

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