

2023年5月15日

参議院本会議 議事録抄

道路整備特措法改正案

○鬼木誠 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で当時副社長に対し、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ってきましたが、その答弁が虚偽だったこととなります。

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応えず、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問いただしたところ、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体的な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下さい。

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お考えですか。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切れるのか、お答えをいただきたいと思います。

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なければなりません。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、無料開放の期限を二〇一五年とする法案が提出をされています。二〇一五年といえれば九十二年後です。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ほかなりません。

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。二〇一五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

の末日が二〇一五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っています。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に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しか思えません。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をされています。

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た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お示しください。

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%、二三年度で一・六一%、二四年度二・二四%、二五年度三・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を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、国土交通省が算出を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をされており、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。実績値が分からなければ、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をされました。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ように、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を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)

〔国務大臣齊藤鉄夫君登壇、拍手〕

○齊藤鉄夫 国土交通大臣 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是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は確認できておらず、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した。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明言しております。

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思料するときは、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っております。

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、総数は千五十八件であり、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是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、再就職のあっ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って、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、国会に責任を持っ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ってきております。

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、必要な改善を行っており、引き続き国民意見を聴取してまいりたいと思っております。

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済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っております。

次に、国会審議を経て料金徴収を延長することとしない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二〇一五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います。

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った、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、国民の皆様に御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-%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〕

○後藤茂之 経済財政政策担当大臣 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に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、その時々を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)