

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：

より効率的な事業執行が行われることは歓迎すべきと考えており、高コスト体質等を改善し、効率的な事業執行ができる体制を整備する必要がある。

また、債務を確実に返済し、真に必要な高速道路を整備することが重要であり、保有・債務返済機構が十分機能することが必要である。

(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) 支持できない案がある (案-1-) どちらとも言えない

上記の理由：

一部税金を投入し整備されてきた高速道路を私有財産化することは、問題があるとする。

真に必要な高速道路の整備を進めるためには、保有・債務返済機構が政府保証による借換え等を継続するなど、確実な整備を保障する制度が必要である。

その他意見

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-) 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：

従前の経緯から、債務の再配分は、従来の受益と負担の関係を崩すこととなり、好ましくない。

真に必要な高速道路の整備を進めるためには、料金収入を活用することが望ましい。

その他意見：

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

首都圏の環状道路のような真に必要な高速道路は、整備の速度をおとすことなく、地方に新たな負担を求めない形で、建設する必要がある。

(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-B) 支持できない案がある (案-3-) どちらとも言えない

上記の理由：

真に必要な高速道路を、整備の速度をおとすことなく、地方に新たな負担を求めない形で、建設するためには、料金収入を担保にして資金を自己調達するなど、資金的な裏づけを確保する制度が必要と考える。

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-) どちらとも言えない

上記の理由:

道路は本来無料が原則であること、返済すべき債務があること、真に必要な高速道路の整備を、速度をおとすことなく進めることが重要であることから、料金の基準に利潤を含むべきではない。

その他意見

(2)料金の水準

意見:

高速道路の有効利用により地域の活性化を図るうえで、料金の引き下げは極めて有効である。

ネットワーク型の一般有料道路すなわち圏央道等は、国幹道と一体的に機能することから、料金徴収期間を高速国道と同様に扱う等の措置を講ずることが必要である。

また、アクアラインの料金は大幅な引き下げを検討することが必要である。

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:

「(1)供用中の路線・区間は機構が承継。

(2)建設中の路線・区間について、新会社が残事業を実施するものは機構が承継し、新直轄方式により整備するものは、国に譲渡。」

等の検討案が適当と考える。

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)

公租公課等による資金流出がない形で、債務返済や真に必要な高速道路の整備を確実に進めていくことが必要である。