

広島高速道路公社の経営健全化方針

令和3年6月

広島市

目次

	頁
1 はじめに	1
2 法人の概要	1
3 事業概要	2
(1) 設立経緯	
(2) 会社の概要	
4 経営状況及びこれまでの本市の関与	4
(1) 経営状況	
(2) 本市の関与	
5 健全な経営を継続していくための取組	9
(1) 健全な経営の継続に向けた基本的な考え方	
(2) 具体的な対応	

1 はじめに

広島県・広島市（以下「県・市」という。）が出資し設立した法人である広島高速道路公社（以下「公社」という。）については、平成30年2月20日付け総財公第26号総務省自治財政局公営企業課長通知「第三セクター等の経営健全化方針の策定について」（以下「総務省通知」という。）に規定する基準（第三セクター等に対して行う損失補償、債務保証及び短期貸付けの合計額の標準財政規模に対する比率が当該地方公共団体の実質赤字の早期健全化基準の水準（都道府県は3.75%、市町村は11.25~15%）に達している場合）に該当することから、経営健全化方針を策定することとされている。

このため、本市は総務省通知に基づき、改めて公社の経営状況について確認を行ったところ、公社の経営状況において事業の採算性は確保されていることから、引き続き公社において健全な経営を継続していくための取組についてまとめ、「広島高速道路公社の経営健全化方針」を策定した。

設立団体が公社に対して行う債務保証の標準財政規模に対する比率（R元年度末時点）

項目	債務保証（A）	標準財政規模（B）	比率（A/B）
広島市	94,652 百万円	328,072 百万円	28.85%

2 法人の概要

法人名	広島高速道路公社		
代表者	理事長 熊谷 鋭		
所在地	広島県広島市東区温品一丁目8番23号		
設立年月日	平成9年（1997年）6月3日		
資本金	908億2,960万円 （内訳）		
	出資者	出資金額	割合（%）
	広島県	454億1,480万円	50
	広島市	454億1,480万円	50

※広島高速道路公社定款より

3 事業概要

(1) 設立経緯

広島都市圏における幹線道路網計画については、平成4年8月、広島周辺幹線道路網整備連絡協議会[構成：建設省中国地方建設局(以下「中国地方建設局」という)、県・市及び、日本道路公団]において、「高速性・定時性機能の強化」を図る観点から、自動車専用道路用の計画を明確にした幹線道路網整備の基本的な考え方が取りまとめられた。

平成6年12月には、この計画に盛り込まれている広島都市圏の自動車専用道路網のすべてが地域高規格道路に指定された。

その後、これらの自動車専用道路網整備の進め方について、中国地方建設局、県・市において調査・検討が重ねられ、平成8年4月、中国地方建設局長、広島県知事及び広島市長の間において、広島都市圏の自動車専用道路網の整備促進を図るため、「指定都市高速道路」の導入を積極的に進めることが合意された。

これを受けて、平成9年度予算要望において指定都市高速道路の事業化を要望し、これが認められ、自治大臣の出資承認、建設大臣の設立許可を得て、平成9年6月3日公社が設立された。

(2) 公社の概要

本市の区域及びその周辺の地域において、その通行又は利用について料金を徴収することができる指定都市高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により、この地域の地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的としている。

広島高速道路の整備計画は5路線、総事業費を4,310億円、事業期間を令和6年度として国から許可(令和2年1月23日、国土交通大臣許可)を得ており、これまでに広島高速1号線から4号線の4路線、延長約25kmが整備・開通した。

現在、広島高速1号線を介して山陽自動車道と直結し、広島都心部と広島空港や広島県東部方面との高速性・定時性の向上等を目的として広島高速5号線を整備している。

【広島高速道路の延長及び構造基準】

総延長	29.0 km	
車線数	4車線※	
道路の区分	道路構造令第2種第2級	道路構造令第2種第1級
設計速度	60 km/h	80 km/h
一般車線幅員	3.25m	3.50m

※ 広島高速2号線及び広島高速3号線の一部区間並びに広島高速5号線については、暫定的に2車線の完成をもって供用を開始し、交通量の増加に応じ、残り2車線を完成するものとする。

■広島高速道路網図



4 経営状況及びこれまでの本市の関与

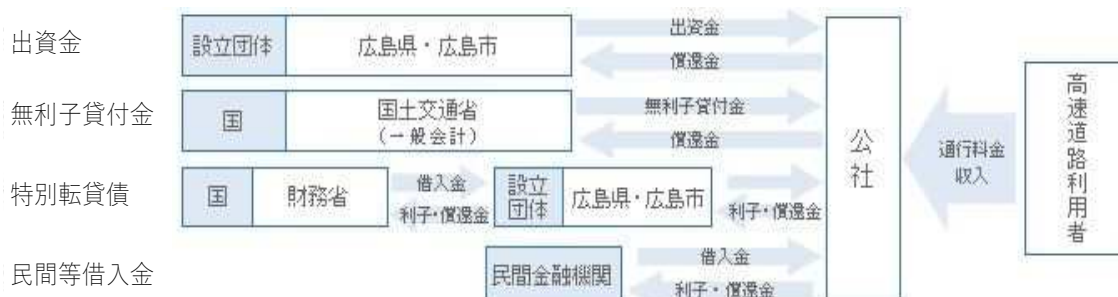
(1) 経営状況

ア 有料道路事業の仕組みと財源構成

広島高速道路の整備は、貸付金等で建設を行い、供用後に高速道路利用者から徴収する料金収入でそれらを一定の期間内に償還する有料道路制度で行っており、償還完了後の道路は、本来の道路管理者である県・市に引き渡すこととなっている。

建設費の財源としては、設立団体である県・市からの出資金・貸付金のほか、国からの無利子貸付金及び民間金融機関等からの借入金を充てることとされている。この国及び民間金融機関等からの貸付を受けるためには、設立団体の債務保証が必要となるが、これにより、道路建設に要する多額かつ長期の資金の調達が確保されるとともに、低利資金の導入による通行料金の低廉化や無料開放時期の早期化につながり道路利用者の利便に資することとなる。

■有料道路事業の財源構成



資金名	内容
出資金 (県・市)	公社は、地方道路公社法第4条により、その設立団体である県・市から出資を受けている。その出資割合は県と市がそれぞれ2分の1となっている。
無利子貸付金(国)	公社は、道路整備特別措置法第20条の規定により、国土交通省から無利子貸付けを受けており、償還期間は20年(うち据置5年)としている。
特別転貸債	公社は、設立団体である県・市が地方債として財務省から借り入れたものを、同日、同一条件で設立団体から証書借入れにより貸付けを受けており、償還期間は20年(うち据置5年)としている。
民間等借入金	公社が市中銀行や市場公募債により調達する。この長期借入金に対しては、地方道路公社法第28条により県・市がそれぞれ議会で議決を経て債務保証を行い、より一層の信用力が付与されている。

広島高速道路の建設事業に係る財源構成は、国の貸付制度の種類により2通りあり、現在、建設中の広島高速5号線は、密接な関連を有する道路の整備を伴う有料融資事業※の適用（下表の【有料融資事業[密接]】）となる路線として整備されている。

	出資金	無利子貸付金	特別転貸債	民間等借入金
【有料融資事業[通常]】	15%	25%	35%	25%
【有料融資事業[密接]】	25%	35%	25%	15%

※ 密接な関連を有する道路の整備を伴う有料融資事業とは

有料道路と密接に関連し道路交通の円滑化等に資するとともに、有料道路の効率的利用にもつながる一般道路（密接関連道路）を、無利子貸付金などを活用して有料道路と合わせて一体的に整備を図る制度である。

イ 会計処理の特徴

公社が実施する指定都市高速道路事業の会計処理の特徴として、損益計算書上、道路資産については、企業会計上一般に採用される減価償却費を費用として計上しないこととした上で、各年度の「収支差」（収益と費用の差）については、原則「償還準備金繰入」として費用に計上することとされている。このため、一般的な企業会計による会計処理であれば黒字となる場合であっても、損益計算書上、経常利益は「0」となる。

また、貸借対照表上で「償還準備金繰入」の累計額を「償還準備金」として負債の部に計上しており（償還準備金積立方式）、資産の部に計上される「道路資産」の額と負債の部に計上される「償還準備金」の額の対比により、道路に投下した資金の償還状況が分かる仕組みとなっている。

ウ 償還計画

公社は、地方道路公社法第5条の規定により、将来広島高速道路として管理する道路を位置付けるために基本計画を定める。この基本計画に基づき都市高速道路を建設し又は改築して料金を徴収しようとするときは、道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）に基づき、国（国土交通大臣）から整備計画の許可を受けなければならない。その際に、償還計画（道路建設等のために借り入れた借入金を一定の期間内に返済することを定めた計画）を作成している。

直近に行った第5回整備計画変更(令和2年1月23日、国土交通大臣許可)では、将来の金利や交通量など最新のデータに基づき、採算性を確認した上で償還計画の見直しを行っており、償還期限である令和33年6月までに償還することになっている。

エ 借入金に係る債務保証

地方道路公社法第28条は、設立団体が、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、公社の債務について保証契約をすることができるものと規定しており、加えて「地方道路公社法の施行について」(昭和45年建設省道政発第101号道路局長通達)記6ア)において、設立団体は、公社が長期借入金を借りるとき及び債券を発行するときは原則として債務保証契約をすることとされている。

本市では、法律や国の通達に基づき、公社の長期借入金及び公社が発行する公社債に対して債務保証を行っており、令和元年度末における債務保証の標準財政規模に対する比率は、28.85%となっている。

- これは、総務省通知に規定する水準(11.25%)を超える比率ではあるが、
- ① 指定都市高速道路事業が出資金・借入金により道路を建設し、開通後に利用者からの料金収入により借入金を返済していくという仕組みである。
 - ② 公社の借入れは国の許可を得た整備計画による事業実施のための資金として必要なものであり、整備計画上も予定されているものである。
 - ③ 本市が公社に対して行っている債務保証は、法律や国の通達に基づくものである。

以上の点を考慮した場合、公社が指定都市高速道路事業を実施していく上で、制度上、当然に発生するものである。

オ 主要な経営指標等の推移

令和2年度の通行台数は62,146台/日、道路料金収入は108億円であり、新型コロナウイルス感染症の影響により前年より減少したものの、令和元年度までは年々増加している。第5回整備計画変更(令和2年1月23日、国土交通大臣許可)においては、平成30年度までの実績を踏まえた償還計画を作成しており、定められた期間で建設費の償還が可能であることを確認している。

また、令和2年度末時点の償還準備金等繰入(償還準備金と償還準備積立金の合計)の累計は約803億円であり、償還率^{*}は26.4%となっており、経年的にも堅調に上昇しているところである。

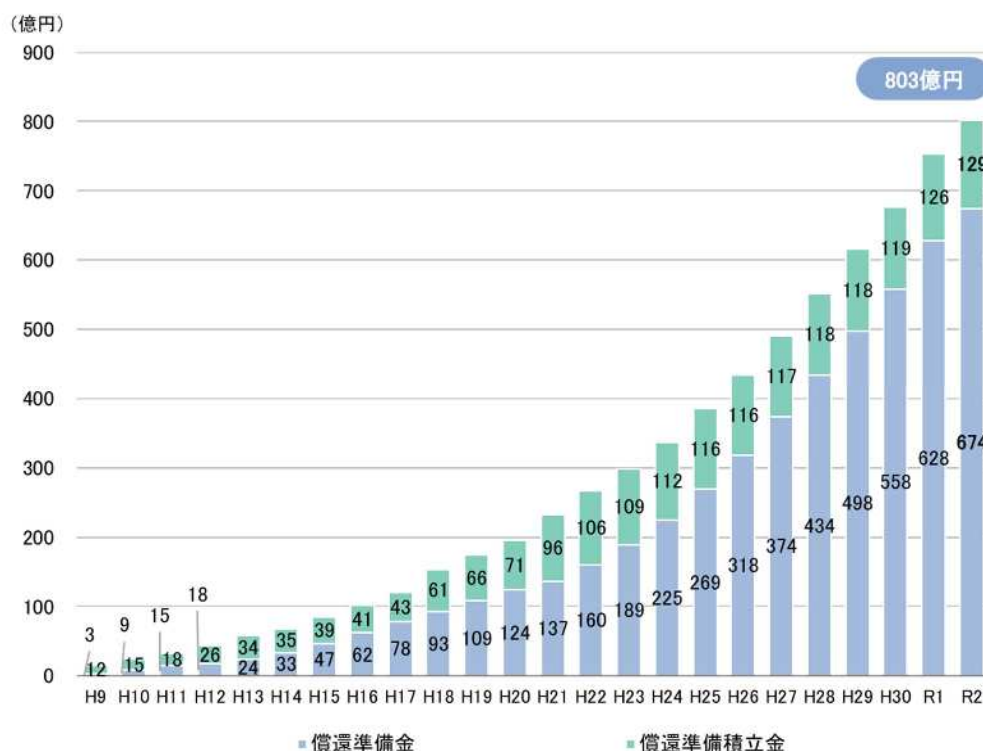
※ 償還率とは、営業中路線の資産額に対する償還準備金等（償還準備金と償還準備積立金の合計）の割合である。なお、償還準備積立金は建設事業における消費税還付額である。

$$\text{償還率} = \frac{\text{償還準備金等}}{\text{営業中の道路資産}} \times 100$$

年度	通行台数（台/日）	道路料金収入※（億円）
H29	71,015	120
H30	71,379	121
R元	72,466	125
R2	62,146	108

※マイレージ還元負担金収入等含む

年度	償還準備金繰入 （億円）	償還準備金 [累計] （億円）	償還準備積立金 [累計] （億円）	償還準備金等 [累計] （億円）	償還率 （%）
		（A）	（B）	（A+B）	
H29	64	498	118	616	20.2
H30	61	558	119	677	22.3
R元	69	628	126	754	24.8
R2	46	674	129	803	26.4



(2) 本市の関与

公社が指定都市高速道路事業を実施するためには、関係法律等に基づく各種計画（都市計画、基本計画及び整備計画）の策定が必要とされるが、これらの計画の許認可等には、国や設立団体である県・市が深く関与している。

ア 公社が事業を行う際に必要となる計画への関与

- ・ 道路（県市道）認定、議会の議決、公示
（道路法第 7 条第 1 項、同条第 2 項、同法第 9 条）
- ・ 自動車専用道路の指定、公示、公安委員会との協議
（道路法第 48 条の 2 第 1 項、同条第 4 項、同法第 95 条の 2 第 2 項）
- ・ 自動車専用道路の指定に係る公社の意見聴取
（道路整備特別措置法第 31 条第 1 項第 5 号）
- ・ 道路区域の決定に係る公示
（道路法第 18 条第 1 項）
- ・ 指定都市高速道路に係る都市計画決定
（道路整備特別措置法第 12 条第 1 項第 2 号）
- ・ 公社が事業主体として取り組む路線を規定する基本計画に係る道路管理者（広島県知事及び広島市長）の同意、議会の議決等
（地方道路公社法第 5 条、同法第 9 条）
- ・ 具体的な道路構造や事業費、事業期間等を定める整備計画に係る道路管理者（広島県知事及び広島市長）の同意、議会の議決等
（道路整備特別措置法第 12 条第 2 項、同法第 16 条）
- ・ 供用開始の公示
（道路法第 18 条第 2 項）
- ・ 供用の開始
（道路整備特別措置法第 29 条第 2 項）

イ 公社への財政的支援等

- ・ 公社の基本的財産の額 2 分の 1 に相当する資金の出資
（地方道路公社法第 4 条第 2 項）
- ・ 地方債として財務省財政投融资特別会計から借入した資金を同日に同条件で公社に貸付

(地方債同意等基準運用要綱)

- ・ 公社が作成した予算、事業計画及び資金計画の承認

(地方道路公社法第 24 条)

- ・ 公社が調達した資金に係る債務保証

(地方道路公社法第 28 条)

(「地方道路公社法の施行について」(昭和 45 年建設省道政発第 101 号道路局長通達))

- ・ 公社の業務及び資産の状況に関する報告、職員による検査、監督上必要な命令

(地方道路公社法第 38 条、同法第 39 条)

ウ 公社への監査の実施状況

- ・ 地方自治法第 199 条第 7 項に基づき、広島市監査委員による監査が実施されている。
- ・ 直近の公社経営状況を監査した実施状況

監査年月日	令和元年 7 月 2 日、4 日、5 日
監査結果	特に指摘する事項なし

5 健全な経営を継続していくための取組

(1) 健全な経営の継続に向けた基本的な考え方

公社が実施する指定都市高速道路事業は、平成 9 年の高速 1 号線の開通以降、通行台数を順調に伸ばしており、今や広島都市圏になくてはならない自動車専用道路ネットワークとなっている。さらに、広島高速 5 号線の供用や海田大橋とつながる東広島バイパスの整備等の道路ネットワークの発展により、さらなる利用者の増加が見込まれており、引き続き着実に事業を推進していくことが求められている。

道路整備特別措置法に基づく有料道路事業(指定都市高速道路事業)の主体は地方道路公社に限定されており、また、現状の公社の経営状況において事業の採算性は確保されていることから、引き続き公社において健全な経営を継続しながら事業を実施していけるよう、公社及び本市において次の取組を進めるものである。

(2) 具体的な対応

ア 会社による具体的な取組

広島高速道路の整備計画については、これまでも広島都市圏における周辺の道路ネットワーク整備の進捗状況や開発事業の進展に伴う土地利用状況の変化など、広島高速道路を取り巻く環境の変化を踏まえて見直しを行ってきており、今後も必要が生じた場合には採算性を確認した上で事業計画を見直すなど適切に対応していく。

会社では、平成 26 年に経営理念をはじめとする「経営ビジョン」、これに基づく「中期経営計画」（平成 26～29 年度、平成 30～令和 2 年度、令和 3～6 年度）を策定し、利用しやすい道路サービスを提供していくことを最大の使命として、

- ① ネットワーク機能の強化
- ② 予防保全対策等の推進
- ③ 災害対応力の強化
- ④ 安全な走行
- ⑤ 組織力の強化

の 5 つの重点テーマを定め、具体的な取組を着実に推進している。

イ 「会社による具体的な取組」を踏まえた本市の対応

前述のとおり会社が実施する指定都市高速道路事業については、国（国土交通大臣）の許認可等を受ける場合の道路管理者（又は設立団体）としての関与が法律で定められており、また、長期借入金や会社が資金調達する際に発行する債券に対する債務保証を始めとする財政的支援等についても、許認可等と同様、設立団体としての関与が法律等で定められている。

本市では、こうした法律等に基づく適切な会社への関与・支援等に加え、利用促進に向けた環境整備として、広島高速道路のアクセス道路となる、「駅西高架橋・上柳橋の拡幅」等の関連道路整備を推進していく。

また、県・市・会社の三者での情報共有、連絡調整を図りながら、「会社による具体的な取組」が着実かつ発展的に実施されるよう指導・支援を行うとともに、経営状況を注視・評価し、必要に応じて事業計画の見直しを会社に求めるなど、引き続き会社の健全な経営が図られるよう不断に取り組んでいく。

(参考) 法人の財務状況

	項目	金額 (百万円)			
		平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
貸借対照表から	資産総額	386,833	390,438	407,479	412,307
	（うち事業資産）	304,279	304,279	304,279	304,279
	（うち道路建設仮勘定）	74,247	77,312	87,783	92,559
	負債総額	304,669	307,497	321,915	325,546
	（うち広島高速道路債券）	114,000	124,000	132,000	144,000
	（うち特別転貸借入金）	57,203	51,158	47,996	43,424
	（うち政府借入金）	59,000	54,725	50,453	45,762
	（うち長期借入金）	9,825	7,744	6,775	4,773
	（うち償還準備金等）	61,584	67,711	75,363	80,253
	資本総額	82,164	82,942	85,564	86,762
	（うち出資金）	82,030	82,807	85,430	86,627

	項目	金額 (百万円)			
		平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
損益計算書から	経常収益	13,040	12,899	13,763	11,445
	（うち道路料金収入※）	11,957	12,118	12,537	10,825
	経常費用	13,040	12,708	13,763	11,445
	（うち償還準備金等繰入）	6,417	6,126	7,652	4,890
	特別損失（災害による損失）	0	192	0	0

※マイレージ還元負担金収入等含む