

〔三〕 事業概要

1 建設

(1) 高速道路の経済効果

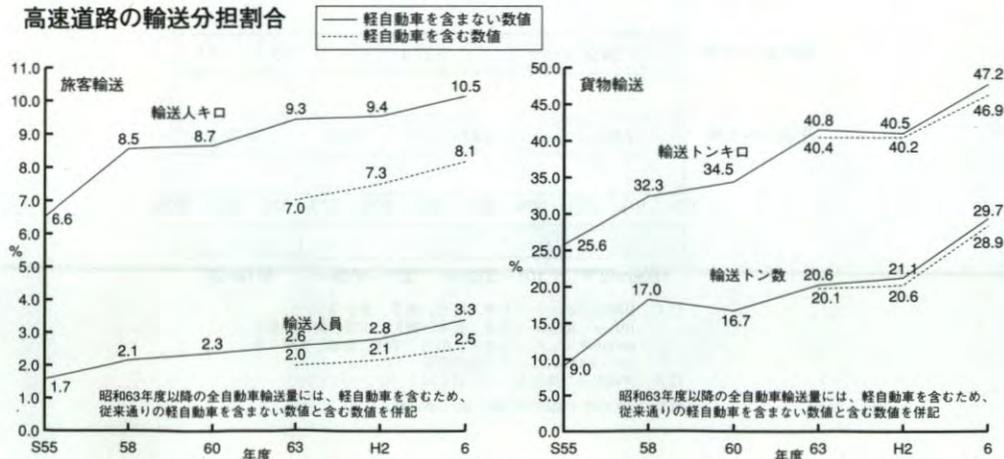
■高速道路の輸送分担率

高速道路は、今や、日本列島の大動脈であり、物資輸送や商用交通といった産業活動の面はもちろん、日常生活や余暇活動においても不可欠の存在となっています。全国の自動車輸送量のうち高速道路を利用して輸送されたものの割合は、平成6年度において、貨物輸送量（トンキロ）では47.2%、旅客輸送量（人キロ）では10.5%と推計されます。ちなみに、平成6年度当初の道路延長においては、高速道路は都道府県道以上の道路の3.0%を占めるに過ぎません。

■高速道路の直接効果

高速道路は、お客様に対し、①走行時間を短縮できる、②燃料費など走行費用を節減できる、③到着時刻が正確になる、④運転の疲労が少なく、走行が快適である、⑤荷傷みが減少し、梱包費を節約できる、⑥交通事故が減少する（走行キロ当たり死傷事故発生率は、高速道路は全道路平均の約10分の1）、などの効果をもたらします。このうち、走行時間の短縮については、たとえば鹿児島～稚内間を一般道路だけ利用すると約79時間かかりますが、高速道路を利用すると、現在は約36時間、将来高速道路がすべて完成すると約32時間になります。また、高速道路には、一般道路の混雑を緩和し、一般道路における事故や騒音を減少させる効果もあります。

高速道路の輸送分担割合



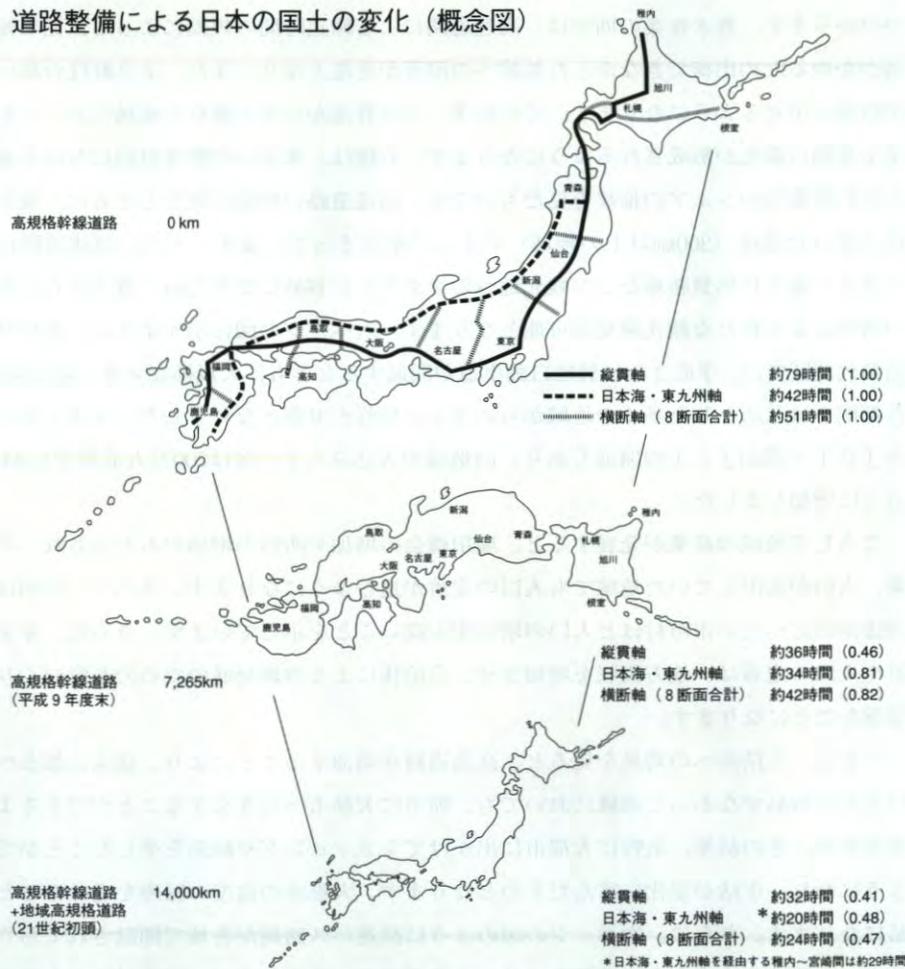
全道路と高速道路の死傷事故率の比較 (平成6年～平成10年の年平均)

死傷事故率 (件/億台キロ)

高速道路 10

全道路 108

道路整備による日本の国土の変化 (概念図)



○時間距離を長さで表わした時間距離短縮状況の概念図である。

〔JH調べ〕

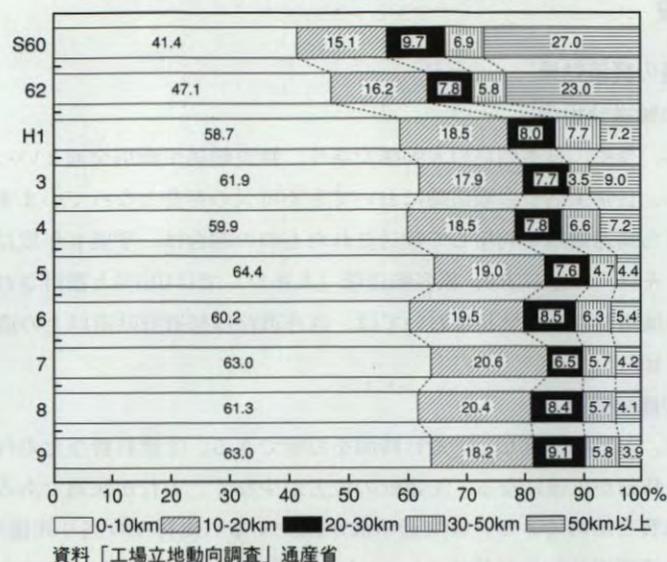
■高速道路の間接効果

高速道路が開通すると、その沿線地域では、輸送条件が格段に向上し、その結果、工場の立地が盛んになります。右図は、全国の工場立地件数について、高速道路のICからの距離帯別にその割合を見たものです。平成9年においては、ICから10km圏内に立地したものは63.0%、20km圏内では81.2%となっており、工場立地がICに近い地域に集中していることが分かります。農水産業の面では、高速道路による輸送時間の短縮によって、従来輸送時間がかかるため出荷できなかった地域への出荷が可能となり、また、より鮮度の高い物を消費地に出せるようになります。その結果、大消費地から遠く離れた地域においても、野菜や果物の産地が形成されるようになります。右図は、東京への野菜供給における東京からの距離帯別のシェアの推移を見たものです。高速道路の整備が進むとともに、東京から遠く離れた地域（300km以上の地域）のシェアが高まっています。また、高速道路によってスキー場や自然景勝地などの観光地へのアクセスが容易になるため、遠方からの利用客の増加による新たな観光開発が可能となります。次ページの図に示すように、福島県磐梯猪苗代地区では、平成3年に磐越自動車道が開通するとともに大規模なスキー場が開業し、首都圏をはじめとした多くの地域からのスキー旅行が可能となりました。平成7年のいわきJCT～郡山JCTの開通もあり、同地域の入込みスキー客は200万人前後から300万人近くに増加しました。

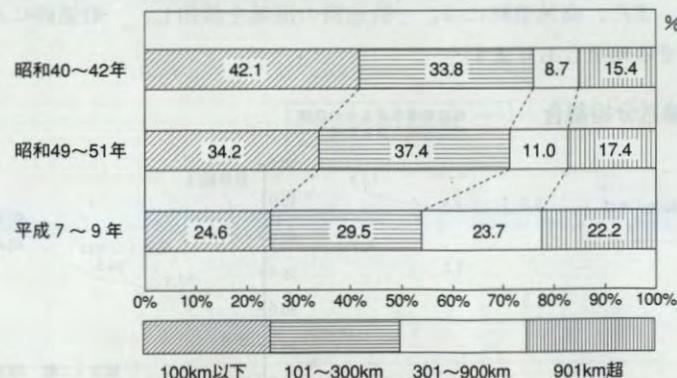
こうして地域の産業が発展すると、雇用機会の増加や所得の増加がもたらされ、その結果、人口が流出していた地域でも人口の定着が進むようになります。次ページの図は、高速道路のICへ近い市町村ほど人口の増加率が高いことを示しています。さらに、産業の発展や人口の定着は、地方税収を増加させ、自治体による地域発展のための基盤づくりが一層進むこととなります。

つぎに、生活面への効果を見ると、高速道路が開通することにより、従来大都市へ出かけるのが容易でなかった地域においても、簡単に大都市へ行き来することができるようになります。その結果、気軽に大都市に出かけてショッピングや観劇を楽しむことができるようになり、生活が変化に富んだものとなります。大都市の高度の医療を受けることも容易になります。さらに、次ページの図のように高速バス路線が各地で開設されており、マイカーを持たない人も高速道路のメリットを受けています。また、他地域から大型店や専門店が進出してくるようになり、地元でのショッピングの魅力も高まります。このようにして、高速道路は地域の生活をより潤いのある豊かなものにしていきます。

工場立地件数のICからの距離帯別シェア

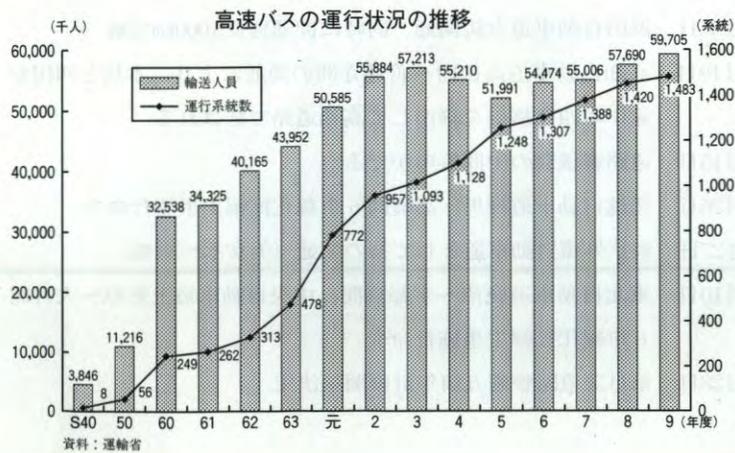
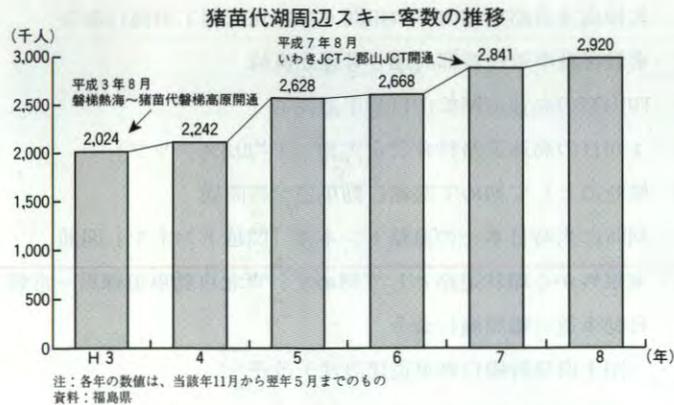


東京中央卸売市場の野菜入荷高（金額）における東京からの距離帯別シェアの推移



注1：100km以下……千葉、埼玉、東京、神奈川
 101km～300km……茨城、栃木、群馬、山梨、静岡、長野
 301～900km……北海道、山口、愛媛、高知、九州7県
 301～900km……その他の府県
 注2：沖縄県及び外国からの入荷を除く

資料：「東京都中央卸売市場年報」（東京都）



(2) 高速道路建設の歴史

- 昭和15年 内務省土木局で全国自動車国道網を企画
- 昭和27年 建設省が東京～神戸間自動車国道の測量を開始
 - 6月10日 新「道路法」制定
 - 〃 「道路整備特別措置法」制定
 - 〃 「特定道路整備事業特別会計法」制定
- 昭和28年7月 「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」制定
- 昭和29年5月20日 第1次道路整備五箇年計画閣議決定
- 昭和31年3月14日 「日本道路公団法」及び新「道路整備特別措置法」制定
 - 4月16日 日本道路公団設立
 - 5月19日 ワトキンス調査団来日
- 昭和32年4月16日 「国土開発縦貫自動車道建設法」制定
 - 4月25日 「高速自動車国道法」制定
 - 10月17日 名神高速道路小牧～西宮間施行命令
- 昭和33年10月19日 名神高速道路起工式
- 昭和34年2月20日 第2次道路整備五箇年計画閣議決定
- 昭和35年3月17日 第1次世銀借款成立
- 昭和36年10月27日 第3次道路整備五箇年計画閣議決定
 - 11月29日 第2次世銀借款成立
- 昭和38年7月16日 わが国初の高速道路名神高速道路栗東～尼崎間開通
 - 9月27日 第3次世銀借款成立
 - 10月25日 東名高速道路全線施行命令
- 昭和39年4月22日 第4次世銀借款成立
- 昭和40年1月29日 第4次道路整備五箇年計画閣議決定
 - 4月22日 東名高速道路全線起工式
 - 5月26日 第5次世銀借款成立
 - 7月1日 名神高速道路全線開通
- 昭和41年7月1日 「国土開発幹線自動車道建設法」制定
 - 予定路線32路線、総延長7,600km

7月29日	第6次世銀借款成立	昭和59年1月20日	名神高速道路京都南～吹田間6車線化拡幅工事施行命令
昭和43年3月22日	第5次道路整備五箇年計画閣議決定	昭和60年1月24日	常磐自動車道と首都高速6号線が直結
昭和44年5月26日	東名高速道路全線開通	3月27日	四国初の高速道路松山自動車道開通
昭和46年3月30日	第6次道路整備五箇年計画閣議決定	10月1日	4回目の高速道路料金改定実施(平均9.8%アップ)
昭和47年9月27日	高速自動車国道の料金制で、プール制採用	10月2日	横断道として初めて関越自動車道全線開通
10月5日	中央自動車道と東名高速道路がわが国の高速道路としては、初めてジャンクションで直結		同時に当時日本一の道路トンネル「関越トンネル」開通
昭和48年4月1日	札幌自動車道札幌～小樽間、関越自動車道東京～川越間、東名阪自動車道桑名～亀山間及び西名阪自動車道天理～松原間を高速自動車国道に切り替え	昭和61年5月22日	東京外かく環状道路として初めて、東北自動車道練馬～常磐自動車道三郷間施行命令
6月29日	第7次道路整備五箇年計画閣議決定	昭和62年9月1日	「国土開発幹線自動車道建設法」改正 予定路線43路線、総延長11,520km
9月6日	開通延長1,000km突破	9月9日	東北自動車道全線開通、同時に青森～八代間2,002kmが高速道路等により直結
11月14日	本州と九州を結ぶ当時の東洋一のつり橋「関門橋」開通	10月8日	開通延長4,000km突破
昭和50年4月1日	初めての高速道路料金改定実施(平均66.5%アップ)	昭和63年5月27日	第10次道路整備五箇年計画閣議決定
8月23日	当時の日本一の道路トンネル「恵那山トンネル」開通	平成元年6月1日	5回目の高速道路料金改定実施(平均8.9%アップ)
昭和51年6月24日	熊本トラックターミナルが高速道路関連施設として初めて営業開始	平成2年7月16日	世銀借款完済(日本の世銀借款完済)
12月19日	開通延長2,000km突破	平成3年3月28日	東名高速道路渋滞解消対策の改築工事として初めての開通(大井松田～御殿場)
昭和53年5月19日	第8次道路整備五箇年計画閣議決定	平成3年7月12日	関越自動車道関越トンネル二期線(上り線)が開通 同時に日本一の道路トンネルを更新(4車線化10月22日)
昭和54年5月15日	中国自動車道と名神高速道路が吹田ジャンクションで直結	12月7日	浜田自動車道全線開通、同時に開通延長5,000km突破
8月1日	2回目の高速道路料金改定実施(平均24.6%アップ)	平成4年4月19日	高知自動車道高松西～善通寺間の開通により、本州と四国が途中本四連絡橋を経由して高速道路で結ばれる
昭和55年4月7日	北陸自動車道と名神高速道路が米原ジャンクションで直結	6月15日	道路審議会の中問答申がでる
昭和57年3月30日	開通延長3,000km突破	6月26日	関越自動車道練馬～高崎間6車線化拡幅工事施行命令
6月1日	3回目の高速道路料金改定実施(平均15.1%アップ)	11月27日	東京外環自動車道として初の開通(美女木～三郷)
11月10日	中央自動車道西宮線全線開通	12月10日	東北自動車道鹿沼～宇都宮間、中央自動車道上野原～大月間6車線化拡幅工事施行命令
昭和58年3月24日	中国自動車道全線開通	平成5年5月28日	第11次道路整備五箇年計画閣議決定
5月27日	第9次道路整備五箇年計画閣議決定		
6月21日	東名高速道路大井松田～御殿場間6車線化拡幅工事施行命令		
10月27日	初の政府保証外債の起債契約調印(日本円で約110億円)		

11月19日 第二東名・名神等34区間1,184kmに施行命令

11月25日 九州自動車道加久藤トンネルが貫通

平成6年3月17日 徳島自動車道藍住～脇町間の開通により全国すべての都道府県に高速自動車国道が整備される

平成7年1月17日 阪神・淡路大震災により、名神・中国道等が被害をうける

4月10日 6回目の高速道路料金改定実施(全車種について7.2%アップ)

4月28日 東名高速道路伊勢原市～秦野中井間の6車線化拡幅工事の完成により東京～御殿場間が連続して6車線通行になる

7月27日 九州自動車道全線開通、同時に青森～鹿児島・宮崎間約2,150kmが高速道路等により直結

8月2日 磐越自動車道いわきJCT～郡山JCT間の開通により、高速道路建設計画11,520kmの半分を超える

11月30日 道路審議会の中間答申(今後の有料道路制度のあり方について(高速自動車国道について))がでる

平成8年1月16日 車種間比率の改定に伴う高速道路料金改定を実施(中型車・大型車)

3月29日 関越自動車道大泉～新座料金所間の6車線化拡幅工事の完成により大泉～前橋間が全て6車線化となる

11月14日 上信越自動車道小諸～更埴JCT、山陽自動車道神戸JCT～三木小野、磐越自動車道津川～安田の開通により、高速道路開通延長が6,000kmを突破

12月27日 第30回国土開発幹線自動車道建設審議会が開催される

平成9年3月15日 岡山自動車道の全通により、米子自動車道から高知自動車道までのネットワークが完成

4月1日 消費税率引上げ及び車種間比率の改定(中型車・大型車)に伴う高速道路等の料金改定を実施

7月1日 道東自動車道の料金改定を実施

7月23日 秋田自動車道北上西～湯田間の開通により、東北6県が高速道路で直結

10月1日 磐越自動車道全線開通

10月30日 山形自動車道庄内あさひ～酒田間の開通により、庄内地方初の高速道路が開通

11月13日 秋田自動車道全線開通

〃 北陸自動車道全線開通

12月10日 山陽自動車道三木小野～山陽姫路東間の開通により、中国自動車道とのループを既成し、相互補完機能が向上

12月25日 第二東海自動車道御殿場～長泉間等23区間10箇所施行命令

平成10年3月27日 東名高速道路日本坂トンネル新下り線の完成(3車線の新設トンネル)

3月30日 第二東名高速道路の開通区間第1号として、伊勢湾岸自動車道名古屋南～東海間が開通

4月4日 名神高速道路京都南～吹田間6車線化(トンネル分離区間8車線)拡幅工事完成

4月5日 山陽自動車道三木JCT～神戸西間及び神戸淡路鳴門自動車道の同時開通により、瀬戸内海を中核とする西日本地域における道路ネットワークの骨格を担う幹線道路が完成

4月8日 第二東海自動車道海老名～伊勢原北間等10区間に施行命令

5月29日 新道路整備五箇年計画閣議決定

6月3日 新事業に関し、「高速自動車国道法」、「道路法」及び「日本道路公団法」などの関係法律が改正

7月1日 山形自動車道笹谷～関沢間を高速自動車国道へ切り替え

12月13日 東海北陸自動車道一宮JCT～尾西の開通により、東海北陸自動車道と名神高速道路が直結

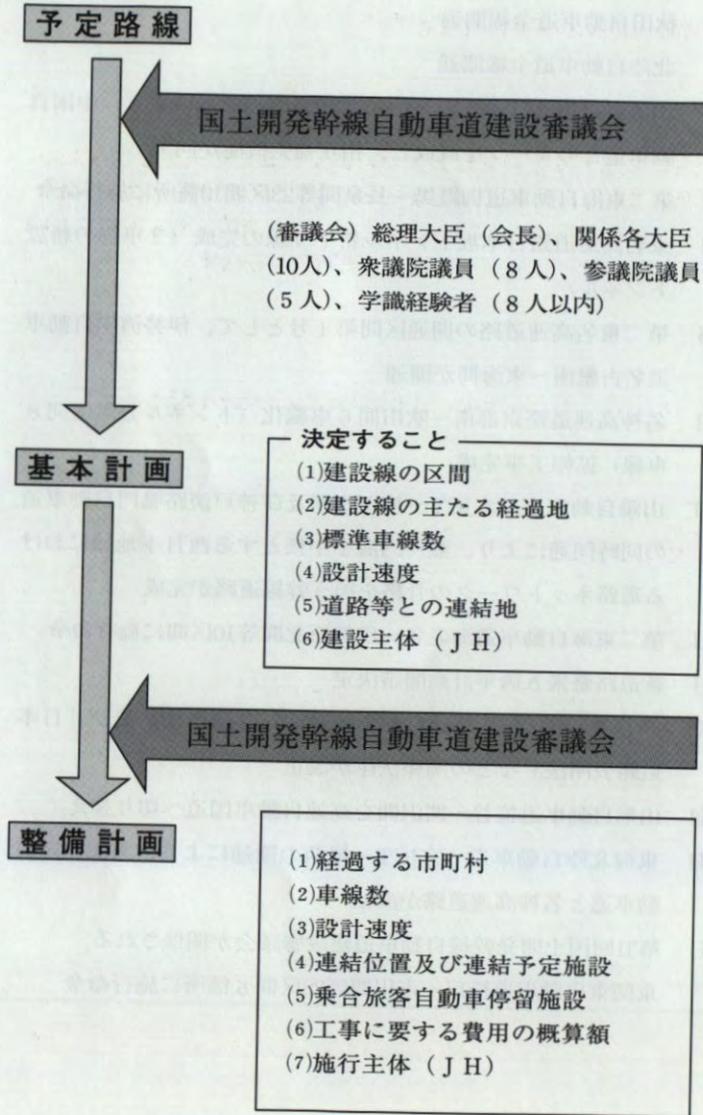
12月25日 第31回国土開発幹線自動車道建設審議会が開催される

〃 東関東自動車道松戸～市川間等28区間8箇所施行命令

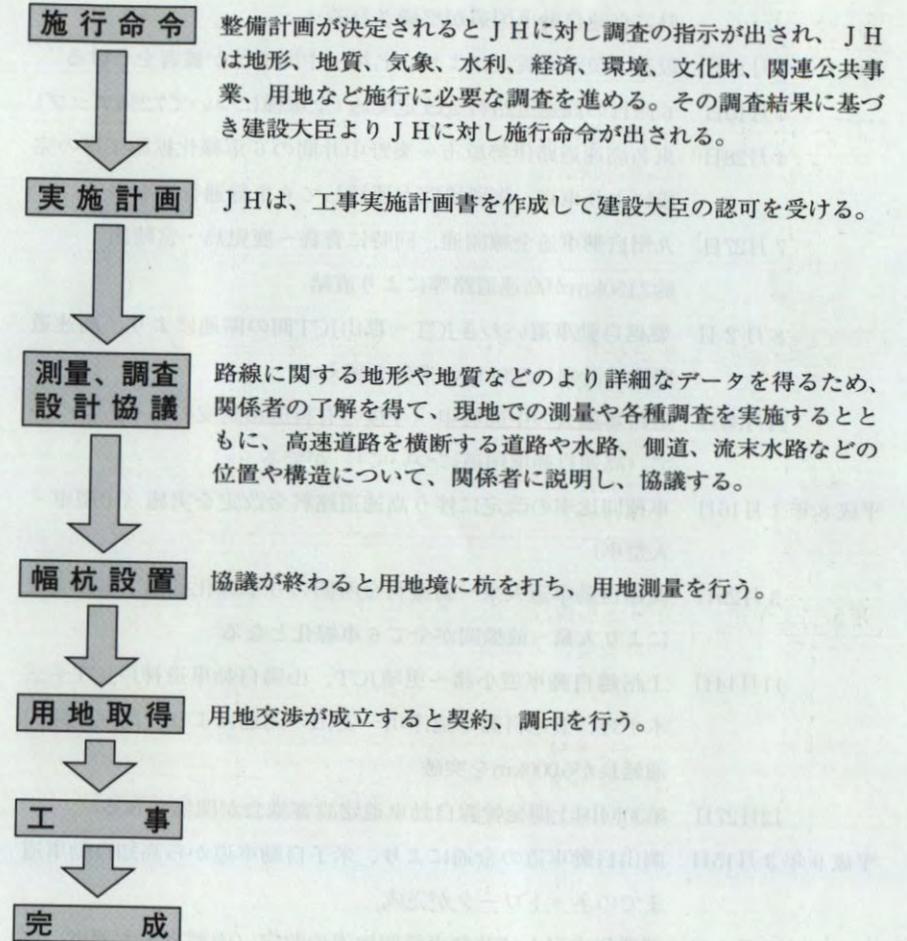
(3) 建設の手続き

① 高速道路

■計画決定まで

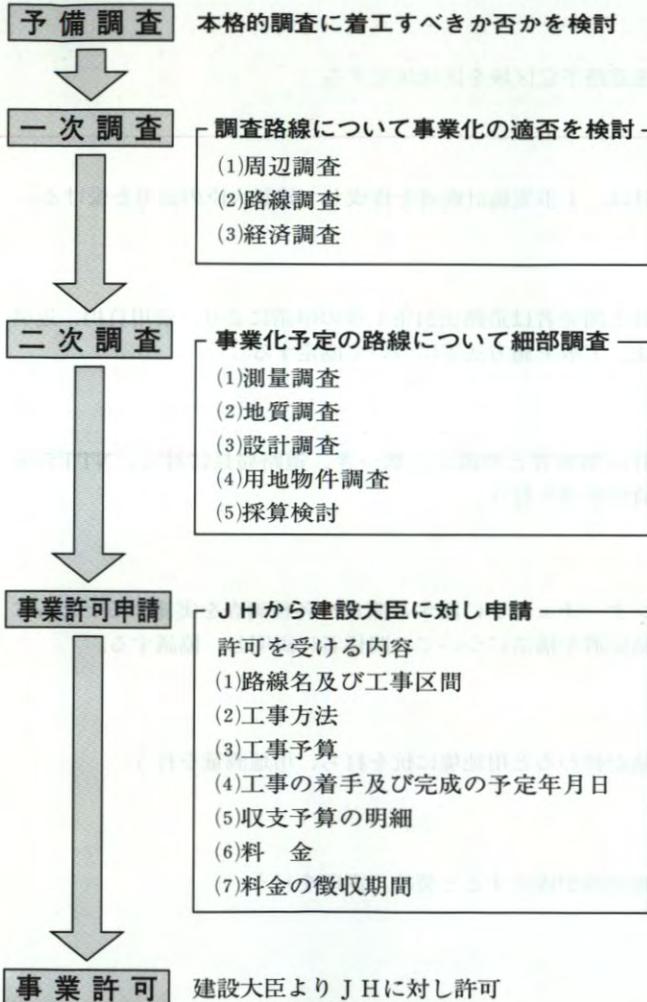


■着工から完成まで

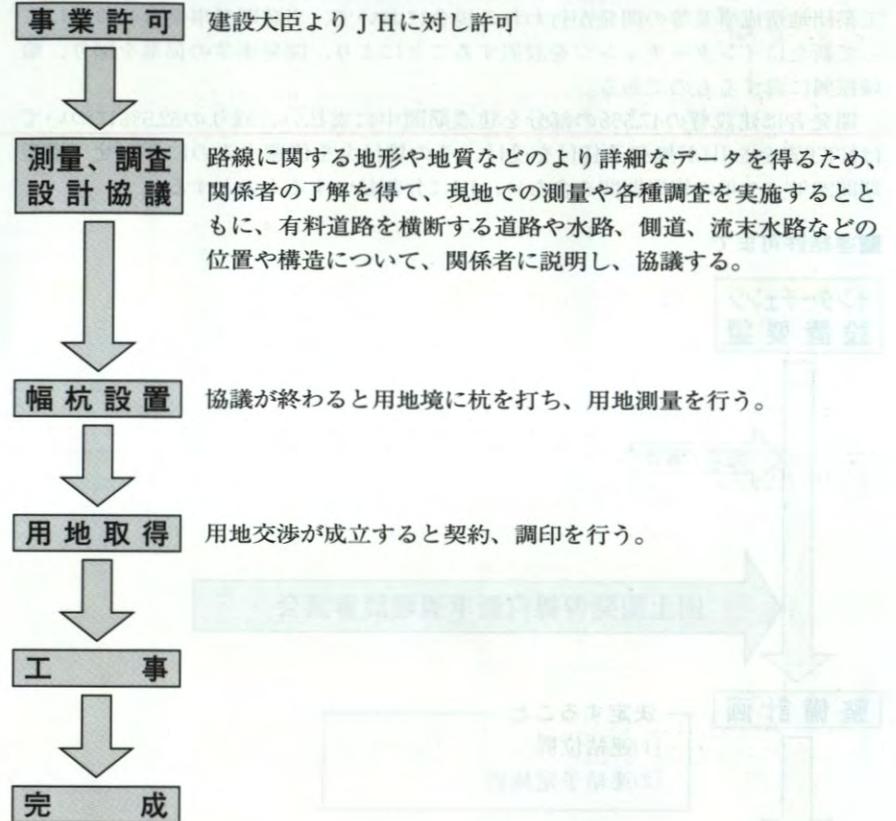


② 一般有料道路

■計画決定まで



■着工から完成まで

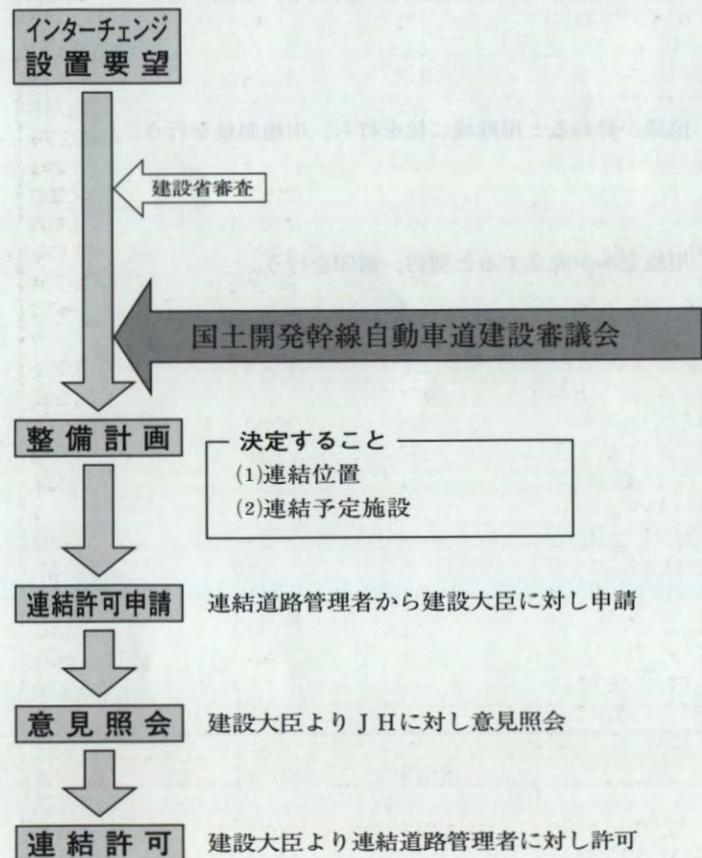


③ 開発インターチェンジ

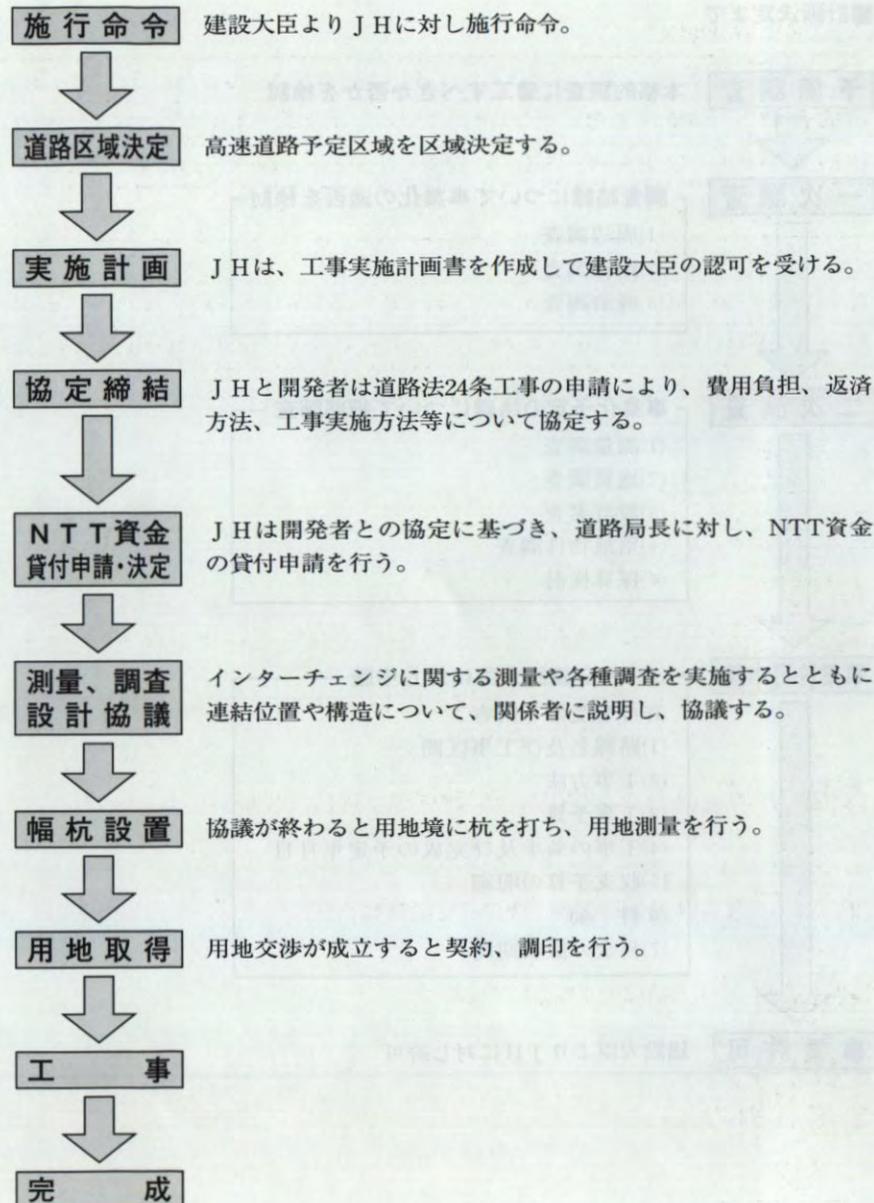
開発インターチェンジとは、高速自動車国道法第5条の規定により定められた整備計画に基づき、高速自動車国道法第11条の2第2項第1号の規定により許可されるもので、供用中または建設中の高速道路の沿道において、都市開発事業、工業団地造成事業等の開発が行われる場合において、当該開発事業者の負担によって新たにインターチェンジを設置することにより、開発事業の促進を図り、地域振興に資するものである。

開発者は建設費の47.5%の部分を建設期間中に支払い、残りの52.5%についてはNTT資金をJHが無利子貸付を受け、その貸付金を償還するのに合わせ（償還期間20年（5年の据置期間を含む））、JHに分割払いするものとする。

■連結許可まで



■着工から完成まで



(4) 契約

工事請負等契約実績推移表（過去10年間）

イ) 工事請負契約実績

（単位：百万円）

項目	年度	平元	2	3	4	5	6	7	8	9	10
契約件数		4,685	4,612	4,389	4,724	4,599	4,440	4,624	4,411	4,167	4,298
契約金額		889,112	809,686	751,354	902,520	963,671	910,661	1,036,034	1,116,870	1,110,499	1,305,701

ロ) 調査等契約実績

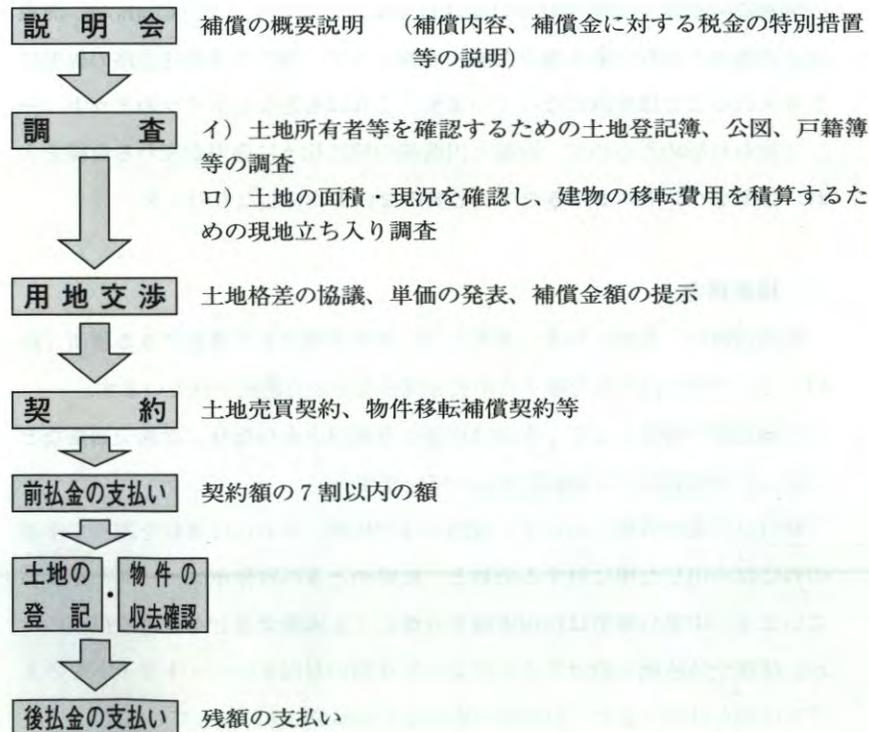
（単位：百万円）

項目	年度	平元	2	3	4	5	6	7	8	9	10
契約件数		6,330	5,886	5,461	5,470	6,366	6,274	6,603	6,601	5,908	6,030
契約金額		111,834	88,538	103,089	109,838	132,759	128,110	152,685	166,924	154,742	136,022

（注）契約金額100万円以上を対象とする。

(5) 用地

① 用地事務の流れ



② 用地契約実績一覧表

道路名	延長 (km)	契約実績（平成10年度末）	
		面積 (ha)	用地及び補償費 (億円)
北海道縦貫自動車道	477	2,724	1,145
北海道横断自動車道	390	945	358
東北縦貫自動車道	795	4,917	4,804
東北横断自動車道	508	3,166	2,287
日本海沿岸東北自動車道	157	399	425
東北中央自動車道	78	179	321
関越自動車道	449	3,203	5,915
常磐自動車道	297	1,533	2,523
東関東自動車道	157	774	2,518
北関東自動車道	135	343	1,320
中央自動車道	635	3,943	3,125
第一東海自動車道	347	2,258	1,115
東海北陸自動車道	185	935	1,818
第二東海自動車道	237	948	2,799
中部横断自動車道	75	43	193
北陸自動車道	487	2,900	1,990
近畿自動車道	683	2,577	4,306
中国縦貫自動車道	543	3,376	1,270
山陽自動車道	445	3,198	6,170
中国横断自動車道	363	1,387	672
山陰自動車道	18	0	0
四国縦貫自動車道	222	1,343	3,031
四国横断自動車道	274	1,173	2,542
九州縦貫自動車道	428	2,720	1,744
九州横断自動車道	280	1,756	1,876
東九州自動車道	264	527	474
新東京国際空港線	4	15	6
関西国際空港線	7	30	620
関門自動車道	9	52	50
沖縄自動車道	57	387	727
東名（改築）	—	140	1,287
名神（改築）	—	86	2,609
東北道（改築）	—	17	105
中央道（改築）	—	40	165
追加 I C	—	38	217
計	9,006	48,072	60,527
高速道路合計	9,006	48,072	60,527
一般有料道路合計	—	4,380	11,310
総合計	9,006	52,452	71,837

※延長は、平成11年3月末現在の施行命令延長

(6) 高速道路の構造

① 道路構造別延長比率（平成10年度末現在）

総延長 6,452.3km トンネル 576.1km (8.9%)
土工 4,948.0km (76.7%) 橋梁 928.2km (14.4%)

② 幾何構造

高速道路は、自動車のための道路であり、できるだけたくさんの車が高速でかつ安全に走れるように考えられて造られた道路です。

そのために、自動車以外の通行や人や動物などが入ることは禁じられ、高速道路への出入りはインターチェンジに限られています。そして、他の一般道路や河川、鉄道の横断箇所は、すべて立体交差となっています。

このように、通常の道路とはその機能が異なるため、高速道路には特有の道路の幅や、曲り具合、勾配等の幾何構造が決められており、これに基づいて設計されています。

幾何構造の構成要素

構成要素		解 説
横断構造		道路を真横に切った断面 断面の構成要素の幅や形状をいう。
線形	平面 道路中心線 (平面的投影図)	●平面的にみた道路の曲がり具合 ●直線・円弧・緩和曲線から成り立っている。
	縦断 道路中心線 (縦断的投影図)	●縦方向にみた道路の曲がり具合・勾配 ●直線・二次放物線から成り立っている。

③ 設計速度

道路を設計するにあたって、車をどのくらいの速度で走らせるかをあらかじめ想定して設計します。つまり、道路は交通量や地形的な条件、自動車の性能などの制約を受けるわけで、どんなところでもまったく一定の速度で走るわけにはいかないからです。

幾何構造を決めるうえでは、まず、この設計速度が基本となり、これに基づいて横断構造や線形が設計されます。

④ 線形

自動車が走りやすい流れるようななめらかなカーブ、自然で無理のない起伏を描くための線形を道路の設計に本格的にとり入れるようになったのは、名神高速道路以来のことです。

直線ばかりの道路、あるいはジグザグや小さいカーブばかりの道路は自動車の高速走行には向きません。運転の際に眠気をもよおしたり、疲れたりして危険です。

また、急な坂も危険が多く高速走行には適していません。

高速道路を設計するうえで、「線形」をどのように描くかは大変重要な要素です。特に日本のように地形が複雑で制約の多いところでは、高速走行の安全性を考えながら地形との調和を図り、併せて工事の経済性も考えなくてはならないので苦心があります。

名神高速道路で採用されて以来注目を集めたクロソイド (Clothoid) 曲線は、自動車の走行に最も適した緩和曲線として、今日では高速道路の線形にとり入れることは常識になっています。これはもともとドイツのアウトバーンで使われ始めたもので、直線と円曲線の間に徐々に曲率が変わる曲線を入れ、急激なハンドルさばきをする必要のないようにしたものです。

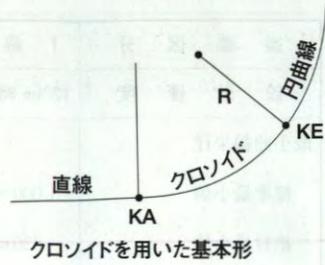
⑤ 横断構造

高速道路は、車がおとる「車道」と、非常事態のとき待避できる場所「路肩」と、往復の流れを分離する中央分離帯などから構成されています。

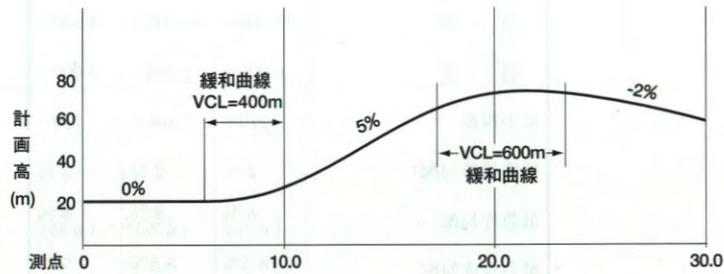
高速道路の要件として、車道は片側2車線以上からなり、計画交通量などによって車線数及び車道幅員を決めています。

路肩は車道の外側にあつて、道路本体の保護、あるいは運転を誤って車道の外にはみ出した車に対する余裕と、故障のときの駐停車スペースとをかねています。中央分離帯は往復車線を分離して正面衝突などをさける役割のほか、植樹や防眩網を設けることによって夜間の対向車のヘッドライトをさえぎる役割もはたします。わが国の場合は3m幅が標準になっています。

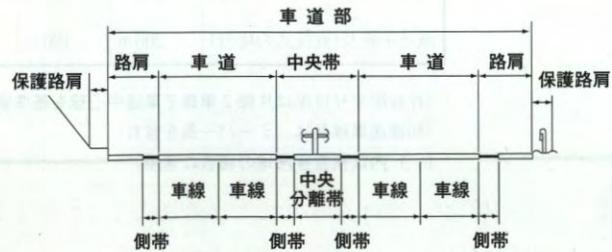
平面線形



縦断線形



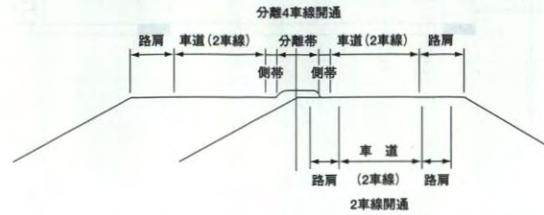
標準横断



⑥ 暫定施工

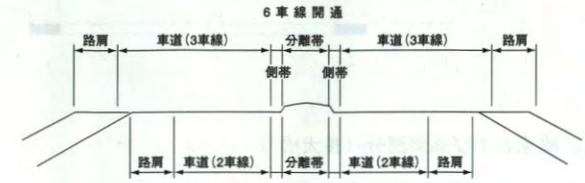
暫定施工とは、初期投資額を節減する目的により、開通当初の少ない交通量に見合った車線数のみを当初に施工し、高速道路網を早期に完成させる方法をいいます。この暫定施工には、当初2車線施工し、完成4車線とする場合と、当初4車線施工し、完成6車線とする場合の2種類があります。

a. 4車線のうち当初2車線開通する場合

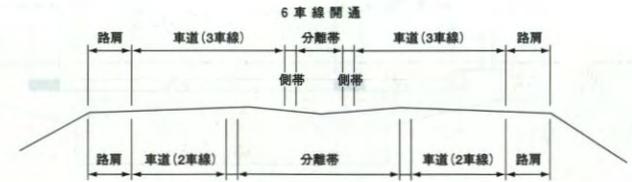


(a) 片側を当初建設し2車線開通する場合

b. 6車線のうち当初4車線開通する場合



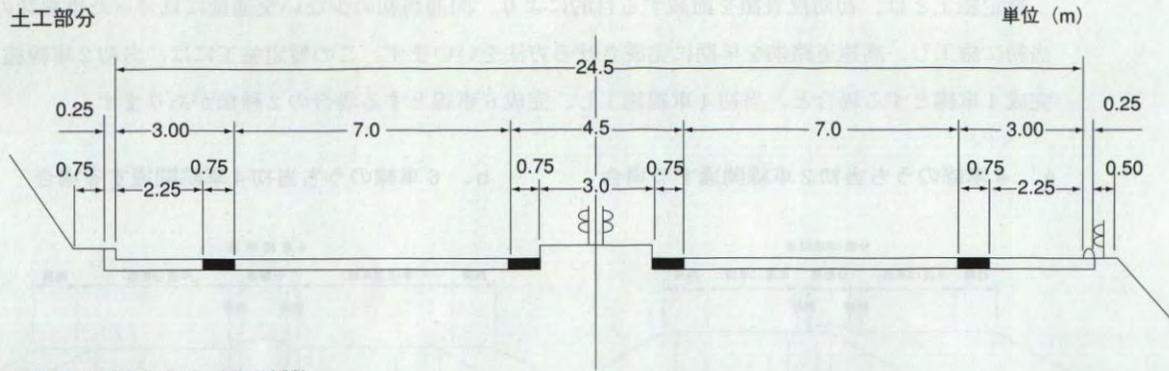
(b) 6車線の中央部を4車線開通する場合



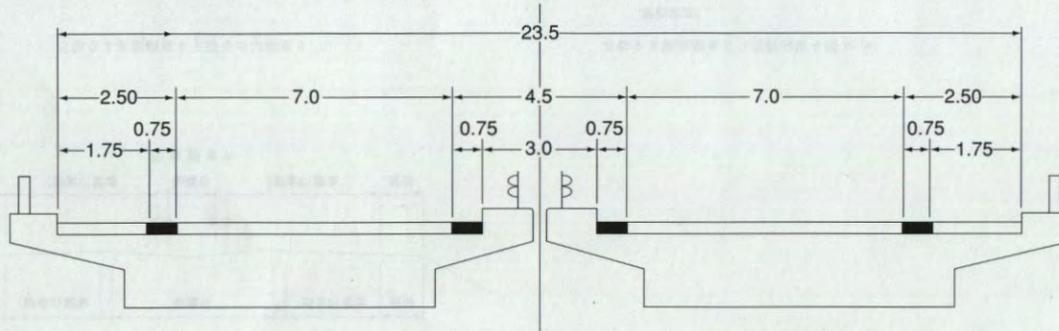
(c) 6車線の外側を4車線開通する場合

⑦ 標準横断面図 (道路区分1種2級の場合)

a. 土工部分

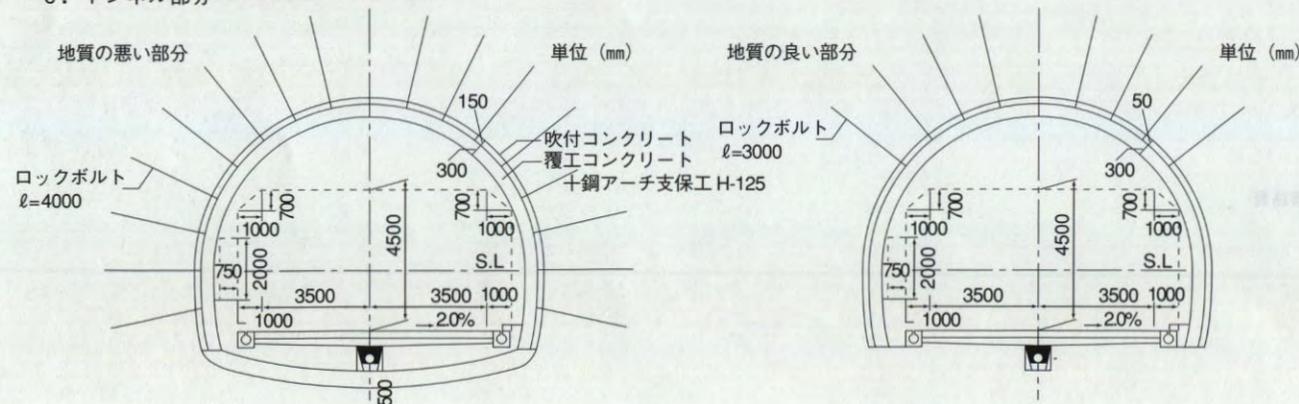


b. 橋梁および高架部分 (長大橋*)



*長大橋とは橋長50m以上の橋梁

c. トンネル部分

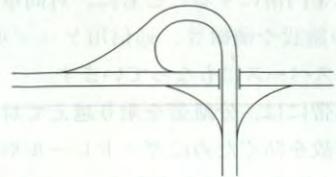


幾何構造設計基準

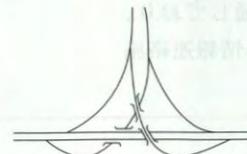
道路区分	1級	2級	3級
設計速度	120km/時	100km/時	80km/時
最小曲線半径			
標準最小値	1,000m	700m	400m
絶対最小値	630m	410m	250m
最急縦断勾配			
標準値	2%	3%	4%
絶対値	5% (4%)	6% (5%)	7% (6%)
最小縦断曲線半径(標準値)			
凸型	17,000m	10,000m	4,500m
凹型	6,000m	4,500m	3,000m
最小視距	210m	160m	110m
標準横断勾配	2%	2%	2%
最急片勾配	8% (6%)	8% (6%)	8% (6%)
最急合成勾配	8.5% (6%)	8.5% (6%)	9% (6%)
片勾配すり付率	1/250	1/225	1/200
緩和曲線	クロソイド曲線を使用		
ランプ設計速度	40km/時	40km/時	40km/時
加速車線長(平行式の場合)	270m	240m	210m
減速車線長(直接式の場合)	200m	190m	160m

(片勾配すり付率は片側2車線で車道中心線を基準値とする場合)
(加減速車線長は、テーパー長を含む)
() 内は積雪寒冷地の場合に適用

(7) 高速道路の施設



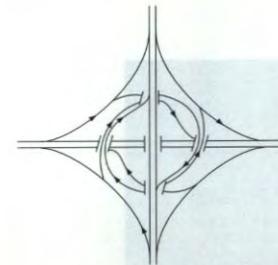
トランペット型
茨木
沼津 他



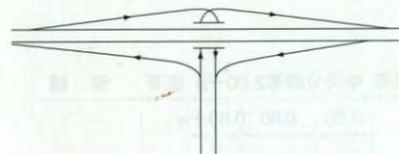
Y型
小牧
長岡 他



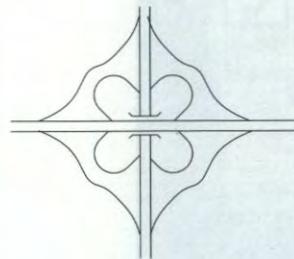
Y型
仙台宮城
京都東 他



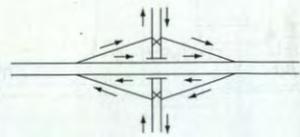
タービン型
三郷 他



平面Y型
片山津
四街道 他



クローバー型
鳥栖 他



ダイヤモンド型
尼崎
金沢東 他

インターチェンジ

ジャンクション

□インターチェンジ・ジャンクション

インターチェンジとは高速道路の出入口、つまり一般の道路と連絡する施設のことをいい、高速道路相互を連絡する場合には通称ジャンクションと呼び普通のインターチェンジと区別しています。

これらの型式は、地形や交通量に応じて各種のタイプがあります。わが国ではインターチェンジはトランペット型が比較的多く、ジャンクションは小牧ジャンクションのようにY型が多く計画されていますが、鳥栖ジャンクションはクローバー型です。

□サービスエリア・パーキングエリア

高速道路は、インターチェンジ以外からは出入ができません。また、道路上に自由に駐車や停車をすることが出来ません。そのため途中に休憩する施設が必要です。

高速道路のオアシス的な役割をはたすサービスエリアは、およそ50～150kmおきに設けられ、駐車場や園地、レストランをはじめハイウェイショップ、お手洗、給油所、修理所などの施設が設けられています。

また、サービスエリアより規模の小さい休憩施設としてパーキングエリアがあり、駐車場や園地のほかお手洗、ハイウェイショップなどが設けられています。パーキングエリアは、およそ15～35kmおきに設置されています。

休憩施設については、周辺の都市公園等との一体的整備を図る施策(ハイウェイ・オアシス)が実施されており、現在、高速道路においては、徳光P・A、砂川S・A、佐久平P・A等8箇所(H11.4.1現在)がオープンしています。

□バスストップ

路線バス専用の停留所。

高速道路上を運行する路線バスが専用利用する停留所のことをいい、本線に単独で設けられるもの、インターチェンジの中に設けられるもの、サービスエリアの中に設けられるものなどがあります。

(8) 高速道路の安全設備

① 防護柵

ガードレール、ガードケーブル、コンクリート壁などを主とした防護柵は、進行方向を誤った自動車や道路外や対向車線に逸脱するのを防ぐ目的で設置されています。また、防護柵は、それ自体の変形や移動によって衝突時の車の衝撃を緩和する役割ももっています。



ガードケーブル



コンクリート壁

② 非常電話

事故の通報、故障のときの修理依頼などに使われる目的で、高速道路には約1km間隔で非常電話が設けられています。この電話は管制室に通じており、ドライバーと道路管理者との間の重要な情報連絡施設です。



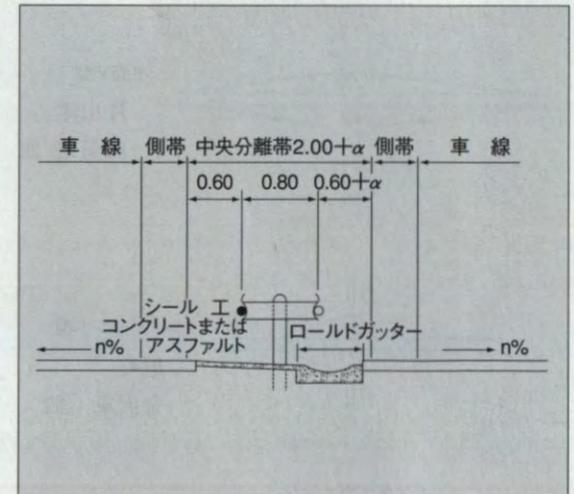
非常電話設備

③ 中央分離帯

中央分離帯は、往復交通を分離することによって対向車線へのとび出しを防いだり、Uターン等を防止して交通の流れを円滑にするとともに、対向車の眩光防止のための施設や植樹等、通信用ケーブル、路面排水のためのスペースにもなっています。

また、中央分離帯には、分離帯を乗り越えて対向車との正面衝突事故を防ぐためにガードレールやガードケーブル、コンクリート壁などを設けています。

中央分離帯の構造例



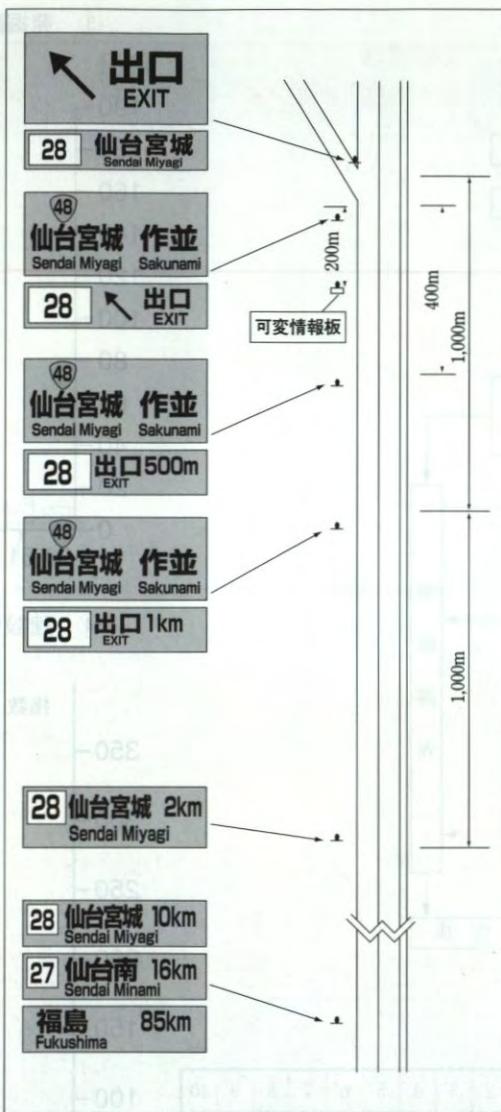
④ 高速道路の標識

標識や可変情報板などは、ガードレールなどのように直接的な事故防止施設とは異なりますが、高速道路を利用するすべての人にとって欠かすことのできない情報を提供する施設であり、事故予防の意味から重要な施設といえます。

なかでも、案内標識は道路の道案内として重要な施設で、一般道路と区別するために高速道路に関する標識は緑色を基調としており、運転者に高速道路の出入口を知らせたり、自分の位置を確認させる役目をもっています。



可変情報板



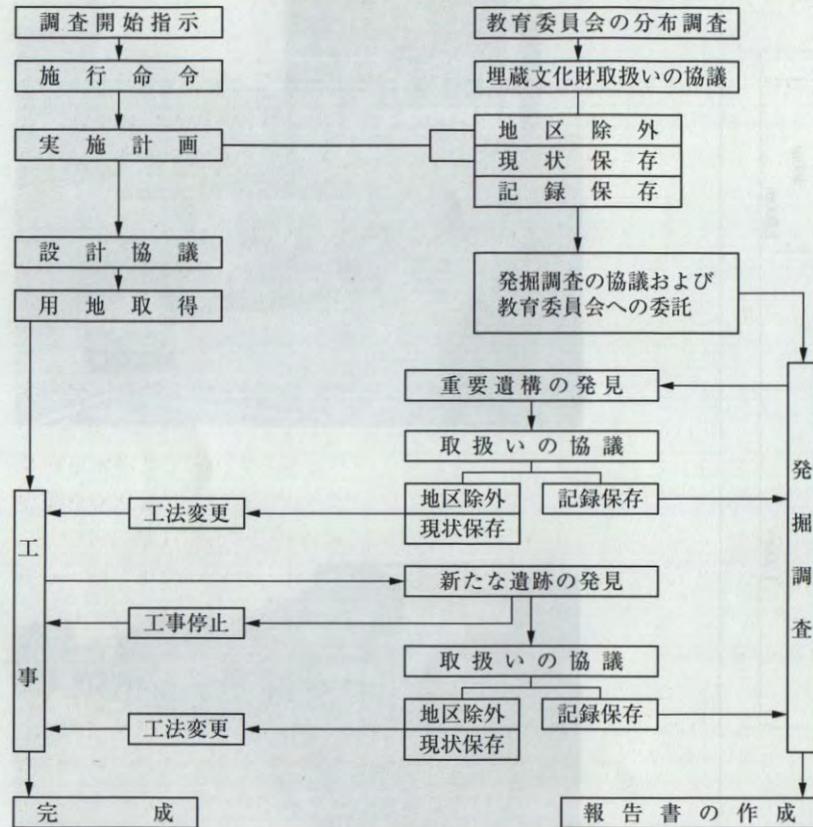
出口案内の標識



(9) 埋蔵文化財

① 埋蔵文化財取扱いの手順

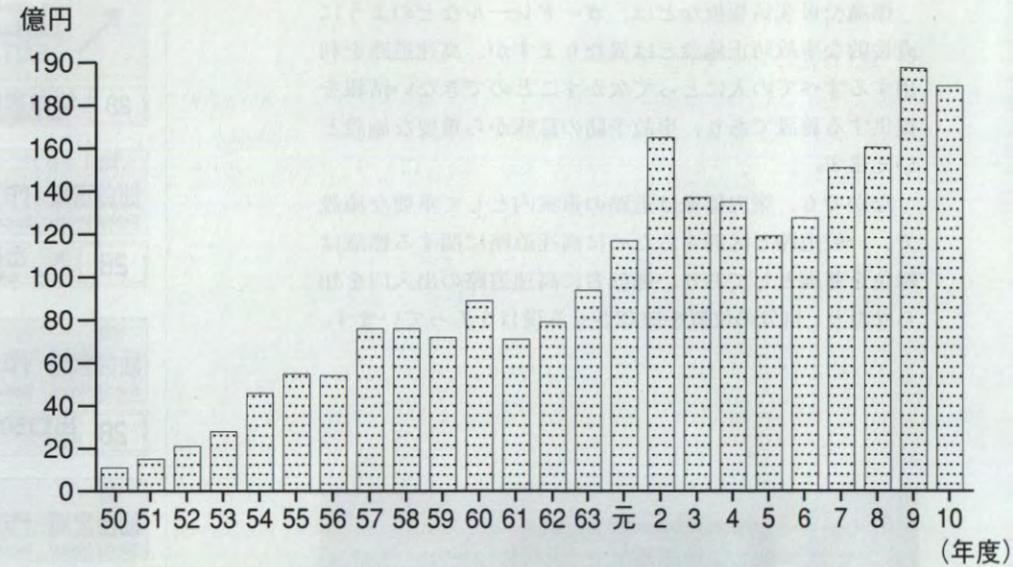
<道路建設事業>



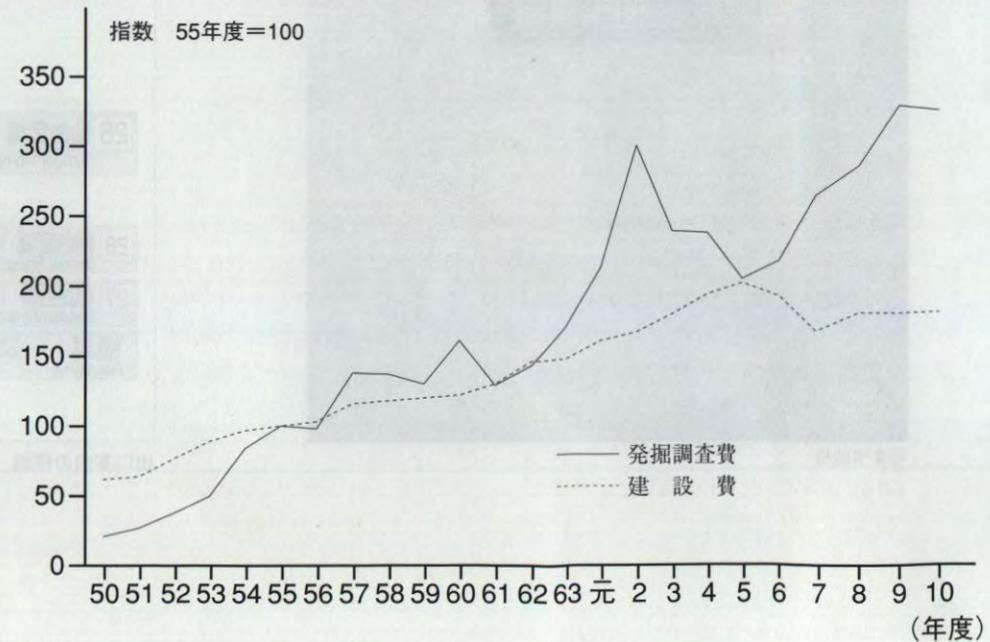
② 発掘調査箇所数等の推移 (高速自動車道)

年 度	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A 発掘調査箇所数	141	141	120	145	194	170	177	204	236	300	251	195	218	235	291	253	220	203	190	166	157	158	175	194
B 発掘調査面積 (千㎡)	339	539	417	650	787	785	757	924	903	793	1352	990	1092	1071	1330	1592	891	837	894	855	981	1230	1237	1847
1箇所あたり調査面積 (B/A) (千㎡)	2.4	3.8	3.5	4.5	4.1	4.6	4.3	4.5	3.8	2.6	5.4	5.1	5.0	4.6	4.6	6.3	4.1	4.1	4.7	5.2	6.2	7.8	7.1	9.5

③ 発掘調査費 (一般有料道路含む)



④ 建設費と発掘調査費の伸びの比較 (高速自動車国道)



2 管理

(1) 通行料金について

■高速道路はなぜ有料なのか

もともと乏しかったわが国の道路ストックは、戦争中の道路の酷使とあいまって全く荒れるにまかされており、敗戦後、連合軍による占領政策として道路の修繕は緊急に行われることになったものの、国の財政の逼迫と未曾有のインフレにより事業計画はかなり縮小されたものとなってしまいました。

そこで「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定され、揮発油税が道路に対する特定財源にされるとともに、建設省は昭和29年度を初年度とする第1次道路整備五箇年計画を策定し、道路の整備が本格的に進められることになりましたが、国際収支の逆調や物価上昇等の理由によりかなりの制約を受けました。

当時の道路整備状況は、昭和31年建設省の要請で来日したワトキンス調査団が、「日本の道路は信じ難い程悪い。工業国にしてこれ程完全にその道路網を無視した国は日本の他にない」と痛烈に批判した程でしたが、このようなわが国の道路を早急に整備するには国費のみでは不十分でした。

このため、昭和27年に道路建設に必要な財源を資金運用部資金特別会計から借り入れて道路を建設し、利用者から料金を徴収して借入金を返済するという考え方の下に、道路整備特別措置法（旧）が制定されて有料道路制度が発足しました。

その後、道路の整備を促進するために、広く民間資金の導入を図るとともに、事業の総合的、効率的運営を図るために昭和31年、日本道路公団（JH）が設立され、同時に旧措置法が全面改正されて現行の道路整備特別措置法が制定されたことで有料道路制度は一層整備拡充されました。

続いて、昭和32年には、JHが高速道路を建設することとなり、ここで高速道路を有料道路として建設することが確認されたわけです。

有料道路制度の発端は、以上のように道路整備の緊急性と財源難によるもので、高速道路の建設もこのような道路整備の一環として行われるものでありました。

このような必要にせまられた有料道路の背景とは別に、従来無料が原則であった道路を有料制としたことに対する理論的な根拠として、新設された道路を通行するものはその通行により特別の利益を受けることとなり、その利益が他の通行しない人に比べて著しく大きい場合、通行する人、通行しない人を特定しない一般国民の税負担で道路を建設するよりも、著しく利益を受ける人が負担する方が公平の原則に適うという、いわゆる受益者負担の原則が取り入れられています。

■高速道路の通行料金

① 料金決定の原則

高速道路の料金については、運輸、建設両大臣の認可を受けて決定されますが、その決定においては、次の2つの原則に基づくこととされています。

(イ) 償還主義

高速道路に係る料金の額については、道路整備特別措置法及び同法施行令により、一定の料金徴収期間に得られる高速道路の全路線に係る料金徴収総額が、これら全路線の建設費、維持管理費、借入金にかかる利息等の総費用を償うよう定めなければならないとされています。

つまり、一定期間内に得られる料金収入によって高速道路の建設、管理に係る費用を償う訳です。

これは、採算性確保の要請であり、「償還主義」と呼んでいます。

(ロ) 公正妥当主義

また、同法には、高速道路の料金の額は、「公正妥当なものでなければならない。」という基準が定められています。これを「公正妥当主義」と呼んでいます。

高速道路の料金は、お客様の支払能力、すなわち負担力を加味して決定されなければならないこととされており、具体的には、車種間に適切な料金比率を設定するとともに、他の交通機関の運賃等を考慮しながら料金が決められています。高速道路については、この他高速道路の利用効率を勘案しなければならないとされています。

② プール制

昭和38年に名神高速道路の一部が開通して以来、昭和47年までは個別採算制のもとに東名高速道路、中央自動車道等の高速道路約710kmの整備が図られました。

その後、我が国の財政事情と道路整備の緊急性のもとで、計画的かつ着実に高速道路の全国的なネットワークを整備する方策として、昭和47年3月の道路審議会答申に基づき、個別採算制に代え、高速道路の全路線の収支を合算するプール制が同年10月から導入されました。答申によればプール制採用の理由は、以下のとおりです。

(イ) 高速道路は、本来各路線が連結して全国的な枢要交通網を形成すべきものであり、また実際問題として路線区分には幾分便宜的な面もあるので、その料金設定に関しては、なるべく一貫性、一体性をもたせることが適当であること。

(ロ) 建設時期の違いに起因する用地費、工事費等の単価の差異によって建設費が影響を受ける状況のもとで、事業採択の時間的順序の違いから料金に差異が生ずることを回避し、あわせて借入金の償還を円滑に行う必要があること。

③ 内部補助の限度額

その後、名神高速道路、東名高速道路等先発路線のお客様から、これらの路線の収入が過度に他の路線の内部補助にあてられているのではないか等の問題が提起されました。

このような問題に対処する観点から、昭和60年4月の道路審議会の中間答申において、内部補助の限度額は各路線毎に料金収入と国費等を合わせた額程度までとすることを目安とし、この目安を超えないよう建設費の節減及び国費制度の拡充等の諸方策を講ずることが提言されました。

総費用	建設費	利息	維持管理費
総収入	内部補助 (他の路線の収入から充てられる)	国費	料金収入
← 1 / 2 以下 →			

④ 国費制度の拡充

昭和56年7月の道路審議会の中間答申の考え方に沿って、高速道路の建設及び管理運営に要する費用については、国費制度の拡充が図られており、昭和58年度からは横断道等4道、昭和62年度からは7道の資金コストが6.5%から3%に引き下げられ、更に、平成元年度九州横断道、平成5年度北海道縦貫道、平成6年度東九州道、平成9年度日本海沿岸東北道・中部横断道、平成11年度東北中央道が追加されています。

また、平成10年11月16日の緊急経済対策において早期施行命令・暫定2車線区間の4車線化が位置づけられ、この大幅な前倒し整備に対する採算上の措置として、縦断道などの資金コスト3%道以外の路線についても一定期間、特例的に資金コストを3%とすることが認められています。

(資金コストとは、有料道路のお客様に料金という形で負担してもらう利息の限度です。)

〔資金コスト3%路線〕 計13道

昭和58年度3%路線 4道	・ 四国縦貫自動車道
・ 東北横断自動車道	・ 四国横断自動車道
・ 東海北陸自動車道	
・ 中国横断自動車道	平成5年度3%導入路線 1道
・ 沖縄自動車道	・ 北海道縦貫自動車道
平成元年度3%導入路線 1道	平成9年度3%導入路線 2道
・ 九州横断自動車道	・ 日本海沿岸東北自動車道
平成6年度3%導入路線 1道	・ 中部横断自動車道
・ 東九州自動車道	平成11年度3%導入路線 1道
昭和62年度3%導入路線 3道	・ 東北中央自動車道
・ 北海道横断自動車道	

⑤ 料金徴収期間

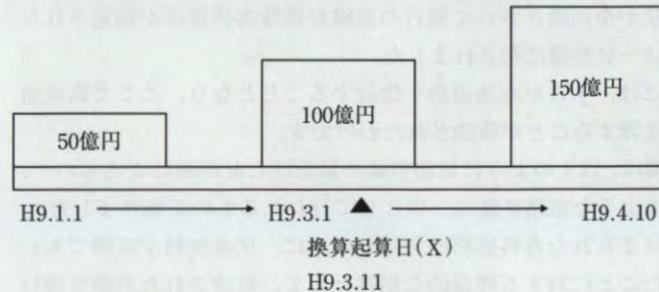
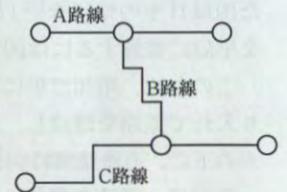
(イ) 有料道路の料金徴収期間は、適切な料金水準、効率的な償還等を勘案して、決められています。

(ロ) 高速道路では、路線・区間ごとに建設費や開通日が異なるため、全路線を代表する開通日を設定する必要があります。この各路線の開通日を所定の方法で平均した日を「換算起算日」と呼んでおり、高速道路においては最初に全線開通した名神高速道路の全線開通日(昭和40年7月1日)を基準とし、その後の各路線の開通日(建設中路線については、開通予定日)までの期間をそれぞれの建設費の額で加重平均した日数により、換算しています。

高速道路の料金徴収期間は、このように計算した換算起算日を基準に定められています。

〔換算起算日の算定例〕

路線	開通日	A路線の開通日から各路線開通日までの日数①	建設費②	①×②(億円・日)
A	H9.1.1	—	50億円	0
B	H9.3.1	60日	100億円	6,000
C	H9.4.10	100日	150億円	15,000
計			300億円	21,000



$$\begin{aligned}
 x &= A\text{路線開通日} + \frac{6,000(\text{億円}\cdot\text{日}) + 15,000(\text{億円}\cdot\text{日})}{300\text{億円}} \\
 &= H9.1.1 + 70\text{日} \\
 &= H9.3.11
 \end{aligned}$$

なお、料金水準については、プールに組入れられる路線の生ずる都度、その時点における計算に従って既定料金の妥当性が検討されねばならないこととなります。しかし、あまり頻繁な、また、あまりこまかい料金変更を行うことは適切でないので、昭和47年3月の道路審議会の答申にしたがい、その時々における計算において償還年限に前後それぞれ5年程度の幅をもたせ償還年限が5年を超えて増減する場合に料金水準の引上げまたは引下げの措置を講ずることを原則としています。

料金改定の経緯はP71～73のとおりです。

⑥ 料金体系

高速道路の料金は、原則として、全国画一料率制が採用されており、利用距離によって課せられる可変部分と利用1回について課せられる固定部分から成っています。なお、建設費等が著しく高く、その利用による受益がきわめて大きい長大トンネル、海峡連絡橋及び大都市近郊については、特別な料金が設定されています。また、対距離料金制の例外として均一料金制を採用している区間もあります。

⑦ 車種区分

高速道路の車種区分は、昭和47年10月から普通車、大型車、特大車の3車種区分が採られておりましたが、昭和63年10月7日、道路審議会から「高速自動車国道の整備と採算性の確保について」の答申がなされ、車種区分・車種間料金比率の見直しが提言されました。この見直しは、料金負担の公平をより高める観点から、①占有者負担の考え方、②原因者負担の考え方、③受益者負担の考え方を総合的に勘案したものであり、この結果、軽自動車等、普通車、中型車、大型車及び特大車の5車種区分となりました。なお、実施にあたっては、新しい車種間料金比率に円滑に移行するため、段階的に激変を緩和する措置を講じた後、平成9年4月1日より答申で提言された右表のとおり車種間料金比率となっています。

⑧ 各種割引制度等

(イ) 長距離通減制

長距離利用を促進させ、中・短距離利用交通と併せて高速道路の効率的利用を図るため、100kmを超え200kmまでの部分について25%、200kmを超える部分について30%の割引を行っています。

なお、一般有料道路の広島岩国道路または本州四国連絡橋公団の管理する有料道路を介在する高速道路の利用については、長距離通減制を継続して適用します。

(ロ) 別納割引

大量利用交通を促進し、大口利用者の定着化を図るため、月平均1万円を超える利用がある場合その1ヵ月あたりの利用額に応じ次頁左上表のような割引を行っています。

車種区分表

車種区分	自動車の種類
軽自動車等 (0.8)	・軽自動車 ・小型特殊自動車 ・二輪自動車(側車付きを含む)
普通車 (1.0)	・小型自動車 ・普通乗用自動車 ・けん引軽自動車と被けん引自動車(1車軸)との連結車両
中型車 (1.2)	・普通貨物自動車(車両総重量8 ^ト 未満かつ最大積載量5 ^ト 未満で3車軸以下) ・セミトレーラー用トラクタで2車軸 ・マイクロバス(乗車定員11人以上29人以下で車両総重量8 ^ト 未満) ・けん引軽自動車と被けん引自動車(2車軸以上)との連結車両 ・けん引普通車と被けん引自動車(1車軸)との連結車両
大型車 (1.65)	・普通貨物自動車(車両総重量8 ^ト 以上または最大積載量5 ^ト 以上で3車軸以下、及び車両制限令に定める値以下かつ4車軸) ・セミトレーラー用トラクタで3車軸 ・けん引普通車と被けん引自動車(2車軸以上)との連結車両 ・けん引中型車と被けん引自動車(1車軸)との連結車両 ・けん引大型車(2車軸)と被けん引自動車(1車軸)との連結車両 ・バス(路線バス及び車両総重量8 ^ト 以上のもので乗車定員29人以下かつ車長9 ^m 未満)
特大車 (2.75)	・普通貨物自動車(5車軸以上、車両制限令に定める値を超えている4車軸) ・けん引中型車と被けん引自動車(2車軸以上)との連結車両 ・けん引大型車と被けん引自動車との連結車両で車軸数の合計が4車軸以上及び特大車がけん引する連結車両 ・バス(乗車定員30人以上のもの及び車両総重量8 ^ト 以上で車長9 ^m 以上のもの(いずれも、路線バスを除く。)) ・大型特殊自動車

別納割引率区分表

月間利用額	割引率
14,000円までの部分	—
14,000円を超え 70,000円までの部分	5%
70,000円を超え 700,000円までの部分	10%
700,000円を超え1,400,000円までの部分	15%
1,400,000円を超え2,800,000円までの部分	20%
2,800,000円を超え7,000,000円までの部分	25%
7,000,000円を超える部分	30%

(ハ) 回数券割引

小口利用者に対するサービスの向上及び利用の定着化を図るため、均一制を採用している道央道・札幌道、中央道、東京外環道、東名阪道、西名阪道、近畿道及び阪和道に回数券を導入しており、また、対距離制の一部区間についても、本制度を試行的もしくは暫定的に実施しています。

道路名及び区間	車種	回数券(割引率)
均一制区間	全車種	道央道・札幌道(札幌南～札幌～札幌西) 中央道(高井戸～八王子) 東京外環道(大泉～三郷) 東名阪道(名古屋～名古屋西) 西名阪道(天理～香芝、香芝～松原・長原) 近畿道(吹田～松原) 阪和道(長原～岸和田和泉)
		9回券(10%以下)
対距離制区間(試行)	全車種	東京外環道・首都高速組合せ型
		24回券(16%以下)
対距離制区間(暫定)	全車種	東名(東京～東名川崎、東京～横浜青葉、 東京～横浜町田、東京～厚木)
		100回券(19%以下)
対距離制区間(暫定)	全車種	中国道(小月～下関)
		30回券(19%以下)
対距離制区間(暫定)	全車種	山形道(笹谷～関沢)
		11回券(約7%) 60回券(約15%) 100回券(約18%)
対距離制区間(暫定)	全車種	山形道(庄内あさひ～酒田)
		60回券(15%)
対距離制区間(暫定)	全車種	伊勢湾岸道(名古屋南・大府～東海) (伊勢湾岸道路全線と併せて利用)
		60回券(20%)
対距離制区間(暫定)	軽自動車等 普通車 中型車	沖縄道(許田～那覇)
		9回券(約11%) 24回券(約17%) 100回券(20%)

(ニ) ハイウェイカード割引

小口利用者に対するサービスの向上及び利用の定着化を図りキャッシュレス化を促進するため、昭和62年12月から料金前払のハイウェイカードを導入し、右表のような割引を行っています。当初、常磐道だけの運用でしたが、順次各高速道路への導入が図られ、平成2年4月に全国の高速度道路に導入完了しました。

ハイウェイカードの概要

発売券種	利用可能額	割引率
1,000円券	1,000円	—
3,000円券	3,000円	—
5,000円券	5,200円	約4%
10,000円券	10,500円	約5%
30,000円券	32,500円	約8%
50,000円券	58,000円	約14%

(ホ) ハイウェイチケット割引

お客様サービスの向上、高速道路の利用促進及び地域の振興等を図ることを目的とし、地域のイベントや高速道路の開通など地域の特色に合わせた、軽自動車等・普通車・中型車を対象車種とする割引(ハイウェイチケット)を平成8年10月から導入し、20%以下の割引を行っています。

●「パール・ロード伊勢・志摩」

- ・対象地域：名古屋⇄伊勢・志摩
- ・対象区間：東名阪自動車道(名古屋西～亀山)、伊勢自動車道(関～伊勢)
- ・実施期間：通年

●「瀬戸内・しまなみ周遊チケット」

- ・対象地域：広島・岡山⇄四国
- ・対象区間：山陽自動車道(五日市～岡山・倉敷JCT～早島)、岡山自動車道(岡山JCT～岡山総社)、松山自動車道(川之江JCT～伊予)、高松自動車道(高松西～川之江JCT・坂出JCT～坂出)、高知自動車道(川之江JCT～伊野)、今治小松道路、西瀬戸自動車道、瀬戸中央自動車道
- ・実施期間：平成11年5月1日～同年10月31日(期間限定)

●「夏得ハイウェイチケット 北チケット」

- ・対象地域：札幌⇄旭川
- ・対象区間：道央自動車道(札幌～旭川鷹栖)
- ・実施期間：平成11年7月10日～同年10月11日(期間限定)

●「夏得ハイウェイチケット 南チケット」

- ・対象地域：札幌⇄道南
- ・対象区間：道央自動車道(札幌南～長万部)
- ・実施期間：平成11年7月10日～同年10月11日(期間限定)

●「アクアライン往復チケット」

- ・対象地域：首都圏⇄千葉

・対象区間：館山自動車道（市原～木更津南）、東京湾アクアライン、東京湾アクアライン連絡道

・実施期間：平成11年6月25日～同年9月26日（期間限定）

●「備北・石見周遊チケット」

・対象地域：広島⇄備北・石見

・対象区間：中国自動車道（庄原～広島北JCT）、山陽自動車道（広島東～五日市）、広島自動車道（広島JCT～広島北JCT）、浜田自動車道（千代田JCT～浜田）

・実施期間：平成11年7月17日～同年11月3日（期間限定）

〈参考〉平成10年度に発行したハイウェイチケット

●「瀬戸内・四国周遊チケット」（H10.4.5～H10.7.6）…対象地域：大阪⇄岡山・四国

●「札幌・旭川チケット」（H10.7.1～H10.9.30）…対象地域：札幌⇄旭川

●「東海北陸道 夏割チケット'98」（H10.7.18～H10.10.18）…対象地域：名古屋⇄奥美濃

●「備北・石見周遊チケット」（H10.7.18～H10.11.3）…対象地域：広島⇄備北・石見

●「磐越ワイド秋遊チケット」（H10.9.1～H10.11.30）…対象地域：首都圏⇄いわき・会津・新潟

●「能登・加賀・越前秋遊チケット」（H10.9.1～H10.11.30）…対象地域：大阪、名古屋⇄金沢

●「JHパスポート in NAGANO 98 秋」（H10.9.1～H10.11.30）…対象地域：首都圏⇄長野

●「西九州遊蘭物語」（H10.9.25～H10.12.17）…対象地域：福岡⇄長崎

●「アクアライン往復チケット」（H10.11.22～H11.2.28）…対象地域：首都圏⇄千葉

●「スキーハイウェイチケット 広島・西中国」（H10.12.5～H11.3.23）…対象地域：広島⇄西中国

●「JHパスポート in NAGANO 99 冬」（H11.1.4～H11.3.31）…対象地域：首都圏⇄長野

●「湯沢・塩沢石打スキーチケット」（H11.1.13～H11.3.31）…対象地域：首都圏⇄湯沢・塩沢

●「スプリングチケット宮崎」（H11.3.12～H11.6.11）…対象地域：福岡⇄宮崎

※平成9年度までに発行したハイウェイチケット…13チケット（H8年度：3、H9年度：10）

(ハ) 路線バス割引

高速道路上の公共交通システムの充実によって、沿線地域の人々へのサービス向上を図る見地から、高速道路に設置されたバストップのうち、概ね80%以上に停車する路線バスの通行料金について、30%の割引を行っています。

(ト) 障害者割引

障害者の社会生活における自立を支援するため、身体障害者手帳の交付を受けている全ての身体障害者が自ら運転する場合又は重度の身体障害者若しくは重度の知的障害者が同乗し、その介護者が運転する場合における当該通行料金について、50%以下の割引を行っています。

高速道路料金水準（平成11年7月1日現在）

（対距離制）

対距離制		1キロメートル当たり料金の額（円）					
車種	車種間料金比率	普通区間	大都市近郊区間	関門特別区間	恵那山特別区間	関越特別区間	沖縄自動車道許田～石川間
軽自動車等	0.8	19.68	23.616	51.2	31.488	31.488	16.784
普通車	1.0	24.6	29.52	64.0	39.36	39.36	20.98
中型車	1.2	29.52	35.424	76.8	47.232	47.232	25.176
大型車	1.65	40.59	48.708	105.6	64.944	64.944	34.617
特大車	2.75	67.65	81.18	176.0	108.24	108.24	57.695
ターミナルチャージ		全車種1台1回の通行につき150円					

（均一制）

均一制	利用1回当たりの料金の額（円）							
	道央・札幌道 （札幌南～札幌西） 21.9km	中央道 （高井戸～八王子） 25.8km	東京外環道 （大泉～三郷） 29.6km	東名阪道 （名古屋～名古屋西） 28.2km	西名阪道		近畿道 （吹田～松原） 28.4km	阪和道 （長原～岸和田和泉） 24.4km
					（天理～香芝） 14.6km	（香芝～松原・長原） 13.5km		
軽自動車等	300	500	400	400	300	300	400	400
普通車	400	600	500	500	400	400	500	500
中型車	400	700	600	600	400	400	500	500
大型車	550	1,000	850	800	550	550	750	750
特大車	950	1,650	1,250	1,200	900	900	1,150	1,150

※ 特別料金区間

大都市近郊区間	関門特別区間	恵那山特別区間	関越特別区間
川口～加須 (33.4km)			
練馬～東松山 (39.4km)			
三郷～谷田部 (30.3km)			
湾岸市川～成田 (44.9km)	下関～門司港 (4.3km)	園原～中津川 (22.0km)	水上～湯沢 (26.0km)
成田～新空港 (3.9km)			
東京～厚木 (35.0km)			
大津～西宮 (61.7km)			
中国吹田～西宮北 (29.8km)			

料金改定の経緯

項目	現行認可(平成11年7月1日現在)	平成6年認可	平成元年認可
1. 料金の額 (1)料金水準と車種間料金比率 (2)消費税の転嫁 (3)料金の単位と端数処理 (4)短区間料金の取り扱い	軽自動車等 19.68円/km+150円 (0.8) (ターミナルチャージ) 普通車 24.6円/km+150円 (1.0) 中型車 29.52円/km+150円 (1.2) 大型車 40.59円/km+150円 (1.65) 特大車 67.65円/km+150円 (2.75) 料金水準で算出された結果に1.05を乗じる。(H9.4.1~) 全ての区間で50円単位の料金(24捨25入により端数処理)	軽自動車等 19.68円/km+150円 (0.8) (ターミナルチャージ) 普通車 24.6円/km+150円 (1.0) *1)中型車 29.52円/km+150円 (1.2) *1)大型車 40.59円/km+150円 (1.65) 特大車 67.65円/km+150円 (2.75) 料金水準で算定された結果に1.03を乗じる。 全ての区間で50円単位の料金(24捨25入により端数処理)	軽自動車等 18.4円/km+150円 (0.8) (ターミナルチャージ) 普通車 23.0円/km+150円 (1.0) 中型車 24.38円/km+150円 (1.06) 大型車 35.65円/km+150円 (1.55) 特大車 63.25円/km+150円 (2.75) 料金水準で算定された結果に1.03を乗じる。 全ての区間で50円単位の料金(24捨25入により端数処理) 普通車料金で400円 (大都市近郊区間においては、700円) 以下の区間については、軽自動車等を除き旧料金に据え置く。
2. 特別料金 (1)関門特別区間 (2)恵那山特別区間 (3)関越特別区間 (4)大都市近郊区間 (5)交通量僅少区間 (6)東関東自動車道 湾岸市川~宮野木 (7)沖縄自動車道 許田~石川 (8)道東自動車道 十勝清水~池田 (9)山形自動車道 庄内あさひ~酒田 (10)山形自動車道 関沢~笹谷	普通車 64円/km 下関~門司港 普通車 350円 普通車 39.36円/km 園原~中津川 普通車 1,050円 普通車 39.36円/km 水上~湯沢 普通車 1,250円 普通車 29.52円/km 川口~加須 練馬~東松山 三郷~谷田部 湾岸市川~成田 成田~新空港 東京~厚木 大津~西宮 中国吹田~西宮北	普通車 64円/km 下関~門司港 普通車 350円 普通車 39.36円/km 園原~中津川 普通車 1,050円 同上 水上~湯沢 普通車 1,200円 普通車 29.52円(24.6円/kmの1.2倍) 川口~加須 練馬~東松山 三郷~谷田部 湾岸市川~成田 成田~新空港 東京~厚木 大津~西宮 中国吹田~西宮北	普通車 64円/km 下関~門司港 普通車 300円 普通車 36.8円/km 園原~中津川 普通車 1,000円 同上 水上~湯沢 普通車 1,150円 普通車 27.6円(23.0円/kmの1.2倍) 川口~加須 練馬~東松山 三郷~谷田部 湾岸市川~成田 成田~新空港 東京~厚木 大津~西宮 中国吹田~西宮北 普通車 18.4円/km えびの~栗野 えびの~都城 許田~石川(17.36円/km)(S62.10.8~) 竜野西~備前 長崎多良見~大村(19.6円/km) 普通車 400円
3. 均一料金 (1)道央・札幌自動車道 (2)中央自動車道 (3)東京外環自動車道 (4)東名阪自動車道 (5)西名阪自動車道 (6)近畿自動車道 (7)阪和自動車道	札幌南~札幌西 普通車 400円 高井戸~八王子 普通車 600円 大泉~三郷 普通車 500円 名古屋~名古屋西 普通車 500円 天理~香芝 普通車 400円 香芝~松原・長原 普通車 400円 松原~吹田 普通車 500円 長原~岸和田和泉 普通車 500円	札幌南~札幌西 普通車 400円 高井戸~八王子 普通車 600円 大泉~三郷 普通車 500円 名古屋~名古屋西 普通車 500円 天理~香芝 普通車 400円 香芝~松原・長原 普通車 400円 松原~吹田 普通車 500円 長原~岸和田和泉 普通車 500円	札幌南~札幌西 普通車 200円 高井戸~八王子 普通車 500円 清洲東~名古屋西 普通車 250円 天理~香芝 普通車 300円 香芝~松原・長原 普通車 300円 松原~吹田 普通車 400円
4. 割引制度 (1)長距離通減制 (2)別納割引 (3)回数券割引 (4)ハイウェイカード割引 (5)ハイウェイチケット割引 (6)路線バス割引 (7)障害者割引	100kmを超え200kmまでの部分について25%、200kmを超える部分について30%割引 広島岩国道路、本州四国連絡橋公団の管理する有料道路を介在する場合は、継続して適用する。 月間利用額1.4万円を超え7万円までの部分 5% (同様に) 7万円超~70万円 10% 70万円超~140万円 15% 140万円超~280万円 20% 280万円超~700万円 25% 700万円超~ 30% 均一制区間(道央・札幌、中央、東京外環、東名阪、西名阪、近畿、阪和) 対距離制区間(笹谷~関沢(H10.7.1~)、庄内あさひ~酒田(H9.10.30)、東京~東名川崎、東京~横浜青葉(H10.3.20~)、東京~横浜町田、東京~厚木、名古屋南~東海~大府(H10.5.1~)、小月~下関、許田~那覇) 5,000円券(利用可能額5,200円) 10,000円券(利用可能額10,500円) 30,000円券(利用可能額32,500円) 50,000円券(利用可能額58,000円) 対象車種 軽自動車等、普通車、中型車 割引率 20%以下 期間 試行的導入の場合は概ね3ヶ月以内 その他 往路又は復路の利用距離が概ね40km以上で、地域振興、利用者の利便性、利用増進に資すること。 適用区間・割引率は事前に届出。 バス・ストップの概ね80%以上に停車する路線バスに対して30%割引 身体障害者手帳の交付を受けている全ての身体障害者が自ら運転する場合又は重度の身体障害者若しくは重度の知的障害者が同乗し、その介護者が運転する場合について、50%以下の割引	100kmを超え200kmまでの部分について25%、200kmを超える部分について30%割引 笹谷トンネル、広島岩国道路、本州四国連絡橋公団の管理する有料道路を介在する場合は、継続して適用する。 月間利用額1.4万円を超え7万円までの部分 5% (同様に) 7万円超~70万円 10% 70万円超~140万円 15% 140万円超~280万円 20% 280万円超~700万円 25% 700万円超~ 30% 均一制区間(道央・札幌、中央、東京外環、東名阪、西名阪、近畿、阪和) 対距離制区間(東京~東名川崎、東京~横浜、東京~厚木、小月~下関、許田~那覇) 5,000円券(利用可能額5,200円) 10,000円券(利用可能額10,500円) 30,000円券(利用可能額32,500円) 50,000円券(利用可能額58,000円)	100kmを超え200kmまでの部分について25%、200kmを超える部分について30%割引 月間利用額1.2万円を超え6万円までの部分 5% (同様に) 6万円超~60万円 10% 60万円超~120万円 15% 120万円超~240万円 20% 240万円超~600万円 25% 600万円超~ 30% 均一制区間(道央、中央、東名阪、西名阪、近畿、阪和) 対距離制区間(東京~東名川崎、東京~横浜、東京~厚木、小月~下関、許田~那覇(S62.10.8~)) 5,000円券(利用可能額5,200円) 10,000円券(利用可能額10,500円) 30,000円券(利用可能額32,500円)
5. 実施時期	消費税率の引上げに伴う消費税転嫁1.05への変更による料金改定は平成9年3月認可を受けて平成9年4月1日に実施。	*2平成7年4月10日 障害者割引については、平成6年10月1日から実施	平成元年6月1日

料金改定の経緯

項目	昭和60年認可	昭和57年認可	昭和54年認可
1. 料金の額 (1)料金水準と車種間料金比率 (2)消費税の転嫁 (3)料金の単位と端数処理 (4)短区間料金の取り扱い	普通車 21.7円/km+100円 (1.0) (ターミナルチャージ) 大型車 32.55円/km+100円 (1.5) 特大車 59.675円/km+100円 (2.75) 100円単位の料金 但し、450円以下の近距離区間は50円単位の料金 (最低料金は、200円)	普通車 19.6円/km+100円 (1.0) (ターミナルチャージ) 大型車 29.4円/km+100円 (1.5) 特大車 53.9円/km+100円 (2.75) 100円単位の料金 但し、450円以下の近距離区間は50円単位の料金 (最低料金は、200円)	普通車 16.6円/km+100円 (1.0) (ターミナルチャージ) 大型車 24.9円/km+100円 (1.5) 特大車 45.65円/km+100円 (2.75) 100円単位の料金 但し、450円以下の短距離区間は50円単位の料金 (最低料金は、200円)
2. 特別料金 (1)関門特別区間 (2)恵那山特別区間 (3)関越特別区間 (4)大都市近郊区間 (5)交通量僅少区間 (6)東関東自動車道 湾岸市川～宮野木 (7)沖縄自動車道 許田～石川 (8)道東自動車道 十勝清水～池田 (9)山形自動車道 庄内あさひ～酒田 (10)山形自動車道 関沢～笹谷	普通車 64円/km 下関～門司港 普通車 300円 普通車 34.72円/km 飯田～中津川 普通車 1,400円 同上 水上～湯沢 普通車 1,100円 普通車 26.04円 (21.7円/kmの1.2倍) 浦和～加須 練馬～東松山 三郷～谷田部 湾岸市川～成田 成田～新空港 東京～厚木 大津～西宮 中国吹田～西宮北 普通車 17.36円/km 碓ヶ関～青森 三島川之江～土居 えびの～横川 えびの～都城 竜野西～備前 長崎多良見～大村 (19.6円/km) 普通車 400円 ————— ————— ————— ————— —————	普通車 64円/km 下関～門司港 普通車 300円 普通車 33.77円/km 飯田～中津川 普通車 1,400円 普通車 23.52円 (19.6円/kmの1.2倍) 浦和～加須 練馬～東松山 柏～谷田部 湾岸市川～成田 成田～新空港 東京～厚木 大津～西宮 中国吹田～西宮北 普通車 16.6円/km 碓ヶ関～青森 溝辺鹿兒島空港～都城 普通車 400円 ————— ————— ————— ————— —————	普通車 64円/km 下関～門司港 普通車 300円 普通車 28.6円/km 飯田～中津川 普通車 1,200円 普通車19.92円/km (16.6円/kmの1.2倍) 岩槻～加須 練馬～東松山 宮野木～成田 成田～新空港 東京～厚木 大津～西宮 中国吹田～西宮北 普通車 11.62円/km 溝辺鹿兒島空港～鹿兒島北 えびの～高原 ————— ————— ————— ————— —————
3. 均一料金 (1)道央・札幌自動車道 (2)中央自動車道 (3)東京外環自動車道 (4)東名阪自動車道 (5)西名阪自動車道 (6)近畿自動車道 (7)阪和自動車道	札幌南～札幌 普通車 200円 高井戸～八王子 普通車 500円 天理～香芝 普通車 300円 (S58.41～) 香芝～松原 普通車 300円 (S58.41～) 吹田～東大阪 普通車 400円	————— 高井戸～八王子 普通車 500円 天理～香芝 普通車 250円 (S56.71～) 香芝～松原 普通車 250円 (S56.71～) 吹田～東大阪北 普通車 350円	————— 高井戸～八王子 普通車 400円 ————— 吹田～東大阪北 普通車 300円
4. 割引制度 (1)長距離運減制 (2)別納割引 (3)回数券割引 (4)ハイウェイカード割引 (5)ハイウェイチケット割引 (6)路線バス割引 (7)障害者割引	100kmを超える部分について25%割引 月間利用額1万円を超える5万円までの部分 5% (同様に) 5万円超～50万円 10% 50万円超～100万円 15% 100万円超～200万円 20% 200万円超～500万円 25% 500万円超～ 30% 均一制区間 (道央、中央、西名阪、近畿) 対距離制区間 (東京～東名川崎、東京～横浜、東京～厚木、小月～下関)	100kmを超える部分について25%割引 月間利用額1万円を超える5万円までの部分 5% (同様に) 5万円超～50万円 10% 50万円超～100万円 15% 100万円超～200万円 20% 200万円超～500万円 25% 500万円超～ 30% 均一制区間 (中央、西名阪、近畿) 対距離制区間 (東京～東名川崎、東京～横浜、小月～下関)	100kmを超える部分について25%割引 月間利用額1万円を超える5万円までの部分 5% (同様に) 5万円超～50万円 10% 50万円超～100万円 15% 100万円超～200万円 20% 200万円超～500万円 25% 500万円超～ 30% 均一制区間 (中央、近畿) 対距離制区間 (東京～東名川崎、東京～横浜、小月～下関 (S53.11～))
5. 実施時期	昭和60年10月1日	昭和57年6月1日	昭和54年8月1日

料金改定の経緯

項目	昭和50年認可	昭和47年認可(プール制導入)	摘要
1. 料金の額 (1)料金水準と車種間料金比率 (2)消費税の転嫁 (3)料金の単位と端数処理 (4)短区間料金の取り扱い	普通車 13.0円/km+100円 (1.0) (ターミナルチャージ) 大型車 19.5円/km+100円 (1.5) 特大車 35.75円/km+100円 (2.75) 100円単位の料金	普通車 8.0円/km (1.0) 大型車 12.0円/km (1.5) 特大車 22.0円/km (2.75) 50円単位の料金 (最低料金は、100円)	※1平成6年認可においては 中型車 H7.4.10～ 26,076円/km(1.06) H8.1.16～ 27,798円/km(1.13) H9.1.16～ 29,520円/km(1.2) 大型車 H7.4.10～ 38.13円/km(1.55) H8.1.16～ 39.36円/km(1.6) H9.1.16～ 40.59円/km(1.65) 但し、H9.1.16実施予定の料金改定については H8.12許可によりH9.4.1に延期 消費税の転嫁(H元.6.1～) 料金所での渋滞の緩和、業務の合理化のため
2. 特別料金 (1)関門特別区間 (2)恵那山特別区間 (3)関越特別区間 (4)大都市近郊区間 (5)交通量僅少区間 (6)東関東自動車道 湾岸市川～宮野木 (7)沖繩自動車道 許田～石川 (8)道東自動車道 十勝清水～池田 (9)山形自動車道 庄内あさひ～酒田 (10)山形自動車道 関沢～笹谷	普通車 64円/km 下関～門司港 普通車 300円 普通車15.6円/km(13.0円/kmの1.2倍) 岩槻～加須 練馬～東松山 高井戸～八王子 宮野木～成田 成田～新空港 東京～厚木 大津～西宮 中国吹田～西宮北 普通車 9.1円/km 加治木～薩摩吉田 えびの～高原	普通車9.6円/km(8.0円/kmの1.2倍) 岩槻～加須 宮野木～成田 成田～新空港 東京～厚木 調布～八王子 大津～西宮 吹田～宝塚	建設費が高く受益が極めて大きいため 関門トンネルとの交通量の適正配分(S48.11.14～) 建設費、維持管理費が他区間より高く、受益も大である ため(S50.8.23～) 同上(S60.10.2～) 建設費が高く受益が極めて大きいため(S47.10.1～) 低料金による利用の促進のため(S50.4.1～) 京葉道路との交通量の適正配分(S57.4.27～H7.4.9) 料金引上幅の緩和を図るため(H7.4.10～) 割安料金による利用促進を図るため(H9.7.1～) 同上(H9.10.30～) 高速道路編入にともなう暫定措置(H10.7.1～)
3. 均一料金 (1)道央・札幌自動車道 (2)中央自動車道 (3)東京外環自動車道 (4)東名阪自動車道 (5)西名阪自動車道 (6)近畿自動車道 (7)阪和自動車道	門真～吹田 普通車 200円	門真～吹田 普通車 150円	交通処理の円滑化による利用者サービス向上、環境保全対策の促進、料金徴収事務の省力化(S45.3.1～)
4. 割引制度 (1)長距離運賃減制 (2)別納割引 (3)回数券割引 (4)ハイウェイカード割引 (5)ハイウェイチケット割引 (6)路線バス割引 (7)障害者割引	100kmを超える部分について25%割引 月間利用額5万円を超える50万円までの部分 5% (同様に) 50万円超～100万円 10% 100万円超～200万円 15% 200万円超～500万円 20% 500万円超～ 25% 均一制区間(近畿) 対距離制区間(東京～東名川崎、東京～横浜)	100kmを超える部分について25%割引 月間利用額5万円を超える50万円までの部分 5% (同様に) 50万円超～100万円 7% 100万円超～200万円 10% 200万円超～ 20% 均一制区間(近畿)	長距離利用の促進(S44.3.31～) 大口利用者の定着化のため(S41.4.29～) 小口利用者に対するサービスの向上等のため (S45.3.1～) 〔横浜ICは横浜町田ICに名称変更(H9.4.1～)〕 小口利用者に対するサービスの向上のため (S62.12.1～) 地域振興、利用者の利便性、利用増進を図るため (H8.10.4～) 高速道路上の公共輸送の充実のため(S50.4.1～) 障害者の社会経済的自立の支援のため(S54.6.1～)
5. 実施時期	昭和50年4月1日	昭和47年10月1日	※2 中型、大型車の車種間料金比率の 段階的解消はH8.1.16及びH9.4.1に実施

(2) 料金收受業務(方式及びシステム)

料金收受業務は、有料道路特有の業務であり、お客様へのJHの窓口として接客性が高く、また收受した料金収入はJHの業務収入の根幹をなすものです。このため、迅速かつ正確に、定められた料金を收受することが要求されます。

料金收受の方法は、原則として各有料道路の料金体系(対距離料金制、区間料金制及び均一料金制)に従って、最も効果的かつ正確に、料金を徴収する方法がとられています。

料金の設定区間が一つだけの道路であれば、どんな料金体系であっても、その道路の一端又は中間に料金所を設けて、出入りする通行車からその都度料金を收受するのが最も迅速かつ簡単な方法です(単純徴収方式)。また、全国的なネットワークをなしている大部分の高速道路においては、料金体系も対距離料金制であるため、入口で通行券を発券し、出口で通行距離、利用車種によって異なる料金を迅速に算出し、徴収する方式をとっています(入口発券方式)。

この入口発券方式の媒体として、昭和38年の名神高速道路の開通以来パンチカードを用いてきましたが、開通区間の延伸に伴う多様な料金に対応し、併せて統計諸業務の能率向上、機械の保守・点検業務の効率化を図るため、より高度な媒体として昭和55年から磁気カードの導入を進め、昭和63年をもって全国の高速道路への導入が完了しました。

磁気カード方式の全国導入により、車種区分の細分化や様々な支払手段への対応が可能になるなど、より質の高いサービスを提供できるようになりました。

また、入口発券方式の道路のほとんどの料金所で入口の自動発券を、単純徴収方式の道路の一部の料金所で自動收受を導入し、料金收受の経費節減を図っています。

さらに、今後は料金所渋滞の解消、料金支払のキャッシュレス化及びノンストップ化による利便性の向上、管理費の節減等を図る新しい料金支払システムとして、ETCの整備を推進することとしています。

道路別料金收受方法一覧表

方式	料金機械	高 速 道 路	一 般 有 料 道 路
入口発券方式	磁気カード方式	道央自動車道(札幌南～長万部、札幌～旭川鷹栖) 東北自動車道 八戸自動車道 秋田自動車道 山形自動車道(宮城川崎～西川) 磐越自動車道 常磐自動車道 東関東自動車道(習志野本線～潮来) 新空港自動車道 館山自動車道 関越自動車道 上信越自動車道 中央自動車道(八王子本線～小牧東) 長野自動車道 東名高速道路 名神高速道路 東海北陸自動車道 北陸自動車道 伊勢湾岸自動車道 東名阪自動車道(名古屋西～亀山) 伊勢自動車道 近畿自動車道(吹田本線) 阪和自動車道(岸和田本線～海南) 関西空港自動車道 舞鶴自動車道 中国自動車道 山陽自動車道 米子自動車道 岡山自動車道 浜田自動車道 広島自動車道 高松自動車道 高知自動車道 松山自動車道 徳島自動車道 関門橋 九州自動車道(鹿児島北を除く) 宮崎自動車道 長崎自動車道 大分自動車道 沖縄自動車道	秋田自動車道 湯沢横手道路 三陸自動車道 仙台東部道路 京葉道路(千葉西～蘇我) 千葉東金道路 東京湾アクアライン連絡道 横浜横須賀道路 圏央道 伊勢湾岸自動車道 海陽浅道 湯浅御坊道路 広島岩国道路 高松自動車道 宇佐別府道路 南九州自動車道<八代日奈久道路>
	普通通行券方式 レシート発行方式 又は普通通行券方式	道央自動車道(均一区間) 札幌自動車道 道東自動車道 山形自動車道(庄内あさひ～酒田) 東京外環自動車道 東関東自動車道(湾岸習志野) 中央自動車道(均一区間) 東名阪自動車道(均一区間) 近畿自動車道(吹田本線を除く) 西名阪自動車道 阪和自動車道(均一区間) 九州自動車道(鹿児島北)	第三京浜道路(京浜川崎上りを除く) 深川留萌自動車道 日高自動車道 百石道路 米沢南陽道路 日光宇都宮道路 新利根川橋 東水戸道路 京葉道路(市川～武石) 富津館山道路 東京湾アクアライン 碓氷バイパス 八王子バイパス 横浜新道 第三京浜道路(京浜川崎上り) 新湘南バイパス 西湘バイパス 小田原厚木道路 箱根新道 真鶴道路 東富士五湖道路 西富士道路 藤枝バイパス 掛川バイパス 磐田バイパス 浜名バイパス 豊川橋 中部縦貫自動車道<安房峠道路> 中部縦貫自動車道<油坂峠道路> 湖西道路 京都縦貫自動車道<京都丹波道路> 京滋バイパス 京奈和自動車道<京奈道路> 第二神明道路 姫路バイパス 太子竜野バイパス 山陰道 境水道大橋 広島興道路 関門トンネル 若戸大橋 八木山バイパス 椎田道路 西九州自動車道<武雄佐世保道路> 西九州自動車道<佐世保道路> 長崎バイパス 延岡南道路 華人道路 南九州自動車道<鹿児島道路>
単徴収方式			

レシート発行方式料金収受機械

道路の一端または中間に料金所を設けて、出入りする通行車からその都度料金を収受する方式（単純徴収方式）を採っている道路には「レシート発行方式料金収受機械」が採用されています。また、交通量の少ない料金所などでは通行料金の収受を自動化した料金自動収受機を導入し、料金収受業務の省力化を図っています。

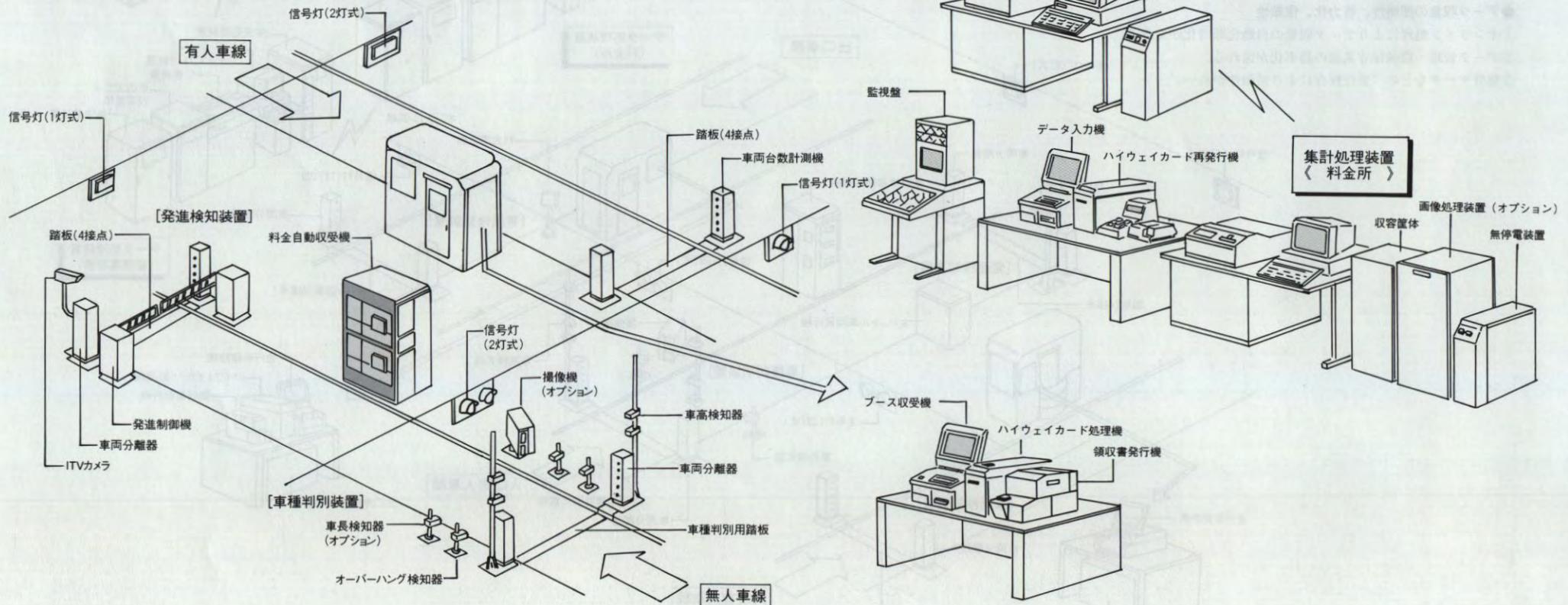
有人車線機器

有人車線の機器は、領収書の発行と通過台数の計測という比較的シンプルな機能の料金収受機械システムです。

車種区分など、各道路における制度の違いによってシステム構成を変えることができます。社会的ニーズに柔軟に対応出来ることが、このシステムの最大の特長と言えます。

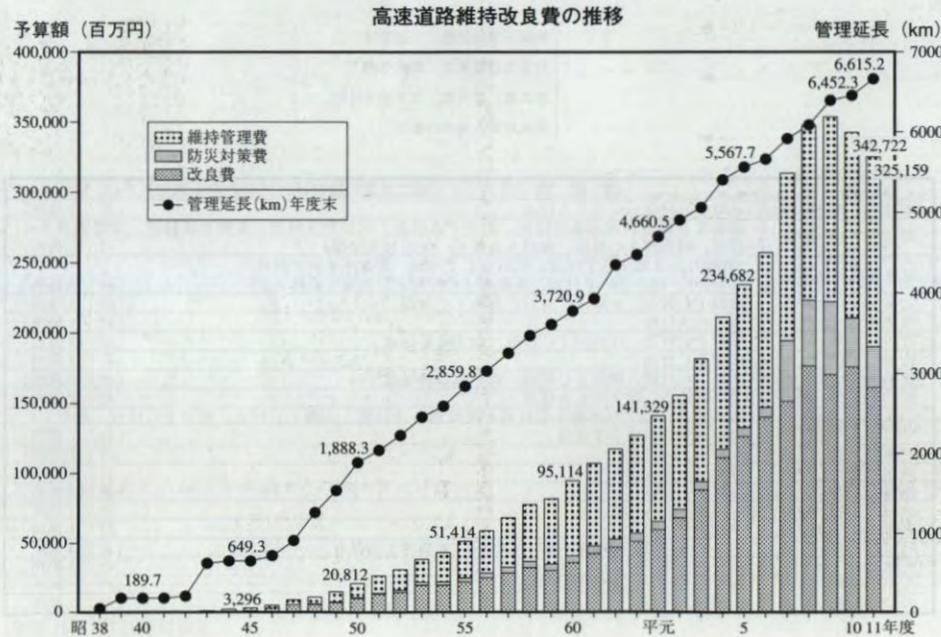
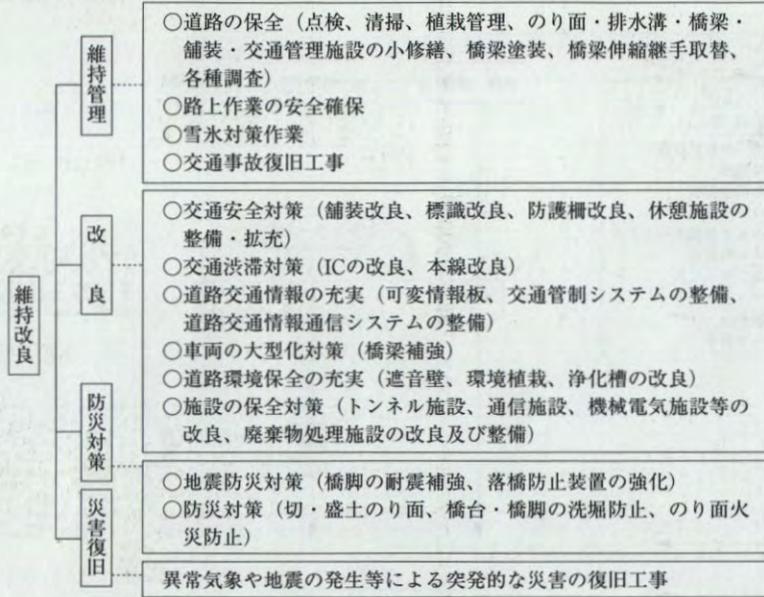
無人車線機器

通行料金の収受を自動化したシステムで、通行料金が正しく支払われているかどうかなどのチェックは、料金自動収受機自体の装置のほか、遠隔監視カメラ（ITVカメラ）で行います。



(4) 維持管理業務

① 道路の維持管理



雪氷対策の体制 (北陸自動車道の例)

体制	作業	交通運用	内容
警戒体制	準備段階		気象予報により除雪や凍結の恐れがある場合、特別巡回を行うとともに、路線沿いの気象情報などの監視体制を強化する段階をいう。凍結防止剤散布・除雪作業のため作業員と作業用機械を待機させ、直ちに雪氷作業に移行しうる段階をいう。
	作業準備段階		
	凍結防止剤散布段階	速度規制 チェーン携行	
出動体制	凍結防止剤散布段階	速度規制 チェーン携行	除雪の初期又は、凍結の恐れがある場合に凍結防止剤散布を行う段階をいう。チェーン等装着が予想される場合にはチェーン携行の表示等を行う。
	除雪段階	50km/hr規制 普通タイヤ車チェーン装着	除雪車が出動し、普通タイヤ車にチェーン等装着を行う段階をいう。注：暫定二車区間については、40km/hr規制とする。
閉鎖体制	閉鎖段階	50km/hr規制 全車両チェーン装着	路面状況が悪化し、全車両にチェーン等装着を行う段階をいう。注：暫定二車区間については、40km/hr規制とする。
	閉鎖段階	閉鎖	降雪等のため、①交通事故が発生しさらに事故を誘発する恐れがある場合、②著しく視界が悪化し、交通障害が発生した場合、③チェーン等装着によっても通行の確保が困難となった場合、④本線上に渋滞車両が発生し、さらに通行車が増加すれば、ますます状況が悪化し、交通がマヒする恐れがある場合、などの事象がある段階。⑤雪崩等の発生により交通障害が発生する危険性が認められる段階をいう。
非常体制	緊急段階	閉鎖	降雪等のため長時間にわたり、通行車両が本線上に滞留したまま交通閉鎖を生じた場合、あるいは大規模な雪崩を生じた段階をいう。
	緊急段階	閉鎖	

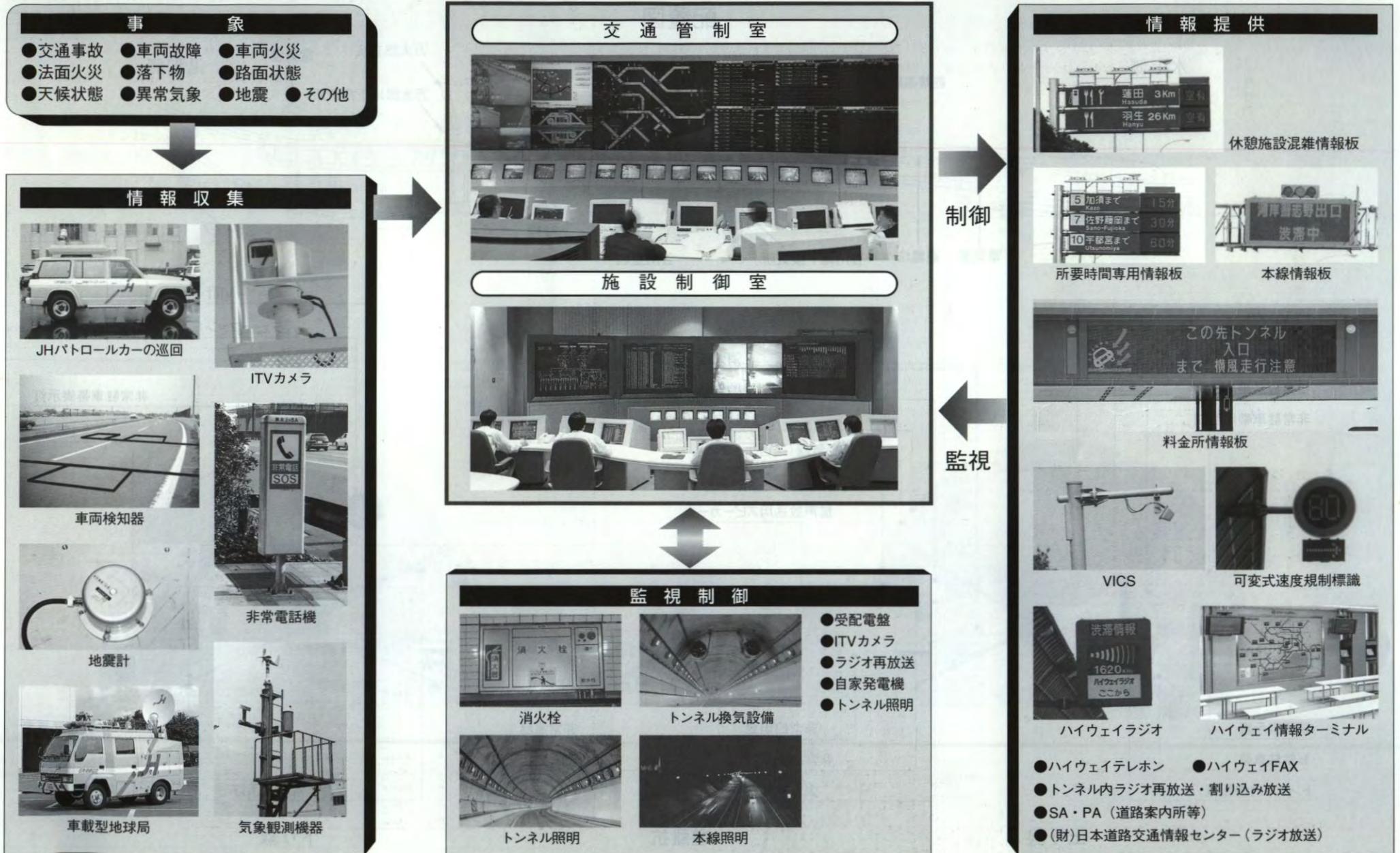
地震・異常気象時の交通規制

原因	地震	異常降雨	その他
交通規制の内容			
速度規制	50ガル以上 80ガル未満	連続雨量及び時間雨量について道路又は道路の区間ごとに支社及び管理局で定める基準(下例参照)	過去における災害の発生状況その他を勘案して支社及び管理局で定める基準
通行止め	80ガル以上	同上	同上

例一東名<東京第一管理局>

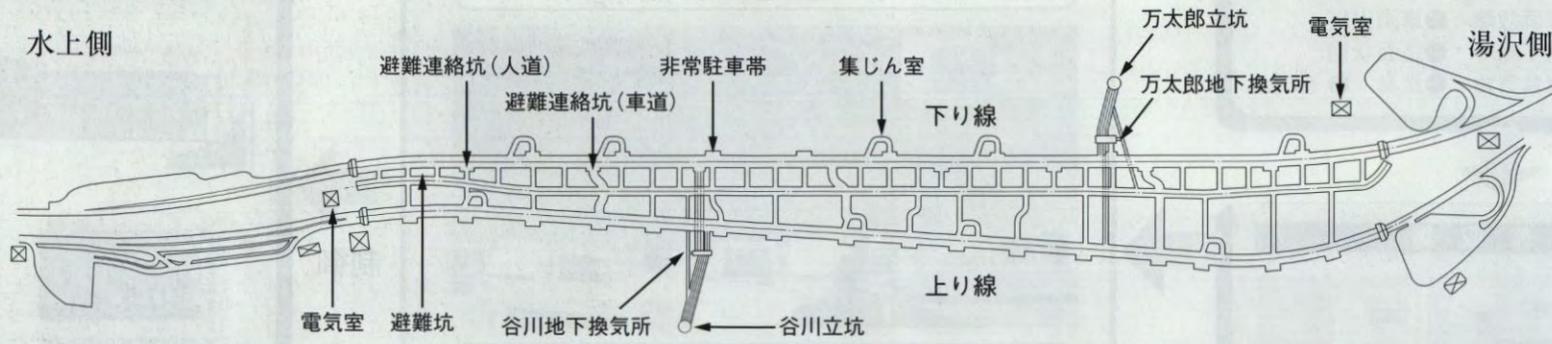
原因	区間	異常降雨
交通規制の内容		
速度規制	全区間	・連続雨量 150mm ・時間雨量 30mm
通行止め		連続雨量が下記の数値に達した時
	川崎～厚木	連続雨量が概ね下記数値に達した後時間雨量が下記数値に達した時
	厚木～大井松田	連続 50mm
	大井松田～富士	時間 40mm
	富士～清水	連続 160mm
	清水～菊川	時間 80mm
菊川～三ヶ日	連続 160mm	
		時間 40mm
		連続 300mm
		時間 160mm
		連続 300mm
		時間 160mm
		連続 300mm
		時間 160mm

② 交通管制・施設制御システム



トンネル内施設設置概要図（関越トンネル）

配置図



I.T.Vカメラ

可変式速度規制標識

拡声放送用スピーカー

非常駐車帯用照明

誘導表示板

非常駐車帯

トンネル内情報板

消火栓

ナトリウム灯

水噴霧ノズル

移動無線(送信ケーブル)

ラジオ再放送(送信ケーブル)

拡声放送用スピーカー

非常口用扉

非常口表示灯

火災検知器

VI計

ジェットファン

非常駐車帯表示灯

標示板

非常電話

避難経路案内板

非常駐車帯

非常口表示灯

非常電話

上り線

避難坑

下り線

(5) 交通渋滞対策

① 交通渋滞の現状

近年、高速道路、特に東名・名神等の大都市周辺部においては交通量の増加にともない交通渋滞が多発し、円滑な走行の支障となっています。また、ゴールデンウィーク等の行楽期、旧盆・年末年始の帰省時期に交通が一次的に集中し、東名・名神・中央道・東北道等の路線において、著しい交通渋滞が発生しています。

② 交通渋滞の分類

交通渋滞は、①道路の交通容量以上の需要交通により、インターチェンジ出入口・上り坂・トンネル等で発生する交通集中渋滞、②道路の維持補修工事等の車線規制にともなって発生する工事渋滞、③交通事故に起因して発生する事故渋滞等に分類することができます。

③ 諸対策

上記交通渋滞の原因に即応した対策として、以下の対策を実施しています。

○交通集中渋滞対策…●本線の車線数の増設や、IC出口部の容量を増やす工事
(ETC等)

●車の流れを分散させるために高速道路のネットワークの整備

○工事渋滞対策…●工事規制回数を減らすために集中工事や夜間通行止工事の実施

●工事渋滞回数を減らすために早朝や夜間の交通量の少ない時間帯を厳選して実施

●新工法、機械化等の開発、推進、工事の事前予告の徹底

○事故渋滞対策…●事故処理及び事故復旧の迅速化

●事故車両、散乱物及び滞留車両の排除の迅速化

●安全運転、走行マナーの啓蒙、PRの実施

また、高速道路を利用されるお客様に対する渋滞の発生状況等の周知、伝達も重要なウエイトを占めることから、渋滞発生時における情報提供の充実も図っています。

更に、ゴールデンウィーク等交通の著しく混雑する時期を対象として、渋滞の発生予測を行い、新聞、チラシ、雑誌、インターネット等を通じてお客様にお知らせして、時差利用をお願いするなどのソフト面からの対策も実施しています。

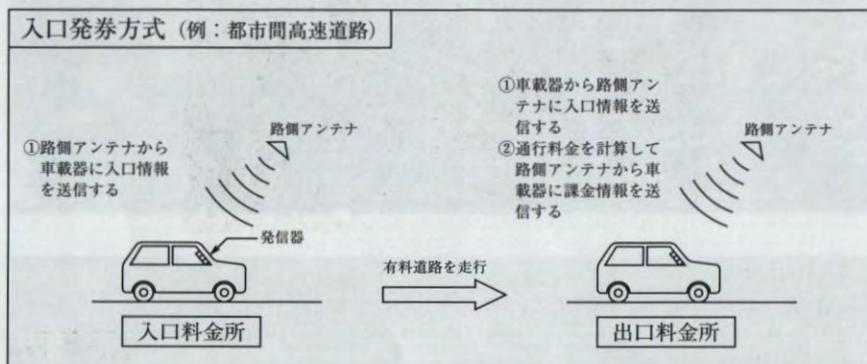


名神高速道路吹田IC改良（上：改良前、下：改良後）

3 ETC (ノンストップ自動料金収受システム)

ETCとは

ETCとは、車両に装着した車載器に契約情報などを記録したICカードを挿入し、有料道路の料金所のトールゲートに設置した路側アンテナと車載器との間の無線通信により、通行料金などの情報を路側アンテナに接続した有料道路のコンピュータシステムとICカードとの双方に記録して、料金所で料金支払いのために止まることなく通行することができるシステムです。



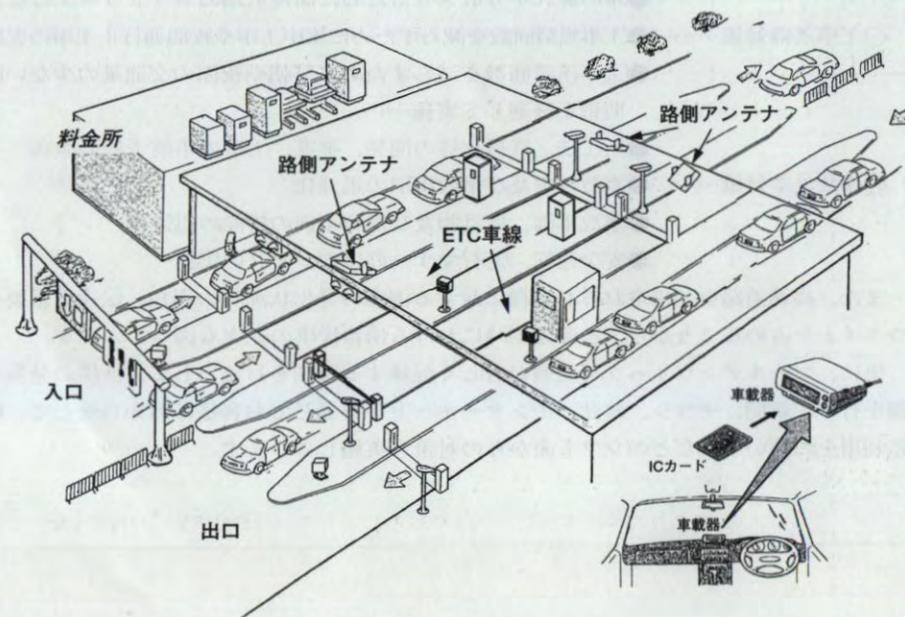
ETCにおける料金収受方式のイメージ

ETCの効果

ETCは、料金所で料金支払いのために止まることなく通行できるため、1車線当たりの通行可能台数は飛躍的に増大し、料金所渋滞の緩和が図られます。また、通行の都度料金所で料金を支払うことの煩わしさの解消やキャッシュレス化による利便性の向上及び管理費の節減等の効果が期待できます。さらに、国民経済的な観点からも、渋滞待ち時間の解消による時間便益の増大や燃料の節約、自動車排気ガスの低減による環境問題への貢献など、幅広い効果が期待できます。

ETC整備の推進

平成11年度内には、東関東自動車道、京葉道路等千葉地区の料金所で運用を開始するとともに、東名高速道路、名神高速道路等整備効果の高い路線について整備を推進していきます。



ETCのイメージ

4 環境対策

高速道路等の沿道環境の保全を図るために、計画・建設・管理の各段階に応じて、次のような対策を講じています。

路線の選定

路線選定は、沿道環境保全を図るための最も基本的な対策です。このため、路線選定にあたっては、自然環境や景観の保全を十分に考慮しつつ、都市計画で定める住居専用地域及び住居地域等を極力避け、特に静穏が必要である学校、病院などには、できるだけ接近しないように努めています。

環境影響評価の実施

環境影響評価は、高速道路等を建設し開通させることによって、環境にどのような影響が及ぶのかを調査、予測及び評価を行うとともに、その結果を公告・縦覧し、地域住民や関係自治体知事の意見も聴いて、必要な環境保全対策を講じるものです。

沿道開発事業との計画調整

高速道路等の建設にあたって、沿道周辺に住宅団地、その他都市施設などの計画決定又は開発事業がある場合は、これらの事業の開発主体とあらかじめ交通に起因する障害の防止など、相互の機能が十分に発揮できるように計画調整を行っています。

道路構造上の対策

道路構造の設計にあたっては、自然環境及び沿道環境への影響ができる限り少なくなるように、それぞれの場所において、望ましい構造を検討しています。具体的には、地形や自然環境、沿道地域の土地利用状況などに合わせて、盛土・切土・高架・トンネル・掘割などのうち望ましい構造を検討し、採用しています。また、必要に応じて環境施設帯、遮音壁の設置等を行っています。

費用負担等の措置

各段階で様々な対策を実施しておりますが、それにもかかわらず騒音、日照障害、電波障害等の問題が発生する場合があります。このような場合には、一定の基準によって、費用負担等の措置を行っています。

環境の改善

供用後も、沿道環境、自然環境の推移を見守り、必要に応じて遮音壁の設置、のり面緑化等の環境の保全・改善を行っています。

環境対策の実施例

各段階において、講じている対策の実施例については、次のとおりです。

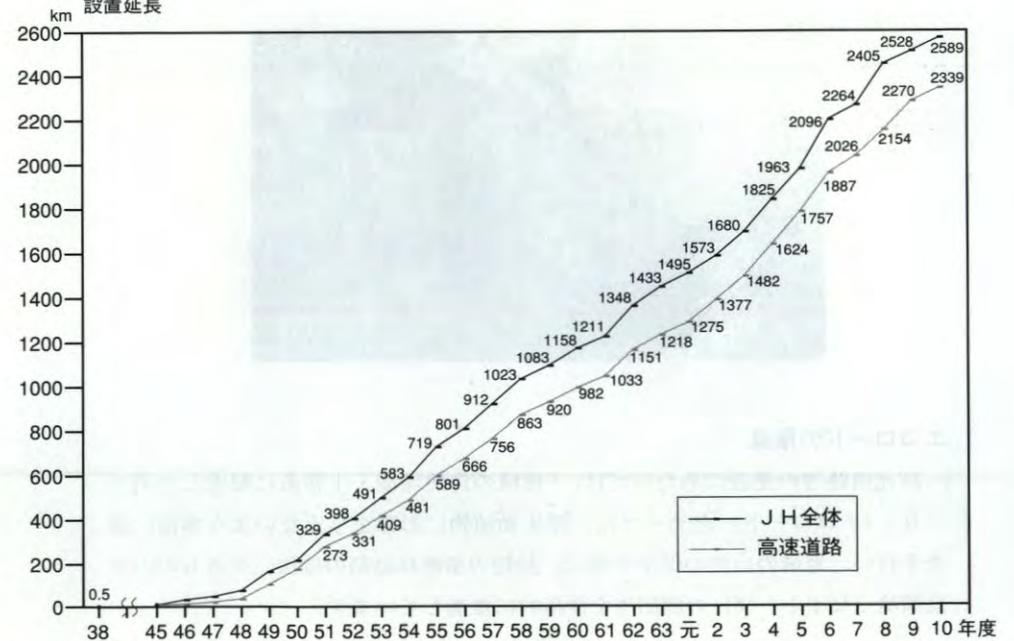
遮音壁の設置

道路からの騒音による障害については、騒音の大きさなどを考慮して、順次遮音壁を設置しています。また、遮音壁は景観にも配慮しています。

東京外環自動車道：日照障害を軽減した全面透光板による遮音壁



○遮音壁設置の推移
設置延長



□環境施設帯の設置

道路交通に起因する騒音、排出ガス、振動等による沿道地域への環境を軽減し、良好な住環境を保全するために、沿道の土地利用状況、道路構造、交通量などを勘案して、必要があると認められる場合は、車道端から10メートルまたは20メートル幅の環境施設帯を設置しています。

□道路緑化

道路を利用されるお客様に良好な走行環境や休息環境を提供するとともに、沿道地域への道路影響の緩和、新たな環境の創造、さらには地球環境の保全に貢献するために積極的な道路緑化を進めています。

休憩施設では、緑陰の整備や花木・紅葉木などにより、うるおいとやすらぎのある快適な休息空間造りに努めています。環境施設帯や道路のり面では、常緑樹の他に花木や紅葉木を織り混ぜた緑化により、沿道地域の環境保全を図るとともにうるおいのある環境の創出に努めています。また、自然環境が豊かな地域などにおいても樹林化を進め、自然の復元に努めています。その他の緑地においても、CO₂の削減に貢献すべく樹林の創出を図っています。



□エコロードの推進

高速道路等の建設にあたっては、「地域の自然環境・生態系に配慮した道づくり」(エコロード)をテーマに、野生動植物に影響を与えないよう事前に調査を行い、地域の自然の保全や復元、動物の横断移動路の確保、生きものの生息環境(ビオトープ)の創出等を積極的に推進しています。

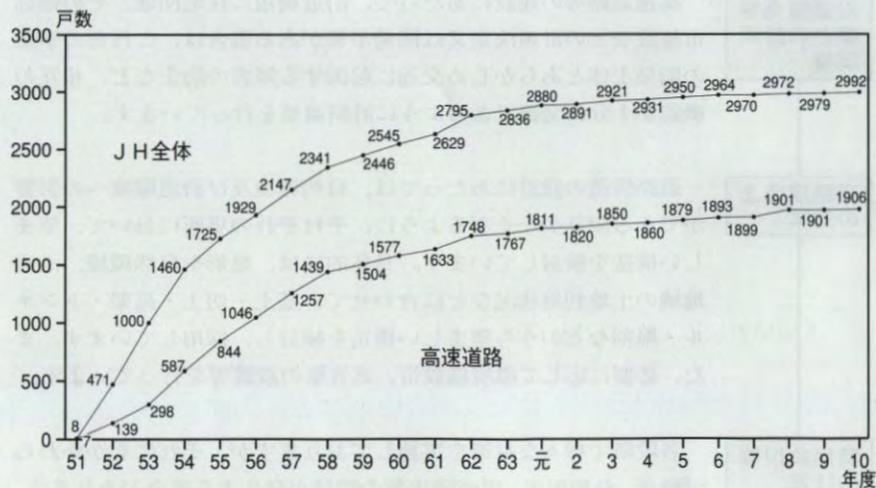
千葉東金道路(Ⅱ期)：移設したトウキョウサンショウの産卵池



□防音工事助成

適切な道路構造上の対策を実施してもなお騒音による障害が著しい沿道住宅については、緊急的措置として、一定の基準により防音工事の助成等の方策を講じています。

○防音工事助成の推移



□リサイクルの推進

SA・PAから発生する一般廃棄物の減量化を進めるとともに、分別収集の徹底によるカン・ビンのリサイクルに努めています。また、道路の植栽管理作業により発生する植物発生材については、コンポストプラントによる堆肥製造、チップ化によるマルチング材として有効利用しています。

5 休憩施設

① 休憩施設の設置状況

区 分	設置施設の例	箇 所 数	
		高 速 道 路	一 般 有 料 道 路
サービスエリア	駐車場 お手洗 給油所 休憩所、インフォメーション レストラン	103	1
パーキングエリア	駐車場 お手洗 ハイウェイショップ	232	24

※箇所数は上下合わせて1箇所として計上(11.4.1現在)

② 仮眠休憩施設の設置状況

○レストイン足柄(東名足柄SA上り線)

○レストイン多賀(名神多賀SA下り線、
上り線からも利用可能)

タイプ	室数	収容人員
仮眠・宿泊室	40室	55人
休憩室 休憩・入浴 (男女別)	2	-

24時間サービス

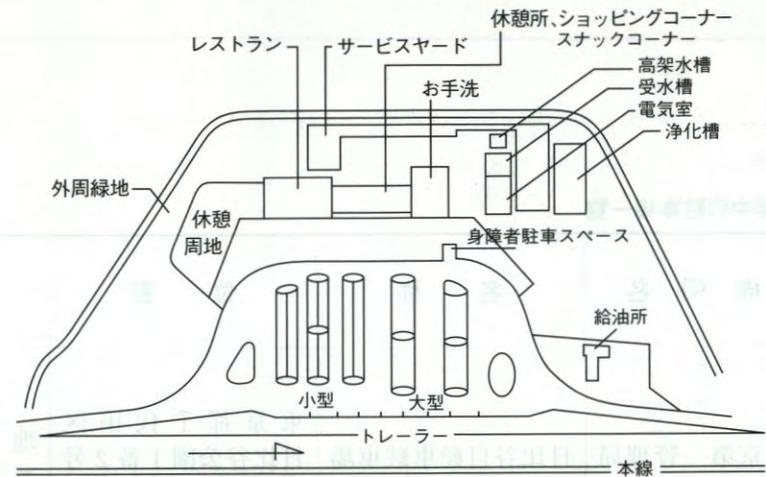
タイプ	室数	収容人員
仮眠・宿泊室	25室	49人
休憩室 休憩・入浴 (男女別)	2	-

24時間サービス

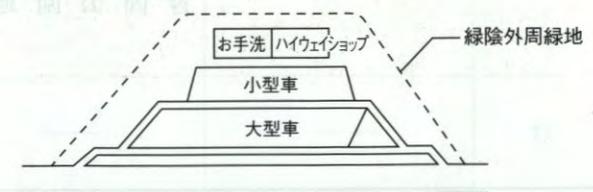
③ 身体障害者用施設の整備状況

区 分	施 設	備 考
サービスエリア	1) 駐車場(身体障害者専用) 2) スロープ化 3) お手洗 4) 非常電話	全施設整備完了
パーキングエリア		

サービスエリアの基本型



パーキングエリアの基本型



6 有料自動車駐車場

JHでは有料道路の建設、管理の他に、日本道路公団法に基づき有料自動車駐車場の建設、管理を行っています。

現在、東京、福岡の都市内に2ヶ所の駐車場を営業中ですが、これらは、大都

市内の駐車難を緩和させ、都市内の道路交通の円滑化を図ることを目的とし、都市計画事業として建設されたものです。

営業中の駐車場一覧

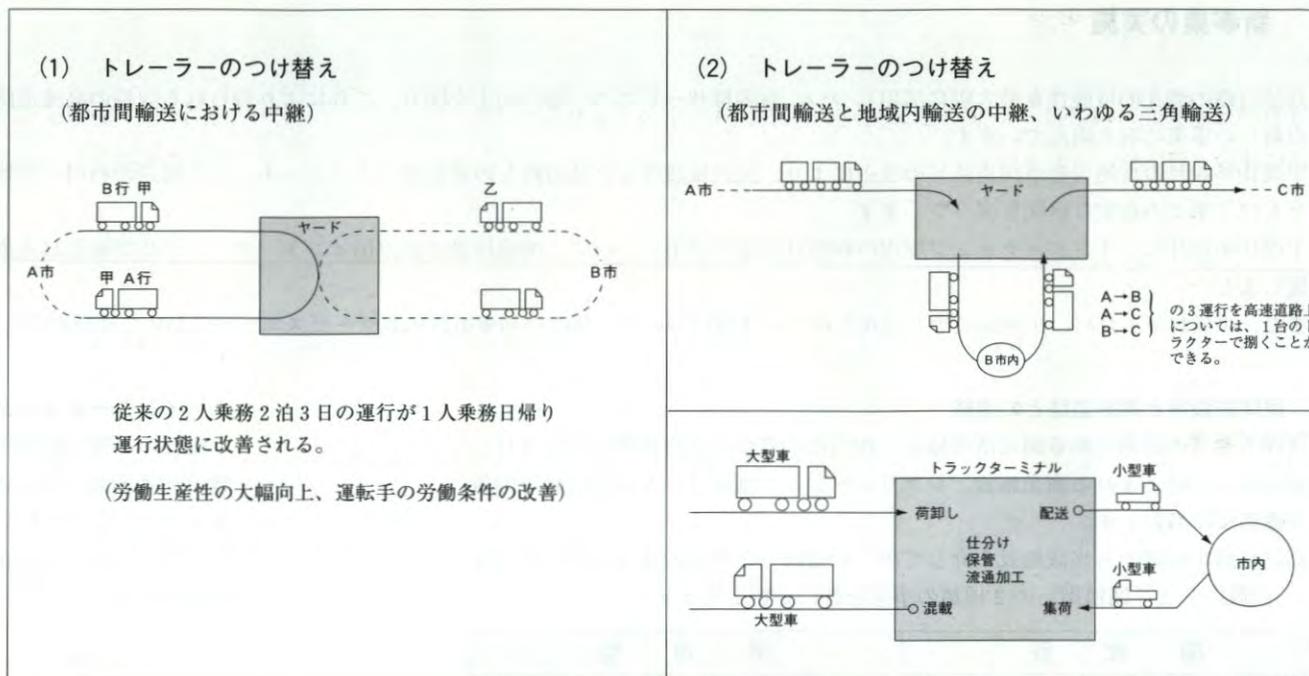
平成11年4月1日現在

機関名	名称	位置	構造	面積	収容台数	事業費 (百万円)	営業開始 年月日	営業時間
東京第一管理局	日比谷自動車駐車場	東京都千代田区 日比谷公園1番2号 日比谷公園地下	地下2階建鉄筋 コンクリート造	19,878㎡	地下1階 232台 地下2階 238台 計 470台	1,179	昭35.6.4	24時間
九州支社	福岡中央 自動車駐車場	福岡市中央区天神 2丁目2番 警固公園地下	地下2階建鉄筋 コンクリート造	11,292㎡	地下1階 112台 地下2階 133台 計 245台	576	昭41.4.6	24時間 (入出庫可能時間 午前6時～午後11時)
合計	—	—	—	31,170㎡	715台	1,755	—	—

7 トラックターミナル

昭和49年に日本道路公団法の一部が改正され、JHが高速道路に密接に関連する流通施設であるトラックターミナル、トレーラーヤードなどの高速道路関連施設の建設、管理を行うこと及びこれらを主たる目的とする事業に出資することができることになりました。

現在、東北高速道路ターミナル(株)、北陸高速道路ターミナル(株)及び九州高速道路ターミナル(株)の3社が、仙台南トラックターミナル、郡山トラックターミナル、金沢トラックターミナル、鳥栖トラックターミナル及び熊本トラックターミナルの5ヶ所で営業を行っています。



トラックターミナル一覧

	東北高速道路ターミナル(株)		北陸高速道路ターミナル(株)	九州高速道路ターミナル(株)		
	仙台南トラックターミナル	郡山トラックターミナル	金沢トラックターミナル	鳥栖トラックターミナル	熊本トラックターミナル	
会社設立年月日	昭和50年2月1日		昭和51年10月22日	昭和49年12月11日		
営業開始年月日	昭和54年4月1日	昭和51年8月1日	昭和52年12月1日	昭和56年4月29日	昭和51年6月24日	
資本金(千円) (内JH出資金)	1,082,648 (288,000)		1,156,610 (283,000)	539,000 (116,000)		
出資構成	JH27%、日本自動車ターミナル(株)11%、 県9%、その他53%		JH25%、日本自動車ターミナル(株)14%、 県7%、その他54%	JH22%、日本自動車ターミナル(株)22%、 県11%、その他45%		
施設規模	トラックターミナルバース数	40バース	45バース	105バース	40バース	70バース
	敷地面積	35,135㎡	67,576㎡	67,715㎡	41,164㎡	60,107㎡

8 新事業の実施

高速道路の潜在的可能性を最大限に活用しつつ、お客様サービスの一層の向上を図り、これにより得られる収益の高速道路本体事業への還元に努めるため、民間企業等の活力を活用した新しい事業に取り組んでいます。

平成10年6月の高速自動車国道法等の改正により、民間施設等と高速道路との連結及びインターチェンジ周辺の利用可能地の活用が可能となりましたので、その制度を広く周知するとともに、事業の着実な展開を図っています。

平成10年12月に、インターチェンジ周辺の利用可能地の活用について、関越自動車道沼田インターチェンジ及び東名高速道路袋井インターチェンジにおいて、初めての事業者公募を実施しました。

また、平成11年1月に、民間施設等と高速道路との連結について、秋田自動車道西仙北サービスエリアにおいて連結の申し出がありました。

① 民間施設等と高速道路との連結

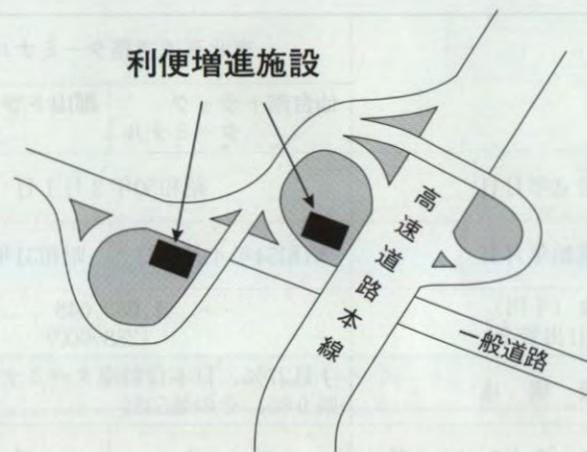
民間事業者の高速自動車国道活用施設（相当数の者が高速自動車国道を通行して利用すると見込まれる商業施設、レクリエーション施設等）と高速自動車国道とを連結するものです。

高速自動車国道から当該施設を介しての一般道路への車両の出入りの可否により、「開放型」と「閉鎖型」の2種類の事業形態に分類されます。

開放型	閉鎖型
高速自動車国道から当該施設を介して、一般道路に車両が出入り可能なもの	高速自動車国道から当該施設を介して、一般道路に車両が出入りできないもの
民間事業者等の申請を受け、国土開発幹線自動車道建設審議会（国幹審）の審議を経て整備計画を定めた後、建設大臣が連結許可をすることになります。	民間事業者等の申請を受け、連結位置の基準に基づき、JHが建設大臣に代わって連結許可をすることになります。国幹審の審議は不要です。
高速自動車国道への連結は、上図に示したような既存のサービスエリア、パーキングエリアに連結する場合の他、高速自動車国道本線に直接連結することも可能です。	

② インターチェンジ周辺の利用可能地の活用

既存の高速自動車国道又は自動車専用道路のインターチェンジ周辺の利用可能地（JH所有地）に、占用許可に基づき民間事業者が利便増進施設（コンビニエンスストア・ファミリーレストラン等の高速道路利用者の利便の増進に資する施設で、当該土地の合理的利用の観点からふさわしいと認められるもの。）を設置するものです。

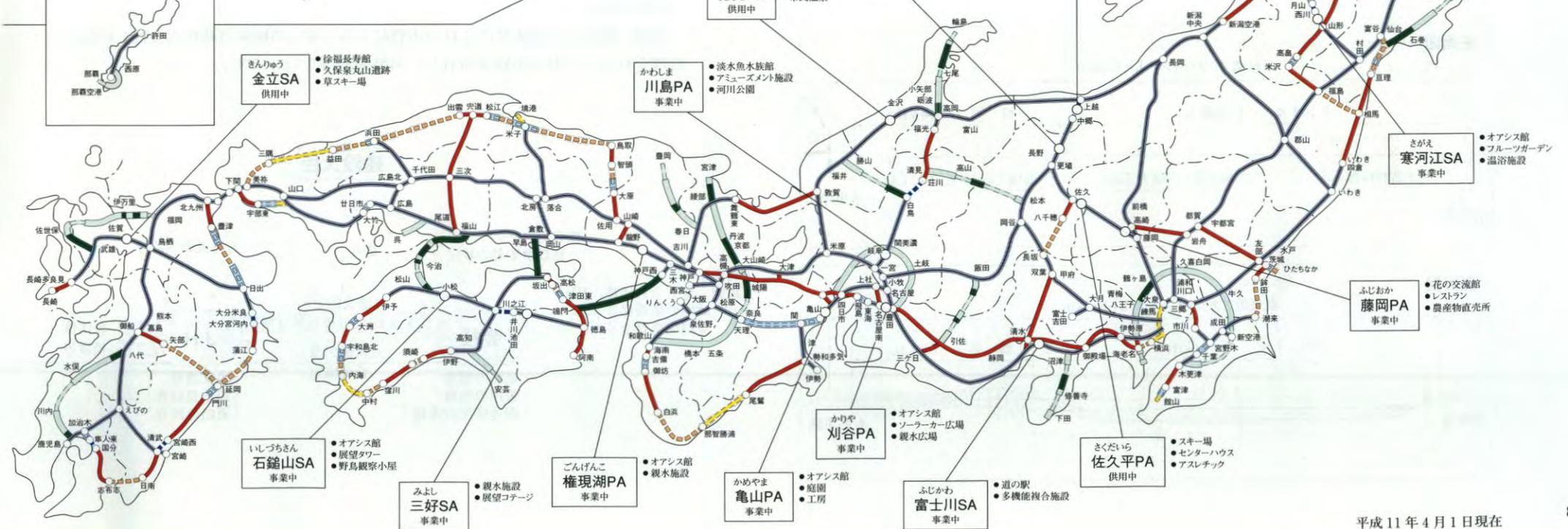


9 ハイウェイオアシス



ハイウェイオアシス（SA・PAを活用した地域拠点整備事業）とは、高速道路のサービスエリア・パーキングエリアの周辺施設の中にサービスエリア・パーキングエリアと直結した第二駐車場を設置することで、高速道路をご利用のお客様が周辺施設へ直接出入りできるように作られたスペースです。

現在、高速道路においては、徳光PA、砂川SA、佐久平PA等8箇所がオープンしており、富士川SA等10箇所が事業中となっています。



10 東京湾アクアライン（東京湾横断道路）の概要

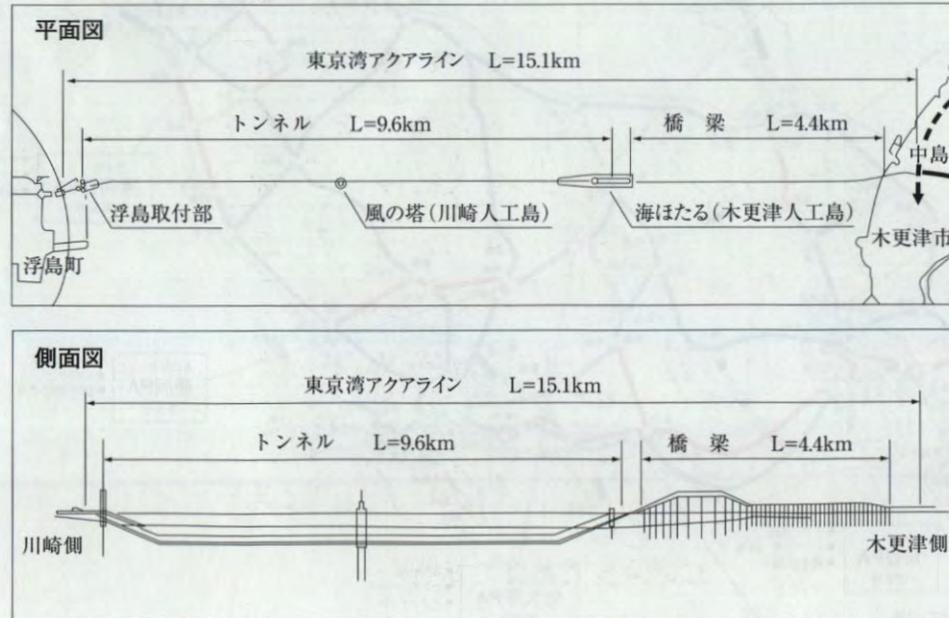
① 道路の概要

東京湾アクアラインは、神奈川県川崎市と千葉県木更津市を連結する延長15.1kmの幹線道路で、東京湾岸道路・東京外かく環状道路・首都圏中央連絡自動車道・東関東自動車道等と一体となって、首都圏における広域幹線道路網を形成するものです。

本道路は、京浜地域と房総地域を直結することにより、東京都市圏の南バイパスとしての役割を果たし、周辺都市の都市機能を高め、広域的な都市圏を育成する基盤となる重要路線です。

② 構造

東京湾アクアラインは、トンネル、橋梁及び人工島の3種類の構造形式からなっており、川崎側から9.6kmについてはトンネルとし、木更津側の4.4kmについては橋梁としています。また、トンネルのほぼ中央には換気のための風の塔（川崎人工島）、トンネルと橋梁との接続部にはすりつけ区間としての海ほたる（木更津人工島）を配置しています。



東京湾アクアラインの概要

道路名	東京湾アクアライン（東京湾横断道路）
路線名	一般国道409号
区間	川崎市川崎区浮島町地先～木更津市中島
適用規格	第一種第2級、設計速度80km/h
車道幅員	3.5m×4車線
工事内容	総事業費約1兆4,409億円*、延長15.1km
工事期間	昭和62年7月から平成9年12月まで

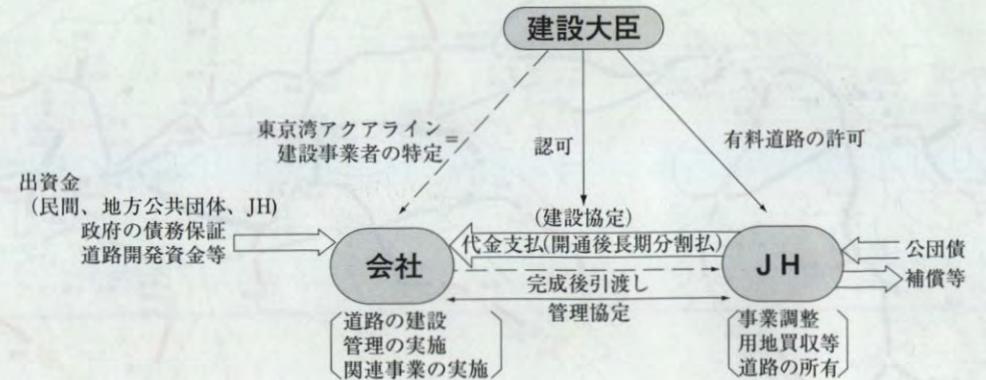
*建設中の利息を含む。

③ 建設のしくみ

「東京湾横断道路の建設に関する特別措置法」に基づき、民間活力を活用した次の新方式により建設を行いました。

【事業の方式】

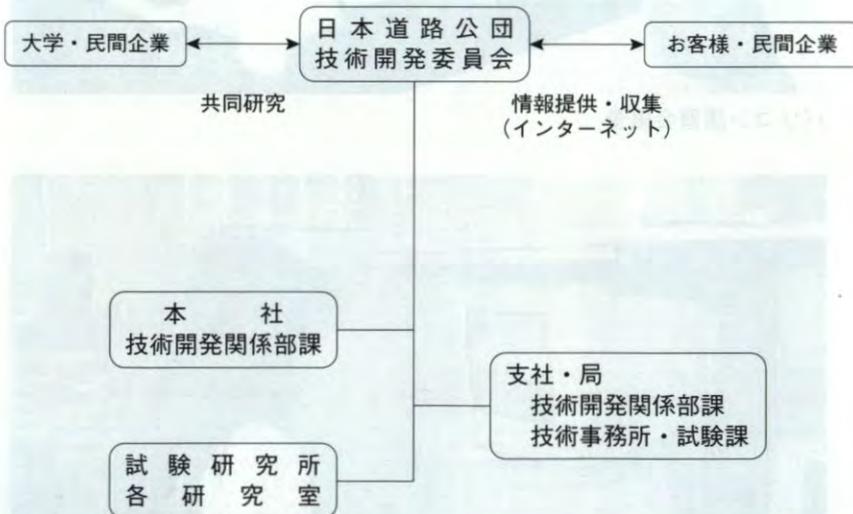
民間、地方公共団体及びJHの出資による「東京湾横断道路株式会社」が建設、管理を行い、JHが道路を所有し、対外調整等を行います。



11 試験研究・技術開発

我が国で初めての高速道路である名神高速道路の建設が始まって以来、高速道路・一般有料道路の建設および維持管理において、多くの技術的な問題に直面してきましたが、本社技術部と試験研究所が中心となり、様々な試験研究を行い、課題の解決に力を注いできました。こうした研究成果は、我が国の道路技術の発展にも大きく寄与しています。

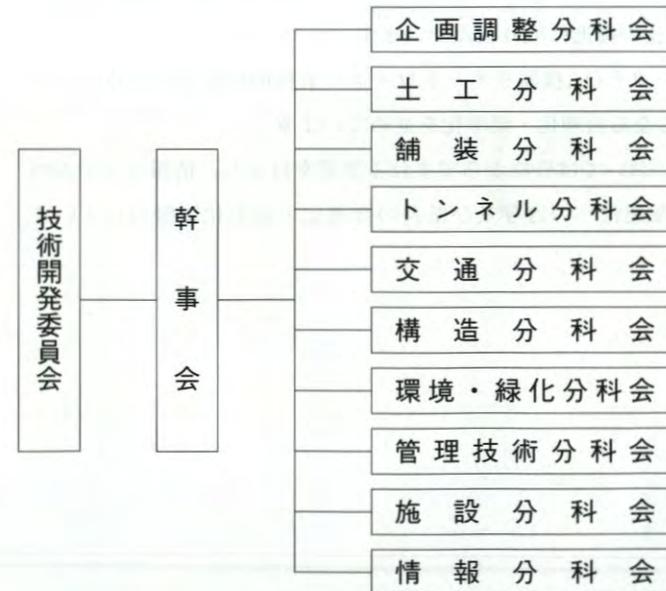
現在、JHの事業は、全国的な規模で展開しており、社会的な要請であるコスト縮減を図るとともに、道路構造物の耐久性向上やより安全で快適な高速走行のための研究、環境共生技術の研究、高度道路交通システムに関する研究など、様々なニーズに対応していく必要があります。このため、技術開発委員会および分科会を設置し、新技術・新工法の開発・導入を体系的に取り組む体制を取っています。



技術開発の体制

最近の試験研究課題

研究分野	主な研究課題
コスト削減のための新技術・新工法の開発	新たな盛土の品質管理手法に関する研究／切土補強土工法の削孔技術に関する研究／トンネル換気設計の効率化に関する研究／鋼コンクリート複合構造橋梁に関する研究／大口径深礎杭の合理的な設計・施工に関する研究／橋梁の点検・補修の合理化に関する研究／トンネル非常用施設に関する研究／画像処理による交通監視システムに関する研究
道路構造物の耐久性向上のための技術開発	盛土の耐震設計に関する研究／道路構造物の防食方法に関する研究
安全で快適な高速走行のための技術開発	新路面管理方法に関する研究／高速交通の運用に関する研究／高速道路の照明技術に関する研究／高齢化社会に対応した休憩施設の在り方に関する研究
新しい環境共生技術の開発	在来植生の復元技術に関する研究／ビオトープ技術に関する研究
高度道路交通システムの研究・開発	高速道路の高度情報化に関する研究／ETCの交通運用に関する研究／高度道路交通システムに関する通信設備に関する研究



技術開発委員会の組織

12 情報システムの整備・推進

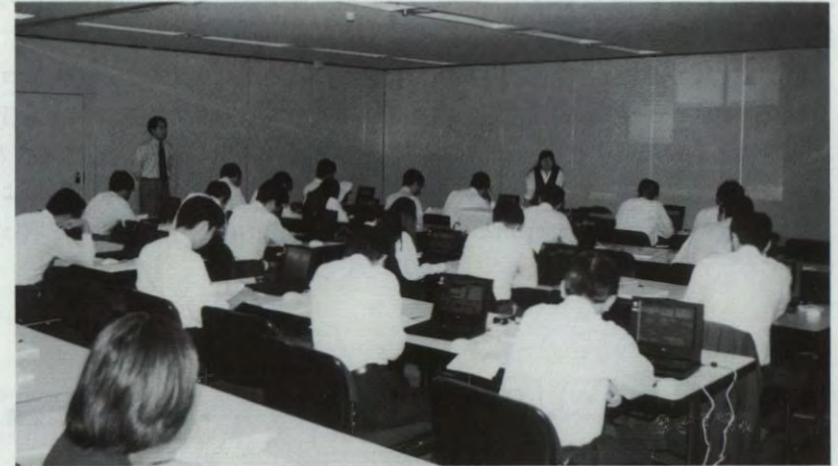
有料道路事業を運営しているJHにおいて、業務を円滑かつ効率的に推進していくためには、全社的かつ長期的な視点に立った大幅な業務の合理化・効率化が不可欠です。また、経営環境の変化に対応した的確かつ迅速な経営判断を可能にするためには、各種情報の活用を図らなければなりません。

JHでは、従来から業務改善の有力な手法としてコンピュータの活用を図ってきましたが、上記のことを背景として、それまでの個別業務毎の電算化から、JHのすべての業務分野を対象として、業務相互の関連性を考慮した総合的な情報の収集・蓄積・処理・活用を行うためのシステムの整備を積極的に進めています。

また、日常的な事務の効率化のため、OA機器を積極的に導入するとともに、推進体制を整備し、基礎知識の普及・向上を目的とした研修の充実を図るなど、より実効性のあるOA化の推進に取り組んでいます。

さらに、コンピュータとOA機器をネットワークで有機的に結合させることにより、事務処理のさらなる合理化・効率化を進めています。

以上のように、JHにおいては皆様から望まれる事業を目ざし、情報システムの整備・活用による事業運営への寄与及び業務の合理化・効率化に努力しています。



パソコン講習会風景



オペレーティング風景

13 お客様サービス・広聴制度

(1)お客様サービス向上運動

JHでは、お客様サービスとして、次のような催しを行っています。

①「お客様感謝デー」

高速道路の日頃のご利用に感謝し、高速道路事業への共感を得るとともに、お客様の声を今後の事業執行に反映させることを目的として、お客様感謝デーを昭和61年から毎年全国の主要なサービスエリアなどで実施しています。

この催しでは、お客様に楽しんでいただけるイベントをはじめ、お客様から直接「生の声」を聴くアンケートなどを実施しています。(右写真)

②「スタンプラリー」(「道の日」関連行事)

毎年8月10日は「道の日」と制定されており国民の皆様へ、道の意義、重要性を知っていただき、道路愛護の精神を高めることを目的とした様々な催しが行われています。JHでは、この関連行事として昭和61年から毎年8月上旬から約2週間、全国の高速道路のサービスエリアなどで、「スタンプラリー」を行っています。

③「サクラの開花案内」

平成2年からお客様に高速道路のサクラを楽しんでいただき、また、季節感や地域による気候の違いなども感じていただけるように、全国のサービスエリアなどに高速道路のサクラの開花日を記入した「サクラの開花案内図」を掲示し、サクラの開花状況をお知らせしています。

④「全国一斉現場公開」

平成9年度からJHや高速道路事業について理解を深めていただくとともに、地域の住民やお客様とのコミュニケーションを図ることを目的として、「道の日」

及び「道路を守る月間」に合わせて8月を中心に、全国のJHの建設・管理の現場を一般に公開しています。

平成10年度は、「ハイウェイみて！みて！'98」として全国で40コースの現場見学会を実施し、約2,500人に参加していただきました。

「お客様感謝デー」



「サクラの開花案内」



(2) 広聴制度の充実

JHでは、次のような広聴制度を設け、お客様のご意見、ご要望を積極的に業務に反映させています。

① 「ハイウェイ利用懇談会」

各方面の利用者団体等の代表者からなるハイウェイ利用懇談会を本社に設置しており、高速道路等に関して幅広くご意見をいただいています。

② 「ハイウェイ懇談会」

各地域のお客様の代表者や有識者等からなるハイウェイ懇談会を各支社・管理局に設置しており、幅広い観点からご意見やご提案等をいただいています。

③ 「ハイウェイ・ガイド」

お客様からの様々な問い合わせや苦情、ご意見等に迅速かつ的確にお応えするための窓口で、昭和62年4月から本社に、その後順次、大阪（昭和63年4月）、名古屋（平成2年4月）、福岡（平成2年12月）、仙台（平成4年4月）、広島（平成10年1月）、新潟（平成10年5月）に設置しています。

平成10年度には約47万件の問い合わせがありました。

④ 「ハイウェイ・ポスト」

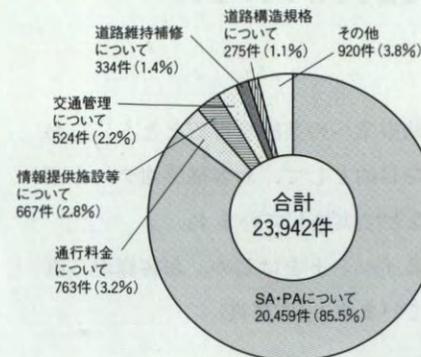
昭和63年3月から、全国のサービスエリア、パーキングエリアに「ハイウェイ・ポスト」と称したご意見箱を設置し、お客様から幅広いご意見をいただいています。

平成10年度にいただいたご意見の総数は約2万4千件で、その内訳は右上グラフのとおりです。

⑤ 「道路モニター」

各支社・管理局で、お客様の中から20名程度の方々に道路モニターをお願いし、高速道路走行時に気付かれたことやご意見などを寄せていただいています。

ハイウェイポストに寄せられた声について



SA・PAについての内訳



(3) 広聴情報の活用

① 「お客様情報システム」

お客様からいただいた貴重なご意見やご要望を一元的に管理し、正確に分析するため、平成8年7月から「お客様情報システム」を導入しました。これにより、全国から寄せられたお客様の声をより一層効果的に業務に反映させることができるようになりました。

高速道路における主なサービス

項目	内容	実施場所
ハイウェイ情報ターミナル	パネルやテレビで道路交通情報をお知らせします。	東名：足柄SA、海老名SA、港北PA 名神：大津SA、養老SA、多賀SA等 (計91箇所)
休憩施設混雑情報板	走行中のお客様に休憩施設の混雑情報をお知らせします。	東北道：蓮田SA、羽生PA 関越道：三芳PA(上)、高坂SA(上) 中央道：談合坂SA(上)、石川PA(上) 外環道：新倉PA 東名：港北PA、海老名SA、中井PA、鮎沢PA(上)、足柄SA(上)、上郷SA(下)、東郷PA(下)、守山PA(下) 近畿道：東大阪PA(下)
時間専用情報板	主要ICまでの所要時間をお知らせします。	東名、名神、西名阪道、関越道、中央道、近畿道、阪和道等 (計135箇所)
VICS情報提供施設(電波ビーコン)	VICSセンターからの道路交通情報が受けられます。	道東道、徳島道、沖縄道を除く全高速道路
ハイウェイテレホン	お出掛け前のお客様に5分ごとの最新の交通情報を24時間お知らせします。	東名ハイウェイテレホン 東京 03-5491-1620 富士 0545-51-1620 川崎 044-866-1620 静岡 054-288-1620 横浜 045-923-1620 浜松 053-435-1620 御殿場 0550-82-1620 北海道 011-896-1620 郡山 024-961-1620 仙台 022-711-1620 盛岡 019-639-1620 岩槻 048-758-1620 宇都宮 028-665-1620 柏 0471-71-1620 水戸 029-254-1620 大泉 03-3922-1620 千葉 043-257-1620 名古屋 052-709-1620 豊川 0533-82-1620 大津 077-564-1620 四日市 0593-52-1620 近畿 06-6876-1620 八王子 0426-92-1620 甲府 055-275-1620 諏訪 0266-57-1620 所沢 042-946-1620 前橋 027-252-1620 長野 026-278-1620
ハイウェイFAX	ファクシミリ付き電話により、ルート図上に表示された5分ごとの最新の交通情報を24時間お知らせします。	ナビダイヤル 0570-00-1625 JH東京 03-3867-1625
仮眠休憩施設	高速道路を降りることなく仮眠・宿泊できる客室、浴室等を完備した施設です。	東名：足柄SA(上) 名神：多賀SA(下)(上り線からも利用可)
郵便ポスト	高速道路で郵便が出せます。	東名：海老名SA 中央道：談合坂SA等 (計107箇所)
ファクシミリサービス	ビジネス連絡用等にご利用いただけます。	東名：牧之原SA 名神：養老SA等 (計173箇所)
洗車機	コイン洗車機で手軽に洗車ができます。	名神：多賀SA(下)(給油所) 東北道：国見SA(上)(給油所)等 (計34箇所)
キャッシュサービス	高速道路でキャッシュサービスが受けられます。(郵便局及び銀行の現金預払機)	東名：足柄SA、海老名SA

項目	内容	実施場所
シャワールーム	コイン式シャワーがご利用いただけます。	東名：中井PA(下)、鮎沢PA(上)、牧之原SA(上) 北陸道：徳光PA(下)、九州道：基山PA(下) 東北道：安積PA 山陽道：淡河PA
お風呂	サービスエリアでお風呂がご利用いただけます。	東名：足柄SA 名神：多賀SA(下) 中央道：諏訪湖SA(温泉)
コインランドリー	コイン式のランドリーで手軽に洗濯・乾燥ができます。	東名：中井PA(下)、鮎沢PA(上)、足柄SA、牧之原SA(上) 名神：多賀SA(下)
コンビニエンスコーナー	日用雑貨品等が手軽にお買い求めできます。	東名：海老名SA 東京湾アクアライン：海ほたるPA 中央道：談合坂SA(下) 長崎道：川登SA(下)
ドラッグストア	医薬品や化粧品などがお買い求めできます。	東名：足柄SA(下)
旅行案内業務	浜名湖周辺の宿泊施設の提供及び斡旋を行っています。	東名：浜名湖SA
チケット販売	コンサートや演劇等のチケットがお買い求めできます。	東名：海老名SA(上) 名神：多賀SA(下)
宝くじ販売	全国自治宝くじやナンパズがお買い求めできます。	東名：日本平PA(上)、港北PA(下)、浜名湖SA 東北道：上河内SA(下)、鶴巣PA 関越道：上里SA(上) 阪和道：岸和田SA(下) 九州道：基山PA(下)、古賀SA(上)等 (計21箇所)
ベビーベットのコーナー	乳幼児の授乳やおむつの取替え等にご利用いただけます。	東北道：蓮田SA 関越道：高坂SA 東名：海老名SA 中央道：談合坂SA等 (計146箇所)
オートガススタンド	LPG車のためのオートガススタンドです。	東名：足柄SA(下)
ハイウェイオアシス	高速道路を降りることなく休憩施設と隣接する公園等との出入りができます。	道央道：砂川SA、豊浦噴火湾PA 秋田道：錦秋湖SA 山形道：櫛引PA 上信越道：佐久平PA、小布施PA 北陸道：徳光PA 長崎道：金立SA
ハイウェイカード	高速道路のプリペイドカードで、有効期限がなく、どの車種でもご利用いただけます。	JHが管理する全ての有料道路及び首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団、地方道路公社が管理する一部の有料道路
ハイウェイチケット	通行料金が通常よりお得なのはもちろん観光施設の割引やSA等のレストラン無料コーヒーサービス券などが特典として付いています。	P68「ハイウェイチケット割引」参照
クレジットカード	通行料金のお支払がクレジットカードでできます。	全国の高速道路及び一部の一般有料道路
記念撮影	団体の記念撮影ができます。	東京湾アクアライン：海ほたるPA

(H11. 7. 1現在)

※上下線の記入のない場合は上下線とも実施

12 教育研修

(1) 研修

JHは、全国的な交通輸送体系整備の要請にこたえて、高速道路等の高水準の有料道路の建設・管理を行っています。高度な技術を駆使した長大橋、長大トンネルの建設をはじめ、道路を利用するお客様に対し、最新かつ大量の交通情報の提供を目的とした、ハイウェイ・ラジオや光ファイバー通信の利用による新しい道路管理システムの確立、市街化地域等の用地取得の円滑な促進など、その事業遂行のためには、高度な知識・技術をもった職員が必要です。そのため、JHは従来から研修業務に力を入れてきました。

現在、行っている研修は、①職務遂行上、実践的に指導を行う職場内研修 ②総合研修所で行う基礎研修、実務研修、専門研修、管理監督者研修などの集合研修 ③英会話研修、行政実務研修などの外部派遣研修を行っております。そのほか、海外留学や道路建設技術の交流を目的とした技術者の海外派遣も積極的に行っております。

また、研修方法については、民間企業人等外部講師を積極的に招いたり、研修参加者が自ら選定した研修課題をグループ討議に付するなどの手法を取り入れ、視野を広め豊かな発想を身につけ、組織の活性化が図れるよう研修内容の充実に努めております。

(2) 業務研究発表会

業務研究発表会は昭和34年以降、毎年1回開催しているもので、全国から参加した職員が日頃研究してきた成果を発表しあい、能力開発と業務研究の発展を図る絶好の機会となっています。

業務研究発表会過去の開催地

回数	機関名	場所	期間	応募件数
第1回	本社	本社会議室	昭34.5.14~15	19件
2	大阪支社	大阪産経会館	35.5.25~27	51
3	福岡支社	福岡天神ビル	36.6.27~29	74
4	名古屋支社	中小企業センター	37.5.30~6.1	91
5	東京支社	九段会館	38.6.1~3	67
6	名古屋管理局	京都会館	39.6.23~25	102
7	福岡支社	福岡天神ビル	40.6.16~18	111
8	大阪支社	共済会館	41.6.1~3	99
9	名古屋支社	産業貿易会館	42.5.31~6.2	112
10	東京支社	全共連ビル	43.5.29~31	124
11	福岡支社	電気ビル	44.6.3~5	110
12	名古屋支社	産業貿易会館	45.6.3~5	83
13	大阪支社	日生中ノ島研修所	46.6.2~4	92
14	東京支社	全共連ビル	47.6.7~9	97
15	仙台建設局	日本生命仙台ビル	48.6.6~8	114
16	金沢建設局	商工会議所会館	49.6.5~7	119
17	広島建設局	中国新聞ビル	50.6.4~6	163
18	東京第二建設局	中野サンプラザ	51.6.2~4	105
19	大阪管理局	京都会館	52.6.21~23	155
20	福岡建設局	電気ビル	53.6.20~22	204
21	仙台建設局	仙台市民会館	54.6.27~29	197
22	新潟建設局	新潟郵便貯金会館	55.6.25~27	232
23	名古屋建設局	愛知県産業貿易館	56.6.24~26	212
24	広島建設局	中国新聞ビル	57.6.22~24	267
25	大阪建設局	建設交流館	58.6.22~24	268
26	福岡建設局	都久志会館	59.6.20~21	280
27	仙台建設局	仙台市民会館	60.6.26~27	283
28	東京第一建設局	総合研修所	61.6.26~27	305
29	新潟建設局	新潟郵便貯金会館	62.6.25~26	338
30	名古屋建設局	愛知県産業貿易館	63.6.23~24	313
31	高松建設局	マツノイパレス	平元.6.21~22	347
32	東京第一建設局	総合研修所	2.6.27~28	330
33	広島建設局	広島国際会議場	3.6.19~20	393
34	大阪建設局	大阪国際交流センター	4.6.24~25	363
35	福岡建設局	都久志会館	5.6.23~24	380
36	東京第一建設局	総合研修所	6.6.22~23	335
37	東京第二建設局	総合研修所	7.6.21~22	324
38	東京第一管理局・試験研究所	総合研修所	8.6.19~20	355
39	東京第二管理局・試験研究所	総合研修所	9.6.18~19	387
40	東北支社	仙台国際センター	10.6.18~19	478
41	東京第三管理局・試験研究所	総合研修所	11.6.24~25	456