

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名 山梨県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見：

国土開発幹線自動車道建設法に定められた法定予定路線全線の建設が、今後も、着実に進められ、既に供用されている路線の維持・管理が効率的に進められる組織形態として、資産・債務を保有する機構と、高速自動車国道を建設・管理する新会社の設立が望ましい。

(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

債務の償還期間を約40年の元利均等返済では、早期整備するための集中投資が困難となること、また、資産の買取りから固定資産税の課税となると、新規投資が制約を受けることから、債務償還後、道路資産は国等に移管され、無料開放される案を支持する。

その他意見

私有財産化、永久有料化については、議論の深まりが必要である。

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-C) 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

分割には複数案が示されているが、国土開発幹線自動車道の法定予定路線等11,520kmの整備にあたるJHの債務は、一体として管理され、利用料金のプール活用も可能と考えられることから、JH系の会社の債務を一体として扱う案を支持する。

その他意見

JH系の会社分割にあたっては、分割によって地域の整備に影響しないような検討を望む。

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

交流ネットワーク構想を推進し、多様な地域特性を活かす多軸型国土を形成する高速自動車国道は、国土政策として、国の責任において全線整備すべきである。

今後の建設にあたっては、高速自動車国道の事業評価結果を踏まえ、有料方式、直轄方式の選択による整備の前後が生じることがないような仕組みを基本に、早期整備を望む。

(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) 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

高速自動車国道は、国の責任で整備が進められべきであり、個別路線採算性方式では、投資額が少なく、早期整備が困難であり、また、会社による建設資金自己調達方式でも、早期整備が担保されたことには成らないことから、道路料金収入を直接建設に充当する方式案を支持する。

その他意見

今後の建設資金の確保は、国幹法の附帯決議からも、国の十分な手当が必要である。

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

料金に利潤を含めると、税の負担や新規建設への投資額、さらには債務の返済への影響が懸念されることから、料金の基準に利潤を含ませず、パーキングエリアやサービスエリアの運営等に利潤を含める案を支持する。

その他意見

新会社の経営存続基盤を確かなものとする業務の範囲や規模の検討が必要である。

(2)料金の水準

意見：

新規建設投資額を確保し、債務返済の確実性を損なわない範囲で、料金割引制度の改善やコスト縮減を図り、料金の一斉引き下げや、夜間割引等の弾力的な料金設定により、高速道路の一層の有効利用を促し、利用者の利便性を高め、地域の環境を保全し、交流の活性化をもたらす料金の設定を望む。

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

資産や債務の取り扱いについては、今後検討の深まりが必要であるが、利用者の利便性が阻害されることなく、また、地方に関係する場合は、地方の意見をとりいれるよう望む。

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)

国土開発幹線自動車道建設法等で定められた法定予定路線11,520kmは、国土政策として、国の責任で整備が進められているが、整備計画決定された区間の未整備区間の整備に問題が集中しており、基本計画区間の今後のありように不安が残る。

特に、中部横断自動車道は、国土を横断する路線として高速道路ネットワークの完成により、高速道路の機能や、整備効果を一層発揮するものであることから、基本計画となっている区間の整備計画区間への格上げが必要である。

このため、法定予定路線11,520kmの早期完成を図る組織であり、仕組みであることを強く望むとともに、新直轄方式による整備区間の選定等にあたっては、地方の意見を十分踏まえることを望む。