

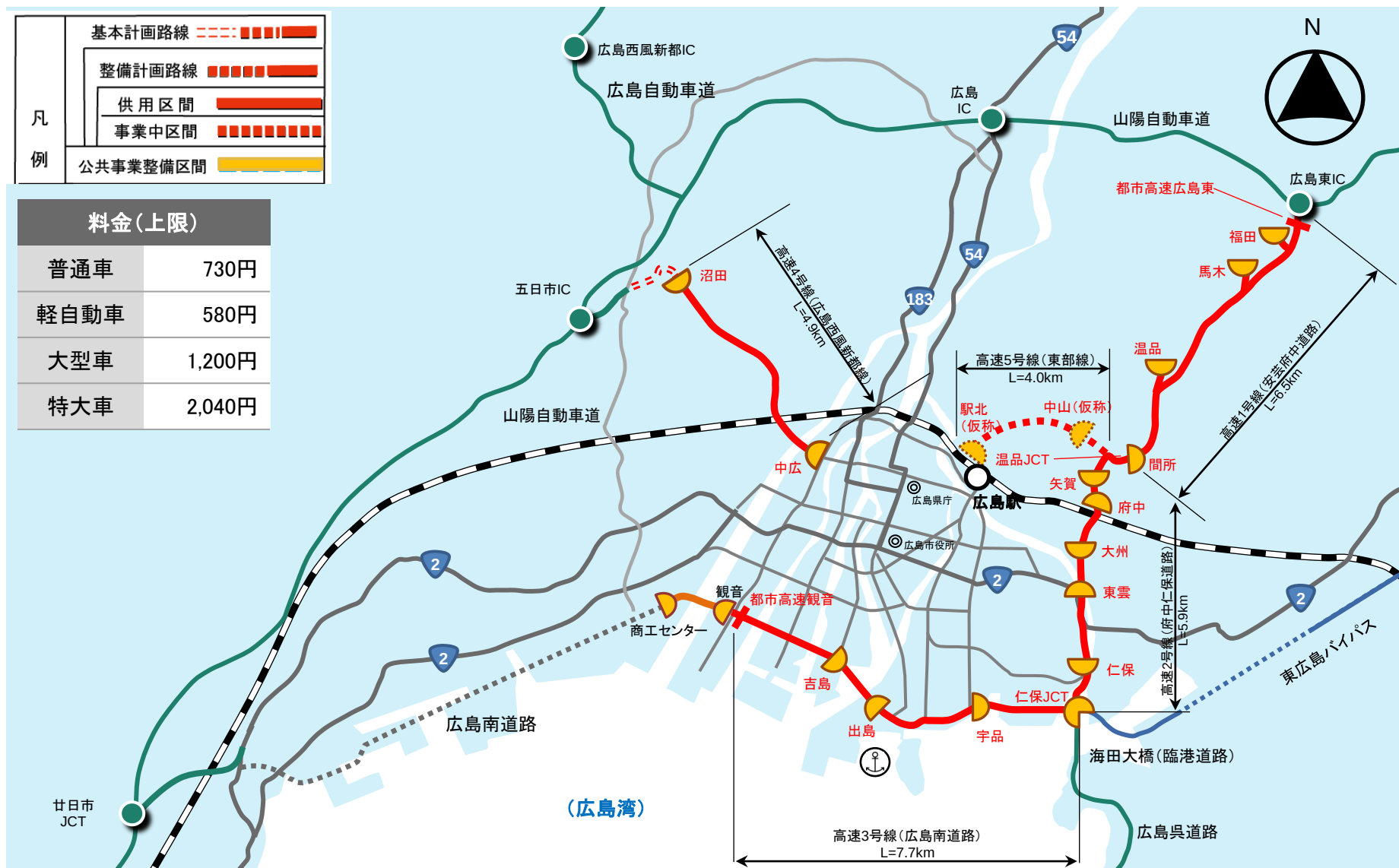
IR説明資料

2020 Investor Relations

令和2年 12月



広島高速道路ネットワーク



※表紙の写真は、仁保JCT上空から宇品方面への眺望。

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
- 広島都市圏内の高い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

中国四国最大の産業拠点

- 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10兆円 (中国四国で1位)

※2019年工業統計表 (経済産業省HP)

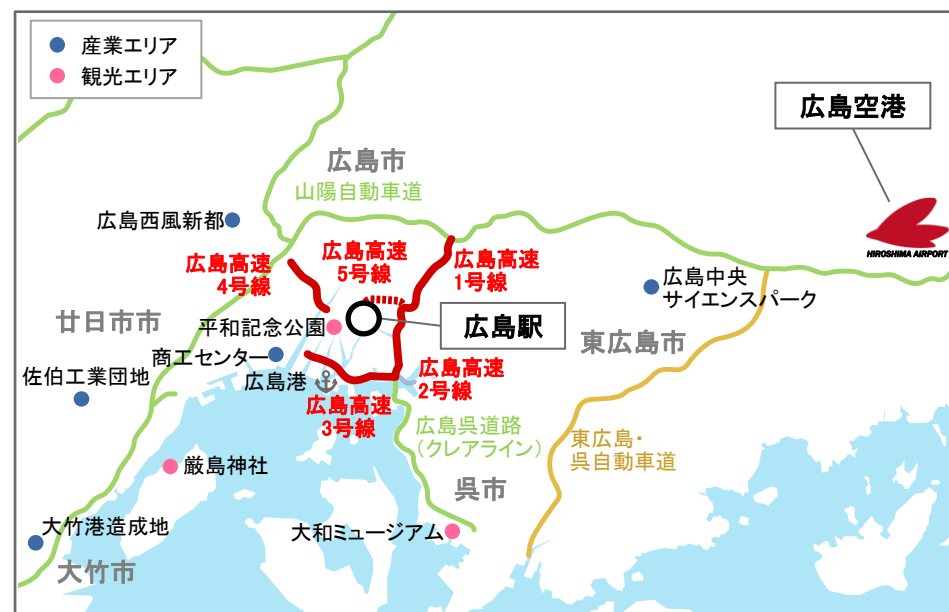
豊富な観光資源

- 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31年広島県観光客数の動向 ((一社)広島県観光連盟)

広島都市圏内の主な産業拠点

1	広島西風新都	■ 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、居住人口約56,000人 ■ 広島市中心部からは、広島高速4号線を利用し、約15分
2	高度な技術集積	■ 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	■ 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 ■ 広島市中心部からは、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	■ 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
整備計画における事業費ベースでは約91%、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

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57%、民間資金は43%(未償還金残高のうち、市場公募債残高は41%)

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、地域産業の発展に貢献する。
- 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圏域の拡大、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・事業内容

1. 概要

広島高速道路公社について	6
事業主体と有料道路の種類	7
設立団体及び国との関係	8
道路公社の解散	9
広島高速道路の整備効果 ①	10
広島高速道路の整備効果 ②	11
広島高速道路の整備効果 ③	12
広島高速道路の整備効果(まとめ)とSDGsの関連性	13

2. 事業内容

整備計画	14
高速道路建設事業の状況	15
通行台数・料金収入・供用延長の推移	16
新型コロナウイルスの影響と対策	17

3. 経営理念及び中期経営計画

経営理念	18
中期経営計画(2018-2020)	19

第2部 財務状況・資金調達

1. 財務状況

会計処理の特徴	21
償還準備金積立方式の仕組み	22
令和元事業年度損益計算書の概要 ①	23
令和元事業年度損益計算書の概要 ②	24
令和元事業年度貸借対照表の概要 ①	25
令和元事業年度貸借対照表の概要 ②	26
収支状況の推移(H9～R1)	27
償還率の推移(H9～R1)	28
令和元年度末 未償還金残高の状況	29

2. 資金調達

令和2年度収入・支出予算	30
広島高速道路債券(市場公募債)の概要	31
債務保証	32
広島高速道路債券の発行実績	33

参考資料

事業の進め方	35
組織図	36
償還計画図	37
令和元年度キャッシュフロー計算	38

第1部

概要・事業内容

1. 概要 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)

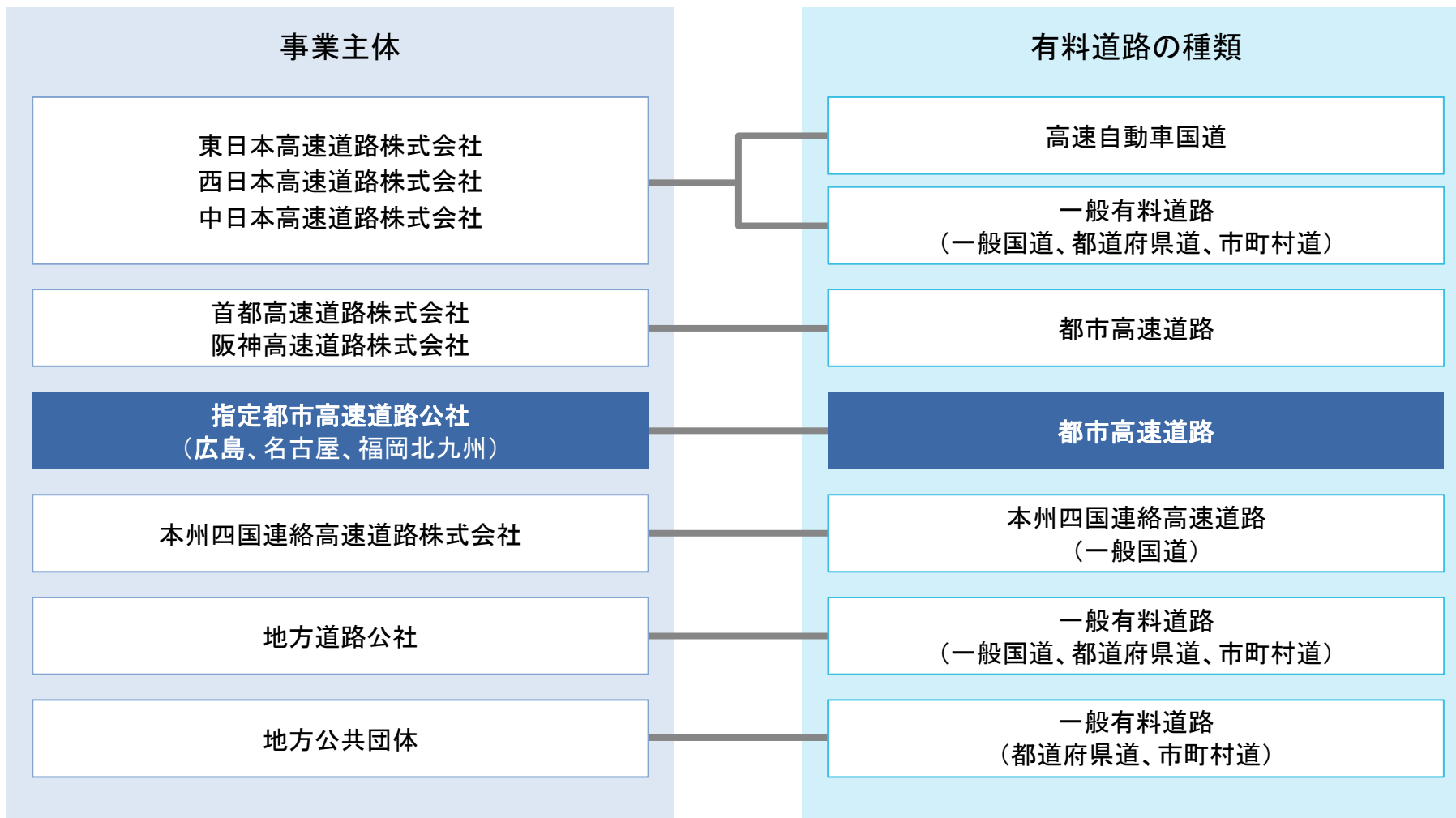
当公社は、広島都市圏の交通体系の根幹となるネットワークを形成する指定都市高速道路の新設・改築・維持管理を行っています。

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 熊谷 銳
役職員数	73人(令和2年7月22日現在、非常勤役員4名を含む)
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	85,430百万円(令和元年度末現在)
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(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 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 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
役員の任命(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 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。

1. 概要 広島高速道路の整備効果①

- 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、「地域経済の振興」「都市の強靱化」など多くの効果が考えられます。

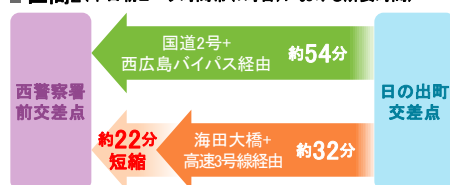
交通の円滑化 拠点間の時間短縮

- 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が容易となり、観光やビジネスなどに波及効果が見込めます。

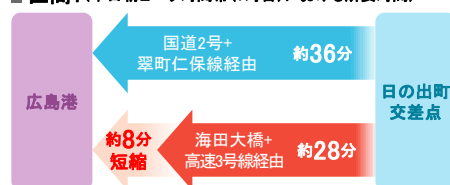
広島高速3号線 による拠点間 時間短縮



■ 区間2(平日朝ピーク時間帯(7時台)における所要時間)



■ 区間1(平日朝ピーク時間帯(7時台)における所要時間)



※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]

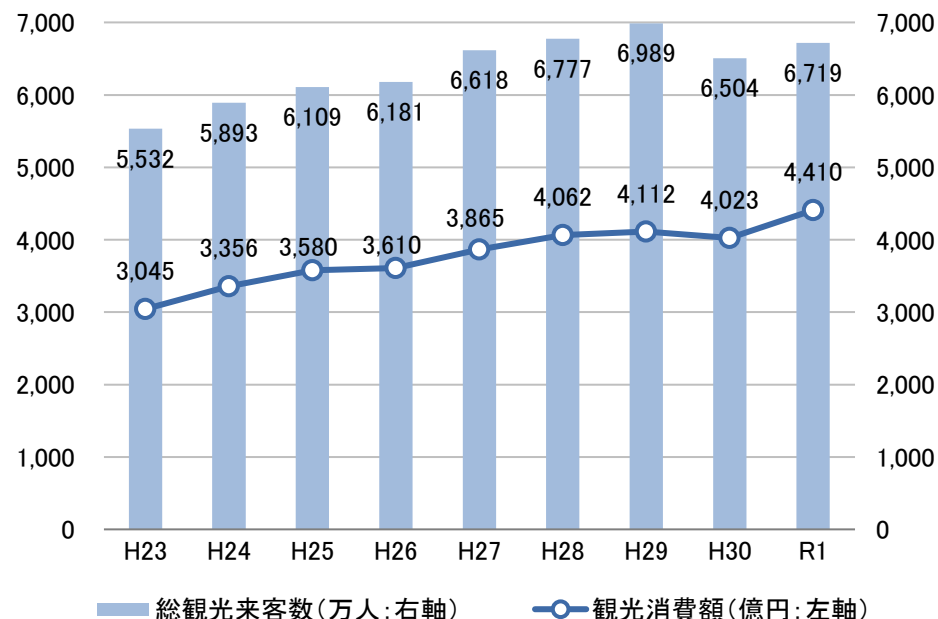
※区間2 [通行料金(普通車ETC時間帯割引適用後):海田大橋90円+広島高速道路(仁保JCT～都市高速観音)660円]

地域経済の振興 観光振興への貢献

- 年間約6,719万人※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**※が自家用車やバスを利用しており、アクセス改善は施設間移動の負担軽減につながります。

※(一社)広島県観光連盟「平成31[令和元・2019]年広島県観光客数の動向」

広島県総観光客数及び観光消費額



1. 概要 広島高速道路の整備効果②

都市の強靱化 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



広島高速道路

生活の安心 緊急車両の移動時間短縮

- 救急車両を始めとする緊急車両の移動時間短縮に寄与します。
- 一例として、広島市内に3か所の救命救急センター※への周辺地域からのアクセスでは、広島高速道路の利用により、一般道のみを走行する場合に比べて、**時間短縮**が可能となります。
- **数分を争う**緊急活動にも、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 広島高速道路の整備効果③



安全性の向上 死傷事故のリスク減少

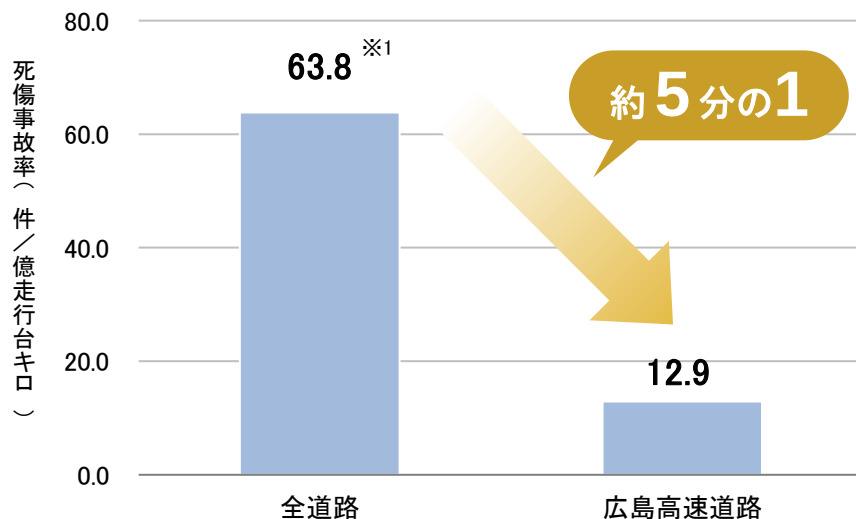
- 1億走行台キロ当たりの死傷事故率において、全道路の63.8件と比較して、広島高速道路では12.9件で、**約5分の1**となっており、広島高速道路は死傷事故率の低い、安全性の高い道路と言えます。

死傷事故率＝死傷事故件数÷走行台キロ

(走行台キロ＝走行台数×走行距離)

- また、広島高速道路の整備により、交通が一般道から転換することに伴って、一般道の安全性が高まる効果も期待できます。

全道路との死傷事故率比較(平成29年度)

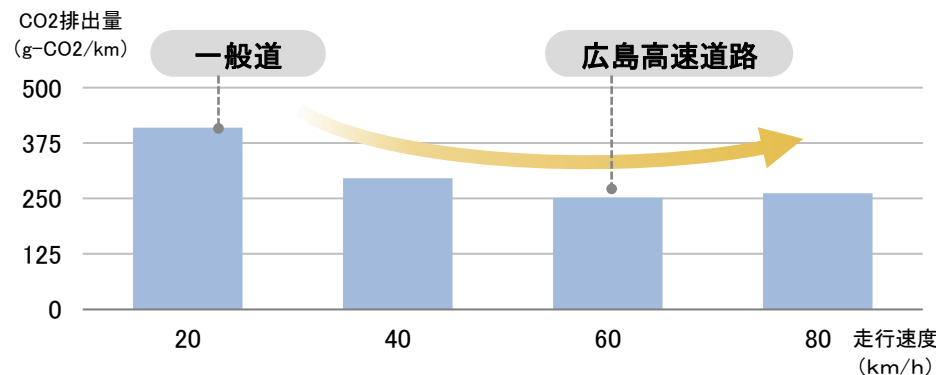


※1 出典／(公財)交通事故総合分析センター「交通統計平成30年版」

エコロジー CO₂排出量の減少

- 都市部の一般道における平均移動速度は時速約20km^{※2}となっていますが、信号待ちのない広島高速道路は時速60km(制限速度)で走行できます。
- 自動車のCO₂排出量は、時速60km程度の一定走行で最も少なくなるとされており、広島高速道路の整備によりCO₂排出量の削減が期待できます。
- また、料金所をノンストップで通行できるETCについてもCO₂排出量の削減に効果が見込めます。広島高速道路では全料金所にETCを整備し、ETC時間割引等を実施しており、ETC利用率は令和元年度に9割を超えています。

走行速度とCO₂排出量の関係※3



広島高速道路のETC利用率

H27	H28	H29	H30	R1
88.0%	88.5%	89.1%	89.6%	90.5%

※2 出典／国土交通省「平成27年度道路交通センサス」

※3 出典／国土交通省ホームページより

1. 概要 広島高速道路の整備効果(まとめ)とSDGsとの関連性

広島高速道路の整備効果		ゴール	ターゲット
交通の円滑化	拠点間の時間短縮	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	9.1 全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱(レジリエント)なインフラを開発する。
地域経済の振興	観光振興への貢献	8 働きがいも経済成長も	8.9 2030年までに、雇用創出、地方の文化振興・産品販促につながる持続可能な観光業を促進するための政策を立案し、実施する。
都市の強靱化	災害に強いまちづくり	11 住み続けられるまちづくりを	11.b 2020年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靱さ(レジリエンス)を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組2015-2030に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。
生活の安心	緊急車両の移動時間短縮	11 住み続けられるまちづくりを	11.3 2030年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。
安全性の向上	死傷事故のリスク減少	3 すべての人に健康と福祉を	3.6 2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。
エコロジー	CO2排出量の減少	13 気候変動に具体的な対策を	13.2 気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む。

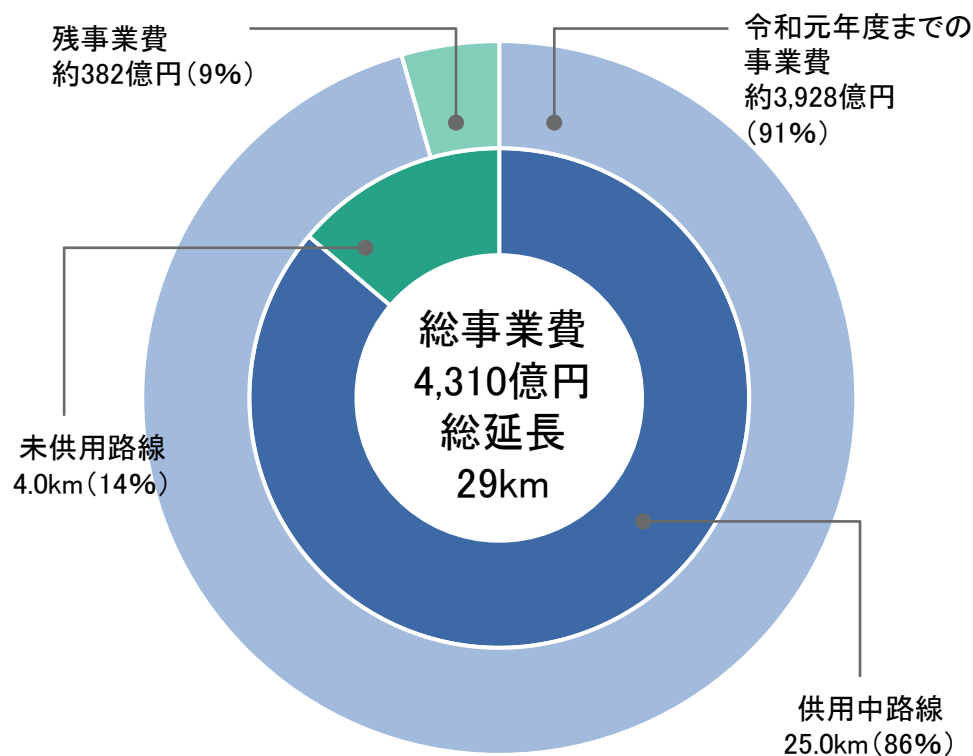
※広島高速道路には、その他にもまちづくり等に関して、多くの整備効果やSDGsとの関連性があります。

2. 業務内容 整備計画

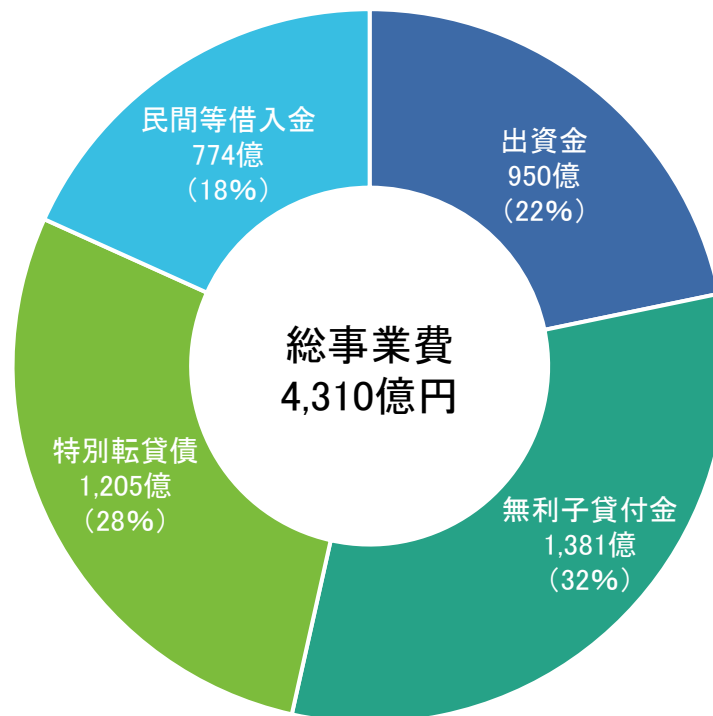
現行整備計画(令和2年1月国土交通大臣許可)について

- 総延長29kmを総事業費4,310億円で令和6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、令和元年度末までに執行した事業費は約3,928億円(91%)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

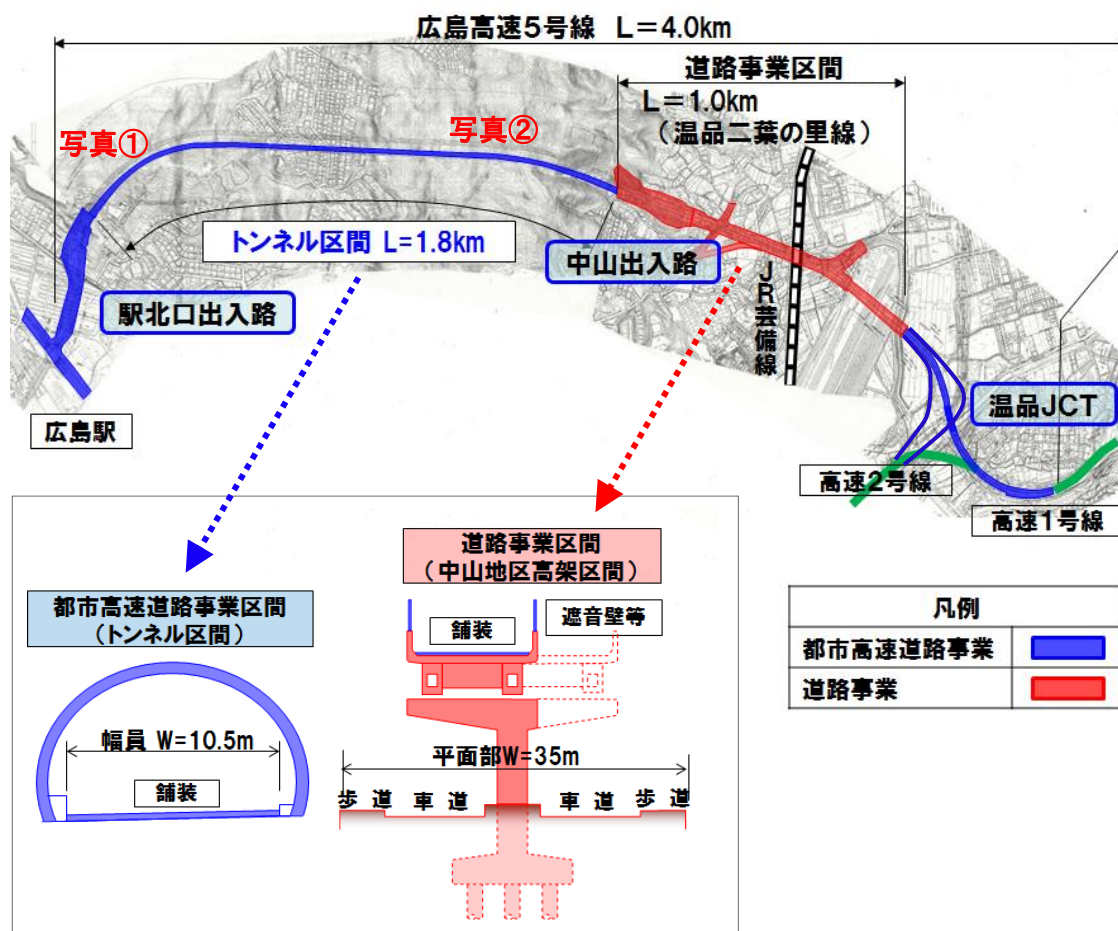


2. 業務内容 高速道路建設事業の状況

令和2年度建設事業の状況

■ 広島高速5号線

事業費106億円をもって、トンネル工事等を実施します。



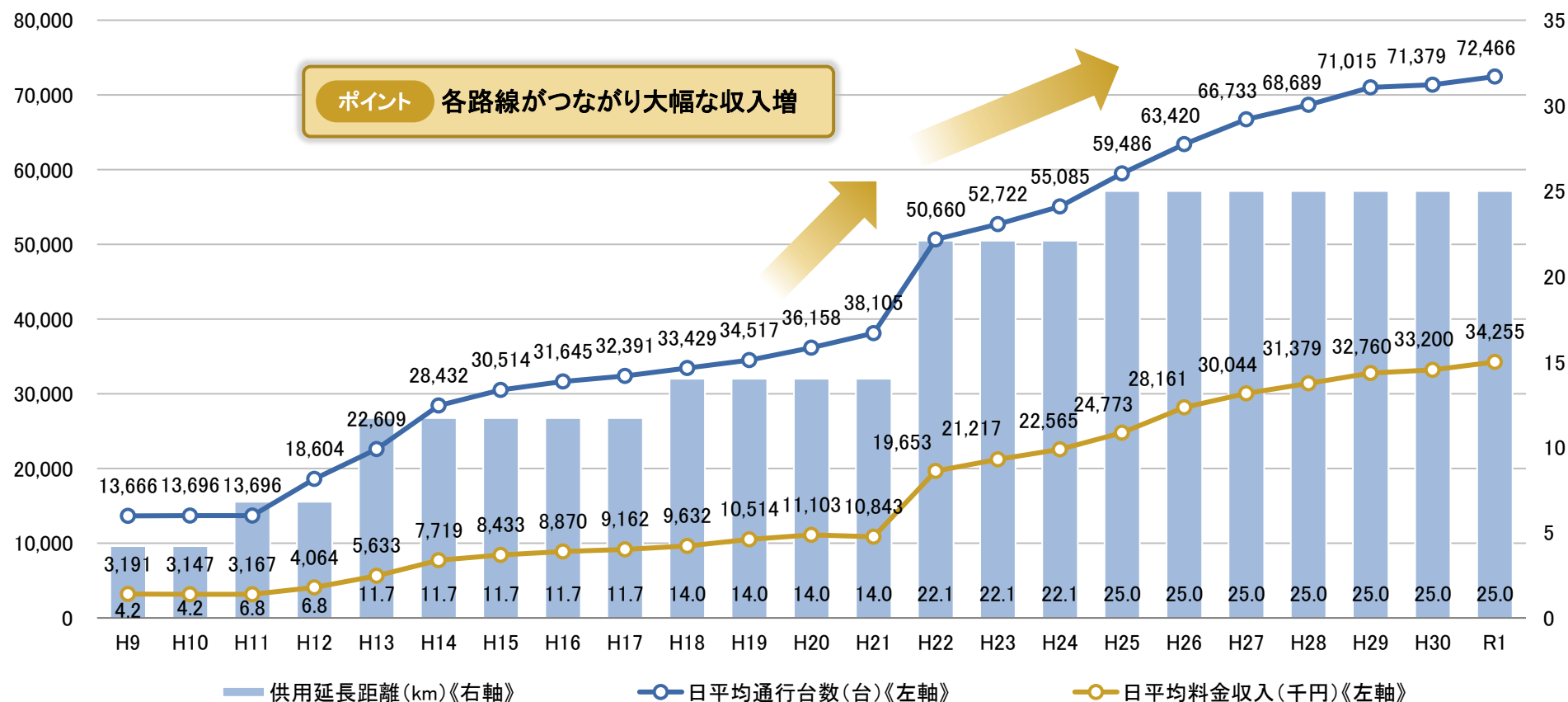
2. 業務内容 通行台数・料金収入・供用延長の推移

令和元年度(4月～3月) 日平均通行台数 72,466台(1.5%増※)、日平均料金収入 34,255千円(3.2%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、新規路線の供用開始後、通行台数・料金収入ともに増加。

日平均通行台数・料金収入
(台・千円)

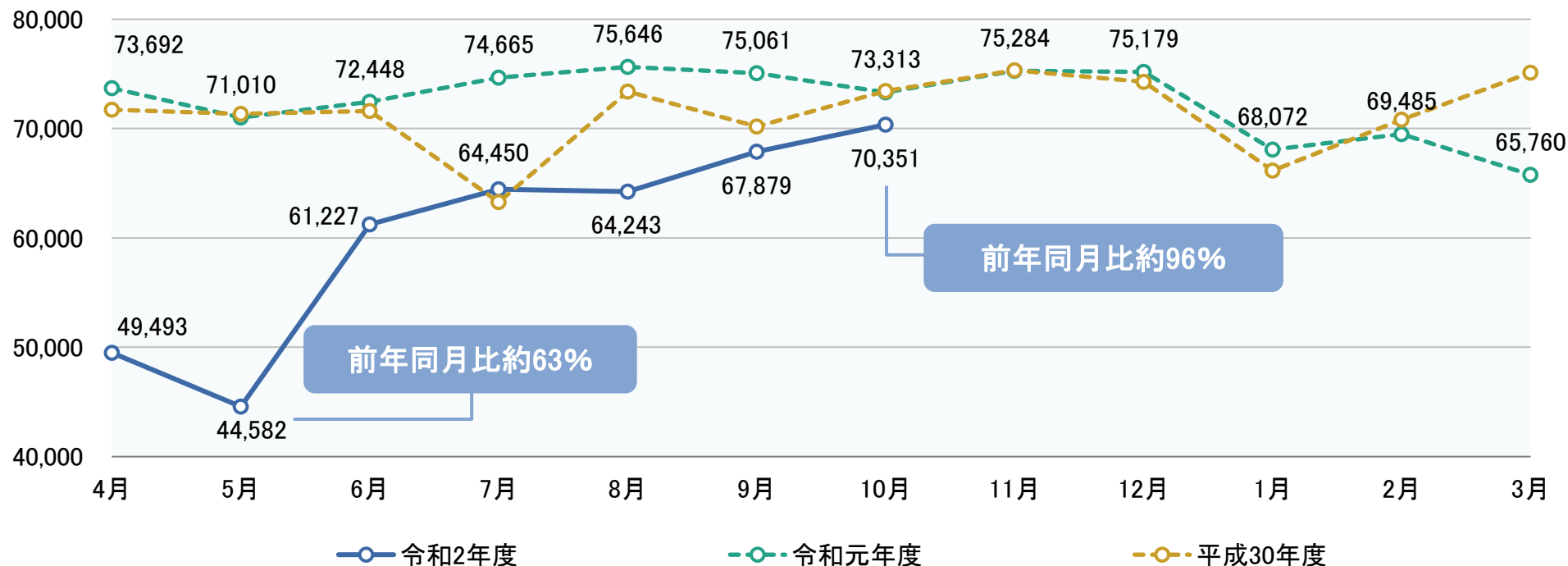
供用延長距離
(km)



※ 前年度の日平均と比較した場合

2. 業務内容 新型コロナウイルスの影響及び対策

■ 日平均通行台数(台/日)



基本的な対策

- マスク着用、手洗い・消毒・換気の徹底、仕切り板の設置、毎日の検温
- 3密回避に向け、不要不急の会議、打合せ、出張等を原則禁止
- 感染可能性がある職員の休暇制度や発生後の執務室の処置方法を策定

業務継続のための対策

- 料金収受等の継続すべき業務について、感染時の濃厚接触者の少数化や欠員が生じた場合の代行ルールを策定、縮小運用による料金所閉鎖の回避等の業務継続方法をシミュレーション

3. 経営理念

経営理念

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します。

経営コンセプト1

質の高い
高速道路ネットワークの提供

経営コンセプト2

お客様に満足していただける
道路サービスの提供

経営コンセプト3

強固な経営基盤の構築

3. 経営理念及び中期経営計画中期経営計画(2018-2020)

中期経営計画(2018-2020)

計画期間の 経営方針

- ネットワーク機能の強化を図るため、高速5号線の整備を着実に進めます。
- 安全・安心な走行環境を保つため、供用路線の維持管理についてより一層の適正化と、災害対応力の向上を図ります。
- お客様満足度の向上を目指し、もっと便利で快適な道路サービスを追求します。
- 経営基盤のより一層の強化を図りつつ、公社の社会的な責任を果たすための活動を推進します。

施策展開

重点施策1 ネットワーク機能の強化

- ① 高速5号線整備
- ② ネットワーク機能のさらなる発揮に向けた検討

重点施策2 適正な維持管理と老朽化対策・防災対策

- ③ 道路構造物の定期点検の着実な実施
- ④ 広島高速道路公社インフラ長寿命化計画の修正・改定
- ⑤ 高架橋からの落下物被害防止
- ⑥ 緊急輸送道路としての防災機能の強化
(災害に強い道づくり)
- ⑦ 事故多発箇所を中心とした事故削減対策の実施
- ⑧ 逆走・誤進入対策の実施
- ⑨ 災害対応力の向上

重点施策3 戦略的な利用促進(もっと便利で快適な道路サービスの提供)

- ⑩ お客様ニーズの適切な把握と、施策への反映
- ⑪ 利用しやすい料金施策の検討
- ⑫ より安全・安心に走行いただくための積極的な情報発信
- ⑬ 温品PAの魅力向上
- ⑭ 戦略的な広告・宣伝活動

重点施策4 経営基盤の強化と信頼の確保に向けた行動

- ⑮ 道路設備の機能向上とライフサイクルコストの削減
- ⑯ コスト意識の浸透、創意工夫による事務的経費の縮減
- ⑰ 安定的な資金調達に向けた取組
- ⑱ 管理費の計画的な予算執行
- ⑲ 高架下空間の有効活用推進
- ⑳ 土木工事・設計等の効率化・適正化(生産性向上に向けた取組み)
- ㉑ 職員の能力開発と人材育成
- ㉒ 職員等のコンプライアンス意識の向上
- ㉓ 地域・社会への貢献

第2部

財務状況・資金調達

1. 財務状況 会計処理の特徴

原則

- 当公社では、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。

特徴

- 広島高速道路の整備については、出資金・借入金で建設を行い、お客様から頂いた料金収入で借入金等を一定の期間内に償還する有料道路制度を活用しています。償還完了後の道路は、本来の道路管理者に引き渡します。
- 有料道路制度においては、借入金等の償還状況を会計処理において適切に把握することが重要で、道路への投下資金（借入金等）とその償還額を每期明らかにするため、「道路資産」については企業会計において一般的に採用されている減価償却費を計上していません。
- 借入金等の返済に充てた収支差（料金収入と管理費、利息等の費用の差）は、「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」として貸借対照表の負債の部に計上しています。
- これにより、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、借入金の償還状況がわかりやすい仕組みになっています。

1. 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



1. 財務状況 令和元事業年度損益計算書の概要 ①

費用の部				
科目	金額			増減率 (%)
	令和元 事業年度	平成30 事業年度	差 額	
事業資産管理費	4,126	3,891	235	6.0
一般管理費	358	436	△ 78	△17.9
業務外費用	1,368	1,597	△ 229	△14.3
特別損失	0	192	△ 192	皆減
小 計	5,852	6,116	△ 264	△4.3
引当金等繰入	7,652	6,126	1,526	24.9
償還準備金繰入	6,927	6,084	843	13.9
償還準備積立金繰入	725	42	683	1626.2
合 計	13,504	12,242	1,262	10.3

※ 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。
 ※ 平成30年度には、平成30年7月豪雨災害の復旧費用を特別損失として計上しています。

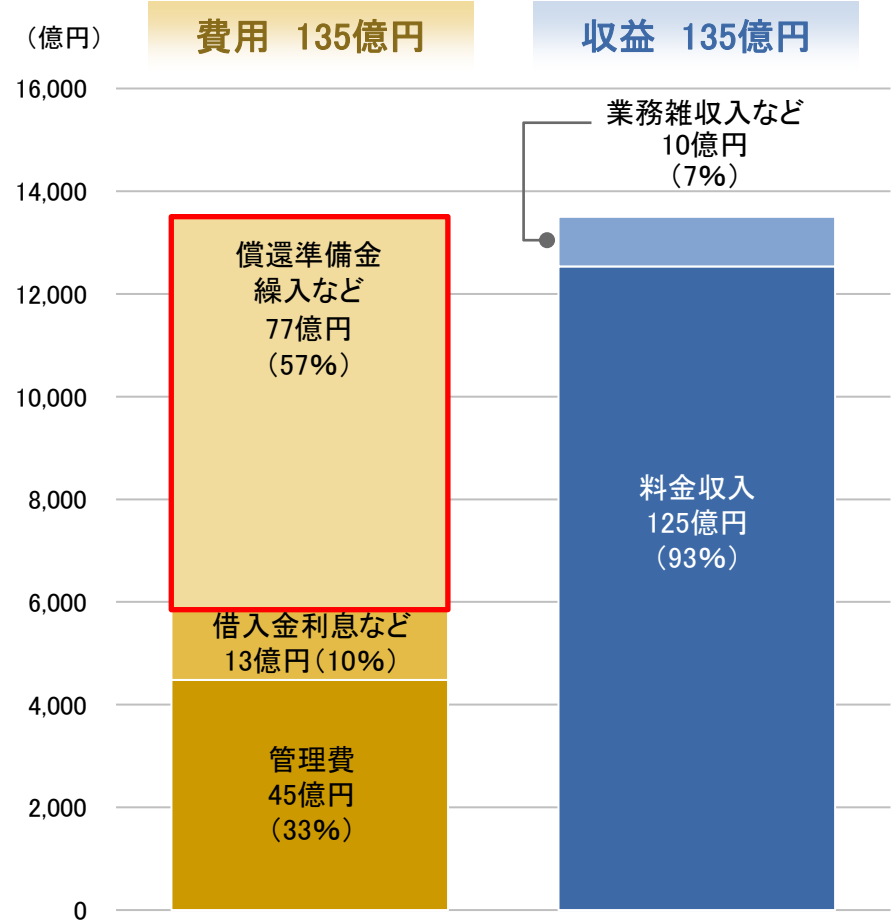
(単位:百万円)

収益の部				
科目	金額			増減率 (%)
	令和元 事業年度	平成30 事業年度	差 額	
業務収入	12,768	12,199	569	4.7
道路料金収入	12,486	12,072	414	3.4
ETCマイレージ還元負担金収入	51	46	5	10.9
業務雑収入	231	81	150	185.2
業務外収入	736	43	693	1611.6
合 計	13,504	12,242	1,262	10.3

1. 財務状況 令和元事業年度損益計算書の概要 ②

令和元年度の営業中道路の収支状況

■ 令和元事業年度は、約77億円の収支差益(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

年度	供用延長 (km)	日平均通行台数 (台)	日平均料金収入 (千円)
平成27年度	25.0	66,733	30,044
平成28年度	25.0	68,689	31,379
平成29年度	25.0	71,015	32,760
平成30年度	25.0	71,379	33,200
令和元年度	25.0	72,466	34,255
対前年度比※	100.0%	101.5%	103.2%

※平成30年度を100とした場合の令和元年度の指数を表しています。

1. 財務状況 令和元事業年度貸借対照表の概要 ①

(単位:百万円)

資 産				
勘 定 科 目	金 額			増減率 (%)
	令和元 事業年度	平成30 事業年度	差額	
流 動 資 産	14,353	7,795	6,558	84.1
現金・預金等	14,353	7,795	6,558	84.1
固 定 資 産	392,786	382,353	10,433	2.7
事業資産	304,279	304,279	0	0.0
道路建設仮勘定	87,784	77,312	10,472	13.5
有形固定資産等	723	762	△ 39	△ 5.1
繰 延 資 産	340	290	50	17.2
借入金取扱諸費等	340	290	50	17.2
資 産 合 計	407,479	390,438	17,041	4.4

負 債 及 び 資 本				
勘 定 科 目	金 額			増減率 (%)
	令和元 事業年度	平成30 事業年度	差額	
流 動 負 債	34,179	29,210	4,969	17.0
1年内返済金等	34,179	29,210	4,969	17.0
固 定 負 債	212,373	210,576	1,797	0.9
広島高速道路債券	121,000	110,000	11,000	10.0
地方公共団体借入金	42,227	45,373	△ 3,146	△ 6.9
政 府 借 入 金	44,085	48,091	△ 4,006	△ 8.3
市中銀行等借入金等	4,773	6,775	△ 2,002	△ 29.5
退職給与引当金	192	172	20	11.6
ETCマイレージ引当金	32	32	0	0.0
資産見返補助金	64	133	△ 69	△ 51.9
特別法上の引当金等	75,363	67,710	7,653	11.3
償還準備金	62,762	55,835	6,927	12.4
償還準備積立金	12,601	11,875	726	6.1
(負 債 合 計)	321,915	307,497	14,418	4.7
基 本 金	85,430	82,807	2,623	3.2
地方公共団体出資金	85,430	82,807	2,623	3.2
剰 余 金	134	134	0	0.0
(資 本 合 計)	85,564	82,941	2,623	3.2
負債・資本合計	407,479	390,438	17,041	4.4

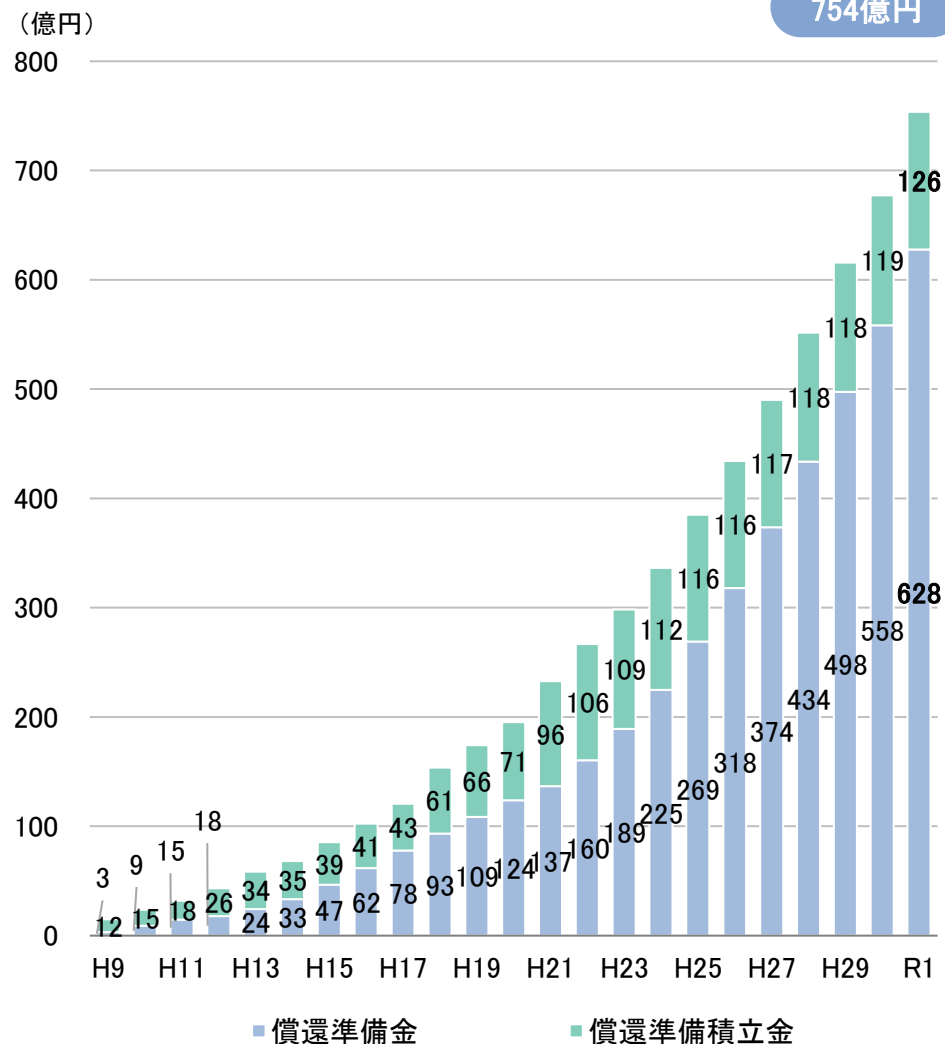
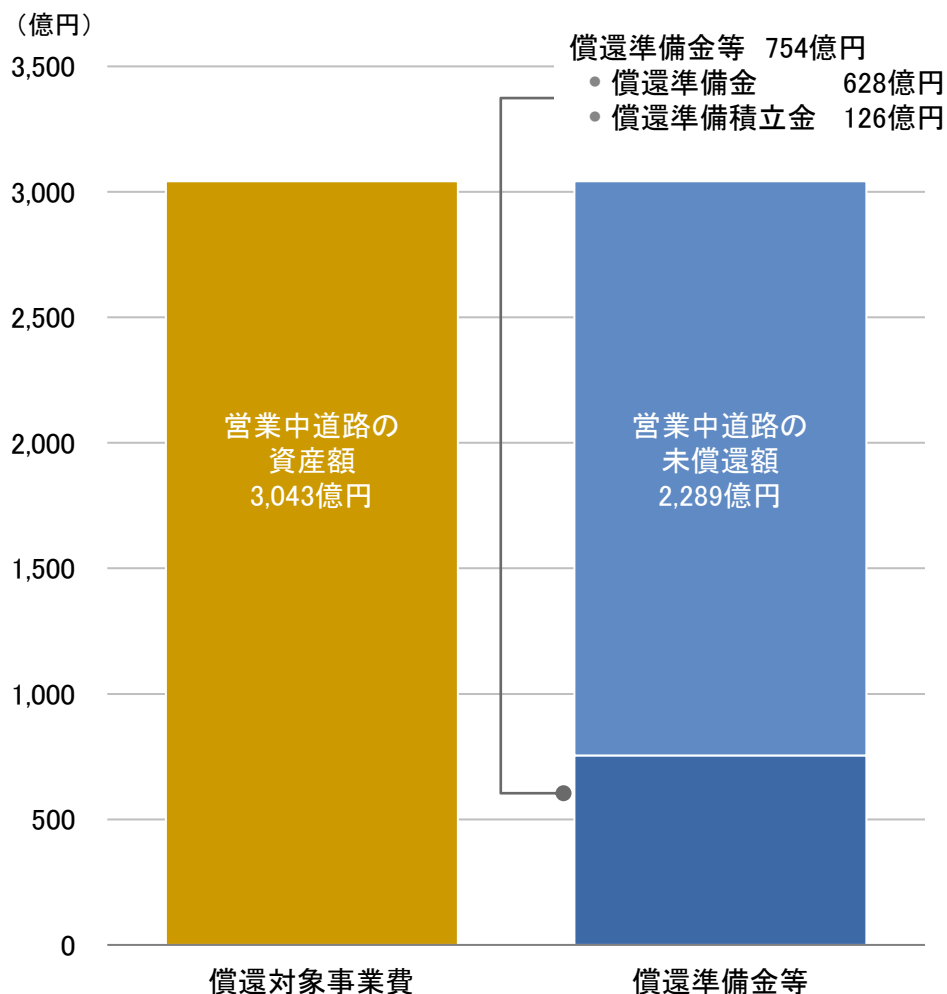
※ 係数毎に端数処理しているため、計において合致しないことがあります。

※ 増減率は端数処理後の値で算出しています。

※ 平成30年7月豪雨災害の復旧費用に対する国庫補助金を、資産見返補助金として計上しています。

1. 財務状況 令和元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、令和元年度末に754億円に。



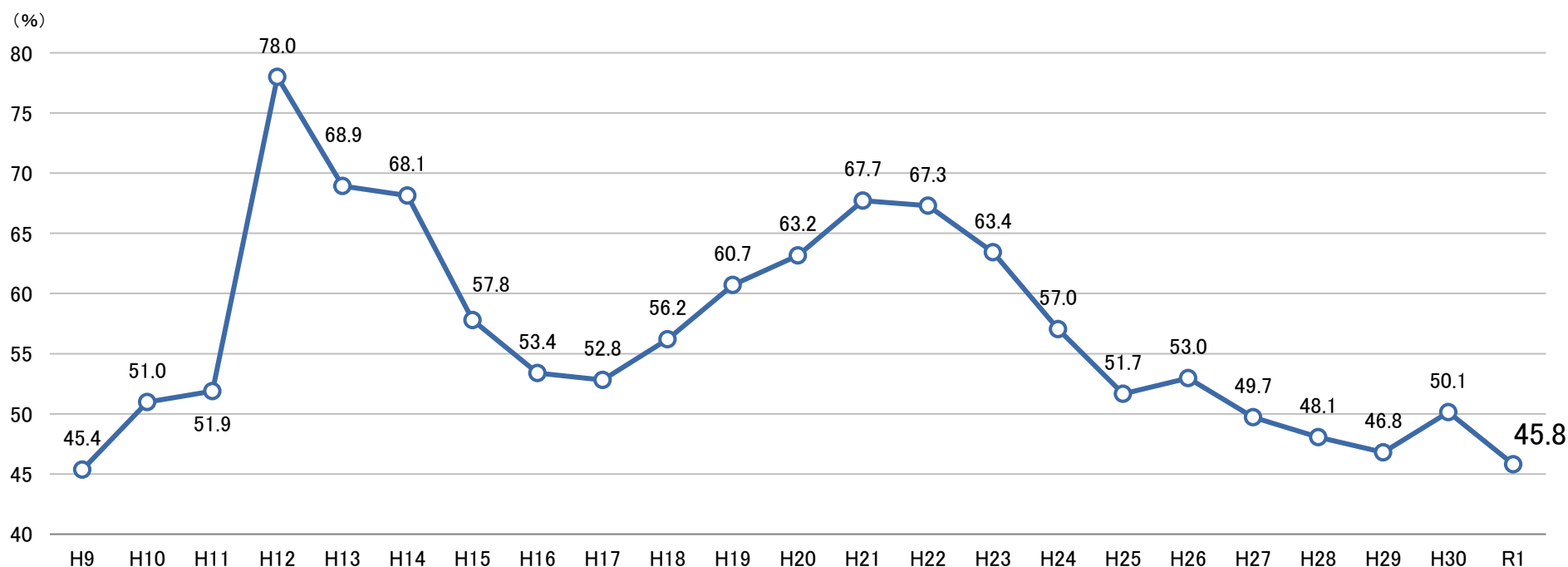
1. 財務状況 収支状況の推移(H9～R1)

経年的にも、毎年度、着実に収支差益を確保。令和元年度の収支率は、45.8%

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



1. 財務状況 償還率の推移(H9～R1)

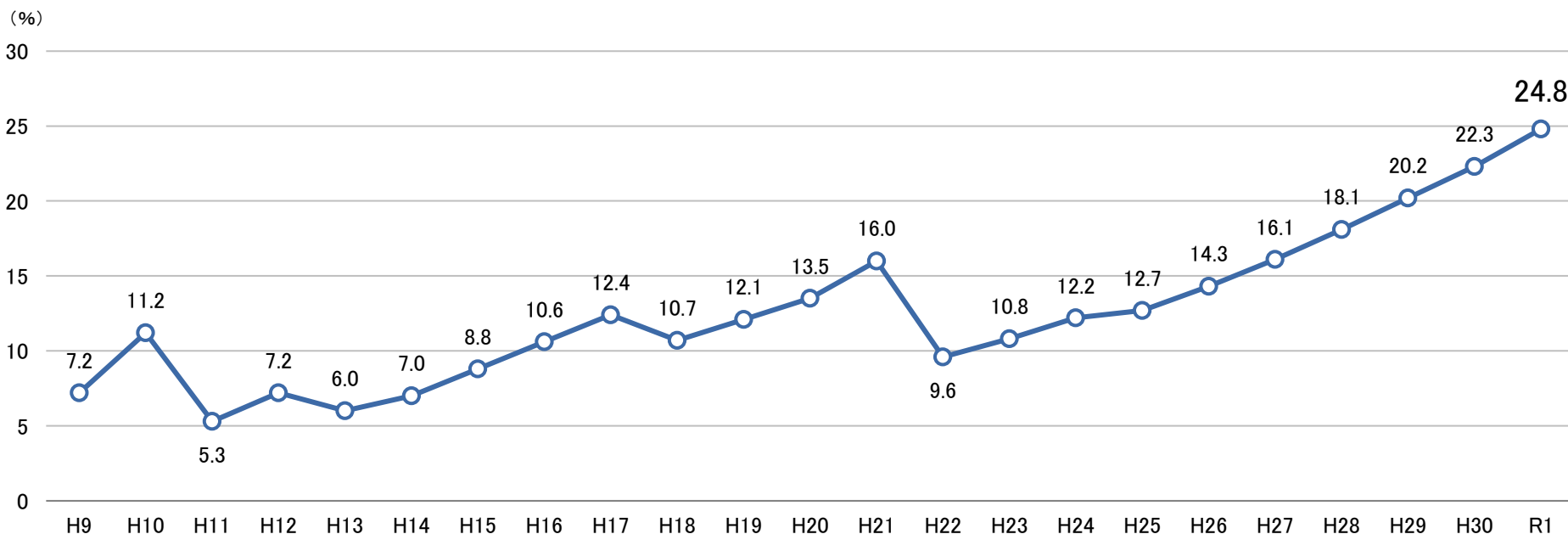
償還率は、経年的にも堅調に上昇し、償還は着実に進展

※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

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

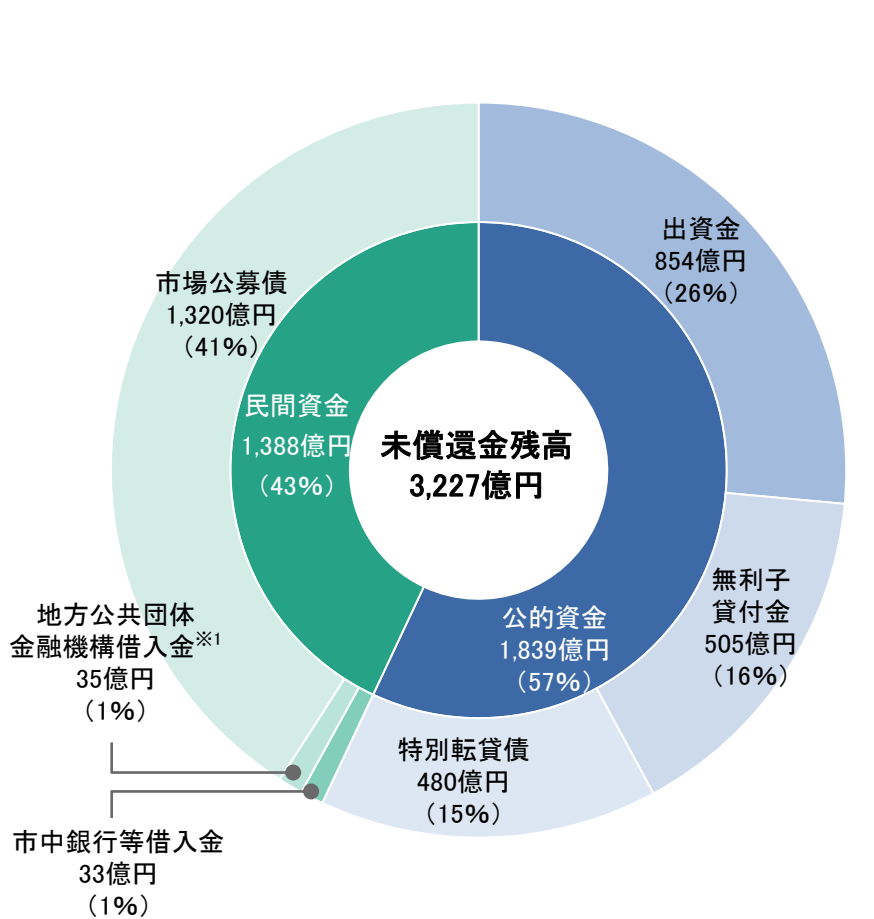
償還率の推移



※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 令和元年度末 未償還金残高の状況

■ 政府貸付金、市場公募債、地方公共団体金融機構借入金^{※1}、市中銀行等借入金については、いずれも元金及び利息について、設立団体の債務保証が付されております。

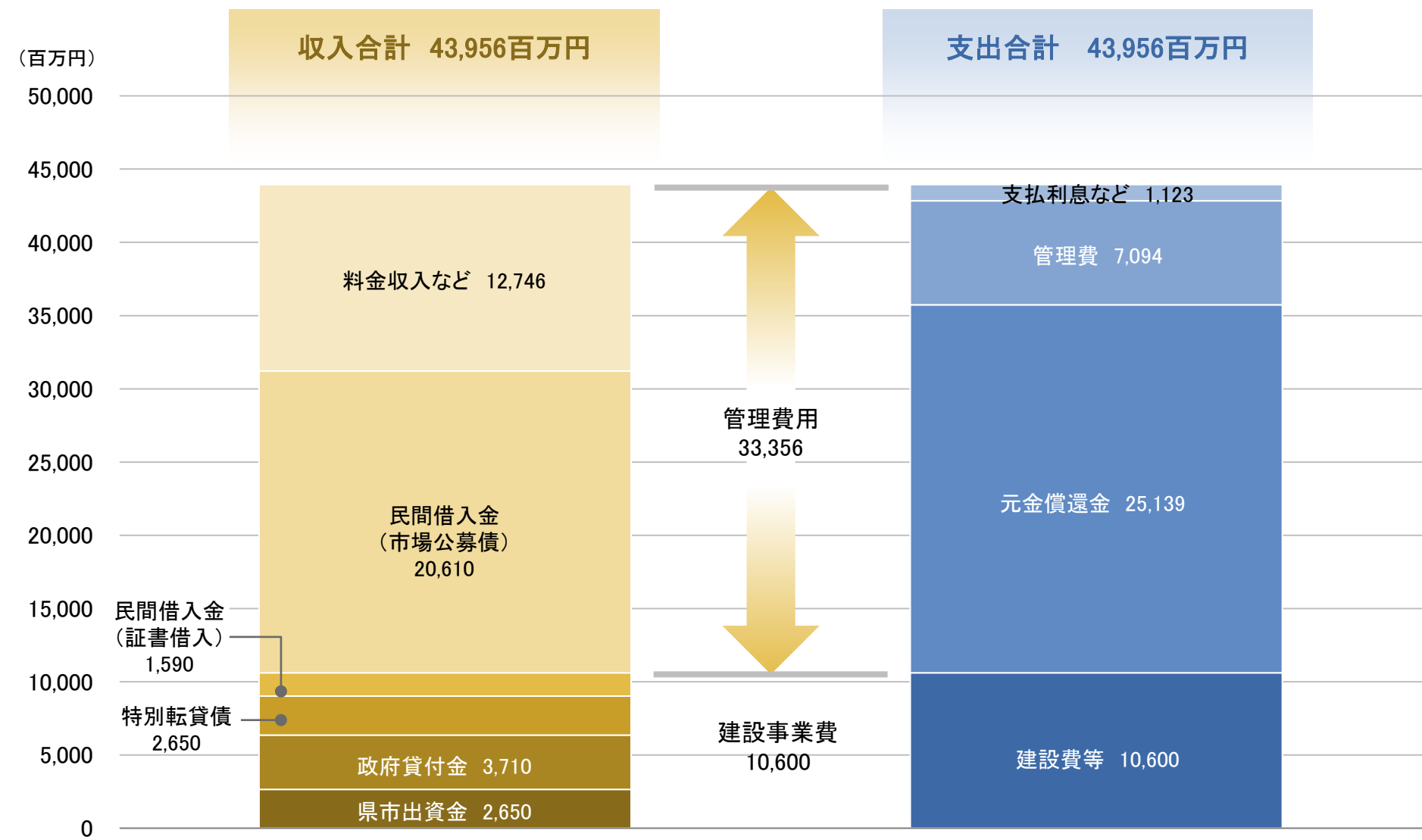


		(億円)	
調達先		令和元年度末 未償還金残高	備考
公的資金	出資金	854	・設立団体(広島県・広島市)からの出資金 ・出資割合は、広島県・広島市共に50%
	無利子貸付金 (政府貸付金)	505	・国からの無利子貸付金 ・設立団体の債務保証付 ・償還期間20年(内据置5年)
	特別転貸債	480	・設立団体が地方債として財政投融资特別会計から借り入れたものを、同一条件で証書借入 ・償還期間20年(内据置5年)
	計	1,839	
民間資金	市中銀行等 借入金	33	・金融機関からの証書借入金 ・設立団体の債務保証付 ・償還期間5年
	地方公共 団体金融機構 借入金 ^{※1}	35	・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	1,320	・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	1,388	
合 計		3,227	

※1 (旧)公営企業金融公庫
※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1年内返済予定長期借入金(1年以内に償還を迎える借入金)を含みます。



2. 資金調達 令和2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

2. 資金調達 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	令和3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。

2. 資金調達 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つては、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	地方道路公社(当公社)・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	- 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	- 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)付債券のBISリスク・ウェイト	<u>0%</u>	<u>20%</u>

2. 資金調達 広島高速道路債券の発行実績

- 当公社では、平成19年度から毎年度、市場公募債（広島高速道路債券）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。

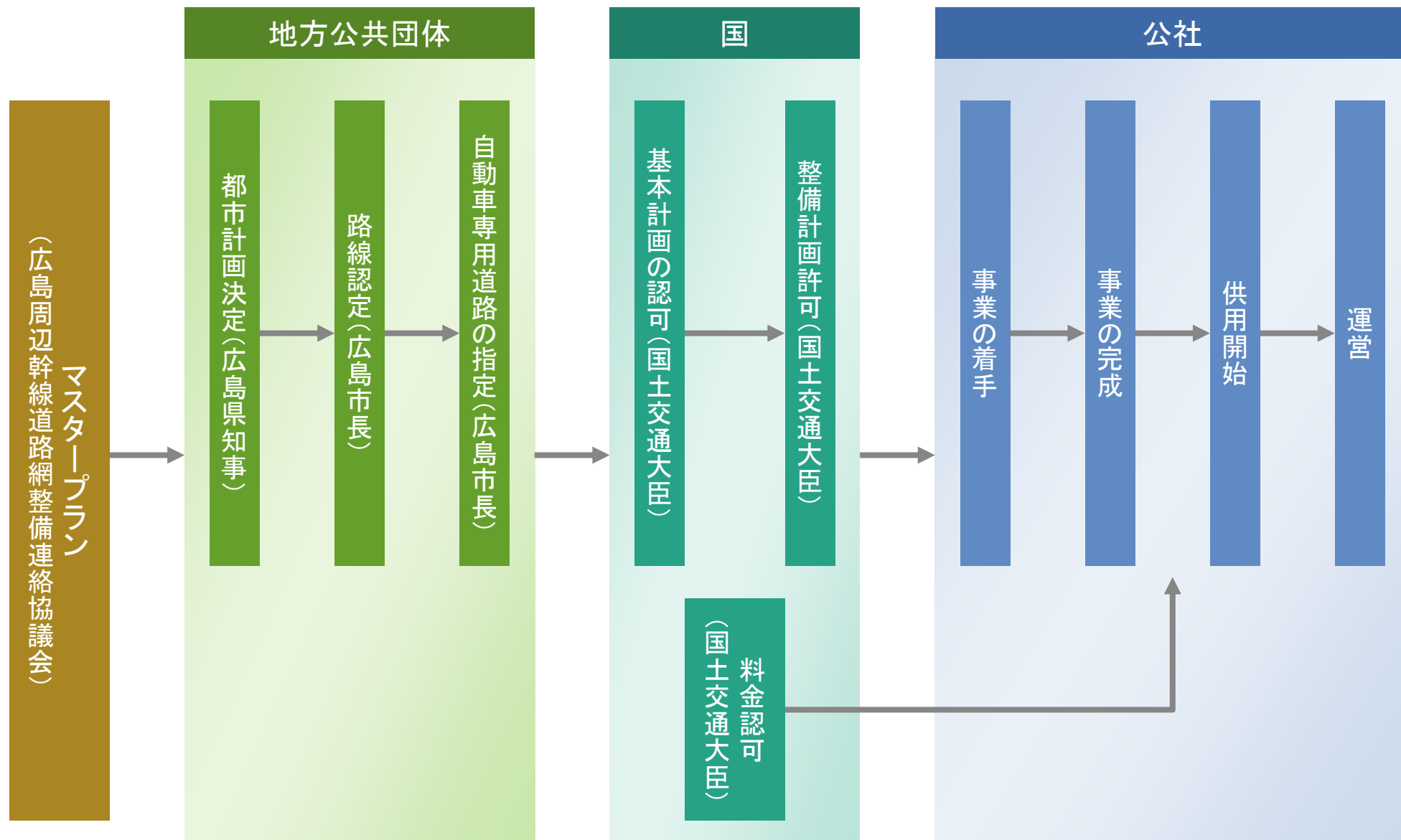
令和2年3月31日現在

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)
第4回	H23.2.28	110億円	10年	1.448%	100円	13bp
第5回	H24.2.28	110億円	10年	1.032%	100円	8bp
第6回	H25.2.28	100億円	10年	0.791%	100円	4.5bp
第7回	H26.2.28	100億円	10年	0.694%	100円	9bp
第8回	H27.2.28	90億円	10年	0.508%	100円	11bp
第9回	H28.2.29	100億円	10年	0.230%	100円	19bp
第10回	H29.2.28	60億円	10年	0.255%	100円	16.5bp
第11回	H29.2.28	50億円	20年	0.763%	100円	6.5bp
第12回	H30.2.22	80億円	10年	0.255%	100円	18bp
第13回	H30.2.22	100億円	20年	0.625%	100円	4bp
第14回	H31.2.21	100億円	10年	0.160%	100円	18bp
第15回	H31.2.21	100億円	20年	0.472%	100円	5bp
第16回	R1.12.16	60億円	10年	0.140%	100円	16.5bp
第17回	R1.12.16	60億円	20年	0.335%	100円	5.0bp
第18回	R2.2.25	50億円	10年	0.120%	100円	14.5bp
第19回	R2.2.25	50億円	20年	0.320%	100円	5.0bp

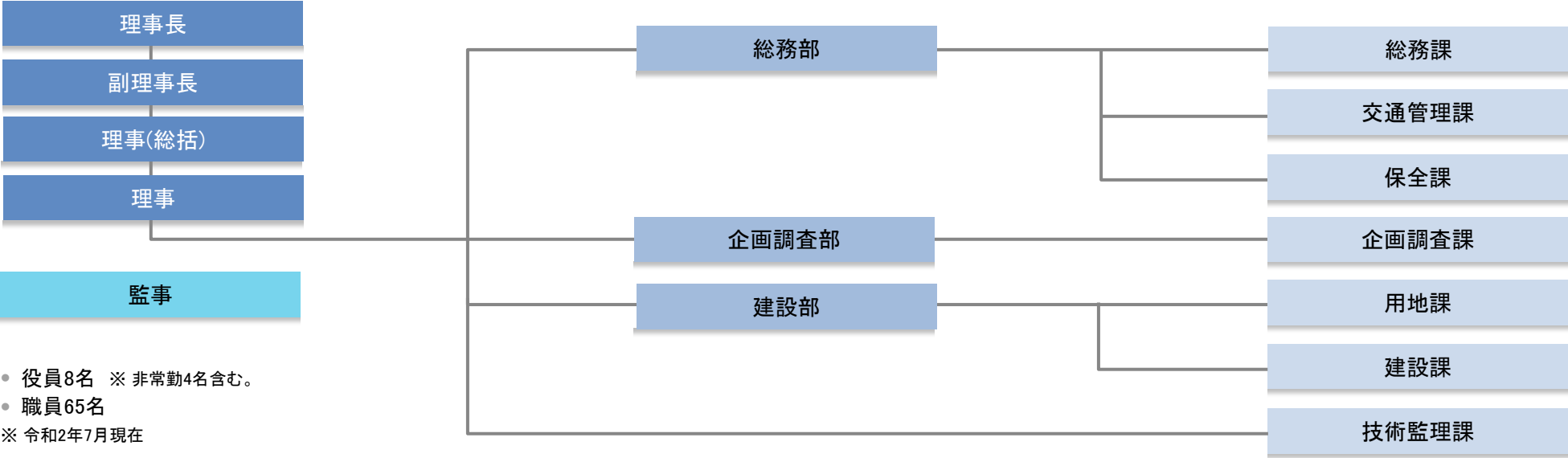
償還方法：満期一括償還

参考資料

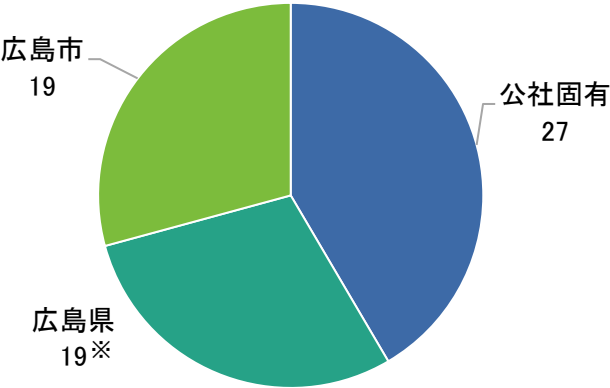
事業の進め方



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

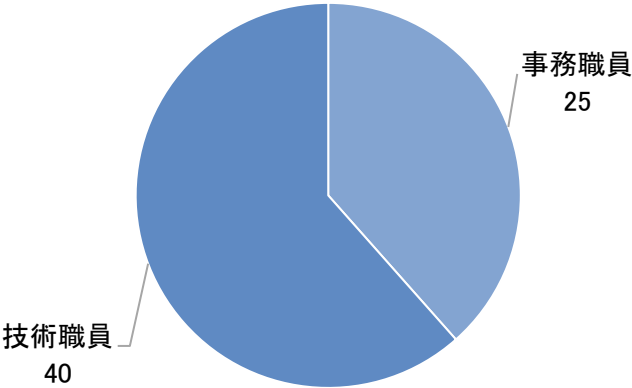


職員構成



※ 出身者を含む。

職員構成(職種別)



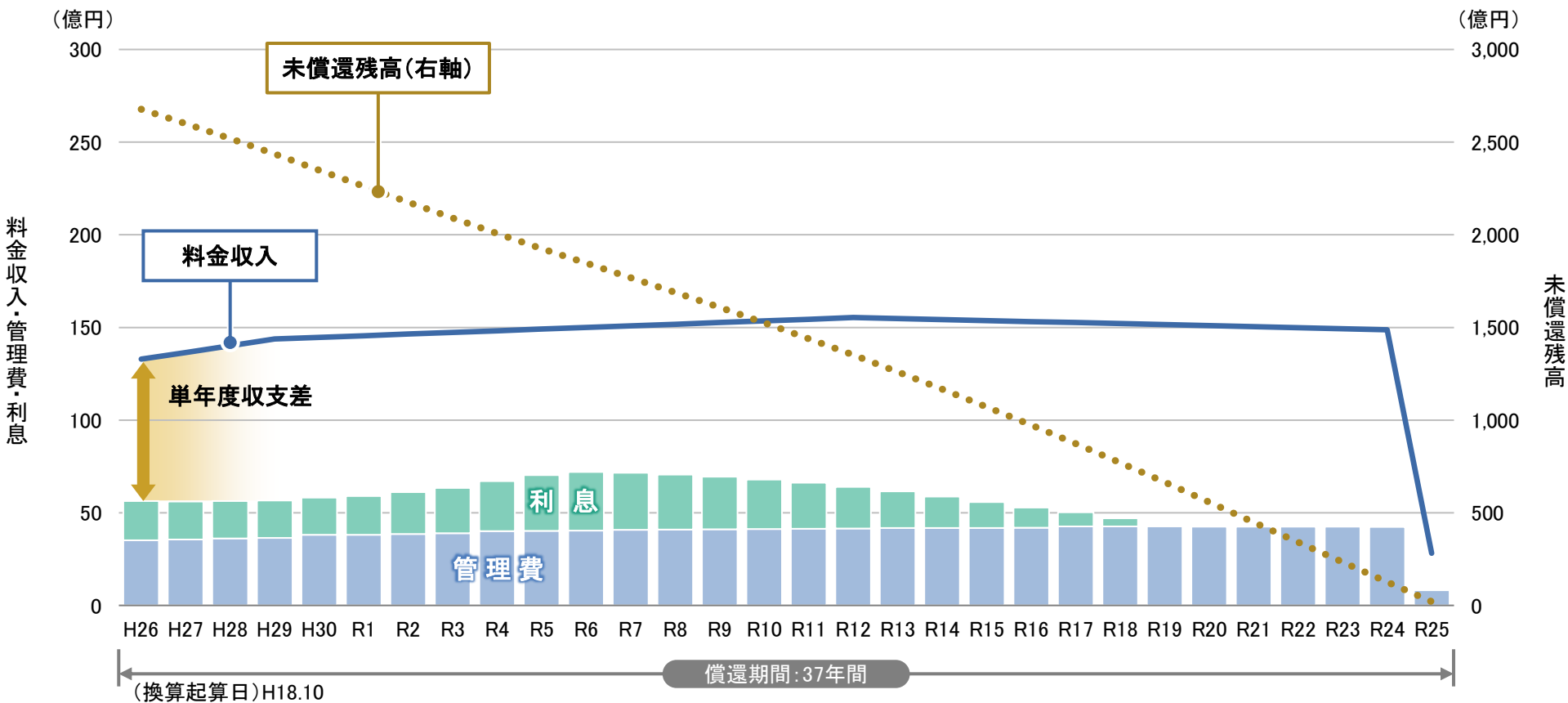
償還計画図

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:令和25(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。

令和元年度キャッシュフロー計算書

	令和元 事業年度	平成30 事業年度	増減額
I 営業活動による キャッシュ・フロー	A	B	A-B
償還準備金繰入等	7,652	6,126	1,526
減価償却費	49	129	△80
賞与引当金の増減額	0	2	△2
退職給付引当金の増減額	20	22	△2
ETCマイレージ引当金の増減額	0	2	△2
債券発行費等償却額	30	27	3
受取利息	0	0	0
債券支払利息	677	791	△114
借入金支払利息	661	774	△113
未収金等の増減額	△729	445	△1,174
棚卸資産の増減額	△160	△2	△158
未払金等の増減額	△3	377	△380
その他	2	—	2
小計	8,199	8,693	△494
利息の受取額	0	0	0
債券利息の支払額	△683	△791	108
借入金利息の支払額	△668	△775	107
営業活動によるキャッシュ・フロー	6,848	7,127	△279

(単位:百万円)

	令和元 事業年度	平成30 事業年度	増減額
II 投資活動によるキャッシュ・フロー	A	B	A-B
有価証券の取得による支出	—	△1,000	1,000
有価証券の売却による収入	—	1,000	△1,000
事業資産の取得による支出	—	—	—
事業資産の売却による収入	—	—	—
建設仮勘定の取得による支出	△3,227	△4,516	1,289
固定資産の取得による支出	△11	△80	69
固定資産の売却による収入	0	61	△61
投資活動によるキャッシュ・フロー	△3,238	△4,535	1,297
III 財務活動によるキャッシュ・フロー			
短期借入による収入	—	—	—
短期借入の返済による支出	—	—	—
長期借入による収入	4,475	4,035	440
長期借入の返済による支出	△13,388	△15,576	2,188
債券の発行による収入	22,000	20,000	2,000
債券の償還による支出	△14,000	△10,000	△4,000
補助金の受入による収入	—	133	△133
補助金の返還による支出	△69	—	△69
出資金の受入による収入	2,623	777	1,846
その他	△91	—	△91
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,550	△631	2,181

IV 現金及び現金同等物の増加額	5,160	1,961	3,199
V 現金及び現金同等物期首残高	5,902	3,941	1,961
VI 現金及び現金同等物期末残高	11,062	5,902	5,160



- 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ませす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 <https://www.h-exp.or.jp>