

## 1 - 5 青森県道路公社

### (1) 法人の概要

(平成 17 年 6 月 1 日現在)

理 事 長	徳 海 晋 一	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	10,098,000 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	10,098,000 千円	100.0%	
組 織 構 成	区 分	人 数	うち常勤	備 考
	理 事	3 名	2 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	1 名	監事は青森県土地開発公社及び青森県住宅供給公社併任
	職員数	22 名	13 名	県派遣 4 名(うち 3 名は青森県土地開発公社及び青森県住宅供給公社併任)
業 務 内 容	「みちのく有料道路」、「青森中央大橋有料道路」、「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 16 年度)	当期収益	2,284,284 千円	(その他参考) 県無利子借入金 7,370,188 千円 県債務保証・損失補償 17,890,250 千円	
	(うち業務収入)	2,279,367 千円)		
	当期費用	2,030,179 千円		
	(うち 償還準備金繰入額)	405,446 千円		
	当期利益	254,105 千円		
	償還準備金繰入額は、全道路の総収益が総費用を超える額を計上することとされている。			

### (2) 沿革

本県においては、東北縦貫自動車道弘前線の建設が昭和 49 年度から着工され、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、道路を短期間に整備する必要があったが、巨額の資金を要した。そのため、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、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、現在そ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(以下「3 公社」という。)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。

なお、4 つの有料道路のうち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、計画通り無料開放されることが決定している。建設費に係る残債務約 74 億円に

については、出資の額に応じた分配をする現金等の残余財産がないため、返還することができない約19億円の県の出資金を除く約55億円の債務処理を行うため、県から補助金を交付することとし、その財源には県が当法人に貸し付けた無利子貸付金のうちから補助金と同額分の返済を求めるところから、新たな県の財政負担は生じないとしている。

### (3) 課題と点検評価

#### ア 役割

当法人は、4つの有料道路の建設、管理運営を通じ、地域間物流の効率化や県民の交通利便性の向上に寄与してきた。しかしながら、利用交通量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は、料金徴収期間内の返済が困難な状況となっており、当初見通しの甘さや経営改善の取組の必要性等について指摘されてきた。

昨年度の青森県公社等経営評価委員会からも「当面の問題である青森中央大橋有料道路の債務の処理方法及び他の有料道路の処理の方向性と実効的なタイムスケジュールを示す」よう求められていた。

こうした中で、今回、平成18年3月31日に料金徴収期間が終了する青森中央大橋有料道路について、料金徴収期間の延長と無料開放が検討され、期間延長した場合の債務削減効果と無料開放した場合の経済効果を勘案し、無料開放が選択されることとなった。どちらの場合であっても県の財政支援が必要であることを踏まえ、無料開放による効果が速やかに発現されることが、県民利益に繋がることとした判断結果については妥当と考えるが、新たな追加負担は生じないとは言え、債務処理のために多額の県費が使われたことになったことは誠に遺憾であり、当法人はこのことを重く受け止め、残された有料道路の債務解消に向けあらゆる努力をしていかなければ、県民の納得を得られるものではないことを肝に銘じるべきである。

また、当法人は更なる債務削減の取組として平成17年度から平成21年度を計画期間とする「中期経営プラン」(以下「プラン」という。)を策定した。当委員会は、プランの内容と各有料道路の料金徴収期間終了時点における残債務の試算等について確認したところであり、その結果については次の項以降で述べることとする。

#### イ 経営状況

##### みちのく有料道路

平成16年度は、「青森県有料道路料金割引社会実験」(青森県有料道路社会実験協議会、事務局国土交通省青森河川国道事務所)を実施し、通行料金を値下げしたことから、利用交通量は増加(対前年比103.3%)したものの、料金収入は減少(対前年比96.8%)している。なお、当該社会実験に伴う減収分は国により補填されるため、収入の減少は生じていない。当該有料道路における当期利益は141,535千円(償還準備金繰入額269,982千円)となっている。

平成16年度末までにおける計画との対比をみると、

利用台数		料金収入	
計画	46,875,061台	計画	36,483,501千円
実績	40,366,693台	実績	30,786,946千円
対計画比	86.1%	対計画比	84.4%

当該有料道路は、建設費210億円、料金徴収期間は昭和55年11月13日から平成22年11月12日(30年間)である。

当法人は中期経営プランにおいて、収入の確保に努めるとともに修繕の年次計画の見直し及び工事費の精査等による維持工事費の削減等による経費の節減に努めることとしており、当該

有料道路の平成16年度末債務残高 12,602,979 千円（県出資金を除く）をプラン終了の平成21年度末には 8,657,650 千円（削減額 3,945,329 千円）とすることとしている。

なお、プランで見込んだ料金収入及び維持経費をベースに料金徴収期間終了時の残債務は約 81 億円（県出資金を除く。）と試算されている。

#### 青森中央大橋有料道路

平成16年度は、利用交通量は増加（対前年比 100.9%）しており、また、料金収入も増加（対前年比 101.2%）している。また、当該有料道路における当期利益は 65,653 千円となっている。

平成16年度末までにおける計画との対比をみると、

利用台数		料金収入	
計画	135,791,680 台	計画	14,374,462 千円
実績	52,302,661 台	実績	4,992,963 千円
対計画比	38.5 %	対計画比	34.7 %

当該有料道路は、建設費 74.5 億円、料金徴収期間は昭和 61 年 4 月 1 日から平成 18 年 3 月 31 日（20 年間）である。

当該有料道路が計画どおり無料開放となること及び残債務の処理方法については既に述べたところである。

#### 青森空港有料道路

平成16年度は、利用交通量は減少（対前年比 88.6%）しており、料金収入も減少（対前年比 88.2%）している。また、当該有料道路における当期利益は 35,450 千円（償還準備金繰入額 135,463 千円）となっている。

平成16年度末までにおける計画との対比をみると、

利用台数		料金収入	
計画	37,821,849 台	計画	8,004,171 千円
実績	28,983,835 台	実績	5,534,162 千円
対計画比	76.6 %	対計画比	69.1 %

当該有料道路は、建設費 61 億円、料金徴収期間は昭和 62 年 7 月 19 日から平成 29 年 7 月 18 日（30 年間）である。

当法人は中期経営プランにおいて、収入の確保及び経費の節減に努め、当該有料道路の平成16年度末債務残高 3,425,794 千円（県出資金を除く）をプラン終了の平成21年度末には 2,319,185 千円（削減額 1,106,609 千円）とすることとしている。

なお、プランで見込んだ料金収入及び維持経費をベースに料金徴収期間終了時の残債務は約 8 億円（県出資金を除く。）と試算されている。

#### 第二みちのく有料道路

平成16年度は、利用交通量は減少（対前年比 96.5%）しており、料金収入も減少（対前年比 97.2%）している。また、当該有料道路における当期利益は 11,189 千円となっている。

平成16年度末までにおける計画との対比をみると、

利用台数		料金収入	
計画	26,574,078 台	計画	5,264,358 千円
実績	12,152,814 台	実績	2,349,917 千円

対計画比 45.7 % 対計画比 44.6 %

当該有料道路は、建設費56億円、料金徴収期間は平成4年3月30日から平成34年3月29日(30年間)である。

当法人は中期経営プランにおいて、収入の確保及び経費の節減に努め、当該有料道路の平成16年度末債務残高3,597,761千円(県出資金を除く)をプラン終了の平成21年度末には3,324,529千円(削減額273,232千円)とすることとしている。

なお、プランで見込んだ料金収入及び維持経費をベースに料金徴収期間終了時の残債務は約28億円(県出資金を除く。)と試算されている。

各有料道路の状況は以上であるが、当法人全体としては平成16年度当期利益254,105千円(償還準備金繰入額405,446千円)を計上し、9期連続の黒字となっており、設立以来の繰越欠損金も解消されたところである。また、長期債務についても平成7年度から平成16年度までの10年間で約67億円を削減している。

このように単年度における有料道路の維持運営面だけを考えれば、当法人の経営状況は安定しており、財務内容も改善されてきているところであるが、建設時における巨額の借入金の料金徴収期間内の解消を図るためには、十分な収益を確保できていない。

プランにおいては、収入確保策として、回数券の販売促進及び積極的な広報活動により有料道路利用者の新規拡大を図るとともに、平成16年度から実施している駐車場事業を拡大し有料道路の料金収入以外についても取組を強化することとしている。また、経費等の節減については、有料道路の安全性確保のもと経営改善策に取り組み、今後5年間で平成16年度決算額から約33%の業務費用を削減することとしている。

当法人は、このプランの実施により5年間で約54億円(青森中央大橋有料道路に係る債務を除く。)の長期債務の圧縮に努めることとしており、債務の減少は改善の方向性が示されたが、試算された各有料道路の料金徴収期間終了時における残債務をみてもわかるとおり、更なる取組や処理方策の検討が必要となってくるのは必至である。

## ウ 業務執行状況

当法人は、プランにおいて経営改善策の具体例として次のような項目を掲げている。

- ・ 契約発注における入札の競争性確保及び発注方法の見直し
- ・ 維持工事の年次計画の見直し
- ・ 企業広告を活用した印刷経費の軽減
- ・ 組織の見直しによる効率的な人員の配置
- ・ 各種経費の内容及び必要性の精査
- ・ 延長の短い路線の県管理道路との一体管理
- ・ 管理職手当の削減及び県内旅費日当の廃止

先に述べたように、当法人はこれらの取組、特にみちのく有料道路の維持管理費の見直しにより大きく経費を削減しているところである。当委員会としては、これらの取組については評価するが、債務が返済できないことは早期に予見されていたことなので、このような取組はもっと早い段階で実施されるべきであったと考える。

当法人の人員体制をみると、県派遣職員が4名(うち3名は青森県土地開発公社及び青森県住宅供給公社併任)、プロパー職員9名(庶務課3名(青森県土地開発公社及び青森県住宅供給公社併任)、経理課3名、道路工務課3名)となっている。平成18年度以降、青森中央大橋有料道路に係る業務がなくなることを踏まえた人員体制の見直しについては、現在必要最小限の人員

で業務を行っていること、残された管理路線の安全性を確保しなければならない等の理由により、当面、現行体制を維持し、管理部門を統合している青森県住宅供給公社の解散業務が本格化する平成19年度以降の組織体制を今後検討する中で、当法人の組織の見直しについても検討したいとの説明があった。

当法人はプランの着実な実施により収支改善を図っていくこととしているが、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債務を返済していくためには、プランだけの取組だけではなく、今後更なる努力をしなければならない。例えば、当法人は給与の見直しについて、収支改善効果も少なく、職員のモチベーションの問題もあることから、現状ではまだ見直しの時期ではなく、今後給与のあり方を検討していくとしている。確かに、給与の見直しは時期を考えるべきであり、例えば給料が下がっても、職員のモチベーション、責任感を持って職務に専念するということが保たれるような対策が同時並行的に行われていかなければならない。今回、青森中央大橋有料道路の残債務の処理に県費が投入されることになり、県民から当法人の今後の取組に注目が集まり、あらゆる努力が求められる中、例え効果が少なくとも料金徴収期間終了までの長期的取組として早期の対応が求められていることから、給与の見直しについても考えるべき時期にきている。

#### (4) 当法人に対する提言

当法人は、道路の安全性の確保と利用者の利便性の向上に留意して、各有料道路の債務の削減に向けプランを着実に実施することが求められるところであるが、最終的な残債務の処理方策として県民の負担を増加させることのないよう、当委員会は次のとおり提言する。

##### ア 債務削減に向けた更なる取組の必要性

各有料道路の料金徴収期間を見据え債務を確実に減少させていくためには、プランを着実に実施することはもちろん、給与の見直しを含め、更にあらゆる努力をしていくこと。

##### イ 効率的な業務執行のための組織体制の見直しの必要性

3公社が統合組織としている管理部門については、青森県住宅供給公社の解散業務が平成19年度から本格化することから、見直しが行われ、これに併せて当法人の組織体制等も見直しも行うこととしているが、当法人の組織体制の見直しを行うに当たっては、管理路線の減少及び業務量の変動等を踏まえたうえ、効率的な業務執行が可能となるような組織体制とすること。

最後に各有料道路の残債務の処理方策の検討に当たっては、今回の青森中央大橋有料道路における検討内容、県民の声を真摯に受け止め、それらを踏まえた検討が早期になされることを望む。なお、その検討は前例を単に踏襲するのではなく、各有料道路の特徴を踏まえて検討されることを望むものである。

