

損益計算書 平成18年度

科目	三才山	(三才山区間)	(松本区間)	新和田	平井寺	志賀中野	白馬長野	五輪大橋	茅野	計
業務収入	1,558,718,425	1,472,586,698	86,131,727	1,569,474,459	266,272,068	154,185,411	214,989,018	178,824,493	0	3,942,463,874
道路料収入	1,558,627,096	1,472,528,933	86,098,163	1,569,234,506	266,272,068	154,174,337	214,987,018	178,723,631	0	3,942,018,656
業務雑収入	91,329	57,765	33,564	239,953	0	11,077	2,000	100,862	0	445,218
業務外収入	49,361,862	46,163,207	3,198,655	29,973,217	46,683	222,180	36,675	554,168	16,438	80,211,223
利息収入	45,913,658	45,910,116	3,542	29,343,354	667	512	132	26	0	75,268,349
預金利息	5,482,868	5,479,326	3,542	3,494,160	667	512	132	26	0	8,978,365
有価証券利息	40,430,790	40,430,790	0	25,849,194	0	0	0	0	0	66,279,984
雑収入	3,448,204	253,091	3,195,113	629,863	46,016	221,668	36,543	554,142	0	4,936,436
固定資産売却益	3,167,805	0	3,167,805	0	0	0	0	523,150	0	3,690,955
負債金及び分担金	254,317	240,188	14,129	614,782	43,670	25,046	34,680	28,900	0	1,001,395
その他雑収入	26,082	12,903	13,179	15,081	2,346	196,622	1,863	2,092	0	244,086
退職手当引当金取崩額	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
損失補填引当金取崩額	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
償還準備金取崩額	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	1,608,080,287	1,518,749,905	89,330,382	1,599,447,676	266,318,751	154,407,591	215,025,693	179,378,661	16,438	4,022,675,097
業務管理費	590,507,169	422,219,364	168,287,905	835,644,681	143,486,469	77,551,262	75,359,489	53,369,619	0	1,775,918,689
道路管理業務費	590,507,169	422,219,364	168,287,905	835,644,681	143,486,469	77,551,262	75,359,489	53,369,619	0	1,775,918,689
一般管理費	48,392,563	45,702,812	2,689,751	48,660,036	8,313,775	4,768,194	6,602,115	5,501,762	0	122,238,445
一般管理費	48,392,563	45,702,812	2,689,751	48,660,036	8,313,775	4,768,194	6,602,115	5,501,762	0	122,238,445
役員給与	37,274,435	35,203,633	2,070,802	37,407,689	6,400,660	3,670,967	5,082,877	4,235,731	0	94,127,359
役職員給与	37,274,435	35,203,633	2,070,802	37,407,689	6,400,660	3,670,967	5,082,877	4,235,731	0	94,127,359
管理費	8,740,594	8,253,730	486,864	8,807,805	1,504,851	863,076	1,195,029	965,857	0	22,107,212
事務所施設費	2,376,000	2,244,000	132,000	2,388,000	408,800	234,000	324,000	270,000	0	6,000,000
交際費	1,534	1,449	85	1,542	264	151	209	174	0	3,874
諸減価償却費	535,418,398	121,283,026	414,135,372	470,924,977	90,587,483	188,273,119	93,708,901	235,029,584	0	1,613,942,462
道路減価償却費	512,418,000	105,970,000	406,448,000	449,452,000	86,468,000	183,186,000	86,832,000	229,758,000	0	1,548,114,000
有形固定資産減価償却費	23,000,398	15,313,026	7,687,372	21,472,977	4,119,483	5,087,119	6,876,901	5,271,584	0	65,828,462
建物減価償却費	13,428,976	7,602,001	5,826,975	13,316,272	3,417,578	4,769,068	3,578,815	4,498,176	0	43,008,885
構築物減価償却費	3,264,739	3,264,739	0	0	570,900	0	0	0	0	3,885,639
機械装置減価償却費	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車両運搬具減価償却費	5,309,624	3,518,551	1,791,073	7,808,880	16,845	269,161	3,252,200	673,128	0	17,389,898
工具器具備品減価償却費	997,059	927,735	69,324	287,825	114,160	48,890	45,826	100,280	0	1,594,040
諸引当	1,036,419	978,840	57,579	1,872,253	177,971	102,072	141,330	117,775	0	3,447,820
道路事業損失補填引当	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
退職手当引当	1,036,419	978,840	57,579	1,872,253	177,971	102,072	141,330	117,775	0	3,447,820
業務外費用	73,403,330	3,407,623	69,995,707	39,201,466	11,748,049	41,104,050	36,786,265	48,542,956	16,438	250,802,594
支払利息	69,951,932	37,047,379	32,904,553	37,047,379	11,748,049	41,104,050	36,786,265	48,542,956	0	245,180,631
借入金利息	69,951,932	37,047,379	32,904,553	37,047,379	11,748,049	41,104,050	36,786,265	48,542,956	0	245,180,631
雑支出	3,451,398	3,407,623	43,775	2,154,087	0	0	0	0	0	5,621,923
有形固定資産処分損	174,163	130,388	43,775	58,806	0	0	0	0	0	232,969
投資有価証券処分損	3,277,235	3,277,235	0	2,095,281	0	0	0	0	0	5,372,516
その他雑支出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16,438
計	1,248,757,879	593,591,665	655,166,214	1,396,303,413	254,313,747	311,798,697	212,598,100	342,561,696	16,438	3,766,349,970
収益と費用の差	359,322,408	925,158,240	△ 565,835,832	203,144,263	12,005,004	△ 157,391,106	2,427,593	△ 163,183,035	0	256,325,127

(出典: 公社資料に基づき筆者作成)

第4章 監査の結果に添えて提出する意見

本章は、第3章「監査の結果」において述べたことのうち、今後の県の経営に役立つと思われることを意見としてまとめたものである。

1. 公共投資の実績と借入金の状況―世代間の公平性の視点から

地方財政法第5条は、「地方公共団体の歳出は、地方債以外の歳入をもつて、その財源としなければならない。」としており、起債の原則は、建設地方債しか認めないところである。この趣旨は、財政運営の基本には世代間負担の公平性を図ることがあり、そのために、公債発行は建設投資（公共施設・公用施設の建設事業費）等以下に抑え、将来世代への負担の先送りをしないという原則を示している。

ここでは、世代間負担の公平性の視点から、①県債発行と投資の比較、②純投資（投資－減価償却費）の状況、③県債発行と純投資の比較を行った。

① 県債発行と投資の比較

普通会計の貸借対照表の有形固定資産の増加を投資とみなして、県債の発行額と投資とを比較した。平成12年度から17年度の実績を調べてみた結果、県債発行額は投資額より少なく、県債発行を投資額以下に抑えるという財政規律は保たれてきたといえる（下表参照、以下同じ）。

② 純投資の状況

純投資とは、投資から減価償却費を控除したものである。純投資がゼロ（投資－減価償却費＝0）ということは、過去の投資の価値減耗額（減価償却費）と同じ程度の投資がなされているという意味である。新規投資を除き、現状の固定資産を長期間継続的に利用し将来的に更新していくという前提にたつと、現状のサービス水準を維持するためには純投資がゼロ以上でなければならない（現状では、過去に投資した施設等の更新時期が到来していないものが多いため、投資の内容としては、新規の占める割合が高く、更新の投資は少ないと思われる）。

そのような視点で県の純投資を試算すると、平成13年度までプラスであったが、平成14年度よりマイナスになっている。投資が固定資産の価値減耗よりも少なく、固定資産の全体の価値が減少していることを意味している。

第3章「8. 道路資産管理の状況」において、道路の維持修繕状況を検討しており、そこでは道路状況の悪化を見ることができる。道路資産に関しても、サービス維持のために十分な投資がなされなかったおそれがあるといえる。

③ 県債発行と純投資の比較

長期的には純投資がゼロであれば現状のサービス水準が維持されているという見方に立てば（個別の資産の管理状況という意味ではなく、マクロ的な財務分析として）、

より厳密に世代間負担の公平性を図るという視点で、純投資と県債発行を比較することができる。この場合、県債発行が純投資を上回っていなければ、将来の更新費用について一定部分を現役世代が負担しているといえる。県債発行が純投資を上回っていると、建替更新費用は全額将来世代が負担するということになる。平成 12 年度以降のデータでは、県債発行が純投資を超過している。これまで投資は新規案件がほとんどであり、県債全体の発行は投資以下に抑制してきたといえる。しかしながら、将来的な施設の更新投資を想定する場合、このままの状況が続くとすると、サービスを受益してきた現役世代からの負担（積立金）は少なく、将来世代が更新資金のほとんどを借入金や一般財源で調達しなければならなくなる。

近い将来、多くの施設等の更新時期を迎えることになることを考えると、長期的に持続的なサービス提供を行うとする場合、その財源を現役世代が一部負担するのか、あるいは施設の廃止の意思決定を含めて将来世代が資金の全額負担するのか、基本的な考えを検討する必要があると思われる。そのような基本的な考え方の検討に基づき、資産更新計画を策定するとともに、減価償却費の一定割合を資産更新のための基金として積み立てるなどの財政計画・予算編成も必要になってくると考える。

今後も財政的には厳しい状況が続くであろうが、このような視点からも、財政規律の維持に努めることを望むものである。

< 県債の発行状況と純投資の比較 >

(単位：億円)

年度 (平成)	県債発行額 A	投資額(有形固定資産 増加額) B	うち土木費 C	うち道路費 D	有形固定資産 の減価償 却額 E	純投資 F=B-E	投資－ 県債発行 G=B-A	純投資－ 県債発行 H=F-A
12	1,132	2,492	1,591	717	1,695	797	1,360	△335
13	1,157	2,055	1,334	605	1,724	331	898	△826
14	1,191	1,694	1,108	532	1,737	△43	503	△1,234
15	1,072	1,133	767	387	1,725	△592	61	△1,664
16	970	1,068	720	352	1,710	△642	98	△1,612
17	863	1,037	696	322	1,692	△655	174	△1,518

(資料：普通会計バランスシート、有形固定資産明細表より作成)

(「第 3 章 監査の結果 1. 公共投資の実績」参照)

2. 道路資産の評価について

現行の官庁会計(予算・決算)では、単年度ベースの支出額はわかっても、過去に投資してきた道路資産の全体像や、減価償却費を加えた運営コストがわからない。

県では、総務省方式によるバランスシートを作成し、公共投資の全体像を示してきた。しかしながら、道路資産については、地方自治法上、取得金額の把握が要求されていないこともあり過去の投資額を把握する方法がないため、総務省方式による決算統計を積み上げたもので推計した。

今回の外部監査において県土木部の協力を得て、道路資産について、土地の時価や構

築物の建設費用をもとに、道路資産の評価を行った。その結果、県の道路資産は、6兆9614億円（土地2兆3909億円、構築物4兆5705億円）あることがわかった。

＜道路資産（道路、橋りょう、トンネル）の評価＞

平成17年度

	総務省方式(決算統計) ①	現在価格による評価②	差異(②-①)
取得価額	1兆9,570億円	6兆9,614億円	5兆44億円
土地	—	2兆3,909億円	
構築物	—	4兆5,705億円	
減価償却累計額	1兆1,880億円	—	—
簿価	7,690億円	—	—
減価償却費	608億円	—	—

(注) ①は、普通会計のバランスシート、有形固定資産明細表の土木費（固定資産）より作成した。②の減価償却費について、道路資産は、一般的に適切な管理を行えば耐用年数が超長期に及ぶため試算していないが、仮に耐用年数を50年と想定すると、年間900億円程度となる。

この試算をもとに、第3章「7.道路資産管理の状況」において、県の道路全体の維持修繕に必要な金額を試算したところ、年間で83億円になった。現在の維持修繕は40億円程度であり、道路の路面の劣化が進んでいることから、財政的な手当ての要否について検討が必要と思われる。

道路事業の財務状況を県民に適切に開示するとともに、資産管理の効率化を図るため、アセットマネジメントの活用に努めることが望まれる。

将来的な課題としては、道路（路線）ごとのトータルライフコスト（今後30年～50年の維持修繕費・更新費）が最小となるような維持修繕・更新計画を作成し、費用対効果を高め、必要な維持修繕費・更新費予算を確保することを検討することが望まれる。

（「第3章 監査の結果 2.道路資産の評価」参照）

3. 道路計画と進捗状況について－「道路の整備に関するプログラム」（平成10年度～19年度）の実績と新しい中期総合計画

平成10年度から19年度までの間の「道路の整備に関するプログラム」の実施状況は、当初計画の改築系事業費に対して、財政状況の厳しさを反映して、事業費の実績は大幅に減少し、その結果、改良済延長距離の実績も計画より下回った。地区別の箇所数でみた実績率は下記のとおりである。

<地区別の達成率（箇所数）>

地区		平成 14 年度まで		平成 19 年度まで	
		箇所数	率	箇所数	率
北信	達成	20	80%	9	36%
	未達成	5	20%	16	64%
	計	25		25	
東信	達成	20	95%	17	81%
	未達成	1	5%	4	19%
	計	21		21	
中信	達成	19	83%	14	61%
	未達成	4	17%	9	39%
	計	23		23	
南信	達成	30	94%	19	59%
	未達成	2	6%	13	41%
	計	32		32	
全県	達成	89	88%	59	58%
	未達成	12	12%	42	42%
	計	101		101	

このような状況を踏まえて、平成20年度～24年度の新しい中期総合計画においては、収入の身の丈にあった道路計画を作成し、達成可能な目標を策定していることは、評価すべきことと思われる。限られた予算のなかで効果的・効率的に道路整備事業を進めるためには、これからの道路事業のあり方、方向性を明確化する道路事業計画の位置づけが、今まで以上に重要になる。

また、国土交通省の関東地方整備局が平成17年度よりスタートさせた「道路見える化計画」は、道路の課題をデータで正確に把握し、その最適な解決方法を見だし、解決を急ぐべきところから対策を講じていこうとするものである。

道路見える化計画と次期中期総合計画は概ね整合しているが、一部については対策事業が検討中とされている。これらについても、早期に対策を立案し、実施することが望まれる。

（「第3章 監査の結果 3.道路計画と進捗状況」参照）

4. 入札制度について

長野県では平成14年度より入札制度改革が始まった。平成18年度の長野県の一般競争入札の落札率は73.2%で、全国で最も低い。長野県が実施してきた入札改革の一つの成果といえる。

しかしその一方で、低入札は建設事業者の経営を圧迫するため、工事契約の適正な履行が確保できなくなるおそれが懸念されるようになった。このため、入札における透明性、競争性、公平性、公正性を確保しつつ、契約の適正な履行を確保することを目的として、失格基準の導入など入札制度の見直しを絶えず行っている。

失格基準は長野県独自の手法である。社会資本の質の維持という視点から、建設事業者には地域に根ざした技術力のある会社をめざして欲しいが、過去のような競争入札や随意契約の時代に戻る事のない入札制度を確立するための努力といえる。

<失格基準の推移>

	失格基準
平成15年4月から	変動失格基準の導入。下位5者の平均値の80%を下回ると失格。
平成15年12月から	直接工事費が県設計直接工事費の80%以下、あるいは諸経費が直接工事費の25%以下は失格。
平成16年12月から	入札額が県設計額の75%～80%とし、下位5者の平均を算入。
平成17年10月から	入札額が県設計額の75%～80%とし、全者の平均を算入。
平成19年4月から	入札額が県設計額の80%～85%とし、全者の平均を算入。

入札制度の今後の課題として、総合評価落札方式の定着があげられる。中期総合計画においても、総合評価落札方式の拡大の方向性が示されている。しかし具体的な目標値は特に明示されていない。総合評価落札方式は、受注希望型競争入札に比べ、時間、費用のかかる入札方式であるが、費用対効果を考慮しながら、価格以外の評価の客観性、妥当性を確保した前向きな取組を期待するものである。

<工事成績等簡易型総合評価落札方式の落札率及び逆転の状況>

区分	開札済 (不調除く) (件)	平均 落札額 (千円)	逆転した案件					価格1位の 平均応札率 (%)
			逆転件数 (件)	逆転件数率 (%)	最大逆転額 (千円)	平均逆転額 (千円)	逆転金額率 (%)	
H16,17年度 a	94	30,096	29	30.9%	700	139	0.36%	77.1%
H18年度 b	186	34,365	80	43.0%	2,700	260	0.61%	79.2%
差 :b-a	92	4,269	51	12.2%	2,000	121	0.25%	2.1%

入札差金（予定価格と落札価格の差額）の用途の分析を試みた。入札差金の取扱い方針は、公共事業と県単事業で異なる。公共事業における入札差金は、翌年度以降の当該事業の前倒しに活用することとし、不用額が生じた場合は不執行とする。県単事業のうち、維持修繕及び災害関連並びに交通安全施設整備に係る事業で生じた入札差金は、そ

それぞれの事業に活用する。県単事業で維持修繕及び災害関連並びに交通安全施設整備を除く事業で生じた入札差金は、公共事業評価一覧に記載されている箇所に活用できるものとされている。

2つの建設事務所でサンプル調査を行った工事の契約金額の変更は、以下のとおりであった。

＜調査対象工事の工事契約金額の変更＞

(単位：千円)

	予定価額 A	落札価額 B	入札差金 A-B	落札率 B/A	最終契約 金額 C	予定価額- 契約価額 A-C	契約価額/ 予定価額 C/A
上田建設事務所	579,040	453,084	125,956	78.2%	578,120	921	99.8%
千曲建設事務所	272,540	208,856	63,684	76.6%	245,600	26,940	90.1%

入札差金の管理については、個別事業ごとに適切に判断されているが、県全体として、その効果的な活用を県民に示すことが必要ではないかと考える。また、情報公開がより効果的な事業執行につながることを望むものである。

(「第3章 監査の結果 4. 入札制度」参照)

5. 繰越の縮減について

長野県の平成18年度の繰越額は152億円になり、県の道路事業に係る予算額(平成19年度当初予算)448億円の約34%に相当し、多額の繰越が生じている。

繰越は、本年度中に終了する予定だった事業が予定通りに終了せず、次年度以降に繰越されるものである。繰越が多額に生じているということは、事業完成により期待される効果の発現もその分遅れていることであり、次年度に実施すべき事業にも遅れを生じさせる原因にもなりかねない。

全ての事業を予定通りに進捗させることは難しいかもしれず、ある程度の繰越はやむを得ないと思われるが、その金額は極力少ないほうが望ましい。

県では繰越の縮減について問題意識を有しており、繰越に向けての対応を明示しており、予算の関連として議会で審議されている。今後とも繰越額の縮減に向けた取組が成果を挙げることを望むものである。

＜平成18年度繰越額(明許)＞

(単位：億円)

区 分	一般公共	一般単独	その他	災害復旧	合計
道路管理課	28.2	6.4	—	—	34.6
道路建設課	70.6	19.0	1.4	—	91.0
都市計画課	20.4	5.6	—	—	26.0
合 計	119.2	31.0	1.4	—	120.6

(注1) 道路建設課は、北陸新幹線事業及び高速道事業を除いた額

(注2) 都市計画課は、街路事業のみの額

(「第3章 監査の結果 5. 繰越の縮減」参照)

6. 事業の効率性について

ア 事業期間の短縮

道路整備事業の事業期間の平均は 7、8 年とのことであるが、事業期間を短縮することができれば、事業の効果がより早く発現することになり、また、短縮された分、他の事業の着手が早まる可能性がある。このため、事業期間は短縮されることが望ましい。

イ 用地買収

道路事業を効率的に進められるかどうかについては、用地買収の進捗が大きく影響する。しかし用地買収には様々な困難が伴い、計画通りに進めることは容易ではない。用地買収に時間を要している案件もあり、今後も鋭意用地買収を進め、速やかに事業を完成させることが望まれる。また、いったん用地買収が始まるとその事業をやめることが困難になるという面があるので、用地買収の前に、再度、事業計画の必要性、妥当性を慎重に検討することが望まれる。

ウ 段階施工の箇所

用地買収は行われているが、工事を段階的に施工しており、平成 18 年度末現在では工事に着手していない箇所がある。段階的施工となる要因としては、ネットワークとして繋がる高規格道路等の整備状況や暫定 2 車線整備後の交通量の状況等があり、そうした外部環境の変化を見ながら今後対応を検討することが望まれる。

エ 未供用地について

道路用地は取得したが、いまだ供用されていない土地がある。調査時が平成 18 年度末現在の未供用地のため、このうち取得より時間を経過している箇所については、今後できる限り早い時期に供用を開始できるよう効率的な事業執行に努めることを要望する。

(「第 3 章 監査の結果 6. 事業の効率性」参照)

7. 道路資産管理の状況について

戦後から整備充実が図られてきた道路資産が、近年、急速に老朽化している。必要な修繕費が手当てされず、必要な修繕が行えなければ、道路の劣化が進み、良好な道路資産を将来に引き継ぐことが困難になるおそれがある。

道路舗装に要する費用を推計した結果、舗装に要する費用を必要な維持修繕額と考えて、仮に舗装の寿命を 45 年として、全ての路面を修繕とした場合、毎年必要な維持修繕額は 83 億円となった。県の試算では舗装水準を現状維持した場合の舗装事業に必要な予算は、平成 20 年度以降毎年 50 億円以上が必要と予測している。しかし平成 15 年度～平成 19 年度の舗装事業の予算は、国補・県単合計で 36.7 億円と、現状維持のために必要と試算する維持修繕費に大きく不足している。

＜舗装の維持修繕に要する費用（試算）（45年間）＞

（単位：円）

	新設	15年後(補修)	25年後(補修)	35年後(補修)	計
高級舗装	133,886,866,800	52,850,079,000	52,850,079,000	52,850,079,000	292,437,103,800
簡易舗装	29,702,033,400	17,135,788,500	17,135,788,500	17,135,788,500	81,109,398,900
計					373,546,502,700

維持修繕費の年間平均（45年間）8,301百万円

道路資産を効率よく管理・運営するためには、資産の状態を正確に把握し、将来の劣化を予測しながら道路資産の延命を図り、ライフサイクルコストが最小となるような道路ネットワーク全体の修繕・更新の計画が必要となる。また、維持修繕負担の平準化を図るといふ観点からも、ライフサイクルコストの最小化によってコスト削減を図れる修繕・更新の計画が必要である。このためには、地域の特性や人口、道路の利用率などに配慮して、道路のネットワーク機能、道路の安全性など、道路修繕における優先事項を明らかにし、資産を効率よく管理・運用する維持修繕計画を策定することが望まれる。

（「第3章 監査の結果 7.道路資産管理の状況」参照）

8. 工事事例調査の結果

上田建設事務所と千曲建設事務所を往査し、道路工事についてサンプルを抽出して監査した結果、工事設計・積算、入札、発注、工程管理、完成検査確認、支払に関わる一連の手続は関係法令等に基づき適正に執行されていた。用地買収についても、契約、検収、支払に係る一連の手続は関係法令等に基づき、適正に執行されていたと判断した。その中で一部、指摘事項には該当しないが、工期の遅れ、工事方法の変更による金額の大幅な変更など、事業の有効性が課題となる案件があった。当初計画、当初設計との齟齬や関係住民との調整が不十分であったことなどが原因であった。

計画的で効率的な予算の執行、工事の有効性という観点から、不測の事態が生じるリスクを極力低くするべきである。予算上の制約や設計上の想定可否といった問題はあるものの、工事を発注する前の調査、設計については、出来るだけ綿密に行った上で、工事の進捗を管理することが望ましい。また、関係住民や市町村との事前協議を十分に行うことが望まれる。

（「第3章 監査の結果 8.工事事例調査の結果」参照）

9. 長野県道路公社について

平成16年9月に策定した「(特)長野県道路公社『改革実施プラン』」では、道路公社を平成26年度末に廃止し、公社が管理する有料道路を当初計画より早期に無料開放することを示した。このプランでは、借入金の未償還額（県出資金を除く）は返済可能で、新たな県の財政負担はないが、県の出資金219億円の返還免除が必要なため、県民の理解を得る必要がある。その後、平成19年3月に、知事から行政機構審議会に対して、

「県の外郭団体のあり方について」諮問が行われ、外郭団体見直し検証専門部会において、「平成 19 年 11 月、団体の廃止時期を変更して、平成 26 年度早期無料開放を見直し、平成 38 年度事業期限到来時に無料開放する」という答申が出された。このプランは、県出資金 219 億円のうち 182 億円を返還するため、返還されない出資金は 37 億円に減少する。本稿では、行政機構審議会の検討結果を踏まえ、今後の有料道路のあり方について検討課題を報告するものである。

具体的には、①路線別収支予測に基づく出資金回収見込み、②将来の選択肢一公差制度、維持管理有料道路制度、無料開放の選択について、③無料開放時の道路資産の評価、④社会実験について報告する。

① 路線別収支予測に基づく出資金回収見込み

路線別収支予測に基づく出資金の回収見込みは次のように計算されている。

< 路線別収支予測と出資金返済見込 >

(単位：百万円)

	収支差	内部留保A	出資金B	出資金返済前 内部留保A+B	総事業費
三才山トンネル	1,926	8,148	6,242	14,390	20,928
三才山区間	24,437	30,398	432	30,830	4,328
松本区間	△22,510	△22,250	5,810	△16,440	16,600
新和田トンネル	3,966	8,977	5,654	14,631	20,400
茅野	0	482	0	482	
平井寺トンネル	△2,229	△1,393	1,102	△291	4,410
志賀中野	△8,496	△7,961	3,283	△4,678	9,380
白馬長野	△2,472	△1,822	1,573	△249	4,500
五輪大橋	△10,582	△10,089	4,095	△5,994	11,700
合計	△17,886	△3,658	21,949	18,294	71,318

(注1) 茅野の出資金516百万円は回収済 (H13)

(出典：公社資料に基づき筆者作成)

(注2) 表で「内部留保A」は、債務（借入金）と出資金を返済した後の純資産を意味し、マイナス額は返済不能を表している。「出資金返済前内部留保A+B」は、出資金の返済可能額を表しており、マイナスの場合は債務（借入金）及び出資金の完済ができないことを意味している。

この試算によれば、公社全体で 37 億円が出資金の返済不能となる。上表の「内部留保 A」の△3,658 百万円が出資金を返還できないことを意味している。路線別内訳をみると、三才山、新和田、茅野は合計で 176 億円のプラスであるが、平井寺、志賀中野、白馬長野、五輪大橋は合計で 213 億円のマイナスである。したがって、公社全体としては、黒字の路線の内部留保を赤字路線に充当して、借入金と出資金の返済にあてることになる。

県の財政状況の悪化や多額な借入金残高を勘案すれば、利用者負担の継続により、できるだけ多くの出資金の返還を求めるという選択はやむをえない面があるともいえる。しかしながら、県民にとって、有料道路をいつどのような形で開放し、財政負担を軽

減していくかを検討する時期が再び来ることになる。そのために、将来の選択肢や社会実験の意味など、県としての考えを県民に示していくことが望まれる。

② 将来の3つの選択肢－公差制度、維持管理有料道路制度、無料開放の選択について
有料道路の開放にあたり、県民にとって3つの選択肢が用意されている。それは、(ア)公差制度、(イ)維持管理有料制度、(ウ)無料開放の3つである。

(ア) 公差制度

今回の県の試算の前提条件として、三才山と新和田については、公差制度を適用しており、債務と出資金を償還後も、料金徴収期間を超えない範囲で（交通量が実績総交通量の15%増に達するまで）、料金を徴収することとしている。その結果、他の路線の出資金を含めて、できるだけ多くの出資金を返済することができる。他方、公差制度を利用しない場合、三才山と新和田の無料開放の時期は早まるが、県の出資金の返済総額は減少し、返済不能額が37億円より大幅に増加することになる。

(イ) 維持管理有料制度

料金を徴収している有料道路が、一定の要件に該当している場合に限って、許可を受けた料金徴収期間の経過後においても料金を徴収することができるとする制度である。この場合、利用者負担は維持管理費相当のみとなり、料金は低減する。長野県においてこの事例はないが、他の県（山梨県の富士山有料道路など）で事例がある。

(ウ) 無料開放

料金収入により債務と出資金を償還した時点、あるいは、国の許可の料金徴収期間満了時点で、無料開放となり、道路は県に移管される。以後は県管理道路として管理される。料金徴収期間満了時に債務や出資金が残っている場合は、県は債務の弁済を肩代わりしたり、出資金を放棄したりすることになる。

三才山と新和田においては、料金徴収期間満了前に、県の出資金の償還を終える時期が来る可能性が高い。県は関係機関と協議し県民に対して、公差制度の適用、維持管理有料制度、無料開放の3つの選択肢からどのような政策を選択するか、十分な情報を提供し、多くの県民が納得できるような議論をしていくことが必要になると思われる。

③ 無料開放時の道路資産の評価

企業会計的に評価すると、出資金相当分（219億円）と移管される資産とは相殺することができる。その意味では、出資金をすべて現金で償還する必要はないといえる。道路のように超長期にわたり利用可能な社会資本の整備は、一定期間のみの利用者負担に帰すべきというよりも、県民全体の資産として負担するほうが望ましい場合もある。その場合、移管時の資産価額相当は県民が負担する（出資金と相殺する）という考え方もできる。

そのような視点から、無料開放時の道路資産の評価を試算した。この試算結果によると、移管時の構築物の評価（減価償簿価額）が281億円、土地の評価（取得価額）が59億円で、合計340億円となり、県の出資金219億円を上回ることになる。

県は、有料道路に関する収支状況、資産・負債状況、コスト情報を、県民にわかりやすく提供し、総合的に政策の意思決定に役立てていくことを望むものである。

④ 社会実験について

社会実験とは、有料道路の料金の引き下げと無料化を意味している。値下げによる減収額は、年間約179百万円で公社の料金収入全体の4.6%に相当する。社会実験の趣旨は、有料道路の料金を無料化・減額化することにより一般道路の交通を転化し、周辺の沿道環境を改善するための対策として始まったものである。しかしながら、長野県ほど長く料金を下げている県は他になく、社会実験による成果や影響を総括した上で、今後は県としての考え方を県民に対して示していくことが必要であると考えられる。

（「第3章 監査の結果 9. 道路公社」参照）