

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	愛媛県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見 債務を確実に返済するための手法としては分離は必要。	
(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 必要な高速道路を早期に建設するという観点から、機構が債務完済時まで道路資産を保有するとともに債務償還期間を50年以内とし、単年度の自己資金量を確保でき必要な資金調達を可能としている点が評価できる。また、公共財産である高速道路を民間企業が私有化せず国等に移管することも評価できる。	
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-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input checked="" type="checkbox"/>	
上記の理由 本四公団については、近傍の新会社と統合することにより、維持管理コストの縮減など経営の合理化や体質の強化が図られると考えられる。	
その他意見	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見 限られた整備財源を有効に活用するため、評価を行うことは必要。	
(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 料金収入の有効活用により、必要な高速道路の早期建設が期待できる。また、高速道路が公共財であるという観点から、建設について国が関与する点が評価できる。	
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-A) どちらとも言えない
上記の理由

料金の基準に利潤を含むことは、必要な高速道路の建設や債務返済への影響が大きく問題があり、利潤追求については、関連事業や経費削減努力により行うべきである。

その他意見

(2)料金の水準

意見 必要な高速道路の建設が遅れることなく促進される範囲において、弾力的な引下げ策は必要。

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 国土交通省の考え方で特に意見はない。

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)

整備計画区間については、現行の整備スピードを落とすことなく、早期に整備されるような民営化の枠組みとしていただきたい。

さらに、四国の一体的発展を図るためには、四国を8の字に循環する高速道路ネットワークの整備が不可欠であるので、基本計画区間、予定路線についても、引き続き整備が図られるよう、今後の高速道路整備のグランドデザインを示して欲しい。