

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。