

# 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

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

支持する案がある (案-2-B、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

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

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

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、債務の償還が可能(50年以内)であり、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

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

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。