

IR報告書

2023年7月





目次

当社債及びシンジケートローンのポイント	1
会社概要	2
Ⅰ．高速道路事業スキーム	7
Ⅱ．債務の特性	13
Ⅲ．財務状況	17
Ⅳ．資金の主な充当先	21
Appendix データ集	29



シンボルマーク:トライアングルストリーム
東京を中心に神奈川・千葉・埼玉の3方面へ伸びる首都高速道路のネットワークと、そのネットワークづくりを通じて「ひと・まち・くらし」を支えていくという当社の姿勢を表現したものです。

- 金融商品取引法等の関係法令で求められる企業情報や決算情報、その他当社債に関する情報は、当社ホームページ (<https://www.shutoko.co.jp/ir/>) よりご確認ください。
- 本資料に掲載されている、当社の見通し、目標、計画、戦略などの将来に関する記述は、当社が現在入手している情報を基礎とした判断及び仮定に基づいており、潜在的なリスクや不確実性が含まれています。
- そのため、実際の業績及び展開は、さまざまな要素の変化により、これらの将来見通しとは大きく異なる可能性があることをご承知おきいただき、資料をご活用ください。
- 本資料は、当社概要等について情報を提供することを目的とするものであり、有価証券の募集または売り出しを意図したものではありません。

当社債及びシンジケートローンのポイント

1 格付は日本国債と同格 (R&I : AA+ Moody's : A1 JCR : AAA)

- 政府及び地方公共団体の当社経営への関与やバックアップ、確実性の高い高速道路事業スキーム、経営の安定性を背景に、当社債は日本国債と同格付

2 政府及び地方公共団体による当社経営への関与

- 政府及び地方公共団体は、当社の総株主の議決権の 1/3 以上に当たる株式を保有する義務あり
- 政府及び地方公共団体の 100% 出資 (2023 年 3 月末現在)
- 代表取締役等の選定等、毎事業年度の事業計画、社債発行と長期借入等は、国土交通大臣の認可が必要
- 高速道路の新設・改築、料金の徴収等を行うためには、高速道路機構と協定を締結し、地方公共団体の議会の議決及び道路管理者の同意を得た後に、国土交通大臣の許可が必要

3 政府及び地方公共団体のバックアップ

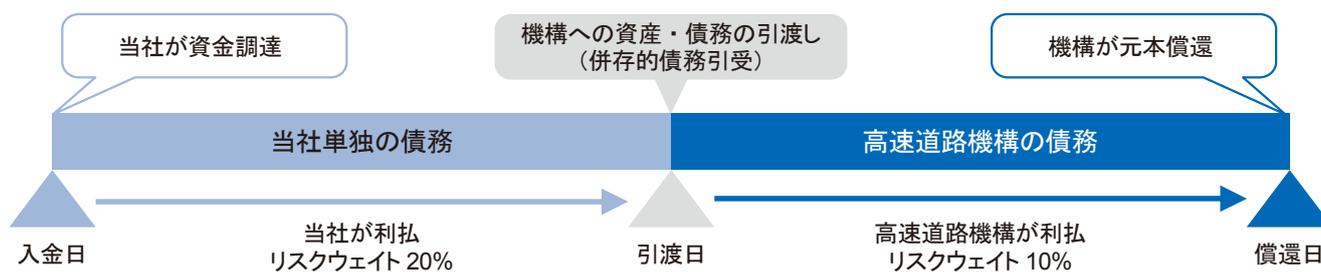
- 高速道路の新設・改築に要する費用の一部は、政府及び地方公共団体からの出資金を財源とした高速道路機構からの無利子貸付金
- 災害により高速道路が被災した場合、政府及び地方公共団体からの補助金を財源とした高速道路機構からの無利子貸付金により復旧事業を行うことが可能となる法的枠組み

4 変動貸付料制度による経営の安定化

- 料金収入が計画値から乖離した場合、会社の損益に与える影響を一定の範囲に抑えるべく、高速道路機構に支払う道路資産貸付料は料金収入の実績により変動 (変動貸付料制度)

5 併存的債務引受

- 道路資産完成後、高速道路機構へ債務の引渡しを実施
- 引渡し後は高速道路機構が利払・元本を償還
- 債務の引渡し後においては、当社と高速道路機構は連帯して債務を負担
- 高速道路機構へ債務を引渡すことにより、当初 20% のリスクウェイトは 10% に低下



6 担保

- 社債については、一般担保付債券であり、社債権者は、当社の財産について他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を保有
- シンジケートローンについては、無担保となるが、他の無担保債務の支払に劣後することなく、少なくとも同順位の取扱い

7 ソーシャル・ファイナンス・フレームワークに基づく資金調達

- 第三者評価機関である株式会社格付投資情報センター (R&I) から「ソーシャル・ファイナンス原則 2021」等に適合している旨のオピニオンを取得し、2022 年度よりソーシャル・ファイナンスとしての資金調達を実施



会社概要

◆ 会社概要

首都高速道路株式会社は、「民間にできることは民間に委ねる」との政府の方針を受けて、2004年6月2日に成立した高速道路株式会社法及び日本道路公団等民営化関係法施行法に基づき、それまでの首都高速道路公団に代わる新しい組織として、2005年10月1日に設立されました。

首都高速道路株式会社は、首都高速道路公団と同様に、首都高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することをその事業目的としています。また、民営化に伴い、首都高速道路の事業に支障のない範囲内で、他の様々な事業を行うことができるようになりました。

基本理念として、「私たちは、首都圏のひと・まち・くらしを安全・円滑な首都高速道路ネットワークで結び、豊かで快適な社会の創造に貢献します。」を掲げ、1. お客様第一、2. 地域社会との共生、3. 社会的責任、4. 自立する経営、5. 活力あふれる職場、を経営理念としています。

組織名	首都高速道路株式会社 (Metropolitan Expressway Company Limited)																	
本店所在地	東京都千代田区霞が関一丁目4番1号																	
設立年月日	2005年10月1日																	
資本金	135億円 (2023年3月31日現在)																	
株主	<ul style="list-style-type: none"> ● 財務大臣 (13,499,997株) ● 東京都 (7,215,618株) ● 神奈川県 (2,236,443株) ● 埼玉県 (1,593,702株) ● 横浜市 (1,203,121株) ● 川崎市 (1,033,322株) ● 千葉県 (217,797株) 	<table border="1"> <thead> <tr> <th>株主</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>財務大臣</td> <td>49.99%</td> </tr> <tr> <td>東京都</td> <td>26.72%</td> </tr> <tr> <td>神奈川県</td> <td>8.28%</td> </tr> <tr> <td>埼玉県</td> <td>5.90%</td> </tr> <tr> <td>横浜市</td> <td>4.45%</td> </tr> <tr> <td>川崎市</td> <td>3.82%</td> </tr> <tr> <td>千葉県</td> <td>0.80%</td> </tr> </tbody> </table>	株主	割合	財務大臣	49.99%	東京都	26.72%	神奈川県	8.28%	埼玉県	5.90%	横浜市	4.45%	川崎市	3.82%	千葉県	0.80%
株主	割合																	
財務大臣	49.99%																	
東京都	26.72%																	
神奈川県	8.28%																	
埼玉県	5.90%																	
横浜市	4.45%																	
川崎市	3.82%																	
千葉県	0.80%																	
従業員数	1,122人 (2023年3月31日現在)																	
代表者	代表取締役社長 前田 信弘																	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ① 高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理等 ② 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 ③ 駐車場、高速道路の休憩施設及び高架下賃貸施設の運営及び管理等 																	
連結子会社	道路事業子会社13社、関連事業子会社4社 (2023年3月31日現在)																	

◆ 首都高のネットワーク



首都高の歴史 1960年代から半世紀、首都圏のネットワークをつくってきました。

都心環状線と放射路線の整備

1962年～1970年(第1期)



1967年都心環状線(芝公園～霞が関)開通式

都市間高速道路との接続

1971年～1988年(第2期)



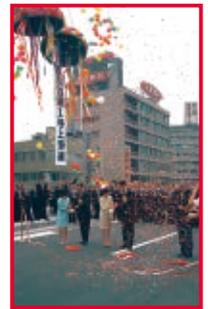
1976年4号新宿線全線開通式(中央自動車道と接続)



1989年横浜ベイブリッジ(湾岸線)開通式



2015年中央環状線山手トンネル(湾岸線～3号渋谷線間)開通式



1969年1号上野線開通式



1985年6号三郷線(小菅～三郷)開通式



さらなるネットワーク整備

1989年～(第3期)



2017年神奈川7号横浜北線開通式

首都高速道路の更新計画（概略）について

首都高速道路株式会社では、2021年12月22日に「首都高速道路の大規模更新・修繕及び機能強化に関する技術検討委員会」（委員長 前川 宏一（横浜国立大学 総合学術高等研究院 客員教授））を設置し、構造物の損傷に関する新たな知見や事象に対する更新の必要性について審議を進めてきました。同委員会での審議内容を受け、弊社として重大な損傷が顕在化している箇所を対象に、更新計画（概略）を取りまとめました。

（概要）

- 首都高の約 327km のうち、約 64km で現更新事業を実施中
- 2014 年度（平成 26 年度）以降、5 年に 1 度の近接目視による法定点検一巡目を経て、特に開通から 50 年を経た構造物について、従来の知見だけでは対応が困難な損傷メカニズム等の新たな知見や想定以上に損傷が顕著となっている事象が約 22km において判明し、**抜本的な対策として約 3,000 億円の新たな更新事業が必要**
 - ・ 羽田トンネルにおいて海水を含む漏水によるコンクリートのはく離、鉄筋の腐食・消失
 - ・ 鋼橋（荒川湾岸橋等）の広範囲にわたる塗膜剥離及び鋼材腐食の急速な進行
 - ・ コンクリート床版下面の補強部材の急激な損傷の増加及び床版上面の鉄筋かぶりの消失 など
- 道路は時間の経過に合わせて劣化するため、これらを除く約 241km については、新たに更新が必要となった箇所と同様の構造・基準の箇所等で損傷が顕在化する可能性があることから、今後の点検結果等を踏まえ、更新事業の追加を検討

◆ 新たに更新が必要な個所の事例

羽田トンネル

構造目地の腐食・漏水



中床版上面のコンクリートはく離

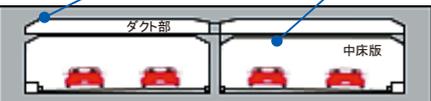


漏水による緊急交通規制

2013 年度
3 回・約 5.5 時間

↓ 2 倍以上増加

2021 年度
7 回・約 15.0 時間



対策概要

- ・ 損傷部位（中床版等）の全面的な補修・更新
- ・ トンネル内面を繊維シート・防水塗装により被覆して劣化因子を遮断
- ・ 施工時の交通影響の軽減や完成後の渋滞対策として、羽田可動橋を活用

荒川湾岸橋

開通直後



2010 年時点



2021 年時点



塗膜剥離による腐食 ガセットプレートの破断

対策概要

- ・ 損傷部位（ガセットプレート等）の全面的な補修・取替
- ・ 塗装下地から高耐久な塗装に全面的に塗り替え
- ・ アクセス困難箇所に点検通路を設置して維持管理性を向上



ソーシャル・ファイナンス・フレームワークに基づく資金調達

当社は、ICMA（国際資本市場協会）が定めるソーシャルボンド原則の4つの核となる要素に基づきソーシャル・ファイナンス・フレームワークを策定し、本フレームワークについて、第三者評価機関である株式会社格付投資情報センター（R&I）から「ソーシャルボンド原則 2021」等に適合している旨のオピニオンを取得しております。

資金調達の使途

ソーシャル・ファイナンスにて調達した資金は、下表の社会的課題に対応するプロジェクトに充当されます。

これらの適格プロジェクトは、「自然災害の罹災者を含むその他の弱者グループ」、「地域企業・住民」及び「地理的・社会経済的に困難な状況に置かれている地域の企業・住民」を対象として考えております。

また、これらの適格プロジェクトは、持続可能な開発目標（SDGs）のうち、「3 すべての人に健康と福祉を」、「7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに」、「9 産業と技術革新の基盤をつくろう」、「11 住み続けられるまちづくりを」、「13 気候変動に具体的な対策を」のゴールに貢献するものです。

社会的課題	適格プロジェクト	プロジェクトの主な概要
所要時間の短縮や渋滞の緩和／定時性・安全性の向上	高速道路の新設・改築	・既存のネットワーク機能の向上 ・ネットワークの機能強化 ・効果的かつ着実な交通安全対策の推進
	ETC設備投資	・ETC専用化によるキャッシュレス化・タッチレス化
危機管理・災害対策の強化（首都直下地震、気象災害激甚化等）	高速道路の修繕・災害復旧	・災害発生時のリスク軽減と安全確保による機能維持
インフラの高齢化対策（道路構造物の高齢化）	高速道路の特定更新等工事	・長期的な安全性確保のための大規模な更新・修繕の推進
大気環境改善	高速道路の新設・改築 高速道路の修繕・災害復旧 高速道路の特定更新等工事	・首都高を走行する自動車からのCO ₂ 排出量削減への取り組み ・事業活動によるCO ₂ 排出量削減への取り組み

2022年度からソーシャル・ファイナンス・フレームワークに基づく資金調達を開始し、本フレームワークの趣旨にご賛同いただいた、多くの投資家及び金融機関の皆さまから投資表明及び融資表明をいただいております。

ソーシャル・ファイナンス・フレームワークの詳細や投資表明投資家及び融資表明金融機関等については、こちらからご覧いただけます。



首都高 ソーシャル・ファイナンス

https://www.shutoko.co.jp/ir/social_finance/

サステナビリティに関する主な取組

首都高グループ丸となって、道路インフラを最大限に有効活用するとともに、省エネルギーの徹底、再生可能エネルギーの最大限導入、新技術開発の積極的な推進によって、2050年カーボンニュートラルを目指すことを宣言し、「首都高カーボンニュートラル戦略」を策定しています。



高速道路事業スキーム



【大橋ジャンクション】



I . 高速道路事業スキーム

◆ 道路四公団の民営化について

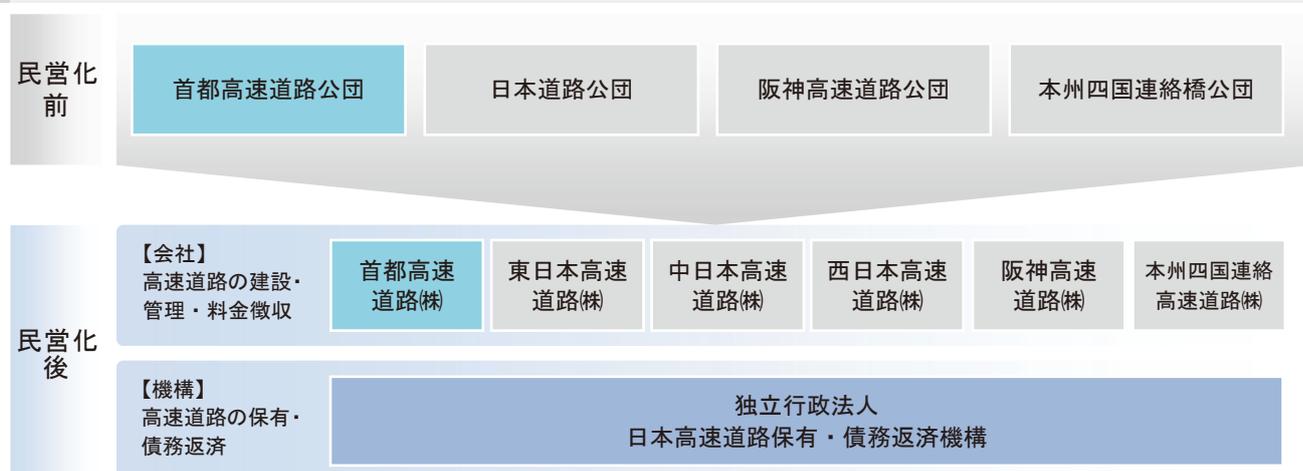
■ 民営化の経緯・目的について

2005年10月1日に首都高速道路公団、日本道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団が解散し、高速道路の建設及び管理を行う高速道路株式会社6社と高速道路資産の保有と債務の返済を行う独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が設立されました。

民営化の目的としては、大きく以下の3点が挙げられます。

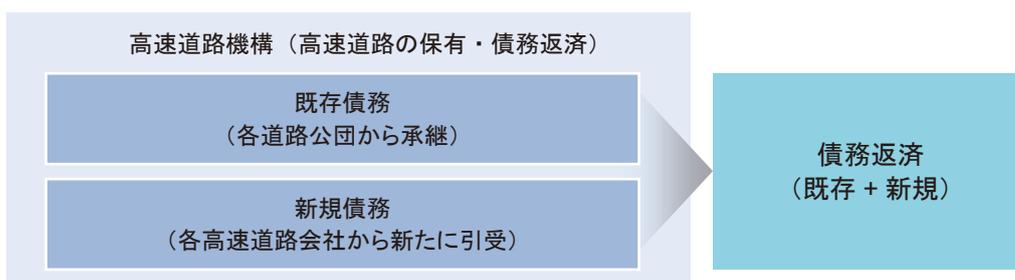
- ・ 約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
- ・ 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期にできるだけ少ない国民負担で建設
- ・ 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスを提供

民営化のイメージ図



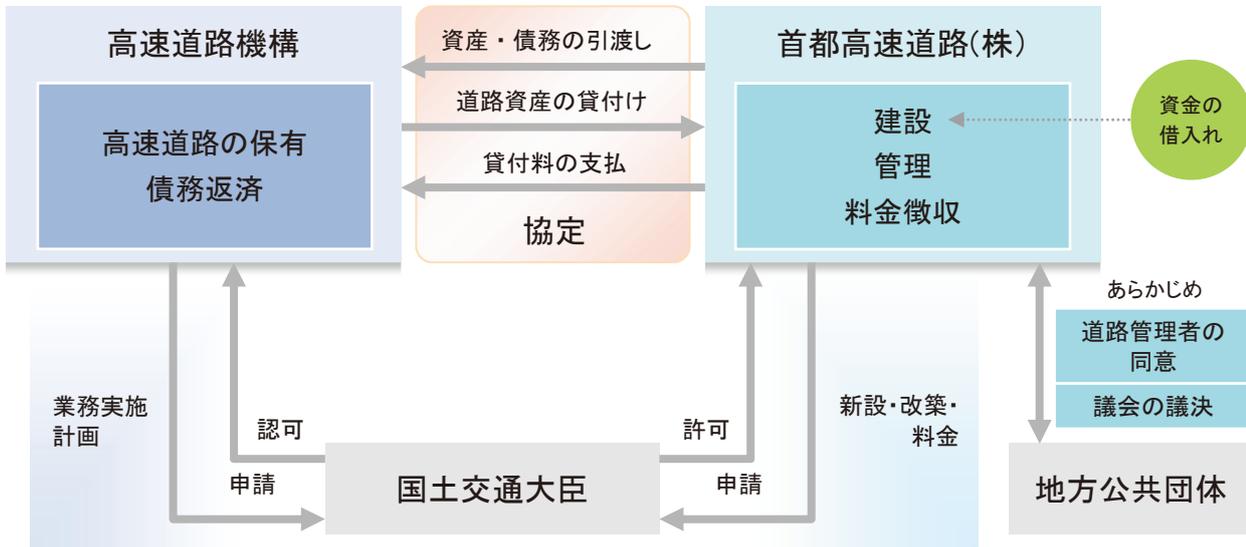
◆ 日本高速道路保有・債務返済機構とは

名称	独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（Japan Expressway Holding and Debt Repayment Agency）
略称	高速道路機構
根拠法	独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法
設立日	2005年10月1日
目的	高速道路に係る道路資産の保有・貸付け、債務の早期・確実な返済等を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、6つの会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援
業務の枠組	高速道路に係る道路資産の保有・貸付け、債務の返済を行う 2065年9月30日までに、債務の返済を完了させ、解散

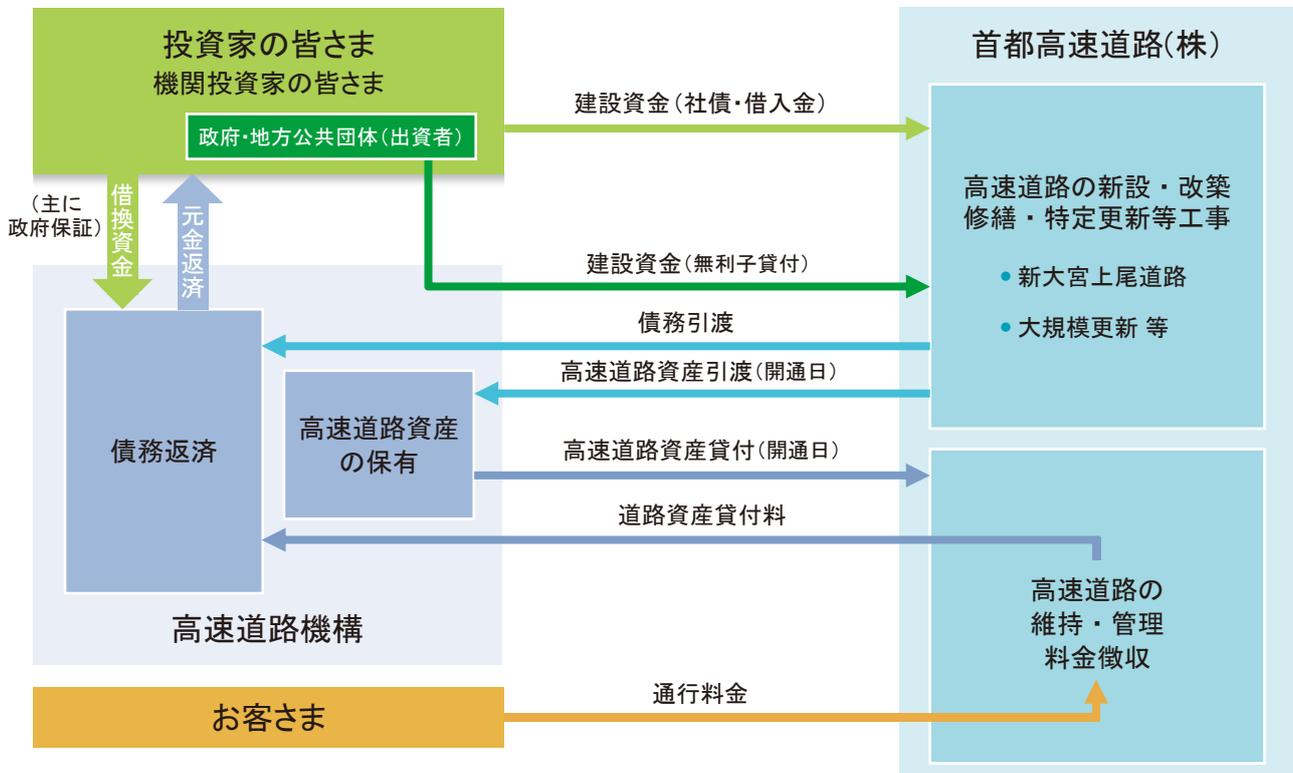


◆ 高速道路事業の実施イメージの概要

高速道路機構と締結する「協定」に基づき、高速道路の建設及び管理等を行います。



◆ 高速道路事業スキームにおける資産・債務の流れ

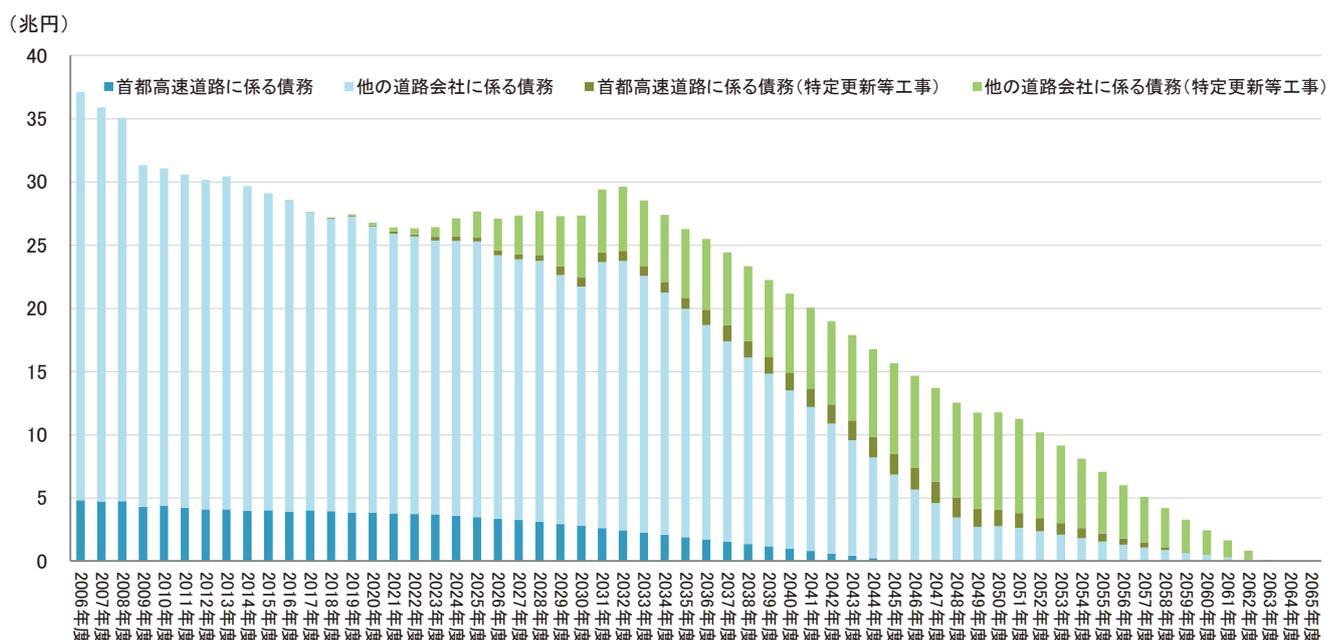


◆ 高速道路機構の債務返済計画

高速道路機構は、各道路会社からの道路資産貸付料を原資として、2065年度までに債務を完済することを計画しています。

なお、2014年5月に道路法等の一部が改正され、迅速かつ計画的な更新事業（特定更新等工事）を行うため、当社においては同年11月に機構との協定を変更し、料金徴収期間を15年間延長しております。

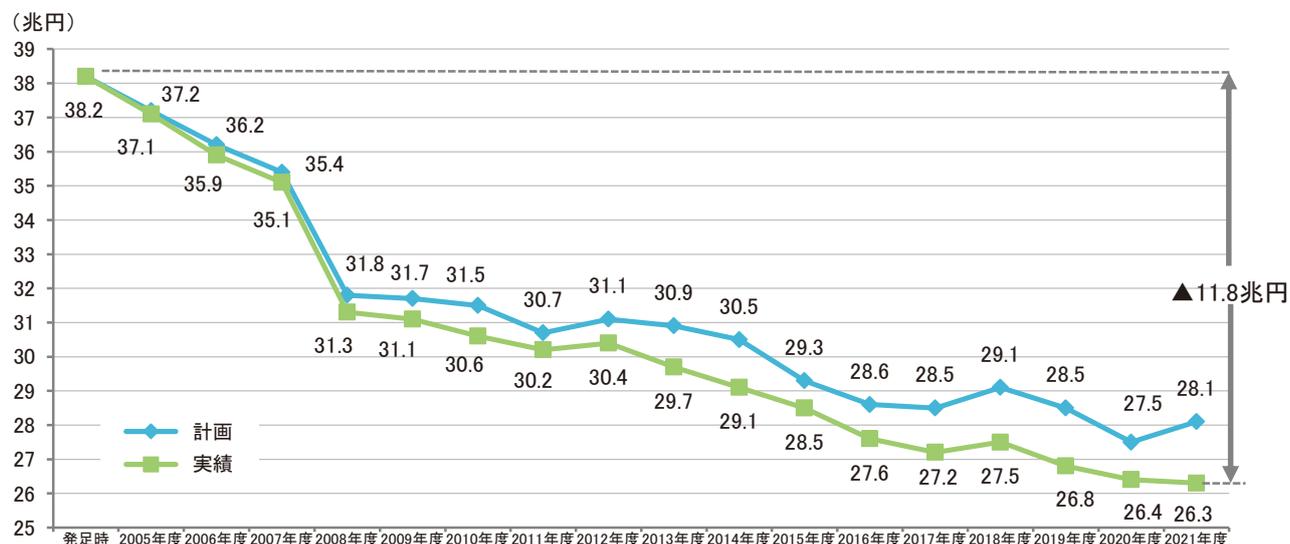
高速道路機構の債務残高見通し(2023年3月末現在)



(出典)各年度の債務残高(期首)は、高速道路機構HP掲載の「収支予算明細」より当社調べ

■ 高速道路機構の債務残高

2022年3月末現在の高速道路機構の債務残高は、機構発足時より▲11.8兆円の26.3兆円となっております。



(出典)「高速道路機構ファクトブック2022」

◆高速道路機構への資産（債務）引渡しの特例

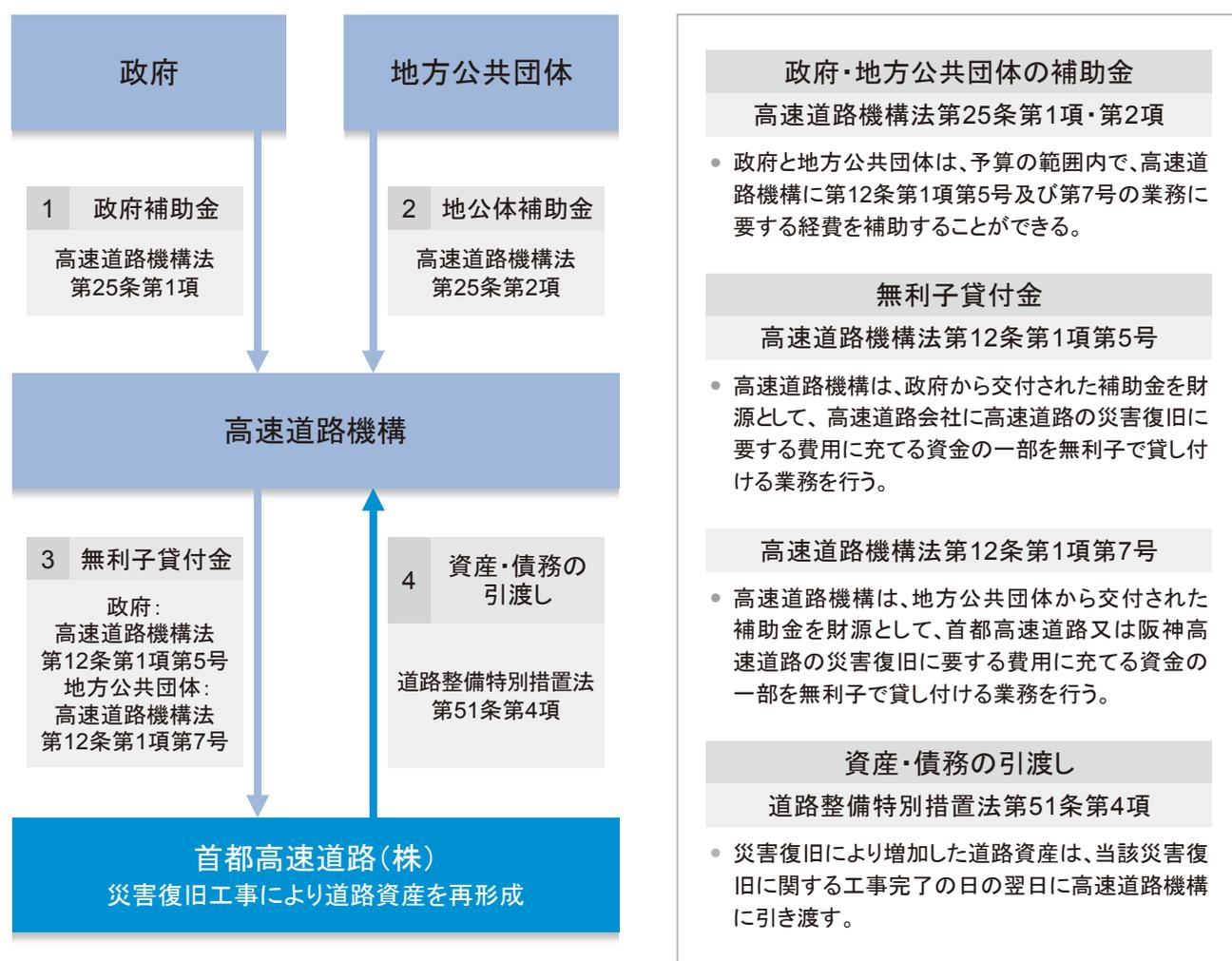
道路整備特別措置法第51条第3項により、当初計画より道路建設期間が長期化した場合などには、高速道路機構に資産（債務）を引き渡すことができる法的な枠組みが整備されています。

【道路整備特別措置法第51条第3項】（要約）

- 道路資産帰属計画を定めたときは、当該計画に基づき、高速道路開通前においても資産（債務）の引渡しを実施

◆災害復旧事業の枠組み

災害により高速道路が被災した場合、通常の債務引受スキームとは別に、政府及び地方公共団体からの補助金を財源とした高速道路機構からの無利子貸付金により復旧事業を行うことが可能となる法的な枠組みが整備されています。



II

債務の特性



【日本橋区間地下化事業】

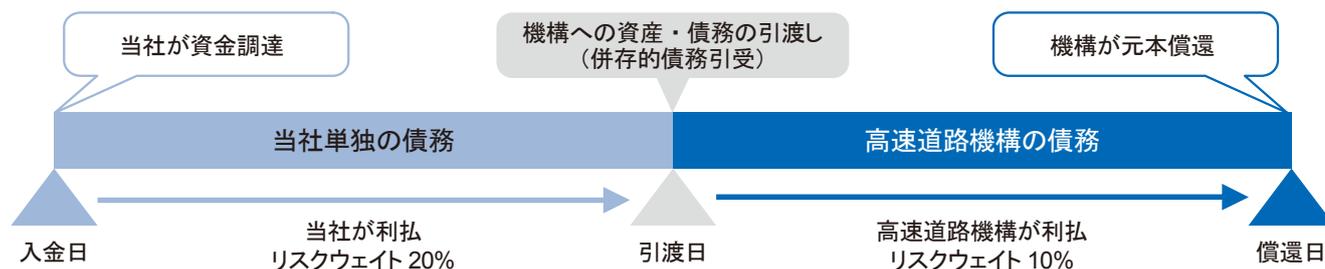


Ⅱ . 債務の特性

◆ 債務の特性について

	ポイント	
債務引渡し	併存的債務引受 (高速道路機構との連帯債務)	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路資産完成後、高速道路機構へ債務を引き渡す ● 高速道路機構が債務を引き受けた後も当社は連帯債務を負う
リスクウェイト	20% ⇒ 10% (債務引受後)	<ul style="list-style-type: none"> ● 高速道路機構へ債務を引き渡すことにより、当初 20% のリスクウェイトは 10% に低下する
債券カテゴリー	社債 財投機関債等	<ul style="list-style-type: none"> ● 2010 年度以降は財政投融资の対象から外れている ● 但し、償還までに財政投融资の対象である高速道路機構に債務が引き渡されることから、財投機関債に近い債券との見方が一般的 (金融情報ベンダーは「財投機関債等」として分類)
格付	社債 R&I : AA+ Moody's : A1 JCR : AAA (日本国債と同格)	<ul style="list-style-type: none"> ● 政府及び地方公共団体の当社経営への関与やバックアップ等を背景に日本国債と同格付
担保	社債 一般担保付債券	<ul style="list-style-type: none"> ● 高速道路株式会社法第 8 条において、「会社の社債権者は当該会社の財産について他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有する」と規定 ● 高速道路機構への債務引渡し後も、高速道路機構法第 15 条第 2 項において「社債権者は、機構の財産について他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有する」と規定
	シンジケートローン 無担保	<ul style="list-style-type: none"> ● 他の無担保債務の支払に劣後させることなく、少なくとも同順位に取り扱う

◆ 償還までの元利払の流れ



◆ 当社債の発行実績

回号	発行額 (億円)	年限	発行日	償還日	表面利率	スプレッド	格付			主幹事証券
							R&I	MDY	JCR	
第1回	100	5年	07/3/26	12/3/19	1.290%	#238+15bp	—	—	—	みずほ、三菱UFJ
第2回	100	5年	08/2/27	12/12/20	1.170%	#245+21bp	—	—	—	みずほ、三菱UFJ
第3回	200	5年	08/10/14	13/9/20	1.230%	#254+26bp	—	—	—	みずほ
第4回	150	5年	09/10/14	14/9/19	0.690%	#264+13bp	—	—	—	みずほ、大和SMBC
第5回	400	5年	10/3/1	14/12/19	0.670%	#267+15bp	—	—	—	みずほ、大和CM、日興コーディアル
第6回	200	5年	10/10/14	15/9/24	0.315%	#272+10bp	—	—	—	みずほ、大和CM、野村
第7回	200	5年	11/2/28	15/12/18	0.654%	#275+7bp	—	—	—	みずほ、三菱UFJMS、野村
第8回	200	5年	11/10/13	16/9/20	0.439%	#282+9bp	—	—	—	みずほ、三菱UFJMS、大和CM、 メリルリンチ、パークレイズ
第9回	200	5年	12/2/23	16/12/20	0.448%	#284+14bp	—	—	—	みずほ、三菱UFJMS、野村、大和CM、 メリルリンチ
第10回	300	5年	12/10/12	17/9/20	0.336%	#288+14bp	—	—	—	みずほ、三菱UFJMS
第11回	350	5年	13/2/27	17/12/20	0.279%	#289+14bp	—	—	—	みずほ、三菱UFJMS、大和、野村
第12回	300	5年	14/3/7	18/12/20	0.293%	#298+12bp	—	—	—	みずほ、三菱UFJMS、野村
第13回	300	5年	14/10/16	19/9/20	0.223%	#304+9bp	—	—	—	みずほ、三菱UFJMS、大和
第14回	400	5年	15/2/24	19/12/20	0.273%	#305+14bp	—	—	—	みずほ、三菱UFJMS、大和、野村
第15回	400	5年	15/10/14	20/9/18	0.210%	#311+16bp	—	—	—	みずほ、三菱UFJMS、野村、大和
第16回	150	5年	16/2/25	20/12/18	0.100%	【#312+25bp】	—	—	—	みずほ、三菱UFJMS、大和
第17回	500	5年	16/7/22	21/6/18	0.030%	【#316+37bp】	—	—	—	みずほ、三菱UFJMS、野村、日興
第18回	400	5年	16/10/14	21/9/17	0.030%	【#318+24.5bp】	—	—	—	みずほ、三菱UFJMS、日興、野村
第19回	340	5年	17/2/23	21/12/20	0.070%	【#320+16bp】	—	—	—	みずほ、三菱UFJMS、大和
第20回	400	5年	17/10/13	22/9/20	0.090%	【#325+18.1bp】	AA+	A1	AAA	みずほ、大和、三菱UFJMS
第21回	400	5年	18/2/9	22/12/20	0.090%	【#326+15bp】	AA+	A1	AAA	みずほ、三菱UFJMS、大和、野村
第22回	300	5年	18/10/12	23/9/20	0.070%	【#331+11.5bp】	AA+	A1	AAA	みずほ、大和、日興
第23回	300	2年	19/2/22	21/2/22	0.001%	【#312+16.5bp】	—	—	—	みずほ、大和
第24回	200	5年	19/2/22	23/12/20	0.070%	【#332+24.3bp】	AA+	A1	AAA	みずほ、大和、三菱UFJMS
第25回	400	5年	19/10/10	24/9/20	0.030%	【#335+40.1bp】	AA+	A1	AAA	みずほ、大和、野村
第26回	360	5年	20/10/8	25/9/19	0.070%	【#340+18.1bp】	AA+	A1	AAA	みずほ、三菱UFJMS、野村
第27回	200	5年	21/2/17	25/12/19	0.060%	【#341+16.0bp】	AA+	A1	AAA	みずほ、野村
第28回	500	5年	21/10/7	26/9/18	0.040%	【#344+12.5bp】	AA+	A1	AAA	みずほ、野村、三菱UFJMS
第29回	250	5年	22/2/17	26/12/18	0.125%	#345+10bp	AA+	A1	AAA	みずほ、野村、日興
第30回	280	5年	22/10/20	27/9/17	0.335%	#348+25bp	AA+	A1	AAA	みずほ、野村、大和
第31回	200	5年	23/1/24	27/12/20	0.608%	#349+30bp	AA+	A1	AAA	みずほ、野村、大和

(注1) 第1回から第5回までは、財投機関債となります。

(注2) 第1回から第27回までは、2023年6月末現在、高速道路機構へ引き渡しております。

(注3) 第1回から第21回及び第23回は、2023年6月末現在、償還しております。

(注4) 各回号とも、社債管理者は、株式会社みずほ銀行となります。

(注5) 第16回から第28回は絶対値プライシングで条件決定しており、スプレッドは参考値となります。

(注6) 第23回は各社債の金額100円につき100.001円で発行しております。

(注7) 第30回からソーシャルボンドとして発行しております。

◆ シンジケートローンの借入実績

年度	借入額 (億円)	年限	借入日	償還日	アレンジャー（銀行）	エージェント（銀行）
2013	200	5年	13/9/26	18/9/20	みずほ、三井住友	みずほ
	300	5年	13/12/25	18/12/25	三井住友	三井住友
2014	300	5年	14/8/27	19/8/27	みずほ、三井住友、三菱東京UFJ	みずほ
	300	5年	14/12/24	19/12/24	みずほ、三井住友、三菱東京UFJ	みずほ
2015	200	5年	15/8/27	20/8/27	三井住友、みずほ、三菱東京UFJ	三井住友
	100	5年	15/12/24	20/12/24	三井住友、みずほ、三菱東京UFJ	三井住友
2016	200	5年	16/9/30	21/9/30	三井住友、みずほ、三菱東京UFJ	三井住友
	200	5年	16/12/27	21/12/27	三井住友、みずほ、三菱東京UFJ	三井住友
2017	200	5年	17/9/22	22/8/31	みずほ、三井住友	みずほ
	200	5年	17/12/26	22/11/30	三井住友、みずほ	三井住友
2018	100	5年	18/9/21	23/8/31	みずほ、三井住友	みずほ
	100	5年	18/12/20	23/11/30	みずほ、三井住友	みずほ
2019	100	5年	19/9/24	24/8/30	みずほ、三菱UFJ	みずほ
	100	5年	19/12/20	24/11/29	みずほ、三井住友	みずほ
2020	140	5年	20/9/23	25/8/29	みずほ、三井住友、三菱UFJ	みずほ
	250	5年	20/12/21	25/11/28	みずほ、三井住友、三菱UFJ	みずほ
2021	100	5年	21/9/28	26/8/31	みずほ、三井住友、三菱UFJ	みずほ
	100	5年	21/12/21	26/11/30	みずほ、三井住友、三菱UFJ	みずほ
2022	120	5年	22/9/26	27/8/31	みずほ	みずほ
	150	5年	22/12/26	27/11/30	みずほ、三井住友	みずほ

(注1) 2013年9月から2021年9月借入のシンジケートローンは2023年6月末現在、高速道路機構へ引き渡しております。

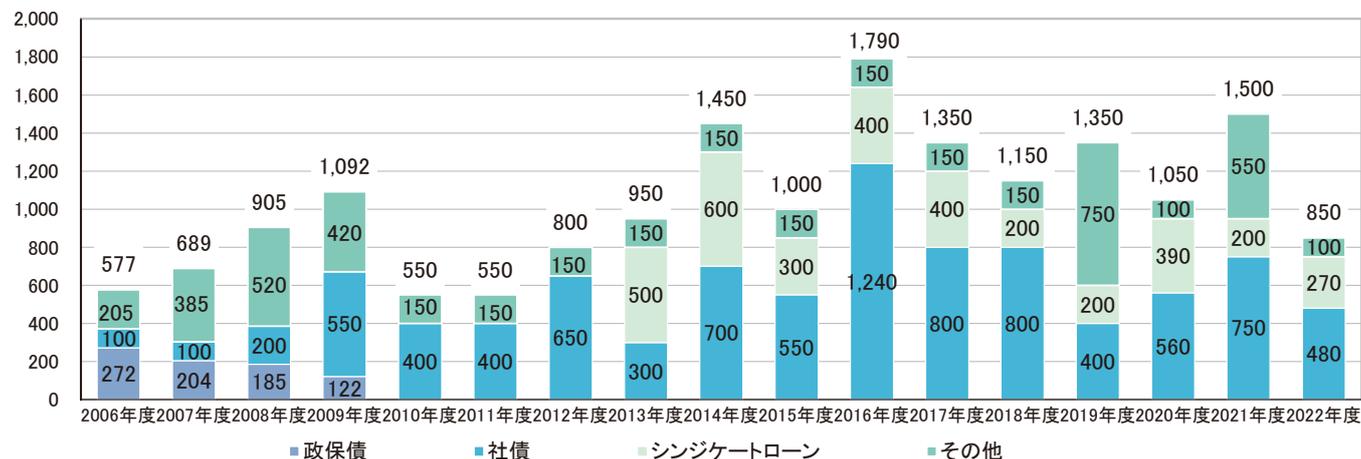
(注2) 2013年9月から2017年12月借入のシンジケートローンは、2023年6月末現在、償還しております。

(注3) 2022年9月以降借入のシンジケートローンは、ソーシャルローンとして調達しております。

◆ 道路建設関係有利子債務の調達額推移(単位:億円)

社債発行及び金融機関からの借入により行っております。

なお、政府保証債は、民営化時の計画どおり、発行量を漸減させ、2009年度に発行を終了しております。



Ⅲ

財務状況



【東品川棧橋・鮫洲埋立部】



Ⅲ．財務状況

◆2023年3月期連結決算の概要

■連結経営成績

(単位：億円)

	2023年3月期 (A)	2022年3月期 (B)	増減(A-B)
営業収益	3,506	3,852	△ 345
営業費用	3,512	3,796	△ 283
営業利益	△ 5	56	△ 62
営業外収益	3	4	△ 1
営業外費用	0	1	△ 0
経常利益	△ 2	60	△ 62
特別利益	3	—	3
特別損失	2	1	1
税金等調整前当期純利益	△ 2	59	△ 61
法人税等	3	13	△ 10
親会社株主に帰属する当期純利益	△ 4	45	△ 49

■連結財政状態

- ・資産残高は、2022年3月末に比べて127億円減少し、3,710億円となりました。
- ・仕掛道路資産の増減要因は、事業の進捗等による増加887億円及び高速道路機構への引渡しによる減少693億円などによるものです。



(※) () 内は2022年3月末からの増減

■ 高速道路事業の損益状況（連結）

- ・ 料金収入は、コロナ禍からの社会経済活動の正常化による利用交通量の回復により、前期比 6.5%増の 2,707 億円となりました。なお、利用交通量は前期比 6.3%増の 99.9 万台 / 日となりました。
- ・ 道路資産完成高は、前期に横浜環状北西線の事業完了があったこと等により、前期比 44.5%減の 647 億円となりました。なお、道路資産完成高と道路資産完成原価の差は安全対策・サービス高度化積立金活用事業により生じたものです。
- ・ 道路資産賃借料は、高速道路機構との協定に定める貸付料の増加等により、前期比 10.4%増の 1,839 億円となりました。

（単位：億円）

	2023年3月期 (A)	2022年3月期 (B)	増減(A-B)
営業収益	3,355	3,711	△ 355
内：料金収入	2,707	2,542	164
内：道路資産完成高	647	1,166	△ 519
営業費用	3,375	3,667	△ 292
道路資産賃借料	1,839	1,665	173
道路資産完成原価	693	1,187	△ 493
管理費用等	842	815	27
営業利益	△ 19	43	△ 62

【参考】 高速道路事業における損益の基本的な考え方

■ 高速道路機構との協定における損益の考え方

⇒ 当社の収受する料金には当社の利潤を含めないことが前提

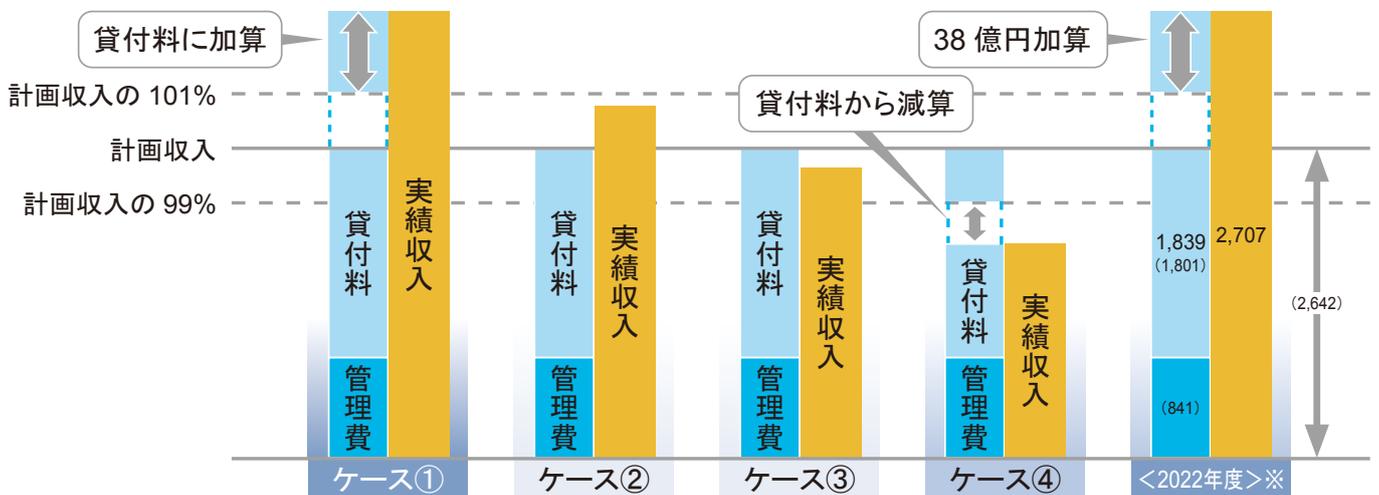
- 道路資産完成原価＝道路資産完成高
（道路資産の形成に要した額を高速道路機構に引き渡す。）
- 道路資産貸付料＝計画料金収入－計画管理費
（協定において、計画料金収入から計画管理費を除いた額が道路資産貸付料として定められている。）

<費用>	<収益>
道路資産完成原価	道路資産完成高
道路資産貸付料 (道路資産賃借料)	計画料金収入
計画管理費 (管理費用等)	

■変動貸付料制度による経営安定化措置（1%ルール）

計画料金収入対比で実績料金収入が±1%を超えて変動した場合においても、高速道路機構に支払う道路資産貸付料を変動させることで、会社の損益に与える影響を一定の範囲に抑える制度

- ケース①** 実績収入が計画収入の101%超だった場合
 ➡ 計画収入の101%を超える額が協定に定められている道路資産貸付料に加算
- ケース②,③** 実績収入が計画収入の99%以上101%以下だった場合
 ➡ 協定に定められている道路資産貸付料に変動なし
- ケース④** 実績収入が計画収入の99%未満だった場合
 ➡ 計画収入の99%未満から実績収入を除いた額が協定に定められている道路資産貸付料から減算



※ 計画収入（2,642）、貸付料（1,801）及び管理費（841）は協定値

■関連事業の損益状況（連結）

- ・駐車場事業は、都市計画駐車場（5箇所）及び高架下駐車場（59箇所）等を運営しており、営業収益は前期比2.6%増の32億円となりました。
- ・受託事業は、国、地方公共団体等からの受託工事の出来高の増加等により、営業収益は前期比17.6%増の69億円、営業費用は同20.5%増の67億円となりました。
- ・その他の事業は、休憩所等事業、高架下賃貸施設事業及び技術コンサルティング事業等を行っており、営業収益は前期比1.7%減の56億円となりました。
- ・関連事業全体の営業利益は前期比5.6%増の14億円となりました。

（単位：億円）

	2023年3月期 (A)	2022年3月期 (B)	増減(A-B)
営業収益	158	148	10
駐車場事業	32	31	0
受託事業	69	59	10
その他の事業	56	57	△0
営業費用	144	134	9
内：受託事業	67	56	11
営業利益	14	13	0

IV

資金の主な充当先

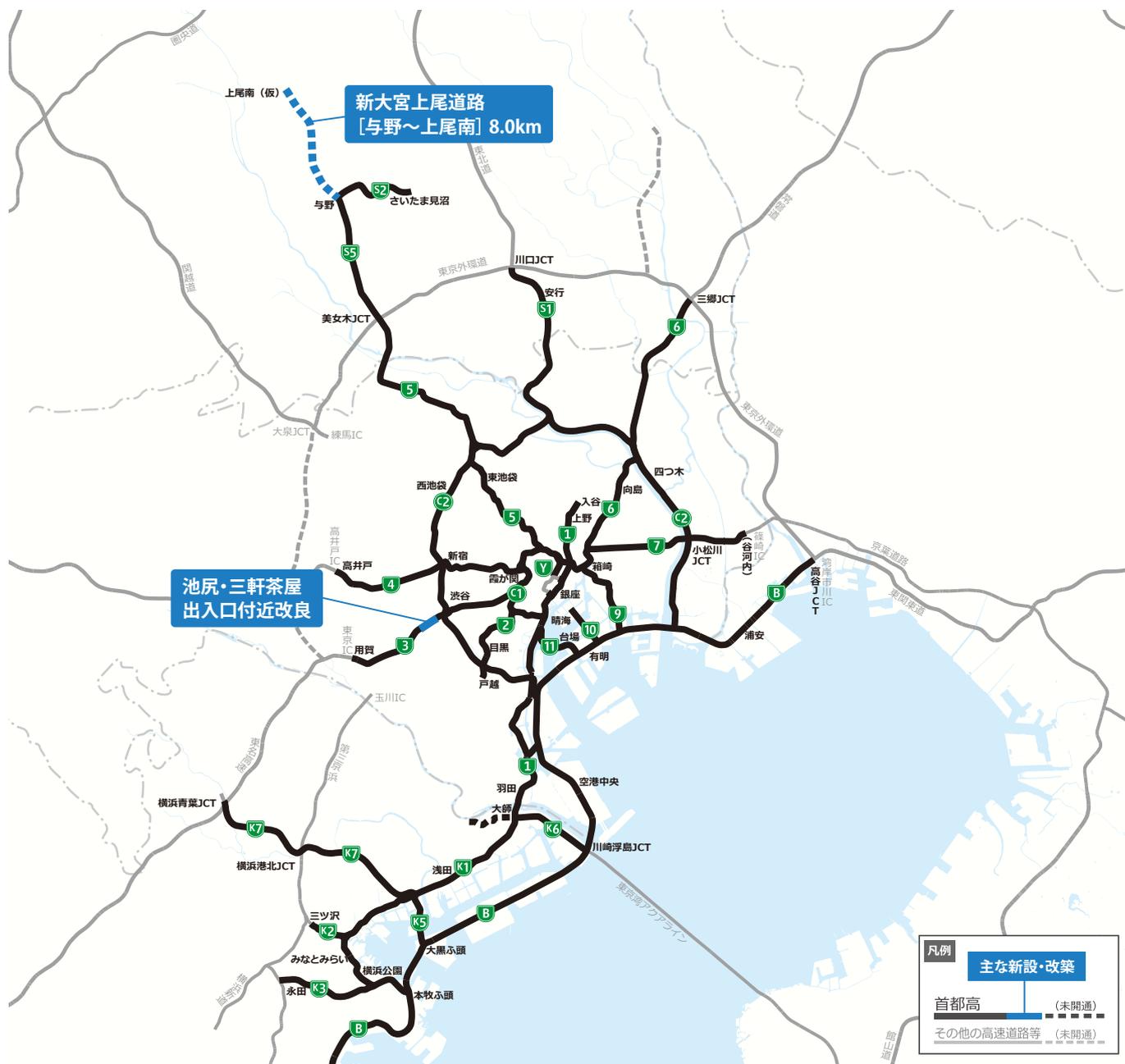


【高速大師橋】



IV. 資金の主な充当先

ネットワーク整備等実施箇所図



凡例

主な新設・改築

首都高 (未開通)

その他の高速道路等 (未開通)

主な新設・改築予定道路

区分	路線	延長	事業年度
新設	新大宮上尾道路(与野～上尾南)	8.0km	2017～2026年度
改築	池尻・三軒茶屋出入口付近 付加車線増設	0.7km	2015～2027年度

◆ 首都圏の強靱なネットワークの構築と渋滞対策の推進

首都圏の道路交通の円滑化に向けて、ネットワーク整備等や渋滞対策を実施し、お客さまに快適・便利な首都高を提供します。

首都高のネットワーク整備は、2014年度に中央環状線が全線開通した後、2016年度には高速神奈川7号横浜北線、2017年度には高速10号晴海線（晴海～豊洲）、2019年度には高速神奈川7号横浜北西線が開通し、さらなるネットワークの拡充が図られました。

また、中央環状線に関しては、より効率的な利用のため、中央環状線機能強化事業として、2017年度に堀切～小菅 JCT 間改良、板橋～熊野町 JCT 間改良が完成し、2019年度に小松川 JCT と渋谷（下り）入口が開通したことでさらなる相乗効果が発揮され、中央環状線が「さらに」利用しやすくなりました。今後もより快適な首都高を目指しネットワーク整備を進めてまいります。

● 新大宮上尾道路（与野～上尾南）

国土交通省関東地方整備局との共同事業として、一般国道17号（新大宮上尾道路（与野～上尾南））事業に着手しました。

新大宮上尾道路は埼玉県を中心部を南北に縦断する路線で、さいたま市中央区円阿弥から鴻巣市箕田間の延長約25.1kmの自動車専用道路です。そのうち、さいたま市中央区円阿弥から上尾市堤崎までの延長約8.0kmを事業区間とし現在事業を進めています。

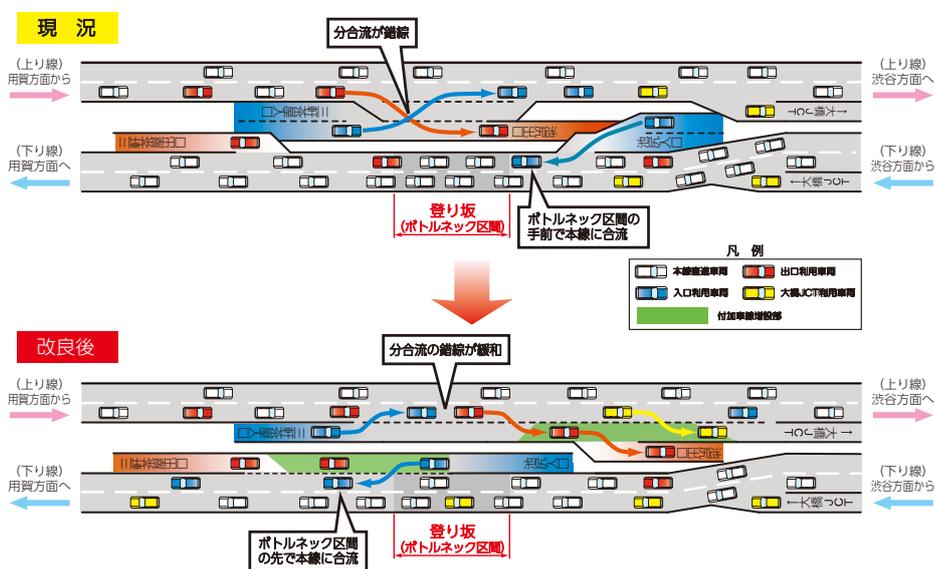
既存の首都高ネットワークと一体となり、東京都心と埼玉県中央地域の交通アクセス向上を図るとともに、一般国道17号新大宮バイパスにおける交通事故の防止や渋滞の緩和等へ貢献していきます。



● 池尻・三軒茶屋出入口付近 改良

高速3号渋谷線の池尻三軒茶屋付近では、利用交通が多く、上り勾配による速度低下や短い区間の中に合流・分流が存在するため、交通流が交錯し、渋滞が発生しています。

大規模更新工事にあわせて出入口にも付加車線を設置するとともに、ボトルネック区間をできるだけ効率よく走行できるよう、出入口の位置を変更します。



◆道路の安全・安心

■道路の高齢化への対策

総延長が約 327.2km にわたる首都高のうち、40 年以上を経過した路線が全体の約 5 割（約 158km）、30 年以上を経過した路線が約 7 割（約 220km）に達し、道路の高齢化が進んでいます。



■計画的な補修の実施

点検により発見された道路施設の損傷に対して、構造物の安全性に影響のある損傷や、第三者被害を生ずる恐れのある緊急性が高い損傷は、直ちに応急または恒久措置を実施し安全を確保します。緊急性はないものの補修補強や追加調査等の対策が必要な損傷は、補修の優先順位を設定した適切な補修計画に基づき着実に補修を実施します。

■首都高の安全・安心を確保する「大規模更新」「大規模修繕」

構造物を安全な状態に保つため、日夜きめ細やかな点検を実施し、適切な補修に取り組んでいますが、進行する構造物の高齢化や過酷な使用などにより、重大な損傷も発見されている状況にあります。

そこで、道路構造物を長期にわたり健全に保つため、構造上・維持管理上の問題や損傷状況を精査しながら、首都高の更新事業を進めています。

区分	対象箇所	延長	当初開通年度	事業年度
大規模更新	東品川栈橋・鮫洲埋立部	1.9km	1963年度	2014～2028年度
	高速大師橋	0.3km	1968年度	2015～2025年度
	池尻・三軒茶屋出入口付近	1.5km	1971年度	2015～2027年度
	竹橋・江戸橋JCT付近（日本橋区間）	3.3km	1964年度	2015～2040年度
	銀座・京橋出入口付近（築地川区間）※	1.5km	1962年度	2015～2028年度
大規模修繕	1号上野線、4号新宿線 他	55km	—	2014～2024年度

※ 築地川区間については、都市再生（まちづくり）と連携した更新検討・調整を進めます。



首都高の大規模更新・修繕事業の詳細については、特設サイトでもご覧いただけます。

首都高 リニューアルプロジェクト

<https://www.shutoko.jp/ss/shutokorenewal/>



●東品川栈橋・鮫洲埋立部 更新

高速1号羽田線の東品川栈橋・鮫洲埋立部は、どちらも損傷の程度及び長期的な使用に適さない構造などの面から大規模更新が必要です。

海上部に建設された東品川栈橋は、橋桁と海水面との空間が極めて狭く、点検・補修が非常に困難となっています。さらに、激しい腐食環境によりコンクリート剥離や鉄筋腐食などが多数発生しています。

鮫洲埋立部は、仮設と同等の構造で、路面の陥没などの重大な損傷が発生しています。

大規模更新の一つとして、2016年2月から現場工事に着手し、交通影響を軽減するため、う回路を設置し、交通流を確保しながら施工を実施しています。2020年6月には下り線の交通を更新線（暫定形）に切り替えを行いました。引き続き、更新線の完成に向け、施工を進めてまいります。

東品川栈橋の状況



激しい腐食環境による損傷

東品川栈橋部施工状況



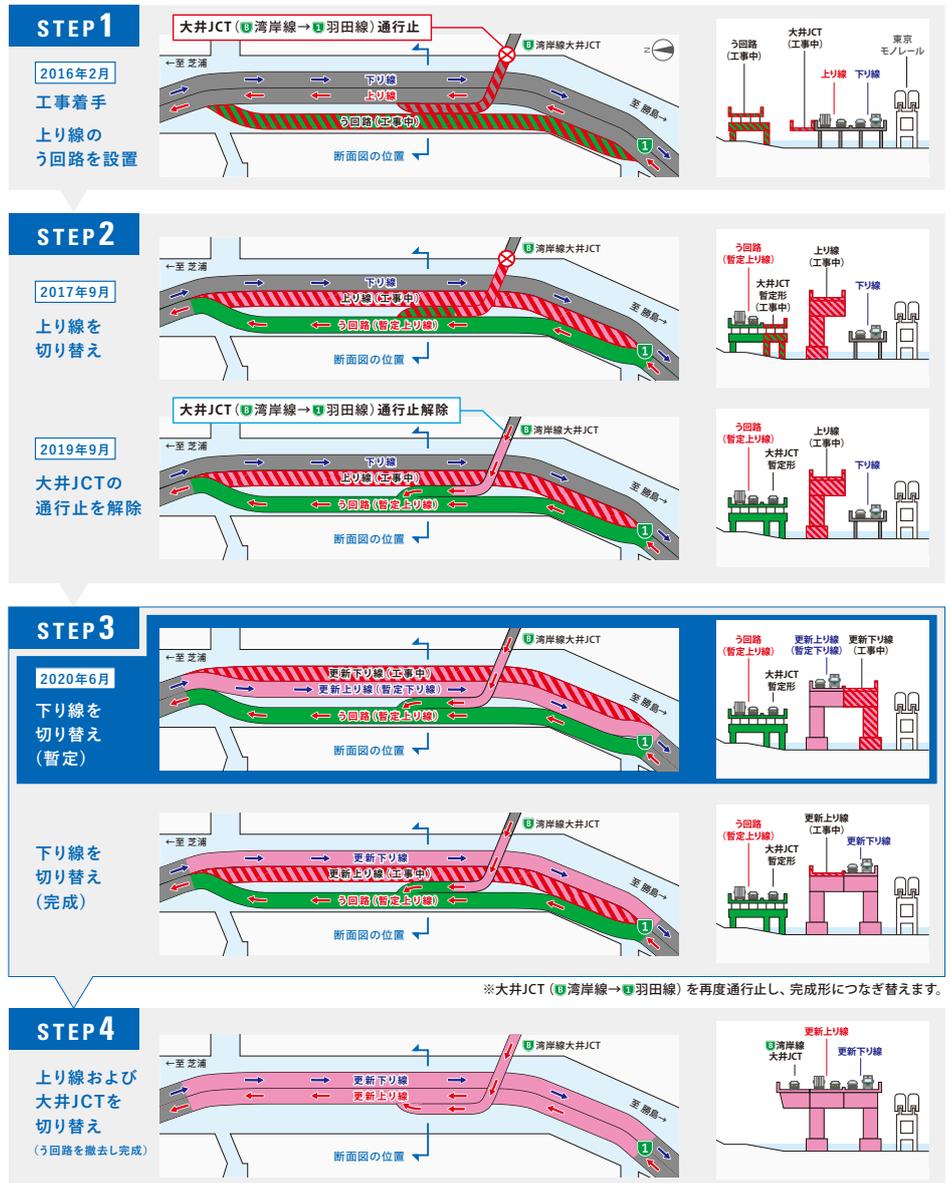
2023年3月

鮫洲埋立部施工状況



2023年3月

施工ステップ



● 日本橋区間の地下化事業の推進

日本橋川上空の首都高は、都心部の渋滞解消のために、1964年の東京オリンピック前に建設され、1963年の開通から半世紀以上が経過しています。

この区間は、1日あたり約10万台の自動車が走行する過酷な使用状況にあるため、構造物の損傷が激しく、更新が必要となっており、地下化と併せて構造物の更新を図ります。

日本橋川周辺は、国家戦略特区の都市再生プロジェクトに位置付けられ、多くの再開発計画が立ち上がり、新しいまちづくりが始まろうとしています。

首都高速道路株式会社は「立体道路制度」を活用し、建物の地下にトンネルを整備することで、これらのまちづくりと一体となって地下化事業に取り組み、地域の魅力のさらなる向上に貢献します。

本体工事に向けた準備工事である呉服橋出入口、江戸橋出入口の撤去工事に2021年4月から着手しています。その後トンネル工事、高架橋工事等を進め、2035年度の地下ルート開通、2040年度の完成（高架橋撤去）を目標に進めています。



BEFORE



江戸橋入口 撤去工事 施工状況（橋桁撤去完了）

撤去前



撤去後



2022年12月時点

AFTER



再開発の計画は現時点の情報に基づき作成したイメージです。

立体道路制度とは？

立体道路制度は、道路と利用する範囲を立体的に定めることで、道路敷地の上下空間に建物の建設を可能とするものです。地下化事業では、立体道路制度の活用により、道路トンネルの上部にも建物の建設を可能とすることで、敷地の有効活用を図っています。

※ 立体道路制度を用いない通常の道路整備では、原則として道路の上下空間に建物を建てるできません。



●高速大師橋 更新

高速1号線の多摩川渡河部に位置する高速大師橋は、開通から50年以上が経過し、過酷な使用状況などにより、橋梁全体に多数の疲労き裂が発生しているため、構造物の長期的な安全性を確保する観点から、橋梁の更新（造り替え）を実施しています。

橋梁の架け替え工事を、2023年5月27日から6月10日までの2週間、高速1号羽田線の終日通行止めにより実施しました。その後、既設橋の解体等を実施しています。

鋼床版に発生した疲労き裂



架け替え状況



架け替え後

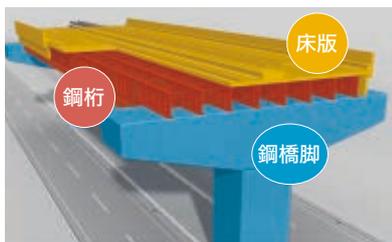


●池尻・三軒茶屋出入口付近 更新

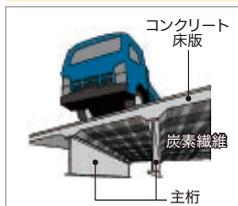
開通から50年以上が経過し、過酷な使用状況などから、床版に多数の損傷が発生しており、長期的な安全性確保を目的とし、耐久性の高い床版に更新します。あわせて、池尻出口と池尻入口の位置の入替及び付加車線の増設を行います。

●大規模修繕

大規模修繕では、橋梁単位で全体的に補修を行うことにより、新たな損傷の発生・進行を抑制しつつ長期の耐久性を向上させます。



コンクリート床版の補強(炭素繊維補強)



コンクリート床版の下面に炭素繊維シートを格子状に接着することで、ひび割れの開閉が拘束され、コンクリート床版の耐久性が向上します。

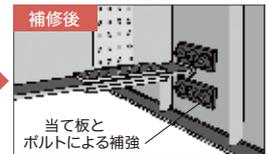
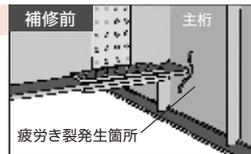
維持管理性の向上



高い耐久性を備えた恒久足場を設置することで、点検や補修を円滑に行っています。また、恒久足場は周囲と調和するように景観性も考慮しています。

鋼桁の補強

鋼桁の主桁と横桁の交差部等、疲労き裂が発生している箇所に対して鋼板部材で補強することにより、鋼桁の耐久性が向上します。



鋼桁・鋼橋脚の補修

劣化した既設の塗膜を除去し、耐久性の高い塗料を用いて被覆補修を行うことで、従来よりも防食性能が向上します。



Appendix

データ集



【与野】



Appendix データ集

■ 連結損益計算書（単位：億円）

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
営業収益	4,460	3,862	5,346	3,575	3,852	3,506
営業費用	4,457	3,823	5,327	3,606	3,796	3,512
道路資産賃借料	1,877	1,937	1,901	1,597	1,665	1,839
高速道路等事業管理費及び売上原価	2,475	1,780	3,316	1,901	2,014	1,554
販売費及び一般管理費	104	105	109	107	115	118
営業利益	2	38	18	△ 30	56	△ 5
営業外収益	2	4	2	2	4	3
営業外費用	0	0	1	1	1	0
経常利益	4	42	19	△ 28	60	△ 2
特別利益	158	3	—	—	—	3
特別損失	2	1	1	7	1	2
親会社株主に帰属する当期純利益	104	29	△ 0	△ 45	45	△ 4

■ 連結キャッシュ・フロー（単位：億円）

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
営業キャッシュ・フロー	△ 556	△ 85	1,278	△ 262	159	△ 112
投資キャッシュ・フロー	△ 114	△ 131	△ 104	△ 73	△ 49	△ 65
財務キャッシュ・フロー	151	342	△ 964	8	205	24

■ 連結貸借対照表（単位：億円）

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
流動資産	3,638	3,789	2,952	2,780	3,142	3,031
現金及び預金	270	225	188	169	185	199
高速道路事業営業未収入金	423	289	297	481	452	280
棚卸資産	1,969	2,341	1,278	1,222	1,372	1,563
受託業務前払金	155	12	3	6	4	6
その他流動資産	819	920	1,183	900	1,126	980
固定資産	668	717	729	711	695	678
有形固定資産	616	651	670	652	637	610
無形固定資産	26	26	26	23	22	20
その他固定資産	26	39	32	35	35	48
資産合計	4,306	4,507	3,681	3,491	3,837	3,710
流動負債	845	803	777	700	714	590
高速道路事業営業未払金	371	340	396	351	416	294
1年以内返済予定長期借入金	68	206	42	76	42	69
受託業務契約負債	—	—	—	—	19	10
受託業務前受金	173	24	5	20	—	—
その他流動負債	232	231	331	251	235	216
固定負債	2,847	3,050	2,256	2,173	2,466	2,445
社債	1,140	1,300	900	960	1,310	1,230
長期借入金	1,398	1,444	1,045	915	853	922
その他固定負債	308	306	311	298	303	292
負債合計	3,692	3,854	3,033	2,874	3,181	3,035
株主資本	663	692	692	647	692	687
非支配株主持分	4	4	5	5	5	16
純資産合計	614	652	647	617	656	674
負債・純資産合計	4,306	4,507	3,681	3,491	3,837	3,710

■ 単体損益計算書（単位：億円）

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
営業収益	4,422	3,818	5,296	3,531	3,804	3,449
高速道路事業営業収益	4,143	3,437	4,983	3,471	3,711	3,355
料金収入	2,701	2,686	2,635	2,358	2,542	2,707
道路資産完成高	1,440	748	2,345	1,111	1,166	647
その他の売上高	1	1	2	1	1	1
関連事業営業収益	278	381	313	59	93	93
駐車場事業収入	11	11	11	11	12	12
受託事業収入	260	359	289	35	59	69
その他の事業収入	6	9	11	12	22	10
営業費用	4,443	3,805	5,305	3,590	3,772	3,482
高速道路事業営業費用	4,170	3,428	4,995	3,535	3,682	3,393
道路資産賃借料	1,877	1,937	1,901	1,597	1,665	1,839
道路資産完成原価	1,440	748	2,345	1,148	1,187	693
管理費用	851	742	748	789	829	860
関連事業営業費用	273	377	309	55	90	89
駐車場事業費	9	10	16	10	12	11
受託事業費	259	359	285	34	57	68
その他の事業費	4	7	8	10	19	8
営業利益	△ 21	13	△ 8	△ 59	32	△ 33
営業外収益	10	6	6	9	9	6
営業外費用	0	0	1	0	0	0
経常利益	△ 11	19	△ 3	△ 51	40	△ 27
特別利益	158	2	—	—	—	—
特別損失	2	1	1	0	1	2
当期純利益	97	15	△ 12	△ 51	34	△ 22

■ 単体貸借対照表（単位：億円）

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
流動資産	3,516	3,663	2,813	2,633	2,999	2,855
現金及び預金	190	136	94	71	82	72
高速道路事業営業未収入金	423	289	297	481	452	280
棚卸資産	1,957	2,329	1,267	1,209	1,362	1,553
受託業務前払金	155	12	3	6	5	7
その他流動資産	790	895	1,150	863	1,095	940
固定資産	615	646	661	642	624	605
資産合計	4,132	4,310	3,474	3,275	3,623	3,461
流動負債	833	786	763	687	716	590
高速道路事業営業未払金	490	458	529	468	541	439
1年以内返済予定長期借入金	68	206	42	76	42	69
受託業務契約負債	—	—	—	—	19	10
受託業務前受金	173	24	5	20	—	—
その他流動負債	101	96	185	120	112	70
固定負債	2,764	2,973	2,173	2,102	2,386	2,372
社債	1,140	1,300	900	960	1,310	1,230
長期借入金	1,398	1,444	1,045	915	853	922
その他固定負債	226	229	228	227	222	220
負債合計	3,598	3,760	2,937	2,790	3,102	2,962
株主資本	534	550	537	485	520	498
純資産合計	534	550	537	485	520	498
負債・純資産合計	4,132	4,310	3,474	3,275	3,623	3,461

◆ 債務の引渡し状況

■ 有利子債務

形態	調達時期	弁済期日	金額(百万円)		
			総額	引渡済	引渡未了
金融機関借入(注3)	2005年3月	2010年3月	26,268	26,268	—
政府借入(注3)	2001年1月、2月、3月	2011年1月、2月、3月	128,379	128,379	—
金融機関借入	2006年3月	2011年3月	7,000	7,000	—
金融機関借入	2007年3月	2012年2月	20,500	20,500	—
第1回普通社債(財投機関債)	2007年3月	2012年3月	10,000	10,000	—
第2回普通社債(財投機関債)	2008年2月	2012年12月	10,000	10,000	—
金融機関借入	2008年3月	2013年2月	38,500	38,500	—
第3回普通社債(財投機関債)	2008年10月	2013年9月	20,000	20,000	—
金融機関借入	2009年3月	2014年2月	52,000	52,000	—
金融機関借入	2009年5月	2014年5月	16,000	16,000	—
第4回普通社債(財投機関債)	2009年10月	2014年9月	15,000	15,000	—
第5回普通社債(財投機関債)	2010年3月	2014年12月	40,000	40,000	—
金融機関借入	2010年3月	2015年2月	26,000	26,000	—
第6回普通社債	2010年10月	2015年9月	20,000	20,000	—
第7回普通社債	2011年2月	2015年12月	20,000	20,000	—
金融機関借入	2011年3月	2016年2月	15,000	15,000	—
第1回政府保証債	2006年3月	2016年3月	10,000	10,000	—
第8回普通社債	2011年10月	2016年9月	20,000	20,000	—
第2回政府保証債	2006年9月	2016年9月	10,000	10,000	—
第9回普通社債	2012年2月	2016年12月	20,000	20,000	—
金融機関借入	2012年3月	2017年2月	15,000	15,000	—
第3回政府保証債	2007年3月	2017年3月	17,200	17,200	—
第10回普通社債	2012年10月	2017年9月	30,000	30,000	—
第4回政府保証債	2007年9月	2017年9月	10,000	10,000	—
第11回普通社債	2013年2月	2017年12月	35,000	35,000	—
金融機関借入	2013年3月	2018年2月	15,000	15,000	—
第5回政府保証債	2008年3月	2018年3月	10,400	10,400	—
第6回政府保証債	2008年5月	2018年5月	10,000	10,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2013年9月	2018年9月	20,000	20,000	—
第12回普通社債	2014年3月	2018年12月	30,000	30,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2013年12月	2018年12月	30,000	30,000	—
第7回政府保証債	2009年2月	2019年2月	8,500	8,500	—
金融機関借入	2014年3月	2019年2月	15,000	15,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2014年8月	2019年8月	30,000	30,000	—
第13回普通社債	2014年10月	2019年9月	30,000	30,000	—
第14回普通社債	2015年2月	2019年12月	40,000	40,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2014年12月	2019年12月	30,000	30,000	—
第8回政府保証債	2010年1月	2020年1月	12,200	12,200	—
金融機関借入	2015年3月	2020年2月	15,000	15,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2015年8月	2020年8月	20,000	20,000	—
第15回普通社債	2015年10月	2020年9月	40,000	40,000	—
第16回普通社債	2016年2月	2020年12月	15,000	15,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2015年12月	2020年12月	10,000	10,000	—
第1回普通社債(私募)	2020年1月	2021年1月	60,000	60,000	—
第23回普通社債	2019年2月	2021年2月	30,000	30,000	—
金融機関借入	2016年3月	2021年2月	15,000	15,000	—
第17回普通社債	2016年7月	2021年6月	50,000	50,000	—
第18回普通社債	2016年10月	2021年9月	40,000	40,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2016年9月	2021年9月	20,000	20,000	—
第19回普通社債	2017年2月	2021年12月	34,000	34,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2016年12月	2021年12月	20,000	20,000	—
金融機関借入	2017年3月	2022年2月	15,000	15,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2017年9月	2022年8月	20,000	20,000	—
第20回普通社債	2017年10月	2022年9月	40,000	40,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2017年12月	2022年11月	20,000	20,000	—
第21回普通社債	2018年2月	2022年12月	40,000	40,000	—
第2回普通社債(私募)	2022年1月	2023年1月	45,000	45,000	—
金融機関借入	2018年3月	2023年2月	15,000	15,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2018年9月	2023年8月	10,000	10,000	—
第22回普通社債	2018年10月	2023年9月	30,000	30,000	—

形態	調達時期	弁済期日	金額(百万円)		
			総額	引渡済	引渡未了
金融機関借入(シンジケートローン)	2018年12月	2023年11月	10,000	10,000	—
第24回普通社債	2019年2月	2023年12月	20,000	20,000	—
金融機関借入	2019年3月	2024年2月	15,000	15,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2019年9月	2024年8月	10,000	10,000	—
第25回普通社債	2019年10月	2024年9月	40,000	40,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2019年12月	2024年11月	10,000	10,000	—
金融機関借入	2020年3月	2025年2月	15,000	15,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2020年9月	2025年8月	14,000	14,000	—
第26回普通社債	2020年10月	2025年9月	36,000	36,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2021年12月	2025年11月	25,000	25,000	—
第27回普通社債	2021年2月	2025年12月	20,000	20,000	—
金融機関借入	2021年3月	2026年2月	10,000	10,000	—
金融機関借入(シンジケートローン)	2021年9月	2026年8月	10,000	10,000	—
第28回普通社債	2021年10月	2026年9月	50,000	—	50,000
金融機関借入(シンジケートローン)	2021年12月	2026年11月	10,000	—	10,000
第29回普通社債	2022年2月	2026年12月	25,000	—	25,000
金融機関借入	2022年3月	2027年2月	10,000	—	10,000
金融機関借入(シンジケートローン)	2022年9月	2027年8月	12,000	—	12,000
第30回普通社債	2022年10月	2027年9月	28,000	—	28,000
金融機関借入(シンジケートローン)	2022年12月	2027年11月	15,000	—	15,000
第31回普通社債	2023年1月	2027年12月	20,000	—	20,000
金融機関借入	2023年3月	2028年2月	10,000	—	10,000
合計			1,931,947	1,751,947	180,000

2023年6月30日現在

(注1)原則として弁済期日の早いものから順に引渡しを行う予定です。

(注2)政府保証債及び社債(財投機関債)は額面ベースです。

(注3)首都高速道路公団から承継しています。

◆ 債務の引渡し実績

(単位:百万円)

	2015 年度迄	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	合計
債務引渡実績額	1,119,707	388,143	143,373	93,945	251,383	110,765	124,834	90,430	10,570	2,333,150
うち無利子借入	363,960	130,943	18,373	2,295	64,033	765	834	0	0	581,203
うち有利子債務	755,747	257,200	125,000	91,650	187,350	110,000	124,000	90,430	10,570	1,751,947

2023年6月30日現在

(注1)政府保証債及び社債(財投機関債)は額面ベースです。

◆ 債務の引渡し予定

(単位:百万円)

	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
債務引渡予定額	107,384	61,790	47,276	100,012	111,273	268,487	22,085	22,141
うち無利子借入	1,825	0	0	706	1,678	0	0	0
うち有利子債務	105,559	61,790	47,276	99,306	109,595	268,487	22,085	22,141

2023年6月30日現在

(注1)引渡予定額は原則として2023年1月30日付事業許可添付の収支予算の明細に基づき記載しています。

(注2)各年度における実際の債務引渡額は、工事の進捗状況等により上記予定と異なる場合があります。

◆令和 5 事業年度 事業計画

首都高速道路株式会社は、高速道路株式会社法第 10 条に基づき、令和 5 事業年度事業計画について国土交通大臣に申請し、認可を受けました。認可を受けた事業計画は、次のとおりです。

令和 5 事業年度は、高速道路事業 3,245 億円、高速道路事業以外の事業 154 億円、総額 3,399 億円の事業費をもって、首都高を安全・安心・快適に保つ適切な管理、ネットワークの整備及び関連事業等を着実に推進します。

令和 5 事業年度

自 令和 5 年 4 月 1 日
至 令和 6 年 3 月 31 日

第 19 期

事業計画

首都高速道路株式会社

I . 高速道路株式会社法第 10 条に基づく事業計画について

事業計画については、高速道路株式会社法（以下「会社法」という。）第 10 条に基づき、高速道路株式会社が、毎事業年度の開始前に、その事業年度の事業計画を定め、国土交通大臣の認可を受けることとなっている。

なお、事業計画を申請するにあたり、会社法施行規則第 11 条第 1 項で規定されているとおり、資金計画書及び収支予算書を添えて、国土交通大臣に提出することとなっているため、事業計画以外にも当該事業年度の資金計画書及び収支予算書も添付する。

令和 5 事業年度の事業計画等については、事業全体としては総額約 3,399 億円の事業費、うち高速道路事業に係る総額は約 3,245 億円の事業費を予定している。資金計画については、自主調達（社債、民間借入金）等により合計約 2,387 億円の資金を調達する予定である。収支予算については、当期純利益として約 2 億円発生する見込みである。

なお、事業の実施に当たっては、新たな知見を踏まえた高速道路の効率的な維持管理を図るとともに、高速道路の維持管理のあり方や将来像、高速道路を持続的に利用する枠組み等の議論を踏まえ、実現可能な取組から順次適切に実施するなど、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、「機構」という。）の中期計画を踏まえ、国及び機構と連携するものとする。

II . 事業計画

1. 高速道路事業に係る事業計画

令和 5 事業年度における高速道路事業については、高速道路の新設、改築及び維持、修繕、災害復旧その他の管理で構成される。

高速道路の新設、改築については、首都圏のネットワークを形成する一般国道 17 号（新大宮上尾道路（与野～上尾南））等を継続実施するため、約 89 億円の事業費（一般管理費、建設中利息を除くと約 86 億円）を予定している。また、東品川栈橋・鮫洲埋立部等の大規模更新を実施するため、約 466 億円の事業費（一般管理費、建設中利息を除くと約 431 億円）を予定している。

高速道路の維持、修繕、災害復旧その他の管理については、適正かつ効率的な維持管理や道路施設について中長期的に管理するために必要な修繕を実施するため、約 1,697 億円の事業費を予定している。また、長期にわたる安全性を確保するために必要な大規模更新及び大規模修繕を実施するため、約 993 億円の事業費を予定している。

なお、他の高速道路株式会社の事業範囲における高速道路の新設、改築及び維持、修繕、災害復旧等に関する事業は、本事業年度において事業実施予定はない。

以上の内容をまとめると、高速道路事業に係る令和5事業年度の事業計画は下記のとおりである。

(単位：億円)

事業区分	事業の概要（実施の方法・事業量）	所要資金の額
高速道路の新設、改築	一般国道17号（新大宮上尾道路（与野～上尾南））など計2路線10.4km（※）の新設、都道首都高速3号線（池尻・三軒茶屋出入口付近付加車線増設）などの改築	89
	都道首都高速1号線（東品川・橋・鮫洲埋立部）1.9km等の大規模更新	466
高速道路の維持、修繕、災害復旧その他の管理	都道首都高速1号線など計36路線327.2km（※）の維持、修繕、災害復旧その他の管理	1,697
	都道首都高速3号線（池尻・三軒茶屋出入口付近）1.5km等の大規模更新 都道首都高速1号線など計18路線55.2kmの大規模修繕	993
高速道路株式会社法第五条第2項に規定された以外の高速道路における新設、改築		—
高速道路株式会社法第五条第2項に規定された以外の高速道路における維持、修繕、災害復旧等		—
合計A（高速道路事業）		3,245

注）端数処理の関係により合計が一致しない場合がある。

※令和5事業年度期首時点

2. 高速道路事業以外の事業に係る事業計画

令和5事業年度における高速道路事業以外の事業については、高速道路の休憩所等の建設・管理、国、地方公共団体等の委託に基づき行う道路の新設、改築、維持、修繕等及びその他の事業で構成される。

高速道路の休憩所等の建設・管理については、高速道路をご利用するお客様への適正なサービスを目的とした既存パーキングエリア等の管理等を実施するため、約0.4億円の事業費を予定している。

国、地方公共団体等の委託に基づき行う道路の新設、改築、維持、修繕等については、高速道路事業に関連する他の道路事業の委託事業を着実に実施するため、約128億円の受託事業費を予定している。

その他の事業については、駐車場及び高架下施設事業等を展開するために約25億円の事業費を予定している。

以上の内容をまとめると、高速道路事業以外の事業に係る令和5事業年度の事業計画は下記のとおりである。

(単位：億円)

事業区分	事業の概要（実施の方法・事業量）	所要資金の額
高速道路の休憩所等の建設・管理	埼玉県道高速足立三郷線八潮パーキングエリア（上り線）など計2箇所のパーキングエリアの管理等	0.4
国、地方公共団体等の委託に基づき行う道路の新設、改築、維持、修繕等（※1）	「一般国道17号新大宮上尾道路（与野～上尾南）建設事業の施行に関する用地細目協定書」に基づく受託工事ほか	128
高速道路株式会社法第五条第2項に規定された以外の高速道路の休憩所、給油所等の建設・管理		—
その他の事業（※2）	夕留駐車場など駐車場事業5箇所、都道首都高速2号線高架下施設事業4箇所等	25
合計B（高速道路事業以外）		154
合計（A+B）（全事業）		3,399

注）端数処理の関係により合計が一致しない場合がある。

※1 この中には、会社法第5条第5項に基づく、国、地方公共団体、地方道路公社以外の事業者の委託に基づき行う高速道路事業に関連する事業（所要資金5.3億円）を含む。

※2 この中には、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律第10条第1項に基づく海外道路調査等事業等（所要資金1.5億円）を含む。

■ 資金計画書

令和5事業年度の資金計画書は下記のとおりである。

(単位：億円)

科目	合計	高速道路事業		高速道路事業以外
収入の部				
(営業的収入)				
高速道路事業営業収入	2,942	2,942		
関連事業営業収入	155			155
SA・PA事業収入	1			1
その他の事業収入	26			26
受託事業収入	128			128
営業外収入				
(資本的収入)				
社債・借入金	2,387	2,387	(2,336)	
機構からの無利子借入金	17	17	(17)	
社債	1,400	1,400	(1,400)	
民間借入金	970	970	(919)	
前期繰越金	953	875	(464)	78
合 計	6,437	6,204	(2,800)	232
支出の部				
(営業的支出)				
高速道路管理費	868	868		
道路維持費	455	455		
道路業務管理費	250	250		
一般管理費	163	163		
道路資産賃借料	1,987	1,987		
関連事業管理費	147			147
SA・PA事業管理費	0			0
その他の事業管理費	18			18
受託事業営業費	128			128
(資本的支出)				
高速道路新設・改築費	89	89	(88)	
新設・改築費	86	86	(86)	
一般管理費	2	2	(2)	
支払利息等	1	1	(1)	
高速道路特定更新等工事費(改築)	466	466	(466)	
新設・改築費	431	431	(431)	
一般管理費	30	30	(30)	
支払利息等	5	5	(5)	
高速道路修繕費	829	829	(788)	
修繕費	789	789	(750)	
一般管理費	31	31	(29)	
支払利息等	9	9	(9)	
高速道路特定更新等工事費(修繕)	993	993	(993)	
修繕費	969	969	(969)	
一般管理費	12	12	(12)	
支払利息等	12	12	(12)	
関連事業建設費	7			7
SA・PA事業建設費	—			—
その他の事業建設費	7			7
社債等償還金	51	51		—
次期繰越金	999	920	(464)	79
合 計	6,437	6,204	(2,800)	232

※ 端数処理の関係により合計が一致しない場合がある。

※ 高速道路事業欄の()書きは、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に帰属する道路資産の形成に係る資金計画であり、令和4年度未執行分(見込)を加味したものである。

■ 収支予算書

令和 5 事業年度の収支予算書は下記のとおりである。

(単位：億円)

科目	合計	金額	
		高速道路事業	高速道路事業以外
I . 高速道路事業営業損益			
1. 営業収益	3,653	3,653	
(1) 料金収入	2,674	2,674	
(2) その他収入	978	978	
・道路資産完成高	978	978	
2. 営業費用	3,648	3,648	
(1) 道路資産賃借料	1,807	1,807	
(2) 道路資産完成原価	978	978	
(3) 管理費用	862	862	
・維持修繕費	414	414	
・管理業務費	227	227	
・一般管理費	125	125	
・租税公課	13	13	
・減価償却費	82	82	
高速道路事業営業利益	5	5	
II . 関連事業営業損益			
1. 営業収益	148		148
(1) SA・PA 事業収入	1		1
(2) その他の事業収入	24		24
(3) 受託事業収入	123		123
2. 営業費用	144		144
(1) SA・PA 事業費	0		0
(2) その他の事業費	21		21
(3) 受託事業費	123		123
関連事業営業利益	3		3
全事業営業利益	8	5	3
III . 営業外収益	—	—	—
IV . 営業外費用	5	5	—
経常利益	3	—	3
V . 特別利益	—	—	—
VI . 特別損失	—	—	—
税引前当期純利益	3	—	3
法人税、住民税及び事業税	1	—	1
法人税等調整額	—	—	—
当期純利益	2	—	2

※ 端数処理の関係により合計が一致しない場合がある。

※ 本様式は、高速道路株式会社法第 14 条第 1 項及び第 2 項の規定に基づき国土交通大臣により定められた「高速道路事業等会計規則」第 6 条の別表第二第 2 号様式に示される「損益計算書」と異なる。また、第 6 条の別表第一に示される勘定科目の項目区分とも一致していない。



お問い合わせ先

首都高速道路株式会社
財務部 資金課

TEL: 03-3539-9308

FAX: 03-3502-3062

URL: <https://www.shutoko.co.jp>

〒100-8930 東京都千代田区霞が関1-4-1(日土地ビル)