

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	
1 新たな組織と役割		
(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		
2 新規建設		
(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。