

発言表

国土交通委員会

白石洋一君（立憲）

齋藤 国土交通大臣

政府参考人

国土交通省

黒田 国土政策局長

丹羽 道路局長

〃

◇この議事速報(未定稿)は、審議の参考に供するた  
めの未定稿版で、一般への公開用ではありません。  
◇後刻速記録を調査して処置することとされた発  
言、理事会で協議することとされた発言等は、原  
発言のまま掲載しています。  
◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますの  
で、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と  
受け取られることのないようお願いいたします。

○長坂委員長 次に、白石洋一君。  
○白石委員 白石洋一です。

今日は、愛媛県と広島県を結んでいる西瀬戸大橋、いわゆるしまなみ海道の通行料について質問したいと思います。

このしまなみ海道ですけれども、一九九九年五月に開通した。それをもって、それまで離島であった大三島、伯方島、大島、そして広島側の向島、生口島、因島、離島から解除されました。

その後、愛媛県側でいえば、その三島にあった村もそうですし、町が、これが旧今治市と合併して、そして陸地部と一緒になったんですね。それは広島県も同じで、尾道にそれぞれの島が合併して、一緒に市になったという事情があります。

そして、合併した後、これは二〇〇五年ですけれども、どんどん行政サービスが陸地部から提供を受けるということになって、更には、生活面でも、例えば病院だとか学校だとかあるいは買物だとかの陸地部への依存がどんどん進んでいっているんですね。

### 1. 本四高速における「平日朝夕割引」の「通勤バス」への移行の見通しは？

そんな中で、やはり、その島にお住まいの方々の生活としては、これだけ行政サービスだけではないいろいろな生活面で陸地部への依存が進んでいたら、過去の離島と同じじゃないか、隔絶性があるんじゃないか、料金次第によっては、やはり隔絶性、条件の不利性というのが残っているんじゃないかという声が非常に強いですね。

そんな中で、これをどうしたら解決できるのか、斉藤大臣にも過去質問したことがありますけれども、そんな中で、国土交通省が平日朝夕割引の見直しをしようじゃないかということが報道されました。平日朝夕割引を通勤バスに移行する、これは、私、今回のしまなみ海道の通行料金に使えるんじゃないかなというふうに思うわけでありまして、まず、この移行の見通しについて、政府の概要説明をお願いします。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。  
現在、NEXCが管理いたします地方部の高速道路では、並行する一般道の混雑緩和のため、平日の朝六時から九時、また、夕方の十七時から二十時に多頻度利用する車両を対象に、料金を割引する平日朝夕割引を適用しているところでございます。

このような中、昨今、時間帯にとられない多様な働き方が広がっていることから、通勤バスとして、利用者が事前に登録した区間の通行を、時間帯や曜日を限定せずに、最大五割引きとする試行を昨年の四月から石川県で開始いたしました。今年、四月からはこの試行箇所を北海道、新潟、山梨、香川、長崎に拡大し、石川県を含めた全国

六か所で実施をしているところでございます。この取組では、高速道路を利用する時間帯の分散、また利用回数増加などの効果が見られておりまして、移動時間の短縮などによって、経済活動の生産性の向上につながることを期待されているところでございます。

今後の通勤バスの効果の検証を行った上で、平日朝夕割引代えて、令和八年度より本格展開することを目指しているところでございます。

○白石委員 平日朝夕割引、やっているのを随分拡充するという事です。

今の制度というのは、事前登録は必要ないんですけれども、この通勤バスについては、事前に指定した区間、そこに登録しないといけないんです。

私は思うに、この登録の対象として、当然本四架橋も含まれるというふうに考えるんですけれども、いかがでしょうか。

○丹羽政府参考人 これから、令和八年度の本格実施に向けてこの路線を対象とするかということについては、今後検討していくこととなります。  
○白石委員 これは是非含めていただきたい。斉藤大臣、ここは大事なところですから。

それともう一つ、今の平日朝夕割引、NEXCは、つまり、本体部分のところは、五回から九回までは三割引き、そして十回以上、これは月当たりですけれども、使ったら五割引きとなるのに対して、本四のところは一割引きでどまっています。

これは、通勤バスになる、本四も対象としてい

**2. 本四高速において「平日朝夕割引」や「通勤パス」のしまなみ海道の通行料金の割引率を、1割超にすることを求めるが如何？**

ただきたいんですけれども、本四も対象になった場合、この一割引きでどまるというのは、これは低過ぎると思うんですよ、やはりほかのところは三割さらには五割ということですから。ここはやはり一割というのを見直していただかないといけないんですけども、いかがでしょうか。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

しまなみ海道の本四高速の料金水準につきましては、高速道路ネットワークをより一層有効活用するために、平成二十六年の四月から十年間、全国のため、平成二十六年の四月から十年間、全国的に料金収入、これを充てながら引下げ措置を実施してきておりました。今年の四月から更に十年間これを継続するということになっております。

委員御指摘のこの本四高速の平日朝夕割引については、先ほど御説明いたしました引下げ措置前の通行料金から、これの最大五〇%割引になっていくところがございます。これを更に拡充するというところについては、新たな財源の確保、また、公平性の観点、他の交通機関への影響などを考慮する必要がありますことから、慎重な検討が必要だということふうに考えております。

○白石委員 大臣に質問ですけれども、こうやって、国交省の道路局というのは、道路行政の観点からいろいろお話をされるわけです。しかし、私、一番最初に申し上げたように、架橋はされた、島が繋がって離島から外された、しかし、その料金次第によつては隔絶性というのが残っているわけですね。ましてや、その後陸地部と合併した、広島側もそうです、尾道側もそうです、そのことによつて行政サービスが依存され、そして、やはり

一つの島当たり五千人、六千人の人口になつてきたら、やはりどうしても陸地部に依存せざるを得ないですよ。そこに対して道路行政として手を差し伸べる。

もうこれは、離島はちよつと置いておいて、社会政策として、さっき言った、渋滞緩和のためにとかというんじゃないで、こういったところで生活している人のために、ETCを使って技術が進んできている、ETCを使って割引制度を拡充する、こういうふうにするべきだと思うんですけども、斉藤大臣、いかがでしょうか。

○斉藤（鉄）国務大臣 まず初めに、今度新しく通勤パス制度にします。それも是非しまなみ海道も対象にすべきだという御質問がございましたけれども、今後検討するということでしたけれども、当然これまでもいわゆる平日朝夕割引が適用されているわけございまして、当然それが通勤パスになるので、これは当然しまなみ海道も対象になるんだらうと、私、個人的には思っております。

その上で、今の、もう少しこれを新しい技術を使って下げるべきではないかという御主張でございますけれども、高速道路料金につきましては、観光振興や沿道環境の改善など、政策課題の解決のための割引を導入しております。

高齢者や妊産婦、子育て世帯などの一部島民に限定した割引のように、地域において独自に取り組む料金割引については原則として地方自治体の負担の上で実施していただくことが基本であると認識しております。例えば、現在、愛媛県今治市においては、島嶼部に在住の子供を持つ世帯な

**3. 今治市が県助成を得て行っている妊産婦など保健医療、子ども世帯、障がい者通所の支援など社会的弱者への支援を、ETCカードを使つての「通勤パス」制度においてを行うことを求めるが如何？**

どこに対して保健医療の受診などに要する通行料金の助成を今治市が行っていると承知しております。いずれにいたしましても、高速道路料金の在り方については、引き続き、地域の方々の意見なども踏まえつつ、不断の検討を進めてまいります。

○白石委員 先ほどおっしゃった、高速道路網は高速道路網で、そして地域の政策課題についてはその地域で。今治市とかもやっています、恐らく尾道市もやっているんじゃないでしょうか。でも、この制度というのはどういふものかというところ、本間に予算も限られていますし、島の通行料金のレシートを取つておいて、それを集めて、それで後から、自分はそういう例えば妊産婦でありますよとか、あるいは子供を持つ世帯でありますよという証明等のコピーと、そして申請書を持って支所だとか、あるいは市役所に行かないといけないんですよ。とても煩瑣な、面倒な手続でもって小さな予算でやっているんです。それじゃ駄目だということが私のこの趣旨です。

これだけETCの制度は技術が進んでいるんですから、ETCでもってそれをやっていく。もし地方からある程度拠出してほしいということであれば、やると思いません、断言できませんけれども、それぐらいETCでもってこういった社会的弱者、政策課題を解決するためにこの高速道路網というのを使えるんじゃないかということをお願いいたします。大臣、いかがですか。

○斉藤（鉄）国務大臣 いろいろ技術が発達してくればいろいろなことができるかと思えます。ただ、ETCで、今カードですと、例えば、その

個人を限定するというわけにはなかなかいきません。そのカードを使っていろいろな人が通行できるわけでございますので、そういう意味では、技術的にもなかなか難しいところがあるという認識はございます。

その上で、先ほど申し上げましたようなその地域のいろいろな課題、特に社会福祉的な側面につきましては、その地域の福祉政策との関係もございまして、全国一律に国土交通省若しくは道路会社で手を打つべきものというものはなじまないのでは、そういう面もあるのではないかと、このように思います。

○白石委員 おっしゃるとおり不正対策は必要です。もうこれは、社会的弱者、政策課題ということであれば不正対策も同時に講じないといけないと思いますけれども、それも講じた上で、このETCという技術を使って、そこにある程度地方からの負担も公平性の観点から必要だということであれば、それも講じた上で、まさにこれは島民割引と同じなんです。島民割引というのは、離島で、そしてそのインターチェンジで一般の車両が出入りできないところについては島民割引。そこは、本四が三五%、そして地域、地方自治体が四五%、そして利用者さんが二割、これでやっているわけです。これと同じようなことができるんじゃないかだというふうに思いますので、是非この技術開発、不正対策も講じた上でやっていただきたい。これは一歩進んだところで、それよりも一番最初にやってほしいのは、まずこの通勤パスが本四も適用され、さらに、その割引率が一割だけじゃ

なくてももっと更に、これはほかのところは五割ですから、五割に近い形でやるべきだ、これは回数だけですから不正対策とか別に問題ないので、これをまず大臣、やっていただきたいということをお願いしたいと思います。この点、いかがですか。

○齊藤（鉄） 国務大臣 この点に関しましては、先ほど丹羽局長から答弁申し上げましたとおり、元々しまなみ海道区間は本来の料金から大幅に割引がされておりまして。今回のこの朝夕割引もその本来の料金から五割の割引ということで、それが結果的にその割引引いた額に対しては一割ということになっていて、この割引制度をダブルで使うということがどうということなのかということについても検討しなくてはいけませんけれども、現在のところではそれはなかなか難しい、割引制度を二重に使うというのはなかなか難しいというふうに認識しております。

○白石委員 その面もある程度は分かります。でも、今の五割であっても、ほかのところは、だつて、一キロメートル当たりの料金が高いところも五割適用されているところもあります。

そして、私が言っているのは、こういうふうに行政サービスが陸地部に依存しているところというところであれば、これはやはりしまなみ海道です。ほかのところ、淡路島のところに三市ありますけれども、それは島の中で完結しているわけですね、そこはまた一つの考え方がありまして。特に、やはり行政サービスが陸地部に依存している尾道市、そして今治市、この面については、特

**4. 離島指定から解除されても、合併などの条件不利性から離島に再指定されることを検討すべきでは？**

に配慮、考えを巡らせていただきたいと思えます。そしてもう一つ、質問は、離島指定なんですけれども、先週、離島指定検討部会の報告で、指定解除の基準について決定がされたというふうに聞きました。そのレクも受けたんですけども、その中で、離島地域の指定解除の原則の妥当性、これの検討結果で、③に何を書いているかという、架橋整備による離島特有の条件不利性の解消は、有料橋、無料橋によって実質的な差はなく、両者を区別する必要性は見出し難いという、全く私が今ずっと言っていた話と正反対のような検討結果が記述されているわけですね。有料橋、無料橋によって実質的な差はなく、両者を区別する必要性は見出し難いと。

では、これのバックアップは何なのかということと探してみても特になく、私にいただいたのは、今治市側、旧越智郡のところですけども、それよりも、むしろ、生活利便性のところであれば、自家用車の場合、橋の通行料金が発生することから、まだ離島ではないのかという意識もあるというところとか、あるいは、合併前であれば島が自治体であったが、合併したことで、同じ市民なのに橋の通行料がかかることへの不満がある、こういった記述があるのに、これはヒアリングメモです。からね、そこには真実が書かれているというふうな前提として考えれば、なぜ、こんな記述がある上に、検討結果としては有料、無料で実質的な差はないというようなことになったのか。ここを、政府にお願いします。

○黒田政府参考人 答えいたします。

離島振興対策実施地域の指定解除基準、これは、委員御指摘のところでございますが、令和四年十一月の改正離島振興法の成立に際しまして、附帯決議で、離島と本土等の間の架橋が整備された際には、当該地域の実情に配慮しつつ、離島振興対策実施地域の指定が直ちに解除されることのないよう同地域の指定解除の基準について検討することというふうなことがございます。

この附帯決議を踏まえまして、昨年の五月に、国土審議会の離島振興対策分科会におきまして架橋に伴います指定解除の在り方につきまして離島指定検討部会に検討の付託がされまして、離島指定検討分科会の委員の方々には、架橋後に指定解除された地域、大三島、伯方島、大島も含めまして、赴きましてヒアリングを行うというふうなことをやっていただいたところでございます。

その検討の結果といたしまして、先週の六月十四日開催をされました国土審議会の離島振興対策分科会におきまして報告がなされまして、架橋が行われた場合の指定解除の原則を維持すること、また、指定解除時期の明確化、あと、指定解除の猶予条件の追加ということとを内容とする指定解除基準ということが離島振興対策分科会におきまして決定をいただきました。

原則を維持するということがどうということかと申しますと、やはり離島特有の条件不利性、これは架橋によって解消したというふうに見えるべきではないか。また、真に離島振興が必要な部分というの、やはりそうしたところにつきり支援が行き届くようにすべきである。あと、二つ目の離

島解除基準の明確化、時期の明確化というのは、これは留保条件なんです、直ちに解除するのはなくて、あらかじめ準備期間を考慮して、架橋後の、開通後の翌年度末まで指定を継続をし、翌四月一日付をもって指定解除する旨を指定解除基準に明確化をするとか、あと、猶予条件の追加ということ、例えば、陸上交通が確保されない集落が存在する場合には指定解除を猶予するとか、公共事業が未完の場合には、当該事業の完了まで指定解除を猶予するなどの留保条件をつけながら慎重に手続を取っていくというふうな基準をお決めたこと、ということでございます。

○白石委員 斉藤大臣も、このことについて、昨年の二月二十日の、佐藤公治衆議院議員、広島の代議士からの質問で斉藤大臣は、有料道路の架橋によって指定解除された島々が置かれている状況について、有料道路の負担ということも含めまして、実情を伺いながら、実態把握に努めてまいりたい、こういうふうな回答されているんですね。

私が、実態把握、その島に行つた、声を聞いたら、有料道路の大三島から今治まで片道千五百円ですよ。これが本当に重いんだということしか私は聞かないんですけども、先ほど局長が言っていた、橋が架かったことによつて、そのことは、離島ではないんだということの一点張りなんですけれども、ここを大臣、どのように、広島議員、政治家として見ていらつしやいますでしょうか。

これで最後の質問になります。  
○斉藤（鉄） 国務大臣 私も、対岸の広島県の側でこういうお声をよくお聞きしているところでござ

います。そういうお声も踏まえながら、今回は、国土審議会の離島振興対策分科会で、現地に行つてお声を聞いた上でこういう結論が出ておりますので、それを尊重しながら、しかし、そういうお声にも耳を傾けながら、今後もしっかり見ていかなくはならないと思っております。  
○白石委員 ありがとうございます。よろしくお願ひします。