

# 西日本高速道路株式会社

## ソーシャルファイナンス・インパクトレポート 2024年度



みち、ひと…未来へ。



E35 西九州自動車道 佐々IC～佐世保中央IC 四車線化 2025年3月23日完成

西日本高速道路株式会社

2026年3月発行

# 当社概要と中期経営計画「進化2025」

- 2005年10月1日に、日本道路公団の分割・民営化に伴い全額政府出資の株式会社として設立されました

## グループ理念

私たちは、高速道路の安全・安心を最優先に、高速道路の進化に挑み続け、地域の発展と豊かな未来の実現に貢献します。

商号	西日本高速道路株式会社(ブランドネーム:NEXCO(ネクスコ)西日本) West Nippon Expressway Company Limited
目的	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
資本金	475億円(全額政府出資) ※政府による株式の常時1/3以上の保有義務あり
設立年月日	2005年10月1日

## 中期経営計画「進化2025」における5つのビジョンと重点施策

01 高速道路の安全・安心を いつまでも守り抜く	点検補修の進化、大規模更新・大規模修繕の推進、交通安全対策の進化
02 多発する自然災害から 地域と暮らしを守り抜く	ネットワークの進化～ミッシングリンクの解消等～、ネットワークの強化～暫定2車線区間の4車線化～、高速道路の強靱化～耐震性の向上～、災害対応力の強化
03 新しいモビリティ社会に向けて 高速道路を進化させる	高速道路機能の進化、物流支援～休憩施設の充実～、料金所のキャッシュレス化・タッチレス化、道路情報提供の高度化、通信ネットワークの進化
04 高速道路の顧客体験価値を高める	新しい価値を提供するSA・PAの進化
05 持続的に進化する企業を目指す	高速道路を活用した地域貢献、社員が活躍できる環境づくり、DX(デジタルトランスフォーメーション)の推進、環境に関する取り組みの推進～脱炭素社会に向けて～、海外事業の発展、SDGs達成への貢献

## 我が国が抱える社会的課題と当社業務の関係

- 我が国においては、「社会資本整備重点計画」等において示されているように、加速化するインフラの老朽化、激甚化・頻発化する自然災害、人口減少等による地域社会の変化への対応や、「交通安全基本計画」等において示されているように、高速道路における安全・安心の確保が求められている状況にあります
- また、当社の事業エリアである西日本地域は、他の地域と比較して、特に台風・豪雨災害などの気象災害の被害を受けやすいという課題を抱えています
- 我が国が抱える社会的課題と当社業務の関係は下記のとおりです

### 当社の道路等建設事業(=ソーシャルプロジェクト)

①高速道路の長期保全

②高速道路の修繕・災害復旧

③高速道路の新設

④高速道路の改築

### 事業(=ソーシャルプロジェクト)の実施による課題解決

#### 我が国が抱える社会的課題

①加速化するインフラの老朽化

②激甚化・頻発化する自然災害

③人口減少等による地域社会の変化

④高速道路における安心・安全の確保

#### 西日本地域特有の課題=他の地域と比較し、特に台風・豪雨災害の被害を受けやすい

①1995年以降の「災害救助法」適用回数

②2013年8月30日に運用が開始された「大雨特別警報」の発表回数

③過去5年の「激甚災害」の適用実績数

半数以上を西日本地域が占める

### 課題解決による特に社会へのポジティブなインパクト

受益者(=対象とする人々):主に高速道路の利用者や沿線地域に住む人々、また災害発生時には罹災者を含む一般の人々

# ソーシャル・ファイナンス・フレームワークの概要①

- 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。本フレームワークについて、2021年6月30日に外部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に適合している旨のオピニオンを取得しました

## 1 調達資金の用途

- 当社が本フレームワークで発行するすべての債券及び金融機関等からの借入は、道路建設等事業(=ソーシャルプロジェクト)に充当され、我が国(特に、当社の事業エリアである西日本地域)が抱える社会的課題の解決に貢献します
- 対象プロジェクトにおける具体的な路線名、工事内容等については、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(高速道路機構)との協定により決定されており、進捗状況などは、当社ウェブサイト内「会社案内 > 約款・法令・協定」ページ等で確認可能です

社会的課題	ソーシャルプロジェクト	当社の取組み
1 加速化するインフラの老朽化	高速道路の長期保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高速道路リニューアルプロジェクトをはじめとするNEXCO西日本インフラ長寿命化計画の実施               <ul style="list-style-type: none"> <li>- メンテナンスサイクルの確立と効率的な修繕等、特定更新等工事の実施、点検等に必要な基準類の整備 等</li> </ul> </li> </ul>
2 激甚化・頻発化する自然災害	高速道路の修繕・災害復旧	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「高速道路における安全・安心実施計画」の推進               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 大雨に対する対策、地震に対する対策、工事規制の影響の最小化</li> </ul> </li> </ul>
3 人口減少等による地域社会の変化	高速道路の新設	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新名神高速道路の整備</li> <li>■ 高速道路網が繋がっていない区間(ミッシングリンク)の整備</li> <li>■ 4車線化事業の実施・拡大による高速道路ネットワークの更なる機能強化</li> </ul>
4 高速道路における安全・安心の確保	高速道路の改築	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 暫定2車線区間の4車線化</li> <li>■ 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</li> <li>■ 世界一安全な高速道路の実現</li> </ul>

## ソーシャル・ファイナンス・フレームワークの概要②

### 2 プロジェクトの評価と選定のプロセス

- 高速道路の新設事業は、国土交通省が定める要領に基づき新規事業採択から事業完了後まで適切な評価がなされており、修繕事業は道路法施行規則で義務付けられている点検サイクルに基づき適切に実施されています(新規高速道路整備事業、既存高速道路整備事業、高速道路修繕事業毎に、評価・選定のプロセスを有する)

### 3 調達資金の管理

- 当社の資金は、法令等に基づき道路管理事業やその他の事業から区分された道路建設等事業に充当され、厳格に管理されています。また、資金の充当状況は高速道路機構との協定に基づく収支予算の明細においても開示しており、社会経済情勢や道路政策の変化に応じ、適宜更新されています。さらに、調達資金は年度内に対象プロジェクトに充当されるため、未充当資金は発生しません(仮に発生した場合、1年以内の安全性の高い金融資産で運用)

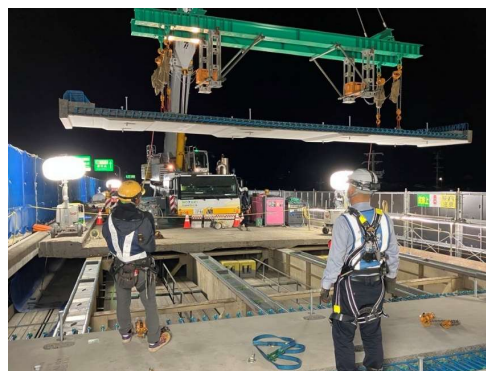
### 4 レポーティング

- 資金充当状況及びインパクト・レポートは当社ウェブサイトにおいて公開します  
 資金充当状況等・・・「企業・採用情報」会社案内」約款・法令・協定」  
 社会的課題の解決に関するインパクト・レポート・・・「企業・採用情報」IR情報」ソーシャルファイナンス」

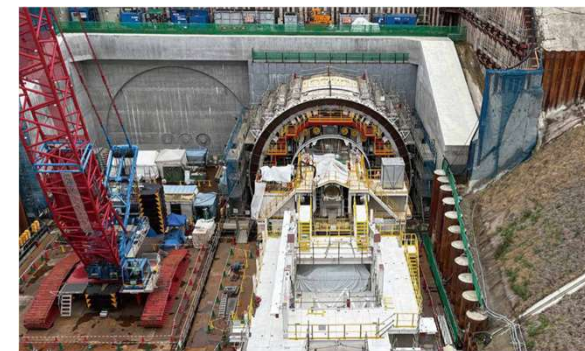
#### ソーシャルプロジェクトのご紹介(一例)



東九州自動車道 臼杵IC～津久見IC  
 (高速道路区域外からの土砂流入  
 / 高速道路の災害対応)



九州自動車道 溝辺鹿兒島空港IC～始良  
 (大規模更新/高速道路の長期保全)



新名神高速道路 八幡京田辺IC～高槻JCT  
 (ネットワークの機能強化/高速道路の新設)

# 環境へのネガティブインパクトに対する考え方・軽減策

- 高速道路ネットワークがもたらすポジティブインパクトには、自動車による排出ガスの発生抑制が挙げられます
- 一方、道路建設等事業においては森林伐採や、電気・燃料・水等の資源、アスファルト等の資材を消費するといったネガティブインパクトが生じます。当社ではこの軽減策として、「環境基本計画」を策定して環境保全に取り組んでいます

## 1 自動車走行による排出ガスのネガティブインパクトに対する当社の考え方

- 自動車が高速道路を利用することによって、燃料消費の効率性が高まるほか、自動車交通が一般道から高速道路に転換し、一般道の交通集中の緩和や分散が図られることによって、自動車による排出ガスの発生が抑制されると考えられます。また、高速道路が開通することによる交通量の増加分を加味しても、当該地域全体では自動車走行に起因する温室効果ガスや大気汚染物質の発生が抑制されると考えられます

## 2 道路建設等事業実施によるネガティブインパクトと軽減策

- 道路建設等事業によるネガティブインパクトには、高速道路の建設における、森林伐採や建築物等の取り壊し、高速道路の維持管理における、電気・燃料・水等の資源やアスファルト・コンクリート等の資材を消費するといったことが挙げられます
- 当社では斯かるネガティブインパクトを軽減するため、「環境基本計画」を策定して、環境保全・改善に取り組んでいます
- その一環として、盛土のり面の樹林化を図り、生態系保全、CO<sub>2</sub>の固定に取り組んでいます



SA・PAにおけるEV急速充電システム



SA・PA、ICなどの空間を用いた  
ビオトープ整備（府中湖PA びおっと・府中湖）



四国横断自動車道沿線の吉野川渡河部における  
渡り鳥シギをはじめとした生育環境の保全

### 環境方針（2008年制定、2021年一部改訂）

脱炭素社会  
の実現

循環型社会  
の形成

自然と共生する  
社会の推進

### 環境基本計画（環境方針の3テーマで構成し、5カ年毎に計画を策定）

環境管理会議において、毎年度計画達成に向けた  
具体目標（アクションプラン）を立て、実績を評価

## 事業を通じたSDGs達成への貢献

- 当社グループでは「事業活動を柱として、社会の持続的な発展に貢献します」というCSR活動方針のもと、ステークホルダーとの対話で得られたご意見を参考にしながら、CSRの重要課題を特定しています
- また、2030年に向けて世界的な優先課題やあるべき姿を明らかにしている「持続可能な開発目標(SDGs)」に、当社グループのマテリアリティを中心とする関連した取り組みを通じて貢献することをめざしています

重要課題 (マテリアリティ)	当社の取組み
社会基盤である 高速道路の整備と 長期保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高速道路ネットワークの機能強化(4車線化による交通渋滞解消や安全性の更なる向上)</li> <li>■ スマートICの整備による高速道路の利便性向上</li> <li>■ 保全事業システムの高度化、効率化</li> </ul>
災害対応力の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 耐震補強対策の加速による地震に強い高速道路の実現</li> <li>■ 一般道路との緊密な連携・提携を図るための、全24府県との災害協力協定の締結</li> <li>■ 自衛隊による被災地の救助活動のため、被災地や道路の状況の情報の共有化、初動対応の連携などを目的とした連携協定の締結</li> </ul>
脱炭素社会の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 事業活動に伴う電気使用量の削減、太陽光発電の導入、及び樹林化</li> <li>■ 高速道路の自動車交通によって発生する二酸化炭素排出量を削減するための渋滞対策</li> </ul>
「安全」「環境」 「地域貢献」の 取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交通安全の啓発活動</li> <li>■ 西日本各地での森林再生への取り組み</li> <li>■ 障がい者の方への就労支援</li> <li>■ 地域社会の清掃美化活動</li> <li>■ 校外学習活動協力としての職場体験学習の実施</li> </ul>

# インパクト・レポート(2024年度・概要)

- 当社は、ソーシャルボンド及びソーシャルローンによって調達した資金を活用し、社会的課題の解決に資するプロジェクトを実施いたしました。2024年度の社会改善効果は以下のとおりです

## インパクト・レポート(2024年度・概要)

- プロジェクト毎の定量指標(アウトプット指標・アウトカム指標)は以下のとおりです。インパクト指標については、次頁以降のプロジェクト詳細のとおりです。定量指標によって開示することが困難なものについては定性的に公表しております



ソーシャルプロジェクト	具体的なプロジェクト	アウトプット指標(一例)	アウトカム指標(一例)
高速道路の長期保全	高速道路リニューアルプロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 特定更新事業の完成高 <u>1,664億円(税抜)</u></li> <li>■ 橋梁の点検率 <u>20%(3巡目)</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 快適走行路面率(快適に走行できる舗装路面の車線延長) <u>98%</u></li> <li>■ 修繕着手済橋梁数 <u>750橋(2巡目)</u></li> </ul>
高速道路の修繕・災害復旧	災害対応力の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高速道路の営業延長 <u>3,625km</u></li> <li>■ 橋梁の耐震補強数 <u>4,561橋</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 橋梁の耐震補強対策率 <u>70.5%</u></li> <li>■ 通行止め時間(雨・雪・事故・工事等に伴う年平均通行止め時間) <u>79時間</u></li> </ul>
高速道路の新設	九州自動車道(小郡鳥栖南SIC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新規開通箇所 <u>1箇所(小郡鳥栖南SIC)</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新規路線の開通効果 <u>p10参照</u></li> <li>■ 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数 <u>のべ3,880日</u></li> <li>■ 企画割引の販売件数 <u>282千件</u></li> </ul>
高速道路の改築	西九州自動車道 4車線化工事(佐々IC~佐世保IC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 4車線化完成路線延長 <u>2.8km</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 逆走事案件数 <u>84件</u></li> <li>■ 死傷事故率 <u>4.0件/億台キロ</u></li> </ul>

# インパクトレポート①(高速道路の長期保全)

## 高速道路の長期保全

- 当社が管理する高速道路の約7割が開通から30年を超え、老朽化が進んでいます。そのため当社では、道路ネットワーク機能を長期にわたって健全に保つため、橋梁やトンネルなどの構造物をリニューアルする、“高速道路リニューアルプロジェクト”を進めています。
- 一例として大阪万博が開催された1970年より順次開通した中国自動車道中国池田IC～神戸JCT間は、開通から約50年が経過し、橋梁等の構造物の損傷が進行しています。
- このため、抜本的な対策として、主に橋梁の桁や床版を取り替えるリニューアル工事を実施しています。

### 大規模更新



橋梁(床版取替)

損傷した鉄筋コンクリート床版を、より耐久性の高い床版に取り替えます。(プレストレストコンクリート床版)

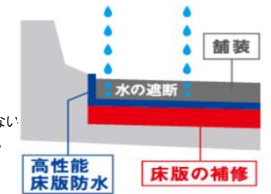


### 大規模修繕



橋梁(床版修繕)

損傷した鉄筋コンクリート床版を、より強くなるために厚さを増すなどの補修を行います。損傷を抑制するため、原因となる水が床版にしみ込まないように高性能床版防水を行います。



## インパクトレポート

### アウトプット指標

- 特定更新事業の完成高 **1,664億円(税抜)**
- 橋梁の点検率(※1) **20%(3巡目)**
- トンネルの点検率(※1) **19%(3巡目)**
- 道路付属物等の点検率(※1) **19%(3巡目)**

### 具体的なプロジェクト

- 中国道リニューアルプロジェクト

※1省令に基づく点検(2024年度～2028年度にかけて行われる3巡目分)の実施率

### アウトカム指標

- 快適走行路面率(快適に走行できる舗装路面の車線延長) **98%**
- 修繕着手済橋梁数(※2) **750橋(2巡目)**
- 修繕着手済トンネル数(※2) **169箇所(2巡目)**
- 修繕着手済道路付属物等数(※2) **46施設(2巡目)**

※2省令に基づく点検(2019年度～2023年度までに行われた2巡目分)判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された構造物のうち、2024年度までに修繕(設計を含む)に着手した構造物の数

100%の安全・安心を、未来の日本につなげるために。どうしても必要な事業です。

**Renewal**  
高速道路が、生まれ変わる。  
高速道路リニューアルプロジェクト  
大規模更新・修繕事業

これまでの部分的な補修の繰り返すだけでは、もう道路の長寿命化が図れない。だから、橋の架け替えや大規模な補修が必要です。

高速道路は“安全”に誕生します。  
[NEXCO] 西日本 高速道路リニューアルプロジェクト

# インパクトレポート②(高速道路の修繕・災害復旧)

## 高速道路の修繕・災害復旧

- 当社の事業エリアである西日本地域は、1995年以降に「災害救助法」が適用された回数が全国の約半数を占めています。また、2013年8月30日に運用が開始された「大雨特別警報」の発表回数や、直近5年間における「激甚災害」の指定回数についても、全体の半分以上を西日本地域が占めています。これらの実績が示すとおり、西日本地域は他地域と比較して、台風や豪雨などの気象災害による被害を受けやすいという構造的な課題を抱えています。
- 激甚化・頻発化する集中豪雨・台風や地震等の自然災害に対して、引き続き、防災・減災に資する4車線化事業や耐震補強等の対策に取り組むとともに、災害が発生する前の通行規制措置やお客さまへの情報発信、災害が発生した際の速やかな通行止めや応急復旧に向けて、グループ一丸となって取り組みます。

	橋脚補強	支取替	落橋防止
	大きな地震力に対し橋脚を補強することで変形・破壊を抑制します。	地震エネルギーを吸収し、構造系に作用する力を低減します。	想定を超える変位・変形が橋に生じた場合、落橋という不測の事態を防止します。
補強前			
補強後			

## インパクトレポート

### アウトプット指標

- 高速道路の営業延長 **3,625km**
- 橋梁の耐震補強数 **4,561橋**  
※速やかな機能回復が可能な性能を示す耐震性能2を満足する橋梁数
- 南海トラフ地震被害に備えての資機材の新規備蓄箇所数 **248箇所**
- 地域との包括的相互協力協定の締結実績 **2府22県6市**

### E34 大分自動車道 湯布院IC～日出JCT 台風10号による被災状況



### アウトカム指標

- 橋梁の耐震補強完了率 **70.5%**  
※15m以上の橋梁数に占める耐震性能2を有する橋梁数の割合
- 通行止め時間(雨・雪・事故・工事等に伴う年間の平均通行止め時間) **79時間**

### 具体的なプロジェクト

- 2024年8月の台風10号による災害対応(大分自動車道 湯布院IC～日出JCT)(東九州自動車道 臼杵IC～津久見IC)

# インパクトレポート③(高速道路の新設・改築(主に新設)等)

## 高速道路の新設

- 当社では、地域の発展と、暮らしや利便性の向上に貢献するため、より安全で使いやすい高速道路ネットワークを構築することを目的とし、新名神高速道路などを含む5道路56kmの区間の新設事業を行っています。
- 引き続き、新名神高速道路においては、大津JCT～城陽JCT・IC間(25.1km)と八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC間(10.7km)を合わせて35.8kmの建設を進めています。
- 2024年度においては、2024年6月に九州自動車道・小郡鳥栖南SICが開通しました。

**1. 新名神高速道路**  
八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC 10.7km  
(6車線での新規建設)  
大津JCT～城陽JCT・IC 25.1km  
(6車線での新規建設)  
甲賀土山IC～大津JCT 22.5km  
(6車線化)

【整備効果】  
1. 国土軸のダブルネットワーク化  
・名神・東名高速とともに国土軸の骨格を形成  
・事故・災害時における代替路として機能  
2. 高速走行による所要時間の短縮及び定時性の確保  
3. 物流の生産性の向上  
ダブル連結トラックやトラック隊列走行などの次世代物流システム実現に向けた環境を整備  
4. 観光産業・沿線地域の活性化

**2. 神戸西バイパス(第二神明道路北線)**  
永井谷JCT～石ヶ谷JCT 6.9km

【整備効果】  
1. 交通渋滞の緩和による第二神明道路の事故減少  
2. 物流ネットワーク拡充による東西方向の物流効率化  
3. 第二神明道路の代替路の確保

**3. 大和北道路(京奈和道)**  
奈良IC～郡山下ツ道JCT、奈良北IC～奈良IC 12.4km

【整備効果】  
1. 交通渋滞の緩和・交通円滑化  
2. 交通の転換による、国道24号の交通事故減少  
3. 移動時間短縮による観光行動の支援  
4. 沿線地域の整備による産業の活性化



**4. 淀川左岸線延伸部**  
門真JCT～阪神高速接続部 1.1km

【整備効果】  
1. ネットワークの拡充による大阪都市圏の交通円滑化  
2. 並行する都市高速における通行規制時の迂回路確保及び災害時の避難・救援活動を支える広域的な輸送路としての機能確保  
3. 物流効率化による沿線地域の新たな企業進出等、地域経済の活性化



**5. 名神湾岸連絡線**  
西宮IC～阪神高速接続部 0.3km

【整備効果】  
1. 交通の転換による阪神高速3号線神戸線の渋滞緩和  
2. 新たな道路ネットワークによる物流の効率化  
3. 災害時の緊急輸送や阪神東西軸におけるリダンダンシーの確保



## インパクトレポート

### アウトプット指標

- 新規開通箇所 **1箇所(SIC)**

### 具体的なプロジェクト

- 九州自動車道 小郡鳥栖南SIC

**E3 九州自動車道 小郡鳥栖南SIC 2024年6月9日開通**



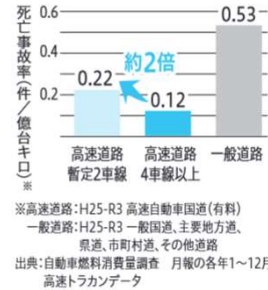
### アウトカム指標

- 地域経済活動の発展を支援
- 災害発生時の救援活動の効率化

# インパクトレポート④(高速道路の新設・改築(主に改築)等)

## 高速道路の改築

- 暫定2車線区間においては4車線化以上区間と比べて、渋滞の発生や通行止めの長期化、死亡事故等の重大事故となるおそれが高くなっています。
- 暫定2車線区間における上記の課題を踏まえ、当社としては、お客さまの安全・安心の確保、大規模災害時の早期復旧の支援等の観点からも、暫定2車線区間の解消を重要な施策と認識し、計画的な4車線化を推進しています。
- また当社では、「2029年までに逆走による重大事故ゼロ」を目指し、効果的な対策を見定め、高速道路での逆走事故の撲滅に取り組んでいます。



過去の技術公募により採用した逆走対策

区間		区間	
新名神高速道路 (6車線化)	甲賀土山IC~大津JCT	徳島自動車道	土成IC~脇町IC
舞鶴若狭自動車道	大飯高浜IC~小浜西IC 小浜西IC~小浜IC	松山自動車道	伊予IC~内子五十崎SIC
阪和自動車道	印南IC~みなべIC	八木山バイパス	篠栗IC~穂波東IC
安来道路	米子西IC~安来IC	西九州自動車道	佐々IC~佐世保大塔IC
山陰自動車道	松江玉造IC~穴道JCT	椎田道路	みやこ豊津IC~築城IC
岡山自動車道	賀陽IC~有漢IC		築城IC~椎田南IC
米子自動車道	赤山IC~江府IC	東九州自動車道	大分宮内河内IC~臼杵IC
	江府IC~溝口IC		津久見IC~佐伯IC
	溝口IC~米子IC		高鍋IC~西都IC
浜田自動車道	大朝IC~旭IC		末吉財部IC~国分IC
広島呉道路	坂北IC~呉IC	隼人道路	隼人東IC~隼人西IC
		鹿兒島道路	美山IC~伊集院IC

2024年度 4車線化・6車線化工事箇所一部抜粋

## インパクトレポート

### アウトプット指標

- 逆走対策箇所数 **848箇所**  
※本線上等の分合流箇所
- 暫定2車線区間の4車線化延長 **18.7km**

### 具体的なプロジェクト

- 西九州自動車道 4車線化工事 (佐々IC~佐世保中央IC)

### E35 西九州自動車道 一部4車線化



### アウトカム指標

- 逆走事案件数 **84件**  
(参考 2023年度:90件)
- 死傷事故率 **4.0件/億台キロ**  
(参考 2023年度:4.0件/億台キロ)
- 人等の立入事案件数 **908件**  
(参考 2023年度:814件/億台キロ)

## 西日本高速道路株式会社 財務部 財務課（在 東京事務所）

住所：〒105-0001

東京都港区虎ノ門2-10-1 虎ノ門ツインビルディング東棟17階

電話：03-5561-6989

HP: <https://www.w-nexco.co.jp>

- 本資料及びご説明は、当社概要等について情報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出しを意図したものではありません。
- 本資料に掲載されている内容のうち、将来の予測や見通しには、不確定の要素を含んでおります。よって、これらは当社の将来の収支等を保証するものではなく、実際の業績等については、将来大きく異なる可能性があることを予めご了承ください。
- 金融商品取引法等の関係法令で求められる企業情報、決算情報や債券発行状況などのIR情報については、当社企業情報Webサイト(<https://corp.w-nexco.co.jp/ir/>)よりご確認ください。