

5 青森県道路公社

1 法人の概要

(平成19年7月1日現在)

| | | | |
|-------------------------|--|-------------|---|
| 代表者職氏名 | 理事長 葛西 憲之 | 県所管部課名 | 県土整備部 道路課 |
| 設立年月日 | 昭和50年4月1日 | 出資金 | 8,235,500千円 |
| 主な出資者等の構成 (出資等比率順位順) | 氏名・名称 | 金額 | 出資等比率 |
| | 青森県 | 8,235,500千円 | 100.0% |
| 組織構成 | 区分 | 人数 | うち常勤 |
| | 理事 | 3名 | 2名 |
| | 監事 | 2名 | 1名 |
| | 職員数 | 20名 | 14名 |
| 業務内容 | 「みちのく有料道路」、「青森空港有料道路」、「第二みちのく有料道路」の管理運営等 | | |
| 経営状況 (平成18年度) | 当期収益 | 9,898,383千円 | (その他参考) 県からの無利子借入金 1,831,793千円 県の債務保証・損失補償 15,747,933千円 |
| | (うち業務収入) | 1,934,701千円 | |
| | 当期費用 | 9,896,062千円 | |
| | (うち償還準備金繰入額) | 893,659千円 | |
| | 当期利益 | 2,321千円 | |
| | 償還準備金繰入額は、道路事業における当期利益である。 | | |

2 沿革

本県においては、東北縦貫自動車道弘前線が昭和49年度から建設され、更に、むつ小川原開発の進展が期待される中、各圏域を結ぶ道路の整備が必要となっていた。また、自動車交通量の激増に対して道路整備が遅れていたため、既存道路の慢性的交通混雑の緩和及び将来の交通需要の増大に対処するための道路整備が必要であった。

交通需要の増大に対応し、その波及効果を高めるためには、巨額の資金を投入して道路を短期間に整備する必要があったが、従来の公共工事による道路整備では資金や建設の進捗に制約があることから、地方道路公社法に基づき、そのメリットである民間資金を活用して短期間で道路を整備し、有料道路方式によりその建設資金の回収を図るという方策が採られることとなった。

こうした中、当法人は道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効果的に行うために昭和50年4月に設立され、みちのく有料道路(昭和55年供用開始)、青森中央大橋有料道路(昭和61年供用開始)、青森空港有料道路(昭和62年供用開始)、第二みちのく有料道路(平成4年供用開始)を建設し、その管理運営等を行っていたが、青森中央大橋有料道路については、平成18年3月31日に料金徴収期間が終了し、平成18年4月1日から無料開放されたため、現在は残る3つの有料道路の管理運営等を行っている。

また、平成14年4月1日から当法人、青森県土地開発公社及び青森県住宅供給公社の管理部門が統合されるとともに、常勤役員も併任とされ、現在に至っている。

3 課題と点検評価

当法人については、平成18年度の報告書において提言した次の2点について点検評価を行った。

(1) 債務返済のための更なる取組の必要性

当法人が管理運営する有料道路の利用台数及び料金収入が建設当初の計画を大幅に下回っており、料金収入で回収することとなっている建設費に係る長期債務について、料金徴収期間内での返済が困難な状況になっていたことから、当法人においては、債務削減のための取組として、平成17年度から平成21年度までを計画期間とする「中期経営プラン」(以下「プラン」という。)を策定した。しかし、プランをベースに行った試算においても料金徴収期間終了時に債務が残る可能性が懸念されたことから、平成18年度の報告書では、「プランに基づく収支改善の取組が一定の成果をあげているものの、県からの新たな財政支援を必要とすることなく、当法人が自らの経営努力により各有料道路の建設に係る債務を返済していくまでには至っていないところであり、今後とも、あらゆる取組を検討し、有効と考えられる取組については早期に実行に移していくこと」を提言していた。

この点について、当法人からは、有料道路回数券の販売促進や駐車場事業の拡大などにより収入の確保に努めていること、工事の発注方法について参加申込型指名競争入札の対象工事の設計下限額を試行的に引き下げて入札に付する対象工事の範囲を拡大するとともに維持工事の施工方法についても必要最小限の補修にとどめるなど経費の削減に努めていることが説明された。

当法人の平成18年度の収支の状況を確認したところ、経費の大幅な削減によりプランに掲げる収支差は確保されているものの、料金収入はプランの93.2%にとどまっていることから、今後は、経費の削減に引き続き努めるとともに、収入の確保については更なる取組を検討する必要があるものと認められた。

なお、みちのく有料道路については平成22年11月に料金徴収期間が終了する予定であるが、その時点で債務が残るものと見込まれている。現在、その対応について、あらゆる手法の可能性を県と当法人とで検討しているとのことであるが、対応策の検討に当たっては、県民の理解を得ながら、適切な方策を早期に県民に開示する必要がある。

(2) 維持管理費の削減と道路の安全性及び利便性の維持・確保

平成18年度の点検評価において、プランの初年度に当たる平成17年度の状態を確認したところ、収入面においてはプランで見込んだ料金収入を確保できなかったが、維持管理費をはじめとする経費削減の取組によりプランで見込んだ収支差を確保していたことが確認されたことから、平成18年度の報告書では、「道路の維持工事の見直しが行われ、維持管理費の削減が図られているが、今後ともその実施に当たっては、道路の安全性及び利便性の確保に十分に留意すること」を提言していた。

この点について、当法人からは、工事の重要度に基づく発注工事の精査及び工事発注単位の見直しにより維持管理費の削減に努めているが、維持管理費の削減に当たっては、有料道路の安全性及び利便性を維持・確保していくため、耐震橋梁補強は常に橋梁の点検を怠らず計画的に実施していること、また、凍結路面のスリップ事故防止に効果のある排水性舗装や、居眠り事故防止に効果のある凸凹中心線の増強等を実施していることなどが説明された。

平成18年度もプランで見込んだ料金収入は確保できず、維持管理費をはじめとする経費削減の取組によりプランの収支差を確保する状況が続いている。当委員会としては、経費の削減に努めている点は評価するが、維持管理費の削減に当たっては、今後も道路の安全性及び利便性の維持・確保に十分に留意していく必要がある。