



広島高速道路公社
Hiroshima expressway public corporation



広島高速5号線 広島駅北口料金所(仮称)
建設予定地



広島高速3号線
宇品大橋

IR説明資料

令和5年11月



令和5年8月 学生向け現場見学会の実施風景（高速1号線（鮎信橋）床版取替え工事）



目次

（広島高速道路公社について）

G7広島サミットへの貢献	4
広島高速道路公社について	5
供用中の路線	6
広島高速道路債券の特徴	7

（運営概況）

通行台数	9
財務状況①～②	10
建設路線の状況	12

（広島高速道路の整備効果）

広島都市圏の開発の進展	13
広島高速道路の整備効果①～③	14

（中期経営計画）

具体的な取組みの一覧	17
具体的な取組みの内容(抜粋)①～③	18

（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4年度損益計算書の概要	23
令和4年度貸借対照表の概要	25
令和4年度末 未償還金残高の状況	27

（資金調達）

令和5年度収入／支出予算	28
広島高速道路債券(12月債)の概要	29
広島高速道路債券の発行実績	30

参考資料

法人概要と沿革	33
広島高速道路公社組織図	34
国及び設立団体との関係	35
事業の進め方	36
公社改革の方向性	37
通行台数・料金収入の推移	38
償還計画図	39
令和4年度キャッシュフロー計算	40

IR説明のポイント



広島高速道路公社について	<ul style="list-style-type: none">■ 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<ul style="list-style-type: none">・ 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
広島高速道路債券の特徴	<ul style="list-style-type: none">■ 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%
広島高速道路の運営概況	<ul style="list-style-type: none">■ 建設事業の推進<ul style="list-style-type: none">・ 総延長29kmを令和10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5年10月26日 国土交通大臣許可)における総事業費4,340億円のうち約93%が完了■ 営業路線の運営<ul style="list-style-type: none">・ 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4年度は、料金収入約122億円を確保(前年度比約108%となり、コロナ禍からの回復傾向)■ 安定した財務状況<ul style="list-style-type: none">・ 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4年度は収支差益約60億円を積み増し、償還準備金等(償還準備積立金を含む。)は約908億円に
広島高速道路債券への投資意義	<ul style="list-style-type: none">■ 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<ul style="list-style-type: none">・ 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

G7広島サミットへの貢献

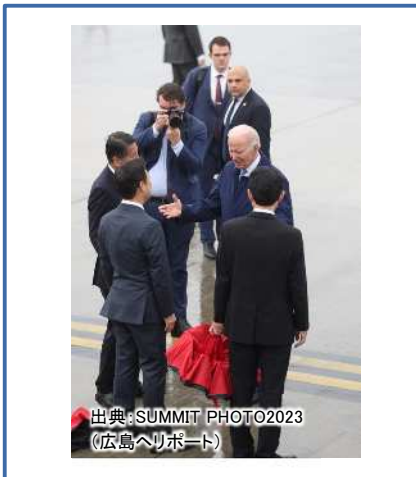
■ G7広島サミット(5/19~5/21)の開催にあたり、広島高速道路は各国要人の安全で円滑な移動手段として活用された。



要人通行等の状況

- 要人の車列通行回数: 延べ117回
- 交通規制路線: 高速1・2・3号線
- 交通規制時間: 合計66時間24分※

※5/18 0時~5/22 12時 (108時間)中の累計



広島高速道路公社について



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、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として、平成9年6月3日設立された特別法人
- 指定都市高速道路を整備する地方道路公社としては、名古屋、福岡・北九州に次いで全国で3番目の設立

指定都市高速道路とは

- **政令で指定された市の区域及びその周辺地域において、都市計画で定められている自動車専用道路のみで1つの道路網(ネットワーク)を構成する道路**
- 指定都市高速道路を構成する各路線の整備費用は、道路網全体の料金収入で賄われる。

参考

- 道路整備特別措置法施行令(政令)
(指定都市高速道路に係る人口五十万以上の市)
第二条 法第十二条第一項第一号の政令で指定する人口五十万以上の市は、名古屋市、北九州市、札幌市、福岡市及び**広島市**とする。
- 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)



広島高速道路公社について ～供用中の路線～

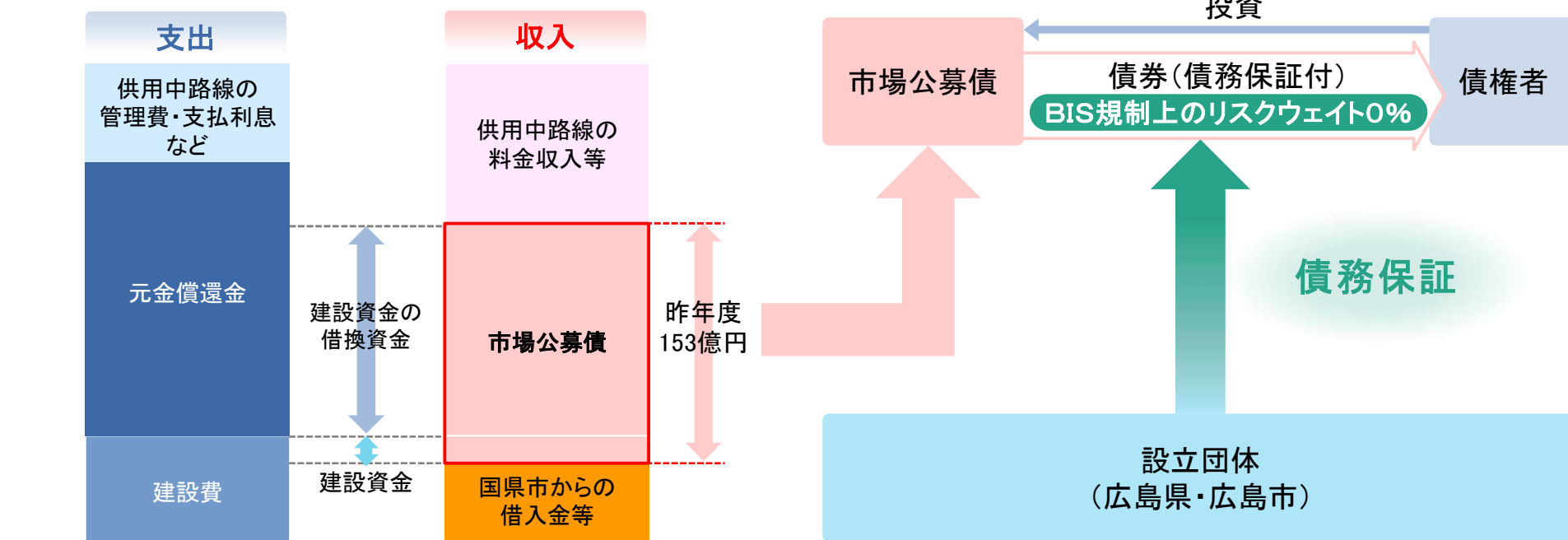
- 現在供用中の広島高速1～4号線については、お客様に安心してご利用いただけるよう、事故等に備えた24時間体制の交通管制や、計画的に実施している道路修繕工事等、広島高速道路ネットワークの保安全管理を行っています。



広島高速道路債券の特徴

- 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。

市場公募債の充当先



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。**

広島高速道路債券の特徴 ～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

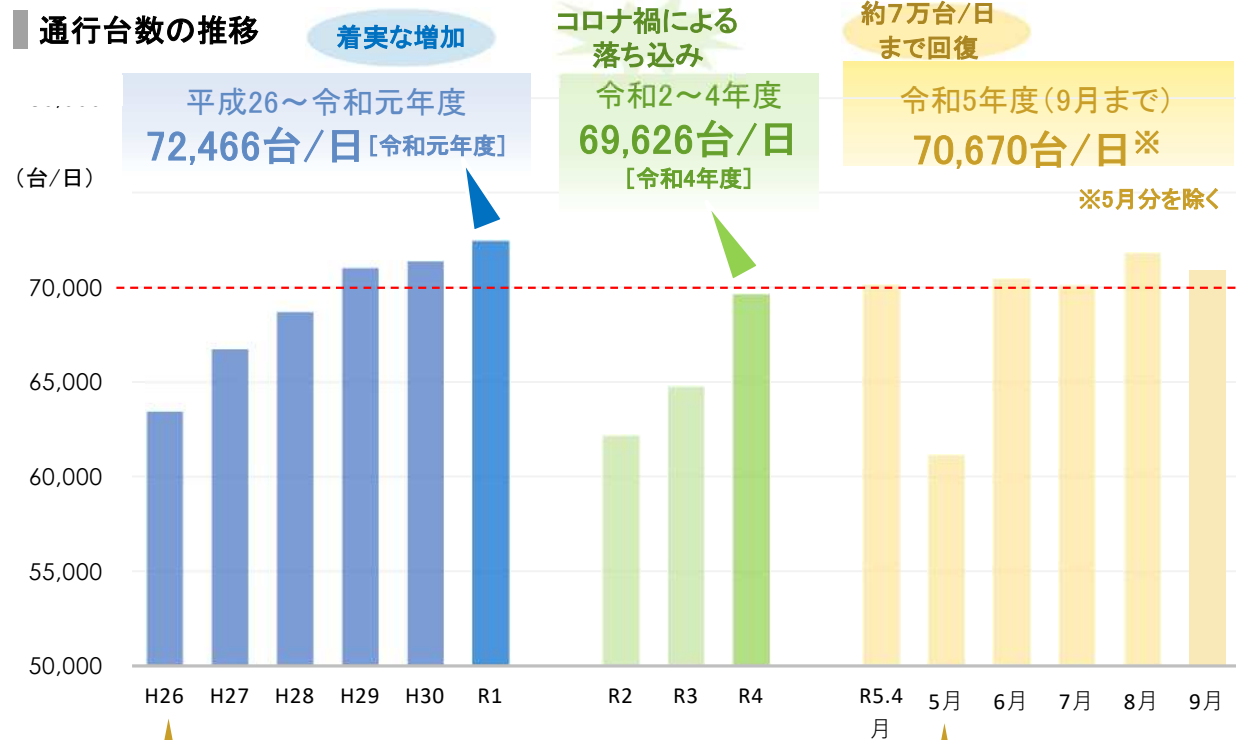
- 設立団体である広島県・広島市が、それぞれ元金と利息の1/2の額を分担して保証します。
- 期限を過ぎても元金・利息の支払いが行われない場合、広島県・広島市が公社に代わって弁済を行います。

債務保証と損失補償の違い

	債務保証	比較	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	<ul style="list-style-type: none"> • 債務者が履行しなかった債務のすべて • 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"> • 債務者が履行しなかった債務の一部でも可 • 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%

広島高速道路の運営概況 ～通行台数～

- 令和4年度の日平均通行台数は69,626台で、ピークである令和元年度(72,466台)に対し96%まで回復しています。
- 令和5年度9月までの実績は、サミットによる通行止めのあった5月を除き、前年度比101.5%と堅調に推移しています。



広島高速道路のETC利用率

R2	R3	R4
91.1%	91.7%	92.2%

料金所別日平均通行台数の比較 ※中国地方整備局管内

広島高速道路 全長25km 74,098台/日※R5.3月	山陽自動車道 全長386km※ 256,433台/日
	広島 28,463
都市高速広島東 21,248	福山東 18,488
	志和 18,209
	福山西 17,410
沼田 16,356	五日市 16,851
	岡山 16,100
坂 14,269	
都市高速観音 13,474	

出典:「高速道路と自動車」令和5年6月号(令和5年3月分 日平均出入交通量)



広島高速道路の運営概況 ～財務状況①～

安定した財務状況 ～安定した料金収入を背景に、健全なキャッシュフローを維持～

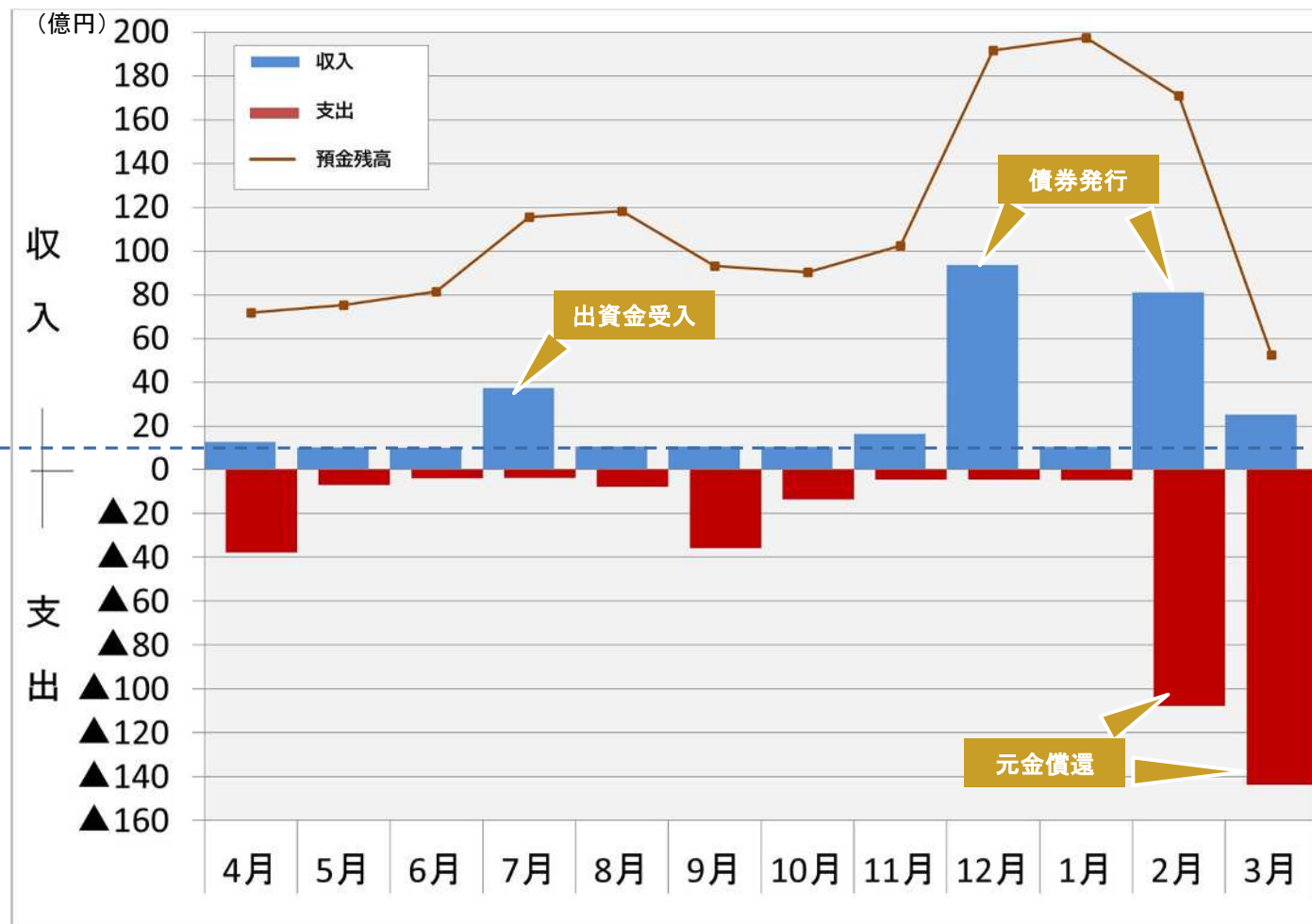
■ 安定した料金収入(日平均料金収入約3,300万円)を背景に、毎月約10億円の現金収入を得ており、必要な運転資金を確保しています。

■ 令和4年度の現金収支の推移

日平均料金収入
約3,300万円/日

月平均料金収入
約10億円/月

年間料金収入
約122億円/年

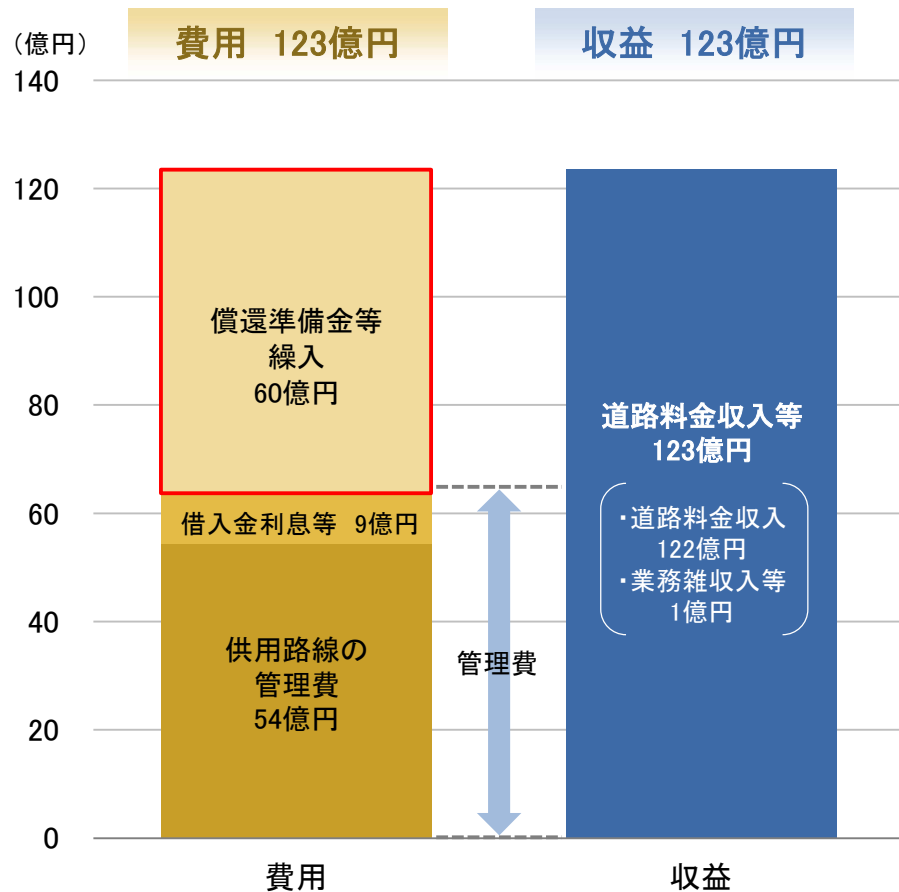


広島高速道路の運営概況 ～財務状況②～

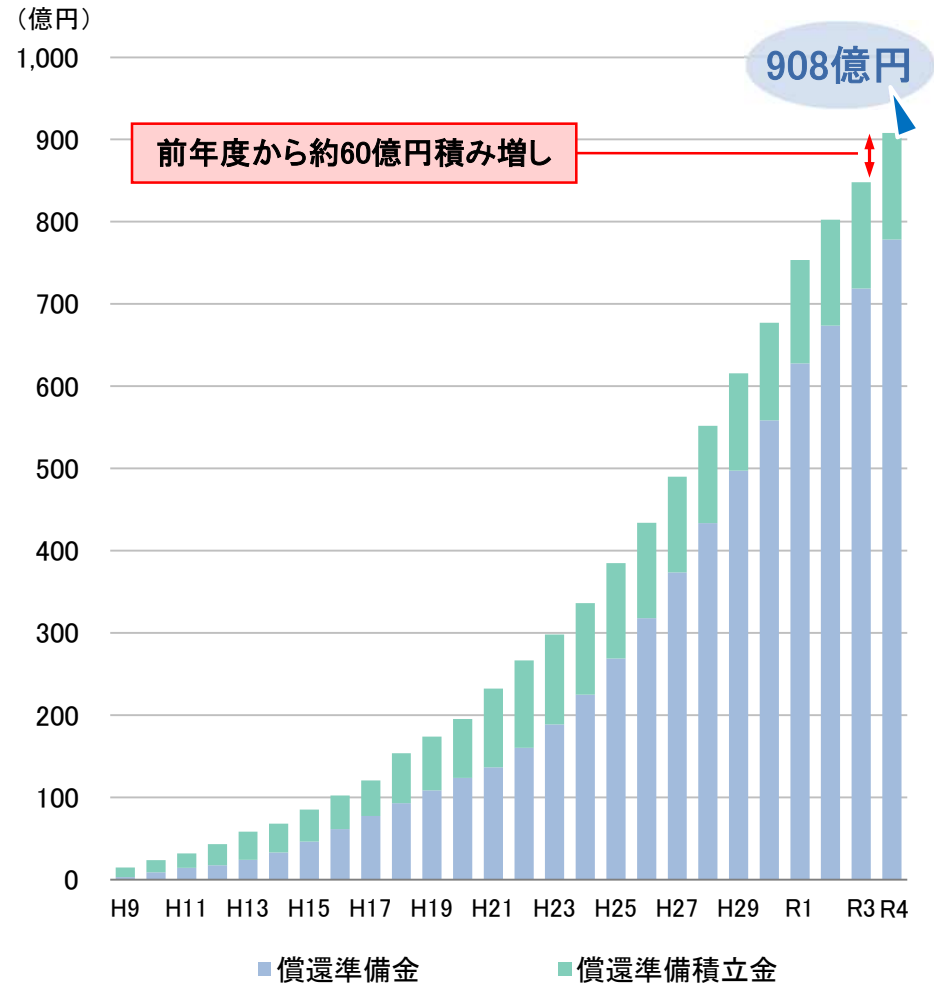
安定した財務状況 ～道路への投下資金(借入金等)の回収額を示す償還準備金は着実に増加～

■ 令和4年度は、通行台数の回復を反映し、約60億円の収支差益(償還準備金繰入等)を確保しました。

■ 令和4年度の収支差益約60億円を積み増し、償還準備金等(償還準備積立金を含む。)の累計は約908億円となりました。

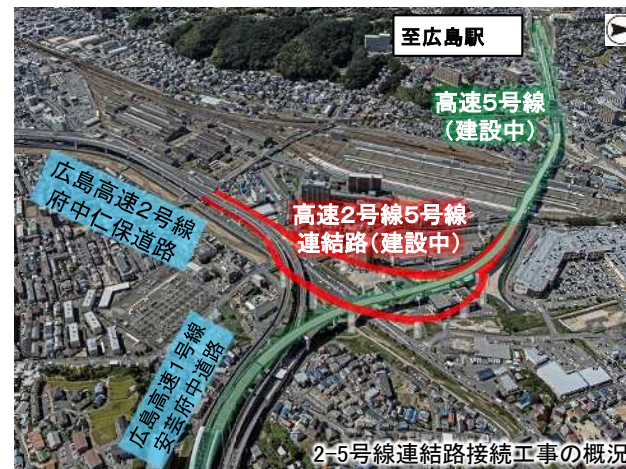
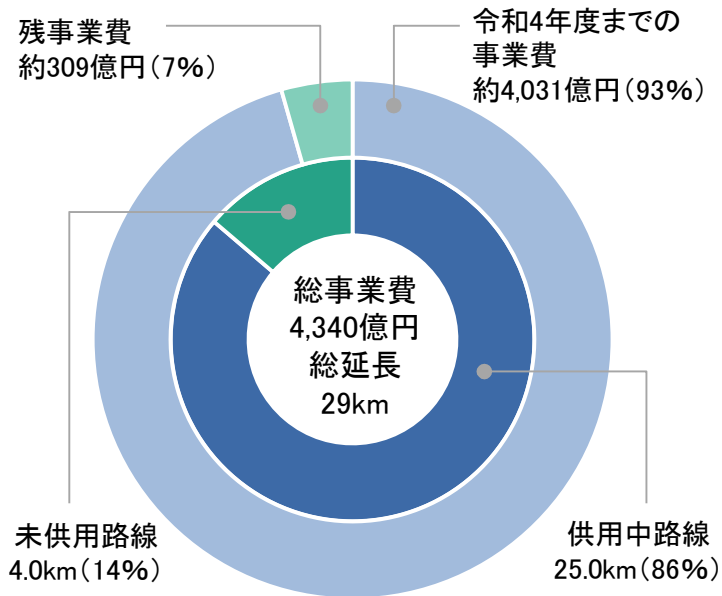


※収益及び費用から受託業務費を除いています



広島高速道路の運営概況 ～建設路線の状況～

広島高速道路全体の事業費



広島高速道路の整備効果 ～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広島城三の丸の整備

- 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が建設中(R6年開業予定)
- 広島城三の丸に、飲食・物販施設など観光客・市民からニーズの高い便益施設とともに、歴史・文化の発信の中心的な役割を担う展示収蔵施設の導入(R7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)
- 広島市中区の本通り商店街で46階建ての高層棟などを建設する再開発を検討中(R15供用目標)

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

広島高速4号線

広島高速5号線 (建設中)

広島駅

平和記念公園

広島港

広島高速3号線

広島高速2号線

広島高速1号線

広島空港へ

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㈱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
- 二葉の里地区に34階建ての複合ビルの建設計画(R9年完成予定)

画像出典/広島市公表資料

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

広島高速道路の整備効果①

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、社会経済の発展に寄与

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。

地域経済の振興

観光振興への貢献

- 年間約4,907万人※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。

※（一社）広島県観光連盟「令和5[令和4・2022]年広島県観光客数の動向」



出典：(財)広島観光コンベンションビューローHP



出典：名勝 縮景園HP



出典：広島国際空港株式会社HP



グランドプリンスホテル広島(G7広島サミット会場)

広島高速道路の整備効果②

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

災害時でも円滑かつ確実な緊急輸送を実現し、都市の強靱化に寄与

第三次救急医療施設へのアクセス向上により緊急医療活動に貢献し、安心なくらしの確保に寄与

都市の強靱化

災害に強いまちづくり

- 広島高速道路は、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



生活の安心

緊急車両の移動時間短縮

- 広島市内に3か所ある**第三次救急医療施設**※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。

※ 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



広島高速道路の整備効果③

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

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
一般道路と比較して高い安全性を維持し、死傷事故リスクの減少に寄与

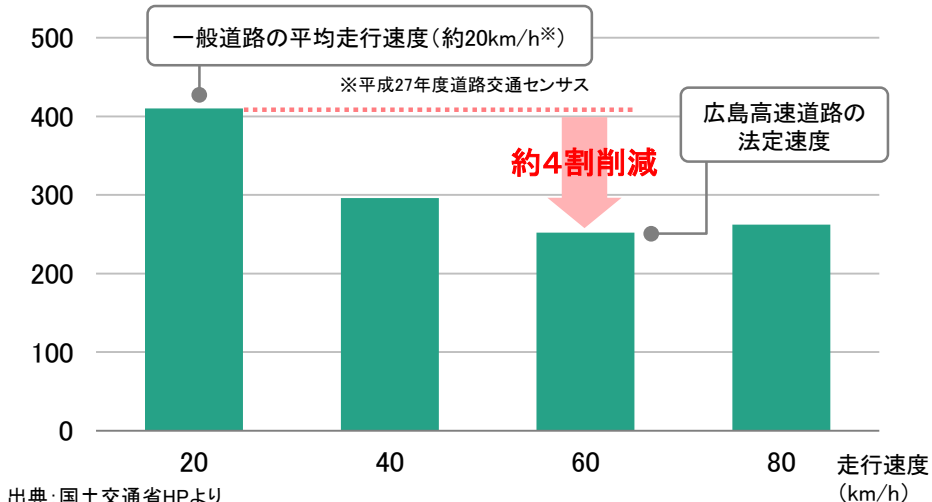
地球環境の保全

CO2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。

走行速度とCO2排出量の関係

CO2排出量
(g-CO2/km)



出典:国土交通省HPより

安全性の向上

死傷事故のリスク減少

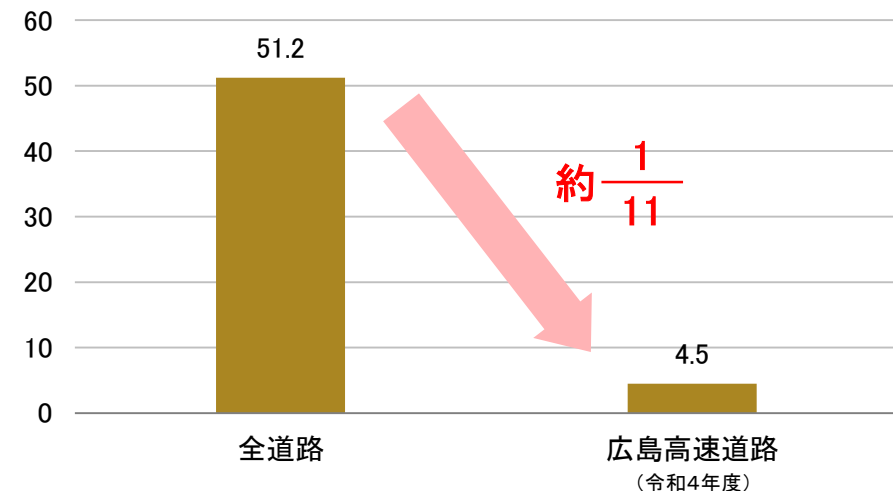
- 1億走行台キロ当たりの死傷事故率^{※1}において、全道路51.2件^{※2}と比較して、広島高速道路では4.5件で、**約11分の1**となっており、**安全性の高い道路**と言えます。

※1 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)

※2 (公財)交通事故総合分析センター「交通統計令和2年版」

全道路との死傷事故率の比較

死傷事故率
(件/億台キロ)



中期経営計画(2021年度-2024年度):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	P18	■ 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	P19	
	3	重点 老朽化対策の推進	P20	
	4	重点 予防保全対策の推進		
	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 満足していただける 道路サービスの提供 お客様に	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		■ 交通安全対策、災害対応力の強化 等   
	9	重点 激甚災害に耐えうる道路施設の強靱化	P20	
	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をご覧ください(URL: <https://www.h-exp.or.jp/project/>)

中期経営計画:具体的な取組みの内容(抜粋)①

重点 広島高速5号線事業の推進

目指す姿(10年後)

- 広島高速5号線の完成により、広島空港へのアクセス、広島駅周辺地区の開発促進、緊急輸送道路網の充実強化等を図ります。

現状・課題

- 広島高速5号線のトンネル工事においては、地表面沈下等を危惧する地元住民の皆様の理解を得ながら安全に事業を進める必要があります。

取組の進め方

- 地元住民の皆様の理解が得られるよう丁寧な対話を継続しつつ、計画に沿って着実に事業進捗を図ります。



中期経営計画:具体的な取組みの内容(抜粋)②

重点 ネットワーク機能の拡充

目指す姿(10年後)

- 広島都市圏の交通の円滑化や利便性の向上、防災機能の強化などネットワーク機能がより発揮できるよう、暫定整備区間等※の完成形に向けた整備を進めます。

現状・課題

- 暫定整備区間等の完成形に向けた事業着手には、周辺道路の整備状況や都市開発の状況等を踏まえ、事業の必要性や採算性を精査する必要があります。

取組の進め方

- 事業費や利用交通量等を調査し、事業の必要性や採算性を精査したうえで、事業着手に向けて関係機関と協議を進めます。

※暫定整備区間等

- ① 広島高速2号線
東雲～仁保間の暫定2車線・東雲南向きランプ
- ② 広島高速3号線
宇品～観音間の暫定2車線・江波ランプ
- ③ 広島高速5号線 : 全線の暫定2車線
- ④ 広島高速4号線
山陽自動車道へ接続〔基本計画路線〕

高速2号線の暫定2車線区間の4車線化及び東雲南向きランプ(南方向の出入口)の主な整備効果

東広島・呉方面から都心へのアクセスを強化し、都心の活性化に貢献

広島呉道路の4車線化と一体となって、呉方面から山陽自動車道までのネットワークを強化

仁保ランプ(出口)に集中する交通を東雲ランプに分散



中期経営計画:具体的な取組みの内容(抜粋)③

重点 ▶ 老朽化対策の推進

目指す姿(10年後)

- 大規模修繕の実施により、経年化が進み早期に措置を講ずべき状態である橋梁の修繕を完了します。

現状・課題

- 広島高速1号線には経年劣化により、早期に措置を講ずべき状態である橋梁が4橋(うち1橋は応急対応済)あります。

取組の進め方

- お客様の安全性確保の観点から、計画期間に、損傷状況及び通行規制の緩和(全線通行止めを回避)を考慮し、上り線に位置する3橋を修繕します。

現在の取り組み状況

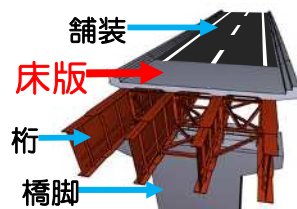
- 鮎信橋の床板取替えを実施中です。

R5.5月:現場着手

R5.9月:床板取替え完成



[対応を要する橋梁の位置図]



[構造イメージ]

重点 ▶ 激甚災害に耐える道路施設の強靱化

目指す姿(10年後)

- 発生が懸念される南海トラフ地震や激甚化する大雨・台風による浸水被害にあっても確実に電源供給ができるよう対策を進めます。

現状・課題

- 広島県が策定している地域防災計画で、高潮や津波による浸水を想定する地域に設置された電気室が被災した場合、道路照明や料金收受機械等に必要な電源が喪失する恐れがあります。

取組の進め方

- 海岸沿いに位置し、高潮や津波で被災する可能性がある電気室を優先に、防水対策を講じます。

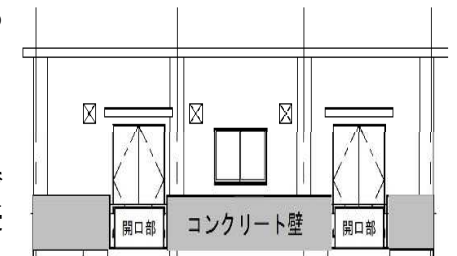
現在の取り組み状況

- 4か所の電気室(東雲・宇品・出島・江波)において、防水扉への改修を行いました。



[高潮浸水想定エリア]

出典: 高潮・津波災害ポータルひろしま



[防水対策(防水扉)のイメージ]



[宇品電気室防水扉(完成)]

財務状況:会計処理の特徴

原則

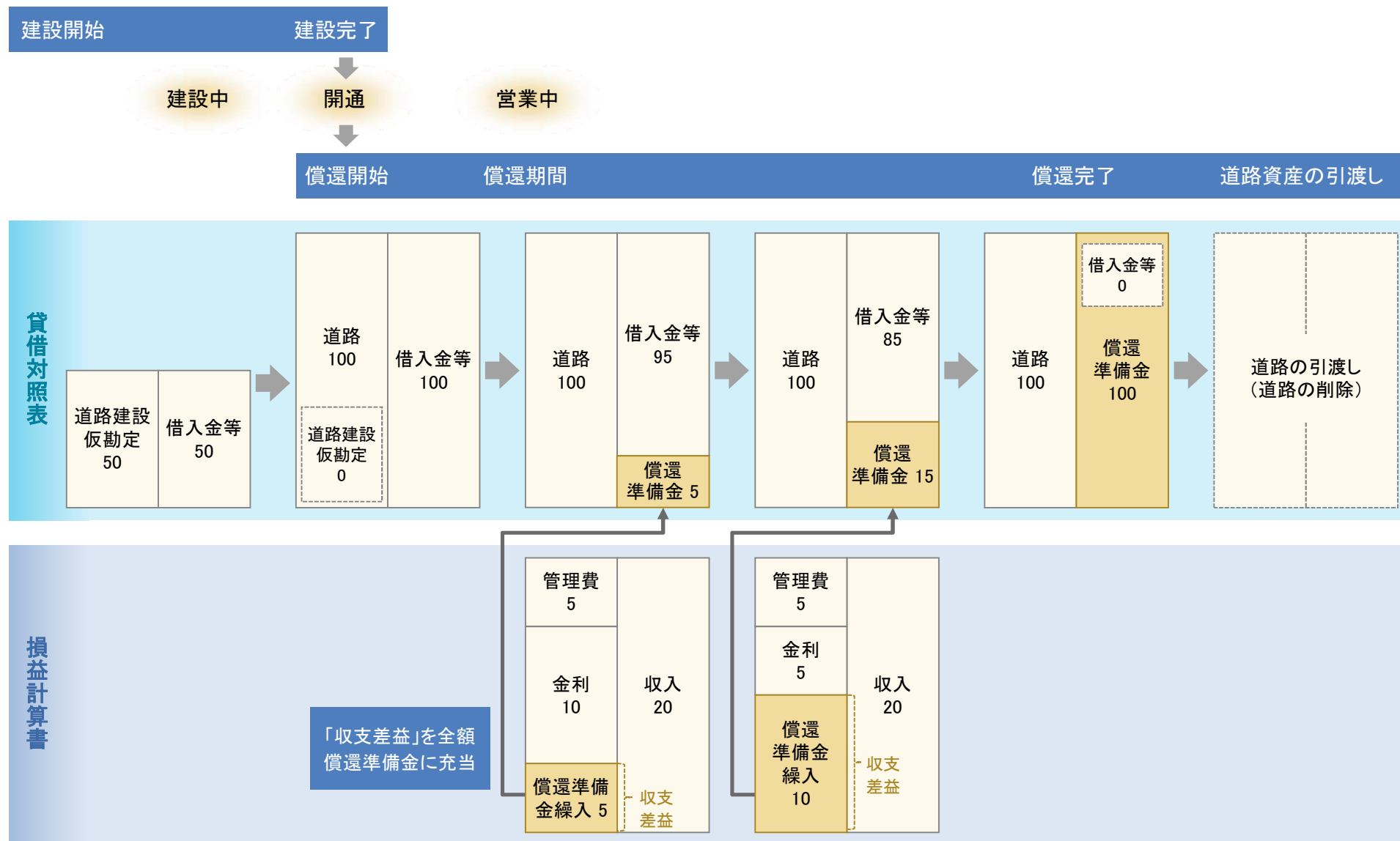
当会社では、財政状態や経営成績を明らかにするため、企業会計原則に準じた会計処理（発生主義・複式簿記）を行っています。

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）とその償還額を毎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。



財務状況：償還準備金積立方式の仕組み



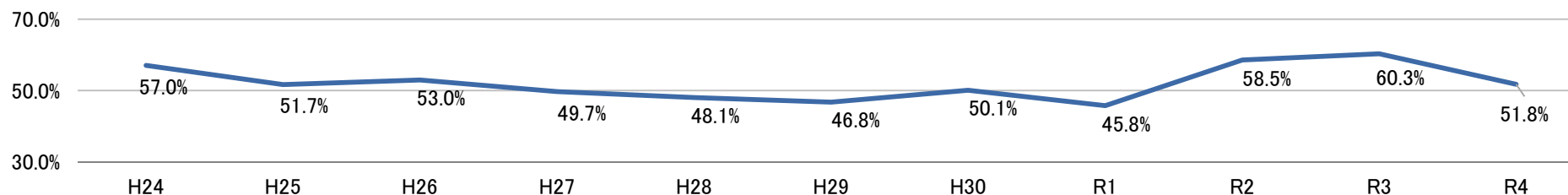
財務状況: 令和4年度損益計算書の概要 ①

(単位: 百万円)

費用の部				
勘定科目	金額			増減率 (%)
	令和4 事業年度	令和3 事業年度	差額	
事業資産管理費	5,045	5,458	△413	△7.6
一般管理費	389	398	△9	△2.3
業務外費用	937	1,014	△77	△7.6
受託業務費	251	331	△80	△24.2
小計	6,622	7,201	△579	△8.0
引当金等繰入	5,981	4,553	1,428	31.4
償還準備金繰入	5,930	4,525	1,405	31.0
償還準備積立金繰入	51	28	23	82.1
合計	12,603	11,754	849	7.2

収益の部				
勘定科目	金額			増減率 (%)
	令和4 事業年度	令和3 事業年度	差額	
業務収入	12,290	11,371	919	8.1
道路料金収入	12,195	11,277	918	8.1
業務雑収入	95	94	1	1.1
受託業務収入	251	331	△80	△24.2
業務外収入	62	52	10	19.2
合計	12,603	11,754	849	7.2

営業係数(収支率)の推移(収支率=費用÷収益×100)

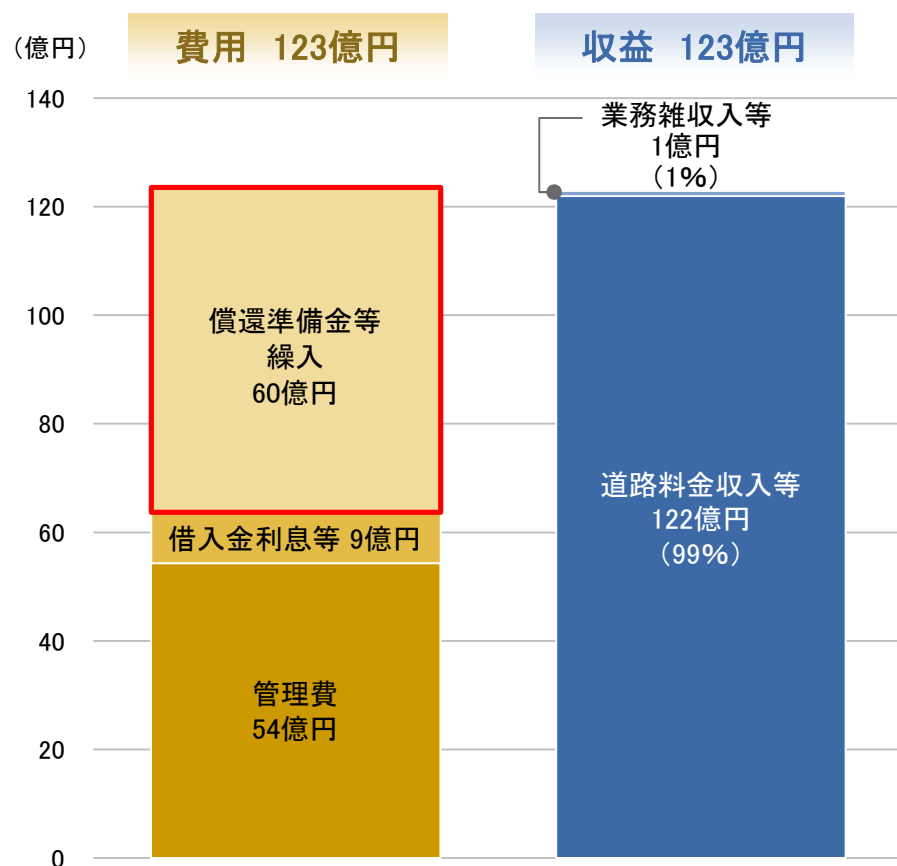


- ※ 道路料金収入には、マイレージ還元負担金収入等を含みます。
- ※ 係数毎に端数処理しているため、計において合致しないことがあります。
- ※ 増減率は端数処理後の値で算出しています。
- ※ 営業係数(収支率)計算上の費用は、事業資産管理費、一般管理費及び業務外費用で、収益は、業務収入及び業務外収入(償還準備金対象分)です。

財務状況: 令和4年度損益計算書の概要 ②

令和4年度の営業中道路の収支状況

- 令和4年度は、通行台数の回復を反映し、約60億円の収支差益（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4年度は、コロナ禍からの回復傾向により、通行台数、料金収入ともに増加

年度	日平均通行台数(台)	日平均料金収入(千円)
平成30年度	71,379	33,200
令和元年度	72,466	34,255
令和2年度	62,146	29,653
令和3年度	64,722	30,897
令和4年度	69,626	33,410
対前年度比※	107.6%	108.1%

※ 令和3年度に対する令和4年度比

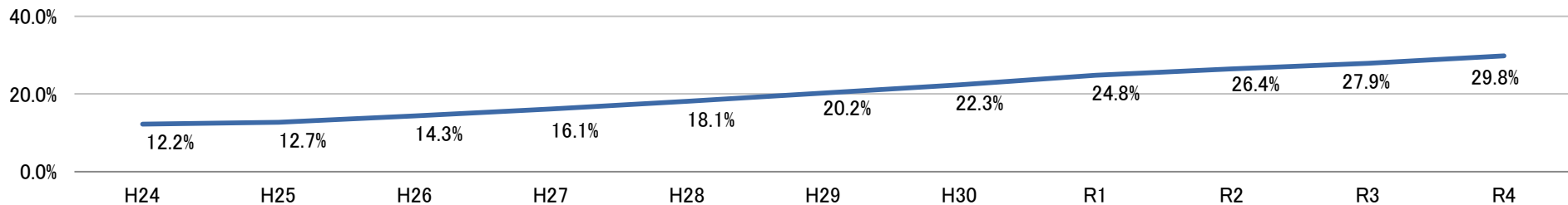
財務状況:令和4年度貸借対照表の概要 ①

(単位:百万円)

勘定科目	資 産 金 額			増減率 (%)
	令和4 事業年度	令和3 事業年度	差額	
流動資産	8,702	12,518	△3,816	△ 30.5
固定資産	402,962	400,168	2,794	0.7
道路	304,279	304,279	0	0.0
道路建設仮勘定	98,052	95,248	2,804	2.9
その他	631	641	△10	△ 1.6
繰延資産	451	435	16	3.7
資産合計	412,115	413,121	△1,006	△0.2

勘定科目	負 債 及 び 資 本 金 額			増減率 (%)
	令和4 事業年度	令和3 事業年度	差額	
流動負債	22,974	26,723	△3,749	△ 14.0
固定負債	210,215	214,156	△3,941	△ 1.8
広島高速道路債券	149,300	144,000	5,300	3.7
地方公共団体借入金	29,224	33,354	△4,130	△ 12.4
政府借入金	30,239	34,812	△4,573	△ 13.1
民間借入金	1,123	1,630	△507	△ 31.1
その他	329	360	△31	△ 8.6
特別法上の引当金等	90,787	84,806	5,981	7.1
償還準備金	77,826	71,896	5,930	8.2
償還準備積立金	12,961	12,910	51	0.4
(負債合計)	323,976	325,685	△1,709	△0.5
基本金	88,005	87,302	703	0.8
剰余金	134	134	0	0.0
(資本合計)	88,139	87,436	703	0.8
負債・資本合計	412,115	413,121	△1,006	△0.2

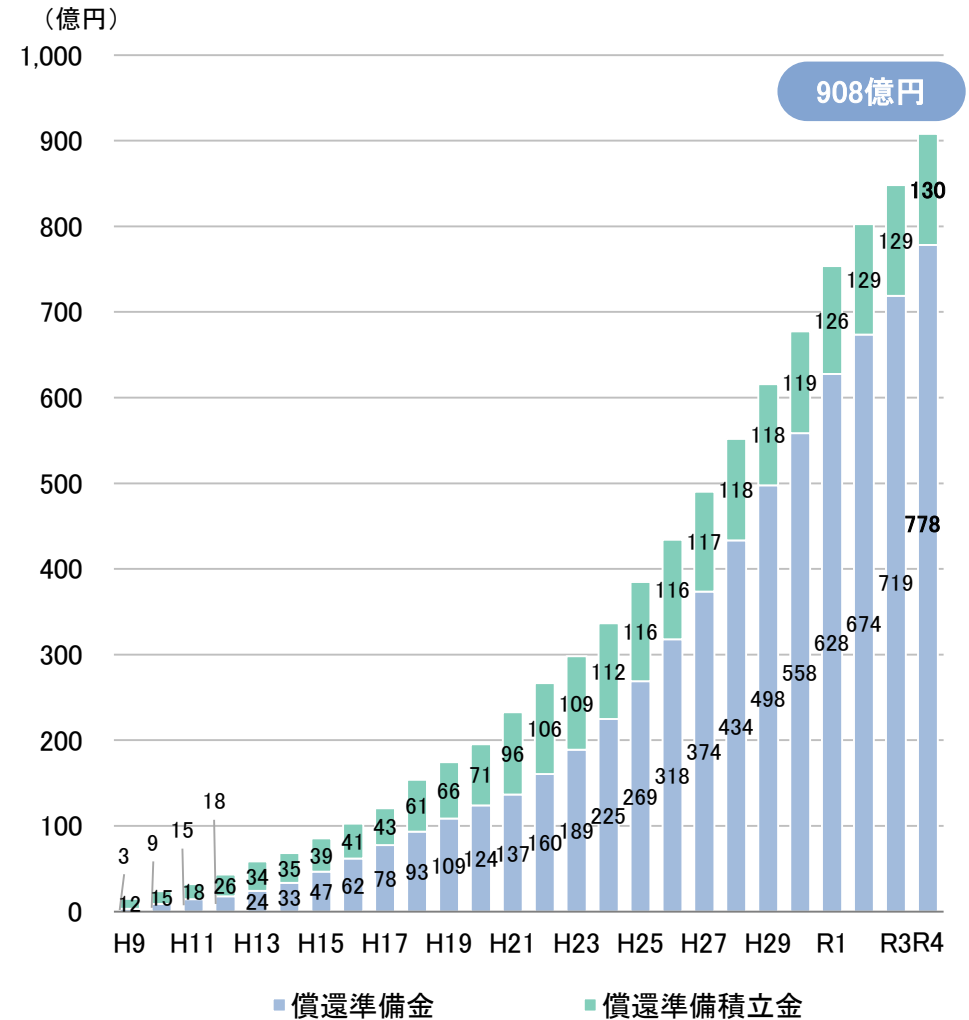
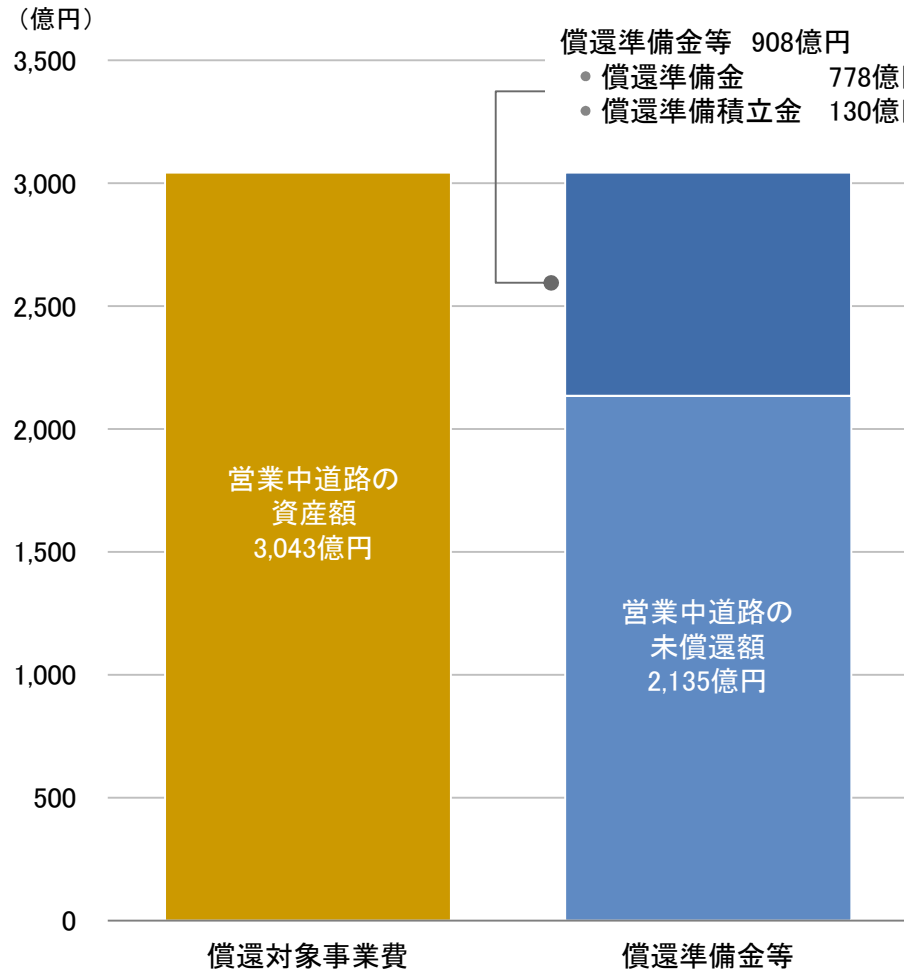
償還率の推移(償還率=特別法上の引当金等÷道路×100)



※ 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。

財務状況: 令和4年度貸借対照表の概要 ②

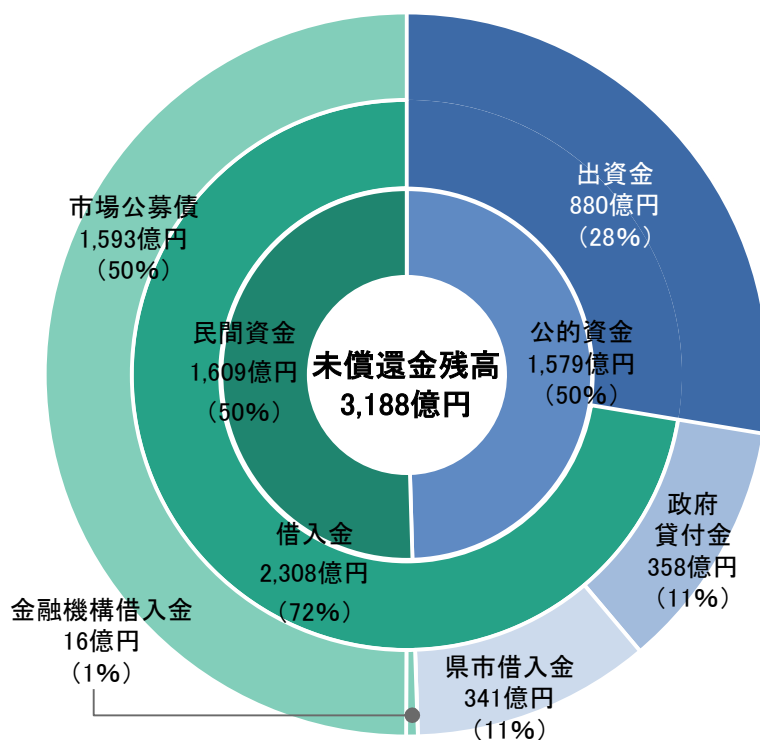
■ 収支差益(料金収入と管理費用の差)の累計である償還準備金等は、令和4年度末で約908億円となり、堅調に推移しています。



財務状況:令和4年度末 未償還金残高の状況

- 未償還金残高は、年度内に177億円を調達し、226億円を償還したため、前年度末から49億円減少の3,188億円となりました。
- 借入金残高は2,308億円で、前年度末から56億円の減少となり、着実に償還を進めています。

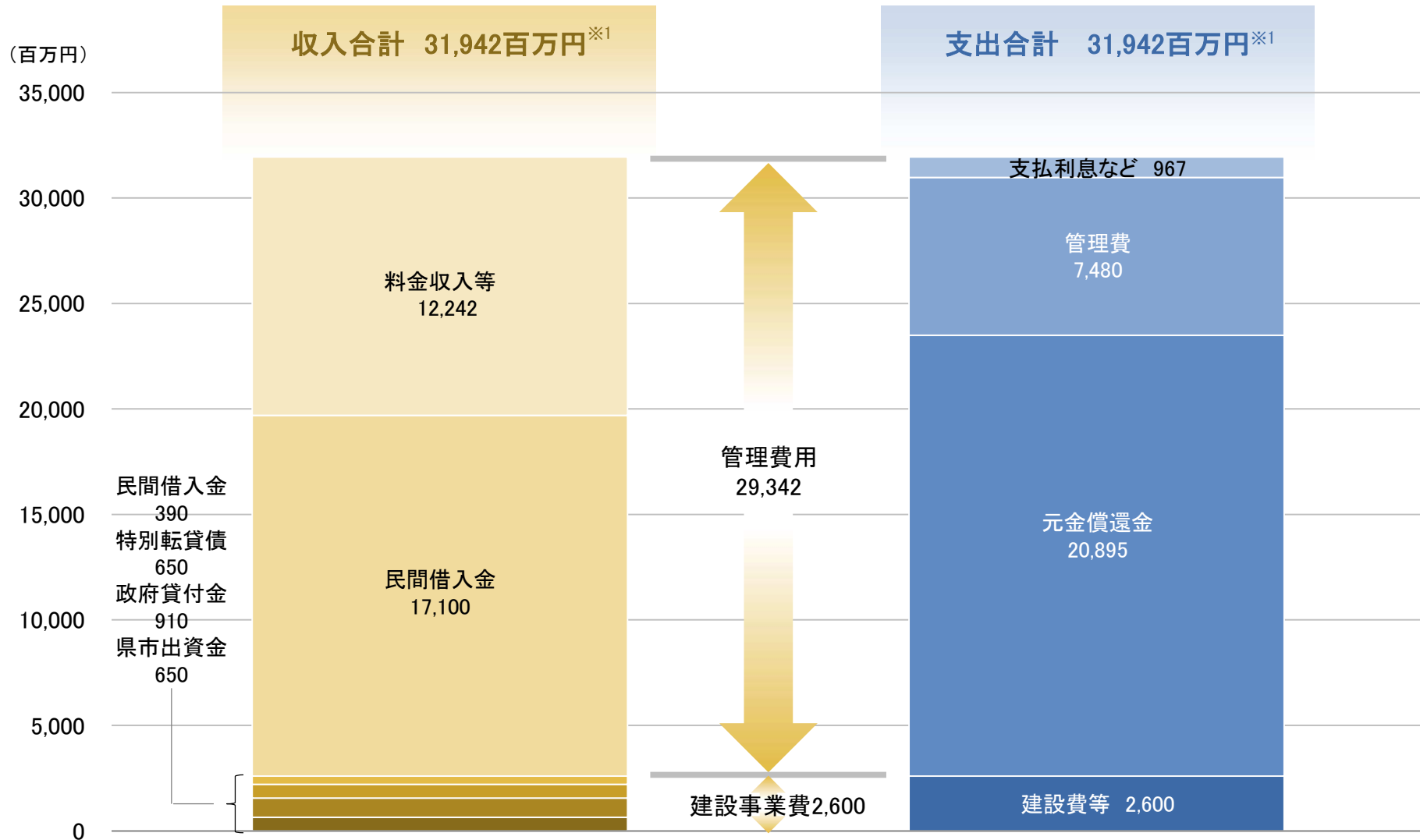
(単位:億円)



調達先		R3末残高	R4調達額	R4償還額	R4末残高	増減
公的資金	出資金	873	7	—	880	7
	政府貸付金 (無利子貸付金)	407	10	59	358	▲49
	縣市借入金 (特別転貸債)	386	7	52	341	▲45
民間資金	市中銀行等 借入金	10	—	10	0	▲10
	金融機構 借入金	22	—	5	16	▲6
	市場公募債	1,540	153	100	1,593	53
	借入金計	2,364	170	226	2,308	▲56
合計	3,237	177	226	3,188	▲49	

※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。

資金調達：令和5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。

資金調達：広島高速道路債券(12月債)の概要



発行予定額	10年債・20年債を中心に計60億円程度
資金の用途	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12月22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。

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7回からの発行実績は次のとおりです。

令和5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
第28回	R5.2.28	40億円	10年	0.755%	100円	26.0bp
第29回	R5.2.28	30億円	20年	1.435%	100円	9.0bp

償還方法：満期一括償還



參考資料

法人概要と沿革



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 銳(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	88,005百万円(令和5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

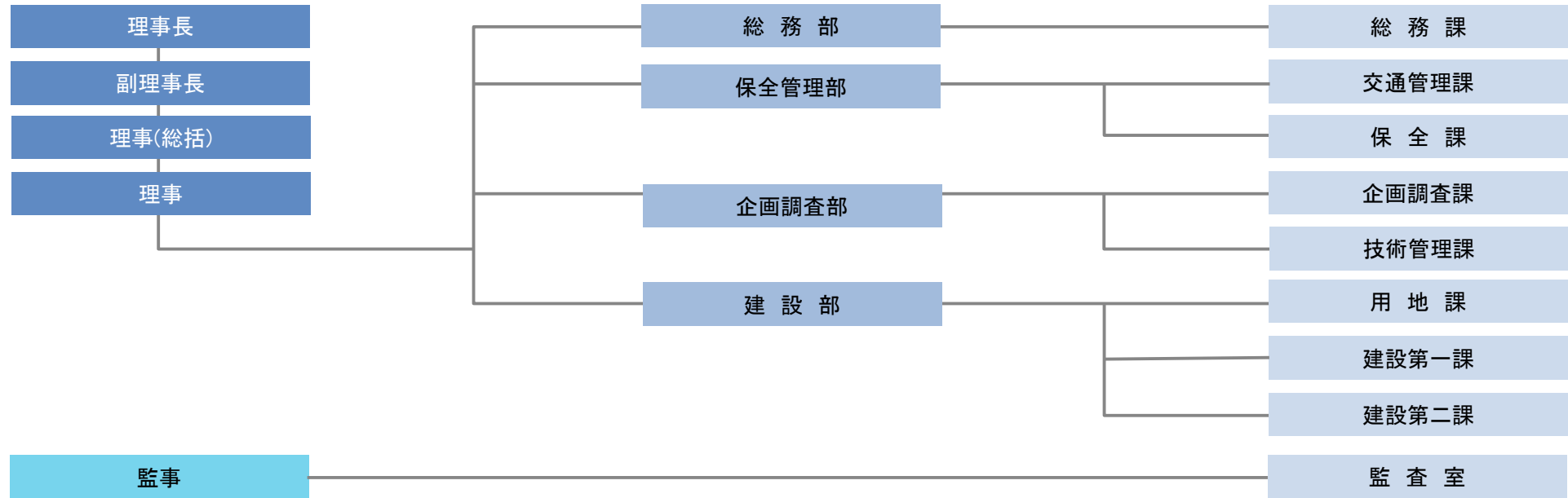
広島市の区域及びその周辺の地域において、その通行又は利用について、料金を徴収することができる指定都市高速道路の新設、改築、維持、修繕、その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により、この地域の地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与すること

沿革

- 平成9年6月3日 ----- 設立(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3月23日 ----- 広島高速3号線吉島～観音間の供用(新設)

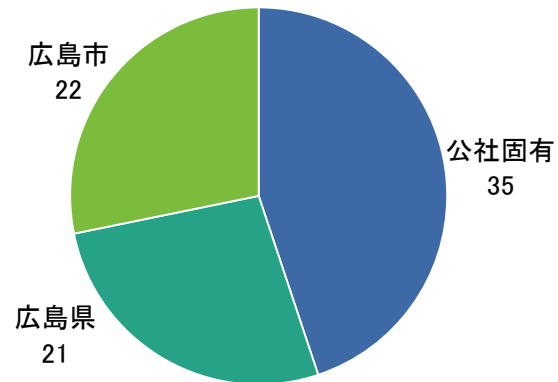


広島高速道路公社組織図

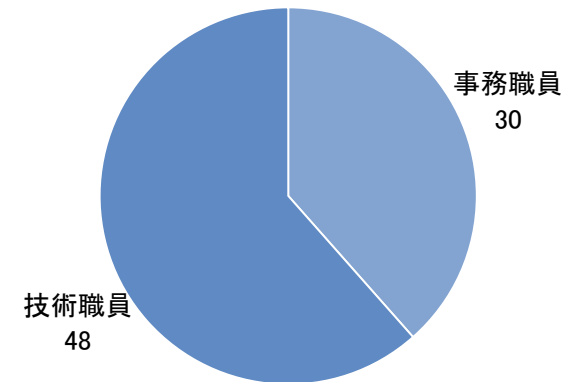


- 役員8名 ※ 非常勤4名含む。
- 職員78名
- ※ 令和5年4月1日現在

職員構成



職員構成(職種別)



国及び設立団体との関係

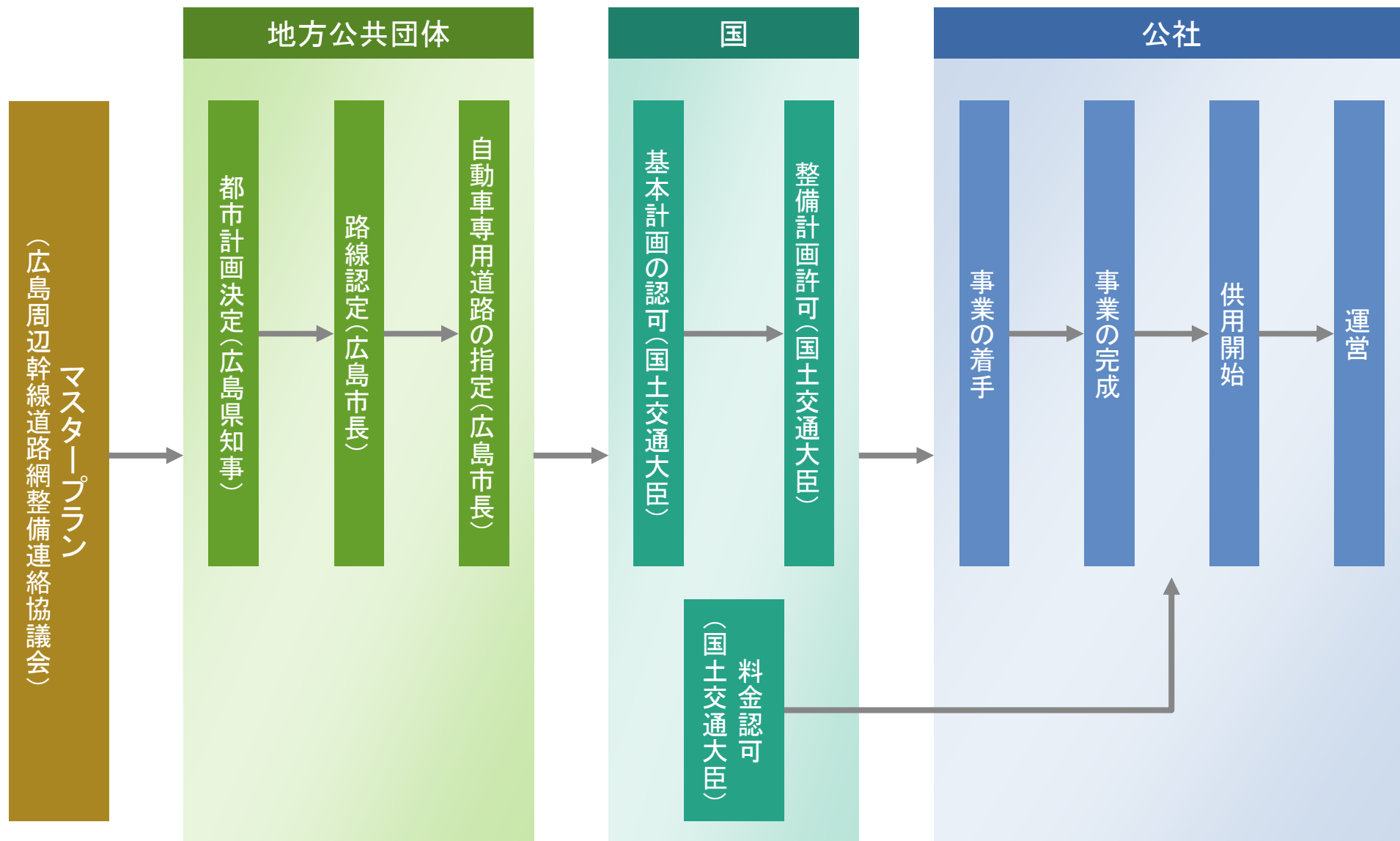


地方道路公社法に基づく主な認可等	認可者等
定款及び業務方法書の認可(第5条、第9条、第22条)	国土交通大臣
役員の任命(第13条)	広島県知事・広島市長
事業計画及び資金計画の承認(第24条)	広島県知事・広島市長
財務諸表の提出(第26条)	広島県知事・広島市長
報告及び検査(第38条)	国土交通大臣又は広島県知事・広島市長
監督命令(第39条)	国土交通大臣又は広島県知事・広島市長

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 : リスクマネジメントの推進、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

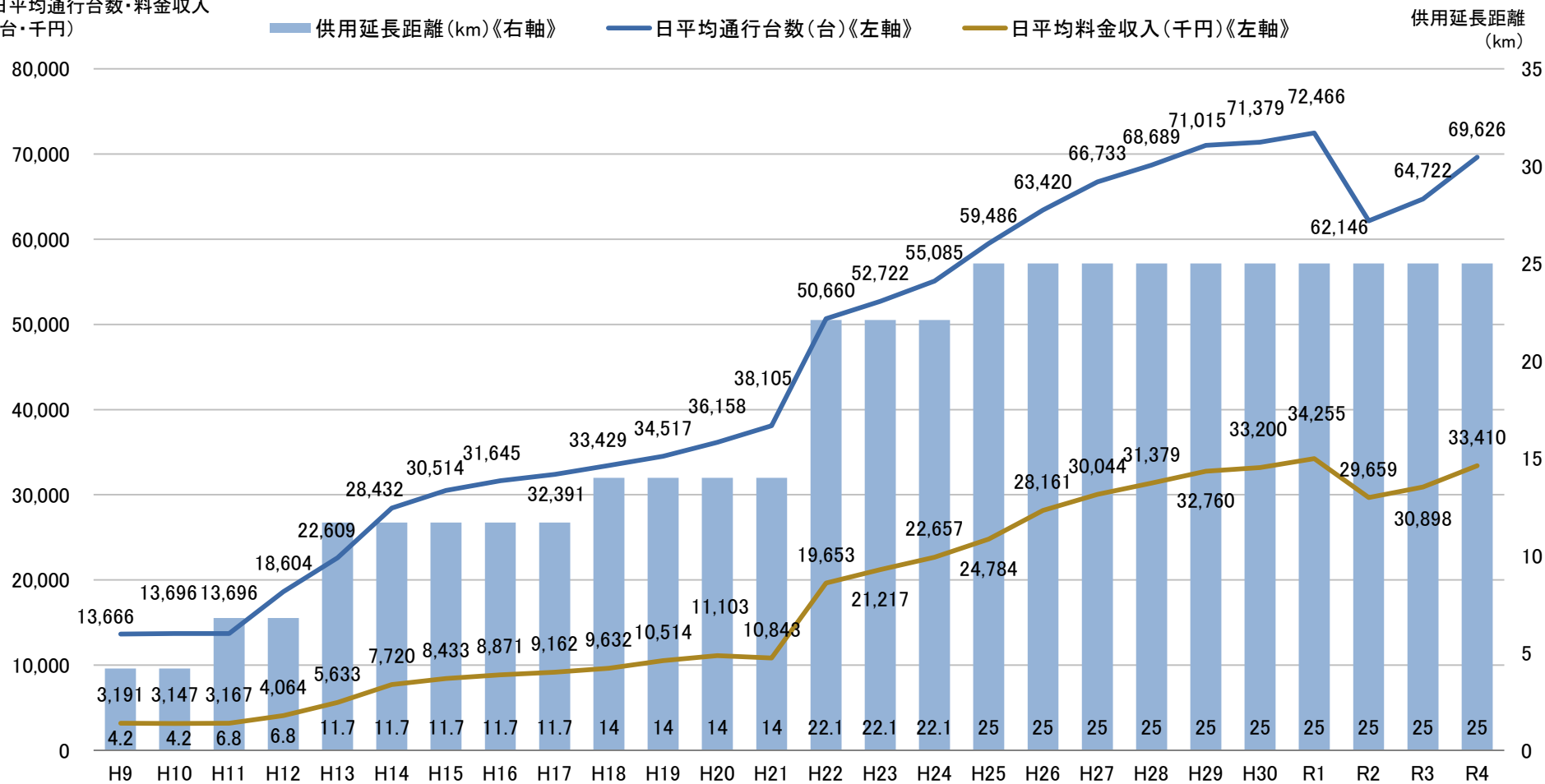
※ 令和5年4月現在

通行台数・料金収入の推移



令和4事業年度(4月～3月) 日平均通行台数 69,626台(7.6%増※)、日平均料金収入 33,410千円(8.1%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



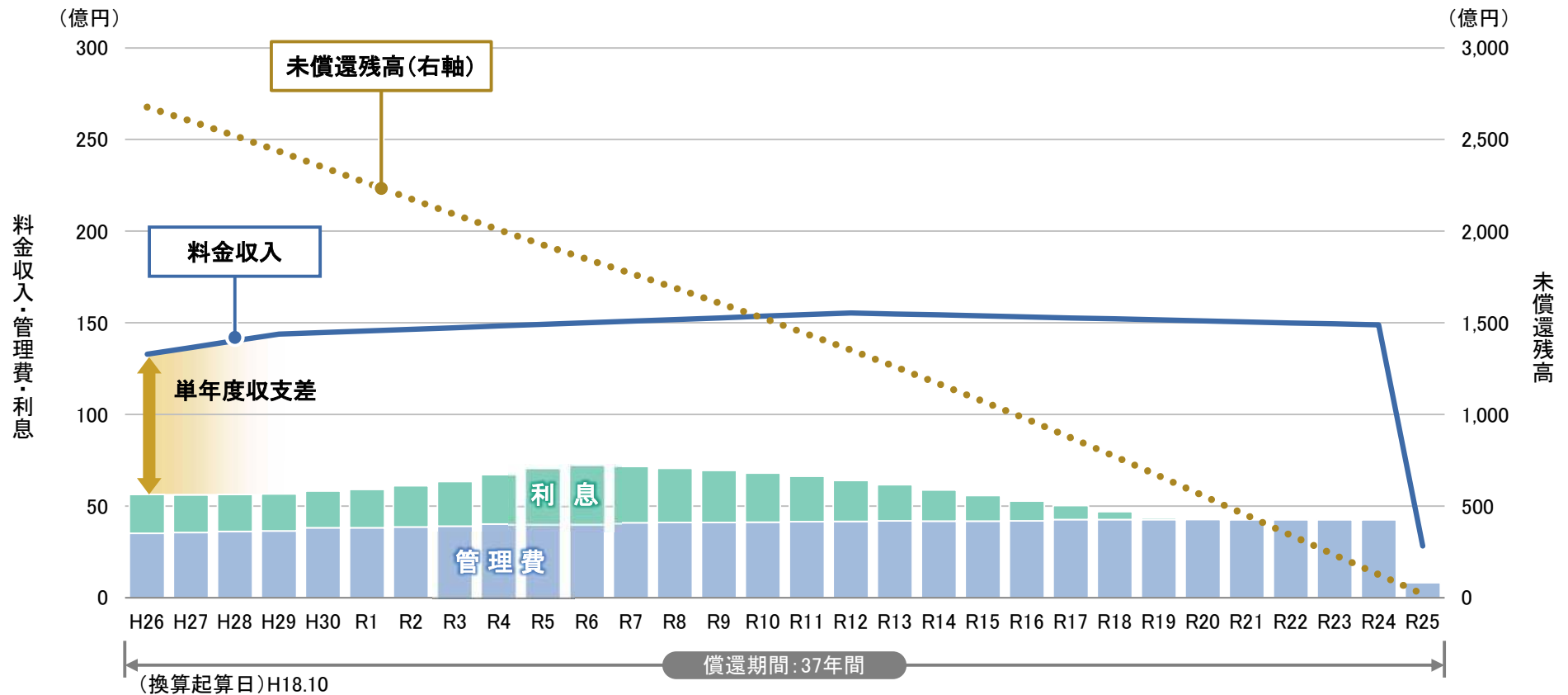
償還計画図(営業路線)

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4年度キャッシュフロー計算書

(単位：百万円)

	令和4年度 A	令和3年度 B	増減額 A - B		令和4年度 A	令和3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	5,981	4,553	1,428	有価証券の取得による支出	—	—	—
減価償却費	45	48	△3	有価証券の売却による収入	—	—	—
賞与引当金の増減額	0	4	△4	事業資産の取得による支出	—	—	—
退職給付引当金の増減額	△1	21	△22	事業資産の売却による収入	—	—	—
ETCマイレージ引当金の増減額	0	0	0	建設仮勘定の取得による支出	△4,097	△5,036	939
債券発行費等償却額	36	35	1	固定資産の取得による支出	△36	△16	△20
受取利息	—	—	—	固定資産の売却による収入	—	0	—
債券支払利息	505	504	1	投資活動によるキャッシュ・フロー	△4,133	△5,053	920
借入金支払利息	393	472	△79				
未収金等の増減額	△50	166	△216	III 財務活動によるキャッシュ・フロー			
棚卸資産の増減額	△561	△247	△314	短期借入による収入	—	—	—
未払金等の増減額	△816	△481	△335	短期借入の返済による支出	—	—	—
その他	2	2	0	長期借入による収入	1,691	1,618	73
小計	5,535	5,077	458	長期借入の返済による支出	△12,569	△13,214	645
利息の受取額	—	—	—	債券の発行による収入	15,300	21,000	△5,700
債券利息の支払額	△485	△503	18	債券の償還による支出	△10,000	△11,000	1,000
借入金利息の支払額	△399	△479	80	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	4,651	4,095	556	補助金の返還による支出	—	—	—
				出資金の受入による収入	703	675	28
				その他	△64	△89	25
				財務活動によるキャッシュ・フロー	△4,940	△1,011	△3,929
				IV 現金及び現金同等物の増加額	△4,422	△1,968	△2,454
				V 現金及び現金同等物期首残高	9,704	11,672	△1,968
				VI 現金及び現金同等物期末残高	5,282	9,704	△4,422



- 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(経理係)

TEL 082 - 508 - 6848

FAX 082 - 508 - 6849

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