

4. 東脊振トンネル工事に係る談合情報への対応について

東脊振トンネル工事に係る談合情報の提供

談合情報の内容は、平成14年8月27日内容証明郵便により佐賀県道路公社に対して、道路公社が発注する東脊振トンネル工事に関し受注企業体が既に決まっている（受注するとの情報があった企業体名を明記してあった）との談合情報がある旨申し入れ書が郵送されてきた。同文書には、平成14年8月7日付で落札企業体との情報があった企業に公開質問状を提出したが、平成14年8月26日まで無回答であった旨も記載されていた。

談合に対する近年の動向

談合は、公共事業の発注に関し最も排除すべきものであり、独占禁止法では課徴金を課し、刑事責任を追及し、さらには国・地方公共団体からの入札参加資格停止を課される等極めて重い制裁がある。最近では課徴金を受注金額の6%から18%へ引き上げる改正案も論議されており、社会悪の追放を目指している。

独占禁止法改正案を報じた平成15年10月29日の日本経済新聞は、過去の談合告発は、談合から外れた企業の意趣返しが大半であり、さらには談合に参加した企業の自首、若しくは単なる入札妨害もありうると報じている。

東脊振トンネル工事の発注方法

東脊振トンネル工事は一般競争入札であり、入札参加資格確認申請を行った企業体すべてが参加資格を有していたため、入札参加資格確認結果通知を平成14年8月2日に行った。

一般競争入札制度は、入札参加資格ありと発注者から認定されたものは誰でも入札に参加できるが、入札参加者の公表は一切無い。従って、入札参加資格ありと佐賀県道路公社が認定した企業が共同企業体を構成するが、入札参加企業体名及び企業体構成企業名は全く公表されていない。

平成14年8月2日付で契約書（案）並びに金抜（金額が記入されていない）設計書の配布、入札参加説明を行う旨通知を発送した。交付については、各企業体が顔を合わせないよう場所及び時間を指定した。道路公社はこの様に各企業体が接触しないよう注意を払っていた。

入札参加者に関する情報は、発注者側からは一切漏れることがない。

談合情報に対する道路公社の対応

道路公社は談合事案に対処するために県の談合情報マニュアルに沿って下記のような手続きを実施し、談合の事実無しとして入札を行った。

談合情報対応マニュアル	手続きの実施状況
① 情報提供者の氏名、連絡先等の確認	談合情報が内容証明郵便で寄せられ、住所氏名はわかったが電話番号の記載が無く、電話帳にも掲載されていなかったため、電話番号は確認できなかった。
② 佐賀県道路公社公正入札調査委員会への通報	通報した。 併せて公正取引委員会へも通報した。
③ 佐賀県道路公社公正入札調査委員会事務局は、談合情報報告書を作成し公正入札調査委員会へ報告	<p>談合情報報告書を作成し、佐賀県道路公社公正入札調査委員会へ報告した。</p> <p>第1回公正入札調査委員会（平成14年8月27日開催）は、入札参加予定者より、談合について事情聴取することを決定した。意見等として次の4項目が出された。</p> <p>① 談合情報の内容について。 連絡先を明記していないことや、談合の具体的な記述がないことから、こちらから情報提供者に対して連絡をとらない。</p> <p>② 談合情報は一部の報道機関には既に寄せられており、改めては発表しない。</p> <p>③ 入札の前に厳正な談合情報に関する事情聴取を行う。</p> <p>④ 談合情報の内容を情報公開で求められた場合は、個人情報をして公開する。</p> <p>第2回公正入札調査委員会（平成14年8月28日開催）は、事情聴取の結果談合の事実は認められなかったとの事情聴取班の報告に基づき、入札参加者から談合は無かったという誓約書の提出及び入札執行後</p>

	に談合が判明した場合は入札が無効になる旨注意を促し入札を実施。
④公正入札調査委員会は、談合情報の信憑性を判断し、具体的な対応を取ることにした情報については、手続きの各段階で公正取引委員会へ通報する	入札終了後の平成14年9月2日に公正取引委員会九州事務所宛 ① 談合情報報告書（写） ② 事情聴取書（写） ③ 誓約書（写） ④ 入札成績書（写） ⑤事情聴取の結果、談合の事実は認められなかったので入札を実施した旨報告した。
⑤公正入札調査委員会は、談合の事実があったと認められる場合は警察へ通報	談合の事実は認められなかったもので、警察への通報はしていない。
⑥公正入札調査委員会は、談合情報とその対応について、佐賀県建設工事入札審査会に適宜報告する	談合情報とその対応について、佐賀県建設工事入札審査会に適宜報告した。

公正入札調査委員会が実施した事情聴取内容

- 1 工事の落札者が既に決まったとの情報があるが、そのような事実があるか。
- 2 本件工事に関し他社の人と、打合せ、話合いや情報交換をしたか。
- 3 あったとすればその方法。
- 4 その行為は入札談合との認識がなかったか。
- 5 本件工事入札に際し、見積りはしたか。
- 6 入札談合は絶対に行っていないか。
- 7 その他。

公正入札調査委員会が実施した事情聴取内容に対する疑問点

談合の有無の調査は公共事業の発注者にとって極めて重要な業務である。

東脊振トンネル工事に関し、一般の人には入札参加企業体及び企業体構成企業名を知ることは不可能である。しかし、共同企業体の構成員名も正確に記載した談合情報をもたらされて、道路公社が今までやってきた手続きが水泡に帰したかのような状況にも拘らず、余りにも簡単な談合調査ではなかったかと考える。

談合情報は、発注者側にも入札参加者側にも歓迎されざるものである。

具体的な疑問点と道路公社の回答とそれに対する考察

- i) 一般競争入札を採用しており、入札参加共同企業体並びに共同企業体の構成員については企業体当事者か道路公社の入札事務関係者しか知り得ない情報であるが、なぜ談合情報提供者が知りえたのかについて何らの調査がなされていない。第1回公正入札調査委員会で、「談合情報の内容については、こちらから情報提供者に連絡をとらない。」との意見が出されたのはなぜか。

この点に関し、道路公社は情報提供者の電話番号が記載されていなかったし、談合の状況（誰が、何時、どの様な談合をしたか）が記載されていなかったため、信憑性に乏しいと判断したためであった。しかし、情報提供者から何も聞かないうちにどうして信頼すべき情報でないと判断したのか。公共事業発注者にとって極めて重大事である談合の有無の調査はもっと積極的でなければならないと考える。

- ii) 談合情報提供者の書面によると、談合情報が寄せられたため平成14年8月7日付で落札予定企業体と目されている構成企業に公開質問状を提出したが、8月26日まで無回答であったので道路公社宛に談合情報の提供をしたと記載されてあった。名指しされた企業に対する事情聴取では、談合情報提供者から公開質問状が来たかどうかの質問がなされた形跡が無い。事情聴取では、「工事の落札者が既に決まったとの情報があるが、そのような事実があるか。」とのみ尋ねており、すべての入札参加企業がそのような事実は無いと答えている。

道路公社は、公正取引委員会の今後の調査の妨げとならないよう名指しされた企業への事情聴取も他の企業と同じ内容としたとの回答であった。

その理由は、公正取引委員会では「談合の有無について同委員会の調査の妨げとならないよう、談合情報に関し公正取引委員会へ情報提供を行ったこと（報道機関への公表を含む）は内密にしてほしい。また談合情報があった場合、事情聴取を行うことは公正取引委員会へ通知されるという予見性を与えることになるため、疑いのある企業からの事情聴取は極力回避して欲しい。」と言っているからということであった。

しかし、道路公社の公正入札調査委員会の事情聴取が終了したのは、入札の直前（1時間程前）であって、従って公正取引委員会が言うような配慮はその時点では全く必要がない筈であり、もっと深く事情聴取を行うべきであった。各社10分程度の事情聴取と誓約書の提出で談合の有無を判断すべきではなく、単なる入札妨害ではないかどうかの調査をも含めて慎重に見極めることが肝要であったと考える。

iii) 談合情報対応マニュアルによれば、入札に際しては、入札参加者全員から工事内訳書の提出をもとめ、当該工事の積算内容を把握している職員が立会い、工事内訳書を検査するよう規定されているが、審査時間40分から50分程では16社分を十分に審査できる時間とは到底考えられない。この件についても今後十分検討すべきである。

iv) 誓約書について

道路公社が入札参加者に提出させている誓約書の内容は、

- ① 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律に抵触する行為は行ってない、また今後も同法を遵守する
- ② 入札談合の事実が明らかとなった場合は、契約解除されても異議を申し立てません

の2点である。(若し談合がされていたとしても正直に答えるだろうか)

公正取引委員会は、「誓約書に違反した場合には違約金を支払わせるとの趣旨であれば格別、そうでない場合は入札談合の排除・防止への効果は希薄であり、また公正取引委員会の審査活動には何ら寄与するものではないことに留意願います。」とまで述べている。

先日、佐賀市が行ったように「入札結果が談合情報のおりとなった場合には再入札を行うことに異議がない。」とか、また違反した場合は違約金を課すことにするとか、もっと有効な方法、手段を誓約書の項目に追加すべきであると考ええる。

v) 東脊振トンネル工事は、入札実施時からトンネル掘削に伴い排出される掘削土の搬出が、他の公共団体の工事との関連で工事の初期には当初の計画よりも搬出量を少なくしかできないことが明らかとなった。このため平成14年度分の出来高予定額の半分以上を平成15年度に繰り越している。工期全体では、平成14年度の工事繰越が結果として工事の完成時期に影響を与えるようなものではなかったとも考えられる。

談合情報の提供があった翌日に入札を行う必要が本当にあったのか。入札延期等がなぜ議論されなかったのか。

談合情報対応マニュアルは、もっと入札談合の排除・防止の効果があがるように改定をすべきである。また、事業費節減のためにも、もっと厳正且つ積極的な態度で談合問題には対処すべきである。

5. 管理事務所との間の通行券の受け渡し事務について

道路公社の料金徴収業務処理要領第18条によれば、「料金徴収の現場の管理事務所は通行券の交付を受けようとするときは、通行券交付請求書を、また、通行券の交付を受けたときは、通行券受領書を道路公社に提出しなければならない。」旨規定されているが、実際には交付請求書、受領書共に通行券の到達後に到達日の日付で以って同時に作成され提出されている状況であった。

さらに、提出された交付請求書及び受領書の一部が編綴等の整理がされることなく担当者の机の中にそのままになっていたものもあった。

なお、通行券の受払には誤りは見られなかったが、管理をより厳格に行うためにも業務処理要領の規定どおりに実行されるべきである。

第4. 監査意見

1. 工事発注に係る発注先の選定について

道路公社の発注の基本的な考え方は、次のようになっている。

補修工事

- 1 金額、工種毎に最低5社の指名競争入札
 - 2 指名業者の選定は、県の発注方法に準じ
 - 土木一式工事及び建築工事
 - 造園工事 } 業者数が多いため、県土木事務所
毎に選定
- 専門工事 全県で指名

道路管理業務委託

随意契約を行っている。事務の効率化と経費削減を図るため、複数の業務を組み合わせて一つの業務とし、契約を行っている。

道路公社は、県内業者を道路公社独自で選定するには相当の事務量を伴うこととなるので、効率的な事務処理を考えると各土木事務所の選定方法を参考にするのが効果的であるとして、県土木事務所の指名業者選定方法を参考とした。

県の出資団体として監督を受けているわけであるが、かといって全て県のやり方に倣っておればよしとする考えも如何であろうか。道路公社は、土木事務所毎に、県の建設業経営審査に基づく等級により指名業者の選定を行っているが、全県下で等級毎に一括りに選定しておきさえすれば、事務処理の煩雑さは軽減するのではないか。

独立した法人として効率的な有料道路の建設及び維持管理を目指すべきである道路公社が、工事現場が存在する土木事務所の発注方式を参考とするのみでは、その目的を十分に発揮しているとは言えないのではないか。

入札指名業者の選定については、佐賀県の選定方法（各土木事務所毎）と異なる道路公社独自の選定方法を採用してもよいのではないのか。県内業者で工事発注ができるのであれば、佐賀県下を全域として入札指名業者の選定をすべきである。

2. 料金徴収業務の委託契約について

過去5年間の各道路の料金徴収業務契約状況は次のとおりであった。

鳥栖筑紫野道路

単位：千円

年度	契約先	契約金額	契約方法
14	A社	91,500	単一業者との随意契約

注、平成13年度までは福岡県道路公社の管理

国見道路

単位：千円

年度	契約先	契約金額	契約方法
9	A社	75,750	単一業者との随意契約
10	A社	76,800	同上
11	A社	76,965	同上
12	A社	76,000	同上
13	A社	75,500	同上

注、平成14年度からは長崎県道路公社の管理

三瀬トンネル

単位：千円

年度	契約先	契約金額	契約方法
10	B組合	72,700	単一業者との随意契約
11	B組合	72,975	同上
12	B組合	72,400	同上
13	B組合	71,400	同上
14	B組合	66,854	同上

巖木多久道路

単位：千円

年度	契約先	契約金額	契約方法
10	A社	97,400	単一業者との随意契約
11	A社	97,860	同上
12	A社	97,100	同上
13	A社	87,300	同上
14	A社	78,500	同上

以上のとおり、各道路とも毎年同一の契約先であり、また契約方法も単一業者との随意契約によるものであった。この5年間の契約金額の推移をみると、

国見道路	毎年さほど変化はない。
三瀬トンネル	平成14年度は前年度の93.6%、金額にして454万円低減していた。
巖木多久道路	平成13年度980万円低減、平成14年度は更に880万円低減していた。

巖木多久道路を例にとって平成14年度の契約に際しての道路公社内部の積算内訳書とA社の見積金額(契約金額)を対比してみると

単位：千円

項目	道路公社	見積金額(契約金額)	摘要
人件費	(67,834)	(66,465)	
給与諸手当	60,458	59,244	
福利厚生費	7,376	7,221	
事務費	(2,387)	(3,463)	
諸経費	(4,915)	(4,834)	(人件費+事務費)×7%
合計	(75,136)	(74,762)	
消費税	(3,757)	(3,738)	
総計	(78,893)	(78,500)	

また平成14年度、鳥栖筑紫野道路は	
道路公社の積算内訳書	99,332千円
A社の見積金額(契約金額)	91,500千円

であった。費用の内訳は、消費税を除けば90%は人件費である。

平成14年度の契約金額が低減したのは人件費の単価の見直しによるものであった。九州各県道路公社の料金徴収業務委託契約の人件費単価情報を入手し、その平均値まで引き下げの見直しを行ったことによるものであった。この見直しはもっと早い時期に実行すべきではなかったろうかと考える。

各道路の料金徴収業務の契約状況は以上のとおりであったが、道路公社会計規程

第73条第1項・・・契約を行うときは、すべて競争に付さなければならない。但し、契約の性質又は目的が競争入札に適さないなどのときは、随意契約の方法によることができる。

第2項・・・随意契約を締結しようとするときは、なるべく2人以上の者の見積書を徴しなければならないとも規定されている。

この第1項の但し書規定の援用理由及び第2項の単一業者のみの見積書の徴求による随意契約によっているのは、不適當であると考えられたのでその理由を質問したところ、以下のとおりの回答であった。

- ① 一時も業務の停滞が許されないこと。
- ② 県内に業者がないこと。
- ③ 業者の変更により、収受員の事前研修費用に約500万円を要すること。
- ④ 収受員の殆どは、基本的には地元採用であること。

以上の理由は解決するに、なかなか難しいものとも思われるが、解決できないものでもないと考えられる。即ち、県内に業者がないという点については、県外には数社の業者が存在するため、入札をやらない理由には当たらず、業務の停滞の問題には入札の時期を少し早めて業者に準備期間ができるようにしたらよいと思うし、上記の事前研修費用は、研修の所要期間を約1月とみての見積額であるが、研修期間は半月もあればよいとも考えられるし、そしてこれらは、むしろ入札に参加する業者側の問題であり、大方は業者の企業努力によって解決すべき問題ではなかろうかと考える。いずれにしろ長期にわたり、同一の単独業者との随意契約であり続けけるのは許されることではないであろう。

しかし、この度、監査人のこの問題に関する質問に対しては、以下のとおり前向きな回答であった。「全国の地方道路公社が、委託価格の低減化及び業者選定過程の透明性の確保を目的として、随意契約から指名競争入札等へ移行しているため、当公社としても平成16年度から指名競争の実施に向けて検討中であります」と。是非その実現を望むところである。

3. 道路公社の借入金等償還について

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事業に移行する場合等を除き、原則として供用開始の日から30年間とされている。一般有料道路事業はこのように有期の事業であるうえ高速道路のように料金プール制ではなく、原則として道路別に償還を進めなければならないことから、会計処理の前提として企業会計の前提である「継続企業」の考え方を採ることができない。要するに、一般有料道路事業の本質は後述する事業費を料金収入によって返済していく制度なのである。したがって、道路公社が行う一般有料道路事業の道路別経営成績の評価においては、企業会計的な期間損益の把握よりも、その期間内の償還実績が計画どおり又はそれ以上を達成し得たかどうかを重視されることになる。

ところが、一般有料道路事業の本質或いは経営成績の内容は以上のように単純であるにもかかわらず、法令等の定めにより公社が作成する財務資料等は意外に複雑であり、理解することは必ずしも容易ではない。そこで以下において、資金及び損益の収支を構成する道路公社特有の概念を整理することとする。

(1) 資金の収支計算

i) 事業費

一般有料道路の供用開始までに要する一切の支出項目であり、工事費はもちろん事務費、建設中利息をも含む。事業費の財源（事業資金）は、原則として県の出資金と政府・金融機関の借入金である。

数式で示せば、

$$\text{事業費} = \text{県の出資金} + \text{政府・金融機関の借入金}$$

ii) (供用開始後) 毎年度の収入

- ・ 道路料金収入
- ・ その他の雑収入
- ・ 運営資金借入金 他

iii) (供用開始後) 毎年度の支出

- ・ 道路の管理業務費
- ・ 一般管理費
- ・ 支払利息 他
- ・ 出資金返還金
- ・ 借入金償還金

一般有料道路の料金は、料金徴収期間における当該道路の「料金徴収総額」が、「新設又は改築に要する費用及び当該新設又は改築に係る事務取扱費（＝事業費）」と「管理業務費、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定める必要がある（道路整備特別措置法施行令第2条第1項）。つまりそのような計画であることが求められる。これが、上述した一般有料道路事業の本質である。

数式で示せば、

$$\text{料金徴収総額} = \text{事業費} + \text{管理業務費、一般管理費、支払利息等の支出総額}$$

これが達成できれば、料金徴収期間が満了する時点においては「事業資金」は完済できているはずであり、「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道路管理者に無償で移管できることになる。

以上の説明は、住宅を取得した個人に例えてみると理解しやすい。住宅を取得した個人の場合、住宅ローン返済期間における「収入総額（＝料金徴収総額）」は、「住宅取得費（＝事業費）」と「維持費、生活費、支払利息等の総額（＝管理業務費、一般管理費、支払利息等の支出総額）」の合計額と見合う必要がある。

数式で示せば、

$$\text{収入総額} = \text{住宅取得費} + \text{維持費、生活費、支払利息等の総額}$$

これが達成できれば、返済期間満了時点においては「住宅ローン」が完済できているのと同じである。

(2) 償還準備金

道路公社は、道路資産から生じる収支差益を計算することにより道路資産への投下資金の正味回収額（無料開放に備えての償還資金留保額）を每期明らかにし、この額を損益計算書上「償還準備金繰入額」（収支差損の場合には「償還準備金取崩額」として計上するとともに、その累計額を貸借対照表上「償還準備金」として計上しなければならない。要するに、収支差益の全額を事業費の財源である借入金等の返済に充てる考えが根底にある。

佐賀県の場合、佐賀県道路公社会計規程第46条により、道路資産から毎年度生ずる収支差益は償還準備金繰入額（収支差損が生じたときは償還準備金取崩額）として計算し、償還準備金としてその累計額を特別法上の引当金等勘定に計上し、道路資産に達するまで行う必要がある。

数式で示せば、

$$\text{償還準備金繰入額} = \text{当年度の収益} - \text{当年度の費用（道路事業損失はてん引当損を含む）}$$

ここで言う収支差益（又は収支差損）はあくまでも損益計算上の収益と費用の差額を意味し、資金収支の差額ではない。この額を償還準備金繰入額として計上するわけであるから、公社の損益計算書には「当期純利益（又は当期純損失）」は表示されない。

理解を容易にするため、先ほどの住宅を取得した個人を例にして償還準備金繰入額（＝償還資金留保額）を説明すれば、住宅を取得してから現在までの「当年度の収入額（≡当年度の料金徴収額）」から「当年度の支出額（≡当年度の管理業務費、一般管理費、支払利息等）」を控除した額が、「当年度の償還資金留保額」である。

数式で示せば、

$$\text{償還資金留保額} = \text{当年度の収入額} - \text{当年度の支出額}$$

償還準備金繰入額の性格は、企業会計的に言えば道路資産に係る減価償却費計上前の当期利益に相当するものである。企業会計的な立場から、機能共同体であるにもかかわらず、道路資産に係る減価償却費を計上せずに当期純利益も把握しない会計処理方法では、毎年度の正確な経営成績が把握できないという主張がある。しかし、建設省有料道路課管理第二係は、平成2年2月22日付で「道路資産の減価償却制度の見直し及び償還準備金制度の導入について」において、道路資産への投下資金の回収状況の開示方法を減価償却方式から償還準備金方式に変更することを次のように説明している。

『公社等の道路資産は、通常一般企業において行われている減価償却計算の際に償却対象から除かれる土地が主体となっており、また、土地以外の部分についても、常に維持管理費を投入することにより道路の機能は低下することなく常時良好に保たれていることから、そもそも道路資産としての資産価値は減価しない。』

一般有料道路事業は30年という限られた期間の有期事業であり、かつ計画そのものが収支均衡を前提としているため、道路公社の会計の主たる目的が当該事業年度末における道路資産への投下資金の回収状況の把握・開示にあるべきであるとすれば、この主張には確かに合理性がある。このような目的に限定すれば有用な情報を提供する会計処理方法と言えるであろう。

しかしこの説明は、単年度の経営成績を正しく把握・開示できないという主張に対して正面から応えるものではない。地方道路公社法が道路公社の財務諸表に企業会計に準じて損益計算書を含めた趣旨は、やはり企業会計と同様に事業年度ごとの経営成績をも把握・開示することが期待されていたはずである。この期待に応え、なおかつ同時に道路資産への投下資金の回収状況の把握・開示をも可能にする会計処理の方法があればそれが望ましい。その

ためには、例えば次のような方法が考えられる。

つまり、毎事業年度の償還準備金繰入額を、現在の収支差益の額ではなく事業費を料金の徴収期間（30年）で除した額に改めるのである。つまり、徴収期間の満了時には事業費と同額の償還準備金が貸借対照表に計上されているようにするためである。そうすれば、収益から償還準備金繰入額を含む費用を差し引いて当期純利益（又は当期純損失）が把握できることになる。

数式で示せば、

$$\text{償還準備金繰入額} = \text{事業費} \div \text{料金の徴収期間（30年）}$$

$$\text{当期純利益} = \text{当年度の収益} - \text{当年度の費用} - \text{償還準備金繰入額}$$

【償還準備金の計上方法を変更した場合の具体例】

(条件)	事業費 ……	90億円		
	平成X年度における料金収入 ……	10億円		
	平成X年度における経費 ……	5億円		
	(現行方式の損益計算書)		(変更後の損益計算書)	
	自平成X年4月1日		自平成X年4月1日	
	至平成(X+1)年3月31日		至平成(X+1)年3月31日	
	料金収入 10億円		料金収入 10億円	
	経費 5億円		経費 5億円	
	損失補填引当損 1億円		損失補填引当損 1億円	
	償還準備金繰入額 <u>4億円</u>		償還準備金繰入額 <u>3億円</u> (=90億円÷30年)	
	当期純利益 <u>0億円</u>		当期純利益 <u>1億円</u>	

この方法では、現在の償還準備金が示している道路資産への投下資金の正味回収額（償還資金留保額）は、ここで述べる新しい考え方の償還準備金繰入額の累計額である償還準備金に、当期純利益の累計額である次期繰越利益（又は損失）を加減して把握することが可能である。なお現在は、徴収期間が満了した場合、佐賀県道路公社会計規程第49条第1項、第2項により道路資産の記帳価格（＝事業費）と償還準備金を相殺し、もし事業実績が計画を達成できず償還準備金が不足することがあれば、後述する道路事業損失ほてん引当金（以下「損失補填引当金」と言う。）を充当して取崩す必要がある。しかしここで提案している方法に変えれば、徴収期間の満了時には道路資産の記帳価格と償還準備金は必ず一致し、償還準備金の積立不足は生じない。仮に事業実績が計画を達成できない場合、繰越損失金を補填するため損失補填引当金を取崩す処理となる。

一方、採算がすこぶる良い道路の場合早期に償還を終え30年経過する前に徴収期間が満了する可能性がある。そのような道路は、事業費の財源となった長期借入金・国貸付金・県出資金の残高には常に注意を払う必要がある。償還の完了を長期借入金・国貸付金・県出資金がなくなった状態ではなく、現在のように償還準備金＝道路資産の記帳価格になった状態を言うとするれば、この方法に改めた場合、償還準備金＋繰越利益金＝道路資産の記帳価格と読み替える必要がある。

また、この方法は損益計算上、道路資産の取得価額を事業費、耐用年数を料金の徴収期間、残存価額をゼロとした、定額法による減価償却方式と同じ結果を表示するが、貸借対照表上は減価償却方式が減価償却累計額として道路資産の控除項目に計上されるところが償還準備金として負債に計上され、一般の人にとっても理解しやすい。

ここでも、先ほどの住宅を取得した個人に置き換えて整理してみると、今までの方式では償還資金留保額という理論値は把握できても、それが実際の返済額と一致しているわけではないため、家計が黒字だったのか赤字だったのかを把握できないことが理解できる。それを上記の方法に準じて改めるとすれば以下ようになる。

毎年の平均返済準備額＝住宅取得費÷住宅ローン返済期間

当年の家計黒字＝当年度の収入額－当年度の支出額－毎年の平均返済準備額

(3) 道路事業損失補填引当金

将来事情の不可測性（物価及び将来交通量等経済事情の著しい変動、不慮の災害）により生じた採算不良道路の料金徴収期間満了時の未償還額を同じ事業主体のすべての一般有料道路の料金収入によって積立てられた内部留保資金により補填し、以って事業主体の経営の安定性を確保しようとするもので、昭和34年に設けられた。これは、当該道路においては危険負担の各年度にわたる平均化を行い、道路相互間においては危険負担の分散を行うという性格を有するものとして位置づけられる。因みに、これも償還準備金同様、損益計算上の概念である。

佐賀県の場合、佐賀県道路公社会計規程第48条により、当該道路の一事業年度における料金徴収総額の10%に相当する額を道路事業損失ほてん引当損として計上する必要がある。

また、損失補填引当金は料金徴収期間が満了したときに削除する当該道路の記帳価格に、当該道路に対する償還準備金と建設助成金の合計額が満たない場合、その不足額に相当する額は取崩す必要がある。この状態は、当該道

路が採算不良で料金徴収期間満了時において借入金等の未償還額がある場合に補填することを意味する。この他、道路相互間における危険負担の分散を行うという性格も有するため、以下の場合にも内部留保資金を充当することができる。

ア. 他の採算不良道路の料金徴収期間満了時における未償還額

イ. 他の採算不良道路の料金徴収期間満了前における不足運営資金

ただ、ア. イ. の場合において、損失補填引当金そのものを取崩す必要があるのかどうかについては、法令等における明確な規定がない。佐賀県道路公社の場合にはまだ料金徴収期間が満了した道路がないため、ア. の補填がなされたことはないが、イ. の補填は既に行われている。その場合の会計処理は引当金の取崩を行わず事業間貸借の方法が取られている。当面はその処理で良いとしても、いずれ必ず資金を融通した道路は料金徴収期間が満了するため、その際引当金に関する会計処理（取崩すか、資金融通先の道路に振替えるか）を行う必要がでてくる。早急な法令等の整備が望まれるところである。

なお、計画どおり又はそれ以上に償還が進み一つの一般有料道路事業を終えた場合、当該道路に係る損失補填引当金相当の資金は公社に残る結果となる。というのは、もともと損益計算上の費用項目である道路事業損失ほてん引当損が、将来の資金流出可能性とは無関係に（資金）計画の支出項目としても含まれているからである。

損失補填引当金が想定する、他道路の不慮の災害や物価及び将来交通量等経済事情の著しい変動のうち、前者の不慮の災害は、佐賀県の場合過去に損失補填引当金の取崩を要するような発生はなかった。そのように不慮の災害発生確率は極めて低いにもかかわらず、料金収入の10%の内部留保を一律に行うことができることは、佐賀県道路公社全体としては、各道路の当初の交通量予測における誤差（過大予測）に対して10%弱の余裕が与えられていると見ることができよう。

先ほどの住宅を取得した個人の例で考えてみると、生活費、支払利息等の総額の中に、将来の予測できない収入の減少等に備えるため収入額の10%の貯蓄が含まれているとすれば、不慮の災害等が発生しない場合、住宅ローン返済期間満了時には収入総額の10%が個人の手許に残ることになる。

(4) 営業中の償還の見込み（収支予算の計画）

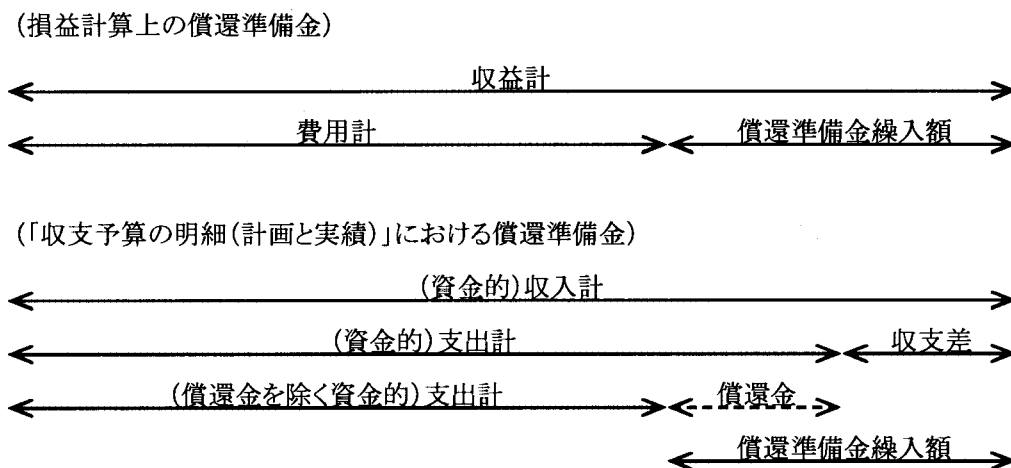
以上のように道路公社の一般有料道路事業の仕組み・重要概念を整理したうえで、各一般有料道路の料金徴収期間満了時における償還の見込みを検討

する。その分析には、道路公社で作成されている「収支予算の明細（計画と実績）」（96ページから101ページ参照）を使用することにする。

ところで、「収支予算の明細（計画と実績）」の平成14年度実績の償還準備金残高全道路合計（10,237百万円）は貸借対照表の計上額（10,193百万円）と差（45百万円）がある。その理由は、「収支予算の明細（計画と実績）」の支出には固定資産の取得費が含まれ、減価償却費が含まれていないからである。また、「収支予算の明細（計画と実績）」は資金収支計画の予算実績対比管理表であるにもかかわらず、本来損益計算上の概念であるはずの「損失補填引当金」と「償還準備金」が取り込まれ、それを利用しようとする者の理解を容易でないものになっている。しかしここでは、上記二つの概念を次のように理解して、収支予算の明細（計画と実績）をそのまま利用することにする。

つまり、「損失補填引当金」は損益計算上の道路事業損失補填引当損と同額の資金が留保されるはずであると考え、「償還準備金」は道路資産への投下資金の正味回収額を把握するという損益計算上の償還準備金繰入額の目的を、より厳密にして資金上の（償還金を除く）収支差としたと考える。いずれも、必ずしも資金が現実に留保又は借入金等の償還が行われるという保証はないが、ここではそのようにみなす。

なお、理解しやすいように損益計算上の償還準備金と「収支予算の明細（計画と実績）」における償還準備金の違いを図示すると、以下のようになる。



以上の理解を前提にして、償還可能性をリスクの程度から次のように分類することができる。

- 分類①・・・料金徴収期間満了時における償還準備金が償還金に達している道路であり、償還についてまったく不安がない。
- 分類②・・・料金徴収期間満了時における償還準備金が償還金に達していないが、マイナスの収支差を当該道路に係る損失補填引当金による内部留保資金で賄うことができる道路である。このような道路は単独で償還が可能と言える。
- 分類③・・・マイナスの収支差を当該道路に係る損失補填引当金による内部留保資金で賄うことができなくても、その賄えない額を他会計借入金（他道路からその損失補填引当金の範囲で受ける資金の融通）で賄うことができる道路である。この場合、道路公社は一般有料道路事業全体として自己責任において償還が達成できることになる。
- 分類④・・・マイナスの収支差を他会計借入金（他道路からその損失補填引当金の範囲で受ける資金の融通）でも賄うことができず、県借入金で埋めざるを得ない道路である。料金徴収期間が満了し道路を県に移管する際、その部分は結果として出資金の返還ができないことになる。

現時点における状況をもとに、佐賀県道路公社が運営する各道路を上記の4つに分類してみると次のようになる。即ち、分類①に該当するのが三瀬トンネルと鳥栖筑紫野道路、分類②に該当するのが二丈浜玉道路、分類③に該当するのが国見道路、そして分類④に該当するのが巖木多久道路である。

このうち分類①、②の道路、即ち三瀬トンネル、鳥栖筑紫野道路及び二丈浜玉道路は償還に関しては特に問題は認められない。しかし、分類③の国見道路と分類④の巖木多久道路については、計画と実績の誤差が損失補填引当金によって与えられた余裕の範囲を超えており、何らかの問題があるものと考えざるを得ない。そこで以下において、巖木多久道路と国見道路の状況等を詳細に検討した。

巖木多久道路

i) 現状と現時点における予測（「収支予算の明細（計画と実績）」をもとに）

平成14年度末における償還準備金残高（実績）は、130百万円しかなく、償還金の累計額1,375百万円を1,245百万円下回っている。これが収支差（支出超過）ということになるが、これを損失補填引当金による内部留保資金187百万円だけで賄うことはできず、他会計借入金1,058百万円を必要としている。しかし、この時点ではまだ分類④に

は至っておらず、分類③にとどまっている状況である。

平成14年度末における計画の収支差は、1,341百万円の収入超過となり償還準備金繰入の不足はないようになっているが、実績はそれよりも2,586百万円も少なく上記のような現状を招いているものである。

最終的に料金徴収期間が満了し、道路を無料開放のうえ県に移管することになる平成38年における償還準備金残高（平成14年度末における推計）は、2,879百万円しかなく、償還金の累計額11,500百万円を8,621百万円下回ることになる。この収支差（支出超過）を、損失補填引当金による内部留保資金890百万円及び他会計借入金3,904百万円で賄うことはできず、不足する3,827百万円について県からの借入金を必要とする事態に陥る。なお上記の償還金11,500百万円には県出資金4,025百万円が含まれているが、この県の出資金は差引198百万円（4,025百万円－3,827百万円）しか返還を受けられないとも言える。

ii) 実績が計画と乖離した原因

i) で見たように実績が計画と大きく乖離した原因としては以下のようなことが考えられる。

- 佐賀県は、佐賀・唐津の県内二大都市とその圏域を早期に自動車専用道路で結ぶこと、その時期としては佐賀空港と同時期に開通させることを目指していた。しかし予算枠の制限から国が早期に直轄事業として開通することは不可能であったため、佐賀県は道路公社の一般有料道路事業によって整備を図った。道路公社の許可申請における計画は当然収支均衡となっているが、その根幹となる交通量予測の算出基礎となる各種要素の設定が結果として安易であった可能性があった。
- 地元の要望による工法変更等があり、事業費が当初の81億円から115億円に増えたが、道路区分が第3種第1級から第1種第3級（自動車専用道路）に変更されたことによって走行便益（走行経費の節減効果）及び時間便益（時間短縮効果）が上がるため、1日あたりの推定利用交通量が当初の6,230台から8,078台に増加するという計算で、採算が取れると予測した。
- 道路公社が管理運営する3.6kmを挟む国の直轄事業内の岩屋インターチェンジ、浪瀬インターチェンジは、旧国道との接続が良くなく交通量の増加に十分な貢献はしていない。国の直轄事業内で当初ハーフインターであった牧瀬インターチェンジが、地元からの要望によりフルインターになったため、道路公社が設置する料金徴収所を通らな

い車輛が予想以上に増えた。

- 佐賀県内道路の交通量には、隣県の福岡県特に福岡市周辺の道路間の接続状況も影響を与えるものと考えられるが、事前にその影響を予測することは難しい。福岡前原道路と福岡都市高速道路が平成13年度に接続したことにより、巖木多久道路だけでなく長崎自動車道の多久インターチェンジの利用も減少している。
- 交通量が計画に満たないことには、現下の不況による影響も無視できない。

実績と計画との大きな乖離は、以上のように様々な原因の複合的な結果であり決して一つではないが、距離が3.6kmと短いことに比してその事業費は115億円と非常に大きいこと、平成14年度の交通量が計画の僅か36.7%にとどまっていることなどから、そもそも当初の収支均衡の計画が達成可能なものであったのか疑問である。

iii) 料金徴収期間満了時における対処方法

道路公社が供用する地域高規格道路（県単位の重要な道路）のうち高速道路と直結する一般有料道路は、料金の徴収期間を40年に延長できる制度があるため、佐賀県道路公社は巖木多久道路についてその制度を利用する内容の事業変更許可の申請を検討している。徴収期間満了直前の平成37年度単年の収支差から、資金流出を伴わない損失補填引当金額を加えた額は約1億5千万円と予想され、その後もその水準で推移するとすれば10年間延長することによって約15億円の資金を生むことができ、出資金の返還に充当することができる。

また、現在計画中の三瀬トンネル二期工事（福岡県側の急勾配部分にループ橋を架ける工事）、或いは東脊振トンネルが計画どおりに推移すれば、損失補填引当金による内部留保資金を他会計借入金という形で融通することは可能である。その損失補填引当金は、三瀬トンネル二期工事で約14.5億円（103・104ページ参照）、東脊振トンネルで約12億円（102ページ参照）と予想されている。両トンネルは福岡県から佐賀県に訪れる利用車が多いと見込まれるため、計画の達成は可能と思われる。

以上により、41.5億円以上の資金を生むことができるため最終的には出資金の返還免除を要請することは回避できる可能性が高い。

仮に、徴収期間の延長、他道路からの借入金による出資金の返還ができないとした場合、巖木多久道路を道路公社による一般有料道路事業として供用するべきではなかったのではないかと考えることもあり得る。しかし道