

2025年度 決算概要（連結）及び2026年度 通期見通し

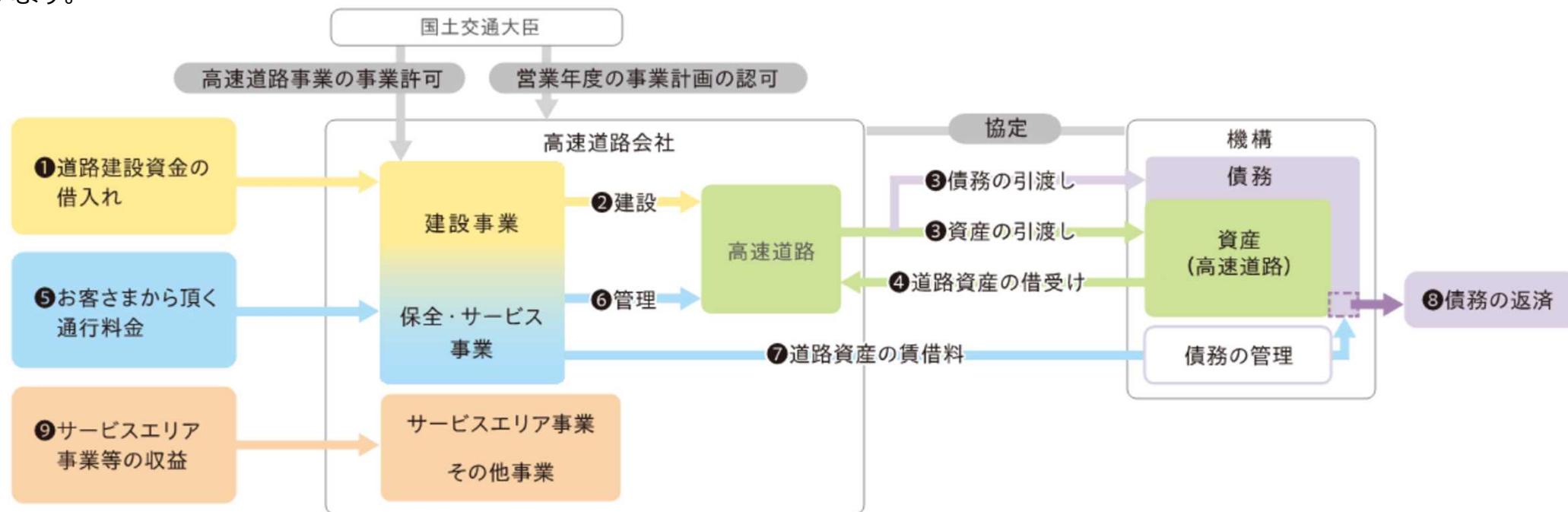
---



# はじめに：高速道路事業のスキーム

## (1) 事業の枠組み (資産・債務の流れ)

当社は、2005年10月に分割民営化された日本道路公団の業務の一部を承継し、他の高速道路会社及び独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構（機構）とともに設立されました。道路整備特別措置法及び機構との高速道路資産に関わる協定に基づいて、高速道路の建設や管理などを行っています。



### 建設事業

①道路建設資金を借り入れ、②高速道路を建設し、③完成した高速道路資産を、建設に要した借入金等の債務とともに機構に引き渡します。

※このとき、当社は、引き渡す債務の額を道路資産完成高（収益）として、引き渡す高速道路資産の額を道路資産完成原価（費用）として計上します。

### 保全・サービス事業

④機構から高速道路資産を借り受けて運営・管理し、⑤通行料金を、⑥道路管理費用と、⑦高速道路資産の賃借料に充て、⑧機構は賃借料収入を財源に債務を返済します。

⑤通行料金には会社の利潤を含みません。

### サービスエリア事業等

⑨サービスエリア事業や、国土交通大臣に届け出てその他事業を営んでいます。

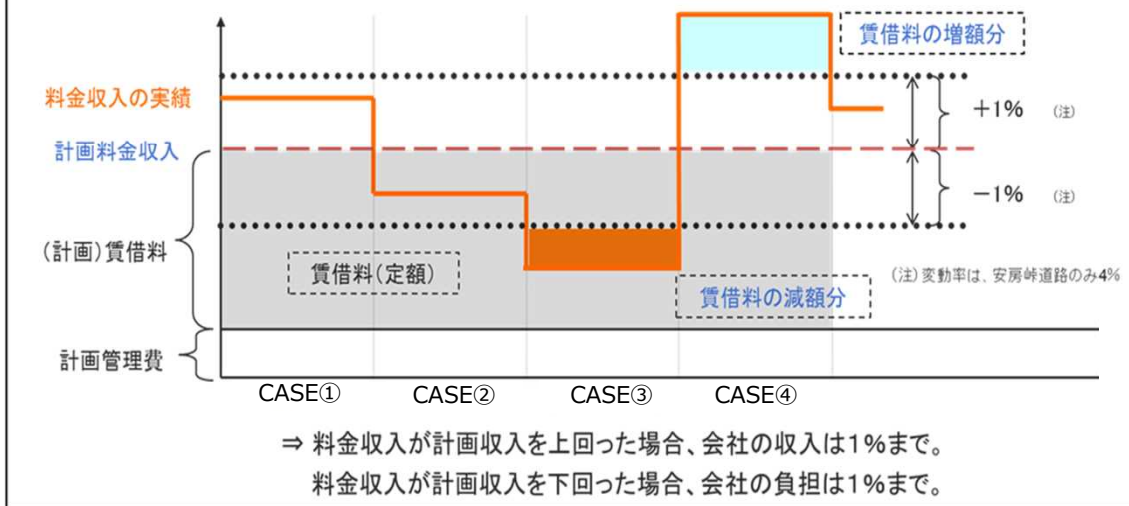
## (2) 道路資産賃借料

### 「概念図」

・会社が機構に支払う道路資産の賃借料により、機構は高速道路の債務を返済

$$\text{賃借料} = \text{計画料金収入} - \text{計画管理費}$$

・交通量の変動による会社経営の不安定化を回避するため、協定に定める以下のルールに基づき、各年度の賃借料を精算



※ 変動賃借料制度は、増収や効率的管理に向けた努力を会社に促しつつ、計画に対して実際の料金収入が増減することによる会社の経営の不安定化を回避し、機構による債務の償還を確実にするための措置とされています。

道路資産貸付料（会社にとっては賃借料。以下「賃借料」）は、計画料金収入、計画管理費とともに、機構と会社が締結する協定にあらかじめ定められています。

賃借料は、機構が債務の返済に必要な額を道路資産の貸付期間中に償うように設定されており、年度ごとの賃借料の額は、計画料金収入から計画管理費を除いた額となっています。

また、協定には、計画に対して料金収入が一定以上増減した場合には、それに対応して賃借料を増減する「変動賃借料」を定めています（※）。

この変動賃借料制度は、所定の基準額以内の料金収入の増減を会社の増収又は減収のリスクとし、基準額を超える料金収入の増減については、基準額を超える部分の増減額を貸付料に対して加算又は減算することによって、料金収入の変動が会社の損益に与える影響を基準額以内に限定しています。

変動賃借料適用の基準となる料金収入の変動額は、計画料金収入の1%（安房峠道路については4%）です。

# 【1】2025年度 決算概要

当連結会計年度（自 2025年4月1日～至 2026年3月31日）



## （1）業績の概要

（単位：億円（切捨））

	2025年度 (第21期) A	2024年度 (第20期) B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	12,416	10,688	1,728	116.2
高速道路事業	11,660	9,625	2,034	121.1
料金収入	7,054	6,871	182	102.7
道路資産完成高	4,592	2,735	1,857	167.9
その他の売上高	12	18	▲ 5	68.2
関連事業	759	1,064	▲ 305	71.3
休憩所事業	357	343	13	104.1
その他(関連)事業	401	720	▲ 319	55.7
営業費用	12,414	10,669	1,745	116.4
高速道路事業	11,720	9,683	2,037	121.0
道路資産賃借料	※2 5,014	4,929	84	101.7
道路資産完成原価	4,592	2,735	1,857	167.9
管理費用等	2,113	2,018	94	104.7
関連事業	697	988	▲ 290	70.6
休憩所事業	294	280	13	104.9
その他関連事業	403	707	▲ 304	57.0
営業利益（▲損失）	1	19	▲ 17	10.3
高速道路事業	▲ 60	▲ 57	▲ 2	-
関連事業	62	76	▲ 14	81.3
経常利益	23	31	▲ 8	73.8
当期純利益（▲損失）※1	▲ 2	0	▲ 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）」を記載しております。

※2 2025年4月6日に発生した広域的なETCシステム障害において影響のあった料金収入相当額（10億円）を道路資産賃借料に加算して計上しております。なお、料金収入相当額は、お客さまのご利用料金に対して当社が還元により負担した額であり、料金収入には含めておりません。

## （2）2025年度決算の主なポイント

### [決算の総括]

- 営業収益は、1兆2,416億円で1,728億円の増収
- 営業利益は、高速道路事業が60億円の営業損失となった一方、関連事業が62億円の営業利益となったため、全体で1億円の営業利益となり、17億円の減益
- 当期純損失は、2億円となり、2億円の減益（前年同期は当期純利益9百万円）

### [高速道路事業] 詳細については、P4参照のこと。

- 交通量が堅調に推移したことにより、料金収入が増加（増収）しております。
- 新規開通等により道路資産完成高が増加（増収）しておりますが、道路資産完成原価も同額増加しております。  
（注）完成した高速道路資産を、その建設に要した借入金等の負債とともに、機構に引き渡します。このとき、引き渡す資産の額を道路資産完成原価（費用）に計上し、同額を道路資産完成高（収益）に計上することから、損益には影響しません。（P1参照）
- 労務単価や資材価格の高騰に加え、点検結果を踏まえた構造物の老朽化に伴う舗装や橋梁等の補修増の影響により、管理費用が増加し減益となりました。

### [関連事業] 詳細については、P5参照のこと。

- 休憩所事業において、客単価の上昇に伴い、店舗売上高が増加し増収となった一方、受託事業における工事出来高等の減少やフィリピン国現地法人が参画している事業の工期延期等の影響等により、減収・減益となりました。

（注）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、事業を以下のように区分しています。

事業		業務内容
高速道路事業	建設事業	高速道路の新設及び改築
	保全・サービス事業	高速道路の維持、修繕、災害復旧その他の管理
関連事業	休憩所事業	高速道路内におけるサービスエリアの新設、管理及び運営 等
	その他（関連）事業	受託事業、トラックターミナル事業、占用施設活用事業、インフラソリューション事業、観光振興事業、海外事業、不動産事業 等

# 【2】2025年度 セグメント別業績概要（高速道路事業）



当連結会計年度（自 2025年4月1日～至 2026年3月31日）

## （1）高速道路事業の業績概要

（単位：億円（切捨））

	2025年度 (第21期) A	2024年度 (第20期) B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	11,660	9,625	2,034	121.1
料金収入(①)	7,054	6,871	182	102.7
道路資産完成高(②)	4,592	2,735	1,857	167.9
その他収入(③)	12	18	▲ 5	68.2
営業費用	11,720	9,683	2,037	121.0
道路資産賃借料(④)	※ 5,014	4,929	84	101.7
道路資産完成原価(②)	4,592	2,735	1,857	167.9
管理費用等(⑤)	2,113	2,018	94	104.7
営業損失	▲ 60	▲ 57	▲ 2	-

## 【交通量】

（単位：千台/日）

	2025年度	2024年度	増減
全車	2,081	2,054	+27 ≪+1.3%≫
(大型) 中型、大型、特大車の計	(469)	(463)	(+5) ≪+1.2%≫
(小型) 軽自動車等、普通車の計	(1,612)	(1,590)	(+21) ≪+1.4%≫

## 【道路資産賃借料実績】

（単位：億円（切捨））

	2025年度	2024年度	増減
計画賃借料	4,863	4,602	+261
変動賃借料	150	327	▲176
計	5,014	4,929	+84

## （2）増減要因（前年比較）

### ①『料金収入』は、182億円の増収（前年同期6,871億円⇒7,054億円）

・交通量が堅調に推移したことにより、増収となっております。

（注）交通量については左表参照

### ②『道路資産完成高』は、1,857億円の増収 『道路資産完成原価』は、同額の増加（2,735億円⇒4,592億円）

・東海環状自動車道山県IC～大野神戸IC間の新規開通等により、道路資産の機構引渡額が増加したことによるものです。なお、同額の費用が計上されます。

[主な新設・改築事業の完成]

2025年度

・東海環状自動車道 山県IC～本巣IC間（2025.4.6開通） 11.9km 605億円

・東海環状自動車道 本巣IC～大野神戸IC間（2025.8.30開通） 6.8km 426億円

2024年度

・東海環状自動車道 いなべIC～大安IC間 6km 208億円

### ③『その他収入』については、インセンティブ助成金収入やETCコーポレートカード取扱手数料等を計上しており、前年度より減収（18億円⇒12億円）

### ④『道路資産賃借料』は、84億円の増加（4,929億円⇒5,014億円）

・料金収入の増加に伴い、増加しております。

（注）道路資産賃借料は、計画料金収入に対して料金収入の実績が一定割合を超えて変動した際には、機構と会社間の協定に基づき、機構に支払う道路資産賃借料のうち、一定割合を超える部分について増減算を行うこととなっております。（P2参照）

※2025年4月6日に発生した広域的なETCシステム障害において影響のあった料金収入相当額（10億円）を道路資産賃借料に加算して計上しております。  
なお、料金収入相当額は、お客さまのご利用料金に対して当社が還元により負担した額であり、料金収入には含めておりません。結果として、高速道路の債務返済計画に与える影響はございません。

### ⑤『管理費用等』は、94億円の増加（2,018億円⇒2,113億円）

・労務単価や資材価格の高騰に加え、点検結果を踏まえた構造物の老朽化に伴う舗装や橋梁等の補修増の影響により、管理費用は増加となっております。

以上の結果、当期の高速道路事業の営業損失は60億円となり、損失額が2億円の増加（▲57億円⇒▲60億円）

# 【3】2025年度 セグメント別業績概要（関連事業）



当連結会計年度（自 2025年4月1日～至 2026年3月31日）

## （1）関連事業の業績概要

（単位：億円（切捨））

	2025年度 (第21期) A	2024年度 (第20期) B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	759	1,064	▲ 305	71.3
休憩所事業	357	343	13	104.1
その他(関連)事業	401	720	▲ 319	55.7
営業費用	697	988	▲ 290	70.6
休憩所事業	294	280	13	104.9
その他(関連)事業	403	707	▲ 304	57.0
営業利益（▲損失）	62	76	▲ 14	81.3
休憩所事業	63	63	0	100.5
その他(関連)事業	▲ 1	13	▲ 14	-

### 【休憩所事業 実績の推移】

（単位：億円（切捨））

	2025年度	2024年度	2023年度	2022年度	2021年度
営業収益	357	343	327	289	236
営業利益(▲損失)	63	63	51	39	▲8

### 【SA・PA店舗売上】

（単位：億円（切捨））

	2025年度	2024年度	増減
飲食・物販	1,474	1,410	+63 «+4.5%»
ガソリンスタンド	1,023	1,010	+13 «+1.3%»

## （2）増減要因（前年比較）

### 【営業収益】

#### ■ 休憩所事業は、13億円の増収（前年同期343億円⇒357億円）

・客単価の上昇に伴い、店舗売上高が増加し増収となっております。

#### ■ その他（関連）事業は、319億円の減収（720億円⇒401億円）

・国、地方公共団体等から受託した工事出来高の減少等によるものです。

（注）受託事業については、高速道路区域又はその近接部分における工事等を第三者から受託するもので、金額規模によらず損益への影響は限定的です。

### 【営業費用】

#### ■ 休憩所事業は、13億円の増加（280億円⇒294億円）

・労務単価や資材価格の高騰による点検・清掃等の業務委託費の増加や、店舗売上高の増加による直営店舗の原価の増加によるものです。

#### ■ その他（関連）事業は、304億円の減少（707億円⇒403億円）

・国、地方公共団体等から受託した工事出来高の減少等によるものです。

### 【営業損益】

以上の結果、当期の関連事業の営業利益は62億円となり、14億円の減益（76億円⇒62億円）

・休憩所事業は、同水準となっております。

・その他（関連）事業は、フィリピン国現地法人が参画しているダバオ市バイパス建設事業の工期延期等の影響により、14億円の減益となっております。

# 【4】2025年度 セグメント別業績概要（実施した施策）



当連結会計年度（自 2025年4月1日～至 2026年3月31日）

以下、インターチェンジを「IC」、ジャンクションを「JCT」、サービスエリアを「SA」、パーキングエリアを「PA」と記載します。

## （1）高速道路事業（ネットワークの整備等）

- ・東海環状自動車道山県IC～本巣IC間の11.9kmを2025年4月6日に、東海環状自動車道本巣IC～大野神戸IC間の6.8kmを2025年8月30日に開通させました。
- ・新東名高速道路新秦野IC～新御殿場IC間、東海環状自動車道養老IC～いなべIC間等の新設事業、新名神高速道路亀山西JCT～甲賀土山IC間の6車線化事業並びに東海北陸自動車道飛騨清見IC～南砺スマートIC間等の4車線化事業等について着実に推進しました。
- ・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。
- ・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、2026年3月末までに75箇所までETC専用化の運用を開始しました。

## （2）休憩所事業

- ・各SA・PAでは、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質の向上や地域社会との連携強化を推進しました。
- ・SA・PAの快適性と利便性の向上への取組みとして、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SA（下り線）、駒ヶ岳SA（上り線）、北陸自動車道南条SA（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、プロドライバー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。
- ・高速道路外の取組みとして、連結子会社である中日本エクシス(株)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、中日本ハイウェイ・アドバンス(株)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。
- ・2024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)は2025年7月から事業を開始し、SA・PAの保守・維持管理を実施しております。

## （3）その他（関連）事業

- ・観光振興事業については、高速道路の周遊エリア内が定額で乗り放題となる各種ドライブプラン（企画割引）の販売を行っております。また、旅行会社と連携した旅行ツアー商品の販売、宿泊手続代行サービス等、ハイウェイドライブ旅行の促進に取り組んでおります。
- ・不動産事業については、廃止社宅を活用した戸建住宅地の分譲事業及び賃貸住宅事業を行っているほか、地域活性化を目的として、高速道路沿線における商業施設等の管理・運営を行っております。
- ・海外事業については、フィリピン国において2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、今年度は35件の契約を受注しました。

# 【5】業績推移（連結）

2021年度（第17期）～2025年度（第21期）



（単位：億円（切捨））

	2025年度 (第21期)	2024年度 (第20期)	2023年度 (第19期)	2022年度 (第18期)	2021年度 (第17期)
営業収益	12,416	10,688	9,839	11,549	10,996
高速道路事業	11,660	9,625	9,035	10,896	10,382
(料金収入)	7,054	6,871	6,721	6,555	6,158
(道路資産完成高等)	4,605	2,753	2,314	4,340	4,223
関連事業	759	1,064	806	654	613
営業費用	12,414	10,669	9,730	11,512	10,980
高速道路事業	11,720	9,683	8,985	10,910	10,366
関連事業	697	988	746	602	614
営業利益(▲損失)	1	19	109	37	16
高速道路事業	▲ 60	▲ 57	49	▲ 14	16
関連事業	62	76	59	51	▲ 0
経常利益	23	31	123	53	38
当期純利益(▲損失) ※	▲ 2	0	95	31	17

※ 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)」を記載しております。

# 【6】2026年度 通期見通しの概要

翌連結会計年度（自 2026年4月1日～至 2027年3月31日）

## （1）通期見通しの概要

（単位：億円（切捨））

	2026年度 通期見通し A	2025年度 通期実績 B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	17,529	12,416	5,112	141.2
高速道路事業	16,631	11,660	4,970	142.6
料金収入	6,905	7,054	▲ 148	97.9
道路資産完成高	9,713	4,592	5,120	211.5
その他の売上高	12	12	▲ 0	98.1
関連事業	898	759	138	118.2
休憩所事業	365	357	8	102.2
その他(関連)事業	532	401	130	132.5
営業費用	17,503	12,414	5,088	141.0
高速道路事業	16,667	11,720	4,946	142.2
道路資産賃借料	4,771	5,014	▲ 242	95.2
道路資産完成原価	9,726	4,592	5,133	211.8
管理費用等	2,169	2,113	55	102.6
関連事業	835	697	138	119.8
休憩所事業	308	294	14	104.9
その他関連事業	526	403	123	130.7
営業利益（▲損失）	25	1	24	1,329.7
高速道路事業	▲ 36	▲ 60	23	-
関連事業	62	62	0	100.3
経常利益	39	23	15	167.0
当期純利益（▲損失）※1	23	▲ 2	25	-

※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）」を記載しております。

※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）増減要因(2025年度通期実績との比較)

### [高速道路事業]

- **料金収入は、148億円の減収（前年度7,054億円⇒6,905億円）**  
・天候・災害等のリスクを踏まえ、見積もっております。
- **道路資産完成高は、5,120億円の増収（4,592億円⇒9,713億円）**  
・機構への引渡し規模の増加により、増収となる見込みです。
- **道路資産賃借料は、242億円の減少（5,014億円⇒4,771億円）**  
・料金収入の減少等に伴い、減少する見込みです。
- **道路資産完成原価は、5,133億円の増加（4,592億円⇒9,726億円）**  
・要因については、道路資産完成高と同様です。  
なお、高速道路事業の利益剰余金を活用した、道路脱炭素化施策に伴う費用（13億円）を含んでおります。
- **管理費用等は、55億円の増加（2,113億円⇒2,169億円）**  
・労務単価や資材価格の高騰に加え、点検結果を踏まえた構造物の老朽化に伴う舗装や橋梁等の補修増の影響により、増加となる見込みです。
- **営業損失は、23億円の改善（▲60億円⇒▲36億円）**

### [関連事業]

- **休憩所事業の営業収益は、8億円の増収（357億円⇒365億円）**  
・店舗売上高の増加等により、増収となる見込みです。
- **その他（関連）事業の営業収益は、130億円の増収（401億円⇒532億円）**  
・受託事業の出来高の増加により、増収となる見込みです。
- **休憩所事業の営業費用は、14億円の増加（294億円⇒308億円）**  
・労務単価や資材価格の高騰により施設の点検費や修繕費、清掃委託費等が増加する見込みです。
- **営業利益は、同水準（62億円⇒62億円）**

### [当期純損益]

- **当期純利益（▲損失）は、25億円の増益（▲2億円⇒23億円）**