定例会見(2019年2月6日)

議事次第

○定例会見　代表取締役社長　宮田　年耕

○会見内容

1. 横浜環状北西線の進捗状況
2. 東品川桟橋・鮫洲埋立部更新の進捗状況
3. 湾岸線(東行き)大井南入口の運用変更及び名称変更について
4. 浜崎橋JCTにおける可変チャンネリゼーションの長期試験について
5. SIP自動運転・東京臨海部実証実験に向けた基本協定の締結について
6. 開発した新たな技術
7. 最近の通行台数状況

○質疑応答

© Metropolitan Expressway Company Limited 2019

1. 横浜環状北西線の進捗状況

○ 横浜青葉JCT高架部 ： **桁架設工が完了**（2018年12月）。**床版工、高欄工**等を実施中
○ トンネル部 ： **内部構築工、設備工**等を実施中
○ 横浜港北JCT高架部 ： **桁架設工**を実施中（約90%架設完了）

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会までに開通予定

写真① 横浜青葉JCT部（桁架設完了）

写真② トンネル部（内部構築工状況）

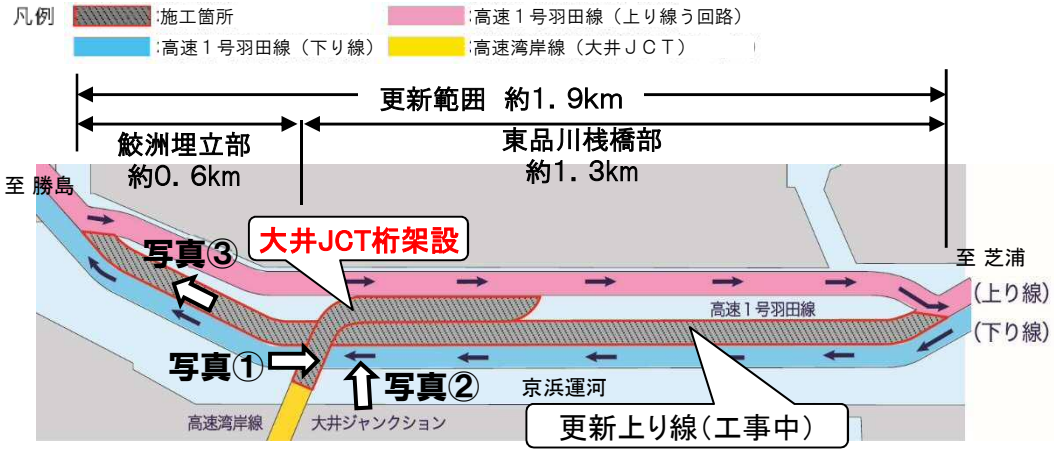
写真③ 横浜港北JCT部（桁架設状況）

© Metropolitan Expressway Company Limited 2019

2. 東品川桟橋・鮫洲埋立部更新の進捗状況

○ 東品川桟橋部 ： 更新上り線の**橋脚設置工が完了**(2018年12月)。**桁架設工**等を実施中
東京モノレール、下り線上空の**大井JCT桁架設完了**(2019年1月21日)

○ 鮫 洲 埋 立 部 ： 更新上り線の**プレキャストボックス設置工**を実施中



写真① 東品川桟橋部 全景

東京2020ｵﾘﾝﾋﾟｯｸ･ﾊﾟﾗﾘﾝﾋﾟｯｸ競技大会前までに上り線を造り替え、暫定的に下り線として運用

写真② 大井JCT桁架設状況(2019年1月21日)

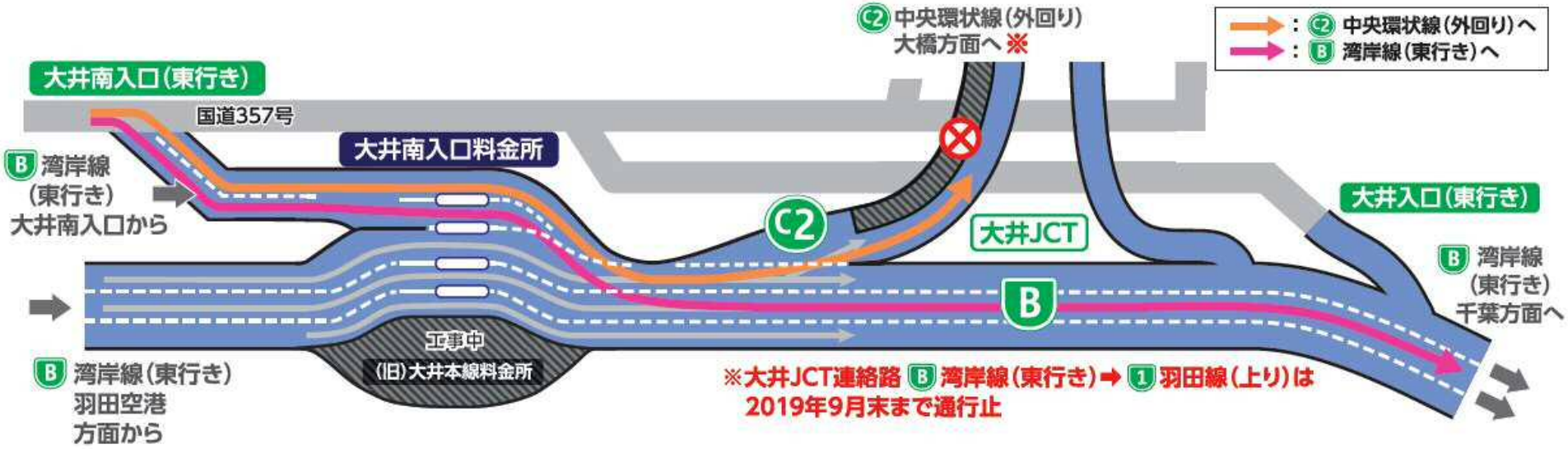
写真③ 鮫洲埋立部 プレキャストボックス設置状況

© Metropolitan Expressway Company Limited 2019

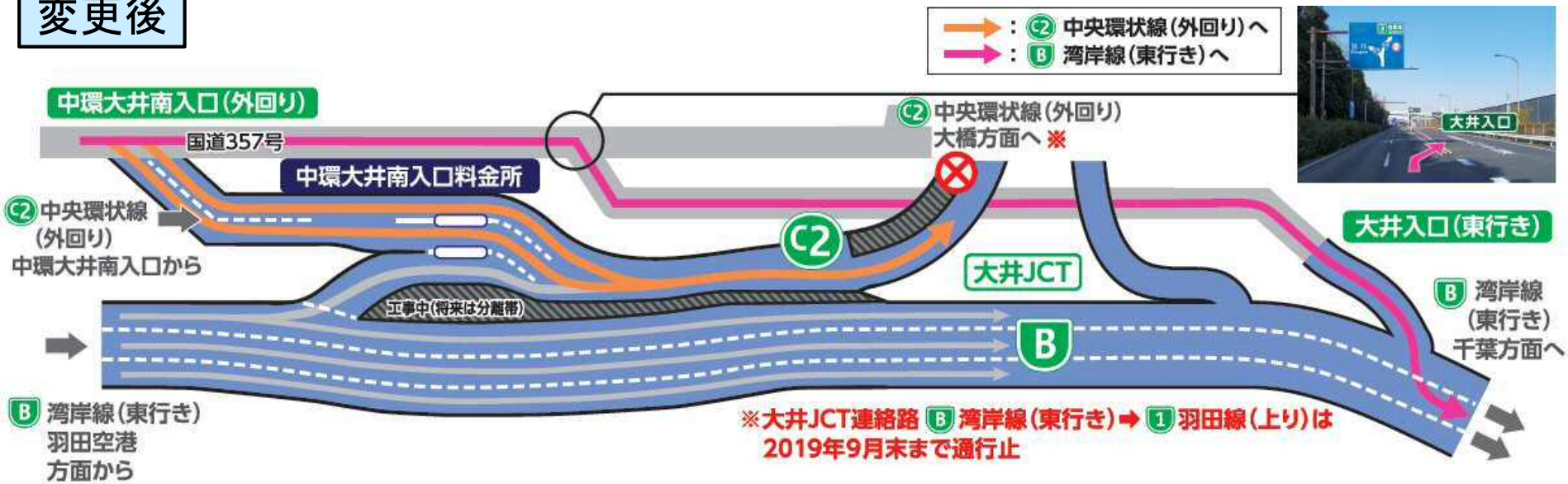
3. 湾岸線(東行き)大井南入口の運用変更及び名称変更について

- ○ 湾岸線(東行き)をよりスムーズにご通行いただけるよう、大井本線料金所の撤去工事を実施中
- ○ 撤去により本線の走行速度が上がる中、分合流により車両が輻輳することから、交通の安全性・円滑性確保のため、**大井南入口の運用を中央環状線(外回り)方面のみ**に変更
- ○ 大井南入口を**中環大井南入口**に**名称変更**

変更前(現行)



変更後



※カーナビの表示と道路形状が異なる場合がありますので、ご注意ください。

● 「中環大井南入口（外回り）」から「B 湾岸線（東行き）」はご利用できません。国道357号を経由し大井入口（東行き）をご利用ください。

変更は2019年4月頃を予定（決まり次第、当社HPにてお知らせします）

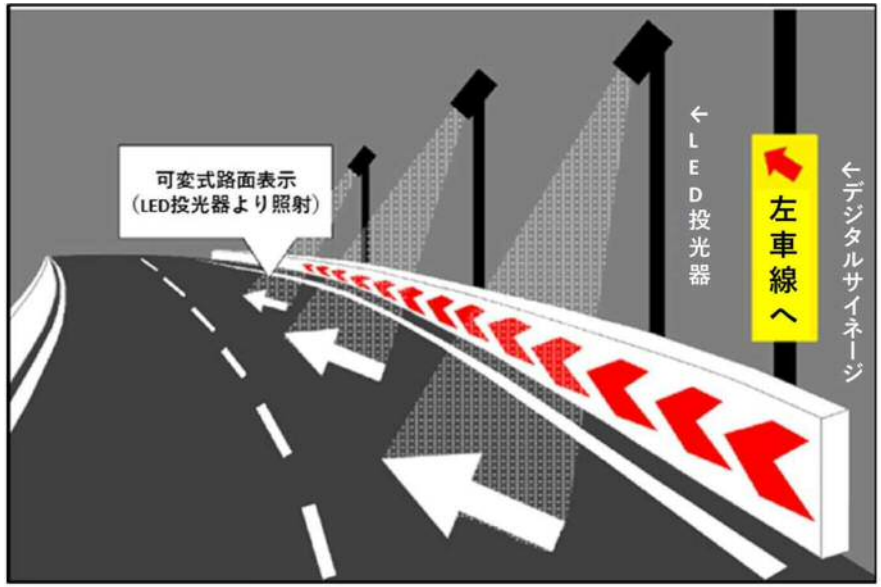
© Metropolitan Expressway Company Limited 2019

4. 浜崎橋JCTにおける可変チャンネリゼーションの長期試験について

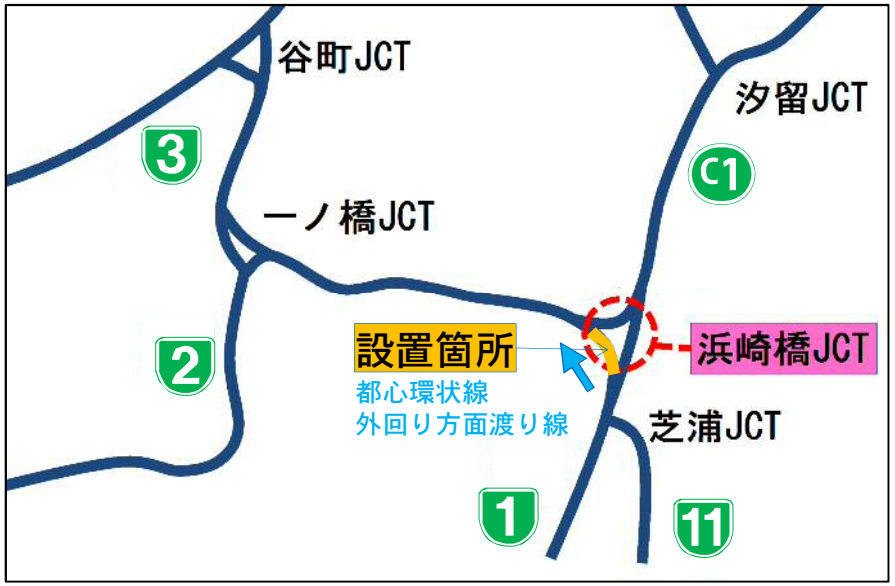
- ○ 2019年3月下旬より、1号羽田線(上り)浜崎橋JCTにおいて、可変チャンネリゼーションの長期試験を開始
- ○ 交通量の少ない夜間にLED投光器から可変式路面表示を照射することにより、合流部手前で左車線に車両を誘導し、安全で円滑な合流を行えるようにする

※ 可変チャンネリゼーション：ジャンクション等の合流部手前において、可変式の路面表示や表示板等を設置・運用し、交通需要に合わせて車線の誘導を行うもの

可変チャンネリゼーションイメージ



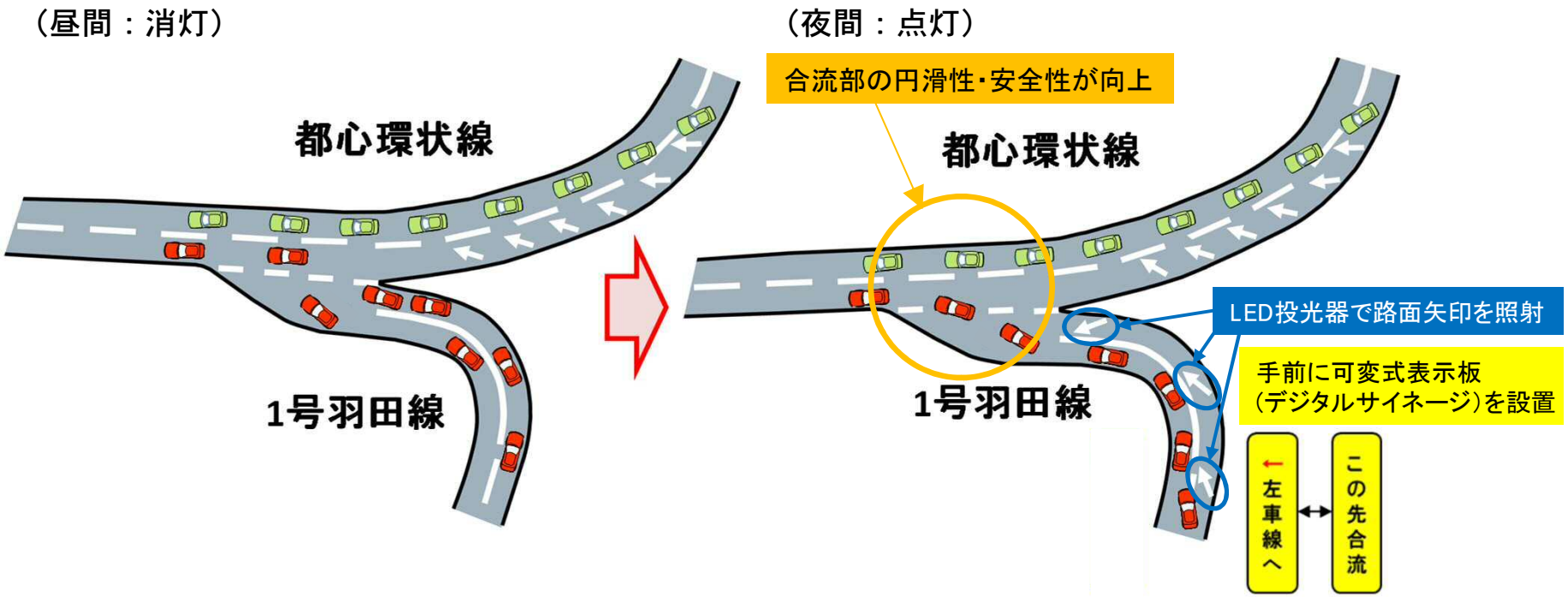
設置箇所



[1] 可変チャンネリゼーション長期試験概要

設置箇所	1号羽田線（上り）浜崎橋JCT（都心環状線外回り方面渡り線）
運用開始予定	2019年3月下旬
表示時間	20時～日の出まで（運用開始後見直す場合あり）

[2] 運用イメージ



5. SIP自動運転・東京臨海部実証実験に向けた基本協定の締結について

○ 2019年後半に首都高速道路にて実施予定の自動運転実証実験に向け、相互協力のための基本協定を締結(2018年12月17日)

[1] 基本協定の概要

①目的

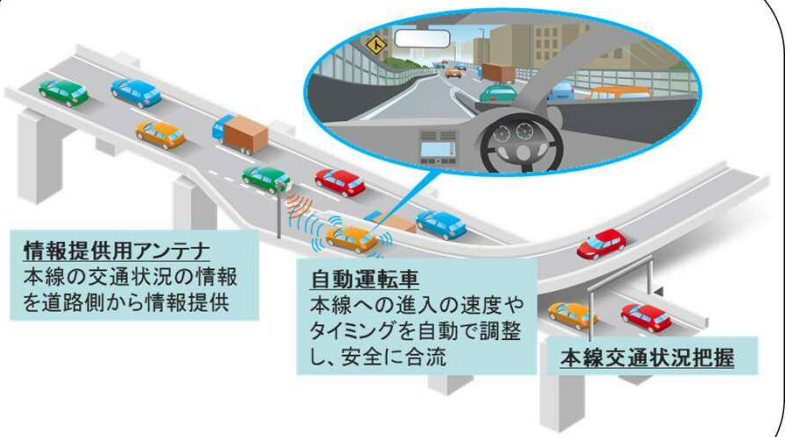
首都高速道路において、「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第2期　自動運転(システムとサービスの拡張)」の実証実験を施行するため、協定にて基本的事項を定めて実験の適正かつ円滑な遂行を図る

②協定の名称

「首都高速道路における自動運転実証実験の施行に関する基本協定」

③覚書締結者

内閣府政策統括官(科学技術・イノベーション担当)、
国土交通省道路局、
国土交通省国土技術政策総合研究所、
国立研究法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)、
首都高速道路株式会社



例：合流支援実証実験のイメージ

[2] 首都高速道路におけるSIP自動運転・東京臨海部実証実験の概要

自動運転実用化の加速を図るため、2019年後半から、交通インフラからの情報提供など走行環境に関する基盤技術についての実証実験を実施

実証実験環境（予定）	参加者（※）に期待する実証内容（例）
合流支援情報提供環境	首都高速道路本線への合流支援情報提供に必要な車両検知器等の要件の検証
ETCゲート情報提供環境	利用可能なETCゲートの情報提供内容やタイミングの妥当性検証
車線別交通規制情報提供環境	車線別交通規制情報の活用検証

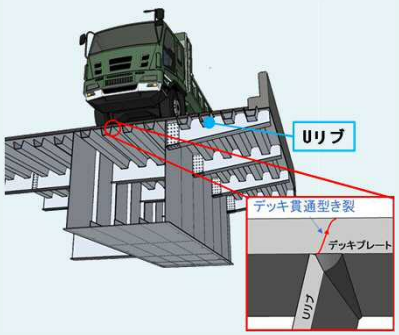
※　参加者 ： 国内外の自動車メーカー、部品メーカー、大学・研究機関を想定（NEDOのHPにて公募中）

6. 開発した新たな技術

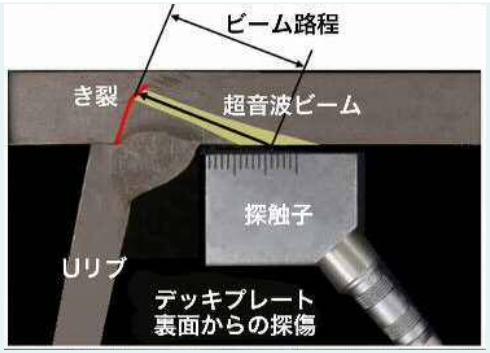
○ 首都高は技術とノウハウを生かして技術開発を積極的に進めており、2018年12月までの知的財産権保有状況は特許権138件（出願中含む）、実用新案権2件及び意匠権11件（出願中含む）
○ 首都高速道路技術センター技術研究所が主体となって共同開発した**「鋼床版疲労き裂非破壊検査ロボット」**について紹介

鋼床版疲労き裂非破壊検査ロボット

- ◆ 高所箇所の点検を容易にする鋼床版デッキプレート疲労き裂非破壊検査ロボット
- ◆ 最長7mのポールで鋼床版デッキプレート裏面にマグネットにより吸着させて使用
- ◆ 走行は手元のコントローラで操作（前進、後進、低速、高速の4ボタン）
- ◆ 超音波探触子をロボット両端に搭載しているため、両端部まで接近可能
- ◆ 超音波探触子をカメラに付け換えることで外観目視点検にも使用可能



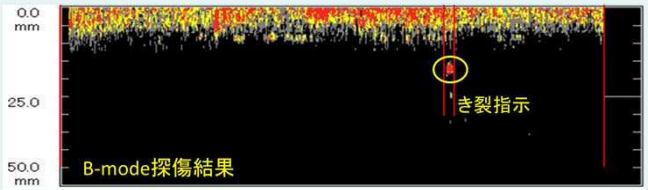
鋼床版疲労き裂イメージ



計測イメージ

ロボット外観

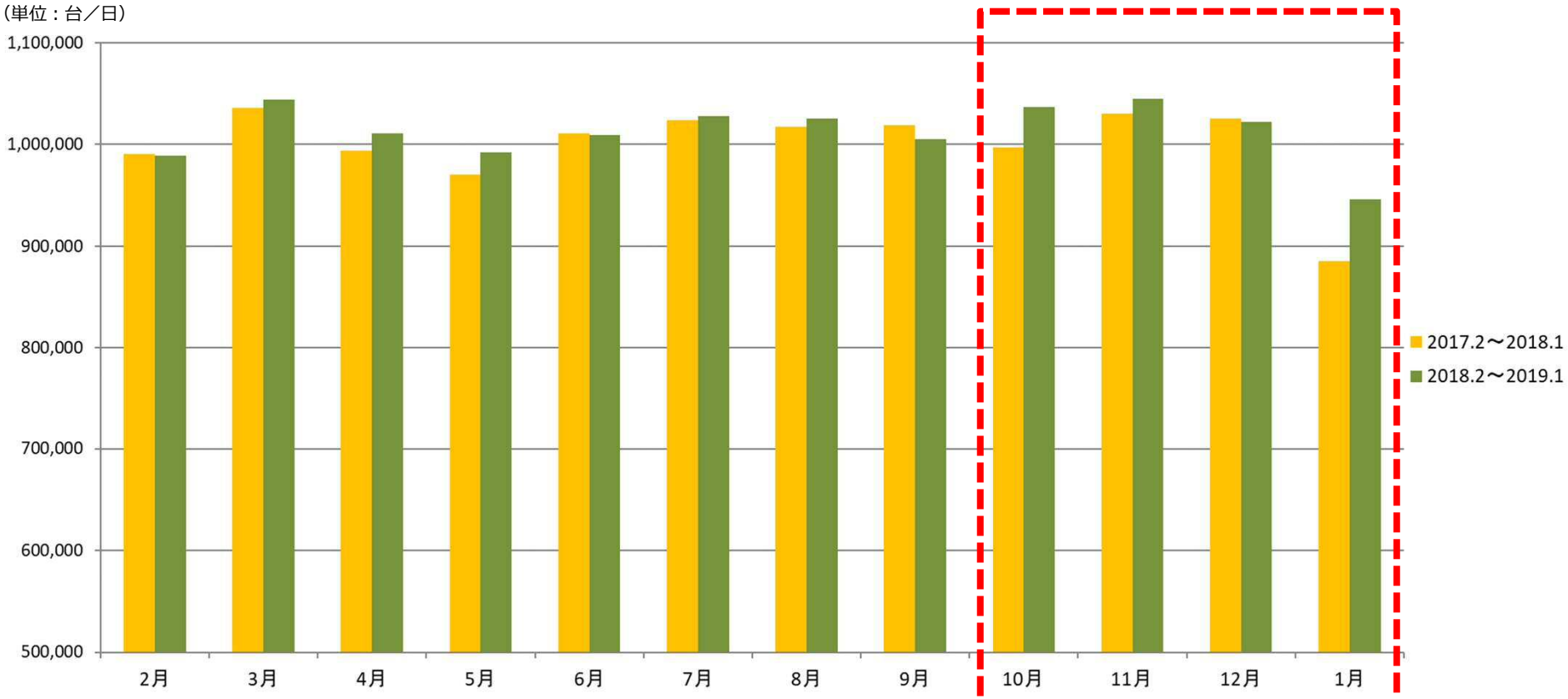
ロボット設置状況



探傷画像例

開発メンバー ： 首都高速道路(株)、首都高技術(株)
(一財)首都高速道路技術センター

7. 最近の通行台数状況



	10月	11月	12月	1月 (速報値)
通行台数 (万台/日)	103.7	104.5	102.2	94.6
前年同月比	103.9%	101.5%	99.6%	106.9%

© Metropolitan Expressway Company Limited 2019

首都高速道路株式会社