

IR説明資料



令和8年1月



目次



IR説明のポイント	3
<法人概要>	
広島高速道路公社とは	5
指定都市高速道路とは	6
広島高速道路債券の特徴【リスク・ウェイト0%】	7
広島都市圏の開発と広島高速道路の整備効果	8
<財務状況>	
会計処理の特徴	18
償還準備金積立方式の仕組み	19
令和6事業年度 損益計算書	20
令和6事業年度 貸借対照表	21
令和6年度末時点 借入金残高状況	22
令和7事業年度 収入・支出予算	23
<事業概要>	
広島高速道路ネットワーク図	10
通行台数・料金収入の推移	11
通行台数の推移～直近10年間～	12
料金収入の推移～直近10年間～	13
料金収入とキャッシュフロー	14
広島高速5号線の整備	15
広島駅周辺部の再開発	16
<広島高速道路債券の概要>	
市場公募債の発行予定	25
発行実績	26

IR説明のポイント



広島高速道路公社の概要

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**
指定都市高速道路を整備し、広島都市圏の発展に寄与することを目的に設立

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・ウェイトは0%（地方債と同等）

広島高速道路公社の事業

【建設事業】

- ・ 広島高速5号線の新設

【管理事業】

- ・ 供用中路線（広島高速1～4号線）の維持修繕・管理

【受託事業】

- ・ 国、地方公共団体等の委託に基づき、指定都市高速道路の管理と密接な関連のある道路の建設、管理

料金収入と財務状況

供用路線の運営

- ・ 安定した通行台数により、**料金収入は堅調に推移**
(令和6年度料金収入約124億円)

安定した財務状況

- ・ 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6年度末時点で35億円増の約990億円）



法人概要

広島高速道路公社とは

広島高速道路公社は、国の認可及び広島県・広島市の各2分の1の出資を受け、設立された特別法人です。



法人概要

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 友道 康仁(ともみち やすひと)
所 在 地	広島県広島市東区温品一丁目8番23号
設 立 年 月 日	平成9年6月3日《令和9年6月で設立30周年を迎える》
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 団 体	広島県・広島市(各2分の1の出資)
出 資 金	91, 555百万円(令和7年3月31日現在)

設立目的

- 広島市及び周辺の地域において、指定都市高速道路の整備建設・運営管理を行うことにより、交通の円滑化を図り、住民の福祉の増進・産業経済の発展に寄与すること

事業概要

- 【建設事業】
 - ・ 指定都市高速道路の新設、大規模改築
- 【管理事業】
 - ・ 指定都市高速道路の維持修繕、管理・円滑な交通を確保するために必要な休憩所その他施設の管理
- 【受託事業】
 - ・ 国、地方公共団体等の委託に基づき、指定都市高速道路の管理と密接な関連のある道路の建設、管理

指定都市高速道路とは

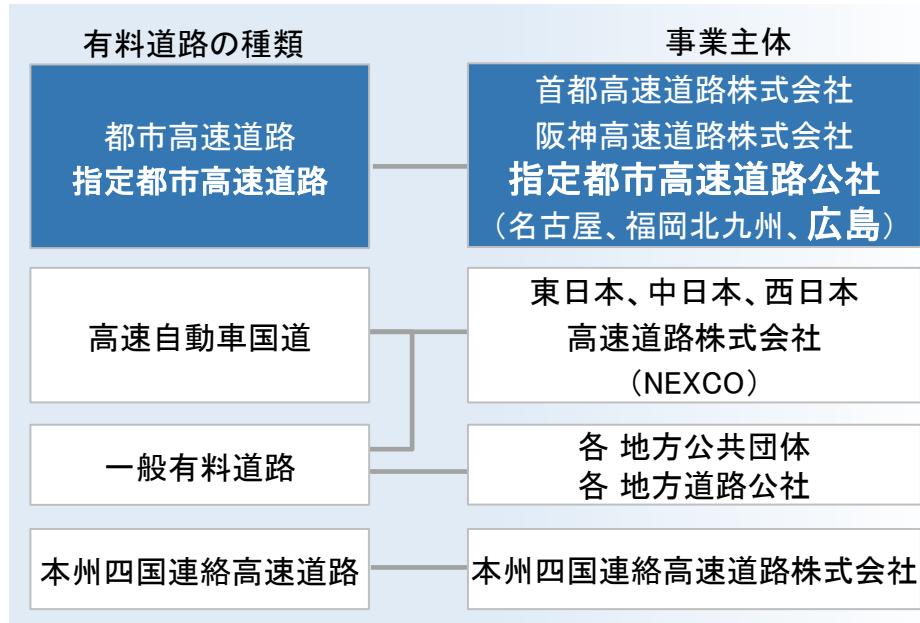


指定都市高速道路とは、法令で指定された都市において、都市計画に基づき、1つの道路網(ネットワーク)を構成する自動車専用道路です。広島高速道路公社は、名古屋、福岡・北九州に次いで全国で3番目に設立された指定都市高速道路公社です。

■ 指定都市高速道路の整備

- 指定都市高速道路の整備にあたっては、出資金及び借入金で道路を建設し、道路網全体の料金収入で借入金等を一定期間内に償還する「有料道路制度」を活用しています。

■ 有料道路の種類と事業主体



■ 借入金償還完了後の公社

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

※「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います。

広島高速道路債券の特徴【リスク・ウェイト0%】



広島高速道路債券は、広島県・広島市(設立団体)からの債務保証が付されており、BIS規制上のリスク・ウェイトは0%（地方債と同等）です。

債務保証の概要

- 公社による債務(元金及び利息)の支払いが履行遅滞となった場合には、
広島県及び広島市がそれぞれ1／2の額を分担して履行義務を負うため、迅速な支払手続きが行われます。
- 債務保証額については、広島県及び広島市の毎年の2月定例議会において議決を受けており、
令和7年度債務保証額については、広島県議会で令和7年3月17日、広島市議会で同年3月27日に、それぞれ議決を受けています。

リスク・ウェイト0%の根拠(金融庁告示)

リスク・ウェイト	主な項目
0%	<ul style="list-style-type: none"> ○ 日本国政府及び日本銀行向けの円建てエクスポージャーのうち円建てで調達されたもの〔第56条第2項〕 ○ 地方公共団体向けの円建てエクspoージャー(特定の事業からの収入のみをもって返済されるものを除く。) 〔第58条〕 ○ 広島高速道路公社債(債務保証付き) 第124条「保証人又はプロテクション提供者のリスク・ウェイトを適用することができる。」〔第58条適用〕
10%	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地方公共団体金融機関向けの円建てのエクspoージャーのうち円建てで調達されたもの 〔第60条の2〕 ○ 政府関係機関向けの円建てのエクspoージャーのうち円建てで調達されたもの 〔第61条〕
20%	<ul style="list-style-type: none"> ○ 土地開発公社、地方住宅供給公社及び地方道路公社向けの円建てエクspoージャーのうち円建てで調達されたもの〔第62条〕

抜粋：銀行法第14条の2の規定に基づき、銀行がその保有する資産等に照らし自己資本の充実の状況が適当であるかどうかを判断するための基準(平成18年金融庁告示第19号)

広島都市圏の開発と広島高速道路の整備効果

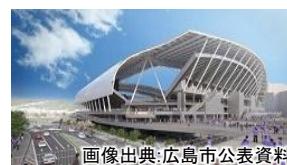
日本全域に延びる高速自動車道(NEXCO)を広島市中心部へ直結させることによって、人・物流の拡大及び移動の円滑化を図り、広島都市圏の発展に寄与します。

中四国最大の経済圏であり、発展を続ける広島都市圏における高い交通需要が、広島高速道路の安定的な料金収入を支えています。

広島都市圏の主な開発計画

サッカースタジアム及び広島城三の丸の整備

- エディオンピース ウイング広島(J1サンフレッチェ広島本拠地サッカースタジアム)が開業(R6年2月)
- 飲食・物販施設など観光客・市民向け便益施設、歴史・文化発信の展示収蔵施設(R7年3月)



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(2030年代半ば完成見込み)
- 広島市中区の本通り商店街で46階建ての高層棟などを設ける再開発検討中(R15年度供用目標)



画像出典:(独)都市再生機構公表資料

広島駅周辺地区の開発

- 店舗面積約25,000m²の商業施設を有する駅ビル「MINAMOA(ミナモア)」が開業(R7年3月)
- 南口の広島東郵便局跡地や二葉の里地区に複合ビル建設計画
- 二葉の里地区に34階建ての複合ビルの建設計画(R11年3月完成予定)



画像出典:広島市公表資料



広島高速道路の整備効果

交通の円滑化・地域経済の振興

- 広島県内には年間約6,037万人の観光客が訪れ、そのうち約6割※1が自家用車を利用しています。
※1 (一社)広島県観光連盟「令和5[2023]年広島県観光客数の動向」
- 『JR広島駅』や『広島空港』、『広島港』といった広島都市圏の玄関口への交通アクセス円滑化により、観光やビジネスに波及効果が見込めます。



出典:広島国際空港株式会社HP

都市の強靭化・生活の安心

- 広島高速道路は、『第一次緊急輸送道路』に指定されており、災害時でも円滑かつ確実な緊急搬送を実現します。
- 広島高速道路の利用により広島市内に3か所ある第三次救急医療施設へのアクセスが向上し、時間短縮が可能となります。



出典:広島市立市民病院HP

CO₂排出量の抑制・安全性向上

- 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、高速道路は定速走行が可能であり、走行中のCO₂排出量を抑制することができます※2。
※2 國土交通省HP「平成27年度道路交通センサス」
- 1億走行台キロ当たりの死傷事故率について、全道路では51.2件※3である一方で、広島高速道路では4.5件(約11分の1)であることから、死傷事故リスクが抑制された安全性の高い道路と言えます。

※3(公財)交通事故総合分析センター「交通統計令和2年度版」



事業概要

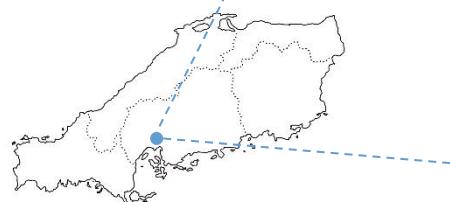
広島高速道路ネットワーク図

供用中路線(高速1~4号線)について、お客様に安心してご利用いただけるよう、24時間365日体制で保全管理・運営を行っています。

路線番号	路線名	延長(km)
1	高速1号線	6.5
2	高速2号線	5.9
3	高速3号線	7.7
4	高速4号線	4.9
5	高速5号線	4.0 ※建設中

料金(対距離)

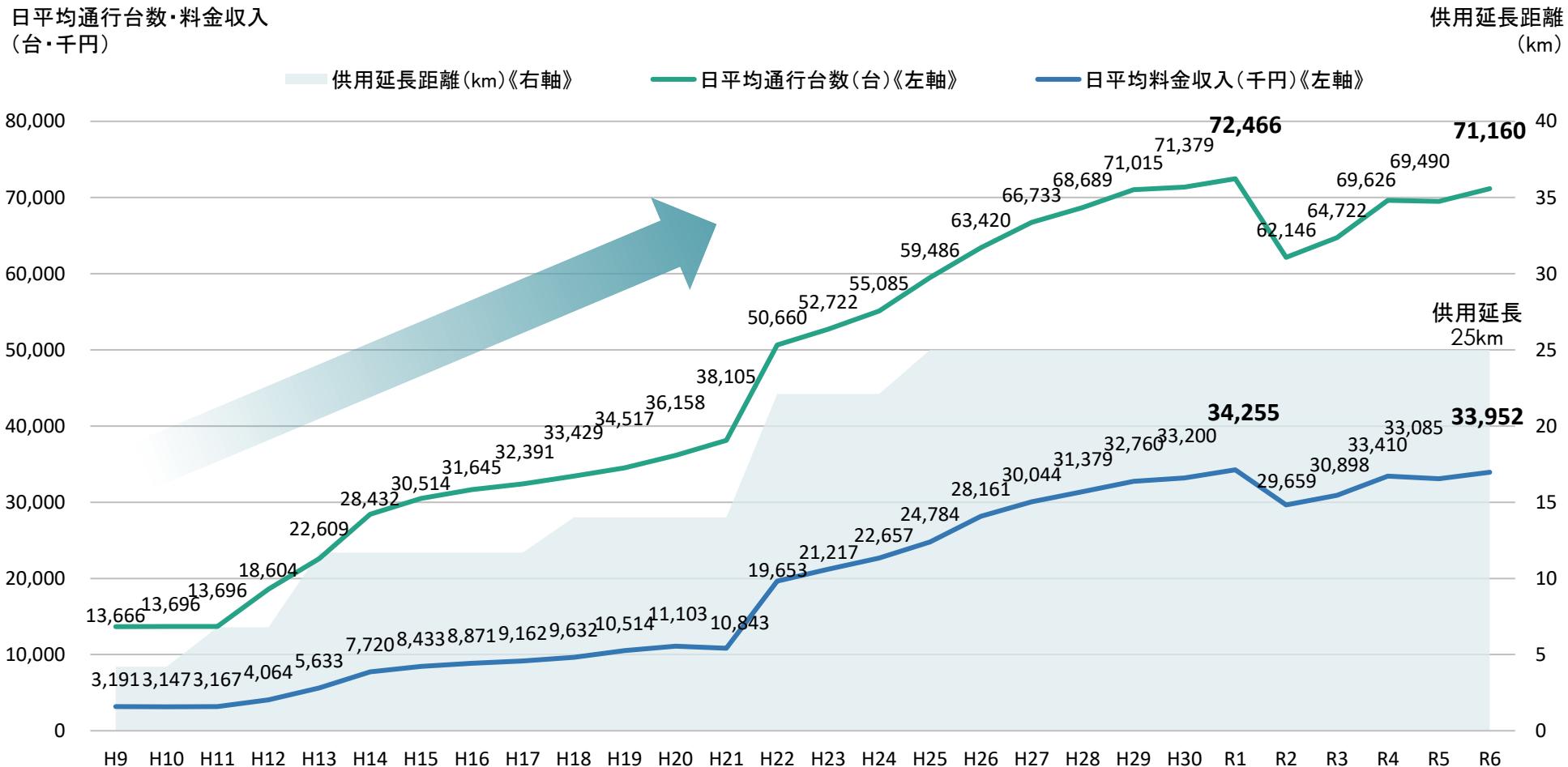
普通車	100~730円
軽自動車	50~580円
大型車	150~1,200円
特大車	310~2,040円



通行台数・料金収入の推移

令和6事業年度の日平均通行台数71,160台は前年度比102.4%、日平均料金収入33,952千円は前年度比102.6%となりました。

日平均通行台数及び日平均料金収入の推移

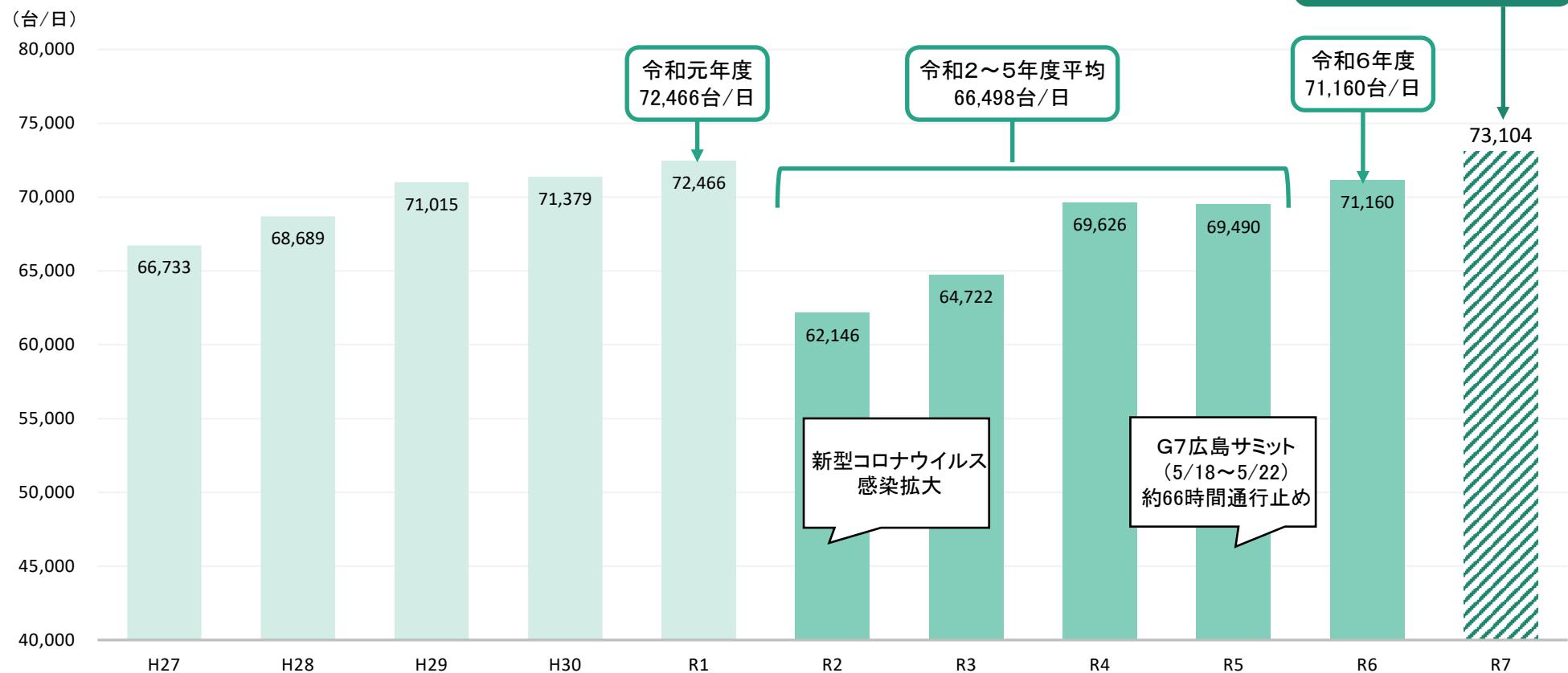


通行台数の推移～直近10年間～



- 令和6年度の日平均通行台数は71,160台で、ピークである令和元年度(72,466台)に対し約98%まで回復しています。
- 令和7年度(4～12月実績)の日平均通行台数は73,104台で、令和元年度を上回るペースで推移しています。

日平均通行台数の推移

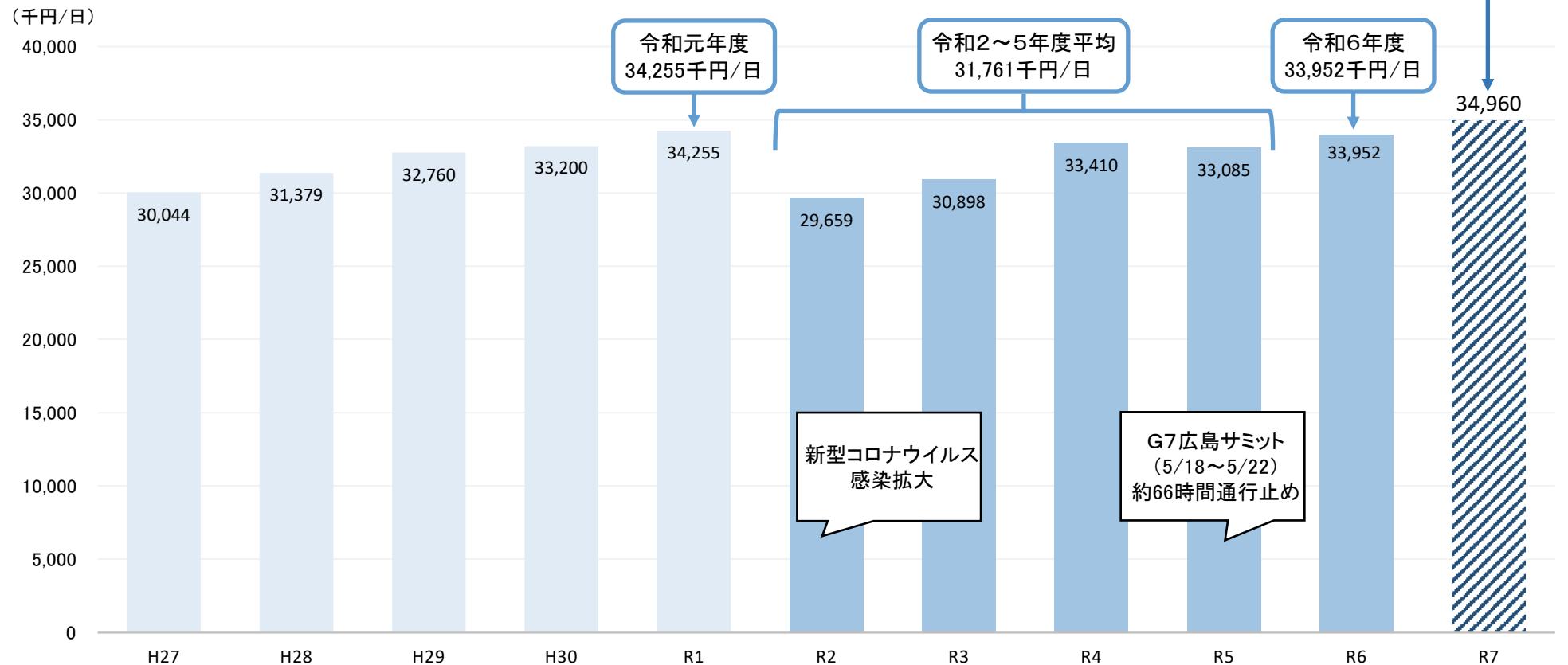


料金収入の推移～直近10年間～



- 令和6年度の日平均料金収入は33,952千円で、ピークである令和元年度(34,255千円)に対し約99%まで回復しています。
- 令和7年度(4～12月実績)の日平均料金収入は34,960千円で、令和元年度を上回るペースで推移しています。

日平均料金収入の推移



料金収入とキャッシュフロー

- 安定した料金収入(日平均料金収入約3,400万円)を背景に、毎月約10億円の現金収入を得ることで、必要な運転資金を確保し、健全なキャッシュフローを維持しています。

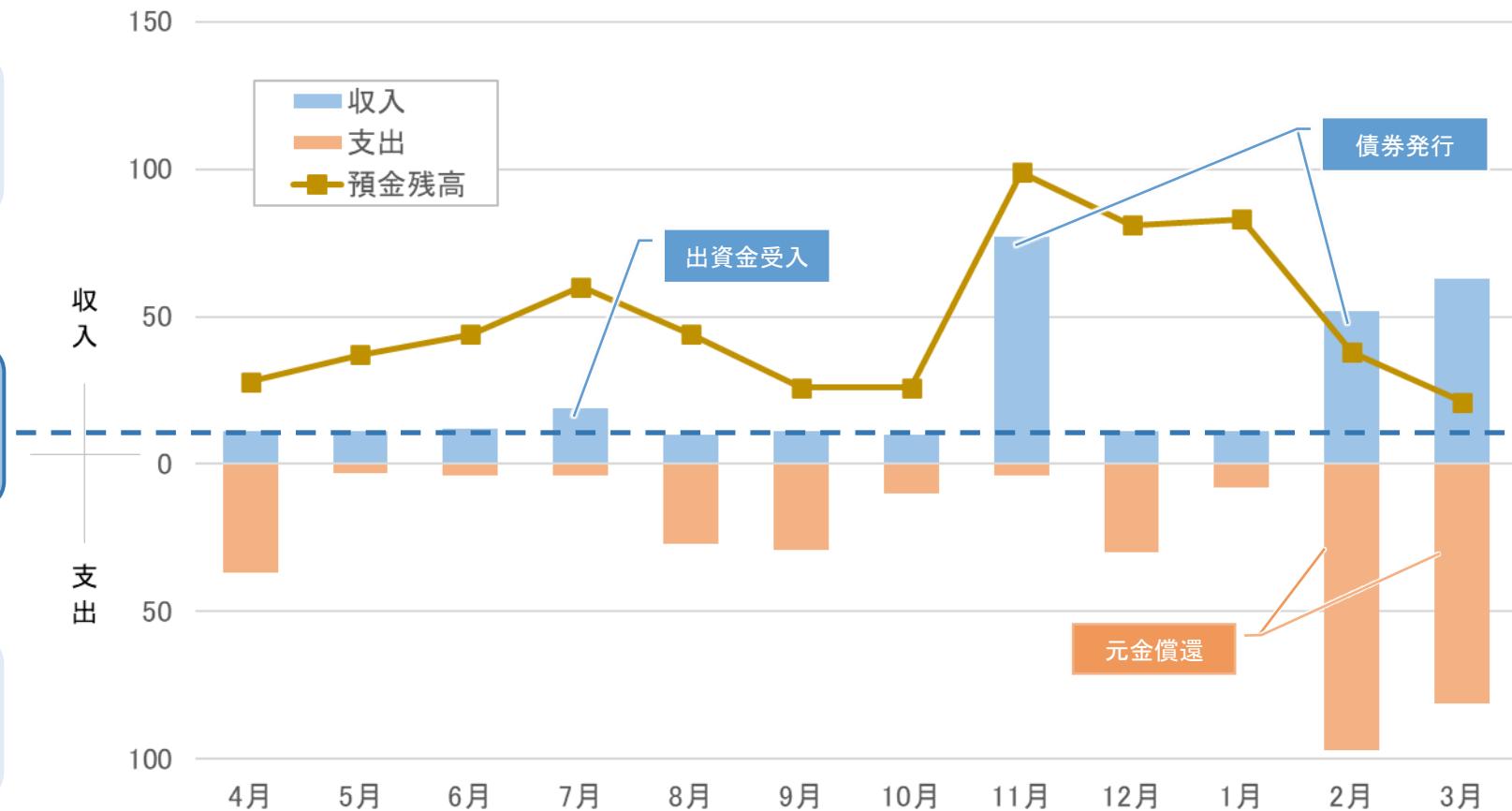
令和6年度の現金収支の推移

(単位: 億円)

日平均料金収入
約3,400万円/日

月平均料金収入
約10億円/月

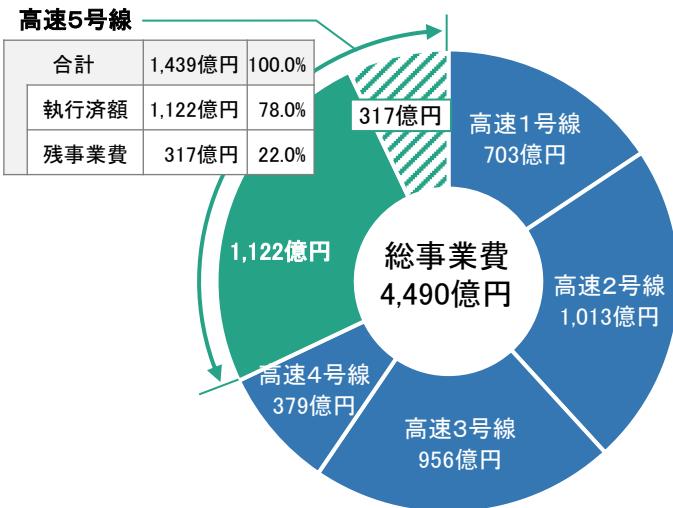
年間料金収入
約120億円/年



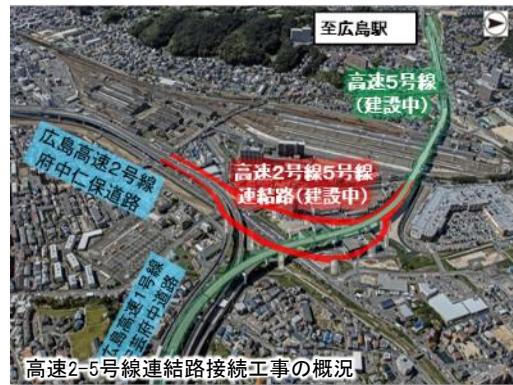
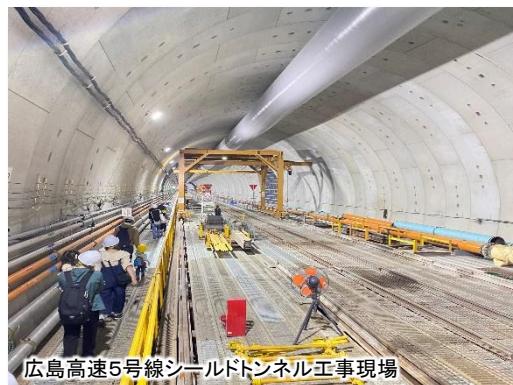
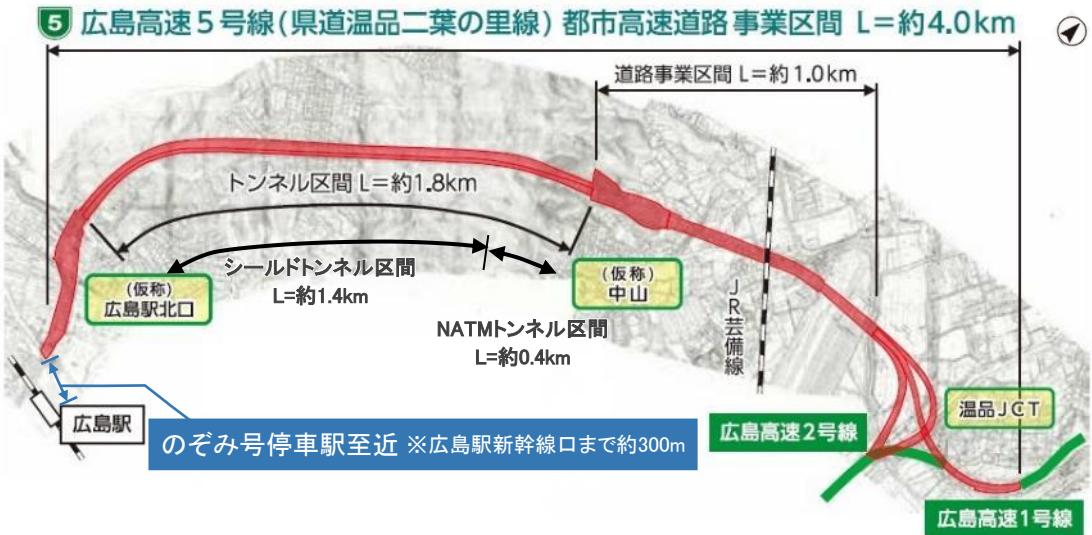
広島高速5号線の整備

第7回整備計画変更(令和7年7月15日国土交通大臣認可)において、高速5号線の事業費を150億円増額しました。
現在、トンネル内の舗装工事や設備工事を実施しています。

事業費の執行状況(令和6年度末時点)

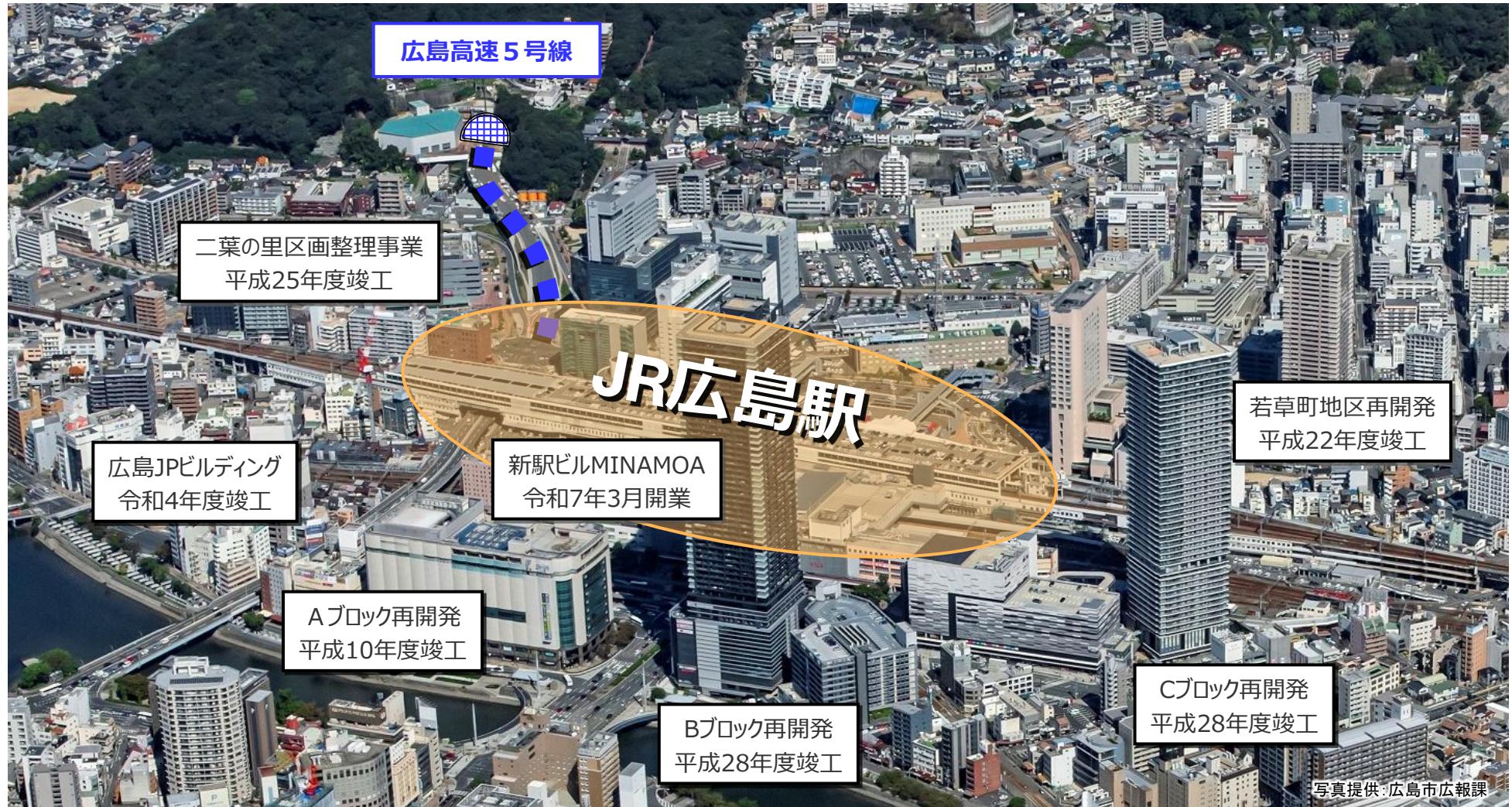


広島高速5号線イメージ図



広島駅周辺部の再開発

高速5号線が直結する広島駅周辺部では、現在再開発が進んでいます。





財務状況

会計処理の特徴

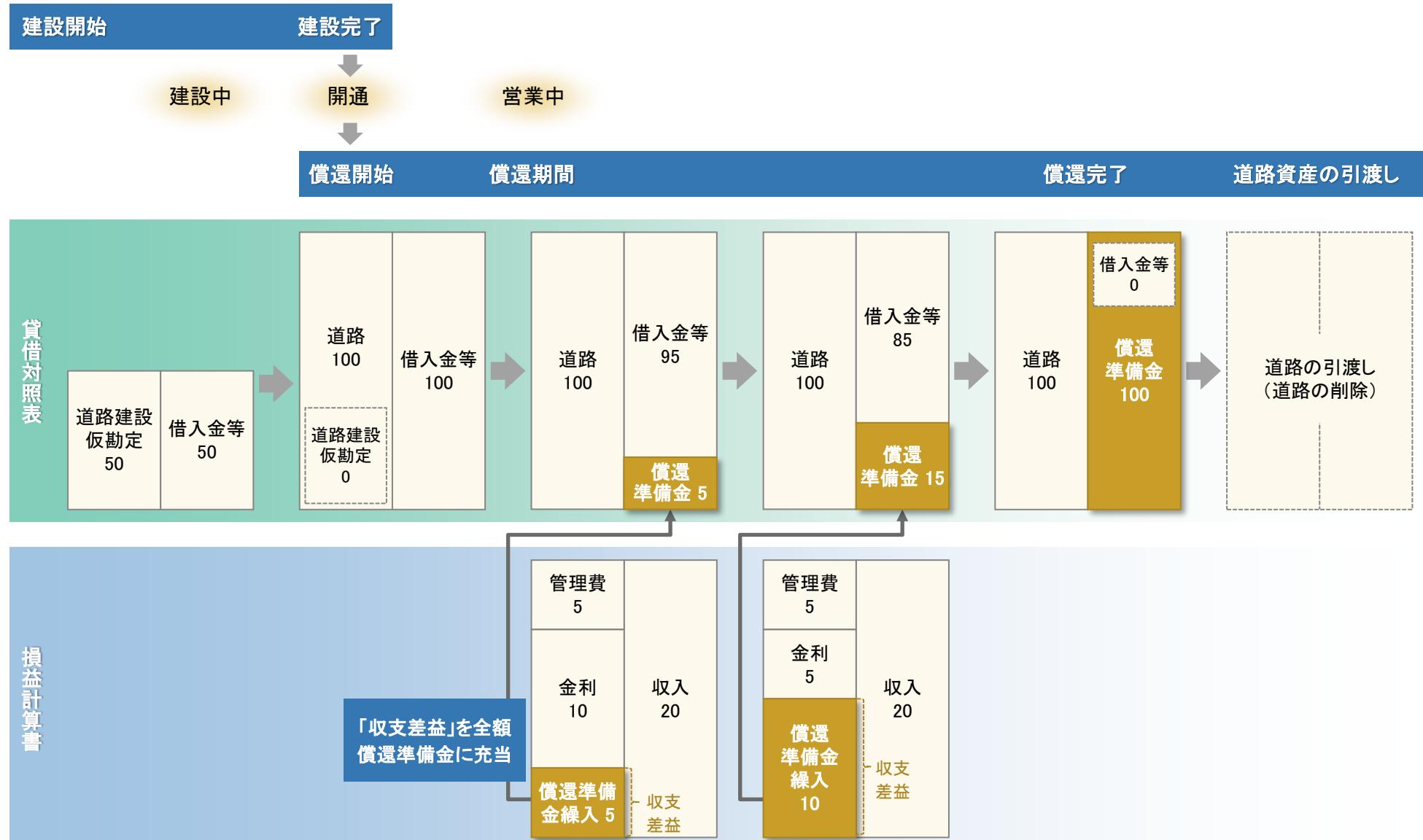


当公社では、財政状態や経営成績を明らかにするため、企業会計原則に準じた会計処理（発生主義・複式簿記）を行っています。

会計処理の特徴

- 指定都市高速道路の整備にあたっては、出資金及び借入金により道路を建設し、その後、お客様からいただく料金収入を原資として、借入金等を一定期間内に償還する「有料道路制度」を活用しています。
- 建設後の営業期間においては、有料道路制度の会計に採用される「償還準備金積立方式」に基づき、借入金等の償還状況を会計処理上、適切に把握することが重要となります。
- 道路建設に投下した資金額を表す「道路」は、貸借対照表の資産の部に計上していますが、借入金の償還終了後には、道路資産を本来の道路管理者である広島県及び広島市に引き渡すことから、減価償却を行っていません。
- 一方、借入金等の返済に充当する毎年度の収支差益（料金収入から管理費や利息等の費用を控除した額）については、「引当金等繰入（償還準備金繰入等）」として損益計算書の費用の部に計上し、その累計額を「特別法上の引当金等（償還準備金等）」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、貸借対照表において、資産の部に計上される「道路」と、負債の部に計上される「特別法上の引当金等（償還準備金等）」とを対比することで、借入金の償還状況が視覚的にも分かりやすい仕組みとなっています。

償還準備金積立方式の仕組み



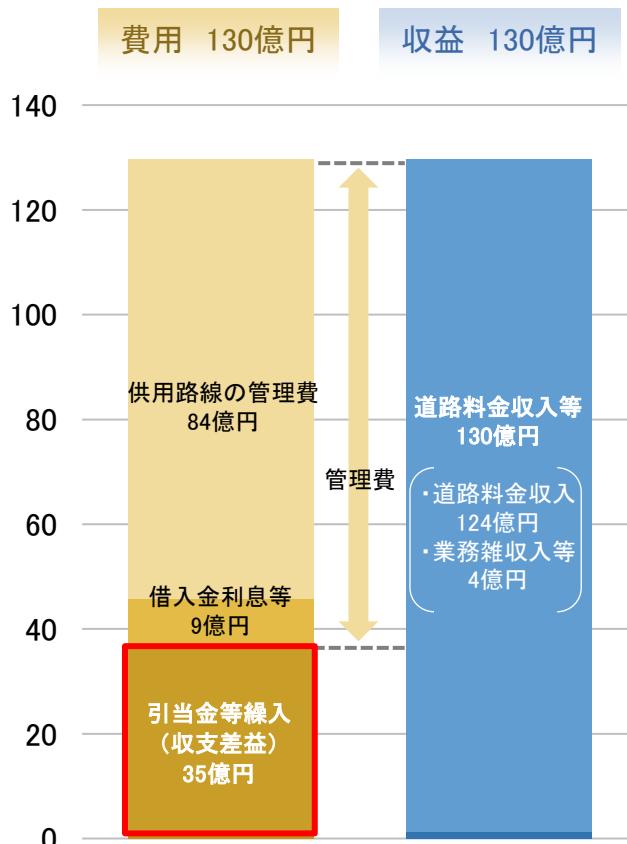
令和6事業年度 損益計算書



令和6事業年度は、堅調な料金収入を背景に、収支差益(引当金等繰入)約35億円を確保しています。

令和6事業年度 損益計算書の概要

(単位:億円)



(単位:百万円)

費用の部				収益の部			
勘定科目	金額			勘定科目	金額		
	R6	R5	増減		R6	R5	増減
事業資産管理費	8,026	6,564	1,462	業務収入	12,569	12,292	277
一般管理費	361	410	△49	道路料金収入	12,393	12,109	284
業務外費用	924	923	1	業務雑収入	175	183	△8
受託業務費	128	408	△280	受託業務収入	128	408	△280
小計	9,439	8,305	1,134	業務外収入	271	121	150
引当金等繰入	3,529	4,516	△987	合計	12,968	12,821	147
償還準備金繰入	3,271	4,407	△1,136				
償還準備積立金繰入	258	109	149				
合計	12,968	12,821	147				

※ 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。

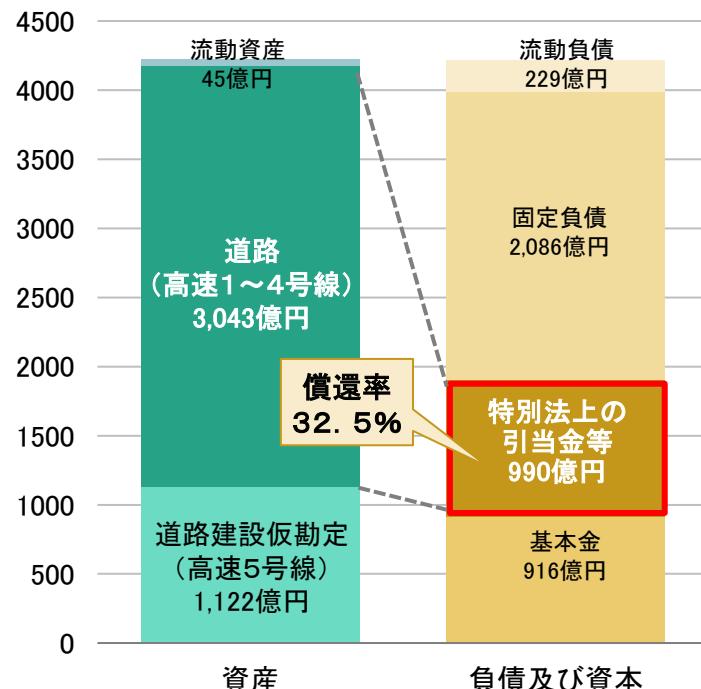
※ 係数毎に端数処理しているため、計において合致しないことがあります。

令和6事業年度 貸借対照表

令和6年度末の特別法上の引当金等(償還準備金等)は約990億円となり、道路資産額約3,043億円に対する
償還率は32.5%となりました。

令和6事業年度 貸借対照表の概要

(単位:億円)



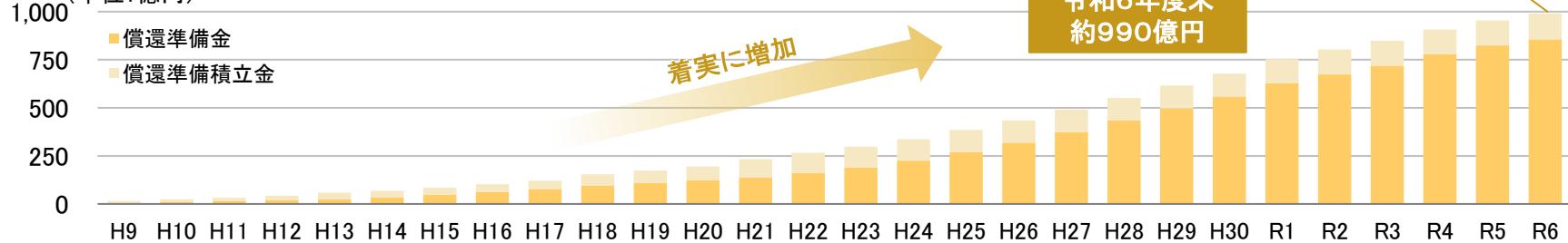
資 産			負 債 及 び 資 本				
勘 定 科 目	金 額		勘 定 科 目	金 額			
	R6	R5		R6	R5		
流動資産	4,537	8,188	△3,651	流動負債	22,883	22,480	403
固定資産	417,075	411,103	5,972	固定負債	208,654	211,783	△3,129
道路	304,279	304,279	0	広島高速道路債券	155,950	155,700	250
道路建設仮勘定	112,246	106,235	6,011	地方公共団体借入金	24,210	26,799	△2,589
その他	550	589	△39	政府借入金	25,953	28,238	△2,285
繰延資産	445	462	△17	民間借入金	2,175	691	1,484
資産合計	422,057	419,753	2,304	その他	365	355	10
				特別法上の引当金等	98,966	95,437	3,529
				償還準備金	85,638	82,367	3,271
				償還準備積立金	13,328	13,070	258
				(負債合計)	330,503	329,701	802
				基本 金	91,555	90,052	1,503
				(資本合計)	91,555	90,052	1,503
				負債・資本合計	422,057	419,753	2,304

※ 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。

特別法上の引当金等の推移

(単位:億円)

- 偿還準備金
- 偿還準備積立金



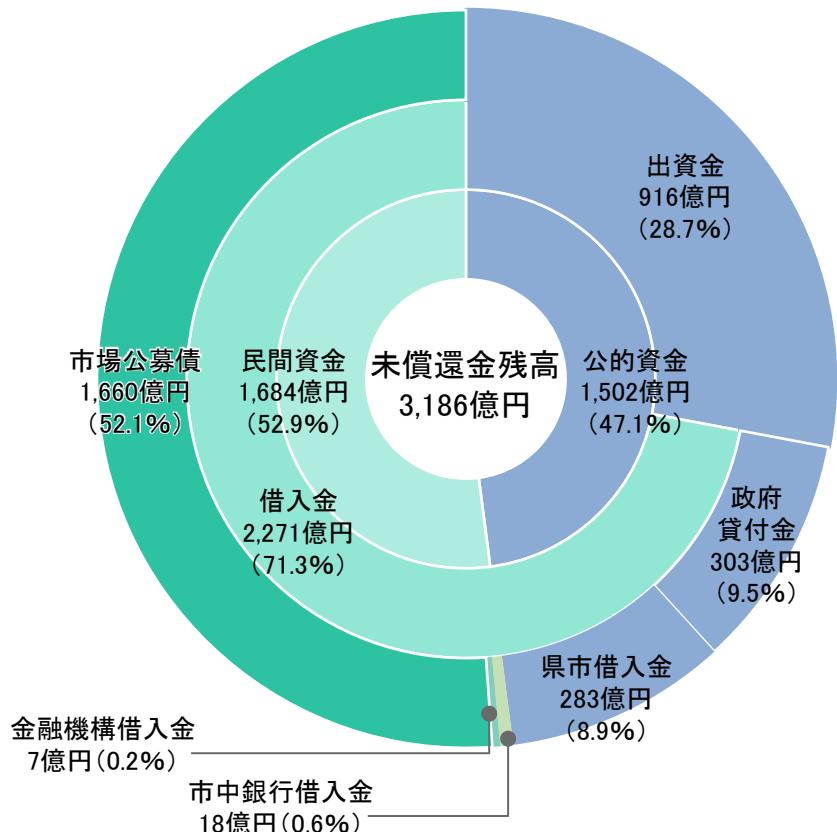
令和6年度末
約990億円

着実に増加

令和6年度末時点 借入金残高状況



令和6年度末の未償還残高(出資金を含む)は約3,186億円となり、前年度末から約16億円減少しました。
(令和6年度 資金調達額 約172億円、元金償還額 約188億円)

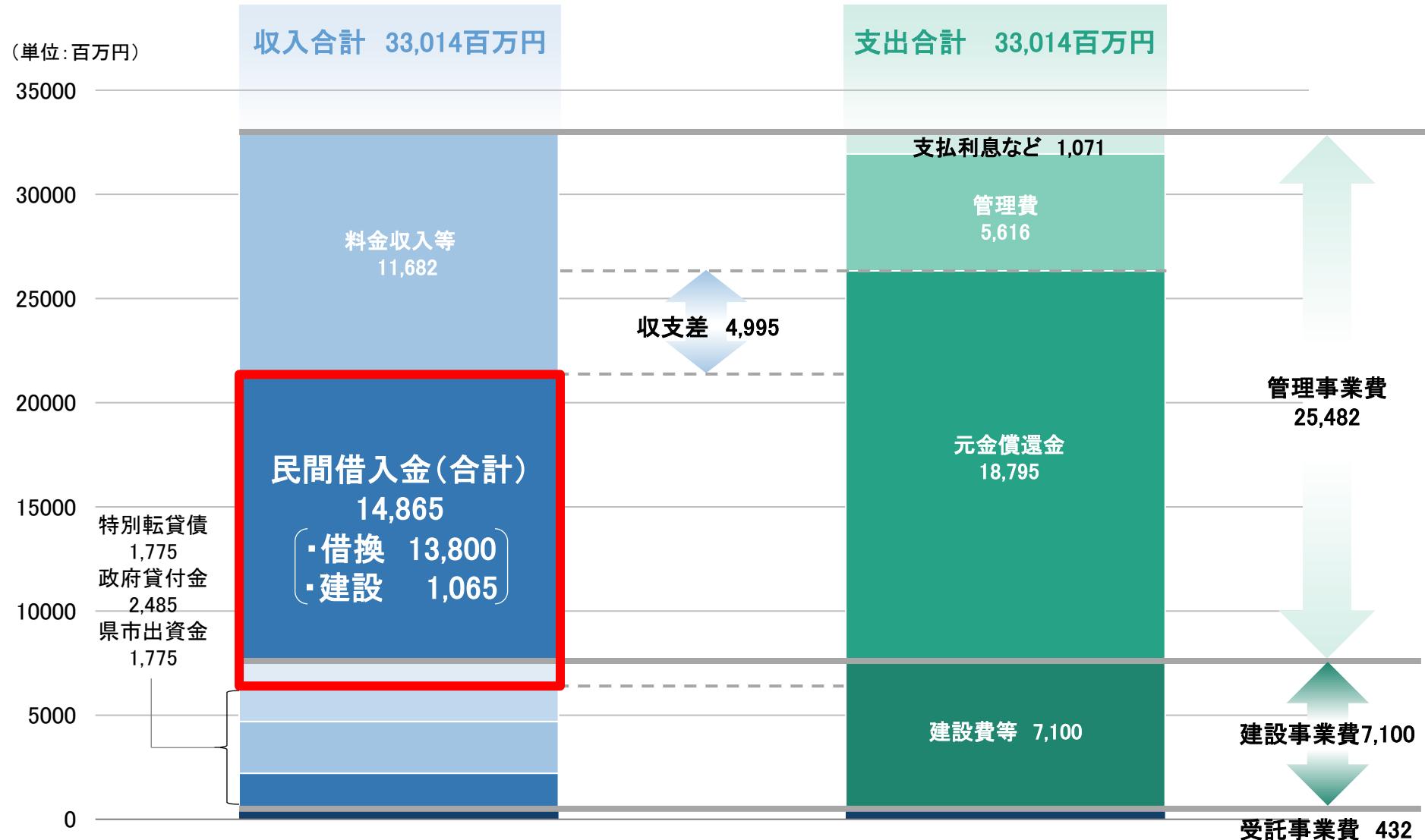


※1 係数毎に端数処理しているため、計において合致しないことがあります。

※2 未償還残高には1年内返済予定長期借入金(1年内に償還を迎える借入金)を含みます。

調達先		R5末残高	R6調達額	R6償還額	R6末残高	増減
公的資金	出資金	901	15	—	916	15
	政府貸付金 (無利子貸付金)	331	21	49	303	▲28
	県市借入金 (特別転貸債)	313	15	45	283	▲30
	市中銀行等 借入金	—	18	—	18	18
	金融機関 借入金	11	—	4	7	▲4
	市場公募債	1,647	103	90	1,660	13
借入金 計		2,302	157	188	2,271	▲31
合計		3,203	172	188	3,186	▲16

令和7事業年度 収入・支出予算





広島高速道路債券の概要

市場公募債の発行予定



令和8年1月現在

発行予定額	未定
発行年限	5年債・10年債を中心
償還方法	満期一括償還
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
条件決定日	令和8年2月6日(予定)
発行日	令和8年2月20日(予定)
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)
主幹事	SMBC日興証券株式会社(事務)、三菱UFJモルガン・スタンレー株式会社、大和証券株式会社
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。

発行実績



■ 公社は、平成19年度から毎年度継続的に市場公募債(広島高速道路債券)を発行しており、年限別の発行実績は次のとおりです。

■ 10年債

発行日	発行額	表面利率	発行価格	スプレッド (対JGB)
H20.2.28	100億円	1.770%	99.44円	30.0bp
H21.2.27	100億円	1.630%	99.98円	37.0bp
H22.2.26	140億円	1.463%	100円	14.0bp
H23.2.28	110億円	1.448%	100円	13.0bp
H24.2.28	110億円	1.032%	100円	8.0bp
H25.2.28	100億円	0.791%	100円	4.5bp
H26.2.28	100億円	0.694%	100円	9.0bp
H27.2.27	90億円	0.508%	100円	11.0bp
H28.2.29	100億円	0.230%	100円	19.0bp
H29.2.28	60億円	0.255%	100円	16.5bp
H30.2.22	80億円	0.255%	100円	18.0bp
H31.2.21	100億円	0.160%	100円	18.0bp
R1.12.16	60億円	0.140%	100円	16.5bp
R2.2.25	50億円	0.120%	100円	14.5bp
R3.2.19	90億円	0.155%	100円	10.0bp
R4.2.21	50億円	0.274%	100円	8.0bp
R4.12.22	35億円	0.564%	100円	31.5bp
R5.2.28	40億円	0.755%	100円	26.0bp
R5.12.22	27億円	0.924%	100円	11.0bp
R6.2.21	35億円	0.835%	100円	10.5bp
R6.11.29	27億円	1.182%	100円	12.0bp
R7.2.19	41.5億円	1.376%	100円	10.5bp
R7.11.28	26億円	1.820%	100円	13.0bp

■ 5年債

発行日	発行額	表面利率	発行価格	スプレッド (対JGB)
R5.12.22	30億円	0.567%	100円	17.0bp
R6.11.29	34億円	0.826%	100円	13.5bp
R7.11.28	37億円	1.369%	100円	13.0bp

■ 15年債

発行日	発行額	表面利率	発行価格	スプレッド (対JGB)
R3.2.19	50億円	0.357%	100円	8.0bp
R4.2.21	70億円	0.470%	100円	5.0bp

■ 20年債

発行日	発行額	表面利率	発行価格	スプレッド (対JGB)
H29.2.28	50億円	0.763%	100円	6.5bp
H30.2.22	100億円	0.625%	100円	4.0bp
H31.2.21	100億円	0.472%	100円	5.0bp
R1.12.16	60億円	0.335%	100円	5.0bp
R2.2.25	50億円	0.320%	100円	5.0bp
R3.2.19	90億円	0.491%	100円	3.5bp
R4.2.21	90億円	0.600%	100円	1.0bp
R4.12.22	48億円	1.181%	100円	9.5bp
R5.2.28	30億円	1.435%	100円	9.0bp
R5.12.22	32億円	1.603%	100円	5.0bp
R6.2.21	30億円	1.532%	100円	4.5bp



- 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いただきますようお願い申し上げます。
- また、本資料の中でお示し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(財務係)

TEL 082－508－6848
FAX 082－508－6849
URL <https://www.h-exp.or.jp>

