

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。