

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (回答)

～ 今後検討すべき課題等 ～

地方公共団体名	鳥 取 県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 組織は必要な高速道路を早期に造るために存在すべきものと考えるが、この観点からすると、機構と会社を分離する意義が不明。	
(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 道路は公共財産であり、新会社が永久に私物化し利潤追及の糧とすることは、許されない。 また、民営化した新会社の収支が厳しいため固定資産税を減免するというのは、自家撞着に陥っている。	
その他意見 「案-1-B」は、債務完済時点で道路資産が国等に移管され無料開放する、という本来の原則を踏襲しており、その点は評価できる。	
(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 本州四国連絡橋など、別の枠組みの中で整備してきた道路の負債を道路公団に担わせ、結果として他の地域の高速道路建設にしわ寄せを生じさせることは、明らかに不公正である。	
その他意見 「案-2-C」は、債務について、首都高、阪高、本四は会社ごと、分割したJH各社は一体として、それぞれ管理することとしており、これまでの枠組みを踏襲した上で、JHについて従来の全国プール制を採用している点は評価できる。 また、「案-2-B」も、首都高、阪高、本四をJHから分離する点は評価できる。 但し、全国のネットワークを一体的に早期形成するという観点から、債務だけでなく建設費を賄うための全国プール性は有効な手法であり、「案-2-C」「案-2-B」とも、JHを分割する点においては支持できない。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： B / C、採算性だけでなく、外部効果を評価対象としたことは評価できる。 しかしながら、ネットワークを区間毎に分断して評価することには疑問。	
(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 基本原則として、高速道路の整備は国がランドデザインを持ちながら主体的に進めるべき事業であり、民間の株式会社に建設の有無を判断させるべきではない。 道路関係四公団民営化によって、必要な高速道路が建設できなくなるような枠組みは、本末転倒。	
その他意見 「案-3-B」と「案-3-C」が、既存道路の料金収入を新規建設に活用（債務返済または建設費充当）する枠組み（料金プール制）としている点は、評価できる。	

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

道路は公共財産であり、新会社が私物化して利潤追及の糧とすることは、許されない。

その他意見

「案-4-B」は、料金の基準に利潤を含まないとしており、その点は評価できる。

(2)料金の水準

意見： 料金の引き下げにより必要な高速道路が整備できなくなるような枠組みは認められないが、公団の経営努力により国民の利便性を向上させることは、当然必要である。

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： 組織は必要な高速道路を早期に造るために存在すべきとの観点からすると、機構と会社を分離する意義が不明。

(「 1 新たな組織と役割 機構と会社の設立 」で述べた意見と、同様。)

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)

基本原則として、高速道路の整備は国がグランドデザインを持ちながら主体的に進めるべき事業。必要な高速道路を早期に効率的に造るためには、本来、天下りや関連企業との関連、高コスト構造など道路公団改革を徹底的に行った上で、現在の道路公団が現在の枠組みで高速道路を建設する方法が望ましい。

道路関係四公団民営化によって必要な高速道路が建設できなくなるような枠組みは、本末転倒である。

但し、料金プール性を最大限活用しても建設の財源が確保できない場合に、国が主体的に整備を進める手法として、別途、新直轄方式を導入することは評価できる。

この場合、高速道路の建設を待たされ続け既に不利な条件下にある地方がさらに不利な条件を課されることのないよう、従来どおりの整備速度を確保するとともに、実質的に地方負担が生じないよう適切な財源措置が必要。

今回の意見は、すべて、以上の観点から述べたものである。

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	島根県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 機構の位置付けとしては特に問題はない	
(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 国の基幹的な公共財産は私有化すべきでない ・災害時等の代替路線 (無料) や緊急対応に不安が残る ・環境ロードプライシングなど総合的な交通施策に対する障害が予測される。	
その他意見 債務の政府保証、固定資産税の非課税のもと着実に整備を進める必要がある。	
(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-ABC) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 JHは極力分割しない方が望ましく、どうしても分割が必要な場合は、経営安定時点で再度分割について判断する	
分割しないことのメリット 機構からの負担金又は新会社の借入金返済が一体的に行え、新規建設へ有効的に投資可能 分割の場合、将来的に会社ごとの体力差が顕著に出て、全国高速道路網に支障が出る可能性もある	
首都、阪神、本四は現在の枠組みのまま民営化する	
その他意見 債務処理は、JH、首都、阪神、本四の会社ごとに機構が管理して返済する	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： B/Cの低い箇所では、総合的に再検討とあるが、JHにおいて設計見直しを重ねられ、既に2度にわたって地元説明がなされている。無料化に伴う地元の利便性を考慮した変更は検討する必要はあるが、いたずらに時間を費やす手続きは最小限に留めるべき	
(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-C) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-AB) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 A案では実質的に新規の道路建設は困難なため支持できない ・個別路線として単独で採算が取れる区間はない ・必要な路線の建設には、投資限度額を上回る部分について国民に多大な負担を強いる結果となる	

B案は会社の自主判断により借入金を調達するため慎重になり建設の範囲が狭まる又は遅れる恐れがある

その他意見

- ・ 料金収入を最大限活用して早期に新規建設を行う必要がある
- ・ C案においても、建設する区間については会社の自主判断を尊重しているが、建設区間、手法の決定に当たっては国が責任を持って判断を行う必要がある。

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

料金に利潤は含むべきでない。

また、整備促進や債務返済のためには固定資産税が免除される必要があり、そのためにも利潤を含まないことが必要

その他意見

コスト縮減や利用促進等の成果に対するインセンティブは必要

(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の料金設定が必要

弾力的料金の設定は、必要な箇所を実施することとし、全体としての割引目標は設定しない。

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)

- ・ 現在議論されている9,342kmの外に位置している11,520kmについても、早期に議論を行いどのように整備するかを国の責任において決定すること。
- ・ このたびの評価結果でも事業の必要性があらためて確認された。民営化に向けての枠組みや整備手法が検討される中であっても、事業が中断されることなく引き続き促進する必要がある。

道路関係四公団民営化の基本的な枠組みについて

～今後検討すべき課題等～

地方公共団体名	岡山県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見：特になし	
(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 - B) 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 高速道路資産は公共性が強く、私有化は望ましくない。また、固定資産課税となれば、債務返済や新規建設に影響するため、B案を支持し、A案は支持できない。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある(案 - 2 - C) 支持できない案がある(案 - 2 - A) どちらとも言えない 上記の理由 JH系3社が一体として残債務を管理することで、料金収入の有効利用を図ることができるため、C案を支持する。 また、JHと異なり、本四公団には地方が出資しているため、A案は支持できない。	
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」となっているが、出資延長については応じることはできない。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見：採算性や費用対効果に比べて、外部効果をもっと重視してもらいたい。	
(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 - 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 料金収入を活用して、真に必要な道路の早期整備を図るべきであり、C案を支持する。 また、建設する区間を全て会社の経営判断とするA案は支持できない。	
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

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
社会的な波及効果を出させるため、料金をできるだけ低く抑えるべきであり、B案を支持し、
A案は支持できない。

その他意見

(2)料金の水準

意見：本四道路の通行料金については、更なる通行料金の引き下げが必要である。

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：特になし

その他の意見

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 広島県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見：

(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) 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

国の根幹的な社会基盤である高速道路を、民間会社が所要することは容認できない。

その他意見

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-C) 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

全国プール制を活用して未整備区間の整備を図るべき。

但し、日本道路公団の分割方法については、慎重に議論する必要がある。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

(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

国の根幹的な社会基盤である高速道路は、国が責任を持って整備すべきであり、建設する区間を「全て会社の経営判断」によるものとするA案は容認できない。

B案・C案については、国の関与の度合い、建設範囲の違いが不明確であり、どちらを支持するのか判断できない。

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

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

公共物である高速道路を、民間企業の利潤の対象とすることがあってはならない。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

社会資本の効率的な活用を促進するため、多様で弾力的な料金設定を行うべきである。

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

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)

高速道路は国の根幹となる社会資本の基盤であり、国が責任を持って整備すべきものである。したがって、利潤の追求を優先する民間会社が建設を判断するのではなく、国の責任が明確となる仕組みとすべきである。

一層のコスト削減を図り、料金プール制を活用して高速道路の早期整備を図るべきである。

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	山口県
1 新たな組織と役割	
(1) 機構と会社の設立	
<p>■意見: 特に無し</p>	
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方	
<p>■①支持する案がある(案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>■上記の理由 道路は公共施設であり、高速道路も私有財産化されるべきではない。また、固定資産税課税は、債務返済や新規建設に大きな影響を与えかねないので、非課税とするべきである。</p> <p>■その他意見</p>	
(3) 地域分割	
<p>■①支持する案がある(案-2-) <input type="checkbox"/> ②支持できない案がある(案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> ③どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>■上記の理由 4公団は、それぞれ出資状況が異なることから、統合することには無理がある。また、日本道路公団の3社分割は各社のリスクに対する、脆弱性が高くなり、経営格差も大きくなることから、2社分割が望ましい。債務は、首都・阪神・本四は会社ごと、JH2社は一体として、それぞれ機構で残債務を管理するべきである。(C案の3社を2社に変えたもの)</p> <p>■その他意見</p>	
2 新規建設	
(1) 建設にあたっての評価	
<p>■意見: 特に無し</p>	
(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み	
<p>■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"/></p> <p>■上記の理由 国の基幹施設である高速道路を、新会社の経営判断のみで建設するべきではない。また、政府保証無しで資金の自己調達は困難と思われることから、機構による料金収入直接充当方式により、必要な高速道路の早期整備を促進するべきである。</p> <p>■その他意見</p>	

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-B) ②支持できない案がある(案-4-A) ③どちらとも言えない

■上記の理由

道路は公共施設であり、通行料金に利潤を求めるべきではない。
収益の基本は、通行料金からではなく、関連事業から得るべきである

■その他意見

(2) 料金の水準

■意見:

既存施設の有効活用の観点から、弾力的な料金の設定は必要と考えるが、全体的な料金収入は高速道路全体の計画的な建設整備が進められることを前提とするべきである。

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

特に無し

※ 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)

道路関係四公団の民営化にあたっては、高速道路が国土の骨格を形成し、国の基幹施設であることから、国の責任において、計画、建設、管理が行える様、基本的枠組みを決定するべきであると考える。

また、現在の検討が、整備計画区間について行われているようであるが、整備計画区間外についても、早急に道筋をつけるべきである。