

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)