

CSR Report 2019

首都高 CSRレポート 2019



首都高速道路株式会社

ひと・まち・くらしをネットワーク

1962年

1962年12月
総延長 **4.5km**

1968年7月
総延長 **50km**突破

1973年2月
総延長 **100km**突破

1987年9月
総延長 **200km**突破

第1期

1962年～1970年

都心環状線と放射路線の整備

- 1962年12月 首都高初の開通
(1号線京橋～芝浦間4.5km)
- 1967年 7月 芝公園～霞が関間の開通により、
都心環状線が形成される
- 1968年 7月 神奈川1号横羽線(浅田～東神奈川間)開通
神奈川県内初の開通



建設中の一ノ橋 JCT

第2期

1971年～1988年

都市間高速道路との接続

- 1971年3月 6号向島線(江戸橋JCT～堤通間)、
7号小松川線全線開通/京葉道路と接続
- 12月 3号渋谷線全線開通/東名高速と接続
- 1976年5月 4号新宿線全線開通/中央道と接続
- 1978年1月 湾岸線(新木場～浦安間)開通
千葉県内初の開通
- 1985年1月 6号三郷線(小菅JCT～三郷JCT間)開通
埼玉県内初の開通/常磐道と接続
- 1987年9月 川口線(江北JCT～川口JCT間)開通
東北道と接続



6号三郷線(小菅～三郷)開通式

〈編集方針〉

首都高CSRレポートは、ステークホルダーの皆様に対して、当社のCSR活動の考え方、取り組みなどを広くお伝えすることを目的として作成しています。
当社の経営理念や経営計画をはじめ、首都高の建設、維持、管理に係る事業概要、事業活動を通じた社会への取り組み、環境への取り組みなどを幅広く紹介しています。

〈対象範囲〉

当社の事業活動を対象としています。

〈対象期間〉

主に2018年4月1日～2019年3月31日の期間における事業活動について報告していますが、継続的な取り組み等はその前後の活動についても記述しています。

2019年3月
総延長
320.1
km

2010年10月
総延長 **300km**突破

2019年

第3期
1989年～
さらなるネットワーク整備

- 1989年 9月 横浜ベイブリッジ(湾岸線)開通
- 1993年 8月 レインボーブリッジ
(11号台場線)開通
- 1997年12月 東京湾アクアラインと接続
- 2001年 3月 ETC一般サービス開始
(11料金所)
- 10月 湾岸線全線開通
- 2005年10月 「首都高速道路株式会社」設立
- 2012年 1月 均一料金から距離別料金へ移行
- 2015年 3月 中央環状線全線開通
- 2016年 4月 5車種区分対距離料金へ移行
- 2017年 3月 神奈川7号横浜北線開通
- 2018年 3月 10号晴海線開通



横浜ベイブリッジ(湾岸線)開通式



神奈川7号横浜北線開通式



晴海線開通

CONTENTS

- 3 トップメッセージ
- 5 会社概要
- 8 首都高ネットワーク
- 9 中期経営計画2018-2020
- 11 CSRマネジメント
- 13 **特集1**
災害時の安全確保に向けて
- 15 **特集2**
交通利便性の向上を目指して

17 お客様のために

- 17 安全・安心に向けた取り組み
- 21 交通安全対策の推進
- 23 渋滞緩和に向けた取り組み
- 25 より良い都市景観の創造に向けて
- 26 お客様サービスの向上

29 社会のために

- 29 高速道路ネットワークの整備
- 30 社会に根差した技術革新
- 31 国内外への技術力の展開
- 33 地域社会との連携
- 34 社会に貢献できる企業を目指して

37 環境のために

- 37 環境への取り組み姿勢
- 37 低炭素社会に向けて
- 40 自然共生社会に向けて
- 43 沿道環境の改善に向けて
- 44 循環型社会に向けて
- 44 マテリアルフロー

45 株主・投資家の皆様のために

- 45 着実な債務の引渡しと返済
- 46 資金調達とIR活動
- 47 財務情報
- 48 事業評価
- 49 強固な経営基盤の構築に向けて

52 取引先の皆様のために

- 52 契約制度
- 53 工事の安全対策

54 社員の皆のために

- 54 働き方改革の推進
- 56 ダイバーシティの推進
- 56 健康的で安心して働ける職場づくり
- 57 人材育成の推進

- 59 ガイドライン対照表
- 61 SDGs対応表
- 63 第三者意見



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当社の姿勢を表現したものです。

〈参考ガイドライン〉

- ISO26000(国際標準化機構)「社会的責任に関する手引き」
- GRI「サステナビリティ・レポート・スタンダード」
- 国連グローバル・コンパクト原則
- 環境省「環境報告ガイドライン(2018年度版)」

〈使用する略称〉

本レポートでは、「当社」は首都高速道路株式会社を表します。また「高速道路機構」は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構を表します。ジャンクションは「JCT」、パーキングエリアは「PA」と略記します。

表紙写真：大橋JCT(空撮)



安全・安心・快適を追求し、 これからも首都圏の ひと・まち・くらしを支えます

代表取締役社長

宮田 年耕

お客様第一を胸に刻み、 交通環境の安定的な提供を

高速道路は人と物を運び、人々のくらしを支える根幹インフラです。その中でも当社は、東京を中心に埼玉・神奈川・千葉の3方向へ伸びる首都高の建設・維持・管理を担っており、首都圏のくらしや社会経済活動を支えていくことを使命としています。社員一人ひとりが「ひと・まち・くらしをネットワークする」という想いを抱き、安全・安心・快適な交通環境を提供し続けることこそが、我々の最も重要なミッションです。大雪や大雨、地震等の災害時におきましても、首都高速道路を管理するプロ意識のもと適切な対応を行うことで、お客様の安全を守り、地域の社会経済活動を確保してまいります。

2018年1月の大雪の際に長期の通行止めを生じさせたことを踏まえ、改めて社を挙げて検討を重ね、災害時の安全確保に向けた取り組みの拡充を進めてきました。「特集1:災害時の安全確保に向けて」では、その取り組みについて紹介しています。災害時・非常時においてもお客様から信頼される・頼りにされる首都高を目指し、経営理念の「お客様第一」を胸に刻みながら、責務を全うできるよう真摯に業務に取り組んでいきます。

新時代の期待・要請への感度を高め、 ネットワークのさらなる拡充を

2019年5月には令和の時代を迎えました。以前にも増して、ステークホルダーから当社に寄せられる期待や当社が社会で果た

すべき責務は広がっていくだろうと考えています。例えば、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会時における安定的な交通環境の提供は、首都圏の交通を支えるインフラ企業の責務であり、社会からの大きな要請と認識しています。こうした要請に応えるべく、高速道路ネットワークのさらなる充実につとめています。「特集2:交通利便性の向上を目指して」では、同大会開催までの完成を目指す、横浜環状北西線と馬場出入口、小松川JCT、渋谷入口(下り)を紹介しています。東品川・鮫洲の大規模更新事業についても、同大会の開催までに暫定う回路を含めた新たな道路をご利用いただけるよう工事を進めています。また、日本橋周辺の首都高地下化につきましても、同地区のまちづくりや魅力発信に関する社会的な要請に応えるべく、2017年に社内で立ち上げた専門部署を中心に地下化の実現に向け検討を進めています。

事業を通じた社会課題解決への貢献を

これからの時代は、より地球環境を意識した施策が求められると予測しています。2015年に気候変動抑制に関する多国間の国際的な合意(パリ協定)が図られ、日本も批准国となりました。今後温室効果ガスの排出量削減を目指していく潮流の中で、日本の首都圏交通網を担う当社も事業を通じて排出量の削減に貢献していく必要があります。交通流の円滑化を図り渋滞緩和を実現することは、ステークホルダーから当社に求められている大きな要請のひとつであるだけでなく、「温室効果ガスの排出量削減」という社会課題の解決に向けた貢献にもつながります。この



ように、事業を通じて社会課題の解決に積極的に貢献していく取り組みは、「持続可能な開発目標 (SDGs)」の達成にも必要不可欠なものです。当社も社会経済を構成する一企業として、SDGsも意識しながら、首都圏のみならずより広い視野で社会経済の存続・発展に貢献していきたいと考えています。

全社一丸となり持続可能な社会の実現を

当社はこれからも安全・安心の追求を最優先に、ステークホルダーからの期待に誠実に応え、社会課題の解決に貢献してまいります。そのためには、「自らの業務の先にはお客様をはじめとしたステークホルダーがいる」、そして「自らの業務が社会への貢献につながる」という自覚と誇りを社員一人ひとりが持ち、業務に真摯に取り組むことが重要です。この考えを全社員が強く意識し、持続可能な社会の実現に向けて社が一丸となって業務に取り組むことができるよう導いていくことが、わたしの使命であると考えています。

今後も当社は日本の基盤となるインフラを支える企業として、社会へ貢献し続けるために総力を結集し事業に取り組んでまいります。皆様の一層のご理解とご支援を賜りますよう、よろしくお願ひ申し上げます。

基本理念

私たちは、
首都圏のひと・まち・暮らしを
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。

企業倫理憲章

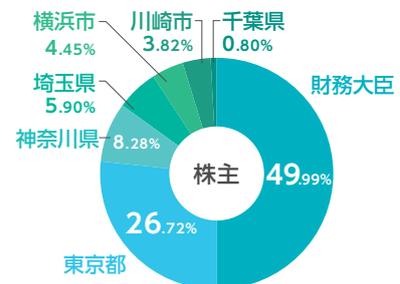
- 関係法令及びその精神を遵守し、公正な事業活動を推進して、誠実な企業と評価されることを目指します。
- 経営に関する情報などは積極的に公開して透明性を保ち、広く社会とのコミュニケーションを図ります。
- お客様の個人情報をはじめとする情報の管理を徹底します。
- 人権を尊重し、あらゆる差別を排除します。
- 経営トップは、この憲章の実現に力を尽くします。この憲章に反する事態に対しては、経営トップが率先して改善に努めます。

会社概要

当社は、「民間にできることは民間に委ねる」との政府の方針を受けて、2004年6月2日に成立した高速道路株式会社法及び日本道路公団等民営化関係法施行法に基づき、それまでの首都高速道路公団(1959年設立)に代わる新しい組織として、2005年10月1日に設立されました。首都高速道路公団と同様に、首都高の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを事業目的に据えています。また、民営化に伴い高速道路事業に支障のない範囲内で、他の様々な事業を行うことができるようになりました。

社名	首都高速道路株式会社 Metropolitan Expressway Company Limited
代表者	代表取締役社長 宮田 年耕
所在地	東京都千代田区霞が関1-4-1
設立	2005年10月1日
資本金	135億円
社員数	1,091人(2019年3月31日現在)

当社の株主構成



〈株主〉 財務大臣、東京都、神奈川県、埼玉県、横浜市、川崎市、千葉県

当社の主な事業

高速道路事業

首都高の維持管理

お客様に安全・安心に首都高をご利用いただくため、点検、補修・補強、清掃、緊急応急対応、積雪・凍結対策を行っています。



首都高の大規模更新・大規模修繕

進行する構造物の高齢化に対応するため、道路構造物の造り替え等の更新事業や修繕事業を進めています。



首都高の新設・改築

新規路線の整備や既存路線の改築を行うことでネットワークの強化を図り、渋滞緩和、移動時間の短縮や物流の効率化等に取り組んでいます。



首都高の料金収受

限られた道路空間の中で、お客様により快適にご利用いただくため、ETCを活用しながら効率的な料金収受を行っています。



関連事業

駐車場やPAの運営・管理

高架下等を活用した駐車場や首都高上のPAの運営・管理を行っています。



技術コンサルティング

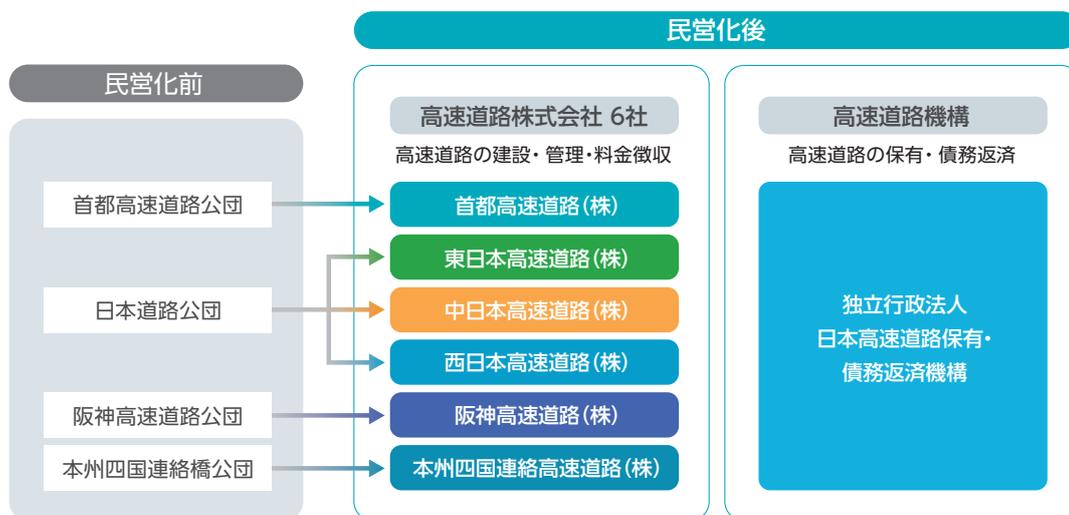
高速道路事業において培った技術・ノウハウを活用し、コンサルティング事業として国内外で展開しています。



高速道路会社の民営化

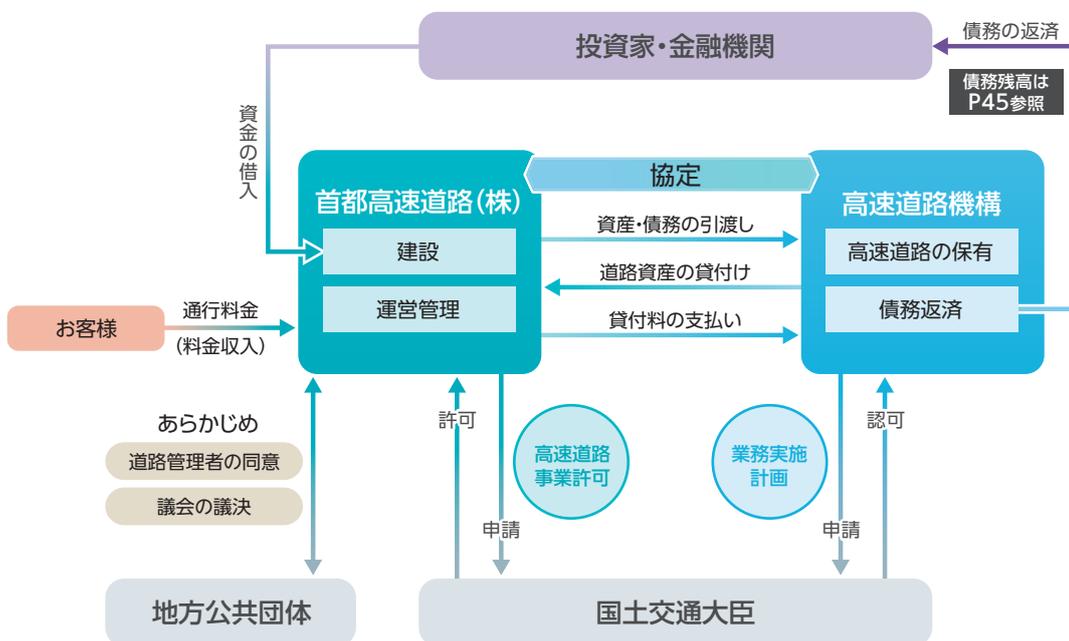
2005年10月1日に首都高速道路公団、日本道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団が解散し、高速道路の建設及び管理を行う高速道路株式会社6社と高速道路資産の保有と債務の返済を行う高速道路機構が設立されました。

高速道路機構は、各道路会社からの道路資産賃借料を原資として2065年度までに債務を完済することを計画しています。



高速道路事業の運営スキーム

当社は、高速道路機構と締結する「協定」に基づき、高速道路の建設及び管理等を行います。



主要データ

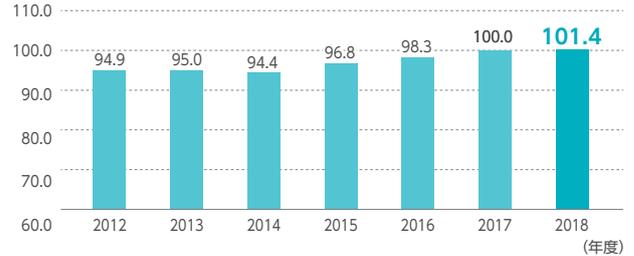
ネットワーク延長推移

延長(km)



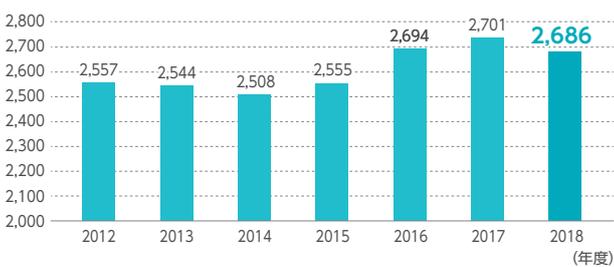
利用交通量 (日平均)

(万台/日)



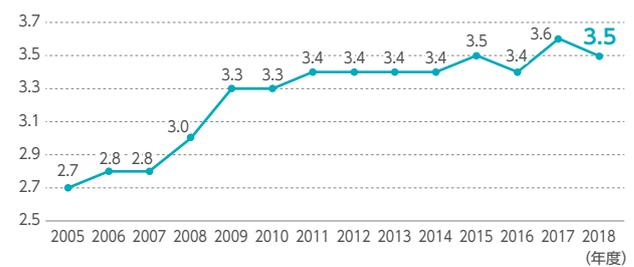
料金収入 (2012年度～2018年度)

(億円)

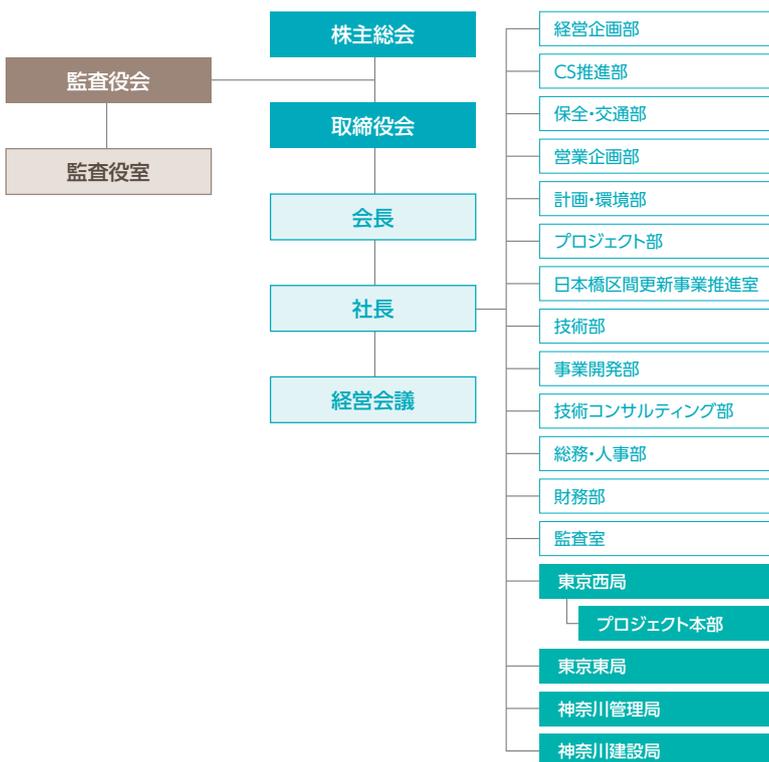


総合顧客満足度

お客様満足度調査で把握する総合満足度(5段階評価)



組織体制 (2019年6月現在)



首都高グループ会社





路線一覧

- ① 高速都心環状線
- ② 高速中央環状線
- ① 高速1号上野線
- ② 高速1号羽田線
- ② 高速2号目黒線
- ③ 高速3号渋谷線
- ④ 高速4号新宿線
- ⑤ 高速5号池袋線
- ⑥ 高速6号向島線
- ⑥ 高速6号三郷線
- ⑦ 高速7号小松川線
- ⑨ 高速9号深川線
- ⑩ 高速10号晴海線
- ⑪ 高速11号台場線
- Y 高速八重洲線
- B 高速湾岸線
- K1 高速神奈川1号横羽線
- K2 高速神奈川2号三ツ沢線
- K3 高速神奈川3号狩場線
- K5 高速神奈川5号大黒線
- K6 高速神奈川6号川崎線
- K7 高速神奈川7号横浜北線
- S1 高速川口線
- S2 高速埼玉新都心線
- S5 高速埼玉大宮線

PA一覧

- 高速1号羽田線
平和島PA(上り)
平和島PA(下り)
- 高速3号渋谷線
用賀PA
- 高速4号新宿線
永福PA
代々木PA
- 高速5号池袋線
志村PA
南池袋PA
- 高速6号向島線
箱崎PA
駒形PA
- 高速6号三郷線
加平PA
八潮PA
- 高速9号深川線
辰巳第一PA
辰巳第二PA
- 高速11号台場線
芝浦PA
- 高速湾岸線
市川PA
大井PA(東行き)
大井PA(西行き)
大黒PA
- 高速神奈川1号横羽線
大師PA
- 高速川口線
川口PA

総延長
(営業中区間) **320.1 km**
(2019年3月現在)

利用交通量 **101.4万台/日**
(2018年度)

PA **20箇所**

凡例	(営業中区間) (未開通区間)	< 表記上の略称 >
首都高	—————	JCT: ジャンクション
その他の高速道路等	-----	PA: パーキングエリア

(2019年3月現在)

この計画では、お客様第一の原点に立ち返り、

「お客様の視点に立ち安全・安心で快適な道路サービスを提供する」ことと、自立した経営を実現するため、

「長期に安定した健全な会社経営を実現するために幅広い事業展開の礎を築く」ことを3年後の目指す姿として掲げました。

この目指す姿の実現に向けて、首都高グループ一丸となって取り組んでまいります。

お客様の視点に立ち安全・安心で快適な道路サービスを提供

道路事業において、安全・安心と快適性を追求し、お客様に満足いただける質の高いサービスを提供することは首都高グループの最も重要な使命です。環境や情勢の変化により、求められるサービスのレベルは変化します。常にお客様や社会のニーズを認識しながら、安全で質の高いサービスを提供するために、たゆまぬ努力を続けます。

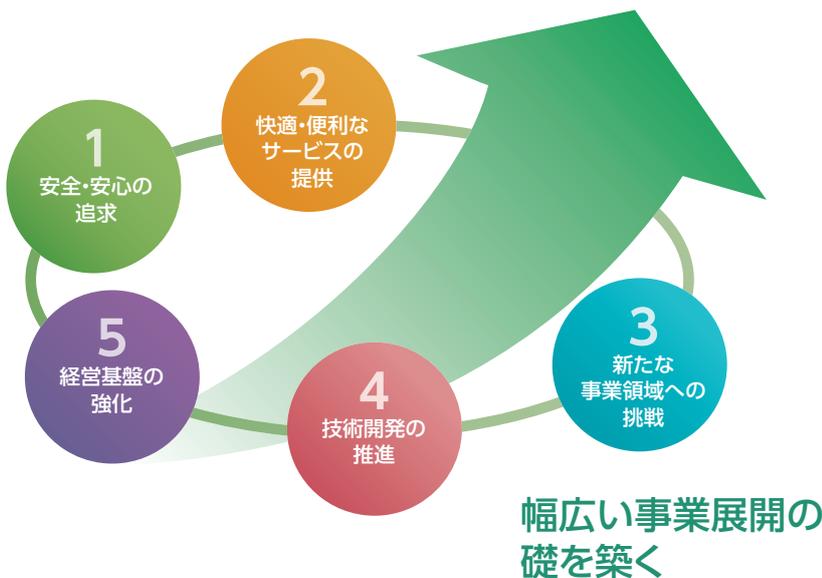
長期に安定した健全な会社経営を実現するため、幅広い事業展開の礎を築く

道路事業以外の分野においては、これまで培ったグループの技術・ノウハウを活かし、新たな事業領域に挑戦します。幅広い事業展開に向けた礎を築くことで、長期に安定した経営を実現していきます。

目指す姿を確かなものにするために

安全・安心で快適な道路サービスを提供し、幅広い事業展開の礎を築くために、技術開発を推進し、経営基盤の強化を図っていきます。

安全・安心で快適なサービスの提供



※1 点検率：2014年度から2018年度までの累計の点検実施率
 ※2 修繕着手済橋梁数、トンネル数、道路附属物数：点検で修繕が必要な判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された各道路構造物のうち、当該年度までに修繕した数値(判定区分 Ⅰ：健全、Ⅱ：予防措置段階、Ⅲ：早期措置段階、Ⅳ：緊急措置段階)
 2020年度の目標値は、過年度の要修繕数に対する修繕着手済数の傾向から想定

※3 快適走行路面率：舗装路面総延長のうち、高速走行でも快適で安定した走行が可能となる路面舗装が占める割合
 ※4 逆走事故件数：逆走による事故発生件数
 ※5 2020年度の目標値は東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会による工事抑制を考慮

重点課題

1 安全・安心の追求

2 快適・便利なサービスの提供

3 新たな事業領域への挑戦

4 技術開発の推進

5 経営基盤の強化

項目	主な数値目標・時期目標
<p>① i-DREAMs[®]等の新技術を活用した 確実・効率的な維持管理</p> <p>② 大規模更新・大規模修繕事業の推進</p> <p>③ 道路啓開をはじめとした 災害対策の体制強化</p> <p>④ 交通安全対策の推進</p> <p>⑤ 道路法違反車両対策の強化</p> <p>⑥ 構造物の品質向上、 工事の安全と生産性向上</p>	<p>数値目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 橋梁・トンネル・道路附属物点検率^{*1} 100% (2019年3月まで) ● 修繕着手済橋梁数^{*2} 48橋 (2,453径間) (2021年3月まで) ● 修繕着手済トンネル数^{*2} 6箇所 (2021年3月まで) ● 修繕着手済道路附属物数^{*2} 17施設 (2021年3月まで) ● 快適走行路面率^{*3} 97% (2020年度目標値) ● 橋梁の耐震補強完了率 100% (2020年3月まで) ● 死傷事故率 10.5件/億台km (2020年度目標値) ● 逆走事故件数^{*4} 0件 (2020年度目標値) ● 人等の立入事案件数 395件 (15件減/年間) (2020年度目標値) ● 軸重違反車混入率 (大型車交通量に占める) 対2017年度15%減 (2020年度目標値) <p>時期目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 東品川・鮫洲更新工事の更新上り線 (暫定下り線) 供用 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会まで ● 高速大師橋更新工事の新橋脚構築完了 (陸上部・河川部) 2021年3月まで
<p>① 首都圏の強靱なネットワークの 構築と渋滞対策の推進</p> <p>② 既存のネットワークの有効活用</p> <p>③ 自動運転システム実用化への対応</p> <p>④ 美しい都市景観と 快適な走行空間の創造</p> <p>⑤ お客様への多様なサービス提供</p> <p>⑥ 新たな料金収受の取り組み</p> <p>⑦ 料金所再配置</p>	<p>数値目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 新たに導入する渋滞対策の実施累計箇所数 6箇所 (2021年3月まで) ● 交通規制時間^{*5} ^{*6} 180時間/km (2020年度目標値) ● 路上工事による渋滞損失時間^{*5} ^{*7} 110万台・時 (2020年度目標値) ● 通行止め時間^{*5} ^{*8} 5.0時間 (2020年度目標値) ● 総合顧客満足度 3.53 (5段階評価) (2020年度目標値) ● ETC利用率 98% (2021年3月まで) <p>時期目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 横浜環状北西線開通 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会まで ● 小松川JCT完成 2020年3月まで ● 大井本線及び平和島本線料金所撤去完了 2020年3月まで
<p>① 既存事業の運営等ノウハウを路外で 活用した事業への挑戦及び推進</p> <p>② 既存事業の強化</p> <p>③ 社会情勢の変化に対応した 新規事業の開発</p> <p>④ 施設改善の実施</p> <p>⑤ 技術コンサルティング事業の拡大</p>	<p>数値目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 関連事業収益^{*9} (連結) 72億円 (2020年度目標値) ● 時間貸駐車場数 新規3箇所 (累計4箇所) (2021年3月まで) ● 直営店舗数 新規1箇所 (累計2箇所) (2021年3月まで) ● 直営飲食店舗数 新規3店舗 (累計5店舗) (2021年3月まで) ● 不動産事業実施箇所数 新規4箇所 (累計6箇所) (2021年3月まで) ● 技術コンサルティング事業受注金額 15億円 (2020年度目標値)
	<p>数値目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 技術開発件数 10件 (毎年度) ● 技術活用件数 25件 (毎年度)
	<p>数値目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ● インセンティブ助成^{*10}申請件数 10件 (2021年3月まで)

※6 交通規制時間：道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間
 ※7 路上工事による渋滞損失時間：路上工事に起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間
 ※8 通行止め時間：雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間
 ※9 関連事業収益：駐車場・休憩所・コンサル・不動産事業等の収益 (受託事業を含まない)

※10 インセンティブ助成：高速道路会社の経営努力による高速道路の新設、改築または修繕の工事費用の縮減を助長するために、高速道路機構が高速道路会社を助成する制度

当社のCSR

あらゆるステークホルダーに貢献し、広く社会から認知・信頼される企業を目指すため、当社のCSR活動の基礎となる「首都高CSR方針」を2016年12月に策定しました。

本方針に従いCSR活動を推進するとともに、ステークホルダーへの説明責任を果たすべく取り組みの内容を公表していきます。

経営理念・中期経営計画とCSR



持続可能な開発目標 (SDGs) について

持続可能な開発目標 (通称SDGs) とは、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて掲げられた2016年から2030年までの国際目標です。持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成されています。

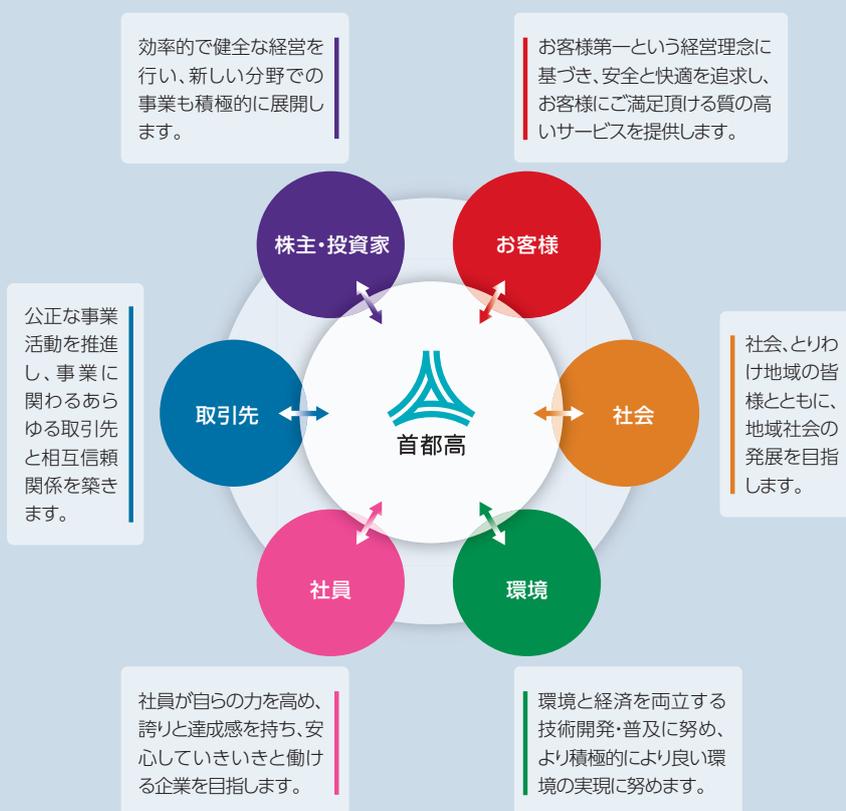
SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

世界を変えるための17の目標



首都高CSR方針

私たちは、経営理念及び企業倫理憲章に基づき、すべてのステークホルダーのためにあらゆる事業活動を通じて持続可能な社会の実現に向け、貢献してまいります。



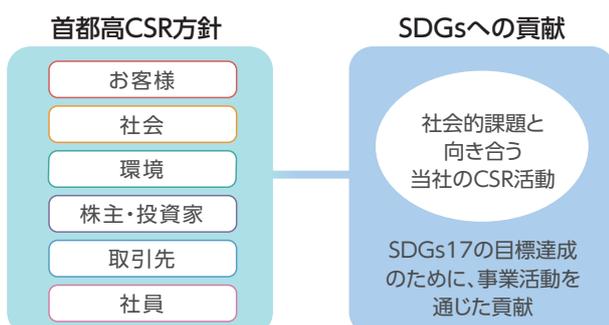
CSRマネジメント体制

当社におけるCSRマネジメントは、役員層による「首都高CSR推進会議」を頂点とし、CS推進部担当役員が議長を務める体制でマネジメントしています。各課題別所管部署の代表者からなる「幹事会」を適宜開催し、計画の立案と実行を担保しています。

CSR推進事務局(CS推進部)は、各会議のとりまとめに加え、社内各部署のCSR活動を支援し、全体に目を配る役割を担っています。



首都高CSRとSDGsのつながり



P61～62に掲載の「SDGs対応表」をご参照ください。

SDGsに関する講演会・勉強会を実施

CSRに対する社内意識の向上を目的に、SDGsをメインテーマに社外有識者を招いて講演会を開催しました。当社の経営層を対象とした本講演会には、社長や役員をはじめ計40名の社員が参加し、当社の責任や社会課題解決への取り組みに対する認識を一層深めました。



特集1 災害時の安全確保に向けて

貢献する
SDGsの目標



首都圏のくらしや社会経済活動を支える重要な役割を担っている首都高。お客様の安全の確保、道路交通機能の維持のため、災害対策を強化し、大雪・大雨などの異常気象や地震の発生に備えています。

積雪・凍結対策の取り組み

近年の雪の経験を踏まえ、「長時間の車両滞留」及び「通行止めの長期化」の再発防止を基本方針とし、作成したタイムライン(段階的な行動計画)に基づき、大雪時の道路交通確保に向けた様々な取り組みを実施していきます。

「長時間の車両滞留」の防止

■ 予防的な通行止め

積雪等による路面状況の悪化が予測された場合、早めの通行止めを行います。

■ 車両立ち往生発生リスク箇所への対応

車両立ち往生のリスク箇所について、監視体制を強化します。万が一お客様車両の立ち往生が発生した場合、事前に付近に配備したレッカー車により迅速に車両移動を行います。

「通行止めの長期化」の防止

■ 除排雪体制の強化、除排雪作業の迅速化

早期の通行再開に向けて、除排雪体制の強化及び除排雪作業の迅速化を行います。



凍結防止剤散布車

確実な情報提供

■ お客様への適切な情報提供

気象情報等に基づく適切な通行止め予測の事前広報を実施します。事前広報、交通規制等の情報は当社Webサイト、mew-ti*、SNS(Twitter等)、文字情報板や日本道路交通情報センターの放送によりお知らせしています。

また、トンネル内のお客様に対しては、拡声放送設備、ラジオ再放送を活用し、情報提供を行います。

※首都高のリアルタイム交通情報サービス

首都高(雪による通行止め情報)



降雪時に通行止め等の情報を発信します

関係機関との連携強化

■ 警察や関係機関との連携

通行止めや通行再開時の連携について、警察、国土交通省、他の高速道路会社との事前調整を行います。

大雨対策の強化

降雨時に首都高の機能を正常に維持し、お客様の安全・安心を確保するため、対策を強化しています。

降雨時には、走行中のお客様へ文字情報板による注意喚起を行っています。大雨が予測される場合には気象予測情報を事前に把握した上で、排水桝の事前清掃や体制の構築をしています。また、排水桝、舗装の改良等による滞水抑制を行い、滞水による交通障害の防止に努めています。



文字情報板での注意喚起イメージ



排水桝の事前清掃



迅速な対応を実現する地震防災対策

地震等の災害発生時にお客様の安全を確保するとともに、道路交通機能を維持し緊急交通路^{※1}、緊急輸送道路としての社会的役割を果たすために「防災業務計画」を定めています。これは、指定公共機関^{※2}等が災害対策基本法の規定により、国の防災基本計画に基づいて作成する災害に関する計画です。国や関係機関等と緊密な連携を保ちつつ、地震その他の災害に対する措置を講じています。

2016年9月には、陸上自衛隊東部方面隊と災害発生時の相互協力を定めた連携協定を締結し、災害への備えをより強化しました。

※1 大規模な災害発生時に、災害対応を実施する消防・救急・警察・自衛隊などの緊急車両や道路点検車、災害応急対応車両の通行を優先し、一般車両の通行を禁止・制限する道路
 ※2 独立行政法人その他の公共機関及び公益的事業を行う法人で、内閣総理大臣が指定するものであり、高速道路会社はすべて指定されている

緊急交通路の確保

地震発生時に橋梁の損傷を軽微なものに留め、早期の緊急交通路の確保を可能にするため、支承（橋桁を支える台座）^{ししょう}や落橋防止構造の一層の強化を進めています。

地震発生後には「首都直下地震道路啓開計画（八方向作戦）」^{けいかい}^{※3}に基づき、関係機関と連携して緊急交通路を確保し、消防車、救急車、自衛隊等の緊急車両の通行を可能とする必要があります。迅速な緊急交通路の確保を可能とするため、段差修正材等の応急復旧資機材の配備を進めるとともに、緊急交通路確保の訓練を行っています。



地震時の緊急交通路確保（訓練の様子）

※3 首都直下地震道路啓開計画検討協議会（国土交通省、東京都、当社等が参加している）が定めた計画

速やかな情報収集・共有

災害発生時に速やかに情報を収集し、高度な情報共有や復旧計画を行う「総合防災情報システム」の運用を開始しました。これにより、迅速な緊急交通路の確保に繋がっていきます。

総合防災情報システムの主な機能



VOICE 代表取締役 専務執行役員 大島 健志

2018年1月の大雪の影響により長期の通行止めを生じさせ、お客様に多大なご迷惑をおかけしました。首都高が首都圏において重要な役割を果たしていることを改めて強く認識するとともに、いかに災害時に道路交通機能を維持・復旧するのか、積雪・凍結時に車両滞留や長時間の通行止めを防止するのか、お客様に有益な道路情報を迅速に発信するのかの検討を進めてまいりました。

そのひとつとして、総合防災情報システムを導入しました。これにより地震等災害発生時において、迅速、かつ、より正確に道路の被害状況や緊急点検の進捗状況等の情報を収集でき、速やかな道路啓開や交通開放など道路復旧対応が可能となります。また、お客様への道路情報提供の一助にもなると考えています。

今後も地震や大雪をはじめとした各種災害時を含め、日々お客様の安全を守り、地域の社会経済活動を維持すべく、様々な取り組みを進めてまいります。

貢献する
SDGsの目標



東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据え、より快適な首都高を目指しネットワーク整備を進めています。

横浜環状北西線 (東京2020オリンピック・パラリンピック 競技大会までに完成予定)

横浜環状北西線は、東名高速(横浜青葉JCT(仮))と神奈川7号横浜北線及び第三京浜道路(横浜港北JCT)とを接続する路線です。完成すると神奈川7号横浜北線と一体となり、横浜市西北部、東名高速と横浜都心部、羽田空港、東京湾アクアライン等を結び、広域的な交通利便性向上に貢献します。



トンネル部の建設状況

市北西部と横浜都心・湾岸エリアとの連絡が強化

全国的な高速道路網の窓口ともいえる東名高速と横浜港が直結することで、横浜港への所要時間が短縮されます。また、東名高速から横浜都心へのアクセスも大幅に向上し、横浜港の発展及び市内の経済活性化に貢献します。



東名高速と横浜港の所要時間が約40~60分から約**20分**に短縮

※1 横浜環状北西線の速度は60km/hで算出
 ※2 測定ルートは保土ヶ谷バイパス~神奈川13号狩場線~湾岸線を利用(所要時間は実測)



馬場出入口 (2019年度完成予定)

馬場出入口は、2017年3月に開通した神奈川7号横浜北線の中に位置し、横浜都心や東京方向へのアクセス向上に寄与します。



馬場出入口の建設状況

VOICE 神奈川建設局 局長 鶴田 和久



神奈川建設局では、横浜市と共同で横浜環状北西線の整備を進めています。2014年11月の工事着手以降、2018年9月のシールドトンネルの掘進完了、2019年4月の高架部の桁架設完了など、沿線の地元・関係者のご協力のもと順調に工事を進めてまいりました。東名高速と神奈川7号横浜北線及び第三京浜道路という既存の高速道路ネットワークを結ぶことで、交通利便性の向上が期待されます。また、開通にあたり、横浜青葉JCTと横浜港北JCT部に新たに出入口を設置します。これにより、地域社会の活性化にも寄与するものと考えています。引き続き、「お客様第一」「現場主義」「安全第一」をスローガンとして、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会までの横浜環状北西線の開通に向けて工事を進めてまいります。



小松川JCT (2019年度完成予定)

中央環状線と7号小松川線を結ぶ新たな連結路の設置を進めています。これにより、埼玉方面と千葉方面とのルートを選択肢がさらに広がり、混雑した都心部を通過することなく移動することや、都心環状線や東京外環道で事故や工事などの突発事象が発生した際の代替ルートとしての利用が可能になります。さらに、一般道から7号小松川線への転換により周辺の一般道の混雑緩和に寄与することも期待されます。



小松川JCTの建設状況

渋谷入口(下り) (2019年度完成予定)

3号渋谷線の渋谷駅東口付近に、郊外方向(東名高速方向)の「渋谷入口(下り)」設置に向け事業を進めています。これまで首都高と並行する六本木通りや国道246号などを經由して池尻入口を利用していた交通が渋谷入口に転換することから、渋谷駅周辺一般道の交通負荷の軽減に寄与します。渋谷入口の整備により、東京都心や渋谷駅周辺から郊外方向へのアクセス向上、中央環状線を経由して池袋方面や羽田空港方面等への所要時間の短縮が期待されます。



渋谷入口(下り)計画位置

— 渋谷入口(下り)開通により新たに選択可能なルート
— 従前のルート



お客様のために

お客様第一という経営理念に基づき、安全と快適を追求し、お客様にご満足頂ける質の高いサービスを提供します。



安全・安心に向けた取り組み

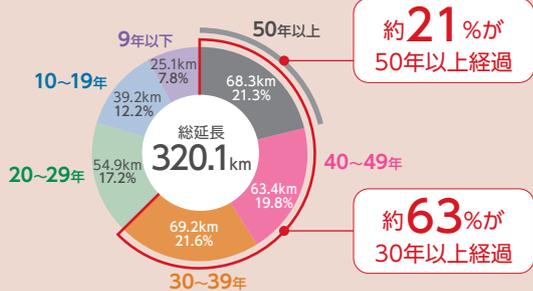


首都高の現状

総延長のうち約15%が開通から50年以上経過

総延長が約320kmにわたる首都高のうち、開通から50年以上を経過した路線が全体の約21%（約68km）、30年以上を経過した路線が約63%（約201km）に達し、道路の高齢化が進んでいます。

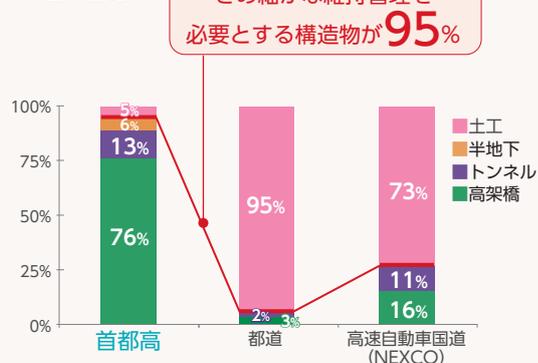
開通からの経過年数比率
(2019年6月時点)



高い構造物比率

首都高は、きめ細やかな維持管理を必要とする高架橋やトンネルなどの構造物の占める割合が約95%となっており、他の道路と比べて著しく高くなっています。

道路構造別比率

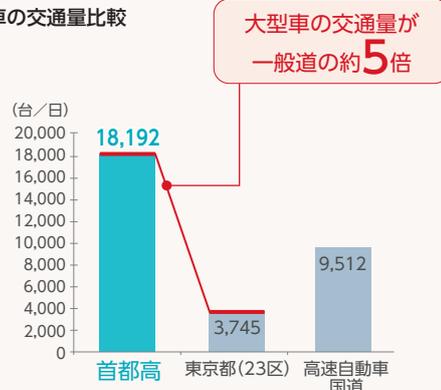


首都高：2019年6月時点
都道：2007年4月時点(東京都建設局ホームページより)
NEXCO：高速道路便覧2017より

交通量が多く過酷な使用状況

利用交通量が多く、大型車の交通量が東京23区的一般道の約5倍となっており、過酷な使用状況にさらされています。

大型車の交通量比較



出典：平成27年度 道路交通センサスより
●首都高における大型車断面交通量の平均(平日)
●東京23区内の一般道(都道)における大型車断面交通量の平均(平日)
●日本全国の高速自動車国道における大型車断面交通量の平均(平日)
(上記大型車断面交通量の平均(平日)は、平日24時間大型車走行台キロの総計を総延長で除した値)

着実な点検・補修の推進

確実な点検

国土交通省が定める維持修繕に関する省令・告示の規定に基づき、道路構造物（橋梁・トンネル等）に対する計画を策定し、安全・安心な道路を維持するための点検を確実にを行っています。東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催による影響も考慮し、より計画的に点検を進めていきます。

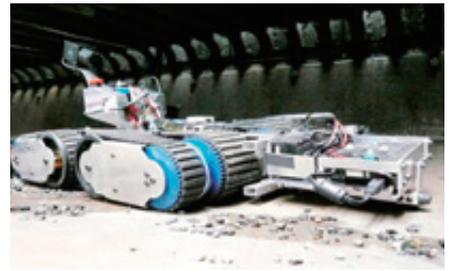
人の立ち入りができない狭い場所（狭隘部^{きょうあい}）や接近点検の難しい箇所では、ロボットをはじめとする様々な点検技術を活用して点検しています。立地条件や構造に応じて適切な点検方法を選択し、きめ細やかな点検を目指します。



橋梁の接近点検



トンネルの接近点検



狭隘部点検用ロボットによる点検

計画的な補修

お客様が安全・安心に首都高をご利用いただけるよう、道路構造物（橋梁・トンネル等）を健全に保つための補修を行っています。東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催による影響も考慮し、より計画的に補修を進めていきます。

損傷に対する補修実施件数
(2018年度実績)

約**48,800**件



土木構造物（伸縮継手）の補修



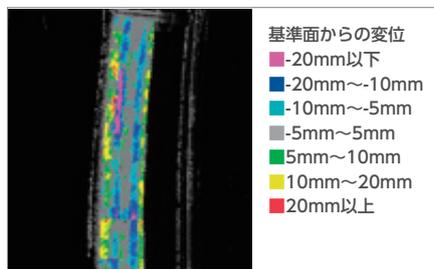
土木構造物（コンクリート床版）の補強

■ 快適走行を目指した舗装の補修

お客様に快適に走行いただけるよう、日常的な巡回点検、定期的な詳細点検により舗装路面状況を適切に把握し、劣化箇所を補修しています。



MMS*計測による定期的な詳細点検



MMS*計測による路面点検結果



舗装工事実施状況

*車両等で走行しながら建物や道路の形状などの3次元位置情報を高精度で効率的に取得できる移動式高精度3次元計測システム

効率的な維持管理

生産年齢人口の減少に伴い、維持管理を担う技術者の不足が懸念されています。このような課題を解消し、効率的な維持管理を実現するために、スマートインフラマネジメントシステム*i-DREAMs*[®]を運用しています。

*維持管理に必要な情報をGIS（地理情報システム）プラットフォームに統合し、取得した3次元点群データ、ICT、AIを活用する維持管理システム

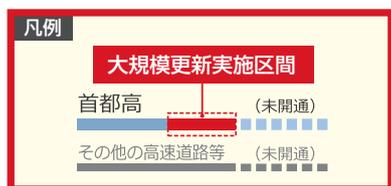
長期の安全・安心を確保する「大規模更新」「大規模修繕」

道路構造物の点検・補修に日夜取り組んでいますが、進行する構造物の高齢化や過酷な使用状況などにより発生する重大な損傷への抜本的な対応も求められています。道路構造物を長期にわたり健全に保ち、ご利用のお客様に安全・安心な道路を提供し続けるために、構造上・維持管理上の問題や損傷状況を細かくチェックしながら、首都高の更新・修繕事業を進めています。

大規模更新実施箇所図



●この他に大規模修繕実施箇所として55kmを選定



大規模更新事業の推進

■ 1号羽田線(東品川・東品川) (2026年度完成予定)

1号羽田線の東品川・東品川埋立部は1963年の開通から50年以上が経過しました。海上部に建設された東品川埋立部では、橋桁と海面との空間が極めて狭く損傷が発生しやすい環境であることから、コンクリートの剥離や鉄筋の腐食等が多数発生しています。東品川埋立部は仮設と同等の構造で、路面の陥没等の重大な損傷が発生しています。そのため、長期的な安全性を確保する観点から、大規模更新のひとつとして構造物の更新(造り替え)工事を実施しています。

当区間を長期耐久性・維持管理性に優れた構造に造り替えるほか、走行安全性の向上のため道路幅を17mから18.2mに広げる等の取り組みにより、安全かつ快適な道路環境の整備を進めています。

東品川埋立部更新イメージ



東品川埋立部損傷状況



東品川埋立部損傷状況



東品川埋立部施工状況



東品川埋立部施工状況



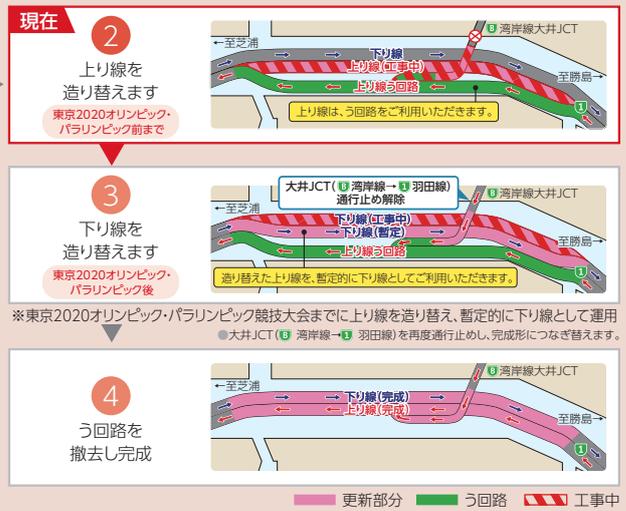
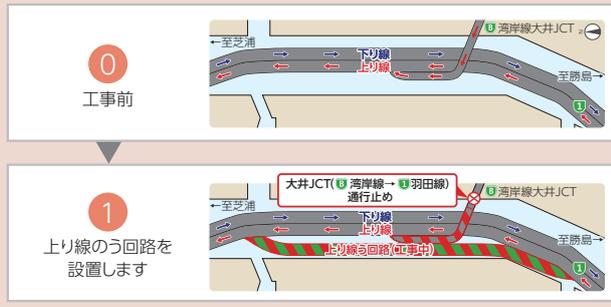
Web 詳細はこちら

東品川 更新

<https://www.shutoko.jp/ss/higashishinagawa/>

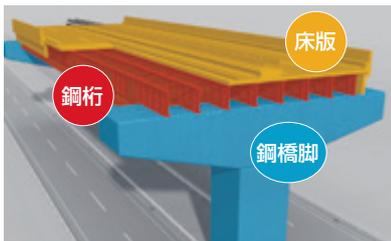
う回路による交通流の確保

工事による長期の通行止めは、お客様の快適な走行を妨げる要因となるだけでなく、首都圏の生活や物流、経済にも影響を与えます。本工事では、このような影響を軽減するため、更新区間の上下線を機能させたまま工事が実施できるよう、う回路を設置し交通流を確保しながら施工を進めています。



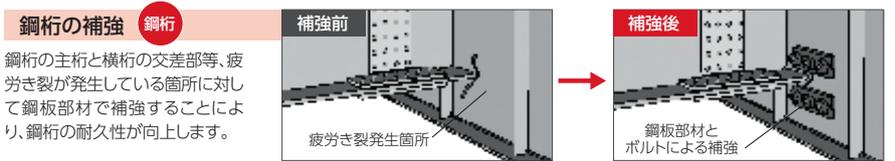
大規模修繕事業の推進

大規模修繕事業は、橋梁単位で全体的に補修することにより、新たな損傷の発生・進行を抑制し、長期の耐久性を向上させるものです。2018年度は、3号渋谷線などでコンクリート床版の炭素繊維補強等を行いました。



高い耐久性を備えた恒久足場[®]を設置することで、点検や補修を円滑に行っています。また、恒久足場が周囲と調和するように景観性も考慮しています。

※主要幹線道路上等の、首都高の点検や補修が困難な箇所において、維持管理性を向上させるために恒久的に設置した足場



劣化した既設の塗膜を除去し、耐久性の高い塗料を用いて被覆補修を行うことで、従来よりも防食性能が向上します。

確実な施工管理による品質の確保

お客様に長期にわたって首都高を安全・安心にご利用いただくために、豊富な経験を有する技術者が仕様書や基準等に基づいて細やかな施工管理を行い、品質を確保しています。

また、目的とする構造物が設計図書どおりにつくられるよう、工事の進捗に合わせた確実な出来形管理を行っています。



交通安全の実現に向けて

渋滞・事故分析に基づく安全対策

事故多発箇所において、分合流部における車線運用の改良や事故要因に応じた交通安全対策等、効果的な対策を実施し事故防止に努めています。具体的には、カーブ区間の速度超過に注意を促すカラー舗装、二輪車安全対策、追突注意を促すLED板、安全運転を喚起する横断幕等の対策を行っています。



注意喚起カラー舗装・二輪車安全対策(阪東橋出口)



追突注意喚起LED板(新郷(下り)出口手前)



安全運転喚起横断幕(一ノ橋JCT(外回り)手前)

逆走車や歩行者等の立ち入り対策

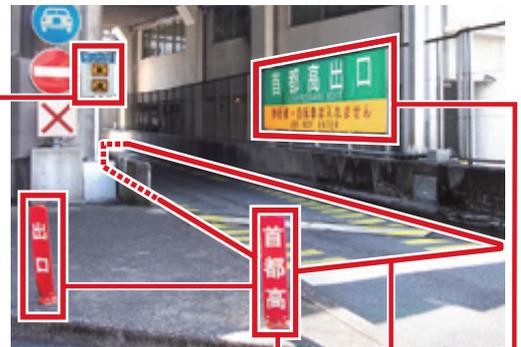
車の逆走、歩行者・自転車等の立ち入りによる事故発生を防止するため、各出入口共通の注意喚起対策として、大型注意喚起看板や立入禁止看板等を設置しています。さらに、立ち入り実績のあった箇所や構造上立ち入りやすいと思われる箇所に関しては、現地警告機能強化対策として、黄色カラー舗装やセンサーを用いた立入・逆走検知警告システムの導入を進めています。



立入防止対策(みなとみらい入口)

〈路面文字〉

〈立入禁止看板イメージ〉



立入防止対策(護国寺出口)

〈黄色カラー舗装〉

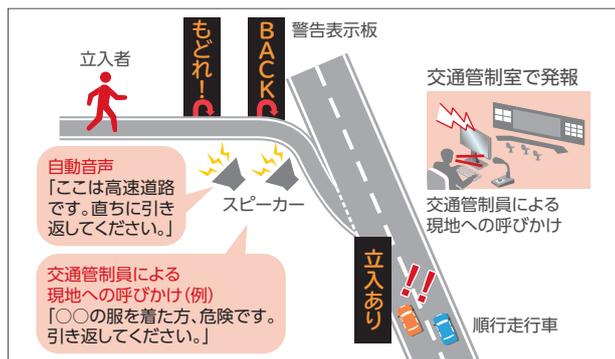
〈ラバーポール〉

〈注意喚起横断幕〉

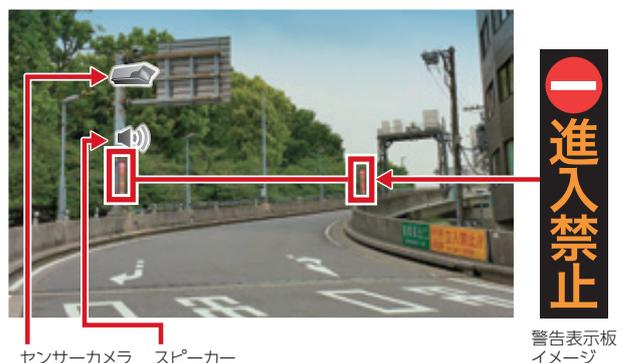


〈大型注意喚起看板イメージ〉

立入・逆走検知警告システム概要



システム設置イメージ



センサーカメラ スピーカー

警告表示板イメージ

交通巡回の実施

パトロールカーにより定期的に首都高全線を巡回監視しています。交通事故、故障車、落下物等異常事態が発生した場合は、現場に急行して警察や消防などの関係機関とともに事故対応を行うほか、故障車の支援、落下物の回収など、安全で円滑な交通の確保を図ります。



交通巡回の実施

交通事故、故障車、
落下物等の対応件数
(2018年度)

約**47,900**件

交通安全啓発活動の推進

PA等における警察や他の高速道路会社と連携した交通安全キャンペーン、交通事故が多発している路線・地点での注意喚起広報、運送事業者の営業所における当社社員による安全運転講習会の実施等、交通安全啓発活動を推進しています。

2007年より展開しているスマートドライバープロジェクト*の推進、交通安全パレードへの参加等、社会の交通安全意識の向上に向け積極的に取り組んでいます。

*「思いやりを増やす。交通事故を減らす。」をスローガンとした事故削減キャンペーン



PAにおける交通安全キャンペーン実施状況

交通安全キャンペーン
実施回数
(2018年度)

193回

STAFF VOICE



保安・交通部 防災・交通管理室 交通管理課 係員
松田 耕至

首都高上の交通事故を削減することを目的に、コミュニケーションの力で交通安全を実現する市民主体型プロジェクトである「ジャパンスマートドライバー」に担当として携わっています。この理念に共感し、思いやりの気持ちをもって運転していただけるお客様が増えることで、事故や渋滞が減少すると考えています。情報発信やイベントを行う中で、理念に共感声をかけてくださるお客様が増えつつあることに大きなやりがいを感じています。今後も、安全・安心な首都高を実現するために様々な取り組みを実施していきます。

道路法違反車両対策の強化

効果的な取締

道路法(車両制限令)に定められている車両の大きさや重さに違反する車両の通行は、道路構造物や交通に著しい悪影響を与える可能性があります。

道路構造物を保全し交通の危険を防止するため、違反車両に対して警察や他の道路管理者と協力した合同取締、軸重測定設備*を用いた取締等、効果的な取締を実施しています。

*自動的に走行車両の軸重を測定し、違反車両を特定する設備

現場取締実施回数
(2018年度)

979回

反復・悪質違反者への対応

道路法(車両制限令)違反車両情報を高速道路会社6社で共有し、違反の反復状況に応じて、違反者講習会や大口・多頻度割引の割引停止措置等を実施しています。

また、違反者講習会欠席者等の悪質な違反者に対しては個別訪問による是正指導を実施するなど、道路法違反車両に対して厳正に対処しています。



違反者講習会の様子

渋滞対策の推進

中央環状線全線開通(2015年3月)や堀切・小菅JCT間と板橋・熊野町JCT間の4車線化(2018年2月・3月)などの取り組みにより渋滞は緩和しましたが、上り坂や合流部、交通集中する区間などではなお渋滞が発生している状況です。お客様にさらに快適に走行いただくために、渋滞要因に応じた渋滞対策等の4つのプランをとりまとめた「首都高 快適走行ビジョン」(2015年2月策定)に基づく渋滞対策を積極的に推進しています。

「首都高 快適走行ビジョン」の4つのプラン	
渋滞対策	PLAN1 上り勾配での速度低下対策 <ul style="list-style-type: none"> ● エスコートライトによる速度低下対策 ● 速度回復を促すメッセージの表示 ● 付加車線の設置 ● 看板や路面標示による上り勾配等の注意喚起 <p>池尻・三軒茶屋出入口 付近付加車線増設 P24参照</p>
	PLAN2 合流部の対策 <ul style="list-style-type: none"> ● 交通需要の時間変化に応じた合流部の運用変更 ● 入口流入調整 ● 拡幅による車線増 ● 交通状況に応じた区画線改良 <p>堀切・小菅JCT間/ 板橋・熊野町JCT間4車線化 P23参照</p>
	PLAN3 交通集中への対策 <ul style="list-style-type: none"> ● ネットワーク整備 ● ネットワーク整備 ● ネットワーク整備 ● ネットワーク整備 <p>小松川JCT新設 P16参照</p> <p>各種交通情報の広報 渋滞を避けた利用を促す広報 P24参照</p>
向上施策 快適サービスの	PLAN4 快適な利用のためのサービス <ul style="list-style-type: none"> ● 情報提供の充実 ● 休憩施設の拡充 <p>多様な情報提供を目指して P26参照</p>

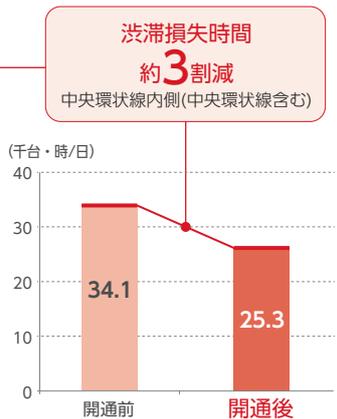
堀切・小菅JCT間／板橋・熊野町JCT間4車線化の効果

2018年2月の堀切・小菅JCT間(内回り)、2018年3月の板橋・熊野町JCT間(内回り・外回り)4車線化により、中央環状線がさらにスムーズになりました。2018年6月には東京外環道千葉区間(三郷南IC～高谷JCT)の開通もあり、中央環状線内側(中央環状線含む)の渋滞損失時間は、約3割減少しました。



中央環状線内側(中央環状線含む)の渋滞損失時間

使用データ: 車両感知器
 開通前 2017年6月1日(木)～2017年10月31日(火)
 開通後 2018年6月3日(日)～2018年10月31日(水)



2018年度に実施した渋滞対策箇所

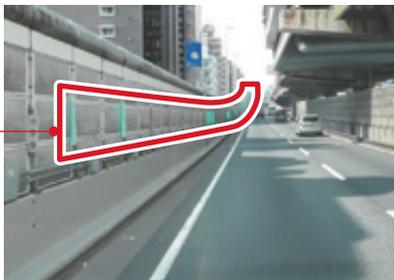
2018年度は、渋滞対策として5号池袋線(下り)板橋本町付近にエスコートライトを設置するとともに、1号羽田線(上り)浜崎橋JCTにおいて、安全で円滑な合流を目的とした可変チャネルリゼーションを実施しました。

渋滞対策
新規実施箇所
(2018年度)

1箇所

■ エスコートライトの設置(5号池袋線(下り)板橋本町付近)

エスコートライトは、路側に設置した灯具の光を進行方向へ連続的に流すことで、無意識の速度低下を防ぐ渋滞対策装置です。2018年度には新たに5号池袋線(下り)板橋本町付近に設置しました。



エスコートライト
で速度低下を防止

5号池袋線(下り)板橋本町付近

■ 可変チャネルリゼーション(1号羽田線(上り)浜崎橋JCT)

可変チャネルリゼーションは、JCT等の合流部手前において、可変式の路面表示や表示板等を設置・運用し、交通需要に合わせて車線の誘導を行うものです。2018年度には、1号羽田線(上り)浜崎橋JCTにおいて、交通量の少ない夜間にLED投光器から可変式路面表示を照射することにより、合流部手前で左車線に車両を誘導し、安全で円滑な合流を行えるようにしました。



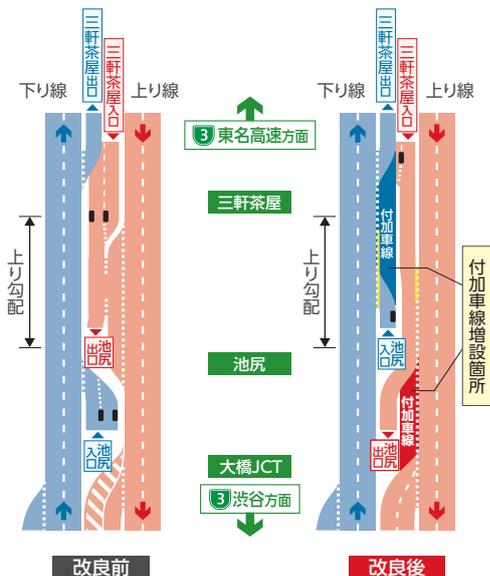
可変式路面表示
で車両を誘導

1号羽田線(上り)浜崎橋JCT(外回り方面渡り線)

池尻・三軒茶屋出入口付近付加車線増設 (2027年度完成予定)

3号渋谷線の池尻・三軒茶屋付近では、上り坂(ボトルネック*区間)手前における慢性的な渋滞や、出入口などの分合流部における車両の錯綜さくそうが発生しています。交通の円滑化を図るため、池尻出口と池尻入口の位置の入替及び付加車線の増設を行います。

*道路の上り勾配や合流等により交通容量が小さくなる箇所



渋滞を避けた利用を促す広報

渋滞を避けた利用を促進するため、過去のデータから各日の混雑の程度を4段階で予想した「渋滞予想カレンダー」を当社Webサイトなどに掲載し、混雑する日をお知らせしています。

渋滞予想カレンダー



Web 詳細はこちら

首都高 渋滞予想カレンダー

検索

<https://www.shutokei.jp/ss/trafficcalendar/>



より良い都市景観の創造に向けて



美しい都市景観・より快適な走行空間を目指して

維持管理性に配慮した美しい都市景観の創出

美しい都市景観の創出を目指し、構造物や附属施設物の維持管理を行う際は、新技術・新材料を積極的に取り入れ、維持管理性も配慮した上で修景しています。昭和島JCTにおける恒久足場の設置、千駄ヶ谷駅前における遮音壁の透光板への更新等を行い、周辺環境との調和を図っています。

昭和島JCT



恒久足場の設置



千駄ヶ谷駅前



遮音壁の透光板への更新



より快適な走行空間の実現

首都高を快適に走行いただくため、お客様の視点に立って修景しています。霞が関出入口における擁壁の補修、石川町料金所における改修等、より快適な走行空間の実現に向けて取り組んでいます。

霞が関出入口



擁壁の補修



石川町料金所



料金所の改修



お客様サービスの向上



多様な情報提供を目指して

革新的な情報提供サービスと情報プラットフォームの開発

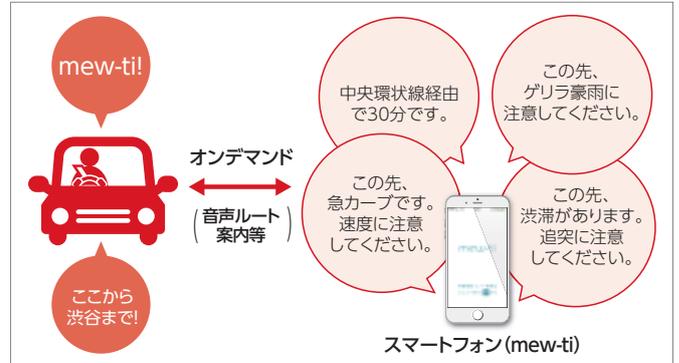
走行位置に応じた適切な交通情報をリアルタイムに提供できるよう、様々な取り組みを進めています。スマートフォンなどによる音声操作・案内等、オンデマンド型の交通情報案内に対応できるよう、mew-ti^{※1}アプリの更新を進めています。

さらに、より高度な情報の提供を目指し、最新技術を取り込んだ交通情報提供プラットフォームの開発にも取り組んでいます。プローブ情報^{※2}やAI(人工知能)等を活用し、より正確な情報のリアルタイムでの提供や、各種情報板への反映を進めていきます。

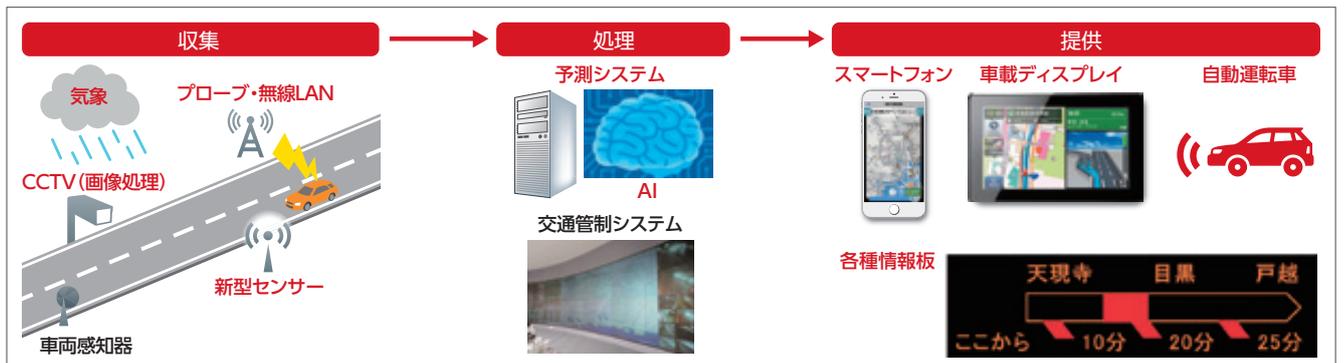
※1 首都高のリアルタイム交通情報サービス

※2 自動車が行った位置や車速等を用いて生成された道路交通情報

交通情報案内(音声操作・案内)



交通情報提供プラットフォーム



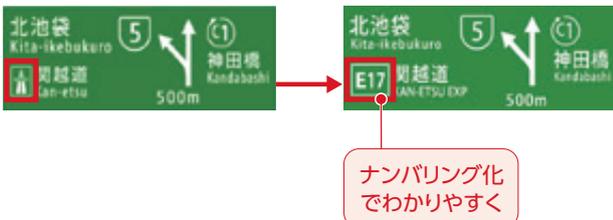
赤字は高度化・最新技術の導入箇所

わかりやすい道路案内

お客様によりわかりやすい道路案内を提供するため、案内標識の高速道路ナンバリング^{※3}対応や出入口番号の見直しを進めています。また、海外からのお客様にも容易にご利用いただけるよう、mew-tiの交通情報の多言語化を進めています。

※3 すべての利用者にわかりやすい道案内の実現を目指し高速道路に路線番号を付すこと

高速道路ナンバリング対応



mew-ti

首都高のリアルタイム交通情報サービス

【ブラウザ版】
<https://search.shutoko-eng.jp/index.html>

【アプリ版】
リアルタイム交通情報サービス「mew-ti」

iPhoneアプリ
ダウンロードはこちら
iOS 9.0以上

Androidアプリ
ダウンロードはこちら
OS4.0以上

mew-ti 英語版

If you need such information, visit
mew-ti
the traffic information service provided by the Metropolitan Expressway to help you make a smarter travel choice!



This website is powered by the Shutoko Engineering Company Limited and provides you with real-time traffic information. Try this service on your smartphone or PC.

ETC2.0サービスの提供

ITSスポット(通信アンテナ)を活用し高度な道路交通情報や安全運転支援情報等を提供するETC2.0サービスの展開を進めています。2019年4月現在、首都高全線の176箇所で運用されています。

ETC2.0サービス
(2019年4月現在)

176箇所

快適に通行できる料金所を目指して

料金所において現金の受け渡しやETCカード処理等を行う料金収受業務では、収受を担う係員が使命感をもち、迅速かつ正確な料金収受を心がけて日々の業務に取り組んでいます。本業務に必要な機器の操作や基本動作に加え、新しい料金制度や緊急時の対応等も確実に行うことができるよう、日々の研修や朝礼での確認を徹底し、技能向上に努めています。また、お客様に気持ちよくご通行いただけるよう、接客スキルの向上にも積極的に取り組んでいます。



業務の基本動作の確認

STAFF VOICE



首都高トールサービス東京(株)
小菅営業所
栗原 孝

私は小菅営業所管轄の料金所で料金収受を担当しています。料金所係員はお客様と直接対面し通行料金をいただくとともに、首都高の窓口としての役割も担っています。一人でも多くのお客様から愛され信頼される料金所係員となるよう、料金をいただく際には常に笑顔を中心けるとともに、サービス技能をさらに高めるため、サービス接遇実務検定2級を昨年取得しました。積極的に笑顔を発信することでお客様も笑顔になる、そんな場面に遭遇するたびにお客様の快適な走行を支えているという責任とやりがいを強く感じています。今後もお客様に安心して首都高をご利用いただけるよう、「お客様第一」の理念を胸に、笑顔を絶やさず業務に取り組んでいきます。

快適な都市型PAの実現に向けて

首都高には大小合わせて20箇所のPAがあります。都心の限られたスペースの中でお客様に安心・快適にご利用いただけるよう、PAのサービス向上に取り組んでいます。

トイレリニューアルの推進

お客様がPAで過ごす時間をより快適に感じられるよう、トイレのリニューアルを進めています。また、和式便器の洋式化にも取り組んでいます。



トイレリニューアル(市川PA)

施設のバリアフリー化の推進

身体障がい者専用駐車マスやオストメイト対応トイレの設置を進めています。2019年3月末現在で、身体障がい者専用駐車マスは全20PA、オストメイト対応トイレは16PAに整備されています。



太陽光・風力発電設備(代々木PA)

公衆無線LANサービスの提供

20箇所のPAのうち5箇所で、どなたでも無料で利用できる公衆無線LANサービス「Shutoko Free Wi-Fi」を提供しています。

環境にも人にもやさしいPAづくり

都市景観と調和した、より良い空間づくりを目指しています。代々木PAは環境に配慮したエコPAを志向し、建物の電灯等の電力を補う太陽光発電のソーラーパネルや、駐車場に遮熱性舗装を取り入れています。また、壁や屋上を緑化し、建物の窓には低放射ガラスを採用するなど、周囲の自然と調和し、ご利用のお客様が運転の疲れを忘れてくつろげるPAづくりを進めています。その他、用賀PAや平和島PA(下り)なども施設に緑を取り入れており、環境にも人にもやさしいPAづくりを推進しています。



壁面緑化(用賀PA)

お客様の声に迅速に応えるために

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として『首都高お客様センター(営業時間 24時間(年中無休))』を設置し、お客様の声に対して迅速に対応しています。さらに、当社Webサイトにお問い合わせフォーム(グリーンポスト)を設けてお客様の声をお聞きするなど、様々なご意見を承る機会を充実させています。

また、お客様対応品質の向上とお客様の声のより一層の反映を目指し、2015年にISO10002:2014(JISQ10002:2015)*の「自己適合宣言」を行いました。

*お客様対応プロセスを継続的に改善するためのマネジメントシステムで、正式名称は「品質マネジメント—顧客満足—組織における苦情対応の指針」



お客様からのご意見件数
(2018年度)

2,444件

Web 詳細はこちら

首都高 お問い合わせ

検索

<https://www.shutoko.jp/inquiry/>

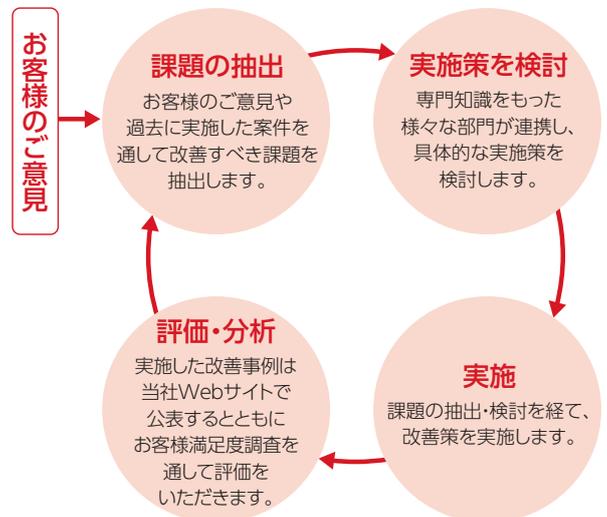
●お客様センター、
グリーンポスト合計

過去3箇年のお客様センター・グリーンポストの お問い合わせ件数・ご意見件数

形態	2016年度	2017年度	2018年度
お客様センター	701,754件	633,404件	574,202件
	2,668件	1,887件	1,686件
グリーンポスト	920件	1,197件	758件

●お客様センター欄中、上段の件数は所要時間や渋滞状況等に関するお問い合わせ件数、下段の件数は上段の件数のうちご意見等にあたる件数を示すもの

お客様のご意見を改善に活用させていただく流れ



お客様の声を活かした改善の実施

2018年度には304件の改善を実施しました。今後も、お客様のご要望、貴重なご意見を真摯に受け止め、さらなる改善に努めます。

お客様の声による改善事例

改善前

お客様の声
「駐車スペースが少ない、長時間駐車を何とかしてほしい」

改善後

多くのお客様にご利用いただけるよう、駐車マスの一部に短時間駐車マスを設置

短時間駐車マスイメージ図



P 円の内側に時計の文字盤を連想させる目盛りを設け、中央にパーキングのマークを配置。ピクトグラム 右上には時間の経過を表す矢印を設けた。



箱崎PAの設置状況

お客様の声による改善実施件数
(2018年度)

304件

社会のために

社会、とりわけ地域の皆様とともに、
地域社会の発展を目指します。



高速道路ネットワークの整備



首都高ネットワークの充実を目指して

首都高のネットワーク整備は2014年度の中央環状線全線開通により、都心環状線との2つのリングネットワークが構成されたことで、ひとつの転機を迎えました。2016年度には神奈川7号横浜北線、2017年度には10号晴海線が開通し、さらなるネットワークの拡充が図られました。今後も首都高ネットワークのさらなる整備を進めていきます。



新大宮上尾道路(与野～上尾南)

国土交通省関東地方整備局との共同事業として、一般国道17号(新大宮上尾道路(与野～上尾南))事業に着手しました。新大宮上尾道路は埼玉県の中心部を南北に縦断する路線で、さいたま市中央区円阿弥から鴻巣市箕田間の延長約25.1kmの自動車専用道路です。そのうち、さいたま市中央区円阿弥から上尾市堤崎までの延長約8.0kmを事業区間とし現在事業を進めています。既存の首都高ネットワークと一体となり、東京都心と埼玉県中央地域の交通アクセス向上を図るとともに、一般国道17号新大宮バイパスにおける交通事故の防止や渋滞の緩和等へ貢献していきます。

社会に根差した技術革新



都市高速道路の技術開発の推進

都市内に位置する首都高は、施工スペースに制約がある一方で、円滑な道路ネットワークの確保、高齢化が進行する構造物の補修や耐震に向けた対応も求められています。さらに、騒音・振動といった沿道への影響の軽減、省エネルギーや再生可能エネルギーの活用による環境負荷の軽減にも取り組む必要があります。これらの状況に対応可能な、優れた維持管理・更新技術を開発することを目指し、グループ会社、(一財)首都高速道路技術センター、政府、大学、他企業と幅広く連携を図りながら、社会に根差した新たな技術や工法の研究開発を進めています。開発した技術が広くインフラ事業に活用されることで、社会の健全な発展に貢献できるよう努めています。

お客様や周辺へ配慮した技術開発を目指して

新たな技術の採用により渋滞の原因となる交通規制を削減し、交通の円滑化や走行環境の向上を実現しています。

交通を妨げない都市部高架橋の拡幅技術

特許第4369506号、特許第6266246号、特願第2013-248746号

慢性的な渋滞が生じていた板橋JCTから熊野町JCT間の拡幅事業では、橋桁を支えている既設のラケット型橋脚の両外側に一回り大きな新設のラケット型橋脚を設置し、橋桁を受け替えるとともに、鋼製格子部材による合成構造フーチングという新しい発想の技術を採用しました。これにより長期通行止めを行うことなく、う回路が設置できない狭いスペースでの高架橋の拡幅が可能となりました。



ラケット型橋脚



鋼製格子部材による合成構造フーチング

鉄筋コンクリート床版の補強技術(PCM舗装※)と高耐久型超低騒音舗装

特許第6270688号、特許第6276669号

損傷が生じた高架橋の鉄筋コンクリート床版の機能を再生する工事を行う際、補修と耐久性の向上を同時に可能とする技術を開発しました。床版を交換する工事と比較すると、長期の通行止めや交通規制を大幅に削減できます。また、床版上の舗装には、耐久性が高く路面騒音の大幅な低減が可能な小粒径ポーラスアスファルトを使用し、舗装打ち換え工事の削減や交通騒音の低減を図っています。



PCM舗装の施工状況(3号渋谷線)

※繊維補強ポリマーセメントモルタル舗装

効率的な点検を支援する技術「ジェットファン点検車」

首都高の急勾配なトンネルにおいても対応可能な昇降式の大形荷台を備えたジェットファン点検車を開発しました。トンネル内の換気のために天井に設置されているジェットファンなど大型で重い附属物の定期点検や取付け、取外し作業を効率的に行うことができるようになったことから、交通規制時間が大幅に短縮されました。



ジェットファン点検車の作業状況

国内外への技術力の展開



国内における取り組み

国内技術コンサルティング事業

■ 土木分野におけるコンサルティング

当社ではこれまで60年にわたり、首都高の計画・建設・維持管理・交通運用を担ってきました。道路構造物の点検が義務化され道路メンテナンスへのニーズが高まっている中、当社において培われた専門技術力を活かし技術コンサルティング事業を行っています。また、国・地方公共団体が管理する道路の点検・診断・補修設計・耐震補強設計等の業務を実施するとともに、首都高グループが開発した道路構造物の維持管理システム（インフラドクター）について、道路分野のほか、鉄道、空港分野へ展開しています。



橋梁における床版・桁の点検作業



3次元点群データ計測状況(富士山静岡空港)

■ 建築分野におけるコンサルティング

当社はこれまでに500棟を超える建物の設計や工事を手掛けてきました。これらの実績をもとに2007年に一級建築士事務所を設立し、公共及び民間の建築設計業務を中心に技術力を活かしたコンサルティング業務を行っています。

現在、国・地方公共団体が促進する緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を踏まえ、首都高沿道の建物の耐震診断や耐震補強設計業務を進めています。また、東京都の耐震化アドバイザーと横浜市の耐震サポーターに選任され、建物利用者の生活に適した補強方法の提示や、ライフサイクルを考慮した建て替え等の提案を通じて、安全・安心なまちづくりに貢献しています。



当社の建築施設(神奈川7号横浜北線 新横浜換気所)

維持管理技術の紹介を通じた地域貢献

当社の技術を広く道路インフラの維持管理に活用いただくため、国・地方公共団体等の技術系職員を対象に「橋梁の維持管理技術に関する勉強会」を定期的で開催しています。2018年度は11月と3月に開催し、20団体55名の方にご参加いただきました。勉強会では、現場研修を通じ当社の補修技術や点検技術に実際に触れていただくとともに、技術内容や活用方法について議論する場を提供しました。こうした維持管理技術を広く伝える取り組みを通じて、道路インフラ全般の適切な維持管理に寄与しています。



維持管理勉強会における現場研修

海外における取り組み

海外技術コンサルティング事業

2010年に国際協力機構（JICA）から受注した業務を皮切りに、海外に向けた技術コンサルティング事業を開始し、新興国を中心に維持管理・交通管制・ITS等の業務を推進しています。2011年にはタイのバンコクに海外駐在員事務所を開設し、タイやその周辺国を中心にさらなる海外展開を図っています。

また、タイのドムアン有料道路（株）やタイ高速道路公社からITS等の業務を受注するなど、海外企業からの直接受注を含め、海外への技術展開を進めていきます。



現地企業との打ち合わせ（タイ）



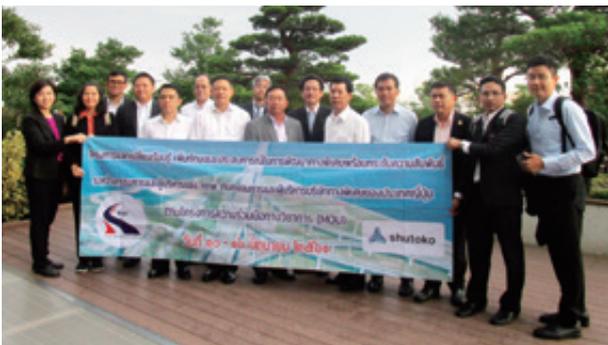
現地政府（市長）への説明（フィリピン）

国際貢献

JICA等が実施する研修の受け入れを積極的に行っており、世界各国の研修生を当社施設や工事現場等へ招いています。また、カンボジア、タイ、インドネシア、ミャンマー、マレーシア、フランス、フィリピン、計7か国12機関の道路機関等と「技術協力に関する覚書」を締結しており、道路分野における積極的な技術協力を推進しています。また、新興国の政府機関等へ技術者を長期派遣し、技術指導や技術者育成にも協力しており、これまで計10か国34名（2019年3月時点）の専門家を派遣してきました。今後も技術指導や技術協力を通じた国際社会への貢献を進めていきます。

来訪受け入れ
（2018年度）

65か国
510名



おおしりの杜視察（タイ高速道路公社）



東品川インフォメーションセンター視察（世界道路協会横浜総会テクニカルビジット）

STAFF VOICE



技術コンサルティング部 バンコク駐在員事務所

จันทน์นรี ชินวรชัย (C.ジャンナリー/写真左) **วรรณิกา อายุวัฒน์** (W.アユワット/写真右)

2011年に設立されたバンコク事務所では、国際貢献事業の一環として、当社がこれまで日本で培ってきた技術やノウハウを活用し、様々な取り組みを行っています。2014年には、タイで増加する交通事故削減のために、日本の交通安全運動である「ジャパンスマートドライバー[®]」の理念をタイ政府や道路機関に紹介しました。それ以来交通安全イベントを毎年共催し、タイのドライバーと交流を続けています。2017年にはタイ運輸省主導で「Thailand Smart Driver」が旗揚げされ、交通安全に対する市民意識の向上が期待されています。今後も国際社会の発展に貢献すべく、多様な分野に活動の幅を広げていきます。

※p22を参照

地域社会との連携



自治体との相互協力

各自治体と当社が持つそれぞれの資源の有効活用を目的に、3つの都県と包括的連携協定を結んでいます。防災・災害対策の面で相互に協力することにより、高速道路における安全・安心の確保や環境保全推進の取り組みなど幅広い分野での連携を強化しています。また、イベント・広報活動なども協力して行うことによって、観光振興への貢献や首都高の利用促進を図るとともに、PAにおける地域情報の発信、地域製品のPRなども行っています。

包括的連携協定の締結実績

2011年 2月	東京都
2012年10月	千葉県
2016年12月	神奈川県

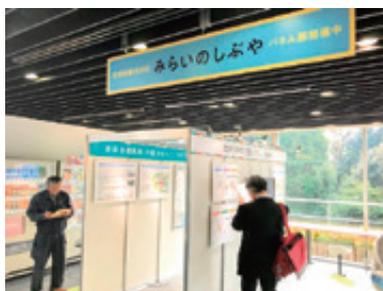
地域活性化を目指して

地域との連携を強化し、積極的な情報発信を進めることで地域間の交流や連携を促進し、それぞれの多様性を活かした魅力ある地域づくりを目指します。地域の皆様とともに取り組むことで、地域が抱える課題の解決や地域活性化に貢献していきます。

PAにおける地域協働イベント

■ 代々木PAにおける渋谷区との協働イベント

渋谷区の協力をいただき、代々木PAで地域社会との共生を目的としたイベントを実施しました。「みらいのしぶや」というテーマのもと、現在整備中の3号渋谷線「渋谷入口(下り)」を紹介するパネル展示等を行いました。今後もPAを活用し、地域とのより一層の連携を進めていきます。



「みらいのしぶや」パネル展

■ 川口PA及び大黒PAにおける長野県との協働イベント

環境省と2016年度に締結した「国立公園オフィシャルパートナーシップ」を踏まえ、長野県内の国立公園の紹介と地域の魅力を発信するイベントを川口PA及び大黒PAで実施しました。今後もパートナーシッププログラムの取り組みとして、国立公園を有する関係自治体と協働し、当社PAにて定期的にイベントを開催していきます。



長野県イベントの様子

■ 大黒PAにおける山梨県との協働イベント

(公社)やまなし観光推進機構と協働し、山梨県の物産品や農産物を販売するとともに、河口湖周辺の観光情報を掲載したドライブ情報誌「首都高じゃらん」や地域の観光パンフレットを配布し、周辺エリアの魅力を伝えました。自治体等と連携したエリアキャンペーンを定期的に当社PAで開催することにより国内観光産業の活性化を推進しています。



「山梨観光・物産展」の様子

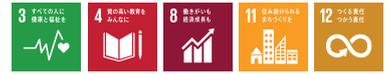
■ 沿道地域との協働

(一社)東京臨海副都心まちづくり協議会と協働してお台場地区の魅力PRする「レインボーブリッジスペシャルライトアップ」を実施しました。レインボーブリッジを期間限定のスペシャルライトアップで彩り、レインボーブリッジが結ぶお台場地区を盛り上げることで、地域活性に向けた取り組みを行いました。



レインボーブリッジ スペシャルライトアップ

社会に貢献できる企業を目指して



社会活動への協力

アウェアネスカラーへの賛同

レインボーブリッジのケーブルライトアップを通じてアウェアネスカラー[※]運動に参加しています。2018年度は乳がんの早期発見・診断・治療の大切さを啓発する「ピンクリボン運動」と臓器移植医療の定着・推進を目的とした「グリーンリボン運動」に賛同し、レインボーブリッジのケーブルをピンク色・緑色にライトアップしました。「グリーンリボン運動」については、レインボーブリッジだけでなく鶴見つばさ橋も緑色にライトアップしました。

※社会運動のシンボルカラーのリボンを装着したり、建造物をシンボルカラーにライトアップしたりすることでその運動への支援・賛同を示す色



レインボーブリッジ ピンクライトアップ



鶴見つばさ橋 グリーンライトアップ

東京マラソンへの協力

国内最大の市民マラソンである東京マラソンに毎年協力しています。東京マラソン2019では、沿道企業として首都高上5路線9箇所[※]の出入口規制を実施し、マラソン開催のサポートを行ったほか、文字情報板によりランナーと沿道の皆様にメッセージを届けました。地域社会の皆様とともに大会を盛り上げる取り組みを推進しています。

社会課題への取り組み

首都高を通じた次世代育成支援

未来を担う子どもたちの健やかな成長を支援するため、見学・地域イベント・自然体験などを通じた様々な次世代育成活動に取り組んでいます。少子化が進み次世代育成の重要性が高まる中、活動を強化し、子どもたちの豊かな成長を支援しています。

今後も当社は「首都高」「交通」「仕事」に関するリアルな体験を通じて、子どもたちが新たな発見やさらなる学びを得て、未来を考える機会を提供していきます。

■ 首都高講座 子ども未来プロジェクト

小学生を対象に首都高を身近に感じる体験を提供する社会貢献イベントを毎年実施しており、2018年度は夏に開催しました。現場見学や社員による説明、社員とのコミュニケーションを通じ、子どもたちが楽しく社会の仕組みを学び、職業観を広げていくことをサポートしています。



VOICE

**子ども未来プロジェクト
参加者の声**



保護者の感想(お子様の様子)

- 色々なことに興味を示していたと思います。良い内容でした。
- 実際に体験させていただき、目をキラキラさせていました。色々な話を聞き、メモをたくさん取っていました。
- 何気なく利用している道路が、実はたくさんの人の手で守られていることを理解したと思います。

小学生の感想

- (首都高は)人々の生活を支える道だと思いました。
- みんなの努力であの道路ができていると思うと、簡単には真似できないことだと思いました。
- 最初は看板やPAに興味があったけど、さらに興味が増えました。

※一部、表現を修正しています。

■ しながわ職場歩き

品川区内の中学生が区内の企業を訪問し、社会人との対話を通して将来の具体的な職業観を育むことを目的とするプログラムに参加しています。



しながわ職場歩き

■ しながわ寺子屋

品川区内の企業や商店が中学校を訪問し、働く大人と中学生との対話機会を提供するプログラムに参加しており、中学生の職業観の醸成に寄与しています。



しながわ寺子屋

■ 夏休み親子見学会

横浜環状北西線建設現場付近の地元小学校の親子を対象に、夏休み親子見学会を実施しています。2018年度は建設中のシーールドトンネル見学その他、コンクリート板強度実験やすべり台式避難施設のVR(バーチャル・リアリティ)体験も行いました。



夏休み社会科見学ツアー

■ 地元保育園との交流活動

地域貢献の一環として、地元保育園と交流を行っています。施設や現場見学の他、毎年秋のハロウィンイベントでは、保育園児のパレードを出迎え地元地域の一員として地域の子どもたちを見守っています。



ハロウィンイベント

待機児童問題解消への協力

当社が管理する9号深川線の管理地において、江東区認可保育所「ナーサリールーム ベリーベアー深川冬木」(受け入れ定員数200名)が2017年4月に開園しました。これは待機児童問題対策として江東区より要請を受け、設置協力を行ったものです。(参考: 江東区の待機児童数2017年度322名、2018年度76名)

敷地面積約4,500m²は開園当時日本最大級の広さを誇り、立地も駅から徒歩3分、駐輪場も150台以上を備えるなど、働きながら子育てをする世代をサポートする環境づくりに協力しています。



ナーサリールーム ベリーベアー深川冬木

地域共生への取り組み

当社は、地域社会と共生し地域の皆様に愛される首都高を目指すべく、様々な取り組みを行っています。

清掃活動

■ 首都高お掃除隊

四半期ごとに首都高高架下、都市計画駐車場、社屋周辺の清掃活動を実施しています。



■ 地域の一斉清掃への参加

中央区や江東区など自治体が主催する一斉清掃活動にも参加し、美しい街づくりに貢献しています。



■ わが町かながわマナー違反一掃作戦

横浜市資源循環局と横浜市神奈川区が主催し、毎年行っている「わが町かながわマナー違反一掃作戦」に参加し、清掃活動を行っています。



■ ハマロード・サポーター(道路の里親制度)

身近な道路の清掃や美化活動等を行うボランティア団体「ハマロード・サポーター」として活動しています。毎月1回、清掃や維持管理等を行っています。



美化活動

■ 中央通り「はな街道」フラワーサポートプログラム

フラワーサポーターとして、日本橋・中央通りの景観保全や新たな賑わい創出として花壇に花を咲かせる活動を支援するとともに、花壇や中央通り周辺の清掃活動にも参加しています。



■ 大黒PA園芸活動

春と秋の年2回、地域の大学と共同で大黒PA内の花壇に植栽を行っています。



支援活動

■ ノーマライゼーション首都高

障がい者支援団体と連携し、高架下管理地における除草作業の就労支援を行っています。



環境のために

環境と経済を両立する技術開発・普及に努め、より積極的により良い環境の実現に努めます。



環境への取り組み姿勢

当社は、持続的発展が可能な社会の実現に貢献するとともに、より良い環境の実現と地域社会との共生に向けて地球環境や沿道環境の保全に取り組んでいきます。環境への取り組みは4つの柱を推進することで実施していきます。



低炭素社会に向けて

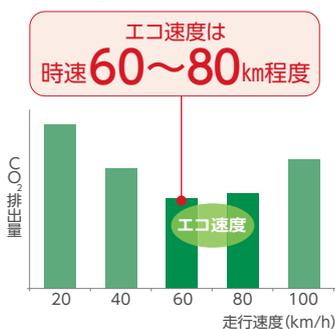


高速道路利用に伴うCO₂排出量削減への取り組み

交通円滑化によるCO₂排出量の抑制

高速道路ネットワークの整備やボトルネック対策等の交通円滑化を推進することにより、環境にやさしい速度(エコ速度)でお客様が走行でき、CO₂(二酸化炭素)排出量の抑制につながります。2018年度における首都高を走行する自動車からのCO₂排出量は、約160万トン/年と推計されます。これらの自動車がすべて一般道の平均走行速度(平均速度29km/h)で走行したと仮定した場合のCO₂排出量は約209万トン/年と推計されるため、首都高によって約23%(約49万トン/年)のCO₂排出量が抑制されていると考えられます。

速度とCO₂排出量の関係



首都高を走行した場合のCO₂排出量抑制
約**23%**
(約49万トン/年)

低炭素型自動車の普及促進

地球温暖化抑制のための環境改善対策のひとつとして、低炭素型自動車が近年注目を集めています。当社は低炭素型自動車普及支援の一環として、2008年に高速道路会社で初めてPAに電気自動車用急速充電器を設置しました。現在は8箇所のPA(平和島(上り)、用賀、代々木、志村、八潮、市川、大黒、川口)で急速充電器をご利用いただけます。電気自動車ユーザーに安心して首都高をご利用いただける環境を整え、低炭素社会の実現に貢献できるよう努めています。

電気自動車用急速充電器設備
(2019年3月末時点)
8箇所



電気自動車用急速充電器

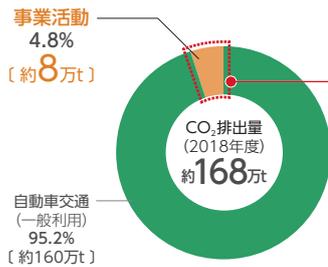
事業活動に伴うCO₂排出量削減への取り組み

事業活動に伴うCO₂排出量

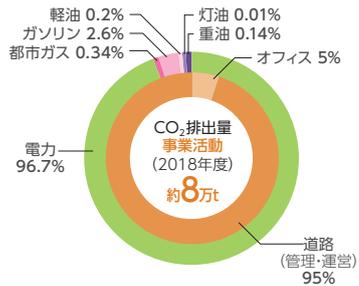
当社の事業活動(高速道路の維持管理等)で排出するCO₂の総量は約8万トンと推測され、その内訳は下図のとおりです。

当社では、低炭素社会に向けて、LEDの導入、再生可能エネルギーの導入等、様々な取り組みを行っています。

高速道路事業に関わるCO₂排出量



高速道路の維持管理等におけるCO₂排出量



●電力:主に道路などの照明、換気設備等で使用
ガソリン:主に道路の巡回パトロール等の車両で使用

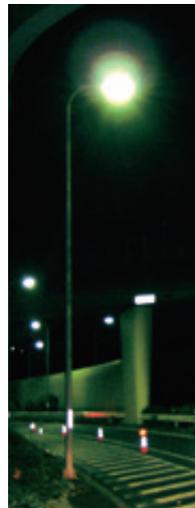
LEDの導入

■ 道路照明のLED化

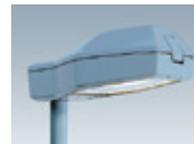
当社は他の高速道路会社に先駆け、高架部の道路照明にLEDを初めて導入するなど、LED化に力を入れています。道路LED照明は従来の水銀灯や高圧ナトリウム灯と比較して消費電力が少なく長寿命であるため、LED化の推進により省エネルギー化を図り地球温暖化の抑制に貢献しています。

また、明るさを保ちつつ、灯具取付間隔の見直しによる照明設備台数の削減にも取り組んでおり、さらなる省エネルギー化を図っています。

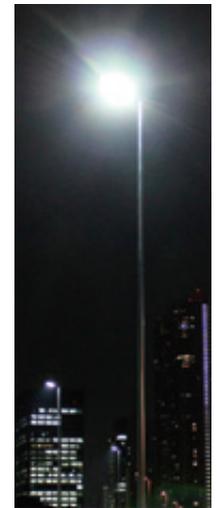
2018年度末までに9箇所のトンネルでLED化を完了し、設備容量で約2,200kWの削減を達成しました。



水銀灯



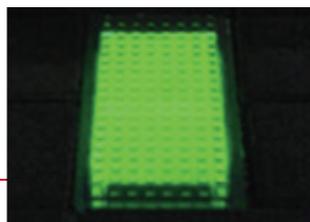
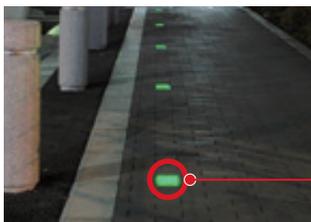
高圧ナトリウム灯



LED照明灯

■ PA等施設のLED化

PA等施設では、ソーラーLEDブロックを埋め込むなどの環境にやさしい技術を積極的に取り入れています。



ソーラーLEDブロック

日中、太陽光エネルギーを蓄え、暗くなるとLEDブロックが自動点灯し、お客様を安全に誘導します。



LEDダウンライト

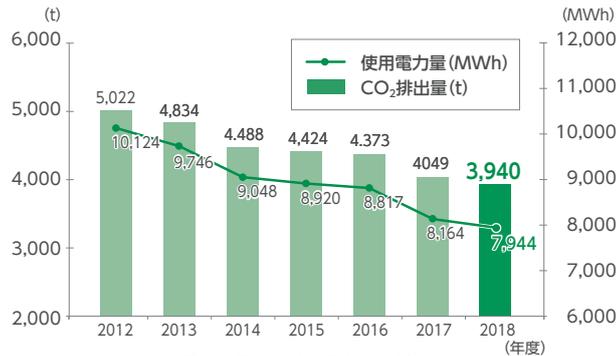
室内照明にLEDダウンライトを採用し、使用電力の節減を図ります。

オフィスにおける省エネルギー活動

オフィスにおける省エネルギー活動の取り組みとして、執務室内の照明の調整や不要な照明の消灯、空調温度の適切な設定、省エネルギー機器の導入などを実施しています。

オフィスでの電力使用にかかる2018年度のCO₂排出量は3,940トン/年であり、2012年度と比較して約22%の削減を達成しました。

オフィス活動における使用電力量(MWh)とCO₂排出量(t)



●グラフにおける使用電力量は、社屋以外の使用電力も一部含む
●CO₂の排出係数を0.496kg/kWhとして算出

エコ標識車の導入

工事の車線規制に使用する標識車を順次エコ標識車に切り替えています。このエコ標識車は、エンジンを停止させても専用のエコバッテリー*により標識類を10時間以上点灯・稼働させることができます。エコ標識車の導入により、CO₂の排出削減や無騒音化等、環境負荷低減に大きく貢献しています。現在50台以上のエコ標識車が首都高上で活躍しており、今後も積極的に導入を進めていきます。

*重金属を含まず、正極材に安全で資源豊富なリン酸鉄を使用した「リン酸鉄リチウムイオンバッテリー」



エコ標識車

消灯によるCO₂削減啓発イベントの実施

地球温暖化の防止に寄与するとともに、一人でも多くの皆様の環境への配慮意識の向上を図ることを目的に、夏至と七夕の2日間(2019年6月22日、7月7日)、首都高の5つの橋(レインボーブリッジ、横浜ベイブリッジ、鶴見つばさ橋、かつしかハープ橋、五色桜大橋)のライトダウンを実施しました。

また、同様のイベントである「EARTH HOUR(アースアワー)2019」(2019年3月30日開催)にも参加し、レインボーブリッジ、ベイブリッジ、鶴見つばさ橋でライトダウンを実施しました。



レインボーブリッジ



ライトダウン

再生可能エネルギーの導入

湾岸線東京港トンネルの坑口付近に設置した太陽光発電設備では、大井換気所内の空調設備の電力の一部を担っています。その他、太陽光発電や風力発電を建物やトイレ照明の電力等に使用しています。2018年度末までに9箇所の再生可能エネルギー設備を整備しており、発電設備容量の合計は約150kWです。

再生可能エネルギー設備
(2019年3月末時点)

9箇所

再生可能エネルギーの主な設置場所



自然共生社会に向けて



生物多様性保全の取り組み

おおはしりの杜

■ 生態系に配慮した取り組み

当社は大橋JCT内側に位置する大橋換気所の屋上に自然再生緑地「おおはしりの杜」を整備し、かつての目黒川周辺の風景をモデルに斜面林や草地、小川などを再現しています。周辺の生きものの拠点とのネットワークを形成するように、多様な生き物の生育空間となる環境を創出することも目標としており、地域の池から採集したメダカ等の繁殖、昆虫類（陸生・水生）や多くの鳥類の飛来が確認されています。

地域の生態系に配慮した整備と在来種の維持管理などの生物多様性への取り組みが評価され、高速道路会社としては初めて、JHEP認証[※]の最高ランクである「AAA」を取得しました。

※企業などの取り組みについて、生物多様性への貢献度や影響度を事業の前後で比較し定量評価するもの。認証機関は（公財）日本生態系協会

「おおはしりの杜」で飛来や生息が確認された動物種（2018年度）：計326種

鳥類 21種	昆虫類（水生） 18種
シジュウカラ、ハクセキレイ、メジロなど	クロスジギンヤンマ（ヤゴ）、シオカラトンボ（ヤゴ）、ハイロゲンゴロウなど
昆虫類（陸生） 282種	魚貝類 5種
クロスジギンヤンマ、ミンミンゼミ、オオアメンボ、ヤマトシジミなど	ミナミメダカ、モツゴ、カワニナなど



■ 稲作体験を通じた子どもたちの学びへの貢献

近隣地域の小学生を招待し、稲作体験（田植え、稲刈り、脱穀）や自然観察会を開催しています。できたお米を「収穫祭」として小学校の給食で試食するなど、イベントを通じて自然学習や農体験、食育など多面的な学習に寄与しています。



おおはしりの杜

稲作体験児童数累計
(2011年度から2018年度まで)
410名



東京西局 調査・環境課 係員
相馬 嵐史

おおはしりの杜では近隣の小学校との稲作体験や年4回の一般開放デーを実施しています。稲作体験では、「お米の大切さや、生物が生きるために環境を守ることが重要だと思った。」「これから、もっと自然を大切にしていきたい。」という感想や、一般開放デーでは、「近所に住んでおり、子どもが一般開放を毎回楽しみにしている。」「丁寧な解説付きで、都心でこのような良い場所を見ることができて嬉しい。」といったご意見をいただき、「ひと・まち・くらしをネットワーク」という弊社の基本理念を体現する貴重な場であると考えています。今後も、地域の皆様が首都高に興味・関心、そして愛着をもっていただけるようにという想いで業務に取り組んでいきます。

STAFF VOICE

見沼たんぼ首都高ビオトープ

■ 自然共生型の都市高速道路を目指して

埼玉新都心線の見沼たんぼ地域では、首都近郊に残された数少ない貴重な緑地空間である同地域の生態系を再生するため、高速道路の高架下に延長1.7km、面積6.3haのビオトープ*を整備しています。整備にあたっては、遺伝子レベルで生態系を守るために在来植物の中から樹種選定を行い、見沼たんぼ地域で集めた種子を育てて苗木を生産・植栽しました。現在では、モニタリングを通じた適切な管理により、順調に植物が育っています。

また、地域の幼稚園児を招いての自然観察会や環境を学ぶ学生たちの現場実習を実施しています。モニタリングや外来種の駆除等の維持管理作業も地域の方々のご協力のもと進めており、地域の自然との調りだけでなく、地域の皆様に親しまれるビオトープを目指しています。

※地域に元来生息する生きものが暮らす場所

■ 「ハンノキ・プロジェクト」を通じた自然再生の試み

ビオトープ近隣の小中学校と連携し、埼玉県の蝶であり準絶滅危惧(埼玉県レッドデータブック)に指定されている「ミドリシジミ」を呼び戻す「ハンノキ・プロジェクト」を進めています。このプロジェクトは、ミドリシジミが好み、かつて見沼たんぼ地域に広く生育していた樹木「ハンノキ」をビオトープに植えることで、ミドリシジミの生息環境を取り戻す自然再生プロジェクトです。

見沼たんぼ首都高ビオトープ

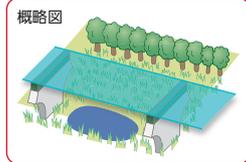
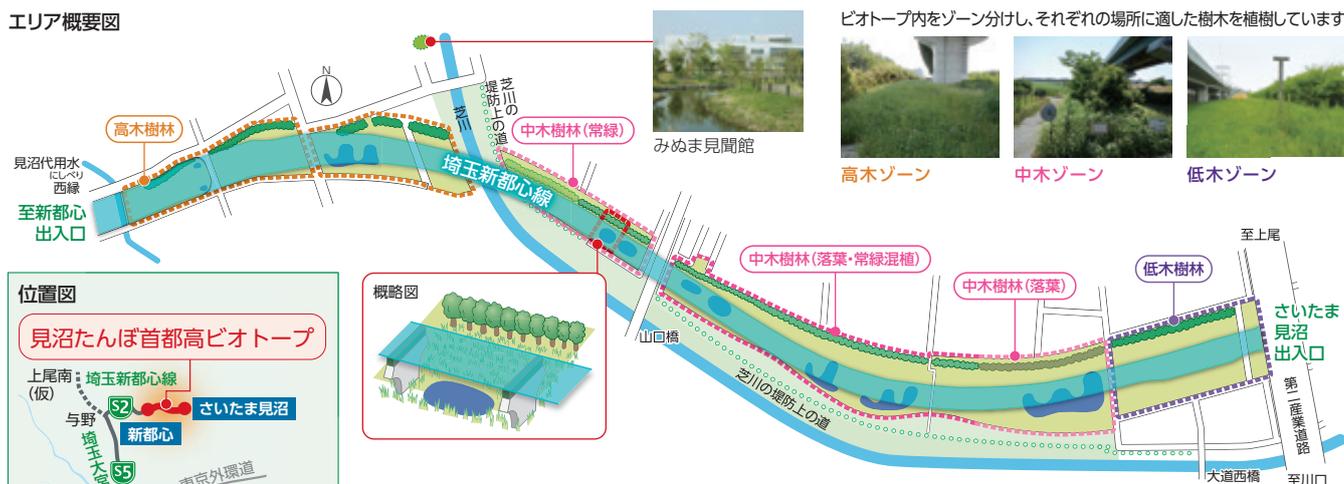


ハンノキ・プロジェクト



ミドリシジミ 写真提供：(公財)埼玉県生態系保護協会

エリア概要図



見沼たんぼ首都高ビオトープで見られる主な動植物



動植物の写真提供：(公財)埼玉県生態系保護協会

VOICE



(公財)埼玉県生態系保護協会
特任研究員 岩木 晃三 様

見沼たんぼ首都高ビオトープには、2001年の計画策定時から携わっています。雨や太陽光が制限される高架下では自然再生事例がなく、「植物は育つか?」「生き物はすむのか?」と不安な一方、「きょうまくいく」との思いもありました。自然の再生力を信じていました。2007年2月に整備が完了。野草が芽生え、木々は順調に生長しました。キジの声が響き、カエルやトンボもやってきました。見沼たんぼで絶滅したキツネが30数年ぶりに戻ってきました。

見沼たんぼ首都高ビオトープは、地域特性に合った計画、丁寧な整備、モニタリングに基づく順応的管理によって、社会資本整備と環境の両立が実現した好事例です。高速道路の下1.7km、6.3haの自然再生事例は、12年を経た今も国内に例がないと思われます。遺伝子レベルでの在来樹木の植栽、順応的管理、地域との連携・協働。かけ声に終わらせず、実践してこられた首都高さんに地域住民の一人としても感謝しております。

周辺環境との調和に向けた取り組み

周辺環境に配慮した道路照明

埼玉新都心線では、ビオトープの生き物を守るため、「低位置照明」を設置しています。これは、夜間に高架橋から漏れる明かりにより生き物へ影響を与えないよう、照明器具を箱に入れて道路両端の高欄上(路面から約1mの高さ)に設置し、道路面だけを照らすものです。

2号目黒線でも、国立科学博物館附属自然教育園に飛来する野鳥などへの影響に配慮し、道路外への漏洩光を最小限にするために高欄照明を採用しています。



低位置照明(埼玉新都心線)



高欄照明(2号目黒線)

道路空間の緑化の推進

都市内に立地し、高架橋やトンネルなどの構造物が占める割合が95%を超える首都高では、JCTやPA、換気所などにおいて植栽可能な空間をできる限り有効利用し、周辺環境との調和や維持管理性に優れた緑化を推進しています。



大橋JCT



平和島PA(下り)



西新宿換気所



浦安付近

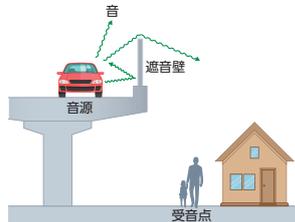
沿道環境の改善に向けて



騒音・振動対策の推進

遮音壁の設置

首都高沿道にお住まいの方々の生活環境保全を目的に、道路交通騒音対策として遮音壁を設置しています。



裏面吸音板の設置

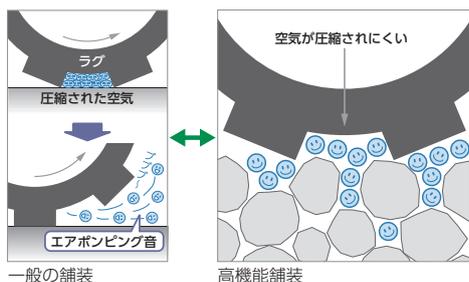
高架橋の下面(裏面)に吸音板を設置しています。裏面吸音板を設置することで、高架橋下面に反射する街路からの騒音の低減を図ることができます。



高機能舗装の整備

高機能舗装は、一般の舗装よりも多くの隙間ができるように工夫された舗装です。タイヤと路面との間の空気が舗装の間に逃げることでエアポンピング音*が生じにくくなり、3デシベル程度の騒音低減が期待できます。首都高の大部分では高機能舗装を既に整備しています(トンネル部除く)。

※自動車のタイヤと路面の摩擦により圧縮された空気が開放されるときに生じる音



ノージョイント化の取り組み

走行時に発生する衝撃を緩和しスムーズに走行いただけるよう、路面のつなぎ目(ジョイント)をなくすノージョイント工事を進めています。ノージョイント化により騒音や振動が低減されるほか、ジョイントの取り替えが不要になるため、取り替え工事に伴う渋滞の削減にも寄与します。

ノージョイント工事



大気環境対策の取り組み

環境ロードプライシング割引の実施

住居地域が多い神奈川1号横羽線沿道の環境改善のため、環境ロードプライシング割引を実施しています。この割引は、沿道に住居地域が多い神奈川1号横羽線から湾岸線へ特大車・大型車の転換を図るため、湾岸線や神奈川6号川崎線を利用するETC特大車・大型車に対して割引を行い、湾岸線や神奈川6号川崎線を利用しやすくする取り組みです。浮遊粒子状物質(SPM)や二酸化窒素(NO₂)等の排出量が多い特大車・大型車をご利用のお客様に湾岸線を積極的にお使いいただくことで、神奈川1号横羽線沿道の環境向上につながるよう取り組んでいます。

自動車排出ガスなどが神奈川1号横羽線の沿道環境に影響を与えています。



神奈川1号横羽線の沿道環境改善につながります。



環境モニタリングの実施

沿道の大気状況を把握するため、自治体の測定局とは別に環境監視局を設置して沿道の大気状況のモニタリングを継続しています。

五反田環境監視局



循環型社会に向けて



環境負荷低減を目指して

工事における環境負荷低減の取り組み

工事により発生する土、コンクリート塊等の建設副産物を、再生資源として有効利用するなど、環境負荷低減に向けた取り組みを推進しています。

再資源化フローイメージ図



グリーン購入法に基づく購買活動の推進

「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(グリーン購入法)」に準じて、特定調達品目毎の調達目標を設定して推進します。

調達目標を100%とする分野(20分野206品目)

紙類	文具類	オフィス家具等	画像機器等
電子計算機等	オフィス機器等	携帯電話等	家電製品
エアコンディショナー等	温水器等	照明	自動車等
消火器	制服・作業服	インテリア・寝装寝具	作業手袋
その他繊維製品	設備	災害備蓄用品	役務

CIRCULATION SHUTOKOの推進

CIRCULATION* SHUTOKO (サーキュレーション首都高)は、首都高で使用済みにより廃棄されていた素材を再利用し、循環型社会への貢献を目指すリサイクルプロジェクトです。当社の環境への取り組みをもっと身近に感じていただくためプロジェクトに賛同いただいた方々とコラボレーションを図り、廃材からトートバッグ等の首都高オリジナル商品を作成する取り組みを行っています。

*circulation(サーキュレーション): 巡ること、循環、流通

使用済み横断幕から制作した「HATARAKUTOTE(はたらくトート)」



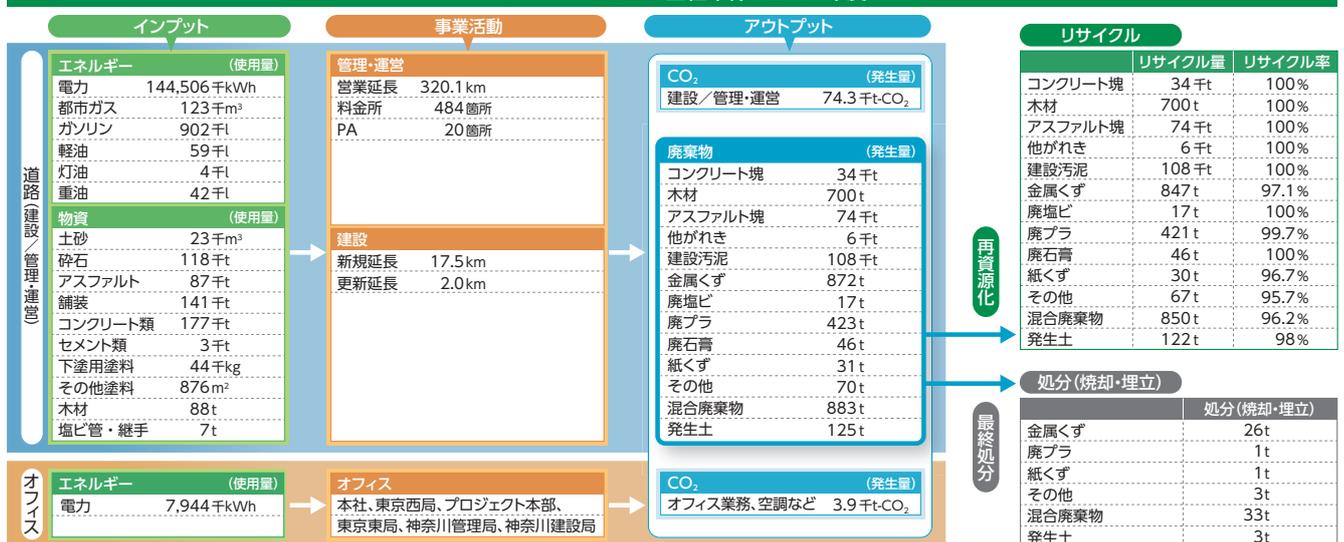
高速道路で使用していた
横断幕
を
トートバッグ
に再利用

マテリアルフロー



当社では、高速道路の建設や管理・運営、さらにオフィスでの活動を含む事業活動において、資材やエネルギーを使用し、またCO₂や廃棄物(リサイクル資源含む)を排出しています。環境と経済を両立し、より良い環境の実現を図るため、これらの排出量を定量的に把握し、各種取り組みの基盤とすることに努めています。

マテリアルフロー 当社単体 2018年度



株主・投資家の皆様のために

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。



着実な債務の引渡しと返済

債務の引渡し実績

(単位：百万円)

	2011年度迄	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	合計
債務引渡し実績額	609,867	153,978	20,317	267,045	68,500	388,143	143,373	93,945	1,745,168
うち無利子借入	246,637	31,986	892	84,445	0	130,943	18,373	2,295	515,571
うち有利子債務	363,230	121,992	19,425	182,600	68,500	257,200	125,000	91,650	1,229,597

- 2019年3月29日現在
- 政府保証債及び社債(財投機関債)は額面ベース

債務の引渡し予定

(単位：百万円)

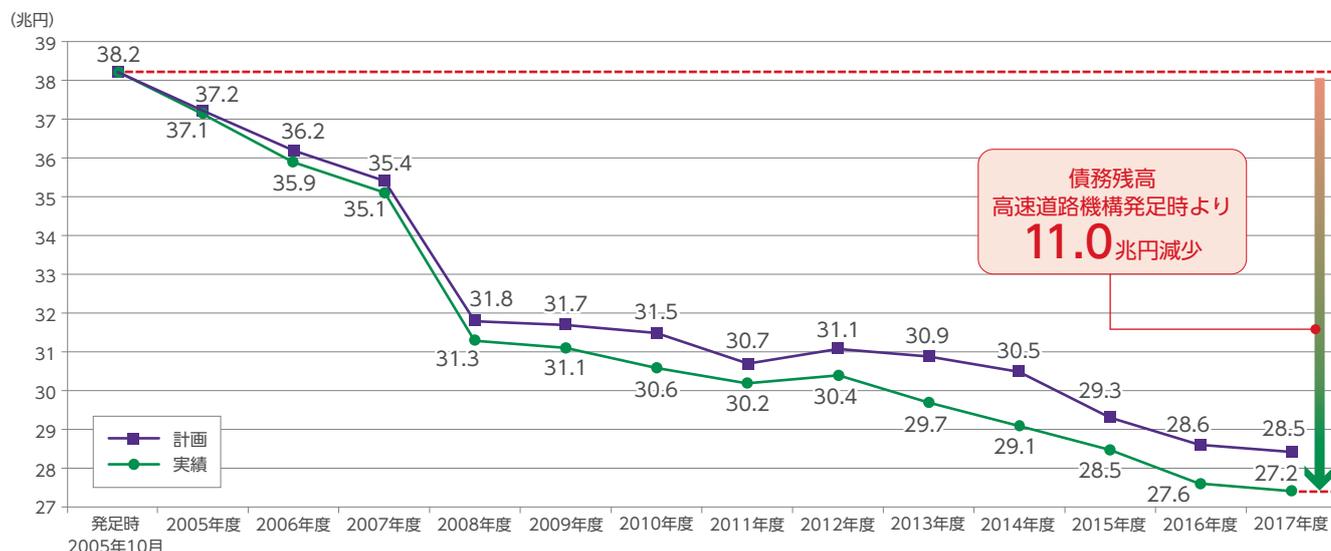
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
債務引渡し予定額	255,236	233,022	56,023	37,305	68,719	37,698	20,844	145,380
うち無利子借入	25,767	41,042	603	0	0	0	0	13,171
うち有利子債務	229,469	191,980	55,420	37,305	68,719	37,698	20,844	132,209

- 2019年3月29日現在
- 引渡し予定額は原則として2019年3月26日付変更した「都道首都高速1号線等に関する事業」の収支予算の明細に基づき記載
- 各年度における実際の債務引渡し額は、工事の進捗状況等により上記予定と異なる場合あり

債務の返済

2018年3月末現在の高速道路機構の債務残高は、発足時より▲11.0兆円の27.2兆円となっています。

高速道路機構の債務残高(高速道路会社6社合計)



出典：「高速道路機構ファクトブック2018」

資金調達とIR活動

資金調達

当社における高速道路機構引渡対象資産に係る有利子債務の調達は、社債発行及び金融機関からの借入により行っています。なお、政府保証債は、民営化時の計画どおり発行量を徐々に減らし、2009年度に発行を終了しています。



投資家の皆様に向けたIR活動

IR報告書の作成

投資家の皆様に対し、高速道路事業スキームや債務の特性、調達した資金の充当先等についてとりまとめた「IR報告書」を作成し、当社Webサイトで公表するとともに、投資家の皆様を個別訪問する際にも活用しています。

IR報告書イメージ



現場視察会及び各種説明会の開催

市場関係者向けに、当事業への理解をより深めていただくことを目的とし、調達した資金の充当先である高速道路の建設現場等をご覧いただく現場視察会を定期的に開催しています。

また、当社の今後の計画や、財務情報等をご理解いただくために、事業計画説明会や決算説明会を開催しています。



現場視察会

投資家個別訪問

機関投資家の皆様を個別に訪問し、高速道路事業スキームや債務の特性、調達した資金の充当先等についてご説明するとともに、年度全体の資金調達計画等をお伝えすることで、投資家の皆様に当事業への理解を深めていただけるよう努めています。

VOICE

市場関係者の声

日頃から話には聞いておりましたが、実際に現場を見学することで、より身近に横浜環状北西線を感じることができ、資金調達の面でプロジェクトに貢献できていると思うとうれしく感じます。首都圏の高速道路インフラの建設・管理等を通じて社会貢献している首都高の現場を肌で感じることができる貴重な機会でした。

財務情報

決算情報

連結損益計算書

(単位：億円)

	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
営業収益	5,533	3,084	6,610	4,460	3,862
営業費用	5,500	3,006	6,555	4,457	3,823
道路資産賃借料	1,888	1,841	1,886	1,877	1,937
高速道路等事業管理費及び売上原価	3,529	1,080	4,562	2,475	1,780
販売費及び一般管理費	82	84	106	104	105
営業利益	32	78	55	2	38
営業外収益	4	4	4	2	4
営業外費用	1	1	1	0	0
経常利益	35	81	59	4	42
特別利益	2	—	4	158	3
特別損失	3	8	6	2	1
親会社株主に帰属する当期純利益	18	49	82	104	29

連結貸借対照表

(単位：億円)

	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
流動資産	4,516	5,025	3,941	3,638	3,789
現金及び預金	185	208	1,432	270	225
高速道路事業営業未収入金	589	252	293	423	289
たな卸資産	3,019	3,788	1,920	1,969	2,341
受託業務前払金	151	175	172	155	12
その他流動資産	569	598	123	819	920
固定資産	660	631	712	668	717
有形固定資産	625	592	613	616	651
無形固定資産	13	17	21	26	26
その他固定資産	21	20	77	26	39
資産合計	5,177	5,656	4,653	4,306	4,507
流動負債	812	1,805	1,407	845	803
高速道路事業営業未払金	357	257	704	371	340
1年以内返済予定長期借入金	20	1,141	175	68	206
受託業務前受金	158	189	184	173	24
その他流動負債	275	216	342	232	231
固定負債	3,938	3,497	2,766	2,847	3,050
社債	1,206	1,371	1,240	1,140	1,300
長期借入金	2,348	1,618	1,035	1,398	1,444
その他固定負債	383	507	490	308	306
負債合計	4,750	5,303	4,173	3,692	3,854
株主資本	426	476	558	663	692
非支配株主持分	3	4	4	4	4
純資産合計	426	353	479	614	652
負債・純資産合計	5,177	5,656	4,653	4,306	4,507

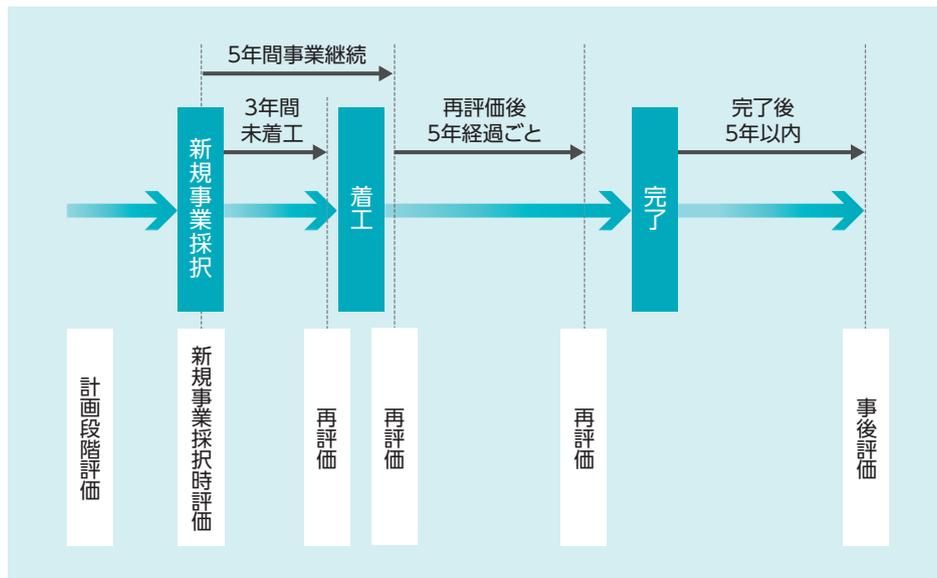
事業評価



道路事業に係る厳格な評価の実施

事業の効率性や実施過程における透明性を一層向上させるため、事業着手前から完了後までの各段階において、事業の必要性や効果を客観的に評価し公表しています。

事業評価の実施フロー



事業評価の仕組み

■ 新規事業採択時評価

新規事業の採択時において、費用対効果分析を含めた事業評価を実施します。

■ 事業再評価

「事業採択後3年間未着工または5年間継続中の事業」・「再評価実施後に5年が経過した時点で継続中の事業」について再評価を実施し、必要に応じて見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止します。

■ 事後評価

事業完了後5年以内に、事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置、同種事業の計画・調査のあり方等を検討します。

近年の事業評価実施実績

	再評価	事後評価
2019年度(予定)	(該当なし)	首都高速中央環状品川線
2018年度	高速横浜北線 高速横浜環状北西線	(該当なし)
2017年度	(該当なし)	(該当なし)

事業評価監視委員会の設置

再評価、事後評価を実施する際は、当社が提出した対応方針(案)について、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会を設置して審議を行っています。不適切な点や改善すべき点があると認められたときは意見の具申を行います。

2018年度 首都高速道路事業評価監視委員会 委員

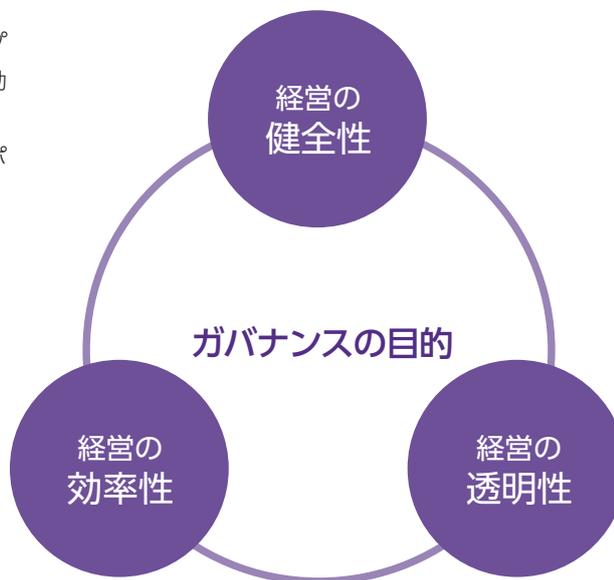
石田 東生 [筑波大学 名誉教授]
 稲垣 昇 [(一社)日本自動車連盟 交通環境部長]
 田中 里沙 [事業構想大学院大学 学長、(株)宣伝会議 取締役]
 根本 勝則 [(一社)日本経済団体連合会 専務理事]
 山内 弘隆 [一橋大学大学院経営管理研究科 教授]

コーポレート・ガバナンス

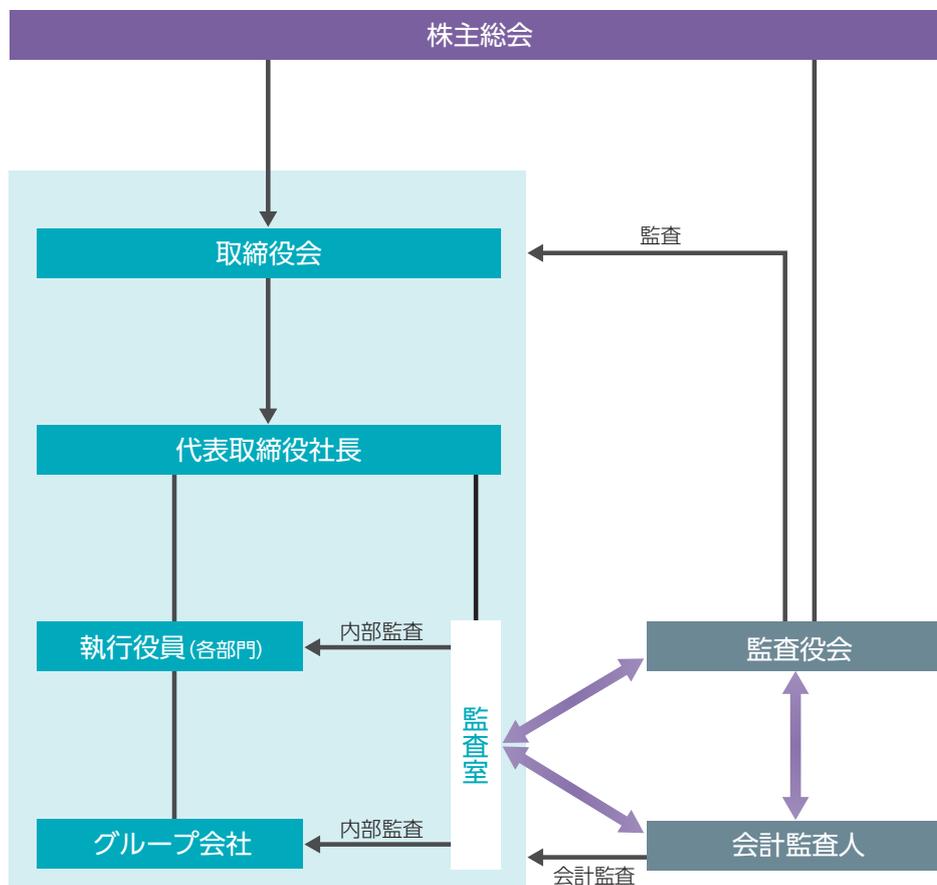
基本的な考え方

当社では、経営の意思決定、業務執行及び監督さらにはグループの統制、情報開示等について適正な体制を整備し、経営の健全性、効率性及び透明性の確保に努めています。

また、内部統制システムの運用状況の概要を開示するなど、コーポレート・ガバナンスの充実を図っています。



コーポレート・ガバナンス体制



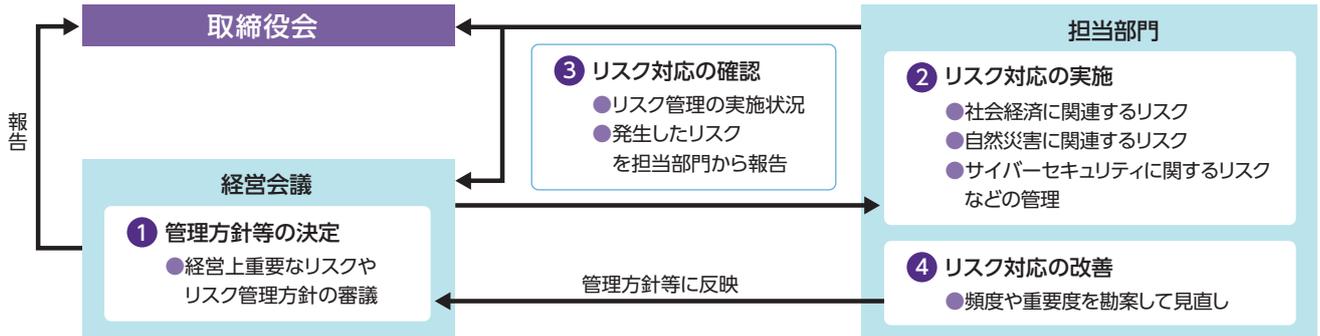
●内部監査、監査役監査及び会計監査人監査の相互連携については、内部監査実施状況報告、常勤監査役と内部監査部門との定期的な連絡会の開催、常勤監査役に対する会計監査人からの監査実施状況報告等を通じて情報交換を図り、相互に効率的かつ効果的な監査活動が行えるよう努めています。

リスク管理

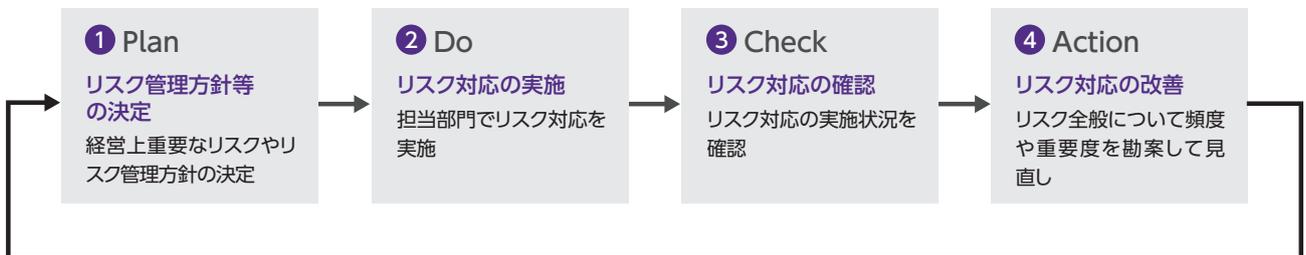
社会経済に関連するリスク、自然災害に関連するリスク、サイバーセキュリティに関するリスクなどリスク全般について頻度や重要度を勘案し、毎年度、経営上重要なリスクやリスク管理方針を経営会議の審議を経て定めています。

発生したリスクは取締役会及び経営会議に報告するなど、リスク対応の実施状況を確認し、リスク管理を徹底しています。

リスク管理体制



PDCAサイクル



コンプライアンス

企業倫理憲章・社員行動倫理規範

取締役会が定めた「企業倫理憲章」及び「社員行動倫理規範」に基づき、社員は法令、定款及び社会規範を遵守した行動をとることをしています。

首都高コンプライアンスマニュアル

社員一人ひとりが常に企業倫理について考え良識ある行動をとる助けとするため「首都高コンプライアンスマニュアル」を作成し、これを活用した研修や講演会を通じて、コンプライアンス意識の徹底を図っています。

コンプライアンス委員会の設置

コンプライアンスに関する事項を審議するため、社長、総務・人事担当役員、監査担当役員及び社長が指名する役員をもって構成するコンプライアンス委員会を設けています。また、社外の特別委員からの助言・指導を受けています。

アラームネット(内部通報制度)

業務の遂行に伴う不正行為等のコンプライアンス違反を防止し、首都高グループ全体の社会的信頼を確保することを目的に、社員等からの通報を受ける窓口「アラームネット」を設置しています。

個人情報保護

当社は、個人情報について、「個人情報保護方針（プライバシーポリシー）」を定め、公表しています。今日の高度情報社会において個人情報の保護が極めて重要な社会的責務であることを深く認識し、個人情報の保護を図っています。

1. 法令等の遵守

個人情報の保護に関する法令及びその他の規範を遵守し、個人情報の保護に万全を尽くします。

2. 取扱いの制限

個人情報を取扱うにあたっては、その利用目的をできるだけ特定して行います。また、当該目的の達成に必要な範囲を超えて、個人情報を取扱うことがないよう措置します。

3. 利用目的の明示

お客様ご本人から直接、書面に記録された個人情報を提供いただく場合には、法令に定める場合を除き、あらかじめ利用目的を明示します。

4. 適正な取得

個人情報を取得するにあたっては、適法かつ公正な手段により行います。

5. 安全管理の措置

当社自らが取扱う個人情報を漏洩、滅失、毀損その他の危険から守るため、これを厳重に管理します。また、取扱う必要がなくなった個人情報については、速やかにこれを消去または破棄します。

6. 役員及び社員の義務

当社の役員及び社員またはその職にあった者においては、業務に関して知り得た個人情報の内容をみだりに他人に知らせたり、または不当な目的で利用したりすることを厳に慎み、この方針に基づく義務を遵守します。

7. 外部委託業者の適切な選定と監督

外部の委託業者に個人情報を提供する場合、個人情報を適正に取扱っていると認められる委託先を選定し、委託契約等において、個人情報の安全管理、秘密保持、再提供の禁止等のために必要な事項を定めるとともに、適切な監督を行います。

8. 利用及び提供の制限

法令に基づく場合を除いて、利用目的以外の目的のために個人情報を自ら利用したり、第三者に提供したりしません。

9. お客様ご本人からのお申し出による開示、訂正、利用停止等

お客様ご本人から自らの個人情報の開示、訂正、利用停止等のお申し出があったときは、法令に基づき、合理的な期間及び範囲で対応します。

10. 組織・体制の整備

この方針を実行するため、適切な管理責任体制を構築するとともに、研修・教育を通じて継続的に役員及び社員に対する意識啓発と周知徹底を図ります。

情報セキュリティ

当社では、経営理念の実現に向け、業務上保有する情報資産を的確に取り扱うとともにこれを適正に保護することを目的として、情報セキュリティ対策の基本方針（情報セキュリティポリシー）を以下のとおり定めています。

適用範囲

この基本方針は、業務上保有する情報資産及びこれを利用するすべての者（以下「情報利用者」といいます。）に適用します。

情報セキュリティ体制

内部の組織ごとに情報セキュリティ責任者を設置し、情報セキュリティ体制を構築します。

情報セキュリティ対策

情報資産の可用性・完全性・機密性が確保されるよう、物理的セキュリティ、人的セキュリティ、技術的セキュリティの3面から適切な対策を実施します。また、これにより契約の相手先のセキュリティ水準を把握し、適正な履行を確保します。

情報セキュリティに関する整備

情報セキュリティに関する体制の構築や対策が確実に行われるよう、内部規則を定め、遵守を情報利用者に義務付けます。また、対策水準の向上を図るため、内部規則は継続的に見直します。

個人情報の取扱い

個人情報の取扱いに関しては、今日の高度情報社会において個人情報の保護が極めて重要な社会的責務であることにかんがみ、別にプライバシーポリシー*を定め、保護を図ります。

情報セキュリティに関する教育

情報セキュリティ水準の維持又は向上を図るため、必要な教育を継続的に実施し、関係法令及び規則に関する情報利用者の理解を深めることに努めます。

*「個人情報保護方針（プライバシーポリシー）」

取引先の皆様のために

公正な事業活動を推進し、事業に関わるあらゆる取引先と相互信頼関係を築きます。



契約制度

新しい契約方式の試行導入

公共工事の発注者に求められる競争性、公平性、透明性を確保しつつ、高い品質を目指した契約方式を採用しています。工事契約の不調^{*1}・不成立^{*2}が発生していることを踏まえ、入札参加者の見積りを設計金額に反映させる契約方式を試行導入しています。

※1 入札の結果、予定価格の制限の範囲内の入札がなく、契約に至らないこと

※2 入札参加希望者がいないため競争が成立しないこと

試行導入している契約方式の主な特徴は次のとおりです。

技術提案価格交渉方式(複数者交渉Bタイプ)の主な特徴

- ▶ 適用対象は、新仕様、新工種、作業条件等の特殊な土木、建築工事
- ▶ 競争参加者から技術提案を受け付け、優れた技術力を活用
- ▶ 技術交渉により技術提案を確認し、技術評価により入札参加者を選定
- ▶ 価格交渉において、入札参加者が提出した見積りの妥当性を確認したうえで、設計金額にその内容を反映することが可能
- ▶ 技術と価格を総合的に評価する総合評価方式であり、技術評価点と価格評価点を独立して算出する「加算方式」を採用

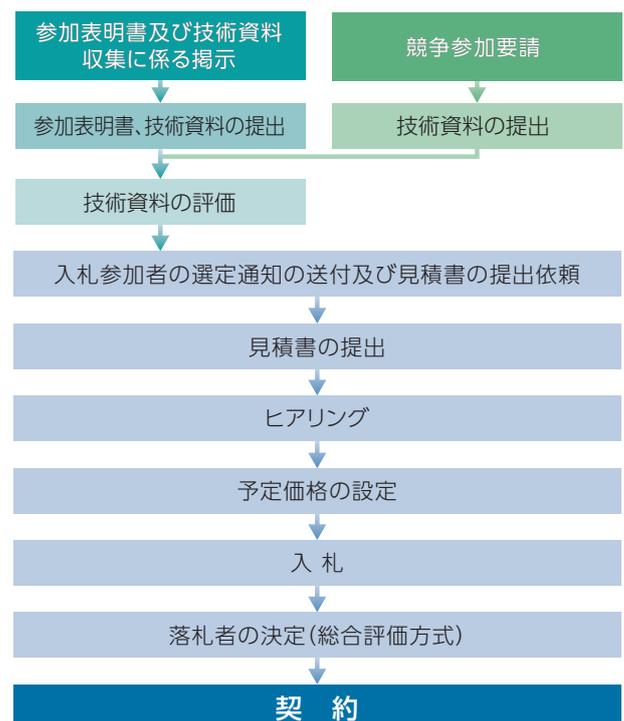
見積活用方式の主な特徴

- ▶ 主な適用対象は、施工能力確認方式または一般競争入札において不調・不成立となった工事
- ▶ 技術提案を求めない契約方式
- ▶ 入札参加者が提出した見積りについてヒアリングを行い、妥当性を確認したうえで、設計金額にその内容を反映することが可能
- ▶ 技術と価格を総合的に評価する総合評価方式であり、技術評価点と価格評価点を独立して算出する「加算方式」を採用
- ▶ 【公募型】に加え、【公募・要請併用型】を試行導入

競争入札後価格交渉方式(見積審査タイプ)の主な特徴

- ▶ 「施工能力確認方式」または「一般競争入札」により発注した工事で、不調が発生した場合において、一定の要件に該当するときに本方式に移行
- ▶ 価格交渉において、協議対象者が提出した見積りの妥当性を確認したうえで、その内容を反映することが可能
- ▶ 総合評価値が最高の1者を協議対象者として価格交渉を行い、合意により契約

見積活用方式【公募・要請併用型】のフロー



入札監視委員会の設置

入札・契約手続における公正の確保と透明性の向上を図るため、外部有識者で構成された「入札監視委員会」を設置しています。入札監視委員会における主要な業務は右記の3つです。

入札監視委員会
定例会議2回
(2018年度実績)
5月、12月



入札監視委員会 委員
慶應義塾大学 商学部
教授 加藤 一誠 様

VOICE

首都高には建設、改築、更新や維持修繕などの工事だけでなく、調査・設計、物品やサービスの購入をはじめ多岐にわたる契約があります。近年、全国的な建設需要を背景に技術者の確保が難しくなり、入札が不調、不成立になる場合もあります。また、利用者から通行料金をいただきつつ公的な事業を遂行している以上、契約は合理的な金額でなされるべきですし、その手続きは透明でなければいけません。本委員会は、実施済みの契約を検証し、今後の契約手続きに関して、金額や手続きの公正さを担保することを使命としています。

入札監視

入札・契約手続の運用状況等についての報告を受け、一般競争に係る資格の設定理由等を審議の上、意見の具申または勧告を行います。

独占禁止法違反の監視

入札に参加した業者間に独占禁止法違反等の違法行為の疑いがある場合は、事実調査の実施及びその結果報告を会社に求めます。

再苦情処理

入札及び契約の過程に関する再苦情処理についての審議を行います。

なお、入札監視を行う定例会議は年に2回程度、独占禁止法違反の監視を行う臨時会議や再苦情処理を行う再苦情処理会議は必要に応じて開催しています。

反社会的勢力への対応

反社会的勢力には毅然として対応しており、当社が発注する工事等の契約手続において暴力団排除に関する誓約事項の承諾を求めるルールを定めるなど、暴力団関係企業等の排除を徹底しています。

工事の安全対策



工事事故防止の取り組み

安全意識向上に向けた各種講習会の開催

工事安全に対する知識の習得や危険に対する意識の向上を目的とする講演会を作業従事者向けに開催し、事故防止を呼びかけています。塗装工事現場で働く作業従事者を対象とした講演会は、(一社)日本橋梁・鋼構造物塗装技術協会の協力の下これまでに32回開催し、約2,500名が受講しました。



塗装工事作業従事者向け講習会

現場安全パトロールの継続実施

現場に潜むリスクを確実に把握し、事故発生を未然に防止するため、社内パトロールに加え労働基準監督署や業界団体の協力の下パトロールを定期的を実施しています。横浜環状北西線の現場では、現場の安全を多様な視点から確認するために、(一社)日本建設業連合会と合同でパトロールを実施しました。



合同安全パトロールの実施

社員のために

社員が自らの力を高め、誇りと達成感を持ち、
安心していきいきと働ける企業を目指します。



働き方改革の推進



心身ともに健康に、活力をもって働ける環境を目指して

当社では2018年度を働き方改革元年として、社内に働き方改革推進室を設置し、お客様の安全・安心と両立した働き方改革を推進しています。引き続き、働き方改革を通じて、社員が心身ともに健康に、活力をもって働ける職場環境を整備していきます。

長時間労働の防止

効率的に業務を推進し、長時間労働を防止するため、様々な取り組みを推進しています。

■ 会議の効率化

会議時間を原則45分とする等会議の全社共通のルールを定め、効率的な会議運営を推進しています。また、現場の工事事務所との会議における移動時間の削減を図るため、テレビ会議を導入しました。



テレビ会議

■ 退社時間宣言カードの導入

部署ごとに月間の退社目標時間を定めるとともに、社員一人ひとりが毎朝当日の業務スケジュールを踏まえてその日の退社時間を宣言する「退社時間宣言カード」を全社的に導入しています。



退社時間宣言カード

■ ノー残業デーの実施

毎週水曜日は健康と家庭を考える日(ノー残業デー)として、原則として定時で退社するよう呼びかけを行っています。業務の都合でやむを得ず定時で退社できない場合は、代替日を設け、必ず週に一回は定時で退社することとしています。

STAFF VOICE



総務・人事部 部長
働き方改革推進室 室長 諸富 浩一郎

お客様を大切にし、より良いサービスを提供するためには、会社として、社員もまた大切にする必要があります。社員が心身ともに健康に、活力をもって働けるからこそ、お客様に満足していただけるサービスを提供できると考えるからです。また、ワーク・ライフ・バランスの推進は、会社以外の活動や居場所を積極的に広げることであり、厚みのある人材への成長を促します。多様な知識・経験・価値観をもつ人材の総合力が、柔軟かつ強靱な企業の原動力となります。非効率な仕事の進め方は、社員にストレスを与え、活力を低下させます。社員が活力をもって働くことによりお客様のご期待に応え、また当社が大きく成長していくためにも、働き方改革を推進してまいります。

多様で柔軟な働き方の推進

社員は職場だけでなく、社会生活において家事や育児、家族の介護、ボランティア、地域活動など様々なシーンで重要な役割を担っています。当社では社員のライフスタイルやライフステージに応じてワーク・ライフ・バランスを保ちながら働ける職場づくりを推進しています。

■ 育児世代・介護世代の支援

社員の仕事と育児・介護の両立を支援するため様々な取り組みを行っています。育児に関しては、男性社員にも育児休業や育児参加休暇の積極的な取得を推奨しており、女性社員だけでなく多くの男性社員も活用しています。こうした実績や制度整備の取り組みが評価され、優良な「子育てサポート企業」として2017年12月に厚生労働大臣より「プラチナくるみん[※]」の認定を受けました。



※くるみん認定企業のうち、より高い水準の取り組みを行った企業が、さらに一定の要件を満たした場合に受けることができる特例認定。認定を受けている企業は全国でわずか260社(2018年12月末時点)

STAFF VOICE



営業企画部 ETC利用管理室
主任 梶田 洋平

配偶者の出産に伴い、男性の育児参加休暇などの様々な会社独自の休暇制度を活用しました。元々、育児には主体的に関わりたい、心身ともに苦しい時期にある妻の負担を少しでも軽減したいという思いがあり、産前産後は積極的な休暇取得を考えていました。職場の方々の育児参加への理解や温かなサポートのおかげで、予定どおりに休暇を取得することができ、新たな生命の誕生やそのささやかな成長を目の当たりにできたとともに、育児という一大共同作業を通じて夫婦の絆がより深まったと感じています。まとまった休暇の取得は終わりましたが、育児に終わりはなく、今後も業務効率を高める働き方を率先して実践していくことで、職場にも家庭にも貢献していきたいと考えています。

産休・育児取得者

	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
産前産後休暇取得者数	4名	2名	1名	2名	3名
育児休業取得者数	8名	3名	1名	3名	7名

両立支援のための各種制度

産前産後休暇(女性)	出産予定日の6週間前(多胎妊娠の場合は14週間前)～出産日の8週間後までの期間
配偶者の出産休暇	配偶者の出産に係る入院等の日から出産に伴う公的手続きまでの期間で3日以内
男性の育児参加休暇	配偶者の出産予定日の6週間前(多胎妊娠の場合は14週間前)～出産日の8週間後までの期間で5日以内
育児休業	子が3歳に満たない期間
子の看護休暇	小学校3年生までの子の看護(予防接種や健康診断の受診も含む)を行う場合 毎年度5日以内(当該子が2人以上の場合は10日以内)
介護休暇	要介護者を介護する場合 毎年度5日以内(当該要介護者が2人以上の場合は10日以内)
部分休業(育児)	子が3歳に達する日以後の最初の3月31日までの期間(1日最大2時間)
積立年休(育児・介護)	権利発生後2年間に受けなかった年次休暇を最大12日まで積み立てることができ、育児・介護等の事由による取得が可能
早出遅出勤(育児・介護)	子が小学校就学の始期に達するまでまたは要介護者を介護する場合に、始業時刻及び終業時刻の前倒し・後倒しが可能(最大1時間)

■ 柔軟な勤務体系と休暇取得の促進

育児や介護だけでなく、自己啓発や家族との時間など、社員一人ひとりのプライベートも大切にしながら、メリハリをもって働くことができる職場環境を整備するため、スライド勤務など柔軟な勤務体系の推進に取り組んでいます。また、年次休暇についても、計画的かつ積極的な取得を推進しています。休暇が取得しやすいよう、メモリアル休暇制度を設け、社員や家族の誕生日や結婚記念日など特別な日には年次休暇を取得しやすい仕組みづくりに努めています。

ダイバーシティの推進



多様な人材の活躍推進(ダイバーシティマネジメント)

当社では年齢や性別をはじめとして様々な背景を持つ人材が社員として活躍しています。人材の多様化を積極的に推進し、また一人ひとりが活力をもって働くことのできる職場環境の整備に努めています。

女性の活躍推進

女性の積極的な採用とより活躍できる環境整備に取り組んでおり、女性社員の多くが仕事と家庭を両立しながら長期にわたり活躍しています。また女性活躍推進法に基づく行動計画を策定しており、当社における女性社員のロールモデルを提示するとともに、ジョブローテーションや出向も含めた体系的な育成プランの構築を推進しています。

女性活躍行動計画・数値目標と実績

	数値目標 (~2021年3月)	実績			
		2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
管理職に占める 女性比率	3.0%以上	2.4%			
新規採用における 女性採用者数	毎年度 6名以上	2名	6名	7名	8名
女性の 育児休業取得率	100%維持	100%			

多様な人材確保を目指して

会社が期待する社員像をもとに、多様な人材に活躍してもらうことを目指し採用選考活動を実施しています。2018年度の新入社員は36名(男性28名、女性8名)です。また、多様なキャリア経験を当社で活かしてもらうため、キャリア採用も推進しています(男性14名、女性1名)。

障がい者雇用にも取り組んでおり、2018年度、当社は法定雇用率を上回る2.24%の雇用を確保しています。

STAFF VOICE



**財務部 資金課
担当課長 寺内 美和**

女性が会社で活躍するためには、個人の状況に応じた多様な働き方ができることが必要不可欠だと思います。私は、これまでに育児休業を2回取得したり、子の看護休暇制度を利用したり、職場の方々のあたたかいサポートをいただきながら、やりがいと刺激に満ちた職場生活を送ってきました。ジョブローテーションにより様々な部署を経験しましたが、いずれの部署においても、制度の利用に理解をいただき、仕事と子育てを両立することができました。私自身が信頼される社員となり、仕事を通じて社会に貢献することで職場へ恩返ししていきたいと思っています。今後も、女性に限らずダイバーシティは進んでいくと思いますが、自分らしく活躍する仲間や後輩たちが増えていくことを願っています。

定年後再雇用制度

定年退職者のキャリアを活かし、働きがいをもって活躍できる機会と場を広げていくため、再雇用制度を導入しています。

2018年度は当社の定年退職者のうち、継続雇用を希望する2名全員を再雇用しました。

健康的で安心して働ける職場づくり



社員の健康管理とメンタルヘルスケア

当社では人間ドック水準の健診項目を設けた定期健康診断を行い、その結果に基づき生活習慣病対策など保健指導を行っています。労働安全衛生法に基づいた健康管理の他に、様々な疾病予防活動を展開しています。また、メンタルヘルス(心の健康)対策として社内にはカウンセラーを配置するとともに24時間相談可能なカウンセリング窓口を整備するなど、社員が相談しやすい環境を用意しています。

全局面談

社員の健康状態を確認し、心身の不調を未然に防ぐため、健康診断結果をもとに、社員全員が保健師・看護師資格をもつ社内カウンセラーと面談を行っています。事後フォローが必要な社員には継続的なフォローを行うなど社員の心身の健康に努めています。

ストレスチェック

当社ではストレスチェックを法制化以前より実施するなど、積極的にメンタルヘルス対策に取り組んでいます。セルフケアとしてストレスチェックの結果に応じた学習プログラムの提供や組織ごとの集団分析結果を活用した行動計画を策定し職場環境の改善に取り組むなど、社員の心の健康づくりを支援しています。

人材育成の推進



自己成長を続ける人材の育成

当社の人材育成においては、未来を担う社員や自律的な成長の促進により自らの成長を実感できる社員の計画的・体系的な育成を目的に掲げ、基本的な考え方をまとめた「人材育成基本方針」を策定しています。

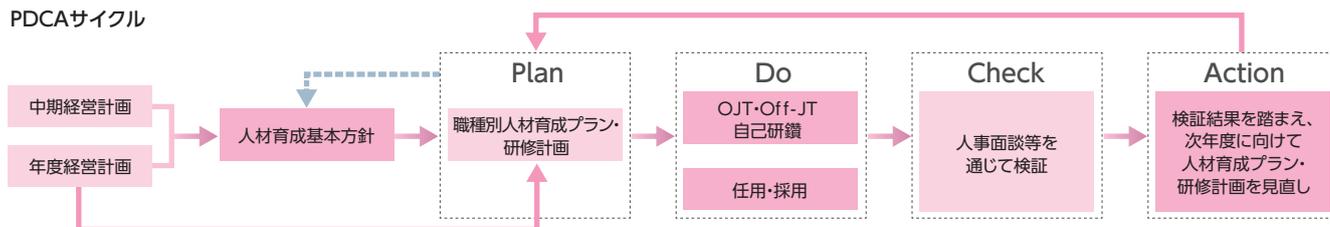
会社が期待する社員像

お客様に満足いただける質の高いサービスを提供するため、相互に連携・支援しつつ責任感をもって仕事に取り組み、自らの力を高めて何事にもチャレンジする社員

人材育成のPDCAサイクルの構築

会社が期待する社員の育成のため、職種ごとの人材育成プランや研修計画を策定し、これらに基づくOJT(On the Job Training)、Off-JT(Off the Job Training)を実施しながら、社員の自発的な自己研鑽もサポートできる体制を整備しています。また、社員一人ひとりが自らの力を高め、その能力・適性を十分に発揮できるよう、人事面談等を通じてその効果を確認し、次年度の研修計画等に反映させる人材育成のPDCAサイクルを構築しています。

PDCAサイクル



■ OJT

先輩社員を新入社員に対するOJTリーダーに選任することで、社会人としての基本から業務に至るまで、OJTリーダーを窓口として新入社員が相談しやすく、職場全員で手厚くサポートできる体制を整えています。また、各階層別研修のプログラムにOJTの重要性・必要性に関する課題を設けています。

■ Off-JT

各階層に期待される能力の向上等を目的とした「共通研修」、各部門における専門的知識、能力、技術力の習得を目的とした「部門別研修」、専門的知識の習得のため外部機関が実施する研修等に社員を派遣する「派遣研修」を主に行っています。また、管理職層を対象とするマネジメント強化のための研修を継続的に実施し、組織マネジメント力の向上に努めています。

研修参加者数 (2018年度)

	共通研修	部門別研修	派遣研修
実施件数	26件	49件	103件
受講者数 (延べ人数)	823名	629名	334名

■ 自己研鑽

通信教育受講料の援助や推奨資格取得時の経済的支援などを実施しています。また、高速道路事業を支えるとともに、多様な事業展開に対応できる社員の能力開発を推進するため、海外・国内留学制度を設けています。

主な資格保有社員数 (2019年3月現在)

不動産鑑定士	税理士	社会保険労務士
1名	1名	8名
宅地建物取引士	補償業務管理士	経営学修士(MBA)
87名	29名 (延べ人数)	9名



研修の様子

技術力の向上と技術継承

当社が60年にわたり積み重ねてきた取り組みは、都市内高速道路を支える「つくる・つかう・まもる」の3つの高度な技術力として国内外で高い評価を得ています。当社では仕事の進め方などを社内にしっかりと残し、継承していくために「首都高エンジニア育成プラン」を改定し、記載内容の拡充を図るとともに、PDCAサイクルを確実に実施することにより、継続的な技術力向上と技術継承に取り組んでいます。

技術者の人材育成

より高度な技術力が求められる事業を着実かつ柔軟に推進し、将来にわたってお客様へ高品質なサービスを提供することを目指し、技術者の人材育成においては以下の取り組みを行っています。

■ OJT

若手エンジニアの基礎知識・専門技術力向上のため、職場での日常業務を通じた若手エンジニアに対する指導・育成を行うとともに、社内勉強会を開催しています。勉強会では設計・施工上の技術的課題の解決に向け、専門分野別に若手エンジニアが中心となって活動しています。また、総合的な技術力向上のため、VE活動を継続的に実施しています。



社内勉強会の様子

■ Off-JT

現場力強化や専門技術向上のため、実習形式の研修や各技術分野に特化した社内研修を行うとともに、最新の技術や知見を習得するための外部派遣研修も実施し、社内でも共有を図っています。また、社内でも定期的に「技術発表会」を開催し、技術成果の論文発表や技術情報の共有・継承を行っているほか、学協会等の対外的な場においても積極的な論文の投稿や発表会に参加し、当社の技術力をPRしています。



研修の様子

VE (Value Engineering) 活動

“Value Engineering (VE)”とは、製品やサービスの「価値」を、それが果たすべき「機能」とそのためにかける「コスト」との関係で把握し、システム化された手順によって「価値」の向上を図る手法です。

VE活動では、業務上の課題等特定のテーマを対象として、機能向上とコスト最適化に取り組むチーム活動を実施しています。

年間の活動成果については、社内報告会を開催し、VE全国大会で発表しています。

■ 自己研鑽

専門技術力や適応能力の継続的な向上のため、積極的な資格取得を支援・奨励しています。

主な資格保有社員数 (2019年3月現在)

技術士 61名	博士 8名	一級建築士 19名
コンクリート診断士 47名	土木鋼構造診断士 21名	VEスペシャリスト 3名

■ その他の取り組み

グループ会社や他機関への人事交流や、学協会等の外部委員への積極的参加により、技術力の向上につなげています。

安全意識の向上

お客様に安全・安心な道路を提供するためには、社員一人ひとりの安全意識を高め、首都高を守る自覚を育てることが重要です。

取り組みのひとつとして、当社では「首都高安全月間」を定めています。その中では新入社員を中心とする当社社員が直接現場で目視点検を行う「首都高ウォッチング」を実施するなど、安全意識のさらなる向上を図っています。



首都高ウォッチング

ガイドライン対照表

首都高CSRレポート2019における掲載内容とCSR作成ガイドライン(「国連グローバル・コンパクト原則」と「ISO26000」)との対照表を記載しています。

ガイドライン				首都高CSRレポート2019 における掲載内容	ページ
国連グローバル・コンパクト原則		ISO26000			
分野	原則	中核主題	課題		
		組織統治		<ul style="list-style-type: none"> ● トップメッセージ 3-4 ● 基本理念、経営理念、企業倫理憲章 4 ● 会社概要 5-7 ● 首都高ネットワーク 8 ● 中期経営計画 2018-2020 9-10 ● 当社のCSR 11-12 ● 着実な債務の引渡しと返済 45 ● 資金調達 46 ● 投資家の皆様に向けたIR活動 46 ● 決算情報 47 ● 道路事業に係る厳格な評価の実施 48 ● 事業評価監視委員会の設置 48 ● コーポレート・ガバナンス 49 ● リスク管理 50 ● コンプライアンス 50 ● 個人情報保護 51 ● 情報セキュリティ 51 	
人権	<p>原則1 企業は、国際的に宣言されている人権の保護を支持、尊重すべきである</p> <p>原則2 企業は、自らが人権侵害に加担しないよう確保すべきである</p>	人権	<ol style="list-style-type: none"> 1. デューデリジエンス 2. 人権に関する危機的状況 3. 加担の回避 4. 苦情解決 5. 差別及び社会的弱者 6. 市民的及び政治的権利 7. 経済的、社会的及び文化的権利 8. 労働における基本的原則及び権利 	<ul style="list-style-type: none"> ● 企業倫理憲章 4 ● コンプライアンス 50 ● 個人情報保護 51 ● 情報セキュリティ 51 ● 多様な人材の活躍推進(ダイバーシティマネジメント) 56 ● 安全意識の向上 58 	
労働	<p>原則3 企業は、組合結成の自由と団体交渉の権利の実効的な承認を支持すべきである</p> <p>原則4 企業は、あらゆる形態の強制労働の撤廃を支持すべきである</p> <p>原則5 企業は、児童労働の実効的な廃止を支持すべきである</p> <p>原則6 企業は、雇用と職業における差別の撤廃を支持すべきである</p>	労働慣行	<ol style="list-style-type: none"> 1. 雇用及び雇用関係 2. 労働条件及び社会的保護 3. 社会対話 4. 労働における安全衛生 5. 職場における人材育成及び訓練 	<ul style="list-style-type: none"> ● 工事事務防止の取り組み 53 ● 心身ともに健康に、活力をもって働ける環境を目指して 54-55 ● 多様な人材の活躍推進(ダイバーシティマネジメント) 56 ● 社員の健康管理とメンタルヘルスクア 56 ● 自己成長を続ける人材の育成 57 ● 技術力の向上と技術継承 58 ● 安全意識の向上 58 	
環境	<p>原則7 企業は、環境上の課題に対する予防原則的アプローチを支持すべきである</p> <p>原則8 企業は、環境に関するより大きな責任を率先して引き受けるべきである</p> <p>原則9 企業は、環境に優しい技術の開発と普及を奨励すべきである</p>	環境	<ol style="list-style-type: none"> 1. 汚染の予防 2. 持続可能な資源の使用 3. 気候変動緩和及び適応 4. 環境保護、生物多様性及び自然生息地の回復 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境への取り組み姿勢 37 ● 高速道路利用に伴うCO₂排出量削減への取り組み 37 ● 事業活動に伴うCO₂排出量削減への取り組み 38-39 ● 生物多様性保全の取り組み 40-41 ● 周辺環境との調和に向けた取り組み 42 ● 騒音・振動対策の推進 43 ● 大気環境対策の取り組み 43 ● 環境負荷低減を目指して 44 ● マテリアルフロー 44 	

ガイドライン				首都高CSRレポート2019 における掲載内容	ページ
国連グローバル・コンパクト原則		ISO26000			
分野	原則	中核主題	課題		
腐敗防止	原則10 企業は、強要と贈収賄を含むあらゆる形態の腐敗の防止に取り組むべきである	公正な事業環境	1. 汚職防止 2. 責任ある政治的関与 3. 公正な競争 4. バリューチェーンにおける社会的責任の推進 5. 財産権の尊重	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路事業に係る厳格な評価の実施 48 ● 事業評価監視委員会の設置 48 ● リスク管理 50 ● コンプライアンス 50 ● 新しい契約方式の試行導入 52 ● 入札監視委員会の設置 53 ● 反社会的勢力への対応 53 	
			1. 公正なマーケティング、事実に基づいた偏りのない情報、及び公正な契約慣行 2. 消費者の安全衛生の保護 3. 持続可能な消費 4. 消費者に対するサービス、支援並びに苦情及び紛争の解決 5. 消費者データ保護及びプライバシー 6. 必要不可欠なサービスへのアクセス 7. 教育及び意識向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 特集1：災害時の安全確保に向けて 13-14 ● 特集2：交通利便性の向上を目指して 15-16 ● 着実な点検・補修の推進 18 ● 長期の安全・安心を確保する「大規模更新」「大規模修繕」 19-20 ● 確実な施工管理による品質の確保 20 ● 交通安全の実現に向けて 21-22 ● 道路法違反車両対策の強化 22 ● 渋滞対策の推進 23-24 ● 美しい都市景観・より快適な走行空間を目指して 25 ● 多様な情報提供を目指して 26 ● 快適に通行できる料金所を目指して 27 ● 快適な都市型PAの実現に向けて 27 ● お客様の声に迅速に応えるために 28 ● お客様の声を活かした改善の実施 28 ● 個人情報保護 51 	
		消費者課題	1. 公正なマーケティング、事実に基づいた偏りのない情報、及び公正な契約慣行 2. 消費者の安全衛生の保護 3. 持続可能な消費 4. 消費者に対するサービス、支援並びに苦情及び紛争の解決 5. 消費者データ保護及びプライバシー 6. 必要不可欠なサービスへのアクセス 7. 教育及び意識向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 特集1：災害時の安全確保に向けて 13-14 ● 美しい都市景観・より快適な走行空間を目指して 25 ● 首都高ネットワークの充実を目指して 29 ● 都市高速道路の技術開発の推進 30 ● 国内における取り組み 31 ● 海外における取り組み 32 ● 自治体との相互協力 33 ● 地域活性化を目指して 33 ● 社会活動への協力 34 ● 社会課題への取り組み 34-35 ● 地域共生への取り組み 36 ● 着実な債務の引渡しと返済 45 ● 投資家の皆様に向けたIR活動 46 	
		コミュニティへの参画及びコミュニティの発展	1. コミュニティへの参画 2. 教育及び文化 3. 雇用創出及び技能開発 4. 技術の開発及び技術へのアクセス 5. 富及び所得の創出 6. 健康 7. 社会的投資	<ul style="list-style-type: none"> ● 特集1：災害時の安全確保に向けて 13-14 ● 美しい都市景観・より快適な走行空間を目指して 25 ● 首都高ネットワークの充実を目指して 29 ● 都市高速道路の技術開発の推進 30 ● 国内における取り組み 31 ● 海外における取り組み 32 ● 自治体との相互協力 33 ● 地域活性化を目指して 33 ● 社会活動への協力 34 ● 社会課題への取り組み 34-35 ● 地域共生への取り組み 36 ● 着実な債務の引渡しと返済 45 ● 投資家の皆様に向けたIR活動 46 	

2019年6月

SDGs対応表

CSRレポートコンテンツ	1 貧困	2 飢餓	3 健全な気候	4 質の高い教育	5 ジェンダー平等	6 清潔な水と衛生	7 再生可能エネルギー	8 働きがいと経済成長	9 産業、イノベーション、基構	10 人や国の不平等の削減	11 持続可能な都市とコミュニティ	12 持続可能な消費と生産	13 気候変動への対応	14 海の豊かさ	15 陸の豊かさ	16 平和と公正	17 パートナーシップ
全体			●	●	●		●						●	●	●	●	●
特集1: 災害時の安全確保に向けて			●										●				
特集2: 交通利便性の向上を目指して																	
お客様のために																	
安全・安心に向けた取り組み																	
首都高の現状																	
着実な点検・補修の推進																	
長期の安全・安心を確保する「大規模更新」「大規模修繕」																	
交通安全対策の推進			●	●	●												
道路法違反車両対策の強化			●														
交通安全の実現に向けて			●														
渋滞対策の推進																	
より良い都市景観の創造に向けて																	
お客様サービスの向上																	
美しい都市景観より快適な走行空間を目指して																	
社会のために																	
お客様の声を活かした改善の実施																	
お客様の声に迅速に応えるために																	
快適な都市型PAの実現に向けて																	
快適に通行できる料金所を目指して																	
多様な情報提供を目指して																	
高速道路ネットワークの整備																	
首都高ネットワークの充実に目指して																	
社会に根差した技術革新																	
都市高速道路の技術開発の推進																	
国内外への技術力の展開																	
地域社会との連携																	
海外における取り組み																	
国内における取り組み																	
社会に貢献できる企業を目指して																	
地域活性化を目指して																	
自治体との相互協力																	
環境のために																	
地域共生への取り組み																	
社会課題への取り組み																	
社会活動への協力																	
低炭素社会に向けて																	
環境への取り組み姿勢																	
高速道路利用に伴うCO ₂ 排出量削減への取り組み																	

※詳しくは、右記サイトをご参照ください ●SDGs(持続可能な開発のための2030アジェンダ)外務省版訳 <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/pdf/000101402.pdf>

「首都高CSRレポート2019」に対する第三者意見



立教大学経営学部
教授・博士
高岡 美佳 様

PROFILE

大阪市立大学経済研究所助教授、立教大学経営学部准教授などを経て2009年4月より現職。主な研究テーマは、流通論、CSRとブランド価値、小売経営と消費者行動。

全体を通して、「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」という首都高速道路株式会社の理念が明確に反映された良いレポートだと思います。また、協働パートナーや社員などステークホルダーの声が多く掲載されており、顔の見える報告書となっている点も特徴です。

2018年度は「中期経営計画 2018-2020」のスタートとなる一年でした。トップメッセージにあるように、首都高速道路は首都圏の人々のくらしや社会経済活動を支える重要なインフラであるという認識のもと、今年度は、近年多発する災害に対する安全性の確保に向けた施策等を実施し、常にお客様の視点に立った安全・安心で快適な道路サービスを提供し続けています。また、特集記事を見ると、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据えたネットワーク整備に努めていることもわかります。本業を通じたCSRは持続性が高く、とりわけ同社のように社会のインフラ整備を担う企業が社会課題の解決を事業活動の中心に据えていることは、社会にとって望ましい姿です。同社のCSRに対する取り組み姿勢を高く評価したいと思います。

今回のレポートで最も評価したい点は、同社のCSRと2015年9月に国連サミットで採択されたSDGs(持続可能な開発目標)との関連性が明示的に示されたことです。ステークホルダー別に構成された本レポートにおいて、CSR活動の各項目がSDGsの17の目標とどのように関わっているかが示されたことで、首都圏を中心に行っている同社の日々の事業活動が「世界を変えるための目標

とつながっていることが読者に伝わるようになったのではないのでしょうか。

その他、本レポートを読むと、同社が「交通円滑化によるCO₂排出量の削減」や「再生可能エネルギーの導入」等を通じた低炭素社会の実現や、「生物多様性保全の取り組み」等を通じた自然共生社会の実現、そして、「長時間労働の防止」や「ダイバーシティの推進」等を通じた多様で柔軟な働き方の推進に取り組んでいることがわかります。地球環境の保全については言うまでもありませんが、市場ニーズへの対応力を高め、首都高速道路株式会社がさらなる飛躍を遂げる企業組織となるためには、コーポレートガバナンスの強化と並んで、人材の有効活用が欠かせません。今年度の取り組みを高く評価するとともに、今後も多様な価値観や社会性をもつ人材が活躍できる環境の整備が一層進展することを期待します。

以上見てきたように、すでに首都高速道路株式会社のCSRは一定のレベルに達していると思いますので、次年度はぜひ、ステークホルダーとのダイアログを実施してCSRのマテリアリティ(重要課題)を特定し、KPIと目標値を含めたアクションプランを公開してはいかがでしょうか。現時点で、中期経営計画の重点課題と目標値は掲載されていますが、CSRの重点課題と目標値は掲載されていません。企業活動による社会課題への影響度合いを評価し、ステークホルダーの多角的な視点やSDGsを踏まえて優先順位をつけ、自社のCSR重要課題を特定することは、CSRマネジメントに役立つはずです。また同時に、トップマネジメントによるCSRコミットメントが掲載されることを期待します。

第三者意見を受けて



代表取締役 専務執行役員
前田 信弘

高岡様には、「首都高CSRレポート2019」に対する貴重なご意見を賜り、厚く御礼申し上げます。当社は首都圏の皆様のくらしや社会を支えるインフラ企業として、本業を通じて持続可能な社会の実現に向け取り組んでおります。こうした当社の取り組みについて評価をいただいたことは、社員一人ひとりがより一層の誇りと責任をもって事業を進めていく上で大いに励みになります。誠にありがとうございます。

社外の方から客観的な視点で当社の取り組みを評価いただくことは、当社に対する期待や要請をつかみ、取り組みをさらに深化させていく上で必要不可欠であると認識しております。当社がお客様をはじめとするステークホルダーの皆様から信頼いただける企業であり続けられるよう、このたびいただいたご指摘も踏まえながら、CSRやSDGsをより一層意識した事業活動を推進してまいります。

当社Webサイトのご案内

首都高速道路株式会社コーポレートサイト

当社の企業情報や事業内容、IR情報、安全・環境・渋滞・景観に関する取り組み、グループ会社、入札契約情報、採用に関する情報などを公開しています。



Web 詳細はこちら

首都高速道路株式会社

検索

<https://www.shutoko.co.jp/>

首都高ドライバーズサイト

首都高をご利用いただく際に必要な情報と、皆様に首都高を知って楽しんでいただくための様々な情報を公開しています。路線図や料金、工事・通行止めの情報はもちろん、おすすめドライブガイドや首都高名所なども紹介しています。



Web 詳細はこちら

首都高ドライバーズサイト

検索

<https://www.shutoko.jp/>

東京SMOOTH

中央環状線を中心に、東京地区の車の流れを改善する取り組みを紹介する専用サイトです。2017年度に完成した「10号晴海線」「板橋・熊野町JCT間4車線化」「堀切・小菅JCT間4車線化」の概要や効果、工事を進めている「小松川JCT新設」の工事情報などを紹介しています。



Web 詳細はこちら

東京スムーズ

検索

<https://www.shutoko.jp/ss/tokyo-smooth/>

首都高環境サイト shuto-E-co

当社の環境への取り組みを詳しく紹介する専用サイトです。「おおはしりの杜」や「見沼たんぼ首都高ビオトープ」の紹介、首都高環境フェアなどの環境イベントのお知らせや開催報告など、様々な取り組みを紹介しています。



Web 詳細はこちら

首都高環境サイト

検索

<https://www.shutoko.jp/ss/shutoeco/>



首都高速道路株式会社



ユニバーサルデザイン (UD)の考えに基づいた見やすいデザインの文字を採用しています。



本書に掲載のイラスト・写真・文章の無断転載及び複写を禁じます。

2019年7月発行