

# 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
<b>1 新たな組織と役割</b>	
(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。	
<b>2 新規建設</b>	
(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。