



CSR Report 2020

首都高 CSRレポート 2020



首都高速道路株式会社

ひと まち 暮らし を

首都高速道路ネットワークで結びます

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。

〈編集方針〉

首都高CSRレポートは、ステークホルダーの皆さまに対して、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2019年4月1日～2020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。

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。

CONTENTS

- 3 トップメッセージ
- 5 首都高速道路とは
- 7 CSRマネジメント
- 9 中期経営計画
- 11 **特集1** 安全で快適な首都高を目指して
- 15 **特集2** 日本橋区間の地下化に向けて
- 17 **お客さまのために**
 - 17 安全・安心に向けた取り組み
 - 21 渋滞緩和に向けた取り組み
 - 23 お客さまサービスの向上
 - 27 交通安全対策の推進
- 30 **社会のために**
 - 30 高速道路ネットワークの整備
 - 32 災害対応力の強化
 - 34 社会に根差した技術革新
 - 36 国内外への技術力の展開
 - 38 地域社会との連携
 - 39 社会に貢献できる企業を目指して
- 43 **環境のために**
 - 43 環境への取り組み姿勢
低炭素社会に向けて
 - 46 自然共生社会に向けて
 - 49 沿道環境の改善に向けて
 - 50 循環型社会に向けて
 - 51 環境マネジメント
- 53 **株主・投資家の皆さまのために**
 - 53 着実な債務の引渡しと返済
 - 54 資金調達とIR活動
 - 55 財務情報
 - 56 事業評価
 - 57 強固な経営基盤の構築に向けて
- 60 **取引先の皆さまのために**
 - 60 契約制度
 - 61 工事の安全対策
- 62 **社員ののために**
 - 62 働き方改革の推進
 - 64 ダイバーシティの推進
健康的で安心して働ける職場づくり
 - 65 人材育成の推進
- 67 **会社概要**
- 70 **第三者意見**
- 71 **ガイドライン対照表
SDGs対応表**

〈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・レポーティング・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(2019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。



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。

表紙写真:横浜北西線 横浜青葉JCT

これからも
「お客さま第一」を実行し、
首都圏のひと・まち・くらしに
貢献します。



代表取締役社長

宮田 年耕

首都圏における人々の生活を支え続ける

高速道路は、充実した生活や経済の発展に必要な円滑な物流の要として、また、移動を容易にするネットワークとして、私たちの生活に必要な社会資本の一つであり、人々の暮らしを支える大きな役割を果たしています。その中でも、私たち首都高グループは、首都圏の大動脈である首都高の建設、維持、管理に日夜携わっております。常にお客さまの視点に立ち、お客さまに満足いただける質の高いサービスを提供していくことが、私たちの使命であると考えております。そのために、日々変化する多様なニーズに的確に対応し、さらなるサービスの向上に努めるとともに、いま直面している課題に真摯に向き合い、着実に克服してまいります。

地震、大雨、大雪などの災害時においても、首都圏の社会経済を支える首都高は、切れ間なく安全な交通環境を提供していく責務を負っています。危機管理については、BCP(事業継続計画)の整備など、これまで蓄積したノウハウをさらに磨くとともに、社員一人ひとりが日頃から状況をシミュレーションしておくことなどにより、有事の際に適切に行動に移せる体制を構築しています。より高まる地域社会における首都高の重要性を適切に認識し、高い技術力と組織力をもって、「お客さま第一」を実行することにより、社会的責任を果たしてまいります。

快適な交通環境の提供

より快適に首都高をご利用いただけるようネットワーク整備を進めるため、横浜北西線、馬場出入口、小松川JCTそして渋谷入口(下り)など更新・建設事業を推進してまいりました。引き続き、円滑な交通、物流を確保するため、新大宮上尾道路等のネットワーク整備を着実に推進するとともに、日本橋周辺の地下化についても事業の着実な推進を目指してまいります。また、来年の東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会では、景観向上や大会本番時の交通輸送の円滑化のための取り組みを通じ、大会の



横浜北西線 横浜青葉JCT

成功に貢献してまいります。

今般発生した新型コロナウイルス感染症については、新型コロナウイルス感染症対策ガイドラインを策定し、お客さまやグループ社員等の感染防止に向けて取り組むとともに、新たな課題についても取り組んでまいります。

環境と経済の両立

2015年9月、国連持続可能開発サミットにおいて「持続可能開発2030アジェンダ」が採択され、その中で2030年までの達成を目指す17の「持続可能な開発目標(SDGs)」が定められました。SDGsは、いまや企業市民間における共通言語となっています。特に、地球環境をめぐる課題は大変重要な位置を占めています。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、環境と経済を両立する技術開発・普及に努め、低炭素社会、自然共生社会、循環型社会を目指すとともに、沿道環境の改善等に向けて引き続き取り組んでまいります。

持続的発展と社会貢献の好循環

当社が将来に向かって持続的に発展していくには、高い技術力はもちろんのこと、お客さまをはじめすべてのステークホルダーから事業のプロセスと結果について認めていただくことが重要であると考えます。そのために、社員一人ひとりが、活力あふれる職場で、ステークホルダーの存在を意識しつつ社会に貢献し続けるためのマインドを向上させることにより、会社全体として、ステークホルダーの期待、特に地球環境・自然環境・沿道環境の改善等、そして社会・経済へ与える影響をより意識した事業活動を推進するとともに、情報発信力の強化を図ってまいります。

今後も当社は社会の基盤となるインフラを支える企業として、事業の持続的発展を通じて社会に貢献し、そして企業価値を高め続ける、その好循環を回し続けるために、将来に向けてどうあるべきかどうありたいのか、真摯に考え、そして自律的に行動してまいります。この考えをすべての社員が強く意識し、だれ一人取り残すことなく、実現に向けて会社が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私の使命であると考えています。皆さまの一層のご理解とご支援を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

首都圏を支える強靱なネットワークとして

首都高のあゆみ

1962年

1962年12月
総延長
4.5km

1968年7月
総延長
50km突破

1971年

1973年2月
総延長
100km突破

1987年9月
総延長
200km突破

1989年

2010年10月
総延長
300km突破

2020年

2020年3月
総延長
327.2km

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

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(晴海～豊洲間)開通
- 2020年 3月 神奈川7号横浜北西線開通



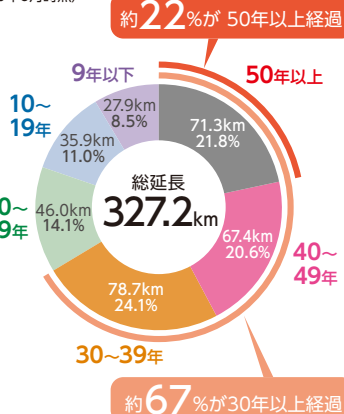
横浜ベイブリッジ(湾岸線)開通式

首都高の現状

総延長のうち約22%が 開通から50年以上経過

総延長が約327km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22%(約71km)、30年以上経過した路線が約67%(約217km)に達し、道路の高齢化が進んでいます。

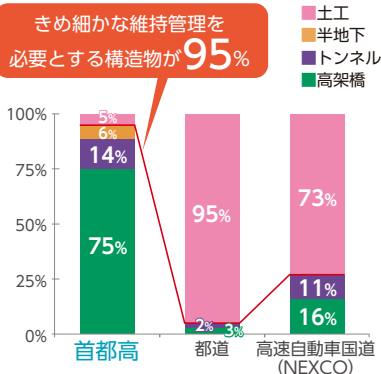
開通からの経過年数比率
(2020年6月時点)



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

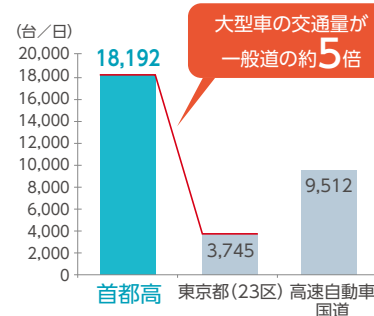


首都高: 2020年4月時点
都道: 2007年4月時点(東京都建設局ホームページより)
NEXCO: 高速道路便覧2017より

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区の一一般道の約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時間大型車走行台半口の総計を総延長で除した値)

首都高ネットワーク



ステークホルダーに貢献するために

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。

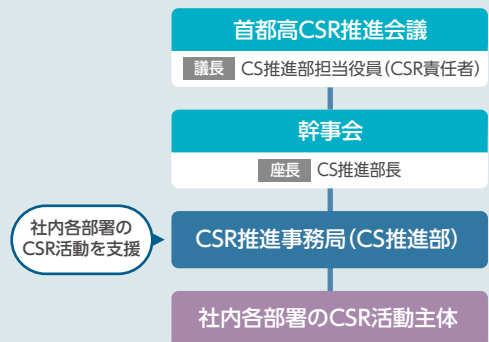
経営理念・中期経営計画とCSR



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。



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。

SDGsの達成に向けて当社が貢献できる目標や分野を見出し、事業活動を通じてその達成に寄与することは、当社が持つ社会的責任の一つとして捉えています。首都高CSR方針に基づくCSRの取り組みを通じて、SDGsの達成に貢献していきます。

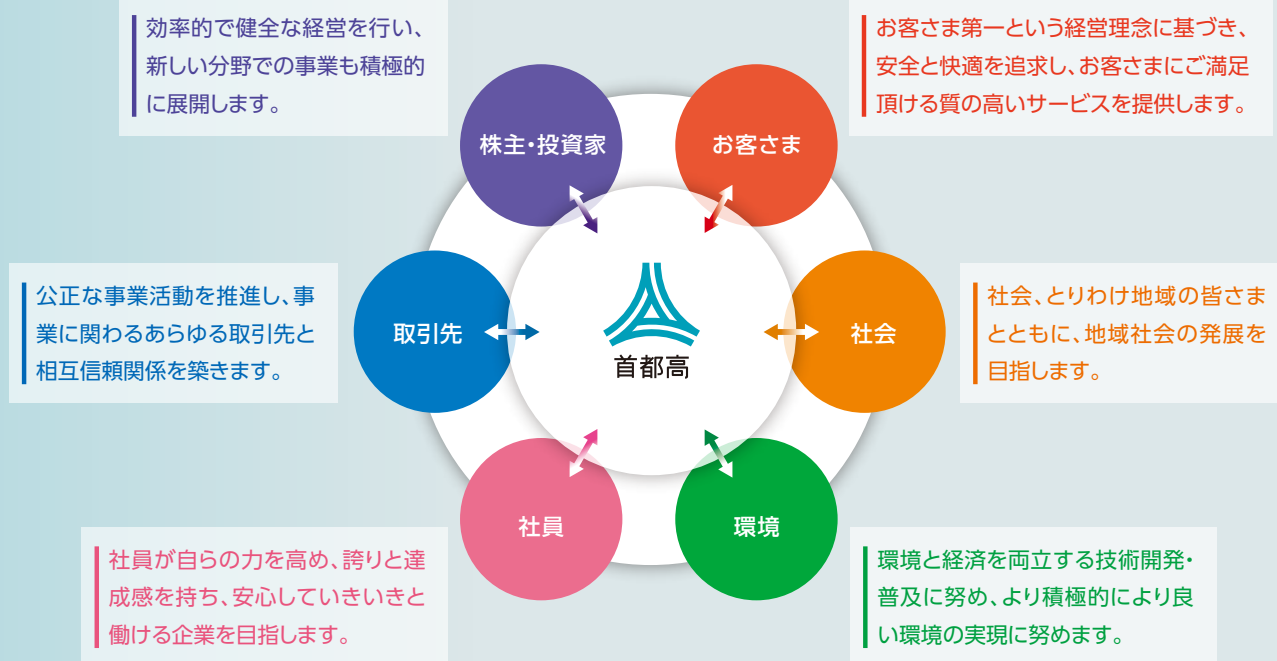
SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



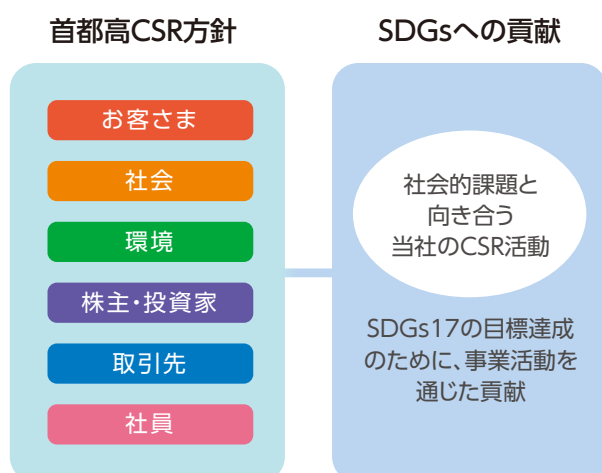


首都高CSR方針

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。



首都高CSRとSDGsのつながり



P71～72に掲載の「SDGs対応表」をご参照ください。

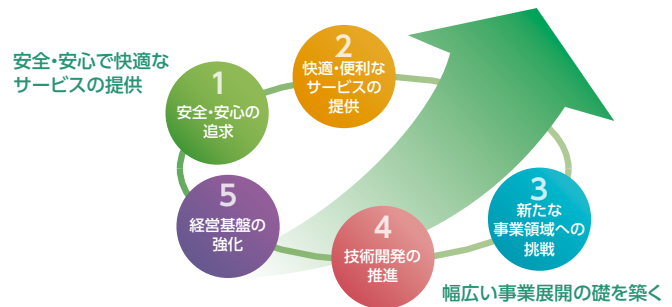
CSRに関する社員意識向上の取り組み

社員一人ひとりのCSR意識の向上を目的に、社外講師による研修やCSRに関する最新動向等を掲載した社内メール配信を実施しています。当社の社会的責任や社会課題解決への取り組みに対する社員の認識を深め、業務に繋がるCSR意識の向上に努めています。



CSR研修風景

当社は、2018年度から2020年度までの3年間を計画期間とする中期経営計画を定めています。この計画では、「お客さま第一の原点に立ち安全・安心で快適な道路サービスを提供する」とことと、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、首都高グループ丸となって取り組んでおります。



項目		主な数値目標・時期目標
1 安全・安心の追求	① i-DREAMs® 等の新技術を活用した 確実・効率的な維持管理	数値目標 ● 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) 時期目標 ● 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※5
	② 大規模更新・大規模修繕事業の推進	
	③ 道路啓開をはじめとした 災害対策の体制強化	
	④ 交通安全対策の推進	
	⑤ 道路法違反車両対策の強化	
	⑥ 構造物の品質向上、 工事の安全と生産性向上	
2 快適・便利な サービスの提供	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	数値目標 ● 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※6 ※7 180時間/km (2020年度目標値) ● 路上工事による渋滞損失時間※6 ※8 110万台・時 (2020年度目標値) ● 通行止め時間※6 ※9 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) 時期目標 ● 横浜北西線開通 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会まで※5 ● 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
	② 既存のネットワークの有効活用	
	③ 自動運転システム実用化への対応	
	④ 美しい都市景観と 快適な走行空間の創造	
	⑤ お客さまへの多様なサービス提供	
	⑥ 新たな料金収受の取り組み	
	⑦ 料金所再配置	
3 新たな 事業領域への挑戦	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	数値目標 ● 関連事業収益※10 (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) ● 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)
	② 既存事業の強化	
	③ 社会情勢の変化に対応した 新規事業の開発	
	④ 施設改善の実施	
	⑤ 技術コンサルティング事業の拡大	
4 技術開発の推進		数値目標 ● 技術開発件数 10件 (毎年度) ● 技術活用件数 25件 (毎年度)
5 経営基盤の強化		数値目標 ● インセンティブ助成※11申請件数 10件 (2021年3月まで)

※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 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の延期決定前に設定した時期目標 ※6 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 ※7 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 ※8 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 ※9 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 ※10 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) ※11 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

東京2020大会首都高ロードプライシング(夜間割引・料金上乘せについて)

東京2020大会期間中は、大会関係車両が多く通行する首都高での流動を確保するため、時間帯別に料金を変動させる「ロードプライシング」を実施する予定です。(2020年7月17日事業変更許可)

実施期間

オリンピック対象期間：2021年7月19日(月)～8月9日(月)
パラリンピック対象期間：2021年8月24日(火)～9月5日(日)

夜間割引及び料金上乘せの額・時間帯

夜間割引(ETC車のみ)：各日 0時～4時前 50%割引
料金上乘せの額：各日 6時～22時前 +1,000円

対象車

夜間割引対象車 ETC車(全車種) ※現金車は対象外

料金上乘せ対象車 ETC車：軽・二輪、普通車のうち自家用乗用車

車種	対象となるナンバープレート	対象外となるナンバープレート
軽・二輪	「黄色地に黒文字」 ※分類番号「5**」「7**」	「黒地に黄色文字」 ※分類番号問わず 「黄色地に黒文字」 ※分類番号「4**」「6**」「8**」
普通車	「白地に緑文字」 ※分類番号「3**」「5**」「7**」	「緑地に白文字」 ※分類番号問わず 「白地に緑文字」 ※分類番号「4**」「6**」「8**」

現金車：すべての軽・二輪、普通車

※障がい者割引対象車等は料金上乘せの対象外

(ETC車)

赤の区間を走行(通過も含む)する場合、料金上乘せとなります。

(現金車)

全線料金上乘せとなります。

ただし、以下の区間にて首都高を走行する場合のみ、料金上乘せ対象外です。

入口	出口	入口	出口	入口	出口
三溪園 杉田(下り)	幸浦	戸田 新都心(下り) 新都心西(下り) 浦和北 美女木JCT	さいたま 見沼	浦安(東) 阪東橋	高谷JCT 狩場JCT
新郷(下り)	川口JCT			岸谷生麦(下り) 新横浜(下り) 横浜港北(下り)	横浜青葉 JCT
八潮南(下り)	三郷JCT				

料金上乘せ対象エリア

※夜間割引対象エリアは首都高全線



※詳しくは首都高ドライバーズサイトをご覧ください。 <https://www.shutoko.jp/fee/fee-info/2020rp/>

新型コロナウイルス感染症対策

政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」をはじめとする政府の諸決定を踏まえ、

「新型コロナウイルス感染症対策ガイドライン」を制定し、

○従業員の手洗い、うがい、手指消毒、咳エチケット、マスク着用 ○「三つの密」を避ける行動の徹底 ○複数人が触る箇所の消毒
といった感染予防対策を首都高グループ全体で実施しています。

- 料金収受業務や交通管理業務、維持補修業務といった首都高をご利用いただくために必要不可欠な業務については、要員をグループ化し、異なるグループ間での接触を避けつつ交代勤務とすることで感染の予防を図るとともに感染者が発生した場合でもお客さまへの影響を最小限にとどめる体制を構築しています。
- PAでは、消毒液をすべてのPAに設置するとともに、お客さまに手洗い、うがい、手指消毒、咳エチケットの遵守について呼び掛けています。また、屋内喫煙所の閉鎖や食堂の座席削減、レジへのビニールカーテンの設置等の対策を実施しています。
- 間接部門も含めた当社の勤務制度における対応としては、社員の感染防止のため、在宅勤務の実施及び勤務時間を一定の範囲内で繰り上げ、または繰り下げるスライド勤務の推奨を行っています。

特集 1

安全で快適な首都高を目指して

貢献する
SDGsの目標



1 安全・安心の追求 >>>

首都高リニューアルプロジェクト ～ 長期にわたって、首都高の安全・安心を提供します ～

THE ACTIVATION OF SHUTOKO RENEWAL PROJECT

首都高リニューアルプロジェクトの始動

首都高の過酷な使用状況と構造物の高齢化を背景に道路構造物を長期にわたり健全に保ち、ご利用のお客さまに安全・安心な道路を提供し続けるために、橋梁の架け替えや床板の取り替えなどの「大規模更新」と、構造物全体を補修する「大規模修繕」の検討が、技術的・経済的見地から進められました。

検討の結果、2013年1月に首都高の大規模更新と大規模修繕に関する有識者の提言がなされ、提言に基づき2014年6月に東品川栈橋・鮫洲埋立部更新事業を含む首都高の大規模更新と大規模修繕の計画を策定。首都高リニューアルプロジェクトが始動しました。



高速大師橋



池尻・三軒茶屋出入口付近



東品川栈橋・鮫洲埋立部



竹橋・江戸橋JCT付近(日本橋区間)



銀座・京橋出入口付近(築地川区間)

FOR THE FUTURE

生まれ変わる東品川栈橋・鮫洲埋立部

首都高リニューアルプロジェクトの第一弾として、2016年2月から ① 羽田線(東品川・鮫洲)更新工事を進めています。

1964年の東京オリンピック直前に開通した東品川栈橋・鮫洲埋立部。開通以来50年以上にわたる過酷な使用や、海水による激しい腐食環境から重大な損傷が多数発生していた約1.9kmの道路構造物を、長期的な安全を確保するために、耐久性と維持管理性に優れた構造に造り替えています。

工事による長期通行止めにより、お客さまの通行を妨げて首都圏の生活や物流と経済に影響を与えないよう、う回路を設置し1日約7万台の交通を確保しながら2026年度の完成を目指して工事を進めています。

首都高が100年先の未来においても、国際都市東京の重要かつレジリエンスの高い道路網として、安全を基礎に安心なものであり続けるため、首都高リニューアルプロジェクトの挑戦は続きます。

※本事業の詳細については、P19をご覧ください。



東品川栈橋部の更新後イメージ

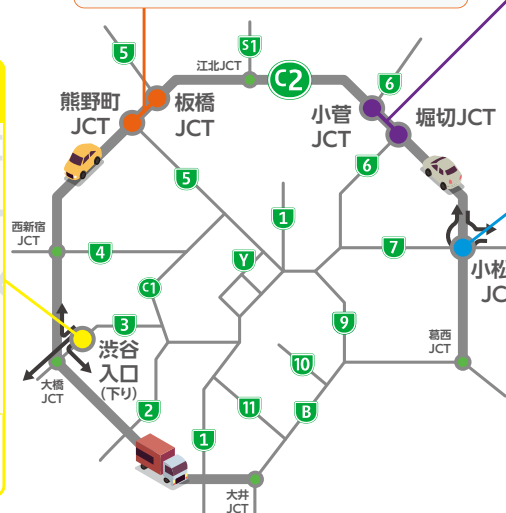
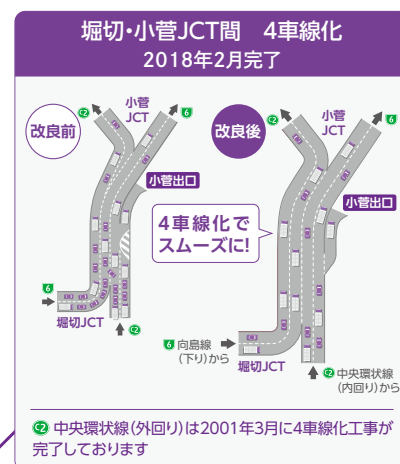
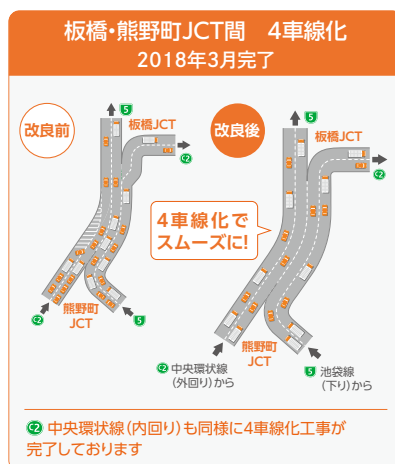
2 快適・便利なサービスの提供 >>>

首都高を「もっと!」スムーズに ～ 交通利便性の向上に向けた取り組み ～

首都高は、お客さまにより快適にご利用いただけるよう、計画的にネットワーク整備を進めています。2019年度には、小松川JCTや渋谷入口(下り)、横浜北西線等の整備を完了し、交通利便性の向上を図りました。

中央環状線の機能強化

2015年の品川線開通によりC2中央環状線が全線開通し、首都圏3環状道路の最初のリングが完成しました。更に、2018年の板橋・熊野町JCT間及び堀切・小菅JCT間の4車線化、2019年12月の小松川JCT及び渋谷(下り)入口の開通により、中央環状線の機能強化が完了しました。この相乗効果により、中央環状線が更に利用しやすくなりました。



②中央環状線と①都心環状線のルート選択が可能

渋谷入口(下り)が開通すると、渋谷駅周辺からB湾岸線方面や埼玉方面へは②中央環状線と①都心環状線のルート選択が可能になります。

※その他のネットワーク整備についてはP30をご覧ください。



埼玉方面 ↔ 千葉方面の所要時間が短縮

小松川JCTの新設により、⑦小松川線やその周辺地域から②中央環状線へのアクセス性が向上します。例えば、さいたま新都心方面へ向かう際に、②中央環状線経由で通行することが可能になり、所要時間が短縮します。



2 快適・便利なサービスの提供 >>>

周辺環境との調和 ～「美しい都市景観」と「より快適な走行空間」を目指した景観向上の取り組み～

国際観光施設や主要観光地周辺などからの眺めに配慮し、修景を進めています。また、トンネルや料金所、PA等の構造物についても修景を実施しています。

東京地区



千駄ヶ谷駅前

千駄ヶ谷駅前における遮音壁を透光板へ更新しました。

修景前



修景後



昭和島JCT

恒久足場の設置を行いました。

修景前



修景後



神奈川地区



横浜公園(上り)料金所

横浜公園(上り)料金所における改修工事を行いました。

修景前



修景後



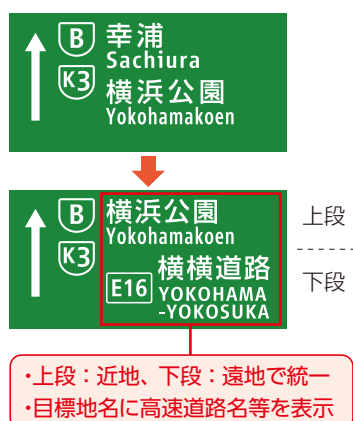
道路案内・情報提供の向上によるお客さま対応の強化

道路案内・情報提供の向上

すべてのお客さまによりわかりやすい道路案内を提供するため、案内標識の改善を進めています。また、海外からのお客さまの増加などを踏まえ、首都高に関するお客さまからのご質問・お問い合わせにお答えする「お客さまセンター」の24時間化・多言語対応化や、リアルタイム交通情報サービス「mew-ti」の英語版を立ち上げるなど、インバウンド対応も強化しています。＊首都高のリアルタイム道路交通情報サービス

- ① 目標地名は分岐後に現れる順に、上段に近地名・下段に遠地名を表示
- ② 目標地名として、代表的な首都高路線名や進行方向をイメージしやすい高速道路名等を表示
- ③ 高速道路標識のナンバリング対応や出入口番号の見直し
- ④ 複雑な分岐部において、案内標識の矢印や舗装等を着色し、色による誘導を採用（行先方面の地域に応じて赤色や青色を着色）
- ⑤ mew-tiの交通情報サービスの改善及び英語版立ち上げ

①② 目標地名の表示方法の変更



③ 高速道路ナンバリング対応



④ 色による誘導の実施



⑤ mew-ti

首都高のリアルタイム道路交通情報サービス

ひと目で混雑状況がわかる！
初めて走るルートでも安心！

アプリをダウンロード！

iPhone：iOS9.0以上、Android：OS5.0以上

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 Real-time Expressway Information System (REIS) and provides you with the latest traffic information. To use this service on your smartphone or PC.



STAFF VOICE



保全・交通部 道路情報・交通室 室長
多田 浩治

道路情報・交通室ではお客さまにより安全・快適に首都高をご利用いただくため、案内標識、路面標示、文字情報板及びホームページ、スマートフォンアプリ(mew-ti)、Twitter、LINE等による情報提供に取り組んでいます。

道路案内は、案内標識の情報量を最小限に抑えつつ、わかりやすい目標地名や色彩を活用した誘導を実施しています。

また、最近は災害や事故の情報提供を強化しており、お客さまニーズの高い通行止めの原因や解除見込みといった情報をTwitter等により配信しておりますので、mew-tiと併せてご利用ください。

特集 2

日本橋区間の地下化に向けて

貢献する
SDGsの目標



安全・安心な新しい「道」へ

日本橋川上空の首都高は、都心部の渋滞解消のために、1964年の東京オリンピック前に建設され、1963年の開通から半世紀以上が経過しています。この区間は、1日あたり約10万台の自動車が走行する過酷な使用状況にあるため、構造物の損傷が激しく、更新が必要となっています。都心部の交通を支える首都高を、次世代へつなぐ、安全・安心な道にするため、地下化事業とあわせて、構造物の更新を行います。



事業概要

路線名	① 都心環状線
事業区間	東京都千代田区内神田二丁目～ 東京都中央区日本橋小網町
延長	約1.8km
道路の区分	第2種第2級(自動車専用道路)
車線数	往復4車線
設計速度	60km/時、50km/時(ジャンクション部 40km/時)
出入口の廃止	3箇所(常盤橋、呉服橋、江戸橋)
換気所	常盤橋換気所(改築)
道路構造	トンネル構造 約1.1km 高架構造 約0.4km 擁壁構造 約0.3km

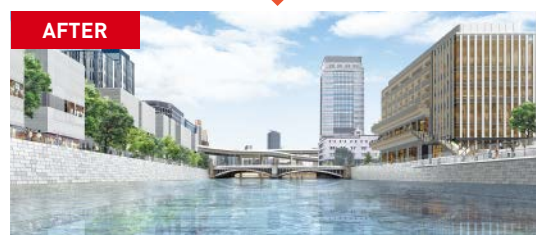
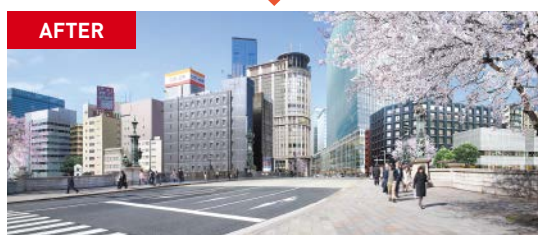
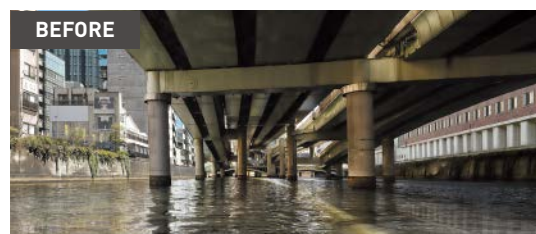
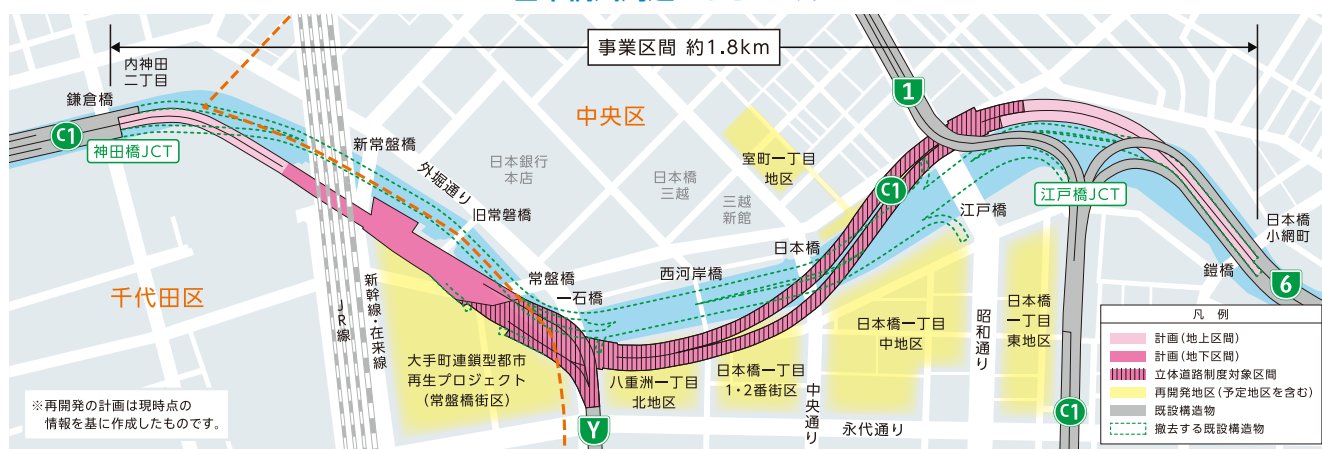


き裂の進展を抑制するため応急補修を実施済

新しい日本橋の「まち」へ

日本橋川周辺は、国家戦略特区の都市再生プロジェクトに位置付けられ、多くの再開発計画が立ち上がり、新しいまちづくりが始まろうとしています。当社は、「立体道路制度」を活用し、建物の地下にトンネルを整備することで、これらのまちづくりと一体となって地下化事業に取り組み、地域の魅力のさらなる向上に貢献します。それにより、日本橋川周辺の景観や環境の改善が図られ、新しい日本橋の「まち」へ生まれ変わります。

日本橋川周辺のまちづくり



再開発の計画は現時点の情報を基に作成したイメージです。

首都高速道路日本橋区間地下化事業

START!

Safety Technology Activation Renewal Tunnel

この国の道の起点である
「日本橋エリア」からはじまる、安全・安心な未来の道へ。
景観形成・都市再生をになう
持続可能な交通インフラへのリニューアル。



更新・建設部 部長
住吉 英勝

2014年の大規模更新計画の策定以降、日本橋周辺で進むまちづくりとの連携、関係者での検討のもとに日本橋区間の地下化事業がいよいよスタートします。半世紀にわたり首都圏の経済を支えてきた本区間を地下化し、2040年頃までに高架橋を撤去する壮大な事業となります。安全・安心な新しい「道」へ生まれ変わるとともに日本橋エリアの歴史・文化を踏まえた新たな都市景観の創生も期待されています。

STAFF VOICE

お客さまのために

お客さま第一という経営理念に基づき、安全と快適を追求し、お客さま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 >>>

貢献する
SDGsの目標



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。

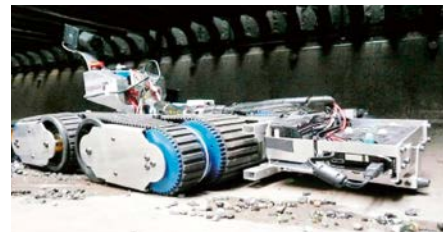
人の立ち入りができない狭い場所^{きょうあい}（狭隘部）や接近点検の難しい箇所では、ロボットをはじめとする様々な点検技術を活用して点検しています。立地条件や構造に応じて適切な点検方法を選択し、きめ細やかな点検を目指します。



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

お客さまが安全・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計画的に進めています。補修工事は、交通への影響が少ない時間帯に行っています。

損傷に対する補修実施件数
(2019年度実績)

約**46,000**件



土木構造物（伸縮継手）の補修



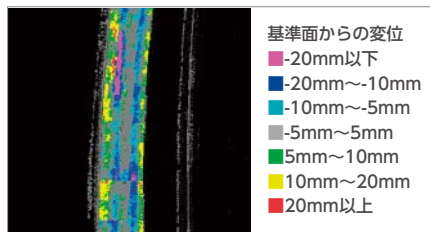
土木構造物（コンクリート床版）の補強

■ 快適走行を目指した舗装の補修

お客さま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

TOPICS

安全・安心に向けた技術の理解促進を目指して

関連する研究を行っている大学生や一般の方々に、首都高の安全・安心のための技術を間近で見学・体験していただくため、公開イベント「点検・補修デモ2019」を開催しました。今後も、首都高グループの事業や技術へ関心を持っていただけるよう、公開イベントを開催していきます。



「点検・補修デモ2019」の様子



「点検・補修デモ2019」の様子

参加された 皆さまの声

- 首都高の安全の守られ方について、本当によくわかりました。
- 初参加でしたが、とても楽しめました。
- 説明が非常にわかりやすく、良かったです。
- 盛りだくさんの見学で、いろんな事をやっているのがわかりました。
- とても分かりやすく、安心して走行できます。

STAFF VOICE



保安・交通部 点検・補修推進室
点検推進課(土木) 主任
中村 大志

点検の効率化・高度化を目的に点検技術の開発を担当しています。首都高の高架橋を点検する場合、高架下の道路を規制して高所作業車等を用いて橋梁に接近して点検しますが、都心の大型交差点などでは、道路の規制を行うことが難しい場合があります。そこで、高架下からカメラや赤外線サーモグラフィを用いた点検方法の開発を行い、規制を行わずに点検を効率的に進める取り組みなどを進めています。将来も安全・安心な首都高を維持できるように、効率化を図りながら確実な点検を行っていききたいと思います。

STAFF VOICE

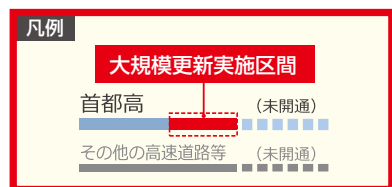


保安・交通部 点検・補修推進室
補修推進課(施設) 主任
宗清 修

私の所属する部署では、主に補修工事を計画的に実施し道路構造物を健全に保つこと、工事による渋滞を削減することなどの業務を行っています。これは、お客さまが安全・安心で快適に首都高をご利用いただけるようにするものです。業務内容は多岐にわたりますが、私の担当業務の一つとして、より分かりやすく、かつ迅速に工事予定情報をお客さまに提供するためのシステムの改良を行っています。お客さまサービス向上のための業務に携わることで、日々新たに得られる知見も多く、やりがいを感じています。今後もさらに自らの力を高め、安全・安心・快適な首都高の実現に貢献できるよう努力してまいります。

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、ご利用のお客さまに安全・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

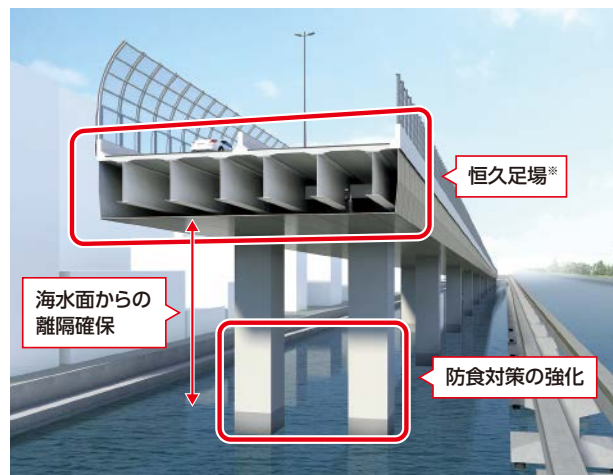
大規模更新事業の推進

■ 1号羽田線(東品川・浅草埋立部) (2026年度完成予定)

1号羽田線の東品川・浅草埋立部は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・浅草埋立部では、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。浅草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。

当該区間を長期耐久性・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・浅草埋立部更新イメージ



*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常設する足場

東品川・浅草埋立部損傷状況



浅草埋立部損傷状況



東品川・浅草埋立部施工状況



浅草埋立部施工状況



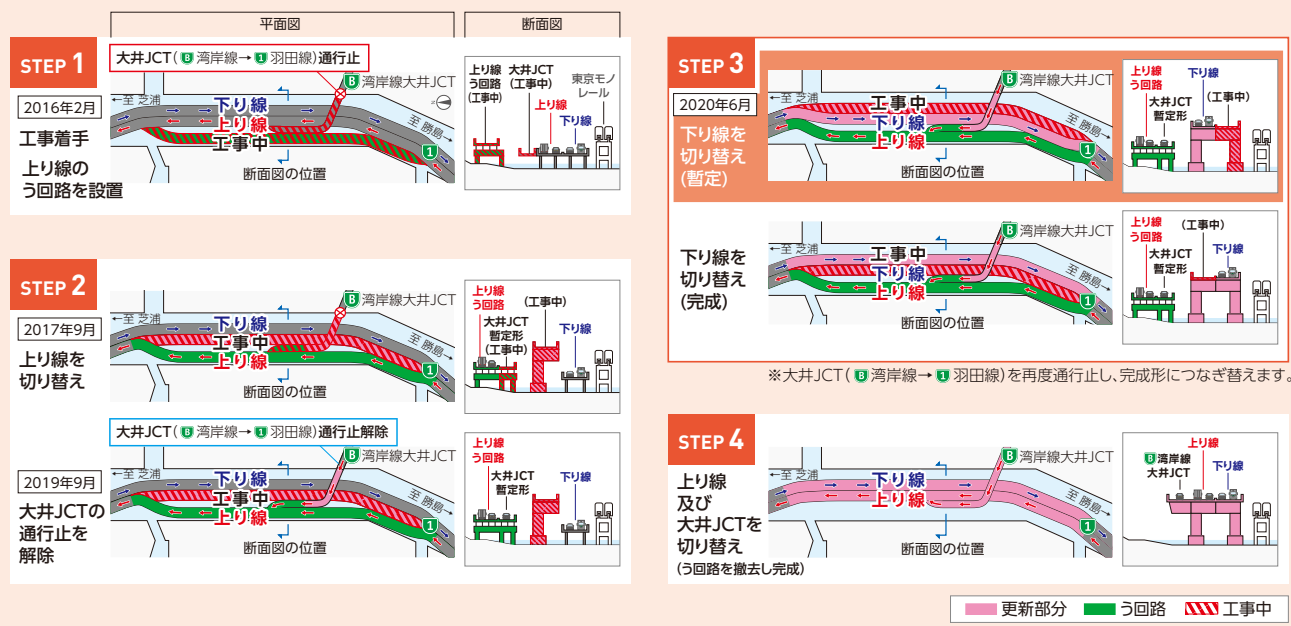
ホームページ「INFOBASE」をご利用ください

- 基本的な情報を知りたい方。
 - 事業路線を見てみたい方。
 - より専門的なことを調べたい方。
- 当事業の情報が集約された情報発信基地です。
- <https://www.shutoko.jp/ss/higashishinagawa/>



う回路による交通流の確保(1号羽田線)

1号羽田線本線の交通機能を確保するため、う回路を設置し、交通を切り替えながら本線を半断面ずつ造り替えます。

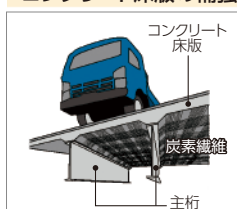


大規模修繕事業の推進

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。2019年度は、4号新宿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。



コンクリート床版の補強(炭素繊維補強)



コンクリート床版の下面に炭素繊維シートを格子状に接着することで、ひび割れの開閉が拘束され、コンクリート床版の耐久性が向上します。

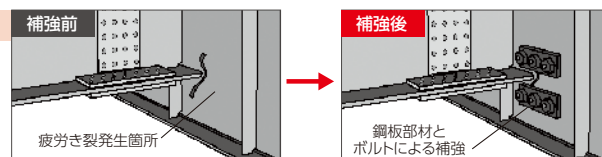
維持管理性の向上



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。

鋼桁の補強

鋼桁の主桁と横桁の交差部等、疲労き裂が発生している箇所に対して鋼板部材で補強することにより、鋼桁の耐久性が向上します。



鋼桁・鋼橋脚の補修

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

お客さま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。



鋼上部工構造物仮組立てにおける寸法確認



橋脚基部コンクリートの配筋検査状況

渋滞緩和に向けた取り組み

貢献する
SDGsの目標



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。お客さま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 向上施策 サービスの	PLAN1	上り勾配での 速度低下対策	- 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	池尻・三軒茶屋出入口 付近付加車線増設 P22参照
	PLAN2	合流部の対策	- 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	区間線改良による4車線化/ 合流の安全性の向上・円滑化 P22参照
	PLAN3	交通集中への対策	- ネットワーク整備 - 各種交通情報の広報	小松川JCT新設 P21参照 渋滞を避けた利用を促す広報 P22参照
	PLAN4	快適な利用の ためのサービス	- 情報提供の充実 - 休憩施設の拡充	多様な情報提供を目指して P23参照

小松川JCTの効果

2019年12月の小松川JCT開通により、小松川線やその周辺地域から中央環状線へのアクセス性が向上しました。千葉方面と埼玉方面とのアクセスは都心環状線経由に加えて、中央環状線経由で通行することが可能となり、所要時間が短縮されました。



埼玉方面 → 千葉方面

所要時間が 約17分短縮

※タピーク時(開通前の都環ルートと比較)

千葉方面 → 埼玉方面

所要時間が 約20分短縮

※朝ピーク時(開通前の都環ルートと比較)

<使用データ>

所要時間:首都高車両感知器データ[平日平均(年末年始除く)]

埼玉方面⇄千葉方面(板橋JCT⇄小松川JCT)

開通前:2019年11月1日~2019年11月29日

開通後:2019年12月2日~2020年1月24日

2019年度に実施した渋滞対策箇所

2019年度は、渋滞対策として小松川JCT開通のほか、湾岸線（西行き）東雲JCT～辰巳JCTの4車線化、安全で円滑な合流を目的とした6号三郷線（下り）小菅JCTの区画線変更を実施しました。

渋滞対策
新規実施箇所
(2019年度)

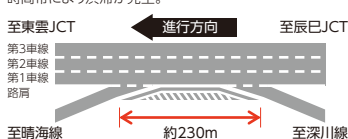
3箇所

路肩部の区画線改良による車線の増加 (湾岸線（西行き）東雲JCT～辰巳JCTの4車線化)

湾岸線（西行き）の東雲JCT～辰巳JCTでは、辰巳JCT・東雲JCT・有明出口の分合流が連続しているため、車両の錯綜が発生し速度低下が生じていました。そこで、交通の円滑化を図るために、路肩の区画線の改良による4車線化を行いました。

■4車線化前

短い区間の中に合流・分流があるため、交通流が交錯し時間帯により渋滞が発生。



■4車線化後

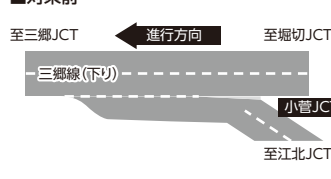
4車線化により、断面交通量の増加を見込む。



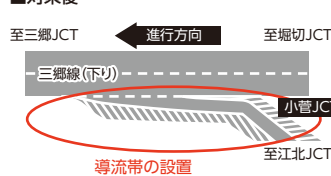
区画線改良による合流の安全性の向上・円滑化 (6号三郷線（下り）小菅JCT)

6号三郷線（下り）小菅JCTにおいて、三郷線（下り）方面と中央環状線（外回り）からの合流を安全で円滑にするため、中央環状線（外回り）からの渡り線を1車線にする区画線の改良を行いました。

■対策前



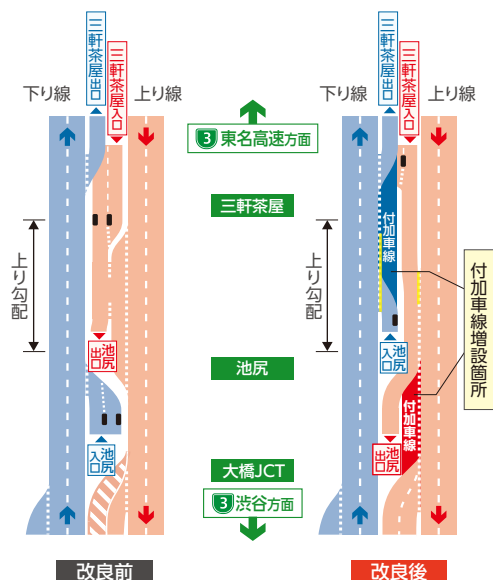
■対策後



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。

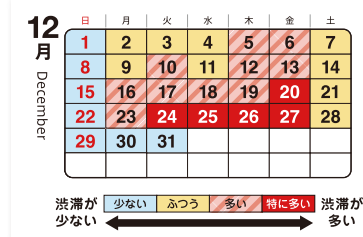
*道路の上り勾配や合流等により交通容量が小さくなる箇所



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

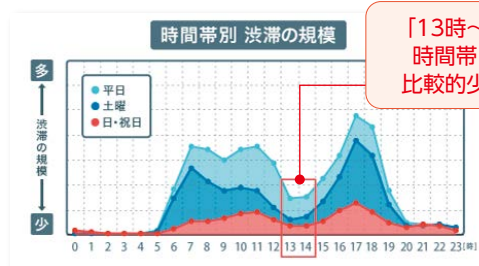


Web 詳細はこちら

首都高 渋滞予想カレンダー

検索

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



「13時～14時」の時間帯は渋滞が比較的少ない傾向

お客さまサービスの向上 >>>

貢献する
SDGsの目標



多様な情報提供を目指して

交通管制と情報提供

24時間365日体制で交通管制を行うとともにパトロールカーによる迅速な事故処理や落下物の回収に努めています。道路交通情報は、交通管制システムを駆使し、刻々と集まってくるデータを迅速に処理してリアルタイムでお客さまに提供しています。

道路交通情報の提供は、高速道路上の情報板をはじめ場所に応じた様々なメディアで行っています。

情報収集



車両感知器



交通管制用テレビカメラ



非常電話

道路緊急ダイヤル:
#9910
(通話料無料)

情報処理



交通管制室大型ディスプレイ

情報提供

どこでも

情報アプリ「mew-ti」

道路交通情報アプリ「mew-ti」では、リアルタイムのルート検索等が可能です。



一般道路で 街路情報板



車内で

ETC2.0サービス

ETC2.0対応車載器を搭載されたお客さまに向けて、ETC2.0路側機を活用したより高度な道路交通情報や安全運転支援情報等を図形と音声でお知らせしています。

広域経路情報の提供画面



安全運転支援情報提供画面



トンネル手前で

トンネル警報板とトンネル用信号機



JCT手前などで

所要時間表示板



入口手前で 文字情報板



JCT手前で 図形情報板



JCT手前で 文字情報板



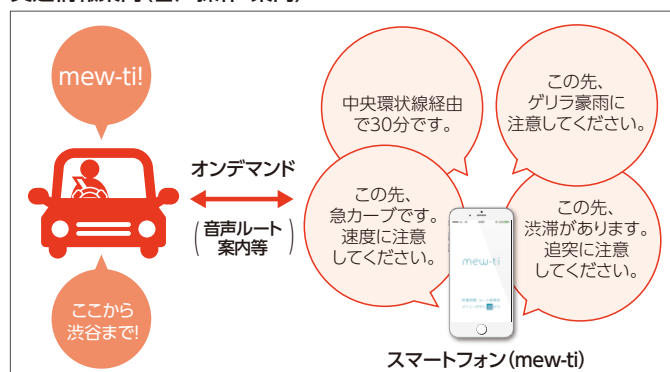
革新的な情報提供サービスと情報プラットフォームの開発

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。

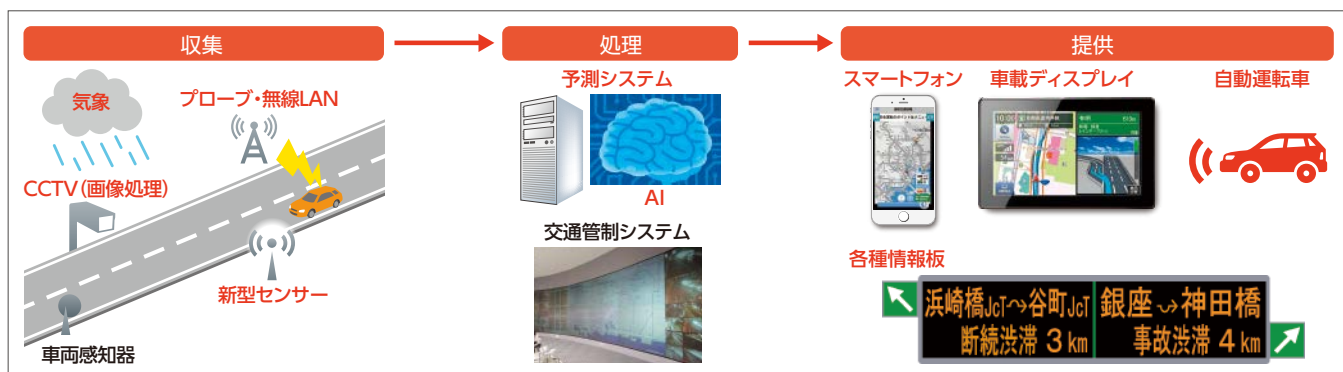
さらに、より高度な情報の提供を目指し、最新技術を取り込んだ交通情報提供プラットフォームの開発にも取り組んでいます。プローブ情報*やAI(人工知能)等を活用し、より正確な情報のリアルタイムでの提供や、各種情報板への反映を進めています。

※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

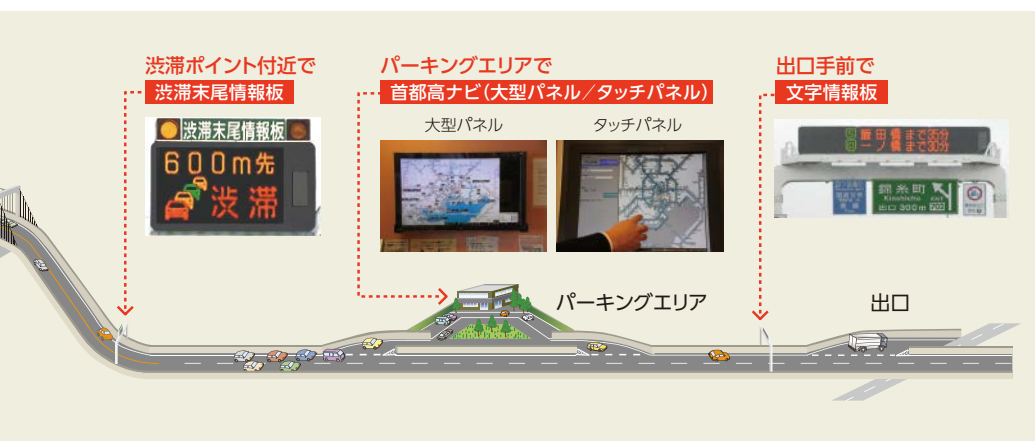


道路案内については特集1(P14)をご覧ください。

ETC2.0サービスの提供

ETC2.0路側機(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。2020年4月現在、首都高全線の180箇所で開催されています。

ETC2.0サービス
(2020年4月現在)
180箇所



お客さまのために

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、お客さま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
神奈川(株)
横浜営業所
奥山 友利奈

私は横浜営業所管轄の料金所で料金収受を担当しています。横浜営業所では2019年度から女性係員の採用が始まり、現在4名の女性係員が勤務しています。お客さまの中には女性係員に不安を感じる方もいらっしゃると思いますが、当社のスローガン「安全・信頼・感謝を笑顔にのせて」を心に留め、お問い合わせ等があった際も、女性ならではの細かい気配りに対応し、お客さまが安心してご利用いただけるよう、今後も業務に取り組んでまいります。

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さまに安心・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

お客さまが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。

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。2020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19PAに整備されています。

公衆無線LANサービスの提供

20箇所のPAのうち6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、ご利用のお客さま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。

TOPICS

PAのリニューアル

快適にPAをご利用いただくため、順次リニューアルを進めています。2019年度は、加平、箱崎、大黒、平和島(上り)のリニューアルを行いました。

加平PAではお客さまの24時間の食事需要にお応えするため、ASD(自販機コンビニ)を設置してリニューアルオープンしました。

大黒PAでは1階フードコートを更新するとともに、お客さまが快適に過ごせるよう、首都高内のPAで初めてラウンジスペース及びキッズスペースを2階に設置しました。



リニューアル後の大黒PA店舗



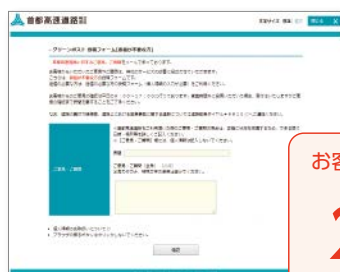
リニューアル後の箱崎PA

お客さまの声に迅速に応えるために

首都高に関するお客さまからの総合的なお問い合わせ窓口として『首都高お客さまセンター(営業時間 24時間(年中無休))』を設置し、お客さま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)を設けてお客さま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、お客さま対応品質の向上とお客さま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。

※お客さま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」



お客さまからのご意見件数
(2019年度)

2,717件

●お客さまセンター、グリーンポスト合計

Web 詳細はこちら

首都高 お問い合わせ

検索

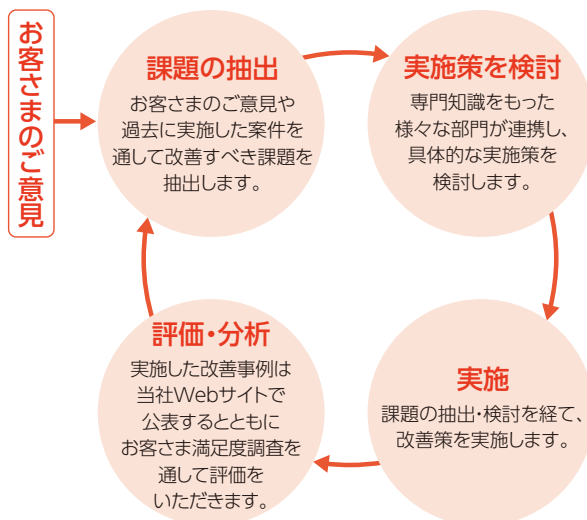
<https://www.shutoko.jp/inquiry/>

過去3箇年のお客さまセンター・グリーンポストのお問い合わせ件数・ご意見件数

形態	2017年度	2018年度	2019年度
お客さまセンター	633,404件	574,202件	645,914件
	1,887件	1,686件	1,882件
グリーンポスト	1,197件	758件	835件

●お客さまセンター欄中、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

お客さまのご意見を改善に活用させていただく流れ



お客さまの声を活かした改善の実施

2019年度には377件の改善を実施しました。今後も、お客さまのご要望、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。

お客さまの声

湾岸線(東)鶴見つばさ橋の渋滞を何とかしてほしい。

鶴見つばさ橋を過ぎたら渋滞はなく、直線が続く路線なのに渋滞する原因を調べて対策をしてほしい。

原因

鶴見つばさ橋などの長大橋では橋の中央に向かって盛り上がる勾配になっており、運転者が意識することなく車両走行速度が低下する。

対策

登り勾配による速度低下に対する注意喚起の看板を設置

お客さまの声による
改善実施件数(2019年度)

377件



交通安全対策の推進

貢献する
SDGsの目標

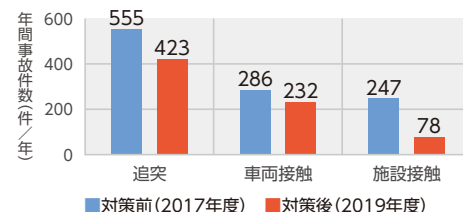


交通安全の実現に向けて

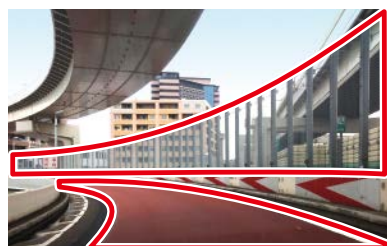
渋滞・事故分析に基づく安全対策

事故多発箇所において、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、分合流部での整流化を促し車両接触を抑制する区画線白実線化、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、追突注意を促す路面文字等の対策を行っています。また、雨天時の重大事故が懸念される施設接触事故抑制のため、mew-tiアプリを用いて、事故多発地点へ進入する手前での安全情報提供の導入を進めています。

2018年度安全対策の効果発現状況



区画線白実線化・車両接触事故対策
(板橋～熊野町JCT間)



注意喚起カラー舗装及び二輪車安全対策・
施設接触事故対策 (阪東橋出口)



路面文字・追突事故対策
(6号向島線(下り)新大橋カーブ手前)

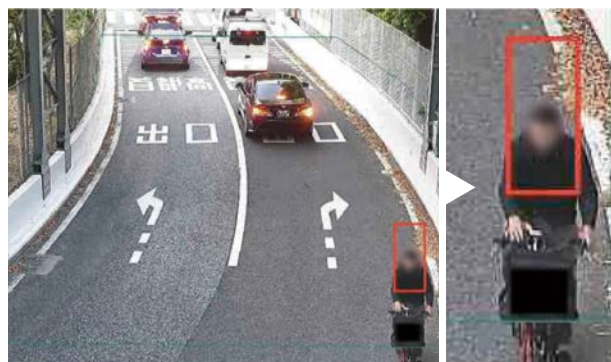


mew-tiアプリを用いた
天候別安全情報提供
(イメージ)

逆走車や歩行者等の立入対策

車の逆走、歩行者・自転車等の立ち入りによる事故を防止するため、各出入口共通の注意喚起対策として、注意喚起看板や路面文字等を設置しています。また、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、LED発光体付ラバーポール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おり、今後も継続的な展開を予定しています。

さらに、昨今、ナビアプリの「自動車モード」を使用して誤って125cc以下の二輪車等が立ち入る事案が多発していることからナビアプリ会社への働きかけも行っています。

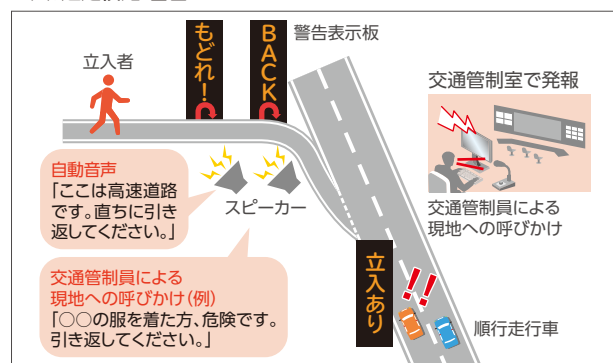


ナビアプリを使用した自転車の立ち入りの様子(芝公園(内)出口)

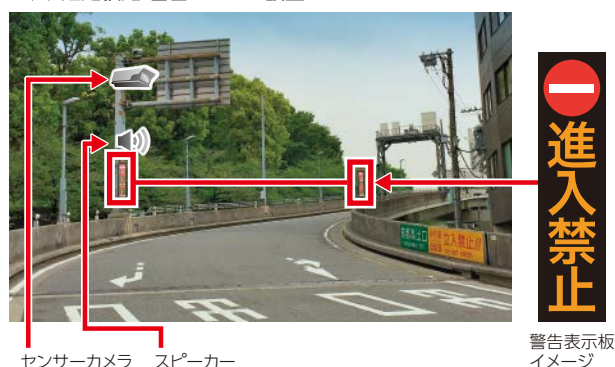


LED発光体付ラバーポール(大師(上り)入口)

立入、逆走検知・警告システムイメージ



立入、逆走検知・警告システム設置イメージ



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
(2019年度)

約**45,300**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
(2019年度)

103回

法令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
(2019年度)

1,333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

TOPICS

交通安全プロジェクト ～ ジャパンスマートドライバー ～

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の実現を目指す市民主体型プロジェクト「ジャパンスマートドライバー」に協賛しています。2019年度には、新宿駅西口広場で開催された“夢のみち2019「人・街・未来」つながる“みち”づくり”イベントに参加し、コンセプトカー「ホームパト」の展示等により普及・啓発活動を行いました。また、デジタルサイネージによる交通安全普及活動にも取り組みました。今後も安全・安心な首都高を実現するため、様々な取り組みを実施していきます。



コンセプトカー「ホームパト」(SUBARU BRZ号)



～ その他に行った スマドラコラボキャンペーン ～

- 車両火災、落下物防止啓発キャンペーン
- 二輪車ライダー向け交通安全啓発キャンペーン
- 積雪シーズンに向けたシーズンキャンペーン
- 交通安全をテーマにしたスマドラ市民会議



新宿駅西口広場 大型スクリーン



第13回 銀座柳まつり「銀座ゴールドパレード」

VOICE



警視庁高速道路交通警察隊 機動小隊 巡査長
前本 隆宏 さま

私は、高速道路交通警察隊の白バイ乗務員として、重大交通事故に直結する速度超過等の危険な交通違反の取締に従事しています。特にルード族等の悪質な違反者には、首都高と連携し、あらゆる法令を駆使した取締を心掛けています。日々の警察活動を通じて、交通法令の遵守と正しい交通マナーを呼びかけることが、交通事故の減少と安全・安心に繋がっていることを誇りに感じ、「世界一の交通安全都市TOKYOを目指して」をスローガンに頑張っています。

社会、とりわけ地域の皆さまとともに、
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 >>>

貢献する
SDGsの目標



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年度に中央環状線が全線開通した後、2016年度には神奈川7号横浜北線、2017年度には10号晴海線（晴海～豊洲）、2019年度には神奈川7号横浜北西線が開通し、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(上野～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。

横浜北西線

2020年3月22日開通

国際競争力の向上

K7 横浜北線と一体となつて、**E1** 東名高速道路と新横浜都心(陸)、横浜港(海)、及び羽田空港(空)が直結してネットワークが強化され、国際競争力の向上が期待されます。



保土ヶ谷バイパス等の交通渋滞の改善・沿線地域の生活環境の改善

保土ヶ谷バイパス等の並行道路及び **K7** 横浜北線沿線地域からの交通転換が図られ、交通渋滞や生活環境の改善が期待されます。



保土ヶ谷バイパスの交通状況



災害時等の道路ネットワークの信頼性向上

災害時における道路ネットワークの信頼性が向上し、全国から市内各地への救援や物資の輸送ルートが多重化され、災害に対する備えが充実します。また、初期救急医療体制となる災害拠点病院へのアクセス性が向上し、救急搬送を支援します。



アクセス性の向上・物流効率化

E1 東名高速道路から横浜港への所要時間が短縮し、**E1** 東名高速道路から横浜港へのアクセス性が大幅に向上して物流の効率化が図られ、横浜港の発展及び経済活性化が期待されます。



K7 横浜北西線・
K7 横浜北線利用
横浜青葉IC ↔ 大黒ふ頭
約20分

※1 速度は60km/hとしています。

※2 所要時間は実測です。測定ルートは保土ヶ谷バイパス～**K3** 狩場線～**B** 湾岸線を利用しています。

保土ヶ谷バイパス
利用
横浜町田IC ↔ 大黒ふ頭
約40分～約60分

馬場出入口のETC専用運用について

馬場出入口は、**K7** 横浜北線の岸谷生麦出入口と新横浜出入口の間に設置される、**K7** 横浜北線の第三京浜方面、湾岸線方面の両方面にアクセスする出入口です。

なお、馬場出入口は、地形的な制約や一般道路との接続位置との関係によりループ形状となっており、さらに料金所手前で2方向から進入して、料金所通過後に第三京浜方面、湾岸線方面の2方向に分岐するという特殊な構造となっております。そのため、ETC専用運用とすることで、交通の整流化による安全性の向上を図っております。

位置図



馬場入口拡大図(料金所付近) ※2020.2.27開通時点の形態



※1 現金でご利用のお客さまは、隣接する入口(新横浜入口・岸谷生麦入口・子安入口)をご利用いただきますようお願いいたします。

※2 馬場出入口はETC専用ではありません。現金でご利用のお客さまもご利用いただけます。

STAFF VOICE



神奈川建設局
北西線工事事務所 係員
(現 更新・建設局
土木設計課 主任)
松島 史弥

横浜北西線は2003年6月に計画づくりを開始し、地元の皆さまから広くご意見を聴きながら計画を進めてきました。その後2014年11月に工事着手し、トンネル掘削や橋脚の施工、橋桁の架設等の工事を進め、2020年3月に無事開通を迎えることができました。

私は現場で施行管理等を担当し構造物が出来ていく様子を間近で見ていることもあり、開通時に横浜北西線へ車が続々と入ってきた光景にとっても感動したことを覚えています。また、ご利用された方からは「横浜北西線のおかげで渋滞にはまらずスムーズに東名高速まで行けるようになった。ありがとう。」といった声をいただきとてもやりがいを感じています。今後も安全第一で残りの工事を進めてまいります。

災害対応力の強化 >>>



お客さまのために

社会のために

環境のために

株主・投資家の皆さまのために

取引先の皆さまのために

社員ののために

災害時の安全確保に向けて

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。お客さまの安全の確保、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。

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さま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。

また、災害発生時の相互協力を定めた連携協定を陸上自衛隊東部方面隊（2016年9月）、東京ガス株式会社（2019年10月）、KDDI株式会社（2020年3月）とそれぞれ締結し、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）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）^{※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の策定支援を行う「総合防災情報システム」の運用を2018年より開始しました。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



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。万が一お客さま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

■ お客さまへの適切な情報提供

気象情報等に基づく予防的な通行止め情報の提供、不要不急の外出を控えていただくための事前広報を実施します。また、通行止めとなった際は、解除予定情報を提供します。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、トンネル内のお客さまに対しては、ラジオ再放送、拡声放送設備を活用し、情報提供を行います。

首都高(雪による通行止め情報)



@shutoko_snow

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。

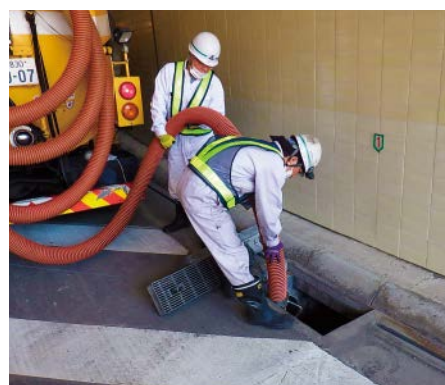
大雨対策の強化

大雨時でもお客さまが安全・安心に首都高をご利用できるよう対策を強化しています。

降雨時には、文字情報板によりお客さまへの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から、排水桝の事前清掃など滞水等の事前準備を行います。また、排水施設、舗装の改良等による対策を行っており、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

社会に根差した技術革新 >>>

貢献する
SDGsの目標



お客さまのために

社会のために

環境のために

株主・投資家の皆さまのために

取引先の皆さまのために

社員ののために

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、新材料や省エネルギー・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。

お客さま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、環境負荷の軽減、新たな耐震性向上手法の採用、新規開通や交通規制低減による利便性向上を実現しています。

環境にやさしい水性塗料を使用した 鋼橋の塗替え技術

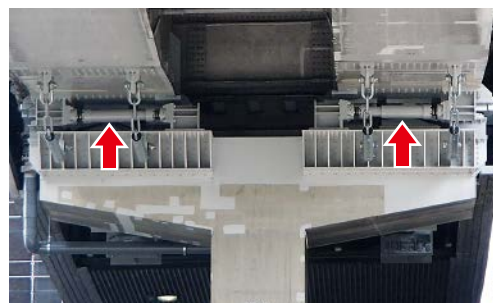
鋼橋の塗替え塗装に用いられる塗料には、引火しやすく大気汚染の原因となる揮発性有機化合物(VOC)が含まれています。そこで、VOCを従来塗料の約1/5に削減した水性塗料を標準塗料として採用しました。大気中へのVOCの排出量を削減し、火災リスクも大幅に低減しています。鉄面へ水性塗料を塗布することは、錆の発生や塗りにくいといった課題がありましたが、独自の規格・仕様を定めることで解決しています。



水性塗料を用いた塗替え

■ 制震デバイスによる高架橋の耐震性向上技術 特許第6344836号、特許第6476055号、特許第6476054号

高架橋の耐震性向上に用いるダンパー等の制震デバイスを開発し、補強が必要な橋梁に順次設置しています。首都高は、地震時に緊急輸送路として確実な機能を果たし、地震後の復旧においても、首都圏の物流を担う、という重要な役割が求められています。そのため、地震による構造物の損傷を制御する各種制震デバイスとその設計方法を、民間企業との共同研究により開発しています。



ダイス・ロッド式摩擦ダンパー

市街地における急勾配・急曲線・大断面 シールドトンネルの建設技術 ～横浜北線馬場出入口～

首都高のトンネルには、大きな断面が必要です。また、市街地を通過すること、送電鉄塔などの重要なインフラと近接していることといった首都高特有の条件が、工事を難しくしています。

このような条件の中、横浜北線馬場出入口は、急勾配・急曲線・大断面のトンネルを最新の掘進技術と徹底した計測管理で完成させました。



急勾配・急曲線の大断面シールドトンネル

■ 定期点検時にレーン規制が不要な 新型軸重測定技術

高架橋の耐久性に影響を与える重量違反車両の取締のため、料金所に車両の重量(軸重)を測定する軸重測定設備を設置しています。従来のシステムでは、定期点検のため料金所の一部閉鎖が必要でしたが、点検用車両と遠隔操作により遠隔点検が可能なシステムを開発し、料金所を閉鎖せず点検が可能となりました。現在、1レーン料金所に先行導入しており、今後は設備の更新に合わせて順次導入していく予定です。



新型軸重測定装置

TOPICS

第8回ものづくり日本大賞で「内閣総理大臣賞」を受賞

i-DREAMs®

首都高グループで運用中のインフラマネジメントシステム「i-DREAMs®」が、第8回ものづくり日本大賞※1において、内閣総理大臣賞を受賞しました※2。



「ものづくり日本大賞」内閣総理大臣賞表彰式の様子

i-DREAMs® は、首都高グループが2017年から運用している、インフラの効率的な維持管理をトータルに支援・実現するシステムです。高度経済成長期以降に集中的に整備されたインフラの高齢化が進むなか、生産年齢人口の減少にともないインフラの維持管理などを担う技術者が将来不足することが懸念されています。このような社会環境の大きな変化に対応すべく、今後も本システムの改良を進めるとともに、新しい技術開発にも積極的に取り組んで参ります。

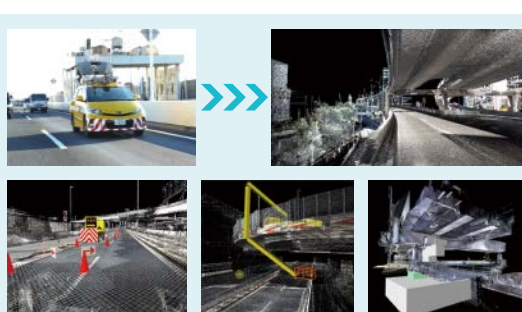
受賞案件の概要 件名：ICTの活用による生産性向上を図る維持管理システム

- 1 GIS (地理情報システム) をデータプラットフォームとし、維持管理に必要な全ての情報を統合
- 2 MMS (モービルマッピングシステム) で取得した3次元点群データを活用し、寸法計測から変状の把握、各種シミュレーションまでをシステム上で実行できる機能を開発
- 3 AIエンジンを活用して、構造物の劣化や進展を推定することにより適時適切な補修を実現
- 4 本システムにより、現場調査や確認の作業時間が1/10に縮減される等、維持管理業務の生産性を飛躍的に向上させることが可能

デジタルツインの実現



各種管理データの統合管理



3次元点群データによるデジタルツイン



劣化予測・対策候補



技術者の判断

予測
保全

AIエンジンによる適時適切な補修の実現

4

現場確認作業
リードタイムを
1/10に低減

図面作成作業
リードタイムを
1/2に低減

設計・施工
シミュレーション
による品質向上

AIエンジンに
よる適時適切な
補修

※1 「ものづくり日本大賞」は、製造・生産現場の中核を担っている中堅人材や伝統的・文化的な「技」を支えてきた熟練人材、今後を担う若年人材など、「ものづくり」に携わっている各世代の人材のうち、特に優秀と認められる人材を顕彰するもの

※2 首都高速道路㈱、首都高技術㈱、(一財)首都高速道路技術センターの共同受賞

国内外への技術力の展開 >>>

貢献する
SDGsの目標



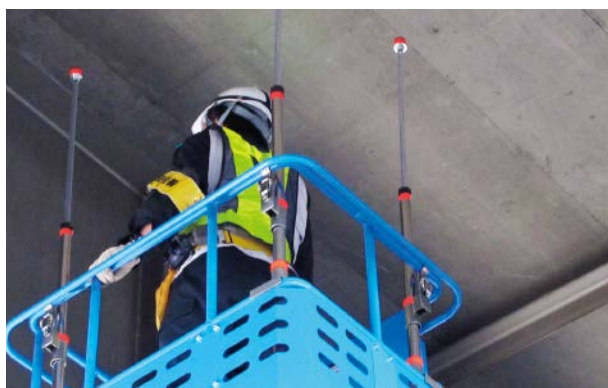
国内における取り組み

国内技術コンサルティング事業

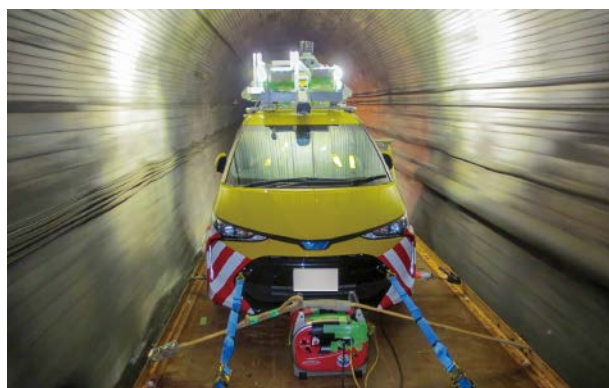
■ 土木分野におけるコンサルティング

当社ではこれまで半世紀以上にわたり、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®)を、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車両(伊豆急行線トンネル内)

■ 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 馬場換気所)

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」を定期的に開催しています。2019年度は11月に開催し、14団体44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貢献しています。



橋梁の維持管理勉強会(横浜ベイブリッジ)

お客さまのために

社会のために

環境のために

株主・投資家の皆さまのために

取引先の皆さまのために

社員ののために

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、タイのドンムアン有料道路（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。



交通管制システム総合試験への立会い（タイ）



技術指導の実施（タンザニア）

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（2020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
（2019年度）

44か国
340名



東品川インフォメーションセンター視察（フィリピン・MPTC社）



川口PA視察（インドネシア・アストラインフラ社）

TOPICS

バンコク事務所を足掛かりにした海外活動

バンコク事務所は2011年に設立され、現在、日本人2名、タイ人2名の計4名が常駐しています。当事務所を足掛かりとし、タイの政府機関、道路会社、大学等5機関と技術協力覚書（MOU）を締結し、継続して交流を行い、関係を深めてきました。

2014年には、タイの交通事故削減のため、「Japan Smart Driver」の理念を交通安全イベントの共催を通してタイ政府や道路機関に紹介し、2017年にはタイ運輸省主導による「Thailand Smart Driver」が旗揚げされるに至っています。2019年12月にも交通安全イベントに参加しました。

また、タイにおけるICTを活用した質の高い維持管理支援システムのサービス展開を目指し、JICAの「タイ国ICTによる効率的な道路維持管理案件化調査（SDGsビジネス支援事業）」を2019年に実施しました。

今後もタイ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。

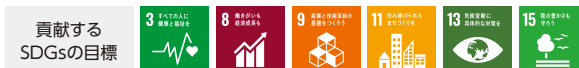


バンコク事務所メンバー



JICA委託事業における現地ワークショップ

地域社会との連携



お客さまのために

社会のために

環境のために

株主・投資家の皆さまのために

取引先の皆さまのために

社員のために

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、4つの都県市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る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
2020年 3月	横浜市

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。地域の皆さま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における三浦市との協働イベント

三浦市と共同し、「首都高で行こう!」をテーマとした観光推進イベントを実施しました。会場では三浦エリアへの観光の訴求のほか、渋谷入口(下り)の開通による利便性の向上などの広報を行いました。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。



「首都高で三浦に行こう!」観光推進イベントの様子

■ 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、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、山梨県産の「おいしい水」の試飲会、物産品や農産物を販売するとともに、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を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

貢献する
SDGsの目標



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等を通じてアウェアネスカラー*運動に参加しています。2019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



横浜マラソンへの協力

市民参加型のフルマラソンである横浜マラソンに毎年協力しています。横浜マラソン2019では首都高の本線通行止めや出入口閉鎖を実施し、マラソン開催のサポートを行ったほか、首都高応援隊や標識車等によりランナーと沿道の皆さまにメッセージを届けました。地域社会の皆さま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、2019年度は秋に開催しました。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

小学生の感想

- とても楽しくてわかりやすかったです。
- 色々な人がいてなりたっているんだというイメージができました。
- 首都高の裏側を見せてもらって、いろんなすごい場面やかっこいい場面を見学することができました。



保護者の感想(お子さまの様子)

- メモを取り、話をしっかり聞いている姿を見られて良かったです。
- とても生き生きと参加していました。
- めずらしい体験で目がキラキラしていました。

■ 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

横浜北西線沿線の地元小学校の親子を対象に、夏休み親子見学会を開催しました(11の小学校、120名参加)。2019年度は横浜北西トンネル内にて泡消火栓、非常電話、すべり台式非常口などの防災設備の見学・体験をしていただきました。



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

■ 交通管制室の見学会

神奈川管理局付近の地元小学校の親子を対象に交通管制室及び交通パトロールカーの見学会を行い、首都高が社会で担う役割等について知識と関心を深めてもらう中で、子どもたちの豊かな成長を支援しています。



交通管制室見学会

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。

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、駐車場も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 ベリーベア深川冬木



STAFF VOICE



東京東局 総務・経理課 課長代理(現 財務部 資金課 担当課長)
長谷川 宏子

東京東局では、中央区及び江東区が主催する地域美化を目的とした活動に協力し、箱崎社屋と木場分室周辺の清掃活動を行っています。社屋付近はマンション等、集合住宅が多い立地のため、清掃活動中に住民の方や保育園に向かう親子連れの方にお会いし、時には温かいお言葉をいただくこともあります。

また、箱崎社屋の近くの保育園のハロウィンイベントにも毎年欠かさず参加しており、駐車場の交通パトロールカーに目を輝かせる子どもたちの笑顔を見ていると、出迎える私達も自然と笑顔になります。大人になって首都高を運転した時、このハロウィンを思い出してもらえたら嬉しい限りです。

小さな活動ですが、気持ちを込めて積み重ねていくことで、首都高速道路をご理解いただける良い機会になっていると感じています。

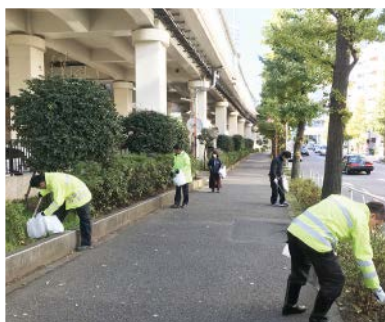
地域共生への取り組み

当社は、地域社会と共生し地域の皆さま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内の花壇に花を植えています。



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。



情報発信

首都高沿線地域との共創に向け、様々な媒体を利用した情報発信を行っています。

ラジオ放送

■ ニッポン放送「LOVE&MELODY」内、「週末ナビいきなり一緒にレポーター」

ニッポン放送で毎週土曜日に放送中のラジオ番組「LOVE&MELODY」内の「週末ナビいきなり一緒にレポーター」のコーナーにおいて、首都高を利用したドライブ情報を発信しています。



放送日時: 毎週土曜日 10:30 ~ 10:35 頃

番組詳細情報はこちら ▶ <https://www.1242.com/love/>

Webページ

■ 「首都高で行こう!」特設サイト

首都高沿線地域の魅力を発信するとともに、旬なドライブ情報をお届けしています。首都高メールマガジンや首都高公式Facebookと連動し、グルメ・イベントの情報、クーポンやプレゼントの情報なども発信しています。



<https://www.shutoko.jp/ss/shutokodeikou/special/>

ドライブ情報誌

■ 「首都高じゃらん」

首都高のPAや関東近郊の道の駅などで、ドライブ情報誌「首都高じゃらん」を無料で配布しています。首都圏近郊の魅力発信に向けた特集や、首都高を利用した観光案内、首都高に関する豆知識など、様々な情報を提供しています。

メルマガ
会員募集中

より多くの皆さまに、首都高沿線地域の魅力を発信するため、メルマガ会員を募集しています。登録方法等の詳細はこちら。

https://www.shutoko.jp/ss/shutokodeikou/special/mail_mag/



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自然環境、沿道環境の保全に取り組んでいきます。

当社の環境への取り組み姿勢については、わかりやすく4つの柱にまとめています。そして、これら4つの柱を着実に推進するための環境マネジメントとして、環境イベントやウェブサイトを通じた広報活動、社内研修による社員の環境意識の醸成、最新の環境技術開発などを行っています。



低炭素社会に向けて >>>>

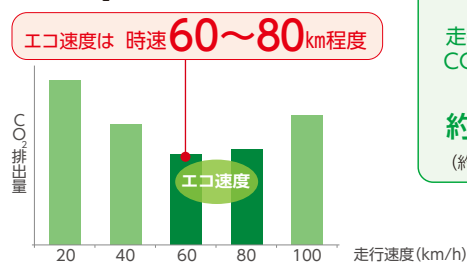


高速道路利用に伴うCO₂排出量削減への取り組み

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。2019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159万トン/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24%(約50万トン/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24%
(約50万トン/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 (2020年3月末時点) **8箇所**

担当者のコメント

長距離移動を支える経路での充電(経路充電)、目的地に合わせた充電のため、さらなるEV充電渋滞の解消やステーション不足の解消を目指し、急速充電器の増設を推進していきます!



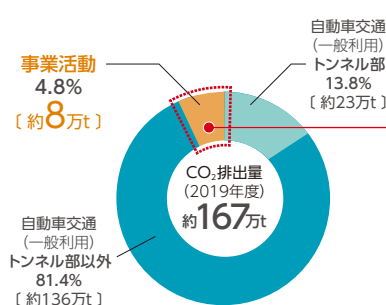
電気自動車用急速充電器

事業活動に伴うCO₂排出量削減への取り組み

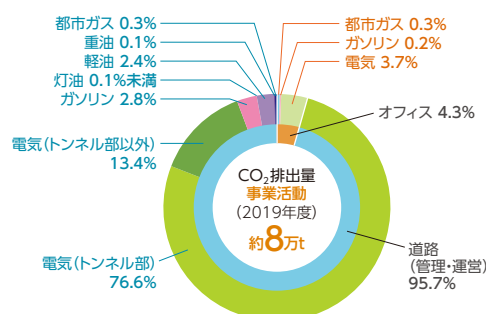
事業活動に伴うCO₂排出量

首都高の事業活動において、2019年度に排出されたCO₂は約8万トンと推計されます。その内訳は、道路の維持管理にかかわるのが95.7%、オフィス(社屋)にかかわるのが4.3%となっており、トンネル部の電気の割合が大部分を占めています。

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



マテリアルフロー

当社は、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 2019年度

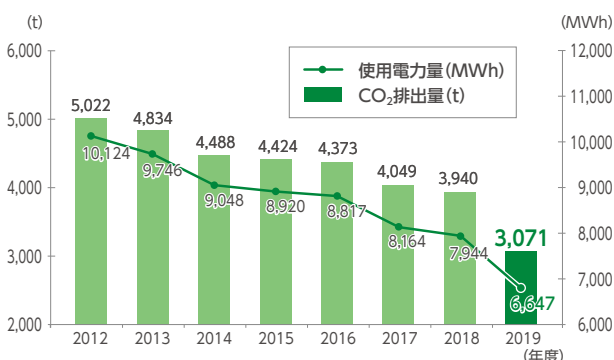


オフィスにおける省エネルギー活動

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2019年度のCO₂排出量は、3,071トン／年であり、2012年度と比較して約39%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

神奈川局新社屋のエコ設備

建設予定の神奈川局の新社屋では、屋上・壁面緑化、Low-Eガラス採用、地域熱供給の利用等を予定しており、さらなるCO₂排出量削減に努めます。

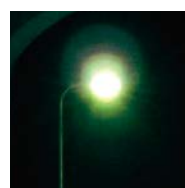


神奈川局新社屋完成イメージ図

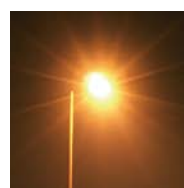
LEDの導入

■ 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。



水銀灯



高圧ナトリウム灯



LED照明灯

■ 景観照明のLED化

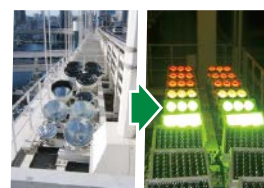
レインボーブリッジをはじめとした大規模な橋梁の景観照明(イルミネーション)のLED化も進めており、ランドマークとしての役割と省エネ化の両立を図っています。



LED化前



LED化後



LED化前



LED化後

LED化による
削減効果
約**70%減**
(190kWh→50kWh)

※レインボーブリッジでの削減効果

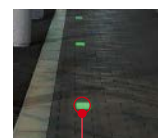
■ PA等施設のLED化

湾岸線大井PA(東・西行き)・代々木PA・加平PAでは、環境配慮型パーキングエリアとして、節水型トイレ、ソーラーLEDブロック、LEDダウンライトなどの環境にやさしい技術を取り入れています。

今後、その他のPAでも、積極的に環境に配慮した取り組みを推進していきます。



節水型トイレ



ソーラーLEDブロック



LEDダウンライト

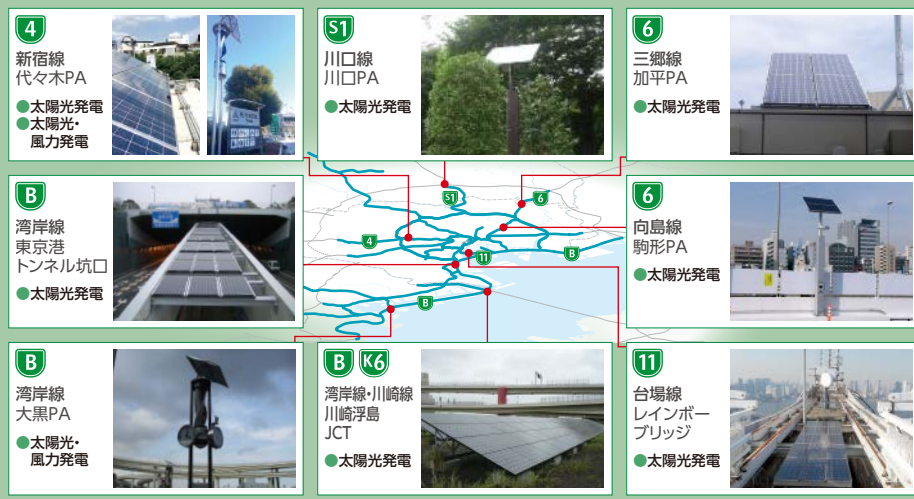
再生可能エネルギーの導入

首都高上のPAやトンネル杭口に太陽光発電設備や風力発電設備を整備しています。

発電した電力は、トンネル内の空調設備に利用される電力の一部や、PAの建物、トイレの照明などに利用しています。

今後も、再生可能エネルギーの導入を拡大していきます。

再生可能エネルギーの主な設置場所



発電電力量
約**150kW**

再生可能
エネルギー設備
9箇所



辰巳第二PA

再生可能エネルギーを活用した 道路インフラのエネルギープラットフォーム構築に関する研究

【研究目的】

都市内高速道路という限られたスペースの中で、環境に配慮し、かつ資源を有効利用することを前提とし、災害時において首都高の運営を可能とする基盤を構築することを主な目的として、再生可能エネルギーの創出、蓄電、供給及び監視を総合的に実施するシステム(エネルギープラットフォーム)構築の研究開発を開始しました。

自然共生社会に向けて >>>

貢献する
SDGsの目標



生物多様性保全の取り組み

自然再生の緑「おおはし里の杜」

「おおはし里の杜」は、かつての目黒川周辺の原風景をモデルに、大橋JCT内のトンネル換気所屋上に整備した自然再生緑地です。

昭和初期の目黒川周辺には谷部と段丘があり、谷部には水田等の湿地、段丘には茅などの草地在り、段丘崖には斜面林や湧水地、せせらぎが分布していたと考えられています。

換気所の建物には換気のための勾配があり、その勾配を利用してかつての目黒川周辺の自然を復元することとなりました。



**自然再生の緑
～おおはし里の杜～**
地域の緑や目黒川の自然と
連携するエコロジカル・
ネットワークの拠点



**公園の緑
～目黒天空庭園～**
全国初となるJCT屋上に
造られた公園



街並みの緑～壁面緑化～
周辺環境との調和に配慮した壁面緑化
(常緑・ツタ植物のオオイトビを植栽)



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き、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。



おおはし里の杜



田植え



稲刈り

稲作体験児童数累計
(2011年度から2019年度まで)

449名

TOPICS

「江戸のみどり登録緑地」の優良緑地に登録

2019年8月21日に「おおはし里の杜(大橋換気所)」が東京都在来種植栽制度「江戸のみどり登録緑地」の「優良緑地」に登録され、東京都庁にて認定式が行われました。高速道路会社では初めての登録となります。

おおはし里の杜では、自然の状態に近い樹形を維持するために過度な刈込を行わない等生態系を守る取り組みを徹底するとともに、農業を使わない等自然環境への配慮も行っています。そのような点などが評価され、今回の登録に至りました。



東京都環境局 自然環境部
川本 愛美 さま

おおはし里の杜では、地域の原風景を構成していた植物種を活用しながら、身近な生きものが生息するための草はらや水辺を再生しています。斜面に茂る緑や、谷戸から湧き出す水。目黒川周辺の失われた風景が、換気所の形状を生かして蘇りました。また、生きものに配慮した緑地管理を丁寧に続けられていることが、その風景を守り、育てることにつながっていると感じます。

稲作体験イベント等を通して、地域の人たちとともに歩まれているおおはし里の杜。生きもののネットワークを広げる、人にも生きものにも優しい緑地として、これからの取り組みにも期待しています！

VOICE



お客さまのために

社会のために

環境のために

株主・投資家の皆さまのために

取引先の皆さまのために

社員のために

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、地域の自然との調和だけでなく、地域の皆さま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。



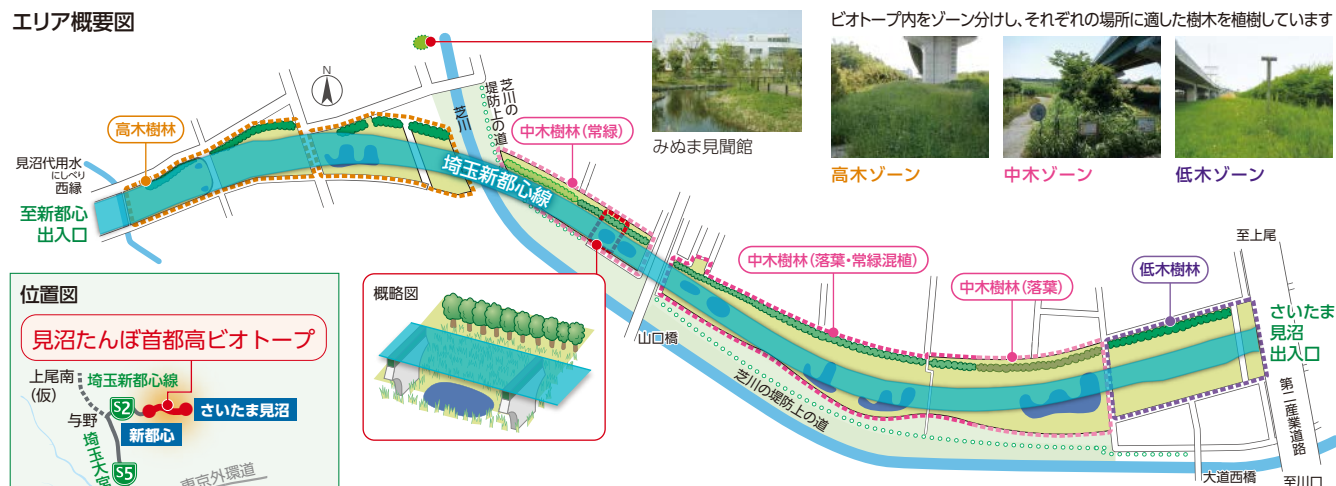
見沼たんぼ首都高ビオトープ



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

■ 見沼クリーンウォークへの協力

「見沼たんぼクリーンウォーク」は、見沼たんぼの自然環境や景観の保全に対する意識の高揚を図るため、ウォーキングをしながら清掃活動を行うイベントです。

首都高は毎年協力しており、「見沼たんぼ首都高ビオトープ」もコースの一部となっています。

普段は生態系維持のため閉鎖管理をしていますが、イベント当日は開放し、参加者の皆さまにごみ拾いをさせていただく中で、パネルを用いてビオトープのご紹介をしています。

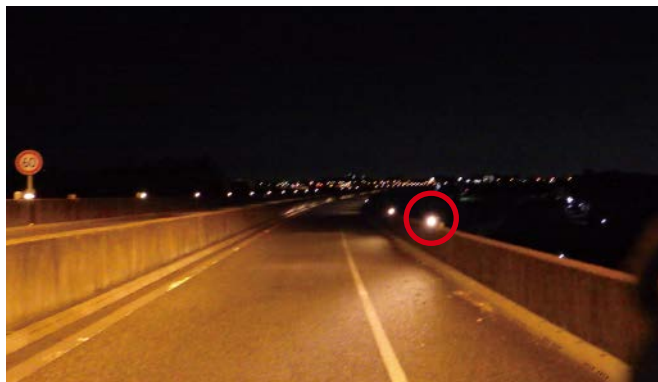


周辺環境との調和に向けた取り組み

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。



西新宿凍結防止材倉庫



西新宿換気所

■ 横浜北線・岸谷生麦線高架下 キリン緑地

2019年に「屋上・壁面緑化技術コンクール」において、「横浜北線・岸谷生麦線高架下 キリン緑地」が「国土交通大臣賞」を受賞しました。

高架下特有の低照度環境でも生育する耐陰性植物を中心に、カラーリーフなど様々なテクスチャーを持つ植物を導入し、無機質で薄暗くなりがちな高架下空間のイメージを払拭しました。

緑地と接する旧東海道におけるサイン設置や歩道整備は市役所、生麦事件碑の再設備は当社が実施し、道路建設を契機に生麦地区の街の魅力を高め、よりよい環境づくりにつながりました。



耐陰性植物主体の高架下緑地



ビール工場へつながる園路



夜の高架下緑地



高架下緑地でお散歩をする園児たち

※受賞団体/麒麟麦酒株式会社横浜工場、横浜市役所、首都高速道路株式会社、内山緑地建設株式会社

沿道環境の改善に向けて >>>

貢献する
SDGsの目標



騒音・振動対策の推進

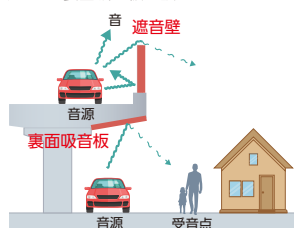
遮音壁

遮音壁は、沿道の方々の生活環境を快適に保つため、沿道への騒音の低減を図ることを目的として設置しています。

透光型遮音壁は、騒音の低減を図るだけでなく、景観にも配慮したになっています。



遮音壁・裏面吸音板の設置



裏面吸音板

裏面吸音板は、環境対策のために高架橋の裏面（下部）に設置する吸音板のことです。

街路からの騒音が周囲に反射することを抑え、騒音低減を図ることができます。



裏面吸音板設置事例
(高速3号渋谷線:日黒区大橋付近)

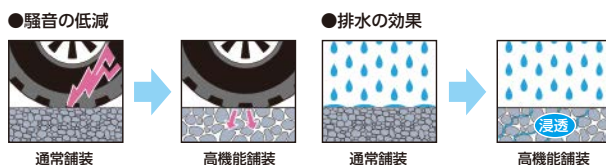
高機能舗装

舗装材に空隙が多い材料を用いて、路面とタイヤの空気の圧縮を少なくし、エアポンピング音*を低減する高機能舗装の整備を進めています。

高機能舗装は、雨水排水にも効果があり、空隙に水が浸透することで、ハイドロプレーニング現象を抑え、また視認性も高めることから、ドライバーの走行安全性にも貢献することができます。

近年では、高機能舗装の舗装メンテナンス頻度を向上させた小粒径ポーラスアスファルト混合物による舗装への打ち替えも進めています。

※エアポンピング音とは、自動車のタイヤと路面の摩擦により圧縮された空気が解放されるときに生じる音のこと



ノージョイント化

ジョイント(道路桁の遊間のつなぎ目)は、車両の通行によって衝撃を受けて損傷しやすく、騒音・振動の発生や、走行性を悪くする要因となっていました。技術の進歩によって、ジョイントを減らす対策(ノージョイント化)が可能となり、多くの地点で進めています。これにより、ジョイントを補修する箇所が減るため、工事渋滞を減らすことが可能となり、スムーズな走行(エコ速度による走行)も実現されます。



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

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さま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。

循環型社会に向けて >>>

貢献する
SDGsの目標

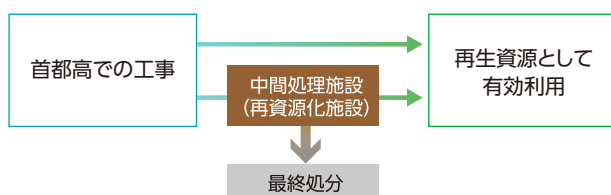


環境負荷低減を目指して

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(21分野205品目)

紙類 (7品目)	文具類 (83品目)	オフィス家具等 (10品目)	画像機器等 (10品目)
電子計算機等 (4品目)	オフィス機器等 (5品目)	移動電話等 (3品目)	家電製品 (6品目)
エアコンディショナー等 (3品目)	温水器等 (4品目)	照明 (4品目)	自動車等 (3品目)
消火器 (1品目)	制服・作業服 (4品目)	インテリア・寝装寝具 (11品目)	作業手袋 (1品目)
その他繊維製品 (7品目)	設備 (7品目)	災害備蓄用品 (10品目)	役務 (21品目)
ごみ袋等 (1品目)			

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

「チームもったいない」への参加

一人ひとりの「もったいない意識」を高めることを目的に東京都環境局が創設した「チームもったいない」の取り組みに賛同し、2019年に会社として「チームもったいない」に参加しました。

Saving Materials

捨てられてしまう横断幕を再利用することで
「もったいない意識」を共感していただく取り組みです。



お客さまのために

社会のために

環境のために

株主・投資家の皆さまのために

取引先の皆さまのために

社員ののために

環境マネジメント

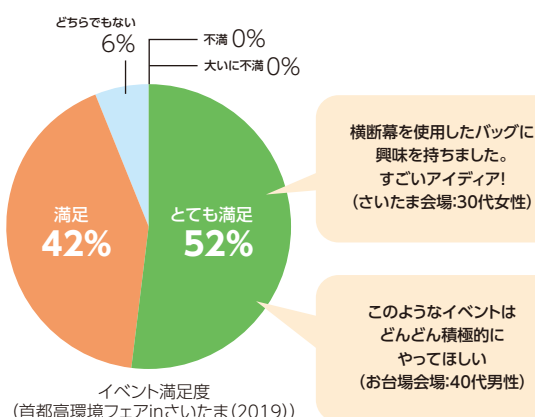


環境情報の発信

環境イベント等を通じて地域社会や一般の方との交流を図り、環境共生社会の実現に向けた首都高の環境への取り組みについて広く情報発信を行っています。

環境イベント

首都高の環境への取り組みについて、年齢を問わず、わかりやすくご理解いただくために、参加型の環境イベントを行っています。



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、一人でも多くの皆さま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、かつしかハーブ橋、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)2020」(2020年3月28日開催)にも参加し、レインボーブリッジ、横浜ベイブリッジ、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

社内環境意識の醸成

社内研修・啓発活動

社員の環境への意識を醸成することを目的として、外部機関等とも連携し、社員向け環境研修を実施しています。

また、環境省の啓発活動にも賛同し、社内での普及啓発を行っています。

食品ロス削減運動



すぐたべくん(環境省)の呼びかけ



3010運動(環境省)の呼びかけ



社内研修の様子



環境技術の開発・導入

最新の環境技術の開発や導入に力を入れています。

道路等の長寿命化等による工事回数の減少

渋滞の発生要因として、工事による渋滞が全体の4%を占めています。この渋滞を少しでも緩和するために、修繕維持の手間(回数)がより少ない施設や構造を導入するため、引き続き技術革新を進めています。

また、低炭素社会に向けた取り組みでもご紹介した「mew-ti」から工事の情報をリアルタイムで発信し、お客さまが工事区間を避けて通行できる取り組みも進めています。



大規模更新工事の様子

IH式舗装撤去工法の導入

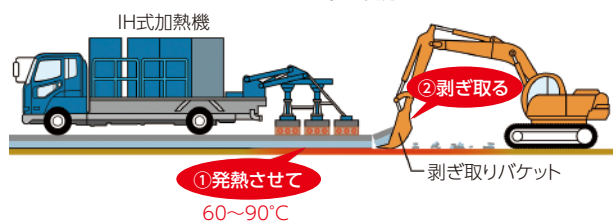
IH式舗装撤去工法は、一般的に鋼床版上のアスファルト舗装撤去に用いられています。

この工法はIH式加熱装置により鋼床版を加熱し、舗装との接着を緩めることで舗装をはぎ取ります。

従来の工法では、鋼床版の舗装撤去にブレーカー付バックホー等を用いてましたが、この工法によって騒音や振動、粉塵の発生が大幅に抑制できるようになりました。



施工状況



水性塗料の導入

首都高では、東京都も導入を推奨している水性塗料の導入を行っています。

鋼橋の塗料塗替えに用いる塗料を水性化することにより、VOC※1が削減されることにより光化学スモッグの抑制につながります。VOCの発生量としては、18%~23%程度に低減されています。

※1 VOCとは、揮発性有機化合物のことであり、光化学オキシダントの発生要因となるため、その削減が求められている



塗装作業の様子

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※2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。

※2 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

STAFF VOICE



計画・環境部 担当部長
澤井 正明

当社では、持続的发展が可能な社会の実現に向けて、環境に関わる様々な取り組みを行っています。これらの取り組みの中には、沿道地域にお住まいの皆さまや道路を利用されるお客さまのご理解やご協力を得て、ようやく実現できるものも多くあります。

また、社会経済状況の変化やIT技術の進歩など、環境に関わる社会的なニーズも刻々と変化をしています。今後も、時代の変化に応じてしなやかに対応を図り、お客さまや地域と一体となって、より豊かな社会の実現に貢献してまいります。

株主・投資家の皆さまのために

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)

	2012年度迄	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	合計
債務引渡し実績額	763,845	20,317	267,045	68,500	388,143	143,373	93,945	251,383	1,996,551
うち無利子借入	278,623	892	84,445	0	130,943	18,373	2,295	64,033	579,604
うち有利子債務	485,222	19,425	182,600	68,500	257,200	125,000	91,650	187,350	1,416,947

- 2020年3月31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)

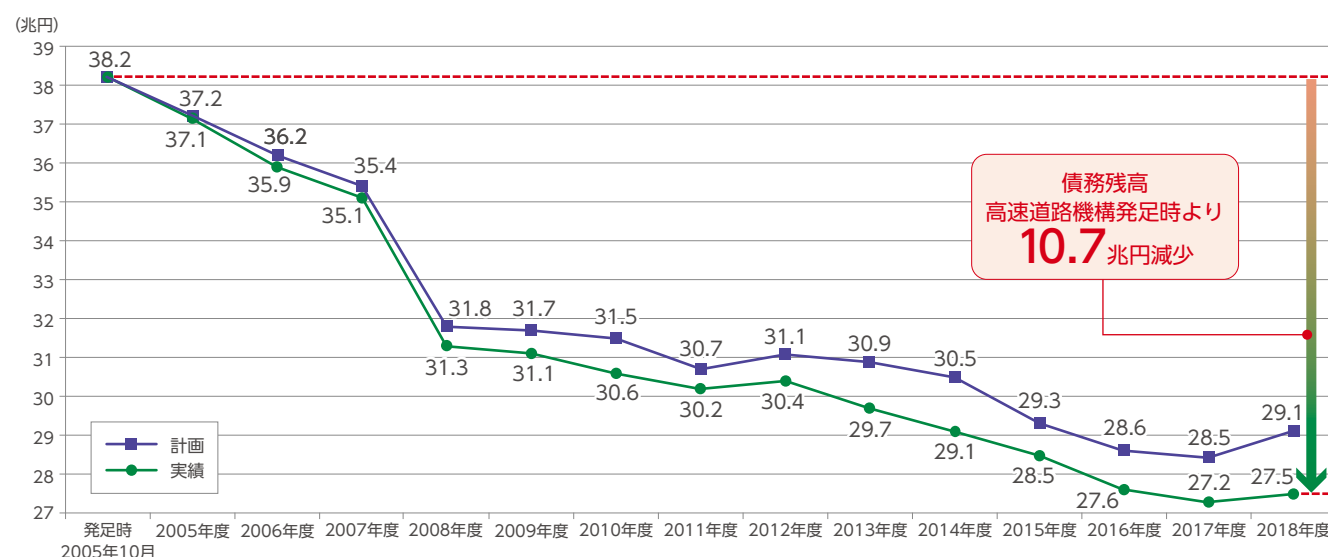
	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度
債務引渡し予定額	210,327	75,987	52,562	77,840	44,546	31,342	152,405	117,010
うち無利子借入	987	2,436	0	0	0	0	13,108	1,806
うち有利子債務	209,340	73,551	52,562	77,840	44,546	31,342	139,297	115,204

- 2020年3月31日現在
- 引渡し予定額は原則として2020年3月31日付事業許可添付の収支予算の明細に基づき記載しています。
- 各年度における実際の債務引渡額は、工事の進捗状況等により上記予定と異なる場合があります。

債務の返済

2019年3月末現在の高速道路機構の債務残高は、発足時より▲10.7兆円の27.5兆円となっています。

高速道路機構の債務残高(高速道路会社6社合計)

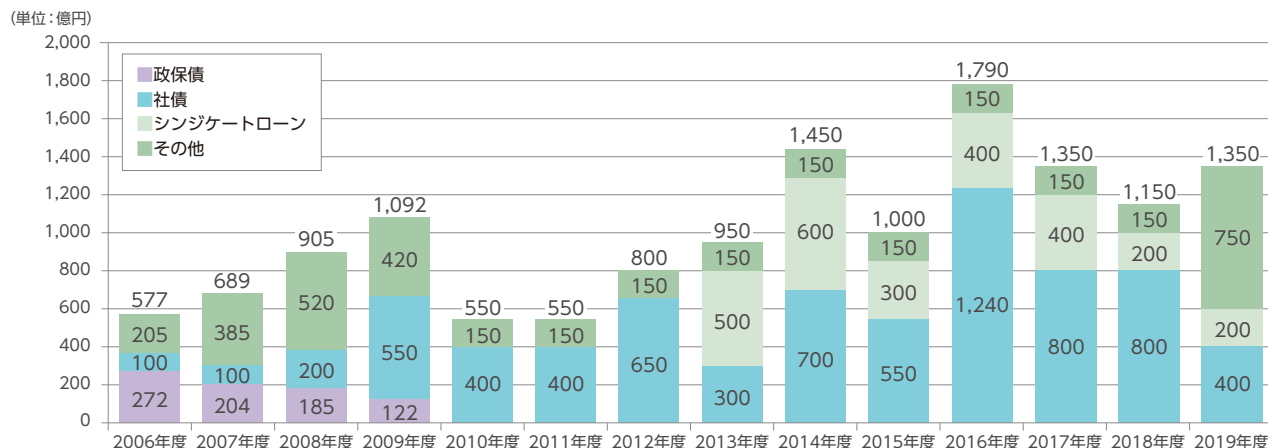


出典：「高速道路機構ファクトブック2019」

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。

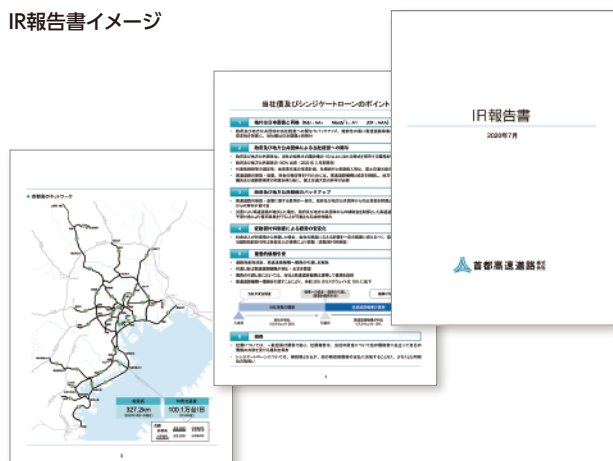


投資家の皆さまに向けたIR活動

IR報告書の作成

投資家の皆さまに向け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、投資家の皆さま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。



東品川橋・鮎洲埋立部現場視察会

投資家個別訪問

機関投資家の皆さまを個別に訪問し、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、投資家の皆さま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

実際の資金の充当先を目にし、自分たちの仕事に社会に役立っていると実感することができる貴重な機会でした。周辺には多くのマンションがあることから、安全性や騒音などの周辺環境に気を配りながら工事を行っていることが印象的でした。

財務情報 >>>

決算情報

連結損益計算書

(単位: 億円)

	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
営業収益	3,084	6,610	4,460	3,862	5,346
営業費用	3,006	6,555	4,457	3,823	5,327
道路資産賃借料	1,841	1,886	1,877	1,937	1,901
高速道路等事業管理費及び売上原価	1,080	4,562	2,475	1,780	3,316
販売費及び一般管理費	84	106	104	105	109
営業利益	78	55	2	38	18
営業外収益	4	4	2	4	2
営業外費用	1	1	0	0	1
経常利益	81	59	4	42	19
特別利益	—	4	158	3	—
特別損失	8	6	2	1	1
親会社株主に帰属する当期純利益	49	82	104	29	△0

連結貸借対照表

(単位: 億円)

	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
流動資産	5,025	3,941	3,638	3,789	2,952
現金及び預金	208	1,432	270	225	188
高速道路事業営業未収入金	252	293	423	289	297
たな卸資産	3,788	1,920	1,969	2,341	1,278
受託業務前払金	175	172	155	12	3
その他流動資産	598	123	819	920	1,183
固定資産	631	712	668	717	729
有形固定資産	592	613	616	651	670
無形固定資産	17	21	26	26	26
その他固定資産	20	77	26	39	32
資産合計	5,656	4,653	4,306	4,507	3,681
流動負債	1,805	1,407	845	803	777
高速道路事業営業未払金	257	704	371	340	396
1年以内返済予定長期借入金	1,141	175	68	206	42
受託業務前受金	189	184	173	24	5
その他流動負債	216	342	232	231	331
固定負債	3,497	2,766	2,847	3,050	2,256
社債	1,371	1,240	1,140	1,300	900
長期借入金	1,618	1,035	1,398	1,444	1,045
その他固定負債	507	490	308	306	311
負債合計	5,303	4,173	3,692	3,854	3,033
株主資本	476	558	663	692	692
非支配株主持分	4	4	4	4	5
純資産合計	353	479	614	652	647
負債・純資産合計	5,656	4,653	4,306	4,507	3,681

事業評価

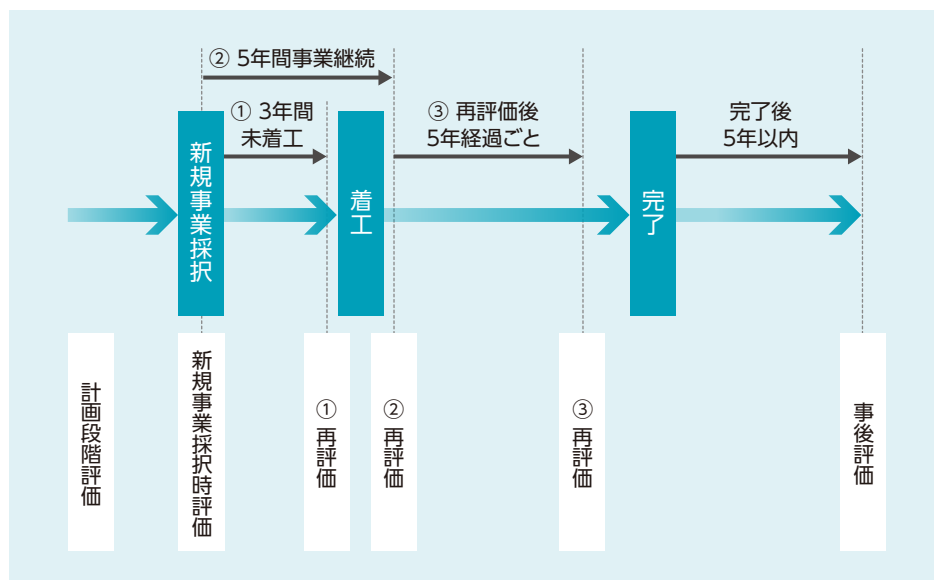
貢献する
SDGsの目標



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(B/C)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	(該当なし)	首都高速中央環状品川線
2018年度	高速横浜北線 高速横浜北西線	(該当なし)

今後の事業評価予定

	事後評価
2022年度	高速晴海線
2024年度	高速横浜北線 高速横浜北西線

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。

2019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]

強固な経営基盤の構築に向けて >>>

貢献する
SDGsの目標

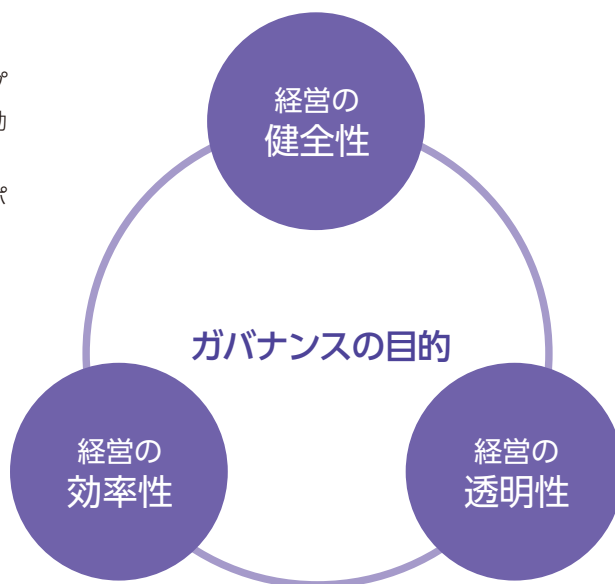


コーポレート・ガバナンス

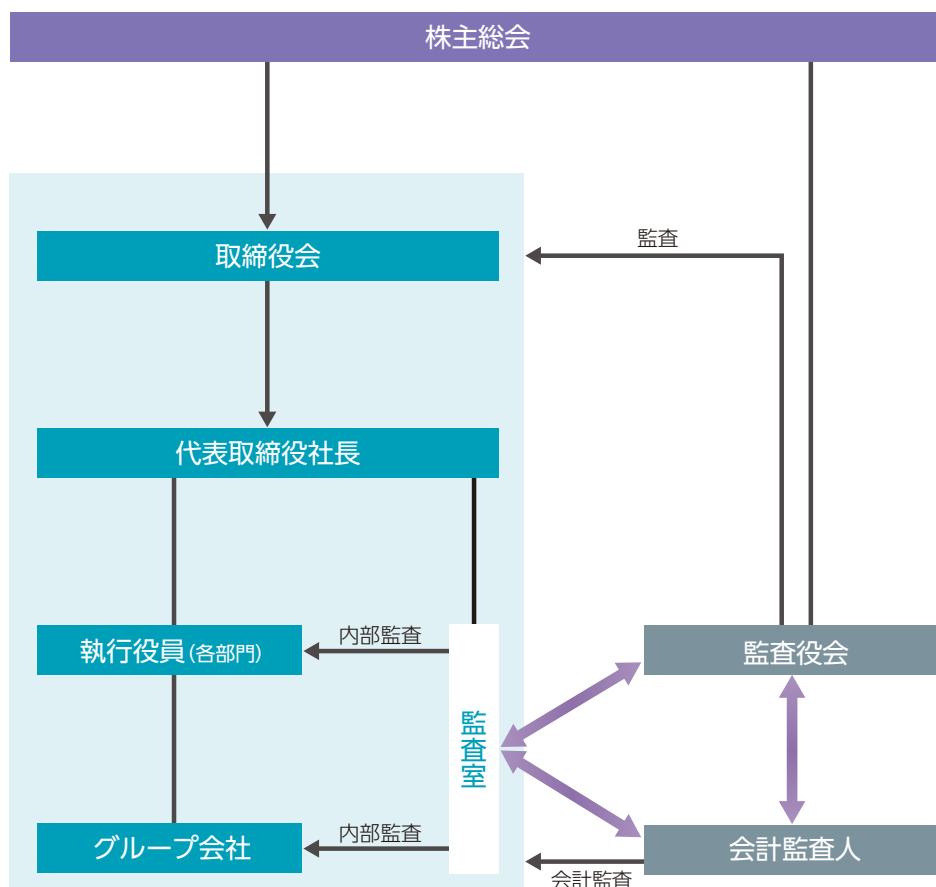
基本的な考え方

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



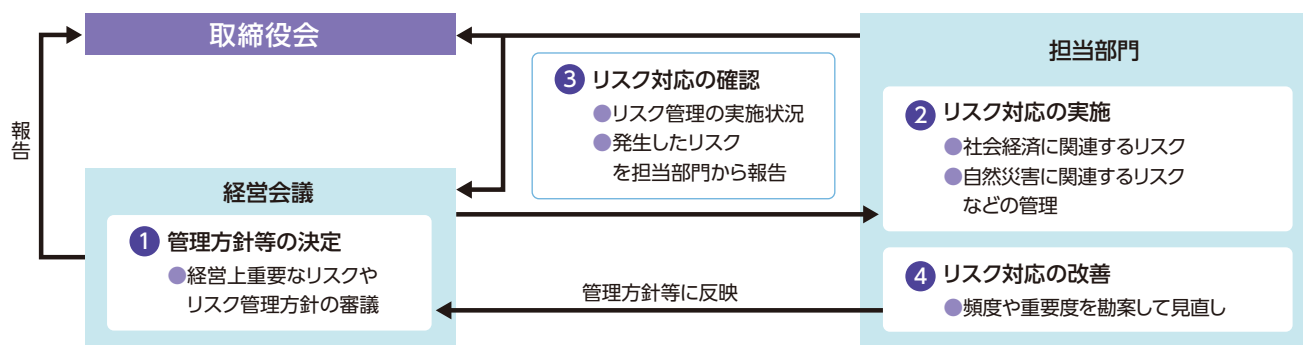
●内部監査、監査役監査及び会計監査人監査の相互連携については、内部監査実施状況報告、常勤監査役と内部監査部門との定期的な連絡会の開催、常勤監査役に対する会計監査人からの監査実施状況報告等を通じて情報交換を図り、相互に効率的かつ効果的な監査活動が行えるよう努めています。

リスク管理

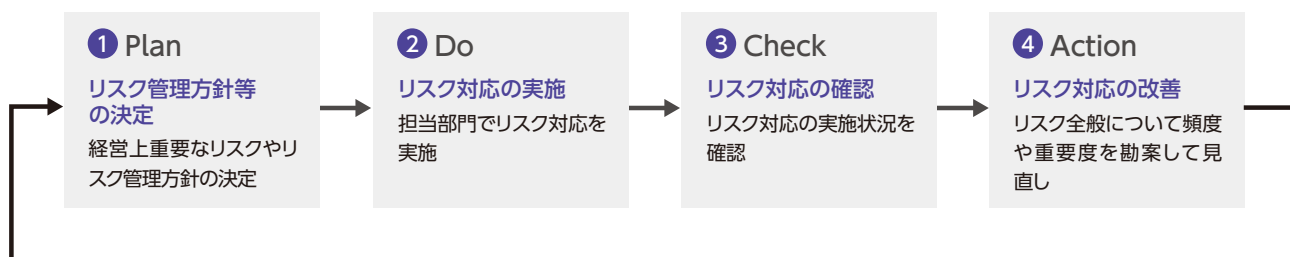
社会経済に関連するリスク、自然災害に関連するリスクなどリスク全般について頻度や重要度を勘案し、毎年度、経営上重要なリスクやリスク管理方針を経営会議の審議を経て定めています。

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コンプライアンスに則った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・人事部担当役員、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

お客さまご本人から直接、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. お客さまご本人からのお申し出による開示、訂正、利用停止等

お客さま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。

取引先の皆さまのために

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 >>>

貢献する
SDGsの目標



新しい契約方式の導入

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導入しています。なお、技術提案価格交渉方式（複数者交渉Bタイプ）と見積活用方式は試行中の契約方式となります。

※1 入札の結果、予定価格の制限の範囲内に入札がなく、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

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

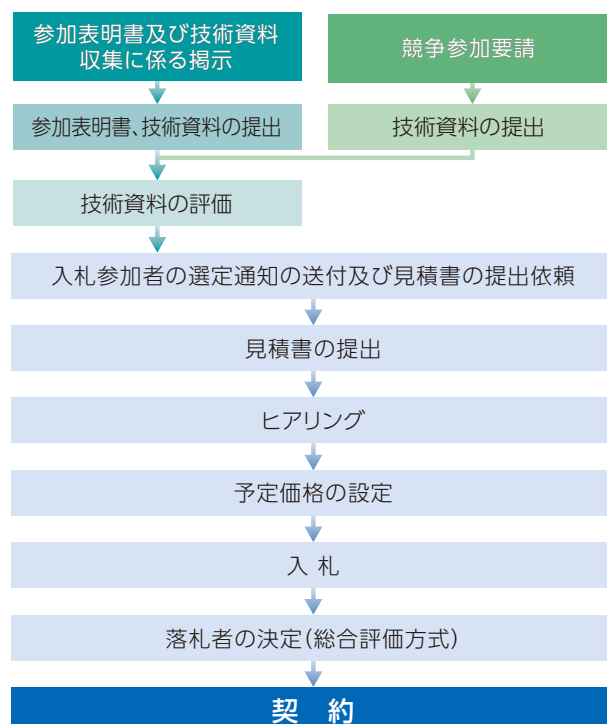
見積活用方式の主な特徴

- ▶ 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

競争入札後の価格交渉方式（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



お客さまのために

社会のために

環境のために

株主・投資家の皆さまのために

取引先の皆さまのために

社員ののために

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
(2019年度実績)
5月、12月

VOICE



入札監視委員会 委員
慶應義塾大学 商学部
教授 加藤 一誠 さま

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

貢献する
SDGsの目標



工事事故削減に向け、これまで掲げてきた目標がより明確になるように「工事安全の5つの柱」を新たに決めました。

1. 火災事故の防止
2. 労働災害の防止
3. 公衆災害の防止
4. 交通事故の防止
5. もらい事故の削減

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41回開催し、約3,000名が受講しました。



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、工事現場における火災予防及び有害物質取扱いによる健康障害予防や足場等からの墜落及び転落事故防止、ライフラインへの接触事故防止対策の推進等をテーマとした、現場安全パトロールを定期的の実施しました。



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

貢献する
SDGsの目標



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、お客さまの安全・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

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」を全社的に実施しています。



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。

ペーパーレスの推進

資料作成や印刷にかかる時間の削減等効率的な業務運営を目的として、会議室や打合せコーナー等にモニターを設置し、ペーパーレスでの会議・打合せを推進しています。



モニター (打合せコーナー)



総務・人事部 総務室長
働き方改革推進室 副室長 森田 覚

首都高の安全と快適を追求し、お客さまに満足いただける質の高いサービスを提供するためには、社員が心身ともに健康で、明るく前向きに働ける環境を整えることが極めて重要であると考えています。当社は、長時間労働の防止や非効率な業務の改善、柔軟な勤務体系の導入や多様な働き方を浸透させる施策を行うことにより、ワーク・ライフ・バランスを保ちながら働ける環境づくりを推進してまいりました。これからも当社の社会的使命を全うしつつ、社員が元気に前向きに働くことができる職場づくりを、より一層推進してまいります。

STAFF VOICE

お客さまのために

社会のために

環境のために

株主・投資家の皆さまのために

取引先の皆さまのために

社員のために

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



総務・人事部 総務室 総務課
主任 飯島 渉

もともと生まれて間もない貴重な時期に子どもの成長を近くで見守りたいと考えており、また、配偶者に出産後もすぐに働きたいという意向がありましたので、約1年間の育児休業を取得しました。

男性による長期の育児休業の取得に対し、不安は一切なかったと言えます正直嘘にはなりますが、職場の上司や同僚も育児休業の取得に対し非常に理解があり、温かく送り出していただきその不安も吹き飛びました。

おかげさまで日々の子どもの小さな成長をこの目で間近で見ることができ、非常に幸せな毎日を過ごしております。

産休・育休取得者

	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
産前産後休暇取得者数	2名	1名	2名	3名	4名
育児休業取得者数	10名	4名	6名	7名	8名

各年度に取得した延べ人数

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	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)	子が小学校3年生を終了する日までの期間(1日最大2時間)
積立年休(育児・介護)	未使用の年次休暇を最大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

■ 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	2019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	9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。2019年度の新入社員は36名(男性27名、女性9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16名、女性1名)。

障がい者雇用にも取り組んでおり、2019年度、当社は法定雇用率を上回る2.43%の雇用を確保しています。



STAFF VOICE

総務・人事部 人事課
担当課長 北田 直子

女性が出産、子育てといったライフイベントを経て長く働き続けるための様々な制度があり、活用実績も高いため、気兼ねなく利用することができます。自分自身、復職後は周囲の方への感謝の気持ちと社会参加できる喜びが大きく、より仕事へのモチベーションが高くなったと感じました。

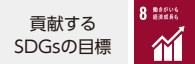
そのほか、介護休暇や介護休業制度、定年後の再雇用制度など、ライフステージに合わせた多様な働き方を応援する制度が整っています。社員が互いに支えあいながら、将来への不安を感じることなく、安心して働き続けられることが、当社の良いところだと思います。

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。

2019年度は当社の定年退職者のうち、継続雇用を希望する9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)対策として社内にか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。

全員面談

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。

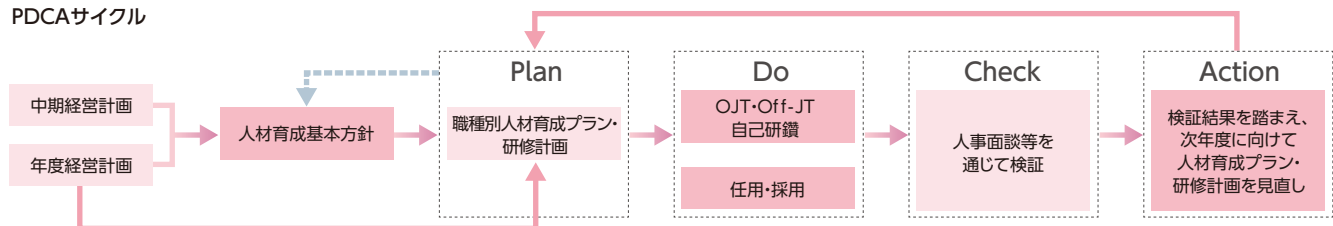
会社が期待する社員像

お客さま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、各階層別研修において、部下・後輩への育成力を向上させるためのプログラムを実施しています。

■ 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 (2019年度)

	共通研修	部門別研修	派遣研修
実施件数	27件	51件	98件
受講者数 (延べ人数)	847名	707名	207名

STAFF VOICE

総務・人事部 人材育成課 課長 菅 由香



社員一人ひとりがいきいきとやりがいを持って働き、会社、首都高、ひいては社会に貢献することができるよう、学びと職場での実践を支援しています。

2019年度は、マネジメント力とコミュニケーション力の強化、レジリエンス、ハラスメント防止を重点的に行い、働き方改革や現場力強化に資する研修も実施しました。社会情勢の変化が激しく、人生100年時代といわれる今、いくつになっても、どの階層においても、学び続けることが必要といわれています。社員の皆さんが自らの成長を意識し続けることができるよう、今後も力を尽くしていきたいと思っています。

■ 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 (2020年3月現在)

不動産鑑定士 1名	税理士 1名	社会保険労務士 8名
宅地建物取引士 93名	補償業務管理士 29名 (延べ人数)	経営学修士(MBA) 10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さま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

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。

■ 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、社内です定期的に「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への参加により、当社の技術力をPRしています。

■ エキスパート制度の導入

社内でのエンジニア育成、技術力強化、設計・施工品質向上等の促進を目的としたエキスパート制度を新たに導入しています。社内外で技術指導できる高度な専門技術力や知識、業務経験を有する社員を、各専門分野における「エキスパート」として任命し、各専門分野における若手エンジニアへの指導・育成等を実施しています。

■ 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（2020年3月現在）

技術士 62名	博士 8名	一級建築士 18名
コンクリート診断士 46名	土木鋼構造診断士 20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

お客さまに安全・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。



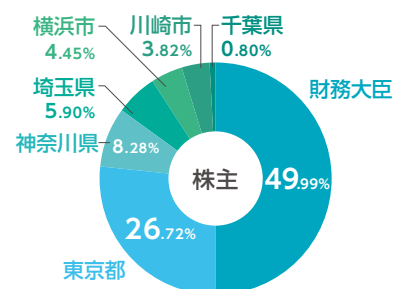
首都高ウォッチング

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	1,122人(2020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

お客さまに安全・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、お客さま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

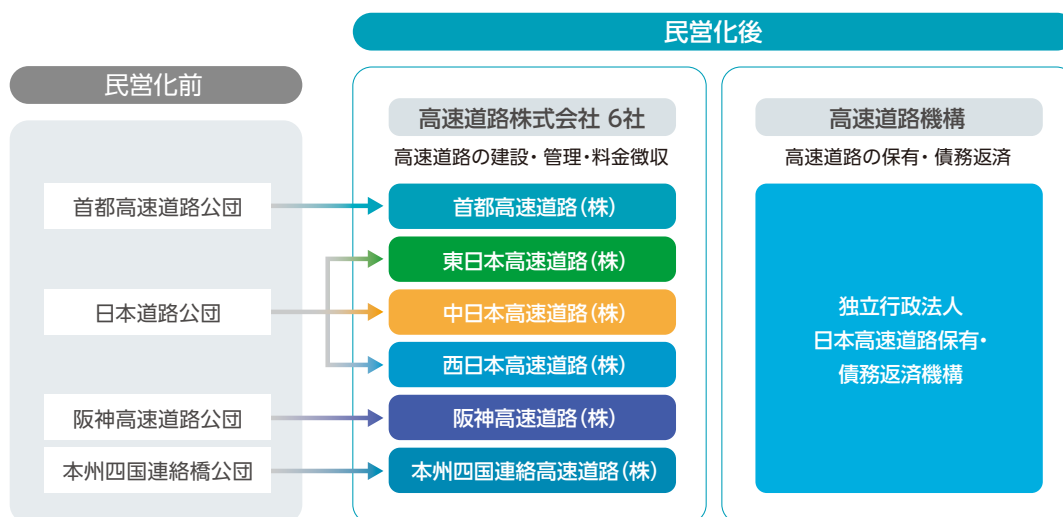
高速道路事業において培った技術・ノウハウを活用し、コンサルティング事業として国内外で展開しています。



高速道路会社の民営化

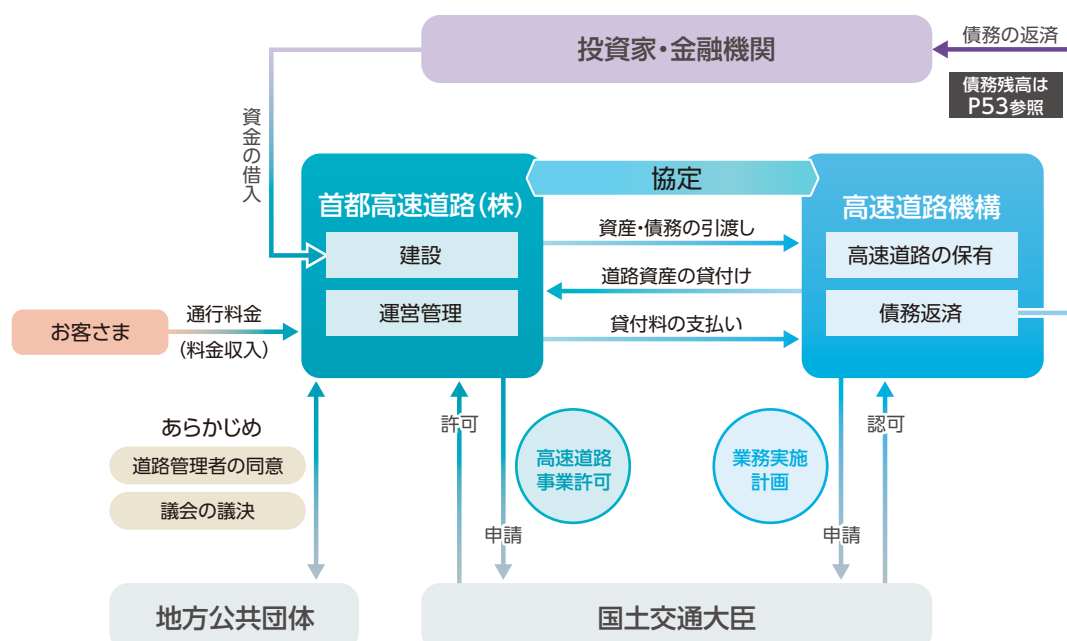
2005年10月1日に首都高速道路公団、日本道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団が解散し、高速道路の建設及び管理を行う高速道路株式会社6社と高速道路資産の保有と債務の返済を行う高速道路機構が設立されました。

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。



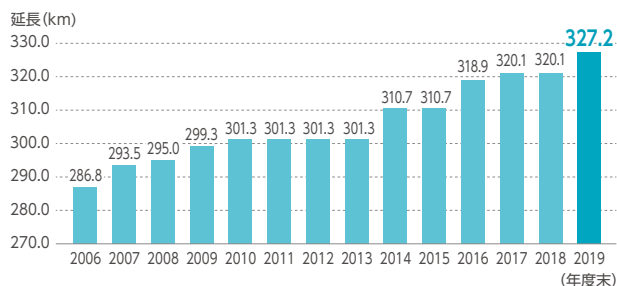
【高速道路事業の運営スキーム】

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。

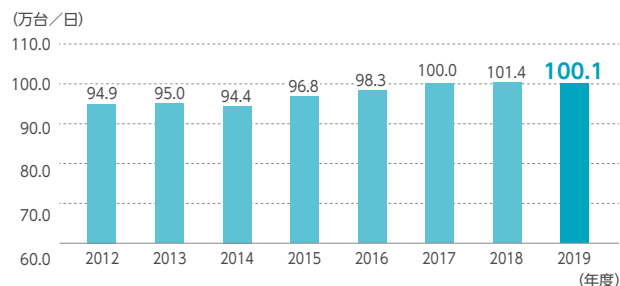


【主要データ】

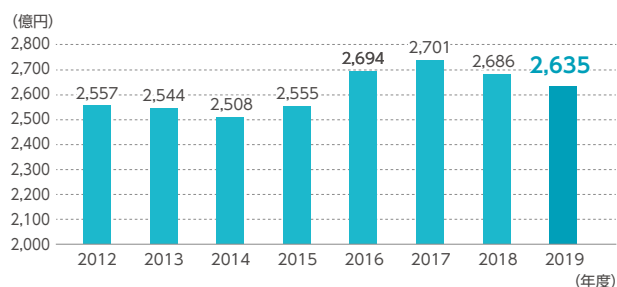
ネットワーク延長推移



利用交通量 (日平均)



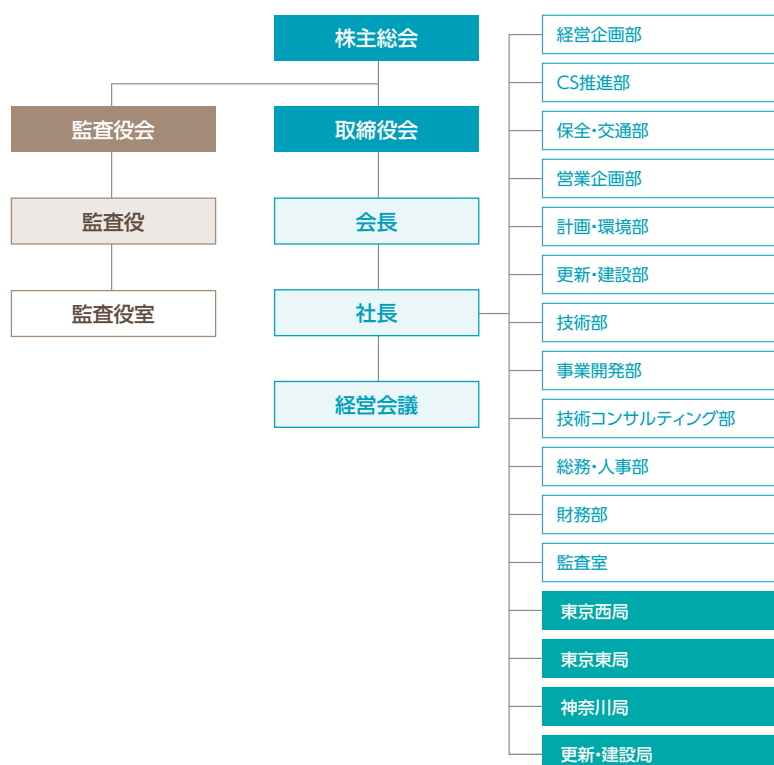
料金収入



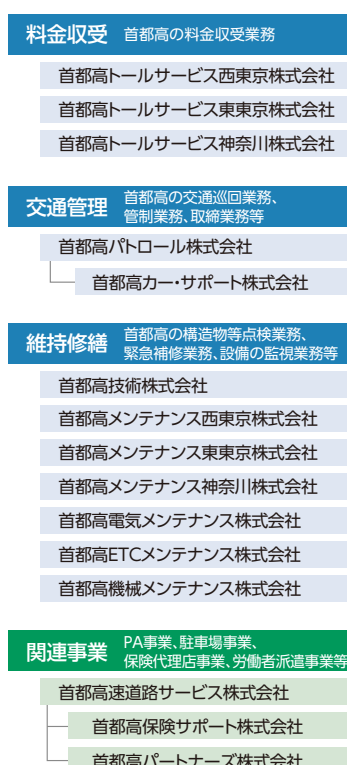
総合顧客満足度



【組織体制 (2020年7月現在)】



【首都高グループ会社】



「首都高CSRレポート2020」に対する第三者意見 >>>



立教大学経営学部
教授・博士(経済学)
高岡 美佳 さま

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。現場の写真も多く、また、社員をはじめとするステークホルダーの生の声が「VOICE」として多数掲載されており、情報開示やコミュニケーションの点からも優れた報告書となっています。

トップメッセージにあるように、高速道路は人々のくらしに不可欠な社会資本であり、その中でも、首都圏の大動脈である首都高の建設・維持・管理に携わる首都高グループは、日本の経済や社会に関して大きな社会的責任を担っています。本レポートを読むと、同社が、「安全で快適な首都高」を目指して多岐にわたる活動を展開していることがわかります。今回の特集記事では、首都高が100年先の未来においても国際都市東京の重要かつレジリエンスの高い道路網として安全・安心を提供するために実施している大規模更新・修繕プロジェクトである「首都高リニューアルプロジェクト」が紹介されています。また、2019年度に小松川JCTや渋谷(下り)入り口、横浜北西線などの整備を行い、交通利便性を向上させるなど、同社が安全・安心に加えて、快適で便利なサービスの提供にも引き続き注力している様子も見てとれます。いずれも同社にとっては事業活動そのものですが、同時に、重要な社会インフラを提供する同社の活動はCSRに直結しています。そのことを十分に認識して、本業を通じたCSRに真摯に取り組む同社の姿勢を、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、環境面の数値が良化し、また環境マネジメントを含めて記述が充実したことです。

PROFILE

青山学院大学経営学部卒。東京大学大学院経済学研究科で博士号取得。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。著書に『サステナブル・ライフスタイル ナビゲーション』(共著、日科技連出版社、2007年)など。

首都高を走行した場合のCO₂排出量抑制は約23%から約24%となり、一般道の走行との差がさらに開きました。また、オフィスにおける省エネルギー活動にも意欲的に取り組み、昨年度対比で約22%、2012年度対比で39%の削減を達成しました。生物多様性保全活動も着実に進展しており、大橋JCT内のトンネル換気所屋上につくられた自然再生緑地「おおはしりの杜」は、今年度、高速道路会社で初となる「江戸のみどり登録緑地」の優良緑地に登録されました。高速道路事業に関わるCO₂排出量の内訳を見ると、95%が自動車交通による排出です。今後も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進め、首都高走行時のCO₂排出量をより一層削減していただくことを期待します。

社員に対しては、「働き方改革の推進」「ダイバーシティの推進」、そして「人材育成の推進」を通じて、社員が誇りと達成感を持ち、安心していきいきと働ける職場が創出されている印象を持ちました。総務・人事部の担当者のコメントも掲載されており、会社としてコミットメントが明示されている点も評価できます。

以上見てきたように、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、すでにご認識のことと思いますが、次年度はぜひ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。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をふ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。

第三者意見を受けて >>>



代表取締役 専務執行役員
前田 信弘

高岡さまには、「首都高CSRレポート2020」に対する貴重なご意見を賜り、厚く御礼申し上げます。

当社はインフラ企業として、首都圏のくらしや社会を支えていくことを使命としています。そして、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取り組んでおります。

こうした当社の取り組みについて高く評価をいただきましたことは、全社一丸となって業務に取り組む上で大変励みになると考えています。誠にありがとうございます。

当社は、安全で快適な首都高を通じて、首都圏の豊かで快適な社会の創造に貢献するため、このたびいただいたご意見を踏まえ、より一層の情報開示を行うとともに、ステークホルダーとの対話を続け、社会課題の解決に資するCSRやSDGsを意識した事業活動を引き続き推進してまいります。

ガイドライン対照表

首都高CSRレポート2020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。

国連グローバル・コンパクト原則	ISO 26000	首都高CSRレポート2020における掲載内容	ページ
組織統治	組織統治	基本理念、経営理念、企業倫理憲章	1-2
		トップメッセージ	3-4
		首都高ネットワーク	6
		CSRマネジメント	7-8
		中期経営計画 2018-2020	9
		着実な債務の引渡しと返済	53
		資金調達	54
		投資家の皆さまに向けたIR活動	54
		決算情報	55
		道路事業に係る厳格な評価の実施	56
		事業評価監視委員会の設置	56
		コーポレート・ガバナンス	57
		リスク管理	58
		コンプライアンス	58
		個人情報保護	59
		情報セキュリティ	59
		会社概要	67-69
人権	人権	企業倫理憲章	2
		コンプライアンス	58
		個人情報保護	59
		情報セキュリティ	59
		多様な人材の活躍推進(ダイバーシティマネジメント)	64
労働	労働慣行	安全意識の向上	66
		工事事務防止の取り組み	61
		心身ともに健康に、活力をもって働ける環境を目指して	62-63
		多様な人材の活躍推進(ダイバーシティマネジメント)	64
		社員の健康管理とメンタルヘルスケア	64
		自己成長を続ける人材の育成	65
		技術力の向上と技術継承	66
環境	環境	安全意識の向上	66
		環境への取り組み姿勢	43
		高速道路利用に伴うCO ₂ 排出量削減への取り組み	43
		事業活動に伴うCO ₂ 排出量削減への取り組み	43
		マテリアルフロー	44
		生物多様性保全の取り組み	46-47
		周辺環境との調和に向けた取り組み	48
		騒音・振動対策の推進	49
		大気環境対策の取り組み	49
		環境負荷低減を目指して	50
腐敗防止	公正な事業	道路事業に係る厳格な評価の実施	56
		事業評価監視委員会の設置	56
		リスク管理	58
		コンプライアンス	58
		新しい契約方式の導入	60
		入札監視委員会の設置	61
		反社会的勢力への対応	61
		特集1:安全で快適な首都高を目指して	11-14
		特集2:日本橋区間の地下化に向けて	15-16
		着実な点検・補修の推進	17-18
消費者課題	消費者課題	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
		渋滞対策の推進	21-22
		多様な情報提供を目指して	23-24
		快適に通行できる料金所を目指して	25
		快適な都市型PAの実現に向けて	25
		お客さまの声に迅速に答えるために	26
		お客さまの声を活かした改善の実施	26
		交通安全の実現に向けて	27-28
		法令違反車両対策の強化	28
		個人情報保護	59
		特集1:安全で快適な首都高を目指して	11-14
		特集2:日本橋区間の地下化に向けて	15-16
		首都高ネットワークの充実を目指して	30-31
		迅速な対応を実現する地震防災対策	32
		積雪・凍結対策の取り組み	33
		大雨対策の強化	33
「ミニミティ」への参画及び「ミニミティ」の発展	「ミニミティ」への参画及び「ミニミティ」の発展	都市高速道路の技術開発の推進	34-35
		国内における取り組み	36
		海外における取り組み	37
		自治体との相互協力	38
		地域活性化を目指して	38
		社会活動への協力	39
		社会課題への取り組み	39-40
		地域共生への取り組み	41
		情報発信	42
		着実な債務の引渡しと返済	53
		投資家の皆さまに向けたIR活動	54

2020年9月

SDGs対応表

CSRレポート「コンテンツ」	全体	特集1:安全で快適な首都高を目指して	特集2:日本橋区間の地下化に向けて	お客さまのために
関連するSDGs	1 貧困をなくそう	●		
	2 飢餓をゼロに			
	3 すべての人に健康と福祉を	●	●	●
	4 質の高い教育をみんなに	●		
	5 ジェンダー平等を実現しよう	●		
	6 安全な水とトイレを世界中に	●		
	7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに	●		
	8 働きがいも経済成長も	●	●	●
	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	●	●	●
	10 人や国の不平等をなくそう	●		
	11 住み続けられるまちづくりを	●	●	●
	12 つくる責任 つかう責任	●		
	13 気候変動に具体的な対策を	●		●
	14 海の豊かさを守ろう	●		
	15 陸の豊かさを守ろう	●		
	16 平和と公正をすべての人に	●		
	17 パートナーシップで目標を達成しよう	●		
「169ターゲット」※		3.6	8.2	
		8.2	9.1	
		8.4	9.2	
		9.1	11.2	
		9.2	11.3	
		11.2		
		11.3		

[illegible]

※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)外務省仮訳  <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/pdf/000101402.pdf>

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/>



首都高ドライバースサイト

首都高をご利用いただく際に必要な情報と、皆さま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

首都高ドライバースサイト

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」、2019年度に完成した「渋谷入口(下り)」「小松川JCT」の概要や効果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。「おおはし里の杜」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/>

