事例No.	75
公表年度	H28
団体の属性	都道府県
団体名	香川県

事例区分	第三セクター

タグ	・地方道路公社 ・公共施設活用 ・組織改革

事例種類	整理・再生等の抜本的改革を行った事例（解散）

事例内容・タイトル

有料道路の無料化による解散

出典

第三セクター改革等先進事例集

事例名	有料道路の無料化による解散
団体名	香川県
法人名	香川県道路公社

＜地方公共団体のデータ＞※

人口（人）	1,002,173
標準財政規模（百万円）	264,862
財政力指数	0.46060

※ 人口は、住民基本台帳に基づく人口（平成 28 年 1 月 1 日時点）
標準財政規模及び財政力指数は、平成 27 年度決算の数値

＜法人データ＞※

[出資等の状況]

香川県	1,569（100.0%）
役職員数（人）	12

[経営状況]

経常収益	449
経常損益	82
当期純損益	8,211

（単位：百万円）

資産	212
負債	212
純資産	0

※ 出資等の状況は、法人格がなくなった時点（清算結了時）又は出資引揚時点での出資の状況
経営状況は、法人格がなくなった時点（清算結了時）又は出資引揚時点までに終了した直近の会計年度の決算

[法人概要]（設立目的、業務概要等）

香川県道路公社は、有料道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うことにより、幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、住民福祉の向上と産業経済の発展に寄与することを目的に、昭和 37 年に（財）香川県道路公社として設立され、昭和 47 年に地方道路公社法に基づき、香川県道路公社に組織変更した。昭和 38 年 12 月から一般自動車道・曼陀トンネル、昭和 39 年 9 月から一般有料道路「五色台スカイライン」の管理運営を行ってきた。

瀬戸大橋の開通に伴う交通量の急増に対処するとともに、国道 11 号の渋滞緩和を図るため、昭和 48 年に一般有料道路「高松坂出有料道路」の整備を開始し、昭和 56 年 3 月の供用開始とともにその管理運営を行っていた。

このうち、曼陀トンネルが昭和 50 年 3 月に、五色台スカイラインが平成 11 年 3 月に無料開放されたため、平成 11 年 4 月からは、「高松坂出有料道路」の管理運営のみを行っていた。



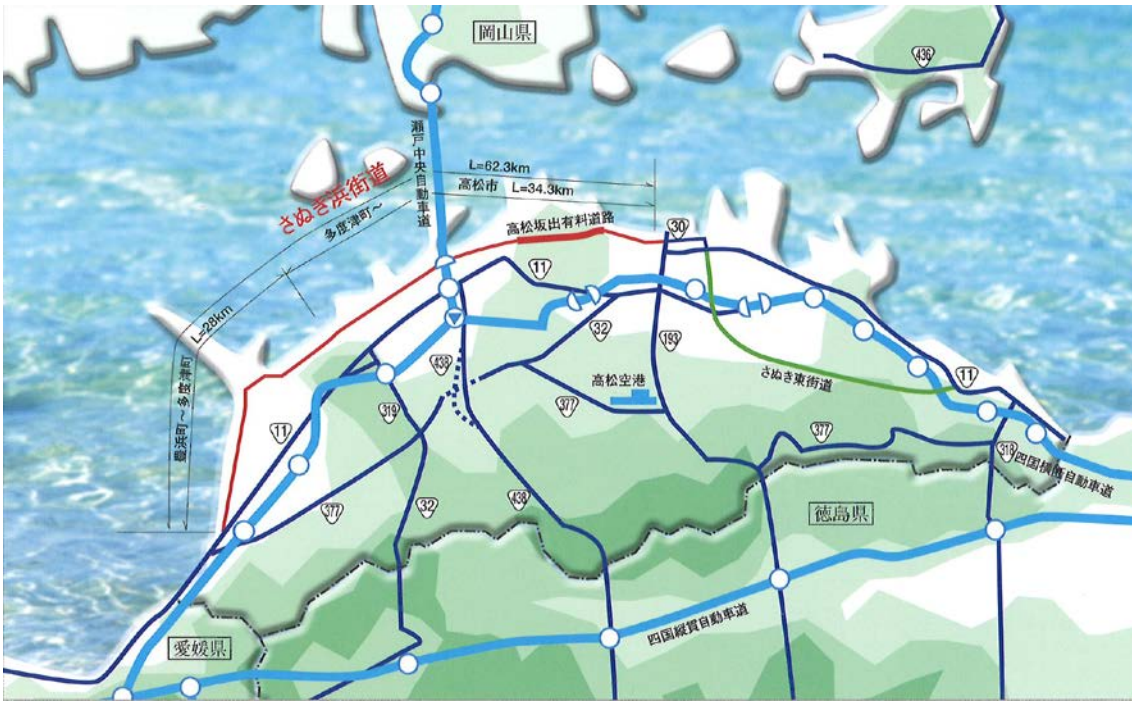
1．本事例の概要（取組の内容、ポイント）

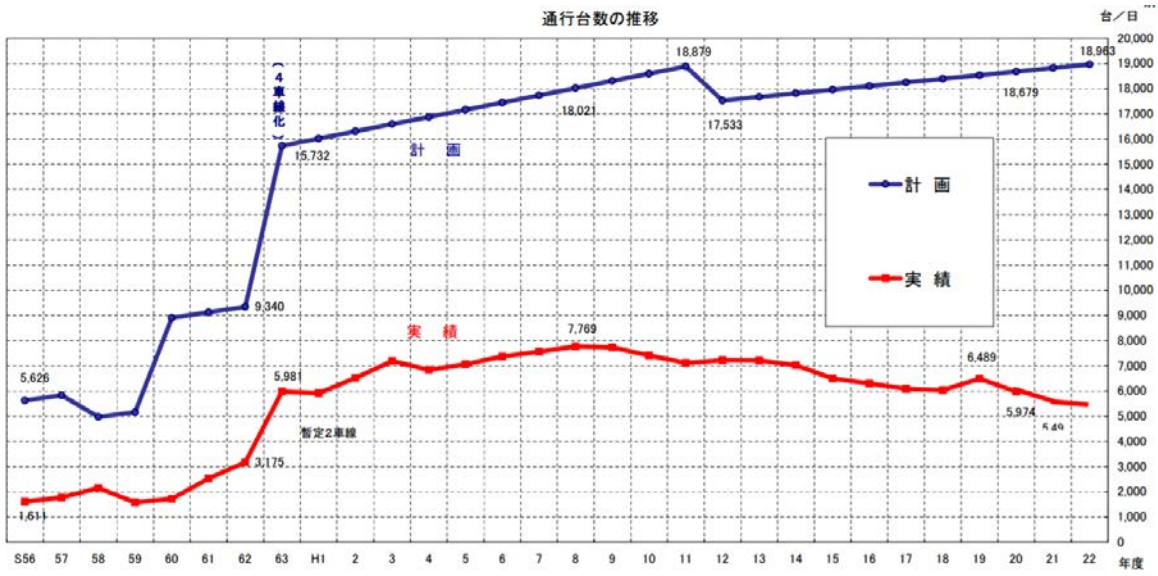
瀬戸大橋開通に伴う交通量の急増に対処するとともに、国道 11 号の渋滞緩和を図るため香川県道路公社が整備した「高松坂出有料道路」について、社会経済情勢の変化等により通行台数の計画と実績に乖離が生じていたことから、無料化による効果を発現することが、県民生活の利便性の向上や地域経済の活性化により一層大きく寄与するとの判断のもと、料金徴収期間の満了に合わせて、無料化を実施するとともに法人を解散した事例。

2．取組みの背景、理由、着手のきっかけ

「高松坂出有料道路」は、県道として整備する方法では、瀬戸大橋開通（昭和 63 年）に間に合わせて短期間で整備することが予算上困難であったため、香川県道路公社が道路整備特別措置法による有料道路として昭和 48 年から 56 年にかけて整備したが、①周辺地域の人口の伸びや開発の低迷、②厳しい社会経済情勢、③関連する瀬戸大橋の予測交通量と実績の間に大きな乖離が見られたことから、国の許可を受けた 30 年間の料金徴収期間である平成 22 年度末を機に無料化の検討を行った。

＜「高松坂出有料道路」の立地＞





3. 取組の具体的内容

(1)取組方針とその決定過程

①料金徴収期間の延長による債務の縮減と無料化による効果の発現

通行料金の無料化の検討に当たっては、次のことを考慮し、料金徴収期間の延長による一定の債務縮減よりも、無料化による効果を発現することが、県民生活の利便性向上や地域経済の活性化に、より一層大きく寄与するものと判断した。

・ 料金徴収期間満了後は、道路整備特別措置法に基づき無料化することが原則であること。
・ 料金徴収期間を延長するためには、国の許可が必要であり、許可要件として期間延長に地元である高松市及び坂出市の理解を得なければならないが、地元自治体が無料化を強く望んでいる中で、期間延長の理解を得ることは極めて難しいこと。
・ 無料化した場合、有料道路の交通量が大幅に増加し、当該有料道路を含む「さぬき浜街道」全体の有効活用が図られること、また、並行する国道や県道の混雑緩和が図られるなど、その効果が広く及ぶものと考えられること。

＜「無料化による便益効果」と「料金徴収期間延長による債務縮減効果」の比較＞

・「高松坂出有料道路」を無料化することにより、周辺道路の走行時間の短縮、走行経費の減少などの便益効果が生じ、その便益効果を金銭換算すると、平成 23 年度から平成 32 年度までの 10 年間で 108.7 億円となる。
・ 一方、料金徴収期間を 10 年間、平成 32 年度まで延長した場合、債務が 27.7 億円縮減する。
・ 無料化による便益効果は、料金徴収期間延長による債務縮減効果の約 4 倍となる。

区　分	無料化による便益効果
走行時間短縮便益	74.6
走行経費減少便益	37.4
交通事故減少便益	△ 3.3
合　計（億円）	108.7

区　分	料金徴収期間延長による債務縮減効果
料金収入増加額	43.5
維持管理費増加額	15.8
差　引（億円）	27.7

②債務処理のための県補助金の交付

(ⅰ)債務の発生原因と債務の額

・ 有料道路の通行台数が計画の約 37%にとどまり、料金収入が計画を大きく下回った結果、料金収入だけでは借入金の償還元金・利息と維持管理費を賄えず、県から低利借入を行ったため、県に対する債務が生じたもの。
・ 平成 21 年度末における「高松坂出有料道路」の債務の額（県に対するもののみで、整備費借入先への未償還金はない）は、借入金（66 億 83 百万円余）と出資金（15 億 68 百万円余）の合計 82 億 52 百万円余。

(ⅱ)補助金交付の目的

・「高松坂出有料道路」の債務を解消させることにより、有料道路を無料化し、業務がなくなる香川県道路公社を解散する。

(ⅲ)補助金額と財源

・ 補助金額は、香川県道路公社の債務（借入金、出資金）のうち、平成 22 年度の収支利益を充てても解消できない額、81 億 2,928 万 5 千円となり、3 月 25 日に補助金を交付。
・ 財源は、香川県道路公社から、借入金と出資金、合計 82 億 52 百万円余の返還があり（3月 25 日返還）、新たな負担は生じない。

３．取組の具体的内容（つづき）

（ⅳ）補助金を選択した理由

・ 有料道路の無料化に向け、渋滞対策・交通安全対策の関係機関との協議やトンネル内での事故発生時の警察・消防との調整などを円滑に進めるためには、平成 22 年度当初予算案で債務処理方法を示し、早い時期に県議会の承認議決を得るのが望ましいこと。

・ 他県調査の結果、「有料道路無料化時における設立団体による債務処理支援方法は、補助金・負担金交付によるものがほとんど」であったこと。また、弁護士相談の結果、「補助金交付により貸付金を返還させることについて対応可能」との意見を得たこと。

(2)取組の具体的な進め方

有料道路の無料化に伴う公社の解散、補助金の交付に当たって、議会の議決を得るとともに、無料開放後の渋滞対策や交通安全対策の検討など、地元自治体、警察本部などの関係機関と協議など行った。

＜法人の解散に係る事務スケジュール＞

	平成 21 年 9 月	平成 21 年 3 月・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12 月	平成 23 年 1 月 2 月 3 月 4 月
法人			
関係機関	協議 ――	――	――▶
議会		議決 法人解散	議決 補助金

４．取組の効果

無料化後の 24 時間交通量は、有料のときと比べて約 2.5 倍となるとともに、並行する国道等においては通行量が 1～2 割減少するなど、無料化前後の交通量変化の状況から判断すると、「旧高松坂出有料道路」を含む「さぬき浜街道」全体の有効活用や平行する道路の混雑緩和という観点から期待された効果が見られた。

５．今後の課題（今後の方針、残された課題等）

―

６．他団体の参考となり得る点（苦労した点、工夫した点、上手く進んだ理由、反省すべき点等）

有料道路を円滑に無料開放するためには、渋滞対策や交通安全対策の検討など、各種の課題に対して周到に準備を行う必要があった。

具体的には、無料開放に伴い、有料道路の交通量が倍増するものと予測され、通勤時間帯に渋滞が発生すると見込まれたことから、主な交差点の交通量の現況調査と将来推計を行い、一部交差点で右折レーンを延長するなどの対策を行った。

また、通学路の交通安全対策として、無料化前に地元の学校関係者、自治会、警察署とも協議を行い、交差点改良工事などの対策を事前に実施した。

＜参考＞地方公共団体の問合わせ先

担当課	香川県道路課	連絡先	087-832-3526