

## 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	福井県
<b>1 新たな組織と役割</b>	
(1)機構と会社の設立 意見： 高速自動車国道の整備計画 9,342kmは、政府が法律に基づいた手続きにより決定し、その整備を国民に約束したものであり、整備スピードを落すことのないよう民営化の制度設計を行うべきである。	
(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) <input checked="" 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 高速道路の私有財産化は認められず、固定資産税は当然非課税とすべきである。 高速自動車国道であるため、債務返済後は当然無料となり、永久有料化 (管理有料) は認められない。 その他意見	
(3)地域分割 支持する案がある (案-2-C) <input checked="" 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 料金プール制を有効活用するため、JH系は一体として残債務を管理すべきである。 地域分割する時期については、新規建設を終え経営が安定した時点が望ましい。 その他意見 地域分割する場合は、分割数が少ない方が望ましい。	
<b>2 新規建設</b>	
(1)建設にあたっての評価 意見： 高速自動車国道の整備計画区間 9,342kmについては、新直轄方式および有料道路方式により、現在の整備スピードを落すことなく着実に整備すべきである。	

(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-C)  支持できない案がある(案-3-)  どちらとも言えない

上記の理由

料金収入の効率的な運用を図る全国料金プール制を有効活用した機構負担方式で着実に整備すべきである。

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-)  どちらとも言えない

上記の理由

料金に利潤を認めるよりもリース料を増額し、建設資金に充てる分を増額すべきである。

新会社の収益の基本は、SA、PAの運営など関連事業に限るべきである。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

管理費をコスト削減した分だけ料金引き下げを実施すべきである。

**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

供用中、新会社が残事業を実施する区間は、機構が資産、債務を継承すべきである。

・SA、PA等は、収益事業資産として新会社が継承すべきである。

**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)

道路は、高速道路から市町村道に至るまでネットワークを構築してこそ機能を発揮できるものであり、高速道路の整備は、現在の有料道路方式を最大限利用し、早期整備を図るべきである。

地方の道路整備は未だ不十分であるため、今回の民営化における制度設計にあたっては、高速道路の整備が、中部縦貫自動車道などの一般国道の自動車専用道路や地方の国道、県道など一般道路の整備に支障とならないようにすべきである。

今回の総合評価は、外部効果を含めた客観的指標のみに基づくものであり、最終的には地域の重要性、貢献度など総合的な政策判断も加味すべきである。

## 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	滋賀県
<b>1 新たな組織と役割</b>	
(1)機構と会社の設立	
意見： 新たな組織の経営は、利用者からの料金収入により賄うものとし、地元負担が生じない形態とすること。	
(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 高速道路は公共財産であり 新会社の資産買い取りによる私有化には問題がある。	
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-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 収益力のある地域に債務を押しつけられる恐れがある。	
その他意見	
<b>2 新規建設</b>	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 国土軸を形成する根幹的な路線については、優先的かつ地元負担がない形で整備されるべきである。	
(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-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 新規建設は採算性だけで判断されるため、国土管理 経営上の観点から必要な路線の整備ができない仕組みとなっている。	
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- )  どちらとも言えない   
上記の理由

・公共施設である道路の通行料に、利潤を見込むことには問題がある。

その他意見

適正な管理費用に基づいた通行料金の設定をした上で、新会社の経営努力に報いる何らかの方策が必要と考える。

(2)料金の水準

意見：利用者にとって、より使いやすい料金となるよう、弾力的な料金設定を行う必要がある。

### 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道路を国等に譲渡する際には、地方に負担を求めることのないようにすること。

### 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)

現名神高速の交通量は多く、早急に第二名神高速を整備する必要がある。したがって料金収入の多い名神高速の収益は、優先的に第二名神高速の整備に充当されるべきである。

地域にとって高速道路を有効活用できる施策として、例えば、短距離利用者の料金を減額することで周辺道路の混雑緩和につなげるなど、弾力的な料金設定が必要と考える。

# 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	京 都 府	
<b>1 新たな組織と役割</b>		
(1)機構と会社の設立		
意見 新会社の組織はできる限りスリム化し、コスト削減に努められたい。		
(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) <input checked="" 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 高速自動車国道は、110万 km道路ネットワークの中樞を成すものであり、その資産は国が保有し、管理すべきである。		
その他意見 都市高速道路の出資金について、その取扱いを明確にしてほしい。		
(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 checked="" type="checkbox"/>		
上記の理由 京都高速道路は、阪神高速道路公団の新会社でしっかり整備してほしい。		
その他意見		
<b>2 新規建設</b>		
(1)建設にあたっての評価		
意見 :基本的な評価手法については異論ないが、区間の取り方や費用対効果の取り方によって評価が大きく変わるため、再評価も必要ではないか。		
<table border="1"> <tr> <td>           区間の設定 施行命令単位だけではなく、高規格幹線道路も含めたネットワーク効果が発揮できる単位での評価も検討すべき。第二名神の城陽～高槻間については、第二京阪道路とリンクする八幡JCTで区分して評価すべき。            費用対効果 高速自動車国道にリンクする高規格幹線道路等の事業効果も含めて評価すべき         </td> </tr> </table>		区間の設定 施行命令単位だけではなく、高規格幹線道路も含めたネットワーク効果が発揮できる単位での評価も検討すべき。第二名神の城陽～高槻間については、第二京阪道路とリンクする八幡JCTで区分して評価すべき。 費用対効果 高速自動車国道にリンクする高規格幹線道路等の事業効果も含めて評価すべき
区間の設定 施行命令単位だけではなく、高規格幹線道路も含めたネットワーク効果が発揮できる単位での評価も検討すべき。第二名神の城陽～高槻間については、第二京阪道路とリンクする八幡JCTで区分して評価すべき。 費用対効果 高速自動車国道にリンクする高規格幹線道路等の事業効果も含めて評価すべき		
(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 checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>		
上記の理由 高速道路ネットワークは、国の責任で確実に整備すべきである。		
その他意見 阪神高速道路公団については、事業実施の枠組みを明確にするとともに、出資する地方自治体の意見を聞く仕組みを担保すべき。		

### 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- )  どちらとも言えない   
上記の理由

その他意見

(2)料金の水準

意見

阪神高速道路公団の料金設定については、出資団体の意見を聞いてほしい。  
都市高速道路において、対距離制料金を導入するにあたっては、大都市特例を検討されたい。

### 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：

**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)

その他意見

高速道路面積の占めるウェイトが大きい市町村については、メニュー助成等の強化、拡大を図られたい。

## 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	大阪府
<b>1 新たな組織と役割</b>	
(1)機構と会社の設立	
意見 ・ 第二名神、大阪都市再生環状道路等、必要な路線が着実に整備できる仕組みを構築されたい。	
(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 type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 ・ 債務完済後は無料開放すべき。 ・ 道路は、基本的には公共財。 その他意見 ・ 地方公共団体の出資金は、設立出資を含め返済されたい。	
(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 ・ 大阪都市圏は、阪神高速の他 J H 等の有料道路事業者が複雑にネットワークを形成。料金体系も異なり、利用者から見て分かりにくい。阪神高速道路の対距離制移行に伴い、利用者の視点から、大阪都市圏における料金体系の検討が必要。 その他意見 ・ 債務は、会社ごとに管理されたい。	
<b>2 新規建設</b>	
(1)建設にあたっての評価	
意見 ・ 必要な路線は着実に整備できるようにされたい。	
(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- ) <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 ・ 料金収入は、必要な路線建設に活用されたい。 その他意見 ・ 新たな地方負担が生じる場合には、地方の財政状況に十分配慮すること。 ・ 出資金については、従来どおり建設資金に充当されたい。	

### 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

- ・ 料金に利潤を含めず、債務返済や新規建設を優先されたい。
- その他意見

#### (2)料金の水準

意見

- ・ 必要な債務返済、新規建設を行った上で、利用者にとって利用しやすい料金水準とされたい。
- ・ 利用促進策としての料金引下げは、地方公共団体による減収補填を求めることがないようにされたい。

### 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

- ・ 一般有料道路の損失補填金は路線毎に清算されたい。

#### 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)

- ・ コスト削減計画の目標値(維持管理コスト3割削減等)を償還計画に確実に反映されたい。
- ・ 公益性を有する会社であることから、環境対策や渋滞対策など、地域のニーズに的確に応えられるようにされたい。
- ・ 地方公共団体と十分に協議されたい。

## 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	兵庫県
<b>1 新たな組織と役割</b>	
(1) 機構と会社の設立	
■意見: 「意見なし」	
(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- ) <input 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 checked="" type="checkbox"/>	
「A、B案ではなく、独自案を提案する」	
■上記の理由 道路資産は機構、運営は会社、の2本立てを継続する。道路資産は機構が所有し、債務については償還しないで証券化を検討する。 また、維持管理は利用者負担を継続する。	
■その他意見	
(3) 地域分割	
■①支持する案がある(案-2-B) <input checked="" type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-2- ) <input type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
■上記の理由	
■その他意見	
<b>2 新規建設</b>	
(1) 建設にあたっての評価	
■意見: 「先に整備した区間と後から整備する区間で不公平にならないようにすべき」	
(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 今後の道路建設を早期に進めるには、料金収入を最大限活用すること及び確実な資金調達が必要である。また、採算性のみで建設する区間を判断すべきではない。	
■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- )  ②支持できない案がある(案-4-A、B)  ③どちらとも言えない

■ 上記の理由

料金設定は採算性のみで決めない。

■ その他意見

(2) 料金の水準

■ 意見: 「利用しやすい料金とするため道路特定財源を活用すること。また、環境改善、渋滞緩和を図るため、弾力的な料金設定とすべきである。」

### 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: 「基本的に同意」しかし、(3) SA・PA等については、土地資産は道路の一部として機構が保有する。

※ 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)

## 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 奈良県

**1 新たな組織と役割**

(1) 機構と会社の設立

意見：意見なし

(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- )  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

A案の場合、政府保証を付けることや固定資産税を非課税とすることは不可能であり、新会社による新たな道路建設は困難であると考えられることと、高速道路の永久有料化は、高速道路の利用促進の観点から問題があるため。

その他意見

無料開放により国等に移管された時点から県にも道路の維持管理費用の負担が発生すると考えられることから、その点について配慮をお願いしたい。

(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- )  どちらとも言えない 

上記の理由

その他意見

阪神高速の拡大の考え方については、各地方自治体の出資金の調整が可能で、かつ地方の財政負担の増加がなければ、望ましいと考える。

**2 新規建設**

(1) 建設にあたっての評価

意見：厳格な評価基準による優先順位に基づき整備を行う方針については賛成である。なお、評価をクリアした路線についても、B / Cの低い路線・区間は、構造・規格等の抜本的見直しなど、総合的な再検討が必要。

(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- )  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案の場合、資金調達能力や採算性に問題があり、新会社による新たな道路建設は困難であると考えられるため。

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- )  どちらとも言えない

上記の理由

高速道路の利用を促進するためには、できるだけ通行料金を低く設定することが望ましいため。

その他意見

(2)料金の水準

意見：「ネットワーク型」の一般有料道路については、高速自動車国道と一体となって機能する路線であることから、料金水準や料金徴収期間を高速国道と同様に扱う措置が必要。

### 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：「ネットワーク型」の一般有料道路の資産・債務については、民営化委員会の意見書どおり、「高速自動車国道と一体として取り扱うこととし、機構が継承する。」という考え方を採用すべきである。

**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)

追加工や車線拡幅、JCT等の部分改良の事業については、民営化の議論の対象外とし、引き続き責任を持って整備していただきたい。

整備効果の高いネットワーク型の高規格幹線道路(B路線)についても、早期整備が必要であることから、高速自動車国道と同様に新会社による建設が可能となるようなスキームが必要。

# 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	和歌山県
<b>1 新たな組織と役割</b>	
(1)機構と会社の設立	
意見 : ・ 高速道路は国の責任で建設・管理すべきであり、新会社における自主的経営は担保しつつも、建設・管理には国が関与できる仕組みとすること。	
(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 checked="" 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	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 債務完済時は無料開放し、国が責任をもって管理すべき。</li> <li>・ ネットワークが完成するまでは建設を優先するため、50年以内償還とすべき。</li> </ul>	
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-A,B) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全国プール制が実質的に担保され、建設余力を地域的に偏らせない前提で、競争原理を働かせるための地域分割はやむを得ない。</li> <li>・ その点でA、B案は、これらの前提を満たさないもので支持できない。</li> </ul>	
その他意見	
<b>2 新規建設</b>	
(1)建設にあたっての評価	
意見 : ・ 必要性、優先順位をできる限り客観的に評価したことは、公共事業としては初めての試みであり、その姿勢は高く評価できる。	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ しかし、評価項目に大規模地震対策としての必要性が具体的に評価されていないなど、本県の意見が必ずしも反映されていないことは残念である。</li> </ul>	
(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) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A, B) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速道路整備は、国の責任で、料金収入によるプール制を最大限活用しながら今後も進めるべき。</li> <li>・ A、B案は、今後必要な整備ができなくなる。</li> </ul>	
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

- ・ 高速道路は、社会資本の中でも極めて公共性の高い施設であり、利潤を追求すべきではない
- ・ 利潤が生じるのであれば、必要な建設を行ったうえで料金引き下げをするか、債務返済に充て早期無料開放すべき

その他意見

(2)料金の水準

意見： ・ 建設の継続と、債務返済の確実性を損なわない範囲で、弾力的な料金設定が望ましい

### 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)

- ・ 高速道路は、国土のあり方、国民の暮らし方にかかわる最も重要な広域的、基礎的な社会資本であり、国土全体に、国の責任であまねく整備すべき。
- ・ 特に本県では、東南海・南海地震に備え、寸断される国道にかわり緊急輸送道路として、高速道路の早急な整備が必要である。
- ・ 民営化により、建設や管理面での無駄は徹底して無くし合理化を図るべきだが、そのことによって地方の高速道路が今以上遅れることがあってはならない。
- ・ そのため、現行の料金プール制を最大限活用し、これまで以上のスピードを確保し整備を進めるべき。
- ・ また、4車線化整備区間については、新会社で継続して整備することを明確に位置づけるべき。
- ・ さらに、整備計画以外の区間についても、11,520Km全体の早期整備ができる枠組みを策定されたい。

# 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	京都市
<b>1 新たな組織と役割</b>	
(1)機構と会社の設立	
意見：京都市は道路の整備が非常に遅れていることから、京阪神が一体となる都市高速道路の整備が不可欠であり、民営化の枠組みについては、地方財政に過度な負担をかけずに整備が着実に進められるような組織にされたい。	
(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 type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 新会社が独自に資金調達するシステムになっているため、事業中路線の早期完成や、計画済み新規路線の着手が危ぶまれる。	
その他意見 ・新会社が必要な量及び条件の資金を調達できるよう、政府保証の仕組みを講じられたい。 ・道路資産が国等に移管された後においても、税を投入せずに施設の維持管理や大規模改築が可能となる仕組みを構じられたい。	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-A ) <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 ・京阪神圏にとって一体的な高速道路ネットワークが必要不可欠である。 ・新会社の事業エリアが拡大されることにより、リスクに対する脆弱性が回避される。	
その他意見 ・民営化後においても、新たな都市高速道路の整備については、従前程度の出資には応じる考えはもっている ので、それを受け入れて今後も都市高速道路の整備が進められる組織にされたい。 ・Hを2社または3社に分割することについては特に意見はなし。	
<b>2 新規建設</b>	
(1)建設にあたっての評価	
意見：わが国の経済発展にとって、都市の再生は非常に重要であり、そのためには都市高速道路の整備は必要不可欠である。そのような観点から、都市高速道路の評価基準は、地方公共団体の意見を十分聞き、その必要性を正当に評価できる基準にされたい。	
(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-B ) <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 都市高速道路の整備の継続性が確保でき、建設のための出資金を新会社に直接投入する仕組みと想定されるため、地方公共団体と新会社とが道路の建設・管理に密接な連携が図れると思われる。	
その他意見 新規路線の着手等において、地方公共団体の意見が十分反映されるような仕組みにされたい。	

### 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-)  どちらとも言えない   
上記の理由

債務返済を優先するとともに、新規建設を可能とするためには、利潤や税負担を軽減する必要がある。

その他意見

新会社の収益源がS AやP A等関連事業の運営に限られることから、都市高速道路を運営する新会社に対しては、その事業展開に何らかの支援策が必要である。

(2)料金の水準

意見：都市高速道路においてもネットワークの拡大に合わせて、利用の程度に応じた負担となるような料金水準へと移行すべきである。

### 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：

- ・既に支出した出資金はどこに承継されるのか。いずれに承継されたとしても、その出資金は従前制度のとおり、償還完了時に地方公共団体に返還される枠組みとされたい。
- ・新会社の資本金は、誰がどのような方法で出資するのか。また、万一その方法が現公団への出資金の充当等地方公共団体も負担することとなるのであれば、地方公共団体の意見を十分に聞いて決められたい。

**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)

今回の道路関係四公団民営化の基本的枠組みに関する提示案については、その内容が高速自動車国道に偏重したものとなっていることから、都市高速道路や一般有料道路についても、地方公共団体が十分に議論できるよう、早期に枠組みを提示されたい。

## 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	大阪市 (以降は阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団についての回答)
<b>1 新たな組織と役割</b>	
(1) 機構と会社の設立 <b>■意見:</b> 阪神高速道路は阪神圏の都市交通基盤整備において重要な役割を担ってきており、民営化にあっても、これまで通り、地域の意向に円滑に応えられる組織とするようお願いする。	
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方 <b>■①支持する案がある(案-1- )</b> <input type="checkbox"/> <b>②支持できない案がある(案-1- )</b> <input type="checkbox"/> <b>③どちらとも言えない</b> <input checked="" type="checkbox"/> <b>■上記の理由</b> 公共として重要なのは利用者にとっての利便が確保されることである。無料開放は重要な考え方であることは理解するが、一方で、将来の交通量の減少が予測される中、利用者の利便が確保されるのなら、改築や維持管理に有料道路事業を活用することも適当であると考えている。 <b>■その他意見</b> 会社である限り、減免した上での課税はやむを得ない面もあると考える。	
(3) 地域分割 <b>■①支持する案がある(案-2- )</b> <input type="checkbox"/> <b>②支持できない案がある(案-2- )</b> <input type="checkbox"/> <b>③どちらとも言えない</b> <input checked="" type="checkbox"/> <b>■上記の理由</b> 新たな組織に移行するにあたり、現公団に対して行ってきた出資の取扱いについて明らかにされたい。 <b>■その他意見</b> 都市内流動に対応した都市高速道路としての概念をいたずらに広げるべきではない。 本四公団が現行道路網を基本に独立設置される場合には、従来の収入実態が今後の経営を展望する上で基準となるが、スタート時の展望が極めて大事であると考えられることから、現実的かつ長期的な視点から実現可能な事業計画としていただきたい。	
<b>2 新規建設</b>	
(1) 建設にあたっての評価 <b>■意見:</b> 都市高速道路に関する評価の手法と評価に応じた対応について明らかにされたい。	
(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み <b>■①支持する案がある(案-3- )</b> <input type="checkbox"/> <b>②支持できない案がある(案-3- )</b> <input type="checkbox"/> <b>③どちらとも言えない</b> <input checked="" type="checkbox"/> <b>■上記の理由</b> 建設については、個別路線・区間毎での個別採算やネットワーク全体での採算、費用対効果など、また、地元の意向を踏まえて総合的に決定すべきであると考えているが、必要な都市高速道路の整備についてその具体的な手法等を明らかにされたい。 <b>■その他意見</b>	

### 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- )  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

料金収入は債務の返済が本来目的であり、料金の基準に利潤を含むということよりも、利用者や出資者の負担が適正に行われる仕組みを構築する必要があり、その仕組みについて明らかにされたい。

#### ■その他意見

特になし

#### (2) 料金の水準

#### ■意見:

利用者がより納得しやすい料金体系にすることが必要である。

### 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

新たな組織に移行するにあたり、現公団に対して行ってきた出資の取扱いについて明らかにされたい。

事業中路線の扱いについて、「新会社が残事業を実施するものは機構が承継」という方向で検討されているが、その場合、機構が承継した路線の残事業を実施する主体と仕組みが不明確である。

#### ※ 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)

会社としての経営の健全性確保は重要であるが、利用者をはじめ周辺住民など地域の要求に応える公共の精神が重要であり、地元の意向を踏まえて新たな仕組みを構築していく必要がある。

このような状況の下で、本市として性急な結論は難しく、事情も考慮していただき、事業中路線の事業フレームの見直しにあたっては、地方の負担増から事業継続が困難とならないよう、税財源の移譲や事業費の立替制度による事業費の平準化などの施策が不可欠と考えるので、国としてのご支援をお願いしたい。また、市民、議会への説明責任を果たせるようなご配慮をいただきたい。

一方、本四公団については、道路整備はほぼ収束しているが、今後、上下分離のスキームが具体化されていく中で、関係地方自治体の出資先や出資の目的、性格、算定根拠等について改めて議論が必要であると考えており、平成34年度までの追加出資も含め、民営化後の地方負担のあり方については、現下の厳しい財政状況の下で、関係自治体が一致協力でき、かつ市民に対して説明責任を果たしうるような根拠付けを行うことが、今後何らかの地方負担が伴う場合に不可避の大前提であると考えている。

## 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	神戸市
<b>1 新たな組織と役割</b>	
(1)機構と会社の設立	
意見：	
<ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体からの出資金の償還の仕組みを明らかにしていただきたい。</li> </ul>	
(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 checked="" 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	
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共財産である道路の私有財産化は望ましくない。</li> <li>着実な債務返済を行うためには、なるべく資金の外部流出の少ない仕組みづくりが必要である。</li> </ul>	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-B,C) <input checked="" type="checkbox"/> *    支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> *    どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由	
<ul style="list-style-type: none"> <li>B案とC案は、会社毎に残債務を管理するので、従来の受益と負担の関係を継続できる点で合理的であると考えます。</li> </ul>	
その他意見	
本四公団は、平成34年度まで国、地方が出資予定」と記載されているが、出資延長については今後の課題であると考えます。	
<b>2 新規建設</b>	
(1)建設にあたっての評価	
意見：	
都市高速道路の建設については、個別路線としての採算性だけでなく、既成市街地の交通混雑の緩和効果、地域全体の環境改善の効果など、総合的な評価手法を検討していただきたい。	

(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-B,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

- ・ 債務の確実な返済を確保しつつ、必要な道路が早期に整備できる仕組みであると考える。

その他意見

- ・ 公共財産である高速道路の建設については、国や地方公共団体が関与できる仕組みとしていただきたい。
- ・ 第二名神高速道路は国土の重要な骨格をなす路線であり、また大阪湾岸道路西伸部は国幹道に匹敵する機能を有しているため、国の責任において着実に推進を図っていただきたい。

### 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

利潤追求については、民間会社のノウハウを生かせる関連事業または経費削減努力により行うものと考え

る。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

- ・ 債務返済が確実に行われることが必要だが、一方、地域の特性に応じた利用者の利用しやすい料金水準にしていきたい。例えば、阪神高速道路におけるETCを活用した特定端末料金システムの設定など。

### 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

国等への譲渡により地方負担が生じる場合、地方財政に配慮した財源措置が必要である。

**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)

- ・ 我が国の社会経済を牽引する京阪神において、都市高速道路ネットワークの整備は不可欠であり、国の責任において着実に推進するとともに、新たな地方負担が生じないよう十分配慮していただきたい。
- ・ 本四道路については、長大橋の機能を長期にわたり適切に維持管理していく仕組みづくりが必要である。