



**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 19 事業年度)**

平成 20 年 7 月

首都高速道路株式会社

目 次

第1章	基本的方針・管理の水準等	
1.	基本的方針	1
2.	管理の水準	1
3.	対象路線	1
第2章	平成19年度 高速道路管理業務の実施概要	3
第3章	高速道路管理業務の成果（アウトカム指標）・取組み	
1.	アウトカム指標一覧と達成状況	16
2.	各指標の取組みについて	17
第4章	計画管理費の計画と実績の対比	
1.	維持修繕業務	30
2.	料金収受及び交通管理業務	35
第5章	平成20年度以降の管理について	38
<参考>	道路資産データ等	41

【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 基本の方針・管理の水準等

1. 基本の方針

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、お客様に満足いただける質の高いサービスを提供します。

2. 管理の水準

会社は、首都高速道路の維持、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。

ただし、「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。

3. 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
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
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
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
首都高速3号線	千代田区隼町	～ 世田谷区砧公園	14.6
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
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
首都高速5号線	千代田区一ツ橋一丁目	～ 板橋区三圓一丁目	17.8
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
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
首都高速8号線	中央区銀座一丁目地内		0.1
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
首都高速11号線	港区海岸二丁目	～ 江東区有明二丁目	5.0
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
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
首都高速目黒板橋線	渋谷区本町三丁目	～ 板橋区熊野町	6.7
高速湾岸線(都県道)(東京地区)	大田区羽田空港三丁目地内	市川市高谷	32.0

(単位:km)

路線名	区	間	延長
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
高速横浜羽田空港線(東京地区)	大田区羽田一丁目	～ 大田区羽田旭町	0.9
高速葛飾川口線	葛飾区小菅三丁目	～ 川口市大字西新井宿	18.5
高速足立三郷線	足立区加平二丁目	～ 三郷市番匠免二丁目	7.5
高速板橋戸田線	板橋区三園一丁目	～ 戸田市美女木四丁目	3.7
高速横浜羽田空港線(神奈川地区)	横浜市中区本牧ふ頭	～ 川崎市川崎区殿町一丁目	21.7
高速湾岸線(都県道)(神奈川地区)	横浜市金沢区並木三丁目	～ 川崎市川崎区浮島町	30.1
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
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
高速湾岸線(市道)	横浜市中区本牧ふ頭	～ 横浜市鶴見区生麦二丁目	4.6
高速縦貫線	川崎市川崎区殿町三丁目	～ 川崎市川崎区浮島町	3.5
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
	合	計	293.5

第2章 平成19年度 高速道路管理業務の実施概要

平成19年度においては、お客様の視点に立ったサービスの展開、安全・安心の確保・向上、ETCの普及促進及び環境・景観に配慮した高速道路サービスの提供などについて、事業計画を基に実施しました。実施概要については、次のとおりです。

(1) お客様の視点に立ったサービスの展開

●「お客様の声」の受付・反映

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)、首都高のETCサービスについてのお問い合わせ窓口である『首都高ETCコールセンター』(9:00~18:00 年中無休)を運営し、お客様サービスの一層の向上に取り組みました。『首都高お客様センター』は所要時間案内やルート案内だけでなく、首都高に関するすべてのお問い合わせやご質問、ご意見・ご要望を承り、『首都高ETCコールセンター』はETCを利用した首都高の料金割引等様々なETCサービスに関する専用窓口としてお客様からのお問い合わせにお答えしています。

また、ホームページに設けたグリーンポストや携帯電話のメールにおいても、お客様の声を承り、速やかな対応を図っています。

これらを通じて得られたお客様の要望、貴重なご意見を各種改善に反映し、サービス向上に役立てています。



【首都高お客様センター】

《「お客様の声」による改善事例》

お客様からのご要望を受け、入口合流部の視認性を向上
(6号向島線下り堤通入口付近)



施工前



施工後

※遮音壁を透光板に取替、路面標示「合流注意」を施工

●パーキングエリア（PA）におけるサービス向上

快適に首都高を利用いただくために、PAにおけるトイレ改修、バリアフリー化などのハード面の改善を計画的に進めており、平成19年6月に辰巳第一PAをリニューアルオープンしました（P.13 参照）。

また、主なPA11箇所に「AED（自動体外式除細動器）」を設置した（平成20年3月末時点）ほか、全てのPAにETC利用履歴発行プリンターを設置しました。

さらに、PAでの各種イベント活動など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》

- ・『横濱ジャズプロムナード2007』（大黒PA，平成19年10月6日、7日）
- ・『大黒PAジャズライブ』（平成19年5月から9月までの第一土曜日）
- ・『大黒PAイルミネーション』（平成19年12月21日～平成20年1月7日）
- ・『八潮PAイルミネーション』（平成19年11月30日～平成20年1月7日）



【辰巳第一PAリニューアル（平成19年6月）】



【大黒PAジャズライブ（平成19年7月）】

●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、これまでに首都高モニターや土木学専攻の大学生の方々など、お客様に首都高速道路のウォッチング（点検）に参加していただいております。平成19年度も首都高施設安全月間の一環として実施し、一般の方々に参加していただき、ご意見を維持管理業務に反映しました。



【ウォッチング実施状況（平成19年6月）、H19参加者人数：172名】

●お客様の視点での案内標識の改善

「案内標識をわかりやすく」とのお客様のご意見を首都高速の案内標識に反映するために、「首都高の道路案内のあり方検討会（委員長：家田 仁 東大教授）」を設置し、お客様のご意見募集を通じたニーズの把握、目標地名の検討、標識文字の屋外視認性実験、標識のレイアウト検討を行い、これらの結果を反映して標識設置要領を平成 19 年 12 月に改定しました。

平成 20 年以降、改修等に併せて順次案内標識を設置・変更していくこととしています。

新たな案内標識の基本方針

- ①表示内容の簡素化
- ②方向をイメージしやすい路線名、出口名等で案内
- ③車線の分岐形状を反映した矢印の採用
- ④主要情報にローマ字を表示
- ⑤視覚心理に配慮したレイアウトの採用



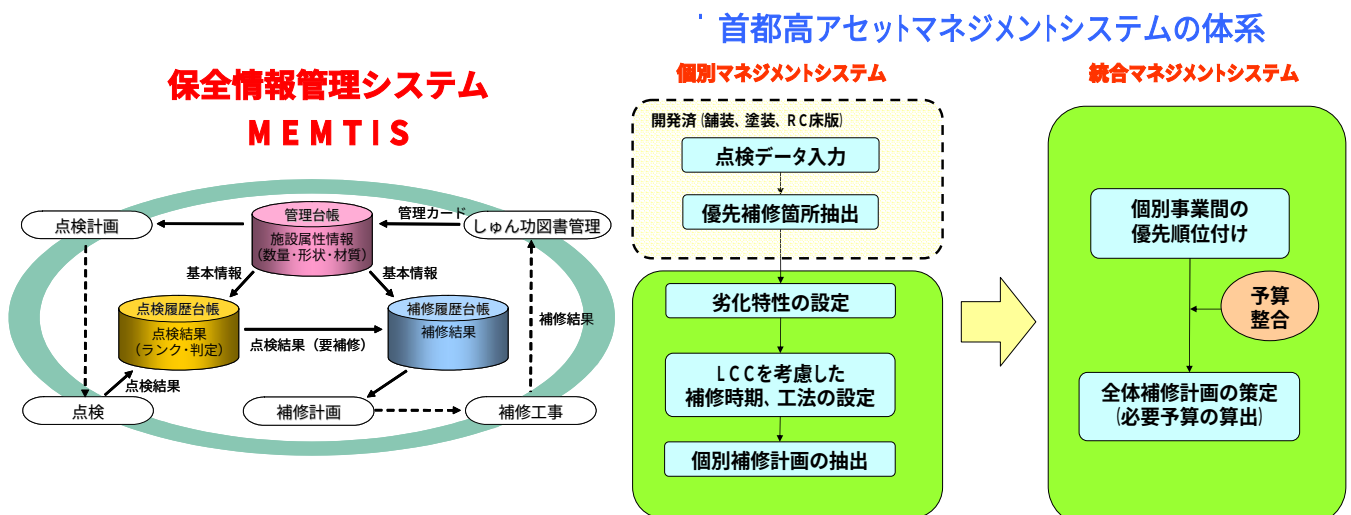
【入口案内標識イメージ】

(2) 安心・安全・快適性の確保及び向上

●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

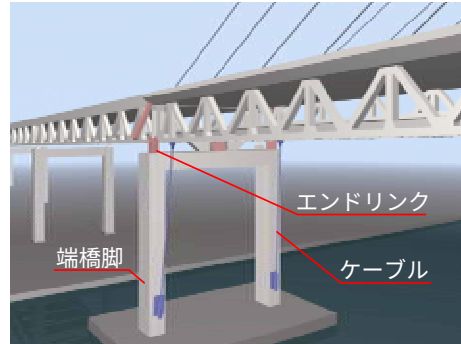
ーアセットマネジメントの導入ー

老齡化する道路資産の合理的かつ効率的な維持管理を行うためには、適切な目標管理水準の設定、道路維持管理計画が必要なことから、アセットマネジメントを用いた維持管理手法を導入しています。平成 19 年度においても、「保全情報管理システム＝MENTIS」を活用し、資産データ、補修データ、点検データ等の集積、分析を実施しました。



●地震防災対策・道路構造物安全対策等の推進

災害や構造物劣化に備えた対策として、地震防災対策や道路構造物安全対策等を推進しており、平成 19 年度においては、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やトンネルの耐震補強のほか、道路構造物安全対策として鋼製橋脚隅角部等の鋼構造物の疲労耐久性向上対策や鋼上部工補強（鋼橋重大疲労損傷対策）などを継続して実施しました。



【横浜ベイブリッジの耐震補強：耐震対策の一つである桁の浮き上がり防止構造の設置】

●交通安全対策等の推進・走行快適性の向上

お客様の安全・快適な走行を確保するために、事故多発地点や重大事故発生地点などの交通事故分析結果に基づいた交通安全対策を実施しました。特に 3 号渋谷線用賀本線料金所で区画線の変更を行ったことによって合流がスムーズとなり、車両接触事故が減少しました（P.25 参照）。

また、「東京スマートドライバープロジェクト」や全国交通安全運動、高速道路交通警察隊などと合同でのキャンペーン実施等の安全運転啓発活動の取り組みや、トラック協会等関係団体への安全運転励行の申入れなどを実施しました。

さらに、走行快適性の向上と走行時の騒音・振動の低減のため、路面の継ぎ目（ジョイント）を少なくするノージョイント化工事を行いました。



【事故多発地点マップ（ホームページ掲載）】



【東京スマートドライバープロジェクト】

●料金所安全対策の取組み

料金所におけるETCのトラブル対応中など係員と通行車両との接触事故を防ぐため、料金所付近の安全対策を実施する「料金所総合安全対策」に基づき、料金所における事故防止に全力を挙げて取り組んでいます。

○平成19年度（一部は20年4月）までに完了した主な取組み

- ・ブース間の横断回避のための改良(一部料金所)
収受員のレーン横断を回避するためにブース間の安全通路の設置・センターブース化を実施。
- ・車線表示板の表示改良
レーン閉鎖時の車線表示板の「白」表示を「閉鎖中」(赤文字)表示に改良。
- ・黄色回転灯の設置
レーン閉鎖時の注意を促すため、黄色回転灯を設置。
- ・遮断機の設置
レーン閉鎖時の車両誤進入防止のため、全レーンに遮断機を設置。
- ・ETC路側表示器の表示改良
ETC車両の速度抑制のため、ETC路側表示器の「減速」表示を「徐行」表示に変更。
- ・LED表示板の運用開始
本線料金所で、レーンの運用状況等をわかりやすくお知らせするためにLED表示板の運用を開始(H20.4)。



さらに、料金所をより安全にご利用いただくために、

- ・『カ』ードを確認
- ・『レ』ーンを確認
- ・徐行（『ジョ』ウ）を確認

という意味の『カレージョ！』を合言葉に、平成 19 年度において各種キャンペーンを実施しました。

今後も E T C 安全走行を引き続き P R していきます。



【イベントへの参加】

HOT FANTASY ODAIBA

(2007.12.8～2008.1.3)



【キャンペーンポスター】

●不正通行等対策の取組み

不正通行対策等の撲滅に向けた体制を強化するため、料金所に監視カメラを設置し常時監視を行っているほか、当社の取締隊員による監視強化を図っています。

また、ETC 普及に伴うお客様の料金収受に関する様々なトラブルや ETC 専用レーンにおける開閉バー接触事故等に対応するため、平成 19 年 7 月に専任組織を設置し、前述した業務のほか、不正通行車両の警察への通報と併せて割増金を含めた通行料金の請求・回収の強化、及びその他の未払車両の通行料金の請求・回収の強化を行っています。

○平成 19 年度の具体的な取組み

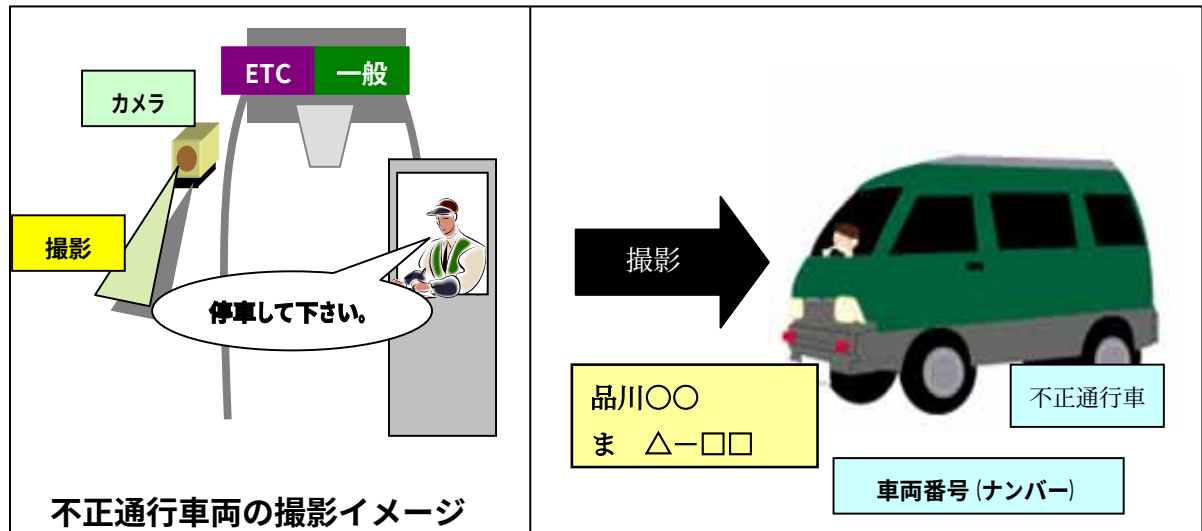
①ハード面の対策

- ・既設の監視カメラの高性能化
- ・料金所手前でお客様に E T C カード未挿入であることをお知らせする「E T C カード未挿入お知らせアンテナ」の設置（計 59 箇所を設置済み）
- ・不正通行に関するデータの管理を効率的に実施するため、既存システムを改良

②ソフト面の対策

- ・監視カメラ映像等を最大限活用した不正通行等車両の捕捉
- ・料金所において、当社の取締隊員による不正通行車両の撲滅に向けた体制を強化
- ・混在レーンを引き続き減少させ、E T C なりすまし車を排除
- ・割増金も含めた通常料金の 3 倍の金額の督促・請求
- ・悪質累犯者に対する個別訪問の実施

- ・料金の支払いがない場合は、道路整備特別措置法違反（罰金 30 万円以下）による警察への通報
- ・更に罪の重い併合罪の適用【「詐欺罪（懲役 10 年以下）」や「威力業務妨害罪（懲役 3 年以下又は罰金 50 万円以下）」】に向けた捜査機関との連携強化



○ E T C 関連の不正通行等の現状

E T C 普及に伴い、E T C に関連する不正通行が増加しています。さらに、E T C 専用レーンにおける開閉バーへの接触等のトラブルも発生しており、そのほとんどがお客様の「E T C カードの未挿入・差込不足・期限切れ」（約 56%）や「非 E T C 車の誤進入」（約 28%）などによるものです。



【E T C カード未挿入お知らせアンテナ】

(3) ETCの普及促進・ITSの推進

●ETC普及促進の取組み

ETC普及促進のため、①ETCワンストップサービス等のETC車載器取付支援、②各種料金割引施策、③ETC車載器設置支援等ETC利用環境の向上策等を実施した結果、ETCをご利用になるお客様は着実に増加し、首都高速においては平成19年度末にETC利用率80%に到達し、現在5台中4台のお客様がETCを利用しています。また、首都高速道路のETC総通行台数も平成20年2月25日に10億台に到達しました。

ETC利用率の最高記録（平成20年6月30日時点）

○ 月間	平成20年6月	81.1%
○ 週間	平成20年6月16日～6月22日	81.4%
○ 一日	平成20年6月 3日（火）	83.2%

《ETCワンストップサービスの実施》

【受付窓口】



【ETC 車載器のお申込】



【ETC 車載器取付作業】



【首都高 ETC 車載器 0 円キャンペーン風景】



●スマートウェイの更なる推進

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、早くから通信技術を活用した交通管制システムの構築、それによる情報提供、VICS・ETC の整備等、ITS における「スマートウェイ」の実現に向けて取り組んできましたが、更なる推進を図るため「SHUTOKO スマートウェイ検討会」（平成 17 年 3 月）を設置し、持続発展的なスマートウェイを目指し取り組みを行っています。

平成 19 年度においては、国土交通省が進める次世代道路サービスの本格運用に向けて、都心環状線、4 号線及び 5 号線において機器整備及び走行実験を行い、10 月に実施した「スマートウェイ 2007」などの催しの中で多くの方々に次世代 ITS を体験していただきました。

<参考>

平成 20 年度は、全国で大規模な実証実験を行う予定に併せて、首都高速道路においても、昨年までの箇所に加えて湾岸線で街路との連携した情報提供などの実験を行う予定。

(4) 環境・景観に配慮した高速道路サービスの提供

●環境への取組み

京都議定書に基づく自動車交通からの CO₂ 削減目標を達成するため、道路管理者が一体となって実施するエコロードキャンペーンへ実行委員会構成団体として参加し、CO₂ 削減施策への国民の参加を促進するため、以下の行動喚起に向けた機運醸成と情報発信を行っております。

- 「エコドライブ on 首都高」の推進
- ETC の更なる利用促進
- 渋滞対策アクションプログラムの推進

平成 19 年度においては、「環境」をテーマとした首都高初の主催イベント「エコロード・フェスタ 2007」を大黒パーキングエリアで開催しました。また、高速道路会社として初めて、「エコプロダクツ展」へブース出展し、環境へ関心の高い皆様に当社からの情報発信を行いました。

併せて、平成 18 年度に引き続き、教育機関等へのパンフレット等の郵送、キャンペーン会場におけるパンフレット「首都高と環境」の配布や ETC の更なる利用促進に努めました。



【エコロード・フェスタ 2007（大黒 PA）】
（平成 19 年 5 月 27 日～6 月 2 日）



【エコプロダクツ 2007（東京ビックサイト）】
（平成 19 年 12 月 13 日～15 日）

首都高と環境 ～地球のために、未来のために～

首都高速道路（株）の環境に対する取り組みをわかりやすく紹介するパンフレット「首都高と環境」を作成しました。

パンフレットでは、主に以下について紹介しています。

- ・渋滞解消 ネットワークの整備、ETC
- ・新しい計画 計画、建設中路線のトンネル化
- ・道路のつくり 遮音壁、裏面吸音板、高機能舗装、路面の補修、ノージョイント化、トンネル換気所、景観との調和・オープンスペース
- ・みどりを育む 緑地創出・壁面緑化・ビオトープ
- ・お客様と共に 環境ロードプライシング、エコロード・キャンペーン



※ 平成 20 年 4 月に「首都高と環境」をより解りやすく充実させた「環境レポート 2008」を新たに発行しました。

●良好な景観・美観への取組み

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』において環境および景観の向上を図る施策を実施しています。

平成 19 年度においては、より快適なパーキングエリアを目指し、辰巳第一パーキングエリアでは、駐車場、休憩コーナー、外構、トイレのリニューアル工事を実施しました。また、走行空間や既設構造物の景観改善のため、橋桁の塗装補修や遮音壁の塗装等を行いました。

《9号深川線辰巳第一PA（平成19年6月13日リニューアルオープン）》



休憩コーナー



外構（壁面緑化）



トイレ（外観）



トイレ（内部）

《6号三郷線八潮付近 遮音壁塗装》



塗装前（遠景）



塗装後（遠景）



塗装前（近景）



塗装後（近景）

《4号新宿線北参道付近 塗装補修》



塗装補修前（遠景）



塗装補修後（遠景）



塗装前（近景）



塗装後（近景）

(5) コスト削減

民営化に際し効率的な事業執行を図り健全経営を達成するため、平成 15 年 3 月に「コスト削減計画」を策定しました。管理費は 17 年度において対平成 14 年度比 30% 削減(新規開通等による増を除く)、建設費は平成 15 年度以降の残事業費に対して 10%削減を目標とし、これまで管理費・建設費ともに計画通り削減を達成しています。また、現協定はこのコスト削減計画に基づいています。

今後、首都高速道路の適正な管理水準に与える影響を検証しつつ引き続き経営合理化について努力していきます。

第3章 高速道路管理業務の成果（アウトカム指標）・取組み

首都高速道路会社は、当社が管理する首都高速道路の管理水準の維持・向上を図るため、首都高速道路の管理に関する各種指標（アウトカム指標）について目標設定を行い、さまざまな取組みを通じてその達成に向け努力しています。

1. アウトカム指標一覧と達成状況

指標	H19年度目標値	H19年度実績値 (H18年度実績値)	達成状況	H20年度目標値
本線渋滞損失時間 (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。	2,700 万台・時／年	2,600 (2,900) 万台・時／年	左記の通り目標を達成。	2,300 万台・時／年
路上工事時間 (指標の定義) 路上作業に伴う年間の交通規制時間。	250 時間／Km・年	275 (260) 時間／Km・年	集中工事の促進、毎週金曜日の工事抑制等により、路上工事時間の削減を図ったものの、山手トンネル開通関連工事などの影響により目標未達成。	260 時間／Km・年
ETC利用率 (指標の定義) ETC利用台数をETC利用可能料金所通行台数で除したもの（年度末値）。	85 %	80 (74) %	車載器購入支援及び各種キャンペーンによる促進により、H18年度と比較して6%増加したものの、80%にとどまり目標未達成。	85 % (※)
死傷事故率 (指標の定義) 自動車走行車両1億台・Km当りの死傷事故件数。	30 件／億台Km	27.3 (31.5) 件／億台Km	交通安全対策や安全運転啓発活動等の実施により、目標を達成。	27 件／億台Km
道路構造物保全率（舗装） (指標の定義) 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≧4）の延長の割合（%）。	99 %	99 (99) %	左記の通り目標を達成。	99 %
総合顧客満足度 (指標の定義) お客様の首都高速道路に対する現状の評価及びサービス推進の取組みの評価を5段階で実施。Webアンケート調査及び本線料金所、運輸会社で調査表を配布し、後日郵送回収する調査を実施。	3.0 点	2.8 (2.8) 点	渋滞緩和対策が多く期待される中で、渋滞状況の満足度が比較的低く目標未達成。	3.0 点

※距離別料金移行時までに

2. 各指標の取組みについて

指標①：本線渋滞損失時間

指標	H19年度目標値	H19年度実績値 (H18年度実績値)
本線渋滞損失時間		
(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。	2,700 万台・時／年	2,600 (2,900) 万台・時／年

(1) 取組みの背景

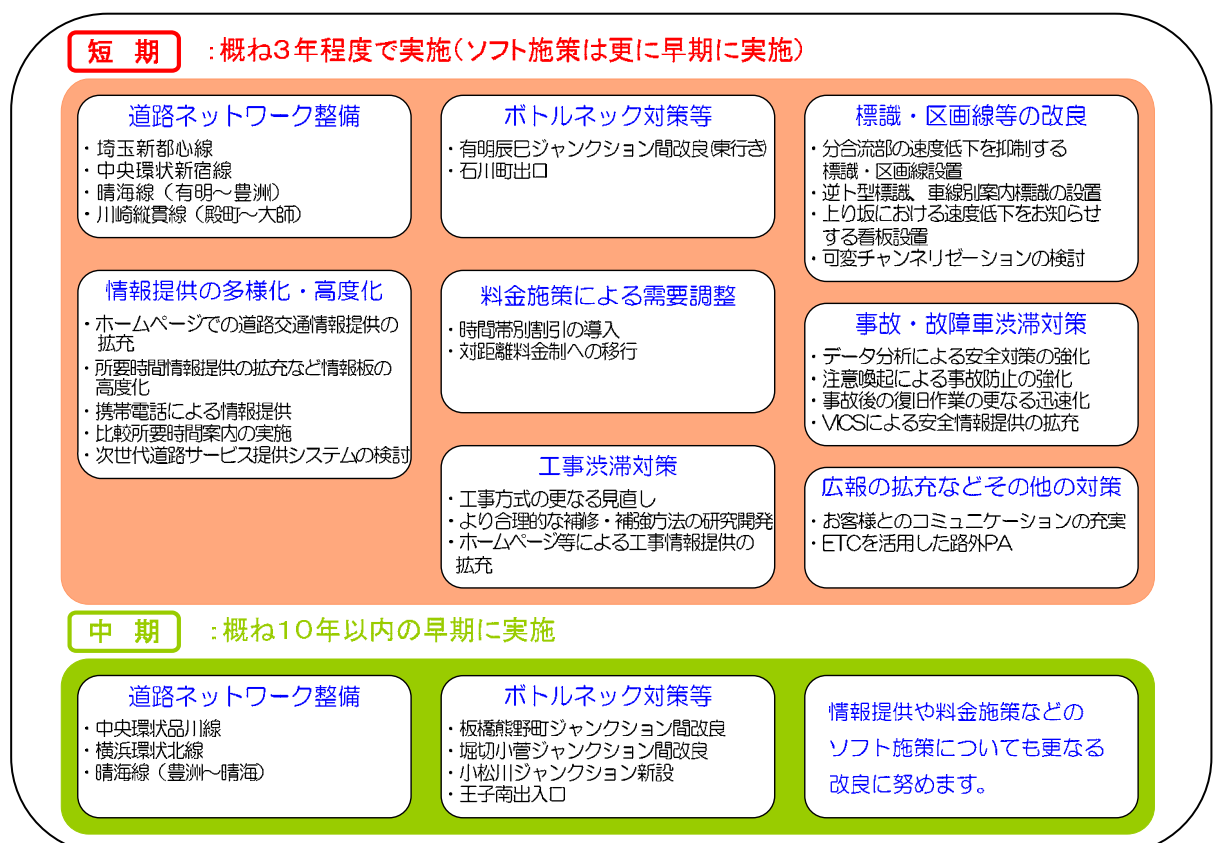
当社は、「お客様第一」の経営理念に基づき、お客様にご満足いただける質の高いサービスの提供を目指しており、渋滞緩和をその最重要課題にかかっています。

しかしながら、満足度調査においては、約7割のお客様が渋滞緩和のための対策について不満側の回答であり、H17年度以降、渋滞は減少しているものの、他の高速道路と比べると、激しい渋滞が継続しています。(H19年度の原因別渋滞発生比率は、交通集中渋滞：86%、事故・故障車渋滞：11%、工事渋滞：3%)

(2) これまでの取組み

・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、情報提供や料金施策などのソフト施策に迅速かつ重点的に取り組む「渋滞対策アクションプログラム」を策定（H18年7月）。

【渋滞対策アクションプログラムの概要】

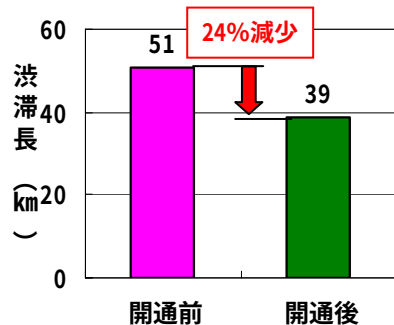


《「道路ネットワーク整備」および「ボトルネック対策」の事例》



中央環状線山手トンネルの開通 (平成19年12月22日)

- 中央環状線 (中野長者橋～西池袋間) の交通量は1日あたり約34,000台
- 東京線の平日朝ピーク時 (11時) の総渋滞長は平均約24%減少 (51km→39km)



朝ピーク時の総渋滞長

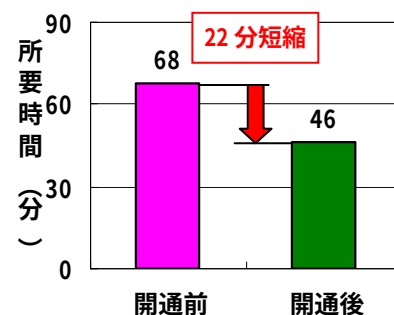
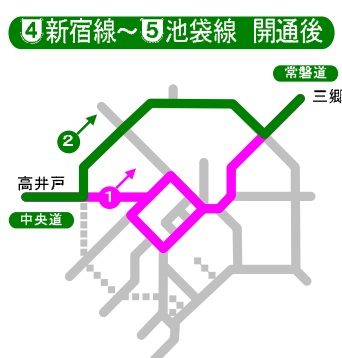


開通後の状況写真

【比較期間】開通前：H19.1.9 (火)～5.31 (木) (平日平均)

開通後：H20.1.7 (月)～5.29 (木) (平日平均)

- 高井戸から三郷までの平日朝ピーク時 (11時) の所要時間は22分短縮 (68分→46分)

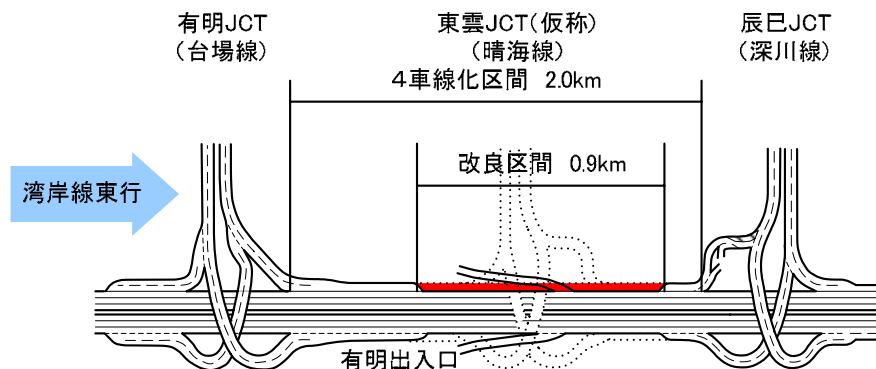


朝ピーク時の所要時間

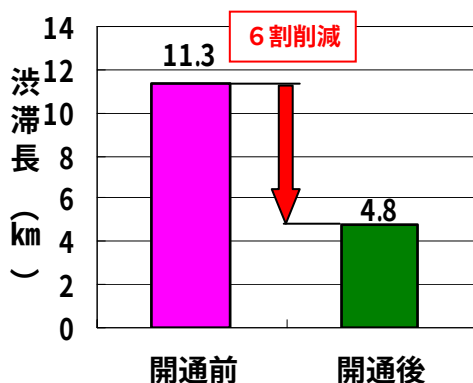
【比較期間】開通前：H19.4.1 (火)～5.31 (木) (平日平均)

開通後：H20.4.1 (月)～5.31 (木) (平日平均)

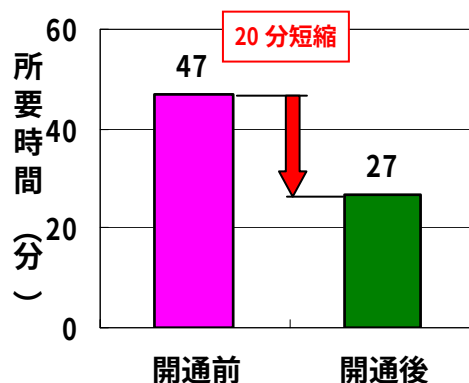
湾岸線東行き有明辰巳ジャンクション間改良（平成 20 年 3 月 17 日）



- 湾岸線東行き 有明入口～辰巳JCT間の開通後の交通量は1日あたり約9万台
 - 都県境から有明付近までの朝ピーク時（11時）の渋滞は6割削減（11.3km→4.8km）
 - 空港中央入口から葛西JCTまでの朝ピーク時（11時）の所要時間は20分短縮（47分→27分）
- 【比較期間】 開通前：H19.3.26(月)～30(金)（平日平均）
開通後：H20.3.24(月)～28(金)（平日平均）



朝ピーク時の渋滞長



朝ピーク時の所要時間



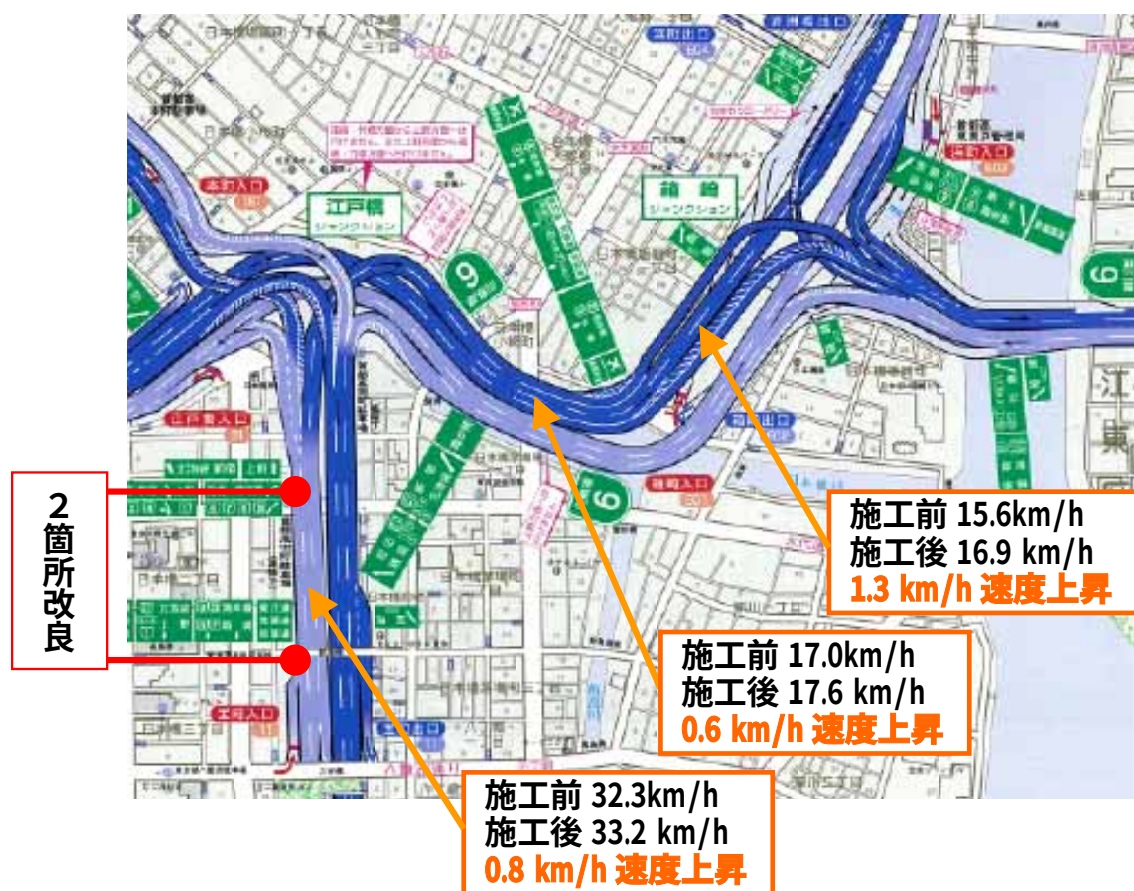
改良前 (H19.6)



改良後(H20.3)

《標識の改良の事例》

＜対策事例：標識の改良 都心環状線内回り～6号向島線下り宝町～江戸橋＞



改良前

6号、7号、9号、湾岸線の案内が混在



改良後

中央車線は9号と湾岸線、右車線は6号と7号、と箱崎JCTの分流を手前から車線別に案内することによりボトルネック部での走行を整流化。

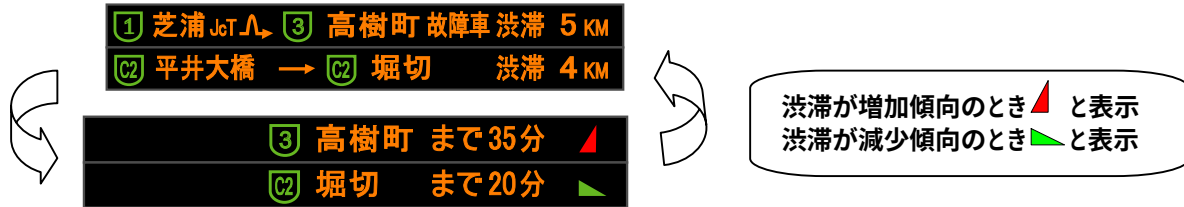
《効果》

- 速度の低下が見られる時間帯 (15～20時) の箱崎付近における平均走行速度が**最大1.3km/h上昇**。
- 走行速度の上昇に伴い、宝町入口から両国JCTまでの渋滞損失時間が**3.5%減少**。

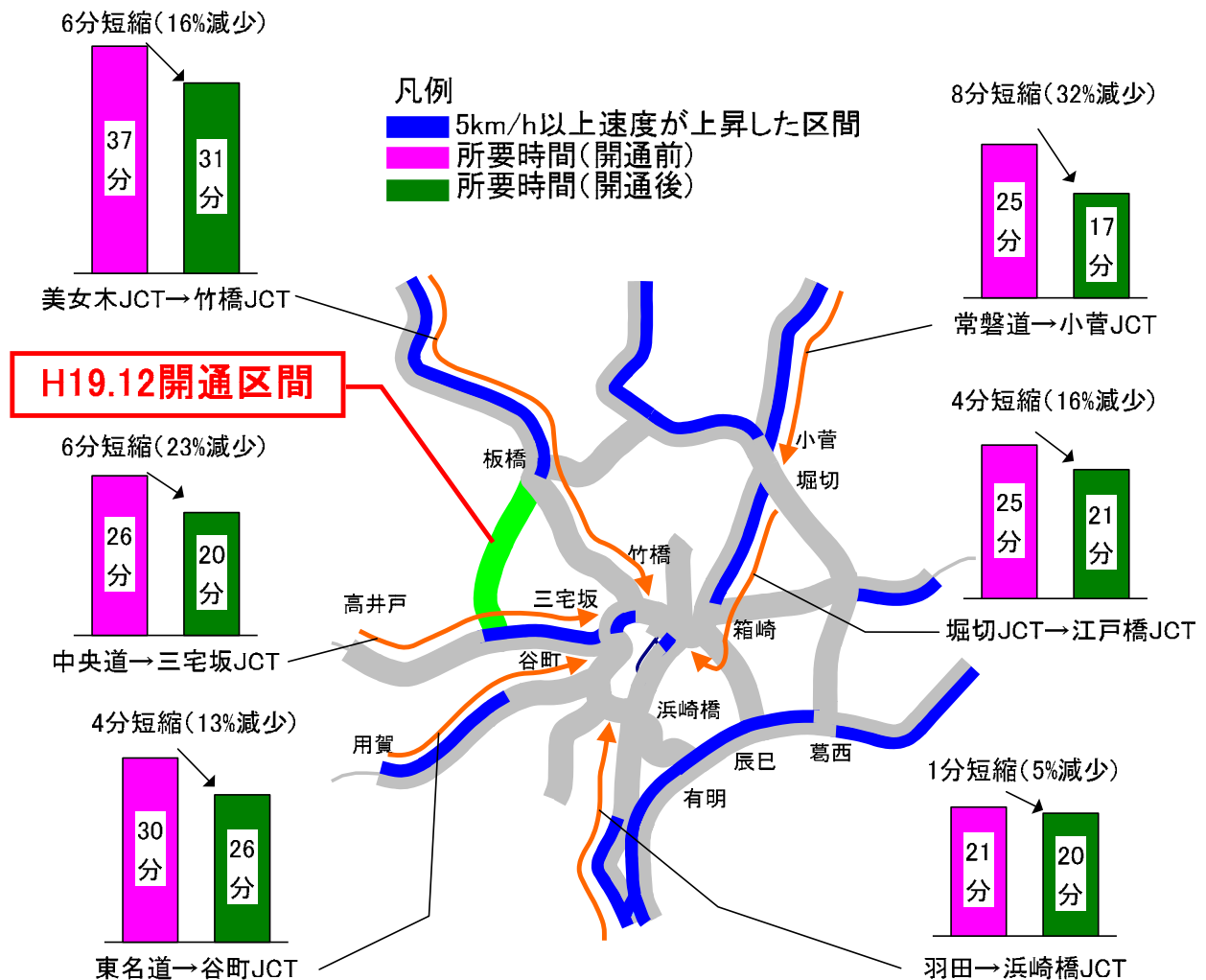
《「情報提供の多様化・高度化」の事例》

＜対策事例：新型の文字情報板（渋滞の増減傾向を表示）への更新＞

情報提供による渋滞対策として、渋滞の増減傾向を表示するシステムの運用を開始（H18.2）。
渋滞の増減傾向が表示できる新型の文字情報板に順次更新（平成19年度内に約7割更新済み）。



～参考～ 最近の速度・所要時間の変化（平日11時）



開通前：平成19年4～5月（平日平均）

開通後：平成20年4～5月（平日平均）

首都高速道路の交通量は、4～5月で0.1%減少（全線・平日平均）

(3) 今後の取組み

○「首都高渋滞対策アクションプログラム」(平成 18 年 7 月策定)を引き続き推進します。

○主な施策

- ・交通の迂回分散に資する道路ネットワーク整備として、晴海線(豊洲出入口※～東雲 JCT※)及び川崎縦貫線の大師横浜方向出入口(仮称)の平成 20 年度内開通(※手続き中)
- ・中央環状新宿線(3 号渋谷線～4 号新宿線間)や中央環状品川線等の建設促進
- ・道路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 間改良の事業着手目途
- ・交通の円滑化を促す標識・区画線等の改善
- ・渋滞区間の迂回等に役立つ渋滞増減傾向情報を提供する文字情報板に順次更新
- ・渋滞時間の回避、渋滞区間の迂回等に役立つホームページ等による交通情報提供の実施
- ・交通需要の平準化により渋滞削減を図る曜日別時間帯別割引等の更なる周知、距離別料金の導入
- ・事故渋滞を削減する交通安全対策や交通安全運動の実施
- ・工事渋滞を削減する休日集中工事等の実施

指標②：路上工事時間

指標	H19年度目標値	H19年度実績値 (H18年度実績値)
路上工事時間		
(指標の定義) 路上作業に伴う年間の交通規制時間。	250 時間/Km・年	275 (260) 時間/Km・年

(1) 取組みの背景

首都高速道路の路上工事の時間を短縮し、交通の円滑化及び渋滞減少を目指します。

(なお、平成 19 年度は、前年度より路上工事時間が増えているものの、平成 19 年度の工事渋滞量は全日平均で約 14km・h／日であり平成 18 年度と同値。よって、路上工事時間の増に伴う渋滞の増加の傾向は見られない。)

(2) これまでの取組み

- ・複数の工事を同時に行う工事の集約化の実施
- ・3号渋谷線、横浜羽田空港線、湾岸線において休日 24 時間集中工事を延べ 8 日間実施(平成 19 年 5 月、9 月、10 月、11 月)。

(3) 今後の取組み

- 複数の工事を同時に実施するよう、きめ細かく工事を調整し、規制時間の短縮に努めます。
- 主な施策
 - ・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
 - ・5号池袋線、湾岸線、中央環状線において休日 24 時間集中工事を延べ 5 日間実施予定。
 - ・路上工事の効率化を目的とする新たな工事契約手法（路上工事時間短縮による費用削減の一部を工事請負者に還元する手法）を試行。



【1号横羽線における休日 24 時間集中工事の例】
(交通監視用テレビカメラによる写真)

指標③：ETC利用率

指標	H19年度目標値	H19年度実績値 (H18年度実績値)
ETC利用率		
(指標の定義) ETC利用台数をETC利用可能料金所通行台数で除したもの(年度末値)。	85 %	80 (74) %

(1) 取組みの背景

お客様の利便性の向上、料金所周辺における環境改善、社会実験の効果拡大、料金の弾力化、距離別料金制への移行などを図るために、今まで以上のETC利用率向上を図ります。

(2) これまでの取組み

- ・レッツETCデビューキャンペーン(四輪車：平成19年7月～9月、二輪車：平成20年1月～3月)
- ・ETCパーソナルカード年会費無料キャンペーン(平成19年3月～平成20年3月)
- ・ETCプレゼントキャンペーン(平成19年4月、5月、11月、平成20年3月)
- ・ETC関連広報の実施
- ・ゴールデンウィークキャンペーン(平成19年4月～5月)



各種キャンペーン(ポスター、ちらし)

(3) 今後の取組み

- 利用率の向上に向けて「高い。面倒。領収書。カード。」というETC利用の普及促進を阻む要因に対して「安い。簡単。プリンター。パソカ※。」をスローガンに掲げ、施策を検討・実施します。

○主な施策

- ・中・多頻度現金利用の方に対する車載器購入支援
- ・自動車関連会社等と連携したETC取付推進
- ・ETCワンストップサービスの継続実施
- ・ETC普及促進に関する広報の実施

※パソカ(ETCパーソナルカードの略)

ETCパーソナルカードとは、有料道路の通行料金のお支払いに使えるETCカードで、クレジットカードを作らなくても発行されます(デポジット(保証金)が必要となります)。

指標④：死傷事故率

指標	H19年度目標値	H19年度実績値 (H18年度実績値)
死傷事故率		
(指標の定義) 自動車走行車両1億台キロ当りの死傷事故件数。	30 件／億台Km	27.3 (31.5) 件／億台Km

(1) 取組みの背景

事故多発地点や重大事故発生地点などの交通事故分析結果に基づいた交通安全対策を実施しました。特に3号渋谷線用賀本線料金所で区画線の変更を行ったことによって合流がスムーズとなり、車両接触事故が減少しました。

また、東京スマートドライバープロジェクトや全国交通安全運動、高速道路交通警察隊などとの合同でのキャンペーン実施、トラック協会等関係団体への安全運転励行の申入れ等の安全運転啓発活動の取組みなどにより、結果として死傷事故件数が平成18年（暦年）2,587件から平成19年（暦年）2,237件と、大幅に減少しました。

(2) これまでの取組み

- ・施設安全対策（注意喚起板、カーブ警戒板、高機能舗装の設置、区画線の変更など）
- ・東京スマートドライバー計画や交通安全キャンペーンなどによる安全運転啓発活動、PRの実施

【3号渋谷線上り用賀本線料金所の区画線変更による事故削減】



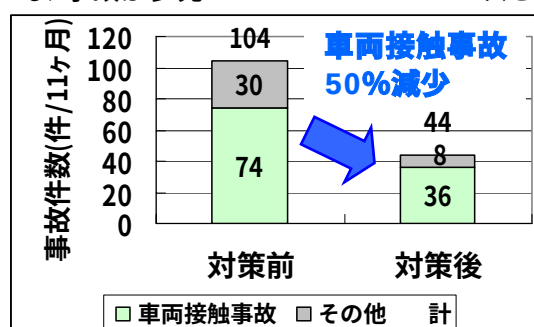
(対策前)

料金所先の合流部が錯綜し、事故が多発



(対策後)

区画線の変更により合流がスムーズとなり、車両接触事故が減少



※事故件数
対策前H18.3-H19.1
対策後H19.2-H19.12
(首都高調べ)

(3) 今後の取組み

- 引き続きハード・ソフト両面から安全対策を行い、死傷事故率の低下を目指します。
- 主な施策
 - ・交通事故要因分析を基にした効果的な安全施設の設置
 - ・東京スマートドライバープロジェクトによる、各種メディアを通じた安全運転向上のための啓発活動を実施
 - ・トラック協会等関係機関への安全運転励行の申入れ
 - ・高速道路交通警察隊などとの連携による事故防止策の実施

指標－⑤：道路構造物保全率（舗装）

指標	H19年度目標値	H19年度実績値 (H18年度実績値)
道路構造物保全率（舗装）		
(指標の定義) 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 $\geq$ 4) の延長の割合 (%)。	99 %	99 (99) %

※ MCI (Maintenance Control Index 維持管理指標) とは、路面特性を表すひび割れ率、わだち掘れ深さ、縦断凹凸(平坦性)という3つの要因を組み合わせて舗装の評価をする指標。

$MCI = 10 - 1.48C^{0.3} - 0.29D^{0.7} - 0.47\sigma^{0.2}$

C:ひび割れ率(%), D:わだち掘れ深さ(mm), σ :縦断凹凸(mm)

(1) 取組みの背景

お客様が快適に首都高速道路をご利用いただけるよう、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。

(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
- ・ 劣化箇所の補修の推進



【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。

指標－⑥：総合顧客満足度

指標	H19年度目標値	H19年度実績値 (H18年度実績値)
総合顧客満足度		
(指標の定義) お客様の首都高速道路に対する現状の評価及びサービス推進の取組みの評価を5段階で実施。Webアンケート調査及び本線料金所、運輸会社で調査表を配布し、後日郵送回収する調査を実施。	3.0 点	2.8 (2.8) 点

(1) 取組みの背景

民営化した当社に対するお客様の期待に応え、お客様に一層のご満足を頂けるよう、「より安全で より円滑で より快適な」首都高速道路を目指し、渋滞対策等を進めるとともにサービスの推進・向上に取り組んでいます。

(2) これまでの取組み

- ・首都高お客様センター及び首都高 ETC コールセンターの運営
- ・中央環状線（4 号線～5 号線間）の開通、湾岸線（東行）有明辰巳 JCT 間 4 車線化、横羽線（上り）横浜公園出口の新設などの渋滞対策
- ・PA のサービス向上（辰巳第一 PA リニューアルオープン、主な PA に AED を設置、大黒 PA ジャズライブなどの開催）



【ETC コールセンター】

(3) 今後の取組み

- お客様満足の更なる向上を目指して、施設設備の充実、快適にご利用頂くための情報発信に努めます。
- 主な施策
 - ・PA の充実（代々木 PA（H20.4.26 リニューアルオープン）、川口 PA、平和島（下り）PA などの改修）
 - ・見通しの悪い箇所の改良や分かりやすい案内標識への改善
 - ・各種イベント（開通イベントや地域イベント）による首都高速の情報の発信

1. 調査実施の概要

(1) 調査手法及び実施日

- ・ Web 調査：平成 19 年 9 月 24 日（祝）～10 月 22 日（月）
- ・ 料金所調査：平成 19 年 9 月 24 日（祝）、25 日（火） 2 万部配布
- ・ 運輸会社調査：平成 19 年 9 月 25 日（火）～27 日（木）約 5 千部配布

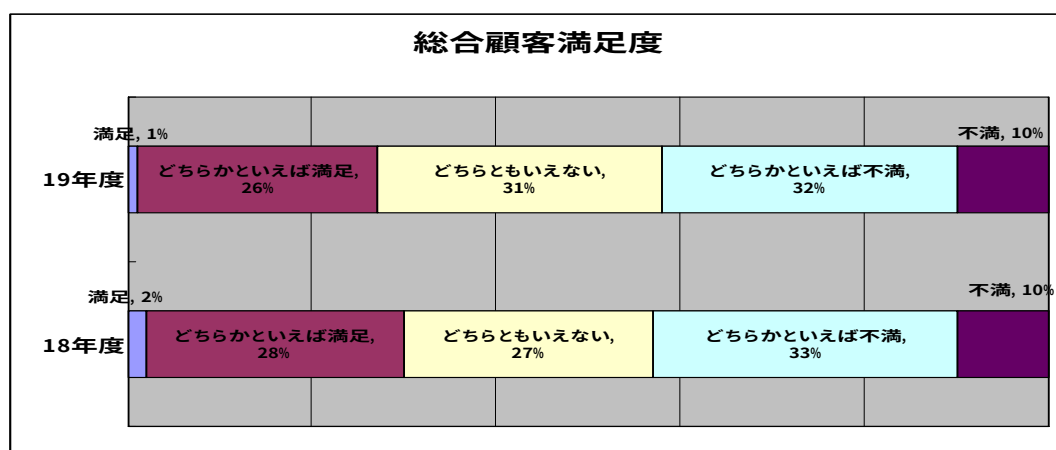
(2) 回答数

- ・ 18,067 件（Web：14,556 件 料金所：2,448 件 運輸会社：1,063）
- ・ 回答数は昨年度の約 2.6 倍

2. 調査結果の概要

(1) 総合顧客満足度

平成 19 年度の総合満足度は 5 段階評価で 2.8 という結果となり、平成 18 年度と同スコアでした。満足側の回答が 27.2%、不満側が 42.4%であり、不満を感じるお客様が多い結果となりました。

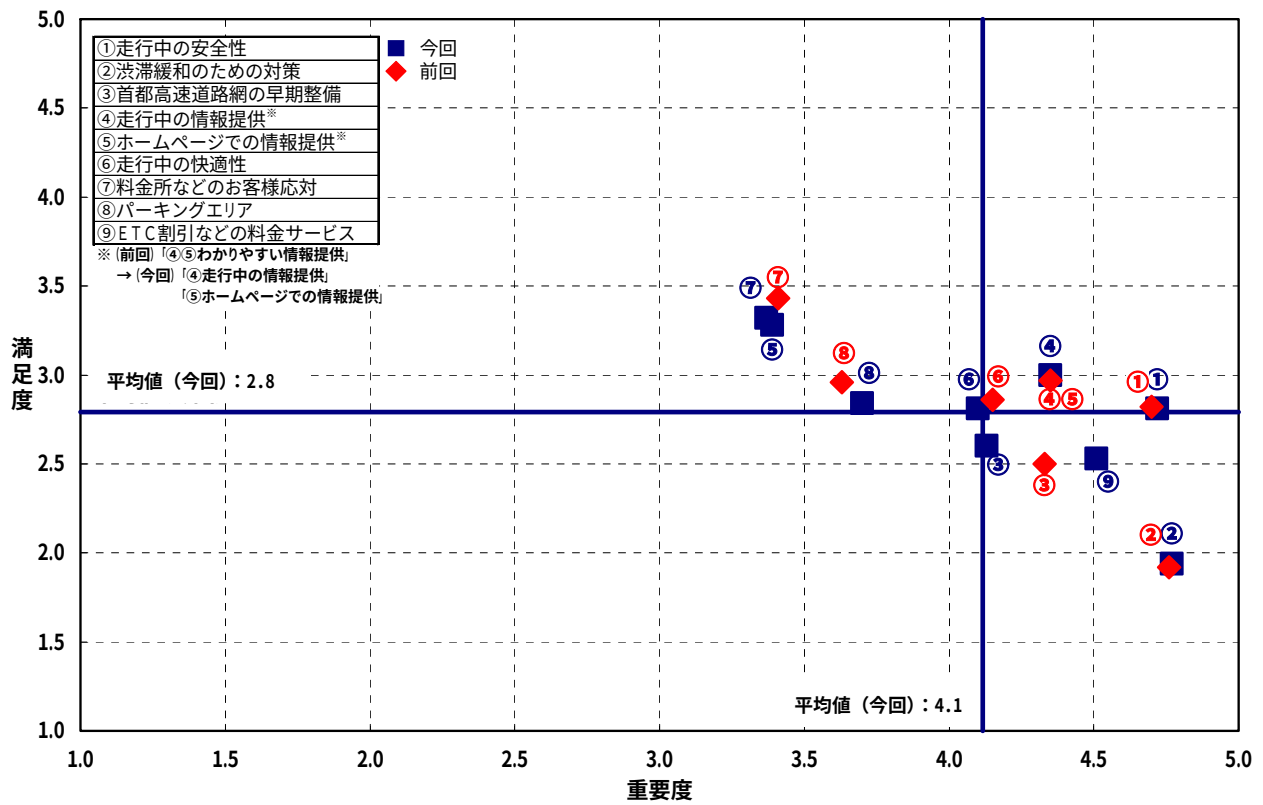


(2) 主要サービスについての重要度と満足度

主要サービス 9 項目について重要度と満足度をお聞きした結果、満足度では「料金所などのお客様対応」が 3.3 と最も高く、「渋滞緩和のための対策」は 1.9 と最も低い値となりました。

平成 18 年度から大きな変化は見られませんが、「首都高速道路網の早期整備」の満足度がやや向上しました。これは、中央環状線の整備状況が周知されていることによる評価と思われます。

首都高の重要度と満足度 今回調査と前回調査比較 (全体)



第4章 計画管理費の計画と実績の対比

1. 維持修繕業務

平成 19 年度の維持修繕業務については、清掃、点検等の頻度の見直しや維持管理用資材の一括調達等により、継続して費用の効率化を図りました。一方、点検等で発見される損傷について、損傷状況の分析による優先順位付けとそれに従った補修を実施し、構造物の健全性確保に努めました。さらに補修計画を前倒すことで、未補修箇所を積極的に進め、道路構造物の予防保全の徹底を図りました。

なお、管理水準の推移に着目した適切な管理を行った結果、費用の効率化に起因する管理瑕疵事故の増加やお客様サービスレベルの目立った低下等もなく、概ね計画通りに業務を遂行できました。

(1) 当該年度の主な道路資産保全の状況

1) 維持

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)までのレーティングを行い、各路線毎に平均点 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の清掃頻度を増加させたり、点数が高い路線の清掃頻度を低減するなど、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。



(施工前)



(施工後)

【緑地帯管理（高速湾岸線大井南付近）平成 19 年 8 月施工】

2) 修繕

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。

点検の作業水準（頻度）については、管理の仕様書通りの頻度で行いました。

作業名	分類	管理の仕様書の 作業水準	実際の 作業水準
土木点検	高速道路上巡回点検	3 回/週	3 回/週
	高速道路上徒歩点検	1 回/5 年	1 回/5 年
電気点検	照明設備点検	1 回/2 年	1 回/2 年
	車両感知器点検	1 回/2 年	1 回/2 年
機械点検	換気ファン点検	1 回/年	1 回/年
	料金所機械点検	1 回/年	1 回/年
建築点検	料金所構造物点検	1 回/年	1 回/年
	P A 施設構造物点検	1 回/年	1 回/年



【高速道路上徒歩点検
(9 号深川線枝川付近)
平成 19 年 12 月実施】



【泡消火器設備点検
(埼玉新都心線新都心トンネル)
平成 19 年 11 月実施】



(施工前)



(施工後)

【舗装補修（路面上の“こぶ”の補修）(3 号渋谷線上馬付近) 平成 19 年 8 月施工】



(施工前)

(施工後)

【施設配管配線補修（7号小松川線一之江付近）平成19年5月施工】

(2) 当該年度の点検結果及び補修状況

点検で発見された補修等の対応が必要となる損傷の発見数および補修状況は下記のとおりであり、仕様書に基づき適切な補修を実施しました。

損傷程度	平成19年度発見箇所数	平成19年度補修状況
緊急対応が必要な損傷	約 400 箇所	全箇所補修済
計画的に対応する損傷	約 11,600 箇所	優先順位を付けて、計画的に補修

損傷程度別の事例を次頁に示します。



(1号羽田線浜崎橋付近)

：裏面吸音板の損傷)



(7号小松川線一之江付近)

：伸縮継手の損傷)

【緊急対応が必要な損傷事例】



(3号渋谷線南青山付近)

：鋼工桁とガセットの溶接部の亀裂)



(湾岸線辰巳付近)

：鋼床版Uリブの突合せ溶接部の亀裂)



(1号上野線上野付近)

：コンクリート床版の亀甲状クラック)



(6号向島線箱崎付近)

：高欄の鉄筋露出)

【計画的に対応する損傷事例】

(3) 計画と実績の対比

(単位：百万円)

(参考)

分類	項目		主な業務内容	H19年度 計画	H19年度 実績		H18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			1,690		1,723
		施設	電気、機械、建築施設の清掃			557		581
	緑地帯管理		緑地帯の維持管理			295		166
	点検保守	土木	土木構造物の点検保守			3,126		2,684
		電気	電気施設の点検保守			1,171		1,025
		機械	機械施設の点検保守			2,940		2,461
		建築	建築施設の点検保守			77		60
	道路本体及び 附属施設の補修	構造物	土木構造物の補修			5,351		3,208
		塗装	鋼橋の塗装補修			1,027		1,004
		舗装	舗装の補修			1,646		1,223
		伸縮継手補修	伸縮継手の補修			727		417
		附属施設	附属施設(排水管、標識、電気設備、機械設備)の補修			3,607		4,078
	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			1,234		1,063
		雪凍対策	除雪作業、凍結防止剤散布等			359		117
	光熱水費		照明など道路の維持に必要な電気料、水道料等			1,840		1,724
	その他		調査、検討業務等			692		647
	計				22,226	26,339		22,181

<主な増減理由>

- ・ 構造物の補修に係る費用の増

2. 料金収受及び交通管理業務

(1) 料金収受業務

平成 20 年 3 月末では ETC 利用率が 80% となり、5 台に 4 台のお客様が ETC を利用する状況となっています。当社では ETC 専用レーンの設置を進めるとともに、お客様から正確かつ迅速に通行料金を収受し、また、ETC カード未挿入や ETC 専用レーンへの誤進入などの ETC トラブルにも適切に対応するように努めました。

1) 適正な収受時間（サービスタイム）^{※1}の検証

料金収受業務における作業水準〔サービスタイム：平均約 12 秒以内〕の検証については、任意の料金所^{※2}のレーンの交通量実績から実際のサービスタイムを算出して行うものとしており、検証の結果、以下のとおり上記水準を満たしていることを確認しました。

料 金 所 名	時間当たり交通量 ^{※3} ①	サービスタイム ②=3,600 秒/①	備 考
永 福 本 線 料 金 所	362 台/h	9.94 秒/台	
市 川 本 線 料 金 所	336 台/h	10.71 秒/台	
大 師 本 線 料 金 所	325 台/h	11.08 秒/台	

- ※ 1 サービスタイム：現金車の車間時間（料金収受場所で先行車両が発進してから後続車両が停止するまでの時間）と料金収受時間（料金収受場所に車両が停止し、通行料金の支払いを終え、発進するまでの時間）を合計した時間
- ※ 2 任意の料金所：東京東地区・東京西地区・神奈川地区の各地区から、交通量の多い料金所を 1 箇所ずつ選定
- ※ 3 時間当たり交通量：平成 20 年 3 月 31 日の 1 レーン当たり実績交通量



【料金収受作業状況】永福本線料金所

(2) 交通管理業務

お客様に安全・円滑・快適にご利用いただ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、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。

また、平成 19 年 12 月に供用を開始した中央環状線山手トンネルにおける防災対策として、道路会社としては日本初となる緊急自動二輪車を使用する首都高バイク隊を創設しました。

1) 当該年度の管理状況

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、管理の仕様書通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
巡回・有事出動業務	11,284 件	10,289 件	24,530 件	46,103 件

3) 法令違反車両取締業務の実績

業務名	取締回数	取締台数	指導警告※	措置命令※
取締業務	1,104 回	1,778 台	2,004 件	280 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、通行の中止等の措置命令を行います。違反の程度が軽微であり、措置命令を講ずる必要がないと認められる場合は、指導警告を行います。

なお、1 台の車両に複数の違反が認められる場合は、全ての違反件数について計上しています。



【巡回・有事出動業務】

7号小松川線上路錦糸町本線料金所付近
(平成19年12月)



【取締業務】

湾岸線東行大井本線料金所付近
(平成19年5月)



【管制業務】

東東京管理局交通管制室
(平成19年6月)



【首都高バイク隊】

(3) 計画と実績の対比

(単位：百万円)

(参考)

分類	項目	主な業務内容	H19年度 計画	H19年度 実績	H18年度 実績
管理業務費	料金収受業務	料金収受業務		9,059	9,635
	交通管理業務	巡回、交通管制、取締業務		2,519	2,291
	クレジット手数料	クレジットカード会社への手数料		2,861	2,492
	その他	管理局庁舎管理費等		5,476	4,353
	計		20,480	19,915	18,771

<主な増減理由>

- ・クレジットカード手数料の減

第5章 平成20年度以降の管理について

(1) 効率的な補修について

平成19年度においては、点検において発見された損傷において、費用の効率化を図りながら未対応損傷の補修を積極的に進めてきました。平成20年度は、引き続き道路構造物の健全性を確保するべく、アセットマネジメント等による効率的な補修範囲の選定、新材料や施工方法の工夫により補修間隔の適正化を図りつつ、未対応損傷の補修に努めていきます。

首都高速道路において点検で発見される損傷については、緊急の対応を必要とする損傷は即時対応を行っております。また、緊急な対応を必要としない損傷は優先順位をつけて計画的に補修しております。

平成20年度は、鋼製橋脚基部やPC橋補強鋼材など、「見えない箇所」の点検を実施し、構造物の管理において不測の事態が発生する可能性の低減を図るとともに、首都高速道路の適正な管理水準を保ちつつコスト削減に努め、その削減分については未対応損傷の補修に割り当てることで、効率的な補修を目指します。



【塗装の劣化の事例】



【コンクリート構造物のひび割れ事例】

(2) 予防保全対策（構造物の長寿命化）について

首都高速道路は、総延長の約 95%が橋梁などの構造物であり、供用後 45 年経過した路線を筆頭に 30 年以上経過した路線が全体の 4 割以上を占めることや、他の道路に比べ過積載車両を含む大型車の通行が非常に多いことなどから、非常に過酷な状況で供用している高速道路であります。従って、100 年先の将来までを考えた場合には、構造物の大規模な更新が必要になってくると考えられ、この大規模な更新を極力少なくするためには、予防保全対策を実施することによる構造物の長寿命化が必要となります。

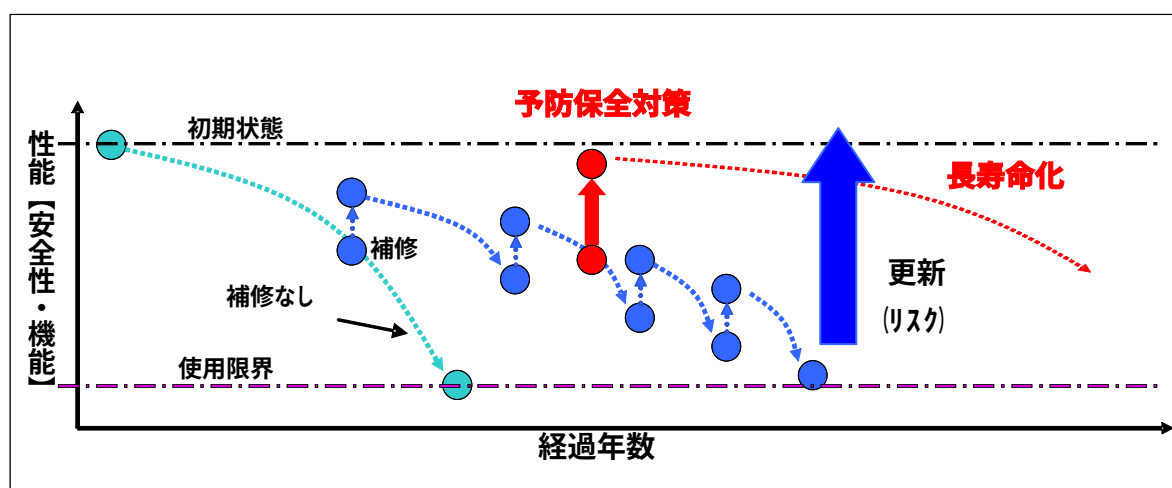
当社と機構では、100 年先の将来を視野に入れた構造物の管理のために必要な改築のあり方、特に予防保全対策とその必要性について検討しました。

この予防保全対策によって、適正な時期に最適な工法を選択することにより、社会的な負担（通行止めによる費用や時間損失等）の軽減に寄与することが出来ます。

また、平成 19 年 10 月から、国土交通省においても『道路橋の予防保全に向けた有識者会議』が実施され、全国的な道路橋の予防保全※に向けた提言がなされたところです。

当社としても、首都高速道路における予防保全に向けた取組みについて、引き続き関係機関と調整を進めてまいります。

※予防保全…早期発見、早期対策で国民の安全安心とネットワークの信頼性を確保するとともに、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化を図ること。（「道路橋の予防保全に向けた提言（H20.5.16）」より抜粋。）



【予防保全対策のイメージ】

(3) 料金所安全対策について

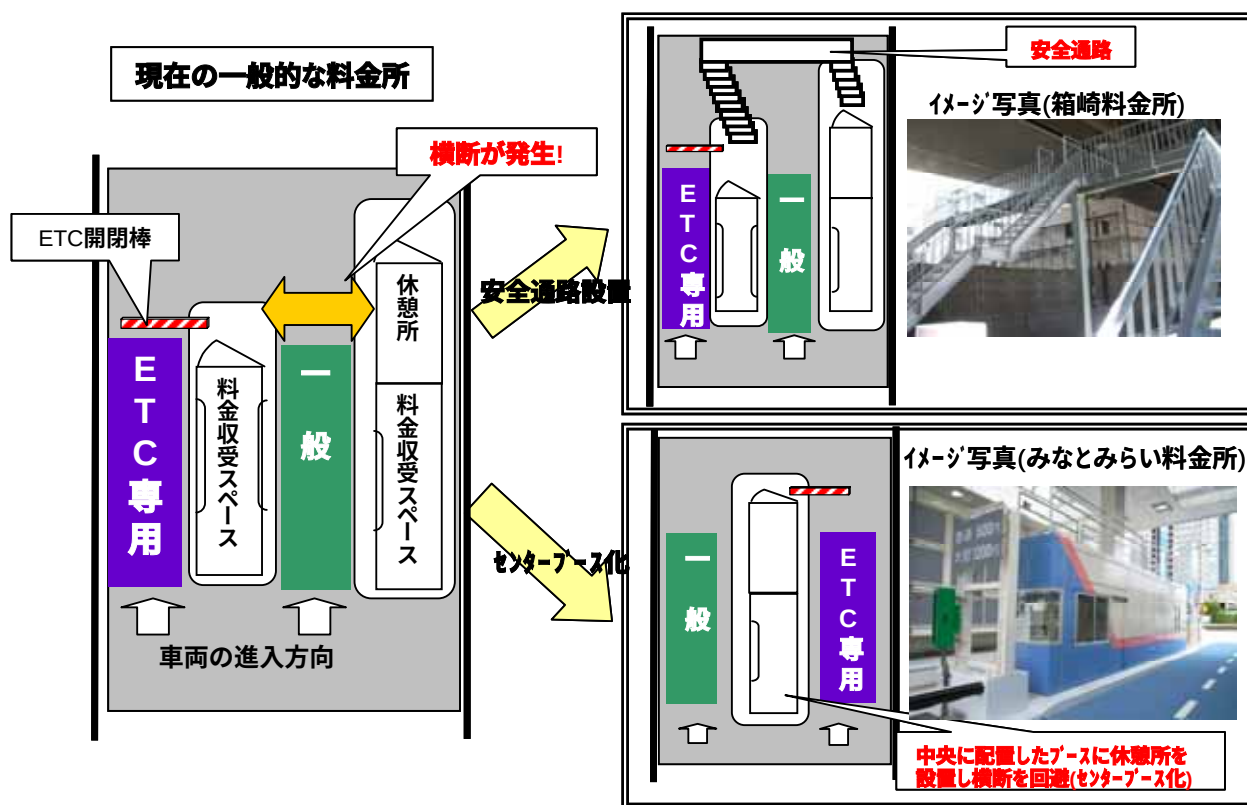
E T Cの普及に伴い、料金所周辺の交通環境も大きく変化しています。

料金所をお客様により安全にご利用いただけるよう、料金所付近の安全対策を実施する「料金所総合安全対策」に基づき、料金所における事故防止に全力を挙げて取り組んでいます。

平成 20 年度は、以下の取組みを実施します。

○ブース間の横断回避のための改築

収受員のレーン横断を回避するために、交通量の多い本線料金所を中心にブース間の安全通路の設置またはセンターブース化を順次進めていきます。



(4) 不正通行対策について

不正通行対策等の撲滅に向けた体制を強化するため、料金所に監視カメラを設置し常時監視を行っていくほか、当社の取締隊員による監視強化を図っています。

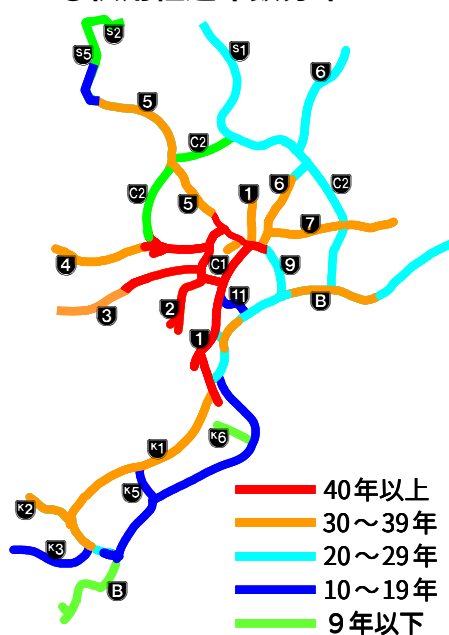
平成 20 年度においても、監視カメラの高度化により不正通行等車両の捕捉を強化し、併せて不正通行者への請求・督促の強化を図ります。

<参考> 道路資産データ等

①道路構造物延長

	供用延長					平均経過年数 (年)	備考
	(km)	高架 (km)	半地下 (km)	トンネル (km)	平面土工 (km)		
全線合計	293.5	235.9	18.3	23.9	15.4	25.6	H19 年度 未データ

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
40 年以上	47.2 km	47.2 km	16.1%	16.1%
35 年～39 年	54.1 km	101.3 km	18.4%	34.5%
30 年～34 年	30.4 km	131.7 km	10.4%	44.9%
25 年～29 年	25.9 km	157.6 km	8.8%	53.7%
20 年～24 年	43.3 km	200.9 km	14.8%	68.4%
15 年～19 年	19.1 km	220.0 km	6.5%	75.0%
10 年～14 年	27.8 km	247.8 km	9.5%	84.4%
5 年～9 年	33.2 km	281.0 km	11.3%	95.7%
4 年以下	12.5 km	293.5 km	4.3%	100.0%
総 計	293.5km	293.5 km	100.0%	100.0%

(平成 20 年 3 月 31 日現在)

③利用交通量

	その他			備考
	全体交通量 (千台/日)	普通車 (千台/日)	大型車 (千台/日)	
全線合計	1,147	1,028	119	H19 年度 データ

④ E T C利用率

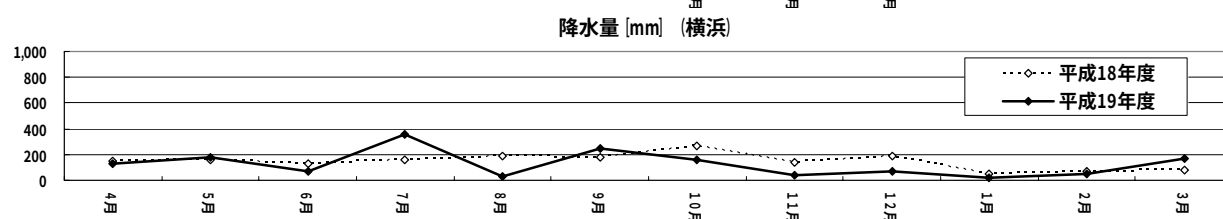
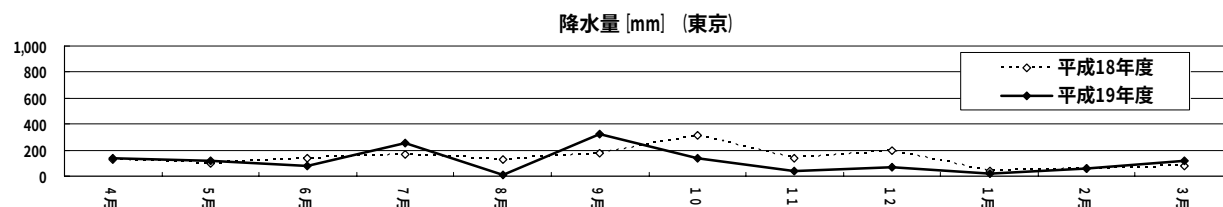
	E T C利用率 (%) <平成 20 年度 3 月>		
	全体	大型車	普通車
全線合計	80%	97%	78%

⑤平成 19 年度の気象状況

i) 降雨記録

降雨記録 (気象庁ホームページより)

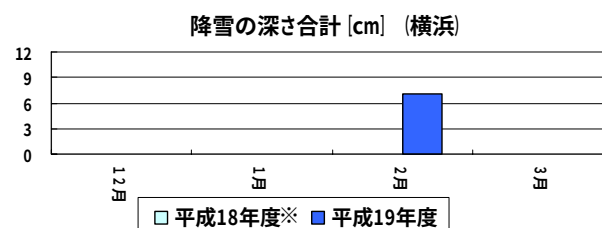
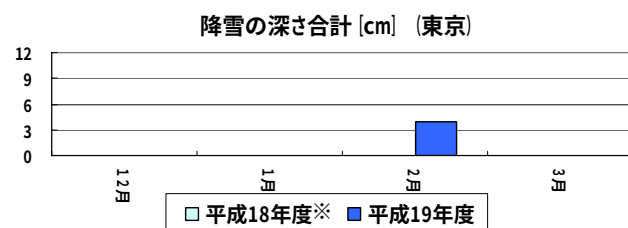
降水量 [mm]		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
観測地点 東京	平成18年度	123.0	99.0	138.5	165.0	126.0	175.5	318.0	135.0	200.5	42.0	57.0	77.0
	平成19年度	134.0	115.5	80.0	253.0	9.5	319.5	135.5	37.0	72.0	17.5	57.0	119.5
観測地点 横浜	平成18年度	145.5	154.0	128.0	163.0	184.5	174.0	271.5	141.5	186.0	51.0	64.5	75.5
	平成19年度	125.5	178.5	70.0	357.5	26.0	249.5	156.0	41.5	69.0	17.5	51.5	165.0



ii) 降雪記録

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18年度	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	平成19年度	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.0	-
観測地点 横浜	平成18年度	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	平成19年度	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.0	-



※平成 18 年度は降雪がありませんでした。

【参考】平成 18、19 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	H18	51 回	0 回	1 回	0 回	0 回	0 回	0 回	52 回
	H19	52 回	1 回	1 回	1 回	2 回	0 回	0 回	57 回