

青森県有料道路経営改革推進会議
有料道路経営改革に関する提言

(概 要 版)

平成22年1月19日
青森県有料道路経営改革推進会議

有料道路経営改革に関する基本方針等

青森県有料道路経営改革推進会議では、青森県の有料道路を取り巻く状況や経営状況などを踏まえ、有料道路経営改革の基本方針として、以下の3つを掲げ、各種検討を進めた。

方針1：有料道路の債務の解消や圧縮により、県財政を健全化し、道路をはじめとした行政サービスの維持向上

方針2：民間活力の導入など、管理の効率化による経営の健全性の向上

方針3：利便性・安全性の向上や料金の弾力化など利用者サービスの向上

本会議では、平成21年6月の設置以来、これまで7回にわたる会議と地元識者との2回の意見交換を行ってきた。この度、青森県の有料道路の経営改革に関して一定の議論とその整理ができたことから、青森県知事に対する提言として、ここに報告する。

本提言では、今後も利用者に負担を求める内容が含まれる。したがって、県及び道路公社には、本提言を踏まえた改革策を適時適切に実行していくことはもとより、納税者であり、かつ有料道路の利用者である県民に対し、

- ・ 有料道路サービスの一層の充実
- ・ 今回計画する期間内での債務の確実な解消
- ・ 経営の効率化等による一層のコストの削減 など

今後の経営に関する責任を果たすべく新たな意識で改革を進めることを求めるものである。

みちのく有料道路

【将来見通し】

みちのく有料道路の債務返済見通しのシミュレーションを、これまでの債務返済方法などを参考に、債務等の返済見込み年数を算出した。将来交通量は、国土交通省による北東北ブロック14次フレームを用いて予測している。また、防災や安全対策等に要する費用は、国の交付金等を活用することとした。

将来交通量	債務等返済見込み年度（年数） （平成22年11月期間満了）		
	市中銀行	県無利子貸付	県出資金
北東北ブロック14次フレーム	平成32年度 （期間満了10年後）	平成34年度 （期間満了12年後）	平成41年度 （期間満了19年後）

期間満了19年後にはすべての債務を返済することが可能となる。

一方、今後の経営における参考とするため、最悪のシナリオとして将来交通量をここ10年間の下降トレンドを踏襲した上に、維持管理費と金利について一定の上乗せをしたシミュレーションを行った。

将来交通量	債務等返済見込み年度（年数） （平成22年11月期間満了）		
	市中銀行	県無利子貸付	県出資金
過去10年間の実績トレンド （+維持管理5%、金利1%増）	平成36年度 （期間満了14年後）	平成41年度 （期間満了19年後）	平成52年度以降 （期間満了30年後以降）

期間満了19年後では、県の無利子貸付までしか返済ができなくなり、県出資金については返還が不可能となる。このような状況にならないよう今後一層の経営努力が求められる。

【経営改革策】

今後の債務返済見通し等を踏まえた結果、みちのく有料道路の経営改革策は以下の3つとする。

1. 利用者サービスの維持向上と経営の健全化のための期間延長

19年間の期間延長による利用者負担で、道路サービスの維持と現在の多額の債務について確実な返済を進め、有料道路経営の健全化を進めるとともに、債務保証をしている県財政への影響の軽減を図ること

利用者負担の継続に対して、それに応じた有料道路サービスの向上を図ること

2. 民間への包括発注による管理の効率化

これまで分割してきた外注業務を包括して複数年で民間事業者が発注することで、間接経費などのコスト削減を進め、弾力的な経営を行うこと

3. 長期にわたる民間資金の導入による経営の安定化

今後の経営における変動要素を取り除く、またはその影響を固定あるいは軽減する仕組みとして、長期にわたる民間資金を導入し、経営の安定化を図ること

青森空港有料道路

【将来見通し】

青森空港有料道路の債務返済見通しのシミュレーションを今後の経営の参考とするために行い、債務等の返済見込み年度を算出した。将来交通量は、国土交通省による北東北ブロック14次フレームをベースに、平成22年12月に予定されている東北新幹線新青森駅の開業の影響により青森空港の羽田利用者数が10%減少、半減及び廃線となることを想定して予測している。

将来交通量	債務等返済見込み年度（年数） （平成29年7月期間満了）		
	市中銀行	県無利子貸付	県出資金
北東北ブロック14次フレーム + 羽田便 10%減少	平成37年度 （期間満了8年後）	-----	平成46年度 （期間満了17年後）
北東北ブロック14次フレーム + 羽田便 半減	平成40年度 （期間満了11年後）	-----	平成50年度 （期間満了21年後）
北東北ブロック14次フレーム + 羽田便 廃止	平成43年度 （期間満了14年後）	-----	平成52年度以降 （期間満了23年後以降）

単年度黒字を維持していることから、債務は着実に減額していくものの、全ての試算において、料金徴収期間が満了を迎える平成29年度までの債務返済が困難な結果となった。

【経営改革策】

今後の債務返済見通し等を踏まえた結果、青森空港有料道路の経営改革策は以下の2つとする。

1. 青森空港需要の影響などを踏まえた経営による着実な債務の圧縮

青森空港需要や交通量の変動を監視しながら、当面は徹底した効率化による収支改善を進め、着実に残債務を圧縮するように努めること

2. 青森空港の道路関連施設との一体管理によるコスト削減の推進

青森空港の立体駐車場の維持管理業務を道路公社が県から受託し、青森空港有料道路の維持管理業務とまとめて外部へ委託することで、双方のトータルコストを削減するなどの手法や、接続する県管理道路との連携により、コスト縮減を図ること

第二みちのく有料道路

【将来見通し】

第二みちのく有料道路の債務返済見通しのシミュレーションを今後の経営の参考とするために行い、債務等の返済見込み年度を算出した。将来交通量は、国土交通省による北東北ブロック 14 次フレームをベースに、平成 32 年に上北横断道路が開通した場合と開通しない場合を想定して予測している。

将来交通量	債務等返済見込み年度（年数） （平成 34 年 3 月期間満了）		
	市中銀行	県無利子貸付	県出資金
北東北ブロック 14 次フレーム （平成 32 年上北横断道路開通を見込む）	平成 39 年度 （期間満了 6 年後）	平成 39 年度 （期間満了 6 年後）	平成 43 年度 （期間満了 10 年後）
北東北ブロック 14 次フレーム （上北横断道路開通を見込まない）	平成 31 年度以降（期間満了 2 年前から）債務が発散する		

単年度黒字を維持していることから、債務は着実に減額していくものの、料金徴収期間が満了を迎える平成 33 年度には返済ができない結果となった。第二みちのく有料道路は、上北横断道路の開通を前提に計画されており、その開通なしには経営が厳しいことが改めて確認できた。

【経営改革策】

今後の債務返済見通し等を踏まえた結果、第二みちのく有料道路の経営改革策は以下の 2 つとする。

1. 上北横断道路の整備状況などを踏まえた経営による着実な債務の圧縮

上北横断道路の早期開通に努めつつ、交通量の変化を監視しながら、当面は徹底した効率化による収支改善を進め、着実に残債務を圧縮すること

2. 百石道路等との一体管理によるコスト削減の推進

第二みちのく有料道路と接続する道路の管理者と、道路維持管理の効率化に関する協議を行った上で、一体管理によるコスト削減を図ること

道路公社の組織体制の見直しと外部評価機関の設置

3路線の経営改革を進めるに当たり、以下のとおり青森県道路公社の組織体制の見直しと外部評価機関による改革の進行管理も行う。

なお、県及び道路公社には、本提言を踏まえた改革策を適時適切に実行していくことはもとより、利用者である県民に対し強い責任感を持って経営を行っていくよう意識改革を求める。

1. 組織体制の見直し

道路公社のコスト削減と有料道路サービスの維持を両立するような形で、以下の方針のもとに組織体制の見直しを進める。

民間事業者への包括発注など今後の管理体制に応じた適正な人員配置
有料道路サービス水準の維持と防災時対応に適した体制の整備
退職者の原則不補充と県道路課との協働の推進
県の他公社などとの業務統合などの推進
利用者促進のための積極的な営業活動の展開

2. 外部評価機関の設置

有料道路は県内の景気の影響を受けやすく、今回策定する将来収支計画は、今後の経済や社会状況により大きく変動する可能性があり、必要に応じて適時適切に計画を見直すことが必要となる。

また、みちのく有料道路における最悪のシナリオが現実となった場合には、出資金返還を放棄せざるを得ない極めて厳しい予測も出ており、今後有料道路を経営するにあたり、このような最悪の事態になる前に対応するよう留意のうえ、計画を実行していく必要がある。さらに、青森空港有料道路と第二みちのく有料道路に関しては、みちのく有料道路以上に厳しい経営状況であることから、引き続き経営改革に関する具体的な検討が必要である。

今回策定した収支計画の適正な執行を監視し、必要に応じた計画の見直しを提言する「外部評価機関」を設置すること
知事は、当該機関の評価などを踏まえ、道路公社に対し改善を指導すること

上北横断道路の早期開通

地元識者との意見交換でも多くの意見が寄せられたとおり、上北横断道路の開通による県内道路ネットワークの早期完成は、青森県における道路政策上の最重要課題である。しかしながら、平成22年度の公共事業予算において、新規着工区間の原則凍結や予算の大幅削減が行われるなど、今後の見通しが立たない状況にある。

みちのく有料道路について、平成32年度での上北横断道路の開通効果を見越した債務返済年数を試算した結果、全ての債務等の返済に係る期間を、4年間短縮となる結果を得た。また、第二みちのく有料道路については、返済不可能であった将来見込みが、開通効果により平成43年度に全ての債務等が返済可能となる結果となった。

上北横断道路の開通は、道路ネットワーク完成という道路政策上の課題であることはもとより、みちのく有料道路及び第二みちのく有料道路の収支改善という視点においても、大きな課題である。

◆ 経営改革の結果、県の財政健全化が進んだ際には、その財政力を活用するなど、上北横断道路の早期開通に一層努めること