

2026年3月期 中間決算情報

2025年12月19日

会 社 名 中日本高速道路株式会社

上場取引所 非上場

U R L <https://www.c-nexco.co.jp>

代 表 者 (役職名) 代表取締役社長CEO

(氏名) 繩田 正

半期報告書提出予定日 2025年12月23日

(百万円未満切捨て)

1. 2026年3月期中間期の連結業績 (2025年4月1日～2025年9月30日)

(1) 連結経営成績

(%表示は対前年中間期増減率)

	営業収益		営業利益		経常利益		親会社株主に帰属する中間(当期)純利益	
2026年3月期中間期	百万円 635,307	% 32.1	百万円 19,655	% △9.5	百万円 20,595	% △8.2	百万円 16,297	% 0.8
2025年3月期中間期	480,893		21,713		22,440		16,170	

(注) 包括利益 2026年3月期中間期 15,962百万円 (△1.2%) 2025年3月期中間期 16,149百万円 (△29.1%)

	1株当たり中間(当期)純利益	潜在株式調整後1株当たり中間(当期)純利益
2026年3月期中間期	円 銭 125.36	円 銭 —
2025年3月期中間期	124.38	—

(参考) 持分法投資損益 2026年3月期中間期 343百万円 2025年3月期中間期 224百万円

(2) 連結財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率	1株当たり純資産
2026年3月期中間期	百万円 2,626,959	百万円 302,501	% 11.5	円 銭 2,324.48
2025年3月期	2,568,010	286,542	11.1	2,201.87

(参考) 自己資本 2026年3月期中間期 302,183百万円 2025年3月期 286,244百万円

(3) 連結キャッシュ・フローの状況

	営業活動によるキャッシュ・フロー	投資活動によるキャッシュ・フロー	財務活動によるキャッシュ・フロー	現金及び現金同等物期末残高
2026年3月期中間期	百万円 △19,517	百万円 △22,518	百万円 107,035	百万円 220,052
2025年3月期中間期	△181,112	△11,265	28,449	63,015

2. 配当の状況

	年間配当金		
	中間期末	期末	合計
2026年3月期	円 銭 —	円 銭 —	円 銭 —
2025年3月期	—	—	—

3. 2026年3月期の連結業績予想 (2025年4月1日～2026年3月31日)

(%表示は対前期増減率)

	営業収益		営業利益		経常利益		親会社株主に帰属する当期純利益	1株当たり当期純利益
通期	百万円 1,351,902	% 26.5	百万円 2,516	% 32.2	百万円 4,010	% 26.1	百万円 2,600	% 28.186.2

(注) 直近に公表されている業績予想からの修正の有無 : 有・無

4. その他

(1) 当中間連結会計期間における重要な子会社の異動 : 有・無
(連結範囲の変更を伴う特定子会社の異動)

(2) 会計方針の変更・会計上の見積りの変更・修正再表示

- ① 会計基準等の改正に伴う会計方針の変更 : 有・無
- ② ①以外の会計方針の変更 : 有・無
- ③ 会計上の見積りの変更 : 有・無
- ④ 修正再表示 : 有・無

(3) 発行済株式数（普通株式）

① 期末発行済株式数(自己株式を含む)	2026年3月期中間期	130,000,000株	2025年3月期	130,000,000株
② 期末自己株式数	2026年3月期中間期	一株	2025年3月期	一株
③ 期中平均株式数	2026年3月期中間期	130,000,000株	2025年3月期中間期	130,000,000株

(参考) 個別業績の概要

2026年3月期中間期の個別業績（2025年4月1日～2025年9月30日）

(1) 個別経営成績

(%表示は対前年中間期増減率)

	営業収益		営業利益		経常利益		中間 (当期) 純利益	
2026年3月期中間期	百万円 622,653	% 33.0	百万円 19,184	% △0.8	百万円 22,299	% 3.7	百万円 17,826	% 10.5
2025年3月期中間期	468,217		19,345		21,500		16,128	

	1株当たり中間 (当期) 純利益	潜在株式調整後 1株当たり中間 (当期) 純利益
2026年3月期中間期	円 銭 137.12	円 銭 —
2025年3月期中間期	124.06	—

(2) 個別財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率	1株当たり純資産
2026年3月期中間期	百万円 2,581,868	百万円 243,437	% 9.4	円 銭 1,872.59
2025年3月期	2,528,358	225,610	8.9	1,735.46

(参考) 自己資本 2026年3月期中間期 243,437百万円 2025年3月期 225,610百万円

※ この決算情報は監査対象外です。

※ 業績予想の適切な利用に関する説明、その他特記事項

上記の連結業績予想は、当社が現時点で合理的であると判断する一定の前提に基づいており、多分に不確定な要素を含んでおります。実際の業績は、さまざまな要素により、上記予想数値と異なる可能性があることをご承知おきください。

添付資料の目次

1 経営成績等の概況	2
(1) 財政状態及び経営成績の状況.....	2
(2) キャッシュ・フローの状況	6
(3) 今後の見通し.....	7
2 会計基準の選択に関する基本的な考え方.....	7
3 中間連結財務諸表等.....	8
(1) 中間連結貸借対照表	8
(2) 中間連結損益計算書及び中間連結包括利益計算書	10
(中間連結損益計算書)	10
(中間連結包括利益計算書)	11
(3) 中間連結株主資本等変動計算書	12
(4) 中間連結キャッシュ・フロー計算書	14
(5) 中間連結財務諸表に関する注記事項	15
(継続企業の前提に関する注記)	15
(セグメント情報等)	15
(1株当たり情報)	18
(重要な後発事象)	19

1 経営成績等の概況

(1) 財政状態及び経営成績の状況

当中間連結会計期間における我が国の経済は、米国の通商政策による影響が自動車産業を中心にみられたものの、緩やかな回復傾向が続きました。また、個人消費や民間企業設備投資等国内需要も持ち直しの動きがみられています。しかしながら、米国の通商政策による影響や物価上昇、金融資本市場の変動等、景気の下振れリスクに留意する必要があります。

その一方で、高速道路ネットワークの早期整備や、計画的な老朽化対策の推進、災害に対する強靭性・対応力の強化、地域振興の核となるサービスエリアの展開等、当社グループが果たすべき社会的使命は、一層重要なものとなっています。

このような中、当社グループは「経営計画チャレンジV（ファイブ） 2021-2025」の最終年度を迎える経営方針に掲げた「安全性向上に向けた不断の取組みの深化」、「高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化」、「デジタル化や脱炭素化などの環境変化に適応した新たな価値創造への挑戦」、「お客さまをはじめとするステークホルダーの期待に応え続けるための経営基盤の強化」に基づく取組みを進めています。更に、これらの経営方針を推進するため、高速道路の機能強化や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等を定めた「高速道路における安全・安心実施計画」に基づき、高速道路の安全性や信頼性、使いやすさの向上に取り組んでいます。

「安全性向上に向けた不断の取組みの深化」については、平成24年12月2日に発生した中央自動車道笹子トンネル天井板崩落事故を受けて策定した「安全性向上3ヵ年計画」の成果を踏まえた「安全性向上への「5つの取組み方針」」に基づき、当社グループ一体となって「安全を最優先とする企業文化の醸成」、「安全活動の推進」、「安全を支える人財の育成」、「道路構造物等の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善」、「安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進」に取り組んでいます。

「高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化」については、新東名高速道路等のネットワーク整備やスマートインターチェンジの整備、渋滞対策、高速道路リニューアルプロジェクトによる老朽化対策、耐震補強対策、豪雨や豪雪等激甚化かつ頻発化する自然災害への対応強化等の取組みを計画的に進めています。加えて、東海北陸自動車道をはじめとする暫定2車線区間の4車線化、新名神高速道路の6車線化、ダブル連結トラック等高速トラック輸送の効率化に向けた駐車マスや中継物流拠点等の環境整備に取り組み、高速道路の更なる機能強化を図るとともに、ETC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います。また、駐車マスの拡充、計画的なリニューアル、多様なニーズにお応えするサービスの提供等による休憩施設の快適性と利便性の向上、地域間交流の促進や地域活性化が期待される企画割引の充実等に取り組み、より広くお客さまに利用される高速道路空間へ進化させていきます。

「デジタル化や脱炭素化などの環境変化に適応した新たな価値創造への挑戦」については、次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント「i-MOVEMENT（アイムーブメント）」や建設現場の生産性を向上させる「i-Construction（アイコンストラクション）」、完全自動運転（レベル4）の実現のための路車間協調設備の構築等、DX（デジタルトランスフォーメーション）を推進していくとともに、その実現に向けた革新的な技術開発や高度な専門性を有する人財育成にも積極的に取り組んでいます。加えて、高速道路ネットワークの整備をはじめとする当社グループのあらゆる事業活動を通じて、地球温暖化の抑制に寄与するCO₂排出量の削減等に着実に取り組むとともに、脱炭素社会はもとより、持続可能な開発目標（SDGs）がめざす持続可能な社会の実現に向けて貢献していきます。

「お客さまをはじめとするステークホルダーの期待に応え続けるための経営基盤の強化」については、環境変化への感度が高く強い現場力を持つ人財の育成やリモートワーク環境等のデジタル技術の一層の活用、在宅勤務をはじめとする多様で柔軟な働き方が可能となる制度や職場環境の整備、健康経営の推進等、生産性向上や働き方改革に資する取組みを進めています。加えて、効率的な事業運営のもと、将来に向けた効果的な投資を行うことで、新たなサービスの提供や質の向上に努め、当社グループの競争力を高めていきます。

引き続き、お客さまに安心して高速道路をご利用いただけるよう、上記の経営方針に基づく取組みを着実に実施していくとともに、中央自動車道笹子トンネル天井板崩落事故を決して忘れることなく、ご遺族の皆さまや被害に遭われた皆さまに真摯に対応してまいります。

そのほか、橋梁の耐震補強工事で鉄筋が不足する施工不良事案については、令和2年11月16日に事案の原因究明のための調査と再発防止のあり方の提言を行うための外部有識者による「E20 中央道を跨ぐ橋梁の耐震補強工事施工不良に関する調査委員会」を設置しました。また、当該調査委員会からの「報告書」を受け、令和3年7月29日に「再発防止策」を策定しました。当該再発防止策が実効性あるものとするため、社内に「中央道の耐震補強工事施工不良事案に対する再発防止策のフォローアップ委員会」を設置し、その実施状況や効果等を検証しながら、全社を挙げて再発防止に取り組んでいます。

また、令和7年4月6日に管内で発生した広域的なETCシステム障害のため、最大17路線106箇所の料金所においてETCレーンの通行が不可となり、料金所周辺の渋滞及び課金処理の不具合が発生しました。令和7年4月18日に外部有識者による「広域的なシステム障害発生時の危機管理検討委員会」を設置し、令和7年6月23日に「再発防止策」を策定及び「広域的ETCシステム障害発生時の危機対応マニュアル」を制定いたしました。今回のETCシステム障害において、障害が発生した料金所を利用されたお客さまには料金を還元する等の措置を講じました。そして今後は、マニュアル等に基づき、広域的なETCシステム障害が発生して料金徴収に必要な情報を把握できず円滑な料金の徴収が困難となった場合は料金を徴収しないなど、お客さまにご不便をおかけしない対応をしてまいります。

こうした中、当中間連結会計期間の営業収益は635,307百万円（前年同期比32.1%増）、営業利益は19,655百万円（同9.5%減）、経常利益は20,595百万円（同8.2%減）、親会社株主に帰属する中間純利益は16,297百万円（同0.8%増）となりました。

セグメントの業績は次のとおりです。

（高速道路事業）

建設事業については、「高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化」の経営方針のもと、高速道路ネットワークの整備を着実かつ効率的に進め、地域の期待に応えるため、ミッシングリンクの解消や機能強化を行いました。このうち東海環状自動車道山県インターチェンジ～本巣インターチェンジ間の11.9kmを令和7年4月6日に、東海環状自動車道本巣インターチェンジ～大野神戸インターチェンジ間の6.8kmを令和7年8月30日に開通させました。

前述のほか、新東名高速道路新秦野インターチェンジ～新御殿場インターチェンジ間、東京外かく環状道路中央ジャンクション（仮称）～東名ジャンクション（仮称）間、東海環状自動車道養老インターチェンジ～いなべインターチェンジ間の新設事業、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車線化事業並びに東海北陸自動車道飛驒清見インターチェンジ～南砺スマートインターチェンジ間、東海環状自動車道土岐ジャンクション～美濃加茂インターチェンジ間及び紀勢自動車道勢和多気ジャンクション～紀勢大内山インターチェンジ間の4車線化事業について着実に推進しました。

お客さまの利便性の向上と地域の活性化のため、令和7年7月27日に中央自動車道諏訪湖スマートインターチェンジ（長野県諏訪市、長野県岡谷市）、令和7年9月13日に中央自動車道神坂スマートインターチェンジ（岐阜県中津川市）の運用を開始しました。

また、建設現場の生産性を向上させる「i-Construction（アイコンストラクション）」によるデジタル化を推進しています。モデル事務所においてICTや3次元データを活用した工事や調査・測量・設計を試行、各プロセスにて省力化や効率化、自動化、高度化など取り組んだ内容を踏まえ、令和7年7月より、全ての建設現場において対象となる工事や調査・測量・設計で全面的に導入することとしています。

保全・サービス事業については、「安全を何よりも優先」とする企業理念に基づき、経営方針の最上位に掲げられた「安全性向上に向けた不断の取組みの深化」を目指して、安全を最優先に、信頼性の高い高速道路ネットワークとお客さまに満足いただけるサービスを24時間365日提供するため、高速道路の点検や、維持・補修・修繕等を行っています。

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。

高速道路ネットワークを健全な状態で次世代に引き継ぐため、橋梁やトンネル等の構造物を最新の技術を用いて補修・補強し、建設当初と同等又はそれ以上の性能や機能を回復することで、高速道路をこれからも長く健全に保つ「高速道路リニューアルプロジェクト」に取り組んでいます。

平成28年4月に発生した熊本地震における橋梁の被災状況を踏まえ、緊急輸送道路としての機能を速やかに回復し、お客さまに安心してご利用いただけるよう、橋梁の耐震補強及び支承逸脱対策に取り組んでいます。

道路構造物の劣化に多大な影響を与え、重大な交通事故に繋がるおそれのある重量超過等の車両制限令に違反する車両に対して、車両重量計等を活用した取締り、自動計測装置の整備による常時取締りに取り組んでおり、違反の度合いに応じて点数を付与し、累積点数が一定に達した場合に大口・多頻度割引停止措置等を講ずるとともに、悪質な違反者に対する告発を実施しています。

大規模災害時の対応力強化については、国の「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」等に則り、発災後の人命救助に重要な72時間を意識しつつ、24時間で広域移動ルートとすべく、高速道路ネットワークを活用した迅速な緊急交通路を確保するとともに、「救助・救急、消火等」、「医療」、「物資」、「燃料」の各分野の活動のための広域進出拠点として休憩施設が活用できるように取り組んでいます。

大雪時の道路交通確保として、除雪体制の強化、立ち往生車両を早期に発見するための監視カメラの増設、救援車両の配備、大雪事前広報、関係機関との連携強化等の取組みに加えて、短期間の集中的な大雪時には、人命を最優先に大規模な車両滞留を回避することを基本的な考え方と捉え、国による大雪に関する緊急発表や除雪能力を超える降雪に対しては、予防的通行止めを実施するとともに、高速道路と国道が並行する区間については、一方が通行止めとなった場合、他方の道路への交通集中による大規模滞留を回避するため、高速道路と国道を同時に通行止めにする「同時通行止め」を実施します。大雪が予測される3日前からテレビCM、公式WEBサイトを中心にSNS等多様な広報媒体を活用するとともに、関係機関との合同記者会見や1日前からは全てのテレビCMやラジオCM、インターネット広告などを緊急広告に差し替えるなどの徹底した出控え要請を行い、躊躇なく通行止めを実施するとともに、集中除雪による早期の通行止め解除に取り組みます。

予防的通行止めの一方で、気象予測を大幅に超える気象急変によるスタック車両、大規模な車両滞留が発生する可能性に備えて、モニター監視員の専任配置、雪氷巡回の増隊に加え、スタック車両の救出やお客さま支援を早期に実施するため、現地支援人員の拡充やトラクターショベルやレッカーの増車、可能な限り近傍への前進配置等の対策強化を図ります。

交通事故対策として、事故多発地点の集中的な対策とともに、逆走防止対策や一般道からの誤進入対策、交通安全の啓発活動に取り組んでいます。また、暫定2車線区間における正面衝突事故防止対策として、土工区間や長さ50m未満の橋梁区間でワイヤロープの設置を進め、令和5年度に完成しています。長さ50m以上の橋梁区間とトンネル区間では、センターブロックやセンターパイプを試行的に設置し、その拡大に取り組んでいます。

渋滞対策として、東名高速道路（大和トンネル付近、綾瀬スマートインターチェンジ付近、東名三好インターチェンジ付近）、中央自動車道（小仏トンネル付近、相模湖インターチェンジ付近、三鷹バスストップ付近、日野バスストップ付近）、及び名神高速道路（一宮ジャンクション付近）の付加車線設置事業について着実に推進しています。

休憩施設における大型車マスの夜間時間帯を中心とした混雑緩和に向けて、駐車マス増設を行うとともに、大型車マスの一部を60分以内の駐車とする「短時間限定駐車マス」として整備し運用する実証実験に取り組んでいます。

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、令和7年度上半期に新たに13箇所（9月末までに延べ54箇所）でETC専用化の運用を開始しました。

運用開始年月日	運用開始インターチェンジ名
令和7年4月6日	東海環状自動車道 岐阜インターチェンジ
	東海環状自動車道 本巣インターチェンジ
令和7年4月8日	中央自動車道 多治見インターチェンジ
	中央自動車道 小牧東インターチェンジ
	東海環状自動車道 富加関インターチェンジ
	東海環状自動車道 土岐南多治見インターチェンジ
	東海環状自動車道 関広見インターチェンジ
令和7年4月15日	東海環状自動車道 せと赤津インターチェンジ
	東海環状自動車道 豊田松平インターチェンジ
	東海環状自動車道 豊田勘八インターチェンジ
	新東名高速道路 岡崎東インターチェンジ
	伊勢湾岸自動車道 豊田東インターチェンジ
令和7年4月16日	新東名高速道路 新城インターチェンジ

更に、最先端のICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）・ロボティクス技術の導入等により、少子高齢化やデジタル技術の進展等による社会環境の変化、お客さまニーズの多様化を踏まえた情報提供の高度化等、当社グループを取り巻く環境の激変に対応しつつ、高速道路モビリティの進化に貢献する革新的なプロジェクト「i-MOVEMENT（アイムーブメント）」を推進しています。また、当プロジェクトの実現に向けて、コンソーシアム方式によりオープンイノベーションを推進する組織として設立した「イノベーション交流会」では、「交通サービスの進化・高度化」、「高速道路保全マネジメントの高度化」のそれぞれのテーマにおいて、会員の企業・団体から提案された技術の高速道路保全現場への適用性の実証に取り組んでいます。

こうした中、当中間連結会計期間の営業収益は597,485百万円（前年同期比34.4%増）、営業利益は16,502百万円（同5.5%減）となりました。

また、当中間連結会計期間の通行料金収入は357,732百万円（同2.0%増）でした。

(休憩所事業)

休憩所事業については、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向上や地域社会との連携強化を推進しました。

また、快適性と利便性の向上への取組みとして、中央自動車道駒ヶ岳サービスエリア（上り線）、双葉サービスエリア（下り線）、北陸自動車道南条サービスエリア（下り線）の商業施設のリニューアルを行いました。フードコートとショッピングコーナーを拡充するとともに、コインシャワーやコインランドリーを新設する等、より快適にお過ごしいただける商業施設に全面リニューアルしました。

また、連結子会社である中日本エクシス㈱が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るなど、休憩所事業で培った商業施設の運営ノウハウを活用し、サービスエリア・パーキングエリアに限らず、道の駅の運営や高速道路外の商業施設への出店に取り組んでいます。

このほか、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㈱は、本年7月から事業を開始し、サービスエリア・パーキングエリアの保守・維持管理を実施しています。

こうした中、当中間連結会計期間の営業収益は18,369百万円（前年同期比5.7%増）、営業利益は3,764百万円（同4.4%減）となりました。

(その他（関連）事業)

その他（関連）事業については、受託事業、不動産事業、観光振興事業、トラックターミナル事業、海外事業及び技術外販事業等を行っています。様々な事業の展開により、経営基盤を強化するとともに、社会・経済の変化を見据えた地域活性化や、海外での国際交流・国際貢献等に取り組んでいます。

受託事業については、国、地方公共団体等との協議の結果、当社において一体的に実施することが適当と認められた工事等について当該国、地方公共団体等から受託し、着実に実施しました。

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、インターチェンジ周辺における商業施設等の管理・運営を行っています。

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）の販売を行っています。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います。

トラックターミナル事業については、北陸地方においてトラックターミナル、貨物保管施設及びこれらに関連又は附帯する施設の建設、管理、運営又は賃貸事業を行い、自動車輸送の効率化に取り組んでいます。

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、17市との有償契約に至っています。

このほか、持分法適用関連会社である日本高速道路インターナショナル㈱と共同で、アジア及びオーストラリアの高速道路事業に係る調査を行いました。

技術外販事業では、「ETC多目的利用サービス」として「ETCX」を提供するETCソリューションズ㈱と業務提携契約を締結し、同サービスの情報処理事業を受注しています。

また、東海旅客鉄道㈱と締結した協定に基づき、中央新幹線（リニア）事業に係る用地取得の支援業務を行っています。

上記以外の事業として、持分法適用関連会社である中日本ファームすずなり㈱では、耕作放棄地の増加等地域が抱える課題の解決及び地域活性化への貢献を目的に、浜松市内において野菜（レタス及び枝豆等）の生産・販売を行っています。また、長距離トラックドライバーの労働環境改善を支援する取組みとして、物流事業者と共同で中継輸送拠点を運営しています。本年6月には静岡県内に新たに2か所の中継輸送拠点を開業しました。

こうした中、当中間連結会計期間の営業収益は19,543百万円（前年同期比3.6%増）、営業損失は615百万円（前年同期は営業利益297百万円）となりました。

(2) キャッシュ・フローの状況

(営業活動によるキャッシュ・フロー)

税金等調整前中間純利益20,496百万円に加え、減価償却費12,941百万円、棚卸資産の減少額18,115百万円等による増加があった一方、売上債権の増加額11,666百万円、仕入債務の減少額77,333百万円等による減少があったため、営業活動によるキャッシュ・フローは、19,517百万円の資金支出（前年同期比89.2%減）となりました。

なお、上記棚卸資産の減少額は、その大部分が道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）（以下「特措法」といいます。）第51条第2項から第4項の規定に基づき工事完了時等に独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」といいます。）に帰属することとなる資産の減少によるものです。かかる資産は、中間連結貸借対照表上は「棚卸資産」勘定（流動資産）に計上され、その建設には財務活動の結果得られた資金を充てています。

(投資活動によるキャッシュ・フロー)

料金機械、ETC装置等の設備投資21,701百万円等により、投資活動によるキャッシュ・フローは、22,518百万円の資金支出（前年同期比99.9%増）となりました。

(財務活動によるキャッシュ・フロー)

長期借入金の返済による支出58,025百万円、道路建設関係社債償還による支出219,325百万円による減少があった一方、道路建設関係社債発行による収入384,270百万円による増加があったため、財務活動によるキャッシュ・フローは、107,035百万円の資金収入（前年同期比276.2%増）となりました。

以上の結果、当中間連結会計期間末における現金及び現金同等物の残高は、前中間連結会計期間末に比べ157,036百万円増加し、220,052百万円（前年同期比249.2%増）となりました。

(3) 今後の見通し

2025年度の通期見通しについては、当中間連結会計期間の状況等を踏まえ、次のとおり算定しております。

(高速道路事業)

○営業収益は、12,724億円（当初計画から2,761億円の減収）

上半期の状況を踏まえ、交通量が増加していることから、「料金収入」については増加を見込んでいる一方、道路資産の機構への引渡し時期の見直し等により「道路資産完成高」の減少を見込んでおり、高速道路事業全体では減収となる見込みです。

○営業損益は、営業損失で32億円（当初計画から8億円の減益）を計上する見込みです。

(関連事業)

○営業収益は、794億円（当初計画から124億円の減収）

客単価の上昇に伴う店舗売上高の増加等、上半期の状況を踏まえ「休憩所事業営業収益」については増加を見込んでいる一方、国、地方公共団体等から受託した工事出来高について、完成時期の見直し等により減少を見込んでおり、関連事業全体では減収となる見込みです。

○営業損益は、営業利益で57億円（当初計画から3億円の減益）を計上する見込みです。

（単位：億円）

	2025年度 通期見込	2025年度 通期見込（2025.6.6公表）
営業収益	13,519	16,404
高速道路事業	12,724	15,485
関連事業	794	918
営業利益又は営業損失（△）	25	35
高速道路事業	△32	△24
関連事業	57	60
経常利益	40	47
当期純利益*	26	29

※ 当期純利益は、「親会社株主に帰属する当期純利益」を記載しております。

2 会計基準の選択に関する基本的な考え方

当社グループは、日本基準を採用しており当面IFRSの適用を予定しておりませんが、今後の我が国における会計基準の動向等を勘案し対応を検討していきます。

3 中間連結財務諸表等

(1) 中間連結貸借対照表

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (令和7年3月31日)	当中間連結会計期間 (令和7年9月30日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	155,481	220,502
高速道路事業営業未収入金	69,992	82,529
未収入金及び契約資産	87,842	75,215
棚卸資産	1,836,806	1,818,723
その他	108,267	115,867
貸倒引当金	△40	△21
流動資産合計	2,258,349	2,312,816
固定資産		
有形固定資産		
土地	119,818	119,807
その他（純額）	155,328	160,458
有形固定資産合計	275,147	280,265
無形固定資産		
投資その他の資産		
投資その他の資産	21,002	21,133
貸倒引当金	△91	△87
投資その他の資産合計	20,911	21,046
固定資産合計	307,444	311,681
繰延資産	2,216	2,461
資産合計	2,568,010	2,626,959
負債の部		
流動負債		
高速道路事業営業未払金	127,375	69,378
1年以内償還予定社債	51,225	51,225
未払法人税等	2,680	5,094
引当金	7,145	7,166
その他	125,122	132,043
流動負債合計	313,550	264,908
固定負債		
道路建設関係社債	1,689,325	1,855,000
道路建設関係長期借入金	155,817	83,545
長期借入金	50,000	50,000
引当金	187	141
退職給付に係る負債	40,375	39,220
その他	32,212	31,641
固定負債合計	1,967,918	2,059,549
負債合計	2,281,468	2,324,457

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (令和7年3月31日)	当中間連結会計期間 (令和7年9月30日)
純資産の部		
株主資本		
資本金	65,000	65,000
資本剰余金	73,011	73,011
利益剰余金	137,649	153,946
株主資本合計	275,661	291,958
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	403	406
為替換算調整勘定	58	62
退職給付に係る調整累計額	10,120	9,755
その他の包括利益累計額合計	10,582	10,224
非支配株主持分	298	318
純資産合計	286,542	302,501
負債純資産合計	2,568,010	2,626,959

(2) 中間連結損益計算書及び中間連結包括利益計算書
(中間連結損益計算書)

(単位：百万円)

	前中間連結会計期間 (自 令和6年4月1日 至 令和6年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 令和7年4月1日 至 令和7年9月30日)
営業収益	480,893	635,307
営業費用		
道路資産賃借料	247,624	249,930
高速道路等事業管理費及び売上原価	187,756	339,250
販売費及び一般管理費	23,799	26,470
営業費用合計	459,180	615,651
営業利益	21,713	19,655
営業外収益		
受取利息	16	147
土地物件貸付料	90	82
負ののれん償却額	171	171
持分法による投資利益	224	343
原因者負担収入	125	117
その他	139	111
営業外収益合計	767	973
営業外費用		
支払利息	20	20
物品売却損	1	3
その他	18	9
営業外費用合計	40	33
経常利益	22,440	20,595
特別利益		
固定資産売却益	1	6
特別利益合計	1	6
特別損失		
固定資産売却損	2	11
固定資産除却損	69	94
特別損失合計	71	105
税金等調整前中間純利益	22,370	20,496
法人税、住民税及び事業税	5,885	4,280
法人税等調整額	294	△105
法人税等合計	6,180	4,175
中間純利益	16,190	16,320
非支配株主に帰属する中間純利益	19	23
親会社株主に帰属する中間純利益	16,170	16,297

(中間連結包括利益計算書)

(単位：百万円)

	前中間連結会計期間 (自 令和6年4月1日 至 令和6年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 令和7年4月1日 至 令和7年9月30日)
中間純利益	16,190	16,320
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	0	5
為替換算調整勘定	△23	4
退職給付に係る調整額	35	△324
持分法適用会社に対する持分相当額	△53	△43
その他の包括利益合計	△40	△358
中間包括利益	16,149	15,962
(内訳)		
親会社株主に係る中間包括利益	16,129	15,939
非支配株主に係る中間包括利益	19	23

(3) 中間連結株主資本等変動計算書

前中間連結会計期間（自 令和6年4月1日 至 令和6年9月30日）

(単位：百万円)

	株主資本			
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	株主資本合計
当期首残高	65,000	73,011	137,640	275,652
当中間期変動額				
親会社株主に帰属する中間純利益			16,170	16,170
株主資本以外の項目の当中間期変動額（純額）				
当中間期変動額合計	—	—	16,170	16,170
当中間期末残高	65,000	73,011	153,810	291,822

	その他の包括利益累計額			
	その他有価証券評価差額金	為替換算調整勘定	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計
当期首残高	411	68	△2,174	△1,693
当中間期変動額				
親会社株主に帰属する中間純利益				
株主資本以外の項目の当中間期変動額（純額）	△50	△23	32	△40
当中間期変動額合計	△50	△23	32	△40
当中間期末残高	361	45	△2,141	△1,734

	非支配株主持分	純資産合計
当期首残高	278	274,236
当中間期変動額		
親会社株主に帰属する中間純利益		16,170
株主資本以外の項目の当中間期変動額（純額）	17	△22
当中間期変動額合計	17	16,147
当中間期末残高	296	290,384

当中間連結会計期間（自 令和7年4月1日 至 令和7年9月30日）

(単位：百万円)

	株主資本			
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	株主資本合計
当期首残高	65,000	73,011	137,649	275,661
当中間期変動額				
親会社株主に帰属する中間純利益			16,297	16,297
株主資本以外の項目の当中間期変動額（純額）				
当中間期変動額合計	—	—	16,297	16,297
当中間期末残高	65,000	73,011	153,946	291,958

	その他の包括利益累計額			
	その他有価証券評価差額金	為替換算調整勘定	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計
当期首残高	403	58	10,120	10,582
当中間期変動額				
親会社株主に帰属する中間純利益				
株主資本以外の項目の当中間期変動額（純額）	2	4	△365	△358
当中間期変動額合計	2	4	△365	△358
当中間期末残高	406	62	9,755	10,224

	非支配株主持分	純資産合計
当期首残高	298	286,542
当中間期変動額		
親会社株主に帰属する中間純利益		16,297
株主資本以外の項目の当中間期変動額（純額）	20	△338
当中間期変動額合計	20	15,959
当中間期末残高	318	302,501

(4) 中間連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	前中間連結会計期間 (自 令和6年4月1日 至 令和6年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 令和7年4月1日 至 令和7年9月30日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前中間純利益	22,370	20,496
減価償却費	13,281	12,941
持分法による投資損益（△は益）	△224	△343
賞与引当金の増減額（△は減少）	249	20
貸倒引当金の増減額（△は減少）	△3	△22
退職給付に係る資産又は負債の増減額	△930	△1,205
受取利息及び受取配当金	△28	△160
支払利息	2,741	6,321
固定資産売却損益（△は益）	0	4
固定資産除却損	117	173
売上債権の増減額（△は増加）	23,058	△11,666
棚卸資産の増減額（△は増加）	△151,382	18,115
仕入債務の増減額（△は減少）	△89,284	△77,333
未払又は未収消費税等の増減額	4,039	15,255
その他	△1,283	4,723
小計	△177,279	△12,680
利息及び配当金の受取額	199	222
利息の支払額	△2,546	△5,535
法人税等の支払額又は還付額（△は支払）	△1,486	△1,523
営業活動によるキャッシュ・フロー	△181,112	△19,517
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	△23	△24
定期預金の払戻による収入	193	—
投資有価証券の取得による支出	△98	—
固定資産の取得による支出	△11,188	△21,701
固定資産の売却による収入	0	40
その他	△148	△834
投資活動によるキャッシュ・フロー	△11,265	△22,518
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額（△は減少）	△8,128	△1
長期借入れによる収入	538	727
長期借入金の返済による支出	△373	△58,025
道路建設関係社債発行による収入	259,007	384,270
道路建設関係社債償還による支出	△217,328	△219,325
その他の社債償還による支出	△4,528	—
非支配株主への配当金の支払額	△2	△3
その他	△735	△607
財務活動によるキャッシュ・フロー	28,449	107,035
現金及び現金同等物に係る換算差額	△24	△3
現金及び現金同等物の増減額（△は減少）	△163,953	64,996
現金及び現金同等物の期首残高	226,969	155,055
現金及び現金同等物の中間期末残高	63,015	220,052

(5) 中間連結財務諸表に関する注記事項

(継続企業の前提に関する注記)

該当事項はありません。

(セグメント情報等)

1. 報告セグメントの概要

当社グループの報告セグメントは、当社グループの構成単位のうち分離された財務情報が入手可能であり、最高経営意思決定機関が、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために、定期的に検討を行う対象となっているものであります。

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、「高速道路事業」「休憩所事業」「その他（関連）事業」の3つを報告セグメントとしております。

「高速道路事業」は、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理を行っております。

「休憩所事業」は、高速道路内におけるサービスエリアの建設、管理及び運営を行っております。

「その他（関連）事業」は、受託事業、観光振興事業、不動産事業、トラックターミナル事業、占用施設活用事業、海外事業及び技術外販事業等を行っております。

2. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額の算定方法

報告されている事業セグメントの会計処理の方法は、「中間連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」における記載と同一であり、報告セグメントの利益は、営業利益ベースの数値であります。

また、共通部門に関わる有形固定資産及び無形固定資産については、各報告セグメントに配分しておりませんが、関連する費用については、合理的な基準に基づき各報告セグメントに配分しております。なお、セグメント間の内部売上高又は振替高は、市場実勢価格に基づいております。

3. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額に関する情報

前中間連結会計期間（自 令和6年4月1日 至 令和6年9月30日）

(単位：百万円)

	報告セグメント				調整額 (注1)	中間連結財務 諸表計上額 (注2)
	高速道路事業	休憩所事業	その他（関連） 事業	計		
売上高						
外部顧客への売上高	444,709	17,327	18,856	480,893	—	480,893
セグメント間の内部売上高又 は振替高	10	51	6	68	△68	—
計	444,719	17,379	18,863	480,962	△68	480,893
セグメント利益	17,471	3,938	297	21,707	5	21,713
セグメント資産	2,068,727	172,472	24,134	2,265,335	145,265	2,410,600
セグメント負債	1,814,416	—	50,471	1,864,887	255,328	2,120,216
その他の項目						
減価償却費	11,371	1,769	140	13,281	—	13,281
持分法適用会社への投資額	6,638	—	2,261	8,900	—	8,900
有形固定資産及び無形固定資 産の増加額	9,793	618	82	10,493	999	11,493

(注) 1. 調整額は、以下のとおりであります。

- (1) セグメント利益の調整額 5百万円は、セグメント間取引消去によるものであります。
- (2) セグメント資産の調整額 145,265 百万円は、各報告セグメントに配分していない全社資産であ
り、その主なものは現金、預金及び共通部門に関わる資産等であります。
- (3) セグメント負債の調整額 255,328 百万円は、各報告セグメントに配分していない全社負債であ
り、その主なものは未払金及び退職給付に係る負債等であります。
- (4) 有形固定資産及び無形固定資産の増加額の調整額 999 百万円は、各報告セグメントに配分して
いない全社資産であり、その主なものは当社のシステム開発によるものであります。

2. セグメント利益は、中間連結財務諸表の営業利益と調整を行っております。

当中間連結会計期間（自 令和7年4月1日 至 令和7年9月30日）

(単位：百万円)

	報告セグメント				調整額 (注1)	中間連結財務 諸表計上額 (注2)
	高速道路事業	休憩所事業	その他（関連） 事業	計		
売上高						
外部顧客への売上高	597,475	18,295	19,536	635,307	—	635,307
セグメント間の内部売上高又 は振替高	9	74	7	91	△91	—
計	597,485	18,369	19,543	635,398	△91	635,307
セグメント利益又は損失（△）	16,502	3,764	△615	19,651	4	19,655
セグメント資産	2,108,830	174,623	29,124	2,312,578	314,380	2,626,959
セグメント負債	2,038,283	—	50,396	2,088,679	235,778	2,324,457
その他の項目						
減価償却費	11,064	1,757	119	12,941	—	12,941
持分法適用会社への投資額	6,553	—	2,341	8,895	—	8,895
有形固定資産及び無形固定資 産の増加額	15,083	865	593	16,543	784	17,327

(注) 1. 調整額は、以下のとおりであります。

- (1) セグメント利益又は損失（△）の調整額4百万円は、セグメント間取引消去によるものであります。
- (2) セグメント資産の調整額314,380百万円は、各報告セグメントに配分していない全社資産であり、その主なものは現金、預金及び共通部門に関わる資産等であります。
- (3) セグメント負債の調整額235,778百万円は、各報告セグメントに配分していない全社負債であり、その主なものは未払金及び退職給付に係る負債等であります。
- (4) 有形固定資産及び無形固定資産の増加額の調整額784百万円は、各報告セグメントに配分していない全社資産であり、その主なものは当社のシステム開発によるものであります。

2. セグメント利益又は損失（△）は、中間連結財務諸表の営業利益と調整を行っております。

(1 株当たり情報)

1 株当たり中間純利益及び算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	前中間連結会計期間 (自 令和6年4月1日 至 令和6年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 令和7年4月1日 至 令和7年9月30日)
1 株当たり中間純利益	124.38 円	125.36 円
(算定上の基礎)		
親会社株主に帰属する中間純利益（百万円）	16,170	16,297
普通株主に帰属しない金額（百万円）	—	—
普通株式に係る親会社株主に帰属する中間純利益（百万円）	16,170	16,297
普通株式の期中平均株式数（千株）	130,000	130,000

(注) 潜在株式調整後 1 株当たり中間純利益については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

1 株当たり純資産額及び算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	前連結会計年度 (令和7年3月31日)	当中間連結会計期間 (令和7年9月30日)
1 株当たり純資産額	2,201.87 円	2,324.48 円
(算定上の基礎)		
純資産の部の合計額（百万円）	286,542	302,501
純資産の部の合計額から控除する金額（百万円）	298	318
（うち非支配株主持分（百万円））	(298)	(318)
普通株式に係る中間期末（期末）の純資産額（百万円）	286,244	302,183
1 株当たり純資産額の算定に用いられた中間期末（期末）の普通株式の数（千株）	130,000	130,000

(重要な後発事象)

I 社債の発行

(1) 当社は、以下の条件で普通社債を発行しました。

区分	中日本高速道路株式会社第116回社債
発行総額	金1,000億円
利率	年1.476パーセント
発行価格	額面100円につき金100円
払込期日	令和7年11月27日
償還期日	令和12年11月27日
担保	一般担保
資金の使途	高速道路会社法第5条第1項第1号及び第2号の事業の資金

(2) 当社は、以下の条件で短期社債を発行しました。

区分	中日本高速道路株式会社第2回人民元建て短期社債(固定債)
発行総額	3億人民元〔金65億円〕
利率	年1.955パーセント
発行価格	額面100円につき金100円
払込期日	令和7年11月26日
償還期日	令和8年11月20日
担保	一般担保
資金の使途	高速道路会社法第5条第1項第1号及び第2号の事業の資金

なお、上記の普通社債に、以下の特約が付されております。

- ① 機構法の規定により、債券に係る債務が機構によって引き受けられた場合、同機構は、当社と連帶して当該債務を負うこととされております。
- ② 上記①に定める債務引受けがなされた場合、本債券の債権者は、機構法の規定により、機構の総財産についても、担保に供されることとしております。
- ③ 上記②の先取特権の順位は、日本高速道路保有・債務返済機構債券の債権者の先取特権と同順位となるとされております。

II 重要な契約の変更

当社は、高速道路株式会社法第6条第1項及び機構法第13条第1項の規定に基づき、「高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等に関する協定の一部を変更する協定」を令和7年11月27日付けで締結するとともに、国土交通省へ「高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等」の事業変更許可申請を行い、令和7年12月5日付けで許可を受けています。

① 協定の相手方

機構

② 協定締結日

令和7年11月27日

③ 変更の内容

中央自動車道（小牧IC～一宮IC）スマートIC（1箇所）の事業の追加、東京外かく環状道路の有料道路事業費増及び事業費の見直し等をしております。

これらを受け新設、改築等に係る債務引受限度額、道路資産の貸付料の額及び計画料金収入の額が増額となっております。

④ 影響

新設、改築に係る工事の内容及び工事に要する費用に係る債務引受限度額143,476百万円（消費税込み）が増額となります。

令和7年度から令和53年度までの期間において修繕に係る工事に要する費用に係る債務引受限度額58,507百万円（消費税込み）、特定更新等工事に係る工事の内容及び工事に要する費用に係る債務引受限度額56,608百万円（消費税込み）、計画料金収入584,146百万円（消費税込み）及び道路資産の貸付料516,258百万円（消費税込み）がそれぞれ増額となります。

なお、実績料金収入が協定に於いて定める計画料金収入の金額と比較して一定の割合を超えて変動する場合には、道路資産の貸付料の金額もそれに連動して変動することとされています。

また、「第5 経理の状況 1 中間連結財務諸表等（1）中間連結財務諸表 注記事項（リース取引関係）」の一部において、この協定の変更内容を反映させた場合には以下のとおりとなります。

オペレーティング・リース取引（解約不能のもの）

（1）道路資産の未経過リース料

	当中間連結会計期間 (令和7年9月30日)
1年内	464,091百万円
1年超	17,037,487百万円
合計	17,501,579百万円