

価値創造の基盤

当社グループは、日本道路公団（1956年設立）の分割・民営化により2005年10月に誕生し、東日本地域的高速道路ネットワークを支えています。

日本道路公団の歴史を含めると、もうすぐ70年。これからも、培った経験とノウハウで、当社グループの社会的使命を果たしていきます。

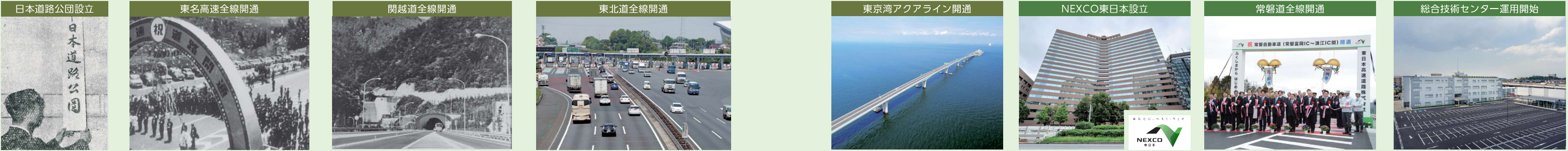
NEXCO東日本グループのあゆみ

価値創造ストーリー

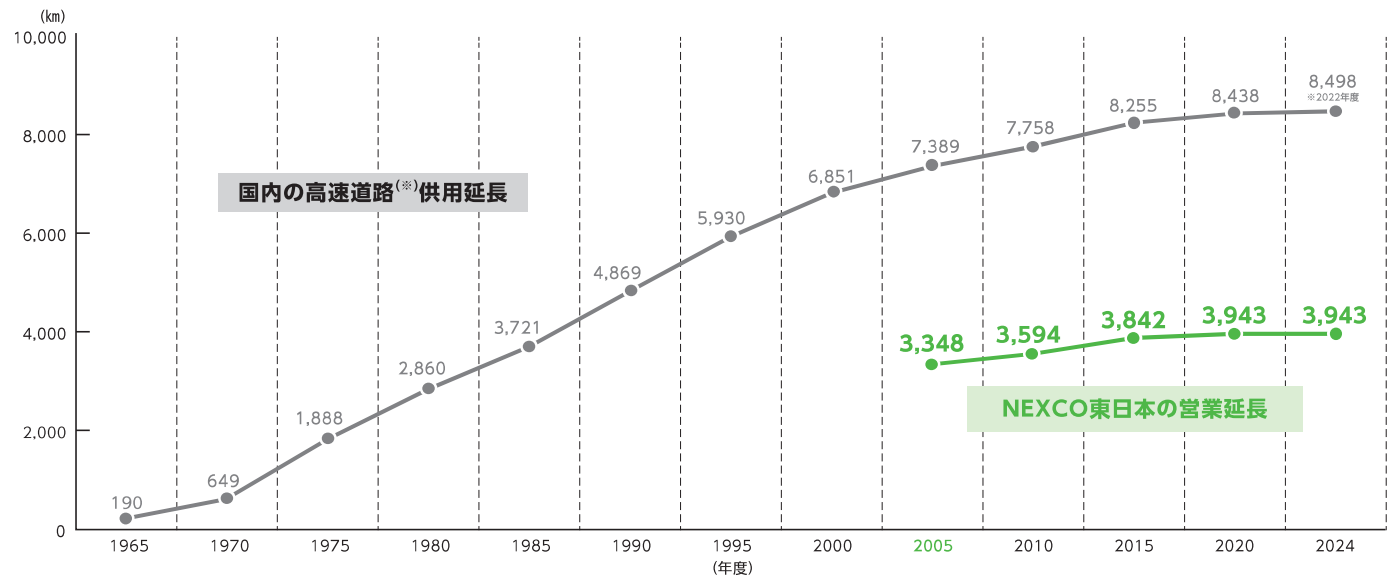
事業概要

財務状況

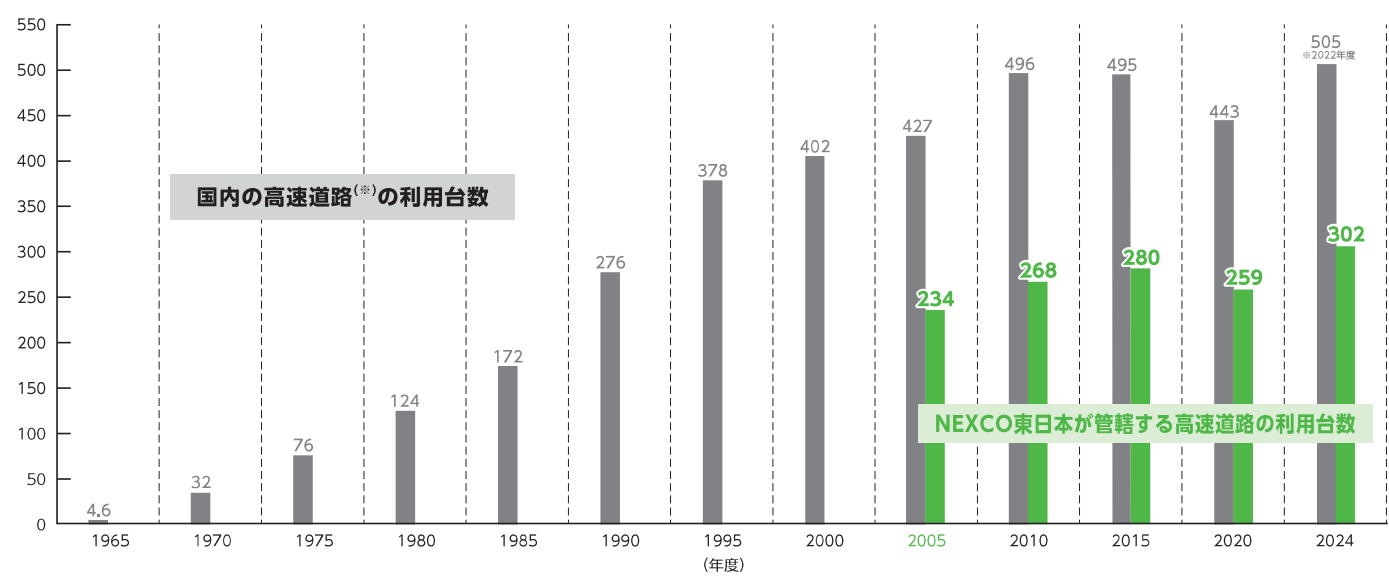
NEXCO東日本グループのあゆみ



＜ 供用(営業)延長の推移 (km) ＞ ※国内の高速道路データは「高速道路便覧2024」より引用

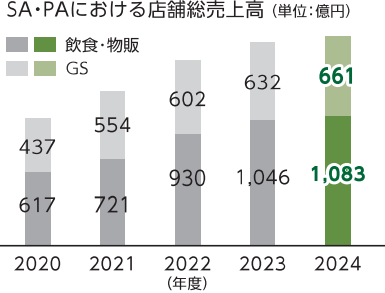


＜ 利用台数の推移 (万台／日) ＞ ※国内の高速道路データは「高速道路便覧2024」より引用



経営資源の状況 (2025年3月31日現在)	
---------------------------	--

資本金	2,501億円(うち親会社525億円)
グループ会社数	31社
グループ社員数	約18,000人(うち親会社約2,500人)
IC数	446カ所
スマートIC数	68カ所
SA・PA数(上下別)	329カ所



NEXCO東日本グループ31社

連結子会社	㈱ネクスコ・トール東北、㈱ネクスコ・トール関東、㈱ネクスコ・トール北関東、㈱ネクスコ・エンジニアリング北海道、 ㈱ネクスコ・エンジニアリング東北、㈱ネクスコ東日本エンジニアリング、㈱ネクスコ・エンジニアリング新潟、㈱ネクスコ・メンテナンス北海道、 ㈱ネクスコ・メンテナンス東北、㈱ネクスコ・メンテナンス関東、㈱ネクスコ・メンテナンス新潟、㈱ネクスコ・パトロール東北、 ㈱ネクスコ・パトロール関東、㈱ネクスコ・サポート北海道、㈱ネクスコ・サポート新潟、㈱ネクスコ東日本トラスティ、 ㈱ネクスコ東日本エアートラクト、㈱ネクスコ東日本イノベーション＆コミュニケーションズ、E-NEXCO INDIA PRIVATE LIMITED、 ㈱関東エアークリーン、㈱ネクスコ東日本リテイール、㈱ネクスコ東日本エアサポート、㈱ネクスコ東日本ロジテム、㈱ネクスコ東日本シティブード
関連会社	㈱NEXCO保険サービス、㈱NEXCOシステムソリューションズ、㈱高速道路総合技術研究所、高速道路トールテクノロジー㈱、 東京湾横断道路㈱、東北高速道路ターミナル㈱、日本高速道路インターナショナル㈱

価値創造ストーリー

持続可能な社会の実現へ貢献し続けるためのストーリー

当社グループは、高速道路の効果を最大限発揮させることにより、地域の発展と暮らしの向上を支え、日本経済全体の活性化に貢献することを経営の理念とし、地域・国・世代を超えた豊かな社会の実現に向け、「つなぐ」価値を創造することで、あらゆるステークホルダーに貢献する企業として成長していくことを目指しています。

「中期経営計画(2021年度～2025年度)」は、「SDGsの達成に貢献し、新たな未来社会に向けて変革していく期間」と位置づけ、さまざまな取組みを推進しています。そして、「地域をつなぎ 地域とつながり 未来につなげる」をCSRキーワードに込め、未来につなげるサステナブルなベスト・ウェイとして進化していくことで、持続可能な社会の実現に貢献します。

NEXCO東日本グループのあゆみ (P.7～8)

FY2021

FY2022

FY2023

FY2024

FY2025

CSRキーワード 地域をつなぎ 地域とつながり 未来につなげる

グループ経営理念

NEXCO東日本グループは、高速道路の効果を最大限発揮させることにより、地域社会の発展と暮らしの向上を支え、日本経済全体の活性化に貢献します。

グループ経営ビジョン

NEXCO東日本グループは、地域・国・世代を超えた豊かな社会の実現に向けて、「つなぐ」価値を創造し、あらゆるステークホルダーに貢献する企業として成長します。

グループ経営方針

- お客さまを第一に考え、安全・安心・快適・便利を向上させます。
- 公正で透明な企業活動のもと、経営資源を最適に活用することにより、健全なグループ経営を行うとともに、的確な企業情報の発信を行います。
- 終わりのなき効率化を追求し、技術とノウハウを発揮した事業により、社会の発展を支えます。
- グループ社員が健康でやりがいを持って働ける環境を整え、社員各自の努力とその成果を重視し、チャレンジ精神を大切にします。
- CSR経営を推進し、ステークホルダーにとどける価値とグループ全体の企業価値を高め、持続可能な社会の実現に貢献します。

NEXCO東日本グループ 中期経営計画 (P.13～14) (2021年度～2025年度)

SDGsの達成に貢献し、新たな未来社会に向けて変革していく期間



基本方針1 安全・安心で自動運転等のイノベーションにも対応した快適な高速道路の実現

基本方針2 老朽化や災害に対する高速道路インフラの信頼性の飛躍的向上

基本方針3 高速道路の整備・強化と4車線化の推進によるネットワーク機能の充実

基本方針4 多様なお客さまのニーズを踏まえた使いやすさの追求

基本方針5 持続可能な社会の実現に貢献できるグループ全体の経営力の強化

基本方針6 社会の変化に対応できる人材力の強化と誰もが生き生きと働ける基盤の確立

おもな実績等	2005年度 (民営化時)	2024年度 (最新データ)
営業延長	3,348km	3,943km
交通量 (1日あたり)	234万台	302万台
SA・PAの 店舗売上高 (飲食・物販)	900億円 (2006年度)	1,083億円
債務残高 (全国路線網)	28.9兆円	18.7兆円
温室効果ガス 排出削減量 対2013年度(基準年)	▲5% (2022年度)	▲50% (2030年度) ▲100% (2050年度)

取り巻く
事業環境

事故・渋滞

老朽化

災害
(激甚化・頻発化)

ミッシング
リンク

自動車の
新技術

物流問題

脱炭素

少子高齢化

DX

持続可能な社会の実現

進化するベスト・ウェイ

レジリエントな高速道路と 新たな価値創造の追求

温室効果ガス排出削減・
気候変動への対応 ▶ P.51～56

防災・減災への対応 ▶ P.27～28

交通安全対策・渋滞緩和 ▶ P.25～26

リニューアルプロジェクトの
展開 ▶ P.43

より魅力あるSA・PA ▶ P.29～30

ミッシングリンクの解消・
4車線化の推進 ▶ P.31～34

自動運転社会に向けた取組み
(moVision) ▶ P.45～46

道路管理の効率化・高度化
(SMH) ▶ P.44

人材育成・
誰もが活躍できる職場 ▶ P.59～62

企業理念

コーポレートガバナンス (P.63～68)

償還期間・料金徴収期間

持続可能な経営へ

(最大2115年まで)

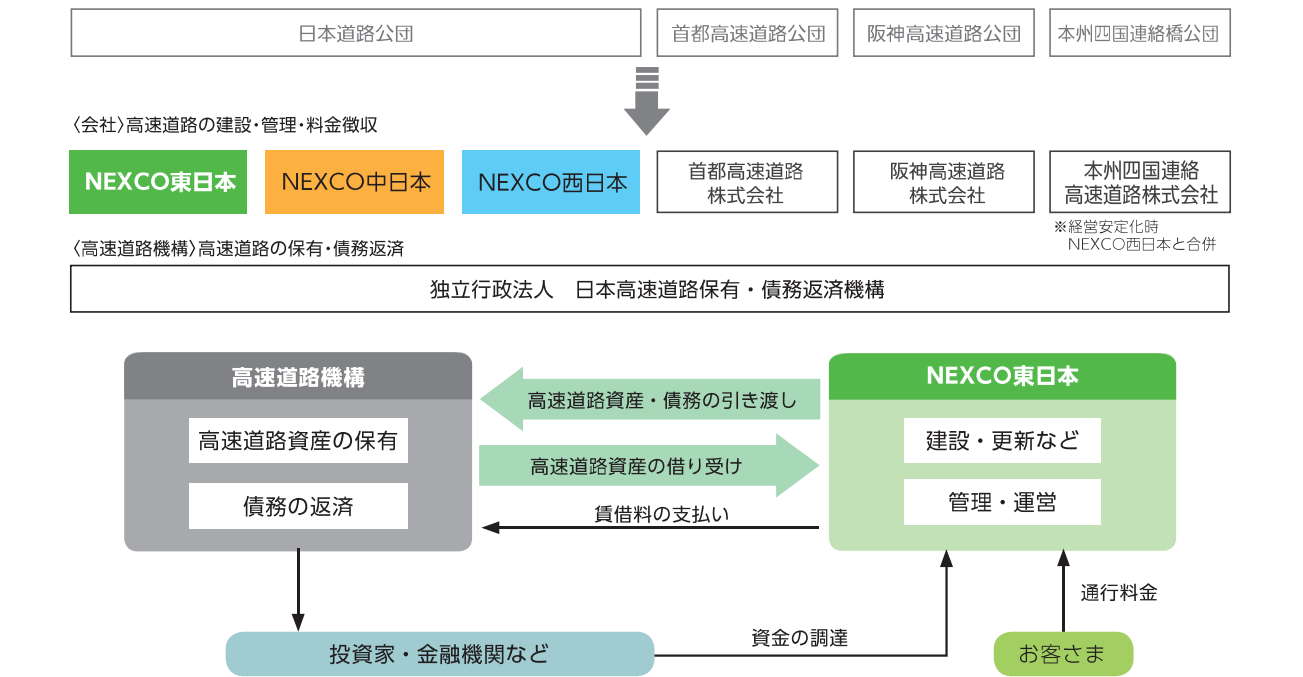
事業概要

高速道路事業の枠組み

1956年に設立された日本道路公団は、他の道路関係公団とともに民営化され、2005年10月1日に、高速道路会社6社および独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、「高速道路機構」）が誕生しました。

当社は、社債発行や借り入れなどにより調達した資金によって高速道路を建設しており、完成後に高速道路資産とその建設に要した社債などの債務をあわせて高速道路機構に引き渡しています。そして、高速道路機構から借り受けた高速道路資産を管理運営し、お客さまからいただく通行料金収入を原資に高速道路機構に道路資産賃借料を支払い、債務の返済を行っています。（→P.19）

このため、高速道路の料金設定には利潤を含めず、通行料金収入は、道路資産賃借料のほか、高速道路の維持管理や各種サービスの提供をするために使われています。



政府・政策との強い一体感が生み出す強固なガバナンス

当社の株式は、総株主の議決権の3分の1以上を政府が保有することとされています（現状は全株保有）。業務執行は、国からの許認可を得るなど、強いガバナンスのもと事業を展開しています。

出 資	○総株主の議決権の3分の1以上の株式を政府が常時保有	【高速道路株式会社法第3条】
役員の人事	○代表取締役、監査役等の選定・解職等の認可	【高速道路株式会社法第9条】
業務の執行	○事業計画の認可	【高速道路株式会社法第10条】
	○高速道路機構と締結した協定事項に対する許可	【道路整備特別措置法第3条】
	○供用約款の認可	【道路整備特別措置法第6条】
財 務	○募集社債を引受ける者の募集または弁済期限が1年を超える資金の借入れの認可	【高速道路株式会社法第11条】
	○重要な財産の譲渡または担保提供の認可	【高速道路株式会社法第12条】
	○定款の変更、剰余金の配当その他の剰余金の処分、合併、分割及び解散決議の認可	【高速道路株式会社法第13条】
	○高速道路機構による災害復旧費用の無利子貸付	【高速道路機構法第12条】

事業概要

高速道路ネットワークを着実に整備し、安全・安心・快適・便利な高速道路サービスをお客さまに届けるための事業（道路事業、収益事業）を展開しています。



「組織図」はこちら <https://www.e-nexco.co.jp/company/overview/organization/>

中期経営計画（2021年度～2025年度）

当社グループは、グループ経営ビジョンで掲げる『「つなぐ」価値を創造し、あらゆるステークホルダーに貢献する企業として成長』することを目指し、「中期経営計画（2021年度～2025年度）」を策定し、グループ一体となって推進しています。2021年度に中期経営計画を策定後、当社を取り巻く事業環境の変化などをふまえて、2023年度に中期経営計画を見直しました。

基本方針1 安全・安心で自動運転等のイノベーションにも対応した快適な高速道路の実現		
安全・安心	* 事故対策による安全性の向上、渋滞対策による定時性確保の推進	暫定2車線区間におけるワイヤロープの設置や新技術の試行・検証 (P.26)
		付加車線事業やペースメーカーライトの推進 (P.25)
イノベーションへの対応	* 自動運転等のイノベーションに対応した道路空間の整備	リアルタイム全線監視の実証実験 (P.46)
		PAと道の駅を活用したモビリティハブの検討
	* moVisionプロジェクトの推進	停止時における非接触給電実験設備の整備 (P.46)
基本方針2 老朽化や災害に対する高速道路インフラの信頼性の飛躍的向上		
老朽化対策	* 老朽化対策や本格的な予防保全の推進	橋梁やトンネルなどのリニューアル工事を推進 (P.43)
災害対応	* 耐震対策による交通機能の迅速な回復	大規模地震の発生確率が26%以上となる地域での耐震補強対策の加速化 (P.27)
		予防的通行止め・集中除雪の実施や出控え・通行止め可能性区間の広報 (P.28)
	* 激甚化・頻発化する気象災害への対応	土壌雨量指数を考慮した通行止め基準への移行
基本方針3 高速道路の整備・強化と4車線化の推進によるネットワーク機能の充実		
ネットワーク機能強化	* 道路ネットワーク強化の検討および整備の推進	高速道路ネットワークの整備や4車線化の推進 (P.31)
	* より使いやすい高速道路空間に向け、スマートIC・休憩施設の整備を推進	スマートICおよび休憩施設の整備 (P.30、31)
基本方針4 多様なお客さまのニーズを踏まえた使いやすさの追求		
快適・便利	* お客さまのニーズや行動変化および将来にわたる担い手確保に対応したSA・PAサービス機能の強化・拡充	商業施設のリニューアル (P.29)
		ウォークインゲートの整備 (P.38)
		無人販売機による24時間サービスの提供 (P.50)
	* 物流2024年問題に対応した休憩施設の混雑対策／深夜割引の見直し	短時間限定駐車マスの検証 (P.30)
		ダブル連結トラック駐車マスの整備 (P.30)
		深夜割引の見直し
	* 高速道路の利用促進および交通分散に向けた料金のお組み	東京湾アクアラインにおいてETC時間帯別料金の社会実験の実施 (P.14)
		北海道・新潟県の一部区間において通勤パスの社会実験の実施
環境保全	* 「NEXCO東日本グループカーボンニュートラル推進戦略」の策定	ドラ割の企画・販売 (P.40)
		照明のLED化によるエネルギー消費の最小化 (P.54)
		植物発生材を活用したバイオマスガス化発電 (P.55)
		高速道路のり面植栽によるCO ₂ 吸収・固定 (P.56)
職場環境	* 建設業2024問題への取組み	EVシフトに向けた急速充電器の整備 (P.56)
		「NEXCO東日本人材育成方針」の策定 (P.59)
		深刻化する担い手不足解消に向け「工事円滑化ガイドライン」の作成



「中期経営計画」の詳細はこちら https://www.e-nexco.co.jp/pressroom/head_office/2024/0424/00013739.html

財務計画（損益・投資）

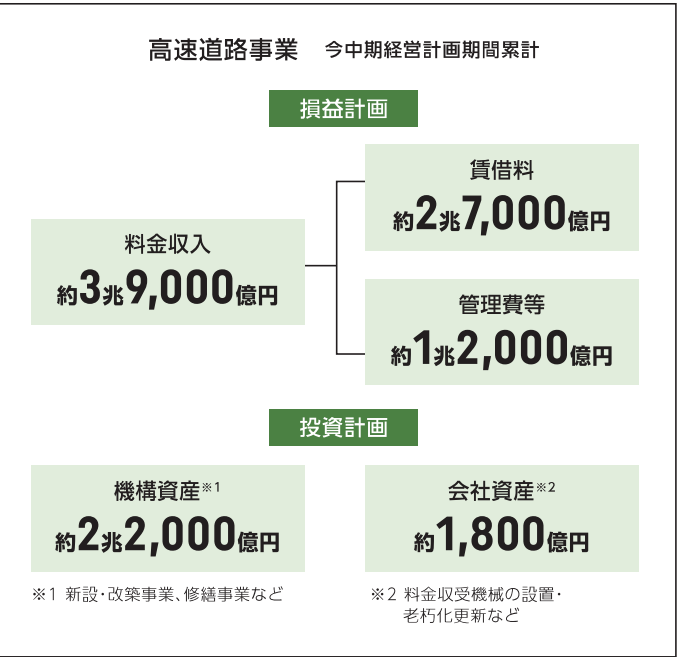
● 高速道路事業

「損益」

高速道路機構との協定に基づき、お客さまからいただく通行料金収入から、高速道路機構が保有する債務の返済に充てる道路資産賃借料の支払いおよび必要な高速道路管理を着実にを行います。

「投資」

高速道路機構との協定に基づき、東京外環道(大泉JCT～中央JCT)、横浜環状南線(筈谷JCT～戸塚IC)、常磐道4車線化事業などの新設・改築事業および高速道路リニューアルプロジェクトなどの修繕事業を行います。また、料金収受機械、ETC設備の整備、老朽化更新などを行います。



● 関連事業

「損益」

経営資源の最適な活用により、お客さまサービスと企業価値を向上させるとともに、さらなる効率化により収益力の強化を図ります。

「投資」

商業施設の新設・増改築・老朽化更新やシステムに関するリプレイスなどを行います。



TOPICS

交通分散に向けた料金の取組み
～東京湾アクアライン ETC時間帯別料金の社会実験～

東京湾アクアラインでは、土日・祝日の特定の時間帯に交通が集中することによって激しい混雑が発生していたことから、2023年7月より特定の時間帯の割引料金を変動させるETC時間帯別料金の社会実験を実施しています。その結果、混雑時間帯の交通の一部が分散するなど、混雑の緩和に一定の効果が確認されました。また、依然として混雑時間帯に交通が集中していることなどから、2025年4月より社会実験の内容を変更して行っています。

2023年7月～2025年3月までの料金（普通車）

2025年4月からの料金（普通車）

料金パターンの見直し

「東京湾アクアライン ETC時間帯別料金」の詳細はこちら
https://www.driveplaza.com/etc/dis/etc_dis_aqualine_social_experiment-nextterm/

財務状況

事業スキームに基づく安定した財務基盤

お客さまからいただく通行料金収入を原資に、高速道路機構への道路資産賃借料の支払いや、高速道路の維持管理、各種サービスの提供を行っていることから、損益は安定的に推移する傾向にあります（→P.11）。一方で、高速道路の建設・更新事業に必要な資金は、社債の発行や金融機関からの借入れなどによって調達しています。

〔 連結財務諸表（過去5年） 〕

◆ 連結貸借対照表

資産の部は、高速道路機構へ引き渡す前の道路資産である仕掛道路資産が多くを占め、負債の部は道路資産の建設のために調達した道路建設関係社債・長期借入金が多くを占めています。

連結貸借対照表						(億円)	
科 目		2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	
資産の部							
	流動資産	10,073	11,805	13,775	15,807	17,646	
	現金及び預金	1,090	996	1,071	635	714	
		仕掛道路資産	6,212	7,609	9,066	11,103	13,502
		その他の流動資産	2,770	3,199	3,637	4,068	3,430
	固定資産	3,461	3,538	3,656	3,794	3,911	
	有形固定資産	2,798	2,808	2,789	2,792	2,832	
		無形固定資産	223	277	322	394	437
		投資その他の資産	438	452	544	608	640
	繰延資産	14	18	18	18	19	
	資産合計	13,550	15,362	17,450	19,621	21,577	
負債の部							
	流動負債	2,395	2,610	3,299	3,280	2,731	
	固定負債	8,811	10,397	11,749	13,773	16,083	
	道路建設関係社債・長期借入金	7,309	9,014	10,365	12,459	14,966	
		その他の固定負債	1,502	1,383	1,384	1,313	1,116
負債合計	11,207	13,007	15,048	17,054	18,814		
純資産の部							
	株主資本	2,444	2,427	2,501	2,588	2,646	
	資本金	525	525	525	525	525	
		資本剰余金	587	587	587	587	587
		利益剰余金	1,331	1,314	1,388	1,475	1,534
	その他の包括利益累計額	△ 101	△ 72	△ 99	△ 21	115	
純資産合計	2,343	2,354	2,401	2,567	2,762		
負債・純資産合計	13,550	15,362	17,450	19,621	21,577		

(億円単位未満端数切り捨てのため、表上の計算は合わない場合があります。)

◆ 連結損益計算書

営業収益の内訳は、高速道路事業における料金収入や高速道路の新規開通などにもなう道路資産完成高、関連事業の売上高であり、料金収入が多くを占め、営業費用の内訳は、高速道路事業における道路資産賃借料や管理費用などであり、高速道路機構との協定に基づく道路資産賃借料が多くを占めます。なお、道路資産完成原価については、営業収益の道路資産完成高と同額を計上しています。

2024年度の営業利益は、31億円となり、親会社株主に帰属する当期純利益は58億円となりました。

連結損益計算書						(億円)
科 目		2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
営業収益		11,946	10,303	11,086	11,115	11,718
	高速道路事業	11,281	9,838	10,495	10,450	10,978
	料金収入 道路資産完成高 その他の営業収益	7,143	7,416	7,917	8,164	8,369
		4,058	2,348	2,504	2,265	2,590
		79	73	74	20	19
	関連事業	742	555	672	679	754
	SA・PA事業 受託・その他の事業	243	248	311	340	352
		498	307	360	339	401
	セグメント間取引の消去	△ 77	△ 90	△ 81	△ 14	△14
営業費用		12,005	10,351	11,137	11,059	11,686
	高速道路事業	11,300	9,871	10,572	10,439	10,994
	道路資産賃借料 道路資産完成原価 管理費用等	4,809	5,168	5,579	5,708	5,822
		4,058	2,348	2,504	2,265	2,590
		2,432	2,355	2,488	2,465	2,581
	関連事業	783	570	647	634	706
	SA・PA事業 受託・その他の事業	291	267	288	300	309
		492	302	359	334	397
	セグメント間取引の消去	△ 77	△ 90	△ 82	△ 14	△14
営業利益（△損失）		△ 59	△ 47	△ 51	55	31
	高速道路事業	△ 18	△ 33	△ 76	11	△15
	関連事業	△ 41	△ 14	25	44	47
経常利益（△損失）		△ 25	△ 12	△ 17	90	68
親会社株主に帰属する当期純利益（△損失）		△ 97	△ 14	73	87	58

(億円単位未満端数切り捨てのため、表上の計算は合わない場合があります。)

(注) 当社グループの事業区分及びその主要内容は、以下のとおりです。

事業区分		主要内容
高速道路事業		高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理等
関連事業	SA・PA事業	高速道路の休憩所、給油所の建設、管理等
	受託事業	国、地方公共団体等の委託に基づく道路の新設、改築、維持、修繕等、その他委託に基づく事業等
	その他の事業	駐車場事業、トラックターミナル事業等

◆ 連結キャッシュ・フロー計算書

営業活動によるキャッシュ・フローは、仕掛道路資産（棚卸資産）の増減が多くを占めており、財務活動によるキャッシュ・フローは借入れ・道路建設関係社債発行による収入と、その返済・償還による支出が多くを占めています。

連結キャッシュ・フロー計算書 (億円)					
科 目	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
営業活動によるキャッシュ・フロー	△118	△1,007	△564	△2,045	△2,765
（うち、棚卸資産の増減額（△は増加））	△128	△1,396	△1,456	△2,040	△2,402
投資によるキャッシュ・フロー	△474	△389	△364	△464	△479
財務活動によるキャッシュ・フロー	968	1,683	1,324	2,074	2,473
（うち、借入れ・道路建設関係社債発行による収入）	5,099	4,476	4,157	4,514	5,423
（うち、借入金の返済・道路建設関係社債償還による支出）	△4,114	△2,774	△2,813	△2,421	△2,930
現金及び現金同等物	1,540	1,826	2,220	1,784	1,013

高速道路の建設・更新事業への投資額（仕掛道路資産）と、高速道路機構へ引き渡す高速道路資産額については、棚卸資産の増減額として営業活動によるキャッシュ・フローに整理しています。

高速道路の建設・更新事業に必要な資金については、財務活動によるキャッシュ・フローの借入金および道路関係社債の発行により調達し、高速道路資産の完成後は、その建設などに要した借入金などの債務を高速道路機構へ引き渡し（返済・償還）することになります。

そのため、高速道路の建設・更新事業に対する投資額（棚卸資産の増加）が高速道路機構へ引き渡した高速道路資産額（棚卸資産の減少）を上回る場合は営業活動によるキャッシュ・フローはマイナスとなる傾向があります。

社会的・環境的課題の解決を目指す確実な資金調達

〔 サステナビリティ・ファイナンスによるSDGsへの貢献 〕

当社は、2019年6月以降、社会的課題を解決する事業に充当することを目的とした「ソーシャル・ファイナンス」によって資金を調達してきました。

2024年6月には、ICMA(国際資本市場協会)などが定める原則およびガイドラインに適合した「サステナビリティ・ファイナンス・フレームワーク」を策定しました。

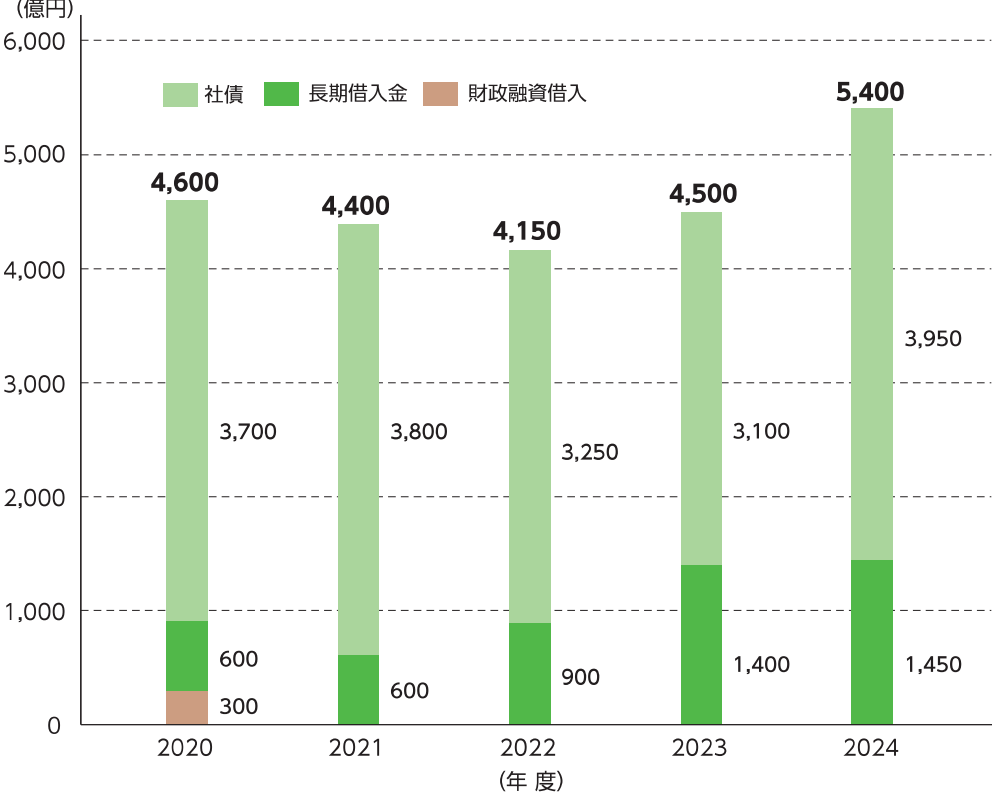
当社グループが進める暫定2車線区間の4車線化（→ P.31）のうち、大雪による車両の立ち往生や大雨によるのり面崩落が発生した際の通行止めにとまなうネットワーク寸断を防止し、並行する一般道が通行止めとなった際の代替機能の確保に資する4車線化事業が「気候変動に適應する事業」であるとして、R&I(格付投資情報センター)から第三者評価を取得しています。また、2024年7月には、当社初のサステナビリティボンド（環境および社会貢献債）を500億円発行しました。

これにより調達した資金は、高速道路の建設・更新事業などを通じて、地域活性化や災害対策、交通安全の確保などの社会的課題、気候変動に適應した道路ネットワークの代替性確保という環境的課題の解決に役立っています。

＜気候変動への適應事業（グリーンプロジェクト）に該当との第三者評価を取得した事業＞

環境的課題		対象となる道路と区間
ネットワークの代替性確保	大雪・大雨	磐越道 三川IC～安田IC間
	大雪	道東道 占冠IC～トマムIC間
		秋田道 北上西IC～湯田IC間
		磐越道 会津坂下IC～西会津IC間／西会津IC～津川IC間
	大雨	道東道 トマムIC～十勝清水IC間

〔 資金調達の推移（建設・更新資金分） 〕



※2019年6月～2024年5月の社債および借入金はソーシャルボンドおよびローン
2024年6月以降はサステナビリティボンドならびにソーシャルボンドおよびローン

〔 高い信用格付けの取得 〕

R&I、Moody’s(ムーディーズ・ジャパン)、JCR(日本格付研究所)から日本国債と同等の格付けを取得しており、投資家の皆さまの客観的な投資判断に資するよう努めています。

＜ NEXCO東日本の信用格付け ＞	
R&I 発行体格付け	AA+
Moody’s 発行体格付け	A1
JCR 長期発行体格付け	AAA

〔 投資家とのコミュニケーション 〕

2024年度は、投資家の皆さまへの個別訪問をはじめ、サステナビリティ・ファイナンスをテーマとしたパネルディスカッションや複数投資家向けのWebセミナーなどを実施しました。今後も各種IR活動を通じて、投資家との十分なコミュニケーションを図ります。



サステナビリティ・ファイナンスをテーマとした
パネルディスカッションの実施

- サステナビリティ・ファイナンス……社会的・環境的課題を解決する事業に充当することを目的とした資金調達手段。当社では、高速道路の建設・更新事業などに必要となる資金について、サステナビリティボンド（社債）・ソーシャルボンド（社債）およびソーシャルローン（借入金）として調達し400件を超える投資家・金融機関の皆さまから投資・融資表明をいただいています。



「インパクトレポート」の閲覧はこちら https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/ir/impact_report/impact_report_2503.pdf

債務引渡と着実な返済

[当社から高速道路機構への債務引渡]

高速道路資産の完成にともなう債務（建設・更新事業に要した借入金・道路建設関係社債の発行など）の高速道路機構への引渡実績および予定は、次のとおりです。

◆債務引渡実績

(単位: 百万円)

	2019年度まで	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	合 計
債務引渡実績額	3,297,378	410,000	270,000	280,000	240,000	290,000	4,787,378

(注) 2025年3月31日現在。有利子債務に含まれる政府保証債および社債（財投機関債）は額面ベースです。

◆債務引渡予定

(単位: 百万円)

	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
債務引渡予定額	721,797	986,912	211,595	300,950	608,986

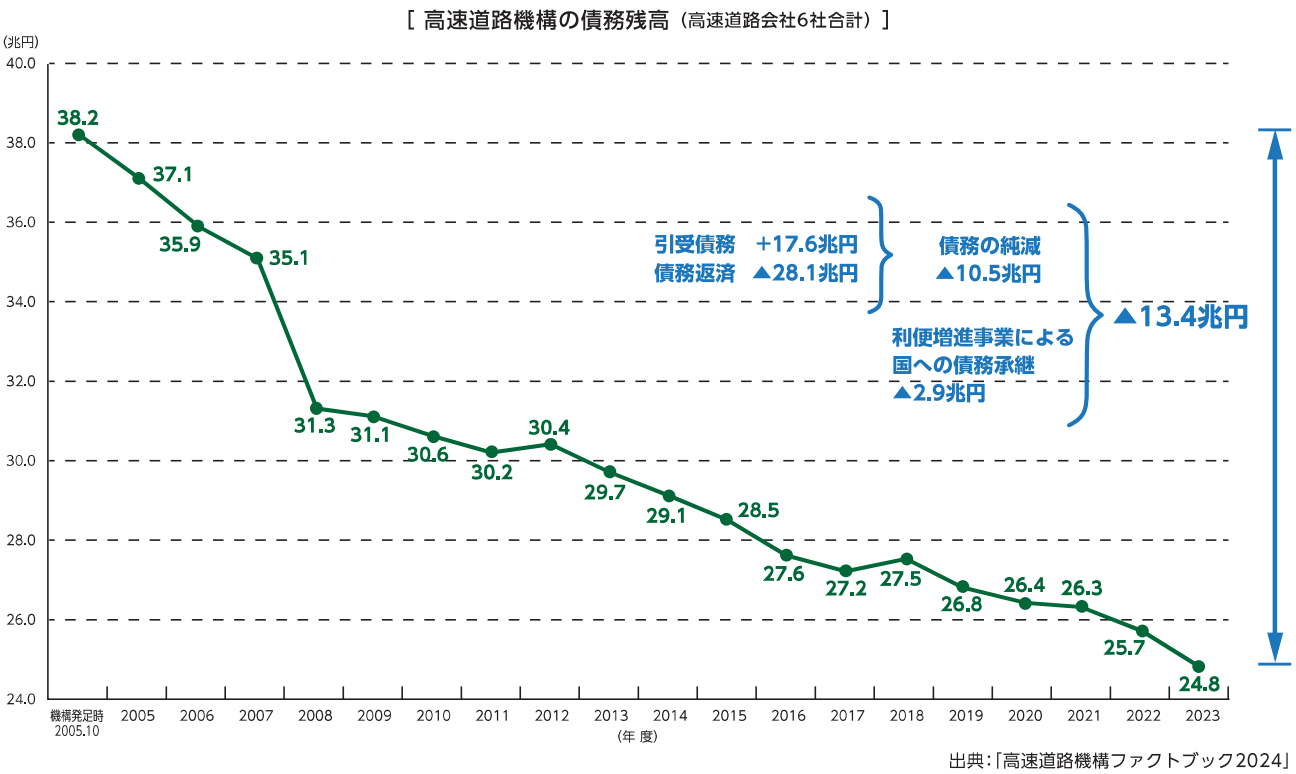
(注1) 全国路線網について、収支予算の明細（事業許可申請書の記載事項）を基に算出して記載しています。

(注2) 上記の金額には、機構からの無利子借入金分に相当する債務引渡予定額は含みません。

(注3) 各年度における実際の債務引渡額は、工事の進捗状況などにより上記予定と異なる可能性があります。

[高速道路機構による債務の返済]

高速道路機構の債務残高は、新たな高速道路の完成にともなう債務引受があるものの、高速道路機構への道路資産賃借料を通じて着実に減少しています。2024年度期首の債務残高は、発足時より▲13.4兆円となっています。



株式と配当政策

[全株式は政府保有]

当社は非上場企業であり、現状の株式は、財務大臣が全株保有しています。

氏名または名称	住 所	所有株式数 (株)	発行済株式 (自己株式を除く。)の総数に対する所有株式の割合 (%)
財務大臣	東京都千代田区霞が関三丁目1番1号	105,000,000	100.00
計	—	105,000,000	100.00

[配当政策]

当社は、当面の間、財務体質を強化することを最優先課題の一つとし、可能な限り自己資本の充実に努めていきたいと考えています。

事業から得られた利益については、高速道路事業から生じたものとそれ以外のものとに区分し、高速道路事業による利益については、高速道路を利用するお客さまのサービス向上および安全性・快適性などを確保するための施策に充てるとともに、将来の経済情勢の変動や自然災害などのリスクに備え、高速道路事業以外の事業に係る利益については、SA・PAの新築・改築・改修や新規事業などへの投資に用いることとしています。

よって、剰余金の配当については現時点において実施しておらず、毎事業年度における配当の回数についての基本方針も定めていません。