

2025 年 3 月期 中間決算情報

2024 年 12 月 20 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 C E O

(氏名) 縄田 正

半期報告書提出予定日 2024 年 12 月 23 日

(百万円未満切捨て)

1. 2025 年 3 月期中間期の連結業績 (2024 年 4 月 1 日～2024 年 9 月 30 日)

(1) 連結経営成績

(%表示は対前年中間期増減率)

	営業収益		営業利益		経常利益		親会社株主に帰属する 中間 (当期) 純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
2025 年 3 月期中間期	480,893	4.7	21,713	△18.9	22,440	△17.9	16,170	△25.3
2024 年 3 月期中間期	459,308		26,772		27,346		21,638	

(注) 包括利益 2025 年 3 月期中間期 16,149 百万円 (△29.1%) 2024 年 3 月期中間期 22,779 百万円 (- %)

	1 株当たり中間 (当期) 純利益	潜在株式調整後 1 株当たり中間 (当期) 純利益
	円 銭	円 銭
2025 年 3 月期中間期	124.38	—
2024 年 3 月期中間期	166.44	—

(参考) 持分法投資損益 2025 年 3 月期中間期 224 百万円 2024 年 3 月期中間期 144 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
2025 年 3 月期中間期	2,410,600	290,384	12.0	2,231.44
2024 年 3 月期	2,447,820	274,236	11.2	2,107.37

(参考) 自己資本 2025 年 3 月期中間期 290,087 百万円 2024 年 3 月期 273,958 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
2025 年 3 月期中間期	△181,112	△11,265	28,449	63,015
2024 年 3 月期中間期	△207,462	△10,646	200,797	107,997

2. 配当の状況

	年間配当金		
	中間期末	期末	合 計
	円 銭	円 銭	円 銭
2025 年 3 月期	—		
2024 年 3 月期	—	—	—

3. 2025 年 3 月期の連結業績予想 (2024 年 4 月 1 日～2025 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	1,195,556	21.5	3,159	△71.1	4,272	△65.5	2,516	△73.7

(注) 直近に公表されている業績予想からの修正の有無 : 有・無

4. その他

(1) 当中間連結会計期間における重要な子会社の異動
(連結範囲の変更を伴う特定子会社の異動) : 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）	2025 年 3 月期中間期	130,000,000 株	2024 年 3 月期	130,000,000 株
② 期末自己株式数	2025 年 3 月期中間期	— 株	2024 年 3 月期	— 株
③ 期中平均株式数	2025 年 3 月期中間期	130,000,000 株	2024 年 3 月期中間期	130,000,000 株

(参考) 個別業績の概要

2025 年 3 月期中間期の個別業績（2024 年 4 月 1 日～2024 年 9 月 30 日）

(1) 個別経営成績 (%表示は対前年中間期増減率)

	営業収益		営業利益		経常利益		中間 (当期) 純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
2025 年 3 月期中間期	468,217	4.7	19,345	△20.0	21,500	△15.9	16,128	△22.3
2024 年 3 月期中間期	447,159		24,185		25,575		20,754	

	1 株当たり中間 (当期) 純利益	潜在株式調整後 1 株当たり中間 (当期) 純利益
	円 銭	円 銭
2025 年 3 月期中間期	124.06	—
2024 年 3 月期中間期	159.64	—

(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
2025 年 3 月期中間期	2,368,893	244,310	10.3	1,879.31
2024 年 3 月期	2,407,790	228,181	9.5	1,755.24

(参考) 自己資本 2025 年 3 月期中間期 244,310 百万円 2024 年 3 月期 228,181 百万円

※ この決算情報は監査対象外です。

※ 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

1	経営成績等の概況	2
(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)	今後の見通し	7
2	会計基準の選択に関する基本的な考え方	8
3	中間連結財務諸表等	9
(1)	中間連結貸借対照表	9
(2)	中間連結損益計算書及び中間連結包括利益計算書	11
	（中間連結損益計算書）	11
	（中間連結包括利益計算書）	12
(3)	中間連結株主資本等変動計算書	13
(4)	中間連結キャッシュ・フロー計算書	15
(5)	中間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
	（会計方針の変更）	16
	（セグメント情報等）	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

当中間連結会計期間における我が国の経済は、生産に持ち直しの動きがみられ、雇用・所得環境が改善する等、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、海外景気の下振れや物価上昇、金融資本市場の変動等、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、当社グループは、「経営計画チャレンジV（ファイブ）2021-2025」の4年目を迎え、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ています。更に、これらの経営方針を推進するため、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います。

「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」に取り組んでいます。

「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います。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物流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・タッチレス化を進めています。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み、より広くお客さまに利用される高速道路空間へ進化させていきます。

「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）を推進していくとともに、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います。加えて、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むとともに、脱炭素社会はもとより、持続可能な開発目標（SDGs）がめざす持続可能な社会の実現に向けて貢献していきます。

「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います。加えて、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、当社グループの競争力を高めていきます。

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、上記の経営方針に基づく取組み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。また、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います。

こうした中、当中間連結会計期間の営業収益は 480,893 百万円（前年同期比 4.7%増）、営業利益は 21,713 百万円（同 18.9%減）、経常利益は 22,440 百万円（同 17.9%減）、親会社株主に帰属する中間純利益は 16,170 百万円（同 25.3%減）となりました。

セグメントの業績は次のとおりです。

（高速道路事業）

建設事業については、「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」の経営方針のもと、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。

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、東海環状自動車道山県インターチェンジ～大野神戸インターチェンジ間及び養老インターチェンジ～大安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白川郷インターチェンジ～小矢部砺波ジャンクション間、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 車線化事業について着実に推進しました。

また、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）」を推進しており、モデル事務所において ICT や 3 次元データを活用した工事や調査・測量・設計を試行し、各プロセスにおける省力化や効率化、自動化、高度化に取り組む等、令和 7 年度までに調査・設計、工事において ICT を全面的に導入し、建設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、維持・補修・修繕等を行っています。

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」に取り組むとともに、令和 5 年 1 月には新たな知見に基づく「更新計画（概略）」を NEXCO 3 社で公表しました。また、令和 6 年 1 月には NEXCO 3 社で「東・中・西日本高速道路の更新計画」を策定及び公表し、同年 3 月 27 日に国土交通大臣から事業許可を受けました。

また、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。令和 6 年 1 月には高速道路 4 社で「高速道路の耐震補強実施計画（概要）」を公表しました。

道路構造物の劣化に多大な影響を与え、重大な交通事故につな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。

令和 6 年 1 月 1 日に発生した令和 6 年能登半島地震により、北陸自動車道では朝日インターチェンジから丸岡インターチェンジ、東海北陸自動車道では白川郷インターチェンジから小矢部砺波ジャンクション間の通行止めを実施しましたが、地震発生から約 5 時間後の 21 時には緊急交通路の機能を確保するとともに、点検により確認された 18 箇所の損傷の応急復旧を速やかに完了させ、1 月 2 日 21 時には全区間の通行止めを解除しました。その後の余震により、新たに 12 箇所の損傷が発見され、計 30 箇所（うち 1 箇所は石川県管理区間と判明）の損傷の本復旧作業を進め、6 月 15 日までに当社管理区間の全 29 箇所の本復旧作業が完了しました。

また、地震により大きな被害を受けた珠洲市、輪島市、志賀町、中能登町の被災地支援として、NEXCO 東日本及び西日本と連携し、1 月 7 日からトイレカーや給水車の派遣を実施しており、6 月 27 日までに 26 箇所延べ 103 台を派遣しました。更には、令和 6 年 9 月に発生した石川県能登半島地方の大雨災害に対する支援として、9 月 30 日時点でトイレカーを 3 箇所 8 台設置しました。

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、予防的通行止めを前提に取り組み、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、他方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」を実施します。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して、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、集中除雪による早期の通行止め解除を行います。

一方で、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て、モニター監視員の専任配置、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施するため、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を図ります。

交通事故対策として、事故多発地点の集中的な対策とともに、逆走防止対策や一般道からの誤進入対策、交通安全の啓発活動に取り組んでいます。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 年度に完成しています。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の試行に取り組んでいます。

渋滞対策として、東名高速道路（大和トンネル付近、綾瀬スマートインターチェンジ付近、東名三好インターチェンジ付近）、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）、及び名神高速道路（一宮ジャンクション付近）の付加車線設置事業について着実に推進しています。名神高速道路（一宮ジャンクション付近）の渋滞対策においては、上り線の工事が完了し、令和 6 年 9 月 7 日に 3 車線運用を開始しました。

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 の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 6 年度上半期に新たに 18 箇所（9 月末までに延べ 33 箇所（次頁参照））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4年4月1日	中央自動車道 稲城インターチェンジ
	首都圏中央連絡自動車道 八王子西インターチェンジ
令和4年6月30日	首都圏中央連絡自動車道 相模原インターチェンジ
令和5年4月18日	東海環状自動車道 山県インターチェンジ
	東海環状自動車道 大野神戸インターチェンジ
	名古屋第二環状自動車道 有松インターチェンジ（外回り）
	名古屋第二環状自動車道 鳴海インターチェンジ（外回り）
令和5年8月31日	北陸自動車道 丸岡インターチェンジ
	北陸自動車道 美川インターチェンジ
	北陸自動車道 立山インターチェンジ
令和6年3月13日	中央自動車道 菰崎インターチェンジ
	中部横断自動車道 増穂インターチェンジ
令和6年3月22日	中央自動車道 国立府中インターチェンジ
	首都圏中央連絡自動車道 高尾山インターチェンジ
	首都圏中央連絡自動車道 寒川北インターチェンジ
令和6年4月4日	名古屋第二環状自動車道 有松インターチェンジ（内回り）
	名古屋第二環状自動車道 鳴海インターチェンジ（内回り）
	名古屋第二環状自動車道 植田インターチェンジ（外回り）
	名古屋第二環状自動車道 植田インターチェンジ（内回り）
	名古屋第二環状自動車道 上社南インターチェンジ
	名古屋第二環状自動車道 千音寺南インターチェンジ
	名古屋第二環状自動車道 富田インターチェンジ（外回り）
	名古屋第二環状自動車道 富田インターチェンジ（内回り）
	名古屋第二環状自動車道 南陽インターチェンジ（外回り）
	名古屋第二環状自動車道 南陽インターチェンジ（内回り）
	名古屋第二環状自動車道 飛島北インターチェンジ（内回り）
令和6年4月10日	新名神高速道路 菰野インターチェンジ
	東海環状自動車道 大垣西インターチェンジ
	東海環状自動車道 養老インターチェンジ
	東海環状自動車道 大安インターチェンジ
	東海環状自動車道 東員インターチェンジ
令和6年4月11日	東海環状自動車道 可児御嵩インターチェンジ
	東海環状自動車道 せと品野インターチェンジ

更に、最先端の ICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）・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。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おいて、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、当中間連結会計期間の営業収益は 444,719 百万円（前年同期比 3.4%増）、営業利益は 17,471 百万円（同 24.7%減）となりました。

また、当中間連結会計期間の通行料金収入は 350,693 百万円（同 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、様々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等、お客さまサービスの向上や地域社会との連携強化を推進しました。

また、快適性と利便性の向上への取組みとして、中央自動車道双葉サービスエリア（上り線）商業施設のリニューアルを行いました。フードコートとショッピングコーナーを拡充するとともに、コインシャワーやコインランドリーを新設する等、より快適にお過ごしいただける商業施設に全面リニューアルしました。加えて、新たなサービスを展開する取組みとして、お客さまの健康増進と安全運転に寄与するため、東名高速道路日本平パーキングエリア（上り線）に全国のサービスエリアで初めてコンビニズムを導入したほか、脱炭素社会の実現に向けた取組みとして、新東名高速道路清水パーキングエリア（集約）にサービスエリアの商業施設としては最大規模の太陽光発電設備を導入しました。

このほか、連結子会社である㈱オアシスパークが管理及び運営する川島ハイウェイオアシス（東海北陸自動車道川島パーキングエリア（下り線）隣接）では、開園 25 周年にあわせ、アトラクション施設のリニューアルを行うとともに各種イベントを開催しました。

こうした中、当中間連結会計期間の営業収益は 17,379 百万円（前年同期比 5.9%増）、営業利益は 3,938 百万円（同 17.3%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、観光振興事業、不動産事業、トラックターミナル事業、占用施設活用事業、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、経営基盤を強化するとともに、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んでいます。

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当該国、地方公共団体等から受託し、着実に実施しました。

観光振興事業については、地方自治体と連携した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）のほかに、宿泊施設や観光施設等と連携した企画割引 103 プランを販売しました。

不動産事業については、社宅の跡地を活用して、名古屋市緑区、神奈川県小田原市、長野県松本市及び石川県金沢市では宅地分譲事業を行い、愛知県豊川市及び知立市では賃貸住宅事業を運営しています。また、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、土岐市との連携協定締結による健康増進、教育・文化の推進、災害時支援を実施していくことをはじめ、温浴施設「よりみち温泉」でのイベント・サービスの充実を図り、地域密着型の商業施設運営を継続しています。

海外事業については、タジキスタン国、ザンビア国、タイ国、フィリピン国等において 6 件のコンサルティング業務を継続して実施し、現地技術者の能力向上等に貢献するとともに、フィリピン国現地法人 NEXCO-CENTRAL Philippines Inc. では、ダバオ市バイパス建設事業のトンネル設備工事等を推進しています。また、米国現地法人 NEXCO Highway Solutions of America Inc. では、舗装点検ソリューション等、道路管理に関するコンサルティング業務の受注に向け営業活動を行い、5 市との有償契約に至っています。

このほか、持分法適用関連会社である日本高速道路インターナショナル㈱と共同で、アジア、欧米等の高速道路事業に係る調査を行いました。

技術外販事業では、「ETC 多目的利用サービス」として「ETCX」を提供する ETC ソリューションズ㈱と業務提携契約を締結し、同サービスの情報処理事業を受注しています。

また、東海旅客鉄道㈱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っています。

上記以外の事業として、持分法適用関連会社である中日本ファームすずなり㈱では、耕作放棄地の増加等地域が抱える課題の解決及び地域活性化への貢献を目的に、浜松市内において野菜（レタス及び枝豆等）の栽培を行っています。また、長距離トラックドライバーの労働環境改善を支援する取組みとして、新東名高速道路浜松サービスエリア（下り線）隣接地で、中継輸送拠点「コネクトエリア浜松」を遠州トラック㈱と共同で運営しています。

こうした中、当中間連結会計期間の営業収益は 18,863 百万円（前年同期比 47.3%増）、営業利益は 297 百万円（同 45.0%増）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)

税金等調整前中間純利益 22,370 百万円に加え、減価償却費 13,281 百万円、売上債権の減少額 23,058 百万円等による増加があった一方、棚卸資産の増加額 151,382 百万円、仕入債務の減少額 89,284 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、181,112 百万円の資金支出（前年同期比 12.7%減）となりました。

なお、上記棚卸資産の増加額は、その大部分が道路整備特別措置法（昭和 31 年法律第 7 号）（以下「特措法」といいます。）第 51 条第 2 項ないし第 4 項の規定に基づき工事完了時等に独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」といいます。）に帰属することとなる資産の増加によるものです。かかる資産は、中間連結貸借対照表上は「棚卸資産」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います。

(投資活動によるキャッシュ・フロー)

料金機械、ETC 装置等の設備投資 11,188 百万円等により、投資活動によるキャッシュ・フローは、11,265 百万円の資金支出（前年同期比 5.8%増）となりました。

(財務活動によるキャッシュ・フロー)

短期借入金の減少額 8,128 百万円、道路建設関係社債償還による支出 217,328 百万円による減少があった一方、道路建設関係社債発行による収入 259,007 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、28,449 百万円の資金収入（前年同期比 85.8%減）となりました。

以上の結果、当中間連結会計期間末における現金及び現金同等物の残高は、前中間連結会計期間末に比べ 44,981 百万円減少し、63,015 百万円（前年同期比 41.7%減）となりました。

(3) 今後の見通し

2024年度の通期見通しについては、当中間連結会計期間の状況等を踏まえ、次のとおり算定しております。

(高速道路事業)

○営業収益は、10,787億円（当初計画から3,199億円の減収）

上半期の状況を踏まえ、交通量が増加していることから、「料金収入」については増加を見込んでいる一方、道路資産の機構への引渡し時期の見直し等により「道路資産完成高」の減少を見込んでおり、高速道路事業全体では減収となる見込みです。

○営業損益は、営業損失で19億円（当初計画から14億円の減益）を計上する見込みです。

(関連事業)

○営業収益は、1,167億円（当初計画から4億円の増収）

客数及び客単価の上昇に伴う店舗総売上高の増加等、上半期の状況を踏まえ「休憩所事業営業収益」などの見直しを行っております。

○営業損益は、営業利益で50億円（当初計画から11億円の増益）を計上する見込みです。

(単位：億円)

	2024年度 通期見込	2024年度 通期見込 (2024.6.7公表)
営業収益	11,955	15,150
高速道路事業	10,787	13,987
関連事業	1,167	1,163
営業利益又は営業損失(△)	31	34
高速道路事業	△19	△4
関連事業	50	38
経常利益	42	44
当期純利益※	25	28

※ 当期純利益は、「親会社株主に帰属する当期純利益」を記載しております。

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 中間連結財務諸表等

(1) 中間連結貸借対照表

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (令和6年3月31日)	当中間連結会計期間 (令和6年9月30日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	227,529	63,406
高速道路事業営業未収入金	147,998	122,792
未収入金及び契約資産	59,703	50,972
棚卸資産	1,614,201	1,765,697
その他	94,316	105,506
貸倒引当金	△40	△35
流動資産合計	2,143,708	2,108,338
固定資産		
有形固定資産		
土地	119,976	119,863
その他（純額）	148,671	148,800
有形固定資産合計	268,647	268,663
無形固定資産	13,896	11,840
投資その他の資産		
投資その他の資産	19,633	19,771
貸倒引当金	△70	△70
投資その他の資産合計	19,563	19,700
固定資産合計	302,107	300,203
繰延資産	2,004	2,057
資産合計	2,447,820	2,410,600
負債の部		
流動負債		
高速道路事業営業未払金	162,136	88,200
1年以内償還予定社債	104,482	29,458
未払法人税等	2,300	6,636
引当金	6,199	6,579
その他	90,531	94,578
流動負債合計	365,651	225,453
固定負債		
道路建設関係社債	1,501,700	1,614,325
道路建設関係長期借入金	170,358	145,633
長期借入金	50,421	50,396
引当金	170	146
退職給付に係る負債	53,115	52,294
その他	32,166	31,966
固定負債合計	1,807,932	1,894,762
負債合計	2,173,583	2,120,216

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (令和6年3月31日)	当中間連結会計期間 (令和6年9月30日)
純資産の部		
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	137,640	153,810
株主資本合計	275,652	291,822
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	411	361
為替換算調整勘定	68	45
退職給付に係る調整累計額	△2,174	△2,141
その他の包括利益累計額合計	△1,693	△1,734
非支配株主持分	278	296
純資産合計	274,236	290,384
負債純資産合計	2,447,820	2,410,600

(2) 中間連結損益計算書及び中間連結包括利益計算書
(中間連結損益計算書)

(単位：百万円)

	前中間連結会計期間 (自 令和5年4月1日 至 令和5年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 令和6年4月1日 至 令和6年9月30日)
営業収益	459,308	480,893
営業費用		
道路資産賃借料	238,311	247,624
高速道路等事業管理費及び売上原価	170,639	187,756
販売費及び一般管理費	23,584	23,799
営業費用合計	432,535	459,180
営業利益	26,772	21,713
営業外収益		
受取利息	2	16
土地物件貸付料	96	90
負ののれん償却額	171	171
持分法による投資利益	144	224
原因者負担収入	108	125
その他	112	139
営業外収益合計	634	767
営業外費用		
支払利息	22	20
為替差損	21	10
その他	16	10
営業外費用合計	60	40
経常利益	27,346	22,440
特別利益		
固定資産売却益	4	1
特別利益合計	4	1
特別損失		
固定資産売却損	2	2
固定資産除却損	125	69
特別損失合計	128	71
税金等調整前中間純利益	27,222	22,370
法人税、住民税及び事業税	5,972	5,885
法人税等調整額	△406	294
法人税等合計	5,565	6,180
中間純利益	21,657	16,190
非支配株主に帰属する中間純利益	18	19
親会社株主に帰属する中間純利益	21,638	16,170

(中間連結包括利益計算書)

(単位：百万円)

	前中間連結会計期間 (自 令和5年4月1日 至 令和5年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 令和6年4月1日 至 令和6年9月30日)
中間純利益	21,657	16,190
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	26	0
為替換算調整勘定	21	△23
退職給付に係る調整額	932	35
持分法適用会社に対する持分相当額	142	△53
その他の包括利益合計	1,122	△40
中間包括利益	22,779	16,149
(内訳)		
親会社株主に係る中間包括利益	22,760	16,129
非支配株主に係る中間包括利益	18	19

(3) 中間連結株主資本等変動計算書

前中間連結会計期間（自 令和5年4月1日 至 令和5年9月30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	128,064	266,076
当中間期変動額				
親会社株主に帰属する中間純利益			21,638	21,638
株主資本以外の項目の当中間期変動額（純額）				
当中間期変動額合計	—	—	21,638	21,638
当中間期末残高	65,000	73,011	149,703	287,715

	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	257	39	△9,421	△9,123
当中間期変動額				
親会社株主に帰属する中間純利益				
株主資本以外の項目の当中間期変動額（純額）	164	21	936	1,122
当中間期変動額合計	164	21	936	1,122
当中間期末残高	422	61	△8,485	△8,001

	非支配株主持分	純資産合計
当期首残高	270	257,223
当中間期変動額		
親会社株主に帰属する中間純利益		21,638
株主資本以外の項目の当中間期変動額（純額）	18	1,141
当中間期変動額合計	18	22,779
当中間期末残高	288	280,002

当中間連結会計期間（自 令和6年4月1日 至 令和6年9月30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
当中間期変動額				
親会社株主に帰属する中間純利益			16,170	16,170
株主資本以外の項目の当中間期変動額（純額）				
当中間期変動額合計	－	－	16,170	16,170
当中間期末残高	65,000	73,011	153,810	291,822

	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
当中間期変動額				
親会社株主に帰属する中間純利益				
株主資本以外の項目の当中間期変動額（純額）	△50	△23	32	△40
当中間期変動額合計	△50	△23	32	△40
当中間期末残高	361	45	△2,141	△1,734

	非支配株主持分	純資産合計
当期首残高	278	274,236
当中間期変動額		
親会社株主に帰属する中間純利益		16,170
株主資本以外の項目の当中間期変動額（純額）	17	△22
当中間期変動額合計	17	16,147
当中間期末残高	296	290,384

(4) 中間連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	前中間連結会計期間 (自 令和5年4月1日 至 令和5年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 令和6年4月1日 至 令和6年9月30日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前中間純利益	27,222	22,370
減価償却費	14,183	13,281
持分法による投資損益（△は益）	△144	△224
賞与引当金の増減額（△は減少）	391	249
貸倒引当金の増減額（△は減少）	△6	△3
退職給付に係る資産又は負債の増減額	△709	△930
受取利息及び受取配当金	△14	△28
支払利息	1,221	2,741
固定資産売却損益（△は益）	△1	0
固定資産除却損	126	117
売上債権の増減額（△は増加）	△54,555	23,058
棚卸資産の増減額（△は増加）	△110,769	△151,382
仕入債務の増減額（△は減少）	△73,423	△89,284
未払又は未収消費税等の増減額	△10,886	4,039
その他	2,094	△1,283
小計	△205,271	△177,279
利息及び配当金の受取額	41	199
利息の支払額	△1,160	△2,546
法人税等の支払額又は還付額（△は支払）	△1,071	△1,486
営業活動によるキャッシュ・フロー	△207,462	△181,112
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	△23	△23
定期預金の払戻による収入	—	193
投資有価証券の取得による支出	—	△98
固定資産の取得による支出	△10,830	△11,188
固定資産の売却による収入	152	0
その他	54	△148
投資活動によるキャッシュ・フロー	△10,646	△11,265
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額（△は減少）	△91,956	△8,128
長期借入れによる収入	952	538
長期借入金の返済による支出	△1,623	△373
道路建設関係社債発行による収入	336,006	259,007
道路建設関係社債償還による支出	△41,789	△217,328
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
その他	△792	△735
財務活動によるキャッシュ・フロー	200,797	28,449
現金及び現金同等物に係る換算差額	34	△24
現金及び現金同等物の増減額（△は減少）	△17,277	△163,953
現金及び現金同等物の期首残高	125,275	226,969
現金及び現金同等物の中間期末残高	107,997	63,015

(5) 中間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。

(会計方針の変更)

(「法人税、住民税及び事業税等に関する会計基準」等の適用)

「法人税、住民税及び事業税等に関する会計基準」(企業会計基準第27号 令和4年10月28日 企業会計基準委員会。以下「令和4年改正会計基準」という。)等を当中間連結会計期間の期首から適用しております。

法人税等の計上区分(その他の包括利益に対する課税)に関する改正については、令和4年改正会計基準第20-3項ただし書きに定める経過的な取扱い及び「税効果会計に係る会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第28号 令和4年10月28日 企業会計基準委員会。以下「令和4年改正適用指針」という。)第65-2項

(2)ただし書きに定める経過的な取扱いに従っております。なお、当該会計方針の変更による中間連結財務諸表への影響はありません。

また、連結会社間における子会社株式等の売却に伴い生じた売却損益を税務上繰り延べる場合の連結財務諸表における取扱いの見直しに関連する改正については、令和4年改正適用指針を当中間連結会計期間の期首から適用しております。当該会計方針の変更は、遡及適用され、前中間連結会計期間及び前連結会計年度については遡及適用後の中間連結財務諸表及び連結財務諸表となっております。なお、当該会計方針の変更による前中間連結会計期間の中間連結財務諸表及び前連結会計年度の連結財務諸表への影響はありません。

(セグメント情報等)

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情報が入手可能であり、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、観光振興事業、不動産事業、トラックターミナル事業、占用施設活用事業、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、「中間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は、営業利益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
前中間連結会計期間（自 令和5年4月1日 至 令和5年9月30日）

（単位：百万円）

	報告セグメント				調整額 （注1）	中間連結財務 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						
外部顧客への売上高	430,107	16,406	12,794	459,308	—	459,308
セグメント間の内部売上高又は振替高	10	2	8	22	△22	—
計	430,118	16,409	12,803	459,330	△22	459,308
セグメント利益	23,205	3,358	205	26,769	3	26,772
セグメント資産	1,810,162	171,535	20,382	2,002,079	188,806	2,190,886
セグメント負債	1,587,727	—	50,571	1,638,298	272,585	1,910,884
その他の項目						
減価償却費	12,250	1,794	139	14,183	—	14,183
持分法適用会社への投資額	6,010	—	2,287	8,297	—	8,297
有形固定資産及び無形固定資産の増加額	7,393	889	52	8,335	801	9,136

（注） 1. 調整額は、以下のとおりであります。

- （1）セグメント利益の調整額 3 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 188,806 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 272,585 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 801 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. セグメント利益は、中間連結財務諸表の営業利益と調整を行っております。

当中間連結会計期間（自 令和6年4月1日 至 令和6年9月30日）

（単位：百万円）

	報告セグメント				調整額 （注1）	中間連結財務 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						
外部顧客への売上高	444,709	17,327	18,856	480,893	—	480,893
セグメント間の内部売上高又 は振替高	10	51	6	68	△68	—
計	444,719	17,379	18,863	480,962	△68	480,893
セグメント利益	17,471	3,938	297	21,707	5	21,713
セグメント資産	2,068,727	172,472	24,134	2,265,335	145,265	2,410,600
セグメント負債	1,814,416	—	50,471	1,864,887	255,328	2,120,216
その他の項目						
減価償却費	11,371	1,769	140	13,281	—	13,281
持分法適用会社への投資額	6,638	—	2,261	8,900	—	8,900
有形固定資産及び無形固定資 産の増加額	9,793	618	82	10,493	999	11,493

（注） 1. 調整額は、以下のとおりであります。

- （1）セグメント利益の調整額 5 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 145,265 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 255,328 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 999 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. セグメント利益は、中間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)

1株当たり中間純利益及び算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	前中間連結会計期間 (自 令和5年4月1日 至 令和5年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 令和6年4月1日 至 令和6年9月30日)
1株当たり中間純利益	166.44 円	124.38 円
(算定上の基礎)		
親会社株主に帰属する中間純利益 (百万円)	21,638	16,170
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中間純利益 (百万円)	21,638	16,170
普通株式の期中平均株式数 (千株)	130,000	130,000

(注) 潜在株式調整後1株当たり中間純利益については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

1株当たり純資産額及び算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	前連結会計年度 (令和6年3月31日)	当中間連結会計期間 (令和6年9月30日)
1株当たり純資産額	2,107.37 円	2,231.44 円
(算定上の基礎)		
純資産の部の合計額 (百万円)	274,236	290,384
純資産の部の合計額から控除する金額 (百万円)	278	296
(うち非支配株主持分 (百万円))	(278)	(296)
普通株式に係る中間期末 (期末) の純資産額 (百万円)	273,958	290,087
1株当たり純資産額の算定に用いられた中間期末 (期末) の普通株式の数 (千株)	130,000	130,000

(重要な後発事象)

I 社債及びコマーシャル・ペーパーの発行

(1) 当社は、以下の条件で普通社債及びコマーシャル・ペーパーを発行しました。

区分	中日本高速道路株式会社第 14 回ユーロ建てコマーシャル・ペーパー
発行総額	3 億ユーロ [金 481 億円]
利率	年 0.000 パーセント
発行価格	額面 100 円につき金 99 円 6 銭 6 厘
払込期日	令和 6 年 10 月 3 日
償還期日	令和 7 年 1 月 6 日
担保	一般担保
資金の使途	高速道路会社法第 5 条第 1 項第 1 号及び第 2 号の事業の資金

区分	中日本高速道路株式会社第 19 回米ドル建てコマーシャル・ペーパー
発行総額	0.4 億米ドル [金 57 億円]
利率	年 0.000 パーセント
発行価格	額面 100 円につき金 98 円 73 銭 3 厘
払込期日	令和 6 年 10 月 7 日
償還期日	令和 7 年 1 月 7 日
担保	一般担保
資金の使途	高速道路会社法第 5 条第 1 項第 1 号及び第 2 号の事業の資金

区分	中日本高速道路株式会社第 15 回ユーロ建てコマーシャル・ペーパー
発行総額	2.25 億ユーロ [金 358 億円]
利率	年 0.000 パーセント
発行価格	額面 100 円につき金 99 円 10 銭 0 厘
払込期日	令和 6 年 10 月 7 日
償還期日	令和 7 年 1 月 7 日
担保	一般担保
資金の使途	高速道路会社法第 5 条第 1 項第 1 号及び第 2 号の事業の資金

区分	中日本高速道路株式会社第7回米ドル建て短期社債（固定債）
発行総額	3.30 億米ドル[金 512 億円]
利率	年 4.756 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 6 年 11 月 29 日
償還期日	令和 7 年 11 月 21 日
担保	一般担保
資金の使途	高速道路会社法第 5 条第 1 項第 1 号及び第 2 号の事業の資金

（2）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 109 回社債
発行総額	金 1,150 億円
利率	年 0.905 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 6 年 11 月 27 日
償還期日	令和 11 年 11 月 27 日
担保	一般担保
資金の使途	高速道路会社法第 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 機構法の規定により、債券に係る債務が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、機構法の規定により、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 資金の借入

当社は、以下の条件で借入を実行しました。

区分	金融機関からの借入
借入先	交通銀行
借入金額	4 億人民元 [金 85 億円]
返済条件	期日一括返済
借入実行日	令和 6 年 11 月 29 日
返済期日	令和 7 年 11 月 21 日
担保	無担保
資金の使途	高速道路会社法第 5 条第 1 項第 1 号及び第 2 号の事業の資金

Ⅲ 連結子会社化及び子会社の設立

(1) 株式取得による連結子会社化

当社の子会社であるNEXCO中日本サービス㈱は、人材派遣業務の拡大を目的として、㈱ヨットの株式を取得し、連結子会社としました。

株式取得した会社の名称	㈱ヨット
事業の内容	人材派遣業務
規模	資産 78 百万円 負債 43 百万円 純資産 35 百万円 (令和6年3月31日現在)
株式取得の時期	令和6年10月1日
取得した株式の数	541 株
取得価額	33 百万円
取得した議決権比率	51.0%
取得後の議決権比率	51.0%

(2) 子会社の設立

当社の子会社である中日本エクシス㈱は、中日本商業設備管理㈱を設立し、連結子会社としました。

なお、設立後、サービスエリア等における商業施設の設備管理を専門的に行うことを目的として、中日本エクシス㈱の子会社である中日本ハイウェイ・アドバンス㈱が行う事業のうち、商業設備管理事業について分割し、中日本商業設備管理㈱に承継することを予定しております。

設立した会社の名称	中日本商業設備管理㈱
事業の内容	サービスエリア・パーキングエリア等の商業施設の設備管理事業等
規模	資本金 20 百万円
設立の時期	令和6年12月5日
取得した株式の数	40,000 株
取得価額	40 百万円
取得後の議決権比率	100.0%