

## 監査の結果に関する報告に基づいて市長等が講じた措置について

### 包括外部監査

#### 1 平成13年度包括外部監査結果報告（平成14年3月15日提出）に基づく市長の措置について

「横浜市の道路事業に係る財務の事務の執行および経営に関する事業の管理」

監 査 結 果	措 置 結 果
<p>3 用地・補償</p> <p>3.1 先行取得用地（土地開発公社）保有状況</p> <p>今回の調査の結果、平成12年度末時点で道路事業に関して土地開発公社が保有している用地は次の表に示したように面積にして55,714㎡、金額にして帳簿価格で183億円に及ぶことがわかりました。</p> <p>公社保有用地一覧（表 省略）</p> <p>このうち、本来、道路局が買替すべきもの、具体的には、「既に道路として供用を開始している用地または、既に建設工事が完了している用地」が、面積にして16,843㎡、金額にして帳簿価格で72億6,493万円含まれていました。</p> <p>（図 省略）</p> <p>次の表に本来買替すべき用地の明細を示します。</p> <p>供用開始済・工事完了の保有用地一覧（表 省略）</p> <p>3.1.1 問題点</p> <p>道路局が土地開発公社から買替を行う場合の価格を示すと次のようになります。</p> <p>（図 省略）</p> <p>用地の買替価格は帳簿価格であり、この帳簿価格は用地費、補償費、金利、諸経費等に分解できません。用地費、補償費は前述したとおり地権者に対して支払った取得費用ですが、これに取得以降の金利負担費用が加わり、さらに土地開発公社の運営維持のための人件費を除いた諸経費が加わります。</p> <p>従って、買替の時間が経過すればするほど、金利および諸経費等が膨らむことを意味します。</p> <p>こうした点を踏まえて、用地の買替が行われていないことに関する問題点をまとめると次のようになります。</p>	<p>道路局所管の土地開発公社保有地で、すでに供用開始又は工事完了した土地は、平成12年度末において約72億円分ありますが、平成15年度予算では購入費として14億円を計上し、その後19年度までに計画的に買替していきます。</p>

時間の経過とともに金利等が膨らみ、買替の価格が増加することから、後年度の財政負担が増加する。

買替すべき用地が土地開発公社に存在するものの、積極的にはこの事実が公表されていない。

供用開始をしているものの、名義が横浜市ではなく、土地開発公社であるために道路台帳が作成できない。

道路局は、上記に上げた問題点を考慮し、早急に買替を行う必要があると考えます。

## 5 道路建設事業団

### 5.1 事業団が有する横浜市の実質的債務

当初の事業計画と著しく乖離して事業費が増加したことや横浜市による道路資産の買取りが進んでいないことなどから、結果として当初予定していなかった民間銀行からの有利子による資金調達、元本返済資金や利子支払のための借換によって、事業団の借入金残高が膨れ上がり平成12年度末では総額1,414億円に達しています。

事業団の借入金の返済原資は、当初の計画の実行が不可能な現在においては、基本的に横浜市に対して道路資産を売却した資金で賄われるため、実質的には横浜市がすべて返済しなければならない借入金であり、損失補償として議会承認がなされているものの、横浜市の直接の債務とはなっていません。また、横浜市がどのような計画(予算)で道路資産を買取り、借入金を返済していくかの計画については、単年度では見込めるものの、中長期的な実現可能性ある計画の立案はなされていないのが実状です。

このように借入金の返済計画(横浜市の道路資産の買取計画)が実質的にないことから(A)平成13年度以降10事業年度にわたり買取がない場合(B)平成13年度以降50億円ずつ買取がある場合について、借入金残高の推移を試算し考察しました。

(A)平成13年度以降10事業年度に渡り買取がない場合

(グラフ・表 省略)

道路建設事業団の平成12年度末における総額1,414億円の借入金を返済するため、平成15年度予算では、道路資産購入費として40億円を計上し、今後30年間で、計画的に買替していきます。

上記の図表及び試算結果から、平成13年度からの10事業年度で、N T T無利子資金の元本返済に伴い民間銀行への有利子借入への借換が205億円発生するほか、年々増加する民間銀行からの有利子借入に対する利子支払のための借換えにより、平成12年度末の借入金残高の総額 1,414億円が平成22年度末には総額1,730億円と10年間の発生利子相当額316億円が増加することがわかります。

(B) 平成13年度以降50億円ずつ買取がある場合  
(グラフ・表 省略)

前頁の図表及び試算結果から、横浜市からの借入金の返済を除いても、平成12年度末現在の民間借入金残高884億円を返済するために要する期間がおよそ30年間と長期化するほか、それに伴う支払利子の負担が533億円発生し、現在の有利子借入金残高600億円に匹敵する負担が今後生じることがわかります。

なお、この試算は、毎事業年度50億円の買取があることを前提としていますが、過去の買取実績の累計は約74億円です。

道路資産の買取に関しては、事業団と横浜市との間で取り交わされた「都市計画道路の整備に関する基本協定書」(昭和63年2月25日)の第7条(引渡し)に「乙(=事業団)は、前条の検査に合格したときは、当該区間を甲(=横浜市)に引き渡すものとする。なお、引渡しの方法及び時期は、別途定める。」と規定されています。しかしながら、委託者である横浜市が既に供用を開始し、実質的に道路が完成している場合には、速やかに検査を受け引渡すのが一般的な解釈と考えます。

平成12年度末現在の整備状況からもわかるとおり、少なくとも環状4号線(北地区)については完成しているほか、環状2号線(三枚・川島地区)、環状4号線(瀬谷・下飯田地区)の一部についても、既に供用が開始されていることから市が買取すべき道路資産は、1,000億円以上に達しています。しかし、平成12年度末までに横浜市が買取った道路資

産は、環状4号線（北・下飯田地区）等の一部（約74億円）の実績しかなく、買取が先送りされてきたことが伺えます。

今後も買取が進まず抜本的な対策を講じないまま現在の状況を放置した場合は、利子支払のための追加借入、無利子借入の有利子借入への転換による利子負担の発生により、現状でも膨れ上がっている借入金残高が、さらに膨れあがることは上記の試算からも明らかです。このような利子負担のための借入金残高の増加は、将来横浜市が買取るべき道路資産の買取価額を増加させ、結果的には市民が負担する債務が増加することになります。

横浜市の借入金を除いても1年間の道路予算に匹敵する借入金であり、抜本的な対応策がとれないところに最大の問題があると考え、横浜市及び道路局全体の重要な問題として正面から捉え、将来負担増の軽減化に向けた議論が必要と考えます。