

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、経営安定時点で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。