茨城県道路公社

経　営　改　善　方　針

平成２０年７月

茨城県道路公社経営改善検討委員会

目　　次

1　経営改善方針策定について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１ページ

2　道路公社の現状と課題
(1)　有料道路・駐車場事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１ページ
(2)　組織体制・・・　４ページ
(3)　財務状況・・・　５ページ

3　経営改善方針
(1)　有料道路事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　６ページ
(2)　駐車場事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　７ページ
(3)　受託業務事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　７ページ
(4)　目標値の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　７ページ
(5)　経費削減対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　８ページ

4　目標達成に向けた進行管理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　８ページ

１　経営改善方針策定について

茨城県道路公社（以下「道路公社」という。）は、地方道路公社法（に基づき、茨城県及びその周辺において、料金を徴収することができる道路（以下「有料道路」という。）の新設および管理等を総合的かつ効率的に行うことにより、県民の福祉の増進と産業の発展に寄与することを目的として、昭和４６年９月２５日に設立された。

これまでに道路整備特別措置法に基づき整備された有料道路である、水郷有料道路をはじめとする１１路線（うち４路線は既に無料開放）、道路運送法に基づく有料道路である筑波スカイラインの合計１２路線の建設・管理を行ってきたところである。

一方、県においては、厳しい財政状況にあることから、平成１８年第３回定例会「県出資団体等調査特別委員会」において、「引き続き管理部門の統合や組織の見直しを図り、維持管理業務の効率化等に努める必要がある」との提言がなされたことから、その趣旨を踏まえ、経営改善検討委員会を設置し、その対応について検討を進め、今般、今後３カ年にわたる「茨城県道路公社経営改善方針」を策定したものである。

２　道路公社の現状と課題

現在、道路公社においては、有料道路７路線及び有料駐車場４箇所の管理を行っている。それぞれの路線等の現状と課題は以下のとおり。

(1) 有料道路・駐車場事業

(ｱ) 水郷有料道路（事業費；７９億円、料金徴収期限；平成２５年４月）

鰐川に架橋し、国道５１号と国道１２４号を最短距離で結ぶ道路として、昭和４９年４月に開通し、その後平成３年２月に四車線化し現在に至っている。

一日の平均通行台数は、平成８年度の１９，８３５台をピークに、周辺の道路整備が進んだことなどが影響し、年々減少しているものの、計画台数を上回っていることから経営上の問題は特に無い。今後とも経費節減等に努め、収入増加を図ることとする。

収支率は平成１９年度で３３．９％となった。

〈表１：水郷有料道路の過去５年間の計画と実績〉

区　分	H15	H16	H17	H18	H19
実績値(台/日)	16,734	16,378	16,243	16,444	16,650
計画値(台/日)	13,684	13,779	13,877	13,975	14,072
計画比率	122%	119%	117%	118%	118%
未償還残高(百万円)	3,722	3,449	3,160	2,643	2,081

(ｲ) 新大利根橋有料道路（事業費；１３０．５億円、料金徴収期限；平成２２年４月）

利根川に架橋し、取手市と千葉県柏市を結ぶ道路として、昭和５５年４月に開通した。

一日の平均通行台数は、平成１３年度の１６，４２４台をピークに、つくばエクスプレス開業（平成１７年８月）の影響などが重なり、その後は減少に転じているものの、経営上の問題は特に無い。今後とも経費節減等に努め、収入増加を図ることとす

る。
収支率は、平成19年度で３０．１％となった。

〈表２：新大利根橋有料道路の過去５年間の計画と実績〉

区　分	H15	H16	H17	H18	H19
実績値(台/日)	16,039	15,592	14,679	13,845	13,496
計画値(台/日)	15,554	15,554	15,554	15,554	15,554
計画比率	103%	100%	94%	89%	87%
未償還残高(百万円)	2,730	2,718	2,664	2,531	2,291

(ｳ) 下総利根大橋有料道路（事業費；７８億円、料金徴収期限；平成３２年１月）

利根川に架橋し、坂東市と千葉県野田市を結ぶ道路として、平成２年１月に開通した。

一日の平均通行台数は、平成１１年度の６，１１８台をピークに、その後は減少している。過去５年間計画交通量をやや下回っているものの、現在、料金収入で経費をまかなうことができる状況にある。経営安定のため、更なる利用増進策と経費削減策に取り組む必要がある。

収支率は、平成１９年度で３７．２％となった。

〈表３：下総利根大橋有料道路の過去５年間の計画と実績〉

区　分	H15	H16	H17	H18	H19
実績値(台/日)	5,805	5,782	5,862	5,836	5,589
計画値(台/日)	6,850	6,899	6,951	6,995	7,047
計画比率	85%	84%	84%	83%	79%
未償還残高(百万円)	5,321	5,064	4,867	4,679	4,419

(ｴ) 日立有料道路（事業費；５０．５億円、料金徴収期限；平成３５年１０月）

常磐自動車道の日立中央ＩＣと日立市街地を結ぶ連絡道路として、平成５年１０月に開通した。

一日の平均通行台数は、開通した平成５年度の５，５１７台から利用台数を伸ばしているものの、過去５年間計画交通量をやや下回っている。現在、料金収入で経費をまかなうことができるものの、経営安定のため更なる利用増進策と経費削減策に取り組む必要がある。

収支率は、平成１９年度で５２．９％となった。

〈表４：日立有料道路の過去５年間の計画と実績〉

区　分	H15	H16	H17	H18	H19
実績値(台/日)	6,043	6,172	6,400	6,597	6,857
計画値(台/日)	9,432	9,497	9,563	9,632	9,697
計画比率	64%	65%	67%	68%	71%
未償還残高(百万円)	3,633	3,679	3,615	3,535	3,411

(ｵ) 水海道有料道路（事業費；６６．５億円、料金徴収期限；平成３９年８月）

鬼怒川に架橋し、国道３５４号バイパスを結ぶ道路として、平成９年８月に開通した。

一日の平均通行台数は、開通した平成９年度の２，２３２台から僅かながら利用を伸ばし、平成１９年度には２，７３２台となったが、平成１８年度、平成１９年度と

計画台数に対し３１％程度にとどまっている。現在、料金収入で経費をまかなうことはできるものの、更なる利用増進策と経費削減策に取り組む必要がある。

収支率は、平成１９年度は料金収受機の老朽化に伴う入れ替えを実施したため、１０５．５％となった。

〈表５：水海道有料道路の過去５年間の計画と実績〉

区　分	H15	H16	H17	H18	H19
実績値(台/日)	2,334	2,490	2,753	2,773	2,732
計画値(台/日)	8,474	8,597	8,715	8,826	8,947
計画比率	28%	29%	32%	31%	31%
未償還残高(百万円)	6,269	6,198	6,107	6,024	6,030

(ｶ) 常陸那珂有料道路（事業費；３２．５億円、料金徴収期限；平成４１年７月）

東日本高速道路株式会社が管理する、北関東自動車道及び東水戸道路と常陸那珂港を結ぶ道路として、平成１１年７月に開通した。

一日の平均通行台数は、ＥＴＣの導入等により、平成１９年度には１，７７１台となったが、計画台数に対して１８％程度にとどまっている。現状では、料金収入で経費をまかなうことができない状況にあることから、より一層の利用増進策及び経費削減策に取り組む必要がある。

収支率は、平成１９年度で１９５．５％となった。

〈表６：常陸那珂有料道路の過去５年間の計画と実績〉

区　分	H15	H16	H17	H18	H19
実績値(台/日)	1,309	1,230	1,209	1,325	1,771
計画値(台/日)	8,244	8,395	9,374	9,524	9,686
計画比率	16%	15%	13%	14%	18%
未償還残高(百万円)	3,681	3,732	3,778	3,821	3,878

(ｷ) 若草大橋有料道路（事業費；６７億円、料金徴収期限；平成４８年４月）

利根川に架橋し、北相馬郡利根町と千葉県印旛郡栄町を結ぶ道路として、平成１８年４月に開通した。

一日平均通行台数は、開通した平成１８年度は７４０台、平成１９年度は８３７台と計画台数に対し２５％と低い利用状況にあり、料金収入で経費をまかなうことができない状況にある。今後は、アクセス道路となる主要地方道美浦栄線の整備促進ならびに一層の利用増進策や、サービスの向上に取り組み、利用者の増加を図る必要がある。

収支率は、平成１９年度で２２６．６％となった。

〈表７：若草大橋道路の過去２年間の計画と実績〉

区　分	H18	H19
実績値(台/日)	740	837
計画値(台/日)	3,315	3,348
計画比率	22%	25%
未償還残高(百万円)	6,695	6,671

（注）H19 は建設時の消費税還付金を取り崩し償還に充当

(ｸ) みらい平駅前駐車場（月極８０台・時間貸２０台）

平成１７年８月つくばエクスプレスの開業に伴い、パーク＆ライド駐車場として、みらい平駅前に開業した。

平成１８年度の一日の平均利用台数は月極８０台、時間貸１９台となり、平成１９年度は、隣接するスーパーマーケットの駐車場や民間の駐車場が開業した影響で、時間貸しの利用者が１９台から１２台に減少しているが､月極の利用者は安定している。

(ｹ) 筑波山つつじヶ丘駐車場（４００台）

平成１８年４月２６日に一般自動車道筑波スカイライン事業を廃止して、翌日の４月２７日から筑波山つつじヶ丘駐車場として、経営転換を図った。

平成１８年度の一日平均利用台数は２９２台となっている。平成１９年度もほぼ同様に２９０台となっている。今後は、営業時間の工夫などにより利用増進策や経費削減策に取り組む必要がある。

(ｺ) 友部駅前駐車場（月極７０台、日貸し５０台）

ＪＲ友部駅の橋上化に伴い、駅に北口が新しく設けられたことから、地域住民の利便性向上を図るため、平成２０年２月１日に開業した。

平成１９年度の一日の平均利用台数は月極６８台、日貸し１０台であり、月極の利用率がほぼ満杯であるのに対し、日貸しの利用が低調であることから、稼動率向上対策に取り組む必要がある。

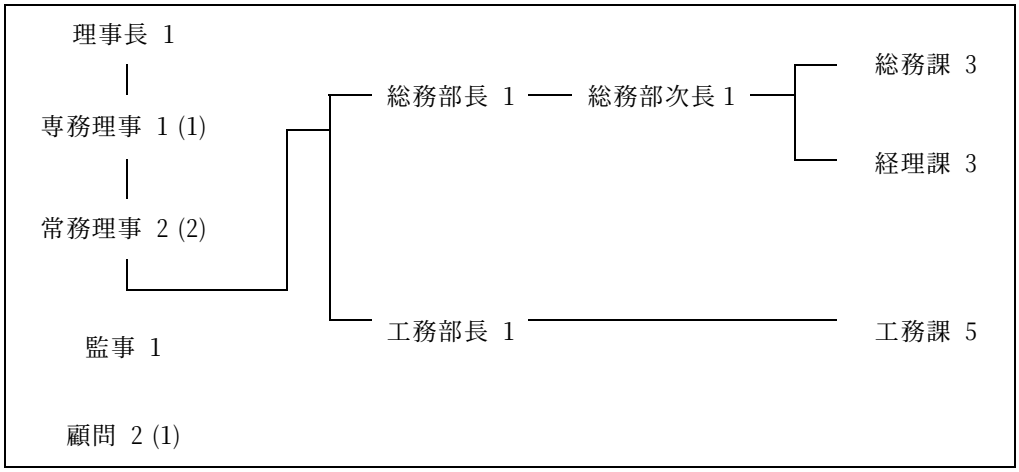
(2) 組織体制

組織及び執行体制については、平成１５年度から見直しに着手し、これまでに管理事務所の常駐職員の廃止や、プロパー職員の退職に伴う人員を嘱託職員により補充するなどの組織の見直しを実施してきたところである。

さらに、平成１８年度に、企画建設課と維持課を統合し新たに工務課とし、組織を２部３課（総務課・経理課・工務課）制としたところである。

今後も業務の規模・内容に応じて、組織の見直しを実施する必要がある。

〈表８：組織機構〉



※ (　)内は常勤役員数

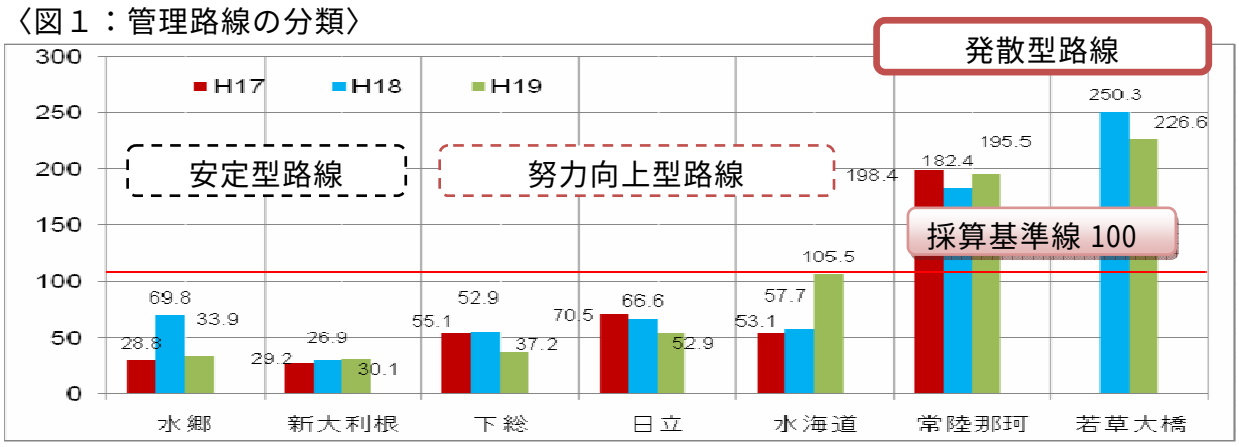
※ 平成 20 年 4 月 1 日時点

(3) 財務状況

(ｱ) 収支率

収支率（料金１００円に対するその有料道路の経費割合を算出し、１００ポイントラインを採算基準線とするB/C基準）から、計画通り償還が可能な「安定型路線（収支率４０未満）」、未償還額が残るが努力することにより安定型へ移行する可能性のある「努力向上型路線（収支率４０以上１００未満）」、償還金が増えることを極力抑えながら管理している「発散型路線（収支率１００以上）」と位置づけると、図１の通りとなる。このため、努力向上形路線、発散型路線に関しては，収支率を向上させ、より安定的な経営を図ることが課題となる。

〈図１：管理路線の分類〉



(ｲ)本社経費の状況

①人件費

これまで、役職員の削減に努め、平成１５年度以降、その人員は着実に減少している。また、人件費についても、平成１６年度以降、着実に削減されつつある。今後とも必要に応じ組織を見直し、役職員及び人件費の削減に努めることとする。

〈表９：役職員数・役職員人件費の推移〉

区　分	H15	H16	H17	H18	H19
常勤役職員数（人）	28	27	27	21	19
役職員人件費（千円）	225，087	233，170	231，137	216，622	190，958

＊　退職手当を除く・削減率はＨ１７年度比

② 本社事務所経費

本社事務所の賃貸にあたっては、(財)茨城県開発公社の所有するビルを賃借している。今後は、事業の規模や人員配置計画に応じて本社事務所を選定し、経費の削減を図っていくことが課題である。

(ｳ) 管理業務費の状況

通常維持費（除草・道路清掃等）については、利用者の安全性・快適性に十分配慮のうえ、道路管理計画に基づき、除草面積、除草回数、清掃回数について工夫をこらしつつ削減を図っている。

〈表１０：通常維持費の削減率〉

区　分		H17	H18	H19
道路清掃	回　数	31回	26回	19回
	金　額	6,584千円	5,742千円	3,432千円
除　草	面　積	312,650㎡	330,800㎡	275,340㎡
	金　額	44,166千円	50,309千円	42,944千円

また、特別維持費（舗装打替・橋梁塗装・料金収受機取替等）については、原則は１０年毎に１回の割合で実施する一方、通常のメンテナンスについては、路面や機器の状態に配慮しながら随時実施している。

３　経営改善方針

各有料道路の目的や地域における役割に応じた利用促進策を講じるとともに、道路公社全体において常にコスト意識を持ち、効率的な組織運営と経費縮減の徹底により経営改善を図るものとする。

各事業の具体的な取組みは以下のとおり。

(1) 有料道路事業

従来から実施している広報活動に加え、今後は更に利用者のニーズに配慮しながら、関係団体等とも連携し、イベント参加等により有料道路の利用増進を図る。

また、インターネット等を活用し、有料道路と関連する地域の魅力や旬の情報を発信するなど、広報活動を効果的に実施する。

(ｱ) 利用台数増加対策

○従来の対策（継続）

・パンフレットの配布（毎年平均２万枚）
・ラジオ（ＩＢＳ）交通情報提供によるＰＲ
・回数券販売促進キャンペーン
・案内標識の設置

○今後の対策

・ 集客施設とタイアップしたパンフレット（割引券入り）の配布
・ 各種イベントにおけるパンフレットの配布
・ 高速道路のＳＡ・ＰＡへのパンフレットの配置・配布
・ インターネットの活用による情報提供（近隣施設等のイベント、回数券販売所案内など）
・ 回数券の企業等への訪問販売
・ 地元広報誌を活用したＰＲ
・ 案内標識の充実など

(ｲ) アクセス道路の整備促進

有料道路にアクセスする国県道等の整備促進を図り、利用者の利便性の向上に努める。

・ 常陸那珂有料道路　…北関東自動車道（平成２３年度全線開通予定）
・ 水海道有料道路　　…国道３５４号バイパス
・ 若草大橋有料道路　…主要地方道美浦栄線バイパス

(2) 駐車場事業

パーク＆ライド型の駐車場については、その利便性をＰＲして利用増進を図り稼働率を上げる。また、筑波山つつじヶ丘駐車場については、各関係機関と連携して利用者のサービスに努め安定的な利用の維持に努める。

(3) 受託事業

県および市町村からの受託を実施し、道路行政の一翼を担うことで、道路利用者への安心・安全なサービスの提供に努める。

(4) 目標値の設定

職員の意識の向上及びインセンティブを確保するため、利用台数の目標値を設定し、収支改善を図るものとする。各路線ごとの利用台数の目標値は以下のとおり。

〈表１１：通行台数増加目標値〉 (単位:台/日)

路線名･箇所名	平成19年度実績	平成22年度	増 加 率
水郷有料道路	16,650	17,266	1.04
新大利根橋有料道路	13,496	13,845	1.03
下総利根大橋有料道路	5,589	5,836	1.04
日立有料道路	6,857	6,927	1.01
水海道有料道路	(注)2,600	2,671	1.03
常陸那珂有料道路	1,771	1,834	1.04
若草大橋有料道路	837	874	1.04
みらい平駅前駐車場	92	100	1.09
つつじヶ丘駐車場	290	299	1.03
友部駅北口駐車場	78	101	1.29

注：営業時間が２４時間→１８時間（6:00～24:00）に変更のため実績値を１８時間に換算

(5) 経費削減対策

(ｱ) 一般管理経費の削減

① 人件費

プロパー職員の退職に伴う人員の補充については原則控え、必要な退職者の再雇用や嘱託、県等からの派遣職員で補い、また県職員に準じた給与制度改正により総人件費の抑制を図るなどして、人件費の増加を抑えることとする。

なお、平成１９年第２回定例会に提出している「改革工程表」に基づき、平成１７年度を基準とした経費に対し、平成２０年度には１５％削減し、以後平成２２年度までに２０％の削減を図る。

〈表１２：人件費の削減目標〉 (単位:千円)

	Ｈ１７年度	Ｈ１９年度	削減率	Ｈ２２年度	削減率
人件費	２３１，１３７	１９０，９５８	△１７％	１８４，９１０	△２０％

＊ 退職手当を除く・削減率はＨ１７年度対比

② 組織の見直し

将来の事業規模や人員配置計画に応じて、組織のスリム化を図る。また、職員においては、日頃の業務や研修機会を活用し、管理知識・技術の習得を図り、職員の資質の向上に努めるものとする。

さらに、組織のスリム化に応じて、本社の移転等についても検討し、本社経費の

削減を図る。

(1) 管理業務費の削減

・職員のコスト意識の醸成に努め、料金収受体制や維持補修の仕様など、委託業務内容の見直しや事業コストの縮減を図るとともに、入札方法や契約方法の見直しを行い競争性を確保する。
・また、維持管理費については、引き続きコストの縮減に努めるものの、道路利用者の通行の安全性や快適な走行性の確保を念頭にサービス水準の低下を招くことのないよう十分に配慮する。
・事故・災害等の緊急時の対応については、現状の管理水準を損なうことの無いよう配慮する。

４　目標達成に向けた進行管理

今回策定した経営改善方針の進行状況を管理するため、定期的に評価・検証し、必要に応じ改善のための検討を行うものとする。道路公社においては今後とも、経営改善に向けた改革を推進をするとともに、必要に応じて方針を検証・見直ししながら、今後の道路公社の運営に取り入れ、一層の効率化に資することとする。