

キャピタル・アイ特別企画：財務担当に聞く

広島高速道路、発行増に向けスムーズ走行

総額 180 億円の公社債発行を 2 月上旬に予定している広島高速道路公社。2017 年 6 月に設立 20 年を迎えた。今年度から既発債の償還が始まり、第 1 回債（10 年、100 億円）の満期を 2 月 28 日に控えている。リファイナンス分を上乗せする必要があるため、今後は過去 10 年の起債に比べて公社債での調達額が 100 億円前後増える見通し。安定的な消化のため、投資家層の拡大に向けて投資家訪問を行い、クレジットの浸透と公社債投資の啓蒙に注力している。総務部の森永勝部長と専門員の福永淳一氏に取り組みを聞いた。

広島高速道路ネットワーク



広島高速道路公社

右：総務部 部長 森永 勝 氏

左：同 専門員 福永 淳一 氏

--広島高速道路公社について

地方道路公社法に基づいて、広島県と広島市が 50%ずつ出資する形で 1997 年 6 月に設立。広島都市圏の交通体系の根幹となるネットワークを形成する指定都市高速道路の新設・改築・維持管理を行う。4 路線・全長 25km を共用しており、駅北～中山間を結ぶ高速 5 号線（東部線・4km）が現在開通工事を行っている。

広島広域都市圏の基幹道路を整備することで地域経済の発展に貢献しており、広島・四国地方最大の産業拠点を支える事業と言える。広島市を中心とした経済・生活面でのつながりが強い「広島広域都市圏」は、広島県三原市から山口県岩国市の地域を指し、産業団地や企業・研究機関などが集まっている。同圏における製品出荷額は約 10 兆 3000 億円と、中国・四国地方だけでなく九州地方まで含めてもトップ。



高速 1 号線（広島東 IC 付近）

平和記念公園や厳島神社、「戦艦大和」の資料を展示した大和ミュージアムといった観光施設も併せ持つ。広島県を訪れる観光客の交通手段の 6 割が自動車。広島高速道路を利用すれば観光地間の移動時間を短縮でき、こうした面でも貢献している。また、直下型の地震などに対して、損傷を限定的にとどめ、速やかに機能を回復する性能を備えていることも特徴。既存の開通区間は震災発生時の緊急活動に活用する「第一次緊急輸送道路」に指定されている。

建設事業については、整備計画における事業費ベースで約 93%、共用延長ベースでは約 86%の事業が進捗。既に費用の回収段階に入っている。利用者数は緩やかな右肩上がりで伸び、広島高速 3 号線Ⅲ期の共用が 2014 年 3 月に始まったことを追い風に、2017 年度末までに累計通行台数は 3 億台を達成する見込み。

--道路公社の位置付け

地方公共団体の出資を受けて設立した指定都市高速道路公社であり、全国では広島、名古屋、福岡北九州の 3 公社が存在する。事業計画や資金計画は地方道路公社法に基づいて認可・承認が行われ、整備計画や料金・料金徴収期間については道路整備特別措置法によって認可される。



開通 20 周年記念フォトコンテスト 金賞「夏本番 Hiroshima」



同 銀賞「仁保ジャンクション」

--現行整備計画（2016 年 12 月国土交通大臣許可）について
 総延長 29km を総事業費 4000 億円かけて 2020 年度末までに建設する計画。
 1997 年に整備を開始し、2016 年度末までに執行した事業費は約 3728 億円
 （93%）。総事業費 4000 億円は、広島県・広島市による出資金が 870 億
 円（22%）で、国からの無利子貸付金が 1270 億円（32%）、県や市が地
 方債で調達した資金を貸し付ける特別転貸債が 1130 億円（28%）、銀行な
 どからの民間等借入金 730 億円（18%）という内訳になっている。

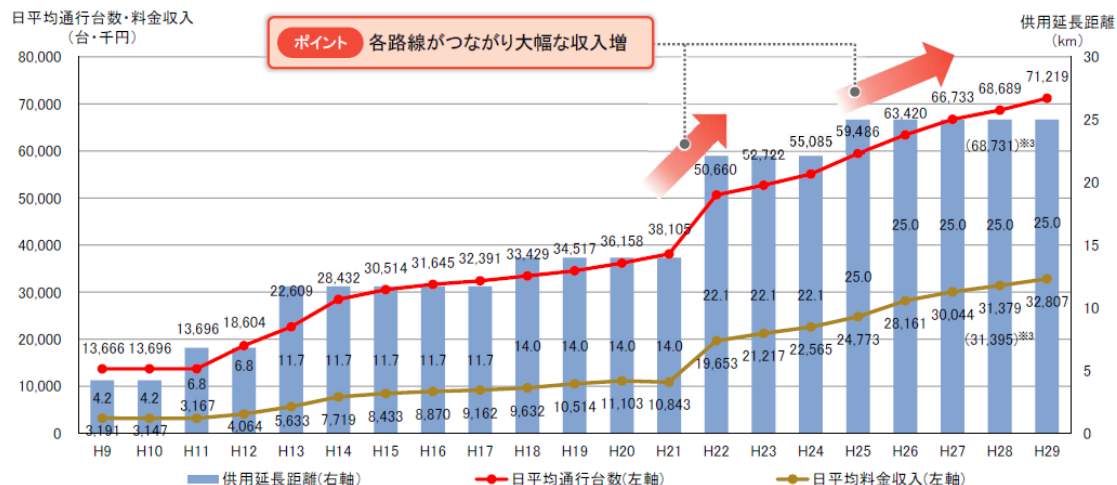
--建設中の広島高速 5 号線について
 温品ジャンクションと広島駅北口をつなぐ全長 4km が対象区間。1.8km の
 トンネル工事も含み、2020 年度末の完成予定。総工費は 83 億円。定時制、
 高速性を確保するとともに、渋滞を解消するのが狙い。

業務内容 通行台数・料金収入・供用延長の推移

平成29年度(4月～9月)

日平均通行台数 71,219台(3.6%増※1)、日平均料金収入 32,807千円(4.5%増※1)

■ 平成22年4月に広島高速2号線及び3号線Ⅱ期、平成26年3月に広島高速3号線Ⅲ期と、新規路線の供用開始後、通行台数・料金収入ともに増加。



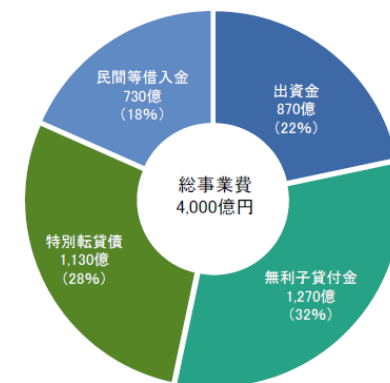
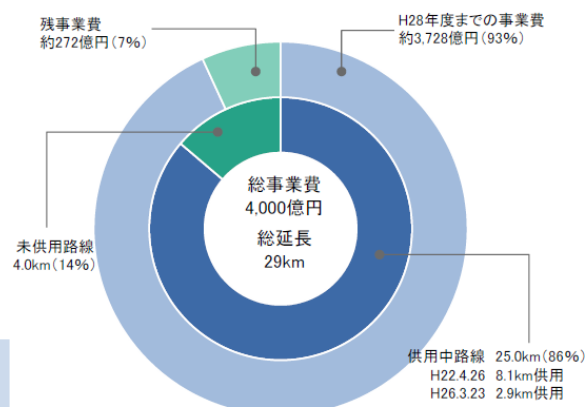
業務内容 整備計画

現行整備計画(平成28年12月国土交通大臣許可)について

- 総延長29kmを総事業費4,000億円で平成32年度末までに建設する計画です。
- 平成9年度より整備を開始し、平成28年度末までに執行した事業費は約3,728億円(93%)です。
- 現在建設中の高速5号線も着実に推進を図ります。

事業の進捗

資金計画



--料金収入について

2017 年 4～9 月の実績は、日平均通行台数が 7 万 1219 台（前年同期
 +3.6%）、日平均料金収入が 3280 万 7000 円（同+4.5%）。広島高速
 2 号線と 3 号線Ⅱ期が 2010 年 4 月に、広島高速 3 号線Ⅲ期が 2014 年
 3 月にそれぞれ開通し、新規路線の供用開始のタイミングに通行台数、料
 金収入ともに大きく増加している。

■財務状況

--公社の貸借対照表と損益計算書にみる償還準備金積み立て方式の仕組みについて

出資金と借入金で道路建設を行い、料金収入で借入金等を返済していく、有料道路制度を採用。この制度では将来の無料開放に備えるため、減価償却費を計上する代わりに料金収入から管理費、利息等の費用を差し引いた額を、償還準備金として積み立てる会計処理としている。

貸借対照表の勘定科目は、資産の部が事業費を投入した道路資産、負債の部が借入金等と償還準備金で構成されている（表参照）。損益計算書では費用の部が管理費と支払金利、利益に該当する償還準備金繰入で構成され、収益の部は料金収入となっている。貸借対照表上で、資産の部に計上される「道路資産」と負債の部に計上される「償還準備金」とを対比することで、借入金の償還状況を分かりやすく示している。償還準備金が積み上がるにつれ、借入金等の比率は圧縮されていき、最終的に道路資産と償還準備金の累積が同額となった後に、道路資産の引き渡しが行われる。

2016 年事業年度は、収益が約 117 億円、管理費用や支払利息の総額が約 55 億円。利益に当たる償還準備金繰入が約 61 億円で、前年同期比 5 億円程度増えた。2016 年度末時点での償還準備金の累計額は 551 億 6700 万円で、道路資産の 18%に相当する。

償還率の推移をみると、新規路線の開通年度には道路資産の額が増えるため、一時的に落ち込む。直近では 2010 年度がそうで、前年度が 16%だったのに対してこの年は 9.6%。ただ、これ以降は順調に伸ばしている。

--2016 年度末の未償還金残高は

足元の未償還金残高は 3227 億円で、内容は公的資金が 2059 億円、民間資金が 1168 億円。民間資金は市中銀行等借入金（53 億円）と地方公共団体金融機構からの借入金（55 億円）、市場公募債（1060 億円）で構成されている。支払利息や管理費といった支出は料金収入で賄い、このほかに元金償還金を捻出するにあたっての不足分を市場公募債で手当てする。

財務状況

償還準備金積立方式の仕組み

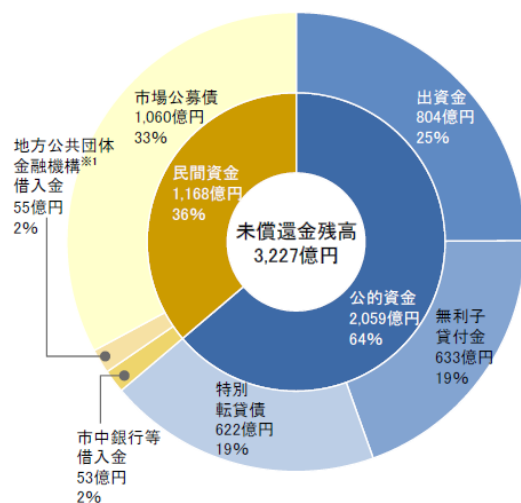
公社の貸借対照表と損益計算書にみる償還準備金積立方式の仕組み



財務状況

平成28年度末 未償還金残高の状況

■ 政府貸付金、市場公募債、公営公庫借入金、市中銀行等借入金については、いずれも元金および利息について、設立団体の債務保証が付されています。



※1 旧公営企業金融機構

※2 係数毎に端数処理しているため、計において合致しないことがあります。

※3 未償還金残高には短期借入金(1年以内に償還を迎える借入金)を含みます。

※新規路線の供用開始年度 平成11年度に広島高速3号線Ⅰ期を、平成13年度に広島高速4号線を、平成18年度に広島高速1号線延伸区間を、平成22年度に広島高速2号線及び高速3号線Ⅱ期を、平成25年度に広島高速3号線Ⅲ期をそれぞれ供用開始している。

(億円)

調達先	平成28年度末 未償還金残高	備考
出資金	804	・ 設立団体(広島県・広島市)からの出資金 ・ 出資割合は、広島県・広島市共に50%
無利子貸付金	633	・ 国からの無利子貸付金 ・ 設立団体の債務保証付 ・ 償還期間20年(内据置5年)
特別転貸債	622	・ 設立団体が地方債として財政投融資特別 会計から借り入れたものを、同一条件で証 書借入 ・ 償還期間20年(内据置5年)
計	2,059	
市中銀行等 借入金	53	・ 金融機関からの証書借入金 ・ 設立団体の債務保証付 ・ 償還期間5年
地方公共団体金 融機構借入金※1	55	・ 地方公共団体金融機構※1からの証書借入 ・ 設立団体の債務保証付 ・ 償還期間20年(内据置5年)
市場公募債	1,060	・ 広島高速道路債券 ・ 設立団体の債務保証付 ・ 償還期間10年・20年
計	1,168	
合 計	3,227	

■ 地方債と同じリスクウェート 0%

広島高速道路が発行する公社債は、広島県・広島市による債務保証が付き、BIS 規制上のリスクウェートはゼロ%。未償還金残高のうち公的資金が 64%、民間資金は 36% (未償還金残高のうち、公募債残高は 33%) と、公的の割合が大きい。

広島高速道路債への投資意義は二つで、地域経済支援と地域間ネットワークの構築というもので行政支援の性質が強い。指定都市高速道路の整備によって、移動距離や時間の短縮、渋滞の軽減効果を通じて、広島都市圏における人や物の流れを活性化させ、地域産業の競争力に貢献する。また、(空港や港湾などに) 交通の拠点を結んで高速道路に連結させ、アクセスの向上を図っている。

設立団体である広島県・広島市がそれぞれ元金と利息の 2 分の 1 の額を分担して保証する。期限を過ぎても元金・利息が支払われない場合、広島県・広島市が公社に代わって弁済を行う。「債務保証」であるため、債務者が履行しなかった債務のすべてに対して履行業務を負う。これらの点で「損失補償」付きの債券と異なる。損失補償は債務者が履行しなかった債務の一部でも可能で、債務不履行後、損失額が確定してから補償になるためタイムラグが発生する。こちらのリスクウェートは 20%。

--公社債発行の増加に向けた取り組みについて

今年度は 10 年債・80 億円と 20 年債・100 億円を 2 月上旬頃に起債予定。第 1 回債(100 億円)の償還が今年度から始まり、今後続く。元金償還に充当するために 100 億円前後だった従来の発行規模に、既発債の償還分がプラスされる。直近の償還のピークは 2019 年度で 270 億円を予定している。

円滑な調達に向けた取り組みを 3 年ほど前から検討しており、昨年 2 月の前回債(総額 110 億円、主幹事：三菱UFJMS/みずほ/大和)では、基軸の 10 年債(60 億円、0.255%、国債+16.5bp/カーブ+16bp)と、初めての 20 年債(50 億円、0.763%、+6.5bp/同+5.5bp)を選択して、試験的に 2 本立てとした。償還額の平準化のためには中期債よりも超長期債が適しており、なおかつ高速 5 号線を含めた最終的な引き渡し完了する 2049 年度までに償還を迎える長さという観点から 20 年債とした。実績を作ったうえで、今年度も同じ年限の 2 本立て債を起債する。このために年間で 27 件の投資家を訪問して備えた。

