

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

2006営業年度

平成19年7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 2006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 基本の方針・管理の水準等

1. 基本の方針

「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様に「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に活用し、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、協定第12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(2007.3.31 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	16
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	1,662

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(2007.3.31 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18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。

お客さま第一主義を徹底し、お客様の声を的確に反映させたサービス、業務の改善に取り組み、お客様に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) 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。

・2006年度に新たに高機能舗装とした総延長:約200Km車線

(高機能舗装率71%)

(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》

中央自動車道 多重衝突事故発生現場付近の交通安全対策を実施しました。

平成 18 年 9 月中央自動車道下り線阿智パーキングエリア (PA) 付近での多重衝突事故の発生に対し、この区間のさらなる安全対策について実施しました。

1. 速度抑制対策

- (1) 薄層舗装(凹凸のある舗装)の施工 約 380m
- (2) 路面への速度抑制レーンマークの延伸 約 1000m

2. 前方の道路形状を事前周知する対策

(1) カーブの視線誘導対策

- ・自発光型視線誘導標の設置 約 740m
- ・夜間の視線誘導のための反射テープの設置 約 370m

(2) 注意喚起対策

- ・大型電光式注意喚起標識の設置(既存標識の改良含む) 4 箇所
- ・前方の「急カーブ」を明示した大型文字標識の設置



冬の北陸道を安全にご走行いただくために、事故が多発している要注意ポイントに「注意喚起看板」を設置するとともに、「冬の高速気をつけマップ」を配布しました。

1. 「注意喚起看板」

北陸道の事故多発ポイント 42 カ所に設置しました。

2. 「冬の高速気をつけマップ」

北陸道の事故多発ポイント 42 カ所をマップにしました。



(2) 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：96% 前年度95%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）》

(3) 美しいお手洗いを目指した取り組みを実施しました。

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。

・2006年度にお手洗い内の段差を解消した箇所：4箇所(整備率66%)



《お手洗い内段差解消後》

3K(暗い、汚い、臭い)のイメージ改善や女性用お手洗いの増設を目的としたお手洗いのリフレッシュを実施し、大便器の洋式化を推進しました。

・リフレッシュ:2006年度は3箇所を実施

・洋式化 :2006年度は150基を整備(洋式便器比率37%)



既設お手洗いの臭気対策、美観、清潔を目的としたクリーニングを実施しました。

・2006年度は試行的に4箇所を実施



(4)環境の保全・地域との調和を目指した道路管理に取組みました。

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。

・2006年度に設置した遮音壁の延長:約4Km



《遮音壁(施工前)》



《遮音壁(施工後)》

(5) 渋滞解消に取り組めました。

ETC利用率向上による料金所渋滞の緩和及び集中工事の集約や開始時刻調整、規制の部分解除の積極的実施により工事による渋滞の削減を図りました。

しかしながら、環状道路(東海環状道、伊勢湾岸自動車道)の開通に伴うネットワーク効果で環状の内側は交通量が減少したものの、環状の外側で大幅な交通量の増加があり、環状道路と接続する東名、東名阪道で交通集中渋滞が増加、またH17年は万博開催により見合せた東名阪リフレッシュ工事を今回実施しましたので工事渋滞が増加しました。

・本線渋滞損失時間:687万台/時間年

前年度666万台/時間年 21万台/時間年増加

(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)

(6) 多くのお客様に満足してご利用いただけるサービスの充実に取り組めました。

ETCレーンにおける停止車両の削減のため、カード未挿入防止お知らせアンテナを設置しました。

・カード未挿入防止お知らせアンテナの設置:28箇所(整備率24%)

不正通行対策の強化を図りました。

不正通行に対しては、積極的な警察への通報、捜査への協力体制の強化を図るとともに、車載器載せ替え車両等、不正通行の疑義車両に対して文書送付等を行うことで、通行料金の回収及び不正通行の抑止を図りました。

また、支払交渉に応じない悪質な不正通行者に対しては、支払請求訴訟を提起しました。

不正通行抑止のPRとして、ポスター、チラシを作成し、SAPAに備付けました。

(7) ETCの普及・利用促進及び各種割引の充実に取り組めました。

ETCの普及・利用促進を進めるため、車載器購入支援や料金サービスの充実に図りました。

・ETC利用率:69% 前年度59%より10%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)



(400ポイント プレゼントキャンペーン)

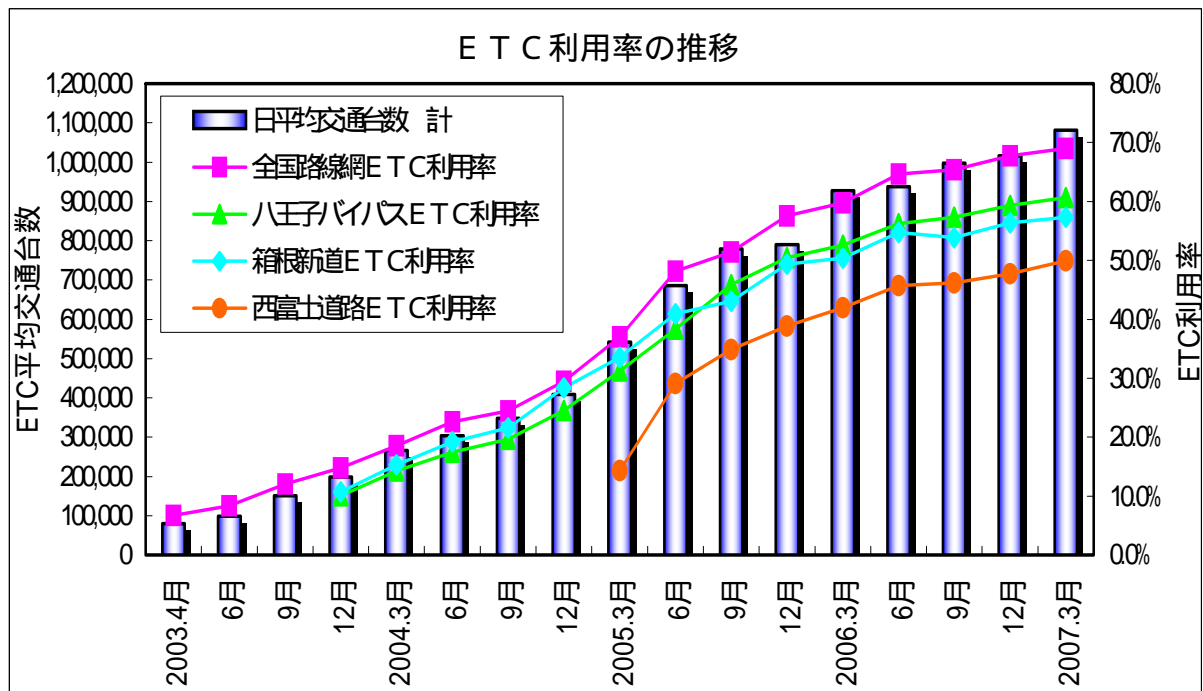


(ETCマイレージサービスキャンペーン)



(各種企画割引の実施)





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	2005年度実績値	2006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	666	687	ETC利用率向上による料金所渋滞及び集中工事の集約等により減少したものの、環状道路(東海環状道、伊勢湾岸道)の大幅な交通量増加に伴い、環状道路と接続する東名、東名阪道での渋滞が増加
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)	59	59	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により2005年度並みの車線規制時間
ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	59	69	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 ^{キロ}	10.2	9.5	高機能舗装の整備等による死傷事故率の低下
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	91	94	要補修箇所約155km・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	%	95	96	要対策箇所約119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	ETCレーンの増設等により、走行信頼性が若干向上し、3.5を維持

2006年度月平均最大ETC利用率(2007年2月の実績値)

なお、休日を除いた平日月平均ETC利用率は72%(2007年2月の実績値)

【一般国道1号（箱根新道）】

アウトカム指標	定義	単位	2005年度実績値	2006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)	197	34	受託事業完了による減
ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	50.4	57.7	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	%	71	74	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	H19年度に工事着手
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	ETCレーンの増設等により、走行信頼性が若干向上し、3.5を維持

2007年2月の実績値

【一般国道16号（八王子バイパス）】

アウトカム指標	定義	単位	2005年度実績値	2006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)	143	129	規制集約による減
ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	52.6	61.1	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	%	94	96	要補修箇所の補修実施
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	ETCレーンの増設等により、走行信頼性が若干向上し、3.5を維持

2007年2月の実績値

【一般国道139号（西富士道路）】

アウトカム指標	定義	単位	2005年度実績値	2006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)	122	98	舗装補修工事による車線規制の減
ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	41.9	50.1	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 ^{キロ}	41.4	37.1	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	95	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	H19年度に工事着手
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	ETCレーンの増設等により、走行信頼性が若干向上し、3.5を維持

2007年2月の実績値

【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	2005年度実績値	2006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)	12	6	少雪による排雪作業の減
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 ^{キロ}	14.3	19.6	発生件数は、2005:1件、2006:1件で変わらず。(走行台キロの減少による死傷事故率の数字上の増加)
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	95	95	現状維持
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	ETCレーンの増設等により、走行信頼性が若干向上し、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2006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」

各指標の取り組み状況については、全国路線網を対象に報告いたします。

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	2005年度 実績値	666
	2006年度 計画値	664
	2006年度 実績値	687

達成度報告（2006年度の取組みと成果）

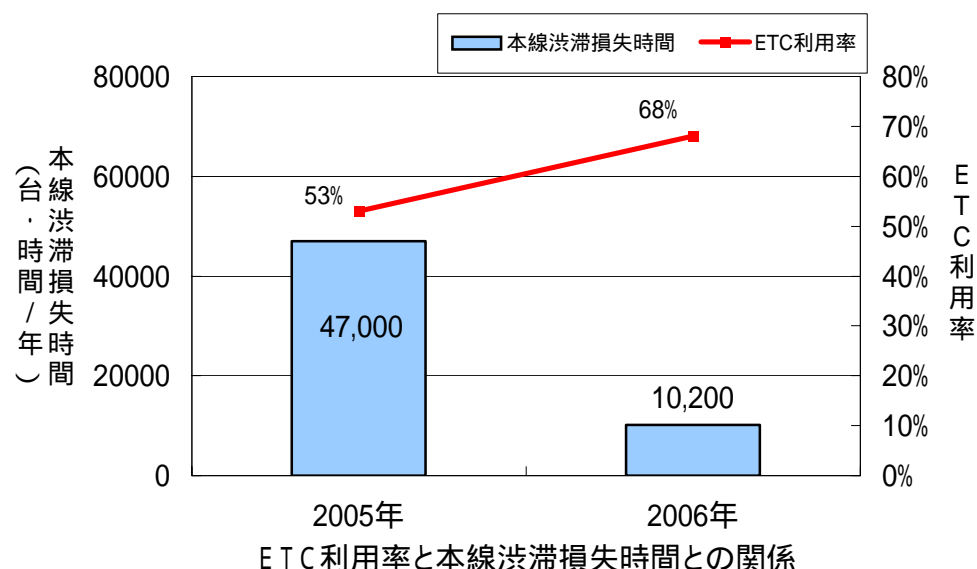
ETC利用率向上による料金所渋滞の減少及び集中工事の集約や開始時刻調整、規制の部分解除の積極的実施等により、約16万台・時間減少したものの、環状道路（東海環状道、伊勢湾岸自動車道）の開通に伴うネットワーク効果で環状の内側は交通量が減少したものの、環状の外側で大幅な交通量の増加があり、環状道路と接続する東名、東名阪道で交通集中渋滞が増加、またH17年万博開催により見合せた東名阪リフレッシュ工事を今回実施したこと等により約37万台・時間増加、全体で666→687万台・時間/年と約21万台（+3%）増加しました。

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。

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15%向上し、約4万台・時間/年（78%）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）横浜町田料金所は、年間66回の渋滞が35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の集約や開始時刻調整並びに規制の部分解除の積極的实施により、約 8 万台・時間/年 (25%) の渋滞損失時間が減少しました。

事故減少による事故渋滞の減少等

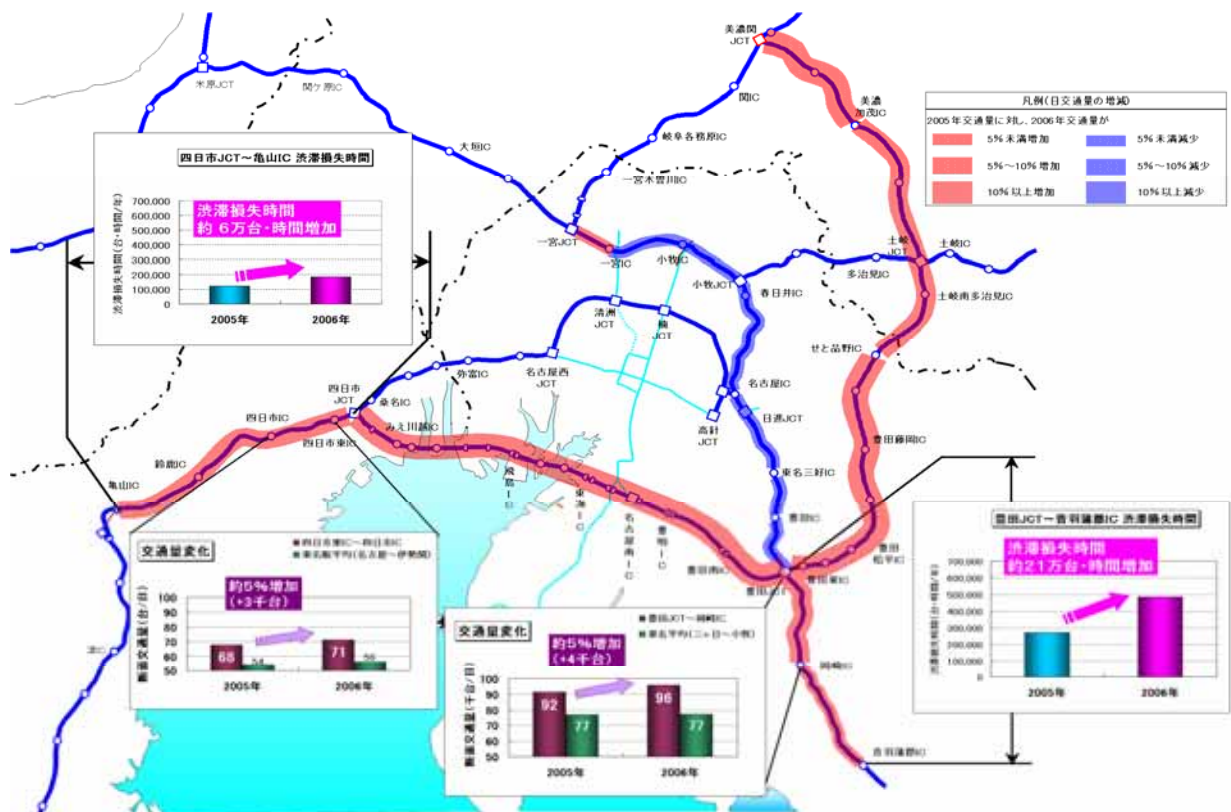
高機能舗装、強化型防護さくの整備等により事故件数及びそれに伴う事故渋滞が減少したこと等により約 4 万台・時間/年の渋滞損失時間が減少しました。

環状道路の大幅な交通量増加に伴う、接続する道路での渋滞悪化

伊勢湾岸自動車道及び東海環状自動車道の大幅な交通量増加に伴い、接続する道路 (東名、東名阪) で交通量及び渋滞が増加しました。

東名 岡崎 ~ 豊田 J C T 間の交通量が約 5 % (9 2 → 9 6 千台/日) 増加し、渋滞損失時間が約 2 1 万台・時間増加しました。

東名阪 四日市東 ~ 四日市間の交通量が約 5 % (6 8 → 7 1 千台/日) 増加し、渋滞損失時間が約 6 万台増加・時間増加しました。



H 1 7 年万博開催により見合せた東名阪リフレッシュ工事実施による工事渋滞の増加等

毎年実施している東名阪リフレッシュ工事について、万博開催年実施分を前後の年に調整し見合せたことにより今年度実施分の工事渋滞が約 1 0 万台・時間増加しました。

(参考) 2007年度の業績計画(目標値: 662万台・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・付加車線の設置・渋滞情報板の設置・料金TDMの実施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

- ・新名神(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(上下)岡崎IC付近【2007】

料金TDMの実施

- ・東名(上)大和TN付近【2007】

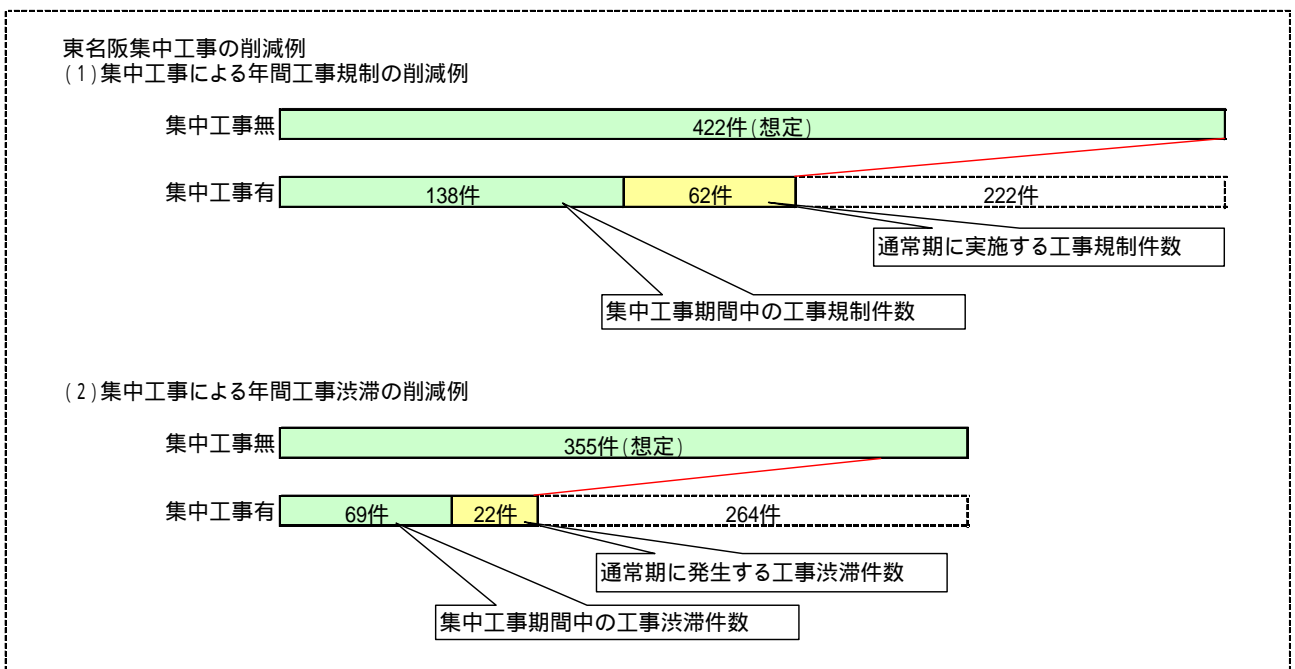
路上工事に伴う規制時間の削減【取組み - 2】

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〕 路上作業に伴う年間の交通規制時間	2005年度 実績値	59
	2006年度 計画値	前年を下回るよう努め、定期的にチェックしていく
	2006年度 実績値	59

達成度報告（2006年度の取り組みと成果）

工事の重点化・集約化、東名集中など工事規制箇所の集約や部分解除の積極的実施により2005年度並みの車線規制時間となりました。



(参考) 2007年度の業績計画(目標値：2006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し、サービスの向上を目指します。

【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	2005年度 実績値	59
	2006年度 計画値	73
	2006年度 実績値	69

達成度報告(2006年度の取組みと成果)

平日月平均のETC利用率は約72%(2007年2月)とほぼ目標値を達成したものの、休日月平均のETC利用率は約63%(2007年2月)であったことや、時間帯割引の適用されていない一般有料道路でのETC利用率が約56%(2007年2月)にとどまったことから目標達成に至りませんでした。

ETC普及に向けた2006年度の取組みは下記のとおりです。

【料金施策・車載器購入支援】

- ・ETC利用車両を対象とする時間帯割引・大口多頻度・マイレージ割引を継続実施しました。
- ・中央自動車道における早朝夜間割引適用範囲の拡大や伊勢湾岸自動車道路・東海環状道路への時間帯割引(深夜割引・通勤割引)の導入を行いました。
- ・新規の車載器購入者を対象に、NEXCO3社共同でETCマイレージ600ポイントプレゼントキャンペーン、セットアップ費用の一部負担、ETC車載器リース制度支援、車載器購入費用の一部助成等の車載器購入支援策を実施しました。
- ・更に、中日本独自の取組みとして、車載器新規購入者を対象とするETCマイレージ1,000(+400)ポイントプレゼント、夏・秋・冬ボーナスポイントキャンペーンを実施しました。
- ・車載器取付などの手続きを簡素化するため、高速道路の休憩施設や市街地の大型集客施設において、ETCワンストップサービスを実施するとともに、ワンストップサービスをご利用頂いたお客様を対象にETCマイレージポイント(+1,000)プレゼントを実施しました。
- ・ETCの利用促進のため、ETCマイレージポイント2倍ポイントキャンペーンや企画割引(北陸3県ETC週末フリーパス、奥美濃・飛騨・南信州ETC週末周遊ラリー、東名正月限定早朝割引)を実施しました。

【広報関係】

・各種広報活動等

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、年度末 新車購入時期(販売台数ピーク時期)に、テレビ、ラジオ、新聞などのマスメディアや交通メディアを活用した広告を実施しました。

【料金施策・車載器購入支援】



〈ETC車載器リース制度支援〉



〈車載器購入費用の一部助成、ETCマイルージポイントプレゼント(+1000)の実施〉



【広報関係】



〈 広報用ちらし 〉



〈新聞広告〉



〈交通広告〉

(参考) 2007年度の業務計画(目標値: 74%)

ETCワンストップサービスの実施、圏央道供用区間への早朝夜間割引の実施、小田原厚木道路でのETC短区間割引の実施、企画割引の実施などを行い、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。

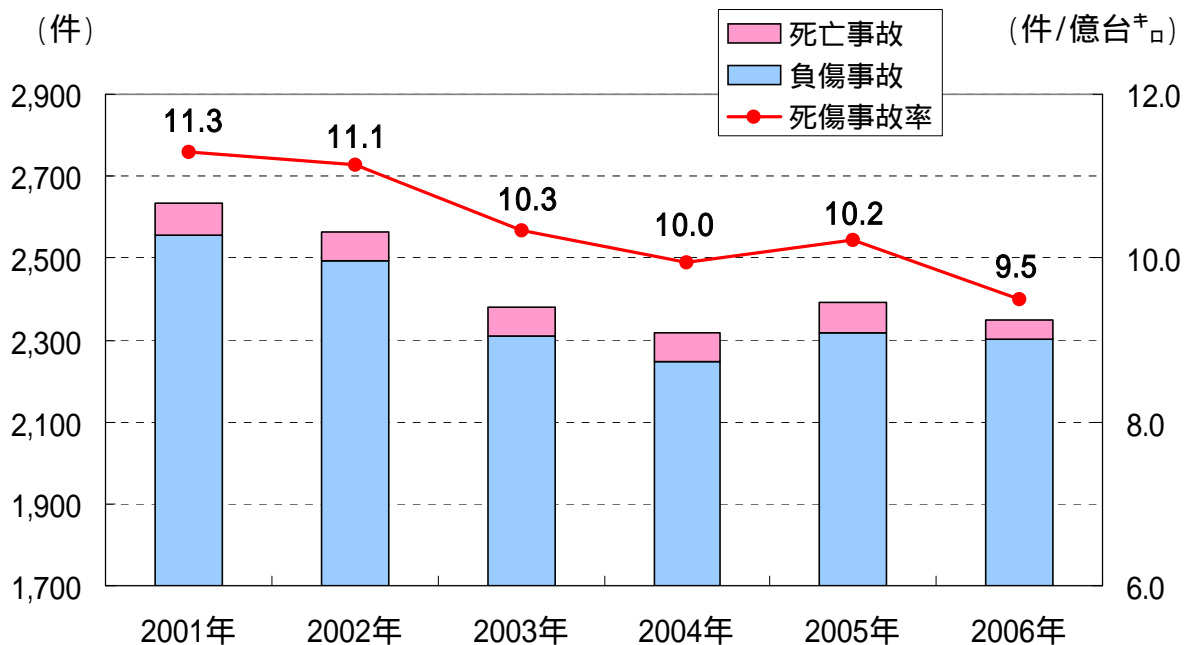
【指標】死傷事故率 〔単位：件／億台キロ〕 走行車両 1 億台キロあたりの死傷事故件数	2005 年度 実績値	10.2
	2006 年度 計画値	前年を下回るよう努め、定期的にチェックしていく
	2006 年度 実績値	9.5

達成度報告（2006年度の取組みと成果）

湿潤時の事故防止対策として、約 200 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 10km の中分強化型防護柵及び約 7km の路側強化型防護柵の整備等を実施し、死傷事故率は昨年比に比べ 10.2 件/億台[※] 9.5 件/億台[※]（7%）と、減少しました。

（参考）

- ・死傷事故率 0.7 件/億台[※]は、死傷事故発生件数でみた場合、42 件の減少
2005 年：2,391 件 2006 年：2,349 件（対前年度比 42 件）



NEXCO中日本管内 死傷事故件数・死傷事故率の推移 (警察庁データ)

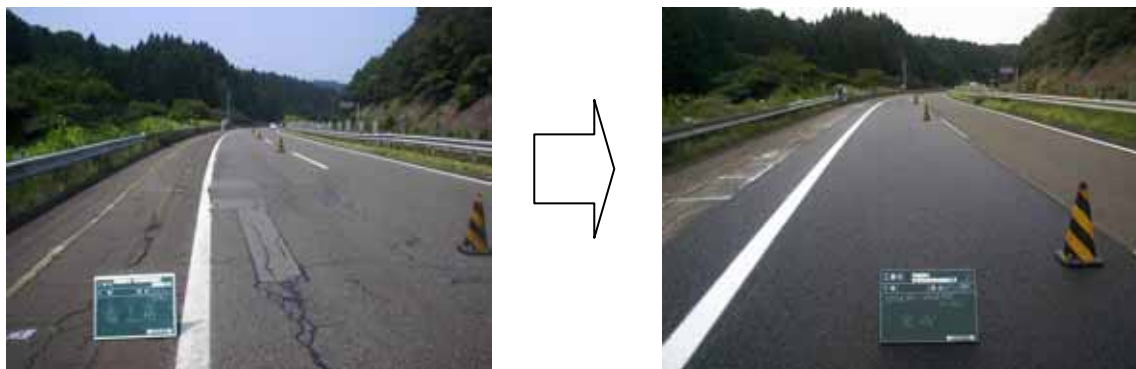
安全な走行環境の提供【取組み - 5】

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	2005年度 実績値	91
	2006年度 計画値	93
	2006年度 実績値	94

達成度報告（2006年度の取組みと成果）

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155km・車線の舗装補修を実施しました。



（参考）2007年度の業績計画（目標値：95％）

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	2005年度 実績値	95
	2006年度 計画値	96
	2006年度 実績値	96

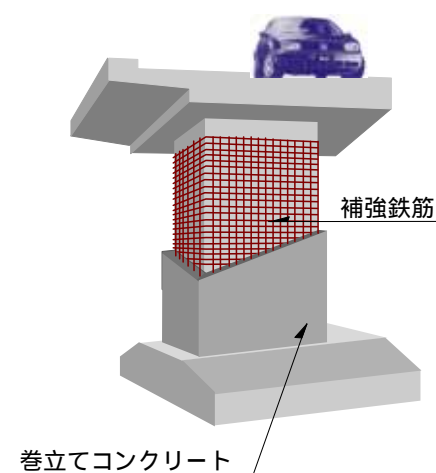
達成度報告（2006年度の取組みと成果）

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ます。東名、名神、中央道は既に完了しています。

平成18年度は要対策箇所119基の耐震補強を完了しました。

（参考）2007年度の業績計画（98％）

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。



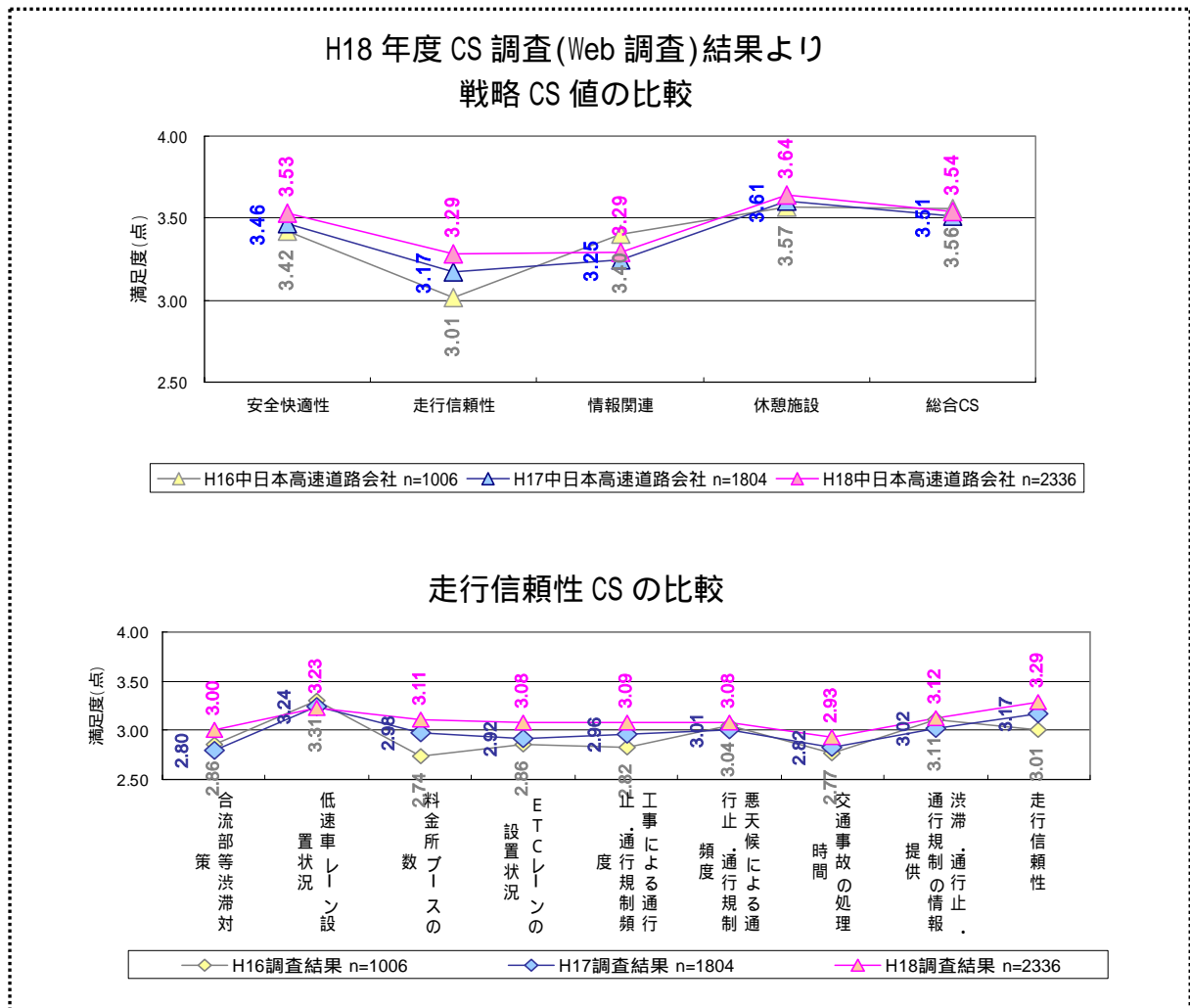
維持管理に関するお客様満足度の向上を目指す【取組み - 7】

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）	2005年度 実績値	3.5
	2006年度 計画値	前年を下回るよう努め、定期的にチェックしていく
	2006年度 実績値	3.5

達成度報告（2006年度の取り組みと成果）

ETCレーンの増設等により、走行信頼性が若干向上し、3.5を維持したと推測できます。



（参考）2007年度の業績計画（目標値：2006年度を下回らないよう努め、定期的にチェック）

本社および各支社にCS推進委員会を設置し、お客様の声を反映したサービス、業務の改善に取り組むとともに顧客満足度の向上に努めます。

第4章 計画管理費の計画と実績の対比

会社は、協定第12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となる補修・取替え方法を適宜選定し、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	2006年度 決算額		
	2006年度 計画額	2006年度 実績額	備考
清掃作業			35
植栽作業			28
光熱水費			30
雪氷対策作業			34
保全点検	土木構造物の点検等		16
	施設設備等の点検		36
土木構造物修繕	橋梁		53
	トンネル		10
	舗装		102
	その他の修繕		27
施設設備修繕	電気施設等		43
車両維持費			9
その他			54
計	488		477

通信施設、トンネル施設、建築施設を含む
原因者工事費は含まない

< 主な増減理由 >

- ・ 道路維持修繕等の計画見直し(草刈り等)の増
- ・ 北日本と北陸以西の日本海側で記録的な少雪による減

(2) 当該年度の主な資産保全の状況

舗装修繕

2006年度の実績

路線名	舗装補修延長	舗装保全率 ¹
全国路線網 計	約155km・車線	94%
箱根新道	約0.5km・車線	74%
八王子バイパス	約0.3km・車線	96%
西富士道路	約0.5km	95%
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

2006年度の実績

路線名	橋梁補修数	橋梁保全率 ²
全国路線網 計	約130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

2006年度の実績

路線名	故障発生件数	故障対応率 ³
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80件	100%
西富士道路	約20件	100%
中部縦貫自動車道	約30件	100%

3: 故障対応率とは、運用状態にある施設設備が雷害による停電や部品劣化等による機能低下などの設備故障の際に応急復旧及び現況復旧をおこなったもの

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。

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	2006年度 決算額		
	2006年度 計画額	2006年度 実績額	備考
料金收受業務			163
交通管理業務			42
クレジット手数料			48
その他			77
計			332

< 主な増減理由 >

- ・ ハイウェイカード払戻業務委託の見直しによる減
- ・ クレジットカード手数料等の精査による減

(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	12,717 件	86,138 件
箱根新道	38 件	303 件
八王子バイパス	17 件	208 件
西富士道路	27 件	313 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	167 枚	1,717 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となりたっています。

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るところであります。

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ったことに伴い、警察のご協力のもと、フリーウェイクラブの主催者をはじめ、13名が逮捕・書類送検されました。

また、不正通行者に対しては、これまでも割増金の徴収などを鋭意行ってまいりましたが、支払請求に応じない悪質な者については、支払請求訴訟を提起しました。

(1)不正通行者に対するこれまでの取組み

不正通行車両について、車籍照会を行い所有者の特定を行い、所有者(使用者)に対して、照会文書を送付し、通行の確認と支払交渉を実施。

警察への協力要請。

支払いに応じない悪質な者については、支払請求訴訟などの法的手続きの適用。

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。

(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率の向上

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〉

不正通行抑止のための組織の配置を行う

支払に応じない者に対しては、支払請求訴訟などの法的手続きの適用

積極的警察への通報・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。

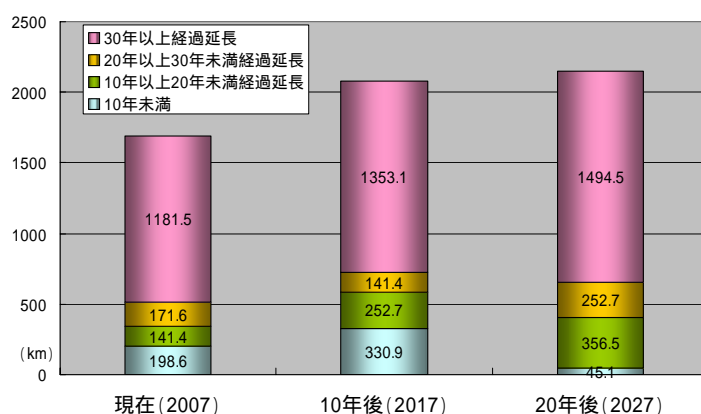
また、今後は道路構造物の状態を客観的に把握・評価し、中長期的な道路資産の状態を予測するとともに、お客様の声も施策に反映し、予算的制約の中で、どのような対策をどこに行うのが最適であるかを考慮して、道路構造物を計画的かつ効率的に管理する「総合保全マネジメント」を構築し、道路機能の保全対策を推進していきます。

道路構造別の延長内訳(2006年度末時点)

	道路延長 (km)	土工 (%)	トンネル (%)	橋梁 (%)
NEXCO 中日本	1,693	71.4	7.9	20.7
NEXCO 全体	7,450	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。

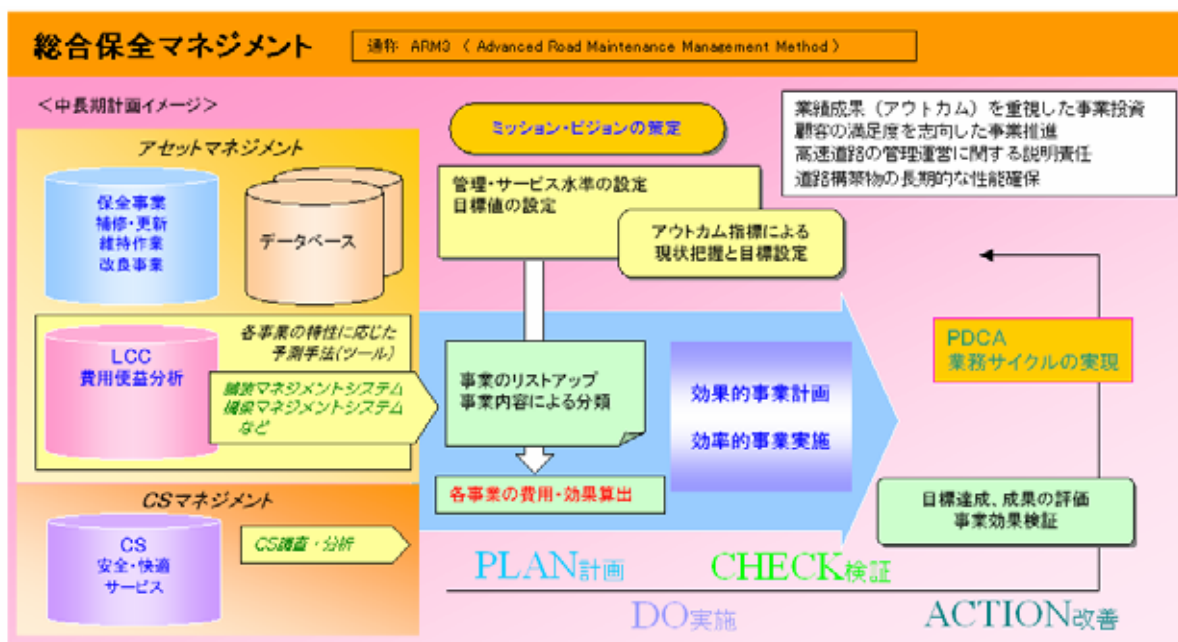
経過年数別の延長内訳



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

2007年度末のETC利用率目標値は、74%としております。

2006年度月平均最大ETC利用率(2007年2月)は69%となっており、今年度末までに利用率を5%向上させる必要があります。

2007年度末のETC利用率目標値達成のためのETC普及促進に対する取り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引き続き実施いたします。

SA・PA以外の大型集客施設でのETCワンストップサービスをセットアップ事業者カード事業者と協力し、実施いたします。



(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キャンペーン」

「二輪車用ETC車載器購入支援キャンペーン」

2008年3月31日までに、新規に二輪車用ETC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。

(3)企画割引による料金サービス等の実施

地元観光協会等と連携を図り、企画割引を実施いたします。なお、4月以降実施している企画割引は、以下のとおりです。

「北陸3県ETC週末フリーパス」

3月16日～5月21日の週末(金、土、日、月曜日)並びに4月27日～5月7日の間で、連続する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 - 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した。

「甲斐の山々風林火山の里めぐり ETC 2DAYSパスポート」

4月2日～4月13日までの間で、平日の連続する2日間に首都圏(中央自動車道:高井戸～八王子間)から出発し、山梨県内全域(一部神奈川県)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した。

「富士周遊ウィークデイドライブキャンペーン」

5月7日～7月20日のうち、月曜から金曜日までの連続する最大5日間に首都圏(東名:東京～厚木中央道:高井戸～八王子)並びに富士山周辺(東名御殿場～清水、中央道:勝沼～双葉)の指定発着ICの往復に加え、周遊道路(東富士五湖道路、西富士道路、中部横断道)のいずれかをETCでご利用いただくと、もれなくマイレージポイント300ポイント(通行料金最大2,400円相当)プレゼントのほか、お得な特典を受けられました。



「たび三昧 三重ETC週末パス」

6月16日～7月17日の間で、連続する2日間に名古屋地区の指定発着 IC～三重県内フリー区間(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した。



(4) 利用者に対する広報について

サンデードライバーなど低頻度利用者をターゲットとするとともに、各地域並びに路線毎のETC利用率の状況をみながら、各地域において、行楽シーズン前、ボーナス商戦時期などに地域特性を活かした、広報を実施いたします。

また、道路事業者が協力してテレビなどのマスメディアを活用した全国的共通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。

なお、料金収受員のETCレーン横断に伴う安全対策として、2007年度より3カ年で、現在ETCレーンの横断が必要で、地下通路等安全通路が設置されていない料金所において、安全通路を設置してまいります。

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. 携帯電話の利便性向上に対する取組み

「ハイウェイテレホン」には、1日平均約5,000件(当社全体)のご利用をいただいております。しかし、「ハイウェイテレホン」は、地域ごとに問い合わせ電話番号(例:川崎周辺044-866-1620)が異なるため、お客様が移動中には、自分のいる場所の周辺の複数の電話番号をひかえておかなければなりません。

そこで、あらかじめ電話番号をひかえておこななくても良いなど、ハイウェイテレホンの利便性を高めるため、4月25日から当社の営業範囲すべてに「#8162」のサービスを拡大することとしました。

なお、従来の地域ごとのハイウェイテレホン「***-***-1620」も引き続きご利用できます。

また、トンネル内で携帯電話不感対策が必要な13トンネルについて、関係機関と調整を図り、10トンネルが通話可能となるよう努めます。

NEXCO中日本からのお知らせ

はーい、無事(線画)

携帯から「#8162」で
周辺高速道路の道路交通情報をご案内

— ハイウェイテレホンのダイヤルを統一しました —

NEXCO中日本は、お客様がいる場所から最も近い地域の高速道路の道路交通情報をご案内するハイウェイテレホンの電話番号を「#8162」に統一しました。
「はーい、無事」線画」と覚えてください。

サービス提供内容
「#8162」に携帯電話でおかけいただくこと、
当社の営業範囲内であれば、その場所から最も
近い地域の最新の高速道路状況も、自動音声で
提供します。(5分ごとに更新)

サービス提供エリア
東京都、神奈川県、静岡県、山梨県、長野県、
愛知県、岐阜県、三重県、滋賀県、富山県、
石川県、福井県の12都府県内

対象電話番号
通話電話・フリーダイヤル・0120の06・011、TOKA、ソフトバンクモバイル、
PHS・フリーダイヤル・0120

※1 情報提供料は無料ですが、電話会社の通話料金は、お客様負担です。
※2 固定電話からは「#8162」をご利用いただけません。

高速道路上は通話可能ですが、運転中の携帯電話・PHSの通話は、道路交通法で禁止
されています。休憩施設など安全な場所に停車して電話をおかけください。



< 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	1,662	1,181	350 (2194 橋)	131 (179TN)	2006 年度 未データ
一般国道 1 号(箱根新道)	13.8	12.9	0.9 (16 橋)	0 (0TN)	2006 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)	2006 年度 未データ
一般国道 1 3 9 号(西富士道路)	6.8	6.3	0.5 (8 橋)	0 (0TN)	2006 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)	2006 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	1,584	27	610	2006 年度 未データ
一般国道 1 号(箱根新道)	8	45	0	2006 年度 未データ
一般国道 1 6 号 (八王子バイパス)	34	21	0	2006 年度 未データ
一般国道 1 3 9 号(西富士道路)	23	25	0	2006 年度 未データ
一般国道 1 5 8 号 (中部縦貫自動車道)	3	9	5.6	2006 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2006年度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2006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	合計
全国路線網 計	39	67	82	96	94	69
一般国道1号(箱根新道)	24	51	76	88	80	58
一般国道16号 (八王子バイパス)	-	56	-	91	91	61
一般国道139号 (西富士道路)	-	46	-	87	94	50

注1) 無料車を除く

注2) 2007年2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) 2006年度の気象状況

降雨記録

4月は、動きの遅い寒冷低気圧や前線の影響で曇りや雨の日が多く、5月も、中旬を中心に前線が本州南岸に停滞したため、曇りや雨の日が多く、台風第1号などの影響により暖湿流が流れ込んで多雨となりました。

6月の梅雨入りはほぼ平年並みでしたが、7月の梅雨明けは平年より遅く、梅雨前線の活動は活発で、6月後半から7月にかけて広い範囲で大雨となりました。

梅雨期の大雨に加え、梅雨明け後も時々大気の状態が不安定となって局地的に大雨になるなど、この夏は短時間強雨の発生が多くなりました。特に7月15日から24日にかけては、長野県、鹿児島県を中心に豪雨となり、大きな災害が発生し、気象庁は「平成18年7月豪雨」と命名しました。

9月以降は寒気の南下は一時的で、移動性高気圧に覆われて晴れて温かい日が続きました。秋雨前線の活動は全般に弱く、期間中の降水量は、ほぼ平年並みの値でした。

台風は23個発生し、このうち3個が本土に接近または上陸しました。このうち東海地方および関東地方へ接近した台風は、8月上旬の台風第7号の1個だけでした。

降雪記録

11月は、寒気の南下は一時的で高温となり、12月には、上旬に一時冬型の気圧配置となり平年並みでしたが、その後は暖かな日が続きました。また、発達した低気圧の影響で太平洋側を中心に大雨となるなど、多雨となりました。

1月は、強い寒気の南下は一時的で、冬型の気圧配置は長続きせず、気温は高く、日本海側の降雪量は記録的に少なくなりました。

2月は、強い寒気の南下はほとんどなく、冬型の気圧配置は長続きしませんでした。

した。

3月は、上旬前半と下旬は顕著な高温となりましたが、上旬後半から中旬にかけて低温となるなど、気温の変動が大きくなりました。期間中の降雪量は全般に平年より少なく経過しました。

