

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

H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。