

**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23営業年度

平成24年8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 平成23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	40
(参考) 道路資産データ等	44

第1章 基本的方針・管理の水準等

1. 基本的方針

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】

(H24.3.31 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 ^{注1}	360
中央自動車道 長野線 ^{注2}	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 ^{注3}	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 ^{注4}	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) ^{注5}	11.2
一般国道475号(東海環状自動車道)	73
合計	1,735

※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】

(H24.3.31 現在)

路線名	供用延長(km)
一般国道1号(箱根新道) ^{注1}	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) ^{注2}	6.8
一般国道158号(中部縦貫自動車道)	5.6

注1 平成23年7月25日に料金徴収期間満了

注2 平成24年3月31日に料金徴収期間満了

第2章 平成23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日提供するため、以下の取組みを実施してまいりました。

(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、平成21年度に完了しています。

また、平成24年1月に発生した橋梁付属物の一部垂れ下がり事故により鉄道の運行に重大な支障を及ぼす事態となったことから、鉄道交差・並行箇所の付属物点検を徹底し、今後2年以内に点検を完了するよう鉄道事業者と協議・調整を進めます。なお、鉄道交差箇所以外の橋梁付属物についても定期的実施できる体制構築を行い、点検を実施します。



《点検の実施状況》



《橋梁付属物撤去状況》

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。
- ・ 平成23年度に新たに高機能舗装とした総延長:約100Km車線(高機能舗装率81%)



《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など利用し白色灯具化を進めました。

また、新たな試行としてトンネル照明にLED灯具を採用しました。

・平成23年度に新たにナトリウム灯から白色灯具化したトンネル数(上下線別):3本(整備率64%)



《ナトリウム灯照明の状況》



《LED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、平成23年度で通年版:約5万部、冬季版:約2万部、トンネル版:約1万部を配布しました。また、新たにマナーガイドを制作し、10万部を配布しました。

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など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(簡体)語・韓国語・中国(繁体)語)」を作成し、休憩施設や関係機関への送付を含め、平成23年度で約2万部配布しました。

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、平成23年度で年間約32,000件、標識ナビまっぷ及び料金所ナビまっぷは年間約120,000件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、平成23年7月から高速走行に気をつけガイドを開設し、約46,000件のアクセスいただきました。



『気をつけガイド』
(左から 通年版、冬季版、トンネル版)

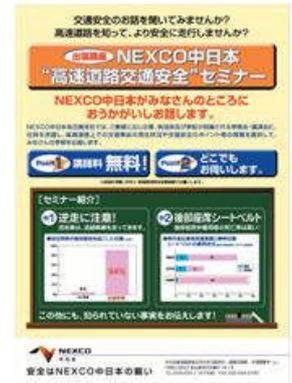


高速道路マナーガイド

<英語・中国(簡体・繁体)語・韓国語版>



- ⑤ 平成19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。平成24年3月までに延べ約1,700回、約113,000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 大規模災害に向けた取組み

・BCPの全社展開

東日本大震災の教訓を活かし、大規模地震や大津波、原子力発電所などによる災害を想定した業務継続計画(BCP)を全社展開し、グループ一体となった防災体制をさらに強化しました。

・津波による被害想定の見直し

中央防災会議にて示されていた3連動地震に伴い発生する津波予測を東日本大震災における津波被害を踏まえ見直しを行い、NEXCO中日本独自の被害想定を行いました。津波被害を受けると考えられる休憩施設や料金所、高速道路本線に関し、ご利用になるお客さまの安全の確保や各施設の機能維持のため、設備の見直しや誘導方法の検討を進行しました。

・電力供給不足への対応

電力不足に対する政府方針を受け、夏季の電力需給バランスを考慮した道路照明の消灯、サービスエリアにおける一部機器の使用制限や社屋の節電と省エネルギー化に取り組みました。また、冬季には、ロードヒーティングの効率的な運用を行いました。

・グループ一体をなつた防災訓練

災害発生時に、応急活動が迅速かつ適切に行われるよう、グループ会社などの幅広い参加により防災訓練を実施しました。

平成23年9月1日の「防災の日」には、グループ一体で総合防災訓練を実施するとともに、平成24年3月7日～9日には、全ての休憩施設及び料金所にて、お客さま対応訓練を実施しました。



お客さま対応訓練(広域避難場所へ案内)

- ②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。
なお、冬期間の交通確保に努めた結果、平成23年度は、雪による通行止めは173時間となり、平成22年度の230時間と比べ、約2割減少しました。



凍結防止剤散布状況
(北陸自動車道)



除雪作業状況
(東名高速道路)

- ③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%(平成22年度で完了)



《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】

④災害で被災した道路の早期確保に努めました。

1) 平成19年9月7日静岡県伊豆半島南部に上陸し、その後神奈川県西部を通過した台風9号により被災した西湘バイパス西湘二宮IC付近の本線・ランプ橋基礎及び本線盛土について、本復旧対策工事を進め、平成24年3月末までに完了しました。



盛土のり面崩落



応急復旧完了



本復旧完了



橋脚基礎付近洗掘



応急復旧完了



本復旧完了

2) 平成23年度に発生した台風により被災したのり面の復旧について、本復旧を実施しました。



切土のり面土砂流出



本復旧完了

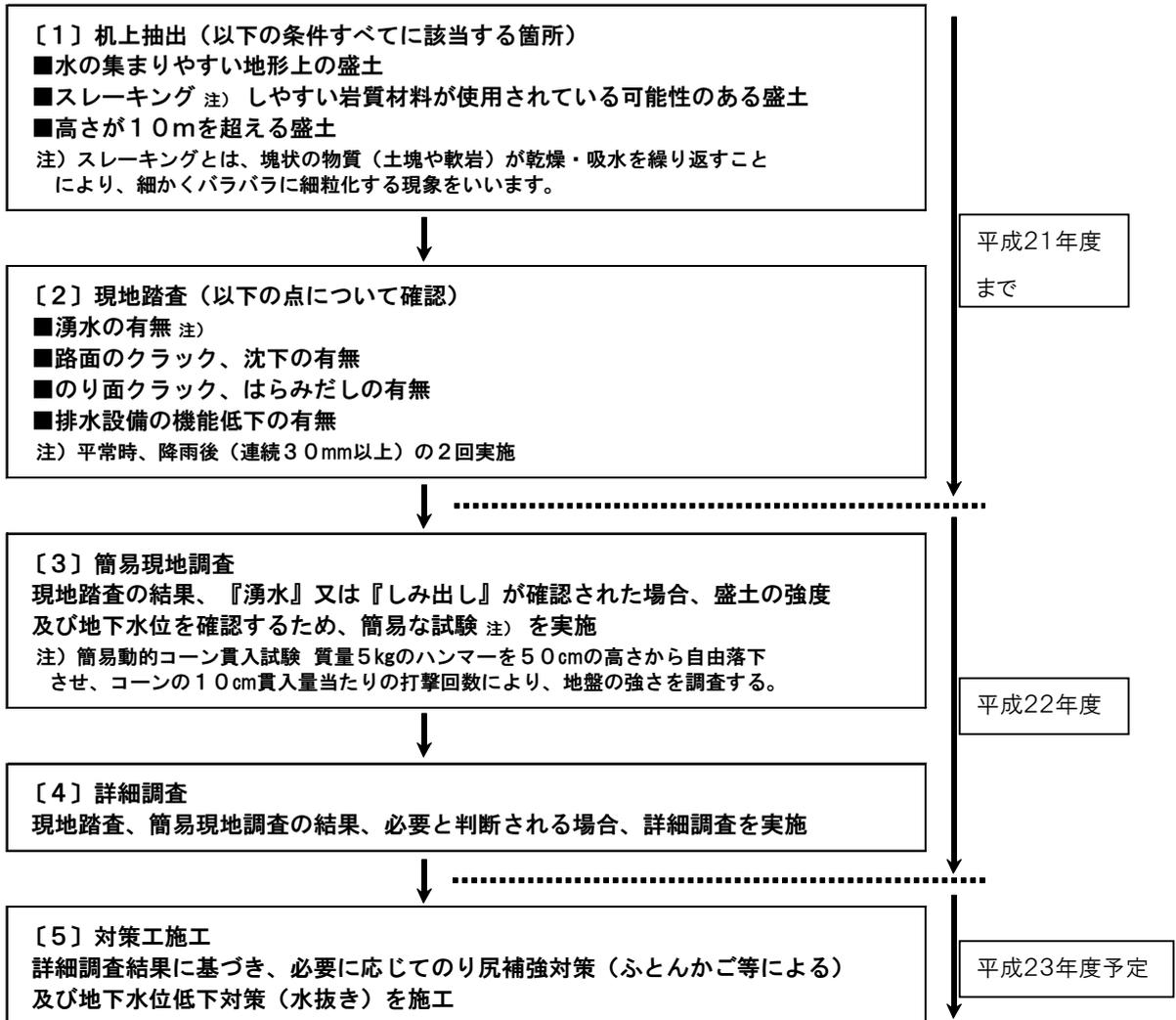
⑤最新データをもとに雨による通行止め基準の運用方法の見直しに着手しました。

⑤牧之原地区の災害を踏まえた類似盛土の対策

平成21年8月11日に発生した駿河湾を震源とする地震により、東名牧之原サービスエリア近くの盛土のり面崩落を受け、類似の盛土のり面において押え盛土や抑止杭工による盛土のり面補強対策を実施します。

また、平成23年3月11日に発生した東日本大震災における盛土のり面の類似箇所について、崩落原因を確認しながら必要な対策を行います。

■東名牧之原類似箇所の抽出、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的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、12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、のり面補強対策(押え盛土、抑止杭等による)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	のり面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	4
伊勢自動車道	20	14	12	2
北陸自動車道	92	34	24	5
計	381	143	99	12



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、床の段差解消、和式便器の洋式化、オストメイト設備、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 :平成23年度は、3箇所を実施
(東名:足柄SA上り、北陸道:入善PA上下)
- ・床の段差解消 :平成23年度は、10箇所を整備
【181/183箇所(整備率99%)】
- ・和式便器の洋式化 :平成23年度は、39箇所を整備
【154/183箇所(整備率84%)】
- ・オストメイト設備 :平成23年度は、9箇所を整備
【177/183箇所(整備率97%)】
- ・エアータオル :平成23年度は、17箇所を整備。
【178/183箇所(整備率97%)】



改装による美化



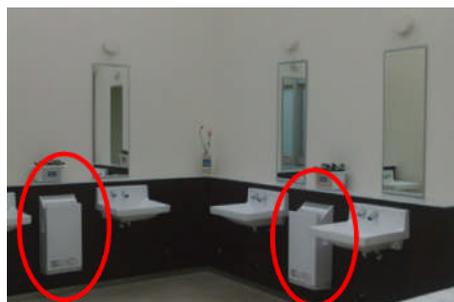
女性用お手洗いの増設



大便器の洋式化及び
洗浄器付便座



オストメイト設備の整備



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。

- ・ 平成23年度に設置した遮音壁の延長：約3Km



《遮音壁(施工前)》

《遮音壁(施工後)》

【東名阪自動車道 下り57.5KP付近】

(5) 渋滞解消の取り組み

東名岡崎地区暫定3車線運用により、約17万台・時間減少しました。

一方、休日特別割引や無料化社会実験の廃止により交通量が大幅に減少したことにより、約86万台・時間減少しました。また、交通量の変化に伴い約44万台・時間増加しました。

全体として、1267⇒1208万台・時間と約59万台・時間(約5%)減少しました。

(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平成23年度37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:平成23年度末まで 264箇所(整備率86%)



《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平成23年度 58箇所行いました。

- ・ETCバックアップレーンの整備:平成23年度末まで 203箇所(整備率71%)

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、平成23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。

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	H22年度実績値	H23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	1267	1208	東名岡崎地区暫定3車線運用により、約17万台・時間減少しました。一方、休日特別割引や無料化社会実験の廃止により交通量が大幅に減少したことにより、約86万台・時間減少しました。また、交通量の変化に伴い約44万台・時間増加しました。
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)	71	67 (59)	橋梁補修工事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。 ()内は走行台キロは集中工事を除いた数値
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}	8.9	8.4	休日特別割引(上限千円)が廃止になったことから、死傷事故が103件(会社調べ)減少。
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	95	95	要補修箇所約250km・車線の補修を実施。
橋梁修繕率	修繕を必要としない橋梁の比率	%	87	88	要対策箇所のうち38基の橋梁修繕を実施。
利用時間確保率	道路が利用可能な時間 ^{※7} の比率	%	99.9	99.8	
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16号(八王子バイパス)】

アウトカム 指標	定義	単位	H22年度 実績値	H23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)	66	74	標識工事の実施により工事車線規制時間が増加
利用時間確保率	道路が利用可能な時間 ^{※7} の比率	%	99.9	99.9	
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158号(中部縦貫自動車道)】

アウトカム 指標	定義	単位	H22年度 実績値	H23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)	48	144	融雪装置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 ^{※8}	0	0	
利用時間確保率	道路が利用可能な時間 ^{※7} の比率	%	99.9	99.9	
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	(4.0)	(3.6)	()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、②及び③は平成23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	【取組みー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	【取組みー2】「路上工事に伴う規制時間の削減」
③死傷事故率	【取組みー3】「事故防止対策の推進」
④舗装保全率	【取組みー4】「安全な走行環境の提供」
⑤橋梁修繕率	【取組みー5】「地震に強い道路を目指す」
⑥顧客満足度	【取組みー6】「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】

【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	平成22年度 実績値	1267
	平成23年度 計画値	1264
	平成23年年度 実績値	1208

※暦年データによる集計

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、渋滞した結果の遅くなっ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1208万台・時間(平成23年度実績値)』とは……

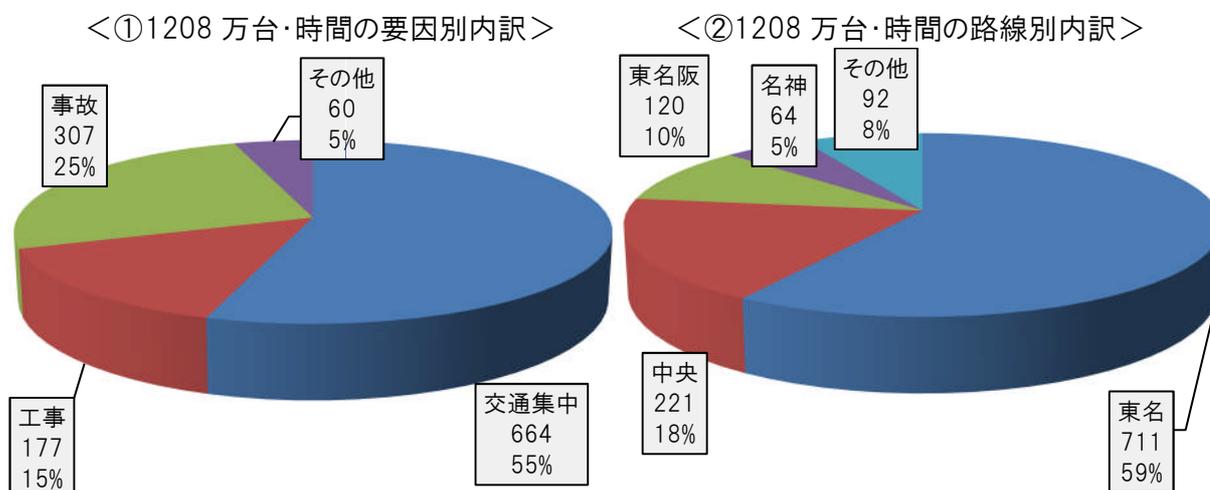
- 1208万台・時間のうち711万台・時間が東名高速での損失であり、これは全長で約350km、通常走行で3時間30分程度要するものが、3時間45分で走行したこととなり、渋滞により平均約15分間の損失が生じたもの

<補完指標>

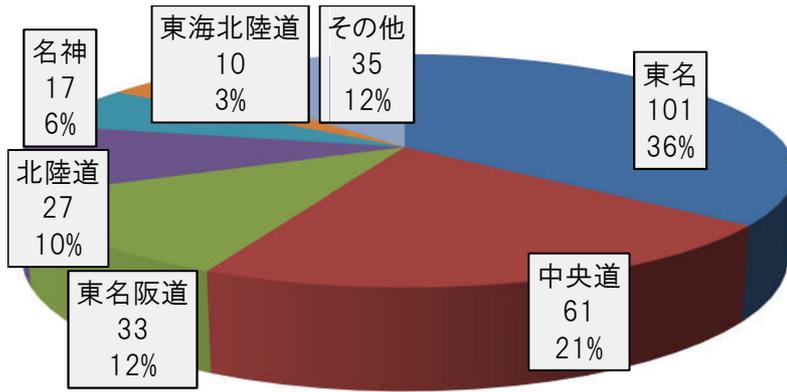
- 通常走行と比べて15分以上の遅れが生じた渋滞が、
 - ・ 東名(横浜町田～厚木間:上下線)で約950回/年発生
 - ・ 東名(豊田JCT～音羽蒲郡間:上下線)で約1290回/年発生
 - ・ 中央道(八王子～相模湖間:上下線)で約430回/年発生

◆平成23年度 渋滞発生状況(本線渋滞損失時間 1208万台・時間)

- ・ 要因別では、交通集中渋滞が664万台・時間(55%)と最も多い。
- ・ 路線別では、東名での発生が全体の約59%と最も多く、次いで中央道・東名阪・名神であり、4路線で全体の92%を占める。



<③平成23年の路線別走行台キロ>



◆達成度報告(平成23年度の取り組みと成果)

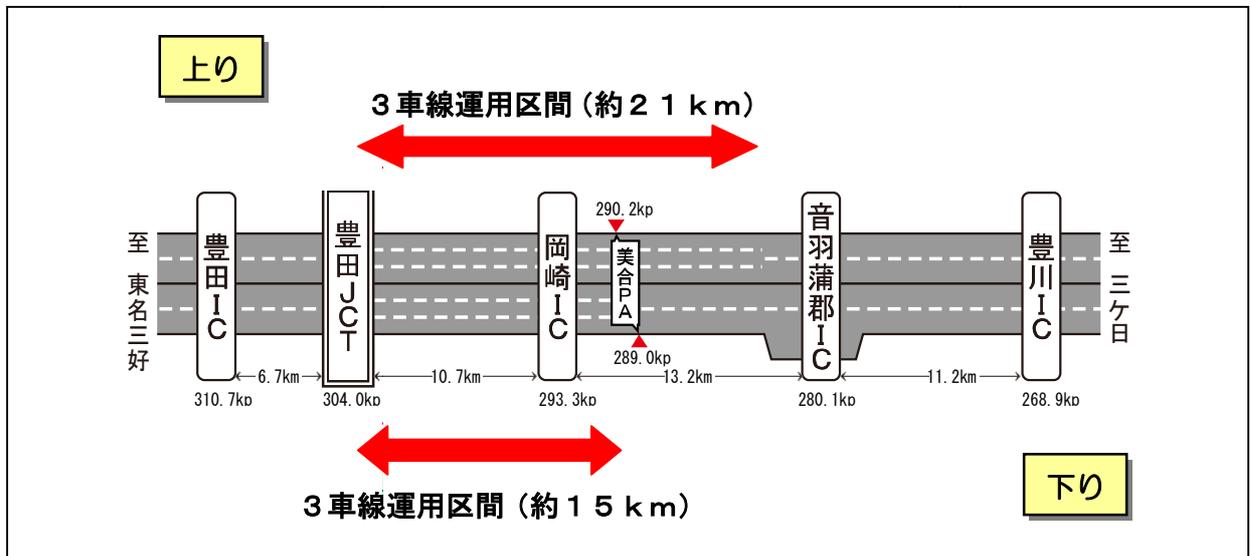
東名岡崎地区暫定3車線運用により、約 17 万台・時間減少しました。

一方、休日特別割引や無料化社会実験の廃止により交通量が大幅に減少したことにより、約86万台・時間減少しました。また、交通量の変化に伴い約44万台・時間増加しました。

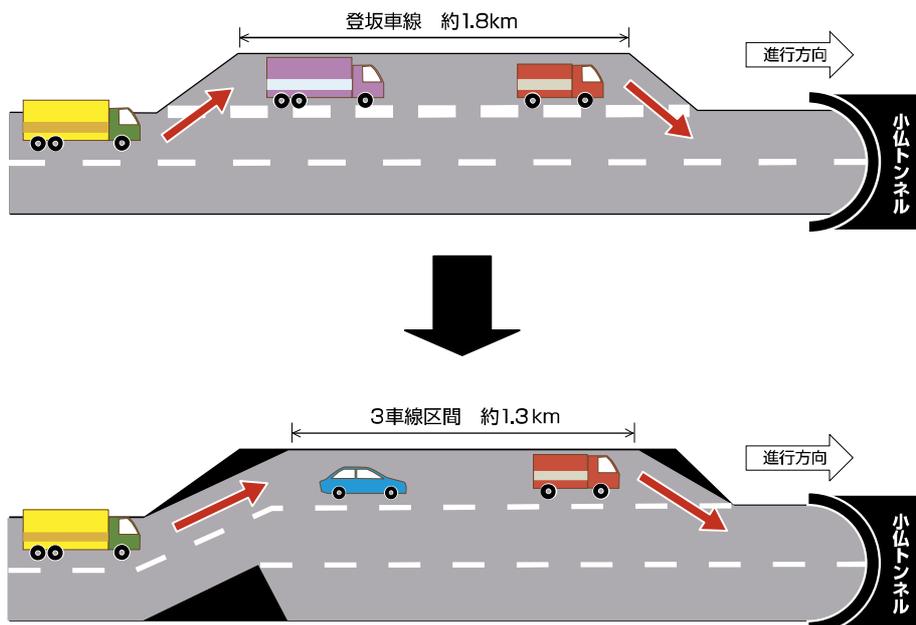
全体として、1267⇒1208万台・時間と約59万台・時間(約5%)減少しました。

○東名岡崎地区暫定3車線運用の実施による渋滞の減少

東名岡崎地区暫定3車線運用を平成23年10月21日に開始しました。その結果交通容量が増加し、約 17 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
平成24年3月14日に開始しました。



- 休日特別割引(1,000円上限)廃止による渋滞の減少

休日特別割引(1,000円上限)平成23年6月19日終了により交通量が減少し、渋滞が約84万台・時間減少しました。

- 無料化社会実験廃止による渋滞の減少

無料化社会実験が平成23年6月19日終了により交通量が減少し、渋滞が約2万台・時間減少しました。

- 中央自動車道下り線元八王子BS付近の付加車線事業の運用を平成24年3月14日に開始しました。



中央自動車道下り線元八王子BS付加車線の運用

<参考:平成24年度以降の取組み(継続事業含む)>

① ネットワーク整備による交通分散

新東名(浜松いなさ JCT～豊田東 JCT) 【平成28年度完成目標】

新名神(四日市北 JCT～亀山西 JCT) 【平成30年度完成目標】

② 付加車線の設置

〔東名(上)海老名SA付近〕 【平成29年度完成目標】

③ 交通混雑期における料金TDM(※1)の実施 【平成19年度～】

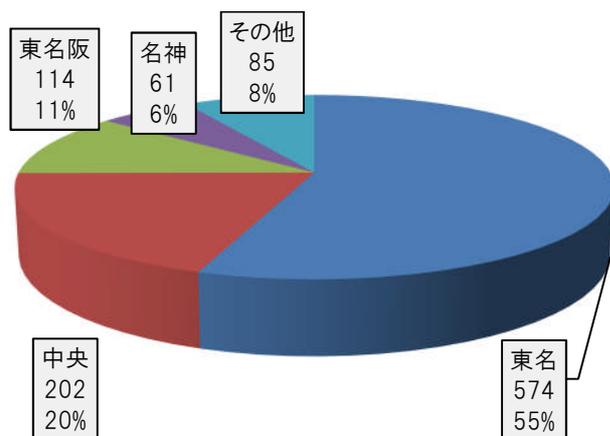
④ 情報提供TDM(※1)の実施

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)

<参考:平成24年度の目標値の内訳>



■ 路上工事に伴う規制時間の削減【取組み－2】

【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	平成22年度 実績値	71
	平成23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
	平成23年度 実績値	67 (59) ()内は、集中工事等 を除いた数値

※暦年データによる集計

◆達成度報告(平成23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、平成22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)
平成22年度	122,471	1,724	71
平成23年度	116,731	1,742	67
増 減	-5,740	+18	- 4

参考として、平成23年度における集中工事等を除いた数値を以下に示す。

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)
平成23年度	102,308	1,742	59

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)
IC改築事業	都留ICフル化事業実施に伴う増	1,000	0.6
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	-2,400	-1.4
	舗装補修工事の補修延長の前年比減	-3,000	-1.7
	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	-700	-0.6
安全・快適性向 上	中分植栽(草刈)作業範囲変更による減	-600	-0.5
計		-5,700	-3.6

【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)平成24年度の業績計画

(目標値:平成23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、平成24年度においても、東名・名神、中央道(高井戸～八王子間)及び東名阪にて集中工事・リフレッシュ工事を行い、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>

■ 事故防止対策の推進【取組み-3】

【指標】死傷事故率(※) 〔単位:件/億台キロ〕	平成22年度 実績値	8.9
走行車両 1 億台キロあたりの死傷事故件数	平成23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
	平成23年度 実績値(速報値)	8.4

※暦年データによる集計

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^{キロ}(10台の車が各々100km 走れば1千台^{キロ})当りの死傷事故件数のことをいう

『死傷事故率が8.4件/億台^{キロ}(平成23実績値)』とは……

※(年間死傷事故件数 2,287 件) / (年間走行 271 億台 km) = 8.44 件/億台^{キロ}

◆交通量 45,000 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 14件の死傷事故が発生する確率に相当

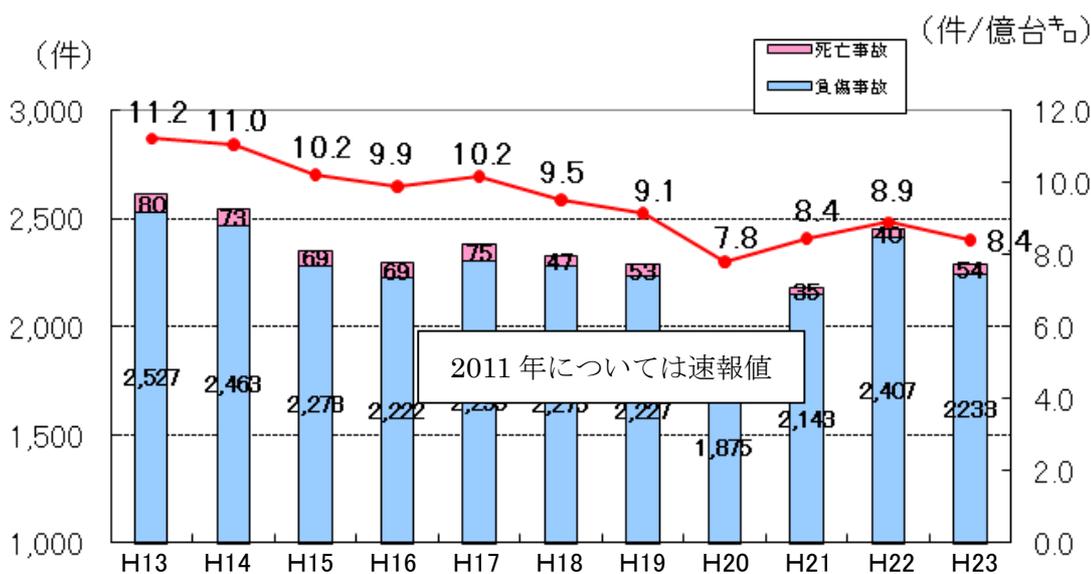
<補完指標>

◆東名横浜町田～厚木での死傷事故の発生件数(NEXCO 調べ)は、45件発生(延長:15.3km、断面交通量:130,000 台/日、死傷事故率 6.17 件/億台^{キロ})

◆達成度報告(平成23年度の取り組みと成果)

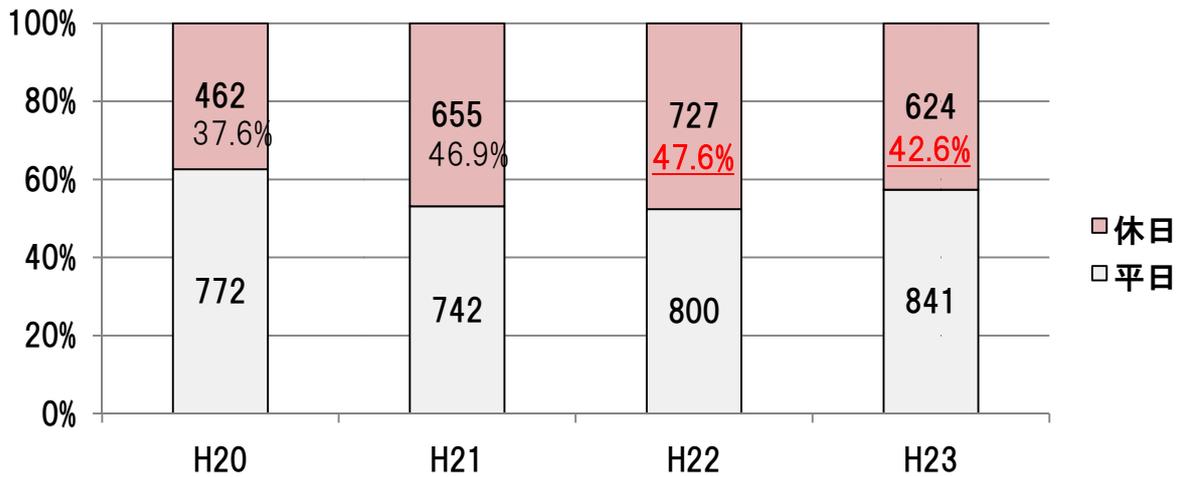
中日本管内の死亡事故の増加を受けて、従前より実施している交通安全対策(舗装補修、レーンマーク視認性向上、ランブルストリップス[車線逸脱防止])を推進しました。

平成23年度の死傷事故率としては、休日特別割引上限千円が廃止になったことから、休日の普通乗用車・自動二輪車の死傷事故が減ったことにより、減少しました。



※参:

<平成23年度の死傷事故件数の推移> (注) 2011年については速報値



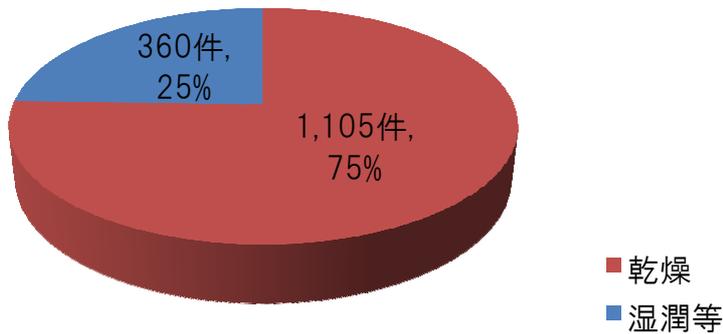
※会社調べデータによる平休別の死傷事故件数

休日特別割引 H21. 3. 28～（上限千円 H23. 6. 25廃止）

GW等の「平日の休日特別割引適用日」は休日に含めない

平成23年死傷事故件数(会社調べ)としては、休日特別割引(上限千円)が導入された平成21年、22年に比べると、減少した。

<路面湿潤状態での死傷事故件数>

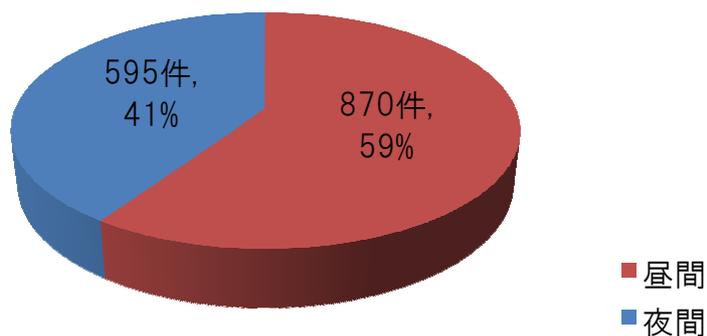


※会社調べデータによる路面状況別の死傷事故件数

	H23	H22
路面湿潤での死傷事故件数	360件(25%)	380件(25%)
1mm/日以上の日数(名古屋)	98日(27%)	102日(28%)

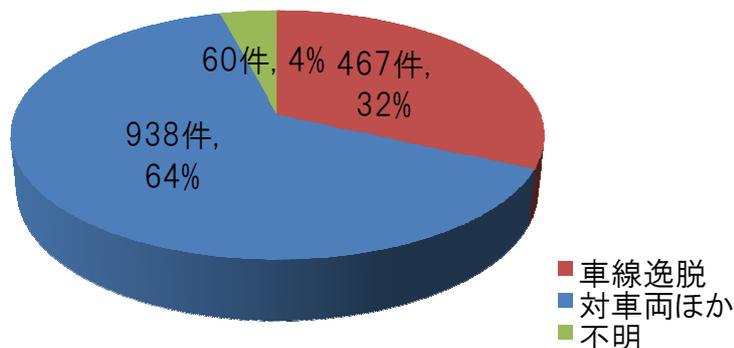
※1mm/日以上の日数 気象庁(代表地点:名古屋)データより

<時間帯別の死傷事故件数>



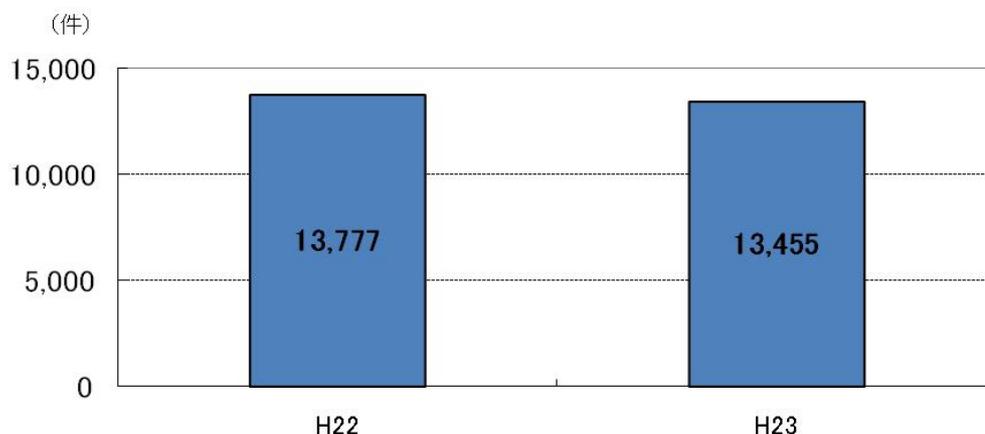
※会社調べデータによる時間帯別の死傷事故件数
 (昼間 7:00~19:00/夜間 19:00~翌7:00で算出)
 時間帯別の死傷事故件数は、夜間に595件41%発生している。
 (平成22年の夜間の死傷事故件数 564件37%)

<車線逸脱事故の死傷事故発生件数>



※会社調べデータによる車線逸脱による死傷事故件数
 車線逸脱事故とは、事故対象物として路肩や中央分離帯等の道路構造物に衝突した死傷事故を抽出。車線逸脱の死傷事故件数は、467件32%発生している。
 (平成22年の車線逸脱による死傷事故件数 489件32%)

<総事故発生推移>

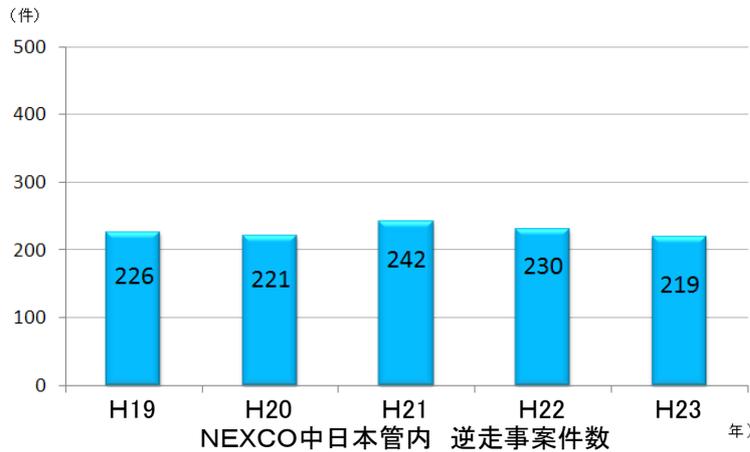


NEXCO中日本管内 総事故件数・総事故率の推移(会社調べデータ)
 ※会社調べデータによる総事故件

◆逆走防止対策

逆走防止対策として平成17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。

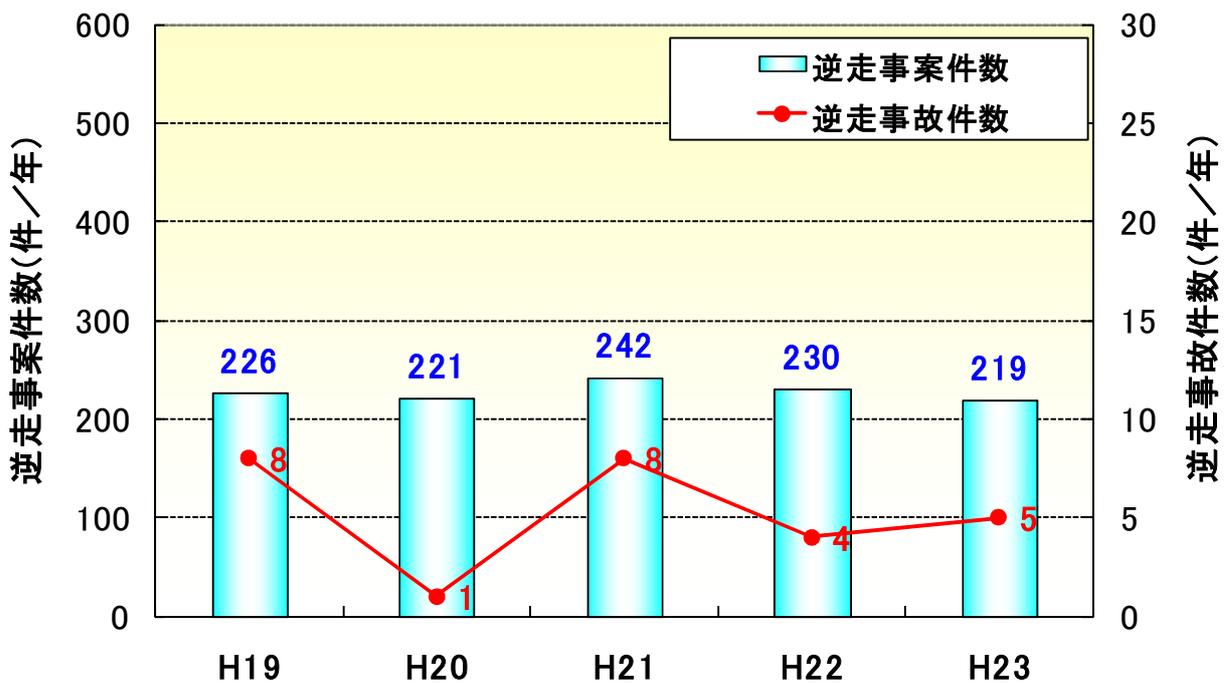
また、平成20年度には、社会貢献事業の一環として8箇所の休憩施設に「逆走防止対策装置」を試行的に設置。平成22年度からは国と連携した社会実験として、インターチェンジ、ジャンクション、休憩施設など243箇所に設置し動作及び効果を検証。



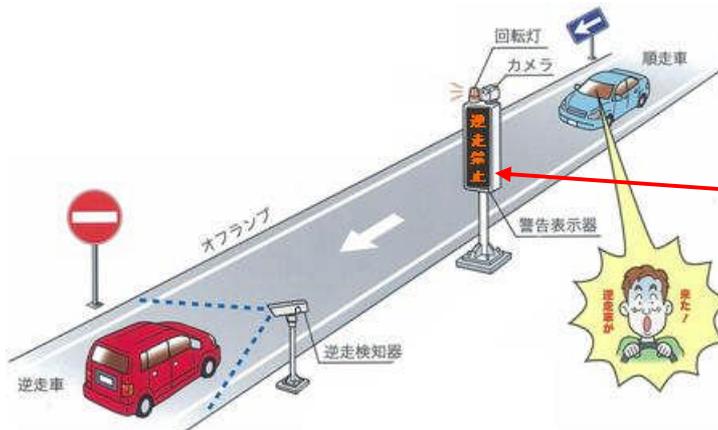
NEXCO 中日本の道路管制センターで連絡・通報を受けた件数



路面標示・看板等による対策
(東名富士川 SA)



NEXCO 中日本の道路管制センターで連絡・通報を受けた件数



逆走防止装置(北陸道南条 SA)

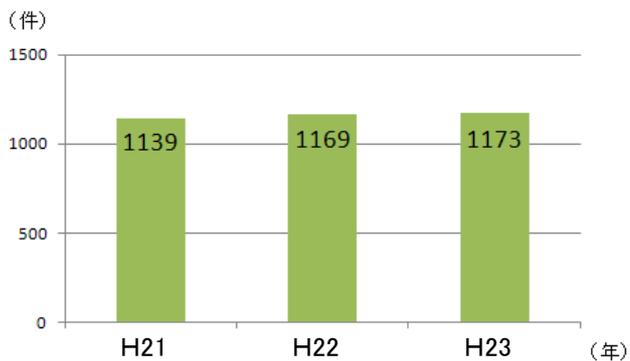
(参考)平成24年度の業績計画

(目標値:平成23年度を下回るよう努め、定期的にチェック)

平成24年度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。

◆人の立入事案件数

発生状況や立入形態を踏まえ、警察など関係組織と連携を図りながら、必要に応じて立入防止対策を実施していきます。



〔 NEXCO 中日本の道路管制センターで連絡・通報を受けた件数
※事故・故障による歩行者や自転車・原付の進入を含む 〕



立入防止柵



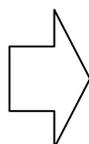
立入禁止表示

■ 安全な走行環境の提供【取組みー4】

【指標】舗装保全率 〔単位：％〕	平成22年度 実績値	95
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	平成23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
	平成23年度 実績値	95

◆達成度報告（平成23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、翌年度に補修目標値に達すると思われる延長約250km・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】

◆平成24年度からの業績計画（目標値：平成23年度を上回るよう努め、定期的にチェック）

平成22年度において、当初設定した目標を達成したため、平成23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。

■ 安全な走行環境の提供【取組みー5】

【指標】橋梁修繕率 〔単位：％〕 健全な橋梁（今後5年間は補修の必要がない橋梁数）の橋梁数を全体橋梁数で割ったもの	平成22年度 実績値	87
	平成23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
	平成23年度 実績値	88

◆達成度報告（平成23年度の取り組みと成果）

橋梁の健全度評価を実施し、補修が必要な橋梁38橋について、補修を実施しました。



《補修事例（取翻川橋（下）床版取替）》



《補修事例（床版増厚）》

◆平成24年度からの業績計画（目標値：平成23年度を上回るよう努め、定期的にチェック）

平成22年度において、当初設定した目標を達成したため、平成23年度からは新たな指標（今後5年間は補修の必要がない橋梁の割合）に基づき管理を行っています。

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、健全な橋梁の維持を推進していきます。

■ 維持管理に関するお客様満足度の向上を目指す【取組み一6】

【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)	平成22年度 実績値	3.6
	平成23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
	平成23年度 実績値	3.6

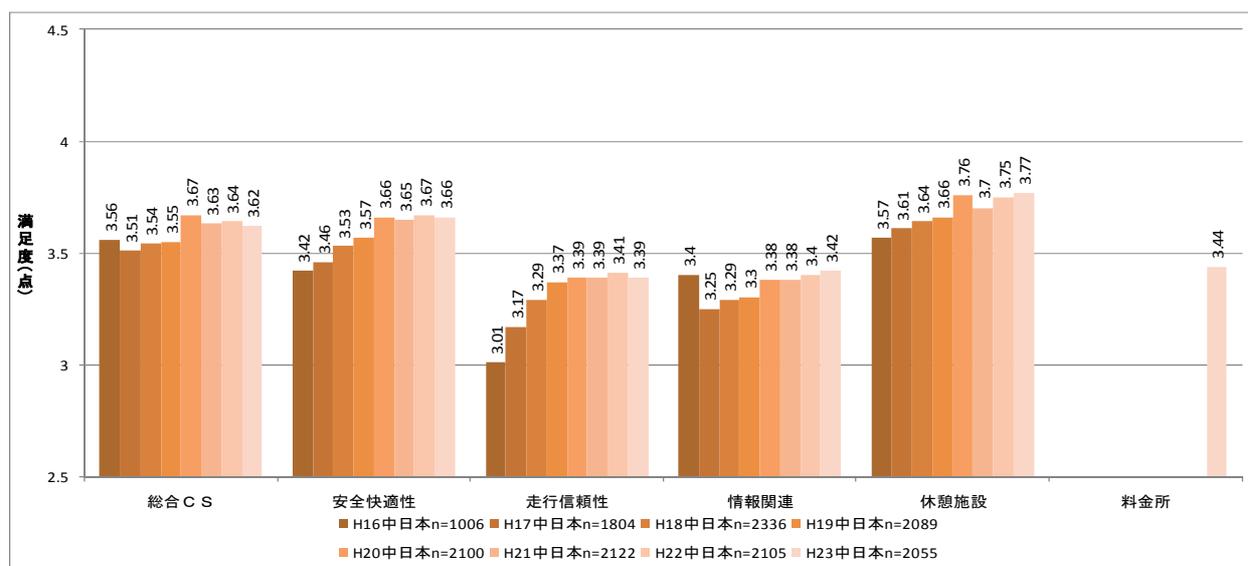
◆達成度報告(平成23年度の取り組みと成果)

顧客満足度は3.6ポイントと平成22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。

《平成23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)平成24年度の業績計画

(目標値:平成23年度を上回るよう努め、定期的にチェック)

日々の安全・安心対策に加え、お客さまの声を反映したサービスの提供として、交通混雑期における情報提供の充実や休憩施設における特設お手洗いの設置・お手洗い清掃の強化、駐車場誘導員の配置等の取り組みを行うことで、顧客満足度の向上に努める。

3. 平成23年度以降のアウトカム指標一覧と平成24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。さらに、平成24年度の目標値においては、前年度の目標及び実績よりも、より高いアウトカム目標となるよう設定する。

(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	継続
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	継続
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23年度の実績と平成24年度の目標値【全国路線網】

指標	平成23年度 実績	平成24年度 目標《参考》
本線渋滞損失時間	1,208 万台・時間/年	1,037 万台・時間/年
路上工事による車線規制時間	67 時間/km・年	前年を下回る
死傷事故率	8.4 件/億台キロ	8.0 件/億台キロ
橋梁修繕率	88%	前年を上回る
舗装保全率	95%	前年を上回る
顧客満足度	3.6	前年を上回る

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

平成21年3月からの新料金割引導入や平成22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		平成22年度 実績額(参考)	平成23年度 決算額		
			計画額	実績額	備考
清掃作業		46	478	48	
植栽作業		50		53	
光熱水費		34		35	
雪氷対策作業		59		60	
保全点検	土木構造物の点検等	20		22	
	施設設備等の点検	34		36	
土木構造物修繕	橋梁	40		49	
	トンネル	5		5	
	舗装	90		86	
	その他の修繕	18		25	
施設設備修繕	電気施設等※①	36		41	
車両維持費		10		11	
その他		62		75	
計		504		546	

※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>

緊急交通安全対策による補修費の増等

(2)当該年度の主な資産保全の状況

①舗装修繕

◆平成23年度の実績

舗装補修延長	舗装保全率※1
約250km・車線	95%

※1:舗装保全率とは、翌年度に補修目標値に達すると思われる延長を健全な舗装路面の全体延長で割ったもの

②橋梁等の修繕

◆平成23年度の実績

橋梁補修必要数	橋梁修繕率※2
約448橋	88%

※2:橋梁修繕率とは、修繕を必要としない健全な橋梁数(今後5年間で補修の必要がないと思われる橋梁)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

◆平成23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8,900件	100%
箱根新道	約10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	平成22年度 実績額(参考)	平成23年度 決算額		
		計画額	実績額	備考
料金收受業務	160	329	173	
交通管理業務	46		46	
クレジット手数料	48		54	
その他	69		53	
計	323		325	

<主な増減理由>

クレジットカード手数料の減等

(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	13,578 件	61,394 件
箱根新道 ※H23.7.26 無料開放	16 件	47 件
八王子バイパス	16 件	144 件
西富士道路	26 件	239 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

	引込台数		発行枚数(H23)	
	H22	H23	警告書	措置命令書
全国路線網	1,3647 台	13,179 台	708 枚	2,206 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



取締り強化の一環として、平成23年11月17日に首都高速道路(株)及び神奈川県警と連携し、東京TB(上)にて合同取締りを実施。(警告書発行:9枚、措置命令書発行:1枚)

また、法令違反を繰り返す悪質な事業者に対し、「車限令講習会」や「大口・多頻度割引制度の割引停止措置」の実施により抑止力の強化を図っている。

平成24年度は、車限令取締りにおける引き込み台数では、約14,330台実施することを目標とすることに加え、引き続き抑止力の強化に努める

	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度
講習会参加対象会社数	73社	81社	91社	72社	85社
割引停止実施会社数	—	2社	—	—	1社

講習会参加者及び割引停止の推移



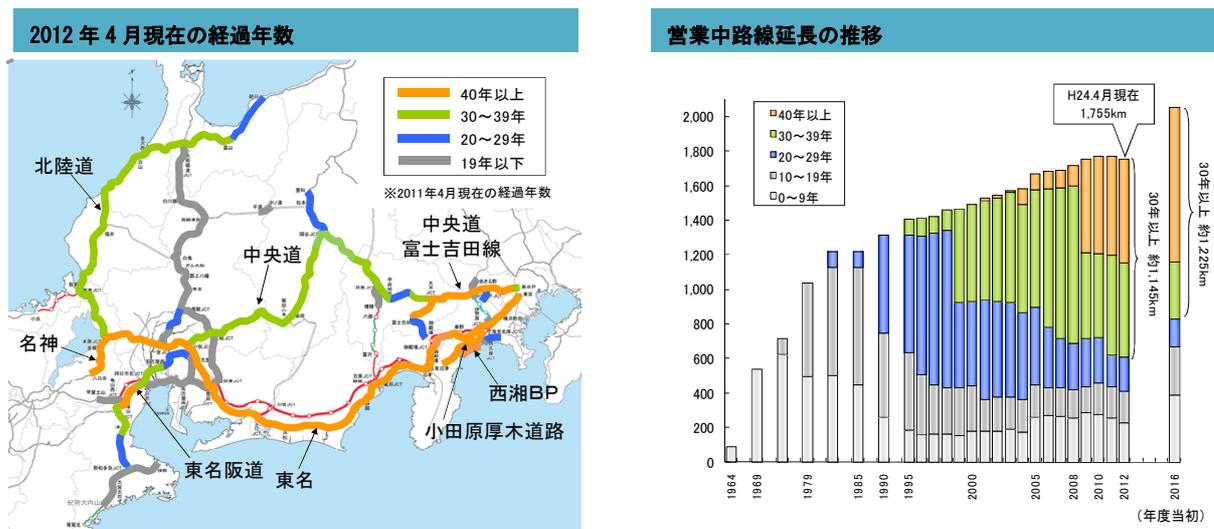
第5章 現在の課題とその取組みについて

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ています。

(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(1,755km 平成24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 年後の平成28年度には、経過 30 年以上の道路はさらに約 80km 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。



■ 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



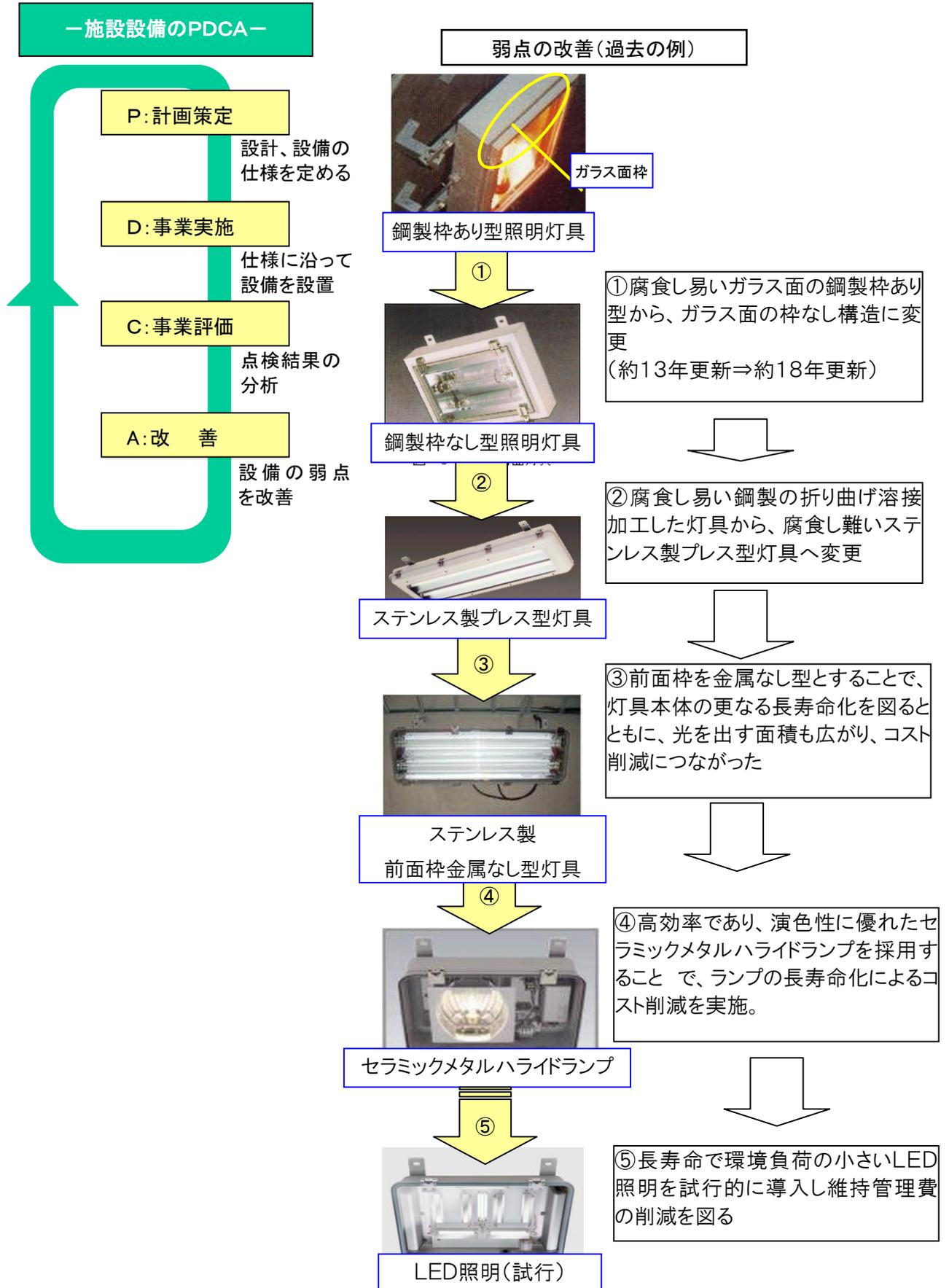
＜施設設備の損傷事例＞
情報板の表示部劣化

(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ため、対症療法的な「事後保全」から「計画保全」への転換を推進し、平成23年度から「百年道路」計画を実行しています。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

平成23年度末のETC利用率は89.5%(全国路線網)であり、平成24年度は、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。

平成23年度までに203レーンを整備、進捗率は71%です。

平成25年度までに残り83レーン整備し100%完了します。

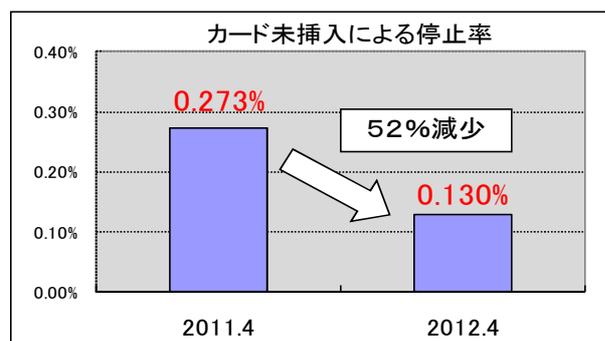
(2)お客様への広報について

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NEXCO3会社共同で行いました。

平成24年度も引続き、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設置を進め、カード未挿入車の削減を図ります。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いきます。



※平成23年度 既存路線の入口に設置した22箇所のお知らせアンテナによるデータ

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

- ①不正通行車両について、高性能カメラなどを用いて特定を行い、支払交渉を実施。
- ②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。
- ③警察への協力要請。
- ④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。

社会情勢変化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

当委員会では、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、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してきたところであるが、社会実験の終了に伴い、実験後の交通量を再確認したところ、いずれも等級見直し交通量に達しない事が確認した。

また、ネットワークの延伸や最新の年間日平均交通量の動向を注視し、トンネル等級区分の見直しが必要な場合には、事業の実施について審議を行っている。

<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	1,735	1,323	242 (1762 橋)	170 (178TN)	平成23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)	平成23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)	平成23年度 末データ

※1 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

※2TN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	1,777	31	635	平成23年度 末データ
一般国道16号 (八王子バイパス)	38	26	0	平成23年度 末データ
一般国道158号 (中部縦貫自動車道)	3	14	5.6	平成23年度 末データ

※交通量:1回の利用につき1台とカウントした平成23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平成24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	72	91	92	98	98	89.5
一般国道16号 (八王子バイパス)	-	81	-	97	97	83.0
一般国道139号 (西富士道路)	-	76	-	96	95	77.7

※平成24年3月の利用率

(4)平成23年度の気象状況

①降雨記録

4月	月前半を中心に、高気圧に覆われる日が多く、太平洋側では日照時間がかなり多くなりました。低気圧や前線の影響が弱く、降水量は少なくなりました。
5月	上旬は、前線や低気圧の影響で曇りや雨の日が多く、中旬は移動性高気圧に覆われ晴れの日が多く、下旬には太平洋高気圧の強まりにより、日本の南に前線が停滞して湿った空気の影響を受けることが多くなりました。東海地方、関東甲信地方でも平年よりかなり早く27日ごろに梅雨入りしました。また、月末の27日から30日にかけて、日本の南に停滞する梅雨前線と台風第2号の影響により各地で大雨となり、福井県では記録的な大雨となりました。
6月	梅雨前線や暖かく湿った気流の影響により、西日本や日本海側を中心に大雨の日があったため、月降水量が多くなりました。下旬には太平洋高気圧は本州の南で強まり、梅雨前線は日本海から北陸、東北地方まで北上して停滞し、東北地方から北陸地方の所々で大雨となりました。
7月	月のはじめは梅雨前線の影響により東日本では曇りや雨の日が多くなりましたが、上旬後半から半月ばにかけては太平洋高気圧が日本付近で強まったことから、東日本を中心に所々で猛暑日となりました。東海地方では8日ごろ、関東甲信、北陸地方では9日ごろに梅雨明けしました。18日には台風第6号が四国の南を北上し、20日には徳島県南部に上陸した後、潮岬付近を通過、その後本州の南海上を南東進しました。東・西日本太平洋側を中心に大雨となり、四国や紀伊半島などの所々では総降水量が1,000ミリ前後となる記録的な大雨となりました。
8月	太平洋高気圧の勢力の変動が大きく、各地域とも暑い時期と涼しい時期がありました。東日本では、上旬中頃から中旬中頃にかけては太平洋高気圧におおわれたため晴れて気温が高く、多くの地点で猛暑日となりましたが、中旬終わりから下旬にかけては寒気や本州付近に停滞した前線の影響で高温の日はほとんどありませんでした。東日本では、下旬は前線や湿った気流の影響で大気の状態が不安定になることが多く、各地で大雨が降りました。
9月	月のはじめは、四国から中国地方をゆっくり北上した台風第12号や前線の影響により、北日本から西日本にかけて曇りや雨の日が続き、紀伊半島を中心に記録的な大雨となり、甚大な災害が発生しました。 月の中頃から下旬はじめにかけては、台風第15号が東海地方に上陸して関東甲信地方、東北地方を通過したため、西日本から北日本の広い範囲で記録的な大雨や暴風となりました。

10月	北日本から西日本では低気圧と高気圧が交互に通過したため、天気は数日の周期で変わりました。上旬は強い寒気の影響を受け、北日本を中心に顕著な低温となった時期がありました。中旬には東・西日本中心に各地で夏日となるなど顕著に気温が高くなった時期がありました。下旬も南からの暖かい気流の影響で気温が高くなった時期があり、北日本から西日本にかけて気温の変動が大きい月となりました。
-----	--

平成23年の台風発生は21個で平年(25.6個)を大きく下回り、台風統計開始以降4番目に少ない年となりましたが、上陸数は3個(第6号、第12号、第15号)、東海地方への接近数は4個(第2号、第6号、第12号、第15号)で平年並となりました。台風の接近や上陸により、東海地方は大荒れの天気となり、三重県や静岡県を中心に記録的な大雨となりました。(名古屋地方気象台発表)

②降雪記録

11月	月を通じて暖かい空気に覆われやすかったため、月平均気温は高くなりました。
12月	月の後半を中心に断続的に強い寒気が流れ込んだため北日本から西日本にかけて月平均気温が低く、冬型の気圧配置が強まった下旬には日本海側で大雪となりました。日本海側では、下旬に加えて上旬も寒気や気圧の谷の影響で曇りや雨あるいは雪の日が多くなりました。一方、北日本から西日本にかけての太平洋側では、月のはじめ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が、中頃以降は冬型の気圧配置が卓越して晴れの日が多くなりました。
1月	冬型の気圧配置が強く、日本付近に強い寒気が流れ込んだ影響で、北日本から西日本にかけての日本海側では曇りや雪または雨の日が多く、15地点で1月の月最深積雪の大きい方からの一位を更新し、山地では3メートルを超える積雪となったところがありました。また、北日本から西日本にかけての日本海側では下旬中頃から月末にかけて、非常に強い寒気が流れ込んだ影響で、所々で降雪量が多くなりました。北日本から西日本にかけての太平洋側では、晴れの日が多かったのですが、冬型の気圧配置が一時的に緩んだ中旬中頃から下旬初めにかけては、日本の南海上を通過した低気圧の影響で雨や雪が降り、大雪となった所がありました。
2月	月の前半を中心に、西高東低の冬型の気圧配置となる日が多くなりました。一時的に冬型の気圧配置が緩んだ時期もありましたが、断続的に強い寒気が流れ込んだ影響で気温が低く、日本海側の降雪量が多くなりました。また、北日本から西日本にかけての23地点で2月の月最深積雪の大きい方からの一位を更新し、山地では3メートルを超える積雪となった所がありました。2月1日から3日は、強い寒気が流入したため尾張を中心に積雪となり、2日に名古屋で最深積雪15cmの大雪となりました。名古屋で最深積雪が10cm以上となったのは、平成23年1月16日の11cm以来1年ぶりでした。
3月	上旬は本州の南岸沿いを通過した低気圧や前線の影響により、太平洋側を中心に全国的に曇りや雨または雪の日が多く、特に東日本太平洋側では記録的な寡照となりました。中旬以降は、北日本から西日本にかけて天気は周期的に変化しましたが、低気圧の通過後に冬型の気圧配置となるなど寒気の影響を受けた日が多かったため、気温の低い日が多くなり、日本海側を中心に曇りや雨または雪の日が多く、太平洋側を中心に晴れの日が多くなりました。

