

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)