

事業計画の概要

平成18営業年度

目 次

1 . はじめに	1
2 . 計画概要	2
3 . 高速道路建設事業の事業計画	3
4 . 高速道路管理事業の事業計画	5
5 . サービスエリア・パーキングエリア事業の事業計画	1 0
6 . 駐車場事業、トラックターミナル事業及び新規事業の事業計画	1 1
7 . 道路受託事業の事業計画	1 1
8 . 経営基盤を確立するための施策等	1 2
9 . 平成 1 8 営業年度の資金計画書及び収支予算書	1 3

1.はじめに

東日本高速道路株式会社は、政府の特殊法人改革により、平成17年10月1日に設立、スタートいたしました。

NEXCO東日本は、『お客様に信頼され真に国民のためになる』ことを目指し、次の経営方針を掲げています。

- ・ 高速道路をご利用されるお客様とのふれあいを第一に、お客様の満足の向上に努めます。
- ・ 徹底したコスト削減のもと、効率的な経営を行い、高速道路の貸付料を着実に支払います。
- ・ 談合等の不正防止やファミリー企業の見直しなど、公正・透明な経営を通じ、信頼性の向上に努め、企業の社会的責任（CSR）を果たします。

NEXCO東日本としては、これらの方針を実現していくため、平成18年度以降の具体的な経営方針・経営目標（数値目標）を定める『中期経営計画』を本年10月を目途に策定することとしています。

平成18営業年度事業計画は、NEXCO東日本として初めて1年間を通じた事業計画であるとともに、今般日本高速道路保有・債務返済機構との間で締結した高速道路事業に関する協定の内容に従い、かつ、それぞれの施策はこれから策定する『中期経営計画』にもつながっていくものです。

今年度は民営化会社として本格的なスタートを切る年であり、公団時代の事業運営方式から脱却し、株式会社としての経営のしくみを形づくっていく重要な時期ととらえ、会社全体が進むべき方向を見定めつつ、それぞれの施策を着実に実行していきます。

2 . 計画概要

平成 1 8 営業年度事業計画は、日本高速道路保有・債務返済機構との協定締結により、本格的に民営化の枠組みが動き出して初めての事業計画であり、高速道路事業については基本的に協定の内容に整合したものとしています。

高速道路事業以外の事業については、サービスエリア・パーキングエリア事業や駐車場事業など日本道路公団から継承した事業のほかに、新たな事業に取り組みます。

平成 1 8 営業年度の実業計画は、全体として約 4 , 4 7 2 億円、うち高速道路事業は約 3 , 9 0 0 億円の事業費をもって進めます。

資金計画については、合計約 1 0 , 9 2 2 億円の資金を高速道路事業、高速道路事業以外の事業の営業収入、財政投融资（政府保証債）、普通社債（財投機関債）及び民間借入により調達する予定です。

収支予算については、当期純利益として約 8 億円を見込んでおります。

3 . 高速道路建設事業の事業計画

平成18営業年度の高速道路の新設、改築事業については、約2,033億円の事業費により、平成18年度末で、全体延長(3,874km)の約88%にあたる3,390kmの高速道路ネットワークを形成されます。

平成18営業年度の高速道路の新設は、北海道縦貫自動車道など計18道路525kmの区間で、4車線化等の改築は、東北横断自動車道などの計4道56kmの区間で事業を実施します。

事業実施にあたっては、コスト削減への継続的な努力を前提に、信頼性の高い高速道路ネットワークを構築するため、機構との協定に基づき計画的かつ重点的な高速道路整備を行うとともに、その機能の向上・強化を図ります。

また、地球温暖化防止のため、新設する高速道路の斜面に植樹しCO₂の削減に努めるとともに、確実に品質を確保するため、体制の強化や技術の開発・活用を行い、「良いものをいかに安く作るか」という課題に積極的に挑戦していきます。更に、これらの保有技術は、SA(サービスエリア)などを利用し、お客様に紹介していきます。

本営業年度内の開通及び完成区間として、以下の2路線4区間の開通、1路線1区間の4車線化の完成を予定しています。

【新規開通予定区間】

- ・道央自動車道(八雲IC(インターチェンジ)~国縫IC):21.7km
- ・圏央道(八王子JCT(ジャンクション)~あきる野IC):9.6km
[うち、9.2kmは、中日本高速道路(株)の所掌]
- ・圏央道(つくば牛久IC~阿見東IC):12.0km
- ・圏央道(木更津JCT~木更津IC):7.1km

【4車線化完成予定区間】

- ・磐越自動車道(小野IC~阿武隈高原SA):4.8km

印の施設名称は仮称です。

【平成18年度開通予定区間】

道央自動車道（八雲IC～国縫IC）



圏央道（木更津JCT～木更津IC）



4 . 高速道路管理事業の事業計画

安全で円滑な交通を確保するとともに、お客様に満足していただけるサービスを提供します。

また、トータルコストを削減し、効率的な道路管理に取り組みます。

安全で快適な走行環境を確保するため、交通安全対策を推進するとともに、舗装の高機能化など道路機能の維持・向上を図ります。

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・点検に努めます。

雨天時の走行環境を向上させるため高機能舗装化を進めます。

- ・東北道、常磐道などで高機能舗装化を進め、高機能舗装率を約52%から約55%に向上させます。

地域の交通特性、お客様のニーズを反映した、より安全で効率的な工事規制の実施に努めます。

- ・工事の集約、期間・時間帯の厳選を行うことにより、路上工事による車線規制時間の約6%削減を目指します。

強化型中央分離帯防護柵の整備など、効果的な交通安全対策を実施します。

- ・東北道、常磐道などで強化型中央分離帯防護柵を整備し、強化型防護柵整備率を約78%から約80%に向上させます。
- ・東北道でカーブの見通しを良くする工事に着手します。

凹凸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ていきます。

- ・秋田道、磐越道などで実施します。



通常舗装

高機能舗装

道路の定時性を確保するため、通行止時間の削減を目指すとともに、渋滞対策の推進や道路情報提供の充実を図ります。

関係機関との連携により通行止の際には迅速な交通の回復に努め、通行止時間の短縮を図ります。

- ・迅速・効率的な作業・点検等により通行止時間の短縮を目指します。

渋滞時速度回復情報や渋滞予測情報の提供などを実施するなど、渋滞緩和に努めます。また、関越道花園 IC 付近の付加車線設置事業などに着手します。

- ・渋滞緩和に努めることにより、本線渋滞損失時間の約 2 %削減を目指します。

情報提供機器をより有効に活用し、リアルタイムで詳細な情報提供の更なる充実に努めます。

- ・大きな渋滞の発生や大雪が予測される場合には、臨時に情報板を設置します。

通行止発生時には、開通を待たれているお客様に対して、様々な手段により、通行止解除に向けた作業状況などの情報を提供していくよう努めます。

- ・休憩施設エリア内の拡声器などによる情報提供、料金所での情報提供、電話での対応、マスコミへの情報提供、等、様々な手段によりできる限りの情報を提供できるよう努めます。

冬期間の交通を確保するため、雪氷作業や雪氷対策設備の更なる充実を図るなど、雪に強い道路を目指します。

冬季間の気象変化に対しても極力交通を確保するよう、地域・気象特性に即した雪氷作業を行います。

- ・地域・気象特性を考慮し、道路の特性に応じた雪氷作業や、効率的な除雪車の配置等に取り組みます。

除雪車Uターン路などの雪氷対策設備を設置し、雪氷作業性の向上を図ります。

- ・関越道などで除雪車Uターン路や監視カメラを設置します。

降雪時の走行性向上のため、防雪柵の設置など、視程障害防止対策を進めます。

- ・関越道、道央道、青森道などに防雪柵や自発光型視線誘導標を設置します。



道路の特性に応じた雪氷作業



防雪柵

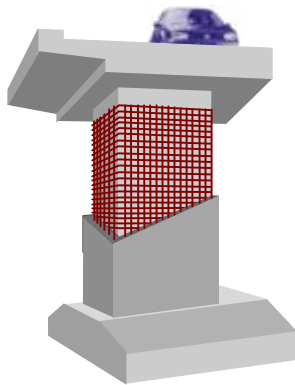
災害に強い道路ネットワークを構築するため、橋梁の耐震補強など防災対策を推進します。

阪神・淡路大震災クラスの大地震にも耐えられるよう、対策が必要な橋梁の補強を行っていきます。

- ・ 関越道、道央道などで橋梁の補強を行い、橋脚耐震補強率を約76%から約82%に向上させます。

降雨防災の強化を図ります。

- ・ 道央道、東北道などでのり面防災工事を実施します。



橋脚の耐震補強

E T Cの利便性向上、E T Cを活用した弾力的な料金設定、接客マナーの向上などお客様サービスの充実に取り組みます。

E T Cを活用してお客様に満足していただけるような料金サービスを展開していきます。

- ・マイレージサービスを活用した車載器購入支援策（600ポイント付加）を継続します。
- ・すべての道路において、料金の額50円につきマイレージポイントを1ポイント付加します。
- ・東京湾アクアラインの社会実験料金（普通車の場合2320円）を特別割引として継続します。
- ・今夏を目処に、横浜横須賀道路において時間帯割引を導入します。

お客様に、より快適にE T Cによる走行をしていただくため、E T C諸設備の整備を進めていきます。

- ・東関東道などでE T Cレーンの増設を行います。
- ・カード未挿入をお知らせするアンテナの整備を進めることにより、E T Cレーンで停止する率の約10%削減を目指します。

関係機関と連携し、二輪車E T Cの試行を進め、今秋の本格導入を目指します。

接客マナーを向上させ、お客様に気持ち良くご利用していただけるよう努めるとともに、割引料金を分かりやすくご案内するなど、お客様の声に適切にお応えしてサービスの向上に努めます。



二輪車E T Cの試行状況

技術開発を推進することなどによりトータルコストを削減し、効率的な道路管理に取り組みます。

新技術の開発を進め、また新工法を採用するなど、コスト削減を目指します。

ライフサイクルコストの最小化を図るマネジメント手法を導入するなどし、道路構造物の延命化を図るなど、効率的・効果的な道路管理に取り組みます。

環境の保全に配慮した道路管理に取り組みます。

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す。

CO₂の吸収・固定などの地球温暖化防止に資するため、盛土のり面の樹林化を進めます。

循環型社会の育成に資するため、建設発生土、コンクリート塊、アスファルトコンクリート塊などの建設副産物のリサイクルを推進します。

植物発生材の堆肥化など緑のリサイクルを推進し、循環型社会の形成に貢献します。

地域、関係機関、他の高速道路会社等との連携を強化し、高速道路による社会への貢献を目指します。

地域の観光施設やイベントとタイアップして利用促進を図るなど、地域に根付いた高速道路を目指します。

常に安全で安心して円滑にご利用いただき、高速道路が地域のくらしの向上に寄与するよう、道路管理を適切に行います。

大規模災害時には、関係機関や他社との連携を図り、高速道路が緊急輸送路として迅速かつ円滑に機能するよう努めます。

5 . サービスエリア・パーキングエリア事業の事業計画

サービス水準の向上と個性的なサービスを展開し、お客様にご満足を提供するとともに、収益の拡大を目指します。

収益向上に向け、すべてのエリアでのサービスレベルの向上を目指す「礎づくり」と、立地の特性に応じて個性的なサービスを展開する「華づくり」という2つの面を同時に追及し、サービスエリア・パーキングエリアの魅力を高めます。

礎 = 広い範囲内のお客様に共通するニーズに的確にお応えするための飲食・物販施設の積極的導入

華 = 土産品や地場で採れた野菜など、そのSA・PAならではの地域商材や、そこでしか食べられない地場料理の提供

建設事業としては、京葉道路幕張パーキングエリアなど計5箇所の事業を進めてまいります。

管理・運営事業としては、4月1日に財団法人より事業の譲渡を受け、当社全額出資の子会社「ネクセリア東日本株式会社」と一体となり、北海道縦貫自動車道有珠山サービスエリアなど計265箇所の管理・運営を行います。

SA・PAの施設の設置状況（平成18年3月1日現在）

SA・PAの施設箇所数	うち飲食物販施設を有する施設	うちガステーションを有する施設	うち飲食物販施設及びガステーションを有する施設
265箇所	182箇所	80箇所	80箇所

【取組みのイメージ】

礎づくり・コンビニエンス・ストアの展開（千代田PA（下））



華づくり・地場生鮮野菜の販売（前沢SA（上）野菜直売所）



6 . 駐車場事業、トラックターミナル事業及び新規事業の事業計画

経営資源を有効に活用し、効率的な事業の遂行に努めるとともに、多様なビジネスを展開します。

旧日本道路公団からの承継事業として、日比谷自動車駐車場の駐車場事業 1 箇所、郡山ターミナルなどトラックターミナル事業 2 箇所の運営をより効率的に進めます。

広告事業については、平成 17 年度から開始した自社ホームページを介したバナー広告事業に加え、新たにドライバーに役立つポータルサイトを構築し、事業拡大を図ります。

高速道路を始めとする経営資源を活用した新たな事業として、高架下占有施設を活用した事業、技術図書の出版、カード事業、ホテル事業及び会社が有する技術的ノウハウを活かし他の事業者の行う道路事業を支援するコンサルタント事業を予定しています。

高架下占有施設を活用した事業については、第三京浜道路他 8 路線の高架下 43 箇所において財団法人ハイウェイ交流センターから事業を承継するほか、東関東自動車道高架下を始め 4 箇所で新規事業を計画しています。

7 . 道路受託事業の事業計画

長年培ってきた技術とノウハウを活かし、国、地方公共団体等の事業推進に貢献していきます。

新直轄方式で整備することとなった高速道路について、技術とノウハウを活かし、事業推進に協力するとともに、信頼性の高い高速道路ネットワークの構築に貢献します。

経済性、効率性、施工性等の観点から、同時に実施することが有効であると認められる事業についても、事業受託することで高速道路の整備と一体となって推進します。

8 . 経営基盤を確立するための施策等

<コンプライアンスの取り組み>

役員・社員の法令遵守及び倫理意識の向上を図るため、外部講師による講演会等啓発活動や、教育関係資料の整備を進め周知を図る等、コンプライアンスに対する一層の取り組みを行います。

<中期経営計画の策定>

今般、日本高速道路保有・債務返済機構との間で高速道路事業について締結した協定を踏まえ、今後の中期的な経営方針、経営目標を具体化した「中期経営計画」を、平成18年10月頃を目途に策定します。

<資金自主調達の拡大>

民間企業として必要な金融市場に対する財務情報の開示等に努めつつ、普通社債発行の実現と民間借入の拡大に取り組みます。

<談合等不正行為の防止>

関係法令等を遵守するとともに、談合等不正行為防止策を的確に実行し、公正な競争の促進と透明性の確保、不正行為の排除等の徹底を図ります。

また、協議合意方式や総合評価方式等の入札・契約方式を導入し、更なるコスト削減や品質の確保に努めます。

<新人事制度の導入>

社員と会社がともに成長していくため、当社にふさわしい新人事制度をつくります。具体的には、従前の年功型の制度を改め、能力や役割で処遇にメリハリをつけることによって、社員のやりがいと会社の業績向上の両立を目指します。

<情報セキュリティの推進等>

新会社への移行に伴い、新会計システムや資産管理システムの改良、共通基盤部分の整備とともに、全社的な情報セキュリティへの取り組みを行います。

さらに、中期経営計画の策定にあわせた全社的なIT戦略を策定します。

<積極的な経営情報の発信と企業ブランドの構築>

信頼される会社を目指して「積極的な情報発信」を行うとともに、民間会社としての自覚を持って、「お客様を大切に」「地域の発展に貢献」するNEXCO東日本の企業としての確固たるブランドを構築します。

9. 平成18営業年度の資金計画書及び収支予算書

資金計画書

平成18営業年度の資金計画書は下記のとおりである。

単位：億円

科目	合計	金額	
		高速道路事業	高速道路事業以外
収入の部			
(営業的収入)			
高速道路事業営業収入	7,113	7,113	
関連事業営業収入	591		591
営業外収入	0	0	0
(資本的収入)			
社債・借入金	2,398	2,398 (2,345)	
前期繰越金	821	816 (281)	5
合計	10,922	10,326 (2,626)	595
支出の部			
(営業的支出)			
高速道路管理費	1,410	1,410	
道路資産賃借料	5,401	5,401	
関連事業管理費	556		556
(資本的支出)			
高速道路新設・改築費	2,033	2,033 (2,009)	
高速道路修繕費	457	457 (336)	
関連事業建設費	15		15
社債等償還金	85	74	12
次期繰越金	964	952 (281)	12
合計	10,922	10,326 (2,626)	595

端数処理の関係により合計が一致しない場合がある。

高速道路事業欄の()書きは、機構へ承継する道路資産の形成に係る資金計画である。

前期繰越金には前年度の「道路資産賃借料」の未払金384億円を、次期次期繰越金には当年度の「道路資産賃借料」の未払金456億円を含む。

収支予算書

平成18年度の収支予算書は下記のとおりである。

単位：億円

科目	金額		
	合計	高速道路事業	高速道路事業以外
経常損益の部			
（営業損益の部）			
．高速道路事業営業損益			
1．営業収益	8,093	8,093	
（1）料金収入	7,119	7,119	
（2）その他収入	975	975	
2．営業費用	8,080	8,080	
（1）道路資産賃借料	5,213	5,213	
（2）道路資産完成原価	975	975	
（3）管理費用	1,548	1,548	
（4）引当金等	344	344	
高速道路事業営業利益	13	13	
．関連事業営業損益			
1．営業収益	203		203
（1）SA・PA事業収入	102		102
（2）その他の事業収入	12		12
（3）受託事業収入	89		89
2．営業費用	187		187
（1）SA・PA事業費	89		89
（2）その他の事業費	9		9
（3）受託事業費	89		89
関連事業営業利益	16		16
全事業営業利益	29	13	16
（営業外損益の部）			
．営業外収益	0	0	0
．営業外費用	17	13	3
経常利益	13	0	13
特別損益の部			
．特別利益	0	0	0
．特別損失	0	0	0
税引前当期純利益	13	0	13
法人税、住民税及び事業税	5	0	5
法人税等調整額	0	0	0
当期純利益	8	0	8

端数処理の関係により合計が一致しない場合がある。

引当金等には利用促進費を計上している。

(参考) 投資計画書

単位：億円

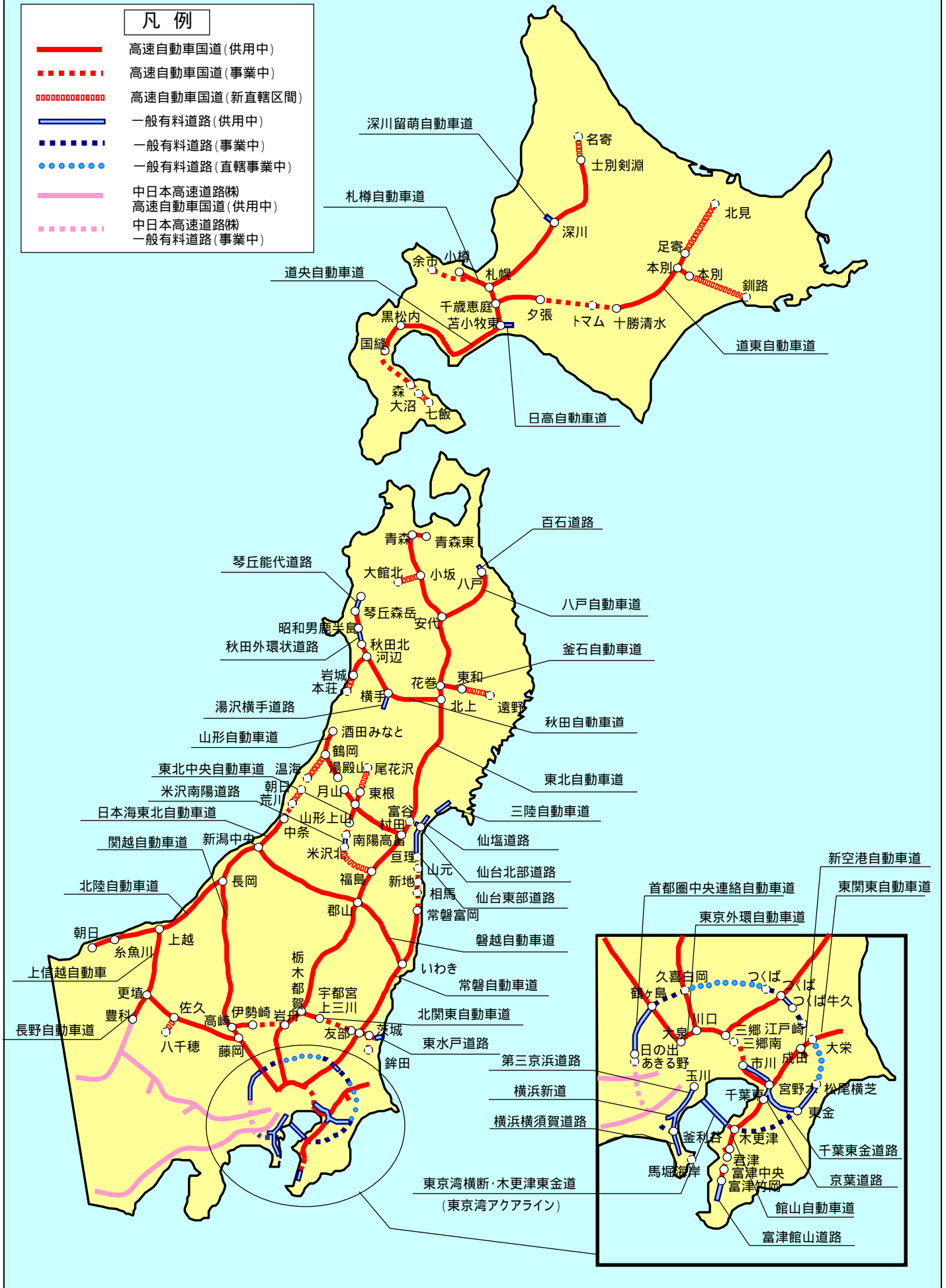
項目	金額		
	合計	機構承継分	会社保有分
○高速道路事業			
高速道路の新設・改築	1,839	1,817	23
・新設・改築工事	1,493	1,481	12
・用地の取得	179	179	
・測量調査・施工管理等	167	156	11
高速道路の維持更新	283	283	
・修繕	265	265	
・測量調査・施工管理等	18	18	
高速道路設備の維持更新	111		111
・整備更新経費	111		111
○高速道路事業以外			
S A・P Aの整備	9		9
・新設・改築	5		5
・業種・業態の変更	4		4
その他の事業建設費	3		3

端数処理の関係により合計が一致しない場合がある。

参 考 资 料

NEXCO東日本 管内図

凡例	
	高速自動車国道(供用中)
	高速自動車国道(事業中)
	高速自動車国道(新直轄区間)
	一般有料道路(供用中)
	一般有料道路(事業中)
	一般有料道路(直轄事業中)
	中日本高速道路(株) 高速自動車国道(供用中)
	中日本高速道路(株) 一般有料道路(事業中)



平成18営業年度 開通・完成予定区間（箇所）

< 新規開通区間 >

路線名	道路名	区間	延長 (km)	備考
高速自動車国道				
北海道縦貫自動車道 函館名寄線	道央自動車道	八雲 ~ 国縫	21.7	
一般有料道路				
一般国道 468 号 (首都圏中央連絡 自動車道)	圏央道	八王子 JCT ~ あきる野	0.4	全延長：9.6 (9.2km は中日本)
		つくば牛久 ~ 阿見東	12.0	
一般国道 468 号 (東京湾横断 ・木更津東金道路)	圏央道	木更津 JCT ~ 木更津	7.1	
合 計			41.2	

開通予定区間のインターチェンジ等の名称については、仮称です。

< 拡幅等完成予定区間（箇所） >

路線名	道路名	区間 (箇所)	延長 (km)	備考
高速自動車国道の4車線化				
東北横断自動車道 いわき新潟線	磐越自動車道	小野 ~ 阿武隈高原 S A	4.8	
インターチェンジ等の改築				
一般国道 16 号 (京葉道路)	京葉道路	蘇我 I C	-	木更津方面への出入口の新設
合 計			4.8	

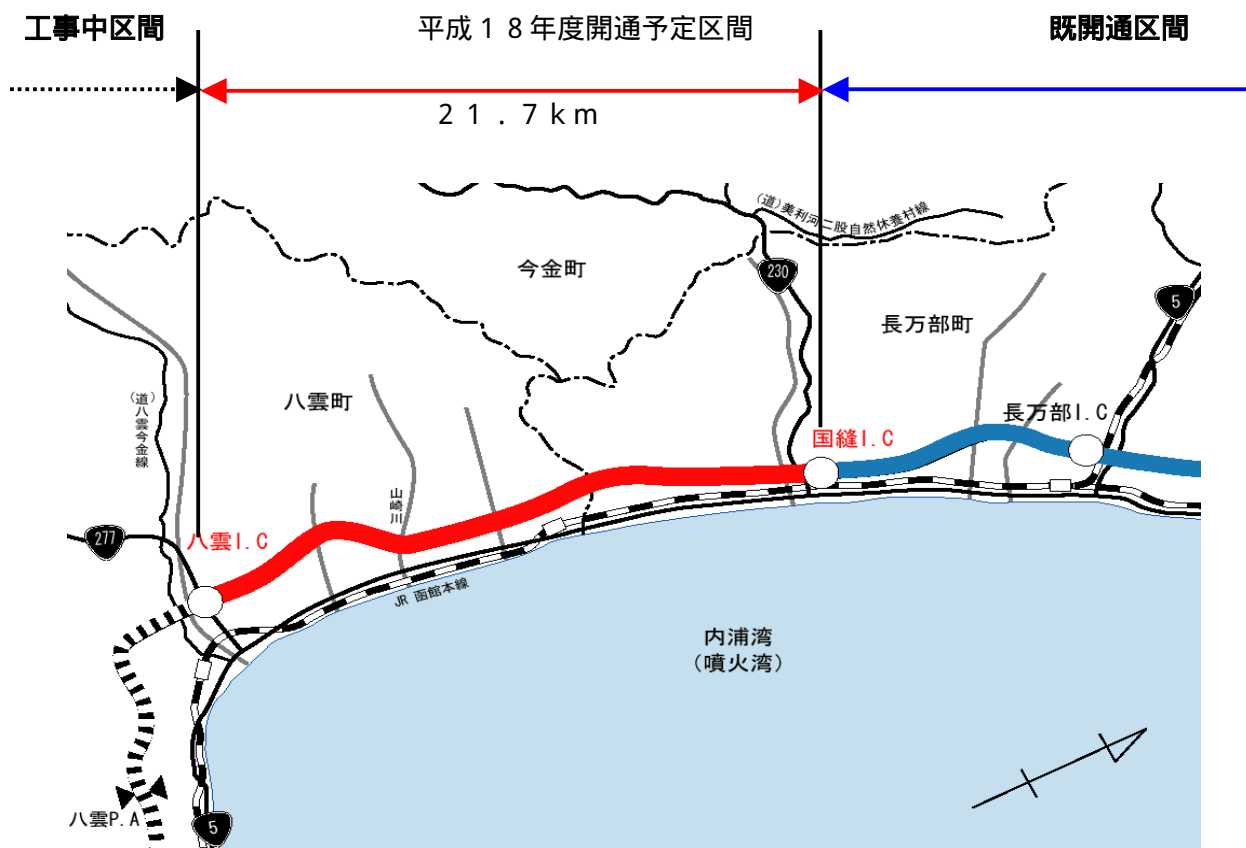
平成 18 年度 開 通 予 定 区 間

[道央自動車道 (八雲 I C ~ 国縫 I C)]

開通区間	北海道二海郡八雲町 <small>ほっかいどうふたみくんやくもちょう</small> から 北海道山越郡長万部町 <small>ほっかいどうやまこしくんおしやまんべちょう</small> まで
延 長	21.7 km
幅員及び車線数	3.5 m × 2 車線
設 計 速 度	100 km/h
インターチェンジ	1 箇所 八雲 I C <small>やくも</small> 北海道二海郡八雲町 (一般国道 277 号に連結)

路線概要

道央自動車道は、広大な面積を有する北海道を南北に縦断し、道央圏と道南・道北圏を連絡する高規格道路であり、沿線地域の産業・経済・文化・観光等の発展及び振興に寄与する重要な路線であります。今回開通する八雲 I C ~ 国縫 I C 間は、道央自動車道の南へ延伸する 21.7 km の区間で、道南方面へのアクセスが向上すると共に、地域における唯一の幹線道路である一般国道 5 号の代替路として機能することにより、災害に強い道路ネットワークが構築されます。更に、長万部町から八雲総合病院 (24 時間体制) までの搬送時間短縮が図られ、沿線住民のより安心できる暮らしの実現に貢献します。



工事中の施設名称は、仮称です。

平成18年度 開通予定区間

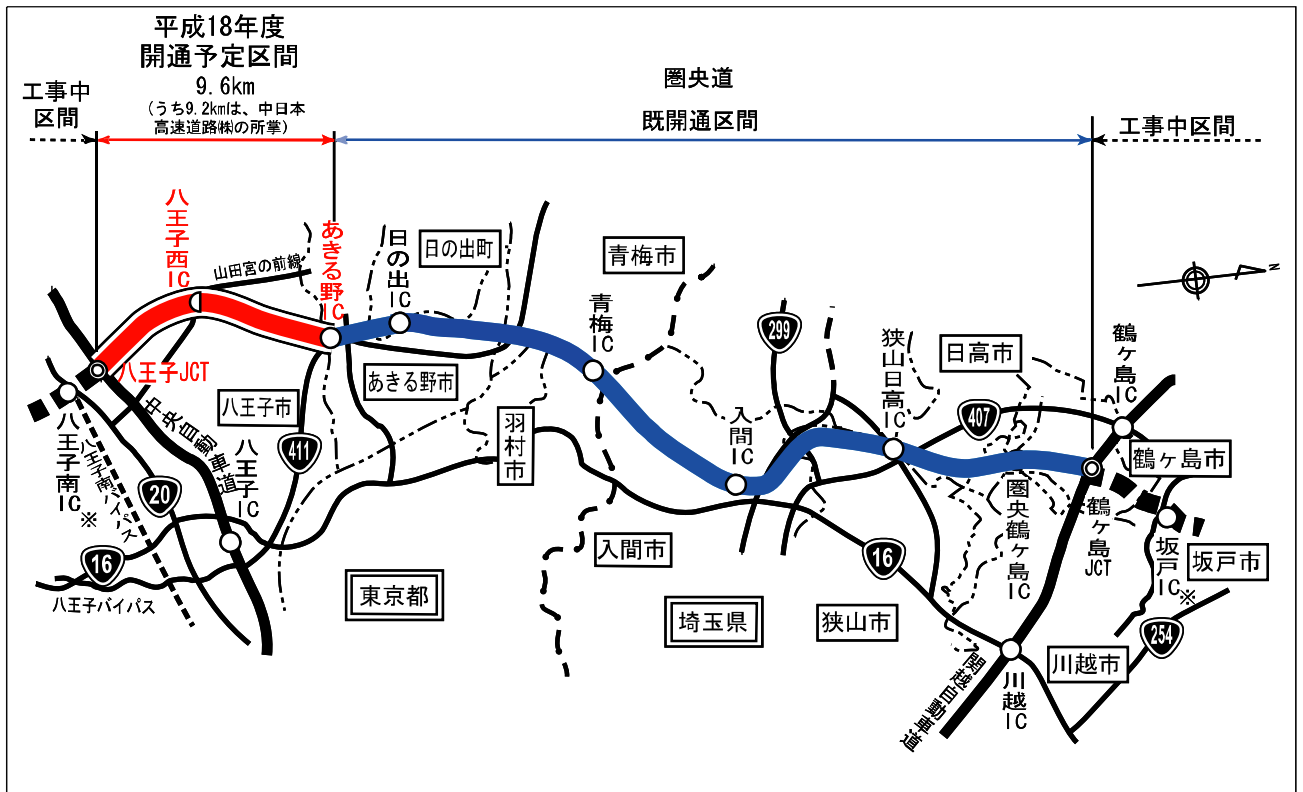
[圏央道 (八王子 JCT ~ あきる野 IC)]

開通区間	東京都八王子市から東京都あきる野市まで
延長	9.6 km (うち、9.2 kmは、中日本高速道路(株)の所掌)
幅員及び車線数	3.5 m × 4車線
設計速度	80 km/h
ジャンクション	1箇所 八王子 JCT - 東京都八王子市 (中央自動車道に連結)
インターチェンジ	1箇所 八王子西 IC - 東京都八王子市 (都道山田宮の前線に連結)

路線概要

圏央道は都心から半径 40km ~ 60km の位置に計画されている総延長約 300km の高規格幹線道路であり、首都高速中央環状線，東京外かく環状道路と一体となって、首都圏の幹線道路の骨格となる 3 環状 9 放射の道路ネットワークを形成し、首都圏の交通混雑緩和に大きく寄与することが期待されています。

八王子 JCT ~ あきる野 IC 間の開通により、大規模環状道路として都心から放射方向の中央自動車道と関越自動車道を相互に接続することで、都心方面へ流入する交通の分散及び通過交通の迂回といった機能が発揮され、併行する国道 16 号のみならず首都圏の渋滞、混雑の緩和が期待されます。



工事中の施設名称は、仮称です。

平成 18 年度 開 通 予 定 区 間

[圏央道 (つくば^{うしく}牛久^{あみひがし}IC ~ 阿見東 IC)]

開通区間	茨城県つくば市から茨城県稲敷郡阿見町まで
延 長	12.0 km
幅員及び車線数	3.5 m × 2 車線
設計速度	100 km / h
インターチェンジ	2 箇所 阿見 IC 茨城県稲敷郡阿見町 (県道土浦竜ヶ崎線に連結) 阿見東 IC 茨城県稲敷郡阿見町 (県道竜ヶ崎阿見線バイパスに連結)

路線概要

圏央道は都心から半径 40km ~ 60km の位置に計画されている総延長約 300km の高規格幹線道路であり、首都高速中央環状線，東京外かく環状道路と一体となって、首都圏の幹線道路の骨格となる 3 環状 9 放射の道路ネットワークを形成し、首都圏の交通混雑緩和に大きく寄与することが期待されています。

また、茨城県においては、地域の自立・発展の為、新東京国際空港及びつくば研究学園都市へのアクセスを改善し、「土浦・つくば・牛久業務核都市基本構想」などを促進させるとともに、首都圏や全国との交流・連携を効果的に進める路線として大きな期待が寄せられています。



工事中の施設名称は、仮称です。

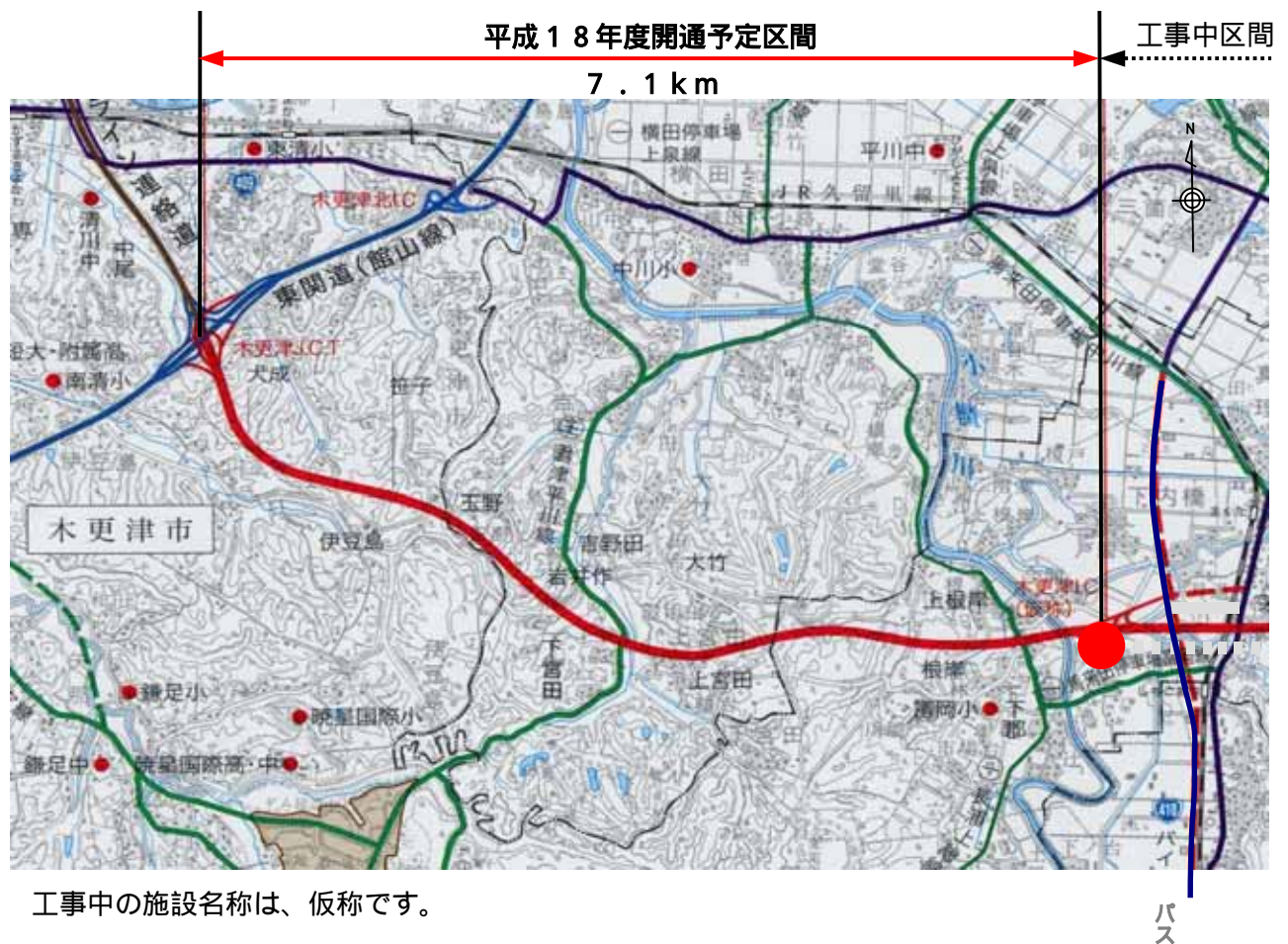
平成 18 年度 開 通 予 定 区 間

[圏央道 (木更津 JCT ~ 木更津 IC)]

開通区間	千葉県木更津市から千葉県木更津市まで
延 長	7.1 km
幅員及び車線数	3.5 m x 4 車線
設計速度	100 km/h
インターチェンジ	1 箇所 木更津 IC - 千葉県木更津市 (一般国道 410 号バイパスに連結)

路線概要

圏央道は都心から半径 40km ~ 60km の位置に計画されている総延長約 300km の高規格幹線道路であり、首都高速中央環状線、東京外かく環状道路と一体となって、首都圏の幹線道路の骨格となる 3 環状 9 放射の道路ネットワークを形成し、首都圏の交通混雑緩和に大きく寄与することが期待されています。また、千葉県においては、地域の自立・発展の為、県の長期ビジョンに掲げられている「千葉新産業三角構想」、「長生・山武地方拠点都市地域整備計画」、「房総リゾート地域整備構想」等の各種プロジェクトを促進させるとともに、首都圏や全国との交流・連携を効果的に進める路線として大きな期待が寄せられています。



平成 18 年度 完成 予定 区 間

[磐越自動車道 (拡幅) (おの 小野 I C ~ あぶくまこうげん 阿武隈高原 S A)]

完成区間 ふくしまけんたむらくんおのまち 福島県田村郡小野町から ふくしまけんたむらくんおのまち 福島県田村郡小野町まで

延 長 4 . 8 k m

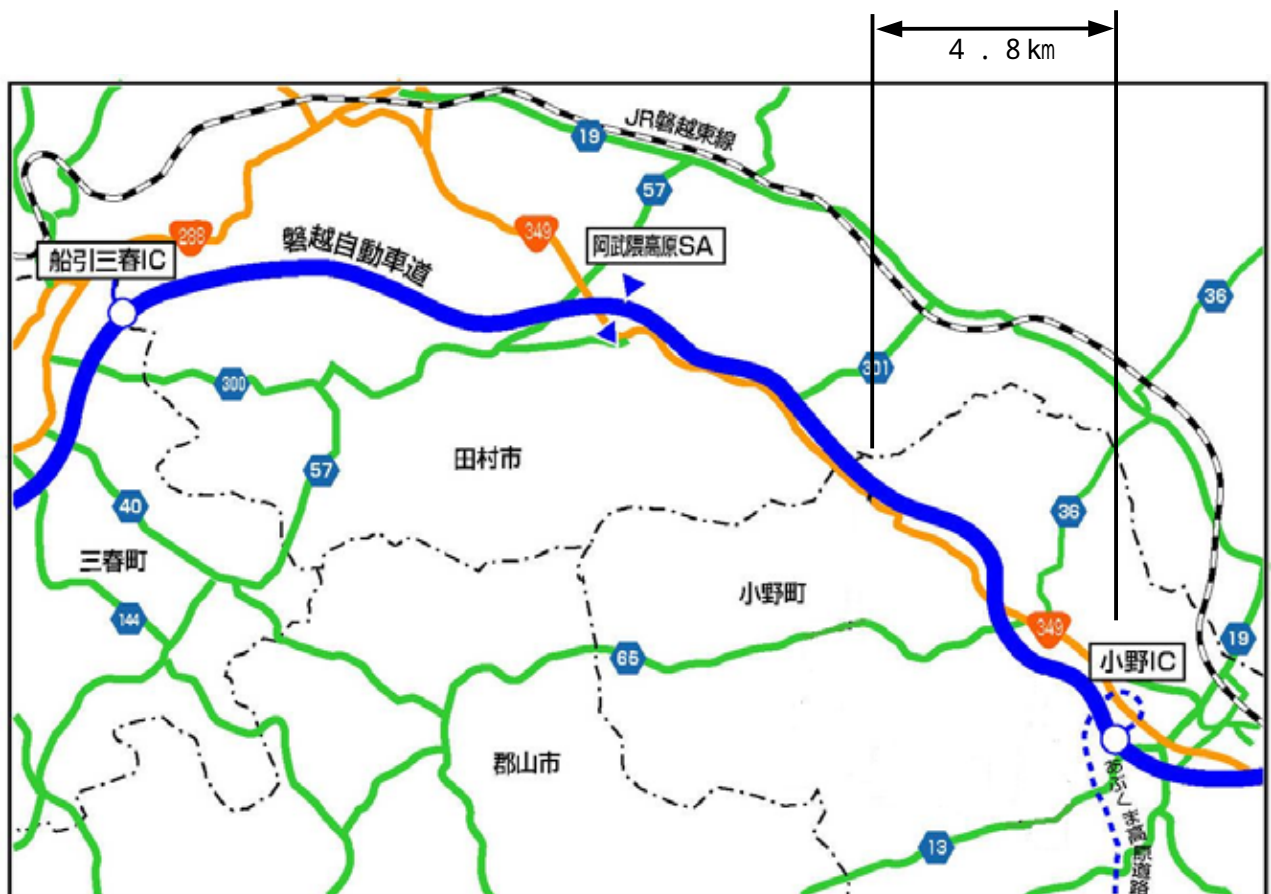
車線数 2 車線を 4 車線に拡幅

設計速度 8 0 k m / h

路線概要

磐越自動車道(いわき J C T ~ 郡山 J C T) は、太平洋側のいわき市を中心とする福島県浜通り地方と、内陸部の郡山市、福島市を中心とする中通り地方を連結し、地域経済の発展に寄与するとともに、東北道と常磐道を連結する横断道ネットワークを構成し、災害時の代替路線としてダブルネットワーク機能を発揮します。小野から阿武隈高原 S A 間は、標高 5 0 0 m を越える阿武隈高地にあり、太平洋側と内陸部の中間にあって特に冬期の気象激変区間でもあり、降雪量が多く雪氷作業に苦慮していましたが、4 車線化完成後は、冬期の交通確保がより容易となります。また、混雑期(夏休み、行楽シーズン等)の交通集中による渋滞解消が図られ、より円滑で快適な交通運用が確保できます。

平成 18 年度 4 車線化完成予定区間



< 道路管理に関するアウトカム指標、数値目標 >

より効果的、効率的に事業を執行するための、渋滞の緩和・解消といった事業の実施により発生する効果や成果（アウトカム）を表す指標や事業量の数値目標は以下のとおりです。

アウトカム指標 数値目標	定 義	H 1 7 年度 (見込値)	H 1 8 年度 (目標値)
本線渋滞損失 時間	本線渋滞 ¹ が発生することによる利用者の損失 時間 ²	4,537千台 時間/年	4,455千台 時間/年
路上工事による 車線規制時間	道路1Kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規 制時間	62時間/ (Km・年)	58時間/ (Km・年)
E T C 利用率	E T C 導入済み料金所におけるE T C 利用者の割 合	56% ³	68%
死傷事故率	走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数 ⁴	11.0件/ 億台キロ ⁵	11.0件/ 億台キロ (下回るよう努力)
舗装保全率	舗装路面の健全度 ⁶ を表す車線の延長比率	83%	85%
橋脚補強完了率	古い基準を適用した橋梁で、耐震補強を必要とする 橋脚のうち、補強が完了している橋脚基数の割合	76%	82%
利用時間確保率	道路が利用可能な時間 ⁷ の比率	99.5%	99.5% (上回るよう努力)
顧客満足度	C S 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 (上回るよう努力)
高機能舗装率	高機能舗装整備延長の割合	52%	55%
強化型防護柵 整備率	古い基準を適用した防護柵で、強化型防護柵を必 要とする防護柵延長のうち、強化型に整備してい る防護柵延長の割合	78%	80%
E T C 停止処理率	カード挿し忘れ等のトラブルにより、E T C 車が 専用レーンで停止し、ノンストップ走行できない 割合	0.23%	0.21%

1 高速道路では、時速40km以下で低速走行あるいは停止・発進を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した状態をいいます。

2 損失時間は、渋滞通過のために生じた遅れ時間を、法定速度と渋滞時の平均走行速度(25Km/h)の差で算定した時間と影響台数で積算した年間総損失時間をいいます。
渋滞損失時間は、1~12月までの暦年の損失時間を示しています。

3 年度末月の平均利用率を示しています。

4 会社が管理する道路のうち一部の道路は除かれています。また、2つの会社にわたる道路については走行台キロ比で事故件数を按分しています。

死傷事故率は、1月~12月までの暦年の事故率を示しています。

5 平成16年(1月~12月)の実績値を示しています。

6 舗装の健全度とは、概ね5年以内には舗装補修を必要としない状態をいいます。

7 降雨、降雪に因る通行止め(災害、地震等を除く)と、事故や工事による通行止を除く、通行可能な時間をいいます。

利用時間確保率は、1~12月までの暦年の確保率を示しています。