

# チャレンジ

- みちの<sup>あした</sup>明日へ -

( 長期・中期・年度経営計画 )

2006 - 2010

2006 年 4 月

# 目次

1 . はじめに	2
2 . 経営理念	3
3 . 経営環境	4
4 . 経営方針	5
5 . 数値目標	6
6 . 施策	
(1) 高速道路事業	7
(2) 関連事業	14
(3) 全社共通	16

## 1. はじめに

2005年10月1日に中日本高速道路株式会社がスタートしました。

私たちは、民営化の三つの目的「確実な債務返済」「効率的な道路建設」「お客様サービスの向上」を、透明で健全な経営と徹底したコスト意識で必ず実現します。

また、談合事件を忘れず、あらゆる不正行為を根絶し、真に国民・お客様のために働いているのか自らに厳しく問い直し、全力を尽くして企業の社会的責任を果たします。

私たちは、大都市圏を結ぶ東名・名神、中央道などの重交通路線を常時安心してご利用いただくための保全・サービス、第二東名・名神等の整備による信頼性の高いネットワークの形成、サービスエリアでのお客様満足の向上と地域と連携した新たな事業展開により、地域の発展と暮らしの向上、更に広く日本経済全体の活性化に貢献していきます。

また、お客様に、私たちの運営する高速道路空間を「より早く」「より安全・安心に」「より安く」「より快適に」「より便利で楽しく」ご利用していただけるよう、役員・社員一人ひとりが、できることには何でもチャレンジする社風を築いていきます。お客様の喜びは私たちの喜びでもあります。

私たちは、民営化以降の半年間を、本格的な民間会社に生まれ変わるための準備期間として様々な取組みを続けてきました。

そして、この度、2006年度から真の意味で民間会社としてスタートし、将来に向けて大きく飛躍するために、2010年度までの5年間で「経営基盤を確立する期間」と位置付けた『チャレンジ - <sup>あした</sup>みちの明日へ - (長期・中期・年度経営計画)』を策定しました。

## 2. 経営理念

### (1) 私たちの信条（憲章）

私たちは、常に変革と向上を求め、時代をリードする高速道路空間を創出します。

私たちは、いかなる不正も許さず、安全・安心を第一に、お客様、そして国民の皆様への期待と信頼にこたえます。

私たちは、透明で健全な経営を通じ、地域の皆様と手を携えて、日本をつなぎ、活力ある郷土づくりに貢献します。

### (2) 私たちの役割

「早い」「安全・安心」「安い」「快適」「便利」「楽しい」を実感していただける高速道路空間を創造し、ご利用いただくお客様に「今日も明日も走りたい」と感じていただくことを私たちのよろこびとします。

高速道路空間をこれまで以上に有効に活用し、その効果を最大限発揮させることで、地域社会の発展と暮らしの向上、更に広く日本経済全体の活性化に貢献します。

### (3) 私たちのめざす企業像

#### お客様の満足

- ・お客様とのふれあいを大切に、よろこびをお届けします。

～ つねにお客様の目線で、安全・安心を第一に、ご利用いただくお客様のニーズをとことん考え抜いた高速道路空間を創造します～

#### 国民の皆様の満足

- ・公正で透明な企業活動を行うとともに、皆様から信頼され、愛される存在をめざします。

～ 健全な経営のもと社会的責任を果たすとともに、技術とノウハウを活かし、地域社会や地球環境との共生を図ります～

- ・役員・社員が一丸となり、皆様のご期待にお応えします。

～ 効率性の追求・経営資源の最適活用により企業価値の向上を図るとともに、的確な企業情報の発信を行います～

#### 社員のやりがい

- ・社員ひとりひとりが「やりがい」を実感できる企業風土をはぐくみます。

～ 各自の努力とその成果が公平に認められ、チャレンジ精神を発揮できる会社をつくります～

### 3 経営環境 - 当社を取り巻く状況

#### 社会経済情勢

➤ 景気は回復基調、特に当社エリアは東海地区を中心に好調

景気は総体として回復基調にあります。特に、当社エリア内は、東海地区が自動車や電子デバイス産業の好調を背景に、北陸地区や関東地区も含め持続的な成長が期待されます。

➤ 少子高齢化が加速

人口減少は予想より早く進行し始めています。免許保有者数のピークは 2020 年頃と予測されます。

➤ 国の財政再建の推進

国の構造改革の推進により、持続的な経済成長が期待される一方、公共投資の選別と地方自治体の役割の拡大が予測されます。

#### 事業環境

➤ 国内輸送における高速道路の役割は増大

国内輸送（旅客・貨物）において自動車交通が占める割合は増加しており、また自動車交通の中において高速道路が担う割合も増加しています。今後も、ネットワーク形成に伴う地域の振興や生活圏の拡大により、高速道路利用の拡大が更に期待されます。

➤ 顧客ニーズの多様化

規制緩和や消費パターンの変化により、サービス・商品に対するニーズも多様化しています。

➤ 安全・安心、防災、環境への関心の高まり

近年、公共交通機関の安全性や防災に対する関心が高まっています。また、地球規模で環境問題への関心も高まっています。

#### 企業環境

➤ 企業の社会的責任への要請

企業の虚偽申告や隠ぺい工作が社会問題化し、コンプライアンスや説明責任、企業の社会的責任（CSR）に対する社会的要請が強まっています。

➤ 個人情報保護への要請

情報漏洩により企業価値が著しく損なわれる事件が続発し、情報セキュリティに対する関心が飛躍的に高まっています。

## 4. 経営方針

(1) 2006年度より2010年度にわたる5カ年の位置付け

「将来の飛躍に向けた安定経営基盤確立の期間」

(2) 5カ年を通じた経営基本方針

「堅実拡大」

(3) 年度別方針

### 《全社》

年度(1年)方針：信頼回復を図るとともに、民間会社としての制度・業務運営を定着させます

中期(3年)方針：経営基盤の概成を図ります

長期(5年)方針：公正・透明で健全な経営により国民の信頼を確保し、民間会社としての経営基盤を確立します

### 《高速道路事業部門》

年度(1年)方針：企業会計のもと、新しい事業の仕組みを確立します

中期(3年)方針：計画的で効率的な事業運営をめざすとともに、お客様へのサービス向上を促進します

長期(5年)方針：ネットワークの形成を積極的に推進するとともに、高速道路債務の着実な返済に向けて、堅実な事業運営を進めます

### 《関連事業部門》

年度(1年)方針：ビジネスモデルの見直しなど既存事業の再構築を図るとともに、新事業についても収益の基盤となる事業に着手します

中期(3年)方針：多種多様な業態・サービスを導入・展開し、収益基盤を確立します

長期(5年)方針：既存事業の拡大、新事業の開発を進め、売上げの大幅な拡大をめざします

## 5. 数値目標

### (1) 2010年度に達成すべき目標

高速道路料金収入 5,900 億円 (2006年度比 3.6%増)

関連事業総売上高 2,500 億円

税引前利益 (連結) 120 億円

開通延長 1,787 k m [5カ年新規開通延長 100 k m]

2006年度計画比キロ当たり基礎的管理費の更なる削減

### (2) 長期・中期・年度別目標

			年度計画【1年】 (2006年度)	中期計画【3年】 (2008年度)	長期計画【5年】 (2010年度)
高速道路事業	建設事業	道路資産完成高	460億円	1,307億円	3,807億円
		道路資産完成原価	460億円	1,307億円	3,807億円
		税引前利益	0億円	0億円	0億円
		開通延長(新設)累計	15 k m	67 k m	100 k m
		(道路資産完成高累計)	460億円	2,568億円	7,584億円
	保全・サービス事業	道路資産完成高	254億円	203億円	198億円
		道路資産完成原価	254億円	203億円	198億円
		高速道路料金収入	5,676億円	5,806億円	5,879億円
		道路資産賃借料	4,519億円	4,658億円	4,684億円
		営業費用	1,157億円	1,148億円	1,195億円
税引前利益		0億円	0億円	0億円	
小計	税引前利益	0億円	0億円	0億円	
関連事業	サービスエリア事業	税引前利益(連結)	59億円	75億円	85億円
		(参考)総売上高	1,344億円	1,570億円	1,965億円
	事業開発	税引前利益(連結)	1億円	10億円	37億円
		(参考)総売上高	9億円	71億円	540億円
	小計	税引前利益(連結)	58億円	85億円	122億円
	(参考)総売上高	1,353億円	1,641億円	2,505億円	
全社計	税引前利益(連結)	58億円	85億円	122億円	
	税引後利益(連結)	35億円	51億円	73億円	

注)数値は消費税抜き。高速道路料金収入はマイルージ等による割引額を控除後。

今後、会社の事業として申請する予定の東海環状道・美濃関 JCT～西関を含む

## 6 . 施策

### ( 1 ) 高速道路事業

信頼性の高い高速道路ネットワークを構築するとともに、良好な保全・サービスにより安全で安心できる高速道路を提供します。

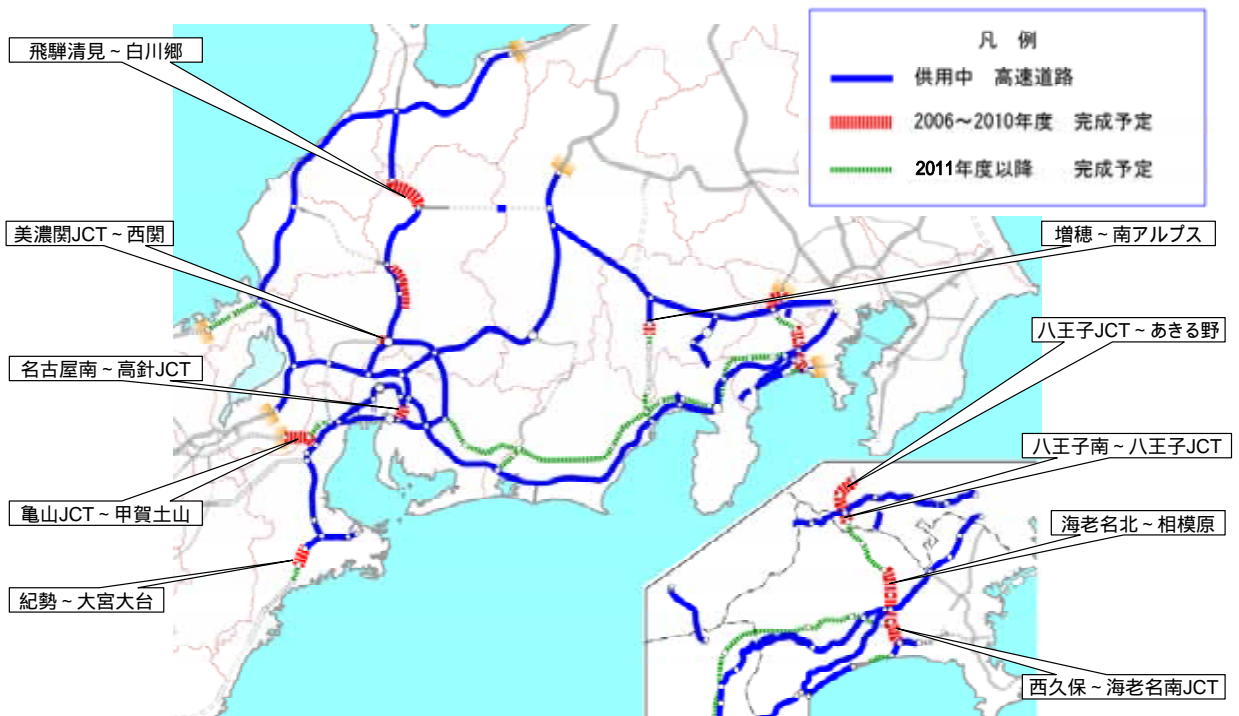
事業の実施にあたっては、地域や沿道の環境保全に配慮するとともに、温室効果ガス排出の削減に努めます。また、料金サービスの充実やきめ細かで迅速な道路交通情報の提供を進めます。

1 2010 年度までに、以下の 100 km の高速道路を新規に開通させます。

また、これ以外の高速道路についても、残事業費の約 40% に相当する工事の進捗を図ります。

路線名	区間( IC・JCT 名は仮称を含む)	延長	完成年度	備考
東海北陸道	飛騨清見～白川郷	26km	2007	東海北陸道全通
中部横断道	増穂～南アルプス	6km	2006	
近畿道(名古屋二環)	名古屋南～高針 JCT	12km	2010	名古屋二環と第二東名が接続
近畿道(第二名神)	亀山 JCT～甲賀土山	13km	2008	甲賀土山～天津 JCT (西日本高速道路(株)施行) と合わせ東名阪と名神を連絡
近畿道・紀勢線	紀勢～大宮大台	10km	2008	
首都圏中央連絡自動車道(圏央道)	西久保 JCT～海老名南 JCT	8km	2010	新湘南バイパスと東名高速を連絡
	海老名北～相模原	10km	2010	
	八王子南～八王子 JCT	2km	2009	
	八王子 JCT～あきる野	9km	2006	中央道と関越道を連絡
東海環状道	美濃関 JCT～西関	3km	2008	〔今後会社の事業として申請する予定〕
計		100km		

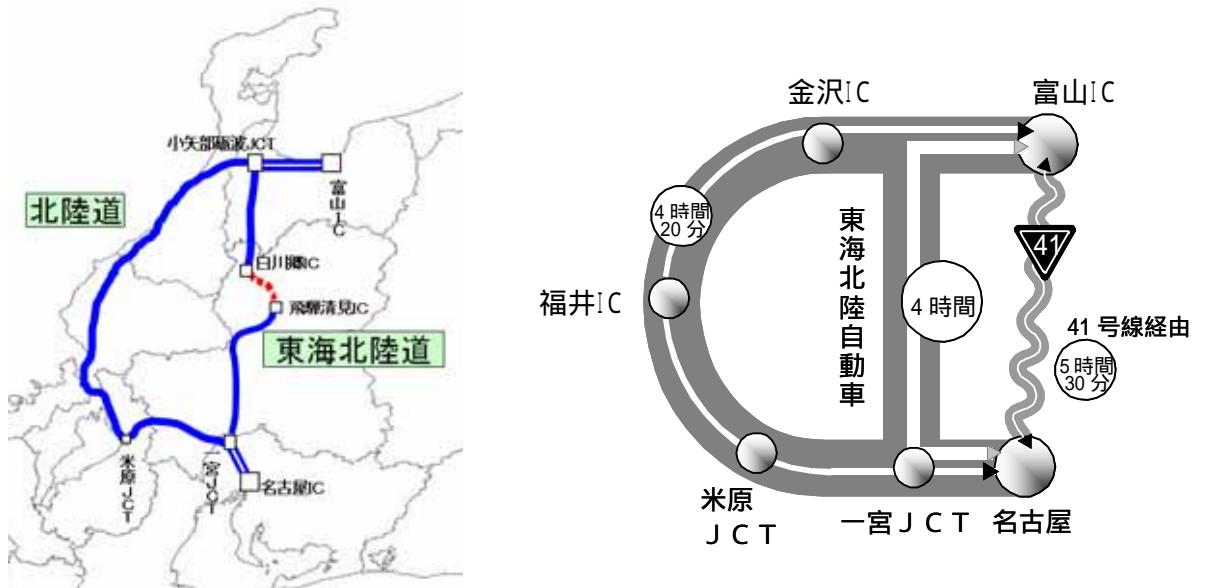
(注) 数字は端数処理により、合計で合わない場合がある





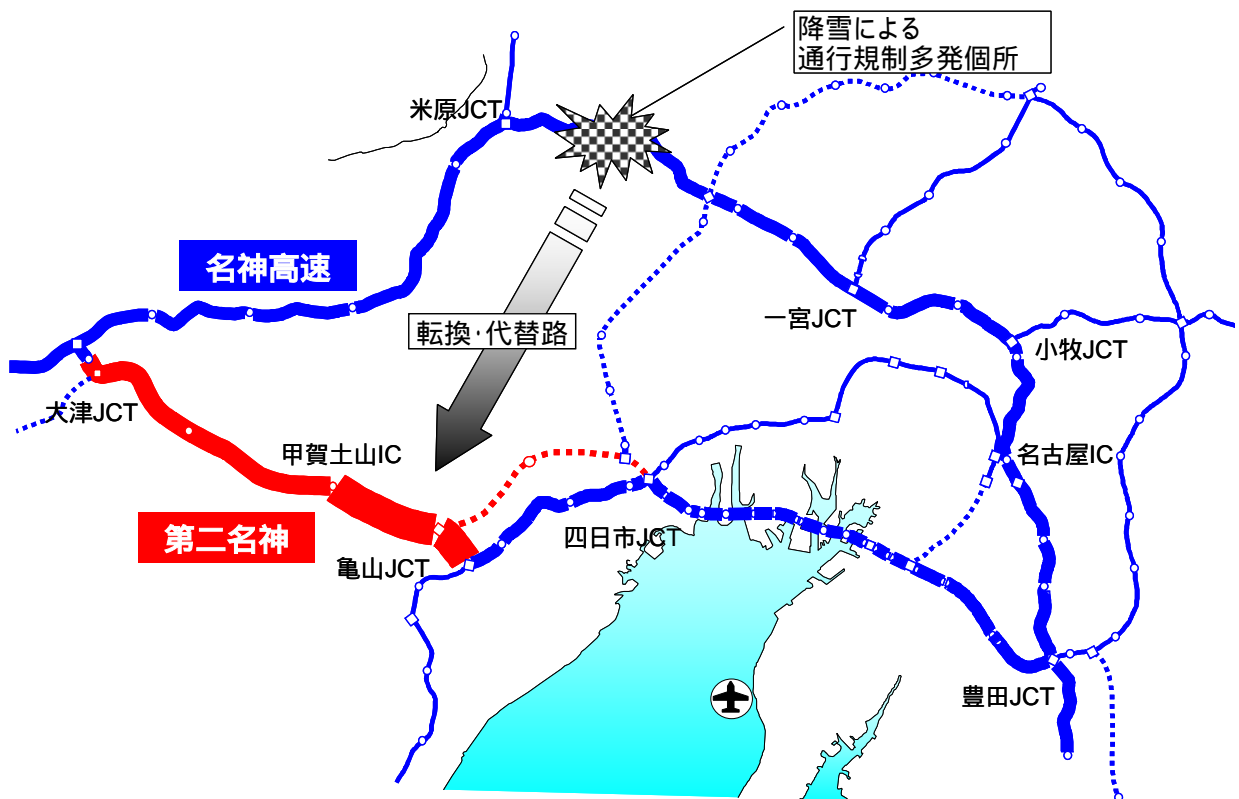
東海北陸道を 2007 年度に全通させます。

- ・ 2つの経済圏（東海地方と北陸地方）が直結します。
- ・ 名古屋～富山間の所要時間が、北陸道経由と比較して約 60 km、約 20 分、国道 41 号経由と比較して約 1 時間 30 分短縮されます。
- ・ 沿道地域の産業、文化、観光の発展に寄与します。



近畿道（第二名神）亀山 JCT～甲賀土山を 2008 年度に開通させます。

- ・ 中京圏と関西圏の連携を強化し、関が原地区の代替路として雪に強いネットワークを形成します。



圏央道の整備を促進し、2006年度に中央道と関越道を連絡させ、2010年度までに、新湘南バイパスと東名高速をつなげ、東名高速と中央道間の延長の約50%を開通させます。

- ・横浜港から内陸各都市への移動時間が大幅に短縮され、貨物輸送力の向上に貢献します。

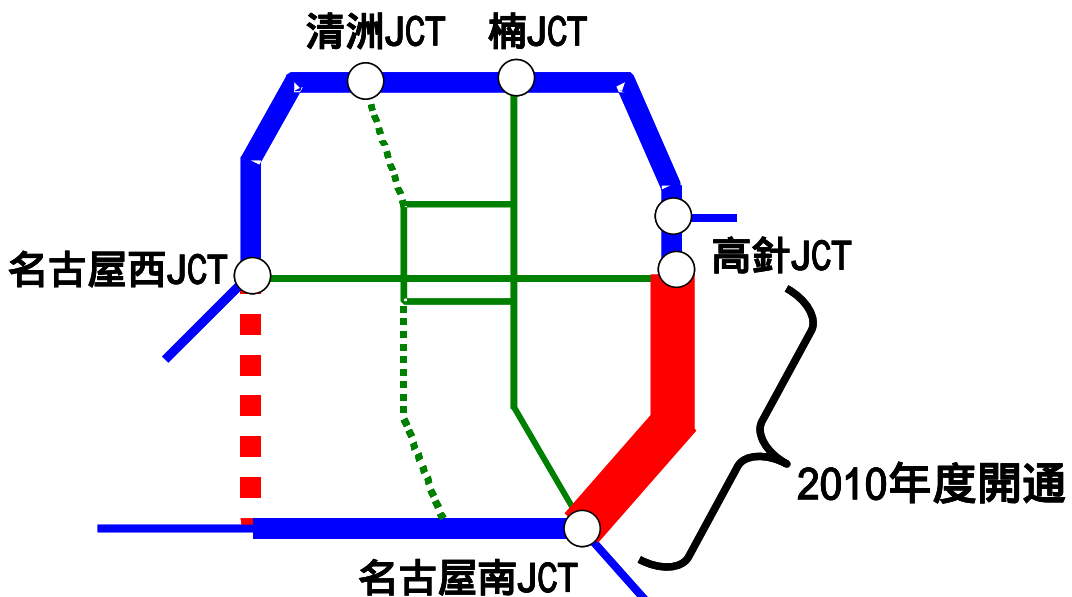


圏央道が全線完成した場合の効果の例

横浜港 八王子の所要時間	
既存道路経由	138分
圏央道経由	50分 ← 88分短縮

名古屋都市圏の環状道路の整備を2010年度までに約80%に進捗させます。(2005年度末進捗状況：約60%)

### 東名阪道(名古屋二環)



**第二東名(海老名南 JCT～豊田東 JCT)の建設中区間を 2010 年度までに約 70%に進捗させます。(2005 年度末進捗状況：約 40%)**

- ・御殿場 JCT～引佐 JCT 間については、事業地内を緊急輸送路として活用できるようにします。

物流の大動脈

全国的高速道路に占める東名・名神の高速道路延長割合は約 7%であるが、交通量割合は約 22%、貨物輸送量割合は約 33%となっている。

代替ルートの確保

渋滞発生による高速走行性能の低下  
 開通から約 40 年が経過 改修工事の増加  
 緊急時に東名に代わるルートの確保



**2 建設コスト・管理コストの削減に取り組みます。**

**国土開発幹線自動車道建設会議等において策定された計画を踏まえ、2006～2010 年度までに開通予定の区間においては、約 2 割(約 0.2 兆円)のコスト削減を着実に実施します。また、2011 年度以降に開通予定の区間においても、約 3 割(約 1.8 兆円)のコスト削減を着実に実施することをめざします。**

**2010 年度までに行う保全・サービス事業について、2005 年度までに実施した 2002 年度比 3 割コスト削減水準を維持しつつ、更なる削減をめざします。**

**3 4 車線化などの車線増設を行い、ネットワーク機能の向上や安全対策、渋滞対策を推進します。**

**以下の 18 km の暫定 2 車線(対面交通区間)の 4 車線化を完成させます。**

路線名	区間	延長	完成年度
東海北陸道	フクベガタケ 瓢ヶ岳PA～郡上八幡	8km	2008
	郡上八幡～ぎふ大和	5km	2009
	シロトリ ぎふ大和～白鳥	5km	2008
計		18km	

- ・東海北陸道のフクベガタケシロトリ瓢ヶ岳PA～白鳥間で 2005 年に約 120 回あった渋滞を解消します。

(参考) 4車線化整備の効果の事例：美並 IC (岐阜県郡上市) 付近



以下の約9kmの付加車線設置を完成させます。

路線名	区間	延長	完成年度
東名阪道(上下)	四日市 JCT ~ 亀山東 JCT	5.5km	2008
中央道(上)	小仏トンネル付近	1.8km	2007
中央道(下)	元八王子バス停付近	1.0km	2009
東名(上)	海老名サービスエリア付近	0.9km	2008
計		約9km	

- ・東名阪道などの渋滞を緩和します。

4 スマート IC の完成などにより、高速道路の利便性向上を図ります。

スマート IC (サービスエリア接続型) については、国において本格導入の仕組みが決定され次第、地元の要望を踏まえ整備を推進します。

追加 JCT・IC を完成させます。

- ・高規格幹線道路(圏央道、三遠南信道など)と接続します。  
中央道と三遠南信道が 2007 年度に接続(飯田南 JCT) など
- ・地域高規格道路(名古屋高速道路など)と接続します。  
東名阪道と名古屋高速道路(都心方面)が 2007 年度に接続(清洲 JCT) など
- ・地域活性化 IC を整備します。  
中央道都留 IC (河口湖方面) が 2009 年度に完成など

5 ETCレーンの渋滞解消と割引制度の確実な推進のため、必要な ETCレーンを早期に整備します。

ETC利用率90%に対応できるレーンの整備を完了させます。

- ・整備対象となる360レーンのうち、2010年度までに166レーン(2006年度に27レーン、2008年度までに92レーン)を整備します。

E T Cレーンにおける停止車両を削減させます。

- ・カード未挿入による停止車両を半減させる効果のあるお知らせアンテナを、2010年度までにサービスエリアの出口と料金所の対象 390 箇所のうち、195 箇所（50%）整備します。（2005 年度末 69 箇所（18%）整備済み）

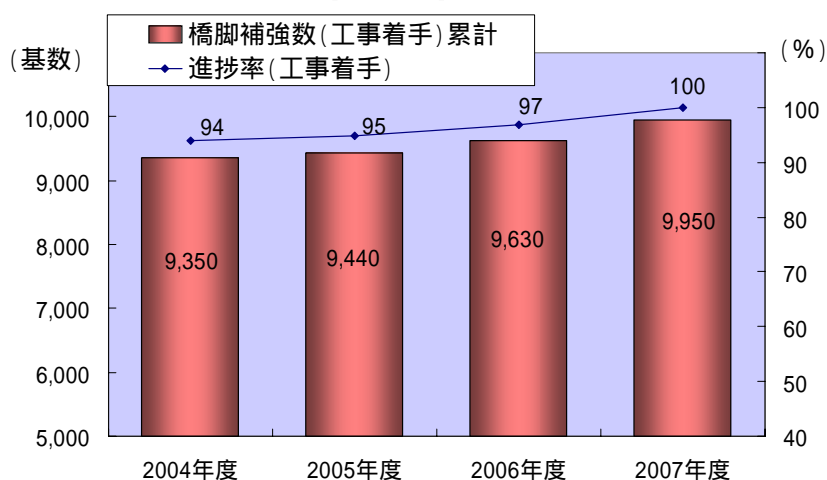
**6 安全・快適な道路環境の確保や環境対策を実施します。**

水はねの少ない舗装(高機能舗装)を、新たに 652 k m車線整備し、2010 年度末に 4,880 k m車線、78%まで進捗させます。（2005 年度末 4,228 k m車線、68%）



耐震補強が必要な橋脚（9,950 基）の工事を完了させます。

- ・2007 年度までに残る全ての橋脚（510 基）について工事に着手します。



全てのサービスエリアのトイレのバリアフリー化を完了させます。

- ・2010 年度末までに全てのサービスエリア（176 箇所）で完了させます。（2005 年度末 112 箇所）

沿道環境対策として、遮音壁の新設・嵩上げによる騒音対策について、新たに 34 k mを追加整備します。（2005 年度末 892 k m整備済み）

防災対策や災害時の対応をよりの確に行うための体制強化等を図ります。

- ・防災担当の部長役を、2006 年 4 月に配置し体制を強化します。
- ・民間企業と連携し災害時の地域支援（飲料の無償提供等）を進めます。
- ・関係地方自治体と災害発生時の協力体制を強化します。

**7 アウトカム指標を用いた事業目標を設定します。**

事業の実施により発生する効果や成果（アウトカム）を表す指標を導入し効果的・効率的な事業運営に努めます。

- ・走行の安全性、定時走行性、的確な情報提供などのサービス向上に資する具体的な指標を設定します。

区分	アウトカム指標	定義	単位	2005年度見込値	2006年度目標値	2008年度目標値	2010年度目標値
安全・安心	死傷事故率	走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	件/億台* <sub>10</sub>	9.9	前年度を下回るよう努め、定期的にチェックしていく		
	舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	91	93	96	100
	橋脚補強完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	95	96	99	100
快適	ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	62	73	75	78
	路上工事による車線規制時間	路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間/(km・年)	62	前年度を下回るよう努め、定期的にチェックしていく		
定時性	本線渋滞損失時間	本線渋滞が発生することによる利用者の損失時間	万台・時間/年	666	664	658	639
	利用時間確保率	道路が利用可能な時間の比率	%	99.7	前年度を上回るよう努め、定期的にチェックしていく		
総合	顧客満足度	CS調査等で把握する維持管理に関するお客様の満足度	5段階評価	3.5	前年度を上回るよう努め、定期的にチェックしていく		

注) 全国路線網を対象

**8 事業推進体制をより一層強化し、効率的な運営に取り組みます。**

高速道路事業の計画的かつ効率的な運営とお客様サービスの向上を一層推進するため、事業推進体制を強化します。

- ・現行の建設事業部及び保全・サービス事業部を、2006年4月にそれぞれ事業本部に格上げし、権限の強化を図ります。

料金收受業務、交通管理業務、保全点検業務、維持修繕業務について「直営化」「グループ化」「アウトソーシング」による効率的な業務執行体制を構築します。

- ・直営化の業務を順次拡大します。
- ・グループ化（子会社設立）は業務毎に実施することを基本とし、料金收受業務については先行して2006年度中にその一部を実施します。
- ・これらの業務を推進するため、2006年4月に保全・サービス事業本部に新会社設立準備室を新設します。

## (2) 関連事業

「より快適」「より便利」「より楽しい」サービスエリアの実現に向け、中日本エクシス株式会社が中核となって、地域社会とも連携し、お客様のご要望にお応えした商品・サービスを心を込めてご提供します。

また、道路資産を活用し、地域に密着した事業を展開するとともに、高速道路やサービスエリアをご利用されるお客様に「便利」で「楽しい」空間をお届けします。

1 商品・サービスの提供について、コンビニエンス・ストアの導入などの「標準化」や、地域の特色に応じた「個性化」を進め、より便利なサービスエリアを実現します。

お客様からご支持の高いコンビニエンス・ストアを、2006年度から毎年10箇所ずつ導入し、2010年度には58箇所にします。(2005年度末8箇所で導入済み)

サービスエリアで購入された商品をお送りいただける宅配サービスを2006年度中にすべてのエリアで利用可能にします。(2005年度末31箇所で導入済み)

地方のエリアを中心に、新鮮な産直野菜や地域特産物などの生鮮品の販売を2006年度から毎年10箇所ずつ実施し、2010年度には50箇所にします。(2005年度末1箇所で実施中)

2 「目的地となるサービスエリア」「お手軽なサービスエリア」など以下の多様な企画を推進します。

エリア内のスペースをイベントやプロモーションの場として活用できる「イベント・サービスエリア」を整備します。

ご自宅にいながらにして、地域特産品や名物をお取り寄せできるサイバーモール「バーチャル・サービスエリア」を開設します。

既存概念を超えた新しいコンセプトの施設となる「ランドマーク・サービスエリア」の開発をめざします。

**3 既存の物流拠点の利用促進を図るとともに、新たな物流拠点の整備を進めます。**

既存の物流拠点である金沢トラックターミナルについて、一層の利用促進を図ります。

地方自治体や企業などとの連携を図りながら、インターチェンジやサービスエリア周辺の好立地を活かした新しい物流拠点の整備に取り組みます。

**4 蓄積した技術・ノウハウを活かしコンサルティング業務を行います。**

新直轄区間において、工事監理などの技術支援を行います。

- ・近畿自動車道 尾鷲勢和線 尾鷲北 IC～紀伊長島 IC (21 km)
- ・中部横断自動車道 富沢 IC～六郷 IC (28 km)

**5 あらゆる関連事業の可能性を追求しつつ、高速道路ネットワークを活用した新規事業の企画・開発を推進していきます。**

特に以下の分野に重点を置き、事業化を目指します。

- ・高架下スペース活用事業（駐車場、店舗など）
- ・ウェブ関連事業
- ・会員カードなどのサービス事業
- ・サービスエリアやインターチェンジを基点とするレジャー・旅行関連サービス



### (3) 全社共通

1 コーポレート・ガバナンスを強化し、徹底して公正・透明な経営を行うとともに、企業の社会的責任（CSR）を果たします。

#### 経営管理体制を確立します。

- ・新会社法に沿った内部統制システムの充実・強化を図ります。【2006年度】
- ・投資・与信や資産管理に係る専門機関としてALM委員会を設置します。【2006年4月】
- ・管理会計を導入し、セグメント（組織・事業）毎の業績管理、経費管理を実施します。【2006年度から】

#### コンプライアンスを徹底します。

- ・談合等不正行為防止策（24項目〔2005年8月 日本道路公団策定〕）の徹底を図ります。
- ・コンプライアンス研修・教育を強化します。【2006年度】
- ・入札監視委員会及び事務局の体制を更に強化します。【2006年度】
- ・契約審査部に企画担当のチームを新設し、機能の強化を図ります。【2006年4月】

#### 情報開示を推進します。

- ・多様な機会、媒体を活用して、各ステークホルダーへ適時適切な情報を開示します。【2006年度から】
- ・お客様、国民の皆様から見て分かり易い情報開示の工夫を行います。【2006年度から】
- ・総務部に情報開示担当者を配置します。【2006年度】

#### IT化を推進するとともに、情報セキュリティの強化を図ります。

- ・情報セキュリティ委員会を取り込む形でIT戦略委員会を新たに組織し、IT化、情報化を推進します。【2006年4月】
- ・個人情報保護法に沿った情報セキュリティ体制を充実・強化します。【2006年度】
- ・個人情報保護に関する研修・教育を強化します。【2006年度】

2 資金の自主調達を着実に拡大させます。

政府保証への依存を2010年度にはゼロにします。【2006年度から】

3 社員の「やりがい」向上と「チャレンジ精神」醸成を目的とする、新人事制度を導入します。

#### 新人事制度を導入するとともに、研修制度・体制を整備します。

- ・目標管理制度、新評価制度など民間企業にふさわしい人事制度を導入します。

【2006年度】

- ・研修担当の組織を新設するとともに、現場における研修責任体制を明確にします。  
【2006年4月】

#### 4 CS（お客様満足度）の向上をめざし、全社的に体制を整備します。

##### CS活動を推進します。

- ・総務部にCS担当のチームを新設するとともに、現場におけるCS責任体制を明確にします。【2006年度】

##### お客様相談窓口（ハイウェイガイド）へのアクセスポイントを首都圏も含め増設します。

- ・既存の2箇所（名古屋、金沢）に加え、新たに首都圏のアクセスポイントを増設します。【2006年度】

#### 5 地域社会に貢献し、地域に親しまれる企業をめざします。

##### 地域社会との連携を深めます。

- ・地域社会のプロジェクト・イベントへ積極的に参加します。【2006年度から】
- ・関係地方自治体と協力協定を締結し、地域振興・地域防災における連携や災害発生時の協力体制を強化します。民間企業と連携し災害時の地域支援を進めます。【2005年度から】

（参考1）岐阜県とは包括協力協定を、静岡県とは災害時に第二東名を緊急輸送路として使用する協定を締結済み。他自治体とも同様の取組みを行う予定です。

（参考2）コカ・コーラ セントラル ジャパン(株)と災害時の飲料無償提供に関する協定を締結済みです。

#### 6 環境マネジメントに取り組みます。

##### 資源の3R（リデュース（抑制）・リユース（再使用）・リサイクル（再生使用））に努め、環境負荷を低減します。

- ・コンクリート・アスファルト塊や伐採木などの再生資源化を推進します。
- ・環境物品等（グリーン購入法〔国等による環境物品等の調達推進等に関する法律〕）の調達を引き続き推進します。

環境問題への取組みを「環境レポート」にまとめ、公表していきます。【2006年度分から】

#### 7 技術開発を推進します。

品質の向上とコスト削減に取り組むため、高速道路事業部門と中央研究所が総力をあげて新技術・新工法・新材料の開発を進めます。これら技術開発に5年間で約70億円（当社負担分）を投資し、具体的な成果を追求します。【2006年度から】

機能強化に向けて中央研究所の今後のあり方（別会社化を含む）について当社の方針を決定します。【2006年度】