

**高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等  
(他2路線)に関する維持、修繕その他の管理の報告書**

**平成24営業年度**

**平成25年8月**



## 目次

平成24年度の管理の報告にあたって……………	2
第1章 基本方針・課題と取組み・管理の水準等……………	4
1-1. 基本方針	
1-2. 現在の課題とその取組みについて	
1-3. 管理の水準	
1-4. 対象路線	
第2章 平成24年度 高速道路管理業務の実施概要……………	21
2-1. 管理業務の実施概要	
2-1-1. 維持修繕業務	
2-1-2. 料金収受及び交通管理業務	
2-2. 高速道路管理業務の成果(アウトカム指標)	
2-2-1. アウトカム指標一覧	
2-2-2. 各指標の取組みについて	
2-2-3. 次年度以降のアウトカム指標一覧と次年度目標値	
2-3. 計画管理費の計画と実績の対比	
2-3-1. 計画管理費の実績	
2-3-2. 修繕費(債務引受額)の実績	
<参考>道路資産データ等……………	61
・道路構造物延長	
・その他のデータ	
・路別のETC利用率	
・当該年度の気象状況	

## 平成24年度の管理の報告にあたって

平成24年12月2日、当社が管理する中央自動車道笹子トンネル(上り線)において天井板が落下事故により、9名もの尊い命が失われ、多くの方々被害に遭われました。

お亡くなりになられたの方々のご冥福を心からお祈りいたしますとともに、ご遺族の皆さまに深くおわび申し上げます。

安全・安心・快適な高速道路空間を提供する会社でありながら、天井板落下事故を未然に防ぐことができず、多くの方々被害にあわれた事実を厳粛かつ深刻に受け止め、「二度とこのような事故を起こさない」という深い反省と強い決意のもと、「安全性向上に向けた取組み」を取りまとめるうえ、平成25年2月1日に国土交通大臣へ報告し、公表いたしました。

さらに、「安全性向上に向けた取組み」を具体化した「[安全性向上3カ年計画](#)」を策定し、平成25年7月26日に公表しました。当社は、「安全性向上3カ年計画」を着実に実行し、グループを挙げて再発防止と安全性向上に徹底的に取り組めます。

### 「安全性向上3カ年計画」

#### 1. 到達目標

安全性向上3カ年計画の実行を通じて、当社グループが目指す平成27年の目標を「安全を最優先とする企業文化を有し、社会から信頼される会社」とし、5つの到達目標を定めました。

- ◆「お客さまの安全が何よりも優先する」という意識を持ち、潜在的リスクにも目を向け、強い責任感を持って自ら考え行動している。
- ◆現場の安全に関する問題意識と経営者の安全に対するメッセージが、日常的に相互で確認ができている。
- ◆道路構造物のあらゆるリスクに対応した業務の計画・実行・評価・改善のサイクルが確実かつ効率的におこなわれている。
- ◆安全に関する組織横断的体制を強化し、社内外の情報収集・共有はもとより安全性向上に向けた改善提案や新たな取組みが積極的におこなわれている。
- ◆道路構造物の健全性を判断できる技術者をはじめ、安全を優先し自ら考える人材を継続的に育成され、誇りと意欲を持って業務に取り組んでいる。

#### 2. 具体的な取組み

##### (1) 安全を最優先とする企業文化の構築企業文化の再構築

###### 1) 安全への意識改革

- ・「二度とこのような事故を起こしてはならない」との強い決意のもと、「お客さまの安全が何よりも優先する」という意識を徹底します。
- ・経営陣自らが「お客さまの安全が何よりも優先する」というメッセージを現場に立って社員に発信し続けることで、安全意識を徹底します。
- ・経営陣及び社員が安全に関するリスクを認識し、継続的に共有する文化を構築します。
- ・安全を中心とした一人ひとりの仕事に対する基本姿勢(役割・責任)と組織、制度・仕組みなどの

抜本的な改革を進めます。

## 2)安全に対するグループ内の連携・コミュニケーションの強化

- ・安全に関する現場の課題を経営陣が共有できるよう、経営陣と現場のコミュニケーションを強化します。
- ・部門を超えた安全に関する共通認識の醸成に向け、コミュニケーションを強化します。

## (2)構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの見直し

### 1)PDCAサイクルの再構築

- ・道路事業全体を通し経年劣化や潜在的リスクへ対応します。
- ・建設段階から道路構造物の長期的な安全性の向上を目指した設計・施工に取り組みます。
- ・維持管理段階では業務プロセスを再検証して、経年劣化や潜在的リスクに対応したマネジメント体制を強化し、点検・補修業務に取り組みます。
- ・潜在的リスクを把握し、点検・補修、更新などに反映する仕組みを作ります。
- ・長期的な視野に立ち、計画保全を進めます。
- ・経年劣化に対応した点検・補修業務が、円滑かつ確実に実施できるよう外部機関との連携を強化します。

### 2)構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した要領・マニュアルの見直し

- ・経年劣化や潜在的リスクに対応した要領・マニュアルの見直しを行います。
- ・部門を超えた情報交換により得られた安全性向上に寄与する改善点や気づきなどを、設計要領に反映します。また、国などの委員会における提言や、安全に重大な影響を及ぼす情報を要領に反映させます。

### 3)点検・補修技術の承継・高度化

- ・点検補修業務に携わる技術者の能力向上、点検・補修技術やノウハウの承継に向けた組織的な環境整備に取り組みます。
- ・点検・補修データをより一層活用するため、点検データ管理システムの抜本的な改善を行います。
- ・点検・補修業務に関する技術の高度化により、維持管理の確実性と効率性を向上させます。

## (3)安全管理体制の確立

### 1)社内の安全管理体制の強化

- ・社長直轄の組織として安全管理部を設置し(2013年2月12日)、安全に関する情報収集・共有の仕組みを構築し、情報提供、安全指導を行うことにより、グループ全体の安全管理体制を強化します。
- ・安全に特化した監査・指導を行います。
- ・安全に関する取組みについて、お客さまをはじめとする全てのステークホルダーの皆さまに分かりやすい情報開示を行い、透明性の確保に努めます。

### 2)安全性向上有識者委員会への報告と検証

- ・安全性向上3カ年計画の取組み状況を把握・評価し、これを安全性向上有識者委員会へ報告し、ご意見をいただくことで透明性の確保に努めます。

## (4)体系化された安全教育を含む人材育成

### 1)安全管理に関する技術力の向上

- ・体系的な人材育成計画(マスタープラン)を作成し、グループ内の安全管理に関する基礎知識の

習得、道路保全に従事する社員の点検・補修技術に関する知識・技術力の向上、高度な技術的知見を有する専門家や現場を指導できる技術者などの育成を行います。

2) 自ら考え安全を優先する人材の育成

・道路管理を行う社員としての責務を自覚し、業務上のリスクに関する意識や知識を有し、自ら考え行動できる人材を育成します。

3) 社員のモチベーション向上

・点検・補修業務の「見える化」を行い、点検・補修業務に携わる社員の達成感を醸成します。

(5) 安全性向上に向けた事業計画

・安全性向上に向けた事業計画は、修繕に係る事業から安全性向上に係る施策を優先的に実施するものとし、トンネル天井板や換気ダクトの撤去を最優先で進めていきます。

## 第1章 基本の方針・課題と取組み・管理の水準等

### 1-1. 基本の方針

#### 経営理念

##### ■ 私たちの役割

平成24年度、『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。』を掲げ、事業に取り組みました。

##### ■ 私たちの基本姿勢

私たちは、「より良い会社でより強い会社」をめざすことにより、私たちの役割を果たします。その方向付けとして、以下の『6つの基本姿勢』を掲げます。

- |             |               |
|-------------|---------------|
| ①お客さまを第一にする | ④環境を重視する      |
| ②社会の信頼を獲得する | ⑤現場に立って考え行動する |
| ③革新的であり続ける  | ⑥チームワークを大切にする |

#### 維持・修繕に関する取組み概要

NEXCO中日本グループでは、経営環境の変化に機敏に対応しながら、ITS技術など最新技術を活用した信頼性の高い高速道路ネットワークを構築するとともに、「百年道路」計画などを推進して「安全・安心・快適」な次世代の高速道路空間を創出します。保全・サービス事業では、日本の大動脈である東名高速道路・名神高速道路をはじめ、皆さまの生活を支える高速道路の管理・運営を通じて、お客さま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。

#### 【概要】

お客さまに、安全で安心してご利用いただける高速道路空間の提供

- 百年道路計画の推進
- 災害に強い高速道路づくり
- 走行環境改善、事故・安全対策の推進

快適な高速道路空間とサービスを提供

- 渋滞対策の推進
- 営業中の高速道路の機能強化、利便性向上
- 情報提供の充実
- ETCの利便性向上、料金收受業務の効率化

「世界をリードする高速道路システム」を展開

1-2. 現在の課題とその取組みについて

1-2-1. 安全性向上に向けた取組み

(1)中央自動車道笹子トンネル(上り線)天井板落下事故を受け、前述のとおり、「安全性向上に向けた取組み」を取りまとめ及び公表、さらには、「安全性向上3カ年計画」を策定しました。

(2)トンネル天井板の緊急点検及びトンネル内の道路附属物一斉点検

1)トンネル天井板の緊急点検結果

路線名	トンネル名	延長		天井板			緊急点検結果
		完成年度	設置箇所 (設置延長)	吊金具支持形式	本数		
		換気方式					
中央道	笹子TN (上)	4,784m	全線 (4,417m)	1本支持	3,681	点検日：12/13～12/27 ・アンカーボルトの欠落(5箇所) ・アンカーボルトの脱落(3箇所) ・アンカーボルトのゆるみ(1,004箇所) ・アンカーボルト腐食による断面欠損(16箇所) アンカーボルト小計：ボルト(1,028箇所/11,613箇所) ・吊り金具ボルトの欠落(18箇所) ・吊り金具ボルトの脱落(14箇所) ・吊り金具ボルトの破損・変形(20箇所) 吊り金具小計：ボルト(52箇所/48,914箇所) ・受台ボルトの欠落(4箇所) ・受台ボルトの脱落(1箇所) ・受台ボルトの破損・変形(1箇所) 受台ボルト小計：ボルト(6箇所/14,238箇所) ・覆工コンクリートのアンカーを跨ぐひび割れ(125箇所)	
		1975年度					
		横流式					
中央道	笹子TN (下)	4,717m	全線 (4,414m)	1本支持	3,678	点検日：12/3～12/7 ・アンカーボルトの脱落(2箇所) ・アンカーボルトのゆるみ(608箇所) ・アンカーボルト腐食による断面欠損(22箇所) アンカーボルト小計：ボルト(632箇所/12,002箇所) ・吊金具ボルトの脱落・ゆるみ(8箇所) ・吊金具ボルトの破損・変形(2箇所) 吊金具小計：ボルト(10箇所/51,428箇所) ・受台ボルトの破損・変形(9箇所) 受台ボルト小計：ボルト(9箇所/15,096箇所) ・覆工コンクリートのアンカーを跨ぐひび割れ(19箇所)	
		1975年度					
		横流式					
中央道	恵那山 (下)	8,489m	全線 (8,489m)	1本支持	8,617	点検日：12/3～12/4 ・吊金具の保護コンクリートひび割れ(1箇所) 総合計 吊金具(1本/8,617本) ・補強部材ベースプレートの浮上がり(1箇所) ・受台のコンクリート剥離(4箇所) ・覆工コンクリート遊離石灰・ひび割れ(2箇所) 応急対応：実施 ・保護コンクリートひび割れ補修済み(1箇所) ・ベースプレート再設置(1箇所) ・断面修復メッシュシート設置(1箇所) ・断面修復及びひび割れ補修(5箇所)	
		1975年度					
		横流式					
東名	都夫良野TN (下・右)	1,656m	部分 (13m)	2本支持	12	点検日：12/3 異常なし	
		1969年度					
		縦流式					
東名	都夫良野TN (下・左)	1,689m	部分 (11m)	2本支持	12	点検日：12/3 ・吊金具定着部の異常(1箇所/12箇所) アンカーボルト(1本)欠落 応急対応：実施 ・吊金具の欠落したアンカーボルト1本を設置	
		1969年度					
		縦流式					

※笹子TN(上下)については、速やかな撤去を実施したため、応急対応は実施していません。

## 2)トンネル内の道路付属物等の一斉点検結果(重量構造物)

都道府県	路線	トンネル名	延長	ジェットファン (基)	その他 標識等(基)	点検結果	点検結果の詳細、応急対応の状況
静岡	東名高速道路	日本坂 TN(右) 上り	2,371	3	5	不具合あり	不具合箇所:トンネル換気用鋼製ダクト1箇所/全1箇所 不具合の内容:吊金具定着部の異常 アンカーボルトの欠落(2本/452本) 応急対応:アンカーボルト再設置
富山	東海北陸自動車道	袴腰 TN 対面	5,932	16	3	不具合あり	不具合箇所:内照標識用点検通路1基/全1基 不具合の内容:支持金具定着部の異常 アンカーボルトのゆるみ(1本/36本) 応急対応:アンカーボルト脱落防止

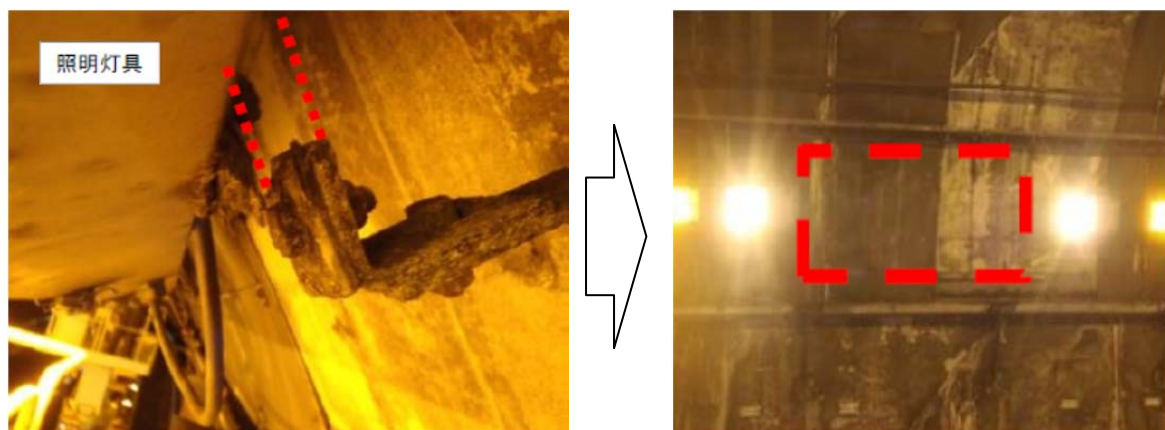


換気用ダクトの吊り下げ金具用アンカーボルトの欠落のため、ボルトを打設

《重量構造物における対応状況 例》

## 3)トンネル内の道路付属物等の一斉点検結果(その他構造物)

当社が管理するトンネルのうち、5トンネルについて不具合が確認されたましたが、それらの不具合は速やかに対応しています。



照明灯具の取付金具腐食のため、灯具を撤去

《その他構造物における不具合の対応状況 例》

## 占用物の点検結果

占用物については占有者に緊急点検の依頼を行い異常がないという報告を受けています。



### (3) 第三者被害の防止

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、平成 25 年度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に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》

#### (4)「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。

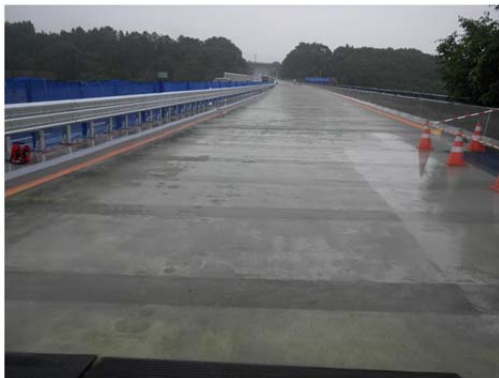
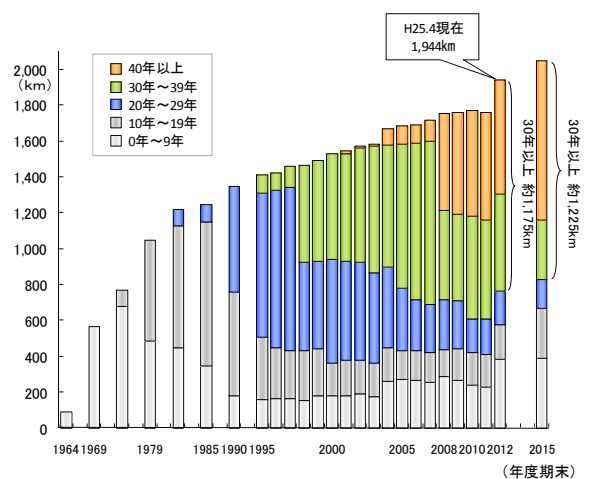
#### 《参考》高齢化した高速道路ストックの現状

当社グループの管理する高速道路(1,944 km 平成25年4月1日現在)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。4年後の平成27年度には、経過30年以上の道路はさらに約30km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。

2013年4月現在の経過年数



営業中路線延長の推移



《補修事例(床版取替)》



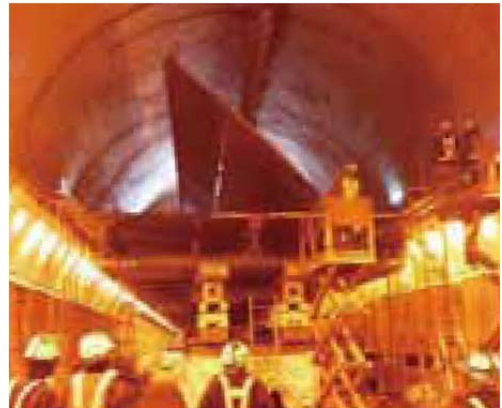
《舗装の深層部補修事例》

## 1-2-2. 笹子トンネル(上り線)天井板落下事故の復旧

笹子トンネルの事故による通行止めの影響が地域経済、観光など広範囲に及んでいることを踏まえ、通行止めにあたって安全性を確保し、早期の交通を確保するため、天井板を撤去しました。

下り線の天井板撤去工事は、平成24年12月9日から開始し、平成24年12月25日に撤去を完了、ジェットファンなどの施設設備の工事を行い、平成24年12月29日に対面通行で開通しました。

引き続き、上り線の天井板撤去工事は、平成25年1月11日から開始し、平成25年1月29日に撤去を完了、平成25年2月8日に全面開通しました。



## 1-2-3. 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の全社展開と今後の展開

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。また、今後は、地震編のほかに、火山編、原子力編及び新型インフルエンザ編を加えていく予定です。

#### ・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。さらには、10mメッシュによる津波予想高さを考慮した対策を実施していきます。

#### ・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。

#### ・グループ一体となった防災訓練

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24年9月7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25年4月15日～19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。



負傷者の搬送訓練



・地方公共団体との協定締結

2011年度に静岡県静岡市ならびに焼津市と、2012年度は、三重県桑名市と紀北町と高速道路ののり面などを津波避難場所とする協定を締結しています。今後も沿線行政との連携を図ります。また、各地方公共団体は、必要に応じて、避難訓練を実施しています。



避難訓練の状況

(2)冬期の交通確保

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(11回、90台)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ましたが、関東・甲信越地方において大雪となった結果、平成24年度は、雪による通行止めは394時間となり、平成23年度の173時間と比べ、約2.3倍に増えました。



凍結防止剤散布状況  
(東名阪自動車道)



除雪作業状況  
(北陸自動車道)

(3)災害に強い道路づくり

特に優先的に耐震補強が必要な橋梁825橋(橋脚9,950基)については、平成22年度までに補強対策が完了しています。引き続き、長大橋の大規模地震発生時における甚大な被害を防ぐことを目的として、耐震補強設計を実施し、順次対策を行っていきます。



《アーチ橋》



《トラス橋》

長大橋の例

#### (4)災害で被災した道路の早期確保

##### 1)西湘バイパス 西湘PA(下)の海岸護岸変状

平成 24 年 9 月 3 日に発生した西湘バイパス 西湘PA(下)の海岸護岸工の変状に伴い、西湘PA(下)閉鎖が生じました。平成 24 年 9 月 7 日に応急復旧を完了し、西湘PA(下)の閉鎖を解除しましたが、平成 24 年 10 月 2 日に台風 17 号の接近により更に変状が確認されたことから西湘PA(下)の閉鎖となり、追加の応急復旧対策を行い平成 24 年 10 月 5 日に閉鎖を解除しました。応急復旧及び本復旧について、現地検討委員会を設置し、外部有識者の意見を踏まえながら実施しています。本復旧工事については、平成 25 年度中に現地対策を完了させるよう実施中です。



盛土のり面崩落



護岸変状状況



大型土のう設置完了



消波ブロック設置完了



追加応急復旧対策完了

##### 2)道路区域外からの落石

平成24年4月23日に発生した新東名高速道路(下り線)落石による事故について、大型土のう及び落石の恐れがある岩塊について、ワイヤーネットの設置による応急復旧工事を行い平成24年4月27日に完了しました。引き続き、落石防護柵による本復旧工事に着手しており、平成 25 年度当初に完了する予定です。



事故発生直後



応急復旧完了



本復旧対策状況



(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、現地における対策工を完了しました。

■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ました。

■現地踏査箇所、湧水確認箇所、詳細調査実施箇所、対策工実施箇所一覧

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 (平成24年度内に現地作業完了)
381	143	99	12



押え盛土工



グラウンドアンカー工

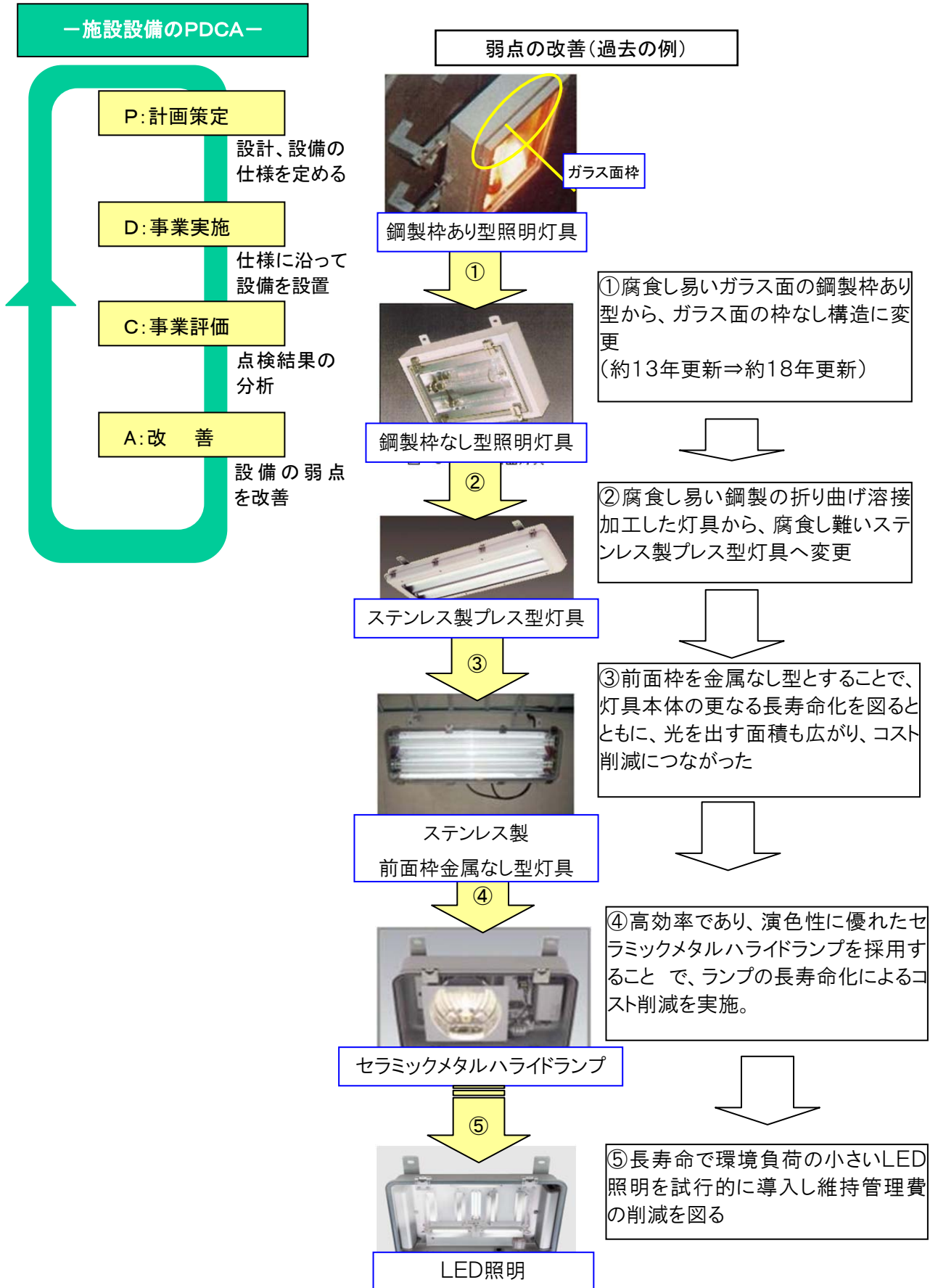


鋼管抑止杭工

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も、崩落原因を確認しながら必要な対策を行います。

1-2-4. 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。



#### 1-2-5. ETC普及推進への取組み

平成24年度末のETC利用率は90.6%(全国路線網)であり、平成25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24年度までに225レーンを整備、進捗率は79%です。

平成25年度までに残り61レーン整備し100%完了します。

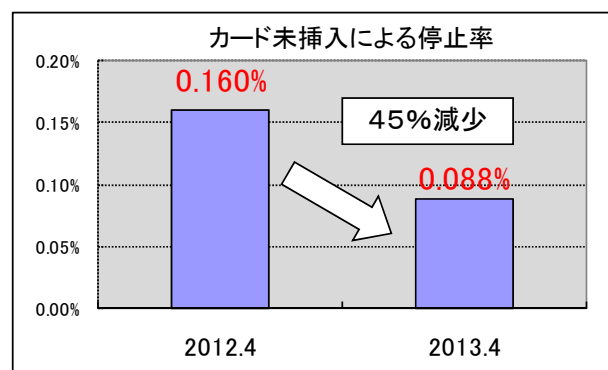
##### (2)お客様への広報について

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25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。

#### 1-2-6. 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24年度 既存路線の入口に設置した9箇所のお知らせアンテナによるデータ

#### 1-2-7. 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

(3)新東名高速道路などを周回されたお客さまについて、料金をスムーズに精算できるよう、対策を行います

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。

1-2-8. トンネル等級検討委員会

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、「トンネル等級検討委員会」を開催し、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

当検討会では、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。

【等級がランクアップするトンネルの対策状況】

路線名	トンネル名	延長	上下	設備等級	備考
長野道	塩嶺	1707m	上	A⇒AA	工事中
長野道	塩嶺	1800m	下	A⇒AA	工事中
東海環状道	猿投山	4434m	上	A⇒AA	工事中
東海環状道	猿投山	4335m	下	A⇒AA	工事中
東海北陸道	各務原	3050m	上	A⇒AA	平成 24.11 工事完了
東海北陸道	各務原	3015m	下	A⇒AA	平成 24.11 工事完了
圏央道	八王子城跡	2386m	上	A⇒AA	工事中
圏央道	八王子城跡	2382m	下	A⇒AA	工事中
東海北陸道	有家ヶ原	1781m	対面	B⇒A	工事実施予定

### 1-2-9. お客さまサービスの向上

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24年度は、5箇所を実施  
(東名:足柄 SA⑤、愛鷹 PA④⑤、小田原厚木道路:大磯 PA④、平塚 PA⑤)
- ・床の段差解消 :平成24年度は、2箇所を整備  
【201/201 箇所(整備率 100%)】
- ・オストメイト設備 :平成24年度は、4箇所を整備  
【201/201 箇所(整備率 100%)】
- ・エアータオル :平成24年度は、3箇所を整備。  
【201/201 箇所(整備率 100%)】
- ・和式便器の洋式化 :平成24年度は、19箇所を整備  
【191/201 箇所(整備率 95%)】



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

## 1-2-10. 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平成 24 年度 22 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 24 年度末まで 286 箇所(整備率 93%)



《 お知らせアンテナの設置例 東富士五湖道路:須走IC》

## 1-2-11. 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・嵩上げなど必要な環境対策を適切に実施しました。

平成24年度に設置した遮音壁の延長:約 3Km

(2)地球温暖化抑制の取組み

中日本高速道路株式会社では、トンネル照明の電力の削減や東名阪四日市地区の暫定3車線運用、庁舎やサービスエリアなどの緑のカーテン(16箇所)など、さまざまな事業活動を通じて地球温暖化の抑制に取り組んでいます。

(3)「ハイウェイ緑の里プロジェクト」の取組み

平成19年より地域おこし隊との連携・協働の場として、高速道路ののり面などを活用し、地球環境保全や沿道環境の改善・維持向上を図ることを目的とする「ハイウェイ緑の里プロジェクト」を実施しています。平成24年度は、32箇所地域自治体のご協力を頂き実施しています。



ハイウェイ緑の里プロジェクトの実施状況

(4)地域社会貢献の観点から、障がい者の方々に自立へ向けた就労の機会を提供することを目的として、高架下などでの草刈・清掃等作業の障がい者団体等への委託を実施しました。

平成24年度の実施件数:187件

### 1-3. 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。

### 1-4. 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】

(平成 25.3.31 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	175
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	34
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>	21.3
一般国道475号(東海環状自動車道)	79
合 計	1,905

※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)

い)

【一の路線】

(平成 25.3.31 現在)

路線名	供用延長(km)
一般国道16号(八王子バイパス)	4.5
一般国道158号(中部縦貫自動車道)	5.6

## 第2章 平成 24 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の管理・運営を通じて、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。

### 2-1. 管理業務の実施概要

#### 2-1-1. 維持修繕業務

安全で安心してご利用いただけるよう、清掃、植栽管理、雪氷対策、緊急作業、交通事故復旧作業を実施するほか、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。

##### (1)維持業務

##### ○土木清掃作業

作業水準(頻度等)については、管理の仕様書のとおり、適切に実施しました。

作業名	作業種別	作業水準	実績
路面清掃	路面清掃A	25 回/年(全国標準回数)	1,923km/1,923km
	路面清掃C	139 回/年(全国標準回数)	1,923km/1,923km
連絡等施設 域内清掃	域内清掃A	1 回/2 日(断面交通量 10,000 台/日以上) 2 回/週(断面交通量 10,000 台/日未満)	190 箇所/190 箇所
	域内清掃B	1 回/2 日(断面交通量 10,000 台/日以上) 2 回/週(断面交通量 10,000 台/日未満)	190 箇所/190 箇所
	域内清掃C	1 回/年	193 箇所/193 箇所
公衆トイレ清掃		1 回/日	190 箇所/190 箇所
トンネル側壁清掃		2 回/年(断面交通量 20,000 台/日以上)	182 箇所/182 箇所
		1 回/年(断面交通量 20,000 台/日未満)	
排水設備清掃		1 回/年(堆積しやすい重点箇所)	1,923km/1,923km

清掃作業については、保全・サービスセンター単位で実施しています。また、隣接保全・サービスセンターなどの清掃回数・交通量・ごみ発生量等を比較し、適切な清掃頻度等を検証していきます。

維持管理水準の検証・追求のためのデータ収集を行い、収集したデータにより、次のような検討を実施しています。

路面清掃は、「作業単位ゴミ回収量(kg/年・km)」と「日平均交通量」との関係进行分析し、安全性の確保を前提とした頻度の見直し検討、トイレ・域内清掃は、「施設規模(駐車ます数)」と「推定利用者数(紙使用量)」から頻度の妥当性を検証しています。



## ○施設清掃作業

作業水準(頻度等)については、管理の仕様書のとおり、適切に実施しました。

作業名	作業水準	実績
道路照明灯具清掃	汚損状況により実施	47,198 箇所 <sup>※</sup> /47,198 箇所
トンネル照明灯具清掃	汚損状況により実施	433 本 <sup>※</sup> /433 本
標識照明灯具清掃	ランプ交換の際に実施	3,636 箇所 <sup>※</sup> /3,636 箇所
トンネル標識灯具清掃	視認性や汚損状況により実施	116 箇所 <sup>※</sup> /116 箇所
ジェットファン清掃	汚損状況により実施	162 台/352 台
自発光デリニエーター清掃	視認性や汚損状況により実施	310 箇所/14,314 箇所
受水槽等清掃	法令による周期及び汚損状況により実施	466 箇所 <sup>※</sup> /466 箇所
可変情報板等清掃	視認性や汚損状況により実施	2,421 箇所 <sup>※</sup> /2,421 箇所
消火栓等清掃	視認性や汚損状況により実施	230 本 <sup>※</sup> /230 本
非常電話等清掃	視認性や汚損状況により実施	3,986 箇所/7,873 箇所
ラジオ再放送用誘導線清掃	聴取状況により実施	309km/411km
浄化槽清掃	法令による周期及び汚損状況により実施	485 箇所 <sup>※</sup> /485 箇所
建物清掃	汚損状況により実施	395 箇所 <sup>※</sup> /395 箇所

※:作業水準を満足するよう実施

清掃作業については保全・サービスセンター単位で実施しています。仕様書により管理水準を定めており、下記のような測定データを用いて性能が確保されていることを検証している。

トンネル照明灯具清掃は、設計要領に規定する基本照明の平均路面輝度を満たしていることを、車載式照度測定にて測定されたデータにおいて頻度の妥当性の確認を行っている。

## ○植栽管理作業

作業道路状況、沿道状況、気象状況等によって植栽の目的や植生の違い、生育状況が異なる樹木、樹林、芝生、草花等の植物について、その保護や育成、植物の成長によって生じる走行上の支障や社会通念上の不快感となる箇所等を除去するために、樹木剪定、伐採、人力除草、除草剤散布、除草等の植栽管理作業を人力や機械を使用して実施しました。また、植物発生材の有効利用を目的とした堆肥化等のリサイクルを実施しました。

なお、実施にあたっては、管理の仕様書のとおり適切に実施しました。



《草刈り作業の状況》



《樹木剪定の状況》

沿線の環境などの道路特性を考慮しながら、適切な作業回数、作業実施時期を検証していきます。

次のような効率的な植栽管理の取り組みにより水準を確保しています。

1) ツタ植栽区間の強刈り込みによる作業頻度低減

東名・中央道のツタ植栽区間の中央分離帯について、トレリス部や地表部のツタの刈り込み作業頻度の低減を実施

2) 成長抑制剤による本線草刈頻度の低減

成長抑制剤による効率化を検討し、草刈作業頻度の低減を実施

3) 刈り倒しによる集積処分費の削減

ICループ内や盛土のり面などの場所について、草刈作業後の刈り倒しで対応し、集積処分を実施しない

4) ムリ・ムダ・ムラがない作業計画の立案

地域の方々の意見なども踏まえ、ムリ・ムダ・ムラがない作業計画を立案

5) 防草シート敷設等による草刈の削減

規制困難箇所等における防草シートの全面採用や管内で発生する剪定枝・伐採木を活用したチップマルチングによる防草対策の実施

○雪氷対策

会社が管理する高速道路の冬期における安全かつ確実な交通を確保するため、管理の仕様書のとおり、適切な水準で、雪氷対策作業を実施しました。

作業名	作業種別	標準散布量	作業水準	実績
凍結防止対策作業	湿塩散布	20g/m <sup>2</sup> *1	路面凍結が予測される都度に適時実施	雪氷対策日数 121日*4
	固形剤散布	20g/m <sup>2</sup>		
	溶液散布	0.1 リットル/m <sup>2</sup> *2		
	固定式散布	0.1 リットル/m <sup>2</sup> *2		
除雪作業	新雪除雪	—	積雪状況や降雪予測等の現場条件により適時実施	降雪日数 100日*5 通行止め回数 9回*6
	圧雪処理	—		
	拡幅除雪	—		
	運搬排雪	—		
	その他の雪氷処理	—		

\*1 固形塩分 15g/m<sup>2</sup>+水分 5g/m<sup>2</sup>

\*2 12%水溶液の場合

\*3 凍結防止対策作業は、上記散布量を参考に現地状況を勘案し実施

\*4 雪氷対策日数は、管内の代表保全・サービスセンターの対策日数

\*5 降雪に日数は、管内の代表保全・サービスセンターの降雪日数

\*6 通行止め回数は、管内における通行止め日数

管内の雪による通行止めに至った原因、作業内容等を確認し、通行止め回数を削減できるよう検



証していきます。

通行止めになった場合は、関係者により通行止め要因を検証し、再発防止に取り組むとともに、社内共有を図っています。

気象予測に基づき、南岸低気圧で関東方面の降雪が予測される場合は、中部方面からの車両を事前に配置するなど応援派遣を実施しています。

### ○点検

点検は、維持修繕業務を実施する全体の流れの中で、構造物・施設設備等の問題点を的確に捉えることにより、効率的な維持修繕業務を遂行するため出発点となる非常に重要な業務であります。

点検の標準的な作業水準(頻度)については、管理の仕様書通りに実施しました。

分類	作業種別	管理の仕様書の頻度	実績
土木	日常点検	4日～7日/2週	1,923km/1,923km
	基本点検	1回以上/年	1,923km/1,923km
	詳細点検	1回/5～10年	仕様書もとづき実施
施設	日常点検	1(回/1・3ヶ月)	1,923km/1,923km
	定期点検	1(回/6・12ヶ月)	1,923km/1,923km
	構造検査	1(回/5年)【トンネル外】	19,026(箇所)実施
		1(回/3年)【橋梁部・トンネル内】	364(箇所)実施
	建物検査	1(回/1年)	1,679(箇所)実施



《詳細点検の状況》



《施設構造検査の状況》

コンクリート片落下等の事象発生後は、社内情報共有を図るとともに、必要に応じて以下の緊急点検等を実施しました。

#### 【主な緊急点検等】

- ①第三者被害が想定される道路構造物等に対する安全確認作業(平成24年7月～)
- ②トンネル天井板の緊急点検(平成24年12月)
- ③トンネル内の道路付属物等の一斉点検結果(平成24年12月～平成25年3月)
- ④門型柱(梁トラス部材)の亀裂発見を踏まえた点検対応(平成25年2月～)

## (2) 修繕業務

### ○平成 24 年度の点検結果及び補修状況

点検に発見された損傷のうち、速やかな対策が必要とされた要補修箇所については、下記のとおり適切に補修を実施しました。

損傷の程度	当該年度 発見箇所	当該年度 補修状況
緊急対応が必要な損傷	607 箇所	607 箇所
(うち橋梁)	18 箇所	18 箇所
(うちトンネル)	0 箇所	0 箇所
(うち舗装)	501 箇所	501 箇所
(うち施設)	88 箇所	88 箇所
計画的に対応する損傷	17,528 箇所	優先順位をつけ計画的に補修



《橋梁の補修状況》



《トンネルの補修状況》



《舗装の補修状況》



《施設の補修状況》

点検や調査の結果から、補修必要箇所の抽出、補修法、年度計画等補修計画を策定し、順次補修工事を実施していきます。

補修完了後においては、補修記録をデータ蓄積しています。

## 2-1-2. 料金収受及び交通管理業務

### (1) 料金収受業務

料金収受業務については、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。

### (2) 交通管理業務、交通管制業務

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。

#### ○管理の実施状況(路線及び区間を抜粋)

定期巡回業務の巡回回数については、管理の仕様書どおりの頻度で行いました。

路線名	区間	管理の仕様書の巡回回数	実際の巡回回数
中央自動車道 富士吉田線	八王子IC-上野原IC	11回/日	11回/日
中央自動車道 西宮線(注1)	関ヶ原IC-八日市IC	10回/日	10回/日
第一東海自動車道	東京IC-厚木IC	14回/日	14回/日
第二東海自動車道 横浜名古屋線	島田金谷IC-三ヶ日JCT	11回/日	11回/日
北陸自動車道(注2)	加賀IC-小矢部IC	8回/日	8回/日

注1 山梨県大月市から滋賀県東近江市(八日市IC含む)

注2 滋賀県米原市から富山県下新川郡朝日町まで(朝日IC含む)

#### ○交通管理業務における異常事象対応実績

	交通事故処理	故障車処理	路上障害物処理	計
全国路線網 計	13,665件	26,868件	62,782件	103,315件
八王子バイパス	12件	25件	189件	226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

※故障車処理件数:交通管理隊が実際に対応した故障車の件数

※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



(交通事故等処理)



(路上障害物処理)

交通管制業務については、道路管制センターにおいて24時間365日体制で交通状況・気象情報等の情報収集を行いつつ、お客さまに道路情報提供設備により交通情報等を提供するとともに、異常事態発生時には、警察・消防との連携及び交通管理隊等への指揮系統と連絡を取りながら核としての役割を実施することで、道路の安全かつ円滑な交通の確保に努めました。

道路管制センター名	所在地	主な担当道路	備考
川崎道路管制センター	東名 東京料金所	東名、新東名他	
八王子道路管制センター	中央道 八王子IC	中央道、圏央道、長野道他	
一宮道路管制センター	名神 一宮IC	名神、新名神、中央道、東名他	
金沢道路管制センター	北陸道 金沢西IC	北陸道、東海北陸道	

### (3) 法令違反車両取締業務

車両制限令等の法令に違反する車両及び積載物が不適當な車両に対する取締りを実施することにより道路の構造を保全し、道路の安全かつ円滑な交通の確保に努めました。

#### ○当該年度取締り状況

	引込台数		発行枚数 (平成 24 年度)	
	平成 23 年度	平成 24 年度	警告書	措置命令書
全国路線網	13,179 台	14,067 台	691 枚	2,027 枚

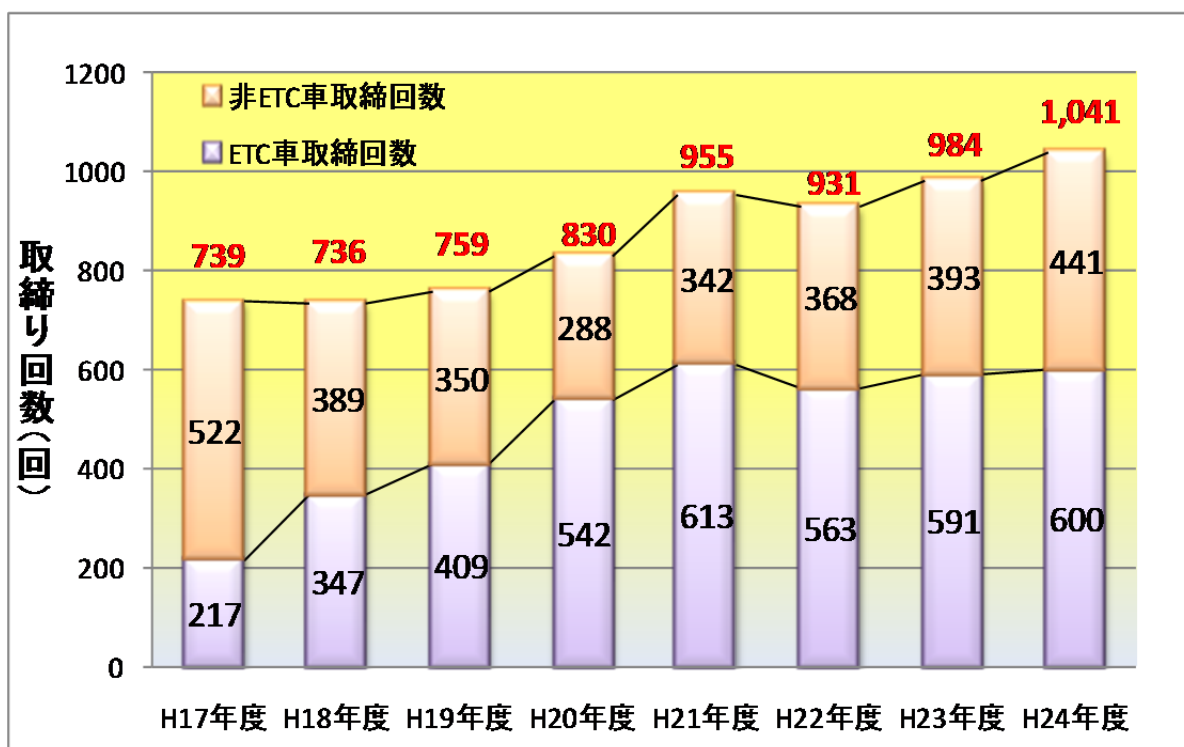
※

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

#### ○次年度取締り目標

平成25年度は、14, 330台の引き込み台数を目標に取締を実施します。





取締り回数の推移



(夜間における取締り)



(他道路管理者・警察との合同取締り)

取締り強化の一環として、他高速道路会社、国道道路管理者、警察等関係機関との合同取締り及び同時取締りを実施しました。(合同取締り結果、引込台数 215 台、警告書発行 8 枚、措置命令書発行 48 枚)

取組み強化の一環として、取締計画には軸重計データを活用して、取締場所・時間帯を分析し効果的な取締りを実施するとともに、車重計が設置されていないIC等においても、ポータブル車重計を使用する事で広域的な取締りを実施しました。

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。

講習会参加対象社数及び割引停止実施会社数の推移

	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
講習会参加対象会社数	73社	81社	91社	72社	85社	98社	57社
割引停止実施会社数	—	2社				2社	1社



(車限令違反者への講習会)

○法令違反車両取締基地配置状況

取締基地	基地所在地	取締り実施エリア
横浜取締基地	東名 横浜町田IC	東京支社管内の道路
八王子取締基地	中央道 八王子IC	八王子支社管内の道路
一宮取締基地	名神 一宮IC	名古屋支社管内の道路、金沢支社管内の道路
豊田取締基地	伊勢湾岸道 豊田東IC	名古屋支社管内の道路

## 2-2. 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さまの視点に立って、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さまの満足度など具体的な項目を設定しております。

### 2-2-1. 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	H23年度実績値	H24年度目標値	H24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	1,208	1,037	1,126	新東名(御殿場～三ヶ日)の開通により約41万台・時間減少。東名岡崎地区暫定3車線運用により、約47万台・時間減少。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28万台・時間減少。東名阪暫定3車線化工事に伴い約34万台・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)	67 (59)	前年を下回る	75 (68)	橋梁・舗装補修工事やトンネル防災等級見直しに伴う工事により、工事車線規制時間が増加。 ( )内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 <sup>キロ</sup>	8.4	8.0	8.1	新東名(御殿場～三ヶ日)の開通等により、死傷事故が160件(会社調べ)減少。
道路構造部物保全率(舗装)	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	95	前年を上回る	95	要補修箇所約250km・車線の補修を実施。
道路構造部物保全率(橋梁)	修繕を必要としない橋梁の比率	%	88	前年を上回る	90	要対策箇所のうち43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 <sup>※7</sup> の比率	%	99.8	前年を上回る	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	3.6	前年を上回る	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	H23年度実績値	H24年度目標値	H24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)	74	前年を下回る	37	通常維持作業以外の工事が無かったことによる工事車線規制時間が減少
利用時間確保率	道路が利用可能な時間 <sup>※7</sup> の比率	%	99.9	前年を上回る	100	
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)	前年を上回る	(3.5)	( )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	H23年度実績値	H24年度目標値	H24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)	144	前年を下回る	332	舗装工事の実施に伴う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>キロ</sup>	0	0	0	
利用時間確保率	道路が利用可能な時間 <sup>※7</sup> の比率	%	99.9	前年を上回る	100	
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)	前年を上回る	(3.7)	( )は参考値



## 2-2-2. 各指標の取組みについて

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24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」
(3)死傷事故率	【取組み-3】「事故防止対策の推進」
(4)道路構造部物保全率(舗装)	【取組み-4】「安全な走行環境の提供」
(5)道路構造部物保全率(橋梁)	【取組み-5】「地震に強い道路を目指す」
(6)顧客満足度	【取組み-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。

(1)効果的な渋滞対策の推進【取組み-1】

<b>【指標】本線渋滞損失時間(※)</b> [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23年度 実績値	1,208
	平成24年度 計画値	1,037
	平成24年度 実績値	1,126

※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、渋滞した結果のろ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1,126万台・時間(平成23年度実績値)』とは……

- 1,126万台・時間のうち559万台・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、4時間00分で走行したこととなり、渋滞により平均約30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751/年発生
  - ・東名(音羽蒲郡～豊田JCT間:上下線)で約351回/年発生
  - ・中央道(八王子～相模湖間:上下線)で約420回/年発生

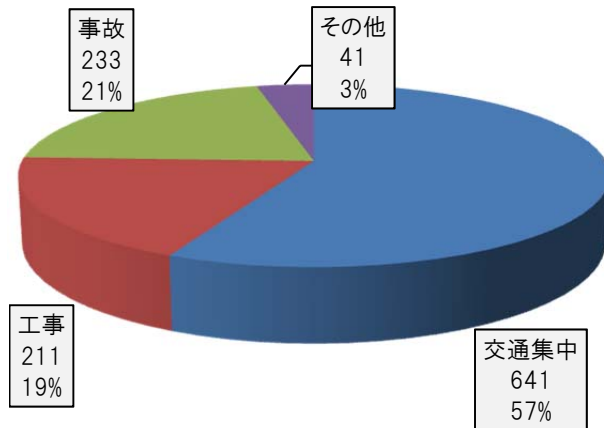
◆平成24年度の目標設定

		H23 実績	H24 目標	H24 実績	備考 (H24目標と実績の乖離理由)
交通集中		761	601	641	
割引施策	無料化社会実験 (H23.6終了)		-6	-3	ほぼ見込みとおり
	休日千円 (H23.6終了)		-56	-25	休日特別割引廃止により交通量が減少したものの、割引施策前の水準ほどの交通量とはならなかったため
渋滞対策	岡崎暫定3車線化		-48	-47	ほぼ目標とおり
	小仏TN付加車線運用		-5	-4	ほぼ目標とおり
新規供用	新東名開通		-45	-41	ほぼ目標とおり
工事		177	171	211	
大規模改良など			-6	30	四日市地区暫定3車線化事業(+34)
その他		270	265	274	ほぼ目標とおり
合計		1,208	1,037	1,126	

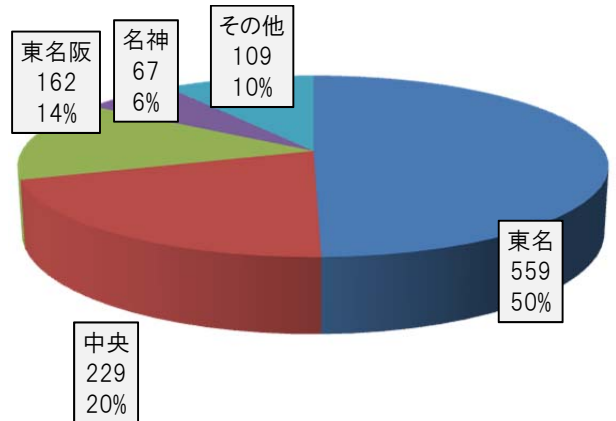
◆平成24年度 渋滞発生状況(本線渋滞損失時間 1,126 万台・時間)

- ・ 要因別では、交通集中渋滞が 641 万台・時間(57%)と最も多い。
- ・ 路線別では、東名での発生が全体の約 50%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 90%を占める。

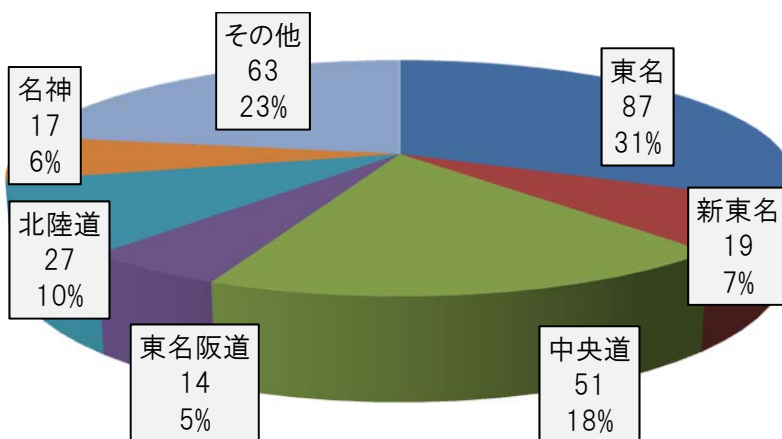
<①1,126 万台・時間の要因別内訳>



<②1,126 万台・時間の路線別内訳>



<③平成24年の路線別走行台キロ>



◆達成度報告(平成24年の取り組みと成果)

施策	2011												2012												効果計上
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1000円割引	→						→						→						半年分の効果計上						
無料化社会実験	→						→						→						半年分の効果計上						
岡崎暫定3車線											→												10ヶ月分の効果計上		
四日市暫定3車線												→												1ヶ月分の効果計上	
新東名開通						→												8ヶ月分の効果計上							

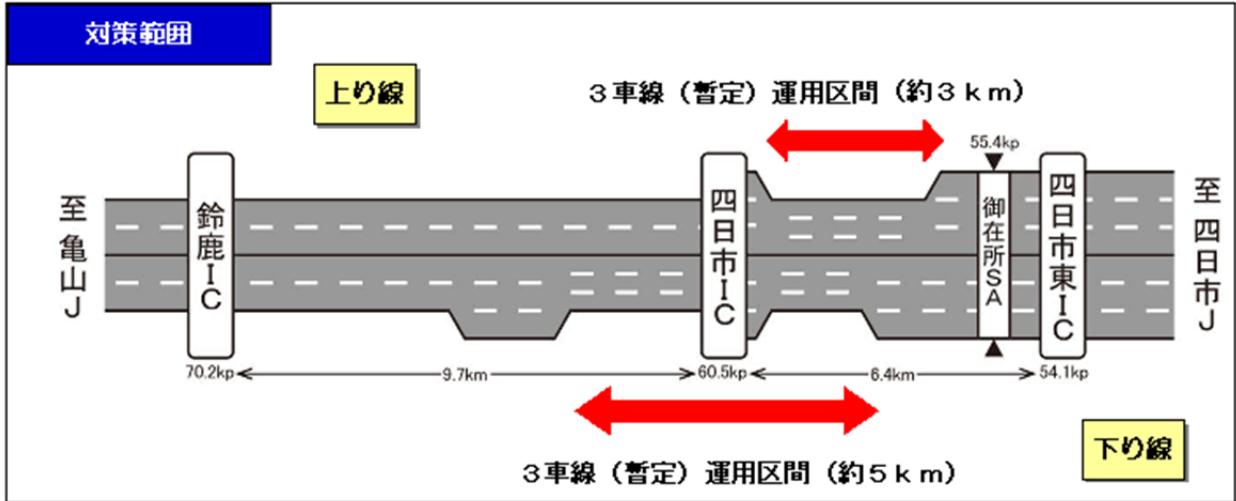
○新東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)開通による渋滞の減少

新東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)が平成24年4月14日に開通し、東名との分散利用により約41万台・時間減少しました。



○東名阪四日市地区暫定3車線運用による渋滞の減少

東名阪四日市地区暫定3車線運用を、上り線:平成24年12月13日、下り線:同19日に開始しました。(効果はH25以降となる見込み)



○東名岡崎地区暫定3車線運用による渋滞の減少【平成23年10月～(平成24年度10カ月分)】

東名岡崎地区暫定3車線運用により、約47万台・時間減少しました。

○休日特別割引(1,000円上限)廃止による渋滞の減少【～平成23年6月(平成24年度6カ月分)】

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25万台・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【～平成23年6月(平成24年度6カ月分)】

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3万台・時間減少しました。

○その他

東名阪の暫定3車線化工事に伴い、約34万台・時間増加しました。

全体として、1,208⇒1,126万台・時間と約82万台・時間(約7%)減少しました。

参考)平成25年度の業績計画

(目標値:1,192万台・時間)

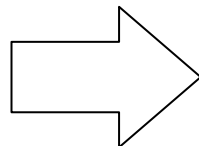
※平成25年度の目標値については、平成24年度実績1,126万台・時間に対して安全性向上の工事増加により渋滞が想定される事から、86万台・時間の増加が見込まれるものの、渋滞対策(下記に一例を記載)により20万台・時間の減少を見込み、目標として1,192万台・時間と設定した。

		H24 実績	H25 目標
交通集中		641	625.9
渋滞対策	四日市地区暫定3車線化		-4
	速度回復情報板		-0.4
新規供用	圏央道全通		-0.7
交通量の変化			-10
工事		211	297
安全性向上に伴う工事実施による渋滞量の増			86
事故・その他		274	269
事故対策に伴う事故渋滞の減			-5



《取組み具体》

- ① 名神一宮地区においてLED情報板による速度低下抑制対策の常設化を実施。



LED標識による速度低下抑制対策(常設化)

- ② 東名宇利トンネル地区において速度感覚コントロールシステム(ベクション・走光性)を実施。



東名宇利トンネル地区対策実施概要

※: 速度感覚コントロールシステムとは、路側の発光器具の光を走行させベクション(視覚誘導自己運動感覚)及び走光性を活用し、速度感覚等のコントロールを行う



明り部灯具写真



灯具設置状況写真



トンネル部灯具写真

<参考:平成 26 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 26 年度完成目標】
- 新名神(四日市 JCT～四日市北 JCT) 【平成 27 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 26 年度完成目標】
- 〔東名(上)大谷地区〕 【平成 29 年度完成目標】
- 〔東名(上下)大和TN付近〕 【平成 31 年度完成目標】

③ TDM(※1)の実施(料金等施策及び情報提供)【平成 19 年度～】

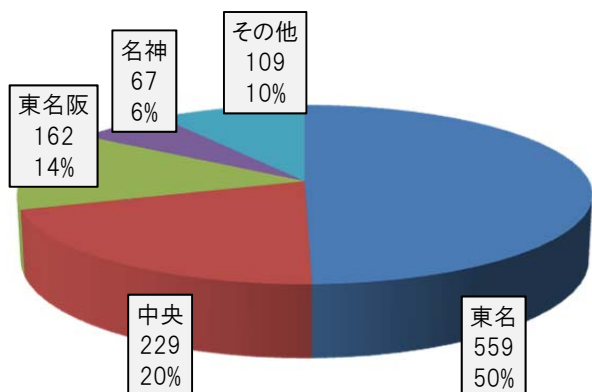
6ヶ月先までの渋滞予測情報提供

※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)

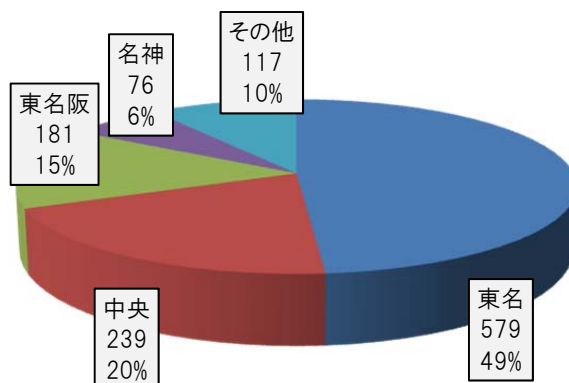
<参考:平成 25 年度の目標値の内訳>

■路線別

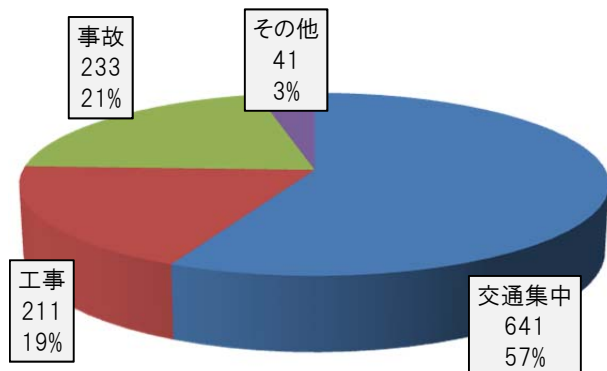
【平成 24 年実績】



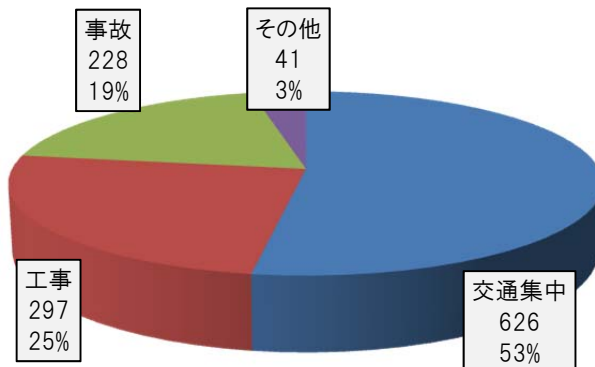
【平成 25 年計画】



【平成 24 年実績】



【平成 25 年計画】



《参考2》

その他指標

NEXCO中日本では、グループの現在の姿を示す指標としてKPIを設定し、施策の達成状況を把握しています。

【渋滞量】

測定指標	単位	2012年度 目標	2012年度 実績	2013年度 目標	2015年度 目標	2017年度 目標
渋滞量	千km・時間	135.3	141.7	153.5	119.7	91.0



(2)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 23 年度 実績値	67 (59)  ( )内は、集中工事等 を除いた数値
	平成 24 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 24 年度 実績値	75 (68)  ( )内は、集中工事等 を除いた数値

※暦年データによる集計

◆平成 24 年度の目標設定

平成23年実績値を基に工事の集約化や集中工事の実施により、前年度を下回るように設定しました。

◆達成度報告(平成 24 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、構造物老朽化対策や安全・快適性向上に関する工事が増加した結果、平成 23 年度と比較し、8 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)
平成 23 年度	116,731	1,742	67
平成 24 年度	143,155	1,913	75
増 減	26,424	+171	+8

参考として、平成 24 年度における集中工事等を除いた数値を以下に示す。

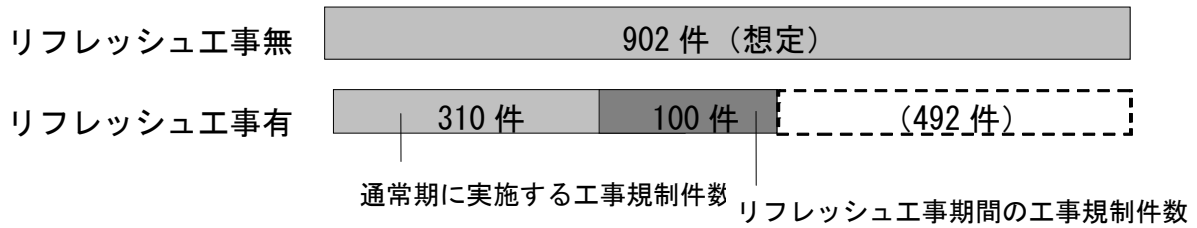
年 度	車線規制時間 (時間)	総路線延長 (km)	車線規制時間 (h/km 年)
平成 24 年度	128,475	1,913	68

主な増加理由は次のとおりです。

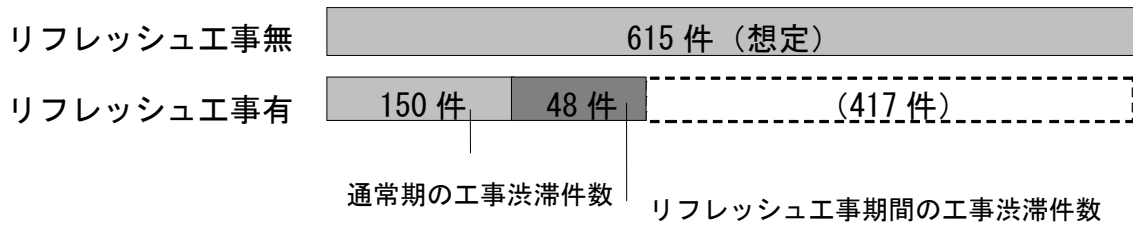
項 目		規制時間の増減 (時間)	アウトカムの増減 (h/km 年)
構造物老朽化 対策	車線規制を伴う橋梁補修工事(床版取替等)の補 修対象橋梁の前年比増	+9,171	+2.7
	舗装補修工事の補修延長の前年比増	+5,075	+1.5
安全・快適性向 上	トンネル防災等級(A⇒AA)に伴う対策工事の実施 による増	+3,876	+1.1
災害	災害復旧工事に伴う増	+3665	+1.1
その他	点検、事故対策等による増	+4,637	+1.4
計		+26,424	+7.8

【参考】東名阪・名二環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・名二環 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・名二環 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 25 年度の業績計画

平成25年以降の目標設定については、笹子トンネル天井板落下事故を踏まえて実施する安全性向上3か年に伴う工事量を考慮して、目標を設定しています。ただし、集中工事等の実施により工事の一層の集約化により路上工事時間・工事規制回数を削減を目指します。(平成 25 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・名二環にて集中工事・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。)

また、路上工事の実施にあたっては、路上工事に起因する渋滞を発生させないように努めます。

本線の車線規制を伴う主な工事メニュー

- ・トンネル天井板・換気ダクト等の重量構造物の撤去又は、二重の安全対策
- ・上空構造物の撤去・移設又は、二重の安全対策
- ・大規模な補修等(道路構造物の耐久性向上)の前倒し

平成25年度から平成27年度の3カ年事業規模としては、従前計画から750億円の増を計画しています。

(目標値)

H24実績	H25目標	H26目標	H27目標	H28目標
75 (68)	117 (109) 【工事量に伴う増 +42】	138 (130) 【工事量に伴う増 +64】	164 (156) 【工事量に伴う増 +89】	67 (59)



<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・名二環  
リフレッシュ工事の規制状況>

(3)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〕  走行車両 1 億台キロあたりの死傷事故件数	平成 23 年度 実績値	8.4
	平成 24 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 24 年度 実績値(速報値)	8.1

※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<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 8.1 件/億台<sup>※</sup>(平成 24 実績値)』とは……

※(年間死傷事故件数 2,233 件) / (年間走行 275 億台 km) = 8.12 件/億台<sup>※</sup>

◆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 13 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、67 件発生(延長:15.3km、断面交通量:130,000 台/日、7.5 億台キロ、死傷事故率 8.93 件/億台<sup>※</sup>)

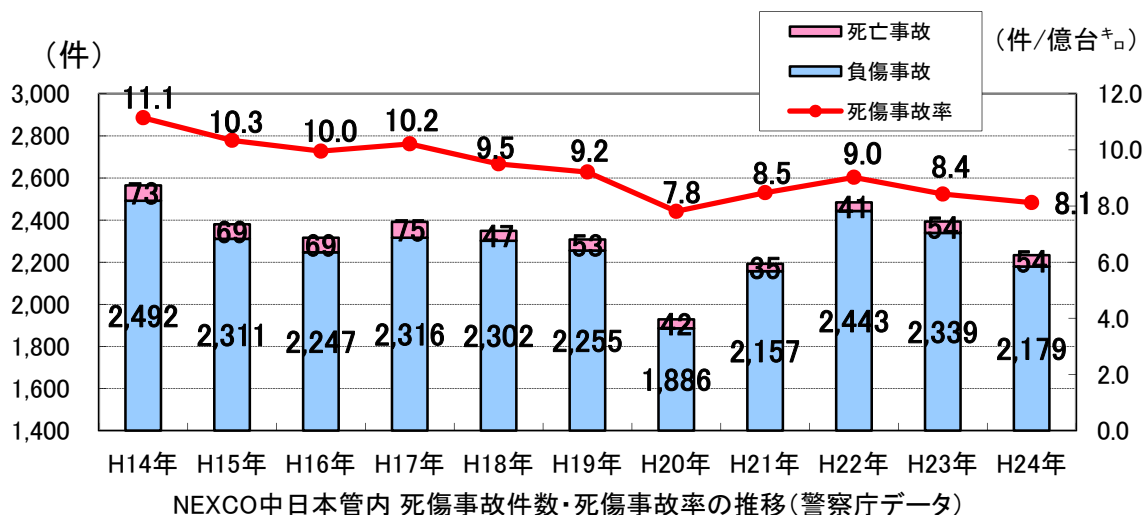
◆平成24年度の目標設定

平成24年度の目標値としては、「前年度を下回るように努め、定期的にチェックしていく」こと及び中期的な目標から、8.0と設定しました。

[中期的な目標]: 政府が「第9次交通安全基本計画」において、平成23年に86万人である死傷者数を平成27年には、70万人(約19%の減少)にするという目標を掲げていることから、政府目標の約19%減少を上回る、20%の減少を平成27年に目標設定しているところです。

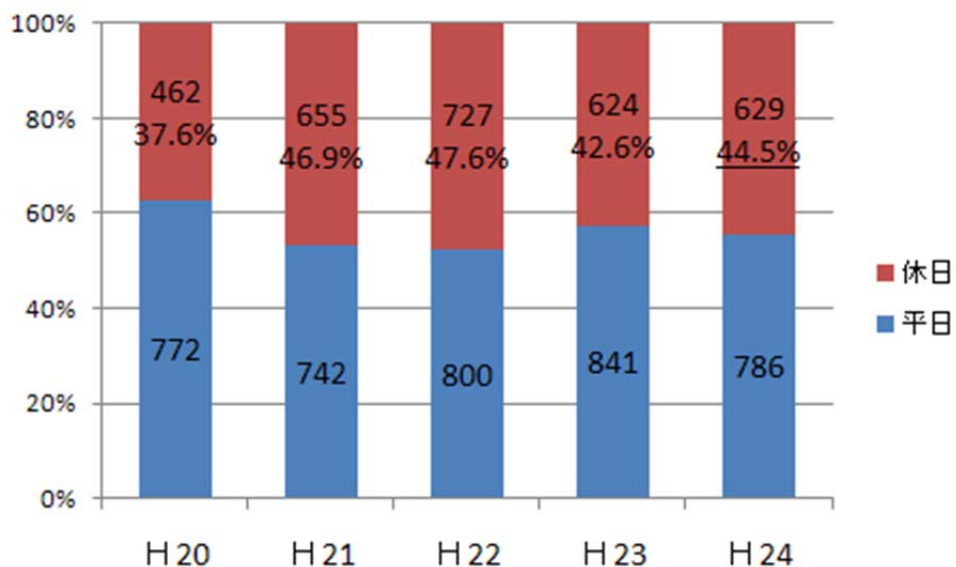
◆達成度報告(平成 24 年度の取り組みと成果)

中日本管内の平成21年度から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。



《参考1》

＜平休別の死傷事故件数の推移＞ グラフ内数字は平休別の死傷事故件数(件)



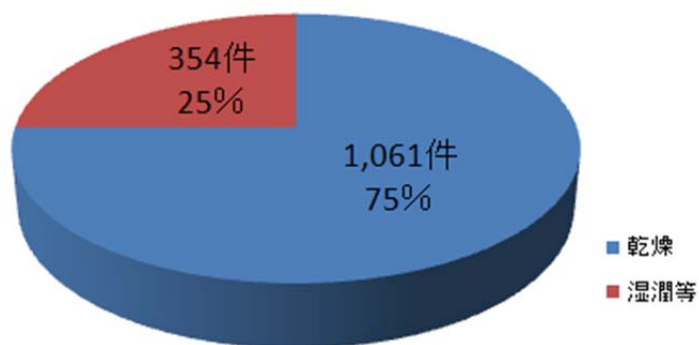
※会社調べデータによる平休別の死傷事故件数

休日特別割引 平成 21 年 3 月 28 日～ (上限千円 平成 23 年 6 月 25 日廃止)

GW等の「平日の休日特別割引適用日」は休日を含めない

平成 24 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)廃止後の平成 23 年と同等の件数となった。

＜路面湿潤状態での死傷事故件数＞



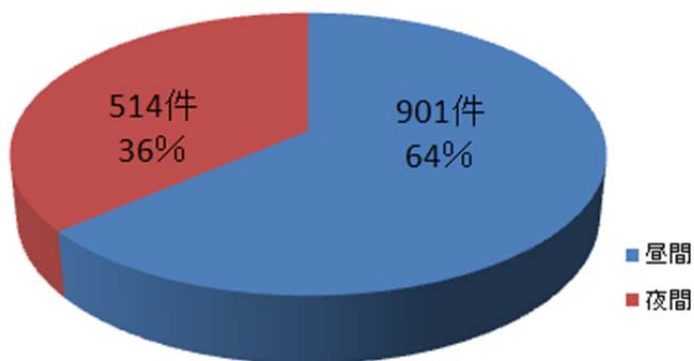
※会社調べデータによる路面状況別の死傷事故件数

	平成 24 年	平成 23 年
路面湿潤での死傷事故件数	354 件(25%)	360 件(25%)
1mm/日以上の日数(名古屋)	96 日(26%)	98 日(27%)

※1mm/日以上の日数 気象庁(代表地点:名古屋)データより

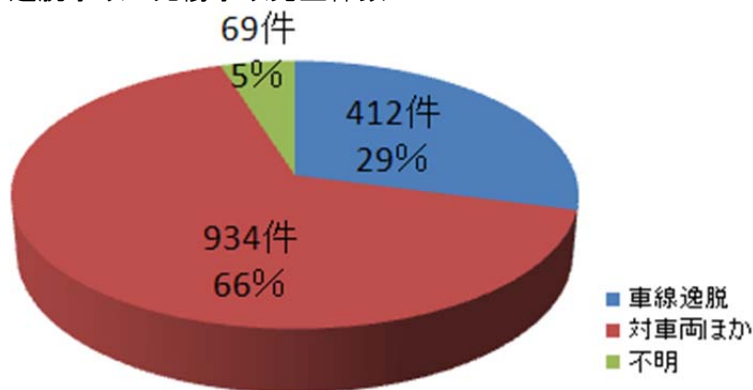


<時間帯別の死傷事故件数>



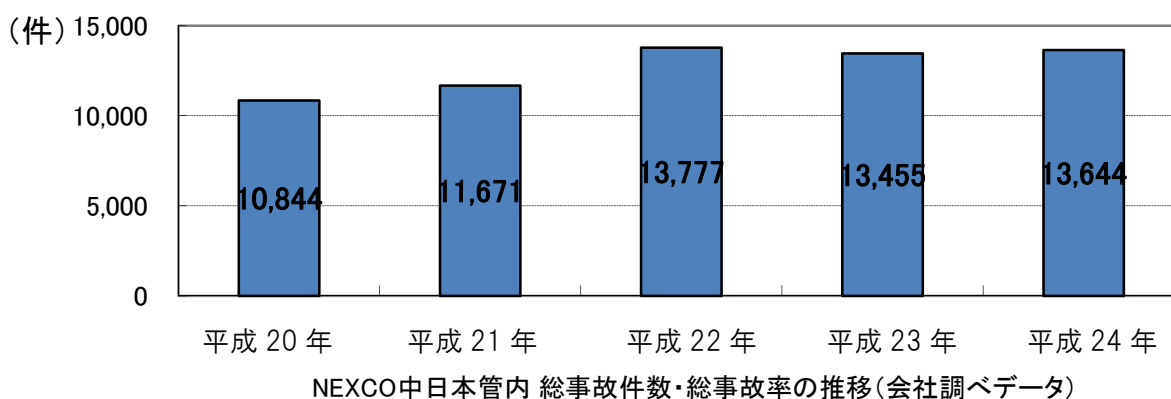
※会社調べデータによる時間帯別の死傷事故件数  
 (昼間 7:00~19:00/夜間 19:00~翌7:00で算出)  
 時間帯別の死傷事故件数は、夜間に 514 件 36%発生している。  
 (平成23年の夜間の死傷事故件数 595 件 41%)

<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、412 件 29%発生している。  
 (平成 23 年の車線逸脱による死傷事故件数 467 件 32%)

<総事故発生推移>

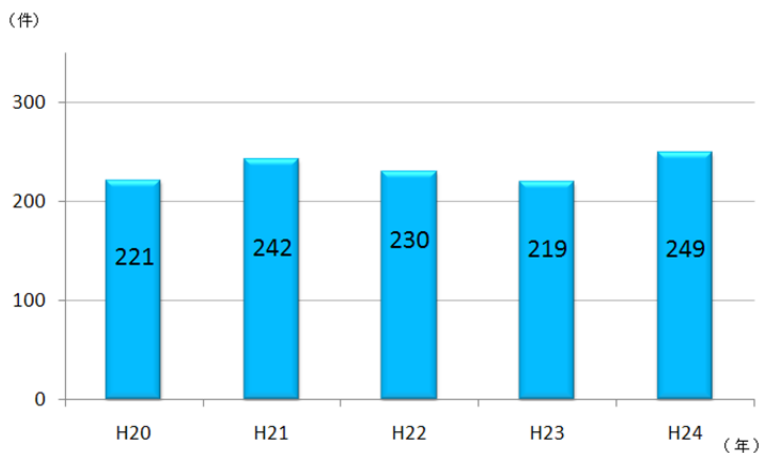


※会社調べデータによる総事故件

◆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ました。

また、平成24年度には、新東名高速道路においてCCTVによる「突発事象の自動検知装置」を試行的に設置。画像処理制度の検証、向上により、逆走事象の早期把握による対策を実施していく。

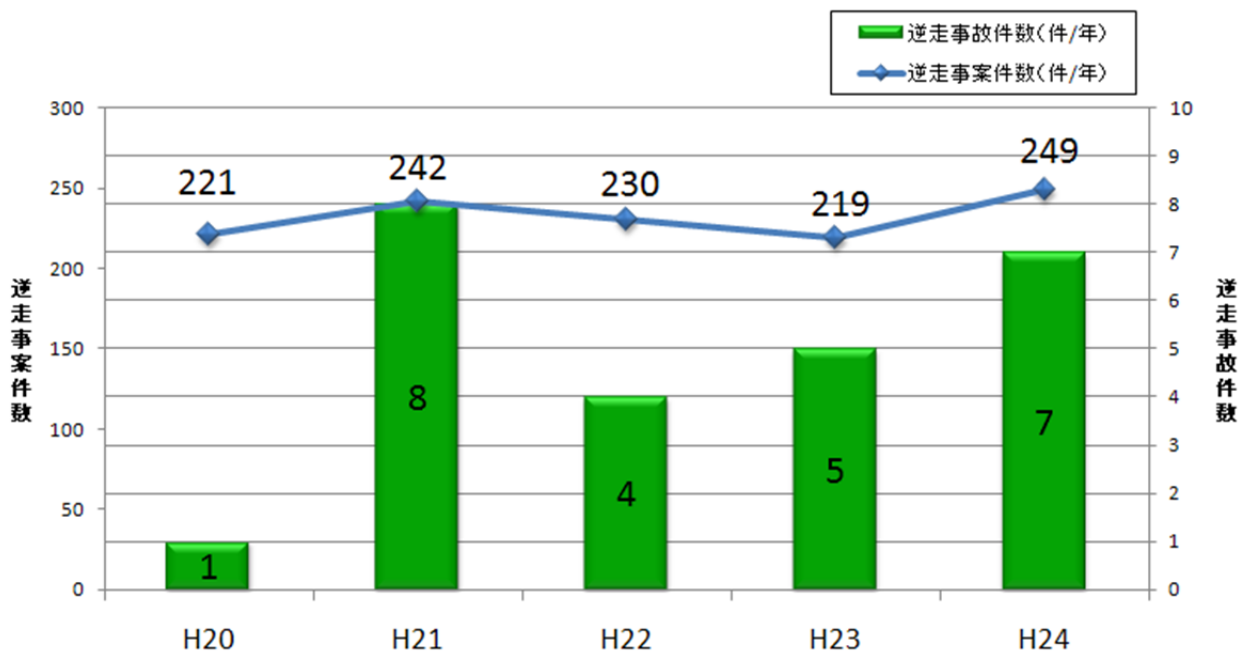


NEXCO中日本管内 逆走事案件数

(NEXCO 中日本の道路管制センターで連絡・通報を受けた件数)



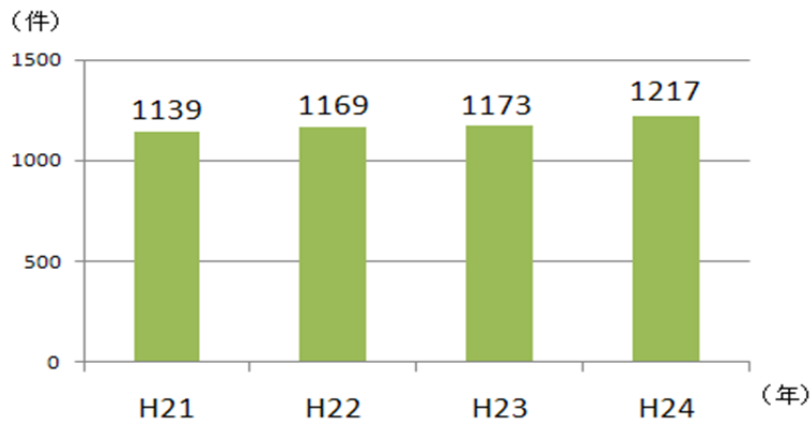
路面標示・看板等による対策 (新東名)



(NEXCO 中日本の道路管制センターで連絡・通報を受けた件数)

◆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

◆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。

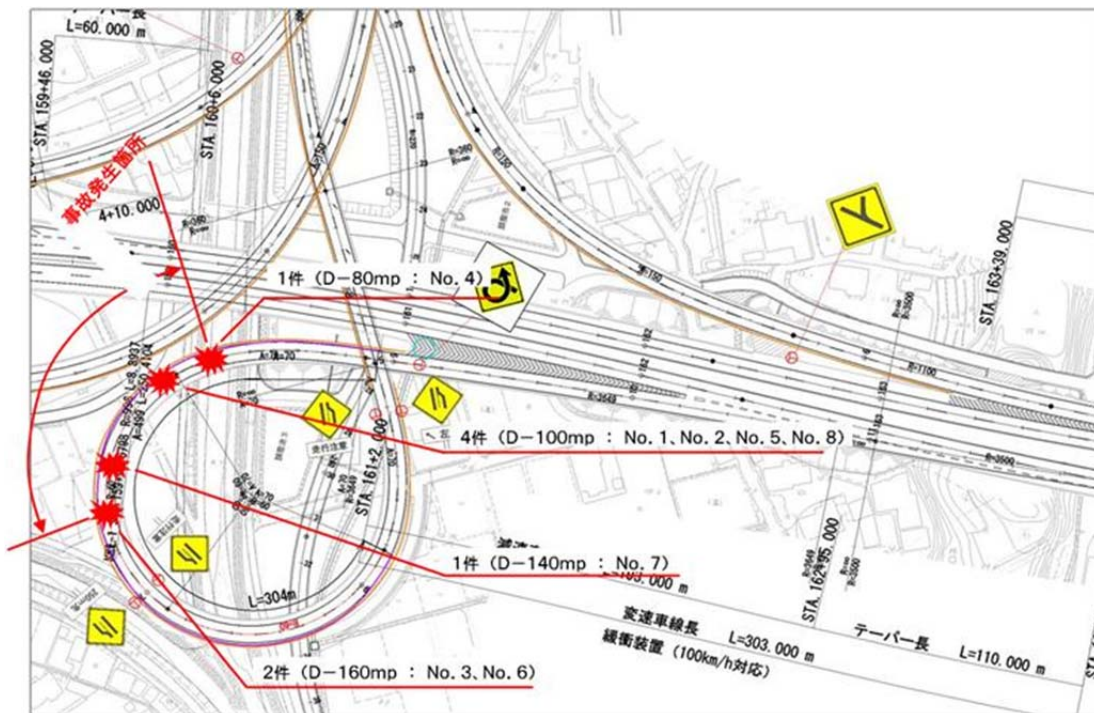
- ・ 従来舗装を施した路面が損傷した箇所について高機能舗装化を実施しました。
- ・ 平成 24 年度に新たに高機能舗装とした総延長：約 82Km車線(高機能舗装率 83%)



《密粒舗装と高機能舗装の状況写真》

◆新東名清水JCTの事故対策

東名下り線から新東名に接続するに清水連絡路への分岐ランプ(清水ジャンクションDランプ)において交通事故が頻発し、平成 24 年 7 月 11 日(水)の夜に、大型貨物が側壁衝突後、路外に落下し死亡する事故が発生。清水ジャンクションDランプは平面線形R=60mと非常に厳しい線形であり、開通時から交通安全対策工を実施していたものの、更なる対策を計画し、交通管理者などの関係機関及び地元と協議し各種対策工を実施。



清水ジャンクションDランプ事故対策状況



ランプを 2 車線⇒1 車線運用に変更及び導流レーンマーク等実施状況



透光遮音壁による視認性向上対策状況



◆防護柵すり付け未対応個所の安全対策

「関越自動車道における高速ツアーバス事故を踏まえた対応について(国土交通省 高速道路課長事務連絡(平成 24 年 5 月 16 日付け))」に基づき実施している誘導面が不連続な防護柵の対応について、要対策箇所約 1,000 箇所のうち、約 50%について対策が完了しています。引き続き残りの要対策箇所において対策を実施し、平成 25 年度中に完了させます。

中央自動車道 真木川高架橋(勝沼IC～大月JCT 上り線)



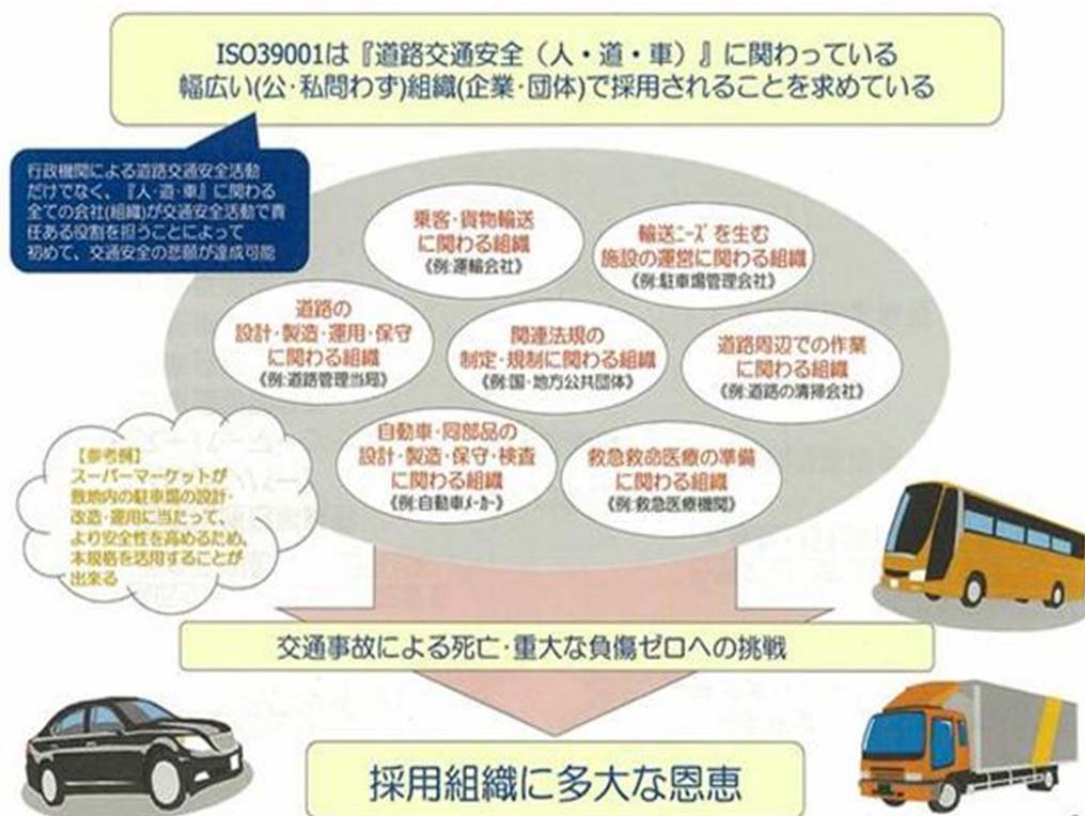
対策前



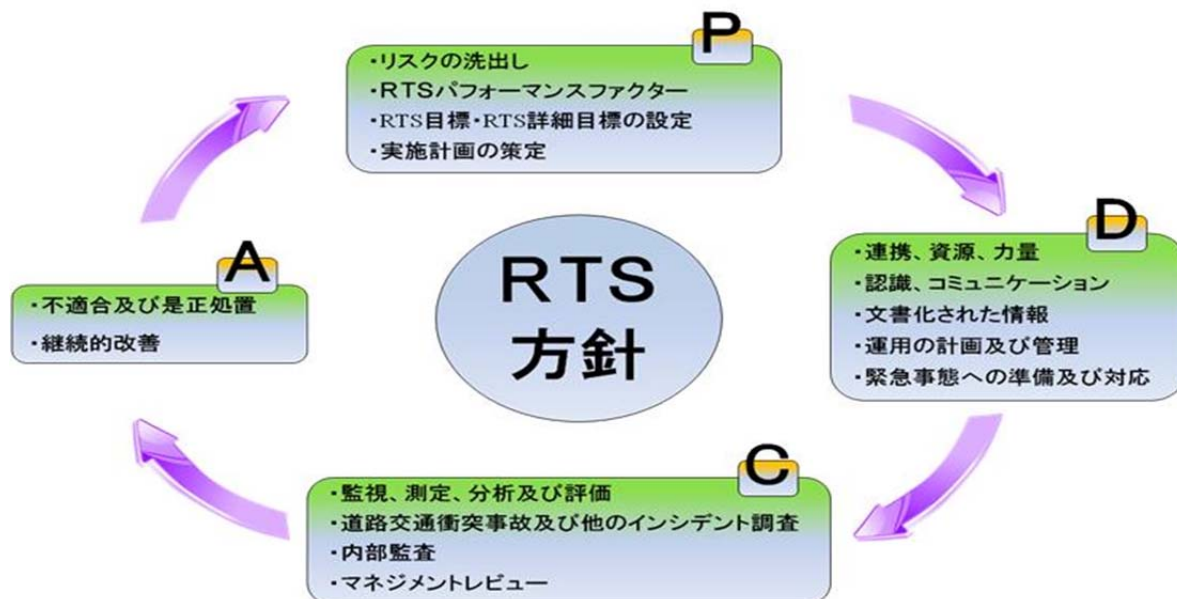
対策後

◆ISO39001 認証取得

ISO39001 とは、交通事故による死者と重大な負傷者の減少を目的として、スウェーデンが提案し、平成 24 年 10 月に発行された、道路交通安全マネジメントシステム【Road Traffic Safety(RTS)】と言う。平成 25 年度認証取得に向け作業を実施しています。





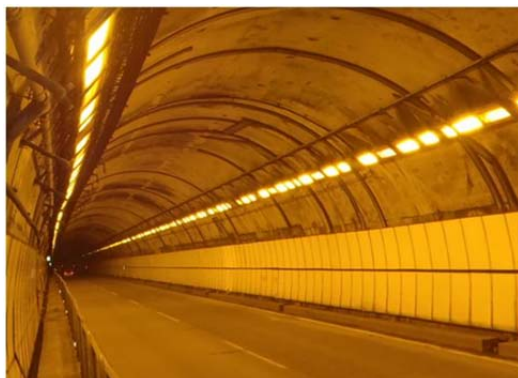


#### ◆トンネル内の走行環境の改善

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24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):1本(整備率 64%)



《ナトリウム灯照明の状況》

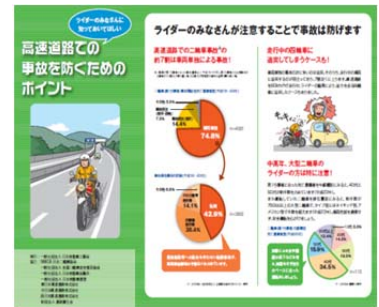


《LED照明の状況》

#### ◆交通案安全啓発活動

高速道路を安全・快適にご走行いただくため、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・外国語版)を休憩施設等にて配布するとともに、お客様から日々寄せられる運転マナーの向上に関するパンフレット(高速道路マナーガイド)の続編制作(8万部)や既存パンフレットの更新・増刷(8万部)を行い、休憩施設等での配布及び交通安全セミナー、交通安全イベント等にて活用を図りました。

また、高速道路での死亡事故多発に伴う緊急安全啓発として、平成24年11月に「交通死亡事故緊急対策本部」を設置し、既存情報提供機器による全社のかつ統一的な安全啓発の展開、アイキャッチを意識した統一ポスター(500部)の掲出・チラシ(20万部)の配布、ターゲットを絞った業界紙・専門雑誌への広告掲載、自動車工業会など関係団体との協働による死亡事故の特徴を踏まえた交通安全啓発(二輪車パンフレット等)を積極的に展開しました。



高速道路マナーガイド

緊急安全啓発パンフレット

二輪車安全運転パンフレット

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 25 年 3 月までに延べ約 2,300 回、約 155,000 名の受講者に対して開催しており、今後も受講者の新規開拓も含め継続して取り組んでいきます。



(参考)平成 25 年度の業績計画

(目標値:平成 24 年度を下回るよう努め、定期的にチェック)

平成25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。

《参考2》

その他指標

NEXCO中日本では、グループの現在の姿を示す指標としてKPIを設定し、施策の達成状況を把握しています。

測定指標	単位	2012年度 目標	2012年度 実績	2013年度 目標	2015年度 目標	2017年度 目標
死亡事故率	人/10億台・km	1.5	2.3	1.4	1.2	1.1

(4)安全な走行環境の提供【取組み－4】

【指標】道路構造部物保全率(舗装) 〔単位:％〕  健全な舗装路面の延長を全体延長で割ったもの	平成22年度 実績値	95
	平成24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24年度 実績値	95

◆道路構造物保全率(舗装)

単位:km・車線

年度	資産数量 (km・車線)	要補修数量			当該年度 補修対象 数量	保全率
		期首	当年度中に 新規に発生	計		
H22	7,248	334	—	—	334	95%以上
H23	7,248	243	—	243	243	95%以上
H24	7,863	194	51	245	245	95%以上

◆平成 24 年度の目標設定

年度期首における路面性状調査や日常点検等において確認された損傷箇所を確実に補修し、前年を上回ることを目標として設定しました。

◆達成度報告(平成 24 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、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)》

【東名高速道路 秦野IC Bランプ】

◆平成 25 年度からの業績計画

(目標値:95%以上を維持)

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。

平成 25 年度の目標は、引き続きお客様へ安全で快適な道路路面を提供する方針に基づき目標値を設定。

目標設定

単位:km・車線

年度	資産数量 (km・車線)	要補修数量			当該年度 補修対象 数量	次年度 (H26)の新 たな補修必 要量	保全率
		期首	当年度中に 新規に発生	計			
H25	7,896	216	—	216	216	210	95%以上



(5) 構造物の健全性確保【取組み－5】

【指標】道路構造物保全率(橋梁) 〔単位:％〕  健全な橋梁(早期に補修を必要としない橋梁数)の橋梁数を全体橋梁数で割ったもの	平成 23 年度 実績値	88
	平成 24 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 24 年度 実績値	90

◆平成24年度の目標設定

・補修計画に基づく着実な実施により、74橋の補修計画を実行することにより、前年を上回ることを目標として設定しました。

◆道路構造物保全率(橋梁)

単位:橋

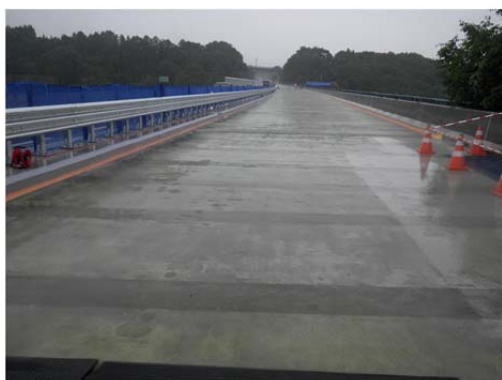
年度	資産数量 (橋)	早期に補修を行う数量			当該年度 補修対象 数量	保全率
		期首	当年度中に 新規に発生	計		
H23	3,897	486	—	486	46	88%
H24	3,897	440	▲9 <sup>※1</sup>	431	43	90%

※1:過年度において判定された健全度評価を、当該年度の点検結果に基づき見直しを行ったもの。

◆達成度報告(平成 24 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 43 橋について、補修を実施しました。

( なお、入札時において落札者が出なかったなどにより、全体計画の見直しが必要となったことから、当初補修計画とおり数量達成には至りませんでした。 )



《補修事例(床版取替)》



《補修事例(アウトケーブル補強)》



◆平成 25 年度からの業績計画(目標値:平成 24 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。

目標設定

単位:橋

年度	資産数量 (橋)	要補修数量			当該年度 補修対象 数量	保全率
		期首	劣化予測等 から新規に 発生と想定	計		
H25	4,306	388	—	388	36	92%

《参考1》

その他指標

NEXCO中日本では、グループの現在の姿を示す指標としてKPIを設定し、施策の達成状況を把握しています。

測定指標		単位	2012 実績	2013 目標	2015 目標	2017 目標
補修橋梁数	①	橋	43	36	49	39
	②		24	45	78	44

① 変状が発生しており、早期に補修を行う橋梁の数量です。

② 軽微な変状が進行する前に、計画的に補修を行う橋梁の数量です。

(6)維持管理に関するお客様満足度の向上を目指す【取組み－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 23 年度 実績値	3.6
	平成 24 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 24 年度 実績値	3.6

◆平成24年度の目標設定

日々の安全・安心対策に加え、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い、平成23年度を上回ることを目標として設定しました。

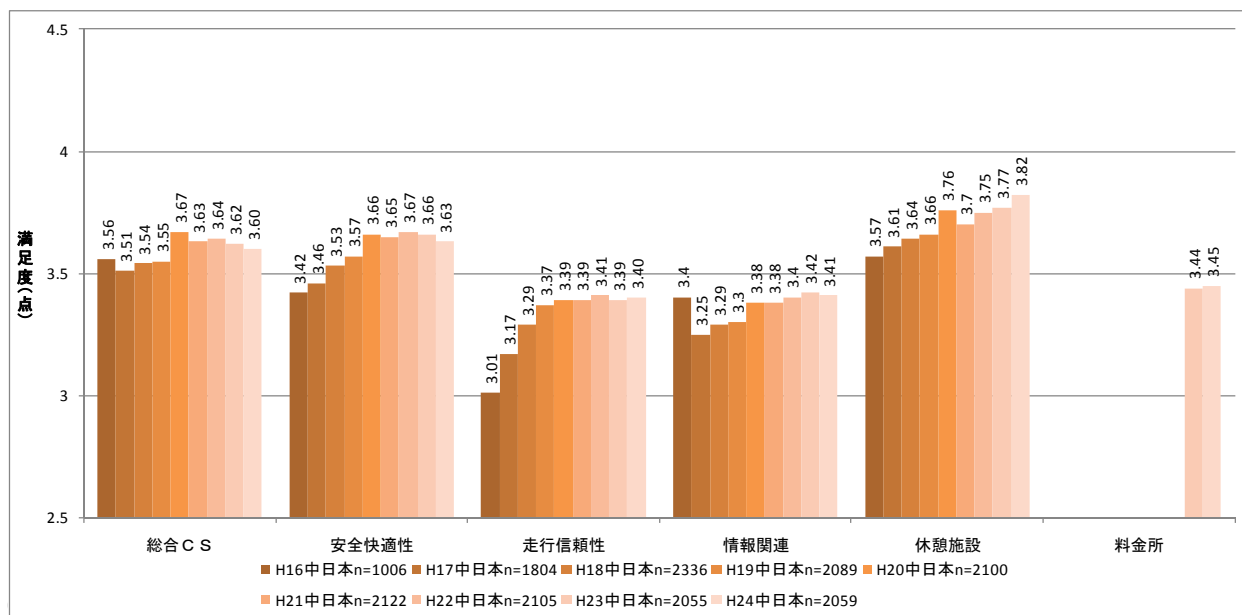
◆達成度報告(平成24年度の取り組みと成果)

顧客満足度は 3.6 ポイントと平成 23 年度比で横ばいでした。

平成 24 年度の取組みとしては、新東名高速道路の開通により、東京～名古屋間の利便性が格段に向上したこと、休憩施設では、混雑時の特設お手洗い設置、お手洗い清掃の強化などにより、走行信頼性及び休憩施設におけるCS値が向上しました。ただし、情報関連、安全快適性、料金所においてほぼ横ばいであったことから、総合CS値もほぼ横ばいとなりました。

《平成 24 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



(目標値:平成 23 年度を上回るよう努め、定期的にチェック)

安全を何よりも優先する方針のもと、安全性向上に向けた取組みを実施します。また、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ます。

## 2-2-3. 平成 24 年度以降のアウトカム指標一覧と平成 25 年度目標値

平成 24 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 25 年度の目標値については、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。(一部の指標においては、安全性向上に伴う工事等を見込んだ目標を設定している。)

### (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
道路構造物保全率(橋梁)	修繕を必要としない橋梁※5 の比率	継続
道路構造物保全率(舗装)	早期に舗装補修を必要としない車線延長比率	継続
利用時間確保率	道路が利用可能な時間※6 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 25 km)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分しています。

※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 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。

※7 道路構造物保全率(舗装)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、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 24 年度の実績と平成 25 年度の目標値【全国路線網】

指標	平成 24 年度 実績	平成 25 年度 目標《参考》
本線渋滞損失時間	1,126 万台・時間/年	1,192 万台・時間/年
路上工事による車線規制時間	75 時間/km・年	前年を下回る
死傷事故率	8.1 件/億台キロ	7.6 件/億台キロ
道路構造物保全率(舗装)	95%	前年を上回る
道路構造物保全率(橋梁)	90%	92%
顧客満足度	3.6	前年を上回る

## 2-3. 計画管理費の計画と実績の対比及び修繕費(債務引受額)の実績

### 2-3-1. 計画管理費の実績

高速道路の維持、修繕その他の管理は、清掃作業、植栽作業など費用計上される計画管理費と、橋梁修繕、トンネル修繕など債務引受の対象となる修繕費により実施しています。それぞれの実績は以下のとおりです。

#### (1)維持修繕業務

##### ○計画と実績の対比

(消費税抜・億円)

業務名	平成23年度 実績額(参考)	平成24年度 決算額			
		計画額	実績額	備考	
清掃作業	48	488	56		
植栽作業	53		62		
光熱水費	35		44		
雪氷対策作業	60		64		
保全点検	土木構造物の点検等		22		34
	施設設備等の点検		36		46
土木構造物修繕	橋梁等※①		165		175
施設設備修繕	電気施設等※②		41		49
車両維持費			11		16
その他			75		73
計	546				619

※①トンネル、舗装、その他修繕を含む

※②通信施設、トンネル施設、建築施設を含む

※③原因者工事費は含まない

#### <主な増減理由>

笹子トンネル天井板落下事故による点検・補修の増、緊急安全点検の増、点検結果等に基づく補修時期の見直しによる増

#### (2)管理業務

##### ○計画と実績の対比

(消費税抜・億円)

業務名	平成23年度 実績額(参考)	平成24年度 決算額		
		計画額	実績額	備考
料金收受業務	173	348	172	
交通管理業務	46		49	
クレジット手数料	54		58	
その他	53		63	
計	325			



2-3-2. 修繕費(債務引受額)の実績

(単位:億円)

業務名	平成24年度			
	単位	数量	実績額	主な工事内容
工事費			265	
橋梁修繕	式	1	23	床版補修、コンクリート片剥落対策、伸縮装置取替、支承受替
トンネル修繕	式	1	1	監視員通路修繕
のり面修繕	IC間箇所	13	1	のり面補強
土工修繕	IC間箇所	143	10	路盤改良
舗装修繕	IC間箇所	177	7	床版防水工
交通安全施設修繕	式	1	27	強化型防護柵、立入防止柵改良、防護柵連続化
交通管理施設修繕	式	1	3	標識更新
渋滞対策	IC間箇所	15	21	四日市暫定3車線化
休憩施設修繕	箇所	88	3	休憩施設修繕
雪氷対策施設修繕	IC間箇所	16	1	融雪装置設置
震災対策	箇所	7	4	落橋防止装置設置
環境対策	箇所	19	6	遮音壁の新設・嵩上げ
トンネル防災	箇所	26	42	避難坑設置
のり面防災	IC間箇所	10	6	盛土のり面補強
トンネル施設修繕	IC間箇所	65	61	トンネル換気方式の変更
電気施設修繕	IC間箇所	314	15	道路情報板設備の更新
通信施設修繕	IC間箇所	62	2	通信ケーブル更新
建築施設修繕	箇所	648	31	休憩施設トイレ改修
機械施設修繕	箇所	102	1	軸重計更新
その他費			53	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計			318	

<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	1,905	1,255	428 (1,934 橋)	222 (221TN)	平成24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24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24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	1,823	29	170	平成24年度 末データ
一般国道 16 号 (八王子バイパス)	33	27	0	平成24年度 末データ
一般国道 158 号 (中部縦貫自動車道)	3	15	5.6	平成24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 24 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 25 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(%)					
	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	合計
全国路線網 計	75	92	93	99	98	90.6
一般国道 16 号 (八王子バイパス)	-	83	-	97	97	84.6

※平成 25 年 3 月の利用率

#### (4)平成 24 年度の気象状況

##### ①降雨記録

4 月	<p>上旬は寒気や冷涼な高気圧に覆われた影響により全国的に気温が低く、晴れた日が多かった。急速に発達しながら日本海を進んだ低気圧の影響により、3 日から5 日にかけて、北日本から西日本の各地で大荒れの天気となり、76 地点(気象官署、アメダス合わせて 889 地点中の数)で最大風速の観測史上 1 位を更新するなど、広い範囲で記録的な暴風となった。中旬以降は、高気圧と低気圧が交互に通過し、全国的に天気は短い周期で変化したが、中旬後半から下旬はじめはオホーツク海高気圧の影響により、東日本太平洋側では気温が低く雲が広がる日が多かった。</p>
5 月	<p>東日本を中心に、上旬や下旬は上空の寒気の影響で大気の状態が不安定となることがたびたびあり、所々で雷雨となった。また、上旬前半には動きの遅い低気圧の影響で北・東日本太平洋側では記録的な大雨となり、これらの地域の 5 月上旬の降水量は、統計を開始した 1961 年以降最も多い値を更新した。</p> <p>西日本では、低気圧や南西からの湿った気流の影響を受けにくく、月降水量はかなり少なかった。西日本太平洋側は、5 月としては統計を開始した 1946 年以降で 2009 年と並び最も月降水量が少なかった。</p>
6 月	<p>月前半は梅雨前線が日本の南海上に停滞した。一方、北日本付近は北に偏った高気圧に覆われた。月後半は梅雨前線が本州付近に停滞し、台風第 4 号が 19 日に和歌山県南部に上陸した。また、21 日に台湾付近で消滅した台風第 5 号に伴う暖かく湿った空気の影響で、梅雨前線の活動が活発となった。一方、北日本から東日本は周期的に北に偏った高気圧に覆われた。</p> <p>降水量は、活発な梅雨前線や台風第 4 号の影響が大きかった西日本太平洋側でかなり多く、西日本を中心に洪水や土砂災害が発生した。一方、北に偏った高気圧に覆われた北日本日本海側から東日本の日本海側にかけては、降水量が少なかった。</p>
7 月	<p>期間の前半は梅雨前線が西日本から東日本に停滞し、太平洋高気圧は本州の南海上で西に張り出した。このため、北日本から西日本では曇りや雨の日が多かった。</p> <p>月の中頃には、太平洋高気圧が本州付近で次第に強まり、東・西日本と沖縄・奄美を中心に晴れの日が多くなった。しかし 20～22 日頃にかけては、北・東日本では太平洋側を中心にオホーツク海高気圧からの冷たく湿った気流の影響により曇りとなり、気温が平年を大幅に下回ったほか、東日本の日本海側や西日本でも湿った気流の影響により雲が広がりやすく、一部では大雨となった。</p> <p>23 日頃からは太平洋高気圧が西日本付近で強まったため西日本では晴れた。その後 26 日からは、北日本から西日本にかけて太平洋高気圧に覆われて晴れて気温が上がり猛暑日となった所もあった。なお、東海、関東甲信地方では 17 日ごろ、北陸地方では 18 日ごろ、梅雨明けした(速報値)。</p>
8 月	<p>東日本を中心に晴れの日が多く、東日本では日照時間が多く、降水量が少なかった。一方、西日本を中心に太平洋高気圧の縁を回る暖かく湿った空気や上空に寒気が流れ込んだ影響で、大気の状態が不安定となり、局地的な大雨や雷雨となった所があった。特に、13～14 日にかけて、朝鮮半島から日本海中部へのびる前線がゆっくりと南下し、本州付近に達した。前線に向かって南から暖かく湿った空気の流れ込んだため、大気の状態が非常に不安定となり、近畿中部を中心に大雨となり、局地的に猛烈な雨が降った。</p>

9月	秋雨前線の日本付近での活動は下旬の一時的なもののみで、東日本の月間日照時間はかなり多くなり、特に東日本の日本海側では統計を開始した1946年以降で最も多くなった。関東甲信地方の一部では降水量が少なく、7月下旬後半からの少雨の状態が続き、取水制限が実施されたなどの影響があった。その後も、中旬の終わりにかけて台風から変わった温帯低気圧や日本海の前線にむかって南から湿った空気が流れ込み、西日本から北日本にかけて大気の状態が不安定となり、東海地方では大雨となり、関東地方と東海地方では竜巻が発生した所があった。下旬は、東・西日本では天気は数日の周期で変化した。日本の東で太平洋高気圧が非常に強い状態は中旬まで収まり、北日本を中心とする記録的な高温は解消した。旬の終わりは、台風第17号の影響により、全国的に大雨・暴風・高波・高潮となった。なお、月をとおして、北日本から西日本にかけては、南からの湿った空気や上空の寒気の影響により、大気の状態が不安定となり雷が発生した日が多かった。
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った。

平成24年の台風発生数は25個で平年(25.6個)と同程度です。上陸数は2個(第4号、第17号)、東海地方への接近数は2個(第4号、第17号)となり平年より少なくなりました。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)

### ③ 雪記録

11月	北日本と東日本の日本海側では低気圧の影響を受けやすく、曇りや雨または雪の日が多かった。北日本と東日本の日本海側での月降水量はかなり多く、月間日照時間はかなり少なかった。東日本太平洋側と西日本では、低気圧と高気圧が交互に通る天気は数日の周期で変わった。なお、月の中旬からは、低気圧の通過後に一時的な冬型の気圧配置となり、北・東日本では降雪となった日があった。
12月	日本付近は数日の周期で低気圧が通過し、低気圧の通過後は冬型の気圧配置の強まる時期があった。このため、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、特に9日～12日頃と24日～26日頃は北からの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を中心に広い範囲で大雪となった。北日本から西日本にかけての太平洋側の天気は数日の周期で変わった。月平均気温は、寒気が流れ込んだ影響で全国的に低く、東日本ではかなり低かった。また、北日本から西日本にかけての日本海側の降雪量は多かった。日本付近を通過した低気圧と冬型の気圧配置の影響で全国的に降水量が多く、北日本と西日本ではかなり多かった。
1月	日本付近は冬型の気圧配置となり、寒気の入る日が多く、月平均気温は北日本から西日本で低かった。北日本から西日本の日本海側では曇りや雪の日が多く、特に2日頃と25日頃に低気圧が日本付近を発達しながら通過した後は、冬型の気圧配置が強まり、大雪や暴風雪となった所があった。北日本から西日本の太平洋側では晴れの日が多く、月間日照時間はかなり多かった。13～14日に低気圧が発達しながら日本の南岸を通過したため、全国的に荒れた天気となり、東日本や東北地方の太平洋側では平地でも積雪となり、横浜市で13センチの積雪となるなど大雪となった所があった。
2月	北・東日本は低温となり、北日本から西日本にかけての日本海側では曇りや雨または雪の日が多かった。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が、低気圧の影響

により数日の周期で雨や雪となった。中旬の終わりから下旬の中頃にかけては、北日本を中心に、冬型の気圧配置となり強い寒気の影響を受けた日が続き、顕著な低温となった。また、北日本日本海側から北陸地方にかけて大雪となり、全国の積雪を観測している330地点(気象官署を含むアメダスの数)のうち、アメダス9地点で年最深積雪の大きい方からの1位の値を更新し、アメダス13地点では2月の月最深積雪の大きい方からの1位の値を更新し、記録的な積雪となった。

3月

東日本以西も、月を通じ短い周期で天気に変化したが、移動性高気圧に覆われることが多く、月降水量は東・西日本でかなり少なかった。また、南からの暖かい空気の影響をたびたび受け、東日本以西では月平均気温がかなり高くなったが、日々の変動も大きかった。東・西日本の26地点で、月平均気温が高い方からの一位を更新した。

