

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。

