

NEXCO西日本にとって、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構^④(以降、高速道路機構)が保有する債務の返済を着実に進めていくことはもっとも重要な社会的責任の一つであり、中期経営計画「自立と成長」の中で、2011年度から2015年度末にかけて債務を0.5兆円減らすことを目標に掲げています。そこで、本レポートでも当社グループの業績に関わる情報を開示することが重要であると考え、本年度から「財務報告」ページを設けました。

なお、財務報告の詳細情報については、当社ウェブサイトのIR情報[※]をご覧ください。

※ URL: <http://corp.w-nexco.co.jp/ir/>

経営成績全般

当連結会計年度におけるわが国の経済は、東日本大震災の影響により厳しい状況で推移する中、生産が回復し個人消費が底堅く推移するなど年度後半には緩やかに持ち直してきました。

このような事業環境のもと、当社グループでは当連結会計年度中に21府県および2政令指定都市と防災等に関する包括的相互協力協定を締結しました。当社グループが管理する高速道路においては、2011年6月20日、高速道路無料化社会実験が一時凍結されるとともに、ノンストップ自動料金支払システム(ETC^⑤)の利用者を対象として政府の経済対策の一環として導入された「高速道路利便増進事業の休日特別割引」(上限料金制[休日1,000円])が廃止されました。この

事業別の業績

高速道路事業の業績

営業収益のうち、高速道路料金収入につきましては、休日特別割引(上限料金制[休日1,000円])廃止などに伴う料金収入の増加により、前期比127億円増の5,680億円となりました。一方、営業費用のうち、高速道機構に対する道路資産賃借料は、料金収入の増加により、前期比で69億円増の3,960億円となりました。また、管理費用については、効率化に努める一方、高速道路の新規供用に加え、舗装補修などのさらなる「100%の安全・安心」への取り組みなどにより、前期比61億円増の1,726億円となりました。以上のことから、当期における高速道路事業の営業利益は、前期比5億円増の15億円となりました。当期の道路資産完成高^{※1}は、舞鶴若狭道(小浜西IC~小浜IC)の開通や阪和道(海南IC~有田IC)および米子道(久世IC~上野PA)の4車線化の完成などはありましたが、前期と比べ新規開通箇所が少ないことから、前期比542億円減の993億円となりました。

※1 道路建設にかかった経費と同額の負債を高速道路機構に引き渡すため、道路資産完成高は道路資産完成原価と同額となり、道路建設から利益は発生しません。

次期の見通し

- 高速道路料金収入は、前期比105億円減の5,575億円と見込んでいます。
- 高速道路資産完成高は、東九州自動車道・都農IC~高鍋ICの12.9km、京都縦貫自動車道・沓掛IC~大山崎JCTの9.8kmの新規開通などを予定しており、完成する事業が増加することから、前期比522億円増の1,516億円と見込んでいます。

結果、昨年度から引き続き増加傾向にあった通行台数は減少に転じ、前期比6.3%減となりました。

高速道路の料金収入については、前期比2.3%の増加(5,680億円)となりました。また、高速道路事業以外の関連事業のうち、その中心を占めるSA・PA事業は、上限料金制(休日1,000円)廃止の影響などにより、店舗売上は前期比0.5%の減少(1,414億円)となりました。

この結果、当連結会計年度の営業収益は7,224億円(前連結会計年度比5.4%減)、営業費用は7,159億円(同5.3%減)、営業利益は64億円(同8.9%減)、経常利益は85億円(同2.1%減)となりました。当期純利益については、負ののれん発生益の減少等により28億円(同72.1%減)となりました。

関連事業の業績

SA・PA事業の店舗売上高は、休日特別割引(上限料金制[休日1,000円])の廃止による通行台数の減少などにより、前期比0.5%の減少となりました。SA・PA事業の業績は、今期から新たに連結対象となったPA店舗運営会社3社の業績が加算されたため、収益、費用ともに前期比で大幅に増加しましたが、店舗売上高が減少したことなどが影響し、営業利益は前期比6億円減の64億円となりました。関連事業全体の収益は、上記のとおりSA・PA事業では増収となりましたが、その他の事業における国等からの受託事業の収益が大きく減少したことから、前期比3億円減の527億円となりました。また、営業利益は、SA・PA事業の減益に加え収益還元事業^{※2}の実施などにより、前期比11億円減の48億円となりました。

※2 当期における収益還元事業では、SA・PAトイレの特殊清掃や、社会とのコミュニケーションを通して100%の安全・安心の追求を目指す「DRIVE&LOVE」プロジェクト、携帯電話・PCを使った情報提供ツールである「iHighway(アイハイウェイ)」の充実などを実施しているほか、東日本大震災支援、和歌山県・奈良県への台風12号災害支援も行いました。

- 高速道路事業の営業利益は、前期比14億円減の1億円と見込んでいます。
- 関連事業の営業収益は、主に受託事業の増加により、前期比171億円増の698億円と見込んでいます。
- 関連事業の営業利益は、SA・PA店舗改修等の増加を見込んでいることなどから、概ね前期並の46億円と見込んでいます。

連結損益計算書

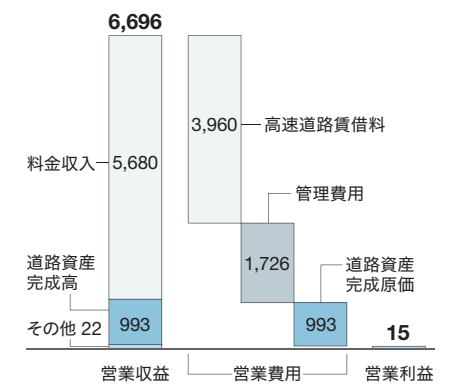
区分		2011年度	2010年度	増減
営業収益	高速道路事業	6,696	7,103	△406
	料金収入(補填額を含む)	5,680	5,553	127
	道路資産完成高	993	1,536	△542
	その他	22	13	8
	関連事業	527	530	△3
営業費用	高速道路事業	6,681	7,092	△411
	道路資産賃借料	3,960	3,890	69
	管理費用	1,726	1,665	61
	道路資産完成原価	993	1,536	△542
	関連事業	478	470	7
営業利益	高速道路事業	15	10	5
	関連事業	48	60	△11
		64	71	△6
経常利益		85	87	△1
当期純利益		28	100	△72

(注) 当社グループは、当社および連絡子会社23社、持分法適用の関連会社6社で構成されており、高速道路事業、SA・PA事業、その他の事業を行っております。(2012年3月31日現在)

※1 高速道路のサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)で行う飲食・物販等の事業をいいます。

※2 受託事業、コンサルティング事業、収益還元事業等の事業をいいます。

高速道路事業における営業収益と営業利益の関係



料金収入: 高速道路等の通行料金として得られる収入。

道路資産完成高: 当期中に完成させ、高速道路機構に引き渡した高速道路資産。「高速道路資産完成原価」と同額になるため、営業利益には影響しない。

高速道路賃借料: 旧日本道路公団^⑥の債務・資産を継承する高速道路機構に対して、道路資産の賃借料として支払われる費用。高速道路機構の債務返済に充てられる。

管理費用: 料金収受、交通管理、保全・点検、維持修繕など、高速道路の管理運営にかかる費用。

道路資産完成原価: 当期中に完成した高速道路の建設にかかった原価。

連結貸借対照表

項目	2011年度	2010年度	増減
連結資産	7,322	6,788	533
連結負債	5,709	5,203	505
連結純資産(自己資本比率%)	1,613(21.6)	1,584(22.8)	28(△1.3)

【連結資産の主な増減】

- ・現預金等の増 326
- ・未収入金の減 △225
- 無料化社会実験補填金 △148
- 道路完成高未収入金 △116
- ・仕掛道路資産の増 451
- 建設投資 1,446
- 完成道路の引渡による減 △993
- ・固定資産新規取得による増 198
- ・減価償却費等 △226

【連結負債の主な増減】

- ・道路投資(仕掛道路資産)に係る未払金の増 21
 - ・設備投資に係る未払金等の増等 60
 - ・有利子負債(1年以内返済予定長借を含む)の増 300
- | 期首 | 調達 | 引渡・返済 | 期末 |
|-------|-------|--------|-------|
| 3,206 | 1,406 | △1,160 | 3,506 |

【連結純資産の主な増減】

- ・当期純利益 28

連結キャッシュ・フロー計算書

項目	2011年度	2010年度	増減
営業キャッシュ・フロー(道路建設投資)(その他)	171(△315)(486)	△38(△268)(230)	209(△46)(255)
投資キャッシュ・フロー	△137	△271	133
財務キャッシュ・フロー	293	85	207
現金及び現金同等物の期首残高	600	824	△223
現金及び現金同等物の増減額	326	△223	550
現金及び現金同等物の期末残高	927	600	326

【営業キャッシュ・フローの主な増減】

- ・仕掛道路資産に係る支出の増 △9
- ・仕掛道路資産に係る未払金の増 267
- ・完成道路の引渡し額の減 △542
- ・完成道路に係る未収入金の減 237
- ・税金等調整前当期純利益 △48
- ・減価償却費の増 11
- ・無料化社会実験補填金未収入金の減 296

【投資キャッシュ・フローの主な増減】

- ・設備投資に係る支出の増 1
- ・設備投資に係る未払金の増等 132

【財務キャッシュ・フローの主な増減】

- ・新規社債・借入による資金調達の減 △120
- ・社債・借入金の機構引渡しの減 328

【道路会社のキャッシュ・フロー計算書】

- ・高速道路への建設投資は、道路会社にとって機構に対する「商品」のため、投資額は『営業活動CF』のマイナスに整理し、これに見合う資金は借入調達するため『財務活動CF』のプラスとしています。
- ・高速道路が開通し機構に引き渡す時に、道路資産完成高を『営業活動CF』のプラス、借入金の引渡額を『財務活動CF』のマイナスとしています。
- ・したがって、高速道路への投資額が完成高を上回る決算期の『営業活動CF』がマイナスとなる場合があります。