

4. 平成17年度主要施策

(1) 道路行政マネジメントにおける指標を取り入れた業務計画、客観的な政策評価の実践【P7】

- ① 道路行政マネジメントにおける指標を取り入れた業務計画の実践
- ② 適切な管理水準を確保した合理的、効率的な道路維持管理の推進
ーアセットマネジメントの導入ー
- ③ お客様サービス向上アクションプログラムの策定

(2) ネットワーク整備の推進、多様で弾力的な料金施策の実施【P8】

- ① ネットワーク整備の推進
- ② 多様で弾力的な料金施策の実施

(3) 首都高速道路におけるITS施策等の推進【P8】

- ① ITSアクションプログラムの策定
- ② ETC普及促進の取組み

(4) お客様サービスの向上、お客様の視点に立ったサービスの向上【P9】

- ① お客様サービスの向上【MEX-iセンターのサービス拡充】
- ② 利用促進策の展開
- ③ 道路工事情報の拡充 ー工事番号制の導入ー
- ④ お客様の視点に立った道路維持管理の推進
- ⑤ お客様の視点での案内標識の再評価

(5) 環境・景観に配慮した都市高速道路サービスの提供【P10】

- ① 環境・景観への配慮 ー快適空間創造プロジェクトの推進ー
- ② 大気浄化対策の推進
- ③ 環境ロードプライシングの継続

(6) 防災・安全対策の推進【P10】

- ① 地震防災対策、道路構造物安全対策等の推進
- ② 交通安全対策の推進

(1) 道路行政マネジメントにおける指標を取り入れた業務計画、客観的な政策評価の実践

① 道路行政マネジメント※における指標を取り入れた業務計画の実践

首都高速道路公団では、平成14年度より、民営化を見据えた経営管理手法の導入を図っており、その中で、「**年次計画**」「**業績評価**」により、各般の施策の成果を指標で評価するP D C A (PLAN-DO-CHECK-ACTION) システムを実践しています。

平成15年度に国土交通省により策定された「**道路行政マネジメント**」における**指標**についても、平成16年度年次計画より採用し、公団のP D C Aシステムに取り込むことによって国の施策と整合を図っています。

平成17年度予算も、こうした指標による成果評価を念頭に策定したところです。

【別紙1-1】

※国土交通省において、より効果的・効率的かつ透明性の高い道路行政への転換を図るため、他の公共事業に先駆けて、平成15年度より成果志向の道路行政マネジメントを実践している。

② 適切な管理水準を確保した合理的、効率的な道路維持管理の推進 —アセットマネジメントの導入—

老朽化する道路資産の維持管理を行うには、適切な目標管理水準の設定、合理的かつ効率的な道路維持管理計画が必要です。そのため、平成17年度から**アセットマネジメント**の概念を適用した道路維持管理の計画を立案するシステムを導入し、試算を進めます。

【別紙1-2】

③ お客様サービス向上アクションプログラムの策定

お客様の安全性・快適性・円滑性をさらに高めるため、多様なサービス向上策の取組みを図ります。お客様の声等を参考として、公団業務全体にわたる改善策の検討を行うとともに、特にハード対策として費用のかかる渋滞対策、P A、料金所、交通安全においては、費用対効果等の定量的な指標により優先度を決定し、戦略的に具体化を図る**アクションプログラム**を策定します。【別紙1-3】

【別紙1-1】 道路行政マネジメントにおける指標を取り入れた業務計画の実践

【別紙1-2】 適切な管理水準を確保した合理的、効率的な道路維持管理の推進
—アセットマネジメントの導入—

【別紙1-3】 お客様サービス向上アクションプログラムの策定

(2) ネットワーク整備の推進、多様で弾力的な料金施策の実施

① ネットワーク整備の推進

平成17年度予算では、建設コストの更なる削減、事業区分の見直しによる採算性確保を図りつつ、開通効果を早期に発現させるため進捗率が高い重点路線に優先配分し、その他の路線については、完成目標年度を見据えて必要最小限の事業費を配分するなど効率的な事業の推進を図ります。

特に、**中央環状線の整備**は重点課題となっており、首都高速道路の渋滞解消のためにもこの整備促進に全力で取り組むとともに、空港・港湾アクセスの観点からもネットワーク整備を検討していきます。【別紙2-1】【別紙2-2】

② 多様で弾力的な料金施策の実施

ETCを活用した多様な料金サービスの導入により、ETC利用率を高めるとともに、平成15年12月の「道路関係四公団民営化の基本的枠組み」（政府与党申合せ）を踏まえ、利用の程度に応じた負担という公平負担の考え方にに基づき、**平成20年度を目標として対距離料金制**への移行を目指します。

料金施策については、これまでも「環境ロードプライシング」「ETC前払割引」「ETC特定区間割引」「夜間割引社会実験」等を実施してきましたが、今後は既存の前払い割引を中心とした割引から、ETC後納割引制度へ移行するなどの取組みを実施します。

【別紙2-3】

【別紙2-1】中央環状線の必要性和整備状況

【別紙2-2】空港・港湾アクセス円滑化への取組み

【別紙2-3】多様で弾力的な料金施策の実施

(3) 首都高速道路におけるITS施策等の推進

① ITSアクションプログラムの策定

平成16年8月、スマートウェイ推進会議（国土交通省、委員長：豊田章一郎 経団連名誉会長）で「ITSセカンドステージへ」が提言され、ITSを支えるスマートウェイの進展が求められています。

首都高速道路においても、この提言を受け、更なるITSの推進を目指し具体的な施策を『ITSアクションプログラム』として展開し、道路交通環境の改善とお客様の更なる利便性の向上に努めます。

現在、国土交通省と共同で4号新宿線参宮橋カーブ区間におけるVICSを用いた安全走行支援情報の提供（社会実験：3月～5月末まで）を実施しているほか、「ETCカード未挿入お知らせアンテナ」の運用（9箇所の本線料金所で実施中）を開始する取組みなどを行っているところですが、今後、更なるITS技術の活用を検討していきます。

【別紙3-1】

② ETC普及促進の取組み

ETCの普及促進のため、ETCの利用環境整備として専用レーン設置料金所の拡大、各種料金施策の実施、ワンストップサービスの実施等の取組みを行った結果、ETC利用率は順調に増加し、首都高速におけるETC利用率は35%を超え、本線料金所の渋滞が約7割減少するなど、効果が現れてきているところです。引き続き、平成18年春の目標である85%に向けて**普及促進策**を展開していきます。【別紙3-2】

【別紙 3-1】 スマートウェイにふさわしいきめ細かい情報の提供

－ITSアクションプログラムの策定－

【別紙 3-2】 ETC普及促進の取組み

(4) お客様サービスの向上、お客様の視点に立ったサービスの向上

① お客様サービスの向上【MEX-iセンターのサービス拡充】

現在、首都高速道路公団では、『MEX-iセンター』においてお客様からの電話による所要時間・渋滞状況等の首都高速道路情報等に関するお問い合わせを受け付けています。

これまで平日のみサービスを行ってまいりましたが、民営化に向けたお客様サービス向上の一環として、平成17年4月から土・日・祝休日にも受付を行います。

<受付時間は、従前どおり9:00~20:00>

② 利用促進策の展開

健全かつ確実な経営を図るために、長期的な収支見通しのもとに、より一層の収入を確保する必要性から、首都高速道路の交通特性等についてお客様の視点にたって分析し、利用促進計画を取りまとめ、実施・評価を行います。【別紙 4-1】

③ 道路工事情報の拡充 ー工事番号制の導入ー

首都高速道路上の工事について、工事の内容を分かり易く現場に明示するとともに、工事番号を表示して工事の詳しい内容をお知らせします。【別紙 4-2】

④ お客様の視点に立った道路維持管理の推進

お客様の視点に立った道路維持管理を進めるため、これまでも沿道住民の方々に首都高速道路のウォッチング（点検）に参画して頂いておりますが、維持管理業務の紹介や意見交換の場を設けるなど、内容を拡充します。【別紙 4-3】

⑤ お客様の視点での案内標識の再評価

「わかりやすい標識のあり方に対する提言」（平成16年12月策定：国土交通省）を踏まえ、案内標識の見直しが必要と考えられることから、パブリックコメントを実施し、さらに、お客様・有識者からなるマネジメント会議を開催し、標識体系の確定、標識の変更を検討していきます。【別紙 4-4】

【別紙 4-1】 利用促進策の展開

【別紙 4-2】 道路工事情報の拡充 ー工事番号制の導入ー

【別紙 4-3】 お客様の視点に立った道路維持管理の推進

【別紙 4-4】 お客様の視点での案内標識の再評価

(5) 環境・景観に配慮した都市高速道路サービスの提供

① 環境・景観への配慮 ー快適空間創造プロジェクトの推進ー

首都高速道路を 21 世紀の首都東京の都市環境にふさわしいものとするため、お客様の快適性と道路景観の向上を目指し、『**快適空間創造プロジェクト**』において環境及び景観の向上を図る施策を実施します。【別紙 5-1】

② 大気浄化対策の推進

中央環状新宿線及び川崎線の換気所について、二酸化窒素に係る環境基準が達成されていない状況に鑑み、換気所周辺の局所対策として、**低濃度脱硝設備の設置**を引き続き進めます。

③ 環境ロードプライシングの継続

川崎地区及び横浜地区において並行する横羽線と湾岸線の大型車に対し、料金格差を設け、湾岸線への交通転換により沿道環境の改善を図る**環境ロードプライシング**を継続して実施します。

※平成 17 年度 2 月平均適用台数：10,000 台/日

【別紙 5-1】 環境・景観への配慮 ー快適空間創造プロジェクトの推進ー

(6) 防災・安全対策の推進

① 地震防災対策、道路構造物安全対策等の推進

地震災害時の安全を強化するため、横浜ベイブリッジなど長大橋梁等の耐震補強、トンネルの耐震補強を実施します。

また、道路構造物の安全対策の一層の拡充を図る必要性から、トンネル部の天井やタイルの剥落防止対策等を拡充するほか、鋼製橋脚隅角部等の鋼構造物の疲労耐久性向上対策などを継続して実施します。さらに、平成 17 年度においては、鋼橋重大疲労損傷対策に新規着手します。

将来の維持更新に備えた大規模改築について、今後、そのあり方に関する基本的な考えを取りまとめることを目的として委員会を設置し検討します。【別紙 6-1】

② 交通安全対策の推進

交通事故分析に基づき、事故多発地点に対して交通安全対策を実施するほか、お客様の安全・快適な走行を確保するために、雨天時の事故防止に効果のある高機能舗装への更新を図ります。

また、湾岸線等の走行速度の高い路線を中心に、分岐部の安全対策、高輝度レーンマーク等の重点的な対策を実施します。

さらに、PA や料金所などで交通事故防止のための的確な情報提供を行うとともに、ホームページに掲載している交通安全情報の拡充を図るとともに、交通安全フェアなどの啓発活動も引き続き実施していきます。

【別紙 6-1】 将来の維持更新に備えた対策の推進 ー鋼橋重大疲労損傷対策の実施ー

1-1 道路行政マネジメントにおける指標を取り入れた業務計画の実践

平成17年度上半期業務計画の主な経営目標

業績評価指標	平成16年度実績見込値	平成17年度上半期目標値	中期目標値 (平成19年度)
総合顧客満足度 （顧客満足度調査の総合満足度の指数）	2.8 不満のあるお客様の割合： 38.6%	3.0 ^{※1} 33.0%以下 ^{※1}	3.3 26%以下
平均走行速度 (全線・平日・昼間)	45km/h	46km/h	50km/h
(東京線・平日・昼間)	43km/h	44km/h	47km/h
渋滞損失時間(東京線)	87,200台・時/日	72,000台・時/日以下	54,500台・時/日以下
本線料金所の渋滞損失時間 (全18箇所合計値)	350台・時/日	200台・時/日以下	0(渋滞解消) (平成17年度)
東京都区部において首都高速道路を使う割合	27.5%	27.5%	29%
工事渋滞量 （首都高速道路全線・19時～翌6時）	14.6km・h/日	12.3km・h/日以下	8.6km・h/日以下
路上工事時間	378時間/km	362時間/km以下 ^{※1}	333時間/km以下
工事規制回数	25,800回	24,250回以下 ^{※1}	21,420回以下
処理時間3時間以上の事故	50件 (H16.4~9実績28件)	20件以下	40件以下
ETC利用率 （ETC利用台数/ETC利用可能料金所通行台数）	60% ^{※2}	70% (17年9月最終週平均)	85% (17年度末目標)
本線料金所におけるETC専用レーン率	36% ETC専用レーンを複数化した本線料金所の割合 89%	51% 94%	77% 概ね達成
事故件数 （首都高速道路全線の事故件数（人身事故・物損事故））	13,200件 (H16.4~9実績6,638件)	6,200件以下	12,000件以下
ホームページアクセス件数	38,000件/日	43,000件/日	70,000件/日
騒音に係る夜間要請限度達成率 （高速単独区間）	94%	94% ^{※1}	要請限度を概ね達成
騒音に係る夜間要請限度達成率 （街路併設区間）	69%	70% ^{※1}	72%

※1 平成17年度の年間を通じた目標値を設定。

※2 ETC利用率（ETC関連指標含む。）については、平成17年春60%達成に向けて全力で取り組み中。

■は、道路行政マネジメントにおける指標を取り入れたもの

1-2 適切な管理水準を確保した合理的、効率的な道路維持管理の推進 —アセットマネジメントの導入—

現在 283.3km の首都高速道路のネットワークは、1日 112 万台、年間 4 億台の車に利用されている一方、供用年数 30 年を超える構造物比率が約 4 割に達しており、確実に老朽化が進行しています。

今後、コスト縮減を図りつつ、老朽化する膨大な道路資産の維持管理を実施するためには、適切な目標管理水準の設定、目標管理水準を満足する合理的、効率的な維持管理計画の策定（アセットマネジメントの概念の適用）が必要です。

【施策の内容】

道路の維持に当たって必要となる管理水準については、安全性やサービスレベルを一定以上確保するよう設定します。また合理的・効率的な道路維持管理を進めるため、アセットマネジメント（資産管理）の概念を適用したマネジメントシステム（下記参照）の導入を図り、将来にわたる補修計画（量、時期、費用）の試算を行います。

（参考：マネジメントシステムの具体的な内容）

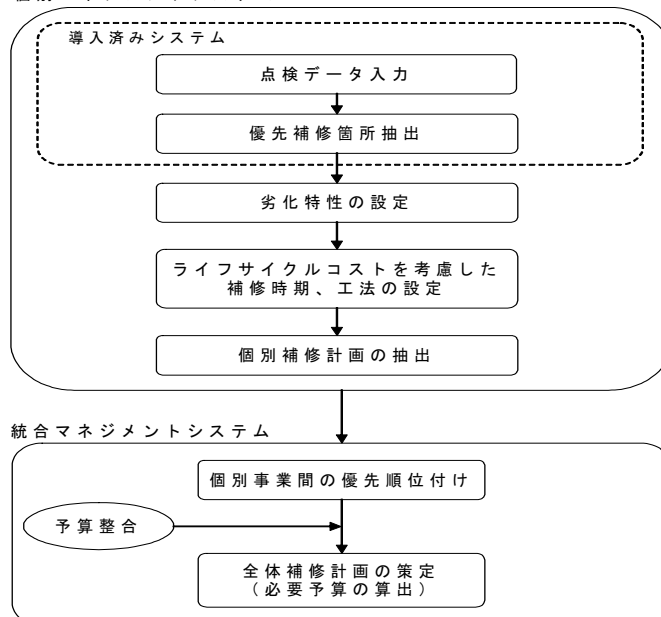
① 舗装等の補修工事別のマネジメントシステム(個別マネジメントシステム)

舗装、塗装、RC 床版の補修工事を対象として、点検結果に基づく現時点での補修優先度を判別するシステムは試行的に導入済みです。平成 17 年度は、将来にわたる中長期補修計画を立案するシステムに改良します。

② 維持管理業務全体のマネジメントシステム(統合マネジメントシステム)

平成 17 年度には、個別事業毎の補修計画を踏まえ、維持管理全体としての優先度を総合的に判定し、予算制約の下での将来にわたる補修計画を立案するシステムを試行的に導入します。

個別マネジメントシステム



（参考）個別マネジメントシステムの試行

1-3 お客様サービス向上アクションプログラムの策定

民営化にあたり、首都高速道路をご利用いただくお客様の安全性・快適性・円滑性をさらに高めるために、これまで以上に多様なサービス向上が求められています。

一方、コスト削減など、より効率的・重点的なネットワークの整備等の必要性も高まってきていることから、コストや得られる成果、フィージビリティ等を考慮した、お客様サービス向上施策を実施するための、わかりやすい計画(アクションプログラム)を着実に推進していくことが重要となっています。

【施策の内容】

サービス向上施策として、お客様から要望が多い渋滞対策、PA、料金所及び交通安全について道路や施設の改良等のメニューの検討を行い、費用対効果等も考慮して、優先度の高いメニューから具体化を図るべく、平成17年度民営化までにアクションプログラムを策定・実施します。

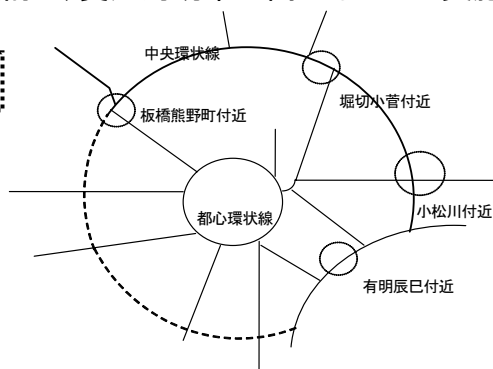
また、現在事業を進めている石川町出口(平成16年12月都市計画決定及び都市計画事業認可済み。平成19年度完成予定。)の整備、多様な情報提供を可能とする文字情報板の更新(LED板への更新)等の事業についても、引き続き実施します。

◎ 施策の検討事例

《渋滞対策》

ネットワーク整備と合わせて渋滞のボトルネックとなっている箇所に対する車線増や区画線改良など、必要なメニューを抽出検討し、費用対効果の高いものから実施すべく検討。

ボトルネックとなっている箇所等の例

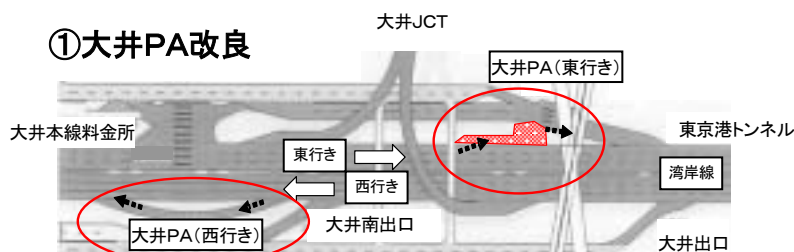


《PA対策》

お客様の要望が多いPAの拡充について、設置済みのPAの満足度を高めるとともに、新たなPAの設置等を含めた対策について検討。

・平成17年度の実施例: ①大井PA改良、②PAでの公衆用無線LAN設備の推進

①大井PA改良



- ・東行き(新設)22台(大型4、普通17、障害者1)
- ・西行き(改良)21⇒37台(大型3⇒10、普通17⇒26、障害者1⇒1)

湾岸線東行きについては、大黒PAからJH湾岸幕張PAまで約50Kmの間サービス施設がなく、設置が強く望まれていることから、サービス向上のため、東行きで新たに大井PA(東行き)を整備。(平成17年秋完成予定)

西行きについても、現在の大井PA(西行き)の駐車スペースを拡大し、駐車台数を増加することにより需要に対応。(平成17年1月概成)

②PAでの公衆用無線LAN設備の推進

ビジネスユースのお客様を中心とした利便性向上(インターネット接続による道路交通情報やメールのチェック等)や実用化が始まっているIP携帯電話の普及に向けた社会的取組みとして実施。

2-1 中央環状線の必要性と整備状況

21世紀型都市再生を目的に内閣に設置された都市再生本部において、「首都圏三環状道路」が重点プロジェクトとして決定されました。

中央環状線は、「首都圏三環状道路」の中で東京都区部の主要拠点を結び、放射方向の道路と組み合わせて首都高速道路全体のバランスよい利用を可能とし、首都機能の維持・増進を図る総延長約47kmの路線です。

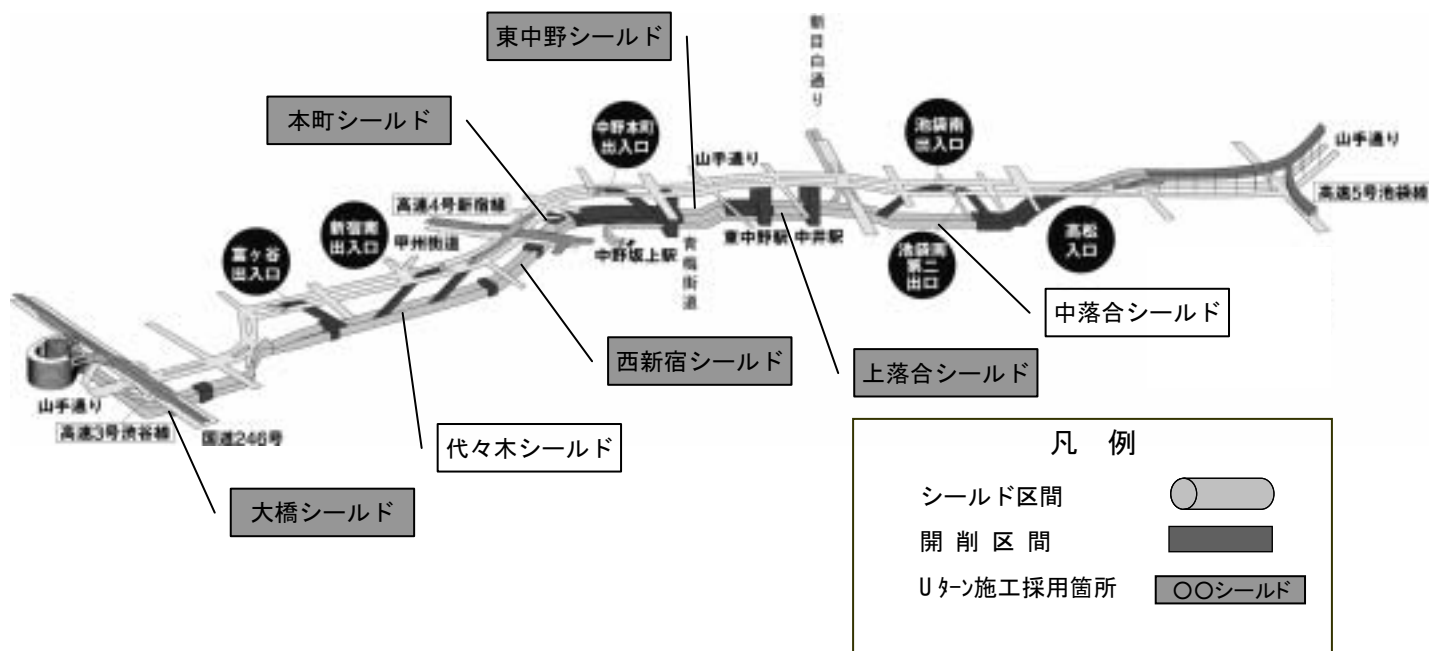
このうち、北側区間を形成する**中央環状王子線**が平成14年12月25日に開通しました。その結果、箱崎・両国ジャンクションや竹橋ジャンクションの通過時間が2～3割短縮し、東京線の渋滞の量が約1割減少する等、開通効果が現れていますが、さらにより大きな環状機能を発揮するには、西側区間の延長約11kmの**中央環状新宿線**の整備が必要であり、平成18年度内の完成を目指し、精力的に建設を進めています。なお、**中央環状品川線**は平成16年11月に都市計画決定されました（平成17年度は、東京都において先行整備を実施）。



＜中央環状新宿線の建設について＞

中央環状新宿線は、周辺環境への影響を最小限にするため、主に山手通りの地下に建設しており、施工期間中でも山手通りの交通等への影響や周辺への騒音、振動などを最小限に抑えるシールドトンネル工法を採用しています。

シールドトンネル工法の区間のうち、上落合、東中野、本町、西新宿、大橋の各シールドトンネルでは、建設コストの縮減のため、一度到達したシールドマシンの向きを回転させてシールドマシンを再利用するUターン施工を積極的に採用しています。平成17年度には、シールドトンネル工法区間の掘削が、ほぼ完了する見込みです。



2-2 空港・港湾アクセス円滑化への取組み

経済のグローバル化が一層進展し、地球規模での交流が活発化しており、今後、空港及び港湾は、都市に必要不可欠な社会資本としてさらに重要性が向上します。特に首都圏の空港・港湾は、日本の玄関として、国際的に活動するビジネスや産業の育成のみならず、国際交流を導き、わが国の国際競争力を高めるために非常に重要となっています。

そのため、空港及び港湾のこれらの重要な機能を発揮するためにも、首都高速道路の整備により背後圏との広域交通ネットワークを整備し、空港・港湾アクセスの一層の充実・強化を図ることが必要です。

【施策の内容】

これまでの空港・港湾アクセスの円滑化への取組みとしては、

- ①羽田空港や東京・横浜・川崎の各港に直結し、成田空港や千葉港・横須賀港等にもアクセスを容易とする高速湾岸線(64km)をはじめとする首都高速道路ネットワーク(283km)を整備し、各空港・港湾との連携に大きく貢献
- ②平成16年9月、空港・港湾地区へのアクセス向上を目的の一つとして、高速湾岸線の新木場出入口～辰巳ジャンクション間の片側4車線化(従来は片側3車線)を実施し、高速湾岸線西行(横浜方面)の渋滞がほぼ解消するなど大きな効果を発揮
- ③平成16年12月、羽田空港第二ターミナルの完成に伴い、空港内道路を周回せずにターミナルと直接アクセスできる出入口を増設
- ④各空港・港湾からの効率的な物流の確保を図るため、高速湾岸線及び中央環状線等については、ISOで規定される高さ4.1mの背高車両を通行可能にするなどを実施しています。

今後は、

- ①首都高速道路の渋滞を緩和し、空港・港湾へのアクセス性向上を更に高めるために、首都圏3環状道路の一部である中央環状線西側区間の中央環状新宿線の平成18年度内の完成及び最終区間である南側の中央環状品川線の早期整備へ向けた準備
- ②横浜湾岸地域と第三京浜道路を結ぶ横浜環状北線の早期整備及び東名高速道路を連結する横浜環状北西線の計画推進への協力などを実施します。

◎ 具体的な整備効果

・中央環状線(新宿線・品川線)の整備により所要時間が 〈空港へのアクセス〉

※所要時間はピーク時間帯にかかるおおよその時間
〈港湾へのアクセス〉

〈羽田空港へのアクセス〉

- 中央環状線の利用により 東京都庁から40分が20分と50%短縮
- 中央環状線の利用により さいたま新都心から70分が60分と14%短縮

〈成田空港へのアクセス〉

- 都心環状線の渋滞解消により 東京都庁から80分が70分と13%短縮

〈東京港へのアクセス〉

- 中央環状線の利用により 東北道から60分が50分と17%短縮
- 都心環状線の渋滞解消により 常磐道から50分が40分と20%短縮
- 中央環状線の利用により 中央道から40分が20分と50%短縮

・横浜環状線(北線・北西線)の整備により所要時間が

- 〈横浜港へのアクセス〉 ○横浜環状線の利用により 東名道から40分が30分と25%短縮
- 〈川崎港へのアクセス〉 ○横浜環状線の利用により 東名道から50分が30分と40%短縮
- 〈横須賀港へのアクセス〉 ○保土ヶ谷バイパスの渋滞解消により 東名道から40分が30分と25%短縮

2-3 多様で弾力的な料金施策の実施

ETCを活用した多様な料金サービスの導入により、ETC利用率を高めるとともに、平成15年12月の「道路関係四公団民営化の基本的枠組み」（政府与党申合せ）を踏まえ※、利用の程度に応じた負担という公平負担の考え方にに基づき、平成20年度を目標として、対距離料金制への移行を目指します。

※ 民営化までに実現すべき措置として「ETCの活用等により、弾力的な料金を積極的に導入し、各種割引により料金の引き下げを行う」、民営化後の料金として「首都高速及び阪神高速については、貸付料の支払いに必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、平成20年度を目標として、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」こととされています。

そのためには、既存の前払い割引を中心とした割引制度を見直し、ETC後納割引制度などETCを活用した料金施策を実施していきます。

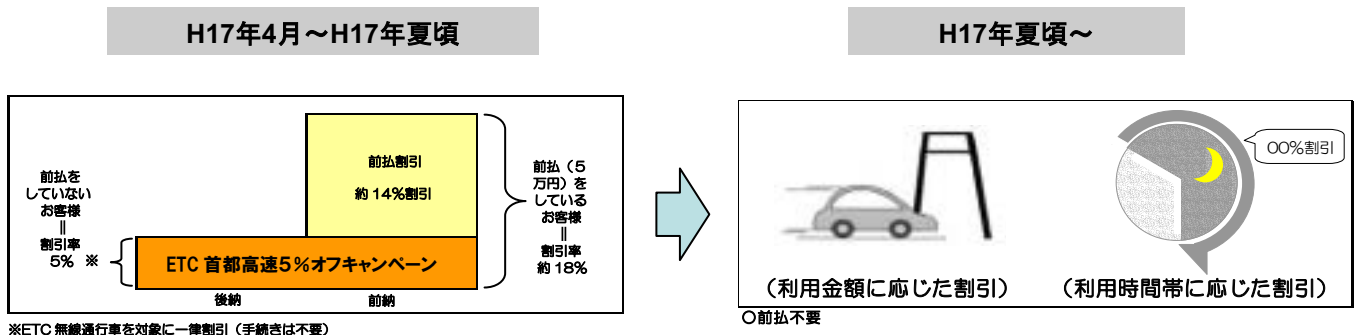
【施策の内容】

平成17年度は、ETCへの円滑な転換を図るため、**新たにETC首都高速5%オフキャンペーンを4月1日から夏頃まで実施し、夏頃からは、利用金額や利用時間帯等に応じた割引を適用する総合的なETC後納割引制度を導入する予定です。**

なお、これまでもETCを活用した割引施策を順次展開しています。

- 環境ロードプライシング（H13.10～）
- ETC特定料金区間（H14.7～）
- ETC前払割引（H14.7～）
 - * 四公団等共通の割引制度（クレジットカード対象）※割引率約14%
- 夜間割引社会実験（H15.11～16.3, 16.4～17.3, 17.4～17.7）
- ETC障害者割引（H16.1～）
- 首都高速ETC前払割引（期間限定）（H16.11～17.3）
 - * クレジットカード、別納カード対象；割引率約18%（約14%＋積増し5.8%）
- 湾岸線（横浜地区）割引社会実験（H16.12～17.3, 17.4～18.3）

図 今後のETC割引施策の概要



※ETC無線通行車を対象に一律割引（手続きは不要）

3-1 スマートウェイにふさわしいきめ細かい情報の提供 —ITSアクションプログラムの策定—

スマートウェイ(知能道路)の実現に向けた取組みの推進について、平成16年8月、スマートウェイ推進会議(国土交通省、委員長:豊田章一郎 経団連名誉会長)で「ITS、セカンドステージへ」が提言され、ITSを支えるスマートウェイの進展が求められています。

首都高速道路公団においても、この提言をうけITSの推進を目指し、国土交通省と連携を取りながら具体的な施策を展開して、道路交通環境の改善とお客様の更なる利便性の向上を図っていきます。

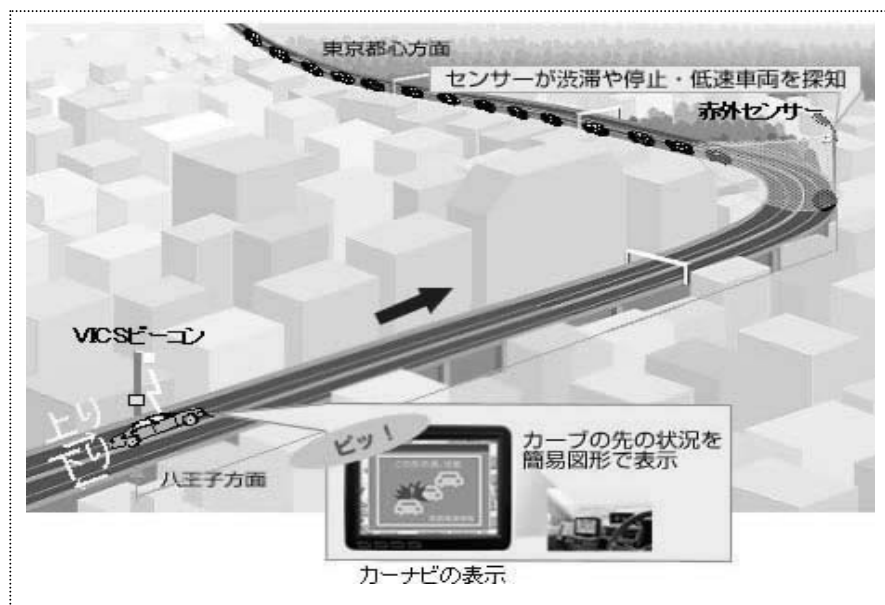
【施策の内容】

首都高速道路においては、早くから通信技術を活用した交通管制システムを構築し情報提供、交通管理においてITSを先取りするとともに、近年ではVICS、ETCの整備によりITSにおける「スマートウェイ」の実現に向け先駆的な役割を担い、お客様への高度なサービスの提供に努めてきています。

今後、首都高速道路におけるスマートウェイの更なる推進を図るため、VICSやETCの活用及び最新IT技術を駆使した新たなサービスの適用、推進方策を検討する「**首都高スマートウェイ検討会**」(国土交通省と連携した検討)を設置します。

平成17年度においては、国土交通省と共同で、4号新宿線参宮橋地区でAHSの社会実験(VICSを用いた安全走行支援情報の提供:17年3月より実施)を行うほか、国土交通省で取り組んでいる次世代道路サービス提供システムに関する研究などの新たな情報提供方法の進展を踏まえ、首都高速としてのスマートウェイの施策をアクションプログラムとして取りまとめます。

AHS 社会実験の概要



3-2 ETC 普及促進の取組み

平成 20 年度を目標とする都市高速における対距離料金制への移行を目指し、ETC の普及促進に取り組んでいるところですが、平成 18 年春 85% の ETC 利用率を目標に ETC の普及促進策を具体的に展開していくことが必要となっています。

【施策の内容】

これまでも ETC 普及促進の取組みを展開。

- ・ ETC 利用環境整備
専用レーン設置料金所数の拡大、本線料金所の専用レーン複数化 (16 料金所)
本線料金所の手前に「ETC カート未挿入お知らせアンテナ」を設置 (9 箇所)
- ・ 多様で弾力的な料金施策
首都高速 ETC モニター料金半額プレゼント、首都高速 ETC 前払割引 (期間限定)、ETC 特定料金区間、環境ロードプライシング、夜間割引社会実験 等
- ・ 広報活動の推進
首都高速版 ETC 割引総合パンフの作成・配布、ETC 普及促進 PR カードの活用、公団ホームページの活用、ワンストップサービスの実施 (大黒 PA、川口 PA) 等

平成 17 年度は以下の取組みを実施。

- ・ ETC 利用環境整備
専用レーン化の促進、二輪車への ETC サービス導入 (試行)、デポジット方式のカードの導入検討
- ・ 多様で弾力的な料金施策
ETC 首都高速 5% オフキャンペーンの導入、総合的な ETC 後納割引制導入、首都高速 ETC モニター料金半額プレゼントの継続、夜間割引社会実験、湾岸線 (横浜地区) 割引社会実験 等
- ・ 広報活動の推進
ワンストップサービスの継続実施 (大黒 PA) 等

料金所における渋滞緩和効果

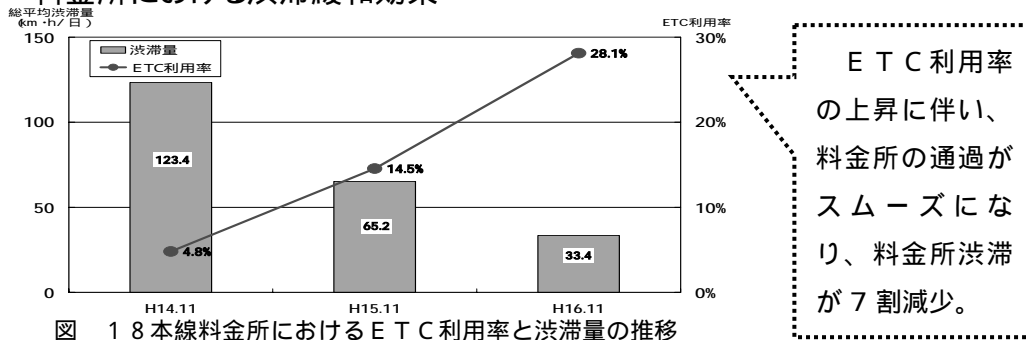
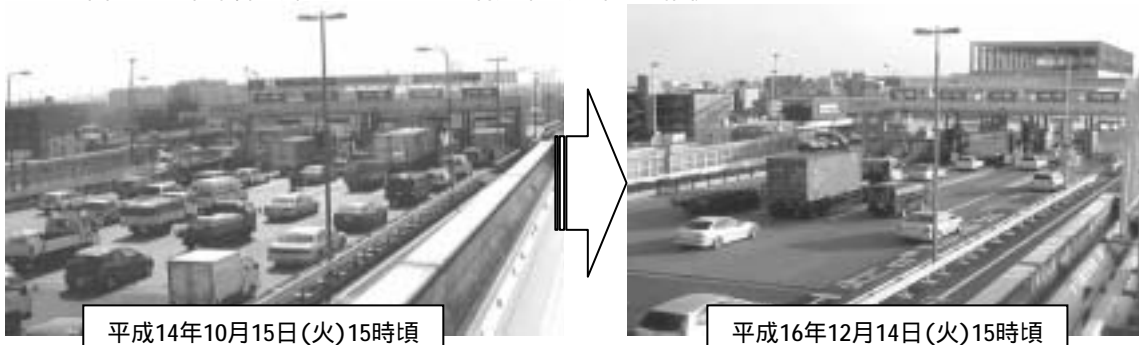


図 18 本線料金所における ETC 利用率と渋滞量の推移



平成 14 年 10 月 15 日 (火) 15 時頃

平成 16 年 12 月 14 日 (火) 15 時頃

《料金所渋滞緩和の状況 (大師本線料金所)》

4-1 利用促進策の展開

民営化に向けて経営の健全性、自立性が求められており、今後の一層の首都高速道路の利用の促進を図ることが喫緊の課題となっています。このため、首都高速道路をとりまく外的、内的要因の現状分析により、当面の利用促進すべき対象を絞り込み、対象毎に実践的、効果的な方策をとりまとめ、着実に利用促進に向けて方策を実施します。

【施策の内容】

具体的な利用促進方策としては、

大口利用者に対するトップセールス、ダイレクトメールの送付
テーマパーク等沿道大規模集客施設との連携

女性ドライバー懇談会

ホームページ上に女性向けカーライフサイトの掲示

実写映像による運転シミュレーターのホームページでの公開

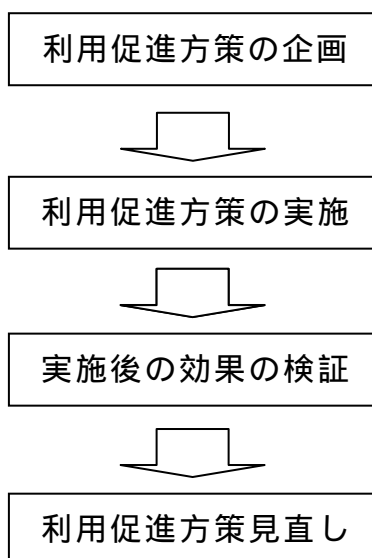
地方公共団体等との連携による観光地情報等のP Aでの提供

E T C普及促進を目的としたE T Cワンストップサービス

料金所等のハード、ソフト的なサービス向上等

を実施する予定です。

また、実施後の効果についてはメールアンケート等の活用により、方策の認知度、効果等について検証し、より効果的な施策に見直しをかけて行きます。



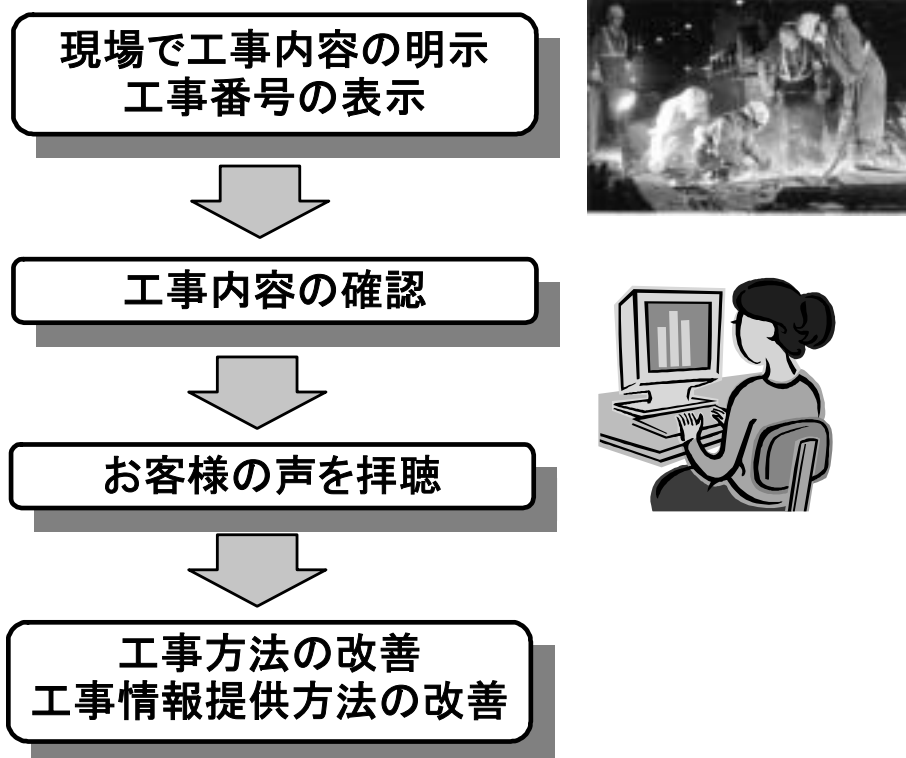
女性向けホームページモスタート

4-2 道路工事情報の拡充 ー工事番号制の導入ー

お客様に首都高速道路を快適にご利用いただけるよう、高速道路上の工事の内容を分かり易く現場に明示するとともに、工事番号を表示して工事の詳しい内容をお知らせします。また、お客様から声をお聴きして、工事方法の改善や工事情報の提供方法の見直し等により、サービスの向上を目指します。

【施策の内容】

先行して実施されている国土交通省の実施状況を調査し、公団で同様に実施する際の課題を明確にするとともに、平成17年度中に重交通路線（都心環状線、3号渋谷線、4号新宿線、5号池袋線、6号向島線、湾岸線）の中から一部路線を対象として、工事内容の表示方法の改善と工事番号の表示について試行実施を検討します。



【参考】国土交通省の取組み

平成16年11月から、東京23区内の直轄国道上において、問合せ番号の表示と不人気投票を実施しています。

タクシードライバーなどのモニターや道路利用者が携帯電話またはパソコンから投票することにより、インターネット上で投票結果を毎週公表し、工事実施者に工事方法等の改善を促しています。また、問合せ番号から詳しい工事内容などの情報をインターネット上から入手できるようになっています。

4-3 お客様の視点に立った道路維持管理の推進

道路の維持管理に当たっては、今までは道路の安全性と機能維持に主眼を置いて点検・補修等を行ってきましたが、今後は、お客様への質の高いサービスの提供、より快適な道路空間の提供等、お客様の視点に立った道路維持管理も重要となります。

その実現のため、お客様に改めて首都高速道路をウォッチング（点検）して頂き、道路維持管理への様々なご意見、ご指摘を頂きながら、多様なニーズに対応した維持管理に努めます。

【施策の内容】

首都高速道路の安全性の向上等を目的として、平成 15 年度から沿線地域の大学生の方々に沿道住民の立場で、また平成 16 年度からはお客様代表として首都高速モニターの方々に首都高速道路のウォッチングに参加して頂き、様々なご意見等を日常の道路維持管理に反映しています。

平成 17 年度は、引き続き、従来のウォッチングを行うとともに、公団の道路維持管理業務の紹介や意見交換の場を設けることにより、お客様の多様なニーズを的確に把握し実務に反映していきます。

（具体的な実施内容）

- ・ ウォッチング（点検）参加者に対する道路維持管理業務の紹介
- ・ ウォッチング（点検）の実施
- ・ ご意見、ご指摘等に対する意見交換会の開催
- ・ お客様の意見等の道路維持管理実務への反映



（参考）平成 16 年度ウォッチング実施状況

4-4 お客様の視点での案内標識の再評価

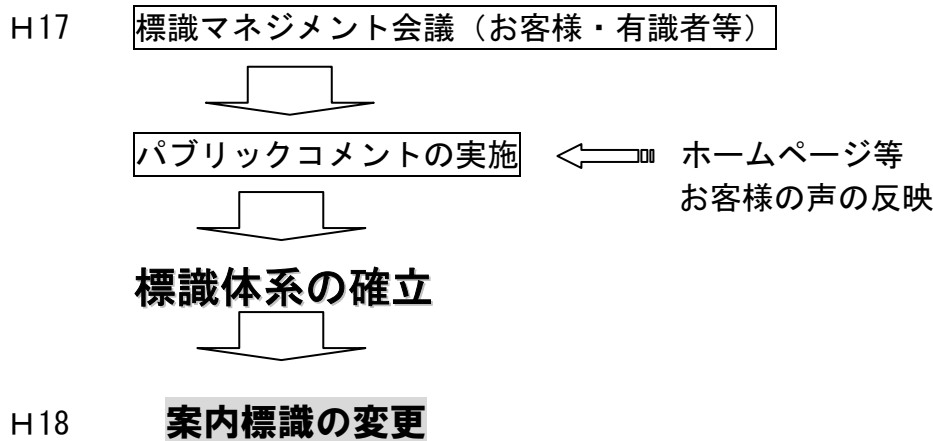
案内標識には、設置後長期間が経過し、その間の住居表示や地名の変更により、出入口やジャンクション名として分かりにくくなった名称を表示している標識も存在します。また、ネットワークの整備が進む中で、地点名を用いた案内より、路線名を用いた案内とするほうが分かりやすい場合もあるとする意見も寄せられており、中央環状新宿線の供用を控え、表示する名称の変更を含めこれまでの案内方法を見直す必要が生じています。

【施策の内容】

平成 16 年 6 月に国土交通省において「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」が開催され、同年 12 月、今後の標識に係る提言が出されました。この提言を踏まえ、首都高速道路における案内方法及び出入口やジャンクション名称の見直しを検討し、首都高速道路の標識に対するこれまでグリーンポスト等を通じて寄せられた意見や、公団モニターへのアンケート結果を参考とし、新たな標識体系案を作成します。

平成 17 年度は、お客様・有識者・公団から成る『**標識マネジメント会議**』を設置し、路線名を用いた案内方法などに関する標識体系案を審議、さらには首都高速ホームページを活用したパブリックコメントの実施などにより、お客様の声を反映した標識体系の確定を行います。

《対策イメージ図》



【参考】国土交通省の取組み

「わかりやすい道路案内標識に関する検討」委員会（平成 16 年 12 月）

- ・ 路線の付番、路線番号を用いた案内、有料道路と無料道路の識別、ジャンクションにおける方向表示の検討、英語標記等について提言。

5-1 環境・景観への配慮 ―快適空間創造プロジェクトの推進―

首都高速道路を 21 世紀の首都東京の都市環境にふさわしいものとするため、お客様の快適性と道路景観の向上をめざして『**快適空間創造プロジェクト**』を設置し、諸施策の実施に努めています。特に景観については、施策の成果を効果的なものとするべく、外部専門家の意見を反映する体制を整えて鋭意実施中です。

《快適空間創造プロジェクト》

施策の実施は3つのキーワードに整理して進められています。

- ①「お客様へのサービス向上」：走行性の向上、料金所・PAの整備、バリアフリーの推進
- ②「都市環境の改善」：構造物・施設デザインの創造（色彩、形態、素材、塗装など）、構造物の演出、植樹帯の維持、地球環境への貢献、高架下環境の改善、工事現場の景観改善
- ③「施策の評価」：情報の発信、意見収集及び評価

【施策の内容】

これまでの取組みとしては、建設路線の色彩検討、PAの再整備やバリアフリー化、透光遮音板設置（写真参照）、桁塗装塗り替え、工事箇所の作業帯周辺の美化などを実施してきました。



取替前（赤羽橋付近）



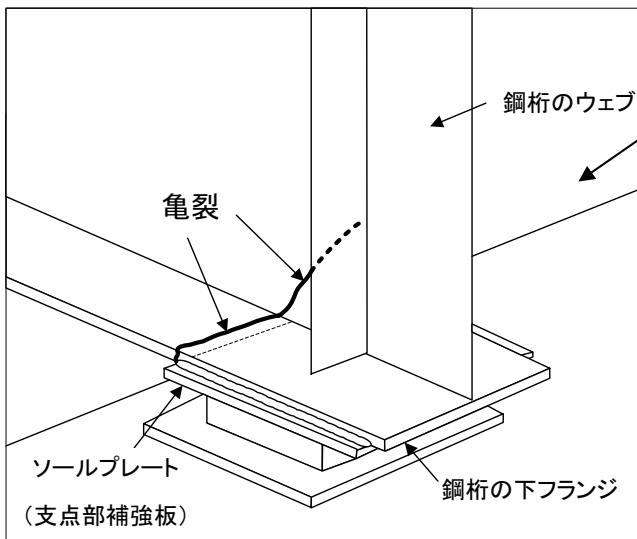
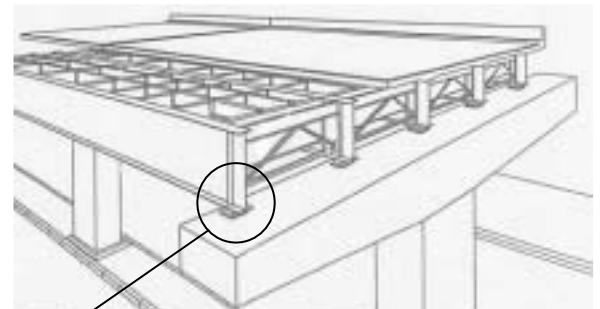
取替後

平成17年度は、六本木地区などにおいて桁塗装塗り替えを引き続き実施するほか、トンネル内の壁面塗装を予定しています。また、中央環状新宿線の事業進捗にあわせて、引き続きジャンクションや高架橋などの景観検討ならびに走行空間の快適性向上のための長大トンネルの内部景観の総合的検討を進めます。

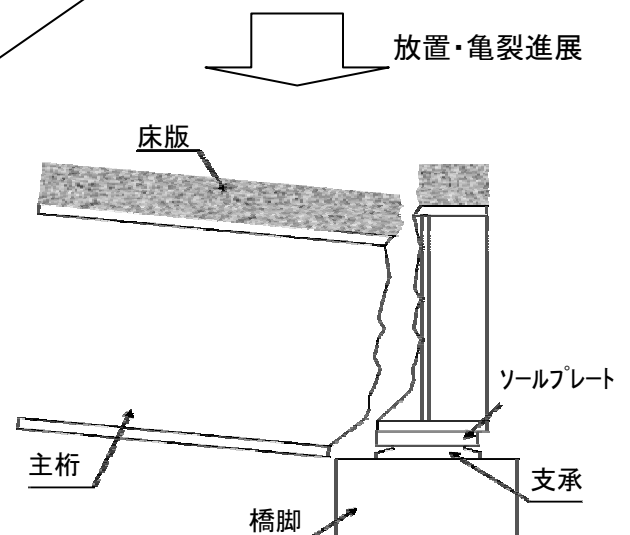
6-1 将来の維持更新に備えた対策の推進 —鋼橋重大疲労損傷対策の実施—

首都高速道路の鋼橋では、重交通に起因する重大な疲労損傷が発生しています。こうした鋼桁などの上部構造に発生している疲労損傷は、放置すれば落橋や通行止めを生じ、復旧には橋梁の架替えが必要となるような緊急かつ重大な損傷となるため、鋼橋の補修・補強を行う疲労損傷対策を実施していきます。

早急な補強対策を講じることにより、将来に膨大な費用を投じて橋梁の架替えを行うことなく道路機能を維持していくことが可能となります。これにより、費用の低減が図られ、長期の通行止めによる社会的な経済損失を防ぐことにもなります。



〔ソールプレート(支点部補強板)溶接部から進展した鋼桁の疲労亀裂の例〕



〔イメージ図〕

【参考】

〔首都高速道路の供用経過年数〕

経過年数	延長	構成比	累計	
			延長	構成比
40年以上	13.4km	4.7%	13.4km	4.7%
30年以上	94.4km	33.4%	107.8km	38.1%
20年以上	53.0km	18.7%	160.8km	56.8%
10年以上	70.6km	24.9%	231.4km	81.7%
9年以下	51.9km	18.3%	283.3km	100.0%
計	283.3km	100.0%		

〔首都高速道路の構造種別〕

