

**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**

**平成22営業年度**

**平成23年7月**



## 目次

第1章 基本方針・管理の水準等	2
1. 基本方針	
2. 管理の水準	
3. 対象路線	
第2章 2010年度 高速道路管理業務の実施概要	4
第3章 高速道路管理業務の成果(アウトカム指標)	15
1. アウトカム指標一覧	
2. 各指標の取組みについて	
3. 平成23年度アウトカム指標一覧と目標値	
第4章 計画管理費の計画と実績の対比	36
1. 維持修繕業務	
2. 管理業務	
第5章 現在の課題とその取組みについて	39
(参考) 道路資産データ等	43

## 第1章 基本の方針・管理の水準等

### 1. 基本の方針

私たちは、常に変革と向上を求め、安全・安心・快適で、時代をリードする高速道路空間を創出し、地域社会の発展と暮らしの向上、日本経済全体の活性化、そして世界の持続可能な成長に貢献します。

### 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】

(2011.3.31 現在)

路線名	供用延長(km)
中央自動車道 富士吉田線	94
中央自動車道 西宮線 <sup>注1</sup>	360
中央自動車道 長野線 <sup>注2</sup>	33
第一東海自動車道	347
東海北陸自動車道	185
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 <sup>注3</sup>	282
近畿自動車道 名古屋亀山線	99
近畿自動車道 伊勢線	69
近畿自動車道 名古屋神戸線 <sup>注4</sup>	32
近畿自動車道 尾鷲多気線	24
一般国道1号(新湘南バイパス)	8.7
一般国道1号(西湘バイパス)	14.5
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)	31.7
一般国道302号(伊勢湾岸道路)	6.1
一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道) <sup>注5</sup>	9.2
一般国道475号(東海環状自動車道)	73
合 計	1,733

※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(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】

(2011.3.31 現在)

路線名	供用延長(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 2010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・運営通じて、お客様に満足していただけるサービスを24時間365日提供します。

### (1)安全で快適な走行環境の確保の取り組み

- ①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》

- ②道路構造物の老朽化の進行により、コンクリート構造物や設備から落下する事象が発生しています。そのため、お客様や沿道地域の方々などへの第三者被害を未然に防止するため、グループ一体となって緊急安全点検を実施しています。第一弾点検として、定期点検において経年劣化等による損傷のシグナルが出ている箇所や第三者への影響が想定されている箇所を対象とし、点検対象7, 202箇所の点検を実施しました。第二弾点検として、第三者への影響が想定される残り全ての箇所で、2009年度に完了しています。



《緊急安全点検の実施状況》

なお、緊急点検で発見・確認された要補修箇所は、部分的・簡易的な工法等を用いた第三者被害防止対策や、損傷程度やその原因、交差物の重要性に応じて、計画的に補修を行っています。今後も点検を継続的に実施することにより「百年道路」を目指し、構造物劣化による第三者被害防止に取り組めます。

※「百年道路」は、高齢化する高速道路ネットワークに対し、国民生活に必要不可欠な高速道路を健全な状態で百年以上維持し、後世に優良な道路資産を継承することを目的としています。



《剥落防止ネットの連続施工》



《部分対策(断面修復+剥落繊維シート)》

《トンネル目地部剥落防止樋》

③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。
- ・ 2010年度に新たに高機能舗装とした総延長：約127Km車線(高機能舗装率80%)  
(参照：第3章 管理の成果(アウトカム指標)の達成状況「事故防止対策の推進」)



《密粒舗装と高機能舗装の状況写真》

- ④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。
- ・ 2010年度に新たに蛍光灯化したトンネル数(上下線別):5本 (蛍光灯整備率63%)



《ナトリウム灯照明の状況》



《蛍光灯照明の状況》

- ⑤ 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・トンネル版)を作成し、休憩施設での配布や関係機関への送付を含め、2010年度で通年版:約11万部、冬季版:約5万部、トンネル版:約6万部を配布しました。

その他、海外からのお客様が高速道路を運転される際、特に覚えていただきたい点、注意していただきたい点をわかりやすく掲載した「高速道路運転ガイド(英語版・中国語版・韓国語版)」を2009年度に作成し、休憩施設や関係機関への送付を含め、2010年度で約1万部配布しました。

同様に、ホームページに「高速走行の要注意箇所!!」を掲載しており、2010年度で年間約98,000件のアクセスしていただくなど、広く安全啓発に努めました。またお客さまからのご意見を踏まえ、2010年8月から標識ナビマップ、2011年3月から料金所ナビマップを開設し、2ナビマップで合計約63,000件のアクセスいただきました。



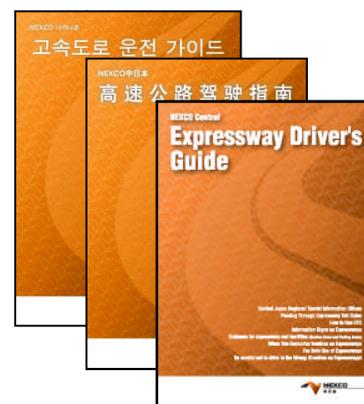
<通年版>



<冬季版>



<トンネル版>



<英語・中国語・韓国版>

⑥2007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。

2011年3月までに延べ約 1,300 回、約 79,000 名の受講者に対して開催しており、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

① 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、必要に応じて支社間での雪氷車両応援派遣を行い冬期間の交通確保に努めました。



凍結防止剤散布状況  
(北陸自動車道)



除雪作業状況  
(中央自動車道)

② 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：100%⇒前年度99%より1%向上し2010年度で完了

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



《橋脚補強(施工前)》



《橋脚補強(施工後)》

【北陸自動車道 大聖寺川橋P3橋脚】

③災害で被災した道路の早期確保に努めました。

1)2009年8月11日5時7分頃発生した駿河湾を震源とする地震により、東名高速道路牧之原サービスエリア近くの盛土のり面が崩落し通行止めとなりました。昼夜にわたり全力で応急復旧工事を進め、発災から115時間後の8月15日24時をもって、この区間を含む地震の影響による通行止めをすべて解除しました。

なお、本復旧対策工事についても、2010年6月までに盛土本土工及び舗装・防護柵などの工事を完了させ、工事進入路撤去などの附帯工事についても7月末までに完了しています。



応急復旧作業中



応急復旧完了



本体盛土完了

2) 2010年5月23日、降雨による地下水位の上昇により、東名阪自動車道亀山ジャンクション付近にて切土のり面が崩落し通行止めとなりました。昼夜連続作業により応急復旧工事を進め、発災から約20時間後の5月24日16時をもって、通行止めを解除しました。

なお、本復旧工事についても、2011年2月10日にのり面对策対策工事を完了しています。



応急復旧作業中



本復旧完了

3) 2010年9月8日、台風9号の降雨の影響により、東名高速道路鮎沢パーキングエリア付近(北畑トンネル西坑口)にて土石流による本線への土砂混じり沢水の滞水が発生、下り線右ルートを使用したリバース運用により上り線の応急復旧を開始し、9月17日までに堆積・崩壊土砂の撤去を行い応急復旧を完了しています。

また、北畑トンネル(上り線)西坑口上部でものり面崩壊が一部発生したため、用地取得によるのり面補強対策も2011年3月末までに完了しています。



応急復旧作業中

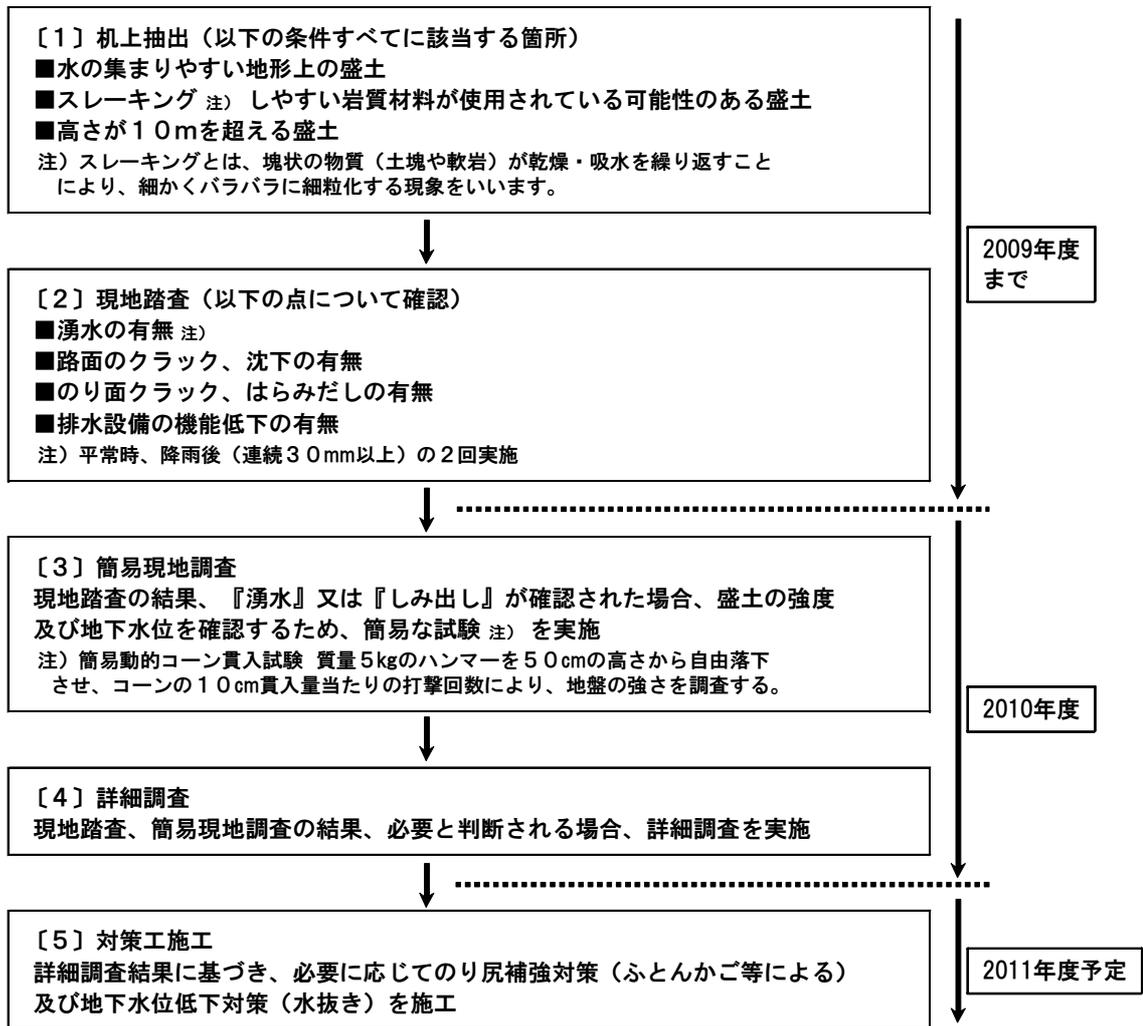


本復旧完了



④牧之原地区の災害を踏まえた類似盛土の対策

■類似箇所抽出、点検・調査の流れ



■現地調査で確認された状況

- ・ NEXCO中日本管内では、381箇所を机上抽出し、平成22年3月末までに、現地調査(平常時、降雨後)を実施しました。
- ・ 現地踏査を実施したところ、すべりに伴う路面のクラック、沈下及びのり面のクラック、はらみ出しなど緊急に対策が必要な箇所はありませんでした。
- ・ 排水設備については、緊急を要するものは補修済みです。
- ・ 簡易調査結果より、詳細調査が必要と判断された箇所が99箇所確認されました。
- ・ 簡易調査結果を踏まえ、詳細調査(ボーリング調査)及び対策工検討を行い、19箇所にてのり面補強や水抜きによる対策が必要とされています。

■今後の予定

調査結果や対策工検討結果を踏まえ、のり尻補強対策(ふとんかご等による)や水抜き対策を行います。

道路名	現地踏査 箇所数	湧水確認箇所数 (簡易調査箇所数)	詳細調査実施 箇所数	のり尻補強及び 水抜き対策工
東名高速道路	86	31	17	
小田原厚木道路	18	0	0	
中央自動車道	136	54	37	1
名神高速道路	5	0	0	
東名阪自動車道	24	10	9	9
伊勢自動車道	20	14	12	4
北陸自動車道	92	34	24	5
計	381	143	99	19



現地踏査実施状況



簡易動的コーン試験実施状況



ボーリング調査実施状況

(3)美しいお手洗いを目指した取り組み

①お客様が快適にご利用いただける美しいお手洗いの整備を実施しました。

お手洗いのリフレッシュに併せ、女性用お手洗いの増設、洋式化、洗浄器付便座、洗面所へのエアータオルの整備を推進しました。

- ・リフレッシュ :2010年度は、3箇所を実施(多賀SA下、御在所SA上下)
- ・洋式化 :2010年度は、2箇所を整備(整備率64%)(御在所SA上下  
【117/183箇所(整備率64%)】)
- ・洗浄器付便座 :2010年度は、2箇所(御在所SA上下)を整備。  
【148/183箇所(整備率81%)】
- ・エアータオル :2010年度は、2箇所(御在所SA上下)を整備。  
【161/183箇所(整備率88%)】



改装による美化



女性用お手洗いの増設



大便器の洋式化及び  
洗浄器付便座



洗面所へのエアータオルの整備

(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

①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。

- ・ 2010年度に設置した遮音壁の延長：約3Km
- ・ 2010年度に実施した樹林化面積：約13ha



《遮音壁(施工前)》



《遮音壁(施工後)》

【東名高速道路 下り25.7KP付近】



《樹林化(施工前)》



《樹林化(施工後)》

【北陸自動車道 上り 80.2KP付近】

#### (5) 渋滞解消の取り組み

東海北陸4車化(郡上八幡〜ぎふ大和)化や小仏TN3車線運用により本線渋滞損失時間は約4万台・時間減少しました。

また、景気回復の影響による交通量の変化に伴い、約167万台・時間増加しました。

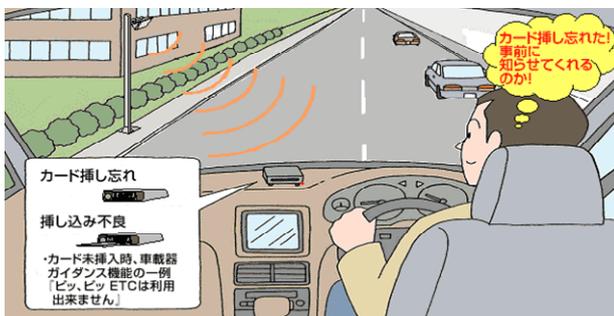
一方、休日特別割引の影響や無料化社会実験により交通量が大幅に増加したことにより、約102万台・時間増加し、全体では1002⇒1267万台・時間と約265万台・時間(約26%)増加しました。

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

#### (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

①ETC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2010年度31箇所設置しました。

- ・カード未挿入防止お知らせアンテナの設置:2010年度末まで227箇所(整備率73%)



《お知らせアンテナの設置例 東富士五湖道路:須走IC》

②ETCの普及に伴い、ETC車のトラブル発生時や点検時でも常時ETC利用を可能とするため、ETCバックアップレーンの増設を2010年度28箇所行いました。

- ・ETCバックアップレーンの整備:2010年度末まで145箇所(整備率50%)

③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、2010年度までに高性能カメラを161レーンに設置しました。
- ・カメラ画像データの収集について伝送化を進めるとともに、料金が未課金となっている車両のデータベース化を図り、車両の特定に努めました。
- ・債務件数の多い者から優先して、個別の徴収を実施するとともに、確信的、計画的な不正通行に対しては、通行記録、交渉状況等を整理し、積極的な警察への通報、捜査への協力体制の徹底を図りました。
- ・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。

(7)ETCの普及・利用促進及び各種割引の充実の取り組み

- ①ETCの普及・利用促進を進めるため、ETC 取付隊や販売キャンペーンを実施しました。
- ②また、再セットアップの促進を図るため、再セットアップキャンペーンや全国レンタカー協会等へのポスター・チラシの送付などの周知活動を実施しました。

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



《 デンソー-中部三重支店  
での ETC 取付隊 》



《ショッピングセンターBELL  
での ETC 取付隊 》



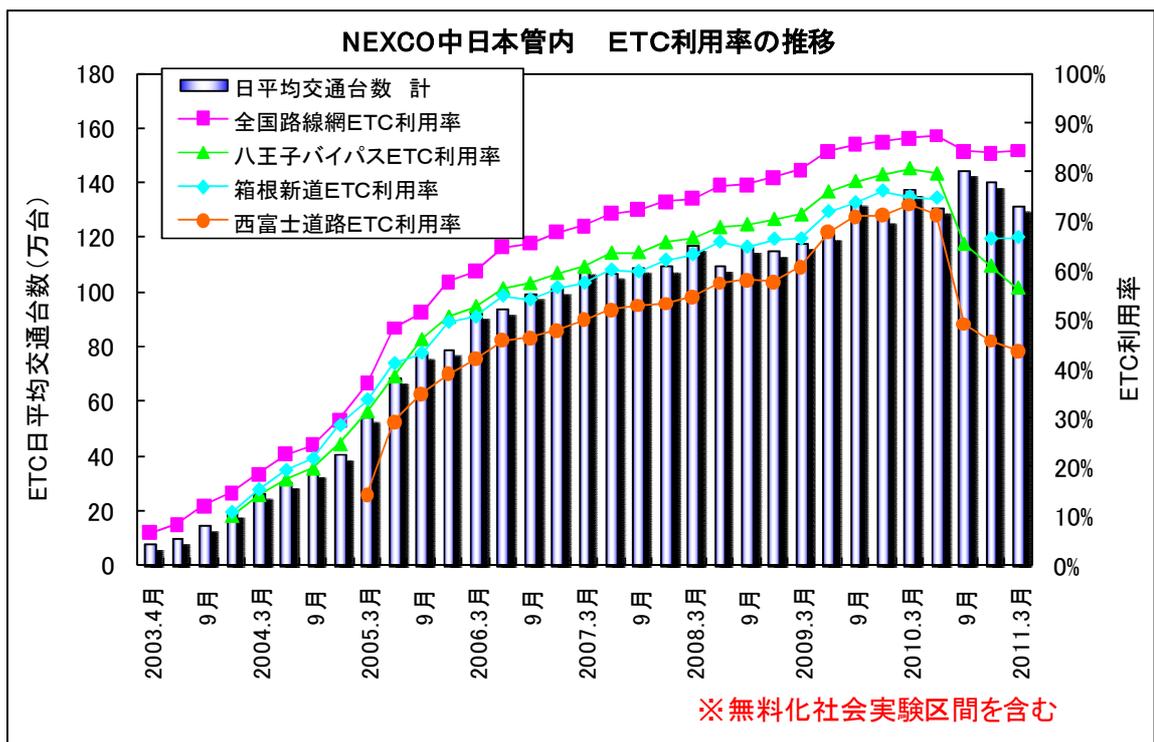
《車載器販売キャンペーン》



《渋滞減らし隊キャンペーン》



《再セットアップのお願い》



### 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	2009年度実績値	2010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	1002	1267	東海北陸4車化(郡上八幡～ぎふ大和)化や小仏TN3車線運用により、昨年に比べ4万台・時間減少したが、景気回復や休日特別割引、無料化社会実験等による交通量増加により、269万台・時間増加し、全体として265万台・時間増加した。
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)	75	71	新規建設事業(東海北陸道4車線化)の完成や、植栽作業の作業範囲前年度比により、工事車線規制時間が減少。
ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	87	84※	無料化社会実験の影響により減少 ※無料化社会実験区間を含む
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>	8.4	8.9	景気回復による交通量が増加したことにより死傷事故件数が269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	%	98	100	要補修箇所約100km・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	%	99	100	要対策箇所のうち139基の橋脚補強を実施し、2010年度で完了
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	3.6	3.6	走行信頼性、情報関連、安全性・快適性、休憩施設の4項目すべてにおいてほぼ横ばいであったため、総合顧客満足度は、横ばいの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	2009 年度 実績値	2010 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	0.02	0.25	無料化社会実験に伴う増
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)	111	66	耐震補強工事に伴う工事車線規制時間が減少
ETC 利用率	ETC 導入済み料金所における ETC 利用者の割合	%	75	67	無料化社会実験により減少
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	100	100	2010 年度、要補修箇所対象無
橋脚補強 完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	100	100	2009 年度完了済
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)	(3.4)	( )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	2009 年度 実績値	2010 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)	72	67	舗装補修工事の前年度比減による工事車線規制時間が減少
ETC 利用率	ETC 導入済み料金所における ETC 利用者の割合	%	81	56	無料化社会実験により減少
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	98	100	要補修箇所約 0.3km・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	(3.7)	(3.7)	( )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	2009年度 実績値	2010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)	102	122	新規建設事業に伴う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	%	73	44	無料化社会実験により減少
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> 口	15.7	41.0	無料化社会実験による交通量増加に伴い、死傷事故件数 23 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	%	99	100	要補修箇所約 0.3km・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	%	100	100	2007年度完了済
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	(3.7)	(3.8)	( )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	2009年度 実績値	2010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)	38	48	舗装補修工事により工事車線規制時間が増加
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> 口	0	0	
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	95	100	要補修箇所約 0.6km・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	(3.8)	(4.0)	( )は参考値

## 2. 各指標の取組みについて

(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。

(①と④は2010年の暦年データをもとに報告いたします)

①本線渋滞損失時間	【取組み-1】「効果的な渋滞対策の推進」
②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」
③ETC利用率	【取組み-3】「ETC普及によるサービス向上」
④死傷事故率	【取組み-4】「事故防止対策の推進」
⑤舗装保全率	【取組み-5】「安全な走行環境の提供」
⑥橋脚補強完了率	【取組み-6】「地震に強い道路を目指す」
⑦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	2009年 実績値	1002
	2010年 計画値	832
	2010年 実績値	1267

**解 説**

本線渋滞損失時間とは、渋滞がなく通常で走行した所要時間に対し、渋滞した結果の遅延した速度で走行した所要時間との差分を渋滞に巻き込まれた総台数分に換算した時間です。

『本線渋滞損失時間が1267万台・時間(2010 実績値)』とは……

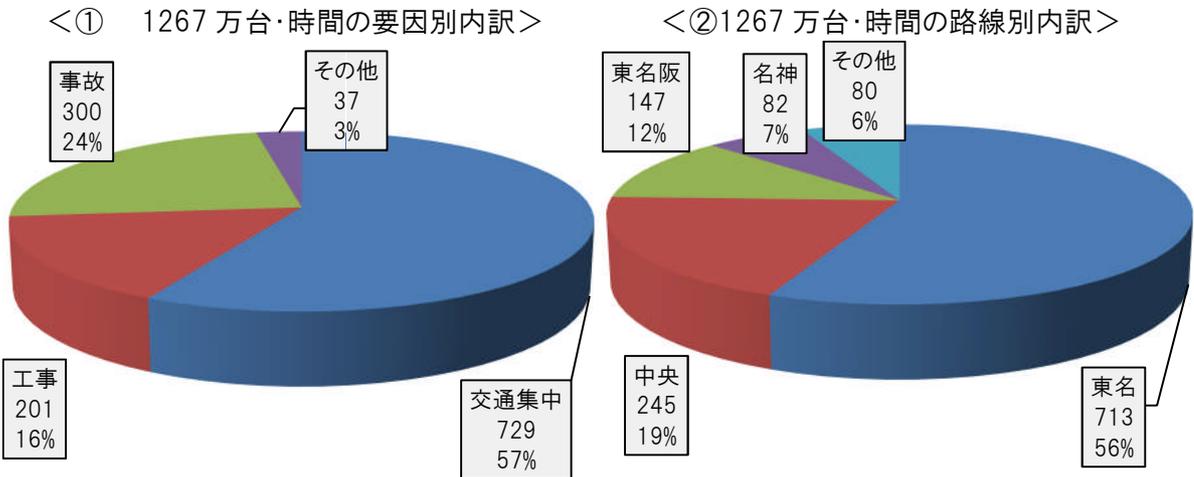
- 1267万台・時間のうち712万台・時間が東名高速での損失であり、これは全長で約350km、通常走行で3時間30分程度要するものが、3時間44分で走行したこととなり、渋滞により平均約14分間の損失が生じたもの

<補完指標>

- 通常走行と比べて20分以上の遅れが生じた渋滞が、
  - ・東名(横浜町田～厚木間：上下線)で約290回/年
  - ・東名(豊田J～音羽蒲郡間：上下線)で約720回/年
  - ・中央道(八王子～相模湖間：上下線)で約240回/年発生

◆ 2010年渋滞発生状況(本線渋滞損失時間 1267万台・時間)

- ・ 要因別では、交通集中渋滞が729万台・時間(58%)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・東名阪(名二環含む)・名神であり、4路線で全体の94%を占める。



◆達成度報告(2010年の取り組みと成果)

東海北陸 4 車化(郡上八幡～ぎふ大和)化や小仏TN3車線運用により、約4万台・時間減少しました。

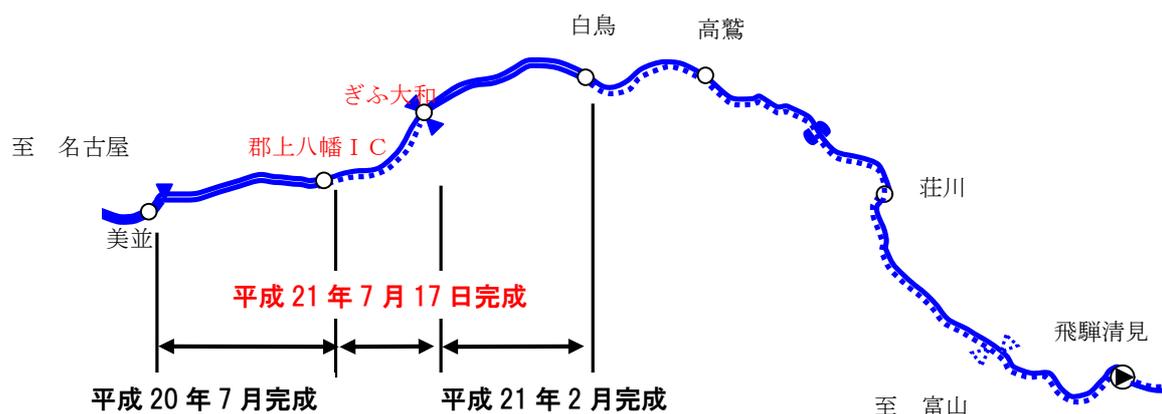
また、景気回復の影響による交通量の変化に伴い、約167万台・時間増加しました。

一方、休日特別割引の影響や無料化社会実験により交通量が大幅に増加したことにより、約102万台・時間増加しました。

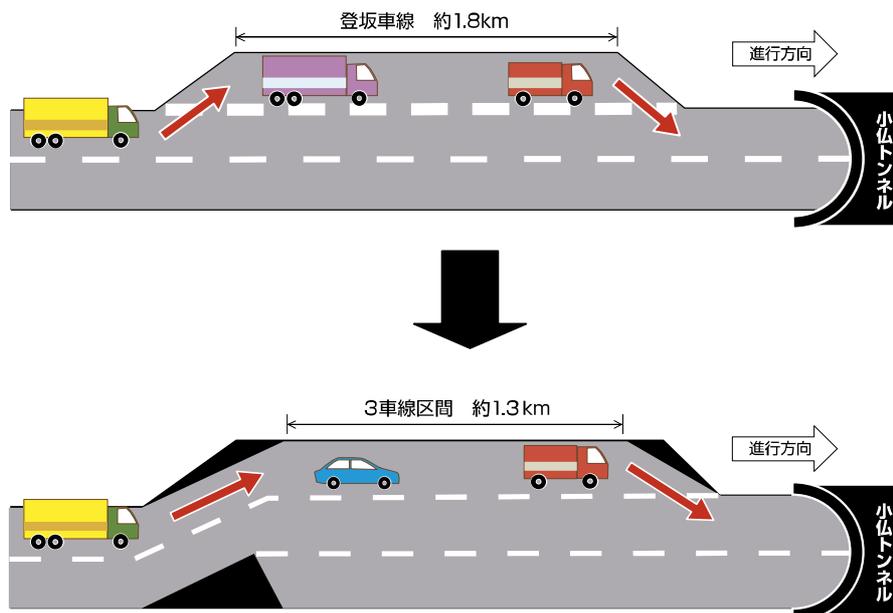
全体として、1002⇒1267万台・時間と約265万台・時間(約26%)増加しました。

○東海北陸道4車線化完成による渋滞の減少

東海北陸道 郡上八幡～ぎふ大和間の暫定2車線区間の4車線化が平成 21 年 7 月 17 日に完成しました。その結果交通容量が増加し、約2万台・時間減少しました。



○中央道(上り)小仏トンネルの付加車線を活用した3車線運用



○景気回復に伴う交通量増加による渋滞の増加

景気回復に伴い交通量が増加したことにより、渋滞が約167万台・時間増加しました。

○休日特別割引による渋滞の増加

休日特別割引(2009年3月28日開始)の導入により交通量が増加し、渋滞が約94万台・時間増加しました。

○無料化社会実験による渋滞の増加

無料化社会実験(2010年6月28日開始)により交通量が増加し、渋滞が約8万台・時間増加しました。

参考)2011年の業績計画(目標値:1264万台・時間)

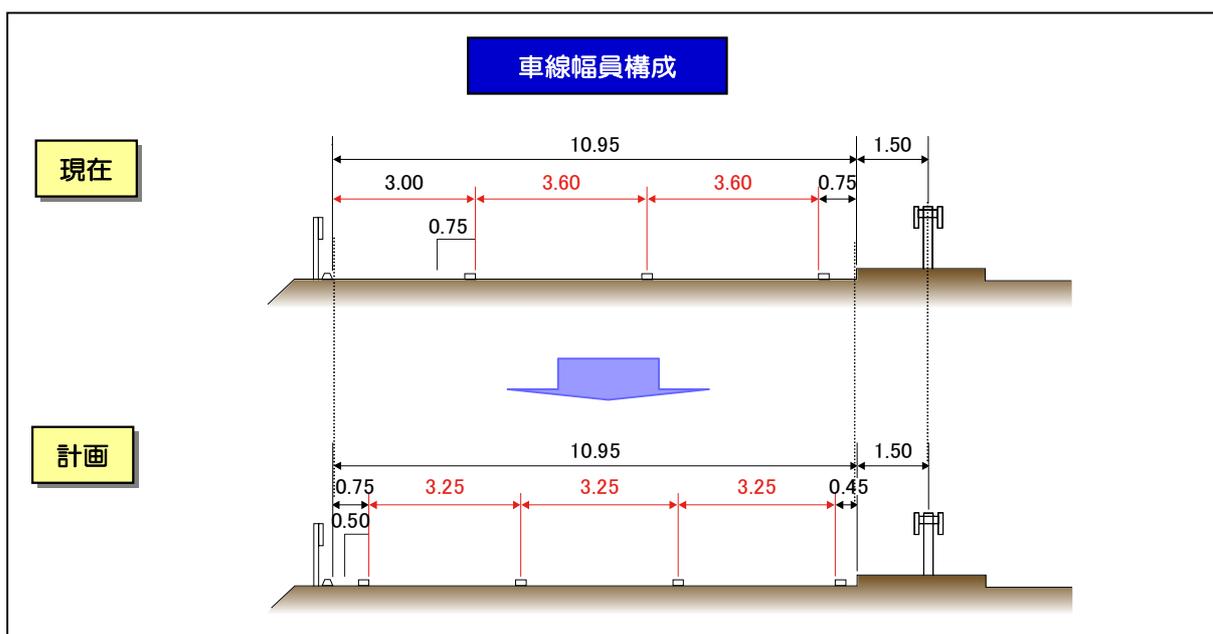
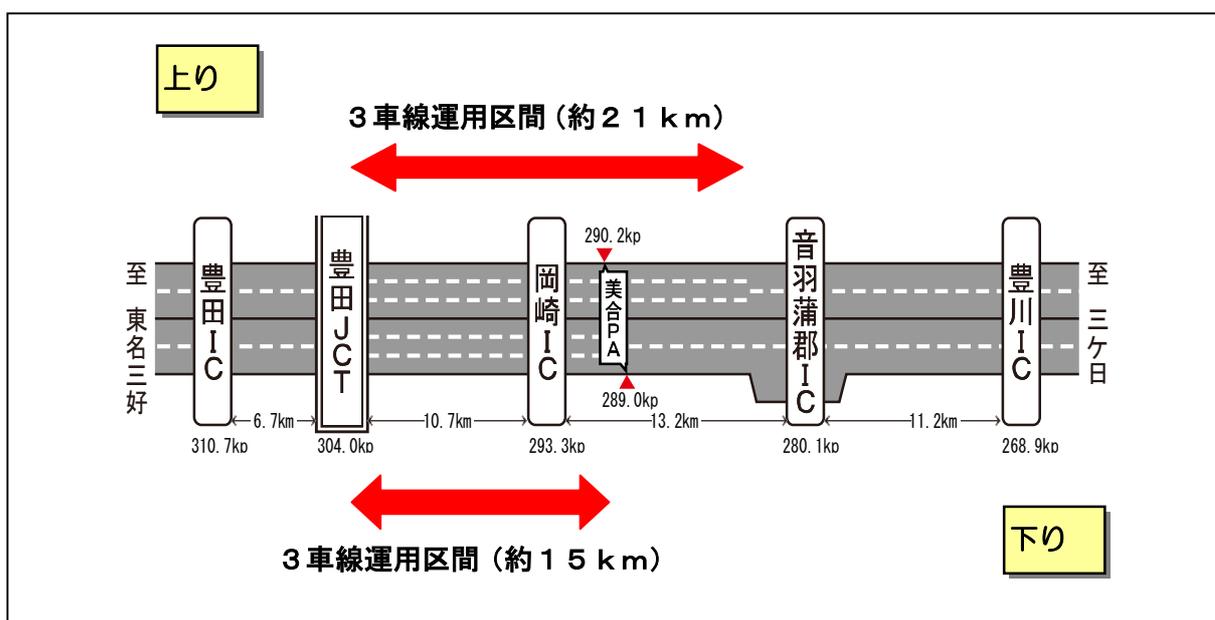
渋滞緩和に向け、東名岡崎地区の暫定3車運用及びTDM実施など渋滞対策事業を引き続き推進していきます。

※2011年の目標値については、2010年度実績1267万台・時間から3万台・時間の減少を目標として1264万台・時間と設定した。

- ・岡崎地区暫定3車運用に伴う渋滞の減により、東名の渋滞が10万台・時間の減少を見込み。
- ・名二環(高針J~名古屋南J)の開通に伴い、東名の渋滞が1万台・時間の減少を見込み。
- ・無料化社会実験が通年実施されることに伴う交通量の増加により、8万台・時間の増加を見込み。

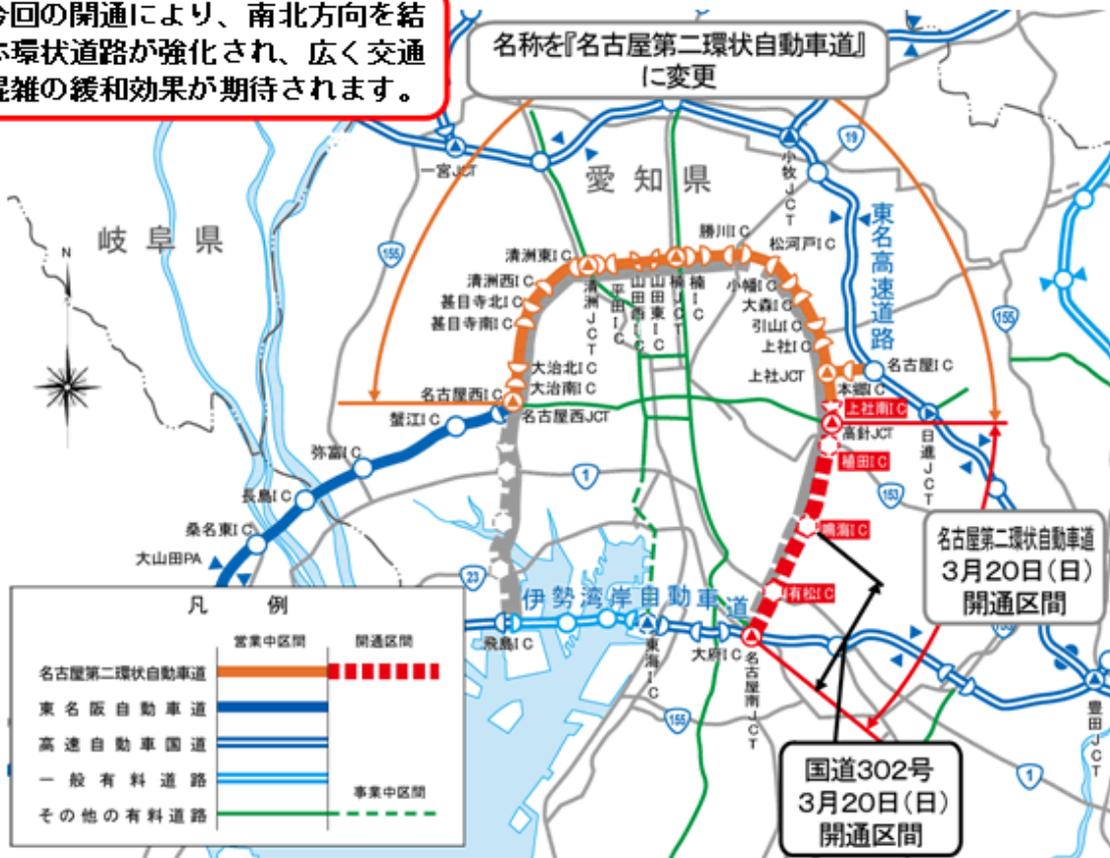
《2011目標達成に向けた取組み》

①東名\_岡崎地区暫定3車運用の実施



②ネットワーク整備による交通分散〔名二環(高針J～名古屋南J)の開通〕

今回の開通により、南北方向を結ぶ環状道路が強化され、広く交通混雑の緩和効果が期待されます。



<参考:2011 以降の取組み(継続事業含む)>

① 付加車線の設置

〔中央道(下)元八王子BS付近〕【2011 完成目標】

〔東名(上)海老名JCT付近〕 【2012 完成目標】

〔東名(上)海老名SA付近〕 【2017 完成目標】

② 交通混雑期における料金TDM(※1)の実施【2007～】

③情報提供TDM(※1)の実施

6ヶ月先までの渋滞予測情報及び東名・中央道における携帯電話を活用した渋滞予測情報サイトによる情報提供TDMを実施

※1 TDMとは自動車利用者の行動を変えることにより、渋滞をはじめとする交通問題を解決する手法。

交通需要マネジメント(Traffic Demand Management)

■ 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〕	2009年度 実績値	75
路上作業に伴う年間の交通規制時間	2010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
	2010年度 実績値	71

◆達成度報告(2010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、工事車線規制時間の削減に努めた結果、2009年度と比較し、4時間・km減少しました。

年 度	車線規制時間 (時間)	総路線延長 (km)	車線規制時間 (h/km 年)
2009年度	125,762	1,686	75
2010年度	122,471	1,724	71
増 減	-3,291	+38	- 4

主な減少理由は次のとおりです。

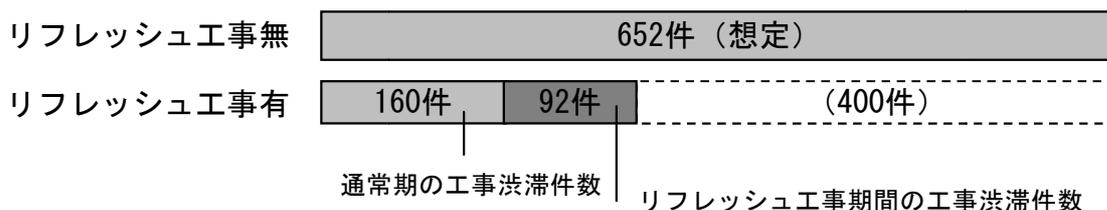
項 目		規制時間の増減 (時間)	アウトカムの増減 (h/km 年)
新規建設事業	建設事業(東海北陸道四車線化)の完成による減	-5,700	-6.0
構造物老朽化 対策	橋梁補修工事(床版取替等)の補修対象橋梁の前 年比増	3,100	3.3
	舗装補修工事の補修延長増加による増	3,400	3.6
	交通管理施設(防護柵等)老朽化に伴う規制時間 の前年比減	-1,700	-1.8
異常気象 ・災害	台風接近により発生した災害の車線運用(リバー ス)実施による増	400	0.4
	東名牧之原災害復旧工事に伴う工事車線規制の 実施による増	500	0.5
安全・快適性向 上	中分植栽(草刈)作業範囲変更による減	-3,300	-3.5
計		-3,300	-3.5

【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 亀山IC～名古屋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 亀山IC～名古屋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)2011年度の業績計画

(目標値:2010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で、工事渋滞量の減少を図ります。なお、2011年度においても、中央道(高井戸～八王子間)にて集中工事を行い、路上工事時間・工事規制回数の削減に努めます。



<東名集中工事の規制状況>



<名神集中工事の規制状況>



<東名阪リフレッシュ工事の規制状況>

■ ETC普及によるサービス向上【取組みー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	2009年度 実績値	87
	2010年度 計画値	88
	2010年度 実績値	84※

※無料化社会実験区間を含む

◆達成度報告(2010年度の取り組みと成果)

様々な施策を実施を中心として普及促進を図りましたが、無料化社会実験の影響により、2009年度と比べてETC利用率は約3%の減少となり、目標値は達成しませんでした。

なお、ETC普及に向けた2010年度の取り組みは下記のとおりです。

【料金施策・車載器購入支援・再セットアップの促進】

- ・ 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。
- ・ パーソナルカード初年度年会費無料キャンペーンを継続実施しました。(2011.3.31 終了)
- ・ 中日本独自の取組みとして、プレミアムドライバースカード新規加入者を対象とする「ETC車載器特別価格キャンペーン」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、市街地の大型集客施設、当社社屋において、ETC取付隊を実施しました。
- ・ ETC車載器の再セットアップの認識を高めるため、(社)全国レンタカー協会に対し、NEXCO3会社共同でポスター・チラシ送付による周知広報を実施しました。あわせて、中日本独自の取組みとして、ETC取付隊と同時に再セットアップキャンペーンを実施し周知を図りました。
- ・ 渋滞対策として、ETCを活用した東名渋滞減らし隊キャンペーンを3回(GW・お盆・お正月)実施しました。

【安全啓発関係】

- ・ ETCレーン通過速度を抑制するための、開閉バーの開くタイミングを遅くする速度抑制対策について、各種イベントを利用してお客様への周知を図りました。
- ・ ETCの正しい使い方を具体的にまとめたDVDを休憩施設で上映し広くお客様への周知を図りました。
- ・ ETCレーン配置をカーナビ等へ反映するため、(財)デジタル道路地図協会にレーン配置を配布しました。
- ・ ETCレーン及び一般レーンの配置・標準運用を確認できる「料金所ナビまっぷ」をホームページに掲載しました。

【車載器購入支援】

《四輪:ETC車載器  
取付キャンペーン》

《二輪:ETC車載器  
取付キャンペーン》

《ETCパーソナルカード初年度  
年会費無料キャンペーン》

■ 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	2009 年度 実績値	8.4
	2010 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
	2010 年度 実績値	8.9

**解 説**

死傷事故率とは、営業する全高速道路で発生する1億台<sup>※</sup>(10台の車が各々100km 走れば1千台<sup>※</sup>)当りの死傷事故件数のことをいう

『死傷事故率が8.9件／億台<sup>※</sup>(2010 実績値)』とは……

※(年間死傷事故件数 2,447 件)／(年間走行 274 億台 km)＝8.93 件／億台<sup>※</sup>

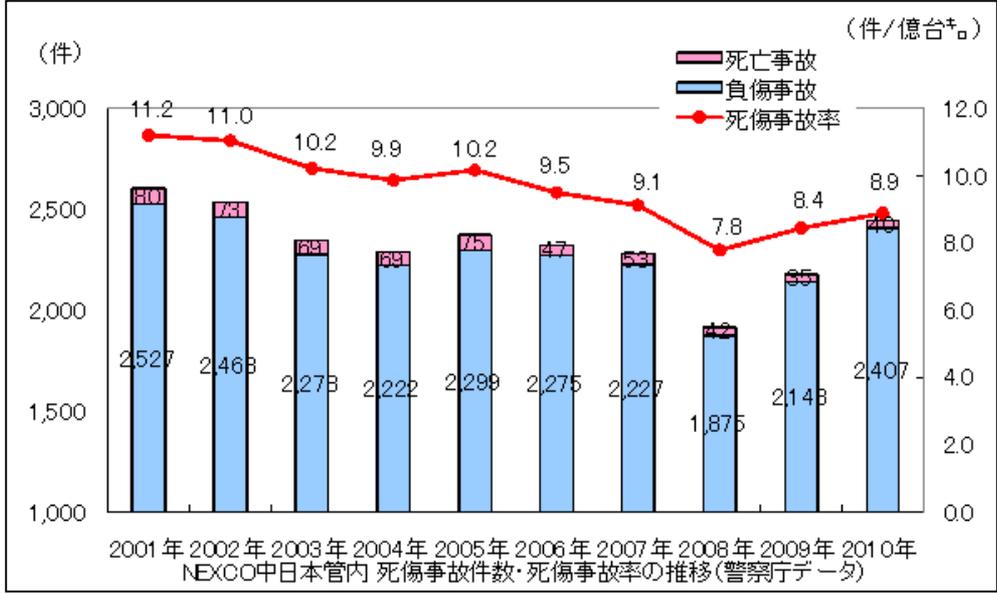
◆交通量 46,000 台/日(当社高速道路の平均的な日交通量)で延長10kmのあるIC区間において一年間に約 15 件の死傷事故が発生する確率に相当

<補完指標>

◆東名横浜町田～厚木(上り線)での死傷事故の発生件数(NEXCO 調べ)は、28件発生(延長：15.3km、交通量：67,000 台/日)

◆達成度報告(2010年度の取り組みと成果)

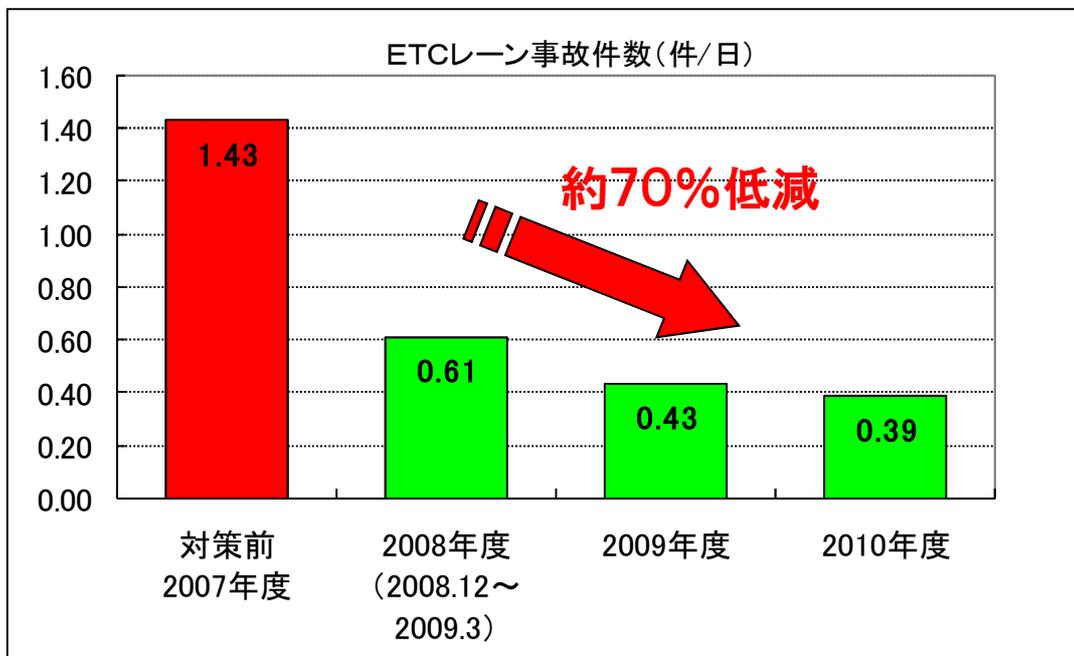
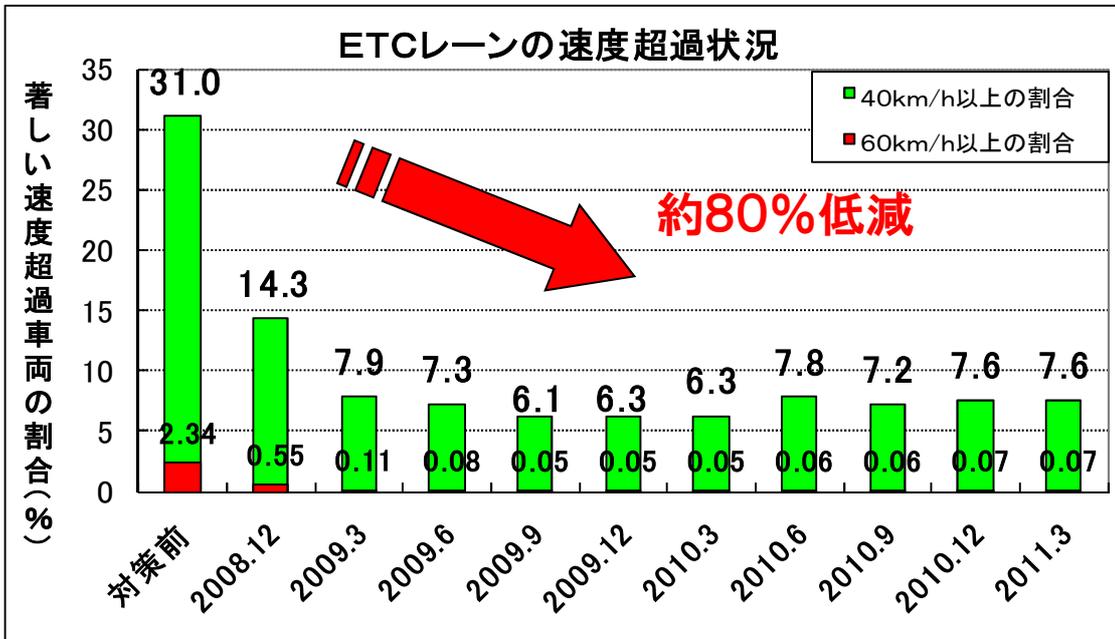
無料化社会実験区間における渋滞末尾での追突事故防止のため、渋滞箇所簡易LEDを設置し、渋滞情報等を提供しました。また、暫定2車線の対面飛び出しの対策として、従前より凹凸型路面標示工、導流レーンマーク、中分ラバーポール増設等の安全対策を実施しました。2010年度の死傷事故率としては、景気回復により交通量が約6%増えたことから、増加しました。



■ETCレーン速度抑制対策

2008年度から実施している「発進制御バー開速度遅延による速度抑制対策」について、2010年度についても引き続き対策を継続し、その結果、対策前(2007年度平均)と対策後(2010年度平均)で、ETCレーンでの速度超過が約80%減少、事故件数が約70%減少。

【発進制御バー開速度遅延による速度抑制対策 継続実施結果】



■逆走防止対策

逆走防止対策として 2005 年度より休憩施設、IC、JCTを対象に安全施設の点検・改善等を行い、具体的な対応として、①入口ランプでの進入禁止標識、注意喚起標識、路面表示などの強化や安全啓発活動、②ポスター・チラシ・ビデオ等での啓発広報、③インターチェンジ・休憩施設の流入・流出ランプ部において進行方向を示す路面表示(矢印)等を設置するなどの逆走防止対策を実施してきた。

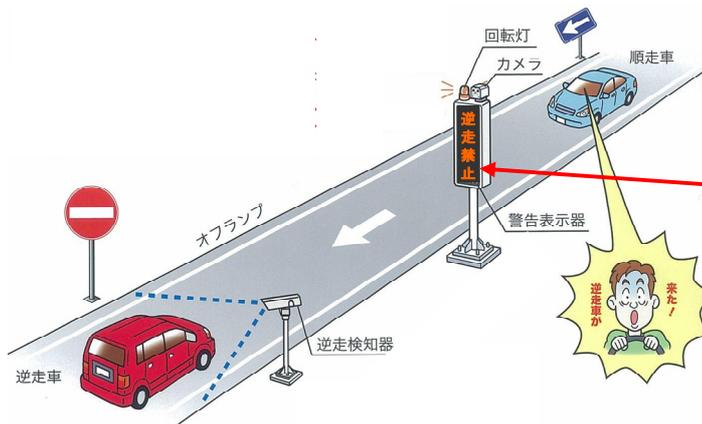
また、2008 年度には、社会貢献事業の一環として8箇所の休憩施設に「逆走防止対策装置」を試行的に設置。2010 年度からは国と連携した社会実験として、インターチェンジ、ジャンクション、休憩施設など243箇所に設置し動作及び効果を検証。



（NEXCO 中日本の道路管制センターで連絡・通報を受けた件数）



路面標示・看板等による対策 (東名富士川 SA)



逆走防止装置(北陸道南条 SA)

(参考)2011年度の業績計画

(目標値:2010年度を下回るよう努め、定期的にチェック)

2011年においても事故多発箇所や重大事故発生箇所における対策効果の検証や状況調査を行い、関係機関と協議するとともに、お客さまや関係機関と協働した交通安全啓発活動を積極的に実施していきます。

■ 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：％〕	2009年度 実績値	98
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	2010年度 計画値	100
	2010年度 実績値	100

◆達成度報告(2010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103km・車線の舗装補修を実施しました。



《舗装補修(施工前)》

《舗装補修(施工後)》

【名神高速道路 下り424. 9KP付近】

◆2011年度からの業績計画(目標値:95%)

2010年度において、当初設定した目標を達成したため、2011年度からは新たな指標(補修目標値に達する前の走行快適な舗装の車線延長比)に基づき管理を行っていきます。

今後も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。

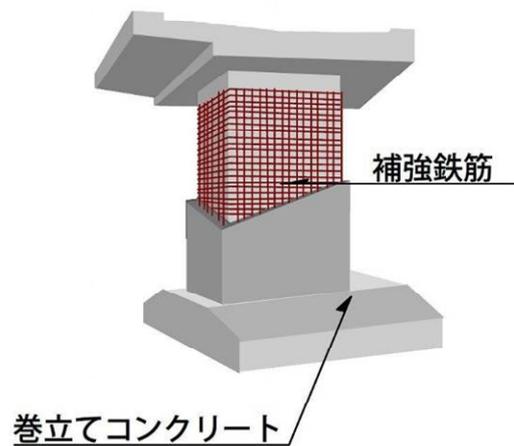
■ 地震に強い道路を目指す【取組み-6】

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：％〕	2009 年度 実績値	99
	2010 年度 計画値	100
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	2010 年度 実績値	100

◆達成度報告(2010年度の取り組みと成果)

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耐震補強を実施してきており、これまでに、東名、名神、中央道、東名阪道、伊勢道、北陸道において対策が完了しました。2010年度は要対策箇所139基の耐震補強を完了し、すべての橋脚耐震補強対策が完了しました。



(参考)2011年度の業績計画

2010年度に下部工の耐震補強が完了、2011年度以降、上部工型式が特殊な橋梁(トラス橋、アーチ橋など)の耐震補強の検討に着手していきます。



【北陸自動車道 大聖寺川橋における橋脚補強の施工状況】

■ 維持管理に関するお客様満足度の向上を目指す【取組みー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)	2009 年度 実績値	3.6
	2010 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
	2010 年度 実績値	3.6

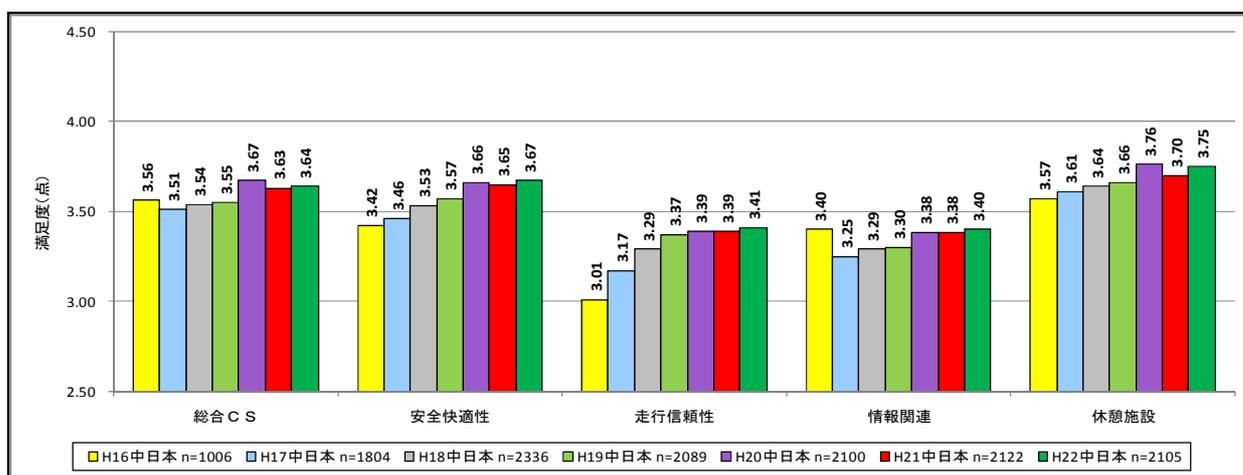
◆達成度報告(2010年度の取り組みと成果)

顧客満足度は3.6ポイントと2009年度比で横ばいでした。

無料化社会実験の影響による交通量増加に伴い、本線渋滞や休憩施設及び駐車場も混雑したが、走行信頼性、情報関連、安全性・快適性、休憩施設のすべての項目において横ばいであり、目標を達成した。

《2010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)2011年度の業績計画

(目標値:2010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。

### 3. 平成23年度以降のアウトカム指標一覧と平成23年度目標値

平成23年度以降のアウトカム指標については、前5ヶ年における目標の達成状況や、より分かりやすい指標とする事を目的とし、以下のとおりとする。

#### (1) 指標一覧と定義

指 標	定 義	備 考
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	継続
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※3	継続
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	継続
橋梁修繕率	修繕を必要としない橋梁※5 の比率	新たな指標
舗装保全率	安全に支障がない舗装路面※6 の車線延長比率	新たな指標※8
利用時間確保率	道路が利用可能な時間※7 の比率	継続
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)	継続

※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、渋滞経過のために生じた遅れ時間を、法定速度と渋滞時の平均速度(時速 25km)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。

本線渋滞損失時間は、1 月～12 月までの暦年の損失時間を示しています。

※3 交通規制時間は、4 月～3 月までの年度の交通規制時間を示しています。

なお、災害、事故復旧工事に関わる規制、路肩規制、移動規制は除く。

※4 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。

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案文しています。

※5 修繕を必要としない橋梁とは、点検結果に基づき、早期に修繕を必要としない橋梁をいいます。

※6 安全に支障がない舗装路面とは、早期に舗装補修を必要としない状態をいう。

※7 降雨、降雪に困る通行止め(災害、地震等を除く)と、事故や工事による通行止めを除く、通行可能な時間をいいます。利用時間確保率は、1 月～12 月までの暦年の確保率を示しています。

※8 舗装保全率については、従前は5年間で補修が必要と判断された補修数量に対する毎年の進捗状況を表していましたが、平成 23 年度からは、確認における舗装路面の状態を表現できる指標に見直しました。

(2)平成22年度の実績と平成23年度の目標値【全国路線網】

指標	H22年度 実績	H23年度 目標《参考》
本線渋滞損失時間	1,267 万台・時間/年	1,264 万台・時間/年
路上工事による車線規制時間	71 時間/km・年	71 時間/km・年
死傷事故率	8.9 件/億台キロ	8.9 件/億台キロ
橋梁修繕率※	-	87%
舗装保全率※	-	95%
顧客満足度	3.6	3.6

※新たな指標

#### 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

2009年3月からの新料金割引導入や2010年6月からの無料化社会実験に伴う交通量増加により、清掃や道路構造物補修等の事業費増となりました。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		2009年度 実績額(参考)	2010年度 決算額		
			計画額	実績額	備考
清掃作業		44		46	
植栽作業		61		50	
光熱水費		36		34	
雪氷対策作業		54		59	
保全点検	土木構造物の点検等	24		20	
	施設設備等の点検	40		34	
土木構造物修繕	橋梁	50		40	
	トンネル	3		5	
	舗装	76		90	
	その他の修繕	23		18	
施設設備修繕	電気施設等※①	45		36	
車両維持費		9		10	
その他		66		62	
計		531	487	504	

※①通信施設、トンネル施設、建築施設を含む

※②原因者工事費は含まない

<主な増減理由>

休日特別割引に伴う混雑対策費の増等

(2)当該年度の主な資産保全の状況

①舗装修繕

◆2010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103km・車線	100%
箱根新道	0km	100%
八王子バイパス	約0.3km・車線	100%
西富士道路	約0.3km・車線	100%
中部縦貫自動車道	約0.6km・車線	100%

※1:舗装保全率とは、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

②橋梁等の修繕

◆2010年度の実績

路線名	橋梁補修必要数	橋梁保全率※2
全国路線網 計	約492橋	87%
箱根新道	該当なし	100%
八王子バイパス	〃	100%
西富士道路	〃	100%
中部縦貫自動車道	〃	100%

※2:橋梁修繕率とは、修繕を必要としない健全な橋梁数(概ねここ5年以内に補修の必要がないと思われる箇所)を全橋梁数で割ったもの



中央道床版取替状況

③諸施設設備の障害対応

◆2010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7,200件	100%
箱根新道	約20件	100%
八王子バイパス	約30件	100%
西富士道路	約10件	100%
中部縦貫自動車道	約10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交通量により算定された開放車線数をもとに、ETCレーン及び一般レーンの混雑状況やトラブル対応状況を考慮した人員を配置し、常に交通の実態を把握した適正な数の入口及び出口車線を開放するとともに、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、警察・消防と協力し早期回復を図るとともに、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	2009年度 実績額(参考)	2010年度 決算額		
		計画額	実績額	備考
料金收受業務	164		160	
交通管理業務	46		46	
クレジット手数料	47		48	
その他	52		69	
計	309	351	323	

<主な増減理由>

クレジットカード手数料の減

### (2) 当該年度の管理業務の状況

#### ① 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	13,492 件	65,635 件
箱根新道	67 件	111 件
八王子バイパス	24 件	190 件
西富士道路	32 件	357 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

#### ② 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	703 枚	2,264 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. 「百年道路」計画の推進

お客様に安全で安心してご利用頂ける「百年道路」を目指し、道路構造物の老朽化、車両の大型化、交通量の増加などの環境変化に対応し、良好な道路資産の維持に向け、効率的で効果的な道路機能保全対策を推進します。

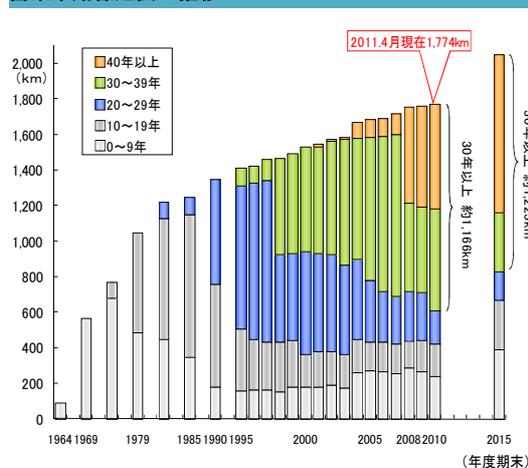
#### (1) 高齢化した高速道路ストックの現状

当社グループの管理する高速道路(1,774 km 2011年4月現在)のうち、供用後40年を経過する東名・名神をはじめ、供用後30年を経過する道路が全体の約7割を占めます。4年後の2015年度には、経過30年以上の道路はさらに約60km増加することになり、高齢化する高速道路ネットワークの長期的な保全事業(適切な点検と集中的な補修・補強)の計画立案が急務となっています。

2011年4月現在の経過年数



営業中路線延長の推移



#### ■ 高齢化した道路構造物(橋梁、舗装、施設設備)の損傷事例



< 橋梁の損傷事例 >  
床版下面の亀甲状ひび割れ



< 舗装の損傷事例 >  
道路基層面のひび割れ



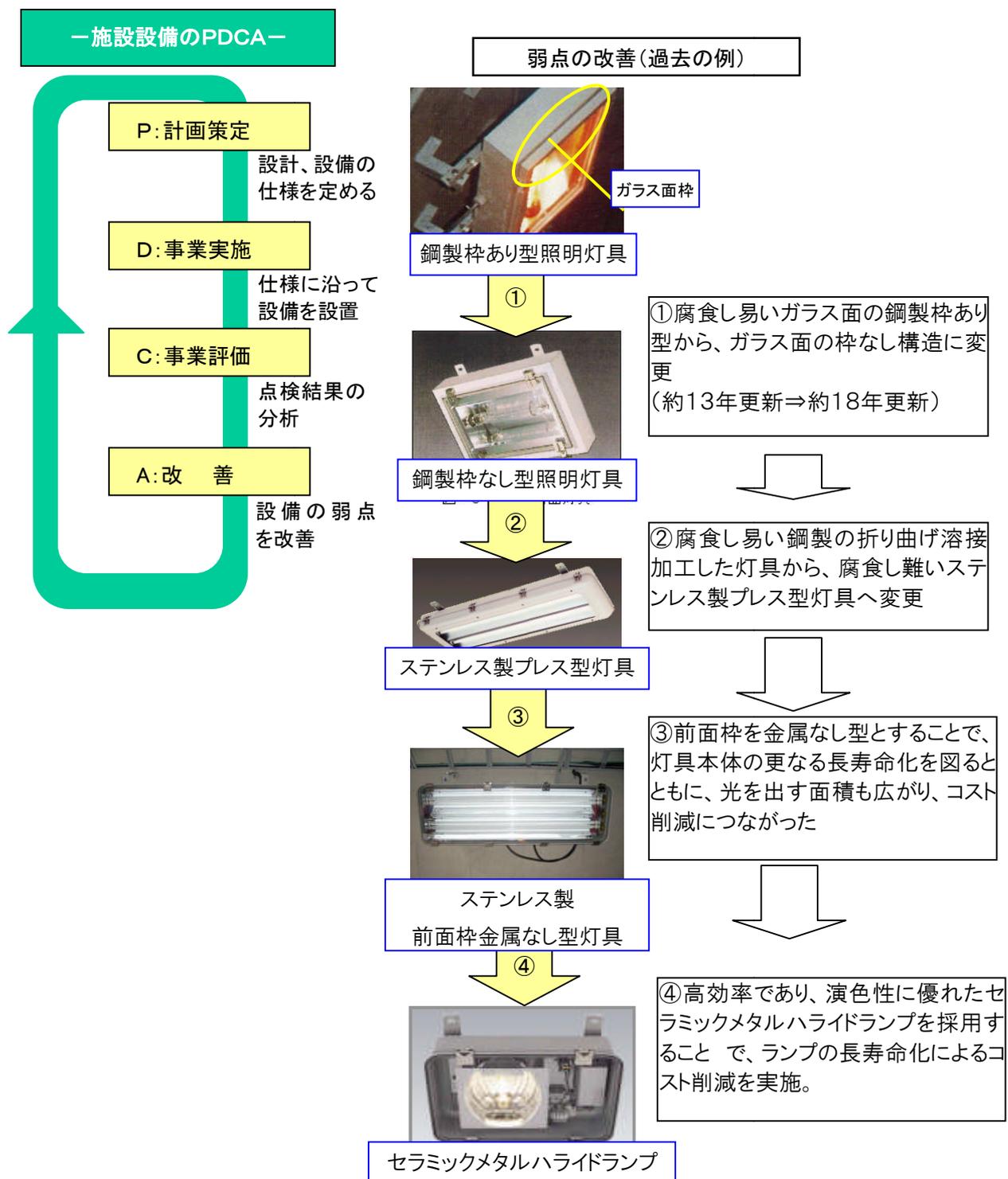
< 施設設備の損傷事例 >  
情報板の表示部劣化

#### (2) 「百年道路」計画の実行

高齢化する高速道路ネットワークに対し、国民生活に必要な高速道路を健全な状態で百年以上維持し、後世に優良な道路資産を継承するため、対症的な「事後保全」から「計画保全」への転換を推進し、2011年度から「百年道路」計画を実行します。また、「百年道路」計画の策定に向けて、既存構造物の点検・評価技術及び補修・補強技術の開発を行い、「百年道路」計画に活用することや、新規ネットワークの完成に合わせた交通規制計画、並びに工事実施計画を策定し、工事実施の関係機関調整を実施します。

## 2.点検結果の分析による設備の長寿命化の取組み

建物・機械・電気・通信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。



### 3.ETC普及推進への取組み

2010年度末のETC利用率は84%(無料化社会実験区間を含む、全国路線網)であり、2011年度は、無料化社会実験終了後の動向を踏まえつつ、ETCの利便性向上とともに、再セットアップの周知強化を図ります。

#### (1)ETCバックアップレーンの整備促進

ETCレーンでのトラブル発生時や点検等でETCレーンを閉鎖した場合でも、常時ETC利用を可能とするために、バックアップレーンの整備を促進します。

2010年度までに145レーンを整備、進捗率は50%です。

2013年度までに残り141レーン整備し100%完了します。

#### (2)お客様への広報について

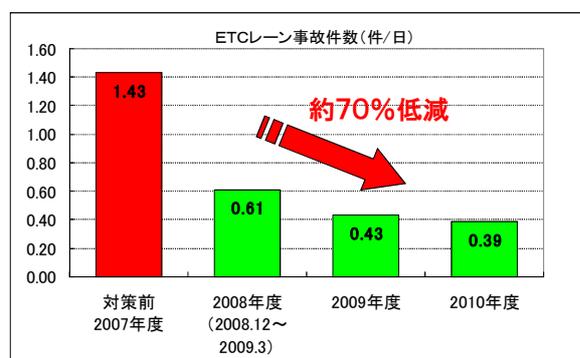
ETCを正しく使っていただくため、またETC利用照会サービスをスムーズにご利用いただくために、ETC車載器の再セットアップの周知に関する広報を実施します。

2010年度はNEXCO3会社共同で、社団法人全国レンタカー協会に対し、再セットアップの説明及びその会員に対するポスター・チラシの送付を行い、再セットアップの必要性の周知を行いました。

2011年度も引き続き、他会社等と共同で再セットアップの周知広報を継続し、再セットアップの周知の強化を図ります。

### 4.ETC安全対策に対する取組み

ETCレーンにおける安全の重要性を十分に認識し、料金収受員の安全対策及び安全教育に努めていきます。お客様の安全対策として、カード未挿入お知らせアンテナ等の安全対策設備の設置を進めていきます。また、ETCレーンでのより安全・安心の向上を目指して、開閉バーの開くタイミングを遅くする速度抑制対策を全料金所で継続して実施してまいります。なお、料金収受員のETCレーン横断に伴う安全対策として、ETCレーンの横断が必要な箇所において、安全通路を2009年度中に整備が完了しました。



※対策前:2007年度  
※NEXCO中日本調べ

### 5.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り組み

- ①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。
- ②警察への協力要請。
- ③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。
- ④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り組み

- ① データ伝送化の推進
- ② 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
- ③ 警察への通報・捜査への協力等の連携の強化

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。

## 6.トンネル等級検討委員会の設置

設計要領第三集(4)トンネル非常用施設には、「供用中のトンネルにあつては、供用開始後5年毎にトンネル等級を見直すこと」と規定されているが、今般、新たな料金割引施策等により当初想定した交通量を超える状況により、短期にトンネル等級の見直しが必要となるケースが発生してきた。

よって、このような社会情勢に対して適切なトンネル防災にかかる対応を実施するため、従来の基準をより明確にしたトンネル等級区分の見直しルールを作成することとし、併せて今後は「トンネル等級検討委員会」を開催することにより、定期的な見直し体制を確立している。

委員会は各支社より事前検討結果の報告を受け、下記の事項について審議及び検討を行う。

- (1) トンネル等級の見直しにかかる対策工事の実施に関すること。
- (2) 新たな料金割引等による一定期間の交通量増加対応策に関すること。

また、当面ランクアップまでに必要な対応は次のとおり実施している。

- 1)道路巡回等の強化
- 2)消火器の追加設置
- 3)坑口部付近への規制機材の設置
- 4)警察等との連携
- 5)CCTVカメラの設置

引き続き、無料化社会実験区間のトンネルについては、交通量の増加原因は無料化社会実験の影響であり、社会実験の継続は未定であるため、当面はソフト対応を実施しつつ、国の方針が決定されるまで交通量の動向を注視する。

<参考>道路資産データ等

(1)道路構造物延長

路線名	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	1,733	1,304	242 (1759 橋)	187 (182TN)	2010 年度 末データ
一般国道1号(箱根新道)	13.8	12.9	0.9 (16 橋)	0 (0TN)	2010 年度 末データ
一般国道16号 (八王子バイパス)	4.5	4.1	0.4 (3 橋)	0 (0TN)	2010 年度 末データ
一般国道139号(西富士道路)	6.8	6.3	0.5 (4 橋)	0 (0TN)	2010 年度 末データ
一般国道158号 (中部縦貫自動車道)	5.6	0.7	0.1 (2 橋)	4.8 (2TN)	2010 年度 末データ

※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:本線トンネルの下り線延長。

( )内は本線トンネルの総数

(2)その他のデータ

路線名	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	1,788	30	635	2010 年度 末データ
一般国道1号(箱根新道)	15	49	0	2010 年度 末データ
一般国道16号 (八王子バイパス)	44	25	0	2010 年度 末データ
一般国道139号(西富士道路)	34	29	0	2010 年度 末データ
一般国道158号 (中部縦貫自動車道)	7	13	5.6	2010 年度 末データ

※交通量:1回の利用につき1台とカウントした2010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2011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	64	85	89	95	91	84.2
一般国道1号(箱根新 道)	39	66	76	85	85	66.6
一般国道16号 (八王子バイパス)	-	54	-	72	77	56.4
一般国道139号 (西富士道路)	-	42	-	62	57	43.5

※無料化社会実験区間を含む・2011年3月の利用率

(4)2010年度の気象状況

①降雨記録

4月	天候は短い周期で変わりました。前線を伴った低気圧が日本付近を頻繁に通過したため、曇りや雨の日が多く、寡照で、顕著な多雨となりました。
5月	上旬と中旬は高気圧に覆われて晴れた日が多くなりましたが、下旬は、寒気を伴った気圧の谷や発達した低気圧により大雨となった日がありました。
6月	月の前半は、梅雨前線が日本の南海上に位置したため、高気圧に覆われて晴れた日が多くなりました。後半は、梅雨前線が本州付近に停滞して曇りや雨となる日が多くなりました。 なお、東海地方の梅雨入りは6月13日ごろとみられます。
7月	月の前半は、梅雨前線が本州南岸から日本海に停滞した影響で、曇りや雨の日が多くなりました。特に中旬の前半に梅雨前線が活発化したため、岐阜県を中心に記録的な大雨となりました。後半は、太平洋高気圧が日本付近で強まり、猛暑日となった所があるなど厳しい暑さが続きました。なお、東海地方の梅雨明けは7月17日ごろとみられます。
8月	上旬の終わりから中旬のはじめにかけては、日本海の前線や台風4号の影響により各地で大雨となるなど、雨の日が続いた時期もありました。その後は、太平洋高気圧が日本付近で強まり、猛暑日が続いた所があるなど、厳しい猛暑となりました。
9月	中旬までは太平洋高気圧が日本付近で強くなりやすく、猛暑日が続いた所があるなど厳しい残暑となりました。また、低気圧や秋雨前線の影響を受けにくかったため降水量は少なく推移し、日照時間はかなり多くなりました。一方、観測史上初めて北陸に上陸した台風9号、低気圧や前線の影響により、日降水量が200mmを超える大雨となった所もありました。下旬は秋雨前線の影響により曇りや雨の日が多くなりました。
10月	天気は数日の周期で変わりましたが、上旬は低気圧や前線の影響で曇りや雨の日が多くなりました。下旬の終わりは、台風14号が東海地方に接近した影響で秋雨前線が北上して活発化し、大雨となった所がありました。

2010年の台風発生は14個で平年(26.7個)を大きく下回りましたが、上陸数は2個(第4号、第9号)、東海地方への接近数は3個(第4号、第9号、第14号)となり、平年(2.9個)と同程度となりました。

なお、2010年の台風発生数は、1998年の16個を下回り、1951年の統計開始以来で最も少ない年となっています。(名古屋地方気象台発表)

②降雪記録

11月	天気は周期的に変わり、高気圧に覆われて晴れた日が多くなりました。低気圧の通過後には一時的に冬型の気圧配置となったため、岐阜県の山間部では曇りや雨の日が多くなりました。また、上旬と中旬に一時的に寒気の影響を受けて気温が低くなった時期がありました。
12月	中旬までは、天気は数日の周期で変わりました。低気圧や気圧の谷の通過後には一時的に寒気が南下しましたが、冬型の気圧配置は長続きしませんでした。そのため、月の平均気温は高くなり、月降水量はかなり多くなりました。下旬は、冬型の気圧配置となった日が多く、強い寒気が南下して平野部でも雪の降った日がありました。
1月	期間を通して冬型の気圧配置が続き、日本付近に断続的に強い寒気が流れ込んだ影響で気温は低くなり、顕著な少雨・多照となりました。中旬と下旬に強い寒気が南下して平野部でも雪の降った日があり、特に16日から17日にかけては名古屋で最深積雪が11cmとなるなど大雪となりました。なお、東海地方の地域平均では1月の「月降水量の少ない方から」1位を更新しました。
2月	高気圧と低気圧が次々に日本付近を通過したため、天気は短い周期で変わりました。低気圧の通過後は一時的に冬型の気圧配置となりましたが、長続きはしませんでした。特に、中旬は本州付近を低気圧が次々に通過した影響で広い範囲で積雪となりました。
3月	天気は数日の周期で変わりましたが、冬型の気圧配置となった日が多かったため、高気圧に覆われて晴れの日が多く、岐阜県山間部では曇りや雪または雨の日が多くなりました。

