

# 経営状況及び経営方針

## 【名古屋高速道路公社】

平成31年3月

名古屋市

# 目 次

	頁
1 はじめに .....	1
2 法人の概要.....	1
3 事業概要	
(1) 設立経緯 .....	2
(2) 会社の概要 .....	2
4 経営状況及びこれまでの市の関与	
(1) 経営状況 .....	3
(2) 地方公共団体の関与 .....	6
5 健全な経営を継続していくための具体的対応	
(1) 健全な経営の継続に向けた考え方 .....	7
(2) 健全な経営の継続に向けた具体的な対応 .....	7
(参考)	
6 法人の財務状況 .....	9
7 法人の償還状況 .....	10

## 1 はじめに

名古屋市（以下「市」という。）の関係団体である名古屋高速道路公社（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債務保証の標準財政規模に対する比率が市町村の実質赤字の早期健全化基準の水準（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、市は、総務省通知に基づき、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十分に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みについてまとめ、「経営状況及び経営方針【名古屋高速道路公社】」を策定した。

## 2 法人の概要

法人名	名古屋高速道路公社		
代表者名	理事長 永田 清		
所在地	名古屋市北区清水四丁目 17-30		
設立年月日	昭和45年9月24日		
資本金	317,963,000千円 (内訳)		
	出資者	金額 (千円)	割合 (%)
	名古屋市	158,981,500	50
	愛知県	158,981,500	50

\*平成31年3月1日現在

### 3 事業概要

#### (1) 設立経緯

名古屋都市高速道路の構想の具体化は、昭和 36 年、建設省から委託を受けた愛知県と名古屋市との基礎調査から始まり、「都市交通審議会」（運輸大臣の諮問機関）において名古屋都市高速道路の必要性が答申された。更に、昭和 39 年に、建設省、愛知県、名古屋市、産業界の代表者、学識経験者等からなる「名古屋大都市整備計画懇談会」が設立され、基本構想をまとめあげた。このなかで構想実現のために最も基本となるのは、都市交通体系の整備であるとし、名古屋環状 2 号線と一体となって名古屋市への流出入交通の円滑化を図るとともに、平面街路の交通渋滞を緩和するため名古屋都市高速道路の必要性と緊急性が強調された。また、昭和 42 年 6 月、地元関係機関、団体、地元選出国會議員により「名古屋都市高速道路建設促進期成同盟会」が発足し、名古屋都市高速道路建設の促進運動が行われた。このような経緯を経て、昭和 45 年度政府予算に名古屋都市高速道路を建設するための予算が計上されるとともに、地方道路公社法（昭和 45 年法律第 82 号）が昭和 45 年 5 月に制定され、同年 9 月愛知県及び名古屋市の出資により公社が設立された。

#### (2) 公社の概要

名古屋市の区域及びその周辺の地域において、次の業務を行うことで、当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。

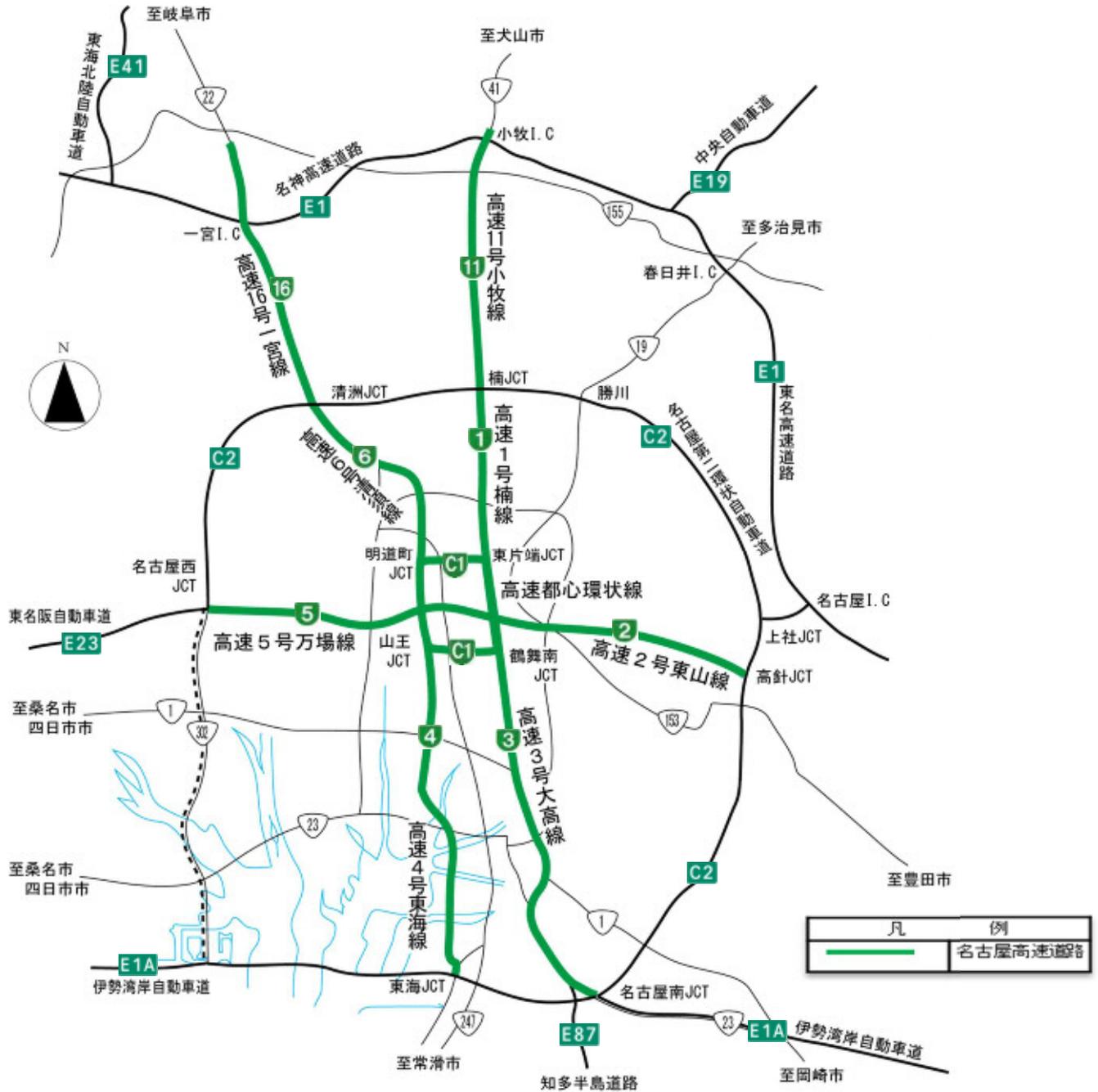
- ①その通行又は利用について、料金を徴収することができる指定都市高速道路を新設すること。
- ②指定都市高速道路の改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと。

名古屋高速道路については、昭和 47 年 1 月に高速 3 号大高線の堀田地区で本体工事に着手し、昭和 54 年 7 月、高速 3 号大高線高辻～大高間が初めて開通した。その後、着実に事業を進め、平成 25 年 11 月に最後の未開通区間であった高速 4 号東海線六番北～木場間が開通したことで全線 81.2km が供用し、最初の開通から 34 年を経て、すべてのネットワークが完成した。

#### 【名古屋高速道路の延長及び構造基準】

総延長	81.2km	
車線数	基本 4 車線・3 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	60km/h ただし、特定区間 においては 50km/h	80km/h
一般車線幅員	3.25m	3.5m

## 【名古屋高速道路網図】



## 4 経営状況及びこれまでの市の関与

### (1) 経営状況

#### ア 会計処理の特徴

公社が実施する指定都市高速道路事業は、出資金・借入金により道路を建設し、開通後に通行車両から徴収する料金をもって当該借入金等の償還に充てることを基本的枠組みとするものであり、全ての返済を終えると、本来の道路管理者（愛知県知事及び名古屋市長）に引き渡すことになっている。

このため、公社の経営上、利益を追求する概念はなく、利益を上げることが期待されている民間企業とは異なっており、借入金が着実に返済されているかどうかを

会計処理において適切に把握することが重要と考えられている。

こうした考え方による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わかる仕組みとなっている。

## イ 償還計画

道路建設等のため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償還計画といい、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）から料金の認可を受ける際に提出するものである。

同計画では、最新の知見に基づく予測交通量及び設定する通行料金により算出される料金収入をもって、道路管理に要する費用及び借入金利息を償うとともに、道路建設等に要した借入金を一定の期間内に償還できるようにするためには、毎年いくらずつ返済していくべきかを定めており、新規路線の開通や通行料金の改定等を行う必要が生じた場合には、その都度見直しを行っている。

現在の償還計画は、平成27年9月に、国（国土交通大臣）から料金認可を受けた際に提出したものである。同計画では、償還期限である平成57年12月までに全ての償還が完了するよう各年度の償還準備金計上予定額を定めている。

## ウ 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、道路公社の債務について保証契約をすることができることと規定しており、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、道路公社が長期借入金を借り入れ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、平成29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、45.77%となっている。

- これは、総務省通知に規定する基準（11.25%～15%）を超える比率ではあるが、
- ①平成25年度に名古屋高速道路が全計画路線（81.2km）を供用した直後であり、道路建設のための借入金残高が高い水準にある
  - ②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
  - ③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也予定されているものである

- ④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。

## エ 主要な経営指標等の推移

昭和54年の第1期開通以降、通行台数及び道路料金収入が順調に伸びる一方、道路管理費は、長寿命化を目的とする計画的な大規模修繕の実施により、近年、増加傾向にあるものの、償還準備金繰入については、償還計画を上回って計上できており、平成29年度末の償還率※（39.2%）は、同計画上の償還率（35.4%）を上回っている（平成元年度以降、毎年償還準備金の繰入を続けており、平成29年度末時点の償還準備金は6,534億円に達している）。

※償還率（%）＝（償還準備金／（営業中道路の投資済額－交付金））×100

年 度	通行台数 (台)	道路料金収入 (百万円)	道路管理費(※) (百万円)	償還準備金繰入 (百万円)
平成25年度	112,279,038	64,918	11,809(11,809)	41,388
平成26年度	112,502,819	67,944	15,815(15,815)	40,326
平成27年度	117,588,373	71,781	18,855(15,106)	41,951
平成28年度	120,741,843	74,099	24,463(19,616)	39,304
平成29年度	123,161,063	75,739	32,852(21,711)	32,994

※（ ）は、大規模修繕費を除いた値を示す。

## (2) 地方公共団体の関与

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本市及び愛知県が深く関与している。

また、公社への財政的支援等については、関係法律等に基づき、設立団体として公社への出資や公社の借入金に係る債務保証等を行っている。

### 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（愛知県知事及び名古屋市長）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（愛知県知事及び名古屋市長）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

- ・ 公社の基本財産の額の 2 分の 1 以上に相当する資金（158,981,500 千円）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、同日に同一条件で公社に貸付  
（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、名古屋市監査委員による監査が実施されている。

- ・ 直近の監査実施状況

監査年月日 平成 28 年 8 月 3 日から平成 29 年 2 月 14 日まで

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具体的対応

### (1) 健全な経営の継続に向けた考え方

公社が実施する指定都市高速道路事業は、昭和 54 年の第 1 期開通以降、通行台数を順調に伸ばし、平成 25 年度に全線供用した現在において、そのネットワーク機能を十分に発揮することにより、今や名古屋都市圏になくてはならない存在となっており、名古屋市及びその周辺地域における重要な社会基盤(道路網の一部)として引き続き着実に事業を推進していくことが求められるものである。

道路整備特別措置法に基づく有料道路事業の主体は、東日本高速道路(株)、首都高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)、阪神高速道路(株)、本州四国連絡高速道路(株)又は地方公共団体若しくは地方道路公社に限られており、また、現状の公社の経営状況において事業の採算性は十分に確保されていることから、公社が実施する指定都市高速道路事業については、引き続き公社において健全な経営を継続しながら実施していけるよう、公社及び本市において、次のとおり取り組みを進めるものである。

なお、総務省が策定した「第三セクター等の経営健全化等に関する指針(平成 26 年 8 月 5 日付け総財公第 102 号)」において、地方道路公社における事業の採算性は、料金収入が管理運営費に満たない不採算路線の有無により判断することが適当とされている。

### (2) 健全な経営の継続に向けた具体的な対応

#### ア 公社による具体的な取組

公社では、平成 16 年 2 月に経営改善計画を定め、その後も中期経営計画(平成 19～22 年度、平成 22～25 年度、平成 25～27 年度)を策定し、建設事業完了を見据えて業務拠点の集約化を図り、スリムでコンパクトな組織体制へ移行する等の経営努力を続けてきた。

平成 28 年 7 月には、「より利用しやすいサービスの向上をめざして」を経営方針とする中期経営計画(2016-2018)(以下「中期経営計画」という。)を策定し、大規模修繕の確実な推進や、交通安全対策及び交通規制回数・時間の縮減等を重点施策

とするとともに、重点施策を始めとする各種施策を具体化するため、数値目標を設定するなど、「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、地域社会を支えるため、今後3年間で公社が進んでいく方向性を明らかにし、同計画に定めた施策を着実に推進している（なお、今後の経営環境を見据え、都市交通施設としての基盤を確かなものにするるとともに、利便性やサービスの一層の向上等を図るため、現計画に引き続き2019年度から3年間で計画期間とする次期中期経営計画の策定に向け検討を進めており、2019年度以降は新たな計画に基づいて、引き続き必要な取組を推進する。）。

## イ 公社による具体的な取組を踏まえた名古屋市の対応

上記のとおり公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、長期借入金や公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。

こうした法律等に基づく適切な公社への関与・支援等に加え、公社の効率的な事業運営の結果、借入金等の債務残高は、「4（1）経営状況」のとおり、計画を上回るペースで減少しており、現在の公社の経営状況は健全であると考えられる。

また、公社は平成28年7月に策定した中期経営計画において、今後の公社経営に大きな影響を及ぼす施設の大規模修繕の計画的な実施に向け、「大規模修繕完了延長」に係る数値目標を設定するなど、安全・安心・快適な通行を確保する対策を講じるとともに、経営改善に継続的に取り組んでいる。

本市は、中期経営計画に盛り込まれた取組が着実かつ発展的に実施されるように指導・支援を行うとともに、地方道路公社法に基づく指導・監督や、道路整備特別措置法に基づく道路管理者としての関与などにより、引き続き公社の健全経営を図っていく。

(参考)

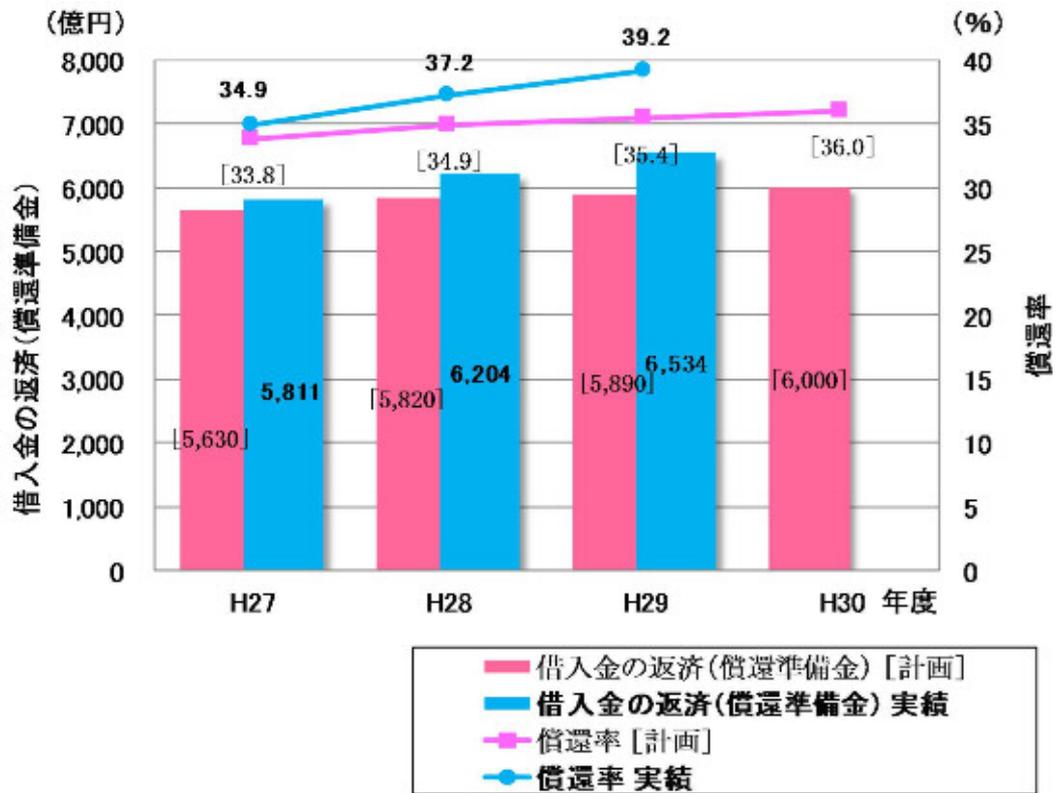
## 6 法人の財務状況

	項目	金額(千円)		
		平成27年度	平成28年度	平成29年度
貸借対照表から	資産総額	1,682,045,092	1,685,209,077	1,689,433,374
	(うち現預金等)	108,723	2,154,697	4,610,037
	(うち未収金)	7,558,478	7,455,369	8,096,527
	(うち棚卸資産)	0	0	0
	(うち事業資産(道路))	1,672,069,554	1,672,753,302	1,673,632,454
	負債総額	1,364,637,093	1,367,621,077	1,371,590,374
	(うち政府・民間からの借入金に係る名古屋市の債務保証残高)	312,672,803	303,318,905	293,932,536
	(うち名古屋市からの借入金)	72,172,740	62,855,820	54,227,505
	(うち償還準備金)	581,105,349	620,409,276	653,403,154
	純資産額	317,408,000	317,588,000	317,843,000

	項目	金額(千円)		
		平成27年度	平成28年度	平成29年度
損益計算書から	経常収益	72,561,899	74,872,192	76,523,191
	(うち道路料金収入)	71,780,942	74,099,045	75,738,996
	経常費用	72,561,899	74,872,192	76,523,191
	(うち償還準備金繰入)	41,950,915	39,303,927	32,993,878
	経常損益	0	0	0
	経常外損益	0	0	0
	当期純利益	0	0	0

(参考)

7 法人の償還状況



借入金の返済（償還準備金）の実績と計画