

平成 17 年度  
包括外部監査結果報告書

< テーマ 2 >

神戸市道路公社の  
財務に関する事務の執行  
及び  
経営に係る事業の管理

神戸市包括外部監査人  
公認会計士 岩崎 和文

## 神戸市包括外部監査報告書 目次

第1章 包括外部監査の概要	1
. 包括外部監査の種類	1
. 選定した特定の事件（テーマ）	1
1. 包括外部監査対象	1
2. 包括外部監査対象期間	1
3. 事件を選定した理由	1
4. 包括外部監査の方法	2
(1) 監査の着眼点	2
(2) 主な監査手続	3
5. 包括外部監査の実施期間	4
6. 包括外部監査従事者の資格	4
7. 利害関係	4
第2章 神戸市道路公社の概要	5
. 神戸市道路公社の概要	5
1. 設立の経緯	5
2. 法の規定内容	5
3. 資本金	6
4. 料金徴収期間	6
5. 事業計画について	6
6. 組織体制	8
7. 阪神高速道路株式会社等とのネットワーク	8
8. 新神戸トンネル有料道路と 期事業について	10
. 神戸市道路公社の財務状況	12
1. 財政状態	12
2. 経営成績	13
. 他の道路公社等との比較	14
第3章 包括外部監査の結果及び意見	23
. 全社レベルの検証事項についての結果及び意見	23
1. 交通量推計の方法	23
2. 有料道路事業に関する債務の償還可能性及び償還に関する提案	28
3. 事業資産（道路、道路建設仮勘定他）の会計処理の状況	39

4 . 事業資産以外の会計処理基準と財務諸表項目の状況.....	50
( 1 ) 全般事項.....	50
( 2 ) ソフトウェアの会計処理 .....	51
( 3 ) 支払利息の期間配分.....	52
( 4 ) 一年以内返済予定分の借入金等の表示方法 .....	54
5 . コンピュータシステムのシステム ID やパスワード管理に関して .....	56
6 . 規程等の整備状況について .....	60
7 . 法人の管理体制について.....	63
( 1 ) 決裁文書の整理方法について.....	63
( 2 ) 議事録作成について.....	64
( 3 ) 役員（理事・監事）の業務及び内部監査組織について.....	66
( 4 ) 建設事業外部評価委員会について .....	68
業務レベルの検証事項についての結果及び意見.....	71
1 . 契約事務の執行状況 .....	71
2 . 回数通行券等の管理について .....	73
3 . 現金、預金、金券等の管理について .....	78
4 . 道路台帳の整備に関して.....	81
5 . 固定資産管理について.....	82
6 . 委託業務完了確認について .....	84
7 . 料金徴収業務委託について .....	86
8 . 派遣職員に関しての適法性について .....	88
9 . 退職手当引当金について.....	90
1 0 . 遊休地について .....	91
1 1 . 物品（備品）管理について .....	92
1 2 . 元職員に対する未収金の会計処理について .....	93
1 3 . 神戸市道路公社借入金等に対する神戸市の債務保証について.....	96
1 4 . 駐車場事業特有の課題について.....	98

（本報告書の各表に表示されている合計数値は、端数処理の関係上、  
その内訳の単純合計と一致しない場合があります。）

# 第 1 章 包括外部監査の概要

## ．包括外部監査の種類

地方自治法（以下「法」という。）第 252 条の 37 第 1 項及び第 4 項並びに神戸市外部監査契約に基づく監査に関する条例第 2 条に基づき包括外部監査

## ．選定した特定の事件（テーマ）

### 1．包括外部監査対象

神戸市道路公社の財務に関する事務の執行及び経営に係る事業の管理

### 2．包括外部監査対象期間

平成 16 年度（自平成 16 年 4 月 1 日 至平成 17 年 3 月 31 日）

ただし、必要に応じて過年度及び平成 17 年度分の一部についても監査対象としました。

### 3．事件を選定した理由

神戸市道路公社は、長期にわたり有料道路事業を行っており、その原資は市からの出資金及び借入金並びに多額の外部借入金で賄われています。また、理事長及び理事、監事各 1 名を除き役員の全員が市職員であり、職員も 61 名中、嘱託職員 7 名を除く 54 名が市からの派遣職員となっています。このように、道路公社は財政面、人事面ともに市と密接な関係にあります。

ところで、日本道路公団等、国の4道路公団の民営化が平成17年10月1日に実施された等といったこともあり、道路行政とりわけ高速道路、有料道路に係る行政への国民、市民の関心はここ数年高まってきております。この背景には、料金徴収期限内に借入金は償還可能であるのか、償還時に税金の追加投入等の国民、市民負担の追加発生の恐れはないのか、といった国民、市民の不安感があるものと推察されます。また、有料道路利用者の視点に立った場合、通行料値上げといったさらなる利用者負担が生じる恐れはないのか、といった思いが生ずることも想像に難くないと言えます。

以上の諸点を包括的に考慮した結果、道路公社の収支の状況及び財政状態を明らかにし、経営の効率性、運営の確実性、借入金の償還可能性等を検証することは有用であると判断し、当該テーマを選定しました。

#### 4. 包括外部監査の方法

##### (1) 監査の着眼点

次のような点に着目し、監査を実施しました。

##### (財務に関する事務の執行)

決算書は法令・定款等に準拠し、適正な会計処理に基づいて作成されているか

経営成績及び財政状態は決算書に適正に表示されているか

委託業務に係る契約及び職員の派遣に関して法令・規程等に準拠して実施されているか

関係帳簿は整備され、適正に記帳、保存されているか

資産・負債の管理業務は適切か

( 経営に係る事業の管理 )

道路公社のガバナンスは設立目的に沿ったものとなっているか  
設立目的に沿った事業運営が、効率的かつ経済的に実施されているか

経理規程等諸規程類が整備されているか

経営成績及び財政状態は良好であるか

経営合理化の進捗状況はどうであるか

有料道路の借入金等の償還計画・収支計画は現実的なものか

( 2 ) 主な監査手続

公社の実施している事業の現地視察・調査：有料道路事業、駐車場事業という“現場”が重視される公社の事業を十分に理解するため、関係書類の閲覧・分析、関係者からの状況聴取に先立ち、公社が運営管理する全路線の走破による道路視察、全駐車場の視察、新神戸トンネル有料道路( 期 )建設事業現場、本社、道路管理センター内の視察を実施しました。なお、視察に当たっては、必要に応じビデオカメラ等による動画、静止画撮影を行い、後日における再検証に備えることとしました。

関係書類の閲覧・分析： において、公社事業の“現場”の状況を理解したうえで、財務書類間、財務書類と非財務書類間の関連に留意しつつ、財務書類を主体とした関係書類の閲覧を行い、諸関係書類の分析を行いました。

現金預金、貯蔵品（未販売回数券）等の現物実査：資産管理業務の基本となる流動性の高い有価物管理につき、本社及び本社以外において現物実査を行いました。現物実査においては、有価物の管理体制も併せて検証しました。

関係者からの状況聴取： 、 、 の各局面において、関係書類よりも公社関係者からの聞き取りの方が、より“現場”に近い確証を得られるとの着想から、関係者からの状況聴取を重視しました。また、この手続は、関係書類の行間を埋めるための機能も意図しています。

#### 5 . 包括外部監査の実施期間

自 平成 17 年 7 月 13 日 至 平成 18 年 2 月 7 日

#### 6 . 包括外部監査従事者の資格

公認会計士 遠藤 尚秀

公認会計士 小市 裕之（システム監査技術者）

公認会計士 福井 剛

公認会計士 野呂 貴生

#### 7 . 利害関係

包括外部監査の対象となった事件につき、私は地方自治法第 252 条の 29 の規定により記載すべき利害関係はありません。

## 第 2 章 神戸市道路公社の概要

### ．神戸市道路公社の概要

#### 1．設立の経緯

我が国における本格的な道路整備は、昭和 29 年度を初年度とする第 1 次道路整備 5 箇年計画以来数次にわたる計画より進められてきましたが、昭和 40 年代の高度成長期に入ると、急激に増大する交通需要に対して、道路の整備状況は著しい立ち遅れを示しており、強力に道路整備を推進していく必要性がありました。

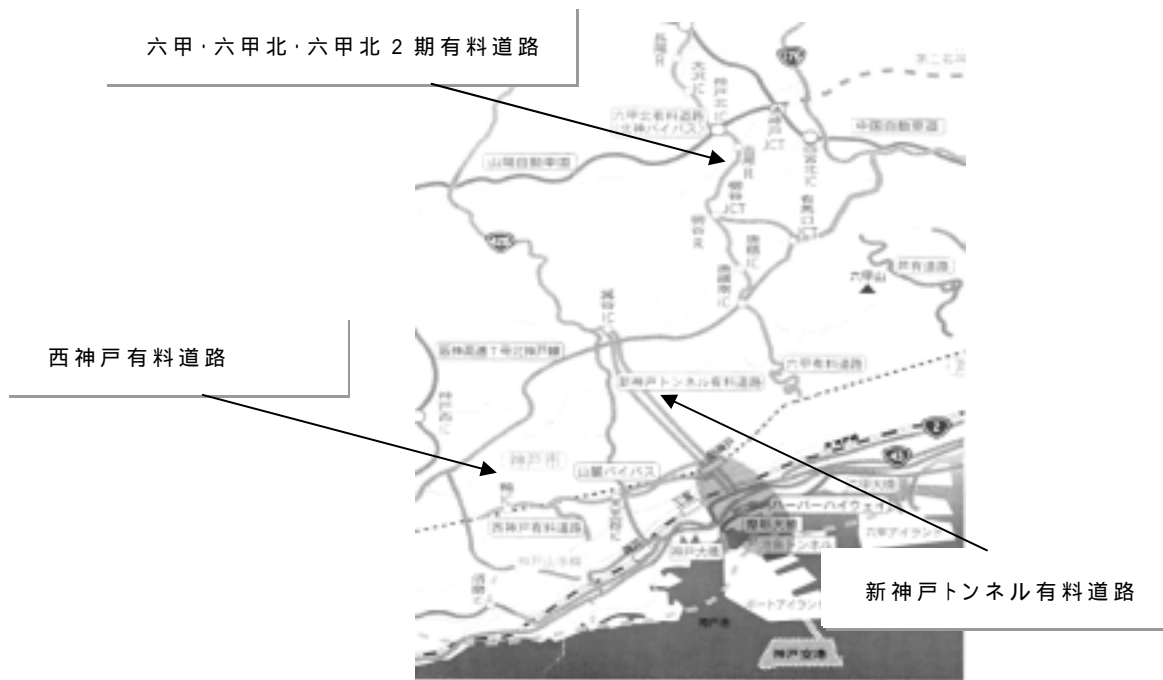
特に地方における道路交通需要に対応すべく新たに考えられた制度が地方道路公社制度で、昭和 45 年 5 月に成立した地方道路公社法によって設立の根拠が与えられたものです。地方道路公社は地方公共団体のみが出資する特別法人で、民間資金を積極的に導入、活用することによって地方的な幹線道路の整備促進を図ることとされています。

神戸市においても、都市機能の維持及び増進を図るために、市街地と西神及び北神地域を緊密に連絡する幹線道路の整備拡充が急務となり、昭和 46 年 4 月神戸市道路公社が設立されています。現在、神戸市道路公社は三つの有料道路（次ページ参照）及び四つの駐車場を所有しています。

#### 2．法の規定内容

神戸市道路公社は地方道路公社法（昭和 45 年法律第 82 号）に基づき設立されました。





### 3. 資本金

資本金は 49,979,500 千円です。(平成 17 年 8 月 1 日現在)

### 4. 料金徴収期間

地方道路公社の有料道路の料金徴収期間は投資総額の各時点毎の投資額を加重平均しその重心時点から 30 年または 40 年とされています。なお路線別では、新神戸トンネル有料道路と六甲・六甲北・六甲北 2 期有料道路の料金徴収期間は 40 年、西神戸有料道路の料金徴収期間は 30 年、駐車場の料金徴収期間は 30 年となっています。

### 5. 事業計画について

平成 17 年度における神戸市道路公社の事業計画は次のとおりです。

#### 建設計画

( ) 有料道路

(単位：百万円)

事業箇所名	総事業費	平成16年度までの 実施事業費	平成17年度事業費	残事業費	着工年度	竣工予定年度
新神戸トンネル 有料道路 (期)	51,200	42,100	4,700	4,400	8	18
合計	51,200	42,100	4,700	4,400		

管理計画

( ) 有料道路

(単位：百万円)

道路名	供用開始	料金徴収期限	平成17年度 予定収入	予定通行台数 (1日当たり)
六甲有料道路 六甲北有料道路 六甲北有料道路2期	昭和37年8月15日 昭和58年5月26日 平成2年4月16日	平成39年11月27日	2,377	46,400台
西神戸有料道路	昭和44年8月24日	平成30年2月28日	4,302	52,600台
新神戸有料道路	昭和51年5月15日	平成46年11月5日	3,016	15,800台
合計			9,695	114,800台

六甲有料道路、六甲北有料道路及び六甲北有料道路2期については平成14年6

月1日より一つの路線として一体管理を実施しています。

( ) 駐車場

(単位：百万円)

駐車場名	供用開始	料金徴収期限	平成17年度 予定収入	予定修正 回転率
神戸駅南駐車場	平成4年3月28日	平成34年3月27日	147	4.00
荒田公園駐車場	平成7年8月1日	平成37年7月31日	79	2.27
三宮中央通り駐車場	平成8年2月23日	平成40年4月30日	389	4.37
大倉山駐車場	平成9年9月1日	平成39年8月31日	88	2.89
合計			703	

## 6 . 組織体制

### ( 1 ) 役員構成

役員構成は以下のとおりです(平成17年8月1日現在:敬称略)。

理 事 長	安藤 嘉茂
副理事長(非常勤)	田中 稔(神戸市建設局長)
専務理事	坂尻 好朗(神戸市建設局参与)
常務理事	宮田 克行(神戸市建設局参事)
理事(交通関連担当)	村尾 英樹
監事(非常勤)	中嶋 徹(弁護士)
監事(非常勤)	岡田 耕作(神戸市行財政局長)

### ( 2 ) 職員数

職員の配置は以下のとおりです。

(平成17年8月1日現在)

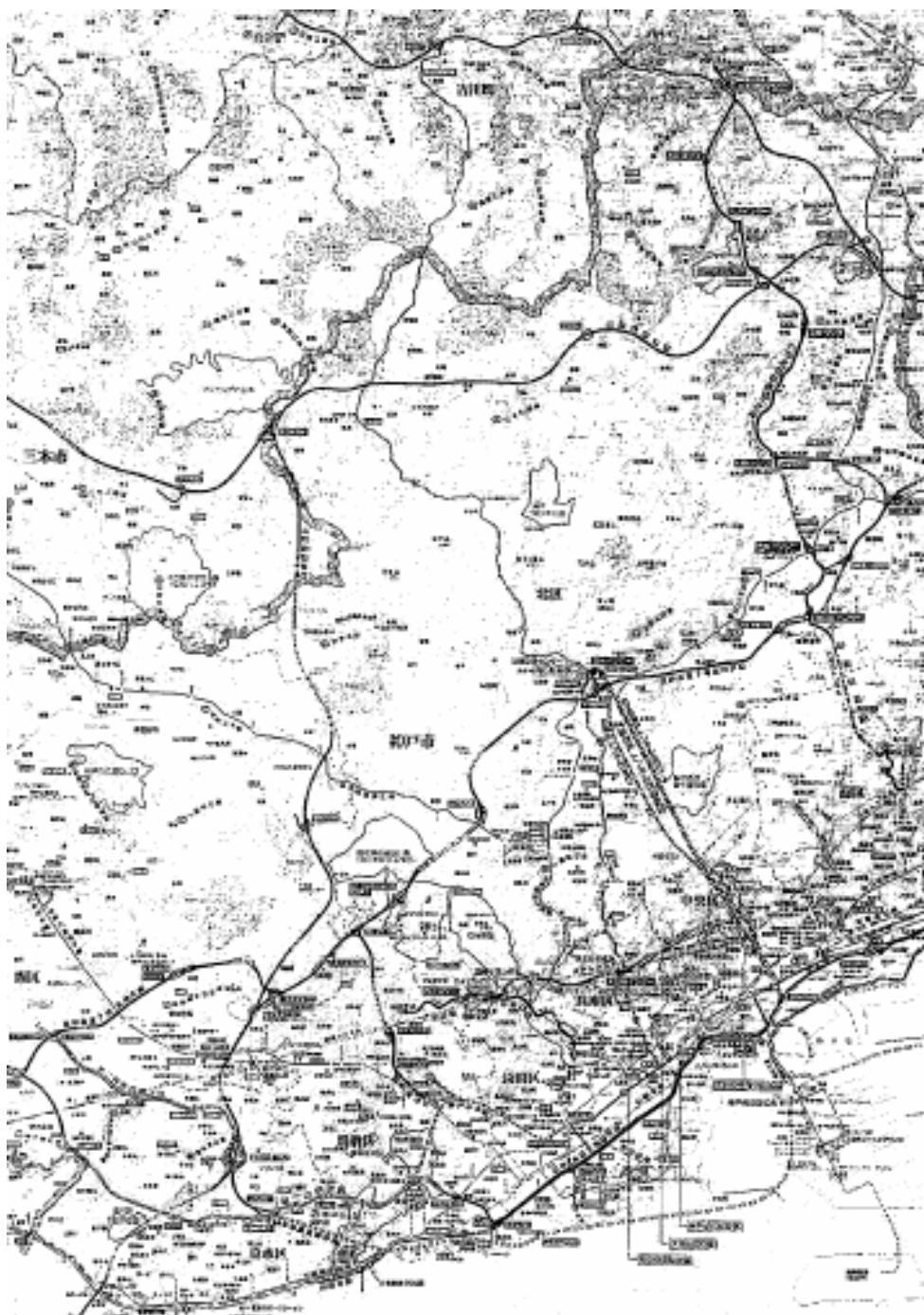
区 分	部長	課長	係長	事務職員	技術職員	嘱託	計
総務部							
総務課		1	5	9	1	1	17
道路管理センター	2						2
管理課		1	5( )		4	3	13
設備課		1	6		8		15
建設部							
計画課		1	2		5		8
建設課		1	2		3		6
計	2	5	20( )	9	21	4	61

うち3名は嘱託職員、よって派遣職員 54名、嘱託職員 7名、計61名

## 7 . 阪神高速道路株式会社等とのネットワーク

六甲・六甲北・六甲北2期有料道路及び新神戸トンネル有料道路は、神戸市北部において東西を走る中国自動車道及び山陽自動車道並びに阪神高速7号北神戸線と連絡し、臨海部は阪神高速3号神戸線や国道2号と連絡する南北の交通を支える道路として高いネット

ワーク性を有しております。



また西神戸有料道路は西神地区と都心を結ぶ道路です。

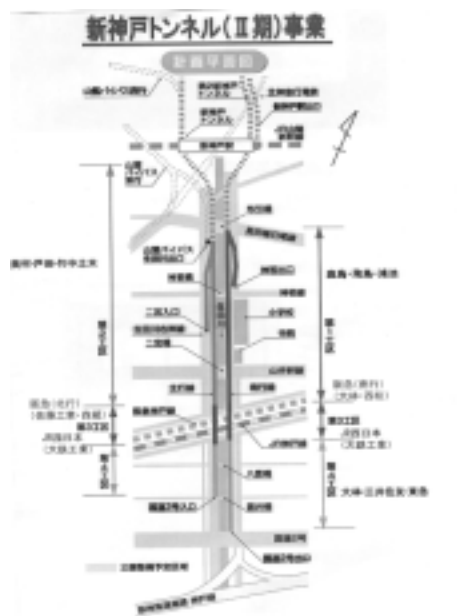
これらの有料道路は基幹道路をラダー状（はしご状）に結ぶという共通の特徴があり、この特徴から利便性が高い路線網が構築されているといえます。

ただし、近年は一般道路の整備が進み代替道路としての利便性が向

上してきていること、また阪神高速 31 号神戸山手線の一部開通（白川ジャンクション～神戸長田ランプ）により西神戸有料道路との競合路線としての性格を帯びるようになってきていること等が、神戸市道路公社全体の交通量が減少傾向となっている一因となっています。

## 8 . 新神戸トンネル有料道路と 二期事業について

新神戸トンネル有料道路は、神戸市の中心部を南北に結ぶ幹線道路であり、都心部と北神地域を連絡する神戸中央線の一部であるとともに、阪神高速北神戸線、山陽自動車道、中国自動車道など広域幹線道路のネットワークを形成する地域高規格道路です。



現在、北神地域の箕谷と都心の布引を結ぶ延長 8km のトンネルが供用されています。

新神戸トンネル有料道路（二期）事業は現在供用しているトンネルからさらに 1km 地下構造で南伸し、国道 2 号付近に出入口を新設することにより、現在のトンネル出入口付近での交通分散を図ると

ともに国道2号及び阪神高速神戸線に接続することで安全かつ円滑な道路ネットワークを形成することを目的としています。

また本事業と併せて、さらに南に生田川右岸線及び新港東埠頭連絡線が現在神戸市により整備中であり、これらの道路とともに東部副都心、ポートアイランド第2期、神戸空港へのアクセスを形成するものです。

新神戸トンネル工期～生田川右岸線～臨港道路



路線名	市道生田川箕谷線
工事区間	中央区雲井通1丁目から生田町1丁目（北行）
	中央区吾妻通6丁目から熊内橋通7丁目（南行）
道路延長	1.0km
事業費	512億円
工事期間	平成8年度から平成18年度まで
供用開始	平成18年3月下旬（北行）
	平成18年2月8日（南行）
料金徴収期限	平成46年11月まで

・神戸市道路公社の財務状況

最近5年間の神戸市道路公社の財政状態・経営成績は以下のとおりです。

1. 財政状態

	(単位：千円)				
	平成17年 3月31日現在	平成16年 3月31日現在	平成15年 3月31日現在	平成14年 3月31日現在	平成13年 3月31日現在
<b>資産の部</b>					
<b>流動資産</b>	<b>5,260,696</b>	<b>6,400,624</b>	<b>7,682,231</b>	<b>8,090,418</b>	<b>8,057,403</b>
現金	34,546	66,456	108,760	133,341	134,162
預金	5,066,781	6,261,605	6,782,483	7,899,400	6,931,931
未収金	133,267	64,265	788,622	54,605	990,728
前払費用	7,822	5,197	2,362		
材料及び貯蔵品	18,279				
仮払金		100	2	3,071	580
其他有価証券		3,000			
<b>固定資産</b>	<b>222,112,488</b>	<b>215,575,424</b>	<b>209,545,897</b>	<b>203,056,764</b>	<b>195,620,037</b>
事業資産	179,915,283	178,743,283	178,743,283	174,743,961	174,743,961
道路	179,915,283	178,743,283	178,743,283	174,743,961	174,743,961
事業資産建設仮勘定	42,100,726	36,715,526	30,642,726	28,100,973	20,640,939
建設仮勘定	42,100,726	36,715,526	30,642,726	28,100,973	20,649,939
有形固定資産	78,179	98,243	141,444	193,312	216,619
車両及び運搬具	14,779	19,185	92,245	92,620	92,767
工具・器具及び備品	557,376	553,271	539,441	560,108	539,635
固定資産減価償却累計額	493,976	474,213	490,242	459,416	415,782
無形固定資産	2,476	2,476	2,476	2,476	2,476
その他の固定資産	15,823	15,895	15,967	16,039	16,039
<b>繰延資産</b>	<b>106,645</b>	<b>90,747</b>	<b>74,206</b>	<b>56,454</b>	<b>55,993</b>
前払費用	62,370	43,942	21,262		
公社債券発行差金	44,275	46,805	52,944	56,454	55,993
<b>資産の部 合計</b>	<b>227,479,831</b>	<b>222,066,797</b>	<b>217,302,336</b>	<b>211,203,637</b>	<b>203,733,435</b>
<b>負債及び資本の部</b>					
<b>流動負債</b>	<b>3,103,068</b>	<b>3,522,398</b>	<b>5,612,796</b>	<b>6,579,643</b>	<b>6,449,717</b>
未払金	3,051,151	3,514,083	5,612,129	6,578,309	6,449,717
預り金	51,917	5,314	667	1,334	607
其他流動負債		3,000			
<b>固定負債</b>	<b>86,781,721</b>	<b>88,702,198</b>	<b>89,101,903</b>	<b>89,768,719</b>	<b>89,872,799</b>
公社債券	22,342,000	25,406,000	28,880,000	30,912,000	30,787,000
長期借入金	64,439,147	63,293,462	60,216,590	58,848,630	59,062,203
退職手当引当金	574	2,735	5,313	8,089	23,595
<b>特別法上の引当金等</b>	<b>87,605,540</b>	<b>82,137,700</b>	<b>76,808,136</b>	<b>71,000,773</b>	<b>65,529,417</b>
道路事業損失補てん引当金	24,078,735	22,977,982	21,897,180	20,778,297	19,625,185
償還準備金	61,187,206	56,958,594	52,940,331	49,005,969	44,941,796
償還準備積立金	1,554,349	1,447,898	1,256,999	540,056	320,735
社会資本整備引当金	795,250	753,225	713,625	676,450	641,700
<b>負債の部 合計</b>	<b>177,500,331</b>	<b>174,362,297</b>	<b>171,522,836</b>	<b>167,349,137</b>	<b>161,851,935</b>
<b>基本金</b>	<b>49,979,500</b>	<b>47,704,500</b>	<b>45,779,500</b>	<b>43,854,500</b>	<b>41,881,500</b>
神戸市出資金	49,979,500	47,704,500	45,779,500	43,854,500	41,881,500
<b>資本の部 合計</b>	<b>49,979,500</b>	<b>47,704,500</b>	<b>45,779,500</b>	<b>43,854,500</b>	<b>41,881,500</b>
<b>負債及び資本の部 合計</b>	<b>227,479,831</b>	<b>222,066,797</b>	<b>217,302,336</b>	<b>211,203,637</b>	<b>203,733,435</b>

## 2. 経営成績

	(単位：千円)				
	平成16事業年度	平成15事業年度	平成14事業年度	平成13事業年度	平成12事業年度
<b>収益の部</b>					
<b>業務収益</b>	<b>10,534,000</b>	<b>10,887,506</b>	<b>11,360,034</b>	<b>12,141,774</b>	<b>12,610,727</b>
道路料金収益	10,506,544	10,859,493	11,325,427	12,107,678	12,579,096
業務雑収益	27,456	28,012	34,606	34,096	31,630
<b>受託業務収益</b>				<b>13,671</b>	<b>860,000</b>
受託業務収益				13,671	860,000
<b>業務外収益</b>	<b>94,912</b>	<b>37,467</b>	<b>217,318</b>	<b>42,757</b>	<b>49,791</b>
受取利息	247	43	233	1,623	17,038
雑収益	94,665	37,423	217,085	41,133	32,752
<b>収益の部 合計</b>	<b>10,628,912</b>	<b>10,924,974</b>	<b>11,577,353</b>	<b>12,198,202</b>	<b>13,520,518</b>
<b>費用の部</b>					
<b>管理業務費</b>	<b>3,286,081</b>	<b>3,515,367</b>	<b>3,877,650</b>	<b>3,879,392</b>	<b>4,001,621</b>
道路管理費	3,286,081	3,515,367	3,877,650	3,879,392	4,001,621
<b>一般管理費</b>	<b>723,909</b>	<b>805,174</b>	<b>832,490</b>	<b>1,056,497</b>	<b>1,023,063</b>
一般管理費	723,909	805,174	832,490	1,056,497	1,023,063
<b>受託業務損</b>				<b>11,616</b>	<b>838,485</b>
受託業務損				11,616	838,485
<b>諸減価償却費</b>	<b>4,204,224</b>	<b>4,068,511</b>	<b>4,001,937</b>	<b>4,118,705</b>	<b>4,262,095</b>
償還準備金繰入額	4,174,447	4,018,262	3,943,851	4,064,172	4,203,951
固定資産減価償却費	29,777	50,248	58,086	54,532	58,144
<b>諸引当損</b>	<b>1,100,752</b>	<b>1,080,802</b>	<b>1,118,882</b>	<b>1,158,035</b>	<b>1,208,048</b>
道路事業損失	1,100,752	1,080,802	1,118,882	1,153,112	1,198,009
補てん引当損				4,923	10,038
退職手当引当損					
<b>業務外費用</b>	<b>1,313,944</b>	<b>1,455,118</b>	<b>1,746,391</b>	<b>1,973,955</b>	<b>2,187,202</b>
支払利息	1,273,320	1,419,022	1,670,517	1,903,649	2,129,776
繰延資産償却	8,804	11,324	14,152	15,673	17,026
雑損	31,819	24,771	61,722	54,631	40,399
<b>費用の部 合計</b>	<b>10,628,912</b>	<b>10,924,974</b>	<b>11,577,353</b>	<b>12,198,202</b>	<b>13,520,518</b>

神戸市道路公社は有料道路事業において阪神高速道路の北神戸線の全通及び神戸山手線の一部開通、一般道路の整備・改良の進捗、回復基調といわれるものの不透明な景気の動向等によって、近年通行台数が減少傾向にあり厳しい経営状況になっています。

また駐車場事業においても駐車マネジメント実験（短時分精算制の導入と通勤等に便利な平日昼間定期の発行や一日上限料金の導入）等により、駐車台数が増加傾向にあるものの、依然厳しい経営状況となっています。



< 路線別収支の推移 >

(単位:千円)

	六甲・六甲北・六甲北2期 有料道路			西神戸有料道路			新神戸トンネル有料道路		
	H14年度	H15年度	H16年度	H14年度	H15年度	H16年度	H14年度	H15年度	H16年度
収									
益	2,749,505	2,456,923	2,439,809	4,950,374	4,678,583	4,435,014	3,299,927	3,196,649	3,083,396
通行台数(千台)	17,635	17,124	17,067	22,034	20,925	19,725	5,945	5,816	5,752
一台あたり収益(円)	156	143	143	225	224	225	555	550	536
費									
道路管理費	1,304,131	1,067,447	1,035,112	1,140,046	1,118,946	1,058,479	1,066,656	982,616	891,258
維持費・補修改良費	751,837	563,081	583,446	522,285	533,284	502,783	798,946	721,069	639,294
事務諸費等	552,294	504,366	451,666	617,761	585,662	555,696	267,710	261,547	251,964
一般管理費	183,230	181,766	165,705	346,624	346,365	305,344	226,928	234,899	208,804
役員諸給与	147,932	144,050	124,886	279,849	274,282	230,547	183,025	185,771	157,368
管理諸費等	35,298	37,716	40,819	66,775	72,083	74,797	43,903	49,128	51,436
道路損失補てん引当損	287,860	279,389	273,750	468,378	444,212	421,178	307,679	300,815	341,991
支払利息	506,182	442,227	427,928	370,170	278,765	200,835	604,349	510,365	451,911
その他	58,240	41,252	29,616	40,168	26,906	19,725	35,446	17,949	20,534
計	2,339,643	2,012,081	1,932,111	2,365,386	2,215,194	2,005,561	2,241,058	2,046,644	1,914,498

・他の道路公社等との比較

ここでは、他団体比較として他の自治体の道路公社をベンチマークとして選定し、神戸市道路公社と財務面を主体に比較することとします。なお、神戸市道路公社は有料道路の他、駐車場も経営しており、下記文中での金額は駐車場分を含んだ金額で表示しております。

ベンチマークには、兵庫県道路公社と大阪府道路公社を選定しました。選定理由は、近隣の自治体であるため公社経営上の諸課題に共通性があると考えたものですが、下記の理由により、当初比較候補とした他の公社を比較対象から外しております。

- ・ 大阪市道路公社は、駐車場主体の経営となっており、有料道路は橋梁道路等ごく一部であるため比較対象から外しました。
- ・ 近隣ではありませんが、政令市において道路を有する公社には、名古屋高速道路公社、広島高速道路公社（広島県と広島市の出資）

および北九州福岡道路公社（福岡県、北九州市及び福岡市の出資）がありますが、「高速」道路公社であり、単純な比較をすべきでないと考え、比較対象から外しました。

広域自治体の道路公社は、１）各高速道路会社（旧公団）の高速道路、有料道路や一般国道を補完する形で道路のネットワークを進めるとともに、２）自治体内における幹線道路を独自に設置するといった目的で事業展開をしているケースが多いように見受けられます。一方、市の道路公社では、上記１）のうち、比較的短距離なもの、典型的には橋梁のみを設置する事業や駐車場経営を主体にしているものが多いようです。全国的にも中長距離の幹線道路を市の道路公社が設置している例は珍しいのではないかと考えられます。

このような中で、神戸市道路公社は、市内に幹線道路と生活・通勤道路の性格を持つ有料道路を複数、事業展開しているユニークな存在であると言えます。こういった事業展開に至った背景には、海と山との間に狭隘な市街地を東西に抱えているため、六甲山系に隔てられた地域においてニュータウンを開発していった開発行政の一環としての道路整備があったものと考えられます。すなわち市街地と市が開発したニュータウンやその近郊を結ぶ道路整備は、有料道路であっても市が主体性を持って臨むしかなかったといった事情があったと言えるでしょう。その例として、ひよどり台と市街地を結ぶ西神戸有料道路が整備され、須磨ニュータウン、西神ニュータウンの開発が進みこれらと都心を結ぶ山麓バイパスが完成し、都心との連結が強化された事が挙げられます。

また、阪神高速 7 号北神戸線の全面開通によりネットワーク性が

より強調されるようになったものの、新神戸トンネル有料道路は、都心と北区を結ぶ南北の基幹道路としての性格が明瞭になっています。

一方、六甲有料道路は市街地の灘区と北区を結び、新神戸トンネル有料道路が供用に至るまでは南北直結の基幹道路としての性格を有していました。六甲北及び六甲北2期有料道路との接続後は、神戸市の都心部と神戸三田国際公園都市を結ぶ生活・通勤道路としての性格と、中国自動車道、山陽自動車道、阪神高速北神戸線と接続したネットワーク性も強くなっています。

このように、神戸市道路公社の各有料道路は、公社設立時に期待されていた1)生活・通勤道路としての性格と、2)産業道路としての性格も持った市内(域内)における基幹道路としての役割に加え、周辺の高速度道路網の発達に歩調を合わせた3)他の高速度道路、有料道路と一体化したネットワーク性の強化が図られていったと言えます。

こういった経緯が、ベンチマークとした兵庫県道路公社、大阪府道路公社と比較すると、業績、計数面でも浮き彫りになってきます。

瀬戸内海と日本海に面する広大な兵庫県においては、上記1)~3)の中でも2)産業道路としての性格も持った域内における基幹道路としての役割が強調されることとなり、その結果、播但連絡道路を主体に路線延長は比較的長距離に及んでいると考えられます。また、縦横に鉄道網を有し環状型の高速度道路、鉄道網を抱えた大阪府においては、すでにある程度完成された交通網を補完していく役割が道路公社に求められていると思われ、複数の比較的短距離で収

益性も高い都市型道路を、3)他の高速道路、有料道路と一体化したネットワーク性の強化の中で設置していくことになったものと思われる。

こういった住民ニーズに各々の道路公社が応えた結果、3道路公社の年間業務収益がともに90億円台から100億円台と似通っているのにもかかわらず、路線延長は、兵庫県道路公社が74.1km(区間延長距離(\*)は同じ)、大阪府道路公社が13.8km(区間延長距離(\*)は同じ)(このうち第二阪奈有料道路分は3.8kmを計上していますが、これは第二阪奈有料道路は奈良県道路公社と区分されており、総延長距離13.4kmのうち大阪府道路公社施工区間は3.8kmであることを反映しております。)であるのに対し、複数の性格を併せ持った神戸市道路公社は51.6km(区間延長距離(\*)は41.4km)とその中間程度の規模となっています。なお同じ道路でも幅員については2車線と4車線が混在しているケースがありますが、その分は距離には影響させておりません。

(\*)区間延長距離とは、入口から出口までの供用区間の距離であり、往路と復路でトンネル等重複区間について重複分の距離を含まない距離をいいます。

上記の通り、業務収益に大きな隔たりがない3道路公社ですが、供用されている道路に係る事業費総額も似通っています。一方、総資産額、純資産額は、基本金額がやや大きい大阪府道路公社がそのまま、他の2道路公社を上回った規模となっています。

このように、事業規模が似通った3公社ですが、財務諸表上、下記のような特徴的な差が生じています(「他団体との財務データ・ベ

ンチマーク一覧」参照)。

< 一般管理費 >

	神戸市 道路公社	兵庫県 道路公社	大阪府 道路公社
一般管理費 (千円)	723,909	170,039	170,506

(注)金額、数字はいずれも平成16年度のものです。

一般管理費の額でこの様な差が発生している主な原因としては、道路管理センターの人件費等を神戸市道路公社では一般管理費として処理しているのに対し、他の道路公社においては道路維持費用として処理していることによるものと神戸市道路公社からは聞いております。なお、兵庫県道路公社、大阪府道路公社の部署別の人員構成比が不明なため的確な比較はできませんが、参考までに平成16年度の神戸市道路公社における一般管理費のうち役職員諸給与計上合計額(退職手当除く。)は612,068千円となっており、約8割を人件費が占めております。

< 支払利息 >

	神戸市 道路公社	兵庫県 道路公社	大阪府 道路公社
支払利息(千円)	1,273,320	459,269	857,080
有利子負債(千円)	47,268,680	39,458,419	34,375,219
債券・借入金計 (千円)	86,781,147	89,697,362	127,399,407
債券・借入金計に対する有利子負債の占める割合	54.47%	43.99%	26.98%

(注) 兵庫県道路公社、大阪府道路公社の有利子負債額は推定であり、より少額である可能性があります。

神戸市道路公社は、他の 2 道路公社と比較し有利子負債が多く、その結果、支払利息の負担が大きくなっているものと推定されます。なお、神戸市道路公社の有利子負債のうち、22,342,000 千円は神戸市道路公社債券であり、利率は 1.25%(平成 15 年 3 月 18 日発行)から 3.5%(平成 8 年 3 月 21 日発行)となっています。

#### < 流動負債、流動比率 >

兵庫県道路公社のみが短期借入金を計上していることから、流動比率(流動資産額を流動負債額で除した比率)が低くなっています。なお、神戸市道路公社においては、公社債券、長期借入金の 1 年以内返済分は固定負債に計上されています。

#### < 償還準備金 / 道路資産、道路事業損失補てん引当金 / 道路資産 >

道路建設時期の違いにより差が生じますが、大阪府道路公社に比較して、神戸市道路公社、兵庫県道路公社においては償還準備金の計上割合が高め(30%台)となっています。また、上記比率がほぼ同水準である神戸市道路公社と兵庫県道路公社の間でも、道路事業損失補てん引当金残高の道路資産残高に対する割合は神戸市道路公社の方が高くなっており、道路の償還に対する備えの程度としては神戸市道路公社が 3 公社の中で最も進んでいると言えましょう。ただし、上記の通り、事業開始時期や償還年数の差により、一概には言えない要素も含まれています。

「他団体との財務データ・ベンチマーク一覧」						
	単位	神戸市道路公社			兵庫県道路公社	大阪府道路公社
		Total	道路事業	駐車場事業		
路線延長	km	51.6	51.6		74.1	13.8
区間延長	k m	41.4	41.4		74.1	13.8
事業費	百万円	231,058	209,688	21,370	201,510	219,400
業務収益	千円	10,534,000	9,863,331	670,669	9,183,720	9,247,931
受託業務収益	千円	0	0	0	462,000	259,799
関連事業収入	千円	0	0	0	0	72,066
業務外収益	千円	94,912	94,888	24	74,174	0
計	千円	10,628,912	9,958,219	670,693	9,719,895	9,579,797
業務管理費	千円	3,286,081	2,984,848	301,233	3,718,750	9,077,425
諸減価償却費	千円	4,204,224	4,135,818	68,406	3,738,201	-
諸引当損	千円	1,100,752	1,036,918	63,834	880,844	-
受託業務費	千円	0	0	0	461,548	259,799
一般管理費	千円	723,909	679,853	44,056	170,039	170,506
有料道路関連事業費	千円	0	0	0	0	72,066
業務外費用	千円	1,313,944	1,130,781	193,163	735,894	857,080
うち支払利息	千円	1,273,320	1,080,674	192,646	459,269	857,080
特別損失	千円	0	0	0	3,742	0
当期利益	千円	0	0	0	10,872	0
償還準備金繰入額	千円	4,174,447	4,106,050	68,397	3,635,181	-
道路事業損失補てん金引当損	千円	1,100,752	1,036,918	63,834	869,902	-
総資産	千円	227,479,831	206,108,965	21,370,866	229,977,481	276,179,117
純資産	千円	49,979,500	43,568,500	6,411,000	55,335,979	94,706,062
流動資産	千円	5,260,696	5,260,696	0	16,636,070	10,858,115
固定資産	千円	222,112,488	200,741,622	21,370,866	213,341,410	265,321,062
道路	千円	179,915,283	158,544,552	21,370,731	201,482,195	224,342,972
流動負債	千円	3,103,068	3,069,060	34,008	17,341,430	7,902,007
固定負債	千円	86,781,721	74,613,066	12,168,655	73,692,699	127,399,407
短期借入金	千円	0	0	0	16,148,250	0
公社債券	千円	22,342,000	22,204,000	138,000	0	0
長期借入金	千円	64,439,147	52,408,492	12,030,655	73,549,112	127,399,407
借入金 計	千円	86,781,147	74,612,492	12,168,655	89,697,362	127,399,407
道路事業損失補てん引当金	千円	24,078,735	23,455,729	623,006	17,541,229	6,275,709
償還準備金	千円	61,187,206	60,805,929	381,277	66,056,010	38,214,094
基本金	千円	49,979,500	43,568,500	6,411,000	55,111,000	86,985,000
資本 計	千円	49,979,500	43,568,500	6,411,000	55,335,979	94,706,062
役員数(*1)	人	7			5	6
職員数(*1)	人	63			55	42
年間通行量	台	42,545,395	42,545,395		19,666,051	39,172,000
事業費/区間延長	百万円	5,581	5,065		2,719	15,899
業務収益/区間延長	千円	254,444	238,245		123,937	670,140
業務収益/通行台数	円	248	232		467	236
支払利息/借入金		1.47%	1.45%	1.58%	0.51%	0.67%
流動比率		169.53%	171.41%	0.00%	95.93%	137.41%
自己資本比率		21.97%	21.14%	30.00%	24.06%	34.29%
償還準備金 / 道路資産		34.01%	38.35%	1.78%	32.79%	17.03%
道路事業損失補てん引当金 / 道路資産		13.38%	14.79%	2.92%	8.71%	2.80%

表中の「-」は該当データ未入手、「0」は計上額なしを示します。

出典及び年度；兵庫県道路公社、大阪府道路公社ともホームページにて公表されている財務諸表（16事業年度）等

(\*1)役員数は神戸市道路公社は16事業年度、他公社については17事業年度

(参考)

参考までに、高速自動車道路・有料自動車道路網に関して、神戸市道路公社とネットワークを構成する高速道路網を有する阪神高速

道路株式会社（旧阪神高速道路公団）を以下にて比較分析してみることとします。

	単位	神戸市道路公社	阪神高速道路(株)	
路線延長	km	51.6	233.8	
区間延長	km	41.4	233.8	
事業費（道路事業のみ）	百万円	209,688	4,352,314	*1
区間延長1kmあたり事業費	百万円	5,064.9	18,615.5	
業務収益（道路事業のみ）	百万円	9,863	182,037	*2
区間延長1kmあたり業務収益	百万円	238.2	778.6	
管理費（道路事業のみ）	億円	36	478	*3
区間延長1kmあたり管理費 （道路事業のみ）	億円	0.9	2.0	*3
役職員数	人	70	831	*4
支払利息（道路事業のみ）	百万円	1,080	68,489	*5
（支払利息）/（業務収益）	%	10.95%	37.62%	

\*1：事業費は、旧阪神高速道路公団における平成17年3月31日時点の民間企業仮定連結貸借対照表の減価償却前高速道路事業固定資産の合計額から建設仮勘定の額を控除したものを使用しています。

\*2：業務収益は、旧阪神高速道路公団における平成16年度の民間企業仮定連結損益計算書の高速道路事業営業収益の額を使用しています。

\*3：阪神高速道路株式会社の管理費の数値は、旧道路公団時代の会計基準により作成された数値により表示しております。

\*4：役職員数は、阪神高速道路株式会社の社員数を使用しています。

\*5：支払利息は、旧阪神高速道路公団における平成16年度の民間企業仮定連結損益計算書の支払利息と債券利息の合計額を使用しています。

阪神高速道路株式会社（以下、「阪神高速」と記します。）は、道



路の規格として高規格である高速道路を整備していること（例えば車線幅員、路肩幅が広い）や、出入口数が多い等の高速道路を整備していることから、路線延長に比して投資額が大きくなっており、1 km当たりの事業費が神戸市道路公社の約 3.7 倍となっています。また、1km 当たりの管理費が神戸市道路公社の約 2.2 倍となっています。区間延長に関して阪神高速は神戸市道路公社の約 5.6 倍であるにも拘わらず、役職員数は約 12 倍に及んでいます。役職員数は、外注の程度に大きく影響を受けるものの、総じて阪神高速は神戸市道路公社に比して、単位路線延長当たりの資本集約度、労働集約度ともに高密度であると言えます。ただ業務収益の大きさは考慮する必要があるかもしれません。さらにサービス水準に関しても阪神高速は神戸市道路公社に比較し求められるサービス水準が高いため、負担するコストも多くなる可能性があると思われます。

また、阪神高速は有利子負担が大きいようであり、支払利息を業務収益で除した比率が、地方道路公社 3 社の中では支払利息の負担額・率が重かった神戸市道路公社の 3 倍以上に及んでいます。

### 第3章 包括外部監査の結果及び意見

#### 全社レベルの検証事項についての結果及び意見

##### 1. 交通量推計の方法

###### 概要

路線別の過年度における交通量実績は以下のとおりです。

###### 車種別一日通行台数（過去6年比較）

(単位: 台/日、百万円)															
路線名	年度	普通		大型		大型		軽自動車		軽車両		台数計		収入計	
		台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比	収入	前年比
西神戸	12	51,564		1,343		52		10,760		972		64,691		5,416	
	13	48,958	94.9%	1,321	98.4%	52	100.0%	11,160	103.7%	978	100.6%	62,469	96.6%	5,158	95.2%
	14	46,783	95.6%	1,273	96.4%	51	98.1%	11,309	101.3%	953	97.4%	60,369	96.6%	4,918	95.3%
	15	43,730	93.5%	1,370	107.6%	52	102.0%	11,090	98.1%	929	97.5%	57,171	94.7%	4,664	94.8%
	16	41,213	94.2%	1,395	101.8%	44	84.6%	10,487	94.6%	903	97.2%	54,042	94.5%	4,422	94.8%
	17	40,139	97.4%	1,265	90.7%	41	93.2%	10,601	101.1%	996	110.3%	53,042	98.1%		
新神戸	12	14,303		699		76		2,236		358		17,672		3,534	
	13	13,773	96.3%	729	104.3%	77	101.3%	2,182	97.6%	350	97.8%	17,111	96.8%	3,417	96.7%
	14	12,910	93.7%	776	106.4%	82	106.5%	2,159	98.9%	361	103.1%	16,288	95.2%	3,231	94.6%
	15	12,456	96.5%	792	102.1%	91	111.0%	2,163	100.2%	390	108.0%	15,892	97.6%	3,159	97.8%
	16	12,309	98.8%	820	103.5%	86	94.5%	2,129	98.4%	415	106.4%	15,759	99.2%	3,019	95.6%
	17	12,361	100.4%	867	105.7%	79	91.9%	2,182	102.5%	484	116.6%	15,973	101.4%		
六甲計	12	43,684		1,934		287		6,804		283		52,992		2,994	
	13	43,017	98.5%	1,679	86.8%	270	94.1%	6,989	102.7%	283	100.0%	52,238	98.6%	2,928	97.8%
	14	41,954	97.5%	1,604	95.5%	271	100.4%	7,343	105.1%	278	98.2%	51,450	98.5%	2,599	88.8%
	15	37,383	89.1%	1,731	107.9%	242	89.3%	7,170	97.6%	261	93.9%	46,787	90.9%	2,444	94.0%
	16	37,179	99.5%	1,674	96.7%	254	105.0%	7,341	102.4%	314	120.3%	46,762	99.9%	2,395	98.0%
	17	38,773	104.3%	1,927	115.1%	259	102.0%	7,872	107.2%	369	117.5%	49,200	105.2%		
合計	12	109,551		3,976		415		19,800		1,613		135,355		12,034	
	13	105,748	96.5%	3,729	93.8%	399	96.1%	20,331	102.7%	1,611	99.9%	131,818	97.4%	11,944	99.3%
	14	101,647	96.1%	3,653	98.0%	404	101.3%	20,811	102.4%	1,592	98.8%	128,107	97.2%	11,503	96.3%
	15	93,569	92.1%	3,893	106.6%	385	95.3%	20,423	98.1%	1,580	99.2%	119,850	93.6%	11,503	100.0%
	16	90,701	96.9%	3,889	99.9%	384	99.7%	19,957	97.7%	1,632	103.3%	116,563	97.3%	9,836	85.5%
	17	91,273	100.6%	4,059	104.4%	379	98.7%	20,655	103.5%	1,849	113.3%	118,215	101.4%		

平成17年度は平成17年9月迄の累計値です。

六甲計の平成12年～14年度の数値には、平成14年6月1日に無料開放となった表・裏六甲ドライブウェイの一日通行台数(61日間で除いたもの)が含まれています。

表から明らかなように各有料道路いずれにおいても一日平均通行台数の減少傾向が顕著となっております。

この減少傾向に関しては、バブル崩壊以降の景気の低迷及び阪神大震災の影響等を反映したものと考えられます。なお、平成 17 年度には西神戸有料道路を除き前年比で通行量が増加しております。

道路公社は、借入金で道路インフラ整備のための事業費を先行支出し開通後の料金収入により借入金を返済する事業を行っておりますので、将来の交通量の予測は公社の資金収支を予測する上で重要な要素です。

神戸市道路公社において、交通量の算出手法としては大きく 2 つあります。まず 1 つめは事業計画策定時及び変更時において、5 年毎に国が実施する全国一斉の交通量調査（道路交通センサス）をもとに国が算出した伸び率を用いて計画値としての交通量の算出を行うものです（事業計画の変更がない限りこの数値は変わりません）。2 つめは、毎年前年度実績を反映し 5 年ごとに改定される上記伸び率を使用して交通量の算出を行うものです。

まず 2 つめの毎年算出する交通量の算出手法について示します。

現行の交通量算出は、平成 11 年度実施の交通量調査に基づいて公表された近畿臨海部の対前年比増加率を用いて、これに個別事情を勘案し算出量を増減させています。

近畿臨海部対前年比増加率は以下のとおりです。

平成 22 年まで	1.006
平成 32 年まで	1.003
平成 43 年まで	0.999

平成 52 年まで 0.996

収入算出の基礎となる通行料金収入は車種別の前年 1 日平均通行台数に上記比率を乗じたものの合計に路線ごとの将来における個別の状況変化を加減し、直近の決算書における通行料金収入総額を 1 日平均通行台数実績で除した平均単価をこれに乘じることにより算出しております。

路線ごとの 1 日平均通行台数の調整内容は以下のとおりです。

➤ 新神戸トンネル有料道路

神戸空港開港による交通量増加

阪神高速神戸山手線の全線開通による交通量の減少

期工事完了により国道 2 号まで貫通することによる利便性向上

➤ 西神戸有料道路

加減算事項はありません。

➤ 六甲・六甲北・六甲北 2 期有料道路

住宅団地等の開発による交通量増加

監査手続

交通量の算出手法について、過年度の実績及び使用した統計資料が将来の経済環境・人口動向に鑑みて無理のないものであるか、検証を行いました。また、交通量の算出過程に誤りがないか検算を行いました。

## 監査の結果

監査の結果として取り上げるべき事項はありません。

## 監査の意見

### ( ) 神戸市道路公社の交通量算出方法について

「概要」に記載のとおり、ここ5,6年の交通量が明らかに減少傾向にあり、将来の交通量算出については、平成32年がピークで、その後減少傾向となるというものです。

過年度交通量の減少傾向が顕著である一方で、算出上の基礎前提は国の示した数値を使用していることから、次年度以降の交通量算出値は増加しており、平成17年度上半期の傾向では六甲・六甲北・六甲北2期有料道路と新神戸トンネル有料道路で増加しているものの、後の表である「路線別交通量計画実績比較」のとおり、過年度の算出計画値と実績にも相当程度の差異があります。なお、国の示した算出値は長期予測値・広範囲予測値であるため短期間・限られたエリアでの比較では実績との間で差異が見られる場合があります。

一般に交通量は景気の動向に対し、弾力性が高いといわれ景気回復の兆しが垣間見られるようになった今日において、今後の動向を適切に算出することは難しい面はあります。

しかしながら監査人としては、より保守的な過年度実績に基づく分析視点も必要であると考えました。

### ( ) 監査人による交通量予測の手法について

監査人による過年度実績に基づく交通量予測の手法は以下のとお

りです。

- ・ 最近 6 年間に於ける実績値を基礎に最小自乗法に基づき将来予測を行いました。
- ・ 最小自乗法を用いるにあたって、今回の交通量予測のための標準モデルを

$$y = 1 \div ( a \quad x ) + b$$

としています。これは過年度の交通量の減少傾向あるいは増加傾向は直線的なものではなく、減少傾向あるいは増加傾向が逡減していくと考えたためです。

参考：推定されたモデルから得られた予測値と実際のデータとの差を残差といいます。この残差の自乗和を最小にするように、モデルのパラメータの推定を行う手法が最小自乗法です。

なお、x は年、y は交通量予測値です。a, b は共に過年度の実績を元に統計学の手法（最小自乗法）により算出された数値です。

公社による算出数値と上記前提に基づく最小自乗法による算定結果は次ページの表に示したとおりです。

この結果より将来交通量に関して、公社算出値と監査人による推計値の間で乖離が見られます。要因としては、公社算出値が逡増傾向であるのに対し、監査人による推計値が保守的に考えた結果として逡減傾向であることが挙げられます。

なお、平成 17 年度上半期の傾向では、前年実績と比較したところ西神戸有料道路を除き通行台数は増加しております。

次節「 2 . 債務の償還可能性及び償還に関する提案」において同  
算定結果に基づく債務償還可能性について分析しております。

## 公社算出及び監査人による最小自乗法に基づく予測結果

### 路線別 交通量計画実績比較

#### (1) 過年度実績

(台/日)

	六甲・六甲北・六甲北2期 有料道路			西神戸有料道路			新神戸トンネル有料道路		
	計画	実績	差異	計画	実績	差異	計画	実績	差異
平成12年度	70,010	49,245	20,765	59,881	64,691	4,810	22,815	17,672	5,143
平成13年度	49,244	48,366	878	60,319	62,469	2,150	23,218	17,111	6,107
平成14年度	49,244	47,687	1,557	60,736	60,369	367	28,993	16,288	12,705
平成15年度	50,886	46,787	4,099	61,177	57,171	4,006	16,258	15,892	366
平成16年度	52,842	46,762	6,080	61,610	54,042	7,568	16,258	15,759	499

上表の計画欄の数値は事業計画策定時及び変更時に算出している計画値です。

六甲・六甲北・六甲北2期有料道路の平成13年度以降の計画値及び新神戸トンネル有料道路の平成15年度以降の計画値は、事業計画変更後の数値です。

#### (2) 公社の交通量算出値と監査人による最小自乗法による推計値 $y=1 \div (a \times x) + b$ を理論値として算定。

(台/日)

	六甲・六甲北・六甲北2期 有料道路			西神戸有料道路			新神戸トンネル有料道路		
	公社 算出値	監査人 推計値	差異	公社 算出値	監査人 推計値	差異	公社 算出値	監査人 推計値	差異
平成18年度	50,286	45,462	4,824	54,800	55,115	315	17,706	17,169	537
平成19年度	52,054	45,269	6,785	55,187	54,563	624	17,874	16,762	1,112
平成20年度	53,743	45,105	8,638	55,470	54,095	1,375	17,733	16,685	1,048
平成21年度	55,439	44,964	10,475	55,869	53,693	2,176	17,904	16,623	1,281

上表の公社算出値欄の数値は、国が算出した伸び率を用いつ平成16年度の実績を反映し算出した算出値です。

## 2 . 有料道路事業に関する債務の償還可能性及び償還に関する提案

### 概要

( ) 新神戸トンネル有料道路 ( 期 ) (平成9年1月29日許可分)  
について

新神戸トンネル有料道路 ( 期 ) 事業は、「神戸市復興計画」(平成7年6月)で早期事業化されるものと位置づけられたことから、

総額 473 億円で事業化されました。その財源は、国の無利子貸付金 50%、神戸市出資金 35%、公営企業金融公庫からの借入金 15%となっています。

しかし、平成 9 年の許可書作成段階で、国土交通省が示した近畿臨海部の交通量増加率年 + 2.7% ~ + 1.0%を用いて交通量を算出したため、神戸市道路公社においては全国的な景気低迷の影響に加え、震災による影響等をうけ、実績値が低迷したため計画値と相当の乖離が発生しております。この影響は前述の「路線別 交通量計画実績比較」の表における(1)過年度実績の新神戸トンネル有料道路・計画値の平成 14 年度までの数値に表れています。

道路事業は道路建設のための借財及び建設費支出が先行し将来の通行料金収入で弁済を予定する事業ですから、計画策定時の交通量予測に比して実績が下回る場合、収受料金不足すなわち返済資金不足に陥り資金繰りの悪化につながるおそれがあります。

#### ( ) 新神戸トンネル有料道路の料金徴収期限延長に係る問題点

平成 9 年 1 月に許可を受けた事業計画では完成予定日が平成 14 年 3 月 31 日であり、料金徴収期限は平成 34 年 5 月までの 30 年間でありました。また、第 2 回目の変更計画においては、鉄道交差部における安全対策の増工等により 39 億円の事業費の増額が行われております。なお、この増額は初回事業総投資額の 8.2%に相当しております。一方、新神戸トンネル有料道路は国土交通省から示される将来交通量の伸び率の見直しに合わせて将来交通量計画値も見直したことにより、30 年償還では収支均衡が図れないおそれが生じ、また



40年償還制の要件を満たしていたことから、償還期間を40年に変更し、都合料金徴収期限が平成46年11月までと当初計画から12年6ヶ月延長されています。

なお、事業計画の変更の経緯は下記表のようになっております。

参考 新神戸トンネル有料道路（期）事業計画変更の経緯

許可等年月日	内容	工事完成日 (前回からの延期期間)	事業費(期分) (前回との差額)	料金徴収期限 (償還期間)
H9.1.29	事業変更許可 期事業(当初)	H14.3.31	473億円	H34.5.28 (30年)
H12.2.8	届出 ・工期延長	H17.9.30 (42ヶ月)	同上	H35.12.18 (30年)
H16.4.20	事業変更許可 ・事業費増 ・工期延長 ・償還期間延長	H18.12.31 (15ヶ月)	512億円 (39億円)	H46.11.5 (40年)

監査手続

神戸市道路公社が国土交通省の示した数値を用いて算出し、提出している「収支予算の明細(計画と実績)(「収支予算の明細」という、以下同じ。)」を吟味し、経営環境等に照らして算出値が妥当なものであるかを検証しました。

監査の結果

監査の結果として取り上げるべき事項はありません。

監査の意見

- ( ) 現状における債務償還可能性に関する神戸市道路公社の認識及びそれに関する監査人の見解

後掲の有料道路収支予測の表は平成 17 年度に国土交通省に提出している路線毎の収支に関して算出された数値を要約したものです。

これによると平成 17 年度末及び料金徴収期限到来時点での収支算出額は以下のとおりです。

	<u>平成 17 年度末</u>	<u>料金徴収期限到来時</u>
新神戸トンネル有料道路	31,541 百万円	41,601 百万円(*)
(出資金 27,720 百万円)		
西神戸有料道路	15,053 百万円	0 百万円
(出資金 13,410 百万円)		
六甲・六甲北・六甲北 2 期		
有料道路	<u>23,038 百万円</u>	<u>19,238 百万円</u>
(出資金 5,624 百万円)		
合 計	39,526 百万円	60,839 百万円
(出資金 46,754 百万円)		
(道路事業損失補てん引当金)	24,541 百万円	46,197 百万円

(\*)神戸市からの債務負担 34,000 百万円は除いております。

一般有料道路は路線毎の単独採算性を前提としておりますが、料金徴収期限到来後、道路資産に見合う償還のための準備金が積み上がらない場合は、道路事業損失補てん引当金を充当するものとされています。

当該資料によれば、有料道路事業における道路事業損失補てん引当金は平成 46 年の新神戸トンネル有料道路の料金徴収期限到来時点で 461 億円(平成 17 年度末では 245 億円)まで積みあがるとの

算出結果であり、全路線の収支算出額合計 608 億円（新神戸トンネル有料道路及び六甲・六甲北・六甲北 2 期有料路道路から発生する見込）に対して、当該事業損失補てん引当金 461 億円を補填しても、差額 146 億円について出資金総額 467 億円の一部を充当しなければならない可能性があるとの推計となっております。

しかしながら上記推計はあくまでも前項で述べた公社の交通量算出に基づく収支推計値及び道路損失補てん引当金計上額推計に依るものです。

以下、路線別の収支状況について最小自乗法による交通量予測に基づく収支見込を述べます。次ページ以降の 3 つの表にて新神戸トンネル有料道路、西神戸有料道路、六甲・六甲北・六甲北 2 期有料道路に関して、路線毎の徴収期限到来時の収支予測と道路事業損失補てん引当金の計上予測額を示しています。

## 新神戸トンネル有料道路収支予測（料金徴収期限平成46年11月）

神戸市道路公社の国の基準を用いた交通量による収支算出（単位：百万円）

年度	収入		支出				償還予定金額	収支差額 - ( + )	
	通行料金収入	(通行量 一日平均/ 台)	利息費用	管理費	損失補て ん引当金	支出合計		当期収支	累計
平成 20年	3,396	17,733	604	1,087	388	2,079	1,129	188	29,324
25年	3,503	18,288	465	1,875	400	2,740	2,101	1,338	30,871
30年	3,572	18,650	402	1,314	408	2,124	2,420	972	36,755
35年	3,608	18,783	237	1,296	412	1,945	986	677	36,012
40年	3,594	18,760	0	1,491	410	1,901	0	1,693	26,463
45年	3,555	18,560	0	899	406	1,305	0	2,250	15,224
料金徴収期限時	2,126	18,496	0	538	242	780	27,720	26,374	41,601

料金徴収期限到来時の道路事業損失補てん引当金残高算出値 19,170百万円

外部監査人の最小自乗法による交通量予測に基づく収支予想（単位：百万円）

年度	収入		支出				償還予定金額	収支差額 - ( + )	
	通行料金収入	(通行量 一日平均/ 台)	利息費用	管理費	損失補て ん引当金	支出合計		当期収支	累計
平成 20年	3,196	16,685	604	1,087	365	2,056	1,129	11	29,173
25年	3,140	16,350	465	1,875	358	2,698	2,101	1,659	31,812
30年	3,098	16,133	402	1,318	354	2,074	2,420	1,396	38,999
35年	3,061	15,984	237	1,295	349	1,881	986	194	39,912
40年	3,040	15,875	0	1,491	347	1,838	0	1,202	32,521
45年	3,024	15,790	0	899	345	1,244	0	1,780	23,705
料金徴収期限時	2,014	15,775	0	538	230	768	27,720	26,474	50,180

料金徴収期限到来時の道路事業損失補てん引当金残高予測 17,775百万円

なお、新神戸トンネル有料道路については、平成16年に申請した事業変更許可申請において平成46年度における収支不足が約340億円と算出されたため、神戸市の債務負担行為として予算計上すべきとの国土交通省の指導により平成16年度の神戸市の予算書において340億円の債務負担行為が計上されています。しかしながら1台あたり収入単価の減少等に伴う収入不足にかかる新たな借入金の利息負担により平成16年度までの実績をもとに算出された平成46

年度の収支不足額は 416 億円となっております。

### 西神戸有料道路収支予測（料金徴収期限平成 30 年 2 月）

神戸市道路公社の国の基準を用いた交通量による収支算出（単位：百万円）

年度	収 入		支 出				償還予定金額	収支差額 - ( + )	
	通行料金収入	(通行量一日平均/台)	利息費用	管理費	損失補てん引当金	支出合計		当期収支	累計
平成 20年	4,527	55,470	111	1,583	431	2,125	1,504	898	17,222
21年	3,236	55,869	266	1,093	308	1,667	18,792	17,223	0

料金徴収期限到来時の道路事業損失補てん引当金残高算出値 12,371百万円

国の示した基準を用いて算出した収支予算の明細では、計算上は現状のままで推移すれば料金徴収期限到来前に償還準備金が道路資産額と同額になる見込みとなっておりますが、阪神高速神戸山手線の影響や新たな投資の必要性等の不確定要素があるため実際の収支とは異なります。

外部監査人の最小自乗法による交通量予測に基づく収支予想（単位：百万円）

年度	収 入		支 出				償還予定金額	収支差額 - ( + )	
	通行料金収入	(通行量一日平均/台)	利息費用	管理費	損失補てん引当金	支出合計		当期収支	累計
平成 20年	4,415	54,095	111	1,583	420	2,114	1,504	797	17,098
21年	3,263	53,693	266	1,093	210	1,569	18,792	17,098	0

料金徴収期限到来時の道路事業損失補てん引当金残高予測 12,261百万円

計算上は現状のままで推移すれば料金徴収期限到来前に償還準備金が道路資産額と同額になる見込みとなっておりますが、阪神高速神戸山手線の影響や新たな投資の必要性等の不確定要素があるため実際の収支とは異なります。

六甲・六甲北・六甲北 2 期有料道路収支予測 (料金徴収期限平成 39 年 11 月)

神戸市道路公社の国の基準を用いた交通量による収支算出 (単位: 百万円)

年度	収 入		支 出				償還予定金額	収支差額 - ( + )	
	通行料金収入	(通行量一日平均/台)	利息費用	管理費	損失補てん引当金	支出合計		当期収支	累計
平成 20年	2,924	53,743	859	1,588	334	2,781	397	254	24,038
25年	3,361	61,513	810	1,764	384	2,958	769	366	23,974
30年	3,640	66,369	608	1,776	416	2,800	241	599	23,382
35年	3,696	67,167	291	1,767	422	2,480	0	1,216	17,827
料金徴収期限時	2,431	67,091	0	1,128	277	1,405	7,328	6,302	19,238

料金徴収期限到来時の道路事業損失補てん引当金残高算出値 14,655百万円

外部監査人の最小自乗法による交通量予測に基づく収支予想 (単位: 百万円)

年度	収 入		支 出				償還予定金額	収支差額 - ( + )	
	通行料金収入	(通行量一日平均/台)	利息費用	管理費	損失補てん引当金	支出合計		当期収支	累計
平成 20年	2,462	45,105	859	1,588	280	2,727	397	662	24,486
25年	2,432	44,550	810	1,764	277	2,851	769	1,188	26,390
30年	2,414	44,219	608	1,776	275	2,659	241	486	27,884
35年	2,402	43,993	291	1,767	273	2,331	0	71	25,951
料金徴収期限時	1,596	43,856	0	1,128	181	1,309	7,328	7,041	29,936

料金徴収期限到来時の道路事業損失補てん引当金残高予測 12,337百万円

以上から、最小自乗法に基づく収支見込は 801 億円となり、

料金徴収期限到来時

新神戸トンネル有料道路 50,180 百万円

(出資金 27,720 百万円)

西神戸有料道路 0 百万円

(出資金 13,410 百万円)

六甲・六甲北・六甲 2 期

有料道路 29,936 百万円

(出資金 5,624 百万円)

合 計 80,116 百万円

(出資金 46,754 百万円)

(道路事業損失補てん引当金) 42,373 百万円

出資金の一部を充当しなければならない額は 377 億円 (= 801 億円 - 423 億円) と推定されます。

( ) 今後の方針に関する提案

神戸市道路公社は、主として下記のような経営改善の取り組みを行ってきています。

A. 償還計画の見直し

六甲・六甲北・六甲北 2 期有料道路の各路線の一体的管理及び償還期間延長 (合わせてオフピーク割引、通し割引を導入するとともに、表・裏六甲ドライブウェイの市への移管による無料開放を実施)、新神戸トンネル有料道路の償還期間延長

B. 管理経費等経費の削減

直営料金所の委託化や通行台数・実態に応じた設備運転、路面等の補修・清掃の実施など効率的な維持管理、通行台数に合わせた料金徴収ブースの弾力的運用

C. ETCの整備による利用者サービスの向上

六甲・六甲北・六甲北 2 期及び新神戸トンネル有料道路料金所にETCレーンを整備し、ETCレーンを弾力的に専用または混在運用に切り替え

D. ガイドマップの発行、組織・人員の見直し、ホームページの開設等

しかしながら、前述の「路線別 交通量計画実績比較」にて記載のとおり、六甲・六甲北・六甲北 2 期有料道路及び新神戸トンネル有料道路の交通量が当初の計画を下回っているため、通行料金収入も同様に下回り債務償還のためのキャッシュ・フローが不足しており、市中金融機関等の借入が増加し金利負担が発生している状況であります。

神戸市道路公社として様々な対策を検討されていることは聞いておりますが、経営状況が決して楽観視出来ない状況であり追加で経費削減を実践していく必要性があることを踏まえ、今後も目標を定めて経費削減に努力することが必要と考えます。

また上で述べたとおり、金利負担が発生している状況であることから負担軽減のため、借入にあたっては安定調達に配慮しつつも低利で調達出来るよう、手法や調達先について工夫ができないか検討を行っていくことが必要です。



さらに、監査人の意見としましては、下記事項を一層検討すべきものと考えます。

A' . 新神戸トンネル有料道路に関する市議会議事録等を閲覧したところ、通行料金の値下げが専ら議論の中心となっております。しかし、通行料金の値下げによる利用者の負担軽減をすることで、将来、出資金の一部を充当しなければならない額が増加し神戸市への出資金返還額が減少するおそれがあります。この点を踏まえて、値下げをするべきかどうか市民が判断できるよう、神戸市道路公社の現状について市民に対する情報の開示を十分に行っていくこと。

B' . 神戸市が主導し将来負担を増加させないように、例えば無利子貸付等の支援策を検討すること。

C' . 阪神高速道路株式会社への新神戸トンネル有料道路の移管により、同社の南北基幹道路とすることで、同社と神戸市にとって利点を見出すことができないか検討を進めること。

D' . 道路公社全体の財政状態は悪化が見込まれる一方、西神戸有料道路の収支状況が良好であるため現状のまま推移すれば当初の料金徴収期限である平成30年2月を待たずに償還完了の見込みです。西神戸有料道路は新神戸トンネル有料道路と入口を共用しているという事実もありますが、後述のとおり事業費を新神戸トンネル有料道路の事業費として処理されていることから負担が軽くなっています。利用者に適正な負担を求めるという観点からも、新神戸トンネル有料道路との料金プール制を適用する余地がないか、上記C'の移管検討との整合性を勘案しながら検討する

こと。

### 3. 事業資産（道路、道路建設仮勘定他）の会計処理の状況

#### 概要

##### （ ）償還準備金積立方式

神戸市道路公社では、他の地方道路公社と同様、地方道路公社法、同施行令、同施行規則のほか通達等に従い、財政状態及び経営成績を明らかにするため、基本的には企業会計に準じた経理処理（複式簿記）を行う一方、料金収入等で道路資産に投資した額を償還するという事業設立の特徴から、企業会計において一般に採用されている「減価償却方式」（所謂「企業会計方式」）には依らずに、「償還準備金積立方式」を採用しています。

ここで「償還準備金積立方式」とは、無料開放に至るまでの償還状況をより明確に把握できる方法として地方道路公社の有料道路事業においては採用が法定されている会計処理方法であります。その会計処理の特徴は貸借対照表上において特別法上の引当金等として計上される償還準備金、償還準備積立金及び道路事業損失補てん引当金に表れます。

償還準備金は、毎事業年度の道路資産に係る収益合計額から費用合計額を控除した残額に相当する金額を償還準備金繰入額として損益計算書に計上し、その累計額を償還準備金として貸借対照表に計上するものであり、これは道路資産へ投下された借入金の返済財源として充てられます。法令根拠は「地方道路公社法第 27 条」「地方道路公社法施行規則第 8 条第 3 項」及び「神戸市道路公社会計規程

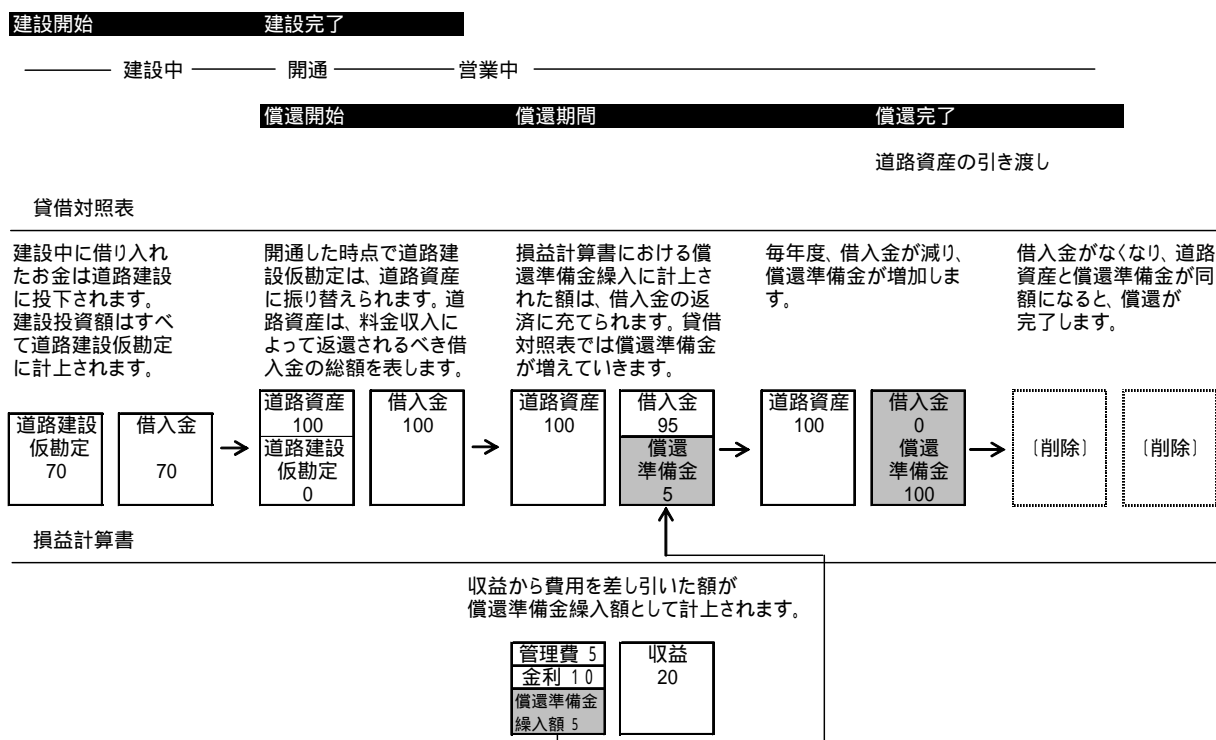
第 56 条第 2 項」です。

償還準備積立金は、建設期間中の路線の消費税還付額の累計額を計上したもので、供用開始後償還準備金に振り替えるものです。計上根拠は「＜事務連絡＞建設省道有発第 30 号 有料道路事業に係る消費税の課税上の取扱いについて（平成 2 年 2 月 22 日）」及び「神戸市道路公社会計規程第 56 条第 3 項」です。

道路事業損失補てん引当金は、償還満了時における道路事業に係る損失を補てんするため、当該道路の 1 事業年度における料金徴収総額の一定率に相当する額を事業年度末において計上し、その累計を負債勘定として道路事業損失補てん引当金として計上するものです。法令根拠は「道路整備特別措置法施行令第 7 条第 1 項第 7 号」「道路整備特別措置法施行規則第 11 条」「地方道路公社法施行規則第 8 条第 3 項」及び「神戸市道路公社会計規程第 43 条」です。この道路事業損失補てん引当金は、道路に係る料金の徴収期間満了時において神戸市への移管に伴い当該道路の記帳価格を帳簿より削除する際に償還準備金等を控除し償還準備金等の額が道路の記帳価格に満たない場合には道路事業損失補てん引当金から控除する事とされております。

「償還準備金積立方式」について概念図を示すと下記のようになります。

## 貸借対照表と損益計算書にみる償還準備金積立方式概念図



この「償還準備金積立方式」は、たしかに償還状況のみを把握するという意味では一定の情報を与える会計処理方法ではありますが、企業会計において一般に採用されている「減価償却方式」と比較すると、次に記述するような短所があると言われており、これが原因で、この方式を採用する事業体の経営状態をわかりにくくしていると言われてています。

### (a)すでに処分した資産も計上されている

料金徴収期間が満了するまで道路資産として計上されるため、様々な理由により実際には存在しなくなった場合にも会計上は資産に計上されます。「企業会計方式」では、これら存在しなくなった資産は、資産の残価額を除却損として費用（損失）に計上し、その時点で処理する（資産からはずす）こととなっています。

(b)減価償却による固定資産の各期費用への配分がなく、資産もその分減額されないため資産の会計上の簿価が判然としない

「企業会計方式」では、事業資産は将来収益獲得のための支出としてとらえられ、(収益費用対応の原則の要請から)その収益に対応する減価償却費が規則的に費用として計上され、その分資産は減額されていきます。また毎期減価償却費として計上される費用は現金支出を伴うものではないため、副次的効果として現金を事業体内部に留保できるとされています。毎期の減価償却費の蓄積は減価償却累計額として計上されることとなり、この部分に相当する資産が事業体内部に留保されることとなり、当期利益部分とともに返済財源として認識が可能となります。有料道路、駐車場等も収益を獲得するための事業資産とみなされますが、「償還準備金積立方式」ではこの減価償却が採用されず、事業年度ごとの収支差が結果として償還準備金として繰り入れられることとなりますので、仮に収支差がない場合には償還準備金は積み立てられないこととなります。このためこのような年度においては、資産たる道路等を利用して収益を計上しているにもかかわらず、それに見合う費用部分が認識されず、結果として資産の減価も認識されないということとなります。

#### ( ) 事業資産建設仮勘定と道路管理費

期中において発生した道路管理に要する費用は原則として損益計算書において費用処理されます。これに対し、道路、駐車場及び附帯事業施設の建設のための用地補償費、材料費、機械器具費、工事

費、事務費並びにこれらの建設に関連するその他の経費については事業資産建設仮勘定にて処理し、建設が完了して供用が開始されたときに各事業資産の科目へ振り替える事となっております。

( ) 道路管理費の配賦計算について

上記( )にて記載のとおり工事関連経費を管理経費処理するものと分けて事業資産建設仮勘定として資産処理することになっていません。

監査手続

平成 16 事業年度に計上されている事業資産建設仮勘定に関して処理の妥当性を検証しました。また、平成 17 年 3 月度(平成 16 事業年度)の神戸市道路公社公表財務諸表にて計上されている償還準備金等について理論値との比較を試み、現状での状況の分析を行いました。

監査の結果

事業資産建設仮勘定の内訳明細(節)として下記のものがあり、平成 16 事業年度においては六甲 3 路線改築事業がありましたが平成 16 事業年度中に完成したため、平成 17 事業年度についてはすべて新神戸トンネル有料道路(期)分となっております。

1. 工事費
2. 用地及び補償費
3. 測量及び試験費

#### 4. 建設事業附帯事務費

#### 5. 一般管理費等割掛

表記節毎にすべて総勘定元帳は存在していることは確認しております。また、年度末において附属明細書が作成されております。

ただ平成 16 事業年度（平成 17 年 3 月末）財務諸表附属明細書のうち、道路建設仮勘定明細表について総勘定元帳と比較したところ金額が相違しておりました。相違した原因は、六甲 3 路線改築事業について“測量及び試験費”として総勘定元帳上経理していたものを、事業完了した時点で本勘定である事業資産へ振り替える際、“工事費”から振り替え処理をしたため総勘定元帳と附属明細書が相違していたとのことです。

建設仮勘定	附属明細表	総勘定元帳	単位；千円
工事費	39,786,901	39,763,607	23,294
測量及び試験費	1,336,158	1,359,452	23,294

都合、総勘定元帳において、建設仮勘定・工事費が過小となり、建設仮勘定・測量及び試験費が過大となっておりますので、修正が必要です。発生原因は振替の際の単純ミスが原因と思われませんが、ミスのないように注意が必要です。

#### 監査の意見

現在新神戸トンネル有料道路（期）事業が行われております。この事業費については事業許可申請時から新神戸トンネル有料道路（期）事業として行われている関係もあり、すべて新神戸トンネル有料道路の事業費としてとらえられており、事業資産建設仮勘定にて経理されております。

一方、当該路線を見てもと、生田川周辺への出口路については新神戸トンネル有料道路利用者以外利用しませんが、生田川周辺からの進入路についてはトンネル内において新神戸トンネル有料道路と西神戸有料道路に分離する構造となっているため、新神戸トンネル有料道路利用者だけではなく西神戸有料道路の利用者が通行します。

それにもかかわらず、すべての事業費を新神戸トンネル有料道路事業費としてとらえることが合理的かどうかについては、道路利用収益から当該道路事業費を返済するという道路公社の本来的命題にも係わってくる課題と思われます。現在供用している新神戸トンネル有料道路の入口部分についても西神戸有料道路利用者も利用することから、当該入口から進入する車の内で新神戸トンネル有料道路を利用する車と西神戸有料道路を利用する車の比率はデータとして持っていると思いますので、それを利用してこの事業費を返済すべき収益との関連性を算定する等により、西神戸有料道路へも相応の負担を求めることが必要ではないかと考えます。また、管理費についても、現在西神戸有料道路との共用部分があるにもかかわらず、すべて新神戸トンネル有料道路にて負担しているとのことであり、上記内容と同様按分が必要ではないかと考えます。これは「2. 有料道路事業に関する債務の償還可能性及び償還に関する提案 監査の意見（ ）D'.」にて記載してあります新神戸トンネル有料道路とのプール制の検討とも関連すると思われます。

参考；「償還準備金積立方式」と「減価償却方式（企業会計方式）」



## の比較<シミュレーション>

「減価償却方式(企業会計方式)」に基づく貸借対照表等を作成するべく、神戸市道路公社協力のもと試みました。しかし、同公社では道路資産を費目別に分解した情報しか保有されておらず、「減価償却方式(企業会計方式)」の計算に必要な情報(\*)のうち入手出来ない情報があったため、他のシミュレーションを行うこととしました。

原因は、現在の「償還準備金積立方式」の考え方からは必要性がないため“事業資産”としては“道路”としてだけしか認識しておらず、費目別には分解出来るが神戸市道路公社貸借対照表において「減価償却方式(企業会計方式)」に基づく有形固定資産の考え方を採用している“事業資産以外の有形固定資産”と同様の“建物”“建物附属設備”“構築物”“機械”“工具器具備品”“土地”への分解する情報がなかったことが上げられます。

(\*)各明細毎に、有形固定資産として認識すべき勘定、供用開始日、耐用年数、減価償却方法

設備の情報は設備更新システムにあることは確認しておりますが、現時点では法令上特に求められている情報ではないため、現在はとくに上記情報がとれる台帳等はない状態です。ただ、昨今の阪神高速道路公団等の株式会社化の動き及び地方公共団体及び国の会計基準も複式簿記へ移行する動きがあることからすると、近い将来これらの情報は必要となると思われますので、情報の整備を行うことをお勧めします。

なお、代替的分析方法として、下記前提の下で分析を行いました。

(前提) 償還準備金について最終的に積み立てるべき金額(=総返済予定借入等額)を供用開始(=料金徴収開始時)から償還期間満了時(=料金徴収期限到来時)まで期間として償還期間に規則的に積み立てる。

(分析) 上記前提により、平成17年3月末における償還準備金額を算出し、その金額と現在神戸市道路公社にて財務諸表上計上されている償還準備金と比較して、償還準備金の積立状況を分析する。

路線毎、駐車場毎での償還すべき金額及び供用開始時、償還期間終了時、平成17年3月末までの経過期間は次の表のとおりです。

この表で料金徴収期限について追加で説明致します。当初事業計画の時点で国土交通省に対して許可をうけるため事業計画をたて、そこに料金徴収期限を記載することとなっています。その後事業費の増減により料金徴収期限が路線について変更となる場合、計画変更許可申請を国土交通省に提出し許可を得て料金徴収期限が変更されます。

有料道路及び駐車場の道路資産額及び事業経過月数  
単位；百万円

	道路資産額	供用開始日	現在の 料金徴収期限	償還期間 月数	平成17年3月 未までの事業 経過月数
〔六甲有料道路〕					
改良事業	981	昭和51年4月10日	平成39年11月27日	620	348
改築事業	2,680	昭和63年8月1日	平成39年11月27日	472	200
改築2期事業	5,400	平成10年4月1日	平成39年11月27日	356	84
六甲ルート改築事業	375	平成17年1月1日	平成39年11月27日	275	3
計	11,229				
〔六甲北有料道路〕					
	道路資産額				
六甲北	14,932	昭和58年5月26日	平成39年11月27日	534	262
拡幅事業	2,400	平成10年4月1日	平成39年11月27日	356	84
六甲ルート改築事業	377	平成17年1月1日	平成39年11月27日	275	3
計	17,709				
〔六甲北有料道路2期〕					
	道路資産額				
六甲北2期	12,986	平成2年4月16日	平成39年11月27日	451	180
六甲ルート改築事業	420	平成17年1月1日	平成39年11月27日	275	3
計	13,406				
	42,344				
〔西神戸有料道路〕					
	道路資産額				
在来線	1,962	昭和44年8月24日	平成30年2月28日	582	427
改良事業	784	昭和51年4月10日	平成30年2月28日	503	348
山麓バイパス	26,935	昭和59年11月3日	平成30年2月28日	400	245
第2布引トンネル	26,700	平成4年11月17日	平成30年2月28日	303	148
計	56,381				
〔新神戸トンネル有料道路〕					
	道路資産額				
新神戸トンネル	19,909	昭和51年5月15日	平成46年11月5日	702	347
改良事業	1,493	昭和59年4月21日	平成46年11月5日	606	251
第2新神戸トンネル	37,442	昭和63年11月16日	平成46年11月5日	552	197
新神戸トンネル(期)	51,200	未供用	平成46年11月5日	0	0
計	110,044				
〔神戸駅南駐車場〕					
	道路資産額				
	3,600	平成4年3月28日	平成34年3月27日	360	156
〔荒田公園駐車場〕					
	道路資産額				
	3,900	平成7年8月1日	平成37年7月31日	360	116
〔三宮中央通り駐車場〕					
	道路資産額				
期事業	5,720	平成8年2月23日	平成40年4月30日	386	109
期事業	4,200	平成13年4月25日	平成40年4月30日	324	47
計	9,920				
〔大倉山駐車場〕					
	道路資産額				
	3,950	平成9年9月1日	平成39年8月31日	360	91
要償還金額 合計	230,139				

この結果、現時点での路線毎、駐車場毎の平成17年3月末計上償還準備金と上記計算より算出された償還準備金残高との対比は次の表のようになります。

有料道路及び駐車場の道路資産額及び償還準備金比較		= -				単位;円
単位;百万円						+
道路資産額	平成17年3月末 償還準備金計算残 (計算理論値)	平成17年3月末 公社計上 償還準備金	償還準備金 積立不足額	平成17年3月末 公社計上 道路事業損失補てん引 当金	過不足額	
〔六甲有料道路〕						
改良事業	981	550,535,912				
改築事業	2,680	1,135,914,100				
改築2期事業	5,400	1,274,634,695				
六甲R-1改築事業	375	4,092,894				
計	11,229	1,278,727,588				
〔六甲北有料道路〕						
道路資産額						
六甲北	14,932	7,330,390,113				
拡幅事業	2,400	566,504,309				
六甲R-1改築事業	377	4,114,722				
計	17,709	7,901,009,144				
〔六甲北有料道路2期〕						
道路資産額						
六甲北2期	12,986	5,164,286,980				
六甲R-1改築事業	420	4,584,041				
計	13,406	5,168,871,021				
		六甲3路線 計				
	42,344	14,348,607,753	1,630,550,875	-12,718,056,878	5,877,163,577	-6,840,893,301
〔神戸有料道路〕						
道路資産額						
在来線	1,962	1,439,930,944				
改良事業	784	542,373,259				
山麓バイパス	26,935	16,500,073,364				
第2布引トンネル	26,700	13,066,893,748				
計	56,381	31,549,271,315	46,213,472,889	14,664,201,574	10,351,420,679	25,015,622,253
〔新神戸トンネル有料道路〕						
道路資産額						
新神戸トンネル	19,909	9,832,492,352				
改良事業	1,493	618,732,549				
第2新神戸トンネル	37,442	13,337,397,426				
新神戸トンネル2期	51,200	0				
計	110,044	23,788,622,327	12,961,905,685	-10,826,716,642	7,227,145,201	-3,599,571,441
〔神戸駅南駐車場〕						
道路資産額						
	3,600	1,561,144,550	228,218,945	-1,332,925,605	229,611,019	-1,103,314,586
〔荒田公園駐車場〕						
道路資産額						
	3,900	1,256,666,667	-409,575,662	-1,666,242,329	81,612,803	-1,584,629,526
〔三宮中央通り駐車場〕						
道路資産額						
期事業	5,720	1,618,206,611				
期事業	4,200	611,537,275				
計	9,920	2,229,743,886	829,852,770	-1,399,891,116	250,063,573	-1,149,827,543
〔大倉山駐車場〕						
道路資産額						
	3,950	998,472,222	-267,219,212	-1,265,691,434	61,718,225	-1,203,973,209
要償還金額 合計	230,139					
会社 合計		75,732,528,720	61,187,206,290	-14,545,322,430	24,078,735,077	9,533,412,647

上記のように、償還準備金が料金徴収期間にわたり一定で積み立てられると仮定した場合の平成17年3月末での償還準備金残高(計算理論値)との比較では、大きく積立不足額がある状態(145億

円)となっております。この計算の前提は企業会計における減価償却の考え方と同様に、一定期間にわたり道路資産により役務の提供を行っている事実に着目している、裏を返すと道路料金収入が上がらなくても道路資産による役務の提供はある点に着目して期間を基準として償還準備金が積み立てられるべきという考え方に依っています。この考え方によりますと期間基準による償還準備金残高(計算理論値)と比較した際、経過月数からすると現在の神戸市道路公社における償還準備金残高は過少であると思われます。

なお、この表では過少となっている償還準備金の部分を道路事業損失補てん引当金でカバーできるというシミュレーション結果が出ております。これは上述しております料金徴収期限を延長した効果が生まれるためであり、料金徴収期限の延長を考慮する前であれば償還準備金の過少分を道路事業損失補てん引当金でカバーできない可能性はあり、いかに料金徴収期限が償還準備金積立において重要かがわかります。

#### 4. 事業資産以外の会計処理基準と財務諸表項目の状況

##### (1) 全般事項

###### 概 要

神戸市道路公社の会計処理に関しては、「神戸市道路公社 会計規程」にて規定されています。一部道路公社独自の会計処理がある他は、原則的に企業会計に基づく会計処理基準となっており、発生主義に基づく会計処理を行うこととなっております。

## 監査手続

神戸市道路公社が公表している貸借対照表（財産目録）及び損益計算書のうち、5事業年度（平成12年度から平成16年度）を比較分析し、それに基づき公社へ質問及び資料提示を依頼し、会計規程に準拠した会計処理が行われているかを検証しました。

## （2）ソフトウェアの会計処理

### 概 要

現在までのところ神戸市道路公社においては無形固定資産たるソフトウェアに該当するものへの支出があった年度においてすべて費用処理をしております。

### 監査の結果

道路公社が依るべき関係法令には特にソフトウェアの会計処理については規定されておらず、また神戸市道路公社・会計規程においても会計処理は特に規定されておられません。このため当該処理は一般に公正妥当と認められた会計処理基準に準拠するものと考えます。

一般に公正妥当と認められた会計処理基準によりますと、一定額以上の購入ソフトウェアは資産に計上し以後償却計算により費用化することが求められます。

神戸市道路公社においては、現在までのところ無形固定資産への計上及び償却計算は行っておりません。重要性を考慮して一定額以上のものについて支出時の経費処理をせず無形固定資産計上すべきです。過去において下記に記載するものが無形固定資産として資産

計上すべきものに該当し、会計処理としては支出時無形固定資産に計上し、毎期償却を通じて費用処理されるということが望ましい姿です。

取得年月日	内容	取得金額（税抜） 円
平成12年3月31日	財務会計システム	7,000,000
平成12年3月31日	債券・長期借入金管理システム	5,229,000
平成12年3月10日	道路台帳管理システム	10,300,000
平成10年9月30日	設備保全管理システム	16,500,000
		<hr/> <hr/> 39,029,000

以後取得する分については注意が必要です。

#### 監査の意見

監査の意見として特記すべき事項はありません。

### (3) 支払利息の期間配分

#### 概要

支払利息が発生するのは長期借入金と神戸市道路公社債についてです。支払利息計上の仕方は両者とも同じであり、契約等に基づき支払利息支払い期日において出金があった時点で同額を支払利息として処理しております。なお、すべて利息の支払いは後払（支払利息計算期間の最後にすべての利息分を支払うこと）になっております。

#### 監査の結果

監査の結果として取り上げるべき事項はありません。

#### 監査の意見

道路公社が依るべき関係法令には特に支払利息の会計処理については規定されておらず、神戸市道路公社・会計規程においても会計処理は特に規定されておられません。

これに対して、公営企業の経理に関する解説書である「公営企業の経理の手引」においても、支払利息は原則として発生主義に基づく計上を行うこととされていますが、毎年度の支払利息の金額がほぼ同水準で推移し、支払時に費用処理する方法に依った場合でも、期間損益計算に大きな影響を与えない場合には、発生主義を適用せず現金主義によることも許容できる、と記述されています。

現在の公社では上記のうち後者の考え方にもとづき支払利息の計上を行っていると推測いたしますが、一般に公正妥当と認められた会計処理の原則からは発生主義が基本となることを考慮しますと、原則的方法である発生主義による支払利息の計上を行うことが望ましいと考えます。



## H17.3債券未払利息

(単位:円)

支払年	支払月		銘柄	借入日	端数 日数	H17.3未償還額	H17利息支払額			H17.3月 未払利息
							前期	後期	合計	
17年	09月	03月	H0701	3/21	11日	1,920,000,000	33,765,060	34,013,752	67,778,812	2,029,594
17年	09月	03月	H0801	3/21	11日	2,170,000,000	30,541,448	29,236,714	59,778,162	1,835,825
17年	06月	12月	H0901	12/19	103日	1,976,000,000	22,853,620	21,954,737	44,808,357	13,005,099
17年	09月	03月	H0902	3/20	12日	2,280,000,000	24,655,971	23,686,440	48,342,411	1,616,785
17年	09月	03月	H1001	3/23	9日	820,000,000	9,686,733	9,333,493	19,020,226	476,397
17年	09月	03月	H1101	3/16	16日	2,376,000,000	25,085,440	24,233,157	49,318,597	2,193,263
17年	09月	03月	H1201	9/28	4日	1,000,000,000	11,273,625	11,273,626	22,547,251	246,418
17年	09月	03月	H1202	3/28	4日	1,000,000,000	9,269,425	9,269,426	18,538,851	202,610
17年	09月	03月	H1203	3/28	4日	300,000,000	2,254,725	2,254,726	4,509,451	49,284
17年	09月	03月	H1301	3/18	14日	2,500,000,000	23,799,875	23,799,875	47,599,750	1,820,755
17年	09月	03月	H1302	3/18	14日	1,000,000,000	8,016,800	8,016,800	16,033,600	613,307
17年	09月	03月	H1401	3/18	14日	2,500,000,000	15,657,812	15,657,816	31,315,628	1,197,865
17年	09月	03月	H1501	3/26	6日	1,500,000,000	13,152,562	13,152,564	26,305,126	431,232
17年	09月	03月	H1601	3/18	14日	1,000,000,000	9,770,475	9,770,475	19,540,950	747,468
計						22,342,000,000	239,783,571	235,653,601	475,437,172	26,465,902

## H17.3公営企業金融公庫未払利息

(単位:円)

支払年	支払月		銘柄	借入日	端数 日数	H17.3未償還額	H17利息支払額			H17.3月 未払利息
							前期	後期	合計	
17年	09月				11日	14,926,680,161	260,140,784	239,918,928	500,059,712	15,551,895
計						14,926,680,161	260,140,784	239,918,928	500,059,712	15,551,895

3/21～9/20までの184日間のうち11日間分

## H17.3シンジケートローン未払利息

(単位:円)

支払年	支払月		銘柄	借入日	端数 日数	H17.3未償還額	利率	H17 利息支払額	H17.3月 未払利息
17年	09月	03月	H1401	3/27	5日	2,500,000,000	1.515%	37,875,000	518,836
17年	07月	01月	H1501	1/30	61日	4,500,000,000	2.310%	103,950,000	17,372,466
17年	09月	03月	H1601	3/16	16日	3,000,000,000	2.395%	71,850,000	3,149,589
計						10,000,000,000	-	213,675,000	21,040,891

## 未払利息合計

債券	26,465,902
長期借入金	36,592,786
合計	63,058,688

このため当該支払利息については、期間の経過を加味する必要があります。つまり、期末日においては支払利息計算期間との関係で期末日までの期間に相当する部分の支払利息については追加的に費用計上し当該金額について未払費用勘定という流動負債にて処理する必要があります。

平成17年3月末において該当する金額は63,058千円です。

## (4) 一年以内返済予定分の借入金等の表示方法

## 概要

公社債券の発行条件及び長期借入金の返済条件を加味しますと、翌年度中に償還・返済する部分があるということがわかっておりますが、現在神戸市道路公社において公表している「財務諸表」のうち、財産目録及び貸借対照表において、固定負債の部に公社債券及び長期借入金の全てが計上されています。

#### 監査の結果

監査の結果として取り上げるべき事項はありません。

#### 監査の意見

神戸市道路公社会計規程においては、固定負債に関して第 55 条に規定されていますが、ここでは翌年度中に償還・返済する部分の表示方法に関して規定されておらず、同会計規程においては定めがない状況です。このため一般に公正妥当な会計処理が参考になると思われます。

一般に公正妥当な会計処理によりますと、債券発行条件及び借入条件より翌年度中に支払う予定が判明している場合には、当該部分を流動資産に区分掲記し勘定も「一年以内償還分公社債券」「一年以内返済分長期借入金」という名称により財産目録及び貸借対照表に計上することが望ましいとされております。

こうすることにより、財務分析において流動比率（＝流動資産 / 流動負債）、固定長期適合率（＝固定資産 / 長期資本、ここでは長期資本＝長期借入金＋公社債券＋特別法上の引当金等とする。）が公社の資金流動性の実態をより適正に表示する比率となります。

ちなみに平成 17 年 3 月末の貸借対照表では、流動資産が 5,260,696 千円、流動負債が 3,103,068 千円、固定資産が 222,112,488 千円、固定負債のうち公社債券が 22,342,000 千円、長期借入金が 64,439,147 千円、特別法上の引当金等は 87,615,540 千円であります。また神戸市道路公社に確認したところ一年以内償還予定公社債券が 2,542,000 千円、一年以内返済予定長期借入金が 4,681,726 千円です。これから各比率は下記のようになります。

		<単位；千円>		
流動資産	=	5,260,696	<現状>	
流動負債	=	3,103,068	流動比率	= 169.53%
固定資産	=	222,112,488	固定長期適合率	= 127.36%
一年以内償還予定 公社債券	=	2,542,000		
一年以内返済予定 長期借入金	=	4,681,726	<適正表示後>	
公社債券	=	22,342,000	流動比率	= 50.94%
長期借入金	=	64,439,147	固定長期適合率	= 132.86%
特別法上の引当金等	=	87,615,540		

神戸市道路公社の実態をより正しく表示することとなると思われ  
ますので、検討を願います。

## 5. コンピュータシステムのシステム ID やパスワード管理に関して

### 概 要

神戸市道路公社内で運用しているネットワークシステムについて  
運用・保守管理をおこなうこととなっております。

1. 全社ネットワーク運用保守管理（年 2 回以上の定期点検を含む）
2. 財務会計システム（全社ネットワーク利用）運用保守管理
3. インターネット及び IP 電話（全社ネットワーク利用）運用保守  
管理
4. ネットワークに接続している各端末等の機器の管理

これらの運用・保守管理は委託契約により外部の業者に委託しております。

また、このほかに下記のような各業務における専門システムが神戸市道路公社において運用されています。

1. 給与システム
2. 財務会計システム
3. 債券管理システム
4. 道路台帳システム
5. 地盤情報検索システム（JIBAN KUN）
6. 建築台帳システム
7. 設備更新システム

このうち、上記 2 及び 3 がネットワークシステムに組み込まれたシステムです。

現在、情報システム等に関するセキュリティポリシーとして神戸市道路公社において基準とされているのは、

1. 神戸市情報セキュリティポリシー
  2. 神戸市道路公社ホームページの運用について
- を準用しています。

#### 監査手続

資料に基づき、情報システム体系について説明を受けたうえで、情報セキュリティポリシー、情報セキュリティ体制等について質問により確認しました。

また、ID やパスワード管理に関しても質問により運用形態を確認

しました。

### 監査の結果

監査の結果として取り上げるべき事項はありません。

### 監査の意見

神戸市道路公社において準用されている「神戸市情報セキュリティポリシー」を見たところ、これは啓蒙的なものです。これをもとにより具体的なアクションプランが立てられることを想定したものととなっております。

たとえば、情報セキュリティ管理体制に関しては「適切に情報セキュリティ対策を推進・管理するための体制を確立するものとする」とあり、また情報セキュリティ対策に関しては、「以下の情報セキュリティ対策を講ずるものとする。」として以下の3項目について記述されております。

#### 「(1) 物理的セキュリティ対策

情報システムを設置する施設への不正な立入り、情報資産への損傷・妨害等から保護するために物理的な対策を講ずる。

#### (2) 人的セキュリティ対策

情報セキュリティに関する権限や責任を定め、全ての職員等に情報セキュリティポリシーの内容を周知徹底する等、十分な教育及び啓発が講じられるように必要な対策を講ずる。

#### (3) 技術及び運用におけるセキュリティ対策

情報資産を外部からの不正なアクセス等から適切に保護するため、

情報資産へのアクセス制御、ネットワーク管理等の技術面の対策など運用面の対策を講ずる。また、緊急事態が発生した際に迅速な対応を可能とするための危機管理対策を講ずる。」

このように情報セキュリティ対策に関して、具体的には別途規定することが想定されております。

しかし、神戸市道路公社においては「神戸市情報セキュリティポリシー」をより具体化した規程等がないとのことであり、整備が必要と思われれます。

ID、パスワードに関しての運用に関して神戸市道路公社へ確認したところでは、いずれも一定のパターン化されたものであり、推測が比較的容易である可能性が否定出来ない状態と思われれます。ただ、これらは各個人へ貸与されているPCを立ち上げる際に必要なコードであり、前述しております各業務における専門システムの情報はホストに蓄積しており、各PCからアクセスの際には、担当者しか知らないコード情報によりアクセスコントロールを図っています。非常時対策として総務課で各業務における専門システムのコード情報を管理しています。また、外部からのアクセスに関してはファイアウォールを設定しており、神戸市道路公社ホームページへのブロックもかかっているとのこと。このため外部を含む担当者以外による情報改竄のおそれは少ないものと思われれます。

なお、データ持ち出しに関しては、各個人のモラルに依っている点が大きくデータ管理上弱いと聞いています。データの持ち出しに関しては、システム改定によりブロックをかける方法が最善ではありますが、金額もかかることでもあり困難な可能性が高い以上、内

部研修等により一層のモラルの向上を図ることで対応する必要があると思われます。

## 6. 規程等の整備状況について

### 概 要

神戸市道路公社においては下記規程・規則が整備されています。

定款 業務方法書 組織規程 理事会規程 理事の担当業務に関する規程 専決規程 文書管理規程 公印規程 職員就業規則 役員給与規程 職員給与規程	旅費規程 会計規程 料金徴収規程 駐車場管理規程 駐車場管理規程施行規則 箕谷駐車場管理規程 占用規程 工事監督規程 工事監督規程施行細則 個人情報保護規程 個人情報保護規程施行細則 債券規程
---	---

また、下記要綱等が整備されています。

電磁的記録管理要綱 非常勤職員取扱要綱  非常勤嘱託取扱要綱 管理職員特別勤務手当の支給に関する要綱 職務手当支給要綱 災害待機手当支給要綱 特殊勤務手当支給要綱 職員安全衛生委員会要綱 職員福利厚生要綱 役員健康増進事業(人間ドック)助成要綱	原因者負担金取扱要綱 道路の占用許可および道路の使用許可に係る協議等に関する事務の取扱要綱 土木工事等検査要綱 災害対策要綱  パトロール要綱 VE提案審査委員会要綱 情報公開要綱 情報公開要綱施行細則 情報公開審査会細則 個人情報保護規程運用要綱
--	--

請負契約等審査会要綱	無線局管理要綱
公用自動車管理要綱	料金徴収等に係る業務に従事する者の表彰に関する要綱
公用自動車管理細目	公共工事にかかる入札結果等の公表に関する事務取扱要領
回数通行券約款	建設事業行政評価要綱
回数通行券委託販売要綱	建設事業外部評価委員会傍聴要領
管理事務用通行券取扱細目	箕谷駐車場料金回収業務要領

### 監査手続

規程集を閲覧し、主に質問により、神戸市道路公社における具体的な業務・事項について規程にどのように定められているのかを聞き、神戸市道路公社の業務等にとって必要と思われる事項が規程として整備されているかどうかについて検証しました。

### 監査の結果

神戸市道路公社に質問した限りにおいては、組織運営、業務等に必要と思われる事項のほとんどについては適正に規程が制定され、そこに規定されていることは確認致しましたが、次に掲げる事項について、現在の規程の中で整備が不十分と思われるところがあります。

- ・ 役員報酬等の定め方
- ・ 規程の条文中にて「別に定める」とあるものについてその整備状況

まず、“役員報酬等の定め方”ですが、「神戸市道路公社役員給与規程」において、役員報酬については第3条にて「役員報酬月額



は理事長が別に定める」とあり、役員手当については第4条にて「役員手当の月額、理事長が別に定める」とあります。都合、規程上では理事長への一任の状態となっております。ただし実際の支給においては「神戸市外郭団体役員報酬基準」に基づき支給されておりますので問題はないと思われませんが、規程上での明文化が必要と考えます。

次に、各規程の条文において「別に定める」という記載がある場合の当該「別に定める」ものが整備されているかという観点に関してですが、その記述が存在する場所及びそれに対する「別」の定め

の整備状況は下記のとおりです。

定款第23条（運営に関する細則）	神戸市の細則等を準用
業務方法書第19条（業務の運営に関する細則）	神戸市の細則等を準用
文書管理規程第29条（電磁的記録の管理等の細目の委任）	神戸市の細則等を準用
職員就業規則第50条（補則）	神戸市道路公社職員の全員が神戸市からの派遣職員であるため、神戸市の細則等を準用
職員給与規程第6条（初任給）	神戸市道路公社職員の全員が神戸市からの派遣職員であるため、神戸市の細則等を準用
旅費規程第8条（実施細則）	神戸市の細則等を準用
会計規程第5条第4項（勘定科目）	新しい勘定科目を設ける場合には会計規程を改定することで対応しているため、該当はない
会計規程第20条第3項（料金収入の特例）通行券等管理取扱いに関する事項	「神戸市道路公社有料道路料金徴収規程第17条」
会計規程第55条第2項（固定負債）公社債券を発行する場合の方法	「債券規程」
会計規程第68条第2項（不用の決定）不用決定に関する手続	「神戸市契約事務手続規程第23条」「神戸市物品会計規則第13条」
会計規程第71条（管理の手続等）物品、不動産等の管理事項について	「神戸市物品会計規則」等に準拠
会計規程第82条（補則）	新しい規程等を設ける場合には会計規程を改定することで対応しているため該当はない
駐車場管理規程第4条（駐車時間）	「駐車場管理規程施行規則」にて規定
箕谷駐車場管理規程第14条（施行の細目）	「箕谷駐車場料金回収業務要領」「箕谷駐車場異常処置（1次処置）の対応について」
工事監督規程第20条（様式）、第21条（施行の細目）	「工事監督規程施行細則」にて規定
個人情報保護規程第32条（委任）	「神戸市道路公社個人情報保護

このうち、特に「会計規程第 71 条（管理の手続等）」に関して不動産（等固定資産）の取得及び処分並びに保管又は維持及び保存に関する手続その他の事項に関しては、業務にとって必要不可欠であるにもかかわらずその規程、細則、要綱が定められていない状態です。また、神戸市道路公社の業務において回数券の管理（未使用回数券の管理）という非常に重要な業務があり実践されていますが、この業務の基準となるべき規程、細則、要綱が定められていない状況です。このほかにも必要と思われるものについて早急に整備が必要と思われます。

#### 監査の意見

監査の意見として特記すべき事項はありません。

### 7. 法人の管理体制について

#### (1) 決裁文書の整理方法について

##### 概 要

決裁文書の整理方法は案件別にファイルをしていく方法を採用しています。また保管されるべき所管課にて場所も定められております。

なお、決裁文書の取扱に関しては「文書管理規程」により規定されております。

#### 監査手続

決裁文書の整理に関して整理状況を現場にて確認し、案件別に保管管理されていることを確認しました。

また任意抽出した数件についてファイルされている内容を閲覧し、どのファイルにもファイルされているべき資料が備置されていることを確認しました。

### 監査の結果

「文書管理規程」第 23 条の 2 において「所管課長は、保存期間が 1 年以上の文書について、文書が完結した日の属する年度の翌年度の 7 月末までに、文書の名称その他の必要な事項を記載した台帳(以下「文書管理台帳」という。)を作成し、所管課に備え置かなければならない。」となっていますが、現状この規程に則っておりません。平成 13 年版まで文書管理台帳は作成されていることは確認していますがその後作成更新されていません。規程に準拠して文書管理台帳の整理が必要です。

### 監査の意見

監査の意見として特記すべき事項はありません。

## ( 2 ) 議事録作成について

### 概 要

神戸市道路公社では重要事項の決定機関として“理事会”があります。“理事会”は「神戸市道路公社理事会規程」第 2 条において公社に“理事会”の設置が規定されています。

“ 理事会 ” のメンバーは同規程第 2 条第 2 項において「 理事長、副理事長、専務理事、常務理事及び理事をもって構成する」とされており、同規程において、議事、議決事項、議事録の作成が定められております。これに従い、“ 理事会 ” は年 2 回開催され、議事録も適正に作成されております。

神戸市道路公社においては“ 理事会 ” が主たる意思決定機関であります。日常での課題に関しては毎週水曜日に“ 幹部会 ” (メンバーは課長以上の方で常勤のみ) が開催され、そこで交通量等の実績データの報告と様々な対応策等日常的な課題の議論及び対策を行っています。このほか課題等の議論の場としては予算に絡んでの行動指針の検討の場として“ 政策会議 ” があります。各々の会に議題提起するかを峻別した上で各々の会にて議論されているのが実情です。なお、神戸市道路公社においては、“ 理事会 ” は公式な会議であり他の 2 つは非公式な会議として位置づけております。

#### 監査手続

各々の会について平成 16 年度の議事録の提示を求め、議題、検討課題等が適時提起され会議として意味のある活動がされているかどうかを検討しました。

#### 監査の結果

監査の結果として取り上げるべき事項はありません。

#### 監査の意見

理事会は「神戸市道路公社理事会規程」第6条において議事録の作成が規定されており、実際も開催毎に議事録が作成されております。また議事録の内容を閲覧したところ、議題もその時々において適時提起された議題が含まれており、形式的に開催されているだけでなく実質的に開催されていることが窺えます。

これに対して、“幹部会”及び“政策会議”に関しては、議題、提出された資料に関しては保管されていますが、これまでは議事録は作成されておられません。これらの会は単なる報告会ではないことは聞いており、実質的にその後の業務等へ影響を及ぼすことも想定されることから、意思決定を明瞭にしておく意味からもその議事録を作成し残した方が良いと思われれます。

### (3) 役員（理事・監事）の業務及び内部監査組織について

#### 概要

役員に該当するのは理事と監事です。定款第2章第6条から第10条において規定されております。

理事は現在5名が着任されており、うち1名副理事長が非常勤です。

監事は現在2名が着任されており、2名とも非常勤です。

内部監査組織となりうる内部監査室は設置されておられません。

#### 監査手続

必要な規程の整備状況および役員として実施すべき事項が実施されているかの検証を議事録等資料の閲覧及び質問により行いました。

## 監査の結果

理事に関しては、「定款」第7条第1項から第3項において、理事長、副理事長、理事の役割を定めており、「定款」のほか「神戸市道路公社理事会規程」にて理事会に関して規定されております。理事会は平成16年度においては年2回(第73回(平成16年6月23日)、第74回(平成17年3月17日))開催されており、議事録がその都度作成され、適時適切な議題により議事検討されていることは確認しております。理事会規程第3条第1項より「理事会は、理事長が必要と認めるときに招集する。」とありますが、現在は定期的に半期に1度開催されているとのことです。

監事に関しては「定款」第7条第4項において「監事は、この道路公社の業務を監査する。」とあり、監事が行うべき業務が業務監査であることは規定されていますが、「定款」のほかには特に規程が作成されておりません。このため監査に関して実施事項、実施方法は監事に一任されている状態となっております。

現在、監事も理事会に出席し同会での理事の議事運営の適否の検証を行い、每期監事監査は決算に関して実施されており、監事監査報告書も每期提出されていることは確認しておりますが、監事監査報告書において記されている監査の概要には監査事項として“財務諸表及び決算報告書監査”とあり財務監査となっております。定款にて規定されている「業務を監査」することについては、監査調書等がないことから実施の有無を含め資料からは判然としておりません。

監事監査規程（仮称）等、監事監査に関して必要と思われる事項（監査計画、監査調書、監査への協力、監査報告書等）に関する規程の整備を行い、それに基づく業務監査の実施をした上で必要な記録を残すことが必要です。

### 監査の意見

内部監査組織については、概要で記載のとおり内部監査室は設置されておらず、現状では業務監査に関しては監事のみ主体となりうる状態です。

内部管理体制確立の第一段階として、神戸市道路公社においては独立単体の公社であり内部管理体制の確立は必要なことを認識の上現に内部管理体制は整備されていると思われれます。次の段階において内部管理体制が整備されていることをチェックし内部管理体制が実際の業務において有効に機能しているかどうかをチェックすることが内部管理体制においては必要になります。それを行うための常設の組織が“内部監査組織”です。このようなチェックを監事が全て行うことには自ずと限界があり、實際上不可能と思われるためです。

内部監査の重要性を認識し、内部管理体制の確立のため内部監査組織の設置が求められます。その際、内部監査組織に関しては規程等の整備が必要です。

## （４）建設事業外部評価委員会について

### 概 要

神戸市道路公社の「建設事業行政評価要綱」において、第1条(目的)で「神戸市行政評価条例(平成16年条例第59条)第8条の規定に基づき、神戸市道路公社が実施する大規模の建設事業に係る行政評価について必要な事項を定めることにより、・・・」と定め、第3条(行政評価の実施)で「・・・神戸市行政評価条例施行規則(平成16年規則第68号)第2条の基準に該当する公社建設事業の評価を実施するものとする。」と定め、第4条(外部評価委員会)で、「理事長の附属機関として、建設事業外部評価委員会を置き、理事長の諮問に応じ、前条に定める事項を調査審議させる。」と定め、第6条(結果の公表等)で「理事長は、行政評価を実施したときは、その結果を速やかに次の各号に定める方法により公表するものとする。」とあります。これは神戸市の条例における、“出資比率が2分の1以上の団体は同条例の趣旨に則り必要な措置を講ずるよう努めなければならない”旨の規定を受けたものです。

神戸市道路公社建設事業行政評価要綱が平成16年11月1日に施行されていることから、同要綱第4条にて規定されている外部評価委員会はこの日以後に組織されております。メンバーは5名で、全員が神戸市道路公社の外部の者であり、非常に独立性の高い組織であると考えられます。

神戸市条例第59号及び神戸市規則第68号にて大規模の建設事業(「神戸市民の意見提出手続に関する条例施行規則」(神戸市規則第19号)より事業費の予定額が100億円(施設の整備を行う事業にあっては、30億円)となる建設事業)に該当する場合で、かつ、例えば「事業採択後5年間を経過した時点で未着工の事業」のような別



途要件を満たすものが外部評価委員会により調査審議させる旨規定されております。ただ、上記要件に該当したのは「王子駐車場」だけのため、平成16年12月3日において「王子駐車場」に関して中止の是非を検討しております。

#### 監査手続

外部評価委員会が開催された実績、メンバー等を資料により説明を受け、実態として存在し機能していることを確認しました。また外部評価委員会の調査、審議する対象範囲を確かめ十分に機能しているかについても検討しました。

#### 監査の結果

監査の結果として取り上げるべき事項はありません。

#### 監査の意見

監査の意見として特記すべき事項はありません。

## 業務レベルの検証事項についての結果及び意見

### 1. 契約事務の執行状況

#### 概要

##### < 制度の種類 >

#### A. 一般競争入札

契約に関する公告をし、一定の資格を有する不特定多数の希望者が入札参加する制度です。

#### B. 指名競争入札

入札管理者側で有資格者名簿から指名基準に基づき入札参加者を指名する制度です。

#### C. 随意契約

特定の者を選んで契約を締結するものです。

原則として 3 名以上から見積書を取り寄せ、契約の相手方を決定するものです。(見積合わせともいいます。)

特別の事情がある場合には、特命随契(特定の 1 者から見積書を取寄せ、契約の相手方を決定する。)によることもできます。

##### < 言葉の定義について >

“入札予定価格”とは、公共工事の発注者が競争入札を行う際の落札金額を決定するための基準となるもので見積算定システム等を利用して入札管理者側で算定するものです。入札予定価格は契約金額の上限となります。

神戸市道路公社の場合、神戸市経理課に入札事務を依頼している

案件について入札予定価格を平成 16 年度で一部公表し、平成 17 年度で完全事前公表しています。

なお、最低落札価格（予定価格の 3 分の 2）以下の価格で落札された場合、落札予定者に対して適正な施工が確保できなくことを防止するため低入札価格調査が実施されます。

#### 監査手続

平成 12 年度から平成 16 年度までの 5 年間のすべての契約について、一般競争入札・指名競争入札・随意契約の別、入札回数、落札者、落札率、落札人数などをまとめた一覧表を作成して頂き、それに基づき

- ( ) 入札とすべきものを随意契約としていないか。
- ( ) 入札業者数、入札回数に異常なものがないか。
- ( ) 落札率（予定価格と落札価格の比率）が異常に高いものがないか。

を確かめました。

#### 監査の結果

監査の結果として取り上げるべき事項はありません。

下表は平成 16 年度において落札率が 90% で契約金額が 200 万円以上の案件を全件抽出したものです。

一般に落札率が高水準で推移している場合、談合が行われている可能性があるといわれています。

しかしながら、神戸市道路公社は経営改善のため管理費削減に取

り組んでおり、下表のとおり結果として毎年委託費用の削減が進められていることが確認できるため、このような観点における指摘事項はないものと判断しました。

< 金額単位 ; 千円 >

所轄部署	件名	平成 16 年度		平成 15 年度		平成 14 年度	
		落札 価格	落札 率	落札 価格	落札 率	落札 価格	落札 率
道路管理センター (管理課)	六甲・六甲北有料道路美化業務	18,440	96.33%	21,171	91.48%	23,386	96.35%
道路管理センター (管理課)	西神戸・新神戸トンネル有料道路美化業務	23,971	98.19%	24,616	97.62%	31,860	97.43%
道路管理センター (設備課)	駐車場消防設備法定点検	3,200	94.98%	3,598	98.58%	3,485	82.95%
道路管理センター (設備課)	大気監視局設備週例保守点検	3,560	94.71%	3,650	82.95%	4,030	50.38%
道路管理センター (設備課)	トンネル設備機器清掃作業	5,700	97.55%	9,800	95.15%	9,800	95.15%
道路管理センター (管理課)	六甲・六甲北有料道路維持補修単価契約工事	5,139	96.97%	5,146	95.09%	5,453	95.13%
道路管理センター (管理課)	西神戸・新神戸トンネル線有料道路維持補修単価契約工事	5,161	97.38%	5,376	95.16%	5,592	95.39%

## 監査の意見

監査の意見として特記すべき事項はありません。

## 2. 回数通行券等の管理について

### 概要

神戸市道路公社では利用者へのサービス提供の一環として、運営している有料道路について回数通行券を発行しています。また駐車場に関してはプリペイドカード(3,000円カード(3,300円相当)・5,000円カード(5,500円相当)の2種類)及び回数駐車券(30分券110枚綴り)・定期券を発行しております。回数通行券及び駐車場

プリペイドカード及び回数駐車券の詳細は後のページに記載の＜有料道路＞＜駐車場＞の一覧をご覧ください。

販売ルートとしては公社での販売のほか、委託販売を行っており、委託先は現時点で 24 先あります。販売手数料は、回数通行券購入実績に基づき一定の率を乗じた金額を支払っています。販売条件は委託販売を取りやめる等の事情がなければ、基本的に買い戻ししない条件での販売を行っています。

#### 監査手続

発行している回数通行券・プリペイドカード等について、本社、西神戸有料道路・天王谷料金所、六甲北有料道路・有野料金所、各駐車場において、任意抽出した未使用回数通行券等について実残をあたり帳簿残との一致を検証しました。

また未使用分の回数通行券等の管理の方法について、質問を中心として必要に応じて管理資料の提示を受けました。

#### 監査の結果

未使用の回数通行券等の管理状況ですが、総じて良好に管理されていると思われます。本社においては、受入時において 1 名が専任で納品書と現物の数量が一致していることをチェックしている、本社の一室を保管庫として利用しそのドアの開閉には警備業者と提携してアラームが設置されている、ドアの鍵も一部担当者のみが保管管理している、入室の際には必ず担当者の他に管理職が同席して入室する、回数通行券別の受払簿が整備され受払管理が行われている、

月 1 回実地棚卸が実施され帳簿残と実残の一致を確認している、払出の場合には必ず払出依頼書等の依頼書により払出が行われている等、受入から払出、現物管理まで行うべき業務が行われていると思われます。出先である料金所等においても同様に回数通行券等について受払簿が整備され、月 1 回の実地棚卸が実施されており、後のページにて記載する検討事項を除いては、本社と同様管理状況は良好と思われます。駐車場についても同様に各駐車場の管理状況は下記表のように良好に行われていると思われます。駐車場については大倉山駐車場を除き指定管理者制度に準じた管理制度を導入しております。各々の業者により管理が行われ月次報告が神戸市道路公社本社へ提出される形となっております。大倉山駐車場も現在は指定管理者制度に準じた管理制度を導入しておりませんが、来年度導入を検討しているとのことです。

	プリペイドカード			定期券		
	管理台帳名	月次実地棚卸の実施の有無	本社への月次報告の有無	管理台帳名	月次実地棚卸の実施の有無	本社への月次報告の有無
神戸駅南駐車場	プリペイドカード売上集計表（駐車場） 駐車場回数券等受払簿（本社）	駐車場徴収員により実施	「回数券等残数報告書」により報告	台帳は無し、月報にて確認（駐車場） 駐車場回数券等受払簿（本社）	駐車場徴収員により実施	「回数券等残数報告書」により報告
荒田公園駐車場	プリペイドカード受払簿（駐車場） 駐車場回数券等受払簿（本社）	〃	〃	定期券受払簿（駐車場） 駐車場回数券等受払簿（本社）	〃	〃
三宮中央通り駐車場	プリペイドカード売上日計表（駐車場） 駐車場回数券等受払簿（本社）	〃	〃	定期券受払簿（駐車場） 駐車場回数券等受払簿（本社）	〃	〃
大倉山駐車場	プリペイドカード管理台帳（駐車場） 駐車場回数券等受払簿（本社）	〃	〃	台帳は無し、月報にて確認（駐車場） 駐車場回数券等受払簿（本社）	〃	〃

< 有料道路 >

通行料金及び回数通行券の種類

平成15年4月1日現在

		普通車	大型	大型	軽自	軽車両
六 甲	六甲 トンネル	200円 オビーク 6時～10時・16時～22時 100円 オビーク 10時～16時・22時～6時 50枚 4,000円 (共通 100円券)	320円 11枚 3,200円 60枚 16,000円 100枚 25,600円	730円 60枚 36,500円 100枚 58,400円	100円 オビーク 6時～10時・16時～22時 50円 オビーク 10時～16時・22時～6時 50枚 2,000円 (共通 50円券)	20円 オビーク 6時～10時・16時～22時 10円 オビーク 10時～16時・22時～6時 100枚 800円 (軽車両共通10円券)
	六 甲 北	全区間 (唐櫃～吉尾) 250円 50枚 10,000円 (共通 250円券)	420円 11枚 4,200円 60枚 21,000円 100枚 33,600円	950円 60枚 47,500円 100枚 76,000円	150円 50枚 6,000円 (共通 150円券)	30円 100枚 2,400円
六 甲 北	一部線 (唐櫃～柳谷) 有野料金所	100円 50枚 4,000円 (共通 100円券)	150円 11枚 1,500円 60枚 7,500円 100枚 12,000円	370円 60枚 18,500円 100枚 29,600円	50円 50枚 2,000円 (共通 50円券)	10円 100枚 800円
	一部線 (柳谷～吉尾) 柳谷料金所	150円 50枚 6,000円 (共通 150円券)	270円 11枚 2,700円 60枚 13,500円 100枚 21,600円	580円 60枚 29,000円 100枚 46,400円	100円 50枚 4,000円 (共通 100円券)	
六 甲 北 2 期	全区間 (吉尾～上津)	150円 50枚 6,000円 (共通 150円券)	250円 11枚 2,500円 60枚 12,500円 100枚 20,000円	560円 60枚 28,000円 100枚 44,800円	100円 50枚 4,000円 (共通 100円券)	(吉尾～上津) (吉尾～大沢) (大沢～上津) 10円
	一部線 (吉尾～大沢) (大沢～上津)	100円 50枚 4,000円 (共通 100円券)	150円 11枚 1,500円 60枚 7,500円 100枚 12,000円	360円 60枚 18,000円 100枚 28,800円	50円 50枚 2,000円 (共通 50円券)	100枚 800円
六 甲 北 2 期	(唐櫃～吉尾) (吉尾～上津) 唐櫃～上津 通し割引 回数通行券	250円 計400円 150円 50枚 14,400円	420円 計670円 250円 11枚 6,000円 60枚 30,100円 100枚 48,300円	950円 計1,510円 560円 60枚 67,900円 100枚 108,800円	150円 計250円 100円 50枚 9,000円	(唐櫃～上津) (唐櫃～大沢)
	(唐櫃～吉尾) (吉尾～大沢) 唐櫃～大沢 通し割引 回数通行券	250円 計350円 100円 50枚 12,600円	420円 計570円 150円 11枚 5,100円 60枚 25,600円 100枚 41,100円	950円 計1,310円 360円 60枚 58,900円 100枚 94,400円	150円 計200円 50円 50枚 7,200円	30円 計40円 10円 100枚 2,900円
通 し 割 引 き (回 数 券 対 応)	(柳谷～吉尾) (吉尾～上津) 柳谷～上津 通し割引 回数通行券	150円 計300円 150円 50枚 10,800円	270円 計520円 250円 11枚 4,600円 60枚 23,400円 100枚 37,500円	580円 計1,140円 560円 60枚 51,300円 100枚 82,100円	100円 計200円 100円 50枚 7,200円	
	(柳谷～吉尾) (吉尾～大沢) 柳谷～大沢 通し割引 回数通行券	150円 計250円 100円 50枚 9,000円	270円 計420円 150円 11枚 3,700円 60枚 18,900円 100枚 30,300円	580円 計940円 360円 60枚 42,300円 100枚 67,700円	100円 計150円 50円 50枚 5,400円	
西 神 戸	全区間 (夢野～白川)	200円 50枚 8,000円 (共通 200円券)	300円 11枚 3,000円 60枚 15,000円 100枚 24,000円	730円 60枚 36,500円 100枚 58,400円	100円 50枚 4,000円 (共通 100円券)	20円 100枚 1,600円
	一部線 (夢野～鶯) (鶯～白川)	100円 50枚 4,000円 (共通 100円券)	150円 11枚 1,500円 60枚 7,500円 100枚 12,000円	370円 60枚 18,500円 100枚 29,600円	50円 50枚 2,000円 (共通 50円券)	10円 100枚 800円
山 麓	全区間 (布引～白川) (布引～鶯)	300円 50枚 12,000円 (共通 300円券)	470円 11枚 4,700円 60枚 23,500円 100枚 37,600円	1,100円 60枚 55,000円 100枚 88,000円	250円 50枚 10,000円 (共通 250円券)	(全線・ 一部区間) 30円
	一部線 (布引～天王谷)	250円 50枚 10,000円 (共通 250円券)	420円 11枚 4,200円 60枚 21,000円 100枚 33,600円	950円 60枚 47,500円 100枚 76,000円	200円 50枚 8,000円 (共通 200円券)	100枚 2,400円
新 神 戸	新神戸 トンネル	600円 50枚 24,000円 (路線指定券)	950円 11枚 9,500円 60枚 47,500円 100枚 76,000円	2,200円 60枚 110,000円 100枚 176,000円	400円 50枚 16,000円 (路線指定券)	60円 100枚 4,800円

< 駐車場 >

	神戸駅南駐車場	荒田公園駐車場 大倉山駐車場	三宮中央通り駐車場
プリペイドカード	3,000円カード(3,300円相当)		
	5,000円カード(5,500円相当)		
回数駐車券 (30分券110枚綴り)	20,000円	15,000円	25,000円

管理状況は上記のように良好と思われませんが、現場にて検証したところ下記の検討事項が挙げられます。

回数通行券実査時、六甲北有料道路・有野料金所において帳簿残と実残があわないケースがありました。通称「白券」とよばれているもので、料金所での機械が故障した等不測の事態において通行車両に対して収受料金の領収書のかわりに渡す“領収書”に相当する券です。これは非常時以外にはほとんど動きがないのが実情ということもあり、他の回数通行券は実残をあたって帳簿残との一致を検証しているところが、この「白券」だけは実残をあたらずに帳簿残をそのまま実残として扱い、受払簿に記入している状態でした。実際は各料金ブース担当者が必要数を持ち出す等減少があるのも事実であり、かつ「白券」は“領収書”ですので未使用の領収書は厳密に管理する必要があることから、他の回数券と同様厳密に現物管理をすべきです。

監査の意見

前ページ記載のとおり、回数通行券の種類は合計で117種類あり、それを全て区別して管理することは非常に事務労力がかかることと思います。このように回数通行券を細分化した訳はすべて道路利用



者へのサービス提供からであることは事実ですが、実際これだけの種類を発行し事務労力を多くかけてまで持つ必要が本当にあるのかどうかについては疑問な点があります。各種類別に利用頻度の統計を取り利用頻度の高い種類の回数通行券以外は政策的に保持の必要が認められない限りその通行券の新規発行は止める等回数通行券の種類を減少させることで業務の省力化を行うことが望まれます。

なお、最近 E T C の利用が急速に高まっており、神戸市道路公社においても六甲・六甲北・六甲北 2 期有料道路及び新神戸トンネル有料道路においては E T C 利用が可能となるよう施設が整備されております。西神戸有料道路においては未だ施設整備ができていないため E T C は利用出来ません。

今後の方針としては、E T C との兼ね合いを考慮しつつ、廃止も含め回数通行券の種類を抑え事務労力の軽減に努められることが望まれます。

### 3 . 現金、預金、金券等の管理について

#### 概 要

現金については本社の他出先において少額ではありますが保有されております。現金は毎日集計され、基本的には管理帳簿により適切に管理されております。

預金については、本社にて一括管理されております。毎月銀行から残高確認書入手して帳簿残高との一致を確認し、総務課長にその結果が報告されております。また預金の出金の際は、記帳担当者と出金担当者が同一の場合には内部統制の観点から不正が起りやす

いポイントとなりますが、神戸市道路公社では両者は峻別されています。

回数券を除く金券（タクシーチケット、ガソリンカード、ETCカード、スルッとKANSAIカード、Jスルーカード、プリケーカード、収入印紙）については、本社で集中管理しております。金券についても管理帳簿が備えられ適切に管理されております。

#### 監査手続

本社金庫内にある現金について、実査を行った上で管理帳簿との突合を行いました。

預金については、残高証明書と帳簿残高が一致していることを平成17年3月末及び9月末について検証するとともに、預金管理の状況を質問により確認しました。

金券については該当するものの提示を受けてそれらの管理方法等を資料に基づき検証しました。

#### 監査の結果

本社金庫内の現金のうち、神戸市道路公社の帳簿に記載のない現金があります（詳細は下記参照）。

- ・ 個人支払の名刺代の支払準備金；1,260円
- ・ 部課長会管轄の現金；46,580円
- ・ コーヒー会（コーヒー粉購入準備金）；26,797円

これらは公社職員等個人に帰すべき現金であり公社が管理すべき現金ではないことは確認しております。

これらの現金については、原則としては公社金庫外にて保管管理されることが望ましいのですが、近くに適当な金融機関がない等やむを得ない事情もあるとして仮に公社の金庫にて保管する場合であっても、最低条件としてそれらの現金について現金出納簿が備えられて公社管理の現金との峻別が図られることが必要です。実査したところ上記のうちコーヒー会だけ現金出納簿がありました。その他はありませんでした。

なお、これとは別に総務課総務係管理下の現金として金庫内に216,280円がありました。これは公社にて主に慶弔費・交際費として支出するものとして、預金より前渡金として支出し別途「交際費管理簿」にて管理する現金であるとのことです（支出目的は神戸市が作成している「局交際費の取り扱いについて」に準拠しています）。よって支出済現金として帳簿に記載はありませんでした。この現金は年度末において残高がある場合には預金へ戻す処理をしているため、期中においては総勘定元帳上では前渡金勘定にて表示されています。「交際費管理簿」は適正に作成され管理されておりますので、期中での現金管理としては充分と思われまます。

#### 監査の意見

金券の内、収入印紙について、現在ほとんど使用されていないと聞いています（平成7年が最終使用年度）。実査時においては、現時点保管分は700円だけ（200円と500円の2枚）でした。なお受払管理簿はあります。このように利用状況が低いのであれば還付してしまった方が管理すべき対象からもはずれて、事務コスト（事務

手続き)の低減が図られることから望ましいと思われます。

#### 4. 道路台帳の整備に関して

##### 概 要

道路法第 28 条第 1 項において「道路管理者は、その管理する道路の台帳(以下本条において「道路台帳」という。)を調製し、これを保管しなければならない。」とあり、道路台帳の整備が求められています。同条第 2 項において「道路台帳の記載事項その他その調製及び保管に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。」とあり、これをうけて、道路法施行規則第 4 条の 2 及び同施行規則様式 4 において規定されています。道路法施行規則第 4 条の 2 第 1 項において「道路台帳は、調書及び図面をもって組成するものとする。」、第 2 項において「調書及び図面は、路線ごとに調製するものとする。」とされています。また同条第 6 項において道路台帳を保管する場所について規定されており、同項第 4 号において「市町村道に係る道路台帳 関係市町村の事務所」として規定され、道路法第 16 条にて道路管理者は市町村である旨規定されております。

##### 監査手続

道路法にて規定されている道路台帳の整備状況について、質問により確認し、具体的に新神戸トンネル有料道路(路線名;市道生田川箕谷線)及び西神戸有料道路(山麓バイパス)(路線名;市道布引鶴線)について、道路台帳が道路法に準拠した形で整備されていること及びこれら道路台帳に記載されている実延長、供用されていな

い区間の延長、道路、トンネル、橋の各々の距離が実延長調書と合致していることを確かめました。

#### 監査の結果

監査の結果として取り上げるべき事項はありません。

#### 監査の意見

道路台帳、実延長調書及び各路線の平面図（500分の1）については神戸市建設局道路部管理課にて保管管理されており、神戸市道路公社では管理図として各路線の平面図（500分の1）だけが道路管理センターに保管されており、本社には保管されていません。

道路整備特別措置法第17条によると地方道路公社による道路管理者の権限代行について規定されていますが、そこでは道路台帳の調製・保管までは権限代行に含めて記載されていないため、道路台帳は道路管理者である神戸市が備置すべきものと考えられ、現状の形態は法趣旨からすると適法と思われれます。

しかし、管理上の観点からは現場である道路管理センターの他本社においても保管しておくことが望ましいと思われれます。なお、神戸市道路公社からの話では、本社と道路管理センターを箕谷で統合することが検討されていると聞いており、上記事項は解消されると考えます。

## 5. 固定資産管理について

### 概 要

神戸市道路公社には事業資産としての道路以外に、有形固定資産を保有しており、平成 16 事業年度神戸市道路公社貸借対照表において、車両及び運搬具が 14,779,300 円、工具器具及び備品が 557,376,999 円、固定資産減価償却累計額が 493,976,910 円計上されております。

#### 監査手続

質問を中心として、固定資産に関する規程の整備状況、固定資産の管理状況を検証しました。固定資産の管理状況として特に毎期定期的の実査が実施され固定資産管理帳簿が適正となるように必要な管理がされているか検証しました。

#### 監査の結果

固定資産に関する規程としては会計規程第 45 条にて(道路以外の固定資産の減価償却)、第 46 条にて(道路以外の固定資産の価格の削除)について規定され、第 8 章(第 65 条～第 71 条)において物品及び不動産の管理について規定されている他はありません。第 8 章を見る限り、第 71 条「物品及び不動産の取得及び処分並びに保管又は維持及び保存に関する手続その他事項については、この規程に定めるほか、別に定める。」とあるように、別の規程が整備されることが想定されていますが、これをうけるべき規程が存在していません。

固定資産の管理に関しては、「固定資産台帳」を調製・保管管理していることは確認していますが、これら管理業務について法的根拠

がない状態となっております。通常、固定資産の管理に関する規程として「固定資産管理規程」を制定し、ここで会計規程第71条をうける規程として固定資産の管理に関する詳細を規定することが必要と思われます。

次に固定資産管理状況ですが、「固定資産台帳」の提示を受け閲覧したところ、固定資産番号が制定されていないため「固定資産台帳」と固定資産現物の一致を検証しようとしても同一性が認識出来ない状態となっております。また「固定資産台帳」の实在性・網羅性検証のため必要な手続として固定資産実査がありますが、現在のところ神戸市道路公社においては定期的に固定資産実査が行われていないと聞いております。毎年度定期的に固定資産実査を実施して「固定資産台帳」との一致を確保することが必要です。「固定資産台帳」において“固定資産番号”を各々定め、各固定資産現物にステッカー等を貼付する若しくは見取り図に資産の位置を記す（固定資産番号を附記）等して固定資産台帳記載の資産が“固定資産番号”により認識出来るようにし、毎年定期的に“固定資産番号”をキーとして固定資産実査を行うことを通じて「固定資産台帳」と固定資産現物の一致を確かめることが必要です。

#### 監査の意見

監査の意見として特記すべき事項はありません。

## 6. 委託業務完了確認について

### 概 要

神戸市道路公社においては、様々な事項について外部業者に委託を行っており、委託業務契約を締結しています。これら委託業務については当該業務の履行確認が行われる必要があります。神戸市道路公社では、委託契約はすべて完了確認後支払のため、支払の前にすべてについて「納品書兼検査調書」が作成されています。

#### 監査手続

委託契約の履行確認の方法を質問し、その方法を確認した上で任意抽出 3 件の委託契約について、履行確認が適正に行われていることを確認しました。

#### 監査の結果

委託契約に関しては設計委託、調査委託等いろいろありますが全て支払を行うまえに原課（契約締結部署）より総務課経理係へ「納品書兼検査調書」がくることになっています。よって任意の委託契約について「契約台帳一覧表」より 3 件抽出しそれについてすべて「納品書兼検査調書」がありかつそれに担当部署の必要な職責の方の検印が押印されていることを確認しました。

基本的には、全ての契約について委託であっても購買であっても「納品書兼検査調書」が原課により作成され、原課での立会人、検査員により検査完了印が押印されていることを確認したのち支払が行われております。なお、建設請負工事だけは原課以外の人間を指定してその者に検査させていると聞いており、抽出した建設請負工事案件について「工事完成検査の検査員任命について」により検査



員を任命しその者により検査が行われていることを確認しております。

ただ検証した内、1件について「契約台帳一覧表」記載の金額が誤っているものがありました。

件名又は品名 ハードウェア・ソフトウェア保守業務  
契約番号 H160072  
契約日 H16/04/01  
契約金額 696,780 円（正しくは 709,380 円）  
工期と納期 17 年 3 月 31 日  
    款）一般管理費  
    項）管理諸費  
    目）管理費  
    節）事務諸費

原因はソフトウェアとハードウェアの足し算を誤ったためとのことです。今後注意頂くと共に、「契約台帳一覧表」の記載金額を訂正しておく必要があります。

#### 監査の意見

監査の意見として特記すべき事項はありません。

## 7. 料金徴収業務委託について

### 概要

神戸市道路公社の所有する道路料金事務所の所在地は以下のとおりです。

ア. 六甲・六甲北・六甲北 2 期有料道路

六甲トンネル北料金事務所（六甲）

六甲トンネル南料金事務所（六甲）

有野料金事務所（六甲北）

柳谷料金事務所（六甲北）

大沢料金事務所（六甲北 2 期）

イ． 新神戸トンネル有料道路

箕谷料金事務所

ウ． 西神戸有料道路

鶴（ひよどり）料金事務所

天王谷料金事務所

料金徴収業務は各路線とも業者に外部委託しており、基本的に 3 交代制で各ブース配置人員の交代も頻繁に行われます。

料金ブースにおける基本業務は、車両通行時に車種ボタンを押せば通行台数がカウントされレシートが発行される仕組みとなっており、これにより現金ないし回数券を収受するというものです。

また車両感知装置が設置されており通行台数のデータも蓄積されこのデータと収受者によるカウント数を照合することにより、収受料金の網羅性が検証されています。

所定の料金徴収時間終了後、収受者が徴収した現金ないし回数券の内訳を日報に記載し、また自動カウント機によるカウント結果と日報とを照合します。

#### 監査手続

箕谷料金事務所・有野料金事務所・天王谷料金事務所の 3 料金事務所を視察し、料金徴収業務について車両台数計測機のカウント数と日報・月次報告記載内容の整合性を確認しました。

また、監査日における回数券現物を全件実査し、当日の料金ブー

スにおける収受した現金等の精算業務の立会、並びに任意抽出で現金を実際にカウントし日報への転記が適切に行われているかを確認しました。

#### 監査の結果

監査の結果として取り上げるべき事項はありません。

#### 監査の意見

監査の結果として特記すべき事項はありません。

### 8 . 派遣職員に関する適法性について

#### 概 要

神戸市道路公社の職員は、嘱託職員を除きすべて神戸市からの派遣社員であると聞いております。地方公共団体から外郭団体への派遣については「公益法人等への一般職の地方公務員の派遣等に関する法律」(以下、「派遣法」という。)により規定されております。

なお、付加的に状況を記載しますと、派遣法第2条第1項第3号に基づき、神戸市では「公益法人等への職員の派遣等に関する条例(平成13年12月28日条例第49号)(以下「条例」という。)」及び「公益法人等への職員の派遣等に関する条例の施行規則(平成14年1月31日人委規則第7号)(以下「条例施行規則」という。)」が定められています。

具体的には派遣法第2条第1項第3号、条例第2条第1項第1号及び条例施行規則第2条第1項第23号にて神戸市道路公社が規定さ

れ、神戸市道路公社へ職員が派遣されることについての法的根拠をなしております。

職員の派遣に関してはこのほかに、「職員の派遣に関する協定書」が締結されており、これに基づき実施されています。

派遣職員の給与はすべて神戸市道路公社にて負担しており、神戸市に負担を求めているため派遣法第6条第2項には関連しません。

法令上、神戸市道路公社は、条例第2条団体であり、都合派遣法第10条には該当しません。該当するのは派遣法第2条第1項第3号です。

#### 監査手続

神戸市道路公社への神戸市職員の派遣に関して、派遣法の要件を充足しているかを検証しました。具体的には( )派遣先の団体( =神戸市道路公社)が法律の規定する公益法人等であるか、( )その業務の全部または一部が地方公共団体の事務又は事業と密接に関連し、かつ、条例で定めるものとの間の取り決めが締結されているか、( )取り決めの内容は適法かつ妥当であるか、( )派遣先との取り決めは条例で定める事項が全て記載されているか、( )条例により派遣職員の給与を地方公共団体が負担する場合には派遣職員の従事する事務が派遣法第6条第2項の要件を充足しているか、( )職員が特定法人(派遣法第10条)の業務に従事する場合にも所定の要件を充足しているか、という観点で確認致しました。

#### 監査の結果

監査の結果として取り上げるべき事項はありません。

#### 監査の意見

監査の意見として特記すべき事項はありません。

### 9. 退職手当引当金について

#### 概 要

平成 16 事業年度貸借対照表に、退職手当引当金が 574,000 円計上されています。神戸市道路公社における退職金制度については、「神戸市道路公社職員給与規程」第 26 条（退職手当）にて規定されております。当退職手当引当金の対象者は、現在の神戸市道路公社の職員は全員神戸市からの派遣ですので職員に対する退職手当ではなく、嘱託者（計 2 名）とのことです。嘱託者に対する退職手当支給の根拠は「神戸市道路公社非常勤嘱託取扱要綱附則第 2 条及び従前の取扱要綱第 6 条」であり、退職手当支給調書が作成され金額が算定されています。なお、上記 2 名は平成 17 年 4 月 30 日付で退職されており、現在では支給対象者はいないため退職手当引当金はなくなっているとのことです。

#### 監査手続

平成 16 事業年度末退職手当引当金の残高の検証、退職金の支給規程等への法規準拠性を検証しました。

#### 監査の結果

監査の結果として取り上げるべき事項はありません。

#### 監査の意見

監査の意見として特記すべき事項はありません。

### 10．遊休地について

#### 概 要

現在、公社が保有している土地はすべて道路、駐車場等事業に供されており、遊休土地はないという報告を受けております。

#### 監査手続

公社にて権利が保全されている土地資産について、その全てが事業資産たる道路資産、現在工事中である新神戸トンネル有料道路(期)については事業資産建設仮勘定にすべて含まれ、事業資産以外である有形固定資産勘定には土地が計上されていないことを確かめました。

#### 監査の結果

監査の結果として取り上げるべき事項はありません。

#### 監査の意見

監査の意見として特記すべき事項はありません。

## 1 1 . 物品（備品）管理について

### 概 要

神戸市道路公社では、神戸市道路公社会計規程第 8 章第 71 条「物品及び不動産の取得及び処分並びに保管又は維持及び保存に関する手続その他事項については、この規程の定めるほか、別に定める。」とあり、別の規程が整備されることが想定されています。この当該別の規程として神戸市物品会計規則及び（神戸市）物品会計規則事務取扱要領に依拠しているとのこと。神戸市物品会計規則及び（神戸市）物品会計規則事務取扱要領によりますと、2 万円未満については消耗品扱いで良いので支出時経費処理をし現物管理も免除されます。神戸市道路公社会計規程第 31 条第 4 項より 1 年以上使用 10 万円以上が有形固定資産なので、都合 2 万円以上 10 万円未満が会計上経費処理した場合においても現物管理が必要となります。

### 監査手続

物品管理について神戸市物品会計規則及び（神戸市）物品会計規則事務取扱要領に準拠して行われているかどうかを検証しました。

### 監査の結果

現状は近々のものについては備品管理台帳への記載管理はできていることは確認しておりますが、過去のものについてはできていないため、全体として備品管理台帳で物品の管理ができない状態となっております。本社移動の検討もされていることから備品整理も必要であり、備品管理台帳の調整・整備が必要と思われます。また毎

期一定の時期に定期的な実査を行い備品管理台帳の整備が行われる必要があると思われます。

#### 監査の意見

監査の意見として特記すべき事項はありません。

### 1 2 . 元職員に対する未収金の会計処理について

#### 概 要

過去において神戸市道路公社の元職員で回数券販売収入金の横領事件があり、それに伴う元職員への未回収金が未収金に計上されています（平成 17 年 3 月末現在、26,372,158 円）。当初の横領額は 26,477,200 円であり、差額 105,042 円は本人が懲戒免職処分を受ける前までの給与分を返還手続きした部分であります。よってそれ以後は本人より未収金の返済はされていません。

内容は、本社窓口で行っている回数券販売の売上金について、平成 12 年 9 月 5 日受渡分を銀行の集金人に渡す際に着服し、後日の収入金で穴埋めし、その後同様の行為を繰り返し上記横領額に至ったものです。

#### 監査手続

上記未収金の回収可能性について主に質問により確認を行い、必要な会計処理の有無を検討しました。

#### 監査の結果



監査の結果として取り上げるべき事項はありません。

#### 監査の意見

平成 15 年 6 月 24 日に刑事裁判で判決があり、2 年 10 ヶ月の実刑判決が出ており、これとは別に平成 14 年 3 月 25 日に当該横領事件に伴う民事裁判を提起し、平成 14 年 5 月 22 日に判決が確定し下記判決主文が出ております。

(主文)

- ・ 被告(元職員)は、原告(神戸市道路公社)に対し、金 26,372,158 円及びこれに対する平成 13 年 4 月 24 日から支払い済みまでの年 5 分の割合による金員を支払え。
- ・ 訴訟費用は、被告の負担とする。
- ・ その判決は、仮に執行することができる。

この主文より、横領額のみならず年利 5 分の金利分及び訴訟費用も元職員へ請求すべき金額となります。しかし、元職員への当該債権に対する支払能力を鑑みて、横領額元本だけでも回収可能性に疑義がある中、金利分及び訴訟費用は回収困難と判断し会計上これらについては元職員への未収金として計上しておりません。

これに対して、元本分の残りの債権額(平成 17 年 3 月末時点未収金計上額 26,372,158 円)については、判決確定後一切返済されていない事及び将来にわたっても回収される見通しが立っていない状態と聞いております。

元本分以外について未収金を計上していないことについては、保守的に会計処理を考えた場合、一定の合理性が認められると思われ

ますので、神戸市道路公社での会計処理の合理性は理解できます。

しかし、元本分についての回収可能性については大いに疑義があり、回収見積額を算定して貸倒引当金を認識するべきところですが、平成 16 事業年度貸借対照表においては、貸倒引当金は計上されておられません。

神戸市道路公社会計規程では第 36 条にて貸倒償却は規定されておりますが、貸倒引当金については規定されておられませんし、同会計規程様式第 1 号の勘定科目表においても流動資産及び固定資産の区分に貸倒引当金が、又費用項目として貸倒引当金繰入額及び貸倒引当金戻入益が規定されておられません。

なお、「公営企業の経理の手引」によれば「公営企業会計においては負債性引当金として修繕引当金と退職給与引当金の計上が示されている（勘定科目表の上で）が、一般の企業ではこの他評価性引当金では貸倒引当金、・・・（中略）・・・がある。」と紹介されています。また地方公営企業法関係では貸倒引当金の設定は不可能である旨の行政実例が出ています（昭和 40 年 10 月 13 日自治企第 158 号）。法令規則上では貸倒引当金の設定は困難であるようにも解釈されているようですが、会計上債権回収が滞ってから貸倒償却の措置をとるまでの間、会計上何も対処しないことは合理的とは思われません。また貸倒引当金を設定し債権を適正評価する方が表示の明瞭性からも市民への情報開示が適正となるメリットがあります。

一般に公正妥当な会計処理によれば、毎年債権について回収可能性を見積り、回収不能見込額を貸倒引当金として認識することとなっております。今回の事例はこの貸倒引当金の設定対象と考えられ

ますので、貸倒引当金が設定されていないことは会計実務上疑念が残ることです。

貸倒引当金を会計上設定することを検討するか、もしくはその実質的效果を得るべく必要な手続を行った上で期末における回収不能見込額を貸倒損失として落とす等検討されることが望ましいと思われます。

### 1 3 . 神戸市道路公社借入金等に対する神戸市の債務保証について

#### 概 要

神戸市道路公社債務のうち公社債券、借入金に関しては、その全てについて神戸市の債務保証が付されています。

自治体の債務保証については、法律上、「法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律」第 3 条より許されないとの取扱になっておりますが、地方道路公社法第 28 条において「設立団体は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律(昭和 21 年法律第 24 号)第 3 条の規定にかかわらず、道路公社の債務について保証契約をすることができる。」として債務保証行為を認めております。

神戸市道路公社債務のうち公社債券、借入金について神戸市の債務保証が付されていることはこの法律上の流れに沿ったものといえます。

#### 監査手続

主に質問により、神戸市道路公社の公社債券及び借入金のすべてについて神戸市の債務保証が付されていることを確認し、任意抽出

したものについては公社債券発行要領、金銭消費貸借契約書及び覚書の提示を受けて、神戸市の債務保証が実際付されていることを確認しました。

#### 監査の結果

神戸市が債務保証する債務保証額について、事業概要において「債務保証額」として保証額が記載されていますが、どの借入金の分なのかは判然としておりません。また財務諸表附属明細表において「神戸市道路公社債券明細表」においては全ての債券に神戸市の保証が付保されていますが、「長期借入金明細表」においてはすべての借入金について神戸市の保証が付保されているにもかかわらず表示上その旨が記載されていないためわかりにくい表示となっています。

保証債務は実際神戸市道路公社が返済不能に陥った際に神戸市として債務が発生するものであり、一般会計に及ぼす影響も起こりえる事象であり、市民にとって関心の高い項目と思われます。市民への情報公開の観点からは、報告書において表示することが望ましい情報と思われます。

#### 監査の意見

監査の意見として特記すべき事項はありません。

## 1 4 . 駐車場事業特有の課題について

### 概 要



神戸市道路公社は市街地に 4 駐車場を有しており、このほか新神戸トンネル有料道路の利用者のパーク＆ライド（駐車場まで自家用車に来て、駐車場から神戸市営バス等公共交通機関を利用することを指す。）に供するための「箕谷駐車場パーク＆ライド」を有しています。なお、「箕谷駐車場パーク＆ライド」は、事業管理区分上、新神戸トンネル有料道路に包含されているため、ここでは取り上げておりません。

各駐車場の概要は次の表のとおりとなっています。

項目 \ 駐車場名	神戸駅南	荒田公園	三宮中央通り	大倉山
所在地	中央区東川崎町1丁目及び相生町1丁目	兵庫区荒田町2丁目	中央区三宮町1丁目他	中央区楠木町4丁目
構造	地下式2階2層自走式	地下式2階2層自走式	地下式2階2層自走式	地下式3階3層自走式
延床面積	10,953 m <sup>2</sup>	12,980 m <sup>2</sup>	23,011 m <sup>2</sup>	11,257 m <sup>2</sup>
収容台数	252台	320台	488台	279台
供用開始	平成4年3月28日	平成7年8月1日	平成8年2月23日	平成9年9月1日
料金徴収期限	平成34年3月27日	平成37年7月31日	平成40年4月30日	平成39年8月31日
平成17年度予定収入 (1日当たり予定駐車台数)	147,000千円 (528台)	79,000千円 (509台)	389,000千円 (973台)	88,000千円 (310台)
	合計 703,000千円 (2,320台)			
営業時間	24時間 (0:00~24:00)	7:00~24:00 (ただし入庫は23:00まで)	7:00~24:00 (ただし入庫は23:00まで) 土曜日のみ 7:00~翌2:00 (ただし入庫は翌1:00まで)	7:00~24:00 (ただし入庫は23:00まで)
駐車料金	30分までは200円 以降は100円/15分 1日上限料金(ただし入庫した日の24時まで) 1,000円 夜間料金100円/60分(22:00~翌7:00)	30分までは150円 以降は50円/10分 1日上限料金(ただし入庫した日の24時まで) 1,000円	30分までは250円 以降は100円/12分 1日上限料金(ただし入庫した日の24時まで)平日のみ1,500円	30分までは150円 以降は50円/10分 1日上限料金(ただし入庫した日の24時まで) 1,000円
定期駐車券	全日1ヶ月 37,000円 昼間1ヶ月 (7:00~22:00) 22,000円 夜間1ヶ月 (17:00~8:00) 15,500円 平日昼間1ヶ月 (月~金 7:00~22:00) 15,000円	全日1ヶ月 37,000円 昼間1ヶ月 (8:00~20:00) 22,000円 夜間1ヶ月 (20:00~8:00) 15,500円 平日昼間1ヶ月 (月~金 8:00~20:00) 15,000円	全日1ヶ月 61,500円 昼間1ヶ月 (8:00~20:00) 36,000円 夜間1ヶ月 (20:00~8:00) 25,500円 平日昼間1ヶ月 (月~金 8:00~20:00) 25,000円	全日1ヶ月 37,000円 昼間1ヶ月 (8:00~20:00) 22,000円 夜間1ヶ月 (20:00~8:00) 15,500円 平日昼間1ヶ月 (月~金 8:00~20:00) 15,000円
プリペイドカード	3,000円カード(3,300円相当) 5,000円カード(5,500円相当)			

回数券	30分券 (110枚: 22,000円 相当) 20,000円	30分券 (110枚: 16,500円 相当) 15,000円	30分券 (110枚: 27,500円 相当) 25,000円	30分券 (110枚: 16,500円 相当) 15,000円
事業費	3,600百万円	3,900百万円	9,920百万円	3,950百万円
平成16年度収益	136,037千円	72,252千円	375,099千円	87,306千円
平成16年度費用	128,093千円	112,072千円	247,379千円	114,752千円
平成16年度差引 *1	7,944千円	39,820千円	127,720千円	27,446千円
未償還額	3,371,813 千円	4,309,680 千円	9,090,563 千円	4,217,399 千円
料金徴収業務 委託先 *2,*3	パーク24(株) (準指定管理者)	(財)神戸市 都市整備公社 (準指定管理者)	(財)神戸市 都市整備公社 (準指定管理者)	(株)神戸 フェリー センター
委託開始年月日	平成17年4月 1日	平成17年4月 1日	平成17年4月 1日	平成9年9月 1日

\*1:「平成16年度 差引」とは、同年度の収益から費用を控除した額であり、償還準備金繰入額と同額です。なお、費用には償還準備金繰入額を含めていません。

\*2: 神戸駅南駐車場、荒田公園駐車場、三宮中央通り駐車場の3箇所は平成17年度より指定管理者制度の準用(公募)により、料金徴収業務も含めた委託先を決定しています。大倉山駐車場も同制度の準用への移行を準備中です。なお、神戸駅南駐車場は、委託先の提案により24時間営業となったものです。

\*3: 料金徴収業務委託先の(財)神戸市都市整備公社は、神戸市が99.59%を出捐しており、(株)神戸フェリーセンターは神戸市が36%を出資しています。なお、(株)神戸フェリーセンターの代表取締役社長は神戸市の退職職員です。代表取締役社長を含む全取締役5名のうち、2名が神戸市の現役職員、3名が退職職員であり、監査役全1名は現役職員です。

「周辺地図」

< 神戸駅南駐車場 >



< 荒田公園駐車場 >



< 三宮中央通り駐車場 >



< 大倉山駐車場 >



各駐車場ごとの事業費の額は、下表のとおりです。

費目	駐車場名	神戸駅南	荒田公園	三宮中央通り	大倉山	合計
事業費		円	円	円	円	円
工事費		3,453,884,000	3,682,000,000	9,337,105,535	3,750,000,000	20,222,989,535
本工事費		3,380,884,000	3,301,888,800	9,165,678,267	3,657,652,940	19,506,104,007
建築主体工事費		2,545,961,000	2,538,280,500	7,254,223,720	2,756,325,000	15,094,790,220
電気設備工事費		361,704,000	326,407,000	602,193,100	348,994,500	1,639,298,600
機械設備工事費		253,654,000	254,636,600	200,000,000	309,476,000	1,017,766,600
付帯工事費		219,565,000	182,564,700	1,109,261,447	242,857,440	1,754,248,587
用地及び補償費		0	0	0	0	0
測量及び試験費		73,000,000	89,198,000	171,427,268	92,347,060	425,972,328
文化財調査費		0	290,913,200	0	0	290,913,200
事務費		146,116,000	218,000,000	582,894,465	200,000,000	1,147,010,465
事業費 合計		3,600,000,000	3,900,000,000	9,920,000,000	3,950,000,000	21,370,000,000



なお、各駐車場の事業費を、収容台数、平成16年度の各駐車場の年間利用台数（参考）で各々除した額は下記のとおりとなります。

（単位：円）

駐車場名	収容台数 1台当たりの 事業費額	平成16年度の年 間利用台数 1台当たりの 事業費額
神戸駅南	14,285,714	20,853
荒田公園	12,187,500	21,680
三宮中央通り	20,327,869	29,254
大倉山	14,157,706	32,793
平均	15,959,671	26,315

この表のとおり、例えば三宮中央通り駐車場では、1台分の駐車スペースを確保するために、約2千万円の投資（事業費）をしていることとなります。他の駐車場でも、1台当たり約12百万円から14百万円を投資していることとなります。

また、各駐車場の事業費から平成16年度末の償還準備金残高を控除したものを、平成16年度の各駐車場の償還準備金繰入額で除した数値は下記のとおりとなります。

（単位：年）

駐車場名	*1 ((事業費) - (平成16年度末 の償還準備金 残高) / (平成16年度 の償還準備金 繰入額)	供用開始後 既経過年数 (平成17年3月31日 時点)
神戸駅南	424	13
荒田公園	-	10
三宮中央通り	71	9
大倉山	-	8

（注）供用開始後既経過年数は1年に満たない部分を概数に引きなおしています。

これは、平成16年度の実績が平成17年度期首（平成17年4月1

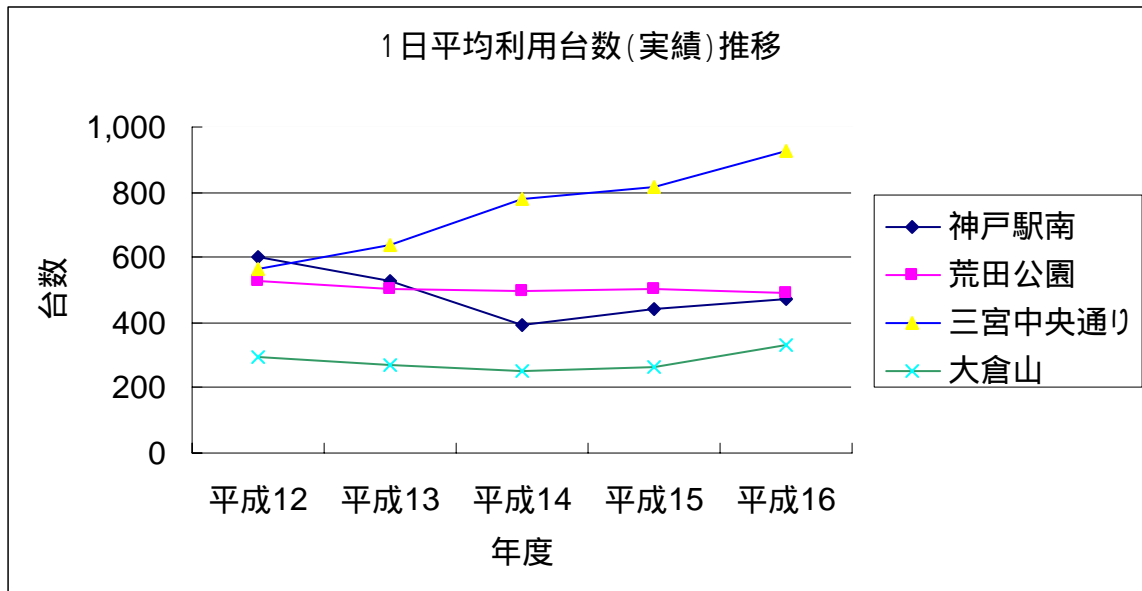
日)から継続したと仮定した場合、投資額を回収するまでに今後何年間を要するかを示すこととなります。

この仮定に拠った場合、例えば、神戸駅南駐車場では平成17年度期首時点から424年かけなければ投資額(事業費)を回収できないこととなります。比較的利用台数が多い三宮中央通り駐車場でも、本来であれば供用開始から32年余り(平成8年2月23日から平成40年4月30日)で投資額を回収すべきところ、平成17年度期首時点から71年間かかることとなります。なお、荒田公園駐車場、大倉山駐車場は平成16年度の償還準備金繰入額がマイナスとなっているため、事業を続ければ続けるほど投資額の回収が遠のく結果となり、「-」表示としています。

さらに、各駐車場ごとの主要項目の金額・数値の推移を比較形式で記載すると下記のとおりとなります。

「1日平均利用台数(実績)の推移」

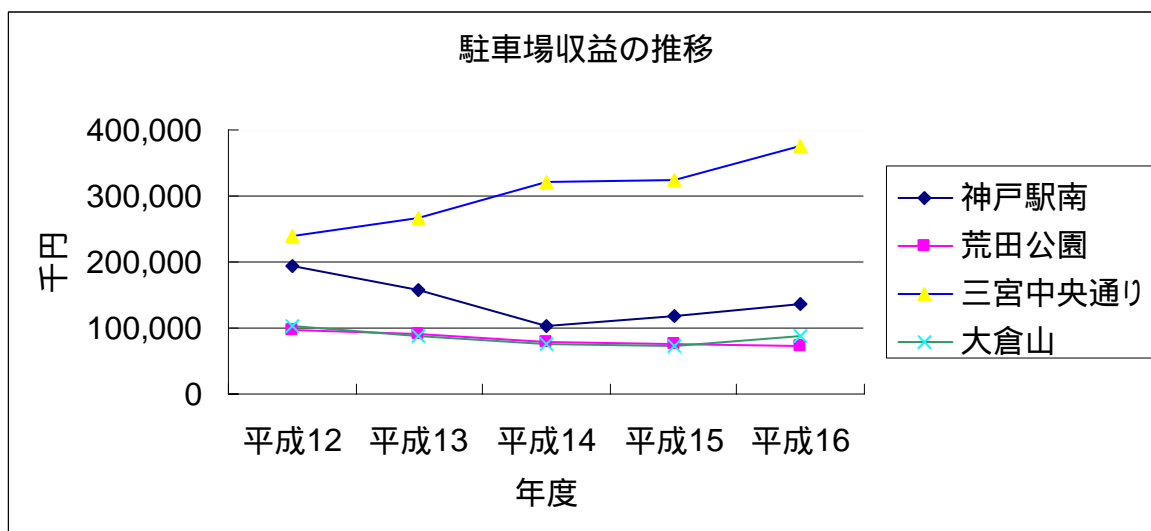
駐車場名/年度	平成12	平成13	平成14	平成15	平成16
神戸駅南	599	526	390	440	473
荒田公園	527	504	495	505	493
三宮中央通り	565	635	779	813	929
大倉山	292	267	251	265	330



都心部にある三宮中央通り駐車場は年々漸増しています。大倉山駐車場は近年増加傾向が見て取れます。1日平均利用台数からは神戸駅南駐車場はこの2年間は漸増しているものの荒田公園駐車場と同水準にとどまっています。

「 駐車場収益の推移 」

駐車場収益の推移					単位：千円
駐車場名/年度	平成12	平成13	平成14	平成15	平成16
神戸駅南	193,891	158,898	102,074	118,300	136,037
荒田公園	98,016	91,428	78,194	77,216	72,252
三宮中央通り	239,984	266,275	322,306	323,331	375,099
大倉山	103,996	87,982	74,973	73,972	87,306



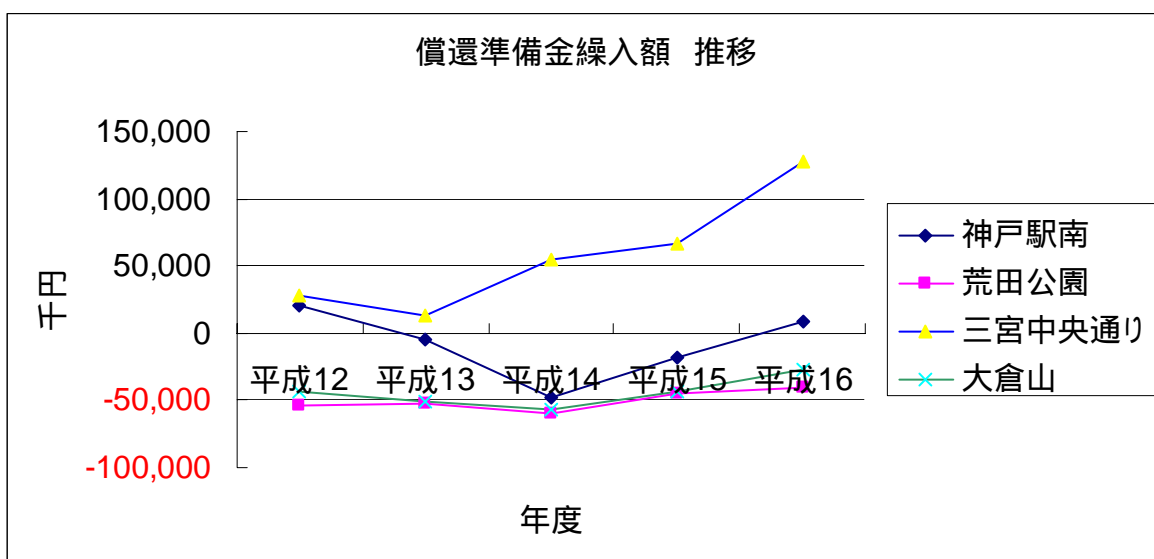
1日上限料金の設定により荒田公園駐車場を除き平成16年度において収益改善傾向が見られます。

「 償還準備金繰入額の推移 」

償還準備金繰入額は、収益から費用を控除した額であり、民間並みの企業会計でいうところの経常損益のイメージに当たるものです。償還準備金が投資額（事業費）に達するまで積みあがることにより償還満了となり、その後市に引き継がれることとなります。また償還準備金の繰入が償還計画よりも遅れたりマイナス（貸借対照表上での貸方残高）になっていれば、料金徴収期限到来時において当該駐車場の道路事業損失補てん引当金によって補てんし、それでも補いきれない償還準備金への繰入不足額については、出資金の一部充

当を行った後神戸市が駐車場経営を引き継ぐこととなります。その後神戸市において料金徴収が可能であるため、駐車場についてはこれを原資として繰入不足相当額を解消していくこととなります。

償還準備金繰入額の推移					単位：千円
駐車場名/年度	平成12	平成13	平成14	平成15	平成16
神戸駅南	20,257	-4,115	-47,299	-18,665	7,944
荒田公園	-53,971	-52,307	-59,365	-44,250	-39,820
三宮中央通り	27,737	12,744	54,269	66,907	127,720
大倉山	-43,277	-50,659	-57,473	-43,965	-27,446



駐車場事業で計上される費用の大半は固定費であると推測されませんが、償還準備金繰入額の推移は、上記の駐車場収益の推移と類似したパターンを描いています。

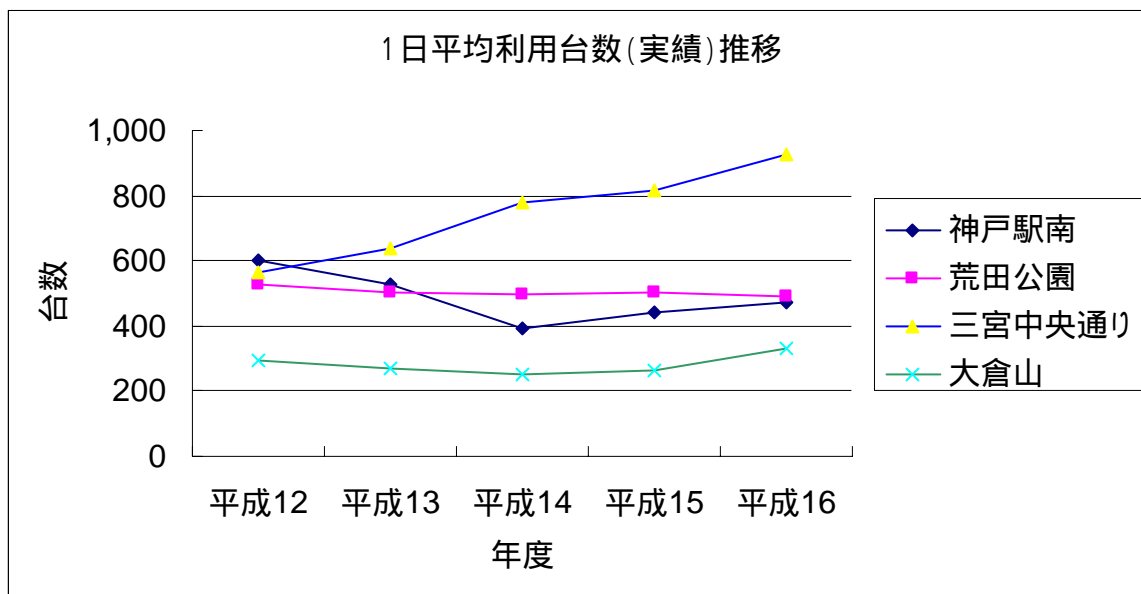
なお、平成17年3月末時点における各駐車場の償還準備金残高並びに道路事業損失補てん引当金の残高は下記のとおりです。

駐車場名	平成17年3月31日現在(単位:円)	
	償還準備金	道路事業損失補てん引当金
神戸駅南	228,218,945	229,611,019
荒田公園	-409,575,662	81,612,803
三宮中央通り	829,852,770	250,063,573
大倉山	-267,219,212	61,718,225
計	381,276,841	623,005,620

### 「1台利用当たりの損益(実績)の推移」

損益の額は、上記の償還準備金繰入額を利用し、当該金額を年間の利用台数合計で除したものを「1台利用当たりの損益(実績)」としています。

1台利用当たり損益(実績)の推移					単位:円
駐車場名/年度	平成12	平成13	平成14	平成15	平成16
神戸駅南	93	-21	-332	-116	46
荒田公園	-281	-284	-329	-239	-221
三宮中央通り	134	55	191	225	377
大倉山	-407	-521	-627	-453	-228



三宮中央通り駐車場は増益基調にあるものの、他の3駐車場は、ともに厳しい状況にあります。ただ、神戸駅南駐車場、大倉山駐車場はこの2年間において改善傾向がみられます。

各駐車場の周辺における民間駐車場の現況は、以下のとおりです。

神戸駅南駐車場近辺の駐車場				
駐車場名	時間貸/月極	料金体系	台数	参考
A	時間貸	9:00～21:00 100円/15分 21:00～9:00 100円/60分	100以上	立駐
B	時間貸	9:00～21:00 200円/30分 21:00～9:00 100円/60分	約100	
C	時間貸	8:00～22:00 200円/30分 22:00～8:00 100円/60分	14	
D	月極	21,000円	50以上	立駐
E	月極	21,000円	50以上	立駐

荒田公園駐車場近辺の駐車場				
駐車場名	時間貸/月極	料金体系	台数	参考
F	時間貸	8:00～22:00 200円/30分 22:00～8:00 100円/60分	8	
G	時間貸	8:00～22:00 100円/30分 22:00～8:00 100円/60分	13	
H	時間貸	8:00～24:00 100円/20分 24:00～8:00 100円/60分	5	

三宮中央通り駐車場近辺の駐車場				
駐車場名	時間貸/月極	料金体系	台数	参考
L	時間貸	9:00～24:00 600円/60分 24:00～9:00 100円/60分	10	
M	時間貸	9:00～24:00 600円/60分 24:00～9:00 100円/60分	2	
N	時間貸	8:00～20:00 300円/30分(大型は250円/30分)	10 ～15	
O	月極	40,000～45,000円	50以上	立駐
P	月極	38,000円	50以上	立駐

大倉山駐車場近辺の駐車場				
駐車場名	時間貸/月極	料金体系	台数	参考
I	時間貸	50円/10分	約20	
J	時間貸	9:00～22:00 100円/20分 22:00～9:00 100円/60分	4	
K	月極	不明	30	

利用形態により一概には言えませんが、周辺の民間駐車場に比較して神戸市道路公社の駐車場における料金設定が一部を除き著しく乖離しているとは言えないと思われます。一方、提供するサービスの内容に目を転ずると、24時間利用が可能となっている神戸市道路公社の駐車場は、準指定管理者の提案により実施が可能となった神戸駅南駐車場のみであるのに対し、民間駐車場では、むしろ24

時間利用が標準的なサービス水準になりつつある傾向が窺えます。

(参考)

駐車場ごとの各種金額、数値の推移は下記のとおりです。

(神戸駅南駐車場)

駐車場名：神戸駅南		平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	単位
収 益		193,891	158,898	102,074	118,300	136,037	千円
費 用	道路管理費	89,386	86,129	82,207	78,988	67,392	千円
	維持費・補修改良費	13,986	14,764	13,080	14,944	14,527	千円
	事務諸費等	75,400	71,365	69,127	64,044	52,865	千円
	一般管理費	20,275	19,420	18,352	8,352	8,908	千円
	役員諸給与	15,847	14,557	14,647	6,502	6,598	千円
	管理諸費等	4,428	4,863	3,705	1,850	2,310	千円
	道路事業損失補てん引当損	18,404	15,090	9,683	11,199	12,916	千円
	支払利息	45,453	42,316	39,109	38,274	38,877	千円
	その他	116	58	22	152	0	千円
	計	173,634	163,013	149,373	136,965	128,093	千円
差引(償還準備金繰入額)		20,257	-4,115	-47,299	-18,665	7,944	千円
未償還額		3,309,678	3,313,793	3,316,092	3,379,757	3,371,813	千円
道路事業損失補てん引当金		180,722	195,812	205,495	216,694	229,611	千円
償還準備金		290,354	286,239	238,940	220,275	228,218	千円
年間利用台数		218,816	192,044	142,370	160,887	172,640	台
1日平均利用台数(実績)		599	526	390	440	473	台
1日平均利用台数(推定)		605	605	605	605	605	台
1台当たり損益(実績)		92.6	-21.4	-332.2	-116.0	46.0	円

注：1日平均利用台数(推定)とは、計画時点での利用推定台数です。

以下、同様。



## ( 荒田公園駐車場 )

駐車場名：荒田公園		平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	単位
収 益		98,016	91,428	78,194	77,216	72,252	千円
費 用	道路管理費	81,238	76,713	73,723	68,253	57,660	千円
	維持費・補修改良費	14,724	12,642	11,920	13,797	8,925	千円
	事務諸費等	66,514	64,071	61,803	54,456	48,735	千円
	一般管理費	17,730	17,001	16,065	5,490	4,765	千円
	役職員諸給与	13,857	12,744	12,822	4,573	3,529	千円
	管理諸費等	3,873	4,257	3,243	917	1,236	千円
	道路事業損失補てん引当損	9,322	8,706	7,447	7,354	6,881	千円
	支払利息	43,595	41,264	40,278	40,323	42,720	千円
	その他	102	51	46	46	46	千円
	計	151,987	143,735	137,559	121,466	112,072	千円
差引(償還準備金繰入額)	-53,971	-52,307	-59,365	-44,250	-39,820	千円	
未償還額	4,113,937	4,116,244	4,225,609	4,269,860	4,309,680	千円	
道路事業損失補てん引当金	51,225	59,931	67,377	74,731	81,612	千円	
償還準備金	-213,833	-266,139	-325,505	-369,755	-409,575	千円	
年間利用台数	192,402	184,059	180,590	184,825	179,891	台	
1日平均利用台数(実績)	527	504	495	505	493	台	
1日平均利用台数(推定)	1,117	1,117	1,117	1,117	1,117	台	
1台当たり損益(実績)	-280.5	-284.2	-328.7	-239.4	-221.4	円	

## ( 三宮中央通り駐車場 )

駐車場名：三宮中央通り		平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	単位
収 益		239,984	266,275	322,306	323,331	375,099	千円
費 用	道路管理費	106,293	142,782	137,278	127,440	111,713	千円
	維持費・補修改良費	17,574	31,702	27,317	26,419	23,013	千円
	事務諸費等	88,719	111,080	109,961	101,021	88,700	千円
	一般管理費	20,275	24,275	22,940	23,045	24,652	千円
	役職員諸給与	15,847	18,196	18,309	17,939	18,261	千円
	管理諸費等	4,428	6,079	4,631	5,106	6,391	千円
	道路事業損失補てん引当損	22,824	25,353	30,695	30,788	35,723	千円
	支払利息	62,730	59,367	77,124	75,151	74,850	千円
	その他	125	1,754	0	0	441	千円
	計	212,247	253,531	268,037	256,424	247,379	千円
差引(償還準備金繰入額)	27,737	12,744	54,269	66,907	127,720	千円	
未償還額	5,343,393	5,330,649	9,285,190	9,218,283	9,090,563	千円	
道路事業損失補てん引当金	127,503	152,857	183,552	214,340	250,063	千円	
償還準備金	376,774	389,518	635,225	702,132	829,852	千円	
年間利用台数	206,304	231,629	284,443	297,701	339,095	台	
1日平均利用台数(実績)	565	635	779	813	929	台	
1日平均利用台数(推定)	1,362	1,362	1,362	1,362	1,362	台	
1台当たり損益(実績)	134.4	55.0	190.8	224.7	376.6	円	

(大倉山駐車場)

駐車場名：大倉山		平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	単位
収 益		103,996	87,982	74,973	73,972	87,306	千円
費 用	道路管理費	82,681	77,219	73,610	71,677	64,467	千円
	維持費・補修改良費	12,697	10,940	10,105	12,175	9,576	千円
	事務諸費等	69,984	66,279	63,505	59,502	54,891	千円
	一般管理費	20,275	19,420	18,352	5,258	5,732	千円
	役職員諸給与	15,847	14,557	14,647	4,093	4,246	千円
	管理諸費等	4,428	4,863	3,705	1,165	1,486	千円
	道路事業損失補てん引当損	9,891	8,378	7,140	7,045	8,314	千円
	支払利息	34,300	33,557	33,305	33,918	36,200	千円
	その他	126	67	39	39	39	千円
	計	147,273	138,641	132,446	117,937	114,752	千円
差引(償還準備金繰入額)	-43,277	-50,659	-57,473	-43,965	-27,446	千円	
未償還額	4,037,854	4,088,513	4,145,986	4,189,952	4,217,399	千円	
道路事業損失補てん引当金	30,840	39,218	46,358	53,403	61,718	千円	
償還準備金	-87,674	-138,334	-195,807	-239,772	-267,219	千円	
年間利用台数	106,446	97,287	91,644	97,098	120,452	台	
1日平均利用台数(実績)	292	267	251	265	330	台	
1日平均利用台数(推定)	843	843	843	843	843	台	
1台当たり損益(実績)	-406.6	-520.7	-627.1	-452.8	-227.9	円	

監査手続

各駐車場及び周辺の民間駐車場を視察・調査し、現況を確認するとともに、経理関係を主体に管理資料を閲覧し、時系列等による分析を実施しました。

監査の結果

➤ 事業継続の要否の見極め(荒田公園駐車場、大倉山駐車場)

上記のとおり、荒田公園駐車場、大倉山駐車場の両駐車場は、事業を継続すればするほど償還に要する資金の額が増加している状況に陥っています。一方、両駐車場の周辺にある民間駐車場には大規模なものが無いことから、両駐車場の閉鎖により違法駐車を含む路上駐車が増加するようでは、駐車場経営の効率性・経済性では片付けられない有効性に影を落とすこととなります。このように、赤字

なので廃止すべきといった単純なものではありませんが、神戸市道路公社における駐車場・道路事業全体を眺めても、両駐車場のみが償還準備金の繰入がマイナスになっている事実を直視し、指定管理者制度の準用などの経営改善努力の効果や経営環境の変化を見極めた上で、事業継続の要否の見極めを検討すべきと考えます。

### 監査の意見

- 民業圧迫とならないような料金設定の維持とサービス水準における民間との競争の両立

公社の財務体質の改善、収支実績を少しでも計画に近づけるためには、料金設定の弾力性の確保が必要な要素であり、1日上限料金の設定などの社会実験は功を奏しています。しかしながら、周辺の民間駐車場の経営を圧迫するようになってしまえば、公設・公営駐車場の存在意義そのものをも問われかねません。今後とも、周辺の民間駐車場の駐車料金の水準に留意しつつ料金設定を行うことが適当ではないかと考えます。

一方、民間駐車場の24時間営業化が広がる中であっては、指定管理者の提案により24時間営業に至った神戸駅南駐車場同様、他の駐車場においても24時間営業化の可能性をより積極的に探るべきではないでしょうか。民業圧迫とならぬように図る一方で、サービス水準の向上においては民間駐車場との競争を目指すことは、市民、利用者にとって好ましいことであろうと考えます。

なお、収益の伸びを期待して導入した一日上限料金の設定により、逆に恒常的な満車状態となり利用者の利便性が減退していることに

加え、神戸市道路公社としての収益増加を阻んでいる例もでてきていることから、駐車場別に一日上限料金の料金水準の見直しが必要ではないでしょうか。

以 上