

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) 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

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	
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。	
(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"/> レ 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> レ どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
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。	
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。	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-C) <input checked="" type="checkbox"/> レ 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> レ どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
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。	
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。	
(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"/> レ 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> レ どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
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。	
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) 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：

債務返済の确实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： 整備にあつた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つ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。