

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	岐阜県		
1 新たな組織と役割			
(1)機構と会社の設立			
意見： ・高速道路は、最も根幹的な公共事業として整備するものであり、新会社方式で利益を出すということには馴染まない。(現に、実際儲かるところはない。) ・民営化推進委員会は責任のない第三者の委員会であり、参考意見にはなるがこれに拘束されるものではない。			
(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-) <input 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 ・高速道路は国の根幹的社会基盤であり、公共の原理に基づき国土政策として建設管理すべきものであり、私有化すべきではない。 その他意見			
(3)地域分割			
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-全て) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 ・首都 阪神 本四は各々別にすべきである。 ・日本道路公団も分割すべきではない。 その他意見 ・分割してもそこには競争原理が働かず、分割する意味が無い。 (JRの例を見ても分割したJR間で競争しておらず、飛行機と競争しているだけ。)			
2 新規建設			
(1)建設にあたっての評価			
意見： ・そもそも未開通区間だけを捉えて評価すること自体がおかしい。 ・現に儲かるところはなく、有料 無料にかかわらず、道路特定財源を投入して整備すべきである。			
(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-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/> 上記の理由 ・支持する案がない その他意見 ・民営化すべきではない。 ・有料 無料にかかわらず、道路特定財源を投入して整備すべきである。			

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-) 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

料金が高くなるばかりであり認められない。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

日本の高速道路料金は世界水準と比較して高いことから、料金の値下げについては否定しないが、国家として必要な高速道路網の早期構築に支障とならないような料金設定とすべき。

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

国に譲渡された高速道路の維持管理に当たり、地方の負担が生じないような仕組みを作るべき。

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)

高速道路は国の最も根幹的な社会基盤であり、その整備は国が責任を持って行うべきである。そのためには、我が国のグランドデザインをしっかりと描き、日本の高速道路網がどうあるべきか、どのような高速道路網が必要かを公正・公平の観点から地方の実情、地方の意見を真摯に受けとめ、国家的視点から十分に吟味して決める必要がある。その上で、定めた高速道路網が適切なスピードで整備できる仕組みを構築する必要がある。

今回の選択肢には、明らかに新規の建設を抑制する案もあれば、建設促進の可能性を感じる案もある。国として、国家戦略として、どのような高速道路網が必要かが明確であれば、このような多様な選択肢は出ないと考えられる。

まずは原点に戻り、どのような高速道路が必要かを提案すべきである。

現行の利用者負担による道路公団方式は、世界的にも高く評価されており、料金収入を最大限活用できる仕組みとすべき。

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 静岡県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見： 現在、検討中の方向で良い。

(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

- ・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ことから、新会社による資産の買取は行わず償還後は国等に帰属すべきである。
- ・A案は、固定資産税が課税され、収益が減少することから、債務返済や新規建設が難しくなる。

その他意見

(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

- ・料金収入を活用できれば、地域分割については、こだわらない。
- ・地域分割よりも全国組織で、経営資源を有効に活用でき、関連事業等を展開しやすいことのメリットの方が大きいと考える。
- ・大規模災害や経済変動等により分割会社毎の経営体力に差が生じ、新規建設が難しくなることも想定される。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

- ・整備区間の選定に当たっては、透明な手続きの中で、地方の意見も十分反映させることとされたい。

(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

- ・A案は、会社の経営上の観点（採算性）のみから整備区間を決めるとしており、国土の根幹的な施設である高速道路は、国家戦略的な視点から整備区間を決めるべきと考える。
- ・C案は、料金収入を最大限活用し建設のスピードを落すことなく、必要な道路の建設が可能と考えられる。

その他意見

- ・B案は、資金調達力に大きく左右されることから、必要な道路の建設がC案に比べ劣る可能性があると考えられる。

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

- ・ A案は、固定資産税が課税され、収益が減少することから、債務返済や新規建設が難しくなる。

その他意見

(2) 料金の水準

- 意見：
- ・ 検討中の方向が良い。
 - ・ 同時に、建設費や管理費のコスト縮減を図り、利用者の様々なニーズを勘案し、多様で弾力的な料金設定の導入が必要と考える。

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：
- ・ 検討中の方向が良い。

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)

- ・ 道路関係四公団の民営化に当っては、引き続き料金収入を最大限活用した有料道路方式を堅持し、これを補完する新直轄方式と併せて整備計画9, 342kmの全てを整備スピードを落すことなく、着実に推進することが可能な仕組みにするよう十分に配慮すること。
- ・ 国家戦略的な視点から高速道路の着実な整備を進め、適切な管理の確保や災害時等の危機管理対応などのため、その計画の策定、整備及び管理については、国が関与し、責任が果たせる仕組みとすること。

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 愛知県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見：

資産・債務を保有する機構と資産を有償で借り受け、道路を建設・管理する会社を設立する基本的な枠組みがよいと考える。

(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

道路資産は公共財産である。民間企業が保有するべきものではないと考える。

・40年元利均等返済にこだわることなく、新規建設を着実にを行うことを前提に、できるだけ債務を早く返済することが望ましい。

その他意見

(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-) どちらとも言えない

上記の理由

・(案)を支持するが、分割するにあたっては、環伊勢湾地域の一体性を確保されたい。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

・ネットワーク効果を早期に発現できる事業中路線については、特段の評価が必要である。

・国の重要施策に位置づけられた路線 (中央防災会議の東海地震対策大綱、都市再生プロジェクト等) は、さらに付加した評価が必要である。

(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) 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

料金収入を最大限に活用した高速道路ネットワークの建設を着実にを行う仕組みが必要である。

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

道路は公共財産ということを踏まえると、通行料金に利潤を含めるべきではない。会社の収益は、関連事業(SA・PA)等で得るべきと考える。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

料金引き下げの方向に異存はないが、債務返済の確実性、新規路線の建設を念頭において考えるべきである。

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

バイパス型の一般有料を国等に譲渡することについては、地元自治体と協議をされたい。

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)

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	三 重 県
1 新たな組織と役割	
(1) 機構と会社の設立	
■意見: 原案を支持する。	
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方	
■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"/>	
■上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路は国のあり方に関わる最も基本的かつ重要な公共財であり、私有財産化はなじまない。 ・閣議決定の「償還期間は50年以内」は遵守すべきで、永久有料化は認められない。 ・国際競争力の確保、大規模地震対策等に対する危機管理、地方分権の推進等、緊急課題に対応するため、現在の整備スピードを落とすことは決してあってはならない。債務の政府保証、固定資産税の非課税のもと、着実に整備を進める必要がある。 	
■その他意見	
(3) 地域分割	
■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"/>	
■上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・首都公団、阪神公団、本四公団は地方からの出資等、道路公団とは仕組みが異なることから、四公団の債務の再配分は、理解できない。 ・国全体か地方としてかでも異なるが、BとCはそれぞれのメリットデメリットが明確でない。民営化時点での分割なら現行のプール制に近いCの方が実績等からの安定性でやや有利かとも言えるが、経営安定時点ならその分析を行った上で判断できるので、そこで判断する選択肢もある。 	
■その他意見	
2 新規建設	
(1) 建設にあたっての評価	
■意見: 高速道路は国土の根幹をなす交通ネットワークであり、国が責任を持って担うべき分野である。今回の区間ごとに行った総合評価は確かに一つの参考にはなるが、それだけでは不十分であり、例えば国家戦略的に必要性の高い路線や大規模地震対策として必然性の高い路線などが存在することから、路線全体での評価についても併せて考えるべきである。	
(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み	
■①支持する案がある(案-3-C) <input checked="" 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"/>	
■上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路は国土の根幹をなす交通ネットワークであり、国が責任を持って担うべき分野である。国際競争力の確保、大規模地震対策等に対する危機管理、地方分権の推進等、緊急課題に対応するため、現在の整備スピードを落とすことは決してあってはならない。整備の必要な路線の判断は国が責任を持って行うことが望ましい。この様な観点から、国の判断を最も反映しやすい案-Cが望ましい。 	
■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

■ ①支持する案がある(案-4-B) 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

- ・高速道路における会社に求めるものは、必要な高速道路の整備を効率よく早期に進めることと確実に債務返済を進めることの両立であることから、料金による利潤を認めることはできない。ただし、経費節減努力によるインセンティブは必ず考慮する必要がある。
- ・料金に利潤が含まれると固定資産税を非課税にすることが難しくなる。もし課税されると高速道路の効率的な整備と確実な債務償還が困難になるから。

■ その他意見

(2) 料金の水準

■ 意見: 値下げをすることが債務償還の遅延や建設費の不足にならないように十分配慮すべきである。例えば、値下げによって収入不足が生じた場合は、国民に納得のいく方法で国費投入についても考えるべきである。

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: 原案を支持する。

※ 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)

- ・国は国土のグランドデザインをしっかりと描き、その中で日本の高速道路がどうあるべきかを判断し、国民にその意思をはっきりと示されたい。
- ・「国がやるべきことは国で」行うこと。高速道路は国土の根幹をなす交通ネットワークであることから、国防、外交などと同様に市場原理になじまない。高速道路は最も基本的かつ重要な公共財であり、国が責任を持って担う分野である。
- ・高速道路を待たされ続けた地方に対し、「公正さ」を失ってはならない。
- ・国際競争力の確保、大規模地震対策など、緊急課題に対応した整備を推進するため、料金収入を最大限活用するなど、新しい仕組みにおいても整備スピードが落ちることはあってはならない。
- ・特殊法人改革は積極的に進めるべきである。民営化に向けて、効率的な整備と確実な債務償還ができる仕組みを早期に確立するため、ファミリー企業の抜本的な見直しを含めた徹底的なコスト削減を図ることが不可欠である。

以上の事項を十分に認識いただき、整備の時機を失することの無いよう、より効率的かつ早期に必要な高速道路の整備を進めることができる枠組みを構築されたい。

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	名古屋市
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 必要な道路が整備され、且つ、効率的な事業運営につながるならば賛成。	
(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 type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 ・返済期間が短くなると必要な道路整備が進まなくなり、道路ネットワークの形成に重大な支障が生じるため。	
その他意見 ・都市圏においては、交通施策面や管理面等を勘案して、無料よりも有料のほうが望ましい場合も考えられるので、債務償還後の料金については、今後も検討を続けていくのが望ましい。	
(3)地域分割	
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-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 ・必要な道路が整備され、且つ、効率的な事業運営につながるならば形態にはこだわらない。	
その他意見 ・名古屋圏を中心とした活発な交流が確保されるよう考慮してもらいたい。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： ・大都市圏の路線と都市間を結ぶ路線とは、求められている効果・機能が異なる部分が多いので、建設にあたっての評価方法を分ける必要があると考える。また、高速道路10路線と接続される名古屋環状2号線のように、既設路線とつながることによりネットワーク効果が早期に大きく期待できる路線については、相当の配慮が必要。	
(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-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 ・道路ネットワークは形成途上であり、整備が事実上困難となるA案は容認できない。 ・既存路線の料金収入も十分に活用して、必要な道路整備を今後も行っていくべき。	
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

- ・道路整備及び債務返済が最優先であり、料金に利潤を含むべきではない。

その他意見

- ・道路公団は、有料道路制度の下で高速道路整備を進める役割を担っており、民営化会社になったとしても、その主旨は変わってはならないと考える。
- ・経営改善を徹底して実施し、透明性ある事業運営を望む。

(2)料金の水準

意見：

- ・債務返済及び道路整備に支障の出ない範囲で、弾力的な料金設定を考慮すべき。

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

- ・検討中案に同じ。

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)

- ・道路ネットワークのあり方という国土計画的な観点と、民営化会社をいかにして優良企業にするかという経営的な観点が、混合して議論されている。整備計画路線の評価づけも行ったが、あくまでも「民営化ありき」の話であり、国土計画的な見地から検討されているとは言い難い部分もある。
- ・広範な議論をするにあたって、道路ネットワークのあり方を考えるのに必要な情報となる、既存路線の収支状況などが明らかになってなかったため、このような情報についても提供してもらいたかった。
- ・整備の長期化や凍結化によるコスト増分も考慮し、総合的な面から見て、少ない資金で大きな効果が図れるよう、整備の基本的枠組みや整備路線の選定を検討してもらいたい。
- ・大都市圏における環状道路体系の整備のような、都市再生プロジェクトなどの国家レベルの重要施策については、その早期実現を目指すべきである。