

発言表

予算委員会第八分科会

白石 洋一 君（立民）

齐藤 鉄夫
国土交通大臣

政府参考人

国土交通省

青

柳

国土政策局長

〃

宇

野

都市局長

〃

村

山

道路局長

〃

浅

輪

港湾局長

1 **しまなみ海道の島民利用料金軽減を！**

◇この議事速報（未定稿）は、正規の会議録が発行されるまでの間、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。

○今村主査代理 これにて鈴木英敬君の質疑は終了いたしました。

次に、白石洋一君。

○白石分科員 四国愛媛県から参りました白石洋一です。

まず、しまなみ海道の通行料金、特に、そこでお住まいの方々の通行料金について質問させていただきます。

ここに島ができて、それはありがたいこと。でも、フェリーの便が減便、なくなったりして、もうここは迂回しようのない生活道路になっているわけですね。そこでお住まいの方々が通勤ばかりか通学や通院に使っている、でも、その通行料金が高いということです。

島の中でも大三島というところが一番大きなところなんですけれども、五千人余りの方がお住まいです。その方が対岸の今治市、本島に行くために、定価で片道二千六百七十円、そしてETCだと平日は千五百四十円。ETCを持っていて

①**馬島の2割料金の他の島への拡大は？**

も、往復三千円かかるわけですね。これがハンデイになってしまつて、だんだん過疎化が進んでしまつている。ついては、島民向けの割引をしていただきたいんですけども。

私、四つ、そのための入口、切り口を申し上げますので、一つずつ大臣にお答えいただきたいんです。

まず、一つ目の切り口としては、馬島というところは、インターチェンジのない島ということで、管理用通路として扱われて、通常の料金の二割、八割引きの料金で行き来できるんですね。しまなみの隣の香川県の瀬戸中央道路、ここにも、三つぐらいの島は同様の割引体系です、ついては管理用通路としての割引を拡大していただけないかというふうに思うんですけども、大臣、いかがでしょうか。

○齊藤国務大臣 しまなみ海道を含む本四高速の料金水準については、国土幹線道路部会の議論や地域からの要望などを踏まえ、利用者にとって利用しやすい料金となるよう、平成二十六年四月より二つの水準に整理しております。

具体的には、島内の陸上部は普通区間、海峽部は海峽部等特別区間に整理され、料金水準は従前よりも引き下げられております。

加えて、しまなみ海道の馬島から今治北インターチェンジまでと、馬島から大島南インターチェンジまでの通行料金については、島民生活の安定や福祉の向上の観点から島民割引を実施しております。

お尋ねの、この島民割引をほかの島にも更に拡大

大する場合には、新たに財源を確保する必要があります。

また、島民以外の一般の利用者が観光や業務目的で利用する場合との公平性についても考慮する必要があります。

したがって、ほかの島への割引の拡大につきましては慎重に検討をする必要があると考えております。

○白石分科員 これを広げていくということも検討していただきたいと思います。

そして、二つ目としては、料金を引き下げたら通行しやすい、だから利用しやすくなって数量が増える。収益、売上げというのは単価掛ける数量ですから、単価を引き下げて、どれぐらい数量が増えるものかということ、社会的にこのしまなみ海道の通行料金についてやってみるといのも一つの方法だと思んですけども、大臣、いかがでしょうか。

○齊藤国務大臣 先ほども申し上げましたように、島民以外の一般の利用者の方々の公平性という観点も非常に重要でございます、慎重に検討する必要があります。

○白石分科員 社会実験というのは、そこで一時期試してみても、それで効果があるんだら続ける、あるいは、ほかの地域でもやってみる、もしそうでなければまた考え直すということ、私はやってみてもいいんじゃないかなというふうに思います。

三つ目としては、特に、この高い通行料金で、ほかに迂回路がないということ、困っているのは、

④離島（離島活性化交付金）の交通支援としての政府の対応は？

③通学等子育てと通院のための通行パス制度の新設は？

通学、そして通院です。通勤は、稼いでいるというところで、まだ我慢できる。でも、子供がいる、複数いる、学校に通う、部活動をする、そういうときの通学、高いと困る。そして、通院、年金生活です。こういった方々については特別にパスをお渡しして割引料金で行き来できるようにするというのも一つ考えられるんじゃないかと思うんですけれども、大臣、いかがでしょうか。

○齊藤国務大臣 繰り返しの答弁になりますが、お尋ねの、利用者の通行の目的が通院や子育て等の目的に限定して割引を実施することにつきましても、新たに財源を確保する必要があると考えております。

また、他の利用者の利用の目的などの公平性を確保していく観点から慎重に検討する必要があると考えております。

○白石分科員 もう一つの切り口というのは、離島活性化交付金。これは、離島の生活一般をお支えする、そこに地域の交通の維持、確保ということもあると思います。

橋がなくなっているとところは離島ではない。でも、このしまなみはたくさん島があつて、一旦フェリーで渡って、渡海船で渡って、しまなみ海道がつながっている島から本島の方に行くという方々がおられるわけですね。そういう方々をサポートするという形で通行料金を引き下げる、交付金を利用するということも考えられるんじゃないかと思うんですけれども、大臣、いかがでしょうか。

○齊藤国務大臣 今白石委員仰せの離島活性化交

付金ですけれども、この離島活性化交付金は、本土と隔絶した離島振興対策実施地域の様々な格差の是正等を図るために、一つに海上輸送費の軽減による戦略産業の育成、観光の推進等による交流の拡大促進、それから安全、安心な定住条件の整備強化などの取組を支援するものでございます。一方、しまなみ海道は離島と本土の格差の原因となるのではなく、本土と隔絶した離島地域の格差の是正を図るための離島活性化交付金の趣旨に鑑みると、これを活用して通行料金の割引を行うことは妥当ではない、このように考えます。

○白石分科員 いろいろな角度を私なりに考えた是非、政府の方でもこの状況を、寄り添っていたら、知恵を出していただきたい。出す機会としては令和五年末に、もう一度この料金を見直すという時期が、二年間ありますので是非寄り添って知恵を出していただきたいというふうにお願ひ申し上げます。

次に、私の地元にある四国中央市、紙の町です。紙ですから、これは非常にかさばるわけですね。それで、重い。それは現在でもそうですし、製品もそうです。そこで、港湾の利用というのが非常に大事です。

そこで、重要港湾として三島川之江港があるんですけれども、ここにたくさんコンテナ貨物が行き来している、そこに対して水深九メートルの岸壁を事業化していただきたいという声が地元から強く上がっております。

それができることによって、今特にコロナによって増加している衛生用品のさばき、それから、

2 重要港湾三島川之江港:水深9mの定期RORO船が着岸・荷役できる耐震岸壁の事業化を！(特に衛生用品増加、RORO船増加、耐震岸壁の必要から)

ローリー船、ロールオン・ロールオフの船、これは貨物専用のフェリーみたいなものですけれども、モーダルシフトということで、全部トラックでやるんじゃないかと、できるだけ船を使っていく、汽船を使っていく、そういうところに合っているんですね。そのローリー船、使われ始めていますけれども、もっと大型のものが着岸できるようにしたいということ。それから、南海トラフ大地震というものがこの数十年のうちには必ずと言っていいぐらい来る、それに備えるという意味でも耐震岸壁が必要です。

それらのことから考えて、重要港湾三島川之江港の水深九メートル岸壁というのを事業化していただきたいんですけれども、大臣、いかがでしょうか。

○齊藤国務大臣 三島川之江港は重要港湾でございます。国土交通省としては、地方の産業を支え、物流効率化に資する港湾の整備については重要な課題であると認識しております。

三島川之江港においては、金子地区において必要な港湾整備を行ってきておりますけれども、ローリー船ターミナルあるいは臨港道路の整備といった今後の港湾整備については、具体的な需要の見通し、それから事業効果等を踏まえて今後検討していく必要がある、このように考えております。○白石分科員 ここは、四国の中でも需要見通しが確実に見通せるというところですね。是非、地元企業にヒアリングをし、事業化に向けて進めていただきたいというふうにも思っております。

次は、同じ四国中央市なんですけれども、ここ

3 国道11号 川之江バイパスの供用にいたるまでの見通しと促進のお願い
（特に途中までできている道を”つなぐ”ことの重要性から）

は紙の町ですから、トラックの行き来が激しいんですね。十一号本道は常に渋滞しています。今、お年寄りの運転が増えていきますから、お年寄りがトラックの行き来、それも、トラックといつても本当に大きなトラックの行き来に交じってしまふと非常に危ないわけですね。それで、今進めているのが十一号バイパスなんですけれども、十一号バイパスは途中までできています。途中までは生活道路として非常に重宝して使っているんですけども、ここがまだできていないんですね、この部分。

大臣、道というのは、何を優先的に造っていくかという、まずつなぐということだと思ふんですよ。新しい領域にどんどん進めていくということよりも、つなぐということだと思ふんですね。その点からして、川之江バイパスというのは非常に優先順位が高いんじゃないかなと思ふんですけども、大臣、いかがでしょうか。

○齊藤国務大臣 川之江三島バイパスは、四国中央市内の国道十一号の交通渋滞の緩和や交通安全の確保を図るバイパス事業であり、これまで全体延長十・一キロメートルのうち六・五キロメートルが開通しております。

このバイパスを整備することで、重要港湾三島川之江港と松山道の三島川之江インターチェンジ間のアクセスが向上し、周辺の工場から全国へ出荷されるパルプ、紙加工品などの物流の効率化も期待されます。

それから、先ほど白石委員がおっしゃった地域のお年寄りの運転なども安全になるということだ

4 国道11号 新居浜バイパス 新居浜バイパス第1工区の供用までの見通し、予定地住民への配慮と促進を!
（特に、太鼓台祭り巡行と集落の一体性について）

と思います。

それで、未開通区間の四国中央市上分町から同じ市の川之江町の間の延長三・六キロについては、現在、地質調査や道路設計を実施しております。

今後、用地の幅ぐいを設置した後に、地域の皆様の御協力をいただきながら用地の調査を実施してまいります。

引き続き、早期開通を目指してしっかりと国土交通省として取り組んでいきたいと思っております。

○白石分科員 大臣、ありがとうございます。よろしく願います。

そして、同じ十一号なんですけれども、隣の町の新居浜で、ここは、本郷―西喜光地間は二年後に完成するという見通しを出していただきました。感謝申し上げます。そして、あと残るは、つなぐという意味で、残るは光明寺から船木の間です。

今そここのところの調査、設計をやっているところなんですけれども、是非これを進める、促進する、その鍵というのは、地元にお住まいの方々の懸念、そして、できた後の生活のことを配慮してあげることじゃないかなというふうに思ふんです。

具体的には、そこに道ができるという設計をする際に、ここはお祭りというのが非常に盛んです。太鼓台というのを、山車、みこしの大きなやつを市内で巡行するんですけれども、そのときに、道ができたらどこを通るんだろうというところ、下をくぐるのか、どこか、平面交差のところを回るのか、こういったところがちゃんとイメージできるような形にするということは大事です。ずっと

江戸時代から通る道というのは決まっています、それを変更するということは、ここのお住まいの方々にとって非常に大きなことなんです。

それともう一つは、バイパスですから、常に密集地の中を通るといふところがあると思ふんですね。その中には集落があつて、集落は、隣所だけじゃない、親戚、同じ名字の人がたくさん集まっているところもある。そこに道が来て、そこが高架だったりすると、大きな万里の長城みたいなところが集落の中を通るといふことになったら、じゃ、その行き来はどうなるんだ、これまであつた集落としての一体感はどうなるんだ。こういったところを設計にちゃんと取り込んでいくことによつてむしろ事業というのは進む、用地買収が進むというふうに通るんですけれども、大臣、この点はいかがでしょうか。

○齊藤国務大臣 今、白石委員御指摘のあつた新居浜バイパスは、新居浜市内の国道十一号の交通渋滞の緩和や交通安全の確保を図るバイパス事業であり、これまで全体延長九・三キロのうち五・九キロが開通しております。

残り、未開通区間の三・四キロメートルのうち新居浜市西喜光地町から新居浜市本郷一丁目間の延長一・一キロメートルについては、現在、令和六年春頃に暫定二車線で開通を目指して事業を推進しております。

お尋ねの一工区、分かれておりますが、一工区である新居浜市船木から東田間の延長二・三キロメートルでは、現在、用地の幅ぐいの設置や用地買収を進めているところです。

委員御指摘の、地域の特性や文化、一体性、そういうものをよく考慮した設計にしてほしいというところでございますが、今後、説明会等を開催し、地域の皆様の御意見につきまして十分配慮しながら、早期開通を目指してしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

○白石分科員 大臣、是非お願いします。

例えば、これは地域の住民説明会で使われた資料で、平成十六年なんです、そのときには、見通しというのは、さっきまさに挙がっている東田―船木間、これは平成十六年より設計すると。平成十六年だったものが、今、令和四年になつていく。その間、ずっと説明会がなかったらいいんですね。

やはり、説明会を定期的に行つて、そこで住民の思いを酌んで、それを設計に織り込んでいくということのを是非やっていただきたい。それが早期開通につながると思ひますし、やはり住民の方にとっては人生設計もあります、平成十六年にこれを説明されて、それで人生設計を組んだら随分変わってしまったということにもなりますので、是非その点をよろしく願ひします。

次に、高速道路の一時退出実験というものがあると思ひます。これは、インターチェンジを一旦降りて三時間以内に戻つてくるんだつたら初乗り料金がかららないというもので、それによって、例えば私の地元でいえば新宮インターチェンジに霧の森というところがあつて、そこへ行つて買物したり、もちろんトイレとかを使いながら買物したり散策したりして戻つてくるということで、地

5 西条市東予丹原ICを一時退出実験対象とすることはできないか？

域振興、活性化にも寄与しているわけですね。

それで、これはほかの地域にも適用できるんじゃないかなということ、具体的に申し上げます。東予丹原インターチェンジをこの一時退出実験対象とすることはできないのかなと。そこで一旦降りて、近くにはJAが運営している産直市、周ちゃん広場というところがあります。そこに行つて新鮮な野菜を買つて、そしてまたインターチェンジに戻つて自分の目的地に行くことが可能になる、そのことによって地域も活性化されるというふうに思ふんですけれども、いかがでしょうか。

○村山政府参考人 お答えいたします。

高速道路から道の駅への一時退出を可能とする社会実験は、サービスエリアやパーキングエリアまでの距離が長い区間におきまして、ドライバーにトイレなどの休憩の機会を提供することを目的に実施しております。

現在、全国二十三か所の道の駅を対象としまして社会実験を行つております。

具体的には、ETC二・〇車載器を搭載している車両を対象に、サービスエリアやパーキングエリアの間隔がおおむね二十五キロメートル以上の区間を対象とし、区間内にあるインターチェンジの近傍に休憩施設となる道の駅が存在することを条件としております。

また、一時退出から再進入までの時間が三時間以内であり、進行方向を変えない場合に限り、高速道路を降りないで利用した料金のままとしております。

委員が御指摘の西条市の東予丹原インターチェンジの場合、近傍の桜三里パーキングエリアと石鎚山サービスエリアとの間隔が十九キロメートルであり、二十五キロメートル以下となつてございます。また、東予丹原インターチェンジ近傍にあるJA周桑、周ちゃん広場は道の駅として指定されておりません。したがうしまして、現在行つております社会実験の対象には合致していない、このように認識してございます。

○白石分科員 局長、済みません、二十五キロ以内にサービスエリア、パーキングエリアがありますねという話で、でも、さっきおっしゃつた桜三里と石鎚パーキングエリアから三差路に寄つて、しまなみ海道方面に行つたところに東予丹原インターチェンジがあるんですから、この二つに行つていたら東予丹原インターチェンジには行けないんですね。

この点、もし答弁があればお願いします。

○村山政府参考人 御答弁申し上げますのは、一つのインターチェンジがございまして、インターチェンジから近傍のサービスエリアを二つ選びまして、そのサービスエリアの間隔が二十五キロメートル以上であることというのを申し上げます。

また、道の駅が設置されておられませんと社会実験の対象にならないということも御説明を差し上げておりまして、距離要件と、あと施設要件、この二つの要件がある、このように御答弁申し上げた次第であります。

○白石分科員 是非、その道の駅が近くにない

6都市計画道路 壬生川氷見線の事業化の見通しは？

いけないという条件、これを外してみてどうかということも、まさに社会実験でやってみるのも手じゃないかなというふうに思います。そのことによって通行の数が増えたら、そのことによって初乗り料金が徴収できなくても、とにかく利用客が増えることによって取り戻せるんじゃないかなというふうに思いますので、是非御検討をお願いしたいと思います。

最後の質問になりました。都市計画道路壬生川氷見線ですね。

先ほど来申し上げている私の地元というのは、臨海部分に工場が集積していて、特に通勤時というのが渋滞する。通勤というのは、ここは工場で三交代勤務がありますので、朝と夕方だけじゃないですね、三交代勤務の入替えのときに通勤があるということ、渋滞しやすいところです。

そこで、この都市計画道路壬生川氷見線というのがあれば渋滞緩和に相当役立つということが言われて、その事業化というのを検討していただきたいんですけども、この点はいかがでしょうか。

○宇野政府参考人 お答え申し上げます。

都市計画道路壬生川氷見線は、市街地の渋滞解消に寄与するとともに、東予港等のアクセス向上に資する路線と認識しております。

現在、事業主体や事業の着手時期等について愛媛県と西条市との間で調整している状況と伺っております。

まずは両者において協議を進めていただく必要があると認識しております。

○白石分科員 この地域は非常に、工業地域、密集しているところですので、利用される見通しが非常に高いというふうに思いますので、国としても、今は協議を見守るといことなんですけれども、その点も是非配慮していただきたいと思えます。

これで終わります。

○今村主査代理 これにて白石洋一君の質疑は終了いたしました。