

埼玉県指定出資法人あり方検討委員会事前ヒアリング
Bグループ 埼玉県道路公社 議事概要

1 開催日時 令和6年10月3日(木) 13時41分～14時01分

2 開催方法 オンライン会議

3 出席者

(1) 委員 伊藤(麻)委員、鎌田委員、藤田委員

(2) 県 ・事務局 行政・デジタル改革課 秋穂主幹、新井主査
・法人所管課 県土整備政策課 加藤主幹

(3) 法人 埼玉県道路公社 富田総務部長

4 ヒアリング内容

(委員)

質問の前に、道路公社の思いを伝えてほしい。アピールタイムでお願いしたい。

(法人)

道路公社が行う地方有料道路事業の強みは2つあると考えている。1つ目は、国の貸付金と県の出資金及び市中銀行から調達した資金を合わせて早期に建設ができる点である。昨年開通した三郷流山橋有料道路の例で言えば、5年で完成し供用することができた。2つ目は、30年間の料金徴収で維持管理を行いつつ、その収入から借入金を返済することで、結果的に県予算のトータルコストを大幅に抑えることができる点である。現在は3つの有料道路を管理しており、昨年11月26日に開通した三郷流山橋有料道路は周知が進んでいない状況ではあるが、今後周知を重ね、料金徴収と維持管理を30年間着実にやっていく予定である。

(委員)

気候変動による大雨や土石流などの自然災害が増加する中、有料道路を開発していくに当たり、その対策や今後の見通しについて考えているか。

(法人)

有料道路には長いトンネルも含まれていることから、予防的に修繕や点検を重ねて、万が一の事故等に備えている。一方で、修繕などの費用が嵩む中、人口減少社会の進行に伴い収入が減少せざるを得ない状況ではあるが、可能な限り収入を増やし、支出を平準化することで経営の安定を図っていきたいと考えている。

(委員)

点検の仕組みやツールについて、過去に他の道路において見落としが原因の事故があったかと思うが、それを防ぐためにどのようにデジタルを活用し、写真を保存・運用しているか教えてほしい。

(法人)

道路管理におけるデジタルツールやDXに関して、我々のような県の団体であっても県が行っている取組を後追いで実施しているのが現状である。点検などにおいてデジタルツールの導入は可能ではあるが、一方で我々の収入に見合った支出しかできないため、県と相談しながら導入できるものを導入していきたいと考えている。

(委員)

同じ道路の管理という意味合いで、コストの部分において県と共有することは可能か。

(法人)

原則は路線ごとに管理者が異なるため、現状ではツールの共有は行っていない。

(委員)

できるかどうかは不明だが、例えば人口減少に伴い収入が減少するとなると、どこかを効率化していかなければならない。分野や地域が異なるからではなく、なるべくコストをまとめていくことも今後検討したほうがいいのではと思う。法人単独では決められないと思うが、最終的には県民の税金を用いることになるため、過去の事例によらず、将来的にはこうなっていくといった発想があってもいいと思う。

(委員)

有料道路事業ごとに回数券やETCなど料金徴収の方法が異なるが、これまでの経緯やなぜこの方法になっているのかなど教えてほしい。

(法人)

料金徴収は大きく2つの形態に分かれている。過去の路線である新見沼有料道路、皆野寄居有料道路は現金や回数券が基本となっており、一部後追いで交通系電子マネーを導入している。一方、昨年度に開通した三郷流山橋有料道路は、コロナ禍において今後はデジタル化やキャッシュレス化の方向にシフトしていくのではないかとこの考えのもと、ネットワーク型ETCや交通系電子マネーを導入した。

(委員)

今後は既存の道路においても、デジタル化やキャッシュレス化の方向にシフトしていくということか。

(法人)

新見沼大橋有料道路はあと2年で料金徴収期間が終了する予定であり、新たなツールや機器の導入には多額の費用がかかることから、既存の道路については現時点では導入を考えていない。

(委員)

業務委託の部分について、3路線でほぼ同じ業務内容であれば基本的には単価は同様で、距離や期間に応じて契約金額が異なるという形になり、路線により極端に高いまたは安いといったことはないということでしょうか。

(法人)

そのとおりである。

(委員)

県受託事業について、有料道路とそうでない道路の一括管理を行うことで道路監視に係る費用の削減ができているとのことであったが、その他の委託内容についてはまとめて管理を行った場合でも量が増えるだけで削減効果はないのか、それとも単価が安くなるような効果があるのか。

(法人所管課)

草刈りや樹木の剪定管理など通常の維持管理業務については、公社は県に準じた方法で設計額を算定しており、入札方式も同様であるため、県が発注をしても公社が発注をしても金額はほぼ変わらないと思われる。ただし、皆野寄居有料道路に関しては、構造物や設備が複雑に絡み合っているため、隣接する道路を一体的に管理したほうが効率的であることから、別々に管理をした場合と費用が変わらないとしても公社に委託をしている。

(委員)

そうなる、県が削減できた部分というのは、削減というよりは県の負担が公社の負担に付け替わったというイメージか。

(法人所管課)

そのとおりである。皆野寄居有料道路については複合的な要因があったため、道路を作る段階から公社への維持管理委託を前提として設備を一体的に整備してきた。削減できたとして示した数字は委員指摘のとおり付け替わったというか、仮に県と公社が別々に2つの設備を作った場合と比較すると、これだけ削減できているということを表したものである。

(委員)

一体的な管理を推進することで様々な削減効果が得られるのではと考えたが、状況や基準が決まっている中で、これ以上の効率化や費用削減は難しいことが分かった。削減効果がある道路監視以外についても一体的な管理が行われているが、費用負担の振替はなくすべての費用が計上され、単純に公社管理分に県管理分を足し算した結果になるということか。

(法人所管課)

そのとおりである。実際にかかった費用を距離割で按分して県と公社で負担しているため、それぞれの負担を別で計算してもほぼ変わらない状況である。

(委員)

道路建設費の償還に関して、現在の交通量が計画交通量に達していれば問題はないが、実際の見通しを教えてほしい。例えば皆野寄居有料道路の料金徴収は令和13年3月までとされているが、現時点での状況や償還可能性はどのようになっているか。また、新しい路線である三郷流山橋有料道路についてはどうか。

(法人)

皆野寄居有料道路について、国の貸付金と民間からの借入金は返済が完了しており、残りが県からの出資金約65億円となっている。令和13年3月が償還期限となっており、それに向けてどれだけ圧縮できるかという状況であり、現時点の予想では、最終的に出資金を若干下回る程度の残債務が残るものと推測している。

三郷流山橋有料道路については、昨年11月に開通してからまだ1年が経過していないため、現段階で最終的な予想を立てるのは難しい。

(委員)

今後徐々に見通しが立ってくると思うが、その際に検証してほしいのは、計画策定時の計画交通量が無理のないものであったかという点である。今後の道路建設に生かすためにも、建設時の計画の見直しをきちんと行ってほしい。

(法人所管課)

計画交通量は周辺の道路もある程度整備された状態を仮定して算定しているため、公社の努力だけではなく、県が周辺道路の整備を進めなければならない部分がある。そのため、県としても接続する道路の整備を進め、有料道路の通行台数が増えるよう努力していきたい。