

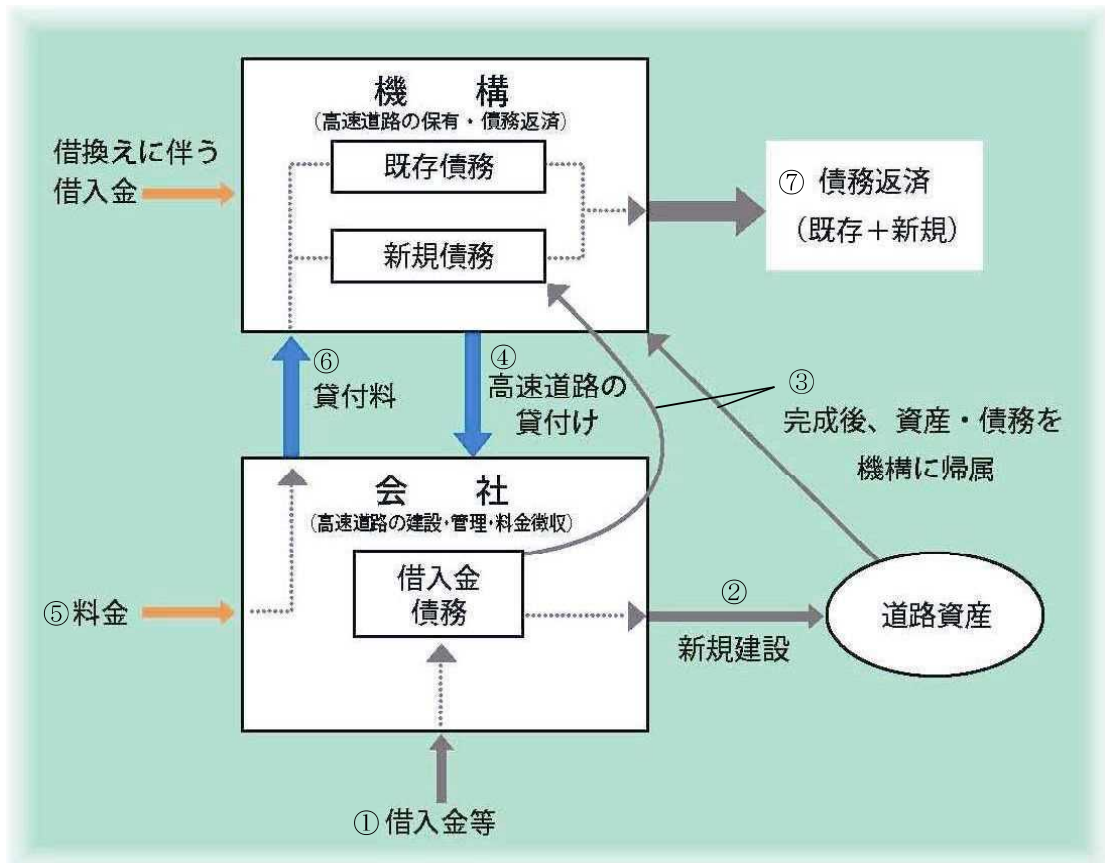
2020 年度決算概要（連結）及び 2021 年度通期見通し

（内 容）

1. 前置（高速道路事業のスキーム）
2. 2020 年度 業績【総括】
3. 2020 年度 決算概要（連結）【事業別】
4. 2021 年度 通期見通しの概要

1. 前置(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。なお、通行料金の設定にあたっては会社の利潤を含まないこととされています。

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

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。

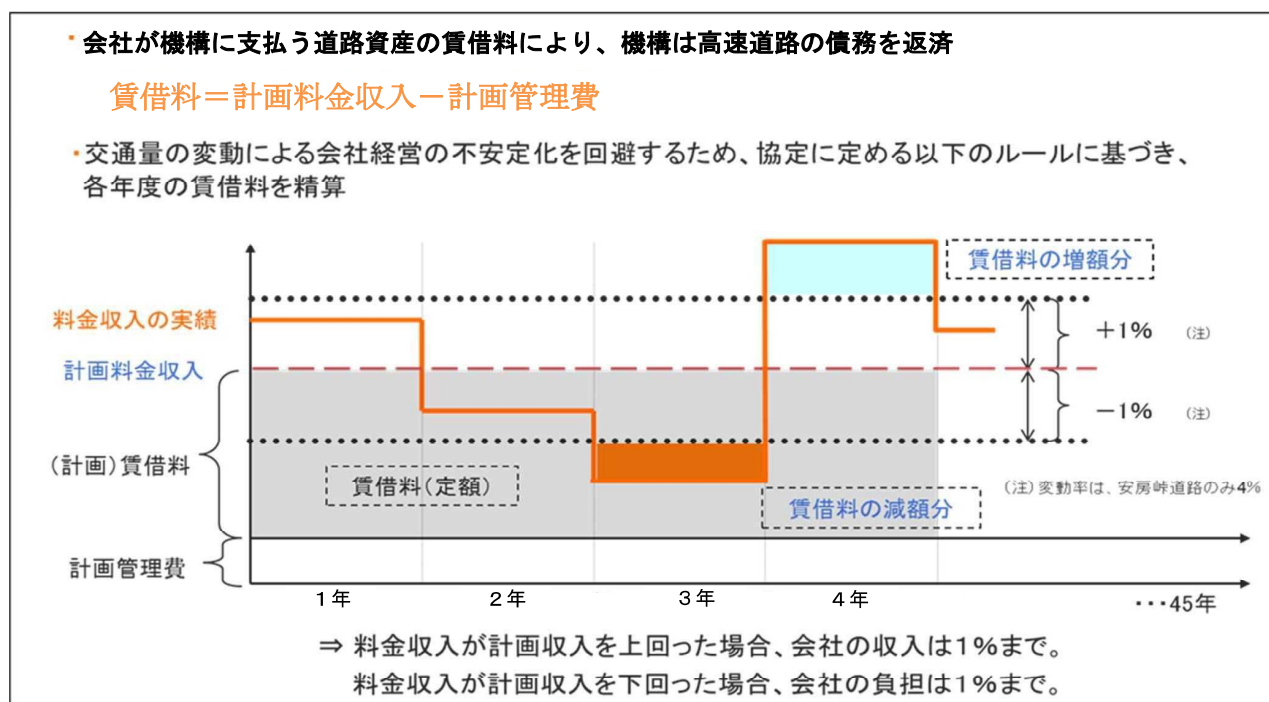
賃借料は、機構が債務の返済に必要な額を道路資産の貸付期間中に償うように設定されており、年度ごとの賃借料の額は、計画料金収入から計画管理費を除いた額となっています。

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。

なお、管理費の増減について会社のリスクを限定する同様の措置はありません。



※ 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。

2. 2020年度 業績【総括】

○当年度は、前年同期と比較し『減収・減益』となっております。

- 営業収益は、8,755億円で1,558億円の減収
- 営業損益は、59億円の営業損失を計上し202億円の減益
- 当期純損益は、63億円の当期純損失を計上し175億円の減益

※新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大幅な減収・減益となっております。

※なお、営業損失・経常損失・当期純損失の計上は民営化以降初となります。

決算の業績推移

(単位:億円)

区分	2021年3月期 通期実績 (第16期)	2020年3月期 通期実績 (第15期)	2019年3月期 通期実績 (第14期)	2018年3月期 通期実績 (第13期)	2017年3月期 通期実績 (第12期)	2016年3月期 通期実績 (第11期)	2015年3月期 通期実績 (第10期)	2014年3月期 通期実績 (第9期)
営業収益	8,755	10,314	14,552	9,720	9,075	13,003	9,381	6,354
高速道路事業	7,998	9,547	13,770	8,964	8,414	12,497	8,910	5,825
(料金収入)	5,762	6,897	6,934	6,786	6,649	6,575	6,339	5,114
(道路資産完成高等)	2,236	2,649	6,835	2,177	1,764	5,921	2,571	711
関連事業	756	767	782	756	661	506	471	529
営業費用	8,814	10,170	14,402	9,648	9,012	12,910	9,338	6,334
高速道路事業	8,019	9,446	13,673	8,943	8,400	12,464	8,931	5,861
関連事業	794	724	730	706	612	446	408	473
営業利益(▲損失)	▲59	143	149	71	63	92	43	20
高速道路事業	▲21	100	97	21	14	33	▲20	▲35
関連事業	▲38	42	52	50	49	59	63	55
経常利益(▲損失)	▲38	163	166	85	78	118	70	34
当期純利益(▲損失)	▲63	111	101	198	112	79	43	12
	(減収減益)	(減収増益)	(増収減益)	(増収増益)	(減収増益)	(増収増益)	(増収増益)	(減収減益)

※金額は、億円未満の端数を切り捨てて表示しています。

※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)です。

3. 2020年度 決算概要（連結）【事業別】

（1）高速道路事業

営業収益 : 7,998 億円

○『料金収入』は、1,135 億円減収（前年同期 6,897 億円⇒5,762 億円）

- ・新型コロナウイルス感染症の影響により交通量が減少したことによるものです。
- ・交通量は、以下のとおりです。

[交通量]

（単位：千台/日）

	2020 年度	2019 年度	増減
全車	1,723	1,979	▲256 <<▲12.9%>>
（大型 ※1）	（407）	（438）	（▲31） <<▲7.0%>>
（小型 ※2）	（1,316）	（1,541）	（▲225） <<▲14.6%>>

※1：中型車、大型車、特大車の計

※2：軽自動車等、普通車の計

○『道路資産完成高等』は、413 億円減収（2,649 億円⇒2,236 億円）

- ・当期は、ネットワークを形成する新規開通がなかったことにより、道路資産の機構引渡額が減少したことによるものです。

なお、「道路資産完成高等」の内訳は、道路資産完成高^{※1}2,227 億円（前年同期比 412 億円減）、その他収入^{※2}8 億円（前年同期比 0 億円減）となっております。

[主な新設改築事業の完成]

2020 年度

- ・新東名高速道路（御殿場 JCT～浜松いなさ JCT 間）6 車線化事業

145 km 487 億円

2019 年度

- ・東海環状自動車道（大野神戸 IC～大垣西 IC 間） 8 km 43 億円
- ・新東名高速道路（伊勢原 JCT～伊勢原大山 IC 間） 2 km 726 億円
- ・東海環状自動車道（関広見 IC～山県 IC 間） 9 km 96 億円

※1 当社は、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、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。

※2 その他収入には、ETC コーポレートカード取扱手数料などを計上しており、概ね前期並みの水準となっております。

営業費用 : 8,019 億円

○機構に支払う『道路資産賃借料』は、1,112 億円減少（4,915 億円⇒3,802 億円）

- ・料金収入の実績が計画料金収入を下回る減収となったため、協定に基づいて変動賃借料（計画賃借料の減額）が生じております。

[道路資産賃借料実績]

	2020 年度	2019 年度	差額
計画賃借料(協定額)	4,536 億円	4,580 億円	▲44 億円
変動賃借料	▲733 億円	334 億円	▲1,068 億円
計	3,802 億円	4,915 億円	▲1,112 億円

※道路資産賃借料の仕組みについては、3 ページの「(2) 道路資産賃借料」をご参照ください。

○『道路資産完成原価』は、412 億円減少（2,640 億円⇒2,227 億円）

- ・機構への道路資産引渡しに伴って、道路資産完成高と同額の道路資産完成原価を計上しております。

○『管理費用等』は、98 億円増加（1,891 億円⇒1,989 億円）

- ・管理費用等は、点検・維持補修及び雪氷対策費用の増加によるものです。
なお、高速道路の維持管理費用（維持補修など）は、機構との協定に基づき、着実な業務執行により増加しております。

[管理費用等実績]

	2020 年度	2019 年度	差額
マイレージ費用	303 億円	354 億円	▲50 億円
維持管理費等	1,685 億円	1,537 億円	148 億円
計	1,989 億円	1,891 億円	98 億円

※機構との協定に基づき、維持管理費等が増加しております。

営業損失 : 21 億円

○当年度は『営業損失』を計上し、121 億円減益（100 億円⇒▲21 億円）

- ・新型コロナウイルス感染症の影響による料金収入の減収などにより、減益となっております。

※ 前年度は、計画料金収入の1%を超える実績料金収入を計上しており、1%分（61 億円）が営業利益で計上されることとなります。一方、当年度は、計画料金収入の1%を下回る実績料金収入を計上しており、1%分（62 億円）が営業損失で計上されることとなります。

前年度の営業利益分（61 億円）と当年度の営業損失分（62 億円）が減益の要因となります。

※ 3 ページの「(2) 道路資産賃借料」をご参照ください。

(2) 関連事業

営業収益 : 756 億円

○休憩所事業は、106 億円減収 (317 億円⇒210 億円)

- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、賃料収入などが減少となった結果、大幅な減収となっております。

○その他関連事業は、96 億円増収 (449 億円⇒546 億円)

- ・国、地方公共団体等から受託した工事出来高の増加によるものです。

〔 ※なお、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が限定的です。 〕

営業費用 : 794 億円

○休憩所事業は、27 億円減少 (278 億円⇒251 億円)

- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、直営店舗における店舗売上が減少したことに伴う商品仕入の減少などによるものです。

○その他関連事業は、98 億円増加 (445 億円⇒543 億円)

- ・国、地方公共団体等から受託した工事出来高の増加によるものです。

営業損失 : 38 億円

○当年度は『営業損失』を計上し、80 億円減益 (42 億円⇒▲38 億円)

- ・休憩所事業は、新型コロナウイルス感染症の影響による賃料収入などの減少により、79 億円の減益となりました。
- ・その他関連事業は、新型コロナウイルス感染症の影響が生じていますが、事業全体として微減に留まっております。

4. 2021年度 通期見通しの概要

2021年度の通期見通しについては、2021年度期末に向けて交通量やサービスエリアのご利用状況が一定程度回復するものと仮定し、次のとおり算定しております。

(単位：億円)

	2021年度 通期見通し ^{※1} ^{※4} A	2020年度 実績 ^{※2} B	増 減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	16,493	8,451 (8,755)	8,041	195.2
高速道路事業	15,705	7,694 (7,998)	8,010	204.1
(料金収入)	5,875	5,458 (5,762)	416	107.6
(道路資産完成高等)	9,830	2,236	7,594	439.6
関連事業	787	756	30	104.0
(休憩所事業)	294	210	83	139.8
(その他)	493	546	▲53	90.3
営業費用	16,482	8,510 (8,814)	7,972	193.7
高速道路事業	15,698	7,715 (8,019)	7,982	203.4
(道路資産賃借料)	4,086	3,802	283	107.5
(道路資産完成原価)	9,830	2,227	7,602	441.3
(管理費用等)	1,781	1,685 (1,989)	95	105.7
関連事業	784	794	▲10	98.7
(休憩所事業)	284	251	32	113.1
(その他)	500	543	▲43	92.1
営業利益 (▲損失)	10	▲59	69	—
高速道路事業	7	▲21	28	—
関連事業	2	▲38	40	—
経常利益 (▲損失)	8	▲38	46	—
当期純利益 (▲損失) ^{※3}	4	▲63	68	—

※1 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)等を適用しております。

※2 また、2021年度通期見通しと比較可能とするため、2020年度決算数値の一部を簡便な手法により遡及修正し表示しており、()内が遡及前の決算数値となります。

※3 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)」を記載しています。

※4 2021年度通期見通しは、2021年3月30日付けで国土交通大臣から認可された「令和3事業年度 事業計画」を前提としております。実際の業績は、さまざまな要素により、上記通期見通しと異なる可能性があることをご承知おきください。

(1) 高速道路事業

○料金収入は、416 億円増収（前年同期 5,458 億円⇒5,875 億円）

- ・新型コロナウイルス感染症の影響は続くものの一定程度回復するものと仮定しており、増収となる見込みです。

○道路資産完成高等は、7,594 億円増収（前年同期 2,236 億円⇒9,830 億円）

- ・名古屋第二環状自動車道（名古屋西 JCT～飛島 JCT 間 12 km）や新東名高速道路（新御殿場 IC～御殿場 JCT 間 7 km、伊勢原大山 IC～秦野 IC 間 13 km）の完成引渡などを予定しており増収となる見込みです。

〔 ※ なお、当社は、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、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。 〕

○道路資産賃借料は、283 億円増加（前年同期 3,802 億円⇒4,086 億円）

- ・前年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、料金収入が大きく減少し変動賃借料（計画賃借料の減額）が生じましたが、当年度は、料金収入も一定程度回復するものと仮定し増加を見込んでおります。

[道路資産賃借料見込み]

	2021 年度	2020 年度	差額
計画賃借料(協定額)	4,086 億円	4,536 億円	▲449 億円
変動賃借料	一億円	▲733 億円	733 億円
計	4,086 億円	3,802 億円	283 億円

※道路資産賃借料の仕組みについては、3 ページの「(2) 道路資産賃借料」をご参照ください。

○道路資産完成原価は、7,602 億円増加（前年同期 2,227 億円⇒9,830 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、95 億円増加（前年同期 1,685 億円⇒1,781 億円）

- ・機構との協定に基づき、維持管理費用（維持補修など）は、着実な業務執行により増加を見込んでいます。

○当年度は『営業利益』を見込み、28 億円の増益（前年同期：▲21 億円⇒7 億円）

- ・料金収入の増収により増益となる見込みです。

(2) 関連事業

○休憩所事業営業収益は、83 億円増収（前年同期 210 億円⇒294 億円）

- ・新型コロナウイルス感染症の影響は続くものの一定程度回復するものと仮定しており、増収となる見込みです。

○その他関連事業収益は、53 億円減収（前年同期 546 億円⇒493 億円）

- ・受託事業における工事出来高が減少する見込みです。

〔 ※ なお、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が限定的です。 〕

○当年度は『営業利益』を見込み、40 億円の増益（前年同期：▲38 億円⇒2 億円）

- ・休憩所事業営業収益の増収により増益となる見込みです。

以 上