



ひと・まち・くらしをネットワーク

首都高速道路

2006年度事業の概要について

2006年3月

首都高速道路株式会社

お問合せ先	首都高速道路株式会社 経営企画部 経営戦略グループ	03-3539-9538 (直通)
	計画・環境部 事業計画グループ	03-3539-9367 (直通)
	総務・人事部 広報室	03-3539-9257 (直通)

目 次

1	まえがき	1
2	2006年度事業の概要	2
1)	お客様第一	2
(1)	お客様の視点に立ったサービスの展開	2
(2)	渋滞対策、多様な料金サービスの推進	4
(3)	安心・安全・快適性の確保、向上	10
(4)	I T S等の推進	11
2)	地域社会との共生	13
(1)	環境・景観に配慮した高速道路サービスの提供	13
3)	自立する経営	14
(1)	料金収入の確保	14
(2)	コスト削減	15
(3)	関連事業の着実な実施	16
4)	首都高速道路網図	17
3	経営数値目標	18
4	平成18営業年度事業計画の骨子	19
参考資料		
	平成18営業年度事業計画	20

1 まえがき

首都高速道路株式会社は、2006年3月、当社の経営理念を具体化する中期経営計画「PROJECT SHUTOKO 2008」を策定し、今後3年間の経営方針の明確化を図るとともに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と首都高速道路の建設・管理及び道路資産の貸付等を内容とする協定を締結し、これに基づき国土交通大臣から道路整備特別措置法に基づく有料道路事業の許可を受けました。

今般、これらを踏まえて、2006年度に具体的に実施する事業について、国土交通大臣に対して事業計画の認可申請を行い、本日認可を受けました。

当社は、この事業計画を着実に実施することにより、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してまいります。

2006年3月31日

首都高速道路株式会社

【首都高速道路株式会社の経営理念】

基本理念	私たちは、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します。
経営方針	お客様第一・・・安全と快適を追求し、お客様に満足頂ける質の高いサービスを提供します。 地域社会との共生・・・地域の皆様とともに、よりよい環境の実現と地域社会の発展を目指します。 社会的責任・・・高い倫理観と透明性をもって、お客様、地域の皆様、投資家の皆様との信頼関係を築きます。 自立する経営・・・効率的で健全な経営を行い、新しい分野での事業も積極的に展開します。 活力あふれる職場・・・社員が自らの力を高め、誇りと達成感を持てる職場をつくります。

2 2006年度事業の概要

1) お客様第一

(1)お客様の視点に立ったサービスの展開

首都高お客様センターの設置等

2005年10月1日の民営化にあわせて、首都高に関するお客様からの総合的なお問い合わせ窓口である『首都高お客様センター』（7:00～20:00年中無休）、E T Cサービスについてのお問い合わせ窓口である『首都高E T Cコールセンター』（9:00～18:00年中無休）を設置し、お客様サービスの一層の向上に取り組んでおります。

『首都高お客様センター』は所要時間案内やルート案内だけでなく、首都高に関するすべてのお問い合わせやご質問、ご意見・ご要望を承ります。『首都高E T Cコールセンター』はE T Cを利用した料金割引等様々なE T Cサービスに関する専用窓口としてお客様からのお問い合わせにお答えしております。

また、パーキングエリア及びホームページに設けたグリーンポストにおいても、お客様の声を承っております。

なお、グリーンポストについては、現在、積極的なご利用や、迅速なお客様ご意見の聴取とともに速やかにお客様への回答ができるよう、新たに携帯電話のメールからご意見等を投稿頂ける「携帯グリーンポスト」（仮称）の設置等も検討しております。

さらに、顧客満足度調査（C S調査）やアンケート等を通じて、お客様の要望をお伺いし、サービス向上に役立てていきます。

首都高に関するお問合せは、首都高お客様センターへ
TEL：03-3580-1881（7:00～20:00 年中無休）
FAX：03-3591-5003（聴覚障害の方専用）
ETCに関するお問合せは、首都高ETCコールセンターへ
TEL：03-5226-1119（9:00～18:00 年中無休）

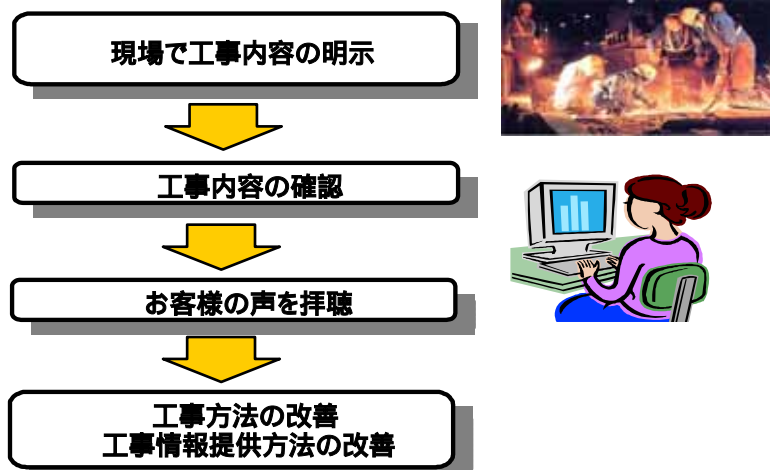


道路工事情報の拡充

首都高速道路上の工事について、工事の内容を分かり易く現場に明示するとともに、ホームページ上で工事の詳しい内容をお知らせします。

お客様の声をお聴きして、工事方法の改善や工事情報提供方法の改善の見直し等により、サービスの向上を目指します。

2006年度は標識車の表示装置の改修等を行う予定です。



お客様の視点に立った道路維持管理の推進

お客様の視点に立った道路維持管理を進めるため、これまでもお客様の方々に首都高速道路のウォッチング（点検）に参画して頂いています。2006年度も、維持管理業務の紹介や意見交換の場を設けるなど、内容を拡充して開催し、頂いたご意見ご指摘を維持管理実務に反映し、補修等を行っていきます。



(参考) 2005年度ウォッチング実施状況 (2005年6月)

お客様の視点での案内標識の再評価

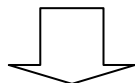
お客様からグリーンポスト等を通じ、出入口名やジャンクション名の表示がわかりにくい、また、地点名より路線名を用いた案内とするほうが走行しやすい場合もあるとのご意見が寄せられており、これらを踏まえ、中央環状線の供用によるさらなるネットワークの整備に備え、新たな標識体系案を作成し、お客様によりわかりやすい道路案内を行うことに取り組んでいます。

2005年8月、「首都高の道路案内のあり方検討会(委員長:家田 仁 東大教授)」を設置し、道路案内標識に対するお客様のご意見募集を行うなどニーズの把握を行いました。引き続き道路案内のあり方について審議、お客様の声を反映した新たな標識体系の確定を行います。

2005年8月より4回実施

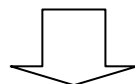
2005年

首都高の道路案内のあり方検討会



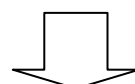
2005年11月 ホームページ等を通じ意見募集実施
2006年 3月 初心者・高齢者の方と意見交換会実施

お客様の声の反映



2006年

標識体系の確立



案内標識の変更(標識体系の確立後随時変更)

(2) 渋滞対策、多様な料金サービスの推進

ネットワーク整備の推進

中央環状線等のネットワークが一部未完成であることにより、交通が都心環状線に集中し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、東京線の渋滞がほぼ解消するものと予測されることから、中央環状線の整備促進に全力で取り組んでいきます。

現在、西側区間の中央環状新宿線（延長11km）の整備を精力的に進めています。2006年度から、南側区間の中央環状品川線（延長9.4km）についても、事業に着手します。

なお、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、地域の均衡ある発展に資する大宮線については、新都心～第二産業道路間（延長3.5km）を2006年夏頃に開通させる予定です。



中央環状線概要図



中央環状新宿線施工状況(神山・代々木シールドトンネル内)

中央環状品川線の概要

中央環状品川線は、中央環状線の南側部分を形成する、起点の品川区八潮三丁目から分岐し、目黒川及び環状第6号線（山手通り）の地下空間をトンネル構造で北上し、目黒区青葉台四丁目にて現在建設中の中央環状新宿線及び高速3号渋谷線に接続する、延長約9.4kmの路線です。

本路線は、当社施行による有料道路事業（約2,000億円）と、東京都施行による街路事業（約2,000億円）との合併施行方式により、2013年度の完成を目指して整備を進めていきます。なお、東京都施行の街路事業は2005年度から一部先行着手しています。

起 点	東京都品川区八潮三丁目
終 点	東京都目黒区青葉台四丁目
延 長	約9.4km
道路区分	第2種第2級（自動車専用道路）
車 線 数	往復4車線
設計速度	60km/h
出 入 口	1箇所（五反田）
換 気 所	4箇所（中目黒、五反田、南品川、大井北）
道路構造	トンネル構造 約8.4km 高架構造 約0.6km 擁壁構造 約0.4km

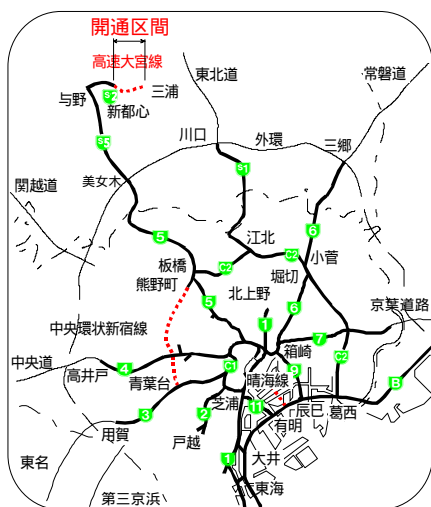
経緯

2004年11月15日	都市計画決定
2005年6月17日	都道の路線認定
2005年9月14日	自動車専用道路の指定
2005年9月16日	街路事業の都市計画事業認可 (事業者:東京都)
2005年12月27日	品川線を当社の事業範囲に指定 (国土交通大臣)
2006年3月31日	事業許可(事業中路線に追加)

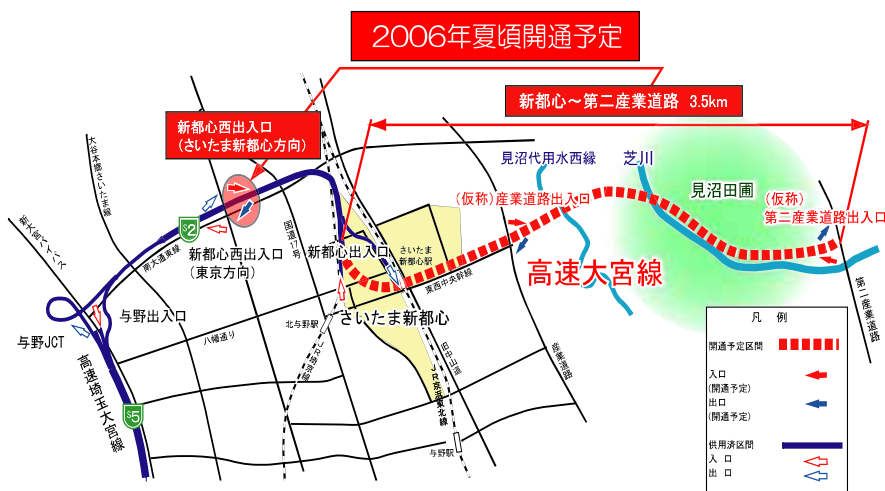


大宮線が2006年夏頃全線開通

大宮線は、埼玉県的高速道路ネットワークを拡充し、オフィス・商業施設が集積しつつあるさいたま新都心及び周辺地域の一体性を高めるとともに、東京都心部との連絡を強化することにより、業務核都市さいたま市の発展に寄与します。



開通箇所図

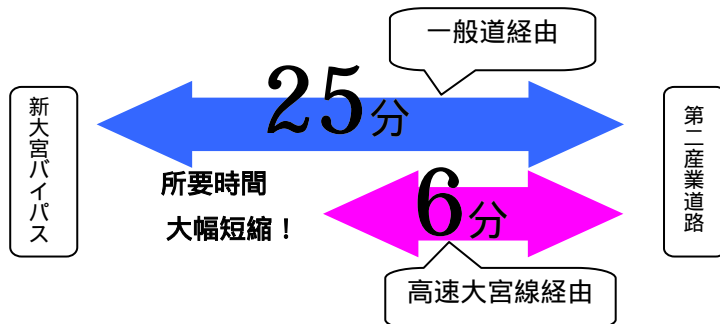


大宮線概要図

開通による整備効果

現在建設中の新都心～第二産業道路間の開通により

- ・さいたま市周辺の東西方向や、さいたま新都心へのアクセスが向上し、更に東京方面よりさいたま市東部へ直接アクセスできるようになります。
- ・第二産業道路～新大宮バイパス間の所要時間が25分 6分に短縮します。



- ・所要時間の短縮などによる経済効果は年間約140億円です。
- ・CO₂を約3万トン/年削減し、環境改善に貢献します。



CO ₂	約3万トン/年 削減
NOx	約90トン/年 削減
SPM	約6トン/年 削減

また、高速道路にあわせてビオトープを整備し、自然に優しい道づくりを行っています。

安全性・快適性・円滑性を高める渋滞対策アクションプログラムの策定・実施

お客様の安全性・快適性・円滑性をさらに高めるため、多様なサービス向上策の取り組みを図ります。お客様の要望が多い、「渋滞対策」「P.A.」及び「交通安全」などについて、優先度の高いメニューから具体化を進めていくこととしています。

特に渋滞対策については、道路ネットワークの整備や拡幅など交通容量の拡大といったハード対策及び情報提供や料金施策といったソフト施策について、実施時期を含めて首都高速道路の渋滞対策の案としてとりまとめ、2006年1月に意見募集を実施しました。頂いたご意見を踏まえて、首都高速道路の「渋滞対策アクションプログラム」を策定し、各種渋滞対策を引き続き実施することにより概ね3年程度で渋滞を半減させ、概ね10年以内の早期に渋滞の解消を目指すとともに、更にご利用しやすい首都高速道路となるよう取り組んで参ります。

渋滞対策の案

渋滞対策の実施内容

	短期 (概ね3年程度で実施(ソフト施策は更に早期に実施))	中期 (概ね10年以内の早期に実施)
道路ネットワーク整備	<ul style="list-style-type: none"> ・大宮線 ・中央環状新宿線 ・晴海線(有明～豊洲) ・川崎縦貫線(殿町～大師) 	<ul style="list-style-type: none"> ・中央環状品川線 ・横浜環状北線 ・晴海線(豊洲～晴海)
ボトルネック対策	<ul style="list-style-type: none"> ・有明辰巳ジャンクション間改良(東行き)等 	<ul style="list-style-type: none"> ・板橋熊野町ジャンクション間改良 ・堀切小菅ジャンクション間改良 ・小松川ジャンクション新設等
標識・区画線等の改良	<ul style="list-style-type: none"> ・分合流による速度低下を抑制する標識・区画線の設置 ・逆ト型標識、車線別案内標識等の設置 ・上り坂等による速度低下をお知らせする標示の設置 	更に改良
情報提供の多様化・高度化	<ul style="list-style-type: none"> ・情報板やホームページ等における交通情報提供の拡充 ・携帯電話による情報提供 ・P.A.におけるインターネット端末の利用サービス ・複数ルートにおける比較所要時間表示 ・次世代道路サービス提供システムの検討 ・首都高お客様センターのサービス改善 	更に改良
料金施策	<ul style="list-style-type: none"> ・時間帯割引の導入 ・対距離料金制の導入 	更に改良
事故・故障車渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> ・注意喚起による事故防止の強化及び事故処理の更なる迅速化等 ・VICSによるカーブ情報など安全情報提供の拡充 	更に改良
工事渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> ・工事方式の更なる見直し等 ・補修工事情報の提供 	更に改良

2005年10月より実施中

道路ネットワーク整備

都心環状線の交通を迂回・分散させる中央環状線の整備を進めます。中央環状線の整備により都心環状線の通過交通を迂回・分散させ、多様なルート選択を実現します。各種渋滞対策の実施により、中央環状新宿線完成など概ね3年程度で渋滞を半減させ、中央環状品川線完成(2013年度予定)など概ね10年以内で渋滞をほぼ解消することを目指します。

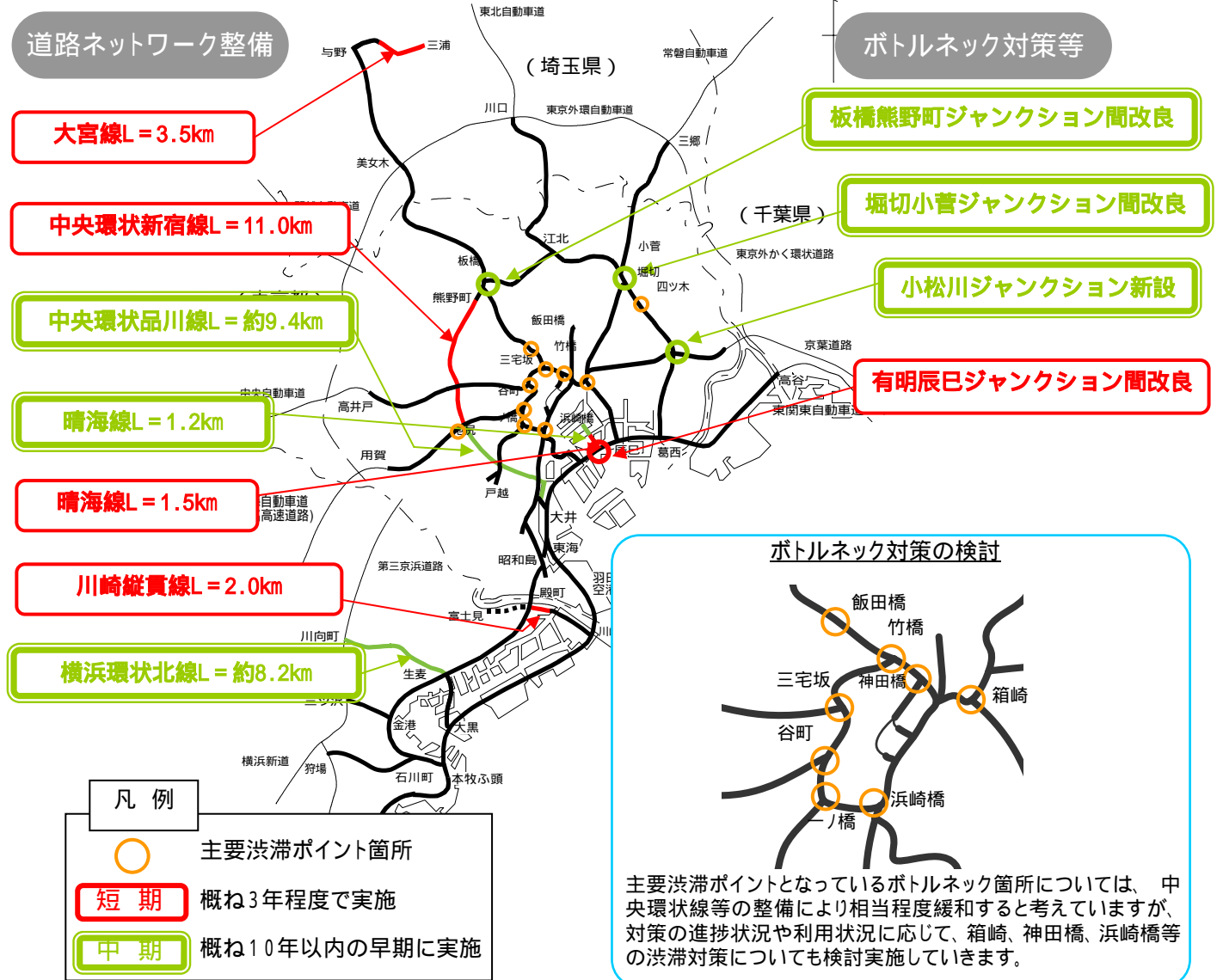
【P.7 関連】

ボトルネック対策

中央環状線の機能を強化し、その迂回・分散効果を最大限に発揮させるために車線拡幅等のボトルネック対策やジャンクション渡り線の追加等を検討・実施します。

【P.7 関連】

ネットワーク整備及びボトルネック位置図



標識・区画線等の改良

より安全で円滑で快適な走行を支援するために、わかりやすい標識への更新や路面標示の改良を行います。

【P. 3 関連】



車線ごとに行き先を案内することにより、直進車の中・右車線に誘導し、左車線におけるジャンクション合流摩擦による速度低下や事故を減らします。

短期



上り坂等での連続的な車の速度低下は、渋滞の原因となります。看板により速度低下防止の注意を促します。

短期

情報提供の多様化・高度化

わかりやすい情報を多様なメディアで提供します。

首都高に関するお客様からの総合的なお問合せ窓口である「首都高お客様センター」において、首都高の渋滞情報、所要時間情報、ルートなどをオペレーターが案内しています。

短期

(2005年10月より実施中)

【 P . 2 関連】

情報板を高度化し、お客様ニーズの高い所要時間情報をより多く、より分かりやすく提供しています。

① 芝浦 JcT へ ③ 高樹町 故障車 渋滞 5 KM
 ② 平井大橋 → ② 堀切 渋滞 4 KM



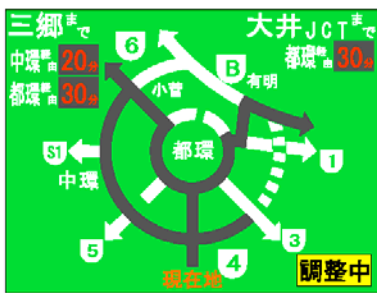
交互表示

③ 高樹町 まで 35分 ▲
 ② 堀切 まで 20分 ▼

増加傾向: ▲ 減少傾向: ▼ 横ばい: 無表示

(2006年2月より実施中)

短期



ルート選択が多様化することに対応した比較所要時間案内を実施します。

短期

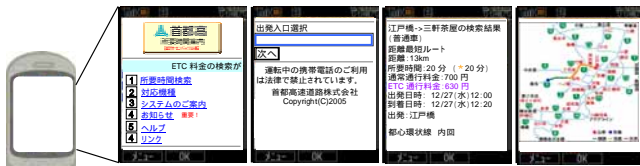


渋滞情報や所要時間情報を分かりやすくホームページで案内しています。

短期

(2005年10月より実施中)

携帯電話でも各種情報を配信しています。



過去の交通状況をもとにした所要時間情報に利用日時のETC料金をあわせて案内します。(2005年10月より実施中)
 また、利用時点での交通状況に応じた所要時間情報に高度化します。

短期

料金施策

ETC(自動料金収受システム)による時間帯割引(2005年10月より実施中)や対距離料金制など渋滞緩和に資する料金制度の導入を進めます。

【 P . 9 関連】

短期

事故・故障車渋滞対策

交通安全対策に取り組むとともに事故処理時間を短縮します。

事故・故障車に対してより迅速に現場対応が可能となるよう取り組むとともに、VICsを用いて交通異常情報をお知らせする実験を行っています。

短期

工事渋滞対策

工事の効率化と十分な工事情報の提供を行います。

路線ごとに工事実施曜日や工事箇所の情報提供を行うとともに、規制時間の短縮、工事の集約化を行います。(随時実施中)

【 P . 2 関連】

短期

対距離料金制への移行の検討と多様な料金サービスの推進

対距離料金制への移行の検討

ETCを活用した多様な料金サービスの導入により、ETC利用率を高めるとともに、利用の程度に応じた負担という公平負担の考え方にに基づき、2008年度を目標として対距離料金制への移行を目指します。

2005年11月には、広く一般のお客様のご意見をお聞きしたところであり、今後も引き続き皆様のご意見をお聞きしながら、対距離料金制の具体的な制度設計の検討を行ってまいります。

多様な料金サービスの推進

ETCを活用した料金サービスについては、「ETC特定料金区間」「環境ロードプライシング」等のほか、2005年10月1日からは、ETCの利用促進や渋滞緩和などを目的とした曜日別時間帯別割引（平日のオフピーク時や夜間及び休日（日曜日及び祝日）の首都高速道路の通行料金を割引）及び月間のご利用実績に応じたお得意様割引（頻度割引）を実施しています。

2006年度においては、現行の割引制度を継続しつつ、社会実験などにより更なる弾力的な料金サービスについて検討を進めてまいります。

曜日別時間帯別割引



お得意様割引

ETCクレジットカードをご利用のお客様に対し、前々月のお支払い実績に応じて割引

前々月の月間お支払い額	割引率
5千円以上 1万円未満	1%
1万円以上 3万円未満	2%
3万円以上 5万円未満	4%
5万円以上 7万円未満	6%
7万円以上	8%

料金表

車種	東京線		神奈川線		埼玉線		特定料金区間(1)		特定料金区間(2)		湾岸線 (横浜地区) 割引社会実験		環境 ロード プライシング
	普通	大型	普通	大型	普通	大型	普通	大型	普通	大型	普通	大型	大型
通常料金	700	1400	600	1200	400	800	300	600	500	1000	700	1400	950
平日 オフピーク割引 10%割引	630	1260	540	1080	360	720	270	540	450	900	630	1260	850
平日夜間割引 20%割引	560	1120	480	960	320	640	240	480	400	800	560	1120	760
日曜祝日割引 20%割引	560	1120	480	960	320	640	240	480	400	800	560	1120	760
3%OFF キャンペーン	680	1360	580	1160	390	780	290	580	480	970	680	1360	920

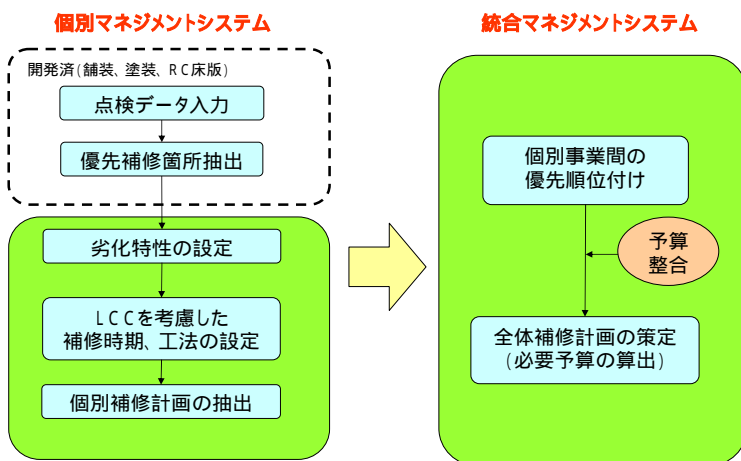
3%OFFキャンペーンは、2006年9月30日までの期間限定です。

(3) 安心・安全・快適性の確保、向上

適切な管理水準を確保した合理的、効率的な道路維持管理の推進 - アセットマネジメントの導入 -

老齢化する道路資産の維持管理を行うには、適切な目標管理水準の設定、合理的かつ効率的な道路維持管理計画が必要です。そのため、**アセットマネジメント**の概念を適用した道路維持管理計画を立案するシステムを構築すべく、引き続き検討を進めています。

首都高速アセットマネジメントシステムの体系

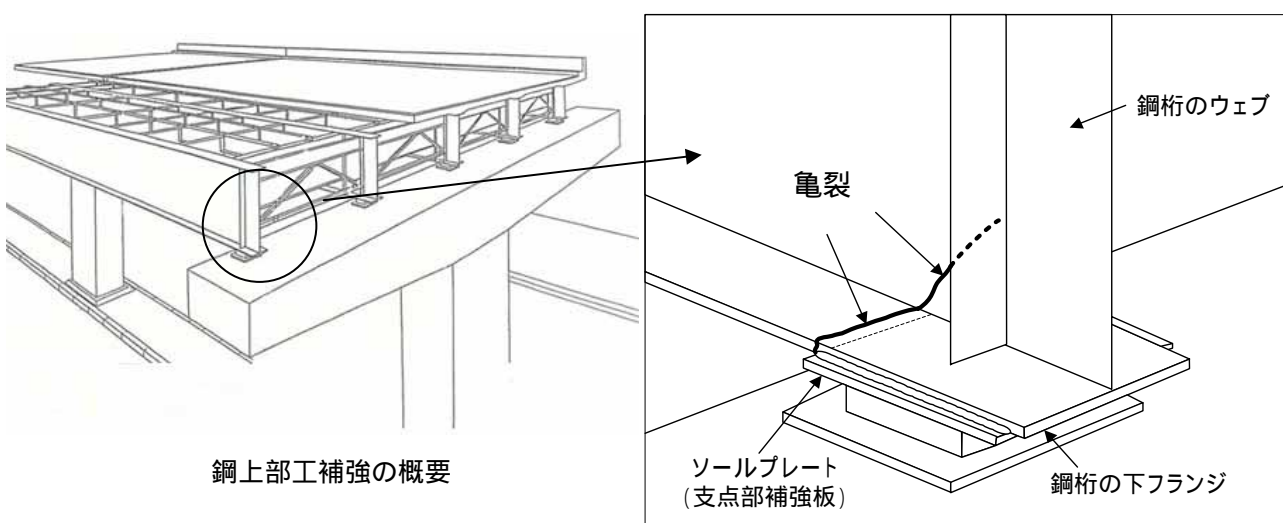


(参考)個別マネジメントシステムの起動画面

地震防災対策、道路構造物安全対策等の推進

地震災害時の安全を強化するため、横浜ベイブリッジなど長大橋梁等の耐震補強、トンネルの耐震補強を継続して実施します。

また、鋼製橋脚隅角部等の鋼構造物の疲労耐久性向上対策や、2005年度に着手した鋼上部工補強（鋼橋重大疲労損傷対策）などを継続して実施します。



鋼上部工補強の概要

ソールプレート（支点部補強板）溶接部から進展した鋼桁の疲労亀裂の例

交通安全対策等の推進・走行快適性の向上

交通事故分析に基づき、事故多発地点に対して交通安全対策を実施するほか、お客様の安全・快適な走行を確保するために、雨天時の事故防止に効果のある高機能舗装への更新を図ります。さらに、PAや料金所などで交通事故防止のための的確な情報提供を行うとともに、ホームページに掲載している交通安全情報の拡充を図り、交通安全フェアなどの啓発活動も引き続き実施していきます。

また、走行快適性の向上と、走行時の騒音・振動の低減のため、橋と橋の継ぎ目（「ジョイント」という。）を少なくするノージョイント化工事を進めます。2006年度は損傷の著しい路線から順次着手していく予定です。

ノージョイント化の概要



工事前



改良後

(4)ITS等の推進

スマートウェイの更なる推進

2004年8月、スマートウェイ推進会議（国土交通省、委員長：豊田章一郎 経団連名誉会長）で「ITSセカンドステージへ」が提言され、ITSを支えるスマートウェイの進展が求められています。

首都高速道路においても、早くから通信技術を活用した交通管制システムの構築、それによる情報提供、VICS・ETCの整備等、ITSにおける「スマートウェイ」の実現に向けて取り組んできましたが、更なる推進を図るため「SHUTOKOスマートウェイ検討会」（2005年3月）を設置し、持続発展的なスマートウェイを目指し取り組みを行なっています。

また、国土交通省が行なう「参宮橋AHS社会実験」等に継続して協力していきます。



2005年3月～5月の3ヶ月間で一旦サービスを休止しておりましたが、このシステムの効果が確認されたことを踏まえ、9月21日より約1年間の予定でサービスを再開いたしました。

AHS社会実験の概要

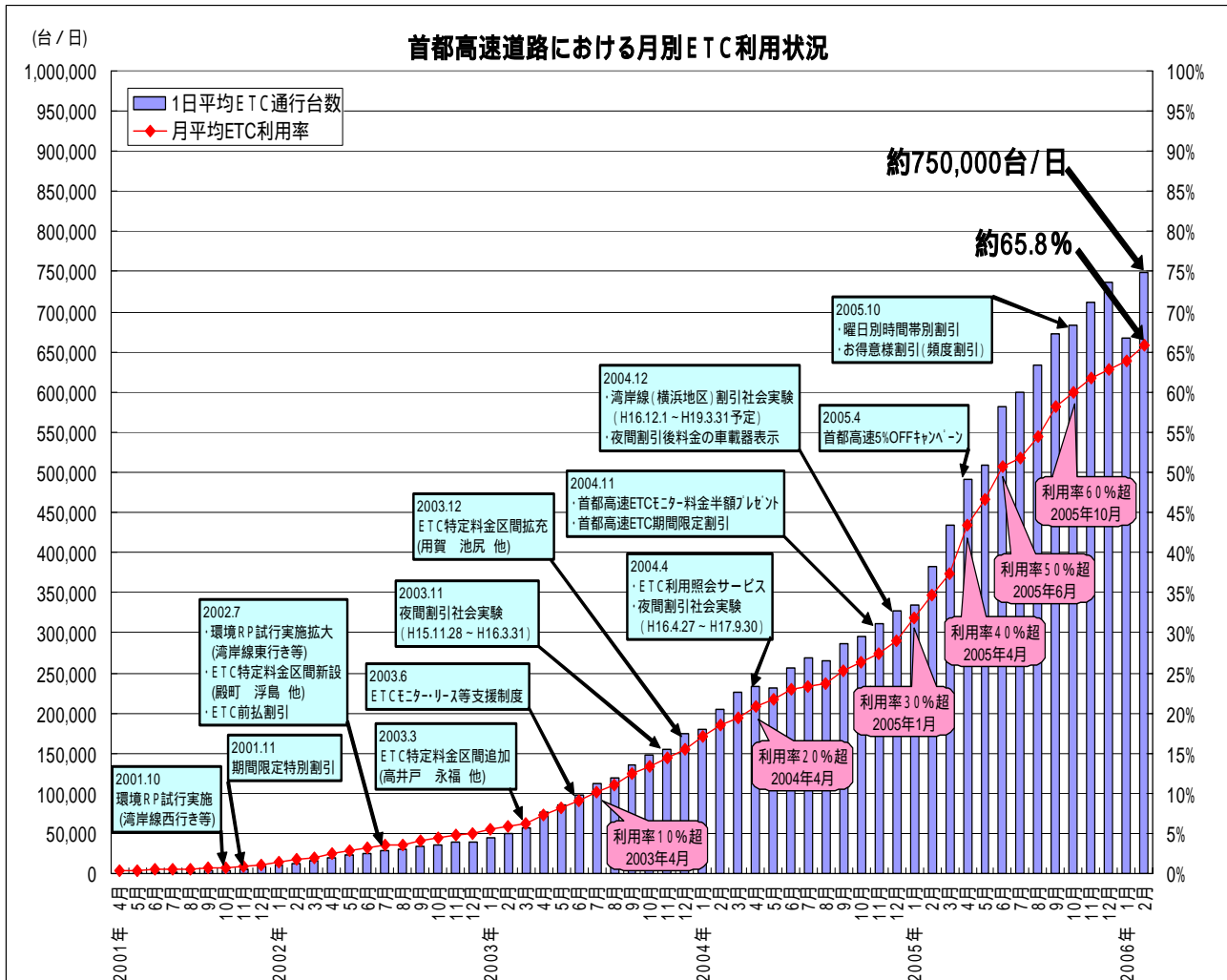
（2005年3月1日より社会実験開始）

実施主体：国土交通省 国土技術政策総合研究所 / 首都高速道路株式会社

E T C 普及促進の取り組み

E T Cの普及促進のため、専用レーン設置料金所の拡大、各種料金施策の実施、ワンストップサービスの実施等の取り組みを行った結果、E T C利用率は順調に増加し、首都高速におけるE T C利用率は6割を超えました。また、E T C利用の増加により、本線料金所の渋滞がほぼ解消しています。

引き続き、2007年春の目標であるE T C利用率90%に向けて普及促進策を展開していきます。



E T C 普及促進のための取り組み (2006年3月31日現在で実施中の施策)

E T C 利用促進のための環境整備

- ・ E T C 専用レーン設置料金所数の拡大 (133箇所)
- ・ E T C カード未挿入お知らせアンテナ設置 (40箇所) [2005年2月 ~]
- ・ 首都高 E T C コールセンター設置 [2005年10月1日 ~]

弾力的な料金施策

- ・ 曜日別時間帯別割引 [2005年10月 ~]
- ・ お得意様割引 (頻度割引) [2005年10月 ~]
- ・ E T C 特定料金区間 [2002年7月 ~]
- ・ 環境ロードプライシング [2001年10月 ~]
- ・ 首都高速湾岸線 (横浜地区) 割引社会実験 [2004年12月 ~]

E T C 車載器支援

- ・ E T C ワンストップサービス [2004年11月 ~]
- ・ 出張取付サービス [2006年2月 ~]

2) 地域社会との共生

(1) 環境・景観に配慮した高速道路サービスの提供

良好な環境・景観への取り組み

首都高速道路を21世紀の首都東京の都市環境にふさわしいものとするため、お客様の快適性と道路景観の向上を目指し、『快適空間創造プロジェクト』（2000年より随時実施）において環境及び景観の向上を図る施策を引き続き実施します。

また、川崎地区及び横浜地区において並行する横羽線と湾岸線の大型車に対し、料金格差を設け、湾岸線への交通転換により沿道環境の改善を図る**環境ロードプライシング**を継続して実施します。

実施例：大井PA（東行き）新設



トイレ棟



男性トイレ

3) 自立する経営

(1) 料金収入の確保

利用促進策の展開

健全かつ確実な経営を図るために、長期的な収支見通しのもとに、より一層の収入を確保する必要性から、お客様の視点に立った利用促進計画を取りまとめ、実施・評価を行います。

【施策の内容】

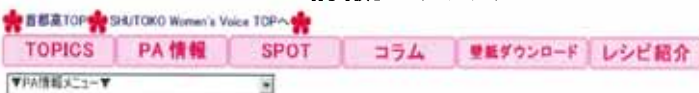
具体的な利用促進方策

- 大口利用者に対するトップセールス、ダイレクトメールの送付
- 沿道大規模集客施設との連携（クーポン、パンフレット作成等）
- ホームページ上に女性向けカーライフサイトの掲示
- 実写映像による運転シミュレーションのホームページでの公開
- 地方公共団体等との連携による観光地情報等のPAでの提供
- 周辺施設の情報を掲載した利用促進用地図の作成
- 路線別・曜日別・時間帯別の混雑情報と組合せたレジャー施設へのドライブ情報提供

ホームページ上でのサイト掲載例



「PA情報」をクリック



● 大師パーキングエリア ●

今回は巨無怪有名な川崎大師がすぐそばにある、大師パーキングエリアをウォッチング！
 大師パーキングエリアは、首都高速1号環状線(下り)大師本線料金所を過ぎて、すぐ左側に位置します。大師パーキングエリアをご利用の方は、大師本線料金所をいばらんのレーンをお通り下さい。それ以外のレーンを通ると、大師パーキングエリアに寄ることができませんのでご注意を。
 美味しい食事と休息タイムを求め、ぜひ大師パーキングエリアにお立ち寄り下さい！！
 (営業時間) 食堂・売店 8:00～20:00



「SHUTOKO Women's Voice」画面



「動画で案内！首都高」画面

(2) コスト削減

従来の発想にとらわれない建設費・管理費コスト削減策への取り組み

2003年3月に「コスト削減計画」を策定し、健全経営を達成するため、建設費においては、2003年度以降の残事業費に対して10%の、管理費においては、2002年度予算と比較し、2005年度には30%（新規開通等による増を除く）のコスト削減をそれぞれ目標とし、これまで着実に進めてまいりました。

2006年度以降も、建設費・管理費について、従来の発想にとらわれない以下のようなコスト削減施策に取り組み、引き続きコスト管理を徹底してまいります。

【建設費】

上記「コスト削減計画」を反映した建設費で高速道路機構と「協定」を締結。以下の施策に積極的に取り組むことで、建設費のコスト削減・適切な管理に努めます。

- ・ 契約方法の見直し（大規模発注、価格協議契約方式等）
- ・ 工法の見直し（資材の現地製作、トンネル断面の縮小等） 等

【管理費】

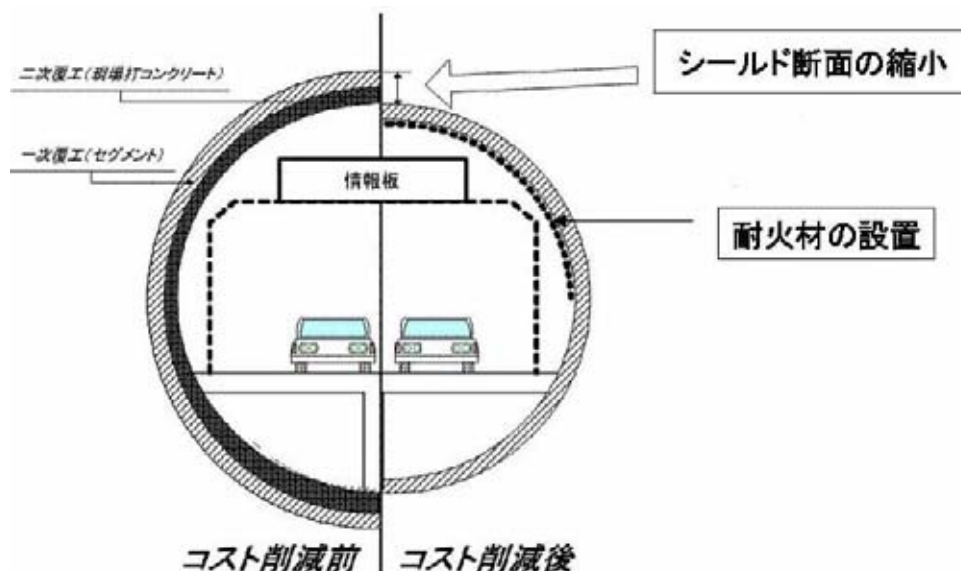
これまでのコスト削減が首都高速道路の適正な管理水準に与える影響を検証しつつ、以下の施策に更に積極的に取り組みます。例えば、既存路線の維持修繕費については、5年間（2006年度～2010年度）で約3%の削減を行い、その削減分を未補修損傷の補修等に充当する等、より一層の効率化を図ります。

- ・ 新材料・新工法の採用（伸縮継手、ノージョイント化、超厚膜型塗装等）
- ・ 契約方法の見直し（価格協議契約方式等）
- ・ ETCの普及に伴う料金収受体制の見直し（料金所有人レーンの縮小） 等

コスト削減の取り組み事例

【トンネルの内装の簡略化によりトンネルの断面積を小さくしました】

シールドトンネル工事において、二次覆工コンクリートを省略し、内装に厚さの薄い耐火材を採用することにより、トンネルの断面積を小さくしました。この結果、工事費が削減出来ました。



(3) 関連事業の着実な実施

既存事業の経営基盤の確立と新規事業への参入

P A、駐車場等の既存事業により経営基盤を確立し、投資余力に応じて順次新たな事業に取り組んでいきます。

都市計画駐車場事業（5箇所）

汐留など5箇所の都市計画駐車場の運営・管理

- ・お客様にとって視認性の高い案内表示の実施
- ・駐車場内施設を活用した増収策の実施
- ・100円単位の利用しやすい料金体系の試行、新型定期試行など増収策の実施
- ・安全性や快適性向上に資するため、必要な施設更新を実施
- ・自動二輪車受け入れの実施

パーキングエリア事業

平和島（上）など首都高速道路上の20箇所のP Aの運営・管理

【八潮P Aでのモデル化事業先行実施】（2006年春）

- ・都市型P A（ ）の実現を目指し、コンビニエンスストアと提携し多機能化を図る。
都市型の多機能P A： A T Mの設置、 料金収納代行業務の受付、 宅配便の受付、無線LANの整備、など
- ・トイレ、交通情報提供装置のリニューアル改修、駐車マスの増設など

高架下を活用した駐車場

首都高速道路の高架下を活用した駐車場の運営・管理

- ・駐車場の新規開設及び既存駐車場の2層化
- ・月極駐車場から時間貸駐車場への転換

首都高カード事業

民間クレジットカード会社との提携により平成17年12月から「首都高カード」「首都高ETCカード」等を発行開始。

- ・業界初となる日曜日の首都高速道路料金5%キャッシュバックなどの各種特典を付し、平成18年2月末現在で1万人余の会員を獲得。
- ・引き続き、E T Cの普及促進に努めていきます。



首都高カード

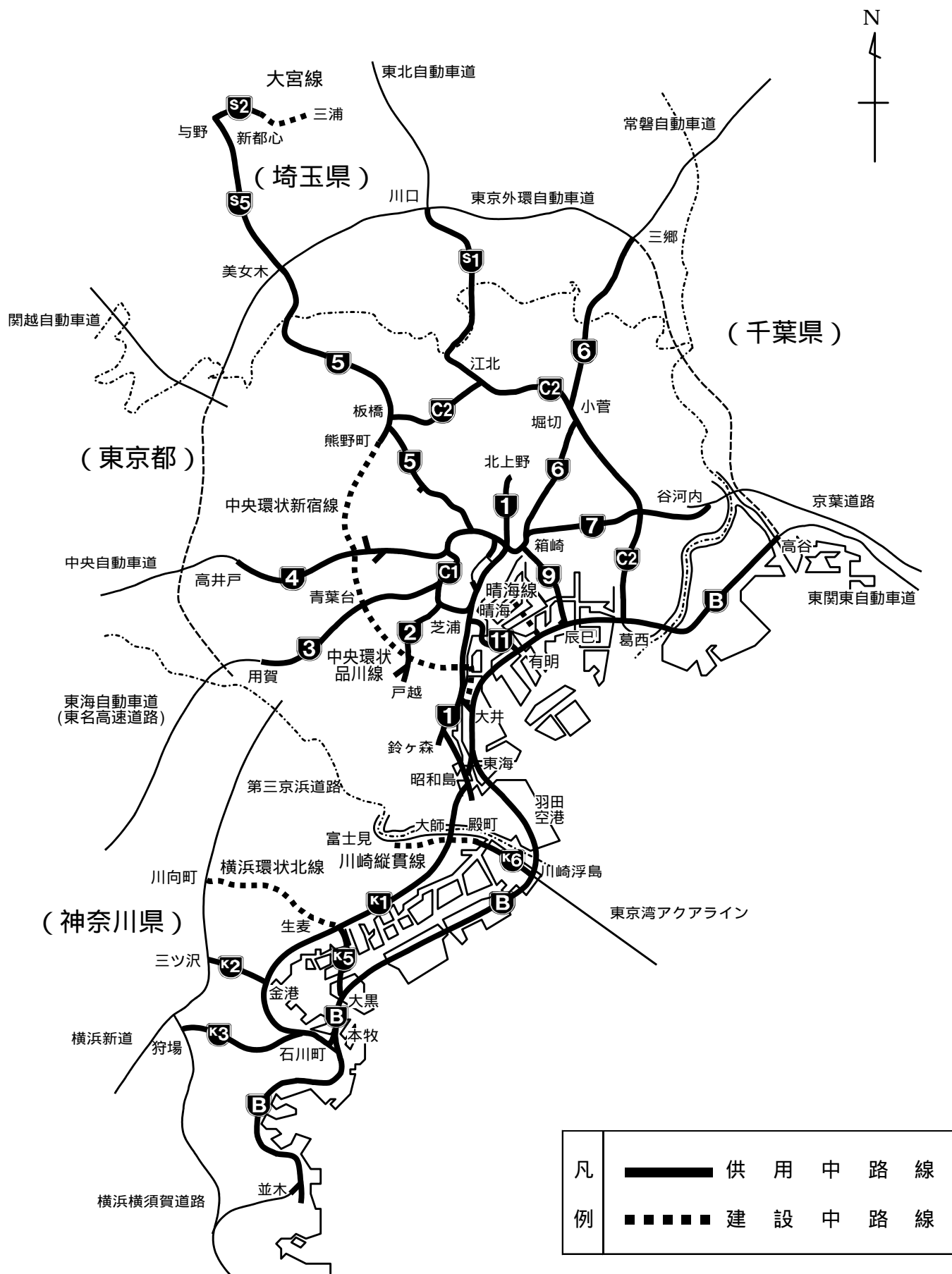


首都高ETCカード

新規事業展開の検討

道路の高架下などのスペースを有効に活用し、トランクルームをはじめとする地域の皆様のお役に立てる事業など様々な事業展開を進めていきます。

4) 首都高速道路網図



3 経営数値目標

当社では、事業管理と併せて、顧客満足度などの経営状況を評価する指標を導入し、その向上に努めています。

2006年度の経営数値目標

	指 標	2005年度実績(見込み)	2006年度目標値
サービス向上	総合顧客満足度	2.7	2.9
	ETC利用率	70%	90%
	平均走行速度 (東京線・平日・昼間) (4号線上り・平日・昼間) (6号線上り・平日・昼間)	4.1 km/h 2.6 km/h 2.4 km/h	4.2 km/h 2.7 km/h 2.5 km/h
	渋滞損失時間(東京線) ^(注1) (平日平均)	93,000台・時/日	90,000台・時/日
	工事渋滞量(首都高速道路全線・19時~翌6時)	1.8 km・h/日	1.5 km・h/日
	死傷事故率	3.2件/億台 Km	3.1件/億台 Km
	路上工事時間	3.40時間/km	3.25時間/km
	騒音に係る夜間要請限度達成率 (高速単独区間)	91%	94%
	ホームページアクセス件数	45,000件/日	50,000件/日
	ネットワーク整備	新規ネットワーク完成率	-
構造物保全	道路構造物予防保全率 ^(注2)	94%	96%
コスト削減	建設費コスト削減達成率 ^(注3)	-	10%
	管理費(既存路線の維持修繕費) コスト削減達成率 ^(注3)	-	20%
関連事業	関連事業売上 ^(注4)	3.2億円	3.7億円
	関連事業税引き前当期損益 ^(注4)	3億円	3億円
	首都高カード発行数	14,000枚	50,000枚

(注1) 年間総渋滞損失時間 2005年度実績(見込み)3,000万台・時/年、2006年度目標値2,900万台・時/年

(注2) 道路構造物の損傷により長時間通行規制をすることがないように予防保全を行っている道路延長の割合。
なお、橋脚補強完了率は100%達成済み。また、道路構造物保全率(舗装)は99%を維持。

(注3) 2006年度削減実施額/2006年度以降削減計画額。なお、管理費(既存路線の維持修繕費)については、その削減分を未補修損傷の補修等に充当。

(注4) 連結ベース、消費税抜き。

4 平成18年度事業計画の骨子

(単位：億円)

事業区分	事業の概要（実施の方法・事業量）	所要資金の額
高速道路の新設、改築	首都高速中央環状新宿線など計6路線39.2kmの新設、都道高速湾岸線（有明辰巳JCT間改良）0.9kmなどの改築	1,782
高速道路の維持、修繕、災害復旧その他の管理	都道首都高速1号線など計31路線286.8kmの維持、修繕、災害復旧その他の管理	770
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	首都高速中央環状新宿線など計11路線に関連する受託事業	217
高速道路の休憩所、給油所等の建設・管理	都道首都高速1号線平和島パーキングエリア（上り線）など計6箇所のパーキングエリアの管理	1
その他の事業	汐留駐車場など駐車場事業5箇所、都道首都高速2号線高架下施設事業4箇所	13
合計		2,783

上記以外に道路資産貸付料2,025億円を支出する。

平成 1 8 營業年度

〔 自 平成 1 8 年 4 月 1 日
至 平成 1 9 年 3 月 3 1 日 〕

第 2 期

事業計画

首都高速道路株式会社

・ 高速道路株式会社法第10条に基づく事業計画について

事業計画については、高速道路株式会社法（以下、会社法）第10条に基づき、高速道路株式会社（以下、会社）が、毎営業年度の開始前に、その営業年度の事業計画を定め、国土交通大臣の認可を受けることとなっている。

なお、事業計画を申請するにあたり、会社法施行規則第8条第1項で規定されている通り、資金計画及び収支予算書を添えて、国土交通大臣に提出することとなっているため、事業計画以外にも当該営業年度の資金計画及び収支予算書も添付する。

平成18営業年度の事業計画等については、事業全体としては総額約2,783億円の事業費、うち道路事業に係る総額は約2,552億円の事業費を予定している。資金計画については、財政投融資（政府保証債）や自主調達（民間借入金）等により合計約1,952億円の資金を調達する予定である。収支予算については、当期純利益は発生しない見込みである。

・事業計画

1 . 高速道路事業に係る事業計画

平成 1 8 営業年度における高速道路事業については、高速道路の新設・改築、及び維持、修繕、災害復旧等で構成される。

高速道路の新設、改築については、首都圏のネットワークを形成する首都高速中央環状新宿線等を継続実施するとともに、新たに首都高速中央環状品川線に事業着手するなど道路整備を重点的に実施するため、約 1 , 7 8 2 億円の事業費（一般管理費、建設中利息を除くと約 1 , 6 4 9 億円）を予定している。なお、本営業年度内の開通予定路線として、高速大宮線（新都心～第二産業道路間）3 . 5 k m を予定している。

高速道路の維持、修繕、災害復旧その他の管理に関しては、適正かつ効率的な維持管理や道路施設について中長期的に管理するために必要な修繕を実施するため、約 7 7 0 億円の事業費を予定している。

なお、他の高速道路株式会社の事業範囲における高速道路の新設・改築、及び維持、修繕、災害復旧等に関する事業は、本営業年度において事業実施予定はない。

以上の内容をまとめると、高速道路事業に係る平成 1 8 営業年度の事業計画は下記のとおりである。

（単位：億円）

事業区分	事業の概要（実施の方法・事業量）	所要資金の額
高速道路の新設、改築	首都高速中央環状新宿線など計 6 路線 3 9 . 2 k m の新設、都道高速湾岸線（有明辰巳 J C T 間改良）0 . 9 k m などの改築	1 , 7 8 2
高速道路の維持、修繕、災害復旧 その他の管理	都道首都高速 1 号線など計 3 1 路線 2 8 6 . 8 k m の維持、修繕、災害復旧その他の管理	7 7 0
高速道路株式会社法第五条第 2 項に規定された以外の高速道路における新設、改築		
高速道路株式会社法第五条第 2 項に規定された以外の 高速道路における維持、修繕、災害復旧等		
合計 A（高速道路事業）		2 , 5 5 2

注）四捨五入により、合計において合致しないものがある。

なお、上記以外に道路資産賃借料 2 , 0 2 5 億円の支出が存在する。

2 . 高速道路事業以外の関連事業等に係る事業計画

平成18営業年度における高速道路事業以外の関連事業については、高速道路の休憩所、給油所等の建設・管理、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、及びその他の事業で構成される。

高速道路の休憩所、給油所等の建設・管理に関しては、高速道路のお客様への適正なサービスを目的とした既存サービスエリア等の管理を実施するため、約0.3億円の事業費を予定している。

国、地方公共団体等の委託に基づく道路の新設、改築、維持、修繕等に関しては、首都高速中央環状新宿線など計11路線に関連する受託事業を実施するため、約217億円の受託事業費を予定している。

その他の事業については、公団時代から実施している駐車場及び高架下施設事業等を展開するために約13億円の事業費を予定している。

以上の内容をまとめると、高速道路事業以外の関連事業に係る平成18営業年度の事業計画は下記のとおりである。

(単位：億円)

事業区分	事業の概要(実施の方法・事業量)	所要資金の額
高速道路の休憩所、給油所等の建設・管理	都道首都高速1号線平和島パーキングエリア(上り線)など計6箇所のパーキングエリアの管理	0.3
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()	首都高速中央環状新宿線など計11路線に関連する受託事業	217
高速道路株式会社法第五条第2項に規定された以外の高速道路の休憩所、給油所等の建設・管理		
その他の事業	汐留駐車場など駐車場事業5箇所、都道首都高速2号線高架下施設事業4箇所	13
合計B(高速道路事業以外)		230

合計(A+B)(全事業)		2,783
--------------	--	-------

注) 四捨五入により、合計において合致しないものがある。

この中には、会社法第5条第5項に基づいて、国、地方公共団体、地方道路公社以外の事業者の委託に基づく道路の新設、改築、維持、修繕等(東日本電信電話㈱からの洞道移設工事委託 他)の所要資金約11億円を含む。

資金計画書

平成18営業年度の資金計画書は下記のとおりである。

単位：億円

科 目	合計	高速道路事業		高速道路事業以外
収入の部				
(営業的収入)				
高速道路事業営業収入	2,631	2,631		
関連事業営業収入	234			234
SA・PA事業収入	0			0
その他の事業収入	17			17
受託事業収入	217			217
営業外収入	-	-		
(借入金等)				
社債・借入金	1,952	1,952	(1,880)	
政府保証債	287	287	(287)	
政府等からの無利子借入金	688	688	(688)	
機構からの無利子借入金	303	303	(303)	
財投機関債	100	100	(100)	
民間借入金	574	574	(502)	
前期繰越金	472	437	(159)	35
合 計	5,289	5,019	(2,038)	269
支出の部				
(営業的支出)				
高速道路管理費	561	561		
道路維持費	245	245		
道路業務管理費	186	186		
一般管理費	130	130		
道路資産賃借料	2,032	2,032		
関連事業管理費	227			227
SA・PA事業管理費	0			0
その他の事業管理費	10			10
受託事業営業費	217			217
(資本的支出)				
高速道路新設・改築費	1,782	1,782	(1,779)	
新設・改築費	1,649	1,649	(1,647)	
一般管理費	96	96	(96)	
支払利息等	37	37	(37)	
高速道路修繕費	209	209	(101)	
修繕費	204	204	(96)	
一般管理費	5	5	(4)	
支払利息等	1	1	(1)	
関連事業建設費	3			3
SA・PA事業建設費				
その他の事業建設費	3			3
社債等償還金				
次期繰越金	474	436	(159)	39
合 計	5,289	5,019	(2,038)	269

端数処理の関係により合計が一致しない場合がある。

高速道路事業欄の()書きは、機構へ承継する道路資産の形成に係る資金計画であり、平成17年度未執行分(見込)を加味したものである。

前期繰越金には前年度の「道路資産賃借料」の未払金176億円を、次期繰越金には当年度の「道路資産賃借料」の未払金169億円を含む。

収支予算書

平成18営業年度の収支予算書は下記のとおりである。

(単位：億円)

科目	金額		
	合計	高速道路事業	高速道路事業以外
経常損益の部			
（営業損益の部）			
・ 高速道路事業営業損益			
1 . 営業収益	2,827	2,827	
（1）料金収入	2,506	2,506	
（2）その他収入	321	321	
・ 道路資産完成高	321	321	
2 . 営業費用	2,825	2,825	
（1）道路資産賃借料	1,928	1,928	
（2）道路資産完成原価	321	321	
（3）管理費用	575	575	
・ 維持修繕費	233	233	
・ 管理業務費	178	178	
・ 一般管理費	118	118	
・ 租税公課	8	8	
・ 減価償却費	40	40	
（4）引当金等	0	0	
高速道路事業営業利益	2	2	
・ 関連事業営業損益			
1 . 営業収益	224		224
（1）SA・PA事業収入	0		0
（2）その他の事業収入	16		16
（3）受託事業収入	207		207
2 . 営業費用	223		223
（1）SA・PA事業費	0		0
（2）その他の事業費	15		15
（3）受託事業費	207		207
関連事業営業利益	1		1
全事業営業利益	3	2	1
（営業外損益の部）			
・ 営業外収益	0	0	0
・ 営業外費用	3	2	1
経常利益	0	0	0
特別損益の部			
・ 特別利益	0	0	0
・ 特別損失	0	0	0
税引前当期純利益	0	0	0
法人税、住民税及び事業税	0	0	0
法人税等調整額	0	0	0
当期純利益	0	0	0

端数処理の関係により合計が一致しない場合がある。

本様式は、高速道路株式会社法第14条第1項及び第2項の規定に基づき国土交通大臣により定められた「高速道路等事業会計規則」第6条の別表第二第2号様式に示される「損益計算書」と異なる。また、第6条の別表第一に示される勘定科目の項目区分とも一致していない。