

第3回委員会資料

第2回委員会
資料からの抜粋

第二みちのく有料道路のあり方について

第3回 第二みちのく有料道路のあり方検討委員会
令和3年2月15日

【第2回委員会用 説明資料から抜粋】

頁数も【第2回委員会用 説明資料】と同

2. 取り得る対応案の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P.8
3. 無料開放時における影響(方策)・・・・・・・・・・・・・・・・ P.21
4. 料金徴収期間延長時におけるサービス向上策の検討
(方策)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P.27

2. 取り得る対応案の検討

取り得る方策

債務償還を終わっていない有料道路事業について、取り得る方策は次の2つが考えられる。

方 策 内 容	方策実施に伴う影響や対策
<p>方策 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。</p>	<p>無料開放に伴う影響</p> <ul style="list-style-type: none">・交通状況変化による影響・残債務負担による影響・想定される課題(サービス・管理水準の維持)
<p>方策 有料道路事業の料金徴収期間を延長する。</p>	<p>サービス向上策</p> <ul style="list-style-type: none">・利便性の向上・利用促進(期間延長後における償還の確実性向上)

第3章

第2章

第4章

方策 (無料開放)

対応案		制度上の可能性	課題等
	公社がすべての 残債務を返済	不可能	➤ 公社独自の返済は困難。
	設立団体(県) からの支援	可能	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 県負担が新たに発生するものであり、県民・県議会の理解を得る必要あり。 ➤ 県負担が発生することにより、県の「事業」や「政策」へ影響が生ずる可能性あり。
	出資金の放棄 ()	可能	➤ 県民・県議会の理解を得る必要あり。

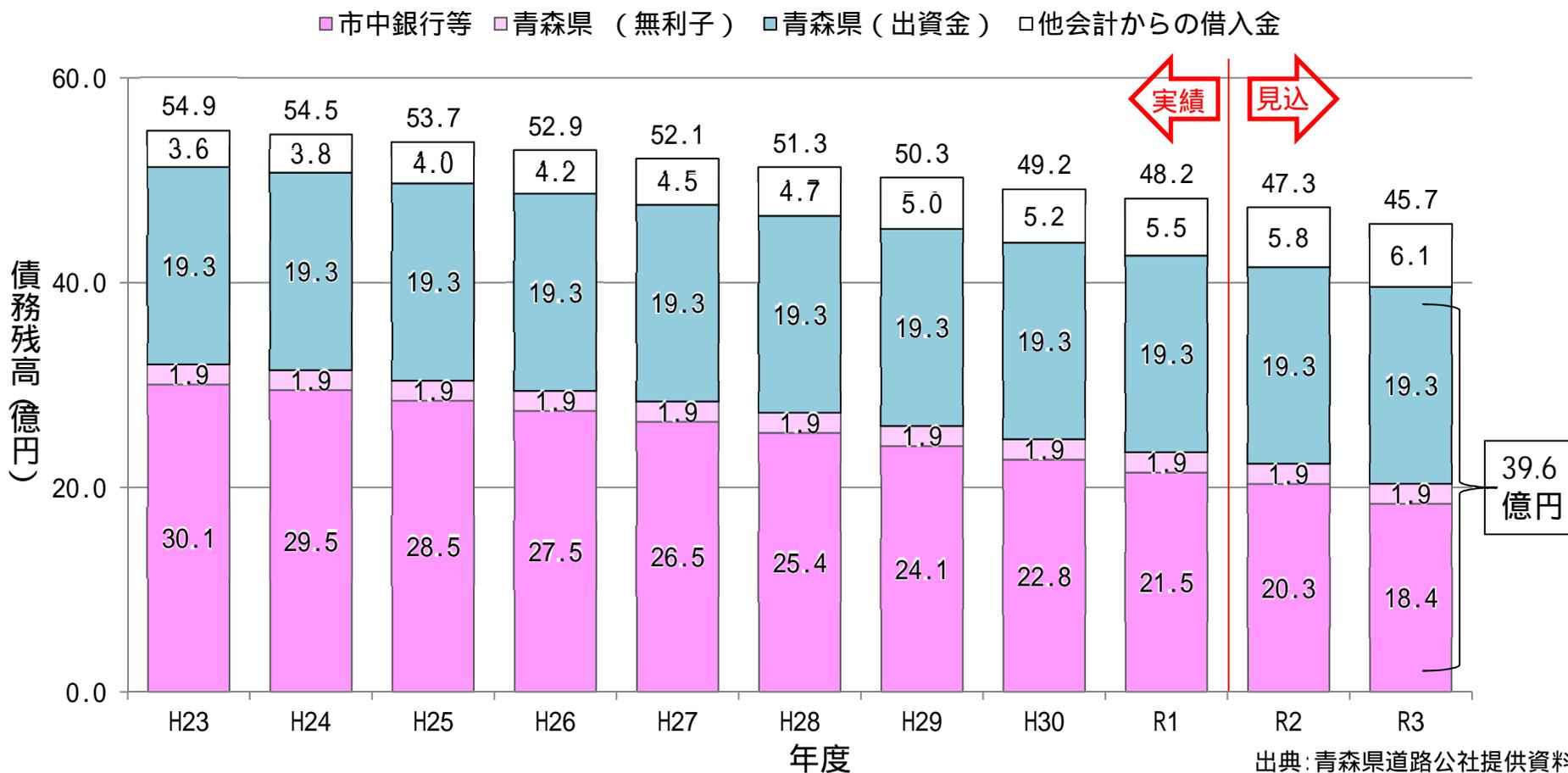
() 清算時、道路公社の残余財産がない場合は、県へ分配されない。

方策 (料金徴収期間延長)

対応案		制度上の可能性	課題等
	料金徴収期間を 延長	可能	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 利用者の理解を得るための方策が必要。 ➤ 県議会の同意と、許可権者たる国の許可が必要。
	プール制への移 行	不可能	➤ 現状、プール制移行の要件を満たしている路線はない。

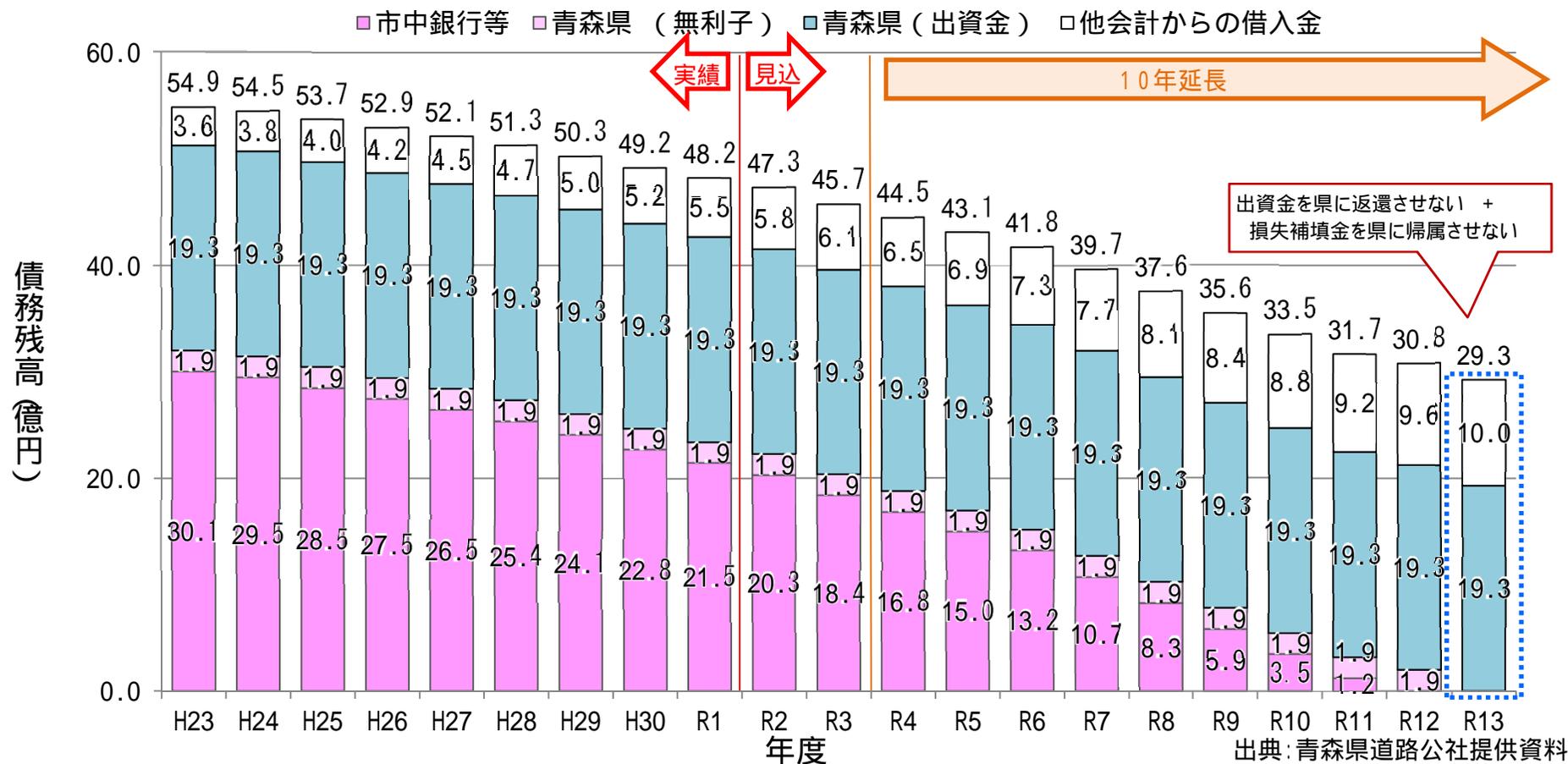
徴収期間満了で無料開放

- 最終年度の債務残高は、市中銀行等約18.4億円、県貸付金約1.9億円、県出資金19.3億円、他会計からの借入金(損失補てん引当金からの流用分)約6.1億円、計約45.7億円となる見込み。
- 損失補てん引当金の取り崩しを実施することにより、債務残高は約39.6億円となる見込み。



料金徴収期間を延長(10年延長した場合)

- 市中銀行等及び県貸付金の完済見込期間は10年 10年の延長を想定
- 10年延長した場合の最終年度の債務残高は、県出資金19.3億円、他会計から借入金(損失補てん引当金からの流用分)約10億円、合計約29.3億円となる見込み。
- 出資金及び債務損失補てん引当金積立分を県に返還・帰属させないことにより、最終年度の債務は0となる。



ケーススタディ	無料開放 ケーススタディ	10年間延長 (出資金返還を求めず) ケーススタディ
徴収期間延長の有無	延長なし	10年間延長
補助金の有無	補助金なし	補助金なし
補助金の額	0	0
最終年度債務残高 (損失補てん引当金取り崩し後) (千円)	3,963,526	1,930,000
市中銀行等	1,839,526	0
青森県(無利子)	194,000	0
青森県(出資金)	1,930,000	1,930,000
最終年度	R3	R13
残債務	2,033,526	0
(最終年度債務残高 - 県出資金)	約20億円	0円

3. 無料開放時における影響(方策)

➤ 第二みちのく有料道路の無料開放に伴う交通の転換(約6,600台/日)により、利用者の所要時間の短縮や並行する一般道における交通事故の減少等が見込まれ、10年間で約93億円の便益としての効果が見込まれる。

3便益の内訳

便益の算定は令和4年度より10年間で算出

	走行時間 短縮便益 ¹	走行経費 減少便益 ²	交通事故 減少便益 ³	合 計
基準年	令和2年度			
無料開放	令和4年度			
単年便益 (初年便益)	11億円	1億円	0.4億円	12億円
基準年における 現在価値(B)	84億円	6億円	3億円	93億円

1 走行時間短縮便益: 道路の整備・改良による総走行時間の短縮時間を貨幣換算した額

2 走行経費減少便益: 道路の整備・改良による総走行経費の減少額

3 交通事故減少便益: 道路の整備・改良による交通事故の社会的損失額の減少額

- 県が市中銀行等への債務補填として20.3億円を投入した場合、社会資本整備総合交付金の道路事業において約68億円相当の事業実施が困難となる。
- 68億円の建設投資が実施できないことにより、県内において約104億円の経済効果と約950人の雇用が損失することが見込まれる。

事業費68億円での経済効果・雇用

経済効果(生産額)

(単位:億円)

結果	直接効果	第1次波及効果	第2次波及効果	合計
生産誘発額	68.00	19.5	16.1	103.6
粗付加価値誘発額	33.05	11.09	10.53	54.67
雇用者所得誘発額	23.57	5.67	4.04	33.29

雇用の創出(雇用者数)

(単位:人)

結果	直接効果	第1次波及効果	第2次波及効果	合計
雇用者増加人数	698	151	104	953

- ▶ 第二みちのく有料道路は高規格幹線道路等の一部を構成し、前後区間と一体となって、高いサービス・管理水準を確保する必要がある
- ▶ 無料開放した場合、県が管理することとなるが、交通量の増加による修繕費の増大が見込まれる
- ▶ 本県では喫緊の課題として主要幹線道路ネットワークの早期整備が必要な中、国・NEXCO管理の道路には含まれた区間を県が管理するとした場合、維持費の捻出やサービス・管理水準の維持が大きな課題となる



4 . 料金徴収期間延長時におけるサービス向上策の検討(方策)

▶料金徴収期間を延長する場合は、利用者の理解を得ることが必要であるため、利便性の向上や利用促進(期間延長後における償還の確実性向上)を図るためのサービス向上策(案)を検討

番号	施策	具体策
	料金支払の円滑化 (料金所における渋滞の解消)	E T C 整備 (下田本線料金所)
	サービス速度の向上	最高速度の見直し (現在 60km/h 70km/h)
	重大事故(はみ出し)の発生防止	ワイヤーロープの設置 (車線分離部)