

高速道路管理に関するアウトカム指標等報告書

平成 26 事業年度

NEXCO 東日本は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と協定を締結し、高速道路を借り受け、維持、修繕その他の管理を行っています。

高速道路の管理に関しては、安全で円滑な交通を確保するとともにお客様に満足して頂けるサービスを提供し、その状況をご理解して頂く必要があると考えています。

より効果的、効率的に事業を執行し、お客様に事業の効果を分かり易くご理解して頂くために、渋滞の緩和や解消といった事業の実施による成果(アウトカム)を表す指標を主体に、高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況を継続的に説明してまいります。

当社で取り組んでいる主な下記の 11 項目について、平成 26 年度の取り組みと成果を報告します。

	アウトカム指標名	取り組み
利用者視点	総合顧客満足度	お客さま満足を意識した高速道路の維持管理
	年間利用台数	高速道路の利用促進
	本線渋滞損失時間	本線渋滞の削減
	路上工事時間	お客様に配慮した路上工事の実施
	通行止め時間	通行止め時間の削減
交通安全	死傷事故率	交通事故の削減
	車限令違反車両取締台数	車限令違反車両の取締の強化
	逆走事案件数	逆走事案の削減
	人等の立入事案件数	人等の立入事案の削減
道路保全	快適走行路面率	安全で快適な舗装路面の確保
	要補修橋梁数	橋梁資産の健全性の確保

1. 利用者視点

1-1. 総合顧客満足度

毎年実施しているCS調査結果でのお客様の評価や日々寄せられるお客様の声を維持管理業務に反映し、お客様満足度の向上を目指しています。

【指標】 総合顧客満足度 〔単位：ポイント〕	平成 25 年度 実績値	3.6
	平成 26 年度 目標値	3.6
CS調査等で把握する維持管理に関する お客さまの満足度(5段階評価)	平成 26 年度 実績値	3.5
	平成 27 年度 目標値	3.5

《CS調査方法》

インターネット調査会社が保有するモニターの中から、高速道路の利用者をスクリーニングし、維持管理に関する項目についての満足度を5段階で評価するアンケートにより行っております。

アンケートは、良く利用される路線(複数可)をイメージして回答を頂いており、その中の総合顧客満足度評価の路線平均値を顧客満足度としています。

調査項目

- ①総合顧客満足度
- ②安全・快適性顧客満足度と関連する個別サービス
- ③走行信頼性顧客満足度と関連する個別サービス
- ④情報関連顧客満足度と関連する個別サービス
- ⑤休憩施設顧客満足度と関連する個別サービス
- ⑥料金施設顧客満足度と関連する個別サービス

評価方法

- 5点：満足
- 4点：やや満足
- 3点：どちらともいえない
- 2点：やや不満
- 1点：不満

・平成 26 年度調査時期：平成 26 年 11 月

・アンケートの有効サンプル数：3,396

(H18:3,043、H19:3,226、H20:3,030、H21:3,133、H22:3,138、H23:3,143、H24:3,136、H25:3,432)

○平成 26 年度の達成状況

平成 26 年度の目標値は各種アウトカム指標の達成や戦略テーマ別CS(以下、戦略CSという)値の向上に努め平成 25 年度実績を上回る 3.6 以上と設定しました。

平成 26 年度の実績値は 3.5 となり、快適な路面を保つための舗装補修、付加車線設置等の渋滞対策や各種交通安全対策等を実施し総合顧客満足度の向上に努めましたが目標を達成することができませんでした。

○平成 27 年度以降の目標値

今中期経営計画(H26-H28)にて東日本大震災前の水準に戻すべく平成 28 年度の目標値を 3.7 以上と設定しました。

・中期目標設定(3カ年)

H26 目標値	H27 目標値	H28 目標値
3.6	3.6	3.7

平成 27 年度の目標値は平成 26 年度の実績値を踏まえ平成 28 年度までに平成 25 年度水準 3.6 を確保できるように目標を見直し、3.5 以上と設定しています。目標達成に向け、戦略 CS 等を分析しお客様のニーズにあった高速道路管理を実施していきます。

○平成 26 年度の各戦略 CS 値の詳細分析

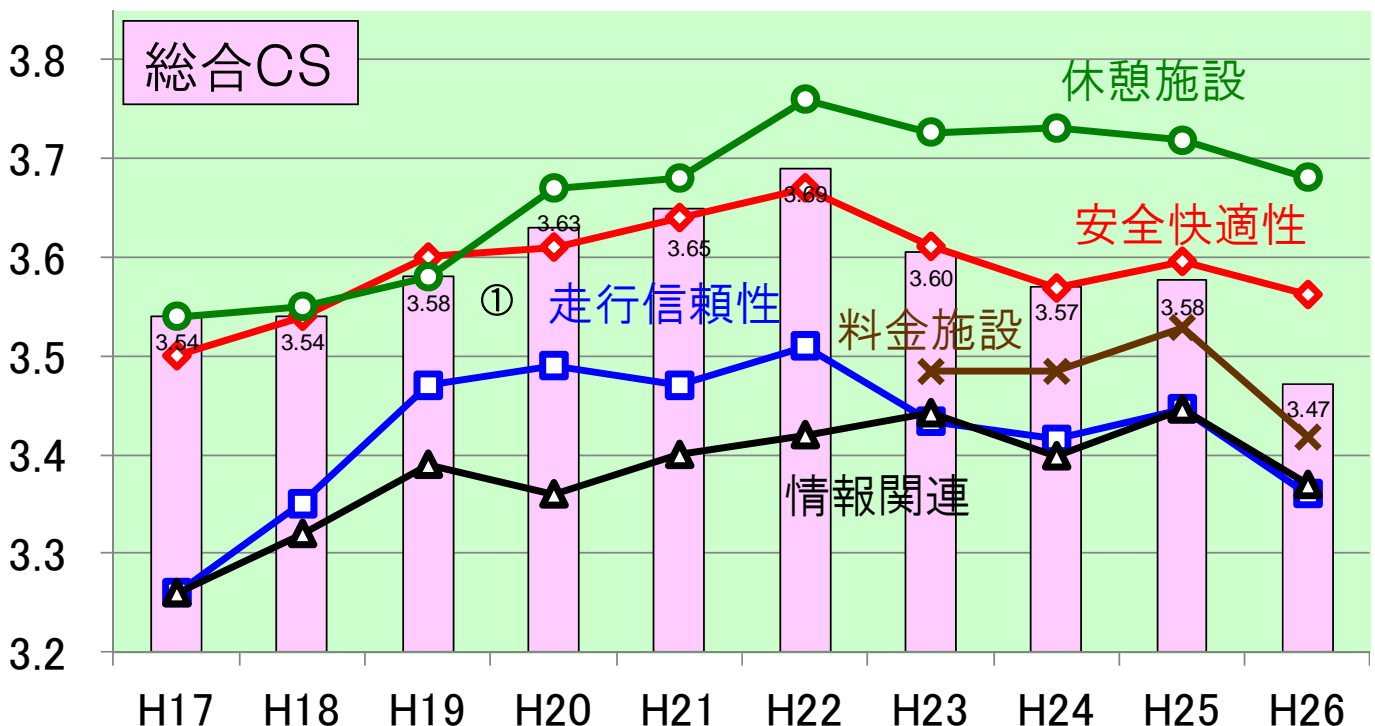
【総合顧客満足度】

総合顧客満足度は 3.47 と低下し目標を達成できませんでした。

H24:3.57⇒H25:3.58(+0.01)⇒H26:3.47(-0.11)

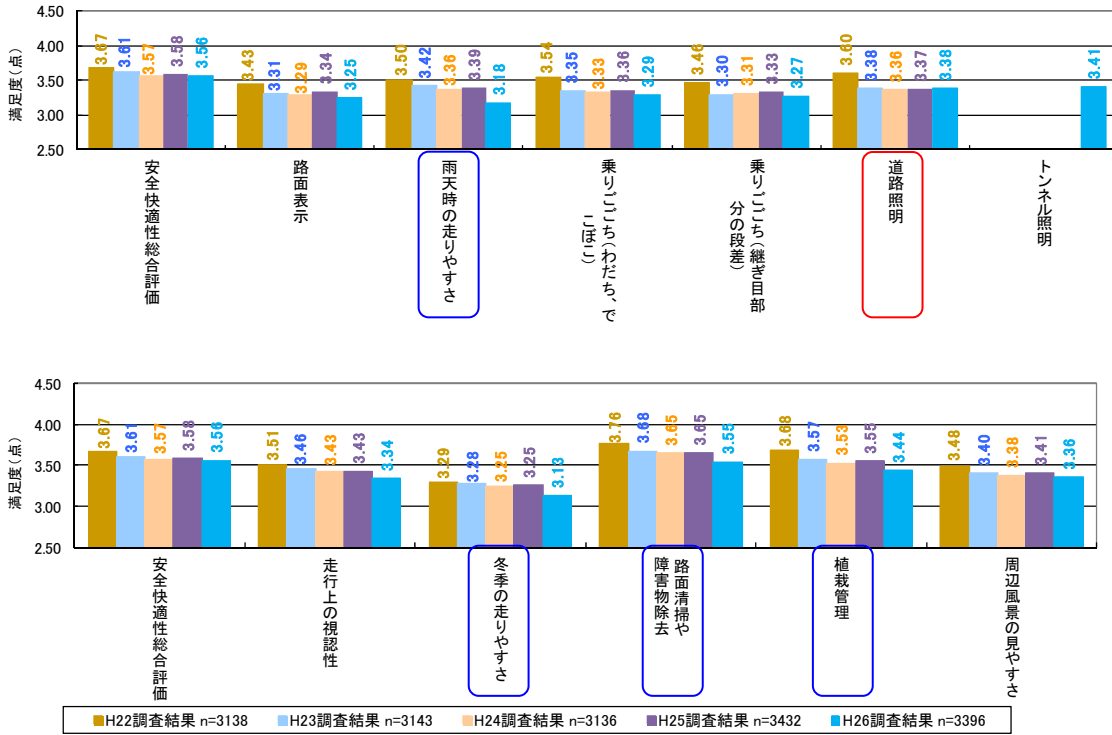
【戦略CS】

戦略CSは全項目で低下しました。中でも「走行信頼性」・「情報関連」・「料金施設」は有意差により低下しました。



《安全快適性》 H25:3.60 ⇒ H26:3.56(-0.04)

個別CSは「道路照明」が若干上昇しましたが、他の項目は全て有意差により低下しました。特に「雨天時の走りやすさ」・「冬季の走りやすさ」・「路面清掃や障害物除去」・「植栽管理」が大きく低下しました。

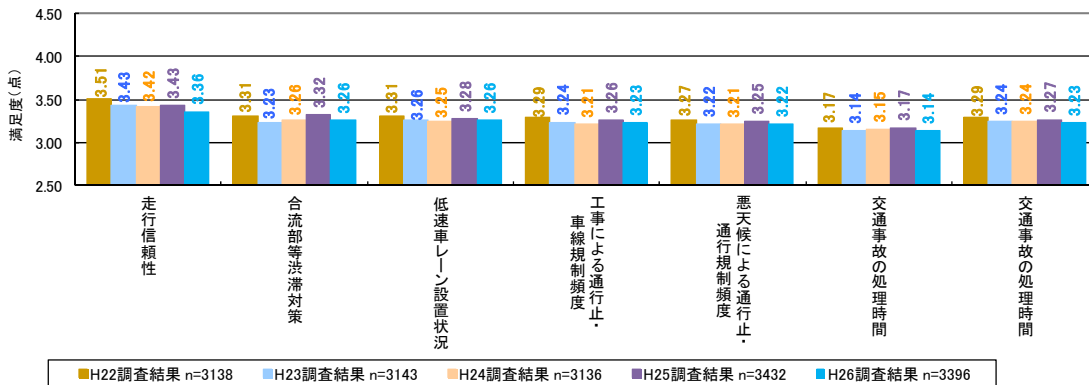


安全快適性 CS 値の経年比較

- 増加項目
- 主な減少項目(0.1ポイント以上低下)

《走行信頼性》 H25:3.43 ⇒ H26:3.36 (-0.07)

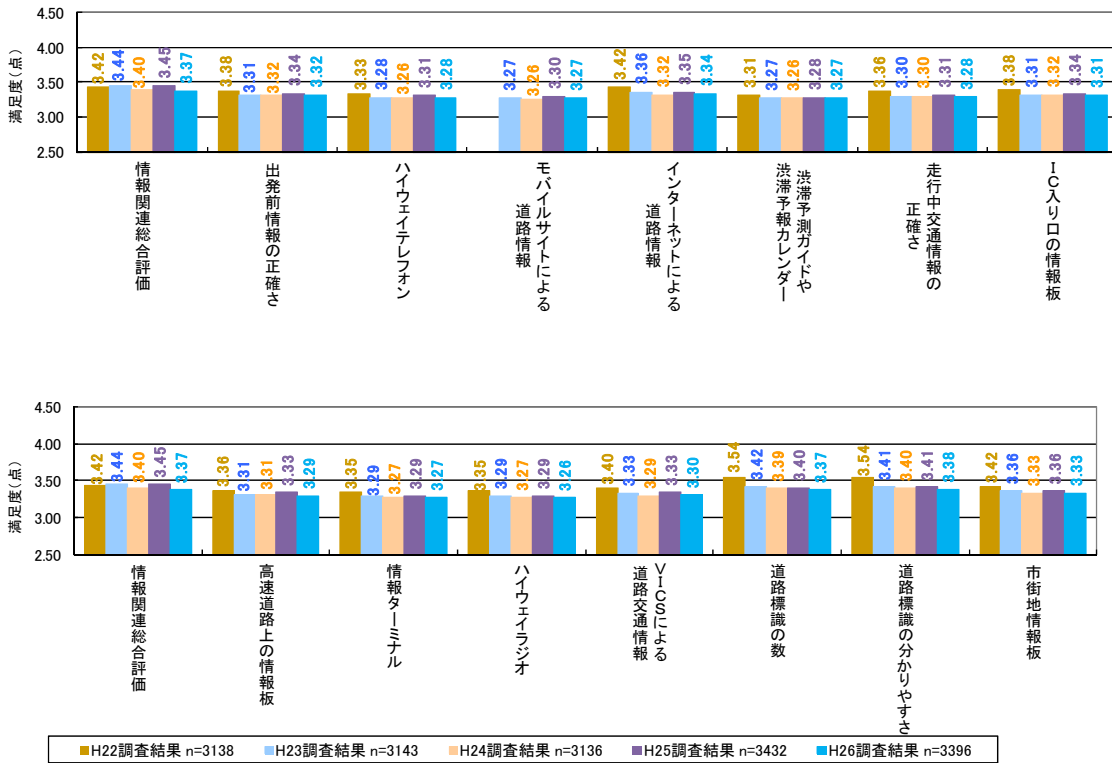
個別CSは全項目で低下し、中でも「合流部渋滞対策等」については有意差により低下しました。



走行信頼性 CS 値の経年比較

《情報関連》 H25:3.45 ⇒ H26:3.37 (-0.08)

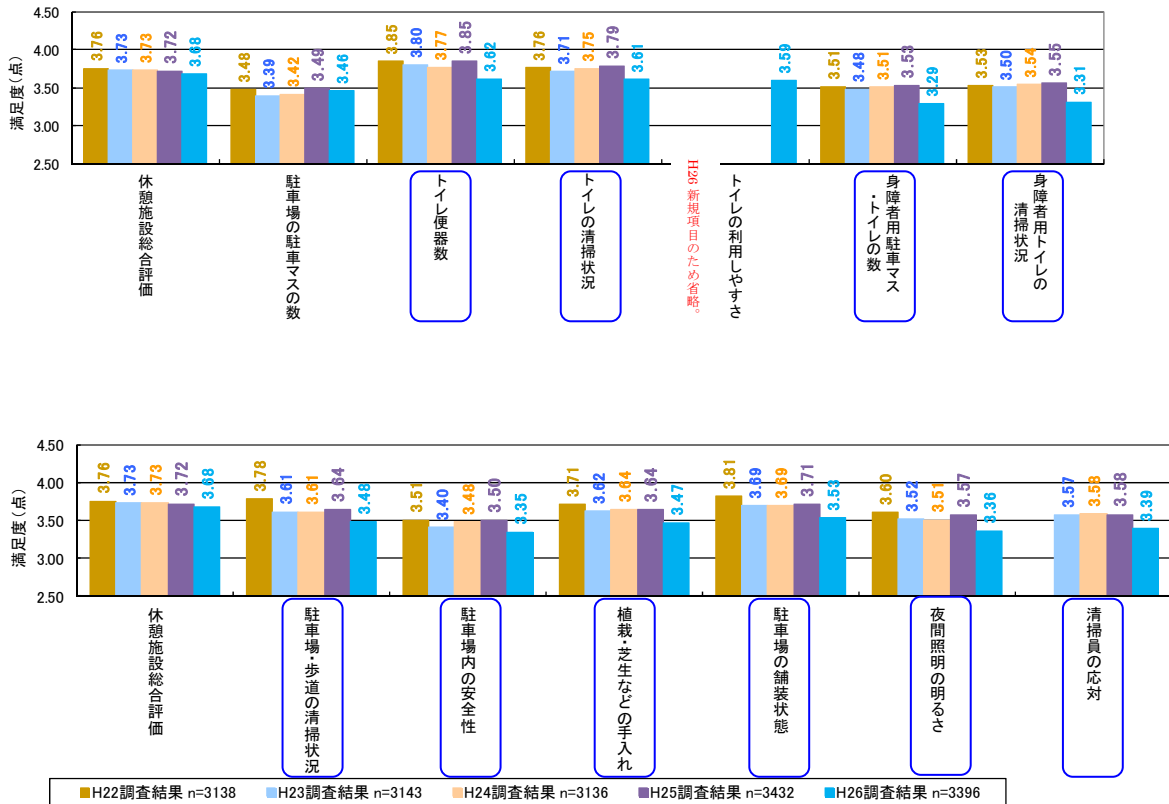
個別CSは全項目で低下しましたが、他の戦略別の個別CSと比較し低下の幅が小さい状況でした。



情報関連 CS 値の経年比較

《休憩施設関連》 H25:3.72 ⇒ H26:3.68 (-0.04)

個別CSは全項目で有意差により低下しました。総合評価では低下の幅は小さいものの、「駐車場の駐車マス数」以外の個別CSは大きく低下しました。

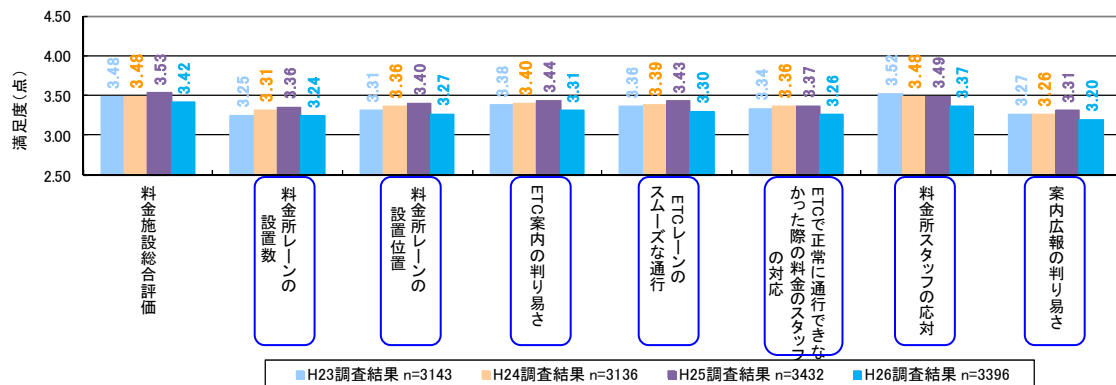


休憩施設関連 CS 値の経年比較

□ 主な減少項目(0.1ポイント以上低下)

《料金施設関連》 H25:3.53 ⇒ H26:3.42 (-0.11)

個別CSは全項目で有意差により低下するとともに、全項目で大きく低下しました。



料金施設関連 CS 値の経年比較

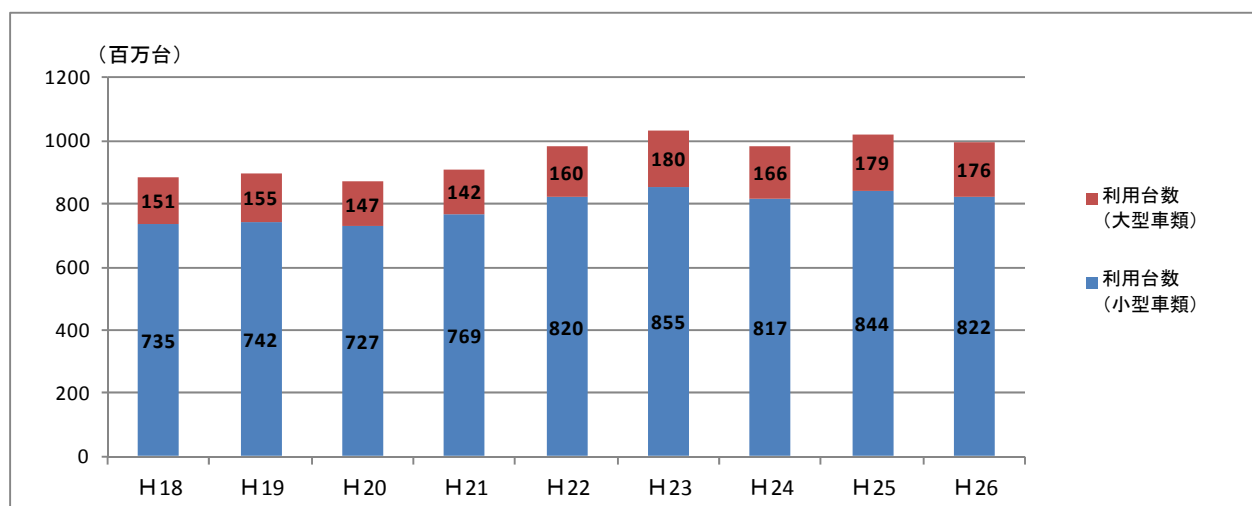
□ 主な減少項目(0.1ポイント以上低下)

1-2. 年間利用台数

お客様にご理解頂ける多様な料金サービスの提供や質の高い接客を行い、高速道路を利用されるお客様が増加するよう努めています。

ETC を活用した時間帯割引や ETC マイレージサービスなどの多様な割引サービスに加え、会社独自の各種企画割引を実施しましたが、平成 26 年度は料金割引制度が見直された影響などにより利用台数は減少しました。

【指標】年間利用台数 〔単位：百万台〕	平成 25 年 実績値	1,024
支払料金所における年間の通行台数	平成 26 年 実績値	998



年間利用台数の推移

■企画割引の実施

平成 26 年度は地元の観光協会や観光施設等と連携して、地域の観光シーズンなどに高速道路の料金がお得になる企画割引を展開しました。

名称	実施期間
Hokkaido Expressway Pass	H26.4.1～H27.4.13
東北観光フリーパス	H26.5.23～H26.7.14
初夏の南東北おでかけパス	H26.5.23～H26.7.14
北海道ETC夏トクふりーぱす	H26.6.6～H26.10.27
新潟・北信濃・会津 週末フリーパス	H26.8.22～H26.12.1
フェリーでお得 北海道ETCふりーぱす	H26.9.1～H26.11.13
ググっとぐんま周遊パス	H26.9.13～H26.12.19
2014 秋冬・東北観光フリーパス	H26.9.26～H27.3.30
秋の北東北遊遊フリーパス	H26.10.4～H26.11.3
道東道ETC車載器新規搭載割引	H26.11.1～H27.3.31
東京湾ぐるっとパス	H26.11.8～H27.3.22
関越ウィンターパス	H26.12.15～H27.4.3
上信越ふゆめぐりパス	H27.1.10～H27.3.22

夏トクふりーぱす
北海道の夏
週末の日間 **7,900円**で
高速道路が乗り放題!!

夏休み期間
平成26年
6月6日(金)～10月27日(月)
上道無料の車・土・日・月曜日のうち連続する最大2日間(平日の連続する最大2日間)まで利用可能となります。夏休み期間中に連続して利用する場合は、連続する最大2日間を1回としてカウントされます。

料金
普通車……………7,900円
軽自動車等……………6,300円

NECCO
NEXCO

2014 秋・冬 東北観光フリーパス

平成26年12月26日(土)～平成27年3月30日(月)までの期間限定
平日の連続する最大2日間(平日の連続する最大2日間)まで利用可能となります。

平成27年3月30日(月)までの「金・土・日・月曜日」及び「祝日とその前後の平日」のうち連続する最大2日間または3日間

プラン	普通車	軽自動車
2日間	7,500円	6,000円
3日間	8,500円	6,500円
3日間	13,500円	10,500円
3日間	12,000円	9,500円

NECCO
NEXCO

ググっとぐんま周遊パス

～「富岡駅発着と館原駅発着」世界遺産登録おめでとう～

群馬県を中心とする高梁エリアへのお出かけで
高速よりお得な料金で連続する2日間(平日)まで利用可能!!

ご利用期間
平成26年
9月13日(土)・12月19日(金)
のうち連続する最大2日間(日帰りでもご利用いただけます)。

料金
普通車……………2,100円 | 軽自動車……………1,700円

NECCO
NEXCO

新潟・北信濃・会津 週末フリーパス

新潟県内・長野県の北信濃地域・福島県の会津地域の
周辺エリア内の高速道路を連続する
最大2日間(平日)まで利用可能!!

平成26年
8月22日(土)～12月1日(月)のうち、
休日(土日祝祭日)を少なくとも1日含む
連続する最大2日間

料金
普通車……………4,400円 | 軽自動車……………5,500円

NECCO
NEXCO

1-3. 本線渋滞損失時間

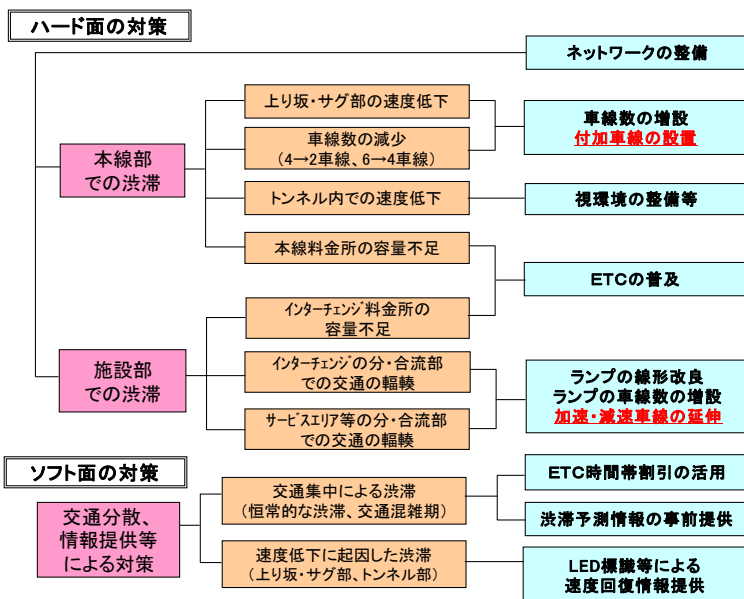
高速道路における交通渋滞は、これまでの渋滞対策の効果により、平成9年度をピークに減少してきており、平成20年度時点ではピーク時の5割程度にまで減少しました。平成21年度以降は休日特別割引（5割引、地方部上限1,000円など）により、交通集中による渋滞損失時間が大幅に増加しましたが、平成23年度には休日特別割引（地方部上限1,000円）などの終了により、対前年比約10%の減少となりました。一方で、平成23年度以降、東日本大震災の復興等により平成24～25年度の交通渋滞は増加傾向にありましたが、平成26年7月より休日特別割引が5割引から3割引になったことに伴い、平成26年の渋滞は減少傾向にあります。

会社は、お客様に安全で円滑な道路交通を確保するために、今後も渋滞原因を研究・分析し、効果的かつ効果的な渋滞対策を行ってまいります。特に大きな渋滞が顕在化している渋滞ポイントにおいては、付加車線の設置により交通容量を増加させ、渋滞の緩和を図ってまいります。また、LED標識車等による速度回復情報提供や渋滞予測情報の事前提供などソフト面の対策についても行ってまいります。

【指標】本線渋滞損失時間 〔単位：万台・時間〕	平成25年 実績値	712
本線渋滞の発生による利用者の年間 損失時間	(参考)平成26年 目標値	704
本線渋滞の発生により、お客様が道路 を走行する際に、定常時より余分に かかる時間の総和(暦年集計)	平成26年 実績値	662
	(参考)平成27年 目標値	669

〔平成27年度以降の付加車線整備〕

- 京葉道路下り 穴川IC～貝塚IC 付加車線の設置 (平成27年度供用予定)
- 東北道下り 岩舟JCT付近 合流車線の延伸 (平成27年度供用予定)
- 関越道上り 花園IC付近 合流車線の延伸 (平成28年度供用予定)



付加車線の設置



京葉道路（上）穴川IC～貝塚IC 付加車線

H26.4.24 運用開始

○平成 26 年の達成状況

平成 26 年の目標値は、平成 25 年実績より外部要因や各種施策効果を見込み 704 万台・時間と設定しましたが、平成 26 年度の実績値は 662 万台・時間となり、目標より約 6% 下回りました。

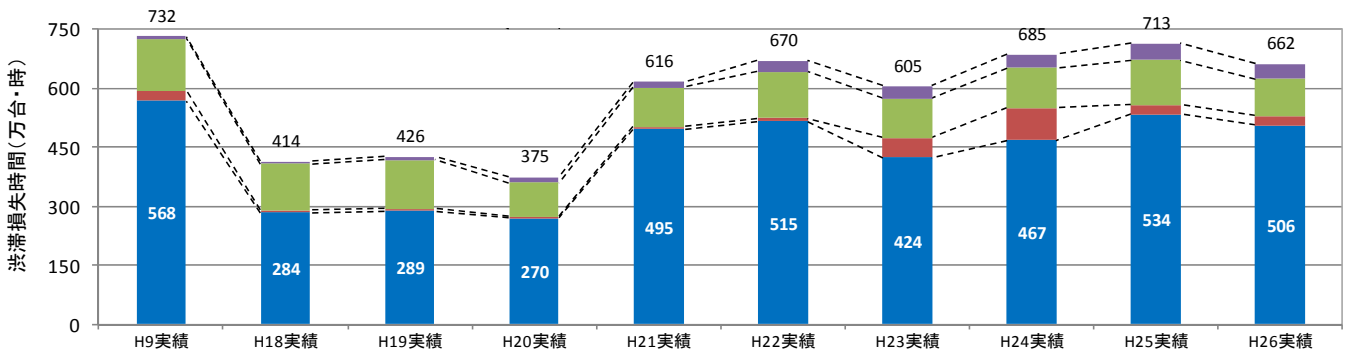
(万台・時間)

区分	内容	H25 実績	H26 目標	H26 目標値設定の考え方	H26 実績
①交通集中渋滞		534.0	528.8		505.9
渋滞対策	付加車線による効果		-20.4	京葉道(上)穴川 IC~貝塚 IC 加減速 車線延伸	
その他	首都圏の交通量増加傾向による影響		26.1	木更津アウトレット開業に伴う交通量増 (H24.4 開業)	
	付加車線工事に伴う路肩縮小による影響		7.2	2 月、9 月に 3 連休増加	
	H26.7 月以降の料金割引変更による影響 (休日渋滞の減少見込み)		-18.1		
②工事渋滞		23.0	21.4		22.8
震災復旧工事	震災復旧工事完了に伴う減少		-1.6	H24 実績	
③事故渋滞	H25 年と同程度と想定	114.6	114.0		94.4
④その他渋滞	H25 年と同程度と想定	40.6	39.6		38.8
	計	712.2	703.8		661.9

○平成 26 年の渋滞要因分析

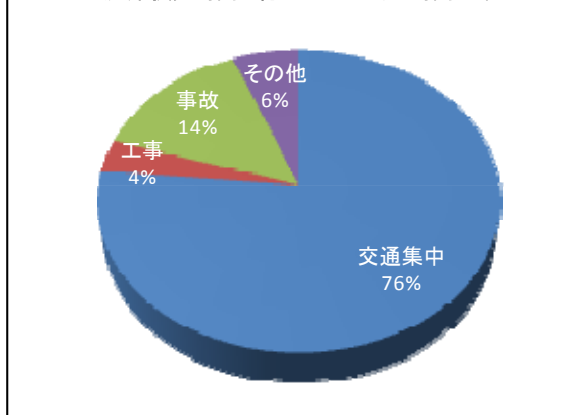
東日本管内全体の交通量の減少(昨年より 4% 減)により交通集中渋滞が減少しました(28 万台・時間の減)。また、事故の減少により事故渋滞も減少しています(21 万台・時間の減)。

要因別渋滞損失時間推移

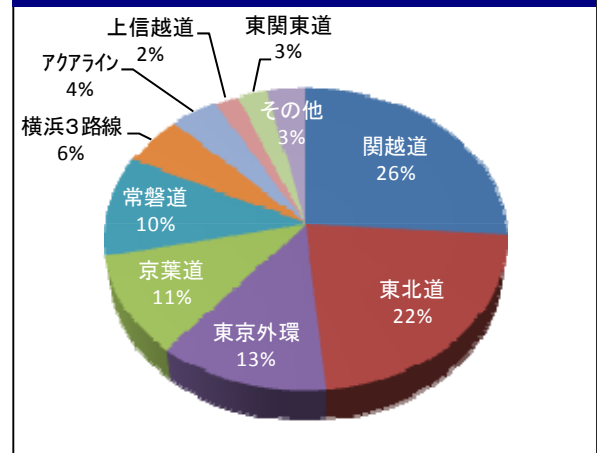


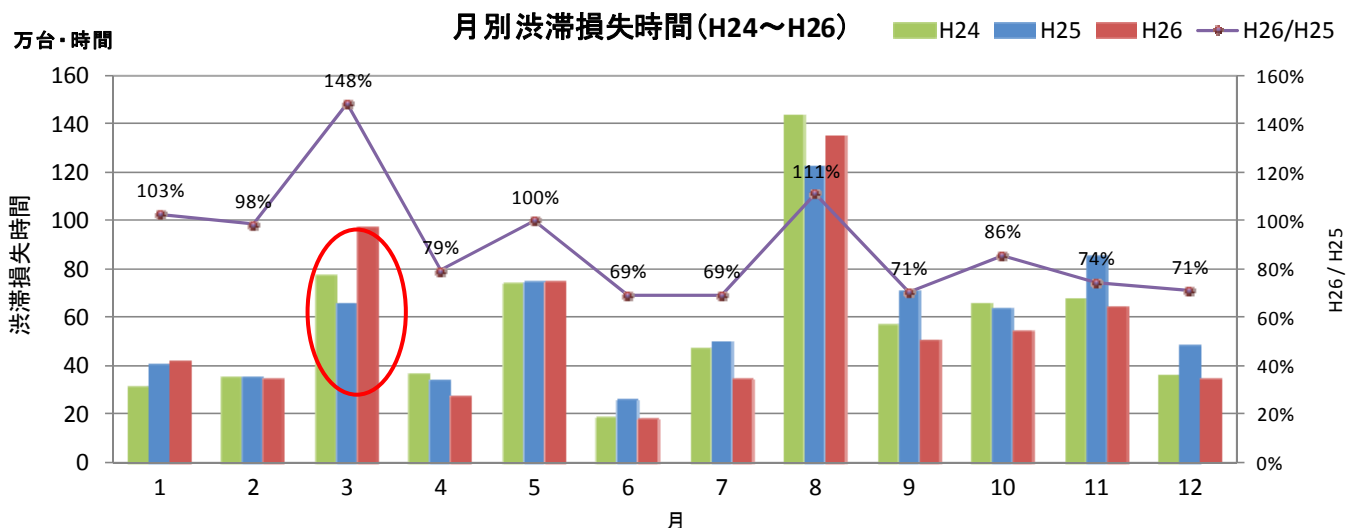
渋滞損失時間の内訳(平成26年)

渋滞損失時間: 約 712.2 万台・時間/年



道路別の渋滞損失時間(平成26年)





主な交通集中による本線渋滞発生道路

(万台・時間)

道路名	H25実績	H26実績	前年実績差	増減理由
関越自動車道	155.0	134.1	▲20.9	付加車線の設置、交通量の減
東北自動車道	103.2	97.4	▲5.8	交通量の減
東京外環自動車道	68.1	69.0	0.9	-
京葉道路	78.7	64.6	▲14.1	付加車線の設置、交通量の減
常磐自動車道	42.5	55.6	13.1	アクセス渋滞の増
アクアライン	25.2	24.1	▲1.1	自発光式ペースメーカーによる対策 交通量の減
横浜新道	14.4	15.6	1.2	-
横浜横須賀道路	12.3	12.8	0.5	-
東関東自動車道	6.0	9.4	3.4	-
上信越自動車道	7.9	6.8	▲1.1	-
その他の道路	20.7	16.5	▲4.2	-
本線渋滞損失時間(交通集中) 計	534.0	505.9	▲28.1	

○平成26年度の主な取り組み

・LED表示板での速度回復情報提供によるサグ部等の渋滞緩和対策を実施しました。

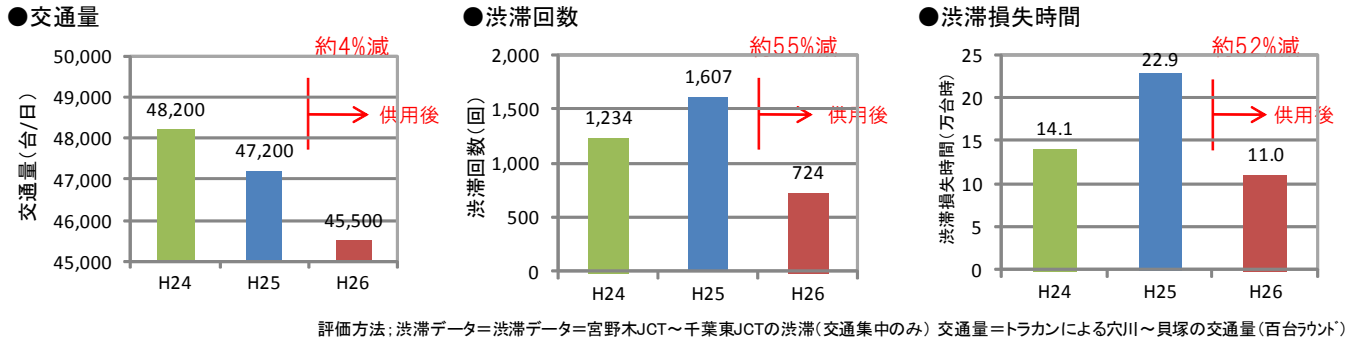


【17箇所設置】

・付加車線設置や加減速車線の延伸等の渋滞緩和対策工事の進捗を図りました。

(参考)付加車線の設置効果

H26年4月24日(木)より京葉道路(上)穴川IC～貝塚ICで付加車線の運用を開始しました。昨年より区間交通量が減少しているものの、渋滞回数、渋滞損失時間ともに減少しています。



・自発光式ペースメーカー(自発光LED)によるサグ部等での渋滞緩和対策を実施しました。

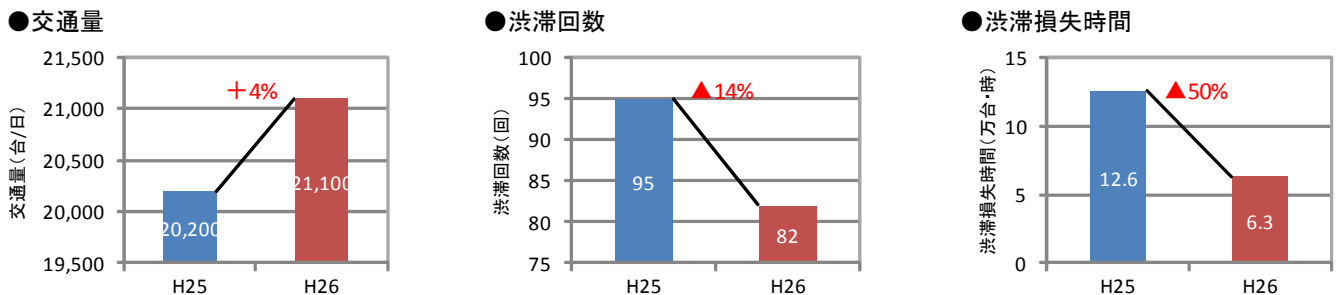
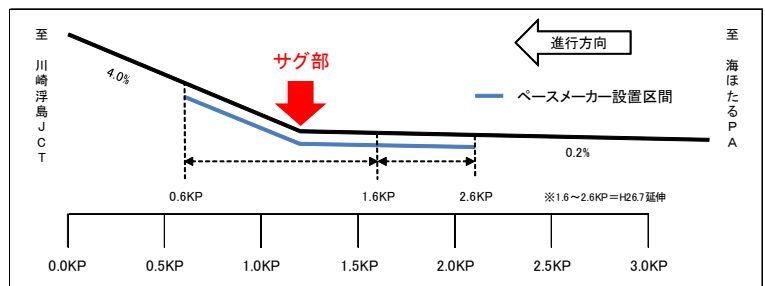
(参考)自発光式ペースメーカーによる渋滞対策効果

東京湾アクアラインの上り線においては、川崎浮島JCTに向かう上り坂により車両の速度が低下し、渋滞が発生することが分かっています。その対策として、混雑時間帯に道路両脇に設置した「青色のLEDライト(自発光式ペースメーカー)」の光を進行方向に進むように発光させ、お客さまの「上り坂での速度低下」を軽減し、渋滞緩和を期待する試みを平成25年4月より実施しています。

また、平成26年7月には、さらに上流側に自発光式ペースメーカーを1km延伸しています。

昨年より区間の交通量は増加しているものの、この対策の効果により、川崎浮島JCT(上り線)の渋滞については渋滞回数、渋滞損失時間ともに減少しています。

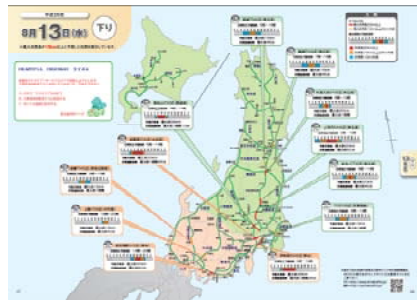
【アクアラインでの設置状況】



- ・渋滞予測情報等の提供による渋滞緩和対策を実施しました。
(渋滞予報ガイド、PC・タブレット・携帯電話・スマートフォンによる渋滞予報の情報提供)



渋滞予報ガイド



渋滞予測情報提供 (PC)

○平成 27 年度の計画

平成 27 年以降の主な取り組み内容は以下のとおりです。

- ・京葉道路(下り)穴川IC～貝塚IC間の加減速車線延伸事業の推進
- ・東北道(下り)岩船JCT付近の加速車線延伸事業の推進
- ・関越道(上り)花園IC付近の加速車線延伸事業の推進
- ・ネットワーク化を生かした交通状況に応じた経路選択推奨広報の実施(関越道 vs 東北道 等)
- ・自発光式ペースメーカーによるサグ部等での渋滞緩和対策の実施
- ・LED表示板での速度回復情報提供によるサグ部等の渋滞緩和対策の実施
- ・渋滞予測情報の提供による渋滞緩和対策

【参考】H27 年の目標値設定

平成 27 年度の目標値は、京葉道(上り線)の穴川IC 付近の付加車線工事完成による交通集中渋滞の減少、シルバーウィーク(9月 19 日(土)～27 日(日))の影響、休日割引変更(5割→3割。H26 年 7 月より)、大規模更新・大規模修繕工事に伴う工事渋滞の増等を考慮し、669 万台・時間/年と設定しています。

(万台・時間)

区分	内容	H26 実績	H27 目標	具体内容
①交通集中渋滞		505.9	505.6	
渋滞対策	付加車線完成による効果等		-7.0	京葉道(上)穴川～貝塚付加車線:H26.4 完成
その他	シルバーウィークによる影響		+14.7	H26 ゴールデンウィーク並の渋滞を想定
	休日割引変更による影響		-8.0	休日割引(5→3割引):H27.1～6 月分考慮
②工事渋滞		22.8	27.5	
大規模改良工事	大規模修繕工事による影響		+4.7	
③事故渋滞	H25 年と同程度と想定	94.4	95.9	シルバーウィークによる増
④その他渋滞	H25 年と同程度と想定	38.8	39.5	シルバーウィークによる増
	計	661.9	668.5	

1-4. 路上工事時間

お客様への負担を軽減するために、工事の重点化や集約化等を図り車線規制を伴う路上工事を極力削減し、路上工事による渋滞が発生しないよう努めました。なお、下記に示す指標により路上工事時間について確認しています。

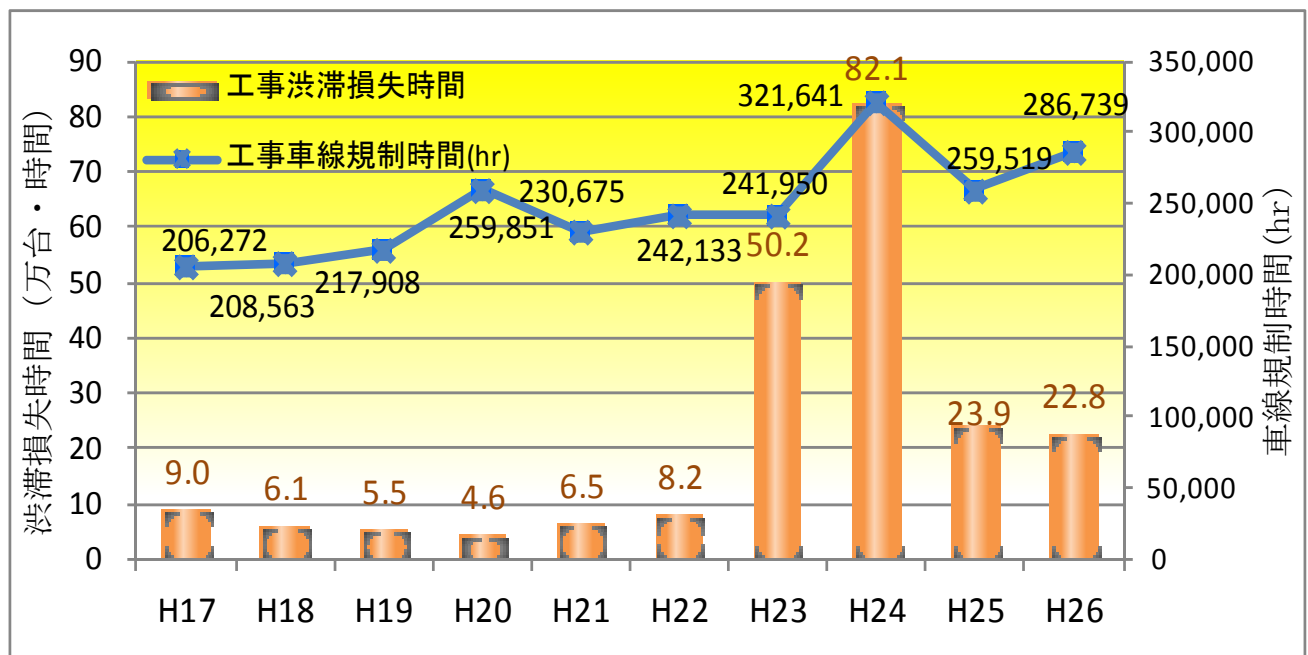
【指標】 路上工事時間 〔単位：時間/km〕	平成 25 年度 実績値	70 (24)
	(参考)平成 26 年度 目標値	73
路上工事に伴う年間の交通規制時間 (カッコ内は工事渋滞損失時間(万台・時間))	平成 26 年度 実績値	77 (23)
	(参考)平成 27 年度 目標値	73

○平成 26 年度の達成状況

平成 26 年度の目標値は、橋梁床版取替工事に伴う交互通行規制や前年度入札不落等で先送りとなっていた事業の実施など、例年よりも車線規制を伴う工事は増加傾向にあり、81 時間/km と見込まれていましたが、工事の集約等により車線規制時間の低減に努めることとし、1 割減の 73 時間/km・年と設定しました。

平成 26 年度の実績値は、現地調査結果による舗装補修や橋梁補修工事の増加等に伴い、77 時間/km と目標を達成できませんでした。

なお、規制時間帯の工夫等を行った結果、工事渋滞損失時間は 22.8 万台・時間と、昨年度と比較し減少しました。

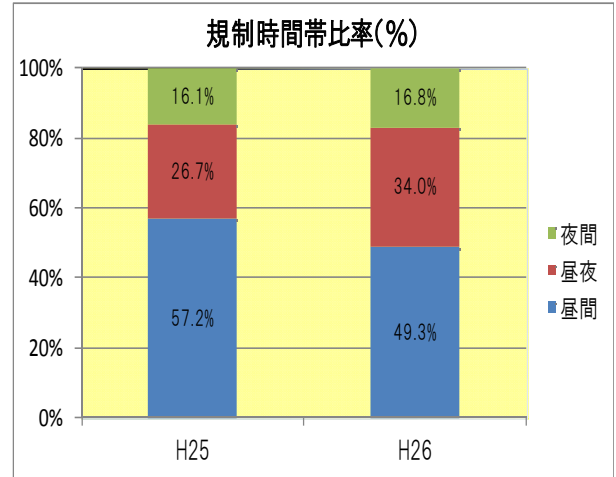
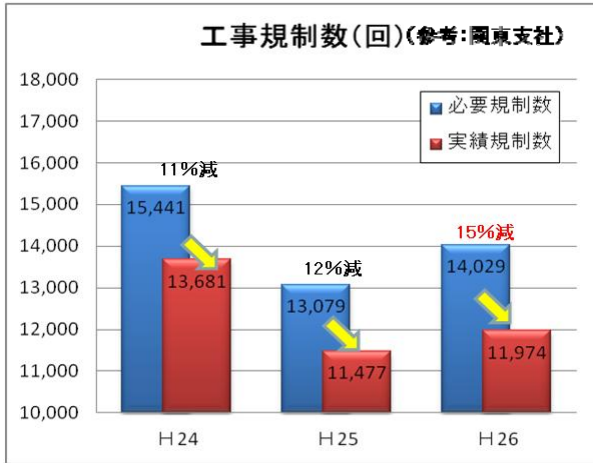


路上工事による車線規制時間と工事渋滞損失時間の推移

○平成 26 年度の取り組み

工事規制の調整等工事規制の削減に努め、関東支社においては 14,029 回の車線規制必要回数に対し、実車線規制回数は 11,974 回となり、約 15%(▲2,055 回)の車線規制を削減することができました。

また、工事渋滞を減少させるため、期間や時間帯等を考慮した昼夜や夜間規制工事に努めました。



【参考】平成 27 年度目標値

平成 27 年度は、大規模更新・大規模修繕工事や前年度入札不落等で先送りとなっていた事業の実施など、例年よりも車線規制を伴う工事の増加傾向にあり 77 時間/km と見込まれますが、工事の集約等により車線規制時間の低減に努めることとし、73 時間/km と設定しています。

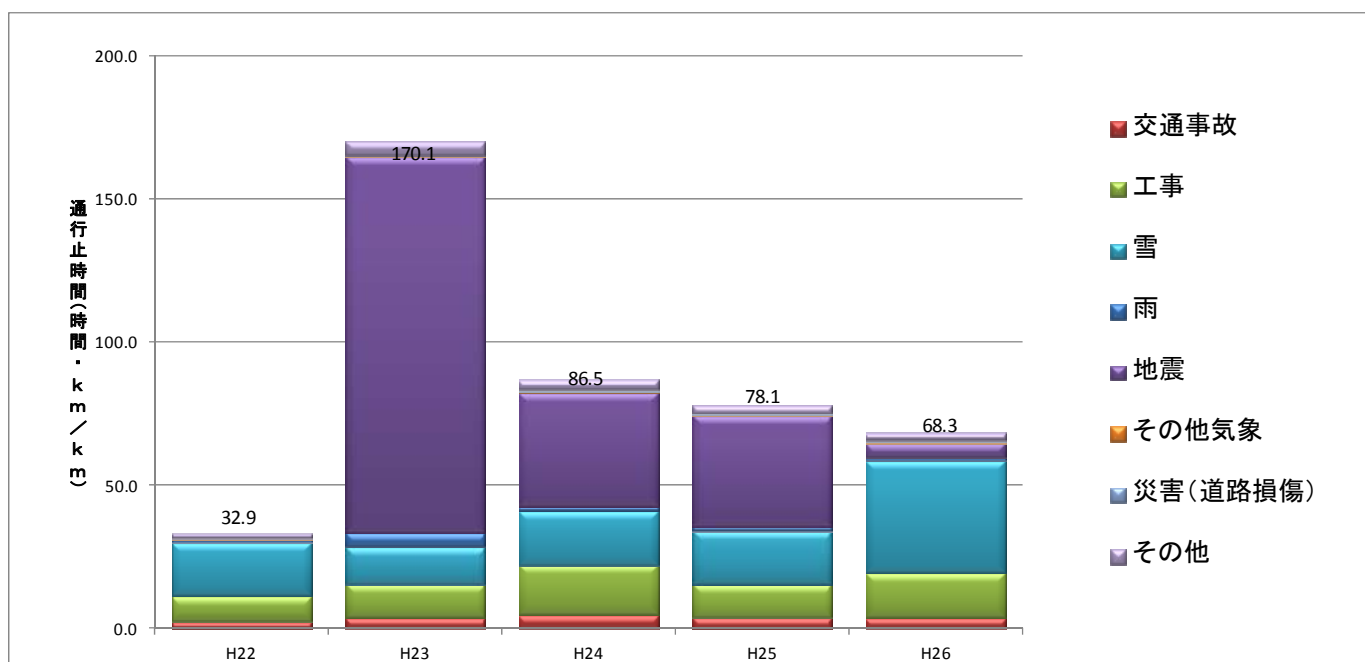
1-5. 通行止め時間

地域の基本的なインフラとしての機能を確保し地域の生活を守るため冬季においても交通の確保に努めています。

平成 26 年は東日本大震災による被災及び福島第一原子力発電所の事故発生の影響により通行止めとなっていた常磐道 広野～常磐富岡 IC 間において、震災復旧工事が完了し平成 26 年2月 22 日に再開通したため平成 26 年の地震通行止め時間は前年と比較し減少しました。

一方、平成 26 年2月8日及び平成 26 年2月 14 日の首都圏を中心とした記録的な大雪により、広範囲・長時間に及ぶ通行止めが発生したため平成 26 年の雪による通行止め時間は前年と比較し大幅に増加しました。

【指標】通行止め時間 [単位:時間] 雨、雪、事故、点検、工事等に伴う年間の平均通行止め時間 (暦年集計)	平成 25 年 実績値	78
	平成 26 年 実績値	68



通行止め時間の推移

通行止めの原因の大部分を占める雪による通行止めに対し、次に示す各対策を実施しました。

■ 雪氷対策施設の整備

地吹雪等による視界不良が頻発する区間において、視認性を確保するために自発光スノーポールや防雪柵等の設置を推進しました。

・平成 26 年度の防雪柵設置延長:0.6km

防雪柵設置状況



道央道 江別東 IC～岩見沢 IC

■ 首都圏における大雪に対する取組み

平成 26 年2月に関東地方を襲った記録的な大雪により、首都圏を中心として広範囲で長時間に及ぶ通行止めを余儀なくされた経験を踏まえ、「首都圏を中心とした大雪対策プロジェクト」を立上げて対策の検証を行い、雪氷車両の増強等による除雪体制の強化や災害時専用ツイッターの立上げ等によるお客さまへの情報提供に関する新たな取組みを行いました。

◇ 首都圏の除雪体制の強化

広域応援を考慮し雪氷車両を 12 台増強しました。そのうち、ロータリー車8台は通常時、首都圏以外の配置・稼働とし、首都圏で大雪が予測される場合には降雪前に広域応援として首都圏の除雪体制の強化を図りました。

【首都圏の雪氷車両 昨冬期:72 台体制 ⇒ 今冬期:12 台増車(合計 84 台)】



除雪車 4台増強



ロータリー車 8台増強

降雪予測に基づき、従来より行っている2~3日前からの注意喚起に加え、初めて通行止め予測情報を提供するなど出控え広報を実施しました。また、新たに災害時専用ツイッターの立上げ、ドラとらからのメール配信の強化、及びドラぷらアプリからのポップアップ機能を追加し、お客さまへの情報発信ツールの拡充を行いました。

通行止め予測情報の提供

災害時専用ツイッター

ドラとら、ドラぷらアプリ

■大雪に伴う改正災害対策基本法の適用について

平成27年3月11日(水)磐越自動車道 会津若松IC~磐梯熱海IC間(延長38km)において、大雪による立往生車両が発生したことから、機構に対し、災対法に基づく区間指定の申請を行い、区間指定されました。

同区間において、立往生車両19台、滞留車両111台の発生が確認されましたが、一部除雪車による脱出補助を実施したものの、強制移動した車両は有りませんでした。



指定区間 位置図 (磐越自動車道 会津若松~磐梯熱海)



立往生車両



脱出補助状況



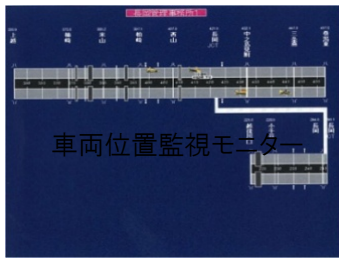
滞留車両

■雪氷車両の効率的な運用への取組み（GPSを利用した車両運行システム）

デジタル無線技術とGPS信号による車両運行システムにより、交通管理隊車両への迅速・的確な指示並びに雪氷車両の効率的な運用について、以下の取組みを行っています。

① 車両位置把握(監視画面)

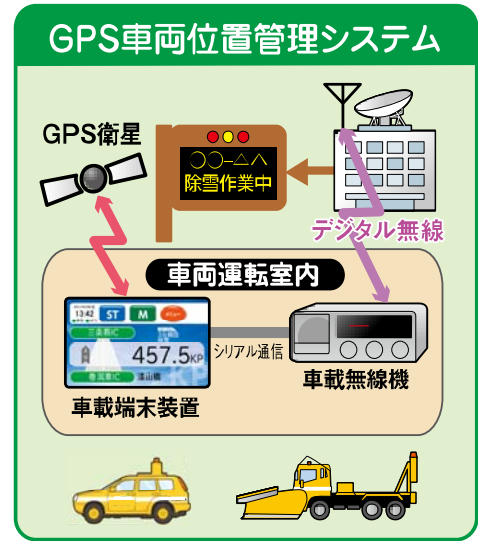
- ・1分周期によるGPS位置情報データ伝送により、リアルタイムな車両位置をモニターで確認可能。



車両位置監視モニター



車載モニター

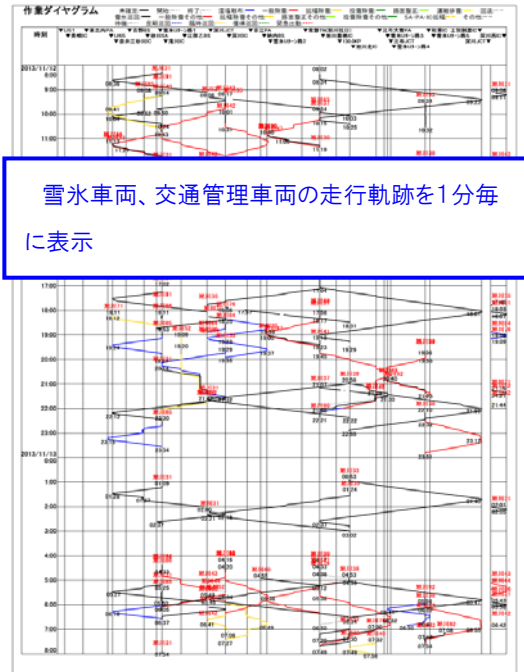


② 稼働情報・作業検測資料

- ・車両毎の作業時間・距離などを表形式で出力。

③ ダイアグラムの作成・記録

- ・従来手書きで作成していたダイアグラムが自動化され、さらに除雪・散布・巡回作業等の雪氷車両稼働情報もシステム化されたことにより、作成・記録時間が大幅に短縮。



ダイアグラム作成事例

④ 情報板自動連動

- ・除雪車等が出動し作業を開始すると、走行するIC間・方向の情報板のみ自動点灯するようにしたことにより、情報板イベント入力作業を削減。



情報板自動連動イメージ

■冬季における情報提供の充実

高速道路情報サイトで、リアルタイムの気象状況情報等の提供や各種イベントの開催、ポスター・チラシなどによる安全啓発活動を行うなど、積極的に冬期の交通安全に取り組みました。

・冬道の安全運転啓発活動



ポスターによる啓発活動



冬道の交通安全キャンペーン



パンフレットによる啓発活動

2. 交通安全

2-1. 死傷事故率

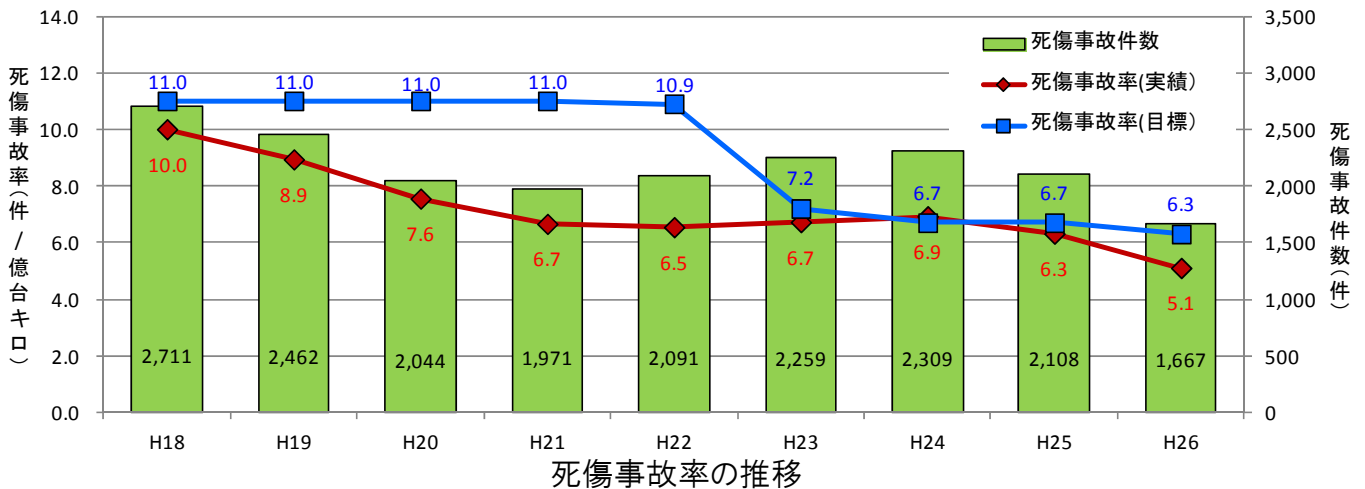
死傷事故の減少を図るため円滑な交通の確保、安全対策の推進に努めています。なお、下記に示す指標により安全対策の効果等を確認しています。

【指標】死傷事故率 〔単位：件/億台キロ〕	平成 25 年 実績値	6.3
	平成 26 年 目標値	6.3
自動車走行車両 1 億台キロあたりの死傷事故件数 (暦年集計)	平成 26 年 実績値	5.1
	平成 27 年 目標値	5.1

○平成 26 年の達成状況

平成 26 年は、過年度の実績を考慮し、平成 25 年実績値 6.3 件/億台キロと設定しました。

注意喚起看板や凹凸型レーンマーク等の速度超過及び漫然運転対策、交通量減少に伴う渋滞損失時間の減少や渋滞事故対策の効果等により渋滞中事故の減少、平成 26 年 2 月に 2 週連続で発生した首都圏の長時間の雪通行止の影響により積雪・凍結路面での事故の減少などの結果 5.1 件/億台キロと目標を達成しました。



○平成 26 年の主な取り組み

□注意喚起看板の設置

速度超過や急カーブの注意喚起看板を設置しました。



速度注意喚起看板(7か所設置)

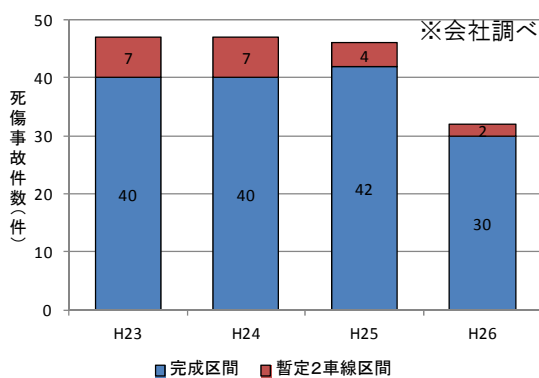


急カーブ注意喚起看板(6か所設置)

□HP(ドラぷら)の高速道路ヒヤリマップの更新
インターネットでの注意喚起として、高速道路ヒヤリマップを更新しました。

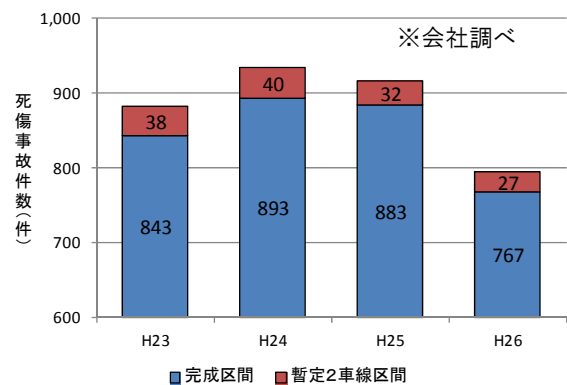


注意喚起等の効果もあり、速度超過・漫然運転による死傷事故は減少しました。



速度超過による死傷事故

(対前年比▲14件、会社調べ)



漫然運転による死傷事故

(対前年比▲121件、会社調べ)

□暫定2車線区間での飛出し事故対策

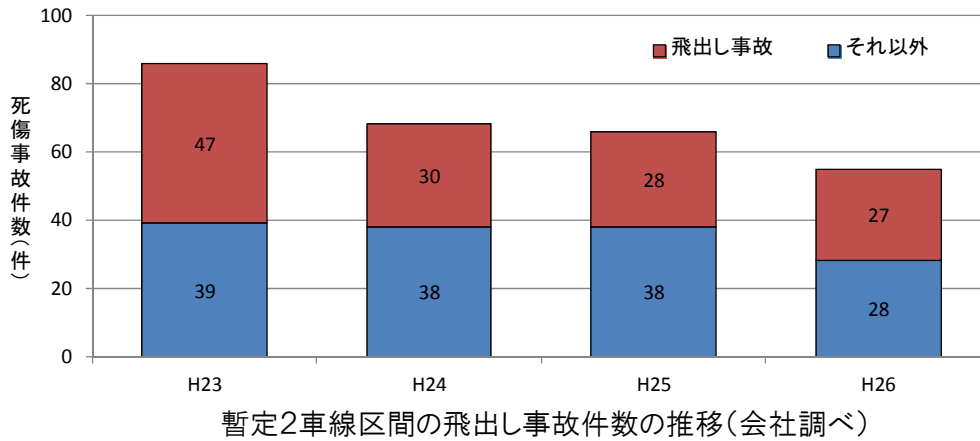
暫定2車線区間における飛出し事故対策として凹凸型路面標示の設置を推進するとともに車線分離化を試行的に実施しています。平成26年度は道東道と常磐道で試行導入しました。



暫定2車線区間の凹凸型路面標示
(平成26年度約27km施工(上下計))



暫定2車線区間の車線分離化【試行】
(道東道 むかわ穂別IC～占冠IC)



□渋滞中の死傷事故

平成 26 年は交通量の減少の影響や各種渋滞対策等の効果により、渋滞損失時間が減少しました。

渋滞損失時間(万台・時)

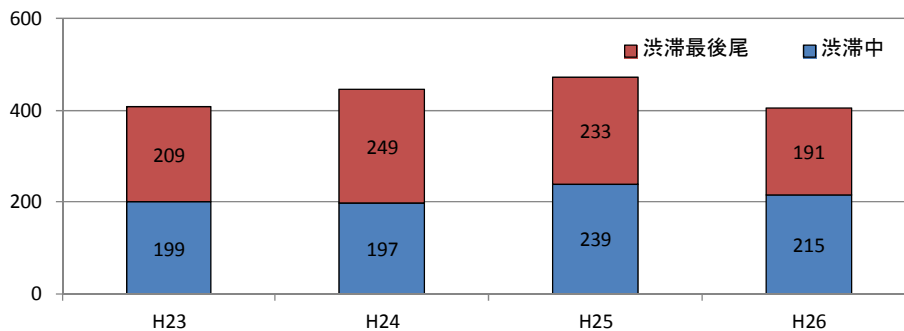
	交通集中	工事	事故	その他	計
平成 25 年	534	23	115	41	712
平成 26 年	506	23	94	39	662
昨年比	-28	0	-21	-2	-50

渋滞中の事故防止対策として下記の対策を実施しました。

- ・渋滞中の事故防止対策(後尾警戒車の配置)
- ・現地状況に応じた安全対策工(注意喚起看板等の設置)
- ・関係機関との連携による交通安全キャンペーン・広報活動の実施



渋滞損失時間の減少や各種対策の効果により、渋滞中・渋滞後尾の死傷事故は減少しました。
(渋滞中:対前年比▲24 件、渋滞後尾:対前年比▲42 件)



口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

平成 24 年4月 29 日に関越自動車道で発生しました高速ツアーバス事故について、7名が死亡するという痛ましい事故の重大性及び国土交通省からの安全性をより一層高めるための対策工事の実施要請も踏まえ、コンクリート壁(壁高欄)とガードレールの前面が不連続な防護柵について、現在でも安全性を有していますが、より高い次元で安全性を確保する現行基準に適合させるといった交通安全対策を実施しました。

・コンクリート壁(壁高欄)とガードレールの前面が不連続箇所の現行基準への適合

これまでは、防護柵の老朽化更新や改良工事等の際に、現行基準に適合させるように行ってまいりましたが、約 2,400 箇所の不連続箇所のガードレール取換え工事を順次実施し、平成 26 年度にすべて対策が完了しました。

	平成 24 年度 【実績】	平成 25 年度 【実績】	平成 26 年度 【実績】	合計
対策数量(箇所)	1,236	888	313	2,437



八戸道 浄法寺IC～八戸IC

・車線逸脱時に振動で警告する交通事故未然防止対策

従前より交通安全対策の一環として進めてきましたが車両が車線を逸脱した場合に車両に振動を与えることでドライバーに警告する交通事故未然防止対策について、これまでの同対策の計画を引き続き進めるとともに、優先箇所の見直しを行うなど交通事故未然防止対策を推進しています。

	平成 26 年度【実績】
対策数量(km) (上下別・車線別の延べ延長)	457



圏央道 狭山日高IC～圏央鶴ヶ島IC)

○平成 27 年以降の目標

今中期経営計画(H26-H28)にて、死傷事故率の目標値は前中期経営計画(H23-H25)における最小値である 6.7 件/億台キロ(H23 実績値)以下と設定しています。

・中期目標設定(3ヵ年)

H26 目標値	H27 目標値	H28 目標値
6.7	6.7	6.7

平成 27 年の目標値は、平成 26 年実績値が中期目標値を下回ったため、更なる改善を目指し平成 27 年度実績値の 5.1 件/億台キロ以下と設定しています。

目標を達成するために、暫定2車線区間の飛出し事故対策、密粒舗装の高機能舗装化、交通安全啓発活動等の安全対策を推進します。

平成 27 年度以降の主な取り組み内容は以下のとおりです。

・秋田道における分離2車線化の実施(平成 28 年度完成予定): 暫定2車線区間の中分突破事故対策

2-2. 車限令違反車両取締台数

道路構造物の保全、安全な交通確保を図るため、車限令違反車両の効果的な指導・取締りを実施するとともに、自動計測装置の整備など新たな取組みを実施しています。なお、下記の取締り状況を表す指標を設定し効果的な取締りを実施しています。

【指標】 車限令違反車両取締台数 〔単位：台数〕	平成 25 年度 実績値	10,813
高速道路上で実施した車限令違反車両 取締りにおける引込み台数	平成 26 年度 実績値	12,958

【実効性を高めるための取組み】

○他道路管理者との同時取締りの実施

・並行区間等における他道路管理者との同時取締りによる効果的な取締りを実施しました。



国道事務所側での取締り

○警察、運輸局等との連携

・取締りの実行性を持たせるため、関係機関と連携した取締りを定期的に行いました。



高速隊との合同取締り



高速隊、消防機関との合同取締り

○複数の車限隊による合同取締り(大規模取締り)

・従前から関東地区3隊合同で、主要ICやTBでの同時取締りを実施していましたが、加えて平成 24 年度から、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社各社の車限隊とともに、高速隊との連携により一都三県同時合同取締りを実施しています。



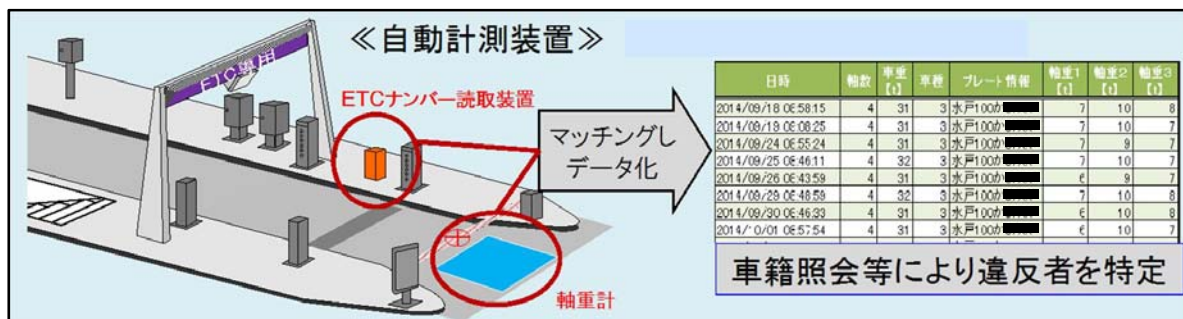
高速道路会社との合同取締り

○取締り実施箇所の多様化、効果的な取締箇所や時間帯の選定

・これまでは車重計が設置されているICや本線料金所を中心とする取締を行っていましたが、これ以外の箇所でも大型車両の流入台数が多いことから、取締スペースがあるIC等でも取締を実施するなど、取締実施箇所の多様化を図りました。
 ・SNSによる情報拡散に対応するため、短時間・複数個所での取締を行いました。
 ・軸重計データを活用し、効果的な取締箇所や時間帯を選定した取締計画を策定しました。

○自動計測装置(違反者を捕捉するシステム)の整備

・自動計測装置を活用した新たな取組みとして、軸重計データとETCナンバー読取装置を活用し、違反車を捕捉するシステムを試行整備しました。今後、このシステムを展開することにより、常習違反者を特定し、指導警告の送付・訪問指導やデータを活用した取締に活用していきます。



自動計測装置のイメージ

○措置命令書・指導警告書の発行

・車限令を超過した悪質な違反者、積載物が落下する恐れのある積載不相当者に対し措置命令書や指導警告書を発行しました。

○車限令違反者に対する講習会や出前講座の実施

- ・四半期ごとに一定の違反をした者を対象とした「車両制限令違反者講習会」を各支社単位で開催しました。
- ・この講習会には違反した運転手ではなく、会社の運行管理者等の責任者に出席して頂いています。責任者には、違反した経緯の確認と再発防止策の提案をして頂き、再犯防止や法令遵守に努めさせるきっかけを与える場としています。それでもなお、違反を繰り返す会社等に対し大口・多頻度割引の割引停止等のペナルティを科すなどの取組みを行っています。
- ・高速道路を取り巻く交通環境について触れ、車限令に関する取組みを紹介する場として、出前講座を各支社・事務所単位で行いました。



講習会



出前講座

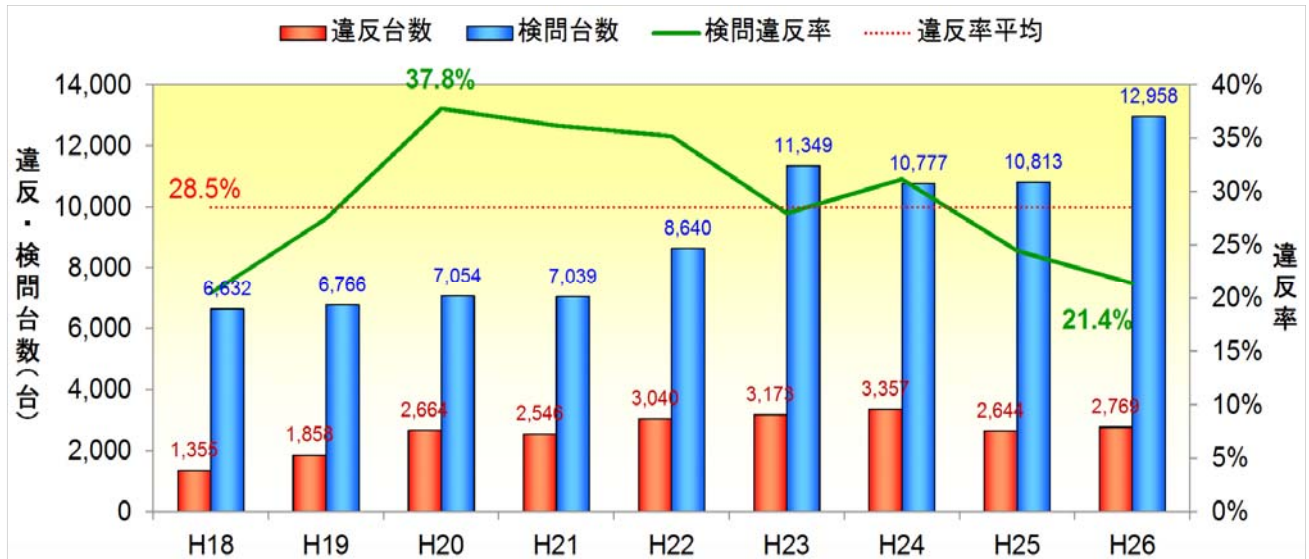
【車限隊の概要と過去からの取締等実績】

○車限隊の概要

設置事務所	取締実施エリア
旭川(※1)	北海道支社管内の道路 ※非冬期間(5月～9月)
盛岡(※1)	東北支社管内北部の道路 ※非冬期間(5月～10月)
仙台	東北支社管内南部の道路
加須	東北道、常磐道等的那須、宇都宮、加須、三郷、谷和原、水戸管内の道路
千葉	東関東道等の千葉県内(千葉、市原、アクア管内)の道路、京浜管内の道路
所沢	関越道、上信越道等の所沢、高崎、佐久、長野管内の道路
湯沢	新潟支社管内の道路

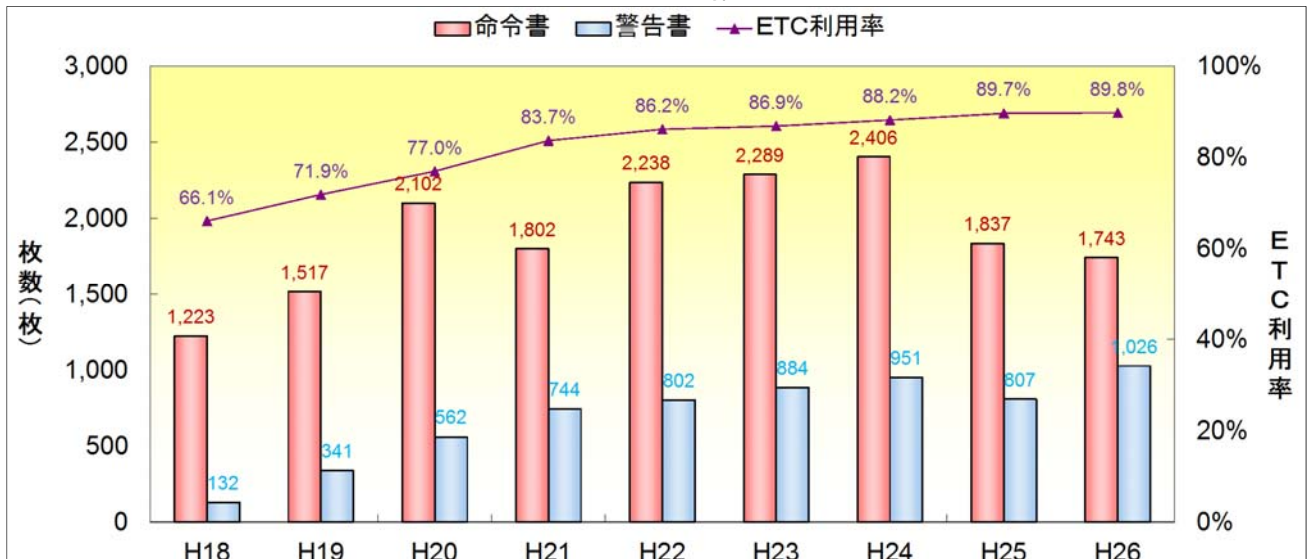
※1 旭川、盛岡については、車限隊組織ではなく、非冬期間に交通管理隊が取締りを実施

○検問台数(引き込み台数)^{※2}と違反状況の推移



※2 管理実績指標「車限令違反車両取締台数」と同一の台数

○措置命令書・指導警告書発行枚数とETC利用率の推移

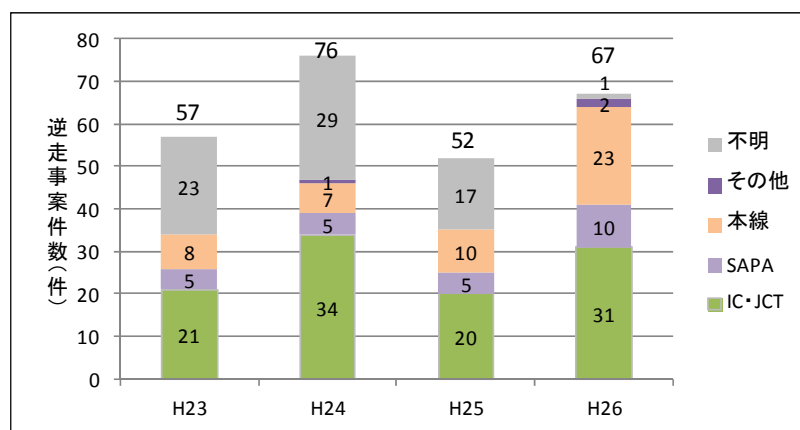


2-3. 逆走事案件数

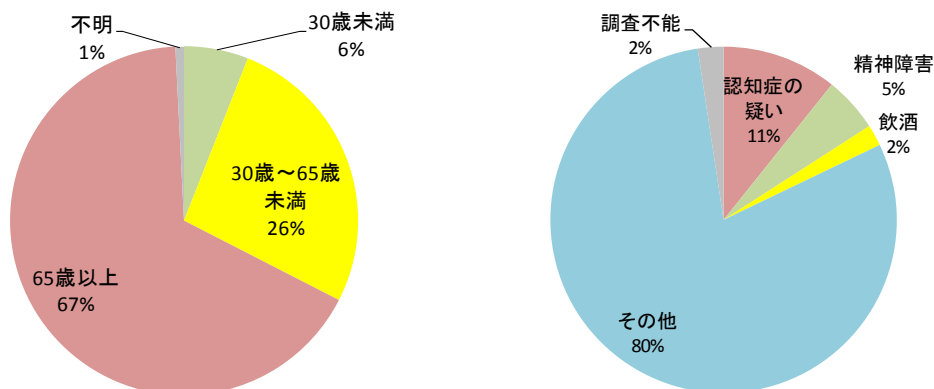
高速道路における逆走は、第三者を巻き込んだ悲惨な事故につながる恐れがあるため、各種逆走防止対策に取り組んでおります。

平成23～26年の逆走件数(交通事故または車両確保に至った件数)は毎年60件前後発生しています。逆走事案の約半数はIC・JCTで逆走を開始しています。また、年齢別だと65歳以上の高齢者によるものが約7割、属性だと認知症の疑いの方によるものが約1割発生しています。(「認知症の疑い」とは、家族からの聴取等により、運転手に認知症の疑いがあると判断したものをいいます。)

【指標】逆走事案件数 〔単位:件〕	平成25年 実績値	52
交通事故又は車両確保に至った逆走 事案の件数 (暦年集計)	平成26年 実績値	67



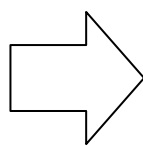
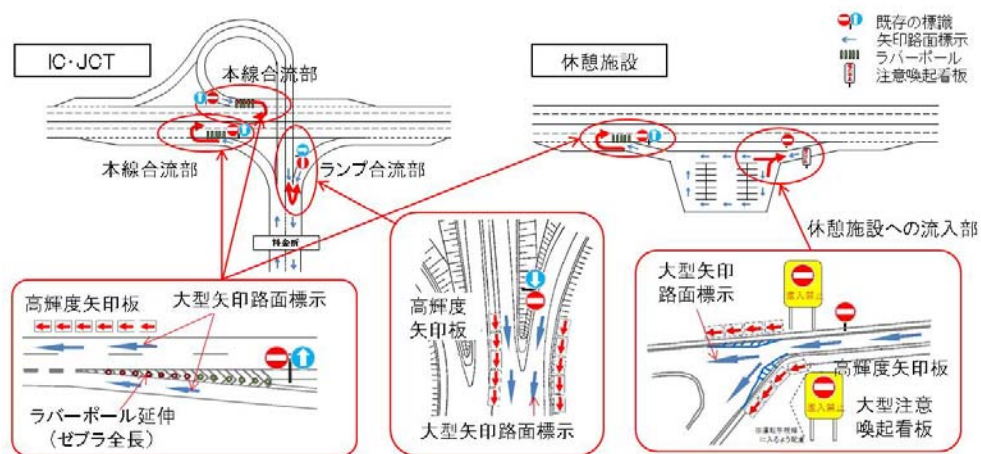
逆走事案件数の推移



逆走事案の内訳

逆走防止対策として、平成 26 年9月 10 日に「高速道路における逆走の発生状況と今後の対策について」としてプレスリリースを行い、インターチェンジやサービスエリア・パーキングエリアなど逆走の発生しやすい場所において下記対策を実施しております。

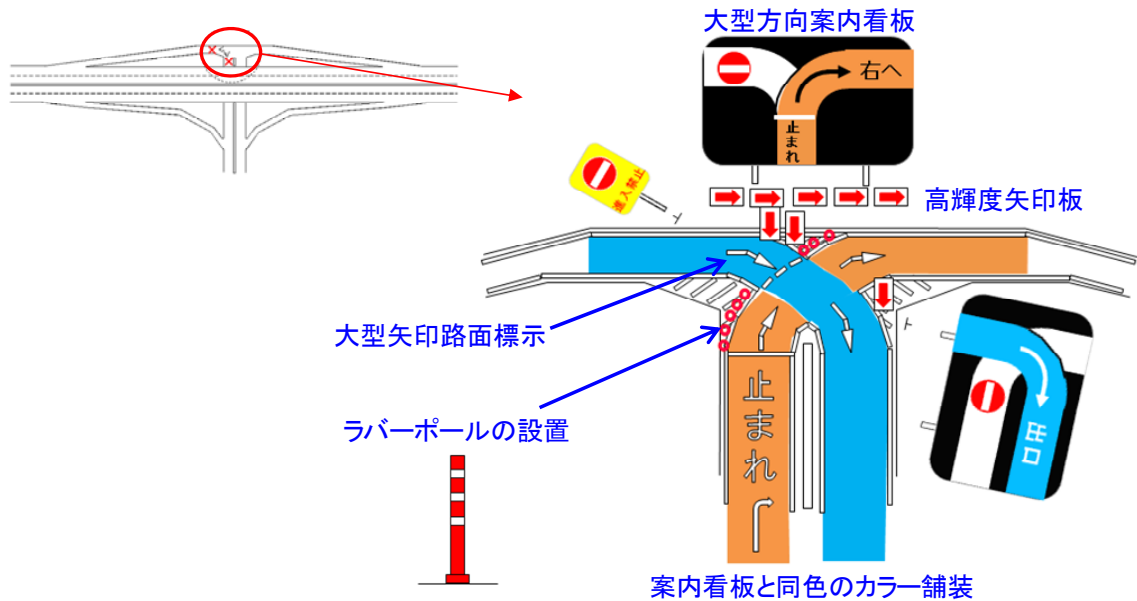
- ・矢印路面標示や注意喚起看板の視認性の向上(大型化、高輝度化)
- ・合流部におけるUターン対策の強化(ラバーポールの新設、延伸)



ICや休憩施設の分合流部における逆走防止対策事例

平成 27 年 4 月 28 日に「高速道路における逆走の発生状況と今後の対策(その2)～さらなる逆走対策を推進します～」としてプレスリリースし、さらなる対策の推進を公表しました。

- ・平面 Y 型の交差点は誤進入した場合、そのまま逆走行為となる構造であり対策の強化を行います。



平面Y型交差点部における逆走防止対策イメージ

- ・高速道路に進入したことに気付いていなかった逆走運転者で、料金所入口の一般レーンに設置した自動発券機で通行券を取らずに高速道路に入っていた例があることから、料金所入口一般レーンへのバーの設置を試行的に行います。

【一般レーンへのバー設置】



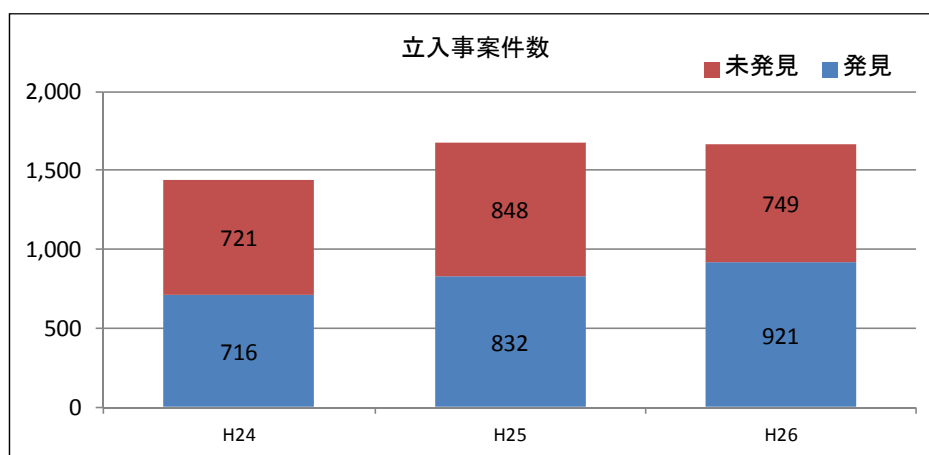
一般レーンへのバー設置イメージ

2-4. 人等の立入事案件数

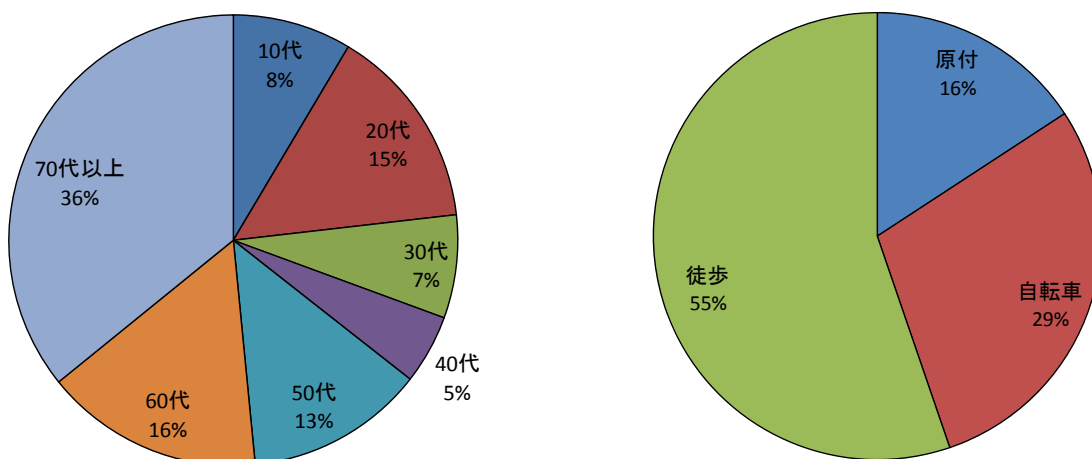
高速道路等の自動車専用道路における人等の立入りは、第三者を巻き込んだ悲惨な事故につながる恐れがあるため、立入り防止対策に取り組んでおります。

人等の立入事案件数(高速道路上での歩行者の保護または走行者等がいることの通報を受けた件数)はH24~26年間の平均で、毎年1,600件前後発生しています。年齢別にみると半数が60代以上の高齢者、手段では半数が徒歩によるものとなっています。

【指標】人等の立入事案件数 〔単位:件〕	平成25年 実績値	1,680
歩行者、自転車、原動機付自転車等 が高速道路に立入った事案の件数 (暦年集計)	平成26年 実績値	1,670



人等の立入事案件数の推移

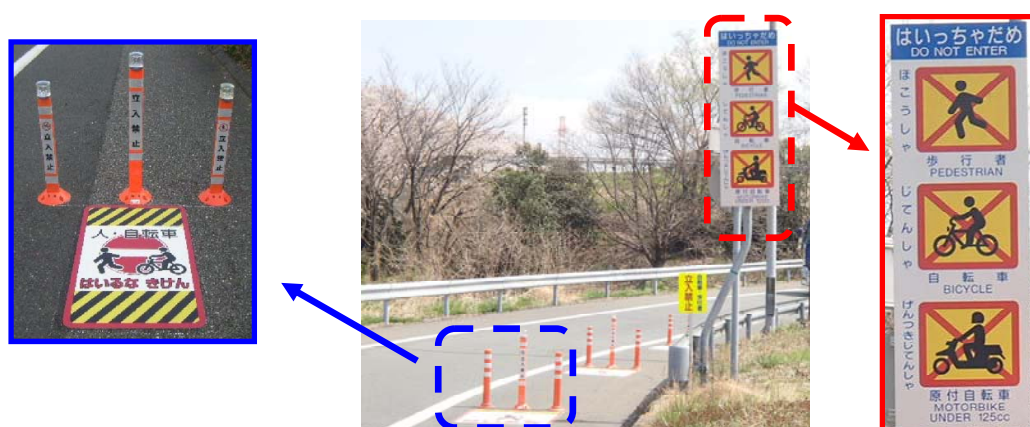


人等の立入事案の内訳

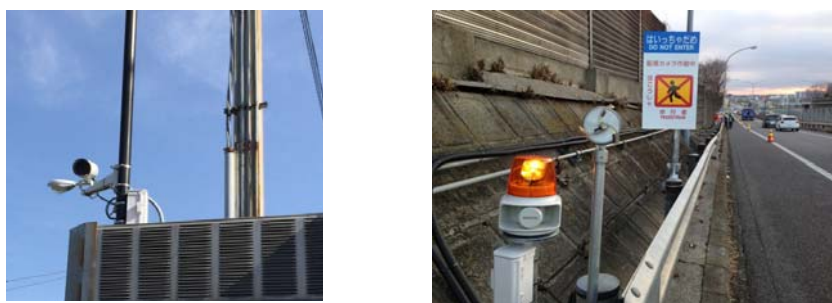
具体的には、インターチェンジやサービスエリア・パーキングエリア、バスストップなど人の立入りが発生しやすい場所において下記のとおり対策を実施しております。

- ・インターチェンジ出入口部における歩行者、自転車、原付自転車の立入り禁止看板の設置や路面標示の施工、歩行者進入禁止ポールの設置
- ・サービスエリア・パーキングエリアのバックヤード、料金所施設駐車場の歩行者用通路、バスストップのアイランドの各所において、進入防止柵及び進入禁止看板の設置
- ・本線への人の立ち入りについて、その危険性・死亡事故等の事例・発生状況・対策等をホームページ等により紹介することで啓発活動を実施

平成 27 年においても、引き続き上記の各種対策、交通安全キャンペーン等により、警察と連携して人の立ち入りへの対応に努めてまいります。



IC 入口部の路肩に設置した進入禁止ポール、進入禁止看板



赤外線カメラで自転車や歩行者を識別するシステム

人等の立入防止対策事例

3. 道路保全

3-1. 快適走行路面率

安全で快適な道路路面を提供するために健全な舗装路面の確保に努めています。安全かつ乗り心地の良い舗装路面を維持するため、調査・点検結果等に基づき劣化した路面を計画的に補修・更新しています。なお、下記に示す指標により舗装の補修実施状況を確認しています。

【指標】 快適走行路面率〔単位：％〕 （会社指標名：道路構造物保全率（舗装）） 快適に走行できる舗装路面の車線延長 期末における路面補修目標値 ^{※1} を下回っている箇所及び早期に補修目標値に到達する恐れのある箇所を要補修箇所とし、それ以外の健全な舗装路面延長を舗装路面の全体母数で割って算出 ※1 管理の仕様書に記載	平成 25 年度 実績値	97.1
	平成 26 年度 目標値	96.5
	平成 26 年度 実績値	96.8
	平成 27 年度 目標値	96.6

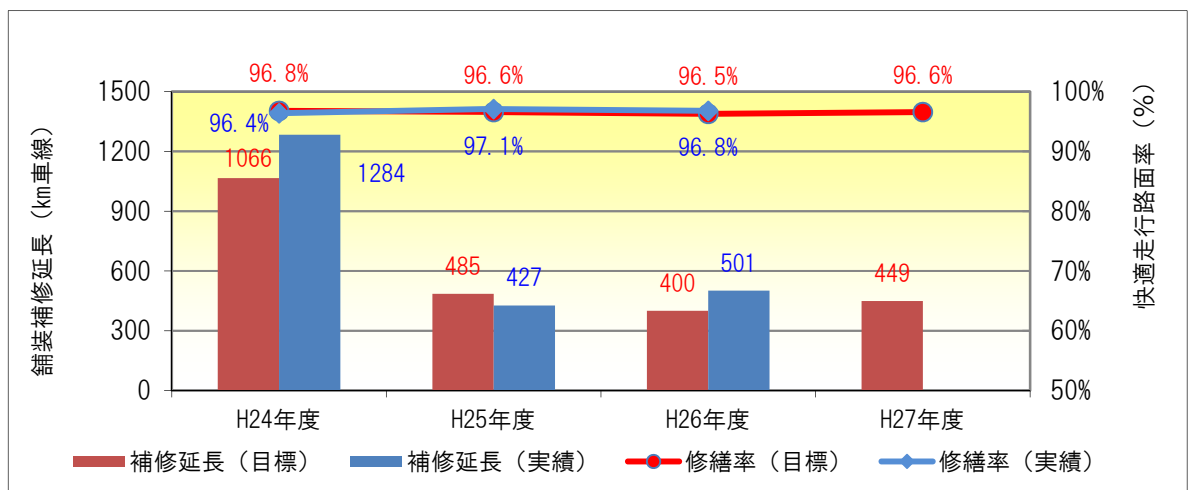
○平成 26 年度の達成状況

平成 26 年度は 400km 車線の舗装補修を計画し、目標値を 96.5%と設定しました。

施工前確認等で必要補修延長の見直しを行い、補修が必要な 501km 車線全ての舗装補修を行い、目標を達成しました。

年度	期末 車線 総延長 (km 車線) L	当年度に把握した早期に 補修が必要な延長			当年度 補修量 B	次年度の新たな 補修必要延長 期末に補修が必 要と判断 C	快適走行 路面率 ($(L-(A-B+C)) / L$)	補修に要した費用 ^{※2} 億円(税抜き)	
		期首 に把握 a	期中での 見直し b	A (=a+b)				計画管理費 舗装補修	修繕費 舗装修繕
H25 実績	13,698	485	-58	427	427	400	97.1%	119	31
H26 目標	13,787	400	0	400	400	477	96.5%	—	—
H26 実績	13,909	400	+101	501	501	449	96.8%	98	95

※2 応急補修に要した費用や当該対象舗装以外の予防保全として補修・補強した費用を含む



快適走行路面率の推移

○平成 26 年度の主な取組み



損傷部の補修
東北道 小坂JCT～碓ヶ関IC



損傷部の補修
関越道 赤城IC～昭和IC

○平成 27 年度目標

平成 27 年度は、快適な路面を確保するため、路面性状調査結果等から路面のわだち掘れ、段差及びクラックの発生状況を把握し補修目標値を超えない時期に補修するという考えのもと約 449km 車線の舗装補修を計画し、目標値を 96.6%と設定しています。

年度	期末 車線 総延長 (km 車線) L	当年度に把握した早期に 補修が必要な延長			当年度 補修量 B	次年度の新たな 補修必要延長 期末に補修が必 要と判断 C (予測値)	快適走行路面率 (L-(A-B+C))/L
		期首 に把握 a	期中での 見直し b	A (=a+b)			
H27 目標	13,928	449	0	449	449	475	96.6%

3-2. 要補修橋梁数

安全な高速道路空間を提供するために橋梁の健全性の確保に努めています。橋梁の耐力を低下させないよう経過年数や劣化状況、調査・点検結果等に基づき、塗替塗装やはく落対策等の補修を行っています。なお、下記に示す指標により橋梁の補修実施状況を確認していきます。

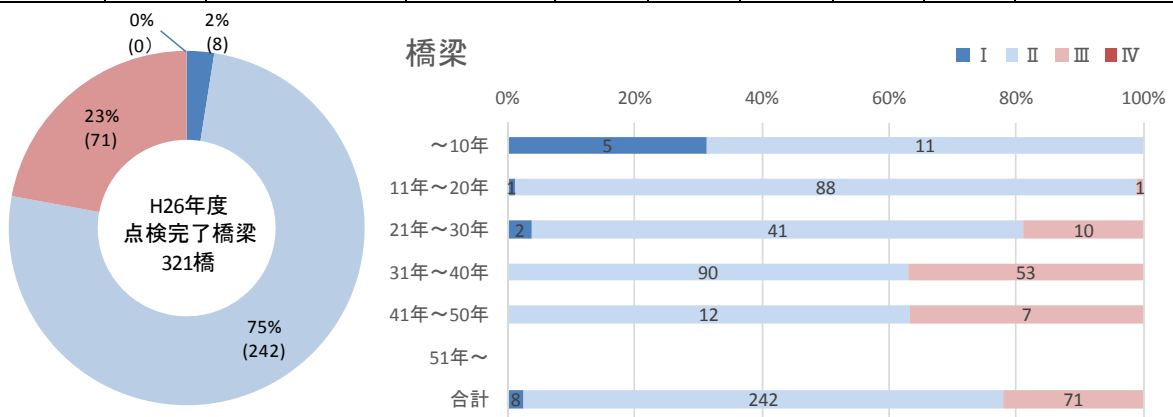
【指標】要補修橋梁数 [単位:橋] 平成 26 年度に詳細点検が完了した橋梁のうち省令に基づく判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数 中段[]内は判定区分Ⅳの橋梁数 下段()内は点検橋梁数/全橋梁数	平成 26 年 実績値	71 [0] (321/5,856)
--	----------------	--------------------------

○平成 26 年度の主な取組み

平成 26 年度の維持修繕に関する省令・告示の規定に基づく橋梁の詳細点検は総資産数 5,856 橋のうち 321 橋が完了しました。点検が完了した 321 橋のうち緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、補修が必要な区分Ⅲの橋梁は 71 橋(要補修橋梁数)ありました。下図に示すとおり経過年数とともに判定区分Ⅲの割合が多くなる傾向となっています。ただし、41 年以上経過した橋梁は減少傾向にありますが、これは損傷が著しい箇所は補修が完了し健全性が回復していると考えられます。今後、補修が必要な 71 橋については対策方法を検討し、計画的に補修を実施していきます。

H26 年度の橋梁の点検結果

構造物名	単位	管理数量 H26.12 時点	H26 年度 点検計画	H26 年度点検結果				点検実施率 (H26/全体)	
				I	II	III	IV		
橋梁	橋	5,856	164	321	8	242	71	0	5%



H26 年度点検完了橋梁の判定区分と建設経過年数

区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

なお、平成 26 年度は従来の点検により把握していた早期に補修が必要な 83 橋の補修を実施しました。



上部工損傷部の補修
札幌道 札幌南 IC～北郷 IC



塗装劣化部の塗替塗装
山形道 宮城川崎 IC～笹谷 IC

平成 26 年度実績及び平成 27 年度以降の目標値一覧

指標名称		H25 実績値	H26 目標値	H26 実績値	H27 目標値	コメント
利用者視点	総合顧客満足度 [単位:ポイント] CS調査等で把握するお客様の満足度(5段階評価) (カッコ内はH28 中期目標値)	3.6	3.6 (3.7)	3.5	3.5 (3.6)	快適な路面を保つための舗装補修、付加車線設置等の渋滞対策や各種交通安全対策等を実施し、総合顧客満足度の向上に努めましたが、目標を達成できませんでした。
	年間利用台数 [単位:百万台] 支払料金所における年間の通行台数	1,024	-	998	-	各種企画割引の取組み等により高速道路の利用促進に努めましたが、料金割引制度が見直された影響などにより利用台数は減少しました。
	本線渋滞損失時間 [単位:万台・時間] (暦年集計) 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間	712	-	662	-	付加車線の設置や自発光式ペースメーカーによる速度回復対策等による渋滞緩和対策を実施したことに加え、交通量が減少した影響などにより、前年度より本線渋滞損失時間が減少しました。
	路上工事時間 [単位:時間/km] 道路 1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間 (カッコ内は工事渋滞損失時間)	70 (24)	-	77 (23)	-	工事規制の統合を考慮した発注計画の立案や工事工程の調整等により車線規制件数の削減に努めましたが、現地調査の結果による舗装補修延長の増加に伴い路上工事時間は増加しました。なお、渋滞が発生しない規制時間帯での工事の実施等の工夫を行った結果、工事渋滞損失時間については減少しました。
	通行止め時間 [単位:時間] (暦年集計) 雨、雪、事故、点検、工事等に伴う年間の平均通行止め時間	78	-	68	-	東日本大震災による被災及び福島第一原子力発電所の事故発生の影響により通行止めとなっていた常磐道広野 IC～常磐富岡 IC 間において、震災復旧工事が完了し再開したことなどにより、前年より通行止め時間が減少しました。

指標名称		H25 実績値	H26 目標値	H26 実績値	H27 目標値	コメント
交通安全	死傷事故率 [単位:件/億台キロ] (暦年集計) 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数 (カッコ内はH28 中期目標値)	6.3	6.3 (6.7)	5.1	5.1	暫定 2 車線区間での飛出し事故対策や導流レーンマーク等による速度超過対策を実施したことに加え、本線渋滞が減少し渋滞中の死傷事故件数が減少した影響により、目標を達成しました。
	車限令違反車両取締台数 [単位:台] 高速道路上で実施した車限令違反車両取締における引込み台数	10,813	-	12,958	-	警察や運輸局等の関係機関との合同取締や軸重データを活用した効果的な取締箇所の選定、取締箇所の多様化を図るなどの取組みにより前年度より増加しました。
	逆走事案件数 [単位:件] (暦年集計) 交通事故又は車両確保に至った逆走事案の件数	52	-	67	-	IC・休憩施設等における大型矢印路面標示や注意喚起看板の視認性向上、合流部におけるラバーポール設置によるUターン防止対策の強化、SA・PA での注意喚起など逆走事案の削減を図りましたが、前年より増加しました。
	人等の立入事案件数 [単位:件] (暦年集計) 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入った事案の件数	1,680	-	1,670	-	HP 等での注意喚起、進入禁止看板や路面標示等を行い、前年とほぼ同等の件数となりました。
道路保全	快適走行路面率 [単位:%] 快適に走行できる舗装路面の車線延長 (社内指標名; 道路構造物保全率(舗装))	97.1	96.5	96.8	96.6	路面のわだち掘れやひび割れ等の調査・現地調査等に基づき、約 500km・車線の舗装を補修し、目標を達成しました。
	要補修橋梁数 [単位:橋] 平成 26 年度に詳細点検が完了した橋梁のうち省令に基づく判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数(中断[]内は判定区分Ⅳの橋梁数、下段の()内は 点検橋梁数/全橋梁数※1) ※1 H26.12 時点の数量	-	-	71 [0] (321/5,856)	-	維持修繕に関する省令・告示の規定に基づく平成 26 年度の橋梁の点検は総資産数 5,856 橋(H26.12 時点)のうち 321 橋が完了しました。点検が完了した 321 橋のうち緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、補修が必要な区分Ⅲの橋梁は 71 橋でありました。補修が必要な 71 橋については対策方法を検討し、計画的に補修を実施していきます。