

IR説明資料

令和5年1月

広島高速5号線
広島駅北口料金所(仮称)
建設予定地

IR説明のポイント

広島高速道路公社について

- 地方道路公社法に基づき、国の認可と広島県・広島市の各2分の1の出資を受け、設立された特別法人
 - ・ 広島都市圏に指定都市高速道路を整備することで地域の発展に寄与することを目的
 - ・ 法令の定めにより、運営上重要な事項については、国・広島県・広島市の許認可等を受け、事業を遂行

広島高速道路の運営概況

- 建設事業の推進
 - ・ 総延長29kmを令和6年度末までに建設する計画 …5路線のうち、残る1路線約4km(高速5号線)を建設中
 - ・ 整備計画(令和2年1月23日 国土交通大臣許可)における総事業費4,310億円のうち約93%が完了
- 営業路線の運営
 - ・ 安定した通行台数により、料金収入は堅調に推移 …広島都市圏の交通を支える重要な社会インフラ
 - ・ 令和3年度は、料金収入約113億円を確保(前年度比約104%となり、コロナ禍からの回復傾向)
- 安定した財務状況
 - ・ 会計上、道路への投下資金(借入金等)の回収額を示す償還準備金は着実に増加
 - ・ 令和3年度の収支差益約46億円を積み増し、償還準備金等(償還準備積立金を含む。)は約848億円の

広島高速道路債券の特徴

- 広島県・広島市による債務保証により、BIS規制上のリスク・ウエイトは0%

広島高速道路債券への投資意義

- 広島都市圏を支える道路整備により地域発展に貢献 → その効果は社会全体に波及
 - ・ 日本の道路網の一翼を担い、都市間の人流・物流を支えることにより、社会経済の発展や国土強靱化に寄与
 - ・ 定速走行が可能な高速道路は、CO₂排出量を削減でき、カーボンニュートラルに寄与

広島都市圏の開発の進展

- 中四国地方最大の経済圏である広島都市圏では、現在も多くの開発が行われており、地方経済の中核都市として発展を続けています。
- 発展を続ける広島都市圏の高い交通需要が、安定的な料金収入を支えています。
- 建設中の広島高速5号線は、日本全域に延びる高速自動車国道と広島市中心部を直結し、広域的な定時性の確保を可能とする道路として、その完成が期待されています。

広島都市圏の主な開発計画

サッカースタジアム及び球場跡地の整備

- ・ J1リーグサンフレッチェ広島の本拠地となる観客席3万人規模のサッカースタジアムの整備を計画(R6年開業予定)
- ・ 旧広島市民球場跡地に大小様々なイベントが開催できる市民公園「NEW HIROSHIMA GATEPARK」の整備に着手(R5年3月供用予定)



画像出典/広島市公表資料

基町・相生通地区・八丁堀地区等の開発

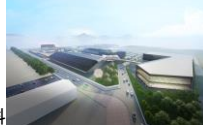
- ・ 基町相生通地区第一種市街地再開発事業として、高さ約160mの高層棟など3施設を都市計画決定(高層棟はR9年度竣工予定)
- ・ 広島八丁堀3・7地区再開発として、オフィスや住宅が入る高層棟3棟を計画(R10年度完成見込み)
- ・ 八丁堀交差点の東南区画(ヤマダデンキの入るビルや広島三越の入るビルとその周辺部)の再開発を検討中



画像出典/(独)都市再生機構公表資料

観音地区ウォーターフロント開発

- ・ R7年3月にアジア随一のモビリティ・エンターテインメント施設となる「ひろしまモビリティゲート(仮称)」開業予定



画像出典/広島県公表資料



広島空港の完全民営化

- ・ R3年7月に完全に民営化され、30年後には現在の12路線から30路線に拡大し、LCCやリージョナルキャリアの拠点化を目指す方針で、年間旅客数も現在の300万人から586万人に拡大させる計画



画像出典/広島国際空港株式会社公表資料

広島駅周辺地区の開発

- ・ 南口広場の再整備の一環で、店舗面積約25,000㎡の商業施設やシネマコンプレックス、ホテルを有する駅ビルを計画(R7年春開業予定)
- ・ 南口の広島東郵便局跡地に延床面積約45,000㎡、地上20階のビルがR4年9月開業



画像出典/(左)広島市公表資料
(右)日本郵便株式会社公表資料

宇品・出島地区の開発

- ・ 宇品地区の広島競輪場を「アーバンサイクルパークス広島」として再整備(R7年4月開業予定)
- ・ 出島地区では広島電鉄が電車の運転ができるテーマパークを構想中



画像出典/広島市公表資料

目次

第1部 概要・業務内容等

1. 概要

広島高速道路公社について	5
有料道路制度について	6

2. 業務内容

広島高速道路ネットワークの保全管理.....	7
通行台数	8
事業費と建設路線の状況	9
広島高速道路の整備効果	10

3. 経営ビジョンとランドデザイン

概要	11
----------	----

4. 中期経営計画

具体的な取組みの一覧	12
具体的な取組みの内容(抜粋)①.....	13
具体的な取組みの内容(抜粋)②.....	14

第2部 財務状況・資金調達

1. 財務状況

会計処理の特徴	17
償還準備金積立方式の仕組み	18
令和3年度損益計算書の概要	19
令和3年度貸借対照表の概要	21
令和3年度末 未償還金残高の状況	23

2. 資金調達

令和4年度収入・支出予算	24
広島高速道路債券(市場公募債)の概要	25
債務保証	26
広島高速道路債券の発行実績	27

参考資料

広島高速道路公社組織図	29
沿革	30
国及び設立団体との関係.....	31
事業の進め方.....	32
公社改革の方向性.....	33
通行台数・料金収入の推移	34
償還計画図	35
令和3年度キャッシュフロー計算	36

第1部

概要・業務内容等

1. 概要：広島高速道路公社について

概 要

- 名 称 広島高速道路公社（ひろしまこうそくどうろこうしゃ）
- 代 表 者 理事長 熊谷 鋭（くまがい さとし）
- 所 在 地 広島県広島市東区温品一丁目8番23号
- 出 資 金 87,302百万円（令和4年3月31日現在）
- 設立団体 広島県・広島市（出資金の各50%を出資）
- 根 拠 法 地方道路公社法（第9条第1項により国の認可を受けて設立）

設立目的

- 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

沿 革

- 平成 9年 6月 3日 設立
- 平成 9年 10月 1日 広島高速1号線 馬木～間所間の供用（広島県道路公社からの取得）
- 平成12年 3月 19日 広島高速3号線 仁保～宇品間の供用（新設）
- 平成13年 10月 2日 広島高速4号線 中広～沼田間の供用（新設）
- 平成18年 10月 16日 広島高速1号線 広島東～馬木間の供用（新設）
- 平成22年 4月 26日 広島高速2号線 全線 及び 広島高速3号線 宇品～吉島間の供用（新設）
- 平成26年 3月 23日 広島高速3号線 吉島～観音間の供用（新設）

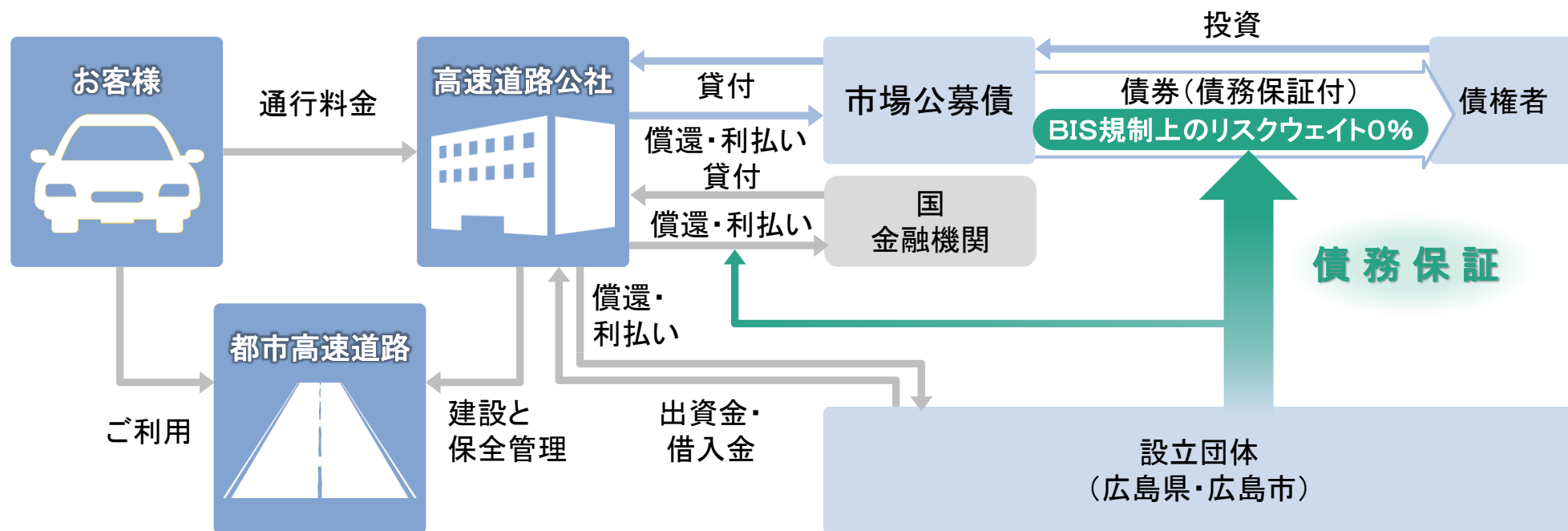
参 考

■ 有料道路の種類と事業主体

高速自動車国道	NEXCO（東日本、中日本、西日本）
一般有料道路	地方公共団体、地方道路公社
本州四国連絡高速道路	本州四国連絡高速道路株式会社
都市高速道路	首都高速、阪神高速、指定都市高速道路公社（広島、名古屋、福岡北九州）

1. 概要：有料道路制度とその資金調達について

- 広島高速道路公社は、市場公募債を含む借入金等で道路を建設し、お客様から頂く通行料金により借入金を償還する「有料道路制度」を活用した非営利事業を行っています。（市場公募債は、建設資金及び建設資金の借換資金に充当。）
- 市場公募債を含む借入金（県市借入金を除く。）の元金及び利息については、設立団体の債務保証が付されています。



借入金償還完了後の公社

- 「業務の完了」をもって解散（地方道路公社法第34条）
- 設立団体の同意を得て、国土交通大臣の認可により解散
- ただし、借入金がある場合は、債権者の同意が必要

※「業務の完了」とは、有料道路の整備に伴う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言う。

債務保証について

- 地方道路公社法第28条の規定により、当公社は設立団体である広島県・広島市から債務保証を受けることができます。
- 広島県・広島市が、元金と利息のそれぞれ1／2の額を分担して保証します。
- 主たる債務が履行遅滞となるとただちに、広島県・広島市が履行義務を負うため、**当公社債券のBIS規制上のリスク・ウェイトは、地方公共団体と同じ0%です。**

2. 業務内容: 広島高速道路ネットワークの保安全管理

- お客様に安全に、安心して道路をご利用いただけるよう、事故等に備えた24時間体制の交通管制や、計画的に実施している道路修繕工事等、広島高速道路ネットワークの保安全管理を行っています。



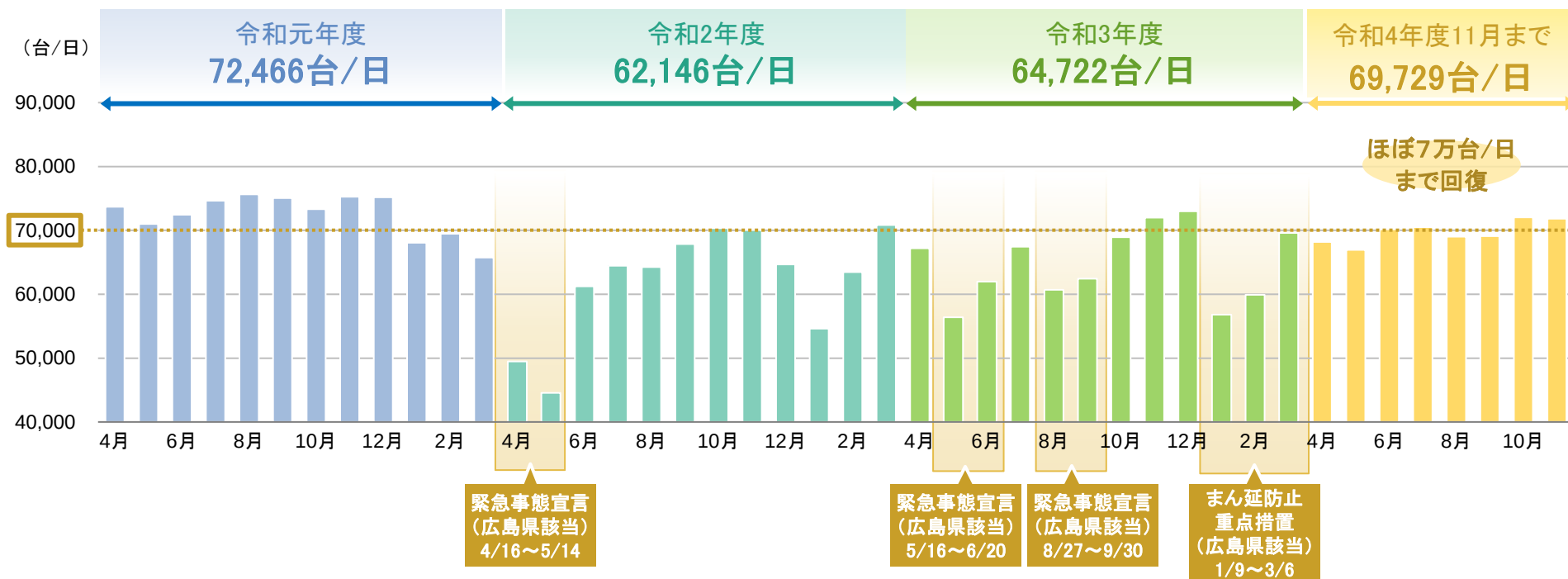
料金(上限)	
普通車	730円
軽自動車	580円
大型車	1,200円
特大車	2,040円



2. 業務内容: 通行台数

- 令和3事業年度の日平均通行台数は64,722台で、コロナ禍が続く中、前年度比104.1%となりました。
- 令和4事業年度の11月までの日平均通行台数の実績では、前年度比で107.7%と回復傾向で推移しています。

通行台数の推移



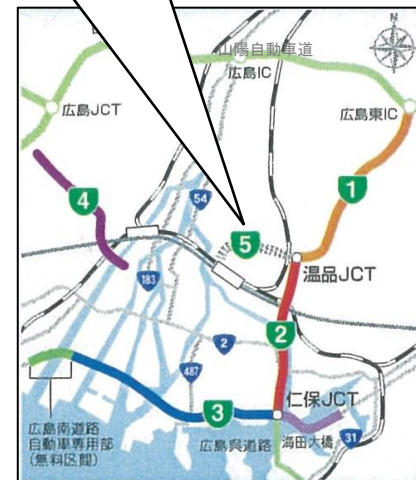
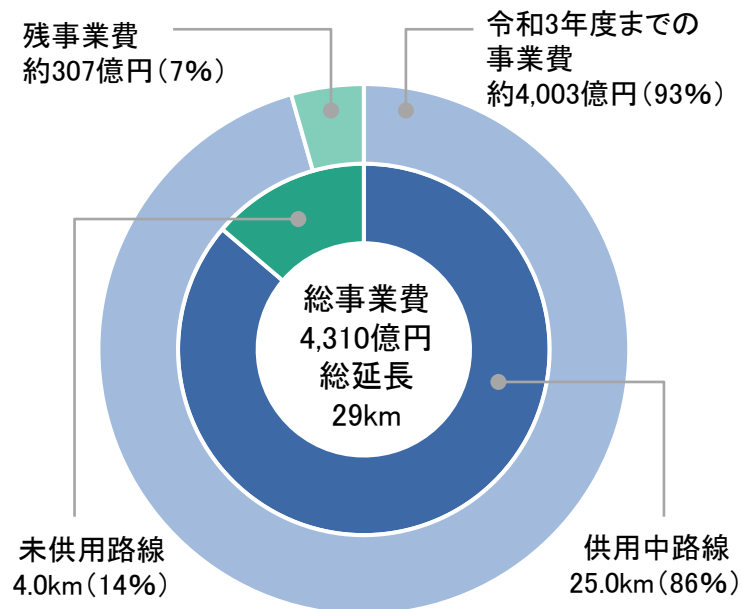
- 広島高速道路公社では、今後もお客様に安全にご利用いただけるよう、料金所等における感染症対策を徹底してまいります。

広島高速道路のETC利用率

H29	H30	R1	R2	R3
89.1%	89.6%	90.5%	91.1%	91.7%

2. 業務内容:事業費と建設路線の状況

広島高速道路全体の事業費



2. 業務内容：広島高速道路の整備効果

広島高速道路の整備効果

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」への交通アクセスが容易となり、観光・物流・ビジネスなどに波及効果が見込めます。
地域経済の振興	観光振興への貢献	■ 令和元年には年間6,719万人の観光客が平和公園をはじめとする広島県内の観光施設を訪れています。 ■ 観光客のうち、約6割が自家用車やバスを利用^{※1}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。
都市の強靱化	災害に強いまちづくり	■ 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が期待されています。
生活の安心	緊急車両の移動時間短縮	■ 救急車両をはじめとする緊急車両の移動時間短縮に寄与します。 ■ 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。
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51.2件^{※2}と比較して、広島高速道路では7.0件で、約7分の1となっており、安全性の高い道路と言えます。 $\left(\begin{array}{l} \text{死傷事故率} = \text{死傷事故件数} \div \text{走行台キロ} \\ (\text{走行台キロ} = \text{走行台数} \times \text{走行距離}) \end{array} \right)$
カーボンニュートラルへ向けて	CO ₂ 排出量の減少	■ 交差点や渋滞等で加速・減速の機会が多い市街地の道路と比べて、広島高速道路は定速での走行が可能なため、走行中のCO₂排出量を抑制できます。 ■ 広島高速道路の整備は、市街地の渋滞抑制につながることから、CO₂排出量の削減に効果があります。

※1 出典／（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」

※2 出典／（公財）交通事故総合分析センター「交通統計令和2年版」

3. 経営ビジョンとランドデザイン: 概要

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
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

行動指針

- ・ 私たちは、お客様の視点に立ち、誠実に職務を遂行します。
- ・ 私たちは、公社の社会的責任を自覚し、高い倫理観をもって行動します。
- ・ 私たちは、様々な関係者との対話を大切に、良好な関係を築きます。
- ・ 私たちは、現状に満足することなく、変化に的確かつ柔軟に対応します。
- ・ 私たちは、効果・費用・スピードを意識し、業務の最適化を図ります。
- ・ 私たちは、誇りとやりがいをもてる組織づくりに取り組みます。

ランドデザイン

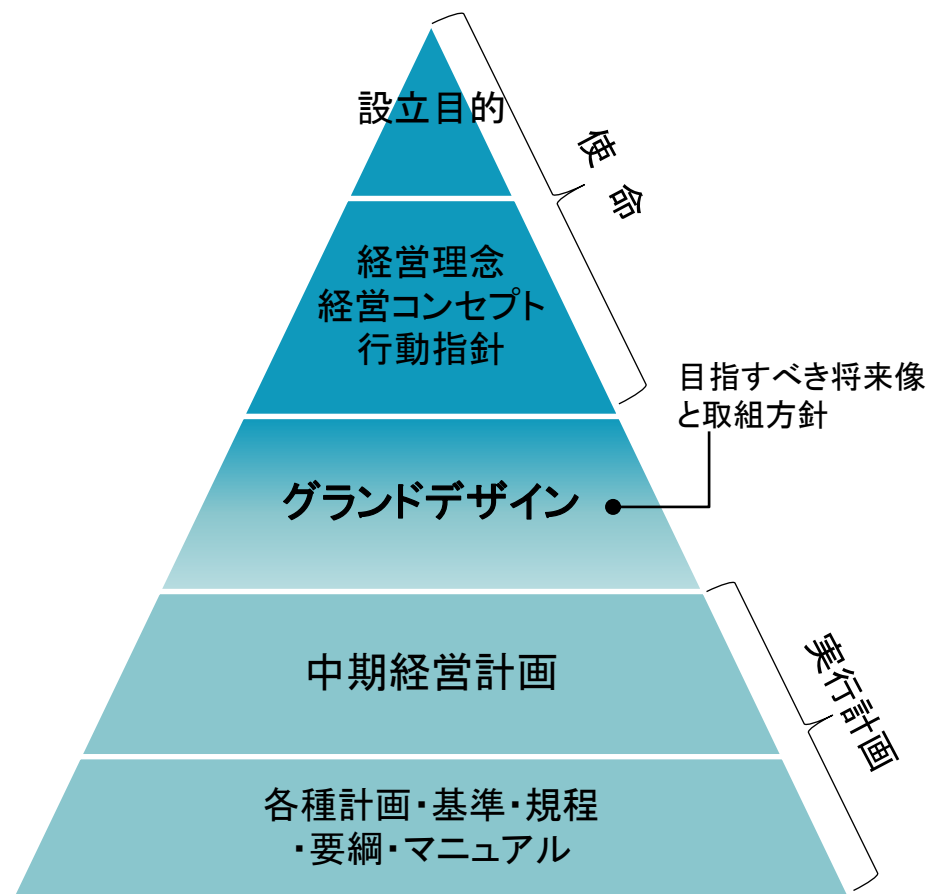
～高速道路を未来でつなぐ～
Expressway connects the Future
広島高速道路公社 **HEX**

Hospitality
最高のおもてなし

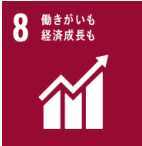
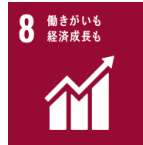
Engineer
最高の工学技術

X [Transformation]
柔軟な組織変革

- 令和3年度は、「ランドデザイン」を作成しました。
- これは、社会環境の変化に適切に対応し、経営理念等の使命を忘れず着実に事業を継続するため、事業全体を俯瞰した30年先の目指すべき将来像と取組方針を示すものです。



4. 中期経営計画：具体的な取組みの一覧

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	1	重点 広島高速5号線事業の推進	P13	■ ネットワーク拡充、老朽化対策、周辺環境の改善、緊急輸送道路機能の強化 等	    
		2	重点 ネットワーク機能の拡充	P13		
		3	重点 老朽化対策の推進			
		4	重点 予防保全対策の推進	P14		
		5	重点 第三者被害の未然防止			
		6	重点 新技術を活用した効率的かつ高精度な道路維持管理			
		7	計画的かつ高度化された設備更新			
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	8	重点 大規模地震等の災害に対応した交通管理・管制体制の運用	P14	■ 交通安全対策、災害対応力の強化 等	  
		9	重点 激甚災害に耐える道路施設の強靱化			
		10	重点 交通事故の削減			
		11	重点 逆走、誤進入の削減			
		12	お客様のニーズを的確に把握し、施策へ反映			
		13	お客様が求める情報を的確に提供			
経営コンセプト 3	強固な経営基盤の構築	14	最適な料金施策の実現等による収益力向上		■ 働き方改革、ガバナンスの強化、事業継続力の強化、道路照明のLED化、職場体験の受入 等	     
		15	「道路管理のグランドデザイン(仮称)」の策定			
		16	重点 公社ガバナンスの強化			
		17	重点 将来を見据えた組織づくり			
		18	重点 職員が幸せを感じる職場環境の整備			
		19	情報通信技術を活用した事業の効率化			
		20	業務継続計画の見直し(災害、新型コロナウイルス等全般)			
		21	環境負荷の低減			
		22	地域社会と共生する開かれた公社の実現			

※ 中期経営計画(2021年度-2024年度)の全体については、広島高速道路公社ホームページでご覧いただけます(URL: <https://www.h-exp.or.jp/project/>)

高速5号線シールドトンネル工事

5. 中期経営計画：具体的な取組みの内容(抜粋)②

重点 予防保全対策の推進

目指す姿(10年後)

- 予防保全型対策の推進により、通行規制の緩和や施設の長寿命化によるトータルコストの縮減・平準化を図ります。

現状・課題

- 広島高速3号線(仁保JCT-宇品)橋梁の劣化が進行しているため、防水対策を含めた舗装修繕により施設の延命化を図る必要があります。
- 公社はこれまで施設の劣化を踏まえた事後保全の対応を繰り返しており、計画的な予防保全を実施する場合に比べ、トータルコストが高くなっています。

取組の進め方

- 喫緊の課題である広島高速3号線(仁保JCT-宇品)の床版の劣化に対しては、防水機能を高める舗装修繕(床版防水)を行います。
- 策定予定の「道路管理のグランドデザイン(仮称)」に基づき、予防保全を推進し、トータルコストの縮減・平準化を図ります。



舗装修繕(床版防水)の事例



舗装修繕(床版防水)の事例

項目	2024年度目標 (期間合計)
広島高速3号線舗装修繕 (床版防水)	約16,000㎡

重点 大規模地震等の災害に対応した交通管理・管制体制の運用

目指す姿(10年後)

- 災害時の通行止め規制、お客様の退避及び残留車両の排除を安全に実施します。
- 早期に交通開放を行い、復旧に向けた緊急輸送道路としての役割を果たします。

現状・課題

- 大規模地震による通行規制・残留車両の排除等の経験がなく、対応ノウハウが不足しています。
- 災害時に周辺道路の渋滞や寸断により、交通管理隊、維持業者の参集に時間を要し、早期の交通開放に必要な人員の確保に時間がかかる可能性があります。

取組の進め方

- 円滑かつ適切な残留車両の排除マニュアルを策定し、また、訓練等を実施しノウハウを蓄積します。
- 非常時には、公社職員でも対応できるよう、職員の点検技術の向上及び資格の取得(診断士等)や必要免許の取得を促進します。



平成30年7月豪雨の被災状況



事故対応の状況



第2部

財務状況・資金調達

1. 財務状況：会計処理の特徴

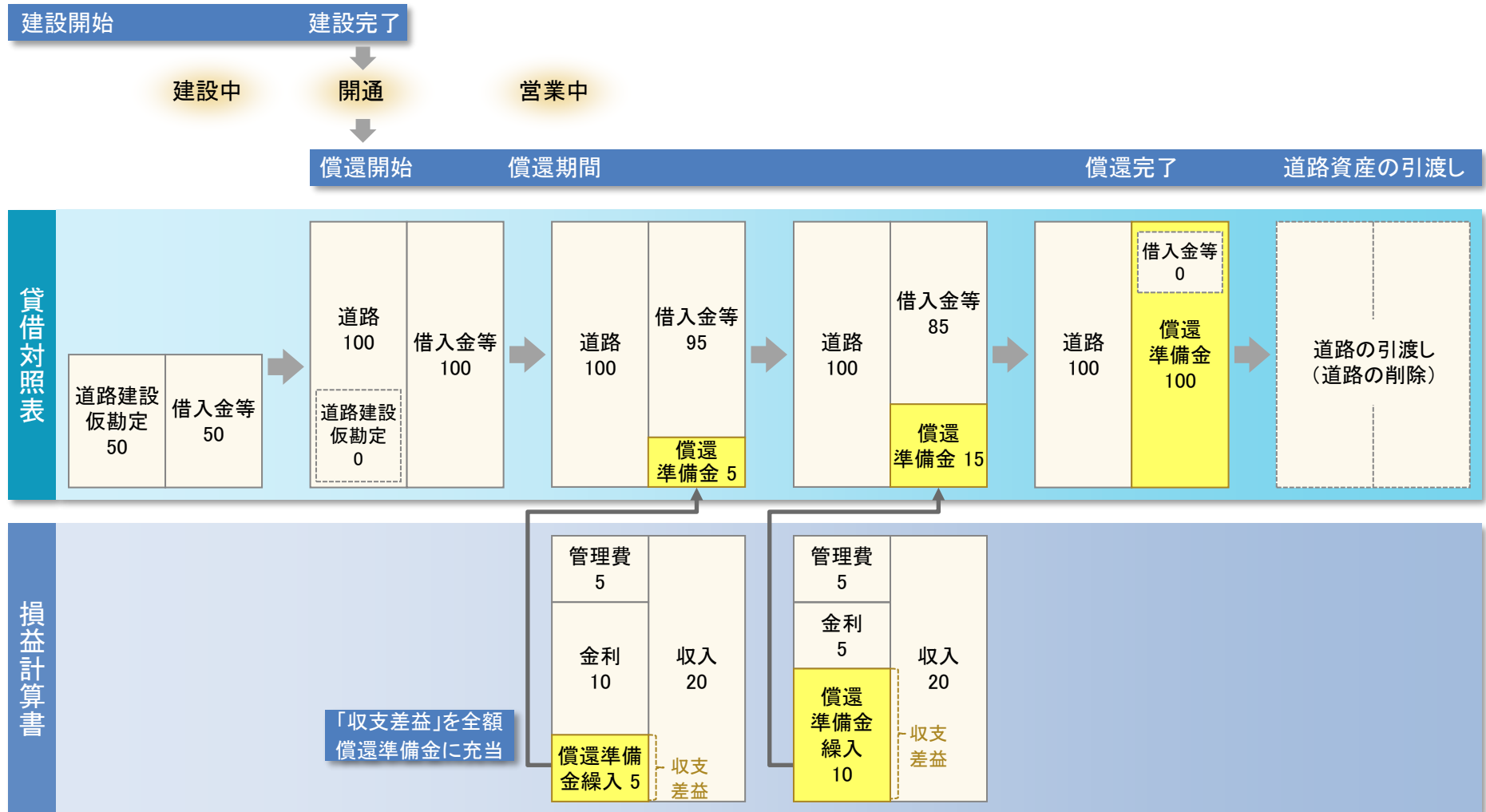
原則

- 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。
- 有料道路制度の会計に採用される「償還準備金積立方式」では、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」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益（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。（特別法上の引当金）
- これにより、貸借対照表上で、資産の部に計上される「道路」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



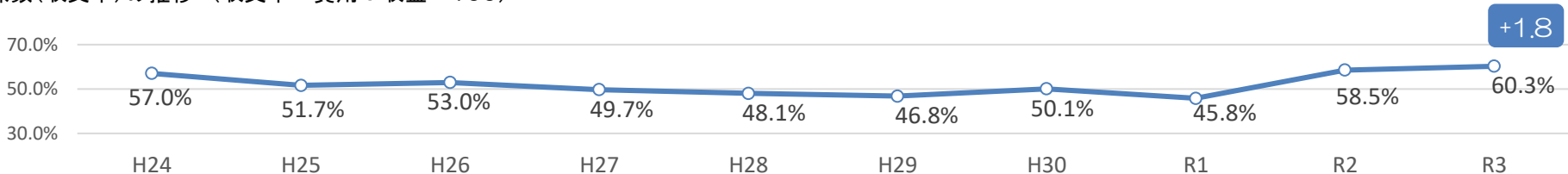
1. 財務状況：令和3年度損益計算書の概要 ①

(単位：百万円)

費用の部				
勘定科目	金額			増減率 (%)
	令和3 事業年度	令和2 事業年度	差額	
事業資産管理費	5,458	4,984	474	9.5
一般管理費	398	359	39	10.9
業務外費用	1,014	1,164	△150	△12.9
受託業務費	331	48	283	589.6
小計	7,201	6,555	646	9.9
引当金等繰入	4,553	4,890	△337	△6.9
償還準備金繰入	4,525	4,609	△84	△1.8
償還準備積立金繰入	28	281	△253	△90.0
合計	11,754	11,445	309	2.7

収益の部				
勘定科目	金額			増減率 (%)
	令和3 事業年度	令和2 事業年度	差額	
業務収入	11,371	11,102	269	2.4
道路料金収入	11,278	10,825	453	4.2
業務雑収入	94	276	△182	△65.9
受託業務収入	331	48	283	589.6
業務外収入	52	296	△244	△82.4
合計	11,754	11,445	309	2.7

○営業係数(収支率)の推移 (収支率＝費用÷収益×100)

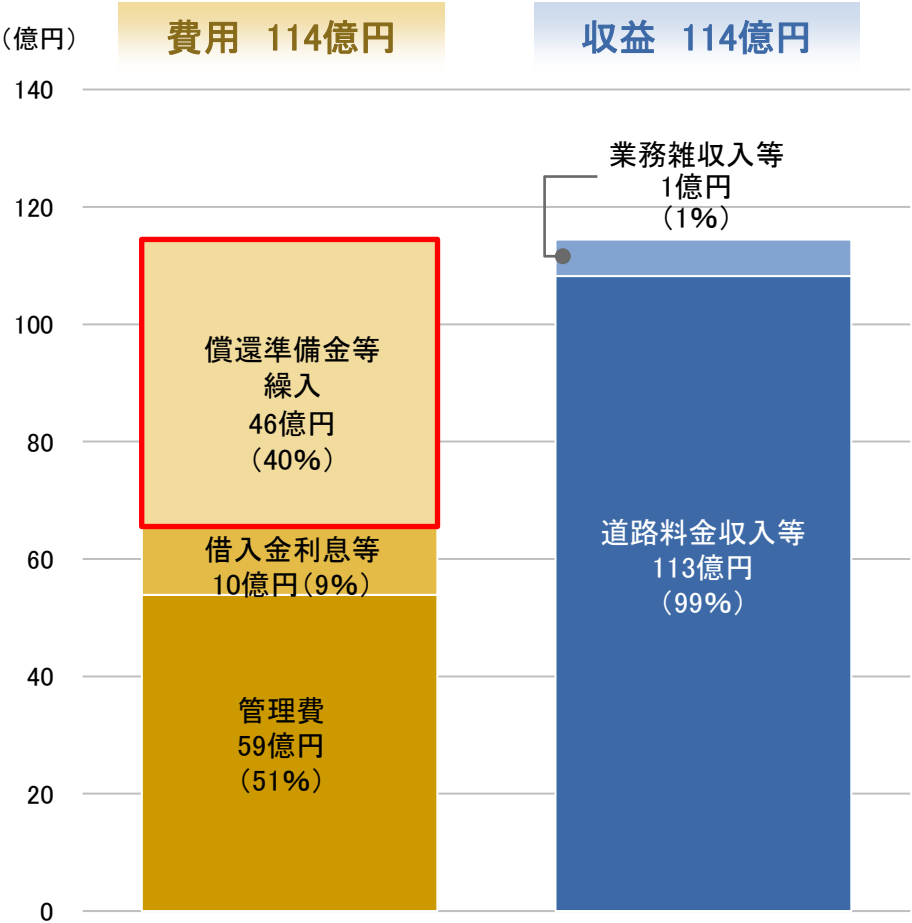


※ 道路料金収入には、マイレージ還元負担金収入等を含みます。
※ 係数毎に端数処理しているため、計において合致しないことがあります。
※ 増減率は端数処理後の値で算出しています。
※ 営業係数(収支率)計算上の費用は、事業資産管理費、一般管理費及び業務外費用で、収益は、業務収入及び業務外収入(償還準備金対象分)です。

1. 財務状況：令和3年度損益計算書の概要 ②

令和3年度の営業中道路の収支状況

■ 令和3年度は、コロナ禍の中、約46億円の収支差益(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
※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。

一日当たりの通行台数と料金収入

■ 令和3年度は、新型コロナウイルス感染症の影響が続いたものの、通行台数、料金収入ともに増加

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
令和2年度	25.0	62,146	29,653
令和3年度	25.0	64,722	30,897
対前年度比※	100.0%	104.1%	104.2%

※令和2年度を100とした場合の令和3年度の指数を表しています。

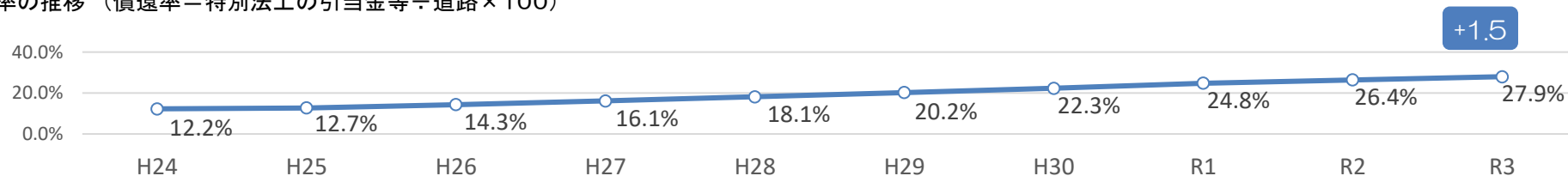
1. 財務状況：令和3年度貸借対照表の概要 ①

(単位:百万円)

資 産				
勘 定 科 目	金 額			増減率 (%)
	令和3 事業年度	令和2 事業年度	差額	
流 動 資 産	12,518	14,403	△1,885	△13.1
固 定 資 産	400,168	397,513	2,655	0.7
道 路	304,279	304,279	0	0.0
道路建設仮勘定	95,247	92,559	2,688	2.9
その他	641	675	△34	△5.0
繰 延 資 産	435	392	43	11.0
資 産 合 計	413,121	412,307	814	0.2

負 債 及 び 資 本				
勘 定 科 目	金 額			増減率 (%)
	令和3 事業年度	令和2 事業年度	差額	
流 動 負 債	26,723	31,240	△4,517	△14.5
固 定 負 債	214,156	214,053	103	0.0
広島高速道路債券	144,000	133,000	11,000	8.3
地方公共団体借入金	33,354	37,891	△4,537	△12.0
政 府 借 入 金	34,812	39,718	△4,906	△12.4
民 間 借 入 金	1,630	3,135	△1,505	△48.0
その他	360	309	51	16.5
特別法上の引当金等	84,806	80,253	4,553	5.7
償還準備金	71,896	67,371	4,525	6.7
償還準備積立金	12,910	12,882	28	0.2
(負 債 合 計)	325,684	325,546	138	0.0
基 本 金	87,302	86,627	675	7.8
剰 余 金	134	134	0	—
(資 本 合 計)	87,437	86,762	675	7.8
負債・資本合計	413,121	412,307	814	0.2

○償還率の推移 (償還率＝特別法上の引当金等÷道路×100)

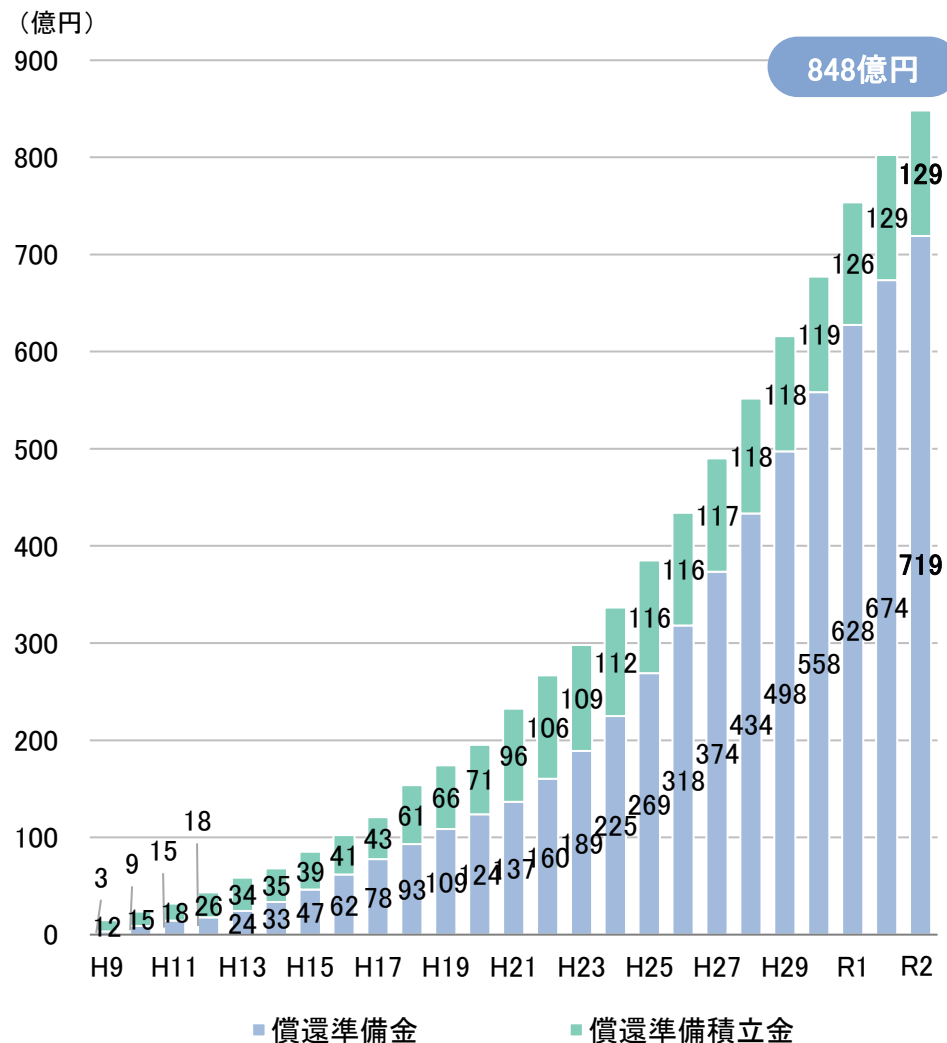
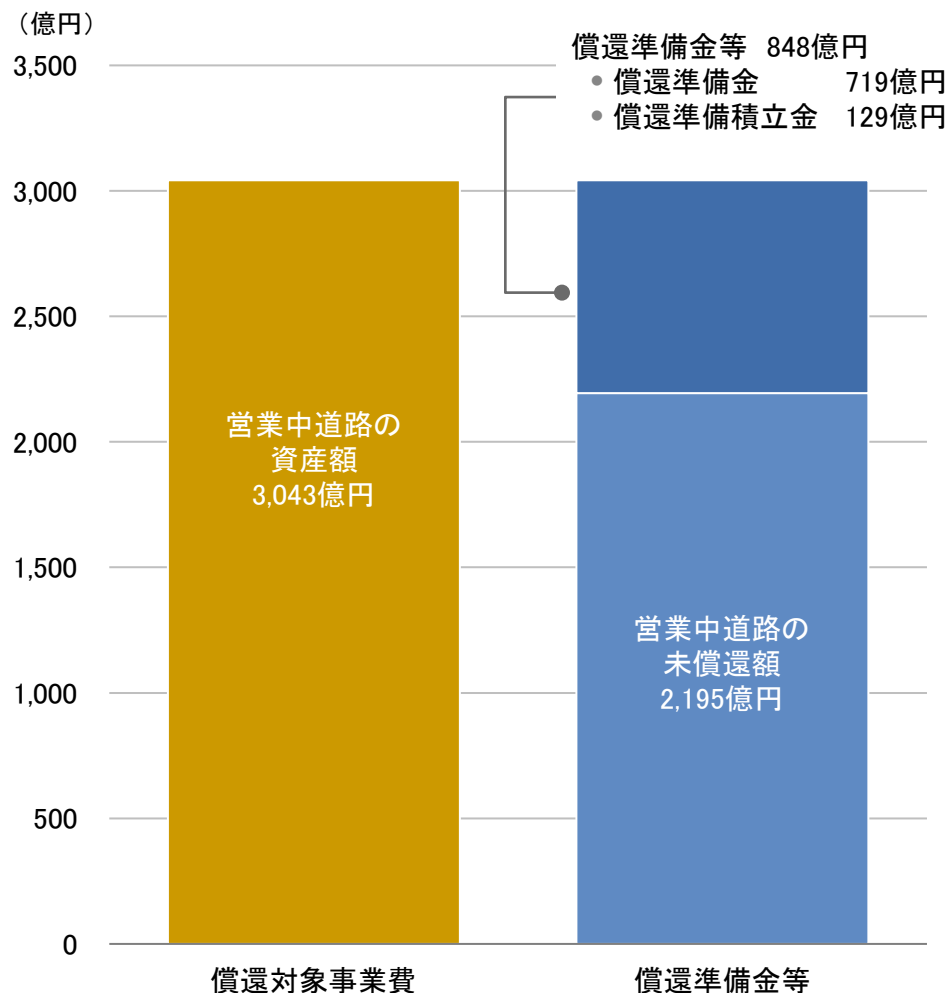


※ 係数毎に端数処理しているため、計において合致しないことがあります。

※ 増減率は端数処理後の値で算出しています。

1. 財務状況：令和3年度貸借対照表の概要 ②

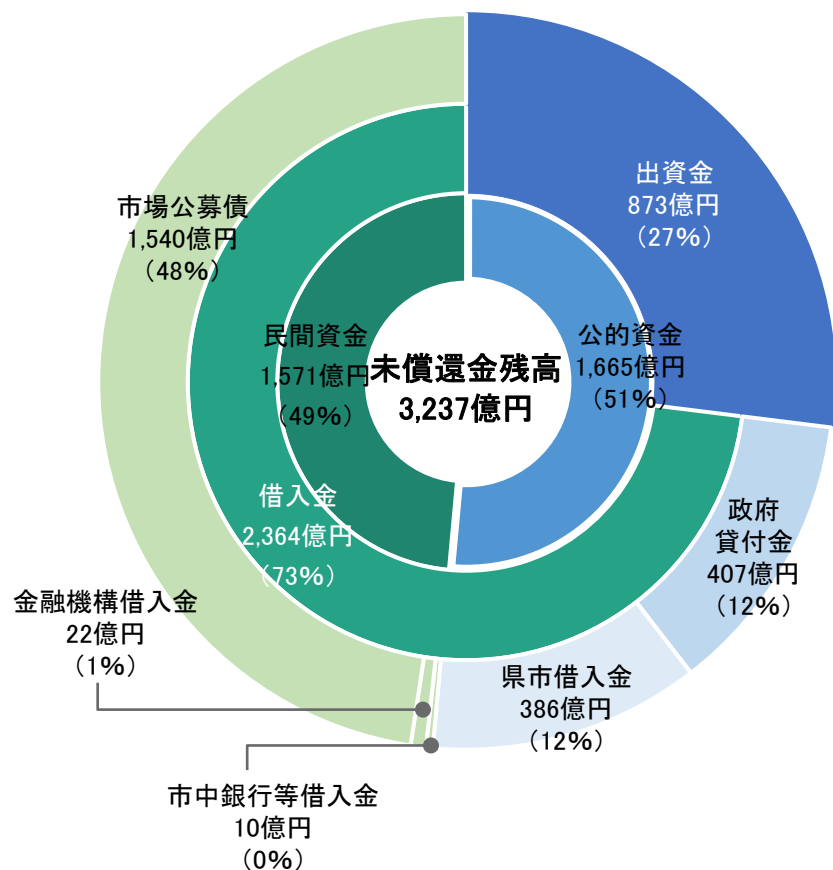
■ 償還準備金繰入等は、堅調に推移しており、繰入の累計である償還準備金等は、令和3年度末に約848億円に。



1. 財務状況：令和3年度末 未償還金残高の状況

- 令和3年度末の未償還金残高は、年度内に233億円を調達し、242億円を償還したため、前年度末から9億円の減少となりました。
- 未償還金残高3,237億円のうち、借入金残高は2,364億円となり、前年度末から16億円の減少となりました。

(単位：億円)

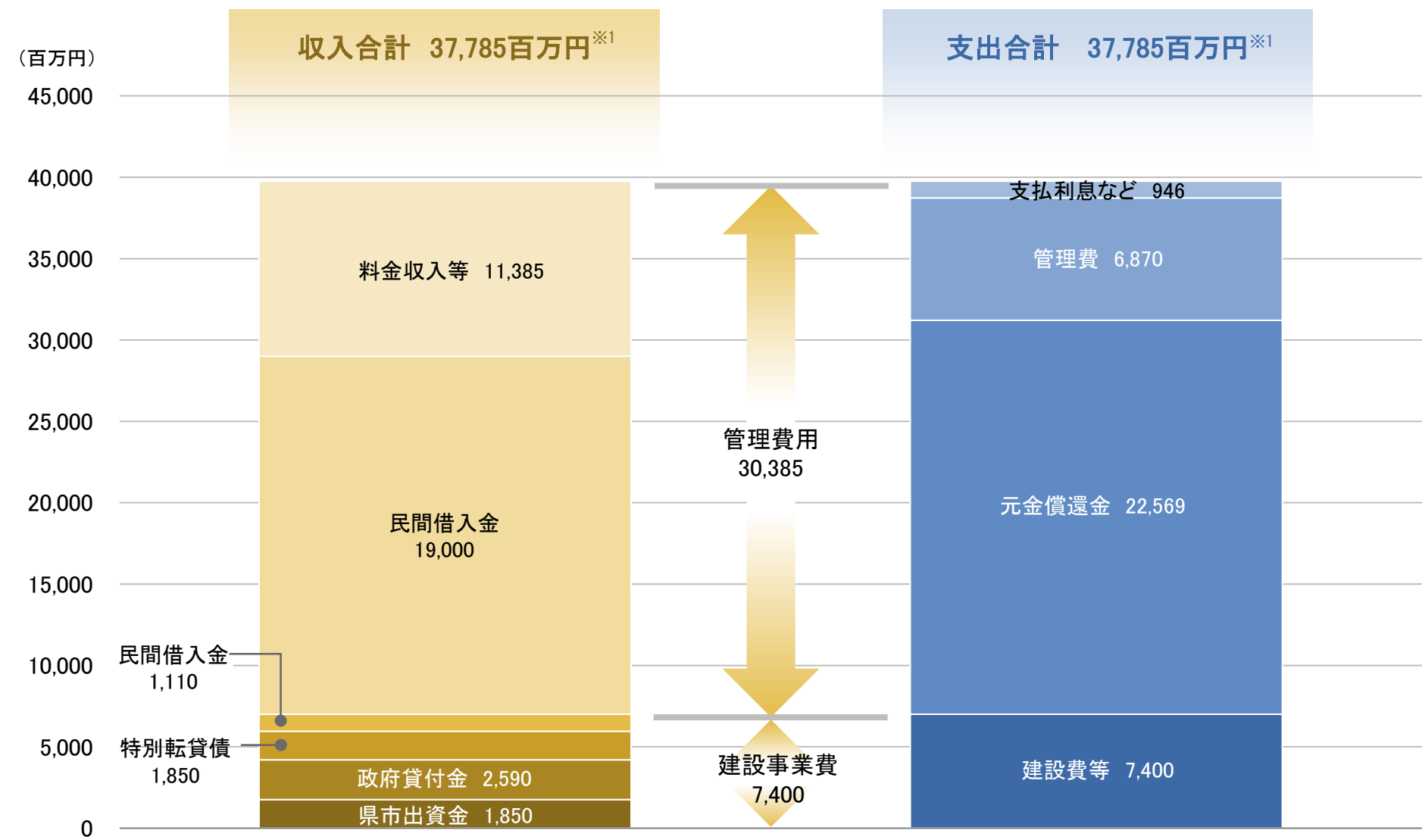


調達先		R2末残高	R3調達額	R3償還額	R3末残高	増 減
公的資金	出資金	866	7	—	873	7
	政府貸付金 (無利子貸付金)	458	9	60	407	▲51
	県市借入金 (特別転貸債)	434	7	55	386	▲48
民間資金	市中銀行等 借入金	20	—	10	10	▲10
	金融機構借入金	28	—	6	22	▲6
	市場公募債	1,440	210	110	1,540	100
	借入金 計	2,380	226	242	2,364	▲16
	合 計	3,246	233	242	3,237	▲9

※1 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 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4年度収入・支出予算



※1 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(2月債)の概要

発行予定額	10年債・20年債で計50億円程度
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
償還方法	満期一括償還
発行時期	令和5年2月28日(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	BIS規制上のリスク・ウェイトは、『0%』です。(地方債と同等)
今後の方針	今後も、市場環境をみながら、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。

(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	0%	20%

2. 資金調達：広島高速道路債券の発行実績

■ 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、第6回からの発行実績は次のとおりです。

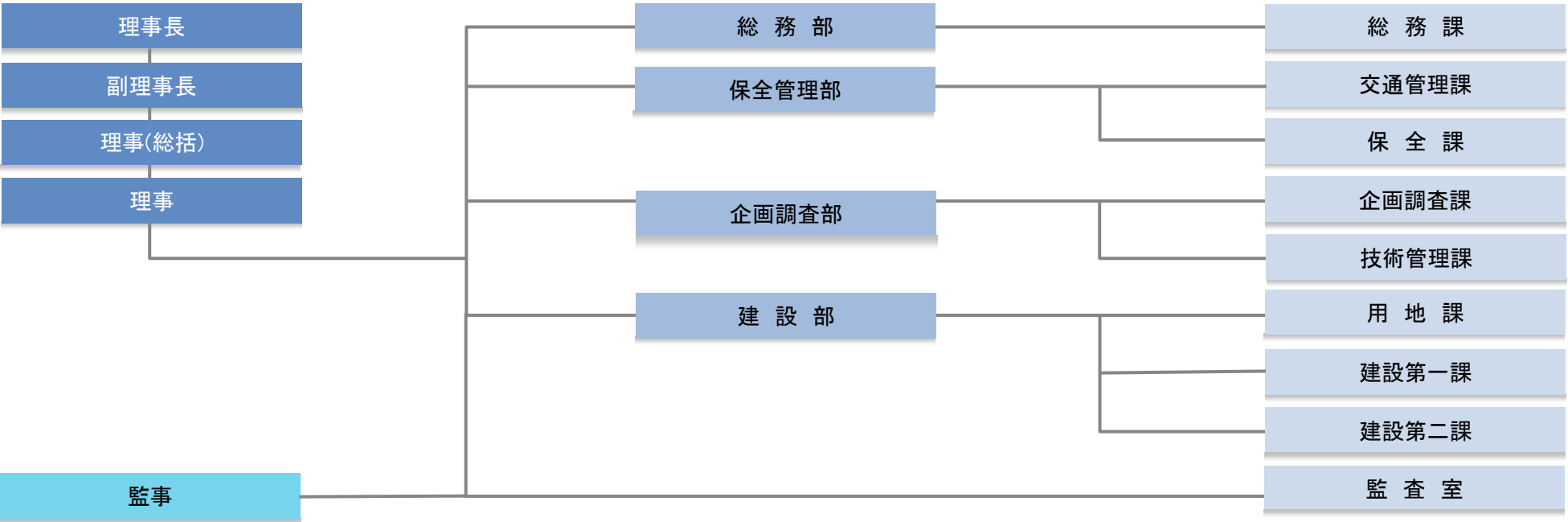
令和4年3月31日現在

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
第20回	R3.2.19	90億円	10年	0.155%	100円	10.0bp
第21回	R3.2.19	50億円	15年	0.357%	100円	8.0bp
第22回	R3.2.19	90億円	20年	0.491%	100円	3.5bp
第23回	R4.2.21	50億円	10年	0.274%	100円	8.0bp
第24回	R4.2.21	70億円	15年	0.470%	100円	5.0bp
第25回	R4.2.21	90億円	20年	0.600%	100円	1.0bp
第26回	R4.12.22	35億円	10年	0.564%	100円	31.5bp
第27回	R4.12.22	48億円	20年	1.181%	100円	9.5bp

償還方法：満期一括償還

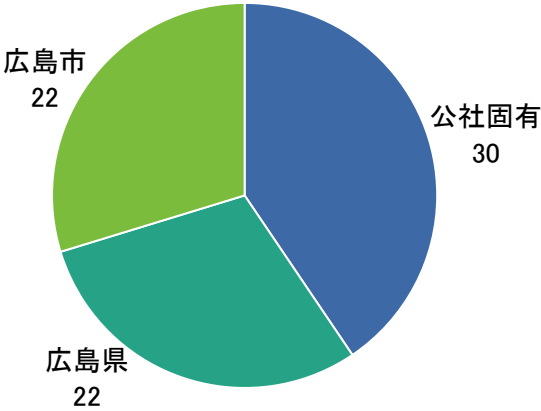
参考資料

広島高速道路公社組織図

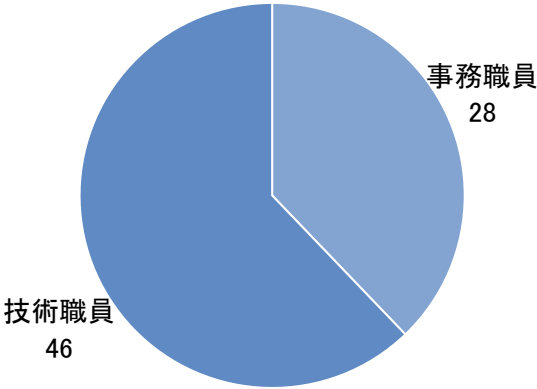


- 役員8名 ※ 非常勤4名含む。
 - 職員74名
- ※ 令和4年4月1日現在

職員構成



職員構成(職種別)



沿革

沿革	
平成 9年 6月 3日	設立（広島市中区鉄砲町）
平成 9年10月 1日	広島高速1号線馬木～間所間の供用（広島県道路公社からの道路取得）
平成12年 3月19日	広島高速3号線仁保～宇品間の供用（新設）
平成13年10月 2日	広島高速4号線中広～沼田間の供用（新設）
平成14年12月 2日	本社移転（広島市中区中町）
平成18年10月16日	広島高速1号線広島東～馬木間の供用（新設） 都市高速広島東料金所でETC無線通行運用開始
平成20年 4月15日	馬木料金所、宇品料金所 及び 沼田料金所でETC無線通行運用開始
平成22年 4月 1日	総合管理事務所開所（広島市東区温品）
平成22年 4月26日	広島高速2号線全線 及び 広島高速3号線宇品～吉島間の供用（新設） 全料金所でETC無線通行運用開始
平成26年 1月14日	本社移転（広島市東区温品、総合管理事務所と統合）
平成26年 3月23日	広島高速3号線吉島～観音間の供用（新設）
平成30年 2月25日	通算通行台数3億台達成

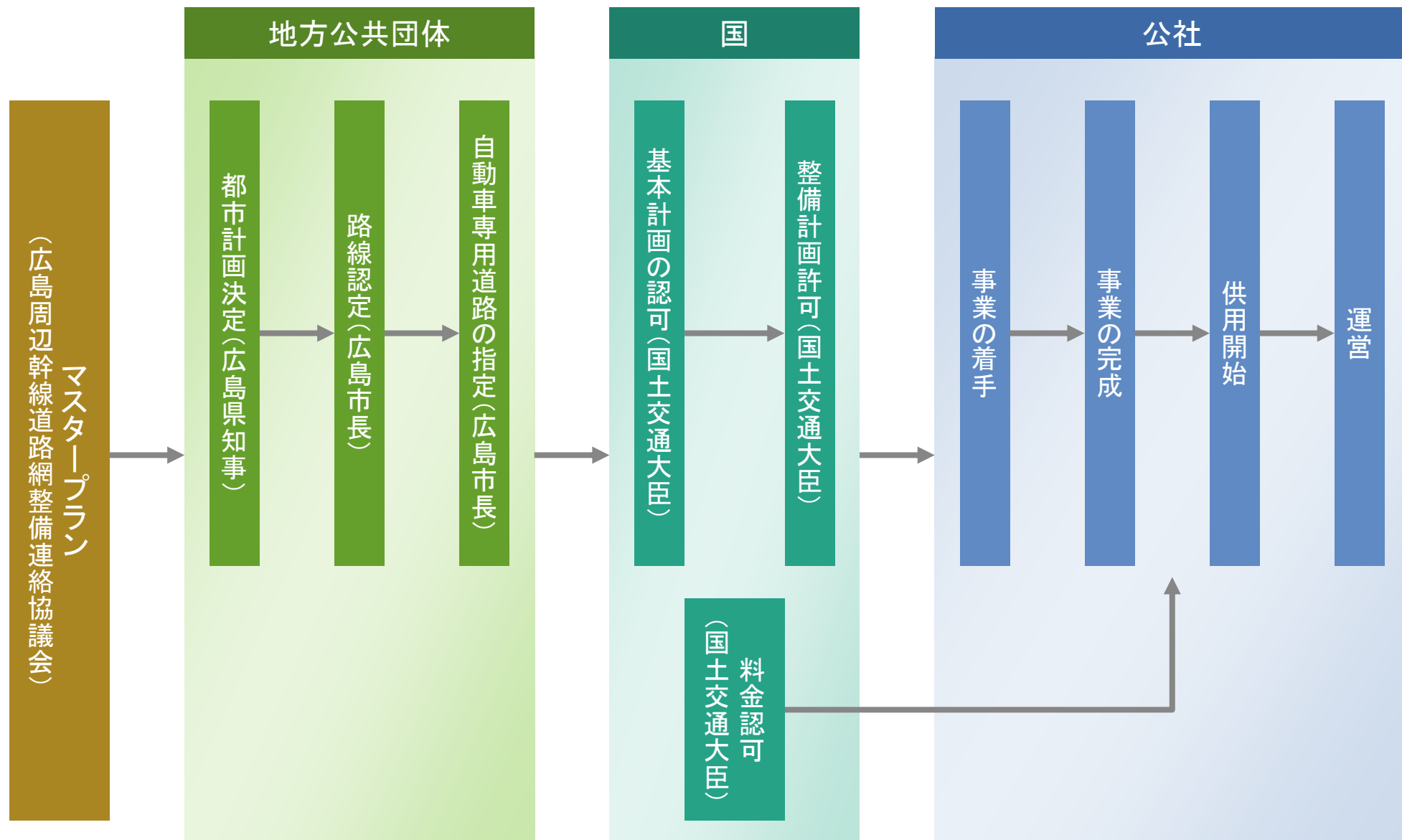
国及び設立団体との関係

地方道路公社法に基づく主な認可等	認可者等
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の承認(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に基づく認可等	認可者等
整備計画に関する許可(第12条)	国土交通大臣
料金及び料金徴収期間の認可(第13条)	国土交通大臣

■ 法令の定めにより、運営上重要な事項については、国・広島県・広島市の許認可等を受け事業を遂行

事業の進め方



公社改革の方向性

3つの方向性

1 公社ガバナンスの強化

実施済の取組 規程等の体系化方針を決定、監査室による監査の開始など

2 将来を見据えた組織づくり

実施済の取組 企画調査部長の専任化、適切な人材の確保など

3 ICTを活用した職場環境整備

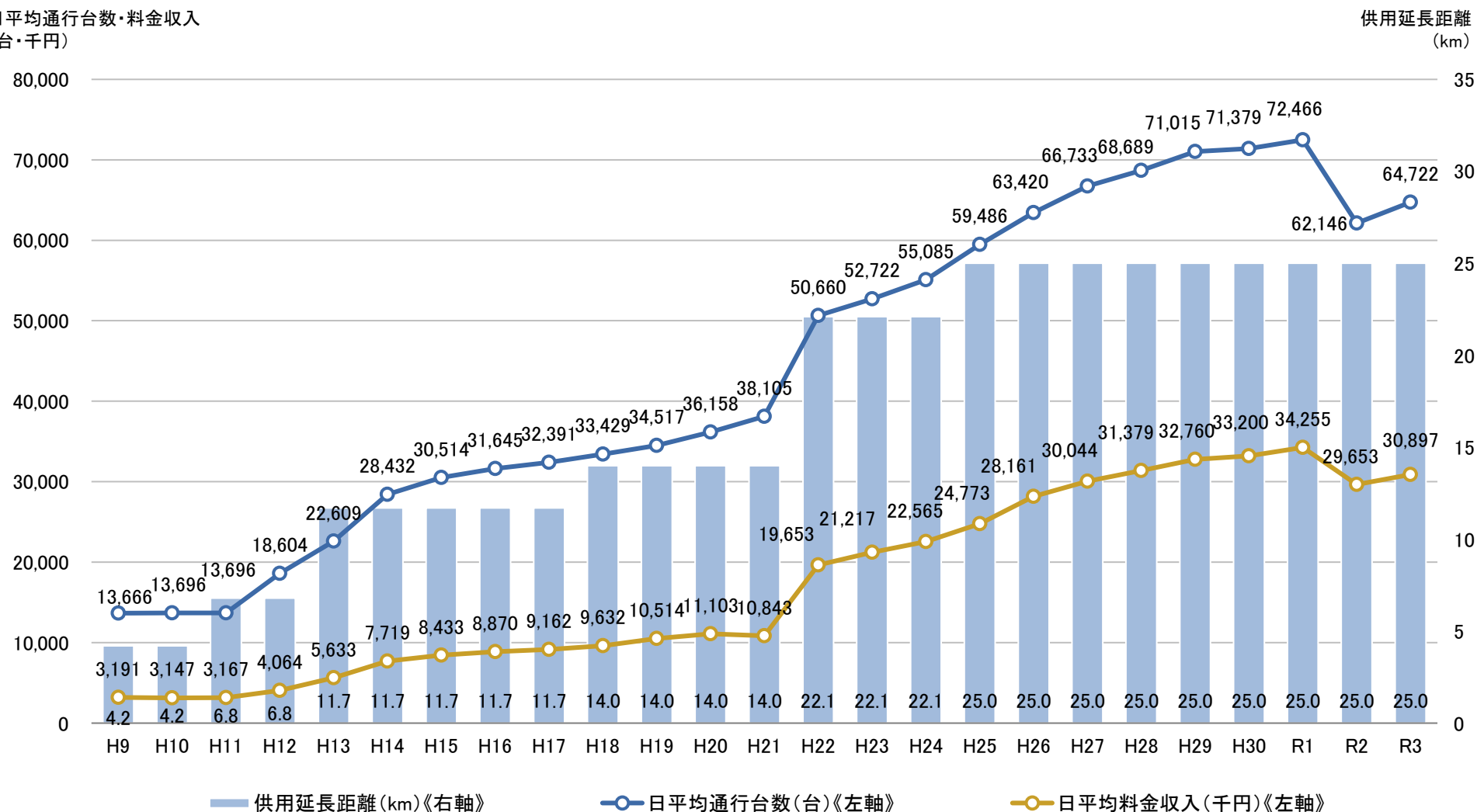
実施済の取組 情報セキュリティ高度化に向けた調査実施、在宅勤務の運用開始など

※ 令和4年4月現在

通行台数・料金収入の推移

令和3年度(4月～3月) 日平均通行台数 64,722台(4.1%増※)、日平均料金収入 30,897千円(4.2%増※)

日平均通行台数・料金収入
(台・千円)



※ 前年度の日平均と比較した場合

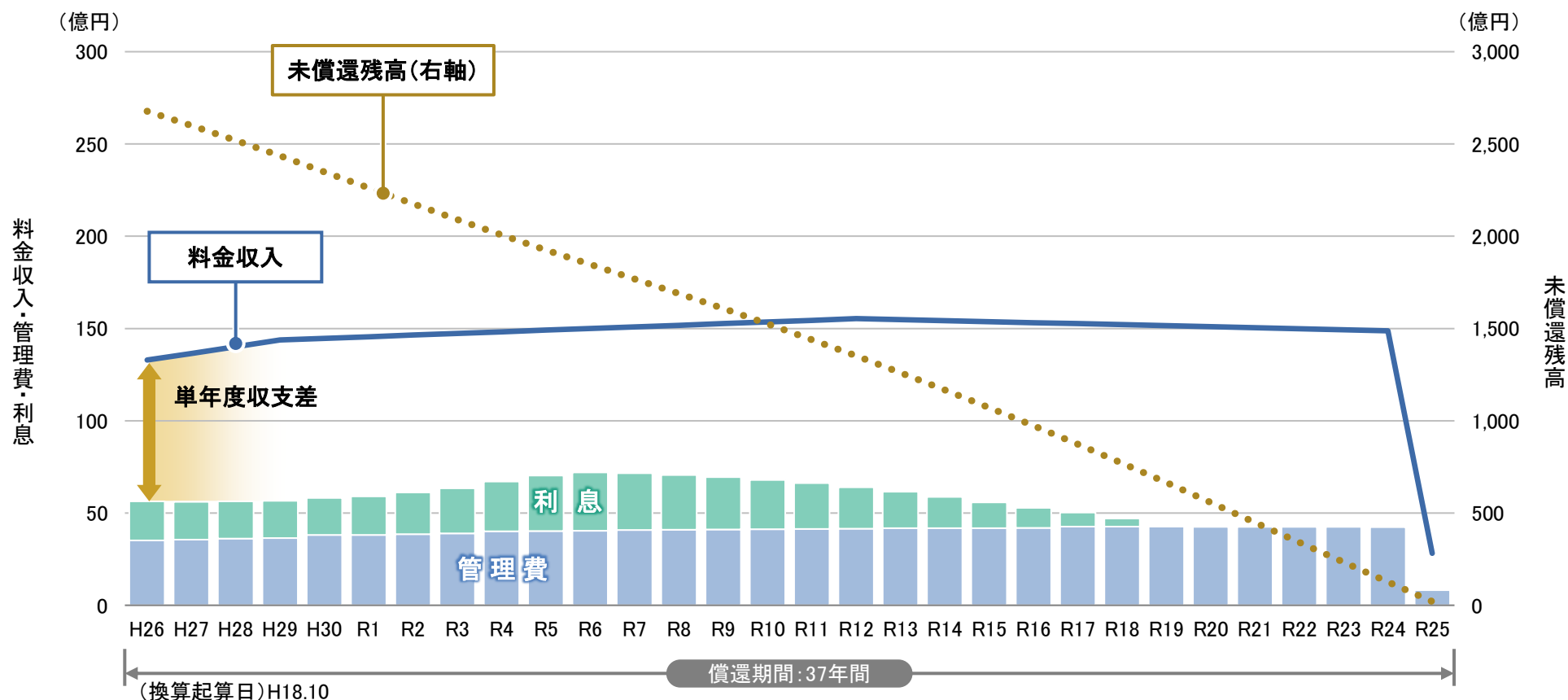
償還計画図(営業路線)

料金認可の償還計画※

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

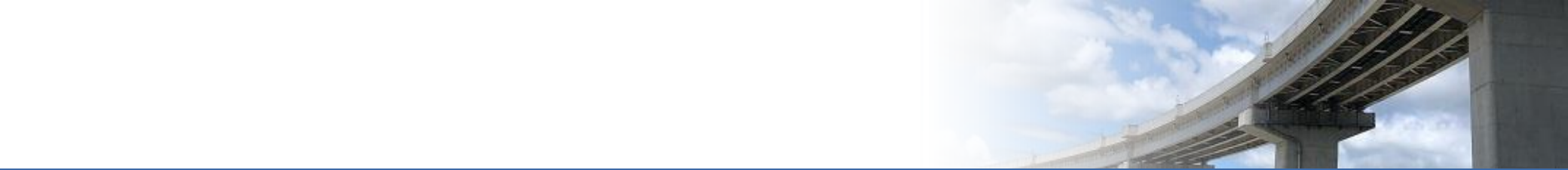


※ 料金認可(平成26年3月)の値を使用し、現在供用中の路線である、広島高速1号線、2号線、3号線、4号線の料金収入や建設・管理に要する収入・費用にもとづく償還計画をイメージとして作成しています。換算起算日(全路線の平均的開通日・平成18年10月)から36年8か月で償還が完了する計画です。
現在建設中の広島高速5号線が供用開始された場合には、新たな償還計画に基づいたイメージ図に変更される予定です。

令和3年度キャッシュフロー計算書

(単位：百万円)

	令和3年度 A	令和2年度 B	増減額 A－B		令和3年度 A	令和2年度 B	増減額 A－B
I 営業活動によるキャッシュ・フロー				II 投資活動によるキャッシュ・フロー			
償還準備金繰入等	4,553	4,890	△337	有価証券の取得による支出	—	—	—
減価償却費	48	48	0	有価証券の売却による収入	—	—	—
賞与引当金の増減額	4	0	4	事業資産の取得による支出	—	—	—
退職給付引当金の増減額	21	22	△1	事業資産の売却による収入	—	—	—
E T Cマイレージ引当金の増減額	0	△2	2	建設仮勘定の取得による支出	△5,036	△8,485	3,449
債券発行費等償却額	35	32	3	固定資産の取得による支出	△16	△1	△15
受取利息	—	—	—	固定資産の売却による収入	0	—	—
債券支払利息	504	568	△64	投資活動によるキャッシュ・フロー	△5,053	△8,485	3,432
借入金支払利息	472	562	△90				
未収金等の増減額	166	560	△394	III 財務活動によるキャッシュ・フロー			
棚卸資産の増減額	△247	△653	406	短期借入による収入	—	—	—
未払金等の増減額	△481	1,718	△2,199	短期借入の返済による支出	—	—	—
その他	2	3	△1	長期借入による収入	1,618	3,527	△1,909
小 計	5,077	7,748	△2,671	長期借入の返済による支出	△13,214	△14,139	925
利息の受取額	—	—	—	債券の発行による収入	21,000	23,000	△2,000
債券利息の支払額	△503	△575	72	債券の償還による支出	△11,000	△11,000	0
借入金利息の支払額	△479	△568	89	補助金の受入による収入	—	—	—
営業活動によるキャッシュ・フロー	4,095	6,605	△2,510	補助金の返還による支出	—	—	—
				出資金の受入による収入	675	1,198	△523
				その他	△89	△95	6
				財務活動によるキャッシュ・フロー	△1,011	2,490	△3,501
				IV 現金及び現金同等物の増加額	△1,968	610	△2,578
				V 現金及び現金同等物期首残高	11,672	11,062	610
				VI 現金及び現金同等物期末残高	9,704	11,672	△1,968

- 
- 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ようお願いします。
 - 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>