

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。