

2022年度 決算概要（連結）及び2023年度 通期見通し



【1】2022年度 決算概要



当連結会計年度（自 2022年4月1日～至 2023年3月31日）

（1）業績の概要

（単位：億円（切捨））

	2022年度 (第18期) A	2021年度 (第17期) B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	11,549	10,996	553	105.0
高速道路事業	10,896	10,382	513	104.9
料金収入	6,555	6,158	396	106.4
道路資産完成高	4,320	4,214	105	102.5
その他収入	19	9	10	219.7
関連事業	654	613	40	106.6
休憩所事業	289	236	52	122.2
その他(関連)事業	365	377	▲12	96.8
営業費用	11,512	10,980	532	104.8
高速道路事業	10,910	10,366	543	105.2
道路資産賃借料	4,743	4,309	433	110.1
道路資産完成原価	4,320	4,214	105	102.5
管理費用等	1,846	1,841	4	100.2
関連事業	602	614	▲11	98.1
休憩所事業	249	245	3	101.6
その他(関連)事業	353	369	▲15	95.8
営業利益(▲損失)	37	16	21	232.8
高速道路事業	▲14	16	▲30	—
関連事業	51	▲0	51	—
経常利益	53	38	14	138.6
当期純利益※1	31	17	13	177.4

※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、11,549億円で553億円の増収
 - ・ 営業利益は、37億円で21億円の増益
 - ・ 当期純利益は、31億円で13億円の増益

[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、交通需要の回復傾向が継続していることから、料金収入が増加（増収）しております。そのため、道路資産賃借料も増加しております。

- 新規開通や特定更新事業など、機構引渡し規模が大きかったことから、道路資産完成高が増加（増収）しており、同額の道路資産完成原価が増加しております。

※ 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）

- 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。

（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

【1】2022年度 決算概要

当連結会計年度（自 2022年4月1日～至 2023年3月31日）



（3）業績推移（2017年度～）

（単位：億円（切捨））

	2022年度 (第18期)	2021年度 (第17期)	2020年度 (第16期)	2019年度 (第15期)	2018年度 (第14期)	2017年度 (第13期)
営業収益	11,549	10,996	8,755	10,314	14,552	9,720
高速道路事業	10,896	10,382	7,998	9,547	13,770	8,964
(料金収入)	6,555	6,158	5,762	6,897	6,934	6,786
(道路資産完成高等)	4,340	4,223	2,236	2,649	6,835	2,177
関連事業	654	613	756	767	782	756
営業費用	11,512	10,980	8,814	10,170	14,402	9,648
高速道路事業	10,910	10,366	8,019	9,446	13,673	8,943
関連事業	602	614	794	724	730	706
営業利益(▲損失)	37	16	▲59	143	149	71
高速道路事業	▲14	16	▲21	100	97	21
関連事業	51	▲0	▲38	42	52	50
経常利益(▲損失)	53	38	▲38	163	166	85
当期純利益(▲損失) ※1	31	17	▲63	111	101	198

※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。

【参考】2020年度以前に「収益認識に関する会計基準」を適用していた場合の料金収入（比較用）

	2022年度 (第18期)	2021年度 (第17期)	2020年度 (第16期)	2019年度 (第15期)	2018年度 (第14期)	2017年度 (第13期)
(料金収入)	6,555	6,158	<u>5,458</u>	<u>6,543</u>	<u>6,569</u>	<u>6,421</u>

【2】2022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 2022年4月1日～至 2023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、甲賀土山インターチェンジ付近の約2kmを2023年3月30日に完成させました。その他に、東海北陸自動車道白川郷インターチェンジ～小矢部砺波ジャンクション間の4車線化事業のうち、城端サービスエリア付近～小矢部砺波ジャンクション間の約6kmを2022年11月12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4月16日に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）、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感染症禍においては、お客さまが安全に、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客席の間隔確保等を継続して実施したほか、接触機会の削減となる電子マネー決済等のキャッシュレス決済の利用促進キャンペーンを定期的開催しました。
- ・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、東海北陸自動車道長良川サービスエリア（下り線）において、フードコート及び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に、コインシャワーを新設するリニューアルを実施しました。このほかにも、新たにコンビニエンスストアを導入した名神高速道路伊吹パーキングエリア（上り線）等3箇所をリニューアルしました。
- ・新たなサービスの創出を目的として、サービスエリアにおける車中泊のニーズを把握するため、新名神高速道路鈴鹿パーキングエリア（上り線）に車中泊スポット「RVステーション鈴鹿」を2022年10月から試行導入しました。

（3）その他事業の推進

- ・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）の販売を拡充しました。また、64の観光施設及び63の宿泊施設と連携し、高速道路と観光施設及び宿泊施設の利用券やサービスエリア・パーキングエリアのお買物券をセットにした商品を販売しました。
- ・不動産事業については、社宅跡地を活用し、愛知県豊川市及び名古屋市緑区において宅地分譲事業を行いました。加えて、愛知県豊川市では賃貸マンションを運営しています。
- ・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、新東名高速道路浜松サービスエリア（下り線）隣接地で中継輸送拠点「コネクトエリア 浜松」を遠州トラック(株)と共同で運営しています。

【3】2022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 2022年4月1日～至 2023年3月31日）



（1）高速道路事業の業績概要

（単位：億円（切捨））

	2022年度 (第18期) A	2021年度 (第17期) B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	10,896	10,382	513	104.9
料金収入(①)	6,555	6,158	396	106.4
道路資産完成高(②)	4,320	4,214	105	102.5
その他収入(③)	19	9	10	219.7
営業費用	10,910	10,366	543	105.2
道路資産賃借料(④)	4,743	4,309	433	110.1
道路資産完成原価(②)	4,320	4,214	105	102.5
管理費用等(⑤)	1,846	1,841	4	100.2
営業利益	▲14	16	▲30	-

【交通量】

（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	1,981	1,852 1,979	+128 <<+6.9%>> +2 <<+0.1%>>
(大型) ※中型、大型、特大車の計	(444)	(435) (437)	(+8) <<+2.0%>> (+6) <<+1.6%>>
(小型) ※軽自動車等、普通車の計	(1,536)	(1,416) (1,541)	(+120) <<+8.5%>> (▲4) <<▲0.3%>>

【道路資産賃借料実績】

（単位：億円）

	2022年度	2021年度	増減
計画賃借料	3,967	4,084	▲117
変動賃借料	776	225	+550
計	4,743	4,309	+433

（2）増減要因（前年比較）

①『料金収入』は、396億円の増収（前年同期6,158億円⇒6,555億円）

・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、105億円の増収 『道路資産完成原価』は、同額の増加（4,214億円⇒4,320億円）

・新規開通区間の完成高は、前年度の方が規模が大きかったため、減少しましたが、その他の機構への引渡し事業（修繕事業、特定更新事業等）が多かったため、増収（+105億円）となり、同額の費用が増加しております。

[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

[主な特定更新事業の完成]

2022年度 ・西湘バイパス 床版取替工事 他 696億円

2021年度 ・東名高速道路 床版取替工事 他 341億円

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、前年度より増収（9億円⇒19億円）

④『道路資産賃借料』は、433億円の増加（4,309億円⇒4,743億円）

・料金収入の増加に伴い、変動賃借料が多くなったため、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、4億円の増加（1,841億円⇒1,846億円）

・光熱水費が増加した影響等により、微増となっております。

以上の結果、当期の高速道路事業の営業損益は▲14億円で、30億円の減益（16億円⇒▲14億円）

【4】2022年度 セグメント別業績概要（関連事業）



当連結会計年度（自 2022年4月1日～至 2023年3月31日）

（1）関連事業の業績概要

（単位：億円（切捨））

	2022年度 （第18期） A	2021年度 （第17期） B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	654	613	40	106.6
休憩所事業	289	236	52	122.2
その他（関連）事業	365	377	▲12	96.8
営業費用	602	614	▲11	98.1
休憩所事業	249	245	3	101.6
その他（関連）事業	353	369	▲15	95.8
営業利益（▲損失）	51	▲0	51	—
休憩所事業	39	▲8	48	—
その他（関連）事業	11	8	3	138.6

【休憩所事業の過年度実績】

（単位：億円（切捨））

	2022年度	2021年度	2020年度	2019年度
営業収益	289	236	210	317
営業利益（▲損失）	39	▲8	▲40	38

【サービスエリア・パーキングエリアの店舗売上】

（単位：億円（切捨））

	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
飲食・物販	1,210	947 1,300	+264 « +27.9%» ▲89 « ▲6.9%»
ガソリンスタンド	901	829 783	+72 « +8.7%» +118 « +15.1%»

（2）増減要因(前年比較)

【営業収益】

■ 休憩所事業は、52億円の増収（前年同期236億円⇒289億円）

・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91.0%）

■ その他（関連）事業は、12億円の減収（377億円⇒365億円）

・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。
※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、3億円の増加（245億円⇒249億円）

・店舗総売上高の増加による直営店舗の原価の増加や光熱水費の高騰等により、増加となっております。

■ その他（関連）事業は、15億円の減少（369億円⇒353億円）

・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】

■ 当期の関連事業の営業利益は51億円で、51億円の増益（▲0億円⇒51億円）

・休憩所事業は、営業収益の増加等により増益（48億円）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（3億円）となっております。

【5】2023年度 通期見通しの概要

翌連結会計年度（自 2023年4月1日～至 2024年3月31日）

（1）通期見通しの概要

（単位：億円（切捨））

	2023年度 通期見通し A	2022年度 通期実績 B	増減	
			金額 A-B	% A/B*100
営業収益	12,211	11,549	661	105.7
高速道路事業	11,462	10,896	566	105.2
料金収入	5,743	6,555	▲812	87.6
道路資産完成高	5,708	4,320	1,387	132.1
その他収入	11	19	▲8	55.1
関連事業	749	654	94	114.5
休憩所事業	307	289	18	106.2
その他(関連)事業	442	365	76	121.0
営業費用	12,187	11,512	675	105.9
高速道路事業	11,453	10,910	543	105.0
道路資産賃借料	3,849	4,743	▲893	81.2
道路資産完成原価	5,708	4,320	1,387	132.1
管理費用等	1,895	1,846	49	102.7
関連事業	733	602	130	121.7
休憩所事業	298	249	49	119.9
その他(関連)事業	434	353	81	122.9
営業利益(▲損失)	23	37	▲13	64.3
高速道路事業	8	▲14	22	-
関連事業	15	51	▲35	30.2
経常利益	36	53	▲16	69.4
当期純利益※1	22	31	▲8	71.9

※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 2023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(2022年度実績値との比較)

[高速道路事業]

2023年3月31日付で国より認可を受けた「令和5事業年度事業計画」を前提として、通期見通しを策定しております。

- **料金収入は、812億円の減収（前年同期6,555億円⇒5,743億円）**
 - ・台風や大雪のような天候・災害のリスクや、感染症流行等のリスクも踏まえ、保守的に見積もっております。
- **道路資産完成高は、1,387億円の増収（4,320億円⇒5,708億円）**
 - ・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。
 - ※道路資産完成原価についても同額増加
- **道路資産賃借料は、893億円の減少（4,743億円⇒3,849億円）**
 - ・料金収入の減少に伴い、減少する見込みです。
- **管理費用等は、49億円の増加（1,846億円⇒1,895億円）**
 - ・道路構造物の補修計画に基づく補修実施箇所が前期比で増加するほか、燃料価格高騰の継続に伴う光熱水費の増加等により、増加する見込みです。
- **上記の結果、営業損益は、22億円の増益（▲14億円⇒8億円）**

[関連事業]

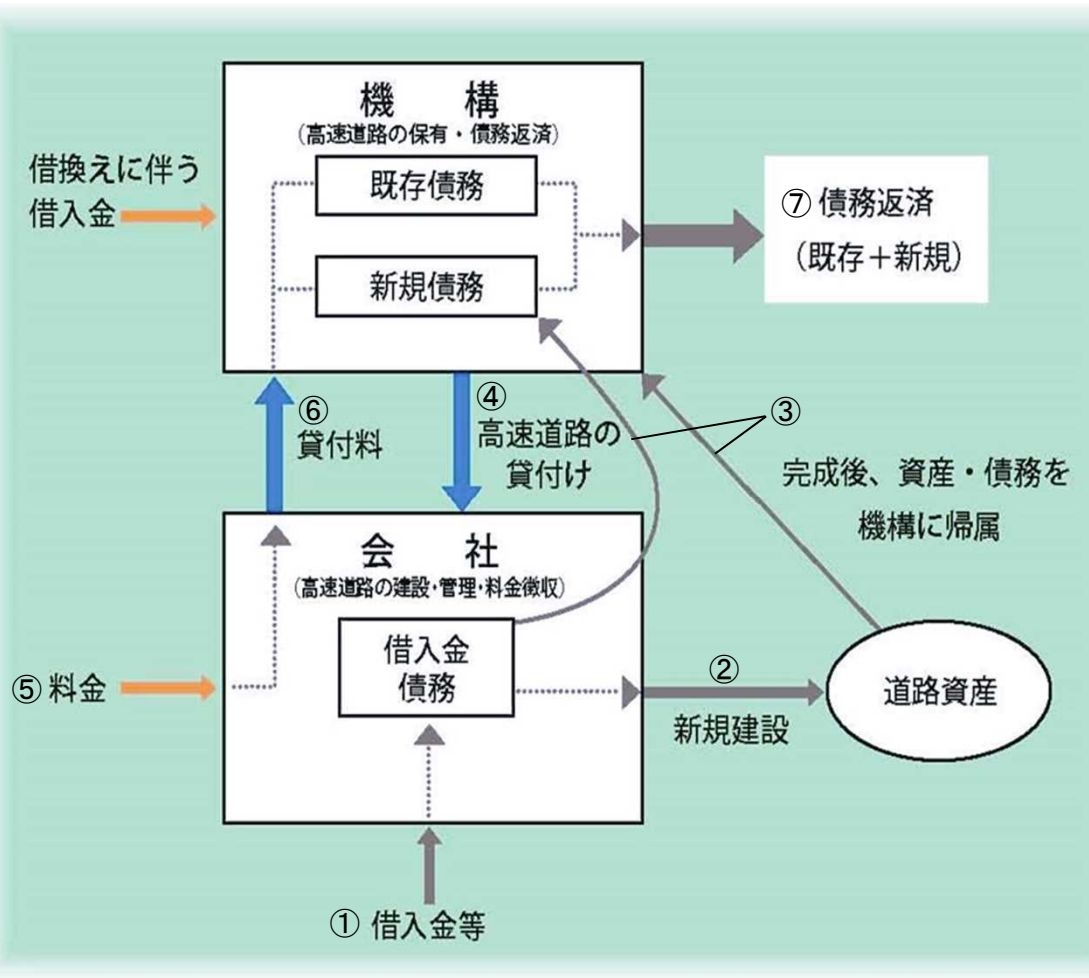
- **休憩所事業の営業収益は、18億円の増収（289億円⇒307億円）**
 - ・新型コロナウイルス感染症の影響が2023年度に概ね収束すると想定しており、店舗売上高の増加により、増収となる見込みです。
- **その他（関連）事業の営業収益は、76億円の増収（365億円⇒442億円）**
 - ・受託事業の出来高の増加により、増収となる見込みです。
- **休憩所事業の営業費用は、49億円の増加（249億円⇒298億円）**
 - ・店舗売上高の増加に伴う仕入れの増加や原材料価格高騰に伴う原価の増加、休憩施設の老朽化対策に伴う修繕費の増加等により、増加する見込みです。
- **上記の結果、営業利益は、35億円の減益（51億円⇒15億円）**

[当期純利益]

- **当期純利益は、8億円の減益（31億円⇒22億円）**

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。

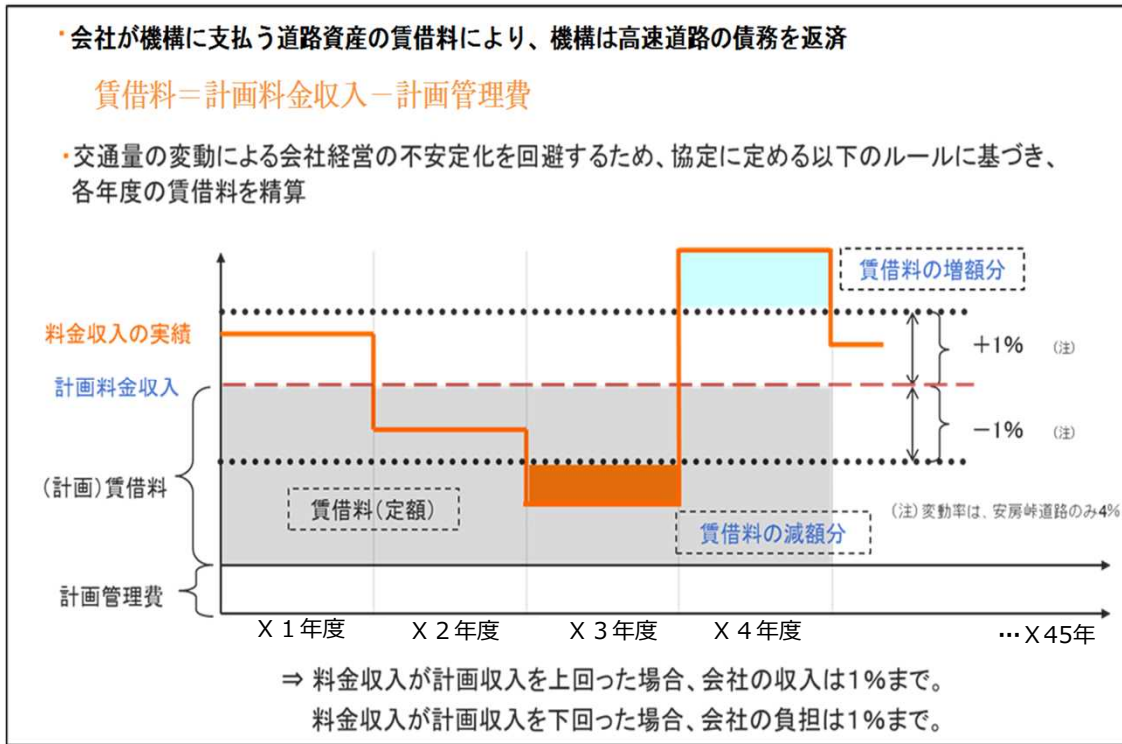
(2) 道路資産賃借料

「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。