

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