している弁護士会でも、法務省の認証を必ずしも取得していないところもある。この点、ADRの実施者としては専門的知識を有する弁護士が適切であるとした上で、認証のない弁護士会が実施するADRでの和解合意についても執行力を付与すること

も検討すべきとの指摘が法案の検討の際にあったが、この点に関する政府の見解を示されたい。

四 執行力付与の対象となる「特定和解」は、「当該和解に基づいて民事執行をすることができ旨の合意がされたもの」とされているが、その理由を示されたい。

五 改正ADR法では認証ADR事業者が認証を受けている旨やその業務の内容等について公示する方法として事務所における掲示に加え、インターネットの利用その他の方法により公表することとしているが、その趣旨を示されたい。右質問する。

令和五年五月十二日

内閣総理大臣 岸田 文雄

参議院議長 尾辻 秀久殿

参議院議員牧山ひろえ君提出認証ADRで成立した和解に基づく強制執行を可能とする制度の創設等に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員牧山ひろえ君提出認証ADRで成立した和解に基づく強制執行を可能とする制度の創設等に関する質問に対する答弁書

一について

御指摘の「認証ADRの実施件数」及び「認証ADR事業者の取扱件数」並びに「平成二十三年頃までは順調な伸びを示していたが、その後停滞している」の意味するところが必ずしも明らかではないが、認証紛争解決事業者の紛争受理件数は、平成二十三年年度から令和元年度までの間で、約千件から約千七百件までの間で推移し、令和二年度は約千二百件であった。

認証紛争解決事業者の紛争受理件数が増加していない原因は、認証紛争解決手続において成立した和解に基づく強制執行の申立てをすることができないこと、認証紛争解決手続の存在や特長等が国民に十分に認知されていないこと等が考えられる。

政府としては、こうした点を踏まえて、裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律(令和五年法律第十七号。以下「改正法」という。)により、認証紛争解決手続において成立した和解に基づく民事執行を可能とする制度を創設するとともに、法務省ホームページへの認証紛争解決手続に関する情報の掲載やパンフレットの配布等による周知・広報等を実施している。

二について
御指摘の「ADRの取扱件数の現状」の意味するところが必ずしも明らかではないが、認証紛争解決事業者の紛争受理件数については一について述べたとおりであり、認証紛争解決事業者以外の民間紛争解決手続等を行う事業者の紛争受理件数については、政府として網羅的に把握していない。

一般に、裁判外紛争解決手続は、民間事業者が実施するものも含め、第三者の専門的な知見を反映して紛争の実情に即した迅速な解決を図る手続として重要なものと認識している。

三について

民間紛争解決手続において成立した和解に基づく民事執行を可能とするためには、当該手続の公正かつ適正な実施が制度上担保され、かつ、それが広く国民に周知されている必要があると考えられるところ、認証紛争解決手続については、裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律(平成十六年法律第五十一号)において、認証紛争解決手続を行う認証紛争解決事業者に係る認証の基準を定めるとともに、認証紛争解決事業者の名称等の公示を義務付ける等の措置が講じられていることから、改正法による改正後の裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律(以下「新法」という。)は、認証紛争解決手続において紛争の当事者間に成立した和解であって、当該和解に基づいて民事執行をすることができ旨の合意がされたもの(以下「特定和解」という。)について、当事者の申立てにより、裁判所が当該特定和解に基づく民事執行を許可旨の決定をすることとしている。

四について
新法第二条第五号は、特定和解を「認証紛争解決手続において紛争の当事者間に成立した和解であって、当該和解に基づいて民事執行をすることができ旨の合意がされたもの」と定義しているが、これは、認証紛争解決手続において紛争の当事者間に成立した和解に基づく強制

執行を可能とするためには、当事者の手続保障を図る観点から、当該和解に基づく民事執行を受け入れるか否かについて、当事者がその意思に基づき判断すべきものとする必要があると考えられることによるものである。

五について

新法第十一条第二項において、認証紛争解決事業者は義務付けられている利用者等に対する情報提供について、現行の事務所における掲示による方法によるほか、インターネットの利用その他の方法により公表する方法によることもできることとした趣旨は、情報通信技術の進展により、紛争解決手続の全部又は一部をオンライン上で行う認証紛争解決事業者が増加し、かつ、多くの国民がインターネットを利用している現状に鑑み、認証紛争解決手続の多様性を踏まえつつ、利用者等に対する認証紛争解決事業者の業務に関する情報提供の一層の適正化を図ることとするためである。

改正ADR法において規定する執行力の付与に関する質問主意書
右の質問主意書を国会法第七十四条によつて提出する。

令和五年四月二十五日
参議院議長 尾辻 秀久殿
牧山ひろえ

改正ADR法において規定する執行力の付与に関する質問主意書
第二百一十一回国会において成立した裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律、すなわち改正ADR法中、執行力の付与に関する諸論点について、以下のとおり質問する。

一 ADR法の制定時及び見直し時にされた議論

では、調停による和解合意に対する執行力の付与について、利用者等の動機付けや便宜の観点から執行力の付与に積極的な意見が述べられた一方、執行力の付与に消極的な立場から、債務名義を粗製濫造するような「債務名義作成会社」が出現するなど濫用のおそれがあるとの指摘や、執行力の存在により利用者を萎縮させ、ADRの機能を阻害するとの指摘がされたことから、最終的には、今後も検討を続けるべき将来の課題とするものとされた。

改正ADR法では、特定和解に執行力を付与することとしているが、このような懸念は払拭されたのか。

二 シンガポール条約実施法において和解合意の執行力付与の適用除外とされている消費者(個人)同士の紛争は、改正ADR法では執行力付与の対象とされている。これは、どのような理由によるものか。

三 シンガポール条約実施法や改正ADR法では、人事・家庭に関する紛争は適用除外とされている。ただし、改正ADR法では、適用除外の例外として子の扶養義務に係る金銭債権、すなわち養育費に関する紛争が執行力付与の適用対象とされている。

このように、養育費等に関する紛争が改正ADR法において執行力付与の適用対象となつていく趣旨を示されたい。

四 養育費や婚姻費用等の扶養義務費用は単なる金銭債権ではなく、合意に至るために他の家事事件と同様に、当事者の属性が様々であることや、子の福祉に配慮する必要があること等から、養育費に関する紛争が専門性の高い紛争類型であることが指摘されている。ADR実施者の研修等やガイドラインの充実化の予定はあるか。

五 家事紛争のうち、養育費等の扶養義務等に係

る金銭債権だけを取り出して執行力を付与することについては、当事者が面会交流親子交流なども併せて合意している場合には、一方の当事者に不満が残る懸念はないか。

右質問する。

令和五年五月十二日

内閣総理大臣 岸田 文雄

参議院議長 尾辻 秀久殿

参議院議員牧山ひろえ君提出改正ADR法において規定する執行力の付与に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員牧山ひろえ君提出改正ADR法において規定する執行力の付与に関する質問に対する答弁書

一について

裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律(令和五年法律第十七号。以下「改正法」という。)による改正後の裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律(平成十六年法律第五十一号。以下「新法」という。)においては、認証紛争解決手続において紛争の当事者間に成立した和解であつて、当該和解に基づいて民事執行をすることができ旨の合意がされたもの(以下「特定和解」という。)について、これに基づく民事執行を許す旨の決定(以下「執行決定」という。)をするものとされているところ、紛争の当事者が当該和解に基づいて民事執行をすることができ旨の合意をすることを執行決定の要件としていること、消費者と事業者との間で締結される契約に関する紛争等に係る特定和解については新法第二十七条の二の規定を適用しないものとしていること、裁判所は、特定和解が、無効、取消しその他の事由により効力を有しないこと等一定の事由がある

と認めるときには執行決定を求める申立てを却下することができるものとしていること等に鑑みれば、新法に基づく特定和解の執行決定については、御指摘の懸念はないものと考えている。

二について

調停による国際的な和解合意に関する国際連合条約の実施に関する法律(令和五年法律第十六号)においては、民事上の契約又は取引のうち、その当事者の全部又は一部が個人(事業として又は事業のために契約又は取引の当事者となる場合におけるものを除く。)であるものに関する紛争に係る和解合意については、同法の規定を適用しないこととされているところ、これは、調停による国際的な和解合意に関する国際連合条約が、国際的な商事紛争を解決するため当事者が締結した調停による合意を適用対象としていることによるものである。

他方で、改正法においては、認証紛争解決手続の利用の状況に照らし、その当事者の全部が個人であるものに関する紛争に係る特定和解について新法第二十七条の二の規定を適用する二ツズが高いと考えられること、及び認証紛争解決手続は、その公正かつ適正な実施が制度上担保されていることを踏まえ、紛争の当事者の全部が個人であることのみを理由に同条の規定の適用を除外することとはしていない。

三について

改正法が、人事に関する紛争その他家庭に関する紛争に係る特定和解について、原則として新法第二十七条の二の規定を適用しないこととしているのは、当該紛争が身分関係に影響を及ぼす紛争類型であり、当事者間の合意を根拠として一律に当該紛争に係る特定和解に基づく民事執行を可能とすべきではないと考えられることによるものである。

他方で、養育費等の金銭債権に係る和解は、子の利益の観点から、その履行確保が喫緊の課題となつて加えて、家庭に関する紛争に係る和解ではあるものの、身分関係に影響を及ぼすものではないこと、及び民事執行法(昭和五十四年法律第四号)においても、養育費等の金銭債権について強制執行を容易にするための特例が設けられていることを踏まえて、改正法においては、養育費等の金銭債権に係る特定和解については、新法第二十七条の二の規定を適用することとしている。

四について

改正法の施行に当たっては、認証紛争解決手続において手続実施者に選任され得る者に対する研修を充実させるための支援や法務省大臣官房司法法制部が平成十八年六月に作成した「裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律の実施に関するガイドライン」の見直し等必要な検討を行う予定である。

五について

御指摘の「当事者が面会交流(親子交流)なども併せて合意している場合には、一方の当事者に不満が残る懸念」の意味するところが必ずしも明らかではないが、面会交流等に関する特定和解について、新法第二十七条の二の規定を適用しないこととしている趣旨は、三について述べたとおりである。

我が国に設置された孔子学院に関する質問主意書

令和五年四月二十六日

参議院議長 尾辻 秀久殿

神谷 宗幣

我が国に設置された孔子学院に関する質問
主意書

孔子学院は、二〇〇〇年代前半から世界各地に設置されている。少なくとも百五十か国以上に五百以上が開設されたとの情報がある。孔子学院は、中国語及び中国文化を世界に広めるための活動を行っていると考えられる。

米国、欧州等において、孔子学院に関して複数の理由で懸念と問題が指摘されている。取り上げられている懸念と問題点の主な内容は次のとおりである。

(1) 孔子学院は、中国側と受入れ大学間の協定により設置され、協定内容が公開されない点を含め、透明性に欠く。

(2) 孔子学院の中国側運営主体は、実質的には中国共産党、中国政府の統制下にある。大学内に外国政府の組織が存在することにより、大学の自治の観点から重大な懸念がある。

(3) 特に、派遣講師や授業内容などが中国側の主導により決定され、受入れ大学のコントロールが効かず、大学の教育の自由を侵害している。例えば、中国に不利になる内容は避ける等偏った教育内容となっている。

(4) さらに、中国側が受入れ国に都合の良い情報を流布するプロパガンダ機関となる懸念がある。

(5) 大学においては、重要な学術研究や技術開発が行われている。孔子学院は、中国側による大学の知的財産(研究・開発内容等)の搾取が行われる懸念がある。高度技術の中国への流出拠点であることが警戒される。

このように、諸外国(特に、自由、民主主義、人権、法の支配などの普遍的価値を尊重する米国、欧州諸国)では、孔子学院は、その不透明性、中国政府による統制、中国に都合の良い情報を発信する宣伝機関、大学の知的財産を搾取する

スパイ拠点等の懸念・問題が指摘されている。

かかる懸念と問題を踏まえ、欧米諸国においては、孔子学院の透明性を求め、受入れ側のコントロールを強める声が強まってきた。さらに、宣伝機関やスパイ機関等の懸念から、孔子学院の閉鎖を求め、実際に閉鎖される例が増加している(米国、カナダ、フランス、ドイツ、スウェーデンなど)。

米国での具体的な対応例は次のとおりである。

(1) 学問の自由侵害との批判、中国のスパイ活動の潜在的拠点になりかねないとの懸念を背景に、二〇一八年八月に成立した国防権限法では、米国防省が資金を出す中国語講座について孔子学院関連を対象外とした。

(2) その後、大学の知的財産が搾取されることへの警戒も高まり、米国内の孔子学院の閉鎖が相次いだ。

(3) 二〇二〇年八月、ポンペオ国防長官(当時)は、孔子学院について「中国共産党による世界規模のプロパガンダ工作に使われている」と断定し、「孔子学院米国センター」(米国内の孔子学院を統括する組織、ワシントンに設置)を外国公館に指定すると発表し、米国内の孔子学院を全て閉鎖させるとの方針を表明した。

(4) 政権交代後の二〇二一年三月、米上院は孔子学院の管理を強化する法案を可決した。

(5) その後も米国内の孔子学院の閉鎖が続いている。

我が国においても、複数の大学に孔子学院が設置されている。孔子学院に関して、中国側の統制下であり、学問の自由を侵害する、中国政府の宣伝機関及び技術の搾取拠点としての機能を果たす等の懸念は、我が国に設置された孔子学院についても同様である。

過去の国会審議等に鑑みても、政府はこれらの孔子学院に関する懸念を共有していると理解する。

る。

令和三年五月十三日の参議院文教科学委員会において、萩生田光一文科科学大臣(当時)は、「孔子学院につきましては、同盟国である米国、また、自由や民主主義、法の支配といった共通の価値観を持つヨーロッパの国々からも廃止や情報公開を求める懸念の声が高まっており、」「その運営の透明性が求められているものと承知しておりますので、文科省としては、関係省庁と緊密に連携して動向を注視するとともに、我が国の大学において孔子学院が設置されている以上、大学の主体的な研究活動が妨げることがないよう、孔子学院を設置している大学に対して、組織運営や教育研究内容等の透明性を高めるべく、情報公開を促してまいりたいと思います。」との答弁を行っている。加えて、文部科学省高等教育局長が、日本大学内において、孔子学院のほかに外国政府が事実上支配する文化発信拠点が大学に設置されている例は承知していない旨の答弁を行っている。すなわち、孔子学院以外には、他国のかような機関は日本の大学に設置されていない。

なお、孔子学院が学内に設置されていることで、当該大学で中国人留学生が増えるとの副次効果もあり、学生数を確保したい大学が孔子学院を受け入れる理由となつているとの指摘もある。この場合は、往々にして、孔子学院の不透明かつ懸念が多い運営や活動に対して、大学側が目をつぶる結果になることが懸念される。

特に近年、「現在の中国の対外的な姿勢や軍事動向などは、日本と国際社会の深刻な懸念事項であり、日本の平和と安全及び国際社会の平和と安定を確保し、法の支配に基づく国際秩序を強化する上で、これまでにない最大の戦略的な挑戦であり、日本の総合的な国力と同盟国・同志国などとの連携により対応すべきものである。」(令和五年版外交青書)。

また、「中国は、軍事や戦争に関して、物理的

手段のみならず、非物理的手段も重視しているとみられ、「三戦」と呼ばれる「輿論戦」、「心理戦」及び「法律戦」を軍の政治工作の項目としているほか、軍事闘争を政治、外交、経済、文化、法律などの分野の闘争と密接に呼応させるとの方針も掲げている。(令和四年版防衛白書)。

かかる中国をめぐる動向に鑑み、孔子学院の活動には特段の注意が必要であり、適切に対応することが喫緊の課題である。我が国は中国と隣接した位置にあり、前記懸念等から直接の影響を被る国であるため、差し迫った状況にあり時間的な猶予はない。このため、孔子学院への対応策として管理強化、閉鎖措置、新たな設置の抑制などを含めた迅速な措置が採られるべきである。

なお、日本の小中高校に、「孔子課堂」、「孔子学堂」等の名称により、孔子学院と同様の機関が設置されているとの情報がある。小中高校においても、大学に設置された孔子学院と同様の懸念と問題が考えられる。若年層に関わることであり、一層深刻な事態を招くと考えられる。

かかる観点から次のとおり質問する。

一 現状等

1 現時点で、我が国に存在する孔子学院の数と設置されている大学名を示されたい。

2 日本国内に孔子学院を設置するための手続を確認されたい。中国側と受入れ大学の協定のみで足りるか、政府への報告、届出、許可申請など政府の関わりが必要かを含めて明らかにされたい。

3 日本の大学が実質的に外国政府の統制下にある機関を政府の関与なしに設置するのは適切であるか、政府の見解を示されたい。

二 透明性と情報公開

1 政府は、「孔子学院を置いていた大学に対して、組織運営や教育研究内容等の透明性を高めるべく、情報公開を促してまいりたい」(前記の萩生田光一文科科学大臣答弁)とのこ

とであるが、透明性と情報公開促進に関する進捗状況及び結果として明らかにした内容を示されたい。

2 前記1の明らかにした内容に関して、孔子学院に関する諸懸念と問題を踏まえて、政府の評価を示されたい。

三 前記のとおり、複数の外国政府が、中国の宣伝機関である等の懸念と理由により、自国内の孔子学院の閉鎖を進めている。こうした政府の懸念や結果として閉鎖を決めた例が増加している国際動向に関して、政府の評価と見解を示されたい。

四 我が国の安全保障、学問の自由等にとって重大な懸念と問題のある組織が大学内に設置された場合、政府としていかなる対応が可能であるか。オーストラリアでは、大学が外国と結んだ協定を政府が破棄できる法律が制定されたことと承知している。閉鎖を求めることなどを含め、我が国政府の対応にはいかなる選択肢があるかを明らかにされたい。

五 かような懸念と問題のある孔子学院に関して、透明性と情報公開を促すことに加えて、管理強化、閉鎖、設置抑制等の更なる措置が必要と考えられるが、孔子学院に関する政府の今後の対応方針を示されたい。

六 孔子学院と同様の機関(中国側の何らかの組織と日本の教育機関が合意して設置し、中国語や中国文化を普及する等の活動を行っている機関が、「孔子学院」、「孔子課堂」、「孔子学堂」等の名称を問わず、日本の小中高校に設置されているか。設置されている場合は、その数、日本側の受入れ学校名、活動内容を示されたい。右質問する。

令和五年五月十二日

内閣総理大臣 岸田 文雄

参議院議長 尾辻 秀久殿

令和五年五月十五日 参議院会議録第二十二号

参議院議員神谷宗幣君提出我が国に設置された孔子学院に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員神谷宗幣君提出我が国に設置された孔子学院に関する質問に対する答弁書
一の1及び六について

お尋ねの「孔子学院」及び「孔子学院と同様の機関」については、政府として把握している限りでは、令和五年四月時点で、我が国においては、少なくとも十三校の「孔子学院」が設置されており、具体的には、立命館大学、桜美林大学、北陸大学、愛知大学、立命館アジア太平洋大学、札幌大学、大阪産業大学、岡山商科大学、早稲田大学、福山大学、関西外国語大学、武蔵野大学及び山梨学院大学において、「孔子学院」が設置されていると承知している。

一の2について
御指摘の「孔子学院」は、学校教育法(昭和二十二年法律第二十六号)第一条に規定する学校、同法第二百二十四条に規定する専修学校及び同法第二百四十四条第一項に規定する各種学校のいずれにも該当しないと考えられることから、同法においてその設置に係る手続は定められておらず、そのほかにも、その設置について規律する法令があるとは承知していない。

一の3について
御指摘の「実質的に外国政府の統制下にある機関」の具体的に意味するところが明らかではなく、お尋ねについて一概にお答えすることは困難であるが、法令違反があると認められる場合には、適切に対処してまいりたい。

二及び三について
御指摘の「孔子学院」については、諸外国においてその一部が閉鎖されていることは報道等を通じて承知しており、そのような報道等を踏まえ、文部科学省においては、大学の自主的・自

質問主意書及び答弁書

律的な運営が妨げられることのないよう、「孔子学院」を設置する各学校法人が、その運営の透明性を確保する必要があると考え、当該学校法人に対して、その運営に関する情報を公開するよう働きかけているところであり、その結果、「孔子学院」の設置経緯、運営体制、教員の氏名、教育内容、予算及び決算の状況等の情報公開が進んでおり、「孔子学院」の活動等に関する事実の把握が進んでいると考えている。政府としては、引き続き、「孔子学院」を設置する各学校法人の動向を注視しつつ、継続的な働きかけを行ってまいりたい。

四について
御指摘の「我が国の安全保障、学問の自由等にとって重大な懸念と問題のある組織が大学内に設置された」の具体的に意味するところが明らかではなく、また、お尋ねの「政府としていかなる対応が可能であるか」については、個別具体的な事案に即して判断すべきものであり、一概にお答えすることは困難である。

五について
政府の働きかけ等を受けて御指摘の「孔子学院」を設置する学校法人から公開される情報等を踏まえ、御指摘の「管理強化、閉鎖、設置抑制等の更なる措置」が必要な場合や、法令違反があると認められる場合には、適切に対処してまいりたい。

経口中絶薬に対する懸念と性教育に関する質問主意書
右の質問主意書を国会法第七十四条によって提出する。

令和五年四月二十六日

参議院議長 尾辻 秀久殿

神谷 宗幣

経口中絶薬に対する懸念と性教育に関する質問主意書
令和五年四月二十一日、厚生労働省薬事・食品衛生審議会薬事分科会は、国内初の人工妊娠中絶のための飲み薬「メフイーゴバック」(以下「本薬」という。)の製造販売の承認を了承した。これについて、厚労省が近く承認する見通しであるという。

本薬の製造販売承認に関するパブリックコメントは、分析や対応のために審議を延期せざるを得ないほど多くの一万二千件を超える意見が寄せられた。また、厚労省の庁舎前では承認反対を訴える人々によるハンガーストライキも行われており、「命の取扱い」に対して懸念を抱く国民の声は少なくないことがうかがえる。

生命倫理の観点から、中絶決断のハードルは高くあるべきである。望まない妊娠を防ぐためには、性教育やアフターピル緊急避妊薬の使用、強制性交等被害者に対する支援などの方策を充実させることが重要であり、中絶を決断するハードルを下げることで問題の解消となるような方策は望ましいものではない。

この点、パブリックコメントに際し示された本薬の管理方法案には、「本剤販売当初は国内での経口中絶薬の使用経験が乏しいことを考慮し、十分な使用経験が蓄積され適切な使用体制が整うまでの間、有床施設において外来や入院で本剤が使用されるもの」とあり、使用体制が整った後は、ベッドがない施設に使用範囲を拡大する方針であることが読み取れる。また、公益財団法人日本産婦人科医学会も同様の運用を希望していることと承知している。

これらに鑑みれば、本薬がひとたび導入されれば、使用範囲が拡大されることは既定路線と言える。さらに、国際基準に基づき女性が利用しやすい管理方法とすることを求めるなどの意見に従えば、使用は外来診療が中心となり、医師の面前で

の服用も不要となり、服用者が自己管理下での運用が可能となり得るものと思われる。結果として「手軽な運用」が可能となる中、中絶決断のハードルが下がり、また、日本の中絶費用が高額であるとの意見もあいまって本薬の使用が急速に広まる可能性があると考える。また、本薬の使用について国からの補助を入れることになれば、多額の税金が海外医薬品メーカーの利益に供されるという流れとなる可能性も否定できない。

一方、日本では麻酔下において短時間で安全に中絶手術が行われており(例えば、中絶手術の合併症頻度は米国に比べ二分の一以下とも四分の一とも言われる)、本薬を使用したとしても、約一割の人が手術を必要とするようになることからすれば、現段階で本薬を導入するメリットは大きくないように思われる。

以上の認識に立って、質問する。

一 パブリックコメント募集に際し示された本薬の添付文書案によれば、ミフエプリストン投与からミソプロストール投与後二十四時間までに人工妊娠中絶が成功した被験者の割合は、九十三・三％と報告されている。この点、我が国では、初期中絶手術が百％に近い成功率であるのに比べて、六・七％の失敗率は非常に高いと言えるが、政府の認識を示されたい。

二 本薬の使用による副作用は、腹痛や吐き気・嘔吐のほか、中には発熱や出血が報告されている。この点、多くのケースでは、腹痛とともに二週間近い出血が続くと言われ、大量出血のリスクを伴い、外科的処置を要する場合もあるという。患者の身体への負担が大きいことは明らかである。これらのデータについて政府はどう評価しているのか、データを含めて具体的に示されたい。

三 本薬の使用に当たっては、患者が心理面でも、服用後の出血に強い不安を抱き、排出物も大きな血塊や胎児に近い状態の排出物を目的の

たりにすること、患者が強い精神的負担を感じる懸念もある。これらを鑑みれば、本薬を使用することにより中絶という行為を二週間近く継続的に体感するよりも、医師の管理の下、麻酔を用いて行われる中絶手術の方が身体的にも精神的にも負担が少ないのではないか。これらについていかなる検証を行ったのか、具体的に示した上で政府の見解を示されたい。

四 本薬の製造販売が承認されるとした場合、本薬の使用に当たって安全性が担保される環境(病院、医院での服用指導から家庭での使用の安全性を図れる環境の在り方)をどのように考え、整備されるべきと考えるか政府の方針を示されたい。

五 本薬については、「飲む中絶薬、新たな選択肢 NPO(女性の負担減)」国内初、厚労省春にも最終判断(令和五年一月三十一日の毎日新聞)などと報道されており、本薬が中絶手術よりも負担が少ないという認識が広がっている。しかし、前述のとおり、本薬が中絶手術に比して「女性の負担が減る」と言えない側面も多々存在すると考える。政府は、「内服薬で中絶できるから女性の負担が減る」という認識についてどう評価するか。本薬を使用すれば中絶手術よりも女性の負担が減ると考えているか。具体的な根拠を示して説明されたい。

六 パブリックコメント募集に際し示された本薬の概要には、「本剤による人工妊娠中絶は、緊急時に適切な対応が取れる体制を構築している医療機関で行う。なお、公益財団法人日本産婦人科医学会との協議において、本剤販売当初は国内での経口中絶薬の使用経験が乏しいことを考慮し、十分な使用経験が蓄積され適切な使用体制が整うまでの間、有床施設において外来や入院で本剤が使用されるものとされた」との記載がある。政府としては、十分な使用経験が蓄積され適切な使用体制が整えば、無床施設において

でも使用の範囲を拡大するとの方針であるように受け取れるが、そう考えてよいのか。また、「十分な使用経験が蓄積され適切な使用体制が整う」という条件の具体的な在り方を示された

七 国立保健医療科学院が実施した「人工妊娠中絶の実態に関する調査」では、第一回の妊娠で中絶をした人の中絶理由の半数近くは、「未婚」であったことを理由としている。次いで「予定外の妊娠」、「経済的理由」が多く、これら三つの理由だけで全体の七十％を占める。また、日本産婦人科医学会医療対策委員会が実施した「十代の人工妊娠中絶についてのアンケート」では、昭和五十年までは全中絶件数の一％台だった十代の中絶が、昭和六十年には五・一％、平成七年には七・六％、平成十三年には十三・六％と増加し、平成七年以降は十代の占める割合だけではなく、その件数も増加している。望まない妊娠をした場合は経口中絶薬で対応すれば良いという安易な風潮を作らないためにも、避妊の知識や望まない妊娠の予防についての教育をしつかりとしていくことが優先されるべきであると考え、望まない妊娠を予防するための教育を充実させる点で具体的にどのような方針を立てているのか、示されたい。

八 本薬のような中絶薬を服用することで、簡単に中絶ができるわけではなく、失敗率や危険性をしつかりと理解して選択できる自己判断能力を養うことが大切である。「異次元の少子化対策」を掲げる政府としては、中絶の件数を減らすためにどのような施策を講じるか具体的に示されたい。また、青少年に対する妊娠・中絶に関する性教育をどのような内容で進めていくのかについても示されたい。

右質問する。

令和五年五月十二日

内閣総理大臣 岸田 文雄

参議院議長 尾辻 秀久殿

参議院議員神谷宗幣君提出経口中絶薬に対する懸念と性教育に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員神谷宗幣君提出経口中絶薬に対する懸念と性教育に関する質問に対する答弁書

一について

お尋ねについては、メフイーゴバック(以下「本剤」という。)についての独立行政法人医薬品医療機器総合機構の審査報告書(以下「審査報告書」という。)において、「本剤の人工妊娠中絶に関する有効性は、本邦における外科的処置による人工妊娠中絶の成功割合として想定される値(概ね百パーセント)には至らないが、本邦の医療現場に受け入れられる程度には達していると判断できる」とされており、審査報告書等を踏まえ、薬事・食品衛生審議会(以下「審議会」という。)において議論し、本剤の製造販売の承認を行ったものであることから、政府としても審査報告書と同様に認識している。

二について

御指摘の「副作用」については、本剤の添付文書において、「下腹部痛及び嘔吐」は「十パーセント以上」、「悪心」及び「発熱」は「一〜十パーセント未満」、「重度の子宮出血」は「〇・八パーセント」とされているところ、審査報告書において、「安全性は、海外で報告されている副作用について適切な注意喚起を行うこと、並びに本剤の使用に際し注意すべき事象である子宮出血、感染症及び下腹部痛に関連する有害事象について適切なリスク最小化策を講じた上で、それらが遵守されることで、臨床的に大きな問

題とならない程度に管理可能であり、得られる有効性を踏まえ、臨床的に許容可能と判断できる」とされており、審査報告書を踏まえ、審議会において議論し、本剤の製造販売の承認を行ったものであることから、政府としても審査報告書と同様に認識している。

三について

お尋ねの「検証」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「身体的」及び「精神的」負担については、その時々、個々人の心身の状況、価値観等の様々な要因が複雑に絡み合っていることから、本剤の使用による場合と手術による場合について、一概に比較することは困難であると考えている。いずれにせよ、医師が十分な説明を行った上で、本剤を適切に使用することが必要と考えている。

四について

お尋ねについては、「ミフエプリストン及びミソプロストール製剤の使用にあたっての留意事項について(依頼)」(令和五年四月二十八日付け薬生薬審発〇四二八第五号・成母第五十四号厚生労働省医薬・生活衛生局医薬品審査管理課長及びこども家庭庁成育局母子保健課長連名通知。以下「通知」という。))において、「本剤については適切な使用体制のあり方が確立されるまでの当分の間、入院可能な有床施設(病院又は有床診療所)において使用することとする。また、ミソプロストール投与後は、胎嚢が排出されるまで入院または院内待機を必須とする。この場合における「適切な使用体制のあり方が確立されるまでの当分の間」については、承認後に十分な調査研究を実施し、その中で適切な医療連携体制のあり方について評価を行い、その結果に基づき検討・判断することとする」と示しているところである。

五について

人工妊娠中絶に伴う負担については、個々の

令和五年五月十五日 参議院会議録第二十二号

ケースにおける所要時間や精神的負担及び身体的負担等に依りて様々であると考えており、本剤の使用による場合と手術による場合の負担の差異について一概に見解を述べることは困難である。

六について

本剤についての適切な使用の在り方については、通知における「適切な使用体制のあり方が確立されるまでの当分の間」において検討していく考えであることから、現時点でお尋ねについてお答えすることは困難である。

七について

お尋ねの「望まない妊娠を予防するための教育」の意味するところが必ずしも明らかではないが、学校における性教育については、例えば、高等学校学習指導要領(平成三十年文部科学省告示第六十八号)の保健体育科の解説である「高等学校学習指導要領(平成三十年告示)解説保健体育編 体育編(平成三十年七月文部科学省)において、「受精、妊娠、出産とそれに伴う健康課題について理解できるようにすること」にも、健康課題には年齢や生活習慣などが関わることに理解できるようにする。また、家族計画の意義や人工妊娠中絶の心身への影響などについても理解できるようにする」と記述するなど、児童生徒の発達段階に応じて適切に指導することとしており、これを踏まえ、高等学校では、避妊法や人工妊娠中絶等について記述されている教科書を用いた指導等が行われているものと承知している。文部科学省においては、妊娠、出産等を含む児童生徒の健康問題を総合的に解説した教材を作成しており、その活用を促す取組を行うなどして、指導の充実に努めてまいりたい。

八について

お尋ね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、予期せぬ妊娠等によ

質問主意書及び答弁書

り、不安を抱える若年妊婦等を支援するため、都道府県、指定都市及び中核市において若年妊婦等への支援に積極的なNPO等に委託し、巡回や自宅訪問による支援、SNSを活用した相談支援等を行う事業に対する補助を行っているほか、若年層を対象とした妊娠や性感染症等に関するウェブサイトで「スマート保健相談室」において、相談窓口の一覧等を掲載しているところであり、また、御指摘の「青少年に対する妊娠・中絶に関する性教育」については、七についてでお答えしたとおりである。

予備費に関する再質問主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によつて提出する。

令和五年四月二十七日

参議院議長 尾辻 秀久殿

予備費に関する再質問主意書

令和五年四月七日に提出した予備費に関する質問主意書(第二百一十一回国会質問第五二二号)に対する答弁書(内閣参質二二一第五二二号)では、予備費について、憲法第八十七条や財政法第二十四条における予見し難いとは、支出を要する事柄自体が予見し難い場合だけではなく、事柄は予見し得るが、その金額が予見し難い場合も含まれると解されるとしており、物価高騰は国民生活や事業活動に大きな影響を与え得るが、今後の推移や影響の範囲等については確たる見通しを立てることは困難であるため、昨年末の予算編成時点で具体的な予算を見込み、予算計上することは困難であった旨の答弁がなされた。

以上を踏まえて、以下質問する。

僅か三、四か月先の確たる経済見通しを立てることは困難であると答弁されたが、一年以上先の

新年度予算案に計上される経済・物価対策の予見はなぜできるのか。具体的に説明されたい。

右質問する。

令和五年五月十二日

内閣総理大臣 岸田 文雄

参議院議長 尾辻 秀久殿

参議院議員齊藤健一郎君提出予備費に関する再質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員齊藤健一郎君提出予備費に関する再質問に対する答弁書

御指摘の「一年以上先の新年度予算案に計上される経済・物価対策の予見」の意味するところが必ずしも明らかではないが、毎年度の予算編成については、その基本的な考え方を「予算編成の基本方針」において示した上で、政府経済見通しにおける物価を含む諸指標等を踏まえて行っているところ、政府経済見通しは作成時点で入手可能な情報を基にしている一方で、物価は様々な要因によつて変動するものであることから、予算編成時点において、物価の高騰に関するその後の推移やその影響の範囲等について確たる見通しを立てることは困難であると考えている。このため、物価の高騰については、国民の生活や事業者の事業活動を守り抜く観点から、必要に応じて、予備費を活用して機動的かつ的確に対処してきているところである。

広域避難計画策定に関する質問主意書
右の質問主意書を国会法第七十四条によつて提出する。

令和五年四月二十八日

参議院議長 尾辻 秀久殿
山本 太郎

広域避難計画策定に関する質問主意書

原子力災害対策特別措置法は、原子力規制委員会に対して原子力災害対策指針の策定義務を定めているが、同指針に避難計画の策定を義務付ける規定はない。

一方、災害対策基本法では、同法の対象となる「災害」の中に原子力は明確に規定されていない。また、同法が規定する都道府県と市町村の責務の中に事前の計画作成の規定はあるものの、他の規定から見ると自然災害のみを想定しているのは明白で、原子力災害の避難計画がここに含まれるものとは解釈できない。

つまり、自治体に原子力災害避難計画の策定を義務付ける法的根拠がない、あるいは不明である。このことに関連して、以下のとおり質問する。

一 原子力発電所(以下「原発」という。)から概ね三十キロメートル圏内の自治体に原子力災害に備えた広域避難計画の策定を義務付ける法的根拠を示されたい。

二 策定が法的に義務付けられているとすれば、原子力災害の特性上、三十キロメートル圏外の自治体にも避難者を受け入れる義務付けが必要になるが、その法的根拠を示されたい。

三 国はこれまで原発の再稼働に関係なく避難計画の策定は必要との見解を示してきたが、策定が法的に義務付けられているとすれば、再稼働の如何によらず策定に着手してから既に十年が経過するにもかかわらず、いまだ策定できていない自治体は違法状態ではないか。違法状態ではないと言える法的な根拠を示されたい。

四 東海第二原発避難計画策定に際して内閣府の東海第二地域原子力防災協議会作業部会と同日時・同会場で茨城県主催の広域避難計画に関する勉強会が開催され、この勉強会に関しては内閣府として議事概要や配付資料の公表を行っていない。少なくとも以下の同協議会作業部会と

同日時・同会場で茨城県主催の広域避難計画に関する勉強会が開催され内閣府の職員も参加していることが、県による勉強会記録から明らかになっている。

第四回・東海第二地域原子力防災協議会作業部会

第七回・東海第二地域原子力防災協議会作業部会

第八回・東海第二地域原子力防災協議会作業部会

第十回・東海第二地域原子力防災協議会作業部会

第十一回・東海第二地域原子力防災協議会作業部会

1 事前調整しなければ同日時、同会場で会議を行うなどということではできない。県勉強会ということにすればいくらでも検討内容を隠すことができるが、これが適切と言えるのか。今後もうる予定があるか。

2 二〇二三年四月十九日の参議院東日本大震災復興特別委員会において、西村大臣は「勉強会と称して隠れみのでやっているかどうかはこれは分かりませんが、先ほど申し上げたように、地域防災協議会、また作業部会においての議論はできるだけ透明性を持って情報公開できるように努めておりますし、また、こういった勉強会、今御指摘ございましたので、またこの在り方については、しっかりと山本委員の御指摘を受け止めながら検討させていただきたい」と答弁した。

作業部会の運営の在り方と、それに関連する県の勉強会の在り方についてどのように検討し、その検討結果はどのような形で公表するつもりか。

3 東海第二原発以外の対象地域で、地域原子力防災協議会作業部会と同日時・同会場場で自治体の主催による避難計画に関する会議・勉強会を開催し内閣府担当者が出席した事例は、何件あるか、その全てについて開催日時・会場・内閣府からの出席者を示されたい。

強会を開催し内閣府担当者が出席した事例は、何件あるか、その全てについて開催日時・会場・内閣府からの出席者を示されたい。

4 東海第二原発を含む全ての対象地域で、地域原子力防災協議会作業部会と別日程で開催された自治体による避難計画に関する会議・勉強会に内閣府職員が出席した事例は何件あるか、その全てについて開催日時・会場・内閣府からの出席者を示されたい。

5 自治体主催の避難計画に関する会議・勉強会に内閣府職員が出席する際に、内閣府職員の派遣・出席に関する費用は内閣府の予算から出されているか、あるいは自治体の予算から出されているか。その経費支出の詳細を示されたい。

右質問する。

令和五年五月十二日

内閣総理大臣 岸田 文雄

参議院議長 尾辻 秀久殿

参議院議員山本太郎君提出広域避難計画策定に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員山本太郎君提出広域避難計画策定に関する質問に対する答弁書

一 及び二について

御指摘の「原子力災害の避難計画」については、原子力災害対策特別措置法(平成十一年法律第五十六号。以下「原災法」という。)第二十八条第一項の規定により読み替えて適用される災害対策基本法(昭和三十六年法律第二百二十三号。以下「災対法」という。)第四十条第一項及び第四十二条第一項の規定により都道府県防災会議等が作成することとされている地域防災計画(以下「地域防災計画」という。)において、災対法第四十条第二項及び第四十二条第二項の規定により避難に関する事項を定めることとされ

ている。その上で、地域防災計画については、原災法第二十八条第一項の規定により読み替えて適用される災対法第四十条第一項及び第四十二条第一項の規定により、防災基本計画(令和四年六月十七日中央防災会議決定)及び原子力災害対策指針(平成三十年原子力規制委員会告示第八号)に基づき作成することとされているところ、同計画においては、御指摘の「原子力発電所」から「概ね三十キロメートル圏内の自治体」を含め、同指針で示されている原子力災害対策重点区域を管轄を含む地方公共団体については、御指摘の「広域避難計画」等を策定するものとされている。

また、お尋ねの「三十キロメートル圏外の自治体」が「避難者を受け入れる義務」については、例えば、原災法第二十八条第二項の規定により読み替えて適用される災対法第六十一条の四第一項の規定により、市町村長は、原子力災害の事態に照らし、災対法第六十条第一項に規定する避難のための立退きを示した場合におけるその立退き先を当該市町村内の指定緊急避難場所その他の避難場所とすることが困難であり、かつ、居住者等の生命又は身体を原子力災害から保護するため当該居住者等を一定期間他の市町村の区域に滞在させる必要があると認めるときは、同一都道府県内の他の市町村の市町村長に協議することができることとされているところ、災対法第六十一条の四第三項の規定により、同条第一項に規定する場合において協議を受けた市町村長は、同項の居住者等を受け入れないことについて正当な理由がある場合を除き、当該居住者等を受け入れることとされている。

三について

御指摘の「避難計画の策定」の具体的に意味するところが必ずしも明らかではないが、防災基本計画に基づく広域避難計画等については、地

方公共団体においてその策定が進められているところであり、御指摘のように「いまだ策定できていない」ことをもって直ちに災対法等に抵触することになるとは考えていないが、防災基本計画の趣旨に鑑み、可能な限り速やかに策定される必要があると考えている。

四の1について

東海第二地域原子力防災協議会作業部会の後に茨城県により開催された「広域避難計画に関する勉強会」のうち内閣府（原子力防災担当）の職員（以下「職員」という。）が出席したものである。同県内の関係する地方公共団体において原子力災害対策指針の内容に関する理解を深めることや関係者間で広域避難計画の作成作業の進め方について意見交換を行うことなどを目的として開催されてきたものであると承知しており、政府としては、同県の要請に基づき出席したものであり、また、同勉強会の情報公開の在り方については同県において判断するものであるため、「県勉強会ということにすればいくらかでも検討内容を隠すことができる」との御指摘は当たらず、また、これまでの同勉強会への職員の出席が不適切であったとは考えていない。また、同勉強会の今後の予定については、政府として承知していない。

四の2について

四の1について述べたとおり、御指摘の「勉強会」へのこれまでの職員の出席が不適切であったとは考えていないが、地域原子力防災協議会作業部会（以下「作業部会」という。）における議論の透明性が一層確保されるよう、今後、御指摘の「茨城県」以外の地域を含め、作業部会に関係する地方公共団体（以下「関係地方公共団体」という。）が作業部会と同様の構成員による意見交換等の実施を希望する場合には、作業部会として対応することとし、これについて、作業部会に関係者に周知してまいりたい。

四の3について

作業部会の前後に関係地方公共団体により開催された「避難計画に関する会議・勉強会」で職員が出席した事例について、現時点で把握している限りで、①開催日、②開催場所等及び③出席者をお示しすると、以下のとおりである。

浜岡地域

- ①令和二年三月十八日 ②統合原子力防災ネットワークシステムを活用した会議（以下「ネットワークシステム」という。） ③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員六名
- ①令和五年三月二十九日 ②静岡県庁及びウェブ会議 ③志村和俊地域原子力防災推進官ほか職員五名

四の4について

作業部会と別の日程において関係地方公共団体により開催された「避難計画に関する会議・勉強会」で職員が出席した事例について、現時点で把握している限りで、①開催日、②開催場所等及び③出席者をお示しすると、以下のとおりである。

東海第二地域

- ①平成二十八年九月十三日 ②茨城県庁
- ③職員三名
- ①平成二十九年四月二十日 ②茨城県庁
- ③職員四名
- ①平成三十年四月二十日 ②茨城県庁
- ③職員五名
- ①平成三十年七月十七日 ②茨城県庁
- ③職員四名
- ①平成三十一年二月十五日 ②茨城県庁
- ③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員三名
- ①令和元年五月九日 ②茨城県庁 ③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員三名
- ①令和元年八月二十七日 ②茨城県庁 ③職員四名

①令和元年十二月二十四日 ②茨城県庁

③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員五名

①令和二年六月二十五日 ②茨城県庁

③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員三名

①令和二年十二月二十五日 ②茨城県庁

③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員一名

①令和三年二月二十四日 ②ネットワークシステム ③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員五名

①令和三年六月二十一日 ②ネットワークシステム ③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員五名

①令和三年九月二十七日 ②ネットワークシステム ③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員五名

①令和三年十一月二十四日 ②ネットワークシステム ③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員四名

①令和四年八月二十二日 ②ウェブ会議 ③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員一名

①令和四年十月二十七日 ②ウェブ会議 ③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員二名

①令和五年二月三日 ②茨城県庁 ③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員一名

①平成二十八年四月十四日 ②静岡県原子力防災センター ③職員一名

①平成二十八年五月二十五日 ②静岡県庁 ③職員一名

①平成二十八年九月二十八日 ②静岡県庁 ③職員一名

①平成二十八年十二月十二日 ②静岡県庁 ③職員一名

①平成二十九年四月二十一日 ②静岡県庁

③職員一名

①平成二十九年十一月一日 ②静岡県庁

③職員三名

①平成三十年四月二十四日 ②静岡県庁

③細野行夫地域原子力防災推進官（当時）ほか職員三名

①令和元年八月十九日 ②静岡県庁 ③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員三名

①令和三年五月三十一日 ②ネットワークシステム ③佐々木潤地域原子力防災推進官（当時）ほか職員四名

①令和四年五月三十一日 ②静岡県庁 ③志村和俊地域原子力防災推進官ほか職員一名

①令和四年九月十六日 ②静岡県庁及びウェブ会議 ③職員五名

四の5について

お尋ねの「内閣府職員の派遣・出席に関する費用」については、内閣府の予算から支出されている。また、お尋ねの「経費支出の詳細については、職員の出張が作業部会への出席を含む複数の用途を目的として行われているものも多数あることから、御指摘の「自治体主催の避難計画に関する会議・勉強会」への「派遣・出席に関する費用」のみを取り出して算出することは困難であるため、お答えすることは困難である。

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） 送 別	本号一部 料一〇〇円