

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。