

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	大 分 県
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見： 機構と会社が設立されることについて、特に異論はない。	
(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 道路は公共物であり、私有化は認められない。よってA案は不適當であり、B案が適當。	
その他意見 本来、道路は無料が原則であるが、高速道路の債務完済後の維持管理費財源については、料金収入活用も視野に入れて、今後とも議論されていくべきである。	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-B) <input checked="" 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 四公団の債務の再配分は、これまでの受益と負担の関係を崩すことになるのでA案は不適當。 また、本来、分割せずに全国を一体的に整備・管理することがネットワークの観点から望ましいが、どうしても分割するなら、後発路線に対する負担軽減のため、分割数は少ない方が良く、比較的B案の方が良い。	
その他意見 分割時点については、未整備区間が整備された時点とすべきである。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見： 今回公表された事業評価結果により、整備計画9,342kmすべてについて社会的便益が費用を上回っているため、事業としての必要性は検証された。したがって、今後とも引き続き、全路線の早期整備を図るべきである。	
(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,B) <input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 整備計画9,342kmを、国民への平等な恩恵と公平な負担のもとに早期整備するためには、料金収入を最大限に活用しなければならない。よって、A案・B案は、不適當であり、C案が適當である。	
その他意見 高速道路は全国ネットワークが整備されて本来の効果が発揮されることを念頭に置けば、料金収入の最大限活用は当然である。	

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

公共物である道路を利用して私企業が利潤追求することは、国民の理解が得られない。
よって、B案を支持し、A案は支持できない。

その他意見

特になし。

(2)料金の水準

意見： 経営努力による料金値下げは大いに歓迎するが、今後の整備スピードを落としてまで
料金値下げをすることには反対である。

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：

高速道路の建設から管理に至るまで、国が主体的に責任を持つことが守られるなら、特に異論
はない。公共物としてのリスク管理は国が行うべきである。

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)

道路公団民営化に際しては、国民全体の安全・安心な生活と発展を実現するという視点に立
ち、次の諸点を念頭に置いて、未整備区間の早期整備が行われるような基本的枠組みとすべき
である。

- ・ 国土のランドデザインや国際競争力強化の観点
- ・ ネットワーク化されて発揮される高速道路の絶大な効果
- ・ 少子高齢社会・市町村合併等の急激な進展
- ・ 循環型高速交通体系は、地域が自立して地域間競争を対等に行うための基盤であり、
国の責任で早期に整備すべき。
- ・ 東九州自動車道は、早期整備すべき一巡目の循環型高速道路。
- ・ 地域の自立的発展を高速道路にかけ、永年待たされてきた地方の実情。
- ・ 整備計画9,342kmの早期整備、予定路線11,520kmの着実な整備を図るべき。
- ・ 今後の整備方法としては、地方負担を増やさず、かつ今までの整備スピードを
緩めない方法が必要。