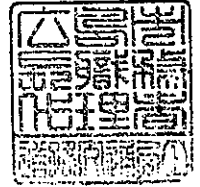


広島市監査委員 様

広島市長職務代理者
広島市副市長 三宅 吉彦
(道路交通局道路部道路計画課)



包括外部監査の結果報告に添えて提出された意見に対する対応結果について(通知)

このことについて、下記のとおり対応したので通知します。

記

1 監査の意見(平成15年広島市監査公表第5号,平成17年広島市監査公表第4号)及び対応結果

(1) 交通量推計の方法(交通量推計の精度向上と客観性確保)

ア 監査の意見の要旨

整備計画決定時と料金認可時の計画交通量の比較において、高速3号線と高速4号線で大幅に異なっている。これは「推計精度の向上を図るため、その時点の最新データ及び知見に基づき、前提条件や推計方法を見直しているため」とのことである。高速3号線については、整備計画策定時に供用開始後の実績データを基に見直したため、また、高速4号線では、料金認可時にそれまでの計画交通量と実績との乖離分析を踏まえ、推計の諸条件等を見直したため、変動したとのことである。

このように交通量の予測は、推計の前提条件や計算方法により結果が大きく異なる。

計画交通量は、指定都市高速道路事業を実施する上での重要な前提であり、推計精度の向上が望まれる。また、各時点の交通量推計結果が異なるが、交通量の推計結果だけでなく、計算方法、前提条件を分かりやすく説明するなどの努力が望まれる。

イ 対応結果

広島高速道路公社では、供用区間の利用実績が当初計画の7割程度にとどまっていたことや、平成14年(2002年)11月に国土交通省が新たな自動車交通の将来需要推計を公表したことから、平成15年(2003年)6月に計画交通量の見直しを行った。

計画交通量の見直しに当っては、国土交通省が公表した自動車交通量の将来需



要推計の最新データを踏まえるとともに、現況交通量を反映し広島高速道路の供用路線の利用実績と概ね整合した交通量配分に見直すことにより、将来推計交通量の精度の向上を図った。

こうした結果に基づき、広島高速道路の整備プログラムの見直しを行うとともに、平成16年(2004年)10月15日の市議会建設委員会において、この見直しに伴う広島高速道路の将来交通量推計の計算方法、前提条件を説明した。

その後、この推計方法、前提条件に基づいた整備計画の変更案を広島高速道路公社において作成し、平成17年(2005年)12月の県議会、市議会の議決を経て、平成18年(2006年)2月に国土交通大臣の変更許可を得た。

(2) 道路整備費用の状況（有料道路整備費用と合併施行による一般道路整備費用に合わせた公表）

ア 監査の意見の要旨

広島高速道路の有料道路区間は、有料道路事業若しくは有料道路事業と一般道路事業の分担（合併施行方式）により整備され、これらの有料道路事業と一般道路事業により整備した区間は構造上、高速道路と一体として機能している。

この費用としては、整備計画に対する概算事業費4,600億円と別に、広島市の一般会計から拠出される額があることから、合併施行方式を採用している路線の一般道路部分の事業費が増加した場合、広島市の一般会計予算に影響を及ぼすことが懸念される。

広島高速道路の整備計画、整備費用は、有料道路整備費用（広島高速道路公社からの拠出金）と合併施行による一般道路整備費用（広島市の一般会計からの拠出金）とを合わせて、一般にも分かりやすく公表すべきである。

将来的に有料道路事業の適正な経営が図れるよう整備計画見直し案の取りまとめを早急に行い、変更に必要な諸手続を進めていくべきである。

イ 対応結果

平成15年(2003年)6月の完成時計画交通量の見直し結果を踏まえ、広島県、広島市、広島高速道路公社の3者で広島高速道路の投資可能額の減少に伴う整備プログラムの見直しを行い、平成16年(2004年)9月に合意した。主な内容は、以下のとおりである。

- 1 広島高速道路の整備については、全線ネットワークの平成25年度(2013年度)完成を目指す。
- 2 太田川放水路渡河部については、市の公共事業（無料の道路）により平成25年度(2013年度)までに橋りょうを整備する。
- 3 有料道路事業の概算事業費を一部区間の暫定2車線化等により約4,600億円から約3,780億円に変更する。

その後、平成17年(2005年)7月14日の市議会建設委員会において、見直し案に基づく有料道路事業と市の合併公共事業について説明、公表し、この中で現在事業中である合併公共事業の事業費(総事業費約100億円)等についても明示した。

この有料道路事業と市の合併公共事業の分担に基づいた整備計画の変更案を広島高速道路公社において作成し、平成17年(2005年)12月の県議会、市議会の議決を経て、平成18年(2006年)2月に国土交通大臣の変更許可を得た。

(3)債務の償還可能性(余剰資金が生じない償還計画)

ア 監査の意見の要旨

累積収支差は、手元資金残高を意味し、累積収支差がプラスであれば余剰資金が存在する状態であり、累積収支差がマイナスであれば手元資金が不足し民間等借入金を調達する必要性が生じることを意味する。

償還計画の策定に当たっては、累積収支差をできるだけ少なくする工夫が必要である。

平成12年度の整備計画認可時に作成された償還計画(平成10年度以前は実績額)では、平成18年度に累積収支差が196億円のプラスとなっている。これら手元資金は適時に借入金の返済に充当し、金利負担を軽減する計画とすべきである。

今後の償還計画の見直しに当たっては、この点を考慮する必要がある。

将来的に有料道路事業の適正な経営が図れるよう整備計画見直し案の取りまとめを早急に行い、変更に必要な諸手続を進めていくべきである。

イ 対応結果

平成15年(2003年)6月の完成時計画交通量の見直し結果を踏まえ、広島県、広島市、広島高速道路公社の3者で広島高速道路の投資可能額の減少に伴う整備プログラムの見直しを行い、平成16年(2004年)9月に合意した。

広島高速道路公社は、この見直し案に基づき整備計画を変更し、過去の実績に基づく管理費の大幅な見直しや新たな将来予測を踏まえた金利負担の軽減を含めた償還計画を平成18年(2006年)2月に作成した。その結果、変更後の償還計画では、累積収支差が最大196億円のプラスから51億円のプラスへと大幅に圧縮されるとともに、金利負担についても約1,600億円から約1,400億円へと、約200億円の減少となった。

(4)債務の償還可能性(償還計画の定期的な見直し)

ア 監査の意見の要旨

広島高速道路公社では、計画検討路線を整備計画へ組み入れた時に償還計画の見直しを行っているが、償還計画の基となる収支項目（料金収入、建設費、管理費等）は、償還計画策定（見直し）時に最適な見積りであっても、償還計画が長期の計画であることから、償還計画と実績との差が生じている。

また、国土交通省は、平成14年11月に交通需要推計結果を発表し、「旅客、貨物あわせた総交通量は2020年に現在の12%増をピークに減少」とされているが、広島高速道路公社の償還計画では、全償還期間（平成9年度から平成53年度）にわたり交通量が増加するとしており、この前提条件も再検討が必要である。

償還計画は、過去の実績や将来予測を踏まえて定期的に検討し、必要に応じて変更するとともに、資金収支実績が計画より悪化する場合には、それに従って適切な対応策を講じる体制とする必要があり、場合によっては整備計画自体を見直すことも必要と考える。

将来的に有料道路事業の適正な経営が図れるよう整備計画見直し案の取りまとめを早急に行い、変更に必要な諸手続を進めていくべきである。

イ 対応結果

平成15年(2003年)6月の完成時計画交通量の見直し結果を踏まえ、広島県、広島市、広島高速道路公社の3者で広島高速道路の投資可能額の減少に伴う整備プログラムの見直しを行い、平成16年(2004年)9月に合意した。

この見直し案に基づき、整備計画を変更し、過去の実績や新たな将来予測を踏まえた償還計画を広島高速道路公社において平成18年(2006年)2月に作成した。その結果、変更前の償還計画における償還総額約8,360億円に対して、変更後の償還計画では約6,750億円と、約1,610億円の減少となった。なお、料金収入算定の前提条件となる見直し後の計画交通量については、平成32年(2020年)以降ほぼ横ばいで、平成42年(2030年)以降減少に転じることとなった。

今後においても、情勢の変化等により必要に応じて償還計画の見直しを検討することとしている。

(5)事業資産以外の会計処理基準と財務諸表項目の状況（回収に長期間を要している未収入金）

ア 監査の意見の要旨

平成12年5月に発生した事故による道路修繕に要した原因者負担金18万円の回収が行われていないが、広島高速道路公社では、強制執行するための制度・執行体制が整備されていないことを理由にしている。

しかし、制度・執行体制の未整備を理由に負担金の不払いを見逃しては、

法の意図しない結果を招くことになる。

日本道路公団では、高速道路の通行料金を不当に逃れていた不正通行者に対して、道路整備特別措置法第25条（道路法第73条準用）に基づき、未納通行料金等を強制徴収していることから、広島高速道路公社としては、日本道路公団の強制徴収手続を研究し、回収する必要がある。

イ 対応結果

強制徴収を視野に入れながら、回収に向けて粘り強く督促してきた効果があつて、平成12年（2000年）5月に発生した事故に係る原因者負担金については、広島高速道路公社において、平成16年（2004年）3月に当初の原因者負担金額18万円を回収した。

なお、原因者負担金の強制徴収について、日本道路公団（現 西日本高速道路株式会社等）及び他の地方道路公社を調査したところ、徴収コスト等の関係から多額の通行料金未納者に対する強制徴収の事例はあつても、原因者負担金については事例が無いという状況であり、広島高速道路公社としては、今後、原因者負担金等の未収金の取扱について、徴収コストとのバランスに配慮しながら、基本的に督促による早期回収に努めていくこととしている。

2 監査の意見（平成21年広島市監査公表第1号）及び対応結果

(1)道路関係施設について（償還計画表の広島高速道路公社のホームページへの掲載について）

ア 監査の意見の要旨

貸借対照表・損益計算書は広島高速道路公社のホームページで公開されているが、償還計画表は公開されていない。このため、貸借対照表に計上されている資金調達額のうち未償還金残高の実績と計画を比較することができない。

償還状況の健全性を判断できる情報として、法的な義務はないものの償還計画表を公開すべきである。

高速道路事業の資金繰りは市民にとっても重要事項となりうる。このような基本的かつ重要な情報は、適時に公開すべきである。

イ 対応結果

広島高速道路の償還計画の公表にあたっては、償還計画表を視覚的に分かりやすくグラフ化した収支計画図を平成20年（2008年）1月から広島高速道路公社のホームページに掲載し、情報公開に努めている。

今後も引き続き、より分かりやすい公表の方法について広島高速道路公社と検討を行う。

(2) 道路関係施設について（償還計画表の返済金利息の資産計上額と損益計算計上額との区分けについて）

ア 監査の意見の要旨

償還計画表には返済金利息の支払い予定額が記載されている。広島高速道路公社の会計処理では、建設中の道路にかかる借入金利息は貸借対照表に資産として計上され、営業中の道路にかかる借入金利息は損益計算書に費用として計上されることになる。損益計算書は、営業中の道路にかかるキャッシュ・フローの状況が示され、償還財源である償還準備金の各年度の積立額が計算されることになる。償還計画表の返済金利息が建設中の道路と営業中の道路とに区別されていないため、償還計画表だけでは償還準備金の予定額と実績額とを比較することができない。

償還計画表の公開時には、償還計画の返済金利息を建設中の道路と営業中の道路とに区分することが必要であると考ええる。

イ 対応結果

広島高速道路の償還計画表の公表にあたっては、償還計画表を視覚的に分かりやすくグラフ化した収支計画図を平成20年(2008年)1月から公社のホームページに掲載し、情報公開に努めている。

今回の包括外部監査の意見を踏まえ、どのような公表の仕方がより適切で、より分かりやすいかについて、引き続き公社と検討を行う。

(3) 道路関係施設について（平成17年度の償還計画表の見直しについて）

ア 監査の意見の要旨

償還計画では、料金収入及び通行台数の実現可能性が最も重要になる。広島高速道路公社では平成17年度に整備計画の見直しを行い、償還計画も見直しを行っている。

平成19年度料金収入実績は、この見直し後の償還計画の料金収入を下回る結果になっている。料金収入実績が計画よりも下回った原因は、償還計画で利用した通行台数の見込みより実績台数が下回ったことが最大の原因と考えられる。見直し後3年目で実績値が計画値を下回る事態になっており、平成17年度の償還計画は見直しの必要があると考える。

イ 対応結果

広島高速道路の料金収入は平成19年度(2007年度)では計画を若干下回っているものの、平成18年度(2006年度)は計画を上回り、平成20年度(2008年度)はほぼ計画どおりとなっており、平成17年度(2005年度)の整備計画の変更後、平成18年度(2006年度)から平成21年度(2009年度)までの4年間の料金

収入は、ほぼ計画どおりとなっている。

このため、平成22年度(2010年度)末時点で直ちに計画そのものを見直す必要はないと認識している。

なお、利用実態が大きく変化すれば整備計画（償還計画を含む。）を見直しすることになっている。

(4) 道路関係施設について（広島高速3号線の未着工部分について）

ア 監査の意見の要旨

現実的な料金収入で償還可能な事業費の規模に見直しを行うことが必要と考える。

事業の見直しに際しては、広島高速道路網をすべて完成させるため、利用が低迷している広島高速3号線の未着工部分について、広島高速道路公社が有料道路事業として建設することの是非を検討することが必要と考える。

イ 対応結果

広島高速道路では、路線毎に収支を計算するのではなく、ネットワーク全体の総収入で、ネットワーク全体の総費用をまかなう、いわゆる「料金プール制」を採用している。

平成21年度(2009年度)末時点で、高速3号線の利用台数は計画を下回っているものの、高速1号線の利用台数はほぼ計画どおりであり、高速4号線の利用台数は計画を上回っている。

こうしたことから3路線全体での料金収入は、ほぼ計画どおりとなっており、また平成22年(2010年)4月の高速2号線、3号線開通後も概ね順調に推移しているため、平成22年度(2010年度)末時点で有料道路事業として建設することは問題ないと認識している。

なお、利用実態が大きく変化すれば整備計画（償還計画を含む。）を見直しすることになっている。