

広島高速道路公社の経営健全化方針の策定について

道路企画課

1 要旨

第三セクター等と関係を有する地方公共団体を対象とした総務省からの通知に基づき、広島高速道路公社（以下「公社」という。）に対する県の経営健全化方針（別添）を策定したので報告する。

2 総務省通知の概要

第三セクター等の経営が著しく悪化した場合には、地方公共団体の財政に深刻な影響を及ぼすことが懸念されることから、次の(1)～(4)のいずれかに該当する第三セクター等と関係を有する地方公共団体においては経営健全化方針を策定すること。

- (1) 債務超過法人
- (2) 実質的に債務超過である法人
- (3) 地方公共団体が多大な財政的リスクを有する法人
（債務保証等の標準財政規模に対する比率が 3.75%に達している場合）
- (4) その他、経営健全化の取組が必要である法人

公社は(3)に該当

（債務保証 94,652 百万円/県標準財政規模 563,273 百万円 = 16.80%（令和元年度末時点））

3 「広島高速道路公社の経営健全化方針」の概要

(1) 公社の経営状況等

公社の事業は、道路整備特別措置法に基づき、借入金等により道路を建設し、開通後の料金収入により返済していく有料道路事業であって、公社は国から整備計画の許可を得た上で借入れを行い、また、この借入金については、法律や国の通達に基づき、設立団体（県、広島市）が債務保証を行っている。

令和2年1月に行った整備計画変更において、これまでの料金収入の実績等を踏まえ償還計画を見直しており、令和33年までに償還が可能であることを確認している。

(2) 県の対応方針

上述のとおり、事業の採算性は確認されていることから、引き続き、健全な経営を継続しながら事業を実施していけるよう、適切な事業執行を図っていく。

また、高速5号線シールドトンネル工事の契約事案のような事業費の増額は、県の追加の債務保証を伴い、財務リスクの拡大につながることから、公社において適切な事業執行が図られるよう指導・助言等を行うとともに、社会情勢の変化等により計画を見直さざるを得ない事態に至った場合には、速やかに採算性を確認した上で償還計画を見直すなど適切に対応していく。

4 今後の予定

策定した経営健全化方針について、本委員会で説明した後、県のホームページに掲載する。

引き続き、事業主体である公社や広島市と連携し、連絡調整会議等で情報共有を行うなど適切な対応に努めながら、広島高速道路の着実な事業推進に取り組む。

広島高速道路公社の経営健全化方針

令和3年6月

広島県

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広島県の関与	4
(1) 経営状況	
(2) 県の関与	
5 経営健全化に向けた取組	9
(1) 健全化に向けた基本的な考え方	
(2) 具体的な対応	
 (参考)	
6 法人の財務状況	12

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、県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。

県が公社に対して行う債務保証等の標準財政規模に対する比率(R元年度末時点)

債務保証等（A）	標準財政規模（B）	比率（A／B）
94,652 百万円	563,273 百万円	16.80%

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、自治大臣の出資金承認、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

広島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、そ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広島県の関与

(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，高速 5 号線シールドトンネル工事等における事業費の増額に対し，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。

県では，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等の標準財政規模に対する比率は，16.80%となっている。

- これは，総務省通知に規定する水準（3.75%）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 県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。

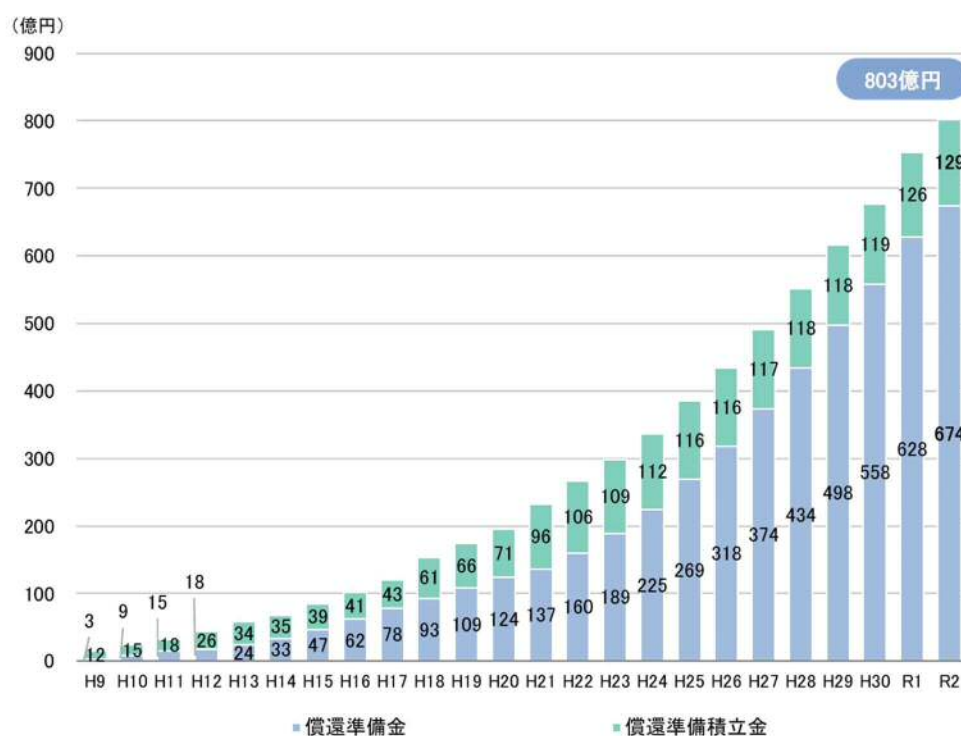
※ 償還率とは、営業中路線の資産額に対する償還準備金等（償還準備金と償還準備積立金の合計）の割合である。なお、償還準備積立金は建設事業における消費税還付額である。

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

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) 県の関与

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, 広島県監査委員による監査が実施されている。

- ・ 公社経営状況等※に関する直近の監査実施状況

監査年月日 令和 2 年 11 月 26 日

監査結果 特に指摘する事項なし

※高速 5 号線シールドトンネル工事契約に係る再発防止策の実施状況等についても監査を実施

5 経営健全化に向けた取組

(1) 健全化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る。

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, 健全な経営を継続しながら事業を実施していけるよう, 適切な事業執行を図っていく。

これまで, 広島高速道路の整備計画は, 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, 今後必要が生じた場合には事業計画を見直すなど適切に対応する。

また, 高速 5 号線シールドトンネル工事の入札契約において, 不適切な対応

等がある中で手続きを進めた結果、当初契約の締結後に契約当事者間での認識の違いがあることが判明し、大幅な工事費の増額が必要となった事案が生じた。

このような事業費の増額は、多大な財務リスクを発生させる恐れがあることから、計画・設計・工事発注の各段階において、事業環境を的確に把握した上で、適切な事業費を見込み、適正な手続きによって事業を執行していくことが重要である。

(2) 具体的な対応

ア 会社による具体的な取組

会社では、平成26年6月に経営理念をはじめとする「経営ビジョン」を策定し、改めて会社の役割を見つめ直すとともに、これに基づく「中期経営計画」（平成22～25年度、平成26～29年度、平成30～令和2年度、令和3～6年度）を策定している。

経営ビジョンでは、経営理念を「広域的な経済活動と安全・安心な暮らしを支える道路サービスを持続的かつ効率的に提供し、活力とにぎわいのある広島都市圏への発展に貢献する」とし、これを実現するため、①質の高い高速道路ネットワークの提供、②お客様に満足していただける道路サービスの提供、③強固な経営基盤の構築の3つの経営コンセプトと、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、道路施設の整備や維持管理、交通管理等に係る業務の方針・内容は常にお客さまのためにあることを意識し、満足度の高い道路サービスの提供に取り組むなど、6つの行動指針を定めている。

中期経営計画は、経営ビジョンで掲げた経営理念及び経営コンセプトを実現するために策定する具体的な行動計画であり、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つの重点テーマとそれに基づく22項目の取組を掲げ、施策展開を図っている。

また、高速5号線シールドトンネル工事の契約事案の背景には、何よりも事業推進を優先したことなどに現れている会社の風土があることから、「入札手続きの厳格化」、「外部による透明性と公正性の確保」などを柱として定めた「再発防止の具体的な取組み（令和元年11月）」を着実に実施するとともに、強靱な組織力の構築に向けて「公社改革の方向性（令和2年12月）」を策定し、①公社ガバナンスの強化、②将来を見据えた組織づくり、③職員が幸せを感じる職場環境の整備の3つの方向性に基づき、具体的な取組を進めている。

イ 公社による具体的な取組を踏まえた県の対応

県は、公社が実施する指定都市高速道路事業について、引き続き、法律等で設立団体の関与として定められている公社への出資・貸付や、資金調達する際に発行する債券等に対する債務保証等の財政的支援を行っていくとともに、利用促進に向けた環境整備として、広島高速道路へのアクセス道路となる関連道路の改良等の早期整備を推進していく。

また、事業費の増額は、県の追加の債務保証を伴い、財務リスクの拡大につながることから、公社において適切な事業執行が図られるよう指導・助言等を行うことにより、公社の健全な経営を図っていくとともに、社会情勢の変化等により計画を見直さざるを得ない事態に至った場合には、速やかに採算性を確認した上で償還計画を見直すなど適切に対応していく。

(参考)

6 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