



平成 20 年 3 月期 決算情報

平成 20 年 6 月 12 日

会 社 名 首都高速道路株式会社

上場取引所 非上場

U R L <http://www.shutoko.jp>

代 表 者 (役職名) 代表取締役社長 (氏名) 橋本 鋼太郎

問合せ先責任者 (役職名) 財務部長 (氏名) 国安 博 T E L (03) 3502-7311 (代)

定時株主総会開催予定日 平成 20 年 6 月 27 日

有価証券報告書提出予定日 平成 20 年 6 月 27 日

(百万円未満切捨て)

1. 20 年 3 月期の連結業績 (平成 19 年 4 月 1 日～平成 20 年 3 月 31 日)

(1) 連結経営成績

(%表示は対前期増減率)

	営業収益		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
20 年 3 月期	444,910	52.2	2,544	△37.5	3,115	△26.0	2,037	△24.7
19 年 3 月期	292,373	—	4,074	—	4,210	—	2,707	—

	1 株当たり 当期純利益	潜在株式調整後 1 株当たり当期純利益	自己資本 当期純利益率	総 資 産 経常利益率	売 上 高 営業利益率
	円 銭	円 銭	%	%	%
20 年 3 月期	75.47	—	7.0	0.6	0.6
19 年 3 月期	100.28	—	9.3	0.9	1.4

(注)平成 18 年 3 月期が平成 17 年 10 月 1 日から平成 18 年 3 月 31 日までの 6 ヶ月決算であるため、対前期増減率は省略しております。

(2) 連結財政状態

	総 資 産	純 資 産	自己資本比率	1 株当たり純資産
	百万円	百万円	%	円 銭
20 年 3 月期	454,814	30,625	6.6	1,118.37
19 年 3 月期	504,704	28,188	5.6	1,042.90

(参考) 自己資本 20 年 3 月期 30,196 百万円 19 年 3 月期 28,158 百万円

(3) 連結キャッシュ・フローの状況

	営業活動による キャッシュ・フロー	投資活動による キャッシュ・フロー	財務活動による キャッシュ・フロー	現金及び現金同等物 期 末 残 高
	百万円	百万円	百万円	百万円
20 年 3 月期	60,298	△5,196	△57,161	49,001
19 年 3 月期	△96,695	△2,477	99,426	51,061

2. 21 年 3 月期の連結業績予想 (平成 20 年 4 月 1 日～平成 21 年 3 月 31 日)

(%表示は対前期増減率)

	営業収益		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
通 期	320,300	△28.0	1,400	△45.0	500	△83.9	200	△90.2

(注) 第 2 四半期連結累計期間の連結業績予想につきましては、業績目標管理を年次のみで行っていることから、開示を省略しております。

3. その他

(1) 期中における重要な子会社の異動 (連結範囲の変更を伴う特定子会社の異動) 無

(2) 連結財務諸表作成に係る会計処理の原則・手続、表示方法等の変更 (連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項の変更に記載されるもの)

① 会計基準等の改正に伴う変更 有

② ①以外の変更 無

(3) 発行済株式数 (普通株式)

① 期末発行済株式数 (自己株式を含む) 20 年 3 月期 27,000,000 株 19 年 3 月期 27,000,000 株

② 期末自己株式数 20 年 3 月期 1 株 19 年 3 月期 1 株

(参考)個別業績の概要

1. 20年3月期の個別業績(平成19年4月1日～平成20年3月31日)

(1)個別経営成績 (%表示は対前期増減率)

	営業収益		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
20年3月期	443,158	52.3	1,274	△66.8	1,250	△68.5	985	△61.4
19年3月期	291,016	—	3,842	—	3,963	—	2,555	—

	1株当たり 当期純利益	潜在株式調整後 1株当たり当期純利益
	円 銭	円 銭
20年3月期	36.51	—
19年3月期	94.65	—

(注)平成18年3月期が平成17年10月1日から平成18年3月31日までの6ヶ月決算であるため、対前期増減率は省略しております。

(2)個別財政状態

	総 資 産	純 資 産	自己資本比率	1株当たり純資産
	百万円	百万円	%	円 銭
20年3月期	449,063	28,992	6.5	1,073.80
19年3月期	502,564	28,006	5.6	1,037.28

(参考) 自己資本 20年3月期 28,992百万円 19年3月期 28,006百万円

2. 21年3月期の個別業績予想(平成20年4月1日～平成21年3月31日)

(%表示は対前期増減率)

	営業収益		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
通 期	318,400	△28.2	900	△29.4	0	—	0	—

【注意事項】

前述の連結業績予想及び個別業績予想に記載している数値は、当社が現在入手している情報を基礎とした判断及び仮定に基づいており、判断や仮定に内在する不確実性及び今後の事業運営等による変動可能性に照らし、将来における当社の業績と異なる可能性があります。

なお、上記の不確実性及び変動可能性を有する要素は多数あり、次のようなものが含まれます。

- ・経済情勢の変動
- ・自然災害等の発生
- ・訴訟に関するリスク

以上の不確実性及び変動要素全般に関する詳細については、当社の有価証券報告書をご参照下さい。

※本資料の諸係数については、現在会計監査人による監査中であり、今後、変更する可能性があります。

1. 経営成績

(1) 経営成績に関する分析

① 当期の経営成績

当連結会計年度における我が国経済は、企業部門の底堅さが持続し、一部に弱さが見られたものの、全体としては緩やかな回復基調で推移しましたが、原油高や米景気減速を背景に年度末にかけて、足踏み状態となっております。

このような経済環境の下、当社においては、平成19年12月22日に中央環状新宿線(4号新宿線～5号池袋線間6.7km)を新たに開通させるとともに、横浜公園出口を同年11月21日に、有明辰巳ジャンクション間改良を平成20年3月17日に完成させるなどの事業を展開してまいりました。

中央環状新宿線(4号新宿線～5号池袋線間)開通後は、朝ピーク時の東京線における渋滞が大幅に解消し、中央自動車道(高井戸)～常磐自動車道(三郷)や高井戸～霞が関間の所要時間が短縮するなど相当の効果が現れています。

利用交通量は、大型車は対前期比1.3%増と順調に伸びたものの、普通車は0.1%減となり、全体としては前年度とほぼ同じの420百万台(115万台/日)となっております。

また、高速道路事業以外の事業として、5箇所の都市計画駐車場等の駐車場事業、首都高速道路上の20箇所のパーキングエリアの運営及び管理等を展開してまいりました。

グループ経営においては、持分法適用関連会社であった料金収受会社7社及び交通管理会社1社の株式を取得して、連結子会社化するとともに、高速道路事業における維持修繕業務(土木・電気・ETC・機械)に係る連結子会社6社を設立しました。これにより当社グループ会社は、高速道路におけるサービスの提供等を行う料金収受子会社8社、交通管理子会社1社及び維持修繕子会社6社並びに駐車場、パーキングエリアにおけるサービスの提供等を行う子会社3社の計18社となっております。

この結果、当連結会計年度の営業収益は444,910百万円(前年同期比52%増)、営業利益は2,544百万円(同37%減)、当期純利益は2,037百万円(同24%減)となりました。

② 主な事業セグメント別の状況

[高速道路事業]

(ア) 営業収益

当社グループは、首都高速道路のネットワーク整備の推進と営業路線の清掃・点検等の適正な管理を24時間365日体制で実施しており、首都高速道路の営業路線は中央環状新宿線(4号新宿線～5号池袋線間)開通により293.5kmとなっております。

料金所周辺での渋滞緩和やお客様のキャッシュレス化による利便性の向上等を図るために普及に努めているETCについては、従来から実施しているパーキングエリア等におけるワンストップサービスや曜日別時間帯別割引に加え、距離別割引社会実験等の普及促進策を展開してまいりました。その結果、ETCの利用率は、平成20年1月第4週の週間平均が高速道路株式会社6社の中で初めて80.0%に到達しております。

また、お客様サービスの一層の向上のため、ホームページに設けたグリーンポストやお客様満足度調査等を通じて得られたお客様の要望や意見を各種改善に反映し、サービス向上に努めてまいりました。

さらに、お客様に、より安全・快適に首都高速道路をご利用いただくため、走行環境の改善やパーキングエリアのリニューアル等を行ってまいりました。

当連結会計年度の高速道路事業営業収益のうち、料金収入等は255,858百万円(同0%増)となりました。

高速道路の新設については、首都高速道路の最大の課題である渋滞を解消すべく、中央環状新宿線(4号新宿線～5号池袋線間6.7km)を平成19年12月22日に開通させるとともに、残り区間(3号渋谷線～4号新宿線間4.3km)の平成21年度中の開通や中央環状線の最終区間である中央環状品川線(3号渋谷線～湾岸線間9.4km)の平成25年度中の開通に向け事業推進に努めるなど、5路線35.7kmの整備を行ってまいりました。

また、高速道路の改築については、湾岸線方面からの出口を増設する横浜公園出口、湾岸線東行き有明付近に付加車線を追加し片側4車線化する有明辰巳ジャンクション間改良、王子南出入口の整備、長大橋梁の耐震補強等の防災安全対策を継続して行うとともに、新たに板橋熊野町ジャンクション間改良、小松川ジャンクションの整備に着手するほか、営業中路線において必要となる構造物等の更新を行ってまいりました。このうち、横浜公園出口を平成19年11月21日に、有明辰巳ジャンクション間改良を平成20年3月17日に完成させました。

当連結会計年度の高速道路事業営業収益のうち、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下「機構」といいます。)への債務引渡しに伴う道路資産完成高は182,814百万円(同530%増)となりました。

この結果、当連結会計年度の高速道路事業営業収益は438,672百万円(同54%増)となりました。

(イ) 営業利益

協定に基づく機構への賃借料の支払や管理費用の支出等により、高速道路事業営業費用は436,883百万円(同56%増)となり、当連結会計年度の同事業営業利益は1,789百万円(同51%減)となりました。

[駐車場事業]

(イ) 営業収益

都市計画駐車場においては、ハイヤー会社等長期安定的な大口定期顧客を獲得するなど営業面で積極的な取組みを行ったほか、兜町駐車場や千駄ヶ谷駐車場においてお客様に視認性の高い案内表示板の設置、汐留駐車場における自動二輪車駐車スペースの開設等を行ってまいりました。

また、高架下等駐車場においては、高架下等の有効活用を図り周辺地域にお住まいの方々等の利便性を向上するため、既存の南麻布(3)駐車場の立体化をはじめとして一層の高度利用化を図ってまいりました。さらに、代々木四丁目駐車場をはじめとして4箇所の新規駐車場開設を行ってまいりました。

この結果、当連結会計年度の同事業営業収益は2,857百万円(同10%増)となりました。

(イ) 営業利益

主に駐車場の管理費用の支出等により、駐車場事業営業費用は2,288百万円(同1%増)となり、当連結会計年度の同事業営業利益は568百万円(同64%増)となりました。

[受託事業]

(イ) 営業収益

中央環状新宿線建設に伴い支障となるとう道撤去工事をはじめ、国、地方公共団体等の委託に基づく道路の新設、改築、維持、修繕等を実施してまいりました。

この結果、当連結会計年度の同事業営業収益は2,580百万円(同53%減)となりました。

(イ) 営業利益

営業費用は2,583百万円(同53%減)となり、当連結会計年度の同事業営業損失は2百万円(前連結会計年度は営業利益8百万円)となりました。

[その他の事業]

(7) 営業収益

首都高速道路上の20箇所のパーキングエリアにおいて、お客様が気軽に立ち寄れる都市型パーキングエリアの実現を目指し、オリジナルエコバッグの販売、夏季繁忙期や年末年始の販売促進イベントの実施、営業時間の延長、大黒パーキングエリアにおけるコンビニコーナーの24時間営業やATMの設置等お客様のご要望に合致した施策を行ってまいりました。

また、高速2号目黒線高架下賃貸施設の運営及び管理を行ってまいりました。

この結果、当連結会計年度の同事業営業収益は923百万円(同60%増)となりました。

(8) 営業利益

休憩所施設の管理費用の支出等により、営業費用は733百万円(同45%増)となり、当連結会計年度の同事業営業利益は189百万円(同172%増)となりました。

③ 次期の見通し

平成 21 年 3 月期の通期業務見通しとしては、晴海線（豊洲出入口（仮称）～東雲ジャンクション（仮称））及び川崎縦貫線の大師横浜方向出入口（横羽線の横浜方向に接続する出入口）を開通させ、利便性の向上、渋滞緩和を図ります。また、昨年 12 月に開通し、所期の渋滞緩和効果を順調にあげている中央環状新宿線（4 号新宿線～5 号池袋線）について、積極的にその整備効果を発信するなどして、首都高速道路の利用促進を図ります。利用交通量については、新規路線の開通等による増加を見込んでいますが、ガソリン価格高騰の影響や距離別料金への移行もあることから、機構への道路資産賃借料の着実な支払に支障のないよう収支管理を徹底します。

次期の連結の営業収益としては、高速道路事業において料金収入が 2,632 億円、道路資産完成高が 462 億円、高速道路事業以外の事業の収益と合わせて、合計 3,203 億円を見込んでいます。この結果、経常利益は 5 億円、当期純利益として 2 億円を見込んでいます。

(2) 財政状態に関する分析

① 資産、負債、純資産の状況に関する分析

総資産は、前期末に対して 49,889 百万円減少の 454,814 百万円となりました。一方、自己資本は、当期純利益の計上により 30,196 百万円となり、自己資本比率は 6.6%となりました。

増減の主なものは、資産で仕掛道路資産が 56,782 百万円減少しており、その主な要因は、建設中高速道路の進捗増による影響額 125,574 百万円および中央環状新宿線（4号新宿線～5号池袋線間）等の機構引渡しによる減少 182,829 百万円になります。

負債は 52,326 百万円減少しておりますが、主な要因は、借入金の新規借入による増加 104,784 百万円、道路建設関係社債の新規発行による増加 30,264 百万円、機構への債務引渡しによる減少 190,405 百万円になります。

② キャッシュ・フローの状況に関する分析

当期の営業活動によるキャッシュ・フローは、税金等調整前当期純利益 3,466 百万円に加え、非資金項目である減価償却費が 4,886 百万円となりましたが、仕掛道路資産の減少額が 59,709 百万円となったこと等から、60,298 百万円の資金収入となりました。

当期の投資活動によるキャッシュ・フローは、主に料金所施設、ETC 設備等の設備投資により、5,196 百万円の資金支出となりました。

当期の財務活動によるキャッシュ・フローは、道路建設関係長期借入れによる収入 99,784 百万円、道路建設関係社債（政府保証債及び普通社債）の発行による収入 30,153 百万円等による収入があった一方、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第 15 条第 1 項による債務引受けによる道路建設関係長期借入金の減少額 190,405 百万円等があり、57,161 百万円の資金支出となりました。

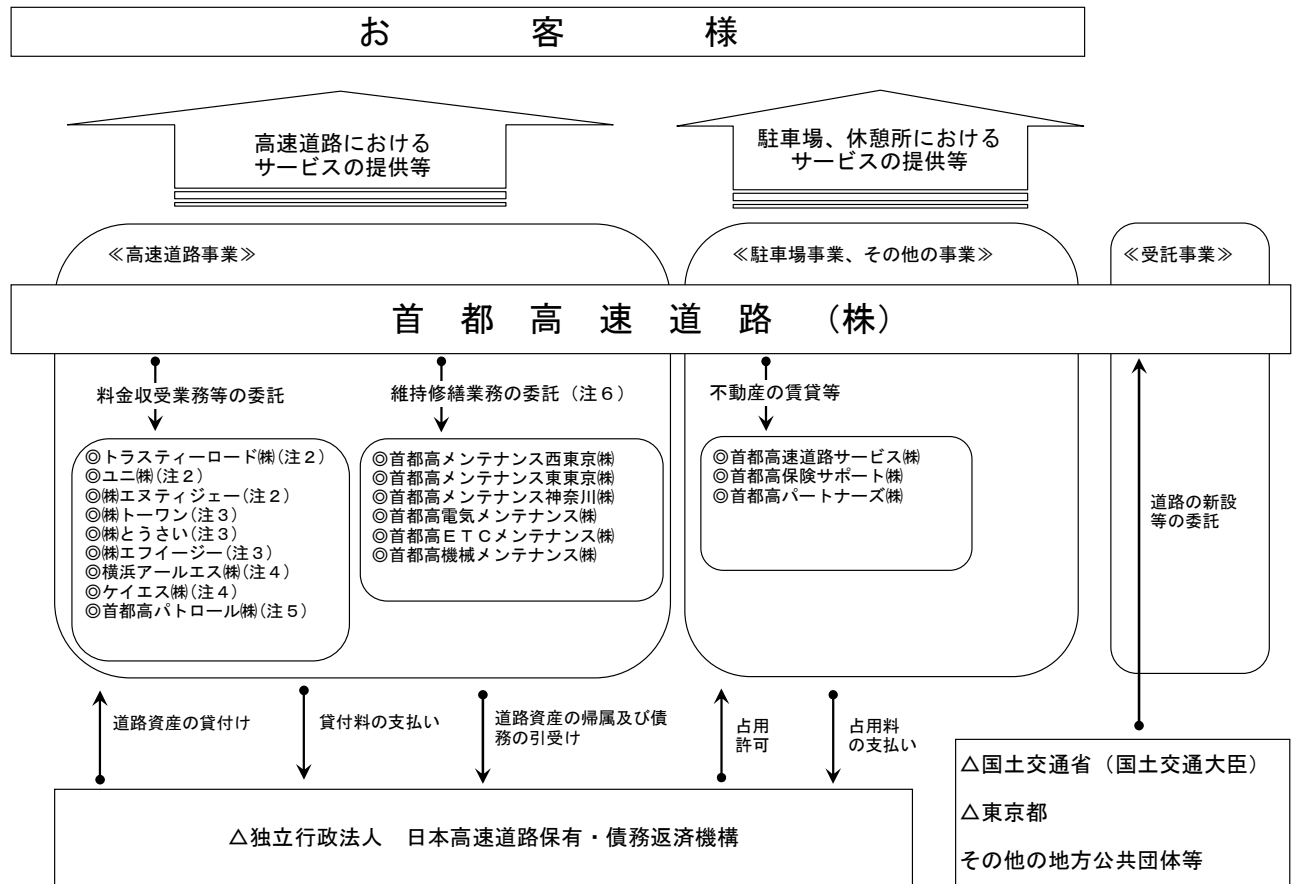
以上の結果、当連結会計期間における現金及び現金同等物の期末残高は、期首に比べ 2,060 百万円減少し、49,001 百万円となりました。

(3) 利益配分に関する基本方針

将来の想定外の収入の減少や管理費の増大に備えて、経営基盤の強化に資するため、当面の間は、内部留保に努めてまいります。

2. 企業集団の状況

当社（親会社）及び関係会社の取引関係を図示すると、概ね次のとおりとなります。



- (注)
- ◎は連結子会社、△は関連当事者を示しております。
 - 平成20年7月1日に、トラスティーロード(株)は、ユニ(株)及び(株)エヌティジェーを吸収合併し、商号を首都高トールサービス西東京(株)に変更する予定です。
 - 平成20年7月1日に、(株)とうさいは、(株)トールワン及び(株)エフイージーを吸収合併し、商号を首都高トールサービス東東京(株)に変更する予定です。
 - 平成20年7月1日に、ケイエス(株)は、横浜アールエス(株)を吸収合併し、商号を首都高トールサービス神奈川(株)に変更する予定です。
 - 平成20年5月28日開催の首都高パトロール(株)の取締役会において、同社の全額出資により、車両管理業務を行う子会社を同年7月1日に設立することが決議されております。
 - 平成20年6月6日に、当社の全額出資により、維持管理業務のうち、道路構造物の点検等に係る業務を行う首都高技術(株)が設立されております。

3. 経営方針

(1) 会社の経営の基本方針

当社は、「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する」という基本理念のもと、「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」という5つの経営理念を掲げ、首都圏の大動脈である首都高速道路を、24時間365日、より安全に、より円滑に、より快適にお客様にご利用頂けるよう全力を尽くしてまいります。

(2) 中長期的な会社の経営戦略及び会社の対処すべき課題

当社は、中期経営計画「PROJECT SHUTOKO 2008」（計画期間：平成18年度～平成20年度。平成18年3月策定）の実現に向けて全力を挙げて取り組んでまいります。

中期経営計画の最終年度である今年度は、距離別料金への移行に取り組んでまいります。

[高速道路事業]

距離別料金へ円滑に移行するため、昨年9月に実施した意見募集に対するお客様からのご意見を踏まえ、ステークホルダーの皆様との対話を通じた合意形成を図るとともに、システム構築や広報等を着実に実施してまいります。

また、平成18年7月に策定した首都高渋滞対策アクションプログラムに基づき、ネットワーク整備やボトルネック対策等を着実に進めてまいります。

特に、ネットワーク整備の要となる中央環状新宿線・品川線については、平成19年度に開通させた4号新宿線～5号池袋線間に続き、3号渋谷線～4号新宿線間4.3kmの平成21年度中の開通による新宿線の全線開通と品川線(3号渋谷線～湾岸線間9.4km)の平成25年度中の開通に向け、事業推進に努めてまいります。

安全対策を更に推進するための取組みとして、ETC利用率の増加に伴い利用環境が変化している料金所付近における「料金所総合安全対策」等を進めてまいります。

不正通行の撲滅に向け、不正通行監視設備による不正通行等車両の補捉を強化し、不正通行者を警察へ通報するとともに、割増金を含めた通行料金の請求・回収の強化を図ってまいります。

構造物の老朽化への対応としては、アセットマネジメントの考え方を活用しながら、確実に効率的な点検・補修を実施し、道路構造物の予防保全を徹底してまいります。

なお、引き続き道路の適切な管理水準を維持しつつ、コスト管理を徹底します。また、子会社の再編を進めるとともに、料金收受業務、交通管理業務及び維持修繕業務の子会社に対し、首都高グループとして経営方針の徹底を図ってまいります。

[高速道路事業以外の事業]

首都高速道路をご利用になるお客様、首都圏にお住まいの皆様の豊かな生活実現のため、首都高速道路に関連する新たなライフスタイルを提案し、地域の価値を高めるバリューアップ事業を総合的に展開し、地域社会の持続的な発展に貢献してまいります。

このため駐車場事業や休憩所事業等を中心として長期安定的な経営基盤強化を図りつつ、首都高速道路をご利用になるお客様や地域のお客様の生活の質的な向上に資するため、道路空間、未利用地を活用した利便増進施設の整備やロジスティクス事業を進めてまいります。