

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

2007営業年度

平成20年7月

目 次

第1章 基本的方針・管理の水準等

1. 基本的方針
2. 管理の水準
3. 対象路線

第2章 2007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(2008.3.31 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> | 38 |
| 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> | 9 |
| 一般国道475号(東海環状自動車道) | 73 |
| 合計 | 1,690 |

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(2008.3.31 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 2007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、お客様の声を的確に反映させたサービスを24時間365日提供することにより、安全・安心・快適な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の取り組み

安全で安心してご利用いただけるよう、路面や構造物、施設設備などの計画的保全、長寿命化を図るため、詳細点検等を実施し、点検結果に応じて必要な補修・補強を実施しました。



《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。

・従来舗装を施した路面が損傷した箇所について高機能舗装化を実施しました。

・2007年度に新たに高機能舗装とした総延長：約130Km車線

(高機能舗装率73%)

(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)



《密粒舗装と高機能舗装の状況写真》

トンネル内における走行環境を向上させるためにトンネル照明の蛍光灯化を進めました。

・2007年度に新たに蛍光灯化したトンネル数：6本(上下線別)

(蛍光灯整備率53%)



《ナトリウム灯照明の状況》



《蛍光灯照明の状況》

高速道路を安全にご走行いただくために、お客様が利用される際に特に注意が必要な「要注意箇所」、安全走行のアドバイス、各種安全対策を紹介したパンフレット(通年・冬季版)を作成し、作成初年度(2007年度)は休憩施設での配布や関係機関への送付を含め、通年版:約13万部、冬季版:約10万部を配布するとともに、ホームページへの掲載も実施し、アクセス件数が月に約8000件を超えるなど、広く安全啓発に努めました。

また「要注意箇所」と現場をリンクさせてお客様に周知するための『お知らせ看板』を併せて設置しました。



<通年版>



<冬季版>



<お知らせ看板>

2007年9月より企業、各種団体、学校などからのご要望に応じて、当社社員がお伺いし、高速道路上での交通事故の発生状況や交通安全のポイントなど、高速道路をより安全に走行いただくための無料出張講座「NEXCO中日本高速道路交通安全セミナー」を実施しています。

3月までに延べ約2,900名(63団体)に対して開催し、今後も継続して取り組んでいきます。



(2) 災害・悪天候に強い道路づくりの取り組み

気象予測に基づき、雪氷体制を構築し、凍結防止剤散布作業及び除雪作業を実施するとともに必要に応じて雪氷応援派遣を行い冬期間の交通確保に努めました。



凍結防止剤散布作業状況
(名神高速道路395.3KP付近)



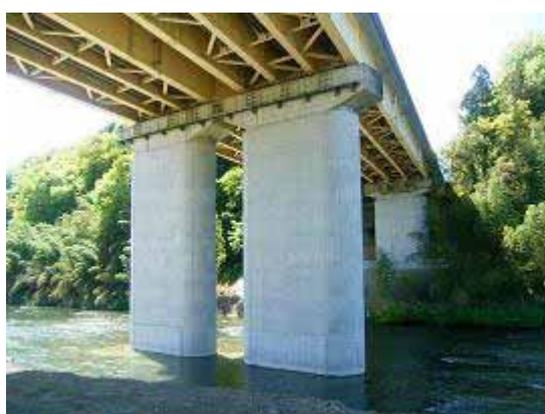
除雪作業状況
(東名高速道路78KP付近)

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。

- ・ 橋脚補強完了率: 98% 前年度96%より2%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) 【東海北陸自動車道 津保川橋P2橋脚】



《橋脚補強(施工前)》



《橋脚補強(施工後)》

災害で被災した道路の早期交通確保に努めました。

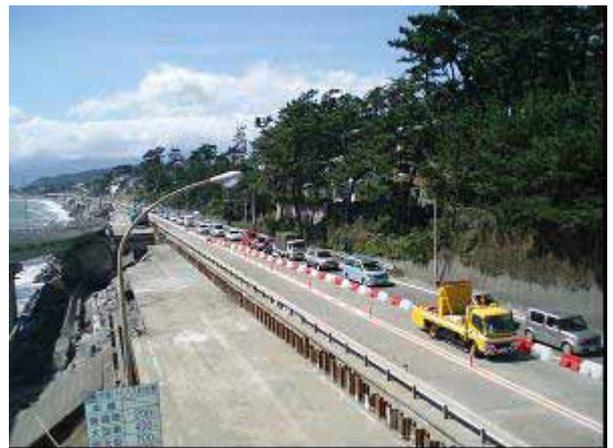
・平成19年9月6日から7日にかけての台風9号の影響によって大きな被害を浮けた西湘バイパスについて、二次被害を防止するため、消波ブロックを設置しながら鋭意復旧工事を実施し、早期交通確保に努めました。

交通確保の経緯

| | | | |
|------------|-----|-----|-------------------------|
| 平成19年9月15日 | 11時 | 上り線 | 西湘二宮IC～橘IC（一車線のみ） |
| 平成19年9月25日 | 11時 | 下り線 | 西湘二宮IC～橘IC（対面二車線での暫定供用） |
| 平成20年4月25日 | 17時 | 上下線 | 西湘二宮IC～橘IC 対面通行解除 |



（発災直後）



（1車線交通確保状況）



（2車線通行帯確保状況）



【参考】（4車線通行帯確保状況）

(3) 美しいお手洗いを目指した取り組み

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。

- ・2007年度にお手洗い内の段差を解消した箇所：20箇所（整備率78%）



（施工前）



（施工後）

《お手洗い内段差解消：北陸道 南条SA（下）》

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、大便器の洋式化及び洗浄器付便座の整備を推進しました。

- ・リフレッシュ：2007年度は6箇所を実施
- ・洋式化：2007年度は284基を整備（洋式便器比率44%）
- ・洗浄器付便座：2007年度は793基を整備（洗浄器付便座比率49%）



改装による美化



女性用トイレの増設



大便器の洋式化及び
洗浄器付便座

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。

- ・2007年度は19箇所を実施



臭気測定



特殊洗浄効果



拡大写真

便器を取り外し
排水管の洗浄

(4) 環境の保全・地域との調和を目指した道路管理の取り組み

関係機関と調整の上、遮音壁の新設・嵩上げ、のり面樹林化など必要な環境対策を適切に実施しました。

- ・2007年度に設置した遮音壁の延長:約2Km
- ・2007年度に実施した樹林化面積:約20ha

【東名高速道路 12KP付近】



《遮音壁（施工前）》



《遮音壁（施工後）》

【北陸自動車道 278.5KP付近】



《樹林化（施工前）》



《樹林化（施工後）》

(5) 渋滞解消の取り組み

交通混雑期での料金TDM⁽¹⁾の実施、中央道(上り線)小仏トンネル手前への登坂車線や東名(上下線)岡崎IC付近へのLED速度回復情報板設置による渋滞削減に取り組みました。(1 19頁参照)

しかしながら渋滞が多く発生している路線での交通量の自然増加や圏央道の開通により環状外側となる中央道の交通量が増加、また道路や構造物を適切かつ効率的に維持するための補修・修繕工事を追加実施したこと等が大きな要因となり渋滞が増加しました。

- ・本線渋滞損失時間:728万台/時間年

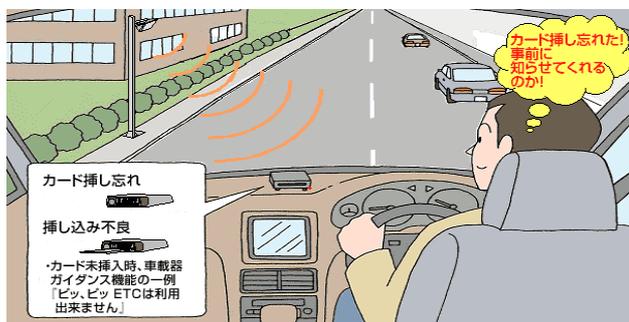
前年度687万台/時間年 41万台/時間・年増加

(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充実の取り組み

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：31箇所(整備率31%)



(お知らせアンテナの設置例 東名・清水IC)

不正通行対策の強化を図りました。

不正通行車両の特定に向け、高性能カメラを65レーンに設置しました。

不正通行抑止策として、一般レーンに開閉バーを59レーンに設置しました。

また、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。

更に、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、SA・PA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の取り組み

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を図りました。

・ETC利用率：69% 74.6%前年度より約6%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)



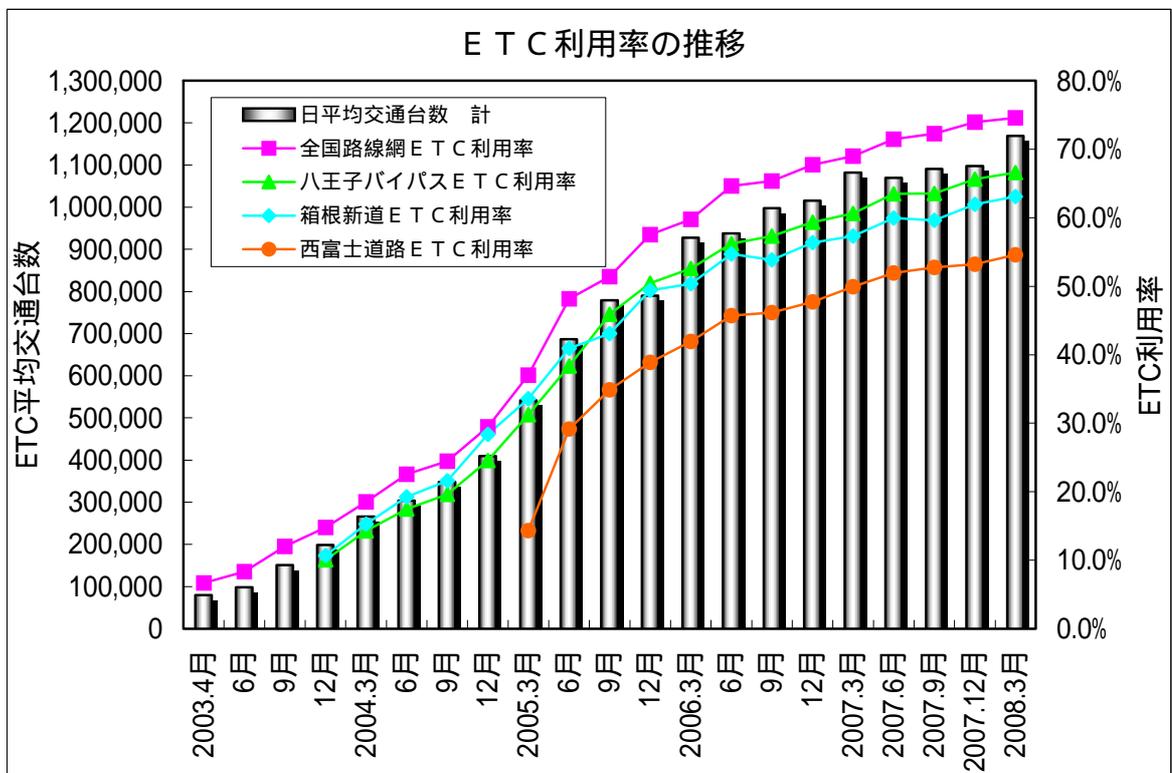
(河口湖SAでのETCワンストップサービス)



(600ポイントプレゼントキャンペーン)



〈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置いたものです。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 | 2006年度実績値 | 2007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 | 687 | 728 | 料金 TDM ⁽¹⁾ で減少したものの、渋滞が多く発生している路線での交通量の自然増加、東名集中工事でのジョイント取替工事追加の影響等により昨年に比べ渋滞が増加。(1 19 頁参照) |
| 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 | 67 | 2007年1月、東名高速 長尾高架橋で発生したジョイント破損事故を受け、旧タイプの鋼製ジョイントの緊急点検並びに取替工事を実施したことや、中央道、北陸道、東海北陸道、東名阪道及び小田原厚木道路等一般有料道路区間において、路面のわだち掘れ、段差及びクラックの発生状況により維持管理基準を超えない時期に舗装補修を実施したところ、補修予定数量を上回り、その結果、工事車線規制時間が増加。 |
| ETC利用率 | ETC 導入済み料金所におけるETC利用者の割合 | % | 69 | 74.6 | 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} | 9.5 | 9.1 | 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 | % | 94 | 96 | 要補修箇所約 124km・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 | % | 96 | 98 | 要対策箇所約 150 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 | 3.6 | 安全性・快適性、走行信頼性、情報関連、休憩施設の全項目で若干前年度を上回ったため、総合顧客満足度は、0.1ポイント上昇し、3.6となった。 |

【一般国道1号（箱根新道）】

| アウトカム 指標 | 定義 | 単位 | 2006年度 実績値 | 2007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 | 0.05 | 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) | 34 | 44 | 路面のわだち掘れ、段差及びクラックの発生状況により維持管理基準を超えない時期に舗装補修を実施したところ、補修予定数量を上回り、その結果、工事車線規制時間が増加。 |
| ETC 利用率 | ETC 導入済み料金所におけるETC利用者の割合 | % | 57.7 | 63.1 | 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 | % | 74 | 83 | 要補修箇所約3km・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 | % | 0 | 12 | 要対策箇所約2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 | (3.2) | (3.4) | ()は参考値 |

【一般国道16号（八王子バイパス）】

| アウトカム 指標 | 定義 | 単位 | 2006年度 実績値 | 2007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) | 129 | 129 | 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 | % | 61.1 | 66.6 | 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 | % | 96 | 97 | 要補修箇所約0.2km・車線の補修完了 |
| 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 | (3.3) | (3.4) | ()は参考値 |

【一般国道139号（西富士道路）】

| アウトカム 指標 | 定義 | 単位 | 2006年度 実績値 | 2007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) | 98 | 64 | 建設事業(新東名接続関係)の工事が減少したことにより工事車線規制時間が減少した。 |
| ETC 利用率 | ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合 | % | 50.1 | 54.6 | 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} | 37.1 | 40.0 | 事故件数が、H18:26件に対し、H19:28件と2件増加。 |
| 舗装保全率 | 舗装路面の健全度を表す車線の延長比 | % | 95 | 96 | 要補修箇所約1km・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 | % | 0 | 100 | 要対策箇所全2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) | (3.6) | ()は参考値 |

【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 | 2006年度 実績値 | 2007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) | 6 | 0 | 2007年度は、車線規制を伴う補修工事が発生しなかったため、工事車線規制時間が減少した。 |
| 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} | 19.6 | 0 | 発生件数は、2006:1件、2007:0件 |
| 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 | (3.8) | (3.7) | ()は参考値 |

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2007年の暦年データをもとに報告いたします)

| | |
|---------------|---------------------------|
| 本線渋滞損失時間 | 【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】

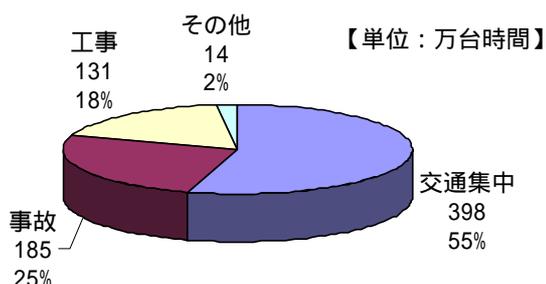
渋滞を削減することにより、高速道路走行時の定時性を向上させます。

| | | |
|---|---------------|-----|
| 【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 | 2006年度 実績値 | 687 |
| | 2007年度 計画値 | 662 |
| | 2007年度 実績値 | 728 |

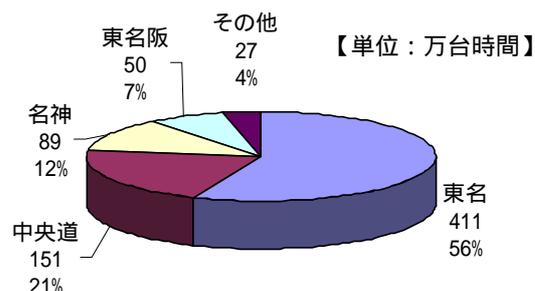
2007年度 渋滞発生状況（本線渋滞損失時間 728万台・時間）

要因別で見ると交通集中渋滞が398万台・時間（約55%）と最も多い
路線別では東名での発生が全体の約56%と最も多く、次いで中央道・名神・東名阪であり、4路線で全体の96%を占める。

< 728万台・時間の要因別内訳 >



< 728万台・時間の路線別内訳 >



交通集中渋滞 398万台・時間での渋滞箇所別内訳をみると、渋滞が多く発生している下記の主な箇所で、全体の約62%を占める。

< 渋滞箇所別内訳 >

| 道路名 | 上下の別 | 主要な渋滞先頭箇所 | 区間 | 渋滞損失時間 (交通集中) | | 備考 (P19に記載の 取組み施策番号) |
|-----|------|-------------|----------|------------------|-----|----------------------------|
| | | | | (万台・時間) | 割合 | |
| 東名 | 上下線 | 大和トンネル | 横浜町田～厚木 | 66 | 16% | 、 |
| | 上下線 | 岡崎インターチェンジ | 豊田J～音羽蒲郡 | 61 | 15% | |
| | | 日進バスストップ | 東名三好～日進J | 20 | 5% | 、 |
| 中央道 | 上り線 | 小仏トンネル | 八王子J～相模湖 | 34 | 8% | |
| | 下り線 | 相模湖インターチェンジ | 相模湖～相模湖東 | 26 | 6% | |
| 名神 | 上下線 | 一宮インターチェンジ | 一宮～一宮J | 25 | 6% | |
| 東名阪 | 上下線 | 四日市インターチェンジ | 四日市東～鈴鹿 | 15 | 4% | |
| 合計 | | | | 247 | 62% | |

割合：交通集中渋滞 398万台・時間に対する内訳

達成度報告（2007年度の取り組みと成果）

交通混雑期での料金TDM⁽¹⁾を実施し、約1万台・時間/年減少したものの、中央道（上り線）小仏トンネル手前への登坂車線及び東名（上下線）岡崎IC付近へのLED速度回復情報板については当初目標としていた時期から完成が遅れたことにより、今年度の効果発現には至りませんでした。（119頁参照）

全体の本線渋滞損失時間は、渋滞が多く発生している路線での交通量の自然増加により約23万台・時間/年が増加し、また中央道では圏央道の開通により環状内側の交通量が減少したものの、環状外側で予測を上回る交通量増加により全体で約7万台・時間/年が増加。

また東名集中工事では橋梁伸縮継手の追加等の工事規制規模を増加したこと等により約7万台・時間/年の工事渋滞が増加、さらに事故渋滞が全体で約5万台・時間/年の増加したこと等により、687 728万台・時間/年と約41万台・時間/年（約6%）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。

交通混雑期における料金TDM⁽¹⁾の実施による渋滞の減少

東名（上り）大和トンネル付近の渋滞を対象として、特に交通が混雑するお盆、GW、お正月の期間に料金TDMを実施し、渋滞損失時間が約1万台・時間減少しました。

（119頁参照）

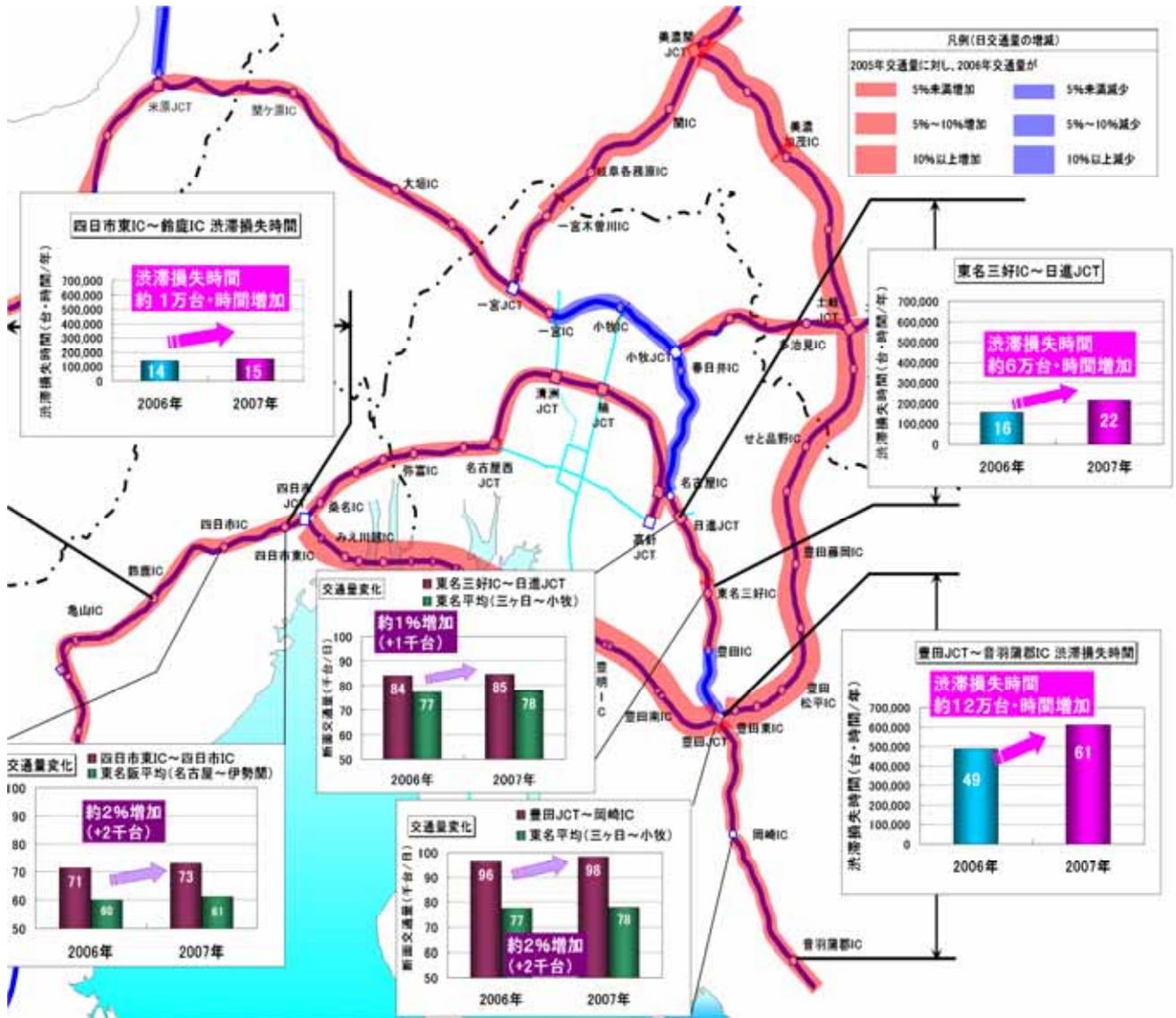
渋滞が多く発生している路線での交通量の自然増加による渋滞の増加

渋滞が多く発生している東名、東名阪道、中央道の交通量の自然増加に伴い、渋滞が増加しました。

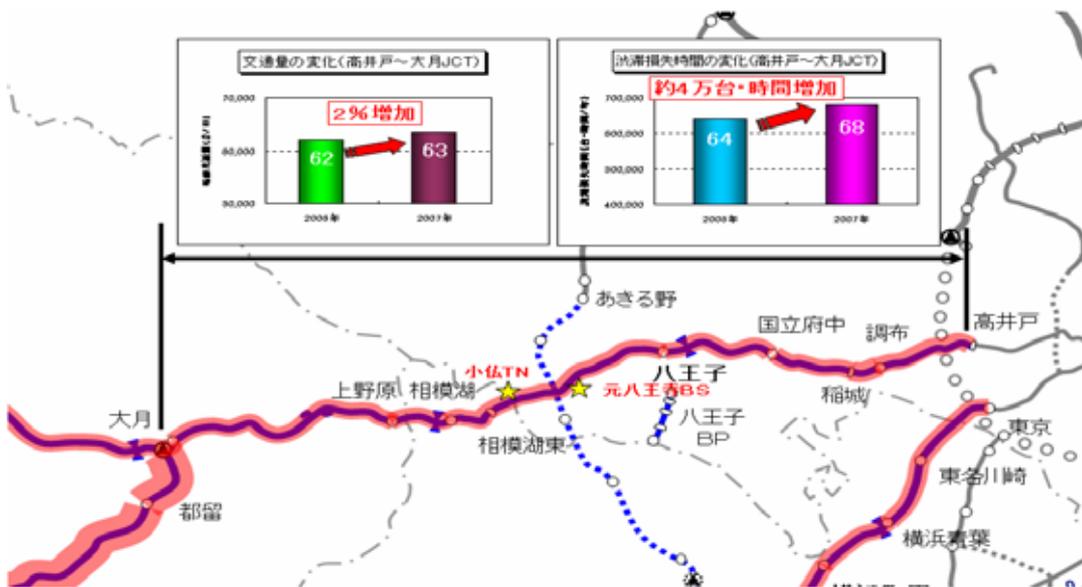
東名 岡崎～豊田JCT間の交通量が約2%（96 98千台/日）増加し、渋滞損失時間が約12万台・時間増加しました。

東名 東名三好～日進JCT間の交通量が約1%（84 85千台/日）増加し、渋滞損失時間が約6万台・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2%（71 73千台/日）増加し、渋滞損失時間が約1万台増加・時間増加しました。

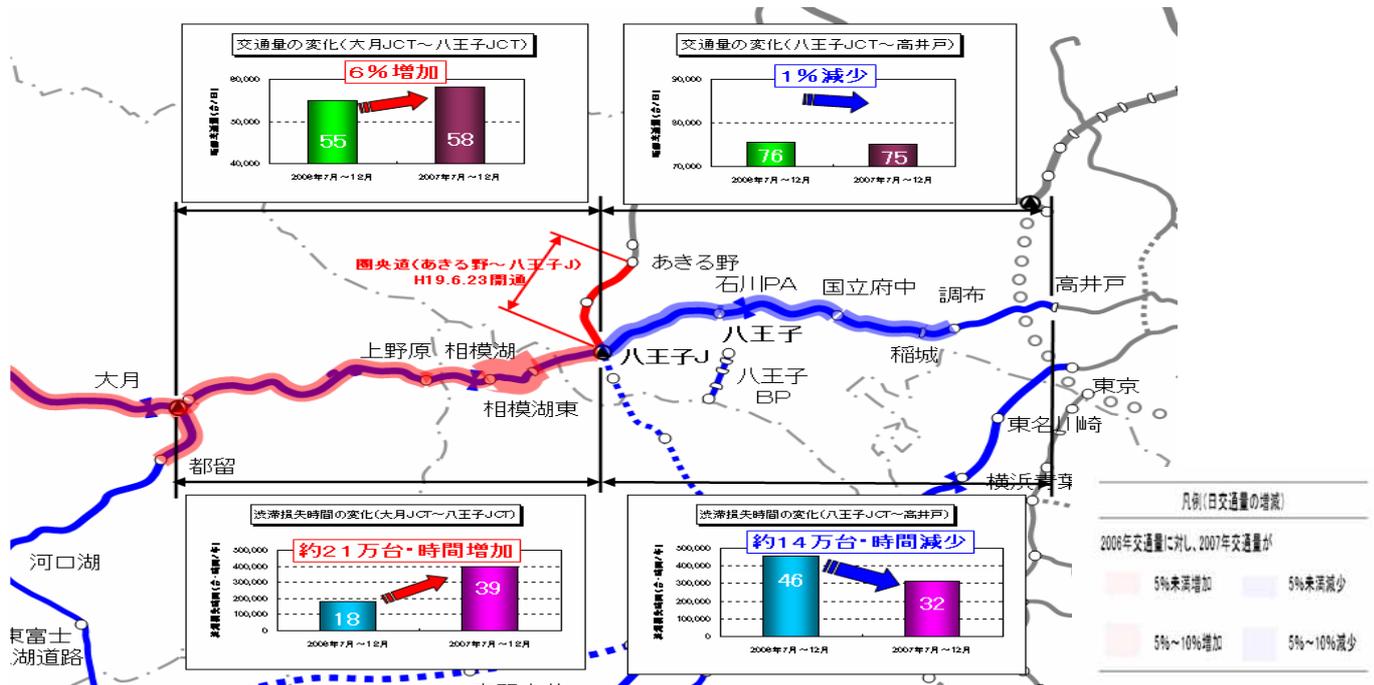


中央道 高井戸～大月間の交通量が約2% (62 → 63千台/日) 増加し、渋滞損失時間が約4万台・時間増加しました。



圏央道開通による予測交通量を上回る交通量増加による渋滞の増加

圏央道の開通により環状内側は交通量が減少し、約1.4万台・時間減少したものの、環状外側で予測を上回る交通量の増加に伴い約2.1万台・時間増加し、全体として約7万台・時間が増加しました。



東名集中工事等における工事量増加に伴う工事渋滞の増加

橋梁伸縮装置の事故を踏まえ取替え工事の追加や関係機関との調整によるOV剥落対策工事の追加により規制規模が昨年に比べ約3割増加。

これらに伴い東名集中工事等で約7万台・時間増加しました。

事故渋滞の増加

事故渋滞が約5万台・時間増加しました

参考) 2008年度の業績計画(目標値: 719万台・時間/年)

渋滞緩和に向け、暫定2車線の4車線化・付加車線の設置・LED速度回復情報板の設置・料金TDM⁽¹⁾の実施など渋滞対策事業を引き続き推進していきます。

2008年度の目標値については、交通量が増加傾向にある2007年度実績728万台・時間から9万台・時間減少を目標として719万台・時間/年と設定した。

H20 目標達成に向けた取組み

東名(上り)海老名SA付近の付加車線を完成させる
東名阪(上下) 梶BS付近の付加車線を完成させる

中央道(上)小仏TN付近の付加車線【H19年11月末 完成済】
東名(上下)岡崎IC付近のLED速度回復情報板【H20年3月末 完成済】
新名神(亀山J~甲賀土山)整備【H20年2月末 完成済】

<参考: H20以降の取組み(継続事業含む)>

暫定2車線の4車線化〔東海北陸道(美並~白鳥)〕【H20、H21 完成目標】
LED速度回復情報板の設置〔東名(上)大和TN付近〕【H21 完成目標】
付加車線の設置〔中央道(下)元八王子BS付近〕【H21 完成目標】
ネットワーク整備による交通分散

〔名古屋二環(名古屋南~高針)〕【H22 完成目標】
交通混雑期における料金TDM⁽¹⁾の実施【H19~】
情報提供TDM⁽¹⁾の実施

6ヶ月先までの渋滞予測情報及び中央道の渋滞緩和に向けた専用HPによる情報提供TDMを実施

1 TDMとは、交通需要マネジメント(Traffic Demand Management)の略称であり、お客様に時間、経路、交通手段や自動車の利用方法の変更を促すことにより、ピーク時間帯の交通需要をオフピーク時間帯へ分散させ、渋滞をはじめとする交通問題の解決を図る手法のことをいいます。

分散していただく方法として、料金割引による方法を料金TDM、渋滞予測情報等の提供による方法を情報提供TDMと呼んでいます。

<将来の対策: 東名・東名阪の抜本的対策(新東名・新名神ネットワーク整備)>

新東名、新名神のネットワーク整備により並行する東名・東名阪で発生している交通集中渋滞 約106万台・時間がほぼ解消され、全交通集中渋滞398万台・時間の約1/4程度が減少。



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 | 2006年度 実績値 | 59 |
| | 2007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 |
| | 2007年度 実績値 | 67 |

達成度報告（2007年度の取り組みと成果）

工事の重点化・集約化、集中工事など工事規制箇所の集約や部分解除等を積極的に実施したが、2006年度を上回る車線規制時間となりました。

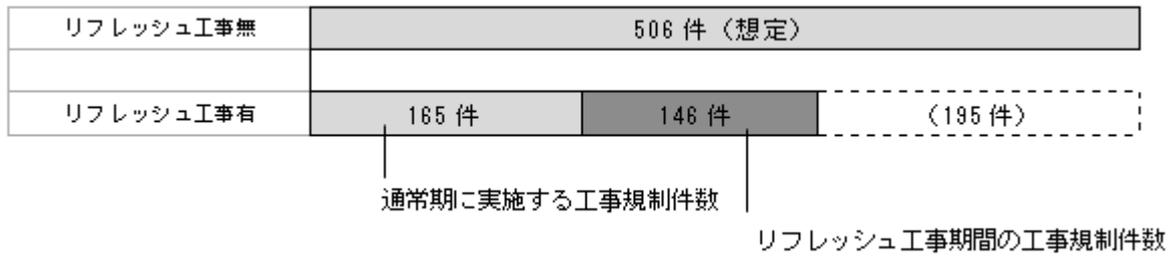
| 年 度 | 車線規制時間 (千時間) | 車線規制時間 (h・km年) | 備 考 |
|--------|-----------------|-------------------|-----|
| 2006年度 | 97.3 | 59 | |
| 2007年度 | 111.0 | 67 | |
| 増 減 | +13.7 | +8 | |

主な増加理由は次のとおりです。

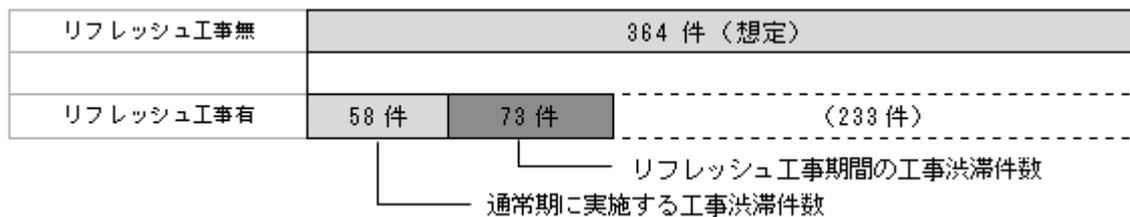
- ・2007年1月、東名高速道路 長尾高架橋で発生したジョイント破損事故を受け、旧タイプの鋼製ジョイントの緊急点検並びに取替工事の実施による増。
(1,300時間)
- ・中央道、北陸道、東海北陸道、東名阪道及び小田原厚木道路等一般有料道路区間において、路面のわだち掘れ、段差及びクラックの発生状況により、維持管理基準を超えない時期に舗装補修工事を実施したところ、補修予定数量を上回り、その結果、工事車線規制時間が増加。
(6,000時間)
- ・中央道 コンクリート舗装区間におけるオーバーレイ工事の本格実施による増。
(3,900時間)
- ・その他工事の実施による増
(2,500時間)

【参考】東名阪リフレッシュ工事の削減例

(1) リフレッシュ工事による年間工事規制の削減例 (東名阪 清洲西IC～鈴鹿IC)



(2) リフレッシュ工事による年間工事渋滞の削減例 (東名阪 清洲西IC～鈴鹿IC)



通常期に実施する工事とは、リフレッシュ工事期間以外に緊急的に行う事故復旧や舗装修繕工事などの工事、定期的に行わなければならない設備点検や道路面清掃作業などの工事のことです。

(参考) 2008年度の業績計画 (目標値: 2007年度を下回るよう努め、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によって、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：%] | 2006年度 実績値 | 69 |
| ETCが利用可能料金所におけるETC利用車両の占める割合 | 2007年度 計画値 | 74 |
| | 2007年度 実績値 | 74.6 |

達成度報告(2007年度の取組みと成果)

様々な施策を実施を中心として普及促進を図った結果、2007年度と比べてETC利用率は約6%の増加となり、目標値は達成しました。

ETC普及に向けた2007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。
- ・小田原厚木道路において、ETC短区間割引を実施しました。
- ・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、二輪車ETC車載器購入支援キャンペーン、セットアップ費用の一部負担、ETC車載器リース制度支援等の車載器購入支援策を実施しました。
- ・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民営化2周年キャンペーン、ETC車載器無料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。
- ・サンデードライバー等の利用率向上のため、企画割引(北陸3県ETC週末フリーパス等周遊区間乗り放題型(9商品、うち旅行会社との連携タイプ3商品)、東名等における料金TDM⁽¹⁾型(3回:GW、お盆、正月))や中央道・関越道接続記念キャンペーン等マイレージプレゼント型を実施しました。(119頁参照)

【広報関係】

・各種広報活動等

広域的に統一した広報を行うため道路会社6社共同で、お盆、正月の帰省時期に、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。中日本独自としてはETCレーン通過時の速度抑制や車間距離の確保停止時の対応方法等、安全啓発に関する広報を実施しました。

【車載器購入支援】



〈四輪：ETC車載器リース制度〉



〈二輪：ETC車載器リース制度〉



〈民営化2周年記念普及促進キャンペーン〉

【広報関係】



〈普及促進：ポスター〉



〈普及促進：新聞広告〉



〈普及促進：交通広告〉



〈普及促進：雑誌広告〉



〈安全啓発：リーフレット〉



〈安全啓発：ポスター〉

(参考) 2008年度の業務計画(目標値：76%)

2007年度の車種別の利用状況を見ると、中・大型・特大はそれぞれETC利用率は約9割、軽自動車は約5割、普通車は約7割でした。よって、2008年度についても引き続き軽・普通車のETC利用率の向上を目指すほか、お客様に安心してETCをご利用いただくための安全啓発に取り組みます。

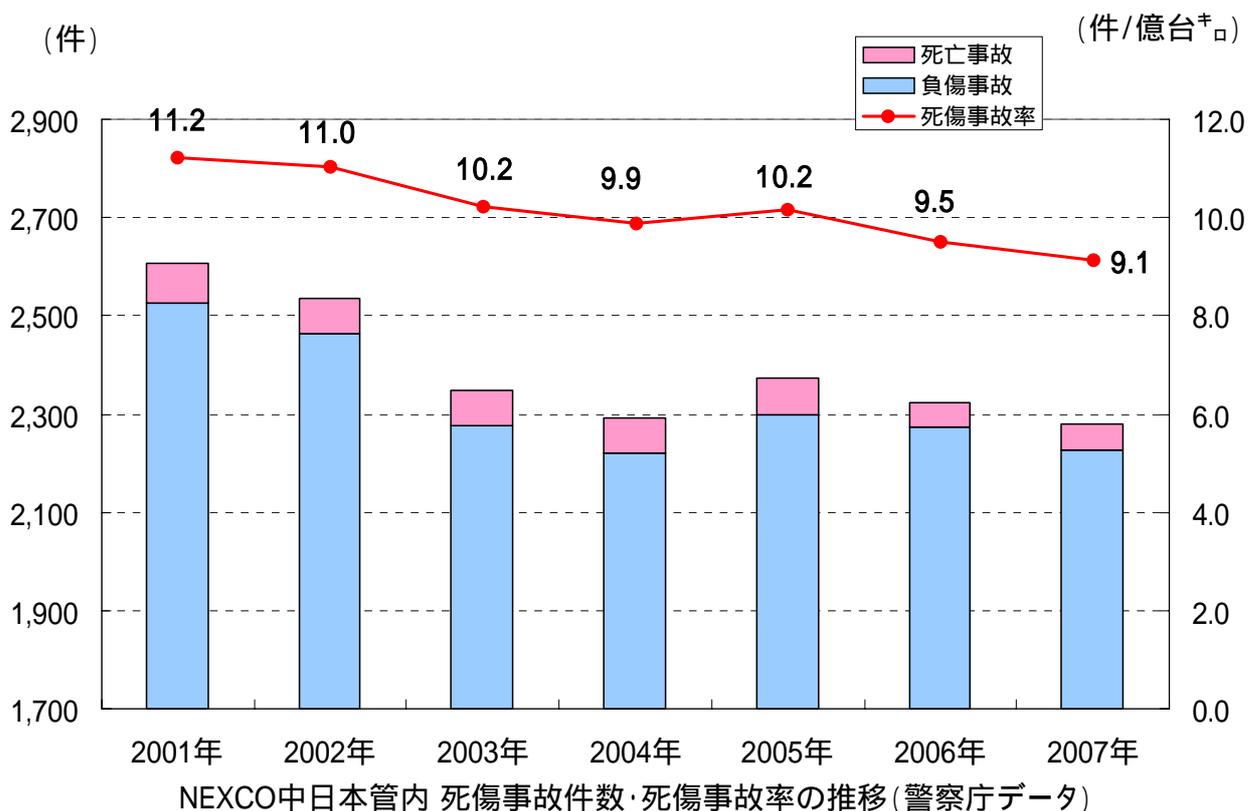
事故防止対策の推進【取組み - 4】

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〕 | 2006年度 実績値 | 9.5 |
| 走行車両 1 億台キロあたりの死傷事故件数 | 2007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 |
| | 2007年度 実績値 | 9.1 |

達成度報告（2007年度の取り組みと成果）

湿潤時の事故防止対策として、約 130 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 15km の中分強化型防護柵の整備等を実施しました。



中央自動車道 八王子JCTランプ部における事故防止対策

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の開通に伴い、中央自動車道と接続する八王子JCTは、平成19年6月23日に開通したが、開通後、主にBランプ(中央道 下り 圏央道方面)及びHランプ(中央道 上り 圏央道方面)において事故が多発したことを受け、追加の安全対策として、薄層舗装や導流レーンマーク、図形警戒標識を12月中旬までに順次施工しました。

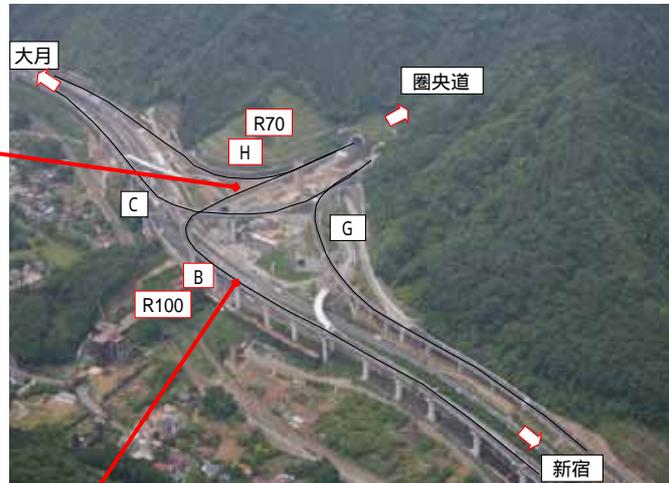
< Hランプ安全対策実施状況 >



コンクリート防護柵



薄層舗装・導流レーンマーク



< 八王子JCT全景 >

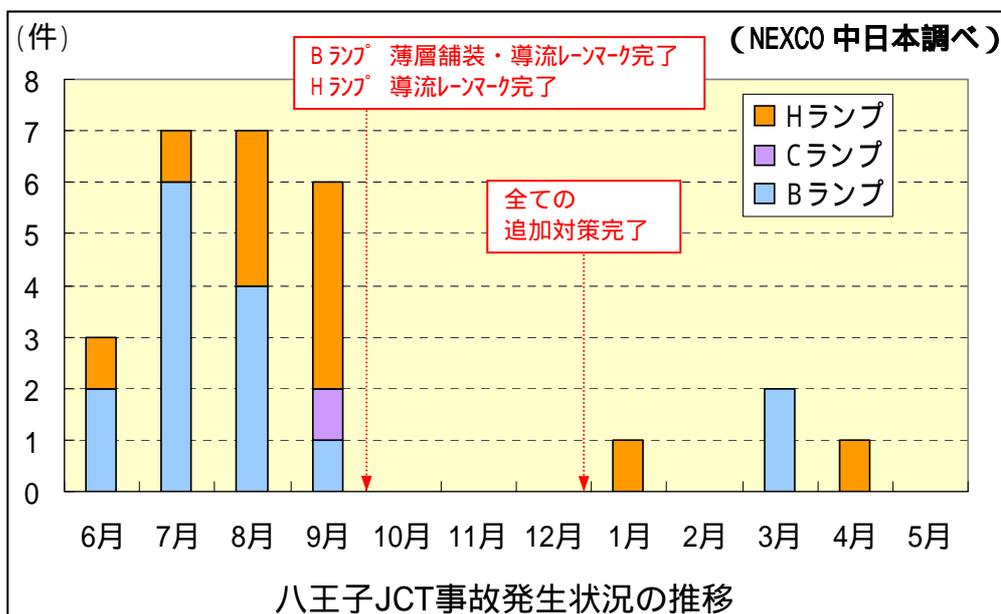
< Bランプ安全対策実施状況 >



薄層舗装・導流レーンマーク



警戒標識



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：％〕 | 2006年度 実績値 | 94 |
| 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 | 2007年度 計画値 | 95 |
| | 2007年度 実績値 | 96 |

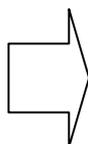
達成度報告（2007年度の取り組みと成果）

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120km・車線の舗装補修を実施しました。

【北陸自動車道 69.1 KP付近】



《舗装補修（施工前）》



《舗装補修（施工後）》

（参考）2008年度の業績計画（目標値：98％）

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】

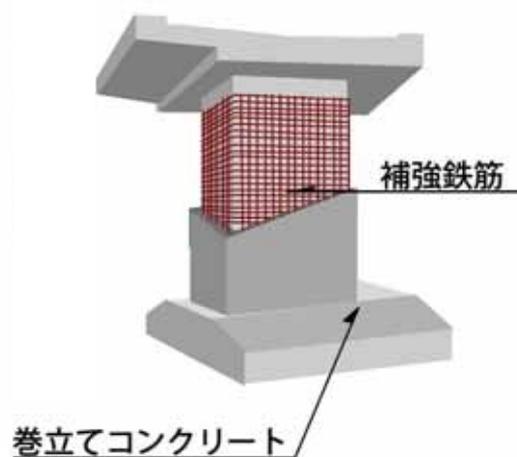
対策が必要な橋梁の橋脚を補強し、地震に強い道路を目指します。

| | | |
|---|---------------|----|
| 【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 | 2006年度 実績値 | 96 |
| | 2007年度 計画値 | 98 |
| | 2007年度 実績値 | 98 |

達成度報告（2007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てきました。東名、名神、中央道、東名阪道、伊勢道において対策が完了しました。

2007年度は要対策箇所150基の耐震補強を完了し、進捗は98%となりました。



（参考）2008年度の業績計画（99%）

2010年度の完了を目指し、2008年度は、着実な工事進捗を図っていきます。

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】

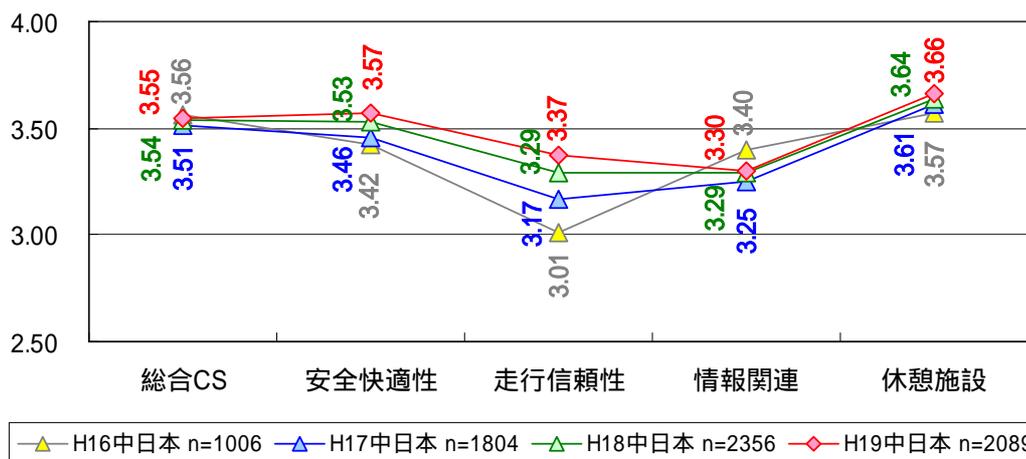
お客様の評価を維持管理業務に反映し、お客様満足度の向上を目指します。

| | | |
|--|---------------|-------------------------|
| 【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） | 2006年度 実績値 | 3.5 |
| | 2007年度 計画値 | 前年を上回るよう努め、定期的にチェックしていく |
| | 2007年度 実績値 | 3.6 |

達成度報告（2007年度の取り組みと成果）

安全性・快適性、走行信頼性、情報関連、休憩施設の全項目で若干前年度を上回ったため、総合顧客満足度は、0.1ポイント上昇し、3.6となりました。

2007年度CS調査(Web調査)結果より
総合CS値と戦略CS値の経年比較



（参考）2008年度の業績計画（目標値：2007年度を上回るよう努め、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ており、今後も継続していきます。

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な補修・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 実績額(参考) | 2007年度 決算額 | | |
|---------|-------------------|---------------|---------------|----|
| | | 2007年度 計画額 | 2007年度 実績額 | 備考 |
| 清掃作業 | 35 | | 31 | |
| 植栽作業 | 28 | | 30 | |
| 光熱水費 | 30 | | 34 | |
| 雪氷対策作業 | 34 | | 50 | |
| 保全点検 | 土木構造物の点検等 | 16 | 17 | |
| | 施設設備等の点検 | 36 | 39 | |
| 土木構造物修繕 | 橋梁 | 53 | 49 | |
| | トンネル | 10 | 6 | |
| | 舗装 | 102 | 80 | |
| | その他の修繕 | 27 | 20 | |
| 施設設備修繕 | 電気施設等 | 43 | 41 | |
| 車両維持費 | 9 | | 8 | |
| その他 | 54 | | 53 | |
| 計 | 477 | 449 | 458 | |

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
- ・ 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

2007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124km・車線 | 96% |
| 箱根新道 | 約3km・車線 | 83% |
| 八王子バイパス | 約0.2km・車線 | 97% |
| 西富士道路 | 約1km | 96% |
| 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

2007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170橋 | 85% |
| 箱根新道 | 該当なし | 74% |
| 八王子バイパス | 〃 | 94% |
| 西富士道路 | 〃 | 85% |
| 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

2007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6,300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20件 | 100% |
| 中部縦貫自動車道 | 約20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 実績額(参考) | 2007年度 決算額 | | |
|----------|-------------------|---------------|---------------|----|
| | | 2007年度 計画額 | 2007年度 実績額 | 備考 |
| 料金收受業務 | 163 | | 169 | |
| 交通管理業務 | 42 | | 44 | |
| クレジット手数料 | 48 | | 55 | |
| その他 | 77 | | 57 | |
| 計 | 330 | 336 | 325 | |

< 主な増減理由 >

- ・ 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 | 12,143 件 | 84,685 件 |
| 箱根新道 | 59 件 | 351 件 |
| 八王子バイパス | 34 件 | 180 件 |
| 西富士道路 | 32 件 | 2,111 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 | 91 枚 | 1,337 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が逮捕・書類送検され、特措法違反により罰金300万円の判決が言い渡されました。

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〉

高性能カメラの増設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増設

〈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・捜査への協力対策の強化

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み、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。

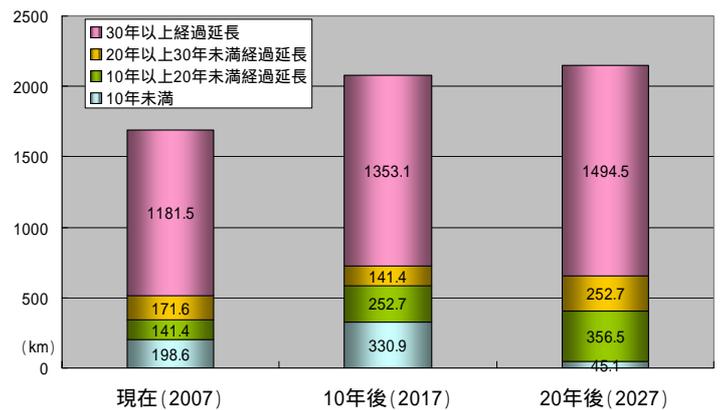
また、今後は道路構造物の状態を客観的に把握・評価し、中長期的な道路資産の状態を予測するとともに、お客様の声も施策に反映し、予算的制約の中で、いつどのような対策をどこに行うのが最適であるかを考慮して、道路構造物を計画的かつ効率的に管理する「総合保全マネジメント」を構築し、道路機能の保全対策を推進していきます。

道路構造別の延長内訳(2007年度末時点)

| | 道路延長 (km) | 土工 (%) | トンネル (%) | 橋梁 (%) |
|-----------|--------------|-----------|-------------|-----------|
| NEXCO 中日本 | 1,721 | 70.5 | 8.6 | 20.8 |
| NEXCO 全体 | 7,572 | 75.9 | 9.8 | 14.3 |

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。

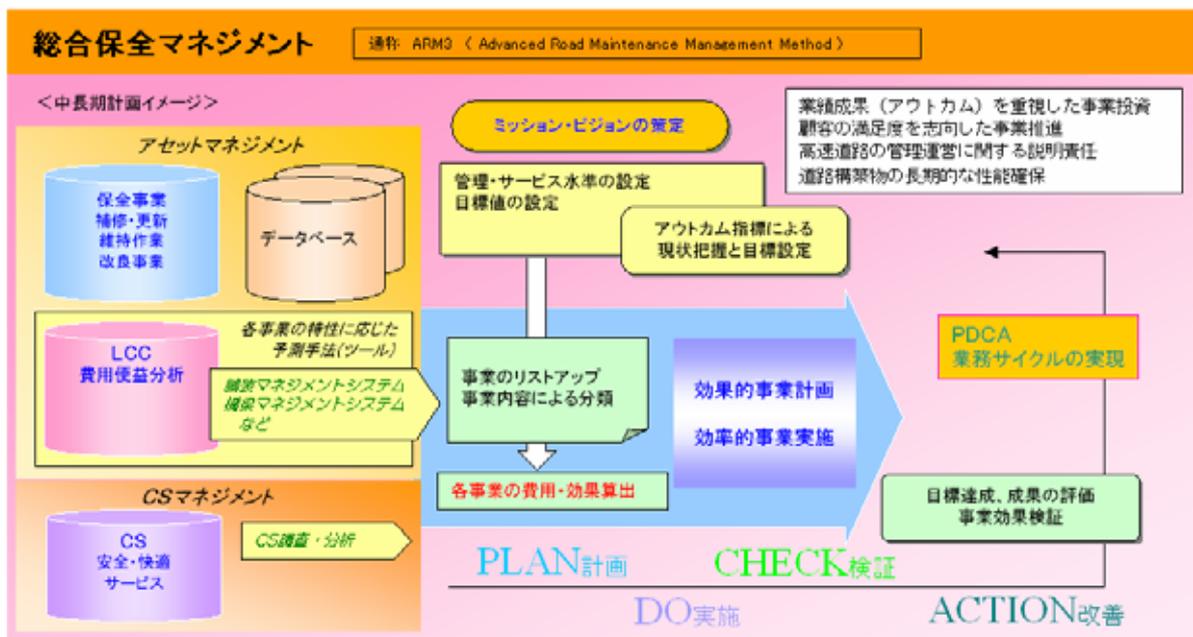
経過年数別の延長内訳



経過年数による保全対策のイメージ

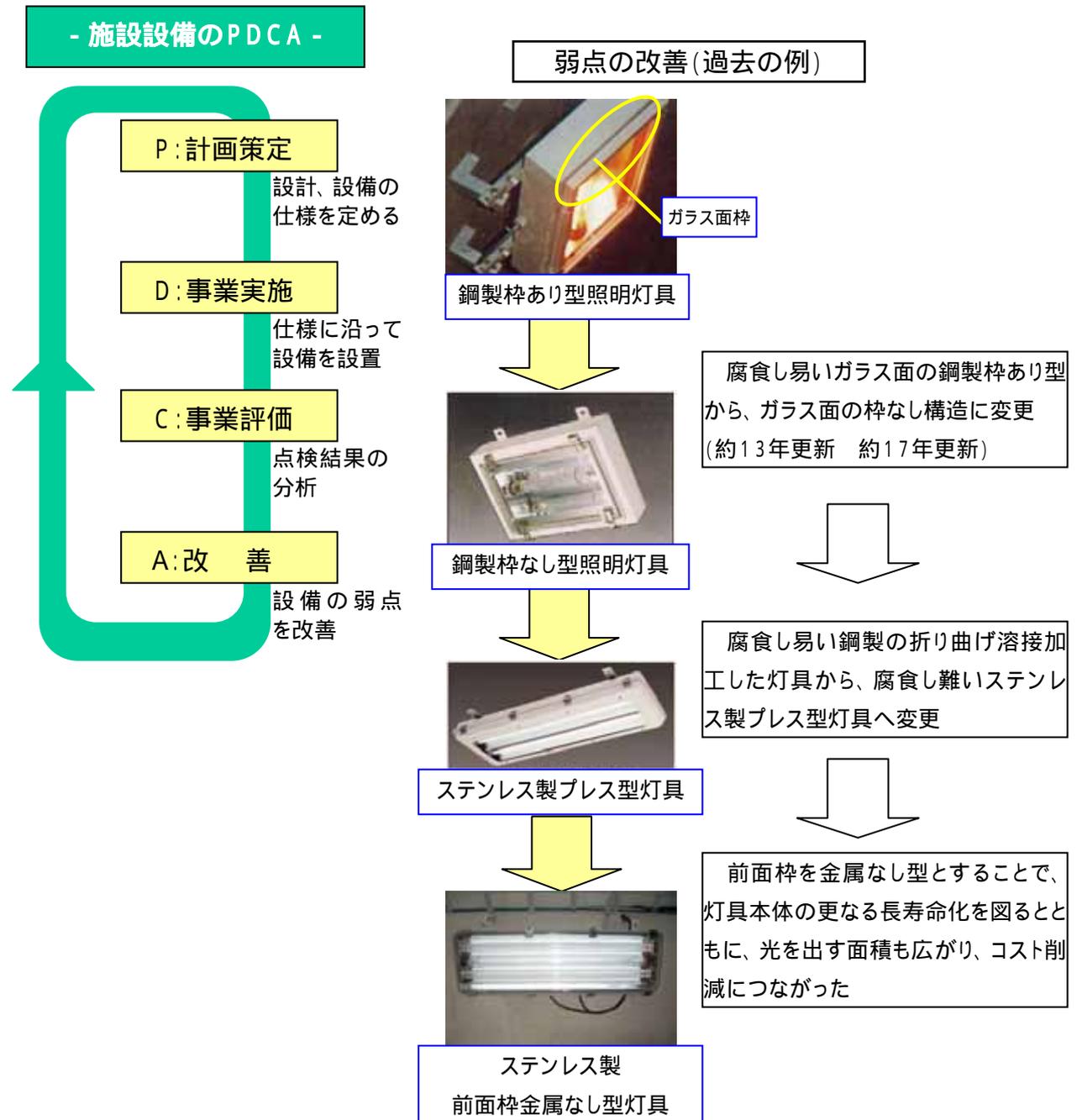
約10年経過の道路: 詳細点検を開始

約20年経過の道路: 部分的な老朽化対策を開始



3.点検結果の分析による設備の長寿命化の取組み

電気、通信・機械・建物設備の点検結果や故障原因を分析し、故障の少ない設備となるよう仕様改善を図ることにより、より信頼性が高く、長寿命の機器となるよう努めてまいります。



4.ETC普及推進への取組み

2008年度末のETC利用率目標値は、76%としております。

2007年度月平均最大ETC利用率(2007年3月)は74.6%となっており、今年度末までに利用率を1.4%向上させる必要があります。

2008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)車載器購入支援の実施

「ETC車載器らくらく導入キャンペーン(リース制度)」(継続実施)

四輪:20万台、二輪:1万台 道路会社6社共同実施

(2)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。



《河口湖ショッピングセンターでのETCワンストップサービス》

(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周遊プラン」

3月14日～6月16日間で、愛知・岐阜県内の指定発着IC～北陸3県(富山・石川・福井)の指定発着ICの往復と北陸3県の周遊エリア内であれば、3日間乗り放題のお得なサービスが受けられます。
(対象車両:軽・普通車)



「速旅」富士周遊プラン

4月19日～7月18日間で、首都圏(東名:東京～大井松田、中央道:高井戸～相模湖)～富士山周辺(東名:御殿場～裾野、中央道:上野原～河口湖、東富士五湖道路)の指定発着ICの往復に加え、富士山周辺の周遊エリア内であれば、2日間乗り放題のお得なサービスが受けられます。

(対象車両:軽・普通車)

ワイドコースの場合、周遊エリアが拡大されます。

(東名:～静岡、中央道:～小淵沢)



(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、普及促進広報を実施いたします。

また、お客様に安心してETCをご利用していただくための安全啓発広報も実施します。

5. 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ヵ年で、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、引続き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。

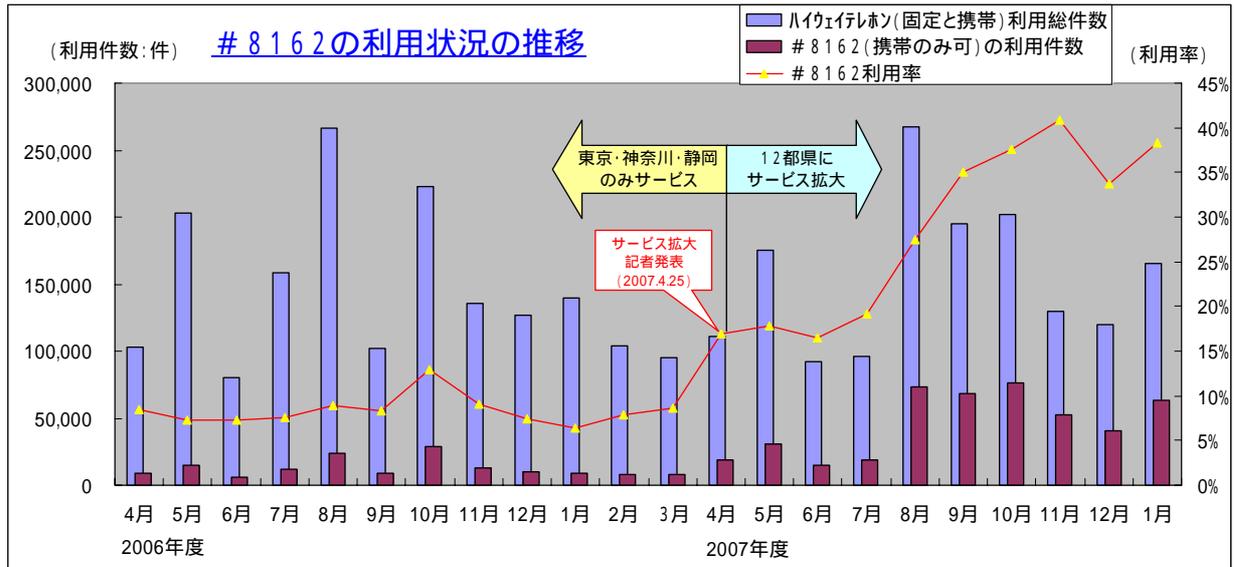
6. ハイウェイテレホンの利便性向上に対する取組み

「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でした。

そこで、あらかじめ電話番号をひかえておかなくても良いなど、ハイウェイテレホンの利便性を高めるため、2007年4月25日から当社の営業範囲すべてに「#8162」のサービスを拡大しました。

「#8162」の利用状況の推移は、以下のグラフのとおり、拡大前約10%の利用率が、拡大後約40%の利用率と多くの方にご利用いただいている状況です。今後も更なる利用促進に向け広報の拡大を実施していきます。

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トンネルについて、2007年度5トンネルで通話可能となり、整備率も93%となりました。今後も関係機関と調整を図り、残り7トンネルについて通話可能となるよう努めます。なお、トンネル以外的高速道路においても携帯電話が利用できないところをなくすため、各通信事業者(NTT ドコモ、KDDI、ソフトバンクモバイル)と協議を実施していきます。

< 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 | 1,690 | 1,187 | 357 (2150 橋) | 146 (168TN) | 2007 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) | 2007 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) | 2007 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) | 2007 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) | 2007 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 | 1,623 | 28 | 610 | 2007 年度 未データ |
| 一般国道 1 号(箱根新道) | 8 | 46 | 0 | 2007 年度 未データ |
| 一般国道 1 6 号 (八王子バイパス) | 33 | 22 | 0 | 2007 年度 未データ |
| 一般国道 1 3 9 号(西富士道路) | 22 | 26 | 0 | 2007 年度 未データ |
| 一般国道 1 5 8 号 (中部縦貫自動車道) | 3 | 10 | 5.6 | 2007 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2007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2007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(%) | | | | | 合計 |
|----------------------|-----------|-----|-----|-----|-----|------|
| | 軽自動車等 | 普通車 | 中型車 | 大型車 | 特大車 | |
| 全国路線網 計 | 46 | 74 | 85 | 96 | 96 | 74.6 |
| 一般国道1号(箱根新道) | 33 | 61 | 78 | 91 | 83 | 63.1 |
| 一般国道16号 (八王子バイパス) | - | 62 | - | 93 | 92 | 66.6 |
| 一般国道139号 (西富士道路) | - | 51 | - | 87 | 94 | 54.6 |

注1) 一般国道158号(中部縦貫自動車道)はETC設備未設置

(4) 2007年度の気象状況

降雨記録

4月中旬の後半から下旬にかけては、短い周期で気圧の谷が通過して天気のぐずついた時期がありました。5月上旬の終わりから中旬にかけて寒気を伴った気圧の谷の影響で、広い範囲で雷雨となり、下旬には低気圧や前線の影響で、静岡県を中心に大雨となった日がありました。6月上旬の終わりには、上空の寒気の影響で広い範囲で雷雨となり、月の後半は、梅雨前線が本州付近に停滞し曇りや雨の日が多くなり、大雨となった日もありました。なお、東海地方は14日ごろ梅雨入りしました。7月中旬の前半を中心に梅雨前線の活動が活発となり、また台風第4号の影響もあって降水量がかなり多くなりました。なお、東海地方は27日ごろ梅雨明けしました。8月は南からの湿った空気や上空の寒気の影響で雨や雷雨となった日がありましたが、全体として降水量はかなり少なめでした。9月は本州付近に停滞した前線や南からの湿った空気の影響を受けやすく、曇りや雨の日が多くなり、中旬の中頃には伊豆半島に上陸した台風9号の影響で静岡県では大雨となりました。10月の前半はあまりまとまった雨は降りませんでした。26日から27日にかけては、台風20号が東海地方に接近し、大雨となりました。

台風は24個発生し、このうち3個が本土に上陸しました。このうち東海地方に上陸した台風は、7月中旬の台風4号と9月上旬の台風9号の二つでした。

降雪記録

11月中旬から下旬のはじめに冬型の気圧配置が現れやすく、山間部では曇りや雨または雪の日が多くなりました。また強い寒気が南下して冷え込んだ時期がありました。12月は、気圧の谷の通過後は冬型気圧配置となりましたがそれほど長続きせず、強い寒気の南下もありませんでした。しかし、月の終わりは強い冬型となって山間部では大雪となり、平野部でも雪の降った所がありました。1月は月のはじめに冬型が強まり山間部を中心に大雪となりました。その後は冬型が長続きせず、天気は数日の周期で変わりました。本州南岸を低気圧や前線が短い周期で通過したため曇りや雨の日が多くなりました。2月上旬と下旬は天気が数日の周期で変わり、気圧の谷の通過後は冬型となりました。中旬は冬型の日が続き気温が低くなりました。また、中旬の終わりには発達した低気圧の影響で平野部でも大雪となった日がありました。3月の天気は数日の周期で変わりましたが、高気圧に覆われて晴れた日が多くなりました。冬型の気圧配置や

寒気の南下はほとんどなく、東海地方平均の月平均気温は1946年以降2番目に高い値となりました。

