

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 福岡県

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見： 道路資産 債務を保有する機構と、既供用道路の管理、運営及び新規建設を行う新会社を設立することは妥当と考える。

(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) 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、最も基本的な社会資本であり、公共財産として管理すべきである。債務の償還は、閣議決定に基づき50年以内に確実に償還し、新会社が未整備区間の建設に集中的に投資できることが必要である。

その他意見

(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： JH、首都公団、阪神公団及び本四公団は、それぞれに設立の経過や出資団体の構成等が異なっているため、四公団を基本として新会社を設立すべきである。

JHについては、高速道路ネットワークを早期に完成するためにも安易に分割すべきでない。

案-2-Aによる四公団の債務再配分は、受益と負担の関係を崩すこととなり、問題である。

特に、本四公団の債務は分離すべきである。

その他意見： 仮に、JHを分割する場合は、債務を一体として管理した上で、自治体の地域経営と連携を図り、地域に密着した会社となるよう九州ブロックを単位とした分割も検討すべきである。

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見： 客観的な評価基準に基づき評価を行い、判断すべきである。基準を満たした路線は、国の責任で着実に整備をすすめ、構造・規格の抜本的な見直しも必要である。

(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： 公共財産である高速道路の整備にあたっては、新会社の自主判断を尊重しつつも、国土政策として公共関与が必要である。

未整備の路線を整備し、高速道路ネットワークを早期に完成するためには、既存路線の料金収入を有効に活用することが不可欠である。

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

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： 料金収入は、債務返済と新規建設に充て、新会社の収益はS AやP Aの運営等関連事業により確保すべきと考える。

その他意見

(2)料金の水準

意見： 利用を促進し、経済を活性化するためにも料金の引き下げが必要である。しかし、債務の確実な返済と新規建設が可能となるよう弾力的に運用すべきである。

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： 民営化委員会意見に沿って検討することを支持する。

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)

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	佐賀県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 検討素案について概ね支持する。	
(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 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 type="checkbox"/>	
上記の理由 債務を50年以内に返済した後は、無料化開放されるため。 ただし、無料化後の維持管理については地方への負担が生じないことが必要である。 その他意見	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-C) <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 type="checkbox"/>	
上記の理由 JHの分割にあたっては、将来、分割された新会社間で料金設定に大きな差がでないという条件のもとで、分割後の新会社は地域に根ざした運営が可能となるような枠組みの検討を行っていただきたい。 その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 国民からの信頼を得られるよう、建設に当たっては路線の必要性などについて厳正に評価を行っていただきたい。	
(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-B) <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 type="checkbox"/>	
上記の理由 道路は公共性が非常に高いことから、採算性が見込めない路線についても地域が早期整備を望む場合は、新会社が借入金を調達する際に、地域が建設費を負担する枠組みがあってもいいのではないかと思われる。 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-A) 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

民間会社のあり方としては利潤を追求することが自然な姿である。しかしながら、高速自動車国道の公共性に鑑み、固定資産税の適切な軽減措置が図られるよう検討すべきである。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

高速自動車国道においても、利用率をより一層高めるため弾力的な料金体系についての検討を行っていただきたい。

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 検討素案について概ね支持する。

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)

国民の高速道路に対する信頼を高めるためには、効率的な経営を支持する声を見做すことは出来ない。新会社による効率的な運営を行い、無制限な建設に一定の制限をかけることが必要ではないかと考えている。

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	熊 本 県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 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-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 高速道路は、一般道路とあいまって住民生活を支える基本的な社会資本であり、全国的な視点で整備が進められてきているが、まだ未整備区間も多い状況である。 民間企業がその資産を保有した場合、固定資産税が課税されることなどから、未整備区間の整備進捗に大きな影響を及ぼすことが考えられる。このため会社が道路資産を保有すべきではないと考える。 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-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 会社を細分化することで、個々の会社が新規路線の建設に向けて拠出できる財源が少なくなり、ネットワーク整備が遅れることを懸念する。さらに、どのように分割するか次第で、地域間での整備進捗に格差が生じることも考えられるため、会社を細分化すべきではないと考える。 また、首都、阪神、本四については、関係自治体 (本四公団の場合10団体) 等が出資しているなど、日本道路公団と性格が異なる部分があり、独立して民営化すべきと考える。 その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 現在整備計画区間となっている個別の区間の優先順位だけで評価をするのではなく、ネットワーク全体として基本計画区間も含めた評価が必要である。	
(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) <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 高速道路はネットワークとして完成してはじめてその本来の効果を発揮するものであり、個別路線の採算性のみで建設の是非を判断すべきではない。また、ネットワークを早期に整備するためには、できる限り料金収入を活用する必要がある。 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

支持する案がある (案-4-) 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

料金に利潤を含めると固定資産税の課税が問題となり、課税された場合、債務返済並びに未整備区間の整備財源に与える影響が大きいいため、利潤を含むことについては慎重な検討が必要と考える。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

既存の社会資本 (高速道路) の有効活用という視点から、弾力的な料金設定は必要と考える。ただし、未整備区間の整備に支障をきたさないよう十分配慮すべきである。

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)

高速道路はネットワークとして整備されてきたものであり、ネットワーク全体の完成によりはじめて本来効果を発揮するものである。よって、整備計画区間 9,342kmの整備はもとより、基本計画区間を含む全体 11,520kmの整備を着実に進めることができるスキーム作りが不可欠である。

沿線の市町村においては、高速道路の整備を前提とした地域振興プロジェクトが進められており、これらへの影響も勘案し、ネットワーク全体の早急な整備が必要である。

ネットワーク全体の早期整備を図るため、新会社での整備については、料金収入をできる限り建設費に回し、早期整備が可能となる制度とすべきである。

新直轄方式による整備費用のうち地方負担の財源については、道路特定財源の地方への移譲等により、実質的な負担が生じないように引き続き十分な措置が必要。

また、新直轄方式で整備された路線は、無料で供用されると考えられるが、その維持管理費については、高速道路が国家的な社会資本であることを踏まえ、国が全て負担すべきである。

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	大 分 県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 機構と会社が設立されることについて、特に異論はない。	
(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 道路は公共物であり、私有化は認められない。よってA案は不相当であり、B案が適当。	
その他意見 本来、道路は無料が原則であるが、高速道路の債務完済後の維持管理費財源については、料金収入活用も視野に入れて、今後とも議論されていくべきである。	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-B) <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 四公団の債務の再配分は、これまでの受益と負担の関係を崩すことになるのでA案は不相当。 また、本来、分割せずに全国を一体的に整備・管理することがネットワークの観点から望ましいが、どうしても分割するなら、後発路線に対する負担軽減のため、分割数は少ない方が良く、比較的B案の方が良い。	
その他意見 分割時点については、未整備区間が整備された時点とすべきである。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 今回公表された事業評価結果により、整備計画9,342kmすべてについて社会的便益が費用を上回っているため、事業としての必要性は検証された。したがって、今後とも引き続き、全路線の早期整備を図るべきである。	
(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) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A,B) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 整備計画9,342kmを、国民への平等な恩恵と公平な負担のもとに早期整備するためには、料金収入を最大限に活用しなければならない。よって、A案・B案は、不相当であり、C案が適当である。	
その他意見 高速道路は全国ネットワークが整備されて本来の効果が発揮されることを念頭に置けば、料金収入の最大限活用は当然である。	

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

公共物である道路を利用して私企業が利潤追求することは、国民の理解が得られない。よって、B案を支持し、A案は支持できない。

その他意見

特になし。

(2)料金の水準

意見： 経営努力による料金値下げは大いに歓迎するが、今後の整備スピードを落としてまで料金値下げをすることには反対である。

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：

高速道路の建設から管理に至るまで、国が主体的に責任を持つことが守られるなら、特に異論はない。公共物としてのリスク管理は国が行うべきである。

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)

道路公団民営化に際しては、国民全体の安全・安心な生活と発展を実現するという視点に立ち、次の諸点を念頭に置いて、未整備区間の早期整備が行われるような基本的枠組みとすべきである。

- ・ 国土のランドデザインや国際競争力強化の観点
- ・ ネットワーク化されて発揮される高速道路の絶大な効果
- ・ 少子高齢社会・市町村合併等の急激な進展
- ・ 循環型高速交通体系は、地域が自立して地域間競争を対等に行うための基盤であり、国の責任で早期に整備すべき。
- ・ 東九州自動車道は、早期整備すべき一巡目の循環型高速道路。
- ・ 地域の自立的発展を高速道路にかけ、永年待たされてきた地方の実情。
- ・ 整備計画9,342kmの早期整備、予定路線11,520kmの着実な整備を図るべき。
- ・ 今後の整備方法としては、地方負担を増やさず、かつ今までの整備スピードを緩めない方法が必要。

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	宮 崎 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、国の責務として整備を行うべきであり、今後とも高速道路の整備促進が図られるような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) <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 高速道路は、本来であれば、国が整備し、公共財産として、無料で利用できることが大原則であり、債務返済後は、資産は国に帰属させ、無料開放すべきである。 40年元利均等返済では、道路建設への集中投資が困難となり、整備の遅延につながり、これまで整備を待たされている地方にとっては、容認できない。	
その他意見 固定資産税が非課税となる道路とすべきである。	
(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-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 出資形態が異なるものは、別々の組織とするのが望ましい。	
その他意見 高速道路の整備は、全国的にいまだ道半ばにある。日本道路公団を分割することにより、新会社毎で収益力の差などでの建設投資意欲に違いが生じかねないことから、日本道路公団は一体として民営化すべきである。仮に分割される場合は、計画路線の整備の見通しの立った時点での分割が望ましい。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 区間毎の評価のみでの判断ではなく、隣接区間との関連性や高速道路ネットワークとしての評価を考慮して判断すべきである。	
(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) <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 A案は、必要な新規建設が極めて困難なことから、容認できない。 C案は、必要な新規建設が可能となることから、評価する。	
その他意見 B案では、建設資金を自己調達することとなっており、必要な高速道路の新規建設が抑制される可能性がある。 C案において、機構の負担する建設資金について、借入金等による資金調達が必要と考えられ、その仕組みについて、明確にすべきである。	

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

高速道路は、その他の道路と同様に公共物であり、本来は無料が原則である。したがって、料金に利潤を含めるべきではない。

債務の返済と新規建設への投資を考慮した料金とすべきである。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

国民の利便性向上等のためには、料金の引き下げは歓迎されるべきだが、高速道路が整備されていない地域にとっては、安易な料金の値下げが、収入の減少につながり、今後の高速道路の整備の遅延につながるのであれば、容認できない。

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

特にありません。

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)

今回示された、基本的枠組みにおいては、今後の高速道路整備の全体の枠組みが明確に示されておらず、未供用の整備計画区間はもとより、基本計画区間を多く抱えている本県としては、日本道路公団民営化後の高速道路整備が遅れることになるのではないかと懸念を払拭出来ない。

東九州自動車道及び九州横断自動車道延岡線は、地域の自立した発展とともに、九州全体の一体的な発展に大きく寄与する重要な路線であり、早急な整備が必要不可欠である。

しかしながら、両路線の整備は、ようやく始まったばかりであり、九州横断自動車道延岡線にいたっては、1 kmも供用されている区間は無く、九州の循環型高速道路ネットワークとしての機能は極めて不十分である。

高速道路には、産業振興による地域の活性化、救急医療や災害時の緊急輸送道路としての機能など、様々な整備効果があり、まさに、宮崎にとっては、「明日につながる道、命の道」である。

他に陸上の高速交通機関の無い本県における高速道路は、将来の生活道路であり、けっして贅沢な道路ではないと考えている。

このような実情を十分踏まえていただくとともに、高速道路ネットワークの整備は、国土づくりのための基本プロジェクトとして国が位置付けたものであり、国の責務において行うべき国土政策であるという視点に立って、これまでの整備の速度をいささかも落とすことなく、整備計画区間はもとより、法定予定路線の早急な整備が実現出来るよう、高速道路整備の枠組みを検討していただきたい。

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	鹿児島県		
1. 新たな組織と役割			
(1) 機構と会社の設立			
意見			
・新会社の自主的経営を阻害しない範囲で、国土形成という視点から、新規建設等に対し機構の意見が反映されるべき			
(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			
・案-1-Bを支持する理由 遅れている地方の高速道路建設を着実に進めるためには50年以内と緩やかな債務返済とする案が望ましい。そうすることにより、単年度の債務返済額が、新会社による建設投資が可能になる程度まで減少し、料金収入を活用して必要な高速道路建設を継続できると考えられるため。			
・案-1-Aを支持できない理由 道路は公共財産であり、民間会社が私有化すべきものではない。また、「40年元利金等返済」を行えば、単年度の債務返済額が増加することにより、新会社による建設投資が困難になり、必要な高速道路建設が抑制されると考えられるため。			
その他意見			
なし			
(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-A） <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>			
上記の理由			
・案-2-Aが支持できない理由 A案は、JHを三分割するとともに、残債務を会社毎に管理するとされており、全国料金プール制を維持できない案であることから、当県など地方の高速道路の債務償還や新規建設が極めて困難になる可能性があり、受け入れられない。また、このほか、地域分割により金利変動、交通量変動等のリスクに対する脆弱性が高いことなどの問題がある。			
その他意見			
・高速道路は、今後とも全国料金プール制を堅持して、計画された全国ネットワークを着実に整備すべきである。このような観点から、案-2-Cは、JH系3社を一体として残債務を扱うとされており、現行の全国料金プール制の考え方が取り入れられているところは評価できる。また、案-2-Bは、分割数を2つに緩和し、実質的に料金プール制のメリットが活用される可能性が高い点は評価できる。			
・但し、分割が民営化時点とされた場合の新規建設・債務償還への影響が不透明であることや、A案と同様、地域分割により金利変動、交通量変動等のリスクに対する脆弱性が高いことなどの問題は残る。			
2. 新規建設			
(1) 建設にあたっての評価			
意見			
いずれにしても、国幹審の議を経、国において決定された整備計画区間9,342kmの未整備区間2,100kmについては、国の責任において早急に整備するとともに、予定路線11,520kmの整備についても着実に推進すること。			
(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			
【案-3-Cを支持し、案-3-Aを支持できない理由】 高速道路の整備は国土形成のためのネットワーク整備として進めるのが基本であって、そのためには全国料金プール制が維持されるのが当然である。また、既存路線の料金収入も活用し、未整備区間の高速道路を計画どおり早期に整備することが可能な方式とされるべきである。			
その他意見			
なし			

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	沖 縄 県
1 新たな組織と役割	
(1) 機構と会社の設立	
■意見: 債務返済をする機構と建設及び管理する会社を分離し設立することは適切と考えます。	
(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-) <input 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、根幹的な社会資本であり、公共物であることから、A案の私有化については問題があり、考慮する必要があると考えます。	
■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 type="checkbox"/>	
■上記の理由 本四公団と道路公団の出資は、異なっており、双方を統合することは、これまでの受益と負担の関係を崩すことになるのでA案については問題があり、考慮する必要があると考えます。	
■その他意見	
2 新規建設	
(1) 建設にあたっての評価	
■意見: 高速自動車国道の建設は、国土開発幹線自動車道建設法において、予定路線が定められ、整備計画・施行命令という法律上の手続きを経た経緯があり、構造規格等見直すべきところは見直し、整備計画9,342kmのうち、残事業延長約2,100kmのすべてについて整備を図る必要があると考えます。	
(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-) <input 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 道路は最も根幹的な社会資本であり、公共物であることから、新会社の経営判断のみで、建設を任せるA案については問題があり、考慮する必要があると考えます。	
■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-) ③どちらとも言えない

■上記の理由

利潤よりも債務返済を優先すべきと考えます。

■その他意見

特になし。

(2)料金の水準

■意見:

料金は引き下げるべきと考えますが、それによって、債務返済に著しく影響を及ぼしてはならないと考えます。また、地域特性等に応じた弾力的な料金設定を可能とすべきと考えます。

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)

道路公団民営化については、今後の高速道路(高速自動車道及び一般国道の自動車専用道路)建設並びに一般道路の建設に大きな影響を及ぼすと考えられ、これら民営化に向けた取り組みにおいても、国の責任により、それらの建設スピードを緩めることなく、また、新たな地方負担を求めることなく、着実に進められるようにしていくことが、重要と考えます。

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	北九州市
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 民間の効率的、弾力的な経営・運営により、維持管理費をはじめとするコストを徹底的に削減することが可能な組織、仕組みとなるようにすべきである。	
(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-) <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 民間経営という観点からはA案と思われるが、道路という公共財の私有を認めるのかという議論が必要。また、道路無料公開の原則からはB案が妥当と思われる。	
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,B) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 新たな整備が可能となる適正な債務の分担と管理がなされ、分割により料金の地域間格差が生じないような仕組みとすべきである。	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 適正な評価基準により優先順位をつけて整備を進めることは重要であるが、事業効果を発現させるための早期のネットワーク形成の視点 (細切れ区間の解消) も必要。	
(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- B) <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 将来の債務返済が可能であれば、料金収入を活用して道路整備を推進する余地を残すべき。	
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

新たな整備を含めた債務返済の確実性が重要であり、利潤を含まない料金制度が適当であると考えられる。一方、経営の効率化につながるなんらかの手だては必要である。

(2)料金の水準

意見：

利用者の視点からは、料金の値下げは歓迎すべきであるが、新たな整備を含めた債務返済の確実性も重要である。したがって、管理コストの縮減による料金値下げを実現すべき。

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

現在検討されている機構・会社・国への資産及び債務の継承内容でよいと思われる。

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)

高速道路は国土の骨格をなす社会資本であるとともに、地域にとっては発展の土台となるものである。高速道路がいつ開通し、インターチェンジがどこにできるかによって、まちづくりの骨格が決まるといっても過言ではない。

今回の高速道路整備の制度改正にない視点は、地域から見た高速道路整備のあり方である。現在の制度を、将来の償還を見据えた、効率的な経営形態に改めることは当然であるが、各地域の高速道路のあり方についても、同時に真剣に議論がなされるべきである。現在の制度改正では、高速道路を土台とした地域の将来像が見えず、地域が混乱する原因になるものと思う。こうした点にも配慮して法改正を検討していただきたい。

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 福岡市

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見：

- ・ 国民負担の最小化及び民間企業のノウハウが発揮できる仕組みであるとする。
- ・ 長期負債の確実な返済、新会社の自主性を考えた各々の業務等を明確にすることが重要と考える。

(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) 支持できない案がある (案-1-) どちらとも言えない

上記の理由

- ・ 国民負担をできる限り少なくし、一定期間 (50年) に確実な債務返済が行われるべきと考える。

その他意見

- ・ 高速道路と一般道路は密接不可分なものであり、道路全体で一つのネットワークを構築していることから、一貫性のある道路システムが重要と考える。従って、道路資産は最終的には国等へ移管されるべきである。

(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

- ・ 会社を3分割し、四公団の債務を各会社に再配分する案では、債務返済等により、地域間 (会社間) 格差が生じるおそれがあり、道路整備への影響が懸念されることから、A案は支持できない。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

- ・ B / C の低い路線・区間等は、抜本的な見直し結果による再評価を行い、優先順位、整備方式を判断すべきではないかと考える。

(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-B) 支持できない案がある (案-3-) どちらとも言えない

上記の理由

- ・ 真に必要な道路を整備する場合、A案では、国、地方の負担が大きくなること、また資金調達面でも容易ではないと考えられることから、建設速度はやや劣るが新会社の自主性がより確保できるB案を支持する。

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-) どちらとも言えない
上記の理由

- ・ 道路は、利用者にとってあくまでも公共物であり、当初から利潤を含む料金設定に理解が得られるか疑問である。
- ・ 利潤を含む料金となれば、固定資産税の影響を考える必要がある。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

- ・ 本市は指定都市高速道路の設立団体の立場から見て、料金水準については、厳しい現状から債務返済の確実性を損なわない範囲での料金設定、また、徴収期間を高速国道と同様に50年以内とした措置が講じられることによる弾力的な料金設定が必要と考える。

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

- ・ 検討案でよいと考える。

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)

- ・ 「必要性に乏しい道路はつくらぬ」、「国民が負う債務は出来る限り少なくする。」といった点から民営化の議論がスタートし、このことを基本に仕組みづくりが議論されてきた。今後、国民負担の最小化を基本に、真意に必要な道路を如何に効率的で透明性を確保しつつ早期整備を進めていくかであるが、一方では地方における道路整備はまだ不十分であり、他事業への影響が懸念されるところでもあり、これらのことを踏まえた基本的な枠組みの策定をお願いしたい。