

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。

その整備を着実に進めるため、コスト削減の実施、有利子負債の抑制に取り組んでまいります。

また、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するため、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り組みについて、国及び地方公共団体と協議・調整を進めてまいります。

今後 ETC の利用促進に努める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。

(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。

公団は、平成 17 年秋の民営化に向けて所要の準備を進めていくとともに、首都高速を利用されるお客様のご期待に応え、一段と質の高い道路ネットワークサービスを提供できるよう、全役職員一丸となって努めてまいります。

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。

民営化に向けての具体的取り組み

ア．承継計画に係る業務

- ・会社及び機構に引き継がせる業務の種類及び範囲の整理
- ・会社及び機構に承継させる資産、債務その他の権利及び義務の整理

イ．機構と会社が締結する「協定」及び会社の定款などの検討

ウ．新会社における新事業（道路以外の事業）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 283.3 km に達し、現在、一日平均約 112 万台、約 200 万人のお客様にご利用いただき、「ひと・まち・くらし」を支える首都圏の大動脈となっております。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ほぼ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低濃度脱硝設備の設置を16年度に引き続き実施し、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、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。(4頁参照)

建設費の削減

平成15年度以降、事業が終了する平成22年度までに、残事業費に対して8%(約870億円)、新たな契約方式の導入等の更なるコスト削減により、合わせて10%(約1,085億円)削減します。

平成17年度までに、このうち約540億円の削減を行います。また、今後、これらのコスト削減とあわせて、事業区分の見直し等により、合計で約2割程度の削減を目指します。

<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VE方式の実施
入札時VE(Value Engineeringの略。)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。

管理費の削減

平成 17 年度には、平成 14 年度と比較して、20%以上、競争性の高い契約方法の導入等により、合わせて 3 割削減します（新規開通等に伴う増を除く。）。

平成 17 年度には、維持修繕費 143 億円、改築費 143 億円、業務管理費 99 億円、一般管理諸費 8 億円、給与関係諸費 20 億円、合わせて約 415 億円の削減を行います。これにより、削減率は 33.2%となり、削減目標を達成することとなります。管理 4 業務 については、152 億円(35.4%)の削減を行います。

料金収受業務、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

- ・ 料金所収受員の配置の見直し
- ・ 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

・ 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)

・ 点検システムの統合・合理化による点検頻度の見直し

・ 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。