

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	
■意見: 特に無し	
(2) 道路資産の帰属と債務返済の考え方	
■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"/> ■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。 ■その他意見	
(3) 地域分割	
■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"/> ■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) ■その他意見	
2 新規建設	
(1) 建設にあたっての評価	
■意見: 特に無し	
(2) 新会社による建設の範囲とその仕組み	
■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"/> ■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に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。 ■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

■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ます。

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。