

Ⅳ. 現地事務所におけるその他の管理上の問題点

1. 切手、通行券等資産の管理状況について

(1) 実施手続

管理事務所で保管する切手、通行券及び塩化カルシウムの受払いが適切に記録され、また、期末時点で有高が確認されているかどうか調査した。

(2) 結果

以下の点を除いて管理状況は適正と認められた。

①白馬長野有料道路管理事務所

ア. 郵便切手の管理

郵便切手は手提げ金庫で保管され、その受払は担当者が郵便切手受払簿に記帳している。往査日現在(7月20日)の帳簿有高と現物とを照合したところ、30円切手1枚のみ帳簿有高に不足していた。この一枚は、他所に紛れていた。

また、郵便切手の管理は担当者に一任されており、管理事務所長等、担当者以外のチェックはなされていない。少なくとも、年度末においては、帳簿残高と現物との照合を管理事務所長が確認するなど、定期的に担当者以外の職員が確認することが管理上望ましい。

イ. 工事用車両用通行券

未使用の工事用車両用通行券綴りの在庫は、施錠可能な棚に保管され、在庫の減り具合に応じてブース内、事務所に払い出される。

未使用通行券綴りの冊数については、残高管理がなされている。

工事用車両等が通行する場合は、払い出されたブース或いは事務所内の綴りから、必要枚数だけ切って使用者に渡される。使用枚数及び用途は「工事車両・通行券発行簿」に日々記録されている。しかし、ブース、事務所内で保管する綴りの一定時点における未使用残高が把握されていないため、「工事車両・通行券発行簿」は残高管理には利用されていない。

一定時点における未使用通行券の帳簿有高も記録するフォームとし、月末等には実際の有高を数え突合するなど、これらの記録を管理上活用することが望ましい。

ウ. 塩化カルシウム

塩化カルシウム500kg入り袋及び25kg入り袋各々について凍結防止剤受払簿が毎日記帳されている。このうち受入欄には、公社購入分の他、県から凍結防止剤散布を受託している中条村の管理区間用として受け入れた袋については、括弧付きで記入され受入数の月計及び累計に反映されていない。受託分について別管理をすることが必要かどうかを検討した上で、適切な記帳を行うことが望ましい。

②松本トンネル有料道路

ア. 回数券の管理

無料回数券、工事業者及びパトロールで使用する回数券等は、事務職員が管理している。

無料回数券の発行は担当者に一任されており、上長の承認等の内部牽制の仕組みが構築されていない。また、工事業者及びパトロールで使用する回数券の受払につい

ても担当者に委ねられ、適切な承認制度は見られなかった。統一した管理体制を整え、不正等を事前に防止できるシステムを構築すべきである。

なお、平成14年1月以降に、回数券の偽造が発見され、割増金を含めた料金徴収が行われている。当事件は、回数券の印字の異変から発覚したが、通常より、発券枚数と回収した使用済枚数の比較等により、不正発見策を講じることが望ましい。

③五輪大橋有料道路

ア. 切手管理

切手受払簿を通査したところ切手250円が不足しており、切手袋より現金250円が発見された。これは、職員が、私用に切手を使用し、現金で補填したということである。切手等会社消耗品の私用での使用は控えるべきである。また、切手の実査は、受払簿の一ページが終了した段階で実施されており、平成13年度は7月、9月、12月、3月の4度行なわれている。これについては、定期的な実査を行うことが望ましい。

また、ある管理事務所では切手の数量をカウントしたところ、60円切手の枚数が、15枚と管理簿に記載されていたにも関わらず、実際は、19枚であった。担当者によれば、年賀葉書の当選によるものではないかということであった。

受入の際は、適切に切手受払簿に記帳することが望ましい。

④新和田トンネル有料道路

ア. 塩化カルシウムの管理について

塩化カルシウム散布につき、県からの委託により、県道についても散布サービスを行っている。受託部分に散布する塩化カルシウムについては、県からの支給が行われるが、その量が適切であるか否かについては把握していない。その使用につき年間の使用量に散布面積比等の合理的な基準に基づき県道部分に係る使用量を推定し、次年度への県への要求内容に反映させる等の措置が望ましい。

イ. 納品書等の証憑保管について

県の指定業者からの塩化カルシウム納入分については納品書等の証憑を入手していない。適切な管理を行うために納品書等の証憑を入手することが望ましい。

2. 事故の顛末報告について

有料道路内での人身事故及び物損事故が発生した場合は、警察で事故処理、公社の現場確認、本人の誓約書入手、修理業者紹介及び見積り書入手、保険会社の査定の手順で処理される。本社へは、電話等による報告のほか、事故の内容及び原因や現状の修復状況等を記載した事故発生報告書が送付される。

各管理事務所平成13年度に発生した物損事故の処理状況を閲覧したところ、現状回復状況については、事故発生報告書(控)に現状復帰確認のための写真を添付して保存している管理事務所もあれば、独自の「事故処理簿」により事故発生日から復旧工事完了日までの流れのみを記録している管理事務所等さまざまであった。

松本トンネル有料道路において発生した平成13年7月22日及び平成14年3月9日の物損事故については、写真等現状回復確認を実施した記録が残されておらず、事故発生報告

書(控)の「現場の修復状況等」欄には、「資材の手配中」とのみ記載されていた。これらについては、現状回復を確認した記録を残すことが望ましい。

また、JA松本ハイランドの保険事業に係る「免責証書」を使用し、損害額が補填された場合の請求権放棄を約しているものもあった。「事故報告書及び誓約書の様式等について」(通知)(平成6年12月2日 6長野道公第409号)によれば、示談の結果、損害額が補填された際には請求権を放棄することを誓約するための様式も決められているため、この様式等を参考に会社の様式を設定することが望ましい。

3. パトロール関係

(1) 実施手続

管理事務所においてパトロール日誌を通査し、職員等に対して必要な質問を行なった。

(2) 結果

①白馬長野有料道路

会社の『有料道路パトロール実施要領』では、以下のように規定されている。

『第3 (パトロールの種類及びその体制) 平常パトロール……1日2回、料金徴収所の担当とし、午前と午後各1回行う。』

パトロール日誌を調査した結果、下記のように、未記載または、提出されていない日報があった。(下記表参照)

会社では、道路の安全管理のために定期的なパトロールの実施を義務付けている。そのため、規定に従い1日2回、午前と午後各1回パトロールを行うとともに報告書を提出することが望まれる。

日 時	午 前	午 後
8月24日	○	
10月9日	○	
10月29日	○	
11月5日		○
11月12日	○	
11月16日	○	
12月1日	○	○
12月2日	○	○
1月21日	○	
1月25日	○	
2月15日	○	

②平井寺トンネル有料道路

料金徴収事務等委託契約書には、委託内容として「有料道路区間及び指定区間のパトロールの実施」が規定されている。実施業務については、「パトロール日誌」に項目、内容及び点検頻度が記載され、実施した項目をチェックするようになっている。

平井寺トンネル有料道路において、平成14年3月のパトロール日誌を調べたところ、公社管轄の2~4区について、規定された頻度でチェックが行われていないものが以下の

ようにあった。これについては、適正に実施されるよう管理を強化することが望ましい。

項目	内容	コメント
附帯設備	道路標識の損傷、汚染状況	10日に1回の割合で点検すべき項目であるが、3区(トンネル)分にチェックマークがつけられていなかった。実際にはトンネル標識についても点検し、項目「トンネル」のところで同時にチェックマークをつけていたとのことであるが、今後は、3区についてもこの内容について点検を実施した際には、この欄にチェックマークをつけるようにすべきである。
	消火器、消火栓の点検	1ヶ月に1回点検すべき項目であるが、3月については、点検されていなかった。
暗渠、側溝、路肩	側溝、暗渠等の排水機能	毎週火曜日と金曜日に点検すべき項目であるが、3区(トンネル)分にチェックマークがつけられていなかった。実際には3区についても点検し、項目「トンネル」のところで同時にチェックマークをつけていたとのことであるが、今後は、3区についてもこの内容について点検を実施した際には、この欄にチェックマークをつけるようにすべきである。

V. 債務の償還可能性について

1. 会社の財政状態－企業会計方式の財務諸表

(1) 試作財務諸表

企業会計方式に組替えた財務諸表を示すと以下ようになる。

①試作貸借対照表

(単位：千円)

科 目	公社作成	包括外部監査人作成
I 流動資産	6,557,420	6,184,110
1 現金	1,015	1,015
2 預金	5,684,317	5,684,317
3 未収金	247,879	78,139
4 受託業務支払金	624,208	420,638
II 固定資産	90,914,830	67,748,992
1 事業資産	66,877,254	65,144,642
2 減価償却累計額	-	△21,498,305
3 事業資産建設仮勘定	12,670,000	12,559,679
4 有形固定資産	2,280,441	2,455,841
5 減価償却累計額	△624,997	△624,997
6 無形固定資産	39,823	39,823
7 投資その他の資産	9,672,308	9,672,308
資産の部合計	97,472,250	73,933,102
I 流動負債	1,187,108	2,754,098
1 未払金	559,470	405,002
2 1年以内返済予定長期借入金	-	1,929,246
3 預り金	3,429	3,429
4 受託業務受入金	624,208	405,366
5 賞与引当金	-	11,053
II 固定負債	32,805,963	30,861,231
1 長期借入金	32,739,342	30,810,095
2 退職手当引当金	66,620	51,135
III 特別法上の引当金	41,711,979	6,931,647
1 道路事業損失補填引当金	6,931,647	6,931,647
2 償還準備金	34,256,307	-
3 償還準備積立金	524,023	-
負債の部合計	75,705,050	40,546,977
IV 基本金	21,767,200	33,386
1 長野県出資金	21,767,200	21,767,200
2 剰余金	-	11,618,925
資本の部合計	21,767,200	33,386,125
負債及び資本の部合計	97,472,250	73,933,102

②試作損益計算書

(単位：千円)

科 目	公社作成	包括外部監査人作成
I 業務収益	4,327,235	4,327,235
1 道路料金収入	4,327,052	4,327,052

2 業務雑収入	183	183
II 受託業務収入	26,122	-
1 新和田有料道路延伸関連受託業務収入	26,122	-
III 業務外収入	697,864	542,023
1 利息収入	35,186	35,186
2 雑収入	490,239	506,837
3 償還準備積立金取崩	172,438	-
収益の部合計	5,051,221	4,869,258
I 管理業務費	1,730,258	1,730,258
1 道路管理業務費	1,730,258	1,730,258
II 一般管理費	181,568	155,446
1 一般管理費	155,446	155,446
2 新和田延伸受託事務費	26,122	-
III 諸減価償却費	2,352,194	2,234,594
1 償還準備繰入額	2,283,060	-
2 有形資産減価償却費	69,134	69,134
3 道路資産減価償却費	-	2,165,460
IV 諸引当損	398,974	398,974
1 道路事業損失補填引当損	395,008	395,008
2 退職手当引当損	3,965	3,965
V 業務外費用	388,225	426,799
1 支払利息	358,647	397,220
2 雑支出	29,578	29,578
費用の部合計	5,051,221	4,946,073
経常損失	-	76,815
当期損失	-	76,815

③試作キャッシュ・フロー計算書

(単位：千円)

I. 事業活動によるキャッシュ・フロー	
道路料金収入	4,311,944
業務雑収入	163
受託業務収入	-181,103
道路管理業務費	-1,529,703
一般管理費	-169,451
雑収入・利息収入	957,937
支払利息・雑支出	-368,200
事業活動によるキャッシュ・フロー	<u>3,021,586</u>
II. 投資活動によるキャッシュ・フロー	
有形固定資産の取得による支出	-4,937
有形固定資産の売却による収入	17,340
道路資産投資による支出	-379,242
その他の投資の増加額	-9,672,308
投資活動によるキャッシュ・フロー	<u>-10,039,147</u>
III. 財務活動によるキャッシュ・フロー	
長期借入金返済による支出	-1,747,195
資本金の減少	-399,450
財務活動によるキャッシュ・フロー	<u>-2,146,645</u>
IV. 現金及び現金同等物の減少額*	<u>9,146,208</u>
V. 現金及び現金同等物期首残高	<u>14,849,539</u>
VI. 現金及び現金同等物期末残高	<u>5,685,332</u>

*預金(平成12年度では流動資産)から「投資その他の資産」への振替額9,672,308千円を含む。

(2) 前提

①道路の減耗の把握について

公社は、道路資産について、法令に基づき償還準備金方式によって会計処理を行っている。償還準備金とは、事業資産である道路資産への投下資本の正味回収額である。この償還準備金と道路資産額が同額になった時点が無料開放の時期となる。

償還準備金方式を採用する理由として、

- a) 通常、一般企業において行なわれている減価償却計算の際に償却対象から除かれる土地が主体となっており、また、土地以外の部分についても、常に維持改良費を投入することにより道路の機能が低下することなく常に良好に保たれていることから、そもそも道路としての資産価値は減価しない。
- b) それにも関わらず、法律上、供用後概ね30年を経過した時点で本来の道路管理者に移管され無料開放されることとなるため、減価償却は行わず、公社の投下資金の回収状況を財務諸表上明らかにするため
 ということができる。

しかし、この会計処理では、道路事業による損益が発生しないこととなるため、公社全体の経営状況及び路線毎の採算状況が分かりにくいといった難点がある。

有料供用期間を耐用年数として定額償却を行った場合、以下の表ようになる。

今回の企業会計方式による試算では、償却後の価額を帳簿価額としている。

(単位：千円)

減価償却費	2,165,460	減価償却累計額	21,498,305
過年度減価償却費*	19,332,845		

*過年度減価償却費を含む過年度損益修正は、当年度の損益には影響させず、期首の剰余金を調整している。以下、仕訳に*を付しているものは同じ。

(参考) 路線別減価償却累計額及び減価償却率

(単位：千円)

	平成13年決算より	定額計算を行った場合
三才山・松本トンネル有料道路		耐用年数45年経過年数26年
事業資産	25,474,498	24,752,022
償還準備金及び減価償却累計額	15,798,653	8,470,532
準備率	62.0%	34.2%
新和田トンネル有料道路		耐用年数47年経過年数24年
事業資産	9,291,594	8,720,913
償還準備金及び減価償却累計額	13,333,895	4,041,827
準備率	143.5%	46.3%
茅野有料道路		耐用年数30年経過年数19年
事業資産	2,806,391	2,741,136
償還準備金及び減価償却累計額	2,806,622	1,194,754
準備率	100.0%	43.6%
平井寺トンネル有料道路		耐用年数30年経過年数14年
事業資産	4,322,242	4,254,238
償還準備金及び減価償却累計額	1,323,887	1,953,909
準備率	30.6%	45.9%
志賀中野有料道路		耐用年数30年経過年数7年

事業資産	9,159,300	9,002,596
償還準備金及び減価償却累計額	598,218	2,310,671
準備率	6.5%	25.7%
白馬長野有料道路		耐用年数30年経過年数7年
事業資産	4,338,598	4,279,573
償還準備金及び減価償却累計額	361,816	1,137,380
準備率	8.3%	26.6%
五輪大橋有料道路		耐用年数30年経過年数6年
事業資産	11,484,627	11,394,162
償還準備金及び減価償却累計額	33,213	2,389,230
準備率	0.3%	21.0%
合計		
事業資産	66,877,254	65,144,642
償還準備金及び減価償却累計額	34,256,307	21,498,305
準備率	51.2%	33.0%

なお、公社は、道路建設工事に係る消費税の還付額を、供用開始時に償還準備金に振替えるまで償還準備積立金として積立しているが、この試作財務諸表においては、償還準備金方式を採らないため、消費税の還付金は、還付が確定した期の収入として認識している。従って、平成13年度は、新和田延伸工事に係る消費税の還付確定額が、償還準備金積立金を相手勘定として16,598千円だけ未収金計上されているが、これを同額雑収入計上している。

(単位：千円)

未収金**	16,483	雑収入	16,483
-------	--------	-----	--------

**公社作成の貸借対照表でも未収金は計上されているが、償還準備積立金を相手勘定としている。

②賞与引当金

賞与については、公社はプロパー職員及び県派遣職員を含め次表のとおり支給している。

支給月	支給基礎となる在職期間	基準日	支給日
3月	12月2日～3月1日(3か月)	3月1日	3月15日
6月	3月2日～6月1日(3か月)	6月1日	6月30日
12月	6月2日～12月1日(6か月)	12月1日	12月10日

平成14年6月支給賞与額33,160,108円を基礎とし、平成13年度分に係る年度末賞与引当金計上額を月割で試算すると11,053千円となる。但し、平成13年度の支給額は、全額公社の損益計算書に人件費として計上されているため、賞与引当金繰入額は、当年度の損益には影響させないこととする。

(単位：千円)

過年度損益修正*	11,053	賞与引当金	11,053
----------	--------	-------	--------

③新和田受託業務の修正 (第2 外部監査の結果II. 1. (1) 参照)

ア. 貸借対照表上、予算に合わせるための決算整理仕訳の取消

(単位：千円)

受託業務受入金	161,100	未収金	161,100
未払金	153,988	受託業務支払金	153,988

イ. 事務費についても工事費と同じ取り扱いとする

(単位：千円)

受託業務収入	17,482	受託業務受入金	17,482
受託業務支払金	25,642	受託業務事務費	25,642
未払金	479	受託業務事務費	479
受託業務収入	8,640	未収金	8,640

ウ. 完成した工事の振替え

(単位：千円)

受託業務受入金	75,224	受託業務支払金	75,224
---------	--------	---------	--------

④事業資産に含まれている本社土地につき有形固定資産への振替処理を行う。

(単位：千円)

土地	175,400	道路資産	175,400
----	---------	------	---------

⑤道路資産及び建設仮勘定に計上含まれている支払利子を期間費用として処理を行う。

(単位：千円)

支払利子	38,573	道路資産	1,557,211
過年度建設利子*	1,628,959	建設仮勘定	110,320

⑥退職給与引当金 (結果1 (6) 参照)

過大計上となっている額を取り消す。

(単位：千円)

退職給与引当金	15,485	過年度損益修正*	15,485
---------	--------	----------	--------

⑦1年以内返済予定長期借入金の流動負債への振替

(単位：千円)

長期借入金	1,929,246	1年以内返済予定長期借入金	1,929,246
-------	-----------	---------------	-----------

(3) 分析

企業会計方式による財務諸表を一見すると現状の財政状態から差し迫った危険信号は読み取れない。但し、損益計算書では、76百万円の当期損失となっており、さらに臨時的な収入である茅野市からの寄附金459百万円を除くと535百万円の当期損失となる。

自己資本比率(資本/総資産)は45%となる。但し、資本の部に計上されている出資金は、返済が予定されており、実質的に負債と同然である。これを考慮すると、自己資本は、11,618百万円となり、自己資本比率16%、負債比率536%となる。ちなみに、自己資本比率の企業の平均は約30%である。

なお、平成13年度のキャッシュ・フローは、その他投資への振替額による影響額を除くと508百万円増加している。これには、茅野有料道路の無料開放に伴う茅野市からの寄附金の受取り(459百万円)と長期借入金(182百万円)及び出資金の返済(516百万円)が含まれており、これらの特別な事象の影響を除くと747百万円の増加となる。

一般に、企業の経営悪化の度合いを敏感に映す指標として用いられるのが、債務償還年数

やインタレスト・カバレッジ・レシオ等のキャッシュ・フローを用いた指標である。

このうち、債務償還年数は、キャッシュ・フローで有利子負債を返済できる年数を指し、上述の747百万円のキャッシュ・フローを基礎とすると、公社の場合は、外部からの借入金だけでもその返済に43年(32,739百万円÷747百万円)、また県からの出資金を合わせると、72年(54,506百万円÷747百万円)かかることになる。なお、企業の平均では、8年程度とされている。

また、インタレスト・カバレッジ・レシオは、キャッシュ・フローが利払いの何倍あるかを示す倍率であるが、公社の場合は、僅か1.9倍(747百万円÷397百万円)である。企業平均では5.18倍とされている。

このように、平成13年度は、キャッシュ・フローが実質的に黒字であったにも拘わらず、将来の見通しはかなり厳しいといえる。さらに、この先は、別紙3に示すように、新和田トンネル延伸工事の竣工に伴う維持管理費が増加することが予想され、また、借入金の償還負担が高い水準で継続することを考慮すると、キャッシュ・フローはマイナスに転じる可能性が高く、一定の時点において、債務の返済不能に陥ることが予測される。

2. 今後の課題

(1) 茅野有料道路、霧が峰有料道路の先例

茅野有料道路は、諏訪市、茅野市等の南信地域と佐久市、上田市、小県郡等の東信地域を結ぶ国道299号の幹線道路の一部として、市街地の交通渋滞の解消を図る目的で整備され、昭和59年3月に供用開始された。

この路線の年間交通量は、平成13年度実績で293万台と、計画交通量を12.2%上回る黒字路線であったが、近年、有料道路を迂回する車輛などにより、周辺において当初予想することが出来なかった交通渋滞が発生し、茅野市から無料開放の強い要望が出されていた。

茅野有料道路の無料化は、この問題に対し、新たな道路の新設に比較して投入経費や工事期間の面で効率的であることや、茅野市民の強い要望等を踏まえ、主に恩恵を受ける市民に代わり茅野市が未償還額に見合う通行料金相当額を負担することにより、料金徴収期間を繰上げ実施したものである。

また別の例として、平成13年度、企業局の保有していた霧が峰有料道路の無料化が行われた。この場合は、償還満了日に5,164百万円の債務が残存し、県の一般会計が償還負担を行うこととなった。

ちなみに、これらの路線の無料開放後の交通量の変化は、以下のとおりである。

(単位：台数)

	無料化後			無料化前 (B)	(A)/(B)
	H14 8/14(A)	H14 7/20	H14 5/4		
旧茅野有料道路料金徴収所	17,203	17,563	17,106	13,819	1.24
一般国道 鬼場交差点	14,259	13,907	14,118	13,691	1.04
国道152号 鬼場交差点	16,049	14,851	14,841	15,608	1.03

角間新田	11,673	11,890	10,364	9,590	1.22
旧八島料金 徴収所	7,905	7,489	6,654	4,234	1.87
東俣	8,714	6,892	6,934	4,525	1.93

*台数は上り/下り合計である。

茅野有料道路の事例は、予め設定された償還期間に関わらず、住民及び利用者等の便益を考慮した意思決定がなされた点において参考にすべきケースといえることができる。

一方、霧が峰有料道路については、当初目指された受益者負担の仕組みが機能せず、結果的に、一般会計の負担が発生した。しかし、無料開放後の通行量から、かなりの社会的便益をもたらしたと推定される例である。

現在公社が運営している各有料道路の今後のあり方についても、これらの事例を参考として償還計画の見直しも含め、以下に記述するさまざまな観点から再検討をする必要があると思われる。

(2) 公社の現状

地方道路公社法第1条によると、「地方道路公社は、その通行または利用について料金を徴収することができる道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的且つ効率的に行うこと等により、地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって地方における住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与すること」を目的としている。

現行の有料道路制度は、原則として公共財である道路を税金投入により整備する中で、一部採算が合うと思われる路線を切り出し、それについては借入で建設資金を調達し料金収入で返済していく、すなわち、一般から徴収される税金ではなく、受益者負担による整備を目指すところに意義があると思われる。

実際には、新和田トンネル延伸工事における合併施工に見られるように、有料部分を可能な限り大きくし、それ以外の採算が取れないと推定される範囲の建設費には、返済の必要のない県費を投じ、合わせて道路建設を円滑に進めようとする形態も見られる。

地方道路公社を設立した当初の意図は、別法人とすることで機動的に借入等を行い、道路の新設を経済的に行うとともに、効率的な経営により早期無料開放をめざしたものであると思われる。

現在の公社の経営を見ると、県から独立した法人というよりは、県の別働隊としての位置付けにあるといえる。公社プロパーの職員は、僅か5名で、要職は県の派遣職員が占めている。また、料金徴収業務は、前述のとおり、すべて丸投げに近い外注である。また、新和田トンネル延伸工事の進捗管理も、公社部分及び県の部分いずれも、契約主体は公社であるが、実質的には県土木部が実施している。さらに、借入による弾力的な運営といっても、公営企業金融公庫借入については借り替えが弾力的にはできず、高金利体質は、容易には解消されない状態である。ちなみに、平成14年3月末における公営企業金融公庫からの借入及びその利率、償還期限は別紙4のとおりである。昭和60年代から平成の初期における利子率は概ね5%~7%である。

このように、公社の現状を見る限りでは、県と別組織とした当初の設立目的が果たされているのかどうか疑問である。

V.1.で記述したように、公社の現在の財政状態は、比較的安定しているように読み取れ

る。採算性のよい三才山トンネル有料道路、新和田トンネル有料道路が先行したため、定額法で減価償却を行うよりも、収支差による償還準備金の残高が多く積み上がっているからである。しかし、課題は、残高 54,506 百万円の長期借入金及び出資金をいかに返済していくかという点である。今後、返済能力は、平成 6~8 年に開設された道路の不採算により悪影響を受けるものと予測される。

公社のシミュレーション(別紙3)によると、平成 13 年度実績の通行量が続く場合、公社解散時に 33 億円の残債が残ることになる。また、五輪大橋の拡張工事を実施した場合は、92 億円の残債が発生することになる。この返済資金は、県の一般会計が負担することになるであろう。五輪大橋第Ⅱ期工事の着工については、このような債務の償還可能性を十分勘案した上での慎重な決断が望まれる。

(3) 道路の取り扱い

平成 6~8 年に開設された道路は、当初計画通行量を大きく下回っている。この要因としては、主として建設計画時からの社会経済情勢の変化が挙げられようが、現在用いられている便益分析だけでは、必ずしも実情に合わないということも推定される。

今後の建設に当たっては、路線毎の地域経済等を考慮した費用便益分析等及び住民の意見等を考慮し、採択する評価基準を明確にすることが望まれる。五輪大橋Ⅱ期工事についても、後年度に発生すると見込まれる一般会計の負担額を合理的に見積るとともに住民の意見も尊重しながら計画の見直しが望まれる。

一方、既存の路線のうち、採算性の悪い道路については、有料道路事業として継続していくのと、早期無料開放を行った場合とのいずれが社会的便益に寄与するのか見極めることが必要である。受益者負担による回収の仕組みがうまく機能しない路線については、現行制度の枠内では、もともと、公社が建設及び所有することは適切ではないといえ、一般道としての扱いをし、公共財としての便益を与えるべきだと思われる。平成 14 年度は、3 路線において、無料開放実験(夜間無料化調査)が行われているが、適切な実験により顧客の動向を把握し、社会的便益を推定することが望ましい。

さらに、新和田トンネル、三才山トンネルのように、採算性のある路線について、現行制度では、借入金償還後、無料開放し、県の一般道としての扱いとすることとなる。しかし、一般道とするのが適切なのかどうかという点については、十分に検討すべき事項と思われる。通常以上に道路の維持管理費がかかる場合は、「管理有料制」が国土交通大臣の許可を経て認められるが、受益者による一部負担が適切であると判断される路線については、このような制度の採用も検討することが望ましい。

(4) 最後に

県の道路行政が目標とするのは、安全且つ効率的な道路サービスの提供を基本としながら、利用者負担が適切な路線については有料道路制度の維持、それ以外の路線については、無料開放することにより住民の福祉の向上及び地域経済の活性化等公共の福祉を向上させることと思われる。

これを達成するために、現在の道路公社がどのような積極的な役割を果たしているのかという点については、(3)で記述したように疑問がある。

極端な例を挙げれば、県が現在の道路公社の事業を直営で実施したとしても、これまでの状況と実質的には何ら変りがないばかりか、有料道路とするのか一般道路とするのかという点においても大局的な見地から判断でき、公共の便益を考慮したより柔軟な対応ができるものと推定される。単に国の無償貸付が可能になる等、一部の資金調達の有利性のために別組織としておくだけであれば、住民の理解は得られないであろう。

公社が存続するとすれば、道路サービスの安全且つ効率的な提供において積極的に貢献することが必要である。その場合は、委託業者の選定及び監督、利用者満足度など社会的便益の向上、経費の節減等これまで述べたような経営努力が必要である。そして県との協働により、早期に無料開放したほうが良い路線については無料開放を、受益者負担が適切な路線については有料制の維持というように、柔軟な対応をしていくことが望まれる。

以上

(別紙2) 志賀中野シミュレーション

	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度	平成35年度	平成36年度	合計
	177,000										
	219,078	42,078	42,078	42,078	42,078	50,555	42,078	42,078	42,078	42,078	1,338,748
	168,329	31,728	31,136	30,556	29,986	35,355	28,878	28,340	27,811	27,293	1,091,412
平成27年度	33,291	33,291	33,291	33,291	33,291	33,291	33,291	33,291	33,291	33,291	765,693
	1,221	1,221	1,221	1,221	1,221	1,221	1,221	1,221	1,221	1,221	28,083
	3,400	3,400	3,400	3,400	3,400	3,400	3,400	3,400	3,400	3,400	78,200
	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	25,300
						8,477					16,954
											354,000
											1,091,412
平成27年度	177,000										
	216,012	39,012	39,012	39,012	39,012	47,489	39,012	39,012	39,012	39,012	1,268,230
	165,974	29,416	28,868	28,329	27,801	33,211	26,774	26,275	25,785	25,304	1,034,712
	47,646	47,646	47,646	47,646	47,646	47,646	47,646	47,646	47,646	47,646	1,061,991
	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	7,003
	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	25,200
	310	310	310	310	310	310	310	310	310	310	9,500
											20,500
											138,600
											1,262,794
											1,020,729
平成27年度	47,646	47,646	47,646	47,646	47,646	47,646	47,646	47,646	47,646	47,646	1,095,858
	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	3,841
	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	17,250
	310	310	310	310	310	310	310	310	310	310	7,130
											20,500
											207,900
											1,352,479
											1,097,130
平成27年度	37,552	36,852	36,164	35,490	34,828	34,179	33,542	32,916	32,303	31,700	31,700

(別紙3) 各有料道路の収支について

公社は、以下の前提に基づき、今後の収支についてシミュレーションを実施している。

<前提1>

基本的には、平成13年度の交通量の水準がその後も継続するとの仮定による予測である。但し、新和田トンネル有料道路については、延伸工事開通により、「新たな5カ年計画(第12次)自動車走行台キロの将来推計値」により増加すると見込んでいる。なお、「新たな5カ年計画(第12次)自動車走行台キロの将来推計値」とは、国土交通省による道路整備5カ年計画に基づくものである。

なお、五輪大橋有料道路は、平成13年度の実績で推移するが、平成24年度以降は、東外環状線の供用開始による交通量の増加を見込んだものである。

(単位:百万円)

年度	収入計	償還金	利息	維持管理費等	諸引当金	支出計	単年度収支差	収支差累計 ※出資金返還後	損補引当金累計	合計額
H12	4,484	1,691	392	1,974	424	4,482	2	7,679	6,519	14,198
13	4,896	2,480	359	1,800	416	5,055	△159	7,520	6,932	14,452
14	4,148	1,929	329	2,132	389	4,781	△633	6,887	7,317	14,204
15	4,170	2,157	344	2,244	396	5,141	△971	5,916	7,709	13,625
16	4,176	2,365	313	2,263	397	5,337	△1,161	4,755	8,101	12,856
17	4,180	2,521	281	2,447	397	5,647	△1,467	3,288	8,495	11,783
18	4,184	2,676	249	2,528	398	5,851	△1,667	1,621	8,889	10,510
19	4,187	2,660	216	2,469	399	5,743	△1,556	65	9,284	9,349
20	4,191	2,714	185	2,532	400	5,830	△1,639	△1,574	9,679	8,105
21	4,193	2,781	154	2,699	400	6,034	△1,841	△3,415	10,076	6,661
22	4,196	2,697	123	2,449	401	5,670	△1,474	△4,890	10,473	5,583
23	4,196	2,521	92	2,524	402	5,539	△1,343	△6,233	10,870	4,637
24	4,488	2,198	65	2,450	430	5,143	△655	△6,888	11,296	4,408
25	4,491	1,777	42	2,451	430	4,700	△209	△7,097	11,722	4,625
26	4,496	1,107	24	2,508	431	4,070	426	△6,670	12,149	5,479
27	4,503	867	17	2,562	431	3,876	626	△6,044	12,576	6,532
28	4,511	743	11	2,702	431	3,888	624	△5,420	13,003	7,583
29	4,518	622	7	2,453	432	3,513	1,005	△4,416	13,430	9,014
30	4,355	1,516	4	2,513	416	4,449	△94	△4,510	13,842	9,332
31	4,243	215	3	2,312	405	2,934	1,309	△3,201	14,242	11,041
32	4,253	76	1	2,291	405	2,774	1,479	△1,722	14,643	12,921
33	2,846	6,280	1	1,488	269	8,038	△5,192	△6,914	14,910	7,996
34	2,491	7	0	1,358	237	1,603	888	△6,026	15,144	9,118
35	2,495	0	0	1,525	237	1,762	733	△5,293	15,378	10,085
36	1,516	10,512	0	745	142	11,400	△9,883	△15,177	15,519	342
37	465	0	0	179	44	223	242	△14,935	15,563	628
38	346	4,095	0	191	33	4,319	△3,973	△18,907	15,596	△3,311

△ 3,311

これによると、平成38年の公社解散時には3,311百万円の実質的な債務が残る。

<前提2>

通行量を「新たな5カ年計画(第12次)自動車走行台キロの将来推計値」により増加すると見込んでいる。なお、五輪大橋については、Ⅱ期工事を実施することとし、また、平成24年度以降は、東外環状線の供用開始による交通量の増加を見込んだものである。

(単位:百万円)

年度	収入計	償還金	利息	維持管理費等	諸引当金	支出計	単年度収支差	収支差累計 <small>※出資金返還後</small>	損補引当金累計	合計額
H12	4,484	1,691	392	1,974	424	4,482	2	7,679	6,519	14,198
13	4,896	2,480	359	1,800	416	5,055	△159	7,520	6,932	14,452
14	4,148	1,929	329	2,132	389	4,781	△633	6,887	7,317	14,204
15	4,181	2,157	344	2,244	397	5,142	△962	5,926	7,710	13,636
16	4,197	2,365	313	2,263	399	5,339	△1,142	4,784	8,104	12,888
17	4,212	2,521	281	2,447	400	5,650	△1,438	3,346	8,501	11,847
18	4,226	2,676	249	2,528	402	5,855	△1,628	1,718	8,899	10,617
19	4,241	2,660	216	2,469	404	5,749	△1,508	210	9,299	9,509
20	4,256	2,714	185	2,532	406	5,836	△1,580	△1,370	9,701	8,331
21	4,270	2,781	154	2,699	408	6,041	△1,771	△3,141	10,104	6,963
22	4,285	2,697	123	2,449	410	5,679	△1,393	△4,535	10,510	5,975
23	4,291	2,521	92	2,524	411	5,548	△1,257	△5,792	10,917	5,125
24	4,623	2,198	231	2,468	443	5,340	△717	△6,509	11,355	4,846
25	4,634	1,777	208	2,468	444	4,898	△263	△6,772	11,795	5,023
26	4,646	1,107	191	2,526	445	4,269	378	△6,394	12,236	5,842
27	4,660	955	183	2,579	446	4,163	496	△5,898	12,678	6,780
28	4,676	917	174	2,720	447	4,257	418	△5,479	13,121	7,642
29	4,690	829	163	2,470	448	3,911	780	△4,700	13,564	8,864
30	4,519	1,744	152	2,697	431	5,024	△505	△5,205	13,992	8,787
31	4,403	462	142	2,330	420	3,353	1,050	△4,155	14,407	10,252
32	4,419	344	131	2,309	421	3,205	1,214	△2,940	14,824	11,884
33	2,996	6,569	120	1,506	251	8,446	△5,451	△8,391	15,073	6,682
34	2,637	319	109	1,376	251	2,055	582	△7,809	15,321	7,512
35	2,641	334	98	1,564	251	2,247	394	△7,414	15,569	8,155
36	1,658	10,870	85	763	156	11,874	△10,216	△17,631	15,723	△1,908
37	541	1,074	72	363	52	1,561	△1,020	△18,650	15,775	△2,875
38	403	6,467	31	231	38	6,766	△6,364	△25,014	15,813	△9,201

△ 9,201

これによると、平成38年公社解散時には9,201百万円の実質的な債務が残る。

平成 38 年度における路線別実質債務残高は以下のようになる。

<償還時実質債務残高 (収支差額累計 - 損失補填引当金) >

(単位：百万円)

	当初計画	前提 1 (実質)		前提 2 (五輪)	
		収支差累計	計画比(%)	収支差累計	計画比(%)
三才山・松本	5,913	6,406	108.3	6,608	111.8
新和田	5,693	5,290	92.9	5,323	93.5
平井寺	1,099	△717	△65.3	△497	△45.3
志賀中野	1,691	△6,692	△395.6	△6,063	△358.4
白馬	1,179	△993	△84.3	△578	△49.1
五輪	3,087	△7,088	△229.6	△14,476	△468.9
調整額*	-	483	-	483	-
合計	-	△3,311	-	△9,201	-

*茅野有料道路に係る損失補填引当金

(注) なお、これらのシミュレーションにおける収支に含める資金には、未収入金、未払金等を含み、本文中のキャッシュ・フロー計算書における資金の範囲とは異なる。

(1) 各路線の現状及び今後の交通量に影響を与える事項

①三才山・松本トンネル有料道路

三才山トンネル区間は交通量も実績値が計画値を上回っており黒字路線であるが、松本トンネル有料道路は単独では赤字である。但し、公社は国道147号の高家バイパスの整備によって白馬及び上高地、飛騨高山地方とのアクセスがより容易となり、今後の更なる交通量の増加が期待できるとしている。

②新和田トンネル有料道路

延伸工事によって、下諏訪周辺の狭隘な道路を迂回し国道20号バイパスを経由して直接岡谷インターチェンジへの接続が可能となった。今後黒字化の方向であるが、平成33年に三才山・松本トンネル有料道路が無料開放した際にそちらの方に交通量の一部シフトする可能性はあるとしている。

③平井寺トンネル有料道路

現状赤字路線である。しかし、公社は今後上田都市環状道路の整備による流入交通車輛が期待されるとしている。

④志賀中野有料道路

渋滞の要因であった現道の交差点が改良されたこと等により、時間的便益が当初ほど見込まれず、現道からの転換率は7%と低迷している。また、有料道路を回避する車による騒音等が問題となっている。

⑤白馬長野有料道路

北関東から北陸へ抜ける物流車輛路線として位置付けられる。当該区間について高速道路を使用した場合との所要時間は余り変わらないため、当路線につき周知されていないとのことである。

⑥五輪大橋有料道路

五輪大橋先の道路(東外環状線)の整備促進が急務となっており、同路線開通による交通量の増加が期待されている。当該環状道路としての機能を見込み平成24年に現在の2車線から4車線化する計画が決定している。

(別紙4) 現在の借入による金利負担

(単位：千円)

借入年度	借入額	償還額	借入残高	利率 (%) 固定のみ	償還期限
三才山・松本トンネル有料道路					
昭和63年	15,000	6,581	8,418	5.15	平成21年3月20日
平成元年	213,000	84,752	128,247	5.6	平成21年9月20日
平成2年	465,000	130,823	334,176	7.1	平成23年3月20日
平成3年	420,000	99,453	320,546	6.3	平成24年3月20日
平成4年	615,000	120,491	494,508	5.25	平成25年3月20日
平成5年	480,000	73,174	406,825	4.3	平成26年3月20日
平成6年	282,000	33,880	248,119	4.95	平成26年9月20日
小計	2,490,000	549,158	1,940,841		
平井寺トンネル有料道路					
昭和60年	37,500	23,718	13,781	6.6	平成18年3月20日
昭和61年	180,000	101,969	78,030	5.9	平成19年3月20日
昭和62年	525,000	305,917	219,082	4.95	平成19年3月20日
昭和62年	50,000	25,228	24,771	5.3	平成20年3月20日
昭和63年	310,000	157,242	152,757	5.15	平成20年3月20日
小計	1,102,500	614,077	488,422		
志賀中野有料道路					
平成元年	12,000	4,774	7,225	5.6	平成21年9月20日
平成2年	42,000	13,142	28,857	6.95	平成22年9月20日
平成2年	140,400	39,500	100,899	7.1	平成23年3月20日
平成3年	84,600	20,032	64,567	6.3	平成24年3月20日
平成3年	199,500	47,240	152,259	6.3	平成24年3月20日
平成4年	300,000	58,776	241,223	5.25	平成25年3月20日
平成5年	316,500	48,249	268,250	4.3	平成26年3月20日
平成6年	312,000	37,485	274,514	4.95	平成26年9月20日
小計	1,407,000	269,202	1,137,797		
白馬長野有料道路					
平成3年	49,500	11,721	37,778	6.3	平成24年3月20日
平成4年	450,000	88,164	361,835	5.25	平成25年3月20日
平成5年	756,000	115,250	640,749	4.3	平成26年3月20日
平成6年	94,500	11,353	83,146	4.95	平成26年9月20日
小計	1,350,000	226,489	1,123,510		
五輪大橋有料道路					
平成5年	75,000	11,433	63,566	4.3	平成26年3月20日
平成6年	893,400	107,337	786,062	4.95	平成26年9月20日
平成7年	616,500	32,359	584,140	3.3	平成28年3月20日
平成8年	170,100	4,444	165,655	3.25	平成28年9月20日
小計	1,755,000	155,575	1,599,424		
新和田延伸有料道路					
平成8年	120,000	0	120,000	2.75	平成29年3月20日
平成9年	360,000	0	360,000	2.25	平成30年3月20日
平成10年	506,250	0	506,250	2.2	平成30年9月20日
平成10年	93,750	0	93,750	1.7	平成31年3月20日
平成11年	450,000	0	450,000	2	平成32年3月20日
平成12年	320,550	0	320,550	1.7	平成33年3月20日
平成13年	49,450	0	49,450	1.9	平成34年3月20日
小計	1,900,000	0	1,900,000		
公庫計	10,004,500	1,814,502	8,189,997		

注：当報告書の金額について、端数処理の関係で内訳と合計が一致しない場合がある。
また、外部資料を引用した場合は、その数値をそのまま引用しているため、同じく
端数処理の関係で同一の項目であっても金額が一致しない場合がある。

監査委員事務局