

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

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。

(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

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。

(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

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。

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

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。

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。

(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

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。

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。

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

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。