

広島高速道路公社IR説明資料

2016年12月



広島高速道路公社

Hiroshima Expressway Public Corporation





広島高速道路ネットワーク





広島高速道路公社の事業環境

- 中国四国最大の経済圏である広島地域の産業を支える事業を展開
- 広島都市圏内の交通需要が安定的な高速道路料金収入を支える
- 豊富な産業拠点、観光資源の発展とともに、広島高速の利便性向上を求めるニーズが強い

中国四国最大の都市圏

- 広島市を中心とした経済面・生活面で繋がりが強い「広島広域都市圏」の人口は約230万人
- 広島県内車両保有台数：222万台

※平成27年 交通関係指標の推移<広島県警HPより>

中国四国地方最大の産業拠点

- 豊富な産業団地、多数の企業・研究機関が広島市・周辺自治体に立地
- 製造品出荷額約：約9.6兆円（中国・四国・九州地方で1位）

※平成26年 製造品出荷額等の概況<経済産業省HPより>

豊富な観光資源

- 平和記念公園、厳島神社、大和ミュージアム等の魅力的な観光施設が豊富
- 広島県観光客の交通手段の6割が自動車（自家用車、バス等）

※平成27年広島県観光客数の動向<広島県HPより>

広島都市圏内の主な産業拠点

1	広島西風新都	<ul style="list-style-type: none"> ■ 広島市北西部に位置し、住宅、工業、学校、研究施設、公園が一体的に開発された一大拠点 ■ 約150社の企業が進出、居住人口約53,000人 ■ 広島市内中心部からは、広島高速4号線を利用し、約15分
2	高度な技術集積	<ul style="list-style-type: none"> ■ 広島市臨海部を中心として、自動車産業をはじめとする大手製造業やそのサプライヤーが数多く立地し、古くから高度な技術が集積
3	広島中央サイエンスパーク	<ul style="list-style-type: none"> ■ 東広島市に整備され、産学官の研究開発機関が集積する中核的研究拠点 ■ 広島市内からは、広島高速2号線と1号線、山陽自動車道を利用し、約40分
4	多様な産業団地	<ul style="list-style-type: none"> ■ 商工センター地区（広島市）、佐伯工業団地（廿日市市）、大竹港造成地（大竹市）等 ■ 内陸部から湾岸地域まで四方に立地





広島高速道路公社・広島高速道路公社債の特徴

広島高速道路公社の特徴

- 広島都市圏に基幹道路を整備することで地域経済の発展に貢献
- 広島県・広島市の出資と国土交通省の認可を受けて設立

広島高速道路の状況

- 建設事業
変更整備計画※における事業費ベースでは約92%、供用延長ベースでは約86%の事業が完了
- 営業状況
利用者数は、平成26年3月の広島高速3号線Ⅲ期の供用開始以降も、着実に増加

※ 平成28年9月国土交通大臣へ許可申請。

広島高速道路公社債の特徴

- 広島県・広島市による債務保証(BIS規制上のリスク・ウエイトは0%)
- 未償還金残高の内、公的資金が67%、民間資金は33%(未償還金残高のうち、公募債残高は29%)

広島高速道路公社債への投資意義

- 地域経済支援
指定都市高速道路の整備により、移動距離、時間の短縮や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の活性化を促進し、地域産業の競争力向上に貢献する。
- 地域間ネットワークの構築
空港、港湾又は幹線道路等のアクセスの向上を図ることで、周辺都市も含めた生活圈域の拡大、ビジネスや観光面における他都市とのさらなる連携強化を通じて、広島都市圏の中枢性の向上に寄与する。



目次

第1部 概要・業務内容.....	5	第2部 財務状況・資金調達方針1.財務状況.....	18
1. 概要		(1) 平成27事業年度損益計算書の概要 ①	19
(1) 広島高速道路公社について	6	平成27事業年度損益計算書の概要 ②	20
(2) 事業主体と有料道路の種類	7	(2) 収支状況の推移(H9～H27)	21
(3) 事業の進め方	8	(3) 平成27事業年度貸借対照表の概要 ①	22
(4) 設立団体及び国との関係	9	平成27事業年度貸借対照表の概要 ②	23
(5) 広島高速道路の整備効果	10	(4) 償還率の推移(H9～H27)	24
(6) 組織図	12	(5) 平成27年度末 未償還金残高の状況	25
2. 業務の内容		(6) 償還計画図	26
(1) 整備計画	13	2. 資金調達	
(2) 高速道路建設事業の財源構成及び状況	14	(1) 資金調達の概要	27
(3) 高速道路建設事業費の推移	15	(2) 平成28年度収入・支出予算	28
(4) 通行台数・料金収入・供用延長の推移	16	3. 広島高速道路債券	
3. 経営改善		(1) 広島高速道路債券(市場公募債)の概要	29
経営ビジョンの策定.....	17	(2) 債務保証	30
		(3) 広島高速道路債券の発行実績	31
		参考資料	32
		・会計処理の特徴	33
		・償還準備金積立方式の仕組み	34
		・道路公社の解散	35

第1部

概要・業務内容



1. 概要

(1) 広島高速道路公社について

当公社は、地方道路公社法(昭和45年法律第82号)に基づき広島県、広島市により設立された特別法人です。(平成9年6月3日設立)

当公社は、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・維持管理を行っています。

また、指定都市高速道路と密接な関連のある道路の建設・管理や、国や地方公共団体からの受託業務を行っております。

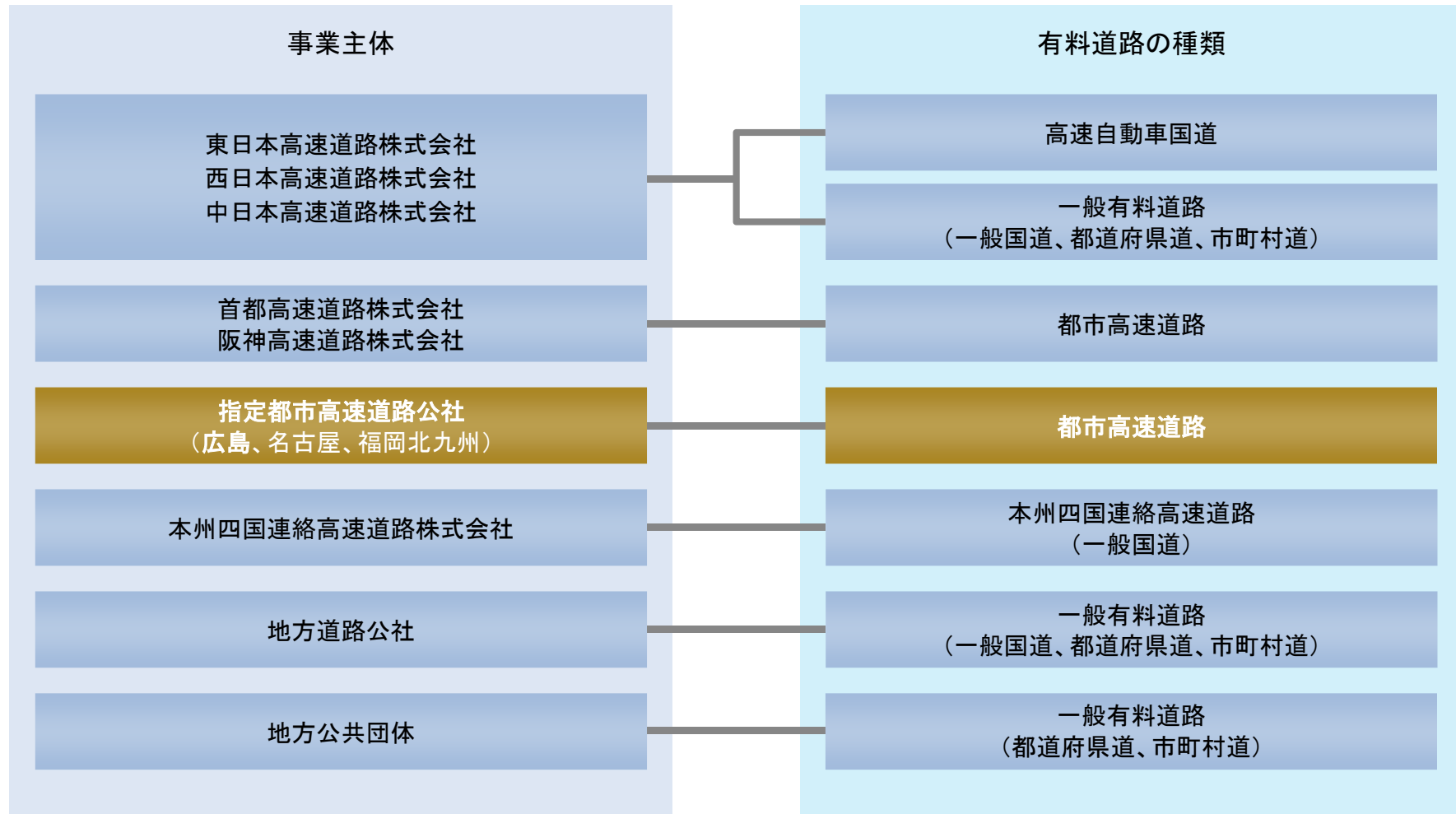
名称	広島高速道路公社(Hiroshima expressway public corporation)
代表者	理事長 高井 巖
役職員数	69人(平成28年4月1日現在)
本社所在地	広島県広島市東区温品一丁目8番23号
基本金	79,455百万円(平成27年度末現在)
設立団体	広島県、広島市が各50%出資
根拠法	地方道路公社法
設立年月日	平成9年(1997年)6月3日
目的	広島市の区域及びその周辺の地域において、その通行又は利用について、料金を徴収することができる指定都市高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により、この地域の地方的な幹線道路の整備を促進して、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



1. 概要

(2) 事業主体と有料道路の種類

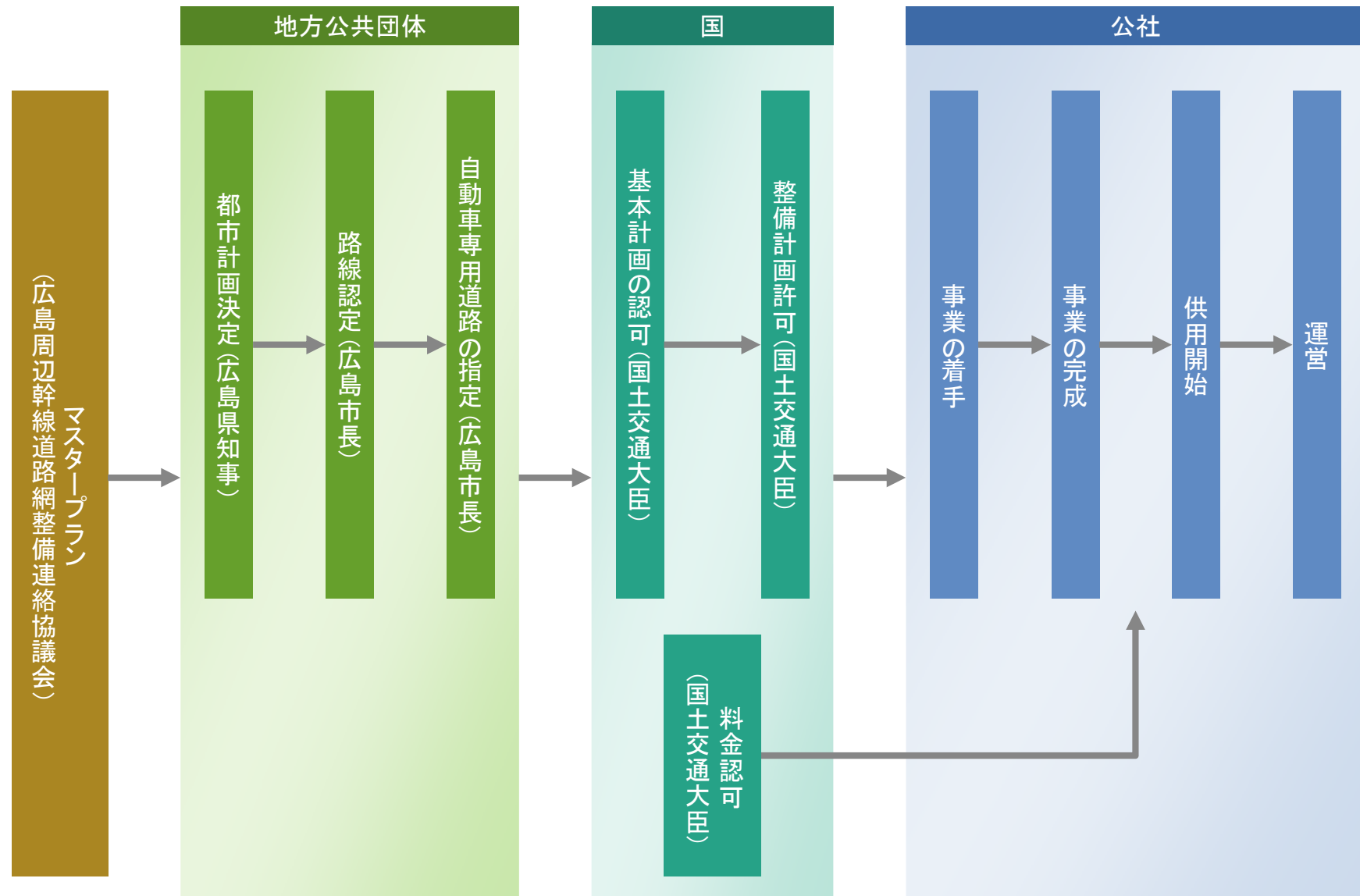
広島高速道路公社・広島高速道路の位置づけ





1. 概要

(3) 事業の進め方





1. 概要

(4) 設立団体及び国との関係

地方道路公社法に基づく主な認可、承認	認可者・任命者等
定款及び業務方法書の認可(第5条、第9条、第22条)	国土交通大臣
役員任命(第13条)	広島県知事・広島市長
事業計画及び資金計画(第24条)	広島県知事・広島市長
財務諸表の提出(第26条)	広島県知事・広島市長
報告及び検査(第38条)	国土交通大臣又は広島県知事・広島市長
監督命令(第39条)	国土交通大臣又は広島県知事・広島市長

道路整備特別措置法(昭和31年法律第7号)に基づく認可	認可者・任命者等
整備計画に関する許可(第12条 第1項)	国土交通大臣
料金及び料金徴収期間の認可(第13条 第1項)	国土交通大臣

- 地方道路公社法の定めにより、運営上重要な事項については、**広島県・広島市及び国の承認等**を受け事業を遂行



1. 概要

(5)広島高速道路の整備効果

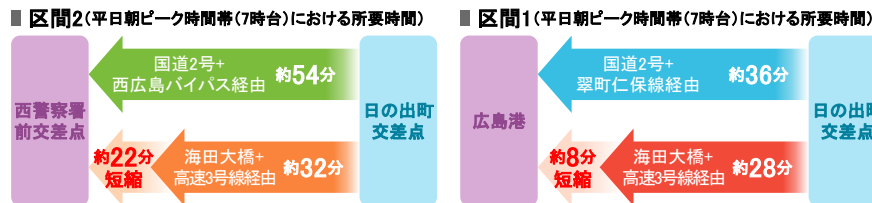
- 広島高速道路の整備は、広島都市圏に高速道路ネットワークを構築して、高速性・定時性を確保することにより、都市機能の更なる向上に貢献します。
→「交通の円滑化」をはじめとして、「利便性の向上」「地域経済の振興」「安全・環境」など多くの効果が考えられます。

交通の円滑化

拠点間の時間短縮

- 広島高速道路がネットワーク化したことにより、主要な交通結節点への**交通アクセスがより強化**されました。
- 広島都市圏への玄関である、『**広島空港**』『**広島駅**』『**広島港**』などへの交通アクセスの改善は、観光やビジネスなどに波及効果が見込めます。

広島高速3号線による拠点間時間短縮



※区間1 [通行料金(普通車ETC時間帯割引適用後):海田大橋90円+広島高速道路(仁保JCT~宇品)190円]
 ※区間2 [通行料金(普通車ETC時間帯割引適用後):海田大橋90円+広島高速道路(仁保JCT~都市高速観音)650円]

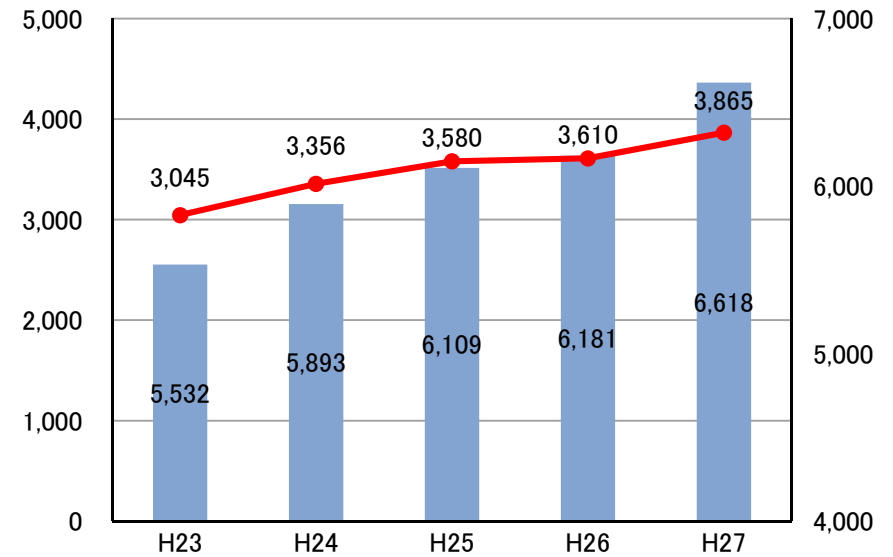
地域経済の振興

観光振興への貢献

- 年間約6,618万人[※]の観光客が平和記念公園を初めとする広島県内の観光施設を訪れています。
- 観光客の内、**約6割[※]**が自家用車を利用しており、アクセス改善は施設間移動の負担軽減につながります。

※ 平成27年広島県観光客数の動向<広島県HPより>

広島県総観光客数及び観光消費額



■ 総観光来客数(万人:右軸) ■ 観光消費額(億円:左軸)



1. 概要

(5)広島高速道路の整備効果

安全・環境

災害に強いまちづくり

- 広島高速道路は、H7阪神・淡路大震災のような直下型の地震に対しても、損傷が限定的なものにとどまり、機能の回復を速やかに行うことができる性能を有しています。
- 既存の開通区間は、地震発生時等に円滑かつ確実な緊急輸送を実現するための骨格となる『**第一次緊急輸送道路**』※に指定されています。
- 災害時には、山陽自動車道・中国自動車道などとともに、県外の他都市及び広域都市圏相互の連携を図り緊急活動へ役立つことも期待されています。

※ 第一次緊急輸送道路：県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港、総合病院等を連絡する道路

利便性の向上

地域医療サービスの向上

- 広島市内にある3か所の救命救急センター※は、広島都心部に立地していることから、周辺地域から広島高速道路を利用することにより、一般道のみを利用する場合に比べ、**時間短縮**が可能となります。

- **数分を争う**、緊急医療活動にも、広島高速道路は貢献しています。
- ※ 二次救急で対応できない複数診療科領域の重篤な患者に対し高度な医療技術を提供する三次救急医療機関。

広島県内で7か所。《広島市内》広島大学病院、県立広島病院及び広島市民病院の3か所。《広島市以外》国立病院機構呉医療センターと福山市民病院の2か所。その他地域救命救急センターとしてJA広島総合病院と尾道総合病院の2か所。

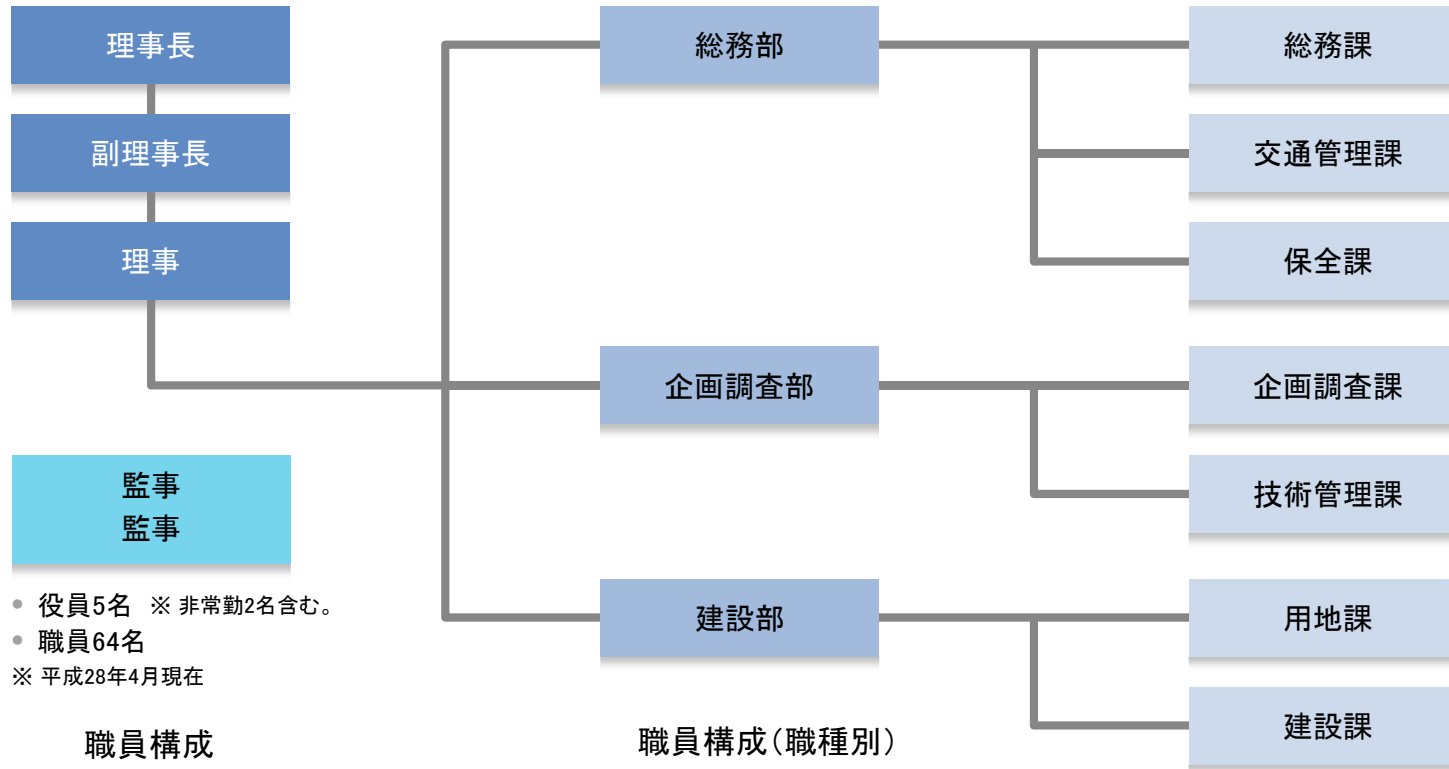


※ 広域的な災害支援に資する路線<広島県HPより>



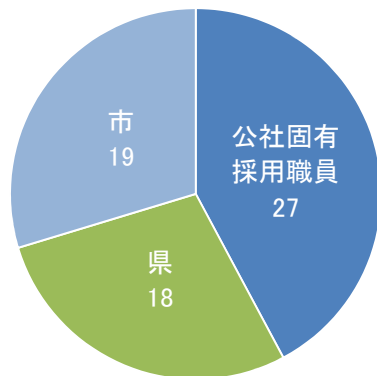
1. 概要

(6) 組織図 3部7課体制で、指定都市高速道路に係る計画、建設、管理を遂行

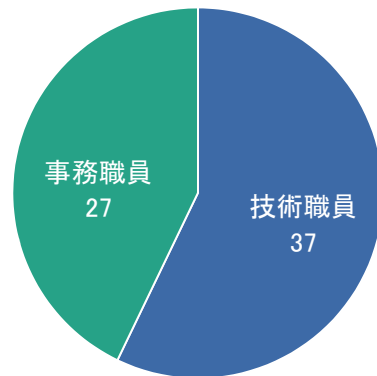


- 役員5名 ※ 非常勤2名含む。
- 職員64名
- ※ 平成28年4月現在

職員構成



職員構成(職種別)





2. 業務の内容

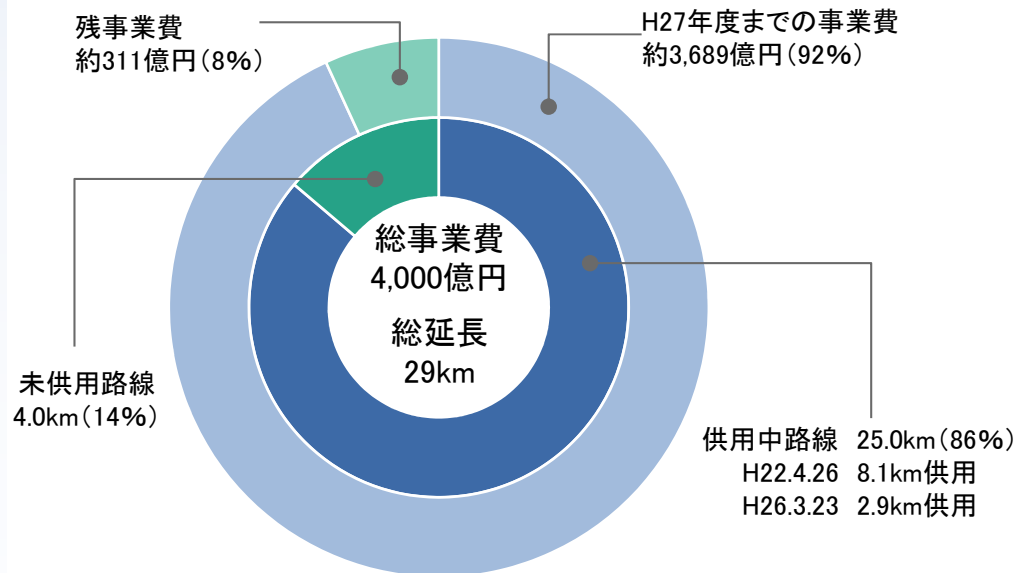
(1) 整備計画

現行整備計画(平成26年3月国土交通大臣許可)の変更について

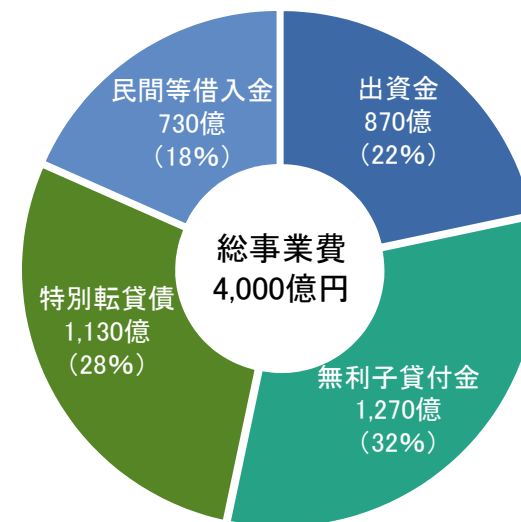
- 広島高速道路の現行整備計画(平成26年3月国土交通大臣許可)では、概算事業費を3,920億円、完成予定年度を平成29年度としており、現在、高速5号線の整備を進めています。
- 高速5号線については、トンネル上部の一部住民の方々から、工事による地表面沈下等に対する不安の声があることから、これらに対応するため、地域住民の「安全確保と安心の構築」に向けた取り組みを進めることとしており、また、トンネル設計の進展等に伴う仕様変更や最近の建設工事の市場環境の変化等により、工事費が80億円増額したことから、概算事業費を4,000億円に、完成予定年度を平成32年度に変更することとしました。
- 整備計画の変更については、道路整備特別措置法に基づき道路管理者(広島県及び広島市)の同意を得て、現在、国土交通大臣に変更の許可を申請中です。

	現行整備計画	変更整備計画(申請中)
概算事業費	3,920億円	4,000億円
完成予定年度	平成29年度	平成32年度
整備延長	29km	29km

変更整備計画(申請中)における事業の進捗



変更整備計画(申請中)における資金計画



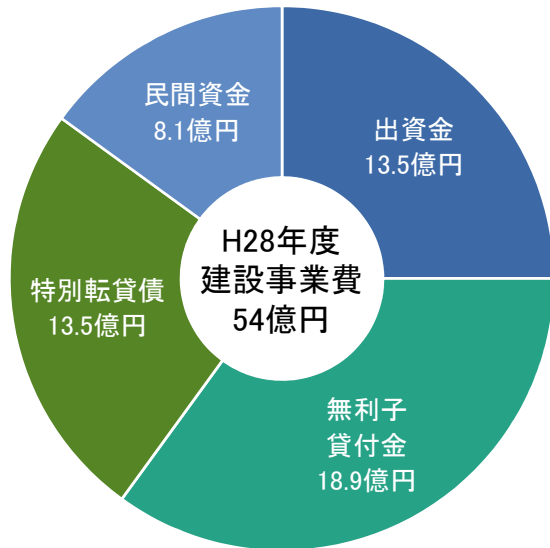


2. 業務の内容

(2) 高速道路建設事業の財源構成及び状況

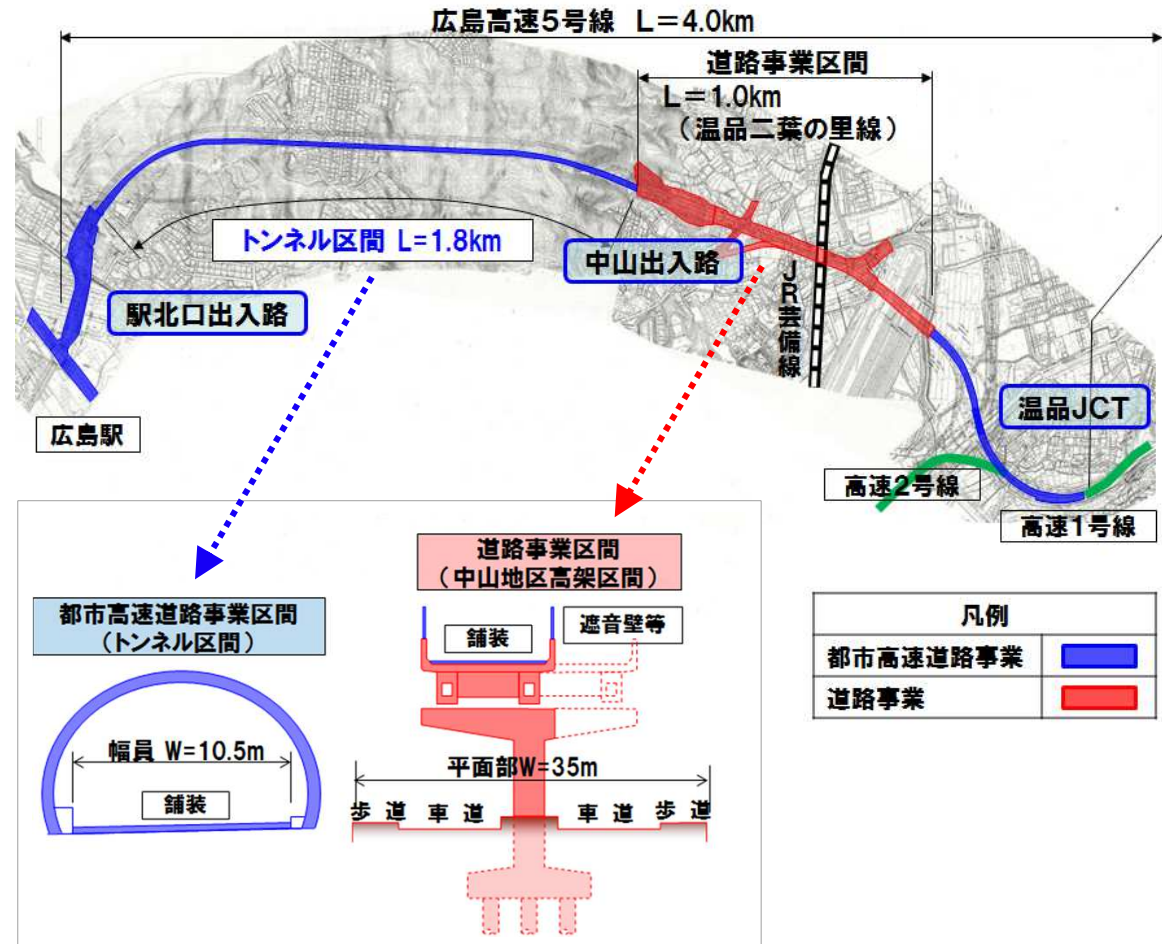
平成28年度建設事業費と建設事業の状況

■ 平成28年度 建設事業費総額と財源構成



■ 広島高速5号線

事業費54億円をもって、用地取得及びトンネル工事等を実施します。

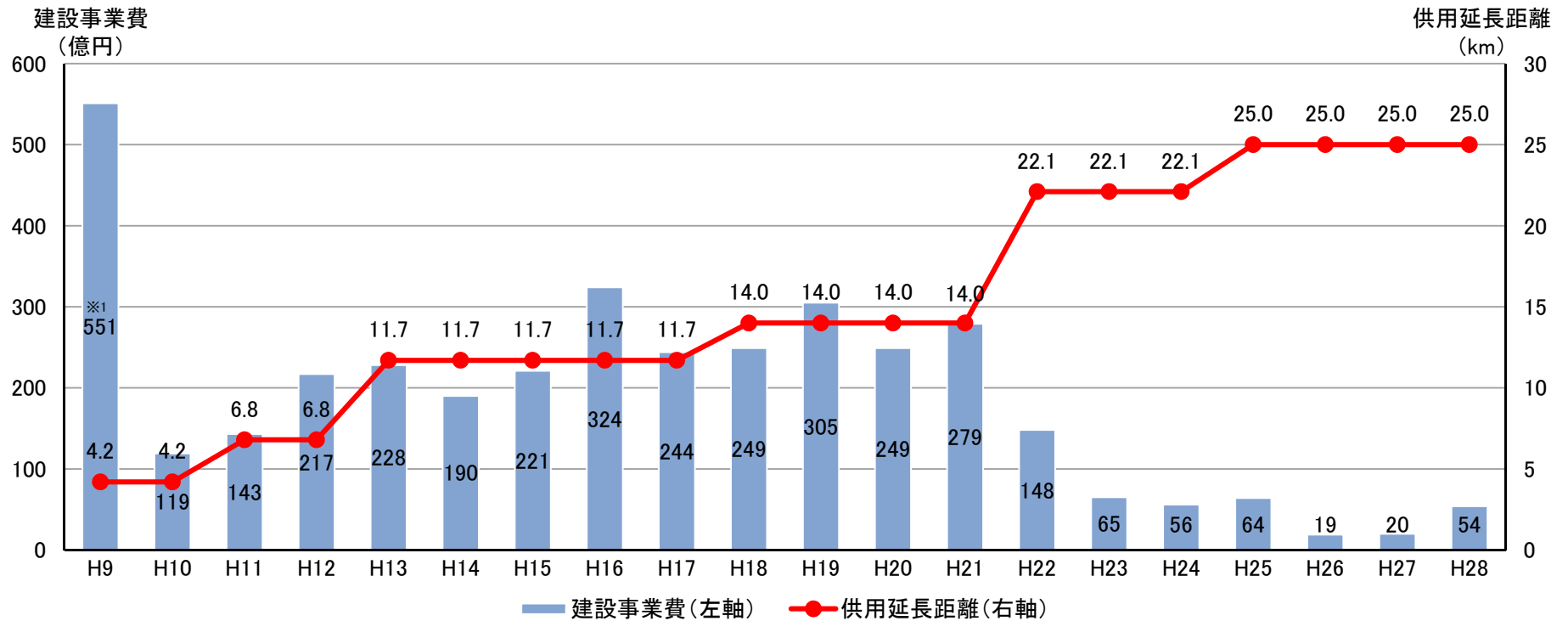




2. 業務の内容

(3) 高速道路建設事業費の推移

- 平成26年3月、広島高速3号線Ⅲ期区間の完成により、整備計画に定める五つの路線のうち四つが完成
- 平成27年度までの事業費累計は約3,689億円^{※2}、残事業費は約311億円



※1 平成9年度事業費が突出しているのは、この年度に広島県道路公社から広島高速1号線として一般有料道路安芸府中道路を、広島市道路公社から広島高速3号線として広島南道路の一部を取得したことによるものです。

※2 年度毎に端数処理しているため、事業費累計において合致しないことがあります。



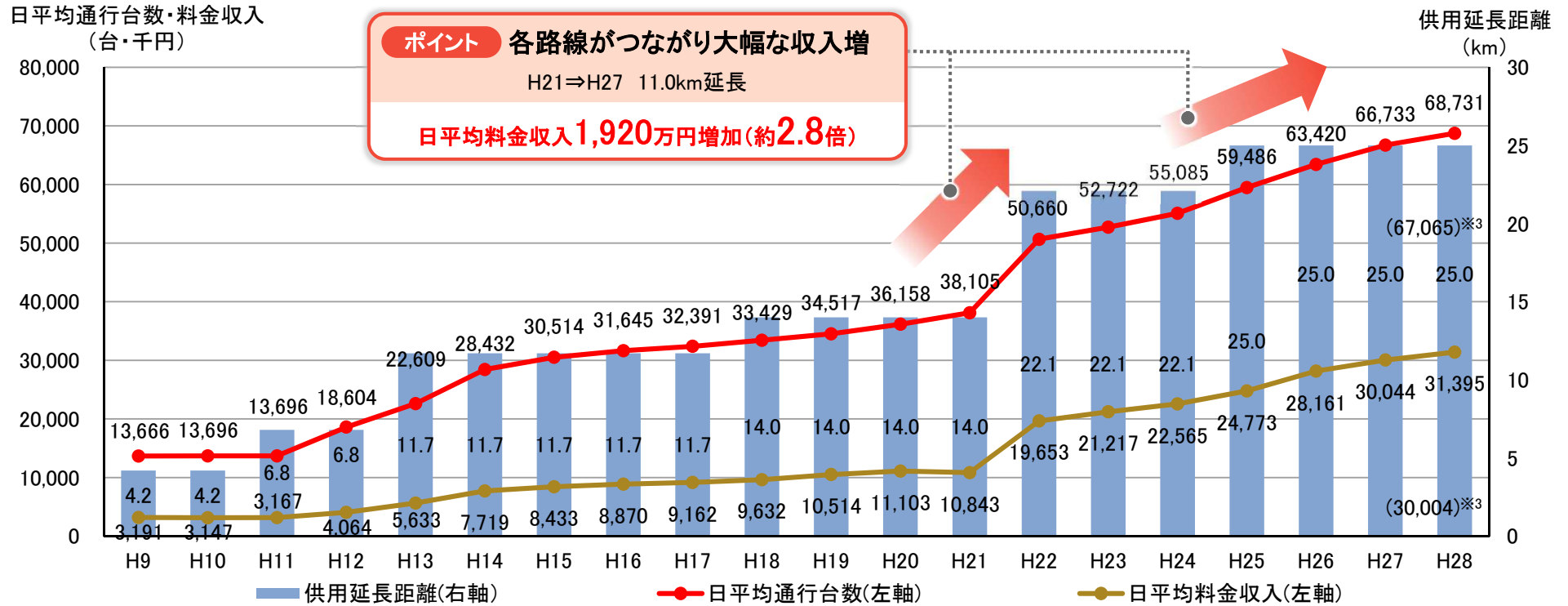
2. 業務の内容

(4) 通行台数・料金収入・供用延長の推移

平成28年度(4月～9月)

日平均通行台数 68,731台(2.5%増※)、日平均料金収入 31,395千円(4.6%増※)

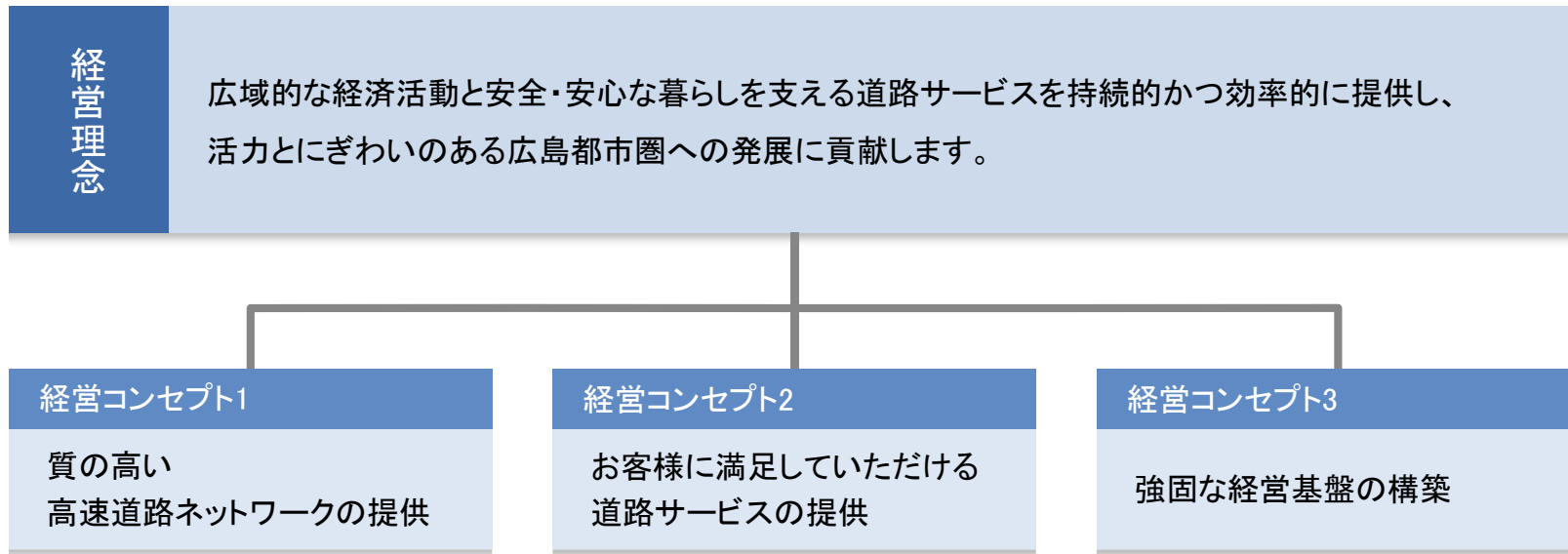
- 平成22年4月に広島高速2号線及び3号線Ⅱ期、平成26年3月に広島高速3号線Ⅲ期と、相次ぐ新規路線の供用開始後、通行台数・料金収入ともに増加。



※ 前年度同期の日平均と比較した場合
 ※2 H28は4月～9月の実績
 ※3 グラフ中()はH27(4月～9月)の実績



3. 経営改善 主な内容 経営ビジョンの策定



行動指針

- サービス業としての意識・実践
- 社会的責任の意識・実践
- 経営を支えるコスト意識・実践
- 社会情勢の変化への的確かつ柔軟な対応
- 社会に信頼される組織づくり

第2部

財務狀況・資金調達方針



1. 財務状況

(1) 平成27事業年度損益計算書の概要 ①

(百万円)

費用の部				
科目	金額			増減率 (%)
	平成27 事業年度	平成26 事業年度	差額	
事業資産管理費	3,089	3,030	59	1.9
一般管理費	405	389	16	4.1
業務外費用	2,007	2,104	△97	△4.6
小計	5,501	5,523	△22	△0.4
引当金等繰入	5,612	4,913	699	14.2
償還準備金繰入	5,566	4,904	662	13.5
償還準備積立金繰入	46	9	37	411.1
合計	11,113	10,436	677	6.5

収益の部				
科目	金額			増減率 (%)
	平成27 事業年度	平成26 事業年度	差額	
業務収入	11,063	10,372	691	6.7
道路料金収入	10,954	10,248	706	6.9
ETCマイレージ還元負担金	42	30	12	40.0
業務雑収入	67	94	△27	△28.7
業務外収入	50	64	△14	△21.9
合計	11,113	10,436	677	6.5

- ※ 収益及び費用から受託業務費を除いています。
- ※ 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。
- ※ 増減率は端数処理後の値で算出しています。

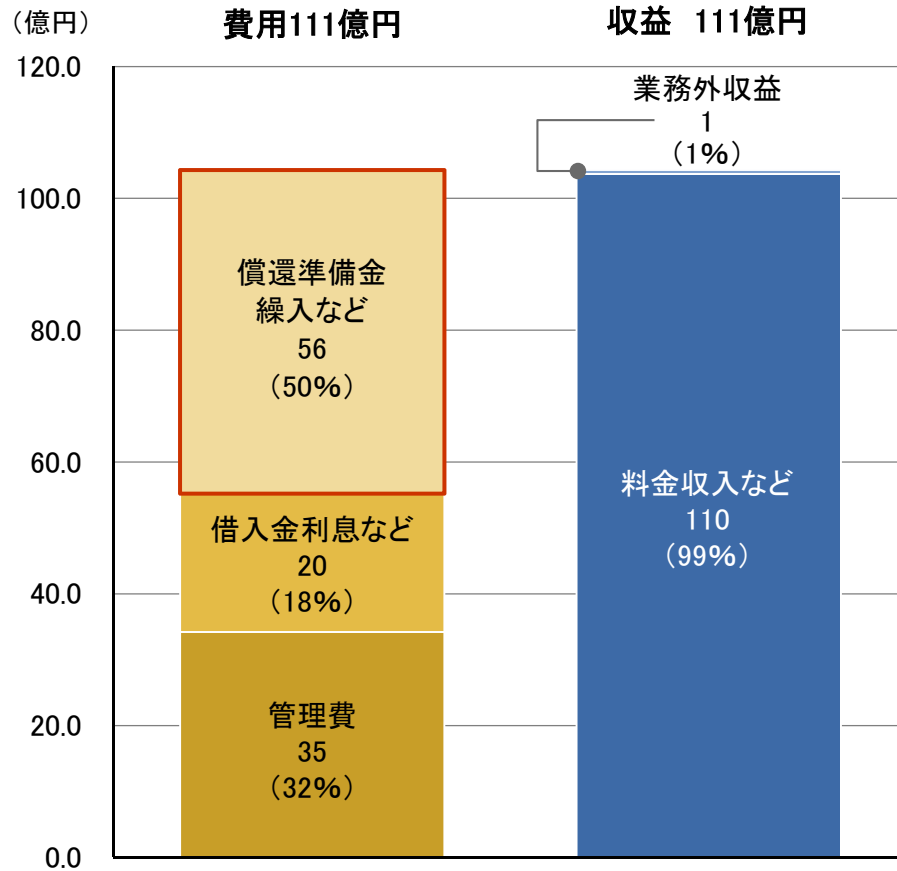


1. 財務状況

(1) 平成27事業年度損益計算書の概要 ②

平成27年度の営業中道路の収支状況

■ 平成27事業年度は、約56億円の収支差益(償還準備金繰入等)を確保



※収益及び費用から受託業務費を除いています。

一日当たりの通行台数と料金収入

■ 通行台数、料金収入共に堅調に推移

■ 平成26年3月、広島高速3号線Ⅲ期(吉島～観音、2.9km)を供用開始

年度	供用延長 (km)	日平均通行台数 (台) ()内はETC利用率	日平均料金収入 (千円) ()内はETC利用率
平成23年度	22.1	52,722 (83%)	21,217 (87%)
平成24年度	22.1	55,085 (85%)	22,565 (88%)
平成25年度	25.0	59,486 (86%)	24,773 (89%)
平成26年度	25.0	63,420 (87%)	28,161 (90%)
平成27年度	25.0	66,733 (88%)	30,044 (91%)
対前年度比※	100.0	105.2	106.7

※平成26年度を100とした場合の平成27年度の指数を表しています。



1. 財務状況

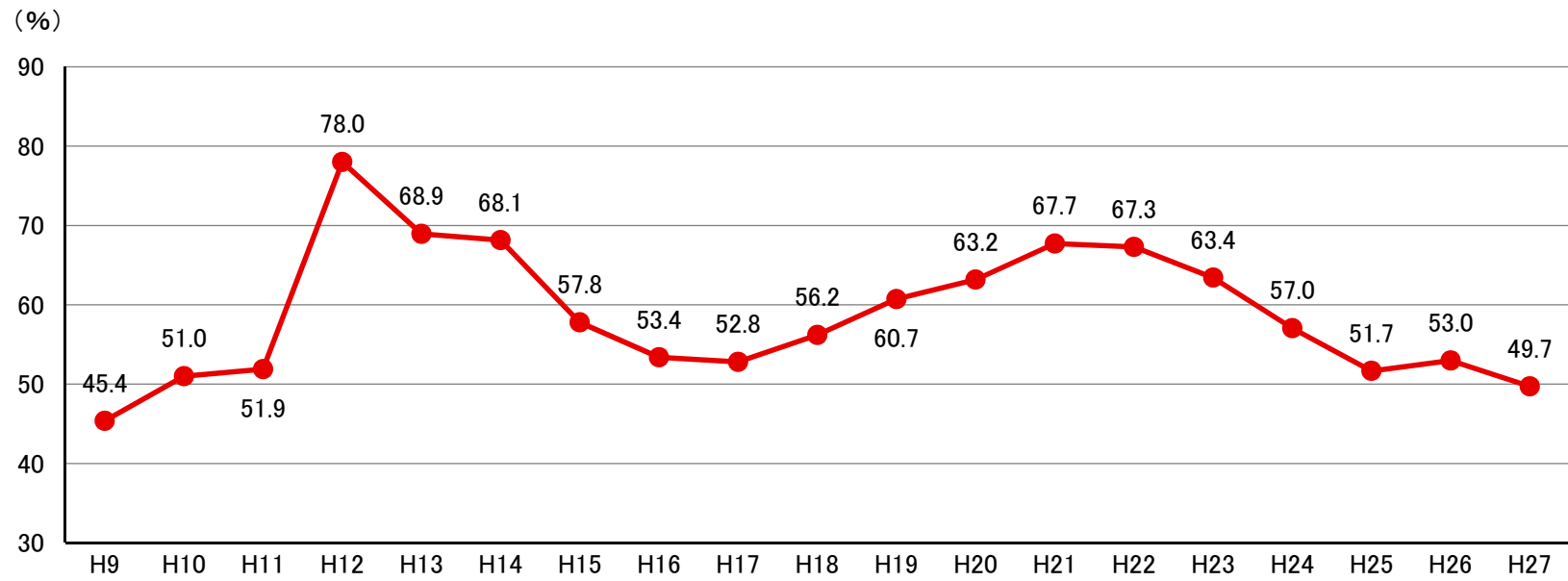
(2) 収支状況の推移(H9~H27)

経年的にも、毎年度、着実に収支差益を確保
 平成27年度は、前年度比で3.3ポイント改善

- 収支率とは、収益に対する費用(管理費+金利等)の割合のことをいい、より具体的には、100円の収入を得るために必要となる管理費用の比率です。

$$\text{収支率} = \frac{\text{管理費} + \text{金利}}{\text{収益(料金収入等)}} \times 100$$

収支率の推移(H9~H26)





1. 財務状況

(3) 平成27事業年度貸借対照表の概要 ①

(百万円)

勘定科目	資産			増減率 (%)
	金額			
	平成27 事業年度	平成26 事業年度	差額	
流動資産	5,403	4,305	1,098	25.5
現金・預金外	5,403	4,305	1,098	25.5
固定資産	369,456	367,540	1,916	0.5
事業資産	304,279	304,279	0	0.0
道路建設仮勘定	63,966	61,892	2,074	34
有形固定資産外	1,211	1,369	△158	△11.5
繰延資産	213	228	△15	△6.6
借入金取扱諸費外	213	228	△15	△6.6
資産合計	375,072	372,073	2,999	0.8

勘定科目	負債及び資本			増減率 (%)
	金額			
	平成27 事業年度	平成26 事業年度	差額	
流動負債	18,324	17,546	778	4.4
短期借入金外	18,324	17,546	778	4.4
固定負債	228,139	232,030	△3,891	△1.7
広島高速道路債券	94,998	84,998	10,000	11.8
地方公共団体借入金	61,183	67,123	△5,940	△8.8
政府借入金	61,968	69,054	△7,086	△10.3
市中銀行等借入金等	9,839	10,729	△890	△8.3
退職給与引当金	122	98	24	24.5
ETCマイレージ引当金	29	28	1	3.6
特別法上の引当金等	49,020	43,408	5,612	12.9
償還準備金	37,364	31,799	5,565	17.5
償還準備積立金	11,655	11,609	46	0.4
(負債合計)	295,483	292,984	2,499	0.9
基本金	79,455	78,955	500	0.6
地方公共団体出資金	79,455	78,955	500	0.6
剰余金	134	134	0	0
(資本合計)	79,589	79,089	500	0.6
負債・資本合計	375,072	372,073	2,999	0.8

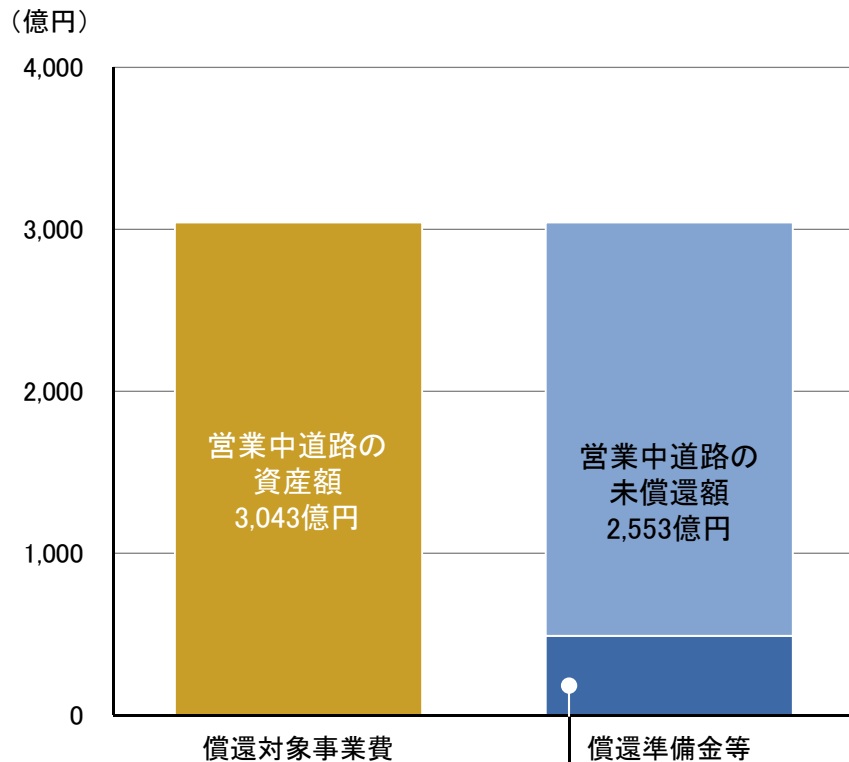
※ 係数毎に端数処理しているため、計において合致しないことがあります。
 ※ 増減率は端数処理後の値で算出しています。



1. 財務状況

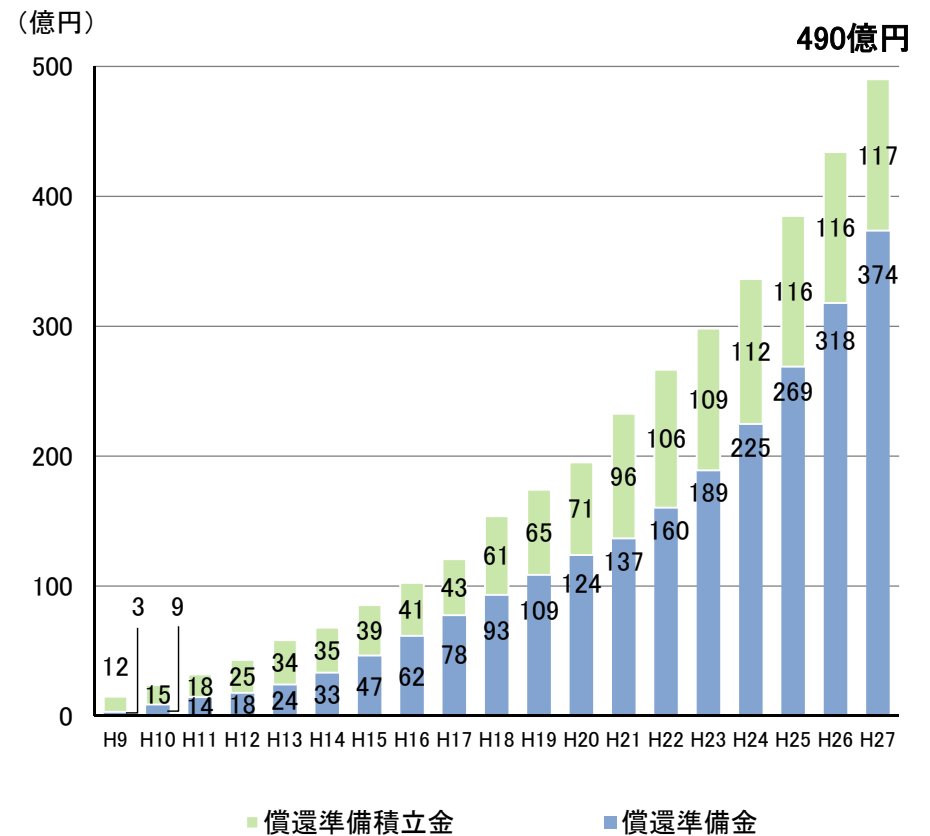
(3) 平成27事業年度貸借対照表の概要 ②

償還準備金繰入等は、堅調に推移しており、繰入の累計である償還準備金等は、平成27年度末に490億円になりました。



償還準備金等490億円

- 償還準備金 374億円
- 償還準備積立金 116億円





1. 財務状況

(4) 償還率の推移(H9~H27)

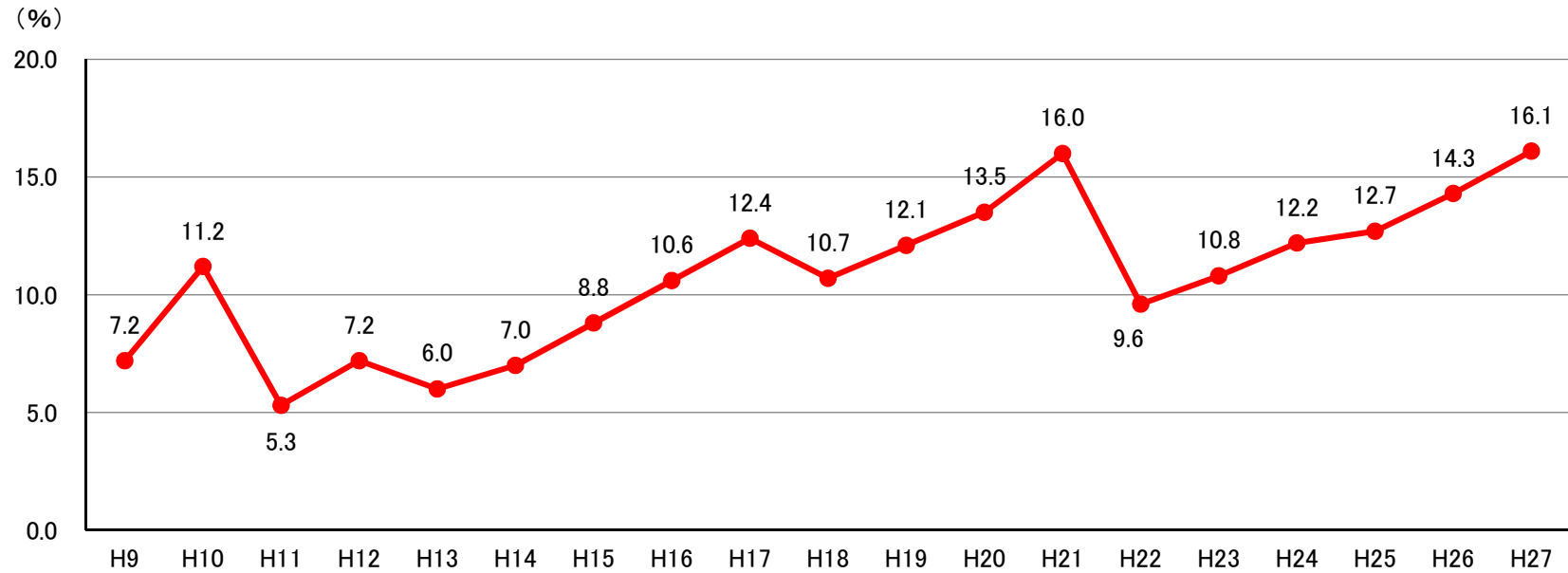
償還率は、経年的にも堅調に上昇し、償還は着実に進展

※新規路線の供用開始年度は、営業中道路資産の増加により、償還率が一時的に低下することがあります。

■ 償還率とは、営業中路線の資産額に対する償還準備金(償還準備積立金を含む)の割合

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

償還率の推移(H9~H25)



※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。

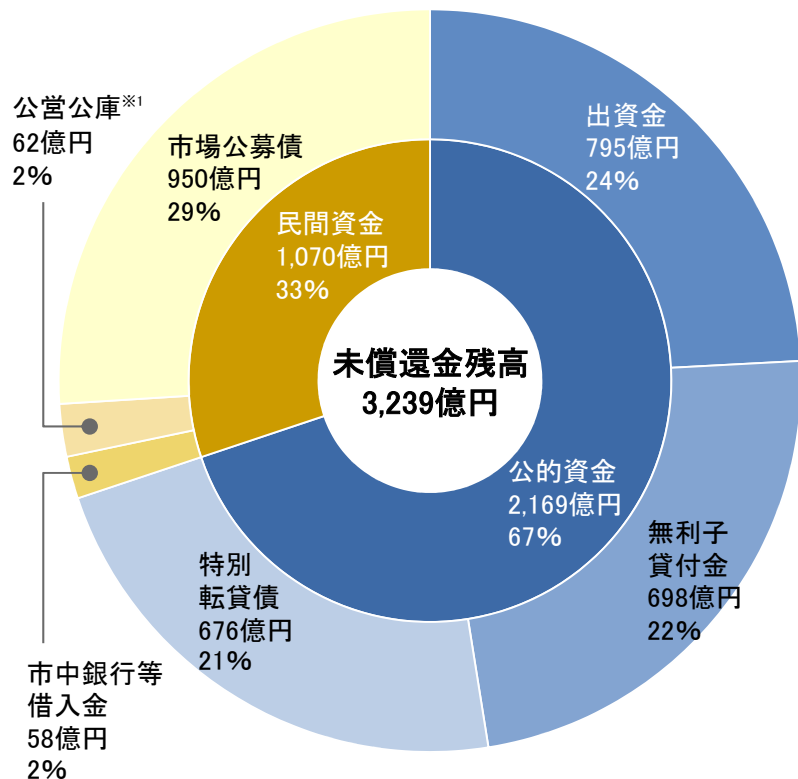


1. 財務状況

(5) 平成27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おります。

(億円)



調達先	平成27年度末未償還金残高	備考
公的資金	出資金	795 • 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	698 • 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	676 • 設立団体が地方債として財政投融资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	2,169
民間資金	市中銀行等借入金	58 • 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
	公営企業金融公庫貸付金 ^{※1}	62 • 公営企業金融公庫 ^{※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	950 • 広島高速道路債券 • 設立団体の債務保証付 • 償還期間10年
	計	1,070
合計	3,239	

※1 現地方公共団体金融機構

※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。

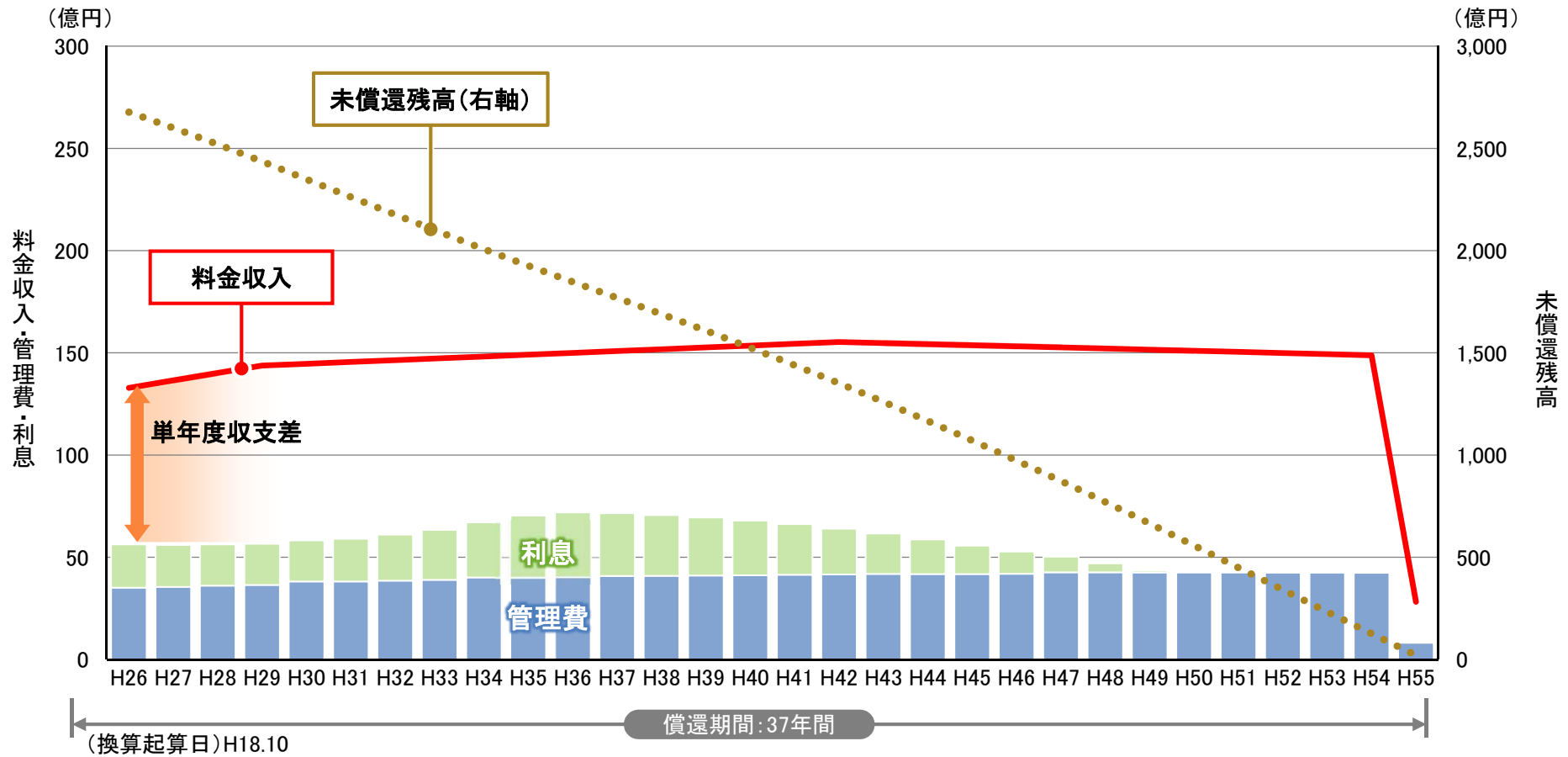


1. 財務状況

(6) 償還計画図

広島高速道路の償還計画

■ 供用延長: 25.0km ■ 事業費: 3,050億円 ■ 償還完了: 平成55年度



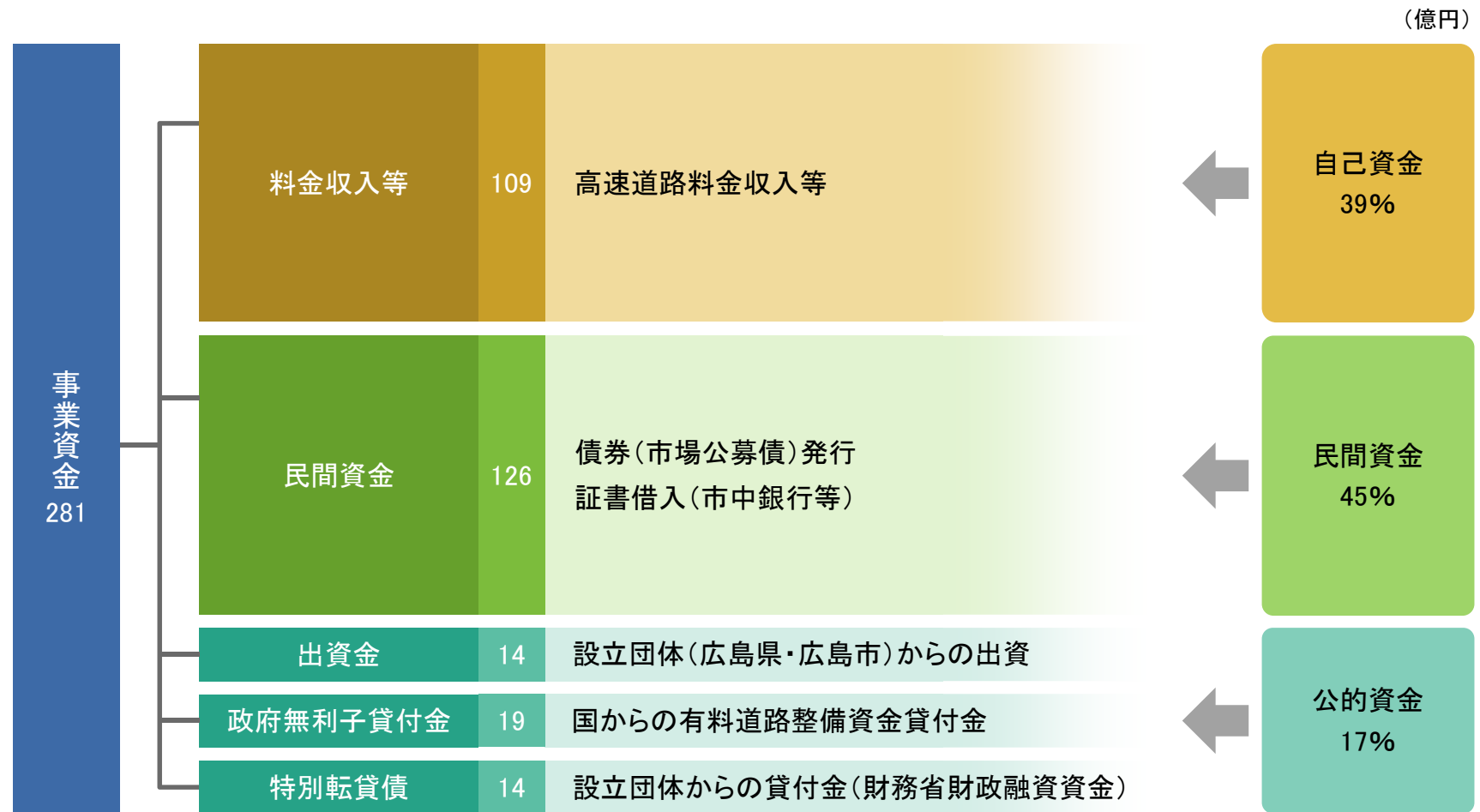
※ 料金認可(平成26年3月)の値を使用し、現在供用中の路線である、広島高速1号線、2号線、3号線、4号線の料金収入や建設・管理に要する収入・費用にもとづく償還計画をイメージとして作成しています。換算起算日(全路線の平均的開通日・平成18年10月)から36年8か月で償還が完了する計画です。現在建設中の広島高速5号線が供用開始された場合には、新たな償還計画に基づいたイメージ図に変更される予定です。



2. 資金調達

(1) 資金調達の概要

平成28年度の資金構成・予算額



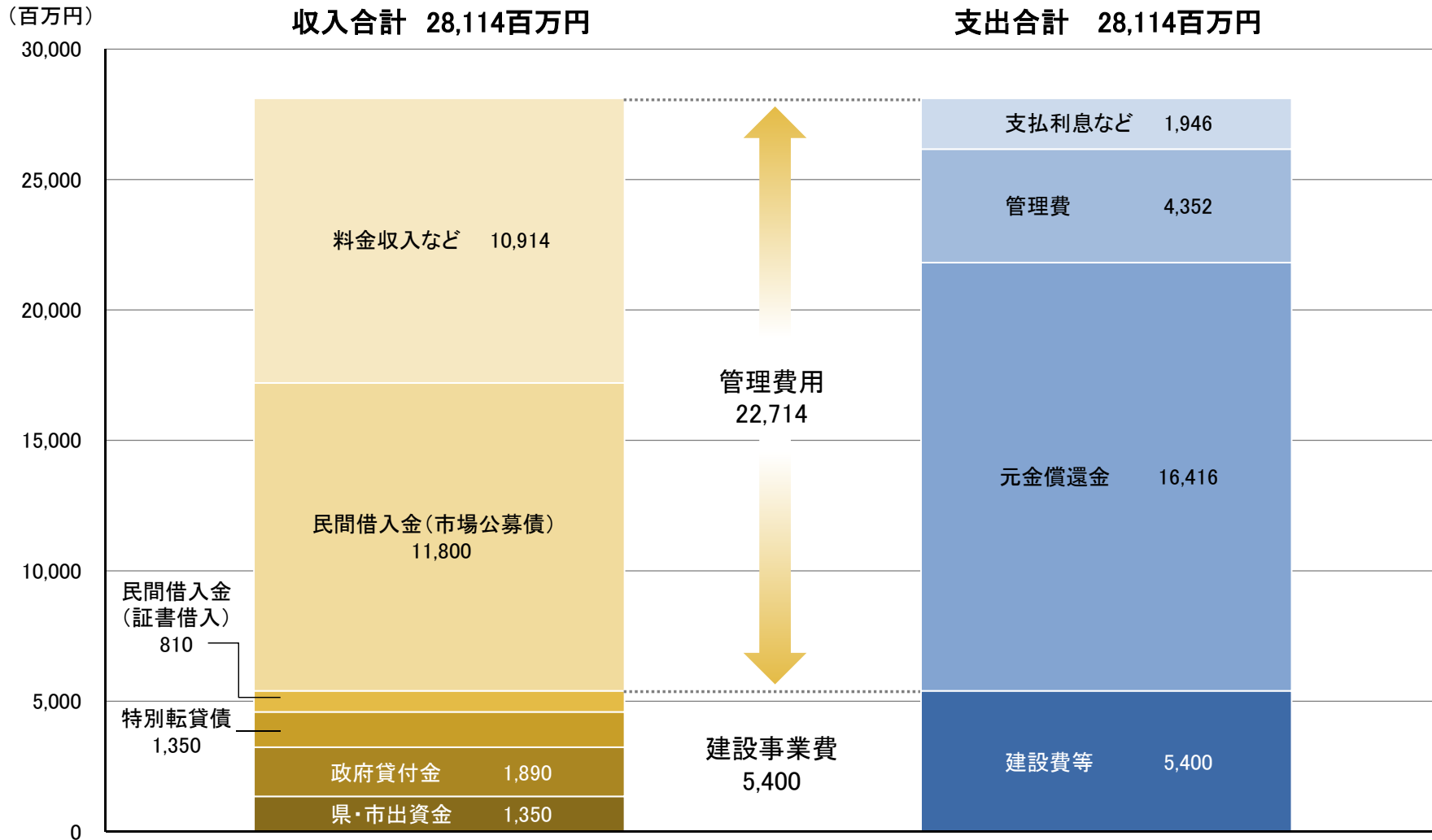
※ 上記予算額は、受託業務費を除いています

※ 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。



2. 資金調達

(2) 平成28年度収入・支出予算



※ 上記予算額は、受託業務費を除いています



3. 広島高速道路債券

(1) 広島高速道路債券(市場公募債)の概要

発行予定額	未定
資金の使途	高速道路の建設資金及び長期借入金の借換資金
償還年限	未定(満期一括償還)
発行時期	平成29年2月 予定
債券の位置づけ	金融商品取引法第2条第3号(特別の法律により法人の発行する債券)に該当する有価証券です。
格付け	設立団体である広島県及び広島市の債務保証付き債券であることから、格付けは取得していません。
BIS リスク・ウェイト	地方公共団体の債務保証がある場合、BIS規制上のリスク・ウェイトは、地方債と同じ0%です。
今後の方針	市場環境をみながら、今後も継続的に発行する予定です。



3. 広島高速道路債券 (2) 債務保証

根拠法令

■ 地方道路公社法 第28条

設立団体は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第三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。

(参考) 法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律 第3条

政府又は地方公共団体は、会社その他の法人の債務については、保証契約をすることができない。ただし、財務大臣(地方公共団体のする保証契約にあっては、総務大臣)の指定する会社その他の法人の債務については、この限りでない。

債務保証の内容

- 設立団体である広島県・広島市が、それぞれ元金と利息の1/2の額を分担して保証します。
- 期限を過ぎても元金・利息の支払いが行われられない場合、広島県・広島市が公社に代わって弁済を行います。

債務保証と損失補償のちがい

	債務保証	損失補償
保証(補償)の対象	<u>地方道路公社(当公社)</u> ・土地開発公社	住宅供給公社その他の第三セクター
保証(補償)の内容	<ul style="list-style-type: none"> • 債務者が<u>履行しなかった債務のすべて</u> • 主たる債務が履行遅滞となるとただちに履行義務を負う 	<ul style="list-style-type: none"> • 債務者が<u>履行しなかった債務の一部</u>でも可 • 主たる債務の不履行の後、損失額が確定してから補償
保証(補償)付債権のBISリスク・ウェイト	<u>0%</u>	<u>20%</u>



3. 広島高速道路債券 (3)広島高速道路債券の発行実績

当会社では、平成19年度から毎年度、市場公募債による10年債を継続的に発行しており、その発行実績は以下のとおりです。

平成28年3月31日現在

回号	発行日	発行額	年限	表面利率	発行価格 (債券100円あたり)	スプレッド (対JGB)	スプレッド (対地方債)
第1回	H20.2.28	100億円	10年	1.770%	99円94銭	30bp	12bp
第2回	H21.2.27	100億円	10年	1.630%	99円98銭	37bp	17.5bp
第3回	H22.2.26	140億円	10年	1.463%	100円	14bp	6.5bp
第4回	H23.2.28	110億円	10年	1.448%	100円	13bp	6.5bp
第5回	H24.2.28	110億円	10年	1.032%	100円	8bp	3.5bp
第6回	H25.2.28	100億円	10年	0.791%	100円	4.5bp	1bp
第7回	H26.2.28	100億円	10年	0.694%	100円	9bp	2bp
第8回	H27.2.28	90億円	10年	0.508%	100円	11bp	3.5bp
第9回	H28.2.29	100億円	10年	0.230%	100円	19bp	3bp

參考資料



会計処理の特徴

原則

- 当会社では、財政状態や経営成績を明らかにするため、企業会計原則に準じた会計処理(発生主義・複式簿記)を行っています。

例外

- 道路資産については、借入金で道路を建設し、料金収入等で投資した額を償還し、償還完了後は本来の道路管理者へ引き渡すという有料道路事業の特徴から、借入金の償還状況をより明確に把握できる償還準備金積立方式を採用しており、企業会計において一般的に採用されている減価償却方式は採用していません。

特徴

- 借入金の償還に充てられる年度の「収支差」を「償還準備金繰入」として費用に計上し、その累計額を「償還準備金」として負債の部に計上する償還準備金積立方式を採用しています。
- 貸借対照表上で、道路への投下資金総額(借入金総額)である「道路資産」と借入金の償還に充てた「償還準備金」とを対比することで、一目で借入金の償還状況がわかる仕組みになっています。



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





道路公社の解散

解散

根拠法	地方道路公社法(第34条)
解散	業務の完了※により解散
借入金	借入金がある場合は、その債権者の同意が必要
解散の手続き	議会の議決後、設立団体である広島県及び広島市の同意を経て、国土交通大臣の認可により解散

※「業務の完了」とは、有料道路の整備の借入金の償還が完了し、有料道路を本来の道路管理者に引き渡し、近い将来再び有料道路事業を行う予定のない状態をいう。



- 本資料は、債券投資家の皆さまへの情報提供のみを目的としたものであり、債券の募集、売出し、売買などの勧誘を目的としたものではありません。
- 債券の投資判断にあたりましては、当該債券の発行などにあたり作成された最終債券内容説明書などに記載された条件、内容や仕組み、その他入手可能な直近情報などを必ずご確認くださいようお願い申し上げます。
- また、本資料の中でお示した将来の見通し又は予測は、当公社として現時点で妥当と考えられる範囲内にあるものの、確実な実現を約束するものではありません。

本件に関するお問い合わせ先

広島高速道路公社
総務部総務課(経理係)

TEL 082 - 508 - 6848

FAX 082 - 508 - 6849

URL <http://www.h-exp.or.jp>