

安全で、安心・快適な 高速道路空間の創出

新東名高速道路・新名神高速道路など信頼性の高い高速道路ネットワーク機能を強化するとともに、日本の大動脈である東名高速道路・名神高速道路の管理運営をはじめとして、安全で、お客さまに安心して快適にご利用いただける高速道路サービスの提供に、24時間365日、取り組みます。

1 信頼性の高い高速道路ネットワーク機能の強化

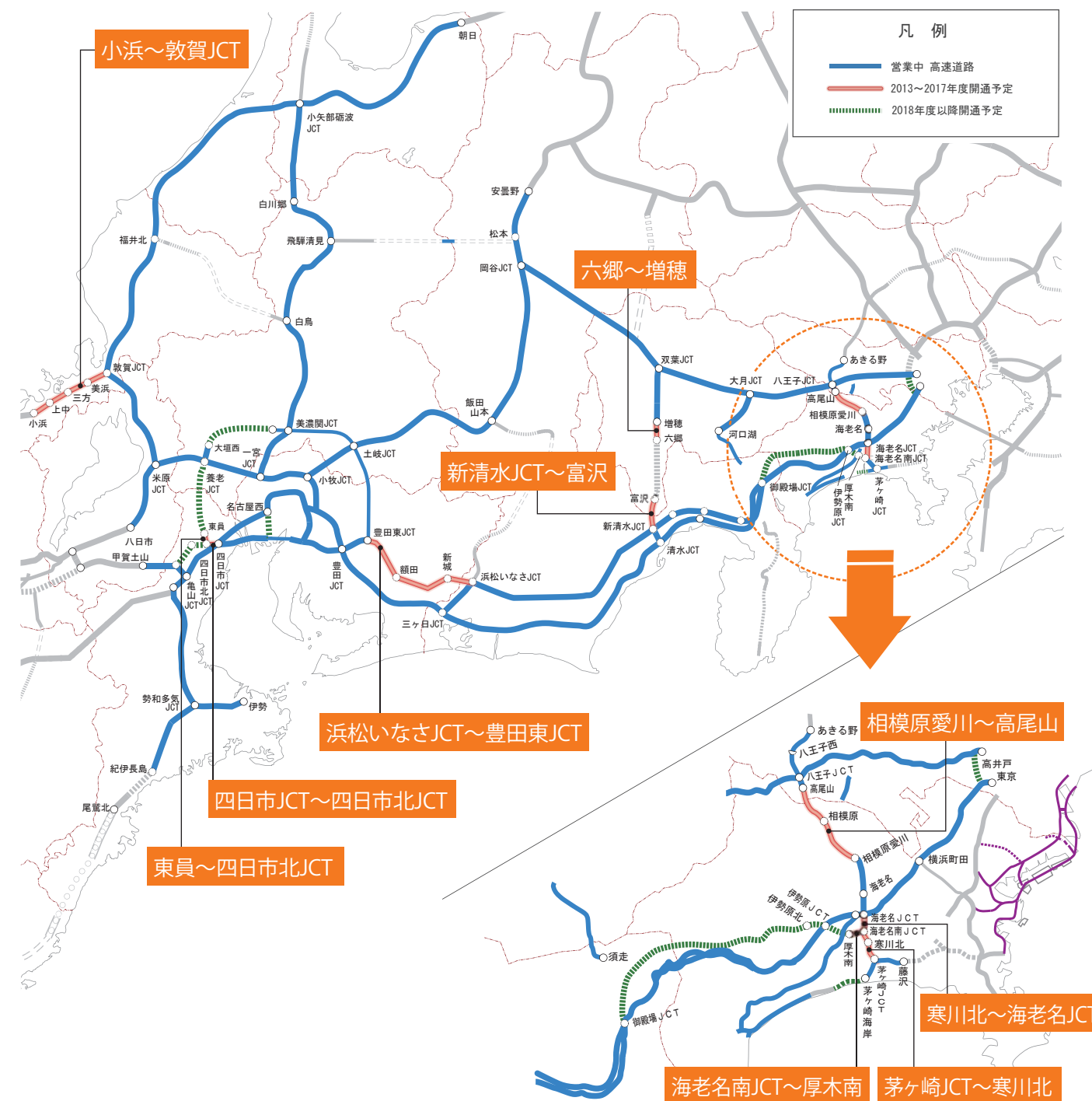
▶ 信頼性の高い高速道路ネットワーク機能を強化するため、2017年度までに以下の155kmの高速道路を新たに開通させます。

路線名	区間(仮称のものを含みます)	延長(km)	完成予定年度	備考
新東名高速道路	海老名南JCT～厚木南	2	2016	
	浜松いなさJCT～豊田東JCT	55	2014	
中部横断自動車道	六郷～増穂	9	2016	
	新清水JCT～富沢	21	2017	
新名神高速道路	四日市JCT～四日市北JCT	4	2015	
舞鶴若狭自動車道	小浜～敦賀JCT	39	2014	
首都圏中央連絡自動車道(圏央道)	茅ヶ崎JCT～寒川北	5	2013	4月14日開通
	寒川北～海老名JCT	4	2014	
	相模原愛川～高尾山	15	2013	相模原ICは2014年度開通
東海環状自動車道	東員～四日市北JCT	1	2015	

- ◆ 新東名高速道路及び東海環状自動車道は2020年度の全線開通をめざします。
- ◆ 新名神高速道路(四日市北JCT～亀山西JCT)は2018年度の開通をめざします。
- ◆ 東京外かく環状道路(中央JCT～東名JCT)は2020年度の開通をめざし、2013年度から工事に着手します。
- ◆ 名古屋第二環状自動車道(名二環)(名古屋西JCT～飛島JCT)は2018年度の開通をめざし、2013年度から工事に着手します。
- ◆ 東海北陸道(白鳥～飛騨清見)の4車線化は2018年度の完成をめざし、2013年度から工事に着手します。

▶ 事業の遂行にあたっては、安全性向上の取組みを強化するとともに、綿密な工程管理のもと、リスク管理を徹底します。

- ◆ 建設段階から維持管理しやすい道路づくりを推進します。このため、設計要領等に新しい知見を着実かつスピーディに取り込み、改訂していきます。
- ◆ 用地取得や工事実施のリスク情報を、難航案件会議で共有し、対応を迅速に決定します。



新東名・真福寺川橋



舞鶴若狭道・三方PA



名神・湖東三山スマートIC
ランプ橋の夜間架設

4 交通事故防止・安全対策、走行環境の改善

- ▶ 見やすく分かりやすい「安全走行ガイド」・「高速道路マナーガイド」・「渋滞予測ガイド」を提供します。
- ▶ 運転免許センターなど関係機関と連携して、高速道路交通安全セミナーや交通安全キャンペーンなどの啓発活動に取り組みます。



高速道路マナーガイド(左)
二輪車の安全啓発リーフレット(右)



交通安全セミナー
高速道路をご利用いただく企業の交通安全講習に社員を派遣してセミナーを行っています。

- ▶ 交通事故の要因分析、対策の立案、実施、効果の検証を行い、交通安全対策を計画的に実施します。また、ISO39001(道路交通安全マネジメント)を導入します。
- ▶ 道路の損傷や交通の危険を防止するため、車両制限令に違反している車両に対して、指導や取締りを行います。
- ▶ 事故多発地点や重大事故発生地点の状況調査を行い、関係機関と協議しながら効果的な対策を実施します。
 - ◆ 速度抑制レーンマーク、減速ベルト、薄層舗装、高輝度レーンマーク、凹凸路面標示、注意喚起標識、視線誘導標、矢羽板、監視用CCTV、渋滞末尾警告システム、突発事象情報提供システム、逆走防止などの対策を実施します。



速度抑制レーンマーク・矢羽板



注意喚起標識



逆走防止標識

- ▶ 強化型防護柵を整備して、中央分離帯の突破や路肩逸脱による重大事故を防止します。
- ▶ 関越自動車道における高速ツアーバス事故を受けて、防護柵不連続箇所の改良を進めます。

- ▶ 対面通行区間(暫定2車線)においては、凹凸路面標示を順次施工していくとともに、簡易防護柵の設置など事故防止対策の検討を進めます。
- ▶ 路面を計画的に補修して走行環境を改善します。また、水はねの少ない高機能舗装の整備を進めます。



ガードケーブル型の簡易防護柵
対面通行区間の車線を分離し、車両の逸脱を防ぎます。



従来舗装(左)と高機能舗装(右)

- ▶ 冬の高速道路を安全に通行できるように、効果的な雪氷対策と雪道での安全運転の啓発や気象・道路情報の提供を行います。
- ▶ ETCレーンの速度抑制対策と安全啓発活動を継続して実施します。



ていだん
梯団除雪



お知らせアンテナ
ETCカードの未挿入や有効期限切れを料金所手前で知らせるアンテナの整備を進めます。

5 渋滞対策

- ▶ 次の付加車線を完成させます。

路線名	区間	延長(km)	完成予定年度
東名高速道路(上り)	海老名JCT付近	1.4	2014
	海老名SA付近	0.4	2017

- ▶ 渋滞を緩和する付加車線の設置や暫定的な車線運用について、検討と関係機関との協議を進めます。
 - ◆ 東名高速道路 大和トンネル付近をボトルネックとする渋滞対策を推進します。
 - ◆ 中央自動車道(高井戸～上野原)の渋滞対策として、路肩を活用して車線を増設することも含め、検討を進めます。
 - ◆ 東名阪自動車道(四日市～亀山JCT)の暫定3車線の延伸について検討を進めます。

- ▶ 東名高速道路 大和トンネル付近や中央自動車道 小仏トンネル付近をはじめとする主な渋滞発生区間について、モバイル情報端末を活用した渋滞予測情報や渋滞時の迅速な情報提供など、TDMを継続して実施します。また、LED標識などにより速度回復を促します。

[参考] TDM:交通需要マネジメント(Traffic Demand Management)とは、車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域の道路交通混雑を緩和する手法です。円滑な交通の実現により、環境の改善や地域の活性化が図られます。

- ◆ 東名高速道路(下り)宇利トンネル付近で実施している、視覚的な効果を利用した渋滞対策を延伸します。また、効果を検証し、そのほかの渋滞発生箇所への導入を検討します。
- ▶ 年末年始の伊勢神宮周辺など季節的・局所的な交通集中については、パーク&ライドなどの渋滞緩和策に継続して取り組みます。



東名阪道・四日市IC付近の暫定3車線区間(運用前)



(運用後)



光の流れ

視覚的な効果を利用した渋滞対策区間道路端に並んだ発光器の光が車と並走するように移動します。

6 情報提供の充実

- ▶ 渋滞の発生、異常気象、事故や工事などの道路交通情報を、より迅速かつきめ細やかに提供します。
 - ◆ ハイウェイラジオやハイウェイテレホン、情報板などを活用して、迅速かつ詳細な情報提供を行います。
 - ◆ PCやスマートフォンへの情報提供を充実させます。
 - ◆ 事故による通行止めの作業状況や解除の見込み、一般道の通行止情報など、きめ細やかな情報提供をめざします。

7 世界をリードする高速道路システム

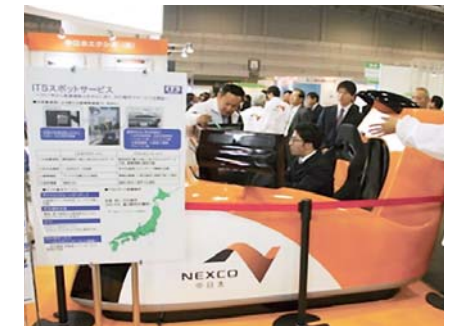
- ▶ ITS技術をはじめ、ICTを活用し安全性向上の観点を取り入れた次世代高速道路を展開します。

[参考] ITS:高度道路交通システム(Intelligent Transport System)とは、渋滞、事故、環境問題など道路交通が抱える課題をICT:情報通信技術(Information and Communication Technology)を活用して解決する技術の総称です。

- ◆ 「ITS世界会議 東京2013」での論文発表や、見学ツアーの企画運営を通じて、技術情報を発信します。
- ◆ 道路交通の調査・管理の効率化・高度化、構造物の保全対策、新たな料金施策等に向け、ITSスポットを活用した社会実験を行います。あわせて、ITS車載器の普及を促進します。
- ◆ 新東名リーディングプロジェクトで検討した各種サービスについて、開通後に効果を検証し、その結果を踏まえて建設中の新東名高速道路やその他の路線へ展開します。
- ◆ 路車間通信などのITS技術の導入により、事故や渋滞を削減します。また、ITS技術を運用する次世代交通管制システムを構築します。
- ◆ ICT技術を活用したトンネル清掃車両などの高度化により車線規制を削減します。
- ◆ 電気自動車(EV)の維持管理車両を開発します。



[参考] ITSスポットとは、交通安全・渋滞対策・環境対策などを目的とし、人と車と道路とを情報で結ぶITS技術です。道路に設置された「ITSスポット」とクルマ側の「ITSスポット対応カーナビ」との間で高速・大容量通信を行うことにより、広域な道路交通情報や画像も提供されるなど、様々なサービスを実現します。



ITSスポットサービスを体験できるシミュレーター

- ▶ 大学や企業などと連携を図り、社会やお客さまのニーズに応える新たなサービスの検討を行います。

8 料金徴収期間を満了する道路の引継ぎ

▶ 料金徴収期間が満了する道路について、関係機関と十分な調整を行い、適切に管理を引き継ぎます。

- ◆ 引継予定の路線及び年度：八王子バイパス 2015年度

9 アウトカム指標

▶ 事業の効果や成果(アウトカム)を定量的に把握することにより、効率的・効果的に事業を運営します。

- ◆ 高速道路の安全性、定時性、路上工事による車線規制時間など、サービス向上に関する具体的な指標を設定し、その向上に取り組みます。

■ アウトカム指標

アウトカム指標	定義	単位	2011実績値	2012目標値	2012実績値	2013計画			2014計画	2015計画	2016計画	2017計画	備考	
						目標値(年間)	上半期	下半期						
安全・安心	死傷事故率	走行車両1億台・kmあたりの死傷事故件数	件/億台・km	8.4	前年を下回る	8.1	7.6	7.6	7.6	7.1	6.7	6.7	6.7	暦年データ
	道路構造物保全率(橋梁)	今後5年間は補修の必要がない橋梁の割合	%	88	前年を上回る	90	前年を上回るよう努め、定期的にチェックしていく							
	道路構造物保全率(舗装)	補修目標値に達する前の走行快適な舗装の車線延長比	%	95	前年を上回る	95	前年を上回るよう努め、定期的にチェックしていく							
快適	路上工事による車線規制時間	路上工事に伴う年間の交通規制時間	時間/km	67	前年を下回る	75	前年を下回るよう努め、定期的にチェックしていく							暦年データ
定時性	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	1,208	1,037	1,126	1,192	590	602	1,248	1,213	1,078	983	暦年データ
	利用時間確保率	道路が利用可能な時間の割合	%	99.9	前年を上回る	99.9	前年を上回るよう努め、定期的にチェックしていく							暦年データ
総合	顧客満足度	CS調査など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	3.6	前年を上回る	3.6	前年を上回るよう努め、定期的にチェックしていく							Web調査

※全国路線網を対象

■ アウトカム指標の解説

①死傷事故率

〈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・km(10,000台の車が各々10,000km走れば1億台・km)あたりの死傷事故件数

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

『死傷事故率が8.1件/億台・km(2012実績値)』とは…

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1年間に約13件の死傷事故が発生する確率に相当

〈補足〉 ◆死傷事故の発生件数は、東名 横浜町田～厚木で、67件発生(延長:15.3km、交通量:130,000台/日)

②本線渋滞損失時間

〈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

『本線渋滞損失時間が1,126万台・時間(2012実績値)』とは…

1,126万台・時間のうち559万台・時間が東名での損失であり、これは全長で約350km、通常走行で4時間程度要するものが、4時間30分で走行したこととなり、渋滞によりすべての利用者が平均約30分間の損失が生じたもの

〈補足〉 ◆渋滞とは、時速40km以下での走行が、1km以上かつ15分以上継続した状態をいいます。

- ・東名(横浜町田～厚木：上下線)で約750回/年
- ・中央道(八王子～相模湖：上下線)で約420回/年
- ・東名(豊田JCT～音羽蒲郡：上下線)で約350回/年

③利用時間確保率

〈解説〉 利用時間確保率とは、事故・工事や雪などによる高速道路の通行止めがなく通行可能な時間の年間総時間に対する比率

『利用時間確保率が99.9%(2012見込み値)』とは…

当社管内の任意のICを利用する場合、1,000回に1回の割合で通行止めにより利用できない確率に相当

〈補足〉 ◆3時間以上の通行止めが、東名で年間14回発生(事故:6回、気象:5回、その他:3回)

◆交通事故による通行止め延べ時間が、当社管内で年間530時間