



ひと・まち・くらしをネットワーク
首都高速道路株式会社

2007年度 事業の概要

2007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)
	広報室	03-3539-9257 (直通)

< URL > <http://www.shutoko.jp>

【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。
経営理念	○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。

会社概要（2007年3月30日現在）

商 号 首都高速道路株式会社
 代表者 代表取締役会長 長谷川 康司
 代表取締役社長 橋本 鋼太郎
 設 立 2005年10月1日
 資本金 135億円



ひと・まち・くらしをネットワーク
首都高速道路株式会社

シンボルマーク：トライアングル・ストリーム
 東京を中心に神奈川・千葉・埼玉の3方面へ伸びる首都高速道路のネットワークと、そのネットワークづくりを通じて「ひと・まち・くらし」を支えていくという会社の姿勢を表現しています。

目 次

1	2007年度経営方針	1
1)	経営基本方針	1
2)	主要課題	3
3)	経営数値目標	5
2	2007年度事業の概要	6
1)	お客様第一	6
(1)	お客様の視点に立ったサービスの展開	6
(2)	渋滞対策、多様な料金サービスの推進	9
(3)	安心・安全・快適性の確保、向上	12
(4)	ITS等の推進	16
2)	地域社会との共生	18
(1)	環境・景観に配慮した高速道路サービスの提供	18
3)	自立する経営	20
(1)	コスト削減	20
(2)	関連事業の着実な実施	21
資料1	《取り組みの概要》	23
資料2	《開通路線の概要》	24
【参考資料】	2007(平成19)事業年度 事業計画	28
<参考-1>	平成19事業年度事業計画の骨子	29
<参考-2>	平成19事業年度事業計画	30

1 2007年度経営方針

1) 経営基本方針

国内景気は、民間需要に支えられた景気回復が続くと見込まれますが、首都高の交通量については不確実な要因もあることから、貸付料の着実な支払いに支障のないよう収支管理を徹底します。

首都高の渋滞解消の切り札となる中央環状線のうち、4号～5号線間を2007年12月に開通させます。社会的に注目されるこの機をとらえて環状道路の整備、ETCの普及、距離別料金制への移行などの当社の重要課題について、お客様をはじめとするステークホルダーのご理解を得つつ、万全の対応を行います。

2006年度は、資産管理や収受員の安全確保において当社への信頼がゆらいだ一年でした。こうした事態を二度と惹き起こさないよう、財務報告の信頼性を確保し、事業活動におけるコンプライアンスを徹底するとともに、リスク管理に万全を期します。

2007年度 首都高事業の要点

事業収入

高速道路事業営業収入 (億円)	2,689
PA 及び駐車場事業等収入 (億円)	16

新設・改築費、修繕費及び管理費

高速道路新設・改築費 (億円)	1,415
高速道路修繕費 (億円)	258
高速道路管理費 (億円)	574

営業状況

交通量 (千台/日)	1,165
営業延長 (km)	293.5

2007年12月に開通する中央環状新宿線（**④**新宿線～**⑤**池袋線）6.7km含む

2) 主要課題

中央環状新宿線(4号～5号線間)の開通

- 中央環状新宿線の確実な12月開通に向けた工程管理を実施するとともに、関連する街路の整備を促進します。
- 初の都市内長大トンネルとなる本路線を安全・円滑に走行できるようトンネル内防災・安全対策に万全を期します。
- 街路から中央環状新宿線への転換効果や都心環状線迂回効果を早期に発現させ、併せて首都高の渋滞解消に向けた取組みをアピールするため、強力な広報活動を実施します。

ETCの普及促進

- ETC利用率・車載器セットアップ率向上のため、関係機関と連携を図り、年度末ETC利用率85%以上の実現に向け、お客様の特性に基づくきめ細かな普及促進策を強力に推進します。
- ETCを安全・円滑にご利用いただくため、ETCトラブルの防止・安全対策を着実に進めます。

2008年距離別料金制導入

- 距離別料金の具体的な料金案の決定を目指して、お客様をはじめとするステークホルダーの皆様との対話を通じた合意形成を図ります。併せて、ETCをご利用にならないお客様への対応についても、関係機関との調整を進めてまいります。
- 十分なシステム・テストや広報の実施など、お客様に混乱を招かないよう導入に向けた計画を立案し、その着実な実施と厳格な進捗管理を行います。

お客様サービスの向上

- お客様の声を真摯に受け止めながら、「辛口応援団」の提言への対応などのサービス施策や安全対策を進め、安全・円滑・快適な首都高を目指して着実にお客様満足度(CS)の向上を図ります。
- お客様のご不満の最大の要因である渋滞については、渋滞対策アクションプログラム(2006年7月公表)に基づく諸施策の具体化を図るとともに、定時性の確保や所要時間表示の精度向上など、一層の努力を重ねます。
- 交通事故の要因分析をもとにした効果的な安全施設の設置等の安全対策を引き続き推進します。

老朽化した構造物の維持更新

- 確実に効率的な点検・補修を実施し、累積損傷の補修を進め、道路構造物の予防保全を徹底します。
- 他の高速道路と比べても構造物の比率が極めて高い首都高の老朽化した構造物の維持更新のあり方について社会的認識を広めるよう努めます。

関連事業の拡大

- 関連事業の収益を向上させ、経営基盤の確立を図ります。
- 都市計画駐車場等において、サービスの多様化・高度化を図ります。
- PAにおいて、PA毎の固有のコンセプトを明確にし、損益の改善を図ります。
- 広告事業の展開等を進めるほか、トランクルーム等の新規事業の実現に努め、収益の拡大を図ります。
- 未利用地、高架下空間の活用を図るため関係機関と調整を進めます。

組織力の強化

- 社員が「自分で考え、自分で行動する」意識のもと、現場と本社の壁、部門間の壁を取り除き、グループ全体としての組織力の強化を図ります。
- 社員教育の重要性に鑑み、研修、OJT、自己啓発等を通じた人材育成の強化を図ります。
- 料金収受会社、交通管理会社及び維持修繕会社を子会社化し、経営の透明性を図るとともにサービスの向上や業務の効率化などの経営方針の徹底を図ります。

その他重要事項

- コスト管理を徹底する一方、必要な維持管理業務については、サービスレベル等の指標をもとに適正な管理水準の確保を図ります。
- 技術提案価格交渉方式の更なる拡大など民間会社にふさわしい入札・契約制度の確立を図ります。
- 不正通行件数を減少させるため、不正通行者への請求等の不正通行対策の強化を図ります。

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アウトカム指標を導入し、その向上に努めています。

2007 年度の経営数値目標

	指 標	2007 年度目標値	2006 年度実績 (見込み)
サービス向上	総合顧客満足度	3 . 0	2 . 8
	ETC 利用率	8 5 %	7 4 %
	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 3 km/ h 2 9 km/ h 2 5 km/ h	4 2 km/ h 2 8 km/ h 2 4 km/ h
	渋滞損失時間 (東京線) ^(注1) (平日平均)	8 2 , 0 0 0 台・時/日	8 8 , 0 0 0 台・時/日
	工事渋滞量 (首都高速道路全線・19時～翌6時)	1 3 km・h/日	1 4 km・h/日
	死傷事故率	3 0 件/億台 Km	3 1 . 5 件/億台 Km
	路上工事時間	2 6 0 時間/km	2 7 0 時間/km
ネットワーク整備	新規ネットワーク完成率	2 8 %	1 0 %
構造物保全	道路構造物予防保全率 ^(注2)	9 8 %	9 6 %
コスト削減	建設費コスト削減達成率 ^(注3)	3 0 %	1 0 %
	管理費 (既存路線の維持修繕費) コスト削減達成率 ^(注4)	4 0 %	2 3 %
関連事業	関連事業売上 ^(注5)	4 0 億円	3 7 億円
	関連事業税引き前当期損益 ^(注5)	6 億円	2 . 7 億円
	首都高カード発行数	9 0 , 0 0 0 枚	5 9 , 0 0 0 枚

(注1) 年間総渋滞損失時間 2006 年度実績(見込み)2,900 万台・時/年、2007 年度目標値 2,700 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) 建設コスト削減達成率は 2012 年度までに削減計画を 100%達成。

(注4) 管理費 (既存路線の維持修繕費) コスト削減達成率は 2010 年度までに削減計画を 100%達成。その削減分を未補修損傷の補修等に充当。

(注5) 連結ベース、消費税抜き。

2 2007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

「お客様の声」の受付・反映

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）、ETCサービスについてのお問い合わせ窓口である『首都高ETC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。

また、ホームページに設けたグリーンポストや携帯電話のメールにおいても、お客様の声を承っております。

2007年度も引き続き、上記の取り組みに併せて、顧客満足度調査（CS調査）、首都高モニター制度及び各種アンケート等を通じて得られたお客様の要望、貴重なご意見を各種改善に反映し、サービス向上に役立ててまいります。

首都高に関するお問合せ は、首都高お客様センターへ

所要時間・ルート案内など首都高における全てのお問い合わせ、質問、ご意見、ご要望等

TEL：03-6667-5855（7:00～20:00 年中無休）

FAX：03-3249-1161（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

ETCを利用した料金割引等、様々なETCサービスに関するお問い合わせ専用窓口

TEL：03-6667-5859（9:00～18:00 年中無休）



PAにおけるサービス向上

首都高のPA（パーキングエリア）ではバリアフリー化を推進しているところですが、ハード面に加え、PAの管理や施設部門に所属する社員16名が「サービス介助士」の資格を取得し、高齢者や身体障害者に対する対応などソフト面での向上を図っています。

また、主なPAに「AED（自動体外式除細動器）」を設置したほか、ETC利用履歴発行プリンターの設置を進めております。

2007年度には、設置場所を拡大するなど取り組みを拡充していきます。

さらに、2007年度は、代々木PAの改良に着手し、駐車スペースの拡張や食堂、トイレなどの立体集約化を行い、お客様がより快適にご利用できるよう施設の充実を図ります。

昨年好評だった『大黒PAジャズライブ』（2006年10月6～7日開催）を2007年度から定例開催するほか、『大黒PA、八潮PAイルミネーション』（2006年12月1日～2007年1月8日）の継続開催など、PAでのイルミネーション活動なども積極的に取り組んでいきます。

なお、関連事業としても、コンビニエンスストアと連携し多機能化を図るなどPA事業に積極的に取り組んでいます。

【関連事業については、P21『関連事業の着実な実施』をご覧ください。】



AED（自動体外式除細動器）...突然心停止状態に陥ったときに装着して用いる救命装置

道路工事情報の拡充

首都高速道路上の工事情報はホームページ上に分かり易く提供しており、通行止めを行う工事については、横断幕、工事広報看板、ラジオ道路交通情報、ホームページ、新聞等で、早い段階から広報し、交通影響が少なくなるように努めています。

2007年度においては、工事場所や工事内容などの詳しい工事情報をホームページ上で路線網図から分かり易く見られるように変更します。また、所要時間案内からも経路に工事がある場合は、工事情報をご覧になれるようにします。



お客様の視点に立った道路維持管理の推進

～首都高ウォッチングの実施～

お客様の視点に立った道路維持管理を進めるため、これまでに首都高モニターや土木工学専攻の大学生の方々など、お客様の方々に首都高速道路のウォッチング（点検）に参加していただいています。2006年度も一般の方々に参加していただき、首都高施設安全週間の一環として実施しました。

2007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、いただ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）2006年度ウォッチング実施状況（2006年6月）

お客様の視点での案内標識の整備

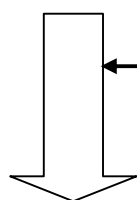
お客様からグリーンポスト等を通じ、案内標識に表示している地名などがわかりにくい、また、地点名より路線名を用いた案内とするほうが走行しやすい場合もあるとのご意見が寄せられています。

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。2006年度は、目標地名の検討、標識文字の屋外視認性実験、標識のレイアウト検討を経て新たな案内標識の基本方針を定めました。

2007年度は、中央環状新宿線（④新宿線～⑤池袋線間）の開通に伴い必要となる箇所等の案内標識を、基本方針に従い順次変更していきます。

2005年度

首都高の道路案内のあり方検討会（2005年8月より8回実施）

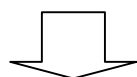


お客様の声

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

2006年度

新たな案内標識の基本方針の確定



2006年4月～ 標識レイアウト検討
2006年12月 案内標識の文字に関する屋外視認性実験

2007年度～

案内標識の変更

新たな案内標識の基本方針

表示内容の簡素化
方向をイメージしやすい路線名、出口名等で案内
車線の分岐形状を反映した矢印の採用
主要情報にローマ字を表示
視覚心理に配慮したレイアウトの採用

民営首都高のあり方を考える懇談会のフォローアップの実施

「首都高辛口応援団～民営首都高のあり方を考える懇談会～」から示された「民営首都高への提言」に基づき、成果や取り組み状況をフォローアップするため「～民営首都高のあり方を考える懇談会～フォローアップ会議」を開催し、首都高の取り組みを紹介しました。

2007年度においては、ホームページのリニューアルやホームページで紹介している「首都高夜景セレクション」の更なる拡充など、懇談会やフォローアップ会議でいただいた辛口なご意見を真摯に受け止め、お客様にご満足いただけるサービスの提供を目指して、今後、全力で取り組んでまいります。

座長：家田仁 東大教授、2006年4月～6月に4回開催



～民営首都高のあり方を考える懇談会～
フォローアップ会議（2007年3月）

【取り組みの概要についてはP23『資料1』をご覧ください。】

(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

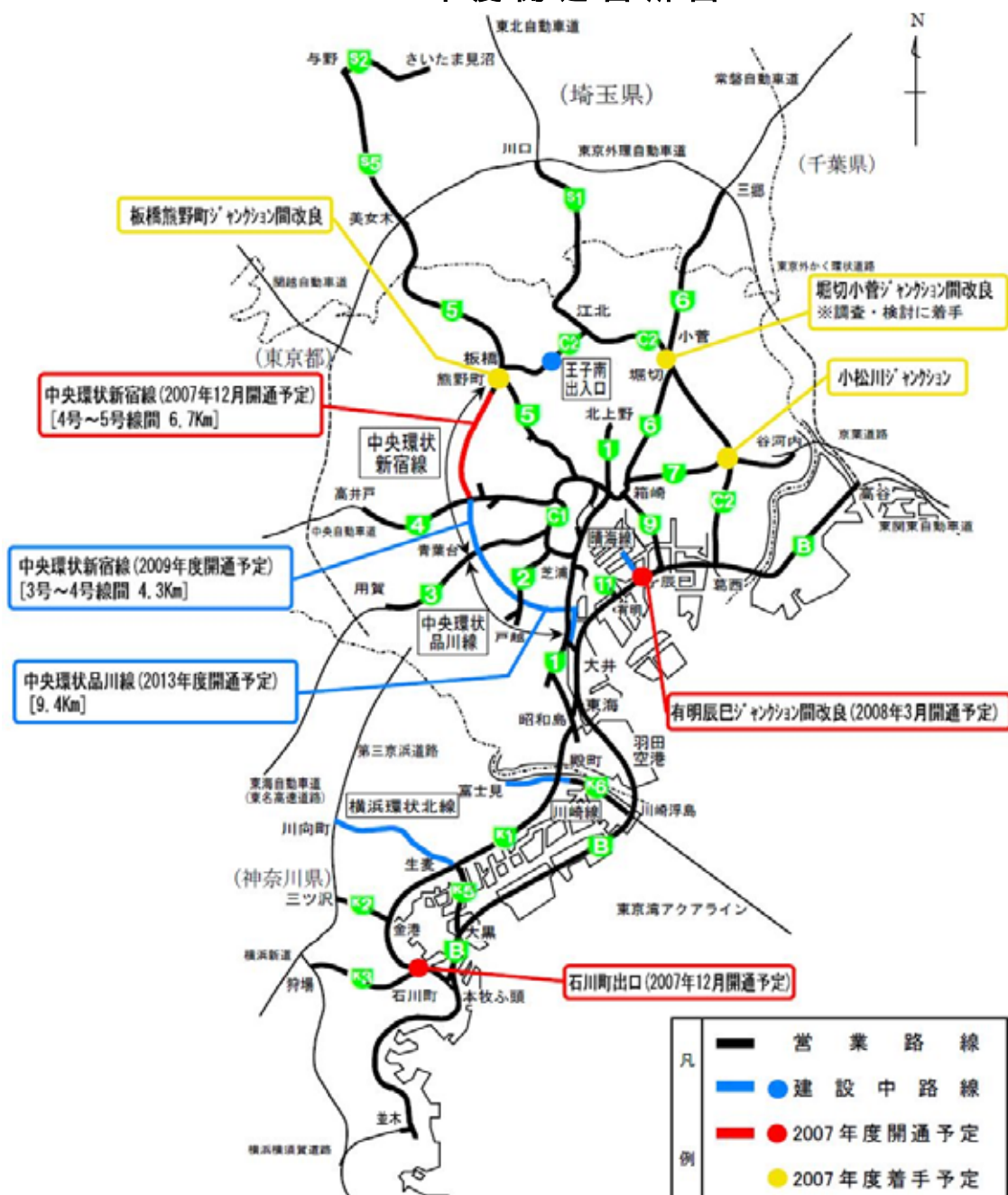
首都高速道路は未だネットワークが整備途上であるため、都心環状線とこれに接続する各放射線の合流部等を中心に渋滞が発生しています。首都圏三環状道路のひとつである中央環状線を全線整備すると、首都高速道路全体の流れがスムーズになり、現在の東京線の渋滞がほぼ解消するものと予測しているため、中央環状線の整備促進に全力で取り組んでいます。

現在、西側区間の中央環状新宿線（延長11km）については、全区間に渡って工事を促進しています。このうち、**高速5号池袋線から中央道につながる高速4号新宿線の区間（6.7km）を本年12月に開通させる予定です。**

また、2006年度から着手した南側区間の中央環状品川線（延長9.4km）の整備もより一層促進していきます。

さらに、中央環状線のほか、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川崎線及び横浜環状北線並びに晴海線についても精力的に整備を進めています。

2007年度開通箇所図



【開通路線の概要についてはP24～27『資料2』をご覧ください。】

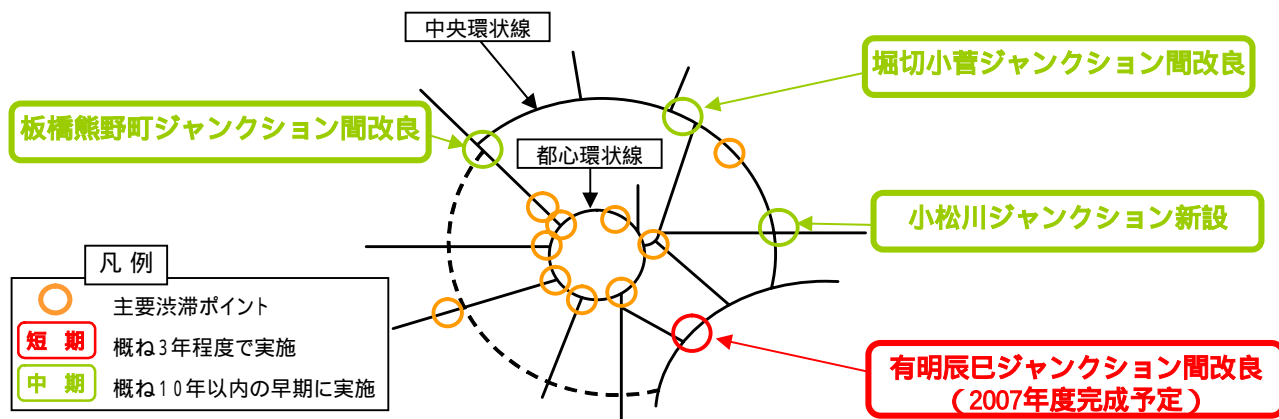
安全性・快適性・円滑性を高める渋滞対策アクションプログラムの推進

お客様の要望が特に多い渋滞対策について、今後の道路ネットワーク整備やボトルネック対策といったハード対策や、情報提供、料金施策といったソフト施策を実施時期を含めて昨年7月に『首都高渋滞対策アクションプログラム』としてとりまとめました。

各種渋滞対策を迅速かつ重点的に実施するとともに、渋滞対策の進捗状況や利用状況の変化に応じて随時見直しを行うことにより、**中央環状新宿線全線完成（2009年度予定）**などにより渋滞を半減させ、**中央環状品川線完成（2013年度予定）**などにより渋滞をほぼ解消することを目指します。

これと併せて中央環状線機能強化事業を推進していきます。具体的には、中央環状線の道路ネットワーク効果をより有効に発揮させるために、中央環状線のボトルネックとなる箇所等の車線増や中央環状線とのジャンクション機能が不足している箇所の渡り線の追加を行います。

これらの事業は早期に着手し、中央環状線の完成までに整備します。



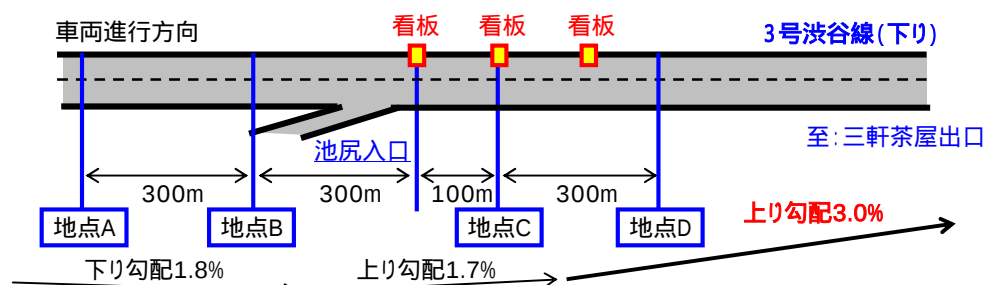
さらに短期的な施策として標識・区画線等の改善により一層渋滞が解消するよう努めます。

具体的には、分合流部の速度低下を抑制する車線別案内標識・路面標示、逆T型標識・路面標示などの改善を行うとともに、合流注意看板、上り勾配注意看板を設置します。

< 対策事例：3号渋谷線下り池尻入口付近 >

- 速度の低下が見られる時間帯（18時～24時）の平均走行速度が**0.8～4.3km/h上昇**。
- 走行速度の上昇に伴い、渋滞損失時間も**8%減少**。

看板の設置位置と速度計測地点

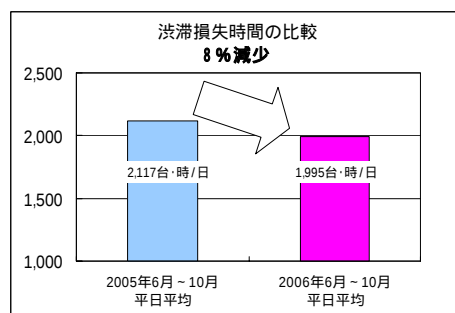


* 上記対策と合わせて、池尻入口の合流案内看板を設置

平均走行速度（18時～24時）の比較



渋滞損失時間の比較



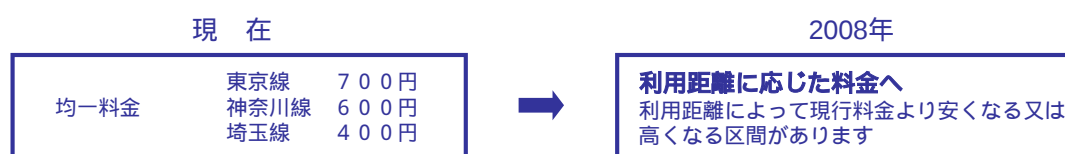
距離別料金制への移行の検討と多様な料金サービスの推進

距離別料金制への移行の検討 ～2008年、首都高は「距離別料金」へ～

ETCを活用した料金サービスの導入により、ETC利用率を高めるとともに、2008（平成20）年を目標として距離別料金制への移行を目指します。

お客様のご利用の距離に応じた公平な料金となる「距離別料金」に移行すると、短い距離で首都高を気軽にご利用いただけるようになります。また、一般道と首都高を状況に応じて乗り降りすることが容易になるなど、首都高及び周辺の道路ネットワークが有効活用され、渋滞が緩和し環境改善が図られます。

距離別料金制の制度設計にあたっては、お客様が利用しやすく、また、首都高速道路と他の高速道路がネットワークとしての効用が十分発揮されるような首都圏全体における料金体系のあり方を踏まえつつ検討を進めます。



多様な料金サービスの推進

2007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ETCを活用した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。

<ETCを活用した料金サービス>

曜日別時間帯別割引



3%OFFキャンペーンは6/30までの期間限定。

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%

ETC特定料金区間	東京線【入谷～本町】など8区間 300円（普通車） 東京線【用賀～池尻】など5区間 500円（普通車）	ETC無線利用限定の特定料金区間を設定。
環境ロードプライシング	首都高速湾岸線（大黒JCT～川崎浮島JCT） ●神奈川線1200円→950円（大型車限定）	川崎地区及び横浜地区において平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。
湾岸線（横浜地区）割引社会実験	首都高速道路の横浜市内出入口～湾岸環八出入口又は空港中央出入口 ●神奈川線600円＋東京線300円→700円（普通車）	首都高速神奈川線の横浜市内から羽田空港までの区間について、料金割引による横浜方面からの空港アクセスの改善効果などを検証するため、料金割引の社会実験を実施。
距離別料金社会実験	●東京線・神奈川線（普通車） 入口・出口ともに対象路線・対象区間内のご利用の場合 東京線100円引き 神奈川線50円引き ●埼玉線（普通車） 日曜・祝日のみ、ご利用距離により日曜・祝日割引とあわせて300円（～8km）、320円（8～12km）、340円（12km～）	国幹道等に接続する放射路線を対象に、短距離のご利用について特定料金区間とあわせて距離別の料金を設定することにより、首都高速道路ならびに一般道路の利用状況等に及ぼす影響等を把握するため実施。

(3) 安心・安全・快適性の確保、向上

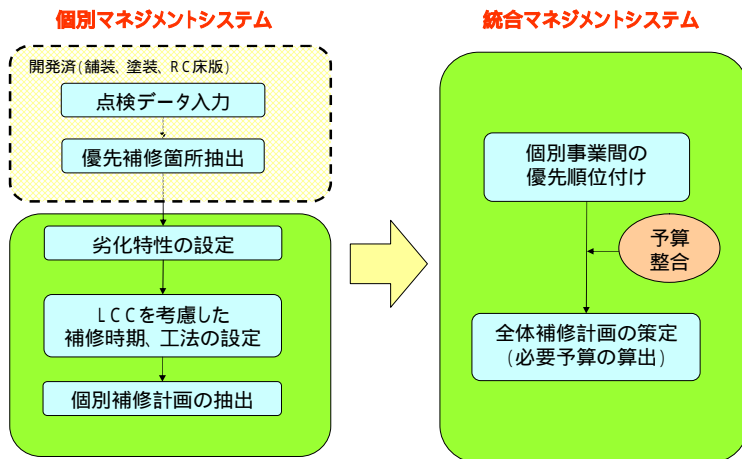
適切な管理水準を確保した合理的、効率的な道路維持管理の推進

～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。

2007年度においても、**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



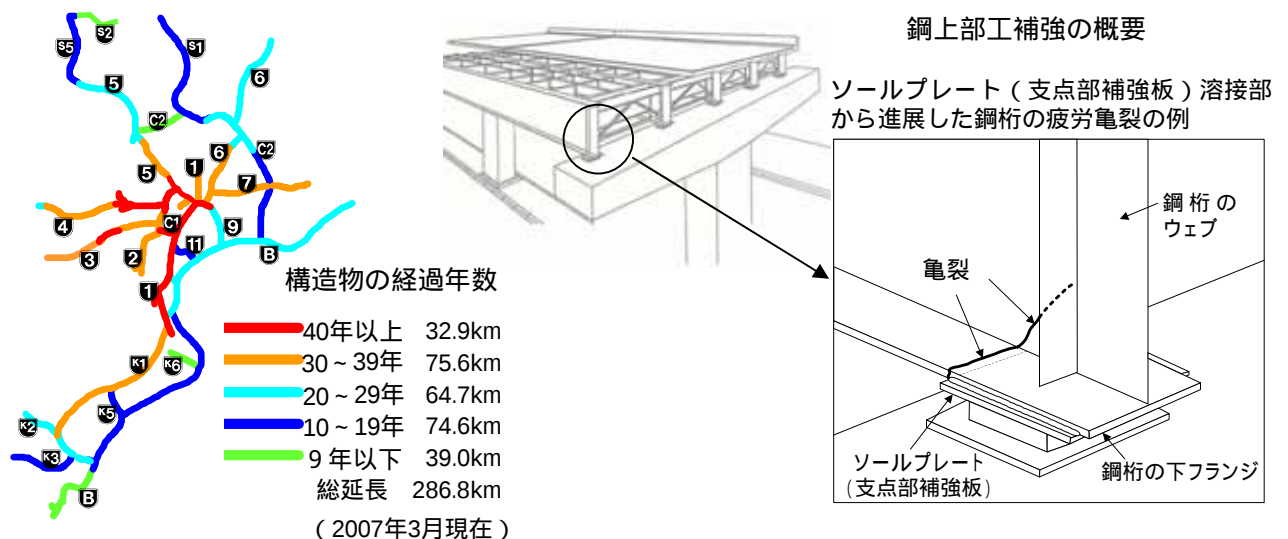
(参考) 個別マネジメントシステム

地震防災対策、道路構造物安全対策等の推進

～将来の維持更新に備えた対策～

将来の維持更新に備えた対策として、地震防災対策や道路構造物安全対策等を推進しております。

2007年度においては、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やトンネルの耐震補強を継続して実施するほか、鋼製橋脚隅角部等の鋼構造物の疲労耐久性向上対策や鋼上部工補強（鋼橋重大疲労損傷対策）などを継続して実施します。



交通安全対策等の推進・走行快適性の向上

2007年度の交通安全対策については、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、P A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、春・秋の交通安全運動や道の日、交通安全フェアなどにおける啓発活動も引き続き実施していきます。また、交通安全運動の2007年度重点目標に係るキャンペーンを実施し、各関係団体に対して事故防止の啓発を行います。

《交通安全運動の2007年度重点目標》

大型車両の重大事故防止

二輪車事故の防止

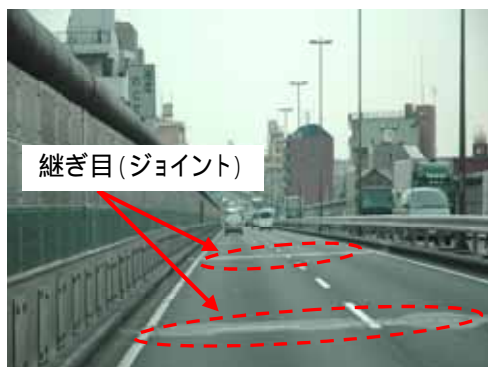
料金所付近の事故防止

事故・故障で高速上停止時の車外事故防止

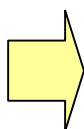
後部座席を含むシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

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、路面の継ぎ目（「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。2007年度は3号渋谷線等で実施する予定です。

ノージョイント化の概要



施工前



施工後

主な交通安全対策



薄層舗装



減速レーンマーク



高機能舗装



分岐部衝撃緩和装置

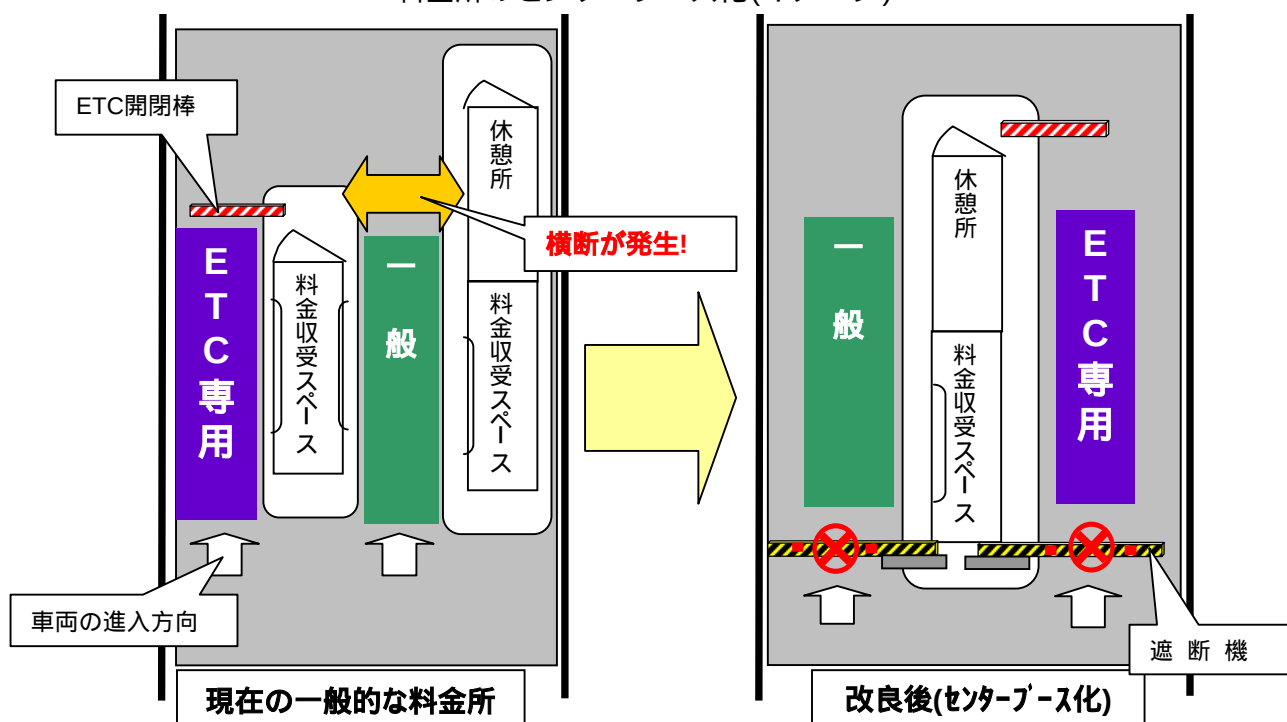
料金所安全対策の取り組み

2005年9月22日に首都高速4号新宿線初台料金所で発生した収受員の死亡事故を契機に、首都高の料金所をお客様により安全にご利用いただけるよう、料金所付近の安全対策を実施する「料金所総合安全対策」（2006年度より3箇年計画）を策定し、料金所における事故防止に全力を挙げて取り組んでいます。

2007年度に積極的に実施していく取り組みは次の通りです。

- 料金所ブースのセンターブース化又はレーンに階段を設置
(概要) 収受員のレーン横断を回避するため、ブースを車線中央に配置するセンターブース化改築工事又はブース間に階段の設置を行う。

料金所のセンターブース化(イメージ)



なお、2006年度末までに完了した主な取り組みは次の通りです。

- 車線表示板の表示改良
(概要) お客様へレーン閉鎖時の注意を促すため、全レーンを対象として、レーン閉鎖時の車線表示板の「白」表示を「閉鎖中」（赤文字）表示に改良する。
- 黄色回転灯の設置
(概要) お客様へレーン閉鎖時の注意を促すため、黄色回転灯を全レーンに設置。
- 遮断機の設置
(概要) レーン閉鎖時の車両誤進入防止のため、全レーンに遮断機を設置。
- ETC路側表示器の表示改良
(概要) ETC車両の速度抑制のため、ETC路側表示器の「減速」表示を「徐行」表示に変更。



不正通行等対策の取り組み

不正通行という行為は、車という大変便利なものを凶器のように悪用して、料金を支払わずに力づくで通行する極めて卑劣で許しがたい犯罪行為です。首都高速道路においては、料金所に監視カメラを設置し、常時監視を行っております。また、料金所において、弊社の取締隊員による不正通行車両の撲滅に向けた体制を強化しております。

2007年度においても、監視カメラの高度化により不正通行等車両の捕捉を強化し、併せて不正通行者への請求・督促の強化を図ってまいります。

■不正通行等の現状

不正通行の形態は、ETCの普及に伴い、ETCに関連するものが増加しています。例として、開閉バーを無理矢理押し破って強行突破するものやETC車ではないのにETC車のふりをして料金所を通過するいわゆる「なりすまし」といったものが増加している傾向にあります。

一方では、ETC専用レーンにおける開閉バーへの接触等のトラブルが発生しており、そのほとんどがお客様の「ETCカードの未挿入・差込不足・期限切れ」（約56%）や「非ETC車の誤進入」（約29%）などによるものです。その結果として、未払いのまま通過する車両が増加していることも要因であると考えております。

■具体的な取り組み

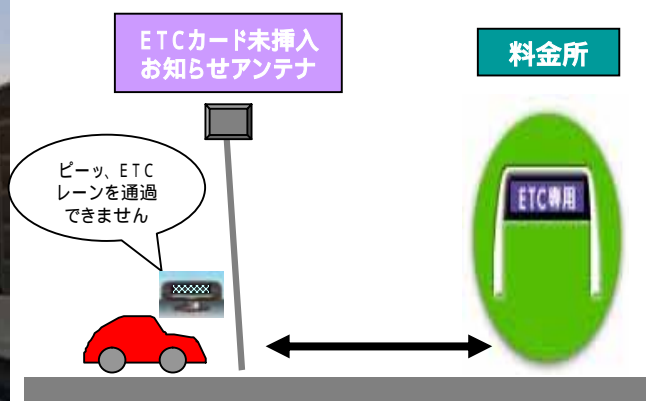
不正通行等への対策として、以下のような取り組みを行っております。

- 監視カメラ映像等を最大限活用した不正通行等車両の捕捉
- 料金所において、弊社の取締隊員による不正通行車両の撲滅に向けた体制を強化
- 混在レーンから一般レーンへ運用を変更し、ETC車とそれ以外の車両が通行するレーンを区別することで、ETCなりすまし車を排除
- 料金所手前でお客様にETCカード未挿入であることをお知らせする「ETCカード未挿入お知らせアンテナ」の設置
- 割増金も含めた通常料金の3倍の金額の督促・請求
- 料金の支払いがない場合は、道路整備特別措置法違反（罰金30万円以下）による警察への通報
- 更に罪の重い併合罪の適用【「詐欺罪（懲役10年以下）」や「威力業務妨害罪（懲役3年以下又は罰金50万円以下）」】に向けた捜査機関との連携強化

ETCカード未挿入お知らせアンテナ



[イメージ]



(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っています。

2007年度においては、現在、国土交通省国土技術政策総合研究所と協同で実施している参宮橋地区AHS社会実験及び湾岸線地区高速バスロケーション社会実験を継続して実施するとともに、国土交通省が実施する次世代道路サービスの本格運用に向けた、首都高速道路をフィールドとした公道実験（ ）に協力していきます。

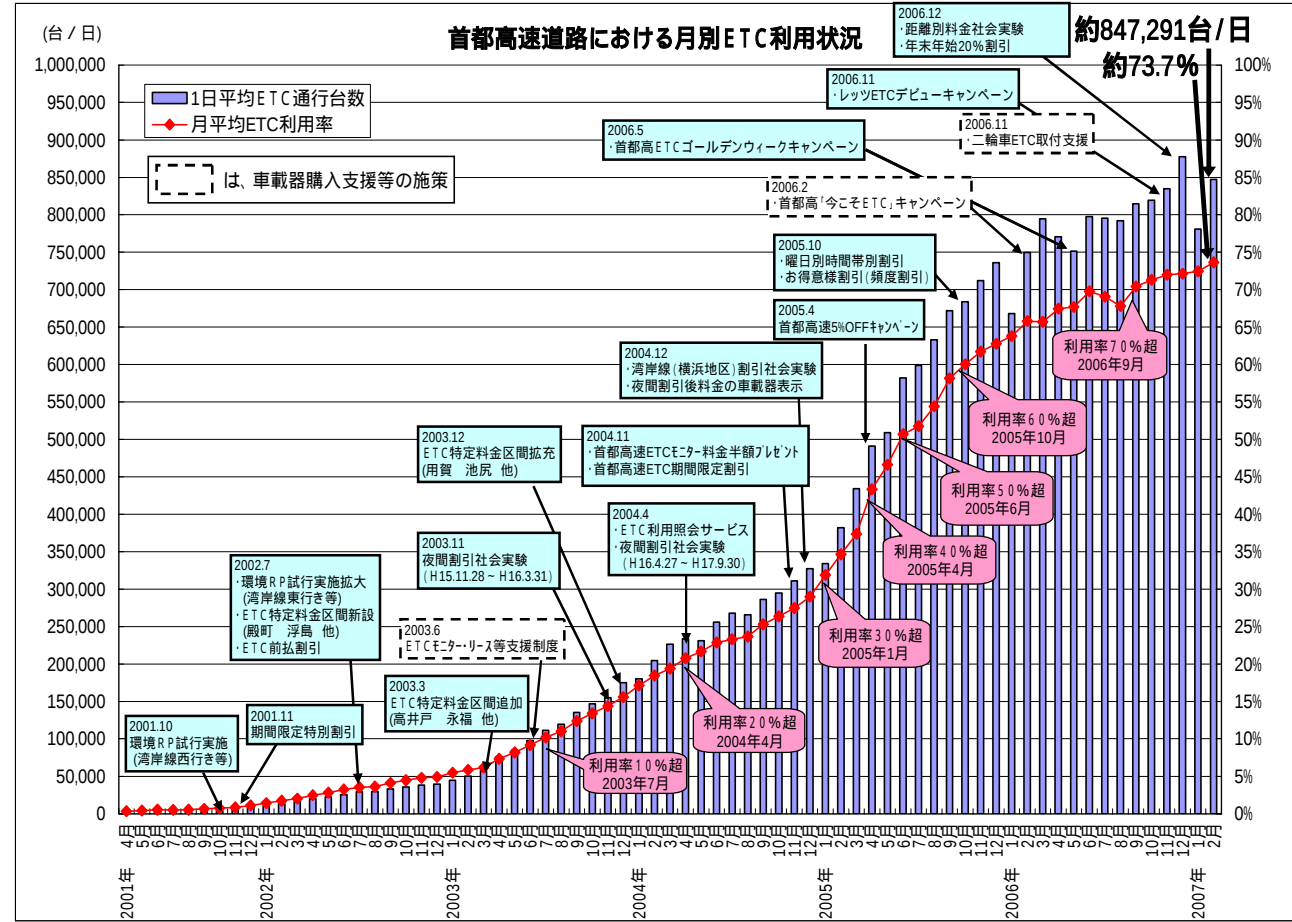
2007年度は、次世代道路サービスの本格運用に向けた取り組みとして、首都高速道路の4号新宿線、5号池袋線及び都心環状線の一部等において、音声や画像を用いた様々なサービスを提供し、その効果や利用者の受容性等を検証する公道実験を実施する予定です。（下図参照）



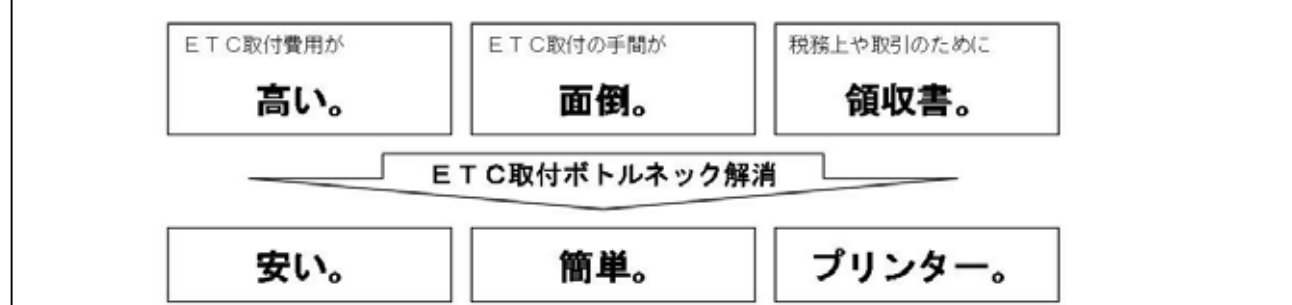
図 スマートウェイ2007（首都高トライアル（仮称））の概要

E T C 普及促進の取り組み

引き続き、2008年春までにETC利用率85%に向けて**普及促進策**を展開していきます。

[illegible]

ＥＴＣ取付にあたり、現在、「高い、面倒、領収書」がボトルネックとなっています。2007年度は、「安い、簡単、プリンター」をキーワードに各種普及促進策を実施いたします。



1. 「安い」に向けた取り組み
 - ・現金利用車向けプレゼントキャンペーン、一般自動車ユーザー向け需要喚起キャンペーン、車検・点検時等における ETC 車載器取付支援、自動車関係会社との共同キャンペーン、首都高カードと提携した ETC 車載器の安価提供、弾力的な料金施策
2. 「簡単」に向けた取り組み
 - ・ワンストップサービスの拡充、出張取付サービスの弾力化
3. 「プリンター」に向けた取り組み
 - ・利用証明書周知広報、利用証明表示機器プレゼントキャンペーン、利用明細プリンターサービス提供
4. その他
 - ・ETC パーソナルカード制度の見直し
 - ・エコロードキャンペーンイベント等関連機関とタイアップした ETC 広報・キャンペーンの実施

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

良好な景観・美観への取り組み

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。

2007年度は、湾岸線の緑地帯や千代田・霞が関トンネルの景観改善など、供用路線において重点的に景観向上対策を実施する箇所を選定し、効率的・効果的に対策を実施していきます。

また、現在建設中の中央環状新宿線の西新宿ジャンクションでは、高架橋の壁面緑化を試験的に実施します。

● 快適空間プロジェクト実施例：八潮PA改修



女性トイレ入口



女性トイレ パウダーコーナー

● 快適空間プロジェクト検討例：千代田トンネル景観改善



トンネル壁面 補修前



トンネル壁面 補修後イメージ

● 中央環状新宿線（西新宿ジャンクション）高架橋壁面緑化イメージ図



環境への取り組み

～エコロード・キャンペーンへの参加～

京都議定書に基づく自動車交通からのCO2削減目標を達成するため、道路管理者が一体となって実施するエコロードキャンペーンへ実行委員会構成団体として参加し、CO2削減施策への国民の参加を促進するため、以下の行動喚起に向けた機運醸成と情報発信を行っています。

- 「エコドライブin首都高」の推進
- ETCの更なる利用促進
- 渋滞対策アクションプログラムの推進

2006年度においては、教育機関等へのパンフレット等の郵送、キャンペーン会場におけるパンフレット「首都高と環境」の配布やETCの更なる利用促進に努めてきました。

2007年度もキャンペーンの実施や小中学校等での出前講座の実施などを通して、引き続き、環境に優しい道路をお客様へPRしていきます。

エコロードPRコーナー



キャンペーン会場

(2006.10.31、新宿駅西口広場)

「首都高カード」でおトクなETC車載器を提供し、ETCの普及促進に努めています。

2007年度実施予定

大黒パーキングが情報発信基地に

- エコロードキャンペーン in 大黒PA -

2007年5月27日からの1週間、大黒PAはエコロード情報発信基地になります。お客様に楽しみながらエコドライブを知っていただき、実行していただくための様々なイベントをご用意しております。

キャンペーンの実施状況

- ・2006.10.30～31 新宿駅西口広場
- ・2007.1.31～2.1 TX秋葉原駅
- ・2007.3.15～16 ゆりかもめ新橋駅
- ・2007.3.31～4.1 葛西臨海公園(予定)
- ・2007.5.27～6.2 大黒PA(予定)
以降順次開催予定



道から、ストップ温暖化。

ECO-ROAD

首都高と環境 ～地球のために、未来のために～

首都高速道路(株)の環境に対する取り組みをわかりやすく紹介するパンフレット「首都高と環境」を作成しました。

パンフレットでは、主に以下について紹介しています。

- | | |
|-----------------|--|
| ・ <u>渋滞解消</u> | ネットワークの整備、ETC |
| ・ <u>新しい計画</u> | 計画、建設中路線のトンネル化 |
| ・ <u>道路のつくり</u> | 遮音壁、裏面吸音板、高機能舗装、路面の補修、
ノージョイント化、トンネル換気所、景観との
調和・オープンスペース |
| ・ <u>みどりを育む</u> | 緑地創出・壁面緑化・ビオトープ |
| ・ <u>お客様と共に</u> | 環境ロードプライシング、エコロード・キャンペーン |



3) 自立する経営

(1) 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」(建設費は2003年度以降の残事業費に対して10%削減、管理費は2005年度において対2002年度比30%削減(新規開通等による増を除く)を目標)を策定し、健全経営を達成するため、これまで着実に進めてまいりました。

2006年3月に上記「コスト削減計画」を反映した内容で高速道路機構との「協定」を締結し、高速道路事業を実施しております。

2007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】

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。

- ・新たな契約方法の拡大(発注規模の拡大、民間企業の契約方法導入等)
- ・工法・設計の見直し(材料の見直し、インハウスVEによる設計の見直し等)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。

- ・維持管理用資材の一括調達
- ・新材料・新工法の採用(伸縮継手、ノージョイント化、省工程型厚膜塗装等)
- ・契約方法の見直し(価格協議方式等)
- ・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

【新たな契約方法の拡大(中央環状品川線の場合)】

中央環状品川線シールドトンネル(北行)工事(延長約8km)において、民間の高度な技術力を幅広く求めて、設計及び施工に反映させ、品質確保及びコスト削減を図ることを目的とした「総合評価方式を併用した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法を採用し、コスト削減を図りました。

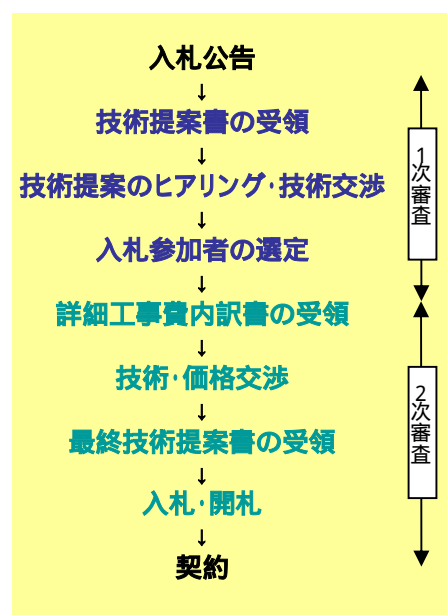


品川線は、東京都施行による街路事業(約2,000億円)と有料道路事業(約2,000億円)の合併施行で事業実施

●新たな契約方法の特徴

『総合評価方式』を併用した『技術提案価格交渉方式(複数者交渉タイプ)』

- 競争参加者の技術提案を受ける方式
民間の優れた技術力の活用
- 技術・価格を考慮できる総合評価方式による選定方式
- 技術交渉により技術提案の確認、改善等を求めることができる方式



(2) 関連事業の着実な実施

駐車場、PA等の事業を中心とした長期安定的な経営基盤の確立と新規事業への参入

駐車場、P A等の事業を中心に、首都高グループ関係会社とともに長期安定的な経営基盤を確立しつつ、お客様の視点に立ち、地域の皆様の生活に貢献できるよう、新たな事業を含め適切な事業の実施に取り組んでいます。

■ 都市計画駐車場事業（5箇所）

都市活動の基盤となる都内5箇所の都市計画駐車場の運営・管理を行います。

2007年度は、以下の取り組みを行います。

- ・ 兜町駐車場においてお客様に視認性の高い案内表示板を設置します。（2006年度は汐留駐車場で設置済）
- ・ 100円単位の時間貸料金設定や1日上限料金等の利用しやすい料金体系の試行とともに、駐車スペースを限定した定期的試行など増収に向けた取り組みを行います。
- ・ 安全、安心や快適性向上に資するため、必要となる施設の更新を実施します。（2007年度は汐留駐車場において引き続き実施）
- ・ 自動二輪車駐車場を順次設置します。（2006年度は兜町駐車場で設置済）



視認性の高い案内表示（汐留駐車場）



自動二輪車駐車場（兜町駐車場）



駐車場内施設の活用

■ パーキングエリア事業

大黒P Aなど首都高速道路上の20箇所のP Aの運営・管理を行います。

- ・ 都市型P Aの実現を目指し、食堂、売店の充実を図るとともに、コンビニエンスストアの誘致を行うなど、P Aにおけるサービスの高度化・多機能化を図ります。

（2006年、八潮P Aでモデル化事業としてコンビニエンスストアを誘致）

コンビニエンスストアを通じたサービスの高度化・多機能化

A T Mの設置、 料金収納代行業務の受付、 宅配便の受付 など

- ・ 2007年度に着手する代々木P Aの改良により、コーヒーショップの誘致や食堂及び売店のリニューアルを行います。



コンビニエンスストアの誘致（八潮PA）

■ 高架下を活用した駐車場事業

首都高速道路の高架下を活用した駐車場の運営・管理を行います。

- ・ 駐車場の新規開設及び既存駐車場の2層化や月極駐車場から時間貸駐車場への転換を行います。

なお、パーキングエリア事業、高架下駐車場事業については、お客様のニーズに的確に対応し効果的な事業の実施を図るため、「首都高速道路サービス㈱」に運営を委託しています。

■ 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2005年12月から「首都高カード」「首都高ETCカード」等を発行開始しました。

- ・ 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、2007年3月21日現在で57,010人の会員を獲得しました。
- ・ 引き続き、会員増に努め、「エコロードキャンペーン」の実施などによりETCの普及促進を進めていきます。



首都高カード



首都高ETCカード

■ 労働者派遣事業の展開

労働者派遣事業等を運営する「首都高パートナーズ㈱」を設立・開業しました。

- ・ 派遣先企業とスタッフの最適なマッチングが可能となるような的確な人材サービスを提供していきます。

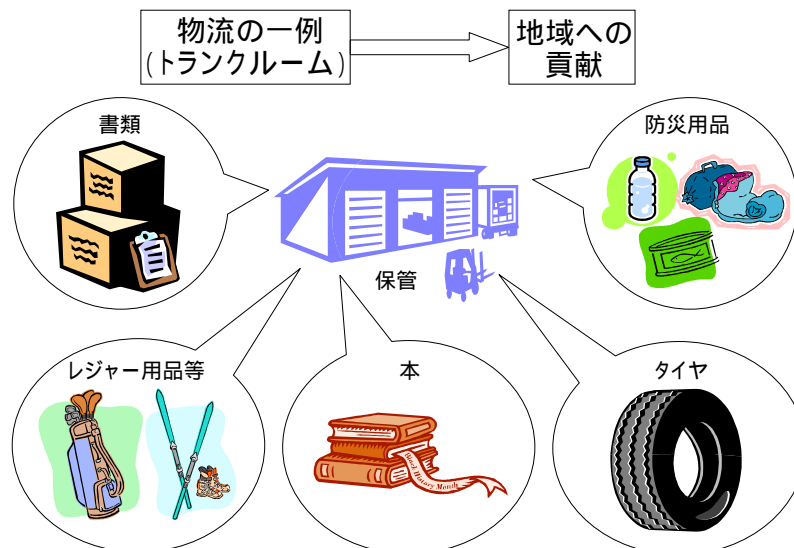
■ 保険代理店事業の展開

保険代理店事業を運営する新会社「首都高保険サポート㈱」を設立・開業しました。

- ・ 首都高グループのリスクマネージャー＆ライフプランナーとして、お客様に「最高品質の安心と安全」を提供していきます。

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。



取り組みの概要 ～「民営首都高への提言」のフォローアップ状況～

【取り組み事例】

二輪車ライダーのヒヤリ・ハット体験を安全対策に反映

都心環状線(外回り)呉服橋付近

至
竹橋
JCT

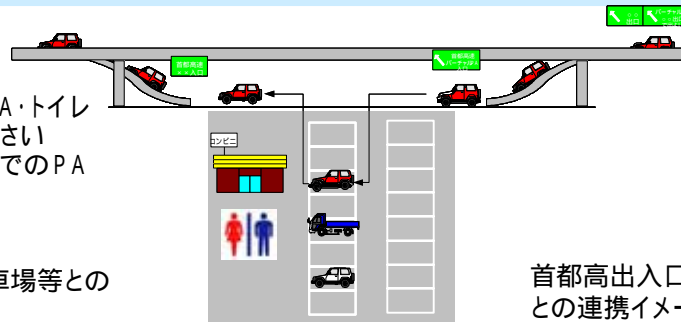
目線の低い二輪車
ライダーにもカーブ
の線形が見えやす
くなる高輝度区画線
(270m)

カーブ手前での
速度抑制を促す
赤・黒ゼブラ
薄層舗装(100m)

至
江戸橋
JCT

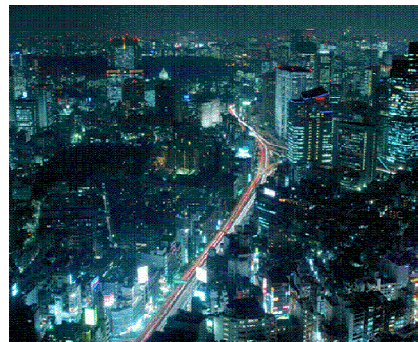
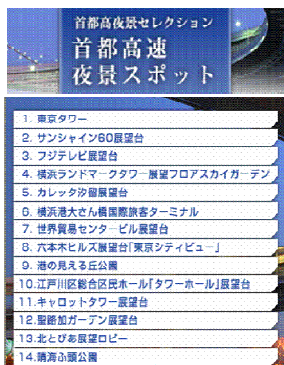
ETCを活用した首都高出入口と既存の駐車場等との連携について検討を開始

- ・お客さまの声:首都高はPA・トイレが少ない、PAの規模が小さい
- ・PA整備上の課題:都市内でのPA用地の取得は困難
- ・ETCを活用し、沿道の駐車場等との連携について検討を開始



首都高出入口と沿道の駐車場との連携イメージ図

「首都高夜景セレクション」として、14カ所のスポットをホームページ上で紹介(2006.12～)



六本木ヒルズ展望台より望む③渋谷線

2007年度は、周辺店舗と連携して「首都高夜景シート」をホームページ上で紹介

周辺店舗において首都高の夜景が美しく見えるシート(席)

お客様の使いやすさを追求したホームページにリニューアル



現在のホームページ

「お客様第一」を徹底的に追求し、お客様にわかりやすく、知りたい情報にスムーズにアクセスできるホームページを目指して、順次リニューアルを実施。

- ・2007年4月:交通情報・ルート検索のページをリニューアル。素早く簡単に検索できるようにし、出入口から先の一般道路のルートも表示可能に。
- ・2007年秋:トップページをリニューアル。ニーズが多い交通情報・ルート検索をメインに置き、使いやすさについてお客様の声を聞きながら、改良を継続的に実施。

1 中央環状新宿線（④新宿線～⑤池袋線間）の概要

中央環状新宿線の開通は渋滞解消のはじめの一步

中央環状線は、外かん・圏央道とともに首都圏3環状道路を形成し、都心から半径約8kmの最も内側に位置する環状道路です。**中央環状新宿線（④新宿線～⑤池袋線間）の6.7kmは12月に開通**させ、この開通により**中央環状線47kmの7割が完成**します。

弊社は、2006年7月に「渋滞対策アクションプログラム」を発表し、中央環状線の完成などにより、概ね**10年以内で首都高の渋滞をほぼ解消**することを宣言しました。今回の開通は、首都高の渋滞解消のはじめの一步であり、首都高全体の**渋滞を2割減少**させます。残りの③渋谷線までの区間4.3kmは2009年度中に完成させ、首都高全体の**渋滞半減**を目指します。さらに、中央環状線の最終区間である中央環状品川線9.4kmは2006年度に着手し、2013年度の完成を目指して工事を進めています。



中央環状新宿線 概要図

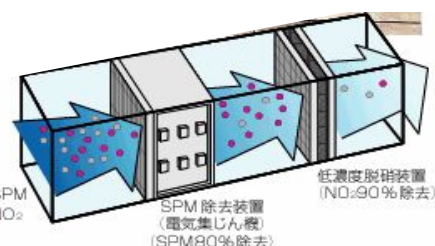
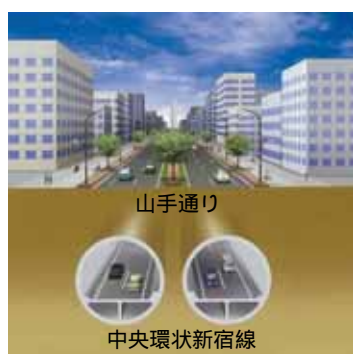


着々と進む照明・換気設備などトンネル内装工事
(西武池袋線椎名町駅付近)

出入口名称は、中央環状新宿線が皆様により親しまれ、より多くの方にご利用いただける道路となるよう、アンケートを参考に検討されました。出入口名称について、みなさまからのご意見をいただいたのは初めての試みです。

環境に優しい道路

- ・ほぼ全線にわたってトンネル構造を採用し、大気・騒音・振動や日照・景観への影響を最小限に抑えました。
- ・山手通りは、中央環状新宿線と一体的に整備します。幅が広くゆとりのある歩道、電線類の地中化、緑豊かな植樹帯の設置により、山手通りは快適でやさしい道路になります。
- ・トンネル内を通行するお客様が、安全・快適に運転できる環境を保つため、換気所を設置してトンネル内の空気を入れ替えています。
- ・自動車からの排出ガスは換気所から取り込まれた空気によって薄められ、換気塔から上空に吹き上げて拡散させるため、排出ガスが周辺環境に与える影響を極めて小さく抑えています。
- ・さらに、低濃度脱硝設備を設置し、NO₂を90%以上、SPMを80%以上除去し、環境負荷を低減します。



山手通りの地下に位置する中央環状新宿線

中落合換気所 (新宿区中落合二丁目付近)

低濃度脱硝設備のしくみ

安全・安心の道路

トンネル内での事故・火災発生など万一の場合に備えて、国内最高のAA等級の防災設備に加え、首都高独自の追加防災設備も設置しています。トンネル火災発生時にも、お客様の安全確保を第一に考えた運用を行います。

【首都高独自の追加防災設備】

早期に事故等の交通異常事象を画像処理により検出するシステムの導入。

迅速な情報提供のため、情報板に直接行動を示すメッセージを表示。

トンネル内の発災地点への進入を確実に防ぐため、遮断機を設置。

パトロール隊の強化のために、日本初のバイク隊を導入予定。渋滞中の迅速な現場到着や遮断機の操作による早期の通行止め制御を実施。

迅速・確実な避難誘導のために、非常口強調灯やトンネル内でも明瞭に聞こえる拡声放送（時間遅延技術を適用）を導入。



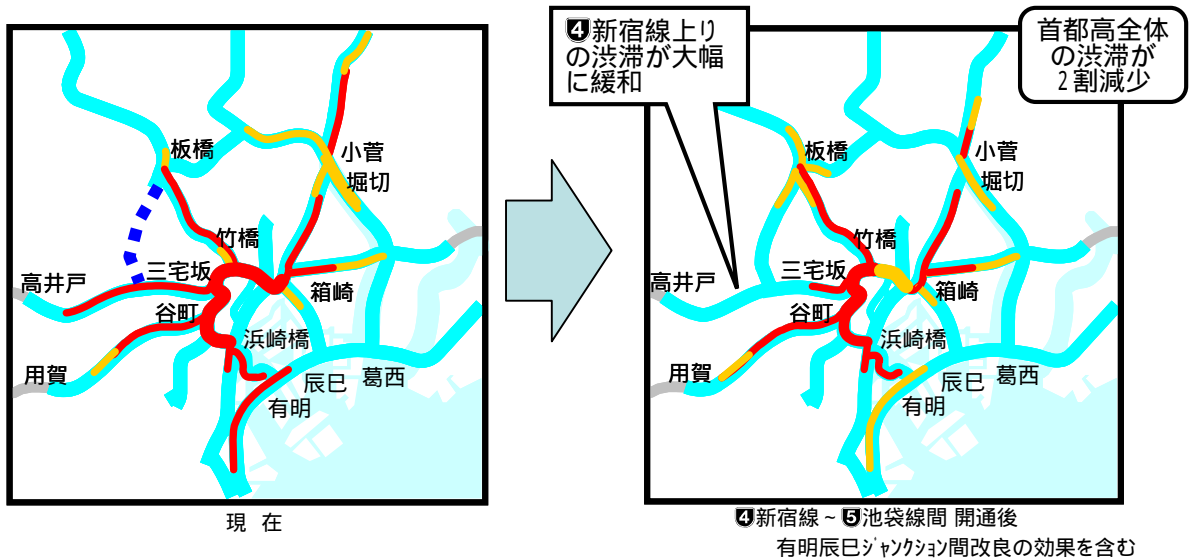
AA等級のトンネル防災設備



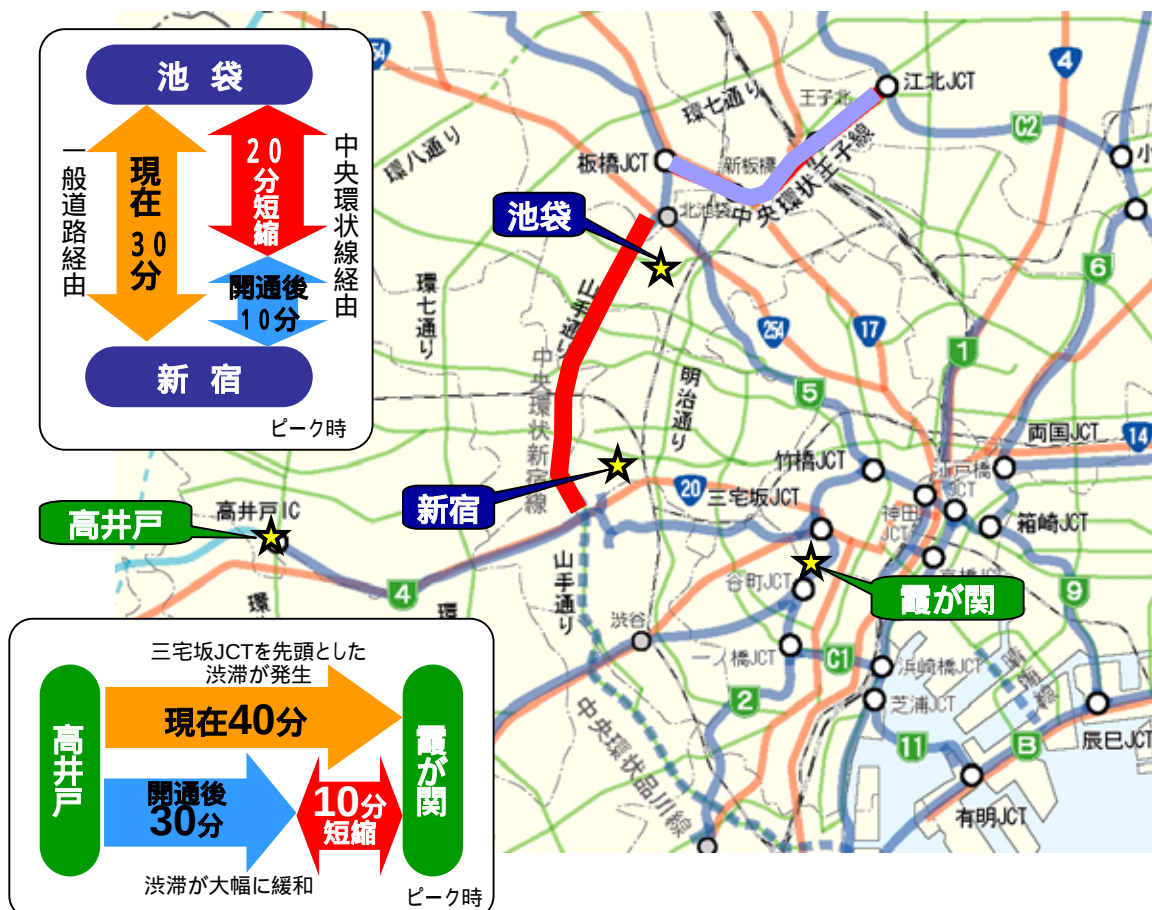
渋滞解消のはじめの一步

～首都高の渋滞が2割減少～

開通により、環状道路の機能が發揮され、都心環状線に集中する交通が迂回・分散されることにより、首都高全体の渋滞は2割減少します。特に、④新宿線上りの渋滞が大幅に緩和されます。



- ・新宿と池袋の相互間の所要時間が30分から10分へと20分短縮します。
- ・中央環状新宿線の開通により、④新宿線の三宅坂JCTを先頭とした渋滞が緩和され、ピーク時間帯の高井戸から霞が関に向かう所要時間は、40分から30分へと10分短縮されます。

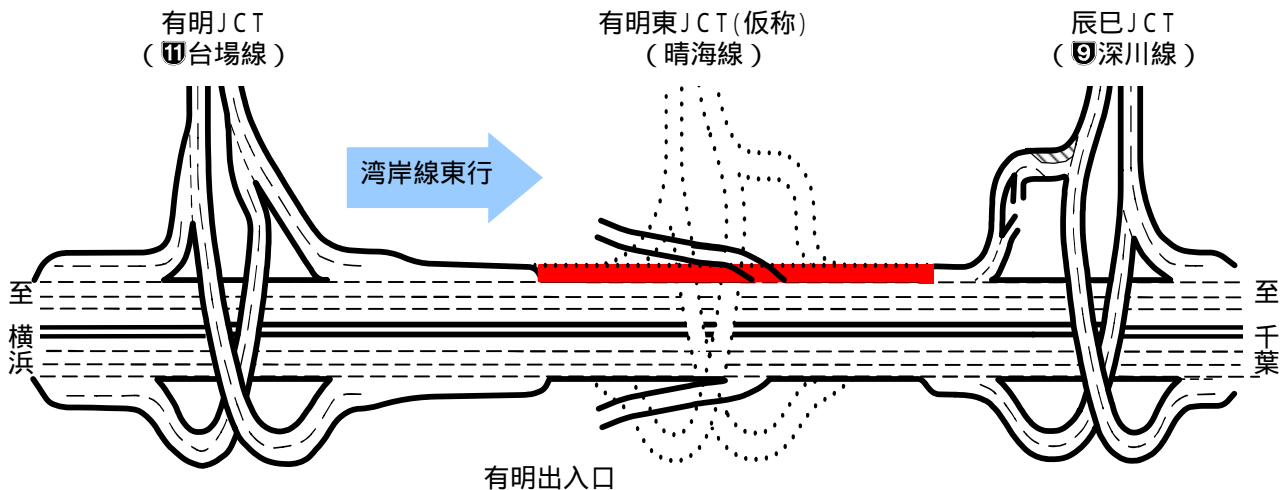


2 有明辰巳ジャンクション間改良の概要

～ 湾岸線東行の渋滞を解消～

湾岸線東行き有明付近は、**⑪**台場線からの合流及び上り勾配等によって交通容量が不足し慢性的な渋滞が発生しています。湾岸線東行きの**⑪**台場線が合流する有明ジャンクション合流部から**⑨**深川線に分岐する辰巳ジャンクション分流部まで約900mにわたって片側4車線化。2008年3月までに開通させる予定です。

この改良により、湾岸線東行き有明付近を先頭とした渋滞はほぼ解消し、所要時間は約8分短縮されます。



3 石川町出口（仮称）の概要

～ 湾岸線方面から横浜都心部へ直接アクセス～

⑪横羽線の石川町ジャンクション付近において、湾岸線方面から横浜都心部に直接アクセスする出口です。12月までの開通を目指し、横浜市の街路事業と連携して整備を推進します。この出口の開通により、横浜中華街や横浜スタジアム・横浜市役所等が集中する横浜都心部へ直接アクセスできるようになり、2004年12月に完成した本牧ジャンクション改良と合わせ、湾岸線方面と横浜都心部とのアクセスが格段に向上します。横浜市役所周辺への所要時間は、湾岸線東京方面からは約6分、湾岸線磯子方面からは13分短縮されるほか、周辺の一般道路の渋滞緩和にも貢献します。



【参考資料】

2 0 0 7（平成 1 9 年）事業年度 事業計画

< 参考 - 1 > 平成 19 事業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 5 路線 35.7 kmの新設、都道高速湾岸線(有明 辰巳 JCT間改良) 0.9 kmなどの改築	1,415
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 32 路線 293.5 kmの維持、修繕、災害復旧そ の他の管理	831
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に関連する受 託事業	139
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	0.1
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	15
合 計		2,400

上記以外に道路資産貸付料 2,031 億円を支出する。

○ 資金計画概要 (対前年度比)

(単位: 億円)

区分	19年度 (計画値) [a]	18年度 (計画値) [b]	比率 (a/b)
収入の部			
(営業的収入)			
高速道路事業営業収入	2,689	2,631	[1.02]
関連事業営業収入	155	234	[0.66]
PA及び駐車場等収入	16	17	[0.94]
受託事業収入	139	217	[0.64]
(資本的収入)			
社債・借入金	1,587	1,952	[0.81]
前期繰越金	419	472	[0.89]
合計	4,851	5,289	[0.92]
支出の部			
(営業的支出)			
高速道路管理費	574	561	[1.02]
道路資産賃借料	2,031	2,001	[1.01]
関連事業管理費	150	227	[0.66]
PA及び駐車場等管理費	11	10	[1.10]
受託事業営業費	139	217	[0.64]
(資本的支出)			
高速道路新設・改築費	1,415	1,782	[0.79]
高速道路修繕費	258	209	[1.23]
関連事業建設費	4	3	[1.33]
社債等償還金	16	-	[-]
次期繰越金	405	474	[0.85]
合計	4,851	5,289	[0.92]

この他に、暫定協定の変更に伴う17年度賃借料の増額分30億円につ
いて、平成18年度に支出する。

< 参考 - 2 > 平成 1 9 事業年度事業計画

平成 1 9 事業年度

〔 自 平成 1 9 年 4 月 1 日
至 平成 2 0 年 3 月 3 1 日 〕

第 3 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」という。）第 10 条に基づき、高速道路株式会社（以下「会社」という。）が、毎事業年度の開始前に、その事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 11 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事業年度の資金計画及び収支予算書も添付する。

平成 19 事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 2,400 億円の事業費、うち高速道路事業に係る総額は約 2,246 億円の事業費を予定している。資金計画については、財政投融资（政府保証債）や自主調達（民間借入金）等により合計約 1,587 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１９事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、災害復旧その他の管理で構成される。

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ため、約１，４１５億円の事業費（一般管理費、建設中利息を除くと約１，２８６億円）を予定している。なお、本事業年度内の開通予定路線として、中央環状新宿線（４号線～５号線間）６．７ｋｍを予定している。また、本事業年度内の改築事業完成箇所として、有明辰巳ＪＣＴ間改良及び石川町出口（仮称）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８３１億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、本事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１９事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５路線 ３５．７ｋｍ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	１，４１５
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３２路線 ２９３．５ｋｍの維持、修繕、災害復旧 その他の管理	８３１
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）		２，２４６

注）端数処理の関係により合計が一致しない場合がある。

なお、上記以外に道路資産賃借料２，０３１億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１９事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０．１億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、高速道路事業に関連する他の道路事業の委託事業を着実に実施するため、約１３９億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、駐車場及び高架下施設事業等を展開するために約１５億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１９事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	０．１
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の新設に関する受託事業「東京都市計画道路幹線街路環状第６号線整備事業における街路築造の委託に関する基本協定」に基づく受託工事ほか	１３９
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	１５
合計Ｂ（高速道路事業以外）		１５３

合計（Ａ＋Ｂ）（全事業）		２，４００
--------------	--	-------

注）端数処理の関係により合計が一致しない場合がある。

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、修繕等の所要資金を含む。

■ 資金計画書

平成19事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	2,689	2,689		
関連事業営業収入	155			155
SA・PA事業収入	0			0
その他の事業収入	16			16
受託事業収入	139			139
営業外収入	-	-		
(借入金等)				
社債・借入金	1,587	1,587	(1,479)	
政府保証債	204	204	(204)	
政府等からの無利子借入金	317	317	(317)	
機構からの無利子借入金	296	296	(296)	
財投機関債	100	100	(100)	
民間借入金	670	670	(562)	
前期繰越金	419	348	(165)	72
合 計	4,851	4,624	(1,643)	227
支出の部				
(営業的支出)				
高速道路管理費	574	574		
道路維持費	252	252		
道路業務管理費	187	187		
一般管理費	135	135		
道路資産賃借料	2,031	2,031		
関連事業管理費	150			150
SA・PA事業管理費	0			0
その他の事業管理費	11			11
受託事業営業費	139			139
(資本的支出)				
高速道路新設・改築費	1,415	1,415	(1,405)	
新設・改築費	1,286	1,286	(1,276)	
一般管理費	83	83	(82)	
支払利息等	46	46	(46)	
高速道路修繕費	258	258	(84)	
修繕費	244	244	(79)	
一般管理費	13	13	(4)	
支払利息等	1	1	(1)	
関連事業建設費	4			4
SA・PA事業建設費	-			-
その他の事業建設費	4			4
社債等償還金	16	9		7
次期繰越金	405	338	(155)	66
合 計	4,851	4,624	(1,643)	227

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18年度末執行分(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169億円を、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19事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
・ 高速道路事業営業損益			
1 . 営業収益	4,397	4,397	
(1) 料金収入	2,561	2,561	
(2) その他収入	1,836	1,836	
・ 道路資産完成高	1,836	1,836	
2 . 営業費用	4,392	4,392	
(1) 道路資産賃借料	1,935	1,935	
(2) 道路資産完成原価	1,836	1,836	
(3) 管理費用	622	622	
・ 維持修繕費	240	240	
・ 管理業務費	178	178	
・ 一般管理費	117	117	
・ 租税公課	8	8	
・ 減価償却費	79	79	
(4) 引当金等	0	0	
高速道路事業営業利益	5	5	
・ 関連事業営業損益			
1 . 営業収益	45		45
(1) S A ・ P A 事業収入	0		0
(2) その他の事業収入	15		15
(3) 受託事業収入	30		30
2 . 営業費用	43		43
(1) S A ・ P A 事業費	0		0
(2) その他の事業費	14		14
(3) 受託事業費	30		30
関連事業営業利益	2		2
全事業営業利益	7	5	2
・ 営業外収益	0	0	0
・ 営業外費用	6	5	1
經常利益	1	0	1
・ 特別利益	0	0	0
・ 特別損失	0	0	0
税引前当期純利益	1	0	1
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。