# 経営状況 第10章

第1節	財務状況	
	1. 会計処理の特徴 ―――――	264
	2. 貸借対照表の概要	265
	3. 損益計算書の概要	267
第2節	予算	
	1. 予算の仕組み	268
	2. 予算の特徴	268
第3節	資金	
	1. 資金の概要	270
	2. 出資金 ———————————————————————————————————	271
	3. 無利子貸付金 ————————————————————————————————————	271
	4. 特別転貸債 ————————————————————————————————————	272
	5. 民間資金 ————————————————————————————————————	273
	6. 公営企業金融公庫資金 —————	274
	7. 交付金 ———————————————————————————————————	275
	8. 政府助成金 ————————————————————————————————————	276
	9. 財政支援金 ————————————————————————————————————	276
第4節	入札・契約制度	
	1. 入札・契約制度の変遷 ―――――	277
	2. 競争参加資格者登録制度 —————	278
	3. 指名停止制度————————————————————————————————————	280
第5節	業務IT化の取り組み	
	1. 業務システムの導入――――	281
	2. 業務システムの改善と拡充 ————	281
第6節	監査制度	
	1. 内部監査	283
	2 外部団体による監査等	284

# 第1節 財務状況

# 会計処理の特徴

公社は、財政状況や経営成績を明らかにするため、企業会計原則に準じた会計処理を行っており、 以下の特徴を有している。

- ①公社は有料道路事業制度を採用している。有料 道路事業制度とは、借入金により道路を建設し、 お客様からの料金収入により定められた期間内 に償還し、償還完了後は無料開放とする制度で ある。この制度においては、毎年度の「収支差」 (収入と費用の差)は全て投下資金(借入金)の償 還に充当される。
- ②公社は利益を配当する義務がなく、法人税法上 の公共法人であるため、法人税を課せられたり することがなく、収支差の全てを償還に充当し ている。また、有料道路事業制度では無料開放 を実現するとの観点から、借入金の償還状況を

- 会計処理において適切に把握するため、新たな 設備投資資金を積み立てるという企業会計上一 般に採用されている減価償却費を計上する方式 は採用していない。
- ③公社は、借入金の償還に充てられる各年度の「収支差」を「償還準備金繰入」として費用計上し、その累計額を「償還準備金」として負債に計上する方式を採用している。これにより、道路の資産を形成するのに要した費用を積み上げた「道路資産」と、借入金の返済に充てる「償還準備金」を対比することで、償還状況を明確に把握することができる。

公社の貸借対照表と損益計算書における償還 準備金積立方式のしくみを図10-1-1に示す。

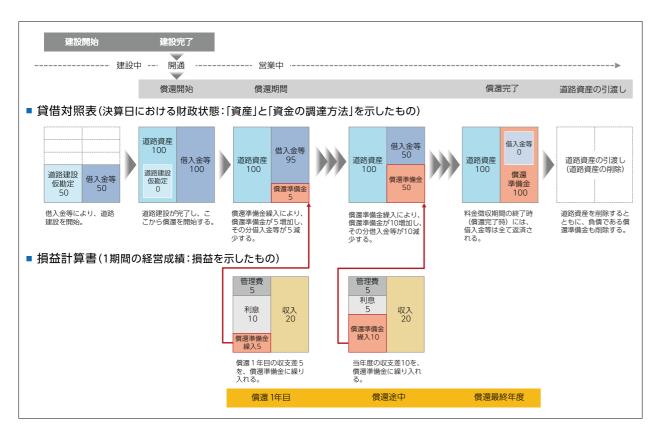


図10-1-1 公社の貸借対照表と損益計算書における償還準備金積立方式のしくみ

### 貸借対照表の概要

令和 2 (2020) 年度末の貸借対照表の概要は表 10-1-1のとおりである。

資産の部について、資産合計は約1兆2,984億円となっている。このうち、令和2年度末時点での「道路資産」は「固定資産」の「事業資産」として計上されており、福岡高速で約9,036億円、北九州高速で約3,761億円となっている。この金額は資産合計の約99%を占めている。

負債合計については約1兆727億円となっている。「流動負債」については約449億円であり、このうち1年以内の返済予定債券・借入金が約365億円となっている。「固定負債」については約4,399億円であり、このうち借入金(「福岡北九州高速道路債券」及び「長期借入金」)が約4,327億円となっている。

負債のうち半分以上を占めているのが特別法上 の引当金である「道路事業損失補てん引当金」及び 「償還準備金」である。「道路事業損失補てん引当 金」は料金収入(税抜)の5%を毎期引き当てており、令和2年度末において福岡高速では約168億円、北九州高速では約232億円となっている。「償還準備金」は毎期の収支差(収益と費用の差)の累計額である。両高速ともに供用当初は収支差がマイナス(費用が収益を上回る状態)であったものの、福岡高速では平成7(1995)年に、北九州高速では平成8(1996)年に単年度黒字を達成している(図10-1-2)。令和2年度末において福岡高速では約4,505億円(償還対象額に対する償還率50.0%)、北九州高速では約974億円(償還対象額に対する償還率26.2%)となっている(図10-1-3)。

資本合計については約2,258億円となっている。このうち、設立団体からの出資金が約2,246億円と大部分を占めている。そのほか、駐車場部門の利益の累計額である剰余金が約11億円となっている。

表10-1-1 令和2事業年度貸借対照表

令和3年3月31日現在(単位:百万円)

資 産 の 部		負債及び資本の部				
勘定科目	金 額	勘定科目	金 額			
流動資産	14,715	流動負債	44,870			
		1年以内返済予定債券・借入金	36,526			
		その他	8,344			
固定資産	1,282,879	固定負債	439,884			
事業資産	1,279,732	福岡北九州高速道路債券	325,400			
(福岡高速道路)	903,623	長期借入金	107,274			
(北九州高速道路)	376,108	退職給与引当金	176			
事業資産建設仮勘定	0	ETCマイレージ引当金	145			
(福岡高速道路)	0	資産見返交付金	6,889			
(北九州高速道路)	0	特別法上の引当金等	587,925			
有形固定資産	1,542	道路事業損失補てん引当金	39,960			
その他	1,606	(福岡高速道路)	16,794			
繰延資産	840	(北九州高速道路)	23,165			
		償還準備金	547,965			
		(福岡高速道路)	450,528			
		(北九州高速道路)	97,437			
		(負債合計)	1,072,679			
		基本金	224,631			
		剰余金	1,124			
		(資本合計)	225,755			
資 産 合 計	1,298,434	負債・資本合計	1,298,434			

(注)端数処理の関係上、合計において合致しない場合がある。

264 265

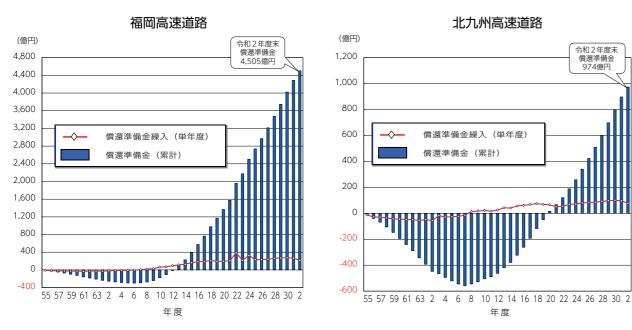
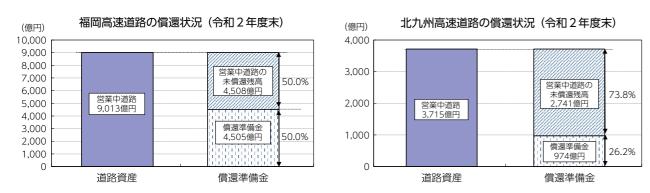


図10-1-2 償還準備金の推移



※営業中道路の金額は、道路資産の建設に投下した額の合計額から、償還を要しない資産見返交付金(補助金)を控除した額。

図10-1-3 償還状況

# 損益計算書の概要

令和2年度の損益計算書の概要は表10-1-2の とおりである。

収益の部については合計で約517億円となっている。このうち大部分を占めるのがお客様からの道路料金収入で、福岡高速では約359億円、北九州高速では約149億円となっている。新型コロナウイルス感染症の流行拡大に伴う移動制限や外出自粛などに伴う影響により、令和元(2019)年度に比べて減少している。

費用の部については合計で約517億円となって

いる。主な費用としては、高速道路や駐車場の管理に要する事業資産管理費が約148億円、一般管理費が約15億円、不測の損失に備えて積み立てている道路事業損失補てん引当金繰入が約23億円、借入金の利息などの業務外費用が約36億円となっている。

この結果、令和2年度の償還準備金繰入は、福 岡高速で約216億円、北九州高速で約78億円と なっている。

表10-1-2 令和2事業年度損益計算書

令和2年4月1日から令和3年3月31日まで(単位:百万円)

		市和2年4月1日かり市和3年3月31日まで(単位・日月日				
費用の部		収益の部				
勘定科目	金額	勘定科目	金額			
経常費用	51,664	経常収益	51,688			
事業資産管理費	14,773	業務収入	51,419			
福岡高速道路管理費	10,002	道路料金収入	50,817			
北九州高速道路管理費	4,646	(福岡高速道路)	35,907			
福岡駐車場管理費	77	(北九州高速道路)	14,910			
北九州駐車場管理費	49	ETCマイレージ還元負担金収入	192			
一般管理費	1,468	(福岡高速道路)	170			
一般管理費	1,280	(北九州高速道路)	22			
その他	188	駐車場料金収入	220			
引当金等繰入	31,686	(福岡駐車場)	112			
道路事業損失補てん引当金繰入	2,310	(北九州駐車場)	108			
(福岡高速道路)	1,632	その他	190			
(北九州高速道路)	678	受託業務収入	146			
償還準備金繰入	29,377	負担金事業受入金	0			
(福岡高速道路)	21,613	業務外収益	123			
(北九州高速道路)	7,764	受取利息	C			
受託業務費	146	雑益 他	123			
負担金事業費	0	特別利益	C			
業務外費用	3,590	道路事業損失補てん引当金取崩益	C			
債券利息	2,982	災害復旧事業費補助金収入	0			
借入金利息	459					
雑損 他	149					
特別損失	0					
災害による損失	0					
当期利益金	25					
合 計	51,688	合 計	51,688			

(注)端数処理の関係上、合計において合致しない場合がある。

266

# 予算の什組み

公社の予算は、地方道路公社法の規定により、 毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成 し、当該事業年度の開始前に、設立団体の長で ある福岡県知事、福岡市長及び北九州市長の承認 を受けることとされている。承認を受けた予算に 係る決算は、翌年度の5月31日までに完結させ、

作成した財務諸表及び決算報告書に監事の意見書 を添付して2カ月以内に設立団体の長に提出しな ければならない。

なお、知事及び両市長はこれを受け、地方自治 法第243条の3第2項により、公社の経営状況を説 明する書類を議会に提出することとされている。

# 予算の特徴

268

公社は、設立団体出資金や政府無利子貸付金など を財源として都市高速道路の建設や改築を行う「助 成対象事業 | 及び道路料金収入を財源として道路を

維持管理し営業する「管理事業 | を実施しており、 予算もその事業内容を反映した構成となっている。 令和3(2021)年度予算の概要を表10-2-1に示す。

表10-2-1 令和3年度予算の概要

(単位:百万円)

	収フ		支 出			
	科目	予算額	科目	予算額		
	県·市出資金	102	高速道路建設費など	295		
7. <del>4.</del> =.0. <del>-1\\</del>	無利子貸付金	170	一般管理費	384		
建設事業(助成対象事業費)	特別転貸債	238	支払利息	1		
(明成四家子朱萸)	民間借入金	170				
	計	680	計	680		
	料金収入	51,255	維持改良費	12,620		
	民間借入金(借換)	12,750	業務管理費	9,855		
	市中銀行借入金	4,000	一般管理費	1,647		
管理事業	原因者負担金受入	100	業務外支出	43,983		
	雑収入	102	原因者負担補修費	100		
			予備費	1		
	計	68,207	計	68,207		
	受託業務収入	35	受託業務費	35		
その他	設立団体負担金	35	一般管理費	35		
	計	70	計	70		
	合 計	68,957	合 計	68,957		

(注1) 端数処理の結果、内訳と計が合致しない箇所があります。

### (1)助成対象事業費

助成対象事業の予算は、国から許可を受けた整 備計画に基づいて計上する。支出予算には、業務 費(高速道路建設費など)、一般管理費及び建設利 息がある。これらの財源である収入予算は、設立 団体出資金、政府無利子貸付金、特別転貸債及び 公社自身が調達する民間資金の4種類である。

公社がこれまでに行った助成対象事業は、都市 高速道路の建設のほか、耐震対策事業や大規模補 修事業などの改築事業であり、これまでに助成対 象事業として費やしてきた費用は、貸借対照表の 事業資産に計上されている。

### ① 福岡高速の助成対象事業費

福岡高速では1号線から6号線の建設事業のほ か耐震対策事業などの改築事業を実施してきた。

平成24(2012)年度に5号線の全線が開通し、 当時の計画上のすべての事業が完了したことで、 一時期は維持管理体制へと移行したが、平成28 (2016)年度から6号線の建設事業を開始したた め、助成対象事業に係る予算計上がなかった年度 は、平成25(2013)年度~平成27(2015)年度の 3年間のみであった。6号線建設事業は令和2 (2020)年度末に完了したが、続く令和3年5月 に3号線(空港線)延伸事業の整備計画変更許可を 受け、令和3年度以降も引き続き建設に係る助成 対象事業を進めている。

### ② 北九州高速の助成対象事業費

北九州高速では1号線から3号線及び5号線の 建設事業のほか、耐震対策事業や大規模補修事業 などの改築事業を実施してきた。また、旧日本道 路公団から北九州道路及び北九州直方道路を買い 取って北九州高速4号線とした際の道路取得費も 助成対象事業費に含んでいる。

平成20(2008)年度に4号線の大規模補修事業 及びETC整備事業が完了したことに伴い計画中 の助成対象事業は完了し、以降は維持管理体制を 継続している。

### (2) 管理事業費

助成対象事業によって建設や改築などが行われ た道路について、維持管理し、有料道路として営 業するための予算を「管理事業費」という。管理事 業費には、維持改良費、業務管理費、一般管理費 などの管理費用や、借入金の元金償還及び利息の 支払いなどの業務外支出などがあり、公社が都市 高速道路の営業によって得た道路料金収入を財源 としている。また、高速道路の高架下用地の有効 活用を目的として駐車場事業も行っている。

高速道路の管理費用については、両高速の供用 区間の延長や交通量の増加に伴い、予算額も増加 してきた。また、両高速とも第1次供用から40 年以上が経過し、老朽化対策や道路施設の更新 などの計画的な実施も必要となることから、コス

ト縮減に努めてはいるものの、今後も管理費用は 増加する見通しである。

一方で、借入金の元金償還及び利息の支払い の予算(業務外支出)については平成18(2006) 年度(1.000億円超)でピークに達しており、そ の後は元金償還のタイミングにより多少の増減 はあるものの、減少傾向にある。

公社経営の財源となる道路料金収入について は、両高速とも安定した予算計上を行っていたが、 令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の流 行の影響により、前年度比15%減となったため、 業務収入の減額とともに借入金を増額する予算変 更を行った。

# 資金の概要

第3節

公社は、高速道路の建設、管理に要する資金を国、 地方公共団体(設立団体)、及び民間から調達して いる。各資金の調達区分は、以下のとおりである。

①国 無利子貸付金

政府助成金(利子補給金)

②設立団体 出資金、特別転貸債、交付金

財政支援金

③民間 福岡北九州高速道路債券

(銀行等引受債・市場公募債)

シンジケート・ローン

④その他 公営企業金融公庫資金

(現:地方公共団体金融機構資金)

なお、建設資金の財源構成比率の推移は、図 10-3-1のとおりである。

		昭和 46~54年度	昭和 55 年度	昭和 56·57 年度	昭和 58 年度	昭和 59 年度	昭和60~62年度	昭和 63 年度	平成 元 年度	平成 2 年度	平成3~5年度	平成 6 年度	平成 7 年度	平成8・9年度	平成 10 14 年度	平成15~19年度	平成 20 年度	平成 21 24 年度	平成28~ 年度	※平成25~27年度は助成対象事業なし (単位:%)
		10	12.5	12.5	12.5	12.5	12.5	15	[25]	15 [25]	15 【25】 (20)	15	15 <b>《</b> 27.5 <b>》</b>	15 《27.5》 【25】		15 [27.5] <b>[</b> 25 <b>]</b>	15 [27.5] [25]	[25]	15	出資金 福岡県 15/100×(A+B)×1/2 福岡市 15/100×A×1/2 北九州市 15/100×B×1/2
資金	国の	15	20	5	10	15	20				` '		2.5	25		25	25			無利子 貸付金 国土交通省 金
総額(事	の助成対象額			55	45			25		25 [35]	25 [35] (30)	25	25 《39.2》	《39.2》 【35】	25 [35]	[39.2] 【35】	[39.2] [35]	[35]	25	
業費総額) ———	100 %	35	40			40	40	35	[35]	35	35	35	35	35 《20.0》	35	35 [20.0]	35 [20.0]		35	特別 福岡県 35/100×(A+B)×1/2 転貸債 福岡市 35/100×A×1/2 北九州市 35/100×B×1/2
					5	5	<b>4</b>		[25]	[25]	[25] (30)		《20.0》	[25]	[25]		[25]	[25]	33	財務省財政融資資金 有利 公常企業金融公庫 資
		40																		資金
			27.5	27.5	27.5	27.5	27.5	25	[15]	25 【15】	25 【15】 (20)	25	25 《13.3》	25 《13.3》 【15】	25 【15】	25 [13.3] <b>[</b> 15 <b>]</b>	25 [13.3] [15]	[15]	25	民間資金 (福岡銀行外18行 (ンプケート団) (公営企業金融公庫資金) (公営企業金融公庫 (シンプケート団) R3.3末現在 公営企業金融公庫
	交付金								関連街	路交付		福岡県 福岡市 北九州	1/2	2×C×	-D)×1 1/3×1 1/3×1	/3	3			関連街路分担金の一定割合の助成金   昭和46年度 1/2 (福岡のみ)   昭和47年度以降 1/3
	<u> </u>																	(利	府助成 子補給 7年度	金) 国工父連有(追路釜囑符別云訂)

主1 カッコ表示なしの財源構成比率については、有料融資事業を示す。

ただし、平成2年度から平成5年度までのカッコ表示なしの財源構成比率については、北九州高速道路の有料融資事業 対象分を示し、平成3年度から平成5年度までの( ) 書については福岡高速道路の有料融資事業対象分を示す。

注2 【 】書の財源構成比率については、社会資本整備促進政府貸付金(NTT-A型事業)を示す。

ただし、平成20年度からの[ ]書については、有料融資事業で旧社会整備促進政府貸付金を示す。

注3 平成7年度から平成9年度までの財源構成比率 ( ) 書については震災対策事業を示し、平成15年度~平成20年度の財源構成比率 ( ) 書については、北九州高速道路大規模補修事業を示す。

注4 平成11年度から平成19年度までの民間資金には、公営企業金融公庫資金の借入れが一部含まれている。

注5 平成21年度からは福岡高速道路事業のみ。

注 6 A:福岡高速道路事業費、B:北九州高速道路事業費、C:福岡市の関連街路事業費、D:北九州市の関連街路事業費

### 図10-3-1 財源構成比率の推移

### 出資金

出資金は、地方道路公社法第4条の規定により 地方公共団体から受け入れる資金で、公社の基本 財産となる。基本財産は公社存立の財政的基礎で あり、その額については、公社経営の安定と信用 の裏付けとなる額が必要となる。

設立団体である地方公共団体は、基本財産の2 分の1以上を出資することとされているが、これ は公社役員の任免権、公社事業の監督権などの権 限を有しているため、資金面でもそれ相応の負担 をするべきであるという観点からである。なお、 これまで設立団体以外の出資はなく、設立団体で ある福岡県、福岡市、北九州市が基本財産の全額 を出資している。

設立当初、建設資金コスト(道路建設などに投入される事業費の財源についての平均利率)が6%以下となるよう、建設財源に占める出資金の比率は10%でスタートした。しかし、第1次オイルショック後の社会・経済環境の変化及び整備計画の変更により採算性の確保が困難となったため、昭和55(1980)年度から12.5%に、昭和63(1988)年度には現在の比率である15%に引き上げられた。また、平成3(1991)年度から平成5(1993)年度までは、福岡高速の有料融資事業のみ国の無利子貸付金の特例貸付の影響により

20%の比率となった。その他に平成元(1989)年度からは、NTT株式売却益を財源とする事業(以下「NTT-A型事業」)の導入により国の無利子貸付金の比率が大幅に引き上げられたため、出資金もこれに連動し、NTT-A型事業分については、25%まで引き上げられた。

平成28(2016)年度から令和2(2020)年度にかけて実施した福岡高速6号線(アイランドシティ線)新設事業及び令和3(2021)年度に事業着手した福岡高速3号線(空港線)延伸事業では、有料融資事業として、事業費の15%の比率で出資を受けている。

なお、無利子貸付金と出資金の比率については、昭和52(1977)年度に建設省と自治省との間で、おおむね1:0.7とする旨の確認がなされ、昭和54(1979)年度以降は、この確認に基づき措置されるようになっている。

公社設立時の出資額は、福岡県2,600万円、福岡市1,600万円、北九州市700万円であったが、以降事業実施年度に増資され、令和2年度までの出資総額は福岡県1,123億1,530万円、福岡市835億6,750万円、北九州市287億4,780万円となっている。

### 無利子貸付金

無利子貸付金は、高速道路建設費の財源の一部として道路整備特別措置法第20条の規定により、国から無利子で貸付を受ける資金である。この貸付にあたっては、建設省道路局長通達(昭和43((1968))年建設省道有発第2号)で定められている有料道路整備資金貸付要領によることとされている。

建設財源に占める無利子貸付金の比率は、公社 設立当初においては、有料道路整備資金貸付要領 第3条に定められている貸付率の限度枠一杯の 15%でスタートした。しかし、この比率では採算性を確保することが困難となったこと、また、前述のとおり昭和52年度に無利子貸付金と出資金の比率がおおむね1:0.7とすることが確認されたこともあり、財源構成の改正について積極的な運動を重ねた結果、昭和55年度には20%に引き上げられた。ところが、昭和56(1981)年度以降、国の財政事情の悪化によって20%の比率を維持することが困難となり、昭和56年度及び57(1982)年度は5%、昭和58(1983)年度は10%、

昭和59(1984)年度は15%となった。無利子貸付金が減少した分は、代替措置として特別転貸債及び公庫資金で調達することになったが、特別転貸債及び公庫資金は有利子資金であるため、その利子分については無利子貸付金で調達した場合と同等の効果が生じるよう、国から利子補給を受けることになった。

昭和60(1985)年度からは国の財政事情も好転し、本来の比率である20%に戻り、昭和63年度には25%に改定された。また、平成3年度から平成5年度までは、福岡高速の有料融資事業のみ貸付率30%の特例貸付が適用された。

さらに、平成元年度からは、貸付率35%の NTT-A型事業が導入された。これは、日本電信電話公社の民営化に伴い、政府保有の株式を売却し、その収入の一部を活用して社会資本の整備を促進する事業で、料金徴収によって元本を回収する有料道路事業は、Aタイプ(収益回収型)の総合有料道路事業として、高速道路と密接に関連す る道路との一体的整備を図る事業に適用された。 NTT-A型事業では、道路事業資金収益回収特別貸付金貸付要領に基づき貸付を受けた。この制度による貸付は平成19(2007)年度に終了したが、平成24(2012)年度までの福岡高速5号線建設事業では、無利子貸付金をNTT-A型事業と同じ貸付率35%で借り入れした。

平成28年度から令和2年度にかけて実施した 福岡高速6号線(アイランドシティ線)新設事業及 び令和3年度に事業着手した福岡高速3号線(空 港線)延伸事業では、有料融資事業分として事業 費の25%の比率で借り入れしている。

借入条件は、5年据置、20年償還の年賦償還(借入から6年目に当たる償還初年度の返済額を1、最終償還年度の返済額を3とし、年度間の償還額が一定の差で増加していく、いわゆる1:3等差級数償還)である。借り入れにあたっては、設立団体の債務保証を受けている。

### 特別転貸債

特別転貸債の制度は、昭和46(1971)年に公社が設立される際、国と地方の財政負担を折半するという考え方のなかで、無利子貸付金を15%とし、残る35%に財政投融資資金を導入する方法として設けられた制度である。福岡・北九州両高速道路の建設は、毎年度多額の資金を必要としており、出資金と無利子貸付金以外の資金について、民間資金だけでは適切な資金調達が困難であるため、比較的低利な国の財政投融資資金の導入が認められたものである。

ただし、公社は、財政投融資資金法(旧資金運用部資金法)の制約により直接貸付けが受けられず、設立団体である地方公共団体が地方債として借り入れ、即日公社に転貸するため、これを特別転貸債といっている。

建設財源に占める特別転貸債の比率については、当初は35%であったが、採算性の確保が困難になったため、昭和55年度からその効果をよ

り高めるための措置として40%に引き上げられた。しかし、昭和56年度から国の財政状況の悪化により無利子貸付金が減らされ、その代替措置として減額分を特別転貸債に上乗せするなどの措置がとられた。その結果、昭和56、57年度は55%、昭和58年度は45%という比率となった。昭和59年度からは再び40%に戻り、昭和63年度には現在の比率である35%まで下がった。また、平成3年度から平成5年度までは、福岡高速の有料融資事業のみ、国の無利子貸付金の特例貸付の影響により30%の比率となった。その他に、平成元年度からはNTT資金の導入により、NTTーA型事業においては25%の比率が適用された。

平成28年度から令和2年度にかけて実施した 福岡高速6号線(アイランドシティ線)新設事業及 び令和3年度に事業着手した福岡高速3号線(空 港線)延伸事業では、有料融資事業として35%の 比率で借り入れしている。 借入条件は5年据置、20年償還で、当初より 半年賦元利均等償還だったが、平成28年度以降 の借入は半年賦元金均等償還となっており、設立 団体が国から財政融資資金を借り入れた条件と同 じ条件で、公社に転債している。

### 民間資金

民間資金の積極的な導入により立ち遅れていた 地方的な幹線道路の整備を図るという地方道路公 社法の趣旨を踏まえ、建設財源のうち公社自ら調 達する資金として民間資金を活用する制度が導入 された。

建設財源に占める民間資金の比率については、 設立当初は国と地方の財政負担を折半する考え方 のなかで、地方負担50%のうち40%を民間資金 で調達することになっていたが、採算性の確保が 困難になったため、昭和55年度には27.5%、昭 和63年度には現在の比率である25%に引き下げ られた。また、平成3年度から平成5年度までは、 福岡高速の有料融資事業のみ、国の無利子貸付 金の特例貸付の影響により20%の比率となった。 その他に平成元年度からはNTT資金の導入によ り、NTT-A型事業においては15%の比率が適 用された。 平成28年度から令和2年度にかけて実施した 福岡高速6号線(アイランドシティ線)新設事業及 び令和3年度に事業着手した福岡高速3号線(空 港線)延伸事業では、有料融資事業として25%の 比率で借入を行っている。

建設財源のほかに、昭和50(1975)年度から過去の建設費に充てた借入金の元金償還に充当するための資金である建設借換資金についても民間資金で調達している。また、昭和55年度からは営業収支の不足分に係る借入も行っていたが、平成7(1995)年度を最後に、近年は行っていない。

民間資金の調達にあたっては、公社法施行についての通達により設立団体が債務保証するよう定められており、これによって、より良い条件での借入が可能となっている。債務保証は、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となっている。

### (1)銀行等引受債及びシンジケート・ローン

地元金融機関を中心として幅広く調達するとともに、公社事業の性格上、長期で安定した多額の資金を確保する必要から、昭和47(1972)年5月に、福岡銀行を代表幹事行、日本興業銀行及び日本長期信用銀行を副幹事行に据え、全体で38行からなるシンジケート団(協調融資団)が組織された。公社は設立当初より、銀行等引受債を発行して民間資金を調達する方法をとっており、シンジケート団が総額を引き受けてきた。ただし、このころは道路公社の発行する債券は有価証券としての取り扱いを受けられなかったため、銀行等引受債は流動性(換金性)が著しく阻害されていた。このような状況下、公社が独自にシンジケート団に対してアンケート調査を行った結果、債券の引き

受けよりも証書貸付を希望する銀行が多かったため、平成12(2000)年以降は債券の引き受けを条件として、期間5年のシンジケート・ローンを導入し、シンジケート団からの調達は、銀行等引受債及びシンジケート・ローンの2種類で行うようになった。

しかし、平成16(2004)年度から市場公募債の発行を始めると、市場公募債に比べ銀行等引受債のコストが高い状況が続いていたため、平成26(2014)年以降は銀行等引受債の発行を休止することとなった。以降は、シンジケート団からの調達はシンジケート・ローンのみとなっている。

当初38行だったシンジケート団は、バブル崩壊による不況や金融業界の再編により、令和2年

- 272 273 —

度末現在、都市銀行3行、信託銀行1行、地方銀 行12行、信金中央金庫、福岡県信用農業共同組 合連合会の計18金融機関と、結成時の半数ほど になっている。

### (2) 市場公募債

公社が発行してきた銀行等引受債は、市場にお いて非有価証券として位置付けられており、債券 を引き受けた金融機関は債券を保有するしかな く、仮に売買するにしても金融機関の間での取引 しかできない、いわゆる「塩漬けの債券」だった。 それゆえ、公社が発行する債券の金利設定は、地 方債の1格落ちという条件(東京都の外郭団体並 みの水準)で決定され、国債との金利差は大きな ものとなっていた。しかし、金融庁による証券制 度改革により、平成15(2003)年1月6日に「証 券決済制度等の改革による証券市場の整備のため の関係法律の整備等に関する法律 | が施行された ことにより、地方道路公社法第27条の2に「道路 公社は、債券を発行することができる | 条項が新 設され、社債等登録法の廃止、振替決済制度の導 入などにより、公社債券の有価証券化が実現した。 これにより、公社債券は金融商品取引法第2条第 1項第3号の「特別の法律により法人の発行する 債券」として位置付けられ、公募債の発行が可能 となった。なお、すでに発行している銀行等引受 債についても、有価証券の取り扱いとなることが 日本証券業協会により確認された。

平成15年1月の法改正後、2カ年の年度計画を立て、1年目(平成15年度)を公募債に関する知識の習得、手続きに関する調査、スケジュール立案などの準備期間とし、2年目(平成16年度)

に初めての公募債を発行した。初回の公募債(第105回)では、100億円(10年物)を発行した。公募債を発行する以前の銀行等引受債(第104回債)の発行条件は、国債利回り+38bp(0.38%)のスプレッドであったが、初回の公募債は国債利回り+15bp(0.15%)という条件決定となり、当時過去最小のスプレッドとなった。この公募債の影響を受け、翌々月の第106回債の銀行等引受債のスプレッドは23bp(0.23%)と、これもタイトな仕上がりとなった。このように、公募債の発行により低利な資金の調達が可能となり、金利負担の軽減が達成されてきた。また、平成28年1月に日本銀行がマイナス金利政策を導入してからは、より一層低金利での調達が達成されている。

一方で、公募債の発行条件は国内外の社会情勢・経済情勢に大きく左右される傾向もある。近年では、令和元年度は、世界的な新型コロナウイルス感染拡大により金融市場全体に混乱が生じた中での発行となったが、リスクオフ姿勢の強まりや各国の金融政策などにより、債券市場は大きく変動しながらも低金利へと推移したため、結果的に、当時過去最低の利率で調達することができた。

初回に10年債を発行して以降は、平成19年度 からは20年債、平成22(2010)年度からは15年債 と3種類の年限を発行してきた。償還条件は、全 て満期一括償還となっている。

### 公営企業金融公庫資金

公社は、高速道路建設費の財源の1つとして、昭和58、59年度に公営企業金融公庫から資金の貸付を受けた。これは、無利子貸付金で述べたように、昭和56年度から59年度においては無利子貸付金の20%を確保することが困難になったため、その一部が特別転貸債及び公庫資金に振り替

えられたことにより導入されたものである。建設 財源に占める公庫資金の比率は、両年度ともに 5%であった。また、借入額は昭和58年度約13 億円、昭和59年度約12億円(繰越分約2億円を含む)で総額25億円であった。

また、平成11(1999)年度からは、民間資金を

補完するため建設財源に占める5%の借入を始めた。これは、銀行等引受債の市場流通性の無さを理由に、シンジケート団から銀行等引受債の引き受け条件改定の要求があったため、資金調達内容を見直し、資金調達の多様化を図ったものである。平成20(2008)年度に同公営企業金融公庫が廃止

され、地方公営企業等金融機構に事業継承された際、地方道路公社は貸付対象外となったため、同公庫からの借入は平成19年度をもって終了した。

なお、借入については証書借入で、借入条件 は5年据置20年償還、半年賦元利均等償還で あった。

### 交付金

### (1) 関連街路交付金

交付金は、高速道路建設費の財源の一部として、 設立団体である地方公共団体から補助金として交 付される資金である。

公社は、地方道路公社法第29条及び同法施行令第6条の規定により、都市高速道路の建設に伴い必要となる関連街路の新設または改築に要する費用について、その3分の1を負担することになっており、この負担金のことを関連街路分担金といい、この関連街路分担金に対する地方公共団体の補助金を関連街路交付金という。

関連街路交付金の制度は、高速道路建設に伴う 関連街路の整備が都市整備に寄与する点に鑑み、 福岡・北九州両高速道路事業の採算性の向上を図 る見地から、首都・阪神の両高速道路公団の例に ならい設けられた。

関連街路交付金は、当初関連街路分担金の2分の1に相当する額であったが、この割合は地方公

共団体が国庫補助事業として実施した場合に比 較して地方の負担が大きくなっていた。そこで、 地方負担の均衡を図るため、昭和47年度からは、 関連街路分担金の3分の1に相当する額に減額さ れた。この制度に対しては、以前から自治省よ り、交付金分は料金徴収の対象とすべきものであ ること、両公団の関連街路分担金に対する地方公 共団体の補助は地方財政再建促進特別措置法の趣 旨に沿わないなどの指摘があり、自治省と建設省 との間で関連街路交付金の廃止について合意がな され、昭和62(1987)年度に首都・阪神両公団に おいて制度が廃止された。当公社についても、昭 和63年度に廃止された。それに伴い、同年度か ら助成対象事業の財源構成が変更となった(出資 金12.5%→15%、政府無利子20%→25%、特別 転貸債40%→35%、民間資金27.5%→25%)。

### (2) 交付金事業

平成15年から17(2005)年にかけて行われた北 九州高速道路と九州自動車道小倉東ICとの連結 事業において、北九州高速の採算性確保の観点か ら、全体事業費18億円の3分の1である6億円 (オフランプ事業費の約半額)を交付金事業として 北九州市から受け入れた。

274

# 政府助成金

昭和56年度から59年度の間、国の財政事情の 悪化により無利子貸付金の20%を確保すること が困難になり、その不足分を特別転貸債及び公 庫資金に振り替えて調達することとなった。無利 子貸付金から振り替えられた割合は、昭和56年 度及び57年度は特別転貸債へ15%、昭和58年度 は特別転貸債へ5%、公庫資金へ5%の計10%、 昭和59年度は公庫資金へ5%であった。

しかし、特別転貸債及び公庫資金は有利子資金 であるので、両資金に振り替えて資金調達するこ とにより利息が発生する。その発生する利息分に、 無利子貸付金で調達した場合と同等の効果が得られるよう、国が利子補給することとなった。この 利子補給金が政府助成金である。

「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する 法律」及び「地方道路公社都市高速道路整備補給 金交付要綱」により、昭和56年度から平成17年度 までの毎年度、特別転貸債及び公庫資金の利子支 払のつど交付を受けた。助成金の総額は、113億 4.810万円であった。

# 財政支援金

財政支援金とは、北九州高速の採算性悪化のための緊急の財政支援として、昭和63年度から平成9(1997)年度にかけて実施されたものである。

北九州高速は、インフレーション、オイルショックなどによる建設費の高騰や建設期間の延長、交通量の伸び悩みなどにより、採算性が悪化し、昭和61(1986)年7月31日に学識経験者からなる「北九州高速道路採算検討委員会」を発足させて、採算性確保のための諸施策を検討した結果、昭和63年5月23日に公社の自助努力、設立団体の財政支援など、7項目からなる提言がまとめられた。その提言を受けて、設立団体である福岡県及び北

九州市が公社に無利子で貸し付けることになった 資金(経営改善資金)が財政支援金である。当初は 3年間の緊急対策であったが、北九州道路など (現北九州高速4号線)との一体化に伴う整備計画 変更に際して、福岡県と北九州市の財政支援の延 長が国の助成対象事業の採択要件とされたため、 平成9年度までの10年間に延長され、総額300 億円の支援を受けた。その後、平成20年度から 23(2011)年度にかけて北九州市に12億円を償還 し、令和2年度末現在の残高は288億円となって いる。

# 第4節 入札・契約制度

### 入札・契約制度の変遷

公社の入札・契約は、設立時から指名競争入札 制度を中心に行っていたが、平成12(2000)年9 月に一般競争入札制度を導入したことに伴い、同 時期に入札・契約に関する規定を整備した。

平成13(2001)年4月に、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律(平成12年法律第127号)が施行され、公共工事について当該年度の発注見通し、入札・契約に関する情報の公表などが義務付けられた。公社は法律の適用団体ではないものの法律の趣旨に沿う制度を平成14(2002)年3月に確立した。

また、平成15(2003)年度からは工事の入札に おいて、予定価格及び最低制限価格の事前公表を 実施した。

平成17(2005)年4月に、公共工事の品質確保の促進に関する法律(平成17年法律第18号)が施行された。公社においても価格及び品質が総合的に優れた契約がなされることや入札談合防止効果も期待されることから、平成17年12月から総合評価方式を試行導入した。平成18(2006)年度には福岡高速5号線の入札で総合評価方式(標準型)を試行したが、最低制限価格で入札した業者が複数いた案件において、くじによらず価格と技術力が総合的に優れた業者を落札業者としたことから本方式導入の効果があったと考えている。

平成19(2007)年度からは、入札契約制度の透明性、競争性、公平性をこれまで以上に確保するため、一般競争入札の実施対象額を3億円以上から5,000万円以上に拡大した。それに伴い、総合評価方式を本格導入し、技術的な工夫の余地がほとんどないものを除き、実施対象額を5,000万円以上とした。

平成22(2010)年度からは、公共事業における 暴力団排除を徹底させるため、契約書内の暴力団 排除条項に契約解除に係る条文を追加した。また、 誓約書を提出することを、新たに契約締結の条件とし、公社における暴力団排除制度を強化した。

平成24(2012)年度からは、これまで工事の発注にのみ行われてきた一般競争入札を、料金収受業務及び交通管理管制補助業務の発注にも導入した。なお、料金収受業務については、総合評価方式を実施している。

平成25(2013)年度からは、一般競争入札に 対して郵便入札制度を実施し、さらに平成27 (2015)年度からは電子入札制度を取り入れた。

平成28(2016)年度、福岡高速6号線建設に係 る工事発注が本格化するにあたり、改めて入札制 度も見直した。新設工事は大規模かつ技術的難易 度の高い工事であることから、公社の共同企業 体取扱要領の規定により、発注計画段階から全て の工事が特定建設工事共同企業体(以下[IV])の 対象となることが見込まれた。このことから、福 岡高速5号線新設工事の公告時における参加資格 条件、設立団体の参加資格条件並びに競争性の確 保及び不調リスクなどを勘案し、JVの構成員数 及び組合せなどを見直した結果、福岡高速6号線 の新設工事に限った参加資格条件を設定した。同 28年度には、発注者・受注者双方の業務負担軽 減を図るため、参加資格要件などを共通化できる 複数工事の入札参加申請について、一括して審査 が行えるように総合評価方式における一括審査制 度を導入した。受注者による案件ごとの申請書作 成負担が軽減されたほか、発注者である公社の入 札契約手続きにおけるミス発生のリスク軽減効果 にも寄与している。

平成30(2018)年度からは、技術的特性をより 的確に把握し、受注者の参加意欲を反映させるた め、建設コンサルタントなどの業者選定・特定方 法として公募型プロポーザル方式を導入した。

また、同年10月には、施工条件・現場条件の

厳しい工事において、不調工事が多く発生し、事業執行に支障をきたしている状況であったため、不調の要因の1つである積算価格と実勢価格の乖離を解消するため入札参加者から提出される見積価格を用いて予定価格を作成する「見積りの提出を求める方式(見積活用方式)」を試行導入した。

総合評価方式は、令和 2 (2020)年度に、担い 手の中長期的な育成・確保などを目的として、若 手担当技術者の配置や災害協定団体への加入によ り加点するなど評価項目の追加や工事成績の評価 の見直しなどの一部改訂を行った。

令和3(2021)年10月からは、工事受注者の円 滑な施工体制の確保を図るため、建設資材、労働 者確保などの準備を行う期間を、余裕期間として 付加する余裕期間制度の導入を行った。

令和4(2022)年4月からは、不当なダンピン グ防止や、品質確保など、より適正な契約の推進 のため、建設工事において、一般競争入札(総合 評価方式)にて入札を行うものに、「低入札調査価 格制度」を試行導入予定である。

維持補修、清掃、点検などの年間委託業務の発 注方式は、さらなる透明性・継続性の向上を目的 に指名競争入札から一般競争入札への移行、単年 度契約から複数年契約への変更など入札方式の見 直しを行ってきた。

「維持補修業務」は、令和元(2019)年度まで公募型指名競争入札を行っていたが、令和2年度より「維持補修工事」として、一般競争入札の総合評価方式に移行するとともに複数年契約とした。「清掃等業務」は、令和2年度まで公募型指名競争入札を実施し、令和3年度は一般競争入札(価格競争)に移行したが、令和4年度からは「清掃等工事」として、一般競争入札の総合評価方式に移行するとともに複数年契約とする予定である。「構造物点検」、「電気施設保守点検」、「施設保守点検」、「交通管制保守点検」、「料金機械保守点検」の5件の点検業務は、令和2年度まで公募型競争入札を実施し、令和3年度から一般競争入札(価格競争)に移行した。

公社の入札・契約制度は、建設業界やそれを取り巻く社会情勢の変化に応じて柔軟に対応しており、今後もこれまでと同様に必要に応じて継続的な見直しを図る必要がある。

### 競争参加資格者登録制度

公社の入札に参加を希望する者は、あらかじめ「一般競争(指名競争)参加資格審査申請書」を公社に提出して適格性の審査を受け、「一般競争(指名競争)参加資格者名簿」に登録されていなければならない。

申請は、定期の受け付けとして2年に1回行い、 定期受け付けで申請がされなかった業者向けの随 時受け付けを当初は2年に5回行っていた。平成 28年・29(2017)年度の名簿の申請から随時受け 付けを2年に2回に変更し、平成30年・令和元 年度の名簿の申請からは2年に1回に変更した。 建設工事及び測量・コンサルタントなどの2部門に分けられた名簿は、それぞれに登録種別があり、建設工事においては3工種まで登録することができる。公社における登録種別は建設工事が表10-4-1に示す14工事種別、測量・コンサルタントなどが表10-4-2に示す6業種となっている。

なお、建設工事においては、土木・建築・電気・ 鋼橋・舗装・塗装について、建設業法の規定に基 づく経営規模その他経営に関する客観的事項など を勘案して、有資格者を等級別に格付けしている。

#### 表10-4-1 公社における14工事種別

	福岡	建設業法に基づく許可を	
申請	情のできる工事種別	主な工事内容	受けた建設工事の種類
1	土木工事	高速道路等の新設、改築、維持補修に係る土木工事	1 土木一式工事
2	建築工事	料金所、事務所等の新設、改築、維持補修に係る建築工事	2 建築一式工事
3	電気工事	受変電設備、道路照明設備、送配電線路布設、信号設備等の新設、 改良、維持補修に係る電気工事	8 電気工事
4	鋼橋工事	高速道路の橋脚、桁の新設、改築、維持補修に係る鋼構造物工事	11 鋼構造物工事(鋼橋上部)
(5)	舗装工事	高速道路の舗装の新設、改良、維持補修に係る舗装工事	13 舗装工事
6	塗装工事	高速道路の塗装の新設、改良、維持補修に係る塗装工事	17 塗装工事
7	電気通信工事	交通管制設備及び通信線敷設、データ通信設備、無線設備等の 新設、改良、維持補修に係る電気通信工事	22 電気通信工事
8	プレストレスト・ コンクリート工事	高速道路の橋脚、桁の新設、改築、維持補修に係る プレストレスト・コンクリート橋工事	1 土木一式工事 (プレストレスト・コンクリート)
9	しゃ音壁工事	高速道路のしゃ音壁及び落下物防止柵設置工事	1 土木一式工事 11 鋼構造物工事 5 とび・土エ・コンクリート工事
10	道路標識 · 区画線工事	高速道路の道路標識設置工事、道路区画線、改築、 維持補修に係る工事	5 とび・土工・コンクリート工事 17 塗装工事
(1)	造園工事	植樹、移植等の造園工事	23 造園工事
(12)	機械器具設置工事	高速道路の機械器具設置の新設、改良、維持補修に係る工事	20 機械器具設置工事
(13)	管 工 事	冷暖房、給排水等、各設備の新設、改良、維持補修に係る工事	9 管工事
(14)	消防施設工事	防災、防火設備の新設、改良、維持補修に係る工事	27 消防施設工事

#### 表10-4-2 公社における6業種

	種	別	:	登録部門
1	測	量	・測量一般 ・地図の調製	·航空測量
2	建築関係コ	ンサルタント	・建築一般 ・設備設計	•電気設計
3	土木関係建設	コンサルタント	<ul><li>・建設コンサルタント</li><li>・交通量調査</li><li>・環境調査</li><li>・経済調査</li><li>・分析・解析</li></ul>	<ul><li>・電算関係</li><li>・計算業務</li><li>・資料整理等</li><li>・施工管理</li></ul>
4	地質	調査	•地質調査	
(5)	補償関係コ	ンサルタント	<ul><li>・補償コンサルタント</li><li>・不動産鑑定</li></ul>	・登記手続等
6	ソフトウ	ェア関連	・システム開発 ・システム運用保守	・業務パッケージソフト販売 ・ソフトウェア開発

- 278

# 指名停止制度

公社の入札参加資格における指名停止制度は、 昭和55(1980)年に独自の要領を制定し必要な改 正を行いながら運用していた。しかし、国をはじ め他の地方公共団体では、中央公共工事契約制度 運用連絡会議が作成したモデルを基に制定・運用 されていたため、平成14年に当公社でも措置要 領の全面改正を行った。指名停止基準は表10-4-3、4のとおりであり、公社発注案件による事故な どが発生した場合や、建設業法違反などにより処 罰が与えられた場合は、指名業者第1選考委員会 に諮ったうえで指名停止措置を決定している。

### 表10-4-3 県内において生じた事故等に基づく措置基準

#### 措置要件

- 1 虚偽記載
- 2 過失による粗雑工事
- 3 契約違反
- 4 安全管理措置の不適切により生じた公衆損害事故
- 5 安全管理措置の不適切により生じた工事関係者 事故

### 表10-4-4 贈賄及び不正行為等に基づく措置基準

#### 措置要件

- 1 贈賄
- 2 独占禁止法違反行為
- 3 競売入札妨害又は談合
- 4 建設業法違反行為
- 5 不正又は不誠実な行為

### 第5節 業務IT化の取り組み

### 業務システムの導入

公社では設立初期より、償還計画や交通量予測 の計算業務に、外部委託による電算処理を用いて いた。

平成8(1996)年3月に、社内における合理化 と省力化のために電算化を進めることを目的とし て、「総合情報システム基本計画書」を策定、これ に基づき、人事や給与計算、財務管理などを処理 するためのシステムについて、同年5月から設計・ 構築を開始した。

平成10(1998)年7月に「総合情報システム」の 名称の下、「人事情報システム」をはじめとする計 11の業務システムが運用を開始した(表10-5-1)。

#### 表10-5-1 平成10年7月 [総合情報システム] 運用開始時の業務システム

〈総務系〉 ・人事情報システム	・給与計算管理システム	
(財務系) ・勘定処理システム ・予算管理システム ・契約管理システム	・出納管理システム ・債権管理システム	・資産管理システム
〈営業系〉 ・料金収受システム	・交通量管理システム	
〈工事系〉 ・計画管理システム		

# 業務システムの改善と拡充

総合情報システムの導入後、人事や給与に関す る業務システムは「人事給与システム」へ、また、 勘定処理や出納など財務管理に関する業務システ ムは「総合会計システム」へ統合し、機能改善や効 率化を実施しながら今日に至っている。

また、これらに加え、道路の保全管理に関する 「日常点検システム | 「定期点検システム | や、工 事設計に関する「土木工事積算システム」などのシ ステムを新たに整備し、業務の効率化を適時進め てきた。

平成12(2000)年11月には、WEBサーバーシ ステムを整備し、お客様に情報発信を行う公社 ホームページの運用を開始した。

平成20(2008)年3月には、メールやスケジュー ル管理などの機能を果たす職員向けグループウエ アである「ふくきたコミュニティ」を導入した。

平成30(2018)年3月には、これらの業務シス テムの運用管理の効率化と災害対応能力の向上の ため、これまで社内に設置していたサーバー類 を、専門民間事業者が社外において運用するデー タセンターへ移設した。また、画像ファイルや各 種の統計情報など大型のデータを取り扱う機会が 増え、社内全体のネットワークを強化・拡充する 必要が生じたため、本社と北九州事務所を結ぶ通 信線を大容量化するとともに、社屋内の通信には 高速の無線LANを導入した。

280 281 - 同じく、平成30年3月、災害などの緊急事態 に対応するため、出張先や自宅など社屋外からパ ソコンを用いて業務を行うことができるテレワー クシステムを、部分的に導入した。

さらに、令和 2 (2020)年4月、新型コロナウイルス感染症対策として在宅勤務の必要が生じたため、テレワークシステムを大幅に拡充し、多くの職員が自宅から業務を実施することができる環境を整備した。

令和3(2021)年1月には、ICカードを用い職員の勤務状況を管理するほか、休暇や時間外勤務など服務管理を総合的に処理する「勤怠管理システム」を導入した。

令和3年度末現在、平成10年7月の「総合情報システム」稼働開始以降にシステム統合などを実施したものやその後新たに整備したものを含め、18の業務システムが稼働している(表10-5-2)。

このような業務のIT化に併せ、公社の情報セキュリティ基盤の強化に努める目的で、平成20年8月に「福岡北九州高速道路公社情報セキュリティ規程」と「福岡北九州高速道路公社情報セキュリティ対策基準」を制定し、情報資産の保全と、業務の安定稼働に努めている。

今後も、日々進歩する情報通信技術を積極的に 活用し、公社における効率的な業務運用に資する よう、業務のIT化を推進していきたい。

#### 表10-5-2 令和3年度末現在稼働中の業務システム

表10-5-2 令机 3 年度末規	<b>仕椓衝中の業務システム</b>	
〈共通系〉 ・グループウエアシステム(、 ・テレワークシステム ・WEBサーバーシステム(2		・ファイル共有システム
〈総務系〉 ・人事給与システム	・勤怠管理システム	
〈財務系〉 ・総合会計システム		
〈営業系〉 ・ETCシステム	・料金収受システム	・交通量統計システム
〈工事系〉 ・土木工事積算システム	・規制工事情報システム	
〈保全管理系〉 ・新保全システム(道路現況 ・日常点検システム ・施設管理データベースシス	, =, , , , , , , , , , , , , , , , , ,	竣工図書管理システム)

# 第6節 監査制度

### 1 内部監査

### (1) 内部監査の概要

公社定款で定めてあるとおり公社業務の適正かつ効率的な運営を確保するため、監事が置かれている。

監事は、公社の業務を監査し、その結果に基づき必要と認めるときは、理事長、国土交通省九州地方整備局長、福岡県知事、福岡市長又は北九州市長に意見を提出することができる。決算監査では、公社が福岡県知事、福岡市長及び北九州市長に提出する財務諸表及び決算報告書に対して、監事の意見をつけることになっている。また、公社幹部会への出席、重要文書の回付などを通じて常に公正な立場から公社全般にわたる業務の執行状

況を把握し、公社業務が適正かつ効率的に運営されているか、財務関係について適正に執行されているかなど公社全般にわたる業務を監査する役割を担っている。

なお、監事の職務の執行を補助するため、昭和 47(1972)年4月に監査室を設置した。また、同 年6月13日に福岡北九州高速道路公社監事監査 要綱を制定し、これに基づき、監査計画を策定し 毎月の出納検査を行う他、決算、管理業務、工事 及び委託業務契約、総務及び財産の監査を実施し ている。

### (2) 監査の種類

監事の行う監査は、地方道路公社法、定款、監 事監査要綱などに基づき、毎年度監事が定める監 査計画書により実施されている(表10-6-1)。

#### ① 決算監査

地方道路公社法第26条第2項で「財務諸表及び決算報告書を設立団体に提出するときは、監事の意見をつけなければならない」と規定されている。

このため、決算監査により、決算書類などの 計数確認を行うとともに、その事業年度の財政 状態及び経営成績を適正に表示しているかなど を監査している。

### ② 定期監査

年間の監査計画に基づき、公社の全ての業務 を対象として、業務の執行状況などについて監 査している。

#### ③ 臨時監査

監事が監査を必要と認めた事項について、定 期監査以外に実施するものである。

#### ④ 出納検査

毎月の収入、支出の状況について証拠書類に より検査を行うとともに、金銭の出納、保管、 資金運用などについて検査している。

上記の監査等の結果、是正及び改善の必要があると認めた事項については、そのつど理事長に通知され、理事長は所要の改善措置をとることとされている。

 $\sim 282$ 

#### 表10-6-1 監査の種類

名 称	目的
決算監査	決算報告書、財務諸表、その他の決算資料に基づき、予算執行、資金調達及び経理事務の状況 を監査し、財政状態及び経営成績を分析し、地方道路公社法第26条第2項に基づく監事の意 見を取りまとめる。
管理業務監査	料金収入等の収益及び道路管理等の費用に係る業務並びに道路維持補修業務(施設を含む)を監査し、管理業務の適正確保に資する。
総務監査	組織、給与、厚生等の事務を監査し、総務事務の適正確保に資する。
財産監査	財産、物品の台帳整備及び管理又は取得状況等を監査し、財産管理の適正確保に資する。
工事·委託業務監査	工事計画及び施工に関する業務並びに検査、計画等の委託業務を監査し、工事及び委託業務 の適正確保に資する。
出納検査	各月の金銭出納、保管及びこれに関する事務を監査し、出納事務の適正確保に資する。

### (3) 文書回付による執行状況等の把握

監査及び検査を円滑に実施するためには、公社 の経営及び財務状況とともに、業務の執行状況な どを把握することが必要となる。このため、重要 な通達や理事以上の執行権限に属する契約に関する文書などを監事に回付する文書として定め、公 社の業務を日常的に把握することとしている。

# 外部団体による監査等

地方自治法第199条第7項の規定に基づき、財政的援助団体などに対する出資団体(福岡県、北九州市、福岡市)の監査が定期的に実施されている。

出資団体は、財政的援助等の目的に沿って出納 その他の事務の執行を行っているかなどについて 監査を実施する。 このほか、平成16(2004)年度に会計検査院により、当公社を含む指定都市高速道路3公社4道路、一般有料道路24公社80道路を対象として、「国の事業認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」について検査が実施された。