

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。