

中期経営計画(2011～2013)



2011年6月

阪神高速道路株式会社

中期経営計画(2011～2013) 目次

はじめに	1
1. 中期経営計画(2011～2013)における主要な数値目標	2
2. 中期経営計画(2011～2013)における重点的な施策・取組み	
(1) より利用しやすく ー使いやすいネットワーク・料金ー	3
(2) 走りやすい道路の実現 ー安全・安心・快適の追求ー	5
(3) プロの仕事の徹底 ー世界をリードする都市高速道路技術の確立ー	6
(4) 関連事業・新規事業の展開 ー広い視野に立った新たなサービス分野の開拓ー ..	7
(5) 環境にやさしく、地域・社会とともに ー環境・景観を重視し、地域に根ざした取組み・社会への貢献ー	8
(6) 阪神高速グループ全体の総合力向上 ーグループ経営体制の強化とこれを支えるシステムの構築ー	9
(7) 持続発展する組織を目指して ー生産性・効率性の向上とコスト削減による経営効率化ー	9
おわりに	10
 (参考)	
① 中期経営計画(平成18年度～平成22年度)2(3)の目標の達成状況	11
② 中期経営計画(平成18年度～平成22年度)3の主な達成状況	11

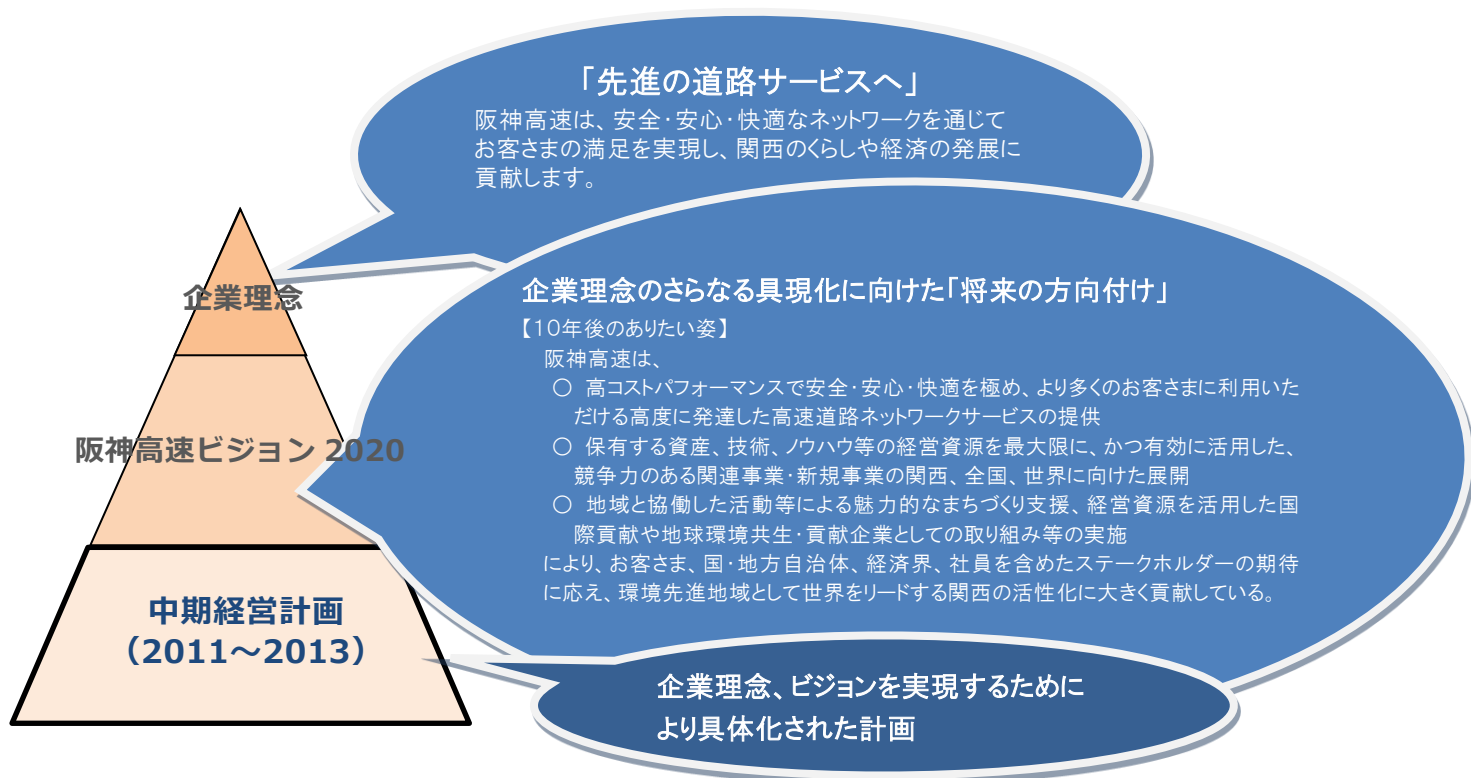
はじめに

阪神高速道路株式会社では、2005年10月の設立時に、企業理念として「先進の道路サービスへ」を掲げるとともに、2006年4月の民営化本格始動に当たって、民営化の3つの目的である「①債務の確実な返済」、「②必要な道路を少ない国民負担で建設」、「③弾力的な料金設定や多様なサービスの提供」を実現することに留意して、『中期経営計画(平成18年度～平成22年度)』を策定しました。同計画に基づき、「関西都市圏の高速道路ネットワークの整備」、「お客さまの期待に応える高速道路の管理運営」「新たな事業の取組み」「効率的な経営による強固な財務体質」「社会的責任の遂行と社会貢献活動」を施策の柱として積極的な取組みを進めてきました。

その結果、同計画における「新規完成予定延長」の目標は達成できましたが、「料金収入」及び「貸付料支払」の目標は景気低迷に起因する交通量の下振れ等により達成できませんでした。なお、阪神高速道路に係る高速道路機構の債務残高は、支払利息の減少等によりおおむね計画どおり推移しています。

債務の確実な償還はもとより、構造物の高齢化、断続的な渋滞、関連事業のノウハウ不足、グループ経営のあり方等多くの経営課題も抱えており、2010年4月には、これらの経営課題等を踏まえつつ、企業理念のさらなる具現化に向けて、おおむね10年後の「ありたい姿」とその実現に向けた「戦略テーマ」からなる『阪神高速ビジョン2020 ～道路、地域の未来を拓く～』を策定・公表しました。

民営化後5年が経過し、新たなステージに入った今、『阪神高速ビジョン2020』の実現に向け、より具体化された計画として『中期経営計画(2011～2013)』を策定し、今後3年間の数値目標と重点的な施策について取りまとめました。この計画を確実に実施に移すことにより、『阪神高速ビジョン2020』の実現に向けて着実な歩みを進めていきます。



1. 中期経営計画(2011～2013)における主要な数値目標

本計画における主要な数値目標として以下のとおり設定します。

【道路事業】

(1) 新規完成延長		
大和川線(三宅西～三宅)	0.6km	2012年度完成
淀川左岸線(島屋～海老江)	4.3km	2012年度完成
守口JCT		2013年度完成
(2) 料金収入	2011～2013年度計	5,349億円
(3) 貸付料支払	2011～2013年度計	4,058億円

【関連事業】(連結ベース。受託事業を除く。)

(4) 売上高	2013年度	66億円
(5) 営業利益	2013年度	7億円

2. 中期経営計画(2011～2013)における重点的な施策・取組み

(1) より利用しやすく ー使いやすいネットワーク・料金ー

ミッシングリンク解消に向けたネットワーク整備等に着実に取り組むとともに、お客さまにとって、わかりやすく、より利用しやすい料金制に移行することにより、お客さまの利便の増進を図ります。

① ミッシングリンク解消に向けたネットワーク整備等

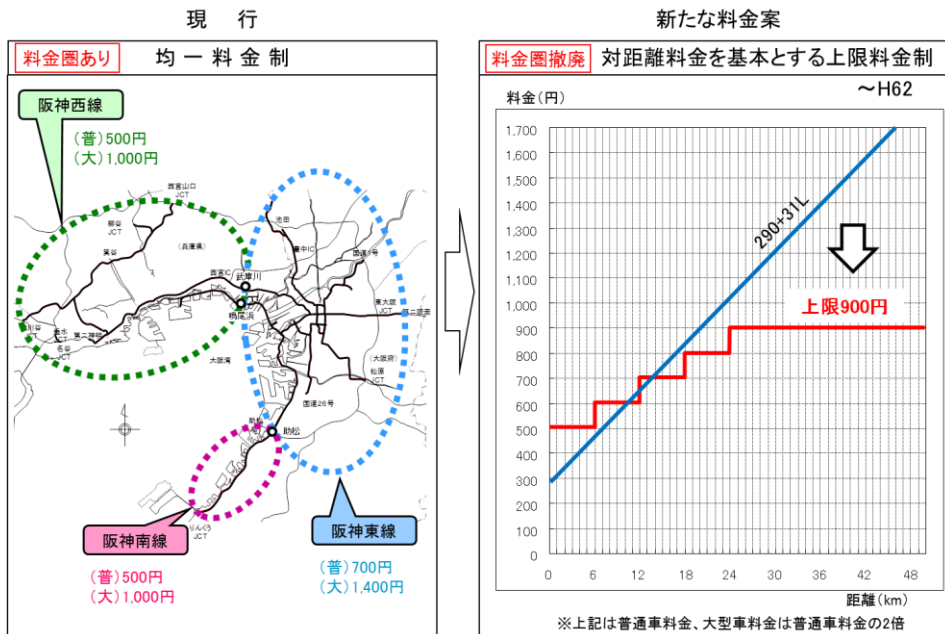
- ・ 大和川線(三宅西～三宅 0.6km)及び淀川左岸線(島屋～海老江 4.3km)の2012年度完成、守口JCT(仮称)の2013年度完成を図ります。
- ・ 大和川線(三宝～三宅西 9.1km)及び松原JCTの2014年度完成、淀川左岸線(海老江～豊崎 4.4km)の2020年度完成を目指して、事業を推進します。
- ・ 信濃橋渡り線(仮称)の事業化を図ります。
- ・ 大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部、名神湾岸連絡線について、早期事業化に向けて、都市計画や整備のあり方について積極的に議論を進めます。
- ・ ネットワークをより有効に活用できるJCTの追加等、ネットワーク機能の強化のあり方について検討します。

(阪神高速道路ネットワーク図)

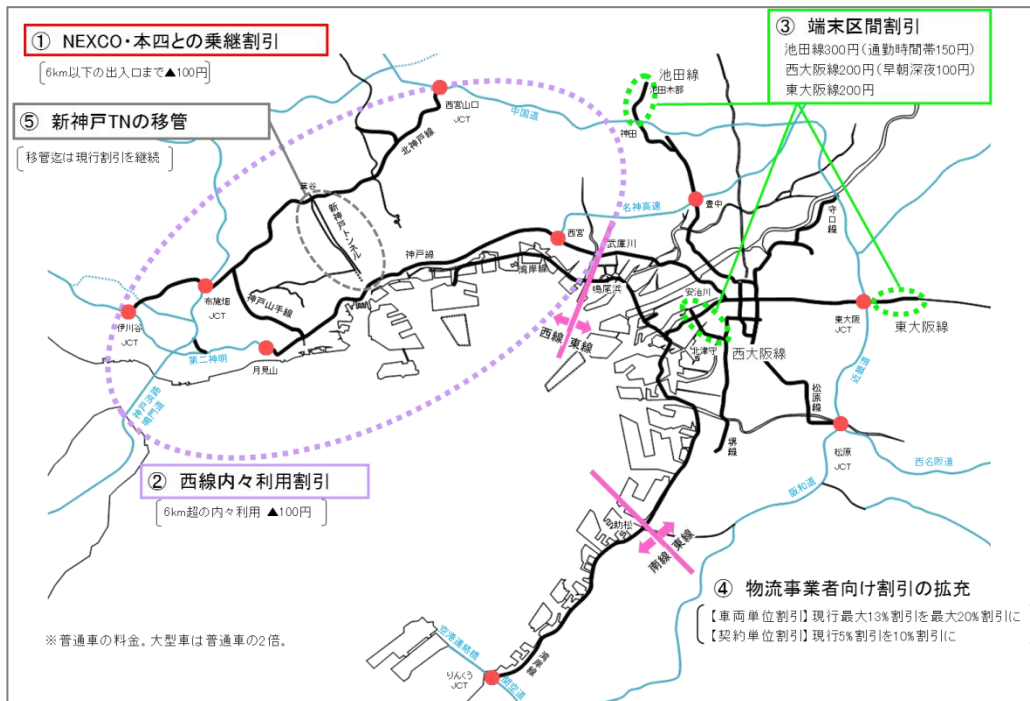


② お客さまにわかりやすく、より利用しやすい料金制への移行

- ・ 阪神圏について、所要の手続きを経て料金圏のない対距離制(普通車500~900円)を2012年から導入することを目指します。



- ・ 対距離制導入に際して、当面の割引(2013年度まで)として、NEXCO・本四との乗継割引、西線内々利用割引、端末区間割引等を実施することを目指します。
- ・ 「新神戸トンネル」の移管に向けて、関係機関と協議しつつ手続きを進めます。



③ 弾力的な料金設定

- ・ お客さまのニーズを踏まえ、観光等を軸にした乗り放題プランや他の事業者と提携した料金プラン等を検討し、多様で弾力的な料金施策を実施します。

(2) 走りやすい道路の実現 —安全・安心・快適の追求—

日常の維持管理、ハードの改良やCS向上施策の着実な実施に加えて、ITS技術の活用、ドライバーに働きかけるソフト対策にも重点的に取り組み、すべてのお客さまにとって安全で運転しやすく、快適な走行が確保された道路を目指します。

また、東日本大震災を踏まえ、津波対策等の強化を図ります。

① 交通安全対策

- ・ 事故多発地点の施設対策に加え、安全走行を支援するソフト対策にも重点を置いた第2次アクションプログラムを推進し、総事故件数を削減します。また、その効果を検証し、さらに対策を充実させるため次期プログラムを策定します。【(2013年度目標)2009年度比で総事故数1000件減】
- ・ 耐久性が高く低コストな滑止舗装等を開発し、実用化を目指します。【(計画期間目標)新型滑止舗装の運用開始】
- ・ 逆走、誤進入の対策を推進し、高齢化社会への対応を図ります。

② 渋滞対策

- ・ ネットワーク整備等に加え、レーンマーク変更等の交通運用、ETCシステムを活用した乗継施策等により渋滞の軽減に取り組みます。【(2013年度目標) 対策を行わなかった場合と比較して渋滞量を5%削減】

③ 快適な走行

- ・ ノージョイント化の新工法を検討し適用範囲を拡大すること等で、走行車両の快適性を高めるとともに、沿道環境の改善を進めます。【(計画期間目標) 50箇所を実施】

④ 情報提供

- ・ 新たなコンテンツを開発するなど、ITSスポットサービス※による情報提供を充実します。
- ・ わかりやすい情報提供を目指し、入口及び街路情報板での2事象交互表示実施箇所を増加します。【(2013年度目標) 110箇所を実施】

⑤ お客さま満足(CS)の向上

- ・ ハード・ソフト、スタッフ等に関するお客さまの声の収集・分析等を踏まえて、CS向上施策を検討・実施します。【(2013年度目標) お客さま満足度(総合) 3.7】
- ・ 「ほっと処(しよ)」をキーワードとして、ホスピタリティ向上等に努め、PAのサービス充実に取り組みます。
- ・ 民間施設、高架下等を活用し、乗継等により利用できるパーキング(路外パーキング)の導入に取り組みます。
- ・ インターネットによる課金訂正依頼を可能にするなど、お客さまサポート機能の向上を図ります。

※ ITSスポットサービス

DSRC(狭域無線通信)を用いた路車間道路情報提供システム。現在のVICSと較べ高速大容量のデータ通信が可能となり、府県境を越える広範囲な渋滞情報や落下物情報・渋滞末尾情報等の提供が可能。

⑥ 東日本大震災を踏まえた津波対策等の強化

- ・ 津波発生時の避難誘導や道路管理の在り方の見直し等防災対策の一層の強化を図るため、検討会議で検討を進め、必要な対策を速やかに実施します。

(3) プロの仕事の徹底 ―世界をリードする都市高速道路技術の確立―

高品質で合理的な都市高速道路の建設・保全、構造物の長寿命化、維持管理の効率化、現場作業の合理化等を実現するため、積極的に技術開発に取り組み、実用化を目指します。

① 高品質でより合理的な都市高速道路の建設・保全

- ・ 将来の維持管理負担が少ない都市高速道路を目指し、新型耐久性鋼床版や高耐久性舗装材料・施工法等の技術開発を進めます。
- ・ 長大橋の耐震性向上技術等、より合理的な設計・施工技術の開発を進めます。

② 構造物の長寿命化

- ・ 塗装塗替技術の高度化、鋼床版亀裂の効率的な検出方法等、鋼橋の防食・疲労対策技術を開発し、実用化を目指します。
- ・ ASR(アルカリ骨材反応)対策や塩害・中性化劣化対策等、コンクリート構造の長寿命化技術を開発し、実用化を目指します。
- ・ H-BMS[※]等により計画的な予防保全対策を立案し、道路構造物の高齢化に対応します。

③ 維持管理の効率化

- ・ 維持管理の効率化を推進するため、適正管理のための指標や明確な管理水準を設定し、長期計画を策定します。
- ・ 機械監視システムの改修により、トンネル防災設備、換気設備等の既存システムの効率化を図ります。【(2013年度目標) 組込改修率 70%】

④ 最先端技術による現場作業の合理化

- ・ 交通が集中する屋間の交通規制を伴う工事を抑制するため、ウォータージェットを用いた新工法等、低騒音・低振動のコンクリート撤去・舗装切削技術を開発し、実用化します。【(計画期間目標) 新工法採用数 80レーン】

※ H-BMS

阪神高速道路橋梁マネジメントシステムの略称。点検や補修データからの定量的根拠に基づき、道路構造物のライフサイクルコストが最小となるような維持修繕計画を策定するためのツール。

(4) 関連事業・新規事業の展開 —広い視野に立った新たなサービス分野の開拓—

都市高速道路事業の先駆者として培ってきた技術・ノウハウや保有する資産を有効に活用し、強みを活かしながら、海外事業を含む建設・道路管理マネジメント事業、休憩所事業、駐車場事業、ETC活用事業等を積極的に展開します。

① 公共インフラ管理者等の支援

- ・ 土木・建築に関する設計・積算・発注・施工管理等のコンサルティング事業を通じて公共インフラ管理者等を支援します。
- ・ 阪神高速道路に隣接する自動車専用道路等を一体的に管理し、管理水準の確保やお客さまの利便増進を効率的に図ります。
- ・ 現地における情報収集やPRの強化を図ることにより、橋梁のアセットマネジメントや地震対策等の比較優位技術を活かしながら、高速道路や橋梁の建設・管理に係る事業の積極的な海外展開を図ります。

② お客さまサービスの向上

- ・ PAにおけるレストラン等のサービスレベル向上により利用増進を図ります。
- ・ スルーウェイカードの魅力向上により利用率の増大を図ります。

③ 地域の活性化

- ・ 高架下等を有効に活用し、駐車場等地域のニーズに応じた利用を図ります。
- ・ ETC利活用について検討を進め、「まちかどeサービス」の拡充等ETCシステムを活用した事業の積極的展開を図ります。
- ・ 未利用地を活用して地産地消型の店舗を開設するとともに、地域の名品等の販売を強化します。
- ・ 地域の自動車利用の適正化に資するカーシェアリング事業に進出します。
- ・ 建設工事に伴う発生土を再生し、地域の基盤づくりに有効活用します。

(事業別目標値(連結ベース。受託事業を除く。))

(単位:百万円)

事業の種類	2013年度目標(売上高)
①公共インフラ管理者等の支援	
・建設マネジメント事業	253
・道路管理マネジメント事業	2,454
・海外事業	43 (建設マネジメント事業の内数)
②お客さまサービスの向上	
・休憩所事業	189
・カード会員事業	70
③地域活性化	
・駐車場事業	1,680
・ETC活用事業	270
・不動産賃貸事業	310
・物販事業	30
・その他事業	1,372
関連事業売上高	6,628
(関連事業営業利益)	(750)

(5) 環境にやさしく、地域・社会とともに

—環境・景観を重視し、地域に根ざした取組み・社会への貢献—

企業の信頼性を確保しつつ社会的責任を果たすため、地球環境の保全、都市環境との共生に積極的に取り組むとともに、地域社会との連携、技術力やノウハウを活かした地域貢献・国際貢献を進めます。

① 地球環境の保全

- ・ 高効率照明やトンネル換気設備のインバータ制御等により、阪神高速道路での電気使用量を削減するなど、企業活動における省エネルギーを推進します。【(2013年度目標) 阪神高速道路の管理に要する電気使用量を2008年度比5%削減(2008年度末供用路線を対象)】
- ・ シールド発生土の活用等、3R(リデュース、リユース、リサイクル)を推進します。
- ・ 電気自動車の充電装置等次世代自動車社会の構築に資するインフラの整備を図ります。
- ・ ネットワーク拡充や交通運用等による渋滞の削減、お客さまへのエコドライブの呼びかけ等により地球環境の保全に貢献します。

② 都市環境との共生

- ・ 沿道環境負荷低減のため、引き続き、環境ロードプライシングやノージョイント化等の施策に取り組めます。
- ・ 都市景観との調和を目指した構造物の構築、地域と連携したライトアップのほか、都市空間に潤いをもたらす緑化を推進します。

③ 地域との連携

- ・ 経済界や自治体等と連携を図りながら、高速道路の利用促進策を検討します。
- ・ 高架下等の活用による地域活性化や道路建設事業と一体となったまちづくり等にご貢献します。
- ・ 様々な広報媒体やイベントの場等を活用して、施策・取組みの内容を積極的に広報します。

④ 技術力やノウハウ等を活かした貢献

- ・ 震災による被災構造物等の資料を継続的に公開し、防災技術等の発展に寄与します。
- ・ 出前講座や現場見学会等、地域に根ざした交流を推進します。
- ・ JICA等を通じた技術者の国際交流や各国の道路事業者との技術交流等を積極的に進めます。

⑤ 信頼の確保

- ・ コンプライアンス意識の徹底と体制の整備により、高い企業倫理を確立します。
- ・ 契約の透明性をはじめ、事業運営の透明性の確保に取り組めます。

(6) 阪神高速グループ全体の総合力向上

ーグループ経営体制の強化とこれを支えるシステムの構築ー

阪神高速グループ全体の総合力を高め、各社の経営基盤の確立と安定的な事業実施を核に、新たな事業にもチャレンジしながら、持続発展する企業グループを目指します。

① グループ経営体制の強化

- ・ グループ会社各社との役割分担の明確化とグループ会社間での事業領域の整理により、事業の生産性及び品質の向上を図ります。
- ・ 企業理念・ビジョンを共有し、グループガバナンスを確保の上、経営基盤の強化を図り、グループ会社各社の事業特性を活かした自主自立型経営を推進し、グループ全体での企業価値の最大化を図ります。
- ・ グループ全体の人材を最大限効果的に活かすため、グループ全体での要員計画を策定し、戦略的な人材確保・配置を推進します。

② グループ経営を支えるシステムの構築

- ・ BCP(事業継続計画)の策定等グループ全体としての防災・危機管理体制を整備し、リスクに備えます。
- ・ グループ全体での情報共有を推進し、業務の効率化を図るため、会社間の情報ネットワークを構築します。
- ・ 一時的な余裕資金をグループ全体で有効活用するため、阪神高速グループCMS(キャッシュマネジメントシステム)を構築します。

(7) 持続発展する組織を目指して ー生産性・効率性の向上とコスト削減による経営効率化ー

経営計画・実績評価制度、人材マネジメント等を通じた働きがいのある職場の実現、組織の生産性・効率性の向上、建設費・管理費のコスト削減等による経営効率化を推進し、財務基盤の強化と確実な債務返済を図ります。

① 働きがいのある職場の実現、生産性・効率性の向上

- ・ 経営計画・実績評価制度を進化させ、明確な目標設定と評価の見える化を徹底することにより、生産性・効率性の向上を図ります。
- ・ 本社機能の精鋭化と強い現場の実現を目指し、スリム化を基調にしつつ、事業量の増減等に応じて組織体制を弾力的に見直します。
- ・ 戦略的な人材配置を行うとともに、資格取得の支援強化や技術・ノウハウの伝承等により、国際型人材を含む高度なプロフェッショナルの育成を重点的に進めます。
- ・ 健康で豊かな生活との両立を図るため、ワーク・ライフ・バランスを推進し、時間制約を前提として生産性の高い仕事をする意識を醸成します。
- ・ ノーペーパー、電子決裁等の実践に加え、社員一人ひとりによる業務の改善・改革の提案・実践を引き続き推進し、生産性の向上を図ります。

② コスト削減の推進

- ・ 建設路線における新材料・新工法の積極的採用、構造物点検や清掃頻度の合理化等により、資産の健全性確保に留意しつつ、建設費及び管理費の一層のコスト削減を図ります。
- ・ 料金収受体制のさらなる合理化を図るため、機械収受機の導入箇所を増加します。【(2013年度目標) 31箇所運用】
- ・ 情報システムの統廃合やIP化によるネットワーク機能の拡充により、コスト削減と業務の効率化を図ります。
- ・ 社債の機動的発行や資金調達が多様化等により、資金調達コストの圧縮と安定的な資金調達を図ります。

おわりに

本計画に盛り込まれている内容を阪神高速グループ全体で共有し、ステークホルダーのみなさまのご理解とご協力を得ながら、グループ全体の総合力で実行することにより、お客さま満足の実現、関西活性化への貢献に向けた歩みを進め、より開かれた信頼される企業グループを目指します。

なお、高速道路機構との協定の変更等状況の大きな変化があれば、本計画を適切に見直します。また、経営上の課題や事業環境の変化等に適切に対応するため、ステークホルダーのみなさまと幅広い議論を積極的に行って準備を進める必要があると考えています。

(参考)

① 中期経営計画(平成18年度～平成22年度)2(3)の目標の達成状況

中期経営計画(平成18年度～22年度)			
目標		達成状況	
【道路事業】			
新規完成予定延長		11.9km	11.9km
	神戸山手線	1.8km	1.8km
	新十条通	2.7km	2.7km
	油小路線	7.4km	7.4km
料金収入	平成22年度	約1,860億円	1,676億円
貸付料支払	平成18～22年度計	約7,150億円	6,739億円
耐震補強工事		100%	99.8%
【関連事業】 (連結ベース。受託事業を除く。)			
売上高	平成22年度	30億円	31.8億円
営業利益	平成22年度	3億円	3.2億円

② 中期経営計画(平成18年度～平成22年度)3の主な達成状況

(関西都市圏の高速道路ネットワークの整備)

- ・ 環境負荷の低減等や建設コスト削減に努めつつ、京都線(新十条通、油小路線)、神戸山手線(神戸長田～湊川JCT)を予定どおり完成させたほか、事業中路線等についておおむね予定どおり進捗を図りました。

(お客さまの期待に応える高速道路の管理運営)

- ・ 交通安全対策アクションプログラムを策定し、事故多発地点での施設対策を重点的に実施しました。(H22事故件数:H17比で約1700件減)
- ・ 新渋滞対策アクションプログラムを策定し、出口交差点での車線運用変更、入口交互閉鎖の試行、GWやお盆等交通集中期間における渋滞予測情報の提供等の対策に取り組みました。
- ・ PA改善アクションプランを策定し、すべてのPAでトイレのリニューアル、朝潮橋、京橋、泉大津、中島の各PAでレストラン・売店等のリニューアルを完了しました。

(新たな事業の取組み)

- ・ 駐車場事業等を拡充するとともに、大阪港咲洲トンネル等の道路管理代行や構造物点検等のエンジニアリング事業、ETC活用事業等の新たな事業を展開しました。
- ・ 海外でのコンサルタント業務を受注するなど、海外事業についても展開を図りました。