

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。