

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。