



広島高速3号線 宇品大橋



IR説明資料

令和7年1月



【広島高速道路公社HP：企業・IR情報】



広島高速道路公社
Hiroshima expressway public corporation

目次

IR説明のポイント	1		
<法人概要>			
広島高速道路公社とは	6		
都市高速道路とは	7		
広島高速道路債券の特徴【リスク・ウェイト0%】	8		
リスク・ウェイト0%の根拠(金融庁告示)	9		
広島都市圏の開発と広島高速道路の整備効果	10		
<事業概要>			
広島高速道路ネットワーク図	12		
G7広島サミットへの貢献	13		
通行台数・料金収入の推移	14		
通行台数の推移 ～直近10年間～	15		
料金収入の推移 ～直近10年間～	16		
料金収入とキャッシュフロー	17		
広島高速5号線の整備	18		
広島駅周辺の再開発	19		
中期経営計画(2021年度-2024年度)取組一覧	20		
		3 <財務状況>	
		会計処理の特徴	22
		償還準備金積立方式の仕組み	23
		令和5事業年度 損益計算書	24
		令和5事業年度 貸借対照表	26
		令和5年度末時点 借入金残高状況	28
		<広島高速道路債券の概要>	
		2月債の発行概要	30
		発行実績	31
		<参考資料>	
		沿革	34
		国及び設立団体との関係	35
		事業の進め方	36
		広島高速道路公社組織図	37
		償還計画図(営業路線)	38
		令和5事業年度 キャッシュフロー計算書	39
		令和6事業年度 収入・支出予算	40

IR説明のポイント

広島高速道路公社とは

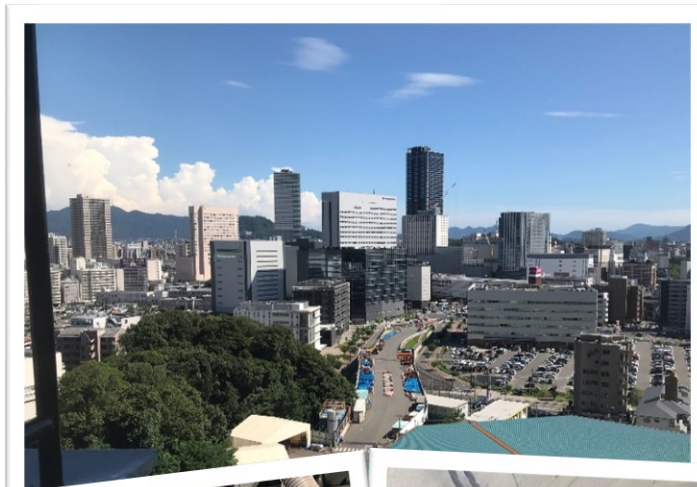
- 地方道路公社法に基づき、国の認可と広島県・広島市の各2分の1の出資を受け、設立された特別法人
- 設立目的は、広島都市圏に指定都市高速道路を整備することで地域の発展に寄与すること
- 現在は、広島高速5号線の新設(建設事業)と、供用中路線(広島高速1～4号線)の維持修繕、管理(管理事業)を実施

広島高速道路債券の概要と特徴

- 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)

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5年度料金収入約121億円)
 - 令和5年5月のG7広島サミット開催に貢献
- 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5年度末時点で47億円増の954億円)



広島高速5号線二葉山トンネル 工事現場の様子

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
出 資 金	90,052百万円(令和6年3月31日現在)
設 立 団 体	広島県・広島市(各2分の1の出資)
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)

事業概要

- 指定都市高速道路の新設、大規模改築【建設事業】
- 指定都市高速道路の維持修繕、管理【管理事業】
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
- 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【受託事業】

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

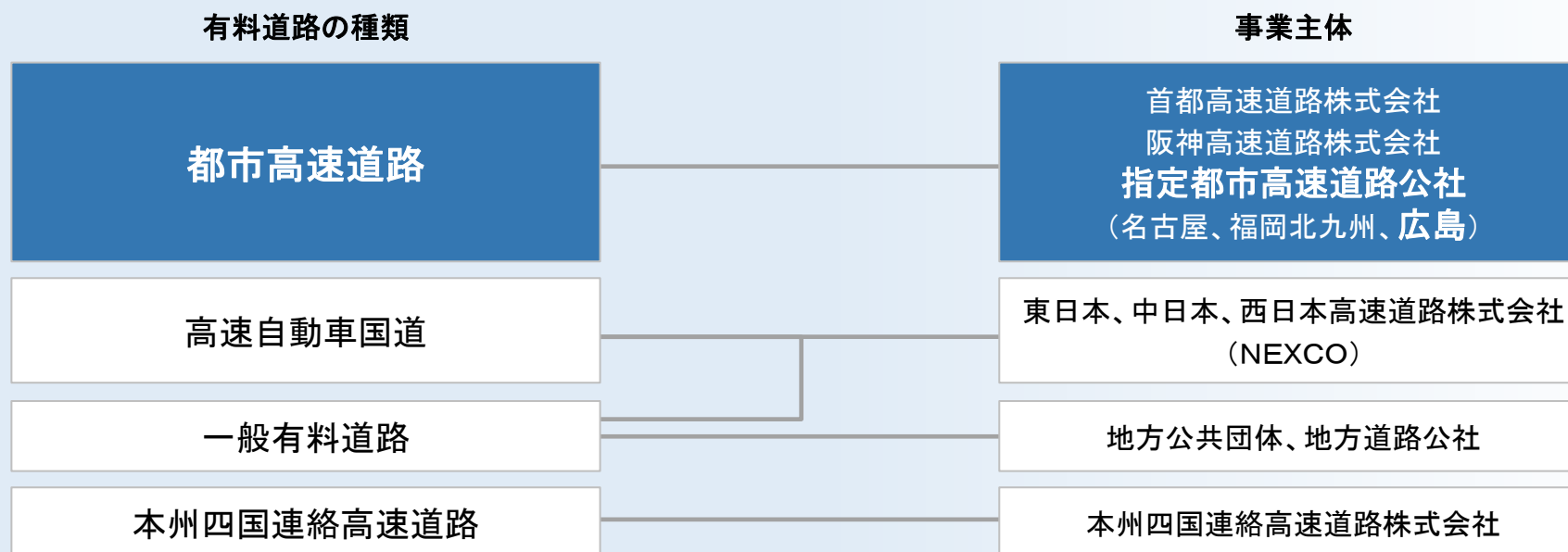
都市高速道路とは

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。

指定都市高速道路とは

- 都市高速道路とは、道路整備特別措置法施行令で指定された市の区域及びその周辺地域において、都市計画決定されている、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。
- 指定都市高速道路の整備費用は、道路網全体の料金収入で賄われます。(=有料道路制度)

有料道路の種類と事業主体

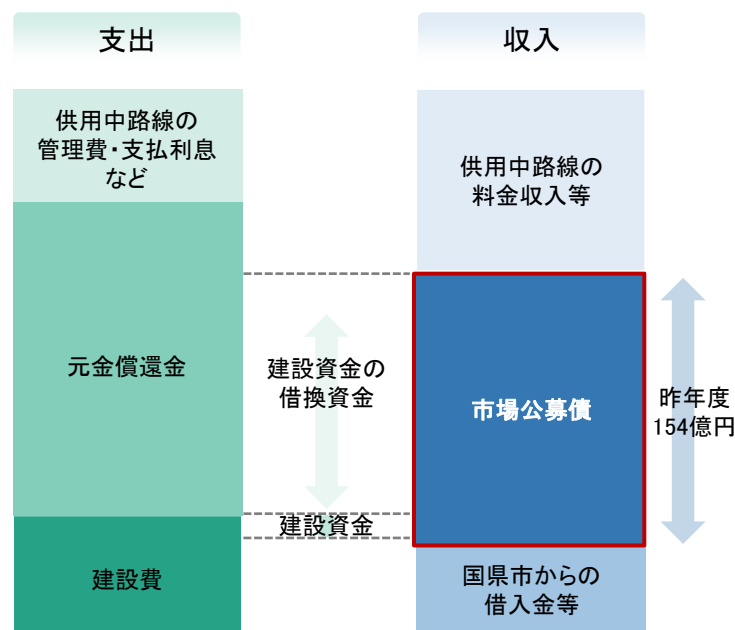


広島高速道路債券の特徴【リスク・ウェイト0%】

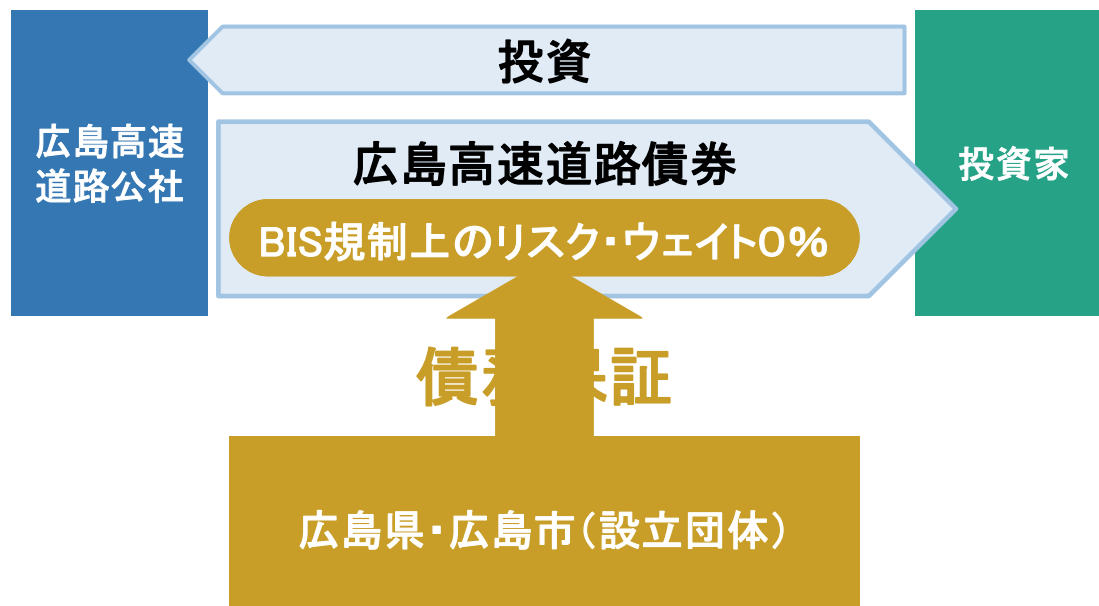
広島高速道路債券は、広島県・広島市（設立団体）からの債務保証が付されており、BIS規制上のリスク・ウェイトは0%（地方債と同等）です。

- 公社による債務（元金・利息の支払い）が履行遅滞になった場合、ただちに広島県・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、迅速に支払手続きの対応が可能です。
- 債務保証額については、広島県及び広島市の毎年2月定例議会で議決を受けており、令和6年度債務保証額については、広島県議会で令和6年3月12日、広島市議会で同年3月26日に議決を受けています。

市場公募債の充当先



広島高速道路債券への投資イメージ図



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"> ○ <u>日本国政府及び日本銀行</u>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〕 ○ <u>地方公共団体</u>向けの円建てエクスポージャー(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"> ○ <u>地方公共団体金融機構</u>向けの円建てのエクスポージャーのうち円建てで調達されたもの〔第60条の2〕 ○ <u>政府関係機関</u>向けの円建てのエクスポ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"> ○ <u>土地開発公社、地方住宅供給公社及び地方道路公社</u>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62条〕

抜粋: 銀行法第十四条の二の規定に基づき、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
(平成十八年金融庁告示第十九号)

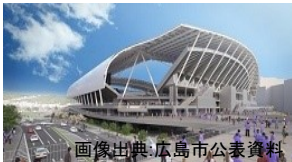
広島都市圏の開発と広島高速道路の整備効果

- 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

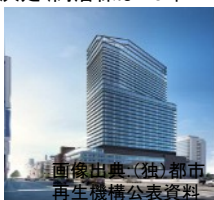
サッカースタジアム及び広島城三の丸の整備

- エディオンピースウィング広島(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月供用予定)



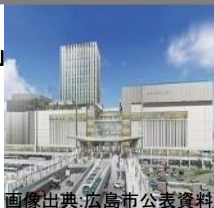
基町・相生通地区・八丁堀地区等の開発

- 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設ける再開発検討中(R15年度供用目標)



広島駅周辺地区の開発

- 店舗面積約25,000㎡の商業施設を有する駅ビル「MINAMOA(ミナモア)」を建設中(R7年3月開業予定)
- 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(R9年完成予定)



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。



都市の強靱化・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。








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 国土交通省HP「平成27年度道路交通センサス」
- 1億走行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

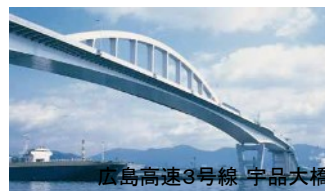
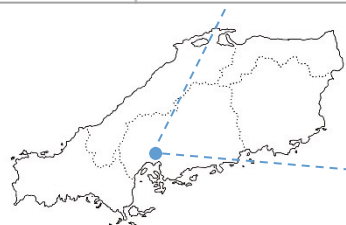
広島高速道路ネットワーク図

供用中路線（広島高速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日体制で保安全管理・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



G7広島サミットへの貢献

G7広島サミット(令和5年5月19日～21日)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ました。



要人通行等の状況

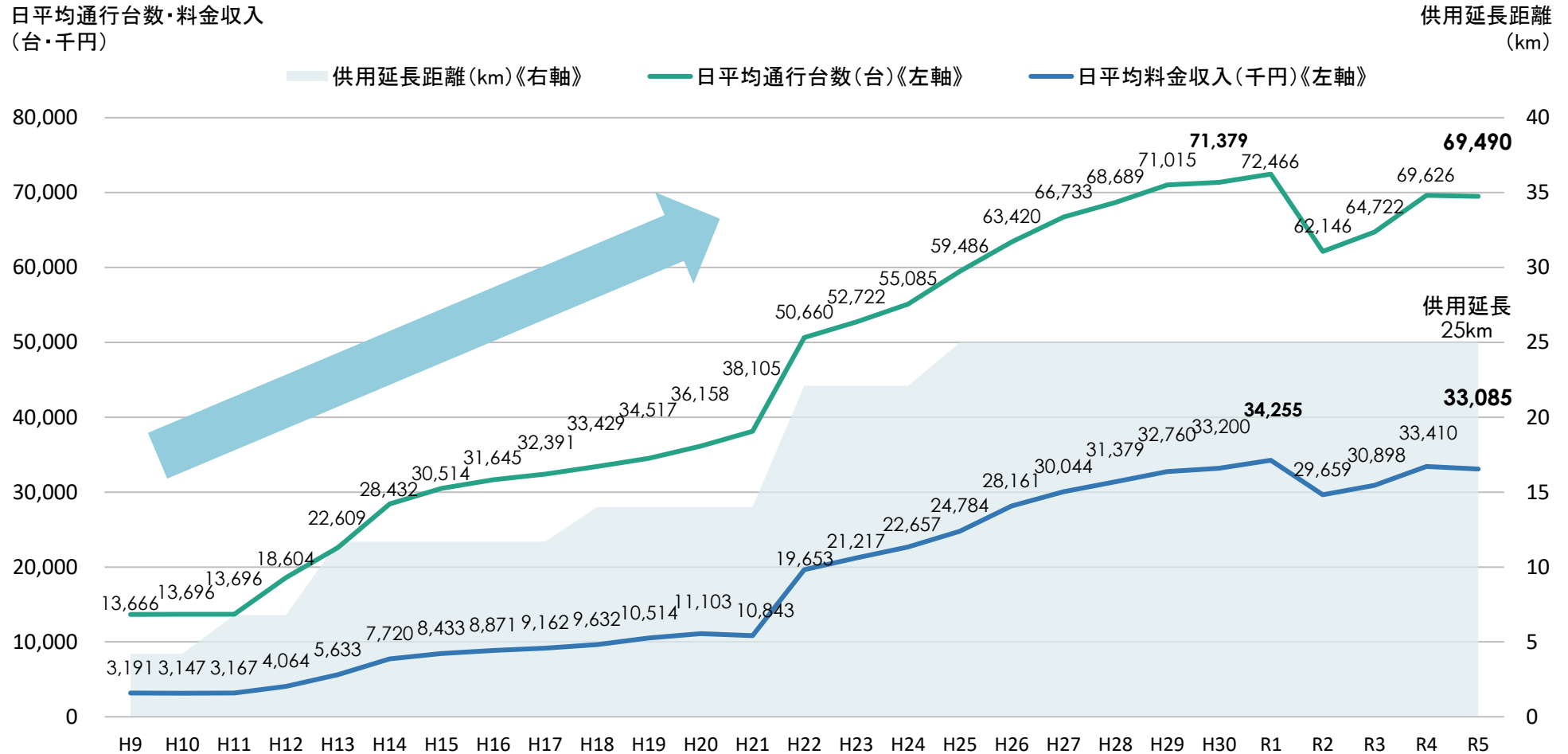
- 要人の車列通行回数: 延べ117回
- 交通規制路線: 高速1・2・3号線
- 交通規制時間: 合計66時間24分※
※5/18 0時～5/22 12時(108時間)中の累計

通行台数・料金収入の推移

令和5事業年度の日平均通行台数は69,490台、日平均料金収入は3,309万円であり、前年度と比較して横ばいとなりました。

日平均通行台数及び日平均料金収入の推移

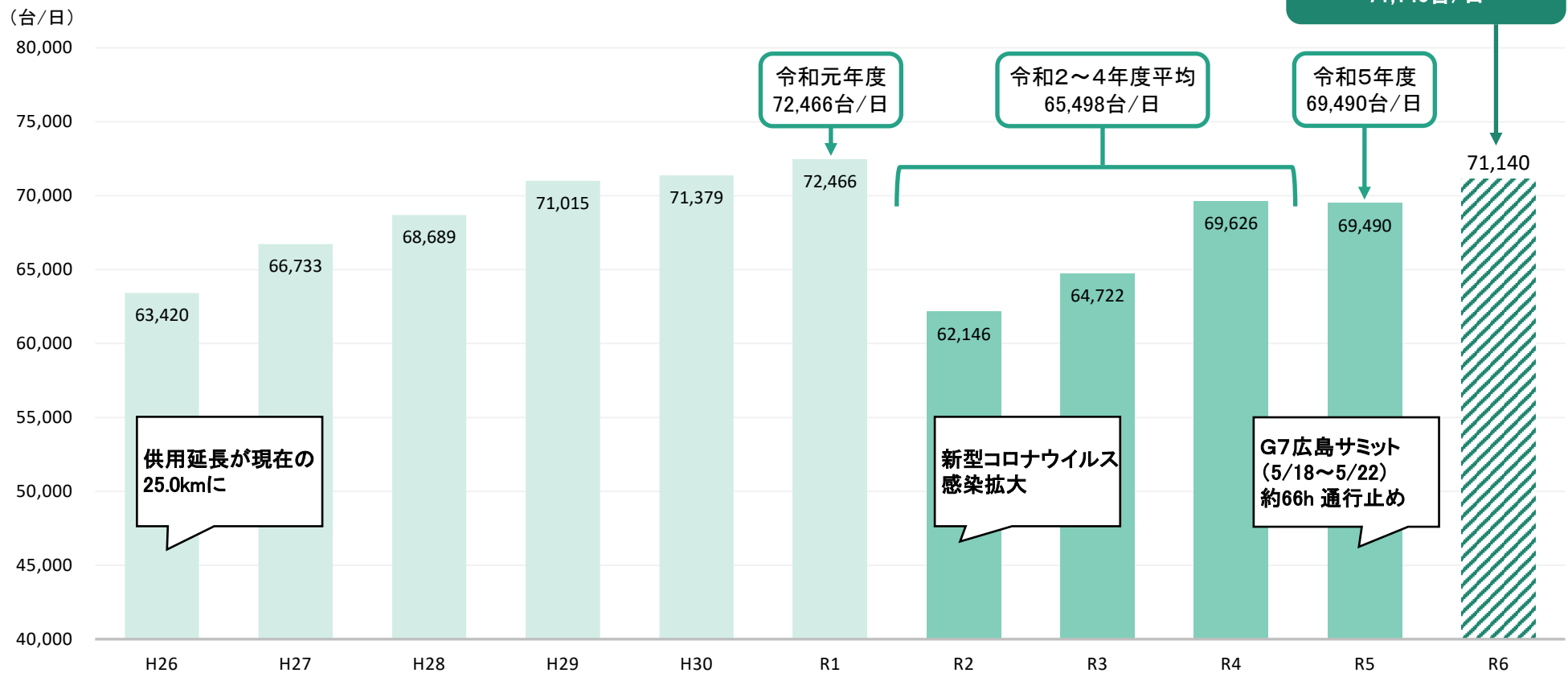
日平均通行台数・料金収入
(台・千円)



通行台数の推移 ～直近10年間～

- 令和5年度の日平均通行台数は69,490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6年度(4～9月実績)の日平均通行台数は71,140台で、前年度比102%と堅調に推移しています。

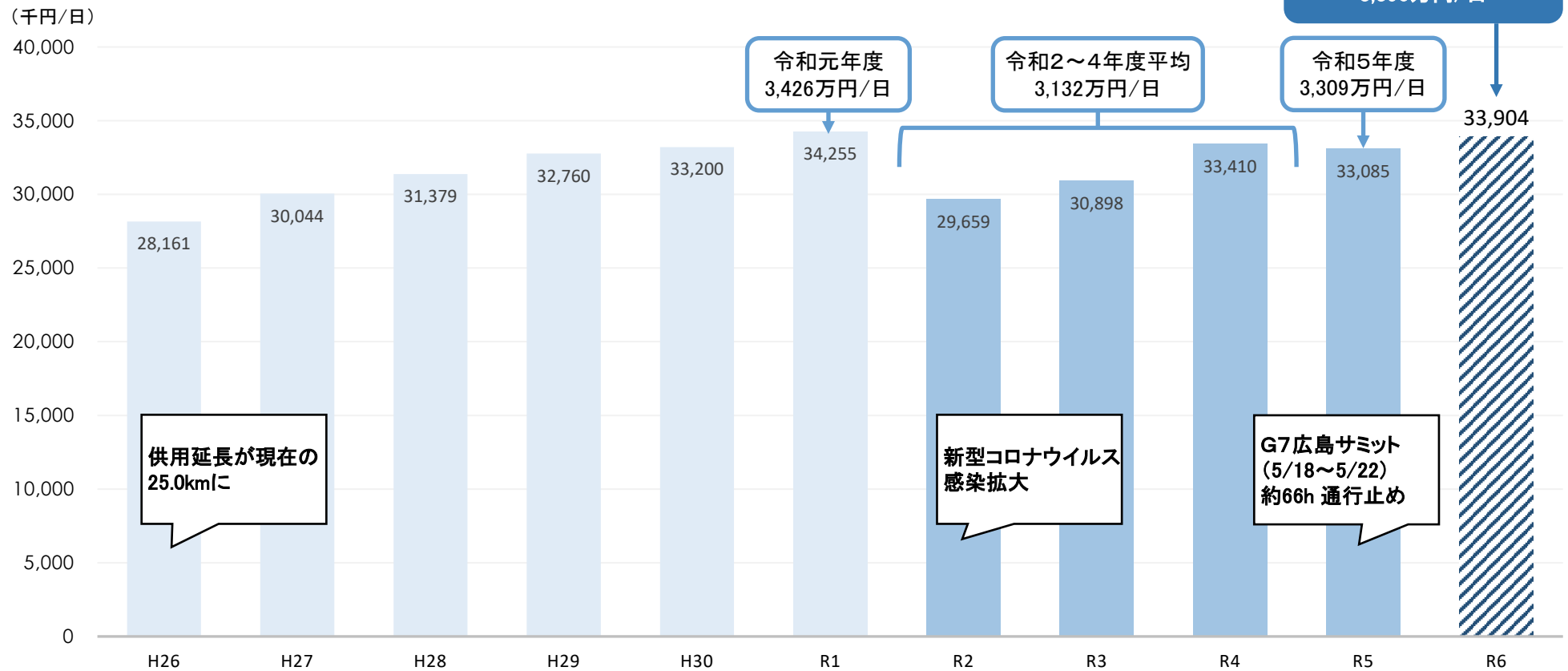
日平均通行台数の推移



料金収入の推移 ～直近10年間～

- 令和5年度の日平均料金収入は3,309万円で、ピークである令和元年度(3,426万円)に対し97%まで回復しています。
- 令和6年度(4～9月実績)の日平均料金収入は3,390万円で、前年度比102%と堅調に推移しています。

日平均料金収入の推移



料金収入とキャッシュフロー

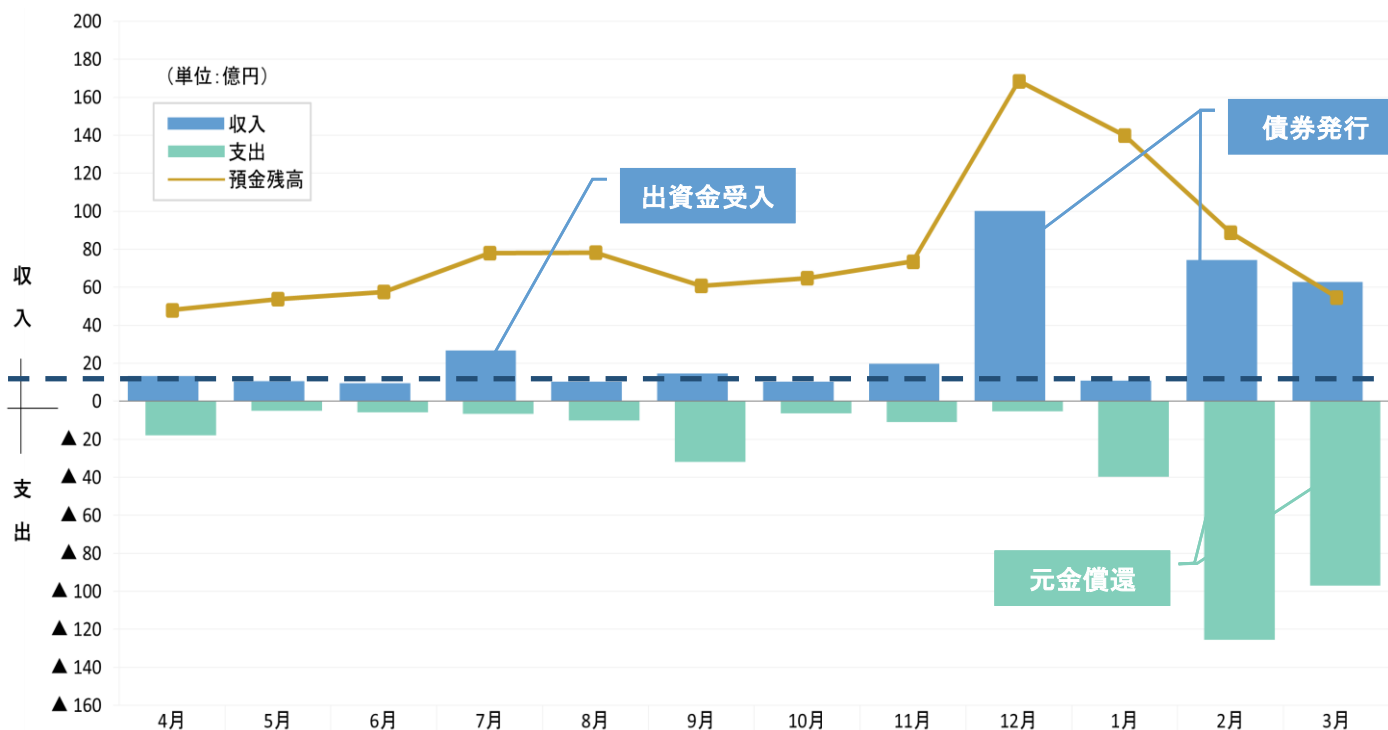
- 安定した料金収入(日平均料金収入約3,300万円)を背景に、毎月約10億円の現金収入を得ることで、必要な運転資金を確保し、健全なキャッシュフローを維持しています。

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120億円/年

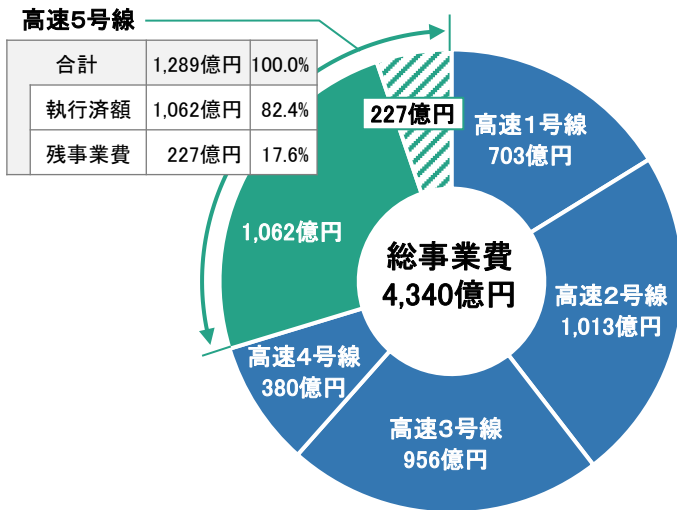
令和5年度の現金収支の推移



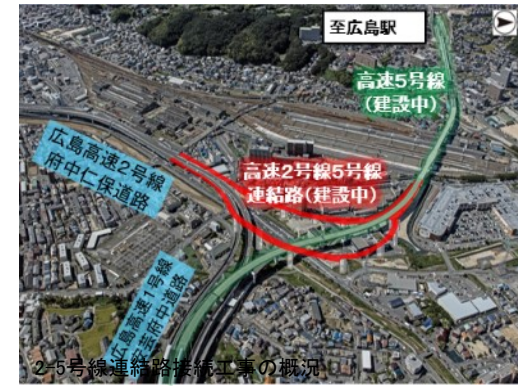
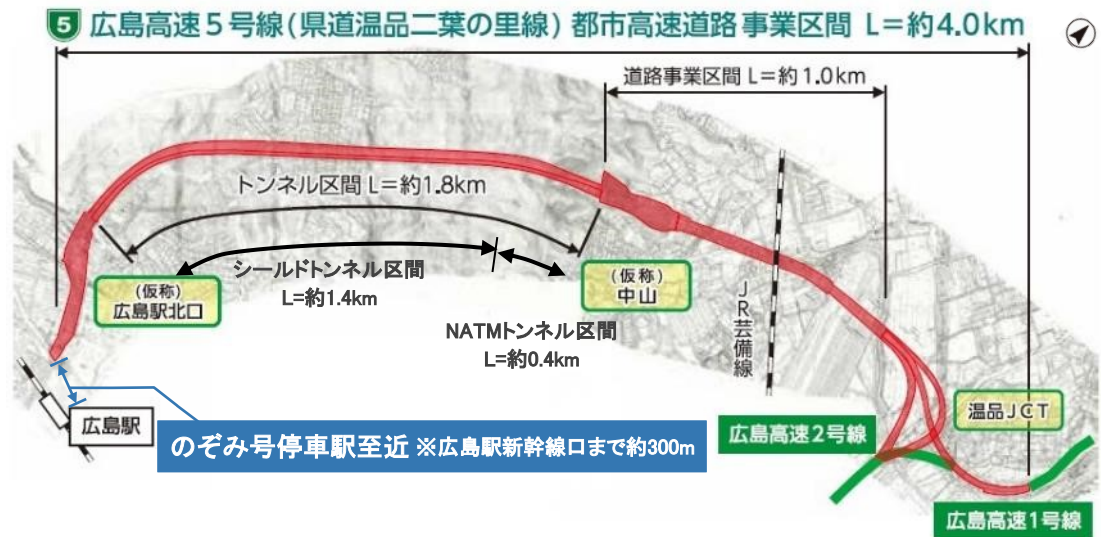
広島高速5号線の整備

整備計画(令和5年10月26日 国土交通省認可)における5路線のうち、残る1路線である『広島高速5号線』について、1日も早い供用開始(令和10年度上期予定)に向け、「シールドトンネル区間」及び「温品JCT」の建設事業を行っています。

事業費の執行状況(令和5年度末時点)

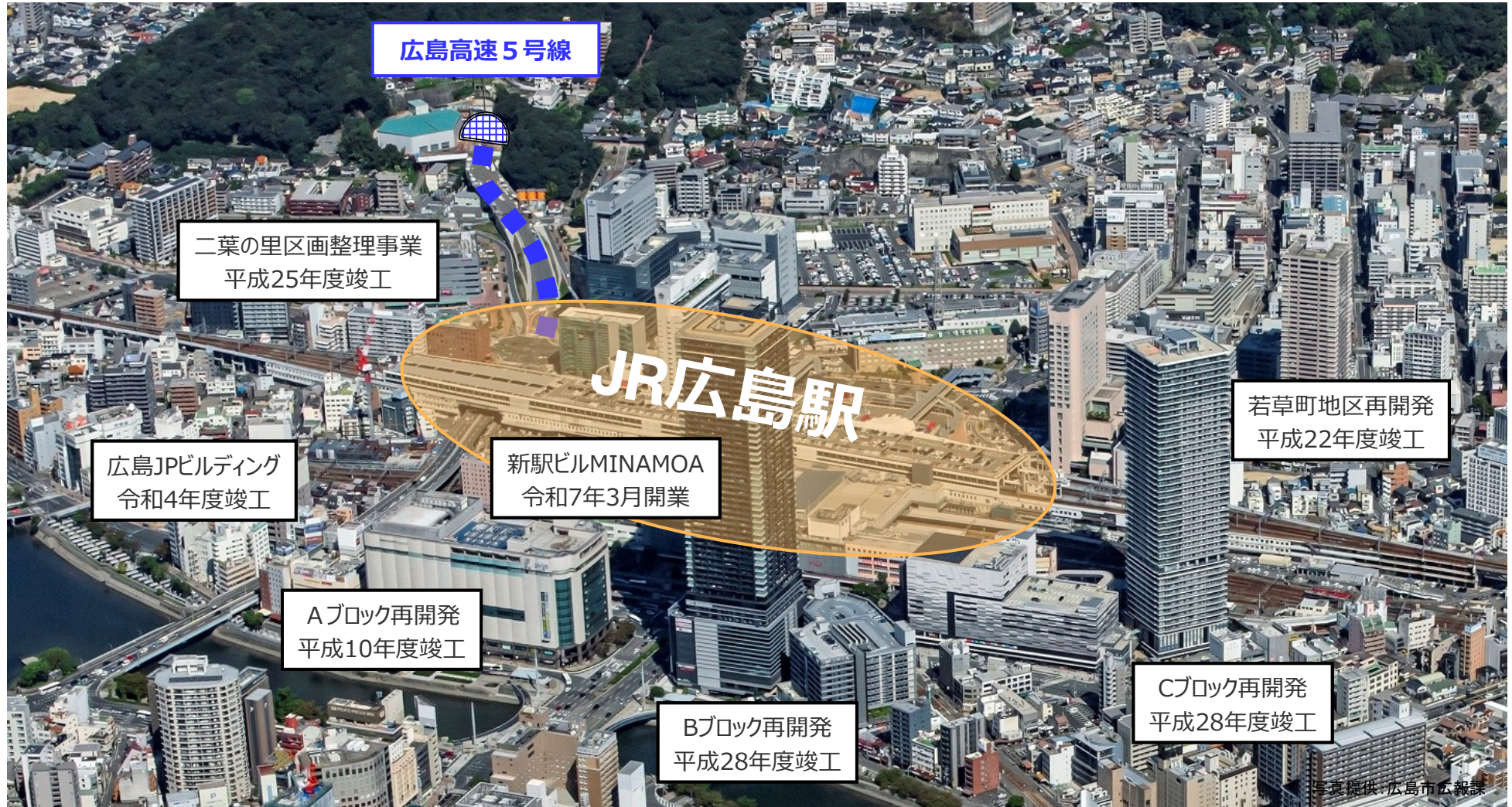


広島高速5号線イメージ図



広島駅周辺部の再開発

広島高速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。



中期経営計画(2021年度-2024年度)取組一覧

中期経営計画取組項目

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
		2	重点	ネットワーク機能の拡充
		3	重点	老朽化対策の推進
		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
		9	重点	激甚災害に耐えう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
		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

取組み内容(抜粋)

項目1 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。

取組の進め方・実施状況

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。

項目2 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。**

取組の進め方・実施状況

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。

項目3 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。

取組の進め方・実施状況

1号線点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)

項目9 激甚災害に耐えう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。**

取組の進め方・実施状況

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。

財務状況

会計処理の特徴

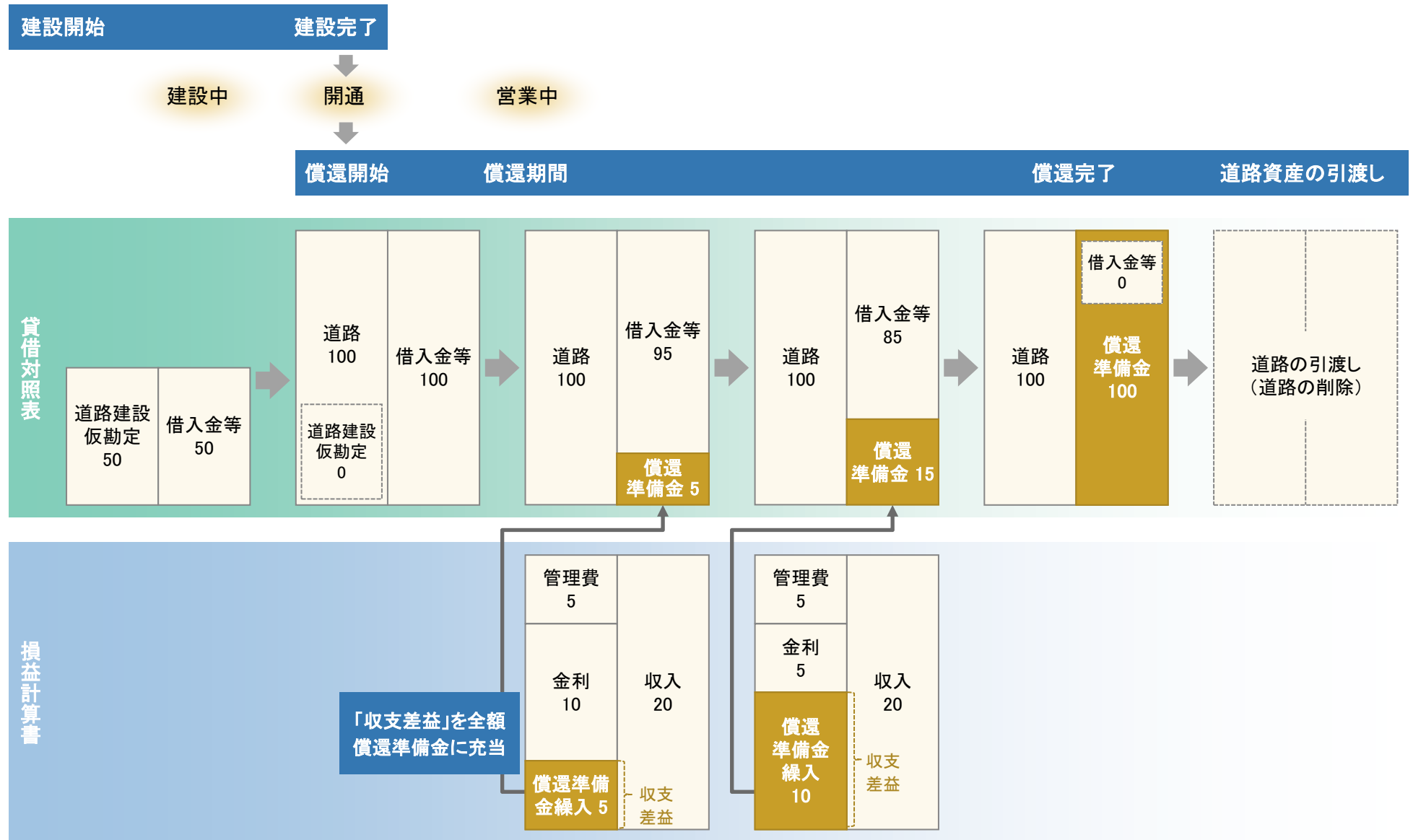
原則

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。

会計処理の特徴

- 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。

償還準備金積立方式の仕組み



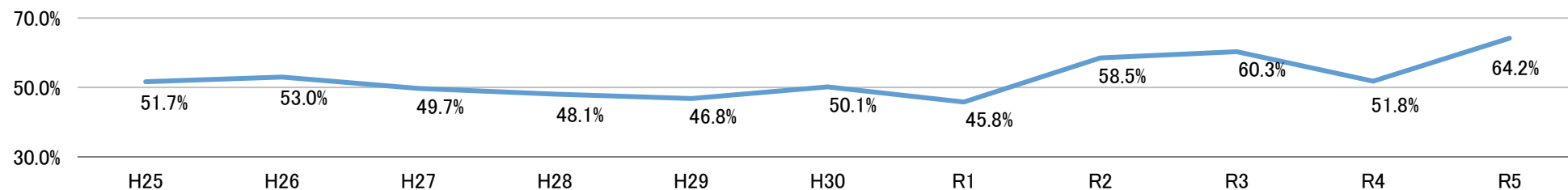
令和5事業年度 損益計算書①

(単位:百万円)

費用の部				
勘定科目	金額			増減率 (%)
	令和5事業年度	令和4事業年度	差額	
事業資産管理費	6,564	5,045	1,519	30.1
一般管理費	410	390	20	5.1
業務外費用	923	937	△14	△1.5
受託業務費	408	251	157	62.5
小計	8,305	6,623	1,682	25.4
引当金等繰入	4,516	5,981	△1,465	△24.5
償還準備金繰入	4,407	5,930	△1,523	△25.7
償還準備積立金繰入	109	51	58	113.7
合計	12,821	12,604	217	1.7

収益の部				
勘定科目	金額			増減率 (%)
	令和5事業年度	令和4事業年度	差額	
業務収入	12,292	12,290	2	0.0
道路料金収入	12,109	12,195	△86	△0.7
業務雑収入	183	95	88	92.6
受託業務収入	408	251	157	62.5
業務外収入	121	62	59	95.2
合計	12,821	12,604	217	1.7

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。

令和5事業年度 損益計算書②

令和5事業年度は、前年度同様、堅調な料金収入を背景に、収支差益(償還準備金繰入等)約45億円を確保しています。

令和5年度の通行台数・料金収入は、G7広島サミットの影響を受けつつ、コロナ過からの回復傾向により、前年度比横ばい

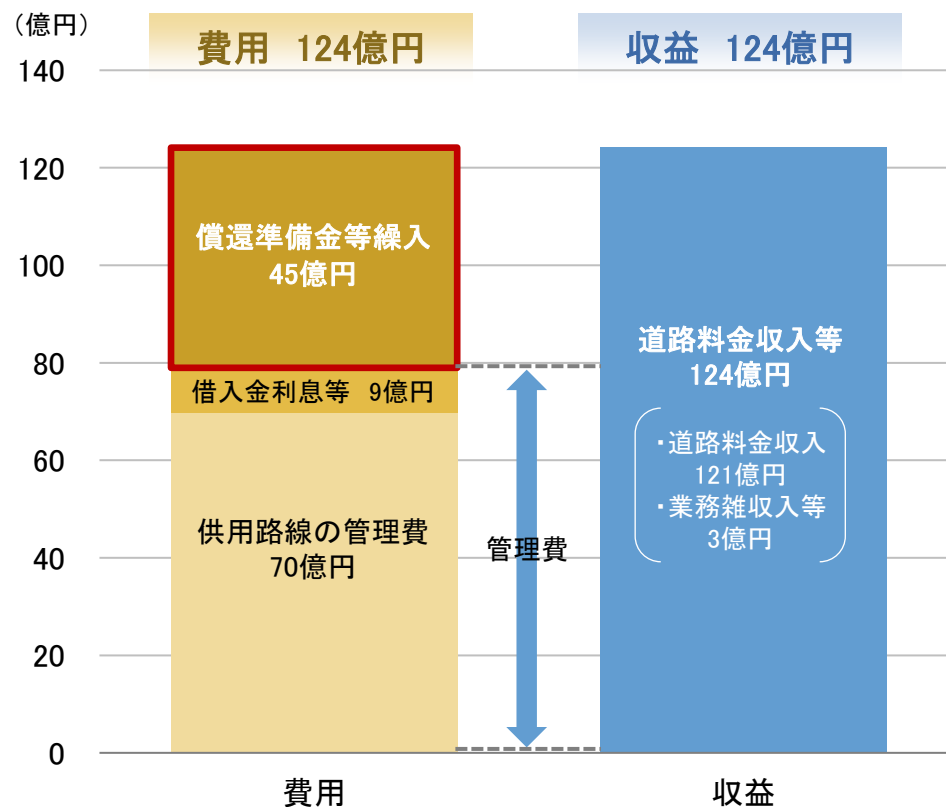
通行台数及び料金収入の推移

年度	日平均通行台数(台)	日平均料金収入(千円)
令和元年度	72,466	34,255
令和2年度	62,146	29,659
令和3年度	64,722	30,898
令和4年度	69,626	33,411
令和5年度	69,490	33,085
対前年度比※	99.8%	99.0%

※ 令和4年度に対する令和5年度比

堅調な料金収入を背景に、
令和5年度の収支差益(償還準備金繰入等)は、約45億円を確保

令和5事業年度 損益計算書



※収益及び費用から受託業務費を除いています。

令和5事業年度 貸借対照表①

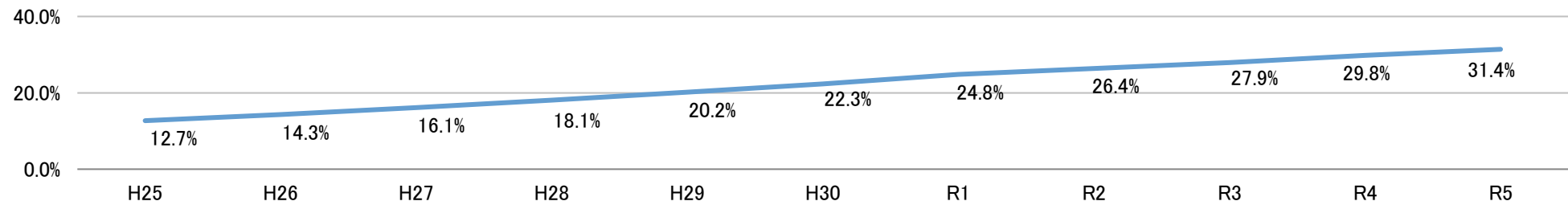
(単位:百万円)

勘定科目	資 産			増減率 (%)
	令和5 事業年度	令和4 事業年度	差額	
流動資産	8,188	8,701	△513	△5.9
固定資産	411,103	402,963	8,140	2.0
道路	304,279	304,279	0	0.0
道路建設仮勘定	106,235	98,052	8,183	8.3
その他	589	631	△42	△6.7
繰延資産	462	451	11	2.4
資産合計	419,753	412,115	7,638	1.9

勘定科目	負 債 及 び 資 本			増減率 (%)
	令和5 事業年度	令和4 事業年度	差額	
流動負債	22,480	22,975	△495	△2.2
固定負債	211,783	210,215	1,568	0.7
広島高速道路債券	155,700	149,300	6,400	4.3
地方公共団体借入金	26,799	29,224	△2,425	△8.3
政府借入金	28,238	30,239	△2,001	△6.6
民間借入金	691	1,123	△432	△38.5
その他	355	329	26	7.9
特別法上の引当金等	95,437	90,787	4,650	5.1
償還準備金	82,367	77,826	4,541	5.8
償還準備積立金	13,070	12,961	109	0.8
(負債合計)	329,701	323,976	5,725	1.8
基本金	90,052	88,005	2,047	2.3
剰余金	0	134	△134	△100.0
(資本合計)	90,052	88,139	1,913	2.2
負債・資本合計	419,753	412,115	7,638	1.9

※ 剰余金は令和5事業年度末に全額を償還準備金へ充当

償還率の推移(償還率=特別法上の引当金等÷道路×100)



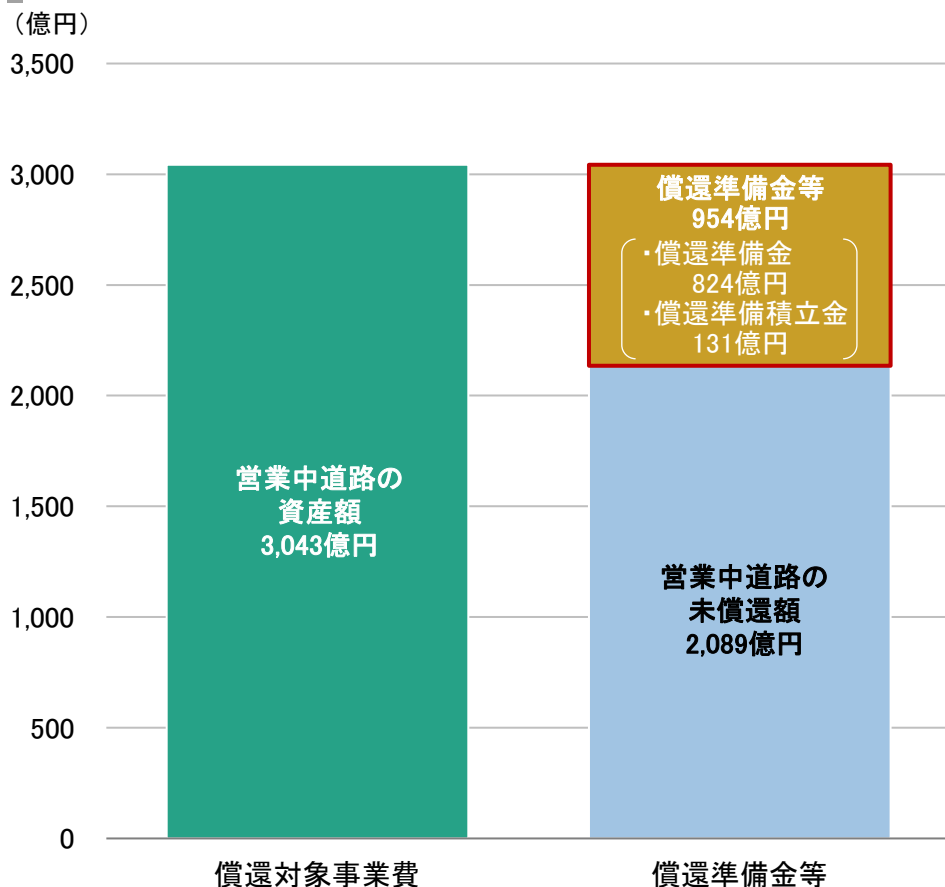
※ 係数毎に端数処理しているため、計において合致しないことがあります。
 ※ 増減率は端数処理後の値で算出しています。

令和5事業年度 貸借対照表②

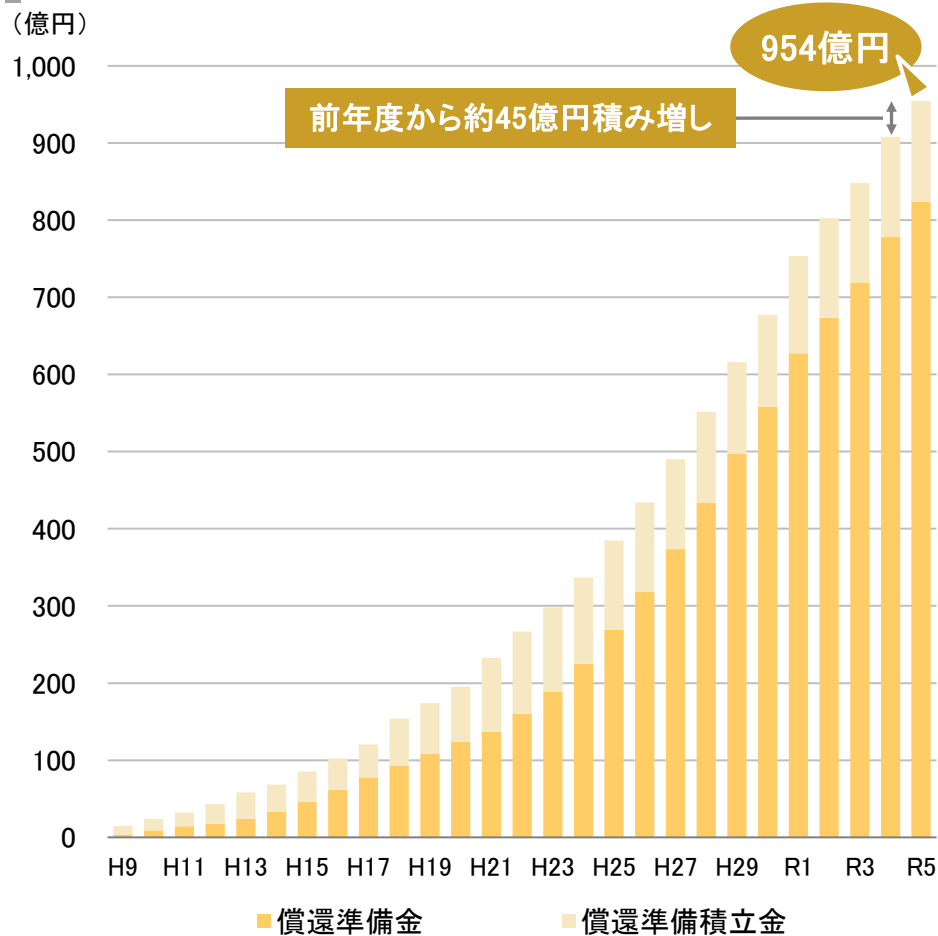
道路への投下資金（借入金等）の回収額を示す償還準備金累計は着実に増加しており、安定した財務状況を維持しています。

令和5年度末の償還準備金等は954億円、営業中道路の資産額3,043億円に対する償還率は31.4%となりました。

令和5事業年度 貸借対照表の概要



償還準備金等累計額の推移



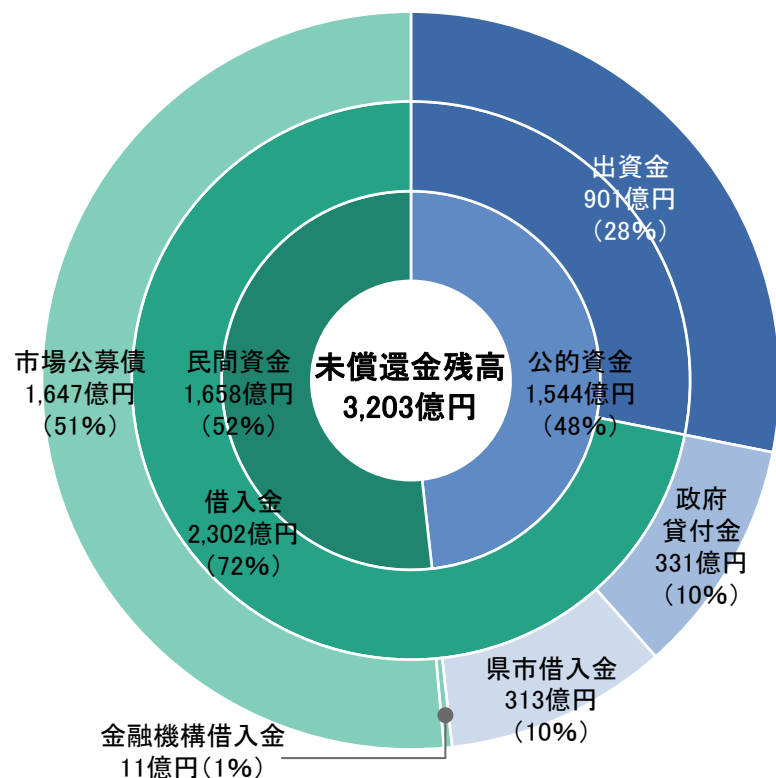
※収益及び費用から受託業務費を除いています。

令和5年度末時点 借入金残高状況

令和5年度末の借入金残高は約2,302億円で、前年度末から約6億円の減少となり、着実に償還を進めています。

令和5年度末の未償還残高(出資金を含む。)は約3,203億円となり、前年度末から約15億円増加しました。

(資金調達額 約223億円、元金償還額 約209億円)



(単位: 億円)

	調達先	R4末残高	R5調達額	R5償還額	R5末残高	増減
公的資金	出資金	880	20	—	901	20
	政府貸付金 (無利子貸付金)	358	29	56	331	▲27
	県市借入金 (特別転貸債)	341	20	48	313	▲28
民間資金	市中銀行等 借入金	-	-	-	-	-
	金融機構 借入金	16	-	5	11	▲5
	市場公募債	1,593	154	100	1,647	54
	借入金計	2,308	203	209	2,302	▲6
合計		3,188	223	209	3,203	15

※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。

広島高速道路債券の概要

2月債の発行概要

令和7年1月現在

発行予定額	未定
発行年限	10年債を中心に起債
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
条件決定日	令和7年2月 7日(金) (予定)
発行時期	令和7年2月19日(水) (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)
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

■ 会社は、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

■ 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

■ 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



令和6年度に行った学生向け現場見学会の様子

參考資料

沿革

沿革

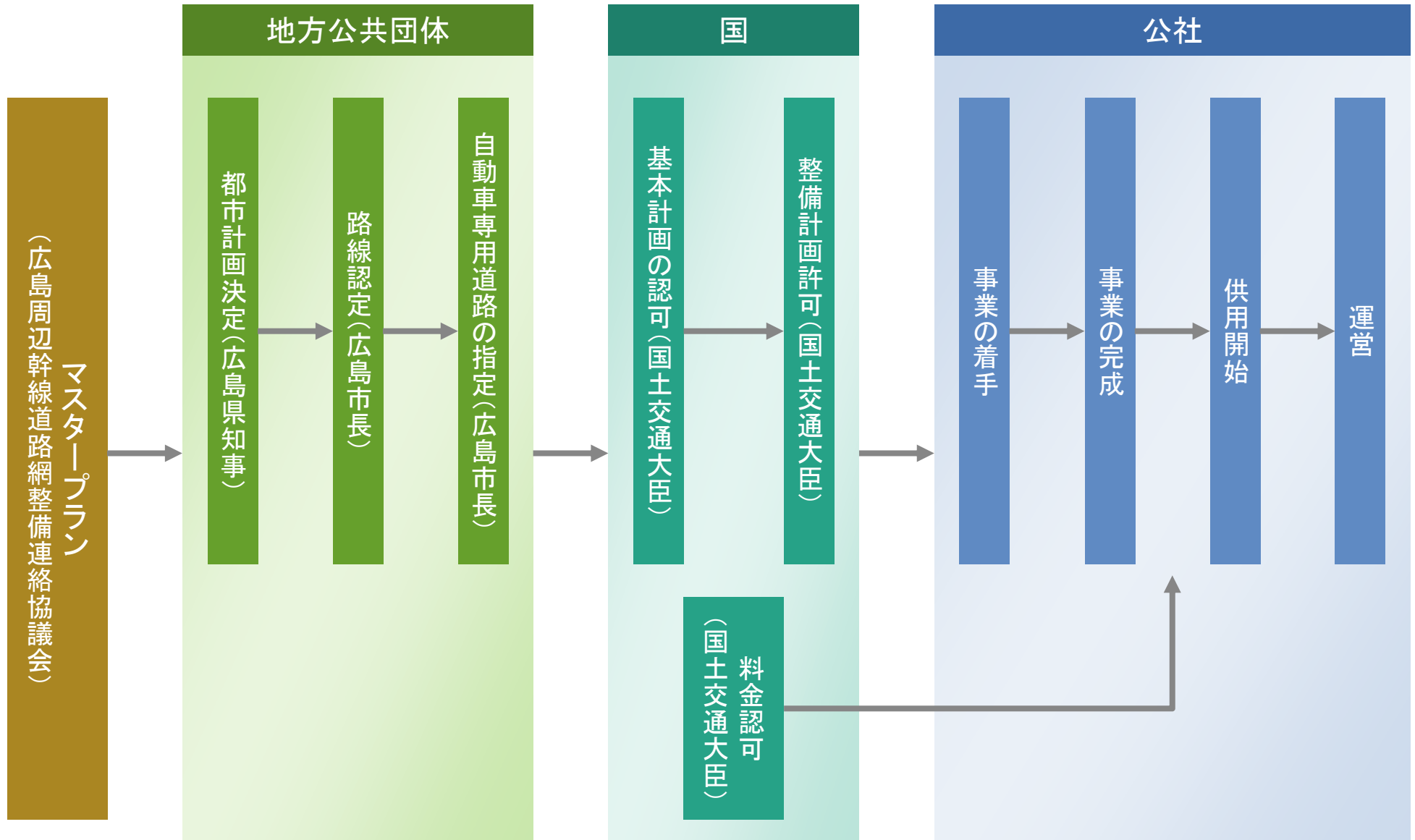


国及び設立団体との関係

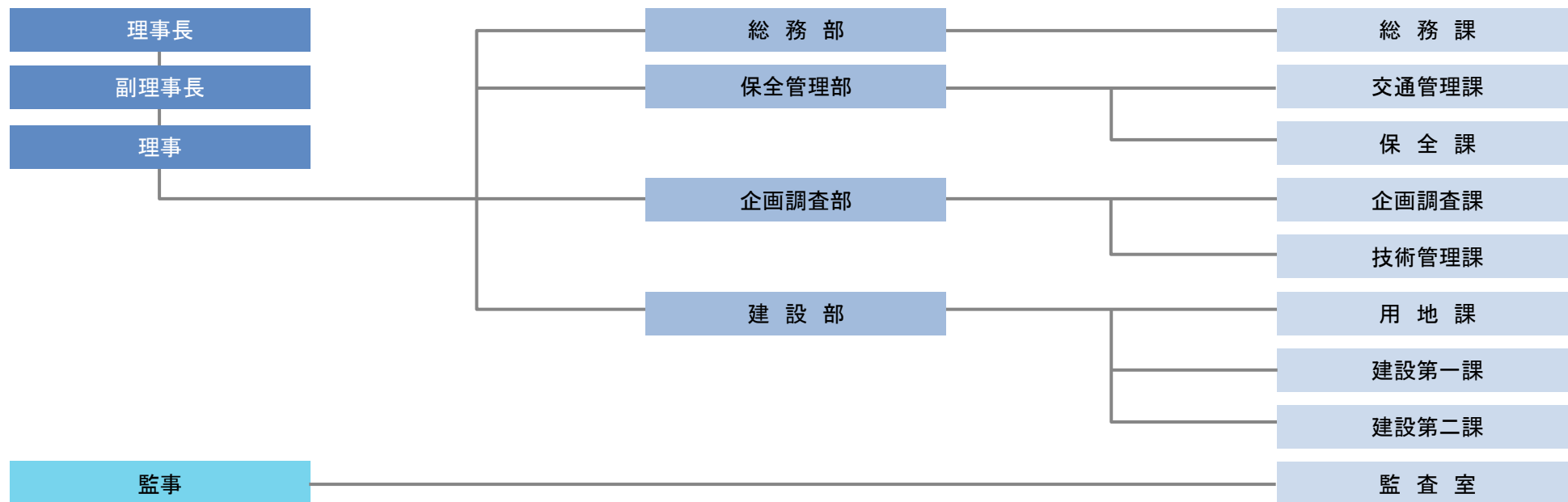
地方道路公社法に基づく主な認可等	認可者等
定款及び業務方法書の認可(第5条、第9条、第22条)	国土交通大臣
役員の任命(第13条)	広島県知事・広島市長
事業計画及び資金計画の承認(第24条)	広島県知事・広島市長
財務諸表の提出(第26条)	広島県知事・広島市長
報告及び検査(第38条)	国土交通大臣又は広島県知事・広島市長
監督命令(第39条)	国土交通大臣又は広島県知事・広島市長
道路整備特別措置法に基づく認可等	認可者等
整備計画に関する許可(第12条)	国土交通大臣
料金及び料金徴収期間の認可(第13条)	国土交通大臣

■ 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

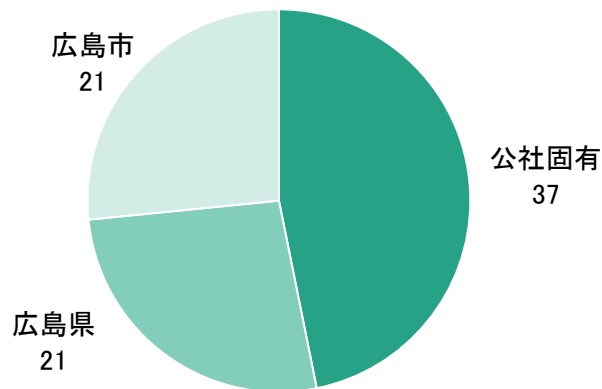


広島高速道路公社組織図

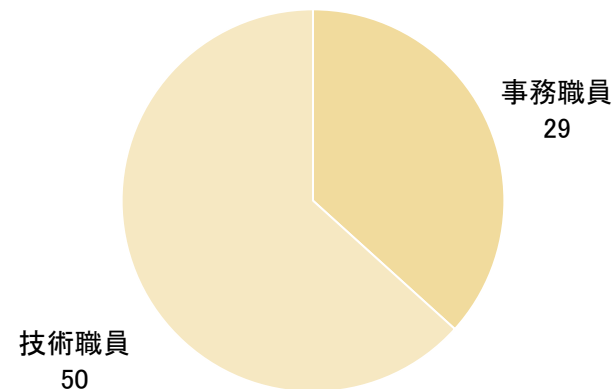


役職員合計 79名
 ・役員 3名(※非常勤4名除く。)
 ・職員 76名
 ※令和7年1月現在

■ 役職員構成

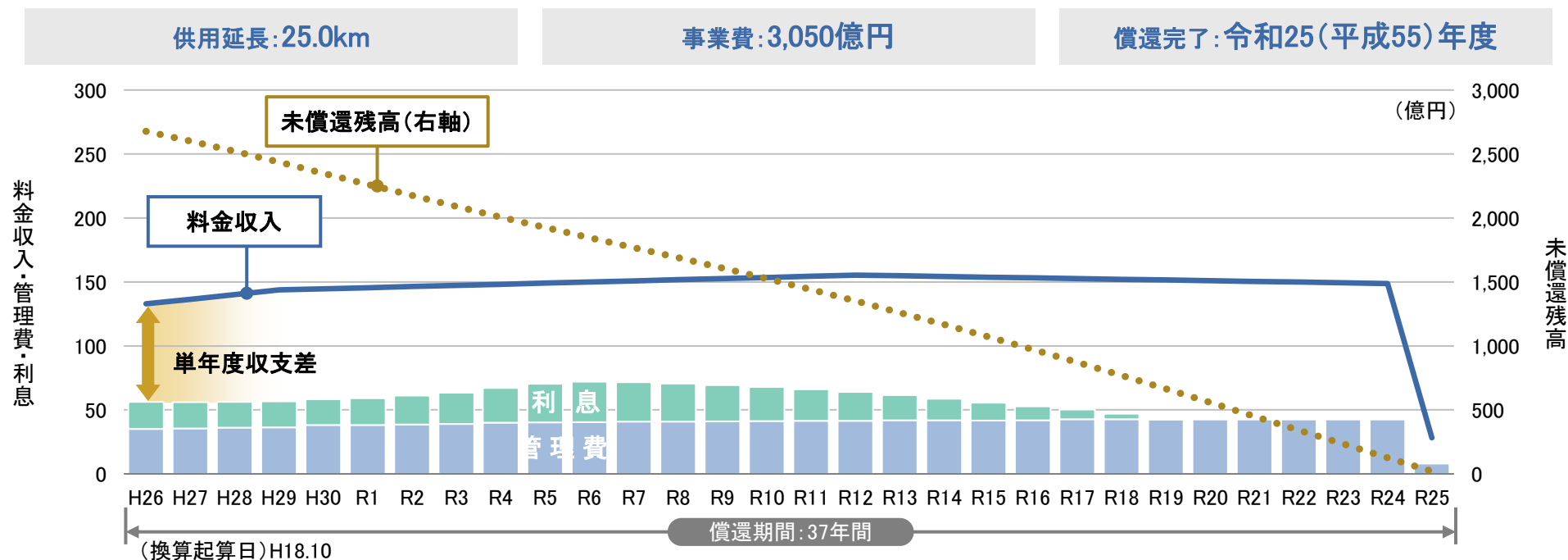


■ 役職員構成(職種別)



償還計画図(営業路線)

料金認可(平成26年3月認可)の償還計画イメージ図※



※ 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、換算起算日に広島高速5号線の開通日を算入した、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。

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)

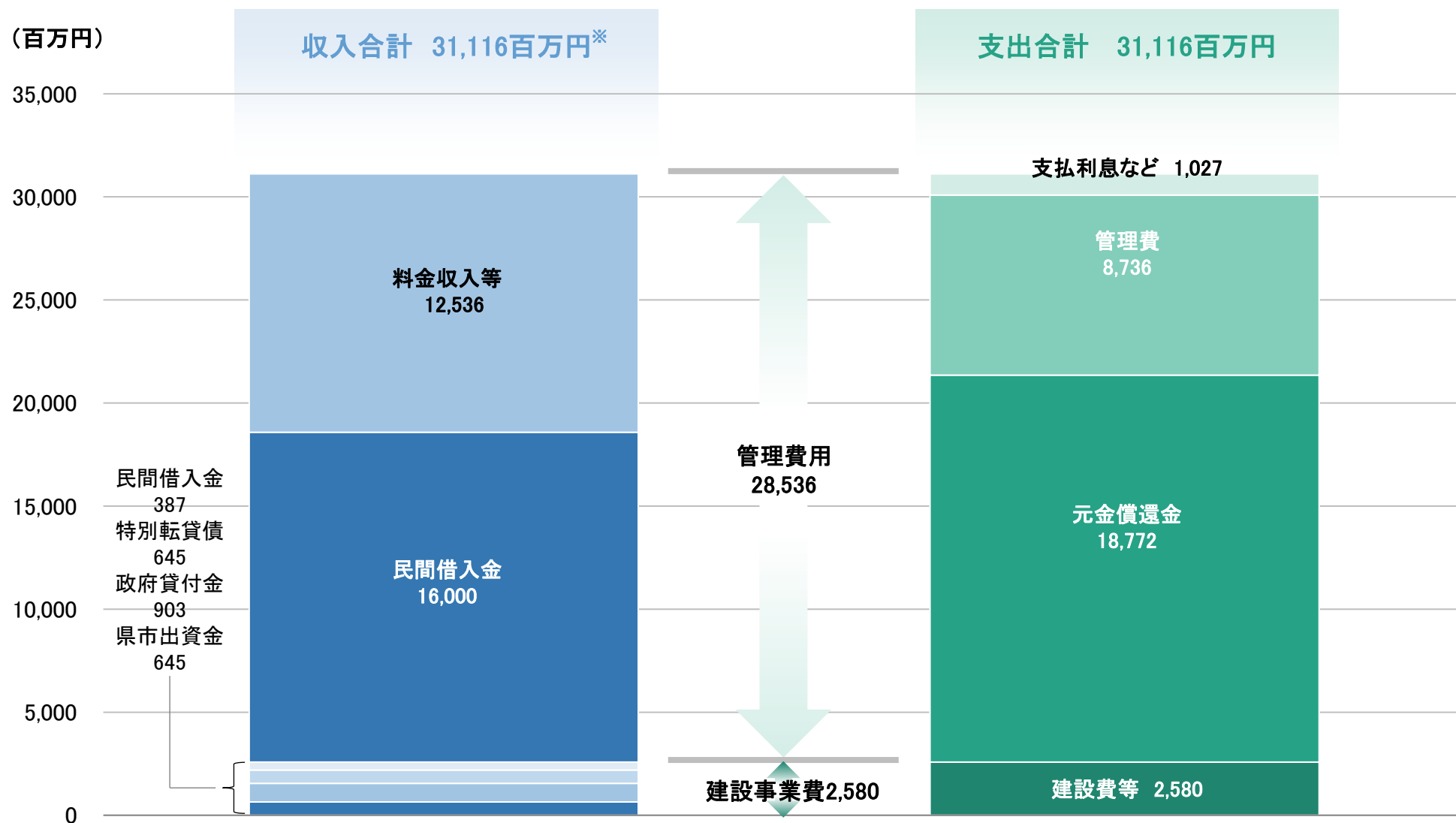
※「業務の完了」とは、有料道路の整備に伴う借入金の償還が完了し、有料道路を本来の道路管理者に引き渡し、近い将来再び有料道路事業を行う予定のない状態を言います。

令和5事業年度 キャッシュフロー計算書

(単位：百万円)

	令和5年度 A	令和4年度 B	増減額 A-B		令和5年度 A	令和4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	4,516	5,981	△1,465	有価証券の取得による支出	—	—	—
減価償却費	41	45	△4	有価証券の売却による収入	—	—	—
賞与引当金の増減額	2	0	2	事業資産の取得による支出	—	—	—
退職給付引当金の増減額	28	△1	29	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	△1	0	△1	建設仮勘定の取得による支出	△6,649	△4,097	△2,552
債券発行費等償却額	37	36	1	固定資産の取得による支出	△1	△36	35
受取利息	—	—	—	固定資産の売却による収入	—	—	—
債券支払利息	560	505	55	投資活動によるキャッシュ・フロー	△6,650	△4,133	△2,517
借入金支払利息	322	393	△71				
未収金等の増減額	△103	△50	△53	III 財務活動によるキャッシュ・フロー			
棚卸資産の増減額	629	△561	1,190	短期借入による収入	—	—	—
未払金等の増減額	81	△816	897	短期借入の返済による支出	—	—	—
その他	3	2	1	長期借入による収入	5,109	1,691	3,418
小計	6,115	5,535	580	長期借入の返済による支出	△10,895	△12,569	1,674
利息の受取額	—	—	—	債券の発行による収入	15,400	15,300	100
債券利息の支払額	△531	△485	△46	債券の償還による支出	△10,000	△10,000	0
借入金利息の支払額	△327	△399	72	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	5,257	4,651	606	補助金の返還による支出	—	—	—
				出資金の受入による収入	2,048	703	1,345
				その他	△60	△64	4
				財務活動によるキャッシュ・フロー	1,601	△4,940	6,541
				IV 現金及び現金同等物の増加額	208	△4,422	4,630
				V 現金及び現金同等物期首残高	5,282	9,704	△4,422
				VI 現金及び現金同等物期末残高	5,490	5,282	208

令和6事業年度 収入・支出予算



*上記予算額は、受託業務費を除いています。

- 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(財務係)

TEL 082 - 508 - 6848

FAX 082 - 508 - 6849

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

