

# 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

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。

### (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。

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。全国の高速度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。

### (3) 地域分割

支持する案がある (案-2-)  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 : 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。

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。

## 2 新規建設

### (1) 建設にあたっての評価

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。

### (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 : 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。

その他意見 : なし

### 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。