

2022年度 中間決算概要（連結）及び 通期見通し



【1】2022年度 中間決算概要



当中間連結会計期間（自 2022年4月1日～至 2022年9月30日）

（1）業績の概要

（単位：億円（切捨））

	2022年度 中間実績 (第18期) A	2021年度 中間実績 (第17期) B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	6,212	6,563	▲351	94.6
高速道路事業	5,935	6,356	▲420	93.4
料金収入	3,303	3,031	272	109.0
道路資産完成高	2,625	3,319	▲694	79.1
その他収入	6	5	1	122.4
関連事業	276	207	69	133.3
休憩所事業	144	110	34	131.2
その他(関連)事業	132	97	34	135.6
営業費用	6,016	6,345	▲328	94.8
高速道路事業	5,768	6,129	▲360	94.1
道路資産賃借料	2,327	2,041	286	114.0
道路資産完成原価	2,625	3,319	▲694	79.1
管理費用等	816	767	48	106.3
関連事業	248	215	32	114.9
休憩所事業	119	119	0	100.3
その他(関連)事業	128	96	31	133.0
営業利益(▲損失)	195	218	▲23	89.3
高速道路事業	166	227	▲60	73.4
関連事業	28	▲8	36	—
経常利益	201	227	▲25	88.7
中間純利益※1	158	179	▲20	88.5

※1 中間純利益は「親会社株主に帰属する中間純利益」を記載しています。

（2）2022年度中間決算の主なポイント

[高速道路事業] ※詳細については、P4参照のこと。

- 新型コロナウイルス感染症の影響が緩和し、交通需要が回復していることから、料金収入が増加（増収）しております。
- 新規開通の規模が昨年度と比べると小さかったため、道路資産完成高が減少（減収）しており、同額の道路資産完成原価が減少しております。
 ※ 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。（P7参照）
- 道路資産賃借料や管理費用が増加したことなどから、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、新型コロナウイルス感染症の影響が緩和し、交通需要が回復していることから、店舗総売上高が増加し増収・増益となりました。

[中間決算の総括]

- 営業収益は、損益に影響を及ぼさない道路資産完成高を除くと、新型コロナウイルス感染症の影響が緩和し、交通需要が回復している結果、342億円の増収
 但し、道路資産完成高を含めると、6,212億円で351億円の減収
- 営業利益は、195億円で23億円の減益
- 中間純利益は、158億円で20億円の減益

【1】2022年度 中間決算概要



当中間連結会計期間（自 2022年4月1日～至 2022年9月30日）

（3）業績推移（中間実績の過去5年間）

（単位：億円（切捨））

	2022年度 中間実績 (第18期)	2021年度 中間実績 (第17期)	2020年度 中間実績 (第16期)	2019年度 中間実績 (第15期)	2018年度 中間実績 (第14期)	2017年度 中間実績 (第13期)
営業収益	6,212	6,563	3,464	4,299	4,428	4,000
高速道路事業	5,935	6,356	3,190	3,981	4,107	3,696
(料金収入)	3,303	3,031	2,733	3,583	3,533	3,489
(道路資産完成高等)	2,631	3,325	456	398	573	206
関連事業	276	207	274	318	321	304
営業費用	6,016	6,345	3,303	4,062	4,214	3,805
高速道路事業	5,768	6,129	3,004	3,780	3,925	3,533
関連事業	248	215	299	281	288	271
営業利益(▲損失)	195	218	160	237	214	195
高速道路事業	166	227	185	200	181	162
関連事業	28	▲8	▲25	36	32	33
経常利益	201	227	169	242	222	202
中間純利益	158	179	72	163	145	289

※1 中間純利益は「親会社株主に帰属する中間純利益」を記載しています。

※2 2021年度より「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号）等を適用しています。

（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建設、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、技術外販事業、観光振興事業、海外事業、不動産事業 等

【2】2022年度(中間)セグメント別業績概要 (実施した施策)



当中間連結会計期間 (自 2022年4月1日～至 2022年9月30日)

(1) 高速道路事業 (ネットワークの整備等)

- ・新東名高速道路伊勢原大山インターチェンジ～新秦野インターチェンジ間の約13kmを2022年4月16日に開通させました。また、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車線化事業のうち上り線の一部(土山サービスエリア付近の約4km)を2022年7月22日に完成させました。
- ・お客さまの利便性の向上と地域の活性化のため、2022年7月24日に東富士五湖道路富士吉田忍野スマートインターチェンジ(山梨県富士吉田市)の運用を開始しました。
※インターチェンジ(以下「IC」と記載します。)、ジャンクション(以下「JCT」と記載します。)

(2) 休憩所事業の収支改善に向けた取組み

- ・各サービスエリア・パーキングエリアでは、新型コロナウイルスへの感染予防対策として、お客さまが安全・安心に店舗をご利用いただけるよう、店舗の定期的な消毒やレジ待ち位置の明示、客席の間隔確保等を継続して行いました。また、接触機会を削減するため、電子マネー決済等のキャッシュレス決済に関するキャンペーンを定期的開催し、キャッシュレス決済の利用促進に取り組みました。
- ・サービスエリアの快適性と利便性の向上への取組みとして、2022年4月26日に北陸自動車道女形谷パーキングエリア(上り線)、2022年8月9日に名神高速道路伊吹パーキングエリア(上り線)をリニューアルオープンしました。
- ・より多くのサービスエリア情報を迅速に更新し、お客さまに提供できるように「サービスエリアガイド」を紙媒体からデジタル化し、2022年4月27日からサービスを開始しました。また、電気自動車の普及にあわせた急速充電設備の拡充に取り組む等、社会環境の変化に対応したサービスエリアづくりを推進しています。

(3) その他(関連)事業の推進

- ・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112プランを販売しました。
- ・海外事業については、フィリピン現地法人NEXCO-CENTRAL Philippines Inc.で、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、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、4市との有償契約に至っています。

【3】2022年度(中間)セグメント別業績概要 (高速道路事業)



当中間連結会計期間 (自 2022年4月1日～至 2022年9月30日)

(1) 高速道路事業の業績概要

(単位：億円 (切捨))

	2022年度 中間実績 (第18期) A	2021年度 中間実績 (第17期) B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	5,935	6,356	▲420	93.4
料金収入(①)	3,303	3,031	272	109.0
道路資産完成高(②)	2,625	3,319	▲694	79.1
その他収入(③)	6	5	1	122.4
営業費用	5,768	6,129	▲360	94.1
道路資産賃借料(④)	2,327	2,041	286	114.0
道路資産完成原価(②)	2,625	3,319	▲694	79.1
管理費用等(⑤)	816	767	48	106.3
営業利益	166	227	▲60	73.4

[交通量] ※各年度4月-9月の実績

(単位：千台/日)

	2022年度	上段：2021年度 下段：2019年度	増減 上段：2021年度 下段：2019年度
全車	1,970	1,798 2,029	(+171) << +9.6%>> (▲59) << ▲2.9%>>
(大型) ※中型、大型、特大車の計	(436)	(424) (437)	(+12) << +2.8%>> (▲1) << ▲0.2%>>
(小型) ※軽自動車等、普通車の計	(1,533)	(1,374) (1,592)	(+159) << +11.6%>> (▲58) << ▲3.7%>>

(2) 増減要因 (前年比較)

① 『料金収入』は、272億円の増収 (前年同期3,031億円⇒3,303億円)

- ・新型コロナウイルス感染症の影響が緩和し、交通需要が回復していることから増収となっております。※交通量については、左表参照

② 『道路資産完成高』は、694億円の減収 『道路資産完成原価』は、同額の減少 (3,319億円⇒2,625億円)

- ・新東名高速道路 (伊勢原大山IC～新秦野IC間) の新規開通等がありましたが、前年度の方が開通規模が大きかったため、減収 (694億円) となり、同額の費用が減少しております。

[主な新設改築事業の完成]

2022年度

- ・新東名高速道路 (伊勢原大山IC～新秦野IC間) 13km 1,993億円

2021年度

- ・新東名高速道路 (新御殿場IC～御殿場JCT間) 7km 1,299億円
- ・名古屋第二環状自動車道 (名古屋西JCT～飛島JCT間) 12km 1,509億円

③ 『その他収入』については、ETCコーポレートカード取扱手数料等を計上しており、概ね前年度と同水準となっております。

④ 『道路資産賃借料』は、286億円の増加 (2,041億円⇒2,327億円)

- ・当中間期においては、料金収入の増加に伴い、増加しております。

※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。(P8参照)

⑤ 『管理費用等』は、48億円の増加 (767億円⇒816億円)

- ・高速道路の維持管理費用 (点検・維持補修費等) の増加は、着実な業務執行によるものです。

以上の結果、当中間期の高速道路事業の営業利益は166億円で、60億円の減益 (227億円⇒166億円)

【4】2022年度(中間)セグメント別業績概要 (関連事業)



当中間連結会計期間 (自 2022年4月1日～至 2022年9月30日)

(1) 関連事業の業績概要

(単位：億円 (切捨))

	2022年度 中間実績 (第18期) A	2021年度 中間実績 (第17期) B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	276	207	69	133.3
休憩所事業	144	110	34	131.2
その他(関連)事業	132	97	34	135.6
営業費用	248	215	32	114.9
休憩所事業	119	119	0	100.3
その他(関連)事業	128	96	31	133.0
営業利益(▲損失)	28	▲8	36	-
休憩所事業	24	▲9	33	-
その他(関連)事業	3	0	2	427.0

(2) 増減要因(前年比較)

[営業収益]

■ 休憩所事業は、34億円の増収 (前年同期110億円⇒144億円)

- ・新型コロナウイルス感染症の影響が緩和し、交通需要が回復していることから、店舗総売上高が増加し増収となっております。(2019年度比83.9%)

■ その他(関連)事業は、34億円の増収 (97億円⇒132億円)

- ・国、地方公共団体等から受託した工事出来高の増加等によるものです。
※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、前年度と同水準 (119億円⇒119億円)

- ・店舗総売上高の増加により、直営店舗の売上原価は増加しましたが、休憩所施設の修繕工事費等が減少したことにより同水準となっております。

■ その他(関連)事業は、31億円の増加 (96億円⇒128億円)

- ・国、地方公共団体等から受託した工事出来高の増加等によるものです。

[営業損益]

■ 当中間期の関連事業の営業利益は28億円で、36億円の増益 (▲8億円⇒28億円)

- ・休憩所事業は、営業収益の増加等により増益(33億円)となりました。
- ・その他(関連)事業は、新型コロナウイルス感染症の影響が緩和していることなどから、微増(2億円)となっております。

【5】2022年度 通期見通しの概要

当連結会計年度（自 2022年4月1日～至 2023年3月31日）

（1）通期見通しの概要

（単位：億円（切捨））

	2022年度 通期見通し A	2021年度 通期実績 B	増減		(参考) 2022.6.10 公表 通期見通し
			金額 A-B	% A/B*100	
営業収益	12,196	10,996	1,200	110.9	13,474
高速道路事業	11,457	10,382	1,075	110.4	12,704
料金収入	6,299	6,158	140	102.3	5,722
道路資産完成高	5,139	4,214	924	121.9	6,976
その他収入	19	9	10	211.1	6
関連事業	738	613	124	120.3	770
休憩所事業	282	236	45	119.2	295
その他(関連)事業	456	377	78	120.9	474
営業費用	12,168	10,980	1,188	110.8	13,454
高速道路事業	11,449	10,366	1,083	110.5	12,698
道路資産賃借料	4,486	4,309	177	104.1	3,967
道路資産完成原価	5,139	4,214	924	121.9	6,976
管理費用等	1,823	1,841	▲18	99.0	1,755
関連事業	719	614	104	117.1	755
休憩所事業	270	245	25	110.4	281
その他(関連)事業	448	369	79	121.6	473
営業利益(▲損失)	27	16	11	171.3	20
高速道路事業	8	16	▲8	50.7	5
関連事業	19	▲0	19	-	14
経常利益	39	38	1	104.3	31
当期純利益※1	31	17	14	178.9	20

（2）増減要因(2021年度実績値との比較)

[高速道路事業]

- **料金収入は、140億円の増収（前年度6,158億円⇒6,299億円）**
 - ・新型コロナウイルス感染症の影響が緩和し、交通需要が回復していることから、増収となる見込みです。
- **道路資産完成高は、924億円の増収（4,214億円⇒5,139億円）**
 - ・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。
- **その他収入は、10億円の増収（9億円⇒19億円）**
 - ・カード手数料収入及びインセンティブ助成金等が増加する見込みです。
- **道路資産賃借料は、177億円の増加（4,309億円⇒4,486億円）**
 - ・料金収入の増加に伴い、増加する見込みです。
- **道路資産完成原価は、924億円の増加（4,214億円⇒5,139億円）**
 - ・要因については、道路資産完成高と同様です。
- **管理費用等は、18億円の減少（1,841億円⇒1,823億円）**
 - ・電気代の高騰により光熱水費が増加する一方、昨年度の雪氷対策費が多かった反動により、全体では減少する見込みです。
- **営業利益は、8億円の減益（16億円⇒8億円）**
 - ・上記の増減の結果、減益となる見込みです。

[関連事業]

- **休憩所事業は、45億円の増収（236億円⇒282億円）**
 - ・新型コロナウイルス感染症の影響が緩和し、交通需要が回復していることから、店舗総売上高が増加し、増収となる見込みです。
- **その他（関連）事業は、78億円の増収（377億円⇒456億円）**
 - ・受託事業の出来高の増加により、増収となる見込みです。
- **営業利益は、19億円の増益（▲0億円⇒19億円）**
 - ・休憩所事業における増収が寄与し、増益となる見込みです。

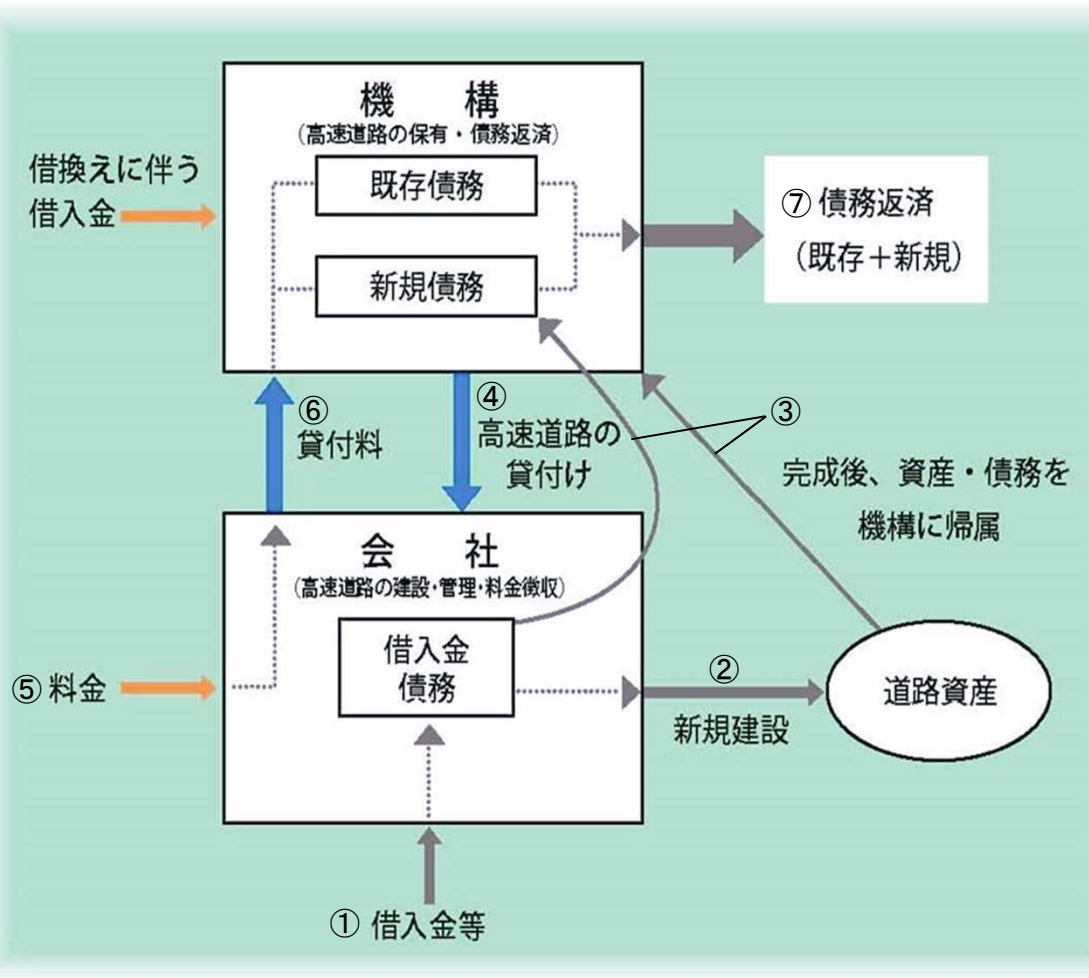
[当期純利益]

- **当期純利益は、14億円の増益（17億円⇒31億円）**

※1 当期純利益は「親会社株主に帰属する当期純利益」を記載しています。
 ※2 2022年度通期見通しは、新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえ、一定の前提に基づいておりますが、多分に不確実な要素を含んでいます。さまざまな要素により、上記通期見通しと実績が異なる可能性があります。

参 考：高速道路事業のスキーム

(1) 日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」と言います）と高速道路会社における資産・債務の流れ
(<http://www.jehdra.go.jp/gyoumunogaiyou.html> を基に作成)



- ①会社は、資金を調達して、②高速道路を建設します。
- ③会社は、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、会社は、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。
- ④会社は、機構から高速道路資産を借り受けて運営・管理します。
- ⑤会社は、お客さまからいただく通行料金から、高速道路の管理に要する費用を支弁し、⑥道路資産貸付料を機構に支払います。
- ⑦機構は、貸付料収入をもとに債務を返済します。

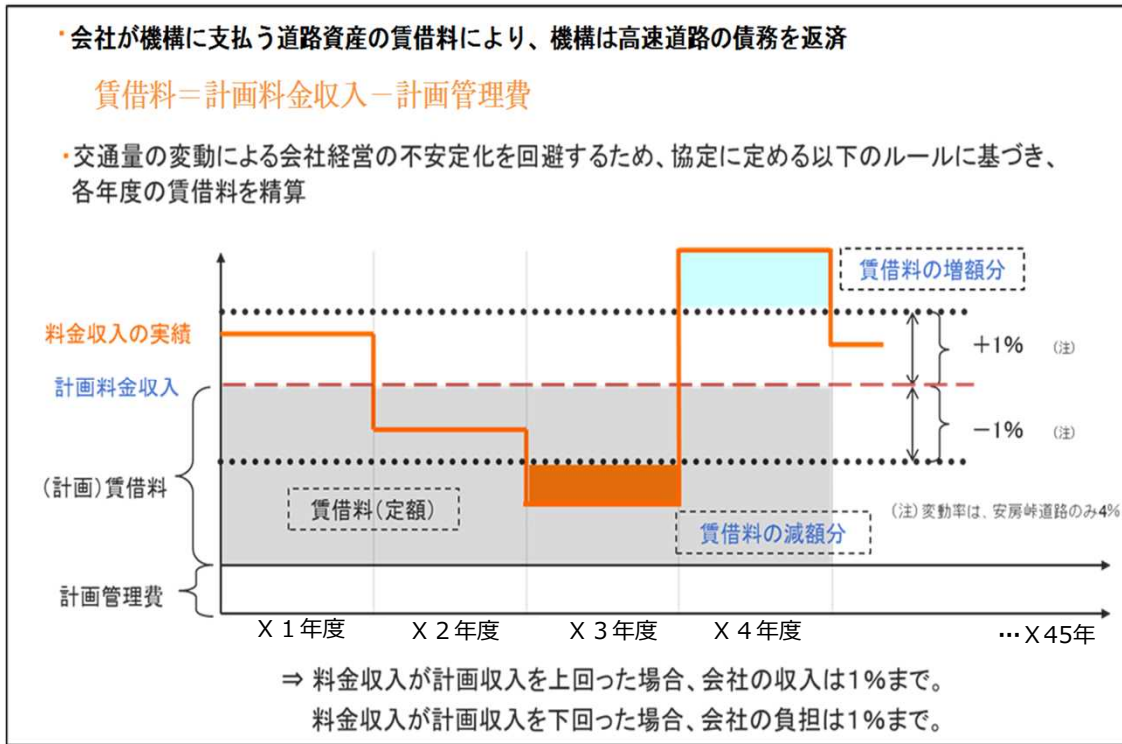
(2) 道路資産賃借料

「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。