

## 2026年3月期 決算情報

2026年6月9日

会社名 中日本高速道路株式会社

上場取引所 非上場

URL <https://www.c-nexco.co.jp>

代表者（役職名） 代表取締役社長CEO

（氏名） 縄田 正

定時株主総会開催予定日 2026年6月24日

有価証券報告書提出予定日 2026年6月25日

（百万円未満切捨て）

### 1. 2026年3月期の連結業績（2025年4月1日～2026年3月31日）

#### （1）連結経営成績

（%表示は対前期増減率）

	営業収益		営業利益		経常利益		親会社株主に帰属する 当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
2026年3月期	1,241,619	16.2	195	△89.7	2,347	△26.2	△260	—
2025年3月期	1,068,805	8.6	1,903	△82.6	3,180	△74.3	9	△99.9

（注） 包括利益 2026年3月期 7,948百万円（△35.4%） 2025年3月期 12,298百万円（△27.7%）

	1株当たり 当期純利益	潜在株式調整後 1株当たり当期純利益	自己資本 当期純利益率	総資産 経常利益率	営業収益 営業利益率
	円 銭	円 銭	%	%	%
2026年3月期	△2.00	—	△0.1	0.1	0.0
2025年3月期	0.07	—	0.0	0.1	0.2

（参考） 持分法投資損益 2026年3月期 564百万円 2025年3月期 191百万円

#### （2）連結財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率	1株当たり純資産
	百万円	百万円	%	円 銭
2026年3月期	2,733,448	294,487	10.8	2,262.83
2025年3月期	2,568,010	286,542	11.1	2,201.87

（参考） 自己資本 2026年3月期 294,168百万円 2025年3月期 286,244百万円

#### （3）連結キャッシュ・フローの状況

	営業活動による キャッシュ・フロー	投資活動による キャッシュ・フロー	財務活動による キャッシュ・フロー	現金及び現金同等物 期末残高
	百万円	百万円	百万円	百万円
2026年3月期	△20,874	△45,924	179,721	267,987
2025年3月期	△186,860	△27,627	142,578	155,055

### 2. 配当の状況

	年間配当金					配当金総額 （合計）	配当性向 （連結）	純資産配当率 （連結）
	第1四半期末	第2四半期末	第3四半期末	期 末	合 計			
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	百万円	%	%
2026年3月期	—	—	—	—	—	—	—	—
2025年3月期	—	—	—	—	—	—	—	—

### 3. 2027年3月期の連結業績予想（2026年4月1日～2027年3月31日）

（%表示は対前期増減率）

	営業収益		営業利益		経常利益		親会社株主に帰属 する当期純利益		1株当たり 当期純利益
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%	円 銭
通 期	1,752,906	41.2	2,597	1,229.7	3,920	67.0	2,306	—	17.74

※ 注記事項

(1) 期中における連結範囲の重要な変更

: 有・無

(2) 会計方針の変更・会計上の見積りの変更・修正再表示

- ① 会計基準等の改正に伴う会計方針の変更 : 有・無  
 ② ①以外の会計方針の変更 : 有・無  
 ③ 会計上の見積りの変更 : 有・無  
 ④ 修正再表示 : 有・無

(3) 発行済株式数（普通株式）

- ① 期末発行済株式数（自己株式を含む）  
 ② 期末自己株式数  
 ③ 期中平均株式数

2026年3月期	130,000,000株	2025年3月期	130,000,000株
2026年3月期	—株	2025年3月期	—株
2026年3月期	130,000,000株	2025年3月期	130,000,000株

(参考) 個別業績の概要

2026年3月期の個別業績（2025年4月1日～2026年3月31日）

(1) 個別経営成績

(%表示は対前期増減率)

	営業収益		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
2026年3月期	1,215,301	16.6	△4,559	—	△714	—	△2,028	—
2025年3月期	1,042,530	8.8	△4,696	—	△2,204	—	△2,571	—

	1株当たり 当期純利益	潜在株式調整後 1株当たり当期純利益
	円 銭	円 銭
2026年3月期	△15.60	—
2025年3月期	△19.77	—

(2) 個別財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率	1株当たり純資産
	百万円	百万円	%	円 銭
2026年3月期	2,687,867	223,581	8.3	1,719.85
2025年3月期	2,528,358	225,610	8.9	1,735.46

(参考) 自己資本 2026年3月期 223,581百万円 2025年3月期 225,610百万円

※この決算情報は監査の対象外です。

※業績予想の適切な利用に関する説明、その他特記事項

上記の連結業績予想は、当社が現時点で合理的であると判断する一定の前提に基づいており、多分に不確定な要素を含んでおります。実際の業績は、さまざまな要素により、上記予想数値と異なる可能性があることをご承知おきください。

## 添付資料の目次

<b>1</b>	<b>経営成績等の概況</b> .....	<b>2</b>
(1)	財政状態及び経営成績の状況 .....	2
(2)	キャッシュ・フローの状況 .....	7
(3)	次期の見通し .....	8
<b>2</b>	<b>会計基準の選択に関する基本的な考え方</b> .....	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>連結財務諸表</b> .....	<b>9</b>
(1)	連結貸借対照表 .....	9
(2)	連結損益計算書及び連結包括利益計算書 .....	11
	(連結損益計算書) .....	11
	(連結包括利益計算書) .....	12
(3)	連結株主資本等変動計算書 .....	13
(4)	連結キャッシュ・フロー計算書 .....	15
(5)	連結財務諸表に関する注記事項 .....	16
	(継続企業の前提に関する注記) .....	16
	(セグメント情報) .....	16
	(1株当たり情報) .....	19
	(重要な後発事象) .....	20

## 1 経営成績等の概況

### (1) 財政状態及び経営成績の状況

当連結会計年度における我が国の経済は、雇用・所得環境が改善する下で、緩やかな回復傾向が続きました。また、個人消費や民間企業設備投資等国内需要も持ち直しています。しかしながら、中東情勢の影響や金融資本市場の変動、通商政策など米国の政策動向等、景気の下振れリスクに留意する必要があります。

その一方で、高速道路ネットワークの早期整備や、計画的な老朽化対策の推進、災害に対する強靱性・対応力の強化、地域振興の核となるサービスエリアの展開等、当社グループが果たすべき社会的使命は、一層重要なものとなっています。

このような中、「経営計画チャレンジV 2021-2025」の最終年度となる令和7年度は、経営方針に掲げた「安全性向上に向けた不断の取組みの深化」、「高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化」、「デジタル化や脱炭素化などの環境変化に適応した新たな価値創造への挑戦」、「お客さまをはじめとするステークホルダーの期待に応え続けるための経営基盤の強化」に基づく取組みを進めました。さらに、高速道路の機能強化や自動運転等のイノベーションに対応した高速道路の進化等を定めた「高速道路における安全・安心実施計画」に基づき、高速道路の安全性や信頼性、使いやすさの向上に取り組んでまいりました。

「安全性向上に向けた不断の取組みの深化」については、平成24年12月2日に発生した中央自動車道笹子トンネル天井板崩落事故を受けて策定した「安全性向上に向けた取組み」、「安全性向上3カ年計画」の成果を踏まえた「安全性向上への「5つの取組み方針」」に基づき、当社グループ一体となって「安全を最優先とする企業文化の醸成」、「安全活動の推進」、「安全を支える人財の育成」、「道路構造物等の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善」、「安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進」に取り組んでまいりました。

「高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化」については、新東名高速道路等のネットワーク整備やスマートインターチェンジの整備、渋滞対策、高速道路リニューアルプロジェクトによる老朽化対策、耐震補強対策、豪雨や豪雪等激甚化かつ頻発化する自然災害への対応強化等の取組みを計画的に進めてまいりました。加えて、東海北陸自動車道をはじめとする暫定2車線区間の4車線化、新名神高速道路の6車線化、ダブル連結トラック等高速トラック輸送の効率化に向けた駐車マスや中継輸送拠点等の環境整備に取り組み、高速道路の更なる機能強化を図るとともに、ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を引き続き進めてまいります。また、駐車マスの拡充、計画的なリニューアル、多様なニーズにお応えするサービスの提供等による休憩施設の快適性と利便性の向上、地域間交流の促進や地域活性化が期待される企画割引の充実等に取り組む、より広くお客さまに利用される高速道路空間への進化に努めてまいりました。

「デジタル化や脱炭素化などの環境変化に適応した新たな価値創造への挑戦」については、次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント「i-MOVEMENT（アイムーブメント）」や建設現場の生産性を向上させる「i-Construction（アイコンストラクション）」、完全自動運転（レベル4）の実現のための路車間協調設備の構築等、DX（デジタルトランスフォーメーション）を推進するとともに、その実現に向けた革新的な技術開発や高度な専門性を有する人財育成にも積極的に取り組んでまいりました。引き続き、高速道路ネットワークの整備をはじめとする当社グループのあらゆる事業活動を通じて、地球温暖化の抑制に寄与するCO2排出量の削減等に着実に取り組んでまいります。

「お客さまをはじめとするステークホルダーの期待に応え続けるための経営基盤の強化」については、環境変化への感度が高く強い現場力を持つ人財の育成やリモートワーク環境等のデジタル技術の一層の活用、在宅勤務をはじめとする多様で柔軟な働き方が可能となる制度や職場環境の整備、健康経営の推進等、生産性向上や働き方改革に資する取組みを進めてまいりました。引き続き、効率的な事業運営のもと、将来に向けた効果的な投資を行うことで、新たなサービスの提供や質の向上に努めてまいります。

また、令和8年度からの次期5カ年に向けて、令和7年度までの取組みや今後の当社グループを取り巻く環境変化も踏まえ、「安全性向上に向けた不断の取組みの深化」、「安全・安心で利便性・快適性の高い高速道路空間の提供」、「お客さまや地域、社会の課題に応える新たな価値創造」、「脱炭素化をはじめとする環境保全への貢献」、「エンゲージメントの向上」、「持続的成長を支える経営基盤の強化」を経営方針に掲げた「経営計画チャレンジV 2026-2030」を策定しました。引き続き、お客さまに安心して高速道路をご利用いただけるよう、「経営計画チャレンジV 2026-2030」に基づく施策を着実に実施していくとともに、中央自動車道笹子トンネル天井板崩落事故を決して忘れることなく、ご遺族の皆さまや被害に遭われた皆さまに真摯に対応してまいります。

そのほか、橋梁の耐震補強工事で鉄筋が不足する施工不良事案については、令和2年11月16日に事案の原因究明のための調査と再発防止のあり方の提言を行うための外部有識者による「E20 中央道を跨ぐ橋梁の耐震補強工事施工不良に関する調査委員会」を設置しました。当該調査委員会からの「報告書」を受け、令和3年7月29日に「再発防止策」を策定しました。当該再発防止策が実効性あるものとするため、社内に「中央道の耐震補強工事施工不良事案に対する再発防止策のフォローアップ委員会」を設置し、その実施状況や効果等を検証しなが

ら、全社を挙げて再発防止に取り組んでまいりました。

また、令和7年4月6日に管内で発生した広域的なETCシステム障害では、最大17路線106箇所の料金所においてETCレーンの通行が不可となり、料金所周辺の渋滞及び課金処理の不具合が発生しました。4月18日に外部有識者による「広域的なETCシステム障害発生時の危機管理検討委員会」を設置し、6月23日に「再発防止策」を策定し、「広域的ETCシステム障害発生時の危機対応マニュアル」を制定しました。なお、今回のETCシステム障害において、障害が発生した料金所を利用されたお客さまには料金を還元する等の措置を講じました。今後は、制定したマニュアル等に基づき、広域的なETCシステム障害が発生し、円滑な料金の徴収が困難となった場合には料金を徴収しないなど、お客さまにご不便をおかけしない対応を行ってまいります。

当連結会計年度のセグメント別の業績は、以下のとおりです。

#### （高速道路事業）

建設事業については、経営方針の最上位である「安全性向上に向けた不断の取組みの深化」のもと、高速道路ネットワークの整備を着実かつ効率的に進め、地域の期待に応えるため、ミッシングリンクの解消や機能強化を行いました。当連結会計年度においては、東海環状自動車道山県インターチェンジ～本巣インターチェンジ間の約12kmを令和7年4月6日に、東海環状自動車道本巣インターチェンジ～大野神戸インターチェンジ間の約7kmを令和7年8月30日に開通させました。

当連結会計年度において推進したその他の建設事業としては、新東名高速道路新秦野インターチェンジ～新御殿場インターチェンジ間、東京外かく環状道路中央ジャンクション（仮称）～東名ジャンクション（仮称）間、東海環状自動車道養老インターチェンジ～いなべインターチェンジ間の新設事業、新名神高速道路亀山西ジャンクション～甲賀土山インターチェンジ間の6車線化事業並びに東海北陸自動車道飛騨清見インターチェンジ～南砺スマートインターチェンジ間、東海環状自動車道土岐ジャンクション～美濃加茂インターチェンジ間及び紀勢自動車道勢和多気ジャンクション～紀勢大内山インターチェンジ間の4車線化事業が挙げられます。

お客さまの利便性の向上と地域の活性化のため、3箇所のスマートインターチェンジ（中央自動車道諏訪湖スマートインターチェンジ（長野県諏訪市及び岡谷市）、中央自動車道神坂スマートインターチェンジ（岐阜県中津川市）、及び名神高速道路多賀（上り）スマートインターチェンジ（滋賀県多賀町））を開通させました。また、1箇所のスマートインターチェンジ（名神高速道路尾張一宮PAスマートインターチェンジ（愛知県一宮市及び岩倉市））を新規事業化しました。そのほか11箇所のスマートインターチェンジについて、自治体と連携して事業を着実に推進しています。

また、工事現場の生産性を向上させる「i-Construction（アイコンストラクション）」を推進しており、モデル事務所を指定し、ICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）施工やBIM/CIMなどを、調査、測量、設計及び工事において試行し、各プロセスにおける省力化や効率化、自動化、高度化など取り組んできました。これらを踏まえ令和7年7月から全事務所において、対象となる調査、測量、設計及び工事において、BIM/CIMを全面適用とするなど、工事現場の生産性を高めることを目指しています。

保全・サービス事業については、「安全を何よりも優先」とする企業理念に基づき、経営方針の最上位に掲げられた「安全性向上に向けた不断の取組みの深化」を目指して、安全を最優先に、信頼性の高い高速道路ネットワークとお客さまに満足いただけるサービスを24時間365日提供するため、高速道路の点検や補修・補強を行いました。

道路構造物等の点検に関しては、日々の高速道路の巡回による点検を行っているほか、橋梁やトンネル等については、法令に基づき、5年に1度、近接目視等による詳細点検を行っています。また、変状が確認された構造物は、計画的な補修を進めています。

高速道路ネットワークを健全な状態で次世代に引き継ぐため、橋梁やトンネル等の構造物を最新の技術を用いて補修・補強し、建設当初と同等又はそれ以上の性能や機能を回復することで、高速道路をこれからも長く健全に保つ「高速道路リニューアルプロジェクト」に取り組んでいます。

平成28年4月に発生した熊本地震における橋梁の被災状況を踏まえ、緊急輸送道路としての機能を速やかに回復し、お客さまに安心してご利用いただけるよう、橋梁の耐震補強及び支承逸脱対策に取り組んでいます。

工事の実施では、建設事業と同様に、令和7年7月から全事務所において、BIM/CIMを適用するなど、工事現場の生産性を向上させる「i-Construction（アイコンストラクション）」を推進しています。

道路構造物の劣化に多大な影響を与え、重大な交通事故に繋がるおそれのある重量超過等の車両制限令に違反する車両に対して、車両重量計等を活用した取締り、自動計測装置の整備による常時取締りに取り組んでおり、違反の度合いに応じて点数を付与し、累積点数が一定に達した場合に大口・多頻度割引停止措置等を講ずるとともに、悪質な違反者に対する告発を実施しています。

大規模災害時の対応力強化については、国の「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」

等に則り、発災後の人命救助に重要な72時間を意識しつつ、24時間で広域移動ルートとすべく、高速道路ネットワークを活用した迅速な緊急交通路を確保するとともに、「救助・救急、消火等」、「医療」、「物資」、「燃料」の各分野の活動のための広域進出拠点として、休憩施設が活用できるように取り組んでいます。

大雪時の道路交通確保として、除雪体制の強化、立ち往生車両を早期に発見するための監視カメラの増設、救援車両の配備、大雪事前広報、関係機関との連携強化等の取組みに加えて、短期間の集中的な大雪時には、人命を最優先に大規模な車両滞留を回避することを基本的な考え方と捉え、国による大雪に関する緊急発表や除雪能力を超過する降雪に対しては、予防的通行止めを実施するとともに、高速道路と国道が並行する区間については、一方が通行止めとなった場合の他方への道路への交通集中による大規模滞留を回避するため、高速道路と国道を同時に通行止めにする「同時通行止め」を実施しました。大雪が予測される3日前からテレビCM、公式WEBサイトを中心にSNS等多様な広報媒体を活用するとともに、関係機関との合同記者会見や1日前からはすべてのテレビCMやラジオCM、インターネット広告などを緊急広告に差し替えるなど徹底した出控え要請を行い、躊躇なく通行止めを実施するとともに、解除見込み広報や集中除雪による早期の通行止め解除に取り組ましました。

予防的通行止めの一方で、気象予測を大幅に超える気象急変によるスタック車両、大規模な車両滞留が発生する可能性に備え、雪氷巡回の増隊に加え、スタック車両の救出やお客さま支援を早期に実現するため、現地支援人員の拡充やトラクターショベルやレッカーの増車、可能な限り近傍への前進配置等の対策強化に取り組ましました。

交通事故対策として、事故多発区間を対象に、注意喚起のための路面標示、薄層舗装や看板等を集中的に施工するとともに、逆走対策や一般道からの誤進入及び人の立入対策のほか、交通安全の啓発活動に取り組ましました。

また、暫定2車線区間における正面衝突事故防止対策として、土工区間や長さ50m未満の橋梁区間でワイヤロープの設置を進め、令和5年度に完了しました。更に、長さ50m以上の橋梁区間とトンネル区間では、センターブロックやセンターパイプを試行的に設置しその拡大を進めています。

渋滞対策として、名神高速道路（一宮ジャンクション付近下り線）の3車線運用を開始しました。東名高速道路（大和トンネル付近、東名三好インターチェンジ付近）、及び中央自動車道（小仏トンネル付近、相模湖インターチェンジ付近、三鷹バスストップ付近、日野バスストップ付近）の付加車線設置事業について着実に推進しています。そのほか、東名高速道路の横浜町田インターチェンジ下り線の加減速車線の延伸を新規事業化しました。

また、休憩施設における大型車マスの夜間時間帯を中心とした混雑緩和に向けて、駐車マスの増設を行うとともに、大型車マスの一部を60分以内の駐車とする「短時間限定駐車マス」として整備し運用する実証実験に取り組んでいます。

ETC利用率の拡大等の社会情勢の変化を踏まえ、ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を進めており、令和7年度に新たに34箇所（令和8年3月末までに延べ75箇所）でETC専用化の運用を開始しました。

運用開始年月日	運用開始インターチェンジ名
令和7年4月6日	東海環状自動車道 岐阜インターチェンジ
	東海環状自動車道 本巣インターチェンジ
令和7年4月8日	中央自動車道 多治見インターチェンジ
	中央自動車道 小牧東インターチェンジ
	東海環状自動車道 富加関インターチェンジ
	東海環状自動車道 土岐南多治見インターチェンジ
	東海環状自動車道 関広見インターチェンジ
令和7年4月15日	東海環状自動車道 せと赤津インターチェンジ
	東海環状自動車道 豊田松平インターチェンジ
	東海環状自動車道 豊田勘八インターチェンジ
	新東名高速道路 岡崎東インターチェンジ
	伊勢湾岸自動車道 豊田東インターチェンジ
令和7年4月16日	新東名高速道路 新城インターチェンジ
令和7年10月14日	北陸自動車道 滑川インターチェンジ
令和7年10月14日	東海北陸自動車道 福光インターチェンジ
運用開始年月日	運用開始インターチェンジ名
令和7年10月15日	北陸自動車道 武生インターチェンジ

令和7年10月15日	北陸自動車道 小松インターチェンジ
令和8年3月9日	東名高速道路 東名川崎インターチェンジ
令和8年3月16日	首都圏中央連絡自動車道 海老名インターチェンジ
	東名高速道路 秦野中井インターチェンジ
	中部横断自動車道 白根インターチェンジ
令和8年3月23日	首都圏中央連絡自動車道 相模原愛川インターチェンジ
	新東名高速道路 森掛川インターチェンジ
	東名高速道路 菊川インターチェンジ
	東名高速道路 磐田インターチェンジ
	中央自動車道 相模湖東インターチェンジ
	中央自動車道 勝沼インターチェンジ
	中央自動車道 諏訪南インターチェンジ
令和8年3月25日	新東名高速道路 藤枝岡部インターチェンジ
令和8年3月30日	新東名高速道路 新秦野インターチェンジ
	新東名高速道路 清水いはらインターチェンジ
	中部横断自動車道 南アルプスインターチェンジ
	長野自動車道 塩尻インターチェンジ
令和8年3月31日	中央自動車道 甲府南インターチェンジ

更に、最先端のICT・ロボティクス技術の導入等により、少子高齢化やデジタル技術の進展等による社会環境の変化、お客さまニーズの多様化を踏まえた情報提供の高度化等、当社グループを取り巻く環境の激変に対応しつつ、高速道路モビリティの進化に貢献する革新的なプロジェクト「i-MOVEMENT」を推進しています。これにより、作業の迅速化・省力化を実現するなど生産性を飛躍的に向上させ、事業運営のあり方の変革を目指しています。また、当プロジェクトの実現に向けて、コンソーシアム方式によりオープンイノベーションを推進する組織として設立した「イノベーション交流会」では、「交通サービスの進化・高度化」、「高速道路保全マネジメントの高度化」のそれぞれのテーマに関して、会員の企業・団体から提案された技術の高速道路保全現場への適用性の実証に取り組んでいます。

こうした中、営業収益は1,166,014百万円（前年同期比21.1%増）、営業損失は6,047百万円（前年同期は営業損失5,773百万円）となりました。

営業収益の増加は、料金収入の増加に加え、前連結会計年度と比べて機構への道路資産引渡額が大きかったことにより道路資産完成高が増加したことによるものです。ただし、特措法第51条第2項から第4項までの規定に基づき機構に帰属する道路資産は、道路資産完成原価と同額を道路資産完成高として計上するため、損益に影響しません。

なお、当連結会計年度における通行料金収入は705,449百万円（前年同期比2.7%増）でした。

#### (休憩所事業)

休憩所事業については、地域の特色を活かした店舗づくり、魅力ある商品の販売、多様なニーズに応えるサービスの導入を進めるとともに、地域と連携した各種イベントやキャンペーンを積極的に開催するなど、お客さまサービスの質の向上や地域社会との連携・交流を推進しました。

サービスエリアの快適性と利便性の向上への取り組みとして、計5箇所の商業施設をリニューアルしました。

そのうち、中央自動車道双葉サービスエリア（下り線）及び駒ヶ岳サービスエリア（上り線）並びに北陸自動車道南条サービスエリア（下り線）ではフードコートやショッピングコーナーを拡充するとともに、プロドライバ向けサービスとして新たにコインシャワーやコインランドリーを新設しました。

また、サービスエリア事業で培った商業施設の運営ノウハウを活用し、サービスエリア・パーキングエリアに限らず、道の駅の運営や高速道路外の商業施設への出店に取り組んでいます。連結子会社である中日本エクス株式会社は新たに愛知県長久手市の長久手市田園バレー交流施設の指定管理者となり、また、中日本ハイウェイ・アドバンス株式会社は神奈川県内にて新たにフランチャイズ店舗を2店舗出店しました。

このほか、令和6年12月に設立した連結子会社である中日本商業設備管理株式会社は、令和7年7月から事業を開始し、サービスエリア・パーキングエリアの保守・維持管理を実施しています。

こうした中、営業収益は35,796百万円（前年同期比4.1%増）、営業利益は6,377百万円（同0.5%増）となりました。

#### (その他（関連）事業)

その他（関連）事業については、受託事業、不動産事業、観光振興事業、農業、物流事業、海外事業及び技術外販事業等を営んでいます。様々な事業の展開により、経営基盤の強化を進めるとともに、社会・経済の変化を見据えた地域活性化や、海外での国際交流・国際貢献等に取り組ましました。

受託事業については、国・地方公共団体等との協議の結果、当社において一体的に実施することが適当と認められた工事等について、国・地方公共団体等から受託し着実に実施しました。また、東海旅客鉄道株式会社と締結した協定に基づき、中央新幹線（リニア）事業に係る用地取得の支援業務を行いました。

不動産事業については、社宅跡地を活用し、神奈川県小田原市、長野県松本市及び愛知県一宮市（2箇所）で宅地分譲を行いました。名古屋市緑区及び昭和区、愛知県豊川市、知立市及び一宮市、山梨県都留市並びに石川県金沢市で賃貸住宅を運営し、新たに名古屋市千種区及び名東区でも運営を開始しました。また、東京都世田谷区で土地賃貸を、岐阜県高山市でオフィス賃貸を運営しています。

このほか、東海環状自動車道土岐南多治見インターチェンジに隣接する複合商業施設「テラスゲート土岐」では、地域イベントの積極的な開催に加え、大規模災害時に入浴が困難な方に温浴施設「土岐よりみち温泉」の施設を開放する覚書を土岐市と締結するなど、地域と密着した事業運営を進めました。

観光振興事業については、地方公共団体との連携による高速道路の周遊エリア内が定額で乗り放題となるドライブプラン（企画割引）のほか、宿泊施設や観光施設等と連携した企画割引として139のプランを販売しました。また、新たに外部予約サイト「STAYNAVI」を経由した宿泊セット型ドライブプランや静岡県、山梨県及び長野県を巡るアウトドアサウナ利用券付ドライブプランを発売し、顧客ニーズに幅広く対応しました。

農業については、地域が抱える課題解決を支援するため、持分法適用関連会社である中日本ファームすずなり（株）が、新東名高速道路浜松浜北インターチェンジ周辺の耕作放棄地を活用して、野菜（レタス・枝豆及び青ネギ）の栽培・販売を行いました。また、名古屋市内でコーヒーの試験栽培に取り組んでいます。

物流事業については、長距離トラックドライバーの労働環境改善を支援するため、中継輸送拠点「コネクトエリア」を遠州トラック株式会社と共同で運営しています。平成30年9月に「コネクトエリア浜松」を開業し、令和7年6月には新たに「コネクトエリア東名浜松西」と「コネクトエリア静岡」の2拠点を開業しました。「コネクトエリア浜松」においては、前年度の実績を上回る利用がありました。

海外事業については、フィリピン国の現地法人「NEXCO-CENTRAL Philippines Inc.」が、令和2年12月からダバオ市バイパス建設事業のトンネル設備工事等を受注し、施工をしています。また、米国の現地法人「NEXCO Highway Solutions of America Inc.」が、令和3年度より舗装点検ソリューションの営業活動を行っており、令和7年度は35件の契約を受注しました。コンサルティングサービスは、JICA等から受注したフィリピン国における2件の業務等を実施し、現地技術者の能力向上等に貢献しました。

技術外販事業については、事業参画するETC多目的利用サービスの拡大に貢献しています。また、当社グループが一体となり、高速道路の運営維持管理で培った技術とノウハウを活用した製品やサービスの提供を推進しました。

こうした中、営業収益は40,160百万円（前年同期比44.3%減）、営業損失は145百万円（前年同期は営業利益1,318百万円）となりました。

## (2) キャッシュ・フローの状況

### (営業活動によるキャッシュ・フロー)

税金等調整前当期純利益1,954百万円に加え、減価償却費25,794百万円等による増加があった一方、売上債権の増加額20,485百万円、仕入債務の減少額34,041百万円等による減少があったため、営業活動によるキャッシュ・フローは、20,874百万円の資金支出（前年同期比88.8%減）となりました。

なお、上記棚卸資産の増加額は、その大部分が特措法第51条第2項から第4項までの規定に基づき工事完了時等に機構に帰属することとなる資産の増加によるものであります。かかる資産は、連結貸借対照表上は「仕掛道路資産」勘定（流動資産）に計上され、その建設には財務活動の結果得られた資金を充てております。

### (投資活動によるキャッシュ・フロー)

固定資産の取得による支出45,010百万円等により、投資活動によるキャッシュ・フローは、45,924百万円の資金支出（前年同期比66.2%増）となりました。

### (財務活動によるキャッシュ・フロー)

長期借入金の返済による支出58,421百万円、道路建設関係社債償還による支出505,551百万円による減少があった一方、長期借入れによる収入30,813百万円、道路建設関係社債発行による収入722,548百万円による増加があったため、財務活動によるキャッシュ・フローは、179,721百万円の資金収入（前年同期比26.1%増）となりました。

以上の結果、当連結会計年度末における現金及び現金同等物の期末残高は、前連結会計年度末に比べ112,932百万円増加し、267,987百万円（前年同期比72.8%増）となりました。

### (3) 次期の見通し

2026年度通期見通しについては、2026年3月31日付けで国土交通大臣から認可された「令和8事業年度事業計画」を前提に、2025年度の状態等を踏まえた計画としております。

#### (高速道路事業)

- 営業収益は、16,631億円（2025年度から4,970億円の増収）  
機構への高速道路資産引渡し規模の増加等により、増収となる見込みです。
- 営業損失は、36億円（2025年度から23億円の改善）を計上する見込みです。  
道路資産賃借料の減少等により、営業損失は改善する見込みです。

#### (関連事業)

- 営業収益は、898億円（2025年度から138億円の増収）  
受託事業の出来高の増加等により、増収となる見込みです。
- 営業利益は、62億円（2025年度と同水準）を計上する見込みです。  
増収を見込む一方、労務単価や資材価格高騰の影響等により費用も増加し、営業利益は同水準となる見込みです。

(単位：億円)

	2026年度 (第22期) 計 画	2025年度 (第21期)
<b>営業収益</b>	17,529	12,416
高速道路事業	16,631	11,660
関連事業	898	759
<b>営業費用</b>	17,503	12,414
高速道路事業	16,667	11,720
関連事業	835	697
<b>営業利益 (△損失)</b>	25	1
高速道路事業	△36	△60
関連事業	62	62
<b>経常利益</b>	39	23
<b>当期純利益 (△損失) ※1</b>	23	△2

※1 当期純利益 (△損失) は、「親会社株主に帰属する当期純利益 (△損失)」を記載しています。

※2 2026年度通期見通しは多分に不確実な要素を含んでいます。様々な要素により、上記通期見通しと実績が異なる可能性があります。

## 2 会計基準の選択に関する基本的な考え方

当社グループは、日本基準を採用しており当面 IFRS の適用を予定しておりませんが、今後の我が国における会計基準の動向等を勘案し対応を検討していきます。

### 3 連結財務諸表

#### (1) 【連結貸借対照表】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (令和7年3月31日)	当連結会計年度 (令和8年3月31日)
<b>資産の部</b>		
流動資産		
現金及び預金	155,481	268,384
高速道路事業営業未収入金	69,992	90,767
未収入金及び契約資産	87,842	76,920
仕掛道路資産	1,832,972	1,847,467
棚卸資産	3,833	4,327
その他	108,267	112,595
貸倒引当金	△40	△22
流動資産合計	2,258,349	2,400,440
固定資産		
有形固定資産		
建物	84,053	88,336
減価償却累計額	△42,579	△44,937
建物（純額）	41,473	43,399
構築物	72,559	74,501
減価償却累計額	△29,474	△31,135
構築物（純額）	43,085	43,366
機械及び装置	132,906	156,648
減価償却累計額	△96,152	△102,399
機械及び装置（純額）	36,754	54,248
車両運搬具	56,287	58,981
減価償却累計額	△48,021	△49,319
車両運搬具（純額）	8,266	9,661
工具、器具及び備品	21,050	22,209
減価償却累計額	△15,129	△16,148
工具、器具及び備品（純額）	5,921	6,061
土地	119,818	119,798
リース資産	8,408	7,370
減価償却累計額	△4,181	△3,915
リース資産（純額）	4,227	3,455
建設仮勘定	15,599	15,379
有形固定資産合計	275,147	295,370
無形固定資産	11,385	9,780
投資その他の資産		
投資有価証券	9,123	10,033
繰延税金資産	3,503	2,137
退職給付に係る資産	2,265	6,384
その他	6,110	6,776
貸倒引当金	△91	△94
投資その他の資産合計	20,911	25,237
固定資産合計	307,444	330,388
繰延資産		
道路建設関係社債発行費	2,216	2,619
繰延資産合計	2,216	2,619
資産合計	2,568,010	2,733,448

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (令和7年3月31日)	当連結会計年度 (令和8年3月31日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
高速道路事業営業未払金	127,375	97,365
短期借入金	8,512	—
1年以内返済予定長期借入金	25,421	72,585
1年以内償還予定社債	51,225	6,556
未払金	44,813	51,416
未払法人税等	2,680	1,490
契約負債	36,034	40,190
賞与引当金	5,263	5,626
仕掛道路損失引当金	1,882	1,661
その他	10,340	12,564
流動負債合計	313,550	289,456
固定負債		
道路建設関係社債	1,689,325	1,952,570
道路建設関係長期借入金	155,817	91,045
長期借入金	50,000	40,000
役員退職慰労引当金	187	181
退職給付に係る負債	40,375	33,016
その他	32,212	32,689
固定負債合計	1,967,918	2,149,504
負債合計	2,281,468	2,438,961
<b>純資産の部</b>		
株主資本		
資本金	65,000	65,000
資本剰余金	73,011	73,011
利益剰余金	137,649	137,389
株主資本合計	275,661	275,400
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	403	496
為替換算調整勘定	58	77
退職給付に係る調整累計額	10,120	18,192
その他の包括利益累計額合計	10,582	18,767
非支配株主持分	298	319
純資産合計	286,542	294,487
負債純資産合計	2,568,010	2,733,448

## (2) 【連結損益計算書及び連結包括利益計算書】

## 【連結損益計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 令和6年4月1日 至 令和7年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和7年4月1日 至 令和8年3月31日)
営業収益	1,068,805	1,241,619
営業費用		
道路資産賃借料	492,987	501,439
高速道路等事業管理費及び売上原価	522,836	687,396
販売費及び一般管理費	51,077	52,588
営業費用合計	1,066,901	1,241,424
営業利益	1,903	195
営業外収益		
受取利息	87	358
土地物件貸付料	178	166
負ののれん償却額	342	342
持分法による投資利益	191	564
原因者負担収入	241	228
固定資産受贈益	3	253
その他	319	325
営業外収益合計	1,365	2,239
営業外費用		
支払利息	39	38
為替差損	7	20
その他	42	28
営業外費用合計	88	86
経常利益	3,180	2,347
特別利益		
固定資産売却益	99	21
投資有価証券売却益	4	11
特別利益合計	103	33
特別損失		
固定資産売却損	7	38
固定資産除却損	418	387
投資有価証券売却損	2	—
減損損失	576	—
特別損失合計	1,004	426
税金等調整前当期純利益	2,279	1,954
法人税、住民税及び事業税	2,444	1,838
法人税等調整額	△186	351
法人税等合計	2,257	2,190
当期純利益又は当期純損失(△)	21	△235
非支配株主に帰属する当期純利益	12	24
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に 帰属する当期純損失(△)	9	△260

## 【連結包括利益計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 令和6年4月1日 至 令和7年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和7年4月1日 至 令和8年3月31日)
当期純利益又は当期純損失(△)	21	△235
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	15	39
為替換算調整勘定	△10	19
退職給付に係る調整額	12,015	7,870
持分法適用会社に対する持分相当額	256	254
その他の包括利益合計	12,276	8,184
包括利益	12,298	7,948
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	12,286	7,924
非支配株主に係る包括利益	12	24

## (3) 【連結株主資本等変動計算書】

前連結会計年度（自 令和6年4月1日 至 令和7年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本			
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	株主資本合計
当期首残高	65,000	73,011	137,640	275,652
当期変動額				
親会社株主に帰属する当期純利益			9	9
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）				
当期変動額合計	—	—	9	9
当期末残高	65,000	73,011	137,649	275,661

	その他の包括利益累計額			
	その他有価証券評価差額金	為替換算調整勘定	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計
当期首残高	411	68	△2,174	△1,693
当期変動額				
親会社株主に帰属する当期純利益				
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△7	△10	12,295	12,276
当期変動額合計	△7	△10	12,295	12,276
当期末残高	403	58	10,120	10,582

	非支配株主持分	純資産合計
当期首残高	278	274,236
当期変動額		
親会社株主に帰属する当期純利益		9
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	19	12,296
当期変動額合計	19	12,305
当期末残高	298	286,542

当連結会計年度（自 令和7年4月1日 至 令和8年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本			
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	株主資本合計
当期首残高	65,000	73,011	137,649	275,661
当期変動額				
親会社株主に帰属する当期純損失（△）			△260	△260
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）				
当期変動額合計			△260	△260
当期末残高	65,000	73,011	137,389	275,400

	その他の包括利益累計額			
	その他有価証券評価差額金	為替換算調整勘定	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計
当期首残高	403	58	10,120	10,582
当期変動額				
親会社株主に帰属する当期純損失（△）				
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	92	19	8,072	8,184
当期変動額合計	92	19	8,072	8,184
当期末残高	496	77	18,192	18,767

	非支配株主持分	純資産合計
当期首残高	298	286,542
当期変動額		
親会社株主に帰属する当期純損失（△）		△260
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	21	8,205
当期変動額合計	21	7,945
当期末残高	319	294,487

## (4) 【連結キャッシュ・フロー計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 令和6年4月1日 至 令和7年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和7年4月1日 至 令和8年3月31日)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>		
税金等調整前当期純利益	2,279	1,954
減価償却費	26,514	25,794
減損損失	576	—
投資有価証券売却損益 (△は益)	△1	△11
持分法による投資損益 (△は益)	△191	△564
賞与引当金の増減額 (△は減少)	356	363
貸倒引当金の増減額 (△は減少)	20	△14
仕掛損失引当金の増減 (△は減少)	587	△220
退職給付に係る資産又は負債の増減額	△1,164	△1,495
受取利息及び受取配当金	△104	△376
支払利息	6,854	14,601
固定資産売却損益 (△は益)	△91	16
固定資産除却損	1,043	470
売上債権の増減額 (△は増加)	43,941	△20,485
棚卸資産の増減額 (△は増加)	△222,494	△14,955
仕入債務の増減額 (△は減少)	△33,036	△34,041
未払又は未収消費税等の増減額	△6,735	14,718
その他	3,131	9,308
小計	△178,514	△4,936
利息及び配当金の受取額	281	444
利息の支払額	△6,209	△13,822
法人税等の支払額又は還付額 (△は支払)	△2,418	△2,559
営業活動によるキャッシュ・フロー	△186,860	△20,874
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>		
定期預金の預入による支出	△48	△348
定期預金の払戻による収入	193	377
投資有価証券の取得による支出	△98	△99
投資有価証券の売却及び償還による収入	516	20
固定資産の取得による支出	△28,277	△45,010
固定資産の売却による収入	235	105
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による収入	5	—
その他	△153	△968
投資活動によるキャッシュ・フロー	△27,627	△45,924
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>		
短期借入金の純増減額 (△は減少)	382	△8,512
長期借入れによる収入	30,722	30,813
長期借入金の返済による支出	△20,423	△58,421
道路建設関係社債発行による収入	704,315	722,548
道路建設関係社債償還による支出	△566,505	△505,551
その他の社債償還による支出	△4,528	—
非支配株主への配当金の支払額	△2	△3
その他	△1,382	△1,151
財務活動によるキャッシュ・フロー	142,578	179,721
現金及び現金同等物に係る換算差額	△4	9
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	△71,914	112,932
現金及び現金同等物の期首残高	226,969	155,055
現金及び現金同等物の期末残高	155,055	267,987

(5) 連結財務諸表に関する注記事項

(継続企業の前提に関する注記)

該当事項はありません。

(セグメント情報)

1. 報告セグメントの概要

当社グループの報告セグメントは、当社グループの構成単位のうち分離された財務諸表が入手可能であり、最高経営意思決定機関が、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために、定期的に検討を行う対象となっているものであります。

当社グループは、経営組織の形態と事業の特性に基づいて、「高速道路事業」「休憩所事業」「その他（関連）事業」の3つを報告セグメントとしております。

「高速道路事業」は、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理を行っております。

「休憩所事業」は、高速道路内におけるサービスエリアの建設、管理及び運営を行っております。

「その他（関連）事業」は、受託事業、不動産事業、観光振興事業、海外事業及び技術外販事業等を行っております。

2. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額の算定方法

報告されている事業セグメントの会計処理の方法は、「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」における記載と同一であり、報告セグメントの利益又は損失は、営業利益又は営業損失ベースの数値であります。

また、共通部門に関わる有形固定資産及び無形固定資産については、各報告セグメントに配分しておりませんが、関連する費用については、合理的な基準に基づき各報告セグメントに配分しております。

なお、セグメント間の内部売上高又は振替高は、市場実勢価格に基づいております。

3. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額に関する情報  
前連結会計年度（自 令和6年4月1日 至 令和7年3月31日）

（単位：百万円）

	報告セグメント				調整額（注1）	連結財務諸表 計上額 （注2）
	高速道路事業	休憩所事業	その他（関連） 事業	計		
売上高						
外部顧客に対する売上高	962,553	34,227	72,023	1,068,805	—	1,068,805
セグメント間の内部売上高又は振替高	20	169	48	238	△238	—
計	962,574	34,396	72,072	1,069,043	△238	1,068,805
セグメント利益又は損失（△）	△5,773	6,348	1,318	1,893	10	1,903
セグメント資産	2,123,642	177,778	25,158	2,326,580	241,430	2,568,010
セグメント負債	1,921,369	—	50,421	1,971,790	309,678	2,281,468
その他の項目						
減価償却費	22,697	3,531	285	26,514	—	26,514
持分法適用会社への投資額	6,328	—	2,334	8,662	—	8,662
有形固定資産及び無形固定資産の増加額	25,589	4,051	416	30,057	2,303	32,361

（注） 1. 調整額は、以下のとおりであります。

- （1）セグメント利益又は損失（△）の調整額 10 百万円は、セグメント間取引消去によるものであります。
  - （2）セグメント資産の調整額 241,430 百万円は、各報告セグメントに配分していない全社資産であり、その主なものは現金、預金及び共通部門に関わる資産等であります。
  - （3）セグメント負債の調整額 309,678 百万円は、各報告セグメントに配分していない全社負債であり、その主なものは未払金及び退職給付に係る負債等であります。
  - （4）有形固定資産及び無形固定資産の増加額の調整額 2,303 百万円は、各報告セグメントに配分していない全社資産であり、その主なものは当社のシステム開発によるものであります。
2. セグメント利益又は損失（△）は、連結財務諸表の営業利益と調整を行っております。

当連結会計年度（自 令和7年4月1日 至 令和8年3月31日）

（単位：百万円）

	報告セグメント				調整額（注1）	連結財務諸表 計上額 （注2）
	高速道路事業	休憩所事業	その他（関連 事業	計		
売上高						
外部顧客に対する売上高	1,165,994	35,644	39,979	1,241,619	—	1,241,619
セグメント間の内部売上高又は振替高	20	151	180	352	△352	—
計	1,166,014	35,796	40,160	1,241,971	△352	1,241,619
セグメント利益又は損失（△）	△6,047	6,377	△145	183	11	195
セグメント資産	2,130,219	184,027	62,302	2,376,549	356,899	2,733,448
セグメント負債	2,112,757	—	50,000	2,162,757	276,203	2,438,961
その他の項目						
減価償却費	22,032	3,487	274	25,794	—	25,794
持分法適用会社への投資額	6,949	—	2,464	9,414	—	9,414
有形固定資産及び無形固定資産の増加額	38,657	4,492	644	43,794	1,416	45,211

（注） 1. 調整額は、以下のとおりであります。

- （1）セグメント利益又は損失（△）の調整額 11 百万円は、セグメント間取引消去によるものであります。
  - （2）セグメント資産の調整額 356,899 百万円は、各報告セグメントに配分していない全社資産であり、その主なものは現金、預金及び共通部門に関わる資産等であります。
  - （3）セグメント負債の調整額 276,203 百万円は、各報告セグメントに配分していない全社負債であり、その主なものは未払金及び退職給付に係る負債等であります。
  - （4）有形固定資産及び無形固定資産の増加額の調整額 1,416 百万円は、各報告セグメントに配分していない全社資産であり、その主なものは当社のシステム開発によるものであります。
2. セグメント利益又は損失（△）は、連結財務諸表の営業利益と調整を行っております。

## (1株当たり情報)

	前連結会計年度 (自 令和6年4月1日 至 令和7年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和7年4月1日 至 令和8年3月31日)
1株当たり純資産額	2,201.87円	2,262.83円
1株当たり当期純利益又は1株当たり 当期純損失(△)	0.07円	△2.00円

(注) 1. 当連結会計年度の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式が存在しないため記載しておりません。なお、前連結会計年度の潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

2. 1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 令和6年4月1日 至 令和7年3月31日)	当連結会計年度 (自 令和7年4月1日 至 令和8年3月31日)
親会社株主に帰属する当期純利益又は 親会社株主に帰属する当期純損失(△) (百万円)	9	△260
普通株主に帰属しない金額(百万円)	—	—
普通株式に係る親会社株主に帰属する 当期純利益又は親会社株主に帰属する 当期純損失(△)(百万円)	9	△260
普通株式の期中平均株式数(千株)	130,000	130,000

3. 1株当たり純資産額の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	前連結会計年度 (令和7年3月31日)	当連結会計年度 (令和8年3月31日)
純資産の部の合計額(百万円)	286,542	294,487
純資産の部の合計額から控除する金額 (百万円)	298	319
(うち非支配株主持分(百万円))	(298)	(319)
普通株式に係る期末の純資産額(百万円)	286,244	294,168
1株当たり純資産額の算定に用いられた期 末の普通株式の数(千株)	130,000	130,000

(重要な後発事象)

I 社債の発行

当社は、以下の条件で普通社債を発行しました。

区分	中日本高速道路株式会社第 119 回社債
発行総額	金 1,000 億円
利率	年 2.184 パーセント
発行価格	額面 100 円につき金 100 円
払込期日	令和 8 年 5 月 21 日
償還期日	令和 13 年 5 月 21 日
担保	一般担保
資金の使途	高速道路株式会社法第 5 条第 1 項第 1 号及び第 2 号の事業の資金

なお、上記の社債に、以下の特約が付されております。

- ① 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の規定により、債券に係る債務が(独)日本高速道路保有・債務返済機構によって引き受けられた場合、同機構は、当社と連帯して当該債務を負うこととされております。
- ② 上記①に定める債務引受けがなされた場合、本債券の債権者は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の規定により、(独)日本高速道路保有・債務返済機構の総財産についても、担保に供されることとしております。
- ③ 上記②の先取特権の順位は、日本高速道路保有・債務返済機構債券の債権者の先取特権と同順位となるとされております。

II 子会社の設立

当社は、グループ全体での DX 推進を目的として、(仮称) NEXCO 中日本スマートデジタル株式会社の新規設立を決議しました。

また、グループ全体での障がい者雇用促進を目的として、(仮称) NEXCO 中日本パートナーズ株式会社の新規設立を決議しました。

設立会社の名称 (仮称)	NEXCO 中日本スマートデジタル株式会社
事業の内容	デバイス・ソフトウェア調達、ネットワーク整備、システム運用等
規模 (予定)	資本金 30 百万円
設立の時期 (予定)	令和 8 年 7 月
取得株式の数 (予定)	60,000 株
取得価額 (予定)	60 百万円
取得後の議決権比率	100.0%

設立会社の名称 (仮称)	NEXCO 中日本パートナーズ株式会社
事業の内容	書類電子化、名刺印刷等
規模 (予定)	資本金 50 百万円
設立の時期 (予定)	令和 8 年 10 月
取得株式の数 (予定)	10,000 株
取得価額 (予定)	50 百万円
取得後の議決権比率	100.0%