

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。