

中期経営計画 2011

2009年度～2011年度

目 次

- 1 . はじめに
- 2 . 当社を取り巻く外部環境
- 3 . 中期経営計画2011における数値目標
- 4 . 中期経営計画2011における推進施策
 - 道路事業
 - 新規・関連事業
 - 各事業共通

《参考》中期経営計画「PROJECT SHUTOKO 2008」の達成状況

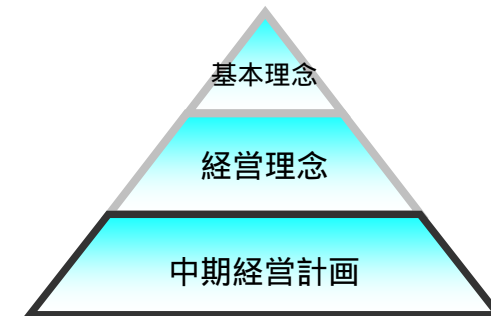
1. はじめに

当社は、2005年の民営化にあたって基本理念・経営理念を策定するとともに、2006年度から2008年度を対象期間とする中期経営計画「PROJECT SHUTOKO 2008」を策定し、これらに基づいた各施策を推進することによって、首都高ネットワークの拡充など首都高の価値向上を図ってまいりました。

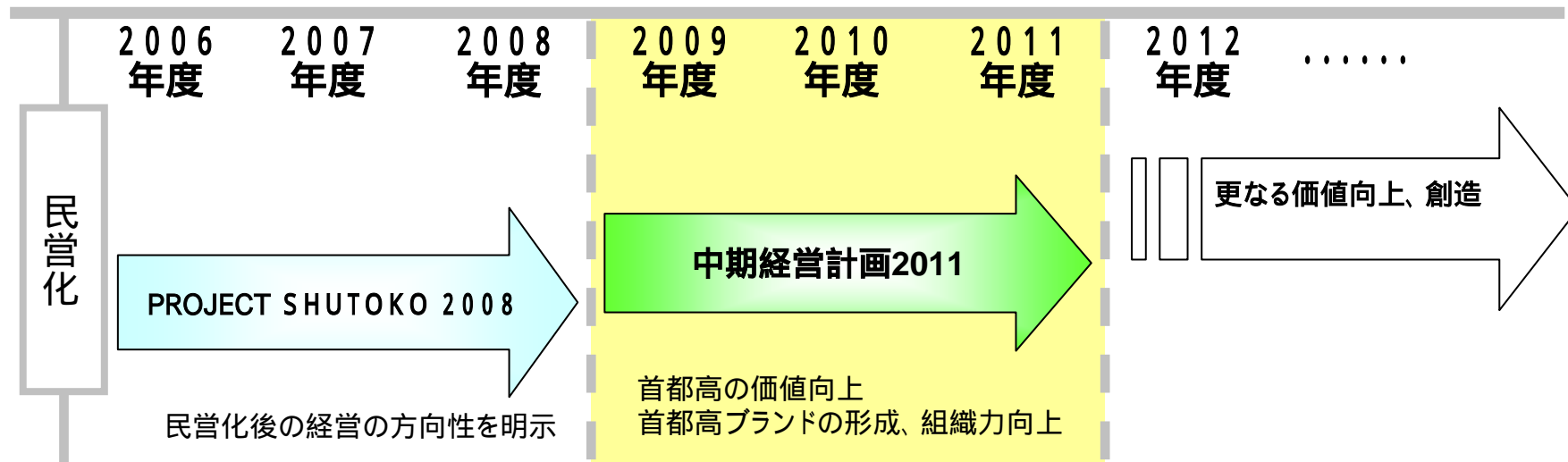
「PROJECT SHUTOKO 2008」に続いて、当社は、2009年度から2011年度を対象期間として新たに「中期経営計画2011」を策定しました。

新しい中期経営計画期間においても、引き続き、「お客様第一」や「地域社会との共生」等の経営理念のもと、首都高の価値向上を図り、安全・円滑・快適な首都高をさらに進化させたいと考えております。

中期経営計画の位置づけ



本計画の対象期間



2. 当社を取り巻く外部環境

(1) 経済情勢等(各事業共通)

- ・ 景気は厳しい状況であるが、2010年度以降、回復の見通し
- ・ 首都圏の人口は当面増加するものの、少子高齢化が急速に進む見通し
- ・ 社会の成熟化に伴い、更なる質の向上を求める時代が到来
- ・ 地球温暖化対応など環境に対する社会的要求の高まり
- ・ ITなど技術革新が加速、物流グローバル化の進展

(2) 道路事業

- ・ 距離別料金導入延期、高速道路料金引下げを2010年度まで継続
- ・ 自動車保有台数は頭打ち、軽自動車が増加、小型乗用車・貨物車は減少
- ・ 景観の創造に関する時代の要請

(3) 新規・関連事業

- ・ 流通分野におけるコンビニエンスストア等の新業態の拡大
- ・ モノからサービスへのシフト、インターネットの普及等消費が量的・質的に変化
- ・ 食の安心・安全の確保など時代の要請

3 . 中期経営計画 2011 における数値目標

項目	数値目標 (2011年度)	参考 (2008年度実績)
ネットワーク完成率 [%] 【完成路線延長 / 残事業路線延長】	49	32
渋滞損失時間(東京線) [台・時/日]	42,000	54,777
高速道路料金収入 [億円/年] 【消費税抜き】	2,480	2,468
ETC利用率 [%]	90	83
鋼床版橋長寿命化率 [%] 【鋼床版SFRC補強施工径間数 / 鋼床版長寿命化必要径間数】	100	21
路上工事時間 [時間/km]	245	275
死傷事故率 [件/億台・km]	22.0	23.1
総合顧客満足度 [5段階評価]	3.3	3.0
新規・関連事業売上 [億円/年] 【連結ベース、消費税抜き】	57	47
新規・関連事業利益 [億円/年] 【連結ベース、税引前】	10.0	9.5
高架下等収益事業活用率 [%]	36	31

路上工事時間の実績値は、2008年度においては5号池袋線タンクローリー火災事故復旧工事期間における工事抑制の影響が大きかったため、2007年度実績としました。

(注) 各項目の数値については毎年度進捗状況を確認し、必要に応じて目標の見直しを行います。

基本理念

私たちは、首都圏のひと・まち・くらしを安全・円滑な首都高速道路ネットワークで結び、豊かで快適な社会の創造に貢献します。

経営理念

お客様第一

地域社会との共生

社会的責任

自立する経営

活力あふれる職場

道路事業

- (1) ネットワーク整備やボトルネック対策を推進し、渋滞を削減します。
- (2) 「生活対策」等の政府の経済対策に基づき作成した高速道路の有効活用・機能強化に関する計画を踏まえ、より利用しやすい新たな料金制の導入を目指して検討を進めます。
- (3) 適切な点検・補修の実施及び大地震等に対する対応力の強化により、道路機能と安全性の維持・向上に努めます。
- (4) 新技術の活用等により、交通事故を削減するとともに、新しいサービスを提供します。
- (5) 都市空間における道路と環境、景観との融合を図ります。

新規・関連事業

- (6) 成長性のある事業領域でのビジネスの可能性を踏まえて、便利で快適なサービスのご提供を通じた車によるモビリティライフと都市生活の価値向上に資するバリューアップ事業を推進します。
 - ・ 道路サービス事業 (PAサービスの高度化等)
 - ・ 不動産・まちづくり事業 (当社所有地を活用したマンション事業等)
 - ・ 生活サービス事業 (トランクルーム、住宅展示場等)
 - ・ 情報コミュニケーション事業 (アド・コミュニケーション事業、カード事業等)
 - ・ コンサルティング事業

協働
シナジー

各事業共通

- (7) コスト縮減をさらに進めるとともに、組織力を向上します。

道路事業

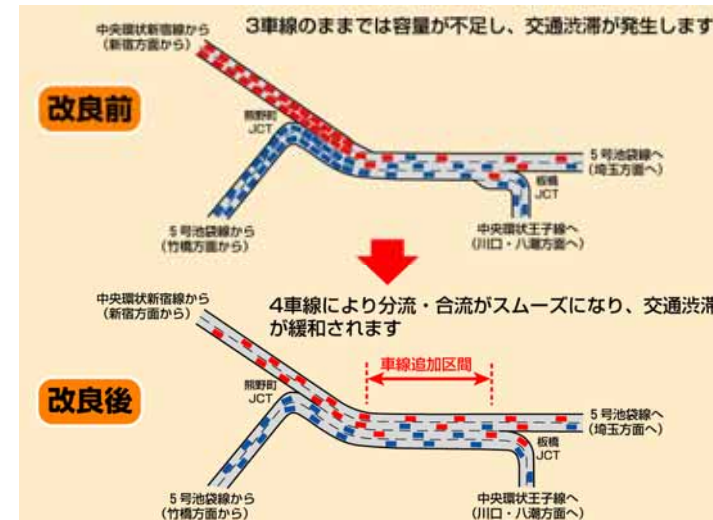
(1) ネットワーク整備やボトルネック対策を推進し、渋滞を削減します。

- ・ 都心環状線に集中する交通の迂回・分散を図り、都心部の交通渋滞の解消に資する中央環状新宿線(3号線～4号線間)を2009年度に開通させます。
- ・ 川崎市中心部と湾岸線などとの直結により羽田空港とのアクセスの改善が図られるなど、利便性の高い川崎縦貫線(大師～殿町)を2010年度に開通させます。(数値目標:ネットワーク完成率 49%)
- ・ 引き続き、中央環状品川線、横浜環状北線等の整備を進めます。また、ボトルネック対策として、中央環状線の機能強化事業(板橋・熊野町JCT間改良事業等)の工事に着手します。
- ・ これらネットワークの拡充により、平均走行速度をアップさせるとともに、渋滞を削減します。
(数値目標:渋滞損失時間(東京線) 42,000台・時/日)
- ・ より使いやすい首都高を目指し、「首都高渋滞対策ビジョン(仮称)」を策定・推進します。

中央環状新宿線



板橋・熊野町JCT間改良事業の効果



(2) 「生活対策」等の政府の経済対策に基づき作成した高速道路の有効活用・機能強化に関する計画を踏まえ、より利用しやすい新たな料金制の導入を目指して検討を進めます。

- ・ 「生活対策」等に基づき2010年度まで、現行の均一料金制のもとで、地域の活性化、物流の効率化等の政策課題に対応する料金引下げを継続します（日祝割（普通車、3割引）、大口・多頻度割引）。（数値目標：ETC利用率90%）
- ・ 「生活対策」等における引下げの後、距離に応じた新たな料金制の導入を目指します。
- ・ 新たな料金制は、上限料金を抑えて段階的に導入することを検討します。
- ・ 新たな料金制の検討に当たっては、長距離利用者の負担軽減を図りつつ、高速道路ネットワークの有効活用や渋滞緩和・環境改善等に効果的な割引の検討を併せて進めます。

新たな料金制のメリット

均一料金	距離に応じた料金
<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用距離にかかわらず、 東京線 700円 神奈川線 600円 埼玉線 400円 ・ 料金が均一であるため、短距離の利用は敬遠されやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 短距離利用料金を安くすることで、ルート選択の幅が拡大 ・ 交通が分散化されることにより、渋滞が緩和されるとともに、環境改善も実現 ・ 距離に応じた合理的で公平な使いやすい料金

(3) 適切な点検・補修の実施及び大地震等に対する対応力の強化により、道路機能と安全性の維持・向上に努めます。

- ・ 検査診断技術の高度化や点検員の技能向上により、精度の高い点検を推進します。
- ・ 構造物全体の安全性に影響のある損傷や第三者被害を生ずる恐れのある損傷については、直ちに応急又は恒久措置を実施し、安全を確保します。それ以外の損傷については、損傷の発生部位や劣化進行速度に応じた補修の優先順位を設定し、計画的に補修を実施します。
- ・ 道路構造物の長寿命化を推進し、安全性・耐久性の向上を図ります。(数値目標: 鋼床版橋長寿命化率100%)
- ・ 休日24時間規制工事など工事を集約化して、路上工事時間を短縮します。(数値目標: 路上工事時間245時間/km)
- ・ これまで行ってきた構造物の維持管理や予防保全対策、走行安全対策に加え、大規模な改築や更新を含めた首都高管理の展望を示す「首都高管理ビジョン」を策定、推進します。
- ・ 大地震の被害を受けても重要業務が中断せず、また中断した場合も可能な限り短い期間で再開することを目的とした「大地震の発生を想定した業務継続計画(BCP)」を策定するとともに、引き続き長大橋やトンネルの耐震性向上対策を実施します。
- ・ 災害や事故の発生時に迅速に対応できる体制を強化するため、緊急応急基地の増設、光ケーブルの二重化など防災、通信基幹システムの信頼性向上を図るとともに、交通管制とトンネル防災の連携を高めます。

構造物長寿命化対策の例(鋼床版のSFRC補強)



休日24時間規制工事の例



(4) 新技術の活用等により、交通事故を削減するとともに、新しいサービスを提供します。

- ・ 交通管制システムを改修し、車線別障害情報の提供や他の高速道路の渋滞情報等交互表示など、利便性の高い情報をお客様に提供します。
- ・ 最先端のITを活用したITSを推進し、前方障害物、前方状況、合流支援等に関する情報を提供することにより、安全運転の支援を行います。
- ・ 引き続き、高機能舗装、道路案内標識の改良、事故多発地点のカラー舗装化等の安全対策を推進するとともに、コミュニケーション活動の推進等により交通事故を削減します。(数値目標: 死傷事故率 22.0件 / 億台・km)
- ・ ETC技術を用いて、首都高の外にある施設をパーキングエリアとしてご利用いただくスマートPA(仮称)の本格運用を開始します。

渋滞情報等交互表示



ITS (前方障害物情報提供)



(5) 都市空間における道路と環境、景観との融合を図ります。

- ・ 高架橋の塗替え、首都高の緑化など、お客様や地域の住民の皆様に快適な空間を創造していきます。
- ・ 電気自動車の普及に向けて、PAに急速充電器を拡充するなど環境整備を進めます。
- ・ 自然エネルギーの活用等の環境保全に積極的取り組みます。
- ・ CO₂などの温室効果ガスの排出量を削減するため、グリーン購入の推進、電気使用量の削減等を継続します。

まち・みち・再開発一体型
プロジェクトが進む大橋地区
(完成予想図)



電気自動車用急速充電器



新規・関連事業

(6) 成長性のある事業領域でのビジネスの可能性を踏まえて、便利で快適なサービスのご提供を通じた車によるモビリティライフと都市生活の価値向上に資するバリューアップ事業を推進します。

- ・ 当社の強みであるPA・駐車場等の経営資源を活用し、新たな視点からお客様のニーズに合った新ビジネスを拡充し、当社の自立的発展・企業価値の向上を図ります。(数値目標:売上 57億円、税引前当期利益 10.0億円)
- ・ これまで培ってきた事業ノウハウを活用し、従来の事業領域以外へも営業基盤を展開し、新たなお客様や地域の皆様に便利で快適なサービスを提供します。(数値目標:高架下等収益事業活用率 36%)

【道路サービス事業】

- ・ PAにおいて、駐車スペースの拡充、店舗の充実、外部施設との連結、バス停の設置など、サービスの高度化を図ります。

【不動産・まちづくり事業】

- ・ 当社所有地を活用したマンション事業等に着手します。
- ・ 首都高の出入口機能強化と沿道地域の再開発を一体的に行う都市再生促進のプロジェクトを検討します。

PAの
高度利用
(イメージ)



PAにおける
バス停の設置
(例)



【生活サービス事業】

- ・ 高架下等において、店舗等の商業利用を促進するとともに、カーシェアリング用駐車スペースとしての活用を検討します。
- ・ 都市生活にゆとりをもたらす24時間対応のセルフストレージ型トランクルームを開業します。
- ・ ジャンクション敷地等を有効活用し、住宅展示場などイベントスペースを含む利便増進施設の整備を進めます。

【情報コミュニケーション事業】

- ・ 道路構造物を活用したアド・コミュニケーション事業(公共広告事業)を進めます。
- ・ 首都高カード会員数の一層の増加を図るとともに、当該会員等に対して情報機器等を活用して、各種情報(広告を含む。)の発信を行う情報コミュニケーション事業を展開します。

【コンサルティング事業】

- ・ 道路事業で培った技術を活用し、国内外で技術コンサルティング事業等の展開を図ります。
- ・ 道路事業で培った都市計画、用地補償ノウハウ等を活用し、自治体のまちづくりをお手伝いします。

高架下
トランクルーム



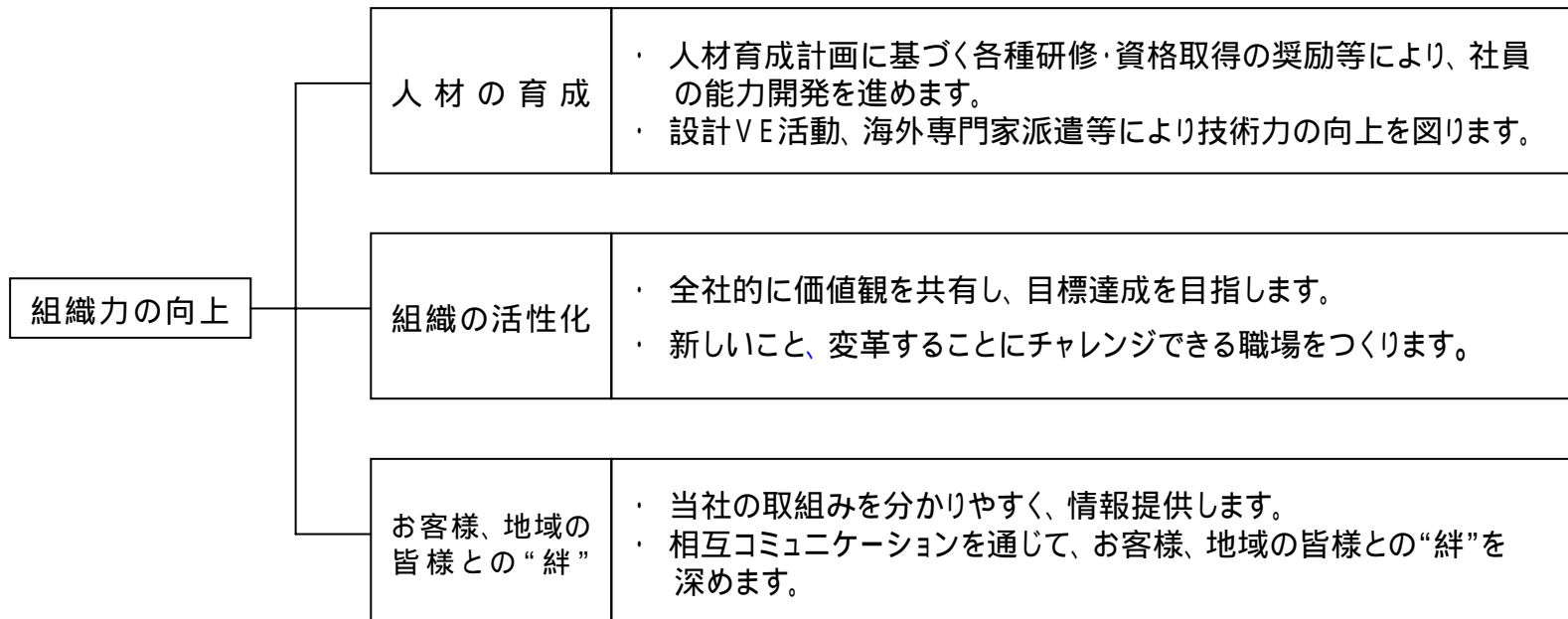
道路構造物を
活用したアド・
コミュニケーション
(例)



各事業共通

(7)コスト縮減をさらに進めるとともに、組織力を向上します。

- ・ コストに対する社員の意識を一層高め、道路工事の工法、施設配置、材料の見直しや事務経費の縮減等により、コスト縮減をさらに進めます。
- ・ 人材育成計画等により社員の能力開発・向上を進め、VE活動等を通じて新しいことや変革することにチャレンジできる人と組織をつくります。また、積極的な情報発信を行い、お客様・地域の皆様との活発なコミュニケーションを通して信頼関係を深めます。



【中期経営方針の実施状況(主なもの)】

(お客様第一)

- ・ 中央環状新宿線(4号線～5号線間)の開通、有明辰巳ジャンクション間の改良等により、渋滞を緩和しました。
- ・ 道路案内標識の改善、PAのバリアフリー化、カーブ部の安全対策、長大橋梁等の耐震補強など、快適な走行のためのサービスを提供しました。

(地域社会との共生)

- ・ 大橋ジャンクションの建設にあたって、関係権利者の現住地での生活再建、建築敷地の有効活用、オープンスペースの確保を可能とするため、道路事業と再開発事業が協働して事業を進めています。

(社会的責任)

- ・ コンプライアンス委員会を定期的実施するとともに、社員への倫理教育を行いました。
- ・ 「チーム・マイナス6%」の活動に参加し、グリーン購入の推進、電気使用量の削減などにより、地球温暖化防止に取り組みました。

(自立する経営)

- ・ 中期経営計画実現のため、毎年度年次目標を定めて、業務水準の向上に取り組みました。
- ・ 安全性や快適性を確保しつつ、建設費や管理費のコスト縮減に努めました。
- ・ PAにおけるコンビニエンスストアの誘致、首都高カードの発行、八潮PAを活用したレール&バスライド、日本橋における構造物広告など民間企業らしい柔軟な取り組みを行いました。

(活力あふれる職場)

- ・ 事業開発部を設置するなど、組織改編を柔軟かつ迅速に行いました。
- ・ 首都高の安全・円滑なサービスの提供に不可欠な業務を担う道路事業子会社12社と駐車場及び休憩所等の運営並びに保険代理店事業など新しい分野での事業展開を目的とした関連事業子会社3社からなる首都高グループを形成しました。

【経営数値】

区 分		項 目	目標値	実績値	達成状況
1. サービス向上目標	(1) 顧客価値の向上	総合顧客満足度	3.1	3.0	未達成
	(2) 渋滞の緩和・平均 走行速度の向上	平均走行速度(東京線)	45km/h	46km/h	達成
		(4号上り)	32km/h	40km/h	達成
		(6号上り)	29km/h	33km/h	達成
	ETC利用率	95%超	83%	未達成	
2. ネットワーク整備目標		新規ネットワーク完成率	37%	32%	未達成
3. 構造物保全目標		道路構造物予防保全率	100%	100%	達成
4. 料金収入目標	(1) 料金収入の確保	料金収入金額	2,632億円	2,468億円	未達成
		貸付料支払額	6,696億円	6,571億円	未達成
	(2) コスト縮減の推進	コスト縮減達成率(建設費)	58%	58%	達成
		(管理費・維持修繕費)	60%	60%	達成
5. 関連事業目標		関連事業売上	42億円	47億円	達成
		関連事業税引前当期損益	5億円	9.5億円	達成

平均走行速度、構造物保全、関連事業等については、目標を達成しました。

しかし、料金収入金額など一部の項目については、景気の急速な悪化や距離別料金導入延期の影響等により、目標を達成することができませんでした。