

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。