

## 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, 342 km 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。