



都道首都高速 1 号線等に関する
維持、修繕その他の管理の報告書
(平成 25 事業年度)

平成 26 年 8 月

首都高速道路株式会社

目 次

第 1 章	基本方針・管理の水準等	
1－1．	基本方針	1
1－2．	管理の水準	1
1－3．	管理の実施体制	1
1－4．	対象路線	3
第 2 章	高速道路業務の実施状況	
2－1．	安全・安心の確保への取組み	5
2－2．	快適・便利の向上への取組み	2 6
2－3．	環境・景観に配慮した高速道路サービスの提供	4 7
2－4．	日々の業務の着実かつ継続的な実施	5 2
第 3 章	高速道路管理業務に関する各種データ	
3－1．	高速道路管理業務に要した費用等	6 3
3－2．	アウトカム指標一覧	6 6

<参考> 道路資産データ等

【別添】

都道首都高速 1 号線等に関する維持、修繕その他の管理の仕様書

第1章 基本方針・管理の水準等

1-1. 基本方針

1-1-1. 基本理念

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するため、お客様第一の経営理念のもとに、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。

1-2. 管理の水準

会社は、首都高速道路（以下「首都高」という。）の維持、修繕その他の管理を行うにあたり、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）との「都道首都高速1号線等に関する協定」第13条に基づき、道路を常時良好な状態に保つように適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕その他の管理を行い、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めるべく、「都道首都高速1号線等に関する維持、修繕その他の管理の仕様書」により実施しました。「都道首都高速1号線等に関する維持、修繕その他の管理の仕様書」に記載の管理水準等は、通常行う管理水準等を表現したものであり、気象条件、路線特性、交通状況の変化等、現地の状況に応じ適切な対応を図るため、現場判断において変更しつつ、管理業務を実施しました。

1-3. 管理の実施体制

中期経営計画（2012～2014）における重点施策として、道路管理事業においては下記の項目について取り組んでまいります。

重点施策	内容	関連するアウトカム指標
防災対策の強化	阪神・淡路大震災と同レベルの地震に備えた耐震補強や業務継続計画（BCP）の策定、見直しなどをこれまでも実施してきましたが、将来の大規模な地震発生に備え、防災対策を一層強化します。	—

構造物の耐久性向上、確実なメンテナンス	開通後 30 年以上経過した路線が約 48%を占めるとともに、重交通を支えるなど過酷な使用状況にあることから、発見した損傷を補修するというこれまでの取組みのほかに予防的な対策を実施するなど確実なメンテナンスを行い、構造物の耐久性を向上させます。	道路構造物保全率（橋梁）
安全運転の支援、システム信頼性の向上	全てのお客様に、安全に首都高速道路をご利用いただけるよう、交通安全対策の環境整備を進めます。	死傷事故率
渋滞対策の推進	ボトルネック対策等のハード施策と情報提供機能強化等のソフト施策について引き続き推進し、渋滞緩和を図ります。	本線渋滞損失時間、路上工事による車線規制時間
走行快適性の向上	1 日 100 万台、180 万人の全てのお客様に首都高の走行快適性を実感していただけるよう、必要な取組みを進めます。	道路構造物保全率（舗装）
お客様の声の反映	お客様の満足度の更なる向上を目指します。	顧客満足度

本社では道路管理業務の全体計画や施策の管理、評価を行っており、各重点施策の主な担当部局は下記のとおりです。

保全・交通部、営業部、技術部

：防災対策の強化、構造物の耐久性向上・確実なメンテナンス、安全運転の支援・システム信頼性の向上、走行快適性の向上

計画・環境部、建設事業部：渋滞対策の推進

サービス推進部：お客様の声の反映

実際の現場を管理する組織として、東京の西地区を管理する西東京管理局、東地区を管理する東東京管理局、神奈川地区を管理する神奈川管理局の 3 管理

局があり、各管理局に保全工事事務所、施設管制所があります。

各管理局において、各施策の詳細な検討や計画、評価を行い、事務所では施策の実行を行います。

1-4. 対象路線

会社が維持、修繕その他の管理を行った対象は下表の通りです。

(単位: km)

路線名	区	間	延長
都道首都高速1号線	台東区北上野一丁目	～ 大田区羽田旭町	21.9
都道首都高速2号線	中央区銀座八丁目	～ 品川区戸越一丁目	8.5
都道首都高速2号分岐線	港区麻布十番四丁目	～ 港区六本木三丁目	1.5
都道首都高速3号線	千代田区隼町	～ 世田谷区砧公園	14.6
都道首都高速4号線	中央区八重洲二丁目	～ 杉並区上高井戸三丁目	18.6
都道首都高速4号分岐線	千代田区大手町二丁目	～ 中央区日本橋小網町	1.0
都道首都高速5号線	千代田区一ツ橋一丁目	～ 板橋区三園一丁目	17.8
都道首都高速6号線	中央区日本橋兜町	～ 足立区加平二丁目	15.6
都道首都高速7号線	墨田区千歳一丁目	～ 江戸川区谷河内二丁目	10.4
都道首都高速8号線	中央区銀座一丁目地内		0.1
都道首都高速9号線	中央区日本橋箱崎町	～ 江東区辰巳二丁目	5.3
都道首都高速晴海線	江東区豊洲六丁目	～ 江東区有明二丁目	1.5
都道首都高速11号線	港区海岸二丁目	～ 江東区有明二丁目	5.0
都道首都高速葛飾江戸川線	葛飾区四つ木三丁目	～ 江戸川区臨海町六丁目	11.2
都道首都高速板橋足立線	板橋区板橋二丁目	～ 足立区江北二丁目	7.1
都道首都高速目黒板橋線	目黒区青葉台四丁目	～ 板橋区熊野町	11.0
都道高速湾岸線	大田区羽田空港三丁目	～ 江戸川区臨海町六丁目	23.1
都道首都高速湾岸分岐線	大田区昭和島二丁目	～ 大田区東海三丁目	1.9
都道高速横浜羽田空港線	大田区羽田二丁目	～ 大田区羽田旭町	0.9
都道高速葛飾川口線	葛飾区小菅三丁目	～ 足立区入谷三丁目	11.8
都道高速足立三郷線	足立区加平二丁目	～ 足立区神明一丁目	1.8
都道高速板橋戸田線	板橋区三園一丁目	～ 板橋区新河岸三丁目	0.7
神奈川県道高速横浜羽田空港線	横浜市中区本牧ふ頭	～ 川崎市川崎区殿町一丁目	21.7
神奈川県道高速湾岸線	横浜市金沢区並木三丁目	～ 川崎市川崎区浮島町	30.1
埼玉県道高速葛飾川口線	川口市東領家五丁目	～ 川口市大字西新井宿	6.7
埼玉県道高速足立三郷線	八潮市大字浮塚	～ 三郷市番匠免二丁目	5.7

埼玉県道高速板橋戸田線	和光市大字下新倉	～	戸田市美女木四丁目	3.0
埼玉県道高速さいたま戸田線	さいたま市緑区大字三浦	～	戸田市美女木四丁目	13.8
千葉県道高速湾岸線	浦安市舞浜	～	市川市高谷	8.9
横浜市道高速1号線	横浜市西区高島二丁目	～	横浜市神奈川区三ツ沢西町	2.3
横浜市道高速2号線	横浜市中区元町	～	横浜市保土ヶ谷区狩場町	7.7
横浜市道高速湾岸線	横浜市中区本牧ふ頭	～	横浜市鶴見区生麦二丁目	4.6
川崎市道高速縦貫線	川崎市川崎区大師河原一丁目	～	川崎市川崎区浮島町	5.5
合計				301.3

第2章 高速道路管理業務の実施状況

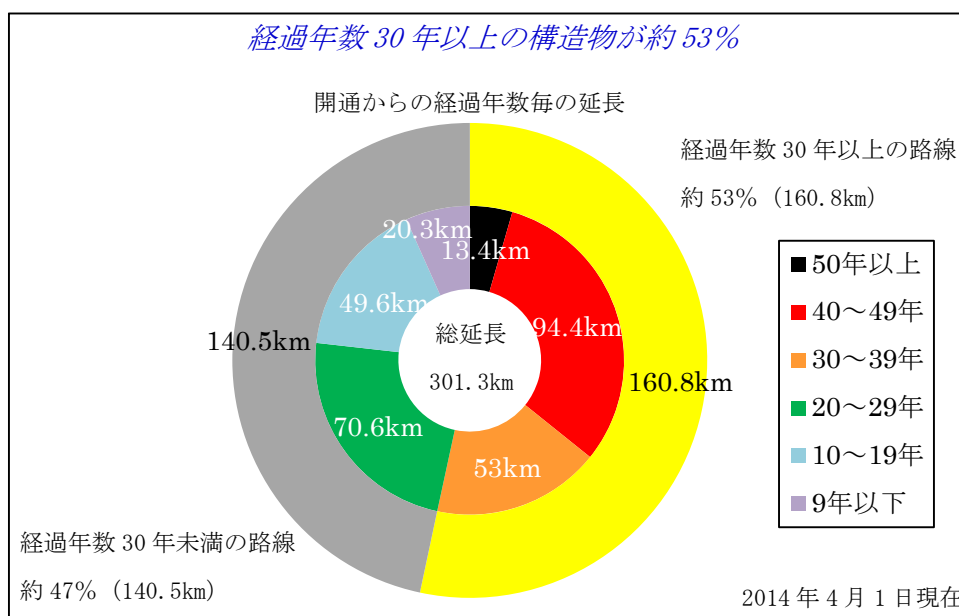
2-1. 安全・安心の確保への取組み

2-1-1. 高速道路の健全性確保への取組み

2-1-1-1. 構造物の高齢化に伴う損傷状況と計画的な点検・補修

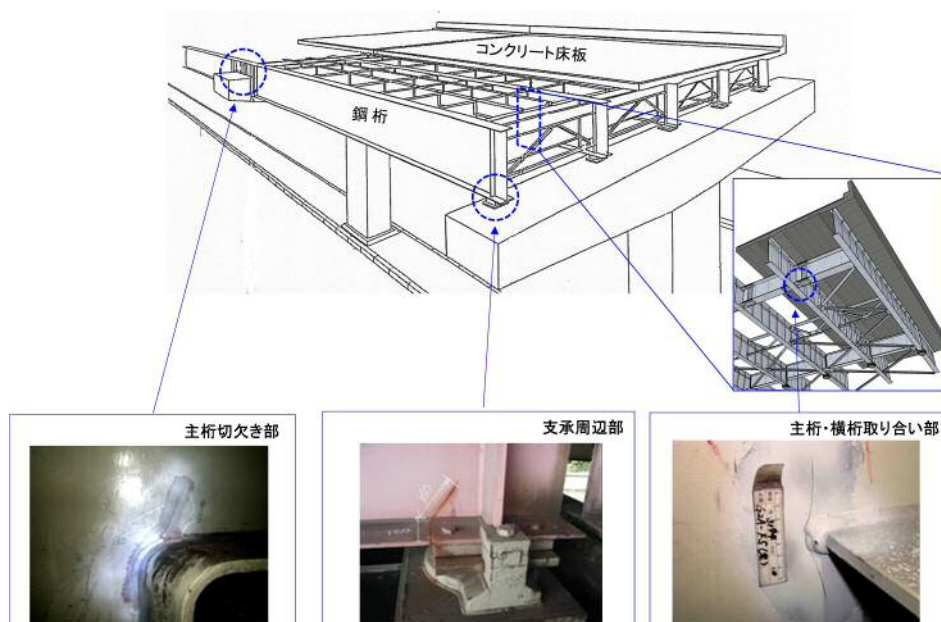
首都高は、きめ細かなメンテナンスを必要とする高架橋、トンネル等の構造物の比率が95%を占めています。また、40年以上経過した路線が約36%、30年以上経過した路線が約53%を占める等、構造物の高齢化も確実に進行しており、補修等が必要な損傷も数多く発見されています。

一方、首都高はその多くが街路上や河川上の公共用地を利用して建設されており、線形的、構造的に多くの制約を受けた構造物となっています。また、建設時から今日に至るまで、交通量の増大、車両の大型化等、首都高の使われ方が大きく変化しており、今後も社会情勢やお客様ニーズの変化等に伴い、首都高への要求がさらに高まることも想定されるところです。



このような中、構造物の高齢化と過酷な使用状況による損傷状況は年々増加する一歩で、高架橋約 240km、約 12,000 径間のうち、補修を必要とする構造的損傷がある径間は約 2,800 径間(約 23%)あります。疲労き裂が発生した鋼桁は約 2,600 径間、鋼床版は約 600 径間、RC 床版及び PC・RC 桁のひび割れは約 1,400 径間あります。これは過酷な使用状況にあることと、特に鋼部材では、平成 14 年まで疲労を考慮した設計をしていないことに起因しているものと考えられます。

今後の構造物の保全にあたっては、道路構造物の高齢化に対応するため、適切な予防保全対策を実施していくことが道路機能維持やライフサイクルコスト低減の観点から必要と考えます。この予防保全対策とは、損傷が深刻化する前に定期的な点検により、早期に損傷発見、補修するとともに、長期的な視野に立った耐久性向上対策等をあわせて実施するというものです。道路構造物の更新等のリスクを低減し、構造物の長寿命化に資する予防保全対策に取り組んでいます。なお、平成 25 年 1 月 15 日に「首都高速道路構造物の大規模更新のあり方に関する調査研究委員会」より提言を受け、首都高における更新計画について検討を進め、平成 25 年 12 月 25 日に「首都高速道路の更新計画(概略)について」をとりまとめました。



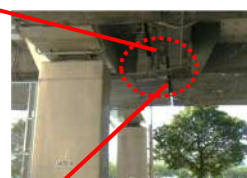
重大な損傷に進展する恐れのある亀裂損傷事例(鋼 I 桁)



RC 床版の二方向ひび割れ



PC 桁ゲルバー部のひび割れ



コンクリート部材における重大な損傷に進展する恐れのある損傷事例



早期損傷発見



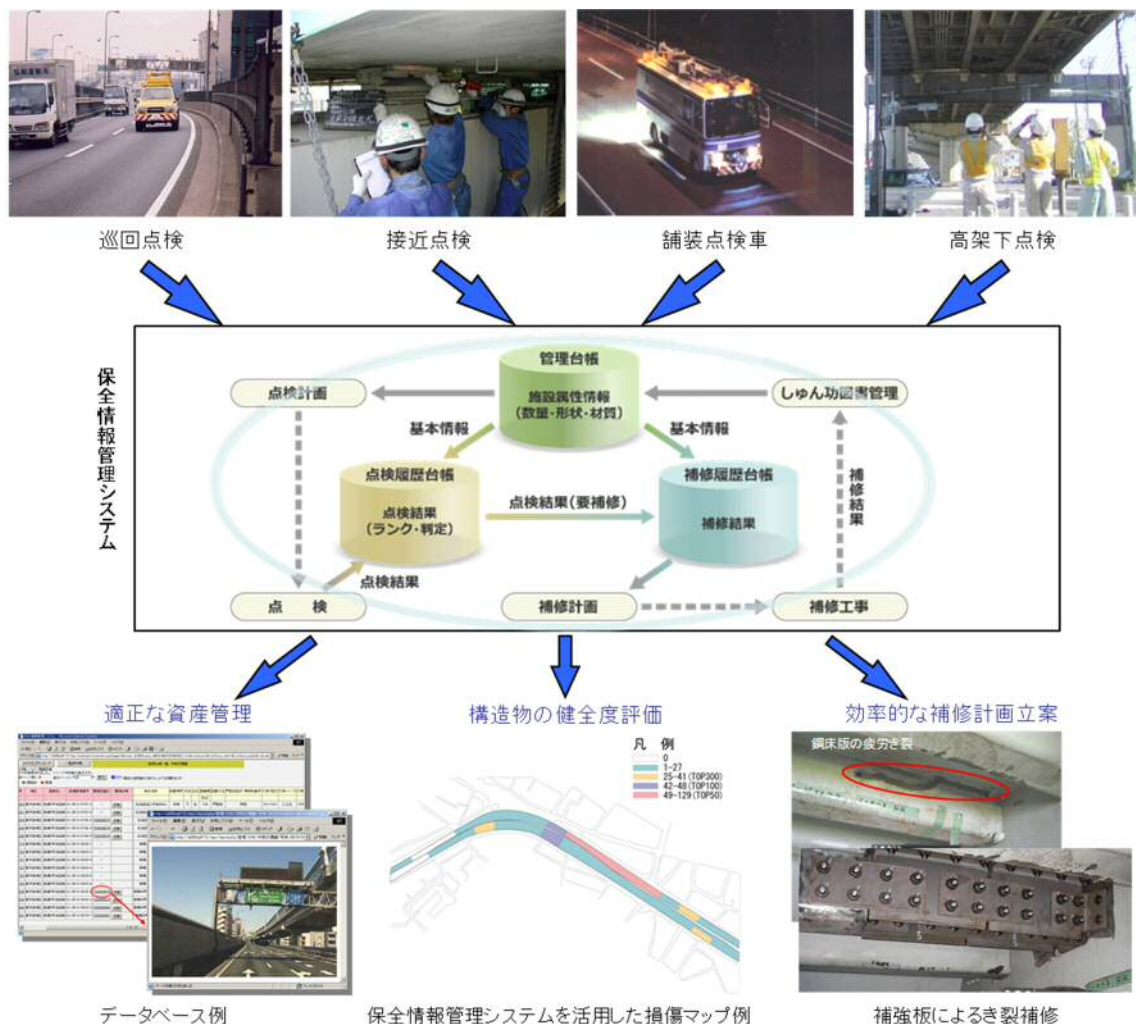
コンクリート床板の炭素繊維補強による耐久性向上対策

予防保全対策の事例

2-1-1-2. 点検から補修までの流れ

首都高速道路を取り巻く環境は、構造物の高齢化やサービスの多様化等で常に変化しており、臨機応変な維持管理計画が求められています。そこで首都高では、目標設定や優先順位等の意思決定等を担う技術者が中心となり、「保全情報管理システム（MENTIS）」による意思決定支援を活用しつつ、合理的で効率的な維持管理計画を立案し、首都高の安全・安心の確保と利用者サービス向上を図っています。

■保全情報管理システムを用いた効率的な点検・補修実施の概念図とその活用例



2-1-1-3. 平成 25 年度の道路構造物の点検実施状況

修繕業務には、道路構造物及び道路附属物の損傷、機能の損失、もしくはそれらの前兆の発生状況を把握する「点検」と、損傷の進展を防ぎ機能を原状回復させる「補修」があります。定期点検には、主に土木構造物に対する巡回点検、徒歩点検、接近点検や、電気、機械、建築の各施設に対する点検があり、仕様書の作業水準に従い実施をしております。

作業名	分類	管理の仕様書の作業水準	H25 年度点検 実施数量/管理数量
土木点検	高速道路上巡回点検	3 回/週	作業水準通り実施
	高速道路上徒歩点検	1 回/5 年	387km/1,012km
	構造物接近点検	1 回/5 年	77km/426km
電気点検	トンネル照明設備点検	1 回/年	33,967 灯/33,967 灯
	可変情報板点検	1 回/年	460 面/460 面
機械点検	換気ファン点検	1 回/年	234 基/234 基
	料金所機械点検	1 回/年	166 箇所/166 箇所
建築点検	料金所構造物点検	1 回/年	166 箇所/166 箇所
	P A 施設構造物点検	1 回/年	20 箇所/20 箇所

損傷程度	当該年度 発生箇所数	当該年度 補修状況
緊急対応が必要な損傷	1,973	全箇所
（うち橋梁）	233	全箇所
（うちトンネル）	6	全箇所
（うち舗装）	605	全箇所
（うち施設）	1,129	全箇所
計画的に対応する損傷	約 65,800	優先順位を付けて、計画的に補修



高速道路上徒歩点検



泡消火栓設備点検

また、平成 25 年度は、平成 24 年度のトンネル内の道路附属物一斉点検に引き続き、トンネル以外(明かり部)の遮音壁(149.8km)、裏面吸音板(21.3km)、街路標識板(1,175 枚)等の道路附属物に対する一斉点検を実施し、安全性を再確認いたしました。



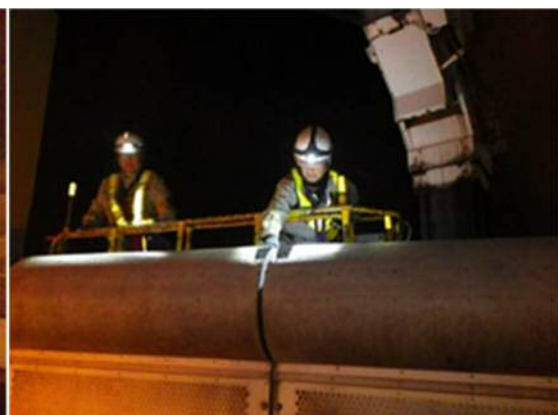
明かり部一斉点検（遮音壁外面）



明かり部一斉点検（遮音壁内面）



明かり部一斉点検（特殊吸音板）



明かり部一斉点検（特殊吸音板）

2-1-1-4. 道路構造物の補修実施状況

2-1-1-4-1. 平成 25 年度の補修実施状況

点検で発見された損傷に対する補修概要は下記表のとおりであり、仕様書等に基づき適切な補修を実施しました。

平成 25 年度は実施体制の強化として補修班の 3 割増強等を実施したことにより、緊急対応が必要な損傷の全 1,973 箇所の補修を実施し、緊急対応以外の計画的に対応する損傷に対しては、約 62,200 箇所の補修を実施し、合計約 64,000 箇所の補修を実施しました（H24 年度約 43,000 箇所）。

構造物種別	緊急対応が必要な損傷 (箇所)	計画的に対応する損傷 (箇所)
土 木	1,827	約 46,100
電 気	141	約 12,500
建 築	1	約 2,100
設 備	4	約 1,500
合 計	1,973	約 62,200

【緊急対応が必要な損傷事例】



(神奈川 1 号横羽線
: 伸縮バックアップ材の落下恐れ)



(湾岸線川崎航路トンネル付近
: 舗装穴)

【計画的に対応する損傷事例】



(5号池袋線 上池袋付近
: 排水管の割れ)



(6号向島線 向島付近
: 床版とリブの溶接部のき裂)



(3号渋谷線 駒沢付近
: 鋼桁端部腐食)



(中央環状線 船堀橋付近
: 支承セットボルトの緩み)

2-1-1-4-2. 道路構造物保全率（橋梁）

（１）取組みの背景

お客様が快適に首都高をご利用頂けるよう、道路構造物（橋梁）を健全に保ち、交通の快適性・安全性を確保します。

日常的な定期点検により構造物の現状を把握し、損傷状況に応じた補修を実施した結果、目標を達成しました。平成 25 年度は、要補修径間数 2,835 径間（平成 24 年度末時点での要補修径間数 1,951 径間に平成 25 年度に新規に要補修となった径間数 884 径間を加えた 2,835 径間）の内、1,007 径間の補修を実施しました。

《平成 25 年度目標設定の考え》

全径間数から平成 24 年度末時点での要補修径間数と平成 25 年度新規に補修が必要となるであろうと予測した径間数を引き、平成 25 年度の補修予定径間数を加えた径間数を全径間数で除した結果、85%と設定しました。

指標	H25 年度目標値		H25 年度実績値 〔H24 年度実績値〕	
道路構造物保全率（橋梁）				
（指標の定義） 橋梁の健全度を表す比率	85	%	85 〔83〕	%

※道路構造物保全率（橋梁）＝（（全橋梁径間数）－（早期に修繕を必要とする橋梁径間数））／（全橋梁径間数）

※早期に修繕を必要とする橋梁径間：早期に修繕を必要とする損傷（鋼桁の疲労き裂や著しい腐食、PC 桁のひび割れ、RC 床版の二方向ひび割れ等）を有する径間

(2) これまでの取組み

- ・ 日常的な定期的な点検による構造物の現状把握
- ・ 点検結果をデータベースに登録し、集計・分析を実施し、優先順位を付けた補修を推進
- ・ 補修した結果をデータベースに登録し、常に最新の情報を管理
- ・ 補修実施体制及び進捗管理体制の強化



【橋梁補修工事実施状況】

(3) 今後の取組み

適切な点検により損傷を確実に発見し、合理的かつ効率的な補修計画を立案するため「保全情報管理システム (MENTIS)」による意思決定支援を活用し、合理的、効率的な維持管理を実施していきます。

《平成 26 年度目標設定の考え》

全径間数から平成 25 年度末時点での要補修径間数と平成 26 年度新規に補修が必要となるであろうと予測した径間数を引き、平成 26 年度の補修予定径間数を加えた径間数を全径間数で除した結果、85%と設定しました。

平成 26 年度より、道路構造物保全率（橋梁）は、早期に修繕を必要とする橋梁径間数の比率となったため、100%から上記の 85%を差し引いた 15%を目標とします。

2-1-1-5. 耐久性向上対策

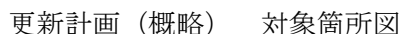
安全・安心の更なる向上を図るため、道路構造物の耐久性向上対策を推進します。

首都高は過酷な使用状況にあり、構造物の耐久性を向上させるため、鋼床版、RC 床版及びトンネルにおいて、SFRC 舗装工事、炭素繊維補強工事及び表面被覆補強工事を集中的に推進していきます。

2-1-1-6-1. 首都高速道路の更新計画（概略）

首都高速道路は高齢化とともに過酷な使用状況により損傷が多数発生している状況にあることから、平成 26 年度より直ちに更新に取り組んでいく必要があります。

実施時期、施工方法等については、構造物の損傷状況を鑑み、早期に着手できるよう国、地方公共団体等と十分連携し、お客様のご理解を得ながら速やかに決定していきます。

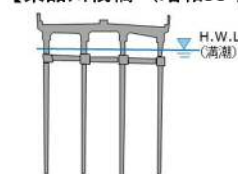


2-1-1-6-2. 大規模更新の例【1号羽田線東品川栈橋・鮫洲埋立部】

海上部に建設された1号羽田線（東品川栈橋）では、橋桁と海水面との空間が極めて狭く、点検・補修が非常に困難な上、激しい腐食環境によりコンクリート剥離や鉄筋腐食等の重大な損傷が多数発生しています。

また、1号羽田線（鮫洲埋立部）では、仮設と同等の構造となっており、路面の陥没等の重大な損傷が発生しています。いずれの箇所も、損傷及び長期的な使用に適さない構造等の面から、大規模更新が必要です。

【東品川栈橋（昭和38年供用）】



栈橋構造（標準断面図）



橋桁と海水面との空間が狭隘

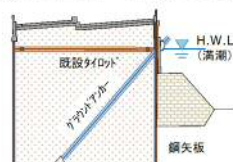


激しい腐食環境により
損傷した構造



激しい腐食環境により損傷
した構造

【鮫洲埋立部（昭和38年供用）】



護岸埋立構造（標準断面図）



路面の陥没

大規模更新実施イメージ



更新前

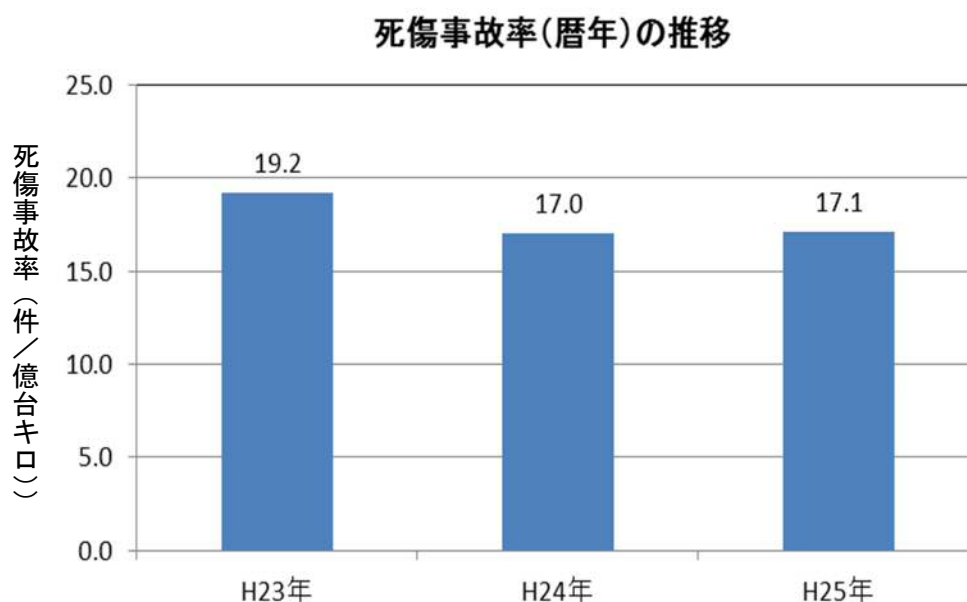


更新後のイメージ

2-1-2. 交通事故削減への取組み

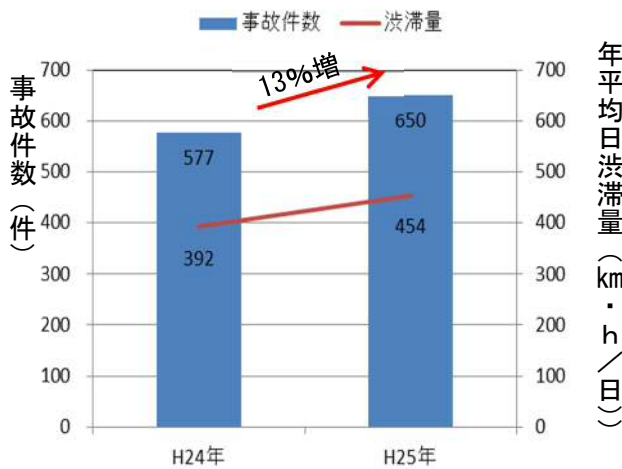
(1) 取組みの背景

平成 25 年の死傷事故率は 17.1[件／億台キロ]となり、昨年度より 0.1 ポイント増加し目標非達成となりました。これは平成 25 年の死傷事故件数が、1,361 件（前年比 1 件増）※₁ 増加してことによるものです。※₁ 警察庁調べ

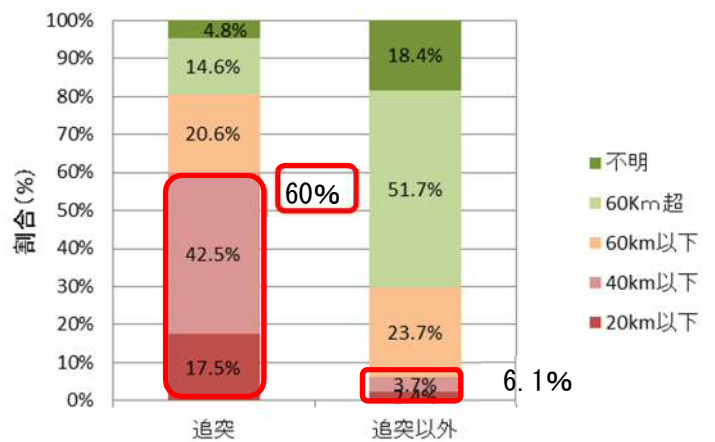


指標	H25 年度目標値	H25 年度実績値 [H24 年度実績値]
死傷事故率		
自動車走行車両 1 億台キロ当たりの 死傷事故件数	16.5 件／億台 km	17.1 件／億台 km [17.0]

平成 25 年は追突事故が増加しており、昨年と比較すると約 13%増※₂ となっています。これは、平成 25 年度の渋滞量が昨年度と比較して増加したことによるものです。追突事故の約 6 割が時速 40km 以下の低速時に発生しており、渋滞と追突事故の関連が大きいことが分かります。※₂ 当社調べ



【H24、H25 年の追突事故、渋滞量の比較】



【H25 年事故時速度の比較】

《平成 25 年度目標設定の考え》

平成 25 年度の目標値は 16.5 件／億台キロとしました。

平成 25 年度の目標値は、平成 24 年度の総事故削減実績値（11, 279 件）よりも約 500 件削減の（10, 800 件）と過去実績による総事故件数の約 8%が死傷事故件数であることを基に、死傷事故削減目標 40 件を設定し算出しました。

平成 25 年度目標値＝（平成 24 年死傷事故実績値－削減数）／総走行台キロ

（２）これまでの取組み

- ・交通事故多発箇所や重大事故を防止するための施設安全対策（注意喚起カラー舗装、注意喚起看板、カーブ警戒ゼブラ板、レーンマークなど）を実施しました。



【注意喚起カラー舗装】



【注意喚起看板】

- ・事故の多いカーブ部等 20 ヲ所の施設接触事故を対象として実施した交通安全対策（主にカーブ区間における注意喚起カラー舗装の設置など）により、対策実施前（H23 年度）に 40 件あった施設接触事故が、対策実施後（H25

年度) は 10 件となり約 8 割の施設接触事故が減少しました。

- ・ 東京スマートドライバープロジェクトではタクシー業界への働きかけを行いました。
- ・ 全国交通安全運動及び高速道路交通警察隊と合同で実施し交通安全キャンペーンや自動二輪車に特化した安全運転啓発活動を実施した他、トラック協会等関係団体への安全運転励行の申し入れを行いました。



【東京スマートドライバープロジェクト】 【休日二輪車の重大事故防止キャンペーン】

(3) 今後の取組み

- ・ 交通事故要因分析に基づきカーブ区間対策等の安全対策は引き続き実施する他、あらたに、追突事故の多い区間の対策に着手します。
- ・ 東京スマートドライバープロジェクトをはじめ、各種交通安全キャンペーンを通じた安全運転に対する啓発活動の実施するほか、広報専用車両を導入し道路上の啓発初活動を強化します。
- ・ 一般企業等の安全運転を啓発するため、ホームページを通じて首都高社員による交通安全講習会開催を広く呼びかけます。
- ・ 重大事故になりやすい二輪車啓発活動としてバイク隊による模範走行を行います。
- ・ 高速道路交通警察隊等と連携し交通事故防止策を実施します。

《平成 26 年度目標設定の考え》

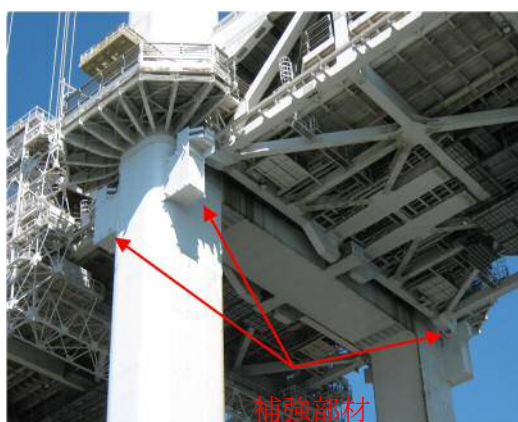
平成 26 年度の目標値は、昨年同様の 16.5【件／億台キロ】としました。

昨年度の総事故実績値よりも約 600 件削減（昨年比 100 件増）することで、目標値達成を目指します。

2-1-3. 地震防災対策

地震災害に備えた対策として、地震防災対策を実施いたしました。

兵庫県南部地震や新潟県中越地震クラスの大地震を想定した地震防災対策として平成 8 年度以降継続して推進しており、橋脚耐震補強、支承・連結装置耐震補強、長大橋耐震補強などについて、平成 24 年度に完了しました。また、平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災を踏まえ、今後も地震防災対策に取り組んでまいります。



長大橋梁の耐震補強（レインボーブリッジ主塔下路部の補強）



支承・連結装置耐震補強（連結装置の設置）

○地震時 BCP の改定

大地震発生時に被害を受けても災害対策業務を実施し、緊急交通路としての機能を確保するために、平成 21 年 10 月に「大地震の発生を想定した業務継続計画（BCP）第 1 版」を策定していますが、東日本大震災によって明らかになった課題及びその対応策を踏まえ、BCP を見直し、BCP 第 2 版を平成 23 年 10 月に策定しました。

今回の改定では、主に以下の点について見直しを行っています。

- ・本部体制の強化（本部長（社長）代行である防災担当役員又は保全・交通部長が本社近くに常駐）
- ・職員の参集体制の強化（勤務時間外における初期参集体制の強化）
- ・料金所滞留車両の排出（交通特別パトロールに、入口閉鎖及び滞留車両の排出に要する時間を組み込み、概ね 3 時間で実施）
- ・点検の迅速化（点検優先路線を定め、高架下点検を概ね 3 時間で実施）

「大地震の発生を想定した業務継続計画（BCP）第２版」の概要

想定地震	首都直下地震（東京湾北部地震 M7.3）
防災体制	震度 6 弱以上 ： 非常体制 震度 5 強 ： 緊急体制 震度 5 弱 ： 警戒体制
対策目標	速やかな緊急交通路の確保 1 時間以内 ： 本部体制の構築 3 時間以内 ： 状況の把握 12 時間以内 ： 道路上の障害物等の除去 24 時間以内 ： 最低限の緊急交通路確保 3 日以内 ： 本復旧計画の策定 7 日以内 ： 本復工事の実施に向けた協議等

2-1-4. 大雪などの自然災害への対策

(1) 積雪・凍結対策

① 平成 25 年度の取組み

平成 25 年 1 月の首都圏での大雪（東京都心 8cm、横浜 13cm）は、予想よりも早く、かつ短時間で大量の雪が降ったことから、多数の滞留車両が発生しその排除に時間を要したとともに、激しい渋滞が発生し、夜間に大量の雪がそのまま凍結したため、除雪・排雪作業に時間を要することになり、通行止め解除までに長時間を要しました。

また、湾岸線大黒 JCT 付近では、首都高速構造物に積もった雪が落雪し、高架下モータープールの車両が破損する被害が発生しました。

このことから、平成 25 年度の積雪・凍結対策にあたっては、次の取組みを実施しました。

- i. 体制確保に関すること
 - 滞留車両発生箇所の最寄り基地等に凍結防止剤散布車両を配備
 - 初動体制を強化するため、夜間・休日の緊急班を増班
 - 排雪作業班を増班
- ii. 滞留車両の防止・走行支援に関すること
 - 路面状況悪化時に文字情報板での広報を強化し、ノーマルタイヤの流出促進、流入抑止を促す情報提供を実施
 - 国幹道接点部でチェーンチェック地点の追加
 - 小型レッカーの 24 時間待機、体制発令時にレッカーを増車
 - 入口閉鎖作業に警備会社のガードマンを増員配置
 - 交通パトロールカーに塩化カルシウム、緊急脱出マットを積載
 - 滞留発生予想箇所にレッカー車を事前配備
- iii. 対策車両及び設備に関すること
 - 凍結防止剤散布車両を 5 台増車
 - 塩水プラントを 2 箇所増設
- iv. 落雪防止対策に関すること
 - 大黒 JCT 地区で着雪防止塗装と落雪防止ネットを設置
 - 落雪防止対策マニュアルを作成し、落雪要注意箇所の定点監視、巡回パトロールを実施

② 平成 26 年 2 月の大雪時の影響

- ◆ 平成 26 年 2 月 8 日（土）午前 2 時頃から降りだした首都圏の雪は翌日まで降り続き、東京都心で 27cm の積雪（戦後 3 番目の

記録)、横浜市で 16cm の記録的な大雪となりました。この大雪のため、湾岸線（神奈川）ほか、15 路線で通行止めとなり、84 箇所の入口において閉鎖を行いました。

- ◆ 平成 26 年 2 月 14 日（金）午前 4 時頃から降りだした首都圏の雪は翌日まで降り続き、東京都心及び横浜市で 25cm の大雪となりました。この大雪のため、3 号渋谷線ほか 11 路線で通行止めとなり、71 箇所の入口において閉鎖を行いました。なお、一部路線で、路面に残っていた雪が 15 日（土）朝方の降雨により排水桝を塞いだ結果、通行車線に滞水が発生しました。



大雪時の様子

③ 今後の取組み

都市高速の交通量の多さを活かした走行車両の通行による融雪効果を狙うとともに、通行止めや車両滞留を極力避けるため、以下の対策を実施します。

- i. 凍結防止剤散布車両の増車
- ii. 走行車両の通行による融雪効果を目的とした空ダンプ等の増車
- iii. 巡回パトロールの多頻度化による路面状況の把握及び車両滞留の早期発見
- iv. 過去に立ち往生車両が発生した地点付近に CCTV カメラを増設し、重点監視するとともに、引き続きレッカー車の事前配備、配備台数の見直しを行い、早期排除の更なる強化
- v. 多数の滞留車両が発生し渋滞が生じる場合に備え、車両を速やかに一般道へ排出するため、予め立ち往生車両の発生が予想される地点の上流側の出口分岐部に管理車両を配置

（２）台風及び集中豪雨等の滞水対策

① 平成 25 年 10 月 15 日台風 26 号の影響

10 月 15 日（火）に首都圏に接近した台風 26 号による強風雨の影響により、湾岸線（神奈川）ほか 5 路線で通行止めとなり、30 箇所の入
口において閉鎖を行いました。

強雨の影響により、神奈川地区の 3 箇所で一時滞水が発生しました。

② 滞水対策業務の改善

- 体制の構築、排水柵等の事前清掃の出動基準等を定める滞水対策に係る業務要領を作成し、平成 25 年度より運用を開始
- 過去に滞水が発生した滞水注意箇所に対して、排水柵の増設などのハード対策、CCTV カメラの増設などのソフト対策を審議し、滞水注意箇所の削減を図る検討会議を実施
- 各年の 4 月～11 月の期間については、1 週間に 1 回の頻度で滞水注意箇所の排水柵清掃を実施
- 台風 26 号で滞水が発生した箇所について、大雨時の対策や通行止め対応などを定めた手順書を作成

2-1-5. こ道橋の維持管理の取組み

首都高速道路を跨ぐ橋梁（以下こ道橋という）の点検や補修などの維持管理は、各こ道橋の管理者が実施しているところですが、より適切かつ計画的に、こ道橋の維持管理が推進し、首都高速道路の安全な交通の確保を図るため、こ道橋管理者（28 管理者、140 橋）と首都高速道路(株)との間で、「連絡協議会」を都・県単位（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）及び鉄道単位等で設立しました。

当連絡協議会では、こ道橋管理者と点検や補修、耐震補強等の実施状況及び計画等の情報をこ道橋管理者と首都高速道路会社が共有し、計画的な点検等の実施に向けた協議、調整を定期的に行っています。

また、平成 26 年度以降も、「連絡協議会」を継続的に開催し、首都高速道路の安全な交通の確保に努めていきます。

2-2. 快適・便利の向上への取り組み

2-2-1 「お客様の声」の受付・反映

2-2-1-1 平成25年度の取り組み

平成25年度においては、「お客様第一」の経営理念に基づき、お客様に満足いただける質の高いサービスの提供に取り組んでいます。

首都高に関するお客様からの総合的なお問い合わせ窓口である『首都高お客様センター』（7:00～20:00 年中無休）、ETCに関するお問い合わせ窓口として『首都高ETCコールセンター』（9:00～18:00 年中無休）を設置し、お客様の声に対して迅速に対応しています。

また、ホームページに設けたグリーンポストを通じ、お客様の声をお聞きするなど、さまざまなご意見を承る機会を充実させています。

寄せられたお客様の声については真摯に受け止め、各種の改善に反映して、サービス向上に役立てており、その改善事例はお客様へのフィードバックとしてホームページに紹介しています。



【首都高お客様センター】

平成25年度には259件の改善を実施しました。

今後においては、お客様対応の質の向上を図るとともに、なお一層、お客様の声を各種の改善に反映させるため、国際規格 ISO10002 の導入を図っていくことにより、お客様と首都高とより良い関係の構築に努めてまいります。

【過去3箇年のお客様センター・グリーンポストのお問い合わせ件数・ご意見件数】

形態	平成23年度	平成24年度	平成25年度
お客様センター	829, 411件 3, 135件	833, 817件 2, 569件	847, 468件 2, 322件
グリーンポスト	1, 137件	1, 172件	1, 011件

注) お客様センター欄中、上段の件数は所要時間、渋滞状況等に関するお問い合わせ件数を、下段の件数は上段の件数うちご意見等に関する件数を示す。

＜お客様の声による改善事例＞

【改善事例１（護国寺カーブの減速レーンマークの改善）】

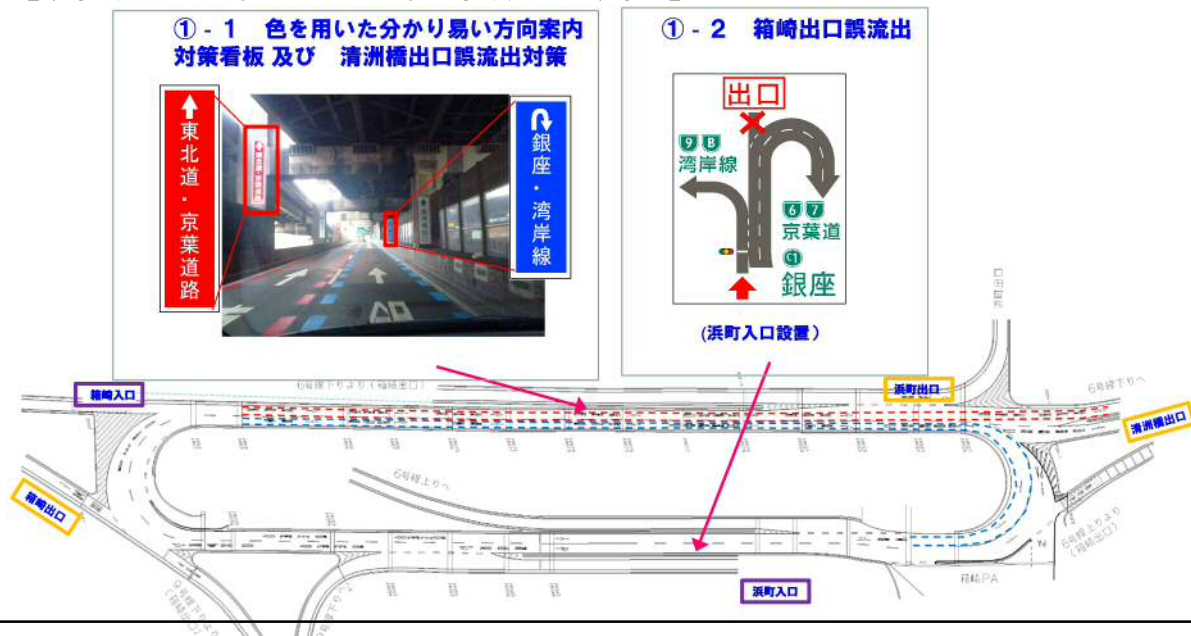


（お客様の声） 白線に並行して破線のあるカーブはすごく走りやすい。他のカーブにも採用してほしい。

（場所） 5号池袋線（上り）護国寺カーブ

（対応策） 護国寺カーブに安全対策として減速レーンマークを設置しました。

【改善事例２（箱崎JCT案内標識等の改善）】



（お客様の声） 箱崎入口から乗る際、ロータリーを回ってすぐに行先を選択しなければならないため、案内を工夫してほしい。

（場所） 箱崎JCT

（対応策） 路面標示と補助標識板を方向別に着色（赤・青）することにより、わかりやすい方向案内に改善しました。また箱崎出口への誤流出対策の看板も改善しました。

2-2-1-2 総合顧客満足度

(1) 取組みの背景

「お客様第一」の経営理念に基づき、安全・円滑・快適を目指し、お客様に満足いただける質の高いサービスを提供するため、首都高速道路に対するお客様の評価やニーズを把握し、今後のサービス改善のための基礎資料としてお客様満足度調査を実施しました。

平成25年度のお客様満足度調査においては総合顧客満足度が3.4[点]となり、お客様から厳しいご意見が寄せられる中で、2年間連続で目標を達成しました。

主要8分野別に満足度を見ると、平成24年度調査に比べて、「首都高の快適性」及び「首都高の車の流れ」が減少している一方で、「ETCの利用」が0.4ポイント増加したことや「首都高の情報提供」が0.2ポイント増加したことから、平成24年度調査と同様に総合顧客満足度3.4を確保できたものと思われます。

指標	H25年度目標値	H25年度実績値 [H24年度実績値]	達成状況
総合顧客満足度 CS調査で把握するお客様の満足度（5段階評価）	3.4 点	3.4 点 [3.4]	中央環状線などの道路ネットワーク整備が進捗してきたことに加え、お客様の声に基づいた各種改善を実施してきており、これらの相乗効果により満足度が向上し、目標を達成した。

総合顧客満足度 [単位：点] CS調査で把握するお客様の満足度 (5段階評価)	平成24年度実績値	3.4
	平成25年度目標値	3.4
	平成25年度実績値	3.4
	平成26年度目標値	3.4

平成24年度・平成25年度の主要8分野の満足度

(単位：点)

主要サービス8分野	H24年度(A)	H25年度(B)	増減(B-A)
首都高の安全性	3.1	3.2	0.1
首都高の快適性	3.2	3.0	△0.2
首都高の情報提供	3.2	3.4	0.2
首都高の車の流れ	2.8	2.7	△0.1
ETCの利用	3.6	4.0	0.4

係員のいるブースの対応	3.8	3.8	0
パーキングエリア	3.3	3.5	0.2
首都高のホームページ	3.5	3.4	△0.1
(参考)総合顧客満足度	3.4	3.4	0

《平成 25 年度目標設定の考え》

平成 25 年度においては、中期経営計画を基に総合顧客満足度の目標値 3.4 [点]を設定しました。

(2) これまでの取組み

<主な施策>

- ・ 中央環状品川線などの道路ネットワークの推進
- ・ ボトルネック対策の推進
- ・ 標識などの改善、区画線の改良
- ・ カーブ区間の施設安全対策

(3) 今後の取組み

お客様満足の更なる向上を目指して、ネットワークの早期整備、カーブ区間の安全対策、快適にご利用頂くための情報発信などに努めます。

<主な施策>

- ・ 中央環状品川線などの道路ネットワークの早期整備
- ・ ボトルネック対策の推進
- ・ 標識などの改善、区画線の改良
- ・ カーブ区間の施設安全対策

《平成 26 年度目標設定の考え》

平成 26 年度においては、これまでの実績を基に考慮した、総合顧客満足度の目標値 3.4 [点]を設定しています。

【参考】平成25年度お客様満足度調査方法

調査実施方法		調査実施期間	回答数
首都高ホームページ スマートフォン		平成 25 年 9 月 11 日(水)～10 月 8 日(火) (4 週間)	10,013 件 3,057 件 13,070 件
調査票の配布	首都高料金所	平成 25 年 9 月 11 日(水)、15 日(日) (2 日間) 回答期限は 9 月 30 日(月)	969 件
	首都高PA	平成 25 年 9 月 11 日から 9 月 30 日(月)配架 回答期限は 9 月 30 日(月)	152 件
	トラックターミナル、運輸会社、ハイヤー会社、バス会社他	平成 25 年 9 月中旬に発送 回答期限は 9 月 30 日(月)	868 件
回答数合計			15,059 件

2-2-2. 走行快適性への取組み

(1) 取組みの背景

お客様が快適に首都高をご利用頂けるよう、道路構造物（舗装）を健全に保ち、交通の快適性・安全性を確保します。

路面のわだち掘れやひび割れ等を点検により把握し、損傷状況に応じた補修を実施した結果、目標を達成しました。平成 25 年度は、要補修車線長 93km（平成 25 年度に新規に要補修となった車線長 53km と平成 24 年度末要補修車線長 40km）の内、54km の補修を実施したことにより、目標を達成しました。

尚、その他にも、鋼床版の耐久性向上に伴う舗装の打ち替えも約 10km 実施している。

《平成 25 年度目標設定の考え》

首都高のうち、路面の轍やひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる舗装の状態（MCI>5.6）の延長の割合（％）を平成 24 年度に引続き目標値を 97％と設定しました。

道路構造物保全率（舗装）＝A（MCI が 5.6 超の延長）／B（総延長）（％）

指標	H25 年度目標値		H25 年度実績値 [H24 年度実績値]	
道路構造物保全率（舗装）				
（指標の定義） 舗装路面の健全度を表す車線の延長比率（MCI≥5.6）	97	％	97 [97]	％

※ MCI（*Maintenance Control Index* 維持管理指標）とは、路面の状態を表す管理指標である。

ひび割れ率（％）、わだち掘れ深さ（mm）から算出している。

(2) これまでの取組み

- ・ 日常的な巡回点検、定期的な詳細点検による舗装路面状況の適切な把握
- ・ 劣化箇所を整理・分析し舗装補修を推進
- ・ ポットホール多発箇所に対して舗装の打ち替えを実施



【舗装工事実施状況】

(3) 今後の取組み

今後も日常的な巡回点検、定期的な詳細点検により舗装路面状況を適切に把握し、劣化箇所の補修を推進します。

《平成 26 年度目標設定の考え》

現状の舗装補修実績を維持し、安全・快適な路面状況を確保することとし平成 25 年度と同様の 97%としています。

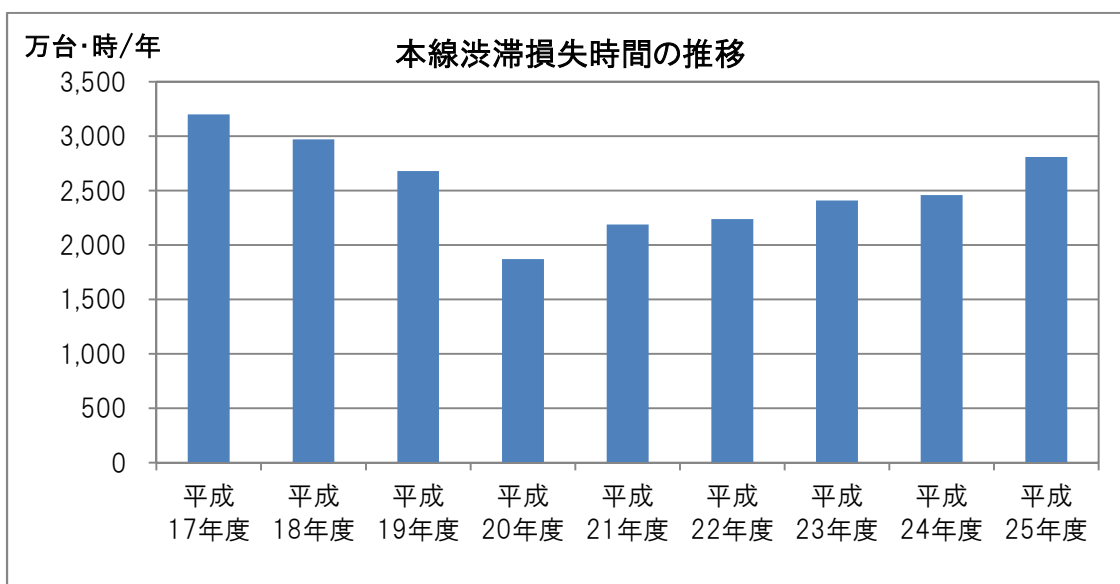
2-2-3. 渋滞削減への取組み

(1) 取組みの背景

当社は、「お客様第一」の経営理念に基づき、お客様にご満足頂ける質の高いサービスの提供を目指しており、渋滞緩和をその最重要課題にかかっています。

平成 17 年度当時と比較して渋滞は減少しているものの、渋滞対策に関するお客様からの要望は依然として強く、また、他の高速道路と比べても渋滞が多く発生している状態です。原因別渋滞発生比率（全線・全日）は、交通集中渋滞：84%、事故・故障車渋滞：12%、工事渋滞：4%（平成 25 年度）となっており、交通集中が渋滞の主な原因です。

これまでも道路ネットワーク整備やボトルネック対策などのハード対策と、情報提供や標識・区画線の改良などのソフト対策を継続的に取り組んでいます。



指標	H25 年度目標値		H25 年度実績値 [H24 年度実績値]	
本線渋滞損失時間	2,400	万台・時/ 年	2,810 [2,460]	万台・時/ 年
(指標の定義) 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				

平成 25 年度は、全体交通量（全日平均）は昨年度に比べほぼ横ばい（0.1% 増）でしたが、早朝 5 時台の交通量が約 4%（約 1,400 台／時）増加した影響などにより、早朝からの渋滞が増加し、昼間の時間帯もその影響を受けて渋滞が継続したことから、平成 24 年度の実績に比べ約 14% の増加となりました。また、目標値に対して約 18% 増となり目標非達成となりました。

《平成 25 年度目標設定の考え》

- ・ H25 年度の目標値は 2,400 万台・時/年としました。
- ・ H25 年度は、八重洲線の通行止めの影響により前年度よりも渋滞が増加傾向となる期間（4～6 月）、八重洲線の通行止め解除により前年度より減少傾向となる期間（1～3 月）を補正し、平成 25 年度の見込み値（2,440 万台・時/年）を算出。各種渋滞対策の実施による渋滞削減を目標とし、見込値を 1% 低減することで目標値（2,400 万台・時/年）を設定しました。

（2）これまでの取組み

《路面表示の設置》

緩やかな勾配の変化に気付かず速度が低下して渋滞が発生している箇所に「登り坂」「速度注意」の路面標示を設置して、速度回復を促しています。



【湾岸線東京港トンネル】

《速度回復を促すLED表示板》

渋滞の先頭では、お客様が前方の車両の速度回復に気づかずに車間距離が広がり、渋滞の解消が遅れる場合があります。そこで、渋滞の先頭での速度回復をお願いするLED表示板をお盆前や年末などの繁忙期に設置し、渋滞の緩和を図っています。



【3号渋谷線（下り）池尻付近】

《「渋滞予想カレンダー」のホームページへの掲載》

過去の統計データから各日の混雑の程度を5段階で予想した「渋滞予想カレンダー」をホームページに掲載し、混雑する日をお知らせしています。



【渋滞予想カレンダー(平成26年3月の例)】

(3) 今後の取組み

- ・ 中央環状品川線や横浜環状北線、横浜環状北西線等の事業促進
- ・ 中央環状線の機能を強化させるボトルネック対策として堀切小菅 JCT 間改良や板橋熊野町 JCT 間改良、小松川 JCT 新設事業等を推進
- ・ 中央環状品川線開通後に交通負荷の増加が見込まれる箇所を中心に、10箇所において標識・区画線等を改良

- ・ 視覚効果を用いた新たな渋滞対策を導入
- ・ 事故渋滞対策として、荒天時の巡回体制強化、自動車保険会社との連携、高速上レッカー車常時待機、低床トレーラー保有会社・特殊タイヤ販売会社との協定を継続実施
- ・ 工事渋滞対策として、24 時間工事や複数工事を同一規制内で実施するなど工事の集約化を継続実施
- ・ 「渋滞予想カレンダー」の内容の充実及び媒体の拡大

2-2-4. 路上工事時間削減への取組み

(1) 取組みの背景

首都高の路上工事時間を削減し、交通の円滑化及び渋滞減少を目指します。

平成 25 年度の路上工事時間は、長時間の連続規制により工事を実施する集中工事を計 35 日実施するなど、工事の集約化、集中工事化などに引き続き取り組んだこと、また平成 26 年 2 月の大雪の影響で、大幅に下回ることができました。

指標	H25 年度目標値		H25 年度実績値 [H24 年度実績値]	
路上工事時間				
(指標の定義) 道路 1 km 当りの路上作業に伴う年間の交通規制時間	271	時間/km・年	232 (229) [283]	時間/km・年

※ () 内は集中工事を除く

《平成 25 年度目標設定の考え》

首都高は、他の構造に比べ点検や補修箇所が多い高架構造(全体の約 8 割)であり、そのうち半数近くが供用経過年数 30 年以上となっており、構造物や附属物の老朽化に伴う点検や補修が増えており、またその予防保全工事を実施していることが、路上工事の増加の主な要因です。

そのため、平成 25 年度の目標値は集中工事や同一規制帯での複数工事を積極的に進めることにより、規制回数を削減することができると考えて、平成 24 年度の実績を下回る 271 時間/km・h と設定しました。

(2) これまでの取組み

- ・ 工事渋滞を減らすために、複数の工事を同時に行う工事の集約化を実施しました。
- ・ 神奈川 1 号横羽線、湾岸線等において、ノージョイント化工事、鋼床版の耐久性向上工事(SFRC 舗装工事)を 24 時間の車線規制工事として、延べ 35 日間実施しました。



【24 時間一車線規制工事実施状況（湾岸線）】

（３）今後の取組み

- ・ 複数の工事を同時に実施するよう、工事を調整し、路上工事時間の削減に努めます。
- ・ 平成 26 年度は横羽線、中央環状線、湾岸線等において、24 時間車線規制工事を実施する予定です。
- ・ 毎週金曜日、年末、年度末、行楽シーズンの連休は工事を抑制します。

2-2-5. ETC 利用促進の取組み

- ・ ETC 利用がスムーズな走行・環境改善に繋がります。

ETC をご利用いただくことで、料金所でのストップ＆ゴーがなくなり、スムーズな走行が可能となります。

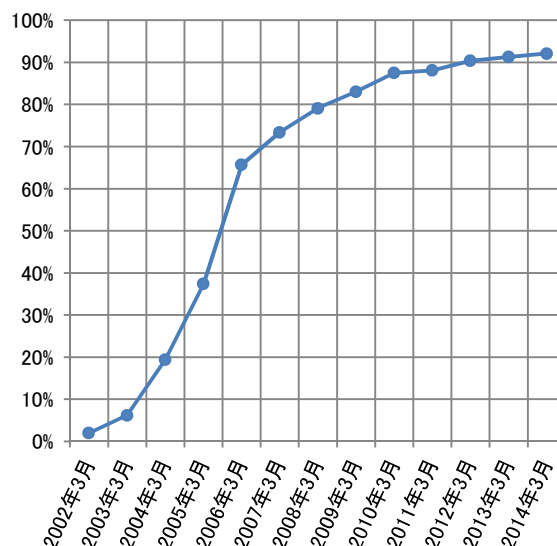
また、料金所付近の騒音や排気ガスが減少するなど、環境の改善にも大きな効果があります。

- ・ ETC 利用の環境づくりを進めていきます。

首都高では、高速道路の利用履歴を照会できる ETC 利用照会サービスの拡充や、ETC 利用履歴発行プリンターの設置など、ETC 利用の環境づくりを行っています。

2014 年 3 月現在、首都高の ETC 利用率は 9 割を超えており、今後もお客様に ETC をご利用いただけるよう努めていきます。

首都高における ETC 利用率

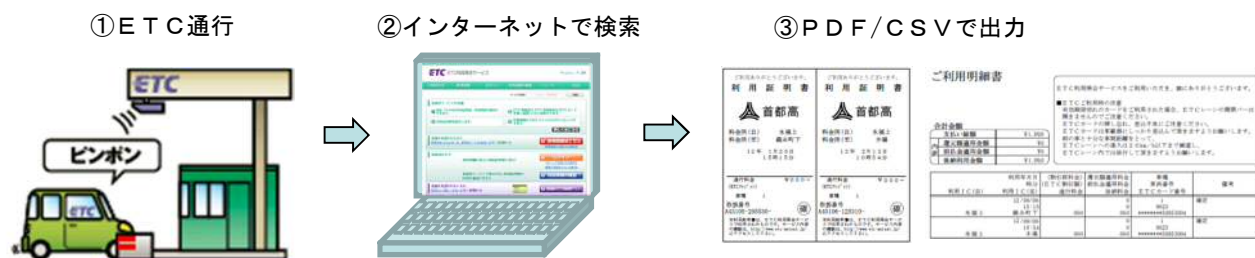


■ ETC 利用照会サービス

インターネット上で、首都高だけでなく全国の高速道路のご利用明細や利用証明書をご確認・印刷できるサービスです。2012 年 1 月からは、ETC クレジットカード及び ETC パーソナルカードのお客様を対象に、以下の特長のある登録型サービスも提供しています。

- ・ 登録・利用ともに無料
- ・ 過去 15 か月分のご利用の確認が可能
- ・ ETC 無線通行・ETC 非無線通行 (ETC カード手渡し精算) とともに確認が可能
- ・ 月ごとの利用明細 (PDF/CSV)・利用証明書 (PDF) の出力が可能

『ETC 利用照会サービス』ご利用の流れ



■ETC 利用履歴発行プリンター

お客様の ETC カードを挿し込み、ボタンを押すだけの簡単操作で、ETC カードに記録された利用履歴を利用明細書として印刷することが可能です。首都高の全 PA のほか、物流拠点などに設置しています。



設置場所(平成 26 年 3 月現在)

首都高全 PA	20 か所
当社社屋	4 か所
高架下駐車場	2 か所
都内及び神奈川県内の ガソリンスタンド	5 か所
物流拠点等その他施設	3 か所

2-2-6. 交通管制システムの高度化

首都高の交通管制システムは、膨大な交通データを迅速に処理しリアルタイムな道路交通情報を提供できるよう、24 時間・365 日休まずに稼働しています。お客様により安全・円滑・快適に首都高をご利用して頂くため、より便利でわかりやすい情報提供を進めていきます。

■新交通管制システム(AISS' 13※)の運用開始

東京地区のシステム(AISS' 09)と神奈川地区のシステム(S01)を統合した新交通管制システム(AISS' 13)の運用を 2013 年 11 月に開始しました。また、情報提供の信頼性向上に資するバックアップセンターを構築し運用を開始しました。更にお客様から「より正確で詳細な内容を案内してほしいとの」ご意見を受け、情報提供機能の改善を実施しました。

※AISS'13…

Advanced & Integrated Smartway System 2013

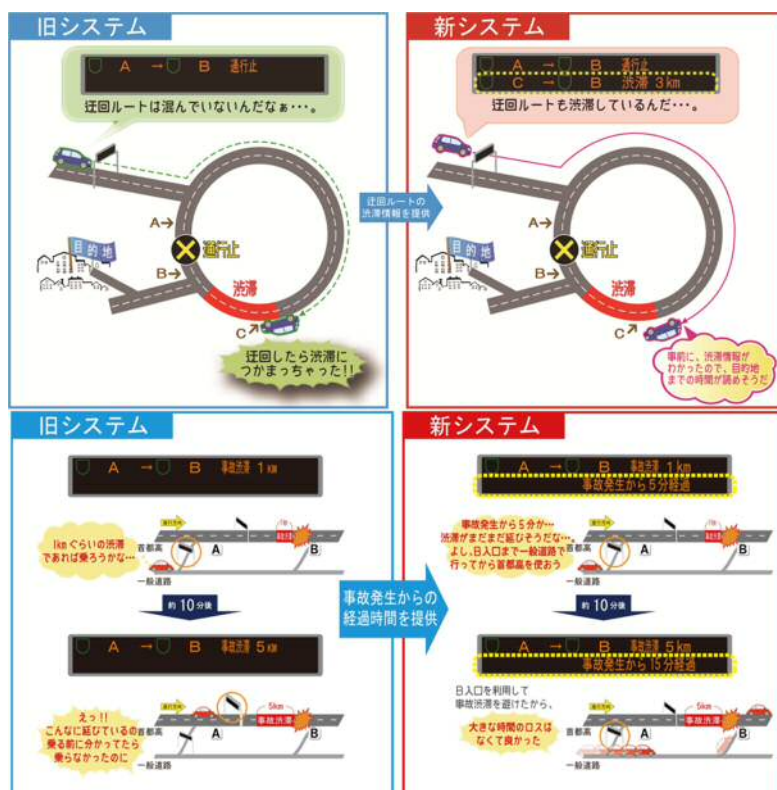
文字情報板によるより詳細な情報提供の実現(例)

“迂回ルート”の渋滞情報

これまではお客様が利用したいルートが通行止めになった場合、利用の少ない迂回ルートは渋滞状況が提供されないことがありましたが、これからは、迂回ルートの情報が改善されます。

“事故発生からの経過時間”情報

“事故渋滞情報”とともに“事故発生からの経過時間情報”を一部の入口で試行的に提供します。



■首都高ホームページに所要時間検索機能

首都高ホームページの「料金・ルート案内」
(<http://www.shutoko.jp/traffic/route-time>) で、お出かけ前に、ルートや目安の所要時間の確認ができます。

【首都高ホームページの料金・ルート案内】



■ITSスポットサービスの展開（お客様サービス向上）

●「スマートウェイ」の実現に向けてITSの新たな展開に今後も貢献していきます。

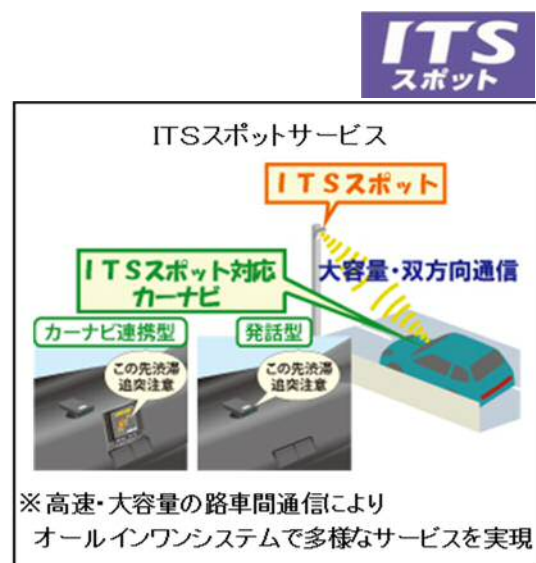
当社では、国土交通省と協力し、ITS^{※1}を用いたスマートウェイ^{※2}の展開を進めています。

現在、首都高では、道路に設置された「ITSスポット」と自動車に搭載された「ITSスポット対応カーナビ」との高速大容量通信によるITSスポットサービスを約170箇所を提供するとともに大黒PAの一部の駐車スペースでは、インターネット接続も実施中です。

なお、全国の高速度道路上約1,600箇所でもITSスポットサービスを実施中です。

※1 高度な情報通信技術等を用いて、人と道路と車両を一体のシステムとして構築する道路交通システムの総称

※2 交通安全、渋滞、環境対策などを目的とし、人と車とを情報で結ぶITS技術を活用した次世代の道路

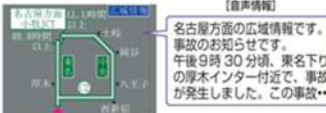


■ITSスポットサービス

ITS 1 広域経路比較

広域な渋滞情報がITSスポットでリアルタイムに配信され、カーナビが最適なルートを開く選択します。

【音声情報】
名古屋方面の広域情報です。事故のお知らせです。午後9時30分頃、東名下りの厚木インター付近で、事故が発生しました。この事故…



ITS 2 図形所要時間情報

渋滞している箇所と所要時間が一目でわかり、最適な経路の選択ができます。道路上の情報板を見ても、カーナビで見ることができません。



ITS 3 一般道比較

渋滞多発区間の手前で、高速道路と一般道の渋滞状況が一目でわかり、最適な経路の選択ができます。

【音声情報】
首都高の情報は、音が聞かなくて、首都高で10分ほどかかります。



ITS 4 画像情報（道路現況画像）

渋滞状況を静止画像でわかりやすくお知らせします。

【音声情報】
外環出口先の現在の状況です。



ITS スポット



ITS 5 安全運転支援

事前の注意喚起情報を提供し、ドライブ中のヒヤリをなくします。

【急カーブ前】
【トンネル前】



ITS 6 インターネット接続サービス

パーキングエリアで、カーナビからインターネットに接続し、地域観光情報や施設情報を入手。〔大黒PA〕




ITSスポット設置箇所図〔首都高〕

2-2-7. パーキングエリア（以下「PA」）におけるサービス向上

お客様により快適にご利用頂くために、平成 25 年 4 月には平和島 PA(上り)にカフェ&ベーカリーを増設し、同 4 月には大黒 PA のベイサイトテラス二番館をリニューアルし「串焼き横丁」をオープンしました。

さらに、PA での関東近郊エリアの観光物産展など、各種イベント活動にも積極的に取り組んでいます。

《PA での各種イベント活動事例》

- ・「こころ踊る♪箱根絶景ドライブキャンペーン」告知イベント（川口 PA）（箱根町と協働、平成 25 年 5 月）
- ・「夏の山梨ドライブキャンペーン」告知イベント（川口 PA、大黒 PA）（山梨県、北杜市、南アルプス市と協働、平成 25 年 7・8 月）
- ・「わくわくショッピング&グルメドライブ♪キャンペーン」告知イベント（川口 PA）（平成 26 年 2 月）
- ・「千葉県観光・物産展」（イオンモール与野）（千葉県と協働、平成 26 年 3 月）※千葉県と締結した包括的連携協定に基づき実施



カフェ&ベーカリーの増設
(平和島 PA(上り))



串焼き横丁のオープン
(大黒 PA ベイサイトテラス二番館)



「夏の山梨ドライブキャンペーン」
告知イベント（川口 PA）



千葉県観光・物産展
（イオンモール与野）

2-2-8. お客様の視点に立った道路の維持管理

お客様の視点に立った道路維持管理を進めるため、これまでに首都高モニターや土木工学専攻の大学生の方々等、お客様に首都高のウォッチング（点検）に参加して頂いております。平成25年度も首都高施設安全月間の一環として実施し、多くの方々にご参加頂きました。ウォッチングの結果は参加者及び社員が出席する報告会にて報告頂いております。その際頂いた多数のご意見はそれぞれの担当部署が確認を行い、維持管理業務に反映しています。



【ウォッチング実施状況（平成25年5月）、参加人数：375名】

さらに、施設安全月間のもう一つの活動として、土木工学専攻の大学生の方々を対象に首都高が行なっている点検の内容を体験して頂いたり、補修工事を見学する「点検・補修デモ」を実施しました。高所作業車を使用した接近目視点検や非破壊試験、補修工事の現場を見学して頂くことにより、点検・補修工事の重要性をご理解頂きました。



【点検・補修デモ実施状況（平成25年6月）、参加人数：83名】

2-3. 環境・景観に配慮した高速道路サービスの提供

2-3-1. 環境への取組み

首都高は一般道路に比べて停止・発進の繰り返しが少なく、一定の速度で走行しやすいため、走行車両からの二酸化炭素（CO₂）、窒素酸化物（NO_x）、浮遊粒子状物質（SPM）の排出量が少ない「環境にやさしい道路」といえます。お客様に環境にやさしい速度（60 km/h 程度）で首都高をご利用いただけるよう、渋滞の緩和を目指してネットワークの整備を進めています。また、道路空間の緑化や沿道環境の保全など、環境向上のための取組みを積極的に行っています。

（1）電気自動車普及のための環境づくり

電気自動車は、走行中の排ガスが少なく、環境負荷が小さい車といえます。そのため、電気自動車をお使いになる方が安心して首都高をドライブできるよう、平和島 PA（上り）、用賀 PA、代々木 PA、志村 PA、八潮 PA、市川 PA、大黒 PA、川口 PA の 8 つのパーキングエリアに電気自動車用急速充電器を設置し、電気自動車普及のための環境整備に努めています。また、首都高で使用している業務用車両に電気自動車を導入するなど、ユーザーとしても電気自動車普及に貢献しています。



【電気自動車用急速充電器：川口 PA】



【業務用車両として導入した電気自動車】

（２）環境情報の発信

首都高を利用されるお客様に、環境について考えていただくきっかけのひとつになればと、首都高の環境への取組みをイベントやホームページなどで積極的にPRしています。平成 25 年 12 月には東京ビッグサイトで開催された「エコプロダクツ 2013」に出展し、埼玉新都心線高架下の「見沼たんぼ首都高ビオトープ」や、大橋換気所屋上自然再生緑地「おおはし里の杜」について、お客様に体験していただきながらご紹介しました。また、環境特設サイト「首都高エコ通信」でも、情報発信を行っています。



【「エコプロダクツ 2013」首都高ブース】



【「おおはし里の杜」での稲作体験の様子】

その他にも首都高では、

- ・ 道路空間の緑化による景観向上
- ・ 地域の景観との調和
- ・ 生物多様性の保全
- ・ 自然エネルギー、省エネルギー技術の積極的な活用
- ・ 沿道環境の保全

などの様々な取組みを積極的に行っています。
詳細につきましては、「環境レポート 2014」にてご紹介しています。



2-3-2. 良好な景観・美観への取組み

(1) 美しい都市景観と快適な走行空間の創造

首都高には、レインボーブリッジや横浜ベイブリッジなどの都市内のモニュメントとなる美しい構造物があります。一方、規模が大きく、存在感が強い高架橋などの構造物は、その形状や色彩が景観を構成する要素となる場合が多いため、都市環境との調和を目指し、景観向上対策を実施しています。

(2) 景観改善3ヵ年30箇所

営業中路線において、景観向上を計画的に実施するために平成19年度に「景観向上対策アクションプログラム（景観改善3ヵ年30箇所）」を策定し、3ヵ年で重点的に景観向上に着手する30箇所を定めました。第Ⅰ期（平成19年度～平成21年度）、第Ⅱ期（平成22年度～平成24年度）では高架橋の桁や橋脚の塗替え、パーキングエリアのリニューアル等を実施してきました。

平成25年度からは第Ⅲ期（平成25年度～平成27年度）を新たに策定し、高架橋の橋桁や橋脚の塗り替えや、パーキングエリアのリニューアルを継続すると共に、走行空間の改善として八重洲トンネルのコンクリート塗装や湾岸線大井JCT付近の遮音壁取替え等を実施しました。

改修前



改修後



1号上野線の秋葉原駅前において、塗装塗替え、桁下にパネル及びLED照明を設置し、暗く汚いイメージであった高架下の環境を改善しました。

改修前



改修後



湾岸線（東京地区）大井JCT付近において、遮音壁の嵩上げ工事に併せ、遮音パネルの配色の変更を行いました。

改修前



改修後



1号上野線の上野駅前において、これまでの「路線別サイン型」の色彩から周辺景観に配慮する「景観調和型」の色彩にて桁及び橋脚の塗替え塗装を実施しました。

改修前



改修後



八重洲線の八重洲トンネルにおいて、壁面のタイルを撤去し、コンクリート塗装を実施し、天井部等には剥落防止策に併せ塗装を実施しました。

2-4. 日々の業務の着実かつ継続的な実施

2-4-1. 清掃業務

清掃頻度については、概ね「都道首都高速1号線等に関する維持、修繕その他の管理の仕様書」（以下「管理の仕様書」といいます。）通りの作業水準で行いました。

作業名	交通量	管理の仕様書の 作業水準	実際の 作業水準
機械清掃 （右側車線）	40 千台/日未満	12 回/年	12 回/年
	40～60 千台/日未満	24 回/年	24 回/年
	60～70 千台/日未満	24 回/年	24 回/年
	70 千台/日以上	48 回/年	48 回/年
機械清掃 （左側車線）	40 千台/日未満	36 回/年	36 回/年
	40～60 千台/日未満	48 回/年	48 回/年
	60～70 千台/日未満	72 回/年	72 回/年
	70 千台/日以上	72 回/年	72 回/年
人力清掃	—	12 回/年	12 回/年

特に路面清掃に関しては、継続的に路面の清掃状況を社員が点検し、1点（ゴミが大変多い）から5点（ゴミが全く無い）までの数値化を行い、路線毎に平均点3点（ゴミはあるが許容範囲）を目標に、低い点数が続いた路線では清掃頻度を増加させ、逆に点数が高い路線では清掃頻度を低減する等、頻度を弾力的に変更しながら管理水準の維持に努めています。



路面清掃（機械清掃）【6号三郷線】

2-4-2. 料金収受業務

現金車からの料金収受のみならず、利用率が約 92%（平成 26 年 3 月実績）となっている ETC 車への対応、ETC 機器や料金精算機の操作・運用など、より複雑化、高度化する料金収受業務について、お客様からの通行料金を正確かつ迅速に収受するとともに、お客様への適切な接遇を実施しました。

また、平成 26 年 4 月の消費税率変更に伴い、初めて 10 円単位となる料金改定について、適切に準備、対応を実施しました。



①【料金所に入る前の朝礼】

理念に掲げるお客様第一を実践するため、グループ会社独自の研修のほか、日々、サービス向上や緊急時の対応などについて話し合いを行っています。



②【料金所に入る前の点検】

収受に必要な備品の点検や基本動作をお互いに確認し合い、また、収受技能の向上・伝承についても日常のなかで行われています。



③【料金収受】

首都高グループの一員として使命感を持ち、お客様一人ひとりに対して丁寧に接しています。



④【料金収受後の精算】

料金所での勤務終了後、収受した金額に誤りがないかなど、複数人による確認・精算を行っています。

2-4-3. 料金精算機の導入

料金所ブース内における料金所係員の執務環境の改善を図り、料金収受を機械化することで料金所係員の業務負担を軽減することを目的として、料金精算機を導入しました。

料金精算機設置レーンでは、これまでの料金所係員への手渡しに代わり、音声等の案内によりお客様ご自身が操作、投入することで通行料金をお支払いいただきます。

平成26年5月現在、23の料金所に設置しています。

設置料金所

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）

設置状況



料金精算機前面パネル



2-4-4. 不正通行対策

ETCの普及に伴い、ETCに関連する不正通行等が発生しています。これらの不正通行等に対しては、監視カメラの活用等により、通行料金の請求を行っています。

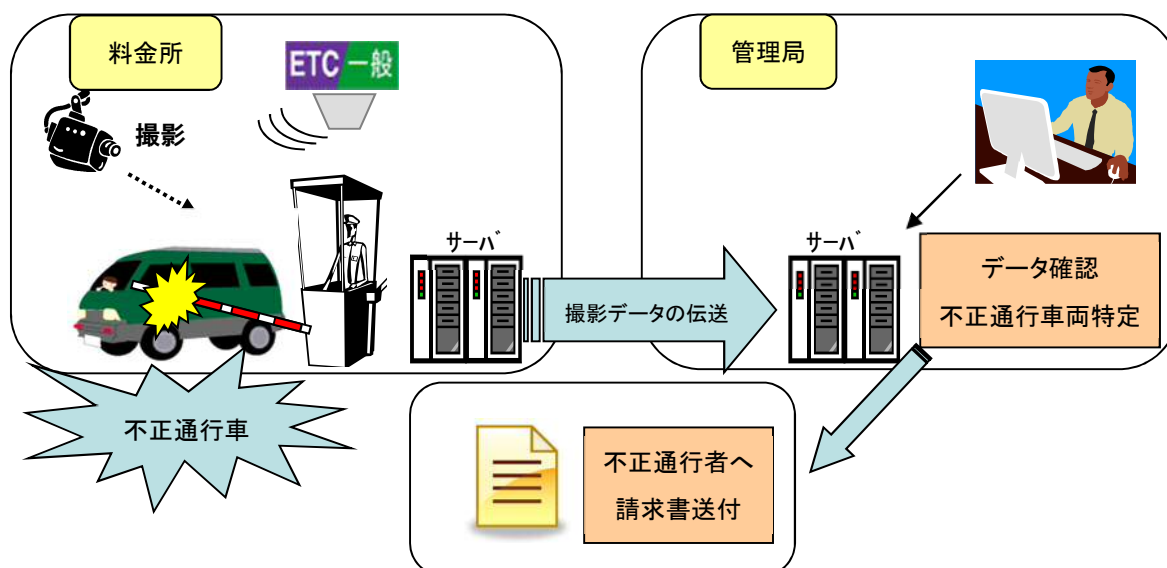
さらに悪質な不正通行累犯者に対しては、警察への積極的な通報や、割増金を加えた通行料金の請求・督促及び回収を行っています。

○平成25年度の具体的な取組み

- ・監視カメラを活用した不正通行等車両の特定
- ・戸別訪問等による通行料金・割増金の請求・回収
- ・他の高速道路会社との情報共有等による連携
- ・道路整備特別措置法違反による警察への通報

平成26年度以降も、上記取組みを継続して実施します。

■監視カメラを活用した通行料金請求イメージ



2-4-5. 交通管理業務

お客様に安全・円滑・快適に首都高をご利用頂けるよう定期的に巡回パトロールを行い、道路状況、交通状況、気象状況等を常時的確に把握するとともに、事故車、故障車、落下物等に対して迅速な対応・処理を行いました。また、特殊車両運用業務では、迅速な本線交通流確保のため、レッカー車、車両積載車、ホイールローダー車を運用し、事故車、故障車等の排除を行いました。さらに、車両制限令に定める諸元に違反する車両、特殊な車両の通行に関する許可条件に違反した車両、積載物不適當車両等に対して指導・取締を実施しました。

(1) 平成 25 年度の管理状況

業務名	管理の仕様書の巡回回数	実際の巡回回数
定期巡回業務	12 回／日	12 回／日

定期巡回業務の巡回回数については、管理の仕様書どおりの頻度で行いました。

(2) 主な事案別処理件数の実績

業務名	事故	故障	落下物	計
有事出動業務	11,541 件	12,133 件	26,839 件	50,513 件



事故処理状況



巡回状況



管制業務



特殊車両運用業務

(3) 法令違反車両取締業務の実績

平成25年度から取締要員を増員し、同時複数個所での取締りを実施するなど、取締回数を増やしました。(対前年比約1.6倍)取締回数の増加により、取締台数は昨年実績(1,045台)及び目標値(1,150台)を上回る台数となりました。

業務名	取締回数	取締台数	指導警告※	措置命令※
取締業務	609回	1,323台	431件	461件

※ 指導警告・措置命令：車両制限令に定める諸元(軸重10t以下、長さ12m以下等)に違反して車両を通行させている者等に対して、機構発出の措置命令に基づき通行の中止等の措置(一般道への排出)を行います。

違反の程度が軽微な場合には当社が指導警告を行います。

◆他会社・他機関との連携による取締強化対策

〈一都三県同時合同取締の実施〉

- ・ 昨年に引き続き、今年も一都三県同時取締を警察と合同で実施しました。
(平成25年11月8日実施)
- ・ 7箇所の本線料金所で、首都高に流入する違反車両を対象として取締りを実施し、措置命令対象21台を一般道へ排除しました。
- ・ この取締りに合わせて、東日本高速道路株式会社及び中日本高速道路株式会社も同時取締を実施しました。
- ・ 取締り効果を拡大するため、マスコミに対して、合同取締現場のうち大井本線料金所を公開しました。



【実施状況（大井本線料金所）】



【取材対応状況】

〈他高速道路会社との合同取締の実施〉

- ・首都高と接続している他高速道路会社の料金所において、合同取締を実施しました。

日時	高速道路会社	取締実施場所
平成 25 年 5 月 31 日	中日本高速道路(株)	東名高速道路（上り）東京料金所
平成 25 年 6 月 26 日	中日本高速道路(株)	中央自動車道（上り）八王子料金所
平成 25 年 11 月 26 日	中日本高速道路(株)	東名高速道路（上り）横浜町田 I C
平成 26 年 2 月 26 日	中日本高速道路(株)	東名高速道路（上り）横浜町田 I C 狩場本線料金所
平成 26 年 3 月 25 日	中日本高速道路(株)	東名高速道路（上り）東京料金所

- ・措置命令対象車両は、一般道へ排出しました。
- ・当社は所有のマットスケール（移動式重量測定機器）2 基を使用し、車両重量の計測を実施しました。



【取締状況（東京料金所）】



【計測状況（横浜町田料金所）】

◆重量超過を繰り返す違反者の告発

平成 25 年 4 月 4 日、首都高速 3 号渋谷線用賀本線料金所での道路法違反車両取締りにおいて、総重量 34.5 トンの大型貨物自動車の運行を確認し、道路法（第 47 条第 2 項）の違反車両であることが判明しました。

違反車両を運行した会社及び運転手は、料金所に設置されている軸重計カメラにより道路法違反が常習的に確認され、各種是正措置を講じたが改善が見られなかったことも判明しました。

平成 25 年 9 月 27 日、当社から警視庁に告発しました。

【道路法違反状況】

総重量：一般的制限値	20 t
当該車両	34.5 t

◆違反者講習会及び個別訪問の実施

重量超過等の違反者（対象者 130 者）に対して、平成 26 年 3 月 26 日に違反者講習会を実施しました。

また、違反行為に厳正に対処するため、講習会の欠席者に対して個別訪問を実施し、道路法違反の是正指導を実施しました。



【違反者講習会実施状況】

（４）高速道路上への人の立入対策

平成 23 年度において、首都高速上で歩行者の轢過による死亡事故が 3 件発生したことを受けて警視庁と合同で立ち上げた「立入者等事故防止対策検討会」を平成 25 年度においても、継続実施しました。この検討会の検討成果として、出口への LED 立入禁止表示板の設置等、ソフト、ハード両面の対策を実施しました。

《ソフト対策》

- ・ 立入者に対して警告書の発行
- ・ 事故防止のポスター及びチラシを作成し PA への掲示、各種交通安全講習会で配布
- ・ 日本道路交通情報センター（JARTIC）にてテレビ、ラジオでの注意喚起
- ・ 当社 HP、文字情報板での注意喚起



警告書



立入防止チラシ



立入防止ポスター



交通安全講習会

首都高 歩行者立入禁止！

文字情報板表示（入口）（首都高管内全入口 208 面に表示）

《ハード対策》

- ・ LED 立入禁止表示板の設置・・・（西神田出口に H25. 09 設置、他 3 箇所）
- ・ 点字シートの設置……………（浮島出口に H25. 07 設置、他 5 箇所）
- ・ 注意喚起横断幕の設置………（芝公園出口[内回り]に H25. 10 設置）
- ・ 路面文字「首都高」の設置…（中台入口に H25. 5 設置、他 24 箇所）



LED 立入禁止表示板
（西神田出口）



注意喚起横断幕
（芝公園[内回り]出口）



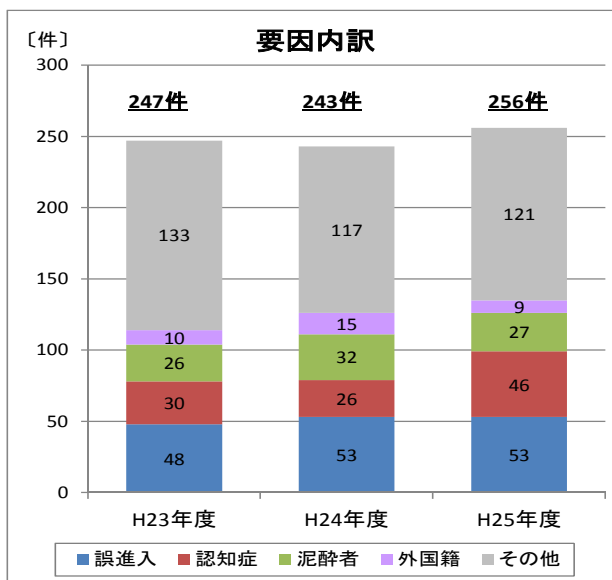
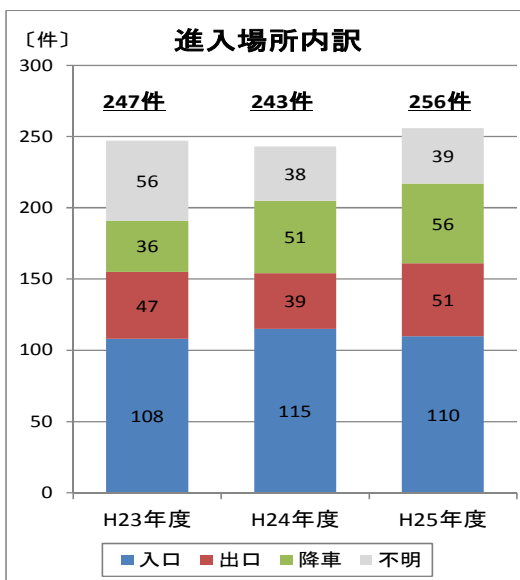
路面文字「首都高」
（中台入口）

◆立入件数

人の立入件数	件数	(参考) 平成 24 年度	(参考) 平成 23 年度
	256 件	243 件	247 件

進入場所内訳	入口	出口	降車	不明	計
	110 件	51 件	56 件	39 件	256 件

要因内訳	誤進入	認知症	泥酔者	外国籍	その他	計
	53 件	46 件	27 件	9 件	121 件	256 件



(5) 逆走防止対策

逆走車の防止を目的として、ソフト、ハード両面の対策を実施しました。

《ソフト対策》

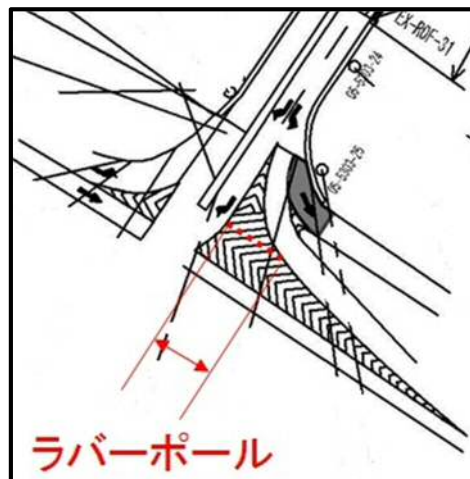
- ・チラシを各種キャンペーンにて配布



《ハード対策》

・ ラバーポールの設置 【東池袋出口】

施工日：平成 26 年 2 月 22 日

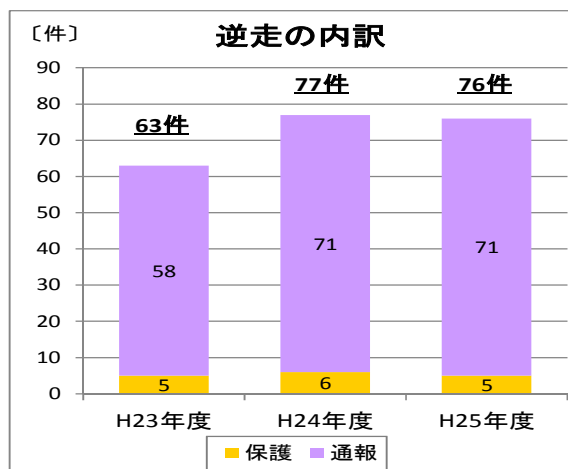


ラバーポール設置状況

◆逆走車件数

車両の逆走案件	件数	(参考) 平成 24 年度	(参考) 平成 23 年度
	76 件	77 件	63 件

逆走の内訳	保護件数	通報件数 (未保護)	計
	5 件	71 件	76 件



第3章 高速道路管理業務に関する各種データ

3-1. 高速道路管理業務に要した費用等

高速道路の維持、修繕その他の管理は、維持修繕業務（清掃、植栽、点検、補修）や管理業務（料金収受、交通管理）等の費用計上される計画管理費と、新たに資産形成の対象となる修繕費（債務引受額）により行っています。それぞれの平成25年度の実績は以下のとおりです。

3-1-1. 計画管理費

(1) 維持修繕業務

(単位:億円)

分類	項目		主な業務内容	H25 年度 計画	H25 年度 実績	H24 年度 実績
維持 修繕費	清掃	土木	路面清掃, 排水施設清掃, トンネル壁面, 標識等の清掃		16	15
		施設	電気、機械、建築施設の清掃		6	5
	緑地帯管理		緑地帯の維持管理		3	2
	点検保守	土木	土木構造物の点検保守		39	34
		電気	電気施設の点検保守		27	29
		機械	機械施設の点検保守		17	15
		建築	建築施設の点検保守		1	1
	道路本体 及び 附属施設 の補修	構造物	土木構造物の補修		47	32
		塗装	鋼橋の塗装補修		6	22
		舗装	舗装の補修		4	2
		伸縮継手	伸縮継手の補修		6	7
		附属施設	附属施設(排水管、標識、 電気設備、機械設備)の補修		41	37

分類	項目		主な業務内容	H25 年度 計画	H25 年度 実績		H24 年度 実績	
維持 修繕費	緊急応急	緊急応急 処理等	交通事故や自然災害等に 対する緊急応急処理	258		14		13
		雪凍対策	除雪作業、凍結防止剤散布等			10		5
	光熱水費		照明など道路の維持に 必要な電気料、水道料等			27		24
	その他		調査、検討業務等			12		12
	計					283		262

※端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

<主な増減理由>

- ・点検・補修の強化や大雪等の自然災害の対応等による増

(2) 管理業務

(単位：億円)

分類	項目	主な業務内容	H25 年度 計画	H25 年度実績		H24 年度実績	
管理業務費	料金收受業務	料金收受業務	196		84		85
	交通管理業務	巡回、交通管制、取締業務			31		30
	クレジット手数料	クレジットカード会社への手数料			32		33
	その他	管理局社屋管理費等			48		43
	計				195		192

※端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

３－１－２．修繕費（債務引受額）

（単位：億円）

業務名		H25 年度	
		実績額	主な工事内容
工事費		173	
	橋梁修繕	44	コンクリート片剥落対策、床版補強、壁高欄補修（300 径間） 鋼構造物の疲労亀裂補修（312 径間）、 伸縮装置取替（985 レン）、ノージョイント化（90 レン）
	トンネル修繕	2	コンクリート片剥落対策（2.2km）
	土工修繕	0	高架下管理用地フェンス取替（0.15km）
	舗装修繕	30	高機能舗装化（58km）
	交通安全施設修繕	6	出入口誤進入対策、案内標識板取替及び設置、滑り止めカラー舗装設置（657 箇所）
	交通管理施設修繕	33	交通管制中央装置の改修（17 箇所）
	休憩施設修繕	0	パーキングエリアの建物及び付属設備の改修（20 箇所）
	雪氷対策施設修繕	1	雪氷対策施設の改修（50 箇所）
	環境対策	1	遮音壁設置（0.1km）
	トンネル防災	15	トンネル防災設備の改修（23 箇所）
	電気施設修繕	12	照明設備（13.8km）、標識灯具、視線誘導灯（75 箇所）、高圧ケーブル（24.9km）、受配電設備（12 箇所）
	通信施設修繕	5	非常電話装置（56 箇所）
	建築施設修繕	15	建物及び付属設備の改修（121 箇所）
	機械施設修繕	9	トンネル換気設備及び付属設備（5 箇所）、路面排水ポンプ及び付属設備（13 箇所）、軸重設備及び付属設備等の改修（72 箇所）
その他費		29	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計		202	

※端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

3-2. アウトカム指標一覧

3-2-1. 平成 25 年度のアウトカム指標一覧の目標値と実績値

アウトカム指標	単位	H25 年度目標値	H25 年度実績値 [H24 年度実績値]	達成状況
本線渋滞損失時間	万台・時 /年	2,400	2,810 [2,460]	標識・区画線等の改善による交通流の円滑化等の取り組みを実施したが、早朝 5 時～6 時台の交通量が増加した影響による渋滞が想定以上に発生したため、目標を達成できなかった。
(指標の定義)				
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	271	232 (229) [283]	長時間の連続規制により工事を実施する集中工事を計 30 日実施するなど、工事の集約化、集中工事化などに引き続き取り組んだことや、同一規制帯での複数工事を積極的に取り組んだこと、また、特異事象として 2 月の大雪による影響により路上工事時間が減ったことにより、目標を達成できた。
(指標の定義)				
道路 1 km 当りの路上作業に伴う年間の交通規制時間				
死傷事故率	件/億台 km	16.5	17.1 [17.0]	事故多発地点や重大事故発生地点の交通安全対策や安全運転啓発活動等を実施したが、渋滞が増加したことによる追突事故が増えたことにより目標を達成できなかった。
(指標の定義)				
自動車走行車両 1 億台 と当りの死傷事故件数				

道路構造物保全率（舗装）	%	97	97 [97]	路面のわだち掘れやひび割れ等を点検により把握し、損傷状況に応じた舗装補修を約 53 km・車線実施した結果、目標を達成した。
（指標の定義）				
舗装路面の健全度を表す車線の延長比率（ $MCI \geq 5.6$ ）				
道路構造保全率（橋梁）	%	85	85 [83]	日常的な定期点検により構造物の現状を把握し、1,007 径間について損傷状況に応じた補修を実施した結果、目標を達成した。
（指標の定義）				
橋梁の健全度を表す比率				
顧客満足度	点	3.4	3.4 [3.4]	中央環状線などの道路ネットワーク整備が進捗してきたことに加え、お客様の声に基づいた各種改善をの実施してきたことによりお客様の満足度が向上し、目標を達成した。
（指標の定義）				
CS 調査等で把握するお客様の満足度（5 段階評価）				

3-2-2. 平成 26 年度のアウトカム指標一覧の目標値

アウトカム指標	定義	単位	H25 年度実績	H26 年度目標	備考
顧客満足度	CS 調査等で把握するお客様の満足度（5 段階評価）	点	3.4	3.4	
死傷事故率	自動車走行車両 1 億台当たりの死傷事故件数	件/億台 km	17.1	16.5	
快適走行路面率	高速で快適に走行ができる路面が確保される延長比率（ $MCI \geq 5.6$ ）	%	97	97	
要補修橋梁率	早期に補修が必要な橋梁又は径間数（補修が必要な径間数）の割合	%	15 (85)	15	

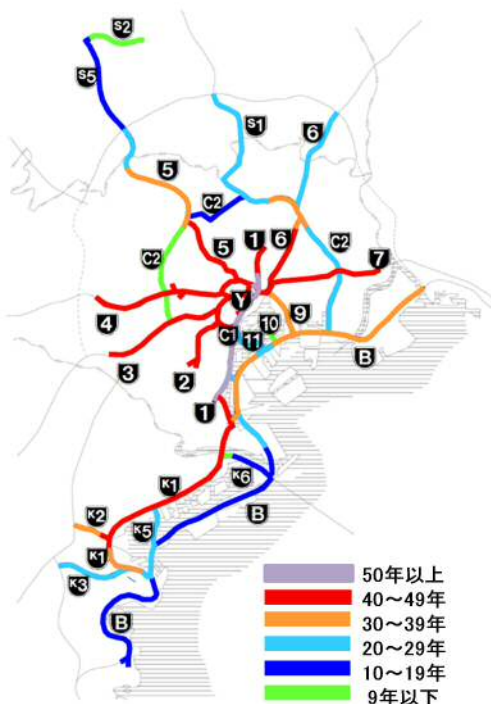
※平成 26 年度は中期経営計画の最終年度です。

＜参考＞ 道路資産データ等

①道路構造物延長

	(km)	供用延長				平均経過年数 (年)	備考
		高架 (km)	半地下 (km)	トンネル (km)	平面土工 (km)		
全線合計	301.3	238.5	18.5	28.9	15.4	30.9	

②供用経過年数分布



経過年数区分	延長	累積延長	構成比	累積構成比
50 年以上	13.4km	13.4km	4.4%	4.4%
45 年～49 年	47.5km	60.9km	15.8%	20.2%
40 年～44 年	46.9km	107.8km	15.6%	35.8%
35 年～39 年	23.9km	131.7km	7.9%	43.7%
30 年～34 年	29.1km	160.8km	9.7%	53.4%
25 年～29 年	40.1km	200.9km	13.3%	66.7%
20 年～24 年	30.5km	231.4km	10.1%	76.8%
15 年～19 年	24.4km	255.8km	8.1%	84.9%
10 年～14 年	25.2km	281.0km	8.4%	93.3%
5 年～9 年	14.0km	295.0km	4.6%	97.9%
4 年以下	6.3km	301.3km	2.1%	100.0%
総計	301.3km	301.3km	100.0%	100.0%

＜参考＞ 道路資産データ等

③ 利用交通量

	利用交通量（千台/日）			備考
	全体交通量	普通車	大型車	
全線合計	950	850	101	平成 25 年度データ

※端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

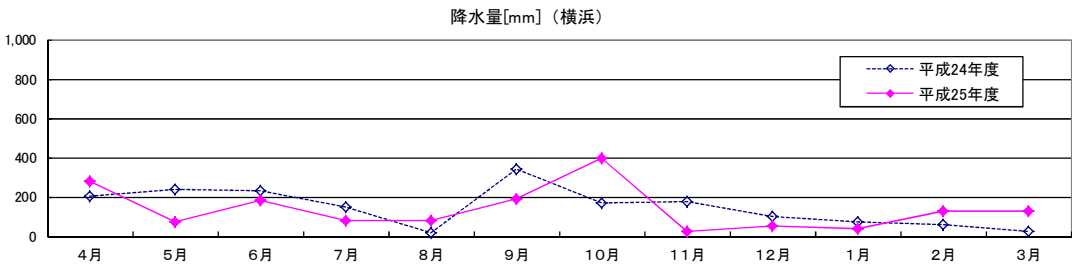
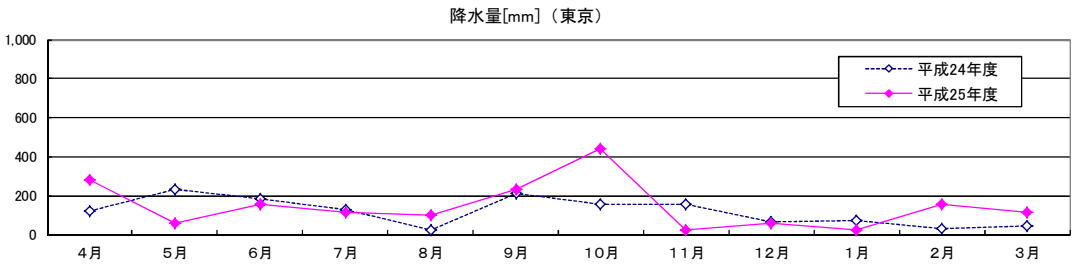
④ ETC利用率

	ETC利用率（％） ＜平成 25 年度＞		
	全体	大型車	普通車
全線合計	91.9%	98.5%	91.1%

⑤平成 25 年度の気象状況

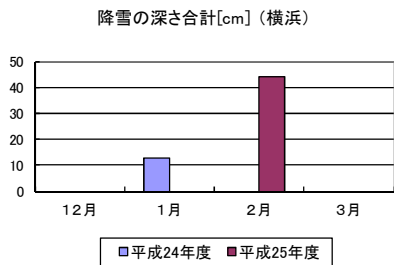
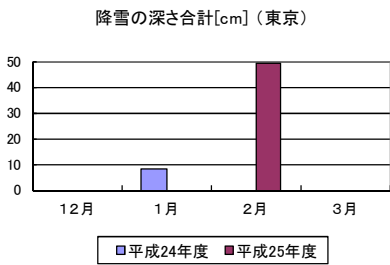
降雨記録(気象庁ホームページより)

降水量[mm]		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
観測地点 東京	平成24年度	118.5	231.0	185.0	130.0	25.0	214.5	154.5	154.0	69.0	70.0	30.0	44.5
	平成25年度	283.0	56.0	159.0	115.5	99.0	231.5	440.0	26.0	59.5	24.5	157.5	113.5
観測地点 横浜	平成24年度	202.0	237.5	233.5	146.0	18.0	342.0	167.0	179.0	102.0	73.5	56.5	26.5
	平成25年度	281.0	75.5	183.0	80.0	79.5	192.0	394.0	21.0	54.0	38.5	127.5	128.0



降雪記録(気象庁ホームページより)

降雪の深さ合計[cm]		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
観測地点 東京	平成24年度	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-
	平成25年度	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49	-
観測地点 横浜	平成24年度	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-
	平成25年度	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44	-



【参考】平成 24、25 年度における 1 時間以上の通行止め実績

事象	年度	事故	異常気象					地震	計
			台風	強風	濃霧	積雪	凍結		
通行止め	H24	28 回	2 回	3 回	0 回	1 回	0 回	0 回	34 回
	H25	30 回	2 回	5 回	0 回	2 回	0 回	0 回	39 回