

第2回 第二みちのく有料道路のあり方検討委員会 議事要旨

日時：令和2年12月18日（金）13:30～14:40

場所：ウェディングプラザアラスカ 4階ダイヤモンドAB

1. 委員会出席者

委員長	八戸工業大学 工学部 システム情報工学科	教授	武山 泰
委員	(株)エール・キャリアスタッフ (株)青森入浴ケアサービス	代表取締役 代表取締役	田中 正子
委員	特定非営利活動法人ACTY (株)ACプロモート	理事長 代表取締役	町田 直子
委員	あおもり創生パートナーズ(株)	地域デザイン部長	松田 英嗣
委員	八戸工業高等専門学校 産業システム工学科	教授	南 将人
オブザーバー	国土交通省 東北地方整備局 道路部	道路調査官	折笠 徹
オブザーバー	東日本高速道路(株)東北支社 総合企画部 総合企画課	課長	吉原 豊



2. 議事内容

- (1) 前回（第1回）質問への回答
- (2) 第二みちのく有料道路のあり方について（事務局より資料1により説明）
- (3) その他

3. 審議内容

【意見・質問及び回答等】（質問・意見：各委員 回答・説明：事務局）

（質問） 料金徴収期間を10年延長というのは仮で設定したのか。それとも、10年で完済できるという見込みで設定したのか。

また、令和6年度までは市中銀行等の債務を毎年約1.6億円から約1.8億円返済する計算となっているが、令和7年度以降は毎年約2.4億円返済する計算となっている。収支の基となる交通量はどう予測しているか。

（回答） 交通量については、上北道路や上北天間林道路の開通時にいずれも前年比20%以上の伸び率を示しており、国で事業中の天間林道路が令和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だ収入予測となっている。

また、料金徴収期間を延長する場合には、利用者の理解を得る必要があり、収支がきちんと確保できるような利用促進を図るため、サービス向上策が必要と考えていますが、令和4年度から令和6年度までに合計約1.7億円から約1.8億円をサービス向上策に係る投資経費として見込んでいる。さらに、維持管理費についてもこれまでの実績を踏まえて、令和13年度までに必要と思われる経費も見込んでいる。

これらの経費を見込んだ上で、上北道の供用による交通量の変化を加味して収入予測した結果、市中銀行等の債務は10年で返済できると見込んでいる。

(質問) 無料開放した場合、市中銀行等の債務は県が負担するという認識でよいか。また、その場合、単年度で一括に負担することになるのか。

(回答) 道路公社が市中銀行から借り入れした際に、債務保証として県が市中銀行と損失補償契約を結んでいることから、道路公社が返済できないとなった場合、県が債務を負担することになる。また、返済できないとなってから3ヶ月後に損失が確定し、補償をすることになっているので、一括負担ということになる。

(質問) 無料開放した場合の経済への影響について、必ずしもB/Cの計算が必要ということでは無いと思うが、交通転換による便益としての約93億円や、県が債務負担した場合に建設投資が困難となることによる経済損失としての約104億円は、B/Cの便益やコストという点ではどう考えればよいか。

(回答) 一般的にB/Cは建設費用に対して、40年程度の期間で見込まれる走行時間の短縮等の便益を積み上げて計算し、事業の採算性等を検討するのに用いるものであるが、今回の経済影響については一般的なB/Cとは状況が異なり、損失した額に対してどの程度の効果があるかという評価は馴染まないものと考え、それぞれの項目でどのような効果や課題があるかという評価をしている。

(質問) 10年で市中銀行等の債務が返済できる見込みとのことだが、その後は無料開放することになるのか。

(回答) 料金徴収期限の終了が近づいているが、債務が残る見込みであるため、まずは債務にどう対応するかということで、本委員会を設立し、取り得る方策を検討いただいている。それ以降のことについては、今回の対応案にもよることから現時点で示すことは困難である。

(質問) 無料開放による効果と損失で大きく金額は変わらないという印象だが、雇用が1,000人近く失われるというのは影響が大きいと感じた。

さらに、無料開放した場合は県が国、NEXCOと同等のサービス・管理水準を維持しなければならないというところで、無料開放時の維持費が数値化されていないが、現在どのくらいかかっているのか。また、無料開放した場合どれくらいになるか、試算があれば教えて欲しい。

(回答) 無料開放による影響については定量的に見せる方法として、これらの効果と損失を示しているが、便益としての約93億円はこの区域を走行している道路利用者が個々に受ける便益を10年間積み上げたものであるのに対して、債務負担による損失としての約104億円は単年度に県全体への波及する形と考えている。

維持費については、現在第二みちのく有料道路で年間約1億円かかっており、1kmあたりだと約1千万円である。概算であるが、県の一般道路の維持費は1kmあたり約5百万円であるため、無料開放した場合、県は通常の倍近く投資していかなければならないと考えている。

(意見) 維持費の差額を踏まえると、無料開放した場合、多少管理水準を下げざるを得ないかもしれない。

また、無料開放時の便益効果についても、周辺道路が空くことによる便益も含まれていて、既に第二みちのく有料道路を利用している人は、交通量が増えると有料の時より時間がかかることになるので、むしろマイナスになるものと思われる。それらをトータルとして時間価値の差額で求めたものが先ほどの額という形になってくるとと思われる。

(質問) サービス向上策であるE T C設置費用が数億円、ワイヤーロープの設置にもそれなりにお金がかかると思うが、最高速度の見直しについては、法的な解釈変更のみで特に施設の更新は不要なのか、それとも投資が必要なのか。

(回答) 第二みちのく有料道路の最高速度については、これまで前後区間と比べ、構造的な問題等もあることから見直しの協議が進められなかったが、全国的にスピードアップがされてきている情勢を踏まえて、警察と事前協議したところ、現在の管理水準のもとでの引き上げは可能との見解を頂いている。

なお、無料開放した場合は管理水準の確保が課題となるため、最高速度の引き上げについては、改めて慎重な判断が必要となると考えている。

(質問) 無料開放した場合、第二みちのく有料道路は自動車専用道路ではなくなるのか。

(回答) 自動車専用道路については路線として指定されているので、有料か無料かで指定を見直せるかどうかは別として、今は考えていない。

(意見) 10年間で償還できる見通しだという話があったが、維持費や交通量の考え方等の前提条件については、後でまた評価できるように資料として残しておいてもらえればと思う。

以上