

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	徳島県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
<p>意見 :高速道路は、国民の共有する貴重な財産である。今後の建設・管理にあたり 資産 債務を保有する機構と 資産を借り受け、道路を建設し、また管理する会社を設立しようとする考えに賛同する。ただし、機構の体制については極力スリム化した組織とし、なおかつ、新会社による道路建設、健全な管理体制をしっかりとサポートする組織とすべきである。</p>	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
<p>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"/></p> <p>上記の理由 :高速道路は、国土形成上、最も重要な基盤施設であり 国が責務を持って建設・管理すべき公共財である。当然、将来においても公共財としての性格が変わるものでなく、その重要性等から償還後は無料化され国の管理の下におかれるべきである。また、我が国の経済再生のためにも、高速道路のネットワーク化は不可欠なものであり、閣議で決められた50年以内の償還をもとに、必要な道路を早期に整備できるシステムとすべきである。</p> <p>その他意見 :高速道路は、本来、税により建設されるべきものを、我が国においては、国の財政状況や利用者が高い便益を生じさせることなどから、現在の有料道路制度により整備が進められ、これまで大きな成果を得てきた。全国的高速道路のネットワーク化は道半ばの状況であり、最低限のネットワークが形成されるまでは、現システムを大きく崩さないようにすべきである。</p>	
(3)地域分割	
<p>支持する案がある (案-2-B) <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"/></p> <p>上記の理由 :出資者の相違等から、本四とJH系の新会社をまとめる案については不合理な点が多い。また、分割数については数を増やしても地域制であれば大幅なサービス向上が図られるとは考えにくく、経済状況の変化や利用交通量の変動等の種々のリスクに対し強い組織とするためにも、分割数は少なくすべきである。さらに、地域間での格差が生じないよう、JH系の残債務は一体として管理すべきである。したがって、案-2-Bを基本に項目について、「JH系会社は一体として残債務を管理する。」とする案を望む。</p> <p>その他意見 :分割時点については経営安定時が望ましいと考える。また、本四公団に対する地方自治体の出資期間の延長については、現状では同意しがたい。期間延長を前提とするのであれば、地方出資という意義から、利用者がさらに利用しやすくなるよう大幅な通行料金の低減を求める。</p>	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
<p>意見 :優先順位に基づき、重点的な予算執行を行うことについては理解できる。事業評価は、適正な手法により評価されたものであり、評価をクリアした路線は着実に整備すべきである。</p>	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
<p>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-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>上記の理由 :前述したとおり、高速道路は本来、国の責務において建設・管理されるべき公共財であると考え。このことから、高速道路を建設する新会社においては、新会社の自主性を尊重しつつも、一定の国の関与は必要であると考え。また、早期整備を図るため、既存路線の料金収入を新規路線建設に充当できる仕組みとすべきである。</p> <p>その他意見 :なし</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

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: 高速道路は、「最終的には無料化すべきもの」であり、当然、料金の基準には利潤を含ませるべきではない。ただし、経費節減努力によるインセンティブは是非とも認めていただき、民間企業としての特色を生かし、利用者へのサービス向上を図りつつ、全体としての収益の向上を図られるべきである。

その他意見: なし

(2)料金の水準

意見: 基本的には料金の引き下げを歓迎するものであり、そのあり方については、現状においては、環境への配慮、ETCシステムの活用、交通管理等を十分に踏まえて、多角的に検討の上、適正な料金体系とされるべきである。さらに、高速道路の必要最低限のネットワークが完成すれば、可能な限りの料金の引き下げを行うべきである。

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: なし

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)

高速道路は、国土の骨格を形成する最も重要な基盤施設であり、国が責務を持って建設・管理すべきものである。また、必要な高速道路は、早急に整備すべきである。

先に整備が進んだ先発路線と遅れた後発路線では、工事費、用地費等、建設を取り巻く環境も大きく異なる。後発路線は地域の発展も大きく遅れ、多くの面で不利益が生じている中、高速道路空白地帯の整備が大きく遅れるのであれば、一層の地域間格差が生じるのでないかと危惧する。

国全体の活力を高めるためにも、大都市・地方の双方向間の一層の連携強化が必要であり、そのためにも、基盤となる全国的高速道路ネットワークの早期整備が不可欠である。

新会社においては、既存路線からの料金収入を最大限に活用し、新規路線整備が可能となる体系とするとともに、今後は、「新会社」、「新直轄」のふたつの手法を上手く組み合わせ、早期に高速道路の整備が図られることを切望する。

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	香 川 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-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/>	
上記の理由 ・利用しやすい料金が実現できる方向がどちらの案か不明なため、現時点ではどちらとも言えない。	
その他意見 ・利用しやすい料金の設定や真に必要な道路の新規建設を進めるうえで、発足後10年間で道路資産を買い取ることは、問題。	
(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-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/>	
上記の理由 ・利用しやすい料金の設定や真に必要な道路の新規建設を進めるうえでどちらがいいか、また、出資者としての意見がどのように扱われるのか、現時点では不明であるため、どちらとも言えない。	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 整備方法の決定にあたっては、地方の意見を十分斟酌できるよう配慮されたい。	
(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-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/>	
上記の理由 ・利用しやすい料金の実現や真に必要な道路の整備が進む仕組みがどちらの案か不明なため、現時点ではどちらとも言えない。	
・個別路線採算性は問題あり。	
現段階では、3-(1)との関連でどちらとも言えない。	
その他意見 ・会社の自主的判断により、使いやすいネットワーク全体の整備 管理を行うことが必要。	

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-) どちらとも言えない

上記の理由

経費縮減努力のインセンティブが不透明な状態では、どちらとも言えない。
利用しやすい料金となる案がよい。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

民営化委員会の意見書には、「本州四国連絡道路は、債務の処理と同時に大幅な引き下げ(2分の1程度)を進める。」とされており、基本的に民営化委員会の意見を尊重する政府の考え方に沿わない内容となっている。

現在の料金水準は県民に評価されておらず、大幅な引き下げの方向がなければ、出資の延長について県民の理解を得ることは困難である。

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 (道路関係四公団の民営化、基本的枠組み等について自由にご記入下さい)

民営化後の出資の前提として、出資者として機構及び新会社への経営に関する発言権が確保される仕組みを設けることを求める。

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	愛媛県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見 債務を確実に返済するための手法としては分離は必要。	
(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 必要な高速道路を早期に建設するという観点から、機構が債務完済時まで道路資産を保有するとともに債務償還期間を50年以内とし、単年度の自己資金量を確保でき必要な資金調達を可能としている点が評価できる。また、公共財産である高速道路を民間企業が私有化せず国等に移管することも評価できる。	
その他意見	
(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-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/>	
上記の理由 本四公団については、近傍の新会社と統合することにより、維持管理コストの縮減など経営の合理化や体質の強化が図られると考えられる。	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見 限られた整備財源を有効に活用するため、評価を行うことは必要。	
(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-C) <input checked="" 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 料金収入の有効活用により、必要な高速道路の早期建設が期待できる。また、高速道路が公共財であるという観点から、建設について国が関与する点が評価できる。	
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

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

料金の基準に利潤を含むことは、必要な高速道路の建設や債務返済への影響が大きく問題があり、利潤追求については、関連事業や経費削減努力により行うべきである。

その他意見

(2)料金の水準

意見 必要な高速道路の建設が遅れることなく促進される範囲において、弾力的な引下げ策は必要。

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 国土交通省の考え方で特に意見はない。

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)

整備計画区間については、現行の整備スピードを落とすことなく、早期に整備されるような民営化の枠組みとしていただきたい。

さらに、四国の一体的発展を図るためには、四国を8の字に循環する高速道路ネットワークの整備が不可欠であるので、基本計画区間、予定路線についても、引き続き整備が図られるよう、今後の高速道路整備のグランドデザインを示して欲しい。

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	高 知 県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 民間でできることは民間で」という観点から、建設 維持管理等の部門は、民間会社という方針は理解する。 国のグランドデザインとしての高速道路という施設そのものは、国の責任で公共財産として、災害 緊急時等に対応できるような枠組みが必要と考える。	
(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 本来、道路は無料のものであること、また通行の自由を安定的に確保していくためには、債務完済時点で速やかに国に移管し、無料開放することが原則と考える。 このため、公共財産である高速道路を民間会社が将来にわたって保有すべきではないと考える。 もし、政府保証のない民間会社が道路資産を保有をした場合、効率的な資金調達のリスクや災害復旧 緊急対応等の際、社会全体に与える大きな不安が残る。	
その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2- C) <input checked="" 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 地方公共団体が一部を出資する首都公団、阪神公団、本四公団は、日本道路公団と出資形態が異なるため、拡大 統合をすれば、地方が出資する根拠やこれまでの出資金の取り扱いがどうなるのか不明となり、拡大 統合することは、これまでの地方との関わりの経過から合理的でない。 また、日本道路公団の残債務は、地域を分割すれば、金利変動、交通量変動等のリスクに対する脆弱性が高まることから、一体的に管理すべきと考える。	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 評価手法については、各案併記で大きな差異は出ておらず、妥当であると考えます。 なお、事業着手にあたっては、東南海 南海地震への早期対応や異常気象時通行規制区間の解消等の課題を抱える地域は、国民生活の安全 安心という観点から整備の緊急性を考慮されたい。	

(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

高速道路は、国の責任で整備すべきであり、機構負担方式が妥当と考える。

国のグランドデザインに基づく国家戦略としての高速道路網の整備を、民間会社が、区間ごとの建設コストと料金収入だけの狭い視野での採算性から判断すべきではないと考える。

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

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

通行料金で安定的に利潤が確保されるような民間会社では、利用者の視点に立った競争性等が確保されないと考える。

利用料金は、利用者の視点から、債務返済・新規建設に使うべき。また、料金収入を効率的に建設及び償還に充てるためにも、公課公租のかからない手法をとるべきと考える。

SA・PA等での地域ごとに特色のあるサービスや経費節減による利潤追求のインセンティブを会社に与えることにより、民間会社間の競争性を高め、利用者の満足度を高めることは必要と考える。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

供用路線の有効活用や利用者の満足度の観点から、弾力的な料金設定ができる仕組みが必要と考える。

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：

供用中の路線・区間は、機構が承継すべきと考える。

建設中の路線・区間については、新会社が建設するものは機構が承継し、新直轄により整備するものは国に譲渡すべきと考える。

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)