

首都高速道路株式会社の 提出資料

業務点検の概要

平成27年5月19日



ひと・まち・くらしをネットワーク
首都高速道路株式会社

はじめに

民営化の目的等

- ・ 有利子債務を確実に返済
- ・ 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担で建設
- ・ 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスを提供

業務点検の概要

1. 高速道路事業の取組状況

- 1) 首都圏のネットワーク整備
- 2) 適切な道路管理
- 3) 料金施策

2. 関連事業の取組状況

- 1) 現在までの取組
- 2) 今後の取組

3. 経営全般

- 1) お客様サービスの向上
- 2) 会社の体制

4. その他

- 1) 課題等

1. 高速道路事業の取組状況

首都圏のネットワーク整備を推進

- ・ 東京オリンピック以来50年間、首都圏の環状・放射のネットワーク整備を推進し、放射線がほぼ完成



民営化の目的等

- ◎ 必要な道路を早期に、かつできるだけ少ない国民負担の下で建設
- ◎ 新たな高速道路等の建設は、国の指示から会社の自主的な経営判断に基づく申請に変更



- ・ 民営化後、ミッシングリンクとなっていた中央環状線の品川線区間、横浜環状道路の北西線区間を、民営化から45年間で債務を返済できることを確認したうえで、新規事業化を判断
- ・ さらに、中央環状線の開通を見据えて、板橋・熊野町JCT間、堀切・小菅JCT間(下り)のボトルネック対策事業等についても、債務の返済を確認したうえで、新規事業化を判断



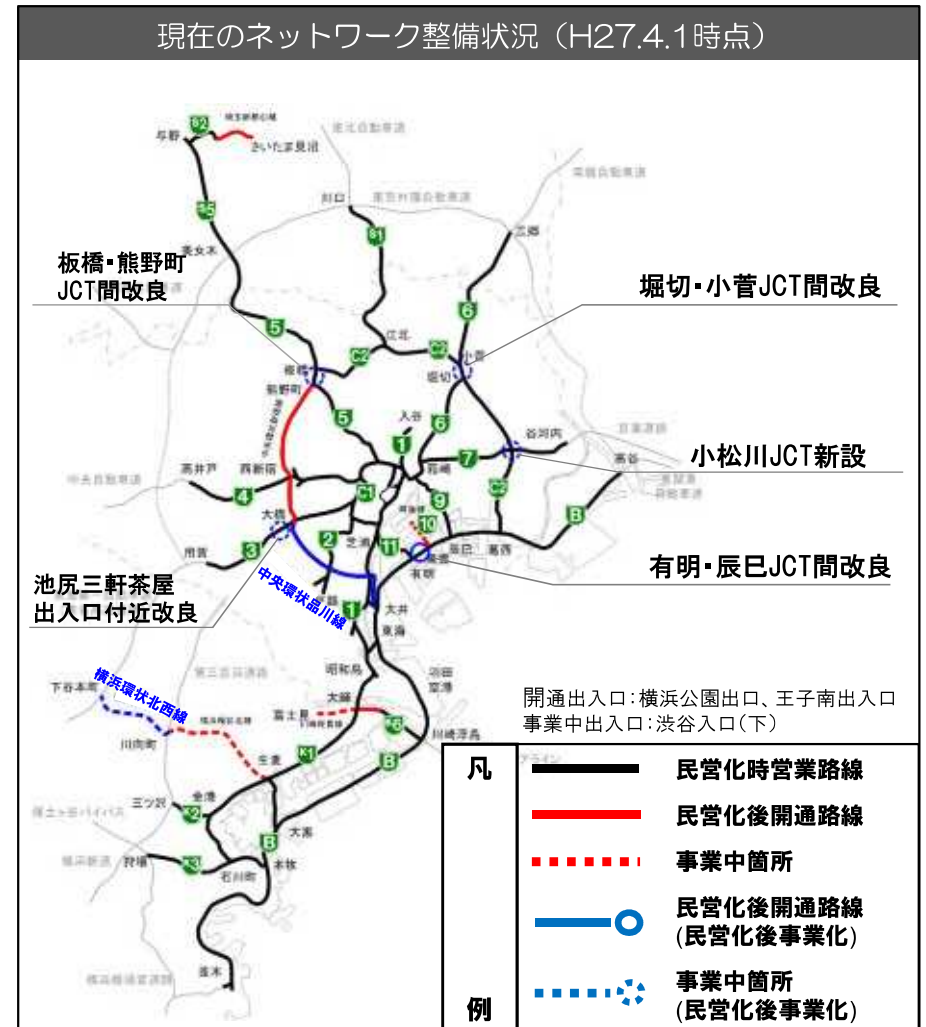
- ・ 新宿線及び品川線の早期完成を図り、三環状で最初の環状ネットワークを民営化10年で完成



- ・ 中央環状線開通後も上り坂や合流部、交通集中する区間で渋滞が発生しており、引き続き、ボトルネック対策事業の早期完成、上り坂での速度低下対策等を推進

首都圏のネットワーク整備進捗状況

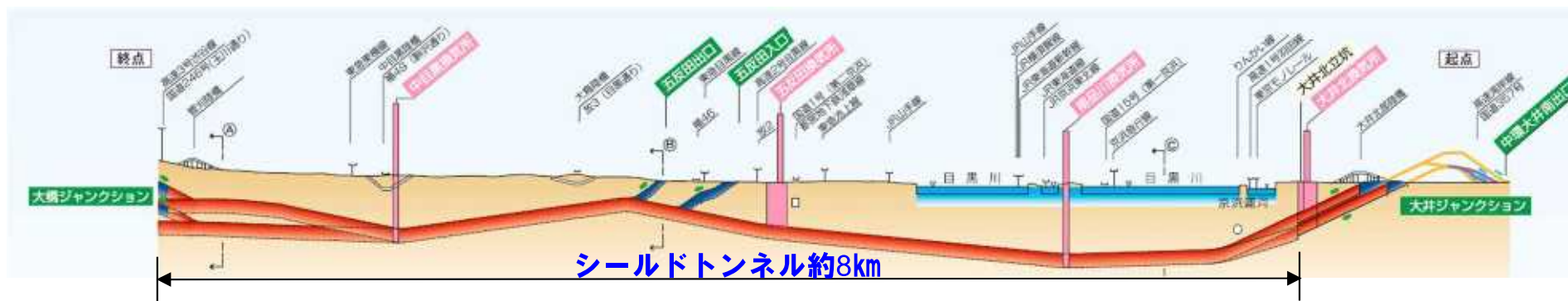
- ・ 民営化後10年で中央環状線、晴海線、川崎線等のネットワーク整備を着実に進め、総延長は283.3kmから310.7kmに



中央環状品川線のコスト縮減、早期完成のための工夫

- ・ **民間の高度な技術力を設計及び施工に反映**させ、品質確保及びコスト縮減を図ることを目的とした、新たな契約手法『技術提案価格交渉方式(複数者タイプ)』を採用し、**コスト縮減と早期完成を実現**

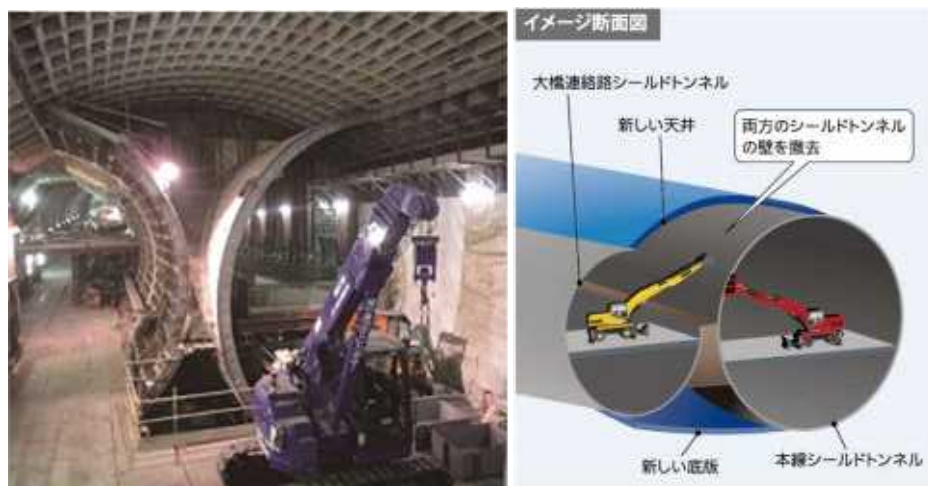
■ 長距離掘進工法の採用



- ・ 直径12mを超える世界最大級のシールドマシンで約8kmを掘進
- ・ 長距離掘進工法の採用により、施工の高速性とシールドマシン台数・立坑箇所の削減を両立させ、コスト縮減・早期完成を実現



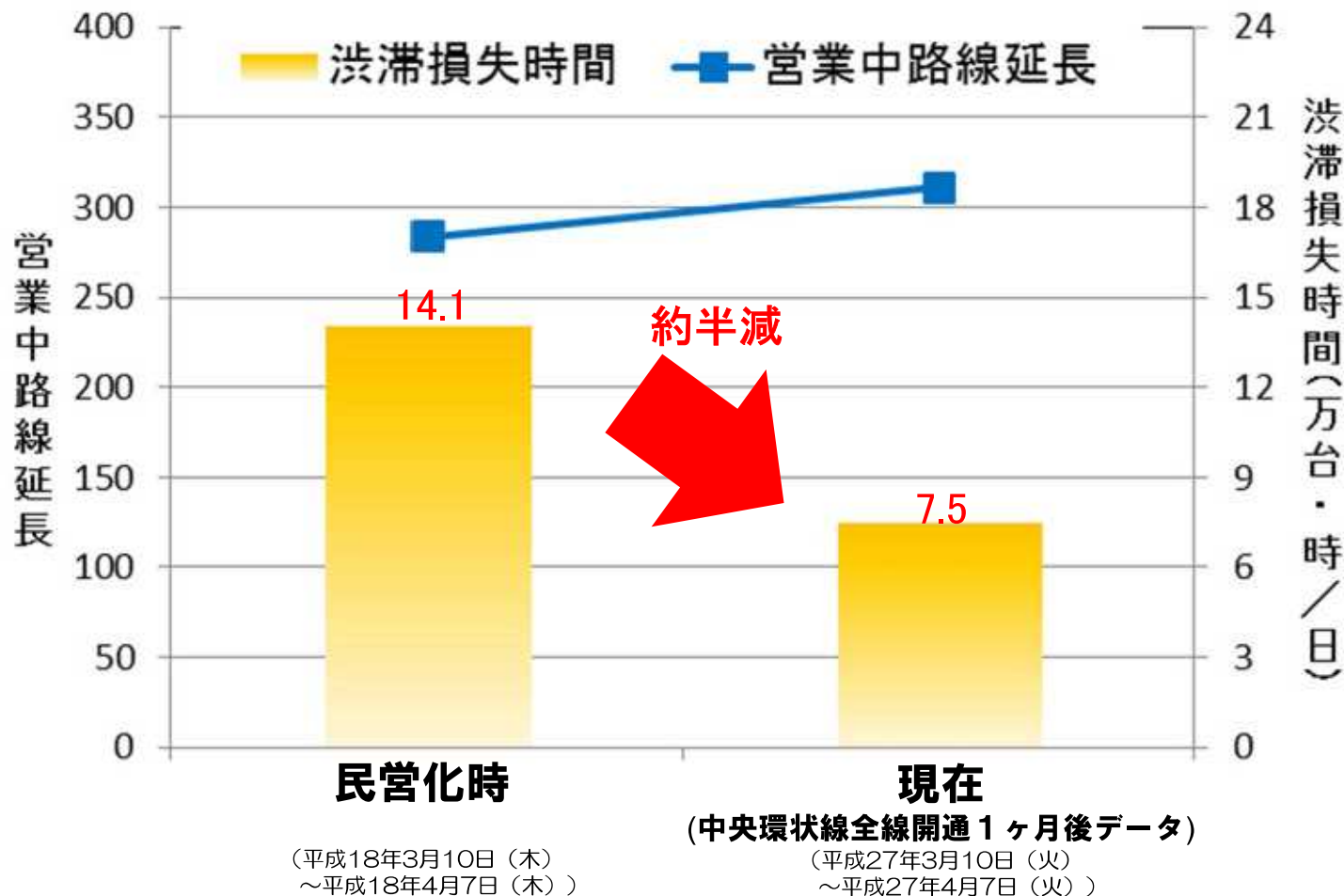
■ 非開削切開き工法の採用



- ・ 本線シールドトンネルと連絡路シールドトンネルを地中で接合
- ・ 非開削切開き工法の採用により、仮設構造物の省略と掘削土量の低減を実現

事業の概成による効果

- 中央環状線の全線開通等により、大幅な渋滞減少効果を発揮
- 渋滞損失時間**が、この10年で14.1万台・時/日から7.5万台・時/日と**約半減**



<渋滞損失時間>

全交通量を対象とした、規制速度走行時の所要時間に対して生じる遅れ時間で表される渋滞の規模
 (所要時間(時間)-規制速度走行時の所要時間(時間))×交通量(台/日)

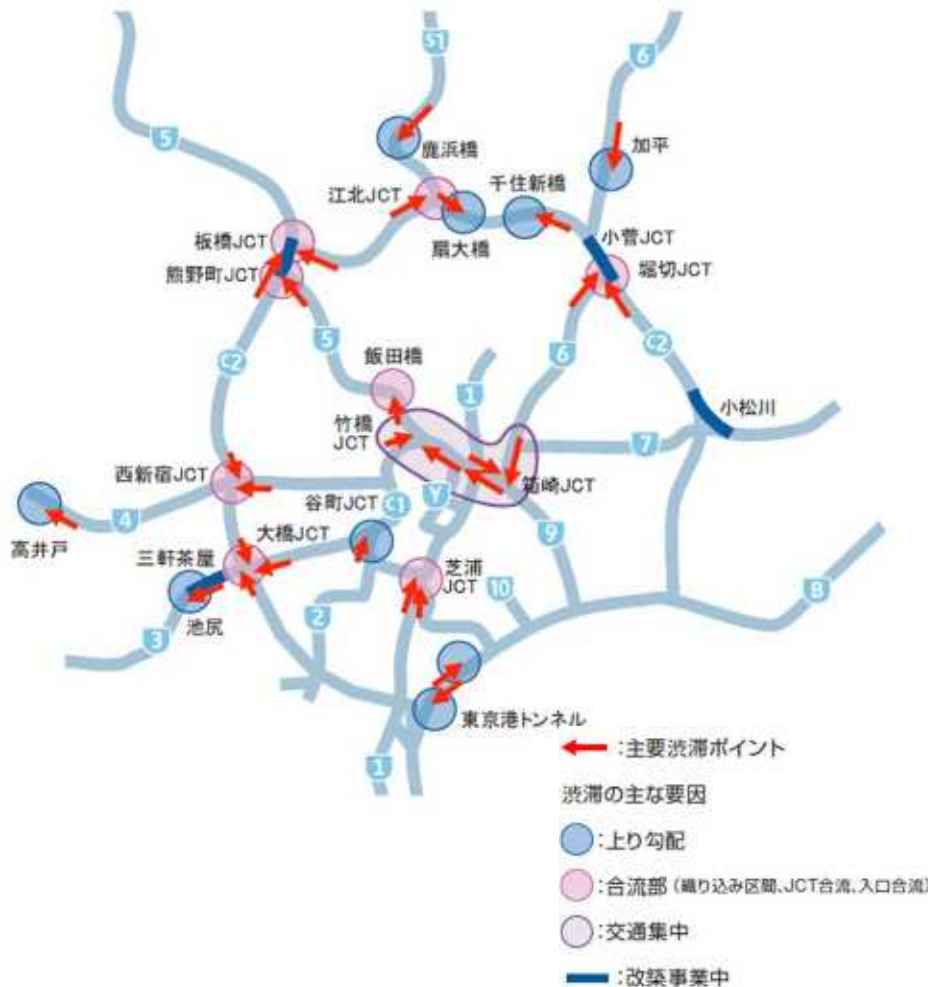
<使用データ>

車両感知器による平日平均データ

中央環状線開通後の快適走行に向けた取組

- 中央環状線開通後も、上り坂や合流部、交通集中する区間などで渋滞が発生
- 引き続き、渋滞要因別に、**ボトルネック対策**、**上り勾配での速度低下**や**交通集中等への対策**を推進

■ 中央環状線開通後の課題



※ 首都高快適走行ビジョン(H27.2)より

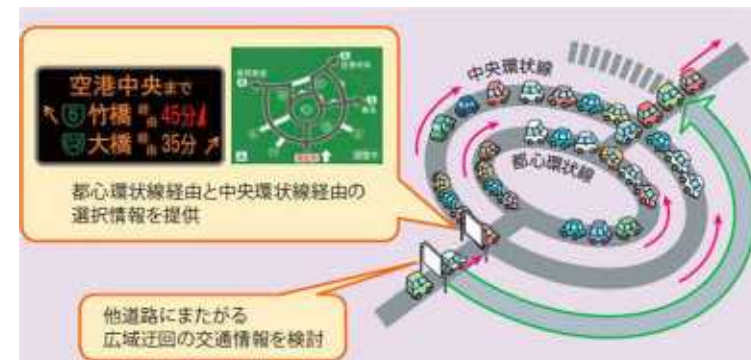
■ 上り勾配速度低下対策(3号渋谷線で実施中)

路側に設置した速度回復誘導灯(エスコトライト)を走行速度より少し早い速度で流し、無意識の速度低下を抑制



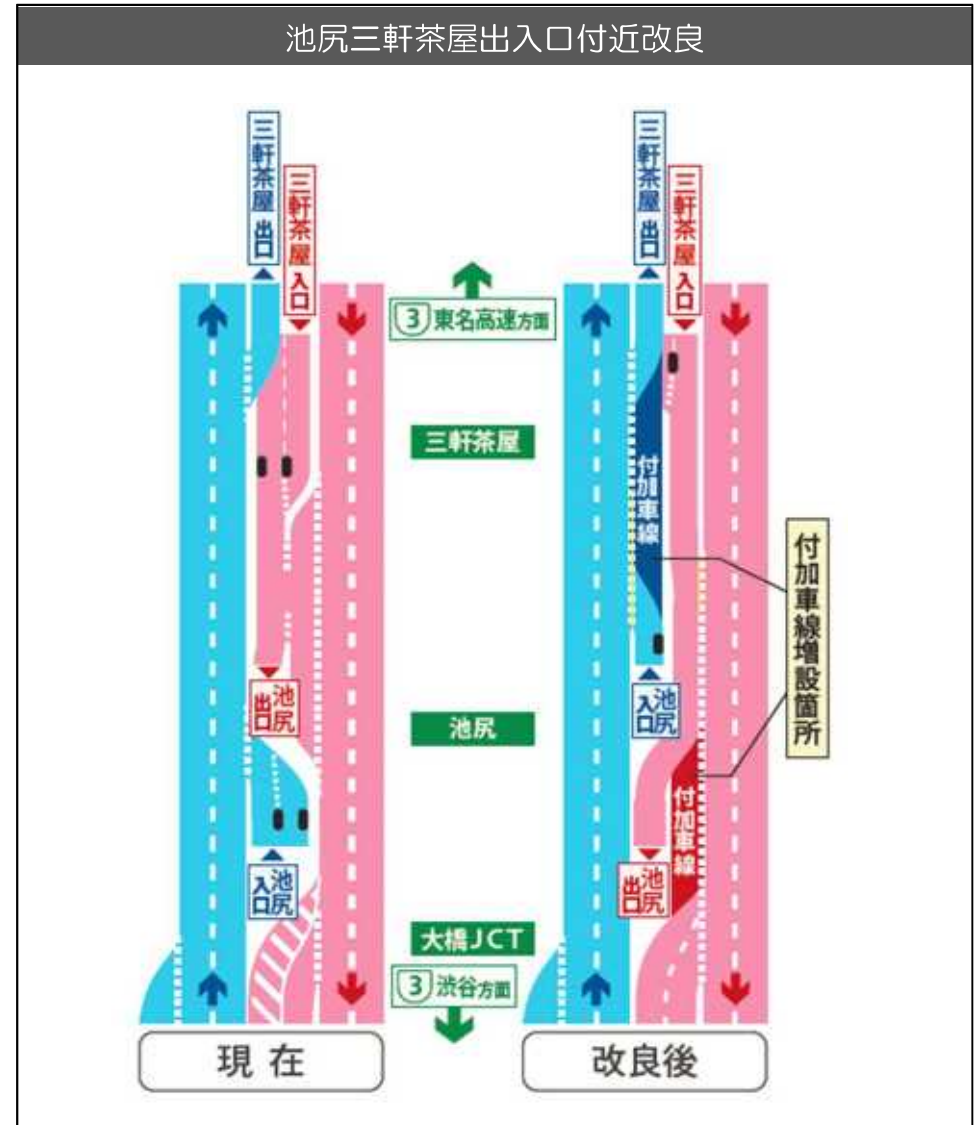
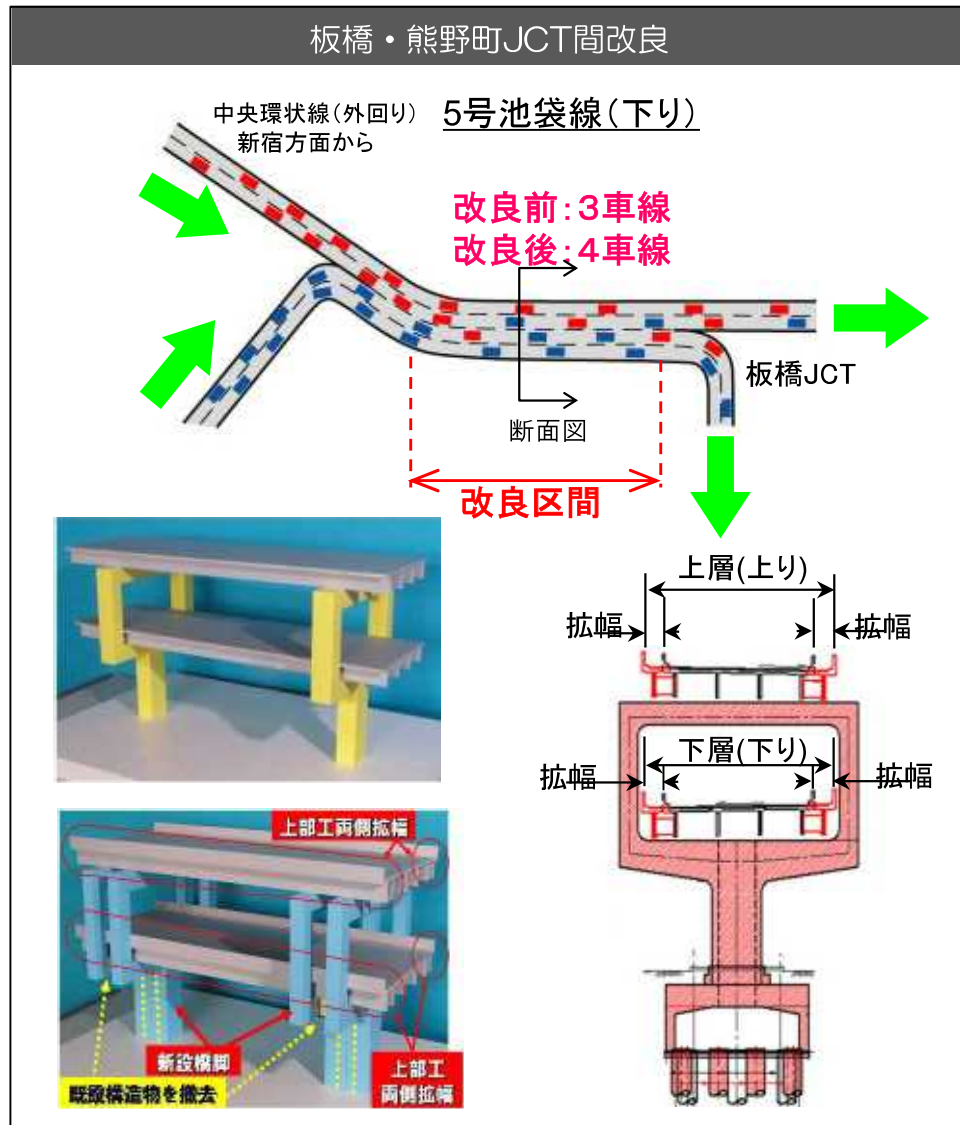
■ 交通集中への対策

ルート選択(都環or中環)、広域迂回の判断ができる情報提供



中央環状線開通後の快適走行に向けた取組

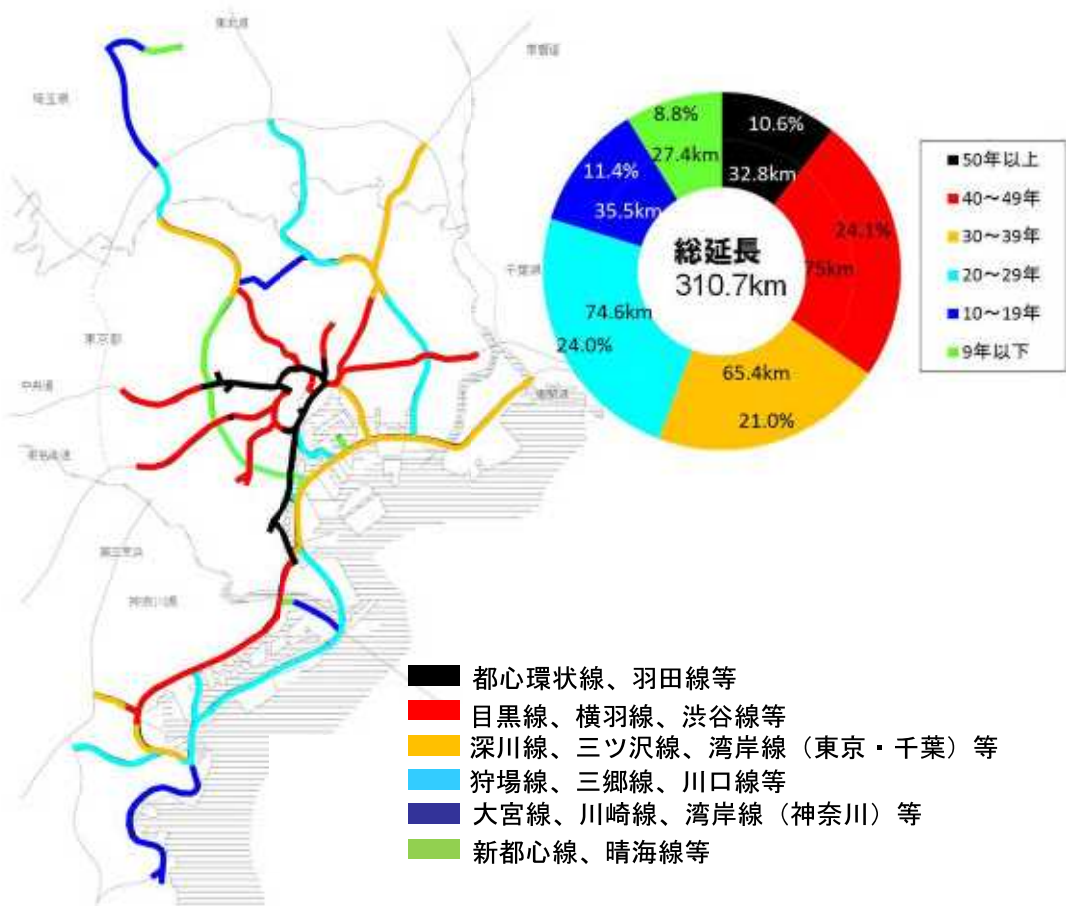
- 中央環状線開通後の渋滞対策として、板橋・熊野町JCT間改良や池尻三軒茶屋出入口付近改良等の**ボトルネック対策を推進**



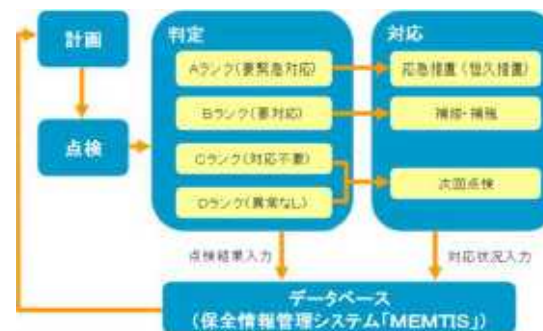
増え続ける道路構造物・施設物の維持管理

- ・ 首都高総延長の約4割(約108km)が、**開通から40年以上経過**しており高齢化が進行
- ・ 高架橋やトンネルなどの**構造物が約295km**(総延長の約95%)、**道路施設物が約24万個**
- ・ 増大する**維持管理業務をPDCAサイクルを用いて効率化**するとともに、**新技術等を用いたよりきめ細やかな点検、新工法等を用いた適切な補修**を実施

■ 開通からの経過年数比率



■ 点検、診断、維持補修の流れをPDCAサイクル化



■ 様々な方法によるきめ細やかな点検

立地条件や構造に応じて、適切な手法・頻度できめ細かな巡回点検、接近点検を実施



高所作業車による点検



ポールカメラによる点検

首都高速道路における重量違反者への取締強化

- ・ **車両制限違反車両**は、交通安全上重大事故につながるおそれがあること、また、道路構造に著しい悪影響を及ぼすことから、**取締を強化**

1. 実施中の取締強化策

首都高の過酷な使用の一因となっている重量違反者への取締を強化

- (1) 現場における取締の実施(年600回以上)及び国道との同時取締を実施
- (2) 自動軸重計カメラの画像に基づく警告の実施及び警告対象の拡充
- (3) 反復違反者を対象とした講習会を開催(年4回)
- (4) 講習会欠席者及び悪質違反者を対象とした個別訪問を実施(首都高独自)
- (5) 車両制限令違反を繰り返す会社を告発(平成24年度1件、平成25年度1件)

2. 更なる強化策

車両総重量が基準の2倍以上の悪質違反者に対する即時告発



総重量の軽減措置



違反者講習会実施状況



国道との同時取締実施状況



大規模更新・大規模修繕

- ・ 民営化以降、課題となっていた、**大規模更新・大規模修繕**について、社内で検討を進め、道路法等の改正をうけ、**平成26年11月に事業化**
- ・ **東品川・鮫洲区間**については、**今年度内に工事着手**し、着実に事業を推進

■ 大規模更新・大規模修繕の対象箇所

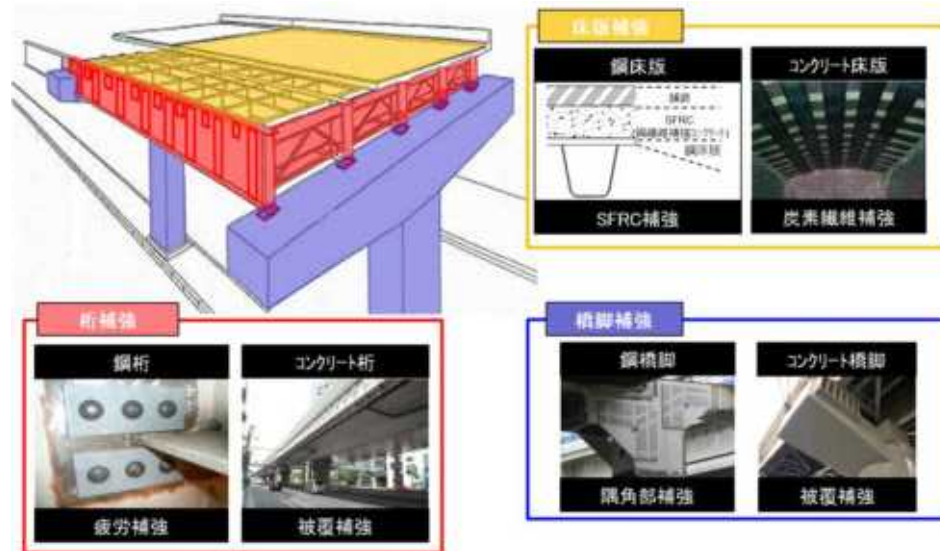


■ 大規模更新のイメージ

【1号羽田線(東品川橋・鮫洲埋立部)】



■ 大規模修繕の主な実施内容



距離別料金への移行

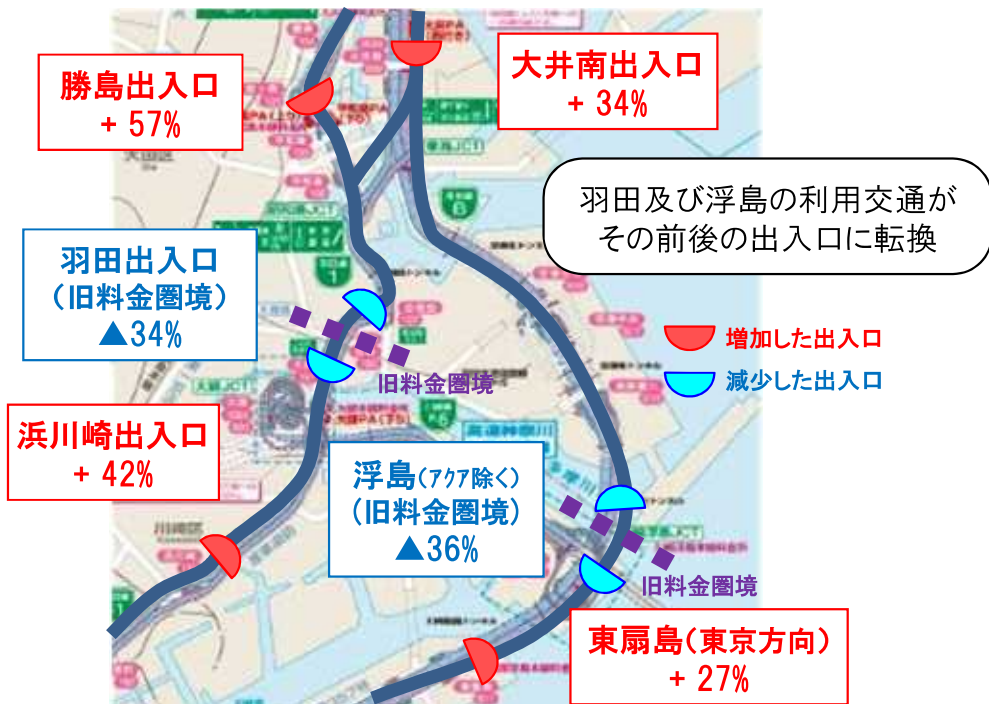
民営化の目的等

- ◎ 貸付け料の確実な支払いに支障を与えない範囲において、更なる弾力的な料金設定を行う
- ◎ 利用の程度に応じた負担という考え方にに基づき、対距離料金制への移行を図る

- ・ 平成24年1月、料金圏のある均一料金制から料金圏のない距離別料金に移行
- ・ その結果、短距離利用や旧料金圏を跨ぐ長距離利用が増加し、高速利用を促進
- ・ 今後、旧料金圏境の本線料金所の撤去を進め、より円滑な交通を実現

■ 旧料金圏付近の交通量の変化(H25/H23増減率)

■ 旧料金圏境の本線料金所撤去事例(湾岸浮島本線)



撤去前



撤去後



＜出典＞ 首都高速道路の集計は車両感知器データ

【移行前(H23) : 平成23年6月平日(月～土)平均】
 【移行後2年目(H25) : 平成25年6月平日(月～土)平均】

道路環境改善のため環境ロードプライシングを推進

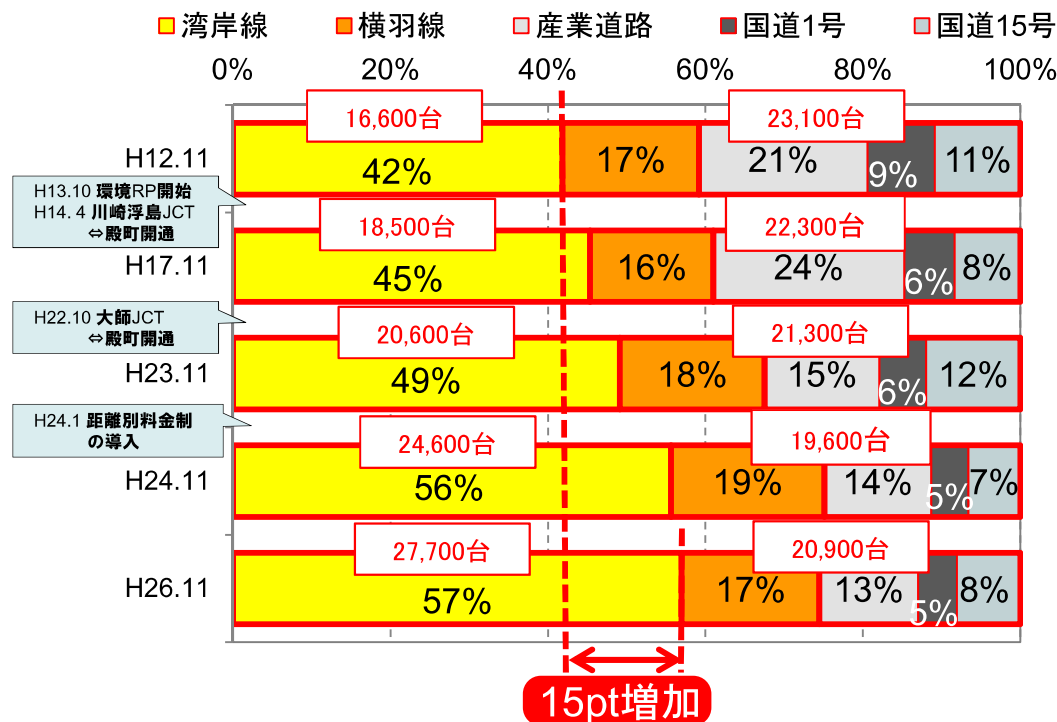
- 沿線の道路環境改善のため、平成13年10月に導入、距離別料金移行後も継続実施
- 利用促進のための積極的な広報活動をはじめ、ETC利用率の向上や距離別料金へ移行などの効果が相まって、**湾岸線の分担率が42%→57%へ増加し、大型車の湾岸線利用が促進**
- 引き続き、湾岸線へ誘導すべく、継続的な広報活動を実施

■ 環境ロードプライシング割引

- 川崎市南部地域の環境改善のため実施
- 湾岸線や川崎線を利用したETC大型車を対象に割引



■ 対象地域における経路分担率の推移(大型車)



注) 首都高データ: 車両感知器データ (H12年11月) 道路交通センサス (H17年11月) より集計 ETCODデータ (H23年11月, H24年11月, H26年11月)
一般道データ: 首都高速・阪神高速道路の湾岸線有効利用に係る検討会 (H12年11月) 道路交通センサス (H17年11月) より集計 国交省交通量調査 (H23, H24年11月, H26年11月)

2. 関連事業の取組状況

関連事業への取組

民営化の目的等

◎ 民間のノウハウ発揮により、サービスエリアを始めとする道路資産や関連情報を活用した多様なサービス提供等を図る



- ・ 長期安定的な経営基盤を確立するため、既存事業であるPA事業・駐車場事業に加え、道路資産を活用した生活サービス事業や不動産事業など新たな事業領域へ積極的に進出
- ・ 首都高速道路の維持管理等で培った専門技術力を活かし、国内交通インフラの安全・安心の確保や世界各国での高速道路事業の発展のため、民営化以降、高速道路技術に関するコンサルティング事業についても新たに国内外で積極的に展開



- ・ 関連事業収益は32億円(H18年度)から49.9億円(H26年度)へ大きく成長



- ・ 今後、お客様ニーズにあわせ短時間でも便利に利用できる「都市型PA」の展開、首都高グループの道路維持管理の計画から工事までの専門技術力をパッケージ化したサービスの提供により、さらなる収益拡大を目指す(3年後の収益目標:55億円)

新たな事業領域へ進出

- PA事業・駐車場事業では、PA、駐車場トイレのリニューアル、**駐車場の新規開設**に加え、使いやすい駐車料金設定、**駐車場の法人契約獲得**など**営業力を強化**し、既存事業を拡充
- 高架下空間を利用したトランクルーム**、**社宅跡地を利用した賃貸住宅事業**など、新たな事業領域に進出

生活サービス事業



首都高トランクルーム恵比寿
(渋谷区) (22年8月開業)



与野利便増進施設(さいたま市)
(22年9月開業)



サーキュレーションSHUTOKO
(道路事業の廃材を活用した物販事業)

新規事業

不動産事業



トリアス新百合ヶ丘(川崎市)
(23年3月開業)

既存事業

PA事業



代々木パーキングエリア
(20年4月リニューアルオープン)

駐車場事業



オーパス目黒大橋駐車場
(25年4月開業)

飲食事業



韓国料理銀座MUN(中央区)
(25年11月開店)

技術コンサルティング事業の展開

- ・ 首都高速道路の維持管理等で培った専門技術力を活かし、民営化以降、高速道路技術に関するコンサルティング事業を国内外で積極的に展開
- ・ 国内では、**橋梁やトンネルの点検・診断・補修設計等の業務**や、**建物の耐震診断・耐震補強の業務**を展開
- ・ 海外では、道路事業者に対し、**維持管理**、**交通管制**、**ITS**等の技術分野において、事業を展開

【国内コンサルティング事業】



橋梁やトンネルの点検等の業務



ニールセンサー橋耐震補強
詳細設計業務



建物耐震診断・補強設計業務
(現地調査状況)

【海外コンサルティング事業】



タイ国 橋梁維持管理計画策定調査
(チャオプラヤ川架橋)



ジャカルタMPAマスタープラン調査技術
委員会(インドネシア)

関連事業に係る今後の取組

- ・ PA事業では、お客様が求めるサービスを展開するため、**短時間利用で快適・便利に利用できる「都市型PA」を展開**
- ・ 技術コンサルティング事業では、首都高グループの専門技術力を活用し、**維持管理の計画、点検、設計から工事までの専門技術をパッケージ化したサービスの提供**により、受注拡大を目指す
- ・ **3年後の収益目標を55億円**とし、さらなる収益拡大を目指す

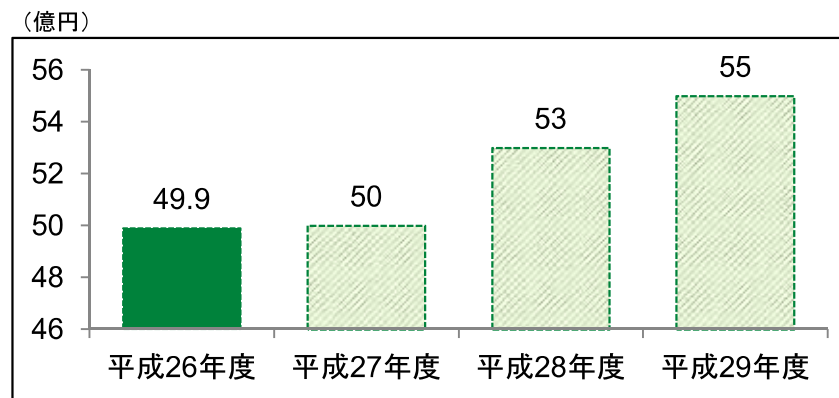
■ コンサルティング事業パッケージサービス



■ 「都市型PA」を展開



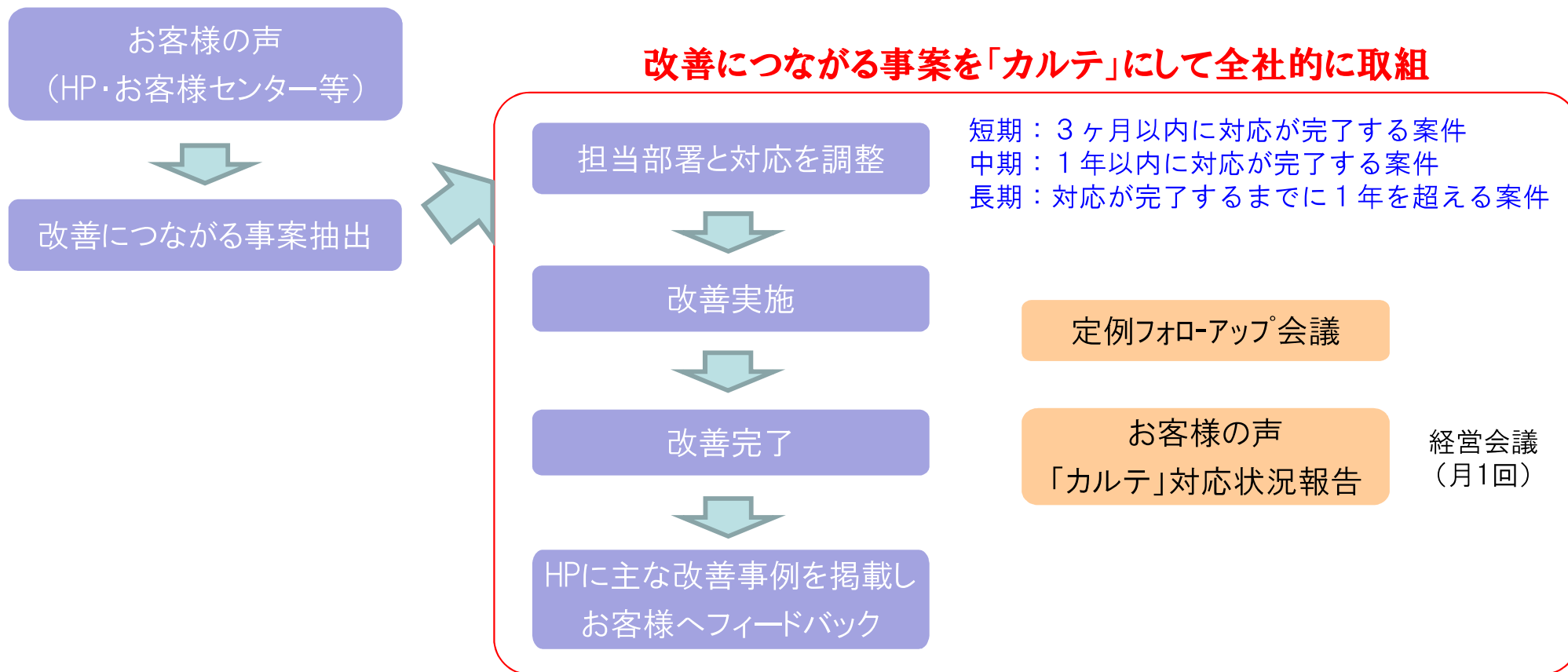
■ 関連事業収益目標数値



3. 経営全般

「お客様の声」をもとに道路施設を改善

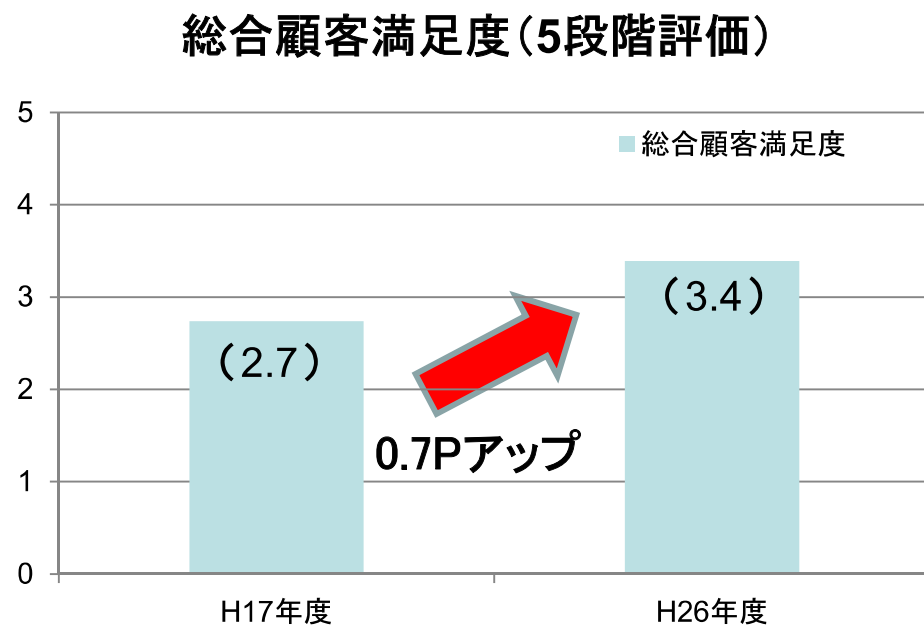
- ・ お客様第一の経営理念に基づき、より積極的なサービスを展開し、お客様に満足いただける質の高いサービスを実施
- ・ ホームページ、お客様センター等に寄せられた「お客様の声」の中から、お客様ニーズを分析し、改善につながる事案を抽出し、対応完了予定時期を「短期・中期・長期」に分類
- ・ 社長をトップとした推進体制により、全社的に取組



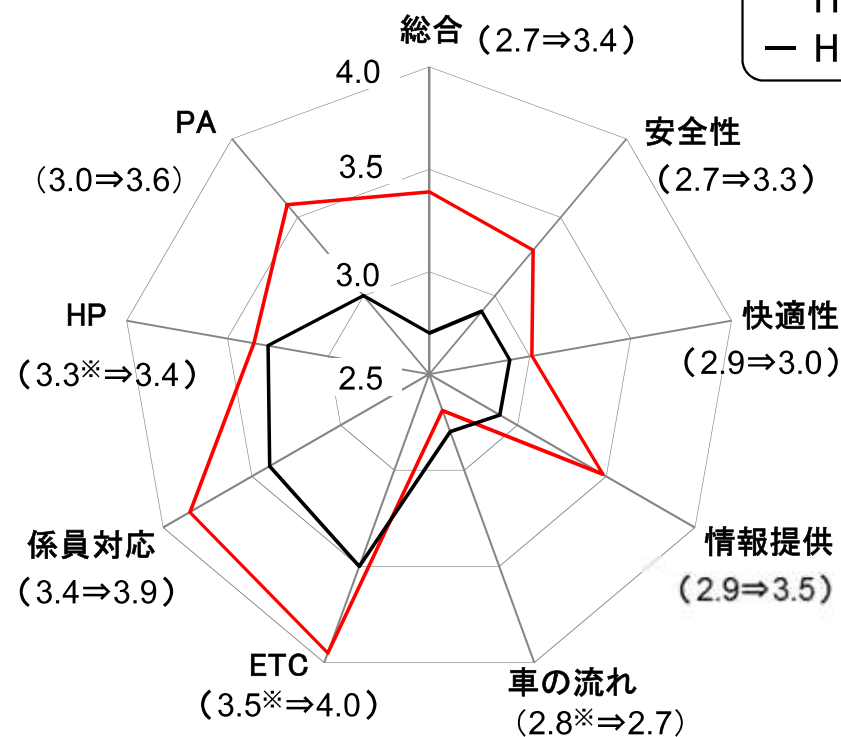
お客様の満足度向上

- ・ お客様の声を正確に把握しサービス向上に役立てるため、顧客満足度調査を毎年実施
- ・ 分野別満足度は、料金収受員の接客スキルの向上(3.4⇒3.9)、道路情報提供の向上(2.9⇒3.5)、PAのリニューアル(3.0⇒3.6) など評価が向上
- ・ 一方、「車の流れ(渋滞関係)」(2.7)、「快適性」(3.0)は評価が低く、今後も、渋滞対策等を継続
- ・ これまでの取組の結果、総合顧客満足度は、民営化以降0.7Pアップ

■ 総合顧客満足度の変化



■ 分野別満足度の変化



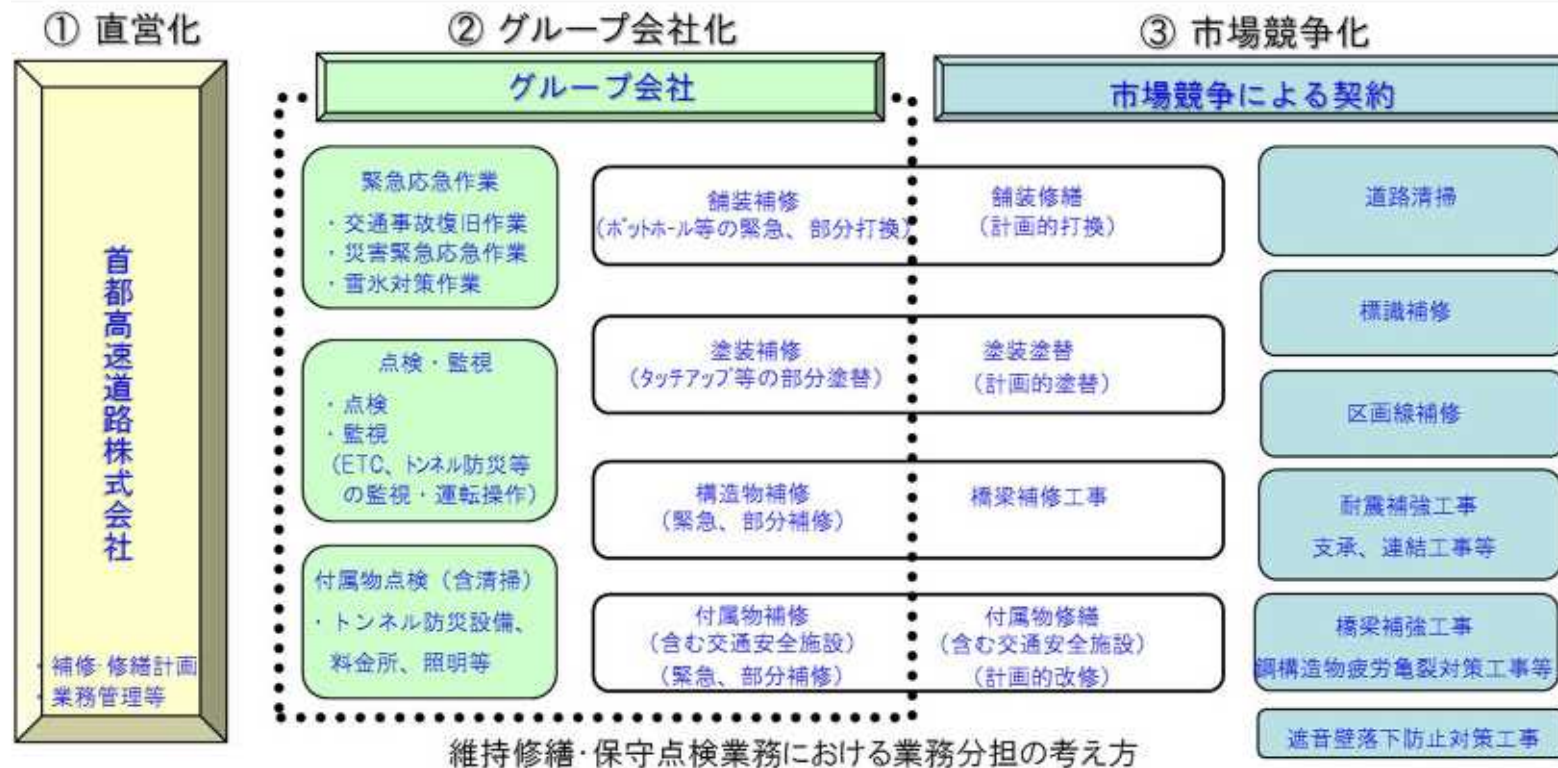
※ 「HP」はH19より、「車の流れ」及び「ETC」はH21より調査
 ※ H26年度の調査は中央環状線全線開通前に実施

ファミリー企業問題の解消

民営化等の目的

◎ ファミリー企業の抜本の見直し(発注先との関係の透明化、発注費の削減(管理コスト3割削減))

- ・ 民営化後、管理業務の見直しを行い、**全体計画や業務管理等は直営化**、安全・円滑なサービスの提供に不可欠な業務について**緊急性、熟練性等の観点から必要最小限の範囲に限定し資本関係のあるグループ会社化、それ以外は市場競争化し、関係の透明化を図り**、ファミリー問題を解消
- ・ 管理コストについて、民営化時に3割削減を達成し、継続的にコスト削減を実施

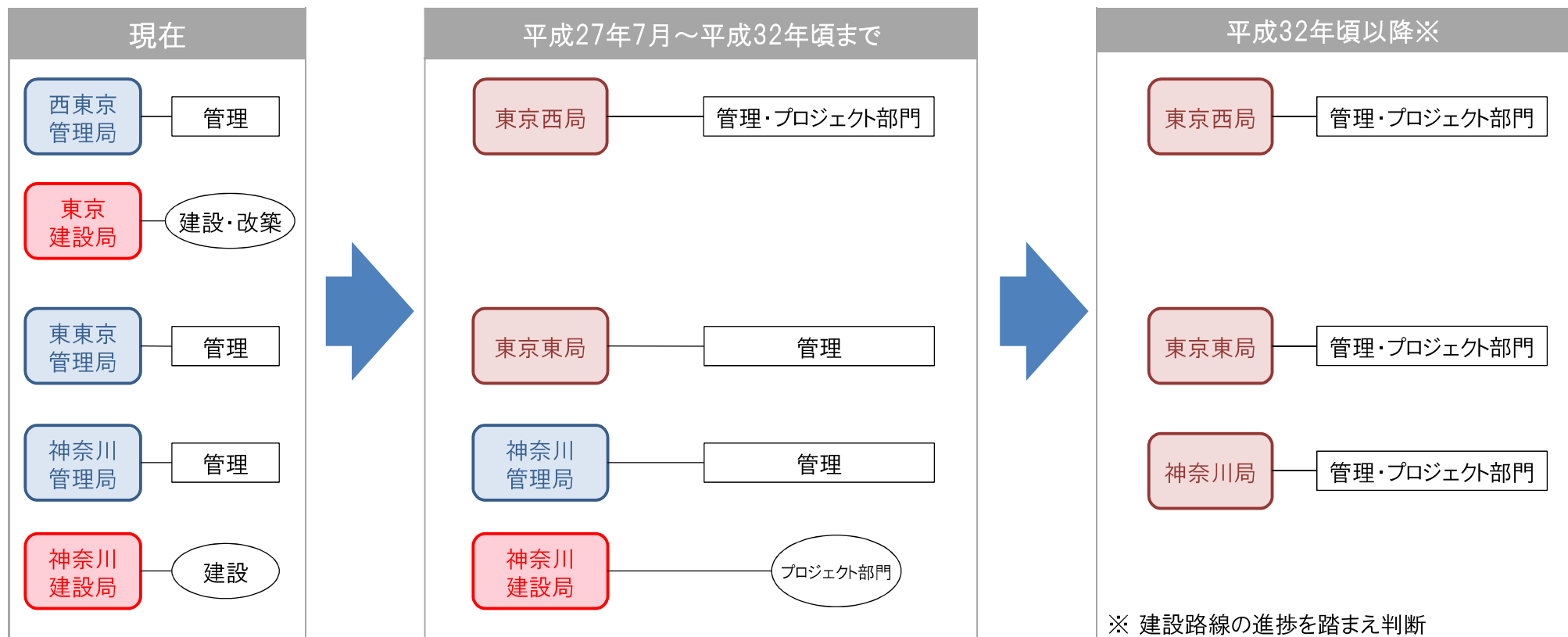


建設から管理に業務がシフトすることへの対応

- ・ ネットワーク概成、維持修繕業務の増大、大規模更新着手などを受け、今後の業務は、**建設・改築事業(プロジェクト部門)から既設路線の管理(管理部門)へシフト**
- ・ 道路管理と大規模更新などを一体的・効率的に実施していく必要性も増大することから、管理部門とプロジェクト部門との連携を強化するため、**管理局と建設局を所管するエリアごとに段階的に統合**し、お客様へより適切なサービスを提供 【平成27年7月～】

<当面>

<将来>



4. その他

首都圏の新料金体系への対応

- 今後、国土幹線道路部会の議論を踏まえ、国・地方公共団体などと調整のうえ、利用度合いに応じた、**より公平でシンプルなシームレス料金体系の導入**を進めていく

■ シンプルでシームレスな料金

- 距離別料金から対距離料金へ
- 同一発着・同一料金の導入
- 2車種区分から5車種区分へ

■ 料金に対する考え方

- 安定的かつ持続可能で、より合理的な首都圏の一体的料金体系を構築
- 環状道路利用の促進による都心部等を通過する交通の抑制



出典：国土幹線道路部会資料

同一発着同一料金のイメージ

<留意点>

- 現金車や長距離利用者の負担のあり方
- 車種区分の違い
(首都高速:2車種、東名等:5車種)
- 料金割引の見直し



今後の料金の検討にあたっては、
国、地方公共団体等と連携し進める

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて

- ・ 2020年東京オリンピック・パラリンピックの成功に貢献するため、**ネットワーク整備等を着実に推進**するとともに、**オリンピック・レーン等の適切な交通運用計画の策定を推進**
- ・ オリンピック後も見据え、景観向上、お客様サービス向上策を推進
- ・ 2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けた施策については、**長期的なビジョンを見据えて**外部有識者の助言をいただき、**実施に反映**

■ 2020年東京五輪の成功に貢献

- ・ 平成25年9月、社内に「2020東京オリンピック・パラリンピック推進本部」を設置
- ・ オリンピック・レーン等の適切な交通運用計画を、大会組織委員会等の関係機関と連携を図り推進

図13.5 - 選手村から各競技会場までの主要ルートと代替ルート



オリンピック・レーン／プライオリティルート(立候補ファイルより抜粋)

■ オリンピック後も見据えた取組

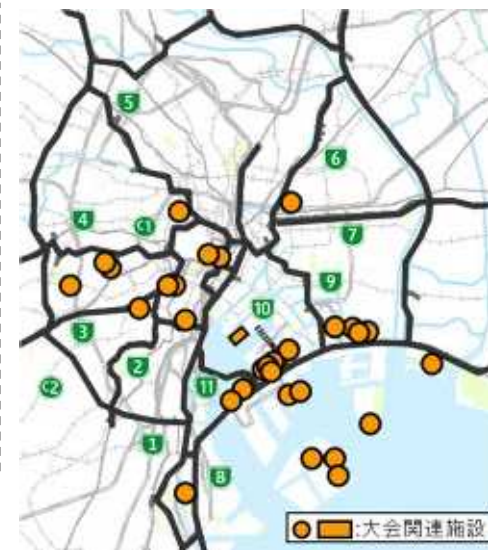
- ・ 東京オリンピック・パラリンピックに向けた弊社の取組みの方向性について広く助言をいただくため、外部有識者によるアドバイザリー会議を設置
- ・ 会議での助言や関係機関との調整を踏まえ、実施に反映

名 称:2020年東京五輪に向けた
首都高の取り組みに関する
アドバイザリー会議

委員長:涌井 史郎
(東京都市大学環境学部教授)

当面の主な検討項目:

- ・ 首都高速道路構造物・附属物の景観向上
- ・ お客様へのサービス向上
(海外からのお客様を含む) 等



五輪の各競技会場等と首都高速道路ネットワーク「立候補ファイル(東京都)」を基に作成

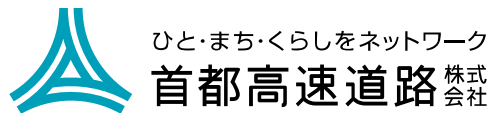
課題等

- ① 高速道路事業に関する税制上の支援措置が平成27年度までであること
- ② 大雪等の自然災害等により毎年度の損益が大きく変動することが課題と認識
 - ・ 管理費(計画管理費)は、機構と協定を締結する際、維持修繕費、料金収受・交通管理業務費、減価償却費など、今後の見通しを踏まえ決定している
 - ・ 大雪等の対応については、維持修繕費内の緊急応急費で対応することとなるが、管理費の多くが固定費であることから、大雪等の有り無しが毎年度の損益に直接影響する

⇒ 年度当初に想定していた以上の大雪等の影響の有無について、判断できる時期が年明けから年度末間近となるため、道路の安全・安心に影響する管理費の執行に課題

提出資料

平成27年5月19日



目次

1. 経営全般の状況
 - 1) 経営状況(高速道路事業、関連事業)
 - 2) 入札契約関係
 - 3) 社員の状況
 - 4) 利用者の声の反映状況
2. 高速道路事業の取組状況
 - 1) 予算の推移
 - 2) 開通年度の達成状況、管理の延長
 - 3) 道路管理の取組
 - 4) コスト縮減、技術開発の取組
 - 5) 企画割引などの取組
3. 関連事業の取組状況
 - 1) 経営状況
 - 2) SA・PA等の利用者サービスの取組
4. その他
 - 1) 海外関係の取組

経営状況等の推移

・第9期は点検・補修の強化等の理由で損失を計上したが、民営化以降、安定した経営基盤の確立に努めてきたところ

個別経営成績

	第1期 (2005年度)	第2期 (2006年度)	第3期 (2007年度)	第4期 (2008年度)	第5期 (2009年度)	第6期 (2010年度)	第7期 (2011年度)	第8期 (2012年度)	第9期 (2013年度)
高速道路事業営業収益	142,666	283,704	438,637	290,448	491,446	291,110	264,928	402,532	278,476
料金収入	121,817	249,544	249,299	240,946	234,647	243,714	250,724	255,730	254,443
道路資産完成高	17,701	28,993	182,814	43,588	250,021	47,376	14,183	146,780	24,013
その他の売上高	3,147	5,166	6,523	5,912	6,777	19	20	22	19
高速道路事業営業費用	136,760	280,035	437,639	288,432	489,357	289,628	260,893	399,423	280,962
道路資産賃借料	85,905	194,415	193,464	183,405	179,176	180,379	188,568	191,947	193,684
道路資産完成原価	17,701	28,993	182,814	43,588	250,021	47,376	14,183	146,780	24,013
管理費用	33,153	56,626	61,360	61,438	60,158	61,871	58,140	60,695	63,264
高速道路事業営業利益	5,905	3,668	997	2,015	2,089	1,482	4,035	3,109	▲2,486
関連事業営業収益	1,083	7,311	4,521	14,793	5,567	5,341	25,647	29,003	34,869
関連事業営業費用	1,428	7,137	4,245	14,264	5,128	5,045	25,539	28,784	34,205
関連事業営業利益	▲345	173	276	528	439	295	107	219	664
営業利益	5,560	3,842	1,274	2,544	2,529	1,777	4,143	3,328	▲1,822
経常利益	5,201	3,963	1,250	2,491	2,370	1,759	4,451	3,498	▲1,373
税引前当期純利益	5,201	4,634	1,601	2,391	2,097	1,167	2,871	3,398	▲1,699
当期純利益	2,936	2,555	985	1,989	440	742	875	1,694	▲1,631

連結経営成績

	第1期 (2005年度)	第2期 (2006年度)	第3期 (2007年度)	第4期 (2008年度)	第5期 (2009年度)	第6期 (2010年度)	第7期 (2011年度)	第8期 (2012年度)	第9期 (2013年度)
高速道路事業営業収益	142,666	283,704	438,672	290,496	491,729	291,100	265,108	402,626	278,561
高速道路事業営業費用	136,760	280,053	436,883	287,411	487,620	288,267	259,642	396,867	279,351
高速道路事業営業利益	5,905	3,651	1,789	3,084	4,108	2,832	5,466	5,758	▲789
関連事業営業収益	1,083	8,668	6,360	16,723	7,769	7,542	28,215	31,421	38,103
関連事業営業費用	1,428	8,245	5,605	15,755	6,842	6,953	27,653	30,703	36,780
関連事業営業利益	▲345	423	755	967	927	588	561	717	1,323
営業利益	5,560	4,074	2,544	4,052	5,036	3,421	6,027	6,476	533
経常利益	5,201	4,210	3,115	4,608	4,973	3,132	6,202	6,574	818
税引前当期純利益	5,201	4,881	3,466	4,210	4,700	2,485	4,621	6,474	491
当期純利益	2,935	2,707	2,037	3,252	1,873	1,393	1,715	3,433	▲480

利益剰余金(個別)

	第1期 (2005年度)	第2期 (2006年度)	第3期 (2007年度)	第4期 (2008年度)	第5期 (2009年度)	第6期 (2010年度)	第7期 (2011年度)	第8期 (2012年度)	第9期 (2013年度)
利益剰余金	2,936	1,006	1,992	3,981	4,422	5,165	6,040	7,734	6,103
うち高速道路事業分	3,310	1,221	1,780	3,328	3,710	4,243	5,057	6,595	4,074
うち関連事業分	▲374	▲214	211	653	712	921	983	1,139	2,029

利益剰余金(連結)

	第1期 (2005年度)	第2期 (2006年度)	第3期 (2007年度)	第4期 (2008年度)	第5期 (2009年度)	第6期 (2010年度)	第7期 (2011年度)	第8期 (2012年度)	第9期 (2013年度)
利益剰余金	2,935	1,158	3,196	6,448	8,322	9,716	11,431	14,865	14,385

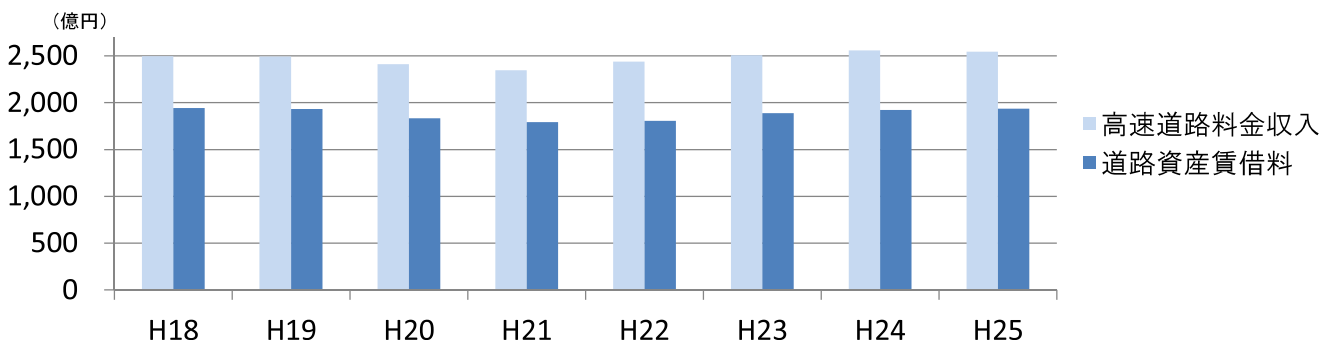
法人税、住民税及び事業税(個別)

	第1期 (2005年度)	第2期 (2006年度)	第3期 (2007年度)	第4期 (2008年度)	第5期 (2009年度)	第6期 (2010年度)	第7期 (2011年度)	第8期 (2012年度)	第9期 (2013年度)
法人税、住民税及び事業税	2,265	2,078	615	1,042	1,724	573	2,038	1,389	19

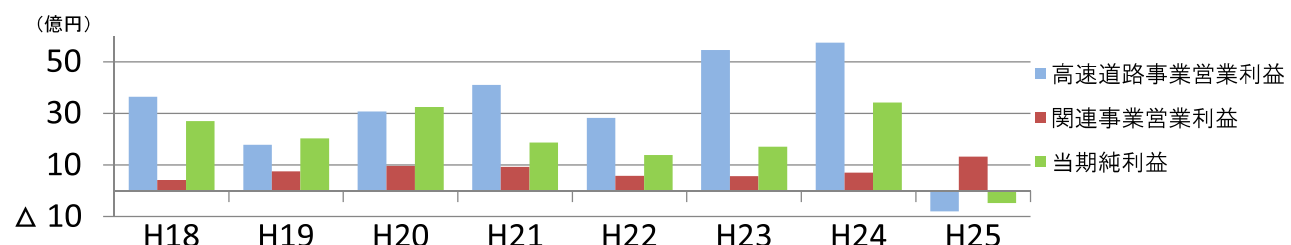
主要な経営指標の推移

- ・高速道路事業では、より精度の高い予算執行管理を行い、債務返済の原資となる道路資産賃借料の支払いを着実に実施しつつ、健全な経営を確保
- ・高速道路事業の利益は、経済情勢の変動による料金収入の減少等に備え留保
- ・関連事業では、PA事業や駐車場事業等を積極的に推進し、着実に利益を計上

■ 高速道路料金収入と道路資産賃借料の推移



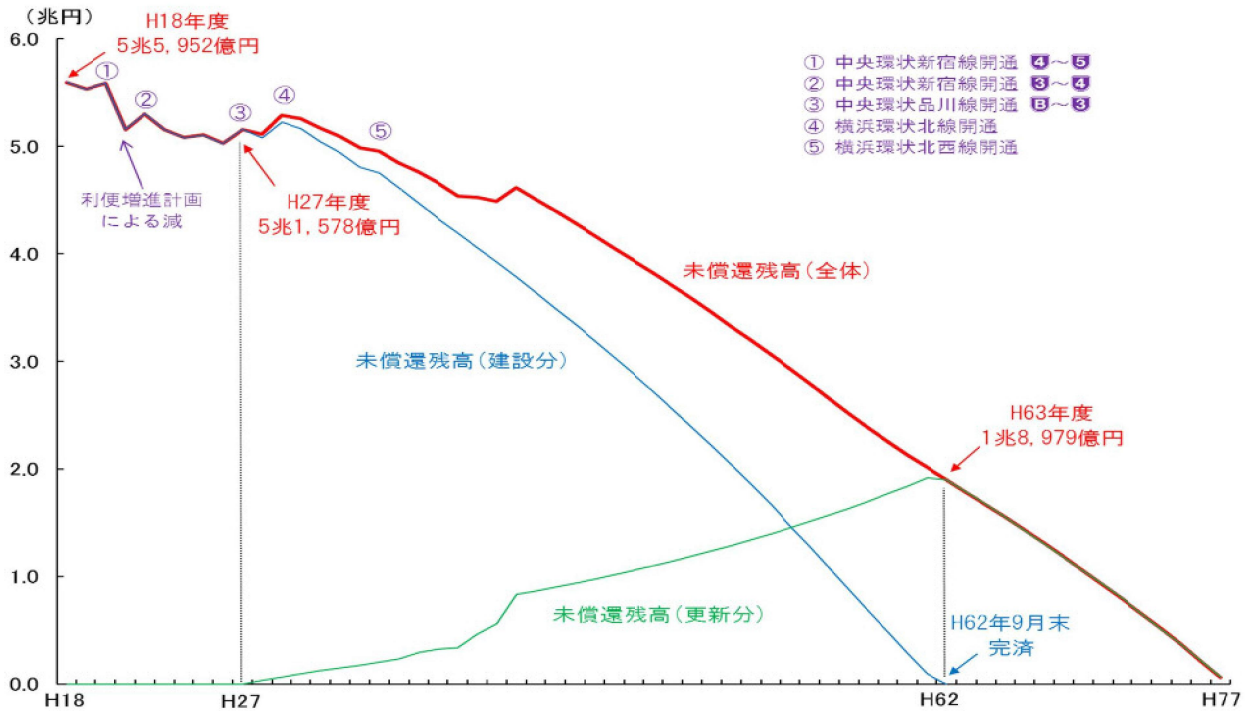
■ 営業利益等(連結)の推移



債務の返済状況

- ・ 中央環状線などのネットワーク整備を進めつつ、民営化時の債務を着実に返済
- ・ H26年度より大規模更新・大規模修繕に着手しつつ、その債務についてもH77年度までに返済予定

■ 債務残高(債務返済計画)



不要資産の処分状況

- ・ 民営化後、鋭意不要資産の処分に努めた結果、全体の9割まで進捗
- ・ 残不要資産は国及び地方公共団体への譲渡予定地であり、引き続き協議に努める

(単位:箇所)

種別	不要資産処分状況			
	対象資産数	追加不要資産	処分済 (用途変更等を含む)	H27.3末現在 処分対象資産
未利用地	31	0	28	3
社宅	—	4	4	0
	うち戸数(戸数)	(106)	(106)	0
	うち一戸建て(戸数)	—	—	—
	うちマンション(戸数)	—	—	—
保養施設	1	0	1	0
分室	—	—	—	—
合計	32	4	33	3

処分済計	
処分箇所数	33
簿価 (百万円)	1146
処分額 (百万円)	1350
損益 (百万円)	204

入札契約関係(1)

○民営化後の入札契約

	H17下	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
入札関係										
ファミリー企業数(※1)	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0
グループ会社数(※2)	10	12	18	15	15	15	15	15	15	15
談合事件数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
随意契約の工事発注件数	38	45	22	9	1	0	8	0	0	2
契約方法別工事発注件数	別紙1									
契約情報の公表状況	別紙2									
入札監視委員会の開催数	1	2	2	2	2	2	3	2	2	2
委員名	梅田晴亮 西野文雄 井上繁	梅田晴亮 西野文雄 井上繁	梅田晴亮 井上繁 藤野陽三	梅田晴亮 井上繁 藤野陽三	井上繁 藤野陽三 佐野洋二	井上繁 藤野陽三 佐野洋二	井上繁 藤野陽三 佐野洋二	井上繁 藤野陽三 佐野洋二	井上繁 藤野陽三 佐野洋二	井上繁 藤野陽三 佐野洋二

※1) 出資関係がないもの、業務上のつながりが極めて強い公団関連企業。平成13年6月19日に財政制度等審議会から出された「特殊法人等に係る行政コスト計算書作成指針」における子会社、関連会社。民営化時においてファミリー企業であった会社の推移。

※2) 連結子会社、持分法適用会社

○ファミリー企業数

民営化前において、ファミリー企業は料金収受会社7社、交通管理会社1社であった。
 交通管理会社については、平成19年にグループ会社化した。
 維持修繕会社については、平成19年に5社、平成20年に2社がグループ会社となった。
 料金収受会社については、平成20年に3社に再編し、グループ会社化した。

○入札監視委員会

入札・契約手続の公正の確保と透明性の向上を図るため入札監視委員会を設置し、外部有識者による監視を実施している。
 審議概要をホームページで公開している。

入札契約関係(2)

○契約方法別工事発注件数(別紙1)

民営化にあわせ、緊急を要する場合等を除き、全ての工事について一般競争を実施しており、さらに、民営化後、価格と品質の両面で優れた工事を調達する総合評価落札方式を積極的に活用してきている。

	平成17年度 下期	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
全体の工事発注件数	76	209	153	101	130	102	122	133	95	95
競争入札	38	150	105	63	104	79	97	109	68	78
一般競争の件数	32	150	101	63	104	78	95	109	67	77
うち 総合評価落札方式の件数	—	8	16	28	41	26	49	47	22	77
指名競争の件数※	6	0	4	0	0	1	2	0	1	1
交渉合意契約の件数	—	14	26	29	25	23	17	24	27	15
随意契約の件数	38	45	22	9	1	0	8	0	0	2

※指名競争は、平成17年度及び平成19年度の1件を除き、不調・不成立対応として実施している競争参加要請方式(簡易提案・見積審査タイプ)である。

入札契約関係(3)

契約情報の公表状況(別紙2)

○公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律(入契法)及び公共工事の品質確保の促進に関する法律(品確法)の趣旨に沿って、民営化以前から公表を実施。

【公表している主な情報】

競争参加資格、有資格業者名簿(点数、順位、等級区分等)、年度ごとの発注見通し、入札・契約に係る情報(入札参加者の資格、参加希望者、参加させなかった者とその理由、入札者名、入札金額、予定価格、積算内訳、低入札調査基準価格、落札者名、落札金額、契約の相手方、契約金額、工事内容、工期、随意契約の理由、工事成績評定結果等)、低入札調査基準、競争参加停止の対象となった業者名・期間・理由、年度ごとの契約件数・契約金額・落札率等

○民営化後に追加公表した主な情報は次のとおり

平成18年度～

技術提案を求める方式において、技術提案の改善に係る過程・技術提案の評価結果(技術評価点)を公表

平成23年度～

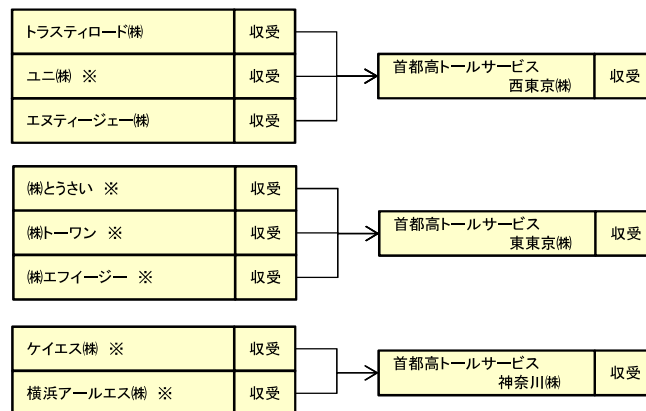
技術提案を求める方式において、技術評価点の内訳を公表

グループ会社の業務範囲と会社数

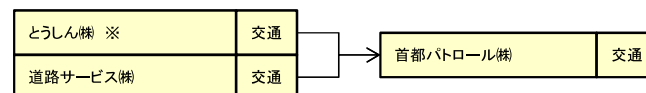
(民営化前)

(現在)

料金收受業務



交通管理業務

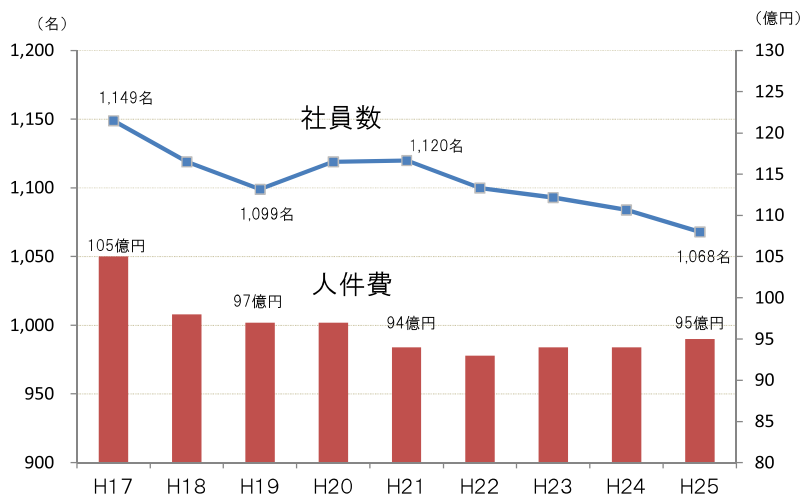


※「平成17事業年度 行政コスト計算書」(首都高速道路公団)における子会社・関連会社
 ※子会社・関連会社と判定されたが、首都高速道路公団との取引がなくなった料金収受会社が他に1社ある。

社員数及び人件費の推移

- ・ 新規採用の抑制等による社員数の減 (H17→H25 ▲7%)
- ・ 新人事制度の導入による人件費の抑制 (H17→H25 ▲9%)

※新人事制度とは、年功序列型人事を排除し、能力・成果に対する評価を任用、給与に反映



※社員数は、有価証券報告書ベース。
 ※人件費は、道路事業(計画管理費及び建設投資)を対象とし、法定福利費、福利厚生費、退職給付引当金は含まない。

(参考)平均年間給与の推移

	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
平均年間給与(千円)	9,185	9,166	9,052	8,773	8,724	8,836	8,847	8,885

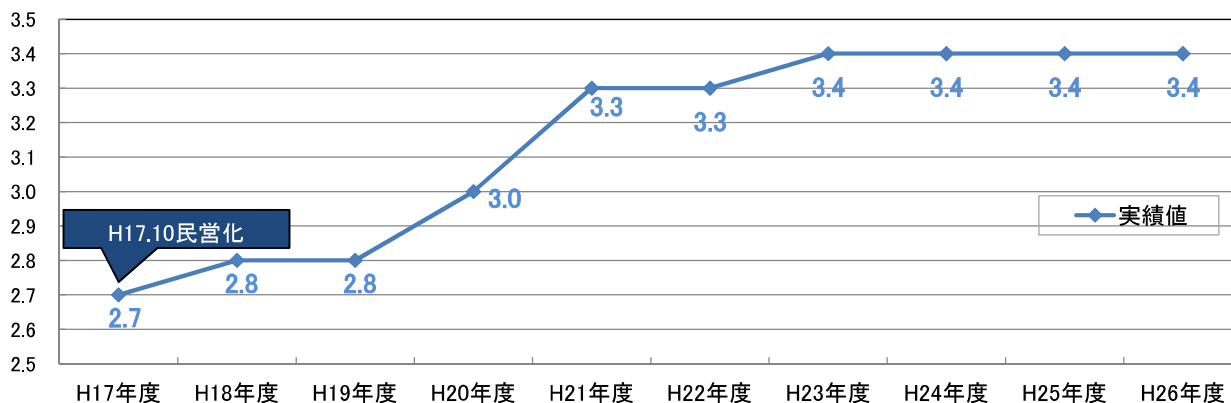
お客様満足度(総合顧客満足度)

- ・ お客様の声を正確に把握しサービス向上に役立てるため、顧客満足度調査を毎年実施
- ・ 収受員の接客スキル向上、道路情報提供の向上、PAのリニューアル等により、顧客満足度が0.7P上昇

○ 総合顧客満足度

(5段階評価)

	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
首都高の総合顧客満足度	2.7	2.8	2.8	3.0	3.3	3.3	3.4	3.4	3.4	3.4



主なイベント	H17.10 民営化	H18.4 埼玉新都心線・新都心・見沼供用	H19.12 中環新宿線4号・5号供用	H21.2 晴海線豊洲・有明共用	H22.3 中環新宿線3号・4号供用	H22.10 川崎線殿町・大師供用	H24.1 距離別料金制導入	H26.4 消費税引上げに伴う料金改訂

お客様満足度(分野別満足度)

○ 分野別満足度

(5段階評価)

項目	内容	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
安全性	走行中の安全性	2.9	2.8	2.8	3.0	3.0	3.1	3.1	3.1	3.2	3.3
快適性	走行中の快適性	2.9	2.9	2.8	3.3	3.2	3.2	3.2	3.2	3.0	3.0
情報提供	首都高の情報提供	2.9	3.0	3.0	3.2	3.2	3.2	3.3	3.2	3.4	3.5
車の流れ	「首都高の車の流れ」全体	-	-	-	-	2.8	2.8	2.8	2.8	2.7	2.7
ETC	「ETCの利用」全体	-	-	-	-	3.5	3.5	3.5	3.6	4.0	4.0
係員	係員のいるブース対応	3.4	3.4	3.3	3.5	3.8	3.9	3.9	3.8	3.8	3.9
パーキング	パーキングエリア	3.0	3.0	2.8	3.1	3.3	3.3	3.3	3.3	3.5	3.6
HP	首都高ホームページ	-	-	3.3	3.4	3.4	3.5	3.5	3.5	3.4	3.4

お客様の声への対応

- ・ ホームページ(グリーンポスト:GP)やお客様センターなどに寄せられた「お客様の声」の中から、お客様ニーズを分析し、改善につながる事案を抽出し対応
- ・ 平成23年度分より、お客様の声「カルテ」を取り入れ、進捗を管理

【お客様の声「カルテ」対応状況】 * 平成27年2月対応分まで

1. 平成26年度分(4月~2月)

(単位:件数・%)

項目	GP		お客様センター		計	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合
お客様の声(全体)	893		2,127		3,020	
收受ミス、距離別、ETC課金等に関するご意見	804		1,891		2,695	
施設等の改善要求に関するご意見(①+②)	89	100%	236	100%	325	100%
対応済①【お客様の声フィードバック件数】	73	82%	193	82%	266	82%
対応中②	16	18%	43	18%	59	18%
内訳						
短期(3箇月以内に対応が完了する案件)	0	0%	6	3%	6	2%
中期(1年以内に対応が完了する案件)	10	11%	21	8%	31	9%
長期(対応が完了するまで1年を超える案件)	6	7%	16	7%	22	7%

(単位:件数・%)

項目	改善要求①+②		対応済①		対応中②		内訳							
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	短期			中期			長期	
							件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
安全性(構造物損傷、路面損傷、滞水ほか)	55	17%	43	78%	12	22%	0	0%	3	4%	9	16%		
車の流れ・快適性(渋滞対策ほか)	11	3%	5	45%	6	55%	0	0%	5	46%	1	9%		
情報提供(案内看板の設置、工事情報の提供ほか)	35	11%	26	74%	9	26%	0	0%	7	20%	2	6%		
その他(騒音・振動、高架下清掃、HP、PA等の施設の改善、ETCほか)	224	69%	192	86%	32	14%	6	3%	16	7%	10	4%		
計	325	100%	266	82%	59	18%	6	2%	31	9%	22	7%		

お客様の声への対応

2. 平成23年～25年度分

(単位: 件数・%)

項 目	GP		お客様センター		計	
お客様の声(全体)	3,327		8,008		11,335	
收受ミス、距離別、ETC課金等に関するご意見	3,098		7,263		10,361	
施設等の改善要求に関するご意見(①+②)	229	100%	745	100%	974	100%
対応済①【お客様の声フィードバック件数】	227	99%	722	97%	949	97%
対応中②	2	1%	23	3%	25	3%

(単位: 件数・%)

項 目	合計		内訳(完了予定時期)			
			平成27年度 上半期		平成27年度 下半期	
			件数	割合	件数	割合
安全性(構造物損傷、路面損傷、滞水ほか)	11	45%	0	0%	11	100%
車の流れ・快適性(渋滞対策ほか)	1	4%	1	100%	0	0%
情報提供(案内看板の設置、工事情報の提供ほか)	10	40%	6	60%	4	40%
その他(騒音・振動、高架下清掃、HP、PA等の施設の改善、ETCほか)	3	12%	0	0%	3	100%
計	25	100%	7	28%	18	72%

【参考資料】お客様の声への対応

《参考》お客様の声「カルテ」票イメージ

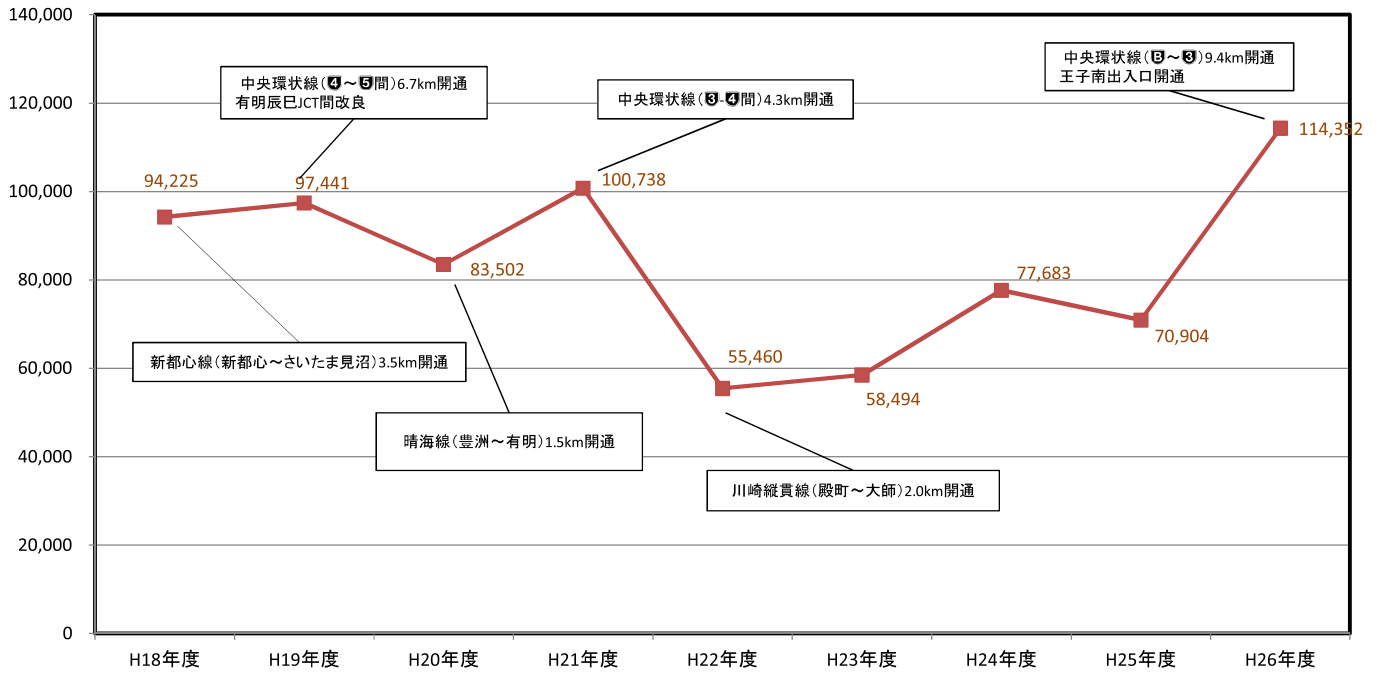
受付	意見ID	受付日	表題 (お客様入力)	ご意見・ご質問(お客様入力)	回答内容	改善方針 【短・中・長】	今後の予定	改善経過	改善 担当 部署	改善 完了日(西 暦)
GP	125-97-00	4/1	案内標識設置	▲▲線口下り入口の案内標識板を、右折番号する側の手前に設置して欲しい。入り口に続く道をどこで曲がるのか迷って通り過ぎてしまう。	今回、口下り入口については交差点を右折するのかわかりづらいという意見をいただきました。今回のお客様のご意見を踏まえて、より分かりやすい入口誘導案内の表示方法について検討を進めて参ります。	中期(1年以内)	関係機関と協議の上、改善案を検討中	5月10日道路管理者と協議を開始	●●●管理 局調査・環境課	
GP	123-95-00	5/1	路面舗装異常	先日◆◆線を利用しましたが、◎◎出口から出て一般道へのアプローチ部分で舗装が荒れている場所があるので乗り心地が悪かったので、補修をしてもらいたい。	このたびご意見をいただきました◎◎の出口につきましては、7月に舗装工事を予定しております。路面の荒れている箇所より順次舗装工事を実施しておりますので、工事まで時間を要することにつきましてご理解頂けるようお願いいたします。	短期(3ヶ月以内)	7月に舗装工事を予定。	7月上旬から3回にかけて計画し、7月中に完了予定。	△△△管理 局保全 工事事務 所	
お客様 セン ター	124-96-00	5/2	カラスの 巢の撤去	〇〇線××JCT付近(××区××3-5)の橋桁にカラスが巣を作っているのので、撤去してほしい。	お客様センターにて担当部署へ申し伝えたとご案内し、ご了承いただきました。各担当部署にこの旨を報告した。▼▼▼管理局保全工事事務所からの回答「当日、巣を2か所発見した。翌日夜間、撤去を完了した。」	対応済	現場調査の上、カラスの巢の撤去予定	5月3日夜間、撤去を完了	▼▼▼管理 局保全 工事事務 所	2015/5/3

⋮

新設・改築事業(出入口増設・付加車線)の執行額の推移

・ ネットワーク整備を着実に推進

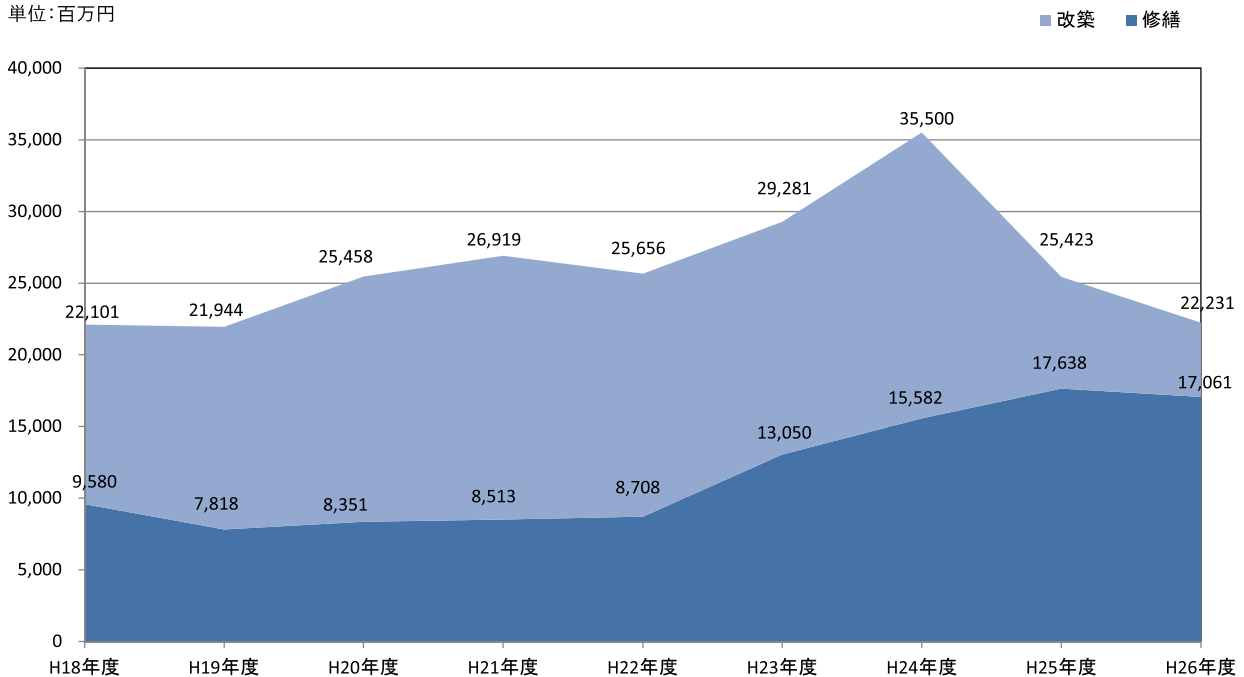
単位：百万円



改築(防災・安全対策)及び修繕の執行額の推移

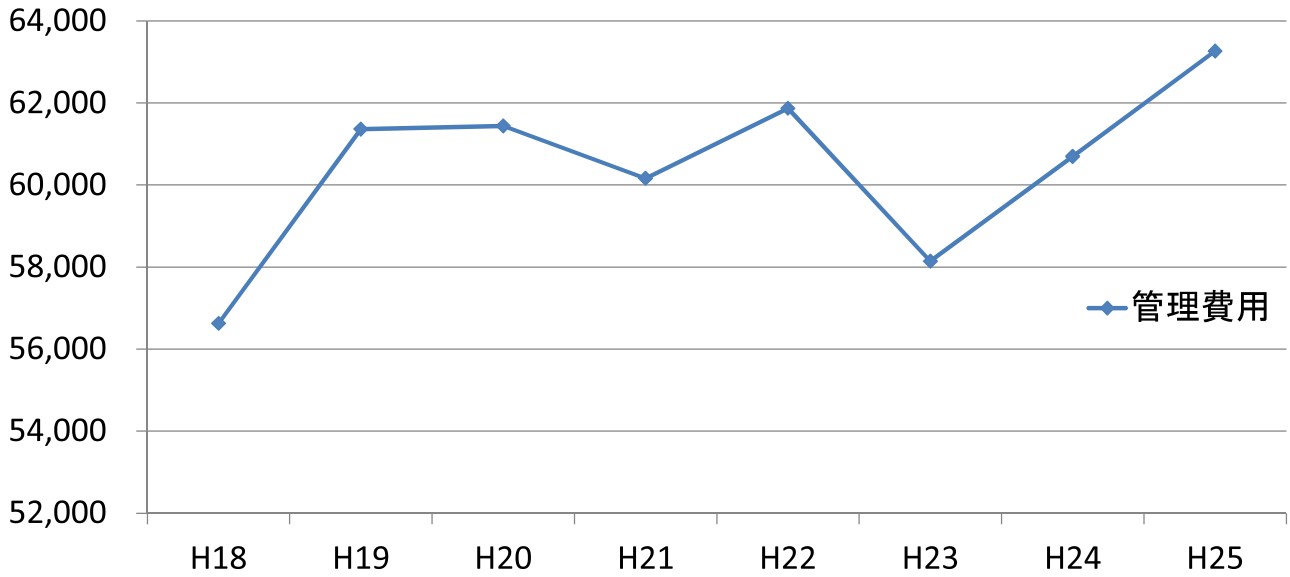
・ 安全・安心を確保するため、改築(防災・安全対策)及び修繕を着実に実施

単位：百万円



管理費用の推移(決算値)

・ 安全・安心を確保するため、適正かつ効率的な道路の維持管理を継続的に推進



(単位: 百万円、百万円未満切捨)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
管理費用	56,626	61,360	61,438	60,158	61,871	58,140	60,695	63,264

開通年度の達成状況

- ・ 遅延リスクの可能性がある課題をいち早く社内でも共有し対応する等、着実な事業推進により、ほぼ予定通りの開通
- ・ 一方、トンネル等の不確定要素の多い路線の一部において、開通年月日を変更

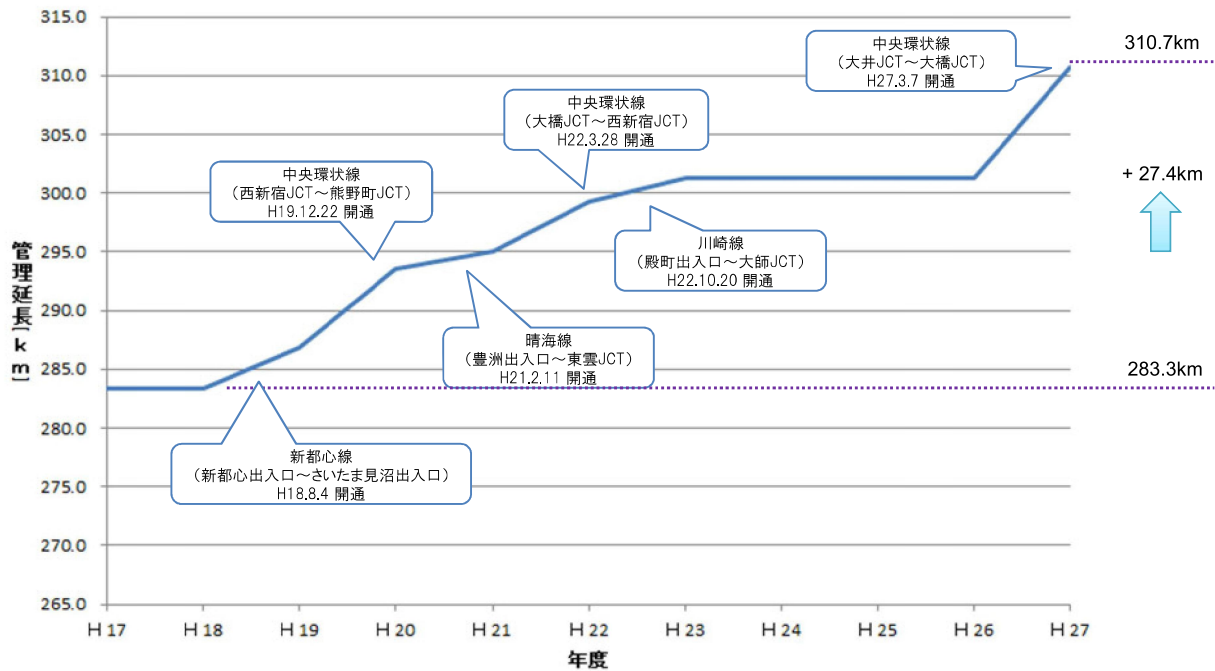
開通年度の達成状況(新設・改築)

種別	事業名	完成予定年月日		開通年月日	達成状況	
		当初 (民営化時)	変更			
新設	大宮線 (新都心～さいたま見沼)	3.5km	H18.8.31	H18.8.31	H18.8.4	約1ヶ月の短縮
	中央環状新宿線 (4～5号)	6.7km 〔内、トンネル5.5km〕	H19.12.31	H19.12.31	H19.12.22	予定通りの開通
	晴海線 (豊洲～有明)	高架1.5km	H21.3.31	H21.3.31	H21.2.11	約1ヶ月の短縮
	中央環状新宿線 (3～4号)	トンネル4.3km	H22.3.31	H22.3.31	H22.3.28	予定通りの開通
	川崎縦貫線 (殿町～大師)	2.0km 〔内、トンネル1.1km〕	H21.3.31	H23.3.31	H22.10.20	トンネル内の漏水対策、地元沿道環境への配慮等により開通時期を約1年8ヶ月延伸
	中央環状品川線	9.4km 〔内、トンネル8.4km〕	H26.3.31	H27.3.31	H27.3.7	出入口や換気所の出水対策により開通時期を約11ヶ月延伸
改築 (出入口増設等)	横浜公園出口		H20.3.31	H20.3.31	H19.11.21	約4ヶ月の短縮
	有明辰巳JCT間改良		H20.3.31	H20.3.31	H20.3.17	予定通りの開通
	王子南出入口		H27.3.31	H27.3.31	H27.3.29	予定通りの開通

管理延長の推移

- ・ ネットワークを着実に整備し、管理延長が283.3kmから310.7kmへと27.4km増加
- ・ トンネル構造の路線(中環新宿線・品川線、横環北線・北西線)が増加しており、トンネル管理延長が増加傾向

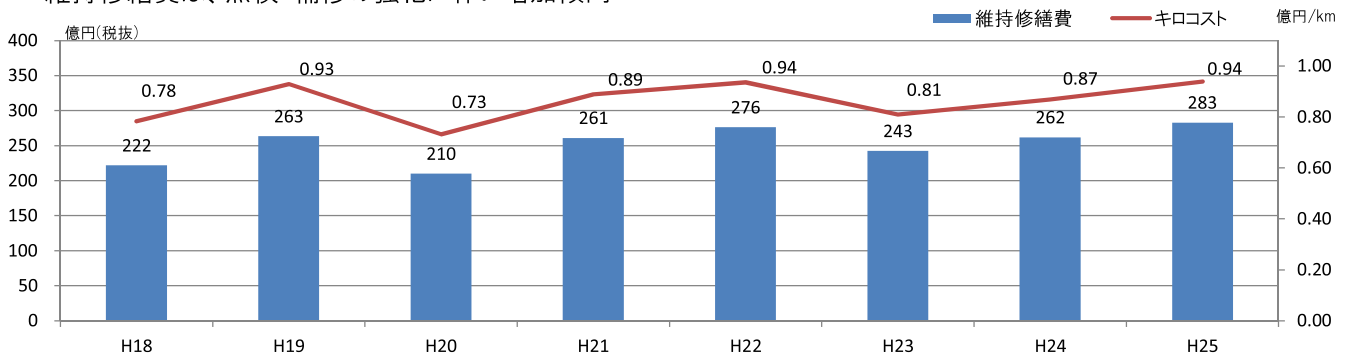
管理延長の推移(H17年度～H27年度)



管理コストの推移

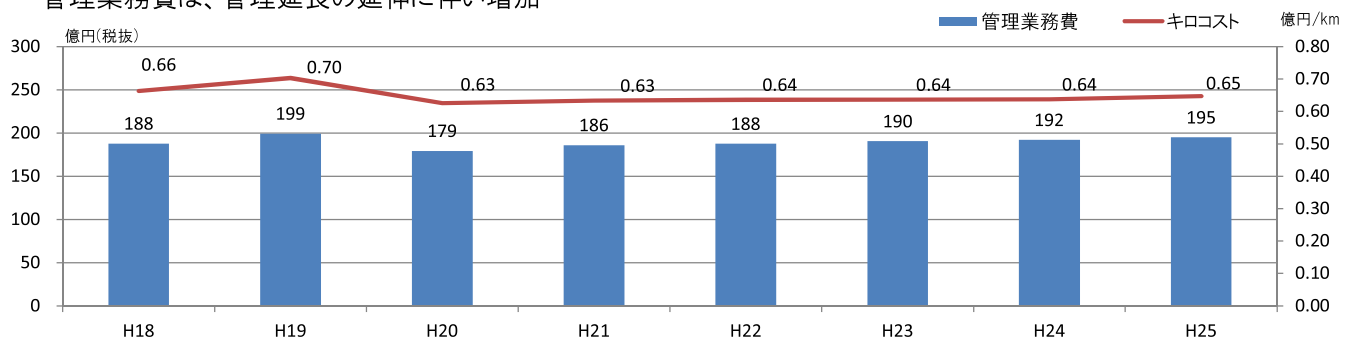
○ 維持修繕費

- ・ 維持修繕費は、点検・補修の強化に伴い増加傾向



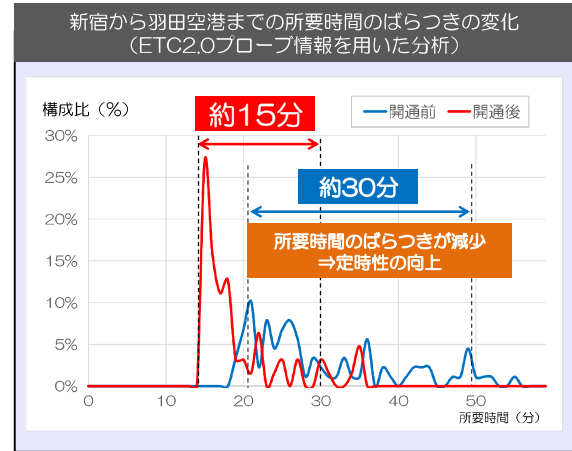
○ 管理業務費

- ・ 管理業務費は、管理延長の延伸に伴い増加



ネットワーク概成(中央環状線全線開通)の効果

- ・ 新宿(西新宿JCT)⇒羽田空港(空港中央)の混雑時における所要時間が21分短縮
- ・ 所要時間のばらつきが減少し、定時性が向上



物流事業者からの声

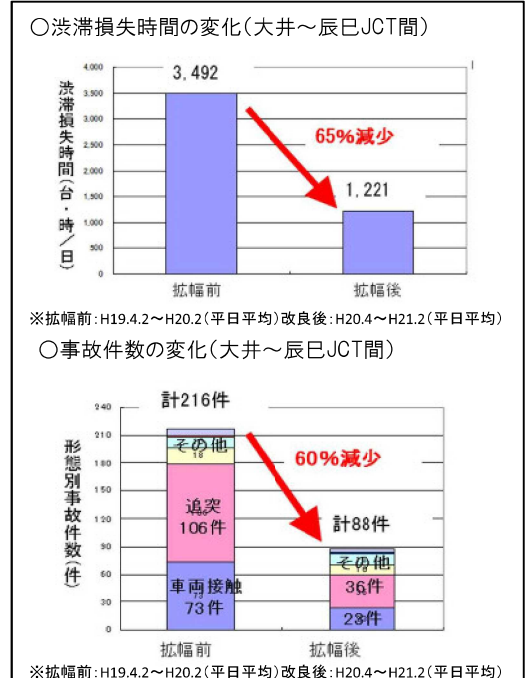
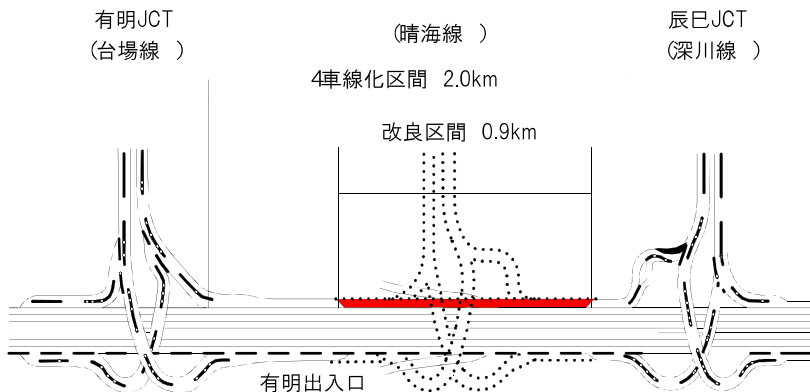
羽田エリアの物流ターミナルと浜谷エリアの営業所間の輸送については、今回開通した中央環状線を利用することで到着時間が短縮されました。また、到着時間の予測がしやすくなりました。(ヤマト運輸様)

<使用データ> 車両感知器による平日平均データ
 開通前：平成25年度(平日)
 開通後：平成27年3月10日(火)～平成27年4月7日(火)

<使用データ> ITSスポットにより収集されたETC2.0車載器のプロープデータ
 (データ提供：国土交通省国土技術政策総合研究所)
 開通前：平成27年3月2日(月)～6日(金)平均
 開通後：平成27年3月9日(月)～13日(金)平均

ボトルネック対策(有明辰巳JCT間の4車線化)の効果

- ・ 湾岸線(東行き)有明～辰巳ジャンクション間を4車線化(H20年3月完了)
- ・ 大井JCT～辰巳JCT(東行き)の渋滞損失時間が約65%減少、事故件数が60%減少



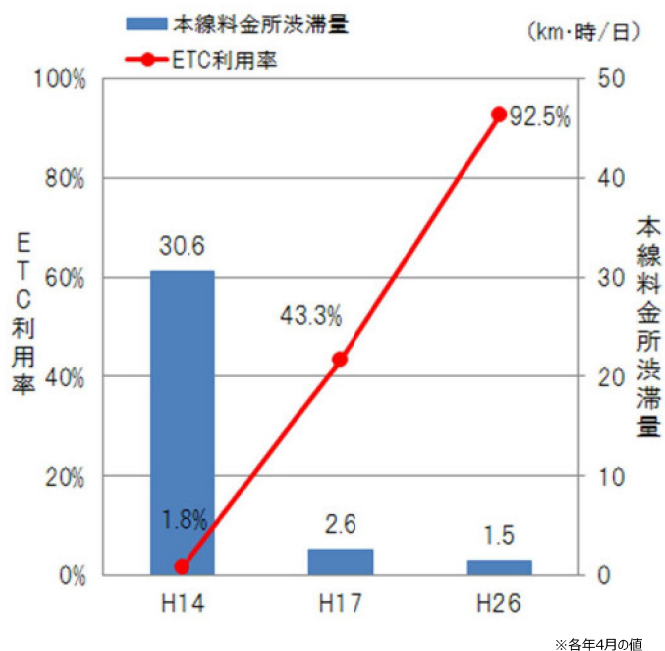
道路管理の取組状況(アウトカム指標の推移)

指標	単位	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
総合顧客満足度	点	2.7	2.8	2.8	3.0	3.3	3.3	3.4	3.4	3.4
CS調査等で把握するお客様の満足度(5段階評価)										
ETC利用率	%	65.7	73.4	79.0	83.0	87.5	88.1	90.4	91.3	92.1
各年度3月平均利用率										
死傷事故率	件/億台Km	32.0	31.5	27.3	23.1	22.5	22.6	19.2	17.0	17.1
自動車走行車両1億台相当の死傷事故件数										
道路構造物保全率(舗装)	%	99	99	99	99	99	99	97	97	97
舗装路面の健全度を表す車線の延長比率(MCI≧5.6) ※平成22年度までは、MCIが4以上の割合で集計										
道路構造物保全率(橋梁)	%	-	-	-	-	-	82	82	83	85
橋梁の健全度を表す比率										
本線渋滞損失時間	万台・時/年	3,100	2,900	2,600	1,800	2,100	2,160	2,310	2,460	2,810
実際の旅行時間と規制速度で走行した場合の旅行時間の差に交通量を乗じたもの										
路上工事時間	時間/Km・年	292	260	275	206	210	234	263	283	232
道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間										

ETCの普及とその効果

- ETC割引の実施など、ETCの普及を進め、民営化以降、ETC利用率が30ポイント以上上昇し、現在、9割以上の利用率を確保
- ETCの普及により、本線料金所の渋滞がほぼ解消

■ ETC利用率と渋滞量の変化



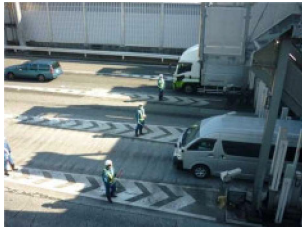
■ 本線料金所の渋滞量変化



道路法(車両制限令)違反車両の取締実施状況

○ 現場取締実施状況

年度	H22	H23	H24	H25	H26
取締回数	794	400	382	609	694
引込台数	626	450	1,045	1,323	1,256
取締台数	136	496	1,129	874	803



料金所での現場取締実施状況



国道との同時取締実施状況



軽減措置の実施状況

○ 反復違反者・悪質違反者への是正指導

- ・ 軸重計カメラの撮影実績に基づく警告の実施
- ・ 反復違反者、悪質違反者に対する違反者講習会の実施
- ・ 講習会欠席者や悪質違反者には個別訪問を実施
- ・ 是正が見られない場合は告発の実施



違反者講習会実施状況



H24.9告発事案

本線通行止め実施状況

- ・ 本線の通行止めが必要な工事実施にあたっては、工事の集約化を図り、通行止め回数の削減を図っている
- ・ H26年については、ネットワーク整備に伴う新設工事の橋梁架設工事等の影響により、通行止め回数が増加

暦年	H21	H22	H23	H24	H25	H26
合計回数	90	109	158	114	155	194
工事	14	13	10	22	17	42
事故	54	65	69	37	41	42
災害(雪・凍結)	2	19	4	10	46	58
災害(雨・滞水)	0	0	0	0	1	1
災害(強風)	12	12	6	32	46	27
災害(その他)	0	0	54	2	0	5
その他	8	0	15	11	4	19

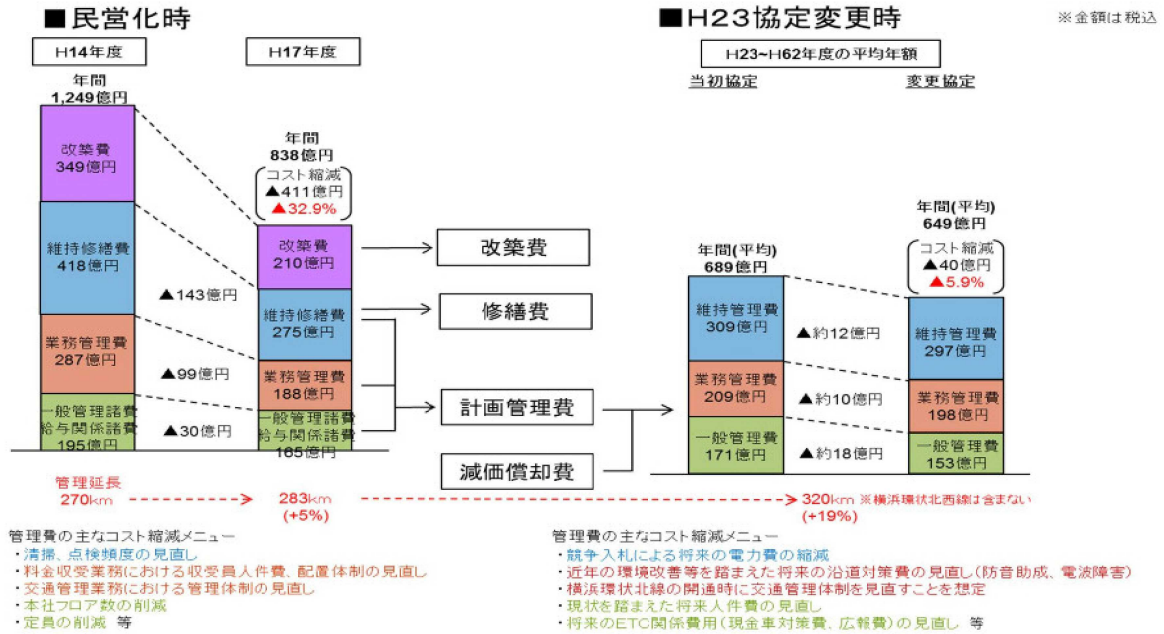
※暦年で、路線別・区間別・上下別に集計



コスト縮減の取組

- ・ 民営化時(平成17年)に、政府の方針等に基づき、管理費3割^{※1}、建設費1割^{※2}を縮減
- ・ 民営化以降も、省電力機器の採用、ETC利用率の増加に伴う広報費の縮減等、継続的にコスト縮減を実施
- ・ 今後も、道路の安全・安心に影響のない範囲で可能な限りのコスト縮減努力を継続的に実施

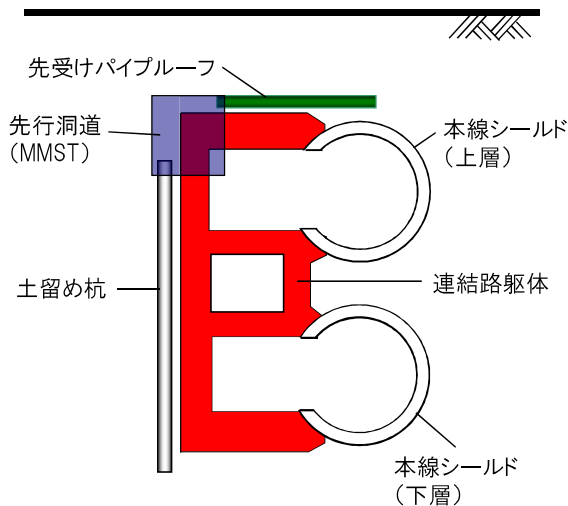
※1 対平成14年度予算 ※2 対平成15年度以降の残事業費



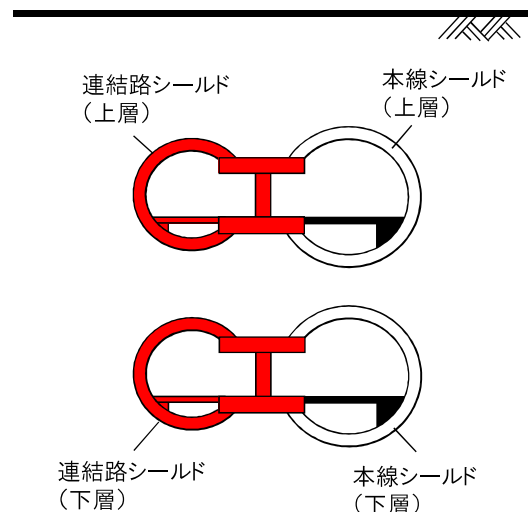
建設費のコスト縮減例：大橋連結路の施工方法見直し

■ 概要: 大橋連結路と品川線本線シールドとの接続部では、当初、先行して構築したトンネルを利用して土留め杭などの仮設物を設置した後に、非開削切開き工法により連結路を構築することを想定していたが、中央環状新宿線で開発された非開削切開き工法の施工技術を活用することで、大橋連結路をシールドで構築し非開削切開き工法により本線シールドと接続する工法に見直し、仮設構造の省略や掘削土量の低減等を図ったことにより、コストを縮減

<当初>



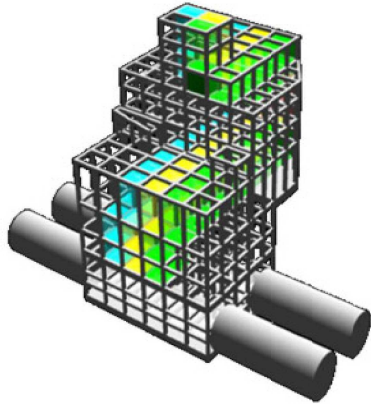
<変更>



建設費のコスト縮減例：換気所躯体の規模縮小

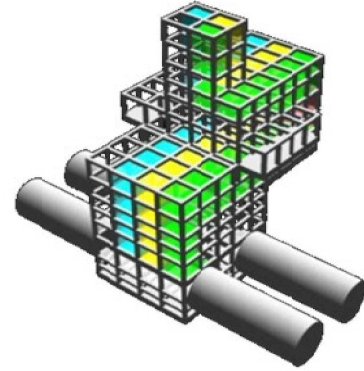
■概要：横浜環状北線の換気所について、必要高さ(収容する設備に応じた必要な天井高さ)が同じ部屋を、同一階に集めることで、各階の高さを最小化し、換気所全体の容積を約45%縮小することによりコストを縮減

<当初>



地上:4階 36,480m³
 地下:6階 103,817m³
 計: 140,297m³

<変更>



地上:3階 18,166m³
 地下:8階 58,600m³
 計: 76,766m³

約45%減

管理費のコスト縮減例：料金精算機の導入

○ 料金精算機の導入による管理費の縮減

[料金精算機]お客様ご自身の操作により通行料金をお支払いいただく設備

[導入時期]当初予定：平成29年度～平成34年度

⇒ **平成25年度～平成26年度に前倒し完了**

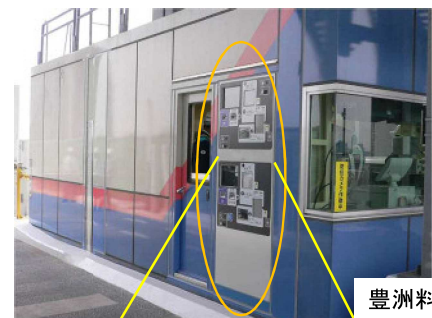
[導入箇所]当初予定：計18箇所(毎年3箇所×6年)

⇒ **計23箇所(18箇所に5箇所追加)**

[導入効果]1箇所あたり約14百万円/年のコスト縮減

導入料金所(23箇所)

路線名	料金所名
高速都心環状線	代官町、銀座(内)
高速1号羽田線	平和島(下)、鈴ヶ森
高速4号新宿線	永福(上)、初台、外苑(上)、外苑(下)
高速5号池袋線	北池袋、飯田橋、西神田、一ツ橋
高速9号深川線	塩浜
高速10号晴海線	豊洲
高速中央環状線	高松、西池袋、中野長者橋
高速神奈川1号横羽線	大師(上)、子安(下)、東神奈川(上)、東神奈川(下)、みなとみらい(下)
高速湾岸線	杉田(東行き)



豊洲料金所



技術開発の取組

・首都高グループは、効率的で適切な建設、改築、更新、管理の実現と事業領域拡大のために、防災、維持管理、更新、環境、交通の各分野について技術開発を実施

◆技術開発研究内容

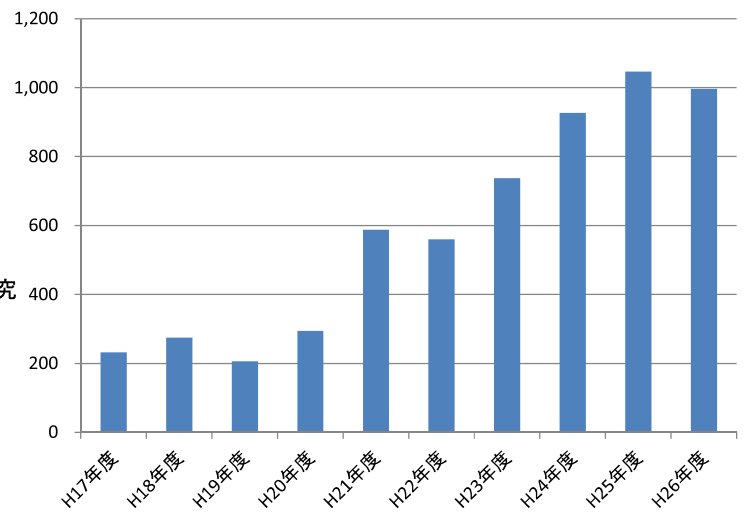
□安全、安心、快適な道路の実現

- ①巨大地震への防災・減災対策技術
 - a)既設橋梁の耐震性向上技術に関する研究
- ②道路管理・交通管制技術の向上
 - a)交通処理能力の最適化に関する研究
 - b)道路交通の安全対策に関する研究
 - c)情報技術を活用した道路管理に関する研究
- ③環境対応技術の向上
 - a)高速道路施設における環境対応技術に関する研究

□構造物の効率的な維持管理、耐久性向上、更新の実現

- ①構造物点検の効率化、高度化技術
 - a)道路構造物の点検技術の向上に関する研究
 - b)道路施設物点検の効率向上に関する研究
- ②道路構造物の効率的な補修・補強技術
 - a)効率的な維持管理技術に関する研究
- ③道路構造物の更新技術
 - a)既設橋梁の更新技術に関する研究
- ④道路構造物の耐久性向上技術
 - a)道路構造物の耐久性向上技術に関する研究

(百万円)



年度別技術開発投資額の推移

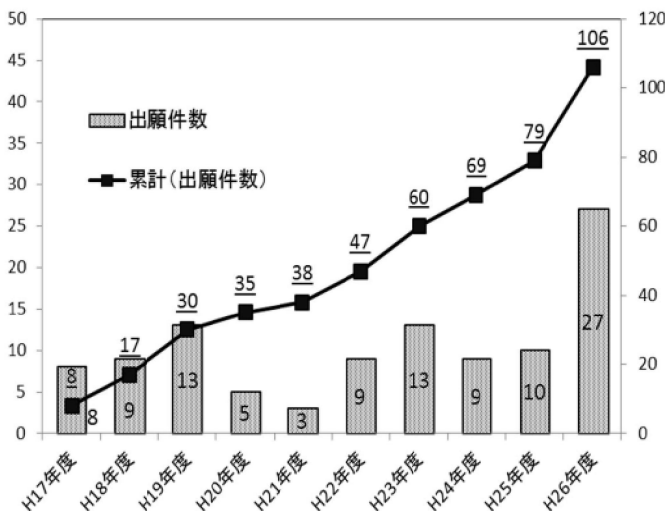
※技術開発投資額は、首都高グループが技術開発に支出した税込の金額

技術開発件数

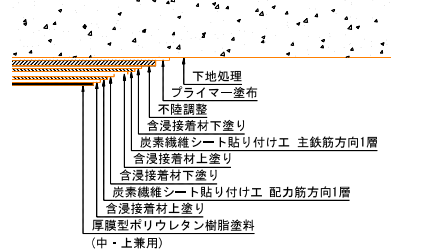
・技術開発件数(特許等の出願)が着実に伸びており、開発技術を活用した技術コンサルティング事業も展開

◆道路床版の補強方法

道路橋の床版(コンクリート床版)下面に炭素繊維シートを格子状に配置するとともに、樹脂を浸して帯状の連続炭素繊維シートの格子構造体を構成、接着することにより床版を補強する工法



年度別特許等出願件数の推移



一級建築士事務所による耐震活動

- ・平成19年1月に一級建築事務所を設立
- ・首都高沿道の戸別訪問営業を実施し、耐震診断業務を受注

	契約件数	
	耐震診断	耐震補強設計
H23年度	4	0
H24年度	12	0
H25年度	12	0
H26年度	14	1
計	42	1



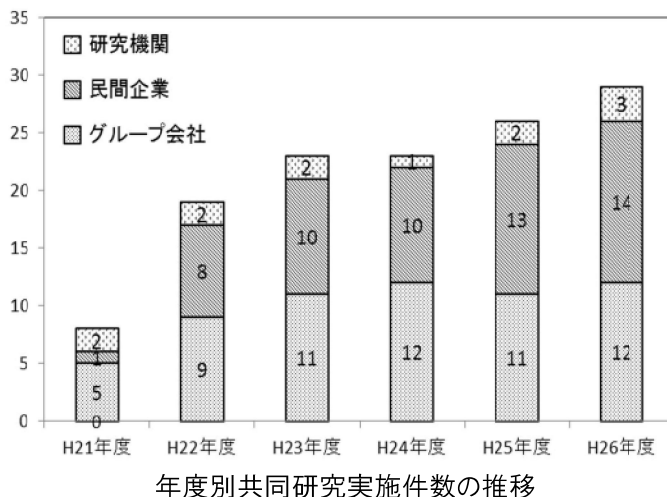
建物耐震診断の現地調査状況

共同研究による技術開発の推進

- ・防災・減災、点検・補修・補強・更新、省エネルギー技術等の開発を独自研究のほかに研究機関や民間企業および首都高グループ会社と連携して共同研究を推進

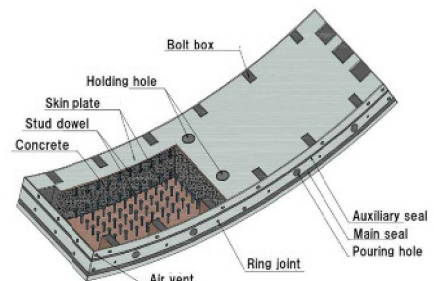
◆現在実施中の主な共同研究

- ・都市基盤施設の再生工学(首都高における点検・診断技術の開発・高度化)
- ・既設橋梁の耐震性向上技術に関する研究
- ・立入者等事故防止対策に関する研究



◆フルサドイッチ型合成セグメントの開発

シールドトンネル切開きにおける合理的な6面鋼殻式のフルサドイッチ型合成セグメントを開発(品川線五反田出入口部に適用)



技術に関する受賞

・ 国土交通大臣、環境大臣、土木学会等より技術に関する賞を受賞

技術に関する受賞の一覧表

	受賞名
平成18年度	全建賞
平成19年度	土木学会技術賞、田中賞、技術開発賞、全建賞、PC技術協会賞(作品)、 コンクリート工学会作品賞、国土技術開発賞、日経BP技術賞(建設)、照明学会(優秀施設賞)
平成20年度	土木学会技術賞、映画コンクール、全建賞、ものづくり日本大賞、グッドデザイン賞(3作品)
平成21年度	土木学会技術賞、環境賞、照明学会(優秀施設賞)
平成22年度	土木学会環境賞、全建賞、コンクリート工学会作品賞、彩の国埼玉環境大賞
平成23年度	土木学会論文賞、田中賞(論文)、全建賞
平成24年度	国際活動奨励賞、全建賞、グッドデザイン賞
平成25年度	土木学会環境賞、田中賞(論文)、(作品)、全建賞、照明学会(照明普及賞)、 都市公園コンクール(国土交通大臣賞)、屋上・壁面・特殊緑化技術コンクール(環境大臣賞)、 グッドデザイン賞(ベスト100、未来づくりデザイン)
平成26年度	屋上・壁面・特殊緑化技術コンクール(国土交通大臣賞)、日本建設機械施工大賞(貢献賞)



環境大臣賞受賞(平成25年度)
【おほしりの杜】

新たな維持管理技術の開発

・ 年々増加する損傷に対して、効率的に点検・補修を行うため、インフラドクター等の新技术を積極的に開発し、道路構造物や道路施設物の効率的な保全、交通の安全を確保

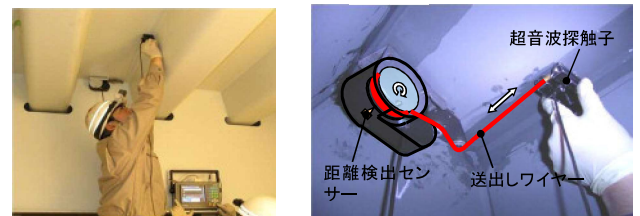
■ 新たな点検技術の活用

狭隘な個所で、僅かな隙間にビデオスコープ先端部の超小型CCDカメラを挿入して画像を撮影して点検を実施



■ 半自動超音波探傷装置を用いた点検

鋼床版のトラフリップに探触子をスライド操作し、デッキ深さ方向 6mm以上のき裂を検出



■ インフラドクターの共同開発

道路・構造物の維持管理の支援を目的として、地理情報と3次元点群データを活用したインフラドクターを共同開発



■ 簡易型高所点検用軽量ポールカメラを用いた点検

接近目視が困難な箱桁内部、高架下に高所作業車のバケットが進入できないような狭隘な場所の点検に活用



民営化後に実施した企画割引

- ・ 民営化以降、民間会社ならではの発想により企画した割引を国土交通省に届出することで実施できるようになった
- ・ このため、道路整備特別措置法(昭和31年法律第7号)第3条第6項の規定に基づき、国土交通大臣より平成18年3月31日付けで事業変更許可を受け、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構への貸付料の支払に支障のない範囲において、下記の企画割引を実施

1. 首都高ホリデーパス

(1) 目的

交通容量に比較的余裕のある日祝日の需要を喚起するとともに、地下鉄等にみられる一日券の首都高での需要を探るため

(2) 割引を適用する自動車

同一日に首都高速道路全線を周遊する目的で通行する普通車のうち、ETCクレジットカード又はETCパーソナルカードを使用して通行料金の納付を行おうとするETC車

(3) 割引を適用した後の料金の額

本割引を適用する全通行に係る料金の合計額は、1,400円とする。

なお、本割引を受ける自動車に重複して適用される割引は、ETC前納割引に限るものとし、本割引を適用した後の料金に対して適用

(4) 実施期間

平成20年6月15日から平成20年8月31日までの日曜日及び国民の祝日に関する法律(昭和23年法律第178号)第3条に定める休日

民営化後に実施した企画割引

2. 川崎線開通記念割引

(1) 目的

川崎線の利便性や快適性を実感して頂くため

(2) 割引を適用する自動車

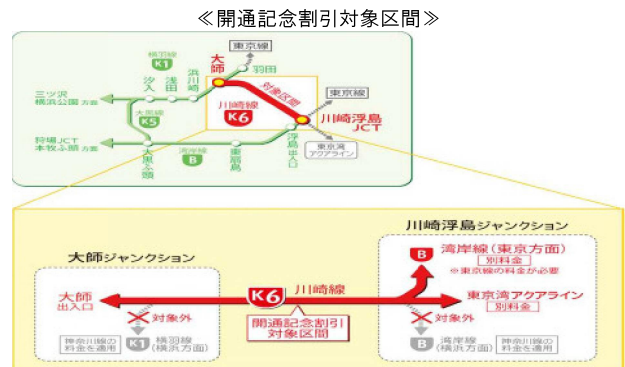
ETC車

(3) 適用区間及び割引率

川崎市道高速縦貫線のうち神奈川県川崎市川崎区大師河原一丁目から同区浮島町まで(大師出入口から川崎浮島ジャンクションまで)の区間のみを通行する場合、50%の割引率を適用する
ただし、神奈川線において通行料金を徴収する区間を通行する場合に限る

(4) 実施期間

平成22年10月20日から平成23年12月31日まで



PA及び駐車場事業の営業収益

1. PA事業

- ・ この10年間PAの新規開設はなし
- ・ 経済情勢の長期低迷が休憩所売上高の伸び悩みに反映

区分	H17(下)	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
PA運営数(箇所数)	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
休憩所(PA)売上(億円)	14.3	31.1	31.3	31.0	31.7	28.8	27.1	27.9	27.6	25.7

2. 駐車場事業

- ・ 経済情勢の長期低迷を反映して駐車場需要が縮小する中、新規需要の積極的な開拓や新規高架下駐車場適地の開発努力等により、駐車場収益は拡大を維持

(百万円)

区分	H17(下)	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
都市計画駐車場	683	1,453	1,577	1,557	1,515	1,466	1,409	1,415	1,477	1,507
高架下駐車場	568	1,217	1,278	1,245	1,249	1,218	1,216	1,285	1,336	1,358
合計	1,251	2,670	2,855	2,802	2,764	2,684	2,625	2,700	2,813	2,865

首都高速PA位置図



国内技術コンサルティング事業の受注件数

・ 首都高グループの受注件数は、技術力を活用した積極的な取組みの結果、年々増加

【年度別国内受注実績】

年度	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
受注実績	3	2	0	3	2	6	11	24	37	43

(件数)

【受注例】



東京都管理の東京ゲートブリッジ橋梁点検業務



足立区管理の花畑大橋の耐震補強設計業務

橋梁の維持管理技術に関する勉強会

・ 地域の安全・安心の向上に貢献するため、国・地方公共団体の技術系職員を対象に、首都高速道路の維持管理で培った技術を紹介する勉強会を実施

【橋梁の維持管理技術に関する勉強会開催実績】

開催回数	参加者の所属	内容
15回 (平成21年度より実施)	国土交通省 東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県 横浜市、川崎市、さいたま市、浦安市 中央区、千代田区、港区 (株)ゆりかもめ (のべ460名)	構造物点検 疲労き裂補修工事 耐震補強工事 支承取替え工事 PC桁補修・補強工事 橋梁架替え工事 など

【勉強会の実施状況】



H25年 1号羽田線勝島



H26年 湾岸線横浜ベイブリッジ

パーキングエリア及び駐車場のサービス向上

- ・ 限られた空間の中で施設配置を見直し、駐車台数を拡充(+98台)
- ・ トイレのリニューアルを実施し、オストメイト対応などユニバーサル対応を推進

【民営化時】

電気自動車用急速充電器： 0箇所
 AED： 0箇所
 オストメイト対応トイレ※： 0箇所
 コンビニエンスストア： 0箇所
 Wi-Fi： 0箇所



【現在】

駐車台数の拡充： 98台増
 電気自動車用急速充電器： 8箇所
 AED： 7箇所
 オストメイト対応トイレ※： 16箇所
 コンビニエンスストア： 1箇所
 Wi-Fi： 8箇所

PAの改修事例

- ・ 施設配置見直しに伴う駐車台数の拡充
 主な拡充箇所 川口PA 92台 → 119台(+27台)
 辰巳第一PA 26台 → 47台(+21台)
 代々木PA 22台 → 41台(+19台)
- ・ 民営化前に引き続き、トイレのリニューアルを実施(14PAにおいて実施)
- ・ AED、オストメイト対応トイレ※の導入
- ・ ユニバーサルデザインに配慮した施設整備
- ・ テナント選定基準を見直し、コンビニエンスストアを誘致
- ・ サービス介助士を計画的に養成

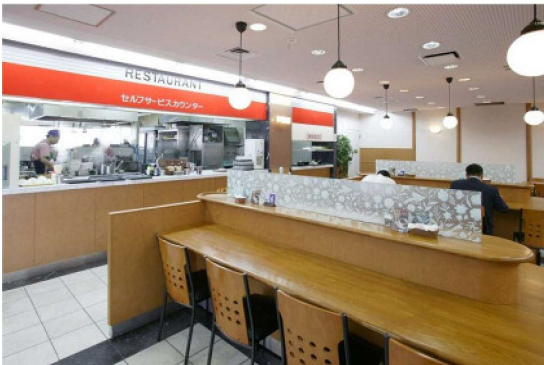


大井東PAの改修

※ オストメイト:人口肛門等保有者等

お客様の利用状況に即した休憩所の改修

「憩い」と「やすらぎ」の空間演出を施した売店スペース(平和島(上)PA)



短時間利用のお客様にも便利なテイクアウト重視の売店へ(大黒PA)



PAでのイベント



H26山梨とうもろこし直売



H25栃木物産展



H26ホテルグランパシフィック・ル・ダイバ

民営化当初はPA利用のお客様を対象とするイベントを多数開催していたが、近年は高速道路の営業促進と連携したイベントを多数開催

年度	実施件数	主な内容
H17(下)	1件	民営化記念イベント(ラーメンフェア、全PA食事500円以上で100円キャッシュバック、マクドナルドてりやきバーガー値下げ500円→390円)
H18	3件	ETC普及促進キャンペーン(大黒)、クリスマスイルミネーション(大黒)、大黒2Fレストランドリンク1杯無料提供・シューマイ100円引(横浜ジャズブロムナード2006)
H19	5件	横浜ジャズブロムナード2007(大黒)、スカイライン特別展示(大黒PA)、横浜ベイブリッジフェア2007(大黒)、クリスマスイルミネーション(大黒・八潮)
H20	5件	クリスマスイルミネーション(大黒・八潮・川口)、お客様感謝デーin大黒、川口PAリニューアルオープン記念イベント
H21	6件	クリスマスイルミネーション(大黒・八潮・川口)、ベイブリッジ開通20周年記念イベント、エコロマンティックパーキング2009(大黒)、Bay20プロジェクト
H22	14件	クリスマスイルミネーション(大黒・八潮・川口)、タバコサプリング(大黒)、GW首都高グッズイベント(大黒)、栃木物産展(大黒)、夏祭りイベント(川口、八潮)、山梨物産展(大黒)、スカイウォーク閉鎖イベント、根室水産イベント(大黒)、ピンクFIATキャンペーン(大黒)、三浦観光物産展(大黒、川口)
H23	7件	栃木物産展(大黒)、東北応援フェア(川口)、つくば市物産フェア(八潮)、3世代でGO!GO!キャンペーンin川口、山梨物産展(大黒)、横須賀W観光キャンペーンin川口、大黒クリスマスライブイベント
H24	15件	首都高で行こう! in大黒・川口、こどもの日イベント(川口)、山梨とうもろこし直販(大黒)・川口)、夏みちキャンペーン(大黒、川口)、抽選会イベント(大黒、川口、市川)、山梨ぶどうフェア(大黒)、クリスマス抽選会(大黒)、クリスマスライブフェス(市川)、しらす直販(大黒)、袖ヶ浦市観光物産(大黒)
H25	12件	山梨物産展(大黒・川口×3)、栃木物産展(大黒、川口)、箱根物産展(川口)、北社市物産展(川口)、横浜物産展(大黒)、袖ヶ浦物産展(大黒)、クリスマスライブフェス(市川)、横須賀物産店(大黒)
H26	20件	栃木物産展(大黒)、山梨物産展(川口×5)、ホテル日航東京観光イベント(川口×4)、南アルプス市物産展(川口)、山梨とうもろこし直販(大黒)、FM横浜イベント(大黒)、千葉・埼玉ライバルシリーズイベント(川口)、北社市物産展(川口)、横須賀市物産展(大黒・川口)、ホテルグランパシフィックイベント(川口)、三浦市物産展(川口)、クリスマスライブフェス(市川)

4. その他 1)海外関係の取組

海外道路関係機関との技術協力覚書(MOU)

- 海外道路関係者とMOUを締結することで協力関係を維持・強化しながら、セミナー、研修等を開催することで、各機関が個別に抱える課題やニーズに沿った技術協力を実施

年度別MOU締結状況

年度	H21	H22	H24	H26	合計
件数	1	2	4	1	8

国別MOU締結状況

国名	カンボジア	タイ	インドネシア	フランス	ミャンマー	合計
件数	1	3	1	2	1	8



タイ国 ドムアン有料道路(株)との覚書締結



インドネシア国の有料道路事業会社来訪 (MMS社)

視察者・研修員等の受け入れ

- 海外要人による視察や、JICA等が実施する研修を多数受け入れ、当社の高速道路施設・現場等とあわせて日本の技術を紹介

視察・研修受け入れ実績

年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
人数	280	199	445	520	600	250	400	540	530
国数	53	32	62	45	50	20	40	38	45



ミャンマー国 建設大臣来訪



ネパール国公共事業運輸省大臣視察
(交通管制室)

JICA長期専門家派遣

- 国際協力機構(JICA)を通じて開発途上国の政府機関等への技術者を長期派遣し技術指導・人材育成に協力

近年の派遣実績(民営化以降の新規派遣案件)

派遣国	派遣先期間	専門分野	派遣期間
カンボジア	公共事業運輸省	道路管理	H18.07~H21.06
		道路建設・維持管理	H21.07~H24.10
		橋梁維持管理計画	H27.03~H29.03
ネパール	経済財務省	住民参加型計画及び開発	H22.05~H24.03
	公共事業計画省道路局	道路計画・維持管理	H19.09~H20.09

海外駐在員事務所の設置

- ・タイ国及び周辺国の情報収集及び関係者との定期的な交流活動を目的に、平成23年6月に海外駐在員事務所(タイ国バンコク、インドネシア国ジャカルタ)を設置
- ・地域拠点としての機能強化を図るため、平成26年7月にジャカルタ事務所をバンコク事務所に統合

平成23年6月～平成26年7月

平成26年7月～現在

国名	都市名	体制
タイ	バンコク	邦人1名 タイ人1名
インドネシア	ジャカルタ	邦人1名 尼人1名



国名	都市名	体制
タイ	バンコク	邦人2名 タイ人2名

海外コンサルタント事業

- ・平成21年度から海外コンサルティング業務に着手し、道路事業者として培った高度な技術力を積極的にPRしながら、途上国における高速道路整備やその他の技術的支援を実施

【年度別受注実績】

年度	H21	H22	H23	H24	H25	H26	合計
件数	1	4	7	5	3	5	25

【国別受注実績数】

国	件数	主な技術分野
タイ	8	橋梁点検、維持管理、計画路線の管理運営計画、ITS
インドネシア	4	道路計画、維持管理
フィリピン	3	計画路線の管理運営計画、ITS
ベトナム	3	技術資格制度、ITS
ミャンマー	1	橋梁設計、維持管理
カンボジア	2	経済財務分析
ネパール	1	トンネル運営管理
インド	1	ITS
エジプト	1	橋梁点検、維持管理
ポルトガル	1	都市交通、ITS

海外道路投資事業

・平成23年に設立した「日本高速道路インターナショナル株式会社(JEXWAY)」を通じた海外道路事業への投資により、各国の高速道路整備を支援するとともに、日本政府方針ともなっている海外インフラ輸出も支援

- 民営化以降の高速道路各社による海外展開を一層進め、また、政府による民間企業の海外インフラ輸出の促進に向け、海外での有料道路投資事業を実施する会社として、高速道路会社5会社共同で平成23年9月に、「日本高速道路インターナショナル株式会社(JEXWAY)」を設立
- JEXWAYを通じた海外道路投資案件については、昨年12月に第一号案件としてインドネシアの有料道路運営会社(ビンタロー・スルポン・ダマイ社)の株式の一部をJEXWAYが取得し、当社からも出資を実施

