

青森空港有料道路のあり方についての提言

平成 28 年 12 月

青森空港有料道路経営改善検討委員会

青森県道路公社が管理する青森空港有料道路は、平成29年7月の料金徴収期間満了時に多額の債務が残ることが想定される。このため、青森空港有料道路経営改善検討委員会は、青森空港有料道路の料金徴収期間満了に伴う今後のあり方について検討を行うため、平成27年12月に青森県により設置された。

本委員会では、多額の残債務が公社の経営に大きな影響を及ぼすことはもとより、損失補償を設定している青森県の財政や施策に影響を及ぼすことが懸念されることから、青森空港有料道路の経営状況や今後の見通しを踏まえて、料金徴収期間満了時に取り得る方策について検討を行ってきた。

このたび、青森空港有料道路の今後のあり方について委員会としての意見がとりまとめられたことから提言を行うものである。

平成28年12月21日

青森空港有料道路経営改善検討委員会

委員長 井上 隆

目次

1. 青森空港有料道路の現状等.....	1
1.1 青森空港有料道路の概況	1
1.2 青森空港有料道路の交通状況	2
1.3 青森空港有料道路の経営状況	3
2. 対応案の検討	6
2.1 取り得る対応案の検討	6
2.2 対応案の評価.....	7
3. 青森空港有料道路のあり方についての提言.....	11
3.1 議論の経緯	11
3.2 提言内容	12
青森空港有料道路経営改善検討委員会名簿	13
これまでの検討経緯	14

1. 青森空港有料道路の現状等

1.1 青森空港有料道路の概況

青森空港有料道路は、青森空港のジェット化に伴い、拡張整備された青森空港へ新たなアクセス道路を早期に整備する必要があったこと、また、青森浪岡線の現道区間は、幅員狭隘、屈曲、急勾配区間が多く、交通の安全を確保することを目的とし、有料道路として建設された。



図 1 位置図

表 1 青森空港有料道路の概要

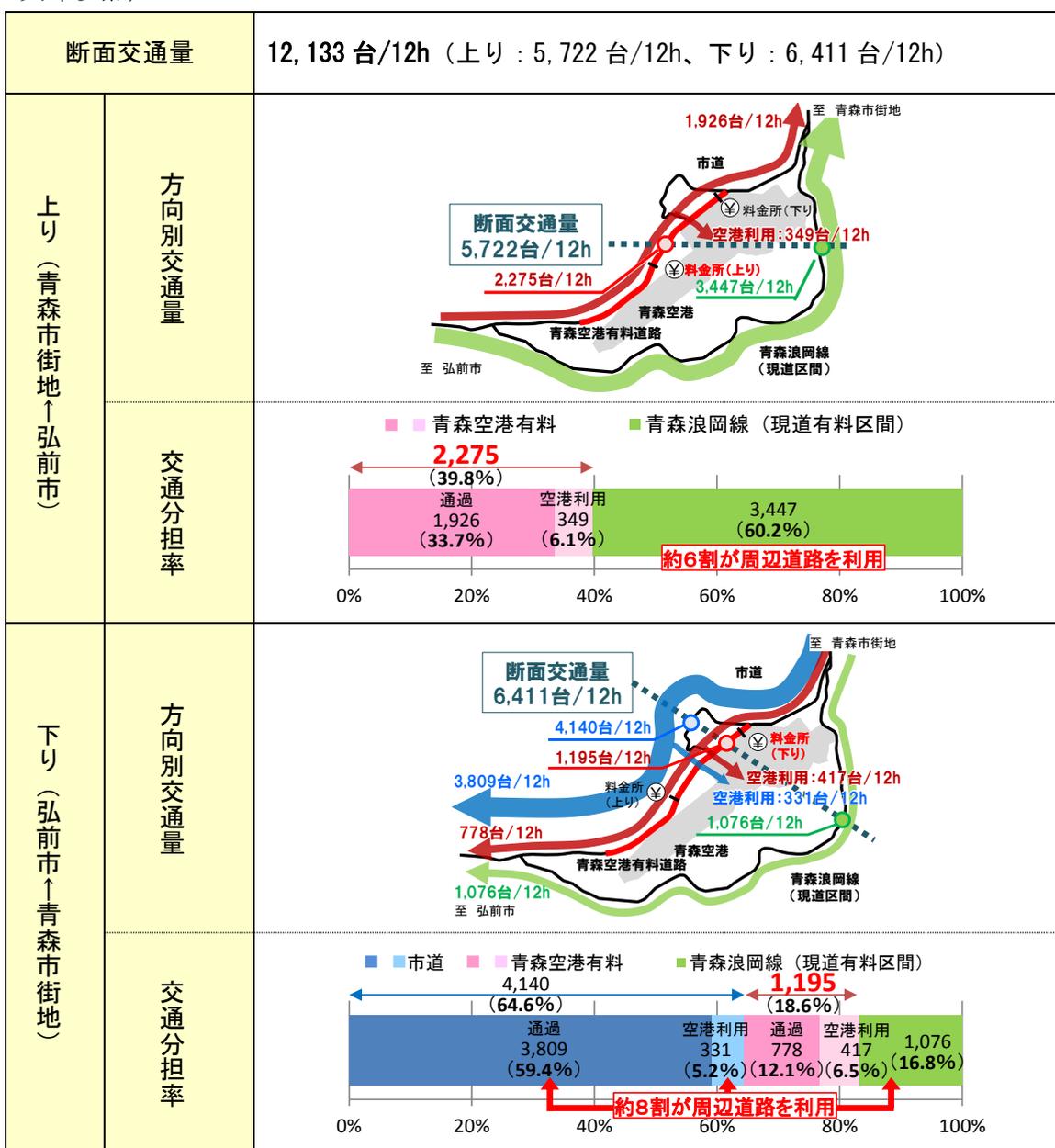
路線名	主要地方道 青森浪岡線				
有料道路区間	青森市大字大谷字山ノ内から青森市大字大谷字小谷まで				
総事業費	61億円				
工期	昭和59年8月～昭和62年9月				
供用年月日	昭和62年9月21日(昭和62年7月19日一部供用)				
料金徴収期間	30年 ※平成29年7月18日まで				
道路延長	1.7km				
道路の規格	第3種第2級				
車線数	2車線				
車道幅員	3.25m×2=6.5m				
設計速度	50km/h				
通行料金	普通車	大型車(I)	大型車(II)	軽自動車等	軽車両等
	210円	330円	750円	150円	20円

1.2 青森空港有料道路の交通状況

青森空港有料道路周辺における青森市街地～弘前市間の断面交通量は12,133台/12hであり、その内訳は、弘前市から青森市街地への上りが5,722台/12h、下りが6,411台/12hである。

上り・下りの各方向別の分担について整理すると、上りの各々の断面交通量は、青森浪岡線現道区間が60.2%(3,447台/12h)、青森空港有料道路が39.8%(2,275台/12h)となっており、下りにおいては、青森浪岡線現道区間16.8%(1,076台/12h)、青森空港有料道路が18.6%(1,195台/12h)、市道が64.6%(4,140台/12h)となっている。

下りでの断面交通量において、市道が64.6%を占めているのは青森市街地から弘前市方面へ市道を利用して通行する車両が多いためと考えられる。(図2方向別交通量 青太矢印参照)



出典：交通量調査結果 (平成 28 年 4 月)

図 2 青森空港有料道路の交通量と分担率

1.3 青森空港有料道路の経営状況

(1) 青森空港有料道路の利用台数と料金収入の推移

青森空港有料道路の利用台数の実績は、昭和 62 年の供用当初は計画値を下回っていたが、年々増加し続け、平成 11 年度に計画値を上回った。しかしながら、平成 12 年度をピークに減少傾向に転じ、近年は横ばいの状況が続いている。

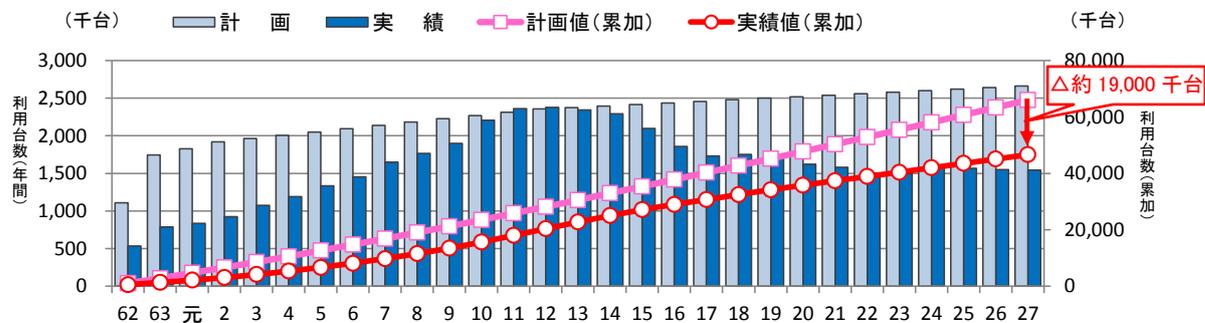


図 3 利用台数の計画値と実績値の推移

青森空港有料道路の供用時からの累加料金収入は、平成 27 年までの時点で計画値の約 6 割（計画値：約 140 億円、実績値：約 87 億円、対計画差：△約 52 億円）である。

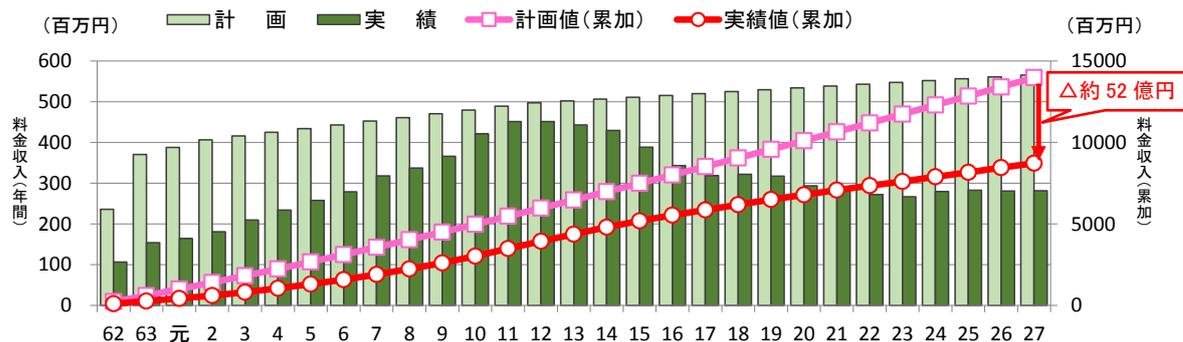


図 4 料金収入の計画値と実績値の推移

(2) 青森空港有料道路の収支状況

青森空港有料道路の近年の収支状況は、交通量が横ばいであることから、料金収入は約 2.8 億円前後で横ばいである。一方、料金徴収、設備系業務、土木系業務に対し包括発注を実施するなど、コスト削減に取り組んだことにより、支出は平成 25 年度以降、約 2,000 万円程度減少している。

その結果、青森空港有料道路の収支差は、平成 22 年度の 1.51 億円から平成 27 年度では 1.76 億円に増加し、収支差は増加傾向である。

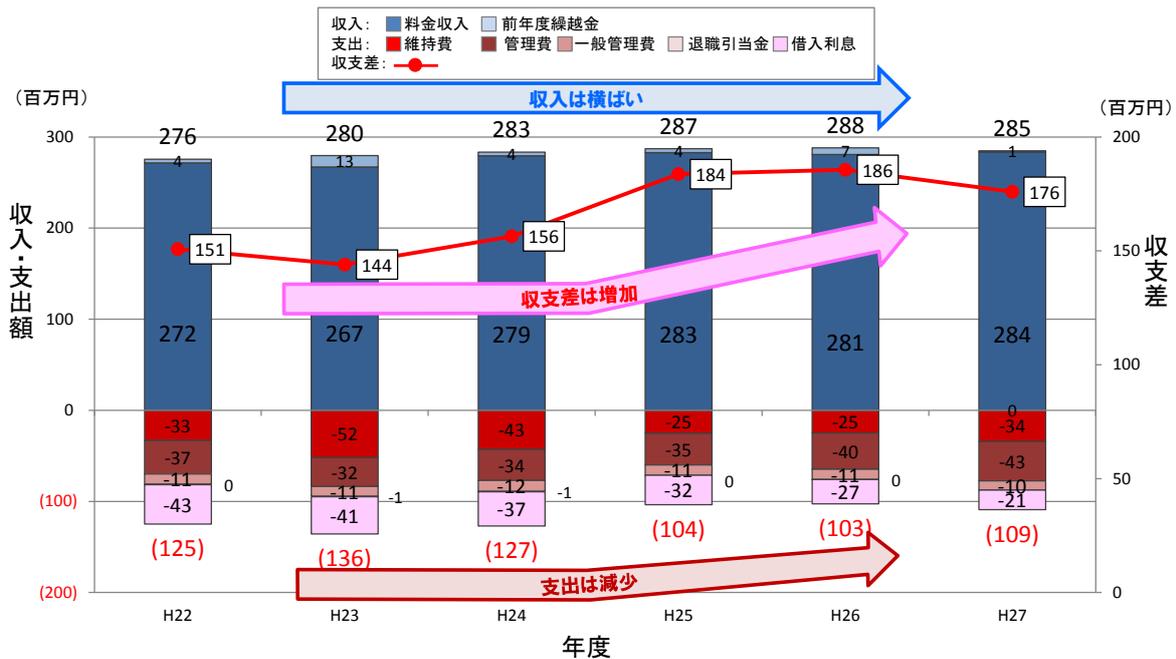


図 5 青森空港有料道路の収支状況

(3) 青森空港有料道路の債務状況

青森空港有料道路の長期借入金は、近年コスト縮減等の取組による収支差の改善により債務が減少しているが、平成 27 年度時点での残債務は、市中銀行からの借入が約 15.1 億円、青森県からの出資金が約 15.3 億円、他会計からの借入が約 8.4 億円である。

料金徴収期間満了時である平成 29 年 7 月における残債務は、市中銀行からの借入が約 13.1 億円、青森県からの出資金が約 15.3 億円、他会計からの借入が約 8.7 億円となる見込みである。

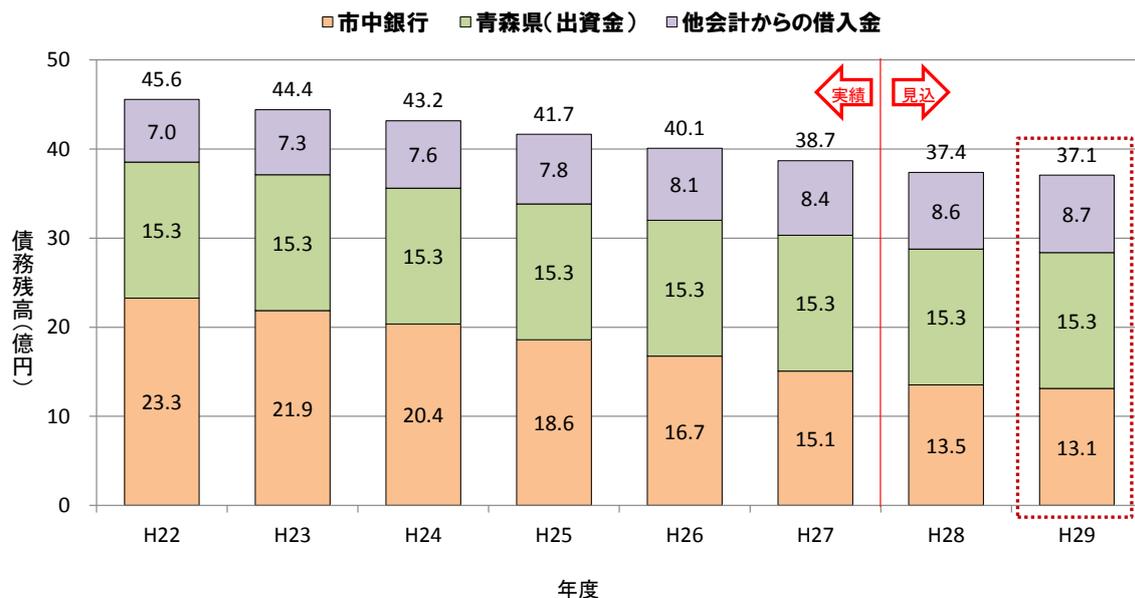


図 6 青森空港有料道路の債務状況

2. 対応案の検討

2.1 取り得る対応案の検討

料金徴収期間満了時に取り得る方策は下記の2つと考えられる。

- 方策Ⅰ 有料道路事業の許可期間終了をもって事業終了（無料開放）する。
- 方策Ⅱ 有料道路事業の料金徴収期間を延長する。

これらの方策に対し、取り得る対応案は以下の案が考えられる。

方策Ⅰ：有料道路事業の許可期間終了をもって事業終了（無料開放）する。		
	対応案	概要
I-①	公社がすべての残債務を返済	道路公社の内部留保・資産等を活用する、路線毎の借入とは別の公社としての借入を実施し、債務の返済等に充当する。
I-②	設立団体（県）からの支援	料金徴収期間満了時に、未償還額相当額を補助金として交付（債務償還の財源として県の補助金を充てる）する等、県が設立団体として何らかの支援を行うことにより債務に対応する。
I-③	出資金の放棄	地方道路公社法第36条等に基づき出資金を出資団体へ帰属させることが前提であるが、同法同条に基づき出資団体へ帰属させるべき「残余財産が無い」として出資金を放棄する。

方策Ⅱ：有料道路事業の料金徴収期間を延長する。		
	対応案	概要
Ⅱ-①	料金徴収期間を延長	現在実施中の有料道路事業について、料金徴収期間を延長し、事業を継続することにより、利用者負担で債務に対応する。
Ⅱ-②	プール制への移行	有料道路として建設された複数の路線の収支を一つの償還対象とする制度である。 交通上密接な関連を有する2路線以上の一般有料道路を、1つの道路として計算することにより、利用者負担の不均衡の是正、事業主体の経営の安定化、道路相互の料金調整による利用交通量の適正配分を図ることを目的として導入するもの。

2.2 対応案の評価

(1) 対応案の導入可能性の検討

各対応案の導入可能性について評価を行った。以下に評価結果を示す。

方策Ⅰ：有料道路事業の許可期間終了をもって事業終了（無料開放）する。			
対応案		導入可能性の評価	
I-①	公社がすべての残債務を返済	青森県道路公社には、担保となる資産等がなく、独自の借入れの実施も困難である。 料金徴収期間満了時には、損失補てん引当金を債務償還に充当し債務の圧縮を図ることは可能であるが、その場合でもなお、多額の債務（約28億円）が残る見込みであり、公社単独での対応は困難である。	不可
I-②	設立団体（県）からの支援	現状では、青森県道路公社が債務返済不能となる公算が大きく、市中銀行等に損失が発生する恐れがある。 そのため、設立団体として未償還相当額を補助金として交付し、公社が償還を行うことは可能であるが、補助金の交付に際しては県民、県議会の理解を得る必要がある。	可
I-③	出資金の放棄	県として制度上は得られる出資金返還を受けないとするものである。ただし、出資金の放棄に際しては、県民、県議会の理解を得る必要がある。	可

方策Ⅱ：有料道路事業の料金徴収期間を延長する。			
対応案		導入可能性の評価	
Ⅱ-①	料金徴収期間を延長	許可申請にあたっては、「道路管理者である県の議会の議決」を経たうえで、「道路管理者（青森県知事）の同意を得て」、国へ申請を行うものであり、県民、県議会の理解と許可権者たる国の許可が必要である。 また、料金収入による債務の償還には、長期間を要することから、有料道路利用者への負担を考慮し、料金徴収期間の延長は市中銀行からの負債の返済が見込める10年とすることが現実的である。 なお、料金徴収期間の延長は有料道路利用者の理解を得る必要があることから、併せてサービス向上策の導入が求められる。	可
Ⅱ-②	プール制への移行	プール制の要件として、「当該二以上の道路が、通行者又は利用者が相当程度共通であり、又は相互に代替関係にあることにより、交通上密接な関連を有すると認められる」、「当該二以上の道路についての料金の徴収を一体として行うことが適当であると認められる特別の事情がある」ことが挙げられている。 青森空港有料道路は、公社が管理する他の2路線とは通行者又は利用者が相当程度共通とはいえず、また地理的条件としても他の2路線とは離れていること等を鑑みれば、要件を満たしているとはいえない。	不可

(2) 料金徴収期間満了時に取り得る対応案

各対応案の導入可能性の評価結果をもとに、青森空港有料道路にて取り得る対応案を整理した。

方策Ⅰについては、県が道路公社の債務を負担する、「Ⅰ－②：県からの支援」及び「Ⅰ－③：出資金の放棄」が実施可能な対応案として考えられる。なお、この場合は出資金は県に返還させず、市中銀行債務及び他会計からの借入金は県が負担することとなる。

但し、県が債務を補填するにあたっては、県民、県議会の理解が不可欠であること、また、県が補填することに伴い、既存の県事業（道路事業等）への影響や、それに伴う経済波及効果や雇用の損失が生ずる。

方策Ⅱについては、「Ⅱ－①：料金徴収期間を 10 年延長」が実施可能な対応案として考えられる。

なお、この場合においても、最終年度には、出資金は県に返還させず、他会計からの借入金は県が負担することとなる。

但し、県が債務を補填するにあたっては、方策Ⅰと同様に、県民、県議会の理解が不可欠であり、また、有料道路利用者へ負担の継続を求めることから、利用者の理解を得るためのサービス向上策が求められる。

(3) 返済シミュレーション

各方策を実施した際の債務返済計画について、シミュレーションを行った。シミュレーションの条件は下記の通りとした。

- ①.料 金 収 入：将来の料金収入は、将来の交通量を最新の北東北ブロック 14 次交通フレームにて予測することで、料金収入の推定を行った。
- ②.維持管理費、経費：将来の維持費は、青森県道路公社が推定した将来推計値、管理費、経費については、平成 28 年度予算と同額とした。
- ③.借 入 金 利：借入金利は、既借入分は実績の利率、平成 28 年度以降の借入分については、近年の実際の借入時の利率をもとに 2.0%と設定した。

1) 方策 I の返済シミュレーション

最終年度の債務残高は、市中銀行の債務 13.1 億円、青森県からの出資金 15.3 億円、他会計から借入金 8.7 億円の合計 37.1 億円となる見込みである。無料開放にあたり、市中銀行の債務及び他会計からの借入金は県が負担するとともに、県からの出資金は、県に帰属させないことで処理をする必要がある。

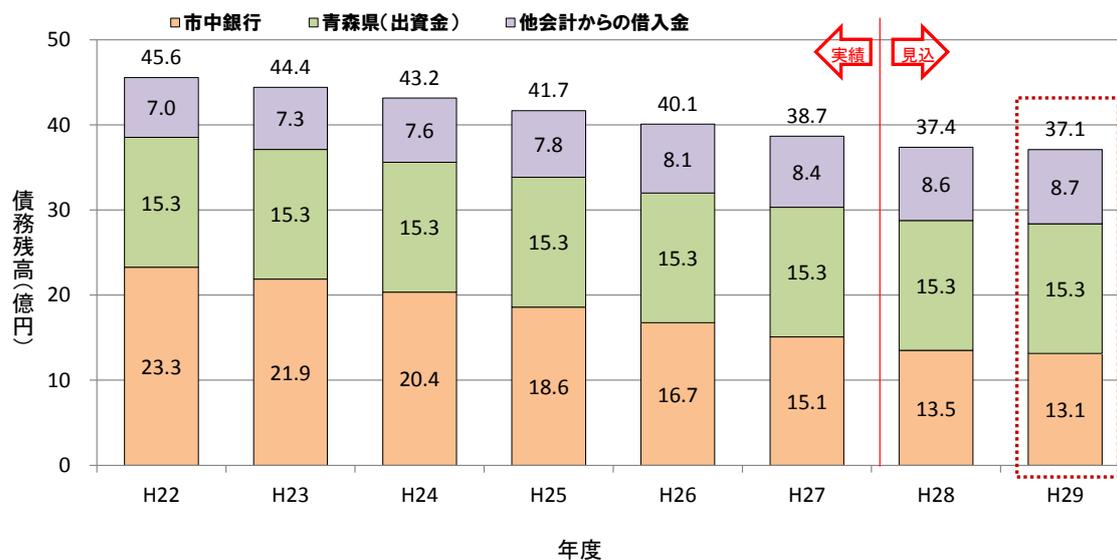


図 7 方策 I の返済シミュレーション

2) 方策Ⅱの返済シミュレーション

料金徴収期間を10年間延長することにより、最終年度の債務残高は、青森県からの出資金15.2億円、他会計からの借入金11.2億円の合計26.4億円となる見込みである。

この債務は、出資金は県に返還させず、他会計からの借入金は県が負担する必要がある。

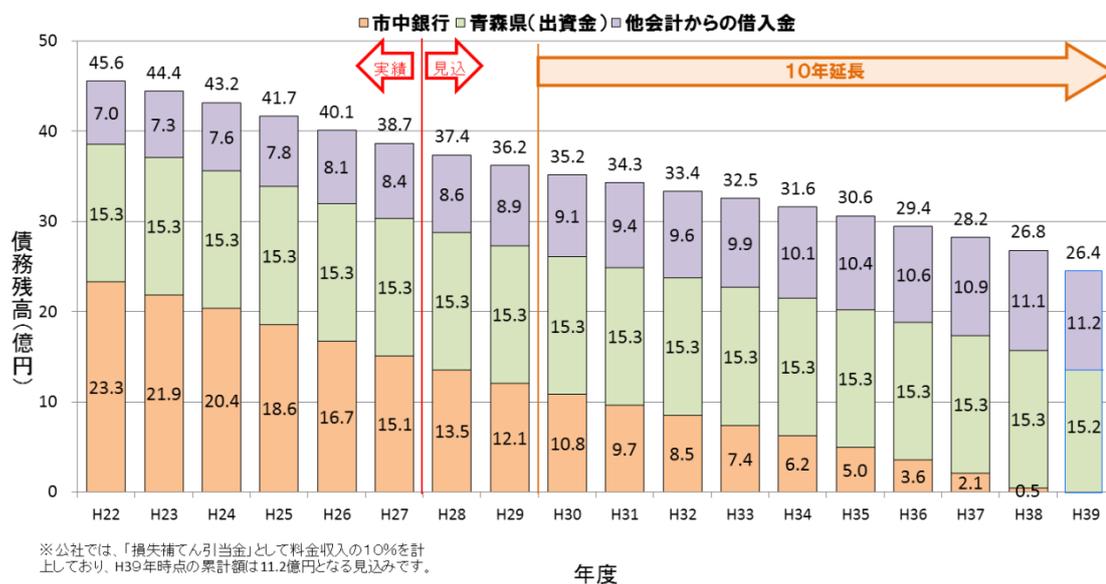


図 8 方策Ⅱの返済シミュレーション

3. 青森空港有料道路のあり方についての提言

3.1 議論の経緯

それぞれの方策について検討を行い、以下の意見が提示された。

青森空港有料道路の今後のあり方についての議論においては、方策Ⅱの「**有料道路事業の料金徴収期間を10年延長する**」の方策をとるべきとの意見が多く、その理由としては以下の理由が挙げられた。

- ・ 青森空港有料道路は、当初計画より利用台数が下回っているが、一定の需要を確保しており、青森市と弘前市間を結ぶ他の路線があるなか、時間短縮や冬期に安心して走行できる道路として、料金負担と便益がマッチしていると考えられ、利用を選ばれている道路であり、適正な受益負担がされていると考えられること。
(計画利用台数を下回った要因として、経済情勢に影響されやすい物流や、周辺道路の変化など様々な要因により交通流動が変化したことが考えられる)
- ・ 限られた財源のなかで、あれもこれもできる訳ではなく、無料開放によるプラスの効果と財政負担によるマイナスの効果を踏まえて考えたほうが良い。
- ・ 着実に債務を返済してきていること、また、地域の方も現状の料金収受の体系は周知されているため。
- ・ 中長期的にみると、無料開放による維持管理費等の費用がなくなることにより道路の良好な管理に影響を与えるのは望ましくないと考える。
- ・ 青森空港有料道路の債務を県が負担するということは、空港有料道路を利用していない人にも新たな負担が発生することになること、また、県の負担額相当の事業が実施できないことは、雇用が減るなどの経済へのマイナスの影響が発生するため。
- ・ 応能応益の原則に則れば、受益者である青森空港有料道路の利用者に負担していただくことが妥当と考える。

一方、方策Ⅱについても理解できるが、方策Ⅰの「**有料道路事業の許可期間終了をもって事業終了(無料開放)する。**」の方策が望ましいのではないかと意見もあり、その理由としては以下の理由が挙げられた。

- ・ 空港も(物流などの)ライフライン(の基幹となる施設)と考えれば、青森空港有料道路は、利用者のみではなく、利用していない人に対しても間接的に効果を与えていると考えられるため。

3.2 提言内容

これらを踏まえ、青森空港有料道路のあり方については、「有料道路事業の許可期間終了をもって事業終了する」方がよいとの意見もあったが

- ・ 近年は、交通量が一定で推移しており、コスト縮減に取り組んだことから、収支差は増加傾向である。
- ・ 残債務を県が負担することによる県事業（道路事業）等への影響が懸念される。
- ・ 応能応益の原則に則り、受益者である青森空港有料道路の利用者に、負担をして頂くことが適切である。

以上のことから、本委員会では、下記のとおり提言する。

「料金徴収期間を10年間延長し、青森空港有料道路の利用者の負担により債務の返済を行うことが適切」

また、料金徴収期間を10年間延長することは、「青森空港有料道路利用者に対し料金負担を継続して頂く」ことになることから、利用者の理解を得られるよう、近年のコスト縮減の取り組みによる経営の効率化に引き続き努めるとともに、下記のサービス向上策にも併せて取り組むべきである。

なお、施策の導入・実施にあたっては、期間延長と同時若しくは可能な限り速やかに行われることを期待する。

- ・ 弾力的な料金施策の導入（往復割引や大型車割引）
- ・ 利用者獲得のためのPR策の導入（看板設置・案内誘導サインの充実）
- ・ 利用者の所要時間短縮を図る（料金所のレーン運用の見直し及び交差点改良）

青森空港有料道路経営改善検討委員会名簿

	氏 名	所 属 ・ 役 職 等
委員長	井上 隆	青森大学経営学部経営学科教授
副委員長	長尾 匡道	(一財) 青森地域社会研究所 調査研究部長
委 員	大場 浩二	ヤマト運輸(株) 青森主管支店長
委 員	杉澤 知恵	ホテルグランメール山海荘若女将
委 員	田中 正子	(株) 青森入浴ケアサービス代表取締役
委 員	類家 徳久	(公社) 日本青年会議所東北地区 青森ブロック協議会会長

(順不同、敬称略)

これまでの検討経緯

第1回 青森空港有料道路経営改善検討委員会 平成27年12月24日

- 青森空港有料道路の概要
- 青森空港有料道路の現状と課題
- 青森空港有料道路の経営状況と課題
- 経営改善に向けた取組状況



第2回 青森空港有料道路経営改善検討委員会 平成28年9月30日

- 青森空港有料道路の課題
- 青森空港有料道路にて取り得る対応案の検討
- 青森空港有料道路の方策実施による影響
- 青森空港有料道路のサービス向上策の検討



第3回 青森空港有料道路経営改善検討委員会 平成28年10月26日

- 青森空港有料道路の対応案の検討



第4回 青森空港有料道路経営改善検討委員会 平成28年12月 2日

- 青森空港有料道路のあり方についての提言