

道路関係四公団民営化の基本的枠組みに関する 地方公共団体の意見の概要

国 土 交 通 省

意見照会の概要

意見募集期間 : 平成15年11月28日(金)～12月9日(火)

対 象 : 47都道府県および13政令指定市(合計60自治体)

なお、各地方公共団体から提出された意見の全文については、道路局ホームページ
(<http://www.mlit.go.jp/road/4kou-minei/4kou-minei.html>)において公開しています。

以下の 、 、 …は地方公共団体からの意見を、国土交通省において、いくつかの代表的なカテゴリーに分類したものであり、今後の精査により自治体数は変わりうる。

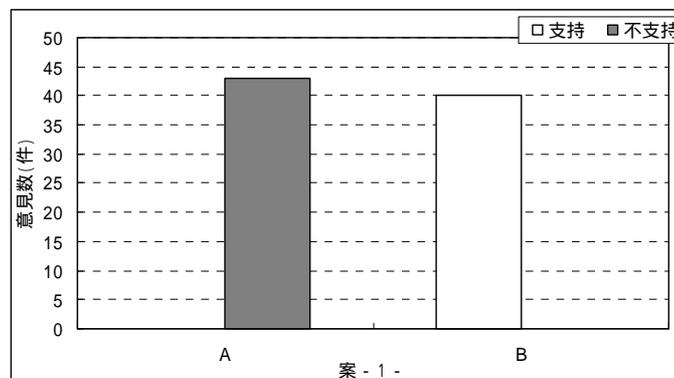
1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

- 機構と会社の設立について異論なし（同旨 34自治体）
- 必要な道路が着実に整備できる制度設計を行うべき（同旨 9自治体）
- 会社の自主的経営は担保しつつ、建設・管理には国が関与できる仕組みとすべき（同旨 5自治体）
- 効率的な事業執行が可能な体制とすべき（同旨 4自治体）
- 債務の確実な返済、新会社の自主性を考慮し、業務を明確にすべき（同旨 2自治体）
- その他（8自治体）

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

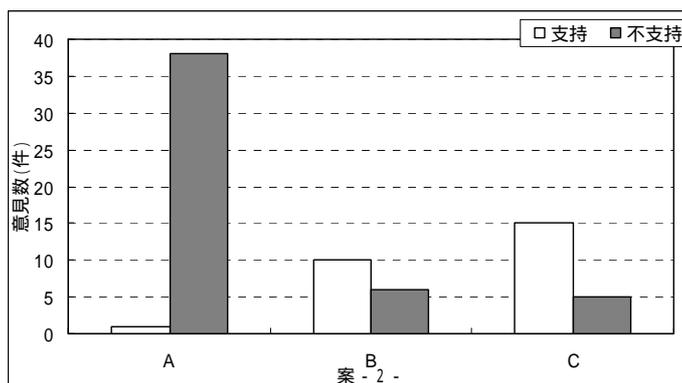
| | 案 - 1 - A ・新会社が道路資産を買取り (私有化) | 案 - 1 - B ・機構が道路資産を保有 (債務完済後、国等に移管) |
|-----------|-------------------------------------|---|
| 支持 | 0自治体 | 40自治体 |
| 不支持 | 43自治体 | 0自治体 |
| どちらとも言えない | 6自治体 | |



- 高速道路は国民共有の財産であり、私有財産化は認められない（同旨 37自治体）
- 債務償還後は無料開放されるべき（同旨 20自治体）
- 固定資産税が課税されると債務返済、新規建設が遅延し、問題（同旨 13自治体）
- 40年元利均等返済では新規建設が大幅に抑制されるため、50年以内の返済とする方が望ましい（同旨 11自治体）
- 政府保証なしでは、資金調達に支障が生じ、問題（同旨 8自治体）
- 債務償還後の改築・維持管理等のため、永久有料化等を検討すべき（同旨 7自治体）
- その他（17自治体）

(3) 地域分割

| | 案 - 2 - A | 案 - 2 - B | 案 - 2 - C |
|-----------|---|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・ JH3分割 ・ 首都・阪神は拡大、本四はJHと統合 ・ 四公団の債務を統合、再配分。会社ごとに残債務を管理 | <ul style="list-style-type: none"> ・ JH2分割 ・ 首都・阪神・本四は独立 ・ 会社ごとに残債務を管理 | <ul style="list-style-type: none"> ・ JH3分割 ・ 首都・阪神・本四は独立 ・ JHは一体として残債務を管理。その他は会社ごとに管理 |
| 支持 | 1自治体 | 10自治体 | 15自治体 |
| 不支持 | 38自治体 | 6自治体 | 5自治体 |
| どちらとも言えない | 11自治体 | | |



地域間の体力格差を生じさせないため、全国プール制を有効活用すべき

(同旨 28自治体)

首都公団、阪神公団、本四公団については、JHとは仕組みが異なるため、独立して民営化すべき (同旨 20自治体)

経営安定化後の分割を行うべき (同旨 10自治体)

リスク対応の観点から、分割数は少なくすべき (同旨 7自治体)

新会社が同等の経営バランスとなるよう、分割すべき (同旨 4自治体)

その他 (34自治体)

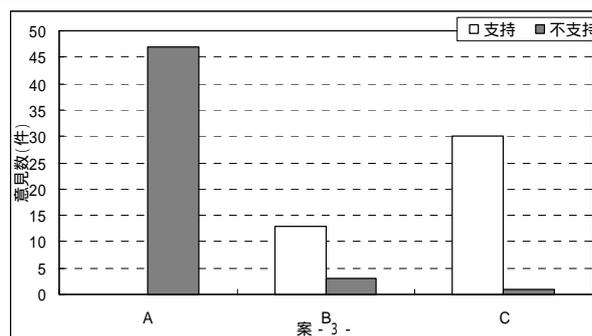
2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

- 厳格な評価基準による優先順位に基づき整備を行う方針を支持 (同旨 8自治体)
- 高速道路ネットワークとしての整備効果を考慮して、評価すべき (同旨 7自治体)
- 順位の決定にあたっては、地方公共団体の意見を十分反映させるべき (同旨 6自治体)
- 評価にあたっては、外部効果をより重視すべき (同旨 5自治体)
- 高速道路は国の責任において整備すべき (同旨 5自治体)
- 整備計画区間 9,342km については、着実に整備すべき (同旨 4自治体)
- 一般有料道路、都市高速道路の評価基準には、大都市部での経済波及効果を反映させるべき (同旨 4自治体)
- 大規模地震対策等、国家の重要施策における位置付けを評価に反映すべき (同旨 3自治体)
- その他 (20自治体)

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

| | 案 - 3 - A | 案 - 3 - B | 案 - 3 - C |
|-----------|---|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・ 会社の建設区間は会社の経営判断 ・ 自己調達・個別路線採算制方式 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 会社の建設区間は、会社の自主性を尊重しつつ公団からの事業引継範囲として確定 ・ 会社による自己調達方式 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 会社の建設区間は、会社の自主性を尊重しつつ公団からの事業引継範囲として確定 ・ 機構による料金収入直接充当方式 |
| 支持 | 0自治体 | 13自治体 | 30自治体 |
| 不支持 | 47自治体 | 3自治体 | 1自治体 |
| どちらとも言えない | 2自治体 | | |

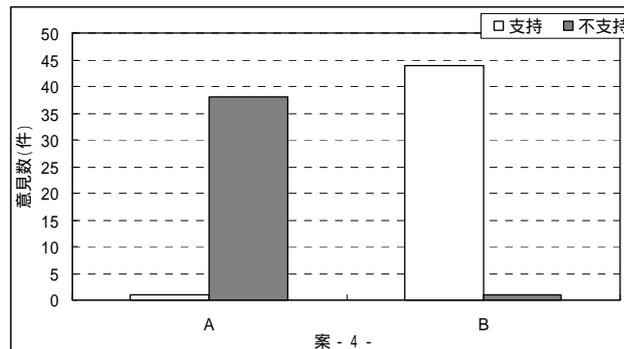


- 料金収入を最大限活用して必要な道路整備を行うべき (同旨 27自治体)
- 高速道路の建設には国が責任を持つべき (同旨 16自治体)
- 高速道路の整備を個別路線の採算性や新会社の経営判断のみで決めてはならない (同旨 14自治体)
- A案では必要な道路整備が行えないため、許容できない (同旨 12自治体)
- A案は国・地方の負担が増加するため、許容できない (同旨 6自治体)
- 新会社の自主判断が可能又は尊重するスキームとすべき (同旨 6自治体)
- その他 (28自治体)

3 料金の性格と水準

(1) 料金の性格と民間企業としての収益確保

| | 案 - 4 - A | 案 - 4 - B |
|-----------|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・ 料金に適正な利潤を含む ・ 収益の基本は料金及び関連事業 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 料金に利潤を含まない ・ 収益の基本は関連事業 |
| 支持 | 1自治体 | 44自治体 |
| 不支持 | 38自治体 | 1自治体 |
| どちらとも言えない | 4自治体 | |



高速道路に利潤を含むことは固定資産税課税等され、建設投資額が減少する等の問題がある
(同旨 21自治体)

高速道路は公共物であり、利潤の対象とすべきではない (同旨 18自治体)

高速道路に生じた余剰は、利潤とするのではなく、新規建設や債務返済、料金値下げに充当すべき (同旨 16自治体)

新会社の収益はSA・PAなど関連事業に限定すべき (同旨 8自治体)

経費節減により利潤追求を行うべき (同旨 7自治体)

その他 (19自治体)

(2) 料金の水準

料金引き下げは債務返済の確実性、新規建設を担保した上で行うべき (同旨 25自治体)

社会資本の有効利用の観点から値下げを行うべき (同旨 21自治体)

利用者のニーズを踏まえた料金設定とすべき (同旨 20自治体)

首都高の対距離制は妥当 (同旨 20自治体)

地域特性に応じた料金設定とすべき (同旨 5自治体)

その他 (16自治体)

4 承継する資産・債務の内容・評価

(1) 承継資産・債務の考え方

原案を支持（同旨 39自治体）

バイパス型の一般有料道路を地方に移管する際は、地方に負担を求めるべきではない
（同旨 4自治体）

バイパス型の一般有料道路を国等に譲渡する際は、地元自治体と協議すべき
（同旨 2自治体）

現公団への出資金の扱いについて明らかにすべき（同旨 2自治体）

現公団への出資金は従来通り出資者に返還されるスキームとすべき
（同旨 2自治体）

その他（10自治体）