

2021年度 決算概要（連結）及び2022年度 通期見通し



【1】2021年度 決算概要

当連結会計年度（自 2021年4月1日～至 2022年3月31日）



（1）業績の概要

（単位：億円（切捨））

	2021年度 (第17期) A ※2	2020年度 (第16期) B ※3	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	10,996	8,755 (8,451)	2,240 (2,544)	125.6 (130.1)
高速道路事業	10,382	7,998 (7,694)	2,383 (2,687)	129.8 (134.9)
関連事業	613	756	▲142	81.1
営業費用	10,980	8,814 (8,510)	2,165 (2,469)	124.6 (129.0)
高速道路事業	10,366	8,019 (7,715)	2,346 (2,650)	129.3 (134.3)
関連事業	614	794	▲180	77.3
営業利益(▲損失)	16	▲59	75	-
高速道路事業	16	▲21	37	-
関連事業	▲0	▲38	37	-
経常利益(▲損失)	38	▲38	76	-
当期純利益(▲損失)※1	17	▲63	81	-

- ※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。
 ※3 2021年度実績と比較可能とするため、2020年度実績の一部を簡便な手法により遡及修正し表示しており、（ ）内が遡及後の金額になります。
 （高速道路事業の営業収益及び営業費用から303億円減額）

（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、物販事業、旅行業、海外事業、不動産開発事業 等

（2）2021年度決算の主なポイント

[決算の総括]

- 当年度は、前年同期と比較し『増収・増益』となりました。
 - ・ 営業収益は、10,996億円で2,240億円の増収
 - ・ 営業利益は、16億円で75億円の増益
 - ・ 当期純利益は、17億円で81億円の増益

[高速道路事業]

- 高速道路事業においては、新規開通等による道路資産完成高の増加や、交通需要の回復等による料金収入の増加により大幅な増収となっています。
- また、新型コロナウイルス感染症の影響を引き続き受けているものの、料金収入の増収等により、営業利益を計上しています。

※詳細については、P4・P5参照

[関連事業]

- 休憩所事業において、交通需要の回復等により店舗総売上高が増加し増収となりましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を引き続き受けており、営業損失を計上しています。

※詳細については、P6参照

【1】2021年度 決算概要

当連結会計年度（自 2021年4月1日～至 2022年3月31日）



（3）業績推移（過去5年間）

（単位：億円（切捨））

	2021年度 (第17期) ※2	2020年度 (第16期)	2019年度 (第15期)	2018年度 (第14期)	2017年度 (第13期)	2016年度 (第12期)
営業収益	10,996	8,755	10,314	14,552	9,720	9,075
高速道路事業	10,382	7,998	9,547	13,770	8,964	8,414
(料金収入)	6,158	5,762	6,897	6,934	6,786	6,649
(道路資産完成高等)	4,223	2,236	2,649	6,835	2,177	1,764
関連事業	613	756	767	782	756	661
営業費用	10,980	8,814	10,170	14,402	9,648	9,012
高速道路事業	10,366	8,019	9,446	13,673	8,943	8,400
関連事業	614	794	724	730	706	612
営業利益(▲損失)	16	▲59	143	149	71	63
高速道路事業	16	▲21	100	97	21	14
関連事業	▲0	▲38	42	52	50	49
経常利益(▲損失)	38	▲38	163	166	85	78
当期純利益(▲損失) ※1	17	▲63	111	101	198	112
	(増収増益)	(減収減益)	(減収増益)	(増収減益)	(増収増益)	(減収増益)

※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。

【2】2021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 2021年4月1日～至 2022年3月31日）



（1）高速道路事業（ネットワークの整備等）

- ・新東名高速道路新御殿場インターチェンジ～御殿場ジャンクション間の約7kmを2021年4月10日、名古屋第二環状自動車道名古屋西ジャンクション～飛島ジャンクション間の約12kmを2021年5月1日に開通させました。また、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は2022年4月16日に開通することを、2022年2月24日に公表しました（2022年4月16日開通済み）。
 - ・お客様の利便性の向上と地域の活性化のため、3箇所のスマートインターチェンジ（伊勢自動車道多気ヴィソンスmartインターチェンジ（三重県多気郡多気町）、新東名高速道路新磐田スマートインターチェンジ（静岡県磐田市）、伊勢湾岸自動車道刈谷スマートインターチェンジ（愛知県刈谷市））を開通させました。また、新東名高速道路秦野丹沢スマートインターチェンジ（神奈川県秦野市）は2022年4月16日に開通することを、2022年2月24日に公表しました（2022年4月16日開通済み）。
- ※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感染症拡大防止対策として、お客様が安全に安心して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、客席の間隔確保等の取組みを継続して行いました。また、コロナ禍において高まっている自家需要に対応するため、地域物産展や地元農産物の販売を充実させました。このほか、収支改善に向け、一般管理費の削減等に取り組みました。
- ・高速道路の休憩所事業のサービス向上を目的として、㈱オアシスパークの株式を取得し子会社としました。㈱オアシスパークは東海北陸自動車道川島パーキングエリア（下り線）及び川島ハイウェイオアシスの管理運営を行っています。また、経営の効率化と合理化を図るため、中日本ハイウェイ・リテール名古屋㈱と中日本ハイウェイ・リテール横浜㈱を合併し、中日本ハイウェイ・リテール㈱に再編しました。

（3）その他（関連）事業の推進

- ・社宅跡地を活用した不動産事業では、宅地分譲のほか、賃貸住宅のブランド「NC STYLE」を新たに立ち上げ、賃貸住宅事業を開始しました。また、当社グループの技術製品の販売等のほか、高速道路以外の施設でもETC決済を行うETC多目的利用サービスの情報処理事業をアネスト岩田ターンパイク箱根等4路線で開始しました。

【3】2021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 2021年4月1日～至 2022年3月31日）



（1）高速道路事業の業績概要

（単位：億円（切捨））

	2021年度 (第17期) A	2020年度 (第16期) B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	10,382	7,998 (7,694)	2,383 (2,687)	129.8 (134.9)
料金収入	6,158	5,762 (5,458)	396 (700)	106.9 (112.8)
道路資産完成高	4,214	2,227	1,987	189.2
その他収入	9	8	0	107.1
営業費用	10,366	8,019 (7,715)	2,346 (2,650)	129.3 (134.3)
道路資産賃借料	4,309	3,802	507	113.3
道路資産完成原価	4,214	2,227	1,987	189.2
管理費用等	1,841	1,989 (1,685)	▲147 (155)	92.6 (109.3)
営業利益(▲損失)	16	▲21	37	-

【交通量】

（単位：千台/日）

	2021年度	上段：2020年度 下段：2019年度	増減 上段：2020年度 下段：2019年度
全車	1,852	1,723 1,979	(+129) << +7.5%>> (▲126) << ▲6.4%>>
（大型） ※中型、大型、特大車の計	(435)	(407) (437)	(+28) << +7.1%>> (▲1) << ▲0.4%>>
（小型） ※軽自動車等、普通車の計	(1,416)	(1,316) (1,541)	(+100) << +7.7%>> (▲124) << ▲8.1%>>

（2）増減要因（前年比較）

【営業収益】

■『料金収入』は、396億円の増収（前年同期5,762億円⇒6,158億円）

- ・交通需要の回復等により増収となっておりますが、新型コロナウイルス感染症の影響を引き続き受けています。
※交通量については、左表参照
- ・なお、当年度より「収益認識に関する会計基準」等を適用しており、会計基準変更による影響額を簡便な手法により遡及修正した場合は、700億円の増収となります。

■『道路資産完成高』は、1,987億円の増収（2,227億円⇒4,214億円）

- ・新東名高速道路（新御殿場IC～御殿場JCT間）及び名古屋第二環状自動車道（名古屋西JCT～飛島JCT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。

【主な新設改築事業の完成】

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

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 145km 487億円

※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（P8参照）。

■『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期並みの水準となっております。

【3】2021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 2021年4月1日～至 2022年3月31日）



■再掲：高速道路事業の業績概要

(単位：億円 (切捨))

	2021年度 (第17期) A	2020年度 (第16期) B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	10,382	7,998 (7,694)	2,383 (2,687)	129.8 (134.9)
料金収入	6,158	5,762 (5,458)	396 (700)	106.9 (112.8)
道路資産完成高	4,214	2,227	1,987	189.2
その他収入	9	8	0	107.1
営業費用	10,366	8,019 (7,715)	2,346 (2,650)	129.3 (134.3)
道路資産賃借料	4,309	3,802	507	113.3
道路資産完成原価	4,214	2,227	1,987	189.2
管理費用等	1,841	1,989 (1,685)	▲147 (155)	92.6 (109.3)
営業利益(▲損失)	16	▲21	37	-

[道路資産賃借料実績]

(単位：億円 (切捨))

	2021年度	2020年度	増減
計画賃借料	4,084	4,536	▲451
変動賃借料	225	▲733	958
計	4,309	3,802	507

[営業費用]

■『道路資産賃借料』は、507億円増加（3,802億円⇒4,309億円）

- 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・会社間の協定に基づき、会社から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います（P9参照）。
- 当年度における道路資産賃借料については、新型コロナウイルス感染症の影響はあるものの、料金収入は計画を上回り、協定に基づく計画額より、225億円の増額（昨年度は733億円減額）となったことにより増加しています。

※道路資産賃借料実績は左表参照

■『道路資産完成原価』は、1,987億円の増加（2,227億円⇒4,214億円）

- 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います。

■『管理費用等』は、147億円の減少（1,989億円⇒1,841億円）

- 当年度より「収益認識に関する会計基準」等を適用している影響により減少しています。
- 高速道路の維持管理費用（雪氷対策費用・維持補修費等）の増加は、着実な業務執行によるものです。

[管理費用等実績]

(単位：億円 (切捨))

	2021年度	2020年度	増減
マイレージ費用	-	303	▲303
維持管理費等	1,841	1,685	155
計	1,841	1,989	▲147

[営業損益]

■当年度は、『営業利益』を計上し37億円の増益（▲21億円⇒16億円）

- 新型コロナウイルス感染症の影響を引き続き受けているものの、交通需要の回復等により増益となりました。

【4】2021年度 セグメント別業績概要（関連事業）

当連結会計年度（自 2021年4月1日～至 2022年3月31日）



（1）関連事業の業績概要

（単位：億円（切捨））

	2021年度 (第17期) A	2020年度 (第16期) B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	613	756	▲142	81.1
休憩所事業	236	210	25	112.3
その他（関連）事業	377	546	▲168	69.1
営業費用	614	794	▲180	77.3
休憩所事業	245	251	▲6	97.6
その他（関連）事業	369	543	▲174	67.9
営業利益(▲損失)	▲0	▲38	37	-
休憩所事業	▲8	▲40	32	-
その他（関連）事業	8	2	5	318.0

（2）増減要因(前年比較)

[営業収益]

■ 休憩所事業は、25億円の増収（前年同期210億円⇒236億円）

・新型コロナウイルス感染症の影響を引き続き受けているものの、交通需要の回復等により店舗総売上高が増加し増収となっています。（2019年度比74.5%）

■ その他（関連）事業は、168億円の減収（546億円⇒377億円）

・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。

※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]

■ 休憩所事業は、6億円の減少（251億円⇒245億円）

・販売費及び一般管理費の減少等によるものです。

■ その他（関連）事業は、174億円の減少（543億円⇒369億円）

・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]

■ 当年度は、『営業損失』を計上。37億円の改善（▲38億円⇒▲0.3億円）

・ 休憩所事業は、営業収益の増収及び営業費用の減少により損益が改善しています。
 ・ その他(関連)事業は、子会社における外販事業の増益等によるものです。

【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 (第18期) A ※2	2021年度 (第17期) B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	13,474	10,996	2,478	122.5
高速道路事業	12,704	10,382	2,321	122.4
料金収入	5,722	6,158	▲436	92.9
道路資産完成高	6,976	4,214	2,761	165.5
その他収入	6	9	▲3	66.0
関連事業	770	613	156	125.4
休憩所事業	295	236	59	124.9
その他(関連)事業	474	377	97	125.7
営業費用	13,454	10,980	2,473	122.5
高速道路事業	12,698	10,366	2,332	122.5
道路資産賃借料	3,967	4,309	▲342	92.0
道路資産完成原価	6,976	4,214	2,761	165.5
管理費用等	1,755	1,841	▲86	95.3
関連事業	755	614	141	123.0
休憩所事業	281	245	36	114.9
その他(関連)事業	473	369	104	128.4
営業利益(▲損失)	20	16	4	127.1
高速道路事業	5	16	▲10	35.5
関連事業	14	▲0	14	—
経常利益	31	38	▲6	81.8
当期純利益※1	20	17	3	117.9

※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。

（2）増減要因(前年比較)

[高速道路事業]

■ 料金収入は、436億円の減収（前年同期6,158億円⇒5,722億円）

・機構との協定変更において、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮した計画料金収入の額としたことにより、減収となる見込みです。

■ 道路資産完成高は、2,761億円の増収（4,214億円⇒6,976億円）

・新東名高速道路（伊勢原大山IC～新秦野IC間13km）の完成引渡等により増収となる見込みです。

■ 道路資産賃借料は、342億円の減少（4,309億円⇒3,967億円）

・料金収入の減収に伴い賃借料が減少する見込みです。

■ 道路資産完成原価は、2,761億円の増加（4,214億円⇒6,976億円）

・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、86億円の減少（1,841億円⇒1,755億円）

・過年度の実績を基に通期見通しを策定しているもので、前年から植栽作業や雪氷作業に係る費用等が減少する見込みです。

■ 2022年度は『営業利益』を見込み、10億円の減益（16億円⇒5億円）

・料金収入の減収により減益となる見込みです。

[関連事業]

■ 休憩所事業は、59億円の増収（236億円⇒295億円）

・店舗売上の増加等により増収となる見込みです。

■ その他（関連）事業は、97億円の増収（377億円⇒474億円）

・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。

■ 2022年度は『営業利益』を見込み、14億円の増益（▲0億円⇒14億円）

・休憩所事業営業収益の増収等により増益となる見込みです。

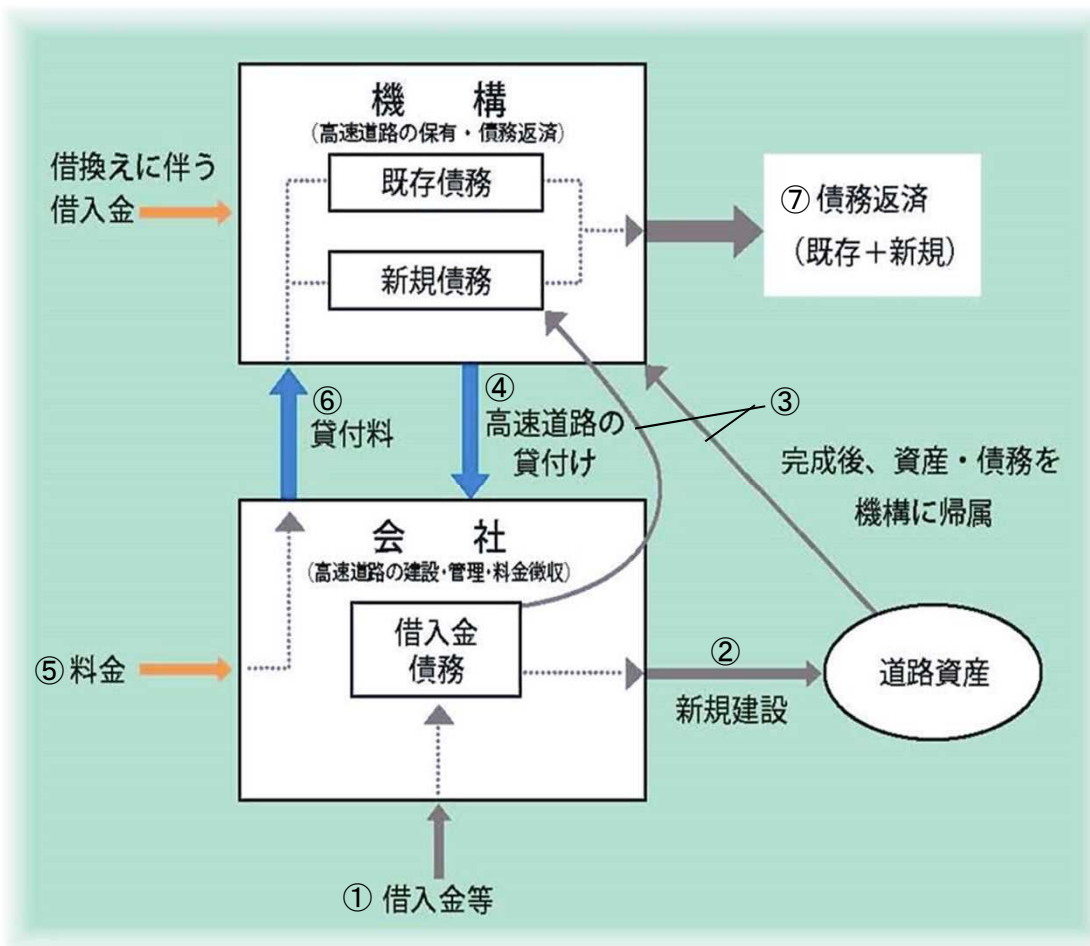
[当期純利益]

■ 2022年度は『当期純利益』を見込み、3億円の増益（17億円⇒20億円）

・休憩所事業営業収益の増収により増益となっております。

参 考：高速道路事業のスキーム

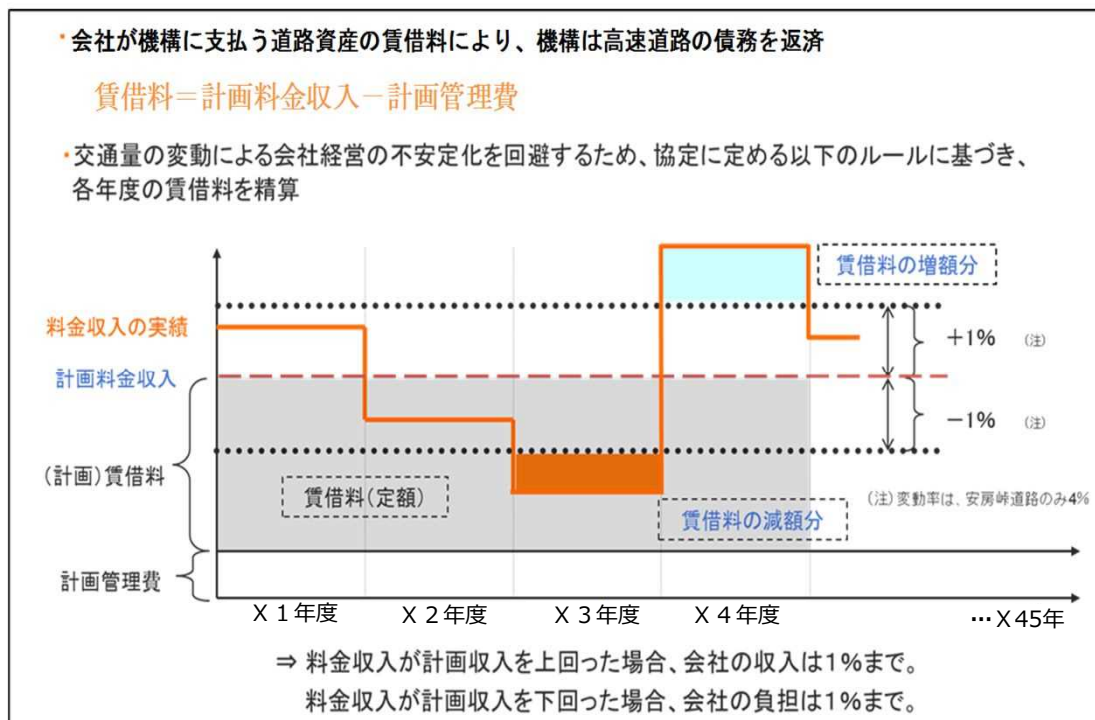
(1) 日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」と言います）と高速道路会社における資産・債務の流れ
(<http://www.jehdra.go.jp/gyoumunogaiyou.html> を基に作成)



- 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》



※ 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。