

## 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。