

**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**

2009営業年度

2010年7月



目次

第1章 基本的方針・管理の水準等	2
1. 基本的方針	2
2. 管理の水準	2
3. 対象路線	2
第2章 2009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)	14
1. アウトカム指標一覧	14
2. 各指標の取組みについて	17
第4章 計画管理費の計画と実績の対比	34
1. 維持修繕業務	34
2. 管理業務	36
第5章 現在の課題とその取組みについて	37
<参考>道路資産データ等	41

第1章 基本の方針・管理の水準等

1. 基本の方針

「早い」「安全・安心」「安い」「快適」「便利」「楽しい」を実感していただける高速道路空間を創造し、ご利用いただくお客様に「今日も明日も走りたい」と感じていただくことを私たちのよここびとします。

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】

(2010.3.31 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	184
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 ^{注4}	32
近畿自動車道 尾鷲勢和線	24
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) ^{注5}	9
一般国道475号(東海環状自動車道)	73
合計	1,720

※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】

(2010.3.31 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 2009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。

(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年度に完了しました。



《緊急安全点検の実施状況》

なお、緊急点検で発見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、後世に有料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。
- ・ 2009年度に新たに高機能舗装とした総延長：約135Km車線(高機能舗装率79%)
(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。

- ・ 2009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)を作成しております。さらに、トンネル走行時に特に注意していただきたい点など紹介した「トンネル走行気をつけガイド」を作成し、休憩施設での配布や関係機関への送付を含め、2009年度で通年版:約23万部、冬季版:約3万部、トンネル版:約2万部を配布しました。

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約4万部配布しました。

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、2009年度で年間約91,000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。



<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。

2010年3月までに延べ850回、約51,000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。



凍結防止剤散布状況
(中央自動車道上り228.1KP付近)



除雪作業状況
(東名高速道路 上り73.9KP付近)

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:99%⇒前年度98%より1%向上

(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。

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。



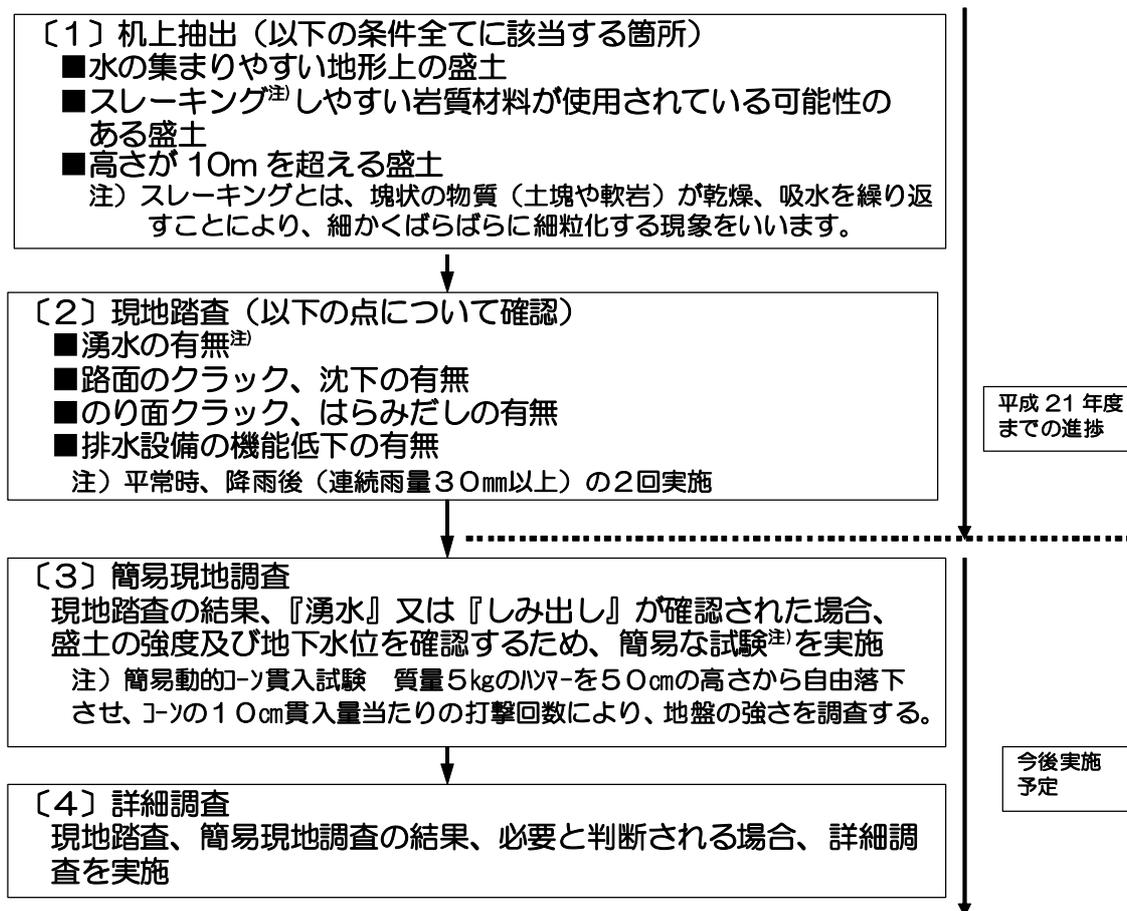
応急復旧作業中



応急復旧完了

④牧之原地区の災害を踏まえた類似盛土の対策

■類似箇所への抽出、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。

■今後の予定

現時点において、『湧水』、『しみ出し』が143箇所を確認されましたが、ただちに対策を必要とするものではありません。今後、簡易現地調査により、盛土の強度及び地下水の確認を行い、必要に応じて更なる詳細調査を実施して対策の必要性を検討します。

道路名	現地踏査箇所数	湧水が確認され、今後簡易現地調査を実施する箇所
東名高速道路	86	31
小田原厚木道路	18	0
中央自動車道	136	54
名神高速道路	5	0
東名阪自動車道	24	10
伊勢自動車道	20	14
北陸自動車道	92	34
計	381	143



現地踏査実施状況

(3)美しいお手洗いを目指した取り組み

①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。

- ・ 2009年度にお手洗い内の段差を解消した10箇所(整備率93%)



(施工前)



(施工後)

《お手洗い内段差解消》

②3K(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(洋式化率SA90%・PA70%)及び洗浄器付便座の整備を推進しました。

- ・ リフレッシュ:2009年度は8箇所を実施
- ・ 洋式化 :2009年度は40箇所を整備(整備率61%)
- ・ 洗浄器付便座:2009年度は41箇所を整備(整備率78%)



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

③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。

- ・ 2009年度は18箇所を実施



臭気測定



床滑り止め処理



特殊洗浄

(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

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。

- ・ 2009年度に設置した遮音壁の延長：約2Km
- ・ 2009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

中央道(下り)相模湖インターチェンジへ速度回復を促すLED情報板の設置や東名阪道(四日市ジャンクション～四日市インター)の付加車線の設置、新名神のネットワークが完成したことによる交通分散効果、東海北陸道4車線化完成やその他渋滞対策等により本線渋滞損失時間は約34万台・時間/年減少しました。

また、景気後退の影響による交通量の変化に伴い、約32万台・時間/年減少しました。

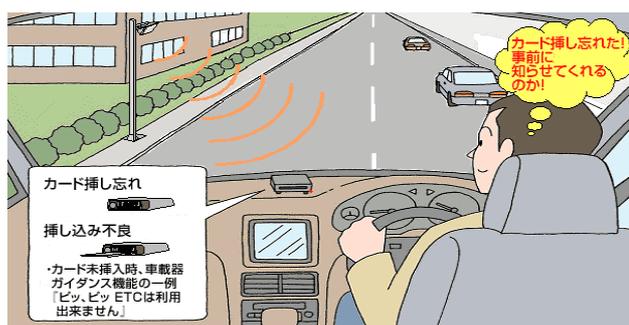
一方、休日特別割引の影響や東海北陸道全通に伴い交通量が大幅に増加したこと等により、約399万台・時間/年増加し、全体では669⇒1002万台・時間/年と約333万台・時間/年(約50%)増加しました。

(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

① 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:202箇所(整備率63%)



《お知らせアンテナの設置例 東富士五湖道路:須走IC》

② ETCの普及に伴い、ETCレーンの増設を2009年度 61箇所行いました。

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、2009年度までに高性能カメラを143レーンに設置しました。
- ・ 不正通行抑止策として、2009年度までに一般レーンに開閉バーを59レーンに設置しました。
- ・ 不正通行に対しては、積極的な警察への通報、捜査への協力体制の強化を図るとともに、車載器載せ替え車両等、不正通行の疑義車両に対して文書送付等を行うことで、通行料金の回収及び不正通行の抑止を図りました。
- ・ 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

①ETC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:80.3%⇒86.8%前年度より約7%向上

(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」)



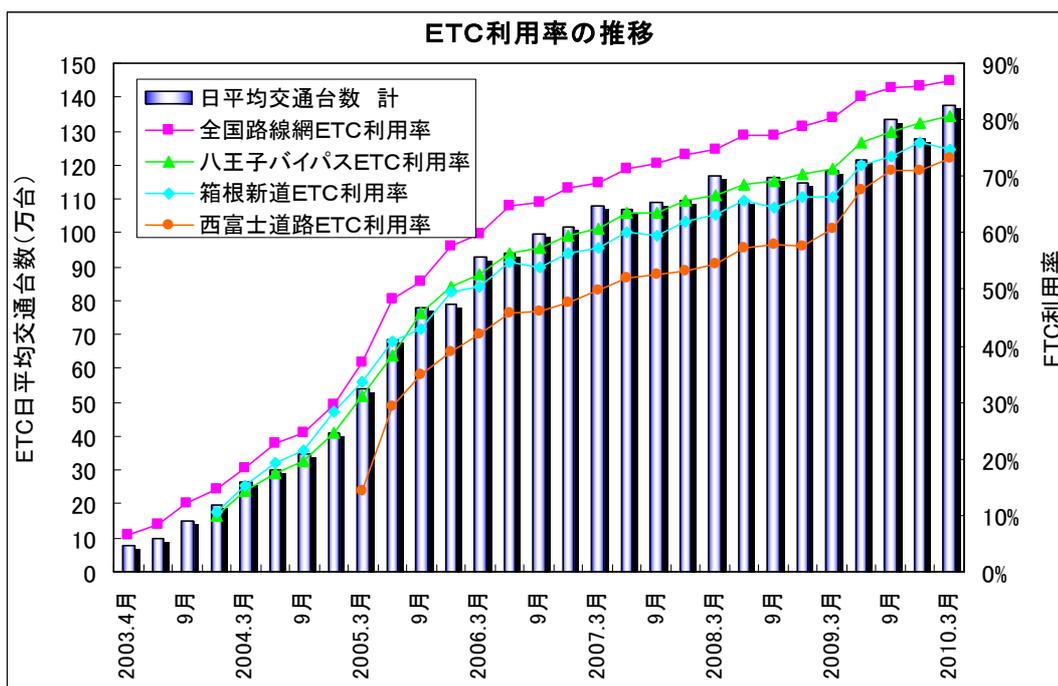
《 甲府保全サービスセンターでの ETC ワンストップサービス 》



《ショッピングセンターBELLでの ETC ワンストップサービス 》



《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	2008年度実績値	2009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	669	1002	付加車線、速度回復情報板の設置及び新名神のネットワーク完成等の効果により、昨年に比べ66万台・時間減少しましたが、休日特別割引による渋滞増加等に伴い、昨年度に比べ399万台・時間増加。
路上工事による車線規制時間	路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間/(km・年)	66	75	新規建設事業(圏央道西久保JCT・東海北陸道4車線化)や、構造物老朽化対策(橋梁床版取替、交通管理施設補修)などにより、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	%	80	87	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}	7.8	8.4	休日特別割引による渋滞増加等に伴う死傷事故件数が261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	%	97	98	要補修箇所約70km・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	%	98	99	要対策箇所のうち63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	3.7	3.6	安全性・快適性、休憩施設の項目で若干前年度を下回ったため、総合顧客満足度は、0.1ポイント下降し、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	2008年度 実績値	2009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	0.04	0.02	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)	122	111	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	%	66	75	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	%	98	100	要補修箇所約 0.6k m・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	%	41	100	要対策箇所 10 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	(3.7)	(3.5)	()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	2008年度 実績値	2009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)	81	72	橋梁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	%	71	81	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	%	97	98	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	(3.4)	(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	2008年度 実績値	2009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	106	緊急安全点検や剥落対策の実施により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	%	61	73	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}	15.7	20.2	死傷事故件数 3 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	99	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	(3.6)	(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	2008年度 実績値	2009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)	0	38	トンネル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 ^{キロ}	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	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	(3.6)	(3.8)	()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2009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」 |
| ③ETC利用率 | 【取組みー3】「ETC普及によるサービス向上」 |
| ④死傷事故率 | 【取組みー4】「事故防止対策の推進」 |
| ⑤舗装保全率 | 【取組みー5】「安全な走行環境の提供」 |
| ⑥橋脚補強完了率 | 【取組みー6】「地震に強い道路を目指す」 |
| ⑦顧客満足度 | 【取組みー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	2008年 実績値	669
	2009年 計画値	647
	2009年 実績値	1002

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、渋滞した結果ののろ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1002万台・時間(2009実績値)』とは……

■1002万台・時間のうち569万台・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42分で走行したこととなり、渋滞により平均約12分間の損失が生じたもの

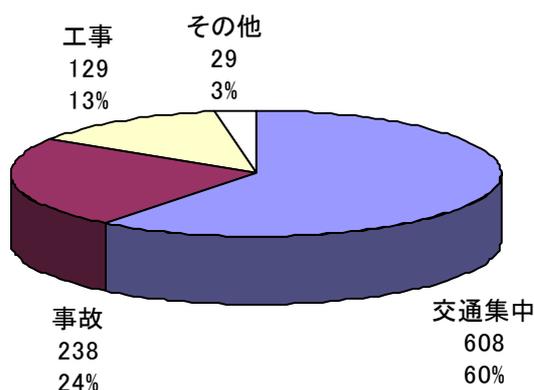
<補完指標>

- 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230回/年
 - ・東名（豊田J～音羽蒲郡間：上下線）で約550回/年
 - ・中央道（八王子～相模湖間：上下線）で約170回/年発生

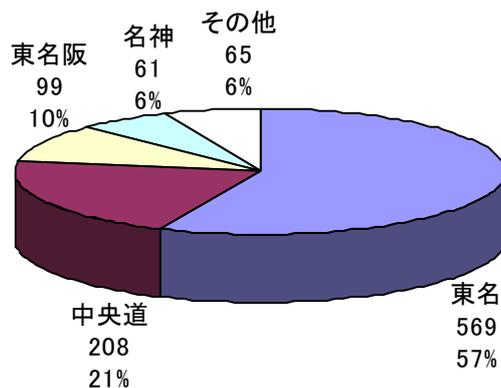
◆2009年度 渋滞発生状況(本線渋滞損失時間 1002万台・時間)

- ・ 要因別では、交通集中渋滞が608万台・時間(60%)と最も多い。
- ・ 路線別では、東名での発生が全体の約57%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94%を占める。

<①1002万台・時間の要因別内訳>



<②1002万台・時間の路線別内訳>



◆達成度報告(2009年度の取り組みと成果)

中央道(下り)相模湖インターチェンジへ速度回復を促すLED情報板の設置や東名阪道(四日市ジャンクション～四日市インター)の付加車線の設置、新名神のネットワークが完成したことによる交通分散効果、東海北陸道4車線化完成やその他渋滞対策等により約34万台・時間/年 減少しました。

また、景気後退の影響による交通量の変化に伴い、約32万台・時間/年減少しました。

一方、休日特別割引の影響や東海北陸道全通に伴い交通量が大幅に増加したこと等により、約399万台・時間/年増加し、全体では669⇒1002万台・時間/年と約333万台・時間/年(約50%)増加しました。

○速度回復LED情報板設置による渋滞の減少

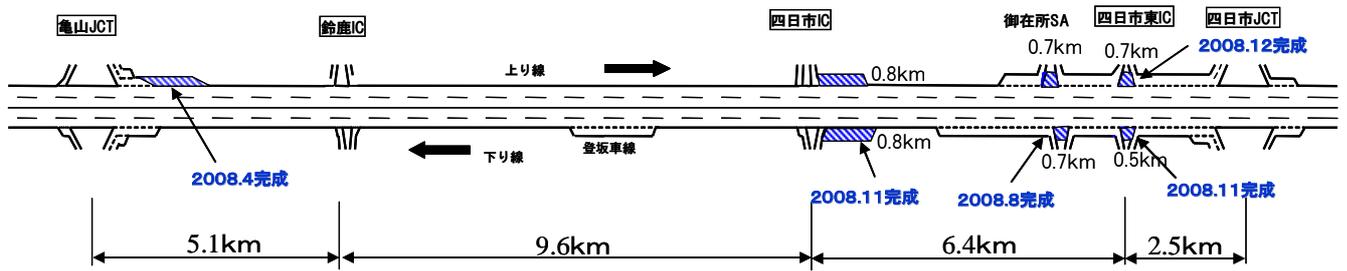
- ・ 中央道(下り線)相模湖インターチェンジ付近は、下り坂から上り坂に変わる箇所では速度が低下し渋滞が発生していることから、速度回復を促すLED情報板を設置しました。その結果 当該箇所の渋滞が、約1万台・時間減少しました。



中央道 相模湖インターチェンジ付近に設置したLED速度回復情報版

○東名阪道(四日市ジャンクション～四日市インター)の付加車線設置による渋滞の減少

・東名阪道(四日市ジャンクション～四日市インター)の渋滞緩和を目的に付加車線を設置しました。その結果交通容量が増加し、渋滞が約13万台・時間減少しました。



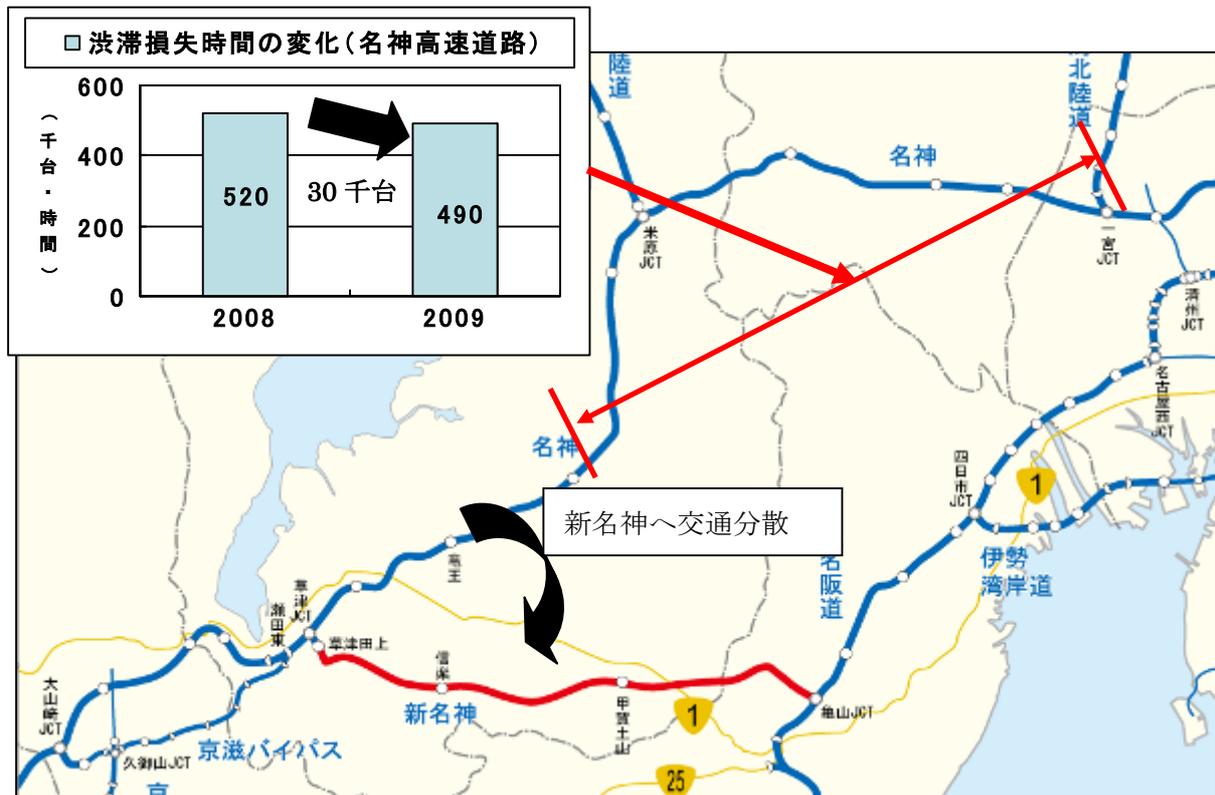
施工前(上り 四日市東インター)



施工後(上り 四日市東インター)

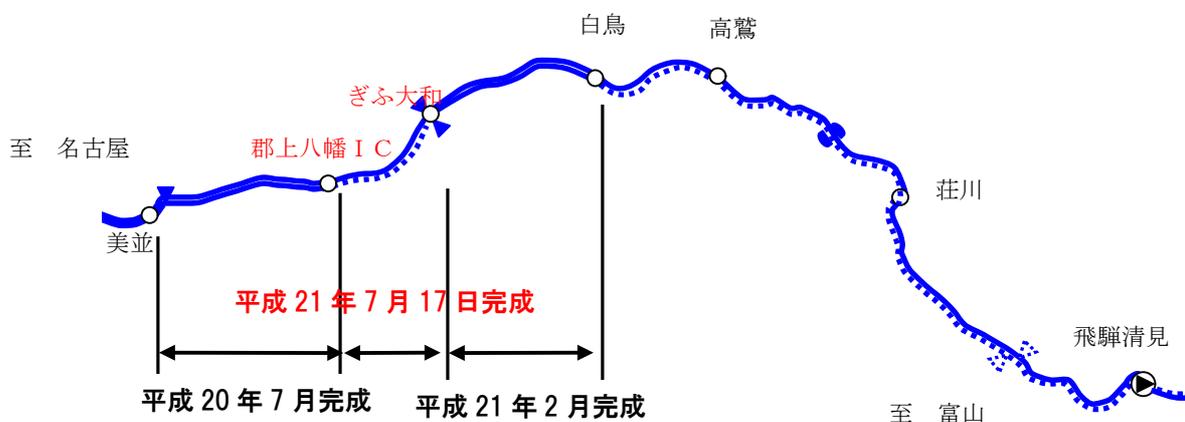
○ネットワーク(新名神)完成による渋滞の減少

・新名神開通により名神高速道路の代替路が確保されたことにより、新名神への交通分散がさらに進んだ結果、名神の交通渋滞が約3万台・時間減少しました。



○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、渋滞が約5万台・時間減少しました。



○その他渋滞対策による渋滞の減少

- ・ 集中工事(名神、東名阪)の集約化により、渋滞が約 10 万台・時間減少しました。
- ・ 北陸道 小矢部砺波ジャンクション合流部改良により、渋滞が約1万台・時間減少しました。
- ・ 情報提供TDM(※1)の実施により、渋滞が約1万台・時間減少しました。

※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、料金割引やお買い物券などプレゼントによる方法を料金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。

○景気後退による交通量減少による渋滞の減少

- ・ 景気後退に伴い平日交通量が減少したことにより、渋滞が約27万台・時間減少しました。

○冬季による渋滞の減少

- ・ 冬季の降雪の影響をあまり受けなかったことにより、渋滞が約5万台・時間減少しました。

○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374万台・時間増加しました。

○東海北陸道全通による渋滞の増加

- ・ 東海北陸道全通(2008 年 7 月 5 日)により交通量が増加し、渋滞が約4万台・時間増加しました。

○その他渋滞の増加

- ・ 災害復旧、集中工事後の工事規制等、その他要因により、渋滞が約21万台・時間増加しました。

参考)2010年度の業績計画(目標値:832万台・時間/年)

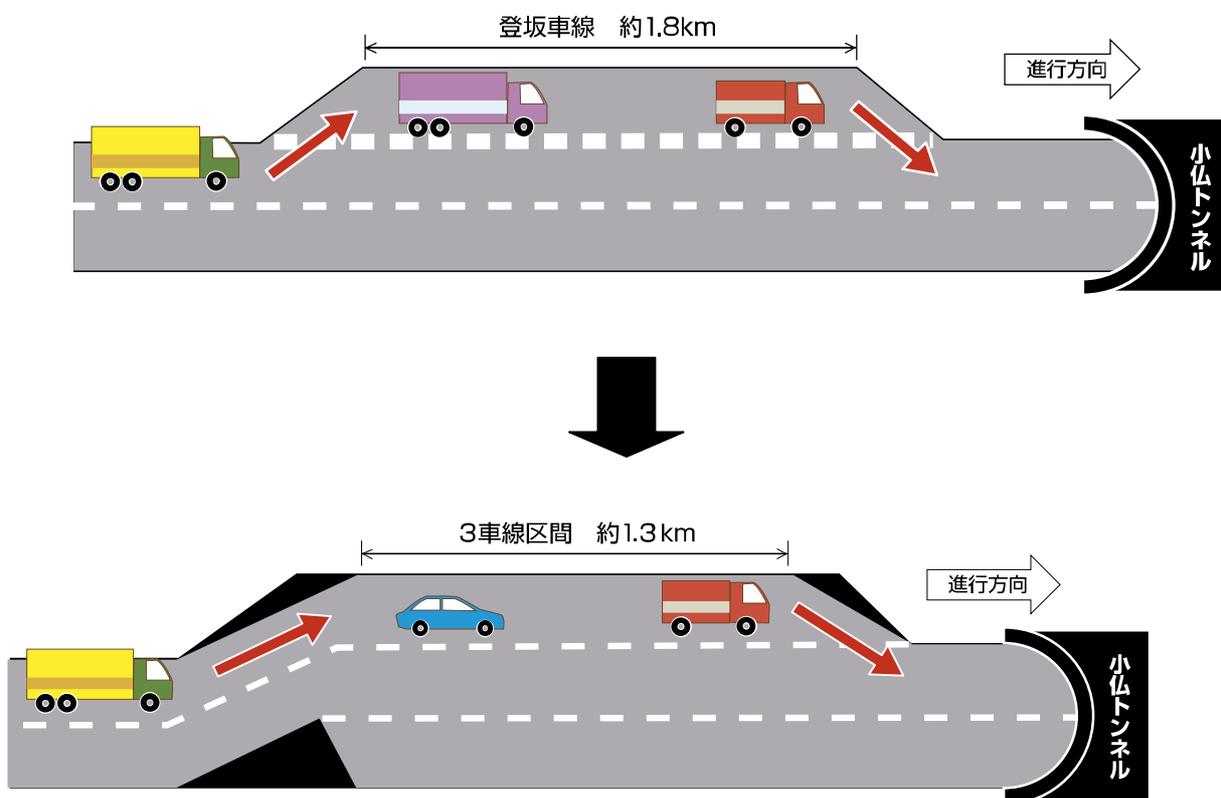
渋滞緩和に向け、付加車線の設置及び有効活用・LED速度回復情報板の設置・TDM実施など渋滞対策事業を引き続き推進していきます。

※2010年度の目標値については、2009年度実績1002万台・時間から170万台・時間減少を目標として832万台・時間/年と設定した。

※休日特別割引制度が新料金制度に伴い2010年6月に廃止されるという前提で算出している。

《2010 目標達成に向けた取組み》

- ①中央道(上り)小仏トンネルの付加車線を活用した3車線運用を図る。



- ②らくらくドライブ東名による情報提供TDM実施【2009年4月より運用開始】

- ③休日特別割引による混雑・事故対策の継続実施【2009年3月28日より実施】

■ 主な対策



<LED標識車等設置>



<駐車場整理員配置>



<休憩施設混雑情報板設置>



<特設トイレの設置>



<渋滞末尾の後尾警戒車の配置>

<参考:2010 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】

②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)〕【2010 完成目標】

③交通混雑期における料金TDM(※1)の実施【2007～】

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

⑤休日特別割引による混雑・事故対策の継続実施

■ 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〕	2008年度 実績値	66
路上作業に伴う年間の交通規制時間	2009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
	2009年度 実績値	75

◆達成度報告(2009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ましたが、2008年度と比較し、9時間・km増加しました。

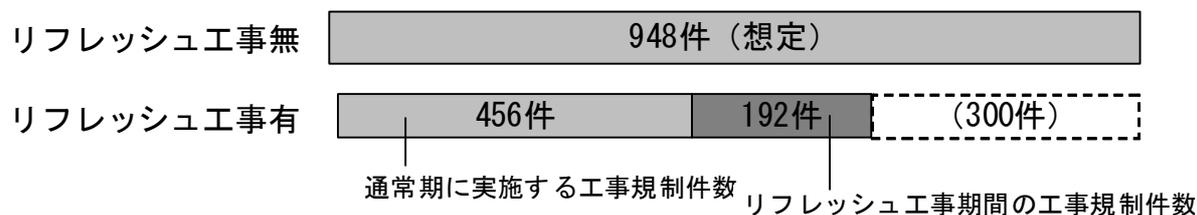
年 度	車線規制時間 (時間)	総路線延長 (km)	車線規制時間 (h・km 年)
2008年度	110,661	1,684	66
2009年度	125,762	1,686	75
増 減	+15,101	+ 2	+ 9

主な増加理由は次のとおりです。

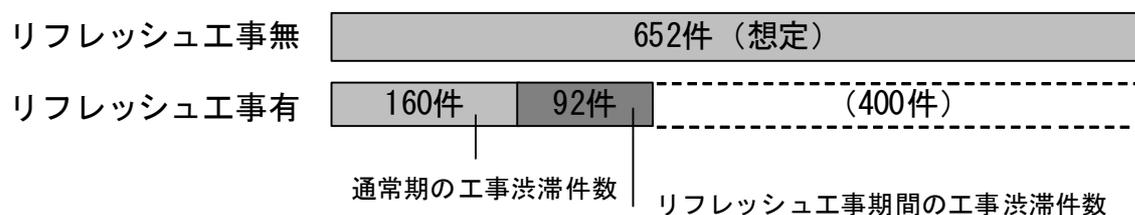
項 目		規制時間の増 (時間)	アウトカムの増 (h・km 年)
新規建設事業	建設事業(圏央道西久保JCT・東海北陸道四車線化)の実施による増	3,000	1.8
構造物老朽化 対策	橋梁補修工事(床版取替等)の実施による増	4,100	2.4
	深層部を含む舗装補修工事の実施による増	400	0.2
	交通管理施設(防護柵・眩光防止網・落下物防止柵等)老朽化に伴う補修の実施による増	5,100	3.0
異常気象 ・災害	台風接近により中止した東名集中工事の残工事の実施による増	300	0.2
	西湘バイパス災害復旧工事に伴う工事規制時間の前年比増	600	0.4
安全・快適性向上	中分植栽作業(草刈)・集水ます等の清掃・点検の実施による増	1,600	1.0
計		15,100	9.0

【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)2010年度の業績計画

(目標値:2009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、2010年度は、中央道において集中工事を再開し、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-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	2008年度 実績値	80
	2009年度 計画値	83
	2009年度 実績値	87

◆達成度報告(2009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、2008年度と比べてETC利用率は約7%の増加となり、目標値は達成しました。

ETC普及に向けた2009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・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実施しました。
- ・ 中日本独自の取組みとして、プレミアムドライバーズ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ワンストップサービス、ETC取付隊を実施するとともに、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。
- ・ 二輪車ユーザーへのETC普及促進のための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、道路6会社及び財団法人 道路システム高度化推進機構と共同でポスター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、ワンストップサービスと同時に再セットアップキャンペーンを実施すると共に社団法人 日本中古自動車販売協会連合会の会員に直接ちらしを配布し周知を図りました。
- ・ 渋滞対策として、ETCを活用したマイレージプレゼント型の東名お正月渋滞減らし隊キャンペーン(3回)、お客さまの利便性向上のため東名海老名インターチェンジ開通に伴う通勤割引の適用に関する特例を実施しました。

【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。

【車載器購入支援】

NEXCO中日本
ETC車載器取付
キャンペーン

事前予約がチャンス!!
120台限定! 随時予約受付中!

3/6 6時～
3/7 9時～

デンソー製車載器 型式 OIU-S002
+ セットアップ + 取付費用
= **13,000円(税込)**

ETCマイルージ 1,000ポイント
8,000円相当の
無料通行分をプレゼント!

《四輪ETC車載器
取付キャンペーン》

NEXCO中日本
ETC車載器取付
キャンペーン

50台限定!! 先着お申し込み受付期間
12月21日(月)より順次受付開始!

2010年
1/16迄

日本無線製車載器「JRM-12」
アンテナ一体式 DC12V専用(ブラック)

セットアップ + ステア + 取付
= **31,500円**

ETCマイルージ 1,000ポイント
8,000円相当の
無料通行分をプレゼント!

《二輪ETC車載器
取付キャンペーン》

ETCパーソナルカード ETC
初年度年会費 **無料**
キャンペーン

平成21年3月1日(日)～平成23年3月31日(木)

キャンペーン期間中に、ETCパーソナルカードを新規にお申込み
みされ、所定の手続きを経てカードの発行を受けたお客様の
年会費(1,200円)を初年度に限り無料といたします。

《ETCパーソナルカード初年度
年会費無料キャンペーン》

ETC あなたのETCは、正しくセットアップされていますか?

**ETC車載器の
再セットアップについて**

- 車載器の取り付けられた車両のナンバープレート(自動車登録番号及び車両番号)が変更になった場合
- 車載器の取り付けられた車両をけん引できる車両に変更した場合
- 車載器を他の車両に付け替えた場合等

ETC 再セットアップ
ETC SHOP

《再セットアップ: ちらし》

ETCをご利用の方へ

ETCの正しいつかいかた

ETC 20km以下 ゆっくり走ってケロ!

不正通行は、許さないケロ。
強制突破
料金を発する目的の
車載器載替行為

NEXCO中日本お客様センター
0120-922-229

《安全啓発:リーフレット》

このポイントを
おさえてケロ。

ETC利用は2つのメリットがあります。

ETCをご利用できる情報は、こうやって便利です。

事故防止のため、
ETC開閉バーの
開くタイミングが
遅くなりました

ETC
減速
20km

NEXCO
中日本

《安全啓発:ノベルティ》

(参考)2010年度の業務計画(目標値:88%)

2009年度の利用状況を見ると、ETC利用率は約9割に到達しています。よって、2010年度については、ETCの利便性の向上のための施策を引き続き実施する他、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〕 走行車両 1 億台キロあたりの死傷事故件数	2008 年度 実績値	7.8
	2009 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
	2009 年度 実績値	8.4

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}(2009 実績値)』とは……

※(年間死傷事故件数 2,178 件)／(年間走行 258 億台 km)＝8.44 件／億台^{キロ}

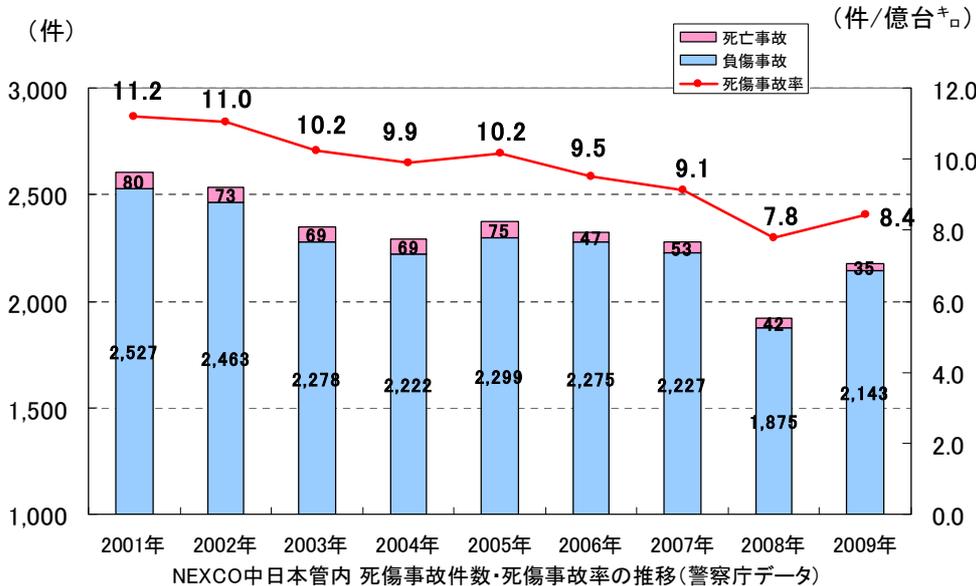
◆交通量 45,000 台/日(当社高速道路の平均的な日交通量)で延長10kmのあるIC区間において一年間に約 14 件の死傷事故が発生する確率に相当

<補完指標>

◆東名豊田J～音羽蒲郡(下り線)での死傷事故の発生件数(NEXCO 調べ)は、25件発生(延長：23.8km、交通量：46,000 台/日(2009 年))

◆達成度報告(2009年度の取り組みと成果)

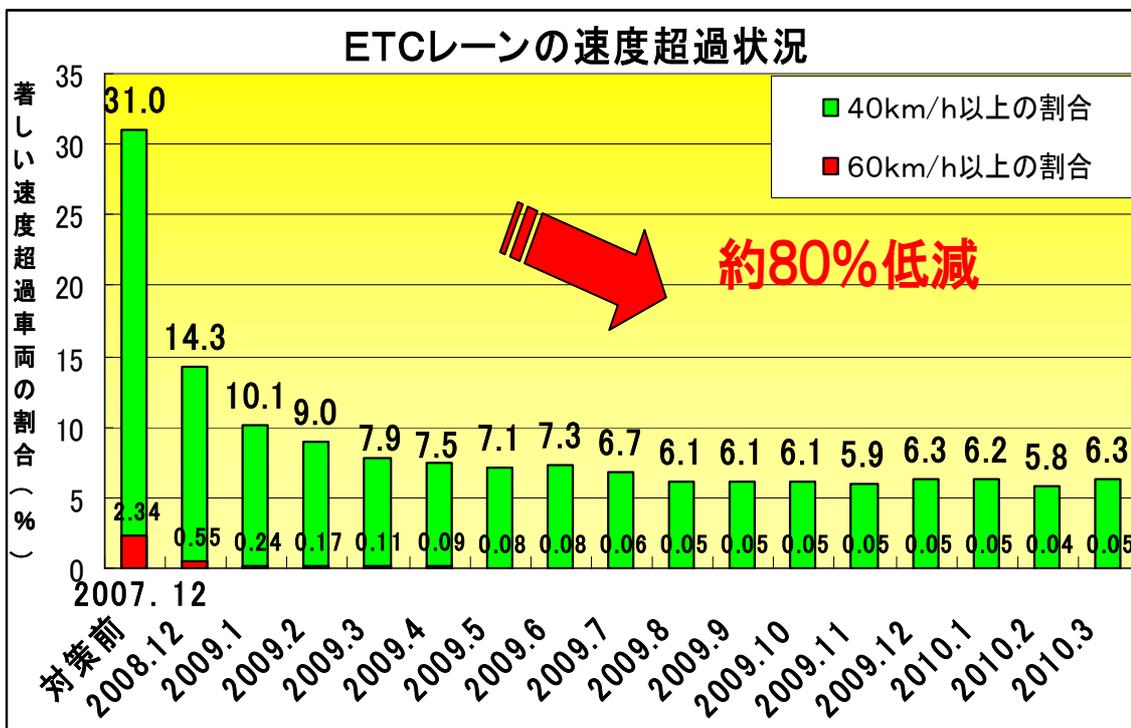
湿潤時の事故防止対策として、約 134km・車線の高機能舗装の整備、重大事故の防止対策として、約 17km の中分強化型防護柵の整備等を実施しましたが、休日特別割引による渋滞増加の影響により、死傷事故率は増加しました。



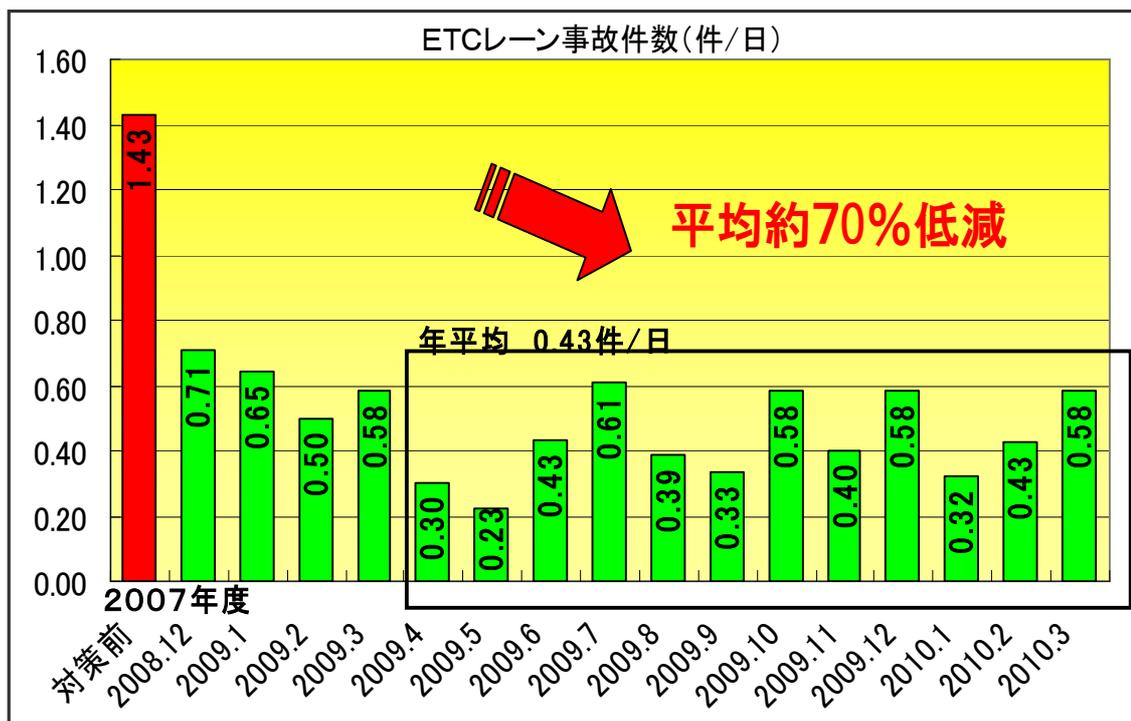
■ETCレーン速度抑制対策

2008年度に実施した「発進制御バー開速度遅延による速度抑制対策」について、2009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(2009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】



※対策前：2007年12月1日～31日（31日間）



■ 安全な走行環境の提供【取組み－5】

健全な舗装路面を確保し、安全で快適な道路路面の提供を目指します。

【指標】舗装保全率 〔単位：％〕 健全な舗装路面（概ねここ5年以内に補修がないと思われる箇所）の延長を全体延長で割ったもの	2008年度 実績値	97
	2009年度 計画値	99
	2009年度 実績値	98

◆達成度報告（2009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 70km・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）》

【北陸自動車道 下り 5 2.1K P 付近】

（参考）2010年度の業績計画（目標値：100％）

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。

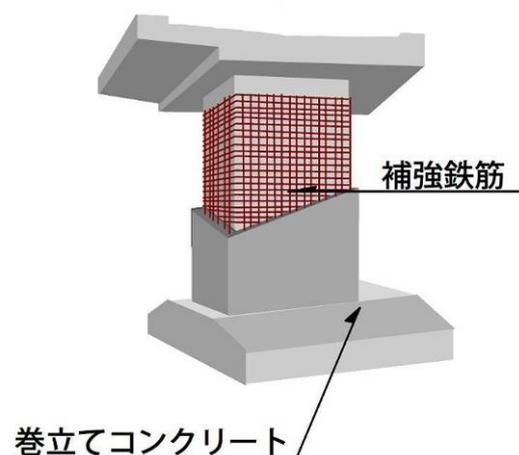
【指標】橋脚補強完了率 〔単位：％〕 対策が必要な橋脚のうち、耐震補強が完了している基数の割合	2008 年度 実績値	98
	2009 年度 計画値	99
	2009 年度 実績値	99

◆達成度報告(2009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。

2009年度は要対策箇所63基の耐震補強を完了し、進捗は98.7%となりました。

※2008年度進捗;98.1%



(参考)2010年度の業績計画(100%)

2010年度の完了を目指し、2009年度は、着実な工事進捗を図っていきます。



【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【取組み一7】

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)	2008 年度 実績値	3.7
	2009 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
	2009 年度 実績値	3.6

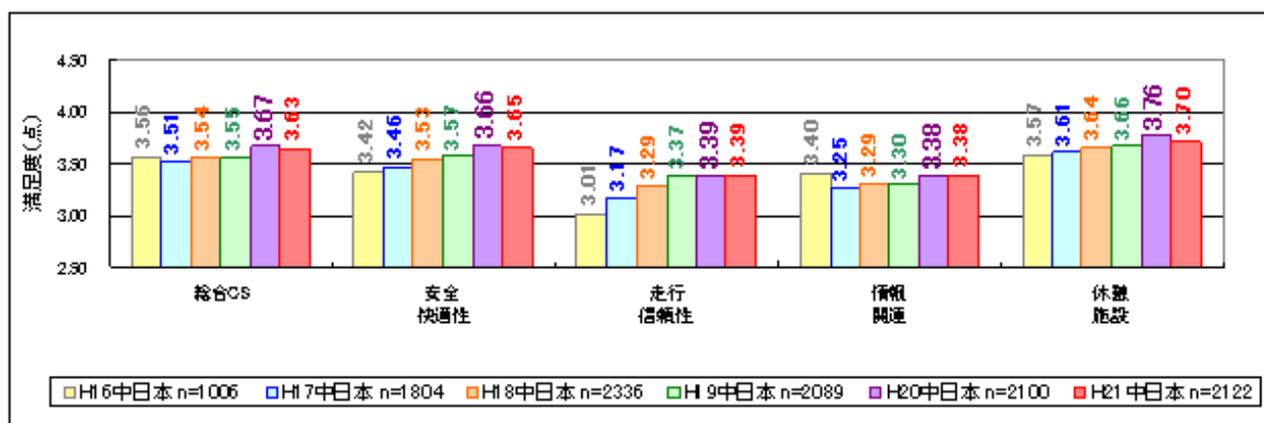
◆達成度報告(2009年度の取り組みと成果)

顧客満足度は3.6ポイントと2008年度比で0.1ポイント下回りました。

走行信頼性、情報関連は横ばいでしたが、安全性・快適性、休憩施設で前年度を下回りました。これは、ETC休日特別割引の実施に伴い、交通量が増加し、休憩施設・駐車場の混雑が影響したものと考えられます。

《2009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)2010年度の業績計画

(目標値:2009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

2009年3月からの新料金割引導入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		2008年度 実績額(参考)	2009年度 決算額		
			計画額	実績額	備考
清掃作業		35		44	
植栽作業		38		61	
光熱水費		37		36	
雪氷対策作業		46		54	
保全点検	土木構造物の点検等	22		24	
	施設設備等の点検	40		40	
土木構造物修繕	橋梁	40		50	
	トンネル	9		3	
	舗装	72		76	
	その他の修繕	14		23	
施設設備修繕	電気施設等※①	38		45	
車両維持費		10		9	
その他		58		66	
計		459	476	531	

※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>

緊急点検・補修(剥落防止)に係る費用の増

新料金割引に伴う混雑対策費の増

(2)当該年度の主な資産保全の状況

①舗装修繕

◆2009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70km・車線	98%
箱根新道	約0.6km・車線	100%
八王子バイパス	約0.3km・車線	98%
西富士道路	約0.3km・車線	99%
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

②橋梁等の修繕

◆2009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110橋	86%
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



中央道立場川橋(上り) 床版取替状況



北陸道渋江川橋(下り) 床版取替状況

③諸施設設備の障害対応

◆2009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	2008年度 実績額(参考)	2009年度 決算額		
		計画額	実績額	備考
料金收受業務	167	345	164	
交通管理業務	46		46	
クレジット手数料	56		47	
その他	55		52	
計	324		309	

<主な増減理由>

クレジットカード手数料の減

料金所入り口の自動発券化による減

(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	12,736 件	66,524 件
箱根新道	38 件	132 件
八王子バイパス	13 件	152 件
西富士道路	15 件	298 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	401 枚	1,611 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

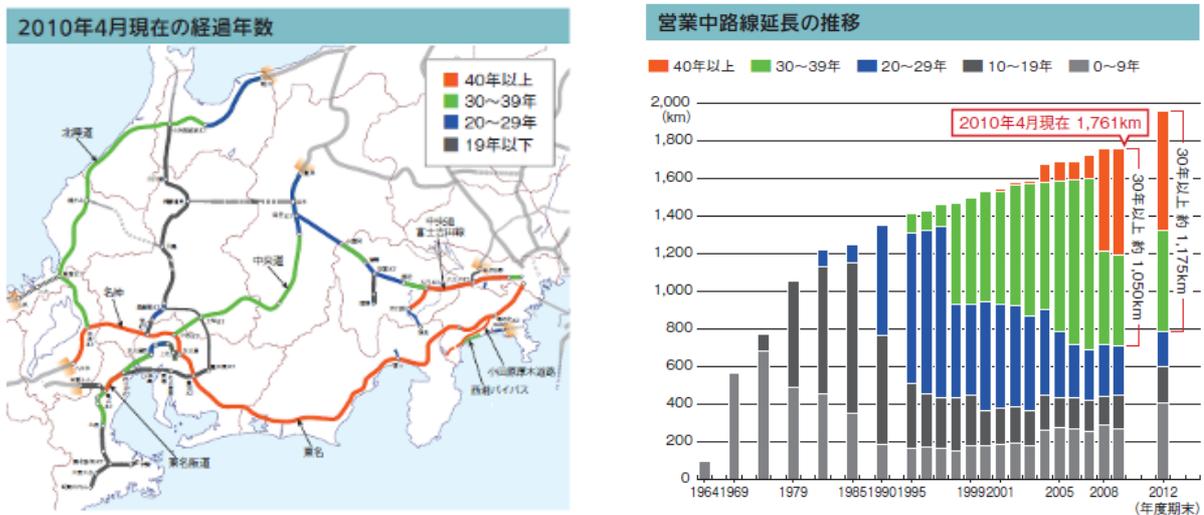
第5章 現在の課題とその取組みについて

1. 「百年道路」の実現に向けて

お客様に安全で安心してご利用頂ける「百年道路」を目指して、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(1,761km 2010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6割を占めます。2年後の2012年度には、経過30年以上の道路はさらに約130km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＞
飛来塩分による損傷



＜舗装の損傷事例＞
道路基層面のひび割れ



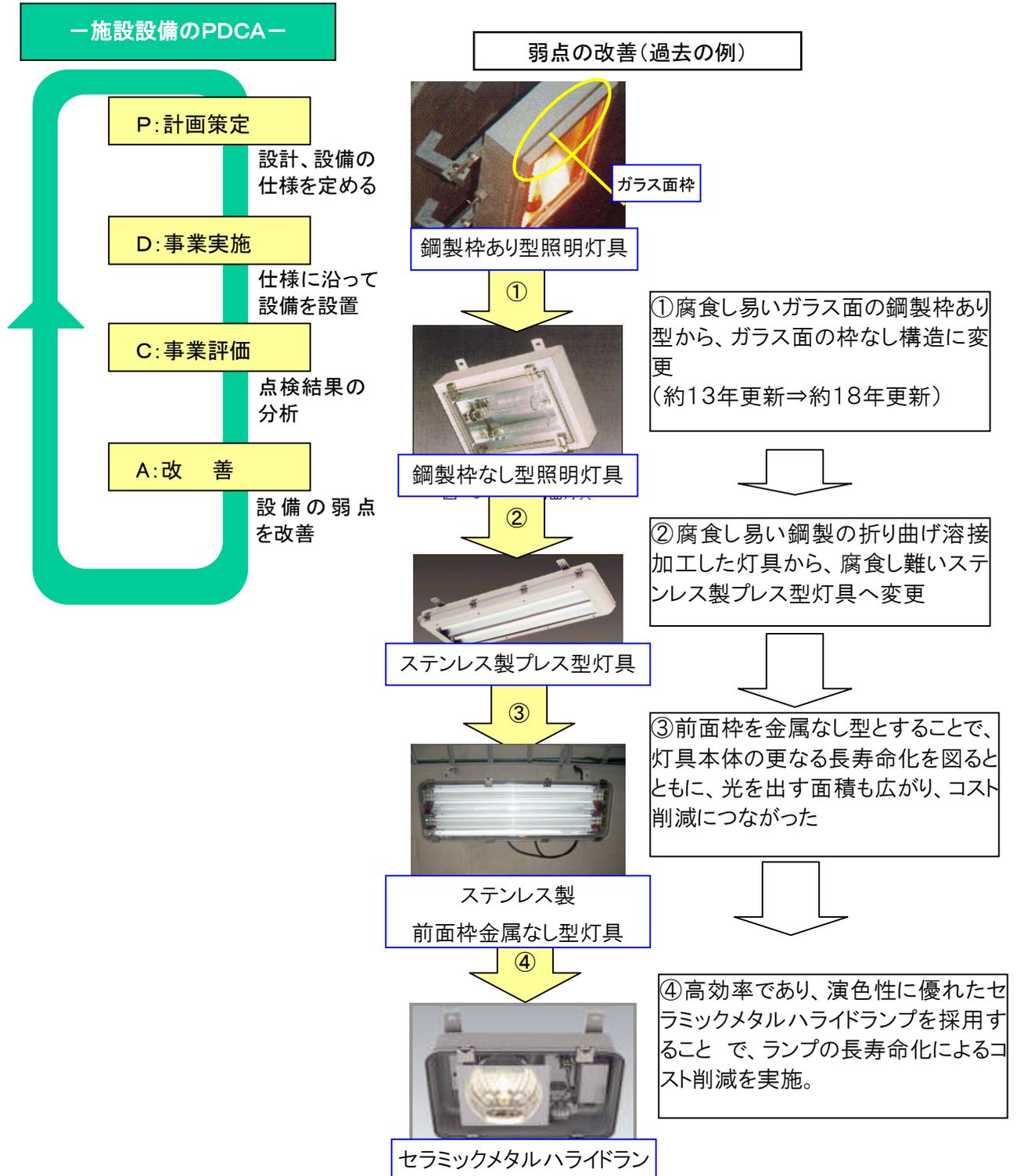
＜施設設備の損傷事例＞
情報板の表示部劣化

(2) 「百年道路」計画の策定、実施

高齢化した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、学識経験者をまじえた検討会(「高速道路ネットワークの長期保全計画に関する検討会」)を行いました。この検討を踏まえ、対症療法的な「事後保全」から「計画保全」への転換を推進し、2010年度から「百年道路」計画を策定し、実施します。また、「百年道路」計画の策定に向けて、新規ネットワークの完成に合わせた工事実施計画や交通規制計画を作成し、工事実施に必要な詳細調査などを実施します。

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利用率目標値は、88%としております。

2010年度はETCの利便性向上を図ることにより、ETC利用率の向上を目指します。

(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。

2009年度までに117レーンを整備、進捗率は41%です。

2013年度までに残り169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。

2009年度は道路6会社及び財団法人道路システム高度化推進機構と共同で再セットアップに関するポスターを製作し、これにより周知広報を実施しました。またNEXCO中日本独自の取り組みとして、社団法人日本中古自動車販売協会連合会に再セットアップの説明及びその会員に対するちらしの送付を行い、再セットアップの必要性の周知を行いました。

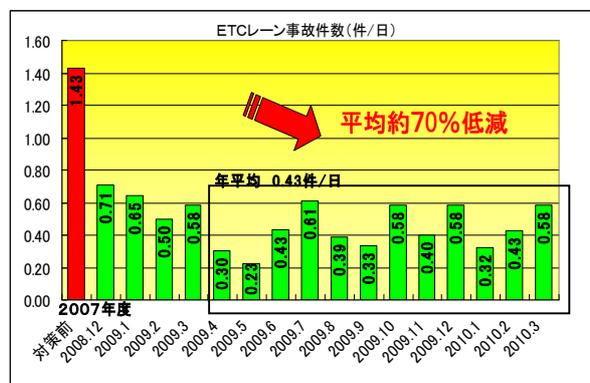
2010年度は他会社等と共同で再セットアップの周知広報を継続します。またNEXCO中日本独自の取り組みとして、社団法人全国レンタカー協会に再セットアップの説明及びその会員に対するちらしの送付を行い、再セットアップの強化を図ります。

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実施し、今後も継続して実施していきます。

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。

今後も、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いきます。



※対策前:2007年度
対策開始後:2008年11月25日
~2009年2月28日(96日間)
※NEXCO中日本調べ



東海環状道
富加関料金所



東名 磐田料金所

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りたいです。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、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組み

《ハード面の対策》

- ①高性能カメラによる不正通行者の捕捉率の向上

《ソフト面の対策》

- ①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
- ②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む、皆様の信頼を損なうことのないように今後とも努めてまいります。

<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	1,720	1,295	238 (1753 橋)	187 (182TN)	2009 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)	2009 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)	2009 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)	2009 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)	2009 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	1,657	30	635	2009 年度 末データ
一般国道1号(箱根新道)	8	48	0	2009 年度 末データ
一般国道16号 (八王子バイパス)	33	24	0	2009 年度 末データ
一般国道139号(西富士道路)	22	28	0	2009 年度 末データ
一般国道158号 (中部縦貫自動車道)	3	12	5.6	2009 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2009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2010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(%) 2010年3月					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	66	88	90	98	97	86.8
一般国道1号(箱根新道)	49	76	81	90	86	74.8
一般国道16号(八王子バイパス)	-	78	-	96	94	80.6
一般国道139号(西富士道路)	-	71	-	95	96	73.3

注 1:一般国道158号(中部縦貫自動車道)は ETC 設備未設置

(4)2009年度の気象状況

①降雨記録

4月	高気圧と低気圧が交互に通リ、天気は周期的に変わりました。上旬には高気圧に覆われる日が多く少雨傾向でしたが、中旬から下旬には低気圧の通過で大雨となった日がありました。
5月	中旬を中心に高気圧に覆われ、晴れて気温の高い日が多くなりましたが、上・中旬の中頃と下旬の後半には寒気を伴った気圧の谷や前線の影響で曇や雨の日が多くなり、大雨となった日もありました。
6月	上旬は周期的に天気は変化しました。中旬以降は晴れて気温の高い日が多くなりましたが、梅雨前線や低気圧の影響で雨や雷雨となる日もありました。東海地方の梅雨入りは、6月3日と平年の6月8日に比べて早まりました。
7月	中旬の前半を中心に晴れた日が多くなりましたが、その他の日は前線や低気圧および暖かく湿った空気の影響で雨や雷雨の日が多くなりました。下旬には日本海に停滞する前線に向かって南から暖かく湿った空気が入り、所々で激しい雷雨となって名古屋市等で浸水害が発生しました。
8月	上旬から中旬の初めにかけて気圧の谷や台風などの影響により雨の日が多く、大雨となった所がありました。その後は高気圧に覆われて晴れる日が多くなりましたが、下旬の後半には前線や湿った空気が流れ込んだ影響により、再び大雨となった所がありました。東海地方の梅雨明けは8月3日と平年の7月20日よりかなり遅くなりました。
9月	上旬や中旬は高気圧に覆われて晴れる日が多くなりましたが、下旬にはいると天気は周期的に変化しました。
10月	上旬は台風第18号が南大東島付近から四国の南海上を北東進し、8日早朝には愛知県知多半島付近に上陸、その後本州を縦断しました。この影響で、全国の広い範囲で暴風や大雨となりました。中旬から下旬は高気圧に覆われて晴れた日が多くなりました。また、下旬にも台風第20号が沖縄に接近、その後、関東の南東海上を進み、沖縄・奄美や東日本太平洋側を中心に大雨となりました。これら台風による影響で、月降水量は太平洋側では多くなりました。

平成21年に台風は22個発生(平年26.7個)しました。4個が本土に接近し、平年(2.9個)より多い接近数となりました。そのうち1個が上陸しました。上陸数は平年2.6個に比べ少なくなりました。

②降雪記録

11月	上旬には高気圧に覆われて晴れる日がありましたが、上旬の終わりから中旬の初めにかけて広い範囲で大雨となりました。中旬以降は低気圧や暖かく湿った空気の影響で曇りや雨の日が多く、下旬は天気は周期的に変化しました。
12月	上旬から中旬前半にかけてと下旬は天気は周期的に変わりました。中旬初めには前線や低気圧の影響により三重県南部で大雨となりました。中旬後半と下旬の終わりには冬型の気圧配置が強まり、岐阜県の山地を中心に大雪となりました。
1月	上旬から中旬前半にかけて冬型の気圧配置が続き、岐阜県の山地を中心に大雪となる所がありました。中旬の後半は高気圧に覆われ晴れた日が多くなり、下旬は短い周期で天気が変わりました。
2月	上旬から中旬にかけて冬型の気圧配置や気圧の谷の影響によって雨や雪が降る日が多くなり、短い周期で天気が変わりました。下旬の前半は、高気圧に覆われて晴れた日が多くなりましたが、後半は低気圧や前線の影響で天気は周期的に変化しました。
3月	上旬に低気圧や前線の影響で雨や曇のぐずついた日が多くなりました。上旬の後半から中旬の初め頃にかけては、低気圧の通過で岐阜県飛騨地方を中心に積雪がありました。中旬から下旬は高気圧と低気圧や前線が交互に通る、天気は周期的に変わりました。

