



説 明 資 料

平成18年10月17日

首都高速道路株式会社

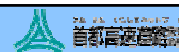
(1)



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。

(2)



経営理念

- 「お客様第一」
安全と快適を追求し、お客様に満足いただ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。

(3)



企業倫理憲章

- 関係法令及びその精神を遵守し、公正な事業活動を推進して、誠実な企業と評価されることを目指します。
- 経営に関する情報などは積極的に公開して透明性を保ち、広く社会とのコミュニケーションを図ります。
- お客様の個人情報をはじめとする情報の管理を徹底します。
- 人権を尊重し、あらゆる差別を排除します。
- 経営トップは、この憲章の実現に力を尽くします。
この憲章に反する事態に対しては、経営トップが率先して改善に努めます。

(4)



この1年間の主な成果

お客様サービス

- 「首都高お客様センター」の年中無休化、開設時間の延長 等
- お客様実感に即した所要時間情報の提供
- PAリニューアルやCVS(セブン-イレブン)の誘致
- ETC取付支援・ワンストップサービスの拡充
- 首都高カードの発行

経営改革

- 企業倫理憲章、社員の行動指針
- 能力、成果に応じた人事給与制度の導入
- 民間企業研修出向
- 民間企業との人事交流
- 民間の経営ノウハウの導入
- グループ経営の基本方針の策定
- 入札制度改革
(価格交渉方式の導入等)

(5)

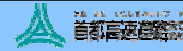


パーキングエリアの整備

- 高速6号三郷線上り八潮PAに、首都高速道路初のCVS(セブン-イレブン)オープン
- セブン-イレブンとしても、全国の高速道路のSA・PAに初の出店
- より清潔で快適なトイレ環境を目指し、トイレを全面的にリニューアル。



(6)



「コスト削減計画」の達成

- 建設費の削減
平成15年度以降の残事業費の約10% (約1,085億円)
- 管理費の削減
3年間(平成14→17年度)で約30%
- さらなるコスト削減に努力

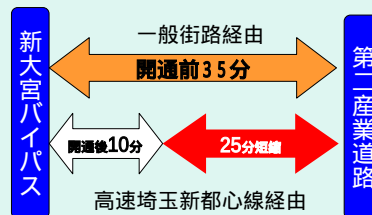
(7)



埼玉新都心線の整備効果



時間短縮効果



時間短縮効果は
開通1ヶ月間で約3億円

お客様の声

「首都高へのアクセスが良くなった」
「道がすいていて走りやすい」 他

(8)



コンプライアンスの重視

○コンプライアンス委員会

・社外有識者の参画(五十音順・敬称略)

金谷利廣 (前最高裁判事)
北野 大 (明治大学教授)
櫻井敬子 (学習院大学教授)
田中里沙 (「宣伝会議」編集長)
古川貞二郎 (母子愛育会理事長)
森地 茂 (政策研究大学院大学教授)

・従業員代表として労働組合委員長も参画

(9)

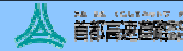


経営懇談会

○メンバー(五十音順・敬称略)

貝塚啓明 (中央大学研究開発機構教授、財政制度等審議会会長)
葛西敬之 (JR東海 代表取締役会長)
日下部二郎 (東急ハンズ 取締役相談役)
鈴木幸一 (インターネット・インシアティブ(IIJ) 代表取締役社長)
中村英夫 (武蔵工業大学学長)
廣瀬秀徳 (寺田倉庫株式会社 代表取締役社長)

(10)



意識改革・人材育成

- 中部国際空港を例とした効率的な建設手法に関する意見交換会
(トヨタ自動車㈱プラント・エンジニアリング部長、中部国際空港㈱営業本部営業部長)
- 内部統制勉強会
(新日本インテグリティアシュランス㈱常務取締役)
- トヨタ自動車のお客様対応活動について
(トヨタ自動車㈱お客様関連部長他2名)
- 労働安全衛生に関する講習会
(豊田安全衛生マネジメント㈱代表取締役社長)
- 会社法勉強会
(弁護士)
- 独占禁止法勉強会
(元 公正取引委員会事務局審判官)
- VE成果報告会
(VE活動の成果・ノウハウを社内で共有)

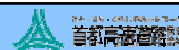
(11)



反省と教訓

- ・ 料金収受員事故に関する労働安全衛生法に係る問題
- ・ 石神井川の水害に係る問題
- ・ 承継資産の評価額の誤りに関する問題
- ・ エレベーター事故
- ・ 流水プール事故

(12)



民営化首都高2年目の重要施策

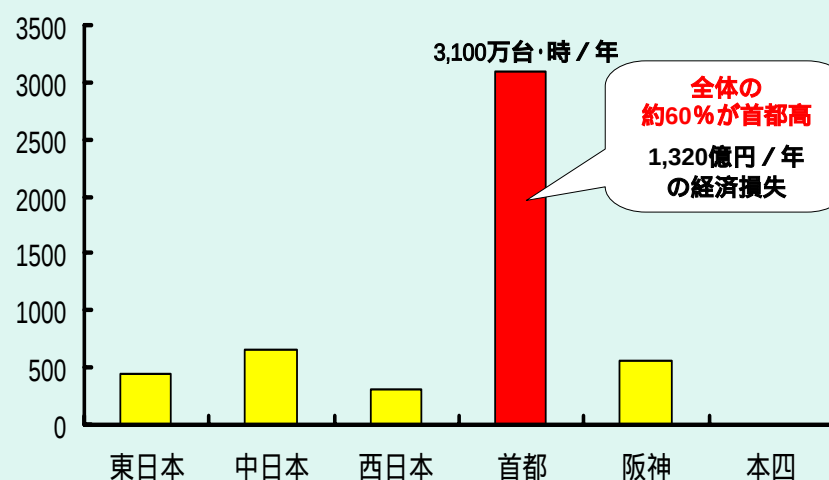
1. ネットワーク整備の推進(中央環状線の整備)
2. ETCの普及促進
3. 対距離料金制の導入に向けた検討
4. お客様サービスの向上
5. 老朽化した構造物の維持更新

(13)

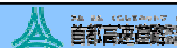


高速道路会社別渋滞損失時間 (平成17年度)

(万台・時/年)



(14)



成田空港→東京(赤坂) 走行速度調査結果

調査実施：平成17年11月4日(金)
16:05 出発

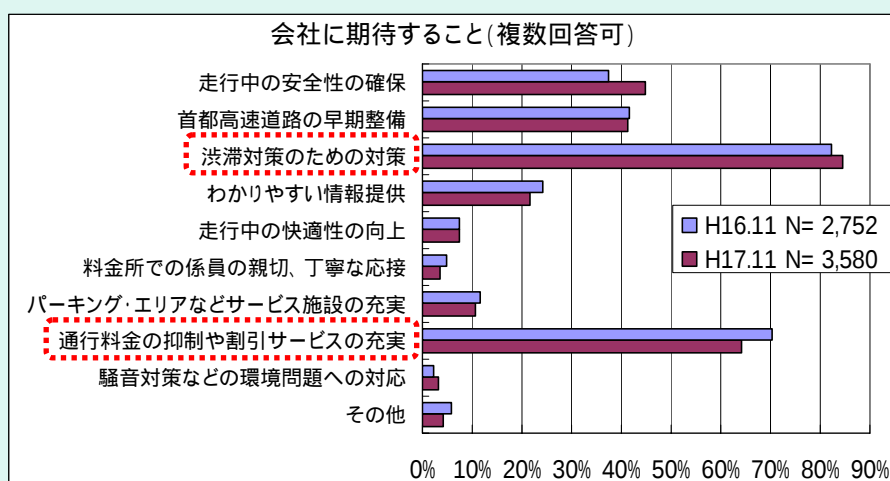
	所要時間	区間長	平均速度
成田空港～湾岸千葉	31分	38.9km	75km/h
湾岸千葉～市川料金所	17分	11.2km	40km/h
市川料金所～有明JCT	31分	15.8km	31km/h
有明JCT～霞が関出口	46分	8.9km	12km/h
霞が関出口～赤坂プリンスホテル	7分	1.6km	13km/h
計	2時間12分	76.4km	

ソウル～東京間
約2時間

(15)



首都高速道路に関する満足度調査

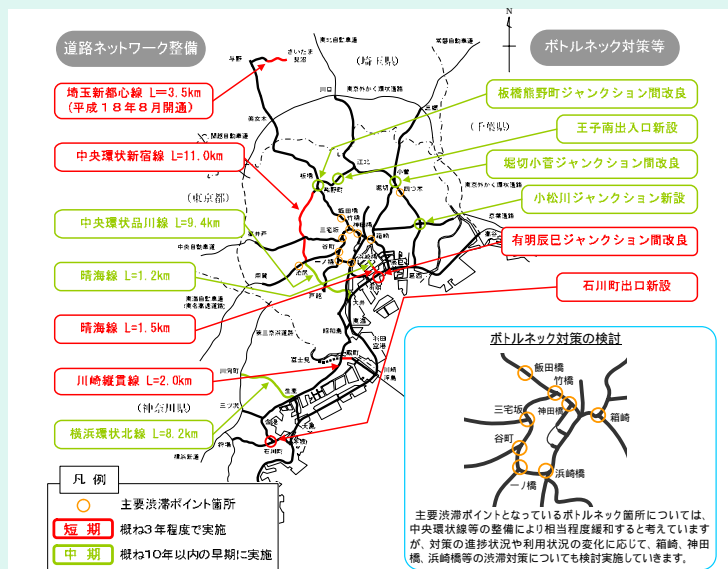


平成17年度お客様満足度調査結果

(16)



渋滞対策アクションプログラム(平成18年7月)



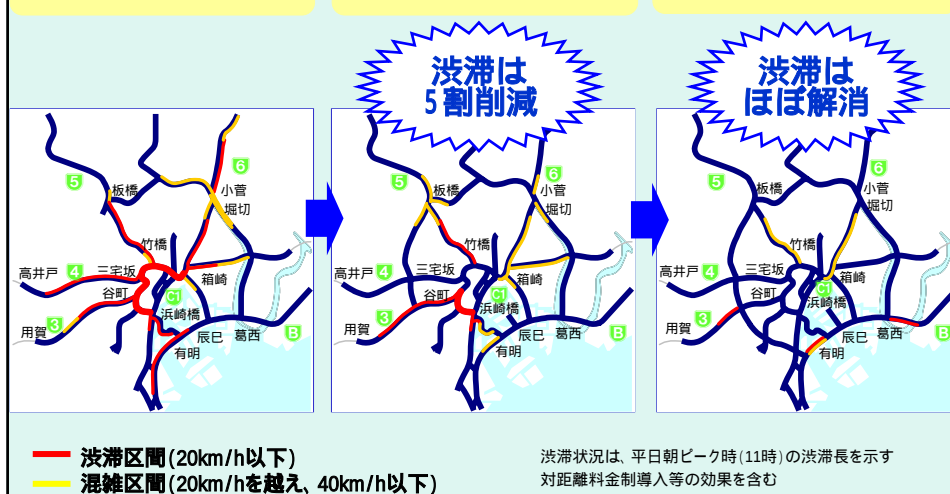
(17)



渋滞対策アクションプログラムの効果

現在

 概ね3年後
(中央環状新宿線開通後)

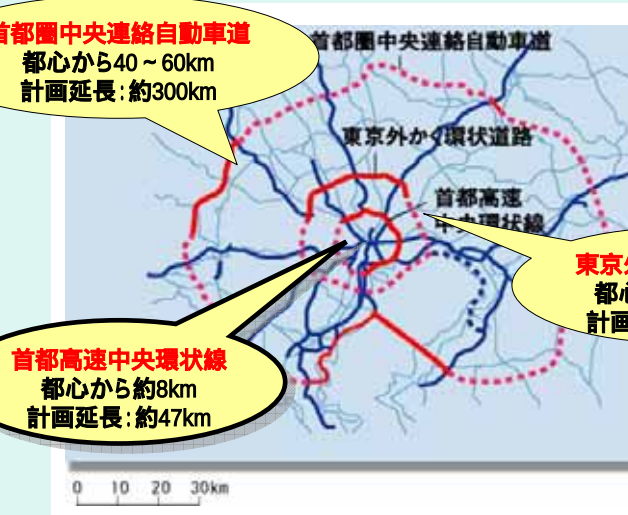
 概ね10年後
(中央環状品川線開通後)


(18)



首都圏3環状道路

首都圏中央連絡自動車道
都心から40～60km
計画延長:約300km



首都高速中央環状線
都心から約8km
計画延長:約47km

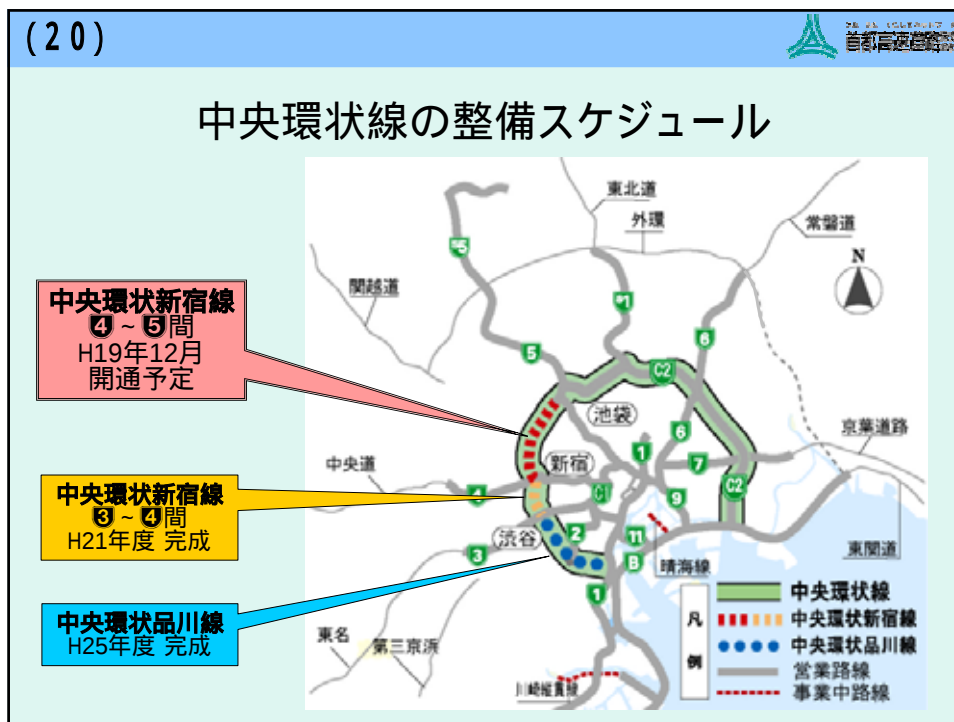
東京外かく環状道路
都心から約15km
計画延長:約85km

(19)

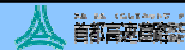


環状道路ネットワークの機能

- 道路の効率的運用による渋滞解消、環境改善
- 事故時、災害時における迂回ルートの形成
- 大規模改築時における代替ルートの確保



(22)



中央環状新宿線(③渋谷線～④新宿線)の工事状況



大橋ジャンクション

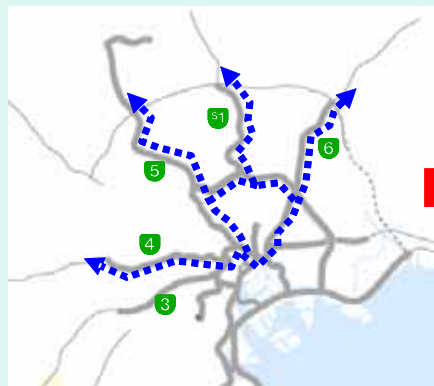
(23)



中央環状新宿線(④新宿線～⑤池袋線)の 開通による効果

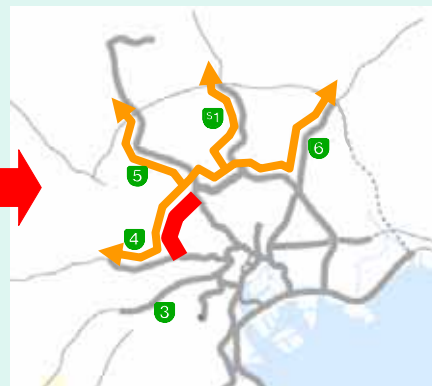
【現状】

都心環状線の交通量の約6割が通過交通



【開通後】

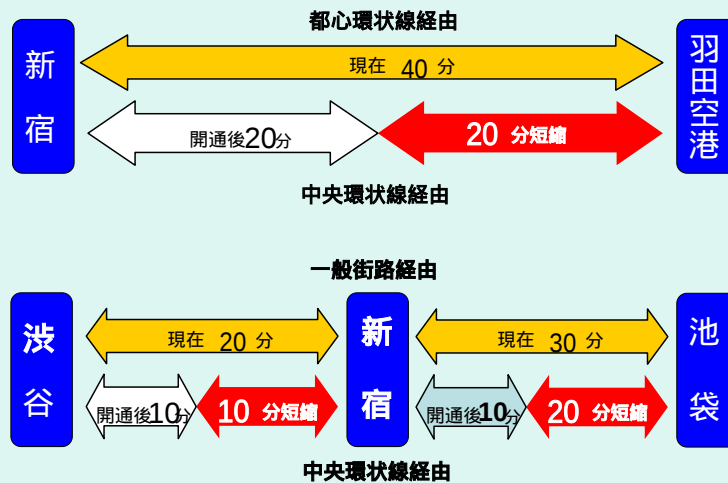
首都高(東京線)の渋滞が2割削減



(24)



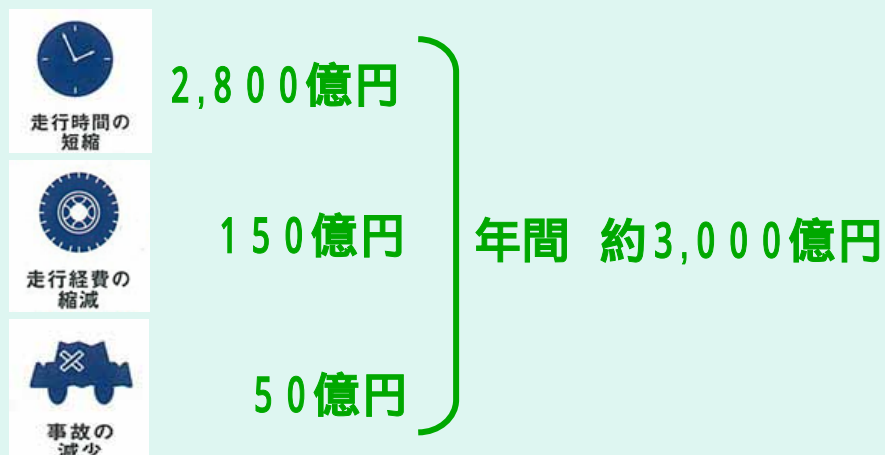
中央環状線全線開通後の整備効果



(25)



中央環状線全線開通後の整備効果



(26)



中央環状線全線開通後の整備効果

CO₂は年間約40万t削減



代々木公園約700個分の照葉樹林が年間に吸収する量に相当

一般道路から高速道路に転換すると速度が上がり、1台あたりのCO₂の排出量は約4割削減

NO_xは年間約400t削減



普通自動車約17万台が電気自動車に置き換わる量に相当

SPMは年間約30t削減

ペットボトル(500ml)約30万本分に相当

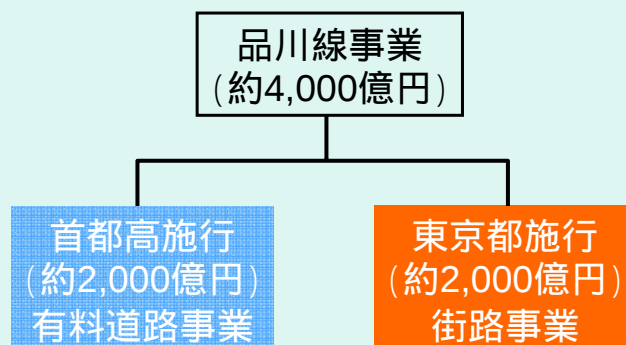


[首都圏(1都3県)の高速道路・一般道路を対象とした試算値]

(27)



品川線での合併施行方式

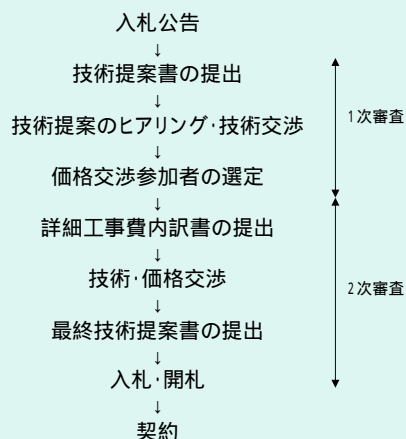


(28)



品川線での新契約方式

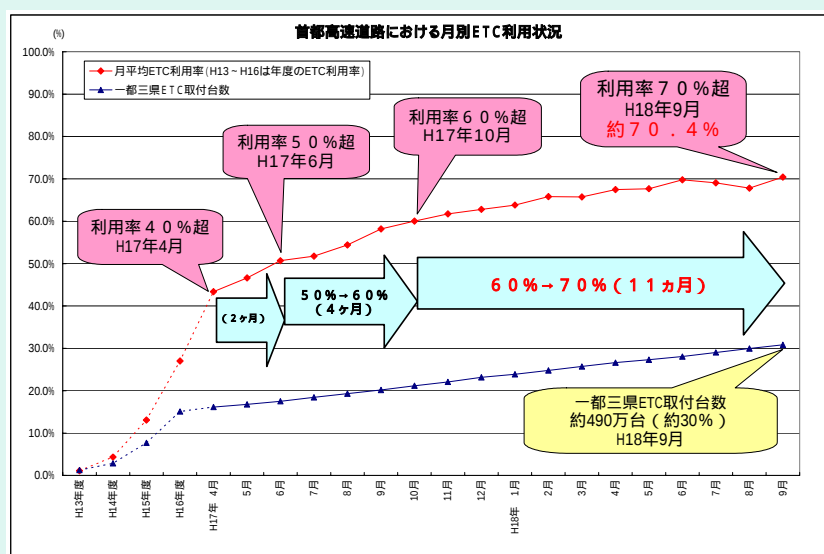
- 世界最大級の工事規模(延長8km、外径12.5mの長距離・大断面シールド工事)
- 『技術提案価格交渉方式(複数者交渉タイプ)』という新しい契約方式を採用



(29)



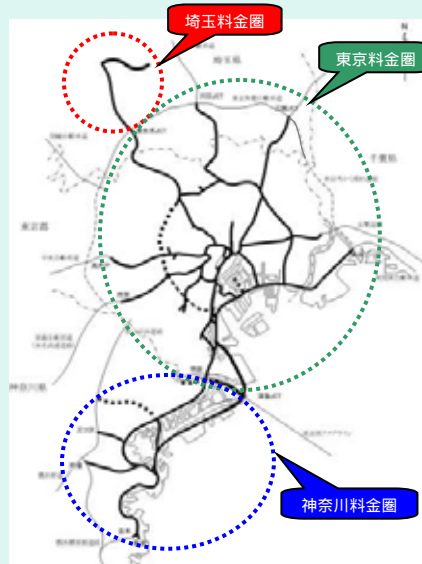
首都高における月別ETC利用状況



(30)



現行料金(料金圏別均一料金制)



< 現行料金 >

凡例	普通車	大型車
東京線	700円	1,400円
神奈川線	600円	1,200円
埼玉線	400円	800円

(31)



料金改定経緯

平成12年度
基本計画改定

料金見通し公表

H13 (湾岸線5期開通時)	神奈川線	500円 → 600円
H14 (王子線開通時)	東京線	700円 → 800円
H16 (埼玉線延伸時)	埼玉線	400円 → 500円

料金認可
(H13~H16)

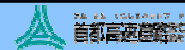
湾岸線(5期)開通時料金改定(H13.10認可、H14.7改定)
神奈川線 500円 → 600円
 王子線開通時 **東京線 料金改定見送り**(H14年12月認可)
 新都心線開通時 **埼玉線 料金改定見送り**(H16年5月認可)

(H17年10月1日 民営化)

事業許可・協定
(H18.3)

平成20年度を目途に対距離料金制へ移行

(32)



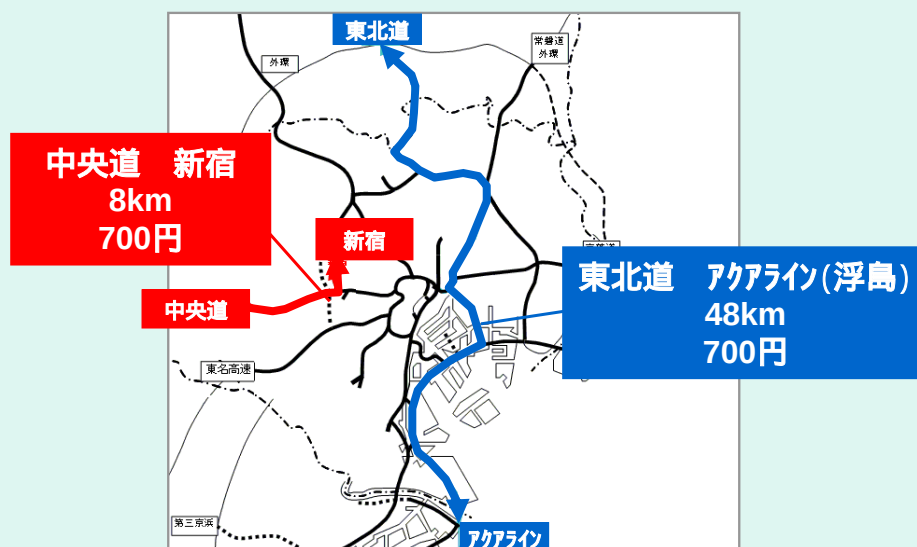
曜日別時間帯別割引(ETC料金)



(33)



現行料金制度の課題(不公平の事例)



(34)

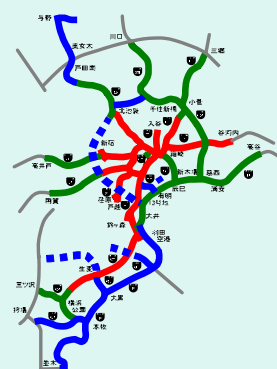
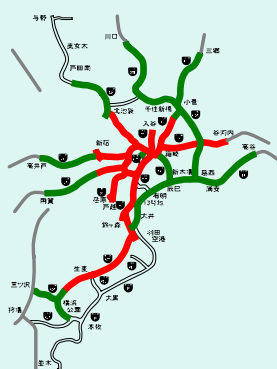


現行料金制度の課題(不公平感の拡大)

営業距離90km (S45)

営業距離201 km (S62)

営業距離287 km (現在)



通行台数37万台/日 (S45)

通行台数93万台/日 (S62)

通行台数114万台/日 (H17)

(35)



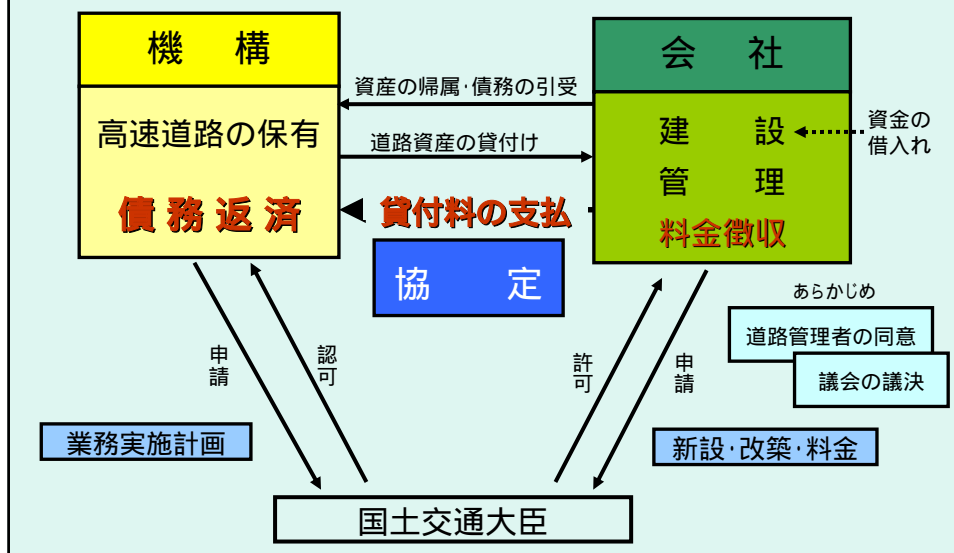
道路関係四公団民営化の基本的枠組み (平成15年12月22日 政府・与党申し合わせ)

首都高速及び阪神高速については、
貸付料の支払いに必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、
平成20年度を目標として、
利用の程度に応じた負担という考え方にに基づき、
対距離料金制への移行を図る。

(36)



会社と機構による事業実施のイメージ

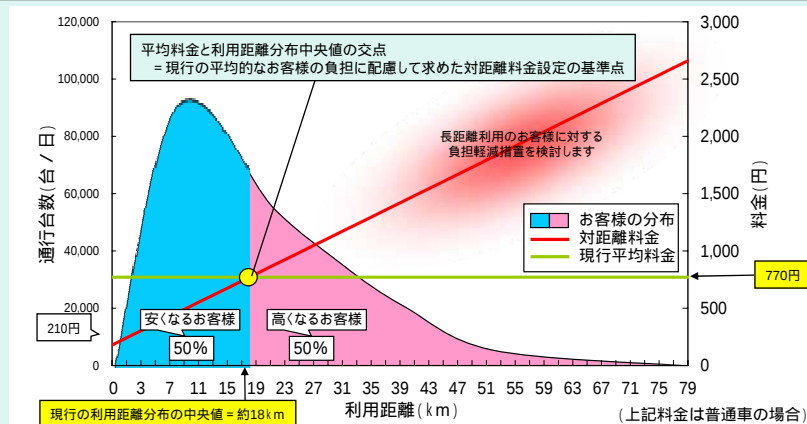


(37)

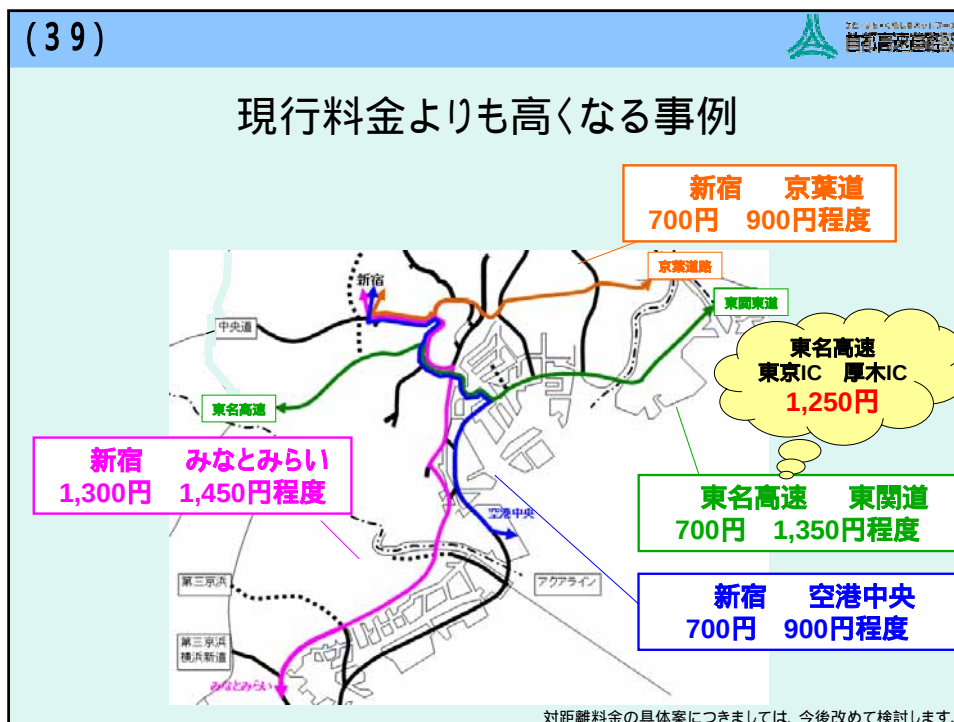
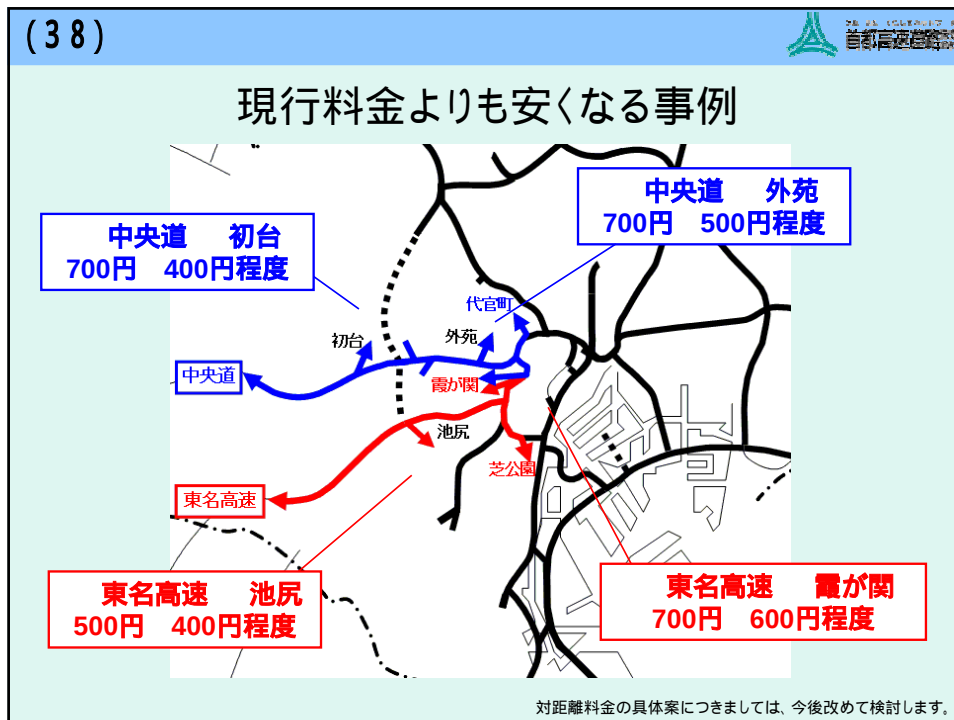


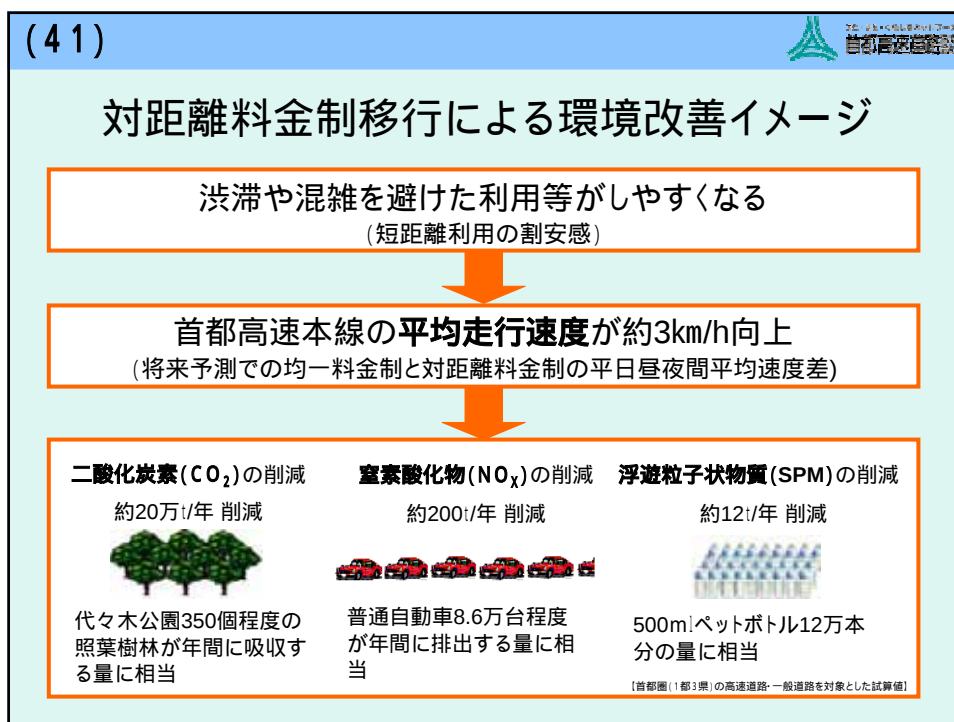
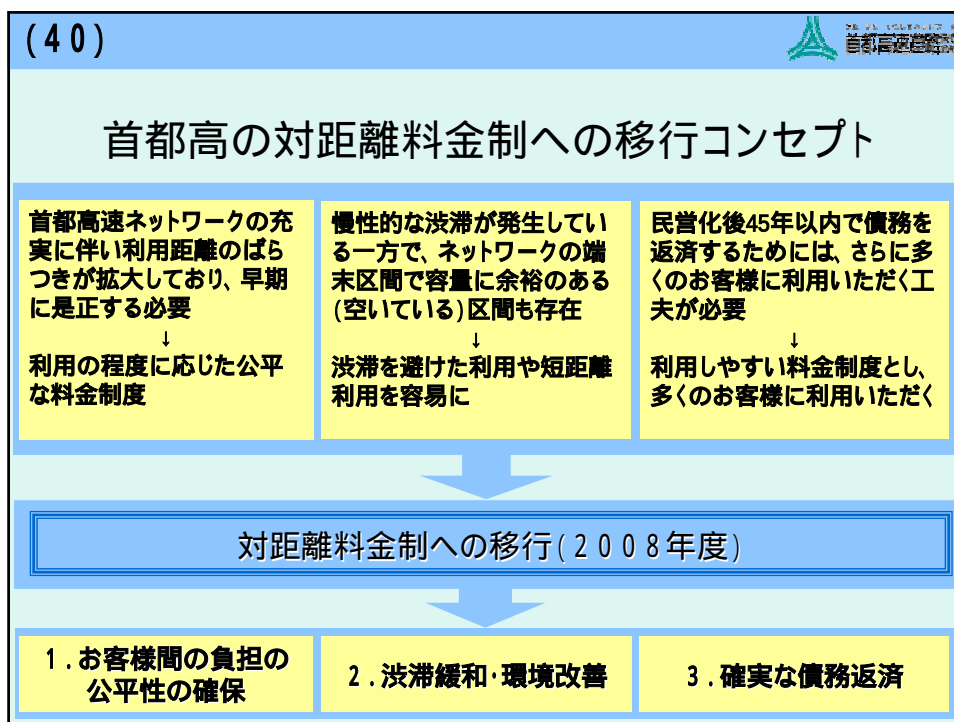
対距離料金 導入イメージ

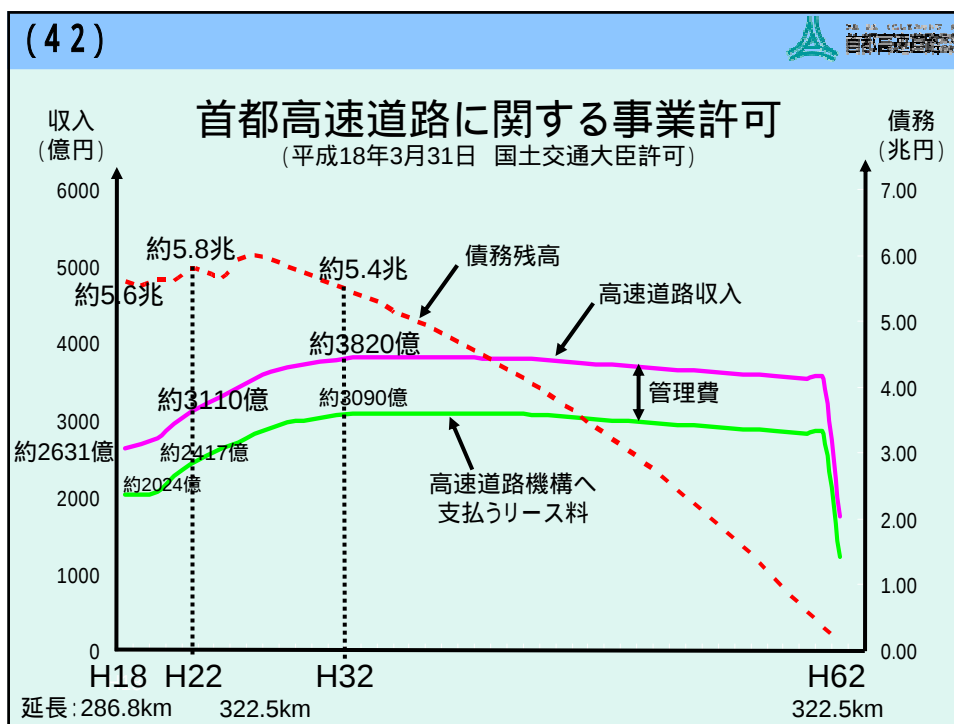
現行の平均的なお客様の負担に配慮して基本設計イメージを作成しています。
 可変額部分の料率を高速自動車国道の大都市近郊区間と同じ1kmあたり31円としています。
 この場合の固定額は210円になります。 距離別料金 = 210(円) + 31(円/km) × 利用距離(km)



- 1 現行平均料金とは、複数料金圏にまたがって利用するお客様の支払額を含むご利用1回あたりの平均支払額です。
- 2 距離別料金の具体案につきましては、今後改めて検討します。







(43)

首都高の料金に関する懇談会

対距離料金制への円滑な移行に必要な首都高速道路の料金制度等に関する助言を得ることを目的に、首都高の料金に関する懇談会を設置

○ 懇談会メンバー (五十音順・敬称略)

太田 和博	専修大学商学部教授
清水 哲夫	東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻助教授
(座長) 杉山 雅洋	早稲田大学商学学術院教授
関口 照生	写真家
立川 薫	「JAF Mate」副編集長
辰巳 菊子	日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会常任理事
田中 里沙	「宣伝会議」編集長
中村 文彦	横浜国立大学大学院工学研究院教授

(44)



代々木パーキングエリアの改良



◆ 立体化による駐車場の拡張

車種	現況	改良後
小型	18台	35台
大型	3台	4台
	1台	1台

◆ 快適に利用できるトイレ

ユニバーサルデザイン化

◆ より快適で上質な施設へ

都市環境とマッチしたデザイン
開放感ある休憩所
動線のフラット化
エレベータの整備

(45)



首都高辛口応援団

～「民営首都高への提言」～

「誰もが使える首都高、誰からも愛される首都高」へのロードマップ

～主な提言～

すぐやるべきこと

- ・過積載車両の排除に向けた取り組みの強化
- ・ユーザーのヒヤリハット体験情報を取り入れた交通安全対策マネジメント
- ・事故が起こりやすい箇所の標識・区画線の変更や試行などの実行
- ・出入口・ジャンクション名をわかりやすい名称へ見直し

等

実現に向けて知恵をしぼるべきこと

- ・カーナビ・地図関連会社との連携
- ・交通需要の変動に対応したチャネルリゼーションなど車線運用の高度化
- ・構造物の更新時期に合わせ、街並みと調和するデザインへの改良

等

(46)

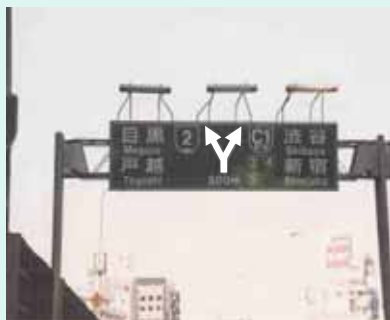


JCT分岐手前の案内標識の改良

提言：

『事故が起こりやすい箇所の標識・区画線の変更や試行など、わずかな改良をまず実行すること』

(変更前)



分岐の形状に関係なく画一的にY型

(変更後)



分岐の形状に合わせ、逆T型矢印に変更

(47)



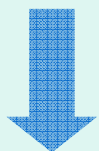
老朽化した構造物の維持更新

- 30年以上の長期間を経過した路線が全体の約4割

	現在	20年後
30年以上経過した 構造物比率(路線延長比)	38%	77%

- 25t化対応は行っているものの過積載車両の通行による影響が大
- 設計時の交通量よりも重交通であることの影響也大

長期間、過酷な交通にさらされてきた構造物に
老齢化による損傷が発生



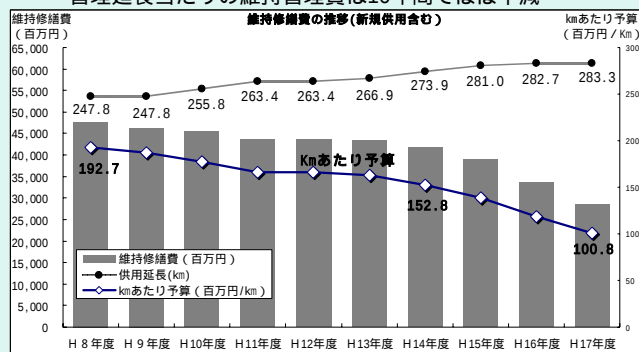
適切な点検と集中的な補修・補強が急務

(48)



管理費削減と管理水準

管理延長当たりの維持管理費は10年間でほぼ半減



H15.3.25に「コスト削減計画」を示し、管理費3割削減を目標として進めてきました。

H14→H17予算の実績
34%削減

塗装の劣化状況
(中央環状線 平井大橋付近)

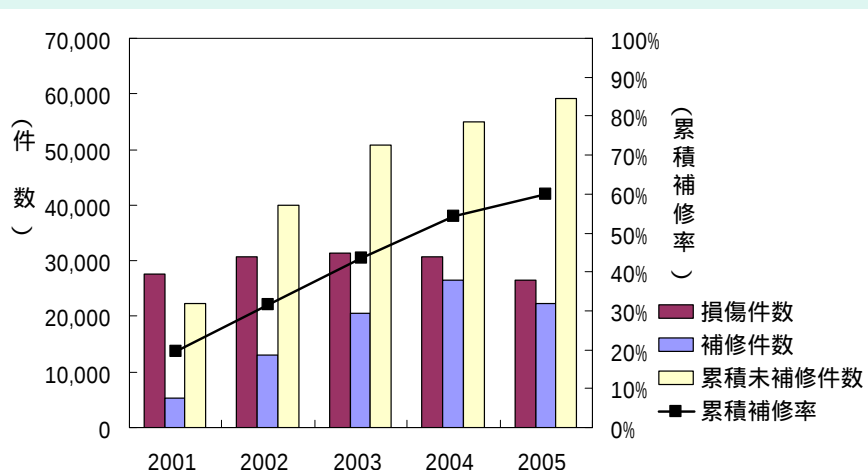


管理費削減が管理水準に与える影響を検証しつつ、安全性を確保しながら効率的な維持管理を推進

(49)



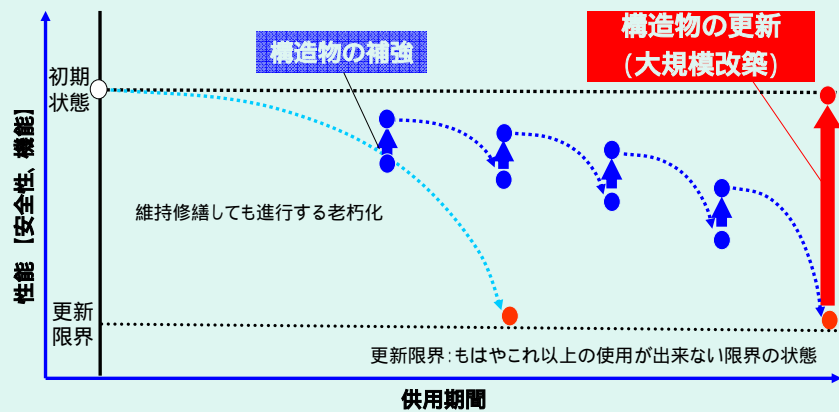
補修の現状



(50)



構造物の補修・補強と更新の関係



これまでどおりの維持修繕・改築を実施していったとしても、老齢化の進行と過酷な使用により将来大規模な改築を必要とする可能性がある

(51)



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。