

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するが、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。