

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて（回答）

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	北海道
1 新たな組織と役割	
(1) 機構と会社の設立	
意見： ・民営化にあたって、資産・債務を保有する機構と資産を有償で借り受けて、道路を建設・管理する新会社を設立することには、特に異論はない。	
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある(案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある(案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 ・高速自動車国道は国土を形成する国の根幹的施設であり、債務完済時には国に移管され、無料開放されるべきである。	
その他意見	
(3) 地域分割	
支持する案がある(案-2-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある(案-2-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 ・日本道路公団に代わる民営化会社の地域分割についてはB案を支持するが、分割にあたっては残債務の返済が均等となることが条件である。	
その他意見 ・分割時点については、経営安定時点をお願いしたい。	
2 新規建設	
(1) 建設にあたっての評価	
意見 ・高速道路ネットワークが既に構築されている他県に対し、道内6圏域の中核都市を結ぶネットワークでさえ未だ形成されず、供用率も39%の北海道とでは大きな較差がある。こうした実態にある本道が、他県と同じ評価手法で判定されたことは、不本意であり、今後の整備にあたっては供用率が全国平均を大きく下回っている北海道の実状が十分考慮され、早期に重点的投資が図られるべきである。 ・道内整備計画区間の凍結はいかなる理由があっても認められない。	

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある(案-3-C) 支持できない案がある(案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由

- ・債務の確実な返済と高速道路の建設のスピードを落とすことなく実施するためには、料金プール制を最大限活用する仕組みとすべきであり、この趣旨に沿ったC案(機構による料金直接充当方式)を支持する。

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

- ・多額の債務返済よりも利潤追求を優先させてよいかとの考えもあり、また、料金に利潤を含めるとそれに伴う課税が必至であり、債務返済や投資余力の減少による新規建設への影響が懸念されることから、料金に利潤を含めないB案を支持する。

その他意見

(2) 料金の水準

意見

- ・利用者へのサービス水準に応じた弾力的な料金設定も考えるべきである。
- ・本道のように都市間距離が長い地域に、不公平とならないように対距離料金は低くすべきである。

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

意見

供用中の路線・区間を機構が承継すること等については、特に異論はない。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

- ・高速自動車国道は、国土を形成する根幹的施設であり、整備計画区間9,342kmは有料道路方式と新直轄方式により、早期に整備できるような民営化の仕組みとすること。
- ・民営化に当たっては、料金収入の効率的な運用を図る料金プール制を最大限活用できる仕組みとし、本道の高速道路ネットワークの早期形成が図られるべきである。
- ・民営化の枠組みなどについては、事前に十分な情報提供が行われ、地方の意見が反映される仕組みとすること。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

- 今後検討すべき課題等 -

地方公共団体名	札幌市
1	新たな組織と役割
(1)機構と会社の設立	
意見 公団の資産・債務を保有する「機構」と資産を有償で借受け道路を建設・管理する「新会社」に分離する。	
(2)道路資産の帰属と返済債務の考え方	
支持する案がある(案 - 1 - B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある(案 - 1 - A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらともいえない	
上記の理由 債務完済時点で高速道路は国有化し無料開放されるべき。また高速道路は永久的な社会資本であることから、短期的な債務返済だけにとらわれることなく、新規路線の建設を行いながら長期的に債務返済すべき。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある(案 - 2 - C) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある(案 - 2 -) どちらともいえない	
上記の理由 地域格差を生じさせないため、残債務の管理に関してはプール性が望ましい。	
その他の意見 分割時期は経営安定時点とすべき。	
2	新規建設
(1)建設にあたっての評価	
意見 評価にあたっては、採算性より先高次医療の空白地域解消や物流の効率化等の外部効果を重く考慮すべき。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある(案 - 3 - B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある(案 - 3 - A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらともいえない	
上記の理由 新会社が通行料金や自己調達資金を活用し、新会社の自主判断を尊重しつつ新規の高速道路整備を促進できる。	
その他の意見	

3	料金の性格と水準
<p>(1)料金の性格と民間企業の収益確保</p> <p>支持する案がある(案 - 4 - B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある(案 - 4 - A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらともいえない</p> <p>上記の理由</p> <p>料金の基準には利潤を含まないようにすべき。</p> <p>その他意見</p>	
<p>(2)料金の水準</p> <p>意見</p> <p>料金は道路の規格・構造の見直し及び維持管理費のコスト縮減等により 1割程度引き下げを行うべき。</p>	
4	継承する資産・債務の内容・評価
<p>(1)継承資産・債務の考え方</p> <p>意見</p> <p>供用中の路線・区間は機構に継承し、SA・PA等については、収益事業資産として会社に承継すべき。</p>	
<p>その他の意見(道路公団関係 4公団の民営化、基本的枠組み等について自由にお書きください)</p>	
<p>札幌市内高速道路網は既に完成しているが、北海道内においては高速道路の背骨ともいうべき北海道縦貫道・北海道横断道すら完成されておらず、本州に比べ北海道の高速道路整備は大きく遅れていると言わざるを得ない。</p> <p>物流の効率化や北海道の高次医療の空白地域の解消、また買物・レジャー圏の拡大や観光資源の有効活用の観点からも道内高速道路の役割は大きく、医療・教育・商業施設といった高次都市機能が集中している札幌市が今後とも経済・文化など様々な分野で道内中枢都市としての役割を果たしていくためには本市と地方を連絡する高速道路の整備が必要である。</p>	

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 青 森 県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見：

複数の新会社を設立することは、各会社の経営体質を弱めるだけに過ぎず、鉄道のように他の同業者や航空会社などの競合会社がない場合、多数に分割するメリットはないものとする。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-B) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由

道路資産の買い取り及び40年元利均等返済は、事実上新会社による新規建設の道を閉ざすものであり、支持できない。

その他意見

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-B) 支持できない案がある (案-2-A) どちらとも言えない

上記の理由

現行の「料金プール制」のメリットを存続し、計画的かつ着実に整備できるシステムが必要と考える。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

「整備計画区間」のみならず「基本計画区間」についても同様に評価をし、今後「建設の意義」が見いだせれば、「基本計画区間」でも建設することを検討すべきと考える。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-C) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由

料金収入を活用しない手法では、新規路線の建設は困難と考える。また、評価基準により建設の可否を厳格に判断するのであれば、あえて金利のかかる資金で建設する必要性はないものとする。

その他意見

A案以外についても国費等を投入し、有料道路方式による建設を出来るだけ進めるべきである。

・「新直轄方式」は管理費を賄えない路線に限定し、道路特定財源の支出の最小化を図るべきである。

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない
上記の理由

固定資産税の支払いにより、新規の建設費を減らすべきではない。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

料金収入の減少につながる値下げは、既に高速道路のネットワークが完成している地域のみ之恩恵をもたらすものと考え、結果的に新規路線のための建設費の減少につながらないような配慮が必要と考える。

また、今年度から実施している「地方提案型社会実験」等の結果を活用しながら、新たな需要を呼び起こす夜間割引など弾力的な料金体系の設定による値下げに限定すべきである。

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

意見

特になし

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

1.新会社を分割しても、鉄道事業のように他に競合会社がなく、さらに提供するサービスも限られていることから競争原理は働かず、単に個々の経営規模を縮小するものとする。

また、分割会社間の競争においては、利用者への不公平感をもたらす結果になると考える。

2.現行の「料金プール制」は、高速道路が一体的な交通網として機能し、さらに建設時期による地域間の不公平を解消するために設けられた制度であり、今後の高速道路整備においても維持すべきものとする。

3.高速道路に関する議論が「整備計画区間」にとどまることなく、国土の均衡ある発展という国家的見地からも「予定路線11,520km」の今後の取り扱い方針についても明確にしていきたい。

4.弾力的な料金設定のためにも、「地方提案型社会実験」の検討・活用は重要と考えている。今後、社会実験実施における地方(リスク)負担の削減など、地方における社会実験の円滑な実施が可能になるよう配慮して頂きたい。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	岩手県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見 現在の検討の方向で良いと考える。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
案-1-Aは、新会社が10年を目途に資産を買い取ることとなっているが、10年では債務の残がまだ多く残っており、料金収入による新規路線建設は無理であり、また、無料開放が望めない。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
首都 阪神公団及び本四公団は、それぞれ出資団体が異なり、これらは独立して残債務を管理すべきである。また、プール制の長所を生かすためには地域分割は極力少なくすべきである。	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見 :高速道路の整備は、我が国のグランドデザインをしっかりと描き、日本の高速道路網がどうあるべきか、大所高所から判断し国が責任をもって整備すべきもので、単に採算性や費用対効果で論ずるべきではない。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
国が責任をもって整備すべき高速道路のが新会社にまかせられており、しかも新規路線建設が極めて困難である。	
その他意見	

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-) どちらとも言えない
上記の理由

料金に利潤を含めると新会社に対する固定資産税が生じ、基本的な枠組みが成り立たなくなり、債務返済や新規路線建設に大きな影響が生ずる。

その他意見

(2)料金の水準

意見 高速道路の料金が高く、それが利用率の低下の原因の一つになっていることから、徹底したコスト削減等による料金の引き下げに努力すべきである。

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

意見 現在の検討の方向で良いと思う

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

道路関係四公団の民営化を急ぐあまり、高速道路整備の仕組みづくりが拙速とならないよう、国家的見地から十分に吟味するとともに公正・公平の観点から地方の実情、地方の意見を真摯に受け止め十分に審議すべきである。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 宮 城 県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見： 特に意見なし。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-B) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由

将来の無料化に向けて道路資産の国等への移管を行い、新会社による一定規模の建設が可能となるスキームとすべきである。

その他意見

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-) 支持できない案がある (案-2-A) どちらとも言えない

上記の理由

本四公団等地域性の高い道路の債務についても全地域に再配分することについては、地域の理解を得ることは困難と思われる。

その他意見

JHの全国分割については、プール性等によりの債務と収益のバランスを確保できるようにし、今後の建設のスピード等について極力偏りがないようにすべきである。

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見： 新直轄方式の導入は新会社による整備を補完するのが目的であり、整備の進捗状況やネットワークの前後の状況等を踏まえた上で、採算性を除いた優先性の判断により区間を選定すべきである。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由

新会社による一定規模の整備が可能となるスキームとすべきである。

その他意見

民営化の趣旨を踏まえ、新会社による建設や管理、運営に係る経営努力に対してインセンティブが働くよう、新会社の自主判断が可能となるようなスキームとすべきである。

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない
上記の理由

民営化の主目的は、経営感覚の導入等による膨大な債務の返済であり、経営努力による別途のインセンティブが確保されるのであれば、新会社の公益性を考慮し、料金の基準には利潤を含ませるべきではないと考える。

その他意見

(2)料金の水準

意見： 料金については、建設や債務返済に大きな影響が出ない限りにおいて、弾力的な引き下げ策を講じて利用者負担の軽減や利用促進が図られるよう努めるべきである。

しかしながら、高速道路の整備が「悲願」となっている地域においては、料金の引き下げよりも整備の促進を望む場合もあるので、それらに対しては十分なる配慮を行う必要がある。

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

意見： 特に意見なし。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速道路は国民生活の向上、活力ある国土形成や災害時における緊急輸送、救急医療などにとって欠くことのできない重要な社会基盤施設であり、計画的かつ着実な整備が望まれる。

したがって、9,342kmに留まらず、11,520kmあるいは14,000kmを対象として、国民や地域のコンセンサスを得ながら、優先性を定めて計画的に整備を進めるとともに、三位一体の改革等の検討にも係わるが、応分の負担を伴っても地域の選択が可能となるような全体スキームの構築が必要と考える。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	秋田県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
<p>意見：機構は資産と債務を保有し、全国料金プール制による料金収入で、新会社が建設する予定となっている10兆円を確保し、債務完済時に解散して、道路資産は国に移管する。 新会社は資産を有償でリースし、道路の建設と管理を受け持ち、道路資産は買い取らない。</p>	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
<p>支持する案がある (案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>上記の理由 債務の返済が終われば、道路資産は国に移管され無料開放される事になっており 永久有料は認められない。</p> <p>その他意見 国土の防災上からも従来公共財産である道路は私有財とはなり得ない。</p>	
(3)地域分割	
<p>支持する案がある (案-2-C) <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>上記の理由 現在の四公団に分割するのが良いと思うが、全国料金プール制を維持し、料金収入を最優先で建設整備に充当できるようであれば、JHIは3分割でもかまわない。</p> <p>その他意見</p>	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
<p>意見：高速道路の必要性は採算性だけで判断されるものではなく、国土形成のあり方や地方の生活を踏まえた幅広い観点で検討すべきものである。 高速道路の整備は民営化会社による自主判断などできめるものではなく、国の責任において建設すべきである。</p>	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
<p>支持する案がある (案-3-C) <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>上記の理由 真に必要な道路の整備には、既存路線の料金収入を活用すべきである。</p> <p>その他意見</p>	

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

支持する案がある(案-4-B) レ 支持できない案がある(案-4-A) レ どちらとも言えない
上記の理由
利潤は料金に含めるべきではない。

その他意見

(2)料金の水準

意見： 新会社は、更なるコスト削減と徹底した合理化により、債務返済と建設費及び維持管理費を損なわない範囲で、弾力的な料金設定をする。

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

意見： 内容のとおりで問題ありません。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速道路の整備は近代国家にとって必要不可欠なツールであり、国の責任において整備すべきものである。

採算性のみの議論で建設の可否を判断するということは国家の責務の放棄である。高速道路はネットワーク化されてはじめてその効果が発揮されるものであり、速やかに完成させるべきものである。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	山形県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見 検討案でやむを得ないとする。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-B) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 道路は国民共有の財産であり、それゆえ国策として整備してきた社会資本である。従って、民間企業が私有化すべきではない。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-C) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 分割数が多くなると、これまでの全国料金プール制が崩れ、種々のリスクに対して柔軟に対応できなくなる。	
その他意見 どうしても分割するのであればJHの分割は2社とし、債務は機構でプールし一体として処理することが望ましい	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見 国のグランドデザインに不可欠な高速道路は国の責任で整備すべきであり、高速道路や鉄道などが整備済みの地域と未整備の地域間の格差は広がるばかりであることから、地域間の公平性、公正性を確保する上でも早期整備を図る必要がある。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-C) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 早期ネットワークを完成することが最重要であり、そのためには、今後も料金プール制を最大限に活用し、料金収入を新規路線の建設に優先的に充当できる仕組みづくりを行うべきである。	
その他意見	

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-) どちらとも言えない
上記の理由 公共財である道路の利用料金に利潤を含ませるべきではない。

その他意見

(2)料金の水準

意見 :早期に高速道路の全国ネットワーク化を図り、高速道路の機能(利便性)を全国民が享受できるようにすることが最優先であるが、地域性を踏まえた利用者の実情にあった料金水準が望ましい。

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

意見 国民の生活に重要な位置付けにある社会資本は、公共財として国の資産とするべきである。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速道路の整備は、本来、国策として国が行うべきものである。

現在の高速道路の整備状況を見ると、整備済みの地域と未整備の地域では大きな格差が生じており、地域間における不平等感は大きくなるばかりである。

今後は、民営化された新会社において、料金プール制を最大限に活用し、既供用区間の料金収入を新規路線の建設に優先的に充当できるような仕組みづくりを行い、今まで後回しにされ、高速道路の整備を待ち続けてきた地域が報われるような制度となるようにするべきである。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 福 島 県

1 新たな組織と役割

(1)機構と会社の設立

意見：

高速自動車国道の整備を事業主体の如何にかかわらず、これまでの整備の進捗を確保しながら、実質的な地方負担を伴わない措置を講じ、国の責任において着実な整備が可能となるものにするべきである。

(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-B) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由

A案について、本来公共財産である道路を私有財産化することは、適正とは考えられない。

その他意見

(3)地域分割

支持する案がある (案-2-) 支持できない案がある (案-2-A・B・C) どちらとも言えない

上記の理由

今後の高速道路の整備には、全国料金プール制の活用が有効であり、債務の機構による一括管理は支持する。

しかし、JHの地域分割については、確実な債務の返済を行いながら、新規建設に必要な資金を確保し高速道路ネットワークの早期整備を図るため、分割すべきではないと考える。

その他意見

2 新規建設

(1)建設にあたっての評価

意見：

「今後の高速自動車国道の整備のあり方」が別途意見照会されているが、この基本的枠組みの案が確定した時点で、個別路線の整備のあり方については、意見の再調整が必要と考える。

(2)新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-C) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由

A案については、個別路線・区間毎の個別採算では有料投資額が極めて小さくなることが想定されるため、真に必要な道路の早期整備が困難となると考える。

C案については、高速道路ネットワークの整備が最も促進されると想定される案であるため。

その他意見

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

公共財産である道路の料金収入に利潤を含めるべきではない。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

債務返済の確実性を損なわない範囲で、弾力的な料金設定を行うとする国土交通省案に賛同する。

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

意見

新直轄方式により整備するものは、「国に譲渡」となっているが、その際の買い取り等の費用の考え方について明らかにされたい。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

我が国は、国土が狭く、環境問題や危機管理対策などの大都市の問題をより一層呼び込むような「一極集中」の国土づくりではなく、都市部と地方部の相互連携を深める基盤づくりを進め「特色ある地域づくり」を目指す国土のグランドデザインが必要である。

そのため、高速自動車国道は、現代における最も基本的な社会資本として整備を進め、そのネットワーク化を図ることが重要である。

これらのことから、高速自動車国道の整備については、道路関係四公団が民営化された会社・国等、事業主体の如何にかかわらず、これまでの整備の進度を確保しながら、実質的な地方負担を伴わない措置を講じ、国の責任において着実に推進すべきである。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	仙台市
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 委員会意見に基本的に合意	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-B) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 将来は無料開放であり、いつでもだれでも利用できるものでなくてはならないと考えている。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-C) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 東北という地域性から交通量のある地域との連携が必要である。	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 整備にあたっての評価基準は厳格にすることは当然のことと考えております。また、構造、規格についても地域にあったものの整備が必要であると考えております。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-B) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 既存債務の返済は必要であるが、新規建設も必要であることから、整備路線を十分検討し、必要性を十分かんがみ建設をすべきと考える。	
その他意見	

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-) どちらとも言えない
上記の理由

コスト縮減やSA・PA事業の見直しなどによる収益を基本とすべきであり、課税対象とすべきではないと考えている。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

ETCの全面的な活用などで管理費を削減し、弾力的で多様な料金体系を導入し高速道路の有効活用を図るべきと考える。

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

意見

基本的に委員会意見に合意

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速国道の評価手法については、地域性や採算性を総合的・客観的に評価し、新会社による整備と新直轄方式の整備の振り分けを図る必要がある。

また、今後の建設に当たっては、委員会案では新規建設が困難であるので、新会社が資金を自己調達できる枠組みを作り、必要な道路を建設するべきであると考えている。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて（回答様式）

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名

茨 城 県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

- 意見：「資産・債務の保有」と「道路の建設・管理」は分離した方がよい。
今後、借換えなど多額の資金調達が必要となることから、スムーズな調達のためには、民間ではなく政府保証される機構のような組織が良いと考える。
また、道路原則無料の考え方から、将来永久有料化のおそれのある上下一体の民営化は認められない。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

- 支持する案がある(案-1-B) 支持できない案がある(案-1-A) どちらとも言えない
- 上記の理由
道路は最も基本的な公共財産であり、民間会社の私有化を認めるべきではない。また、「50年以内」の債務返済とした方が、今後、より多くの建設資金の確保が可能になると考えられB案を支持する。
A案は、10年後の資産買い取り以降、政府補償なしとなり、その後の資金調達は困難と考えられる。また、固定資産税の課税により、建設資金の確保が困難になると考えられるため支持できない。
- その他の意見

(3) 地域分割

- 支持する案がある(案-2-B) 支持できない案がある(案-2-A・C) どちらとも言えない
- 上記の理由
分割の詳細が明確ではないが、日本道路公団以外は、地方公共団体からの出資もあり、設立の目的・経緯などが異なるため、一緒にすべきではない。
多額の債務を抱える本四公団を日本道路公団に統合すると、建設資金の確保が難しくなりA案は支持できない。
本県としては、優良路線のある会社に組み込まれることを考え、B案の2分割を支持する。また、3分割では地域によって経営内容に格差が出ることからC案は支持できない。
- その他の意見
分割時期については、経営が安定するまで待つべきである。

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

- 意見：高速道路は、地域産業の振興や人・物・情報の交流の根幹となり、ネットワーク化されて初めてその最大限の効果を発揮することなどから、早期にネットワークを完成させる仕組みが必要である。仕組みは、有料道路制度や料金プール制を維持し、料金収入を最大限建設費に回せるものが望ましいと考える。
評価のやり方は、正当な評価がされない枝線としての評価ではなく、ネットワークが完成されることを前提として評価すべきである。
本県は、東関東自動車道水戸線がネットワークされることとしてアクアラインへの出資も行っている。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

- 支持する案がある(案-3-C) 支持できない案がある(案-3-A) どちらとも言えない
- 上記の理由
高速道路の建設は、債務を着実に返済しつつ、最も速やかに建設が進む手法とするべきである。
A案は、新会社の建設への参画は全て新会社の自主判断とされており、債務返済重視案であることから、新規整備は極めて困難となるため支持できない。
C案は、料金プール制に近い方式であり、他家よりも料金収入を建設費に充当できるため支持する。
B案は、新規建設にあたっての資金調達が可能かどうか不透明なところに問題がある。
- その他の意見

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

- 支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない
- 上記の理由
高速道路は公共財産である以上、利用者に利潤を含めた料金を課することは適切ではない。債務を返済しつつ、建設を進めるというスキームの中では、料金に利潤を含ませることは、現実問題ではないと考えられるため、A案は支持できない。
- その他の意見

(2) 料金の水準

- 意見：建設費・管理費の徹底したコスト縮減を行ったうえで、債務を着実に返済しつつ、新規路線の建設資金を最大限確保し、地方の実情や利用状況を踏まえた多様な料金設定が行える手法を導入して引き下げられるのなら、行っても良い。

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

- 意見：基本的に賛成である。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速道路は、国土政策の一環として、11,520kmのネットワークが政治の場で議論され決定されており、今後も着実に整備すべきである。

地方における高速道路の整備は、国際化、少子高齢化、高度情報化が一段と進展する中で、安全で安心できる県土の構築と地方の自立ある発展、さらには国際競争力の強化を図るためにも必要不可欠であり、地方では、国が国民に約束した高速道路を前提に様々な事業が進められてきた。

本県においても、北関東自動車道、東関東自動車道水戸線、首都圏中央連絡自動車道を基軸として、つくばエクスプレスや常陸那珂港、民間共用化される百里飛行場が相互に機能した「陸・海・空」の広域交流網の形成を進めており、高速道路の早期整備は県民の悲願となっている。

したがって、必要な路線の建設が現在のスピードを落とすことなく、計画どおり進められるよう「有料道路制度」や「料金プール制」を維持し「料金収入を最大限建設費に充当する」仕組みによって、高速道路ネットワークがより早くできることを望んでいる。

今回の東関東自動車道水戸線の総合評価は、ネットワークされていない単独区間での評価であり、当然交通量は少なく、費用対便益についても低くなっており、正当な評価がされていない。当路線は、全線が結ばれることにより「成田空港」と「百里飛行場」の連携が生まれるなどの効果を踏まえ、ネットワークが完成されることを前提として評価すべきである。

また、地域振興等、高速道路がもたらす効果に重きを置いた、地方公共団体の重み付けにより判断すべきと考える。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	栃木県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 現在、国において検討されている方向で、基本的に賛成である。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
高速道路は最も基本的な公共財であり、社会情勢等が変わっても安定した管理が必要であるため、国に帰属したほうが良いと考える。私有化された場合は適時、適切な管理の面において懸念が残るとともに固定資産税課税の問題から、料金や建設資金への影響が大きくなり、課題が残る。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-B) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
4公団は各々設立目的や出資団体が違うことから、債務を再配分することは困難であるとする。	
その他意見	
Hの分割については、経費を少なくすることや確実な建設資金を確保するために、少なくすることが望ましい。また、分割する時期については、経営が安定するまで待つことが望ましい。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 現在、国において検討されている方向で、基本的に賛成である。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-C) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
C案は料金収入から建設資金が充当される方式であることから、高速道路のネットワークが確実に整備できる仕組みであると考えられるので、当案を支持する。また、A案については、建設の全てが新会社の判断となることから、整備が困難となることが予想される。	
その他意見	

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

高速道路は最も基本的な公共財であり、料金は民間企業の利潤追求の対象として扱うべきではないと考える。
また、料金に利潤を含めると、固定資産税課税の問題があり、料金が高くなる恐れがある。

その他意見

(2)料金の水準

意見： 現在、国において検討されている方向で、基本的に賛成である。

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

意見： 一般有料道路の取扱いについては、やむを得ないものとする。

なお、日光宇都宮道路はバイパス型に分類されると認識しているが、譲渡時点や譲渡後の維持管理において、本県の過大な負担とならないよう配慮願いたい。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速道路の整備は、国土政策の一環として、国が必要と認め国民に約束してきたものである。

本県においては、これに基づき、国・公団との役割分担のもとに路線の都市計画の決定及び、高速道路に合わせたインターへのアクセス道路の整備や用地取得などを進めてきた。また、沿線においても、全線開通に合わせて、各種の開発プロジェクトが推進されているところである。

このため、今後とも、高速道路の整備が現在のスピードを落とすことなく、着実に進められるよう強く願います。

特に、北関東自動車道は、首都圏の高速道路ネットワークの一部を構成し、首都圏への交通集中の是正や環境改善に大いに寄与するものであることから、一日も早い全線開通を要望する。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて(回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	群馬県
1 新たな組織と役割	
(1) 機構と会社の設立	
■意見: 特になし	
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方	
■①支持する案がある(案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由 北関東自動車道は、その役割、効果を考慮すれば、国が責任を持って早期整備すべきである。今回の基本的枠組みの中には、最も根幹的な社会資本である高速道路を新会社の所有とすることから、固定資産税等の課税により、新規建設に充てるべき財源が流出する案が含まれており、支持できない。国が責任を持って、早期整備すべきスキームを確立すべきである。	
■その他意見	
(3) 地域分割	
■①支持する案がある(案-2-) <input type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由 全く経緯、性格の異なる四公団の債務を統合し、地域分割することは、受益者負担の原則を崩すこととなり、支持できない。競争原理の導入によるコスト低減や、サービスの向上が実現できるような地域分割案とすべきである。	
■その他意見	
2 新規建設	
(1) 建設にあたっての評価	
■意見: 建設すべき路線の選定に当たっては、評価を厳格に行うとともに、必要性・緊急性の高い区間から優先的、重点的に投資し、早期整備に努めるべき。	
(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み	
■①支持する案がある(案-3-C) <input checked="" type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由 北関東自動車道は、国が責任を持って早期整備すべきである。今回の枠組みの中で料金収入を活用した3-C案が最も早期に整備が可能な案であり支持する。一方、3-A案は、新会社の自主的判断で、採算を超える部分については、国又は地方公共団体が負担して建設を進める枠組みであり、本県の主張と相反する案であることから支持できない。	
■その他意見	

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

■①支持する案がある(案-4-B) ②支持できない案がある(案-4-A) ③どちらとも言えない

■上記の理由

公共財としての高速道路を利用することによる通行料金に、利潤分を付加した場合、新会社への課税が必至となり、債務返済や新規建設など、悪影響を及ぼすことから支持できない。公共財である高速道路は所定のネットワークが完成すれば、できる限り早く債務を返済し無料とすることが、地域の振興にも寄与すると考える。

■その他意見

(2) 料金の水準

■意見: 特になし

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

■意見: 特になし

※ その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速道路ネットワークの完成は、国が責任持ってやり遂げるべきである。今回の基本的枠組みの中には、料金収入を活用した新規建設が全く不透明な案が含まれており、これを遅延させることは、国民に対する背信行為である。民営化の本来の目的である、競争原理の導入による利便性やサービスの向上、真に必要性・緊急性のある区間を厳選し、重点的投資による早期整備が実現できる枠組みを確立すべきである。

なお、民営化後の社会・経済状況の変化にも機動的に対応できるよう、一定期間経過後の枠組みのフォローアップ、見直し検討も行うべきである。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	埼玉県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 委員会意見書に沿う方向での検討に賛成する。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 高速道路は国民の共有財産であり、償還後は国等に帰属し、無料開放することが望ましい。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 拡大首都高では、東京湾アクアラインの追加により債務が増加し、新規路線の建設に支障がでる恐れがある。また、出資率の引き上げ等自治体への負担増が懸念される。	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 委員会意見書に沿う方向での検討に賛成する。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 建設資金の確保が困難であり、首都圏の高速環状道路ネットワークの早期完成に支障がある。	
その他意見	

3 料金の性格と水準

支持する案がある (案-4-B) 支持できない案がある (案-4-) どちらとも言えない

上記の理由

債務返済や新規建設を進める上で、非課税措置が受けられることが望ましい。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

委員会意見書に沿う方向での検討に賛成する。

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

意見：

委員会意見書に沿う方向での検討に賛成する。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速道路は、民に整備をまかせるものではなく、国が責任をもってその計画・整備を行うべきものと考えている。しかし、今回の意見照会については選択肢が限られているので、その中から回答をした。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 千葉県

1 新たな組織と役割

(1)機構と会社の設立

意見：

より効率的な事業執行が行われることは歓迎すべきと考えており、高コスト体質等を改善し、効率的な事業執行ができる体制を整備する必要がある。

また、債務を確実に返済し、真に必要な高速道路を整備することが重要であり、保有・債務返済機構が十分機能することが必要である。

(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-B) 支持できない案がある (案-1-) どちらとも言えない

上記の理由：

一部税金を投入し整備されてきた高速道路を私有財産化することは、問題があるとする。

真に必要な高速道路の整備を進めるためには、保有・債務返済機構が政府保証による借換え等を継続するなど、確実な整備を保障する制度が必要である。

その他意見

(3)地域分割

支持する案がある (案-2-) 支持できない案がある (案-2-A) どちらとも言えない

上記の理由：

従前の経緯から、債務の再配分は、従来の受益と負担の関係を崩すこととなり、好ましくない。

真に必要な高速道路の整備を進めるためには、料金収入を活用することが望ましい。

その他意見：

2 新規建設

(1)建設にあたっての評価

意見：

首都圏の環状道路のような真に必要な高速道路は、整備の速度をおとすことなく、地方に新たな負担を求めない形で、建設する必要がある。

(2)新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-B) 支持できない案がある (案-3-) どちらとも言えない

上記の理由：

真に必要な高速道路を、整備の速度をおとすことなく、地方に新たな負担を求めない形で、建設するためには、料金収入を担保にして資金を自己調達するなど、資金的な裏づけを確保する制度が必要と考える。

その他意見

3 料金の性格と水準

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-) どちらとも言えない

上記の理由:

道路は本来無料が原則であること、返済すべき債務があること、真に必要な高速道路の整備を、速度をおとすことなく進めることが重要であることから、料金の基準に利潤を含むべきではない。

その他意見

(2)料金の水準

意見:

高速道路の有効利用により地域の活性化を図るうえで、料金の引き下げは極めて有効である。

ネットワーク型の一般有料道路すなわち圏央道等は、国幹道と一体的に機能することから、料金徴収期間を高速国道と同様に扱う等の措置を講ずることが必要である。

また、アクアラインの料金は大幅な引き下げを検討することが必要である。

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

意見:

「(1)供用中の路線・区間は機構が承継。

(2)建設中の路線・区間について、新会社が残事業を実施するものは機構が承継し、新直轄方式により整備するものは、国に譲渡。」

等の検討案が適当と考える。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

公租公課等による資金流出がない形で、債務返済や真に必要な高速道路の整備を確実に進めていくことが必要である。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	東京都
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 都にとって必要な首都圏三環状道路の整備ができるような制度設計とすべき。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 道路は本来公共財であり、債務完済時点で、道路資産は国等に移管されるべき。 都は会社が保有すれば、固定資産税等を公租公課の原則に基づき課税する。 その他意見 債務完済時点で、首都高速道路公団への出資金は返還されるべき。	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A,B,C) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 その他意見 首都圏に集中する交通を処理するため、圏央道の内側を一体とした地域分割とすべき。(仮称)首都圏高速道路とする。)	
これにより、この中の路線 区間の料金収入を活用する、いわゆる首都圏プール制とすることで、中央環状品川線、外環、圏央道といふ、首都圏三環状道路の整備にあたり合理的な投資が可能と考える。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 大都市圏における高速道路の整備は、渋滞解消や環境改善等の外部不経済の解消に大きな効果を発揮するだけでなく、その効果は全国の物流コスト削減等、様々な形で全国に波及し、日本全体の国際競争力の向上、ひいては日本の再生にとって鍵となるものである。 評価基準は地方の高速道路の優先順位を定めるものであり、これでは大都市圏の高速道路と地方の高速道路の比較評価には不十分である。 大都市圏の高速道路が日本全国に与える経済波及効果を十分に踏まえた評価をすべきである。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 大都市圏の高速道路の整備は、直接経済効果は勿論、外部不経済解消効果や経済波及効果にまで着目し、全体として議論すべきであり、個別路線の採算性のみで建設を判断すべきではない。 その他意見 新規建設の仕組みを定めるにあたり、地方の負担が過大とならないようにすべき。	

3 料金の性格と水準

支持する案がある (案-4-) 支持できない案がある (案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

道路は本来公共財であり、その料金の基準に利潤を含めるべきではない。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

利用者の視点に立った料金体系とすべき。

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

意見

債務完済時点で、首都高速道路公団への出資金は返還されるべき。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

(首都高速道路の民営化について)

首都高速道路公団の民営化にあたっては、出資金の扱いをはじめ不明な点が多く、判断するに足る材料が足りない。

引き続き、出資自治体と協議を行うべきである。

(首都圏三環状道路の整備について)

日本の再生にとって不可欠な道路という観点から都市再生プロジェクトに位置づけられている首都圏三環状道路の整備については、国として責任をもって早期に整備を進めるべき。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて（回答様式）
～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 神奈川県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見： * 現在、検討中の方向で良い。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある(案 - 1 - B) 支持できない案がある(案 - 1 - A) どちらとも言えない

上記の理由 * A 案は固定資産税が課税となり、料金収入を税金にとられるため、新規建設が抑制される。また、ユーザーにとっても不合理。さらに政府保証無しでは、新会社の資金調達に支障が出ることから新規建設が難しくなる。

* 一方、B 案は 50 年以内に確実に債務が返済される中で、一定の新規建設が見込まれ、第二東名の早期整備を望む本県として支持出来る。

その他意見

(3) 地域分割

支持する案がある(案 - 2 -) 支持できない案がある(案 - 2 - A) どちらとも言えない

上記の理由 * A 案の拡大首都高については、アクアラインなどの不採算路線が対象となるとすると、首都高速の整備がペースダウンする。また、さらなる出資金が必要となる恐れもある。

* 川崎縦貫道路、横浜環状北線などの早期整備を期待する本県としては、支持出来ない。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見： * 優先順位に基づき、重点的に実施することは支持する。

* なお、順位の決定にあたっては透明な手続きの中で、地方の意見も十分反映させることとされたい。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある(案 - 3 - B) 支持できない案がある(案 - 3 - A) どちらとも言えない

上記の理由 * A 案では、会社の経営上の観点のみから建設区間が決められ、社会的便益、シビルミニマムといった観点が反映されない。結果として必要な道路が建設されない恐れがある。

その他意見

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

支持する案がある(案 - 4 - B) 支持できない案がある(案 - 4 - A) どちらとも言えない
上記の理由 * A案は料金に利潤が含まれるが、これはユーザーの理解を得がたい。また、固定資産税が課税され、新規建設が抑制される。

その他意見

(2) 料金の水準

意見： * 料金水準の設定においては、債務の返済、必要な道路建設への投資が最も重要である。料金の引き下げはその2点が担保された後になされるべきである。
* 首都高速の対距離料金制は、利用者の公平性が保たれる制度であり、また、増益が見込まれているため健全な経営の確保と、それに基づく必要な路線の整備という観点から支持する。

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

意見： * バイパス型の一般有料道路の譲渡にあたっては、地方負担を求めることなく実施すること。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

- * 神奈川県民は、第2東名、川崎縦貫道路、横浜環状道路北線などの早期整備を待ち望んでいる。一方で本県の財政事情は逼迫しており、これまで以上の地方負担は非常に苦しい状況である。
本県としては、県民にとって必要な上記道路が、遅れることなく、地方に新たな負担を求めることなく整備され、かつこれまでの債務が確実に返済されるスキームとなるよう、強く要望する。
また、今後、決定する際には、地方の意見を十分に汲み入れて判断いただきたい。
- * 新会社の経営独自性は、会社の健全な運営上必要なことと認めるが、そもそも高速道路整備は、国家的見地から判断されるべきものであり、新規路線の建設の決定などにおいては、単に新会社の経営上の観点のみから決定されることのないスキームとされたい。
- * なお、一般国道の有料道路の制度は、必要な道路が、早く、かつ地方の負担が少なく建設できる優れた方式であり、新会社においてもこれまで同様に継続されたい。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 山梨県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見：

国土開発幹線自動車道建設法に定められた法定予定路線全線の建設が、今後も、着実に進められ、既に供用されている路線の維持・管理が効率的に進められる組織形態として、資産・債務を保有する機構と、高速自動車国道を建設・管理する新会社の設立が望ましい。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-B) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由

債務の償還期間を約40年の元利均等返済では、早期整備するための集中投資が困難となること、また、資産の買取りから固定資産税の課税となると、新規投資が制約を受けることから、債務償還後、道路資産は国等に移管され、無料開放される案を支持する。

その他意見

私有財産化、永久有料化については、議論の深まりが必要である。

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-C) 支持できない案がある (案-2-A) どちらとも言えない

上記の理由

分割には複数案が示されているが、国土開発幹線自動車道の法定予定路線等11,520kmの整備にあたるJHの債務は、一体として管理され、利用料金のプール活用も可能と考えられることから、JH系の会社の債務を一体として扱う案を支持する。

その他意見

JH系の会社分割にあたっては、分割によって地域の整備に影響しないような検討を望む。

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

交流ネットワーク構想を推進し、多様な地域特性を活かす多軸型国土を形成する高速自動車国道は、国土政策として、国の責任において全線整備すべきである。

今後の建設にあたっては、高速自動車国道の事業評価結果を踏まえ、有料方式、直轄方式の選択による整備の前後が生じることがないような仕組みを基本に、早期整備を望む。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-C) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由

高速自動車国道は、国の責任で整備が進められべきであり、個別路線採算性方式では、投資額が少なく、早期整備が困難であり、また、会社による建設資金自己調達方式でも、早期整備が担保されたことには成らないことから、道路料金収入を直接建設に充当する方式案を支持する。

その他意見

今後の建設資金の確保は、国幹法の附帯決議からも、国の十分な手当が必要である。

3 料金の性格と水準

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

料金に利潤を含めると、税の負担や新規建設への投資額、さらには債務の返済への影響が懸念されることから、料金の基準に利潤を含ませず、パーキングエリアやサービスエリアの運営等に利潤を含める案を支持する。

その他意見

新会社の経営存続基盤を確かなものとする業務の範囲や規模の検討が必要である。

(2)料金の水準

意見：

新規建設投資額を確保し、債務返済の確実性を損なわない範囲で、料金割引制度の改善やコスト縮減を図り、料金の一斉引き下げや、夜間割引等の弾力的な料金設定により、高速道路の一層の有効利用を促し、利用者の利便性を高め、地域の環境を保全し、交流の活性化をもたらす料金の設定を望む。

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

意見

資産や債務の取り扱いについては、今後検討の深まりが必要であるが、利用者の利便性が阻害されることなく、また、地方に関係する場合は、地方の意見をとりいれるよう望む。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

国土開発幹線自動車道建設法等で定められた法定予定路線11,520kmは、国土政策として、国の責任で整備が進められているが、整備計画決定された区間の未整備区間の整備に問題が集中しており、基本計画区間の今後のありように不安が残る。

特に、中部横断自動車道は、国土を横断する路線として高速道路ネットワークの完成により、高速道路の機能や、整備効果を一層発揮するものであることから、基本計画となっている区間の整備計画区間への格上げが必要である。

このため、法定予定路線11,520kmの早期完成を図る組織であり、仕組みであることを強く望むとともに、新直轄方式による整備区間の選定等にあたっては、地方の意見を十分踏まえることを望む。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 長野県

1 新たな組織と役割

(1)機構と会社の設立

意見：

(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-) 支持できない案がある (案-1-) どちらとも言えない

上記の理由

高速道路資産は私有化せず、早期に債務完済し無料開放するべきである。

その他意見

(3)地域分割

支持する案がある (案-2-) 支持できない案がある (案-2-) どちらとも言えない

上記の理由

分割は行っても、同一県内でのサービス水準に格差が生じないようにすべきである。また、分割時期は、経営安定時に行うべきである。

その他意見

2 新規建設

(1)建設にあたっての評価

意見： 対象区間のみにとらわれず、地方の意見も反映した道路交通網全体の連続性を考慮して評価すべきである。

(2)新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-) 支持できない案がある (案-3- C) どちらとも言えない

上記の理由

機構が建設資金を直接負担することにより、建設に歯止めがかからない恐れがある。また、会社の自主判断を尊重すべきである。

その他意見

3 料金の性格と水準

支持する案がある (案-4-B) 支持できない案がある (案-4-) どちらとも言えない

上記の理由

固定資産税の負担により、債務返済等に影響を与える可能性があるため、料金の基準に利潤は含まないようにすべきである。また、経費縮減の努力した部分のインセンティブは与えても良いと考える。

その他意見

(2)料金の水準

意見： 今後、ETC車載器の標準装備化を進め、路線の特性を踏まえた弾力的な料金設定や料金の引き下げを図るべきである。

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

意見

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

新直轄方式として公団から事業引継を受ける部分の整備については、地方負担が発生しないよう財源移譲を行うべきである。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	千葉県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見：特になし	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/>	
上記の理由 ・B案は債務完済時点で無料開放としているが、高速道路などのサービス水準の高い道路を税金で管理することには疑問があり、管理費相当額の永久有料でもよいと考える。 ・A案の当初10年間の政府保証(税金投入)では、その後の新規建設の遅れが懸念される。	
その他意見 特になし	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 ・A案では本四公団がJH系新会社に統合され、JH系新会社の負担になってしまうことは明白である。 ・C案は中日本新会社が、東名・名神などの経営上有利な路線を受け持つこととなり、東日本・西日本が不利となる。またJH系新会社の残債務を一体管理することは、新会社の経営努力(企業間競争)の低下が懸念される。	
その他意見 B案の場合に、東日本・西日本の新会社が同等の経営バランス(既供用路線の収入と新規建設路線の支出等)となるような分割を望む。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見：特になし	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 ・A案では採算性重視による新規建設の判断がなされることになるが、首都圏などの都市部では事業費が高いなどの課題があり、新規路線の建設が困難になることが懸念される。 ・新直轄方式による無料の高速道路であれば、地方負担もやむなしと考えるが、有料の高速道路において、A案の採算を越える分に地方負担が生じることは納得出来ない。(国の責任において建設すべきである)	
その他意見 特になし	

3 料金の性格と水準

支持する案がある(案-4-) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由 ・A案は、料金水準においては1割の引き下げと言いつつ、料金に利潤を含めるとなると、料金の値上げに繋がるなどの矛盾が生じるのではないか。

その他意見 特になし

(2)料金水準

意見： 民営化推進委員会の意見ではネットワーク型の一般有料道路の料金水準を高速国道と同様に扱うとされているが、このことは千葉市内では京葉道路の値上がりを意味することとなり、賛同できない。

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

意見： 特になし

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

特になし

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 川 崎 市

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見：

上下分割方式は、評価できるが、新会社の経営自主性と責任が、実質的に確保されることが鍵と考える。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由

料金収入見込みを担保とすること、政府保証が弱いことにより、市場からの資金調達に難があり、新路線建設がきびしくなる。場合によっては自治体の新たな負担増が懸念される。

その他意見

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-) 支持できない案がある (案-2-) どちらとも言えない

上記の理由

残事業費、過去の債務、収支バランスなどに各社の負担能力に応じて配分が可能か否かが基本となるが、それぞれの金利を含めた財務情報が明らかにされていない現時点で判断することは難しい。なお、債務返済にあたっては、新会社において、徹底した経費削減を図るなど、自治体への安易な負担増につながらない経営努力と、仮に負担増になった場合も自治体に対する新たな財源措置をセットで考える必要がある。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

道路建設における合意形成、意思決定に関する新しいシステムづくりと評価手法を確立し、その結果が反映された重みづけが必要。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由

首都圏における新規建設にあたっては、個別路線のみの事業性の判断だけではなく、首都圏全体のネットワークの形成に寄与することについても考慮する必要がある。

そのためにも案 - 3 - A は支持できない。

ただし、新会社については、組織として自主的な意思決定を担保し、経営責任が明確になる仕組みが望ましい。

その他意見

3 料金の性格と水準

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-) どちらとも言えない

上記の理由

基本的には利潤を含まない方が望ましいが、経営努力のインセンティブが得られることの何らかの担保が必要。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

通行料金については、利用者の負担感が大きい。コスト意識と収益性の醸成により、利用者に対するサービス水準の向上、多様なサービスの実施等を図るとともに、債務返済状況を勘案し、改革の成果として、通行料金引き下げが必要。

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

意見

建設中の路線(区間)が、新直轄方式により整備することになった場合、国の買戻し条件、供用開始後の管理負担のあり方など、整備手法の選択において課題がある。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

本市に係る路線は、整備計画決定区間9,342Kmに該当していないため、設立予定の新会社において、個々の案件として扱うべきものと考えられる。したがって、今後、法案などの枠組みや新会社の方向性等が明らかになった時点で、改めて本市の意見を述べていきたい。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 横浜市

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見：

「基本的枠組み」の検討・実施状況の案が妥当と考える。

なお、新会社の自主的経営を阻害しないことは重要であるが、一方で、機構が新会社の公共性を確保する役割を有する必要がある。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-B) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由

道路が公共性の高い社会資本であることを考慮すると、本来は、国・地方公共団体に属すべきものである。したがって、道路資産を「新会社」が買い取るのではなく、債務完済まで「保有・債務返済機構」が保有すべきである。また、40年元利均等返済、新会社発足後10年の買取では、新会社の道路建設が大幅に抑制され、公的負担が増加することが懸念される。

その他意見

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-B、C) 支持できない案がある (案-2-A) どちらとも言えない

上記の理由

首都高速道路の区域にアクアライン等の不採算路線が加わることとなれば、建設投資額が抑制され、現在整備を推進している横浜環状北線等への影響が懸念される。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

国土開発幹線自動車道の評価基準としては、全国的に画一的な基準で評価しなければならないことから妥当といえる。しかしながら、一般有料道路、都市高速道路の評価基準としては十分とは言えず、大都市部での経済波及効果等を反映させるべきである。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-C) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由

必要な道路建設が地方の負担増を伴わず着実に整備ができ、債務の償還が可能(50年以内)であり、適正な料金水準であることが実現できる案にすべきである。その考えに該当するのが案-Cと思われる。

その他意見

案-B及びCによる建設や債務償還の見通しが不明確である。新会社の形態や地域分割により、案-B、Cの見通しが異なることが予想される。上記理由を満足するためには、B、Cの合体型、つまり、新会社の債務返済や建設投資額などをふまえ、資金として機構からの負担金及び自己調達資金を充当することが考えられる。

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

通行料金は公共性の高いものであるため、利潤を含むべきではない。

また、料金に利潤を含めることにより固定資産税が課税されることとなれば、新規建設が抑制される。

その他意見

利用者のニーズをふまえ、多様な料金体系の導入を図るべきである。

(2)料金の水準

意見：

料金水準の設定については、必要な道路建設への投資、債務の返済が最も重要である。

料金の引き下げは、これらのことを確保した上で行うべきである。

首都高速道路の対距離料金制への移行は、負担の公平性から妥当と考える。

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

意見：

検討・実施状況の案が妥当と考える。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

(1) 必要な道路整備の着実な推進

横浜市では、一般有料道路として横浜環状南線、首都高速道路として横浜環状北線の整備を推進している。また、新たな事業として横浜環状北西線の事業化を予定している。これらの事業について、民営化後もこれまでと同様の負担により着実に進めることができる枠組みを構築されたい。

(2) 事業路線の選択

新会社の自主性を否定するものではないが、都市部の自動車専用道路(都市高速道路や一般有料道路など)の必要性は、採算性だけではなく、都市再生などの視点から整備を推進すべきものである。したがって、事業路線の選択に当たっては、新会社の自主的な判断だけではなく、自治体の意向なども十分に反映すべきである。

(3) 地方負担の抑制

地方自治体は厳しい財政状況にあるため、事業実施に当たり地方負担の増加なく進められるようにされたい。仮に、負担の増加を伴う場合は、道路特定財源の地方への移譲などの措置をされたい。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	さいたま市
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立 意見： 特になし	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方 支持する案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 A案は、資金調達能力に問題があり、また、固定資産税が課税されるため、建設推進が図れない可能性がある。 その他意見 無料開放後の維持管理費により、地方に過度の負担が生じないようにしていただきたい。	
(3)地域分割 支持する案がある (案-2-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 JHを全国で3社に分割する場合、各社の債務や料金収入に格差が生じる。 その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価 意見： 評価にあたっては、採算性だけにとらわれることなく、外部効果を十分に反映し、地域の意見をききながら、進めていただきたい。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み 支持する案がある (案-3-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 A案は、新規建設が困難となり、また建設する場合には地方の負担が増える。 C案は、今までの公団方式と変わらず社会的な理解が得られないのではないかと。 その他意見	

3 料金の性格と水準

支持する案がある (案-4-) 支持できない案がある (案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

A案は、固定資産税の課税により建設の進捗が遅れる。

その他意見

料金に利潤を含まないことにより、サービス水準の低下や経営努力が鈍ることのないよう取り組んでいただきたい。

(2)料金の水準

意見 高速道路の利用促進が図られる料金水準を設定することにより 一般道路における環境改善を進めていただきたい。

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

意見 特になし

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

我が国の発展のためには、高速道路の整備は必要不可欠である。特に、大都市では渋滞解消や環境改善が急務となっており、高速道路整備の必要性は極めて高いと考えている。

このことを踏まえたうえで、道路関係四公団の民営化にあたり地方にさらなる負担を求めることなく、計画どおり整備を推進していただきたい。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	新潟県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
<p>意見： 本来、高速道路の整備については、国土政策上の観点から議論すべきものであるが、これまで、個別区間の採算性・効率性や進捗率及び民営化を前提とした組織論などの偏った議論に終始し、現在に至っていることは極めて遺憾である。</p> <p>民営化するのであれば、その意義を国民にわかりやすく説明すべきである。</p>	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
<p>支持する案がある (案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>上記の理由：</p> <p>1 支持する理由 高速道路は、公物であり 建設費の償還後は無料開放することが基本である。</p> <p>2 支持できない理由 新会社が道路資産を買い取ることとなれば、国民は永久に料金を払って高速道路を使うこととなり、国民生活向上を阻害する大きなリスクを負う。</p> <p>その他意見 新会社が道路資産を保有するメリットが示されていない。</p>	
(3)地域分割	
<p>支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>上記の理由：</p> <p>1 支持しない理由 道路公団と出資形態の違う本四公団等の債務を全体で管理することは反対である。</p> <p>その他意見：1 高速道路はネットワーク化されてこそ本来の意義があるため、これまでどおり料金プール制で整備すべきであり 仮に民営化する場合には、道路公団を分割せず、現形態のまま民営化する方が良い。</p> <p>2 やむを得ず分割する場合は、分割数が多いほど、経営基盤が弱くなり、交通量変動等のリスクに対して脆弱性が高まるため、分割数は少ない方が良い。</p>	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
<p>意見： 高速道路はネットワーク化されて始めて本来の機能を発揮する。そのため、個別区間ごとの評価ではなく、路線全体として評価すべきである。</p>	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
<p>支持する案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>上記の理由：</p> <p>1 支持しない理由 資金調達能力や採算性に問題があり 新規建設は極めて困難である。</p> <p>新たに地方負担を求められる可能性がある。</p> <p>その他意見 高速道路は公物であり、また、そのネットワーク化が重要である。</p> <p>そのため、残された区間の建設について個々に新会社が「経営」の考え方で判断すべきではない。</p>	

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

支持する案がある(案-4-) 支持できない案がある(案-4-) どちらとも言えない
上記の理由:

その他意見 :そもそも競争性が働くとは思えず、また、料金設定に当たっての考え方や試算も示されておらず、判断できない。

(2)料金の水準

意見 弾力的な値下げが必要であり 社会実験の結果も踏まえて、地域性を考慮した料金設定も必要である。

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

意見 特に無し

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

1 道路関係四公団の民営化について

ファミリー企業問題の解消やコスト縮減は進めなければならないものの、道路は公物であり、道路公団の民営化はすべきではない。

仮に民営化するのであれば、民営化のメリットを示すべきである。

2 国の責任について

高速道路ネットワークは、国が国土のグランドデザインとして国民に約束したものであり、それを前提にして地方は地域づくりを進めており、国は高速道路ネットワークの完成に責任を持つべきである。

3 地方の費用負担について

採算性はネットワーク全体で考えるべきであり、個別箇所ごとに採算性・地方負担を考えるべきでなく、仮に負担があるのであれば、ネットワーク全体で考えるべきである。

高速道路は、有料道路制度により地方公共団体が費用負担することなく、順番に整備されてきた。

「整備の早い 遅い」で、遅い方は「費用の負担を求められ」、整備も大幅に遅れる”ような社会的な不公正は容認できない。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	富山県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： これまでの経緯等もあり、委員会意見書に沿う方向でやむを得ないものとする。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 高速道路は国民共有の財産であり、他の道路と一体となって機能するものであるため、新会社による道路資産の買い取りは行わず、償還後は国等に帰属させるべきである。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-C) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 JHを複数の会社に分割した場合、未整備路線に地域毎の差があり料金プール制の活用により不公平が生じることとなるため、各会社の債務は分割せずに機構で一体的に管理すべきである。	
その他意見 JHの分割は、全国料金プール制の観点から行わない方が望ましい。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 高速道路はネットワーク化されたときに効果を最大限に発揮するものであり、あとわずかで全線開通するような進捗率の高い路線は、整備効果の早期発現の観点からも重点的に整備を進めるべきである。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-C) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 新会社においては、債務償還を適正に行うとともに、料金収入を最大限に活用し、高速道路が早期に整備される必要がある。	
その他意見	

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない
上記の理由

料金に利潤を含めると固定資産税の課税が必至となり、料金が高くなるか、あるいは債務返済や新規建設に影響が及ぶこととなるため、料金には利潤を含めるべきではない。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

新会社による弾力的な料金設定については、有料道路の料金に係る社会実験(地方提案型社会実験)の結果等を十分に踏まえ、導入について検討していただきたい。

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

意見

これまでの経緯等もあり、委員会意見書に沿う方向でやむを得ないものとする。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速道路の整備は、国土の均衡ある発展に不可欠な国家プロジェクトである。また、全国的なネットワーク化が実現したときに最大の効果を発揮するものであり、整備計画の9,342kmを早期に整備するとともに、予定路線の11,520kmの整備を着実に進めるべきである。

高速道路には地方の夢と期待が込められている。政府国会においては、地方の切り捨てにならないよう、幅広く総合的な観点から、適切に判断され、高速道路が着実に整備されるよう強く望むものである。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 石 川 県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見 高速道路の効率的な整備と管理 運営を目指して、時代の変化に対応した機構と会社の設立は必要と考えている。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-B) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由

国土整備の根幹となる高速道路網については、本来、国の資産として管理することが原則であり、将来的には無料開放するスキームとすべきである。また、元利均等返済の償還条件の強化等は、新会社における新規建設投資を事実上凍結し、地方の発展基盤の整備の進捗を大きく阻害することとなる。

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-) 支持できない案がある (案-2-A) どちらとも言えない

上記の理由

現状の収支状況のままの地域分割は、採算性の高い路線が特定のブロックに偏り、ブロック毎の新規建設投資余力や通行料金に格差が生じ、経済活動等における地域間の不均衡が増大することになり、地域への不利益が多い。

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見： 高速道路ネットワークは、国土の均衡ある発展に向けた多軸型国土形成のために必要不可欠な社会資本である。

その評価にあたっては、地方部が不利とならないよう、採算性のみでなく広域交流ネットワーク構築による地域に与える効果等、道路本来の意義である外部効果について幅広く評価すべきである。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-B) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由

多軸型国土形成による均衡ある発展を図るためには、全国高速道路ネットワークは必要不可欠な社会基盤であり、その整備は国の責務で着実に進められるべきである。

国土のグランドデザインの根幹をなす公共財の整備については、民間企業の意向は尊重することとしても、全ての判断を民間企業に委ねるべきではない。

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

支持する案がある (案-4-) 支持できない案がある (案-4-) どちらとも言えない
上記の理由

新会社のコスト縮減努力や弾力的な料金設定、更には、業務内容の多様化による収益拡大活動に自由度を与え、得られる利潤により高速道路整備が促進されることになれば歓迎すべきことと考える。

しかし、準独占企業となる民間会社が、利潤追求のみを優先し、料金値上げやサービスレベルの低下に陥ることとなれば大きな問題である。

利潤の取扱の詳細が判らない段階で、明確な回答は出来ない。

(2)料金の水準

意見：

料金については一割程度の値下げが望ましい。その上で、利用者増加を図るため、時間帯、曜日、季節、地域毎等の弾力的な料金設定が可能となる制度が望ましい。

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

意見

特になし。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速道路の整備に当たっては、早期整備を念頭に、現行の料金プール制を維持して、地方に対して過度の負担を強いることなく進めていくべきと考えている。

仮に、やむを得ず地域分割される場合には、地方のデメリットを極力小さくするため、ブロック毎の均衡を図るよう十分な配慮を行う必要がある。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	岐阜県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： ・高速道路は、最も根幹的な公共事業として整備するものであり、新会社方式で利益を出すということには馴染まない。(現に、実際儲かるところはない。) ・民営化推進委員会は責任のない第三者の委員会であり、参考意見にはなるがこれに拘束されるものではない。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 ・高速道路は国の根幹的社会基盤であり、公共の原理に基づき国土政策として建設管理すべきものであり、私有化すべきではない。 その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-全て) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 ・首都 阪神 本四は各々別にすべきである。 ・日本道路公団も分割すべきではない。 その他意見 ・分割してもそこには競争原理が働かず、分割する意味が無い。 (JRの例を見ても分割したJR間で競争しておらず、飛行機と競争しているだけ。)	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： ・そもそも未開通区間だけを捉えて評価すること自体がおかしい。 ・現に儲かるところはなく、有料 無料にかかわらず、道路特定財源を投入して整備すべきである。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 ・支持する案がない その他意見 ・民営化すべきではない。 ・有料 無料にかかわらず、道路特定財源を投入して整備すべきである。	

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

支持する案がある (案-4-) 支持できない案がある (案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

料金が高くなるばかりであり認められない。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

日本の高速道路料金は世界水準と比較して高いことから、料金の値下げについては否定しないが、国家として必要な高速道路網の早期構築に支障とならないような料金設定とすべき。

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

意見

国に譲渡された高速道路の維持管理に当たり、地方の負担が生じないような仕組みを作るべき。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速道路は国の最も根幹的な社会基盤であり、その整備は国が責任を持って行うべきである。そのためには、我が国のグランドデザインをしっかりと描き、日本の高速道路網がどうあるべきか、どのような高速道路網が必要かを公正・公平の観点から地方の実情、地方の意見を真摯に受けとめ、国家的視点から十分に吟味して決める必要がある。その上で、定めた高速道路網が適切なスピードで整備できる仕組みを構築する必要がある。

今回の選択肢には、明らかに新規の建設を抑制する案もあれば、建設促進の可能性を感じる案もある。国として、国家戦略として、どのような高速道路網が必要かが明確であれば、このような多様な選択肢は出ないと考えられる。

まずは原点に戻り、どのような高速道路が必要かを提案すべきである。

現行の利用者負担による道路公団方式は、世界的にも高く評価されており、料金収入を最大限活用できる仕組みとすべき。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて（回答様式）

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 静岡県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見： 現在、検討中の方向で良い。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある(案 - 1 - B) 支持できない案がある(案 - 1 - A) どちらとも言えない
 上記の理由

- ・ 高速道路は国民共有の財産であり、他の道路と一体となって機能することから、新会社による資産の買取は行わず償還後は国等に帰属すべきである。
- ・ A案は、固定資産税が課税され、収益が減少することから、債務返済や新規建設が難しくなる。

その他意見

(3) 地域分割

支持する案がある(案 - 2 -) 支持できない案がある(案 - 2 - A) どちらとも言えない
 上記の理由

- ・ 料金収入を活用できれば、地域分割については、こだわらない。
- ・ 地域分割よりも全国組織で、経営資源を有効に活用でき、関連事業等を展開しやすいことのメリットの方が大きいと考える。
- ・ 大規模災害や経済変動等により分割会社毎の経営体力に差が生じ、新規建設が難しくなることも想定される。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

- ・ 整備区間の選定に当たっては、透明な手続きの中で、地方の意見も十分反映させることとされたい。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある(案 - 3 - C) 支持できない案がある(案 - 3 - A) どちらとも言えない
 上記の理由

- ・ A案は、会社の経営上の観点（採算性）のみから整備区間を決めるとしており、国土の根幹的な施設である高速道路は、国家戦略的な視点から整備区間を決めるべきと考える。
- ・ C案は、料金収入を最大限活用し建設のスピードを落すことなく、必要な道路の建設が可能と考えられる。

その他意見

- ・ B案は、資金調達力に大きく左右されることから、必要な道路の建設がC案に比べ劣る可能性があると考えられる。

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

支持する案がある(案 - 4 - B) 支持できない案がある(案 - 4 - A) どちらとも言えない
上記の理由

- ・ A案は、固定資産税が課税され、収益が減少することから、債務返済や新規建設が難しくなる。

その他意見

(2) 料金の水準

- 意見：
- ・ 検討中の方向が良い。
 - ・ 同時に、建設費や管理費のコスト縮減を図り、利用者の様々なニーズを勘案し、多様で弾力的な料金設定の導入が必要と考える。

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

- 意見：
- ・ 検討中の方向が良い。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

- ・ 道路関係四公団の民営化に当っては、引き続き料金収入を最大限活用した有料道路方式を堅持し、これを補完する新直轄方式と併せて整備計画9, 342kmの全てを整備スピードを落すことなく、着実に推進することが可能な仕組みにするよう十分に配慮すること。
- ・ 国家戦略的な視点から高速道路の着実な整備を進め、適切な管理の確保や災害時等の危機管理対応などのため、その計画の策定、整備及び管理については、国が関与し、責任が果たせる仕組みとすること。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 愛知県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見：

資産・債務を保有する機構と資産を有償で借り受け、道路を建設・管理する会社を設立する基本的な枠組みがよいと考える。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-B) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由

道路資産は公共財産である。民間企業が保有するべきものではないと考える。

・40年元利均等返済にこだわることなく、新規建設を着実にを行うことを前提に、できるだけ債務を早く返済することが望ましい。

その他意見

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-C) 支持できない案がある (案-2-) どちらとも言えない

上記の理由

・(案)を支持するが、分割するにあたっては、環伊勢湾地域の一体性を確保されたい。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

・ネットワーク効果を早期に発現できる事業中路線については、特段の評価が必要である。

・国の重要施策に位置づけられた路線 (中央防災会議の東海地震対策大綱、都市再生プロジェクト等) は、さらに付加した評価が必要である。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-C) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由

料金収入を最大限に活用した高速道路ネットワークの建設を着実にを行う仕組みが必要である。

その他意見

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

道路は公共財産ということを踏まえると、通行料金に利潤を含めるべきではない。会社の収益は、関連事業(SA・PA)等で得るべきと考える。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

料金引き下げの方向に異存はないが、債務返済の確実性、新規路線の建設を念頭において考えるべきである。

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

意見

バイパス型の一般有料を国等に譲渡することについては、地元自治体と協議をされたい。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて(回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	三重県
1 新たな組織と役割	
(1) 機構と会社の設立	
■意見: 原案を支持する。	
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方	
■①支持する案がある(案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-1-) <input type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路は国のあり方に関わる最も基本的かつ重要な公共財であり、私有財産化はなじまない。 ・閣議決定の「償還期間は50年以内」は遵守すべきで、永久有料化は認められない。 ・国際競争力の確保、大規模地震対策等に対する危機管理、地方分権の推進等、緊急課題に対応するため、現在の整備スピードを落とすことは決してあってはならない。債務の政府保証、固定資産税の非課税のもと、着実に整備を進める必要がある。 	
■その他意見	
(3) 地域分割	
■①支持する案がある(案-2-) <input type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・首都公団、阪神公団、本四公団は地方からの出資等、道路公団とは仕組みが異なることから、四公団の債務の再配分は、理解できない。 ・国全体か地方としてかでも異なるが、BとCはそれぞれのメリットデメリットが明確でない。民営化時点での分割なら現行のプール制に近いCの方が実績等からの安定性でやや有利かとも言えるが、経営安定時点でならその分析を行った上で判断できるので、そこで判断する選択肢もある。 	
■その他意見	
2 新規建設	
(1) 建設にあたっての評価	
■意見: 高速道路は国土の根幹をなす交通ネットワークであり、国が責任を持って担うべき分野である。今回の区間ごとに行った総合評価は確かに一つの参考にはなるが、それだけでは不十分であり、例えば国家戦略的に必要性の高い路線や大規模地震対策として必然性の高い路線などが存在することから、路線全体での評価についても併せて考えるべきである。	
(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み	
■①支持する案がある(案-3-C) <input checked="" type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路は国土の根幹をなす交通ネットワークであり、国が責任を持って担うべき分野である。国際競争力の確保、大規模地震対策等に対する危機管理、地方分権の推進等、緊急課題に対応するため、現在の整備スピードを落とすことは決してあってはならない。整備の必要な路線の判断は国が責任を持って行うことが望ましい。この様な観点から、国の判断を最も反映しやすい案-Cが望ましい。 	
■その他意見	

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

■①支持する案がある(案-4-B) ②支持できない案がある(案-4-) ③どちらとも言えない

■上記の理由

- ・高速道路における会社に求めるものは、必要な高速道路の整備を効率よく早期に進めることと確実に債務返済を進めることの両立であることから、料金による利潤を認めることはできない。ただし、経費節減努力によるインセンティブは必ず考慮する必要がある。
- ・料金に利潤が含まれると固定資産税を非課税にすることが難しくなる。もし課税されると高速道路の効率的な整備と確実な債務償還が困難になるから。

■その他意見

(2) 料金の水準

■意見：値下げをすることが債務償還の遅延や建設費の不足にならないように十分配慮すべきである。例えば、値下げによって収入不足が生じた場合は、国民に納得のいく方法で国費投入についても考えるべきである。

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

■意見：原案を支持する。

※ その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

- ・国は国土のグランドデザインをしっかりと描き、その中で日本の高速道路がどうあるべきかを判断し、国民にその意思をはっきりと示されたい。
- ・「国がやるべきことは国で」行うこと。高速道路は国土の根幹をなす交通ネットワークであることから、国防、外交などと同様に市場原理になじまない。高速道路は最も基本的かつ重要な公共財であり、国が責任を持って担う分野である。
- ・高速道路を待たされ続けた地方に対し、「公正さ」を失ってはならない。
- ・国際競争力の確保、大規模地震対策など、緊急課題に対応した整備を推進するため、料金収入を最大限活用するなど、新しい仕組みにおいても整備スピードが落ちることはあってはならない。
- ・特殊法人改革は積極的に進めるべきである。民営化に向けて、効率的な整備と確実な債務償還ができる仕組みを早期に確立するため、ファミリー企業の抜本的な見直しを含めた徹底的なコスト削減を図ることが不可欠である。

以上の事項を十分に認識いただき、整備の時機を失することの無いよう、より効率的かつ早期に必要な高速道路の整備を進めることができる枠組みを構築されたい。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	名古屋市
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 必要な道路が整備され、且つ、効率的な事業運営につながるならば賛成。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-B) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
・ 返済期間が短くなると必要な道路整備が進まなくなり、道路ネットワークの形成に重大な支障が生じるため。	
その他意見	
・ 都市圏においては、交通施策面や管理面等を勘案して、無料よりも有料のほうが望ましい場合も考えられるので、債務償還後の料金については、今後も検討を続けていくのが望ましい。	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
・ 必要な道路が整備され、且つ、効率的な事業運営につながるならば形態にはこだわらない。	
その他意見	
・ 名古屋圏を中心とした活発な交流が確保されるよう考慮してもらいたい。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見：	
・ 大都市圏の路線と都市間を結ぶ路線とは、求められている効果・機能が異なる部分が多いので、建設にあたっての評価方法を分ける必要があると考える。また、高速道路10路線と接続される名古屋環状2号線のように、既設路線とつながることによりネットワーク効果が早期に大きく期待できる路線については、相当の配慮が必要。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
・ 道路ネットワークは形成途上であり、整備が事実上困難となるA案は容認できない。	
・ 既存路線の料金収入も十分に活用して、必要な道路整備を今後も行っていくべき。	
その他意見	

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

- ・道路整備及び債務返済が最優先であり、料金に利潤を含むべきではない。

その他意見

- ・道路公団は、有料道路制度の下で高速道路整備を進める役割を担っており、民営化会社になったとしても、その主旨は変わってはならないと考える。
- ・経営改善を徹底して実施し、透明性ある事業運営を望む。

(2)料金の水準

意見：

- ・債務返済及び道路整備に支障の出ない範囲で、弾力的な料金設定を考慮すべき。

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

意見

- ・検討中案に同じ。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

- ・道路ネットワークのあり方という国土計画的な観点と、民営化会社をいかにして優良企業にするかという経営的な観点が、混合して議論されている。整備計画路線の評価づけも行ったが、あくまでも「民営化ありき」の話であり、国土計画的な見地から検討されているとは言い難い部分もある。
- ・広範な議論をするにあたって、道路ネットワークのあり方を考えるのに必要な情報となる、既存路線の収支状況などが明らかになってなかったため、このような情報についても提供してもらいたかった。
- ・整備の長期化や凍結化によるコスト増分も考慮し、総合的な面から見て、少ない資金で大きな効果が図れるよう、整備の基本的枠組みや整備路線の選定を検討してもらいたい。
- ・大都市圏における環状道路体系の整備のような、都市再生プロジェクトなどの国家レベルの重要施策については、その早期実現を目指すべきである。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	福井県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立 意見： 高速自動車国道の整備計画 9,342kmは、政府が法律に基づいた手続きにより決定し、その整備を国民に約束したものであり、整備スピードを落すことのないよう民営化の制度設計を行うべきである。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方 支持する案がある (案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 高速道路の私有財産化は認められず、固定資産税は当然非課税とすべきである。 高速自動車国道であるため、債務返済後は当然無料となり、永久有料化 (管理有料) は認められない。 その他意見	
(3)地域分割 支持する案がある (案-2-C) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 料金プール制を有効活用するため、JH系は一体として残債務を管理すべきである。 地域分割する時期については、新規建設を終え経営が安定した時点が望ましい。 その他意見 地域分割する場合は、分割数が少ない方が望ましい。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価 意見： 高速自動車国道の整備計画区間 9,342kmについては、新直轄方式および有料道路方式により、現在の整備スピードを落すことなく着実に整備すべきである。	

(2)新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある(案-3-C) 支持できない案がある(案-3-) どちらとも言えない

上記の理由

料金収入の効率的な運用を図る全国料金プール制を有効活用した機構負担方式で着実に整備すべきである。

その他意見

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-) どちらとも言えない

上記の理由

料金に利潤を認めるよりもリース料を増額し、建設資金に充てる分を増額すべきである。

新会社の収益の基本は、SA、PAの運営など関連事業に限るべきである。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

管理費をコスト削減した分だけ料金引き下げを実施すべきである。

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

意見

供用中、新会社が残事業を実施する区間は、機構が資産、債務を継承すべきである。

・SA、PA等は、収益事業資産として新会社が継承すべきである。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

道路は、高速道路から市町村道に至るまでネットワークを構築してこそ機能を発揮できるものであり、高速道路の整備は、現在の有料道路方式を最大限利用し、早期整備を図るべきである。

地方の道路整備は未だ不十分であるため、今回の民営化における制度設計にあたっては、高速道路の整備が、中部縦貫自動車道などの一般国道の自動車専用道路や地方の国道、県道など一般道路の整備に支障とならないようにすべきである。

今回の総合評価は、外部効果を含めた客観的指標のみに基づくものであり、最終的には地域の重要性、貢献度など総合的な政策判断も加味すべきである。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	滋賀県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 新たな組織の経営は、利用者からの料金収入により賄うものとし、地元負担が生じない形態とすること。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 高速道路は公共財産であり、新会社の資産買い取りによる私有化には問題がある。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 収益力のある地域に債務を押しつけられる恐れがある。	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 国土軸を形成する根幹的な路線については、優先的かつ地元負担がない形で整備されるべきである。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 新規建設は採算性だけで判断されるため、国土管理 経営上の観点から必要な路線の整備ができない仕組みとなっている。	
その他意見	

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-) どちらとも言えない
上記の理由

・公共施設である道路の通行料に、利潤を見込むことには問題がある。

その他意見

適正な管理費用に基づいた通行料金の設定をした上で、新会社の経営努力に報いる何らかの方策が必要と考える。

(2)料金の水準

意見：利用者にとって、より使いやすい料金となるよう、弾力的な料金設定を行う必要がある。

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

意見

・バイパス型の一般有料道路を国等に譲渡する際には、地方に負担を求めることのないようにすること。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

現名神高速の交通量は多く、早急に第二名神高速を整備する必要がある。したがって料金収入の多い名神高速の収益は、優先的に第二名神高速の整備に充当されるべきである。

地域にとって高速道路を有効活用できる施策として、例えば、短距離利用者の料金を減額することで周辺道路の混雑緩和につなげるなど、弾力的な料金設定が必要と考える。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	京 都 府	
1 新たな組織と役割		
(1)機構と会社の設立		
意見 新会社の組織はできる限りスリム化し、コスト削減に努められたい。		
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方		
支持する案がある (案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>		
上記の理由 高速自動車国道は、110万 km道路ネットワークの中樞を成すものであり、その資産は国が保有し、管理すべきである。		
その他意見 都市高速道路の出資金について、その取扱いを明確にしてほしい。		
(3)地域分割		
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/>		
上記の理由 京都高速道路は、阪神高速道路公団の新会社でしっかり整備してほしい。		
その他意見		
2 新規建設		
(1)建設にあたっての評価		
意見 :基本的な評価手法については異論ないが、区間の取り方や費用対効果の取り方によって評価が大きく変わるため、再評価も必要ではないか。		
<table border="1"> <tr> <td> 区間の設定 施行命令単位だけではなく、高規格幹線道路も含めたネットワーク効果が発揮できる単位での評価も検討すべき。第二名神の城陽～高槻間については、第二京阪道路とリンクする八幡JCTで区分して評価すべき。 費用対効果 高速自動車国道にリンクする高規格幹線道路等の事業効果も含めて評価すべき </td> </tr> </table>		区間の設定 施行命令単位だけではなく、高規格幹線道路も含めたネットワーク効果が発揮できる単位での評価も検討すべき。第二名神の城陽～高槻間については、第二京阪道路とリンクする八幡JCTで区分して評価すべき。 費用対効果 高速自動車国道にリンクする高規格幹線道路等の事業効果も含めて評価すべき
区間の設定 施行命令単位だけではなく、高規格幹線道路も含めたネットワーク効果が発揮できる単位での評価も検討すべき。第二名神の城陽～高槻間については、第二京阪道路とリンクする八幡JCTで区分して評価すべき。 費用対効果 高速自動車国道にリンクする高規格幹線道路等の事業効果も含めて評価すべき		
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み		
支持する案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>		
上記の理由 高速道路ネットワークは、国の責任で確実に整備すべきである。		
その他意見 阪神高速道路公団については、事業実施の枠組みを明確にするとともに、出資する地方自治体の意見を聞く仕組みを担保すべき。		

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

支持する案がある(案-4-) 支持できない案がある(案-4-) どちらとも言えない
上記の理由

その他意見

(2)料金の水準

意見

阪神高速道路公団の料金設定については、出資団体の意見を聞いてほしい。
都市高速道路において、対距離制料金を導入するにあたっては、大都市特例を検討されたい。

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

意見：

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

その他意見

高速道路面積の占めるウェイトが大きい市町村については、メニュー助成等の強化、拡大を図られたい。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	大阪府
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・第二名神、大阪都市再生環状道路等、必要な路線が着実に整備できる仕組みを構築されたい。 	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・債務完済後は無料開放すべき。 ・道路は、基本的には公共財。 	
その他意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体の出資金は、設立出資を含め返済されたい。 	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・大阪都市圏は、阪神高速の他 J H 等の有料道路事業者が複雑にネットワークを形成。料金体系も異なり、利用者から見て分かりにくい。阪神高速道路の対距離制移行に伴い、利用者の視点から、大阪都市圏における料金体系の検討が必要。 	
その他意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・債務は、会社ごとに管理されたい。 	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・必要な路線は着実に整備できるようにされたい。 	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・料金収入は、必要な路線建設に活用されたい。 	
その他意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・新たな地方負担が生じる場合には、地方の財政状況に十分配慮すること。 ・出資金については、従来どおり建設資金に充当されたい。 	

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

支持する案がある(案-4-) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

- ・ 料金に利潤を含めず、債務返済や新規建設を優先されたい。
- その他意見

(2)料金の水準

意見

- ・ 必要な債務返済、新規建設を行った上で、利用者にとって利用しやすい料金水準とされたい。
- ・ 利用促進策としての料金引下げは、地方公共団体による減収補填を求めることがないようにされたい。

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

意見

- ・ 一般有料道路の損失補填金は路線毎に清算されたい。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

- ・ コスト削減計画の目標値(維持管理コスト3割削減等)を償還計画に確実に反映されたい。
- ・ 公益性を有する会社であることから、環境対策や渋滞対策など、地域のニーズに的確に応えられるようにされたい。
- ・ 地方公共団体と十分に協議されたい。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて(回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	
1 新たな組織と役割	
(1) 機構と会社の設立	
■意見: 「意見なし」	
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方	
■①支持する案がある(案-1-) <input type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-1-) <input type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/> 「A、B案ではなく、独自案を提案する」	
■上記の理由 道路資産は機構、運営は会社、の2本立てを継続する。道路資産は機構が所有し、債務については償還しないで証券化を検討する。 また、維持管理は利用者負担を継続する。	
■その他意見	
(3) 地域分割	
■①支持する案がある(案-2-B) <input checked="" type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-2-) <input type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由	
■その他意見	
2 新規建設	
(1) 建設にあたっての評価	
■意見: 「先に整備した区間と後から整備する区間で不公平にならないようにすべき」	
(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み	
■①支持する案がある(案-3-C) <input checked="" type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由 今後の道路建設を早期に進めるには、料金収入を最大限活用すること及び確実な資金調達が必要である。また、採算性のみで建設する区間を判断すべきではない。	
■その他意見	

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

■①支持する案がある(案-4-) ②支持できない案がある(案-4-A、B) ③どちらとも言えない

■上記の理由

料金設定は採算性のみで決めない。

■その他意見

(2)料金の水準

■意見:「利用しやすい料金とするため道路特定財源を活用すること。また、環境改善、渋滞緩和を図るため、弾力的な料金設定とすべきである。」

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

■意見:「基本的に同意」しかし、(3) SA・PA等については、土地資産は道路の一部として機構が保有する。

※ その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 奈良県

1 新たな組織と役割

(1)機構と会社の設立

意見：意見なし

(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由

A案の場合、政府保証を付けることや固定資産税を非課税とすることは不可能であり、新会社による新たな道路建設は困難であると考えられることと、高速道路の永久有料化は、高速道路の利用促進の観点から問題があるため。

その他意見

無料開放により国等に移管された時点から県にも道路の維持管理費用の負担が発生すると考えられることから、その点について配慮をお願いしたい。

(3)地域分割

支持する案がある (案-2-) 支持できない案がある (案-2-) どちらとも言えない

上記の理由

その他意見

阪神高速の拡大の考え方については、各地方自治体の出資金の調整が可能で、かつ地方の財政負担の増加がなければ、望ましいと考える。

2 新規建設

(1)建設にあたっての評価

意見：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については賛成である。なお、評価をクリアした路線についても、B / Cの低い路線・区間は、構造・規格等の抜本的見直しなど、総合的な再検討が必要。

(2)新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由

A案の場合、資金調達能力や採算性に問題があり、新会社による新たな道路建設は困難であると考えられるため。

その他意見

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-) どちらとも言えない

上記の理由

高速道路の利用を促進するためには、できるだけ通行料金を低く設定することが望ましいため。

その他意見

(2)料金の水準

意見：「ネットワーク型」の一般有料道路については、高速自動車国道と一体となって機能する路線であることから、料金水準や料金徴収期間を高速国道と同様に扱う措置が必要。

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

意見：「ネットワーク型」の一般有料道路の資産・債務については、民営化委員会の意見書どおり、「高速自動車国道と一体として取り扱うこととし、機構が継承する。」という考え方を採用すべきである。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

追加工や車線拡幅、JCT等の部分改良の事業については、民営化の議論の対象外とし、引き続き責任を持って整備していただきたい。

整備効果の高いネットワーク型の高規格幹線道路(B路線)についても、早期整備が必要であることから、高速自動車国道と同様に新会社による建設が可能となるようなスキームが必要。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	和歌山県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見 : ・ 高速道路は国の責任で建設・管理すべきであり、新会社における自主的経営は担保しつつも、建設・管理には国が関与できる仕組みとすること。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 債務完済時は無料開放し、国が責任をもって管理すべき。 ・ ネットワークが完成するまでは建設を優先するため、50年以内償還とすべき。 	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A,B) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 全国プール制が実質的に担保され、建設余力を地域的に偏らせない前提で、競争原理を働かせるための地域分割はやむを得ない。 ・ その点でA、B案は、これらの前提を満たさないもので支持できない。 	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見 : ・ 必要性、優先順位をできる限り客観的に評価したことは、公共事業としては初めての試みであり、その姿勢は高く評価できる。	
<ul style="list-style-type: none"> ・ しかし、評価項目に大規模地震対策としての必要性が具体的に評価されていないなど、本県の意見が必ずしも反映されていないことは残念である。 	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-C) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A, B) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路整備は、国の責任で、料金収入によるプール制を最大限活用しながら今後も進めるべき。 ・ A、B案は、今後必要な整備ができなくなる。 	
その他意見	

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない
上記の理由

- ・ 高速道路は、社会資本の中でも極めて公共性の高い施設であり、利潤を追求すべきではない
- ・ 利潤が生じるのであれば、必要な建設を行ったうえで料金引き下げをするか、債務返済に充て早期無料開放すべき

その他意見

(2)料金の水準

意見： ・ 建設の継続と、債務返済の確実性を損なわない範囲で、弾力的な料金設定が望ましい

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

意見： 原案を支持する

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

- ・ 高速道路は、国土のあり方、国民の暮らし方にかかわる最も重要な広域的、基礎的な社会資本であり、国土全体に、国の責任であまねく整備すべき。
- ・ 特に本県では、東南海・南海地震に備え、寸断される国道にかわり緊急輸送道路として、高速道路の早急な整備が必要である。
- ・ 民営化により、建設や管理面での無駄は徹底して無くし合理化を図るべきだが、そのことによって地方の高速道路が今以上遅れることがあってはならない。
- ・ そのため、現行の料金プール制を最大限活用し、これまで以上のスピードを確保し整備を進めるべき。
- ・ また、4車線化整備区間については、新会社で継続して整備することを明確に位置づけるべき。
- ・ さらに、整備計画以外の区間についても、11,520Km全体の早期整備ができる枠組みを策定されたい。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	京都市
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見：京都市は道路の整備が非常に遅れていることから、京阪神が一体となる都市高速道路の整備が不可欠であり、民営化の枠組みについては、地方財政に過度な負担をかけずに整備が着実に進められるような組織にされたい。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
新会社が独自に資金調達するシステムになっているため、事業中路線の早期完成や、計画済み新規路線の着手が危ぶまれる。	
その他意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・新会社が必要な量及び条件の資金を調達できるよう、政府保証の仕組みを講じられたい。 ・道路資産が国等に移管された後においても、税を投入せずに施設の維持管理や大規模改築が可能となる仕組みを構じられたい。 	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-A) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・京阪神圏にとって一体的な高速道路ネットワークが必要不可欠である。 ・新会社の事業エリアが拡大されることにより、リスクに対する脆弱性が回避される。 	
その他意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・民営化後においても、新たな都市高速道路の整備については、従前程度の出資には応じる考えはもっているため、それを受け入れて今後も都市高速道路の整備が進められる組織にされたい。 ・Hを2社または3社に分割することについては特に意見はなし。 	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見：わが国の経済発展にとって、都市の再生は非常に重要であり、そのためには都市高速道路の整備は必要不可欠である。そのような観点から、都市高速道路の評価基準は、地方公共団体の意見を十分聞き、その必要性を正当に評価できる基準にされたい。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-B) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
都市高速道路の整備の継続性が確保でき、建設のための出資金を新会社に直接投入する仕組みと想定されるため、地方公共団体と新会社とが道路の建設・管理に密接な連携が図れると思われる。	
その他意見	
新規路線の着手等において、地方公共団体の意見が十分反映されるような仕組みにされたい。	

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-) どちらとも言えない
上記の理由

債務返済を優先するとともに、新規建設を可能とするためには、利潤や税負担を軽減する必要がある。

その他意見

新会社の収益源がS AやP A等関連事業の運営に限られることから、都市高速道路を運営する新会社に対しては、その事業展開に何らかの支援策が必要である。

(2)料金の水準

意見： 都市高速道路においてもネットワークの拡大に合わせて、利用の程度に応じた負担となるような料金水準へと移行すべきである。

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

意見：

- ・既に支出した出資金はどこに承継されるのか。いずれに承継されたとしても、その出資金は従前制度のとおり、償還完了時に地方公共団体に返還される枠組みとされたい。
- ・新会社の資本金は、誰がどのような方法で出資するのか。また、万一その方法が現公団への出資金の充当等地方公共団体も負担することとなるのであれば、地方公共団体の意見を十分に聞いて決められたい。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

今回の道路関係四公団民営化の基本的枠組みに関する提示案については、その内容が高速自動車国道に偏重したものとなっていることから、都市高速道路や一般有料道路についても、地方公共団体が十分に議論できるよう、早期に枠組みを提示されたい。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて(回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	大阪市 (以降は阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団についての回答)
1 新たな組織と役割	
(1) 機構と会社の設立	
<p>■意見:</p> <p>阪神高速道路は阪神圏の都市交通基盤整備において重要な役割を担ってきており、民営化にあっても、これまで通り、地域の意向に円滑に応えられる組織とするようお願いする。</p>	
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方	
<p>■①支持する案がある(案-1-) <input type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-1-) <input type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>■上記の理由</p> <p>公共として重要なのは利用者にとっての利便が確保されることである。無料開放は重要な考え方であることは理解するが、一方で、将来の交通量の減少が予測される中、利用者の利便が確保されるのなら、改築や維持管理に有料道路事業を活用することも適当であると考えます。</p> <p>■その他意見</p> <p>会社である限り、減免した上での課税はやむを得ない面もあると考える。</p>	
(3) 地域分割	
<p>■①支持する案がある(案-2-) <input type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-2-) <input type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>■上記の理由</p> <p>新たな組織に移行するにあたり、現公団に対して行ってきた出資の取扱いについて明らかにされたい。</p> <p>■その他意見</p> <p>都市内流動に対応した都市高速道路としての概念をいたずらに広げるべきではない。 本四公団が現行道路網を基本に独立設置される場合には、従来の収入実態が今後の経営を展望する上で基準となるが、スタート時の展望が極めて大事であると考えられることから、現実的かつ長期的な視点から実現可能な事業計画としていただきたい。</p>	
2 新規建設	
(1) 建設にあたっての評価	
<p>■意見:</p> <p>都市高速道路に関する評価の手法と評価に応じた対応について明らかにされたい。</p>	
(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み	
<p>■①支持する案がある(案-3-) <input type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-3-) <input type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>■上記の理由</p> <p>建設については、個別路線・区間毎での個別採算やネットワーク全体での採算、費用対効果など、また、地元の意向を踏まえて総合的に決定すべきであると考えますが、必要な都市高速道路の整備についてその具体的な手法等を明らかにされたい。</p> <p>■その他意見</p>	

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

■①支持する案がある(案-4-) ②支持できない案がある(案-4-) ③どちらとも言えない

■上記の理由

料金収入は債務の返済が本来目的であり、料金の基準に利潤を含むということよりも、利用者や出資者の負担が適正に行われる仕組みを構築する必要があり、その仕組みについて明らかにされたい。

■その他意見

特になし

(2) 料金の水準

■意見:

利用者がより納得しやすい料金体系にすることが必要である。

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

■意見

新たな組織に移行するにあたり、現公団に対して行ってきた出資の取扱いについて明らかにされたい。

事業中路線の扱いについて、「新会社が残事業を実施するものは機構が承継」という方向で検討されているが、その場合、機構が承継した路線の残事業を実施する主体と仕組みが不明確である。

※ その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

会社としての経営の健全性確保は重要であるが、利用者をはじめ周辺住民など地域の要求に応える公共の精神が重要であり、地元の意向を踏まえて新たな仕組みを構築していく必要がある。

このような状況の下で、本市として性急な結論は難しく、事情も考慮していただき、事業中路線の事業フレームの見直しにあたっては、地方の負担増から事業継続が困難とならないよう、税財源の移譲や事業費の立替制度による事業費の平準化などの施策が不可欠と考えるので、国としてのご支援をお願いしたい。また、市民、議会への説明責任を果たせるようなご配慮をいただきたい。

一方、本四公団については、道路整備はほぼ収束しているが、今後、上下分離のスキームが具体化されていく中で、関係地方自治体の出資先や出資の目的、性格、算定根拠等について改めて議論が必要であると考えており、平成34年度までの追加出資も含め、民営化後の地方負担のあり方については、現下の厳しい財政状況の下で、関係自治体が一致協力でき、かつ市民に対して説明責任を果たしうるような根拠付けを行うことが、今後何らかの地方負担が伴う場合に不可避の大前提であると考えている。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	神戸市
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見：	
<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体からの出資金の償還の仕組みを明らかにしていただきたい。 	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> * 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> * どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> 公共財産である道路の私有財産化は望ましくない。 着実な債務返済を行うためには、なるべく資金の外部流出の少ない仕組みづくりが必要である。 	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-B,C) <input checked="" type="checkbox"/> * 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> * どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> B案とC案は、会社毎に残債務を管理するので、従来の受益と負担の関係を継続できる点で合理的であると考えます。 	
その他意見	
本四公団は、平成34年度まで国、地方が出資予定」と記載されているが、出資延長については今後の課題であると考えます。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見：	
都市高速道路の建設については、個別路線としての採算性だけでなく、既成市街地の交通混雑の緩和効果、地域全体の環境改善の効果など、総合的な評価手法を検討していただきたい。	

(2)新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-B,C) * 支持できない案がある (案-3-A) * どちらとも言えない

上記の理由

- ・ 債務の確実な返済を確保しつつ、必要な道路が早期に整備できる仕組みであると考える。

その他意見

- ・ 公共財産である高速道路の建設については、国や地方公共団体が関与できる仕組みとしていただきたい。
- ・ 第二名神高速道路は国土の重要な骨格をなす路線であり、また大阪湾岸道路西伸部は国幹道に匹敵する機能を有しているため、国の責任において着実に推進を図っていただきたい。

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

支持する案がある (案-4-B) * 支持できない案がある (案-4-A) * どちらとも言えない

上記の理由

利潤追求については、民間会社のノウハウを生かせる関連事業または経費削減努力により行うものと考え

る。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

- ・ 債務返済が確実に行われることが必要だが、一方、地域の特性に応じた利用者の利用しやすい料金水準にしていきたい。例えば、阪神高速道路におけるETCを活用した特定端末料金システムの設定など。

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

意見

国等への譲渡により地方負担が生じる場合、地方財政に配慮した財源措置が必要である。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

- ・ 我が国の社会経済を牽引する京阪神において、都市高速道路ネットワークの整備は不可欠であり、国の責任において着実に推進するとともに、新たな地方負担が生じないよう十分配慮していただきたい。
- ・ 本四道路については、長大橋の機能を長期にわたり適切に維持管理していく仕組みづくりが必要である。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	鳥 取 県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 組織は必要な高速道路を早期に造るために存在すべきものとするが、この観点からすると、機構と会社を分離する意義が不明。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 道路は公共財産であり、新会社が永久に私物化し利潤追及の糧とすることは、許されない。 また、民営化した新会社の収支が厳しいため固定資産税を減免するというのは、自家撞着に陥っている。	
その他意見 「案-1-B」は、債務完済時点で道路資産が国等に移管され無料開放する、という本来の原則を踏襲しており、その点は評価できる。	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 本州四国連絡橋など、別の枠組みの中で整備してきた道路の負債を道路公団に担わせ、結果として他の地域の高速道路建設にしわ寄せを生じさせることは、明らかに不公正である。	
その他意見 「案-2-C」は、債務について、首都高、阪高、本四は会社ごと、分割したJH各社は一体として、それぞれ管理することとしており、これまでの枠組みを踏襲した上で、JHについて従来の全国プール制を採用している点は評価できる。 また、「案-2-B」も、首都高、阪高、本四をJHから分離する点は評価できる。 但し、全国のネットワークを一体的に早期形成するという観点から、債務だけでなく建設費を賄うための全国プール性は有効な手法であり、「案-2-C」「案-2-B」とも、JHを分割する点においては支持できない。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： B / C、採算性だけでなく、外部効果を評価対象としたことは評価できる。 しかしながら、ネットワークを区間毎に分断して評価することには疑問。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 基本原則として、高速道路の整備は国がランドデザインを持ちながら主体的に進めるべき事業であり、民間の株式会社に建設の有無を判断させるべきではない。 道路関係四公団民営化によって、必要な高速道路が建設できなくなるような枠組みは、本末転倒。	
その他意見 「案-3-B」と「案-3-C」が、既存道路の料金収入を新規建設に活用（債務返済または建設費充当）する枠組み（料金プール制）としている点は、評価できる。	

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

支持する案がある(案-4-) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない
上記の理由

道路は公共財産であり、新会社が私物化して利潤追及の糧とすることは、許されない。

その他意見

「案-4-B」は、料金の基準に利潤を含まないとしており、その点は評価できる。

(2)料金の水準

意見： 料金の引き下げにより必要な高速道路が整備できなくなるような枠組みは認められないが、公団の経営努力により国民の利便性を向上させることは、当然必要である。

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

意見： 組織は必要な高速道路を早期に造るために存在すべきとの観点からすると、機構と会社を分離する意義が不明。

(「 1 新たな組織と役割 機構と会社の設立 」で述べた意見と、同様。)

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

基本原則として、高速道路の整備は国がグランドデザインを持ちながら主体的に進めるべき事業。必要な高速道路を早期に効率的に造るためには、本来、天下りや関連企業との関連、高コスト構造など道路公団改革を徹底的に行った上で、現在の道路公団が現在の枠組みで高速道路を建設する方法が望ましい。

道路関係四公団民営化によって必要な高速道路が建設できなくなるような枠組みは、本末転倒である。

但し、料金プール性を最大限活用しても建設の財源が確保できない場合に、国が主体的に整備を進める手法として、別途、新直轄方式を導入することは評価できる。

この場合、高速道路の建設を待たされ続け既に不利な条件下にある地方がさらに不利な条件を課されることのないよう、従来どおりの整備速度を確保するとともに、実質的に地方負担が生じないよう適切な財源措置が必要。

今回の意見は、すべて、以上の観点から述べたものである。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	島根県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 機構の位置付けとしては特に問題はない	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
国の基幹的な公共財産は私有化すべきでない	
・災害時等の代替路線 (無料) や緊急対応に不安が残る	
・環境ロードプライシングなど総合的な交通施策に対する障害が予測される。	
その他意見	
債務の政府保証、固定資産税の非課税のもと着実に整備を進める必要がある。	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-ABC) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
JHは極力分割しない方が望ましく、どうしても分割が必要な場合は、経営安定時点で再度分割について判断する	
分割しないことのメリット	
機構からの負担金又は新会社の借入金返済が一体的に行え、新規建設へ有効的に投資可能	
分割の場合、将来的に会社ごとの体力差が顕著に出て、全国高速道路網に支障が出る可能性もある	
首都、阪神、本四は現在の枠組みのまま民営化する	
その他意見	
債務処理は、JH、首都、阪神、本四の会社ごとに機構が管理して返済する	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見：	
B/Cの低い箇所では、総合的に再検討とあるが、JHにおいて設計見直しを重ねられ、既に2度にわたって地元説明がなされている。無料化に伴う地元の利便性を考慮した変更は検討する必要はあるが、いたずらに時間を費やす手続きは最小限に留めるべき	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-C) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-AB) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
A案では実質的に新規の道路建設は困難なため支持できない	
・個別路線として単独で採算が取れる区間はない	
・必要な路線の建設には、投資限度額を上回る部分について国民に多大な負担を強いる結果となる	

B案は会社の自主判断により借入金を調達するため慎重になり建設の範囲が狭まる又は遅れる恐れがある

その他意見

- ・ 料金収入を最大限活用して早期に新規建設を行う必要がある
- ・ C案においても、建設する区間については会社の自主判断を尊重しているが、建設区間、手法の決定に当たっては国が責任を持って判断を行う必要がある。

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

支持する案がある (案-4-B) 支持できない案がある (案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

料金に利潤は含むべきでない。

また、整備促進や債務返済のためには固定資産税が免除される必要があり、そのためにも利潤を含まないことが必要

その他意見

コスト縮減や利用促進等の成果に対するインセンティブは必要

(2)料金の水準

意見：

建設の継続と、債務返済の確実性を損なわない範囲での料金設定が必要

弾力的料金の設定は、必要な箇所を実施することとし、全体としての割引目標は設定しない。

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

意見

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

- ・ 現在議論されている9,342kmの外に位置している11,520kmについても、早期に議論を行いどのように整備するかを国の責任において決定すること。
- ・ このたびの評価結果でも事業の必要性があらためて確認された。民営化に向けての枠組みや整備手法が検討される中であっても、事業が中断されることなく引き続き促進する必要がある。

道路関係四公団民営化の基本的な枠組みについて

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	岡山県
1 新たな組織と役割	
(1) 機構と会社の設立	
意見：特になし	
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある(案 - 1 - B) 支持できない案がある(案 - 1 - A) どちらとも言えない 上記の理由 高速道路資産は公共性が強く、私有化は望ましくない。また、固定資産課税となれば、債務返済や新規建設に影響するため、B案を支持し、A案は支持できない。	
その他意見	
(3) 地域分割	
支持する案がある(案 - 2 - C) 支持できない案がある(案 - 2 - A) どちらとも言えない 上記の理由 JH系3社が一体として残債務を管理することで、料金収入の有効利用を図ることができるため、C案を支持する。 また、JHと異なり、本四公団には地方が出資しているため、A案は支持できない。	
その他意見 「本四公団は、平成34年度まで国、地方が出資予定」となっているが、出資延長については応じることはできない。	
2 新規建設	
(1) 建設にあたっての評価	
意見：採算性や費用対効果に比べて、外部効果をもっと重視してもらいたい。	
(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある(案 - 3 - C) 支持できない案がある(案 - 3 - A) どちらとも言えない 上記の理由 料金収入を活用して、真に必要な道路の早期整備を図るべきであり、C案を支持する。 また、建設する区間を全て会社の経営判断とするA案は支持できない。	
その他意見	

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

支持する案がある(案 - 4 - B) 支持できない案がある(案 - 4 - A) どちらとも言えない
上記の理由
社会的な波及効果を出させるため、料金をできるだけ低く抑えるべきであり、B案を支持し、
A案は支持できない。

その他意見

(2)料金の水準

意見：本四道路の通行料金については、更なる通行料金の引き下げが必要である。

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

意見：特になし

その他の意見

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 広島県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見：

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-B) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由

国の根幹的な社会基盤である高速道路を、民間会社が所要することは容認できない。

その他意見

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-C) 支持できない案がある (案-2-) どちらとも言えない

上記の理由

全国プール制を活用して未整備区間の整備を図るべき。

但し、日本道路公団の分割方法については、慎重に議論する必要がある。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-B・C) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由

国の根幹的な社会基盤である高速道路は、国が責任を持って整備すべきであり、建設する区間を「全て会社の経営判断」によるものとするA案は容認できない。

B案・C案については、国の関与の度合い、建設範囲の違いが不明確であり、どちらを支持するのか判断できない。

その他意見

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

支持する案がある (案-4-B) 支持できない案がある (案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

公共物である高速道路を、民間企業の利潤の対象とすることがあってはならない。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

社会資本の効率的な活用を促進するため、多様で弾力的な料金設定を行うべきである。

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

意見

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速道路は国の根幹となる社会資本の基盤であり、国が責任を持って整備すべきものである。したがって、利潤の追求を優先する民間会社が建設を判断するのではなく、国の責任が明確となる仕組みとすべきである。

一層のコスト削減を図り、料金プール制を活用して高速道路の早期整備を図るべきである。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて(回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	山口県
1 新たな組織と役割	
(1) 機構と会社の設立	
■意見: 特に無し	
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方	
■①支持する案がある(案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/> ■上記の理由 道路は公共施設であり、高速道路も私有財産化されるべきではない。また、固定資産税課税は、債務返済や新規建設に大きな影響を与えかねないので、非課税とするべきである。 ■その他意見	
(3) 地域分割	
■①支持する案がある(案-2-) <input type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/> ■上記の理由 4公団は、それぞれ出資状況が異なることから、統合することには無理がある。また、日本道路公団の3社分割は各社のリスクに対する、脆弱性が高くなり、経営格差も大きくなることから、2社分割が望ましい。債務は、首都・阪神・本四は会社ごと、JH2社は一体として、それぞれ機構で残債務を管理するべきである。(C案の3社を2社に変えたもの) ■その他意見	
2 新規建設	
(1) 建設にあたっての評価	
■意見: 特に無し	
(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み	
■①支持する案がある(案-3-C) <input checked="" type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/> ■上記の理由 国の基幹施設である高速道路を、新会社の経営判断のみで建設するべきではない。また、政府保証無しで資金の自己調達には困難と思われることから、機構による料金収入直接充当方式により、必要な高速道路の早期整備を促進するべきである。 ■その他意見	

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

■①支持する案がある(案-4-B) ②支持できない案がある(案-4-A) ③どちらとも言えない

■上記の理由

道路は公共施設であり、通行料金に利潤を求めるべきではない。
収益の基本は、通行料金からではなく、関連事業から得るべきである

■その他意見

(2) 料金の水準

■意見:

既存施設の有効活用の観点から、弾力的な料金の設定は必要と考えるが、全体的な料金収入は高速道路全体の計画的な建設整備が進められることを前提とするべきである。

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

■意見

特に無し

※ その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

道路関係四公団の民営化にあたっては、高速道路が国土の骨格を形成し、国の基幹施設であることから、国の責任において、計画、建設、管理が行える様、基本的枠組みを決定するべきであると考えます。

また、現在の検討が、整備計画区間について行われているようであるが、整備計画区間外についても、早急に道筋をつけるべきである。

広島市

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて（回答）

平成 15 年 11 月 28 日付 国道高第 56 号で照会のありました標記の件につきましては、下記の理由により、今回は意見を差し控えさせていただきます。

【理由】

- ・ 本市域内の高速自動車国道はすべて完成していること。
- ・ 本市にとって、広域経済圏の活性化のため、広域的ネットワーク上必要な尾道松江線については、別途、国からの意見照会（今後の整備のあり方）に対し、広島県・島根県とも「新直轄方式でもやむを得ない」と回答されていること。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 徳 島 県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見 : 高速道路は、国民の共有する貴重な財産である。今後の建設・管理にあたり 資産 債務を保有する機構と、資産を借り受け、道路を建設し、また管理する会社を設立しようとする考えに賛同する。ただし、機構の体制については極力スリム化した組織とし、なおかつ、新会社による道路建設、健全な管理体制をしっかりとサポートする組織とすべきである。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-B) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由 : 高速道路は、国土形成上、最も重要な基盤施設であり 国が責務を持って建設・管理すべき公共財である。当然、将来においても公共財としての性格が変わるものでなく、その重要性等から償還後は無料化され国の管理の下におかれるべきである。また、我が国の経済再生のためにも、高速道路のネットワーク化は不可欠なものであり、閣議で決められた50年以内の償還をもとに、必要な道路を早期に整備できるシステムとすべきである。

その他意見 : 高速道路は、本来、税により建設されるべきものを、我が国においては、国の財政状況や利用者が高い便益を生じさせることなどから、現在の有料道路制度により整備が進められ、これまで大きな成果を得てきた。全国の高速道路のネットワーク化は道半ばの状況であり、最低限のネットワークが形成されるまでは、現システムを大きく崩さないようにすべきである。

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-) 支持できない案がある (案-2-A) どちらとも言えない

上記の理由 : 出資者の相違等から、本四とJH系の新会社をまとめる案については不合理な点が多い。また、分割数については数を増やしても地域制であれば大幅なサービス向上が図られるとは考えにくく、経済状況の変化や利用交通量の変動等の種々のリスクに対し強い組織とするためにも、分割数は少なくすべきである。さらに、地域間での格差が生じないよう、JH系の残債務は一体として管理すべきである。したがって、案-2-Bを基本に項目について、「JH系会社は一体として残債務を管理する。」とする案を望む。

その他意見 : 分割時点については経営安定時が望ましいと考える。また、本四公団に対する地方自治体の出資期間の延長については、現状では同意しがたい。期間延長を前提とするのであれば、地方出資という意義から、利用者がさらに利用しやすくなるよう大幅な通行料金の低減を求める。

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見 : 優先順位に基づき、重点的な予算執行を行うことについては理解できる。事業評価は、適正な手法により評価されたものであり、評価をクリアした路線は着実に整備すべきである。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-C) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由 : 前述したとおり、高速道路は本来、国の責務において建設・管理されるべき公共財であると考え。このことから、高速道路を建設する新会社においては、新会社の自主性を尊重しつつも、一定の国の関与は必要であると考え。また、早期整備を図るため、既存路線の料金収入を新規路線建設に充当できる仕組みとすべきである。

その他意見 : なし

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由: 高速道路は、「最終的には無料化すべきもの」であり、当然、料金の基準には利潤を含ませるべきではない。ただし、経費節減努力によるインセンティブは是非とも認めていただき、民間企業としての特色を生かし、利用者へのサービス向上を図りつつ、全体としての収益の向上を図られるべきである。

その他意見: なし

(2)料金の水準

意見: 基本的には料金の引き下げを歓迎するものであり、そのあり方については、現状においては、環境への配慮、ETCシステムの活用、交通管理等を十分に踏まえて、多角的に検討の上、適正な料金体系とされるべきである。さらに、高速道路の必要最低限のネットワークが完成すれば、可能な限りの料金の引き下げを行うべきである。

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

意見: なし

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速道路は、国土の骨格を形成する最も重要な基盤施設であり、国が責務を持って建設・管理すべきものである。また、必要な高速道路は、早急に整備すべきである。

先に整備が進んだ先発路線と遅れた後発路線では、工事費、用地費等、建設を取り巻く環境も大きく異なる。後発路線は地域の発展も大きく遅れ、多くの面で不利益が生じている中、高速道路空白地帯の整備が大きく遅れるのであれば、一層の地域間格差が生じるのではないかと危惧する。

国全体の活力を高めるためにも、大都市・地方の双方向間の一層の連携強化が必要であり、そのためにも、基盤となる全国的高速道路ネットワークの早期整備が不可欠である。

新会社においては、既存路線からの料金収入を最大限に活用し、新規路線整備が可能となる体系とするとともに、今後は、「新会社」、「新直轄」のふたつの手法を上手く組み合わせ、早期に高速道路の整備が図られることを切望する。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	香 川 県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 特になし	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/>	
上記の理由 ・利用しやすい料金が実現できる方向がどちらの案か不明なため、現時点ではどちらとも言えない。	
その他意見 ・利用しやすい料金の設定や真に必要な道路の新規建設を進めるうえで、発足後10年間で道路資産を買い取ることは、問題。	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/>	
上記の理由 ・利用しやすい料金の設定や真に必要な道路の新規建設を進めるうえでどちらがいいか、また、出資者としての意見がどのように扱われるのか、現時点では不明であるため、どちらとも言えない。	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： ・整備方法の決定にあたっては、地方の意見を十分斟酌できるよう配慮されたい。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/>	
上記の理由 ・利用しやすい料金の実現や真に必要な道路の整備が進む仕組みがどちらの案か不明なため、現時点ではどちらとも言えない。	
・個別路線採算性は問題あり。	
・現段階では、3-(1)との関連でどちらとも言えない。	
その他意見 ・会社の自主的判断により、使いやすいネットワーク全体の整備 管理を行うことが必要。	

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

支持する案がある (案-4-) 支持できない案がある (案-4-) どちらとも言えない

上記の理由

経費縮減努力のインセンティブが不透明な状態では、どちらとも言えない。
利用しやすい料金となる案がよい。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

民営化委員会の意見書には、「本州四国連絡道路は、債務の処理と同時に大幅な引き下げ(2分の1程度)を進める。」とされており、基本的に民営化委員会の意見を尊重する政府の考え方に沿わない内容となっている。

現在の料金水準は県民に評価されておらず、大幅な引き下げの方向がなければ、出資の延長について県民の理解を得ることは困難である。

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

意見

特になし

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

民営化後の出資の前提として、出資者として機構及び新会社への経営に関する発言権が確保される仕組みを設けることを求める。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 愛媛県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見 債務を確実に返済するための手法としては分離は必要。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-B) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由

必要な高速道路を早期に建設するという観点から、機構が債務完済時まで道路資産を保有するとともに債務償還期間を50年以内とし、単年度の自己資金量を確保でき必要な資金調達を可能としている点が評価できる。また、公共財産である高速道路を民間企業が私有化せず国等に移管することも評価できる。

その他意見

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-) 支持できない案がある (案-2-) どちらとも言えない

上記の理由

本四公団については、近傍の新会社と統合することにより、維持管理コストの縮減など経営の合理化や体質の強化が図られると考えられる。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見 限られた整備財源を有効に活用するため、評価を行うことは必要。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-C) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由

料金収入の有効活用により、必要な高速道路の早期建設が期待できる。また、高速道路が公共財であるという観点から、建設について国が関与する点が評価できる。

その他意見

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない
上記の理由

料金の基準に利潤を含むことは、必要な高速道路の建設や債務返済への影響が大きく問題があり、利潤追求については、関連事業や経費削減努力により行うべきである。

その他意見

(2)料金の水準

意見 必要な高速道路の建設が遅れることなく促進される範囲において、弾力的な引下げ策は必要。

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

意見 国土交通省の考え方で特に意見はない。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

整備計画区間については、現行の整備スピードを落とすことなく、早期に整備されるような民営化の枠組みとしていただきたい。

さらに、四国の一体的発展を図るためには、四国を8の字に循環する高速道路ネットワークの整備が不可欠であるので、基本計画区間、予定路線についても、引き続き整備が図られるよう、今後の高速道路整備のグランドデザインを示して欲しい。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名

高 知 県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見：

「民間でできることは民間で」という観点から、建設 維持管理等の部門は、民間会社という方針は理解する。

国のグランドデザインとしての高速道路という施設そのものは、国の責任で公共財産として、災害 緊急時等に対応できるような枠組みが必要と考える。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1- B) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由

本来、道路は無料のものであること、また通行の自由を安定的に確保していくためには、債務完済時点で速やかに国に移管し、無料開放することが原則と考える。

このため、公共財産である高速道路を民間会社が将来にわたって保有すべきではないと考える。

もし、政府保証のない民間会社が道路資産を保有をした場合、効率的な資金調達のリスクや災害復旧 緊急対応等の際、社会全体に与える大きな不安が残る。

その他意見

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2- C) 支持できない案がある (案-2- A) どちらとも言えない

上記の理由

地方公共団体が一部を出資する首都公団、阪神公団、本四公団は、日本道路公団と出資形態が異なるため、拡大 統合をすれば、地方が出資する根拠やこれまでの出資金の取り扱いがどうなるのか不明となり、拡大 統合することは、これまでの地方との関わりの経過から合理的でない。

また、日本道路公団の残債務は、地域を分割すれば、金利変動、交通量変動等のリスクに対する脆弱性が高まることから、一体的に管理すべきと考える。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

評価手法については、各案併記で大きな差異は出ておらず、妥当であると考えている。

なお、事業着手にあたっては、東南海 南海地震への早期対応や異常気象時通行規制区間の解消等の課題を抱える地域は、国民生活の安全 安心という観点から整備の緊急性を考慮されたい。

(2)新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-C) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由

高速道路は、国の責任で整備すべきであり、機構負担方式が妥当と考える。

国のグランドデザインに基づく国家戦略としての高速道路網の整備を、民間会社が、区間ごとの建設コストと料金収入だけの狭い視野での採算性から判断すべきではないと考える。

その他意見

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

支持する案がある (案-4-B) 支持できない案がある (案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

通行料金で安定的に利潤が確保されるような民間会社では、利用者の視点に立った競争性等が確保されないと考える。

利用料金は、利用者の視点から、債務返済・新規建設に使うべき。また、料金収入を効率的に建設及び償還に充てるためにも、公課公租のかからない手法をとるべきと考える。

SA・PA等での地域ごとに特色のあるサービスや経費節減による利潤追求のインセンティブを会社に与えることにより、民間会社間の競争性を高め、利用者の満足度を高めることは必要と考える。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

供用路線の有効活用や利用者の満足度の観点から、弾力的な料金設定ができる仕組みが必要と考える。

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

意見：

供用中の路線・区間は、機構が承継すべきと考える。

建設中の路線・区間については、新会社が建設するものは機構が承継し、新直轄により整備するものは国に譲渡すべきと考える。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 福岡県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見： 道路資産 債務を保有する機構と、既供用道路の管理、運営及び新規建設を行う新会社を設立することは妥当と考える。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-B) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由： 高速道路は、最も基本的な社会資本であり、公共財産として管理すべきである。債務の償還は、閣議決定に基づき50年以内に確実に償還し、新会社が未整備区間の建設に集中的に投資できることが必要である。

その他意見

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-) 支持できない案がある (案-2-A) どちらとも言えない

上記の理由： JH、首都公団、阪神公団及び本四公団は、それぞれに設立の経過や出資団体の構成等が異なっているため、四公団を基本として新会社を設立すべきである。

JHについては、高速道路ネットワークを早期に完成するためにも安易に分割すべきでない。

案-2-Aによる四公団の債務再配分は、受益と負担の関係を崩すこととなり、問題である。

特に、本四公団の債務は分離すべきである。

その他意見： 仮に、JHを分割する場合は、債務を一体として管理した上で、自治体の地域経営と連携を図り、地域に密着した会社となるよう九州ブロックを単位とした分割も検討すべきである。

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見： 客観的な評価基準に基づき評価を行い、判断すべきである。基準を満たした路線は、国の責任で着実に整備をすすめ、構造・規格の抜本的な見直しも必要である。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-C) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由： 公共財産である高速道路の整備にあたっては、新会社の自主判断を尊重しつつも、国土政策として公共関与が必要である。

未整備の路線を整備し、高速道路ネットワークを早期に完成するためには、既存路線の料金収入を有効に活用することが不可欠である。

その他意見

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由： 料金収入は、債務返済と新規建設に充て、新会社の収益はS AやP Aの運営等関連事業により確保すべきと考える。

その他意見

(2)料金の水準

意見： 利用を促進し、経済を活性化するためにも料金の引き下げが必要である。しかし、債務の確実な返済と新規建設が可能となるよう弾力的に運用すべきである。

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

意見： 民営化委員会意見に沿って検討することを支持する。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	佐賀県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 検討素案について概ね支持する。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-B) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 債務を50年以内に返済した後は、無料化開放されるため。 ただし、無料化後の維持管理については地方への負担が生じないことが必要である。 その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-C) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 JHの分割にあたっては、将来、分割された新会社間で料金設定に大きな差がでないという条件のもとで、分割後の新会社は地域に根ざした運営が可能となるような枠組みの検討を行っていただきたい。 その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 国民からの信頼を得られるよう、建設に当たっては路線の必要性などについて厳正に評価を行っていただきたい。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-B) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 道路は公共性が非常に高いことから、採算性が見込めない路線についても地域が早期整備を望む場合は、新会社が借入金を調達する際に、地域が建設費を負担する枠組みがあってもいいのではないかと思われる。 その他意見	

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

支持する案がある (案-4-A) 支持できない案がある (案-4-) どちらとも言えない

上記の理由

民間会社のあり方としては利潤を追求することが自然な姿である。しかしながら、高速自動車国道の公共性に鑑み、固定資産税の適切な軽減措置が図られるよう検討すべきである。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

高速自動車国道においても、利用率をより一層高めるため弾力的な料金体系についての検討を行っていただきたい。

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

意見 検討素案について概ね支持する。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

国民の高速道路に対する信頼を高めるためには、効率的な経営を支持する声を見做すことは出来ない。新会社による効率的な運営を行い、無制限な建設に一定の制限をかけることが必要ではないかと考えている。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	熊 本 県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： なし	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 高速道路は、一般道路とあいまって住民生活を支える基本的な社会資本であり、全国的な視点で整備が進められてきているが、まだ未整備区間も多い状況である。 民間企業がその資産を保有した場合、固定資産税が課税されることなどから、未整備区間の整備進捗に大きな影響を及ぼすことが考えられる。このため会社が道路資産を保有すべきではないと考える。 その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 会社を細分化することで、個々の会社が新規路線の建設に向けて拠出できる財源が少なくなり、ネットワーク整備が遅れることを懸念する。さらに、どのように分割するか次第で、地域間での整備進捗に格差が生じることも考えられるため、会社を細分化すべきではないと考える。 また、首都、阪神、本四については、関係自治体 (本四公団の場合10団体) 等が出資しているなど、日本道路公団と性格が異なる部分があり、独立して民営化すべきと考える。 その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 現在整備計画区間となっている個別の区間の優先順位だけで評価をするのではなく、ネットワーク全体として基本計画区間も含めた評価が必要である。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-C) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 高速道路はネットワークとして完成してはじめてその本来の効果を発揮するものであり、個別路線の採算性のみで建設の是非を判断すべきではない。また、ネットワークを早期に整備するためには、できる限り料金収入を活用する必要がある。 その他意見	

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

支持する案がある (案-4-) 支持できない案がある (案-4-A) どちらとも言えない
上記の理由

料金に利潤を含めると固定資産税の課税が問題となり、課税された場合、債務返済並びに未整備区間の整備財源に与える影響が大きいいため、利潤を含むことについては慎重な検討が必要と考える。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

既存の社会資本 (高速道路) の有効活用という視点から、弾力的な料金設定は必要と考える。ただし、未整備区間の整備に支障をきたさないよう十分配慮すべきである。

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

意見
なし

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速道路はネットワークとして整備されてきたものであり、ネットワーク全体の完成によりはじめて本来効果を発揮するものである。よって、整備計画区間 9,342kmの整備はもとより、基本計画区間を含む全体 11,520kmの整備を着実に進めることができるスキーム作りが不可欠である。

沿線の市町村においては、高速道路の整備を前提とした地域振興プロジェクトが進められており、これらへの影響も勘案し、ネットワーク全体の早急な整備が必要である。

ネットワーク全体の早期整備を図るため、新会社での整備については、料金収入をできる限り建設費に回し、早期整備が可能となる制度とすべきである。

新直轄方式による整備費用のうち地方負担の財源については、道路特定財源の地方への移譲等により、実質的な負担が生じないように引き続き十分な措置が必要。

また、新直轄方式で整備された路線は、無料で供用されると考えられるが、その維持管理費については、高速道路が国家的な社会資本であることを踏まえ、国が全て負担すべきである。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	大 分 県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 機構と会社が設立されることについて、特に異論はない。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 道路は公共物であり、私有化は認められない。よってA案は不適當であり、B案が適當。	
その他意見 本来、道路は無料が原則であるが、高速道路の債務完済後の維持管理費財源については、料金収入活用も視野に入れて、今後とも議論されていくべきである。	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 四公団の債務の再配分は、これまでの受益と負担の関係を崩すことになるのでA案は不適當。 また、本来、分割せずに全国を一体的に整備・管理することがネットワークの観点から望ましいが、どうしても分割するなら、後発路線に対する負担軽減のため、分割数は少ない方が良く、比較的B案の方が良い。	
その他意見 分割時点については、未整備区間が整備された時点とすべきである。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 今回公表された事業評価結果により、整備計画9,342kmすべてについて社会的便益が費用を上回っているため、事業としての必要性は検証された。したがって、今後とも引き続き、全路線の早期整備を図るべきである。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-C) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A,B) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 整備計画9,342kmを、国民への平等な恩恵と公平な負担のもとに早期整備するためには、料金収入を最大限に活用しなければならない。よって、A案・B案は、不適當であり、C案が適當である。	
その他意見 高速道路は全国ネットワークが整備されて本来の効果が発揮されることを念頭に置けば、料金収入の最大限活用は当然である。	

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない
上記の理由

公共物である道路を利用して私企業が利潤追求することは、国民の理解が得られない。よって、B案を支持し、A案は支持できない。

その他意見

特になし。

(2)料金の水準

意見： 経営努力による料金値下げは大いに歓迎するが、今後の整備スピードを落としてまで料金値下げをすることには反対である。

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

意見：

高速道路の建設から管理に至るまで、国が主体的に責任を持つことが守られるなら、特に異論はない。公共物としてのリスク管理は国が行うべきである。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

道路公団民営化に際しては、国民全体の安全・安心な生活と発展を実現するという視点に立ち、次の諸点を念頭に置いて、未整備区間の早期整備が行われるような基本的枠組みとすべきである。

- ・ 国土のグランドデザインや国際競争力強化の観点
- ・ ネットワーク化されて発揮される高速道路の絶大な効果
- ・ 少子高齢社会・市町村合併等の急激な進展
- ・ 循環型高速交通体系は、地域が自立して地域間競争を対等に行うための基盤であり、国の責任で早期に整備すべき。
- ・ 東九州自動車道は、早期整備すべき一巡目の循環型高速道路。
- ・ 地域の自立的発展を高速道路にかけ、永年待たされてきた地方の実情。
- ・ 整備計画9,342kmの早期整備、予定路線11,520kmの着実な整備を図るべき。
- ・ 今後の整備方法としては、地方負担を増やさず、かつ今までの整備スピードを緩めない方法が必要。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	宮 崎 県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見 高速道路は、国の責務として整備を行うべきであり、今後とも高速道路の整備促進が図られるような組織とすべきである。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 高速道路は、本来であれば、国が整備し、公共財産として、無料で利用できることが大原則であり、債務返済後は、資産は国に帰属させ、無料開放すべきである。 40年元利均等返済では、道路建設への集中投資が困難となり、整備の遅延につながり、これまで整備を待たされている地方にとっては、容認できない。	
その他意見 固定資産税が非課税となる道路とすべきである。	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 出資形態が異なるものは、別々の組織とするのが望ましい。	
その他意見 高速道路の整備は、全国的にいまだ道半ばにある。日本道路公団を分割することにより、新会社毎で収益力の差などでの建設投資意欲に違いが生じかねないことから、日本道路公団は一体として民営化すべきである。仮に分割される場合は、計画路線の整備の見通しの立った時点での分割が望ましい。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 区間毎の評価のみでの判断ではなく、隣接区間との関連性や高速道路ネットワークとしての評価を考慮して判断すべきである。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3-C) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 A案は、必要な新規建設が極めて困難なことから、容認できない。 C案は、必要な新規建設が可能となることから、評価する。	
その他意見 B案では、建設資金を自己調達することとなっており、必要な高速道路の新規建設が抑制される可能性がある。 C案において、機構の負担する建設資金について、借入金等による資金調達が必要と考えられ、その仕組みについて、明確にすべきである。	

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-A) どちらとも言えない

上記の理由

高速道路は、その他の道路と同様に公共物であり、本来は無料が原則である。したがって、料金に利潤を含めるべきではない。

債務の返済と新規建設への投資を考慮した料金とすべきである。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

国民の利便性向上等のためには、料金の引き下げは歓迎されるべきだが、高速道路が整備されていない地域にとっては、安易な料金の値下げが、収入の減少につながり、今後の高速道路の整備の遅延につながるのであれば、容認できない。

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

意見

特にありません。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

今回示された、基本的枠組みにおいては、今後の高速道路整備の全体の枠組みが明確に示されておらず、未供用の整備計画区間はもとより、基本計画区間を多く抱えている本県としては、日本道路公団民営化後の高速道路整備が遅れることになるのではないかと懸念を払拭出来ない。

東九州自動車道及び九州横断自動車道延岡線は、地域の自立した発展とともに、九州全体の一体的な発展に大きく寄与する重要な路線であり、早急な整備が必要不可欠である。

しかしながら、両路線の整備は、ようやく始まったばかりであり、九州横断自動車道延岡線にいたっては、1kmも供用されている区間は無く、九州の循環型高速道路ネットワークとしての機能は極めて不十分である。

高速道路には、産業振興による地域の活性化、救急医療や災害時の緊急輸送道路としての機能など、様々な整備効果があり、まさに、宮崎にとっては、「明日につながる道、命の道」である。

他に陸上の高速交通機関の無い本県における高速道路は、将来の生活道路であり、けっして贅沢な道路ではないと考えている。

このような実情を十分踏まえていただくとともに、高速道路ネットワークの整備は、国土づくりのための基本プロジェクトとして国が位置付けたものであり、国の責務において行うべき国土政策であるという視点に立って、これまでの整備の速度をいささかも落とすことなく、整備計画区間はもとより、法定予定路線の早急な整備が実現出来るよう、高速道路整備の枠組みを検討していただきたい。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて（回答様式）
 ~ 今後検討すべき課題等 ~

地方公共団体名	鹿児島県	
1. 新たな組織と役割		
(1) 機構と会社の設立		
意見		
・新会社の自主的経営を阻害しない範囲で、国土形成という視点から、新規建設等に対し機構の意見が反映されるべき		
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方		
支持する案がある（案-1-B） <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある（案-1-A） <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>		
上記の理由		
・案-1-Bを支持する理由	遅れている地方の高速道路建設を着実に進めるためには50年以内と緩やかな債務返済とする案が望ましい。そうすることにより、単年度の債務返済額が、新会社による建設投資が可能になる程度まで減少し、料金収入を活用して必要な高速道路建設を継続できると考えられるため。	
・案-1-Aを支持できない理由	道路は公共財産であり、民間会社が私有化すべきものではない。また、「40年元利金等返済」を行えば、単年度の債務返済額が増加することにより、新会社による建設投資が困難になり、必要な高速道路建設が抑制されると考えられるため。	
その他意見		
なし		
(3) 地域分割		
支持する案がある（案-2-） <input type="checkbox"/> 支持できない案がある（案-2-A） <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>		
上記の理由		
・案-2-Aが支持できない理由	A案は、JHを三分割するとともに、残債務を会社毎に管理するとされており、全国料金プール制を維持できない案であることから、当県など地方の高速道路の債務償還や新規建設が極めて困難になる可能性があり、受け入れられない。また、このほか、地域分割により金利変動、交通量変動等のリスクに対する脆弱性が高いことなどの問題がある。	
その他意見		
・高速道路は、今後とも全国料金プール制を堅持して、計画された全国ネットワークを着実に整備すべきである。このような観点から、案-2-Cは、JH系3社を一体として残債務を扱うとされており、現行の全国料金プール制の考え方が取り入れられているところは評価できる。また、案-2-Bは、分割数を2つに緩和し、実質的に料金プール制のメリットが活用される可能性が高い点は評価できる。		
・但し、分割が民営化時点とされた場合の新規建設・債務償還への影響が不透明であることや、A案と同様、地域分割により金利変動、交通量変動等のリスクに対する脆弱性が高いことなどの問題は残る。		
2. 新規建設		
(1) 建設にあたっての評価		
意見		
いずれにしても、国幹審の議を経、国において決定された整備計画区間9,342kmの未整備区間2,100kmについては、国の責任において早急に整備するとともに、予定路線11,520kmの整備についても着実に推進すること。		
(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み		
支持する案がある（案-3-C） <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある（案-3-A） <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>		
上記の理由		
【案-3-Cを支持し、案-3-Aを支持できない理由】		
高速道路の整備は国土形成のためのネットワーク整備として進めるのが基本であって、そのためには全国料金プール制が維持されるのが当然である。また、既存路線の料金収入も活用し、未整備区間の高速道路を計画どおり早期に整備することが可能な方式とされるべきである。		
その他意見		
なし		

<p>3. 料金の性格と水準</p> <p>(1) 料金の性格と民間企業としての収益確保 支持する案がある(案-4-B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある(案-4-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>上記の理由 【案-4-Bを支持し、案-4-Aを支持できない理由】 道路は国土形成に資する公共財産であり、利潤を求めるものではない。 なお、料金に利潤を含めると、固定資産税の課税が必至となり、債務返済や新規建設に影響が大きいと考えられることから、結果として、高速道路建設が抑制され、国土形成が阻害されることになる。</p> <p>その他意見 なし</p>	
<p>(2) 料金の水準 意見 料金引き下げは、利用者の利便性や経済活動の活性化につながる点では望ましいが、一方では、新規建設・債務返済の確実性を考慮することも必要であり、料金設定については、引き下げによって、現在の交通量がどのように変化し採算性がどうなるのかなどを総合的に検討すべきである。</p>	
<p>4. 伝承する資産・債務の内容・評価</p> <p>(1) 承継資産・債務の考え方 意見 なし</p>	
<p>その他の意見(道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路は、地方において自立と相互連携に基づく個性ある地域づくりを促進し、国土の均衡ある発展を図るために、欠くことのできない最も重要な最優先の社会基盤であるという認識に立って、建設を進めることが基本である。 ・このようななか、九州においては、九州の一体的浮揚発展を図るため、循環型高速ネットワークの構築に向け遅れている東九州自動車道の整備促進が喫緊の課題とされているところである。 ・特に南に開かれた地理的特性や錦江湾、桜島など恵まれた観光資源を活かし、アジアに広がる南の拠点「かごしま」の形成を目指す当県にとっては、陸・海・空の基幹的な広域交通拠点の連携を強化する高速道路の整備は極めて重要な課題であり、県勢の浮揚発展を図る上で必要不可欠であることから、積極的な整備促進に努めてきたところであるが、当県の高規格幹線道路の供用率は、全国平均の60%に対し、東九州自動車道で38%、南九州西回り自動車道で25%と、まだまだ、遅れている状況である。 ・本来、高速道路の予定路線11,520kmは、国会で議決され、中でも整備計画区間9,342kmは国土開発幹線自動車道建設審議会の議を経て、国において決定されたものであり、国の責任において、早急に整備されるべきものである。 ・また、高速道路はネットワーク化されたときにその効果は発揮されるものであり、採算性のみで整備の可否を判断すべきものではなく、民営化枠組み案の結果によって、今後の高速道路の建設が抑制され、これから本格的な高速道路の整備を待ち望み、高速道路を基本とした各種地域振興プロジェクトを進めてきている地方の実態やネットワークの重要性が無視されるようなことがあってはならない。 ・今回、道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて、複数案が示されたところであるが、いずれにしても最終決定にあたっては、これらの点を重く受け止め、全国料金プール制を活用し、建設スピードを緩めることなく、また新たに地方の負担増を求めることなく、国の責任において、未整備区間2,100kmを早急に整備し、また予定路線11,520kmの整備についても着実に推進することが可能な枠組みとなるようにする必要がある。 	

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて(回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	沖 縄 県
1 新たな組織と役割	
(1) 機構と会社の設立	
■意見： 債務返済をする機構と建設及び管理する会社を分離し設立することは適切と考えます。	
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方	
■①支持する案がある(案-1-) <input type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由 道路は、根幹的な社会資本であり、公共物であることから、新会社による私有化については慎重に対応する必要があると考えます。	
■その他意見	
(3) 地域分割	
■①支持する案がある(案-2-) <input type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由 首都公団、阪神公団、本四公団は地方からの出資等、道路公団とは異なっており、債務の四公団全体の統合については、これまでの受益と負担の関係を崩すことになるので、慎重に対応する必要があると考えます。	
■その他意見	
2 新規建設	
(1) 建設にあたっての評価	
■意見： 高速自動車国道の建設は、国土開発幹線自動車道建設法において、予定路線が定められ、整備計画・施行命令という法律上の手続きを経た経緯があり、構造規格等見直すべきところは見直し、整備計画9,342kmのうち、残事業延長約2,100kmのすべてについて整備を図る必要があると考えます。	
(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み	
■①支持する案がある(案-3-) <input type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由 道路は最も根幹的な社会資本であり、公共物であることから、新会社の経営判断のみで、建設をまかせることについては、慎重に対応する必要があると考えます。	
■その他意見	

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

■ ①支持する案がある(案-4-B) ②支持できない案がある(案-4-) ③どちらとも言えない

■ 上記の理由

利潤よりも債務返済を優先すべきと考えます。

■ その他意見

特になし。

(2) 料金の水準

■ 意見:

料金は引き下げるべきと考えますが、それによって、債務返済に著しく影響を及ぼしてはならないと考えます。また、地域特性等に応じた弾力的な料金設定を可能とすべきと考えます。

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

■ 意見:

特になし

※ **その他の意見** (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

道路公団民営化については、今後の高速道路(高速自動車道及び一般国道の自動車専用道路)建設並びに一般道路の建設に大きな影響を及ぼすと考えられ、これら民営化に向けた取り組みにおいても、国の責任により、それらの建設スピードを緩めることなく、また、新たな地方負担を求めることなく、着実に進められるようにしていくことが、重要と考えます。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	北九州市
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 民間の効率的、弾力的な経営・運営により、維持管理費をはじめとするコストを徹底的に削減することが可能な組織、仕組みとなるようにすべきである。	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
支持する案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/>	
上記の理由 民間経営という観点からはA案と思われるが、道路という公共財の私有を認めるのかという議論が必要。また、道路無料公開の原則からはB案が妥当と思われる。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2- C) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2- A,B) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 新たな整備が可能となる適正な債務の分担と管理がなされ、分割により料金の地域間格差が生じないような仕組みとすべきである。	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 適正な評価基準により優先順位をつけて整備を進めることは重要であるが、事業効果を発現させるための早期のネットワーク形成の視点 (細切れ区間の解消) も必要。	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
支持する案がある (案-3- B) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3- A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 将来の債務返済が可能であれば、料金収入を活用して道路整備を推進する余地を残すべき。	
その他意見	

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

支持する案がある(案-4- B) 支持できない案がある(案-4- A) どちらとも言えない

上記の理由

新たな整備を含めた債務返済の確実性が重要であり、利潤を含まない料金制度が適当であると考えられる。一方、経営の効率化につながるなんらかの手だては必要である。

(2)料金の水準

意見：

利用者の視点からは、料金の値下げは歓迎すべきであるが、新たな整備を含めた債務返済の確実性も重要である。したがって、管理コストの縮減による料金値下げを実現すべき。

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

意見

現在検討されている機構・会社・国への資産及び債務の継承内容でよいと思われる。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

高速道路は国土の骨格をなす社会資本であるとともに、地域にとっては発展の土台となるものである。高速道路がいつ開通し、インターチェンジがどこにできるかによって、まちづくりの骨格が決まるといっても過言ではない。

今回の高速道路整備の制度改正にない視点は、地域から見た高速道路整備のあり方である。現在の制度を、将来の償還を見据えた、効率的な経営形態に改めることは当然であるが、各地域の高速道路のあり方についても、同時に真剣に議論がなされるべきである。現在の制度改正では、高速道路を土台とした地域の将来像が見えず、地域が混乱する原因になるものと思う。こうした点にも配慮して法改正を検討していただきたい。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答様式)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 福岡市

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見：

- ・ 国民負担の最小化及び民間企業のノウハウが発揮できる仕組みであるとする。
- ・ 長期負債の確実な返済、新会社の自主性を考えた各々の業務等を明確にすることが重要とする。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

支持する案がある (案-1-B) 支持できない案がある (案-1-) どちらとも言えない

上記の理由

- ・ 国民負担をできる限り少なくし、一定期間 (50年) に確実な債務返済が行われるべきとする。

その他意見

- ・ 高速道路と一般道路は密接不可分なものであり、道路全体で一つのネットワークを構築していることから、一貫性のある道路システムが重要とする。従って、道路資産は最終的には国等へ移管されるべきである。

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-) 支持できない案がある (案-2-A) どちらとも言えない

上記の理由

- ・ 会社を3分割し、四公団の債務を各会社に再配分する案では、債務返済等により、地域間 (会社間) 格差が生じるおそれがあり、道路整備への影響が懸念されることから、A案は支持できない。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

- ・ B / C の低い路線・区間等は、抜本的な見直し結果による再評価を行い、優先順位、整備方式を判断すべきではないかと考える。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

支持する案がある (案-3-B) 支持できない案がある (案-3-) どちらとも言えない

上記の理由

- ・ 真に必要な道路を整備する場合、A案では、国、地方の負担が大きくなること、また資金調達面でも容易ではないと考えられることから、建設速度はやや劣るが新会社の自主性がより確保できるB案を支持する。

その他意見

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

支持する案がある(案-4-B) 支持できない案がある(案-4-) どちらとも言えない
上記の理由

- ・ 道路は、利用者にとってあくまでも公共物であり、当初から利潤を含む料金設定に理解が得られるか疑問である。
- ・ 利潤を含む料金となれば、固定資産税の影響を考える必要がある。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

- ・ 本市は指定都市高速道路の設立団体の立場から見て、料金水準については、厳しい現状から債務返済の確実性を損なわない範囲での料金設定、また、徴収期間を高速国道と同様に50年以内とした措置が講じられることによる弾力的な料金設定が必要と考える。

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

意見

- ・ 検討案でよいと考える。

その他の意見 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

- ・ 「必要性に乏しい道路はつくらぬ」、「国民が負う債務は出来る限り少なくする。」といった点から民営化の議論がスタートし、このことを基本に仕組みづくりが議論されてきた。今後、国民負担の最小化を基本に、真意に必要な道路を如何に効率的で透明性を確保しつつ早期整備を進めていくかであるが、一方では地方における道路整備はまだまだ不十分であり、他事業への影響が懸念されるところでもあり、これらのことを踏まえた基本的な枠組みの策定をお願いしたい。