

## 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。