

第二みちのく有料道路のあり方についての提言

令和3年5月

第二みちのく有料道路のあり方検討委員会

青森県道路公社が管理する第二みちのく有料道路は、令和4年3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、第二みちのく有料道路のあり方検討委員会は、第二みちのく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、令和2年8月3日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、第二みちのく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、第二みちのく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。

令和3年5月19日

第二みちのく有料道路のあり方検討委員会

委員長 武山 泰

目 次

1. 第二みちのく有料道路の現状等	1
1.1 第二みちのく有料道路の概況	1
1.2 第二みちのく有料道路の交通状況	2
1.3 交通特性(移動区間・距離)	3
1.4 時間別・平休日交通量と料金所の混雑状況	4
1.5 第二みちのく有料道路の経営状況	5
2. 対応案の検討	8
2.1 取り得る対応案の検討	8
2.2 対応案の評価	9
3. 第二みちのく有料道路のあり方についての提言	13
3.1 議論の経緯	13
3.2 提言内容	14
第二みちのく有料道路のあり方検討委員会委員名簿	15
これまでの検討経緯	16

1. 第二みちのく有料道路の現状等

1.1 第二みちのく有料道路の概況

第二みちのく有料道路は、おいらせ町（下田百石 I C）から六戸町（主要地方道三沢十和田線）に至る延長 9.7 km の自動車専用道路である。

みちのく有料道路と一体となり、八戸市、三沢市、青森市間を結ぶ高速性に優れた幹線道路の早期建設を図るため、有料道路事業により着手し、平成 4 年 1 2 月に全線供用した。



図1 位置図(平成4年建設当時)

表1 第二みちのく有料道路の概要

路線名	主要地方道 八戸野辺地線			
有料道路区間	上北郡おいらせ町高田から上北郡六戸町大字犬落瀬字堀切沢まで			
総事業費	56億円			
工期	昭和62年8月～平成4年12月			
供用年月日	平成4年12月18日(平成4年3月30日一部供用)			
料金徴収期間	30年(令和4年3月29日まで)			
道路延長	9.7km			
車線数	2車線			
車道幅員	3.5m × 2 = 7.0m			
通行料金	普通車	大型車(Ⅰ)	大型車(Ⅱ)	軽自動車
	220円	330円	740円	150円

1.2 第二みちのく有料道路の交通状況

令和元年度の利用台数は約4,630台/日であり、普通車・軽自動車が9割以上を占めている。接続する上北自動車道の開通延伸に伴い、第二みちのく有料道路の交通量は増加している。

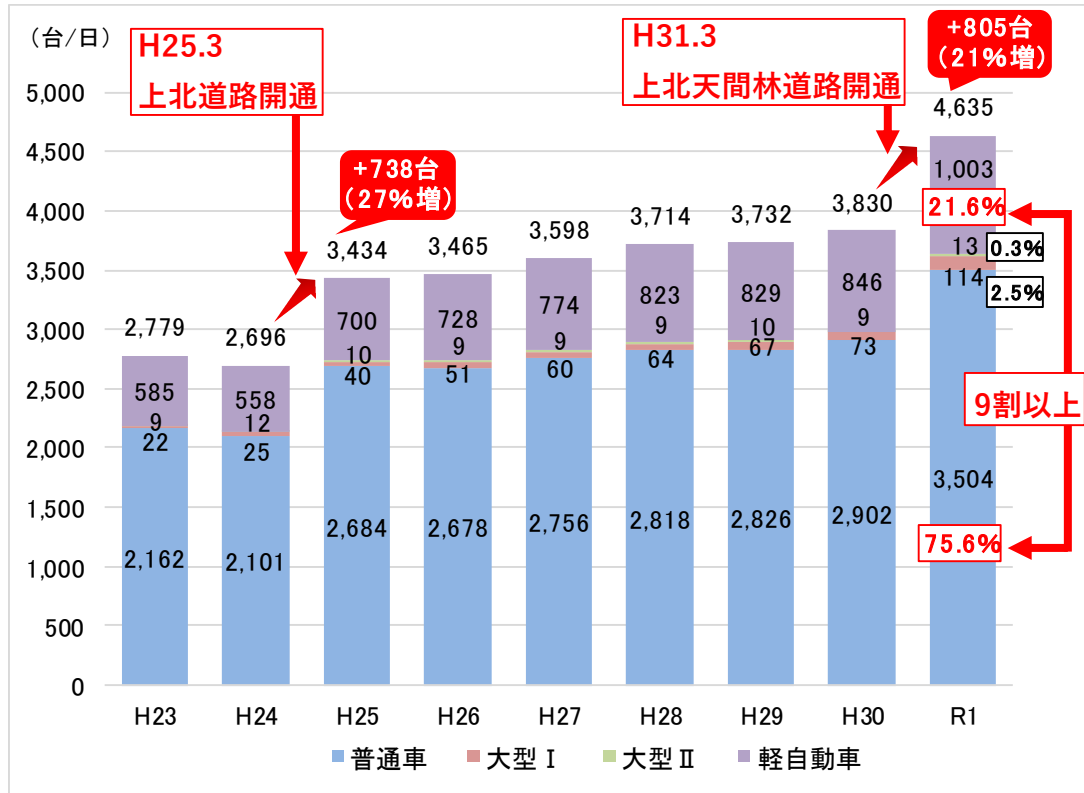


図2 第二みちのく有料道路の利用台数の推移

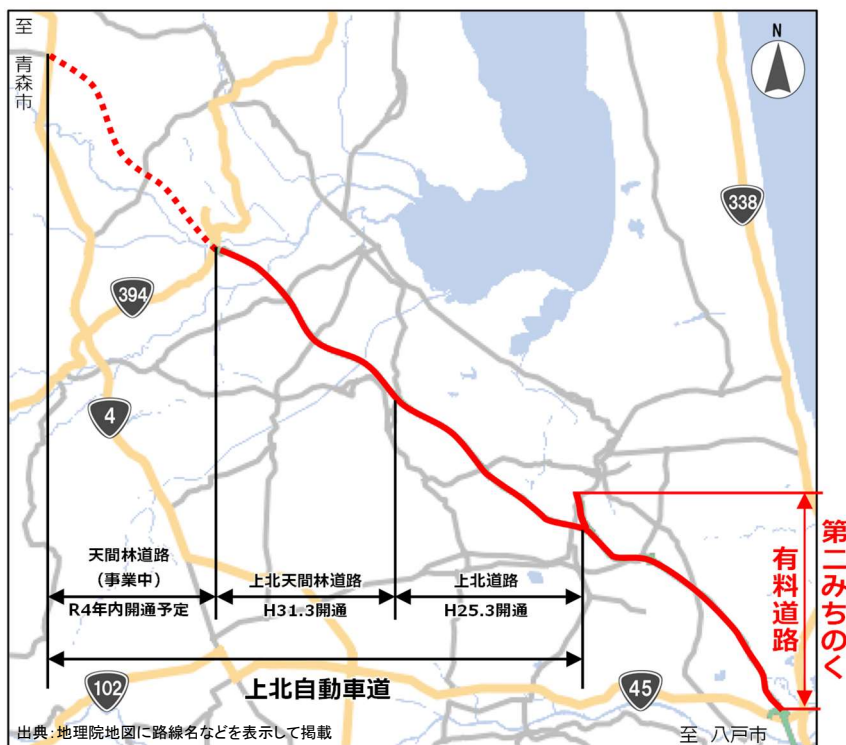
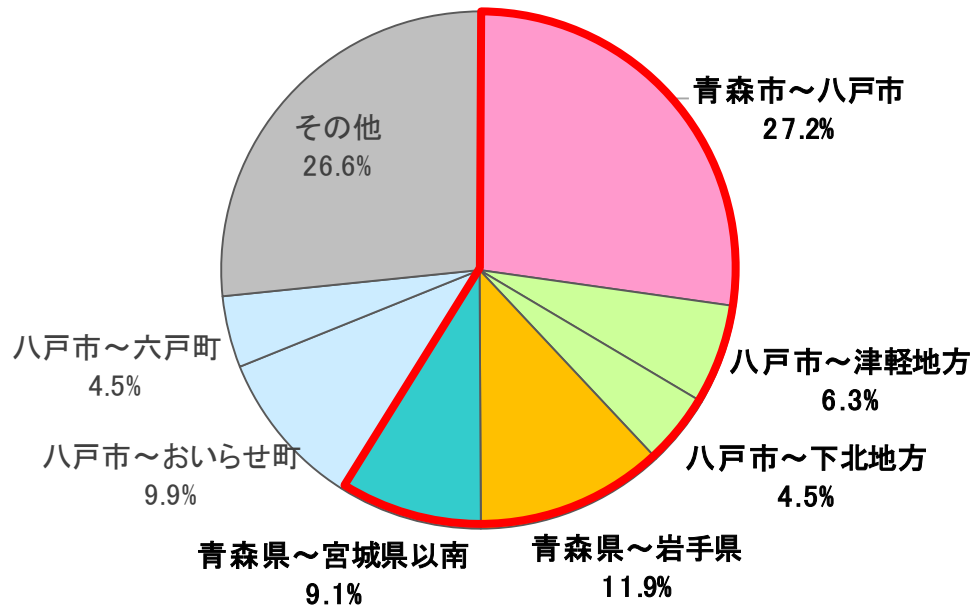


図3 第二みちのく有料道路周辺の道路状況

1.3 交通特性(移動区間・距離)

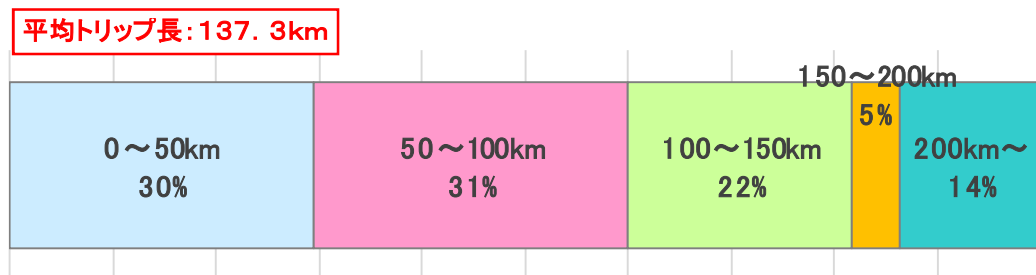
第二みちのく有料道路を利用する交通は、八戸市・岩手県以南～青森市・津軽地方・下北地方間の移動が半数以上を占めている。

平均トリップ長(移動距離)は約140kmであり、主に中・長距離移動に利用されている。



出典: 交通量推計結果

図4 第二みちのく有料道路の OD 内訳(現況)



出典: 交通量推計結果

図5 第二みちのく有料道路のトリップ長分布(現況)

- ・ OD は、Origin (起点・出発点) と Destination (終点・目的地) を示し、OD 内訳は対象路線を利用した交通がどの地域を出発してどの地域へ到達したかを分析したもの。
- ・ トリップ (Trip) は、ある目的 (例えば、出勤や買物など) を持って起点から終点へ移動する際の、一方方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位。トリップ長は、その移動に要した距離のことをさす。

1.4 時間別・平休日交通量と料金所の混雑状況

料金所では平日は朝夕、休日は昼間にわたり、慢性的に渋滞が発生している（最大約1000m）。

交通量は平日が4千台/日前後、休日は通常期に5、6千台/日を上回っており、近隣のイベントや帰省時等、利用者が集中すると、料金所では大渋滞が発生している。

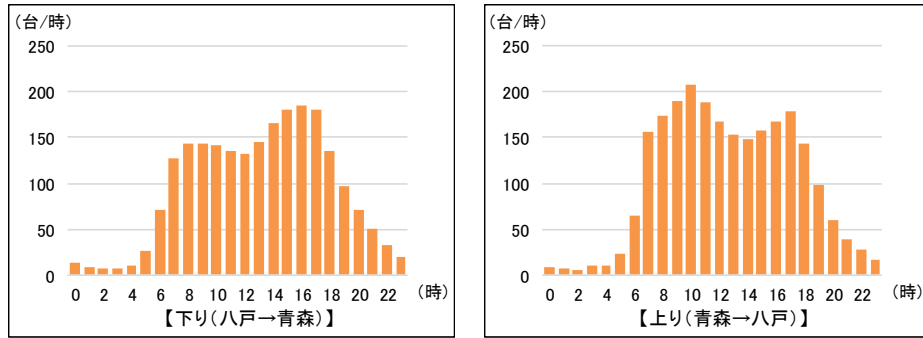


図6 第二みちのく有料道路利用台数の時間変動(令和元年度 日平均)

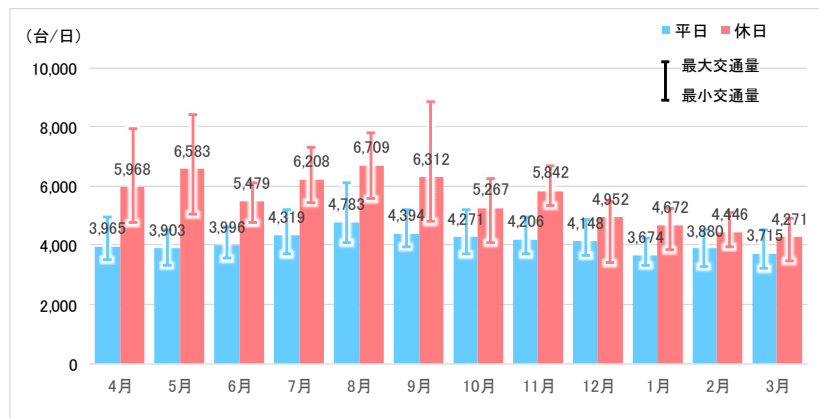


図7 第二みちのく有料道路利用台数の季節変動(令和元年度)

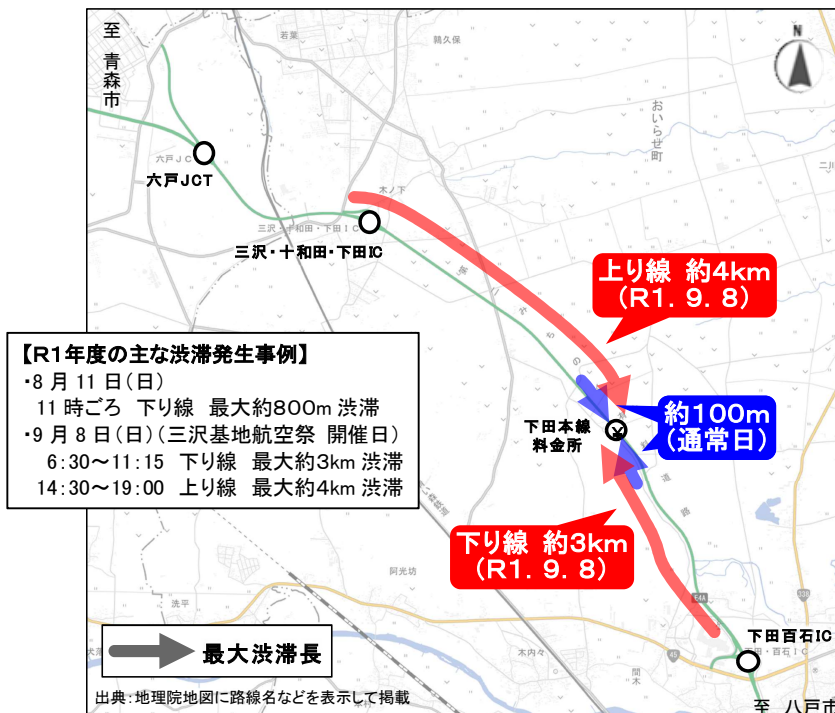


図8 下田本線料金所の渋滞状況(令和元年度)

1.5 第二みちのく有料道路の経営状況

(1) 第二みちのく有料道路の利用台数と料金収入の推移

第二みちのく有料道路の利用台数の実績値は、供用当初より計画値を下回って推移したが、上北道路等が開通した平成25年以降は増加傾向にあり、令和元年度は最大となった（計画値：約650万台、実績値：約300万台、対計画差：△約350万台）。

なお、平成16年度以降の減少傾向は、青森県の人口や走行台キロの減少が進み、ガソリン価格も高騰したこと、平成14年12月に東北新幹線（盛岡・八戸間）が開業し、三沢空港の利用者が減少（第二みちのく有料道路は八戸方面から空港へのアクセス路）したことが要因と推察される。

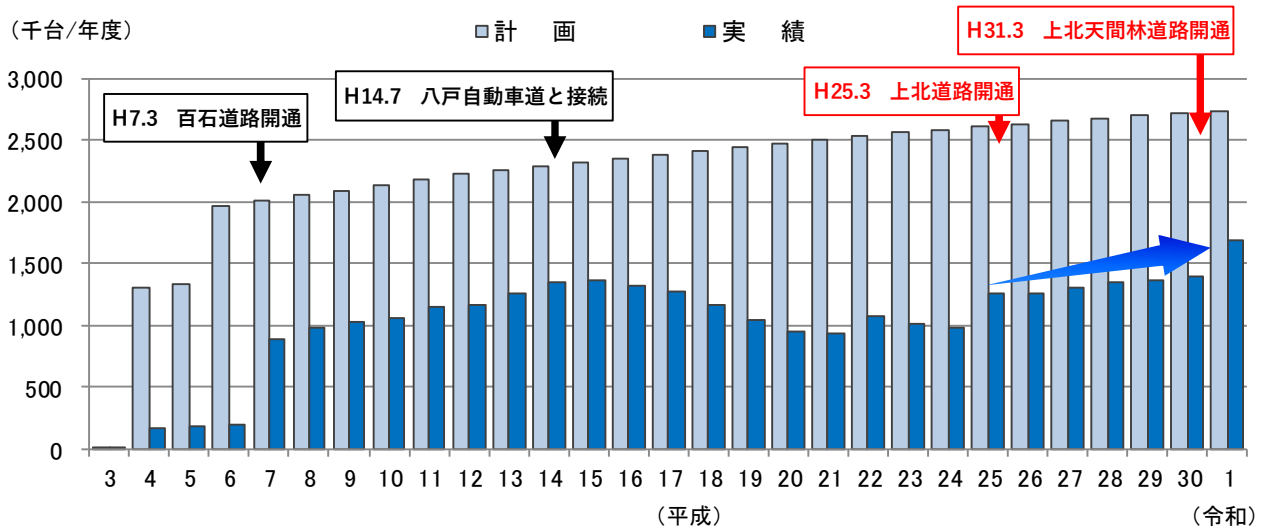


図9 利用台数の計画値と実績値の推移

第二みちのく有料道路の供用時からの累加料金収入は、令和元年度までの時点で計画値の約5割（計画値：約130億円、実績値：約59億円、対計画差：△約71億円）である。

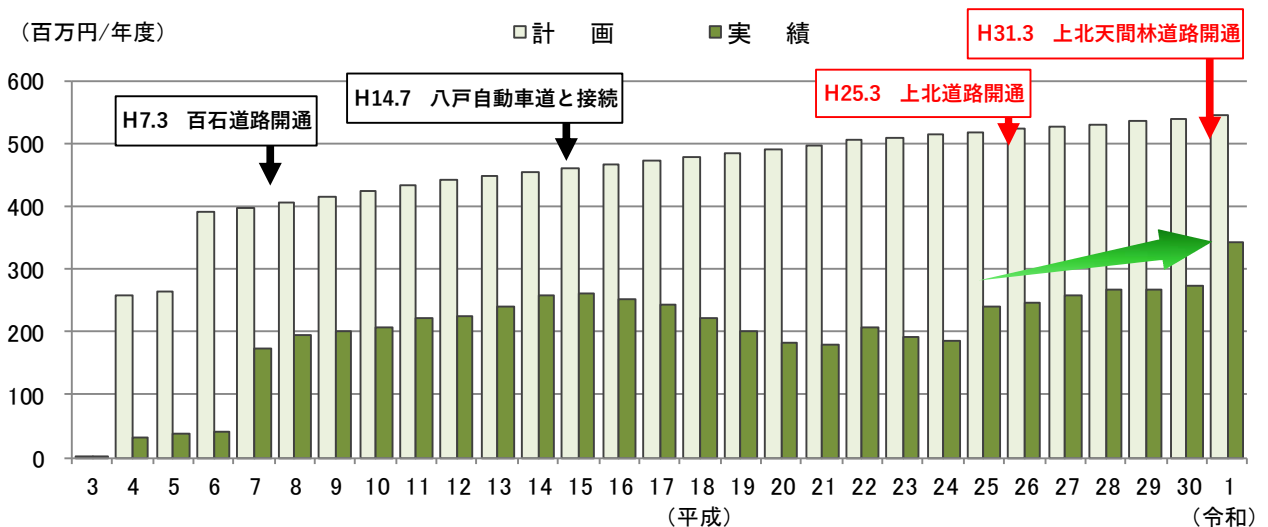


図10 料金収入の計画値と実績値の推移

(2)第二みちのく有料道路の収支状況

第二みちのく有料道路の収入は近年増加傾向で推移し、支出はほぼ横ばいで推移しており、収支差は増加傾向である。

なお、令和元年度は法面及び舗装の補修経費増等により、一時的に支出が増加したものである。

収入	■ 料金収入	■ 前年度繰越金	■ その他	■ 損ぼ取崩
支出	■ 維持費(修繕・除雪等)	■ 管理費(料金徴収等)	■ 一般管理費等(人件費等)	■ 損ぼ金
収支差	●			

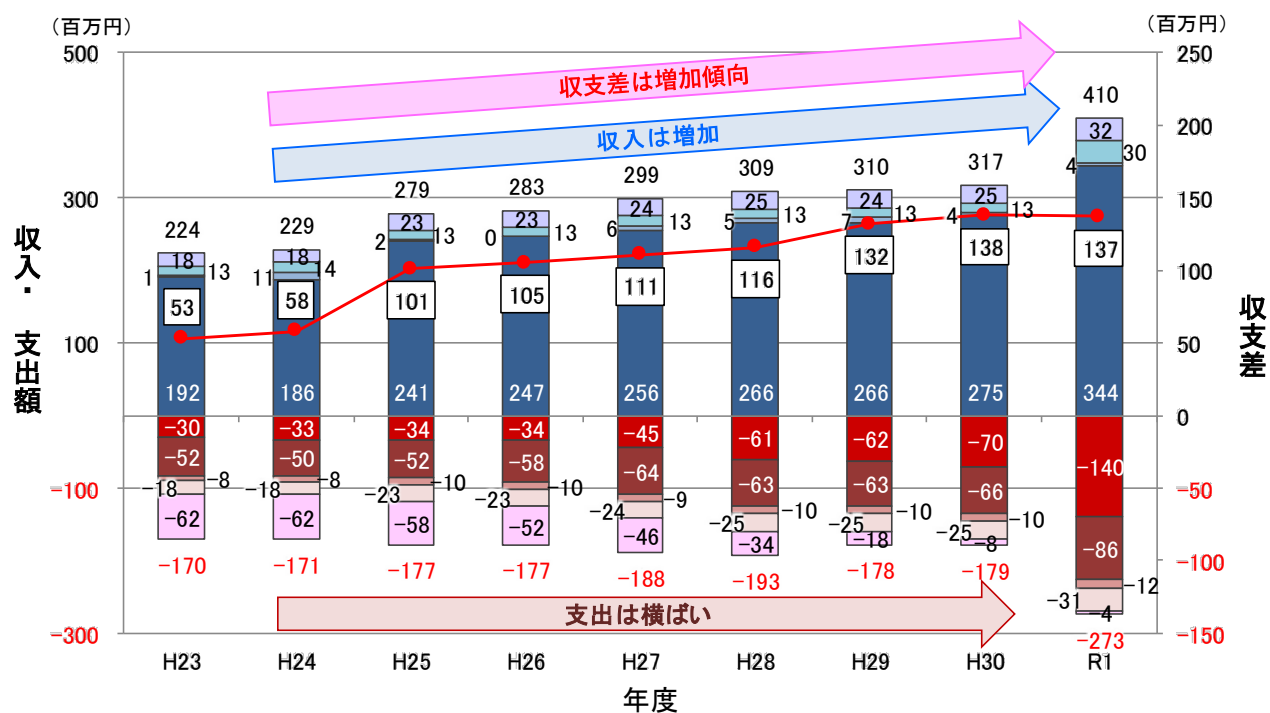


図11 第二みちのく有料道路の収入と支出の推移

(3)第二みちのく有料道路の債務状況

第二みちのく有料道路の長期借入金は着実に減少しているが、令和元年度時点での残債務は、市中銀行等からの借入金が約21.5億円、青森県からの借入金が約1.9億、青森県からの出資金が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）が約5.5億円である。

料金徴収期間満了となる令和4年3月における残債務は、市中銀行等からの借入金が約18.4億円、青森県からの借入金が約1.9億円、青森県からの出資金が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）が約6.1億円となる見込みであり、料金徴収期間内での償還は困難な状況である。

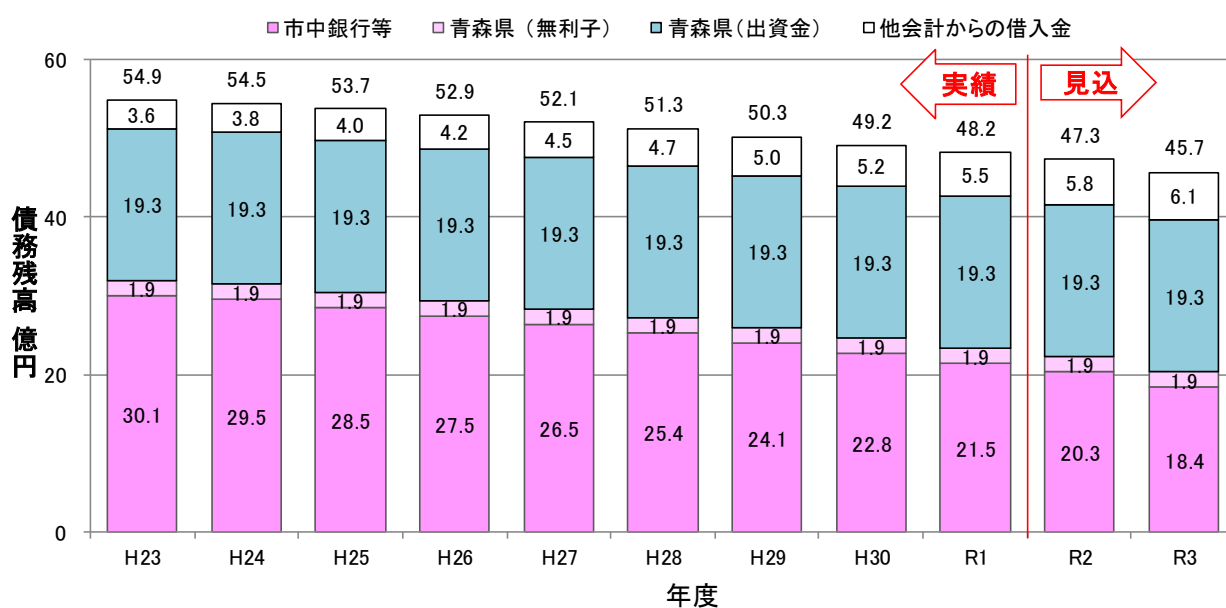


図12 債務残高の実績と今後の見込み

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
①	公社がすべての残債務を返済	<ul style="list-style-type: none">・ 道路公社の内部留保・資産等を活用・ 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・ 損失補てん引当金の活用
②	設立団体(県)からの支援	<ul style="list-style-type: none">・ 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
③	出資金の放棄	<ul style="list-style-type: none">・ 出資団体へ分配する「残余財産がない」として出資金の返還を求めない (地方道路公社法第36条)

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
①	料金徴収期間を延長	<ul style="list-style-type: none">・ 料金徴収期間を延長し、利用者負担で債務に対応(債務償還)
②	プール制への移行	<ul style="list-style-type: none">・ 複数の有料道路の収支を一つの償還対象とする制度・ 料金徴収期間は改めて設定

2.2 対応案の評価

(1) 対応案の可能性の検討

各対応案の制度上の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		評価結果	
①	公社がすべての残債務を返済	<ul style="list-style-type: none"> ・ 有料道路事業以外に係る道路公社自身の内部留保や資産は、ほとんど存在せず、公社が返済に充当できるものはない ・ 事業が終了する路線のために独自の借入を実施することは不可能 ・ 事業終了時に残債務がある場合、「損失補てん引当金」を取り崩しし、債務の償還に充当できるが、それでもなお多額の債務が残る見込み ・ 以上から、公社独自の返済は困難 	不可能
②	設立団体（県）からの支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状では、料金徴収期間満了時に債務が残る見込み ・ そのため、設立団体として県が負担する必要があるが、県民の負担となることから、県民、県議会の理解を得る必要がある ・ 県が負担することに伴い、県の「事業」や「政策」への影響が生ずると考えられる 	可能
③	出資金の放棄	<ul style="list-style-type: none"> ・ 返還を求めない場合、県民、県議会の理解を得る必要がある 	可能

方策Ⅱ：有料道路事業の料金徴収期間を延長する。			
対応案		評価結果	
①	料金徴収期間を延長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 有料道路利用者へ引き続き負担を求めることから、利用者の理解を得るための方策が求められる ・ 延長するためには、県議会の同意と、許可権者たる国の許可が必要となる 	可能
②	プール制への移行	<ul style="list-style-type: none"> ・ プール制が認められる要件として、「当該2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」、「当該2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 ・ 第二みちのく有料道路については、現状、上記2つの要件を満たしている路線はない 	不可能

(2)料金徴収期間満了時に取り得る対応案

各対応案の可能性の評価結果をもとに、第二みちのく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、「②：県からの支援」及び「③：出資金の放棄」が実施可能な対応案として考えられる。

但し、県負担が新たに発生することから、県民、県議会の理解を得る必要があり、また、県の事業や政策への影響等も見込まれる。

また、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。

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

但し、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、また、県議会の同意と有料道路事業の許可権者たる国の許可が必要となる。

(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、将来交通量推計結果を基にシミュレーションを行った。
 なお、収入や支出等は以下の条件で設定した。

- ① 料金収入 : 将来の料金収入は、現在の料金体系と同じ設定とし、平成22年道路交通センサスに基づく将来OD表を用いた交通量推計結果を基に算出した。
- ② 維持管理費、経費 : 将来の維持費は青森県道路公社が推計した必要経費とし、業務管理費、一般管理費は令和2年度予算額を基に算出した。
- ③ 借入金利 : 既借入分は実績の利率、令和2年度以降については、2.0%と設定した。

・収入に係る補足

第二みちのく有料道路の将来交通量推計については、国土交通省で事業中である天間林道路が令和4年に供用開始予定であることを踏まえ、令和5年度以降はその開通による増加を見込んでいる。

・支出に係る補足

料金徴収期間を延長する場合の維持管理費、経費は、利用者の理解を得るためのサービス向上策に係る投資経費として、令和4年度から令和6年度までに合計約1.8億円を見込んでいる。

1)方策Ⅰ(無料開放)の返済シミュレーション

最終年度の債務残高は、市中銀行等からの借入金が約18.4億円、青森県からの借入金が約1.9億円、青森県からの出資金が18.4億円、他会計からの借入金(損失補てん引当金からの流用分)が約6.1億円、合計約39.6億円となる見込みであり、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である。

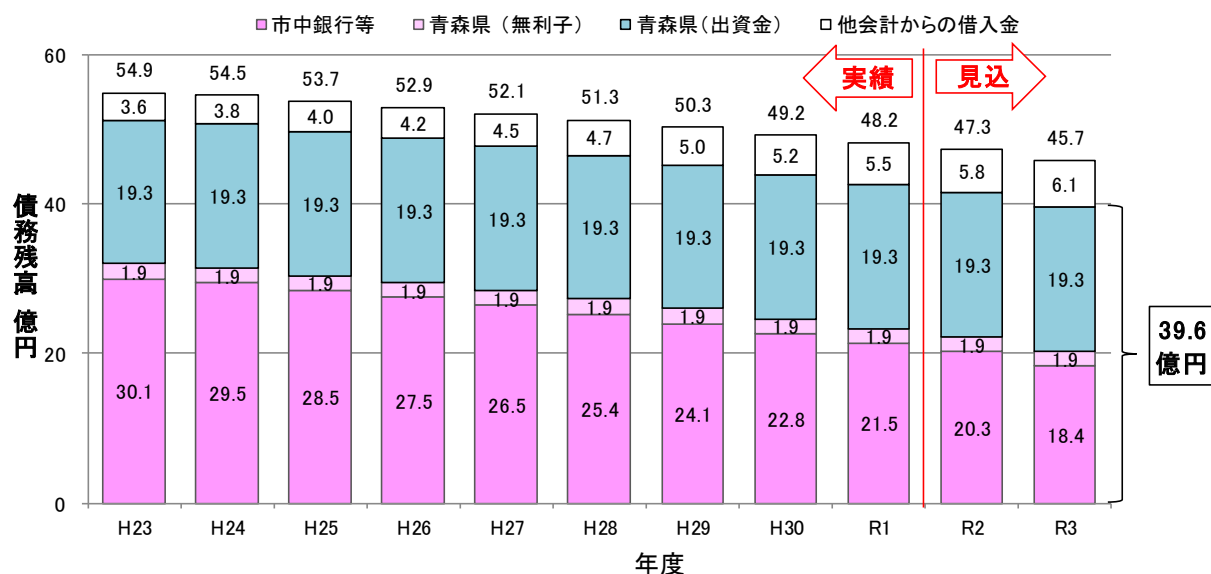


図13 方策Ⅰの返済シミュレーション

2)方策Ⅱ (料金徴収期間延長)の返済シミュレーション

市中銀行等及び青森県からの借入金の完済見込期間は10年であることから、料金収入期間の10年の延長を想定した。

10年延長した場合の最終年度の債務残高は、青森県からの出資金が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)が約10億円、合計約29.3億円となる見込みであり、出資金及び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。

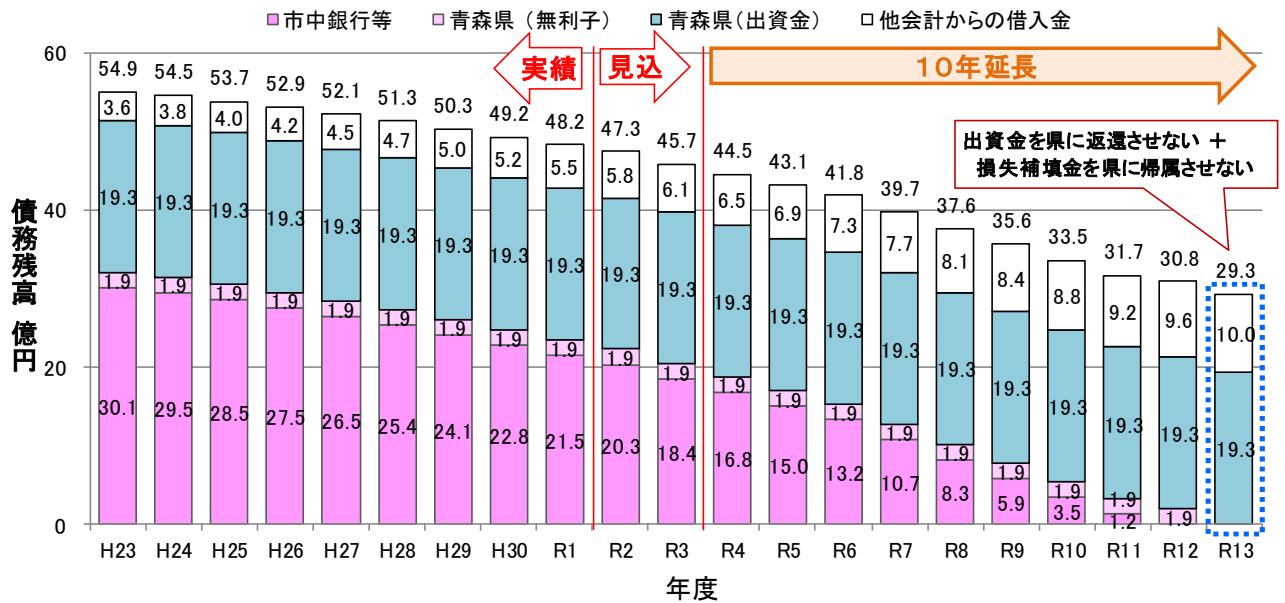


図14 方策Ⅱの返済シミュレーション

3. 第二みちのく有料道路のあり方についての提言

3.1 議論の経緯

第二みちのく有料道路のあり方について検討・議論を重ねた結果、対応案については全ての委員から方策Ⅱの「**有料道路事業の料金徴収期間を延長する**」が望ましいとの意見があり、理由やその他要望等として以下のとおり挙げられた。

- ・ 県が債務を負担することで多大な雇用や経済の損失となり、無料開放による便益よりマイナスが非常に大きいと思われる。
- ・ 徴収期間を延長する場合は、サービス向上策にあるワイヤーロープ設置のような安全対策が大きな事故を減らすことに繋がるため、ぜひ取り組んでいただきたい。
- ・ これまでたくさん討議をさせていただいたので、10年後どのようになっているかを見届けたい。
- ・ 利用者は今後も料金を払い続けていくことにそれほど抵抗が無いと思うが、徴収期間を延長する告知がなされた時に、改めて支払いが続くことに気付く人が多いと思うので、サービスがどのように向上されるかについてしっかりと広報していく必要があると考える。
- ・ 利用者は、八戸自動車道と上北自動車道に挟まれた第二みちのく有料道路を、前後区間と一体の道路として見ていると思う。その中で高速で走行してきて、料金所で一旦止まらなければいけないという非常に不合理なことが起きている。それを解消するためにETC化を進めることや前後区間と同じ安全基準で道路を維持することがまずは必要だと思う。そのために、徴収期間を延長して前後区間と同じサービス水準を維持していく、高めていくことが必要と思う。
- ・ 将来的には、第二みちのく有料道路をNEXCOに移管して本当の管理の一体化を視野に入れた取組を進めていくのが妥当ではないかと考える。
- ・ 上北自動車道の整備により利用者増が見込まれる。
- ・ 県の債務負担により、利用しない県民にも新たな負担がかかる。
- ・ 徴収期間の延長にあたっては、3つのサービス向上策を期間延長と同時に並行して進めてもらいたい。
- ・ 債務が残っているのであれば、無料開放するのではなく、料金徴収を続けていくべきというのが大方の意見ではないかと思う。
- ・ 普段利用している周りの人にも聞いてみたが、無料になることは無いだろうという認識であり、利用者も十分支払う意思があると捉えることが出来ると思う。
- ・ 10年で償還するのであればそれに沿った計画をしっかりと立てた上で、それに見合う料金レベルを決め、あとは、今後世の中の動きで償還が進まないという場合もあるかと思うが、しっかりと償還状況を監視していくことが求められると思う。
- ・ 冬期の安全性が問題となることがあると思うので、冬期の安全性の向上を図っていただきたいと意見を付け加えるのがよいと考える。
- ・ 期間延長についてだが、償還が終わったら将来的には無料であるべきという考えがある一方、水準の高い道路はそれなりにコストがかかって時間短縮出来るという受益者負担の考えも利用者には周知されている部分があると思う。

3.2 提言内容

■ 第二みちのく有料道路のあり方について

第二みちのく有料道路のあり方については、

- ・ 近年は、上北自動車道等の開通によるネットワークの形成により、交通量が増加傾向であり債務返済しており、今後天間林道路の開通による利用増も見込まれる。
- ・ 料金徴収期間の10年延長により、市中銀行等及び青森県からの借入金の完済が見込まれる。
- ・ 無料開放により、県が債務を負担した場合、県民に新たな負担がかかるとともに、県事業や経済等への影響が懸念される。
- ・ 受益者である第二みちのく有料道路の利用者に負担をして頂き、債務を返済していくことが妥当である。

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、第二みちのく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」

なお、債務の返済にあたっては、交通量の変動を監視しながら、近年のコスト削減の取組による経営の効率化を今後も進め、計画する期間内での確実な債務の返済に努めるべきである。

■ サービス向上策について

料金徴収期間を10年間延長することは、「第二みちのく有料道路の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、下記のサービス向上策に取り組むべきである。

- ・ **料金支払の円滑化（料金所における渋滞の解消）：ETC整備**
- ・ **サービス速度の向上：最高速度の見直し**
- ・ **はみ出しによる重大事故の発生防止：ワイヤーロープの設置**

なお、施策の導入・実施にあたっては、可能な限り速やかに行うとともに、広く周知を図るなど、利用者にとって早期の利便性向上や理解・浸透につながる取組を期待する。

また、サービス向上策の実施においては、債務返済に支障の無いよう検討するとともに、高規格幹線道路等の一部を構成する第二みちのく有料道路の重要性に鑑み、県においても支援する方策を検討することが必要である。

■ 将来の管理のあり方について

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、接続する上北自動車道や百石道路と一体となって、高いサービス・管理水準を確保する必要がある。料金徴収期間を延長する場合は引き続き青森県道路公社の管理により、サービス・管理水準の確保に努めるとともに、将来にわたって利用者が安心して第二みちのく有料道路を利用できるように、望ましい管理のあり方を検討するべきである。

第二みちのく有料道路のあり方検討委員会委員名簿

区 分	氏 名	所 属 ・ 役 職 等
委 員 長	武 山 泰	八戸工業大学工学部システム情報工学科 教授
副 委 員 長	南 将 人	八戸工業高等専門学校産業システム工学科 環境都市・建築デザインコース 教授
委 員	小 林 功	ヤマト運輸(株)青森主管支店 主管支店長
委 員	田 中 正 子	(株)エール・キャリアスタッフ 代表取締役 (株)青森入浴ケアサービス 代表取締役
委 員	町 田 直 子	特定非営利活動法人ACTY 理事長 (株)ACプロモート 代表取締役
委 員	松 田 英 嗣	あおもり創生パートナーズ(株) 地域デザイン部長
オブザーバー	折 笠 徹 (～R3. 3. 31) 高 松 昭 浩 (R3. 4. 1～)	国土交通省 東北地方整備局 道路部 道路調査官
オブザーバー	吉 原 豊	東日本高速道路(株)東北支社 総合企画部 総合企画課 課長

【敬称略・順不同】

これまでの検討経緯

第1回 第二みちのく有料道路のあり方検討委員会 令和2年8月3日

- 第二みちのく有料道路の概要
- 第二みちのく有料道路の交通状況と課題
- 第二みちのく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 第二みちのく有料道路のあり方検討委員会 令和2年12月18日

- 前回（第1回）質問への回答
- 取り得る対応案の検討
- 無料開放時における影響（方策Ⅰ）
- 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Ⅱ）

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

- 第二みちのく有料道路の対応案の検討

第4回 第二みちのく有料道路のあり方検討委員会 令和3年4月27日

- 第二みちのく有料道路のあり方についての提言