

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。