

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 川 崎 市

1 新たな組織と役割

(1) 機構と会社の設立

意見：

上下分割方式は、評価できるが、新会社の経営自主性と責任が、実質的に確保されることが鍵と考える。

(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-) 支持できない案がある (案-1-A) どちらとも言えない

上記の理由

料金収入見込みを担保とすること、政府保証が弱いことにより、市場からの資金調達に難があり、新路線建設がきびしくなる。場合によっては自治体の新たな負担増が懸念される。

その他意見

(3) 地域分割

支持する案がある (案-2-) 支持できない案がある (案-2-) どちらとも言えない

上記の理由

残事業費、過去の債務、収支バランスなどに各社の負担能力に応じて配分が可能か否かが基本となるが、それぞれの金利を含めた財務情報が明らかにされていない現時点で判断することは難しい。なお、債務返済にあたっては、新会社において、徹底した経費削減を図るなど、自治体への安易な負担増につながらない経営努力と、仮に負担増になった場合も自治体に対する新たな財源措置をセットで考える必要がある。

その他意見

2 新規建設

(1) 建設にあたっての評価

意見：

道路建設における合意形成、意思決定に関する新しいシステムづくりと評価手法を確立し、その結果が反映された重みづけが必要。

(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-) 支持できない案がある (案-3-A) どちらとも言えない

上記の理由

首都圏における新規建設にあたっては、個別路線のみの事業性の判断だけではなく、首都圏全体のネットワークの形成に寄与することについても考慮する必要がある。

そのためにも案 - 3 - A は支持できない。

ただし、新会社については、組織として自主的な意思決定を担保し、経営責任が明確になる仕組みが望ましい。

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-) どちらとも言えない
上記の理由

基本的には利潤を含まない方が望ましいが、経営努力のインセンティブが得られることの何らかの担保が必要。

その他意見

(2)料金の水準

意見：

通行料金については、利用者の負担感が大きい。コスト意識と収益性の醸成により、利用者に対するサービス水準の向上、多様なサービスの実施等を図るとともに、債務返済状況を勘案し、改革の成果として、通行料金引き下げが必要。

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

建設中の路線(区間)が、新直轄方式により整備することになった場合、国の買戻し条件、供用開始後の管理負担のあり方など、整備手法の選択において課題がある。

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)

本市に係る路線は、整備計画決定区間9,342Kmに該当していないため、設立予定の新会社において、個々の案件として扱うべきものと考えられる。したがって、今後、法案などの枠組みや新会社の方向性等が明らかになった時点で、改めて本市の意見を述べていきたい。