

2023年5月30日

## 参議院国土交通委員会 会議録抄 (道路整備特措法改正案)

○鬼木誠 立憲民主・社民の鬼木誠でございます。

法案の質問に入ります前に、先週の本委員会で集中的に議論をされまじたいわゆる国交省OBの皆さんの人事介入問題について一言だけ、一点だけお尋ねをさせていただきたいというふうに思います。

先週の質問、そして答弁をお聞きをして率直に思ったのは、やっぱり大臣、それから政府参考人の方の答弁、そして問題の受け止め、あるいは疑念や疑惑に対して、そのことを明らかにしようとする、さらには信頼回復に向けたというふうに言ってもいいかもしれませんが、それらの省としての姿勢や構えなど、やっぱりまだまだ不十分だなというふうに思いましたし、残念だなというふうに率直に感じました。大臣も、途中の答弁の中では、ちょっとこれ苦しいな、厳しいなというような答弁があったというふうに御自分でもお感じになったところ、あったのではないかとこのように思うんです。

実は私、こう見えて福岡県庁で働いておりました行政職員でございます。行政職員が自分の所掌事務以外のことを勤務時間内にボランティアで行うというのは、これは本来ないです。あり得ないと思いますし、できないと思います。職務専念義務という観点からいっても、それはなしてはいけないというふうになっているはず。

しかし、今回の答弁の中では、あるいはこの間の答弁の中では、やっぱりそこはずうっと踏襲をされる。しかも、その文書については実質的に長きにわたって引き継がれていたということも御答弁になっていらっしゃるにもかかわらず、業務である、そして行政文書である、このことについてはかたくなにお認めにならない。

省として組織的な関与というところにつながってはならないという思いがあって、この業務であることや行政文書であることは絶対に認めないと、そのように今御判断をいただいている、なさっているのではないかと。どんなに無理筋であっても、そのことを押し通していきながら、組織的関与だけは認めてはならない、認めない、ここを守り切れなければ、これまで退職された方について迷惑が及ぶ、あるいはこれから退職をする自分たちの天下りにも影響する、そんなこと考えているんじゃないかと、国民の皆さんはそう思っていると思います。

そのことを是非改めていただきたい。そして、事実の解明にやっぱり近づいている、ああ、真実を明らかにする姿勢や構えというものを国民の皆さんが感じら

れるような、そのような答弁ややり取り、あるいは今後の対応というものを是非お願いをしたいというふうに思うんです。

そこで、一点です。線引きについて。

この線引きについては、この間の答弁の中で、異動前後における業務の円滑化のためにボランティアとして作成をされている、さらに、再就職の検討に一般に必要と考えられる生年月日や経歴等の重要な情報は記載されていない、作成者はあっせん目的に作成していない、このことが繰り返し答弁をされています。

ただ、先ほどもお話ししましたように、線引きは長年にわたって作成をされてきた。長年にわたって作成されてきた線引きをずうっと持っている人は、例えば鬼木誠がどのような形で異動していったかというのは分かるわけですよ。さらには、入庁年月日であるとか生年月日というのは別なところからも入手可能な情報ではないかというふうに思っています。

また、質問の中では、あっせんが目的ではなかったとしても、あっせんに利用される可能性もあるじゃないか、そのような指摘もなされている。やっぱり、この間の答弁、僕は厳しいし苦しいと思うんです。

そこで、この線引きについて、今後の対応として、外部への送付及び発令前の送付を禁止するとか、退職者が分かる情報は載せないとかいうことの指示をなさったということでございますけれども、業務でもない、ボランティアが作成したものだというなら、もう今後一切作らないということをお決めになったらどうだろうか。作らないし作らせない、そのようなことを是非お決めになっていただきたいと思うんです。異動前後の業務の円滑化ということについては、この線引きなくても僕はできると思います。

したがって、いろんな工夫を検討いただくことで、このあっせんに利用され得るかもしれない、あるいは国民の皆さんに疑念を持たれているこの資料については、今後一切省としては作らないということをお決めをいただけないか。ボランティアで作成担当していた職員も助かると思います。そして、線引きの在り方について調査をして改革をしていく、この作業も必要なくなります。

この点について、作らない、作らせない、この点について、大臣の御所見、いただきたいと思えます。

**○齊藤鉄夫 国土交通大臣** 今回の事案に関しまして、国土交通省として国民の信頼を揺るがすような事態になったということにつきましては深く反省をしておりますし、鬼木先生の御指摘、また前回のこの委員会における御指摘を踏まえ、今、信頼回復に向けて全力で取り組んでおります。また、それをスタートさせたところでございます。

その上で、線引きについての鬼木委員の御指摘でございますが、今回のいわゆる線引きの送付は、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。この点につきましては、裁判官経験を有する弁護士に確認し、同様の見解を得ているところでございます。

一方で、現役職員の異動情報が、本人への通知後ではあるものの、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。

異動情報の管理を徹底するため、線引きについては、外部への送付及び発令前の送付は一切禁止するとともに、退職者が分かる情報は載せないこととするなど、是正を指示したところでございます。また、情報管理の観点から、省全体において、外部アドレスの存在をチェックさせ、宛先が不明であったり不適切なものは即座に削除させることといたしました。今申し上げたことにつきましては速やかに実行してまいりたいと、このように考えております。

**○鬼木誠** その答弁は先週も聞いたんです。作る、作らないということについてどうお考えかというのをお聞きをしたつもりです。もう線引きは作らせない、作らないということで、一旦この課題について整理をするということについてのお考えをお聞きをしたい。

もう一度答弁をお願いします。

**○斉藤鉄夫 国土交通大臣** 線引きにつきましては、異動の円滑化、業務の円滑化を目的に作られているものと、このように思っております。線引きそのものが非常に問題であるとは、私、また規制違反等の法律に触れるものであるとは思っておりません。

そういう意味で、今後、どのように異動を円滑化させるかということについては今後検討させていただきたいと思っておりますけれども、この線引きそのものをもうなくすということを今ここで私が言うということは、政府全体にも関わることでもございますし、控えさせていただきたいと思っております。

**○蓮舫 国土交通委員長** 大臣、線引きは続けて、ボランティアから業務にするということでしょうか。大臣、斉藤国土交通大臣、委員長から一言、確認させていただきます。

**○斉藤鉄夫 国土交通大臣** 線引きの在り方についてきちんと、これからどういう形で異動時の引継ぎ等についての円滑化を行うか、検討させていただきたいと思っております。

**○鬼木誠** ここでもう時間余り使いたくないんですね。線引きについて即断できない、作らないあるいは作らせないということを即断できない、ここがやっぱり不信を膨らませているというふうに私は思うんです。簡単に即断できるはずなんです。

これだけ大きな課題が問題になって、線引きという文書そのものに対する国

民の皆さんの不信が募っている、そしてそのことが天下りあっせんに利用、活用されたのではないかということまで疑惑や疑念が広がっている。だったら、国交省として、しっかりこの線引きという文書について、そのような疑念を払拭をするためにも今後一切作りませんと、業務の円滑、異動の前後の業務の円滑化に向けては様々な工夫ができます、そのことによって職員の皆さんに御苦労いただくかもしれないけれども、その疑惑、疑念を抱く文書については今後一切作らないということをもまず宣言してこそ、まずしてこそ、疑惑に対する、あるいは信頼回復に対する国交省の姿勢というものが国民の皆さんに明らかになるというふうに私は思います。

改めてそのことをしっかりお受け止めをいただきたいというふうに思いますし、先ほど委員長からもありましたけれども、業務の円滑化に必要なものなら、行政文書として、業務として今後その内容あるいは取扱いについて定める、そのようなことも含めて御判断いただければというふうに思いますし、行政文書であれば当然私どもにも情報提供はいただけるというふうに思いますし、うかつに、あるいは安易に外に出すこともないだろうというふうにも思っています。いずれにしても、今日段階での回答、僕は不十分だということを改めてお伝えをしておきたいというふうに思います。

それでは、法案の質問に入らせていただきます。

五月十五日本会議でも登壇をさせていただいて、御質問をさせていただきました。当日、大臣答弁から御答弁いただいたところでございますけれども、なお不明な点、あるいはより詳しく御答弁いただきたいと思う点を中心に幾つかお尋ねをさせていただきたいと思っております。本会議での質問と重複をする中身があるかもしれませんが、御容赦をいただきたいというふうに思います。

まずは、二〇一四年の法改正時の政府答弁、そして実態との乖離といいますかね、そごといいますかね、違いといいますかね、についてでございます。一四年の国会審議で、期間延長して確保した財源は更新事業のみに充てるというような答弁があった。ただ、実際には、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るということについて質問をさせていただきました。本会議では、地方自治体の提案を踏まえ、有識者委員会で議論をいただき、ネットワークの強化などを推進をしたと、また、有識者委員会の議論や追加事業を含む事業許可内容については公表をしていると、そのような答弁がなされていたところでございます。

ただ、私自身は、やっぱりこれ何となく不誠実だというふうに思うんです。法案審議の際には、料金負担分で生じる財源の用途というもののある程度更新というようなことで必要だというふうに言っていた、期間延長を図る上の前提がそれだというような説明があっていた、国民の皆さんも、あっ、そのためなら仕

方がないねというふうに御判断なさった方もいらっしゃる。ただ、法案が通ってしまうと、いや、実際には使い方、こんなことにも使いましたよというようなことになっていくということになれば、自治体からの提案があった、有識者会議の議論があったというふうには思いますけれども、国会答弁と離れた実態になっていくことについて、国民の皆さんにしっかりした説明がなされたのかということについては、まだまだやはり疑問があるというふうに思います。

免罪符にはならない、いわゆる国会答弁と乖離が生じる、そごが生じることの免罪符に有識者会議の議論や自治体からの提案はならないというふうに思いますし、国会審議や国会での答弁を軽んじているという批判が起こるのではないということも思っています。

その点について本会議の中では十分な言及がなかったというふうに考えているところをございまして、この点も含めまして、改めて新規建設を行った、いわゆる更新事業以外のことにこの費用を使ったということに対する御見解、お尋ねをしたいと思います。

**○斉藤鉄夫 国土交通大臣** 本会議の答弁では、少し舌足らずといいたいでしょうか、本会議の答弁って短くしなきゃいけないということもございまして、説明不足のところがあったと思いますので、ちょっと今回きちっと御答弁させていただきたいと思います。

前回の法改正におきましては、債務を確実に返済するという方針を堅持しつつ、その時点で明らかとなった更新事業を確実に実施するため、料金徴収期限を十五年間延長したところをございます。その際、新設、改築に係る債務については、民営化の趣旨を踏まえて、引き続き二〇五〇年、令和三十二年までに返済する方針は堅持すること、また二〇五〇年、令和三十二年以降の料金収入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趣旨の答弁があったと認識しております。今おっしゃるとおりでございます。

その後、阪神高速において、二〇一七年、平成二十九年の近畿圏の新たな高速道路料金の導入時に、地方自治体から、追加的な料金負担分などについてはネットワーク整備に充当すべきとの意見をいただきました。

また、二〇一六年、平成二十八年の熊本地震を始めとした災害の頻発化、激甚化を踏まえた高速道路の機能強化を求める社会的要請の高まりから、NEXCOにおいて、令和二年に地方自治体から、二〇五〇年、令和三十二年以降の料金収入の一部をネットワーク強化に活用すべきとの意見をいただいたところをございます。

これらの地方自治体の意見を踏まえて国土幹線道路部会で御議論いただいた結果、受益のある世代間の負担の公平性などの観点から、二〇五〇年、令和三十二年以降の料金収入について、更新事業を優先した上でその一部を追加事業に

充当することといたしました。

このようなことから、二〇五〇年、令和三十二年以降の料金収入を更新事業のみに充当するという方針につきましては、新たな料金の導入や災害の頻発化、激甚化による社会的要請の高まりを踏まえ変更したものでございまして、適切な対応であったと認識しております。

一方、債務の確実な返済や更新事業の確実な実施という方針については今般の改正法案においても引き継がれていると認識しており、矛盾しているものではないと、このように理解しております。

**○鬼木誠** 適切な対応かどうかを判断するのは、僕はやっぱり国民の皆さんだと思います。一四年当時の国会審議での議論状況を踏まえて、おっしゃっていただいたような新たな需要であるとか新たな要請というものを勘案をして判断をなさるといふことについて、先ほども言いました、国民の皆さんに十分な事前の説明があった上でその対応が適切かどうかというようなことを審議、議論する場面を持つことができなかつたというのは事実だと思うんです。そこに対してやっぱり不信がある、あるいは疑念があるというようなことについては、是非受け止めをいただきたいというふうに思っています。

その上で、今回の法改正について、期間延長の目的については更新、進化とされていて、新規建設、ここも余り含まれていないですよ。その認識でいいのかどうか。衆議院の国土交通委員会においてもこれ質疑がなされていますけれども、何となく明快な答弁になっていないように思います。

新規建設については今回の期間延長に伴って行うあるいは行わないということについて、分かりやすく御説明いただければと思います。

**○丹羽克彦 国土交通省道路局長** お答え申し上げます。

二〇一四年の高速道路の料金徴収期間が十五年延長されたところでございますが、その後の点検強化などによりまして重大損傷の発見が相次いだため、更新事業を行うことは喫緊の課題でございます。

また、国土強靱化などの社会的要請を踏まえまして、交通事故が集中する区間、また災害時の通行止めリスクが高い区間の四車線化、また耐震補強などの高速道路の機能向上を実現するための進化する事業を行うことも必要でございます。

このため、今般の改正法案につきましては、更新事業の財源を優先して確保した上で、必要性の高い進化する事業を順次実施できるよう料金徴収期間を延長することとしたものでございます。

御指摘のネットワーク整備につきましては、渋滞緩和、災害時の人流、物流の確保など、高速道路の機能向上を実現することを目的としているため、進化する事業に概念としては含まれ得るものと認識しております。

なお、ネットワークのこの新規整備に当たりましては、個別の事業箇所ごとに

地元の自治体の費用負担の意思、また客観的な事業評価などで判断されるものでございまして、その手続の中で必要性や財源などが検討されることとなります。

○鬼木誠 ネットワークについてはいわゆる進化事業の中に含まれる、一般的に新規建設というふうに見えるものであってもネットワーク推進に係る進化事業なんだというようなことでの御答弁なんですかね。もう一度お願いします。

○丹羽克彦 国土交通省道路局長 お答え申し上げます。

ネットワーク整備については、概念としてはこの進化事業に含まれる概念だというふうに思っております。

○鬼木誠 このそごですよね。新規建設という、いわゆるネットワーク整備ということについて新規建設ではないのかと、あるいはネットワーク整備というのは進化事業なんだと、ここでやっぱり少し僕は受け止めの擦れ違いが出てきているように思いますし、国民の皆さんに分かりにくいというふうに思いますので、言葉の問題ということではないんですけども、少しそういうそごについて今後やっぱりより丁寧に説明をしていくというようなことが姿勢として必要ではないかというようなことについては是非お伝えをしておきたいというふうに思いますし、それが、先ほど言ったように、国会での審議というのが一体どうなっているのかというような疑念や疑問を抱くことにもつながっている、あるいは国会の答弁ってそんなに軽いものなのというような国民の皆さんの受け止めにもつながっている、そのことも重ねて指摘をしておきたいというふうに思います。

次に、更新事業、更新以外の追加事業の関係、今回回答いただいた部分でございますし、事業費の大きいものとして、NEXCOにおいては七千六百億円を東京外環道の新設事業に充当したというのが、これ本会議の答弁の中で御発信いただいた、御答弁いただいたものでございます。総額をしてみますと、全国路線網の場合は、最新の協定に基づく高速道路機構の債務引受額ベースでは、更新事業が四兆六千六百億円、そして追加事業が三兆二千五百億円という、本来の目的である更新事業と追加事業にそこまで大きな差がないといえますかね、かなり近接した数字になっているというのがこの間の実態ではないかというふうに思っています。

当初の想定より更新事業費というものは増加をしていっている、更新事業はずうっとあるんだけど、追加事業を行う財源というのはやっぱりその中から捻出をしてきている、ここもやっぱり分かりにくいと思うんです。まず更新だろうというふうに、二〇一四年の法改正時の議論からするとそう受け止める方たくさんいらっしゃると思う。まず更新で、一定更新の目途が立っていく中で追加的な事業というのがなされるということなら分かるし、あるいはその説明

というのを十分なされる必要があるというふうに思うんですけれども、そこら辺がやっぱり分かりにくいなというふうに思っています。

そこで、先ほども少しお話あったところですが、この十五年延長した追加的な料金負担分の使い方についてどのような議論がなされてきたのか、その経過や内容について、有識者委員会での議論というのもありましたけれども、その内容等についても少し具体的に教えていただければと。そして、具体の追加事業については最終的に誰がどのような基準に基づいてその妥当性を判断をされて決定をしてきたのか、この点についてもお聞かせいただきたいと思えます。

**○丹羽克彦 国土交通省道路局長** お答え申し上げます。

二〇一四年の法改正において、更新事業の財源を確保するため、高速道路の料金徴収期間を十五年延長いたしました。その後、近畿圏の新たな高速道路料金の検討に際しまして、二〇一六年三月から国土幹線道路部会二回開催いたしまして、大阪府などの地方自治体にヒアリングなどを行ったところ、料金設定の見直し、また料金徴収期限までの料金収入の活用により整備財源を確保すべきという意見がございました。

さらに、二〇一六年の十二月には、近畿圏の五つの自治体、大阪府、兵庫県、大阪市、堺市、神戸市から、料金徴収期限までの追加的な料金負担分については負担の公平性を考慮し、大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部のネットワーク整備のためにも充当すべきという提案をいただいたところでございます。

この御提案を踏まえまして、二〇一六年の十二月の国土幹線道路部会の基本方針におきまして、有識者より、受益のある世代間の公平な負担や追加的な料金負担の軽減の観点から、新規建設の債務償還のため、料金徴収期限までの追加的な料金負担分を活用することを検討することとの御意見をいただいたところでございます。

これを踏まえまして、二〇一七年の三月の阪神高速に関する事業許可におきまして、料金徴収期限の延長により生じる財源の一部を大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部のネットワーク整備に活用しているところでございます。

その後、二〇二〇年八月から国土幹線道路部会二回開催いたしまして、東京都などの地方公共団体からヒアリングを行ったところ、四車線化などの整備に料金徴収期限までの料金収入を活用すべき、また建設債務の償還期間の延伸などの検討が必要という御意見がございました。

この御提案を踏まえまして、二〇二〇年九月の国土幹線道路部会の中間取りまとめにおきまして、受益のある世代間の公平な負担、また追加的な料金負担の軽減の観点から、料金徴収期限までの追加的な料金負担分を限定的に活用することを検討すべきであるとの意見をいただいているところでございます。

これらを踏まえまして、受益のある世代間の公平の、負担の公平性、また追加

的な料金負担の軽減の観点で合理的であると考えられることから、二〇二〇年十月のNEXCOにおける事業許可などにおきまして、料金徴収期限の延長により生じる財源を更新に優先して充当した上で、その一部を四車線化事業、また東京外環事業の事業費増などに活用しているところでございます。

**○鬼木誠** 様々な自治体からの要請がある、意見がある。恐らく、それぞれの自治体、おっしゃっていただいたような事実だけではなくて、いろんな自治体がいちんなお気持ちを持っていらっしゃる、要請も持っていらっしゃる。それが寄せられてきて、先ほども言いましたけれども、多くの要請がある中で、どのような基準でその要請についての合理的な判断といたしますか、妥当性の判断といたしますか、そこを決定をしていくのかというようなことについても、やはり国民の皆さんからなかなか見えにくいということになっている。しかも、決定以降も、そのことについての追加的な説明がなかなかされない、あるいは聞く機会がないというようなこともある。是非、そういう見えにくい事業になっていること、あるいはどう使われているのかが分かりにくいということについても是非声として受け止めていただいて、合理的、妥当的、妥当性というようなことを十分に踏まえた上で説明責任をどう果たしていくのかというようなことについても御検討いただければというふうに思います。

済みません、ちょっと時間の関係で一問飛ばさせていただきますして、更新、進化の関係で、順次繰延べ可能になっているよねという点について少しお話をさせていただきますというふうに思います。

先ほど来、国土幹線道路部会のお話をいただいているところでございますけれども、料金徴収の期間について、債務返済計画を策定をした上で、その期間において料金徴収を継続することについての検討も必要だというようなことが発信を、委員会の中で発信をされている。この点、法案では、更新、進化から新たな事業を協定に追加する場合には、当該協定の締結変更の時点で既存債務に新たな事業の債務を加えたものを当該協定の締結変更の日から五十年以内に設定する貸付期間内に償還することとなっている、その期間が二一五年九月三十日。

本会議でも、この点、御質問をさせていただいて、順次期間の繰延べができるというのは現行よりもかなり緩いのではないかなというようなことをお尋ねをさせていただきました。期間内であれば順次繰延べ可能ということになれば、事業規模というのが膨らまずということが容易にできるんじゃないか、そして、それは全体的なコスト増にもつながっていくことになるのではないかな、さらには、当初の事業計画や償還計画、そしてその妥当性の判断というものについても意味が希薄化するのではないかなというような疑問や疑念を持っています。

そして、何より、一四年法改正時の附帯決議、特定更新等工事を追加する場合

には、コスト削減に努めるとともに、大規模修繕については、その内容を精査し、安易な将来世代への負担の先送りをしないようにすること、あるいは、高速道路の利用の実態の把握に努め、その債務償還状況に応じて償還の繰上げに努めることと、このような内容と大きく異なるのではないかというふうにも捉えているところがございますけれども、この点について御見解お聞かせいただきたいと思っております。

**○齊藤鉄夫 国土交通大臣** 前回、平成二十六年の法改正では、料金徴収期限を十五年延長いたしました。その際、参議院におきまして、安易な将来世代への負担を先送りしないようにすること、債務償還状況に応じて償還の繰上げに努めることなどの附帯決議が付されたところがございます。

その後、開始した法定点検におきまして、新技術も活用しつつ、より詳細な点検を行ったことで、新たに更新が必要な箇所が判明をいたしました。この更新需要などに必要な財源確保策につきましては、有識者により構成される国土幹線道路部会において議論され、令和三年八月に中間答申を取りまとめていただいたところがございます。

この中間答申を踏まえ、具体の財源確保策を検討し、更新により将来世代も受益することなどを踏まえ、料金徴収期間の延長によって財源を確保することが適切と判断した上で、改めて今般の改正法案を今国会に提出し、御審議いただいているところがございます。

このようなことから、安易に将来世代への負担の先送りや債務返済時期を延長するものではないと、このように認識しております。

**○鬼木誠** 安易かどうかということについては、これからの妥当性、納得性というところが国民の皆さんにどう受け止められるかということにも関わってくるだろうというふうに思いますので、今の回答で私は納得はできないんですけれどもということをお伝えをしておきたいというふうに思います。

ちょっと時間がなくなってまいりましたので、次に進化事業についてお尋ねをしたいと思います。

これまでの今日の御質疑の中でも、進化事業について、例えば中間答申においては、今後集中的に取り組むべき施策として暫定二車線区間の四車線化、耐震補強、EV充電器、水素ステーションの設置、環状道路のネットワーク機能の強化などなど、進化事業の例示がされている。これって性質が異なるんですよね。更新事業って危ないところからやっていくという優先順位が付きやすいと思うんですけれども、進化事業と性質が異なるので、どの事業を優先していくのかということについて判断するのが難しいと思うんです。

客観的あるいは透明性のある事業評価というものの仕組み、あるいは検証可能な費用対効果等の判断基準、あるいは第三者チェックであるとか国民の声を

聞くプロセス、この関係について、いわゆる納得性の高い優先順位の決定の在り方について今段階どうお考えか、お聞かせください。

**○齊藤鉄夫 国土交通大臣** 進化事業の優先の付け方、透明化ということで、大変大事な点だと思います。

これまで高速道路の四車線化に着手する際には、渋滞状況などの客観的な事実や指標を基に有識者委員会で必要性や優先順位について御審議いただくとともに、追加事業を含む事業許可の情報を高速道路会社のホームページで公表してまいりました。また、高速道路会社では、窓口への問合せやアンケートなどによって高速道路利用者などの意見を把握し、それを踏まえ、逆走対策など必要な機能強化を行っているところでございます。

今後、四車線化などの進化事業を追加する際には、これまでと同様に高速道路会社と連携して客観性や透明性を確保するものと考えておまして、事業許可時においても追加される事業の内容が適切なものかどうか個別事業ごとに確認してまいりたいと、このように思っております。

**○鬼木誠** 繰り返しになりますけれども、やっぱり客観性、透明性、妥当性ということがしっかり判断できるような仕組みの構築に向けて、引き続き御努力をいただきたいというふうに思います。

時間がありませんので、最後の質問に移らせていただきます。

これまでのやり取りの中でも、足立委員や森屋委員とのやり取りの中でも、無料開放の関係についてのお尋ねがございました。私も、もうこの無料開放という考え方について、改めて、根本的なあるいは抜本的な議論、整理が必要ではないかというふうに考えているところでございます。

これも先ほど来御紹介があっていますが、二十三日の参考人質疑の中では、敬愛大学根本教授の方から、二〇三五年から二一五年までの間、年間八百億円ぐらいの更新費用が必要ではないかというようなお話がされました。国土幹線道路部会の中間答申では、将来、高速道路は無料になるという説明に不信感が高まっている、これ森屋委員も御指摘いただきましたけれども、そのような指摘がなされている。さらには、債務完済後も、維持管理等について必要となる費用については、引き続き利用者負担を基本とすることを明確にすべき、このような指摘もある。これ、永久有料化を示唆したものというふうに私自身は読み取りました。

この点について、改めて大臣としてのお受け止めというものをお聞きをしたい。そして、今後この課題について、先ほども御答弁をいただいたところでございますけれども、行うとすれば、どのように、いつまでにこの検討をお進めになるつもりなのか、今お考えがあればお聞かせをいただきたい。そして最後に、利用者負担の考え方、もう利用者負担の抑制というのは、やっぱり観点必要だと思います。その点についてのお考えについても併せてお聞かせをいただければと

思います。

**○齊藤鉄夫 国土交通大臣** 先ほど森屋委員の御質問にもお答えいたしました。いろいろなこの道路の負担の在り方については考え方があろうかと思えます。

今回の法案は、私も議論をいたしましたけれども、国土交通大臣として私決断し、これまでの枠組み、すなわち建設時のコストを有料で債務を完済した後には道路の原則に従って無料公開にすると、こういう原則に立った法案。そして、その進化、あっ、進化ではない、更新等について、必要なものについては、その必要な額を明確にして、これだけの額が必要だからここまで料金を徴収させていただきますということを明確にして、コストと負担のバランスを取って行う。そして、原則は、天下の公道、無料という原則を保ちながらやるということにさせていただいたわけですが。

で、先ほども答弁いたしましたけれども、いろいろな考え方がございます。五年後にこの法案の見直しをすることになっておりまして、それに向けて、有識者会議等、また幅広く国民の皆様としっかり議論をしながら、今後の高速道路料金の在り方について議論をしてまいりたいと、このように思っております。

**○鬼木誠** 更新、進化については、これからも必要だということであれば、どこかで費用捻出をしていかなければならないということだと思います。その意味で、先の大臣にその責任を、判断を送るのではなくて、是非、齊藤大臣の前向きな姿勢と、この法案の改正と併せてその議論に踏み込んでいくというような構えや姿勢、お見せいただければと思いますので、そのことを申し添えて、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございました。