

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	京都市
1 新たな組織と役割	
(1)機構と会社の設立	
意見：京都市は道路の整備が非常に遅れていることから、京阪神が一体となる都市高速道路の整備が不可欠であり、民営化の枠組みについては、地方財政に過度な負担をかけずに整備が着実に進められるような組織にされたい。	
(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-) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-1-A) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 新会社が独自に資金調達するシステムになっているため、事業中路線の早期完成や、計画済み新規路線の着手が危ぶまれる。	
その他意見 ・新会社が必要な量及び条件の資金を調達できるよう、政府保証の仕組みを講じられたい。 ・道路資産が国等に移管された後においても、税を投入せずに施設の維持管理や大規模改築が可能となる仕組みを構じられたい。	
(3)地域分割	
支持する案がある (案-2-A) <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 type="checkbox"/>	
上記の理由 ・京阪神圏にとって一体的な高速道路ネットワークが必要不可欠である。 ・新会社の事業エリアが拡大されることにより、リスクに対する脆弱性が回避される。	
その他意見 ・民営化後においても、新たな都市高速道路の整備については、従前程度の出資には応じる考えはもっている ので、それを受け入れて今後も都市高速道路の整備が進められる組織にされたい。 ・Hを2社または3社に分割することについては特に意見はなし。	
2 新規建設	
(1)建設にあたっての評価	
意見：わが国の経済発展にとって、都市の再生は非常に重要であり、そのためには都市高速道路の整備は必要不可欠である。そのような観点から、都市高速道路の評価基準は、地方公共団体の意見を十分聞き、その必要性を正当に評価できる基準にされたい。	
(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-B) <input type="checkbox"/> 支持できない案がある (案-3-) <input type="checkbox"/> どちらとも言えない <input type="checkbox"/>	
上記の理由 都市高速道路の整備の継続性が確保でき、建設のための出資金を新会社に直接投入する仕組みと想定されるため、地方公共団体と新会社とが道路の建設・管理に密接な連携が図れると思われる。	
その他意見 新規路線の着手等において、地方公共団体の意見が十分反映されるような仕組みにされたい。	

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

債務返済を優先するとともに、新規建設を可能とするためには、利潤や税負担を軽減する必要がある。

その他意見

新会社の収益源がS AやP A等関連事業の運営に限られることから、都市高速道路を運営する新会社に対しては、その事業展開に何らかの支援策が必要である。

(2)料金の水準

意見： 都市高速道路においてもネットワークの拡大に合わせて、利用の程度に応じた負担となるような料金水準へと移行すべきである。

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：

- ・既に支出した出資金はどこに承継されるのか。いずれに承継されたとしても、その出資金は従前制度のとおり、償還完了時に地方公共団体に返還される枠組みとされたい。
- ・新会社の資本金は、誰がどのような方法で出資するのか。また、万一その方法が現公団への出資金の充当等地方公共団体も負担することとなるのであれば、地方公共団体の意見を十分に聞いて決められたい。

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)

今回の道路関係四公団民営化の基本的枠組みに関する提示案については、その内容が高速自動車国道に偏重したものとなっていることから、都市高速道路や一般有料道路についても、地方公共団体が十分に議論できるよう、早期に枠組みを提示されたい。