

Ⅲ 公園街路課

● 全般的事項に関する指摘又は意見

1 工期延長に伴う契約変更

【意見】

道路建設工事についてはその工事内容により工期が規定されているが、会計年度独立の原則により、会計年度内において支出負担行為を完了させる必要があるため、繰越が見込まれる場合においても、年度内において工期を完了するように契約を締結している。なお、この工期延長は入札時点において、予定されているものであり、入札の際の仕様書においても明記されている。その後、議会の承認を経て工期の延長が行われ、この工期の延長に伴い発注者と受注者間において建設工事変更請負契約書を改めて取り交わすこととなる。

繰越明許費又は債務負担行為については、議会承認を得ておく必要があり、承認後であれば、翌年度までの工期による契約を締結することが可能であるが、年度末である議会承認後では適正な見積期間が確保できず発注が不可能であるためにこのような手続を行っているとの説明を受けた。

しかし、契約変更に関しては、業者及び県の双方に書類作成などの追加的な作業が生じ、僅かとはいえ印紙代も発生する。翌年度まで工期の延長が予想される工事については、経済性、効率性を考え、できるだけ債務負担行為を有効に活用する方法を検討してはどうだろうか。

2 事業の長期化

平成 27 年度において、整備中の街路については、その事業認可期間が 4 年間のものから 27 年間のものまでであるが、このうち 16 路線について 10 年以上の期間となっており、その多くが事業計画の変更により施行期間の延長を行っている。これは、主に市街地部での整備を行う街路の場合、地権者の用地等についての一部分の買収であること、また、補償部分が限定的であることから、残地等の利用についての制限が生じるため、なかなか合意が得られない等用地取得に要する期間が長期化していることが理由として挙げられる。

事業開始となると完了までに多くの費用と時間が必要となり、事業計画を立てた時の経済情勢が完了時のそれと大きく乖離するという事態も生じる可能性が高い。都市計画決定が都市計画法制定の昭和 43 年以降に行われてきた経緯があり、現在まで全部未着手あるいは一部未着手のまま経過している路線が存在しているが、今後は少子高齢社会となり、高度成長期以降に整備されてきた街路や道路等の社会インフラの構造的見直しも迫られることになる。各市町村においても都市計画道路の見直し作業を行い、都市計画道路の廃止等を行っ

ており、県においても都市計画道路再検討指針を作成しており、各市町村と協議する中で、未整備の都市計画道路については、震災時の避難路及び安全性の確保といったB/Cでは数値化されない指標も活用して、事業の継続か廃止かの見直しをすべきであると思われる。廃止等の見直しの対象となった路線については、都市計画法第53条建築制限が外されることになり、未利用地の転用も可能となることから、検討の余地があろう。

3 県が行う街路事業について

街路事業で事業が中断、廃止されたものを見ると、実質的に工事の続行が不可能になった場合に限られている。

都市計画の主体は市町村であり、協議の結果、一旦県がやることになったものを県側から止めるということは実質的に困難である。また、市町村にとってみれば、せつかく県がやってくれるというものを市町村の方から取り下げる可能性はない。

県には、事業期間が5年以上にわたる事業について、再評価という制度があるが、街路に関しては、必ずしも有効に機能しているとは言えない、というより、そもそも市町村との協議のもとに事業化している街路事業というものが、再評価の対象となることにそぐわないと考える方が適切かもしれない。少なくとも、県が主体となる事業の再評価と同様の様式や方法ですということとは合理性を欠くと考えられる。

● 各事業に関する指摘又は意見

1 街路改良費（県単独事業を含む。）

(1) 事業の概要

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
予算額（最終補正後）	7,497,601 千円	7,625,399 千円	6,111,910 千円
決算額	7,497,472 千円	7,625,272 千円	6,111,868 千円

①事務事業の必要性・ねらい

都市の骨格の形成，都市交通の円滑化，宅地開発の誘導・支援，防災避難路の確保など，多様な機能を有する都市内道路網の整備を行う。

特に，東日本大震災からの復興を目指し災害に強いまちづくりを支援するため，緊急輸送道路や避難路等の防災道路に位置付けられている道路の整備を進める。

（市街地内の幹線街路整備率推移）

	H19 年度末	H20 年度末	H21 年度末	H22 年度末	H23 年度末
都市計画決定延長 (A) (km)	1,327.0	1,332.8	1,326.4	1,325.1	1,368.5
改良済延長 (B) (km)	801.6	820.5	850.7	877.8	922.5
整備率(B/A) % 【 】は全国	60.4 【62.2】	61.6 【62.9】	64.1 【63.8】	66.2 【64.8】	67.4 【65.5】
整備密度 (km/k m ²)	1.394	1.427	1.479	1.524	1.597

(国補事業(当初)の推移)

単位 百万円

年 度	H21	H22	H23	H24	H25	H26
路 線 数	30	28	26	26	24	23
街路改良費	2,880	1,814	1,429	1,064	5,822	9,318
地方道路 整備費	3,420	3,491	2,942	3,488	街路改良 費に統合	街路改良 費に統合
国 補 計	6,300	5,305	4,371	4,552	5,822	9,318
うち(通常)	6,300	5,305	4,371	4,294	3,451	3,177
(復興)	—	—	—	258	2,371	6,141

県単の街路改良費については、街路事業(国補事業)を進めるうえで、必要となる流末排水整備や交差点改良などを行っている。

(県単事業(当初)の推移)

単位 千円

年 度	H21	H22	H23	H24	H25	H26
街 路 改 良	240,000	169,800	197,737	169,786	70,179	108,664
地 方 特 定 道 路 整 備 費	270,000	191,025	182,647	156,288	84,027	—
計	510,000	360,825	380,384	326,074	154,206	108,664

市街化区域又は用途地域等における都市計画道路については、街づくりの観点から街路(街の道)として整備を実施している。

街路は、区画整理や再開発等の市街地開発事業として下水道や公園など他の都市施設と併せて総合的に整備する場合と、他の街づくりと連携して単独で整備する場合があります。一般に後者による整備を街路事業と呼んでいる。

街路事業には、都市における防災機能強化や円滑な交通を確保するとともに、豊かな公共空間を備えた良好な市街地の形成を図り、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動に寄与することを目的として、都市計画法第59条に基づく認可を受けて施行する。

②事業の内容

平成27年度においては、下記路線について整備が行われている。

<復興事業>

単位 千円

事務所名	市町村名	路線名	工区名	工事費	事務費	起債種別
水戸	大洗町	駅前海岸線	—	337,200	15,889	特別交付税
常陸大宮	ひたちなか市	本町釈迦町線	—	220,000	10,366	特別交付税
復興交付金		2路線		557,200	26,255	

単位 千円

事務所名	市町村名	路線名	工区名	工事費	事務費	起債種別
高萩	日立市	鮎川停車場線	—	840,000	39,581	特別交付税
	日立市	十王北通り線	—	150,000	7,068	特別交付税
潮来	鹿嶋市	宮中佐田線	—	1,850,000	87,172	特別交付税
常陸大宮	那珂市	平野杉本線	—	100,000	4,712	特別交付税
	那珂市	菅谷飯田線	—	260,000	12,251	特別交付税
水戸	水戸市	水戸駅平須線	—	800,000	37,696	特別交付税
土浦	土浦市	宍塚大岩田線	—	250,000	11,780	特別交付税
社会資本整備総合 交付金（復興）		7 路線		4,250,000	200,260	

<通常事業>

単位 千円

事務所名	市町村名	路線名	工区名	工事費	事務費	起債種別
水戸	水戸市	梅香下千波線	米沢工区	50,000	2,356	原発債
	水戸市	赤塚駅北線	—	130,000	6,125	原発債
土浦	つくば市	新都市中央通り線	—	300,000	14,136	公共債
	つくば市	萱丸東西線	—	200,000	9,424	公共債
社総資本整備総合 交付金（通常）		4 路線		680,000	32,041	

単位 千円

事務所名	市町村名	路線名	工区名	工事費	事務費	起債種別
水戸	水戸市	中大野中河内線	酒門工区	700,000	32,984	原発債
常陸大宮	常陸大宮市	宮中清水線	—	108,434	5,109	原発債
	那珂市	上菅谷下菅谷線	—	10,000	471	原発債
常陸太田	常陸太田市	木崎稲木線	—	33,000	1,554	原発債
土浦	石岡市	若松行里川線	—	150,000	7,068	合併債
竜ヶ崎	取手市	上新町環状線	井野工区	100,000	4,712	合併債
常総	常総市	石下駅中沼線	—	200,000	9,424	合併債
境	境町	松岡町上小橋線	—	120,000	5,654	公共債
防災・安全交付金		8 路線		1,421,434	66,976	

単位 千円

事務所名	市町村名	路線名	工区名	工事費	事務費	起債種別
水戸	大洗町	駅前海岸線	—	80,000	0	
高萩	日立市	鮎川停車場線	—	12,000	0	
竜ヶ崎	取手市	上新町環状線	井野工区	600	0	
常陸大宮	ひたちなか市	本町釈迦町線	—	380	0	
	常陸大宮市	宮中清水線	—	180	0	
工事負担金		5 路線		93,160	0	

<復興事業・通常事業>

単位 千円

合計	21 路線		7,001,794	325,532	
----	-------	--	-----------	---------	--

<県単事業>

単位 千円

事務所名	市町村名	路線名	工区名	事業費	備考
水戸	大洗町	駅前海岸線	—	5,000	用地補償
高萩	日立市	鮎川停車場線	—	5,000	土地評価等
常陸大宮	那珂市	菅谷飯田線	—	20,000	工事
	那珂市	平野杉本線	—	4,528	工事
潮来	鹿嶋市	宮中佐田線	—	10,000	工事
土浦	土浦市	宍塚大岩田線	—	20,000	用地補償
	土浦市	荒川沖木田余線	—	4,000	工事
竜ヶ崎	取手市	上新町環状線	井野工区	13,500	工事
境	境町	松岡町上小橋線	—	4,000	工事
	坂東市	辺田本町線	—	2,500	調査設計
計				88,528	

平成 27 年度整備中路線一覧

事務所名	路線名	市町村名	認可期間	事業延長 (m)	事業費 (百万円)	進捗率 (%)	用地進捗率 (%)
水戸	駅前海岸線	大洗町	H24～H27	687	1,778	100	100
	水戸駅平須線	水戸市	H21～H31	610	6,015	65	100
	梅香下千波線	水戸市	H11～H28	1,200	3,800	99	100
	赤塚駅北線外 1 線	水戸市	H16～H28	314	1,100	87	93
	中大野中河内線	水戸市	H22～H28	905	3,700	39	77
常陸大宮	本町釈迦町線	ひたちなか市	H6～H29	481	2,660	98	96
	平野杉本線	那珂市	H10～H28	576	1,700	64	100
	菅谷飯田線	那珂市	H3～H27	1,950	6,100	100	100
	宮中清水線	常陸大宮市	H3～H29	530	2,200	95	100
	上菅谷下菅谷線	那珂市	H28～H32	225	770	0	0
潮来	宮中佐田線	鹿嶋市	H4～H30	1,412	9,800	92	100
土浦	宍塚大岩田線	土浦市	H25～H29	362	1,600	56	75
	新都市中央通り線	つくば市	H18～H29	1,130	2,500	78	99
	萱丸東西線	つくば市	H26～H29	291	900	17	100
	若松行里川線	石岡市	H15～H30	373	1,560	35	56
常陸太田	木崎稲木線	常陸太田市	H9～H29	1,027	6,700	91	96
高萩	鮎川停車場線	日立市	H14～H32	850	7,602	32	52
	十王北通り線	日立市	H18～H31	1,199	3,630	39	100
竜ヶ崎	上新町環状線	取手市	H19～H28	714	2,710	100	100
常総	石下駅中沼線	常総市	H13～H30	785	7,300	86	85
境	松岡町上小橋線	境町	H5～H28	1,066	1,880	94	100

(2) 実施した手続

- ・ 事業内容を検証するため、担当者に対する質問を実施した。
- ・ 契約手続が要綱・要領や契約書に従って、適切に行われているかを検証した。
- ・ 都市計画事業認可申請書、事業再評価調書等の関連資料を閲覧し、事業路線の全般的事項について検証した。
- ・ 仕様書・実績報告書等を閲覧し、業務が適切に行われているか検証した。

(3) 指摘又は意見

①事業完了路線の事後評価について

【意見】

事業が完了した街路について、事後評価の定まった方法等はなく、また、どのような場合に事後評価が必要なのかも明確ではないため、その路線が開通した後の効果測定を数値化して行っていない場合がある。

その理由の一つに、街路の整備目的が単に都市内交通の円滑化を図ることだけではなく、鉄道立体による地域間移動の定時性や安全性の確保、主要交差点の立体交差化による交通渋滞の緩和や防災機能の強化、交通結節点の改善や快適で美しい街並みの形成など、地域における様々な課題を解決することであり、県が行う他の道路事業との比較が困難なケースが多いことが挙げられる。

また、例えば、環状道路のように延長が長い街路の整備においては、一区間が開通しても、その効果が限定的であることも理由である。

このため、街路事業においては、県が行う他の道路事業以上に、当該事業を行うか否かの判断、すなわち事前評価が重要となる。事前評価の精度を高めるためには、当該事業の事後評価を実施し、その結果をみることも有効と考えられる。当該事業が何を目的としたのか、その目的の達成をどのような指標に基づいて判断するのかを事前評価書に記載しておき、その点について必ず事後評価を実施することによって、後の街路事業の路線決定における資料として活用できることとなるであろう。

事前評価という制度が、まだ制度化間もないとのことであり、その効果を高めるために、事後評価まで含んだ方法や内容について、いろいろ試行錯誤してみるのもいいのではないか。

②とりおり方式による入札業者の決定

【意見】

平成27年度中の調査委託費については、一般競争入札で業者選定がなされているが、その際、「とりおり」という落札業者決定方法が採用されていた。

とりおり方式とは、一般競争入札の落札者の決定に当たり、中小建設業者の過大受注による工事品質の低下防止や受注機会の均等による地元業者の育成などの面から、同一時期に入

札公告する複数の工事の入札において、落札者を決定する工事の順位をあらかじめ定めておき、落札決定順位が上位の工事で落札者となった者の他の工事における入札書を無効とみなすことにより、落札者を決定する入札方式をいう。

ある案件について、とりおり方式を採用するかどうかは、入札委員会の判断によることであるが、入札委員会は議事録がなく、とりおり方式である旨の条件が記載された最終的な入札条件の決定伺いがあるのみで、その方法を妥当と判断した経緯、根拠は記録として残されていない。

県土木部は平成21年7月31日付の部内通知「分割発注工事等に関する取扱いについて（通知）」において、とりおり方式によることができる分割工事の条件及び入札条件の記載例を定めているが、とりおり方式の目的や、競争性が確保されているといえる条件などを含んだ、とりおり方式に関する要領といえるものはない。

運用の方法いかんによっては、競争性を阻害しかねないものであることを考えると、とりおり方式に関する要領を整備し、慎重に運用することが必要といえるが、担当課からは既出通知により入札手続については周知されており、その必要なしとの回答があった。

しかしながら、単に入札のルールだけが明確になって運用されているから問題なしといえる訳ではない。とりおり方式には、工事の分割を行うことで一定の品質を確保しながら、工期短縮、早期完成を図るといった目的があり、仕組みとしての必要性については理解できることから、今後何らかの方法で、とりおり方式の趣旨、目的を明文化して周知することで、正しい目的のもとで、ルールが運用されるようにすべきである。

③入札委員会の運営について

【意見】

入札条件を決める入札委員会においては、議事録は作成されていない。入札委員会の運営要領でも議事録の作成を義務付けてはいない。書類としては、個々の案件ごとの「決定伺」が残るのみで、議事の内容は不明である。

入札条件の決定権を有する入札委員会について、議事録が作成されていないことは問題だが、入札条件が入札委員会で変更となるケースがほとんどなく、出先機関の出席者からは、部門間の情報共有の意味が大きいとのコメントもあったことから考えると、議事録を作成しても、実質的な意味合いが限定される可能性もある。

とはいえ少なくとも、委員会開催ごとに、日時、場所ならびに参加者、また承認された対象工事の番号や件数、重要な発言等の概要について記載した開催次第もしくは整理票のような書面程度は作成し、それを表紙として「決定伺」を整理保存されることを検討すべきである。

④公共事務費について

【意見】

部門間接費ともいうべき、公共事務費については、事業費に対して、4.5%を上限として限りなくそれに近い金額が、街路改良費及び街路改良費（県単）に割り振られている。

しかし、街路事業に関し、人件費については、確かに街路に関連する人件費が割り振られているものの、残りの一般需用費や委託費等については、監理課において、4.5%の公共事務費全体から人件費を差し引いた額の中で、所要額調を基に監理課から各所属へ振替配当・令達しているのが現状である。

公共事務費については平成21年度までは国の補助対象だったことから、意味のある作業だったかもしれないが、現在は国の補助対象からも除かれており、事業費の4.5%を上限として、その中で執行している。

公共事務費の一律の4.5%という数値ありきの運用については検討することが望ましい。

⑤事前評価について

【意見】

県は、総事業費10億円以上の公共事業を実施する際に事前評価を実施することとしているが、例えば新都市中央通り線（つくば市）の街路事業については、事前評価は実施されていなかった。その理由は、事前評価制度ができる以前から実施していた事業の継続事業であるためとの説明であったが、この考え方は必ずしも明確とはいえない。

都市計画事業については、事業認可申請書に事業を実施すべき理由も記載されることから、都市計画に関する事業の事前評価については、都市計画事業の認可申請単位で行うこととすべきである。

⑥箇所付けの変更及び合併工事における年度予算の割り振りの変更（土浦土木事務所）

【意見】

工事番号 26 国補街整 第26-08-703-0-001号
25 国補街整 第25-08-703-0-005号合併
工事名 街路改良工事
工事場所 新都市中央通り線

平成27年3月20日に契約額を減少させる変更契約を実施した際の予算の割り振りを、以下のとおり変更させていた。

単位 円

	当初	変更後	差額
25 予算	57,240,000	66,927,600	9,687,600
26 予算	16,524,000	4,136,400	△12,387,600
計	73,764,000	71,064,000	△2,700,000

箇所付けの状況を見ていると、年度の予算を使い切るために、例えば上に記載した複数年度の予算による、いわゆる合併工事等において、前年度予算を増額するとともに、当年度予算を減額するような事例もみられる。

いわゆる予算の使い切りという行政独特な意識に基づくものであると考えられるが、このような変更が何らかの工事において、毎年度なされていくことについても、本当に必要なことなのか、あらためて検討してみるべきではないか。

⑦「課（免）税事業者届出書」の不備について（竜ヶ崎工事事務所）

【指摘】

県の通知や他の土木事務所のホームページなどでも、建設工事請負契約を締結する落札業者は契約書と同日に「課（免）税事業者届出書」を提出することとされている。しかしながら竜ヶ崎工事事務所においては、上記書類について一部提出・保管がされていないものがある。よって、今後は、落札業者に提出を求められたい。

⑧補償費の支払いについて（竜ヶ崎工事事務所）

【指摘】

工事番号：26-08-310-0-121（補償費調査表）

住宅移転料（木造二階店舗併用住宅）

	1.0 式	10,899,312 円
工作物移転料	1.0 式	591,126 円
立竹木補償（庭木類）	1.0 式	109,800 円
仮住居補償	1.0 式	461,020 円
動産移転料	1.0 式	836,400 円（家財道具・一般動産等）
小 計		12,897,658 円
移転雑費	1.0 式	2,105,290 円
消費税相当額	1.0 式	1,133,943 円
合 計		16,136,891 円

補償費の支払い対象となる建物の所有者は、既に他界されている X 氏となっており、相続登記が未登記の状態であった（平成 26 年 5 月 8 日発行の全部事項証明書）。本来であれば、

建物に係る補償費については、相続人を確定した上で支払われるべきである。しかし、遺産分割協議書等の書類も入手できなかったため、X氏の配偶者、長男A、長女Bなどへのヒアリング及び固定資産税の支払実績などから実質的な所有者は長男Aと判断し、A氏と契約締結し補償費の支払いがされていた。これらの契約については、適法であり有効と考えられる。

しかしながら、配偶者や子の知り得ない法定相続人がいた場合、遺産分割協議自体が無効となり、建物は共有状態となる（その知り得ない法定相続人が了承すれば、A氏単独所有）。共有となった場合には、共有名義人全員の承認がないと売買等の処分はできない。

したがって、契約の段階で、県においては法定相続人の確認調査を行うべきであり、また、用地交渉の記録簿等について部分的にしか確認できなかったため、交渉経緯等を残すべきである。

IV 茨城県道路公社

● 法人の概要

1 概要

(1) 設立年月日 昭和 46 年 9 月 25 日

(2) 所在地 茨城県水戸市笠原町 978 番 25

(3) 設立の目的

地方道路公社法に基づき、茨城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、その他の管理を総合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。

(4) 業務内容

- ・管理事業：有料道路（一般国道・県道）及び自動車駐車場の管理運営
- ・受託事業：茨城県からの委託に基づき、有料道路と関連のある県道の道路管理業務
茨城県が管理する一般国道・県道の道路巡回調査業務

(5) 所管部課

茨城県土木部道路維持課

(6) 出資状況（平成 28 年 4 月 1 日現在）

茨城県出資金 8,308,800 千円（82.8%）

千葉県出資金 1,731,000 千円（17.2%）

計 10,039,800 千円

(7) 団体の沿革

昭和 46 年 9 月 25 日 茨城県道路公社の設立

昭和 49 年 4 月 26 日 水郷有料道路供用開始

昭和 49 年 10 月 1 日 表筑波スカイライン供用開始

昭和 51 年 4 月 1 日 月居トンネル有料道路供用開始

昭和 55 年 4 月 17 日 新大利根橋有料道路供用開始

昭和 56 年 4 月 1 日 石岡有料道路供用開始

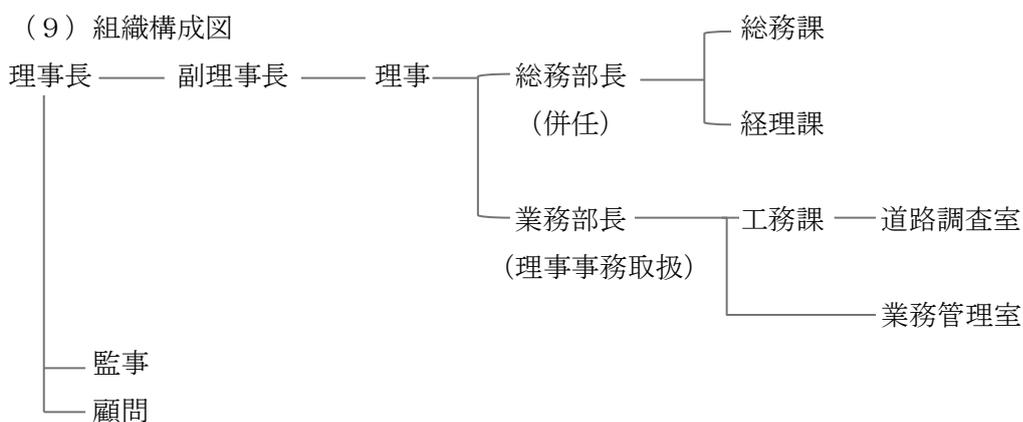
昭和 62 年 2 月 1 日 月居トンネル有料道路無料開放

昭和 62 年 3 月 3 日 霞ヶ浦大橋有料道路供用開始
 平成 2 年 1 月 11 日 下総利根大橋有料道路供用開始
 平成 5 年 10 月 20 日 日立有料道路供用開始
 平成 9 年 8 月 7 日 水海道有料道路供用開始
 平成 11 年 7 月 22 日 常陸那珂有料道路供用開始
 平成 16 年 10 月 1 日 表筑波スカイライン無料開放
 平成 17 年 3 月 31 日 石岡有料道路無料開放
 平成 17 年 11 月 1 日 霞ヶ浦大橋有料道路無料開放
 平成 18 年 4 月 18 日 若草大橋有料道路（第二栄橋有料道路）供用開始
 平成 21 年 12 月 31 日 水郷有料道路無料開放
 平成 22 年 4 月 17 日 大和根橋有料道路無料開放

(8) 役員及び職員数（平成 28 年 4 月 1 日現在）

役員	5 人	うち非常勤 3 人－理事長（県知事），監事 1，顧問 1（土木部長）
職員	57 人	
計	62 人	

(9) 組織構成図



(10) 平成 27 年度委託料の額及び主な用途

平成 27 年度における地方公共団体からの受託事業の実施内容は、以下のとおり。なお、当公社では平成 27 年度において県や市町村からの補助金の交付を受けていない。

(単位：千円)

相手方	事業名	金額
常陸大宮土木事務所	主要地方道常陸那珂港南線道路維持管理業務	34,668
茨城県各土木事務所	道路巡回調査業務委託事業	107,266
合計		141,934

2 団体の決算数値及び県財政関与状況の推移

(単位：千円)

区 分		平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度
損 益 の 状 況	売上高	1,133,475	1,143,858	1,177,074
	売上原価	424,002	495,464	441,911
	売上総損益金額	709,473	648,394	735,163
	販売費及び一般管理費	274,439	280,486	300,146
	うち役員人件費 (原価計上分含む)	14,320	14,152	14,663
	うち職員人件費 (原価計上分含む)	293,617	298,556	302,440
	営業損益金額	435,034	367,908	435,017
	営業外収益	12,148	15,581	9,846
	営業外費用	442,081	358,832	440,311
	経常損益金額	5,101	24,657	4,552
	特別利益	-	-	-
	特別損失	1,986	18,222	573
	法人税・住民税・事業税	-	-	-
	当期純損益金額	3,115	6,435	3,979
貸 借 対 照 表	資産	29,709,494	29,661,086	29,582,508
	流動資産	505,940	522,388	507,595
	固定資産	29,203,554	29,138,698	29,074,913
	繰延資産	-	-	-
	負債	19,728,362	19,673,519	19,590,962
	流動負債	161,236	137,489	126,648
	うち短期借入金	-	-	-
	固定負債	19,567,126	19,536,030	19,464,314
	うち長期借入金	3,833,277	3,447,466	2,933,126
	純資産	9,981,132	9,987,567	9,991,546
	資本金	10,039,800	10,039,800	10,039,800
利益剰余金等	△58,668	△52,233	△48,254	
県 財 政	補助金	-	-	-
	委託料	136,762	140,098	141,934
	貸付金	225,000	203,000	0

関 与 状 況	その他(分担金・負担金・出資金等)	-	2,677	14,089
	合計	361,762	345,775	156,023
	財政的関与の割合(%)	12.1%	12.2%	12.1%
	損失補償・債務保証契約に係る債務 残高(期末)	2,867,277	2,278,466	1,769,126
	借入金残高(期末)	966,000	1,169,000	1,164,000
	合計	3,833,277	3,447,466	2,933,126

3 出資団体の主な経営指標の推移

主要経営指標	算式等	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度
人件費比率	人件費/売上高	27.2%	27.3%	26.9%
販売管理費比率	販売費・一般管理費 /売上高	24.2%	24.5%	25.5%
自己資本利益率	当期利益/自己資本	0.0%	0.1%	0.0%
売上高経常利益率	経常利益/売上高	0.5%	2.2%	0.4%
流動比率	流動資産/流動負債	313.8%	379.9%	400.8%
借入金比率	借入金残高/総資本	12.9%	11.6%	9.9%

● 法人に対する指摘又は意見

1 中長期経営計画

(1) 計画策定の趣旨

茨城県道路公社は、地方道路公社法に基づき昭和46年9月25日に設立され、表筑波スカイラインをはじめとする有料道路の建設、改築、維持管理を行ってきたが、平成21年12月に水郷有料道路、平成22年4月に新大和根橋有料道路という採算性の高い道路が無料開放され、採算性の低い5有料道路が残ることとなった。

こうした中で、県の議会において「県出資団体等調査特別委員会」が設置され、道路公社について、「(財)茨城県建設技術公社との総務経理部門の統合による経営基盤の強化や有料道路の利用促進による料金収入の確保、内部留保金による繰上償還、より有利な資金への借換えなどにより、長期借入金の早期償還に努めるべきである。」また、「将来的には、県負担が最少となる時期を見据えて、団体を解散すべきである。」との提言がなされたことを受け、引き続き有料道路の利用促進と経営改善を図るため、これまでの中長期計画を見直し、本計画を策定することとした。

(2) 計画の期間

平成23年度から累積債務残高が最低と見込まれる、平成40年度までの18年間とする。

(3) 経営の理念

有料道路の管理運営に当たり、平成22年度までの中長期経営計画においては、損失補てん積立金と公差積立金の活用・有料駐車場事業経営への転換などの実施によって、経営の安定化を図り、通常の維持管理、巡回による安全通行の確保はもとより、老朽化した道路施設の更新、料金収受システムの変更、防災対策を計画的に実施し、利用情報の提供等を積極的に進め、安全で快適な有料道路の提供と利用者サービスに努めてきた。

今回の計画においても、この公社経営の理念を役職員すべてが強く自覚し、利用者の満足を得られる有料道路と有料駐車場の提供を図っていくとともに、効率性を備えた経営に取り組んでいく。

(4) 経営改善に対するこれまでの取組

①経費削減に対する取組

1) 組織・職員数の見直しによるコスト削減を実施

- ・ 平成20年度の職員1名の退職者不補充による削減
- ・ 平成21年度の職員1名の退職者不補充による削減
- ・ 平成22年度の役員2名・職員2名の退職不補充による削減
- ・ 平成23年度の職員2名の退職不補充及び派遣1名減及び嘱託2名減による削減

2) 維持管理業務内容、発注方法の見直し等によるコスト縮減

- ・ 除草回数の見直し（常陸那珂有料道路の本線上及び管理用道路等）
- ・ 道路橋梁部の間引き照明（下総利根大橋、水海道及び若草大橋有料道路）
- ・ 舗装補修等の大規模工事について、道路の損傷状況を見極めることにより削減（日立有料道路・水海道有料道路）
- ・ 料金徴収時間や委託料の積算単価の見直しによる削減（下総利根大橋・水海道及び若草大橋有料道路）

3) 事務経費節減等によるコスト縮減

- ・ 官庁速報、企業実務等の購読中止による図書費の削減
- ・ 公用車の見直しによるリース料の削減（4台から2台に2台削減）
- ・ 駐車場の使用台数を3台から1台に2台削減し、賃借料を削減
- ・ 本社事務所の賃貸面積の縮小による賃借料の削減
- ・ 有利子の借入れ建設資金の繰上償還による支払利息の削減

②増収対策に関する取組

1) 有料道路事業に関してこれまで実施してきた取組

ア 平成19年度の有料道路の利用増進策の実施

- ・ 常陸那珂有料道路でETC供用に伴いチラシ40,000枚配布
- ・ 常陸那珂有料道路で秋季版としてチラシ10,000枚配布、春季版として国営ひたち海浜公園（のりもの券）及びアクアワールド（入場券）の割引券付きチラシ20,000枚配布
- ・ 若草大橋有料道路で賞品（県産品）付きの「回数券キャンペーン」のチラシ10,000枚配布

イ 平成20年度の有料道路の利用増進策の実施

- ・ 日立有料道路で「かみねレジャーランド入園券付き」のチラシ30,000枚配布
- ・ 水海道有料道路で「アンケート通行券」チラシ10,000枚配布及び既設案内標識3基修正
- ・ 常陸那珂有料道路で「国営ひたち海浜公園（のりもの券）及びアクアワールド（入場券）の割引券」付きチラシ10,000枚配布
- ・ 若草大橋有料道路で賞品（県産品）付きの「回数券キャンペーン」のチラシ10,000枚配布
- ・ ひたち海浜公園駐車場出口に海浜公園IC誘導の標識4基設置

- ・ 東水戸道路ひたちなか料金所付近手前に「常陸那珂港・海浜公園は直進」の案内標識
3基設置

ウ 平成 21 年度の有料道路の利用増進策の実施

- ・ 下総利根大橋有料道路で 20 周年を記念して抽選でクオカードが当たるキャンペーンを実施
- ・ 日立有料道路で「かみねレジャーランド入園券付き」のチラシ 50,000 枚配布
- ・ 水海道及び若草大橋有料道路で現金通行者に限りスタンプ 12 個で通行料金 1 回無料の共通ポイントカード 100,000 枚配布
- ・ 常陸那珂有料道路で「国営ひたち海浜公園（のりもの券）及びアクアワールド（入場券）の割引券」付きチラシ 30,000 枚配布
- ・ 常陸那珂有料道路で夏の期間に「海浜公園」「阿字ヶ浦」への案内誘導の横断幕 2 枚設置
- ・ 若草大橋有料道路であみプレミアム・アウトレットへの誘導 PR のため千葉県栄町周辺の各世帯に新聞折り込みチラシを作成（50,000 枚）し配布（40,000 枚）
- ・ 若草大橋有料道路であみプレミアム・アウトレットまでの誘導看板 10 基設置

エ 平成 22 年度の有料道路の利用増進策の実施

- ・ 日立有料道路で「かみねレジャーランド入園券付き」のチラシ 25,000 枚配布
- ・ 水海道及び若草大橋有料道路で現金通行者に限りスタンプ 8 回通行で 1 回無料+7 回通行で 1 回無料の共通ポイントカード 65,000 枚配布
- ・ 若草大橋有料道路で回数券 1 万円以上お買い上げのお客様に 1,000 円、3 万円以上のお買い上げのお客様に 3,000 円のクオカードのプレゼント
- ・ 若草大橋有料道路であみプレミアム・アウトレットのバーゲン期間中（3 回）に無料券（帰り分の通行料金が無料）配布

2) 駐車場事業に関してこれまで実施してきた取組

ア 平成 19 年度の駐車場の利用増進策の実施

- ・ 筑波山つつじヶ丘駐車場は、路線バス及びシャトルバスは平成 18 年度まで無料扱いから有料化

イ 平成 20 年度の駐車場の利用増進策の実施

- ・ 北関東自動車道桜川筑西～笠間西開通記念イベントにおいて、友部駅北口駐車場チラシ 2,000 枚配布
- ・ 水戸北スマート IC 駐車場でバス会社が作成したチラシ 500 枚配布

ウ 平成 21 年度の駐車場の利用増進策の実施

- ・ つつじヶ丘駐車場で無料時間を 20 分間から 10 分間に変更
- ・ 水戸北スマート IC 駐車場で 1 日当たり 400 円を 1 回 400 円に変更

(5) 設定目標の達成のための実施施策

①組織経営の見直し

プロパー職員の退職については、再雇用を継続実施するとともに、(財)茨城県建設技術公社との総務経理部門の統合を行い、効率的な運営を行う。

②人件費の削減

人件費については、これまでに大きく削減してきていることから、今後は無料開放等の時期をとらえて、適正人員の配置について検討していく。

③本社経費の見直し

これまでも本社経費については見直しを行い経費の削減に努めてきたところではあるが、不要不急の支出は行わないなど、道路公社本来業務との関係をきちんと見極めつつ支出するようさらなる経費の削減に努める。

④道路補修等維持費の見直し

有料道路の料金徴収機器については、10 年ごとに更新するとの考え方で更新計画を立ててきたところであるが、この機器は特殊なものであったため、これまで 1 社のみしか製造していなかったが、安価な料金徴収機器を製造する会社が出てきたことから、料金徴収機器の更新については最新の情報を収集しつつ経済的な機器による更新に心がける。

有料道路の維持費については、有料道路として必要最低限のサービスを確保することとし、定期的に必要とする橋梁塗装や舗装修繕については、安全な通行に支障のない範囲でできる限り先送りを検討する。

入札方法については、競争性、透明性の確保に留意し、県の動向を見ながら見直しを行っていく。

さらに、夜間照明の節約について、これまで実施してこなかった、日立有料道路や常陸那珂有料道路についても検討していく。

⑤交通管理業務・料金收受業務委託の検討

平成 24 年度を目途に、競争入札の状況を見ながら料金徴収業務の委託時間や積算単価の見直し等を行うとともに、委託方式から直営方式への変更など、経費削減に向けてあらゆる可能性について検討していく。

⑥出資金の返還猶予の要請

建設時に茨城県と千葉県から出資された資金については、無料開放時に返還されるべき資金であるが、水郷有料道路の無料開放時に茨城県から今後の出資金返還については支払いの猶予を受けたことから、今後とも茨城県に無料開放時の出資金返還の支払い猶予を求めるとともに、千葉県からの出資金（新大利根橋有料道路を除く。）についても、利根かもめ大橋有料道路への県の出資金との相殺など茨城県と一体となって、千葉県出資金の返還猶予を要請していく。

⑦NEXCO 東日本への要望活動の実施

全国地方道路公社連絡協議会等と連携して、料金收受等の委託料の削減について要望していく。

⑧県の無利子貸付金制度の活用

平成 23 年度から創設される無利子貸付金制度を活用し、借入利息の削減により未償還額の削減に努める。

⑨収入の確保について

経費の削減については、これまでの中長期計画において十分に検討され、これまで実施してきたところであり、大きな経費の削減につながるものについては、これまでに実施していることから、細かい支出についての努力をしていかなければならない。

更に今後は、収入の確保に重点を置いて経営の安定化につなげていくものとする。

1) 共通回数券の試験的販売

回数券はこれまで有料道路ごとに作成し販売を行ってきたが、利用者からの要望を取り入れ、下総利根大橋有料道路・水海道有料道路・若草大橋有料道路の 3 有料道路共通の回数券を普通車のみで試験的に販売し、利用状況を見ていく。

なお、これまで 22 回券・60 回券・100 回券としていたが、利用者の利便性を考え、一時的に支払う金額を抑えた 6 回券等の発行について検討していく。

2) 記念キャンペーンの実施

5 周年ごとの有料道路利用者謝恩キャンペーンの実施を検討する。

3) 市町村及び民間からのアイデア募集について

道路公社は、これまで安定的な収入により運営してきたことからまだまだ利用者からの要望に十分応えられていないとの反省のもとに立って、利用者の声を十分に受け取っている

くよう、市町村や民間企業を訪問し、利用者の要望やアイデアを有料道路等の経営に活用していくよう努めていく。

4) ポイントカードの活用

ここ2か年間水海道有料道路と若草大橋有料道路において、ポイントカードを発行し、利用者増に努めてきたところであるが、今後もしピーターの確保のため継続的に実施していく必要があるかどうか利用者からの要望を聞きつつ検討していく。

5) 近隣集客施設との連携

日立有料道路や常陸那珂有料道路については、有料道路の近隣の集客施設とタイアップしたチラシの配布を行っているが、更に充実した新企画についても検討していく。

若草大橋有料道路については、あみプレミアム・アウトレットとの連携により新規の顧客が毎回利用している現状から、今後も継続的な広報活動手段として活用していく。

更に、県の企画部において県南県西の振興策として千葉県をターゲットとしたパンフレットに県南・県西の有料道路を掲載してもらったところであるが、今後このチラシとの連携強化について検討していくなど、有料道路情報の効果的PRや、関係機関・団体等との連携により誘客活動の強化を図る。

6) アクセス道路の整備促進の要請

アクセス道路の整備の遅れが利用低迷の原因と考えられる水海道有料道路、若草大橋有料道路については、整備の推進を要請する。

7) 積極的な広報活動の展開

ホームページの内容を充実し、利用者に対する有用と思われる情報を積極的に発信する。新規ポスターやチラシ、看板の作成や、道路情報板（横断幕）等を活用しPRを行う。県広報紙やラジオ放送などに積極的な情報提供を行う。

8) 有料駐車場事業

利用台数が低い駐車場については、PR方法等について引き続き検討する。

新規の駐車場事業については、県や市町村等からの要請に基づいてこれまで設置してきたところであるが、今後とも採算性などを見極めた上で設置を検討する。

(6) 中長期経営収支目標の設定

本計画の推進による収支（受託事業除く）は、次のとおり県から新たな負担をかけずに未償還額を解消することを目標とする。

未償還額の解消の目標年度は平成40年度とする。

(単位：百万円)

年度	業務 収入	業務 支出	業務外収 入(※1)	業務外支 出(※2)	収支差	収支差累 計(※3)	摘要
H23	1,074	589		1,439	△954	△423	
H24	1,009	653		673	△317	△740	
H25	984	597		648	△261	△1,001	
H26	1,016	730		595	△309	△1,311	
H27	1,046	549		514	△17	△1,328	
H28	1,048	602		409	37	△1,291	
H29	1,052	550		291	211	△1,079	
H30	1,041	517		189	335	△744	
H31	971	551	2,122	2,296	246	△497	下総無料開放
H32	726	466		184	76	△421	
H33	726	466		179	81	△339	
H34	726	500		171	55	△284	
H35	613	458	1,590	1,718	27	△256	日立無料開放
H36	474	368		51	55	△201	
H37	474	357			117	△83	
H38	474	396			78	△4	
H39	353	350	2,327	2,327	3	△1	水海道無料開放
H40	287	274			13	12	
H41	190	221	760	760	△31	△19	常陸那珂無料開放
H42	147	168			△21	△40	
H43	147	168			△21	△62	
H44	146	164			△18	△81	
H45	145	160			△15	△97	
H46	145	160			△15	△113	
H47	143	189	1,340	1,340	△46	△159	若草無料開放 つつじヶ丘駐車場 無料開放

(公社から入手した資料を監査人が加工)

※1：出資金返還の支払い猶予分

※2：出資金の返還，借入金の返済及び利息の支払

※3：収支不足分は茨城県からの無利子貸付金を充当

(7) 実施した手続

- ・ 事業内容を確認するため、担当者に対する質問を実施した。
- ・ 策定された中長期経営計画に基づいて経営が行われていることを確認した。
- ・ 中長期収支計画と実施施策との整合性について確認した。

(8) 指摘又は意見

①経費削減への更なる取組

【意見】

平成 18 年 9 月の県議会「県出資団体等調査特別委員会」提言に基づき、出資団体等改革工程表を公表している。

経費の削減に関して、平成 27 年度は賃借料等の削減に取り組んでいるが、平成 28 年度及び平成 29 年度については、実施施策が計画されていない。この点、平成 27 年度までに実施可能な施策については取り組んでおり、経費を削減する余地は少ないとの回答を受けた。

県から無利子貸付金の金融支援を受けていることに鑑みれば、一刻も早く貸付金を返済する原資を確保するために、経費を削減する更なる取組を実施することが望まれる。

②中長期経営収支目標の見直し

【意見】

平成 23 年度を目標の始期として策定された中長期経営収支目標では、平成 27 年度末の時点で収支差累計、つまり、県からの無利子貸付金を平成 27 年度末までに（総額で）1,329 百万円借り入れる予定であったが、実際の借り入れは平成 26 年度までで終了し（総額で目標より 160 百万円少ない）1,169 百万円となっている。

また、平成 27 年度の貸借対照表における県からの無利子貸付金残高は、当該年度に 5 百万円返済したことにより 1,164 百万円となっており、目標よりも前倒しで貸付金の返済が進んでいることになる。

当該目標は、建設時に茨城県と千葉県から出資された資金については、茨城県と千葉県に無料開放時の出資金返還の支払い猶予が認められることを前提として計画されている。実際に水郷有料道路の無料開放時（平成 21 年度）に県から出資金返還については支払いの猶予を受けている。しかし、新大利根橋の無料開放時（平成 22 年度）には、茨城県から出資金返還については支払いの猶予を受けているが、千葉県に対しては出資金を返還せざるを得ない結果となっている。

上記の具体的な実施施策に記載のとおり、「利根かもめ大橋有料道路への県の出資金との相殺など茨城県と一体となって、千葉県出資金の返還猶予を要請していく。」とあるが、利根かもめ大橋有料道路へ出資しているのは、茨城県であって茨城県道路公社ではない。

利根川に架かる有料道路の出資状況をまとめると以下のとおりであり、千葉県が出資する金額は1,731百万円、茨城県が出資する金額は1,741百万円であり、ほぼ同額となっている。

路線名	出資者	無料開放時期	金額
下総利根大橋有料道路	千葉県	平成 31 年度	1,061 百万円
若草大橋有料道路	千葉県	平成 47 年度	670 百万円
計			1,731 百万円
利根かもめ大橋有料道路	茨城県	平成 41 年度	1,741 百万円

千葉県へ出資金を返還するとした場合の中長期経営収支目標は、以下のとおりである。

(単位：百万円)

年度	業務 収入	業務 支出	業務外 収入	業務外 支出	収支差	収支差 累計	摘要
H23	1,074	589		1,439	△954	△423	
H24	1,009	653		673	△317	△740	
H25	984	597		648	△261	△1,001	
H26	1,016	730		595	△309	△1,311	
H27	1,046	549		514	△17	△1,328	
H28	1,048	602		409	37	△1,291	
H29	1,052	550		291	211	△1,079	
H30	1,041	517		189	335	△744	
H31	971	551	1,061	2,296	△815	△1,558	下総無料開放(※1)
H32	726	466		184	76	△1,482	
H33	726	466		179	81	△1,400	
H34	726	500		171	55	△1,345	
H35	613	458	1,590	1,718	27	△1,317	日立無料開放
H36	474	368		51	55	△1,262	
H37	474	357			117	△1,144	
H38	474	396			78	△1,065	
H39	353	350	2,327	2,327	3	△1,062	水海道無料開放
H40	287	274			13	△1,049	
H41	190	221	760	760	△31	△1,080	常陸那珂無料開放
H42	147	168			△21	△1,101	
H43	147	168			△21	△1,123	
H44	146	164			△18	△1,142	
H45	145	160			△15	△1,158	

H46	145	160			△15	△1,174	
H47	143	189	670	1,340	△716	△1,890	若草無料開放(※2) つつじヶ丘駐車場無 料開放

※1：千葉県へ出資金 1,061 百万円返還

※2：千葉県へ出資金 670 百万円返還

千葉県へ出資金を返還することを前提とすると、平成 40 年度に茨城県へ無利子貸付金の返済が完了するわけではないが、平成 41 年度以降は常陸那珂有料道路の無料開放に伴い収支差がマイナスとなることを見込まれることから、累積債務残高が最低となるのは平成 40 年度であると見込まれることに変わりはない。

中長期経営収支目標を策定して5年経過していることから、千葉県へ出資金を返還することを前提とした中長期経営収支目標を策定するべきである。

2 有料道路事業

(1) 事業の概況

①事業内容

1) 有料道路制度

有料道路事業については、有料道路制度の一環として事業が行われている。国土交通省による解説によれば以下のとおりである。

国土交通省ホームページ

「1. 有料道路制度の現状と課題 (1) 有料道路制度の意義・役割」より抜粋

我が国における本格的な有料道路制度は、財政上の制約の下で遅れていた道路整備を促進することを目的として、国又は地方公共団体が道路を整備するにあたり財政投融資資金等の借入を行い、道路の利用者から料金を徴収してその返済に充てる制度として昭和 27 年に創設された。

昭和 31 年には、事業の効率的運営を図るとともに広く民間資金を活用するため日本道路公団が設立されるなど、道路整備特別措置法等による現在の制度の骨格が整えられた。以来、この制度は逐次拡充されながら、国・地方公共団体の少ない負担での幹線道路の早期整備に貢献し、道路特定財源制度と相まって、我が国の道路整備を着実に進展させてきた。

道路整備特別措置法に基づく有料道路には、高速自動車国道、都市高速道路、本州四

国連絡道路及び一般有料道路の4種類がある。

高速自動車国道は、・・・(中略)

一方、一般有料道路は、一般道路事業による道路整備を補完するものとして、日本道路公団、地方道路公社又は道路管理者が個別の路線ごとに申請し、建設大臣の許可を受けて整備するしくみとなっている。日本道路公団は主として国の利害に特に関係する幹線道路を、地方道路公社、道路管理者は地方の幹線道路をそれぞれ整備するという役割分担が図られている。

現在、高規格幹線道路等の自動車専用道路網を形成する路線から、離島架橋のように単独で機能する路線まで、多様な路線が一般有料道路として整備されてきている。

平成8年4月現在、高速自動車国道5,930 km、都市高速道路552 km、本州四国連絡道路108 km、一般有料道路1,970 km、合計8,560 kmの有料道路が供用されており、都道府県道以上の延長の5%を占めている。これらの路線を利用する交通量は一日約870万台にのぼり、都道府県道以上における総走行台キロの17%を分担している。

国土の均衡ある発展や地域の活性化等を実現する上で、我が国の道路整備の現状は不十分であり、全国的な高規格幹線道路網の整備や大都市圏等に集中する交通需要への対応等、有料道路制度を活用した幹線道路網の拡充は緊急の課題となっている。

さらに有料道路は、高速性、快適性など一般の道路に比べて高度なサービスを提供するほか、特に大規模な事業の場合には大きな国土・地域開発効果をもたらすなど、国民生活や経済活動を支える上での重要な役割を担っている。

また、会計検査院による検査報告では、有料道路事業の概要について、地方道路公社、財源や経理方法も含めて以下のように解説されている。

会計検査院ホームページ

平成16年度決算検査報告 「第15 国の事業許可を受け貸付金等により整備した地方道路公社の有料道路事業の状況について」より抜粋

1 有料道路事業の概要

(有料道路事業)

有料道路の建設及び管理を行う事業(以下「有料道路事業」という。)は、道路整備特

別措置法（昭和 31 年法律第 7 号。以下「特措法」という。）の規定に基づき、一般公共事業によって建設し無料で公開すべき道路について、財源不足による建設の遅延を避け緊急に整備するために採用されている特別の措置である。そのため、道路の建設に要する工事費、用地費等（以下「建設費」という。）は借入金、出資金等で賄っており、それらを完成後通行する車両から徴収する料金収入で償還するという枠組みが採られている。

特措法上の有料道路には、高速自動車国道、都市高速道路、本州四国連絡道路、一般有料道路がある。

（中略）

（一般有料道路）

一般有料道路は、既存道路がある場合にそのバイパスとして建設されるもので、その建設は通行する車両が著しく利益を受ける場合に限られている。

一般有料道路の建設及び管理を行う事業（以下「一般有料道路事業」という。）を行う者は、工事方法、収支予算の明細等を記載した申請書に計画交通量等を記載した書面を添付して国土交通大臣に提出し、国土交通大臣は特措法に規定された要件に適合することを確認して許可することとなっている。収支予算の明細は、年度ごとの料金収入額、管理費等の支出額、借入金の返済額の計画額を記載したもので、建設費の償還計画となるものである。

（地方道路公社）

地方道路公社（以下「道路公社」という。）は、地方道路公社法（昭和 45 年法律第 82 号。以下「公社法」という。）の規定に基づき、有料道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により、地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって地方における住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的として設立される法人である。

道路公社は、道路の整備に関する基本計画を定めた後、特措法の規定に基づき、国土交通大臣の許可を受けて、指定都市高速道路事業又は一般有料道路事業を行っている。

指定都市高速道路事業を行っている道路公社（以下「高速道路公社」という。）は、名古屋高速道路公社、広島高速道路公社、福岡北九州高速道路公社の 3 公社がある。

また、一般有料道路事業を行っている道路公社は、40 都府県市において、40 公社ある。

（有料道路事業の財源）

道路公社における有料道路事業の財源は、国の無利子貸付金、設立団体からの出資金、民間借入金等からなっており、その概要は次のとおりである。

（1）国の無利子貸付金

国土交通省では、特措法等の規定に基づき、有料道路の建設費に対して、貸付率 15%

から 52.5%、20 年償還（うち据置期間 5 年）という条件で道路整備特別会計から有料道路整備資金貸付金又は道路事業資金収益回収特別貸付金を無利子で貸し付けている。

有料道路整備資金貸付金は、昭和 43 年の特措法の一部改正により創設されたものであり、当時の貸付率は一律に 15%とされたが、有料道路制度を一層有効に活用し、地方的幹線道路の整備促進を図るため、49 年度からは 15%から 45%まで、平成 16 年度からは 15%から 50%までの範囲内で貸付けが行われることとなっている。

道路事業資金収益回収特別貸付金は、昭和 62 年度に日本電信電話株式会社の株式の売払収入を活用した社会資本整備の促進措置として創設されたものであり、貸付率 35%から 52.5%までの範囲内で貸付けが行われることとなっている。

（2）設立団体の出資金

道路公社の設立団体である地方公共団体は、建設費の一部を出資金として拠出している。出資金の建設費に占める割合は、3 割程度となっている。

出資金については、道路公社は設立団体に対して償還する法的義務は負っていないが、建設費を料金収入で償還するという有料道路事業の枠組みの中で償還することとなっている。

（3）民間借入金等

道路公社は、国の無利子貸付金、設立団体の出資金のほかに、市中銀行、公営企業金融公庫等からの借入金等により、建設費の財源を調達している。

（有料道路事業の経理）

道路公社の有料道路事業は、個別の道路ごとに採算性の確保を図ることを基本原則としている。そして、その会計経理については、公社法、地方道路公社法施行規則（昭和 45 年建設省令第 21 号。以下「公社法施行規則」という。）で利益及び損失の処理、勘定区分等が規定され、これを受けて各道路公社が制定した会計規則に基づいて処理することとされている。

利益及び損失の処理については、公社法の規定により、利益を生じたときは前年度から繰り越した損失を埋め、なお残余があるときはその額を準備金として整理し、損失を生じたときはその準備金を減額し、なお不足があるときはその額を欠損金として整理することとなっている。

また、勘定区分については、公社法施行規則の規定により、負債勘定を流動負債、固定負債及び特別法上の引当金等に区分することとなっている。このうち、特別法上の引当金等は、償還準備金及び損失補てん引当金であり、その概要は次のとおりである。

（1）償還準備金

有料道路については、企業会計上一般的な減価償却が行われず、将来の無料開放に備えるため、建設費に達するまで、料金収入から管理費、利息等の支出額を差し引いた残額を償還準備金として積み立てる方式が採られている。償還準備金は、投下資本の回収額を示

すことになるので、投下資本を全額回収できるよう、道路公社は償還準備金を建設費と同額まで積み立てられるような償還計画を立てている。なお、建設費には用地費も含まれていることから、道路公社は用地費に係る額も回収する計画を立てていることになる。

(2) 損失補てん引当金

道路公社では、料金徴収期間内に建設費の償還を完了できない当該又は他の有料道路の未償還額に充当することなどを目的として、料金収入の一定割合を損失補てん引当金として引き当てている。このように利益の一部を留保して道路相互間の危険負担を分散している。

2) 有料道路の事業化までの手続の流れ

どのような手続によって有料道路事業が進められるのかについては、これも国土交通省の解説によれば以下のとおり。

<補足説明>

以下の表で「JH」と表されているのは、「日本道路公団」のことである。

国土交通省ホームページ

「I 現行有料道路制度の概要 2 有料道路の現状 (5) 有料道路事業の手続の流れ」より抜粋

(5) 有料道路事業の手続の流れ

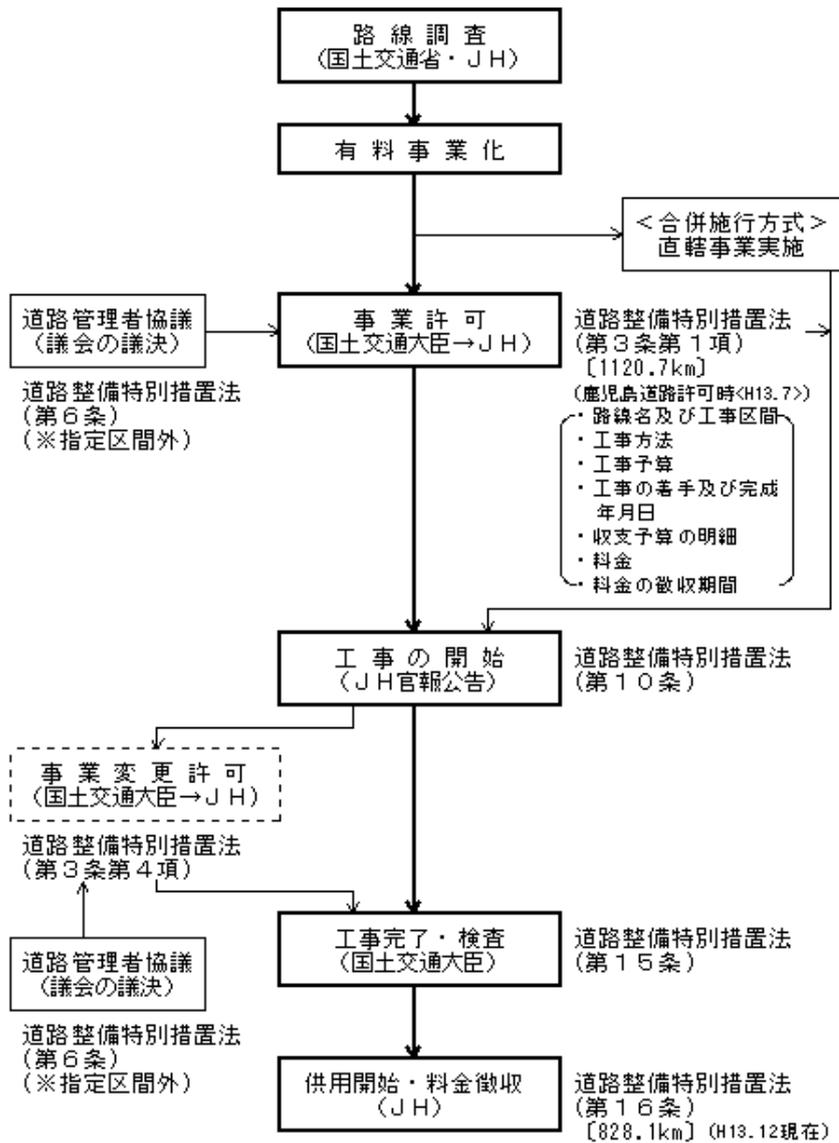
一般有料道路

各事業主体が国土交通大臣に事業の許可を申請し、当該許可を受けて事業を実施、料金も事業許可と同時に決定

※合併施行方式:

一の道路の整備を本来道路管理者が行う公共事業としての道路整備と、公団等が許可を受けて行う有料道路事業としての道路整備を併せる形で行い、最終的に当該道路を有料道路として整備する手法。料金収入による償還の対象となる建設費は、有料道路事業としての建設費のみとなり、料金水準の抑制に資するとともに、早期整備に資する。

一般有料道路(JH)の法的位置付けについて



(注) 合併施行方式におけるJHの位置付けは、国有財産法第18条第3項及び第4項に基づき国土交通省が取得した国有財産を無償で使用・収益するものである。

3) 茨城県道路公社における有料道路事業の概要

ア 事業概要

茨城県道路公社における道路事業については、「茨城県道路公社概要（平成 28 年 11 月）」によれば以下のとおりである。

事業概要（1）有料道路事業

地方道路公社法に基づき、県内において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、修繕を行っている。

現在、下総利根大橋有料道路、日立有料道路、水海道有料道路、常陸那珂有料道路及び若草大橋有料道路の 5 路線 12 km について、管理運営を行っている。

これまでに、11 路線の有料道路を建設し、そのうち 6 路線については順次無料開放しているほか、道路運送法に基づく有料道路 1 路線も無料開放している。

イ 路線別の概要は以下のとおり。

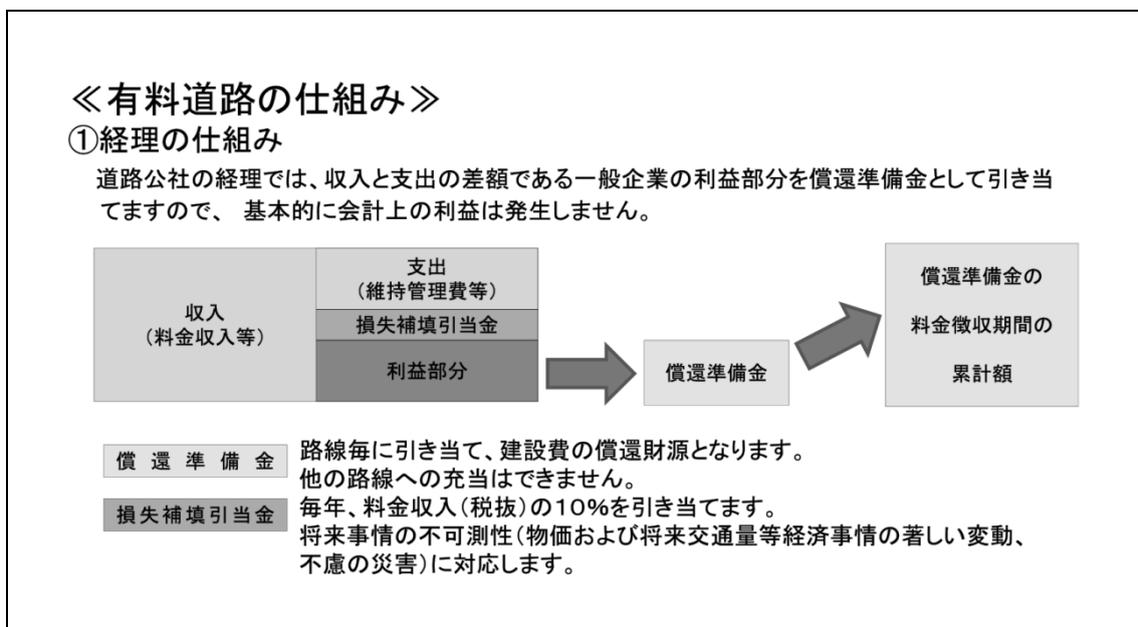
路線名	概要	工事期間 (年度)	供用開始時期	料金徴収 終了(予定)時期	現在の供用の状況	
<有料期間中の路線>						
下総利根大橋	路線名	一般県道 岩井関宿野田線	昭和60年 ～平成元年	平成2年1月11日	平成32年1月	道路公社の所有 出資金は茨城県と千葉県で折半
	延長	3.1km				
	道路規格等	第3種 第3級 2車線 60km/h				
	建設事業費 出資金	78億円(出資金含む) 21億2千2百万円				
日立	路線名	主要地方道 日立中央インター線	平成元年 ～平成5年	平成5年10月20日	平成35年10月	道路公社の所有
	延長	1.0km				
	道路規格等	第3種 第2級 2車線 40km/h				
	建設事業費 出資金	50億9千万円(出資金含む) 15億9千75万円				
水海道	路線名	一般国道 354号	平成6年 ～平成9年	平成9年8月7日	平成39年8月	道路公社の所有
	延長	2.7km				
	道路規格等	第3種 第2級 2車線 60km/h				
	建設事業費 出資金	66億9千万円(出資金含む) 23億2千750万円				
常陸那珂	路線名	主要地方道 常陸那珂港南線	平成5年 ～平成11年	平成11年7月22日	平成41年7月	道路公社の所有
	延長	2.9km				
	道路規格等	第3種 第1級 4車線 80km/h				
	建設事業費 出資金	32億5千万円(出資金含む) 7億6千万円				
若草大橋	路線名	主要地方道 美浦栄線	平成13年 ～平成17年	平成18年4月18日	平成48年4月	道路公社の所有 出資金は茨城県と千葉県で折半
	延長	1.7km				
	道路規格等	第3種 第2級 暫定2車線 60km/h				
	建設事業費 出資金	67億円(出資金含む) 13億4千万円				
<無料開放済の路線>						
月居トンネル	路線名	県道高萩大子線	昭和48年 ～昭和50年	昭和51年4月1日	昭和62年1月	茨城県の所有
	延長	0.8km				
	道路規格等	第3種 第3級 2車線 40km/h				
	建設事業費 出資金	8億2千万円(出資金含む) 8千2百万円				
表筑波 スカイライン	路線名	一般県道 筑波公園永井線	昭和47年 ～昭和49年	昭和49年10月1日	平成16年9月	茨城県の所有
	延長	10km				
	道路規格等	第3種 第4級 2車線 30km/h				
	建設事業費 出資金	17億円(出資金含む) 1億7千万円				
石岡	路線名	一般国道 355号	昭和53年 ～昭和55年	昭和56年4月1日	平成17年3月	茨城県の所有
	延長	2.4km				
	道路規格等	第4種 第2級 2車線 60km/h				
	建設事業費 出資金	14億5千万円(出資金含む) 2億9千万円				
霞ヶ浦大橋	路線名	一般国道 354号	昭和58年 ～昭和61年	昭和62年3月3日	平成17年10月	茨城県の所有
	延長	1.1km				
	道路規格等	第3種 第2級 2車線 60km/h				
	建設事業費 出資金	36億8千万円(出資金含む) 7億3千6百万円				
水郷	路線名	主要地方道 水戸神栖線	昭和45年 ～昭和49年	昭和49年4月26日	平成21年12月	茨城県の所有 II期事業は2車線→4車線化
	延長	9.3km				
	道路規格等	第3種 第2級 2車線 60km/h				
	建設事業費 出資金	25億円(出資金含む) 2億3千5百万円				
水郷 (II期事業)	路線名	主要地方道 水戸神栖線	昭和62年 ～平成3年	平成3年2月14日	平成21年12月	茨城県の所有 II期事業は盛土道路部の高架橋化
	延長	9.3km				
	道路規格等	第3種 第2級 4車線 60km/h				
	建設事業費 出資金	54億円(出資金含む) 18億4千6百5万円				
新大利根橋	路線名	主要地方道 守谷流山線	昭和50年 ～昭和55年	昭和55年4月17日	平成22年4月	茨城県と千葉県の所有 橋梁部については、管理協定に基づき茨城県が管理 出資金は茨城県と千葉県で折半 II期事業は盛土道路部の高架橋化
	延長	2.4km				
	道路規格等	第3種 第3級 2車線 60km/h				
	建設事業費 出資金	47億5千万円(出資金含む) 6億5千5百万円				
新大利根橋 (II期事業)	路線名	主要地方道 守谷流山線	平成7年～ 平成14年	平成14年9月20日	平成22年4月	茨城県と千葉県の所有 橋梁部については、管理協定に基づき茨城県が管理 出資金は茨城県と千葉県で折半 II期事業は盛土道路部の高架橋化
	延長	2.4km				
	道路規格等	第3種 第3級 2車線 60km/h				
	建設事業費 出資金	83億円(出資金含む) 8億3千万円				

元資料：茨城県道路公社概要（平成28年11月）

ウ 路線別の採算の状況（有料期間中の路線）
有料期間中の路線別の状況は以下のとおり。

<補足説明>

- 採算については、通常は当期利益を指標として考えるが、茨城県道路公社の場合には以下の会計処理が行われており、当期利益は生じない。



当該会計処理が行われていることから、償還準備金繰入額を当期利益に変わる採算の指標として検討することとする。

一方、通常は財政状態については剰余金がプラスかどうかを判断指標の一つとするが、同様の理由から、償還準備金残高と損失補てん引当金残高を代替りの指標として考える。

<償還準備金繰入額等の状況>

(単位：千円)

路線名	年度 (平成)	道路事業損失補 てん引当損	償還準備金繰 入額	社会資本整備 引当金
下総利根大橋	平成25年度	31,648	197,853	
	平成26年度	32,198	190,219	
	平成27年度	31,216	193,846	
日立	平成25年度	26,199	109,597	
	平成26年度	23,844	71,604	
	平成27年度	24,445	102,974	
水海道	平成25年度	14,232	51,692	
	平成26年度	13,901	14,961	
	平成27年度	15,739	63,994	
常陸那珂	平成25年度	10,797	-4,337	
	平成26年度	10,812	1,907	
	平成27年度	11,738	-13,076	
若草大橋	平成25年度	6,184	-10,469	
	平成26年度	6,060	-13,485	
	平成27年度	6,778	-2,255	
合計	平成25年度	89,061	344,337	
	平成26年度	86,816	265,206	
	平成27年度	89,916	345,484	

元資料：茨城県道路公社事業別損益計算書特別法上の引当損等明細表

<償還準備金残高の状況>

(単位：千円)

路線名	年度 (平成)	道路事業損失補 てん引当金	償還準備金	社会資本整備 引当金
<有料期間中の路線>				
下総利根大橋	平成27年度末	901,982	3,993,268	
日立	平成27年度末	520,531	1,933,731	239,875
水海道	平成27年度末	294,812	469,217	
常陸那珂	平成27年度末	123,298	-938,450	
若草大橋	平成27年度末	56,373	-128,782	
その他	平成27年度末	9,000,532		
全体合計	平成27年度末	10,897,529	5,328,984	239,875
<無料開放済の路線>				
月居トンネル	昭和62年1月	44,145	-109,927	
表筑波スカイライン	平成16年9月	325,811	-91,040	
石岡	平成17年3月	224,152	259,466	
霞ヶ浦大橋	平成17年10月	1,970,249	3,702,526	
水郷	平成21年12月	3,765,983	7,521,741	
新大利根橋	平成22年4月	3,442,706	12,997,199	

元資料：茨城県道路公社事業別貸借対照表の特別法上の引当金等明細表

<補足説明>

- ・ 直近3年間の年度ごとの採算状況としては、常陸那珂及び若草の2路線については赤字となっている。
- ・ また、償還準備金残高を見ても、同2路線はマイナス残高となっており、累計でも採算が悪化していることがわかる。

エ 路線別の採算の状況（無料開放済の路線）

無料開放済の路線については、無料開放される時点の償還準備金の積立状況や損失補てん引当金の利用状況を整理した。

路線名	無料開放年月	道路 (資産計上額) A	償還準備金 B	差額 C=A-B	道路事業損失補てん引当金の活用状況			損失補てん 仕切れな かった額 E=C-D
					当該道路 D1	他の道路 D2	補てん額 D=D1+D2	
月居トンネル	昭和62年1月	790,305	-109,927	900,232	44,145		44,145	856,087
表筑波スカイライン	平成16年9月	1,778,626	-91,040	1,869,666	325,811		325,811	1,543,855
石岡	平成17年3月	1,418,030	259,466	1,158,564	224,152		224,152	934,412
霞ヶ浦大橋	平成17年10月	3,702,526	3,702,526	0			0	0
水郷	平成21年12月	7,521,741	7,521,741	0			0	0
新大利根橋	平成22年4月	12,997,199	12,997,199	0			0	0

元資料：特別法上の引当金等明細表（A の「道路（試算計上額）」は、無料開放時点の金額）

< 補足説明 >

- ・ 事業の採算があつていれば、無料開放時点で、道路資産として集計された建設費用と償還準備金が同額となる。

月居トンネル、表筑波スカイラインの2路線については、有料期間累計で事業が不採算だったことの結果として、償還準備金が建設費用より少ない状態、つまり償還準備金で建設費用を賄えない状態となっている。石岡については、後述する。

- ・ 償還準備金が不足する場合には、不足分を損失補てん引当金で充当している。

月居トンネル、表筑波スカイラインの2路線については、上表E欄の「損失補てんしきれなかった額」が発生しており、損失補てん引当金で充当してもなお不足分を充当しきれない。他路線で積み立てた資金余剰を充当してもなお建設費用の償還ができない状態となっている。

充当できなかった不足分については、最終的には、出資者である県等から資金支援を受け、建設費用に対する償還不足を精算をすることとなる。当該2路線については、以下のとおり精算されている。

月居トンネル : 茨城県の補助金で精算

表筑波スカイライン : 茨城県の負担金で精算

- ・ 石岡については、料金徴収期限（平成23年3月）以前に地元5市町村（石岡市、千代田町、美野里町、八郷町、玉里村）による早期無料化の要望により、平成17年3月時点での未償還額分の精算負担金を受けて無料開放としている。

損失補てんしきれなかった額については、県及び地元5市町村（石岡市、千代田町、美野里町、八郷町、玉里村）からの精算負担金収入により精算した。

なお、霞ヶ浦、水郷、新大利根橋の3路線については、償還準備金を計画どおり積み立てられていたため、償還準備金の他に繰り入れていた損失補てん引当金の残高は、他の路線の積立不足に活用できる状態となっている。

オ 償還準備金積立の計画に対する進捗状況

対計画での積立状況は以下のとおり。

平成 27 年度末時点

(千円)

路線名	供用開始後 経過年数	無料開放 までの年数	計画 A	実績 B	差額 C=B-A	達成率 D=B/A
<有料期間中>						
下総利根大橋	27年	3年	6,662,361	3,993,268	-2,669,093	59.9%
日立	22年	8年	3,793,900	1,933,731	-1,860,169	51.0%
水海道	19年	11年	6,273,969	469,217	-5,804,752	7.5%
常陸那珂	16年	14年	1,006,073	-938,450	-1,944,523	-93.3%
若草大橋	10年	20年	1,796,227	-128,782	-1,925,009	-7.2%

元資料

計画：許可申請書の収支計画の明細の平成 27 年度末の償還準備金

実績：貸借対照表の平成 27 年度末の償還準備金

<補足説明>

水海道、常陸那珂、若草大橋の 3 路線については、計画に対する償還準備金積立の達成率が大幅に低い状況となっている。

カ 借入・返済の状況

国、地方公共団体金融機構、県等からの借入金の調達額・返済状況は以下のとおり。

<補足説明>

- ・ 有料期間中の 5 路線すべてで他会計借入金がある。有料道路については、路線ごとの会計処理を行うことが原則であるが、他会計借入とは、他の路線の資金を融通してもらうことである。
- ・ 水海道、常陸那珂、若草大橋の各路線については、県からの無利子貸付を受けている。

平成 27 年度末時点での状況

路線名	借入先	当初借入総額	実際の平成27年度末の残高 A	計画上の平成27年度末の残高 B	差額 C=A-B	備考
<無料開放路線>						
水郷	建設資金					
	県出資金	2,081,050	1,157,050	0	1,157,050	一部返還猶予
	政府	3,016,400	0	0	0	
	地方公共	1,374,050	0	0	0	
	銀行	1,428,500	0	0	0	
	運営資金					
	銀行					
	計	7,900,000	1,157,050	0	1,157,050	
新大利根	建設資金					
	県出資金	1,485,000	742,500	0	742,500	一部返還猶予
	政府	2,320,000	0	0	0	
	地方公共	1,187,000	0	0	0	
	銀行	1,833,000	0	0	0	
	借入金等	6,225,000	0	0	0	
	運営資金					
	銀行					
	計	13,050,000	742,500	0	742,500	
<有料期間中路線>						
下総利根大橋	建設資金					
	県出資金	2,122,000	2,122,000	2,122,000	0	
	政府	3,140,000	0	0	0	
	地方公共	1,574,000	0	0	0	
	銀行	964,000	0	0	0	
	運営資金					
	他会計借入		724,617	0	724,617	他会計借入金は黒字路線の積立金流用
	計	7,800,000	2,846,617	2,122,000	724,617	
日立	建設資金					
	県出資金	1,590,750	1,590,750	1,590,750	0	
	政府	2,651,250	0	0	0	
	地方公共	568,120	0	0	0	
	開発者負担	239,880	0	0	0	
	運営資金					
	他会計借入		794,749	0	794,749	他会計借入金は黒字路線の積立金流用
	計	5,050,000	2,385,499	1,590,750	794,749	
水海道	建設資金					
	県出資金	2,327,500	2,327,500	2,327,500	0	
	政府	3,325,000	80,000	80,000	0	
	地方公共	997,500	0	63,378	-63,378	繰上償還
	運営資金					
	他会計借入		2,469,638	0	2,469,638	他会計借入金は黒字路線の積立金流用
	県貸付金		663,182	0	663,182	
	計	6,650,000	5,540,320	2,470,878	3,069,442	
常陸那珂	建設資金					
	県出資金	760,000	760,000	760,000	0	
	政府	1,085,000	144,434	144,434	0	
	地方公共	702,500	0	98,154	-98,154	繰上償還
	銀行	702,500	0	0	0	
	運営資金					
	民間借入金			687,701	-687,701	
	他会計借入		2,725,409	0	2,725,409	他会計借入金は黒字路線の積立金流用
	県貸付金		201,482	0	201,482	
	計	3,250,000	3,631,325	1,690,289	2,141,036	
若草大橋	建設資金					
	県出資金	1,340,000	1,340,000	1,340,000	0	
	政府	2,010,000	1,291,100	1,291,100	0	
	地方公共	1,247,500	253,592	253,592	0	
	銀行	1,675,000	0	615,500	-615,500	繰上償還
	他会計借入	427,500	427,500	0	427,500	他会計借入金は黒字路線の積立金流用
	運営資金					
	民間借入金		0	132,912	-132,912	
	他会計借入		3,075,962	0	3,075,962	他会計借入金は黒字路線の積立金流用
	県貸付金		299,336	0	299,336	
	計	6,700,000	6,687,490	3,633,104	3,054,386	

元資料：平成 27 年度管理路線の借入金等未償還残高明細表

キ 路線別の状況まとめ

	平成 27 年度の採算の状況	償還準備金の積み立て状況	資金繰りの状況
<有料期間中>			
下総利根大橋	プラス	計画未達	他会計借入あり
日立	プラス	計画未達	他会計借入あり
水海道	プラス	計画未達	他会計借入あり 県から資金援助あり
常陸那珂	マイナス	計画未達	他会計借入あり 県から資金援助あり
若草大橋	マイナス	計画未達	建設資金としても他会計借入がある。 県からの資金援助あり
<無料開放済み>			
水郷			出資金について未返還
新大利根			出資金について未返還

(2) 実施した手続

- ・ 事業別の損益計算書を入手して説明を受け、事業別の採算状況について確認した。
- ・ 修繕計画を入手し、将来発生が見込まれている修繕の内容とその金額規模及び資金調達の見通しについて確認した。
- ・ 以下の疑問点や問題意識に留意してヒアリングを実施した。
 - ・ 有料道路に関する採算はどのような状況になっているのか。当初の有料期間で無料開放することができるのか。
 - ・ 有料道路事業が不採算事業となっていた場合、県民にどのような影響があるのか。不採算事業を改善し、県民への負担を軽減する方法はあるのか。
 - ・ 茨城県道路公社については、県出資団体等調査特別委員会より、県負担が最少となる時期を見据えて団体を解散すべきとの方針が示されている。事業を終了させるに当たり最少コストとなるような取組がいかに行われているか。

- ・ 有料道路事業に関する問題点が明らかにされ、同様の失敗を繰り返さないような反省材料が得られているか。

(3) 指摘又は意見

①計画時点の交通量推計について

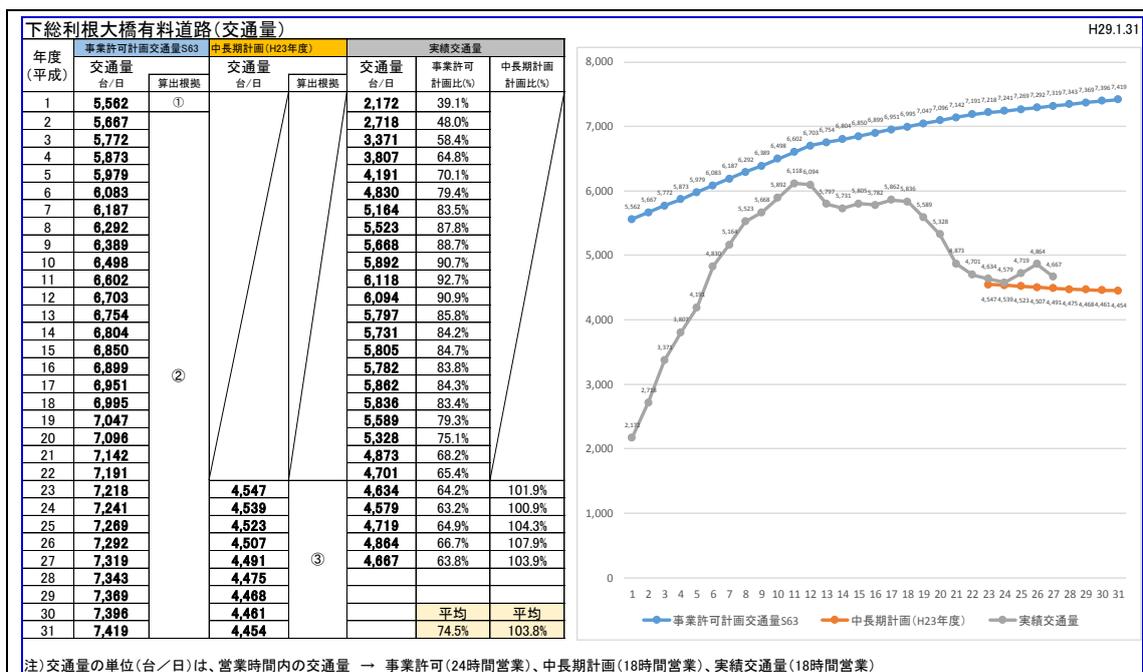
【指摘】

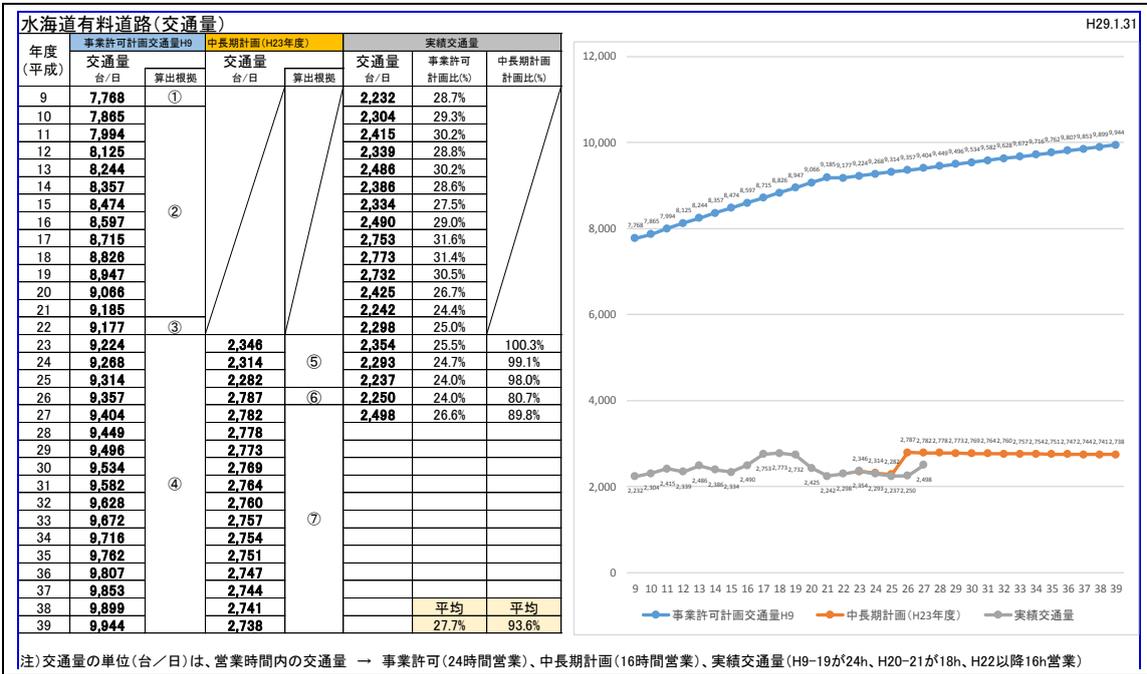
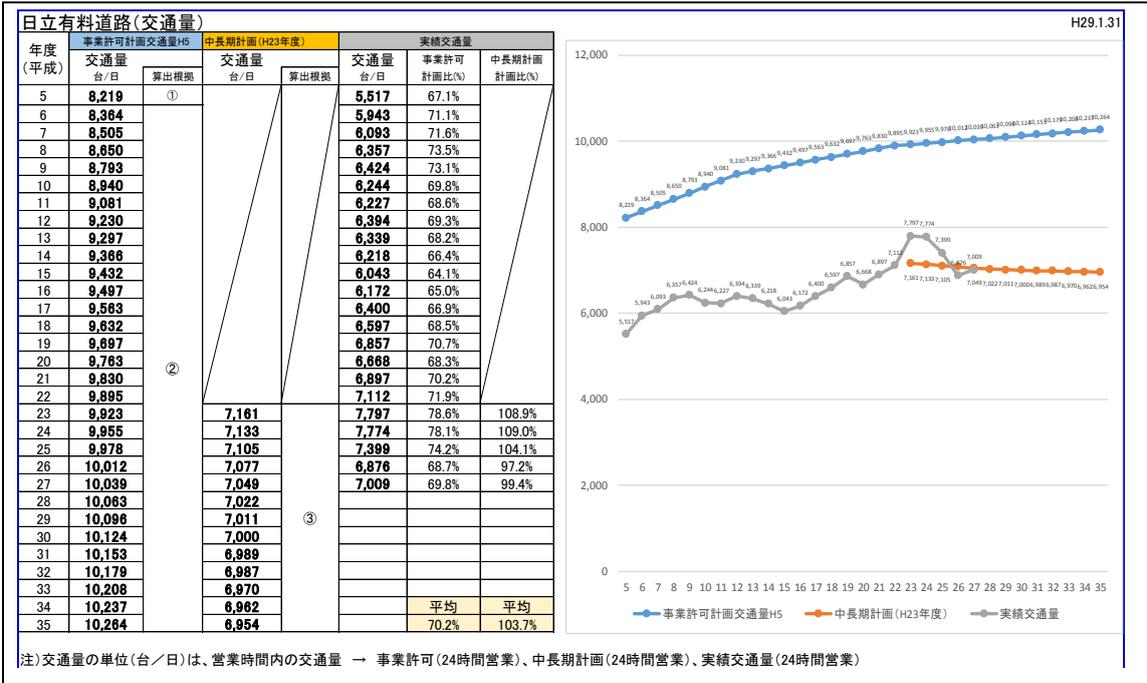
単年度で不採算、また、償還準備金の積立状況が計画未達となっている路線がある。これは、有料道路供用後、計画どおりの交通量とならず、料金収入が低迷していることが影響している。

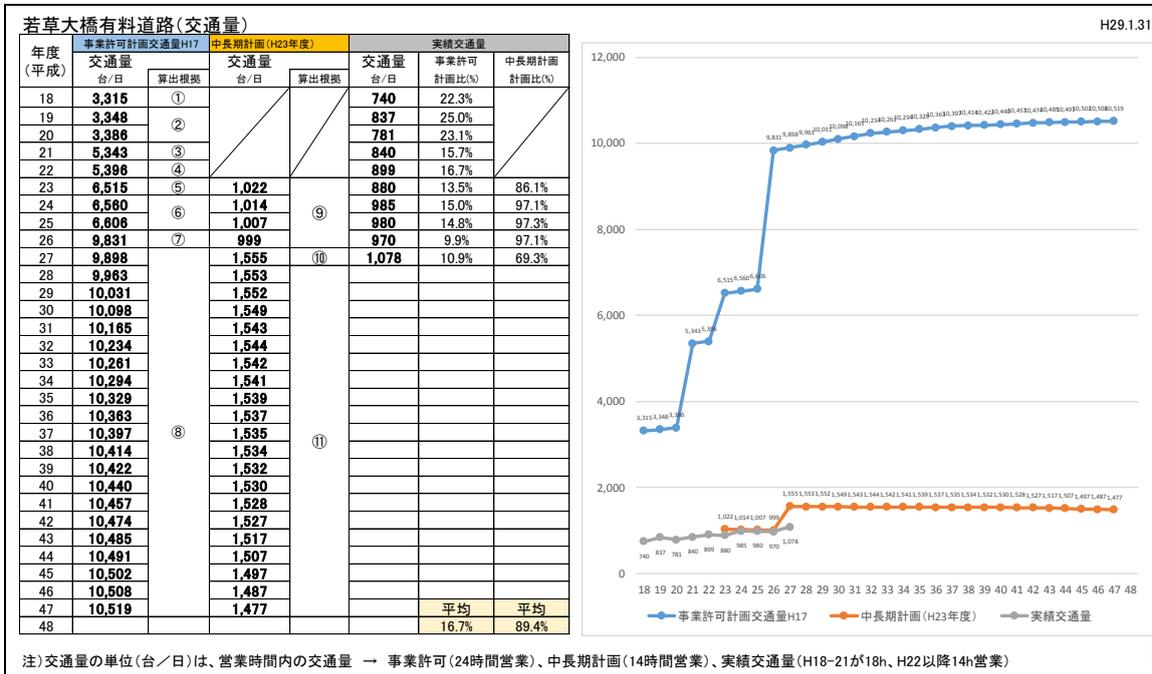
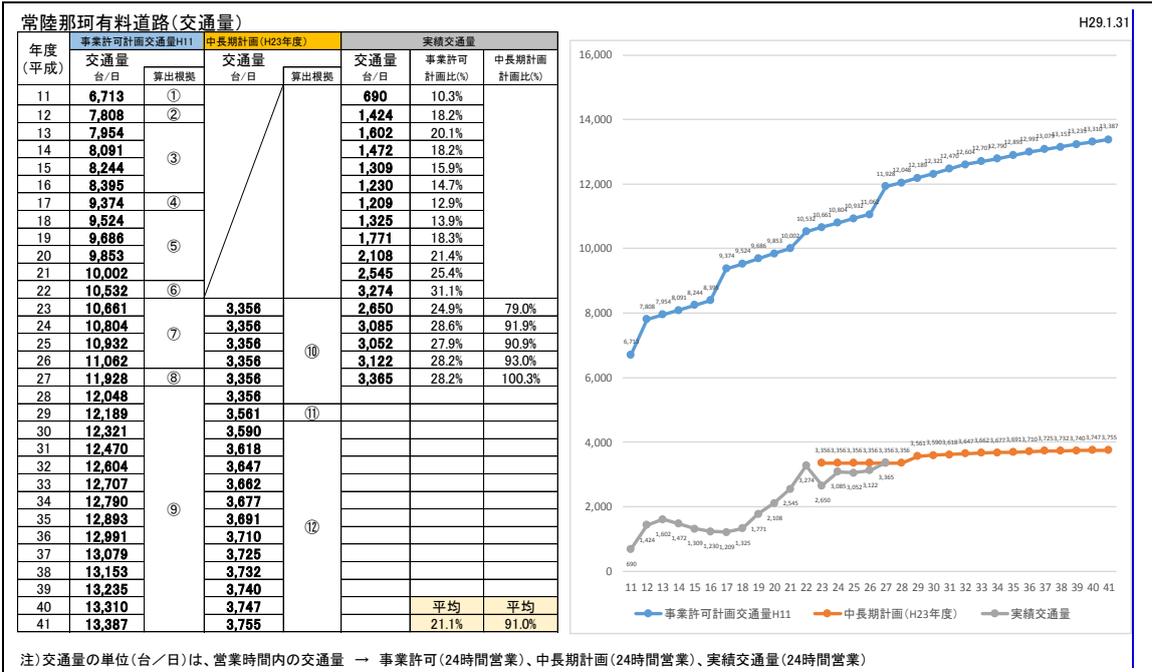
現在有料期間中の5つの路線について、交通量の計画・実績の乖離状況は以下のとおり。

1) 交通量に関する計画と実績の乖離状況

- ・ 5つの路線すべてで初年度から大きく乖離が見受けられる。
- ・ 水海道、常陸那珂、若草大橋については、実績が計画に対して10%~30%程度と乖離が著しい。若草大橋では実績が9%程度の年度も見受けられる。
- ・ 若草大橋については、将来道路ネットワークを考慮した計画交通量の増大の幅が非常に大きく、実績との乖離を広げる一因となっている。







2) 見積りの信頼性

これほどの乖離が発生している状況からすると、見積りの精度・信頼性には疑問を呈せざるを得ない。

有料道路供用年度の新しい路線になるほど乖離幅が大きくなり、料金収入が低迷している。特に将来道路ネットワークを考慮した事業年度で乖離幅が広がっている。有料道路に

連携する新しい道路ができれば交通量増加を見込むという手法を繰り返し採用しているが、どの路線でも計画と実績の乖離が大きく、むしろ新しい路線ほど乖離幅は増大している。

特に供用時期の新しい3路線については、交通量について見積りと実績が大きく乖離している。1路線だけではなく、3路線続けて大きく乖離しているという状況に関しては、見積りに関して慎重な姿勢で臨んでいたのか反省すべき点があると考ええる。

交通量推計は、料金収入の見積りに直結しており、有料道路事業が事業化できるかどうかの決定に大きく影響を与えていると考えられる。交通量の見積りが実績と大きく乖離している状況は、事業化の検討そのものの信頼性に疑念を抱かせるほど重大なものと考ええる。

3) 今後の対応について

このまま利用料収入で建設資金を賄うことができなければ、最終的には県民負担が生じる可能性が高い。

ア 現状でもすでに当初計画にはない貸付支援が行われており、有料道路の利用者とは限らない一般県民による負担が始まっているともいえる。

一般県民にも負担をしてもらうにあたり、まずやるべきこととして、なぜこのような受益者負担による料金収入で建設資金を賄うことが困難な状況となったのか、県民への情報開示・説明は必須であると考ええる。

イ 中長期経営計画では、その基本方針において未償還額が最小となる時期を見極めて解散時期を検討していくとしている。

中長期経営計画（平成23年度～平成40年度）

VI 計画の基本方針

2 最新の交通量や交通ネットワークの整備等の状況、国における将来交通量需要推計の見直しなどを踏まえ、将来交通量の検証及び見直しを定期的に行い、最新の将来収支予測を作成する。

また、この将来収支予測に基づき、未償還額が最小となる時点を見極めながら、解散時期について検討していく。

未償還額を最小化すること、そのために最新の将来収支予測を作成して実現可能な中長期経営計画とすることは必須である。中長期経営計画の実行済期間については、交通量推計と実績の乖離幅は極めて小さくなっており、中長期経営計画においては合理的な交通量の見積りが行われたものと思われる。

未償還額の最小化を実現した上で解散が可能となるよう、基本方針で示されているとおり、将来交通量の検証及び見直しの定期的な実施が必要である。

ウ 次に、県民負担を可能な限り生じさせないという観点からは以下の検討が行われるべきと考える。

- ・ 計画達成が困難と判明した時点で、料金の増額変更や有料期間の延長といった選択肢は検討するべきではないか。

ただし、有料道路の建設当時において、利用者側の強い要望があった、また、計画との乖離時に料金変更や有料期間延長というリスクがあることを利用者に対して十分説明し、利用者が納得している状況にあったということが前提条件となると思われる。

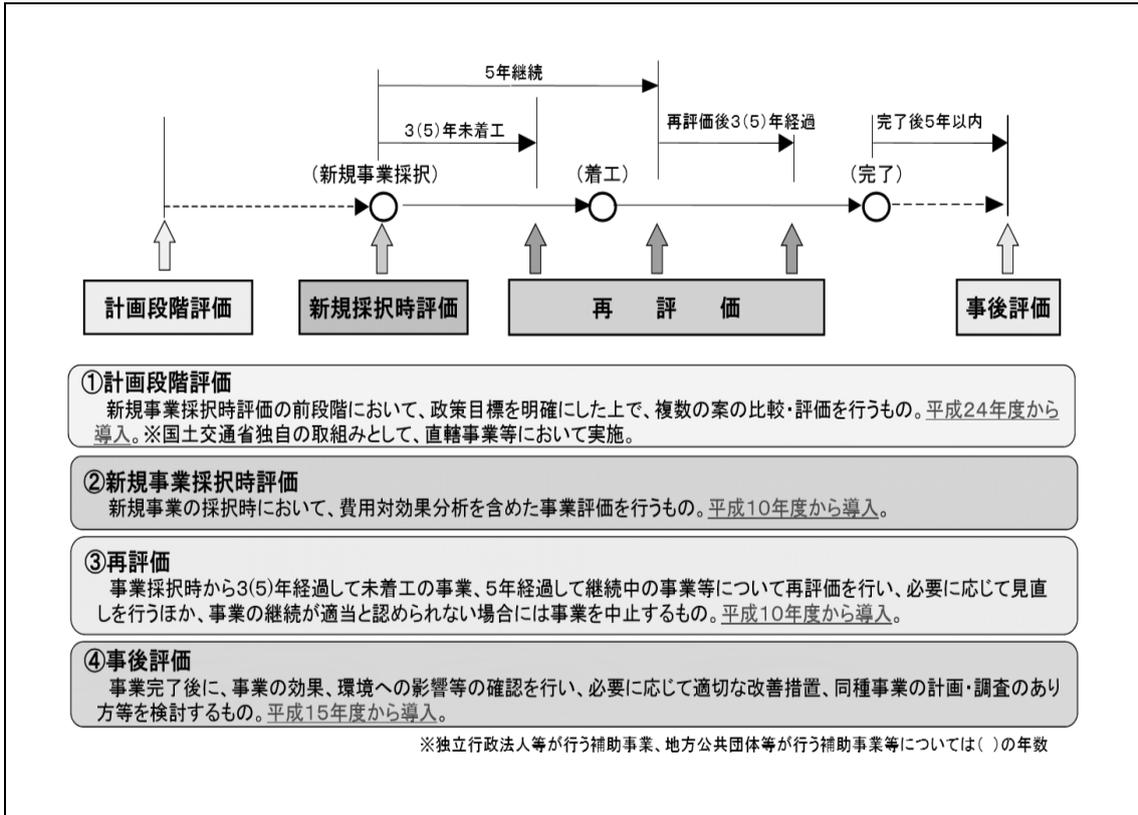
- ・ 料金変更や有料期間延長については、収支を完全に一致させなければ計画変更が認められないとのこと。しかし、収支を完全に一致させられないまでも、ある程度の金額幅での料金増額や、有料期間についても合理的な長さでの延長であれば利用者の納得が得られるかもしれない。こうした場合に、収支の改善が一定程度認められれば事業変更の許可が得られるような制度の柔軟性も必要ではないか。

なお、計画変更に関する詳細な前提条件は以下のとおり。

- ・ 料金変更においては、料金の額が便益額を超えないこと。
- ・ 有料期間延長においては、期間 30 年から期間 40 年と 10 年間の延長まで。
- ・ 地元の理解（県議会の同意）
- ・ 事業許可申請における収支計画の成立（有料道路期間内において償還が可能であること。）
- ・ 千葉県と共同で出資した路線については、出資金の返還が困難なケースでも千葉県には先に返還している。無料開放後について維持管理費用の千葉県との費用分担は適切か。
- ・ 現状では、新規の有料道路路線に関する計画はないとのこと。仮に新規路線が計画されることがあれば、従来の計画について事業評価を適切に行い、反省点を必ず活かすべきである。

公共事業である道路事業については、以下に示す多段階の事業評価が行われることとなっている。しかし、建設費用を料金収入で賄う有料道路事業は公共事業に含まれず、当該評価制度の対象外となるとのこと。同制度を活用すれば、再評価・事後評価により、計画時点の採算見通しや見積りの信頼性、事業の運営方法等が検証され、反省点を洗い出して次の同様の事業に反映させることができると思われるが、有料道路事業が評価制度の対象外となることから同制度は活用できない。過去の事業については、自ら徹底した事業の再点検を行う必要がある。

<道路事業の評価>



元資料：国土交通省道路局「道路行政の簡単解説」

②出資金の返還について

【意見】

茨城県道路公社が解散するより前に、出資者に対して出資金を返還することは、法令上・契約上で定められた事項ではない。出資額を返還する際の返還金額の算定についても、具体的な決まりはないとのことである。

平成16年度の会計検査院による検査報告では、出資金の償還について、「法的な義務を負ってはいない」が、「建設費を料金収入で償還する有料道路事業の枠組みの中で償還することとなっている」と解説しており、償還の根拠は「建設費を料金収入で償還する有料道路事業の枠組み」だという見解を示していると考えられる。

平成16年度決算検査報告「第15 国の事業許可を受け貸付金等により整備した地方道路公社の有料道路事業の状況について」より抜粋

「出資金については、道路公社は設立団体に対して償還する法的義務は負っていないが、建設費を料金収入で償還するという有料道路事業の枠組みの中で償還することとなっている。」

また、無料開放時点で出資金を返還するかどうかに関しては、実務上統一されているという現状にはなく、各県の道路公社においてもそれぞれの運用が行われているとのことであった。

現状を踏まえ、以下の点を検討する必要があるのではないかと。

- ・ 現状、資金繰りが困難となり県から貸付を受けている状況で、そもそも出資金を返還する財政的な余裕はないのではないかと。そうであれば、無理に決まりにはない出資金の返還を行わなくてもよいのではないかと。貸付を受ける一方で出資金の返還を行うことが、将来の未償還額最小化に向けた有効な対策となり得るのか。出資金を返還できるのであれば、有利子負債の繰上償還に充てる方が有効ではないかと。
- ・ 出資金の返還においては、当初の出資額そのままを返還している。返還は、当該有料道路路線が無料開放された時点で行われているが、出資額の返還金額には、事業の成果が反映されるべきではないかと。すなわち、事業がうまくいっていれば持ち分は増えるが、うまくいっていなければ持ち分は減る。出資額の返還金額として、当初の出資額で返還することが適切な処理なのか。

なお、解散時の残余財産分配に関しては地方道路公社法において以下のように規定されている。残余財産の分配額には、出資の額に事業の成果が反映された金額となる。

地方道路公社法

(昭和四十五年五月二十日法律第八十二号)

最終改正：平成二五年六月一四日法律第四四号

(清算事務)

第三十六条 清算人は、道路公社の債務を弁済してなお残余財産があるときは、これを道路公社に出資した地方公共団体に、出資の額に応じて分配しなければならない。

3 駐車場事業

(1) 事業の概要

みらい平駅前駐車場，筑波山つつじヶ丘駐車場，友部駅北口駐車場及び水戸北スマートIC駐車場の4箇所の駐車場管理運営を行っている。

(2) 駐車場

①みらい平駅前駐車場事業

1) 事業の概要

設置目的	平成17年8月24日のつくばエクスプレス開業にあわせて，パーク&ライドの有料駐車場として整備し，駅及び駅周辺施設利用者の利便性向上に寄与する。
場所	つくばみらい市陽光台1丁目14番2
面積	2,767 m ²
駐車台数	100台（月極80台，時間貸し20台）
建設事業費	21百万円
工期	平成17年6月28日～平成17年8月23日
供用開始	平成17年8月24日
駐車料金	〈時間貸し〉2時間100円，8時間を超え24時間まで500円 〈月極〉1か月 5,200円
利用台数 (平成27年度)	時間貸し19台/日 月極85台/日

2) 利用台数及び損益の状況

(単位：千円)

	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度
利用台数(台)	32,411台	33,131台	34,133台	37,275台	38,143台
収益					
業務収入	6,498	6,802	6,955	8,000	8,140
負担金収入	18	16	16	20	19
業務外収入	90	45	40	44	189
合計	6,606	6,863	7,011	8,064	8,348
費用					
管理業務費	2,035	2,495	2,259	2,181	6,614
一般管理費	1,732	953	998	1,353	816
諸減価償却費	2,003	2,003	2,003	2,003	902
特別法上の引当損	24	33	7	13	52

等					
業務外費用	0		1	-	263
合計	5,794	5,484	5,268	5,550	8,647
当期利益	812	1,379	1,743	2,514	△299

3) 駐車場写真



②筑波山つつじヶ丘駐車場事業

1) 事業の概要

設置目的	筑波山スカイライン有料道路事業からの経営転換により、筑波山観光の拠点である従来の「つつじヶ丘駐車場」を有料駐車場として整備し、登山者や周遊観光客のための駐車場や休憩場所としての役割を担う。
場所	石岡市小幡字横道 2133 番 12, 13 つくば市筑波字北裏 1 番 2
面積	12,660 m ²
駐車台数	400 台 (時間貸し)
建設事業費	419 百万円
工期	平成 18 年 2 月 23 日～平成 18 年 4 月 26 日
供用開始	平成 18 年 4 月 27 日

駐車料金	車種 料金	普通車	二輪車	マイクロ 路線バス	大型車
	2時間まで (10分まで無料)	400円	200円	1,000円	1,600円
	以降1時間 ごとに	100円	100円	200円	300円
利用台数 (平成27年度)	262台/日				

2) 利用台数及び損益の状況

(単位：千円)

	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度
利用台数(台)	90,733台	102,911台	99,132台	98,790台	95,909台
収益					
業務収入	37,228	43,082	41,269	45,615	43,837
負担金収入	1,155	1,156	1,144	1,463	1,453
業務外収入	528	6,071	1,874	250	237
合計	38,911	50,309	44,287	47,328	45,527
費用					
管理業務費	12,747	10,719	13,216	11,950	11,541
一般管理費	16,308	20,216	19,938	21,096	18,770
諸減価償却費	10,938	10,932	10,972	10,972	10,972
特別法上の引当損 等	138	213	42	77	277
業務外費用			3	-	-
合計	40,131	42,080	44,171	44,095	41,560
当期利益	△1,220	8,229	116	3,233	3,967

3) 駐車場写真



③友部駅北口駐車場事業

1) 事業の概要

設置目的	平成 19 年 3 月の友部駅橋上化供用にあわせて、市の要請により駅の隣接地を有料駐車場として整備し、国道 50 号方面（旧笠間市街地）からの駅利用者の利便性向上に寄与する。
場所	笠間市南友部字原 604 番地 10，笠間市南友部字東遠原 1966 番 56
面積	3,730 m ²
駐車台数	131 台（月極 91 台，日貸し 40 台）
建設事業費	37 百万円
工期	平成 19 年 11 月 16 日～平成 20 年 1 月 30 日
供用開始	平成 20 年 2 月 1 日
駐車料金	〈日貸し〉 1 日 500 円 〈月極〉 1 か月 5,200 円
利用台数 (平成 27 年度)	日貸し 16 台/日 月極 88 台/日

2) 利用台数及び損益の状況

(単位：千円)

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
利用台数 (台)	43,082 台	42,979 台	40,909 台	37,987 台	38,100 台
収益					
業務収入	11,157	11,613	10,268	9,355	9,085
負担金収入	31	29	23	23	22
業務外収入	153	87	53	48	47
合計	11,341	11,729	10,344	9,426	9,154
費用					
管理業務費	3,219	3,585	3,505	3,140	3,132
一般管理費	1,766	1,572	1,442	1,523	1,470
諸減価償却費	3,484	3,552	3,620	3,620	3,620
特別法上の引当損 等	41	57	10	15	58
業務外費用	0	0	1	-	-
合計	8,510	8,766	8,578	8,298	8,280
当期利益	2,831	2,963	1,766	1,128	874

3) 駐車場写真



④水戸北スマート I C 駐車場事業

1) 事業の概要

設置目的	平成 20 年 6 月 16 日の水戸 - 東京（水戸北スマート I C 経由）を結ぶ高速路線開通にあわせて、パーク & バスライドの有料駐車場として整備し、東京への通勤及び行楽の足となる高速バスの利用者の利便性向上に寄与する。
場所	水戸市飯富町 5346
面積	2,129 m ²
駐車台数	63 台（日貸し）
建設事業費	18 百万円
工期	平成 20 年 2 月 29 日～平成 20 年 6 月 15 日
供用開始	平成 20 年 6 月 16 日
駐車料金	1 回 400 円
利用台数 (平成 27 年度)	19 台/日

2) 利用台数及び損益の状況

(単位：千円)

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
利用台数 (台)	5,429 台	6,137 台	6,509 台	6,738 台	6,788 台
収益					
業務収入	2,172	2,455	2,604	2,695	2,715
負担金収入	6	6	6	7	6
業務外収入	30	17	63	86	93
合計	2,208	2,478	2,673	2,788	2,814
費用					
管理業務費	820	1,027	1,123	1,093	1,245
一般管理費	344	335	355	428	414
諸減価償却費	1,702	1,701	1,701	1,702	1,701
特別法上の引当損 等	8	12	3	5	17
業務外費用	0		0	-	-
合計	2,874	3,075	3,182	3,228	3,377
当期利益	△666	△597	△509	△440	△563

3) 駐車場写真



(2) 実施した手続

- ・ 事業内容を検証するため、担当者に対する質問を実施した。
- ・ 契約手続が要項・要領や契約書に従って、適切に行われているかを検証した。
- ・ 関連資料を閲覧し、業務が適切に行われているか検証した。

(3) 指摘又は意見

①事業目的との適合性について

【意見】

茨城県道路公社は県の負担が最少となる時点で解散が予定されている。その中で、同公社が駐車場事業を行う目的として、次の2つがある。

- 1) 県や市に請われて駐車場を設置し、地域の利便性向上に貢献すること。
- 2) 同公社の借入金返済資金獲得に貢献すること。

ここで、同公社が管理運営する4つの駐車場の現状が上記目的に適合しているかについて下記で検討した。なお、上記1)は、公的機関である同公社が自ら駐車場事業を行う必要があるかについて検討するため、代替駐車場があるかについても把握した。また、上記2)は、

個別の投資額を回収できるかどうか（原状回復費用も含めて）を通じ、同公社の借入金返済資金獲得に貢献しているか検討している。

	みらい平駅前 駐車場	筑波山つつじヶ 丘駐車場	友部駅北口 駐車場	水戸北スマート I C 駐車場
目的 1)	<p>県有地を賃借する形で、茨城県との協議により設置している。</p> <p>つくばエクスプレス開業時になかった駅前の駐車場を整備するものであり、駅及び駅周辺施設利用者の利便性向上に貢献している。ただし、つくばエクスプレス開業から 10 年経過し駅周辺の開発が進み、駅前の民間駐車場が増えつつある状況である。</p>	<p>茨城県道路公社所有の敷地に設置している。</p> <p>茨城県の観光地の一つである筑波山の観光の拠点となる駐車場であり、観光客誘致に貢献している。また、筑波山つつじヶ丘には民間駐車場はなく、代替駐車場はない。</p>	<p>市有地を賃借する形で、現笠間市からの要請により設置している。</p> <p>国道 50 号方面（旧笠間市街地）からの駅利用者の利便性向上に貢献している。ただし、新設の駐車場施設が出来たことにより、代替駐車場が存在する状況である。</p>	<p>県有地を賃借する形で、茨城県からの要請により設置している。</p> <p>東京への高速バス利用者が利用する駐車場として高速バスの利用者の利便性向上に貢献している。また、水戸北スマート I C 近隣には民間駐車場はなく、代替駐車場はない。</p>
目的 2)	<p>ほぼ毎年利益を上げており、年度ごとの資金収支はプラスである。また、すでに初期投資は回収しており、更新投資、原状回復費用も含めても全体としての資金収支予定はプラス</p>	<p>ほぼ毎年利益を上げており、年度ごとの資金収支はプラスである。現在、毎年の資金剰余により筑波山スカイライン有料道路事業からの経営転換の際に引き継いだ事業借入金</p>	<p>ほぼ毎年利益を上げており、年度ごとの資金収支はプラスである。また、すでに初期投資は回収しており、更新投資、原状回復費用も含めても全体としての資金収支予定はプラス</p>	<p>毎年損失を出しているが、非現金支出費用である減価償却費を考慮すると、年度ごとの資金収支は若干のプラスである。現在、毎年の資金剰余により初期投資の回収中である。</p>

	<p>となっており、茨城県道路公社の借入金返済資金獲得に貢献している。</p>	<p>を返済中である。平成40年代半ばに返済の終了を予定している。</p>	<p>となっており、茨城県道路公社の借入金返済資金獲得に貢献している。</p>	<p>しかし、更新投資、原状回復費用も考慮すると、全体としての資金収支予定はマイナスとなっている。更新投資を行わず現有設備を利用することによりキャッシュアウトを減らすことも検討しているが、見通しは不透明である。</p>
--	---	---------------------------------------	---	---

上述のとおり、4つの駐車場は地域の利便性向上に貢献しており、この点、問題となるものではない。しかし、みらい平駅前駐車場及び友部駅北口駐車場については駐車場設置当初と異なり、民間の駐車場増加という環境変化が生じつつある。現時点においては、民間駐車場のみでは駐車場需要を賄うことができないが、更に民間駐車場が増加し状況が変化した場合には、公的機関である茨城県道路公社が担う駐車場設置の意義は薄れると考えられる。その場合には、公的機関の駐車場設置意義と同公社の借入金返済資金獲得を比較衡量した上で、県や地元自治体と協議し、両駐車場の撤退も検討すべきであろう。

また、同公社の借入金返済資金獲得という点では、水戸北スマートIC駐車場は問題がある。そもそも水戸北スマートIC駐車場は高速バスの利用促進策として県の要請により設置したものであるが、本数の増加等の高速バス自体の利便性が上がらないと駐車場利用者の根本的な増加は望めないものであり、同公社単独でできることは限られる。他方で、費用面は極力抑えようという努力が伺える。その状況の中、当駐車場を運営することにより資金流出が生じる事態になれば同公社にとって不合理といえよう。そこで、県が施策の面で関与し、同公社と一体となり高速バス自体の利便性が高まる方策を実施し、利用者増加に一定の責任を持つのが良いのではないかと。また、県は同公社から用地の賃料を徴収しているが、当駐車場の運営が厳しいことを踏まえ、賃料の減額、減免による支援も検討対象とすべきであろう。

他の駐車場については、年度ごとの資金収支は明らかにプラスであり、借入金返済資金獲得に貢献している。しかしながら、みらい平駅前駐車場及び友部駅北口駐車場は当初計画を上回る一方、筑波山つつじヶ丘駐車場は当初計画を下回る形で推移している。前述のとおり、茨城県道路公社は県の負担が最少となる時点で解散が予定されているが、その実現を早めるために順調な事業が必要となる。同公社としても筑波山つつじヶ丘駐車場の利用促進のための取組を実施しているが、十分な効果を発揮していない現状がある。これに対し、実施して

いる同駐車場のPDCAサイクルがうまく回っているか検討する必要があるであろう。

4 主要地方道常陸那珂港南線道路維持管理事業

(1) 事業の概要

常陸那珂有料道路(茨城県道路公社の有料区間)と直結する主要地方道常陸那珂港南線(茨城県管理の無料区間)は、自動車専用道路(最高時速 80km)であり、一般道より高水準の維持管理体制が必要である。有料道路と管理水準の統一化・作業の効率化を図り、自動車交通の安全性を確保するため、県(常陸大宮土木事務所)から茨城県道路公社が本路線の維持管理業務を受託し、有料道路と一体的に維持管理を実施している。

路線名	主要地方道常陸那珂港南線(自動車専用道路)	
区間	常陸那珂港 IC~ひたち海浜公園 IC	
延長	1.8km	
業務内容	道路交通管理	24時間監視体制(うち定期パトロール4回/日を含む)
	道路維持管理	道路清掃, 道路除草, 道路補修(軽微な補修)
平成27年度契約額	34,668千円	

(2) 実施した手続

- ・ 事業内容を確認するため、担当者に対する質問を実施した。
- ・ 契約手続が要項・要領に従って、適切に行われているかを検証した。
- ・ 入札方法が規程に準拠して実施されていることを確認した。

(3) 指摘又は意見

①事務費に係る消費税分の取扱い

【指摘】

県と茨城県道路公社との間で主要地方道常陸那珂港南線道路維持管理業務について委託契約を締結しており、平成27年度の契約額内訳は以下のとおりである。

費目		金額	内訳
工事費	交通管理費	14,126,400円	○所長・所長代理・巡視員の人件費 ○消耗品費・光熱水費等・借料及び損料等の諸経費
	維持管理費	18,260,600円	○道路維持管理工事 ○植栽維持管理工事 ○電気設備等点検業務委託

事務費	2,281,000 円	○工事設計積算業務に係る人件費 ○経理・契約業務に係る人件費 ○工事検査に係る人件費
計	34,668,000 円	

同業務の県に対する請求のうち、事務費 2,281,000 円については消費税分を乗じて実績報告していなかった。委託契約であるため、人件費に係る事務費についても消費税分を乗じて実績報告すべきである。

②変更契約及び分割発注

【指摘】

茨城県道路公社は常陸那珂港南線、外 2 路線（ひたちなか市阿字ヶ浦町～新光町）の植栽維持管理工事について A 社に業務を委託している。平成 25 年度、平成 26 年度及び平成 27 年度の 3 年間の契約額の状況は以下のとおりである。

契約額	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
当初契約予定価格	9,470,000 円	9,100,000 円	8,940,000 円
当初契約額	8,990,000 円	8,720,000 円	7,820,000 円
第 1 回変更額	1,010,000 円	3,700,000 円	1,550,000 円
第 2 回変更額	3,000,000 円	—	—
分割契約額	—	—	5,300,000 円
変更後（合算後） 契約額	13,000,000 円	12,420,000 円	14,670,000 円

茨城県道路公社では、県の規程を準用し、一般競争入札を実施する対象工事は、原則として 1 件につき予定金額が 1 千万円以上の全ての工事としている。同契約については、上記の 3 年間ともに予定価格が 1 千万円未満であるため、指名競争入札により契約の相手方を選定している。

ここで、平成 25 年度及び平成 26 年度は、いずれも当初契約後に工事変更が行われている。また、平成 27 年度では、平成 25 年度及び平成 26 年度で変更された工事が分割され、別の工事として B 社に発注されている。

当初契約に変更契約（分割契約）を合計した契約額は 3 年間とも 1 千万円以上となる。

平成 25 年度、平成 26 年度及び平成 27 年度の 3 年間の変更理由は以下のとおりである。

年度	変更理由
平成 25 年度	㉗平成 25 年度公共工事設計労務単価の変動による変更（第 1 回） ㉘夏期の行楽シーズンを迎えるにあたり現地調査した結果、ひたち海浜公園 IC ランプ部路肩の雑草の伸びが著しく、通行に支障を来す恐れがあると判断したため除草工を追加する。（第 2 回） ㉙害虫被害（松食虫）等により枯木が多くみられ、放置すると倒木被害の恐れがあること害虫被害拡大の恐れがあることから、枯木伐採を追加する。（第 2 回） ㉚実査精算により処分費 70 t を追加する。（第 2 回）
平成 26 年度	㉘夏期の行楽シーズンを迎えるにあたり現地調査した結果、ひたち海浜公園 IC ランプ部路肩の雑草の伸びが著しく、通行に支障を来す恐れがあると判断したため除草工を追加する。 ㉙松食虫被害により松の立枯れが多数見られるため、被害の拡大防止、倒木による危険性を考慮し、枯木撤去作業を追加する。 ㉚実査精算により、除草等に伴う処分費 44 t を追加する。
平成 27 年度	㉛歩道周辺の投機ゴミ（空缶、ペットボトルなど）が著しいため、ゴミ拾いを追加する。 ㉙松食虫被害による枯松について、被害の拡散及び倒木を防止するため、枯松伐採（伐採本数 50 本）を追加する。

変更理由㉗は、ひたち海浜公園 IC ランプ部路肩の除草工事であり、毎年、工事を発注するものであるため、追加工事で発注する必要性を感じない。また、平成 27 年度においては、当該除草工事を分割発注しており、変更後（合算後）の契約額は 14,670,000 円となっており、分割発注をすることで全体の工事費は増加してしまっている。

変更理由㉙は、松食虫被害による枯木伐採工事あり、毎年、工事を発注するものであるため、追加工事で発注する必要性を感じない。当初契約時に松食虫被害による枯木伐採工事の予定額を積算して、実績との差額を変更契約で精算すべきである。

変更理由㉚は、除草等に伴う処分費であり、毎年、発生するものであるため、追加工事で発注する必要性を感じない。当初契約時に除草等に伴う処分費の予定額を積算して、実績との差額を変更契約で精算すべきである。

以上のような状況を総合的に勘案すると、当該契約について一般競争入札を回避するために、変更工事及び分割発注しているとの疑念が生じざるを得ない。

5 会計基準への準拠性

(1) 実施した手続

- ・ 経理処理が適切に行われていることを検証するため、退職手当引当金について、茨城県道路公社に対する質問を実施し、関係書類を閲覧した。

(2) 指摘又は意見

①会計規程及び会計規程実施細則の遵守について

【指摘】

茨城県道路公社では、退職一時金制度を設けている。同公社では、当制度に係る退職給付債務について貸借対照表の「退職手当引当金」として計上しており、その計算は「会計規程」及び「会計規程実施細則」に基づき行っている。なお、関連する「会計規程」及び「会計規程実施細則」は下記のとおりである。

《会計規程》

第5章 負債及び資本

(固定負債)

第64条 固定負債は、債券、長期借入金、退職手当引当金及びその他の固定負債とする。

《会計規程実施細則》

第6章 財務会計 第5節 退職手当引当金

(退職手当引当損)

第76条 規程第64条に規定する退職手当引当金への当該事業年度における繰入額は、当該事業年度末日において在職する役員及び職員の全員が、同日において、自己の事由により退職するものと仮定した場合における退職手当の所要額から当該事業年度末の退職手当引当金の残額を控除した額とする。

上記の規程では、退職手当引当金は「自己の事由により退職するものと仮定した場合における退職手当の所要額」で算定することとされる。しかしながら、実際には「当公社事由により退職するものと仮定した場合における退職手当の所要額」で算定しており、「会計規程」及び「会計規程実施細則」に則った退職手当引当金計算が行われていなかった。本来、平成27年度末の貸借対照表の退職手当引当金として計上すべき金額は49,978千円であり、これと比較すると14,822千円(実際金額64,800千円-あるべき金額49,978千円)過大に引当計上されていたこととなる。なお、退職手当引当金について適切に計算が行われていなかったことに伴い、当年度の退職手当引当損についても適切な金額の計上が行われなかったこととなる。また、過年度の退職手当引当金計算についても当年度と同様の計算を行っていることから、退職手当引当金、退職手当引当損はあるべき数値と異なるものとなっていると考えられる。個別の経理処理を誤ると、それを集計した貸借対照表、損益計算書にあるべき数値と異なる数値が記載され、これを見た各利害関係者が同公社に対する判断を誤る可能性が生じる。

貸借対照表や損益計算書などの決算報告書を適切に作成し、各利害関係者にこれを提示す

ることは同公社に課された役割であり、非常に重要なものである。その役割を果たすためには「会計規程」及び「会計規程実施細則」を遵守し適切な決算報告書を作成する必要があるが、同規程及び同実施細則に対する理解や適用状況を確認するプロセスなくして実現することは難しい。そのため、同規程及び同実施細則を深く理解するための研修制度やその適用状況を確認する体制を整備する必要がある。

第4章 監査結果等項目別一覧

No	監査対象	事業等	タイトル	結論
1	道路建設課	全般的事項	道路事業における全体のコントロール機能	意見
2	道路建設課	全般的事項	総合評価方式について	意見
3	道路建設課	全般的事項	道路事業におけるPDCAサイクル管理	意見
4	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	事業効果の測定と公開	意見
5	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	道路事業全体のPDCAサイクル管理	意見
6	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	工事設計変更の手続（水戸土木事務所）	意見
7	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	工費用資材の発注（水戸土木事務所）	意見
8	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	補償コンサルタント業務発注に係る業者選定（水戸土木事務所）	意見
9	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	用地交渉の議事録（水戸土木事務所）	意見
10	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	とりおり方式の入札（水戸土木事務所）	意見

No	監査対象	事業等	タイトル	結論
11	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	年度をまたぐ工事請負契約（水戸土木事務所）	意見
12	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	予定価格の公表（水戸土木事務所）	意見
13	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	工事計画の PDCA サイクル管理及び工事期間短縮（水戸土木事務所）	意見
14	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	工事期間の短縮について（水戸土木事務所）	意見
15	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	価格及び受託者等の妥当性の検証（常陸大宮土木事務所）	意見
16	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	漁業組合との調整に関する議事録（常陸大宮土木事務所）	意見
17	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	変更契約の協議方法（常陸大宮土木事務所）	意見
18	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	工事計画の PDCA サイクル管理（常陸大宮土木事務所）	意見
19	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	工事計画の PDCA サイクル管理（常陸大宮土木事務所）	意見
20	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	価格及び受託者等の妥当性の検証（常陸太田工事事務所）	意見
21	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	変更契約の協議方法（常陸太田工事事務所）	意見

No	監査対象	事業等	タイトル	結論
22	道路建設課	地方道路整備費（道路改良費，過疎対策道路改良費）	工事計画のPDCAサイクル管理（常陸太田工事事務所）	意見
23	道路建設課	肋骨道路整備費	工事計画のPDCAサイクル管理（常陸太田工事事務所）	意見
24	道路建設課	合併市町村幹線道路緊急整備支援事業費	全体の工事間の進捗管理及び調整	意見
25	道路建設課	合併市町村幹線道路緊急整備支援事業費	工事計画のPDCAサイクル管理（常陸大宮土木事務所）	意見
26	道路建設課	合併市町村幹線道路緊急整備支援事業費	工事計画のPDCAサイクル管理（水戸土木事務所）	意見
27	道路建設課	市町村道路整備促進費（安心安全な生活道路整備市町村補助）	事業効果の評価と事業継続	意見
28	道路建設課	用地提供者生活再建対策事業費	代替地登録制度の活性化について	意見
29	道路維持課	全般的事項	トータルコスト縮減効果を検証できる仕組みについて	指摘
30	道路維持課	全般的事項	長寿命化計画と予算措置について	意見
31	道路維持課	道路台帳調製費	適時な道路台帳の補正	意見
32	道路維持課	道路台帳調製費	一般財団法人茨城県建設技術公社との随意契約	指摘

No	監査対象	事業等	タイトル	結論
33	道路維持課	道路ボランティアサポート事業費	要項に基づく書類の保存（土浦土木事務所）	指摘
34	道路維持課	道路ボランティアサポート事業費	要項に基づく書類の保存（筑西土木事務所）	指摘
35	道路維持課	道路ボランティアサポート事業費	道路里親制度の更なる推進（土浦土木事務所）	意見
36	道路維持課	道路照明等維持管理費	1者応札（土浦土木事務所）	意見
37	道路維持課	地方道路整備費（橋梁補修費）	成果品の検収について	意見
38	道路維持課	道路補修費（橋梁補修費）	橋梁管理の不備について	指摘
39	道路維持課	道路補修費（道路維持修繕事業）、地方道路整備費（路面再生事業費）、道路補修費（路面再生事業費）	瑕疵事故への対応について	指摘
40	道路維持課	道路補修費（道路維持修繕事業）、地方道路整備費（路面再生事業費）、道路補修費（路面再生事業費）	陥没箇所への対応について	指摘
41	道路維持課	道路補修費（道路維持修繕事業）、地方道路整備費（路面再生事業費）、道路補修費（路面再生事業費）	道路パトロール作業日報の確認について（筑西土木事務所）	意見
42	公園街路課	全般的事項	工期延長に伴う契約変更	意見
43	公園街路課	街路改良費（単独事業を含む。）	事業完了路線の事後評価について	意見

No	監査対象	事業等	タイトル	結論
44	公園街路課	街路改良費（県単独事業を含む。）	とりおり方式による入札業者の決定	意見
45	公園街路課	街路改良費（県単独事業を含む。）	入札委員会の運営について	意見
46	公園街路課	街路改良費（県単独事業を含む。）	公共事務費について	意見
47	公園街路課	街路改良費（県単独事業を含む。）	事前評価について	意見
48	公園街路課	街路改良費（県単独事業を含む。）	箇所付けの変更及び合併工事における年度予算の割り振りの変更（土浦土木事務所）	意見
49	公園街路課	街路改良費（県単独事業を含む。）	「課（免）税事業者届出書」の不備について（竜ヶ崎工事事務所）	指摘
50	公園街路課	街路改良費（県単独事業を含む。）	補償費の支払いについて（竜ヶ崎工事事務所）	指摘
51	茨城県 道路公社	中長期経営計画	経費削減への更なる取組	意見
52	茨城県 道路公社	中長期経営計画	中長期経営収支目標の見直し	意見
53	茨城県 道路公社	有料道路事業	計画時点の交通量推計について	指摘
54	茨城県 道路公社	有料道路事業	出資金の返還について	意見

No	監査対象	事業等	タイトル	結論
55	茨城県 道路公社	駐車場事業	事業目的との適合性について	意見
56	茨城県 道路公社	主要地方道常陸那珂港南線道路維持管理事業	事務費に係る消費税分の取扱い	指摘
57	茨城県 道路公社	主要地方道常陸那珂港南線道路維持管理事業	変更契約及び分割発注	指摘
58	茨城県 道路公社	会計基準への準拠性	会計規程及び会計規程実施細則の遵守について	指摘