

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	新潟県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
<p>意見： 本来、高速道路の整備については、国土政策上の観点から議論すべきものであるが、これまで、個別区間の採算性・効率性や進捗率及び民営化を前提とした組織論などの偏った議論に終始し、現在に至っていることは極めて遺憾である。</p> <p>民営化するのであれば、その意義を国民にわかりやすく説明すべきである。</p>	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
<p>支持する案がある (案-1-B) <input checked="" 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"/></p> <p>上記の理由：</p> <p>1 支持する理由 高速道路は、公物であり 建設費の償還後は無料開放することが基本である。</p> <p>2 支持できない理由 新会社が道路資産を買い取ることとなれば、国民は永久に料金を払って高速道路を使うこととなり、国民生活向上を阻害する大きなリスクを負う。</p> <p>その他意見 新会社が道路資産を保有するメリットが示されていない。</p>	
(3)地域分割	
<p>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) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>上記の理由：</p> <p>1 支持しない理由 道路公団と出資形態の違う本四公団等の債務を全体で管理することは反対である。</p> <p>その他意見：1 高速道路はネットワーク化されてこそ本来の意義があるため、これまでどおり料金プール制で整備すべきであり 仮に民営化する場合には、道路公団を分割せず、現形態のまま民営化する方が良い。</p> <p>2 やむを得ず分割する場合は、分割数が多いほど、経営基盤が弱くなり、交通量変動等のリスクに対して脆弱性が高まるため、分割数は少ない方が良い。</p>	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
<p>意見： 高速道路はネットワーク化されて始めて本来の機能を発揮する。そのため、個別区間ごとの評価ではなく、路線全体として評価すべきである。</p>	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
<p>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"/></p> <p>上記の理由：</p> <p>1 支持しない理由 資金調達能力や採算性に問題があり 新規建設は極めて困難である。</p> <p>新たに地方負担を求められる可能性がある。</p> <p>その他意見 高速道路は公物であり、また、そのネットワーク化が重要である。</p> <p>そのため、残された区間の建設について個々に新会社が「経営」の考え方で判断すべきではない。</p>	

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-) どちらとも言えない
上記の理由:

その他意見 :そもそも競争性が働くとは思えず、また、料金設定に当たっての考え方や試算も示されておらず、判断できない。

(2)料金の水準

意見 弾力的な値下げが必要であり 社会実験の結果も踏まえて、地域性を考慮した料金設定も必要である。

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 特に無し

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)

1 道路関係四公団の民営化について

ファミリー企業問題の解消やコスト縮減は進めなければならないものの、道路は公物であり、道路公団の民営化はすべきではない。

仮に民営化するのであれば、民営化のメリットを示すべきである。

2 国の責任について

高速道路ネットワークは、国が国土のグランドデザインとして国民に約束したものであり、それを前提にして地方は地域づくりを進めており、国は高速道路ネットワークの完成に責任を持つべきである。

3 地方の費用負担について

採算性はネットワーク全体で考えるべきであり、個別箇所ごとに採算性・地方負担を考えるべきでなく、仮に負担があるのであれば、ネットワーク全体で考えるべきである。

高速道路は、有料道路制度により地方公共団体が費用負担することなく、順番に整備されてきた。

「整備の早い遅い」で、遅い方は「費用の負担を求められ」、「整備も大幅に遅れる」ような社会的な不公正は容認できない。

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	富山県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： これまでの経緯等もあり、委員会意見書に沿う方向でやむを得ないものとする。	
(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) <input checked="" 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 高速道路は国民共有の財産であり、他の道路と一体となって機能するものであるため、新会社による道路資産の買い取りは行わず、償還後は国等に帰属させるべきである。 その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-C) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 JHを複数の会社に分割した場合、未整備路線に地域毎の差があり料金プール制の活用により不公平が生じることとなるため、各会社の債務は分割せずに機構で一体的に管理すべきである。 その他意見 JHの分割は、全国料金プール制の観点から行わない方が望ましい。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 高速道路はネットワーク化されたときに効果を最大限に発揮するものであり、あとわずかで全線開通するような進捗率の高い路線は、整備効果の早期発現の観点からも重点的に整備を進めるべきである。	
(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-C) <input checked="" 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 新会社においては、債務償還を適正に行うとともに、料金収入を最大限に活用し、高速道路が早期に整備される必要がある。 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

料金に利潤を含めると固定資産税の課税が必至となり、料金が高くなるか、あるいは債務返済や新規建設に影響が及ぶこととなるため、料金には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：

新会社による弾力的な料金設定については、有料道路の料金に係る社会実験(地方提案型社会実験)の結果等を十分に踏まえ、導入について検討していただきたい。

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

これまでの経緯等もあり、委員会意見書に沿う方向でやむを得ないものとする。

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)

高速道路の整備は、国土の均衡ある発展に不可欠な国家プロジェクトである。また、全国的なネットワーク化が実現したときに最大の効果を発揮するものであり、整備計画の9,342kmを早期に整備するとともに、予定路線の11,520kmの整備を着実に進めるべきである。

高速道路には地方の夢と期待が込められている。政府国会においては、地方の切り捨てにならないよう、幅広く総合的な観点から、適切に判断され、高速道路が着実に整備されるよう強く望むものである。

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	石川 県
1 新たな組織と役割	
(1) 機構と会社の設立	
<p>■意見: 高速道路の効率的な整備と管理・運営を目指して、時代の変化に対応した機構と会社の設立は必要と考えている。</p>	
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方	
<p>■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-) <input type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>■上記の理由</p> <p>国土整備の根幹となる高速道路網については、本来、国の資産として管理することが原則であり、将来的には無料開放するスキームとすべきである。また、元利均等返済の償還条件の強化等は、新会社における新規建設投資を事実上凍結し、地方の発展基盤の整備の進捗を大きく阻害することとなる。</p>	
(3) 地域分割	
<p>■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"/></p> <p>■上記の理由</p> <p>現状の収支状況のままの地域分割は、採算性の高い路線が特定のブロックに偏り、ブロック毎の新規建設投資余力や通行料金に格差が生じ、経済活動等における地域間の不均衡が増大することになり、地域への不利益が多い。</p>	
2 新規建設	
(1) 建設にあたっての評価	
<p>■意見: 高速道路ネットワークは、国土の均衡ある発展に向けた多軸型国土形成のために必要不可欠な社会資本である。</p> <p>その評価にあたっては、地方部が不利とならないよう、採算性のみでなく広域交流ネットワーク構築による地域に与える効果等、道路本来の意義である外部効果について幅広く評価すべきである。</p>	
(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み	
<p>■①支持する案がある(案-3-) <input 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"/></p> <p>■上記の理由</p> <p>多軸型国土形成による均衡ある発展を図るためには、全国高速道路ネットワークは必要不可欠な社会基盤であり、その整備は国の責務で着実に進められるべきである。</p> <p>国土のグランドデザインの根幹をなす公共財の整備については、民間企業の意向は尊重することとしても、全ての判断を民間企業に委ねるべきではない。</p>	

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-) ②支持できない案がある(案-4-) ③どちらとも言えない

■ 上記の理由

新会社のコスト縮減努力や弾力的な料金設定、更には、業務内容の多様化による収益拡大活動に自由度を与え、得られる利潤により高速道路整備が促進されることになれば歓迎すべきことと考える。

しかし、準独占企業となる民間会社が、利潤追求のみを優先し、料金値上げやサービスレベルの低下に陥ることとなれば大きな問題である。

利潤の取扱の詳細が判らない段階で、明確な回答は出来ない。

(2) 料金の水準

■ 意見

料金については一割程度の値下げが望ましい。その上で、利用者増加を図るため、時間帯、曜日、季節、地域毎等の弾力的な料金設定が可能となる制度が望ましい。

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)

高速道路の整備に当たっては、早期整備を念頭に、現行の料金プール制を維持して、地方に対して過度の負担を強いることなく進めていくべきと考えている。

仮に、やむを得ず地域分割される場合には、地方のデメリットを極力小さくするため、ブロック毎の均衡を図るよう十分な配慮を行う必要がある。