

# 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	秋田県
<b>1 新たな組織と役割</b>	
(1)機構と会社の設立	
<p>意見：機構は資産と債務を保有し、全国料金プール制による料金収入で、新会社が建設する予定となっている10兆円を確保し、債務完済時に解散して、道路資産は国に移管する。 新会社は資産を有償でリースし、道路の建設と管理を受け持ち、道路資産は買い取らない。</p>	
(2)道路資産の帰属と債務返済の考え方	
<p>支持する案がある (案-1-B) <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>上記の理由 債務の返済が終われば、道路資産は国に移管され無料開放される事になっており 永久有料は認められない。</p> <p>その他意見 国土の防災上からも従来公共財産である道路は私有財とはなり得ない。</p>	
(3)地域分割	
<p>支持する案がある (案-2-C) <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-2-A) <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>上記の理由 現在の四公団に分割するのが良いと思うが、全国料金プール制を維持し、料金収入を最優先で建設整備に充当できるようであれば、JHIは3分割でもかまわない。</p> <p>その他意見</p>	
<b>2 新規建設</b>	
(1)建設にあたっての評価	
<p>意見：高速道路の必要性は採算性だけで判断されるものではなく、国土形成のあり方や地方の生活を踏まえた幅広い観点で検討すべきものである。 高速道路の整備は民営化会社による自主判断などできめるものではなく、国の責任において建設すべきである。</p>	
(2)新会社による建設の範囲とその仕組み	
<p>支持する案がある (案-3-C) <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-A) <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/></p> <p>上記の理由 真に必要な道路の整備には、既存路線の料金収入を活用すべきである。</p> <p>その他意見</p>	

### 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)  レ 支持できない案がある(案-4-A)  レ どちらとも言えない   
上記の理由  
利潤は料金に含めるべきではない。

その他意見

(2)料金の水準

意見： 新会社は、更なるコスト削減と徹底した合理化により、債務返済と建設費及び維持管理費を損なわない範囲で、弾力的な料金設定をする。

### 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： 内容のとおりで問題ありません。

### 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)

高速道路の整備は近代国家にとって必要不可欠なツールであり、国の責任において整備すべきものである。

採算性のみの議論で建設の可否を判断するということは国家の責務の放棄である。高速道路はネットワーク化されてはじめてその効果が発揮されるものであり、速やかに完成させるべきものである。