

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	東京都
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 都にとって必要な首都圏三環状道路の整備ができるような制度設計とすべき。	
(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-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 道路は本来公共財であり、債務完済時点で、道路資産は国等に移管されるべき。 都は会社が保有すれば、固定資産税等を公租公課の原則に基づき課税する。 その他意見 債務完済時点で、首都高速道路公団への出資金は返還されるべき。	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A,B,C) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 その他意見 首都圏に集中する交通を処理するため、圏央道の内側を一体とした地域分割とすべき。(仮称)首都圏高速道路とする。) これにより、この中の路線 区間の料金収入を活用する、いわゆる首都圏プール制とすることで、中央環状品川線、外環、圏央道といふ、首都圏三環状道路の整備にあたり合理的な投資が可能と考える。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 大都市圏における高速道路の整備は、渋滞解消や環境改善等の外部不経済の解消に大きな効果を発揮するだけでなく、その効果は全国の物流コスト削減等、様々な形で全国に波及し、日本全体の国際競争力の向上、ひいては日本の再生にとって鍵となるものである。 評価基準は地方の高速道路の優先順位を定めるものであり、これでは大都市圏の高速道路と地方の高速道路の比較評価には不十分である。 大都市圏の高速道路が日本全国に与える経済波及効果を十分に踏まえた評価をすべきである。	
(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-) <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 大都市圏の高速道路の整備は、直接経済効果は勿論、外部不経済解消効果や経済波及効果にまで着目し、全体として議論すべきであり、個別路線の採算性のみで建設を判断すべきではない。 その他意見 新規建設の仕組みを定めるにあたり、地方の負担が過大とならないようにすべき。	

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

道路は本来公共財であり、その料金の基準に利潤を含めるべきではない。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

利用者の視点に立った料金体系とすべき。

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

債務完済時点で、首都高速道路公団への出資金は返還されるべき。

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)

(首都高速道路の民営化について)

首都高速道路公団の民営化にあたっては、出資金の扱いをはじめ不明な点が多く、判断するに足る材料が足りない。

引き続き、出資自治体と協議を行うべきである。

(首都圏三環状道路の整備について)

日本の再生にとって不可欠な道路という観点から都市再生プロジェクトに位置づけられている首都圏三環状道路の整備については、国として責任をもって早期に整備を進めるべき。