

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	

<p>3. 料金の性格と水準</p> <p>(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) <input checked="" type="checkbox"/> 支持できない案がある(案-4-A) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>上記の理由 【案-4-Bを支持し、案-4-Aを支持できない理由】 道路は国土形成に資する公共財産であり、利潤を求めるものではない。 なお、料金に利潤を含めると、固定資産税の課税が必至となり、債務返済や新規建設に影響が大きいと考えられることから、結果として、高速道路建設が抑制され、国土形成が阻害されることになる。</p> <p>その他意見 なし</p>	
<p>(2) 料金の水準 意見 料金引き下げは、利用者の利便性や経済活動の活性化につながる点では望ましいが、一方では、新規建設・債務返済の確実性を考慮することも必要であり、料金設定については、引き下げによって、現在の交通量がどのように変化し採算性がどうなるのかなどを総合的に検討すべきである。</p>	
<p>4. 伝承する資産・債務の内容・評価</p> <p>(1) 承継資産・債務の考え方 意見 なし</p>	
<p>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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路は、地方において自立と相互連携に基づく個性ある地域づくりを促進し、国土の均衡ある発展を図るために、欠くことのできない最も重要な最優先の社会基盤であるという認識に立って、建設を進めることが基本である。 ・このようななか、九州においては、九州の一体的浮揚発展を図るため、循環型高速ネットワークの構築に向け遅れている東九州自動車道の整備促進が喫緊の課題とされているところである。 ・特に南に開かれた地理的特性や錦江湾、桜島など恵まれた観光資源を活かし、アジアに広がる南の拠点「かごしま」の形成を目指す当県にとっては、陸・海・空の基幹的な広域交通拠点の連携を強化する高速道路の整備は極めて重要な課題であり、県勢の浮揚発展を図る上で必要不可欠であることから、積極的な整備促進に努めてきたところであるが、当県の高規格幹線道路の供用率は、全国平均の60%に対し、東九州自動車道で38%、南九州西回り自動車道で25%と、まだまだ、遅れている状況である。 ・本来、高速道路の予定路線11,520kmは、国会で議決され、その中でも整備計画区間9,342kmは国土開発幹線自動車道建設審議会の議を経て、国において決定されたものであり、国の責任において、早急に整備されるべきものである。 ・また、高速道路はネットワーク化されたときにその効果は発揮されるものであり、採算性のみで整備の可否を判断すべきものではなく、民営化枠組み案の結果によって、今後の高速道路の建設が抑制され、これから本格的な高速道路の整備を待ち望み、高速道路を基本とした各種地域振興プロジェクトを進めてきている地方の実態やネットワークの重要性が無視されるようなことがあってはならない。 ・今回、道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて、複数案が示されたところであるが、いずれにしても最終決定にあたっては、これらの点を重く受け止め、全国料金プール制を活用し、建設スピードを緩めることなく、また新たに地方の負担増を求めることなく、国の責任において、未整備区間2,100kmを早急に整備し、また予定路線11,520kmの整備についても着実に推進することが可能な枠組みとなるようにする必要がある。 	