

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

茨 城 県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

- 意見：「資産・債務の保有」と「道路の建設・管理」は分離した方がよい。
今後、借換えなど多額の資金調達が必要となることから、スムーズな調達のためには、民間ではなく政府保証される機構のような組織が良いと考える。
また、道路原則無料の考え方から、将来永久有料化のおそれのある上下一体の民営化は認められない。

(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) 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
道路は最も基本的な公共財産であり、民間会社の私有化を認めるべきではない。また、「50年以内」の債務返済とした方が、今後、より多くの建設資金の確保が可能になると考えられB案を支持する。
A案は、10年後の資産買い取り以降、政府補償なしとなり、その後の資金調達は困難と考えられる。また、固定資産税の課税により、建設資金の確保が困難になると考えられるため支持できない。
- その他の意見

(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・C) どちらとも言えない
- 上記の理由
分割の詳細が明確ではないが、日本道路公団以外は、地方公共団体からの出資もあり、設立の目的・経緯などが異なるため、一緒にすべきではない。
多額の債務を抱える本四公団を日本道路公団に統合すると、建設資金の確保が難しくなりA案は支持できない。
本県としては、優良路線のある会社に組み込まれることを考え、B案の2分割を支持する。また、3分割では地域によって経営内容に格差が出ることからC案は支持できない。
- その他の意見
分割時期については、経営が安定するまで待つべきである。

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

- 意見：高速道路は、地域産業の振興や人・物・情報の交流の根幹となり、ネットワーク化されて初めてその最大限の効果を発揮することなどから、早期にネットワークを完成させる仕組みが必要である。仕組みは、有料道路制度や料金プール制を維持し、料金収入を最大限建設費に回せるものが望ましいと考える。
評価のやり方は、正当な評価がされない枝線としての評価ではなく、ネットワークが完成されることを前提として評価すべきである。
本県は、東関東自動車道水戸線がネットワークされることとしてアクアラインへの出資も行っている。

(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
高速道路の建設は、債務を着実に返済しつつ、最も速やかに建設が進む手法とするべきである。
A案は、新会社の建設への参画は全て新会社の自主判断とされており、債務返済重視案であることから、新規整備は極めて困難となるため支持できない。
C案は、料金プール制に近い方式であり、他家よりも料金収入を建設費に充当できるため支持する。
B案は、新規建設にあたっての資金調達が可能かどうか不透明なところに問題がある。
- その他の意見

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
高速道路は公共財産である以上、利用者に利潤を含めた料金を課することは適切ではない。債務を返済しつつ、建設を進めるというスキームの中では、料金に利潤を含ませることは、現実問題ではないと考えられるため、A案は支持できない。
- その他の意見

(2) 料金の水準

- 意見：建設費・管理費の徹底したコスト縮減を行ったうえで、債務を着実に返済しつつ、新規路線の建設資金を最大限確保し、地方の実情や利用状況を踏まえた多様な料金設定が行える手法を導入して引き下げられるのなら、行っても良い。

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：基本的に賛成である。

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)

高速道路は、国土政策の一環として、11,520kmのネットワークが政治の場で議論され決定されており、今後も着実に整備すべきである。

地方における高速道路の整備は、国際化、少子高齢化、高度情報化が一段と進展する中で、安全で安心できる県土の構築と地方の自立ある発展、さらには国際競争力の強化を図るためにも必要不可欠であり、地方では、国が国民に約束した高速道路を前提に様々な事業が進められてきた。

本県においても、北関東自動車道、東関東自動車道水戸線、首都圏中央連絡自動車道を基軸として、つくばエクスプレスや常陸那珂港、民間共用化される百里飛行場が相互に機能した「陸・海・空」の広域交流網の形成を進めており、高速道路の早期整備は県民の悲願となっている。

したがって、必要な路線の建設が現在のスピードを落とすことなく、計画どおり進められるよう「有料道路制度」や「料金プール制」を維持し「料金収入を最大限建設費に充当する」仕組みによって、高速道路ネットワークがより早くできることを望んでいる。

今回の東関東自動車道水戸線の総合評価は、ネットワークされていない単独区間での評価であり、当然交通量は少なく、費用対便益についても低くなっており、正当な評価がされていない。当路線は、全線が結ばれることにより「成田空港」と「百里飛行場」の連携が生まれるなどの効果を踏まえ、ネットワークが完成されることを前提として評価すべきである。

また、地域振興等、高速道路がもたらす効果に重きを置いた、地方公共団体の重み付けにより判断すべきと考える。

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	栃木県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 現在、国において検討されている方向で、基本的に賛成である。	
(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) <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	
高速道路は最も基本的な公共財であり、社会情勢等が変わっても安定した管理が必要であるため、国に帰属したほうが良いと考える。私有化された場合は適時、適切な管理の面において懸念が残るとともに固定資産税課税の問題から、料金や建設資金への影響が大きくなり、課題が残る。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-B) <input 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	
4公団は各々設立目的や出資団体が違うことから、債務を再配分することは困難であるとする。	
その他意見	
Hの分割については、経費を少なくすることや確実な建設資金を確保するために、少なくすることが望ましい。また、分割する時期については、経営が安定するまで待つことが望ましい。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 現在、国において検討されている方向で、基本的に賛成である。	
(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"/> 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	
C案は料金収入から建設資金が充当される方式であることから、高速道路のネットワークが確実に整備できる仕組みであると考えられるので、当案を支持する。また、A案については、建設の全てが新会社の判断となることから、整備が困難となることが予想される。	
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-A) どちらとも言えない

上記の理由

高速道路は最も基本的な公共財であり、料金は民間企業の利潤追求の対象として扱うべきではないと考える。
また、料金に利潤を含めると、固定資産税課税の問題があり、料金が高くなる恐れがある。

その他意見

(2)料金の水準

意見： 現在、国において検討されている方向で、基本的に賛成である。

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： 一般有料道路の取扱いについては、やむを得ないものとする。

なお、日光宇都宮道路はバイパス型に分類されると認識しているが、譲渡時点や譲渡後の維持管理において、本県の過大な負担とならないよう配慮願いたい。

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)

高速道路の整備は、国土政策の一環として、国が必要と認め国民に約束してきたものである。

本県においては、これに基づき、国・公団との役割分担のもとに路線の都市計画の決定及び、高速道路に合わせたインターへのアクセス道路の整備や用地取得などを進めてきた。また、沿線においても、全線開通に合わせて、各種の開発プロジェクトが推進されているところである。

このため、今後とも、高速道路の整備が現在のスピードを落とすことなく、着実に進められるよう強く願います。

特に、北関東自動車道は、首都圏の高速道路ネットワークの一部を構成し、首都圏への交通集中の是正や環境改善に大いに寄与するものであることから、一日も早い全線開通を要望する。

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	群馬県
1 新たな組織と役割	
(1) 機構と会社の設立	
■意見: 特になし	
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方	
■①支持する案がある(案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由 北関東自動車道は、その役割、効果を考慮すれば、国が責任を持って早期整備すべきである。今回の基本的枠組みの中には、最も根幹的な社会資本である高速道路を新会社の所有とすることから、固定資産税等の課税により、新規建設に充てるべき財源が流出する案が含まれており、支持できない。国が責任を持って、早期整備すべきスキームを確立すべきである。	
■その他意見	
(3) 地域分割	
■①支持する案がある(案-2-) <input type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由 全く経緯、性格の異なる四公団の債務を統合し、地域分割することは、受益者負担の原則を崩すこととなり、支持できない。競争原理の導入によるコスト低減や、サービスの向上が実現できるような地域分割案とすべきである。	
■その他意見	
2 新規建設	
(1) 建設にあたっての評価	
■意見: 建設すべき路線の選定に当たっては、評価を厳格に行うとともに、必要性・緊急性の高い区間から優先的、重点的に投資し、早期整備に努めるべき。	
(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み	
■①支持する案がある(案-3-C) <input checked="" type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由 北関東自動車道は、国が責任を持って早期整備すべきである。今回の枠組みの中で料金収入を活用した3-C案が最も早期に整備が可能な案であり支持する。一方、3-A案は、新会社の自主的判断で、採算を超える部分については、国又は地方公共団体が負担して建設を進める枠組みであり、本県の主張と相反する案であることから支持できない。	
■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

■①支持する案がある(案-4-B) ②支持できない案がある(案-4-A) ③どちらとも言えない

■上記の理由

公共財としての高速道路を利用することによる通行料金に、利潤分を付加した場合、新会社への課税が必至となり、債務返済や新規建設など、悪影響を及ぼすことから支持できない。公共財である高速道路は所定のネットワークが完成すれば、できる限り早く債務を返済し無料とすることが、地域の振興にも寄与すると考える。

■その他意見

(2) 料金の水準

■意見: 特になし

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)

高速道路ネットワークの完成は、国が責任持ってやり遂げるべきである。今回の基本的枠組みの中には、料金収入を活用した新規建設が全く不透明な案が含まれており、これを遅延させることは、国民に対する背信行為である。民営化の本来の目的である、競争原理の導入による利便性やサービスの向上、真に必要性・緊急性のある区間を厳選し、重点的投資による早期整備が実現できる枠組みを確立すべきである。

なお、民営化後の社会・経済状況の変化にも機動的に対応できるよう、一定期間経過後の枠組みのフォローアップ、見直し検討も行うべきである。

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	埼玉県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 委員会意見書に沿う方向での検討に賛成する。	
(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 checked="" 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 高速道路は国民の共有財産であり、償還後は国等に帰属し、無料開放することが望ましい。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input 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 拡大首都高では、東京湾アクアラインの追加により債務が増加し、新規路線の建設に支障がでる恐れがある。また、出資率の引き上げ等自治体への負担増が懸念される。	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 委員会意見書に沿う方向での検討に賛成する。	
(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-) <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 建設資金の確保が困難であり、首都圏の高速環状道路ネットワークの早期完成に支障がある。	
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

債務返済や新規建設を進める上で、非課税措置が受けられることが望ましい。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

委員会意見書に沿う方向での検討に賛成する。

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：

委員会意見書に沿う方向での検討に賛成する。

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)

高速道路は、民に整備をまかせるものではなく、国が責任をもってその計画・整備を行うべきものと考えている。しかし、今回の意見照会については選択肢が限られているので、その中から回答をした。

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 千葉県

1 新たな組織と役割

(1)機構と会社の設立

意見：

より効率的な事業執行が行われることは歓迎すべきと考えており、高コスト体質等を改善し、効率的な事業執行ができる体制を整備する必要がある。

また、債務を確実に返済し、真に必要な高速道路を整備することが重要であり、保有・債務返済機構が十分機能することが必要である。

(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-) どちらとも言えない

上記の理由：

一部税金を投入し整備されてきた高速道路を私有財産化することは、問題があるとする。

真に必要な高速道路の整備を進めるためには、保有・債務返済機構が政府保証による借換え等を継続するなど、確実な整備を保障する制度が必要である。

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：

従前の経緯から、債務の再配分は、従来の受益と負担の関係を崩すこととなり、好ましくない。

真に必要な高速道路の整備を進めるためには、料金収入を活用することが望ましい。

その他意見：

2 新規建設

(1)建設にあたっての評価

意見：

首都圏の環状道路のような真に必要な高速道路は、整備の速度をおとすことなく、地方に新たな負担を求めない形で、建設する必要がある。

(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-B) 支持できない案がある (案-3-) どちらとも言えない

上記の理由：

真に必要な高速道路を、整備の速度をおとすことなく、地方に新たな負担を求めない形で、建設するためには、料金収入を担保にして資金を自己調達するなど、資金的な裏づけを確保する制度が必要と考える。

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:

道路は本来無料が原則であること、返済すべき債務があること、真に必要な高速道路の整備を、速度をおとすことなく進めることが重要であることから、料金の基準に利潤を含むべきではない。

その他意見

(2)料金の水準

意見:

高速道路の有効利用により地域の活性化を図るうえで、料金の引き下げは極めて有効である。

ネットワーク型の一般有料道路すなわち圏央道等は、国幹道と一体的に機能することから、料金徴収期間を高速国道と同様に扱う等の措置を講ずることが必要である。

また、アクアラインの料金は大幅な引き下げを検討することが必要である。

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:

「(1)供用中の路線・区間は機構が承継。

(2)建設中の路線・区間について、新会社が残事業を実施するものは機構が承継し、新直轄方式により整備するものは、国に譲渡。」

等の検討案が適当と考える。

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)

公租公課等による資金流出がない形で、債務返済や真に必要な高速道路の整備を確実に進めていくことが必要である。

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	東京都
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 都にとって必要な首都圏三環状道路の整備ができるような制度設計とすべき。	
(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 道路は本来公共財であり、債務完済時点で、道路資産は国等に移管されるべき。 都は会社が保有すれば、固定資産税等を公租公課の原則に基づき課税する。 その他意見 債務完済時点で、首都高速道路公団への出資金は返還されるべき。	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A,B,C) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 その他意見 首都圏に集中する交通を処理するため、圏央道の内側を一体とした地域分割とすべき。(仮称)首都圏高速道路とする。 これにより、この中の路線 区間の料金収入を活用する、いわゆる首都圏プール制とすることで、中央環状品川線、外環、圏央道といふ、首都圏三環状道路の整備にあたり合理的な投資が可能と考える。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 大都市圏における高速道路の整備は、渋滞解消や環境改善等の外部不経済の解消に大きな効果を発揮するだけでなく、その効果は全国の物流コスト削減等、様々な形で全国に波及し、日本全体の国際競争力の向上、ひいては日本の再生にとって鍵となるものである。 評価基準は地方の高速道路の優先順位を定めるものであり、これでは大都市圏の高速道路と地方の高速道路の比較評価には不十分である。 大都市圏の高速道路が日本全国に与える経済波及効果を十分に踏まえた評価をすべきである。	
(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-) <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 大都市圏の高速道路の整備は、直接経済効果は勿論、外部不経済解消効果や経済波及効果にまで着目し、全体として議論すべきであり、個別路線の採算性のみで建設を判断すべきではない。 その他意見 新規建設の仕組みを定めるにあたり、地方の負担が過大とならないようにすべき。	

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-) 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

道路は本来公共財であり、その料金の基準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：

利用者の視点に立った料金体系とすべき。

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

債務完済時点で、首都高速道路公団への出資金は返還されるべき。

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)

(首都高速道路の民営化について)

首都高速道路公団の民営化にあたっては、出資金の扱いをはじめ不明な点が多く、判断するに足る材料が足りない。

引き続き、出資自治体と協議を行うべきである。

(首都圏三環状道路の整備について)

日本の再生にとって不可欠な道路という観点から都市再生プロジェクトに位置づけられている首都圏三環状道路の整備については、国として責任をもって早期に整備を進めるべき。

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 神奈川県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見： * 現在、検討中の方向で良い。

(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) 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 案は固定資産税が課税となり、料金収入を税金にとられるため、新規建設が抑制される。また、ユーザーにとっても不合理。さらに政府保証無しでは、新会社の資金調達に支障が出ることから新規建設が難しくなる。

* 一方、B 案は 50 年以内に確実に債務が返済される中で、一定の新規建設が見込まれ、第二東名の早期整備を望む本県として支持出来る。

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 * A 案の拡大首都高については、アクアラインなどの不採算路線が対象となるとすると、首都高速の整備がペースダウンする。また、さらなる出資金が必要となる恐れもある。

* 川崎縦貫道路、横浜環状北線などの早期整備を期待する本県としては、支持出来ない。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見： * 優先順位に基づき、重点的に実施することは支持する。

* なお、順位の決定にあたっては透明な手続きの中で、地方の意見も十分反映させることとされたい。

(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 - B) 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 案では、会社の経営上の観点のみから建設区間が決められ、社会的便益、シビルミニマムといった観点が反映されない。結果として必要な道路が建設されない恐れがある。

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 - A) どちらとも言えない
上記の理由 * A案は料金に利潤が含まれるが、これはユーザーの理解を得がたい。また、固定資産税が課税され、新規建設が抑制される。

その他意見

(2) 料金の水準

意見： * 料金水準の設定においては、債務の返済、必要な道路建設への投資が最も重要である。料金の引き下げはその2点が担保された後になされるべきである。
* 首都高速の対距離料金制は、利用者の公平性が保たれる制度であり、また、増益が見込まれているため健全な経営の確保と、それに基づく必要な路線の整備という観点から支持する。

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： * バイパス型の一般有料道路の譲渡にあたっては、地方負担を求めることなく実施すること。

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)

- * 神奈川県民は、第2東名、川崎縦貫道路、横浜環状道路北線などの早期整備を待ち望んでいる。一方で本県の財政事情は逼迫しており、これまで以上の地方負担は非常に苦しい状況である。
本県としては、県民にとって必要な上記道路が、遅れることなく、地方に新たな負担を求めることなく整備され、かつこれまでの債務が確実に返済されるスキームとなるよう、強く要望する。
また、今後、決定する際には、地方の意見を十分に汲み入れて判断いただきたい。
- * 新会社の経営独自性は、会社の健全な運営上必要なことと認めるが、そもそも高速道路整備は、国家的見地から判断されるべきものであり、新規路線の建設の決定などにおいては、単に新会社の経営上の観点のみから決定されることのないスキームとされたい。
- * なお、一般国道の有料道路の制度は、必要な道路が、早く、かつ地方の負担が少なく建設できる優れた方式であり、新会社においてもこれまで同様に継続されたい。

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 山梨県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見：

国土開発幹線自動車道建設法に定められた法定予定路線全線の建設が、今後も、着実に進められ、既に供用されている路線の維持・管理が効率的に進められる組織形態として、資産・債務を保有する機構と、高速自動車国道を建設・管理する新会社の設立が望ましい。

(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) 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

債務の償還期間を約40年の元利均等返済では、早期整備するための集中投資が困難となること、また、資産の買取りから固定資産税の課税となると、新規投資が制約を受けることから、債務償還後、道路資産は国等に移管され、無料開放される案を支持する。

その他意見

私有財産化、永久有料化については、議論の深まりが必要である。

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-C) 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

分割には複数案が示されているが、国土開発幹線自動車道の法定予定路線等11,520kmの整備にあたるJHの債務は、一体として管理され、利用料金のプール活用も可能と考えられることから、JH系の会社の債務を一体として扱う案を支持する。

その他意見

JH系の会社分割にあたっては、分割によって地域の整備に影響しないような検討を望む。

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

交流ネットワーク構想を推進し、多様な地域特性を活かす多軸型国土を形成する高速自動車国道は、国土政策として、国の責任において全線整備すべきである。

今後の建設にあたっては、高速自動車国道の事業評価結果を踏まえ、有料方式、直轄方式の選択による整備の前後が生じることがないような仕組みを基本に、早期整備を望む。

(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

高速自動車国道は、国の責任で整備が進められべきであり、個別路線採算性方式では、投資額が少なく、早期整備が困難であり、また、会社による建設資金自己調達方式でも、早期整備が担保されたことには成らないことから、道路料金収入を直接建設に充当する方式案を支持する。

その他意見

今後の建設資金の確保は、国幹法の附帯決議からも、国の十分な手当が必要である。

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

料金に利潤を含めると、税の負担や新規建設への投資額、さらには債務の返済への影響が懸念されることから、料金の基準に利潤を含ませず、パーキングエリアやサービスエリアの運営等に利潤を含める案を支持する。

その他意見

新会社の経営存続基盤を確かなものとする業務の範囲や規模の検討が必要である。

(2)料金の水準

意見：

新規建設投資額を確保し、債務返済の確実性を損なわない範囲で、料金割引制度の改善やコスト縮減を図り、料金の一律引き下げや、夜間割引等の弾力的な料金設定により、高速道路の一層の有効利用を促し、利用者の利便性を高め、地域の環境を保全し、交流の活性化をもたらす料金設定を望む。

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

資産や債務の取り扱いについては、今後検討の深まりが必要であるが、利用者の利便性が阻害されることなく、また、地方に関係する場合は、地方の意見をとりいれるよう望む。

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)

国土開発幹線自動車道建設法等で定められた法定予定路線11,520kmは、国土政策として、国の責任で整備が進められているが、整備計画決定された区間の未整備区間の整備に問題が集中しており、基本計画区間の今後のありように不安が残る。

特に、中部横断自動車道は、国土を横断する路線として高速道路ネットワークの完成により、高速道路の機能や、整備効果を一層発揮するものであることから、基本計画となっている区間の整備計画区間への格上げが必要である。

このため、法定予定路線11,520kmの早期完成を図る組織であり、仕組みであることを強く望むとともに、新直轄方式による整備区間の選定等にあたっては、地方の意見を十分踏まえることを望む。

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	長野県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見：	
(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-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 高速道路資産は私有化せず、早期に債務完済し無料開放するべきである。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <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 分割は行っても、同一県内でのサービス水準に格差が生じないようにすべきである。また、分割時期は、経営安定時に行うべきである。	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 対象区間のみにとらわれず、地方の意見も反映した道路交通網全体の連続性を考慮して評価すべきである。	
(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-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3- C) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 機構が建設資金を直接負担することにより、建設に歯止めがかからない恐れがある。また、会社の自主判断を尊重すべきである。	
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) 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

固定資産税の負担により、債務返済等に影響を与える可能性があるため、料金の基準に利潤は含まないようにすべきである。また、経費縮減の努力した部分のインセンティブは与えても良いと考える。

その他意見

(2)料金水準

意見： 今後、ETC車載器の標準装備化を進め、路線の特性を踏まえた弾力的な料金設定や料金の引き下げを図るべきである。

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

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)

新直轄方式として公団から事業引継を受ける部分の整備については、地方負担が発生しないよう財源移譲を行うべきである。

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	千葉県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見：特になし	
(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-) <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 checked="" type="checkbox"/>	
上記の理由 ・B案は債務完済時点で無料開放としているが、高速道路などのサービス水準の高い道路を税金で管理することには疑問があり、管理費相当額の永久有料でもよいと考える。 ・A案の当初10年間の政府保証 (税金投入) では、その後の新規建設の遅れが懸念される。	
その他意見 特になし	
(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 ・A案では本四公団が JH系新会社に統合され、JH系新会社の負担になってしまうことは明白である。 ・C案は中日本新会社が、東名・名神などの経営上有利な路線を受け持つこととなり、東日本・西日本が不利となる。また JH系新会社の残債務を一体管理することは、新会社の経営努力 (企業間競争) の低下が懸念される。	
その他意見 B案の場合に、東日本・西日本の新会社が同等の経営バランス (既供用路線の収入と新規建設路線の支出等) となるような分割を望む。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見：特になし	
(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 ・A案では採算性重視による新規建設の判断がなされることになるが、首都圏などの都市部では事業費が高いなどの課題があり、新規路線の建設が困難になることが懸念される。 ・新直轄方式による無料の高速道路であれば、地方負担もやむなしと考えるが、有料の高速道路において、A案の採算を越える分に地方負担が生じることは納得出来ない。(国の責任において建設すべきである)	
その他意見 特になし	

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-) 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 ・A案は、料金水準においては1割の引き下げと言いつつ、料金に利潤を含めるとなると、料金の値上げに繋がるなどの矛盾が生じるのではないか。

その他意見 特になし

(2)料金の水準

意見： 民営化推進委員会の意見ではネットワーク型の一般有料道路の料金水準を高速国道と同様に扱うとされているが、このことは千葉市内では京葉道路の値上がりを意味することとなり、賛同できない。

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： 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)

特になし

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	川 崎 市
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 上下分割方式は、評価できるが、新会社の経営自主性と責任が、実質的に確保されることが鍵と考える。	
(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 料金収入見込みを担保とすること、政府保証が弱いことにより、市場からの資金調達に難があり、新路線建設がきびしくなる。場合によっては自治体の新たな負担増が懸念される。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <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 checked="" type="checkbox"/>	
上記の理由 残事業費、過去の債務、収支バランスなどに各社の負担能力に応じて配分が可能か否かが基本となるが、それぞれの金利を含めた財務情報が明らかにされていない現時点で判断することは難しい。なお、債務返済にあたっては、新会社において、徹底した経費削減を図るなど、自治体への安易な負担増につながらない経営努力と、仮に負担増になった場合も自治体に対する新たな財源措置をセットで考える必要がある。	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 道路建設における合意形成、意思決定に関する新しいシステムづくりと評価手法を確立し、その結果が反映された重みづけが必要。	
(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 首都圏における新規建設にあたっては、個別路線のみの事業性の判断だけではなく、首都圏全体のネットワークの形成に寄与することについても考慮する必要がある。	
そのためにも案 - 3 - A は支持できない。 ただし、新会社については、組織として自主的な意思決定を担保し、経営責任が明確になる仕組みが望ましい。	
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

基本的には利潤を含まない方が望ましいが、経営努力のインセンティブが得られることの何らかの担保が必要。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

通行料金については、利用者の負担感が大きい。コスト意識と収益性の醸成により、利用者に対するサービス水準の向上、多様なサービスの実施等を図るとともに、債務返済状況を勘案し、改革の成果として、通行料金引き下げが必要。

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

建設中の路線(区間)が、新直轄方式により整備することになった場合、国の買戻し条件、供用開始後の管理負担のあり方など、整備手法の選択において課題がある。

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)

本市に係る路線は、整備計画決定区間9,342Kmに該当していないため、設立予定の新会社において、個々の案件として扱うべきものと考えられる。したがって、今後、法案などの枠組みや新会社の方向性等が明らかになった時点で、改めて本市の意見を述べていきたい。

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 横浜市

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

■意見:

「基本的枠組み」の検討・実施状況の案が妥当と考える。

なお、新会社の自主的経営を阻害しないことは重要であるが、一方で、機構が新会社の公共性を確保する役割を有する必要がある。

(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方

■①支持する案がある(案-1-B) ②支持できない案がある(案-1-A) ③どちらとも言えない

■上記の理由

道路が公共性の高い社会資本であることを考慮すると、本来は、国・地方公共団体に属すべきものである。したがって、道路資産を「新会社」が買い取るのではなく、債務完済まで「保有・債務返済機構」が保有するべきである。また、40年元利均等返済、新会社発足後10年の買取では、新会社の道路建設が大幅に抑制され、公的負担が増加することが懸念される。

■その他意見

(3) 地域分割

■①支持する案がある(案-2-B、C) ②支持できない案がある(案-2-A) ③どちらとも言えない

■上記の理由

首都高速道路の区域にアクアライン等の不採算路線が加わることとなれば、建設投資額が抑制され、現在整備を推進している横浜環状北線等への影響が懸念される。

■その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

■意見:

国土開発幹線自動車道の評価基準としては、全国的に画一的な基準で評価しなければならないことから妥当といえる。しかしながら、一般有料道路、都市高速道路の評価基準としては十分とは言えず、大都市部での経済波及効果等を反映させるべきである。

(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み

■①支持する案がある(案-3-C) ②支持できない案がある(案-3-A) ③どちらとも言えない

■上記の理由

①必要な道路建設が地方の負担増を伴わず着実に整備ができ、②債務の償還が可能(50年以内)であり、③適正な料金水準であることが実現できる案にすべきである。その考えに該当するのが案-Cと思われる。

■その他意見

案-B及びCによる建設や債務償還の見通しが不明確である。新会社の形態や地域分割により、案-B、Cの見通しが異なることが予想される。上記理由を満足するためには、B、Cの合体型、つまり、新会社の債務返済や建設投資額などをふまえ、資金として機構からの負担金及び自己調達資金を充当することが考えられる。

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

■①支持する案がある(案-4-B) ②支持できない案がある(案-4-A) ③どちらとも言えない

■上記の理由

通行料金は公共性の高いものであるため、利潤を含むべきではない。

また、料金に利潤を含めることにより固定資産税が課税されることとなれば、新規建設が抑制される。

■その他意見

利用者のニーズをふまえ、多様な料金体系の導入を図るべきである。

(2) 料金の水準

■意見:

料金水準の設定については、必要な道路建設への投資、債務の返済が最も重要である。

料金の引き下げは、これらのことを確保した上で行うべきである。

首都高速道路の対距離料金制への移行は、負担の公平性から妥当と考える。

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:

検討・実施状況の案が妥当と考える。

※ 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)

(1) 必要な道路整備の着実な推進

横浜市では、一般有料道路として横浜環状南線、首都高速道路として横浜環状北線の整備を推進している。また、新たな事業として横浜環状北西線の事業化を予定している。これらの事業について、民営化後もこれまでと同様の負担により着実に進めることができる枠組みを構築されたい。

(2) 事業路線の選択

新会社の自主性を否定するものではないが、都市部の自動車専用道路(都市高速道路や一般有料道路など)の必要性は、採算性だけではなく、都市再生などの視点から整備を推進すべきものである。したがって、事業路線の選択に当たっては、新会社の自主的な判断だけではなく、自治体の意向なども十分に反映すべきである。

(3) 地方負担の抑制

地方自治体は厳しい財政状況にあるため、事業実施に当たり地方負担の増加なく進められるようにされたい。仮に、負担の増加を伴う場合は、道路特定財源の地方への移譲などの措置をされたい。

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	さいたま市
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立 意見： 特になし	
(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-) <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 A案は、資金調達能力に問題があり、また、固定資産税が課税されるため、建設推進が図れない可能性がある。 その他意見 無料開放後の維持管理費により、地方に過度の負担が生じないようにしていただきたい。	
(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 JHを全国で3社に分割する場合、各社の債務や料金収入に格差が生じる。 その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価 意見： 評価にあたっては、採算性だけにとらわれることなく、外部効果を十分に反映し、地域の意見をききながら、進めていただきたい。	
(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-B) <input checked="" 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 A案は、新規建設が困難となり、また建設する場合には地方の負担が増える。 C案は、今までの公団方式と変わらず社会的な理解が得られないのではないかと。 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-) 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

A案は、固定資産税の課税により建設の進捗が遅れる。

その他意見

料金に利潤を含まないことにより、サービス水準の低下や経営努力が鈍ることのないよう取り組んでいただきたい。

(2)料金の水準

意見 高速道路の利用促進が図られる料金水準を設定することにより 一般道路における環境改善を進めていただきたい。

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 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)

我が国の発展のためには、高速道路の整備は必要不可欠である。特に、大都市では渋滞解消や環境改善が急務となっており、高速道路整備の必要性は極めて高いと考えている。

このことを踏まえたうえで、道路関係四公団の民営化にあたり地方にさらなる負担を求めることなく、計画どおり整備を推進していただきたい。