

# 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
<b>1 新たな組織と役割</b>	
(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>	
<b>2 新規建設</b>	
(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。