

高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等  
(他4路線)に関する維持、修繕その他の管理の報告書

2005営業年度

平成18年10月

## 目 次

### 第1章 基本の方針・管理の水準等

1. 基本の方針
2. 管理の水準
3. 対象路線

### 第2章 2005年度 高速道路管理業務の実施概要

### 第3章 高速道路管理業務の成果(アウトカム指標)

1. アウトカム指標一覧
2. 各指標の取り組みについて

### 第4章 計画管理費の計画と実績の対比

1. 維持修繕業務
2. 管理業務

### 第5章 現在の課題とその取り組みについて

<参考> 道路資産データ等

## 第1章 基本的方針・管理の水準等

### 1. 基本的方針

「早い」「安全・安心」「安い」「快適」「便利」「楽しい」を実感していただける高速道路空間を創造し、ご利用いただくお客さまに「今日も明日も走りたい」と感じていただくことを私たちのよこびとします。

高速道路空間をこれまで以上に有効活用し、その効果を最大限発揮させることで、地域社会の発展と暮らしの向上、更に広く日本経済全体の活性化に貢献するとともに良好な保全・サービスにより安全で安心できる高速道路を提供します。

### 2. 管理の水準

- (1) 会社は、暫定協定第10条に基づき、協定の対象となる道路を常時良好な状態に保つよう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努めるべく別添参考資料「維持、修繕その他の管理の仕様書」により実施しています。
- (2) 仕様書に記載している管理水準は、通常行う管理水準を表現したものであり、繁忙期や閑散期、気象条件、路線特性など現地の状況に則した対応を図るために現場の判断において変更することがあります。

### 3. 対象路線

- (1) 会社が維持、修繕その他の管理を行う対象は下表の通りです。

【全国路線網】

路線名	供用(2006.3.31 現在) 延長(km)
中央自動車道 富士吉田線	94
中央自動車道 西宮線 <small>注1</small>	360
中央自動車道 長野線 <small>注2</small>	33
第一東海自動車道	347
東海北陸自動車道	159
第二東海自動車道 横浜名古屋線	31
中部横断自動車道	10
北陸自動車道	282
近畿自動車道 名古屋関線	86
近畿自動車道 伊勢線	69
近畿自動車道 名古屋神戸線 <small>注4</small>	19
近畿自動車道 尾鷲勢和線	14
一般国道1号(新湘南バイパス)	9
一般国道1号(西湘バイパス)	15
一般国道138号(東富士五湖道路)	18
一般国道271号(小田原厚木道路)	32
一般国道302号(伊勢湾岸道路)	6
一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道) <small>注5</small>	
一般国道475号(東海環状自動車道)	73
合計	1,656

高速自動車国道にあつては、「高速自動車国道」の表記は省略

注1 山梨県大月市から滋賀県東近江市まで(八日市 IC 含む)

注2 長野県岡谷市から長野県安曇郡豊科町まで(豊科 IC を含む)

注3 滋賀県米原市から富山県下新川郡朝日町まで(朝日 IC を含む)

注4 愛知県海部郡飛島村から甲賀市まで((仮称)甲賀土山 IC を含まない)

注5 茅ヶ崎市から海老名市門沢橋まで及び海老名市中新田からあきる野市まで(あきる野 IC を含まない)

【一の路線】

路線名	供用(2006.3.31 現在) 延長(km)
一般国道 1 号 (箱根新道)	13.8
一般国道 16 号 (八王子バイパス)	4.5
一般国道 139 号 (西富士道路)	6.8
一般国道 158 号 (中部縦貫自動車道)	5.6

## 第2章 平成17年度 高速道路管理業務の実施概要

日本の東西基幹交通を担う大動脈である東名・名神高速道路をはじめ、沿線地域の皆さまの生活を支える高速道路を管理・運営します。

お客さま満足していただけるサービスを24時間365日提供することにより、安全で利用しやすい高速道路の実現の取り組みについて年度事業計画を基に実施いたしました。

実施概要については下記のとおりです。

(1) 多くのお客様に満足してご利用いただける料金サービスの充実に取り組みました。

ETCの利便性向上やETCを活用した弾力的な料金設定を実施しました。

・ ETC利用率：59% 前年度37%より22%向上

(詳細は「第3章 管理の成果(アウトカム指標)の達成状況」の内「ETC普及によるサービスの向上」を参照)



《ETCワンストップサービス》



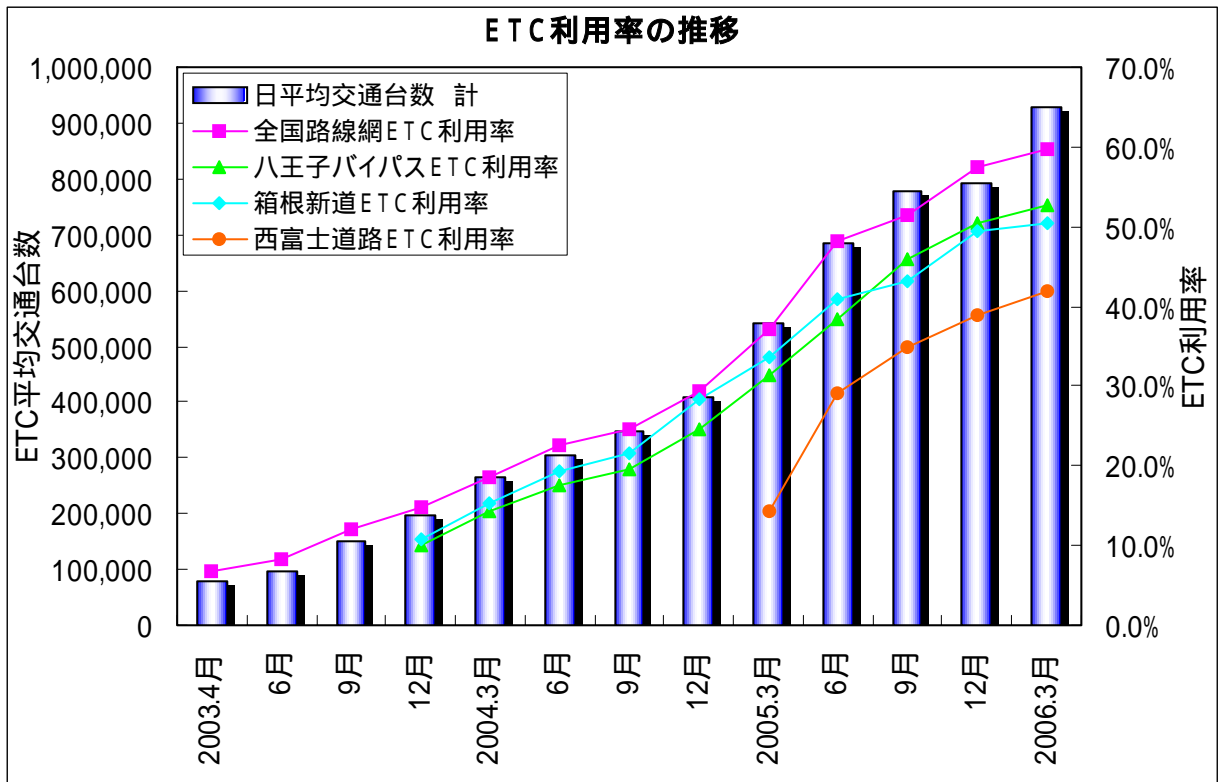
《600ポイントプレゼントキャンペーン》



《ETCマイレージサービスキャンペーン》



《400ポイントプレゼントキャンペーン》



(ETC利用率の推移)

(2) 安全で快適な走行環境の確保に取り組みました。

安全で安心してご利用いただけるよう、路面や構造物、施設設備などの維持・点検に努めました。



《構造物点検》



《施設設備点検》

雨天時の走行環境を向上させるために高機能舗装化を進めました。

- ・2005年度に新たに高機能舗装とした総延長：約220Km車線  
(高機能舗装率68%)

(詳細は「第3章 管理の成果(アウトカム指標)の達成状況」の内「事故防止対策の推進」を参照)



《高機能舗装区間の拡大》

凸凹型路面標示や導流レーンマークの設置など、暫定2車線区間の安全対策を進めました。

- ・2005年度にレーンマーク施工した延長：約13Km



凸凹型路面標示

工事の重点化・集約化、東名集中工事規制箇所の集約や部分解除の積極的实施、新規供用道路との接続完了等により大幅に車線規制時間が減少しました。

- ・路上工事による車線規制時間：5.9時間/Km年  
前年度8.7時間/Km年 2.8時間/Km年減少

(詳細は「第3章 管理の成果(アウトカム指標)の達成状況」の内「路上工事に伴う規制時間の削減」を参照)





(3) 災害・悪天候に強い道路づくりに取り組みました。

冬期間の交通を確保するため、除雪及び凍結防止剤散布や応援除雪体制などにより対策を実施しました。



《除雪作業状況》

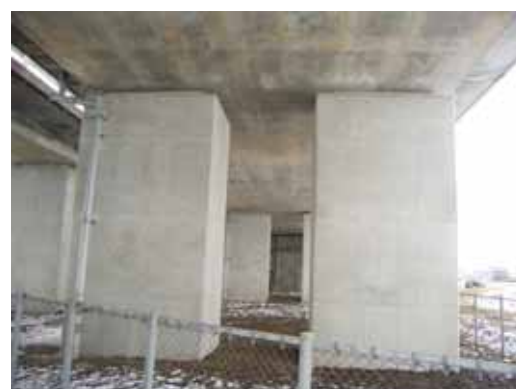
災害に強い道路ネットワークの構築を目指し、耐震補強工事を実施しました。

・橋梁補強完了率：95% 前年度94%より1%向上

(詳細は「第3章 管理の成果(アウトカム指標)の達成状況」の内「地震に強い道路を目指す」を参照)



《橋梁補強(施工前)》



《橋梁補強(施工後)》



(4) 渋滞解消に取り組めました。

ネットワーク及び暫定2車線区間の4車線化整備やETC利用率向上による料金所渋滞の緩和並びに集中工事の集約や規制の部分解除の積極的実施を図りました。

・本線渋滞損失時間：666万台/時間年

前年度767万台/時間年 101万台/時間年減少

(詳細は「第3章 管理の成果(アウトカム指標)の達成状況」の内「効率的な渋滞対策を推進」を参照)

(5) 環境の保全・地域との調和を目指した道路管理に取り組めました。

遮音壁の設置等、沿道の生活環境保全に必要な環境対策を適切に実施しました。

・2005年度に設置した遮音壁の延長：約6Km(整備率96%)



《遮音壁(施工前)》

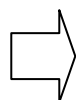


《遮音壁(施工後)》

・2005年度に整備したのり面樹林化の面積：約24ha(整備率68%)



《樹林化(施工前)》



《樹林化(施工後)》

- (6) 安全性・快適性を向上させサービスレベル向上を実現するために取組みました。  
お手洗い内の段差解消など、休憩施設におけるバリアフリー化を実施しました。  
・2005年度にお手洗い内の段差を解消した箇所：5箇所(整備率63%)



《お手洗い内段差解消前》



《お手洗い内段差解消後》

### 第3章 高速道路管理業務の成果(アウトカム指標)

アウトカム指標とは、ご利用いただくお客様の視点に立って、高速道路の利便性や安全性等の成果を分かりやすく示すための指標です。従前の業務量や費用という観点ではなく、実際に高速道路事業にもたらされた成果に観点をいたしました。アウトカム指標には定時性を確保するための渋滞の問題、道路路面の健全性を示した舗装の保全率、維持管理に関するお客様の満足度など具体的な項目を設定しております。

#### 1. アウトカム指標一覧

##### 【全国路線網】

アウトカム指標	定義	単位	2004年度実績値	2005年度実績値	コメント
本線渋滞損失時間	本線渋滞が発生することによる利用者の損失時間	万台・時間/年	767	666	ネットワーク整備等による本線渋滞の減少
路上工事による車線規制時間	路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間/(km・年)	87	59	東名集中工事規制箇所の更なる集約及び新規供用道路接続に伴う工事完了による減
ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	37.6	59.8	車載器購入支援及び各種キャンペーンによる促進
死傷事故率	走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	件/億台 <sup>キロ</sup>	10.0	10.2	高機能舗装の整備等による現状維持
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	88	91	要補修箇所約300km・車線の補修完了
橋脚補強完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	94	95	要対策箇所約30基の橋脚補強を完了
顧客満足度	CS調査等で把握する維持管理に関するお客様の満足度	5段階評価	3.5	3.5	維持管理費3割削減により植栽等の快適性が低下する一方で、ETCの整備促進により走行信頼性が向上し、3.5を維持

【一般国道1号（箱根新道）】

アウトカム指標	定義	単位	2004年度実績値	2005年度実績値	コメント
本線渋滞損失時間	本線渋滞が発生することによる利用者の損失時間	万台・時間/年	0.1	0.1	現状維持
路上工事による車線規制時間	路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間/(km・年)	4	5	現状維持
ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	33.6	50.4	車載器購入支援及び各種キャンペーンによる促進
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	52	71	要補修箇所の補修実施
橋脚補強完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	0	0	H18年度に設計着手
顧客満足度	CS調査等で把握する維持管理に関するお客様の満足度	5段階評価	3.5	3.5	維持管理費3割削減により植栽等の快適性が低下する一方で、ETCの整備促進により走行信頼性が向上し、3.5を維持

【一般国道16号（八王子バイパス）】

アウトカム指標	定義	単位	2004年度実績値	2005年度実績値	コメント
路上工事による車線規制時間	路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間/(km・年)	90	143	壁高欄補修及び伐採工実施による増
ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	31.2	52.6	車載器購入支援及び各種キャンペーンによる促進
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	87	94	要補修箇所の補修完了
顧客満足度	CS調査等で把握する維持管理に関するお客様の満足度	5段階評価	3.5	3.5	維持管理費3割削減により植栽等の快適性が低下する一方で、ETCの整備促進により走行信頼性が向上し、3.5を維持

【一般国道139号（西富士道路）】

アウトカム 指標	定義	単位	2004年度 実績値	2005年度 実績値	コメント
路上工事による車線規制時間	路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間/ (km・年)	56	122	第二東名富士 IC 工事及び床版補修工事による車線規制の増
ETC 利用率	ETC 導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	1.9	41.9	車載器購入支援及び各種キャンペーンによる促進
死傷事故率	走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	件/ 億台 <sup>千</sup> 。	41.4	25.8	安全啓発活動等の効果発現による減少
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	93	93	現状維持
橋脚補強完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	0	0	設計完了
顧客満足度	CS調査等で把握する維持管理に関するお客様の満足度	5段階 評価	3.5	3.5	維持管理費3割削減により植栽等の快適性が低下する一方で、ETC の整備促進により走行信頼性が向上し、3.5を維持

【一般国道158号（中部縦貫自動車道）】

アウトカム 指標	定義	単位	2004年度 実績値	2005年度 実績値	コメント
路上工事による車線規制時間	路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間/ (km・年)	10	12	豪雪に伴う排雪作業の増
死傷事故率	走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	件/ 億台 <sup>千</sup> 。	16.7	14.3	現状維持
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	92	95	要補修箇所の補修完了
顧客満足度	CS調査等で把握する維持管理に関するお客様の満足度	5段階 評価	3.5	3.5	維持管理費3割削減により植栽等の快適性が低下する一方で、ETC の整備促進により走行信頼性が向上し、3.5を維持

## 2. 各指標の取り組みについて

(1) 当社で取り組んでいる主な指標(7項目)は下記のとおりです。

( と は2005年の暦年データをもとに報告いたします)

本線受渋滞損失時間	【取組み - 1】「効果的な渋滞対策の推進」
路上工事による車線規制時間	【取組み - 2】「路上工事に伴う規制時間の削減」
ETC利用率	【取組み - 3】「ETC普及によるサービス向上」
死傷事故率	【取組み - 4】「事故防止対策の推進」
舗装保全率	【取組み - 5】「安全な走行環境の提供」
橋脚補強完了率	【取組み - 6】「地震に強い道路を目指す」
顧客満足度	【取組み - 7】「お客様満足度の向上を示す」



## 効果的な渋滞対策の推進【取組み - 1】

渋滞を削減することにより、高速道路走行時の定時性を向上させます。

【指標】本線渋滞損失時間 〔単位：万台・時間/年〕 本線渋滞が発生することにより、お客様が道路を走行する際に定常より余分にかかる時間の総和	実績値 2004年度	767
	実績値 2005年度	666

### 達成度報告（2005年度の取組みと成果）

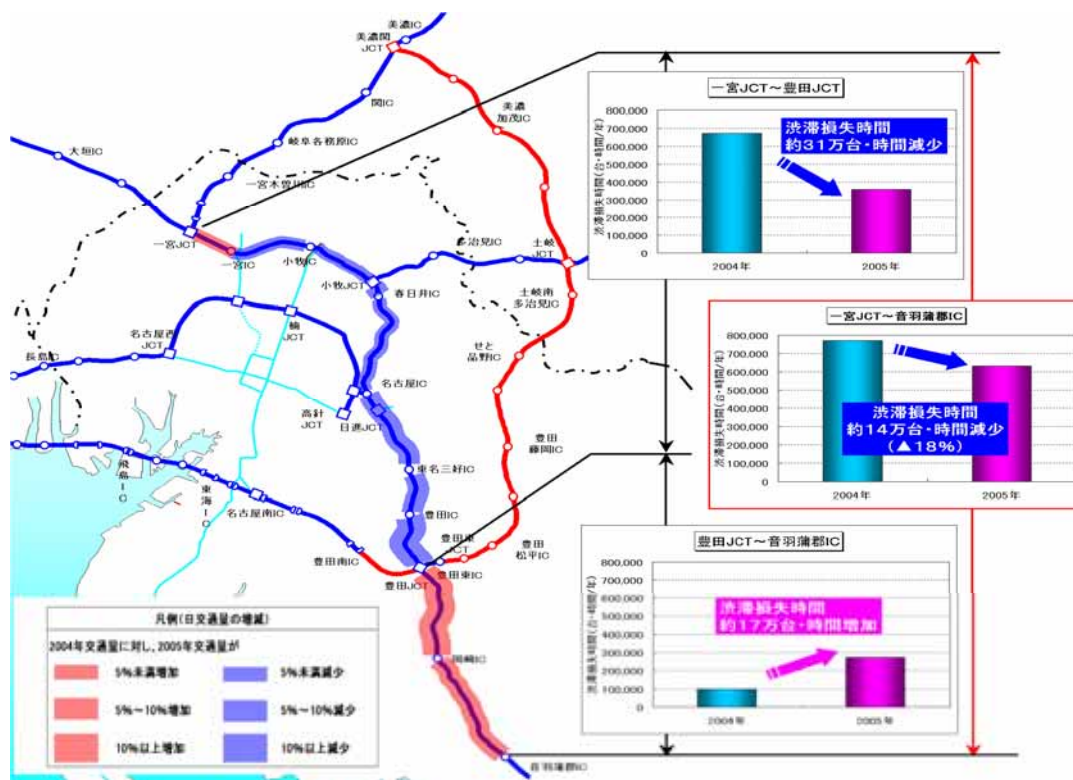
ネットワーク及び暫定2車線区間の4車線化整備やETC利用率向上による料金所渋滞の緩和並びに集中工事の集約や規制の部分解除の積極的実施等により、本線渋滞損失時間が767 666万台・時間/年と101万台・時間/年（15%）減少しました。

本線渋滞損失時間とは、渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を車両台数と時間で指標化したものです。

### ネットワーク整備による渋滞の緩和

2004年12月と2005年3月の伊勢湾岸自動車道(豊田南～豊田J)と東海環状自動車道(豊田東J～美濃関J)の開通により交通の分散が図られ、東海環状内側の東名・名神(一宮J～豊田J)の渋滞損失時間が約31万台・時間/年減少しました。

一方東海環状外側の東名(豊田J～音羽蒲郡)の渋滞損失時間は約17万台増加したものの全体としては、約14万台・時間/年(18%)の渋滞損失時間が減少しました。



### 暫定2車線区間の完成4車線化整備による渋滞の緩和

2004年12月の東海北陸道（美濃～美並）の4車線化完成により、約12万台・時間/年（67%）の渋滞損失時間が減少しました。

暫定2車線時



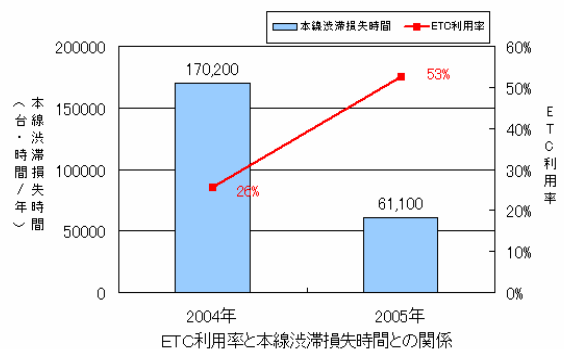
4車線化後



### ETC利用率向上による料金所渋滞の緩和

渋滞が顕著化していた料金所において、前年に比べETC利用率が27%向上し、約11万台・時間/年（65%）の渋滞損失時間が減少しました。

特に渋滞の多かった（上り）東京本線料金所は、年間97回の渋滞が44回となりました。



### 集中工事の規制規模削減等による工事渋滞の減少

東名集中工事規制箇所集約や部分解除の積極的な実施及び万博開催を見据えた集中工事の計画的実施（名神・東名阪）により、約61万台・時間/年（52%）の渋滞損失時間が減少しました。

（参考）2006年度の業績計画（目標値：664万台・時間/年）

今後とも渋滞緩和に向け、ネットワーク整備・暫定2車線の4車線化・ETCの普及促進・付加車線の設置・渋滞情報板の設置など渋滞対策事業を引き続き推進していきます。

完成目標 【完成目標年度】

#### ネットワーク整備

- ・第二名神（亀山～大津）【2008】

#### 暫定2車線区間の4車線化

- ・東海北陸道（美並～白鳥）【2008、2009】

#### 付加車線の設置

- ・中央道（上）小仏TN付近【2007】・東名（上）海老名SA付近【2008】
- ・東名阪（上下）四日市J～亀山東J【2008】
- ・中央道（下）元八王子BS付近【2009】

#### 渋滞情報板の設置

- ・東名（上）大和TN付近【2006】・東名（上下）岡崎IC付近【2007】

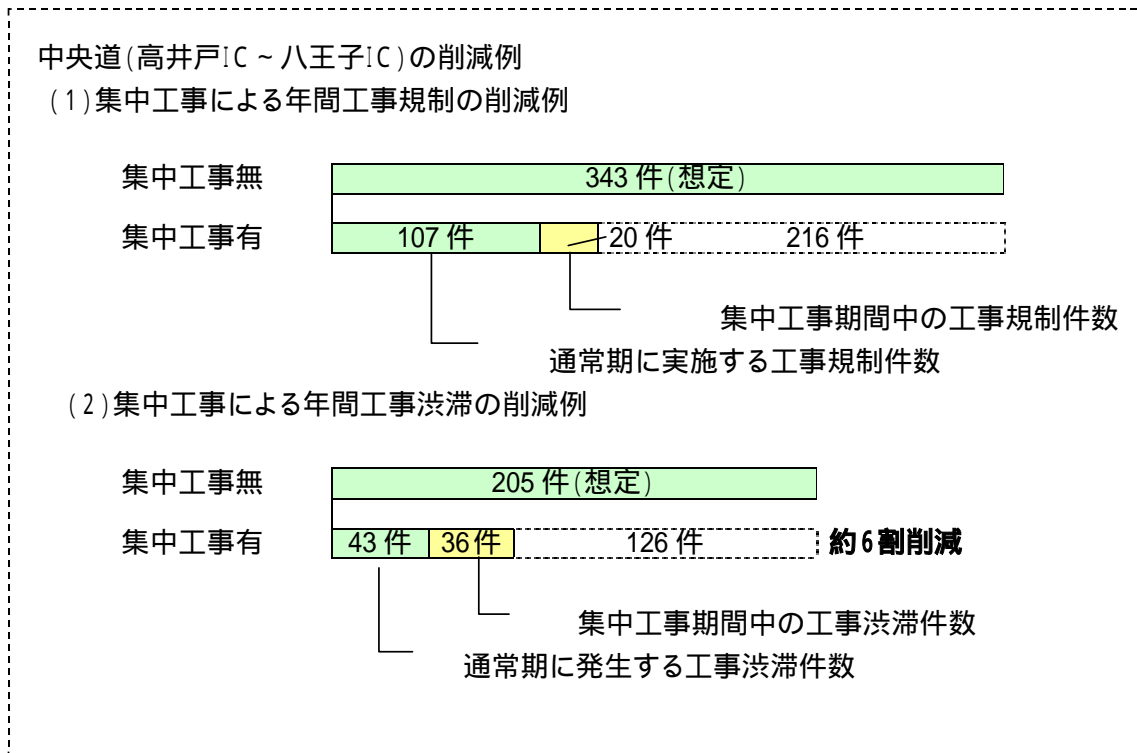
## 路上工事に伴う規制時間の削減【取組み - 2】

工事の集約化等を図ることにより、車線規制の路上工事を極力減らします。これにより、工事により極力渋滞が発生しないよう努めます。

【指標】路上工事による車線規制時間 〔単位：時間/km・年〕	実績値 2004年度	87
	実績値 2005年度	59
路上作業に伴う年間の交通規制時間	実績値 2005年度	59

### 達成度報告（2005年度の取組みと成果）

工事の重点化・集約化、東名集中工事規制箇所の集約や部分解除の積極的実施、新規供用道路との接続工事の完了等により大幅に車線規制時間が縮減しました。



(参考) 2006年度の業績計画(目標値: 2005年度を下回らないよう努め、定期的にチェック)

集中工事等の実施により工事の一層の集約化を図り、路上工事時間・工事規制回数を削減するとともに、交通状況や工事渋滞状況を常に分析し迅速に対策を講ずることで、工事渋滞量の減少を図ります。

## ETC普及によるサービス向上【取組み - 3】

ETCの活用による弾力的な料金施策を実施するとともに、交通の円滑化及び渋滞の減少を目指します。

【指標】ETC利用率[単位：%] ETCが利用可能料金所におけるETC 利用車両の占める割合	実績値 2004年度	37
	実績値 2005年度	59

達成度報告(2005年度の取組みと成果)

ETC普及に向けた2005年度の取組みは下記のとおり。

【料金施策・車載器購入支援】

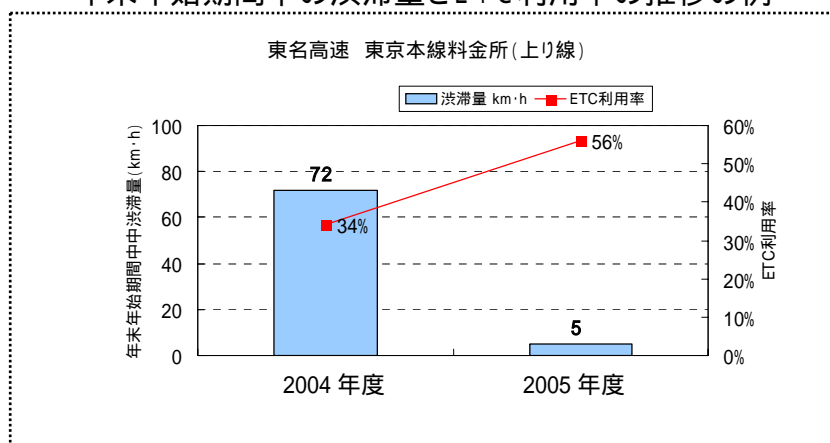
- ・マイレージポイント2倍キャンペーンの実施(2005.4～2006.3)
- ・マイレージポイント3倍キャンペーンの実施  
(12月毎日、2006.1～2006.3末 土日祝日)
- ・マイレージ600ポイントプレゼントキャンペーンの実施(2006.1.1～2006.31)
- ・ETC時間帯割引の実施(2004.11～2005.1～)
- ・大口多頻度・マイレージ割引の実施(2005.4～)
- ・ワンストップキャンペーンの実施

【広報関係】

- ・各種広報活動等

上記取組みを行った結果、ETCの利用が拡大するとともに、料金所における渋滞が緩和しました。

年末年始期間中の渋滞量とETC利用率の推移の例



(参考)2006年度の業務計画(目標値:73%)

土日ETCワンストップサービスの実施、夏休みボーナスポイントキャンペーン(1,000ポイントキャンペーンと合せ最大2,000ポイントプレゼント)、中央道対距離区間への早朝夜間割引の拡大などを実施し、ETC利用率の向上を目指すほか、お客様に満足いただけるよう二輪車ETCの導入や、ETCレーンの増設等に取り組みます。

## 事故防止対策の推進【取組み - 4】

円滑な交通を確保し、安全対策を推進することにより、事故の減少を目指します。

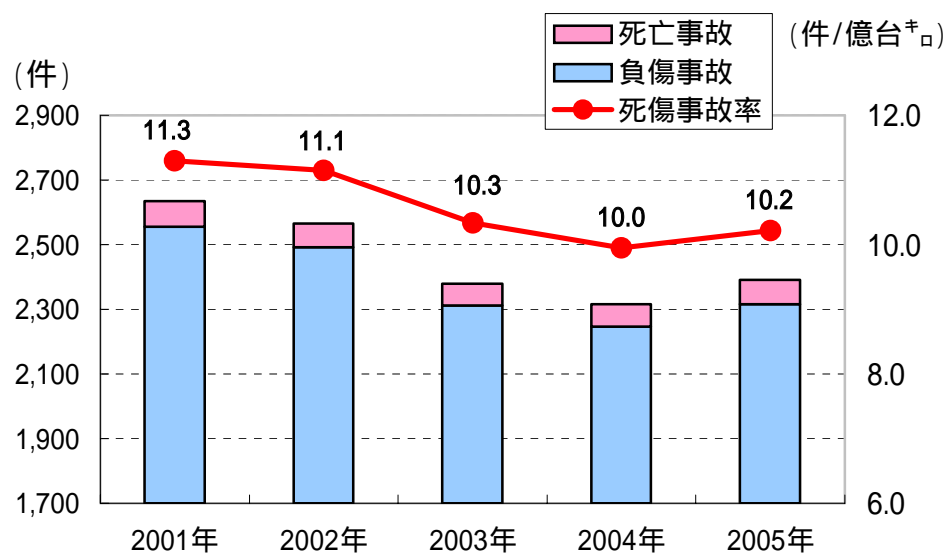
【指標】死傷事故率 〔単位：件/億台キロ〕 走行車両 1 億台キロあたりの死傷事故件数	実績値 2004 年度	10.0
	実績値 2005 年度	10.2

### 達成度報告（2005年度の取組みと成果）

湿潤時の事故防止対策として、約 220 km・車線の高機能舗装の整備、重大事故の防止対策として、約 18km の強化型中分防護柵の整備、暫定二車線区間の車線逸脱防止対策として、約 13km の凹凸型路面標示工を実施し、死傷事故率は昨年に比べ 10.0 件/億台<sup>キロ</sup> 10.2 件/億台<sup>キロ</sup>（+2%）と、ほぼ同程度を維持しました。

### （参考）

- ・死傷事故率 +0.2 件/億台<sup>キロ</sup>は、死傷事故発生件数でみた場合、75 件の増加  
2004 年：2,316 件 2005 年：2,391 件（対前年度比 +75 件）



死傷事故件数・死傷事故率の推移 (警察庁データ)

（参考）2006年度の業績計画（目標値：2005年度を下回らないよう努め、定期的にチェック）

今後とも高機能舗装を始めとする効果的な事故対策を講じ、死傷事故率の減少を図ります。



写真．高機能舗装の施工事例



図．高機能舗装の仕組み



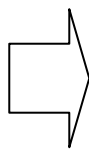
## 安全な走行環境の提供【取組み - 5】

健全な舗装路面を確保し、安全で快適な道路路面の提供を目指します。

【指標】舗装保全率 〔単位：％〕 健全な舗装路面（概ねここ5年以内に補修がないと思われる箇所）の延長を全体延長で割ったもの	実績値 2004年度	88
	実績値 2005年度	91

達成度報告（2005年度の取り組みと成果）

路面のわだち掘れやひびわれ等を調査し、補修が必要な箇所約300km・車線の舗装補修を実施しました。



（参考）2006年度の業績計画（目標値：93％）

今後は、引き続き快適で安心な道路サービスを提供できるよう、安全で走りやすい舗装の維持及び向上を推進していきます。

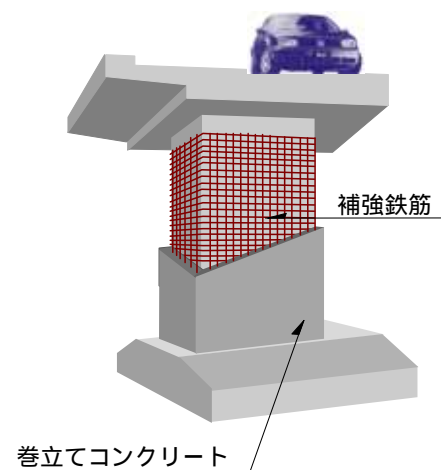
## 地震に強い道路を目指す【取組み - 6】

対策が必要な橋梁の橋脚を補強し、地震に強い道路を目指します。

【指標】橋脚補強完了率 〔単位：％〕 対策が必要な橋脚のうち、耐震補強が完了している基数の割合	実績値 2004年度	94
	実績値 2005年度	95

達成度報告（2005年度の取り組みと成果）

2005年度に国と都道府県及び高速道路会社が連携して、兵庫県南部地震と同程度の地震動に対して落橋等の甚大な被害を防止するための「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」を策定し、高速道路は2007年度までに対策を概ね完了することを目標に耐震補強を実施している。東名、名神、中央道は既に完了しています。



（参考）2006年度の業績計画（96％）

名港トリトン等の長大橋梁については、構造特性や地盤状況に応じて専門的な解析を行い、その結果、補強の必要性が生じた場合には必要な措置を行います。

## 維持管理に関するお客様満足度の向上を目指す【取組み - 7】

お客様の評価を維持管理業務に反映し、お客様満足度の向上を目指します。

【指標】顧客満足度 〔単位：ポイント〕 CS 調査等で把握する維持管理に関する お客様の満足度（5段階評価）	実績値 2004年度	3.5
	実績値 2005年度	3.5

### 達成度報告（2005年度の取り組みと成果）

維持管理費3割削減により植栽等の快適性が低下する一方で、ETCの整備促進により走行信頼性が向上し、3.5を維持したと推測できる。

（参考）2006年度の業績計画（目標値：2005年度を下回らないよう努め、定期的にチェック）

CS向上を目指し体制を整備し、維持管理業務のみならず、道路全般に対してお客様との双方向コミュニケーション活動等により、お客様へのきめ細やかな情報収集・提供を図り、お客様満足度を高める取り組みを行う。

#### 第4章 計画管理費の計画と実績の対比

会社は、暫定協定第10条に基づき、協定の対象となる道路を常時良好な状態に保つよう適性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努めるべく「維持、修繕その他の管理の仕様書」に基づき実施しました。

##### 1. 維持修繕業務

###### (1) 計画と実績の対比

維持修繕費3割削減を維持するため、清掃、植栽等は必要な時期・箇所に厳選して実施しました。道路構造物については、点検結果から道路機能の維持や現状回復に必要な補修・取替え方法ほ適宜選定し、適切な補修や取替えを実施しました。

(消費税抜・億円)

業務名	2005年度 決算額		
	2005年度 計画額	2005年度 実績額	備考
清掃作業			10
植栽作業			9
光熱水費			15
雪氷対策作業			61
保全点検	土木構造物の点検等		7
	施設設備等の点検		16
土木構造物修繕	橋梁		25
	トンネル		7
	舗装		37
	その他の修繕		9
施設設備修繕	電気施設等		14
その他修繕費			5
その他			33
計	273		248

通信施設、トンネル施設、建築施設を含む

###### < 主な増減理由 >

- ・ 管理用図面作成費用は、会社無形固定資産に計上したことによる減
- ・ 豪雪による雪氷対策費用の増
- ・ 民営化前(旧JH時代)での出来高促進による実施額の減
- ・ 実施による精査

## (2) 当該年度の主な資産保全の状況

### 舗装修繕

#### 2005年度の実績

路線名	舗装補修延長	舗装保全率 <sup>1</sup>
全国路線網 計	約300km・車線	91%
箱根新道	約9km・車線	70%
八王子バイパス	約1.5km・車線	94%
西富士道路	約0.5km	93%
中部縦貫自動車道	0km	95%

1: 橋梁保全率とは、健全な舗装路面(概ねここ5年以内に補修の必要がないと思われる箇所)の延長を舗装路面の全体延長で割ったもの

### 橋梁等の修繕

#### 2005年度の実績

路線名	橋梁補修数	橋梁保全率 <sup>2</sup>
全国路線網 計	約110橋	83%
箱根新道	該当なし	74%
八王子バイパス	〃	94%
西富士道路	〃	93%
中部縦貫自動車道	〃	83%

2: 橋梁保全率とは、健全な橋梁上部工及び下部工(概ねここ5年以内に補修の必要がないと思われる箇所)の数量を橋梁上部工及び下部工の全体数量で割ったもの

### 諸施設設備の障害対応

#### 2005年度の実績

路線名	故障発生件数	故障対応率
全国路線網 計	約6,500件	100%
箱根新道	約30件	100%
八王子バイパス	約40件	100%
西富士道路	約10件	100%
中部縦貫自動車道	約40件	100%

年間分

## 2. 管理業務

### (1) 計画と実績の対比

料金收受業務については、料金所毎の平均的な時間交通量により算定された標準時間別開放車線数に基づく必要人員を配置し、適正な数の入口及び出口車線を開放するとともに、ETCトラブル時におけるお客さま誘導等の安全確保など迅速かつ適切な対応を図りました。

尚、3月1日から実施したハイウェイカードの払戻し対応を行いました。

また、交通管理業務については、お客さまが高速道路等を安全かつ円滑に走行できるように、「維持、修繕その他の管理の仕様書」に基づき、24時間365日体制で巡回などを実施することにより交通事故や路上障害物などの異常事象を未然に防ぎ、また一旦それらの事象が発生した場合には、緊急出動などにより、後続のお客さまの2次事故防止に努めました。

(消費税抜・億円)

業務名	2005年度 決算額		
	2005年度 計画額	2005年度 実績額	備考
料金收受業務			84
交通管理業務			20
クレジット手数料			21
その他			25
計			175

&lt; 主な増減理由 &gt;

- ・ ハイカ払戻業務委託の見直しによる減
- ・ ブス防犯対策等の見直し等による減
- ・ ETC クレカ手数料等の精査による減
- ・ JH 通行券類の在庫使用に伴う減 等

## (2) 当該年度の管理業務の状況

交通管理業務における異常事象対応実績

	交通事故処理件数	路上障害物処理件数
全国路線網 計	7,142 件	39,140 件
箱根新道	28 件	138 件
八王子バイパス	21 件	144 件
西富士道路	16 件	128 件

交通事故処理件数: 交通管理隊が実際に対応した交通事故の件数

路上障害物処理件数: 交通管理隊が実際に路外へ排除した落下物(毛布、シート、自動車部品類等)や動物類の死骸等の件数

法令違反車両取締業務の実績

	警告書発行枚数	措置命令書発行枚数
全国路線網	62 枚	431 枚

警告書・措置命令書: 車両制限令に規定する車両諸元(重量、幅、長さ、高さ)違反等の車両に対し、その違反の程度に応じて発行するもの



## 第5章 現在の課題とその取組みについて

### 1.不正通行に対する取組み

有料道路事業は、道路をご利用されるすべてのお客さまから公平に通行料金をご負担いただくことでなっています。

このため当社では、『不正通行は許さない』という姿勢でその対策に取り組んでいます。

道路関係公団の民営化に合わせ、道路整備特別措置法が改正され当社が定めた通行方法に反する不正通行に刑事罰(30万円以下の罰金)が科せられることとなりました。

不正通行者に対しては、これまでも割増金の徴収などを行ってまいりましたが、悪質なものについては刑事告発などを行ってまいりたいと考えております。

#### (1)不正通行者に対するこれまでの取組み

その周知ポスターなどを作成しSA・PAでの掲示やホームページへの掲載による広報の実施。

利用データを活用した不正通行者の特定  
警察への協力

#### (2)不正通行者に対する今後の取組み

##### 〈ハード面の対策〉

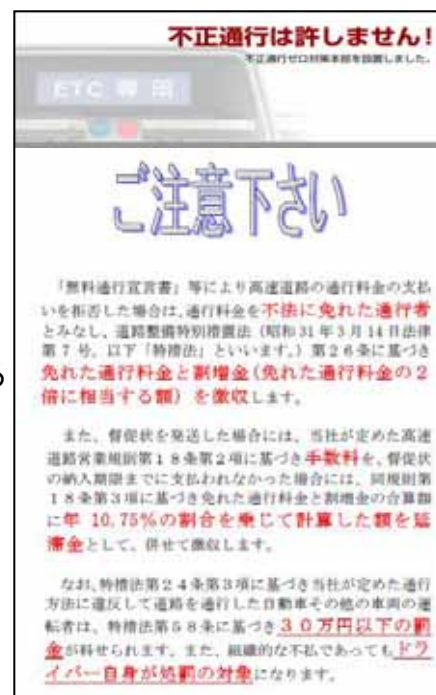
高性能カメラの設置による不正通行者の捕捉  
出口料金所の一般レーンに不正通行を防止する  
開閉バーの設置

##### 〈ソフト面の対策〉

ホームページ・ポスター、チラシによる罰則規定の広報  
刑事罰適用(特措法第58条)に向け、積極的な  
警察への通報・捜査への協力

以上のような施策による不正通行対策の推進を図るため社内に『不正通行ゼロ総合対策本部』を設置しました。

当社では、不正通行は、断固として許さないという強い姿勢であらゆる対策に取り組む、皆様の信頼を損なうことのないように今後とも努めてまいります。



## 2.道路機能の保全対策の推進

NEXCO 中日本は、道路延長のうち橋梁が多く、また重交通で経過年数の大きな高速道路が多いため、高齢化した道路構造物が急速に増加していきます。このため、適時・適切な補修による道路構造物の延命化や補修・更新費用の平準化・最小化を図ることが必要となり、

保全点検業務

維持修繕業務

修繕工事(機能向上・老朽化更新等)

を適切に実施する必要があります。

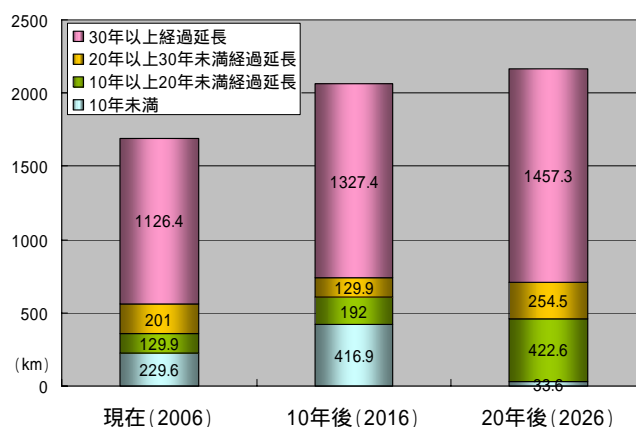
また、今後は道路構造物の状態を客観的に把握・評価し、中長期的な道路資産の状態を予測するとともに、お客様の声も施策に反映し、予算的制約の中で、どのような対策をどこに行うのが最適であるかを考慮して、道路構造物を計画的かつ効率的に管理する「総合保全マネジメント」を構築し、道路機能の保全対策を推進していきます。

道路構造別の延長内訳(2005年度末時点)

	道路延長 (km)	土工 (%)	トンネル (%)	橋梁 (%)
NEXCO中日本	1,686.9	71.3	8.1	20.6
NEXCO全体	7,398.3	76.1	9.7	14.2

東名の横浜市街、中央道の高井戸～八王子、東名阪の名古屋市街等、道路が都市近郊を通過しているため、高架橋構造物が多いため、道路全体に占める橋梁の比率が高い。

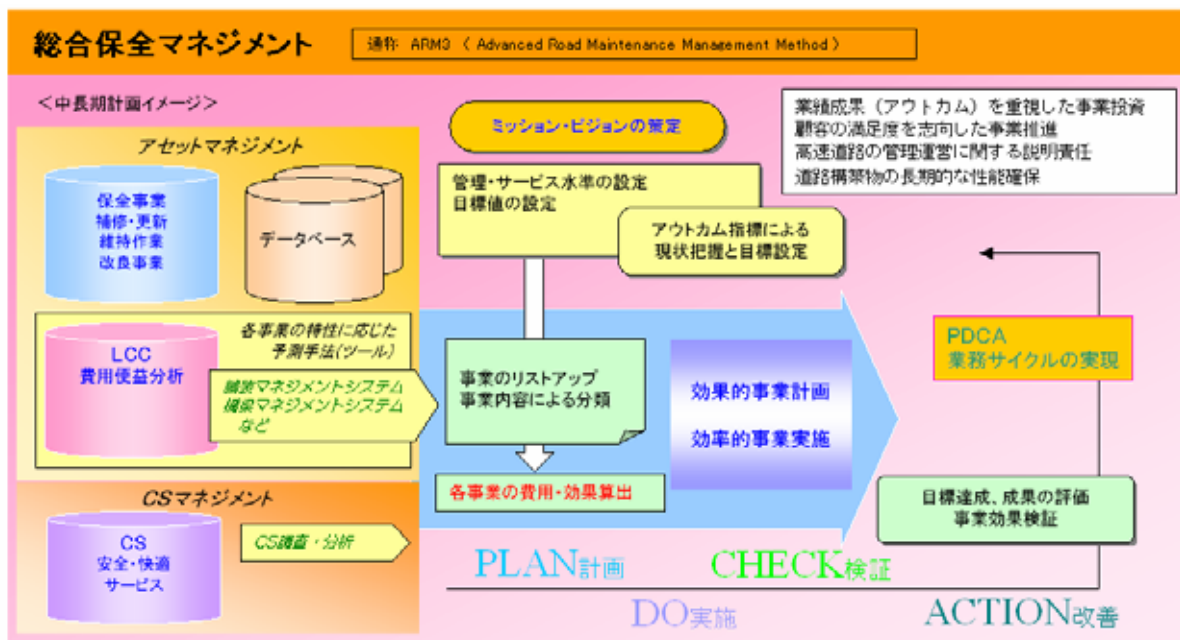
経過年数別の延長内訳



### 経過年数による保全対策のイメージ

約10年経過の道路: 詳細点検を開始

約20年経過の道路: 部分的な老朽化対策を開始



### 3.ETC普及推進への取組み

2006年度末のETC利用率目標値は、73%としておりますが、2006年3月現在ETC利用率は59%であり、見込みより下回っております。

目標値達成のためのETC普及促進に対する取組みについては以下の通りです。

(1)取付けなどの手続きの簡素化について

高速道路のSAにて、その場でETCカードの発行及び車載器の販売・セットアップ・取付を約1時間で行うETC・ワンストップサービスを土曜日・日曜日(サンデードライバーの勧誘)に実施いたします。



《実施場所》 東名高速道路 海老名SA、上郷SA、談合坂SA等  
SA・PA以外の大型集客施設でのETCワンストップサービスの試行の実施をいたします。

(2)車載器購入支援の為のキャンペーンの実施

「ETCマイレージ600ポイントプレゼント」

「ETCマイレージ+400ポイントプレゼント」



(3)今後(下半期)における更なる車載器購入支援の為の取組みについて

「ポイント2倍キャンペーン」

秋～冬季期間の土曜・日曜のご利用分に通常50円に1ポイント付与するところ、2倍の2ポイントをプレゼントいたします。

### 「秋・冬ボーナスポイントプレゼント」

秋～冬季期間に新規に車載器を購入・取付・セットアップし、マイレージ登録された方で、軽自動車・普通車・中型車で中日本管内の出口料金所を2回以上、かつ、一回あたり500円以上利用した場合、抽選で合計1万名様にETCマイレージ1,000ポイントをプレゼントいたします。

「600ポイント」と「400ポイント」のプレゼントと合わせると合計で2,000ポイント(無料走行16,000円分)をプレゼントいたします。



### 「北陸3県ETC週末フリーパス」

秋季期間の土曜・休日の2日間に愛知・岐阜県内の指定発着IC～北陸3県(富山・石川・福井)フリー区間(周遊エリア)でETCをご利用いただくとフリー区間内であれば、2日間乗り降り自由のお得なサービスが受けられます。



### 「二輪車用ETC車載器購入支援キャンペーン」

2007年3月までに新規に二輪車用車載器を購入・取付・セットアップし、マイレージ登録された方には、ETCマイレージ1,200ポイントをプレゼントいたします。そのうちの先着1万名様には上記の1,200ポイントに加えて800ポイントをプレゼントいたしますので合計で2,000ポイント(無料走行16,000円分)をプレゼントいたします。

#### (4) 業務用車両へのETC取り付けの促進について

業務用車両については、大口・多頻度割引が浸透していることもあり、特大車、大型車については高速道路を利用する約95%の車両がETC導入済みとなっています。今後については、普通車の業務用車両(タクシー等)をターゲットとして、ETC利用照会サービス等の周知とともにETCのお得感、便利さを表現したポスター、チラシ、リーフレットを作成して広報を実施いたします。

#### (5) 利用者に対する広報について

サンデードライバー並びに主婦層をターゲットとし、冬のボーナス商戦時期(11～12月)、年度末新車購入時期(3月)を重点に、新聞、雑誌、ラジオ、テレビなどのマスメディアや交通メディアを活用した広報を実施いたします。



#### 4.ETC安全対策に対する取組み

カード未挿入等によるレーン内での停車や料金収受員のレーン横断に伴うETCレーンの安全対策の重要性を十分に認識し、常日頃から未挿入お知らせアンテナ等の安全対策設備の設置、車線横断における安全対策及び安全教育に努めております。また、お客様にも安全走行でのETCレーンのご利用をお願いしているところです。今後についても、更なるハード及びソフト両面の安全対策に万全を期すよう努めてまいります。

#### 5.ETCレーンにおける車限令違反車両取締り

高速道路における車両に対する道路法令違反には、車限令違反(寸法、重量)、積載不適當、危険物積載違反等があります。これらの違反車両は重大な事故の原因となるばかりか、路面や橋梁などの道路構造物を傷め、その寿命を縮める要因ともなり、道路の管理者として看過することのできない不法行為であります。

このため、上述の違反車両の取締りを行うために車限隊を組織し、取締り業務にあたっております。

近年、ETCの普及に伴いETC車の違反車両が増えている一方、ETC車の取締りにあたっては以下の問題点があり、道路管理者である独立法人 日本高速道路保有・債務返済機構も含めた検討が必要となっております。

- (1)ETC車は非ETC車に比して進入速度が速くノンストップのため、  
違反車両を安全に停止させることが困難  
後続の車両が追突するおそれ  
退避場所も少なく車限隊隊員が事故にあう危険性

- (2)ETC車を一旦停止させることでお客様からのクレームの発生  
また、レーン手前での停止措置については、警察機関との連携が必要とされますので、関係機関等と連携をとりつつ対処に努めてまいります。

参考 一般レーンでの車限令違反車両取締り



## 6.ロードキルに対する取組み

2005年度における動物の輪禍(ロードキル)件数は5,400件近く発生しております。このうちの大半が狸や鳥類といった小動物ですが、東名高速道路などでは周辺生息環境の変化により、シカなどの大型獣が高速道路に侵入する事象が確認されております。このためにフェンスの改良、標識等による注意喚起など対策を拡大するとともに、今後とも実態を把握しながら、その防止に努めてまいります。



### 動物にご注意を!!

**高速道路へシカが侵入。**

最近シカなどの動物が高速道路内に入り込み、事故が起きています。  
NEXCO中日本では、柵のかさあげなどの対策を進めております。

**ドライバーの皆様も、前方をよく注意して運転くださるよう、お願いいたします。**

NEXCO中日本

< 参考 >

**道路資産データ等**

(1) 道路構造物延長

	供用延長				備考
	(km)	土工延長 (km)	橋梁延長 (km)	TN 延長 (km)	
全国路線網 計	1,656	1,184	343 (1701 橋)	129 (131TN)	2005 年度 未データ
一般国道 1 号(箱根新道)	13.8	13.0	0.8 (15 橋)	0 (0TN)	2005 年度 未データ
一般国道 1 6 号 (八王子バイパス)	4.5	4.1	0.4 (3 橋)	0 (0TN)	2005 年度 未データ
一般国道 1 3 9 号(西富士道路)	6.8	6.6	0.2 (4 橋)	0 (0TN)	2005 年度 未データ
一般国道 1 5 8 号 (中部縦貫自動車道)	5.6	0.7	0.1 (2 橋)	4.8 (2TN)	2005 年度 未データ

橋梁延長: 本線橋梁及び本線高架橋構造物の下り線延長

( )内は本線橋梁及び本線高架橋構造物(橋梁・高架橋名単位)の総数

TN延長: 本線トンネル及び本線カルバート構造物の下り線延長。

( )内は本線トンネル及び本線カルバート構造物(トンネル名単位)の総数

(2) その他のデータ

	その他			備考
	交通量 (千台/日)	経年数 (年)	重雪寒地域 (km)	
全国路線網 計	1,498	26	610	2005 年度 未データ
一般国道 1 号(箱根新道)	8	44	0	2005 年度 未データ
一般国道 1 6 号 (八王子バイパス)	33	20	0	2005 年度 未データ
一般国道 1 3 9 号(西富士道路)	22	24	0	2005 年度 未データ
一般国道 1 5 8 号 (中部縦貫自動車道)	2	8	5.6	2005 年度 未データ

交通量: 1 回の利用につき 1 台とカウントした 2005 年度下期(2005.10.1 ~ 2006.3.31)のインターチェンジ出口の取扱交通量の日平均値(千台/日)

経年数: 路線毎供用単位毎の供用開始から 2005 年 3 月 31 日までの累計経過年数を供用延長にて加重平均して算出した年数

重雪寒地域: 10 年間平均最大積雪深が 1m 以上の地域

### (3) 路別のETC利用率

路線名	ETC利用率(%)				
	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
全国路線網 計	29	56	76	94	92
一般国道1号(箱根新道)	15	43	73	84	77
一般国道16号 (八王子バイパス)	-	46	-	88	87
一般国道139号 (西富士道路)	-	38	-	83	89

注1) 無料車を除く

注2) 2006年3月の利用率

注3) 一般国道158号(中部縦貫自動車道)はETC設備未設置

### (4) 2005年度の気象状況

#### 降雨記録

4～5月は、周期的に天気は変化したが、天気の崩れは小さく、晴れの日が多かった。6月に入って、梅雨前半は晴れの日が多かったが、後半は前線活動が活発となり、大雨の日があった。梅雨明け後は、安定した夏空が続くことはなく、大気が不安定となって雷雨の日が多かった。9月には、上旬に台風の直接の影響があったが、その後10月にかけて台風の影響は小さく、曇りや雨の多い期間はあったものの、9月は残暑、10月は寒気の南下が弱く、気温は高めに経過しました。期間を通して、降水量は少なく平年を下回りました。

#### 降雪記録

11月半ば頃から寒気の南下が始まり、12月から1月上旬にかけては、非常に強い寒気が南下して、冬型の気圧配置が持続し、記録的な低温、大雪となった。1月中旬からは日本付近を低気圧が通過するようになり、低気圧に向かって暖気が入ったり、通過後はしばしば強い寒気が入るなど、気温の変動が大きかった。期間中の降雪量は、全般に多くしかも強い冬型の持続により記録的な大雪となった。ただし、南岸低気圧による雪が太平洋側にあたる関東方面では影響が小さかったです。

