

平成 17 年度首都高速道路公団事業の概要

首都高速道路公団は、平成 17 年 10 月より首都高速道路株式会社に生まれ変わります。
平成 17 年度予算については、公団としての半年間の所要額を計上し認可されました。

1. 基本方針

現在建設中の中央環状線等の路線は、都市再生プロジェクトの中で大都市圏における環状道路体系の整備として位置付けられ、渋滞のみならず沿道の環境を改善し、その整備により都市再生を促すものとして必要不可欠なものとなっています。

一方、民営化後 45 年以内に債務を償還するというスキーム（仕組み）のなかで採算性を確保しなければならないことから、コスト削減の実施・有利子負債の抑制に取り組むとともに、事業区分の見直しや将来の大規模な維持更新を見据えた取組みについても国及び地方公共団体と協議・調整を行い、必要な整備を着実に進めてまいります。

今後も ETC の利用促進のための施策を実施し、平成 20 年度を目標として対距離料金制への移行を目指します。

事業の進捗、事業の効果及び採算性に関する経営情報の積極的な開示を行うことにより透明性の向上を図るなど、自らの改革に懸命に取り組み、民営化に向け経営のさらなる健全化に努めます。

(1)民営化に向けた取組み状況

平成 16 年 6 月、道路関係四公団民営化関係 4 法が成立。

①民営化に向けた体制の整備

民営化関係法の成立を踏まえ、公団内部に「首都高速道路公団民営化推進本部」を設置し、民営化に向けた本格的な準備作業を着実に進めています。

②民営化に向けての具体的取組み

ア. 承継計画に係る業務

- ・首都高速道路株式会社（以下「会社」と略称します。）及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」と略称します。）に引き継ぐ業務の種類及び範囲の整理

- ・会社及び機構が承継する資産、債務その他の権利及び義務の整理

イ. 不要資産処分の促進

ウ. 機構と会社が締結する「協定」及び会社の定款などの検討

エ. 会社における新事業（道路事業以外の事業）の検討

(2)ネットワークの整備

首都高速道路は、平成16年5月の大宮線の一部開通により総延長283.3kmに達し、「ひと・まち・くらし」を支える首都圏の大動脈として、一日平均約112万台、約200万人のお客様にご利用いただいております。しかしながら、首都高速道路は未だネットワークが整備途上にあるため、都心環状線とこれに接続する各放射線の合流部等を中心に渋滞が発生しています。首都圏の三環状道路のひとつである中央環状線を全線整備すると、都心環状線に集中している通過交通が分散され、首都高速道路全体の流れがスムーズになり、現在の東京線の渋滞が大幅に解消されると見込まれていることから、**中央環状線の整備促進**が必要となっています。

中央環状新宿線は、池袋・新宿・渋谷の各副都心を直結し、中央環状王子線と併せ環状機能が高まることにより、東京線の渋滞の量が約6割減少することが見込まれます。平成18年度内の完成を目指し、工事を促進しています。

また、首都圏の分散型ネットワークを実現し、業務核都市の育成・機能強化等、首都圏の均衡ある発展に資する大宮線、川崎線及び横浜環状北線並びに晴海線の整備を進めます。

中央環状新宿線及び川崎線においては、換気所周辺の局所対策として、16年度に引き続き低濃度脱硝設備の設置を進め、大気環境改善に努めてまいります。

(3)お客様サービスの向上と万全な管理

お客様サービスの向上を図るため、ETCを活用したサービスの向上、渋滞対策、PA及び出口の整備、情報提供の高度化等を図ります。

また、これまでも道路構造物の改良・補強を実施してきましたが、長期的かつ安全に首都高速道路を利用していただくため、放置すれば落橋や通行止めを生じ、復旧には橋梁の架替えが必要となるような緊急かつ重大な鋼橋の損傷に対し、新たに補修・補強対策を実施するなど、道路施設の安全性の一層の向上を図る種々の施策を積極的に講じます。

(4)民営化に向けてのコスト削減

当公団では、従来からコスト削減を推進してきたところですが、平成15年3月25日に「コスト削減計画」を策定し、平成15年度から一層のコスト削減を実施することとしました。(25頁参照)

①建設費の削減

平成15年度以降の残事業費に対して規格変更等により1,085億円(10%)を削減、さらに事業区分の見直し等により、合計で約20%程度の削減を目指します。

平成 17 年度末までに、1,085 億円の削減のうち約 540 億円（目標の 50%）の削減を行います。

<平成 17 年度の主な施策>

- ・ 発生土の無償処分地の確保による削減
- ・ トンネル換気設備の見直しによる削減
- ・ 入札時 V E 方式[※] の実施

※ 入札時 VE (Value Engineering) とは、技術提案を受けることにより民間技術を活用し、本来必要とする機能を損なわずに、最低コストの落札者を決定する方法。

②管理費の削減

平成 17 年度には、新たな契約方式の導入等による削減も含め、平成 14 年度と比較して維持修繕費 143 億円、改築費 139 億円、業務管理費 99 億円、一般管理諸費 9 億円、給与関係諸費 21 億円、合わせて約 412 億円の削減（新規開通等に伴う増を除く。）を行います。これにより▲33.0%の削減となり、平成 17 年度までに 3 割削減の目標を達成することとなります。管理 4 業務[※] については、153 億円(▲35.7%)の削減を行います。

※ 料金收受業務、交通管理業務、維持修繕業務、保守点検業務の 4 業務。

<平成 17 年度の主な施策>

- ・ 比較的交通量の少ない路線において、安全性やサービス水準に配慮しつつ、土木・施設の点検・清掃回数の見直し、昼間施工実施による維持修繕費の削減
- ・ ETC 普及に伴う料金所収受員の削減
- ・ 交通管理体制の見直しによる削減
- ・ 道路メンテナンス業務の大規模集約化による経費の削減
- ・ アセットマネジメント[※] 導入に伴う補修費の削減（塗装、舗装）
- ・ 施設集約（受配電設備、交通流検出装置等）に伴う、点検回数の減等による削減
- ・ 総人件費の削減

※ 安全で快適な道路機能を維持するために、長期的・戦略的観点から最適な保全計画を策定、実施する仕組み。