

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
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見：	
<ul style="list-style-type: none"> 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。 	
(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"> 公共財産である道路の私有財産化は望ましくない。 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。 	
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"> 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。 	
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。	
2 新規建設	
(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。

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。