

1 平成 16 年度事業の概要

(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、渋滞対策のみならず、沿道の環境を改善し、その整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促すものとして必要不可欠なものとなっています。そのため建設・管理コスト削減の着実な実施をはじめとする事業の合理化・効率化の一層の推進に加え、重点路線に事業費を優先配分し、その他の路線については工程上必要最小限の事業費を配分するなど、有利子借入金（有利子負債）の抑制を図りつつ、その整備を着実に進めます。

平成 15 年 3 月 25 日に策定・公表した「コスト削減計画」に基づき、建設費にあつては、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、10%（約 1,085 億円）まで削減を図ることとし、平成 16 年度までに、このうち目標の 41.5%（約 450 億円）の削減を行います。今後さらに事業区分の見直し等により、建設費を一層削減するよう努めます。管理費にあつては、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の更なるコスト削減により、3 割まで削減を図ることとし、平成 16 年度は平成 14 年度と比較して 24.3%（約 304 億円）の削減を行います。

新規開通等に伴う増を除く。

1) 民営化に向けた取組み状況

平成 16 年 3 月 9 日、道路関係四公団民営化関係 4 法案が閣議決定され、現在、国会において、審議されているところです。

公団としては、平成 17 年度中の民営化に向けて所要の準備を進めていくとともに、引き続き、安全で円滑な首都高速道路ネットワークによる質の高いサービスを提供できるよう努めてまいります。

民営化に向けた体制の整備

理事長をトップとした「首都高速道路公団改革・民営化推進委員会」において、民間の知恵の導入を図るため、民間企業経営者 2 名の顧問が参加し、民営化に向けての諸課題の解決に向け検討を進めています。

入札・契約方式の見直し（参入障壁の撤廃等）

より競争性・透明性・公正性を向上させるため、平成 15 年度から管理 4 業務における競争入札の公募内容について、関係業界団体等を通じての周知の徹底、更には相談窓口の設置、公募の受付期間の延長等により参加しやすい入札環境整備を実施しています。

[応募要件の緩和内容]

- ・維持修繕・保全点検業務：車線規制を伴う業務で、会社に求める実績及び配置予定技術者に求める実績について、自動車専用道路での交通量要件の撤廃、一般道路における交通量要件の大幅な緩和を実施します。
- ・料金收受業務：現場代理人等について一定の要件を求めますが、有料道路における会社の実績、会社の地域要件を求めません。
- ・交通管理業務：現場代理人等について一定の要件を求めますが、会社の実績、地域要件を求めません。

資産の売却処分

債務償還に充てるため、従前からの事業用残地の売却に加えて、宿舍、保養所等の売却可能な資産についても、売却の手続きを進めてまいります。

PA関連公益法人の取扱い

PAの管理・運営を新会社またはその子会社に移管するため、国土交通省の指導を受けながら、公団及び関係財団において検討を進めます。

ファミリー企業の抜本的見直し

管理4業務について、引き続き、入札・契約方式の見直し、コストの削減、子会社等の公団OB役員の削減をはじめとする天下り人事の見直しなどに取り組んでまいります。

2) ネットワークの整備

首都高速道路は、平成14年12月の中央環状王子線の開通により総延長281.0km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・暮らし」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が全線整備されると、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ことから、**中央環状線の整備促進**が必要となっております。

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、渋滞が約6割減少することが見込まれる**中央環状新宿線**については、**工事を促進し、平成18年度内の完成**を目指します。

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、地域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。このうち、**大宮線**については、**与野～新都心間2.3kmを平成16年5月に開通**させる予定です。これにより、さいたま新都心と東京都心部が直結し、利便性が更

に向上します。

平成 16 年度においては、**中央環状新宿線及び川崎線**において換気所周辺の局所対策として**低濃度脱硝設備の導入に着手し**、大気環境改善に努めてまいります（環境事業費）。

3) 管理の万全、お客様サービスの向上

お客様サービスの向上を図るため、分合流部の渋滞緩和のためのボトルネック渋滞対策、アクセス強化を図る連絡路の整備を促進してきましたが、**新木場辰巳ジャンクション間の3 4車線化整備、横浜都心部と南部地域との新たなルートである本牧ジャンクションについて平成 16 年度内に開通を予定**しています。

また、平成 13 年度から実施してきた**首都高速の若返り作戦**としての道路構造物の改良・補強を拡充して実施するほか、鋼製橋脚隅角部における疲労亀裂の補強等を継続して推進するなど、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、「公共工事コスト削減対策に関する新行動計画（平成 12 年 12 月 首都高速道路公団）」に基づき、コスト削減を推進してきたところです。

さらに、新たな「コスト削減計画」を平成 15 年 3 月 25 日に策定し、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。（5 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、10%（約 1,085 億円）まで削減します。

平成 16 年度までに、このうち約 450 億円（目標の 41.5%を達成。）の削減を行います。今後さらに事業区分の見直し等により、建設費を一層削減するよう努めます。

<平成 16 年度の主な施策>

- ・ 発生土の無償処分地の確保による削減
- ・ 暫定2車線整備による削減
- ・ トンネル換気設備の見直しによる削減
- ・ 入札時VE（目標価格型）方式の実施

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、3 割まで削減を図ります（新規開通等に伴う増を除く。）。

平成 16 年度には、平成 14 年度と比較して、維持修繕費 90 億円、改築費 126 億円、業務管理費 64 億円、一般管理諸費 5 億円、給与関係諸費 18 億円、合わせて約 304 億円（ 24.3% ）の削減を行います。管理 4 業務 については、108 億円（ 25.2% ）の削減を行います。また、新たな契約方法の導入により、更なる削減を検討しています。

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 16 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
- ・ 耐久性の高い新たな舗装材料の採用による緊急補修費用の削減
- ・ 夜間管制業務体制の見直し
- ・ 電気・機械設備に係る点検頻度の見直し
- ・ 総人件費の削減

平成 16 年度においても建設・管理コスト削減の着実な実施をはじめとする事業の合理化・効率化の一層の推進を図りつつ、事業に取り組みます。また、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、お客様をはじめとする国民の皆様方の負託に応えるべく、民営化に向け経営のさらなる健全化に努めます。

(参考) コスト削減計画

建設費

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、10% (約 1,085 億円) まで削減します。今後さらに事業区分の見直し等により、建設費を一層削減するよう努めます。

< 主な施策と削減見込額 >

(平成 15 年度以降の残事業費 約 10,850 億円に対する削減見込額(概数)) (単位: 億円)

| 項目 | 代表的な施策 | 削減見込額 (概数) |
|----------|---|---------------|
| 規格変更 | ・止水性の向上や新たな耐火対策等の開発によりセグメントを覆うコンクリート(二次覆工)を削減し、トンネル断面を縮小 ・交通量を勘案して、パーキングエリア(PA)の整備の見直し ・暫定 2 車線整備 ・車線幅員の縮小 | 380 |
| 工法の見直し | ・シールドセグメント製作において高流動コンクリートを使用することにより振動締め固め等の工程を削減 ・大規模補償物件を回避するため橋脚等の位置、構造の見直し | 250 |
| 契約方法の見直し | ・発注規模の拡大 | 140 |
| その他 | ・近年の地価動向を反映した用地費の精査 | 100 |
| 小計 | | 870 |
| 更なる削減 | ・新たな契約方式の導入等 | 215 |
| 合計 | | 1,085 |

管理費

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式の導入等の更なるコスト削減により、3 割まで削減を図ります(新規開通等に伴う増を除く。)

< 参考 >

削減見込内訳 (新規開通等に伴う増を除く) (単位: 億円)

| | H14 | H15 | | | H16 | | |
|--------|-------|-------|-----|-------|-----|-----|-------|
| | | 予算 | 削減額 | 削減見込率 | 予算 | 削減額 | 削減率 |
| 維持修繕費 | 418 | 385 | 33 | 7.9% | 328 | 90 | 21.5% |
| 改築費 | 349 | 270 | 79 | 22.6% | 223 | 126 | 36.1% |
| 業務管理費 | 287 | 264 | 23 | 8.0% | 223 | 64 | 22.3% |
| 一般管理諸費 | 25 | 24 | 1 | 4.0% | 20 | 5 | 20.0% |
| 給与関係諸費 | 170 | 162 | 8 | 4.7% | 152 | 18 | 10.6% |
| 合計 | 1,250 | 1,106 | 144 | 11.5% | 946 | 304 | 24.3% |

注1. 新規開通路線とは、中央環状線(板橋～江北 7.1km:中央環状王子線)、大宮線(2.3km)のことである。

2. 平成 16 年度の新規開通路線に伴う増を含めた額は維持修繕費 336 億円、改築費 223 億円(出口 ETC を除く)、業務管理費 226 億円等合計 957 億円となり、削減額は 293 億円、削減率は 23.4%となる。

3. なお、予算執行に当たっては、さらに準備が整ったものからコストの削減等を進めていくこととしている。

< 管理 4 業務 削減見込額 > (新規開通等に伴う増を除く) (単位: 億円)

| | H14 | H15 | | | H16 | | |
|--------|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-------|
| | | 予算 | 削減見込額 | 削減見込率 | 予算 | 削減額 | 削減率 |
| 料金收受業務 | 150 | 138 | 12 | 8.0% | 116 | 34 | 22.7% |
| 交通管理業務 | 38 | 34 | 4 | 10.5% | 29 | 9 | 23.7% |
| 維持修繕業務 | 117 | 110 | 7 | 6.0% | 86 | 31 | 26.5% |
| 保守点検業務 | 124 | 110 | 14 | 11.3% | 90 | 34 | 27.4% |
| 合計 | 429 | 392 | 37 | 8.6% | 321 | 108 | 25.2% |

料金收受業務及び交通管理業務は業務管理費、維持修繕業務及び保守点検業務は維持修繕費に含まれる。

注1. 新規開通路線とは、中央環状線(板橋～江北 7.1km:中央環状王子線)、大宮線(2.3km)のことである。

2. 平成 16 年度の新規開通路線に伴う増を含めた額は 331 億円であり、削減額は 98 億円、削減率は 22.8%となる。

3. なお、予算執行に当たっては、さらに準備が整ったものからコストの削減等を進めていくこととしている。