

# 福岡県公報

平成17年 4月25日  
第 2 3 8 0 号  
増 刊 ①

## 目 次

### 監 査 委 員

○包括外部監査の結果の公表

(監査委員事務局総務課) …………… 1

### 監 査 委 員

#### 監査公表第1号

地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の37第5項の規定に基づき、包括外部監査人土井良延英より監査の結果に関する報告があったので、同法第252条の38第3項の規定により、次のとおり公表する。

平成17年 4月25日

福岡県監査委員	福 本 義 雄
同	市 村 昭 三
同	進 谷 庸 助
同	入 江 種 文

平成 16 年度  
包括外部監査の結果報告書  
及び報告に添えて提出する意見

選 定 し た 特 定 の 事 件

福岡県の道路事業、福岡県道路公社及び  
福岡北九州高速道路公社に係る財務の事務の  
執行及び経営に係る事業の管理について

福岡県包括外部監査人  
土井良 延英

## 目 次

頁

第1 外部監査の概要.....	1
1. 外部監査の種類.....	1
2. 選定した特定の事件.....	1
(1) 外部監査の対象.....	1
(2) 外部監査対象期間.....	1
3. 事件を選定した理由.....	1
4. 外部監査の方法.....	1
(1) 監査の着眼点.....	1
(2) 主な監査手続.....	2
5. 外部監査の実施期間.....	2
6. 外部監査従事者の資格.....	2
7. 利害関係.....	2
第2 福岡県土木部、福岡県道路公社及び福岡北九州高速道路公社の概要 .....	3
1. 組織上の位置付けと監査対象 .....	3
2. 県内の道路の概要 .....	5
(1)福岡県の管理する道路の整備状況 .....	5
(2)土木部道路事業の財政規模 .....	6
3. 有料道路制度における両公社と福岡県の関係 .....	7
4. 福岡県道路公社の状況.....	8
5. 福岡北九州高速道路公社の状況.....	16
第3 監査の結果.....	23
1. 土木事務所における財務の執行について.....	23
1.1. 用地事務 .....	23
1.1.1. 証憑の不備について .....	25
1.1.2. 抵当権抹消未了の土地に対する前金払について.....	25
1.1.3. 過年度分の未登記土地について.....	26
1.2. 契約事務(工事).....	26
1.2.1. 単独随意契約の妥当性について.....	29
1.2.2. 工事契約変更理由の妥当性について.....	29
1.2.3. 指名競争入札における業者選定について .....	30

1.3. 用地取得 .....	31
1.3.1. 福岡土木事務所 .....	31
1.3.2. 久留米土木事務所 .....	31
1.3.3. 八女土木事務所 .....	32
1.4. 収入 .....	32
2. 福岡県道路公社における財務の執行について .....	34
2.1. 道路台帳の整備 .....	34
2.2. 管理業務費（委託料） .....	34
2.2.1. 入札執行伺の作成について .....	35
2.2.2. 事務取扱要領の整備状況について .....	35
2.2.3. 検査に係る決裁状況について .....	35
2.3. 契約事務(工事) .....	36
2.4. 道路用地取得後の利用状況 .....	37
2.5. 料金收受業務委託 .....	37
2.6. 回数券管理について .....	38
2.6.1. 棚卸の実施方法について .....	38
2.6.2. 回数券管理規程の整備について .....	38
2.6.3. 使用済み回数券の管理方法について .....	39
2.7. 料金収入以外の収入 .....	39
2.8. 現金及び預金の管理状況 .....	40
2.9. 財務諸表 .....	40
2.9.1. 退職給与引当金の割掛けについて .....	41
3. 福岡北九州高速道路公社における財務の執行について .....	43
3.1. 道路台帳の整備 .....	43
3.1.1. 道路台帳の整備状況と保管場所について .....	43
3.2. 委託業務費 .....	44
3.2.1. 検査の要否の判断と検査に代わる履行確認の実施状況について .....	44
3.2.2. 決裁文書の整理方法について .....	46
3.2.3. 実施設計書の検証について .....	46
3.3. 用地事務 .....	46
3.3.1. 土地調書における地権者の記名・押印の入手漏れ .....	47
3.3.2. 用地交渉記録簿と用地取得台帳の未作成 .....	47
3.4. 備品管理 .....	48
3.5. 契約事務(工事) .....	48
3.6. 道路用地取得後の利用状況 .....	53

3.7.	道路以外の土地.....	53
3.8.	料金收受関係.....	55
3.8.1.	回数券棚卸の実施状況について.....	56
3.8.2.	未収料金の督促と不能欠損処理について.....	56
3.8.3.	委託業務契約外の実施業務について.....	57
3.9.	管理用整理票の発行枚数.....	57
3.10.	料金収入以外の収入.....	58
3.11.	普通財産売却についての会計処理について.....	59
3.12.	現金及び預金の管理状況.....	59
3.13.	財務諸表.....	60
第4	包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見.....	62
1.	土木事務所に関する事項.....	62
1.1.	財務に関する事項.....	62
1.1.1.	土地の評価について.....	62
1.1.1.1.	統一単価の採用とその運用について.....	62
1.1.1.2.	土地等の取得又は使用により通常生ずる損失の補償(通損補償)の算定.....	62
1.2.	土木部における投資の意思決定に関する事項.....	64
1.2.1.	過疎代行事業について.....	64
1.2.1.1.	代行事業について.....	64
1.2.1.2.	下横山東西線工事の概要.....	65
1.2.2.	県道の維持改築について.....	69
2.	福岡県道路公社に関する事項.....	72
2.1.	財務に関する事項.....	72
2.1.1.	委託業務について.....	72
2.1.1.1.	料金收受業務の設計金額の設定について.....	72
2.1.1.2.	指名競争入札における業者指名方法について.....	73
2.1.2.	料金收受業務について.....	76
2.1.2.1.	料金收受額の検査方法について.....	76
2.1.3.	回数券管理について.....	76
2.1.3.1.	月次棚卸しの実施について.....	76
2.1.3.2.	旧版回数券の処分について.....	77
2.1.3.3.	料金所における回数券保管量について.....	77
2.1.4.	財務諸表について.....	78
2.1.4.1.	財務諸表への「重要な会計方針」の注記.....	78
2.1.4.2.	貸借対照表上の「固定資産減価償却累計額」の表示箇所.....	78

2.1.4.3. 賞与引当金（未払賞与）について .....	78
2.1.4.4. 借入金の未払利息について .....	79
2.2. 福岡県道路公社における情報開示に関する事項 .....	80
2.2.1. 開業後の事業計画・償還計画と実績との比較分析と情報公開のあり方について .....	80
2.2.1.1. 長期損益見通しに立った事業計画・償還計画と社会経済情勢の変化 .....	80
2.2.1.2. 県道路公社の計画と実績との乖離と県民への情報開示の必要性 .....	80
2.2.1.3. 冷水道路について・・有効活用方策の検討 .....	81
3. 福岡北九州高速道路公社に関する事項 .....	84
3.1. 財務に関する事項 .....	84
3.1.1. 委託業務の契約方法について .....	84
3.1.1.1. 過去5年間の請負業者及び入札状況について .....	84
3.1.1.2. 過去5年間の料金收受委託業務の設計金額の推移及び積算方法について .....	90
3.1.2. 備品の現物調査について .....	90
3.1.3. 会計処理の方法について .....	91
3.1.3.1. ハイカ・ETCに関する3月分収入の計上時期について .....	91
3.1.3.2. 債権回収管理について .....	91
3.1.3.3. 消費税の申告調整について .....	91
3.1.3.4. 売却土地の売却先の選定について .....	91
3.1.4. 現金の管理について .....	92
3.1.4.1. 現金管理の方法について .....	92
3.1.5. 財務諸表について .....	92
3.1.5.1. 財務諸表への「重要な会計方針」の注記 .....	92
3.1.5.2. 賞与引当金（未払賞与）について .....	92
3.1.5.3. 退職給与引当金の算定方法について .....	93
3.2. 福岡北九州高速道路公社における情報開示に関する事項 .....	94
3.2.1. 償還期間と情報公開のあり方について .....	94
3.2.1.1. 北九州高速道路の料金徴収期間について .....	94
3.2.1.2. 北九州高速道路の採算情報の開示について .....	96
4. 土木事務所・福岡県道路公社・福岡北九州高速道路公社に共通する事項 .....	98
4.1. 入札制度に関する考察 .....	98
4.1.1. 予定価格と落札価格の近接 .....	98
4.1.2. 予定価格の事前公表について .....	98
4.1.3. 指名結果の公表について .....	99
4.1.4. 一般競争入札の範囲拡大 .....	99
4.1.5. 現場説明会について .....	99

4.1.6. 指名競争入札における地域性について .....	100
4.1.7. 一般競争入札及び公募型指名競争入札の拡大について .....	100
4.1.8. 工事の分割発注について .....	101
4.2. 委託業務の指名理由の公表について .....	103
4.3. むすび .....	104

## 第1 外部監査の概要

### 1. 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項及び第4項の規定に基づく包括外部監査

### 2. 選定した特定の事件

#### (1) 外部監査の対象

福岡県の道路事業、福岡県道路公社及び福岡北九州高速道路公社に係る財務の事務の執行及び経営に係る事業の管理について

#### (2) 外部監査対象期間

平成15年4月1日から平成16年3月31日まで

### 3. 事件を選定した理由

道路事業は、住民生活を支える重要な基盤施設であり、福岡県の予算に占める事業費の割合も大きい。特に、県が多額の出資や貸付等の財政的援助等を行っている福岡県道路公社及び福岡北九州高速道路公社の事業進捗や経営状況は、県財政への影響が大きいため、両公社の健全な経営は県の重要な課題であると考えられる。

このため、両公社を含めた福岡県の道路事業を調査し、財務事務が関係諸法令に従って適法に執行されているかどうか、及びそれらの管理運営事務が効率的、経済的になされているかどうかについて調査すべき必要性を認めたことによる。

### 4. 外部監査の方法

福岡県の道路事業、福岡県道路公社（以下、「県道路公社」という。）及び福岡北九州高速道路公社（以下、「高速道路公社」という。）に係る出納その他財務事務の執行状況及び当該機関の内部管理体制についての監査に当たっては、(1) 監査の着眼点に記載している事項を検証するために、財務事務に係る監査のほかに経済性・効率性及び有効性の観点を加味して(2) 主な監査手続に記載の諸手続を実施した。

#### (1) 監査の着眼点

道路事業に係る財務に関する事務の執行及び事業の管理の法令等への合規性、経済性・効率性及び有効性の観点から以下の項目について特に留意して監査を実施することとした。

- 契約の方式決定及び相手方の選定について契約方法（一般競争入札や指名競争入札等）の選定は適法、かつ、適切であるか。また入札及び契約手続における不正行為を排除するための措置は有効、かつ、適切に運用されているか。
- 契約の締結について契約変更等は適切であるか。
- 監督・検査について監督・検査・検収立会は的確になされているか。
- 効率的に資金を活用し、必要路線の早期供用を可能にするために用地は適時に取得されているか。

上記に加えて、県道路公社及び高速道路公社については以下の項目についても特に留意して監査を実施した。

- 公社の運営は、経済性、効率性が図られているか。
- 公社の会計処理方法及び表示方法は法令及び規則等に準拠しているか。
- 決算書等は、公社の経営成績、財政状態を適切に表示しているか。
- 各路線別の採算性を把握し、債務の償還可能性に懸念がないか。



- 借入金の償還は計画どおりに履行されているか。

なお、特に有効性の観点から経営管理・会計管理の仕組みについても現状把握と今後の方向性について検討を行った。

## (2) 主な監査手続

道路事業、県道路公社及び高速道路公社に係る財務の事務の執行及び経営に係る事業の管理についての主な監査手続については、「第3 監査の結果」の中で監査結果に関連づけて記載している。

## 5. 外部監査の実施期間

平成16年4月～平成17年3月

各機関への往査（現地調査）実施の時期は以下のとおりである。

往査実施場所	往査時期
福岡土木事務所	平成16年7月、9月
久留米土木事務所	平成16年7月、9月
八女土木事務所	平成16年9月、10月
福岡県道路公社	平成16年8月、9月
福岡北九州高速道路公社	平成16年8月、10月

なお、各土木事務所、両公社の所管及び位置付けについては、「第2 福岡県土木部、福岡県道路公社及び福岡北九州高速道路公社の概要 1. 組織上の位置付けと監査対象」を参照。

## 6. 外部監査従事者の資格

包括外部監査人

公認会計士 1名

外部監査人補助者

公認会計士 3

会計士補 1

アシスタント 1

計 6名

## 7. 利害関係

包括外部監査の対象とした事件につき、私は地方自治法第252条の29の規定により記載すべき利害関係はない。

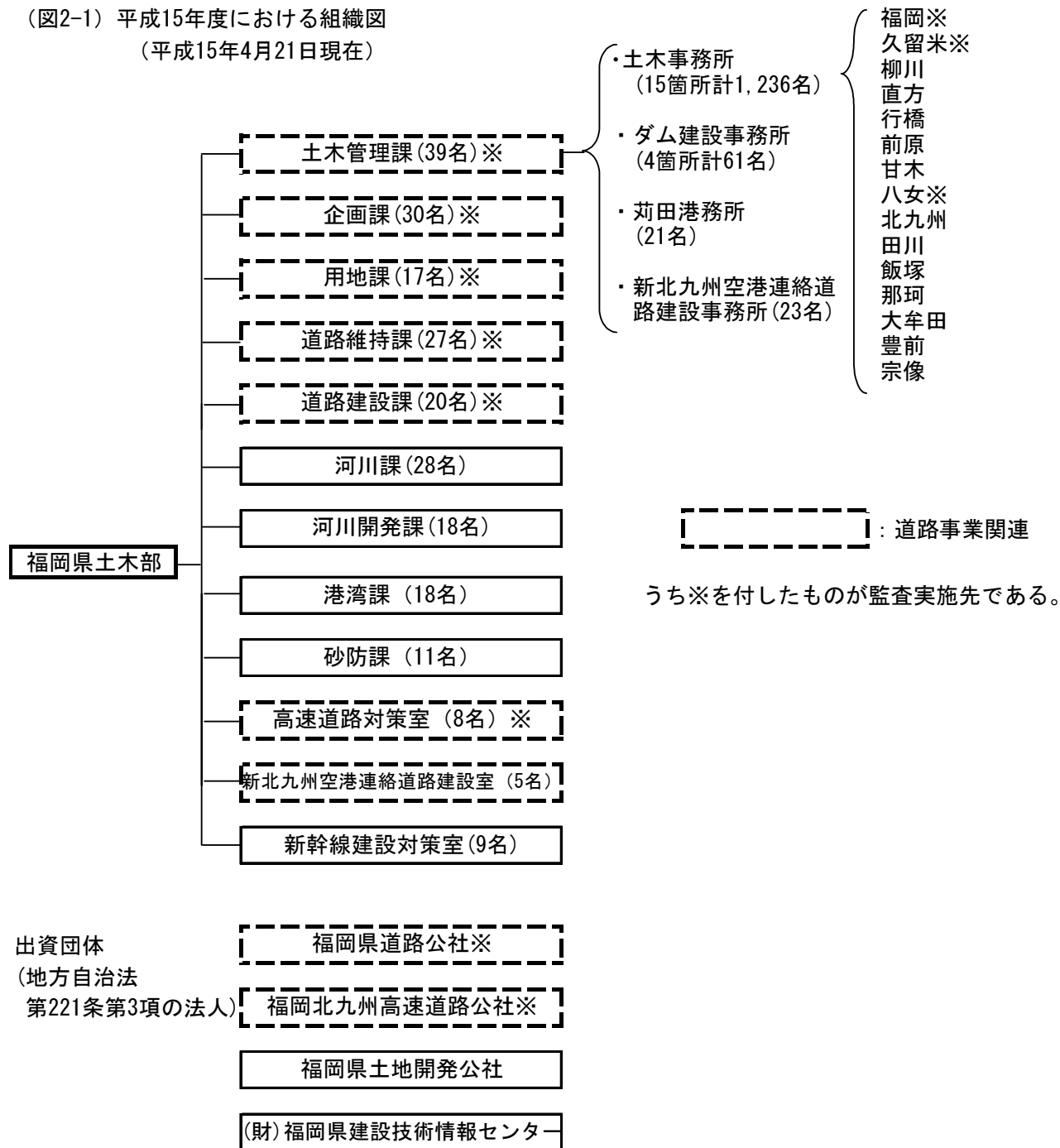
## 第2 福岡県土木部、福岡県道路公社及び福岡北九州高速道路公社の概要

### 1. 組織上の位置付けと監査対象

福岡県土木部の組織、分掌事務、職員数

土木部の組織(出資団体含む)及び道路事業に関わる課、室等と職員数(出資団体は除く)は図2-1、土木部の分掌事務は表2-1のとおりである。

(図2-1) 平成15年度における組織図  
(平成15年4月21日現在)



(表2-1) 土木部事務分掌

(平成15年4月21日現在)

課名等	分掌事務
土木管理課	土木部の主管課として、本庁各課、室及び出先機関との連絡調整、土木部の組織、人事の総括、予算及び財務会計の集中管理
企画課	土木行政の企画調整及び工事の検査のほか、設計単価、歩掛及び工事標準仕様などの技術事項の基準を決定し、指導を行うとともに、土木情報システム並びに財団法人福岡県建設技術情報センターに関する事務
用地課	土木部の用地取得に係る土地の評価、補償などについての事務指導、収用事務、収用委員会の運営及び福岡県土地開発公社に関する事務のほか、法定受託事務として国土交通省所管国有財産の管理などの事務
道路維持課	指定区間外国道及び県道の簡易舗装、排水施設、交通安全施設などの整備と維持修繕、道路の災害復旧を行うほか、道路の占用許可、認定、不用地の管理、処分などの業務、そのほか暫定就労事業、市町村道に係る補助事業
道路建設課	指定区間外国道及び県道の新設、改良並びに橋梁の新設、改良、過疎市町村基幹道路代行整備事業を行うほか、道路整備の企画、調査及び調整
河川課	河川の管理業務や治水事業のほか、公共土木施設災害復旧事業、砂利採取計画の認可、水防事務及びダム管理事務
河川開発課	河川総合開発事業として、那珂川総合開発事業(五ヶ山ダム)ほか3か所の建設事業と大根川総合開発事業(清瀧ダム)の実施計画調査
港湾課	県営港湾施設及び国土交通省所管海岸保全施設の整備事業と管理業務のほか、一般海域における砂利採取計画の認可事務
砂防課	砂防施設の整備及び管理のほか、地すべり対策事業、急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する事務
高速道路対策室	福岡北九州高速道路公社及び福岡県道路公社に関する事務を行うとともに、東九州自動車道等の建設促進を図るため、関係機関との調整及び要望活動
新北九州空港連絡道路建設室	新北九州空港への連絡道路の建設に関する事務
新幹線建設対策室	九州新幹線の建設に関連する公共事業等に係る調整に関する事務
土木事務所(福岡、久留米、柳川、直方、行橋、前原、甘木、八女、北九州、田川、飯塚、那珂、大牟田、豊前、宗像)	県下を15の所轄区界に分けて、それぞれ総務企画課、用地課、道路課、河川砂防課、都市施設整備課(福岡、久留米、柳川、直方、行橋、八女、北九州、飯塚及び那珂)、建築指導課(大牟田を除く)、国道バイパス建設室(田川)、災害事業室(福岡)、有明海沿岸道路対策室(柳川)、ダム管理出張所(福岡、直方、前原、八女、北九州、田川及び那珂)及び港管理出張所(大牟田)を置いて道路、河川等の事業
ダム建設事務所	ダム建設事業に係る用地取得損失補償、事業の企画調査設計、工事の施工
苅田港務所	県営苅田港の建設、維持管理
新北九州空港連絡道路建設事務所	新北九州空港への連絡道路の建設

2. 県内の道路の概要

(1) 福岡県の管理する道路の整備状況

平成13年4月1日現在（道路統計年報、道路現況表）

区分	路線数 (本)	実延長 (km)	整備率		改良率(5.5m以上)		舗装率(除簡易舗装)			
			(%)	全国平均	(%)	全国平均	(%)	全国平均		
高速自動車国道	道路公団	3	165.1	-	-	100.0	100.0	100.0	100.0	
国道	指定区間	国土交通省	14	470.3	31.0	49.8	100.0	100.0	100.0	98.3
	指定区間外	<b>福岡県</b>	<b>13</b>	<b>493.1</b>	<b>59.6</b>	59.8	<b>89.9</b>	82.5	<b>79.6</b>	82.9
		福岡市	3	31.0	45.4		98.9		99.1	
		北九州市	5	100.2	42.9		89.9		98.6	
計		26	1,094.4	45.3	55.7	94.5	89.6	90.7	89.1	
県道	主要地方道	<b>福岡県</b>	<b>88</b>	<b>1,383.7</b>	<b>53.2</b>	55.4	<b>77.7</b>	72.9	<b>54.6</b>	67.3
		福岡市	13	91.1	20.6		93.4		94.4	
		北九州市	16	144.7	31.3		69.7		90.9	
		計	101	1,619.5	49.4		77.9		60.1	
	一般県道	<b>福岡県</b>	<b>297</b>	<b>1,583.4</b>	<b>55.4</b>	48.8	<b>62.9</b>	56.5	<b>34.4</b>	48.3
		福岡市	35	149.8	40.9		76.6		78.7	
		北九州市	30	99.7	42.1		49.2		77.2	
	計		345	1,832.8	53.5		63.3		40.4	
	計	<b>福岡県</b>	<b>385</b>	<b>2,967.2</b>	<b>54.4</b>	51.8	<b>69.8</b>	63.9	<b>43.8</b>	56.8
		福岡市	48	240.9	33.2		83.0		84.6	
北九州市		46	244.3	35.7	61.3		85.3			
計		446	3,452.3	51.6	70.1		49.6			
市町村道	福岡県	79,987	24,146.1	-	-	55.8	-	4.8	-	
	福岡市	20,313	3,406.2	-	-	71.1	52.0	21.4	16.8	
	北九州市	19,011	3,591.7	-	-	57.2	-	23.4	-	
	計	119,311	31,144.0	-	-	57.6	-	8.8	-	
総計		119,786	35,855.8	-	-	60.2	55.1	15.6	24.7	
<b>うち福岡県管理の道路計</b>		<b>398</b>	<b>3,458.1</b>	<b>55.1</b>	<b>52.2</b>	<b>72.7</b>	<b>-</b>	<b>48.9</b>	<b>-</b>	

\*路線数は重複しているため、また実延長は四捨五入のために、各項目の集計は合計と一致しないことがある。

\*国土交通省、福岡県、北九州市には、公団・公社の管理分を含んでいる。(都市高速道路は除く)

\*市町村道の改良率は5.5m未満を含む延長で算出している。

\*福岡県管理道路は太字で記載している。

福岡県内の道路整備状況は上表のとおりである。福岡県の管理する道路である指定区間外の国道及び県道の整備状況は、整備率及び改良率は全国平均とほぼ同じ水準であるが、舗装率が全国平均をやや下回る状況となっている。

なお、道路の管理区分は道路法等の法令にて次のとおり定められている。

道路の種類		道路管理者
国道	政令で定める指定区間	国土交通省
	上記の指定区間外	県又は政令市
県道		県又は政令市
市町村道		市町村(政令市含む)

福岡県内には、福岡市及び北九州市という政令指定都市(以下、「政令市」という。)があり、福岡県の管理する道路は、これら両政令市の区域を除く県内区域となる。そのため、福岡県土木部の土木事務所のうち、福岡市及び北九州市を管理区域に含む土木事務所(福岡・前原・那珂・北九州)

における道路事業は政令市を除く区域のみを対象に事業及び管理を行っている。

国道のうち指定区間外の路線の道路管理者は、県又は政令市とされている。

県道や市町村道についても、事業費の一部に国の補助を受ける補助事業がある。

(2) 土木部道路事業の財政規模

(単位：百万円)

土木部所管道路事業費（当初予算：土木部予算のうち道路関連のみ土木部土木管理課にて抽出）

	事業名	H15年度	H16年度	事業の説明
補助事業	舗装道補修費	395	352	舗装道の路面損傷が甚だしい区間の舗装補修
	道路災害防除費	120	247	危険箇所の災害防止のための法面崩落防止
	道路交通安全施設整備費	2,303	2,697	道路の修繕、交通安全施設整備など地域の課題に応じ一体的に行う
	人にやさしい歩行空間整備事業費	2,717	2,934	既存歩道の段差解消や勾配改善。幅広い歩道の整備
	橋りょう補修費	390	450	鋼橋又はコンクリート橋の補修工事
	<b>道路維持課小計</b>	<b>5,925</b>	<b>6,680</b>	
	道路改良費	14,700	12,757	現道拡幅、線形改良、バイパスの建設
	第一種改良費	460	1,027	局部的に幅員狭少となっている箇所の改良工事
	<b>道路建設課小計</b>	<b>15,160</b>	<b>13,784</b>	
	新北九州空港連絡道路整備費	4,185	449	空港連絡道路建設費（海上橋及び苅田IC部分）
	<b>新北九州空港連絡道路建設室小計</b>	<b>4,185</b>	<b>449</b>	
	<b>補助事業計</b>	<b>25,270</b>	<b>20,914</b>	
	単独事業	用地取得調査費	18	17
<b>用地課小計</b>		<b>18</b>	<b>17</b>	
アメニティ・ロード事業費		546	546	快適性、安全性を図るため道路異常箇所補修を行う
道路舗装費		3,890	3,665	舗装損傷箇所の補修など、補修工事全般を行う
道路防災費		1,340	1,195	落石等の危険箇所にモルタル吹付や防護策等の設置を行う
局部整備費		2,158	2,175	見通しの改良。離合のための待避所の設置
交通安全対策費		2,963	2,780	歩道、自転車道の整備。交差点改良、道路標識設置ほか
緊急地方道路整備事業費		3,274	2,582	道路の修繕、交通安全施設整備など地域の課題に応じ一体的に行う
橋りょう震災対策費		845	800	道路橋又は歩道橋の震災対策として補強・修繕を行う
その他		820	741	建設調査費、道路景観整備、街路樹の整備等
<b>道路維持課小計</b>		<b>15,837</b>	<b>14,485</b>	
道路改築費		10,866	10,322	補助対象外の道路の改良工事
緊急地方道路整備事業費		11,726	11,886	道路の改築など地域の課題に応じ一体的に行う
橋りょう架換費		2,090	1,988	補助事業とならない小規模な橋りょうの架換工事
その他		375	362	建設調査費、地域環境との調和を図るための道路整備等
<b>道路建設課小計</b>		<b>25,056</b>	<b>24,558</b>	
新北九州空港連絡道路整備費		623	1,160	空港連絡道路建設費（平面道路部分）
<b>新北九州空港連絡道路建設室小計</b>		<b>623</b>	<b>1,160</b>	
<b>単独事業計</b>	<b>41,534</b>	<b>40,220</b>		
<b>公共事業計</b>	<b>66,805</b>	<b>61,134</b>		

(注) 上記の金額は四捨五入を行っているため、各項目の集計と合計が一致しないことがある。

### 3. 有料道路制度における両公社と福岡県の関係

#### (ア) 有料道路制度

有料道路制度は、建設に要した資金と管理費及び支払利息とを利用料金により償還する制度である。地方道路公社が行う一般有料道路事業の料金の徴収期間は、追加事業がある場合又は維持管理有料制度を適用する場合等を除き、原則として供用開始の日から30年間とされている。また、一般有料道路の料金は、料金徴収期間における料金徴収総額が、事業費と業務管理費、一般管理費、支払利息等の支出総額の合計額と見合うよう事業計画に定める必要がある。したがって、計画どおりに実績が進捗すれば、料金徴収期間満了時において事業資金は完済でき、事業費の対象となった道路資産は無料開放したあと本来の道路管理者に無償で移管できることになる。

このことを前提として、道路公社における会計処理は次のように行われている。

料金収入から業務管理費、公社運営に係る一般管理費を各道路に按分した額、支払利息及び損失補てん引当金繰入額(将来の予測せざる損失に備えて収入の一定割合を引当計上している)の費用合計を控除した利益相当額を每期償還準備金として繰り入れる。なお、通常の企業会計における引当金が「将来発生する可能性が高く合理的に見積もり可能」であるのに対して、損失補てん引当金は特定の損失を想定しているものではなく、また収入の一定割合を機械的に継続して繰り入れることから、企業会計的な費用としての側面よりも利益留保性の引当金にあたる利益剰余金としての準備金の性格を持つと考えられる。損失補てん引当金として、県道路公社の場合は福岡前原道路のみ12%、他の有料道路及び駐車場は10%を、高速道路公社の場合5%を積み立てている。

しかしながら、料金徴収期間の終期が経過したとき、徴収された利用料金収入が当初見込んだ料金徴収総額に達せず、償還準備金が計画どおりに積みあがらなかった場合には、損失補てん引当金を取り崩して償還に充てる。なおも償還財源が不足する場合には、出資団体は出資金が回収できなくなり、さらに不足額が出資金の金額を超える場合には、設立団体は公社の借入金に対する債務保証を履行しなければならなくなる。このように不採算路線があると、設立団体である福岡県に負担が発生する可能性がある。

#### (イ) 福岡県との関係

両道路公社と福岡県との関係は、以下のとおりである。(平成16年4月1日現在)

	県道路公社	高速道路公社
貸付金	1,086 百万円 (※1: 全額冷水道路に関する貸付金)	119,283 百万円 (内訳: 特別転貸債 104,283 百万円、※2 北九州高速道路に関する貸付金 15,000 百万円)
出資金	22,936 百万円	94,100 百万円
債務保証	58,247 百万円	313,115 百万円 出資団体からの借入を除く外部借入金 627,078 百万円のうち出資比率相当額
備考	※1: 冷水道路の支払利息縮減資金として毎年度、年度中の1年間に亘り福岡県が低利融資を実行。年度末に市中金融機関から年度越え資金を調達し、県へ一旦返済、翌年度4月1日に県から借入れている。	※2: 北九州高速道路の利息負担の軽減を図るための経営改善資金として、福岡県と北九州市がそれぞれ150億円を無利子で貸し付けている。返済期限は料金徴収期間満了時となっている。

4. 福岡県道路公社の状況

(ア) 設置目的（地方道路公社法（昭和45年法律第82号）に基づく法人）

福岡県の区域及びその周辺の地域において、その通行又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括的かつ効率的に行うこと等により、この地域の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する。

(イ) 沿革

昭和49年12月	福岡県道路公社設立。
昭和50年1月	二丈浜玉道路事業許可申請、2月冷水道路事業許可申請。
昭和54年1月	二丈浜玉道路工事着工。
昭和55年4月	鳥栖筑紫野道路の管理を福岡県より引継ぐ。
昭和55年12月	冷水道路第一期工事着工。
昭和58年3月	冷水道路（一部区間）供用開始。
昭和58年4月	二丈浜玉道路供用開始。
昭和59年6月	天神中央公園駐車場事業許可。8月天神中央公園駐車場工事着工。
昭和61年4月	天神中央公園駐車場供用開始。
昭和62年4月	冷水道路全線供用開始。
昭和63年12月	福岡前原道路事業許可、着手。
平成5年3月	福岡前原道路供用開始。
平成13年10月	福岡前原道路Ⅱ期全線供用開始。（福岡高速1号線と直結）
平成15年4月	福岡県土地開発公社と管理部門（総務部総務課）の統合
平成15年11月	福岡前原道路Ⅲ期供用開始。

(ウ) 道路の整備に関する基本計画

路線名	管理の区間	延長 (Km)	事業費 (百万円)	通行料金 (全線：普通車)
県道久留米基山筑紫野線 （鳥栖筑紫野道路）	筑紫野市大字原田付近から 筑紫野市大字武蔵付近まで	13.5 (福岡県： 5.4)	11,040 (福岡県： 5,520)	150円
一般国道200号 （冷水道路）	嘉穂郡筑穂町大字内野付近から 朝倉郡夜須町大字朝日付近まで	8.9	18,600	420円

路線名	管理の区間	延長 (Km)	事業費 (百万円)	通行料金 (全線：普通車)
一般国道202号 (二丈浜玉道路)	糸島郡二丈町大字福井付近から 糸島郡二丈町大字鹿家付近まで	8.5 (福岡県： 6.4)	17,200 (福岡県： 13,600)	360円
一般国道497号 (福岡前原道路)	福岡市西区福重付近から 前原市大字東付近まで	14.2	71,000	350円
市道天神町幸ノ町線 (天神中央公園駐車場)	福岡市中央区天神1丁目地内	駐車台数 406台	2,650	380円 /60分

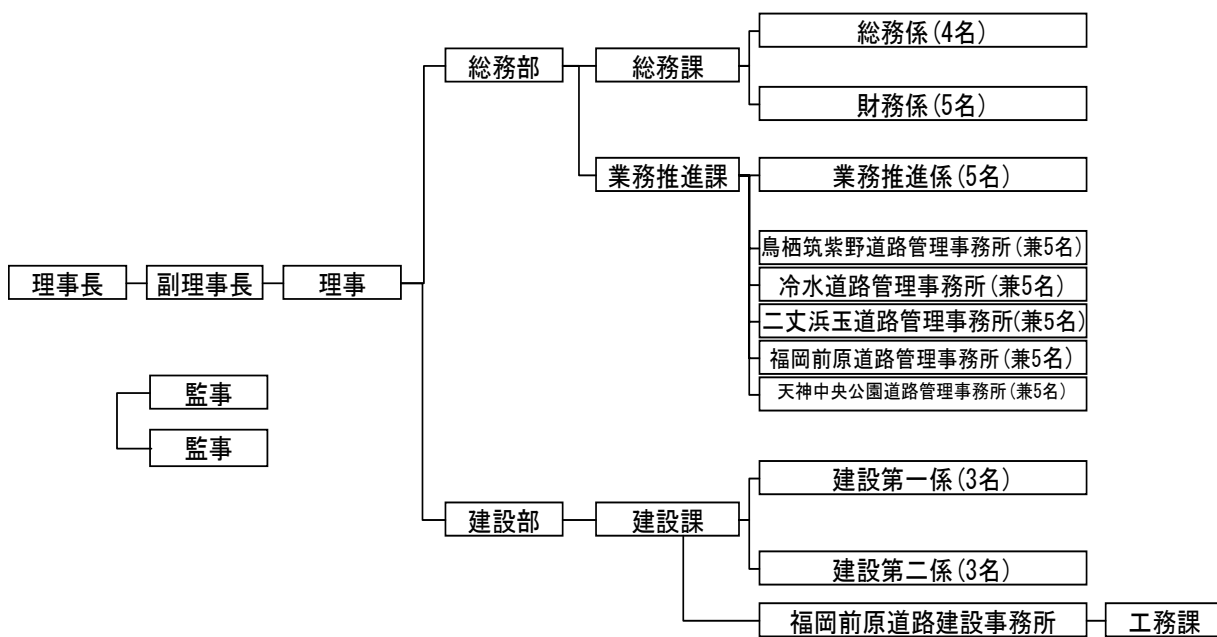
(工) 組織

福岡県道路公社の組織、職員数

福岡県道路公社の組織及び職員数は図3-1のとおりである。

(図3-1)平成15年度における組織図

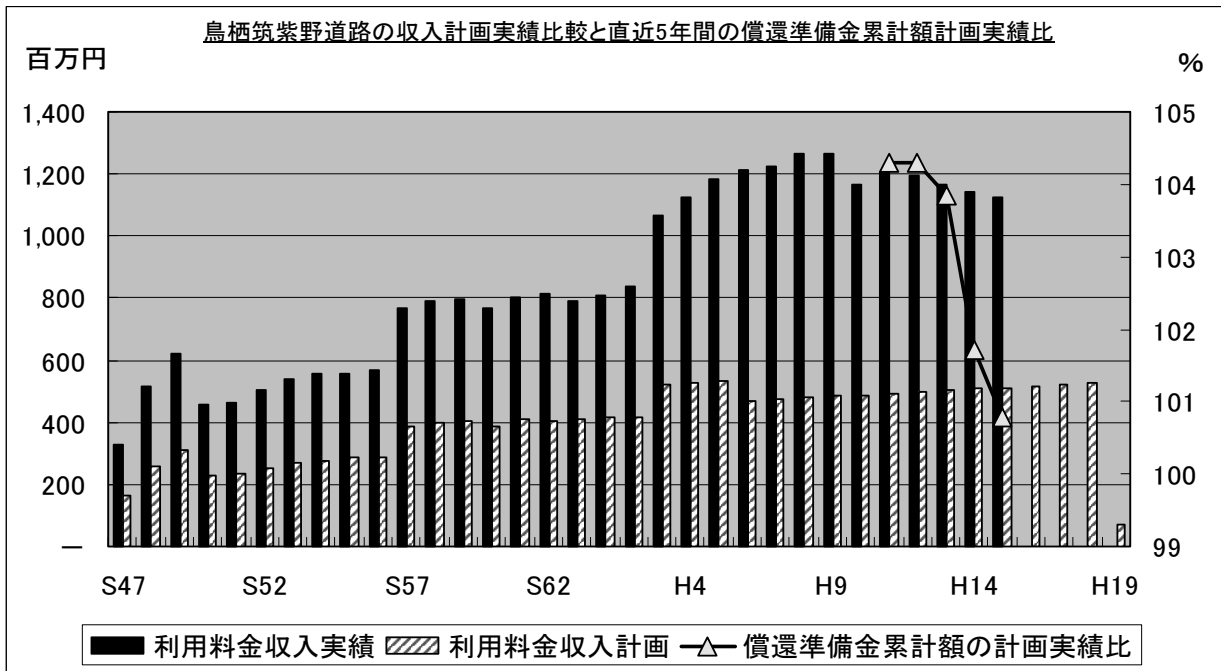
(平成16年3月31日現在)



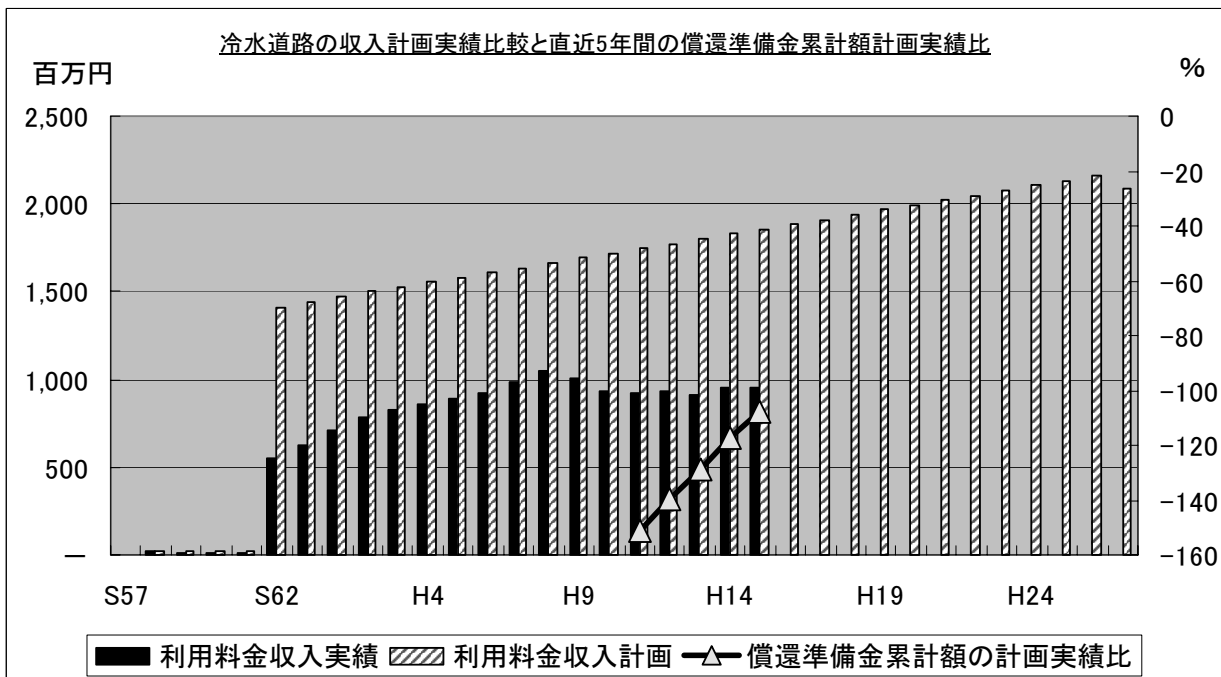
(オ) 各路線の料金収入

鳥栖筑紫野道路は、昭和47年度に開通以来、昭和55年度の県道路公社への移管まで福岡、佐賀の両県が管理していた。増加する交通量への対応として拡幅工事を昭和56年度に完成、さらに一般国道3号との連絡道路を建設、平成3年度に開通している。近年は景況悪化の影響を受け、減少傾向に転じているものの、開通以来交通量はおおむね順調に推移し、計画交通量を大きく上回る実績となり、料金徴収期間満了時における償還準備金は事業費を回収する水準まで計上されることが見込まれる。

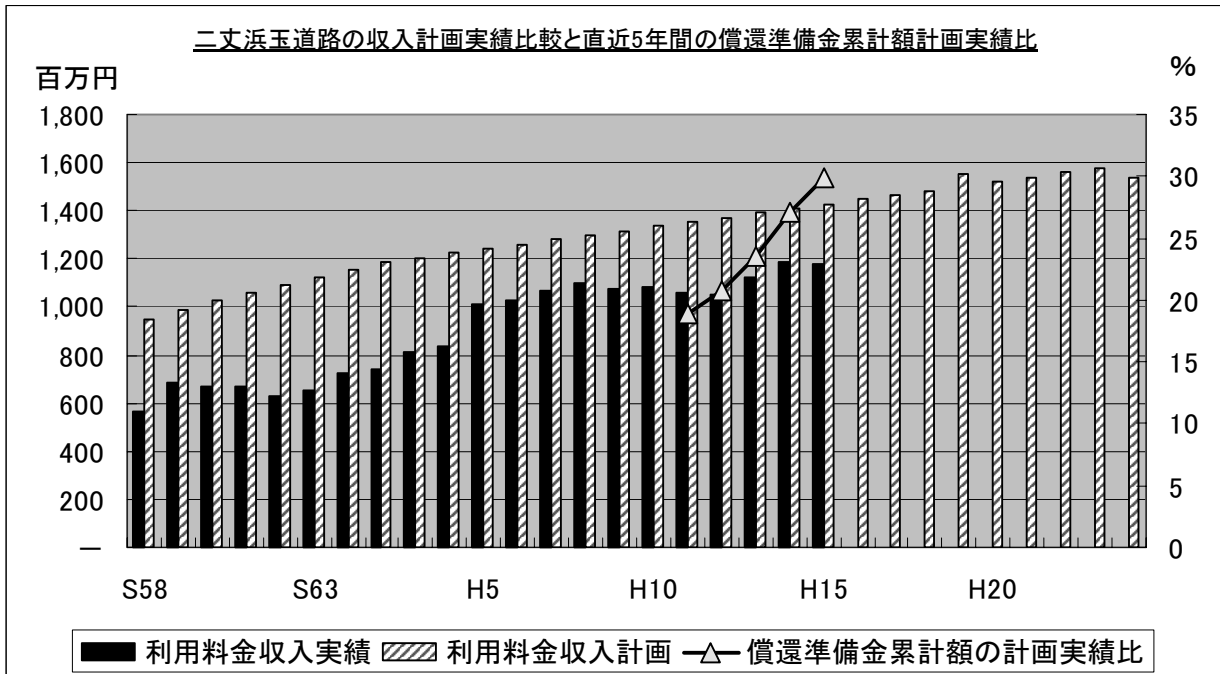




冷水道路は、昭和 57 年度に暫定 2 車線で一部開通後、昭和 61 年度に全線開通している。全線開通により、標高 300m の冷水峠での冬季の積雪・凍結等の交通障害が解消され、徐々に交通量は増加しているものの、計画交通量を大きく下回る状況が継続している。近年は景況悪化の影響を受け減少傾向に転じていたが、平成 11 年度の 224 万台を底に交通量は若干の増加に転じている。これは、一般国道から冷水道路への交通量シフトの効果を計るために実施したキャンペーンに伴うものと思われる。このキャンペーンは平成 12 年度から実施しているものであるが、キャンペーンによる増加であることから交通量の増加と料金収入の増加に若干ずれが生じている。計画交通量を実績が下回る状況が継続しているため、償還準備金累計額は後述の貸借対照表のとおり、徐々に改善はしているものの平成 15 年度末現在で 452 百万円のマイナス残高となっており、料金徴収期間満了時における償還準備金が事業費を大きく下回ることが懸念される。

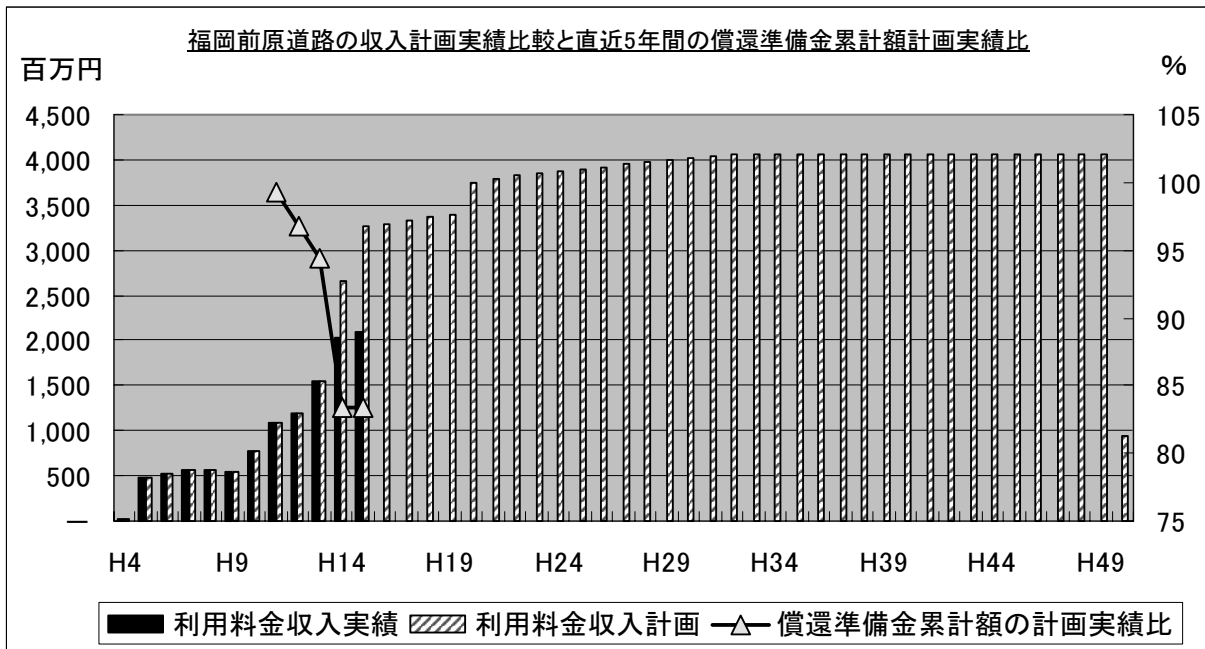


二丈浜玉道路は、昭和58年度に開通以来、交通量は継続して増加しているものの、計画交通量を実績が下回る状況が継続している。当該道路の一部は、西九州自動車道の当面活用区間と位置づけられ、西九州自動車道は現在、異なる事業者により部分的に事業が行われており、全線連続開通の目処は立っていない。現行の交通量を前提とする場合には、料金徴収期間満了時における償還準備金が事業費を下回る懸念もある。

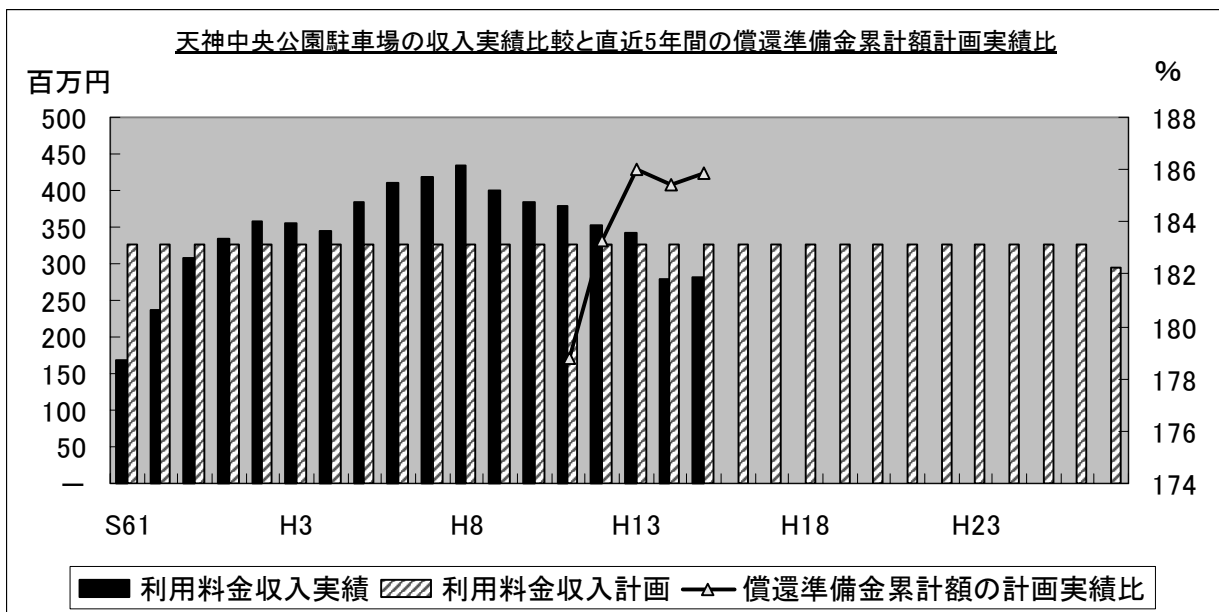


福岡前原道路は、平成4年度に開通以来、交通量はおおむね順調に推移している。暫定2車線での一部開通後、平成10年度、12年度に路線を延長し、平成13年度には都市高速の福岡高速1号線と連結した。平成15年度には、上記の都市高速道路接続に伴う交通量増加に対応するため、暫定2車線区間の4車線化を行い、全線4車線での供用を開始した。そのため、平成13年度から平成15年度にかけて連続して交通量が大幅に増加している。

当該道路は、高規格幹線道路である西九州自動車道の一部としてその東側に位置している。高規格幹線道路は、40年の徴収期間が認められることから平成11年度に料金徴収期間を延長する許可を受けている。以下の計画は平成14年度に受けた事業変更許可に基づくため、平成13年度までは計画値が既に実績値に置き換えられ、計画＝実績となっている。平成14年度及び15年度については計画交通量を実績が下回る状況である。計画交通量は平成15年度以降も平成32年度まで継続して増加基調となっており、今後も現在の状況が継続する場合には償還準備金が計画どおりに計上できない可能性もある。なお、現状の当該道路の交通量予測には、平成22年度に予定される都市高速の福岡高速5号線との連結は含まれていない。現状の交通量予測を前提とした場合、料金徴収期間満了時における償還準備金が事業費を下回る懸念もある。



天神中央公園駐車場は、昭和 61 年度に設置され、設置当初は実績が計画を下回る状況であったものの利用料金収入は継続して増加し、平成元年度以来近年に至るまで実績が計画を上回っている。近年は景況悪化の影響を受け、平成 8 年度をピークに減少傾向に転じているものの、開通以来の利用料金収入は計画を上回る実績となっており、料金徴収期間満了時における償還準備金は事業費を回収する水準まで計上されることが見込まれる。



(カ) 財政状況と経営成績

県道路公社における事業はすべて一般有料道路であるため、路線単位で事業資産の管理及び損益計算が行われる。他県の道路公社と共同で行っている事業については、その事業費をそれぞれの持分で負担しているため、貸借対照表に計上されている事業資産は県道路公社の持分相当額である。この場合には収入及び支出も各持分相当の按分額が損益計算書に計上されている。福岡前原道路については、福岡県と福岡市を出資団体として事業が行われている。県道路公社全体では平成 15 年度末において償還準備金累計額が 160 億円計上されているが、そのうちマイナス 4 億円は冷水道路に係るものである。冷水道路の償還準備金がこのような残高となっているのは前述のとおり、計画を

大幅に下回る交通量となったことによるところであるが、利息負担の軽減を図るために福岡県は10億円の低利子貸付を行っている。建設資金は、借入金と県道路公社の出資団体からの出資金で調達し、外部借入金については設立団体である県が債務保証を行い、出資団体は出資割合に応じて県に対する損失補償を行っている。県道路公社では道路事業損失補てん引当金として料金収入の10%（福岡前原道路のみ12%）を引当てている。

（過去5年間の貸借対照表）

（単位：百万円）

科 目	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
流動資産	1,503	3,560	6,444	4,091	3,517
事業資産	86,839	90,420	91,250	91,250	110,549
鳥栖筑紫野道路	5,634	5,690	5,756	5,756	5,756
冷水道路	18,349	18,349	18,349	18,349	18,349
二丈浜玉道路	13,425	13,425	13,425	13,425	13,425
福岡前原道路	46,783	50,308	51,072	51,072	70,371
天神中央公園駐車場	2,648	2,648	2,648	2,648	2,648
事業資産建設仮勘定	5,386	8,758	13,702	17,661	—
福岡前原道路	5,386	8,758	13,702	17,661	—
有形固定資産	1,222	1,276	1,277	1,293	1,491
無形固定資産	7	7	7	7	7
固定資産減価償却累計額	-344	-444	-507	-554	-594
資産合計	94,614	103,577	112,174	113,749	114,971
流動負債	3,235	5,019	6,764	4,454	4,399
短期借入金	450	1,086	1,461	1,086	1,086
固定負債	54,229	57,959	60,531	60,366	58,283
長期借入金	54,200	57,927	60,498	60,329	58,247
政府借入金	26,261	27,481	28,147	27,984	26,852
公営企業金融公庫借入金	9,339	11,118	13,190	13,554	13,232
市中銀行借入金	18,600	19,328	19,161	18,791	18,164
退職手当引当金	30	32	33	37	36
特別法上の引当金等	11,346	13,134	15,503	18,853	21,962
道路事業損失補てん引当金	3,579	3,939	4,344	4,811	5,282
鳥栖筑紫野道路	930	987	1,043	1,097	1,151
冷水道路	1,081	1,169	1,256	1,347	1,438
二丈浜玉道路	1,110	1,189	1,274	1,363	1,452
福岡前原道路	457	593	770	1,003	1,242
駐車場事業損失補てん引当金	477	510	543	570	596
償還準備金	7,290	8,685	10,616	13,473	16,083
鳥栖筑紫野道路	3,992	4,242	4,521	4,863	5,190
冷水道路	-1,693	-1,523	-1,265	-851	-452
二丈浜玉道路	1,722	2,040	2,474	3,031	3,568
福岡前原道路	1,927	2,415	3,211	4,611	5,799
天神中央公園駐車場	1,342	1,510	1,675	1,818	1,978
負債合計	68,811	76,112	82,798	83,673	84,644
基本金	25,803	27,465	29,377	30,077	30,327
福岡県出資金	19,474	20,743	22,205	22,744	22,937
福岡市出資金	6,330	6,721	7,171	7,332	7,390
資本合計	25,803	27,465	29,377	30,077	30,327
負債・資本合計	94,614	103,577	112,174	113,749	114,971

(過去5年間の損益計算書)

(単位:百万円)

収入の部					
科目	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
業務収入	3,829	3,904	4,292	4,804	4,840
道路料金収入	3,444	3,546	3,937	4,497	4,536
鳥栖筑紫野道路	605	597	584	573	562
冷水道路	922	932	914	949	954
二丈浜玉道路	836	830	889	939	931
福岡前原道路	1,082	1,186	1,551	2,036	2,090
駐車場料金収入	378	351	343	279	280
業務雑収入	7	7	11	27	24
受託業務等収入	9	94	53	3	—
業務外収入	142	89	90	272	365
収入合計	3,980	4,087	4,435	5,079	5,207
費用の部					
管理業務費	1,278	1,185	1,053	781	1,082
鳥栖筑紫野道路	230	219	194	109	98
冷水道路	344	343	264	175	199
二丈浜玉道路	260	253	208	145	132
福岡前原道路	308	261	274	261	593
天神中央公園駐車場	136	109	113	91	60
一般管理費	204	105	132	232	368
鳥栖筑紫野道路	36	21	19	33	64
冷水道路	47	29	38	59	103
二丈浜玉道路	50	34	38	59	106
福岡前原道路	9	3	20	61	67
天神中央公園駐車場	61	18	16	20	28
特別法上の引当損等	1,540	1,788	2,369	3,351	3,108
道路事業損失補てん引当	349	360	405	467	472
鳥栖筑紫野道路	58	57	56	55	53
冷水道路	88	89	87	90	91
二丈浜玉道路	80	79	85	89	89
福岡前原道路	124	136	177	233	239
駐車場事業損失補てん引	36	33	33	27	27
償還準備金繰入額	1,155	1,394	1,932	2,857	2,610
鳥栖筑紫野道路	221	250	279	343	326
冷水道路	122	170	259	414	399
二丈浜玉道路	281	318	434	557	537
福岡前原道路	413	487	796	1,401	1,187
天神中央公園駐車場	117	168	165	143	159
その他の引当損	46	49	66	51	42
退職手当引当損	4	3	1	3	1
固定資産減価償却費	42	45	64	47	40
受託業務費	9	94	53	3	1
業務外費用	904	868	762	662	606
支払利息	899	861	762	662	606
雑損	4	6	0	—	—
費用合計	3,980	4,087	4,435	5,079	5,207

(過去5年間の各路線別損益計算書)

## 鳥栖筑紫野道路

(単位:百万円)

科 目	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
業 務 収 入	605	597	584	573	562
管 理 業 務 費	230	219	194	109	98
一 般 管 理 費	36	21	19	33	64
業務利益	339	357	371	431	400
道路事業損失補てん引当損	58	57	56	55	53
償還準備金繰入額	221	250	279	343	326
共通費負担前利益	60	50	36	34	20

## 冷水道路

(単位:百万円)

科 目	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
業 務 収 入	922	932	914	949	954
管 理 業 務 費	344	343	264	175	199
一 般 管 理 費	47	29	38	59	103
業務利益	530	561	612	715	652
道路事業損失補てん引当損	88	89	87	90	91
償還準備金繰入額	122	170	259	414	399
共通費負担前利益	321	302	266	211	162

## 二丈浜玉道路

(単位:百万円)

科 目	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
業 務 収 入	836	830	889	939	931
管 理 業 務 費	260	253	208	145	132
一 般 管 理 費	50	34	38	59	106
業務利益	526	543	642	736	692
道路事業損失補てん引当損	80	79	85	89	89
償還準備金繰入額	281	318	434	557	537
共通費負担前利益	165	146	124	89	66

## 福岡前原道路

(単位:百万円)

科 目	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
業 務 収 入	1,082	1,186	1,551	2,036	2,090
管 理 業 務 費	308	261	274	261	593
一 般 管 理 費	9	3	20	61	67
業務利益	764	923	1,256	1,714	1,431
道路事業損失補てん引当損	124	136	177	233	239
償還準備金繰入額	413	487	796	1,401	1,187
共通費負担前利益	228	300	283	81	4

## 5. 福岡北九州高速道路公社の状況

## (ア) 設置目的

福岡北九州高速道路公社は、福岡市及び北九州市の区域並びにその周辺の地域において、その通行又は利用について、料金を徴収することができる指定都市高速道路（道路整備特別措置法第7条14第1項に規定する指定都市高速道路をいう。）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等により、この地域と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設立された。

## (イ) 沿革

年 月 日	事 項
昭和46年11月	福岡県、福岡市及び北九州市の出資により福岡北九州高速道路公社設立
昭和47年11月	福岡高速1号線 箱崎地区工事着工
昭和48年 1月	北九州高速3号線 鑄物師地区工事着工
昭和55年10月	福岡高速1号線 香椎～東浜間5.9km供用開始
昭和55年10月	北九州高速1～3号線 篠崎北～日明間3.7km供用開始
昭和61年 4月	福岡高速2号線 千鳥橋JCT～呉服町間0.8km供用開始 総延長8.2km
平成 3年 3月	日本道路公団より北九州道路及び北九州直方道路の移管を受け、北九州高速4号線として一体化。春日～馬場山間31.8km供用開始 総延長45.6km
平成 7年 8月	阪神淡路大震災を受けて橋脚の耐震補強工事を開始
平成11年 3月	福岡高速2号線 月隈～水城（大宰府IC）間・福岡高速4号線 貝塚JCT～粕屋間10.8km供用開始 総延長31.0km
平成13年 7月	北九州高速5号線 枝光～大谷JCT間2.4km供用開始 総延長49.5km
平成14年 3月	福岡高速4号線 粕屋～福岡IC 1.9km供用開始 総延長38.7km
平成15年 5月	福岡高速5号線 月隈JCT～板付2.7km供用開始 総延長41.4km
平成16年 6月	福岡高速5号線 西月隈出入口・板付～野多目2.9km供用開始 総延長44.3km

## (ウ) 道路の整備に関する基本計画

	路線名	管理の区間	延長 (Km)	事業費 (百万円)	通行料金 (全線： 普通車)
福岡 高速道路	福岡 高速1号線	福岡市東区香住ヶ丘二丁目から 福岡市西区福重三丁目まで	18.0	869,000	600円
	福岡 高速2号線	福岡市博多区千代六丁目から 太宰府市水城二丁目まで	13.2		
	福岡 高速3号線	福岡市博多区東光二丁目から 福岡市博多区豊二丁目まで	0.6		
	福岡 高速4号線	福岡市東区箱崎ふ頭三丁目から 福岡市東区蒲田三丁目まで	6.9		
	福岡 高速5号線	福岡市博多区西月隈四丁目から 福岡市西区福重三丁目まで	18.1		
	小 計		56.8		
北九州 高速道路	北九州 高速1号線	北九州市小倉南区長野二丁目から 北九州市小倉北区下到津一丁目まで	9.2	360,000	500円
	北九州 高速2号線	北九州市小倉北区許斐町から 北九州市戸畑区大字戸畑まで	4.3		
	北九州 高速3号線	北九州市小倉北区菜園場一丁目から 北九州市小倉北区東港一丁目まで	1.8		
	北九州 高速4号線	北九州市門司区春日町から 北九州市八幡西区茶屋の原二丁目まで	31.8		
	北九州 高速5号線	北九州市八幡東区東田五丁目から 北九州市八幡東区神山町	2.4		
	小 計		49.5		
	計		106.3	1,229,000	

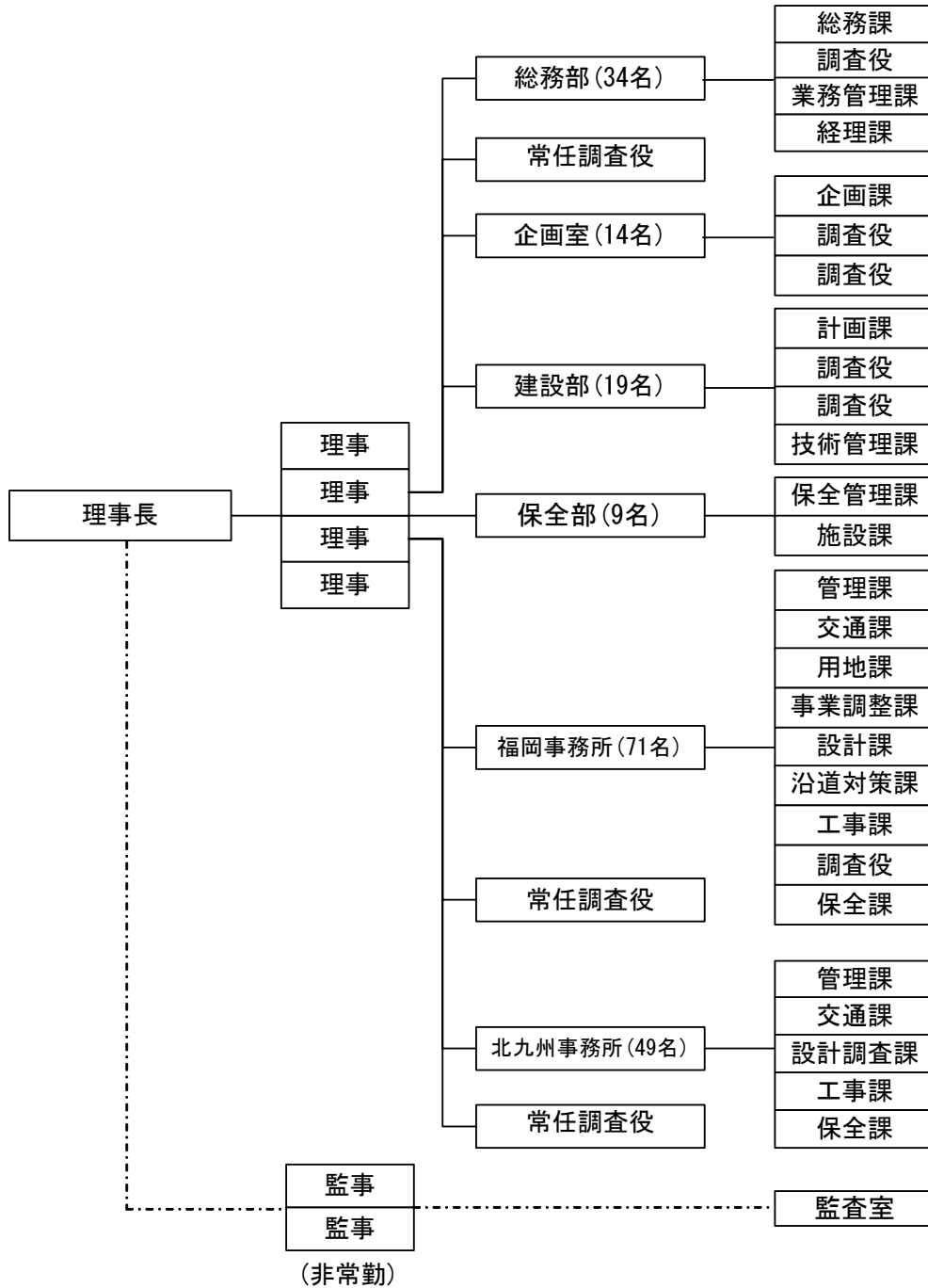


(工) 組織

福岡北九州高速道路公社の組織、職員数

福岡北九州高速道路公社の組織及び職員数は図4-1のとおりである。

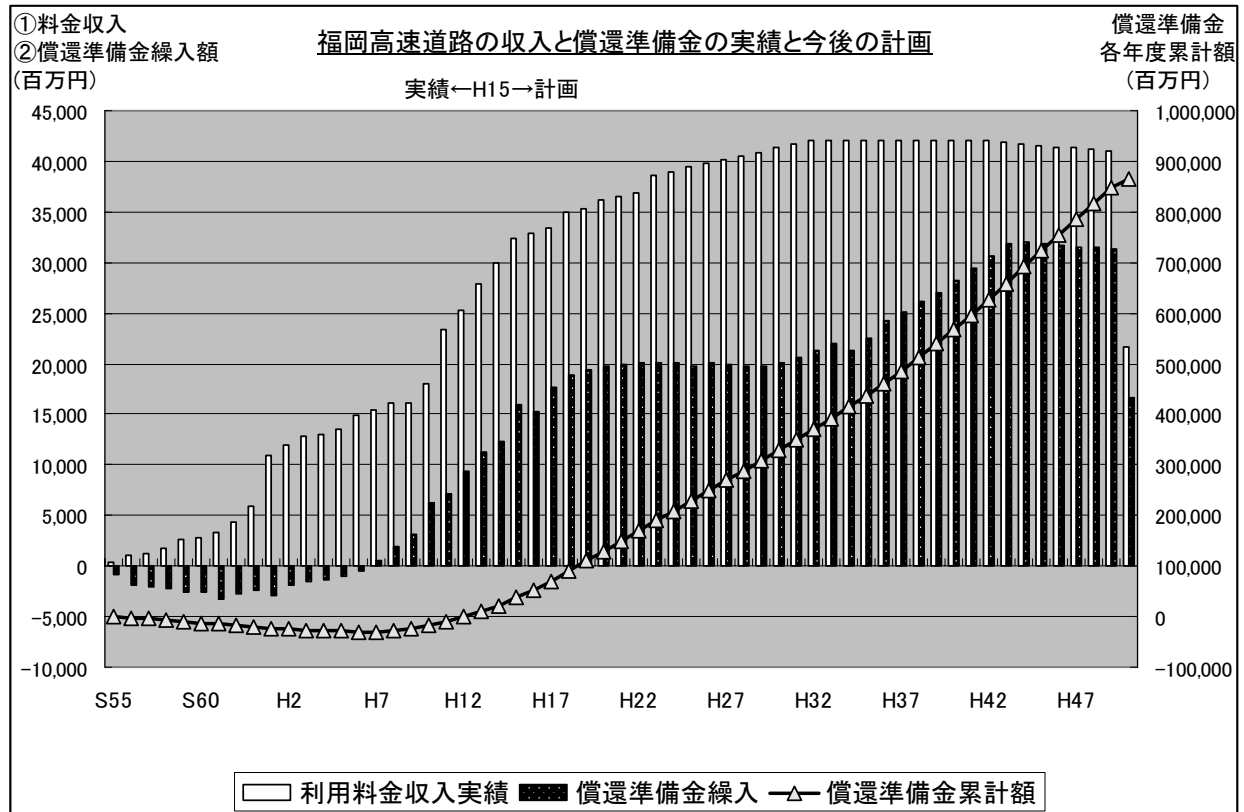
(図4-1)福岡北九州高速道路公社 (平成15年7月1日現在)



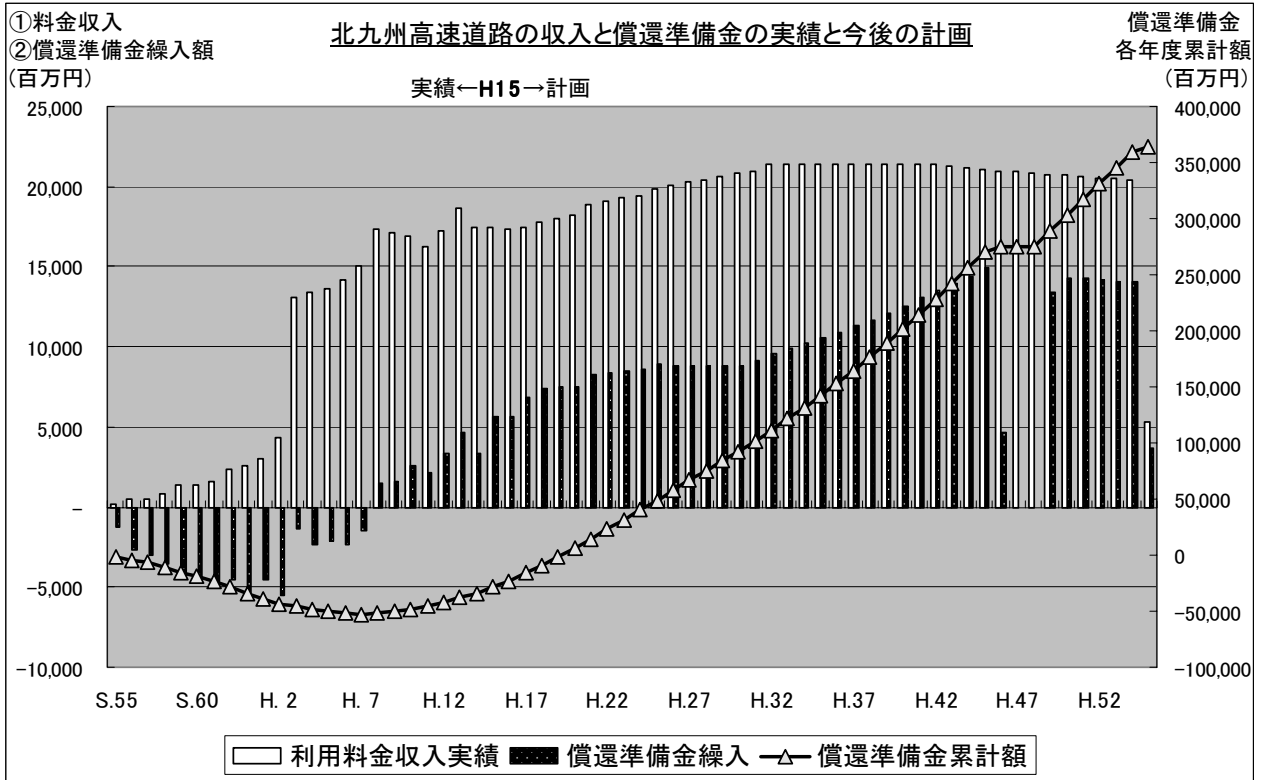
(オ) 料金収入

高速道路公社では、整備計画を見直すと新しい償還計画においては既経過年度の事業費や料金収入、管理費用がすべて実績値に置き換えられる。福岡高速道路では平成17年2月、北九州高速道路については平成16年3月に行われた変更許可が直近の整備計画変更である。そのため、下表においては過年度の実績値と今後の計画値のみ記載し、計画と実績の比較は行っていない。

福岡高速道路は、供用距離の延長に伴い、順調に通行料金収入が伸びている。現在建設中の福岡高速5号線が完成する平成24年度にはさらに交通量が増加することが見込まれている。前述のように償還準備金繰入額は料金収入から業務管理費、公社運営に係る一般管理費、支払利息及び損失補てん引当金繰入額の費用合計を控除した利益相当額である。平成6年度までは赤字の状態であったが、平成7年度から黒字に転じ、償還準備金累計額も平成13年度にプラスに転じている。



一方、北九州高速道路は平成3年の高速4号線（それまでの日本道路公団北九州道路と北九州直方道路）の移管により都市高速網の一体化が行われるまでの間、交通量が低迷を続けていた。4号線の一体化により料金収入が飛躍的に伸びたものの、近年の景気低迷の影響を受け、平成4年度の41,826千台をピークに以降は減少傾向に転じ、平成15年度の通行台数は36,358千台とピーク時から13%の減少となっている。北九州高速道路については、現在九州自動車道小倉東インターチェンジとの接続工事が行われていること及び接続により平成18年3月に開港予定の新北九州空港へのアクセスが確保される予定である。これらの工事により通行車両の増加が若干は期待されるものの、ここ数年で大幅な増加に転じるほどの影響ではないものと考えられる。前述のように利益相当額である償還準備金繰入額は、平成7年度までは単年度赤字の状態が継続し、償還準備金は平成7年度をピークとして約△559億円となったが、平成8年度から単年度黒字に転じ、償還準備金も平成15年度末で△322億円まで圧縮されている。



(カ) 財政状況と経営成績

現在建設中の福岡高速 5 号線は道路建設仮勘定に計上されている。高速道路公社において、福岡と北九州の高速道路に係る建設は、それぞれ前者は福岡県と福岡市、後者は福岡県と北九州市を出資団体として行われており、建設資金の調達や収支は道路別に区分して会計処理されている。高速道路公社全体では平成 15 年度末において償還準備金累計額が 69 億円計上されているが、その内訳は、福岡高速道路で 391 億円、北九州高速道路で△322 億円となっている。北九州高速道路の償還準備金がこのようなマイナスとなっているのは、前述のとおり過去に交通量が大きく低迷したことによる。北九州高速道路の経営改善策の一環として、利息負担の軽減を図るために福岡県と北九州市は各 150 億円の無利子貸付を行っている。建設資金は、借入金と高速道路公社の出資団体からの出資金（福岡高速は福岡県と福岡市の折半、北九州高速は福岡県と北九州市の折半）で調達し、外部借入金については各道路の出資団体が出資割合に応じて債務保証を行っている。高速道路公社では道路事業損失補てん引当金として料金収入の 5%を引当てている。なお、貸借対照表中の剰余金は各高速道路の高架下を利用して行っている駐車場事業から生じた利益の累計である。

## (過去5年間の貸借対照表)

(単位：百万円)

科 目	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
流動資産	42,055	46,362	36,755	18,463	10,280
固定資産	894,063	965,858	1,029,663	1,067,843	1,096,321
事業資産	705,071	728,227	933,054	949,219	1,000,416
福岡高速道路	443,376	450,224	605,292	610,599	658,223
北九州高速道路	261,696	278,003	327,762	338,620	342,194
事業資産建設仮勘定	185,984	234,736	93,715	115,688	93,059
道路建設仮勘定	185,984	234,736	93,715	115,688	93,059
福岡高速道路	155,251	194,185	88,488	115,688	93,059
北九州高速道路	30,732	40,550	5,227	—	—
有形固定資産	3,005	2,893	2,889	2,930	2,840
無形固定資産	3	3	6	6	6
繰延資産	1,363	1,166	1,175	1,126	1,092
資産合計	937,481	1,013,387	1,067,593	1,087,433	1,107,693
流動負債	41,847	46,665	35,733	26,146	14,123
固定負債	796,026	836,500	868,246	872,386	873,059
福岡北九州高速道路債券	393,575	384,560	368,590	346,315	326,152
特別転貸借入金	202,352	210,273	214,557	211,716	207,712
公営企業金融公庫借入金	2,818	6,160	9,211	10,325	11,605
政府借入金	160,084	178,256	192,757	197,927	198,321
長期借入金	30,000	50,000	75,000	98,000	121,000
退職給与引当金	1,103	1,157	2,037	2,009	1,935
資産見返交付金	6,094	6,094	6,094	6,094	6,334
特別法上の引当金等	-43,363	-29,220	-11,294	7,483	31,892
道路事業損失補てん引当金	16,375	18,342	20,452	22,647	24,998
福岡高速道路	8,948	10,119	11,383	12,752	14,278
北九州高速道路	7,427	8,224	9,068	9,895	10,720
償還準備金	-59,738	-47,563	-31,746	-15,164	6,894
福岡高速道路	-10,841	-1,256	10,217	22,771	39,149
北九州高速道路	-48,896	-46,307	-41,963	-37,936	-32,254
負債合計	794,510	853,945	892,685	906,015	919,075
基本金	142,718	159,128	174,603	181,068	188,201
地方公共団体出資金	142,718	159,128	174,603	181,068	188,201
剰余金	253	314	305	350	417
利益剰余金	253	314	305	350	417
資本合計	142,971	159,441	174,908	181,418	188,618
負債・資本合計	937,481	1,013,387	1,067,593	1,087,433	1,107,693

(過去5年間の損益計算書)

科 目	収 入 の 部				単位:百万円
	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
業 務 収 入	38,686	41,674	44,677	46,468	49,727
道路料金収入	38,312	41,326	44,298	46,103	49,363
福岡高速道路	22,121	24,593	26,558	28,749	32,029
北九州高速道路	16,191	16,733	17,739	17,353	17,334
駐車場料金収入	248	240	230	240	231
福岡駐車場	131	122	115	129	128
北九州駐車場	117	118	115	111	104
道路業務雑収入	126	107	149	125	132
福岡高速道路	54	46	55	43	52
北九州高速道路	72	61	93	81	80
駐車場業務雑収入	1	1	1	0	0
福岡駐車場	0	0	0	0	0
北九州駐車場	0	0	0	0	0
受託業務収入	3,146	8,298	5,618	873	30
負担金事業受入金	234	32	62	—	—
政府助成金収入	311	246	176	101	43
業務外収益	1,138	1,131	2,140	1,127	478
収入合計	43,515	51,380	52,673	48,568	50,277
	費 用 の 部				
事業資産管理費	8,980	10,514	11,139	11,388	9,778
福岡高速道路管理費	4,023	4,795	5,290	5,676	5,053
北九州高速道路管理費	4,849	5,623	5,731	5,596	4,616
福岡駐車場管理費	68	59	69	64	56
北九州駐車場管理費	40	38	49	52	53
一般管理費	906	887	1,316	1,189	1,222
引当金等繰入	10,477	14,143	17,926	18,777	24,409
道路事業損失補てん引当金繰入	1,824	1,968	2,109	2,195	2,351
福岡高速道路	1,053	1,171	1,265	1,369	1,525
北九州高速道路	771	797	845	826	825
償還準備金繰入	8,653	12,175	15,816	16,582	22,059
福岡高速道路	7,022	9,585	11,473	12,554	16,377
北九州高速道路	1,630	2,590	4,343	4,028	5,682
受託業務費	3,146	8,298	5,618	873	30
負担金事業支払金	234	32	62	—	—
業務外費用	19,722	17,445	16,620	16,296	14,770
債券利息	12,829	11,087	10,068	9,310	8,026
証書借入金利息	—	—	339	524	800
借入金利息	6,557	5,963	5,904	6,105	5,614
その他	335	395	310	358	330
当期利益金	50	61	-9	45	67
費用合計	43,515	51,380	52,673	48,568	50,277

### 第 3 監査の結果

土木事務所、県道路公社及び高速道路公社に対する往査（現地調査）において、事務手続きの流れを聴取した上で財務規則及び条例との整合性を検討するとともに、帳票の中からサンプルを抽出し実際の事務処理の法規性、経済性・効率性及び有効性を検討した。その他、備品等の現物検査及び重要な資産について内部管理の状況について検討を行った。

実施した主な監査手続及びその結果は以下のとおりである。

#### 1. 土木事務所における財務の執行について

##### 1.1. 用地事務

###### 【概 要】

用地事務とは、県が土地所有権の取得といった「土地に対する権原の取得」とその契約により、特定の者が財産上の損失をこうむる場合の「損失の補てん」に関する事務をいう。具体的には、補償対象の把握のための調査から始まり、補償金の額の算定、相手方との交渉、契約の締結、登記及び補償金の支払などである。その実施手続に関しては、「福岡県土木部公共用地取得事務取扱要領」、「福岡県土木部公共事業の施行に伴う損失補償基準」等に定められている。

用地取得事務の補償金額の大部分を占める用地補償額の算定は、公示価格や取引事例に時点修正等を加える方法で土木事務所職員により算定されている。ただし、標準地（対象工区の補償金額の基準となる用地）の価格を算定する場合や取引事例がない場合などは不動産鑑定士に評価を委託している。

土地・建物等の取得又は使用により通常生ずる損失の補償（通損補償）金額の算定は専門的な知識が必要であるため、専門家たる補償コンサルタントに委託している。

補償コンサルタントが算定した金額をもとに、土木事務所にて補償額の決定を行っている。

なお、福岡県では透明性を高めるために「適正化へ向けた用地事務の見直し」を行い、平成 16 年度から下表のような用地事務の変更を行っている。

項目	変更前	変更後
<土地・物件確認調書>	任意で作成	必ず作成し、権利者から押印徴収
<土地の評価>		
標準地以外の土地価格の算定	土木事務所職員実施	原則としてコンサルタント業者に委託
残地補償額の算定	土木事務所職員実施	原則としてコンサルタント業者に委託
統一単価	統一単価の算出方法 ①工区内の価格を算出し、その平均価格を統一単価とする方法 ②工区内で算出された適正価格の範囲内で県と地域住民との協議により算定する方法	②は認めない 地元住民から要望があれば、①のみ実施可能
<委託先の報告書の検収：審査事務>		
委託先	独自に実施	チェックリストの添付を求める
発注課	仕様書の内容が含まれるか項目で確認	添付されたチェックリストによる点検
用地課	内容、単価、計算等のチェックを実施。標準単価表との照合や図面と計算表の整合性のチェック等。	留意点をまとめた職員用チェックマニュアルの導入。委託先添付のチェックリストを所内審査用として活用。
<補償金の提示>	基本的に簡単な項目と金額のみ提示	積算根拠まで含めてすべて提示
<履行検査：確認>		
検査員	用地交渉担当者以外の職員（係長・課長）が実施	起工額が5,000万円以上のものは土木事務所副所長、それ未満のものは土木事務所用地課長が実施
<情報開示>		
用地	事業完了後に氏名・住所を除く漬地台帳を公開	事業が完了していても、買収が完了していれば氏名・住所を除く漬地台帳を公開
<組織としての対応強化>		
問題事項	—	困難事案処理報告制度の創設。
進行管理	—	路線ごとの経年的な補償一覧表の作成による事業の進行管理の充実等。

【監 査 手 続】

福岡県土木部公共用地取得事務取扱要領に定められた手続が適切に実施されていることを検証するため、往査先に選定した3土木事務所（福岡土木事務所、久留米土木事務所、八女土木事務所）の土地取得取引から金額の大きさ、財源の種類（県単独事業・補助事業等）を考慮して、任意に3事務所合計20件のサンプルを抽出し、これらのサンプルについて以下の証憑と照合した。

公図や不動産登記簿等の土地の調査に必要な書類

地価算定調書

補償対象物件の調査の結果

補償対象者との用地交渉記録簿

起工伺（土地取得金額及び物件等補償金額の決裁資料）

契約書（土地売買契約書、物件移転補償契約書等）

不動産登記簿（所有権移転後）

検査調書

漬地台帳・物件移転補償台帳

支払関連書類 など

なお、20件のサンプルのうち3件は「福岡県道路・河川事業用地先行取得資金貸付」制度<sup>1</sup>を利用した案件から任意に抽出したものである。これらのサンプルについては「福岡県道路・河川事業用

<sup>1</sup>「福岡県道路・河川事業用地先行取得資金貸付制度」とは

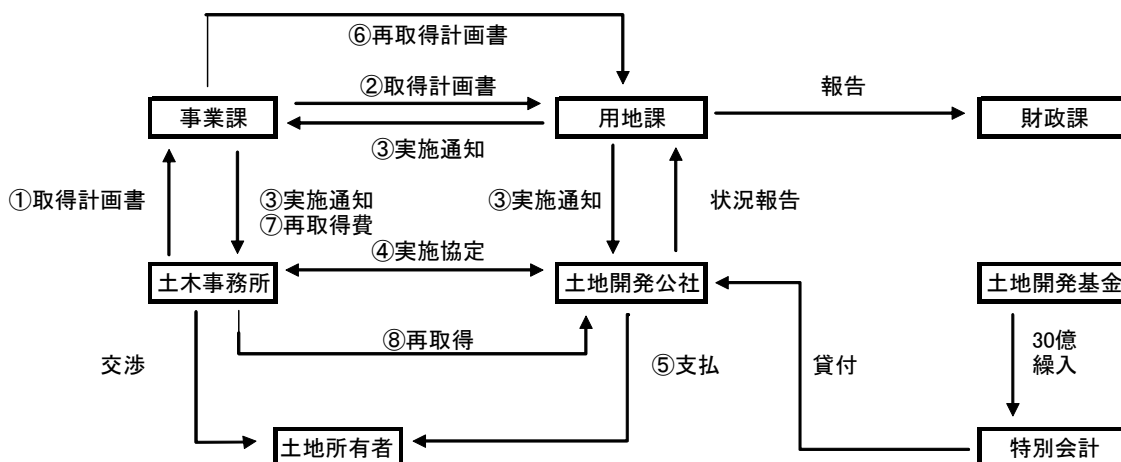
[創設] 平成5年3月29日

[貸付枠] 30億円

[貸付期間] 平成5年3月31日～平成18年3月30日

[目的] 翌年度以降の買収予定地を先行取得したい時、又は買収申し出があった時などに、貸付を行うことにより、予算がないために契約ができないという事態を避けるための制度である。先行的な用地計画の実施、事業用地の安定的な確保及び資金面での機動的な対応を可能にするためのものであり、土木部の公共事業の円滑な推進を図れるように創設された。

[運用の流れ]



地先行取得実施要領」に従った事務手続が実施されていることを検証するため、上記に加え、用地先行取得計画書、実施協定、再取得計画書及び土地引渡台帳等の証憑の作成・決裁状況等を検討した。

また、取得土地に関する登記が速やかに、かつ網羅的に実施されているかを確認するために、登記の状況がまとめられた未登記状況調、随時処理台帳及び登記不能台帳等の査閲も実施した。

### 【監査の結果】

以下の記載事項を除き、サンプルを検討した範囲では用地事務は要領に準拠して適正に処理されていることが認められた。また、このほかに統一単価の運用及び通損補償の算定について、検討すべき点がある。これらについては「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 1.1.1 土地の評価について」を参照。

#### 1.1.1. 証憑の不備について

「福岡県土木部公共用地取得事務取扱要領」第13条において、土地を取得する場合、土地登記簿等の調査を行い、土地調査表を作成しなければならないと定められているが、検証を行ったサンプルのうち土地調査表の作成を要する18件全件で土地調査表は作成されていなかった。土地調査表とは、①土地登記簿記載事項（登記簿謄本）、②戸籍簿・住民票・商業登記簿・法人登記簿・固定資産課税台帳等記載事項、③土地の現況による実測地積と土地の状況等、及び④土地に関する所有権以外の権利の4項目をまとめるものである。①の土地登記簿記載事項（登記簿謄本）や②の戸籍簿などは写しを入手しており、③の実測地積は委託結果を入手するため、改めて一覧表を作成する必要性は低いという担当者の判断のもと、土地調査表は従来から作成していなかったと説明を受けている。しかし、土地登記簿記載事項（登記簿謄本）については、福岡土木事務所で1件、戸籍簿や住民票については福岡土木事務所で3件、八女土木事務所で2件、また建物の登記簿や固定資産課税台帳については福岡土木事務所で1件、八女土木事務所で1件、調査時点で入手した書類を確認できなかった。なお、福岡土木事務所において、監査実施後に入手した登記簿、戸籍簿及び住民票の記載内容に契約内容と相違がないことを確認した。土地調査表を作成することによって、所定の基礎証憑を網羅的に徴求し、内容確認の徹底がはかれるという効果が期待できるため、「福岡県土木部公共用地取得事務取扱要領」に記載のとおり土地調査表は作成すべきである。

また、福岡土木事務所での土地評価の際の時点修正期間を1か月誤って計算している事例が1件発見された。当該事例に関しては、影響額は端数調整後の金額で@100円/㎡と僅少であり、かつ統一単価<sup>2</sup>を採用している案件であったため、土地の取得価格に直接的な影響はなかったが、取得価格を決定する重要な手続であるため、厳密なチェックを行うべきである。

さらに、福岡土木事務所での補償コンサルタント作成の営業補償金の算定報告書中の合計計算が誤っているものが1件発見された。その結果、営業補償金額は3,693千円少なく算定されていたが、その金額以上に補償金額の交渉が低い価格で行われたため、直接的な支払額に影響はなかった。単純な合計金額の計算誤りであり、厳密な計算チェックを行うべきである。なお、積算された補償金額と実際の補償額の違いについては「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 1.1.1 土地の評価について」を参照。

その他、福岡土木事務所において起工伺を1件確認することができなかった。ただし、本庁からの決裁通知は存在したため、紛失したものと考えられる。証憑の適切な保管が望まれる。

#### 1.1.2. 抵当権抹消未了の土地に対する前金払について

補償金等の支払時期については、福岡県土木部公共用地取得事務取扱要領第44条1の一において、「当該用地の引渡及び所有権移転登記が完了したとき」と定められており、また、44条2項において、「前金払をすることが適当と認めるときは、別に定めがある場合を除き、契約額の70%を限度として前金払をすることができる」と定められている。別に定める場合には、「登記前支払等用地

<sup>2</sup> 統一単価とは、一定工区内の土地の買収単価を固定した単価のことである。



課長承認基準」等が存在する。

平成15年度取得土地の登記状況を検証する過程で、福岡土木事務所の登記未了の案件について、契約金額の70%を限度額とする前金払が既に実施されているものがあつた。

この案件に関しては、抵当権設定者である金融機関の担当者から抵当権抹消の承諾の口頭確認を得たため、前金払を実施したとの説明を受けた。前述の、「登記前支払等用地課長承認基準」その二には、「工場財団、鉱業財団に抵当権が設定されているもので抵当権抹消のため早期に手続をする旨の確約書が地権者から提出されたもの。」との記載があり、抵当権者による抵当権抹消の合意書等、書面を入手すれば前金払をすることも可能であつたといえるが、口頭確認で前金払を実施した土木事務所の処理は、適当ではなかつたといえる。土地売買契約書にも、売買代金の前金払を行う際に、質権・抵当権・担保物件が設定されているときは、当該権利が消滅したことを登記にて確認、もしくは登記の権利者から登記を消滅させることを承諾する旨を証する書面が提出されたことを確認しなければならないと記載されている。土地買収の確実な進捗を図るために、土地売買契約書に記載のとおり書面による確約をとることを徹底すべきである。ただし、現在の経済情勢のなか、抵当権等設定者から抹消同意書・承諾書を入手することは困難な状況にある。地権者の理解を得ながら、金融機関等に対する抵当権抹消依頼に併せて、土地の買収確認書的なものを発行するといった手続を別途実施していくことなど、土地買収の円滑な進捗を図るには他の解決方法も検討する必要があるものと考えられる。

### 1.1.3. 過年度分の未登記土地について

過年度分の未登記の処理については、「福岡県土木部公共用地取得事務取扱要領」第49条において、登記関係書類の保管を徹底し、できるだけ登記の促進を図らなければならないと定められている。また、「福岡県土木部公共用地取得事務取扱要領」第50条において、年度別に未登記の案件を整理した未登記遺地整理カード及び未登記関係者氏名索引といった未登記台帳の作成が義務付けられている。名称は異なるが、同様の機能を果たすものとして、福岡土木事務所と久留米土木事務所では随時処理台帳及び登記不能台帳、八女土木事務所では過年度未登記台帳が作成されていた。これらの台帳を査閲し、登記が実施できなかった理由と今後の登記処理の目処をヒアリングした結果、福岡土木事務所において1件登記が可能な状況であるにもかかわらず、処理が遅れているものが発見された。

福岡土木事務所の案件は、平成5年3月に土地売買の契約を行っていたが、国土調査が入る直前であり、字図がそのまま使えないことから、国土調査の完了を待って登記を行う方針としていたものである。監査実施時点で状況を調査したところ、平成7年2月に国土調査は完了していたことが確認された。登記の処理を速やかに行うとともに、登記未了の案件に関しては台帳を作成するだけにとどまらず、随時、状況の把握につとめ、その事跡を台帳に記録していくことで登記の促進を図る必要があるものと考えられる。

## 1.2. 契約事務(工事)

### 【概要】

契約事務とは、工事の設計から発注、工程管理、完成確認を経て支払に至るまでの一連の事務手続をいう。ある路線の拡幅工事が決まると、これを適当な工事単位に分割して設計書を作成し、発注金額の上限となる予定価格を設定する。予定価格が決まると、この金額に応じて契約先の選定方法(一般競争入札・公募型指名競争入札・指名競争入札・随意契約)が決まる。

一般競争入札とは、競争入札に付する工事の概要等を公告して、当該工事の入札に参加を希望するすべての建設業者で競争させ、落札者を決定する入札方式である。指名競争入札とは、発注者が任意に指名した入札参加者によって競争させ、落札者を決定する入札方式である。公募型指名競争入札とは、個別工事ごとに入札参加希望者を公募し、施工技術等を審査・評価し、応募した者の中から入札に参加できる者を選定し、指名競争入札を行う方式である。随意契約とは、発注者が特定の

建設業者を選定し契約の相手方とすることをいう。随意契約の場合でも、運用上は2社以上から見積りを徴収した上で、発注すべき業者と発注金額を決定している。

平成15年4月1日現在、土木事務所における工事の予定価格と契約方法は、原則として以下のとおりになっている。

契約方法	一般競争入札	公募型指名競争入札	指名競争入札	随意契約
予定価格	3億円以上	1億円以上	2,500千円以上	2,500千円未満

## 【監査手続】

### ①工事台帳の査閲

以下の着眼点を持って、監査範囲となる工事契約をすべて網羅した工事台帳を査閲して異常な工事契約がないか否かを検証した。

金額的には指名競争入札を行うべきだが随意契約となっているものはないか。ある場合には、その理由を質問するとともに関連する書類を査閲し、契約方法の妥当性を検証した。

当初契約時は随意契約が認められる金額であったが、その後の契約変更により指名競争入札が必要となる金額になったものはないか。また、当初契約時は指名競争入札が認められる金額であったが、その後の契約変更により公募型指名競争入札が必要となる金額になったものはないか。ある場合には、契約変更理由を質問するとともに関連する書類を査閲し、契約変更の妥当性を検証した。

契約変更により、金額が当初契約額に比べて著しく増加しているものはないか（「著しい増加」は当初契約の30%を基準に判断した）。ある場合には、その理由を質問するとともに関連する書類を査閲し、契約変更の妥当性を検証した。

### ②工事契約サンプルの詳細検討

監査範囲となる工事契約をすべて網羅した工事台帳の中から、金額的重要性、契約の種類、財源の種類（県単独事業・補助事業・起債事業）を考慮した上でサンプルを抽出し、以下の点を検証した。

- (A) 契約事務が所定の手続に基づいて適切に実施されていること（必要な書類が適時に作成されているか、然るべき役職者が決裁しているか等）を検証した。
- (B) 支払事務が所定の手続に基づいて適切に実施されていること（然るべき書類を適時に入手又は作成しているか等）を検証した。
- (C) 抽出したサンプルが指名競争入札の場合は、指名業者選定の理由を質問するとともに関連する書類を査閲し、業者指名が公正に実施されていることを検証した。
- (D) 契約変更が行われている場合には、その理由を質問するとともに関連する書類を査閲し、契約変更の妥当性を検討した。

検討した工事契約サンプルのうち、主要なものの概要を以下に示す。

工事の概要	福岡篠栗線橋梁架換工事（ゼロ県債）
予定価格	32,266千円
落札金額	32,235千円（落札率99.9%）
最終契約金額	36,687千円（13.8%の増工）
契約方法	随意契約
抽出目的	随意契約の理由（金額的には指名競争入札が必要）

工事の概要	一般国道 264 号道路改良工事（補助事業）
予定価格	130,515 千円
落札金額	128,940 千円（落札率 98.8%）
最終契約金額	128,121 千円（0.6%の減工）
契約方法	公募型指名競争入札
抽出目的	公募型指名競争入札手続の検討

工事の概要	八女小国線蹴洞(けほぎ)橋
予定価格	776,895 千円
落札金額	737,100 千円（落札率 94.9%）
最終契約金額	平成 17 年 2 月完成予定（往査時未完成）
契約方法	一般競争入札
抽出目的	一般競争入札手続の検討

### ③その他

上記 2 つの手続を実施する中で、必要と思われる事項があれば、別途調査・検討した。

## 【監査の結果】

### ①工事台帳の査閲について

- ・契約金額は 2,500 千円を超えており金額基準では指名競争入札が必要とされるにもかかわらず単独随意契約が行われているケースが散見された。単独随意契約の理由を検討したところ、検討対象についてはすべて合理的な理由が認められた（詳細検討 1.2.1 参照）。
- ・契約変更により、工事金額が当初契約額よりも著しく増加しているものは、10,000 千円未満の少額工事に見受けられたが、10,000 千円以上の工事で 30%以上の契約変更（増工）が行われているものは発見されなかった。
- ・契約変更によって金額が増加し、契約方法が当初契約時と異なる区分になってしまったもの（随意契約→指名競争入札）が散見された。契約変更の理由を検討したところ、検討対象についてはすべてのケースについて合理的な変更理由が認められ、意図的に指名競争入札を回避したと思われるものはなかった。

### ②工事契約サンプルの詳細検討について

- ・契約事務手続が所定の手続に準拠していないケースは発見されなかった。
- ・支払事務手続が所定の手続に準拠していないケースは発見されなかった。
- ・個別サンプルを検討した限り、指名競争入札における業者選定が著しく不公正と思われるケースは発見されなかった（詳細検討 1.2.3 参照）。
- ・工事契約変更理由を検討した結果、明らかに合理性が認められないケースは発見されなかった（詳細検討 1.2.2 参照）。

### ③その他

- ・上記 2 つの手続を実施したところ、予定価格と落札価格が非常に近接していることが判明したた

め、これについて別途調査・検討をしている（「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 4.1. 入札制度に関する考察」参照）。

- ・また、検討対象となったサンプルのうち八女小国線蹴洞橋については、その投資の意思決定について現地調査を行っている。（「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 1.2.2. 県道の維持改築について」参照）。

### 【詳細検討】

#### 1.2.1. 単独随意契約の妥当性について

予定価格が2,500千円を超える請負工事については、指名競争入札を行うのが原則であるが、工事台帳を査閲したところ、予定価格が2,500千円を超えているにもかかわらず単独随意契約にて契約先が決定されているケースが散見された。このケースの大半が仮橋のリース料であるから以下に仮橋のリース料について検討する。

橋を架け替える場合には、以下の3つの工程が必要になる。

- (1) 仮橋を設置して迂回路を建設する
- (2) 既存の橋を取り壊して、新しい橋を架ける
- (3) 設置した仮橋を撤去する

大規模な橋梁の建設工事では、上記3つの工程が完了するまで2～3年を要し、金額的にも多額であるため、各工程単位で工事を発注している。

迂回路建設のための仮橋は、経済的観点から購入よりもリースで調達することが多い。仮橋をリースで調達する場合には、上記(1)の仮橋設置工事を担当した業者に仮橋の鋼材をリースで調達させることになる。(1)の工事は年度内に完了するが、仮橋のリースは(3)の仮橋撤去工事が完了するまで数年間継続することになる。そこで(1)の工事を担当した業者に(3)の工事が完了するまで、仮橋鋼材のリース料を支払う必要がある。現在の予算の執行上複数年のリース契約の締結は困難であるため、リース契約を単年度で締結し、2年目以降のリース契約は単独随意契約で実施している。

#### 1.2.2. 工事契約変更理由の妥当性について

入札参加業者には、工種・工法や資材の量などの必要事項を記載した設計書が配布され入札参加業者は、設計書に基づき入札する。当初の設計書は事前の調査を十分に行ったうえで設計されたものであるが、調査時には予測できなかった事象が発生した場合、設計変更を行い、工事契約額の変更も必要となる。

工事契約サンプルの詳細検討の結果、工事契約の変更理由は大きく以下の3つに類型化できた。

##### 1.) 設計数量と実際数量の差異

設計段階では標準的な建設資材の使用量で設計するが、実際の使用量は現場の条件により差異が生じる。その差異を調整するための契約変更が当該ケースである。この場合の差異の調整額は少額であることが多く、許容範囲内であった。

##### 2.) 設計当初は予想しなかった事象・状況の発生

工事着手前の現地調査の段階では予期できなかった事象が工事着手後に判明し、工種・工法等の根本的な部分の設計変更が余儀なくされる場合がある。

この点に関し、現地調査の精度を高めて設計変更の頻度を減少させれば、設計変更を行うことによる工事価格の変動の入札業者間の不公平感は解消される。一方で詳細な現地調査はコストの増加を伴う。

そこで、当初契約金額の30%以上の増工については土木事務所内における運用として、起工変更伺いの前に特別承認手続を要求して契約変更の適否を慎重に判断することにより、公平性と経済性のバランスを図っている。すなわち、当初契約金額の30%以上の増工の場合は、原則として別契約

として改めて入札を行い、既存契約の変更として処理する場合には、理由を明らかにした上で特別承認を要するとしている。

工事台帳を査閲したところ、30%以上の増工を伴う契約変更は1,000万円未満の工事に見受けられるが、1,000万円以上の工事については発見されなかった。よって、この30%規制は概ね有効に機能していると考えられる。

### 3) 予算付けが確定したことによる増工

年度予算の用途が確定した時点で、既発注工事の変更契約の形で追加発注しているケースが各土木事務所で散見された。この方法は限られた予算内での業務遂行を担う土木事務所としては致し方ない対応策であるかもしれないが、以下の点で疑問が生じる。

- a. 追加工事部分は予算消化のための無駄な工事ではないのか。
- b. 将来の増工がわかっていたら、入札の結果も変わっていたのではないのか。
- c. 当該部分工事については実質的に単独随意契約と変わらないのではないのか。

a. について、道路の新設、拡幅工事の場合、全体計画の一定部分を当期実施し、翌年度以降は残りを実施するという方法で行っていることから、予算の余剰が生じた場合に、当初の年度計画に付加して追加工事を実施することは、予算消化のための無駄な工事ということにはならない。

一方、道路の修復・改良等の維持工事の場合は、土木事務所における維持経費は、維持すべき総路線が延長される中で慢性的に予算不足の状態である。その中でも早めに修繕した方がいい場合には、当該年度に契約するが支払いは翌年度の予算で行うという特別な制度（ゼロ県債）で実施しているのが実情である。このような状況の中で、予算消化のための無駄な工事が実施されているとは考えにくい。

b. 及び c. については、上述の30%規制によって増工の金額を一定以下に抑制し、公平性を確保することで対処している。しかし、予算付けが確定したことによる増工は、実質的に単独随意契約であり、原則として2,500千円を超える工事については競争入札が必要であることを鑑みれば、当初契約金額の30%未満であっても2,500千円を超えるような増工については、増工の内容によっては新たに入札すべきものがあることに留意すべきである。

## 1.2.3. 指名競争入札における業者選定について

工事契約の過半数は指名競争入札を行った上で発注されている。入札に参加する業者については発注者が業者の技術力等を加味して任意に決めることができるが、入札参加者が特定の業者に偏るおそれがある。そこで、公平性確保の観点から、一定の基準を設けてこれに準拠して業者を指名する必要がある。

工事設計によって、工種（舗装工事、土木一式工事等）と設計金額が決まると、（1）どのランク（業者の経営状況に工事成績評定点による技術力等を加算して格付けしたもの）の業者を指名すべきか（2）指名すべき業者の数、の2つが決まる。しかし、（1）で決定したランクの業者には、（2）の指名すべき業者数をはるかに超過する業者が存在し、これに様々な条件を付加して業者の数を絞り込む必要がある。

指名競争入札における業者選定基準は、指名理由書に簡潔に記載されている。公共事業による社会資本の整備を行なった結果として、地元の中小企業対策としての効果が生じているものであることから、最も重視される基準は技術力であるが、特殊な技術を必要としない地元の業者が施工可能な工事については、工事現場の近隣に主たる営業所を構えている業者が優先的に指名されていた。

工事契約サンプルを詳細検討した結果、中には指名理由書に記載されているすべての基準を満たしているにもかかわらず、指名されていない業者もあった。理由を聴取したところ、「指名対象となるランクの業者ではあるが、当該ランクについては上位2社としたため、今回は対象外とした」「すでに手持工事があるため、今回は対象外とした」等の回答を得た。指名に関する議事録が残されているわけではないので不透明感は完全には拭えないが、個別サンプルを見る限り、著しく不公正な指名が行われていると思われるものはなかった。

工事業者別に指名回数の状況を見ると、各土木事務所とも指名が集中している業者が散見された。理由を聴取したところ、地域性を重視して指名を行っているため、工事対象路線に近い業者の指名回数が増える傾向にあるとの回答を得た。特に土木一式工事は業者の数も多いため、地域性を重視して業者の絞込みをかけると、狭い地域の業者しか指名されないことになる。この点については、受注機会の均等という観点からは問題があるかもしれないが、恣意的な指名によって特定の業者に落札が偏った結果ではないと考えられる。

なお、入札等業者の選定方法について、検討すべき点がある。これらについては「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 4.1. 入札制度に関する考察」を参照。

### 1.3. 用地取得

#### 【監 査 手 続】

往査先三土木事務所の平成5年度、平成10年度における道路用の取得用地について、平成16年度現在の現況について調査を行った。また、供用済道路については、供用開始の告示手続（道路法18条）が実施されているかを検討した。

#### 【監 査 の 結 果】

##### 1.3.1. 福岡土木事務所

平成10年度取得用地について、平成10年8月25日取得の糟屋郡宇美町大字宇美早見 3165-4 20.63㎡（取得金額 1,737千円）は、すでに事実上の供用は開始されているが、県公報での告示手続が実施されていなかった。道路の供用開始時点で供用開始の告示手続を網羅的に実施する必要があるといえる。

平成10年度取得の筑紫野古賀線用地で長期間供用できない状況にある用地が多数存在する。現在の工事計画によると、平成23年度まで供用予定のない土地が15件、200,896千円、平成29年度まで供用予定のない土地15件、296,458千円であった。

このように長期間未使用の用地が存在することになった背景として以下の経緯がある。当初計画時点では都市計画決定されている当該路線の早期整備を図るため、5.2kmの区間設定を行い、地権者からの買取請求に応じていた。しかしながらその後の社会経済情勢の変化により、早期に事業効果発現を図るため事業の重点化方針が明確になり、工区を細分化し、集中的に事業を進めることとなった。結果的に1,800m部分が第Ⅰ期工区、1,020m部分が第Ⅱ期工区、2,380m部分が第Ⅲ期工区となり、そのため、当初買取請求に応じて買収した土地がⅡ期工区、Ⅲ期工区に点在することとなった。今後はⅡ期、Ⅲ期工区についても、現在以上に効率的な整備を進め早期完成を目指して努力すべきと考える。

##### 1.3.2. 久留米土木事務所

平成5年度取得用地について、平成5年8月28日取得の久留米市荒木町荒木 1418-3 93.00㎡（取得金額 5,580千円）、平成10年度取得用地について、平成10年12月18日取得の田主丸町大字野田 256-1 59.22㎡（取得金額 384千円）は、すでに事実上の供用は開始されているが、県公報での告示手続が実施されていなかった。道路の供用開始時点で供用開始の告示手続を網羅的に実施する必要があるといえる。

平成5年度に取得した久留米浮羽線用地（田主丸町菅原 2250-1 383.94㎡ 取得価額 4,223千円）は現在更地である。当該箇所は筑後川堤防に接する道路であるため、事業計画時に河川管理者と事前協議の上、事業着手の了解を得た上で用地を取得したものの、工事実施のための協議を行う中で堤防断面への影響が生じるおそれがあるため法線（堤防への道路設置位置）を見直した工事計画の変更が必要になったとのことである。その後、計画の見直しにおいては河川管理者の堤防工事の計画及び地元市町からの筑後川堤防道路に関する要望等を検討することも必要となったため、当該工事計画の決定が遅れ、現在に至っている。福岡県では堤防工事の計画を考慮しながら、必要な対策を講じて当該取得土地の有効活用を図る予定である。

平成10年度に取得した壱丁原白口線用地(久留米市荒木町下荒木 1526 172.06 m<sup>2</sup> 取得金額 2,925 千円)は現在更地である。当該箇所は、全長 580m の局部整備事業の一環として用地を取得している。事業区間について段階的に工事を行っており、当該箇所は平成19年度に工事を行う予定である。

### 1.3.3. 八女土木事務所

平成5年度取得用地について、白木上辺春線の一部である総面積 217.52 m<sup>2</sup>(取得価額 2,112 千円)は、すでに事実上の供用は開始されているが、県公報での告示手続が実施されていなかった。道路の供用開始時点で供用開始の告示手続を網羅的に実施する必要があるといえる。

平成5年度に八女瀬高線用地として取得した筑後市新溝の 632.52 m<sup>2</sup>、12,762 千円の用地は、工事予定箇所の約 5 割の用地買収が難航したため、同路線の他地区の工事を先行して実施し路線全体の整備を促進することとしている。周辺住民は、道路計画には賛成したが、実際の個別の用地交渉では条件等が折り合わず土木事務所の用地取得が計画どおりに進まなかった。土地情報や住民の協力体制を十分に把握した上で事業計画を立案、実行することが望ましい。

平成10年度に取得した柳川筑後線用地(筑後市大字馬間田 431 318.75 m<sup>2</sup> 取得価額 6,375 千円)は現在更地である。柳川筑後線の当該箇所は、当初計画は全長 1,550m にて用地取得に着手し、その当時に上記の用地を取得した。その後、社会経済情勢の変化により、早期に事業効果発現を図るため、建設計画の見直しを行い、第Ⅰ期工区を全長 800m とし平成18年度に完了予定であり、残る第Ⅱ期工区の 750m は平成19年度に着手する予定である。

平成10年度に取得した岩野黒木線用地(八女郡黒木町大字木屋 348.62 m<sup>2</sup> 取得価額 2,266 千円)は、現在更地である。当該工事は、橋梁の架替工事ならびにその付帯道路の建設工事であるが、橋梁の袂の用地が相続権者の消息把握に時間を要していることから、買収が進まず現在工事は休止中である。その他の計画用地は、他年度に取得済であり、他にも更地が存在している。工事計画策定時に予見不能な事態であったものの、買収促進に向け情報収集に努める必要がある。

平成10年度に取得した田主丸黒木線用地(八女郡上陽町大字上横山 67.00 m<sup>2</sup> 取得価額 33 千円)は、現在更地である。当該工事は、平成4年度より開始された現道の拡幅工事であり、第Ⅰ期工区の工事完了後に第Ⅱ期工区に着手する予定であった。当該工事箇所は、民家が密集した箇所で、用地取得予定地に抵当権が設定されていたなどの理由で第Ⅰ期工区の用地取得は難航したものの、第Ⅰ期工区の用地取得は平成10年度には完了した。しかしながら、第Ⅱ期工区はさらに用地取得が難航することが予測されたために、第Ⅱ期工区の工事には着手せず、近隣に田主丸黒木線のバイパス建設を計画し、平成11年度から事業に着手している。平成4年度から拡幅を進めてきた現道は、バイパスの完成後は、上陽町へ移管され町道になる予定である。第Ⅰ期工区の現道拡幅工事により従前の隘路問題が解消されるなど一定の事業効果は認められる。上陽町への移管のためには現道のある程度の整備が前提となるため、すべてが現道とバイパスの二重投資になっているとは言えないが、道路計画時には需要面からのアプローチだけでなく、実現可能性についても十分に検討することが強く望まれる。

## 1.4. 収入

### 【概要】

土木事務所における外部収入の主なものは以下のとおりである。

(説明)

道路占用料：

管理する沿線における看板や電柱等の占用料収入

地元負担金：

県単独事業の「道路改築費」事業の場合において、市町村が事業費の15%を負担している。この負担率の15%に法律や条例による規定は特にないが、他県の状況を調査の上、福岡県では15%としてい

る。地元負担金については、当該市町村の合意書のほか、県議会の議決を得る必要がある。この他に、市町村の要望により、通常要請される水準以上の整備(カラー舗装仕様等)を行う場合、これら付加部分の工事を市町村からの受託事業として実施している。

**【監査手続】**

上記のうち、地元負担金収入について会計処理が規程に定められた手続と合致しているかを検証するとともにその他のものについて質問を行い、異常な内容がないことを検証した。

**【監査の結果】**

地元負担金受入金は、平成15年度の地元負担金に関する県議会の議決に関する議案書、各市町村の同意書、県知事名で発行する市町村への通知書と調定決議書を照合した結果、受入金額に誤りは発見されず、適切に処理が行われていた。



## 2. 福岡県道路公社における財務の執行について

### 2.1. 道路台帳の整備

#### 【概要】

道路法において、道路管理者は管理する道路の台帳を調製し、これを保管しなければならないと規定されており、道路台帳の詳細な記載項目・様式等については道路法施行規則に定められている。

道路台帳は、管理道路の路線名や、路線の認定年月日、道路区域、道路敷地の所有者、道路形状あるいは、構造物や占用物件など道路管理上必要な事項を現地にて調査し、図面と調書(実延長集計表等)にまとめたものである。道路台帳は、道路の管理者がその管理事務を円滑に行うために、道路の区域や管理上の基礎的な事項を総括的に把握することなどを目的に作成されるものであり、修繕、拡張及び災害の発生時等には特に必要になってくるものである。

#### 【監査手続】

道路法に定められた様式が整えられていることを検証するため、4路線すべての道路台帳の実延長を確認した。さらに、鳥栖筑紫野道路及び福岡前原道路の図面と実延長調書から任意にサンプルを2件抽出し、図面及び実延長調書との整合性を検証した。

平成15年度に供用を開始した福岡前原道路の第三期工事部分に関しては、図面の更新が網羅的に行われているかの検証を行った。

#### 【監査の結果】

道路台帳の実延長の更新は4路線とも適切に行われていた。以下の事項を除き、道路法及び道路法施行規則に準拠して適正に道路台帳が作成されていることが認められた。

鳥栖筑紫野道路に関して検証を行った図面は3区画に区分されており、実延長調書も区画ごとに必要事項が記載されていたが、その幅員の一部(中央帯や路肩の長さ)が3区画とも図面と整合していなかった。工事完了後に適時に更新を行う必要がある。

### 2.2. 管理業務費(委託料)

#### 【概要】

委託料として支出される業務内容は、料金收受業務、路面維持管理業務及び保守点検業務等である。福岡県道路公社財務規程に定める方法に従って起工、入札、契約の起案・決裁を行い、その履行について監督や検査が行われる。

#### 【監査手続】

委託業務契約及び支出に際して規程に定められた手続が実施されていることを確認するため、冷水道路、二丈浜玉道路、福岡前原道路及び天神中央公園駐車場の料金收受業務、路面等維持管理業務から任意に1件ずつ、その他の業務契約については契約金額が10百万円を超える2件をサンプルとして抽出し、事前協議、予定価格の算定、契約先の決定、契約事務、業務履行の検査及び支払決定等の手続が適切に行われているかを関連書類との照合により確かめた。

なお、料金收受業務及び路面等維持管理業務に関しては、毎年度発生し、かつ金額も大きいことから、契約先、契約金額、入札業者について過去5年間の比較検討を行った。

#### 【監査の結果】

抽出したサンプルについて、起工伺(事前協議書)、実施設計書(予定価格の見積書)、予定価格調書、入札指名表(入札指名業者一覧)、契約書、完成届、検査調書、請求書、支出負担行為決議書及び支払命令書等との照合を行った結果、以下の事項を除き、証憑の日付や金額は整合しており、委託先の選定、契約及び支払に係る手続について特に特記すべき点は発見されなかった。

ただし、以下の3点について改善を検討すべき点がある。また、指名競争入札における業者指名の

方法及び料金收受業務の設計金額の設定について検討すべき点がある。この点については、「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 2.1.1. 委託業務について」を参照。

### 2.2.1. 入札執行伺の作成について

「福岡県道路公社工事施工事務取扱要領」第8条において、指名競争入札に係る起工伺について決裁を受けたときは、速やかに入札執行伺により決裁を受けたのち指名競争入札通知書を指名業者各社に通知し、入札を行うことと定められている。入札執行伺の目的は指名競争入札通知書の内容とその発送先を文書にて確認することにある。しかしながら、少なくとも平成14年度及び平成15年度の初期までは入札執行伺が作成されず、担当者は上席者への口頭了解の下、指名業者へ連絡を行い、指名競争入札通知書が渡されていた。平成15年度の途中から内部的に不備が発見されたことを契機に改善されている。今後も要領に準拠して決裁権者のチェックが有効に機能する体制を維持すべきである。

### 2.2.2. 事務取扱要領の整備状況について

県道路公社における契約保証の制度は、従来の完成保証人制度から完成保証金制度へ変更したが、その時点では本則たる福岡県道路公社財務規程第78条のみ改訂し、補則たる福岡県道路公社工事事務取扱要領14条の整備は行われないうままであった。なお、平成16年9月に要領は整備された。

### 2.2.3. 検査に係る決裁状況について

業務履行・完了の検査に関する規定は次のようになっている。

「福岡県道路公社財務規程実施細則」第104条～第110条：検査を命じ、履行の確認を行うのは「理事長」と定められている。

福岡県道路公社事務決裁規程：「福岡県道路公社財務規程実施細則」上の規定では「理事長」となっているが、これは福岡県道路公社の代表者という意味で一般的に規定されているにすぎない。理事長の権限に属する事務の決裁は「福岡県道路公社事務決裁規程」に別途定められている。

「福岡県道路公社事務決裁規程」第3条：検査に関しては具体的に定められていないため、第3条「事務の内容により専決することが明らかに類推できるものについては、この規程に準じて専決することができる。」を準用することとしている。

「福岡県道路公社事務決裁規程」第3条を準用し、類推する場合の基準となるものとして、別表2が存在する。これらのうち委託料に関する部分を示すと以下の表になる。

決裁権者	事前決裁を必要とする契約	支出負担行為
理事長	4,000万円以上	-
副理事長	-	-
理事	400万円以上 4,000万円未満	2,000万円以上
部長	400万円未満	2,000万円未満

委託料に関する契約については、上表の事前決裁を必要とする契約が適用され、業務履行・完了の検査の決裁権者もその金額基準で決定されるとの説明を受けた。

検証を行ったすべてのサンプルにおいて、完成届及び完了確認調書は総務部長までの決裁であった。しかし、検討対象のうち5件については理事の決裁を受けねばならないものが含まれていた。

現状として規定とは異なる運用となっている状況であるが、その背景には、契約の度に必要となる検査・完了確認の決裁権者を直接規定する条文がなく、「類推」規程でしか決めていないために実務で混乱が生じているものと考えられる。したがって、検査・完了確認の決裁権限者についても明文化することが望ましいと考える。

## 2.3. 契約事務(工事)

### 【概要】

契約事務とは、工事の設計から発注、工程管理、完成確認を経て支払に至るまでの一連の事務手続をいう。路線の拡張工事計画が決定すると、これを適当な工事単位に分割して設計書を作成し、発注金額の上限となる設計金額を設定する。設計金額が決まると、この金額に応じて契約先の選定方法（一般競争入札・公募型指名競争入札・指名競争入札・随意契約）が決定する。

平成15年4月1日現在、福岡県道路公社における工事の契約方法と設計金額は、原則として以下のとおりになっている。

契約方法	一般競争入札	公募型指名競争入札	指名競争入札	随意契約
設計金額	5億円以上	3億円以上	3億円未満	2,500千円未満

### 【監査手続】

#### ①工事台帳の査閲

「1.土木事務所における財務の執行について 1.2. 契約事務(工事)【監査手続】①」に記載した着眼点を持って、監査範囲となる工事契約をすべて網羅した工事台帳を査閲して異常な工事契約がないか否かを確認した。

#### ②工事契約サンプルの詳細検討

監査範囲となる工事契約をすべて網羅した工事台帳の中から、金額的重要性、契約の種類、路線等を考慮した上でサンプルを抽出し、「1.土木事務所における財務の執行について 1.2. 契約事務(工事)【監査手続】②」に記載した(A)から(D)について確認した。

検討した工事契約サンプルのうち、主要なものの概要は以下のとおりである。

工事の概要	福岡前原道路 交通管制設備設置工事
予定価格	812,700千円
落札金額	808,500千円(落札率99.5%、参加業者2社)
最終契約金額	810,100千円(0.2%の増工、変更1回)
契約方法	公募型指名競争入札
抽出目的	各路線から金額的に重要性のあるものを抽出。 公募型指名競争入札手続の実施状況を検討する。

工事の概要	福岡前原道路 橋梁塗装工事
予定価格	20,041千円
落札金額	18,375千円(落札率91.7%、参加業者8社)
最終契約金額	19,431千円(5.7%の増工、変更1回)
契約方法	指名競争入札
抽出目的	福岡前原道路の維持管理工事費が突出していたため、理由を質問するとともに該当サンプルとして抽出。

工事の概要	二丈浜玉道路 橋梁補修工事
予定価格	11,090 千円
落札金額	10,710 千円 (落札率 96.6%、参加業者 6 社)
最終契約金額	11,329 千円 (5.8%の増工、変更 1 回)
契約方法	指名競争入札
抽出目的	各路線から金額的重要性のあるものを抽出。

### 【監査の結果】

#### ①工事台帳の査閲について

契約金額は 2,500 千円を超えており金額基準では指名競争入札が必要とされるにもかかわらず、単独随意契約がなされているケースは発見されなかった。

10,000 千円以上の工事で、30%以上の契約変更（増工）が行われているものは発見されなかった。

契約変更によって金額が増加し、契約方法が当初契約時と異なる区分になってしまったもの（随意契約→指名競争入札）が散見された。契約変更の理由を検討したところ、検討対象についてはすべてのケースについて合理的な変更理由が認められ、意図的に指名競争入札を回避したと思われるものはなかった。

#### ②工事契約サンプルの詳細検討について

支払事務手続が所定の手続に準拠していないケースは発見されなかった。

工事契約変更理由を検討した結果、明らかに合理性が認められないケースは発見されなかった。

個別サンプルを検討した限り、指名競争入札における業者選定が著しく不公正と思われるケースは発見されなかった。

## 2.4. 道路用地取得後の利用状況

### 【監査手続】

平成 5 年度、平成 10 年度に取得された福岡前原道路用地について、平成 16 年度監査実施日現在の利用状況について調査を行った。なお、検討対象とした平成 5 年度及び平成 10 年度における県道路公社での道路用地取得は福岡前原道路に関するもののみであった。

### 【監査の結果】

調査対象とした両年度に取得された用地は、現在全件道路用地として供用されており、問題事項は発見されなかった。

## 2.5. 料金收受業務委託

### 【概要】

県道路公社は、各道路の料金收受業務を料金收受業務受託業者へ委託している。公社は、月一回の各料金所への抜打検査と月次報告の際の書類の審査で受託業者の管理を行っている。抜打検査は、県道路公社の担当者が不定期に各料金所へ赴き、当日の担当者の料金收受業務の状況を検査すると共に、前日の累計を車両台数計測機のカウント数と照合する方法で検証を行っている。

月次報告の際の検査では、各料金所からの業務報告の内容に不備がないか、各証票の整合性がはかれているか、業務報告書の車両通過台数と入金予定額が整合するかという視点で検査が行われている。

る。

#### 【監査手続】

料金所での抜打検査の状況を視察し、また、月次の報告書の検査の再実施を行った。

#### 【監査の結果】

福岡西料金所における視察及び検査の再実施の結果、日累計と車両台数計測機のカウント数とは一致しており、また月次報告書の計算にも誤りは発見されなかった。

ただし、料金収受額の検査の方法について検討すべき点がある。この点については、「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 2.1.2. 料金収受業務について」を参照。

## 2.6. 回数券管理について

#### 【概要】

本社における回数券の管理方法は、日常業務として、回数券管理担当者が、現物の管理及び回数券受払簿の記帳を実施し、年度末には棚卸を実施している。

また、料金所へは、料金収受委託業者へ委託販売にて回数券の販売及び回数券の管理を委託している。

#### 【監査手続】

本社において、往査日現在の回数券実在数と回数券受払簿の整合性をチェックするため、回数券の実査を実施した。

また、福岡西料金所を往査し、福岡西料金所の回数券の実査を実施した。

#### 【監査の結果】

福岡西料金所の回数券の在庫と管理簿は一致し、回数券の適切な在庫管理が行われていることが確認された。

ただし、回数券の管理方法について検討すべき点として次の3点が発見された。このほかに、月次棚卸の実施、旧版回数券の処分及び料金所における回数券保管量について検討すべき点がある。この点については、「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 2.1.3. 回数券管理について」を参照。

### 2.6.1. 棚卸の実施方法について

回数券(本社管理分)について現物調査を実施したところ、回数券出納簿に記載誤りが発見された。原因を調査したところ、この誤りは平成14年度中に発生していることがわかった。県道路公社では年度末に回数券の棚卸を実施しているということであるが、平成15年度末の棚卸実施に関する詳細な資料が保管されていなかったために棚卸の方法や精度を監査時に確認することはできなかった。棚卸は継続記録の正確性を検証することも目的のひとつであり、この目的を達成するために、棚卸方法の改善を検討すべきである。棚卸マニュアルを策定し、上席者がサンプルでも現物チェックを行うなど管理体制の強化を図ることが必要である。なお、平成16年9月24日施行の「福岡県道路公社における回数券の取扱に関する要領」にて回数券管理の方法が明記された。特に、回数券の棚卸の実施方法は、担当者が回数券受払簿に棚卸数量を記入するとともに、その確認のために管理者(業務推進課長)が押印するなど、改善が図られた。

### 2.6.2. 回数券管理規程の整備について

回数券に関する管理規程が未整備であった。回数券は現金化することができる重要物品であり、管理規程を定め、適切な管理を行うことが望ましい。なお、「福岡県道路公社における回数券の取扱

に関する要領」が平成16年9月24日から施行された。

### 2.6.3. 使用済み回数券の管理方法について

料金所で回収した使用済み回数券は料金所で長期間保管したのち、料金收受業務委託業者により廃棄されており、県道路公社では、回数券通行台数と收受した使用済み回数券を照合する方法によるチェックは行われていなかった。回数券は換金可能な物品であり、料金収入事務の県道路公社の管理を徹底し不正を防止するためには、業務報告時に委託業者から使用済み回数券の提出を受け、県道路公社にて数量の確認を行うとともに、県道路公社の責任において廃棄を行うべきである。なお、平成16年9月24日から施行された「福岡県道路公社における回数券の取扱に関する要領」において、使用済み回数券に関しては、県道路公社が回収し、一定の保存期間の後県道路公社にて廃棄処分されるよう要領を規定した。

## 2.7. 料金収入以外の収入

### 【概要】

県道路公社の平成15年度損益計算書における収入の内訳は以下のとおりである。

科目	平成15年度 (単位:千円)	百分比	摘要
業務収入	4,840,362	93.0%	
道路料金収入	4,536,406	87.1%	通行料収入
駐車場料金収入	280,267	5.4%	駐車場賃貸収入
業務雑収入	23,689	0.5%	自販機設置使用料等
受託業務収入	1,417	0.0%	福岡県からの調査業務受託 (業務受託収入と費用は同額)
業務外収入	365,094	7.0%	消費税還付324百万円、土地開発公社負担金37百万円、 団体共済部負担金0.2百万円、その他0.6百万円
収入合計	5,206,874	100.0%	

(説明)

消費税還付収入(業務外収益) :

平成15年度において県道路公社は福岡前原道路の拡幅工事を行った。そのため、工事代金に付随して支払う仮払消費税等が道路料金収入に付随して受け取る仮受消費税等の金額を上回る状況となった。県道路公社は消費税等の納税主体であり、仮受消費税等と仮払消費税等の差額を納付又は還付を受けることとなる。県道路公社は、その会計処理において消費税等を税込処理しており、還付収入を雑収入として計上している。

土地開発公社負担金(業務外収益) :

平成15年4月に福岡県道路公社と福岡県土地開発公社の管理部門が一体化された。そのため、総務部等の管理部門の人員は道路公社に所属であるが土地開発公社の職位を兼務している。人件費や消耗品費等の管理部門費を県道路公社と土地開発公社で折半している。給与支払いは県道路公社から行われているので、土地開発公社負担分を負担金として業務外収入として受け入れている。

団体共済部負担金(業務外収益) :

「地方公務員等共済組合法」及び「地方公務員等共済組合法施行令」に県道路公社の固有職員の共済掛金の一部を設立団体が負担する定めがあり、当該規定に従って支払われる、福岡県の負担金を受け入れている。

**【監査手続】**

上記のうち、業務収入以外の収入の主なものについて会計処理が規程に定められた手続と合致しているかを検証するとともにその他のものについて説明を受け、異常な内容がないことを検証した。

個別の検討対象としたのは、業務外収益のうち、消費税還付収入及び土地開発公社負担金の2項目である。

**【監査の結果】**

消費税還付収入は、平成15年度の消費税申告書と調定決議書、還付時の入金証憑を照合した結果、受入金額に誤りは発見されず、適切に処理が行われていた。

土地開発公社負担金は、平成15年度の調定決議書と県道路公社内で計算された負担金の算出調書を照合した結果、受入金額に誤りは発見されず、適切に処理が行われていた。

**2.8. 現金及び預金の管理状況****【概要】**

県道路公社では、支払を原則として銀行振り込みにより行っており、常時保管している現金はない。通行料金の事後支払を県道路公社本社で受け付けた場合等で現金の入金があった場合には、当日又は翌日には銀行預金口座へ入金しているとの説明を受けた。なお、監査実施当日には現金の保管残高はなかった。

料金収入は料金警送委託業者から振込により入金される。料金収入に関する調定は、料金收受委託業者からの月次報告を受けて行われるため、月に一度事後調定を行っている。料金収入調定額と預金口座への振込額とを総務課財務係にて照合し、収入予定額と実際収入金額を確認している。

**【監査手続】**

平成16年8月の監査実施日に県道路公社総務部の金庫内の保管物を確かめた。

預金については、平成16年3月末の残高を県道路公社で入手していた残高証明書と照合するとともに、平成16年7月末の補助元帳に記載された銀行別預金残高と預金通帳を照合した。

**【監査の結果】**

監査実施日現在、県道路公社総務部の金庫内には現金の保管はなく、預金通帳が保管されていた。

平成16年3月末の預金残高は残高証明書と、平成16年7月末の補助元帳に記載された銀行別預金残高は預金通帳の7月末残高とそれぞれ一致していた。

**2.9. 財務諸表****【概要】**

県道路公社の作成する財務諸表は、「貸借対照表」「損益計算書」「財産目録」及び「附属明細表」である。

これらの財務諸表は県道路公社の会計規程及び会計規程細則に従って作成されている。

**【監査手続】**

平成15年度の「貸借対照表」「損益計算書」「財産目録」及び「附属明細表」が会計規程に従って作成されているかを個別の勘定科目についてその概要をヒアリングによって把握した上で、金額の大きいものは個別に関連書類や残高証明書との照合を行ったほか、引当金や経過勘定等の決算整理項目については、その算定根拠資料と外部証憑との照合や再計算を実施するとともに見積り方法が規程等と整合しているかを検証した。

個別の検討対象としたのは、報告書中別途検討をしている各収入項目、工事支出及び委託費用以外の項目のうち、借入金、出資金、支払利息、道路事業損失補てん引当金、償還準備金及び退職給与

引当金である。このほか、未収収益や未払費用等の経過勘定に関して、必要な項目について過不足なく計上されているかどうかを検討した。

#### 【監査の結果】

借入金残高について、県道路公社の入手している平成16年3月31日の残高証明書と附属明細書及び総勘定元帳の照合を行った結果、不一致は発見されなかった。

また、平成15年度に実行した借入については、借入時の伺書、借入先の金利条件に関して実施された指名競争入札に係る書類、契約書、当該借入についての福岡県の債務保証証書及び収入調定書を照合した結果、定められた手続が適切に行われていることを確認された。

平成15年度に実行された出資金については、福岡県からの出資に関する書類及び収入調定書を照合した結果、定められた手続が適切に行われていることを確認された。

支払利息については、平成16年3月の利息支払額について、利息計算書、支出負担行為決議書、預金通帳及び総勘定元帳の照合を行うとともに、附属明細書に記載された借入条件と利息計算書とを照合した結果、支払額は借入条件に基づき適正に支払われていることが確認された。ただし、直前の利息支払日以降の時間の経過により発生した利息であって平成15年度の費用として計上されるべき未払利息が計上されていない。この点については、「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 2.1.4.財務諸表について」を参照。

道路事業損失補てん引当金は、道路整備特別措置法施行規則の定めにより計上される特別法上の引当金である。その金額は、国土交通大臣の承認を受けて県道路公社が定めることとされている。鳥栖筑紫野道路、冷水道路、二丈浜玉道路及び天神中央公園駐車場については各料金収入の税抜後金額の10%を、福岡前原道路については道路料金収入税抜後金額の12%を道路事業損失補てん引当金として計上しており、会計規程に従った処理が行われていた。なお、道路事業損失補てん引当金について福岡前原道路の繰入率が12%と他の有料道路と異なるのは、他の路線が一般国道又は県道であるのに対して、福岡前原道路は高規格幹線道路として位置づけられているため、償還期間が最長40年まで可能である。償還期間が他の一般国道よりも長い場合、将来変化への予防的措置として道路事業損失補てん引当金の計上が12%を上限として認められていることによる。

償還準備金は、それぞれの事業ごとに収入合計から事業に関連する費用、一般管理費や業務外費用といった共通費のうち人員比で配賦(割掛)された額及び道路事業損失補てん引当金繰入額の合計額を差し引いた額が毎期償還準備金として積み立てられる。平成15年度の4路線及び駐車場事業の償還準備金繰入額について附属明細書を元に再計算を行った結果、以下の退職給与引当金に関する事項を除き計算誤りは発見されなかった。

退職給与引当金は、県道路公社の役員の一部及び固有職員の退職時に支払われる退職金の期末要支給額を引当てている。福岡県からの派遣職員の県道路公社在籍中に発生する退職給付債務相当額は福岡県で負担している。また、役員の退職金支給する規程は平成13年4月1日に廃止されている。そのため現在は平成12年度以前に就任した役員について、その在職期間に対して経過措置として引当金を計上している。算定根拠と退職金規程によりその内容を確認し再計算を行った結果、引当金残高について計算誤りは発見されなかった。なお、引当金繰入額の計算については、以下の理由からより合理的な計算を行う必要があるものとする。

#### 2.9.1. 退職給与引当金の割掛けについて

各路線固有に発生する費用は個別に各路線の費用として集計されるが、県道路公社全体の業務に係る共通費は、人員数を基礎として各路線に配分される。これを割掛けといている。

退職給与引当金繰入額を全社共通費として、各路線に割掛けにより配分計算を行うべきであると考えられる。

現在、退職給与引当金繰入は全額が鳥栖筑紫野道路の損益に計上されている。平成15年度の退職給与引当金の設定対象となっている職員の所属はすべて総務部であり、全社共通費としての性質を持つため、特定の路線の損益として処理する方法に比べて、各路線に割掛け計算を行う方法が合理的であると考えられる。



(金額単位：円)

区分	退職給与引当金繰入		①期中退職者	②引当金繰入額
	割掛人員	③割掛率	割掛金額 ①×③	割掛金額 ②×③
			1,620,000	1,073,500
鳥栖筑紫野道路	2.0	7.14%	115,714	76,679
冷水道路	3.3	11.79%	190,929	126,520
二丈浜玉道路	3.3	11.79%	190,929	126,520
福岡前原道路(管理業務)	7.3	26.07%	422,357	279,877
天神中央公園駐車場	1.0	3.57%	57,857	38,339
損益計上額	16.9	60.36%	977,786	647,934
福岡前原道路(建設業務)	11.1	39.64%	642,214	425,566
資産計上額	11.1	39.64%	642,214	425,566
合計	28.0	100.00%	1,620,000	1,073,500

### 3. 福岡北九州高速道路公社における財務の執行について

#### 3.1. 道路台帳の整備

##### 【概要】

「2. 福岡県道路公社における財務の執行について 2.1. 道路台帳の整備【概要】」において記述したとおりである。

##### 【監査手続】

現在建設中の福岡高速道路5号線、道路台帳が整備されていなかった北九州高速道路4号線及び5号線を除き、道路法に定められた様式が整えられていることを検証するため、福岡高速道路は1号線から4号線、北九州高速道路は1号線から3号線の道路台帳の実延長を確認した。また、福岡高速道路1号線・2号線及び北九州高速道路の1号線の図面と実延長等集計表から任意にサンプルを7件抽出し、図面及び実延長等集計表との整合性を検証した。

さらに、道路台帳の整備されていない路線については、その理由や今後の対応等について質問を実施し回答を得ている。

##### 【監査の結果】

道路台帳が整備されている路線の実延長の更新は検証した7路線とも適切に行われており、以下の道路台帳未整備及び保管場所の問題を除き、道路法及び道路法施行規則に準拠して適正に道路台帳が整備されていることが認められた。

#### 3.1.1. 道路台帳の整備状況と保管場所について

北九州高速道路の4号線の道路台帳が未整備である理由は、平成3年3月31日に旧北九州道路と旧北九州直方道路を日本道路公団から引継いだ際に、道路台帳、あるいはその作成のために必要な事項を網羅した資料を引継ぐことができなかつたためである。日本道路公団からは「道路管理台帳」及び「管理用図面」等を引継いだ、が、「道路管理台帳」は取得土地の一覧を示したものであり、道路法及び道路法施行規則に準拠した道路台帳ではない。また、「管理用図面」は形状等の把握に利用することができるが、道路台帳の記載事項を網羅していない。現在、北九州高速道路4号線に係る維持管理業務は「道路管理台帳」や「管理用図面」などの関係資料を利用することで実施されているが、道路台帳を作成するためには、今後、一部の地域について測量等の調査を行う必要がある。予算の確保の問題もあると思われるが、順次、整備されることが望まれる。

また、北九州高速道路の5号線は平成13年7月に供用を開始しているが、5号線高架下の北九州市道の工事が進行中で境界確認ができなかつたため、道路台帳の作成が困難な状況であったと説明を受けている。ただし、監査実施時点では工事完了から半年近く経過していたにもかかわらず、道路台帳作成に着手していなかつた。速やかに整備すべきものと考えられる。

道路法において、市町村道に係る道路台帳の保管場所は、関係市町村と定められている。しかし、北九州高速道路の道路台帳は、監査実施時点で、高速道路公社の北九州事務所にしか保管されていない。本来ならば北九州市と管理上の必要性から高速道路公社の本社にも保管しておくべきである。なお、監査実施後、北九州市及び本社に保管されたことを確認している。

## 3.2. 委託業務費

### 【概要】

委託業務の主なものは、料金收受業務、施工管理業務及び保守点検業務である。高速道路公社の規程等に定める方法によって起工、入札、契約の起案・決裁を行い、その履行について監督や検査や履行確認及びその決裁が行われる。

### 【監査手続】

委託業務契約及びその支出に際して規程に定められた手続が実施されていることを検証するため、金額や契約方法、業務内容に基づき15件のサンプルを抽出し、事前協議、予定価格の算定、契約先の決定、契約事務、検査もしくは業務の履行確認及び支払決定等の手続が適切に行われていることを関連書類との照合により確かめた。

なお、料金收受業務や保守点検管理業務等の中で、毎年度発生し、かつ金額が大きいものについては、契約先、契約金額、入札業者について過去5年間の比較を行うことにより、特に留意して検証を行った。

### 【監査の結果】

抽出したサンプルについて、仕様書、予定価格調書、指名業者選定書、施工・発注・契約伺、契約書、完成(履行)届、検査調書及び支出決定書等との照合を行った結果、以下の事項が発見された。また、このほかに、委託業務の契約方法について検討すべき点がある。この点については、「第4包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 3.1.1 委託業務の契約方法について」を参照。

### 3.2.1. 検査の要否の判断と検査に代わる履行確認の実施状況について

高速道路公社では工事の検査方法については、請負工事検査要領及び請負工事検査事務処理要領に定められている。しかしながら、委託業務のうち検査実施が業務の性質上なじまない以下の4業務については、契約書の上で業務の履行確認を行うことを明らかにすることにより、請負工事検査要領及び請負工事検査事務処理要領に定める検査は実施していない。

請負工事検査要領及び請負工事検査事務処理要領の定めによれば、検査の場合の事務は、理事長が掌理し、企画室に所属する検査員が検査を実施するが、理事長が特に必要と認めるときは、臨時に検査員を任命することができる、となっている。なお、契約額が2,000千円以上5,000千円以下の契約及び既済部分検査の場合は契約を掌握する部所長が、契約額が2,000千円未満の契約の場合は契約を掌握する課長が業務の監督を行った職員以外の職員を検査員に任命することができる。また、検査員は竣工検査実施後、検査調書を作成の上、委託業務成績評定要領に基づき、委託業務成績評定表を作成しなければならない、とされている。

このように、検査を実施する背景としては、工事等が高速道路公社として受け入れられる水準に達しているかどうかを確認する作業として要求されると同時に、業務実施担当課以外の企画室が第三者として検査を実施することによる高速道路公社内での牽制機能の発揮が意図されているものと考えられる。この内部牽制機能を考慮すると、対象業務が工事であっても委託業務であっても、検査が要求されることになると考えられる。現在、高速道路公社で検査を実施していない4業務について、高速道路公社内の規則等でその取扱を定めておらず、個別の取引について契約書で定めているに過ぎない。すなわち、規程に定めのない事項について、個別案件ごとに検査の要否を判断している状態である。契約書は対外的に高速道路公社の法的関係を位置づけるものではあるが、検査の要否について、取引毎に高速道路公社での取扱いを定めることになるとは継続的な運用の観点から望ましくない。そのため、高速道路公社での検査及び履行確認の実施に係る一定のルールを定め、運用することが望ましい。

また、委託業務について個別検証を行った結果、業務担当課によって検査に代わる履行確認の方法は様々であることが判明した。以下にその方法と所見を分類する。

業務名	契約内容及び履行確認方法	所見
施工管理業務委託	年間契約であり、履行確認及び支払を年4回行う。業者から理事長宛の履行届が提出され、業務処理結果報告書等との照合により監督員（契約担当課職員）が履行確認し、支払手続へ回付する。支払の最終回である年度末（契約期間満了期：3月31日）のみ、竣工（完了）届、竣工（完了）検査調書、竣工（完了）確認通知書が業者から提出され、年間分をまとめて業務処理状況やその監督状況等を発注課とは別の施設課の検査員が確認し、担当課の部長、総務課長、理事長の決裁を経た上で最終回の支払を行っている。	※1
電気施設（福・北）保守点検業務	年間契約であり、履行確認及び支払を毎月行う。毎月、業者から「完了届」を提出させ、業務報告書（監督員の押印により、業務が確かに行われたことが確認できる）や工程表などに基づいて、発注課である施設課とは異なる福岡・北九州事務所の保全課の職員が業務の履行を確認し、部長までの決裁を経て、支払へ回している。	※2
料金所設備（福・北）保守点検業務	電気施設（福・北）保守点検業務と同様。ただし、福岡では発注課である施設課職員が業務の履行を確認している。	※2
交通管理管制補助業務委託	年間契約であり、履行確認及び支払を毎月行う。毎月、業者から履行届を提出させ、業務報告書（監督員の押印により、業務が確かに行われたことが確認できる）や工程表などに基づいて、総括監督員（福岡・北九州事務所長）が業務の履行完了を確認の上、履行届に押印し、理事長へ提出している。その履行届に基づき、毎月の支払が行われる。	※3
福岡北九州高速道路料金收受委託業務	年間契約であり、履行確認及び支払を毎月行う。毎月、業者から業務履行届を提出させ、業務日誌等の業者からの報告書類（日々、事務所管理課が領収証や現金と報告書を照合し、業務が確かに行われているか確認の上、押印している）に基づいて、総括監督員（福岡・北九州事務所長）が業務の履行完了を確認の上、履行届に押印し、理事長へ提出している。その業務履行届に基づき、毎月の支払が行われる。	※3
九州自動車道料金收受業務	合併料金所であるため、日本道路公団が契約事務を行っているが、委託業者と日本道路公団と福岡北九州高速道路公社の三社契約を締結している。福岡北九州高速道路料金收受委託業務と方法はほぼ同じである	※4

※1：現在、年3回までの支払いを担当課による履行届の確認に基づいて行い、年度末に年間分を対象として検査員による検査を行っている。ただし、3月末に検査が集中するため、分任検査の規程に基づき、契約担当課とは別の課である施設課長に検査が分任されており、検査結果については理事長までの決裁を得ている。

発注課内の担当者以外の職員（分任を受けていない職員）が履行確認を行うことで、年度途中に契約金額の一部を支払う方法は、契約書中に記載はあるものの、高速道路公社の要領等に明文規定がない。

これまでこの方法を数年来踏襲してきた中で、特段問題は発見されてなく、また他の高速道路公社等も同じ方法で行っているとの説明を受けている。

さらに、成績評定表は、その業務内容からすると客観的に判断できるものではなく、また「成績評定表作成要領」のただし書で除外することが定められているため、平成15年度まで作成されていなかったが、平成16年度から「成績評定表作成要領」を変更し作成するようになった。

※2：発注課内の担当者以外の職員（分任を受けていない職員）が履行確認を行うことで、年度途中

に契約金額の一部を支払う方法は、契約書中に記載はあるものの、高速道路公社の要領等に明文規定がない。

さらに、成績評定表は、企画室による検査員検査が従来から行われていなかったという経緯があり、作成されていない。なお、平成15年度時点の「成績評定表作成要領」のただし書にて成績評定表の作成が除外されているのは※1の施工管理業務委託のみである。

※3：請負工事ではないため、「請負工事検査要領」の対象外であるとの説明を受けている。「福岡北九州高速道路公社管理業務処理規程」や「福岡北九州高速道路公社交通管理業務実施細則」に基づき適正に業務処理されるように、福岡・北九州事務所長が指導監督している。この福岡・北九州事務所長は発注課とは異なる。現在、所長の履行確認に基づき支払が行われており、このような請負工事以外の場合に履行確認を行うことで、年度途中に契約金額の一部を支払う方法は、契約書中に記載はあるものの、高速道路公社の要領等に明文規定がない。

なお、交通管制業務は受託可能な業者が福岡地区では1社しかなく、毎年度単独随意契約を行っているため、「評価委員会」を開き、随意契約を継続することの妥当性を検討している。その評価方法は、「福岡北九州高速道路公社交通管理業務業績評価要領」にて定められている。

※4：※3と同様である。ただし、評価に関しては、「請負工事検査要領」の対象外であり、かつ業務内容からすると、客観的に判断できるものではないため、成績評定表は作成されていないとの説明を受けている。

上記のように検査になじまない委託業務の業務履行確認について規程上に明確な定めがないために、内部牽制が十分に機能していないと思われるものがある。牽制機能を補うため、客観的な評価の仕組みを導入する必要があるものと考えられる。

### 3.2.2. 決裁文書の整理方法について

設計変更を行った際に、最新の契約に基づく委託業務の作業予定表が一括してつづられておらず、委託業者からの報告書のチェックを行う際に高速道路公社保管の仕様書との照合が実施されなかった案件が1件発見された。設計変更後の契約内容のとおり委託した業務が実施されているかを確認する際には、決裁文書に高速道路公社保管の仕様書を添付し、成果報告書の照合を実施することが望まれる。

### 3.2.3. 実施設計書の検証について

実施設計書に一部計算誤りが発見された。これは計算式を前年の委託業務の積算と同様の算式を使用していたが、その際に前年分からの転記を誤っていたものである。影響額は少額であり、かつ契約額に直接的な影響はなかったが、契約金額を決定する重要な手続であるため、チェック体制の強化が望まれる。

## 3.3. 用地事務

### 【概要】

用地取得の流れとその事務処理の方法については「福岡北九州高速道路公社用地事務取扱規程」と「福岡北九州高速道路公社財産管理規程」に定められている。また、道路工事後の残地のように入収した土地の中で今後も利用が見込まれない土地に関しては、売却する等の処分が必要になる。その処理方法に関しては「福岡北九州高速道路公社財産管理規程」に定められている。

### 【監査手続】

用地の取得及び処分を行う際に、規程に基づいた事務処理が行われているかを確認するため、取得及び処分についてそれぞれ1件ずつのサンプルを抽出し、以下の関連証憑書類と照合した。

用地取得…不動産登記簿謄本や平面図、実測図など（買収土地の調査資料）

土地調書（地権者に提示する買収土地の内容明細）  
土地買収価格の検討資料  
補償金明細表（土地の面積や金額を明らかにした書類）  
施工伺書、契約伺書  
土地売買契約書  
不動産登記簿謄本（所有権移転の確認）  
支出決定書 など

用地処分…土地売払申請書（購入希望者から提出される書類）

土地売却価格の検討資料  
伺書（用途廃止、処分、譲渡）  
財産引継書（普通財産の管理者への引継書）  
契約書  
不動産登記簿謄本（所有権移転の確認）  
収入調定書 など

#### 【監査の結果】

以下の土地調書における地権者の記名・押印の入手漏れ及び用地交渉記録簿と用地取得台帳の未作成の問題を除き、サンプルを検討した範囲では土地の取得と処分の手続が福岡北九州高速道路公社用地事務取扱規程及び福岡北九州高速道路公社財産管理規程に準拠して適正に実施されていることが認められた。

#### 3.3.1. 土地調書における地権者の記名・押印の入手漏れ

買収土地の調査を行い、作成された土地調書は、地権者に提示するだけでなく、その内容を確認のうえ、記名・押印を受領することが規程に定められている。しかし、検討対象となった土地調書には地権者の記名・押印を受領していなかった。用地交渉に入る前に、買収対象となる土地の基本的な項目を相互に確認し、その内容を記名・押印という形によって確定させておくことは、その後の交渉時のトラブルを避け、円滑に買収・所有権移転登記を進める上で重要な手続と考えられる。よって規程に従い、記名・押印の入手を行うべきであると考えられる。

#### 3.3.2. 用地交渉記録簿と用地取得台帳の未作成

交渉の過程やその他必要と認められる事項を用地交渉記録簿に記録しておかなければならないことが規程で定められているが、今回検討対象となった案件についてはこれらが作成されていなかった。交渉が長期に及ぶ場合には、担当者が交代することも考えられるため、用地交渉記録簿は必ず作成されるべきであると考えられる。

買収が完了した土地を道路建設などに有効に利用するためにも、まずは高速道路公社の資産として取得土地を一元的な資料により管理しておく必要がある。そのため、土地の契約状況や地籍などの土地取得の履歴をあらわすものとして、用地取得の担当課が「用地取得台帳」を作成することが規程において義務付けられている。しかしながら、今回検討対象となった案件については「用地取得台帳」が作成されていなかった。なお、「用地取得台帳」とは別に、財産保全職は、所掌に属する

財産の状況について整理するための「財産台帳」を作成しなければならないことが「福岡北九州高速道路公社財産管理規程」の第25条において定められている。「財産台帳」は「用地取得台帳」と異なり、図面と対応して管理することができる。「財産台帳」については作成されていることを確認した。

なお、上記の指摘事項を受けて、用地取得台帳は監査実施後に速やかに整備されている。

### 3.4. 備品管理

#### 【概要】

備品の購入後、総務課にて備品台帳への登録を行うとともに、備品に登録シールを貼付し現物の管理を行う。

備品は毎年定期監査前の時期に、備品台帳に基づき、部署ごとに現物調査を行っている。

#### 【監査手続】

現地調査により現物と備品台帳の照合を行い、備品の管理が適切に行われているかを確認した。

#### 【監査の結果】

有形固定資産総括表より、金額の大きさに基づき任意に7件のサンプルを抽出し、監査人の現地調査により現物と備品台帳の照合を行った。その結果、備品に貼付すべきラベルが通常の保管状態では確認できないものが1件発見された。ラベル自体は見えないところに貼ってあったが、現物調査実施時の識別のために、容易に確認できる位置にラベルを貼付すべきである。なお、備品の現物調査方法について検討すべき点がある。この点については、「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 3.1.2. 備品の現物調査について」を参照。

### 3.5. 契約事務(工事)

#### 【概要】

契約事務とは、工事の設計から発注、工程管理、完成確認を経て支払に至るまでの一連の事務手続をいう。ある路線の延長、拡幅工事が決定すると、これを適当な工事単位に分割して設計書を作成し、発注金額の上限となる予定価格を設定する。予定価格が決まると、この金額に応じて契約先の選定方法（一般競争入札・公募型指名競争入札・指名競争入札・随意契約）が決定する。随意契約の場合でも、運用上は2社以上から見積りを徴収した上で、発注すべき業者と発注金額を決定している。

平成15年4月1日現在、福岡北九州高速道路公社における工事の規模(設計金額)と契約方法は、原則として以下のとおりになっている。

契約方法	一般競争入札	公募型 指名競争入札	指名競争入札	随意契約
工事の規模 (設計金額)	22億2千万円以上	7億円以上	2,000千円超	2,000千円以下

#### 【監査手続】

## ①工事台帳の査閲

「1. 土木事務所における財務の執行について 1.2. 契約事務(工事)【監査手続】①」に記載した着眼点を持って、監査範囲となる工事契約をすべて網羅した工事台帳を査閲して異常な工事契約がないか否かを確認した。

## ②工事契約サンプルの詳細検討

監査範囲となる工事契約をすべて網羅した工事台帳の中から、金額的重要性、契約の種類等を考慮した上でサンプルを抽出し、「1. 土木事務所における財務の執行について 1.2. 契約事務(工事)【監査手続】②」に記載した(A)から(D)について確認した。

検討した工事契約サンプルのうち、主要なものの概要は以下のとおりである。

工事の概要	第501工区高架橋上下部工架設工事(その20)
予定価格	750,540千円
落札金額	745,500千円(落札率99.3%)
最終契約金額	768,526千円(3.1%の増工)
契約方法	随意契約
抽出目的	随意契約の理由(金額的には指名競争入札が必要)

工事の概要	第502工区高架橋上下部工新設工事
予定価格	1,176,000千円
落札金額	1,134,000千円(落札率96.4%)
最終契約金額	1,051,386千円(7.3%の減工)
契約方法	公募型指名競争入札
抽出目的	公募型指名競争入札手続を検討

工事の概要	豊上部工耐震補強工事
予定価格	641,760千円
落札金額	593,250千円(落札率92.4%)
最終契約金額	301,518千円(49.2%の減工)
契約方法	指名競争入札
抽出目的	著しい減工の理由(他にも20%前後の減工を伴う工事契約あり)

## ③その他

上記2つの手続を実施する中で、予定価格と落札価格の近接状況について問題と思われたため、別途調査・検討した。

## 【監査の結果】

## ①工事台帳の査閲について



- ・契約金額は2,000千円を超えており金額基準では指名競争入札が必要とされるにもかかわらず、単独随意契約がなされているケースが散見された。単独随意契約の理由を検討したところ、検討対象についてはすべて合理的な理由が認められた（【詳細検討】①参照）。
- ・契約変更によって金額が増加し、契約方法が当初契約時と異なる区分になってしまったもの（随意契約→指名競争入札）が散見された。契約変更の理由を検討したところ、検討対象についてはすべてのケースについて合理的な変更理由が認められ、意図的に指名競争入札を回避したと思われるものは認められなかった。
- ・契約変更により、金額が当初よりも著しく増加しているものは、1,000万円未満の少額工事に見受けられた。1,000万円以上の工事で30%以上の契約変更（増工）が行われているものは、1件を除き、発見されなかった。また、当該ケースについては、合理的な理由が認められた（【詳細検討】③参照）。

## ②工事契約サンプルの詳細検討について

- ・契約事務手続が所定の手続に準拠していないケースは発見されなかった。
- ・支払事務手続が所定の手続に準拠していないケースは発見されなかった。
- ・個別サンプルを検討した限り、指名競争入札における業者選定が著しく不公正と思われるケースは発見されなかった（【詳細検討】④参照）。
- ・工事契約変更理由を検討した結果、明らかに合理性が認められないケースは発見されなかった（【詳細検討】②参照）。

## ③その他

- ・上記2つの手続を実施したところ、予定価格と落札価格が非常に近接していることが判明したため、これについて別途調査・検討をしている（「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 4.1.入札制度に関する考察」参照）。

## 【詳細検討】

### ①単独随意契約の妥当性について

予定価格が2,000千円を超える請負工事については、指名競争入札を行った上で発注先を決定し契約を締結する必要がある。工事台帳を査閲したところ、予定価格が2,000千円を超えているにもかかわらず単独随意契約が行われているケースが散見された。

単独随意契約の理由を聴取したところ、打切竣工後の継続工事であることが判明した。すなわち、高速道路公社では、債務負担の有効年限を契約年度から3か年度以内として請負工事を発注している。契約締結後3か年度を超える工事については、打切竣工とするか、又は予算繰越の上1年以内の工期延長をすることにしてしている。打切竣工した場合の残工事については、新しい単価で当該業者に随意契約することにしてしている。（理事通達第5号 昭和61年10月1日）

1年以内の工期延長をしても完成が不確実な場合は、打切竣工した上で残工事を随意契約することになる。散見された単独随意契約は高速道路公社の内規に準拠したものであり、合規性の点では問題ない。一方、打切竣工後の残工事を随意契約で発注することの経済性については、以下で検討する。

指名競争入札の場合と随意契約の場合の比較表（単位：千円）

起工番号	予定価格*1	落札推定額*2	実際契約額	差異
010524	774,795	741,479	745,500	4,021
010525	1,045,695	1,000,730	1,015,350	14,620
010526	637,770	610,346	611,100	754
010527	886,830	848,696	858,900	10,204
020399	302,820	289,799	281,400	-8,399
合計	3,647,910	3,491,050	3,512,250	21,200

\*1：競争入札に付す場合の予定価格である。単独随意契約の場合でも予定価格を設定し札入れを行うが、実際に使われた予定価格は継続工事で共通仮設費等が減少することから、この金額よりも少し低く設定されている。

\*2：\*1の金額に、高速道路公社における指名競争入札の平均落札率95.7%を適用して算出している。平均落札率は、平成15年度に支払いがあった工事で指名競争入札が行われたもの137件から算出している。

上記の表は、打切竣工後の残工事を単独随意契約により発注したものについて、指名競争入札を行ったと仮定した場合の推定契約金額（表中の「落札推定額」）と随意契約による実際契約金額を比較したものである。両者の金額に大きな差異はないが、指名競争入札を行ったと仮定した場合の推定契約金額の方が実際の契約金額よりも小さくなっている。しかし、実際に指名競争入札を行うと、高速道路公社の側で入札事務手続が必要となる。また、別の業者が落札した場合は、当工事の内容・進捗について高速道路公社側の担当者と業者との間で打ち合わせを行う必要がある。このような要因によって発生する高速道路公社の内部コストを考慮すれば、必ずしも指名競争入札の方が経済的合理性があるとは言いがたい。また、随意契約で工事を発注した方が、工期を短縮することができるため、供用開始時期が早くなると考えられる。早期の供用開始は、料金収入の増加だけでなく、借入金の返済による金利負担の軽減を高速道路公社にもたらすことになる。こうして見ると、打切竣工後の残工事を随意契約で発注することには、経済的合理性があると言える。

## ②工事契約変更理由の妥当性について

入札参加業者には、工事物件に関する設計書が配布される。設計書には、必要となる工種・工法や資材の量などが詳細に記載されており、業者はこれに基づき見積りをして入札を行う。落札業者は、当初の設計に基づいて算出した金額で工事契約を行うが、設計内容が変更された場合には工事契約も変更されることになる。実際に、工事契約がまったく変更されないというケースはほとんどなく、何らかの理由で最終契約金額が当初契約金額よりも増加していることが多い。

工事契約サンプルの詳細検討の結果、工事契約の変更理由は案件によって実に様々であったが、大きく以下の2つに類型化できる。

### 1) 設計数量と実際数量の差異

工種・工法の変更はないが、舗装工事におけるアスファルトの使用量や処理すべき残土・コンクリートの量などについて、当初設計数量と実際数量が異なる場合がある。設計段階では、すべて標準的な使用量等を用いて画一的に算出するが、実際の現場は個々に条件が異なるため、両者に差異が生じることになる。これについては、差異の金額も十分に小さく、許容範囲内の誤差であると考えられる。

### 2) 設計当初は予想しなかった事象・状況の発生

「現場を掘削したところ、思わぬものが埋設されていた」「地盤が思っていたよりも軟弱で沈下が著しい」「地元の要望により、排水溝の設計を一部変更した」「現場を掘削したところ、強度十分なボックスが埋設されていたため、取替不要と判断した」等の設計当初は予想しなかった事象・状況が発生したことによって、設計変更を行う場合がある。

これらの場合、工種・工法が変更することが多く、契約金額は大きく変化することになる。したがって、公平性の観点からは、設計の精度を高めることによってこうした事象・状況の発生をできるだけ少なくすることが望ましい。しかし、設計の精度を高めるには「ボーリング調査を増やすなど、現場調査を詳細に実施する」「過去の工事内容の詳細をデータベース化して検索できるようにする」等の対策が必要であり、コストの増加を伴い、また、現場調査を詳細に実施しようとする、現行路線を一時的に通行止めにしなければならない場合もある。よって、経済性の観点からは、設計の精度を必要以上に高めることは控えるべきである。

公平性と経済性のバランスについては、当初契約金額の30%以上の増工については公共工事標準請負契約約款（設計変更に伴う契約変更の取扱いについて一通達）に基づき、通常の契約変更伺により対応している。また、契約変更による増工率及び減工率については、定期監査時の監査調書である

「工事に関する調べ」の中で明瞭に記載されており、著しい契約変更については高速道路公社内部の監査においてもすぐに発見できるようなシステムになっている。これによって、現在の設計精度を維持しながら、公平性を欠くような契約金額の変更を防止している。「工事に関する調べ」を査閲したところ、30%以上の増工を伴う契約変更は2件、そのうち1,000万円以上の工事は1件であった（当該契約変更の妥当性については、以下で別途検討）。検討対象とした案件については、契約変更における公平性は確保されていると考えられる。

### ③著しい契約変更について

工事に関する調べを査閲した結果、契約変更により30%以上の増工が行われているものは、2件あり、そのうち1,000万円以上の工事は1件のみであった。当該工事契約の概要については以下のとおりである。

当初契約金額	89,775 千円
最終変更金額	135,009 千円
契約変更による増加額	45,234 千円 (50.4%増)
契約変更の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般道の工事ヤードの盛り土除去工事を追加した。</li> </ul> <p>地上を一般道、高架上を高速道路という路線を新規に建設している現場で、一般道（国土交通省管轄）の建設工事が先行し、一般道の建設が完了後、高速高架橋の建設に着手したところ、一般道建設のための工事ヤードとして使用した盛り土が残っており、これを除去する工事が急遽必要となった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 仮設道路の設置工事の増工</li> </ul> <p>当初は2車線の一般道のうち西行き1車線を残して反対車線を犠牲にして、東行きの仮設道路のみを建設する予定であった。ところが、上記盛り土撤去作業のため、当初は残す予定だった西行きの車線も犠牲にせざるを得なくなったため、新たに仮設道路200mを建設する必要が生じた。</p>
別契約とせず増工として処理した理由	<p>当該増工を別契約として別の業者に発注すると、狭い工区に複数業者の作業車両が出入りすることになり、作業の効率性を著しく害することになる。当該増工は既存契約と密接不可分と考えられるため、増工として扱うことに問題はないと判断した。</p>

この工事は、福岡高速5号線の新設工事である。福岡高速5号線は一般道である福岡外環状線の上に建設されているが、この一般道も現在建設中であり、一般道建設の進捗に応じて高速道路の建設を順次行っている状況である。そのため、5号線建設工事においては、一般道建設後の状況、すなわち高速道路の工事開始直前の状況が当初設計していたものと異なるケースが多く、設計変更による増工が相次いでいる。他の工区では契約変更による増加額が当初契約の30%以内に収まっているが、当工事は盛り土撤去作業に派生する形で仮設道路の建設工事が発生したために、増工金額が多くなっている。

一般道の工事完成状況を見極めてから当初設計を見直して入札を実施するのが、公平性の観点からは望ましい。

この場合、他のすべての工区では変更による増加額が当初契約の30%以内に収まっており、しかも他の路線に係る工事についても著しい増工が見られないことから、契約変更における公平性は確保されており、当工区のみが特殊な要因によって増工率が大きくなってしまったものと考えられる。一方、福岡高速5号線の建設工事は、当初の予定に比べて大幅に遅れており、1日も早い供用開始が望まれている。以上2点を考慮すると、一般道の工事完成状況を見極めてから当初設計を見直すべきだったとする公平性重視の考え方はあるものの、1日も早い供用開始を目指した今回の処理に

も経済的合理性が認められると考えられる。

#### ④指名競争入札における業者選定について

工事契約の過半数は指名競争入札を行ったうえで発注されている。入札に参加する業者については発注者が業者の技術力等を加味して任意に決めることができるが、入札参加者が特定の業者に偏るおそれがある。そこで、公平性確保の観点から、一定の基準を設けてこれに準拠して業者を指名する必要がある。

工事設計によって、工種（舗装工事、土木一式工事等）と設計金額が決まると、（1）どのランク（業者の経営状況を格付けしたもの）の業者を指名すべきか（2）指名すべき業者の数、の2つが決まる。しかし、（1）で決定したランクの業者には、（2）の指名すべき業者数をはるかに超過する業者が存在し、これに様々な条件を付加して業者の数を絞り込む必要がある。

指名競争入札における業者選定基準は、指名理由書に簡潔に記載されている。重視される基準は施工能力及び施工実績である。

工事契約サンプルを詳細検討した結果、中には指名理由書に記載されているすべての基準を満たしているにもかかわらず、指名されていない業者もあった。指名に関する詳細な議事録が残されていないため、理由を尋ねたところ、「工事の内容から専門業者ではない」「すでに手持工事があるため、今回は対象外とした」等の回答を得た。

この結果、個別サンプルを見る限り、著しく不公正な指名が行われていると思われるものはなかった。

### 3.6. 道路用地取得後の利用状況

#### 【監 査 手 続】

福岡高速道路、北九州高速道路の平成5年度、平成10年度の取得用地について、平成16年度監査実施日現在の利用状況について調査を行った。

#### 【監 査 の 結 果】

調査対象とした両年度に取得された用地は、現在全件道路用地として供用されており、問題事項は発見されなかった。

### 3.7. 道路以外の土地

#### 【概 要】

高速道路公社は、宗像郡福間町花見が丘1丁目に、公舎跡地（平成14年3月31日閉鎖）を所有する。また、福岡高速道路には、当仁中学へ無償貸与するために、福岡市教育委員会への使用承認（2,913.34㎡）、占用許可（1,586.00㎡）を行っている土地が存在する。

道路用地を取得するために地権者から騒音緩衝帯等の目的で道路予定地の周辺部分も買い取り、建設終了後も事業用地に計上されている道路以外の土地が存在する。また、高速道路の建設後は、高速道路の下を通過する道路の管理者へ用地を速やかに移管しなければならないが、未移管の用地が存在している。

#### 【監 査 手 続】

高速道路公社が所有する福岡高速道路及び北九州高速道路以外の土地の状況について調査を行った。

#### 【監 査 の 結 果】

高速道路公社には、旧公舎跡地、福岡高速道路には当仁中学無償貸与土地、その他移管未了地等が存在する。個々の状況等については以下に記述する。

## ①公舎跡地

宗像郡福岡町花見が丘1丁目に、公舎跡地（平成14年3月31日閉鎖）を所有するが、今後使用見込みがなければ早期に処分することが望まれる。

これに対し、高速道路公社からは、宿舎閉鎖以来、宿舎の解体や公社宿舎滅失登記等順次手続を実施してきたが、現在は隣接者との境界確認に時間を要している状況である。平成16年度下期以降、隣接土地所有者、福岡町との協議を継続しながら、早々の売却へ向け、現地説明や入札等の手続を順次行っていく予定であるとの回答を受けた。

## ②当仁中学無償貸与土地

福岡高速道路には、福岡市教育委員会への使用承認（2,913.34㎡）、占用許可（1,586.00㎡）を行っている土地が存在する。この土地は、地域の騒音対策緩衝帯として取得したものであり、今後も継続して高速道路公社が保有する予定である。

## ③福岡市その他への無償貸与地やその他移管未了地等

福岡高速道路には以下の移管未了地、無償貸与地が存在する。福岡市その他へ無償貸与している土地であっても、周辺住民その他からの管理責任は問われ、高速道路公社の管理をなおざりにはできない状況にある。今後、高速道路公社では人員の自然減が予想され、管理部門の人員も減少していく見込であるから、管理も不十分になる可能性がある。したがって、移管できる用地は速やかに移管し、処分できる用地は処分することが望まれる。

	所在地	現在の利用状況	面積(㎡)	処分の相手方	処分方法	状況
①	東区御島崎2丁目 708-7	市道	約50	土木局道路管理課	無償	未移管
②	東区御島崎2丁目 707-1	市道及び植樹帯	市道320 植樹帯90	土木局道路管理課	無償	未移管
③	東区御島崎1丁目 735-55,735-52	市道	約2,500	土木局道路管理課	無償	未移管
④	東区御島崎1丁目 735-5,735-6	公園	約2,000			*1
⑤	東区御島崎1丁目 735-51	集会所	約150			*2
⑥	東区名島1丁目 2420-43	集会所、老人憩いの家	約600			*3
⑦	東区名島1丁目 2424-8	空地	約100	土木局道路管理課	無償	未移管
⑧	東区名島1丁目 2414-6,2414-30	市道の法敷(市道)	約60	土木局道路管理課	無償	未移管
⑨	東区名島1丁目 2736-5 外3筆	公園の一部	約420	都市整備局	無償	未移管
⑩	東区箱崎ふ頭3丁目 3-46	車道及び歩道	約430	土木局道路管理課	無償	未移管
⑪	博多区千代6丁目 78-2 外1筆	市道	約800	土木局道路管理課	無償	未移管
⑫	中央区那の津3丁目 46-14 外16筆	車道及び歩道	約11,000	港湾局管理課	無償	未移管
⑬	中央区荒津1丁目 12-14 外14筆	歩道	約6,300	土木局道路管理課	無償	未移管
⑭	博多区東光1丁目 18-3 外17筆	歩道	約1,100	土木局道路管理課	無償	未移管
⑮	東区名島3丁目 2473-38	空地	約15		売却又は無償	*4
⑯	博多区堅粕2丁目 31-1	地元自治会へ賃貸 (自治会は駐車場として転貸)	約258		売却	*5

注)

\*1: 福岡市へ無償貸与

\*2: 地元町内会へ無償貸与

\*3: 町内会委員会へ無償貸与

\*4: 従来代替地として用意していたが現在は事業用地へ管理換したもので、管理課では売却、譲渡等の方法での処分を試みてはいるが、狭小地のため成果が上がっていない。

\*5: 地元自治会へ年間45万円で賃貸。当該自治会は民間利用者へ転貸している。

これに対し、市道、公園等に供している高速道路公社用地はそれぞれの所管へ移管すべきであるが、現状で未移管の物件は、境界確認その他のしかるべき手続きを行い、順次移管作業を推進していく予定であるとの回答を受けている。

### 3.8. 料金收受関係

#### 【概要】

高速道路公社は、料金收受業務を福岡は3業者、北九州は2業者へ業務委託している。委託業務の主な内容は、料金等の收受、通行券類の受払である。

受託業者は、平日の営業時間内に、前日の料金收受の状況を高速道路公社へ料金所日計表を提出し、業務報告をするとともに、使用済回数券を高速道路公社へ提出する。收受された料金に関しては、警備会社を通して指定金融機関へ入金される。

高速道路公社は、受託業者から料金所日計表で報告のあった通行台数と、高速道路公社が独自で保持している車両台数計測機のデータの誤差率や提出された回数券の数量を日々検査している。

また、年に一回、各業者の料金所の料金收受業務や通行券の管理状況の確認のために、料金所の調査を行うとともに、実際に料金所を通過し、料金收受業務の状況を抜打で調査している。

#### 【監査手続】

##### ①精算事務所、料金所

福岡、北九州高速道路の料金所の中から名島料金所（福岡高速道路）、北方料金所（北九州高速道路）の料金收受業務を視察し、料金收受業務、業務報告内容を検討した。

また、名島精算事務所（福岡高速道路）、篠崎精算事務所（北九州高速道路）において、通行券、回数券の棚卸を実施し、管理状況を検討した。

##### ②福岡事務所、北九州事務所

各精算事務所からの業務報告、使用済回数券の提出状況の確認、通行料金の銀行口座への振込状況の確認を行った。

また、受託業者の業務報告と車両台数計測機データの誤差率の状況を検討した。さらに、回数券等の棚卸を実施し、在庫数量と通行券類受払簿との整合性を検証した。

未収料金に関しては、未収料金の残高を確認し、督促状況及び不能欠損手続について検証を実施した。

回数券交換委託業務については、契約の内容及び委託業務に係る質問を実施した。

#### 【監査の結果】

##### ①精算事務所、料金所

福岡、北九州高速道路の料金所の中から名島料金所（福岡高速道路）、北方料金所（北九州高速道路）の料金收受業務を視察し、料金收受業務、業務報告内容を検討した結果、異常事項は発見されなかった。

また、名島精算事務所（福岡高速道路）、篠崎精算事務所（北九州高速道路）において、通行券、回数券の棚卸を実施し、管理状況を検討した結果、両精算事務所の回数券等残高と管理台帳の残高は一致し、異常事項は発見されなかった。

#### ②福岡事務所、北九州事務所

各精算事務所からの業務報告、使用済回数券の提出状況の確認、通行料金の銀行口座への振込状況については、往査日現在の業務には問題となる事項は発見されなかった。

受託業者の業務報告と車両台数計測機データの誤差率の状況は、各月の「乗り継ぎ台数による誤差率」及び「料金所別通行台数照合表」並びにその報告状況を稟議書の査閲にて検討したが、業務委託契約書で規定する損害賠償の対象となる状況は発見されなかった。

ただし、回数券の棚卸方法、未収料金の管理方法及び業者への業務委託の方法について次の3点が発見された。このほかに、料金収入の会計処理方法及び未収金の回収管理について検討すべき点がある。この点については、「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 3.1.3. 会計処理の方法について」を参照。

### 3.8.1. 回数券棚卸の実施状況について

回数券等の棚卸の実施結果は、在庫数量と「通行券類受払簿」の数量は一致した。しかし、福岡事務所の「通行券類受払簿」の管理者の押印欄に押印がなく、責任の所在が不明確であった。福岡事務所は今回の指摘を受け管理者の押印欄への押印を行った。

### 3.8.2. 未収料金の督促と不能欠損処理について

未収料金に関しては、未収料金の残高を確認し、督促状況及び不能欠損手続について検証を実施した。平成15年度末徴収猶予金残高及び貸倒償却額は下表のとおりである。

発生年度	福岡高速道路	北九州高速道路
平成11年度	72,240	25,650
平成12年度	68,200	35,400
平成13年度	71,500	31,250
平成14年度	159,780	36,750
平成15年度	337,900	70,500
合計	709,620	199,550

発生年度	福岡高速道路	北九州高速道路
平成10年度	269,010	29,250

不能欠損処理の決裁者は福岡北九州高速道路公社会計規程第38条では理事長であるが、実際の手続は、両事務所とも課長決裁で不能欠損処理を行ってしていた。この指摘に対し、高速道路公社からは、管理課、交通課、その他関係課の意見を取りまとめ、平成16年度中に処理方法を決定したいとの回答を受けた。

福岡高速道路では徴収猶予金についての督促が平成15年度は行われていなかった。徴収猶予金の回収促進を図るためには、速やかに督促を行う必要があり、また、常習者の発生を予防するためにも督促行為は必要であると考えられる。平成16年度は平成15年度分も含め料金未収者への対応を実施

しているとの回答を受けた。

なお、未収入金の債権回収調査方法について検討すべき点がある。この点については、「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 3.1.3. 会計処理の方法について」を参照。

### 3.8.3. 委託業務契約外の実施業務について

北九州事務所は、高速道路の料金改定の際の回数券の交換業務を料金收受業務の委託契約先である、料金收受会社に行わせているが、料金收受会社と締結している「料金收受委託業務契約」の中には、回数券交換業務は含まれておらず、本来回数券の交換業務を委託できないはずである。これに対し、高速道路公社は料金收受委託業者へ別途回数券の交換業務の委託契約を締結し、業務を委託することにした。

### 3.9. 管理用整理票の発行枚数

#### 【概要】

「福岡高速道路及び北九州高速道路の管理事務等のために通行する自動車の取り扱いについて」（平成元年3月24日理事通達第1号）に基づき、高速道路公社は、日本道路公団、工事委託業者、清掃業者等へ管理用整理票という無料通行券を交付している。管理用整理票の使用者はあらかじめ、高速道路公社へ使用車両の登録を行い、実際に登録車両が通行する場合には、フロントガラスに通行許可証を明示して、当該管理用整理票を料金所に手渡す必要がある。

管理整理票の交付業務は、本社営業企画課、福岡北九州の両事務所管理課が担当している。

#### 【監査手続】

管理用整理票の交付状況、返納状況を調査した。

#### 【監査の結果】

管理用整理票の交付実績は平成15年度の高速道路公社全体で約27万枚である。具体的な交付状況は下表のとおりである。

交付先		整理票			
		交付枚数	使用枚数	返納枚数	返納率
道路 管理者用	福岡県	2,800	2,412	388	13.9%
	福岡市	3,000	2,019	981	32.7%
	北九州市	1,000	870	130	13.0%
道路管理者用計		6,800	5,301	1,499	22.0%
作業用	本社	9,700	9,272	428	4.4%
	福岡事務所	105,500	94,177	11,323	10.7%
	北九州事務所	153,400	141,307	12,093	7.9%
作業用計		268,600	244,756	23,844	8.9%
合計		275,400	250,057	25,343	9.2%

特に、福岡事務所の作業整理票交付状況では、返納率が90%を超える交付先業者が2社にのぼるなど、返納率が高い業者も散見された。このような結果になっている原因としては、交付担当部署が、関係業者等の交付申請枚数に基づき交付しているが、この際に過年度の返納状況の確認等、申請枚数の妥当性について特段のチェックを行っていない点にある。管理用整理票を交付する際には、過年度の返納状況の確認等、交付申請枚数の妥当性を検討し、適正枚数を交付することが望ましい。

これに対し、高速道路公社は福岡事務所管理課長より各所属長（監督者）へ事務処理の厳格化の指導を行った（平成16年7月27日）。



## 3.10. 料金収入以外の収入

## 【概要】

高速道路公社の平成15年度損益計算書における収入の内訳は以下のとおりである。

科 目	平成15年度 (単位:千円)	百分比	適用
業務収入	49,726,629	98.9%	
道路料金収入	49,363,121	98.2%	通行料収入
駐車場料金収入	231,384	0.5%	駐車場賃貸収入
道路業務雑収入	131,713	0.3%	道路占用料65百万円、原因者負担金56百万円等
駐車場業務雑収入	409	0.0%	自動販売機営業料等
受託業務収入	29,552	0.1%	福岡市、北九州市の事業代行 (業務受託収入と費用は同額)
政府助成金収入	42,712	0.1%	政府無利子貸付金の一部を特別転貸債及び公営 企業公庫資金などの有利子資金に振り替えたこと による利子補給
業務外収益	477,737	1.0%	消費税還付363百万円、土地売却収入67百万円、 過年度取得資産の計上18百万円、設立団体負担 金7百万円、その他22百万円
収入合計	50,276,631	100.0%	

(説明)

## \* 政府助成金収入 :

高速道路事業の事業費の主たる財源は、設立団体による出資金、国土交通省(旧建設省)による無利子貸付金、公営企業金融公庫資金、設立団体による特別転貸債、高速道路公社の発行する高速道路債券であり、その割合は事業種類によって定められている。政府助成金収入は、政府無利子貸付金が昭和56年度から昭和59年度まで一時的に所定の割合を下回る状況となり、減少割合相当額は特別転貸債及び公営企業公庫資金などの有利子借入金で賄われたため、当該減少割合相当額の有利子借入金に対応する利息が政府から補てんされているものである。この助成金収入により、対応する借入は高速道路公社での利息負担はなくなり、実質的に無利子となる。

## \* 消費税還付収入(業務外収益) :

現在、高速道路公社は福岡5号線等の大規模工事を進めており、工事代金に付随して支払う仮払消費税等が道路料金収入に付随して受け取る仮受消費税等の金額を上回る状況である。高速道路公社は消費税等の納税主体であり、仮受消費税等と仮払消費税等の差額を納付又は還付を受けることとなる。高速道路公社は、その会計処理において消費税等を税込処理しており、還付収入を雑収入として計上している。

## \* 設立団体負担金受入金(業務外収益) :

「地方公務員等共済組合法」及び「地方公務員等共済組合法施行令」に高速道路公社の固有職員の共済掛金の一部を設立団体が負担する定めがあり、当該規定に従って支払われる、福岡県、福岡市及び北九州市の負担金を受け入れている。

## 【監査手続】

上記のうち、業務収入以外の収入の主なものについて会計処理が規程に定められた手続と合致しているかを検証するとともにその他のものについて質問を行い、異常な内容がないことを検証した。

個別の検討対象としたのは、政府助成金収入のほか、業務外収益のうち、消費税還付収入、過年度取得資産の計上、設立団体負担金受入金及び土地売却収入の5項目である。

#### 【監査の結果】

消費税還付収入は、平成15年度の消費税申告書と調定決議書、還付時の入金証憑を照合した結果、受入金額に誤りは発見されず、適切に処理が行われていた。なお、消費税申告時に工事検収の期ずれに係る申告調整を行っている。この点については、「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 3.1.3. 会計処理の方法について」を参照。

設立団体負担金受入金は、平成15年度の地方職員共済組合団体共済部発行の負担金率の通知書と調定決議書、高速道路公社内で計算された負担金の算出調書を照合した結果、受入金額に誤りは発見されず、適切に処理が行われていた。

過年度取得資産の計上は、平成13年度及び14年度に取得した有形固定資産が当該年度において費用処理されていたが、内容を再検討したところ駐車施設や看板等であることから、資産として計上し、減価償却により費用化することが適切と判断したため15年度において有形固定資産に計上し、過年度に費用処理した額を過年度損益修正益と計上したものである。なお、当該有形固定資産に係る工事について会計処理を検討する過程で、上記のほかに資産計上すべきもの（空調設備）が費用処理されていることが発見された。

土地売却収入については、以下(3.10.1.)のとおり会計処理について改善すべき点が発見されたが、売却に係る手続自体は規則等に従って行われていた。ただし、売却先の選定方法のあり方について検討すべき点がある。この点については、「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 3.1.3. 会計処理の方法について」を参照。

### 3.11. 普通財産売却についての会計処理について

当該土地は道路用地として取得されたため、取得時に事業資産として資産計上された。その後、普通財産に移管され、外部に売却されているが、事業資産勘定から減額する処理は行われなかったため、売却済みの土地残高が事業資産に含まれている。一方、土地代金として収入した金額は業務外収入として売却額全額が「雑収入」に計上されている。この結果、道路資産と償還準備金について、土地の帳簿価額相当額が両建てで表示されている。

事業資産は、道路事業に係る投資額を計上し、料金収入を源泉とした償還準備金を積み立て、無料開放時に事業資産と償還準備金を同時に減額するという償還準備金方式による会計処理を行っているため、料金收受期間中も減価償却は行わない。すなわち、事業資産勘定に計上されている金額が資産の価値を表すことを前提にする考え方とは立場が異なるため、通常の企業会計で問題となる資産の過大計上とは問題の所在は異なるものとする。

当初は道路用地として計画し事業資産として計上していた土地であっても、計画の見直し等により使用見込みがなくなり外部売却をした場合には、投資額を一部回収したと考えることができる。したがって、外部売却時には事業資産の計上額から当該土地に係る取得価額を減額する会計処理を行うことが、償還準備金方式の趣旨にも合致するものと考えられる。

事業資産から移管する際には当該資産の帳簿価額を減額し、有形固定資産勘定へ振り替え、当該資産の売却時には、有形固定資産勘定から帳簿価額を減額する処理を行うことが望ましいと考える。

### 3.12. 現金及び預金の管理状況

#### 【概要】

高速道路公社では、支払を原則として銀行振り込みにより行っており、本社で常時保管している

現金はないが、本社ビル2階の福岡事務所では回数券の窓口販売を行っているため、売上現金と釣銭用現金が保管されている。そのほか、福岡事務所では通行料金の事後支払を受け付けている。回数券販売等で現金の入金があった場合には、当日の売上を翌営業日に精査し、入金票を添付し施錠した現金の入った袋を運送業者を通じて銀行へ持ち込んでいる。

料金収入は料金收受委託業者から入金される。預金口座への入金状況は、常時本社経理課出納係のコンピュータ端末から、入金情報が照会できる。入金に先駆けて、料金収入の情報は管理課にて料金收受業者からの営業報告を元にシステムに登録されている。登録された料金収入額と預金口座への振込額とを経理課出納係にて照合し、収入予定額と実際収入金額を確認している。

#### 【監査手続】

平成16年8月の監査実施日に高速道路公社福岡事務所の金庫内の保管物を確かめた。

預金については、平成16年3月末の残高を高速道路公社で入手していた残高証明書と照合するとともに、平成16年7月末の補助元帳に記載された銀行別預金残高と預金通帳を照合した。さらに、平成16年3月の普通預金出納簿と預金通帳、当座預金出納簿と当座勘定照合表とを照合した。

#### 【監査の結果】

監査実施日現在、福岡事務所の金庫保管現金は帳簿金額と一致していた。ただし、福岡事務所における現金実査の方法について検討すべき点がある。この点については、「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 3.1.4. 現金管理の方法について」を参照。

平成16年3月末の預金残高は残高証明書と、平成16年7月末の補助元帳に記載された銀行別預金残高は預金通帳の7月末残高とそれぞれ一致していた。平成16年3月の普通預金出納簿と預金通帳、当座預金出納簿と当座勘定照合表とを照合した結果、1か月間の入出金取引が漏れなく帳簿に記録されていた。

### 3.13. 財務諸表

#### 【概要】

高速道路公社の作成する財務諸表は、「貸借対照表」「損益計算書」「財産目録」及び「附属明細表」である。

これらの財務諸表は高速道路公社の会計規程及び会計規程細則に従って作成されている。

#### 【監査手続】

平成15年度の「貸借対照表」「損益計算書」「財産目録」及び「附属明細表」が会計規程に従って作成されているかを個別の勘定科目について概要の説明を受けその内容を把握し、金額の大きいものは個別に関連書類や残高証明書との照合を行った。そのほか、引当金や経過勘定等の決算整理項目については、その算定根拠資料と外部証憑との照合や再計算を実施するとともに見積り方法が規程等と整合しているかを検証した。

個別の検討対象としたのは、報告書中別途検討をしている各収入項目、工事支出及び委託費用以外の項目のうち、借入金、出資金、支払利息、道路事業損失補てん引当金、償還準備金及び退職給与引当金である。このほか、未収収益や未払費用等の経過勘定に関して、必要な項目について過不足なく計上されているかどうかを検討した。

#### 【監査の結果】

借入金の残高について、高速道路公社の入手している平成16年3月31日の残高証明書と附属明

細書及び総勘定元帳の照合を行った結果、不一致は発見されなかった。

また、平成15年度に実行した借入については、借入時の伺書、借入先の金利条件に係る書類、契約書、当該借入についての福岡県の債務保証証書及び収入調定書を照合した結果、定められた手続が適切に行われていることを確認された。

平成15年度に実行された出資金については、福岡県からの出資に関する書類及び収入調定書を照合した結果、定められた手続が適切に行われていることを確認された。

支払利息については、平成16年3月の利息支払額について、利息計算書、支出決定書等の会計伝票、預金通帳及び総勘定元帳の照合を行うとともに、附属明細書に記載された借入条件と利息計算書との照合した結果、支払額は借入条件に基づき適正に支払われていることが確認された。

道路事業損失補てん引当金は、高速自動車国道等の料金及び料金の徴収期間等に関する省令により計上される特別法上の引当金である。他の高速道路公社では運営する道路が単一であることから損失補てん引当金を計上していないが、福岡北九州高速道路公社では、福岡高速道路と北九州高速道路という複数の道路を運営しているため、道路事業損失補てん引当金を計上している。道路事業損失補てん引当金の計上金額は、国土交通大臣の承認を受けて高速道路公社が定めることとされている。高速道路公社の福岡高速道路及び北九州高速道路については各料金収入の税抜後金額の5%を道路事業補てん引当金として計上しており、会計規程に従った処理が行われていた。

償還準備金は、それぞれの道路ごとに収入合計から事業に関連する費用、一般管理費、業務外費用といった共通費のうち人員比等で配賦(割掛)された額及び道路事業損失補てん引当金繰入額の合計額を差し引いた額が每期償還準備金として積み立てられる。平成15年度の償還準備金繰入額について附属明細書をもとに再計算を行った結果、計算誤りは発見されなかった。

退職給与引当金は、高速道路公社の役員及び固有職員の退職時に支払われる退職金の期末要支給額を引当てている。福岡県や福岡市、北九州市からの派遣職員の高速度道路公社在籍中に発生する退職給付債務相当額は派遣職員の出身自治体で負担している。また、福岡県を退職後、福岡県OBが高速度道路公社の役員に就任した場合には、平成13年度以降の役員就任者については退職金を支給しない取り決めとなっている。そのため現在は設立団体である福岡県、福岡市、北九州市以外の団体から受け入れている役員に対する引当金を計上している。算定根拠と退職金規程によりその内容を確認し再計算を行った結果、引当金残高について計算誤りは発見されなかった。ただし、引当金繰入額の計算方法について検討すべき点がある。この点については、「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 3.1.5.財務諸表について」を参照。

## 第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見

### 1. 土木事務所に関する事項

#### 1.1. 財務に関する事項

##### 1.1.1. 土地の評価について

###### 1.1.1.1. 統一単価の採用とその運用について

統一単価とは、地元住民の要望により、田園地帯や住宅地外などの一定工区内の土地の買収単価を固定した単価のことである。統一単価の設定方法としては、

- ①工区内の価格を算出し、その平均価格を統一単価とする方法
  - ②工区内で算出された適正価格の範囲内で県と地域住民との協議により算定する方法
- の2つがある。

統一単価のメリットは以下の点が挙げられる。

地元住民・・・買収単価の差による住民同士の不平等感をなくし、余計な紛争を避けることができる。

土木事務所・・・価格面での交渉を個別に実施する必要がなく、事業の円滑な推進を図ることができる。また、県側として予算と執行の金額の精度が向上する。なお、土地価格が上昇していた時代には、事業が長期に及ぶ場合にも取得価格は一定額となり、買収時期による補償金額の変化を抑え、買収を円滑に進めることができていた。

統一単価の設定方法のうち、②に関しては、これまで土地の買収価格の算定根拠を地権者に提示していなかったために成立していた方法といえる。工区内だけの視点であれば、同一の価格という意味で平等な価格と言えるかもしれない。しかし、検証を行ったサンプルの中で統一単価を採用していた案件には、結果として土地評価額を実際の買収価格が相当程度下回っているものも発見された。評価額の範囲内の補償であるため、当事者の自由処分といった観点から不適切とはいえないが、補償金の公平性・透明性を確保するための改善策が必要であると考えられる。このような状況を改善するために、福岡県では平成16年度から新規事業には②の方法を採用することはできない旨の指導を行っている(第3. 監査の結果 1.1. 用地事務【概要】の「適正化へ向けた用地事務の見直し」参照)。

また、統一単価の対象となっている工区、設定の経緯、設定方法及び設定単価が担当者の交代の際に、十分な引継ぎが行われていないものと思われる。統一単価の設定時の決裁方法については「福岡県土木部公共用地取得事務取扱要領」で定められていないため、各土木事務所で異なっている。例えば、福岡土木事務所では、統一単価設定当時の用地交渉記録簿において設定の経緯が記載され、上席者による決裁が行われていたが、担当者が交代する場合に、統一単価の設定に関して特に引継ぎを行っていないとの説明を受けた。統一単価を既に採用している工区については、平成16年度以降も完了まで統一単価を採用し続ける方針であるため、今後は統一単価の対象工区、設定の経緯、設定方法及び設定単価を明らかにした資料を別途作成するなど、引継ぎ方法の改善が望まれる。

##### 1.1.1.2. 土地等の取得又は使用により通常生ずる損失の補償(通損補償)の算定

###### 1.1.1.2.1. 補償額の算定について

土木事務所では補償金額の交渉を行う際に、これまで補償額の算定根拠を地権者に提示せず、積算額の範囲内で交渉し、契約してきた。この取扱いは、評価額の範囲内の補償であるため、当事者の自由処分といった観点から不適切とはいえないが、補償金の公平性・透明性を確保するための改善策が必要であると考えられる。このような状況を改善するために、福岡県では平成16年度から地権者に補償額の根拠を提示して交渉を行うように指導を行っている(「第3. 監査の結果 1.1. 用地事

務【概要】の「適正化へ向けた用地事務の見直し」参照)。

#### 1.1.1.2.2. 通損補償項目の網羅性・実在性について

通損補償に係る補償対象物確認のための調査と補償額の積算は、通常補償コンサルタントに委託される。その調査項目は、用地測量などの際に外観から得た情報から決められる。決定した調査項目に基づき仕様書を作成し、発注を行った後、コンサルタントと調査段階から協議を重ねる過程で、当初仕様書との間に差異がある場合にはその都度報告を受け、変更している。なお、協議はコンサルタントが用意した図面と写真を基に行っており、必要に応じて土木事務所の職員が立会しているとのことである。

この点に関し、土木事務所職員が権利者と用地交渉を行うときには、買収土地の現場を実際に訪れ、補償コンサルタントの調査報告の内容を権利者に説明して相違がないかを確認し、補償価格の承諾を得る作業を行っている。この際に、補償対象物に漏れがないか、又は実在しないものがないかという点に留意しているとの説明を受けたが、各補償物件の詳細にわたる確認が必要と思われるため、補償コンサルタントへの牽制という意味も含め、補償対象物確認調査には土木事務所職員による立会を充実させることが望ましいと考えられる。

#### 1.1.1.2.3. 補償コンサルタントの調査報告書の利用状況について

補償コンサルタントの調査報告書に手書修正を行って実際の補償額が算出された事案が散見された。その中には、鉛筆により修正が行われていたものや修正根拠を明示しないまま結果だけが修正されていて、当初の算出計算資料と一致しないものも発見された。補償額算定の基礎となる重要な資料であるため、修正を行う際にはボールペンなどで行い、修正の根拠やその時期、修正者等を明示する必要があるものと考えられる。

#### 1.1.1.2.4. 損失補償に係る決裁文書の整理方法について

補償コンサルタントの調査報告を元に補償金額の積算が完了すると、起工伺が作成され、その金額に応じた決裁権者により決裁される。その際、補償コンサルタントの調査報告を原本のまま添付するのではなく、決裁の判断に必要な土地買収と損失補償金額算定等の根拠資料ページを抜粋して添付している。しかし、土地の登記簿や権利者の戸籍、住民票が決裁ファイルに添付されていないものが散見された。これには、補償コンサルタントが調査報告に添付していない場合と、担当者が添付を省略している場合がある。これらの資料は補償対象と権利者を確定する重要な書類であり、必ず決裁権者によるチェックが行われるべきものと考えられる。補償コンサルタントに対して提出の徹底を指導するとともに、担当者だけでなく、決裁者にもわかりやすく添付し、決裁権者によるチェックが十分に実施することが望ましい。

また、決裁に添付される補償コンサルタントの調査報告は3部入手したうちの1部の必要な部分のみを抜粋したものであるが、補償金額決定の重要な資料であるので、決裁時には原則として報告書原本を添付することが望ましい。

## 1.2. 土木部における投資の意思決定に関する事項

### 1.2.1. 過疎代行事業について

#### 1.2.1.1. 代行事業について

通常、県が設置するのは県道であり、管理するのは指定区間外の一般国道および県道である。しかし、財政規模等の要因により市町村で事業を行うことが困難な場合、県が代行して市町村道の整備を行うことがあり、これを代行事業という。平成15年度において福岡県土木部で道路事業に関して行っている代行事業は「過疎地域自立促進特別措置法」に基づく過疎地域に係る代行事業(以下、「過疎代行事業」という。)である。

国土交通省の事務連絡文書で「市町村道に係る都道府県代行事業の事務の取り扱いについて〔過疎・山村・特豪・半島〕」で市町村が事業に係る工事等の執行を行うことが財政的・人的に困難な状況を想定して、都道府県が工事の開始から完了まで事業代行を行うことを定めている。

過疎代行事業は基幹道路としての道路の必要性が認められるものの地域の財政負担力が相対的に低い過疎地域については地域活性化を主目的に都道府県の財政的、人的負担において事業を執行するものである。当該市町村の財政負担はなく、国が一部負担(過疎代行については事業費のおよそ1/2)し、残額は都道府県が事業主体となって新設又は改築を行う。工事完了後は、市町村道として各市町村へ引き渡され、市町村道として管理される。

【過疎代行の事務の流れ】
県庁 企画振興部から対象町村に「過疎地域自立促進計画」の照会
↓
市町村でルート計画、県土木部道路維持課市町村道係へ申請
↓
県庁 道路維持課市町村道係でルート協議後、国土交通省のルート承認を受ける。
↓
県庁 道路建設課で法令への適合性を確認している。法令への適合性としては、 ①過疎地域自立促進計画との適合性、②「基幹道路」指定を受けていること
↓
事業採択

「基幹道路」は、以下6要件のいずれかに該当するものから都道府県知事の意見を参考に国土交通大臣が指定する。(『過疎地域自立促進特別措置法の施行に伴う建設省所管道路事業等に関する取扱いについて』)

- ◆ 都市計画決定された幹線街路
- ◆ 主要集落(戸数50戸以上)とこれと密接な関係にある主要集落とを連絡する道路
- ◆ 主要集落と主要交通流通施設、主要公益的施設又は主要な生産施設とを連絡する道路
- ◆ 主要交通流通施設、主要公益的施設、主要な生産施設又は主要な観光地相互において密接な関係を有するものとを連絡する道路
- ◆ 主要集落、主要交通流通施設、主要公益的施設又は主要な観光地と密接な関係にある一般国道、都道府県道又は幹線一級市町村道を連絡する道路
- ◆ 地方の振興開発又は整備のために必要な道路

『福岡県過疎地域自立促進計画(平成14年改訂版)』に、「広域性、緊急性、重要性が高い基幹

道路について代行事業としての整備を推進する」方針の下で県下5路線において代行事業によって市町村道の改良舗装を行うという具体的な計画として打ち出されている。平成15年度中において、事業進行中の路線はこのうち4路線であり、うち1路線が今回の監査対象となる八女土木事務所管内の事業(下横山東西線/上陽町)であった。

現在福岡県下で基幹道路に指定されている路線とその事業進捗は以下のとおりである。

市町村	路線名	進捗状況
上陽町	下横山東西線	H15年度第Ⅰ期工区完了、H16年度から第Ⅱ期工区着手
星野村	星野石割岳黒木線	H14年度第Ⅰ期工区完了、H16年度から第Ⅱ期工区着手
杷木町 - 宝珠山村	杷木宝珠山線	H17年度第Ⅰ期工区完了予定
小竹町 - 宮田町	勝野長井鶴線	H20年代前半に完了予定
添田町 - 犀川町	添田犀川線	未着手

上記はいずれも町道及び村道である。なお、宮田町は過疎地域指定を受けていないが、過疎代行事業では、過疎地域とその他の地域を連絡する基幹的な市町村道も事業の対象となるため、含まれている。

### 1.2.1.2. 下横山東西線工事の概要

福岡県下の山村過疎地域の市町村道の整備状況は、平成11年現在で改良率が37.0%（県全体平均は56.7%）、舗装率が57.0%（県全体平均は79.9%）であり、整備が遅れている。

上陽町は過疎地域自立促進特別措置法の指定(山村過疎)を受けており、人口等は以下のような状況である。（平成7年福岡県作成の「下横山東西線改良予定線協議概要書」：当時の建設省との協議資料より抜粋）

人口	4,811人	町道延長	206.42km
世帯数	1,199世帯	改良率	7.4%
面積	59.31km <sup>2</sup>	舗装率	24.8%
人口密度	81人/km <sup>2</sup>		

下横山東西線は町道杉谷線、県道湯ノ原合川線を介して九州自動車道久留米ICへ接続する基幹道路と位置づけられている。当路線の整備により都市圏(久留米IC)への走行が現行の70分から23分に短縮され、都市圏への日常的なアクセスが確保でき、上陽町への定住促進が図られることが期待されている。なお、現道の交通量は200台/日(現道幅員=3~4m)に対して、計画交通量は2,500台/日(整備後幅員=歩道を含めて11m)としている。ただし、計画交通量については、平成7年福岡県作成の「下横山東西線改良予定線協議概要書」とは別に福岡県から下横山東西線第Ⅱ期工区の概要説明を受けた際に入手した資料では、1,000台/日となっている。

工事概要は以下のとおりである。なお、下表の事業費は、当該事業に係るものを対象としており、平成7年度に市町村道補助事業として上陽町で執行した35百万円を含んでおり、福岡県での過疎代行事業は平成8年度から開始している。



## 【当初計画】

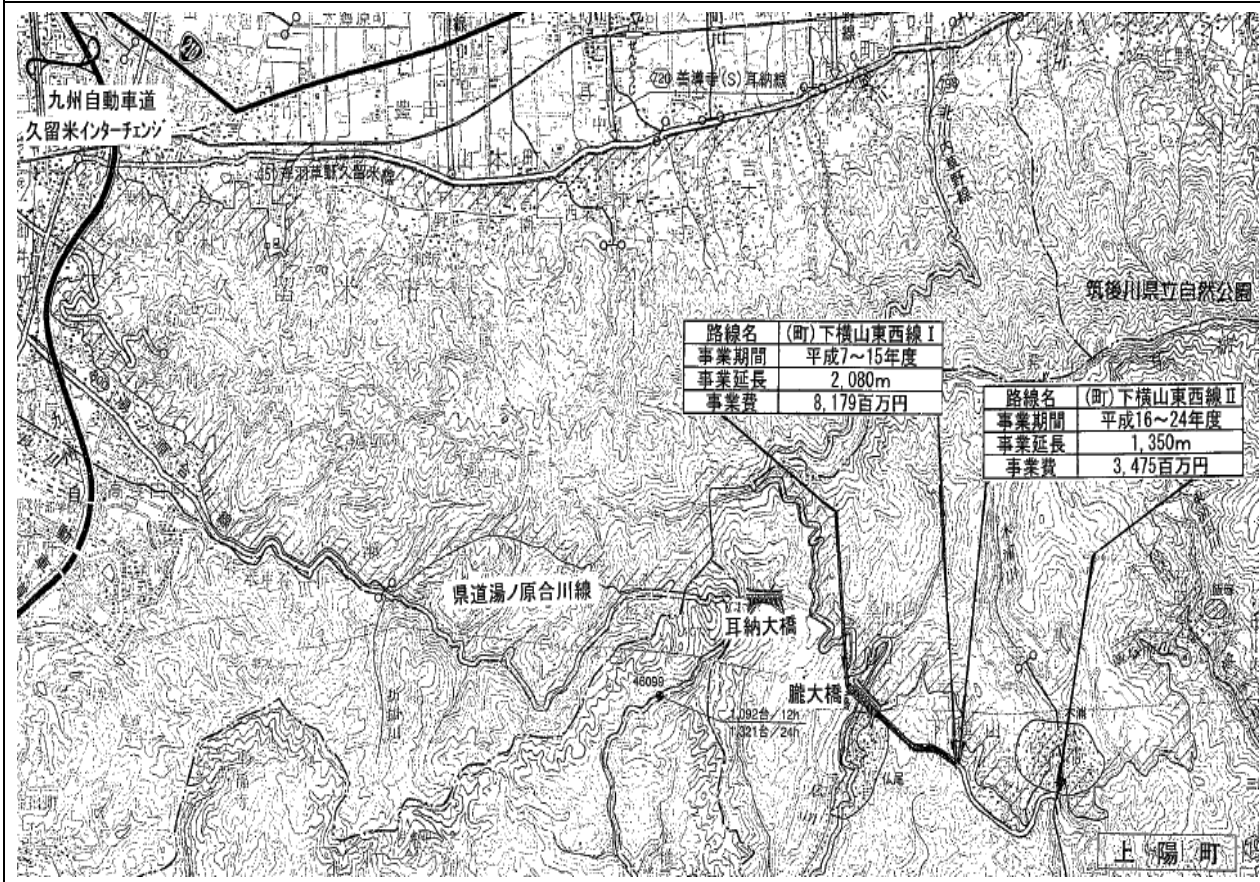
	第Ⅰ期工区	第Ⅱ期工区	事業全体
路線名	一般町道1級	一般町道1級	
工事延長	1,850m	1,650m	3,500m
幅員 /車線の数	車線6m歩道3.5m 路肩1.5m＝計11m /上下1車線	車線6m歩道3.5m 路肩1.5m＝計11m /上下1車線	
事業費	3,500百万円	2,320百万円	5,820百万円
工事の期間	平成7～13年度	平成14～19年度	

## 参考：【現行計画】

	第Ⅰ期工区	第Ⅱ期工区	事業全体
路線名	一般町道1級	一般町道1級	
工事延長	2,080m	1,350m	3,430m
幅員 /車線の数	車線6m歩道3.5m 路肩1.5m＝計11m /上下1車線	車線5.5m歩道2.5m 路肩1.5m＝計9.5m /上下1車線	
事業費	8,179百万円	3,475百万円	11,654百万円
工事の期間	平成7～15年度	平成16～24年度	

※総事業費の増加の主な要因は、工事に着手後地盤の状況が事前調査での調査ポイントで把握していた内容と比較して補強工事を要するものであったためと説明を受けている。

当該路線の位置関係は以下のとおりである。



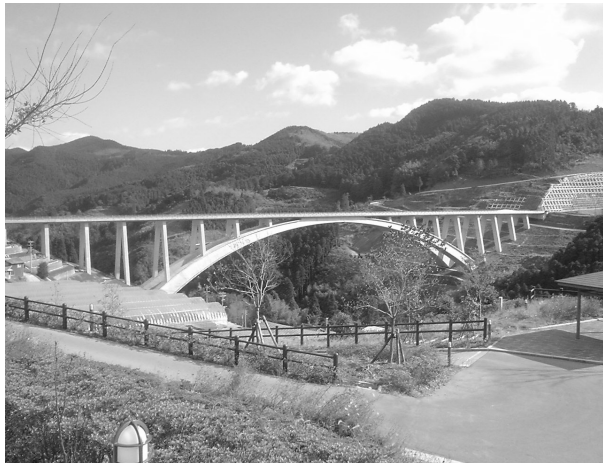
実際に現地で調査した周辺環境は以下のとおりである。

久留米インターから耳納大橋にいたる道(県道湯ノ原合川線)の久留米市内部分。この辺りはまだ道幅が広い方であり、同路線のこの先では対向車との離合が困難なほどの隘路があった。

平成7年完成の【耳納大橋】橋が結ぶ谷は目視でもかなり深く、耳納大橋建設による時間短縮効果があったものと推量された。



## 【隴大橋の全容】



【隴大橋】上下各1車線でカラー舗装の歩道が設置されていた。



## 【台風による被害】

久留米インターから耳納大橋にいたる山道（県道湯ノ原合川線）の途中での道路陥没（前回の台風被害と思われる）

この現場は離合困難なほどの隘路ではないため、通行には支障ないが、一帯は地すべり指定区域であり、災害時にはこのような被害が予測される。

図のとおり、下横山東西線の西側延長は県道湯ノ原合川線の久留米市域を經由して九州自動車道久留米インターに接続している。実際に、久留米インターから湯ノ原合川線、耳納大橋を經由して下横山東西線へ抜けるルートを走行したところ、湯ノ原合川線の一部区間は上下各1車線で整備されているものの、それ以外の区間は幅員4m程度のいわゆる山道で対向車との離合時には相当速度を落とす必要がある状況であった。この実地調査を行ったのは平成16年11月だが、写真のとおり、平成16年10月に通過した数回の台風の影響が数箇所で見られる状況であった。福岡県では県道湯ノ原合川線の上陽町境の交通不能区間を平成13年に解消し、現在でも線形改良等の局部改良を実施する等、両路線の整備効果の発現に努力しているが、最寄りの久留米インターから事業対象となっている下横山東西線へ至る区間が未だにこのような山道であることがボトルネックとなっており、一部区間での道路整備の効果は非常に限定的なものになっていると考えられる。

また、本路線の整備水準についてであるが、当初計画時の2,500台/日の通行台数を1分あたりに換算すると、24時間換算では1.73台/分、15時間換算（夜間・早朝となる22時から7時までを控除した）では2.77台/分となる。多くても20秒に1台の通行に対して、上下各1車線に歩道を整備することには議論の余地がある。

代行事業は事業費のおよそ1/2が国の補助対象となり、福岡県での負担は事業費の約半分となる。なお、当該路線の工事以前にも、上陽町では平成7年完成の耳納大橋を含む路線が代行事業によって整備されている。

補助事業であることに伴い補助対象となる規格での道路整備が要求される結果、本来必要と思われる水準以上の整備が行われている可能性があると考えられる。

平成16年度から国土交通省でもこれまでのように規格を一律に適用する方法から、地域特性を踏まえ上下各1車線の2車線規格ではなく、1.5車線でも補助対象とする方針へ姿勢を転換している。これは厳しい財政事情の下で道路供用延長を可能な限り確保するための策ともいえるが、本来、事業の執行においては必要十分な水準の整備を行うことが望ましい。道路整備に当たり、必要十分な水準を設定する場合でも、長期的視野にたつと不確定要素が多くなりがちであり、当初計画と開発着手時点での情勢に変化が生じる可能性もある。今後も、今回の下横山東西線第Ⅱ期工区のように、現在計画決定されている路線であっても、適時に計画を見直し今以上に効率的な財政運営を行うことが望ましい。

さらに、一見過剰とも思われるような整備を抑止する仕組みの導入案として、例えば市町村で用地を先行買収する、橋梁・トンネル部等の重要構造物のみ代行事業で行う等、県と市町村の役割分担を明確にし、市町村でも一定の財政負担を行う方法も検討の余地があると考えられる。

### 1.2.2. 県道の維持改築について

今回の監査対象となった八女土木事務所管内の緊急地方道路整備事業に、県道八女小国線の防災工事が含まれている。過去10年間に渡り当該路線の一部を通行止めにし、法面補強工事等を徐々に進め、部分的に通行可能な状況にしていたが、今回の橋梁工事により通行止めが完全に解消され、県道としての通行が可能になるものである。

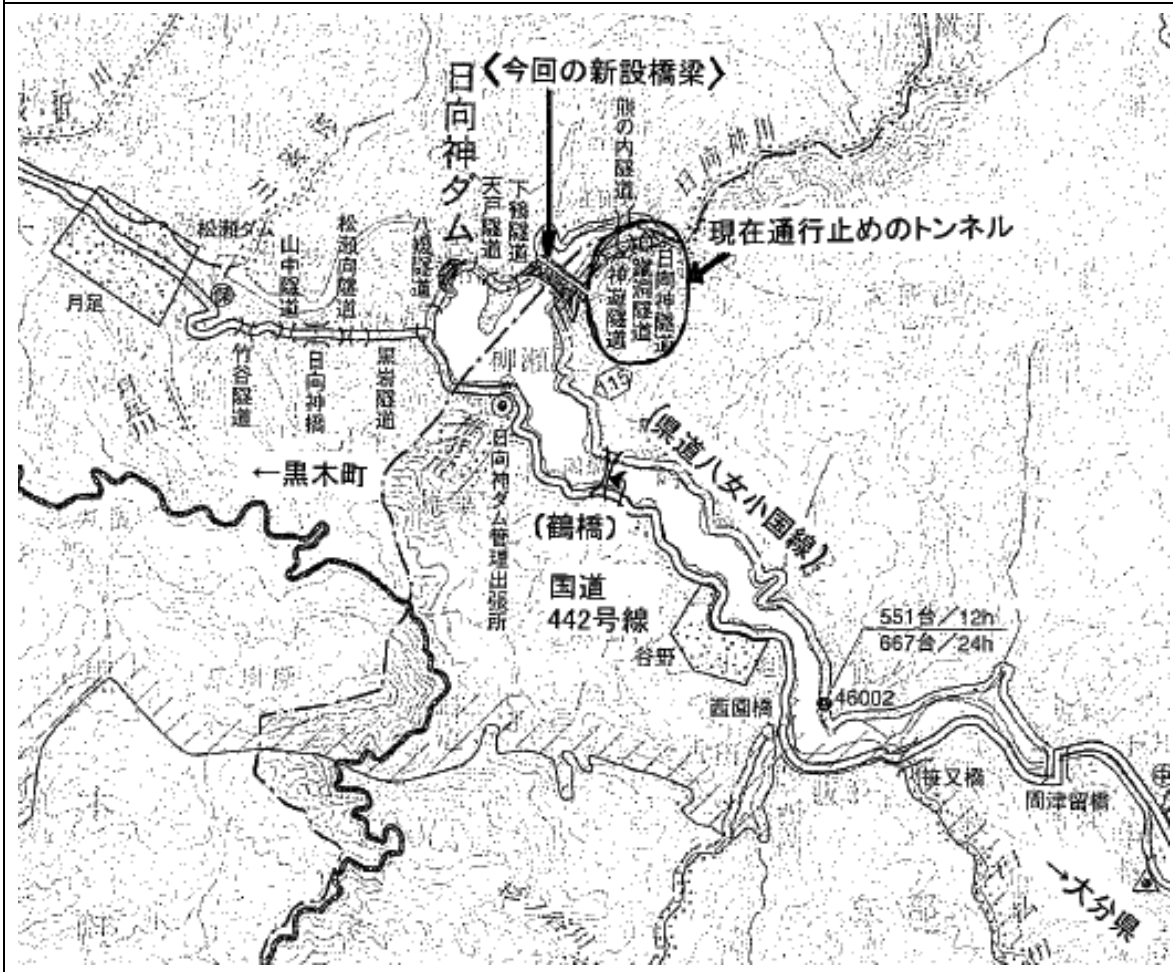
以下に詳細に述べるとおり、当該橋梁工事に必要性は認められないとは言えないものの、10年間も通行止めであったことを考えれば、周辺住民の日常生活に著しく不利益を与えていたという状況までは至っていなかったと考えられる。一方、道路管理者としては道路を常時良好な状態に保つ必要があり、一般交通に支障を及ぼさないよう努めなければならないため、早急に対策を行い通行の確保を図る必要があったと福岡県では判断している。

実際に県道八女小国線のダム沿線を走行したところ、今後法面補強工事を要するのではないかと素人の目では推測される外見の箇所が散見され、住民をはじめとする利用者の安全確保を図る上で、事業執行にはその緊急性及び必然性を十分に検討し、優先度の高い工事を決定、実行する必要がある。

一般的に県道として供用した後に代替路線の開通により市町村道に移管するケースはあるものの、道路そのものを廃止するということはこれまでに福岡県では行われたことはないということである。今回のケースにおいては、長期間にわたる通行止めの状況を解消するために工事を行っているが、利用者が限定される状況の下で県道を維持するためのコストとして許容できるものであるかどうか、議論の余地があるものと考えられる。

なお、この点に関して福岡県では日向神ダムの南側に位置する一般国道442号のダム沿線部分に地すべり等の危険地域が点在し、大雨等災害発生時に一般国道442号が不通になるおそれがある一方で、ダム北側の県道は比較的危険箇所が少ないため、迂回路として県道を維持する必要性が高いと判断しているとのことである。また、日向神ダム周辺は、キャンプ場利用者、桜見物、蹴洞岩への観光客など年間11万人の多くの利用者があり、過疎地域の振興を図るためにも早急な道路の復旧に努める必要があるとしている。

当該路線の位置関係は以下のとおりである。



実際に現地で調査した周辺環境は以下のとおりである。

日向神ダム一般国道 442 号側から見た建設中の橋  
 (アーチ橋)



「鶴橋」乗用車 1 台が通行できる道幅。  
 (建設中の橋は上下各 1 車線の道幅)



日向神ダム県道八女小国線側から見た建設中の橋。

県道は右記のとおり、対向車との離合に必要なほど狭い幅員である。



【路線概況の説明】

日向神ダムを取り囲むように北側を県道八女小国線が、南側を一般国道 442 号が大分県方面へ延び、ダム東側の矢部村役場付近で再び県道は国道に接している。

国道が簡易歩道を備えた上下各一車線の幅員であるのに対し、現在の県道は左右に崖とダム岸が迫る幅員 4 m であるため、対向車との離合にも苦勞する状況である。そのため一般の通行車両は国道を利用し、現在の県道の利用者はダム北側の集落の住民、林業就業者や観光客に限定される状況と思われる。

昭和 62 年に県道の一部を構成するトンネル付近の法面で崩落事故が発生し、沿線の法面と事故のあったトンネルを含めたトンネル強度が安全基準を満たすには大規模補修工事を行う必要があるため、事故以来これらの区間を通行止めにしてきた。そのため、周辺集落の住民は黒木方面(西側)に行くには一旦東側へ向かい国道へ出る必要があった。

ただし、県道側から国道へはダムを渡る橋(鶴橋)があり、ダムを一周するほどの迂回は必要ない。鶴橋は 4 m 程度の幅員であり、実際に現地を走行してみたが、大型車両を除き普通乗用車であれば通行できる状態であった。なお、福岡県では、供用後 50 年間近く経過し十分なメンテナンスが実施されていない当該橋梁を今後長期間にわたる迂回路として使用することは困難と考えている。

今回、通行止めを解消するために、現在のルートを変更せずに法面防災及びトンネル補修工事を行う方法とトンネルを迂回するルートとして新たに橋梁を設置する方法とを検討した結果が下表のとおりである。比較の結果、新ルートで橋梁を設置する方が工事費を抑えられること及び工期も短いことから、今回のルート変更が採択されている。

	橋梁ルート	現道ルート
概算工事費	885 百万円	1,185 百万円
工事費内訳	橋梁上部工: 818 百万円 橋梁下部工: 67 百万円	法面防災工事: 1,020 百万円 トンネル工事等 : 165 百万円
工事期間	2 か年	3 か年

## 2. 福岡県道路公社に関する事項

### 2.2. 財務に関する事項

#### 2.1.1. 委託業務について

##### 2.1.1.1. 料金收受業務の設計金額の設定について

料金收受業務の予定価格は料金所の所長や収受員の人件費の積上計算である。その手順を要約すると次のとおりである。

＜単価（県の給与表）の決定方法について＞

5年に1度全国の道路公社にアンケート調査を実施し、所長、収受員等職務ごととの平均給与を把握し、福岡県の行政職給与表と照合し近似する等級を職務ごとに決定する。当該等級に基づき、年々の福岡県の給与改定を反映し単価を決定する。

＜料金收受業務の予定価格の積算方法について＞

過去の通行台数やレーンの開放状況に基づき、1日の時間帯ごとの開放レーン数(時間)を計算することで、必要人員数を予測する。

1年間の予測必要人員数に職務ごとの等級単価を乗じ、これに手当等を加算して年間の設計金額を計算する。

これらの料金收受業務の単価の決定及び設計金額の積算方法については、規程や要領に定められていないため、「福岡県道路公社事務決裁規程」第11条第2号を適用し、事前決裁を必要とする4,000万円以上の契約に係るものとして、理事長が決裁を行っている。

設計金額算定の基礎となる業務単価の決定に関するアンケート調査方法や計算方法に特に問題は認められなかった。

【過去5年間の予定価格の積算方法について】

##### 冷水道路：過去5年間の料金徴収業務の積算根拠の推移

(金額単位:千円)

	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
(参考)当初契約金額	76,745	73,500	65,100	69,300	87,150
1日当りレーン開放時間	126	126	123 *1	75	75
所長含む積算人員(人)	18	18	17	19	23 *2
うち機械監視用人員(人)	8.0	8.0	7.9	—	—

\*1：平成13年度から有人レーンの収受員配置時間を短縮した影響である。

\*2：平成15年度の積算人員増加理由＝平成14年度はトンネル監視業務を所長兼務としていたが、多忙を極めるため、下半期から設計変更を行い監視員を追加で配備した(上記は14年度での当初契約額であり、設計変更前)。これに対し、平成15年度は上半期から年間を通して監視員を配備したため。

平成14年度の冷水道路料金收受業務の契約額は、平成13年度に4台の機械式レーンのリースが終了し、すべてのレーンが有人式になったために増加しているが、その変動の幅は少額の増加にとどまっている。これは、平成13年度まで使用していた機械式レーンにおいても無人で運転を行っていたのではなく、監視用人員として固定的に人員配置が必要だったため、機械式を有人式レーンに変更した後も方式変更による人員増加が小幅に留まったことに由来する。機械式レーンを採用することによって機械のリース料のほかに監視用人員が必要になるのであれば、導入時点及び利用開始後のそれぞれにおいて、顧客の利便性と全体の支出のバランスを考慮しながら、経費削減のために十分な比較検討を行うべきであったと考えられる。

なお、積算上の予測通行台数と実際の通行台数との間に大幅な乖離は認められなかった。

また、福岡前原道路については平成13年度は年度半ばで都市高速(福岡高速道路)と直結し、設計が大きく変更されることが予測されたにもかかわらず、年度当初の契約は都市高速直結後の業務内容の変更を加味せず、年度当初の条件で1年間を期間として当初設計を行っている。その後、都市高速開通日時決定後に再度契約を行っている。これは、都市高速の収受員の人員体制などの設計条

件が年度当初には把握できなかったことが原因との説明を受けた。また、年度当初の契約時に期中での契約変更の可能性について業者へ説明を行ったとのことである。しかしながら、年度途中の再発注により業者が変更することも考えられることから、年度当初の契約時に期中における都市高速の直結を考慮した設計をもとに契約を行う方法も検討の余地があると考えられる。

なお、二丈浜玉道路及び天神中央公園駐車場の料金收受業務の予定価格に関しては、積算見積通行台数と実際の通行台数を平成15年度について比較したところ、見積と実績の乖離は発見されなかった。

2.1.1.2. 指名競争入札における業者指名方法について

料金收受業務及び路面維持管理業務・駐車場清掃業務はすべて指名競争入札による選定を採用している。

契約金額、請負者、入札における指名状況や乖離率（1－（落札金額÷入札最高額））等について過去5年間の推移を下表に示す。なお、各年度における最低入札者（落札業者）と最高落札者について、入札額と乖離率の欄に網掛けをして表示している。

【料金收受業務】

(単位：千円)

料金收受委託業務 冷水道路	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
	契約金額(税込)	76,744		73,500		65,100		77,032		87,150
請負者	B社		B社		B社		B社		B社	
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
A社	—	—	—	—	—	—	69,000	4.3%	87,000	4.6%
B社	73,090	0.0%	70,000	0.0%	62,000	0.0%	66,000	0.0%	83,000	0.0%
C社	73,800	1.0%	70,800	1.1%	62,800	1.3%	68,500	3.6%	85,300	2.7%
D社	73,900	1.1%	70,700	1.0%	63,000	1.6%	68,800	4.1%	85,500	2.9%
E社	—	—	—	—	—	—	69,500	5.0%	86,000	3.5%
F社	73,900	1.1%	70,800	1.1%	63,300	2.1%	68,900	4.2%	87,000	4.6%
G社	—	—	—	—	—	—	69,500	5.0%	87,000	4.6%

(単位：千円)

料金收受委託業務 二丈浜玉道路	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
	契約金額(税込)	98,700		93,450		81,900		71,400		72,310
請負者	C社		C社		C社		C社		C社	
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
A社	—	—	—	—	—	—	71,500	4.9%	辞退	—
B社	95,000	1.1%	91,700	2.9%	78,800	1.0%	71,000	4.2%	70,100	1.6%
C社	94,000	0.0%	89,000	0.0%	78,000	0.0%	68,000	0.0%	69,000	0.0%
D社	94,500	0.5%	91,500	2.7%	78,900	1.1%	辞退	—	70,400	2.0%
E社	—	—	—	—	—	—	71,600	5.0%	辞退	—
F社	94,800	0.8%	91,700	2.9%	78,900	1.1%	辞退	—	70,300	1.8%
G社	—	—	—	—	—	—	71,600	5.0%	70,000	1.4%



(単位：千円)

料金收受委託業務 福岡前原道路	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
契約金額(税込)	194,985		142,275		176,018		114,879		116,617	
請負者	B社		B社		B社		B社		B社	
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
A社	—	—	—	—	—	—	辞退	—	138,000	2.9%
B社	185,700	0.0%	135,500	0.0%	182,000	0.0%	133,500	0.0%	134,000	0.0%
C社	188,000	1.2%	143,500	5.6%	183,500	0.8%	135,300	1.3%	136,000	1.5%
D社	188,600	1.5%	143,700	5.7%	184,000	1.1%	135,400	1.4%	136,400	1.8%
E社	—	—	—	—	—	—	辞退	—	137,000	2.2%
F社	189,000	1.7%	143,700	5.7%	184,100	1.1%	135,400	1.4%	138,000	2.9%
G社	—	—	—	—	—	—	辞退	—	138,000	2.9%

(単位：千円)

料金收受委託業務 天神中央公園駐車場	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
契約金額(税込)	62,370		58,695		48,825		16,380		24,675	
請負者	F社		F社		F社		F社		E社	
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
A社	—	—	—	—	—	—	16,000	2.5%	28,000	16.1%
B社	59,700	0.5%	57,900	3.5%	49,800	6.6%	辞退	—	28,000	16.1%
C社	59,900	0.8%	57,800	3.3%	49,600	6.3%	15,700	0.6%	27,200	13.6%
D社	59,700	0.5%	57,500	2.8%	49,700	6.4%	辞退	—	27,300	13.9%
E社	—	—	—	—	—	—	16,000	2.5%	23,500	0.0%
F社	59,400	0.0%	55,900	0.0%	46,500	0.0%	15,600	0.0%	25,000	6.0%
G社	—	—	—	—	—	—	辞退	—	28,000	16.1%

## 【路面維持管理収業務】

(単位：千円)

路面維持管理業務 冷水道路	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
当初契約金額(税込)	24,675		24,675		21,735		9,765		12,075	
請負者	B社		B社		B社		B社		B社	
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
B社	23,500	0.0%	23,500	0.0%	20,700	0.0%	9,300	0.0%	11,500	0.0%
D社	23,700	0.8%	23,900	1.7%	21,000	1.4%	9,500	2.1%	12,300	6.5%
H社	23,600	0.4%	23,700	0.8%	21,300	2.8%	9,800	5.1%	12,000	4.2%
AK社	23,800	1.3%	24,000	2.1%	21,100	1.9%	—	—	—	—

(単位：千円)

路面維持管理業務 二丈浜玉道路	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
当初契約金額(税込)	32,025		30,765		27,930		12,600		14,175	
請負者	H社		H社		H社		H社		H社	
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
B社	30,500	2.6%	29,300	1.7%	26,600	2.3%	12,000	3.3%	13,500	3.7%
D社	30,400	2.3%	29,000	0.7%	26,300	1.1%	11,950	2.9%	13,700	5.1%
H社	29,700	0.0%	28,800	0.0%	26,000	0.0%	11,600	0.0%	13,000	0.0%
AK社	30,200	1.7%	29,500	2.4%	26,500	1.9%	—	—	—	—

(単位：千円)

路面維持管理業務 福岡前原道路	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
当初契約金額(税込)	26,670		26,040		24,675		10,605		16,590	
請負者	H社		H社		H社		H社		H社	
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
B社	25,400	2.8%	24,800	1.2%	23,500	1.7%	10,100	4.0%	15,800	5.1%
D社	25,300	2.4%	25,000	2.0%	23,700	2.5%	9,800	1.0%	15,400	2.6%
H社	24,700	0.0%	24,500	0.0%	23,100	0.0%	9,700	0.0%	15,000	0.0%
AK社	25,100	1.6%	25,200	2.8%	24,000	3.8%	—	—	—	—

(単位：千円)

路面維持管理業務 天神中央公園駐車場	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
当初契約金額(税込)	12,915		12,705		12,285		8,820		8,558	
請負者	AL社		AL社		AL社		AL社		AL社	
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
B社	—	—	—	—	—	—	—	—	8,400	3.0%
D社	—	—	—	—	—	—	—	—	8,200	0.6%
H社	—	—	—	—	—	—	—	—	8,250	1.2%
AK社	—	—	—	—	—	—	—	—	8,250	1.2%
AL社	12,300	0.0%	12,100	0.0%	11,700	0.0%	8,400	0.0%	8,150	0.0%
AM社	13,170	6.6%	14,500	16.6%	11,999	2.5%	9,650	13.0%	8,280	1.6%
AN社	13,180	6.7%	13,500	10.4%	11,950	2.1%	9,600	12.5%	—	—
AO社	13,150	6.5%	14,500	16.6%	11,900	1.7%	9,650	13.0%	—	—
AP社	13,199	6.8%	15,000	19.3%	11,980	2.3%	9,600	12.5%	—	—
AQ社	13,150	6.5%	14,500	16.6%	11,960	2.2%	9,670	13.1%	—	—

各委託業務について検討した結果、過去5年間で指名業者の増加に伴って乖離率が拡大する傾向が見られる。そのため、業者指名は事務効率に配慮しながら、できるだけ対象を拡大することが望ましいと考えられる。

#### 【指名業者の選定状況に関する検討とその結果】

料金收受業務の指名業者はいずれの路線においても、平成14年度から3社増えているものの、以

前から指名されているほかの業者の顔ぶれは実際に対応できる登録業者が4社しかなかったこともあり5年間同一である。平成15年度の業者選定の際に利用された「競争入札参加資格者名簿」と指名業者との照合を行ったところ、料金收受業務を行う業者が実際に指名された7業者以外に2社登録されていた。

冷水道路、二丈浜玉道路及び福岡前原道路の路面維持管理業務の指名業者は、平成14年度から1社減少していることを除き、他の業者は5年間同一である。天神中央公園駐車場は平成15年度において指名業者が4社入れ替わっている。なお、平成15年度の路面維持管理業務の業者選定の際に利用された「競争入札参加資格者名簿」と指名業者の照合を行ったところ、「道路清掃」と明確に記載された業者は1社のみであった。

指名業者選定の理由を聴取したところ、格付や業務実績、業務実施に必要な機材の所有状況等を勘案して指名業者案を担当部署が作成しており、その経緯については選考委員会において説明されているとのことである。指名業者選定過程の透明化を図るため、その選定根拠を明示することが望まれる。

この点に関連して、「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 4.2. 委託業務の指名理由の公表について」において意見として記載している。

#### 【業者の落札状況と落札率について】

料金收受業務、路面維持管理業務及び駐車場清掃業務は5年間を通じてすべて指名競争入札による選定を採用している。しかし、天神中央公園駐車場料金收受業務を除いて、落札業者は5年間継続して同一となっている。また、落札率(落札価格/予定価格)について県道路公社の説明を受けたところ、請負業者に交代がなかった業務は、5年間平均の落札率が95%から99%の範囲となっていた。

これらの委託業務の入札状況に関しては、同一業者の請負が続き、落札率が継続して同様の水準で推移している傾向が見られることから、指名競争入札による競争原理があまり働いていない結果になっていると判断される。一部の業務を除き、指名業者は、従来からほぼ同じであり、落札率が業務平均で98%以上という水準で推移している傾向を認識し、費用削減に努め効率的な業務運営を行うために、業者選定方法等についてより慎重に対応すべきである。

## 2.1.2. 料金收受業務について

### 2.1.2.1. 料金收受額の検査方法について

県道路公社が実施している月次報告の際の検討内容は、受託業者が報告した車種ごとの通行台数をもとに、業務収入を計算し、報告の収入金額と差異がないことを検討しているにすぎない。県道路公社の検討の視点としては、実際の通行台数を基礎に、業務報告の通行台数が妥当であり、その結果收受金額も異常な差異は生じていないことを確認することの方が大切であると考えられる。現状の検証方法では、収受員、さらには料金所全体で通行台数を実際の通行台数よりも報告台数を少なく報告した場合、県道路公社としてはその不正を発見することができない。車両台数計測機からの通行台数記録の月次合計額と委託業者からの月次報告書の通行台数の照合を併用することが望ましいと考えられる。なお、平成16年9月から車両台数計測機の通行台数記録と委託業者からの月次報告書の照合を実施している。また、車両台数計測機が設置されていない冷水道路では、代替的方法として、定期的に通行台数の調査を実施し、受託業者の申告台数の検証を実施することも検討の余地があると考えられる。

## 2.1.3. 回数券管理について

### 2.1.3.1. 月次棚卸の実施について

本社では、回数券の月次の棚卸が実施されていなかった。担当者以外が立会う棚卸は、担当者の業

務の牽制効果のみならず、担当者の月次の責任を解除する効果もある。したがって、担当者の月間の業務管理のためにだけでなく、担当者の責任軽減という意味でも担当者以外の立会もとの月次棚卸を行うことが望まれる。なお、平成16年9月24日から施行された「福岡県道路公社における回数券の取扱に関する要領」にて、月次棚卸の項目を規定した。

### 2.1.3.2. 旧版回数券の処分について

金庫の中の回数券には、旧版の回数券（帯状の回数券）やキャンペーン期間の印字の押印ミス回数券つづりも在庫として保管されていた。押印ミスの回数券であっても、盗難等で県道路公社外へ流出した場合、有効な回数券として取り扱わなければならない、盗難等の危険性を考えれば、不用品は、早期に廃棄することが望まれる。

また、旧版の回数券は有効であるが、使用見込がなければ、速やかに新版の回数券に収束することが望まれる。なお、平成16年9月に県道路公社において押印ミスの回数券の裁断処分を行った。また、旧版の回数券は、新版の在庫が少ないものは経過措置として一部残すこととし、十分に新版の在庫があるものについては裁断処分が行われた。

### 2.1.3.3. 料金所における回数券保管量について

県道路公社本社及び各料金所の回数券保管数量は下表のとおり膨大で、在庫の回転期間も長期化している。在庫量が大きくなるほど、盗難の際の被害額が大きくなるという危険性が高まり、日常管理も煩雑になる。

盗難リスクを低くし、管理事務を省力化するには、本社や料金所での保管在庫数量について適切な在庫水準を設定することが望ましい。

#### 【福岡県道路公社保管分 平成15年度の平均在庫、回転期間】

	福岡前原道路	二丈浜玉道路	冷水道路
平均在庫数量 (通行量換算)	729,723 台	360,425 台	205,233 台
平均在庫の回転期間	25 か月	26 か月	15 か月

平成15年度の鳥栖筑紫野道路の管理は佐賀県道路公社が担当しているため福岡県道路公社では回数券を在庫として管理していない。

$$\text{回転期間} = (\text{平均在庫金額}) \div (\text{年間販売額} / 12 \text{ か月})$$

$$\text{平均在庫数量} = \text{平均在庫金額} \div \text{各道路の通行料単価}$$

$$\text{平均在庫金額} = \text{年間の最大在庫金額月と最小在庫金額月の単純平均}$$

#### 【料金所保管分】

	福岡前原道路 (西料金所)	福岡前原道路 (前原料金所)	二丈浜玉道路	冷水道路
平均在庫数量 (通行量換算)	191,466 台	276,903 台	78,742 台	228,414 台
平均在庫の回転期間	17 か月	15 か月	5 か月	15 か月

なお、平成16年9月に福岡県道路公社における回数券の取扱いに関する要領に「在庫量」に関する規程を設け、適切な在庫量となるよう県道路公社内及び委託業者に対して周知徹底を図っている。

料金所の回数券在庫量に関しては平成16年9月に料金収受業務委託業者への調査を行い、適正在庫量を上回る在庫に関しては県道路公社へ返納された。

## 【返納された回数券数量（通行量換算）】

福岡前原道路 (西料金所)	福岡前原道路 (前原料金所)	二丈浜玉道路	冷水道路
137,269 台	155,326 台	17,464 台	81,724 台

## 2.1.4. 財務諸表について

## 2.1.4.1. 財務諸表への「重要な会計方針」の注記

現在、財務諸表に貸借対照表及び損益計算書の作成に当たって採用した「重要な会計方針」（「引当金及び償還準備金の計上基準」「固定資産の減価償却の方法」など）の記載がない。

重要な会計方針は財務諸表の読者がその内容を正しく理解するために必要なものであり、財務諸表への注記を検討することが望ましい。

## 2.1.4.2. 貸借対照表上の「固定資産減価償却累計額」の表示箇所

現在の「固定資産減価償却累計額」は、すべて有形固定資産に係るものであるため、明瞭表示の観点から次の表示を検討されたい。

現 状		改 善 案	
科 目	金 額	科 目	金 額
固定資産	111,453,567,959	固定資産	111,453,567,959
事業資産	110,549,183,538	事業資産	110,549,183,538
道路	107,900,991,838	道路	107,900,991,838
駐車場	2,648,191,700	駐車場	2,648,191,700
有形固定資産	1,491,249,612	有形固定資産	896,996,672
建物	644,077,108	建物	644,077,108
構築物	480,372,273	構築物	480,372,273
機械及び装置	103,458,160	機械及び装置	103,458,160
車両及び運搬具	5,814,900	車両及び運搬具	5,814,900
工具・器具及び備品	257,527,171	工具・器具及び備品	257,527,171
減価償却累計額	△ 594,252,940	減価償却累計額	△ 594,252,940
無形固定資産	7,387,749	無形固定資産	7,387,749
電話加入権	7,387,749	電話加入権	7,387,749
固定資産減価償却累計額	△ 594,252,940		

## 2.1.4.3. 賞与引当金（未払賞与）について

平成16年6月に支給されるボーナス（期末手当、勤勉手当）の支給対象期間は、県道路公社も高速道路公社も、規程上12月2日から6月1日とされている。実際の支払は翌年度の6月30日に行われるが、県道路公社の会計処理を原則として企業会計原則を基礎とする考え方からは、企業会計原則で要求される発生主義に基づき、年度中に既に発生している労働債務相当額を費用計上する処理を行うことが望ましいと考える。規程には期末手当を支給する旨及びその算定方法が明記されており、企業会計原則に定められた引当金の要件である①将来の特定の費用又は損失である、②その発生が当期以前の事象に起因する、③発生の可能性が高く、かつ、④その金額を合理的に見積ることができるという4要件を充足しており、引当金として計上することが望ましい。

その場合、支給対象の6か月のうち12月から3月までの4か月分を平成15年度に発生した労働債

務として引当金又は未払費用として負債計上を行うこととなる。ただし、現在は道路公団や他県の道路公社等で貸借対照表において賞与引当金又は未払賞与として、発生主義に基づく費用処理が行われている団体はないとのことである。また、公営企業の経理の解説書（「公営企業の経理の手引」）においても、引当金として修繕引当金と退職給与引当金の解説はあるものの、賞与引当金については特に触れられていない。これは、各年度において支給水準や支給対象人員が毎年同水準で推移し、支払時に費用処理する方法によった場合でも、期間での負担額が結果的に同水準であることから処理の簡便さを重視して、発生主義を適用せず現金主義によっていることが推測される。

県道路公社で毎年6月に支払われる期末手当は、支給年度の5月末に在籍する固有職員及び福岡県からの派遣職員が支給対象となる。支払日を基準に費用計上する現行の方法では年度間の費用負担水準に変動が生じる可能性がある。このような弊害を避けるため、発生主義に基づき、賞与引当金に関する規程を設け、規程に従い、每期継続的に賞与引当金又は未払賞与の計上を行うことが望まれる。

仮に平成15年度末に未払賞与を計上した場合の財務諸表への影響額を試算した結果は以下のとおりである。

	借方		貸方	
	役職員報酬手当	8,298千円	賞与引当金(未払賞与)	8,298千円

※平成16年6月支給手当 12,447千円×(4か月/6か月) = 8,298千円

#### 2.1.4.4. 借入金の未払利息について

公営企業公庫から借入れている借入金の利払は毎年9月20日、3月20日に後払いで行われているため、期末においては3月21日から期末日までに発生した利息は発生主義に基づく場合、未払費用として計上する必要がある。実際の利息支払は翌年度の9月20日となるが、県道路公社の会計処理を原則として企業会計原則を基礎とする考え方からは、企業会計原則で要求される発生主義に基づき、年度中に既に発生している利息相当額を費用計上する処理を行うことが望ましい。

なお、公営企業の経理の解説書（「公営企業の経理の手引」）においても、支払利息は原則として発生主義に基づく計上を行うものとされているが、毎年度の支払利息の額がほぼ同水準で推移し、支払時に費用処理する方法によった場合でも、期間損益計算に大きな影響を与えない場合には、発生主義を適用せず現金主義によることも許容されると記述されている。県道路公社では、後者の考え方に基づき現行の処理を行っているものと推測されるが、原則に従い、発生主義に基づく利息計上を行うことが望ましい。

仮に平成15年度末に未払利息を計上した場合の財務諸表への影響額を試算した結果は以下のとおりである。

	借方		貸方	
①	支払利息	12,349千円	未払費用	12,349千円
②	過年度損益修正	13,268千円	支払利息	13,268千円

①：平成16年3月21日から平成16年3月31日に係る利息相当額=12,349千円  
205,458千円(平成16年9月20日支払額)×11日/183日

②：平成15年3月21日から平成15年3月31日に係る利息相当額13,268千円=  
219,535千円(平成15年9月20日支払額)×11日/182日

## 2.2. 福岡県道路公社における情報開示に関する事項

### 2.2.1. 開業後の事業計画・償還計画と実績との比較分析と情報公開のあり方について

#### 2.2.1.1. 長期損益見通しに立った事業計画・償還計画と社会経済情勢の変化

有料道路は、限られた財源の中で早期に道路整備を行うために、有料道路建設資金全額を外部からの借入金等で調達し、有料道路の料金収入により、償還するという事業単位による損益均衡を基本原則としている。すなわち、有料道路の建設に要した費用と維持・更新費、利息等の合計額である料金算定対象経費（すべての対象経費を一定期間内に償還させることから、「償還対象経費」ともいう。）を一定の料金徴収期間（「償還期間」ともいう。）の料金収入により賄うという償還制度をとっている。

現行制度下では、その採算性の検討は、事業認可時における償還期間を対象にした予測交通量をもとに行うため、社会経済情勢（総交通量の伸び悩み、周辺の競合する道路の整備など）が大きく変動した場合、計画交通量に達せず、料金収入の不足が生じてしまうことも考えられる。実際の料金収入が事業許可時に立てた計画料金収入を下回れば、実際の料金収入と償還計画に乖離が生じ、計画どおりに借入金等の償還ができないという事態が生じる。

県道路公社の各事業の償還期間及び料金徴収満了時期、投下事業費と対応する道路事業損失補てん準備金及び償還準備金の残高は下表のとおりである。

(金額単位:百万円)	鳥栖筑紫野道路	冷水道路	二丈浜玉道路	福岡前原道路	天神中央公園駐車場	合計
償還期間	30年	30年	30年	40年	30年	
料金徴収満了日	平成19年 5月8日	平成28年 5月14日	平成25年 3月31日	平成50年 6月23日	平成28年 4月2日	
①事業資産	5,756	18,349	13,425	70,371	2,648	110,549
事業計画認可対象の「事業費」	5,520	18,600	13,600	71,000	2,650	111,370
②道路事業損失補てん引当金	1,151	1,438	1,452	1,242	596	5,879
③償還準備金	5,190	-452	3,568	1,187	1,978	16,083
④15年度末内部留保合計=②+③	6,341	986	5,020	2,429	2,574	21,962
現行の事業計画見込ベース						
②' 事業計画上の今後の道路事業損失補てん引当金	176	1,149	845	13,394	313	15,877
③' 事業計画上の今後の償還準備金	1,132	3,889	4,861	34,491	1,594	45,967
④' 事業計画上の今後の内部留保合計=②'+③'	1,308	5,039	5,706	47,884	1,907	61,844
⑤料金收受期間満了時の内部留保=④+④'	7,648	6,025	10,726	50,314	4,481	83,805
事業費のカバー率=⑤÷①	132.89%	32.83%	79.90%	71.50%	169.22%	75.81%

#### 2.2.1.2. 県道路公社の計画と実績との乖離と県民への情報開示の必要性

県道路公社の場合、鳥栖筑紫野道路及び天神中央公園駐車場を除く3路線について交通量等の実績が当初計画に達していない。

一般有料道路は路線毎に設定された料金徴収期間が満了した時点で無料開放される。その際には道路管理者へ道路を引継ぎ、事業資産と同額まで積み立てられた償還準備金を取崩す会計処理を行う。県道路公社では償還準備金が不足する事態に備えて、道路事業損失補てん引当金を計上しているが、

償還準備金不足額に損失補てん引当金を充当してもなお償還原資が不足する場合には、料金徴収期間内の債務返済が完了できない事態が発生する。建設費にあてられた借入金が料金徴収期間内に返済されていない場合には、この残債務の負担をどうするかという問題が生じる。

この問題に関して、全国の地方道路公社で組織する「全国地方道路公社連絡協議会」の平成17年度政府予算編成への要望事項として、「料金徴収期間満了時等の未償還金に対する国の支援制度の創設」をあげている。これは全国の地方道路公社の経営する一般有料道路の収益状況の厳しさを物語っている。

しかしながら、現行の制度下ではこれらの負担は各公社の設立団体が負担する仕組みとなっている。すなわち、政府貸付金、公営企業金融公庫借入金及び市中金融機関からの運転資金借入金については設立団体である福岡県が借入金全額を対象に債務保証を行っており、万一償還期間内に償還ができない場合には、料金徴収期間の延長が認められない限り、福岡県が保証債務を履行しなくてはならない。また、借入金が全額償還できた場合でも出資金について県道路公社が満額は償還できない可能性もある。

このように、現行制度においては、県道路公社の経営する事業において償還財源が不足し料金収入で借入金及び出資金を償還することが不可能となった場合には、県費すなわち税金による県民の負担が顕在化することになる。

現状の県道路公社の事業の運営状況が継続すれば、将来において県費負担が生じる可能性があると考えられる。現行の情報開示は、県議会での財務諸表の報告や県民情報センター備置の「公社の経営状況報告書」によって行われているが、これらの資料は県道路公社全体の財政状態及び経営成績は記載されているものの、事業ごとの経営状況は記載されておらず、事業ごとの採算情報は一般には公開されていない。県道路公社の経営状況をそれぞれの事業ごとに開示することにより、将来の料金設定のあり方や効率的な運営を図るためのサービスの見直しにおいて利用者の理解を得ることが可能になるものとする。将来の県費負担の有無にかかわらず、県民に対して、より踏み込んだ経営状況の開示を行うことを検討することが期待される。

### 2.2.1.3. 冷水道路について・有効活用方策の検討

「冷水道路」は、一般国道200号が福岡県の北部と南部を結ぶ物流ルートとして重要な役割を果たしているが、その一部が急勾配、急カーブの難所であるため、この難所を回避することを目的にトンネルを含むバイパスとして整備された。

冷水道路建設の目的は山道である一般国道200号を経由せずに福岡の南北を結ぶことで、スムーズな物流と同時に周辺住民の安全を確保することにあつた。しかしながら、実際には一般道からの交通量シフトは計画どおりには達成できていない。特に、輸送トラック等の大型車のシフトによる周辺住民の安全確保が望まれていたものの、その目標を大きく下回る結果となっている。このことは、下表の（年間収入÷一日当り交通量）の計画と実績を比較した結果、実績が計画を30%程度下回っており、大型車の交通量の全体に占める割合が計画ベースを大きく下回っていることに表れている。大型車の有料道路への転換が進まない原因としては、自動車技術の進展により従前と比較してトラックの性能が向上し、山道も比較的時間を掛けずに通行が可能になったことに加え、景気低迷による輸送請負単価の落ち込みが輸送用トラックの有料道路利用への障害になっていることが考えられると県道路公社では分析している。



表①：冷水有料道路：計画実績比較：料金収入(千円)、交通量(台/日)、(年間収入÷一日当り交通量)

冷水道路	年度	開業からの経過年	計画			実績			(実績)-(計画)	
			①通行料金収入	②日交通量	①/②	①'通行料金収入	②'日交通量	①'/②'	①'-①	②'-②
	57	1	1,483	450	3	1,483	460	3	-	10
	58	2	17,119	450	38	16,385	435	38	-734	-15
	59	3	17,867	470	38	14,804	395	37	-3,063	-75
	60	4	18,706	492	38	15,317	411	37	-3,389	-81
	61	5	19,071	502	38	13,790	372	37	-5,281	-130
	62	6	1,408,243	6,827	206	553,734	4,028	137	-854,509	-2,799
	63	7	1,438,666	6,974	206	630,041	4,578	138	-808,625	-2,396
	1	8	1,468,669	7,120	206	711,559	4,937	144	-757,110	-2,183
	2	9	1,499,238	7,268	206	780,773	5,362	146	-718,465	-1,906
	3	10	1,526,503	7,399	206	827,186	5,593	148	-699,317	-1,806
	4	11	1,553,988	7,533	206	861,782	5,802	149	-692,206	-1,731
	5	12	1,581,490	7,667	206	891,498	5,992	149	-689,992	-1,675
	6	13	1,608,811	7,799	206	922,642	6,165	150	-686,169	-1,634
	7	14	1,636,149	7,932	206	990,444	6,613	150	-645,705	-1,319
	8	15	1,663,962	8,067	206	1,052,773	7,080	149	-611,189	-987
	9	16	1,691,793	8,200	206	1,010,845	6,709	151	-680,948	-1,491
	10	17	1,719,150	8,333	206	930,928	6,274	148	-788,222	-2,059
	11	18	1,746,744	8,467	206	921,585	6,137	150	-825,159	-2,330
	12	19	1,774,083	8,600	206	932,355	6,467	144	-841,728	-2,133
	13	20	1,801,549	8,733	206	914,317	6,785	135	-887,232	-1,948
	14	21	1,828,942	8,867	206	949,409	7,053	135	-879,533	-1,814
	15	22	1,856,719	9,001	206	954,244	7,116	134	-902,475	-1,885
	15年度まで実績累計		27,878,945	137,151	203	14,897,894	104,764	142	-12,981,051	-32,387
	15年度まで累計での実績乖離率					-47%	-24%			

## 【参考】

表②：冷水有料道路：今後の計画：料金収入(千円)、交通量(台/日)、(年間収入÷一日当り交通量)

年度	開業からの経過年	①通行料金収入	②日交通量	①/②
16	23	1,884,075	9,134	206
17	24	1,911,341	9,265	206
18	25	1,939,008	9,401	206
19	26	1,966,328	9,533	206
20	27	1,994,342	9,668	206
21	28	2,021,772	9,801	206
22	29	2,049,092	9,933	206
23	30	2,076,777	10,067	206
24	31	2,104,134	10,200	206
25	32	2,131,746	10,335	206
26	33	2,159,194	10,468	206
27	34	2,084,556	10,600	197
28	35			
最終年度まで実績累計		52,201,310	255,556	204

表中の収入実績は計画時の50%程度、日当り交通量は計画時の76%程度となっており、今後の推定においてもその状況が大きく改善することは難しいと見込まれる。当初計画を大きく下回る実績であることは、有料道路の利用度が低く、その目的を十分には達成していないと見ることもできる。有料道路の前提として受益者負担の原則があるとはいえ、利用が計画を大きく下回る状況が今後も見込まれるのであれば、道路という公共財をより有効に活用し、道路利用者や住民生活の安全を増進するという観点から、一般国道200号からの交通量シフトを誘導する具体的な方策を検討してもよいのではないかと考える。なお、福岡県でも、今後の道路政策を検討するために冷水道路の利用状況に関して平成14年度及び平成15年度に調査を実施している。

前述のとおり、冷水道路事業は、平成6年度に単年度黒字に転換しこれまでに累積してきた償還準備金のマイナス残高も徐々に減少しているものの、平成15年度末時点では依然として償還準備金がプラスに転じておらず、このまま単年度黒字の状況が推移したとしても料金徴収期間満了時において償還準備金累計額が計画を大幅に下回る状況が想定される。すなわち、今後の単年度黒字計上により償還原資の一部を回収することはできるものの、償還不足額を充足するには大幅に不足しており、県道路公社の設立団体である福岡県の負担が発生する可能性は高いものと推測される。

償還期間満了時まで料金徴収を行った場合でも債務及び出資金の償還に不足が発生する可能性が予測される現状では、前述の道路の有効活用による利用者及び住民生活の安全増進という金額では測定しがたいメリットと債務償還に係る県費負担を比較考量することは検討に値するものと考えられる。

## 3. 福岡北九州高速道路公社に関する事項

## 3.1. 財務に関する事項

## 3.1.1. 委託業務の契約方法について

## 3.1.1.1. 過去5年間の請負業者及び入札状況について

委託業務の中で、毎年度発生し、かつ金額が大きいものについて、契約金額、請負者、入札における指名状況や乖離率（ $1 - (\text{落札金額} \div \text{入札最高額})$ ）等について過去5年間の推移を下表に示す。なお、各年度における最低入札者（落札業者）と最高落札者について、入札額と乖離率の欄に網掛けをして表示している。

(単位：千円)

道路清掃業務 (単価契約)	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
当初契約金額(税込)	577,500		520,800		556,500		572,250		514,500	
請負者	H社		H社		H社		H社		H社	
選定方法	随意契約		随意契約		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
H社	550,000	—	496,000	—	530,000	0.0%	545,000	0.0%	490,000	0.0%
I社	—	—	—	—	532,000	0.4%	552,000	1.3%	—	—
B社	—	—	—	—	534,000	0.7%	550,000	0.9%	526,000	6.8%
J社	—	—	—	—	—	—	—	—	522,000	6.1%

(単位：千円)

土木維持補修業務 (単価契約)	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
当初契約金額(税込)	378,000		379,050		379,050		386,400		357,000	
請負者	I社		I社		I社		I'社		I'社	
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
H社	387,000	7.0%	362,500	0.4%	362,000	0.3%	370,000	0.5%	357,000	4.8%
I社	360,000	0.0%	361,000	0.0%	361,000	0.0%	—	—	—	—
I'社	—	—	—	—	—	—	368,000	0.0%	340,000	0.0%
J社	—	—	—	—	—	—	—	—	379,000	10.3%

土木維持補修業務とは、主に簡易的・緊急的な工事の種類をあらかじめ定めておき、委託する業務である。発生頻度により、契約額(支払額)は変動する。

なお、I'社はI社から分離した保全専門会社であり、実質5年間継続して同一業者が落札している。

(単位：千円)

土木構造物点検業務 (単価契約)	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
当初契約金額(税込)	104,790		139,125		132,825		132,300		120,750	
請負者	I社		I社		I社		I'社		I'社	
選定方法	随意契約		随意契約		随意契約		随意契約		随意契約	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
I社	99,800	—	132,500	—	126,500	—	—	—	—	—
I'社	—	—	—	—	—	—	126,000	—	115,000	—

土木構造物点検業務とは、高速道路の様々な点検を行うだけでなく、損傷のランク付けを行い、補修の緊急性・必要性について判断する業務である。上表のように、当該業務は I 社・I' 社が 5 年連続して単独随意契約によって契約している。

5 年間随意契約を実施している理由は、同社が過年度の損傷のデータ及び経緯を把握しており現場の状況に精通したものに点検させる必要があるため、との説明を受けている。しかしながらこのような損傷データ等の情報については保全方針の決定等の基礎データとして高速道路公社でも十分に把握しているべき内容であり、同業他社が存在している以上、単独随意契約を行う積極的な理由としては認めがたい。今後は、原則に従い、競争入札を適用することが望ましい。なお、高速道路公社においては平成 17 年度の業者選定時から指名競争入札を実施する予定である。

(単位：千円)

交通管制電算システム(福・北)保守 点検業務	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
契約金額(税込)	133,329		193,641		205,800		200,340		186,900	
請負者	K社		K社		K社		K社		K社	
選定方法	随意契約		随意契約		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
K社	127,050	—	174,300	—	196,000	0.0%	190,800	0.0%	178,000	0.0%
L社	—	—	—	—	215,000	8.8%	—	—	—	—
M社	—	—	—	—	199,000	1.5%	—	—	—	—
N社	—	—	—	—	224,000	12.5%	201,600	5.4%	183,000	2.7%
O社	—	—	—	—	—	—	215,700	11.5%	193,000	7.8%
P社	—	—	—	—	—	—	210,500	9.4%	210,000	15.2%
Q社	—	—	—	—	—	—	211,500	9.8%	186,000	4.3%
R社	—	—	—	—	—	—	辞退	—	失格	—
S社	—	—	—	—	—	—	220,000	13.3%	215,000	17.2%
T社	—	—	—	—	—	—	213,500	10.6%	195,000	8.7%
U社	—	—	—	—	—	—	辞退	—	辞退	—

(単位：千円)

電気施設(福・北)保守点検業務	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
契約金額(税込)	534,627		689,335		682,500		614,250		596,400	
請負者	M社		M社		M社		M社		M社	
選定方法	随意契約		随意契約		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
M社	472,500	—	593,250	—	650,000	0.0%	585,000	0.0%	568,000	0.0%
K社	—	—	—	—	750,000	13.3%	—	—	—	—
V社	—	—	—	—	760,000	14.5%	663,000	11.8%	599,000	5.2%
W社	—	—	—	—	800,000	18.8%	—	—	—	—
X社	—	—	—	—	—	—	694,000	15.7%	663,000	14.3%
Y社	—	—	—	—	—	—	738,000	20.7%	671,000	15.4%
Z社	—	—	—	—	—	—	690,000	15.2%	680,000	16.5%
AA社	—	—	—	—	—	—	730,000	19.9%	688,000	17.4%
AB社	—	—	—	—	—	—	696,000	15.9%	—	—
AC社	—	—	—	—	—	—	700,000	16.4%	—	—
AD社	—	—	—	—	—	—	740,000	20.9%	—	—

(単位：千円)

料金所設備(福・北)保守点検業務	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
契約金額(税込)	189,020		193,326		194,250		184,065		163,800	
請負者	AE社		AE社		AE社		AE社		AE社	
選定方法	随意契約		随意契約		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
AE社	170,100	—	173,250	—	185,000	0.0%	175,300	0.0%	156,000	0.0%
AF社	—	—	—	—	209,000	11.5%	194,000	9.6%	181,000	13.8%
AG社	—	—	—	—	213,000	13.1%	196,000	10.6%	185,000	15.7%
AH社	—	—	—	—	210,000	11.9%	199,000	11.9%	175,000	10.9%
K社	—	—	—	—	195,000	5.1%	—	—	—	—
AI社	—	—	—	—	—	—	201,000	12.8%	173,000	9.8%
AJ社	—	—	—	—	—	—	205,000	14.5%	189,000	17.5%

(単位：千円)

料金機械設備(福・北)保守点検業務	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
契約金額(税込)	126,000		142,947		154,350		162,120		155,400	
請負者	L社		L社		L社		L社		L社	
選定方法	随意契約		随意契約		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
L社	126,000	—	128,100	—	147,000	0.0%	154,400	0.0%	148,000	0.0%
N社	—	—	—	—	169,000	13.0%	178,000	13.3%	162,000	8.6%

指名業者が指名競争入札を導入した平成13年度以降もL社とN社の2社である理由は、料金機械設備は当該2社のみが製造しているからの説明を受けている。

(単位：千円)

福岡高速道路料金収受委託業務(その1)	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
	契約金額(税込)	544,425		576,450		578,550		570,150		510,300
請負者	A社		A社		A社		A社		A社	
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
A社	518,500	0.0%	549,000	0.0%	551,000	0.0%	543,000	0.0%	486,000	0.0%
B社	519,000	0.1%	553,000	0.7%	552,500	0.3%	545,000	0.4%	495,000	1.8%
C社	520,000	0.3%	555,000	1.1%	553,000	0.4%	546,000	0.5%	507,000	4.1%
D社	522,000	0.7%	—	—	—	—	—	—	510,000	4.7%
E社	辞退	—	550,000	0.2%	辞退	—	548,000	0.9%	496,000	2.0%
F社	527,000	1.6%	554,500	1.0%	555,000	0.7%	550,000	1.3%	496,000	2.0%
G社	—	—	556,000	1.3%	557,000	1.1%	551,000	1.5%	496,000	2.0%

(単位：千円)

福岡高速道路料金収受委託業務(その2)	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
	契約金額(税込)	513,450		489,300		491,400		484,050		439,950
請負者	B社		B社		B社		B社		B社	
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
A社	491,500	0.5%	471,000	1.1%	472,000	0.8%	463,000	0.4%	429,000	2.3%
B社	489,000	0.0%	466,000	0.0%	468,000	0.0%	461,000	0.0%	419,000	0.0%
C社	492,000	0.6%	470,000	0.9%	473,000	1.1%	464,000	0.6%	426,000	1.6%
D社	491,000	0.4%	—	—	—	—	—	—	435,000	3.7%
E社	辞退	—	472,000	1.3%	辞退	—	466,000	1.1%	426,000	1.6%
F社	491,700	0.5%	472,000	1.3%	473,500	1.2%	466,000	1.1%	428,000	2.1%
G社	—	—	472,500	1.4%	476,000	1.7%	468,000	1.5%	428,000	2.1%

(単位：千円)

福岡高速道路料金収受委託業務(その3)	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
	契約金額(税込)	238,350		231,630		302,925		360,202		431,550
請負者	E社		F社		F社		E社		F社	
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
A社	234,000	3.0%	失格	—	341,000	17.8%	辞退	—	辞退	—
B社	辞退	—	辞退	—	342,500	18.1%	辞退	—	辞退	—
C社	辞退	—	265,000	16.8%	343,000	18.3%	辞退	—	辞退	—
D社	辞退	—	辞退	—	—	—	—	—	辞退	—
E社	227,000	0.0%	失格	—	288,500	2.8%	343,050	0.0%	414,500	0.8%
F社	239,400	5.2%	220,600	0.0%	280,350	0.0%	345,000	0.6%	411,000	0.0%
G社	—	—	—	—	345,000	18.7%	辞退	—	辞退	—

\*：平成13年度の福岡前原道路との直結により、料金所が3箇所から7箇所へ増加しており、また、平成15年度からさらに2箇所料金所が増加している影響で契約金額が増加している。

(単位：千円)

北九州高速道路 料金收受委託業 務(その1)	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
契約金額(税込)	580,650		560,700		567,000		553,350		533,400	
請負者	C社		C社		C社		C社		C社	
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
A社	辞退	—	辞退	—	543,000	0.6%	528,000	0.2%	517,500	1.8%
B社	557,500	0.8%	537,000	0.6%	541,500	0.3%	530,000	0.6%	519,000	2.1%
C社	553,000	0.0%	534,000	0.0%	540,000	0.0%	527,000	0.0%	508,000	0.0%
D社	560,000	1.3%	—	—	546,000	1.1%	534,000	1.3%	519,000	2.1%
E社	辞退	—	辞退	—	辞退	—	531,000	0.8%	518,000	1.9%
F社	557,700	0.8%	辞退	—	544,000	0.7%	531,000	0.8%	526,000	3.4%
G社	—	—	538,000	0.7%	—	—	—	—	519,000	2.1%

(単位：千円)

北九州高速道路 料金收受委託業 務(その2)	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
契約金額(税込)	213,150		196,350		194,250		190,050		622,650	
請負者	C社		C社		C社		C社		B社	
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
A社	辞退	—	辞退	—	186,500	0.8%	182,000	0.5%	607,000	2.3%
B社	204,500	0.7%	188,000	0.5%	186,000	0.5%	183,000	1.1%	593,000	0.0%
C社	203,000	0.0%	187,000	0.0%	185,000	0.0%	181,000	0.0%	601,000	1.3%
D社	207,000	1.9%	辞退	—	189,000	2.1%	185,000	2.2%	616,000	3.7%
E社	辞退	—	辞退	—	辞退	—	185,000	2.2%	604,000	1.8%
F社	204,800	0.9%	辞退	—	187,500	1.3%	184,000	1.6%	604,000	1.8%
G社	—	—	—	—	—	—	—	—	607,000	2.3%

料金事務所の統合により、平成15年度は北九州高速道路料金收受業務(その3)を含めて契約している。

(単位：千円)

北九州高速道路 料金收受委託業 務(その3)	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
契約金額(税込)	534,450		510,300		516,600		507,150			
請負者	B社		B社		B社		B社			
選定方法	指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札		指名競争入札			
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
A社	辞退	—	辞退	—	497,500	1.1%	486,000	0.6%	—	—
B社	509,000	0.0%	486,000	0.0%	492,000	0.0%	483,000	0.0%	—	—
C社	511,000	0.4%	489,000	0.6%	496,000	0.8%	485,000	0.4%	—	—
D社	510,000	0.2%	490,500	0.9%	500,000	1.6%	490,000	1.4%	—	—
E社	辞退	—	辞退	—	辞退	—	487,000	0.8%	—	—
F社	510,600	0.3%	辞退	—	499,000	1.4%	488,000	1.0%	—	—

北九州高速道路料金收受業務(その2)と同様の理由により、平成15年度は契約を行っていない。

(単位：千円)

交通管理管制 補助業務委託	平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度	
契約金額	677,250		696,150		718,200		773,850		717,150	
請負者	A社		A社		A社		A社		A社	
選定方法	随意契約		随意契約		随意契約		随意契約		随意契約	
指名業者名	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率	入札額	乖離率
A社	645,000	—	663,000	—	684,000	—	737,000	—	683,000	—

交通管理業務は受託可能な業者が福岡地区には1社しかないため、毎年度単独随意契約を行っているとの説明を受けている。

各委託業務について検討した結果、新路線開通による業務量変化等の要因による各社入札額の変動を除けば、過去5年間で指名業者の増加に伴って乖離率(1-(落札金額÷入札最高額))が拡大する傾向が見られる。そのため、業者指名は事務効率に配慮しながら、できるだけ対象を拡大することが望ましいと考えられる。

#### 【指名業者の選定状況に関する検討とその結果】

平成15年度の料金收受委託業務の指名業者と競争入札参加資格者名簿の料金收受業務の登録業者を照合したところ、指名されていない業者が1社発見された。同様に平成15年度の道路清掃業務について、指名業者と名簿登録業者を照合したところ、指名されていない業者が2社発見された。このほか、平成15年度の交通管理電算システム・電気施設・料金所設備保守点検業務における指名業者を、それぞれ競争入札参加資格者名簿の電気通信・電気・建築の登録業者と照合した結果、すべて各工種の名簿に登録された業者が多数存在する中から5~10社程度の業者が指名されていた。

指名理由を聴取したところ、会社の規模や過去の実績、技術力や他県での経験等を考慮して指名を行っているという説明を受けた。

委託業務の指名業者選定に際し、選考委員会の承認を得ていることは確認したが、業者の指名理由及び指名から除外した理由に関しては、指名理由書等の書類は作成されていないため、指名委員会での検討過程を書類で確認することができなかった。指名業者選定過程の透明化を図るため、指名理由書により、その選定根拠を明示し、選考委員会においては指名された業者だけでなく、指名外となっていることの是非についても慎重に検討されることが望まれる。

この点に関連して、「第4 包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見 4.2. 委託業務の指名理由の公表について」において意見として記載している。

#### 【業者の落札状況と落札率について】

料金收受委託業務は5年間を通じて、その他の保守点検等業務等は平成13年度からすべて指名競争入札による選定を採用している。しかし、福岡高速道路料金收受委託業務(その3)を除いて、落札業者は5年間継続して同一となっている。また、落札率(落札価格/予定価格)について高速道路公社の説明を受けたところ、請負業者に交代がなかった業務は、5年間平均の落札率が92%から99%の範囲となっていた。

料金收受委託業務や保守点検業務等の委託業務の入札状況に関しては、同一業者の請負が続き、落札率が継続して同様の水準で推移している傾向が見られることから、指名競争入札による競争原理があまり働いていない結果になっていると判断される。一部の保守点検業務を除き、指名業者は、従来からほぼ同じであり、業務の特殊性などから特定業者が強い競争力を持ちやすいとはいえ、落札率が業務平均で96%以上という水準で推移している傾向を認識し、契約時には業者選定方法等について慎重に対応すべきである。

これに対して高速道路公社では、平成16年12月に、料金收受委託業務に関しては登録要件を見直し、登録業者の拡大を図り競争性を高めるほか、従前は登録していなかった土木維持補修業務、



道路構造物点検業務等の委託業務についても独立した登録業種として細分化することにより、指名業者選定過程の透明性を高める努力をしている。

### 3.1.1.2. 過去5年間の料金收受委託業務の設計金額の推移及び積算方法について

料金收受委託業務の設計金額は料金所の所長や収受員等の人件費及び福利厚生費などの現場管理費の積上計算である。その流れを簡単に示すと次のとおりである。

＜単価(高速道路公社の給与表など)の決定方法について＞

人件費は職務ごとに高速道路公社の給与表の等級が設定され、通常継続して同一の等級を採用している。毎年、他の高速道路公団や高速道路公社に積算方針に変更がないか確認し、人件費や諸手当の単価や水準について情報交換をしている。

他の公団・公社から得た情報を参考にしながら、毎年「人件費単価表」(基本給や諸手当の単価及び支給水準の一覧表)を作成し、理事の決裁を得る。

＜料金收受業務の設計金額の積算方法について＞

過去の通行台数やレーンの開放状況に基づき、1日の時間帯ごとの開放レーン数(時間)を計算することで、必要人員数を予測する。

1年間の予測必要人員数に職務ごとの等級単価を乗じ、これに手当や現場管理費などを加算して年間の設計金額を計算する。

これらの料金收受委託業務の単価の決定及び設計金額の積算方法については、規程や要領に定められていないため、「福岡北九州高速道路公社事務決裁規程」第10条(3)を適用し、1,000万円以上の委託料の契約に係るものとして、理事が決裁を行っている。

平成15年度の料金收受業務の設計金額が妥当なものであるか確認するため、設計金額積算時の設計通行台数と通行台数の実績との比較を行った。福岡高速道路、北九州高速道路の結果については、設計通行台数と実績通行台数との間に異常な乖離は認められなかった。

福岡高速道路料金收受委託業務(その3)は、料金收受委託業務の設計金額の5年間の変動が大きいため、設計金額の妥当性について積算人員の妥当性や1人当たり設計金額の根拠等について分析を行った結果、福岡高速道路料金收受委託業務(その3)の設計金額の積算及び推移について、問題となる積算方法及び異常な増減は発見されなかった。

また、平成15年度北九州高速道路料金收受委託業務(その2)は、経費削減を目的とした料金事務所の統合により、北九州高速道路料金收受委託業務(その3)分も含めて委託されている。その設計金額に異常な変動がなく、かつ経費削減という目的に適ったものとなっているかについて、積算人員の妥当性や1人当たり設計金額の根拠等について分析を行った結果、積算人員数の増減や1人当たり設計金額の変動には合理性があり、平成15年度の積算金額に異常な点は認められなかった。

### 3.1.2. 備品の現物調査について

備品の現物調査の主たる目的は、実在することのチェック、実在する資産が有効に機能しているかという有効性のチェック及び有効に機能しても遊休状態や稼働率が著しく低下している状況にないかという稼働状況のチェックの3点にある。すなわち、現物検査を実施することによってその存在場所が明らかとなり、存在しないものや著しく陳腐化・不適応化しているものについては、除却の要否が明確になる。

資産の実在性の検証及び資産の有効性の有無をより客観的に判断するためには、備品の実際の使用者である現場管理者からの報告にのみ依拠する方法ではなく、現場管理者と総務課等の資産設置部

署以外の職員が組となって毎期一定の時期に実地調査を行うことが望ましい。しかしながら、高速道路公社における調査方法は、各課単独で行われていた。上記の現物検査の目的を達成するために、現物調査方法及び廃棄すべき不要物抽出基準等の明文化について今後検討する必要があるものと考えられる。

### 3.1.3. 会計処理の方法について

#### 3.1.3.1. ハイカ・ETCに関する3月分収入の計上時期について

現在、ハイウェイカード及びETCでの通行料金に関する3月分収入は日本道路公団等から入金を受ける翌年度に収入調定を行われている。実際の入金は翌年度に行われるものであっても、高速道路公社の会計処理を原則として発生主義とする考え方からは、期間帰属を適正に行うため年度中に既に発生している収入は平成15年度の収入として処理を行うことが望ましいと考えられる。決算時には道路公団等から精算予定額の情報を可能な限り入手して、当年度中の収入として会計処理を行うことが望ましい。

仮に平成15年度末で未収入金を計上した場合の影響額は次のとおりとなる。

	借方		貸方	
①	未収入金	735,465千円	料金収入(福岡・北九州)	735,465千円
②	料金収入(福岡・北九州)	712,143千円	前期損益修正	712,143千円

①平成16年4月、5月(5月はETCのみ)に入金されたハイカ収入(3月分)、ETC収入(2,3月分)の合計

②平成15年4月、5月(5月はETCのみ)に入金されたハイカ収入(3月分)、ETC収入(2,3月分)の合計  
 ……本来平成14年度の収入として計上すべきであるため、前期損益修正となる。

#### 3.1.3.2. 債権回収管理について

債権回収について、現在は各事務所の業務内容は必ずしも統一されておらず、本社の営業企画課による管理も一元的には行われていない。回収をより確実なものにできるよう、回収マニュアルを整備し、統一的な管理を実施することが望ましいと考える。

また、高速道路公社は料金収入に関する未収入金については、強制執行権限を有していることから債務者の所在が明らかで資力がある場合には回収懸念は低いものの、債務者が行方不明となったり、資力が乏しい場合には回収懸念が生じる。回収状況を管理し、その結果によっては回収可能性が低い相手先について貸倒引当金の計上を検討することが望ましいと考える。

#### 3.1.3.3. 消費税の申告調整について

高速道路公社では、検収に係る事務が年度末に集中するため、年度中に工事が完了しているものの検収報告の実施が翌年度にずれこんでいる工事があるため、消費税の申告上は当該工事について申告調整を行っている。年度中に完了した工事についてはすべて、当該年度内に検収事務が終了するように、業務の平準化や分任検査の実施等を行うことが望ましいと考える。

#### 3.1.3.4. 売却土地の売却先の選定について

公有地であれば、売却先を一定期間の公告後に入札するという過程を踏むことになっているが、高速道路公社では普通財産売却に関する規程は整備されていない。これは、道路事業に伴う事業用地買収において不用地の処分を行うことが想定されていないことに起因すると考えられる。

平成15年度中に高速道路公社において普通財産の売却を行っているが、この際には買い取り申し出のあった隣接地所有者に売却している。買い取り申し出を受けた後、1か月間にわたり売却対象地現地で売却広告を行っているものの、広く周知させる方法ではなく、高速道路公社の公的性格を

考慮すると公平性を重視した方法での売却が望ましいため、現行の広告方法に加えてホームページ等で公示し、公平を期すことが望ましいと考える。

### 3.1.4. 現金の管理について

#### 3.1.4.1. 現金管理の方法について

福岡事務所の保管現金について、実査（実物検査）の体制を見直すことが望ましい。

売上現金については上席者により領収書控えと現金の照合が行われ、また、つり銭現金については複数の担当者が交代で実査を実施しているものの、上席者による実査が行われていない。つり銭現金についても内部牽制機能の観点から、上席者による実査を定期的に行うことが望ましいと考える。

### 3.1.5. 財務諸表について

#### 3.1.5.1. 財務諸表への「重要な会計方針」の注記

現在、財務諸表に貸借対照表及び損益計算書の作成に当たって採用した「重要な会計方針」（「引当金及び償還準備金の計上基準」「固定資産の減価償却の方法」など）の記載がない。

重要な会計方針は財務諸表の読者がその内容を正しく理解するために必要なものであり、財務諸表への注記を検討することが望ましい。

#### 3.1.5.2. 賞与引当金（未払賞与）について

平成16年6月に支給されるボーナス（期末手当、勤勉手当）の支給対象期間は、県道路公社も高速道路公社も、規程上12月2日から6月1日とされている。実際の支払は翌年度の6月30日に行われるが、高速道路公社の会計処理を原則として企業会計原則を基礎とする考え方からは、企業会計原則で要求される発生主義に基づき、年度中に既に発生している労働債務相当額を費用計上する処理を行うことが望ましいと考える。

規程には期末手当を支給する旨及びその算定方法が明記されており、企業会計原則に定められた引当金の要件である①将来の特定の費用又は損失である、②その発生が当期以前の事象に起因する、③発生の可能性が高く、かつ、④その金額を合理的に見積ることができるという4要件を充足しており、引当金として計上することが望ましい。

その場合、支給対象の6か月のうち12月から3月までの4か月分を平成15年度に発生した労働債務として引当金又は未払費用として負債計上を行うこととなる。ただし、現在は道路公団や他県の道路公社等で貸借対照表において賞与引当金又は未払賞与として、発生主義に基づく費用処理が行われている団体はないとのことである。また、公営企業の経理の解説書（「公営企業の経理の手引」）においても、引当金として修繕引当金と退職給与引当金の解説はあるものの、賞与引当金については特に触れられていない。これは、各年度において支給水準や支給対象人員が毎年同水準で推移し、支払時に費用処理する方法によった場合でも、期間での負担額が結果的に同水準であることから処理の簡便さを重視して、発生主義を適用せず現金主義によっていることが推測される。

高速道路公社で毎年6月に支払われる期末手当は、支給年度の6月1日に在籍する固有職員及び福岡県ほかの地方自治体からの派遣職員が支給対象となる。高速道路公社では福岡高速道路の工事完了後の派遣職員の人員減及び固有職員の定年退職が数年後に集中して発生することが見込まれており、支払日を基準に費用計上する現行の方法では年度間の費用負担水準に変動が生じる可能性がある。このような弊害を避けるため、発生主義の原則に基づき、賞与引当金に関する規程を設け、規定に従い、每期継続的に賞与引当金又は未払賞与の計上を行うことが望まれる。

仮に平成15年度末に未払賞与を計上した場合の財務諸表への影響額を試算した結果は以下のと

おりである。

	借方		貸方	
①	役員報酬手当	5,827千円	賞与引当金(未払賞与)	125,241千円
②	職員給与手当	119,414千円		

①平成16年6月支給手当の役員分  $8,741 \text{千円} \times (4 \text{か月}/6 \text{か月}) = 5,827 \text{千円}$

②平成16年6月支給手当の職員分  $179,121 \text{千円} \times (4 \text{か月}/6 \text{か月}) = 119,414 \text{千円}$

### 3.1.5.3. 退職給与引当金の算定方法について

現在、高速道路公社の会計規程細則では退職給与引当金の算定方法を、対象職員の期末給与額合計に対して職員の平均勤続年数を乗じる方法で、期末要支給額すなわち引当金残高を算定するよう定めている。平均勤続年数の算定過程において、小数点以下の端数処理が行われるため、個人別に要支給額を算定した合計額と規程上の残高を比較すると差異が生じている。

実際の退職金支給は個人別に行われるため、個人別に期末要支給額を算定し、その合計額を引当金として計上する方法のほうが、より正確な計算が行われるものと考えられるため、規程を見直すことが望ましいと考える。

①現行の算定方法 (平成16年3月31日現在)	②個人別算定結果の合計 (平成16年3月31日現在)	差異：①－②
1,935,261千円	1,911,537千円	23,724千円

## 3.2. 福岡北九州高速道路公社における情報開示に関する事項

### 3.2.1. 償還期間と情報公開のあり方について

#### 3.2.1.1. 北九州高速道路の料金徴収期間について

一般に高速道路といわれる有料道路は以下のように分類されている。(首都高速、阪神高速については説明を省略)

	定義(法令)	事業者
高速自動車国道	自動車の高速交通の用に供する道路で、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡するものその他国の利害に特に重大な関係を有するもので次に該当するもの(高速自動車国道法第4条) ①国土開発幹線自動車道の予定路線のうちから政令でその路線を指定したもの ②前条第3項の規定により告示された予定路線のうちから政令でその路線を指定したもの	日本道路公団
一般有料道路	一般国道、都道府県道又は市町村道のうち国土交通大臣の許可を受け料金を徴収するもの(道路特別措置法第7条の12)	日本道路公団 地方道路公社 地方自治体
指定都市高速道路	大都市圏及びその周辺地域で一つのネットワークとして機能する自動車専用道路(道路特別措置法第7条の14)	地方道路公社

これらの有料道路については、道路建設時の計画認可を国交省から受ける際に、建設に要した支出の償還に必要な資金を料金収入で確保するため、料金額とその徴収期間について認可を受けている。料金収入によって賄う償還資金は、建設費とその資金調達に伴う支払利息、料金徴収期間の管理費用である。

料金設定は、道路供用によって利用者にもたらされる便益を金額に定量化したものと、資金償還を可能にする水準という2つの要素を基礎に決定される。収入、支出ともに計画とおりに推移すれば、料金徴収期間に償還資金が確保され、料金徴収期間の末日すなわち無料開放時には、借入金と出資金の償還が完了し、道路公社には事業資産と同額の償還準備金が留保されることになる。しかしながら、供用後の利用車数が計画時の予測を下回り料金収入が計画を下回ると償還資金が不足することになる。

有料道路は、基本計画を元に部分的に供用開始し全線開通には長期間を要するケースが多い。また、交通事情等の変化に伴い当初の基本計画に修正を加え路線延長を行うこともある。このように、一部路線を事後的に建設した場合に、償還期間の起算日を最初の路線供用開始の日からすると、後から建設された路線の建設費を短期間で償還しなければならなくなり料金の急激な上昇を招くことになる。そのため、供用路線の建設費、供用開始日等を勘案して、路線全体の平均的な供用日を算出し、計算された「平均的供用日」から償還満了までの期間を再計算後の料金徴収期間(償還期間)とする方法が採用されている。

事業主体	有料道路の種類		制度上	現行の料金認可
日本道路公団	高速自動車国道		50年	45年
	一般有料道路	ネットワーク型	40年	
		その他	30年	
首都高速道路公団	首都高速道路		50年	44年
阪神高速道路公団	阪神高速道路		50年	41年8か月
地方道路公社	指定都市高速道路	福岡高速道路	40年	39年12か月
		北九州高速道路	50年	49年12か月(※1)
		名古屋高速道路	40年	39年12か月
		広島高速道路1号線		25年5か月(※2)
		広島高速道路2号線		39年2か月
		広島高速道路3号線		38年11か月
	一般有料道路	ネットワーク型	40年	
	その他	30年		
道路管理者	一般有料道路		25年	

(資料出展：名古屋高速道路公社ホームページより抜粋)

※1 北九州高速道路については平成16年3月22日に直近の事業計画の認可を受けているため名古屋高速道路公社作成の資料では39年11か月と記載されていた。そのため、最新情報に修正のうえ、上表に記載した。

※2 広島高速道路1号線の償還期間が制度設定と比較して著しく短い理由としては、高速1号線が昭和61年3月に供用開始した時点では、広島県道路公社が一般有料道路(安芸府中道路)として整備し、その後平成9年6月広島高速道路公社が設立、広島高速1号線として移管された際に一般有料道路の25年をもとに供用日を再計算したことによると思われる。

上表のとおり、北九州高速道路は制度上の償還期間は現在50年であり、4号線の大規模補修に係る改築資金を通行料金によって賄うために、平成16年3月22日認可の事業計画にて料金徴収期間が10年間延長された。

北九州高速道路4号線は平成3年に日本道路公団の一般有料道路であった北九州道路と北九州直方道路の移管を受けたものであり、現在建設後約30年を経過し、構造物の老朽化が生じている。そのため、平成15年度から平成20年度にかけて4号線の大規模補修を実施することとした。

北九州高速道路の料金徴収期間は、路線全体での平均的供用日と料金徴収期間を計算している。4号線については、日本道路公団からの移管引継ぎ時の事業資産相当額と移管時に実施した諸工事の合計額を4号線に係る事業費として、当時の平均的供用日及び償還期間を設定していた。しかしながら、今回のような大規模修繕の事業費はこの計算に盛り込まれていないため、今回の事業計画の見直しとなった。

事業計画の見直しに伴い、交通量予測及び料金収入見込みも同時に見直しを行っている。交通量

予測は、計画時点の直近の交通センサス等を元に算定される。今回の第10回事業計画では、少子高齢化や免許取得率の低下予測を加味した直近の交通センサスによる見積値を用いている。また、料金収入見込みについては、見直し前の計画では通行料金を550円へ引き上げる計画であったが、見直し後の計画では現行の通行料金500円で据え置いた結果、交通量予測の減少とあいまって、見直し前計画と比較して各年度での収入見込み額が減少している。

見直し前後の状況は下表のとおりである。見直し前の事業計画から将来交通量は20%、料金収入見込みは27%下方修正されている。実際に最近3年間の北九州高速道路の交通量は減少傾向にあり、仮に今回の見直し後の交通量が予測した水準で推移すると、料金改定の計画を見直したこともあり、以下のような差異が生じている。

第8回事業計画(平成9年12月認可)と第10回事業計画(平成16年3月認可)の交通量・料金収入予測の変化					
交通量(台/日)累計	第8回		第10回		差異率
S55-H8	901,700	実績	901,700	実績	—
H9-H15	819,700	計画	725,200	実績	12%
H16-H38	3,246,000	見直し後計画	2,597,000	見直し後計画	20%
料金収入累計(千円)	第8回		第10回		差異率
S55-H8	105,145	実績	105,371	実績	—
H9-H15	145,572	計画	121,135	実績	17%
H16-H38	623,569	見直し後計画	458,037	見直し後計画	27%

※各年度の数値の合計を上記に示している。

### 3.2.1.2. 北九州高速道路の採算情報の開示について

高速道路公社では、事業計画を見直すと事業費も路線での料金収入、管理費用がすべて変動する。北九州高速道路については平成16年3月の事業認可が第10回の計画変更であり、新しい事業計画においては既経過年度については計画書上すべて実績値に置き直される。そのため、計画と実績の単純な比較は難しいが、北九州高速道路については、平成15年度末の償還準備金がマイナス残高となっているが、第10回事業計画では、下表の【計画ベース】のとおり、償還が完了する予定である。ただし、前述のとおり、これまでの事業計画についても実績交通量が予測を下回っているほか、従前の計画時点での将来予測交通量の下方修正が行なわれていることから、監査人において保守的な見積値に基づく試算を行った。北九州高速道路の現行の事業認可である第10回事業計画をもとに、平成15年度の料金収入及び管理費用が横ばいで推移すると仮定した場合の収支を推定計算した結果が以下【横ばいベース】のとおりである。

年度 (金額単位:百万円)	収入		収益的支出				収支差 単年度	資金過不足 単年度
	交通量 (台/日)	料金 収入	管理 経費	支払 利息	損失補てん 引当金繰入	費用 合計		
<b>【計画ベース】</b>								
S55～H14実績	1,527,200	209,093	75,402	168,103	9,897	243,505	-34,412	-148,687
H15実績	99,700	17,413	5,990	5,812	823	11,802	5,611	-7,998
H16～H55計画	4,603,600	798,596	214,392	143,311	38,030	406,453	392,143	156,685
累計	6,230,500	1,025,102	295,784	317,226	48,750	661,760	363,342	0
<b>【横ばいベース】</b>								
S55～H14実績	1,527,200	209,093	75,402	168,103	9,897	243,505	-34,412	-148,687
H15実績	99,700	17,413	5,990	5,812	823	11,802	5,611	-7,998
H16～H55計画	3,988,000	684,423	235,020	47,048	34,208	316,276	368,463	133,005
累計	5,614,900	910,929	316,412	220,963	44,928	571,583	339,662	-23,680

※：【横ばいベース】は料金収入と管理経費が平成15年度と同水準で推移すると仮定した場合の資金過不足についての支払利息及び損失補てん引当金繰入の数値を変動値として取扱い、算定した結果である。なお、利率については高速道路公社の計画で使用されている5%を採用した。

現在認可を受けている事業計画では借入金と出資金が償還準備金にて全額償還可能であるのに対して、料金収入と管理経費が平成15年度と同水準で推移すると仮定した場合には、23,680百万円償還準備金が不足するが、当該不足分は損失補てん引当金44,928百万円においてカバーされ、償還は終了することになる。ただし、料金収入見込みや経費削減が計画を大きく下回る場合や金利水準の大幅な上昇により収支の著しい悪化が生じる場合には、償還準備金の不足額が損失補てん引当金残高を上回り、償還不足が生じる可能性も考えられる。

現行制度においては、地方道路公社は公の施設を管理する公法人であることから、万一償還期間内に償還が不可能となった場合においても支払い不能に陥らないよう、借入金については設立団体による債務保証が行われている。

このため、高速道路公社の経営する事業が道路事業損失補てん引当金を超えて償還財源不足を生じた場合、福岡県、福岡市及び北九州市はその超えた額の債務保証を出資割合に応じて、公費（税金）により履行することになる。

現行の高速道路公社における情報開示は、福岡高速道路と北九州高速道路に区分して償還準備金や収益状況の開示が行われており、路線ごとの採算情報は一般にも公開されている。

しかしながら、今回の北九州高速道路の実質的な料金徴収期間の延長に伴い、従前の徴収期間を前提とした財政状態から徴収期間延長による影響がどの程度なのかを明らかにすることが望まれる。なぜなら、徴収期間を延長することは利用者の負担を結果的に延長しており、事業者としては経営状態の実態を説明することが求められる。具体的には、事業計画上の収支と実績収支について、定期的に公表することなどが考えられる。

北九州高速道路の経営実態を明らかにすることにより、効率的な運営を図るためのサービスの見直しにおいて利用者の理解を得ることが可能になるものと考えられる。県民、市民及び利用者に対して、より踏み込んだ経営状況の開示を行うことを検討することが期待される。これに対し、高速道路公社からは平成16年度の決算報告から事業計画上の収支と実績収支について定期的な公表を予定しているとの説明を受けており、今後の情報開示について注目される。



#### 4. 土木事務所・福岡県道路公社・福岡北九州高速道路公社に共通する事項

##### 4.1. 入札制度に関する考察

##### 4.1.1. 予定価格と落札価格の近接

工事台帳のレビューと工事契約サンプルの詳細検討をしたところ、予定価格と落札価格が近接しているもの多く見られた。そこで、平成15年度の土木事務所の道路事業及び高速道路公社の工事契約すべてについて、予定価格と落札価格の関係を調査したところ、次のような結果となった。なお、県道路公社は、工事件数が少なく、県の規程・慣行に準じて契約実務を行っていることから集計を省略した。

【表1】入札形態別の予定価格と落札価格の関係

(金額単位：千円)	件数	予定価格	落札価格	落札率
〈土木事務所合計〉				
一般競争入札	2	2,473,590	2,419,200	97.8%
公募型指名競争入札	9	1,418,655	1,319,430	93.0%
指名競争入札	1,703	28,937,566	27,485,950	95.0%
随意契約	1,364	1,498,341	1,444,546	96.4%
〈高速道路公社〉				
一般競争入札	1	2,514,000	2,383,500	94.8%
公募型指名競争入札	24	29,874,810	28,828,800	96.5%
指名競争入札	137	28,488,944	27,084,442	95.1%
随意契約	15	5,148,549	5,070,662	98.5%

土木事務所・高速道路公社とも、どの契約方法であっても平均落札率が95%前後となっており、予定価格と落札価格が近接している。この状況は、発注者が設定する予定価格が実勢価格を反映しているためであると考えられるが、公正な競争が十分には行われていないのではないかと懸念もある。そこで、現行の入札制度における落札率の状況について要因を検討するとともに、望ましい入札制度のあり方について考察した。

なお、公共工事では良質な社会資本を早期に効率的に整備することが求められており、落札率の低下が直接的な目標ではないため、工事の品質確保と経済効率性の両立を図るための最適点を志向することが望ましい。そのため、以下にあげた改善提案は個別に導入するのではなく、組み合わせることでその効果を発揮するものと期待されるため、できる限り一体で導入することが望まれる。

##### 4.1.2. 予定価格の事前公表について

###### 【現状分析】

福岡県の各土木事務所、県道路公社及び高速道路公社においては、予定価格が事前に公表されており、入札参加者は誰もがこれを知ることができるようになっている。これには、入札の透明性を高め、予定価格を探ろうとする業者と発注担当者との癒着を防止するという意図がある。しかし、入札参加者が見積りに際してコスト削減努力を怠る可能性があると考えられる。

現行制度では、業者と発注担当者の癒着防止の効果を重視して、予定価格を事前に公表している。

そこで、公正な競争を促進するための他の施策が十分に採られていることが肝要となる。

#### 4.1.3. 指名結果の公表について

##### 【現状分析】

公募型指名競争入札及び指名競争入札を行った場合は、工事の名称・工事の概要・指名業者名・指名通知日・入札日・指名理由等の指名結果を公表している。指名結果の公表は、指名通知日の翌日、すなわち入札日の1～14日前に行われる。

業者の指名は、発注者側の恣意性によって入札参加者が偏るおそれがあるので、公平性・客観性を確保するためには、指名結果を公表して透明性を高める必要がある。しかし、入札日前に相当な期間を確保した上で入札参加業者を明らかにすることは、談合を誘発しやすいという側面も懸念される。

なお、一般競争入札の場合、入札参加業者が公表されるのは入札日翌日の入札結果公表時であるため、上述のような問題は発生しない。

#### 4.1.4. 一般競争入札の範囲拡大

##### 【改善提案】

業者を指名して入札を行う以上、指名の公平性・客観性確保の観点から指名結果を入札日前に公表する必要がある。しかし、入札参加業者を入札日前に公表することは談合を誘発するおそれがある。したがって、公正な競争を促進するためには、業者の指名そのものを行わない一般競争入札の範囲を大幅に拡大することが必要となる。ただし、通常的一般競争入札は指名競争入札等と比べると入札前の審査事務が増加するため、事務効率の観点にも配慮が必要となる。他県で導入されている参加希望型競争入札や受注希望型競争入札の導入などを検討することが考えられる。なお、このような競争入札方法を導入した長野県において、落札率が大幅に低下する結果がでていることは注目に値するものと考えられる。

#### 4.1.5. 現場説明会について

##### 【現状分析】

現場説明会とは、入札参加者が工事の見積り積算を行うのに必要な情報を提供するために、発注者が入札参加者を一堂に集めて工事現場の説明を行うことである。業者が適切な見積りを行うためには、施工現場の状況を熟知しておく必要がある。しかし、実際の現場説明は施工予定現場ではなく発注者の会議室等で行われているため、入札参加者にどの程度有用な情報が提供できているのか疑問である。一方、現場説明会は入札参加者を一堂に集めるため、談合を誘発する可能性が懸念される。

各土木事務所及び県道路公社では、談合を誘発するおそれがあることから、現在では現場説明会を原則として実施していない。入札参加者に対する施工現場の情報提供としては、設計書類を作成してこれを配布し、質問があれば一定期間内に随時受け付けるという形で対応している。

高速道路公社では、短時間で多数の業者へ周知が可能となり時間が節約できること及び設計書への質問に対しては入札参加業者が公平に画一的に周知されるべきであることを理由に、すべての工事について現場説明会を行っている。また、高速道路公社は路線が福岡市と北九州市に分かれており、それぞれの路線を管理・運営するために事務所も両市に設けているが、現場説明会はすべて福岡市の本社で行っている。その結果、北九州高速道路に関する工事で北九州市周辺の業者しか指名されていない場合でも、北九州事務所の担当者と北九州市周辺の指名業者が福岡市へ出向いて福岡の本社で現場説明会が開催されており、入札業者の負担になっている懸念がある。

【改善提案】…現場説明会の廃止・電子入札による入札の実施

一般競争入札の範囲を拡大しても、入札参加業者を一堂に集めてしまつては談合を誘発する可能性があるため、入札日前に入札参加業者を集める現場説明会は高速道路公社においても原則廃止とすることが望ましい。

さらに、電子入札の本格導入によって、入札日においても入札参加業者が一堂に集まることのないような方策を導入することが望ましいと考える。なお、福岡県では今後電子入札の導入範囲の拡大を積極的に図る方針である。

#### 4.1.6. 指名競争入札における地域性について

##### 【現状分析】

指名競争入札を行う場合、工種と設計金額が決まると、(1)どのランクの業者を指名すべきか(2)指名すべき業者の数、の2つが決まる。しかし、(1)の指名すべき業者のランクを決めただけでは、(2)の指名すべき業者数をはるかに超える業者が依然として存在するため、これに様々な条件を付加して業者の数を絞り込んで指名を実施している。このとき最も重視されるのは技術力であるが、施工能力が同質である場合には地域性が重視される。指名理由書を査閲したところ、ほとんどの工事案件で地域性が考慮されていた。その結果、施工現場近くに主たる営業所を構える業者が、優先的に指名されている。

地域性を重視する理由は、「公共事業が地域経済浮揚の役割を期待されている側面を持つこと」及び「工事を行うに当って近隣住民と協議を行うことがあり、地元業者の方が話をしやすく住民もこれを望んでいること」があげられている。後者については、住民との交渉が円滑に進まず工期が延長されるケースもあるため、早期完成を目指す観点からは地元業者を優先する意義も認められる。

しかし、工事対象路線が特定の地域に集中すると、特定地域の業者に指名が集中してしまい、受注機会の均等という観点からは必ずしも望ましい結果とは言えない。実際に、各土木事務所とも指名が集中している業者が散見されており、これら業者が当年度の工事現場付近に主たる営業所を構えていることが確認されている。また、土木一式工事については、名簿に登録されている業者の数が多いため、地域性を重視して業者の絞込みをかけると、極めて狭いエリアの業者しか指名されないことになる。これは、入札参加者の固定化を通じて談合や馴れ合いを誘発するおそれがあり、落札率低下の阻害要因となる可能性があると考えられる。

##### 【改善提案】…地域要件の緩和

公共事業は、地元の雇用確保・地元業者の育成という側面も担っているため、競争入札を行う際に、入札に参加できる業者を地元の業者に限定することも必要になる。しかし、この地域要件を過度に設定すると、入札に参加できる業者が限られてしまい、ひいては談合を誘発するおそれも懸念される。現在、福岡県では契約金額の大きな工事については土木事務所の管轄地域を単位として業者選定を行っている。今後は、地元の中小企業対策にも配慮しながら対象工事を拡大し地域要件を緩和することが望ましい。

#### 4.1.7. 一般競争入札及び公募型指名競争入札の拡大について

##### 【現状分析】

公正な競争を促進する目的として、一般競争入札及び公募型指名競争入札の拡大が行われている。公募型指名競争入札とは、個別工事ごとに入札参加希望者を公募し、施工技術等を審査・評価し、応募した者の中から入札に参加できる者を選定し、指名競争入札を行う方式をいう。発注者が参加業者を指名できることになっているが、土木事務所・県道路公社・高速道路公社においては、参加資格を満たしているすべての業者を指名するように運用しており、実質的には一般競争入札と変わらない結果となっている。各事業所における一般競争入札及び公募型指名競争入札の対象工事の拡大状況を示すと以下のようになる。

入札制度の改革について福岡県、両公社での近年の取組み状況			
項目／実施時期	福岡県土木部	福岡県道路公社	福岡北九州高速道路公社
予定価格の事前公表	平成15年1月から 250万円超に拡大 50百万円以上については平成14年1月から実施	平成15年4月から 250万円超に拡大 50百万円については平成14年7月から実施	平成16年1月以降 200万円以上の工事が対象（競争に付する契約）
一般競争入札の金額引き下げ	平成15年4月から （→3億円以上） 平成14年4月から （→5億円以上）	平成16年4月から （→3億円以上）	WTO対応の引下げとして （→22億4千万円）
公募型指名競争入札の金額引き下げ	平成15年4月から （→1億円以上） 平成14年4月から （→3億円以上）	平成16年4月から （→1億円以上）	平成16年1月 （7億円→4億円）

一般競争入札及び公募型指名競争入札は、入札参加希望者を公募するため、指名競争入札に比べて落札意欲のある者が多数参加することとなり、公正な競争が促進すると考えられる。しかし、実態は上記の【表1】からも明らかのように、落札率は他の契約方法とほとんど変わらない。その原因は、設計金額の大きさや地域要件等により、入札に参加できる業者が限定されてしまい、競争が促進されにくいとされたと考えられる。

設計金額の大きい工事の入札は、上位の格付けを取得した業者以外は参加できない。しかし、上位の格付けを取得している業者の数は限られている。例えば、八女土木事務所の管轄で土木一式に登録されているAランクの業者は9社だけであり、このような形で入札参加資格要件を設けてしまうと、入札参加業者が固定化されてしまい、公正な競争が促進されないことになる。この場合、地域要件等を緩和して、入札に参加できる業者の数を増やす必要があることから、1億円以上の公募型指名競争入札においては、近隣の土木事務所管内の業者まで範囲を広げることにより、また、1億円以下の工事についても管内のAランク業者にBランクの上位業者を加えて指名することにより、参加対象業者を増やし競争性を確保している。しかし、1億円以上の橋梁上部工工事においては、福岡県内に主要な営業所を置く業者でこれを施工できる業者は多数いるにもかかわらず、実際に応募する業者が限られている場合もあり、公正な競争が促進されにくい状況の工事も見受けられることから、公正な競争が促進されるような工夫をすべきと考える。

#### 4.1.8. 工事の分割発注について

##### 【現状分析】

工事発注単位が大きいと、①発注件数が少なくなるため、発注者側の事務管理コストが低くなる②発注者と業者間の打ち合わせの延べ回数・工事現場監督の数等が少なくなり、間接費が低くなる分だけ総工事費も低くなるなど、規模の経済が働くことになるが、一方、請負可能な業者の数が限定されてしまうため、競争原理が働きにくくなる。現在の一般競争入札及び公募型指名競争入札の落札率が現状のような水準となっているのはこのことが背景にあると考えられる。しかし、随意契約が可能な単位である250万円未満までに工事を分割すると、競争入札は実施されず3～5社による見積り合わせによって落札者が決定されるため、逆に競争原理が働かなくなり落札率が硬直化する原因になる。

このように考えると、工事発注単位が不適切なために、落札率が硬直化している可能性も考えられ

る。そこで、土木事務所別に予定価格の階層別工事件数を集計したところ、以下のようになった。

【表2】土木事務所別の発注単位の状況

【道路建設課所管】事務所別予定価格金額階層別件数分析

表示：件

	①2.5百 万円未満	②2.5百 万円以上	③50百万 円以上	④100百 万円以上	⑤300百 万円以上	⑥件数計	①/⑥	落札率
田川	59	42	3	1	1	106	55.7%	97.6%
大牟田	9	8	2			19	47.4%	93.2%
宗像	26	29	0			55	47.3%	96.5%
豊前	29	48	2			79	36.7%	90.2%
直方	33	63	0			96	34.4%	93.6%
那珂	13	26	0			39	33.3%	96.7%
飯塚	36	74	1	1		112	32.1%	89.7%
前原	9	21	1			31	29.0%	96.0%
久留米	15	40	1	1	1	58	25.9%	97.6%
福岡	37	111	0	1		149	24.8%	95.9%
八女	15	53	4	1		73	20.5%	96.4%
柳川	13	45	7			65	20.0%	96.9%
行橋	11	45	1			57	19.3%	90.9%
北九州	9	59	3	2		73	12.3%	96.7%
甘木	3	57	6			66	4.5%	93.9%
総計	317	721	31	7	2	1078	29.4%	
金額別分布	29.4%	66.9%	2.9%	0.6%	0.2%	100.0%		

【道路維持課所管】事務所別予定価格金額階層別件数分析

表示：件

	①2.5百 万円未満	②2.5百 万円以上	③50百万 円以上	④100百 万円以上	⑤300百 万円以上	⑥件数計	①/⑥	落札率
豊前	70	28	0			98	71.4%	93.0%
田川	313	136	5			454	68.9%	97.9%
直方	101	69	0			170	59.4%	94.8%
宗像	45	36	0			81	55.6%	95.8%
那珂	47	39	4			90	52.2%	96.2%
行橋	64	57	2			123	52.0%	90.6%
飯塚	122	112	1			235	51.9%	91.4%
福岡	36	38	0			74	48.6%	96.3%
北九州	44	50	0	1		95	46.3%	94.8%
久留米	77	97	2			176	43.8%	96.7%
柳川	47	73	0	1		121	38.8%	96.2%
八女	28	60	1			89	31.5%	95.9%
甘木	26	63	0			89	29.2%	96.4%
前原	11	31	0			42	26.2%	95.4%
大牟田	16	46	1			63	25.4%	94.7%
総計	1,047	935	16	2	0	2,000	52.4%	
金額別分布	52.4%	46.8%	0.8%	0.1%	0.0%	100.0%		

往査した福岡・久留米・八女の3土木事務所の工事台帳を査閲したところ、工事を30～50百万円程度に分割して発注している例が散見された。福岡県全体を見ても、50百万円以上の工事は極めて少ない。公共事業に期待される地域経済浮揚の役割を背景に中小企業育成の観点から一般の道路工事については、できるだけ多くの地場中小企業が受注可能になるよう、分割して発注しているもの

と考えられる。予定価格が1億円以上の場合には公募型指名競争入札の対象となるため、これを意図的に回避しているのではないかとの疑念も生じるが、現行制度上は予定価格50百万円以上の工事については原則としてAランクの業者にしか発注できないことになっているため、工事を分割しないと入札参加業者が固定化され、落札率が硬直化することになりかねない。したがって、50百万円以上の工事が少ないことをもって、過度な分割発注が行われているとするのは妥当でない。

2,500千円未満の工事については、この比率に地域差が発見された。2,500千円未満の工事は草刈や補修等の道路維持工事がほとんどであり、地元の要望に基づいてすぐに対応している土木事務所ではこの比率が高く、一定の単位にまとまるまで発注しない地域ではこの比率が低いことがわかった。また、落札率との関係で見ると、2,500千円未満の工事比率の高い土木事務所が必ずしも落札率が高いというわけではない結果となっている。随意契約の落札率は高く、過度の分割発注は事務処理の増加を招くだけでなく、落札率硬直化の原因になると考えられるが、件数が多くても金額的に小さいため、落札率全体に及ぼす影響は限られる。

#### 【改善提案】…適正な発注単位の分割

一般競争入札の範囲を拡大しても、分割発注によってこれを回避する結果となつては効果が薄れてしまう。また、適正な発注単位とすることで各土木事務所職員が担当する工事案件数が適正件数となれば、施工管理に現在以上に時間をかけることが可能になり、良質な社会資本がスムーズに整備される結果にもつながる。そのため、適正な発注単位の分割することが望ましい。一方で、公共工事には中小企業者の受注機会の増大という役割も期待されていることにも配慮が必要である。

現在は工事の分割発注を各土木事務所長の判断で実施しているが、【表2】のとおり、その運用にはばらつきが生じている。工事の分割発注による対象工事数の増加を通じた中小企業の育成や公共工事が地域経済に与える影響にも十分配慮しながら、分割発注の目安を定めるなどして、適正な発注単位が確保されることが望まれる。

## 4.2. 委託業務の指名理由の公表について

委託業務の指名理由の公表に関しては、福岡県、県道路公社、高速道路公社のいずれにおいても、それぞれの規程の中で公表対象が「工事」とされており、委託業務が含まれないという理由で、委託業務に関する指名競争入札における業者指名の選定理由を公表していない。しかし、指名理由の公表は、業者指名における透明性を確保し、公平性を図ることが目的であると考えられるため、対象業務が工事、委託業務にかかわらず、公表の必要性は同様と考えられることから、委託業務に関する指名理由も公表対象とすることが望まれる。

### 4.3. むすび

今回の監査実施過程で検討対象となった道路の一部には、完成後一定期間を経過した現時点における結果論ではあるが、選定されたルートと投入事業費の関係や事業の優先度についてより慎重な検討が必要であったと思われる事業も見受けられた。

道路は重要な社会資本であり、限られた財政運営の中で優先度の高い路線を効率的に整備することが求められる。また、社会の変化に伴い道路利用者や地域住民といった利害関係者の意識も従来とは変容してきている。このような状況のもとでは、行政主導の従来型の計画立案のアプローチを見直すことも必要になる。

道路事業の分野においても、国土交通省を中心として「道の業績評価」やPI(パブリックインボルブメント)の導入など公共事業の投資意思決定過程にも変化が生じている。「道の業績評価」では、渋滞解消による経済的損失の縮減や二酸化炭素排出量の削減といった投資の効果に対する評価(アウトカム指標)による投資評価(「道の業績評価」)を導入することによる効果の見える投資の促進をはかる取り組みが行われている。また、PI という取り組みとして、一般国道等の一部について、計画立案段階から行政・地域住民のみならず様々な利害関係者の意見を聴取して事業計画を立案に役立てる仕組みを導入している。PI では計画の初期段階、すなわち計画の決定前に多様な意見を聴取し計画策定に反映させようとする点が計画の事業化段階で住民意見を聴取する従来の仕組みとは異質な取り組みといえる。

このような取り組みは地方自治体においても着手されており、福岡県でも、公共事業評価の一環として公共事業の新規事業採択過程の透明化を進める取り組みとして「土木部公共事業の新規事業採択評価制度」の導入を検討している。制度導入に当たり、評価方法について意見を公募したほか、評価結果についてもホームページ等で公開する方針である。このほか、国土交通省や福岡県、政令市及び県内の道路管理者とで組織する福岡県幹線道路協議会として、県下の道路整備における成果目標を設定し、この目標達成に向けた事業の供用目標を明示する「道の業績計画書」の策定を行い、この計画に基づく業績評価の導入を図っている。

このように、意思決定過程の透明化や投資効果の明確化を図る取り組みが段階的に行われるようになったが、今後も情報開示や行政運営への市民参加を積極的に進め、社会の変化に応じた有効で効率的な道路行政が行われるよう期待する。

以上

発行  
福岡県(総務部行政経営企画課)  
福岡市博多区東公園七番七号

印刷  
福岡市東区箱崎ふ頭六丁目六番四一  
株式会社

定価 一箇月二、三五〇円(税込・郵便料別)