

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 神奈川県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見： * 現在、検討中の方向で良い。

(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 * A 案は固定資産税が課税となり、料金収入を税金にとられるため、新規建設が抑制される。また、ユーザーにとっても不合理。さらに政府保証無しでは、新会社の資金調達に支障が出ることから新規建設が難しくなる。

* 一方、B 案は 50 年以内に確実に債務が返済される中で、一定の新規建設が見込まれ、第二東名の早期整備を望む本県として支持出来る。

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 * A 案の拡大首都高については、アクアラインなどの不採算路線が対象となるとすると、首都高速の整備がペースダウンする。また、さらなる出資金が必要となる恐れもある。

* 川崎縦貫道路、横浜環状北線などの早期整備を期待する本県としては、支持出来ない。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見： * 優先順位に基づき、重点的に実施することは支持する。

* なお、順位の決定にあたっては透明な手続きの中で、地方の意見も十分反映させることとされたい。

(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 - A) どちらとも言えない

上記の理由 * A 案では、会社の経営上の観点のみから建設区間が決められ、社会的便益、シビルミニマムといった観点が反映されない。結果として必要な道路が建設されない恐れがある。

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 * A案は料金に利潤が含まれるが、これはユーザーの理解を得がたい。また、固定資産税が課税され、新規建設が抑制される。

その他意見

(2) 料金の水準

意見： * 料金水準の設定においては、債務の返済、必要な道路建設への投資が最も重要である。料金の引き下げはその2点が担保された後になされるべきである。
* 首都高速の対距離料金制は、利用者の公平性が保たれる制度であり、また、増益が見込まれているため健全な経営の確保と、それに基づく必要な路線の整備という観点から支持する。

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： * バイパス型の一般有料道路の譲渡にあたっては、地方負担を求めることなく実施すること。

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)

- * 神奈川県民は、第2東名、川崎縦貫道路、横浜環状道路北線などの早期整備を待ち望んでいる。一方で本県の財政事情は逼迫しており、これまで以上の地方負担は非常に苦しい状況である。
本県としては、県民にとって必要な上記道路が、遅れることなく、地方に新たな負担を求めることなく整備され、かつこれまでの債務が確実に返済されるスキームとなるよう、強く要望する。
また、今後、決定する際には、地方の意見を十分に汲み入れて判断いただきたい。
- * 新会社の経営独自性は、会社の健全な運営上必要なことと認めるが、そもそも高速道路整備は、国家的見地から判断されるべきものであり、新規路線の建設の決定などにおいては、単に新会社の経営上の観点のみから決定されることのないスキームとされたい。
- * なお、一般国道の有料道路の制度は、必要な道路が、早く、かつ地方の負担が少なく建設できる優れた方式であり、新会社においてもこれまで同様に継続されたい。