

7 青森県道路公社

1 法人の概要

(平成21年6月1日現在)

代表者職氏名	理事長 竹内 剛	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	備考
	理事	3名	2名	県派遣1名 県OB1名 理事長及び専務理事は青森県土地開発公社及び青森県住宅供給公社併任
	監事	2名	0名	青森県土地開発公社及び青森県住宅供給公社併任
	職員	18名	10名	県派遣2名 県OB1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20年度)	当期収益 (うち業務収入)	1,761,054千円 1,751,507千円	(その他参考) 県からの無利子借入	1,831,793千円
	当期費用 (うち償還準備金繰入額)	1,758,237千円 699,207千円	県の債務保証・損失補償	13,783,431千円
	当期利益	2,817千円	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。

なお、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理事長及び専務理事も併任とされ、現在に至っている（青森県住宅供給公社は平成20年度末をもって解散）。

3 課題と点検評価

平成20年度の報告書において提言した事項を中心に点検評価を行った結果は、次のとおりである。

（1）次期中期経営プランの策定

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は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は、料金徴収期間内での返済が困難な状況になっている。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。）を策定したところであるが、その後の道路料金収入はプランをも下回り、プランに掲げる収支差を確保するために道路料金収入の不足を経費の削減で補うという構図が毎年度続いてきたこと、また、道路料金収入は年々減少しており今後増加していくことは考えにくい情勢にあったことから、平成20年度の報告書では、「当法人においてプランの見直しを検討する必要がある」ことを提言していた。また、当法人が管理運営している3つの有料道路のうち、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ことから、「料金徴収期間終了時における残債務の処理方法を早期に検討し、県民の理解を得ながら対応していく必要がある」ことも提言したところである。

この点について、当法人からは、「100年に1度の経済危機」とも言われる社会経済情勢の中で、当法人が管理運営する有料道路の料金収入も急激に減少しており、ここ1～2年の料金収入のデータはプランの見直しに用いる将来見通しの材料としては適さないと考えられること、これに加えて、現行のプランの計画期間は平成21年度までとなっており、見直しに係る計画期間が残り少ないことから、プランの見直しについては実施しないこととしたことが報告された。

また、県の所管課からは、地方の有料道路の経営改革に関する様々な手法を検討するため、道路政策に精通した専門家5名で構成する「青森県有料道路経営改革推進会議」を平成21年6月に設置し、現在、同会議において本県の有料道路の経営改革に関する検討が行われていること、同会議における検討結果については平成21年12月頃に知事に提言される予定となっていることが説明された。

当法人及び県の所管課においても認識しているとおり、当法人で今後策定する次期中期経営プランの内容、みちのく有料道路の料金徴収期間終了時における残債務の処理方法については、いずれも同会議の提言に大きく影響を受けるものと考えられる。したがって、当法人の次期中期経営プランは同会議の提言を待って策定されることとなるが、策定に当たっては、同会議の提言を踏まえながら、現行プランと実績との間に乖離が生じたことを教訓に、実現可能な収支計画を立て、着実に実施していく必要がある。また、みちのく有料道路の料金徴収期間終了時における残債務の処理方法については、県において、同会議の提言内容と県の考え方を県民に対して十分に説明し、県民の理解を得ながら対応を進めていく必要がある。

（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

当法人においては、道路についてはできる限り部分補修等の必要最小限の維持・補修方法を実施し、受配電設備については既設備の耐用年数を最大限活用して更新するなど、道路の維持管理費の大幅な削減を実施してきたところであるが、そのような維持管理費の削減方法においては、道路の短期的な延命化を図るための維持・補修工事はできるとしても、長期的な延命化を図るための予防保全には着手できず、将来にわたって続けていくことはできないと考えられたことから、平成20年度の報告書では、「道路の安全性及び利便性の維持・確保については、引き続き適切に対応していくよう」求めるとともに、「今後は、道路の長期的な延命化を図るための予防保全の観点を踏ま

えて計画的に維持・補修工事等を実施する必要がある」ことを提言していた。

今年度の点検評価において、平成20年度の維持管理費の実績を確認したところ、計画的な維持・補修工事費は、舗装道維持修繕費や受配電設備改修工事費等の節減により、プランを約1億2千万円下回っていたのに対し、経常的経費については、落石やトンネル天井板の剥離落下等の緊急対策費の増により、プランを約5千万円上回っている状況であった。トンネル天井板の剥離落下等の緊急対策費が増えているという状況を見ると、当法人における維持・補修費の削減は限界に近づいており、やはり、道路の長期的な延命化を図るための予防保全の観点を踏まえた計画的な維持・補修工事等を実施する必要があると考えられたところである。

この点について、当法人からは、平成21年度において、県から当法人に対し、国の地域活性化・経済危機対策臨時交付金を活用した約10億円の補助金が交付され、当法人においては、この補助金を使用してトンネル安全対策・橋梁耐震対策・防雪対策などの維持・補修工事を実施し、有料道路のさらなる安全性及び利便性の確保が図られることとなったことが説明された。

有料道路の維持管理費の大幅な削減を続けてきた当法人にとって、今回10億円もの補助金が交付されたことは、大きな助けとなるものであり、これにより、当面の対策は施されるものと考えますが、今後、当法人においては、今回の補助金があくまでも臨時的な措置であることを認識し、道路の長期的な延命化を図るための予防保全の観点を踏まえ、維持・補修工事を計画的に実施していく必要がある。