

高速自動車国道中央自動車道西宮線等(他2路線)に関する
維持、修繕その他の管理の報告書

平成29事業年度

平成30年8月

みち、ひと…未来へ。



目次

第1章 基本方針・管理の水準等	3
1.1. 中期経営計画 2020 の策定	3
1.2. 管理の水準	4
1.3. 管理の実施体制	4
1.4. 対象路線(平成 29 年度末)	5
第2章 高速道路管理業務の実施状況	7
2.1. 老朽化した道路構造物への取り組み	7
2.1.1. 道路資産の経過年数	7
2.1.2. 構造物の現状	8
2.1.3. 長期保全の確立に向けた取り組み	9
2.1.4. 大規模更新・大規模修繕(特定更新等工事)の事業化	10
2.2. 大規模災害などの緊急時に備えて	13
2.2.1. 東日本大震災を受けて(災害対応力の強化)	13
2.2.3. 更なる耐震補強の推進	20
2.2.4. 冬期における交通確保	22
2.3. 交通安全対策の実施	24
2.3.1. 交通事故の削減	24
2.3.2. 交通安全の取り組み	26
2.4. 日々の業務の着実かつ継続的な実施	35
2.4.1. 保全事業システムの確立・推進	35
2.4.2. 保全事業システム推進五箇年計画	36
2.4.3. 新技術による点検・補修	37

2.4.4.	道路構造物の点検計画と実施状況	38
2.4.5.	道路構造物の補修状況	44
2.4.6.	24時間365日、安全かつ円滑に走行していただくための維持管理業務の実施	49
2.5.	利便性向上・地域連携の取り組み	59
2.5.1.	通行止め時間の削減に向けた取り組み	59
2.5.2.	交通渋滞対策の取り組み	61
2.5.3.	効率的な路上工事車線規制の実施	64
2.5.4.	お客様サービスの向上の取り組み	66
2.5.5.	地域連携型「周遊エリア乗り放題ドライブパス」の実施	70
2.5.6.	ガソリンスタンドの空白区間解消に向けた取り組み	72
2.5.7.	ウェルカムゲートの設置	75
2.5.8.	SA・PAの地元利用	76
2.5.9.	道路占用許可に関する取り組み	78
2.5.10.	ETC2.0の普及促進	79
2.6.	お客様から信頼されるための取り組み	81
2.6.1.	不正通行に対する方針と取り組み	81
第3章	高速道路管理業務に関する各種データ	82
3.1.	高速道路管理業務に要した費用等	82
3.2.	アウトカム指標	87
3.3.	その他のデータ	89

第1章 基本方針・管理の水準等

1.1. 中期経営計画 2020 の策定

西日本高速道路株式会社(以下「NEXCO西日本」という。)は「私たちはリスクマネジメントを徹底し、高速道路の安全・安心を最優先に、お客様の満足度を高め、地域の発展に寄与することにより、社会から信頼され成長する企業グループをめざします」というグループ理念を掲げ、平成 28 年度から平成 32 年度まで『中期経営計画 2020』をグループ一丸となって推進してまいります。

中期経営計画2020の3つのキーワード

「安全・安心」「信頼」 そして「成長」へ

Keyword
1

「安全・安心」の追求が基本

社員一人ひとりがリスク感度を高め、高速道路における「安全・安心」という基本のサービスを最優先に、高い品質でお客さまにお届けします。

重要な社会基盤である高速道路ネットワークを強化し、健全な状態で次世代へと継承します。

24時間365日高速道路の機能を保持するとともに、異常気象や災害・事故に対しても迅速に対応し、間断ない交通の確保に向けた防災対応力を高めます。

Keyword
2

「信頼」されるサービスと組織運営を目指す

NEXCO西日本グループは、社員一人ひとりがコンプライアンス^{*1}を重視し、社会から信頼され必要とされる組織となるように努めます。

地域の魅力や特性と高速道路ネットワーク機能との相乗効果により高速道路の価値最大化を目指すと共に、地域から期待される事業を展開します。

Keyword
3

地域と共生し、持続的な「成長」を目指す

高速道路ネットワークの価値を最大化する取組を継続し、地域と共に100年先の未来まで持続的に成長していきます。

高速道路を取り巻く環境の変化に適切に対応し、グループ一体となって進化し続けます。

1.2. 管理の水準

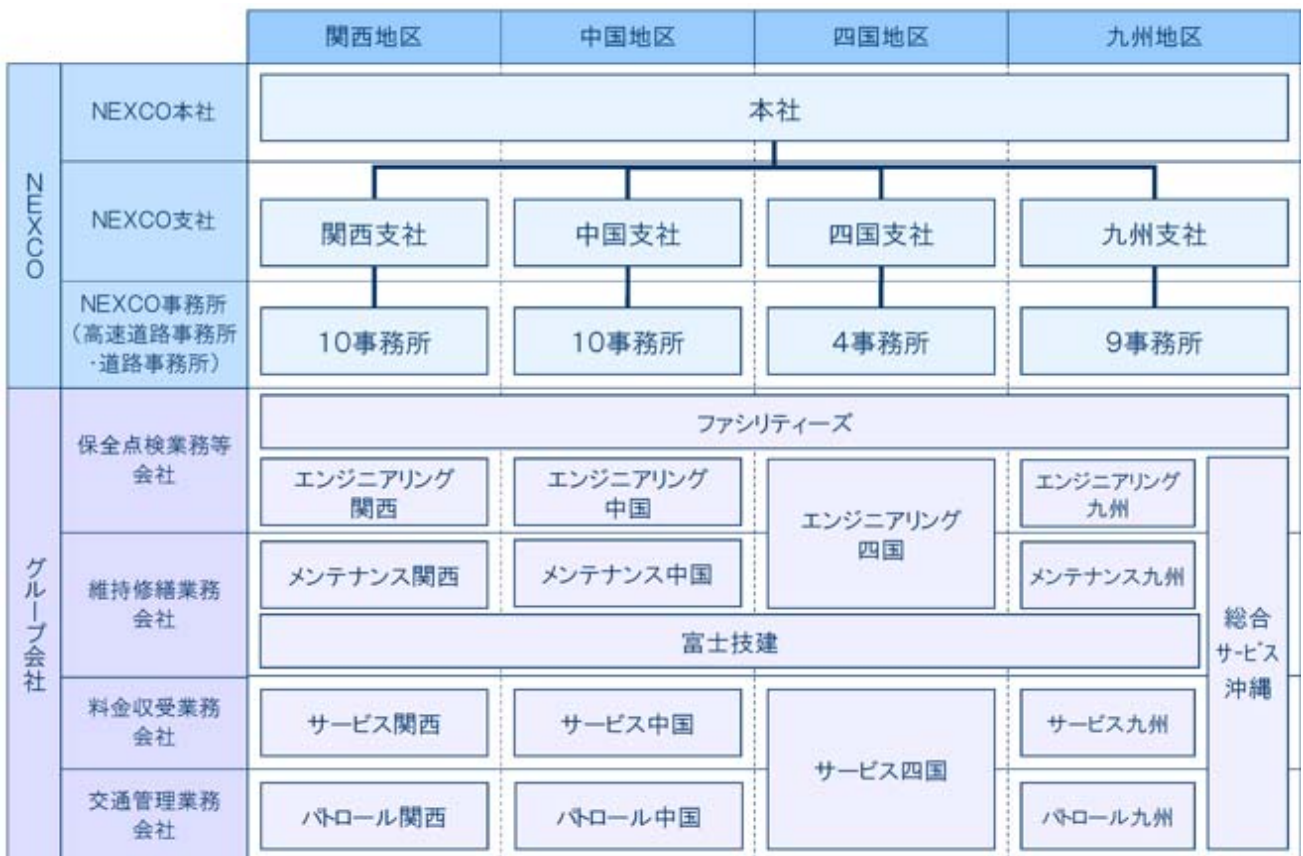
NEXCO西日本は、高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定、一般国道31号(広島呉道路)に関する協定、一般国道165号及び一般国道166号(南阪奈道路)に関する協定(以下「協定」という。)第13条等に基づき、協定の対象となる道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕その他の管理を行い、もって一般交通に支障を及ぼさないよう努めるべく別添参考資料「維持、修繕その他の管理の仕様書」により実施しています。

管理の仕様書に記載されている管理水準は、通常行う管理水準を示したものであり、ハイシーズンや閑散期、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。

1.3. 管理の実施体制

各地区の地域特性(利用、ネットワーク、構造、気象等)に応じた管理を適切に実施するため、NEXCO西日本とグループ会社が一体となった業務執行体制を構築しています。

※上記は保全サービス事業に関連する実施体制



平成30年4月1日現在

1.4. 対象路線(平成 29 年度末)

NEXCO西日本が維持、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】

路線名(※)	供用延長(km)	備考
中央自動車道西宮線	105	
近畿自動車道天理吹田線	56	
近畿自動車道名古屋神戸線	72	H29.4.30 城陽 JCT・IC～八幡京田辺 JCT・IC 開通 H29.12.10 高槻 JCT・IC～川西 IC 開通 H30.3.18 川西 IC～神戸 JCT 開通
近畿自動車道松原那智勝浦線	110	
近畿自動車道敦賀線	123	
中国縦貫自動車道	543	
山陽自動車道吹田山口線	417	
山陽自動車道宇部下関線	28	
中国横断自動車道姫路鳥取線	13	
中国横断自動車道岡山米子線	107	
中国横断自動車道尾道松江線	26	
中国横断自動車道広島浜田線	71	
山陰自動車道鳥取益田線	18	
四国縦貫自動車道	222	
四国横断自動車道阿南四万十線	209	
四国横断自動車道愛南大洲線	15	
九州縦貫自動車道鹿児島線	345	
九州縦貫自動車道宮崎線	83	
九州横断自動車道長崎大分線	257	
東九州自動車道	205	
関西国際空港線	7	
関門自動車道	9	
沖縄自動車道	57	
一般国道1号 京滋バイパス	21.5	
一般国道1号 第二京阪道路	28.3	
一般国道2号 第二神明道路	29.9	
一般国道2号 広島岩国道路	16.2	
一般国道3号 南九州西回り自動車道(八代日奈久道路)	12.0	

一般国道3号 南九州西回り自動車道(市来～鹿児島西)	21.3	
一般国道9号 安来道路	19.1	
一般国道9号 江津道路	14.5	
一般国道10号 椎田道路	10.3	
一般国道10号 宇佐別府道路	22.7	
一般国道10号 日出バイパス	9.0	
一般国道10号 延岡南道路	3.7	
一般国道10号 隼人道路	7.3	
一般国道11号 高松東道路	15.6	H29.11.21 四国横断自動車道阿南四万十線に編入
一般国道24号 京奈和自動車道(京奈道路)	17.0	
一般国道34号 長崎バイパス	15.1	
一般国道42号 湯浅御坊道路	19.4	
一般国道196号 今治・小松自動車道(今治小松道路)	13.0	
一般国道478号 京滋バイパス	2.4	
一般国道478号 京都縦貫自動車道	41.1	
一般国道481号 関西国際空港連絡橋	4.6	
一般国道497号 西九州自動車道(武雄佐世保道路)	22.0	
一般国道497号 西九州自動車道(佐世保道路)	7.8	
合計	3,471.8	

※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

【一の路線】

路線名	供用延長(km)	備考
一般国道165号及び一般国道166号 南阪奈道路	12.3	
一般国道31号 広島呉道路	15.9	

【その他】

路線名	供用延長(km)	備考
一般国道2号 関門トンネル	3.9	

※関門トンネルは旧道路整備特別措置法第5条に基づき管理有料道路として位置づけられており、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構との協定第13条に基づき定めた「維持、修繕その他の管理の仕様書」には含まれていません。

【全体】

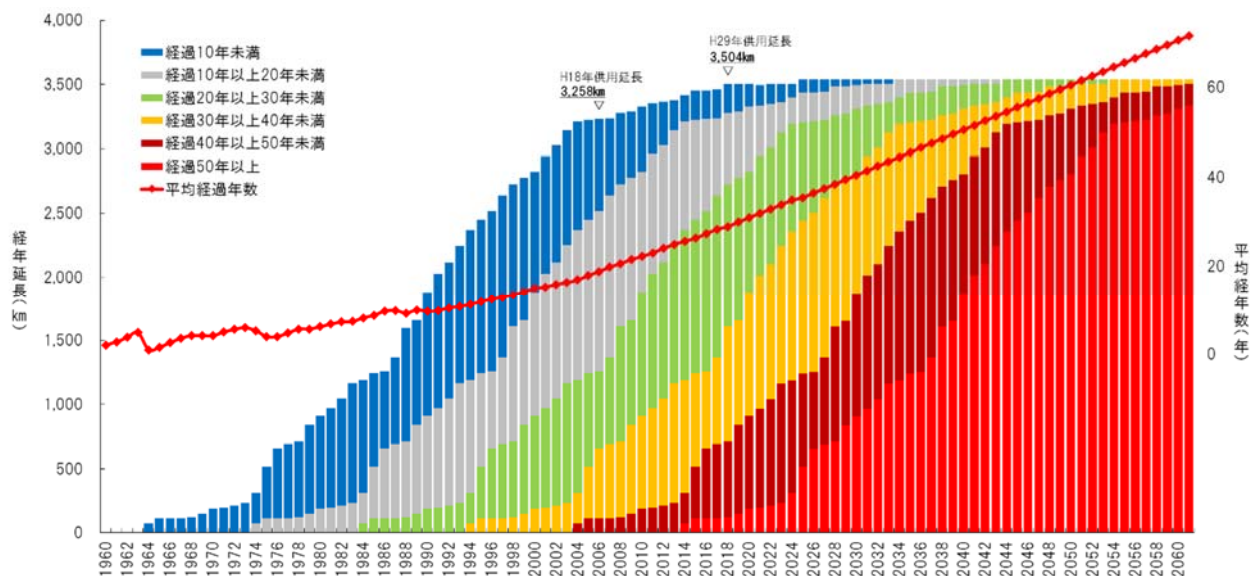
	供用延長(km)	備考
NEXCO西日本全体(全国路線網＋一の路線＋関門トンネル)	3,503.9	

第2章 高速道路管理業務の実施状況

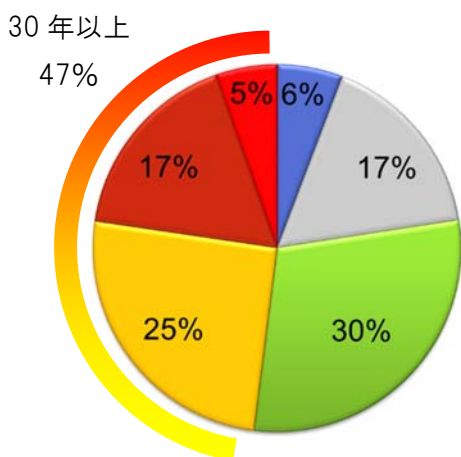
2.1. 老朽化した道路構造物への取り組み

2.1.1. 道路資産の経過年数

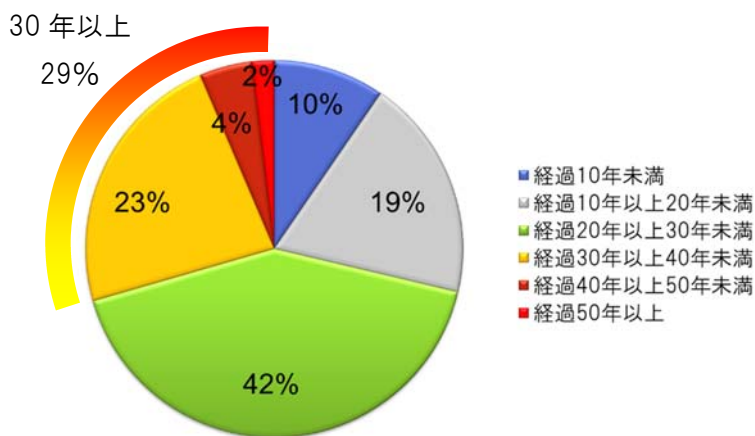
NEXCO西日本の管理する道路は、開通後30年を経過する道路が全体の約46%（約1,600km）となっており、経過年数の増大に伴い道路構造物の老朽化が深刻化しています。



《高速道路の経過年数の推移》



《橋梁の経過年数比率》



《トンネルの経過年数比率》

※平成30年3月末時点

2.1.2. 構造物の現状

経過年数の増大に伴う経年劣化の進展に加え、車両の大型化並びに大型車交通の増加、スパイクタイヤ廃止の影響による凍結防止剤使用量の増加という過酷な使用環境、さらには短時間異常降雨の増加に代表される自然環境の変化などにより、更なる道路構造物の変状リスクが顕在化してきています。



《増加する大型車両》



《凍結防止剤の散布》



《短時間異常降雨の影響》

◆橋梁の変状



《床版下面のコンクリート剥離・鉄筋腐食》



《床版上面のコンクリート土砂化》

◆土構造物(グラウンドアンカー)・トンネルの変状



《グラウンドアンカーの機能低下によるり面変状》



《トンネル路面隆起による段差》

2.1.3. 長期保全の確立に向けた取り組み

国が策定した「インフラ長寿命化基本計画(平成 25 年 11 月 29 日)」に基づき、NEXCO西日本が管理する高速道路等の維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取り組みの方向性を明らかにするための「NEXCO西日本インフラ長寿命化計画(行動計画)」(以下、「行動計画」という。)を平成27年3月31日に策定しました。

本行動計画は、いわゆるライフサイクルの延長のための対策という狭義の長寿命化の取り組みに留まらず、高速道路のネットワーク機能を将来にわたって持続的かつ安定的に発揮し続けるとともに、長期的な高速道路の「安全・安心」の確保に向け、インフラ管理の高度化、効率化に向けた取り組みをこれまで以上に実行するために策定したものです。行動計画を実行することにより、これまで進めてきた取り組みを継続し、予防保全の観点等から高速道路資産の点検等を実施し、点検・診断の結果に基づいた必要な対策を適切な時期に、着実かつ効率的・効果的に実施することにより、トータルコストの縮減と確実な高速道路機能の維持を図るとともに、これらの取り組みを通じて得られた高速道路資産の状態や対策履歴の情報を記録し、次の点検・診断等に活用する「メンテナンスサイクル」の継続的な発展につなげます。

2.1.4. 大規模更新・大規模修繕(特定更新等工事)の事業化

1) 施策の背景

これまで、日常的に点検を実施し、点検結果に応じた補修に取り組んできましたが、構造物を永続的に健全な状態で管理していくためには、部分的な補修の繰り返しでは、構造物の性能は低下し、いずれ所要の性能を発揮することができなくなる恐れがあると予測しており、これまでのような部分的な補修に加えて、本体構造物を再施工する大規模更新や、予防保全的な観点も踏まえた大規模修繕のような抜本的な対策が必要であることが分かってきました。

そこで、平成24年11月に、NEXCO 東日本、NEXCO 中日本、NEXCO 西日本(以下、「NEXCO3会社」という。)及び、NEXCO 総研とともに有識者からなる「高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会」を設置し、技術的打合せを重ね、平成26年1月に「高速道路における更新計画(概略)」を公表しました。

また、平成27年1月15日には、NEXCO3会社の更新計画を社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会に報告し、審議いただいた結果をもとに関係機関との協議を進め、平成27年3月24日付けで独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構との協定を締結し、平成27年3月25日付けで道路整備特別措置法に基づく事業許可を受けました。

本事業は平成27年度より着手しており、引き続き事業の実施に当たっては具体的な進め方を検討し、関係機関と連携しながら進めていきます。

2) 全体計画と過年度の実績

大規模更新・修繕事業について、「高速道路リニューアルプロジェクト」と呼称し、H27年度から15年間で完了させるべく、事業を進めてまいります。

【西日本高速道路の更新計画(全体の内訳)】

分類	区分	項目	主な対策	延長※1	事業費※2
大規模更新	橋梁	床版	床版取替	98km	5,724 億円
		桁	桁の架替	12km	969 億円
	小 計				6,693 億円
大規模修繕	橋梁	床版	高性能床版防水 など	111km	534 億円
		桁	桁補強 など	37km	563 億円
	土構造物	盛土・切土	グラウンドアンカー、水抜きボーリング など	13,820箇所	2,479 億円
	トンネル	本体・覆工	インパート など	46km	1,111 億円
	小 計				4,687 億円
合 計					11,380 億円

※1 上下線別及び連絡等施設を含んだ延べ延長

※2 端数処理の関係で合計が合わない場合がある

【平成 29 年度における特定更新等工事の発注実績】(主な工種のみ)

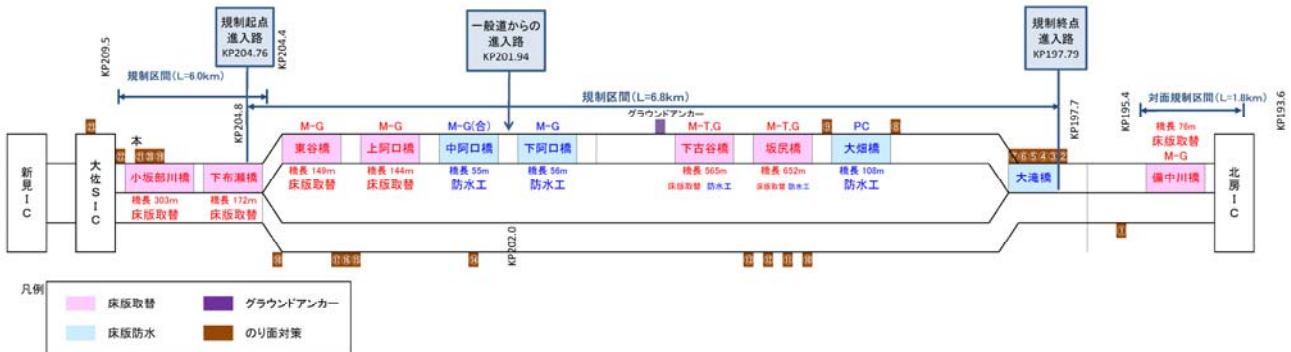
分類	区分	工事件数	主な施工区間	数量
大規模更新	床版取替工事	3件	中国自動車道 下古谷橋 他14橋	約3.0km
大規模修繕	インバート設置工事	2件	高知自動車道 明神トンネル 他1チューブ	約0.2km
		5件		

3)今年度(H29)の取り組み状況

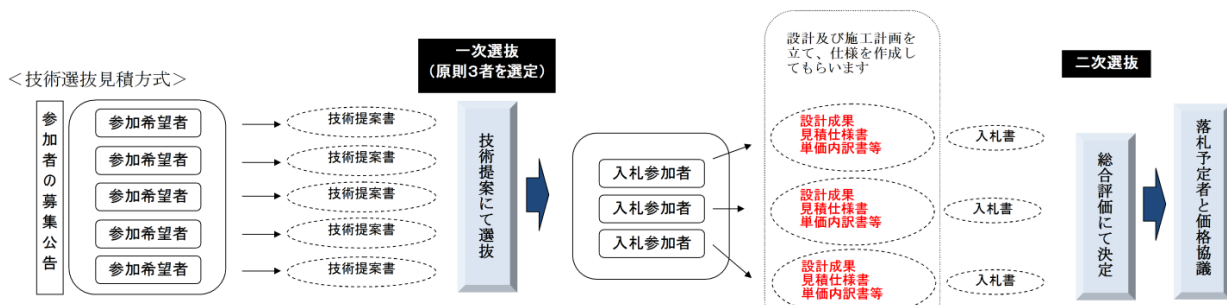
平成29年度は、床版取替工事の他、大規模修繕として高性能床版防水や、切土のり面におけるグラウンドアンカー工、排水機能強化を推進しました。

工事契約に当たっては、試行として橋梁の床版取替工事やのり面对策工など1インターチェンジ間で行う複数の工種を集約して発注しました。対面通行規制を長期間にわたって実施する大規模かつ高度な施工技術が求められる工事のため、「技術選抜見積方式」という、新たな契約制度を適用しています。この契約により、工事による社会的な影響を最小限とすることに加え、より安全な工事管理を図ります。

また、工事期間中の対面通行区間の安全対策として、コンクリート製中央分離帯防護柵を導入し、工事期間中の安全対策についても強化を図りました。



《集約して発注した工事の概要》

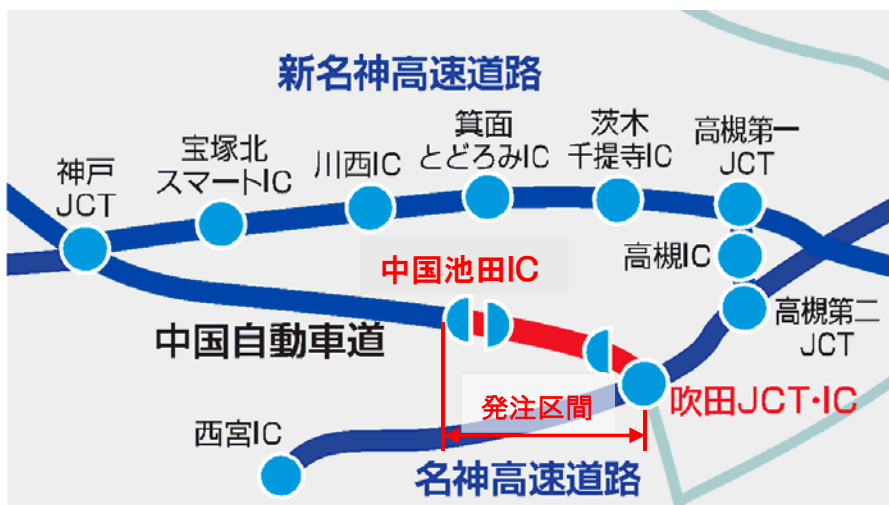


《技術選抜見積方式》

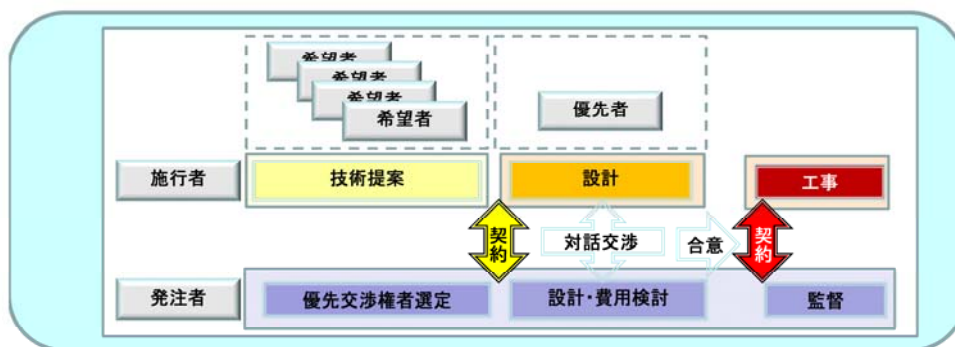
4) 今後の対応方針

平成30年度は、引き続き床版取替工事やグラウンドアンカー工等の他、トンネルの盤ぶくれ対策としてインバート設置工事を進めてまいります。

また、新名神(高槻JCT・IC～神戸JCT)の開通により、広域迂回路が確保されることから関西圏のリニューアルプロジェクトに着手していきます。まずは中国自動車道の吹田JCT～中国池田IC間の特定更新等工事を発注します。この工事は、幹線道路やモノレールおよび鉄道と近接・交差している橋梁の床版取替等を行うため、施工(規制)方法によって工事期間や渋滞等による社会的影響が変動することから、最適な仕様が設定できず、仕様的前提となる条件の確定が困難なため、技術提案・交渉方式(設計交渉・施工タイプ)を適用し、民間技術のノウハウを取り入れていきます。



《技術提案・交渉方式(設計交渉・施工タイプ)での発注区間》



技術提案に基づき選定された優先交渉権者と設計業務の契約を締結し、設計の過程で価格等の交渉を行い、交渉が成立した場合に工事の契約を締結する。

《技術提案・交渉方式(設計交渉・施工タイプ)の契約の流れ》

2.2. 大規模災害などの緊急時に備えて

2.2.1. 東日本大震災を受けて(災害対応力の強化)

東日本大震災は、地震動、地滑り、液状化といった直接被害のほか、大津波による壊滅的被害、原子力発電所の被災、大規模火災、長期間に及ぶ大規模停電など重大災害が同時に発災し、広い地域、範囲で都市機能が失われるなど、これまでにない未曾有の激甚災害でした。

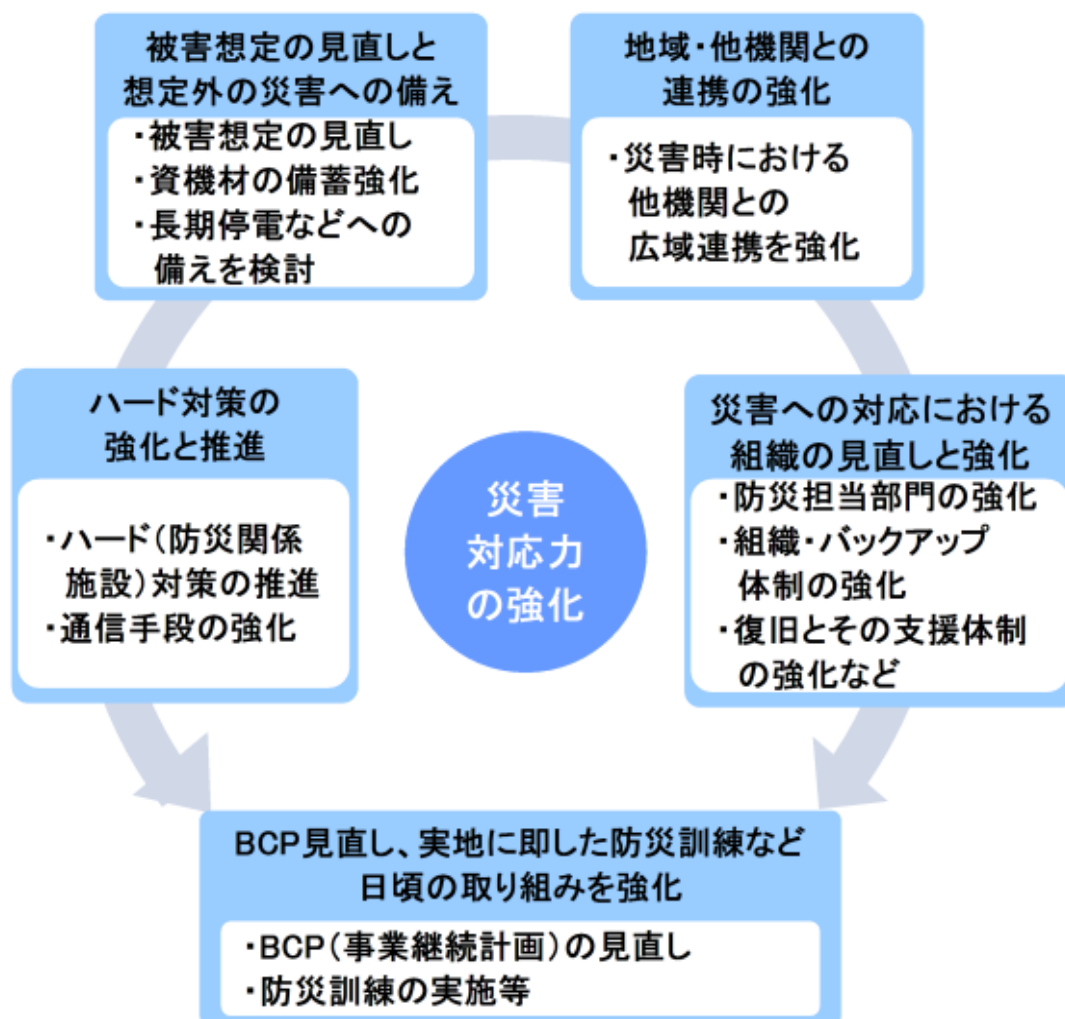
NEXCO西日本では「災害対応力の強化」を図り、信頼性の向上を実現するため「想定を超えた広範囲の激甚災害にも対応できる仕組みを構築」し、発災時には速やかに高速道路を復旧し、被災地域の救急・復旧・復興に貢献することを中期経営計画(MP2015)の重点施策として推進してきました。

また、平成 28 年熊本地震を受けて、更なる災害対応力の強化のための課題を抽出し、特に初動対応に係る課題について、初期点検方法の見直しや初期情報把握ツールの整備を実施しました。

平成 30 年度以降は、これまで取り組んだ内容について、防災訓練や研修の他、事故・降雨災害・雪氷等で日頃から活用できる体制作りを推進し、災害対応力の強化を図ります。

(1)災害対応力の強化

災害対応力の強化にあたっては、「①着実に機能を果たす仕組み」「②臨機に対応できる仕組み」「③地域・他機関と連携した仕組み」の3つの視点から整理した「5つのテーマ」について取り組んでいます。



(2)被害想定の見直しと想定を超える災害への備え

◆道路構造物の被害想定の見直し

NEXCO 西日本管内で想定される地震としては、南海トラフの海溝型地震の他、それよりも前に発生する可能性が高いとされる内陸活断層に伴う直下地震があります。直下地震については、これまで、国により公表されている36の活断層について有識者を交えた委員会により審議し、潜在するリスクを明確化するとともに高速道路に及ぼす影響について検証を実施してきました。また、海溝型地震については、東日本大震災を踏まえ、中央防災会議(内閣府)で見直された被害想定をもとに、高速道路における津波影響範囲の把握や必要備蓄資機材の検討を実施してきました。

◆資機材の備蓄強化

被害想定等の見直しを踏まえ、津波被害が想定される地区では非常用自家発電設備の燃料備蓄を3日間分(備蓄済み)から7日間分に増やす計画を策定し、必要とされる箇所への対応を完了しました。

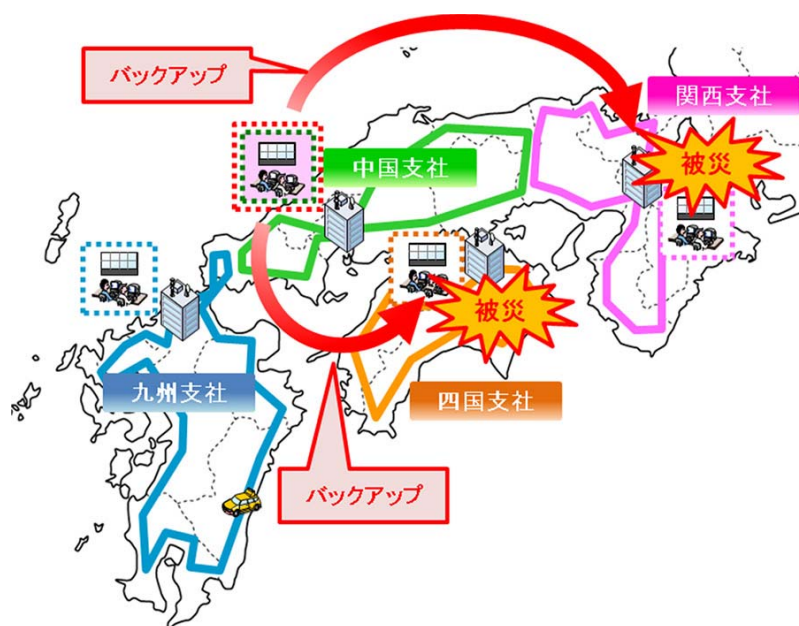
また、地震による道路被害想定箇所(段差発生等)に対する早急な道路機能復旧に向けて、平成28年度に道路段差を解消するための資機材を全事務所への整備が完了しました。さらに、通信手段途絶が想定される拠点(社屋、休憩施設、料金所等)に衛星携帯電話の配備や地震発生時において一時的に休憩施設に避難されるお客様に対して、必要な防災備蓄品の整備を進めてきました。

平成30年度は整備された資機材を活用した訓練を引き続き実施することにより、災害発生時に迅速な対応ができるよう実効性を高めていきます。

(3)ハード対策の強化と推進

◆通信手段の強化

地震などの災害で各支社の道路管制業務の拠点である道路管制センターが壊滅的な被害を受けた場合においても、集中制御機能により効率的にネットワーク経路を切り替える災害対応型の交通管制システムを導入することで、間断なく業務を維持できる(バックアップ管制)機能を付加した新たな道路管制センターを、中国支社に建設し、平成29年5月17日より運用を開始しました。



《南海トラフ地震が発生し関西・四国支社が被災した場合のバックアップイメージ》

(4)地域・他機関との連携の強化

◆災害時における他機関との広域連携を強化

①自治体との連携

大規模な災害が発生した場合に、初動段階から高速道路及び一般道の管理者が相互に緊密な連携・調整を図り、迅速かつ円滑な災害対応を図ることを目的に、関係する 24 府県と「大規模災害発生時等における相互協力に関する協定(防災協定)」を平成 24 年度までに締結を完了しました。

②自衛隊との連携

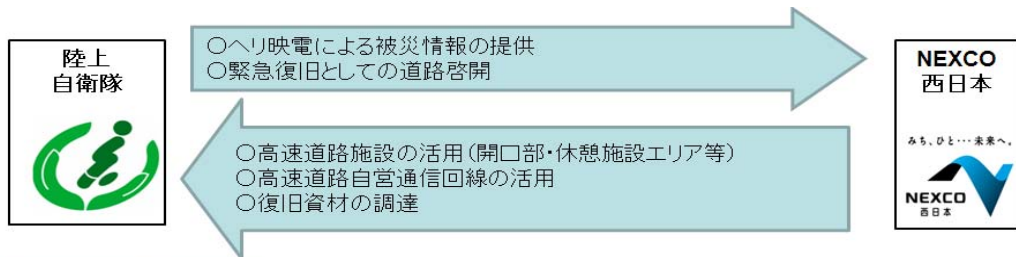
大規模災害時の迅速な緊急交通路確保や被災地支援を連携して実施することを目的に、陸上自衛隊中部方面隊及び同西部方面隊と「連携に関する実施協定」を平成 24 年度に締結するとともに、具体的な連携内容の調整、合同訓練を実施してきました。さらに自衛隊が保有するヘリコプターからの映像を活用する協定も締結するなど、災害時に備えた様々な連携を進めています。



《陸上自衛隊西部方面隊との協定締結》



《陸上自衛隊中部方面隊との協定締結》



③DMAT との連携

災害発生時における被災地域医療活動との連携強化を図ることを目的に、独立行政法人国立病院機構医療センター及び同法人大阪医療センターと NEXCO3 会社において、「災害発生時における連携に関する協定」を平成 28 年度に締結しました。平成 29 年度大規模地震時医療活動訓練(内閣府主催)において、草津 PA、龍野西 SA、紀ノ川 SA を DMAT 参集拠点としての活用に協力し、協定に基づく連絡体系等の確認を行いました。

平成 30 年度においても、南海トラフを想定した同訓練に参加し、連携強化を進めます。

④電力会社との連携

災害発生時において、迅速な被災地での復旧活動の展開を目的に、関西電力株式会社と相互連携に係る協定を平成 30 年 1 月に締結しました。電力会社と高速道路会社の相互協力協定は全国初の事例ですが、日頃から災害対応の課題を共有し、連携訓練、連絡会議、災害対応研修等を通じて本協定の実効性を高めるとともに、西日本管内の他の電力会社との協定締結も推進します。

⑤今後の対応方針

平成 30 年度は整備された設備や備蓄資材を用いて、引き続き関係機関と連携した実動訓練を行うとともに、課題抽出及び改善等に継続的に取り組み、災害発生時の対応強化を進めます。

(5)防災訓練など日頃の取り組みを強化

関係機関が機能的かつ円滑に災害対応にあたるよう、日頃から図上訓練や災害の疑似体験、実動訓練を合同で開催し、発災時の役割分担、災害対応上の課題や情報の共有が重要と認識することで、関係機関と顔の見える関係の構築に効果をあげています。

また、津波襲来時に高速道路区域を避難場所として一時使用する協定を締結した箇所において、周辺住民が参加した避難訓練を自治体、警察と共同で継続的に実施しています。

年 月	自治体	一時使用場所	
2011年8月	徳島県・徳島市	徳島道	徳島JCT～鳴門JCT
2012年4月	西都市・新富町	東九州道	西都IC付近
2012年7月	高鍋町	東九州道	高鍋IC～都農IC
2012年7月	須崎市	高知道	須崎料金所
2012年9月	観音寺市	高松道	豊浜SA
2012年9月	日向市	東九州道	日向IC～都農IC
2012年11月	門川町	東九州道	門川IC
2013年11月	金武町	沖縄道	伊芸SA
2014年2月	徳島市	徳島道	徳島IC
2014年2月	徳島県・徳島市・鳴門市・松茂町・北島町	徳島道	徳島JCT～鳴門JCT
2014年9月	みなべ町	阪和道	みなべIC
2015年3月	鳴門市・松茂町	徳島道	松茂PA

《自治体と協定等を締結した一時避難場所》

今後も引き続き関係機関と合同による図上訓練、実動訓練などを通じて日頃から関係機関との連携強化、災害対応手順の相互確認を継続します。

【平成 29 年度に実施した主な訓練】



《高知 IC 道路啓開訓練》



《高瀬 PA 香川県防災ヘリ離発着訓練》



《北九州 関係機関合同図上訓練》

2.2.2. 平成 28 年熊本地震を受けて(復旧工事と更なる災害対応力の強化)

◆復旧工事

東日本大震災を受け災害対応力の強化を推進してきた最中、熊本地震が発生しました。

今回の熊本地震では震度 7 の内陸直下型地震が観測史上初めて短期間に 2 回も記録され、高速道路も大きな損傷を受けました。その後も度重なる余震が発生する中、点検・被害状況の把握・復旧作業を繰り返し損傷箇所への対応を進めてきました。

被災箇所の早期復旧に向けて 24 時間体制で作業を行い、4 月 14 日の前震以降 25 日ぶりの 5 月 9 日に九州支社管内全ての高速道路の通行止めを解除しました。その後 9 月 15 日には大分道の全線で、翌平成 29 年 4 月 28 日には九州道の全線で 4 車線での交通開放を行いました。

今後は、自治体等が管理する跨道橋の復旧工事や地震に対して安全性を向上させるための耐震補強工事などを進めてまいります。

◆更なる災害対応力の強化

熊本地震を受けて、更なる災害対応力の強化のための課題を抽出、応急復旧の要となるグループ会社の判断者の防災体制への組み込みや自己完結型のプッシュ型支援体制の整備を実施しました。

平成 29 年度以降は、余震が続く中で安全を確保しながら実施しなければならない初期点検方法の見直し、本社・支社の対策本部機能確保・強化の検討、現地支援部隊の滞在施設の確保・整備、情報・状況把握ツールの導入・開発などを進めてまいります。

【復旧状況】



震災直後



現在

◀ 橋梁損傷箇所(九州道 木山川橋) ▶



震災直後

復旧作業中

現在

《盛土のり面崩落箇所(九州道 益城バスストップ付近)》



震災直後

復旧作業中

現在

《切土のり面崩落箇所(大分道 由布岳PA付近)》

【発災後の主な活動状況】

- ◆地震発生直後の災害対策本部立ち上げ以降、全ての区間の通行止め解除を行うまでに、延べ 48 回の本部会議を開催し早期解除に努めました。
- ◆NEXCO 西日本グループで延べ 1,300 人・日規模の九州支社への応援により、24 時間体制で点検や復旧作業を実施し、早期通行止め解除に努めました。
- ◆休憩施設での災害支援として、緊急車両等への給油支援、災害対応自動販売機の無料開放を実施しました。

2.2.3.更なる耐震補強の推進

1) 施策の背景

これまでに平成7年兵庫県南部地震での被災を踏まえ、落橋・倒壊等の致命的な損傷に至らない橋梁の耐震対策を実施してきました。平成28年4月に発生した熊本地震の教訓を受け、大規模地震等の発災後に速やかな機能回復を行い緊急車両等の通行を確保することで、災害時に人的支援・物資輸送に寄与できるよう耐震対策を推進していきます。

2) 全体計画と過年度の実績

地震発生後速やかな機能回復が可能な性能を目指す耐震対策を、ロックンク橋脚を有する橋梁については平成31年度まで、大規模地震の発生確率が26%以上の地域の橋梁を平成33年度まで、そのほかの橋梁を平成38年度までに完了させるべく推進してまいります。

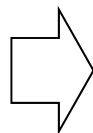
現在は、ロックンク橋脚を有する橋梁を優先して耐震対策を推進しており、平成28年度は66橋の設計に着手し、1橋の補強工事を完了しました。

3) 今年度(H29)の取り組み状況

今年度においても、ロックンク橋脚を有する橋梁の耐震対策について優先して進めており、対象となる89橋について工事の発注を完了しました。また、ロックンク橋脚を有する橋梁以外については、耐震対策の設計約50橋に着手しました。



《ロックンク橋脚補強前》



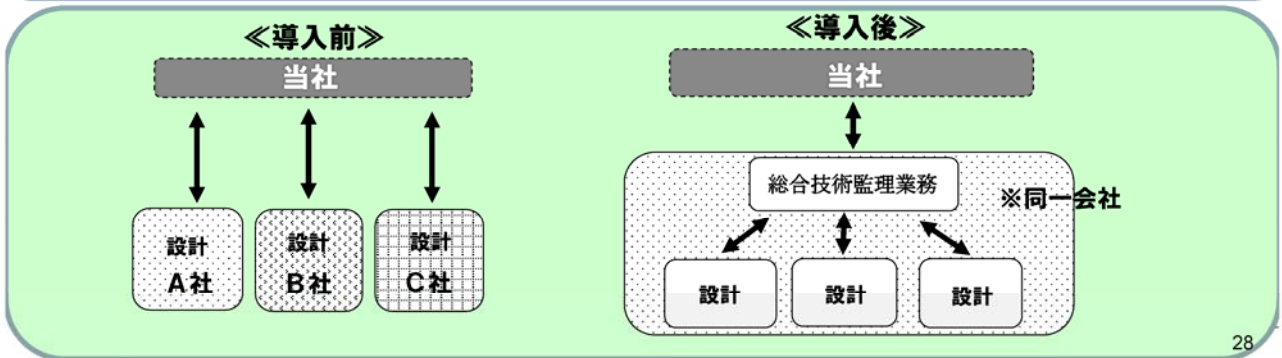
《ロックンク橋脚補強後》

4) 今後の対応方針

平成29年度に引き続き、ロックンク橋脚を有する橋梁の耐震対策を実施します。また、ロックンク橋脚を有する橋梁以外について速やかな機能回復が可能となる耐震対策の実施に向けて、新たな契約方式(「設計業務(総合技術監理型)、継続契約方式)の導入により、設計業務及び工事の発注を推進していきます。

設計業務（総合技術監理型）とは

業務全体を統括する総合技術監理業務と複数の設計業務を同一会社と契約することにより受発注者の打合せや業務の統一性を図る等の発注者側の業務のマネジメントを実施



《設計業務（総合技術監理型）の概要》

工事内容	初年度	2年目	3年目
総合技術監理業務	▼当初契約 総合技術監理業務	▼随意契約 総合技術監理業務	▼随意契約 総合技術監理業務
設計業務	B-1 設計 ▼随意契約 B-2 設計 B-3 設計 ▼随意契約 B-4 設計	▼随意契約 B-5 設計 B-6 設計	▼随意契約 B-7 設計

同一会社 (Blue dashed line)
 当初契約分 (Red dashed line)
 随意契約分 (Red dotted line)

継続契約方式とは、施工条件が同様な工事を繰返し施工する場合、当初発注時の受注した業者に後続工事を継続して契約する方式です。

後発工事は、当初発注時（後続発注時）の工事の業績評価（中間評定）等を考慮し、継続して契約を行うか判断します。

	初年度	翌年度	翌々年度	備考
当初工事	契約締結	業績評価 (中間評定)	しゅん功評定			
後続工事①		契約締結	業績評価 (中間評定)	しゅん功評定		
後続工事②			契約締結		しゅん功評定	

《継続契約方式の概要》

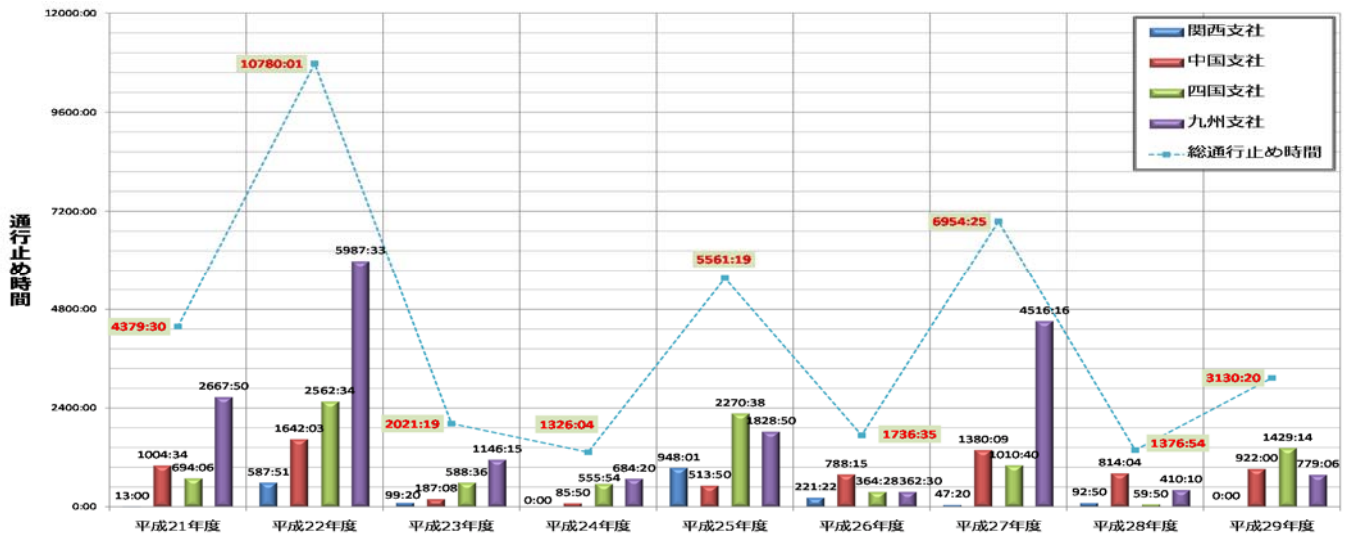
2.2.4. 冬期における交通確保

1) 今年度(H29)の取り組み状況

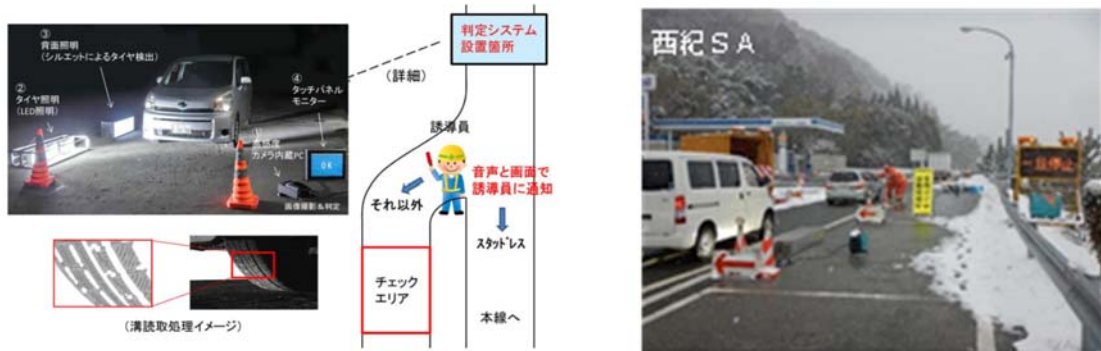
過去から取り組んでいる機械力の強化や事務所間応援による雪氷体制強化、冬用タイヤ規制の導入拡大及び通行止めが発生した場合における車線規制等による早期交通開放に向けた交通管理者協議、大雪が予想される場合のお客様に対する積極的な事前広報などを実施しました。また、平成29年1月に山陰地方を中心とした大雪に伴い、米子自動車道において故障車通行止め(大型1台、中型1台)により約300台の滞留車両が発生させた事象を踏まえ、現地状況の早期把握のための巡回体制強化や、立ち往生車両が発生しやすいリスク箇所の監視強化を行いました。その他、新たな取り組みとして冬用タイヤ装着指導時のお客様の待ち時間の短縮と安全性の向上を目的に『冬用タイヤ自動判別システム』を4箇所(福知山IC、西紀SA、安佐SA、挾間BS)で試行導入しました。今後さらなる改善を図ってまいります。

平成29年度は、日本付近に強い寒気が流れ込むことが多かったため、全国的に気温が低くなりました。特に、1月下旬から2月上旬に日本付近は非常に強い寒波に見舞われ、全国的に気温の低い状態が続き寒気流入のピーク時には大雪となり各所で通行止めとなりました。西日本では平均気温平年差が-1.2度で非常に寒い冬となりました。

【雪に伴う通行止め時間】

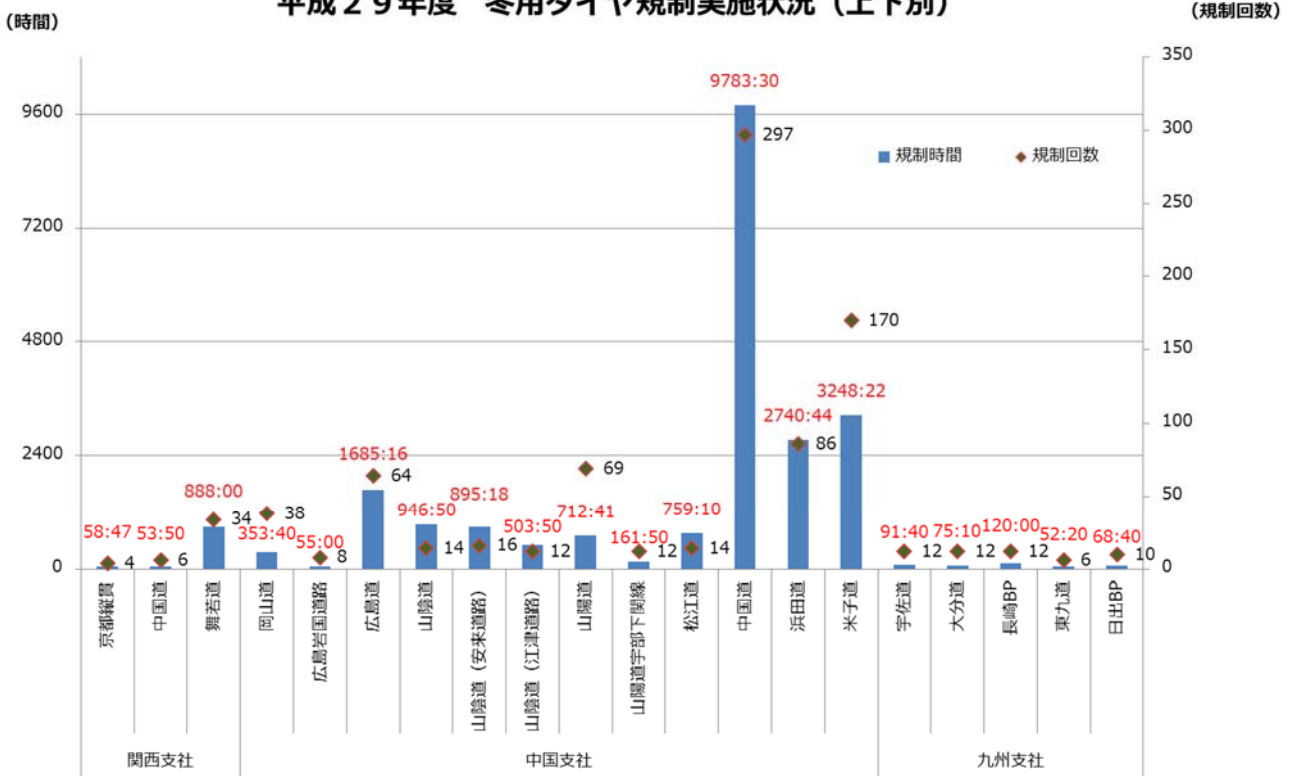


【冬用タイヤ規制実施回数と時間】



【冬用タイヤ自動判別システム試行状況写真】

平成29年度 冬用タイヤ規制実施状況（上下別）



2) 今後の対応方針

平成30年度は、前年度の取り組みを継続するとともに、国土交通省が設置した「冬期道路交通確保対策検討委員会」の検討結果を踏まえ、立ち往生車両と通行止め時間の最小化を図る雪氷対策について取り組みます。

【主な取り組み】

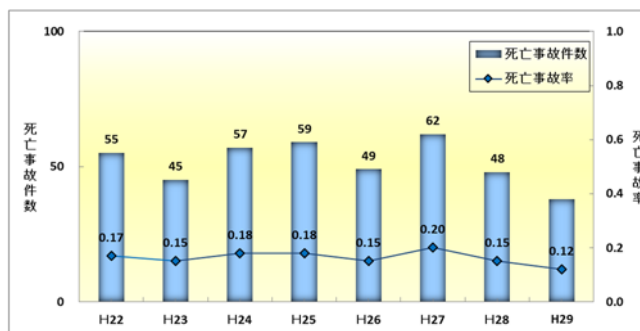
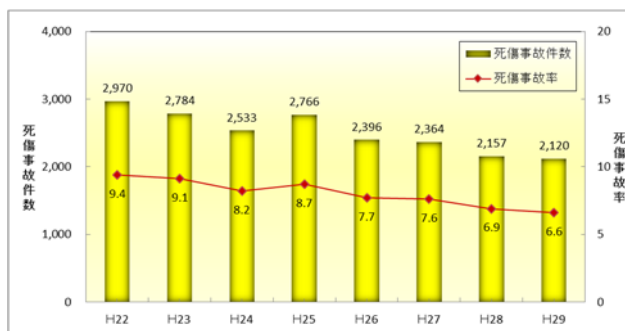
- ・タイムライン(段階的な行動計画)の作成
- ・チェーン等の装着の徹底
- ・集中的な大雪時の予防的な通行規制・集中除雪の実施
- ・予防的な通行規制に伴う広域迂回の呼びかけ

2.3. 交通安全対策の実施

2.3.1. 交通事故の削減

1) 施策の背景

高速道路における交通事故(死傷事故)は、過年度では毎年約 2,500 件発生(平成 22 年～平成 29 年の平均)しています。平成 29 年においては、昨年と比較すると死傷事故件数は減少(▲37 件)しました。引き続き高速道路における安全・安心を確保すべく、円滑な交通を確保し、安全対策を推進することにより、死傷事故の減少を目指します。



《死亡事故の推移》※暦年データ

2) アウトカム数値結果

死傷事故率 [単位: 件/億台*km] 自動車動向車両1億台キロあたりの死傷事故件数(警察調)	平成 28 年度実績値	6.9
	平成 29 年度目標値	6.8
	平成 29 年度実績値	6.6
	平成 30 年度目標値	6.8
	中期目標値(平成 33 年度)	6.8

3) 今年度(H29)の取り組み状況

平成29年度の目標においては、平成28年度実績の6.9件/億台*kmを下回るように設定しました。平成29年は年間2,120件※の死傷事故が発生し、平成28年実績に比べて死傷事故率が▲0.3件/億台*km減少し、平成29年度目標を達成しました。(※全国路線網の件数)

【主な取り組み】

- ・老朽化更新に合わせて強化型中央分離帯防護柵等の整備
- ・逆走防止対策として、IC、JCTの合流部及びオフランプ合流部において、大型矢印路面表示、ポストコーン・高輝度矢印板・注意喚起看板を設置
- ・動物の侵入に伴う事故防止対策として、侵入状況に応じた適切な防止対策を実施
- ・交通安全キャンペーン(春・秋)や安全啓発チラシ等を活用し出張交通安全講座を実施
- ・渋滞箇所の把握に努め、仮設情報板等を活用した注意喚起を実施
- ・事故防止対策の取り組みとして、交通管理者と連携を図りながら安全対策、啓発活動を実施



《高機能舗装及び導流レーンマーク》



《ガードレール連続化》



《動物侵入防止対策》



《注意喚起標識》



《交通管理者と合同で企業向け講習会の開催》

4) 今後の対応方針

【主な取り組み】

- ・交通安全対策アクションプランを推進し、死傷事故件数(警察調べ)を削減します。
- ・相対的に事故の多い箇所等の事故対策工を実施します。
- ・逆走防止対策として、高速道路出口部対策及び料金所周辺の開口部締切対策を実施していきます
- ・「DRIVE&LOVE」プロジェクトの展開やウェブサイト等などによる交通安全キャンペーンやマナーアップ啓発活動を実施します。

5) 平成 30 年度目標及び中期目標の設定について

死傷事故率については、平成 29 年度の実績値は目標を達成できたが、これまで実施してきた対策の持続効果を注視し、中期目標値を平成 30 年度の目標値としました。中期目標値は、平成 33 年度までに死傷事故を1割削減すべく目標を設定しました。

2.3.2. 交通安全の取り組み

(1)交通安全対策アクションプランの取り組み

これまでのハード対策、および交通情報提供などのソフト対策に加え、お客様の感性に働きかけ、想いやりの心の輪を拡げることで交通事故ゼロを目指す「DRIVE&LOVE」プロジェクトを推進しています。

平成 29 年度においては、よりわかりやすい具体的な取り組みにつなげていくことを目的として、新キャッチフレーズ「笑顔の運転 ～笑顔をつくる運転は、やさしさが生み出す～」の広報展開(ホームページ掲載、チラシ配布等)を行い、プロジェクトへご賛同頂いている企業・団体や、NEXCO 他社との連携のもと、更なる認知拡大及び効率化に向けた活動を行うなど、「交通安全対策の柱」の一つとして、他の対策と一体的に取り組んできました。

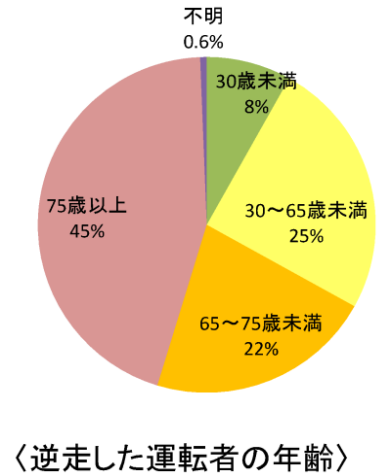
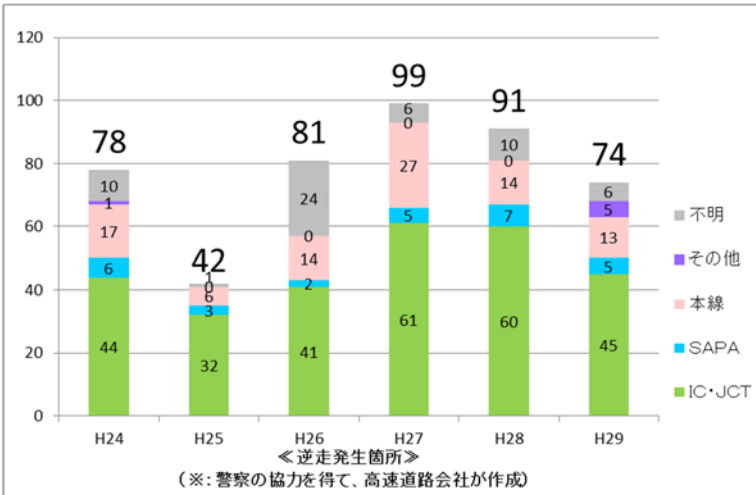


(2) 逆走対策

1) 施策の背景

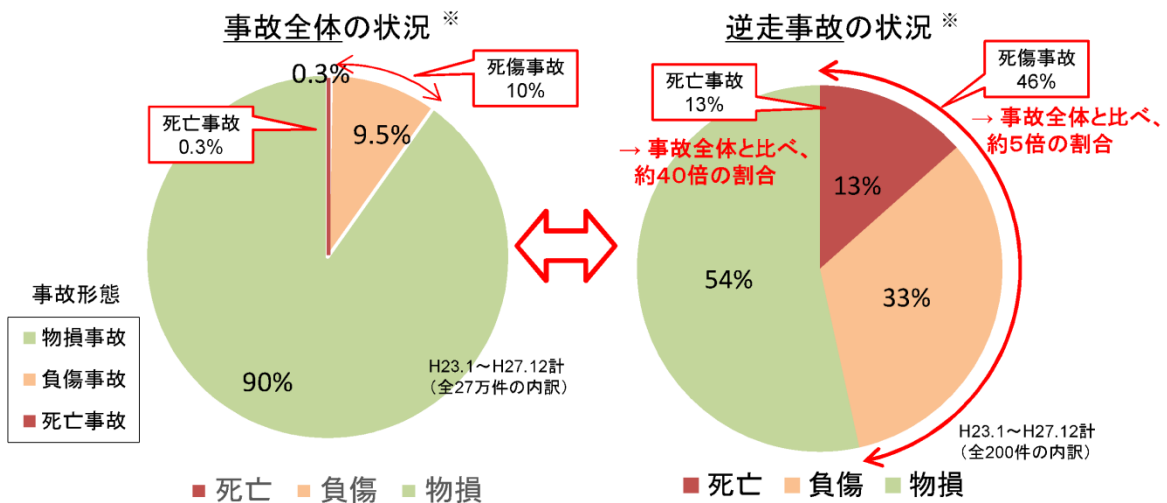
高速道路における逆走は、ひとたび事故が発生すると重大事故となるばかりか、何の落ち度もなく運転されているお客様にも、甚大な被害をもたらす可能性がある非常に危険な行為です。

NEXCO 西日本管内における逆走件数^(※)は、以下のとおり推移しており、年間約 80 件程度発生し、そのうち事故に至った件数は、年間約 20 件程度発生しています。



逆走事案の特徴としては、平成 23～28 年における交通事故または車両確保に至った逆走事案件数を分析したところ、以下のような特徴があることが確認されています。

- ・逆走事案の約6割はインターチェンジ(IC)、ジャンクション(JCT)で発生
- ・65 歳以上の高齢者の方によるものが約 7 割
- ・逆走事故は、死傷事故となる割合が高速道路での事故全体に比べ約5倍、死亡事故となる割合が約 40 倍



《逆走事故の状況※警察の協力を得て、高速道路会社が作成》

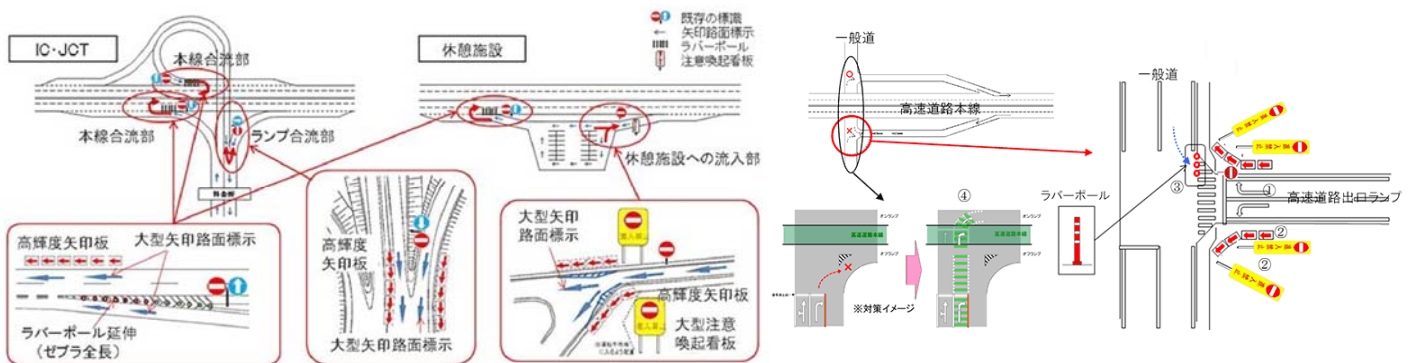
2)アウトカム数値結果

逆走事故件数 [単位:件] 逆走による事故発生件数	平成 28 年度実績値	21
	平成 29 年度目標値	20
	平成 29 年度実績値	16
	平成 30 年度目標値	10
	中期目標値(平成 33 年度)	0
逆走事案件数 [単位:件] 交通事故又は車両確保に至った逆走事案件数	平成 28 年度実績値	91
	平成 29 年度目標値	75
	平成 29 年度実績値	74
	平成 30 年度目標値	70
	中期目標値(平成 33 年度)	55

3)今年度(H29)の取り組み状況

◆ハード対策

逆走による事故防止対策として、全国統一な対策として、IC、JCT、休憩施設の本線合流部、オフランプ合流部、高速道路出口部(ダイヤ、ハーフダイヤ形式)、平面Y型IC交差部において、大型矢印路面表示、ポストコーン、高輝度矢印板、注意喚起看板、カラー舗装等の対策を完了させました。



《対策の基本パターンのイメージ》

【主な取り組み】

- ・IC、JCT、休憩施設のランプ合流部ゼブラ帯にラバーポールの設置及び合流ランプ部に大型矢印路面標示、高輝度矢印板を設置
- ・本線合流部追越車線部に矢印路面標示及び高輝度矢印板を設置
- ・IC、JCTオフランプ合流部にラバーポールの設置及び矢印路面標示、高輝度矢印板を設置
- ・IC流出ランプにおける大型矢印路面標示の設置
- ・一般道接続部付近への高輝度矢印板と「進入禁止」看板の設置
- ・左折からの逆走に対する物理的抑制対策としてラバーポールを設置
- ・一般道右折レーンでの路面標示の延伸や、緑色カラー舗装等による入口での誘導強化
- ・休憩施設内において進行方向を明示する矢印路面標示の設置

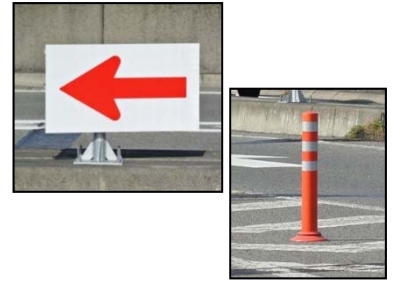
- ・休憩施設の流入ランプ部に逆走防止標識の設置及び高輝度矢印板の設置
- ・IC流出ランプにおいて進行方向を明示する矢印路面標示の設置
- ・一般道側からの逆走防止の注意喚起標識の設置



《ラバーポール＋大型矢印路面標示》



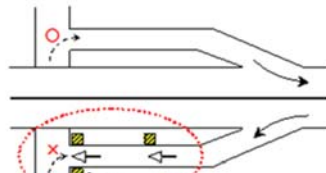
《オフランプ合流部に矢印路面標示》



《高輝度矢印板・ラバーポール》



《SA・PA: 矢印路面標示＋注意喚起標識》


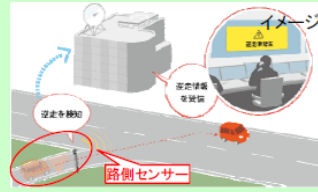



《IC 出口: 矢印路面標示＋注意喚起標識》

◆高速道路における逆走対策技術の公募

NEXCO 東日本、NEXCO 中日本と共同で、国土交通省が掲げる 2020 年までに高速道路の逆走事故をゼロにするという目標達成の取り組みの一環として、平成 28 年 11 月 22 日から平成 29 年 2 月 10 日まで民間企業等からの逆走対策技術の公募を行い、応募技術の中から実道での検証等を行う技術を選定し、実道での検証を実施しました。

【公募分野】

テーマⅠ	テーマⅡ	テーマⅢ
<p>○道路側での逆走車両への注意喚起</p> <ul style="list-style-type: none"> ・センサーとLED表示板・音・光等を用いた注意喚起 等  <p>○道路上の物理的・視覚的対策</p>	<p>○道路側で逆走を発見し、その情報を収集する技術</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路側カメラ、3Dレーザーセンサー等の路側機器・路側センサーの活用 ・道路管制センターとの連動 等 	<p>○車載機器による逆走車両への注意喚起</p> <ul style="list-style-type: none"> ・カーナビにより、ドライバーに対し警告 等  <p>○自動車側で逆走を発見し、その情報を収集する技術</p>

【応募状況及び選定結果】

	テーマⅠ	テーマⅡ	テーマⅢ	計
応募提案数 (応募企業数)	56 (43)	36 (31)	8 (8)	100 (82)

※同一企業が複数の提案を行っている場合がある

＜選定の考え方＞

- ①走行の安全性等基本要件への適合性を確認
- ②技術の有効性、開発計画等提案内容の具体性等を確認
- ③類似提案については相対評価により有効な技術を選定

	テーマⅠ	テーマⅡ	テーマⅢ	計
選定提案数 (選定企業数)	14 (13)	9 (8)	5 (5)	28 (26)

＜公募技術の応募状況及び選定結果＞

4) 今後の対応方針

平成 29 年度に完了した逆走対策(IC・JCT・休憩施設等)に引き続き、高速道路出口部対策及び料金所周辺開口部の締切対策を実施します。

高速道路における逆走対策技術の公募で選定された技術については、平成 29 年度に実施した実道等での検証を経て、平成 30 年度からの実用化を目指します。

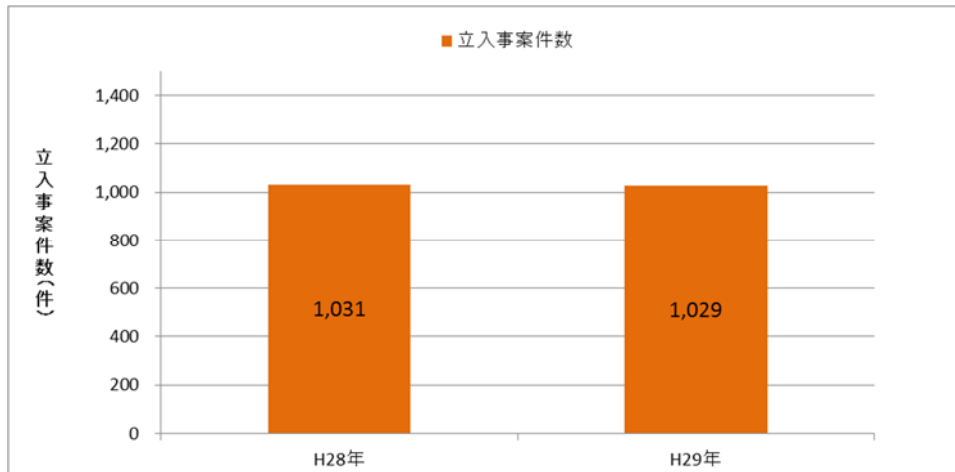
5) 平成 30 年度目標及び中期目標の設定について

逆走事案に関する平成 30 年度目標値は中期目標値を達成するため、70 件を目標値としています。また、逆走事故に関する平成 30 年度目標値は平成 32 年度までに“逆走事故0”を目指す計画を踏まえ 10 件を目標値としています。なお、逆走事案・事故件数に関する中期目標は、平成33年度までに2割削減すべく目標値を設定しました。

(3)歩行者等の立入対策

1)施策の背景

NEXCO 西日本における歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立ち入り、保護した事案の件数は以下のとおり推移しており、毎年約 1,000 件程度確認されています。高速道路における立ち入りは、重大事故に発展する可能性が高く非常に危険な行為です。



※NEXCO西日本管内の全国路線網における件数

立入原因の約 6 割が誤進入であり、また立入者の約4割が60歳以上であるため、高齢者に対してより効果的な対策を検討する必要があります。

<立入事案の理由>

(NEXCO調べ)

	H28	H29	計
道間違い・誤進入	585	634	1,219
認知症の疑い・飲酒等	182	164	346
その他	228	179	407
不明	36	52	88
計	1,031	1,029	2,060

※全国路線網以外も含めたNEXCO西日本管内全ての路線の件数

2)アウトカム数値結果

人の立入事案件数 [単位:件] 歩行者、自転車、原動付自転車等が高速道路に立 入り、保護した事案の件数	平成 28 年度実績値	1,028
	平成 29 年度目標値	820
	平成 29 年度実績値	1,014
	平成 30 年度目標値	780
	中期目標値(平成 33 年度)	660

3)今年度(H29)の取り組み状況

対人事故対策として、看板や路面への注意喚起表示や立入防止柵などの設置及び立入検知装置を料金所に設置し、料金所から高速道路本線へ向かう人や自転車を検知することで高速道路への立ち入りを未然に防ぐ立入者防止システムによる対策等についても実施しています。



《路面標示による立入防止対策》



《注意喚起看板による立入防止対策》



カメラ映像

監視モニター
(ブース内)



《監視モニターシステム》

※本システムは、東京大学生産技術研究所の上條研究所で開発された時空間 MRF を使用しています。

4)今後の対応方針

平成 29 年の立入件数は種々の対策を講じている中、昨年と比較して微増となっておりますが、対策箇所においては一定の効果が現れており、引き続きこれらの強化対策を実施していきます。

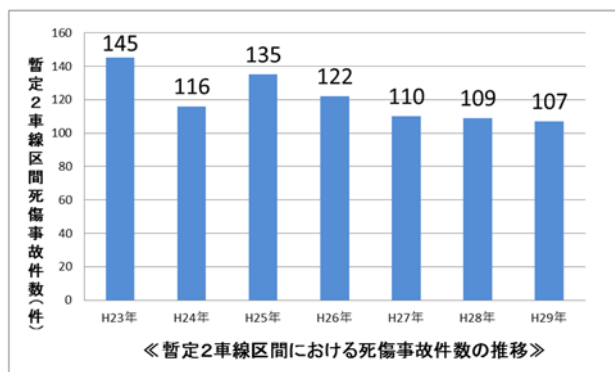
5)平成 30 年度目標及び中期目標の設定について

立入事案件数に関する中期目標は、平成33年度までに2割削減すべく目標値を設定しました。平成30年度目標値については、中期目標値を達成すべく780件以下と設定しました。

(4) 暫定2車線区間での車線逸脱防止対策

1) 施策の背景

暫定2車線区間における死傷事故件数は、毎年約120件程度発生(H23～H29 平均)しており、H29年においても、107件発生しています。暫定2車線区間の高速道路では、その大部分がラバーポールで上下線を区分する構造となっており、対向車線への車両の逸脱による正面衝突事故が発生する等、重大事故の発生が懸念されるため、車線逸脱防止対策(導流レーンマーク・凹凸レーンマーク等)及びワイヤロープによる対向車線逸脱防止対策を実施し、安全・安心を確保するための対策を継続的に推進していきます。



※本線内事故、完成2車線除く、NEXCO 調べ

2) 今年度(H29)の取り組み状況

暫定2車線区間での車線逸脱防止対策として、平成29年度においても導流レーンマークや凹凸レーンマーク、漫然運転防止等のための啓発活動等を実施しました。



《導流レーンマークによる対策》



《凹凸レーンマークによる対策》



《ラバーポール改良による対策》

また、対向車線への車両の逸脱による正面衝突事故を防止するため、一部の路線において、既存のラバーポールに代えてワイヤロープを試行的に設置し、既存幅員内におけるワイヤロープ設置の適用性の検証(事故防止効果、走行性、維持管理等)を実施いたしました。



《ラバーポール》



《ワイヤロープ》

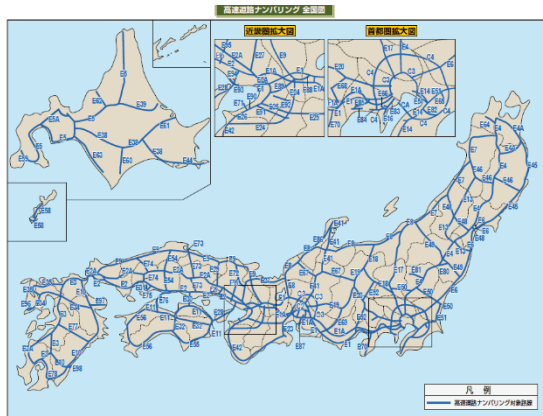
3) 今後の対応方針

平成30年度においては、平成29年度に適用性(走行性、維持管理、緊急時対応等)の検証を実施し、技術的に実用化が確認された土工区間において、ワイヤロープの設置を計画的に進めていきます。

(5).高速道路ナンバリング

1) 施策の背景

高速道路に路線番号を付すことにより、訪日外国人をはじめ、すべての利用者にわかりやすい道案内の実現を目指す「高速道路ナンバリングの実現に向けた提言」(平成 28 年 10 月 24 日高速道路ナンバリング検討委員会とりまとめ)を踏まえ、高速道路の路線名に併せ、その地固有の言語に依存しない路線番号を用いる「ナンバリング」を導入していきます。



《高速道路ナンバリング 全国図》



《標識レイアウト例》

2) 全体計画と過年度の実績

ナンバリング標識を整備するにあたって、各府県地方整備局および各地方公共団体等と連携して各都道府県の道路標識適正化委員会を開催し、計画的に整備を行っています。2020年までの高速道路ナンバリングの概成を目指し、各道路管理者等で連携し、わかりやすい道案内を推進します。

3) 今年度(H29)の取り組み状況

今年度は各府県において、ナンバリング標識整備に着手し、積極的な周知活動を展開しました。

・整備状況



《本線分岐案内》



《IC分岐案内》



《市街地案内》

4) 今後の対応方針

全体計画に基づき、標識整備の本格着手を行い、2020年までの概成を目指します。

2.4. 日々の業務の着実かつ継続的な実施

2.4.1. 保全事業システムの確立・推進

1) 施策の背景

NEXCO西日本では、老朽化が著しく進展している道路構造物に対し、点検から補修に至る一連の業務を開始から完了まで管理するトータルマネジメント(保全事業システム)を確立し、点検の確実性と効率性を高め、的確な補修実施の判断と中長期的な補修計画の立案までを行う体制の構築に取り組んでいます。

また、日々の点検・調査結果や補修履歴など、道路保全業務で得たノウハウを共有・蓄積し、高速道路の新規建設事業等にも活かすことで、一層、耐久性の高い道路づくりに取り組んでいます。



【主な取り組み】

■実施体制の強化

- ・グループ協働体制による点検員の増員
- ・点検要領の見直し・業務の手順やルールの規定化
- ・人材育成・教育・体験型研修が可能な茨木技術研修センター開設(平成 27 年 6 月)
- ・点検の信頼性向上に向けた点検診断資格者制度の構築

■確実性、効率性を目指した、データベースの体系化

- ・点検計画から補修に至るデータや地図、図面、画像データなどを一体的なデータベースとして再構築

2.4.2. 保全事業システム推進五箇年計画

笹子トンネル天井板落下事故を契機に、道路構造物・附属物を対象とした「近接目視による点検」(総点検)を平成 25 年度より実施しており、平成 29 年度末の進捗率は概ね 90%以上を達成しています。

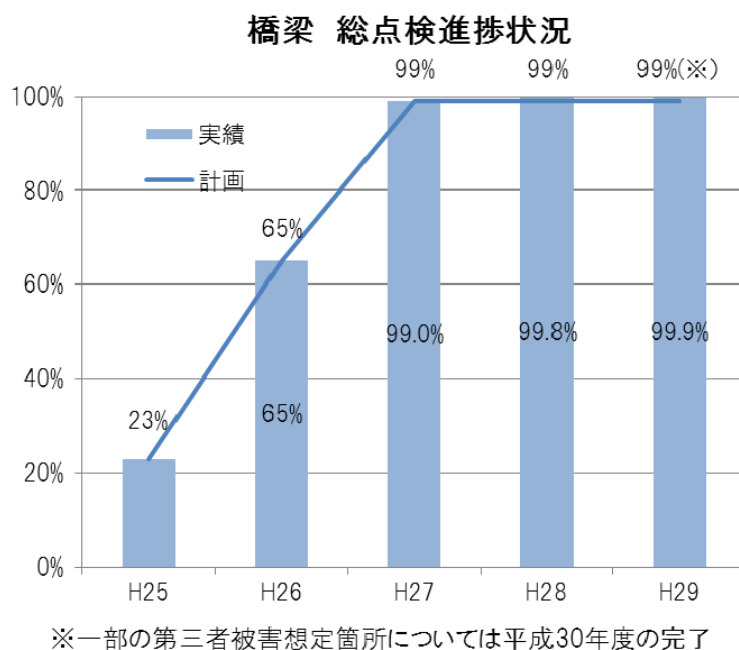
【主な取り組み】

■近接目視点検を5年以内(平成 25 年度～平成 29 年度)に実施

・特に第三者等被害※の恐れがある箇所について優先的に実施中

※劣化・損傷等による道路構造物・付属物の落下片等により、高速道路走行車や交差道路の走行車両、通行人等に及ぼす被害

■点検実施とともに、落下被害等が懸念される道路付属物等については順次速やかに安全対策を実施



《総点検進捗状況の事例》

2.4.3. 新技術による点検・補修

高速道路の信頼性を高めるため、点検・補修や災害対策といった総合的な予防保全を効率的に進め、外部機関とも連携しながら、さらなる技術の高度化や新技術の開発を推進しています。

これまでの目視・打音・触診等による点検に加えて、新技術により橋梁・トンネルなどのコンクリートの表面を撮影し、ひび割れ等の変状を客観的に確実に把握する技術を取り入れています。



《トンネル覆工調査》



《路面性状調査》



《デジタルカメラ撮影システム》



《赤外線画像判定支援システム》

2.4.4. 道路構造物の点検計画と実施状況

(1) 点検計画と実施状況

お客様が24時間365日、安全かつ円滑にご利用いただけるよう、路面や構造物、施設設備などの点検に努めました。

橋梁、トンネル等の詳細点検の方法と頻度については、道路法施行規則が一部改正(「道路法施行規則の一部を改正する省令」平成26年3月31日公布、平成26年7月1日施行)された為、保全点検要領を一部改訂し平成26年7月1日から近接目視により5年に1回の頻度を基本として実施しています。

①点検種別・作業水準・数量(詳細の内容については、維持、修繕その他の管理の仕様書に記載)

区分	点検種別	作業水準	点検数量
土木点検	日常点検	4～7日/2週	作業水準どおり実施
	基本点検	1回以上/年	作業水準どおり実施
	詳細点検	1回/5年	※H29 点検対象 (橋梁)1,578 橋 (トンネル)89 チューブ
施設点検	日常機能点検	1回以上/月	作業水準どおり実施
	定期機能点検	1回以上/年	作業水準どおり実施
	日常点検	1回以上/年	作業水準どおり実施
	基本点検	1回以上/年	作業水準どおり実施
	詳細検査	1回/3～5年	作業水準どおり実施



《路面の点検状況》



《遮音壁の点検状況》



《情報板の点検状況》



《トンネルの点検状況》



《橋梁の点検状況》



《橋梁の点検状況》

②詳細点検の実施状況と今後の計画

平成 29 年度においては、省令に基づく点検を開始してから4か年が経過し、点検進捗の為関係機関との協議・調整を図った結果、5 箇年で実施する総資産の約 83%の点検を完了しました。また、今年度より2巡目の点検が開始されました。

【管理数量は平成 30 年 3 月末時点】 ※()は上段点検実施数以外の2巡目点検実施数

点検種別	構造物	単位	管理数量	H26		H27		H28		H29		H30 計画	H26～30計
				計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績		
詳細点検	橋梁	橋	8,229	2,242	1,965	2,044	1,946	1,287	1,316	1,598	1,578 (320)	1,424 (298)	8,229 (618)
	トンネル	チューブ	859	232	223	271	271	132	131	98	89 (125)	145 (46)	859 (171)
	シェッド	基	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	大型カルバート	基	1,319	320	344	445	452	204	202	177	207 (12)	114 (77)	1,319 (89)
	歩道橋	橋	6	1	1	4	4	0	0	1	1	0	6
	門型標識	基	1,679	379	151	631	508	366	368	321	252 (119)	400 (27)	1,679 (146)

③詳細点検による健全度区分

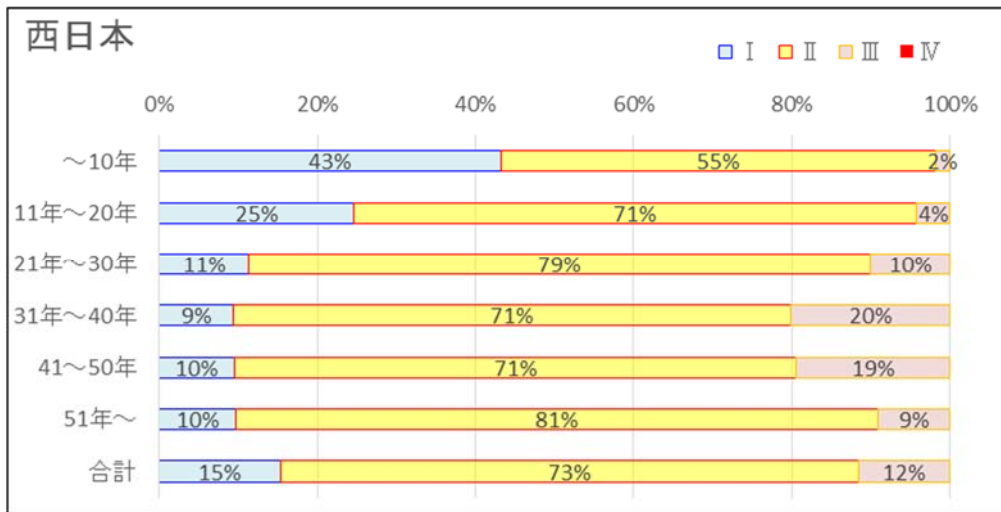
平成 29 年度の点検による健全度区分は下表のとおりです。経年数の増加とともに健全度Ⅲが占める割合が高くなっています。

【管理数量は平成 30 年 3 月末時点】

点検種別	構造物	単位	管理数量	H26年度点検結果				H27年度点検結果					
				I	II	III	IV	I	II	III	IV		
詳細点検	橋梁	橋	8,229	1,965	109	1,762	94	0	1,946	199	1,585	162	0
	トンネル	チューブ	859	223	0	144	79	0	271	5	106	160	0
	シェッド	基	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	大型カルバート	基	1,319	344	19	282	43	0	452	47	345	60	0
	歩道橋	橋	6	1	0	1	0	0	4	0	4	0	0
	門型標識	基	1,679	151	89	55	7	0	508	397	105	6	0

H28年度点検結果					H29年度点検結果					点検実施率 (H26+H27+H28+H29/全体)
I	II	III	IV	I	II	III	IV			
1,316	79	1,112	125	0	1,578	134	1,170	274	0	82.7%
131	0	60	71	0	89	0	45	44	0	83.1%
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
202	17	179	6	0	207	36	159	12	0	91.4%
0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	100.0%
368	258	104	6	0	252	147	92	13	0	76.2%

【参考】供用計画年数別健全度判定区分(H26～H29 全構造物)



《判定区分及び供用経過年数》

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。

⑤今後の対応方針

平成26年度から実施しております省令に伴う詳細点検については、平成30年度をもって1巡目が完了いたします。平成30年度は1巡目点検完了に向けて推進してまいります。

平成31年度からは点検2巡目が本格的に開始されますので、引き続き点検を推進してまいります。

(2)点検結果に基づく補修計画及び実施状況

①補修の推進

詳細点検で確認された要補修構造物及び損傷について、計画的に補修を推進してまいります。

②詳細点検結果で健全度Ⅲ以上の構造物の補修状況及び計画

平成29年度までの詳細点検の結果、健全度Ⅲ以上の要補修構造物における、平成29年度までの補修状況及び今後の補修計画は下表のとおりです。(平成26年度～平成29年度)

点検種別	構造物	単位	判定区分Ⅲ施設数	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度	H33年度	H34年度	H35年度以降	検討中	合計
H26	橋梁	橋	94		17	12	6	22	29	3	1		4		94
	トンネル	チューブ	79		14	28	23	5	3	6					79
	大型カルバート	基	43	1	11	12	12	6		1					43
	歩道橋	橋	0												0
	門型標識	基	7		1	4	1	1							7
H27	橋梁	橋	162		2	12	32	16	24	53	6	2	15		162
	トンネル	チューブ	160		1	31	86	23	8	10		1			160
	大型カルバート	基	60		1	17	33	6		3					60
	歩道橋	橋	0												0
	門型標識	基	6			2	3	1							6
H28	橋梁	橋	125			1	4	22	32	39	18	1	6	2	125
	トンネル	チューブ	71				18	47	2	4					71
	大型カルバート	基	6					5			1				6
	歩道橋	橋	0												0
	門型標識	基	6				1	5							6
H29	橋梁	橋	274											274	274
	トンネル	チューブ	44											44	44
	大型カルバート	基	12											12	12
	歩道橋	橋	0												0
	門型標識	基	13											13	13

※要補修構造物の内、構造物の安全性を確保したうえで、工事によるお客様への影響を最小限に抑えて効率的な施工を行うため、特定更新等工事の計画と合わせて実施する計画もあります。

③点検結果に伴う損傷数と補修状況

緊急対応が必要な損傷に対しては速やかに緊急補修等の対応を行っています。過年度に発見された残存損傷箇所、及び、新たに発見された損傷箇所については、大規模更新・大規模修繕(特定更新等工事)による抜本的対策も含めて、計画的に補修計画を立案するとともに適切に補修を実施していきます。

○土木点検(※1)

作業水準	平成 28 年度末 残存損傷数	平成 29 年度		平成 29 年度末 残存損傷数
		損傷発見数	補修件数	
速やか・緊急的に補修が必要(※2)	0 箇所	308 箇所	308 箇所	0 箇所
計画的に補修が必要(※3)	104,799 箇所	46,508 箇所	13,332 箇所	137,975 箇所

※1 橋梁、トンネル、カルバート、歩道橋、門型標識等を対象

※2 AA(変状が著しく機能面への影響が非常に高いと判断され速やかな対策が必要な場合)の個別変状を計上

※3 A1(変状があり、機能低下への影響が高い判断される場合)、及び、A2(変状があり、機能低下への影響が低いと判断される場合)の個別変状を計上

○施設点検(※1)

作業水準	平成 28 年度末 残存損傷数	平成 29 年度		平成 29 年度末 残存損傷数
		損傷発見数	補修件数	
速やか・緊急的に補修が必要(※2)	0 箇所	159 箇所	159 箇所	0 箇所
計画的に補修が必要(※3)	12,369 箇所	3,217 箇所	11,446 箇所	4,299 箇所

※1 トンネル照明、道路情報板等、施設設備のうち構造点検を実施している主要な設備を対象

※2 AA(変状が著しく、機能面からみて緊急補修が必要となる損傷等)の個別変状を計上

※3 A(変状があり、機能低下がみられ補修が必要であるが、緊急補修を要しない損傷等)の個別変状を計上

(3)実施状況

1)土木

【点検実施状況】



《橋梁下面の点検状況(鉄道交差)》



《橋梁下面の点検状況》



《ボックスカルバートの点検状況》



《トンネル覆工の点検状況》

【緊急対応が必要な損傷・補修の例】



《伸縮装置の損傷(補修前)》

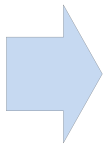


《伸縮装置の損傷(補修後)》

【計画的に対応する損傷・補修の例】



《橋梁上部工はく落対策(補修前)》



《橋梁上部工はく落対策(補修後)》

2)施設

【点検実施状況】



《道路照明の点検状況》



《トンネル換気設備の点検状況》

【緊急対応が必要な損傷・補修の例】



《トンネル照明の緊急補修(補修前)》



《トンネル照明の緊急補修(補修後)》

【計画的に対応する損傷・補修の例】



《トンネルジェットファン(補修前)》



《トンネルジェットファン(補修後)》

2.4.5. 道路構造物の補修状況

(1) 橋梁、トンネル、道路付属物

1) 施策の背景

橋梁、トンネル、道路構造物の健全性を維持し、安全な道路空間の確保を目指します。

2) 今年度(H29)の取り組み状況

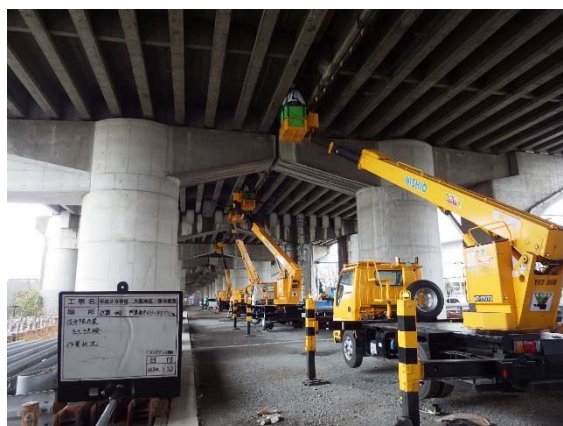
平成 29 年度においては点検結果等に基づき、下記の補修を実施しました。

- ・コンクリート片の剥落対策(橋梁・トンネル・大型カルバート)を実施
- ・トンネル内装板を撤去し、必要に応じて内装塗装に変更
- ・漏水及び後打ちコンクリートの損傷がある伸縮装置の補修・取替
- ・ペイントビューや目視判定結果により橋梁塗装の全面塗替えを実施

3) 今後の対応方針

平成 29 年度に引き続き、橋梁補修においては既発注工事の推進に加え、大規模更新・大規模修繕(特定更新等工事)として床版補修等を本格的に着手していく予定であり、劣化が進行している桁端部補修や、端部の防錆、床版防水工等を推進します。

トンネル及び道路付属物についても、点検結果に基づきトンネル覆工補修や標識板の補修・取替え、また、漏水樋の取替え設置等を計画的に実施していきます。



《コンクリート片剥落対策(橋梁)》



《橋梁桁端部補修(橋梁)》

(2) 舗装

1) 施策の背景

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。

2) 全体計画と過年度の実績

安全で快適な道路路面を提供するために、毎年快適走行路面率95%以上の水準を維持すべく、路面の調査結果等から補修が必要と判断された箇所等についての補修を推進してまいります。

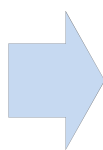
過年度の実績として、平成 27～28 年度においては 97%、平成 29 年度においては 98%の快適走行路面率を確保しました。

3) 今年度(H29)の取り組み状況

平成 29 年度の目標においては、路面のわだち掘れ等の調査結果から、当該年度期首に補修が必要と判断した箇所の補修を実施し、過年度の目標達成状況をふまえ、目標値を98%に設定しました。実施状況としては、補修が必要となる箇所の精査を行いながら、108km・車線(補修工事実施箇所の内、補修目標値(※1)を超える箇所の延長等)の舗装補修を実施し、過年度より1%向上させた当初目標値である 98%を達成しました。

	総資産延長 (km・車線) L	要補修数量			当該年度の 補修数量 c	快適走行路面率 (%) (L-(a+b)+c)/L
		期首の 要補修数量 a	当該年度期中 の劣化予測数量 b	合 計		
H29 目標	11,082	280	83	363	156	98%
H29 実績	11,082	280	14	294	108	98%

※1 補修目標値 わだち掘れ 25mm、ひびわれ率 20%、平坦性(IRI) 3.5mm/m 等



《舗装補修状況》

4)アウトカム指標

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	平成 28 年度実績値	97%
	平成 29 年度目標値	98%
	平成 29 年度実績値	98%
	平成 30 年度目標値	98%
	中期目標値(平成 33 年度)	98%

5)平成 30 年度目標および中期目標の設定について

平成 30 年度においても、補修が必要と判断された箇所(わだち掘れ・ひび割れを中心に)の補修を着実に実施すると共に、突発的な損傷等新たに補修が必要となった箇所においても迅速且つ確実に対応し、H29 年度に引き続き、快適走行路面率 98%確保を目指します。

	総資産延長 (km・車線) L	要補修数量			当該年度の 補修数量 c	快適走行路面率 (%) $(L-(a+b)+c)/L$
		期首の 要補修数量 a	当該年度期中 の劣化予測数量 b	合計		
H30 目標	11,105	199	57	256	107	98%

(3)施設設備

1)施策の背景

道路照明や情報・通信設備などの施設を健全に機能維持及び機能向上させるために、経過年数や劣化状況、点検結果などを踏まえ、老朽化に対する補修、更新を行いました。

2)今年度(H29)の取り組み状況

トンネル照明設備保全率[単位:%]	平成 29 年度(実績)	98%
トンネル非常用設備保全率[単位:%]	平成 29 年度(実績)	95%



《従前のナトリウム照明》



《更新後のLED照明》



《従前の消火栓》



《更新後の消火栓》

(4)落橋防止装置の溶接不良対策について

平成 27 年 8 月に、京都府内の国道 24 号勸進橋において、耐震補強工事に使用された落橋防止装置等の溶接部における不良が確認されました。国土交通省が設置した「落橋防止装置等の溶接不良に関する有識者委員会(以下、「委員会」という)」において、本事案における溶接不良の原因は、製作会社が工場内の溶接作業工程の一部を意図的に怠っていた可能性が高いとともに、検査会社の職員も不良データの隠蔽を行っていた可能性があるとして報告されました。これを踏まえ、当社においても調査を進めたところ、当社が管理する橋梁の落橋防止装置等においても、溶接部に不良のある製品が発見されました(表-1)。

委員会の結果を踏まえ、再発防止策として(1)元請会社による品質管理の強化、(2)制作・検査における不正防止対策の強化、(3)発注者の取り組みの強化を図るとともに、不良もしくは不具合と判明した製品については、補修・補強を進めております。

表-1 落橋防止装置等の溶接不良に関する有識者委員会 中間報告書(平成 27 年 12 月)別冊より抜粋

内容	橋梁数
不正行為を行った製作会社の製品のうち不良品が発見された橋梁(久富産業株の製品)	13 橋
不具合製品が発見された製作会社の製品を使用した橋梁	18 橋
不具合製品が発見された製作会社の製品のうち、不良品が発見された橋梁	3 橋

2.4.6. 24時間365日、安全かつ円滑に走行していただくための維持管理業務の実施

(1)維持作業の実施状況

お客様が24時間365日、安全かつ円滑に通行することを目的とした路面や排水設備の清掃、植栽管理、雪氷作業などを日々実施しました。

◆主な維持作業の水準(詳細の内容については「維持、修繕その他の管理の仕様書」に記載)

区分	作業名	作業種別	作業水準
土木清掃作業	路面清掃	路面清掃A	12回/年(標準的な作業回数)
		路面清掃C	66回/年(標準的な作業回数)
	連絡等施設	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)
		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)
		域内清掃C	1回/年
	公衆トイレ清掃		1回/日
	トンネル側壁清掃		2回/年(断面交通量 20,000 台/日以上) 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)
施設清掃作業	道路照明灯具清掃		汚損状況により実施
	トンネル照明灯具清掃		汚損状況により実施
	標識照明灯具清掃		ランプ交換の際に実施
	トンネル標識灯具清掃		視認性や汚損状況により実施
	ジェットファン清掃		汚損状況により実施
	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
	受水槽等清掃		法令による周期及び汚損状況により実施
	可変情報板等清掃		視認性や汚損状況により実施
	消火栓等清掃		視認性や汚損状況により実施
	非常電話等清掃		視認性や汚損状況により実施
	ラジオ再放送用誘導線清掃		聴取状況により実施
	浄化槽清掃		法令による周期及び汚損状況により実施
	建物清掃		汚損状況により実施
植栽管理作業	形状管理(草刈り・剪定等)		交通安全上における視認性阻害や苦情で必要とされる場合に実施
	育成管理(施肥・薬剤散布)		生育障害が発生し、植栽機能が損なわれる場合に実施



《路面清掃》



《植栽作業》



《雪氷作業》

◆清掃作業における取り組み事例

災害に対する予防保全として排水溝清掃等の付属物清掃の強化に取り組んでいます。平成 26 年度より、のり面を専属的に点検監視・小規模補修(通水阻害解消)等を実施する『のり面保守業務(山守)』を展開し、台風・ゲリラ豪雨等による災害の未然防止及び排水溝清掃に要する費用の削減に取り組んでいます。



《集水ます清掃》



《のり面保守業務》

◆植栽作業における取り組み事例

飛来種子の成長木による倒木事象や排水溝周りの草木の通水阻害等、災害を誘発する恐れのあるリスクに対し、計画的に伐採及び草刈を実施し、倒木リスクや災害要因の排除に取り組んでいます。倒木対策は区域内・外について特別点検により危険木のリストアップを行い随時撤去等を進めており、植栽管理費は増加傾向となっています。今後も引き続き、侵入木による切土等からの倒木リスクの排除や樹高コントロール等による適正な樹林管理を目指すことでトータルコストの削減を図りつつ、予防保全的・戦略的な対策に取り組めます。



《全面草刈の機械化による省力化》



《成長した支障木の伐採》



《倒木の状況》

(2)料金收受業務の実施

お客様から正確かつ迅速に通行料金を収受し、快適に料金所をご利用いただくために必要な接客サービスの向上に努めました。



《 有人による料金収受 》



《 料金精算機による料金収受 》

◆既設ETCレーンの安全通路の整備

ETCレーン横断における料金所サービススタッフ等の安全対策については、これまでもETCトラブル処理時のマニュアルの整備、安全教育の実施及びETCレーン横断禁止ロープ等の設置など対応を図ってきたところです。また、更なる安全対策及び安全行動の指導についても継続的に取り組んでいます。

【主な取り組み】

- ・ETCレーン横断が生じないよう安全通路を設置(4箇所)
- ・ETCレーン横断時に信号・誘導表示を切り替え及び遮断バー実施による横断
- ・料金収受員等への更なる安全行動の指導徹底

また、ETCレーン内でのバー接触や追突事故を防止するため、ETC開閉バーが開く時間を遅らせる等、ETCレーン内速度の抑制対策を展開しています。



《 料金所上屋通路 》

(3)交通管理業務の実施

◆交通管理巡回

お客様が日々、安全・円滑に走行できるよう異常事象(事故、故障、路上障害物等)の未然防止及び発生時の早期交通の確保に努めました。

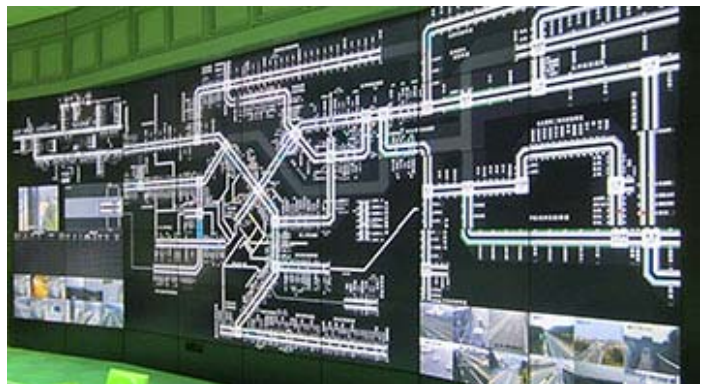
定期巡回		緊急巡回		巡回合計	
19,267 千km	180,300 回	1,453 千km	98,000 回	20,720 千km	278,300 回

◆交通管制業務

24 時間 365 日体制で、安全運転に必要な情報の収集・発信や道路設備の監視・制御を行い、お客様の安全確保に努めました。



《交通管理巡回》



《道路管制センター》

◆車両制限令違反車両の取り締まり

1) 施策の背景

道路法令違反には、車両制限令違反(寸法・重量違反等)、積載不適當(走行中に積荷が落下・飛散するおそれのある車両)、危険物積載(水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止・制限)に関する違反等があります。これらの違反車両が関係する交通事故が発生すると重大な事故につながりやすく、また、違反車両が走行するだけでも路面や橋梁などの道路構造物を傷め、その寿命を縮める要因ともなり、道路管理者として看過することのできない不法行為です。

2) 過年度の実績

- ・措置命令件数 平成 28 年度:1,075 件 平成 29 年度:896 件
- ・即時告発件数 平成 28 年度:1 件 平成 29 年度:2 件

※NEXCO西日本管内における全国路線網と一の路線を含めた件数

3) 今年度(H29)の取り組み状況

- ・車両制限令違反車両の取り締まり(平成 28 年度取締台数:7,928 台 平成 29 年度取締台数:8,224 台)
- ・他の道路管理者や警察等と連携した取り締まりを定期的実施
- ・法令遵守に向けた啓発活動(ウェブサイトへの掲載や休憩施設等でのチラシの配布)
- ・法令違反を繰り返す会社(個人)への車限令講習会の開催及びペナルティの強化
- ・悪質な違反に対する即時告発の実施



《車両制限令違反車両の取り締まり》



《車両の全長や重量の計測》

4)アウトカム数値結果

■車限令違反取締 [単位：回、台又は件] 高速道路上で実施した車限令違反 車両取締	取締実施回数	平成 28 年度実績値	1,469
		平成 29 年度目標値	1,690
		平成 29 年度実績値	1,522
		平成 30 年度目標値	1,650
		中期目標値(平成 33 年度)	1,740

5)平成 30 年度目標および中期目標の設定について

車限令違反取締実施回数については、これまでの取締頻度を低下させないよう、前年度実績値同等以上を目標値とします。

6)今後の対応方針

車限令違反車両取り締りにおいては、平成 30 年度も引き続き取り締り頻度を低下させないことに重点を置くとともに、適正かつ効果的な取り締りを実施します。

また、重大事故につながる恐れのある、車両積載物の落下についても、通常のとおり取り締りのほか、休憩施設における巡回取締りなども含めた効果的な取締りを実施し、落下物の発生防止に努めます。

◆車両制限令違反者に対する大口・多頻度割引停止措置等の見直し

大口・多頻度割引制度に関して NEXCO 東日本、NEXCO 中日本、NEXCO 西日本の管理する道路だけでなく、首都高速道路、阪神高速道路、本州四国連絡高速道路が管理する道路においても割引停止措置等を実施するとともに、車両制限令違反情報についても、上記高速道路6会社間で共有し、違反点数を合算することで措置に反映できるように見直しを行っており、平成 30 年度も引き続き、厳正な処置を行う事で、車両制限令違反の抑止を図っていきます。

◆走行車両重量測定装置の整備

今後の取り組みとして、更に重量違反車両の取り締りを強化し、道路構造物に与える影響の軽減及び重大事故の防止を図るため、引き続き走行車両重量測定装置の整備を推進するとともに、計測データに基づく軸重違反者への指導警告発出や新たな取り締り対策の構築を進めます。

(4)道路敷地等管理業務の実施

定期的に現場巡回を行うことで、不法投棄物の排除や高架下点検、立入防止柵の補修等を行い、道路敷地の適正な管理に努めました。



《不法投棄物の排除》



《高架下点検》



《立入防止柵の補修》

(5) グループ協働体制による業務効率化の取り組み

高速道路の安全・信頼性等に直結する維持管理業務についてはグループ協働の運営体制を構築しており、現場を担うグループ社員が業際を超えて適確、迅速に現地対応を実施しています。

【取り組み事例】

- ・交通管理隊員がパトロール中に発見した小規模な舗装損傷等を作業員手配を待たずに応急復旧を実施。
- ・不動産管理点検員が現場巡回中に発見した排水溝の通水阻害等清掃除去を実施



《交通パトロール時の簡易な舗装補修》



《不動産管理点検時の排水溝清掃》

- ・交通事故・災害・異常気象に対しても交通機能を早期確保するために、グループ会社が同一拠点事務所で24時間365日の体制を構築し、機動的な道路管理を実施



《応急復旧作業にNEXCOグループ一体となって被災後直ちに着手》

(6)コスト削減に関する取り組み

NEXCO 西日本では、老朽化が著しく進展している道路構造物に対し、より効率的に補修を進めていくために種々のコスト削減について取り組んでいます。平成 28 年度における主な取り組み事例は下記のとおりです。

◆夜間通行止め工事・終日車線規制方式等における舗装補修の効率化

交通規制件数や交通渋滞の削減を目的として夜間通行止め工事や終日車線規制方式による施工を行っています。これらにより、規制費用等の削減はもとより、舗装補修工事等における転圧機械等の回送費の削減や仮復旧に要する費用等の削減に取り組んでいます。



《終日車線規制等における舗装補修状況》

◆各種照明設備のLED化による電力料金の削減

トンネル内照明設備やトイレ、非常電話照明設備等の各種照明設備については、老朽化更新に併せて、LED照明灯具を採用する事により使用電力量の削減に取り組んでいます。



《トンネル照明のLED化》



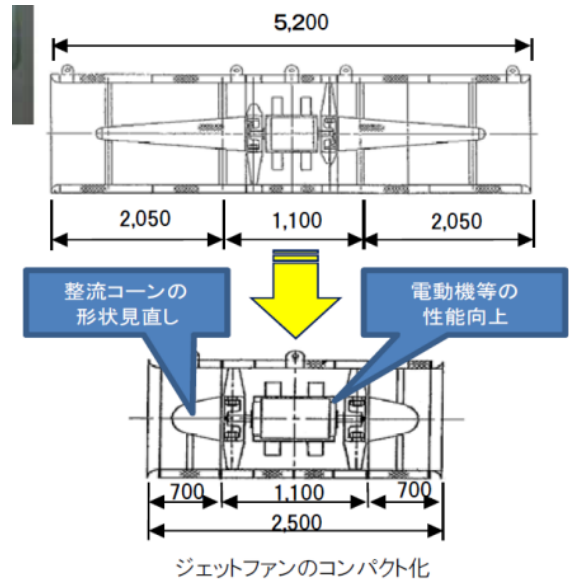
《トイレ照明のLED化》

◆トンネルジェットファンの新仕様化

トンネル換気設備について、電動機等の性能向上と形状見直しにより小型軽量化を図った新仕様のジェットファンを平成26年度より導入開始し、更新・分解整備に関する費用の削減に取り組んでいます。



《トンネルジェットファンの小型軽量化》

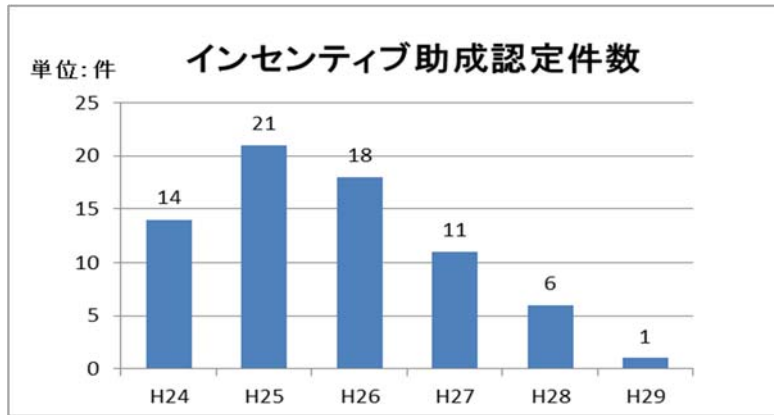


(7)インセンティブ助成

1)施策の背景

有料道路として整備すべき区間(真に必要な道路)について、民間の経営上の判断を取り入れつつ、必要な道路を早期にかつできるだけ少ない国民負担の下で建設してまいります。

2)過年度の実績



※すべて新設改築

3)今年度(H29)の取り組み状況

平成 29 年度は新設・改築1件の申請に加えて、修繕工事についてもジェットファンの小型化によるコスト削減メニューを申請しました。合わせてLCCにかかるメニューについても積極的に探索し、LCCの評価手法確立へ向けた準備を実施しました。

4)アウトカム指標

インセンティブ助成 [単位: 件又は百万円] 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成	認定件数	平成 28 年度実績	6
		平成 29 年度目標	3
		平成 29 年度実績	1
		平成 30 年度目標	3
		中期目標値(平成 33 年度)	12
	交付件数	平成 28 年度実績	6
		平成 29 年度目標	—
		平成 29 年度実績	2
		平成 30 年度目標	—
	交付額	平成 28 年度実績	203
		平成 29 年度目標	—
		平成 29 年度実績	106
平成 30 年度目標		—	

5)平成 30 年度目標及び中期目標の設定について

新設・改築及び修繕・特定更新等工事から計3件の申請を実施し3件の認定を目指します。

中期目標値については年間3件以上で、平成 30～33 年度の4か年の累計値である12件とします。

6)今後の対応方針

平成 30 年度は引き続き遮音壁のフェールセーフ(落下防止ワイヤー)のコスト削減検討を進めるとともに大規模ロット発注による規制集約化による作業効率化検討を行います。

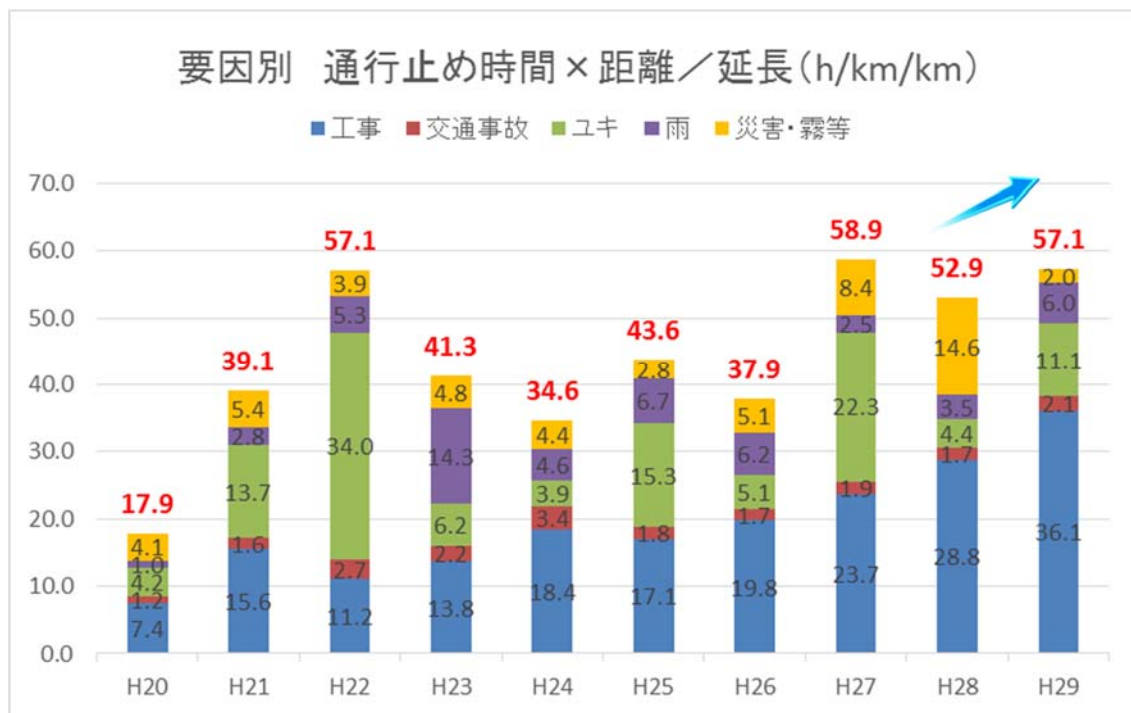
2.5. 利便性向上・地域連携の取り組み

2.5.1. 通行止め時間の削減に向けた取り組み

1) 施策の背景

降雨や降雪、事故等による通行止め時間を削減し、より信頼される高速道路を目指します。

2) 全体計画と過年度の実績



《通行止め時間×距離／延長(h・km/km)の推移》(年度)

3) 今年度(H29)の取り組み状況

平成 29 年度は、雪への対策として、機械力の強化や降雪が予測された区間への応援連携等を実施したが、平成 30 年 1 月の強い寒気の流れ込みにより日本海側や四国の山間部を中心に降雪日数が多く、降雪に伴う通行止めが頻発して通行止め時間が増加した。

また、台風通過時は路面に付着した枝葉や倒木等の除去・清掃作業を迅速化するため、清掃作業機械等の事前配備を実施し、通行止め早期解除に向けた取組みを実施した。

工事による通行止めについては、高速道路の老朽化に伴い増加傾向であるが、社会的影響の大きい規制について、社内にて審査体制を構築し、通行止めの最小化・最適化を図った。

4)アウトカム指標

■通行止め時間 [単位:時間] 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間		平成28年度 実績値	53	
		平成29年度 目標値	-	
		平成29年度 実績値	57	
		平成30年度 目標値	56	
	災害・悪天候		平成28年度 実績値	22
			平成29年度 目標値	-
			平成29年度 実績値	19
			平成30年度 目標値	25
	事故・その他		平成28年度 実績値	2
			平成29年度 目標値	-
			平成29年度 実績値	2
			平成30年度 目標値	2
	工事		平成28年度 実績値	29
			平成29年度 目標値	-
			平成29年度 実績値	36
			平成30年度 目標値	29

5)平成 30 年度アウトカム数値目標の考え方

通行止め時間が平成 27～29 年度の平均値を下回るよう取り組みます。

6)今後の取り組み

平成 30 年度も引き続き、通行止め工事計画の効率化や各種事故対策等を実施していきます。雪や雨、霧等といった自然災害への対策についても、平成 29 年の取り組み結果を踏まえながら、更なる対策を検討してまいります。

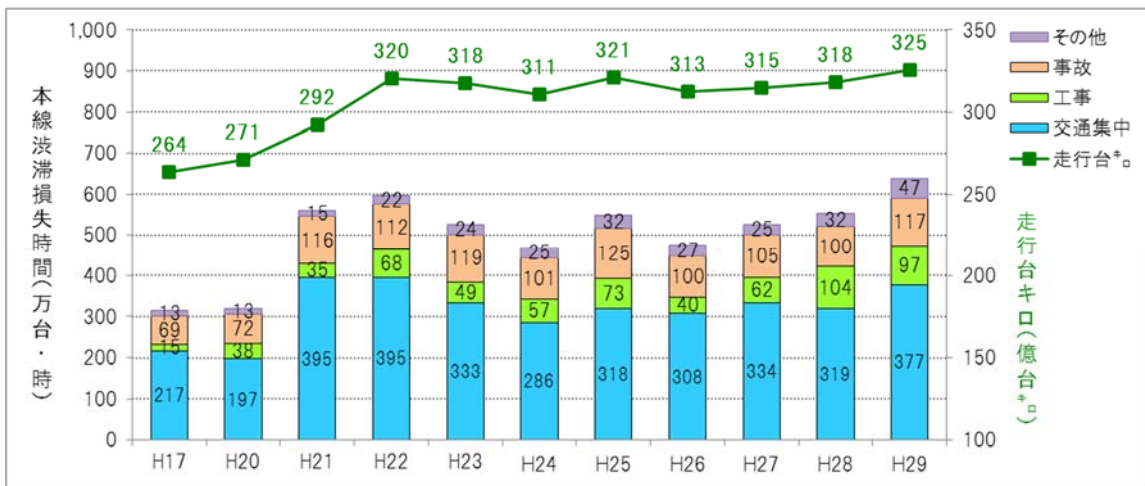
2.5.2. 交通渋滞対策の取り組み

1) 施策の背景

本線渋滞が発生することによるお客様の損失時間の減少を目指します。

2) 全体計画及び過年度の実績

本線渋滞損失時間の推移は下図のとおりです。ETC休日料金割引や無料化社会実験等の影響を受けた平成21年をきっかけに増加し、近年は横ばい傾向でした。平成29年は走行台キロの増加とともに渋滞損失時間も増加しました。



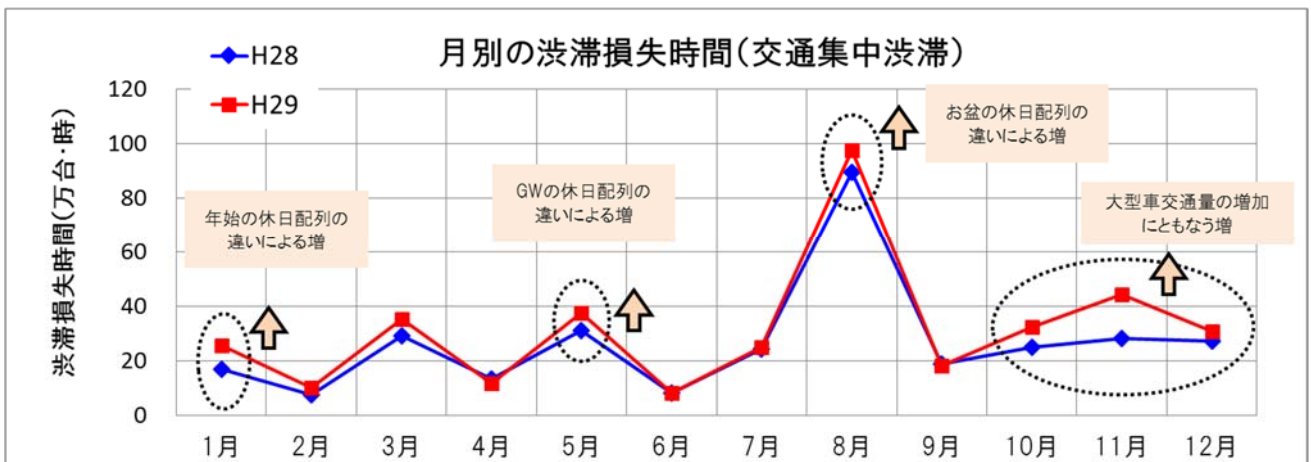
《本線渋滞損失時間(万台・時間)の推移》(暦年)

3) 今年度(H29)の取り組み状況

【交通集中渋滞】

◆交通混雑期(ゴールデンウィーク、お盆、年末年始)や10～12月において、交通集中渋滞による渋滞損失時間は昨年より減少しました。

(平成28実績:318.6万台・時間 ⇒ 平成29実績:377.4万台・時間 +58.8万台・時間)



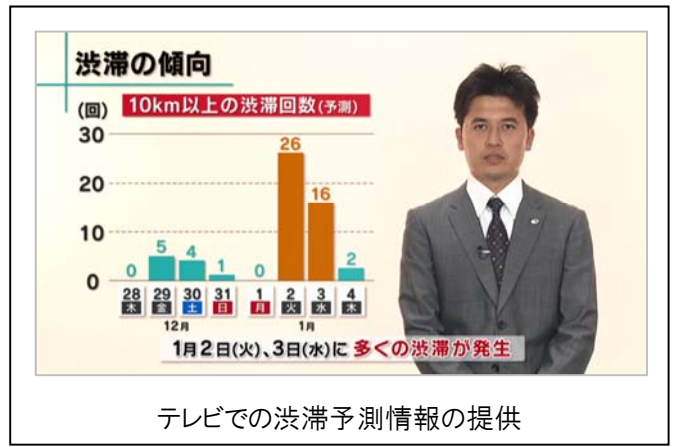
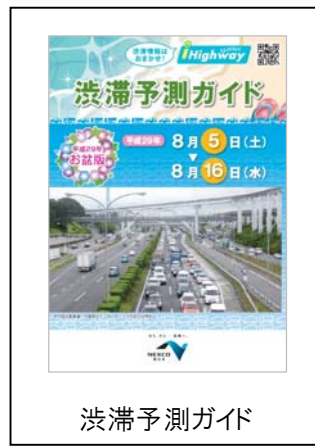
◆LED標識による渋滞ボトルネックでの速度低下の注意喚起

サグ(下り坂から上り坂にさしかかるところ)や上り坂等で、気がつかないうちに速度低下することで渋滞が発生する箇所において、LED標識による「ここは上り坂」、「速度低下注意」の注意喚起を行い、渋滞発生抑制に努めました。



◆道路交通情報や渋滞予測情報の発信

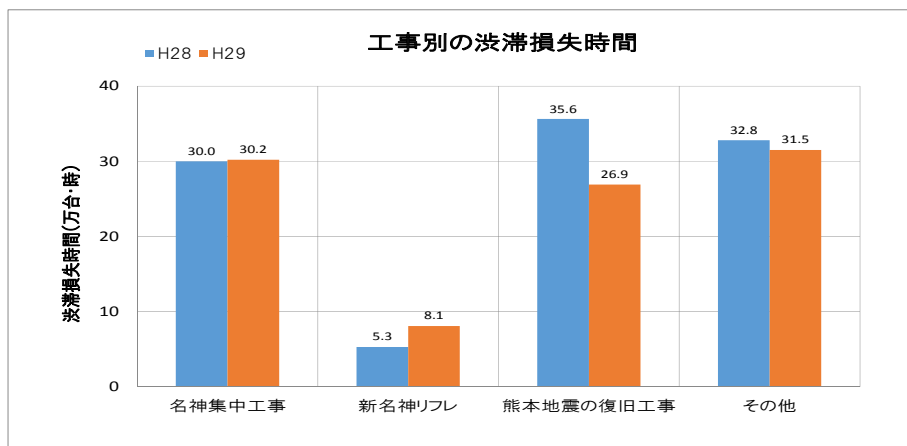
道路交通情報を「アイハイウェイ」で、渋滞予測情報をウェブサイト、ポスター、冊子等により情報提供をおこないました。また、渋滞予測の担当者によるマスメディアを通しての積極的な広報活動をおこない、渋滞予測情報の提供や渋滞回避の啓発をおこないました。これら情報発信により交通の分散を図り、渋滞発生抑制に努めました。



【工事渋滞】

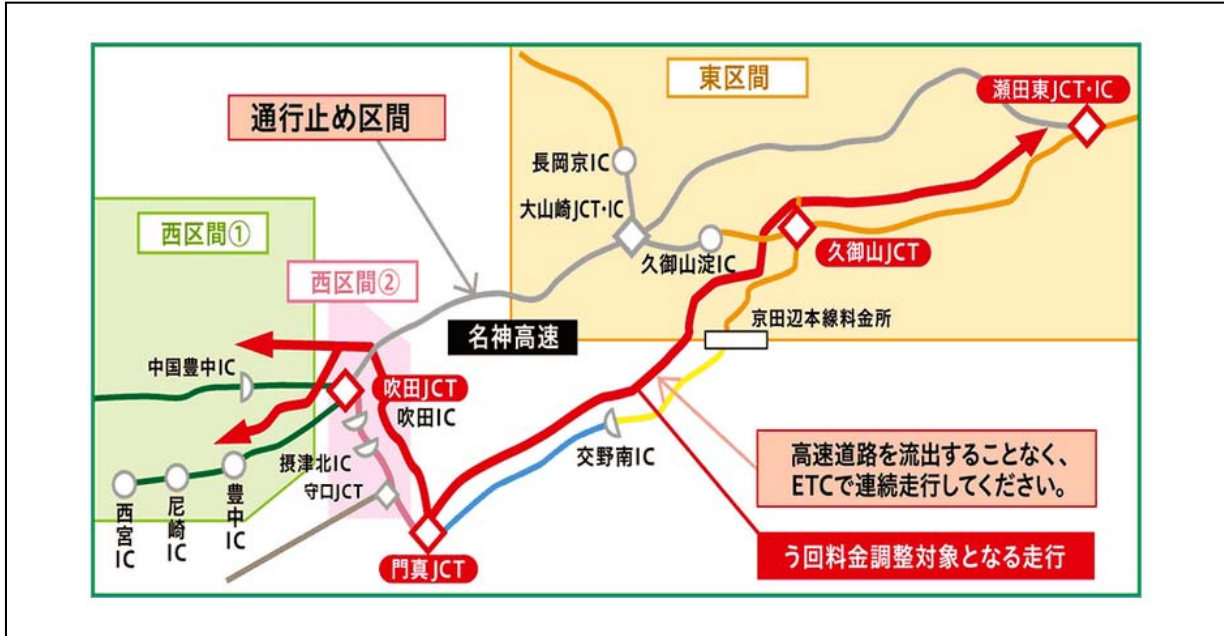
◆全体では大きな変動はなく若干の減少となりました。熊本震災においては、H29.4.28をもって4車線運用に移行したことから渋滞が減少となりました。

(平成 28 実績:103.6 万台・時間 ⇒ 平成 29 実績:96.6 万台・時間 ▲7.0 万台・時間)



◆名神集中工事期間の第二京阪迂回路料金調整

名神集中工事期間中において高速道路ネットワークを活用した円滑な交通の確保及び名神高速道路と一般道の渋滞緩和を目的とし、第二京阪道路迂回ルートの通行料金を名神直通ルートの通行料金より割高とならないよう調整する迂回路料金調整を行い渋滞緩和への取り組みを行いました。



《第二京阪迂回路料金調整のご案内》

【事故渋滞】

◆事故渋滞による渋滞損失時間は、昨年より増加しました。

(平成 28 実績:99.5 万台・時間 ⇒ 平成 29 実績:116.8 万台・時間 +17.3 万台・時間)

4)アウトカム指標

■渋滞損失時間 [単位:万台・時] 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間	平成 28 年度実績値	554
	平成 29 年度目標値	518
	平成 29 年度実績値	638
	平成 30 年度目標値	573
	中期目標値(平成 33 年度)	516

5)平成 30 年度目標及び中期目標の設定について

渋滞損失時間が平成 27～29 年度の平均値を下回るよう取り組みます。

6)今後の対応方針

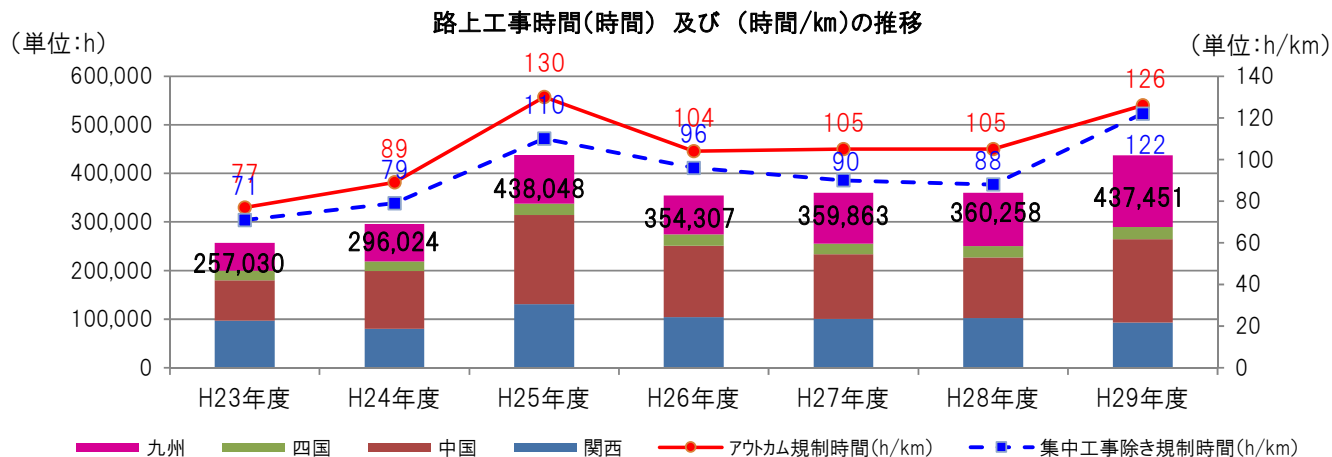
渋滞損失時間は、全体的な交通量の変動による影響を受けやすいものの、渋滞の軽減に寄与すべく、平成 30 年度も引き続き、渋滞ボトルネックでの速度低下注意喚起対策の実施や集中工事等における迂回促進の取り組み、各種事故対策等を実施していきます。

2.5.3. 効率的な路上工事車線規制の実施

1) 施策の背景

路上工事による車線規制を減らし、交通の円滑化及び渋滞減少を目指します。

2) 全体計画及び過年度の実績



《路上工事による車線規制時間(時間/km・年)の推移》

3) 今年度(H29)の取り組み状況

4車線区間においても夜間通行止め等を実施し、工事規制の集約化に取り組みました。

また、通行止めを要する建設工事に保全事業も積極的に相乗り調整を行うことにより、維持修繕に要する車線規制日数について削減を図りました。しかし、全体として特定更新事業や熊本地震の復旧工事等により、工事規制時間は増加しました。今後についても老朽化していく高速道路の保全のため工事量は増加傾向となる見込みです。

4) アウトカム指標

※「集中工事等を除く」とは、区間・期間を事前に広報した上で行う集中工事等を除いた交通規制時間

■路上工事			
路上工事による渋滞損失時間 [単位:万台・時]	平成28年度 実績値	104	
	平成29年度 目標値	-	
路上工事に起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間	平成29年度 実績値	97	
	平成30年度 目標値	88	
交通規制時間 [単位:時間/km]	交通規制時間	平成28年度 実績値	105
		平成29年度 目標値	-
	集中工事を除く	平成29年度 実績値	126
		平成30年度 目標値	112
道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間	集中工事を除く	平成28年度 実績値	83
		平成29年度 目標値	-
	平成29年度 実績値	122	
平成30年度 目標値	83		

※「集中工事等を除く」とは、区間・期間を事前に広報した上で行う集中工事等を除いた交通規制時間

5)平成 30 年度目標及び中期目標の設定について

過去3年間の平均値を目標値とするが、前年度実績を上回る場合は前年度実績を採用します。

- ①路上工事による渋滞損失時間 暦年
- ②路上工事による交通規制時間 年度
- ③路上工事による交通規制時間(集中工事を除く)年度

	H27	H28	H29	H30 目標値	備考
①	62	104	97	88	過去3カ年平均
②	105	105	126	112	過去3カ年平均
③	90	83	122	83	過去3カ年平均

5)今後の対応方針

平成 29 年度から引き続き、交通規制削減への取り組みとして、規制調整により積極的な相乗り作業を行い、工事規制を集約することにより効率化等につながる場合は、集中工事化を検討してまいります。

2.5.4. お客様サービスの向上の取り組み

1) 施策の背景

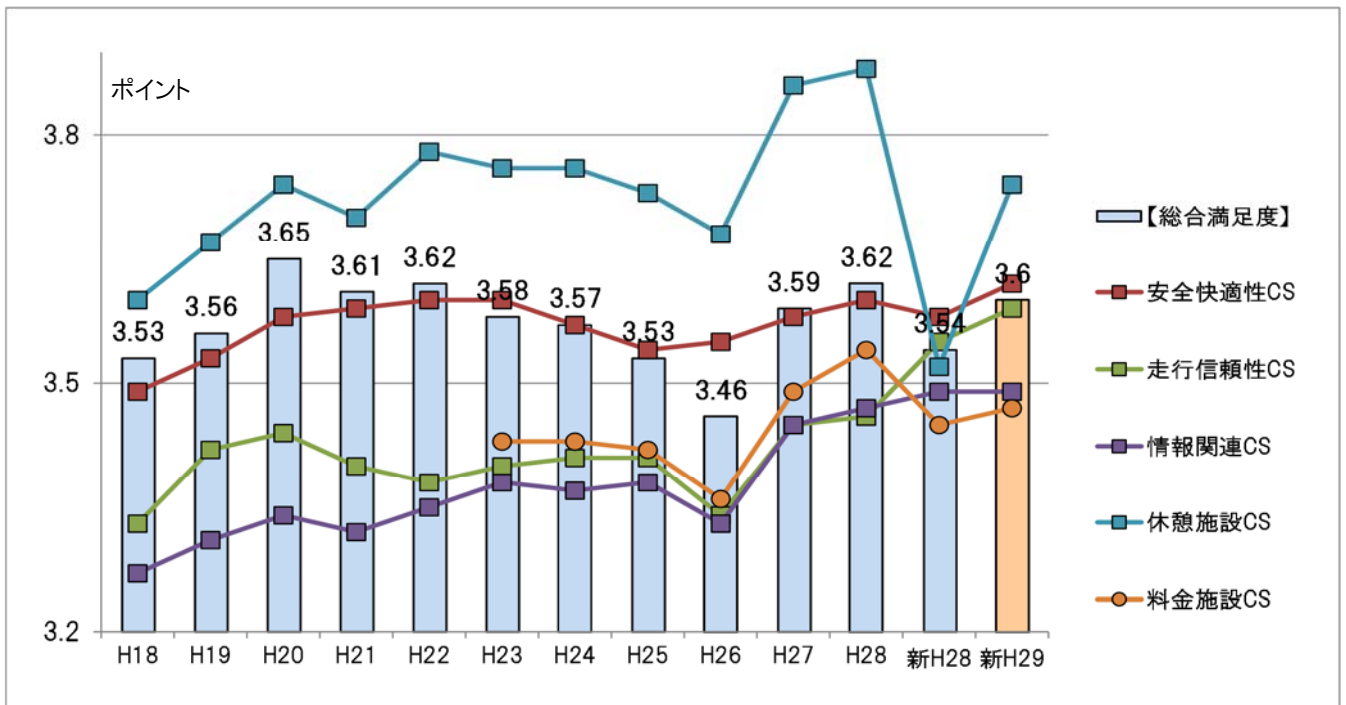
NEXCO 西日本における高速道路が提供しているサービス価値がお客様の期待と乖離していないか確認するとともに、お客様の評価を維持管理業務に反映し、お客様満足度の向上を目指します。

2) 過年度の実績

これまで実施してきた CS 調査(以下、「既存調査」という)については、回答者属性が実態にあっていないことや設問の内容がわかりにくいなど、課題が考えられました。

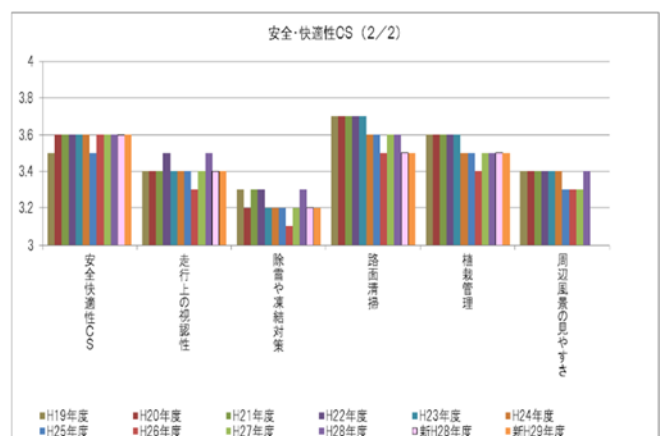
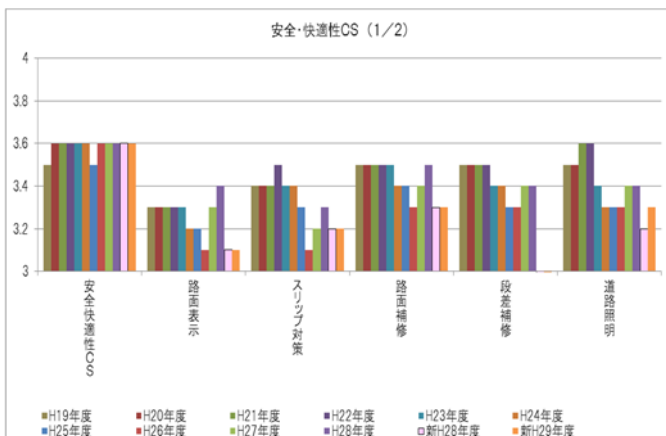
このため、平成 27 年度から有識者を交えた検討会等を行い、平成 28 年度から実施する新たな CS 調査(以下、「新調査」という)の内容を設定しました。

【過年度状況】

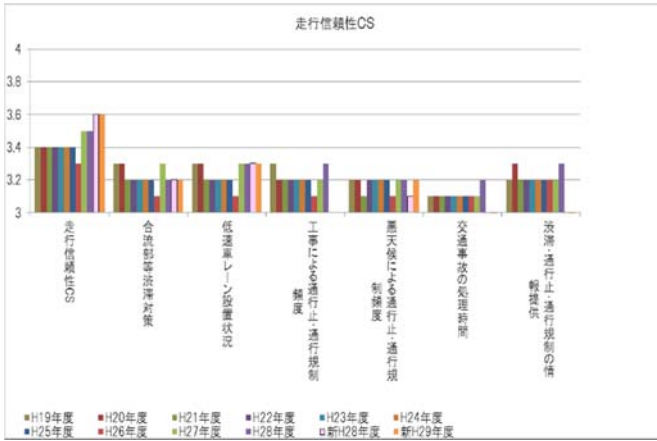


【安全快適性 CS】

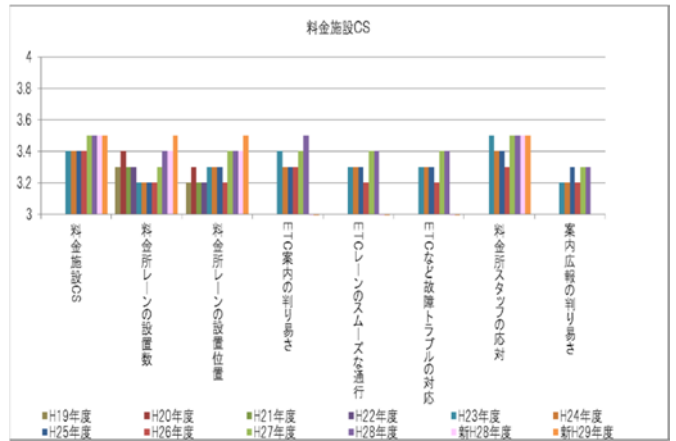
年度



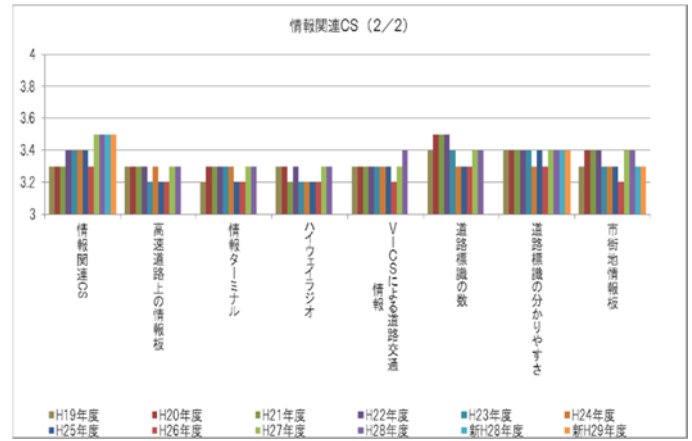
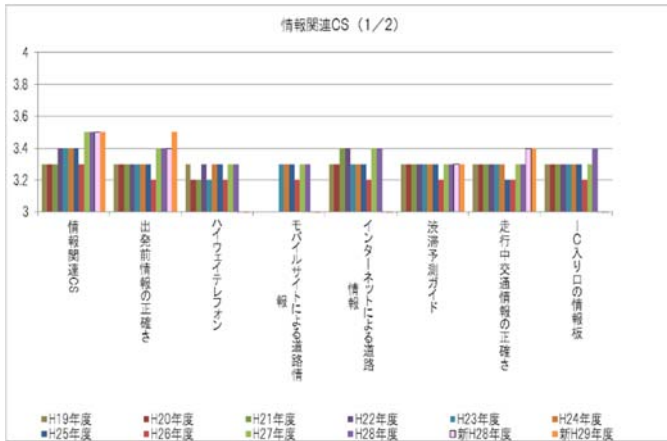
【走行信頼性 CS】



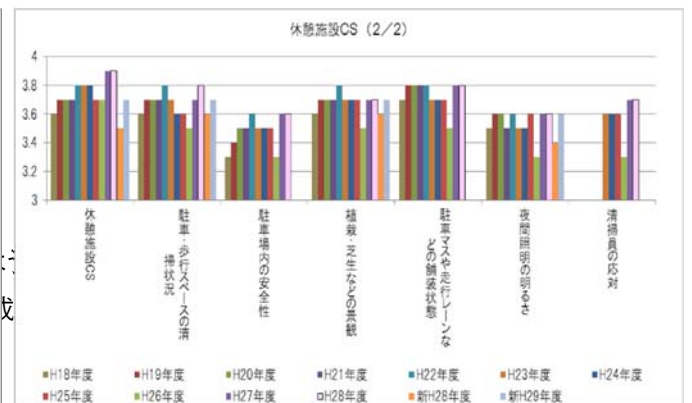
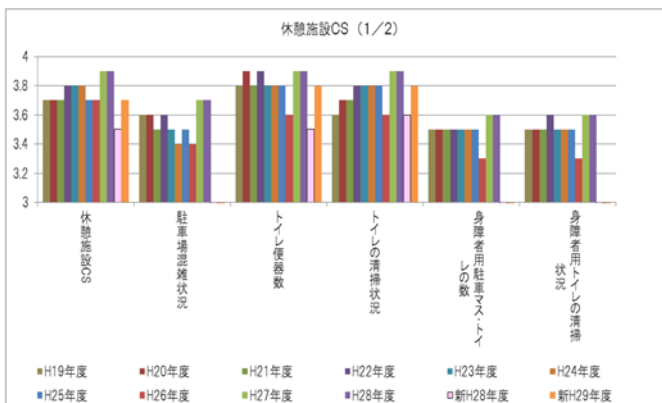
【料金施設 CS】



【情報関連性 CS】



【休憩施設 CS】



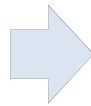
◆テーマ別の評価は以下のとおりです。

指標名	H28年度	H29年度	増減 (H29-H28)	中期的な傾向
総合満足度	3.54	3.60	0.06	評価値は、H22年度を境に減少傾向であったが、H27年度、上昇に転じた。評価値上昇の原因は「どちらともいえない」の中立的な回答が減少した為と推察。
〔安全快適性CS〕	3.58	3.62	0.04	・舗装補修・安全対策の取組みにより、雨天時の走りやすさ、路面清掃においてポイントが上昇している。
〔走行信頼性CS〕	3.55	3.59	0.04	・全体的に上昇。渋滞対策等の取組みにより、低速車レーン設置や悪天候による通行止め・通行規制頻度においてポイントが上昇している。
〔情報関連CS〕	3.49	3.49	0.00	・全体的に上昇。渋滞予測情報や道路交通情報の充実により、本線情報提供、標識数等においてポイントが上昇している。
〔休憩施設CS〕	3.52	3.74	0.22	・全体的に上昇傾向。お手洗い改修などの取組みにより、特にトイレの清掃状況・使いやすさにおいてポイントが上昇している。
〔料金施設CS〕	3.45	3.47	0.02	・ETCレーン設置数及びスタッフ対応満足等が上昇。ETCレーンの複数化やスタッフの教育、研修の取組みの効果が表れている。

①休憩施設のお手洗い改装の実施

お客様ニーズ及びエリア特性に応じた、お手洗いの改装によるバリアフリー化を実施しました。

(整備エリア数:6 エリア)



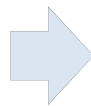
《休憩施設のお手洗い改修事例》

②ETCの更新・増設、お知らせアンテナの整備

・ETC 設備の更新と複数レーン化を実施しました。(ETCレーン増設数:26レーン)

・ETC カードの未挿入の予防対策として、お知らせアンテナを設置しました。(6箇所)

・ETC 無線通信できなかった場合にも ETC カード再挿入することで ETC 走行が可能になる再通信アンテナを設置しました。(19箇所)



《ETCレーンの増設事例》

③舗装補修の実施

補修が必要と判断された箇所(わだち掘れ・ひび割れを中心に)のほか、予防保全も含め舗装補修の推進に取り組みました。(375車線・km)

④通行止め時間の削減

過去から取り組んでいる機械力の強化・事務所間応援連携に加え、冬用タイヤ規制の新規導入や適用区間拡大等の取り組みを行い通行止め時間削減に取り組みました。

⑤情報板の更新

情報板更新(字幕式→多可変化)の取り組みを行いました。(78面)

4)アウトカム指標

■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]	平成 28 年度実績	3.5
	平成 29 年度目標	3.6
	平成 29 年度実績	3.6
	平成 30 年度目標	3.6
	中期目標値(平成 33 年度)	3.6

5)平成 30 年度目標及び中期目標の設定について

平成 30 年度目標はH29 年度に実施した調査結果を踏まえ同等値となる3.6以上を目指します。

中期計画目標は新調査の結果を踏まえ3.6以上を目指します。

6)今後の対応方針

- ・安全性・快適性CSの向上を目指し、交通安全対策や舗装補修等を引き続き推進します。
- ・走行信頼性CSの向上を目指して、小雪地域路線での前年度の取り組みを継続するとともに、円滑な応援連携を図るための作業オペレーションの検証や改善など、通行止め回数及び時間量の削減に向けて取り組みます。
- ・情報関連CSの向上を目指して、情報板更新に合わせた多可変標示化、計画的な道路案内標識の更新、ニーズに応じたアイハイウェイのコンテンツの充実等を実施します。
- ・休憩施設CSの向上を目指して、計画的なお手洗い改修、ハイシーズンにおけるSAPA駐車場における交通誘導対策を実施します。
- ・料金施設CSの向上を目指して、ETC機器の更新や料金精算機の更なる導入等の収受環境の変化に応じて、料金所サービススタッフの更なる接遇レベルの向上を目指します。

2.5.5. 地域連携型「周遊エリア乗り放題ドライブパス」の実施

1) 施策の背景

NEXCO 西日本は、観光・文化の振興など地域社会の活性化や、高速道路利用者の利便性向上・利用促進を図ることを目的として、各自治体等と連携しながら「周遊エリア乗り放題ドライブパス」を実施しています。

2) 全体計画と過年度の実績

平成 24 年度以降、地域との連携強化を目指した「包括的相互協力協定」に基づき、地域のみならずと連携しながら「周遊エリア乗り放題ドライブパス」を実施し、平成 28 年度までに 29 件の企画を実施し、337 千件のご利用をいただきました。

3) 今年度(H29)の取り組み状況

平成 28 年度に引き続き、地域との連携強化を目指した「包括的相互協力協定」に基づき、観光振興による地域社会の活性化を図るため、通行料金が定額でお得となる「周遊エリア乗り放題ドライブパス」を 8 件実施しました。

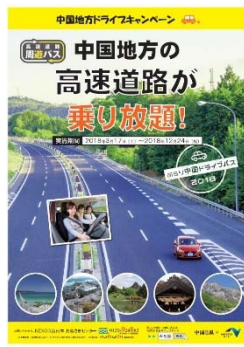
また、政府が掲げる観光立国の推進に係るインバウンドの受入環境の整備の一環として、全国の高速道路(一部を除く。)を対象とした訪日外国人向け「Japan Expressway Pass」を実施しました。

これらの結果として、平成 29 年度は 9 件の企画を実施し、208 千件のご利用をいただきました。

	割引名称	実施期間	連携自治体
国内向け	京都・若狭路・びわ湖ぐるっとドライブパス 2017	平成29年7月1日～ 平成29年11月30日	福井県、京都府、滋賀県
	四国まるごとドライブパス！2017	平成29年6月1日～ 平成29年12月17日	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
	九州よかよかドライブパス 2017	平成29年7月15日～ 平成29年12月17日	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、 宮崎県、鹿児島県
	ぶらり中国ドライブパス 2018	平成30年3月17日～ 平成30年12月24日	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
	佐賀・長崎ドライブパス	平成30年3月17日～ 平成30年7月1日	佐賀県、長崎県
訪日外国人向け	Japan Expressway Pass	平成29年10月13日～	—
	Kansai Expressway Pass	平成29年10月25日～ 平成29年12月17日	福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、 奈良県、和歌山県
	San'in-Setouchi-Shikoku Expressway Pass	平成29年3月25日～	兵庫県、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、 山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県
	Kyushu Expressway Pass	平成28年9月1日～	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、 宮崎県、鹿児島県



京都・若狭路・びわ湖
ぐるっとドライブパス 2017



ぶらり中国ドライブパス
2018



四国まるごとドライブパス!
2017



九州よかよかドライブパス
2017



佐賀・長崎ドライブパス



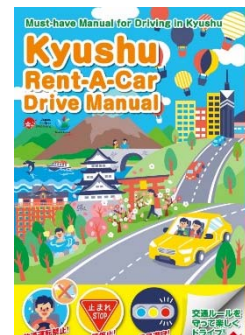
Japan Expressway Pass



Kansai Expressway Pass



San'in-Setouchi-Shikoku
Expressway Pass



Kyushu Expressway Pass

4)アウトカム指標

販売件数 [単位: 千件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数	平成28年度実績値	268
	平成29年度目標値	160
	平成29年度実績値	208
	平成30年度目標値	210
	中期目標値(平成33年度)	356
実施件数 [単位: 件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数	平成28年度実績値	7
	平成29年度目標値	7
	平成29年度実績値	9
	平成30年度目標値	9
	中期目標値(平成33年度)	27

5)平成 30 年度目標および中期目標の設定について

平成 29 年度までの実施状況等を踏まえ

て、平成 30 年度は実施件数 9 件／販売件数 194 千件、平成 30～33 年度の累計で実施件数 27 件／販売件数 356 千件を目標値とします。

6)今後の対応方針

今後も引き続き、更なる観光振興による地域社会の活性化を図るため、地域の観光イベント等と連携しつつ、「周遊エリア乗り放題ドライブパス」を実施していきます。

2.5.6. ガソリンスタンドの空白区間解消に向けた取り組み

1) 施策の背景

高速道路上のガソリンスタンドは、自動車の燃費向上やガソリン需要の減少等による経営環境の悪化に伴い、運営テナントの撤退等による休廃止が相次ぎました(日本道路公団民営化以降 40 箇所でテナントが撤退。うち 7 箇所は後継テナント誘致に至らない等の理由により廃止又は休止中)。

このようななか、平成 27 年 7 月の国土交通省による「高速道路機構・会社の業務点検」において、ガソリンスタンド空白区間の発生が課題であるとされ、ガソリンスタンドの配置間隔の広い区間について、安全な走行に必要なサービス水準の確保のため、路外ガソリンスタンドの活用等による解消や高速道路事業によるガソリンスタンド整備等の方策の検討の必要性があることが指摘されました。

特に 150km 超の空白区間では、100km 未満の区間と比べて、ガス欠件数が約 1.8 倍にのぼることから、平成 29 年度までに 150km 超の空白区間をゼロにすることを目指すことといたしました(平成 28 年 4 月 28 日国土交通省道路局・NEXCO3 社記者発表)。

2) 全体計画と過年度の実績

150kmを超えるガソリンスタンド空白区間を平成 29 年度中に解消すべく取り組んでまいりました。また、100kmを超える区間につきましても、解消に努めてまいりました。

平成 28 年度は、東九州自動車道の全線開通によって、新たに 100kmを超えるガソリンスタンド空白区間が増えたことをうけ、東九州自動車道におけるガソリンスタンドの新設工事に着工いたしました。

また、運営テナントの撤退によりガソリンスタンドを廃止した中国自動車道の吉和サービスエリア(SA)の前後IC(吉和IC・六日市IC)で、市中のガソリンスタンドを活用した「高速道路外ガソリンスタンドサービスの社会実験」を平成 27 年度に引続き実施してまいりました。

3) 今年度(H29)の取り組み状況

平成 29 年度は、以下のとおり取り組みました。

① 東九州自動車道におけるガソリンスタンドの新設オープン

東九州自動車道の全線開通によって、新たに 100km を超えるガソリンスタンド空白区間が増えたことから、関連事業により今川パーキングエリア(PA)(上下線)及び川南 PA(集約)にガソリンスタンドを新たに整備し、オープンさせました。今川 PA(上下線)でのオープンにより 4 区間、川南 PA(集約)でのオープンにより 2 区間のガソリンスタンド空白区間を解消いたしました。



②「高速道路外ガソリンスタンドサービスの社会実験」の継続実施

中国自動車道の吉和サービスエリアのガソリンスタンド廃止により、2区間の100kmを超えるガソリンスタンド空白区間が生じておりましたが、平成27年4月20日より中国自動車道の吉和サービスエリアの前後IC(吉和IC・六日市IC)で市中のガソリンスタンドを活用した「高速道路外ガソリンスタンドサービスの社会実験」を開始し、お客様への給油機会を確保してまいりました。

平成29年度も引き続き同サービスを継続し、高速道路をご利用されるお客様の燃料切れの不安解消に努め、計762件のご利用がございました。(後述③の社会実験開始に伴い、平成30年3月22日に終了いたしました)

また、コスト削減のため、機器等の簡素化の検討も進めてまいりました。

【社会実験の概要】

- ◆対象のインターチェンジを流出し、高速道路外の指定したガソリンスタンドを利用して、本来目的としたインターチェンジまで降りずに走行した場合と同一通行料に調整するサービス
- ◆条件は、ETC車限定で、1時間以内に再流入、順方向への走行のみ



③「高速道路からの一時退出を可能とする『賢い料金』」の開始

ETC2.0をご利用することで、高速道路から道の駅への立ち寄りを可能とし、周辺のガソリンスタンドなどもご利用いただける一時退出社会実験「高速道路からの一時退出を可能とする『賢い料金』」が開始されました。これにより、計15区間のガソリンスタンド空白区間が解消いたしました(前述②の区間を含む)。

対象となるIC	対象となる道の駅	空白区間が解消された数	
		150km超	100km超
舞鶴若狭自動車道・小浜IC	若狭おばま	4	
中国自動車道・六日市IC	むいかいち温泉		2
中国自動車道・千代田IC	舞ロードIC千代田		4
高知自動車道・新宮IC	霧の森		3
九州自動車道・えびのIC	えびの		2

【社会実験の概要】

- ◆ETC2.0 搭載車を対象に、対象ICで降りて、対象の「道の駅」を利用した後、1時間以内に同ICから乗り、同じ方向に走行された場合、目的地まで高速道路を降りずに利用した場合と同じ料に調整するサービス
- ◆道の駅に立ち寄れば、道の駅周辺のガソリンスタンドなどを利用することも可能

4)アウトカム指標

■ガソリンスタンドの空白区間 [単位: 区間] 隣接するGS間の距離が100kmを超える区間数	150km超区間	平成28年度実績値	4
		平成29年度目標値	0
		平成29年度実績値	0
		平成30年度目標値	0
		中期目標値(平成33年度)	0
	100km超区間	平成28年度実績値	33
		平成29年度目標値	-
		平成29年度実績値	14
		平成30年度目標値	-
		中期目標値(平成33年度)	-

5)平成 30 年度目標及び中期目標の設定について

平成 30 年 4 月 1 日より、採算性の問題及び人員の確保が困難であるとの理由から高梁サービスエリア(下り線)のガソリンスタンド運営テナントが撤退し、休止することとなりました。これにより、150km を超えるガソリンスタンド空白区間が新たに 5 区間発生し、100km を超える区間が 14 区間から 16 区間になりました。

平成 30 年度においては、今回新たに発生した 150km を超えるガソリンスタンド空白区間の解消に向けて取り組んでまいります。

2.5.7. ウェルカムゲートの設置

1) 施策の背景

より幅広いお客様に SA・PA をご利用していただくために、一般道から SA・PA の施設がご利用できるよう、出入口(ウェルカムゲート)を設けています。

2) 全体計画と過年度の実績

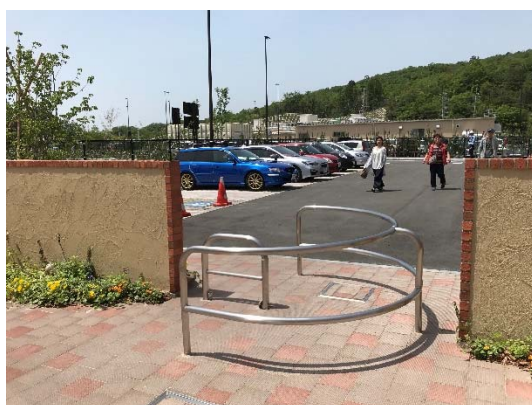
SA・PA の周辺状況、地域の要望や利用者ニーズを踏まえ、順次整備を進めてまいります。なお、民営化から現在に至るまでに計 70 箇所を整備し、一般道からお越しのお客さまにもご好評いただいています。

3) 今年度(H29)の取り組み状況

東九州道今川 PA 上下線及び新名神宝塚北 SA に新たに出入口を設置しました。



《今川 PA 下り線》



《宝塚北 SA》

4) アウトカム指標

■一般道から SA 等への歩行者出入口設置数 [単位:箇所] 一般道から SA 等への歩行者出入口が設置されている SA 等の数	平成 28 年度実績値	67
	平成 29 年度目標値	68
	平成 29 年度実績値	70
	平成 30 年度目標値	71
	中期目標値(平成 33 年度)	74

5) 平成 30 年度目標および中期目標の設定について

SA・PA の周辺状況、地域の要望や利用者ニーズを踏まえ、毎年1箇所以上のウェルカムゲートを新たに整備し、SA・PA のサービス向上を目指します。

2.5.8. SA・PA の地元利用

1) 施策の背景

自治体とNEXCO西日本が相互の連携を強化し、双方の資源を有効に活用することで、地域社会の活性化及び高速道路利用者の利便性向上と利用促進を図ることを目的とした『包括的相互協力協定』に基づき、SA・PA を活用していただく制度を創設しています。また、警察や交通安全協会等との交通啓発活動や地域振興のための情報発信及び特産品展示販売を目的とした道路占用許可を受けた自治体等によるイベント利用のためにSAPAを利用されています。

2) 全体計画と過年度の実績

①SA・PA 事業

自治体等の観光 PR や特産品の試行販売等、広域的な地域のプロモーションの場として、観光 PR 用スペースの整備や自治体との連携強化を図っており、地域社会の活性化に貢献してまいります。

②交通安全啓発活動・イベント利用

全国の SA・PA で春・秋の全国交通安全運動等にあわせて、警察や交通安全協会等と交通安全啓発活動を実施しております。また、地域振興のための情報発信及び特産品展示販売を目的とした道路占用許可を受けた自治体等によるイベント利用がありました。

3) 今年度(H29)の取り組み状況

①SA・PA 事業

平成 29 年度は、休憩施設の新築・改良に合わせて観光 PR 用スペースを整備し、また、自治体への制度概要の説明等を通じて利用を促すことにより、延べ 2,009 日ご利用いただきました。

【イベントの事例】

- ・実施箇所 徳島自動車道 上板サービスエリア(下り線)
- ・実施時期 平成 29 年 11 月 26 日(日)
- ・実施主体 自治体、地元中学校、NEXCO 西日本等
- ・実施内容 地元高校×上板 SA 共同開発商品販売、地元中学校演奏会、地元合唱団による合唱、NEXCO 西日本・高速隊・JAF による交通安全イベント 等



《地元合唱団による合唱》

②交通安全啓発活動・イベント利用

全国の SA・PA で春・秋の全国交通安全運動等にあわせて、警察や交通安全協会等と交通安全啓発活動を実施いたしました。また、地域振興のための情報発信及び特産品展示販売を目的とした道路占用許可を受けた自治体等によるイベント利用がありました。

4)アウトカム指標

■SA・PAの地元利用日数 [単位:日] 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数	平成 28 年度実績値	1,722
	平成 29 年度目標値	1,831
	平成 29 年度実績値	2,527
	平成 30 年度目標値	3,000
	中期目標値(平成 33 年度)	13,000

5)平成 30 年度目標および中期目標の設定について

①SA・PA 事業

平成 30 年度目標については、平成 29 年度の実績や観光 PR 用スペースの整備状況等を踏まえ、2,500 日のご利用を目指します。また、中期目標値については、休憩施設の改良によるイベントスペースの整備計画等を踏まえ、平成 33 年度において 3,500 日を目指します。

②交通安全啓発活動・イベント利用

平成 30 年度目標については、交通安全啓発活動は定期的に行われることから昨年度実施日数、道路占用許可によるイベント利用は自治体等からの要望があつて行われるため、当社で目標設定することが難しいことから、参考値として昨年度実施日数としました。また、中期目標値についても同様の考え方から昨年度(平成 29 年度)の実施日数としました。

2.5.9. 道路占用許可に関する取り組み

1) 施策の背景

平成27年4月1日付けで締結した「機構が道路の占用に関して行う権限に係る事務の会社に対する委託に関する契約」第2条第1項に定める占用許可事務実施要領(以下「占用許可事務実施要領」という。)に基づき、占用に係る事務を実施しています。

2) 全体計画と過年度の実績

平成29年度においても、機構との間で締結している事務委託契約等に基づき適切に対応を行いました。

3) アウトカム指標

■ 占用		
占用件数 [単位:件] 道路占用件数	平成 28 年度実績値	6,104
	平成 29 年度目標値	—
	平成 29 年度実績値	6,297
	平成 30 年度目標値	6,125
	中期目標(平成 33 年度)	6,125
道路占用による収入 [単位:百万円] 道路占用による収入	平成 28 年度実績値	262
	平成 29 年度目標値	—
	平成 29 年度実績値	279
	平成 30 年度目標値	266
	中期目標(平成 33 年度)	266
入札占用件数 [単位:件] 入札占用制度による占用件数	平成 28 年度実績値	1
	平成 29 年度目標値	—
	平成 29 年度実績値	0
	平成 30 年度目標値	1
	中期目標(平成 33 年度)	4

4) 平成 30 年度目標及び中期目標の設定について

占用件数と占用料による収入については過去3年間の平均値を、入札占用件数は1件の実施見込みを平成 30 年度目標値としています。

5) 今後の対応方針

引き続き、占用許可事務実施要領に基づき、占用に係る事務を適切に対応してまいります。

2.5.10. ETC2.0 の普及促進

1) 施策の背景

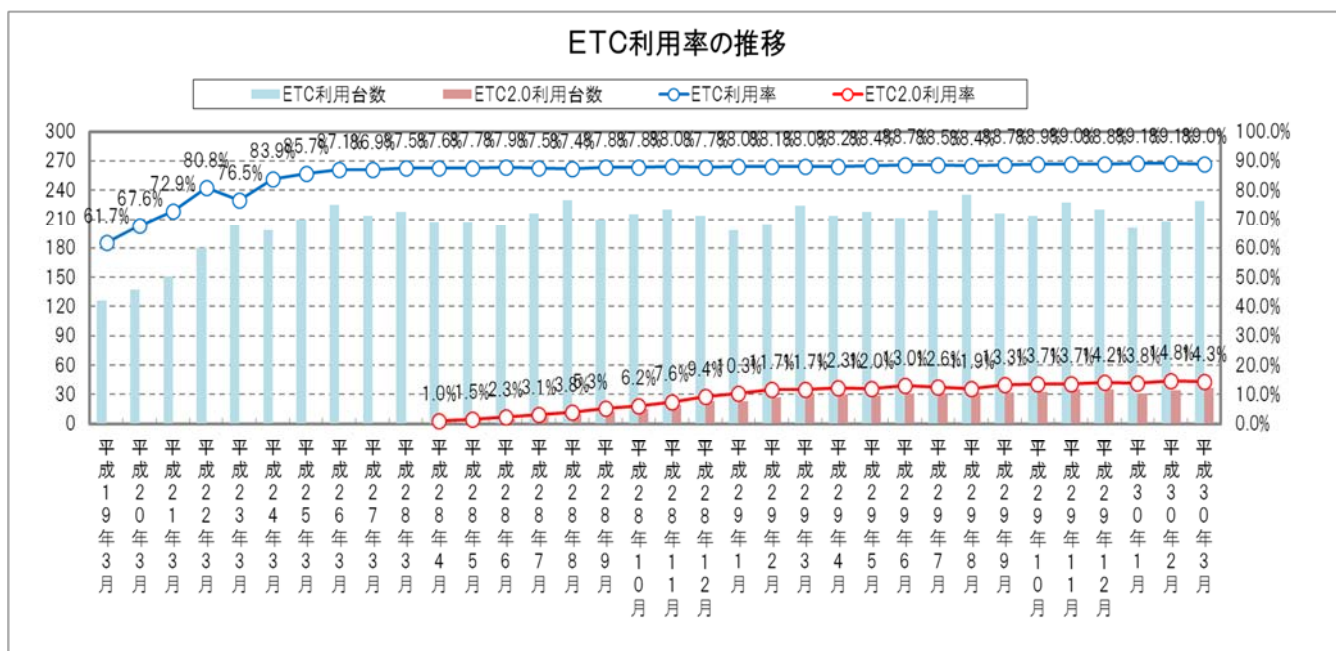
「ETC2.0」とは、いままでの ETC の高速道路利用料金收受だけではなく、渋滞回避や安全運転支援といった、ドライバーに有益な情報を提供するサービスです。さらに今後、街中での駐車場料金支払いや車両の入庫の管理などに ETC の多目的利用が推進されています。将来的には、まだまだ工夫することで新しいサービス展開の可能性がります。



引用元:「ETC 総合情報ポータルサイトGO! ETC」(<http://www.go-etc.jp/etc2/etc2/index.html>)

2) 過年度の実績

平成23年3月にITSスポットサービスとして本格運用を開始し、同年8月に高速道路上を中心にITSスポットが設置され、全国的なサービス運用が始まりました。平成27年7月からETC2.0 車載器の販売が開始され、これまでにETC2.0 車載器助成キャンペーンの普及促進の取り組み等により、現時点ではETC2.0 利用率が 14.3%まで普及しています。(平成 30 年 3 月)



3) 今年度(H29)の取り組み状況

- ◆ 阪神高速道路株式会社と共同で「近畿圏ETCキャンペーン」を実施し、ETC2.0車載器の購入助成やSA等でETC2.0サービスの案内や購入助成のPRを実施
- ◆ ETC2.0の認知度向上に向けたETC2.0PRイベントの実施(ITS-TEA、西日本高速(株)、阪神高速(株))

4)アウトカム指標

■ETC2.0利用率 [単位:%] 全通行台数(総入口交通量)に占めるETC2.0 利用台数	平成 28 年度実績値	11.7
	平成 29 年度目標値	15.1
	平成 29 年度実績値	14.3
	平成 30 年度目標値	17.0
	中期目標値(平成 33 年度)	25.0

5)平成 30 年度目標及び中期目標の設定について

○平成 30 年度目標

H28 年度と H29 年度の ETC2.0 利用台数の伸び台数を算出。ETC2.0 利用台数伸び率より推計した、17.0% を目標値としています。

○中期目標

H28 年度と H29 年度の ETC2.0 利用台数の伸び台数を算出。ETC2.0 利用台数伸び率より推計した、25.0% を中期目標値としています。

6)今後の対応方針

◆ETC2.0 情報提供サービス等において、スマートウェイ協議会を中心に問題点等の改善に取り組む。

◆大口・多頻度割引のETC2.0 搭載車両対象割引率 10%拡充(H30.4.1～H31.3.31)

※10%拡充は ETC2.0 を使用する事業用車両(注)に限り適用される割引率です。(平成 31 年 3 月末まで)

(注)道路運送車両法(昭和 26 年法律第 185 号)第 58 条に定める自動車検査証において道路運送車両法施行規則(昭和 26 年運輸省令第 74 号)第 35 条の 3 第 1 項第 13 号について事業用と区別、又は道路運送車両法施行規則第 63 条の 2 に定める軽自動車届出済証において事業用と区別されている ETC2.0 搭載車両。なお、経過措置として、平成 30 年 4 月 1 日以降、一定期間はその他の ETC2.0 搭載車両にも適用します。

◆ETC2.0 限定「道の駅」一時退出社会実験において、ETC2.0 普及に向けて広報活動等を実施。

2.6. お客様から信頼されるための取り組み

2.6.1. 不正通行に対する方針と取り組み

有料道路事業は、道路をご利用されるすべてのお客様から公平に通行料金をご負担いただくことで成り立っています。レーンを強行突破するなど不正に通行料金の支払いを免れる行為(不正通行)は、公平性の原則を揺るがす重大な違法行為です。

NEXCO 西日本では、こうした不正通行者を特定するためのカメラや不正通行を防止する開閉バーを、一般レーンを含む通行レーンに設置しています。また、不正通行を扱う専門チーム「不正通行調査隊」を組織し、不正通行の疑いがある走行のデータ分析や、実態調査を行い、警察への通報に必要な証拠収集などにも取り組んでいます。更に、毎年「不正通行対策強化月間」を設けて、SA・PA、料金所などへのポスター・チラシの掲示や、高速道路上への看板・横断幕の設置、道路情報板での啓発、ラジオ CM を通じた告知、警察との合同取り締まりなどを実施し、ETC の利用方法を含めた不正通行事前防止の啓発活動も行っています。

平成 29 年度は、21 件の不正通行認定を行い、不法に免れた料金の 3 倍に相当する額を請求しました。

今後も、「不正通行は断固許さない」という毅然とした態度で、悪質な不正通行の分析調査に注力するとともに、警察の捜査にも積極的に協力し、その撲滅を目指します。



《警察と連携した取締、道路情報板による啓発》

第3章 高速道路管理業務に関する各種データ

3.1. 高速道路管理業務に要した費用等

高速道路の維持、修繕その他の管理は、維持修繕業務(清掃、植栽、点検、補修)や管理業務(料金収受、交通管理)等の費用計上される計画管理費と、新たな資産形成(橋梁床版補修、耐震補強、交通安全対策)等の債務引受の対象となる修繕工事費(債務引受額)により行っています。

(1)計画管理費

1)維持修繕業務

常時良好な道路空間の確保と適正な維持修繕による道路管理を行うため、清掃・植栽作業等は必要な時期・箇所に厳選して実施しました。道路構造物については、経年による道路構造物の老朽化が進行する中、点検結果から道路機能の維持や現状回復に必要な補修・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。

(消費税抜き・億円)

業務名		H29 年度 実績額	(参考) H28 年度 実績額	備 考
清掃作業		73	72	
植栽作業		103	97	
光熱水費		51	51	
雪氷対策作業		55	46	
保全点検	土木構造物の点検等	98	100	
	施設設備等の点検等	80	77	
土木構造物修繕	橋梁	28	35	
	トンネル	13	15	
	舗装	159	137	
	その他の修繕	37	36	
施設設備修繕	電気施設等(※)	59	62	
車両維持費		13	10	
その他		84	76	
計		853	814	

※通信施設、トンネル施設、建築施設を含む

【平成 29 年度計画額:733 億円】

主な増減理由:点検結果による構造物・施設設備補修の増 等

①平成 29 年度の維持修繕業務の状況

◆舗装修繕

路線名	舗装補修延長	快適走行路面率
全国路線網 計	108km・車線	98%
南阪奈道路	—	99%
広島呉道路	—	96%

◆諸施設設備の障害対応

路線名	故障発生件数	補修対応率
全国路線網 計	8,825 件	100%
南阪奈道路	20 件	100%
広島呉道路	43 件	100%

2)管理業務

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様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、お客様が高速道路等を安全かつ円滑に走行できるように、24時間365日体制で、交通事故や路上障害物などの異常事態を未然に防ぐために巡回を実施しました。また、異常事態の発生時は、警察・消防と協力し早期回復を図るとともに、後続のお客様の2次事故を防止するために事故処理、路上障害物処理等を実施しました。

(消費税抜き・億円)

業務名	H28 年度 実績額		(参考) H27 年度 実績額		備考
料金收受業務		257		251	
交通管理業務		77		73	
クレジット手数料		92		90	
その他		84		81	
計		510		495	

※端数処理の関係により計が合わない箇所がある。

【平成 29 年度計画額:477 億円】

主な増減理由:クレジットカード手数料の増 等

②平成 29 年度の管理業務の状況

◆交通管理業務における異常事象対応実績

路線名	交通事故処理件数	路上障害物処理件数
全国路線網 計	13,991 件	118,040 件
南阪奈道路	30 件	325 件
広島呉道路	27 件	916 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

◆法令違反車両取締業務の実績

路線名	警告書発行枚数	措置命令書発行枚数
全国路線網 計	567 件	896 件

※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

(2)修繕工事費(債務引受額)

(単位:億円)

	単位	数量	実績額	主な工事内容
工事費			645	
橋梁修繕	箇所	1,111	153	床版補修、塗替塗装、壁高欄補修
トンネル修繕	箇所	195	18	内装板補修、監視員通路補修
のり面修繕	箇所	347	28	のり面補強、油水分離ます設置
土工修繕	箇所	89	4	路盤補修
舗装修繕	箇所	439	83	オーバーレイ工、床版防水工
交通安全施設修繕	式	1	38	防護柵更新・改良、立入防止柵設置・改良
交通管理施設修繕	式	1	15	標識更新、路面標示工
休憩施設修繕	箇所	188	3	駐車マス改良、コブール改良
雪氷対策施設修繕	箇所	116	10	凍結防止剤倉庫修繕
震災対策	箇所	13	14	橋脚補強、落橋防止装置設置
環境対策	箇所	123	17	遮音壁設置・更新・嵩上げ
トンネル施設修繕	IC間箇所	285	82	トンネル照明更新、無停電設備更新
電気施設修繕	IC間箇所	978	98	道路情報板更新、自家発電設備更新
通信施設修繕	IC間箇所	526	39	通信線路更新
建築施設修繕	箇所	368	23	休憩施設トイレ改修
機械施設修繕	箇所	128	19	軸重計更新
その他			149	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計			794	

※端数処理の関係により計が合わない箇所がある。

(3) 特定更新等工事費(債務引受額)

(単位:億円)

		単位	数量	実績額	主な工事内容
工事費				80	
橋梁更新	床版	Km	1.22	51	橋梁の床版取替、床版全面打替え
	桁	Km	0	0	
橋梁修繕	床版	Km	2.77	12	橋梁の床版の補修、補強
	桁	Km	0	0	
土構造物修繕	盛土	箇所	114	11	土構造物の補修、補強及びのり面排水施設の補修、補強等
	切土				
トンネル修繕	本体 覆工	Km	0.60	7	
その他				17	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計				98	

※端数処理の関係により計が合わない箇所がある。

3.2. 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おいたものです。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)平成 29 年度のアウトカム指標一覧

指標分類		平成28年度実績値	平成29年度目標値	H29年度実績値	H30年度目標値	機構中期計画目標値(H33)	コメント(実績・目標)
利用者視点	■総合顧客満足度 【年度】 [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]	3.62 新(3.54)	— 新(3.6)	— 新(3.6)	— 新(3.6)	— 新(3.6)	快適な路面を保つための舗装補修、標識や路面標示などの各種交通安全対策や休憩施設のお手洗い改装等を、継続的に取り組んだことにより目標を達成した。引き続き、休憩施設改良や通行止時間削減に取り組むなど、更なる向上を目指す。
	■年間利用台数 【年度】 [単位:百万台] 支払料金所における年間の通行台数	997	1,008	1,011	1,011	1,004	各種企画割引の取組み等の高速道路の利用促進に努めたこと等により利用台数は増加した。引き続き、多様な料金サービスの提供の取組みにより、更なる高速道路の利用促進を図る。
	■本線渋滞						
	渋滞損失時間 【暦年】 [単位:万台・時] 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間	554	518	638	573	516	平均
	新規着手箇所数 【年度】	0	1	0	1	4	累計
	ピンポイント渋滞対策実施箇所 [単位:箇所] ピンポイント渋滞対策を実施している箇所数	0	—	0	—	—	—
	完了箇所数 【H27以降の累計値】	0	—	0	—	—	—
	■路上工事						
	路上工事による渋滞損失時間 【暦年】 [単位:万台・時] 路上工事起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間	104	68	97	88	88	平均
	交通規制時間 【年度】 [単位:時間/km] 道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間(規制時間/営業延長)	105	105	126	112	112	平均
事前広報を実施した工事を除く	83	90	122	83	—	—	
■通行止め時間 【年度】 [単位:時間] 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間(通行止め時間・区間延長/営業延長)	53	50	57	56	56	平均	
災害・悪天候	22	—	19	—	—	—	
事故・その他	2	—	2	—	—	—	
工事	29	—	36	—	—	—	
■ETC2.0利用率 【年度】 [単位:%] 全通行台数(総入口交通量)に占めるETC2.0利用台数	11.7%	15.1%	14.3%	17.0%	25.0%	—	
■企画割引							
販売件数 【年度】 [単位:千件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数	268千件	160千件	208千件	210千件	356千件	累計	
実施件数 【年度】 [単位:件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数	7件	7件	9件	9件	27件	累計	

指標分類		平成28年度 実績値	平成29年度 目標値	H29年度 実績値	H30年度 目標値	機構 中期計画 目標値 (H33)	コメント(実績・目標)	
交通安全	■死傷事故 【暦年】 [単位:件/徳台キロ] 自動車走行車両1徳台キロあたりの死傷事故件数	6.9	6.8	6.6	6.8	6.8	事故多発箇所を中心に実施した追突及び車両接触事故対策、統一的な逆走防止対策、暫定二車線区間における対向車線逸脱防止対策など各種交通安全対策を推進したことにより死傷事故件数が平成28年に比べて大幅に減少し、目標を達成した。引き続き積極的な安全対策の推進に努めていく。	
	■車線令違反取締 【年度】 [単位:回、台又は件] 高速道路上で実施した車線令違反車両取締	取締実施回数	1,469	1,690	1,522	1,650	1,740	IC入口やTBでの取り締まり頻度を高めることで、重量超過等の違反車両の流入防止に努めるとともに、近隣休憩施設や隣接ICでの同時取り締まりなど、効果的な取締りの実施にも努めた結果、引込み台数は増加した。軸重データの活用等により、重量超過等の違反車両の効率的な取締りに積極的に取り組んでいく。
		引き込み台数	7,928	—	8,224	—	—	
		措置命令件数	1,075	—	896	—	—	
		即時告発件数	1	—	2	—	—	
	■逆走 【暦年】 [単位:件] 逆走による事故発生件数	21	20	16	10	0	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等の逆走事象削減の取組みを実施した結果、逆走事故及び事案件数ともに減少した。引き続き、効果的な対策を検討し、逆走事故・事案件数の減少を目指し、更なる逆走対策を実施していく。	
	■逆走事案件数 【暦年】 [単位:件] 交通事故又は車両確保に至った逆走事案件数	91	75	74	70	55		
	■人等の立入事案件数 【年度】 [単位:件] 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護した事案件数	1,028	820	1,014	780	660	立入事案件発生箇所の多い箇所を中心に、看板、ラバーポール等の設置や路面標示等の対策を実施した結果、立入事案件数は減少した。引き続き、要因分析を実施し、効果の高い対策を推進し事案件数の減少を目指す。	
	■ガソリンスタンドの空白区間 【年度】 [単位:区間] 隣接するGS間の距離が100kmを超える区間数(上下別の区間数)	150km超区間	4	0	0	0	0	東九州自動車道的全線開通によって新たに100km超区間が増えたが、今川PA(上下線)及び川南PA(集約)にガソリンスタンドを新たに整備し、当該100km超区間を解消した。平成30年度は、高梁SA(下り線)ガソリンスタンド休止により新たに発生した150km超区間の解消を目指す。
		100km超区間	33	—	14	—	—	
■快速走行路面率 【年度】 [単位:%] 快速に走行できる舗装路面の車線延長	97%	98%	98%	98%	98%	路面のわだち掘れやひび割れ等の調査・点検結果を踏まえ、要補修箇所約110km・車線の舗装を補修し、目標を達成した。引き続き、計画的に舗装補修を実施していく。		
地域との連携	■一般道からSA等への歩行者出入口設置数 【年度】 [単位:箇所] 一般道からSA等への歩行者出入口が設置されているSA等の数	67	68	70	71	74	平成29年度は東九州道今川PA上下線及び新名神宝塚北SAで出入口を新設した。引き続き、SA・PAの周辺状況、地域の要望や利用者ニーズを踏まえ、出入口の整備を進めていく。 累計	
	■占用 【年度】 [単位:件] 道路占用件数	6,104	—	6,297	6,125	6,125	占用申請に対し機構との間で締結している事務委託契約等に基づき適切に対応。占用件数及び占用料収入については平成28年度より増加した。入札占用は対象となる占用要望1件について対応。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。	
	■道路占用による収入 【年度】 [単位:百万円] 道路占用による収入	262	—	279	266	266		
	■入札占用件数 【年度】 [単位:件] 入札占用制度による占用件数	1	—	0	1	4		
	■SA・PAの地元利用日数 【年度】 [単位:日] 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数	1,722	1,831	2,527	3,000	13,000	休憩施設の新築・改良に合わせて観光PR用スペースを東九州道今川PA上下線、新名神宝塚北SAの3箇所に整備することにより、平成28年度より地元利用日数が増加した。更なる地元利用に向けて、地元関係機関と調整を実施していく。 累計	
	その他	■インセンティブ助成 【年度】 [単位:件又は百万円] 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成	認定件数	6	3	1	3	12
交付件数		6	—	2	—	—		
交付額		203	—	106	—	—		

3.3. その他のデータ

(1)道路構造物延長（平成 29 年度末時点）

	供用延長			備考	
	(km)	土工延長 (km)	橋梁延長※1 (km)		TN延長※2 (km)
全国路線網 計	3,471.8	2,381	625	466	
南阪奈道路	12.3	5.3	5.1	1.9	
広島呉道路	15.9	8.0	3.6	4.3	
関門トンネル	3.9	0.4	0	3.5	

※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

※2 TN延長：本線トンネル及び本線カルバート構造物の下り線延長

(2)暫定2車線延長

	供用延長	暫定2車線延長	暫定2車線率	備考
	(km)	(km)	(%)	
全国路線網 計	3,471.8	935.7	27%	

(3)その他のデータ（平成 29 年度末時点）

	その他			備考
	交通量※1 (千台/日)	経年数※2 (年)	重雪寒地域※3 (km)	
全国路線網 計	2,771	29	0	
南阪奈道路	24	14	0	
広島呉道路	39	28	0	
関門トンネル	28	60	0	

※1 交通量：1回の利用につき1台とカウントした平成27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）

※2 経年数：路線毎供用単位毎の供用開始から平成 29 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

※3 重雪寒地域：10年間平均最大積雪深が1m以上の地域

(4)路別のETC利用率^(※)

路線名	ETC利用率(%)					合計
	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	
全国路線網 計	74	92	94	98	97	89
南阪奈道路	-	92	-	97	99	92
広島呉道路	82	93	96	99	99	90
西日本 合計	74	92	94	98	97	89

※無料車を除く

※平成 30 年 3 月の利用率

(5)平成 29 年度の気象状況

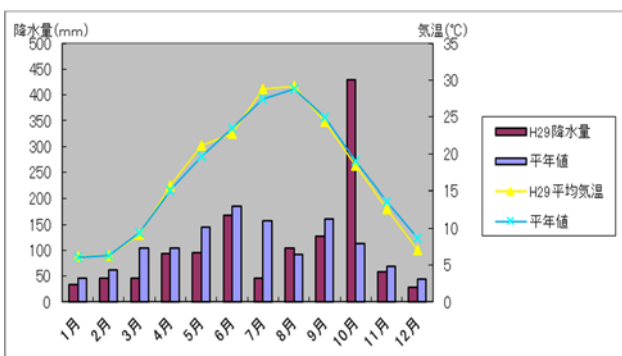
①降雨記録

平成 29 年度の暖候期(4 月～10 月)は、日本の南の高気圧が強く、南から暖かい空気が流れ込みやすいため平均気温は高くなりました。6 月からは梅雨前線の活動が活発となった時期があり、また湿った気流や寒気などの影響で、全国的に大雨となった所があり、7 月 5～6 日には「平成 29 年 7 月九州北部豪雨」が発生しました。

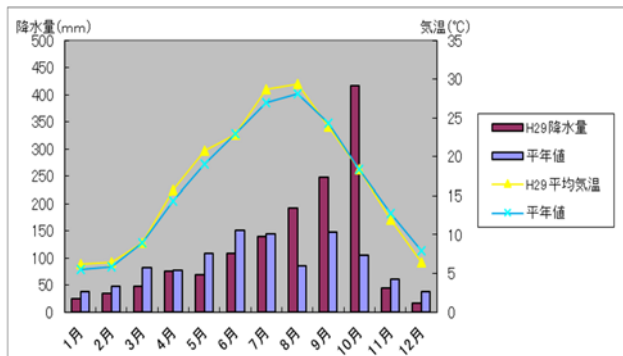
9 月以降も活発な秋雨前線と台風 18 号、21 号、22号の影響で、降水量は西日本と東日本太平洋側でかなり多くなりました。

【全国路線網】

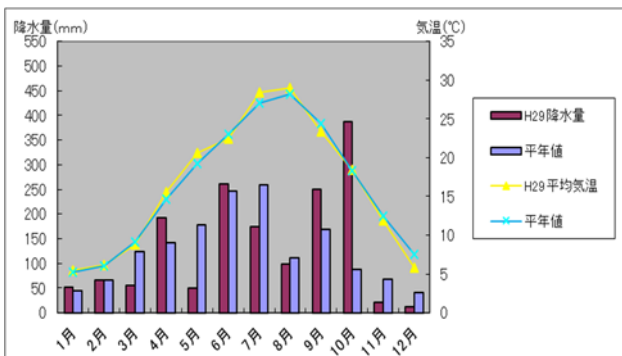
《代表地点：関西地区／大阪市》



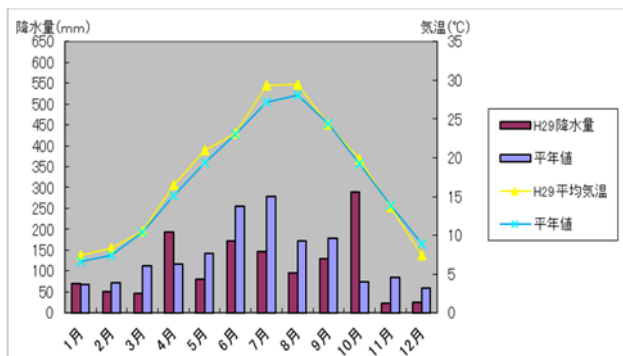
《代表地点：中国地区／広島市》



《代表地点：四国地区／高松市》

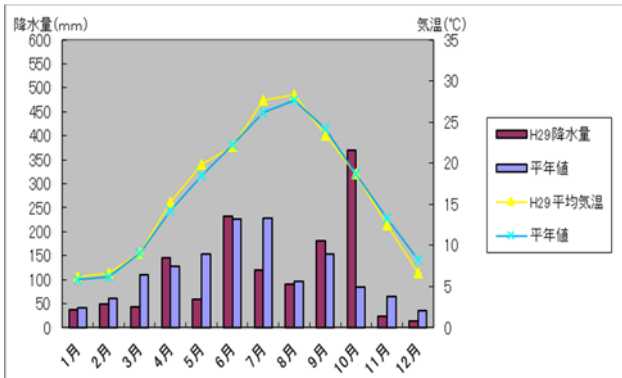


《代表地点：九州地区／福岡市》

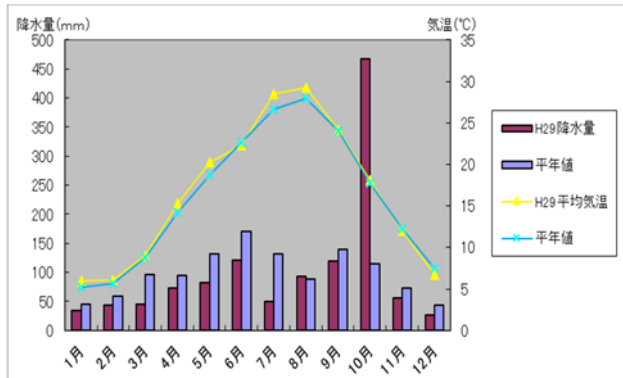


【一の路線】

《広島呉道路 広島県呉市》



《南阪奈道路 大阪府堺市》



②降雪記録

平成 29 年度の雪氷期(11 月～3 月)は 7 年ぶりのラニーニャ現象が発生した影響で、平年と比べて冬型の気圧配置が強まりやすく、日本付近に強い寒気が流れ込むことが多くなりました。特に西日本では 32 年ぶりの寒い冬となりました。1 月以降、冬型の気圧配置がしばしば強まったため、降雪量は日本海側ではかなり多くなり、記録的な大雪となった所がありました。

2 月下旬以降、寒気が緩んだ影響で 3 月中旬にかけては暖かい日が続き、気温は西日本全域で平年より高く推移しました。

(6)年間利用台数

1)施策の背景

ETCを活用した時間帯割引やマイレージサービス、企画割引など多様な料金サービスの提供や高い質の接客を行い、高速道路を利用されるお客様が増加するよう努めてまいります。

2)全体計画と過年度の実績

H29 年度は前年度より増加しており、主な要因は H28.4 の熊本地震による交通量減の反動による増、GWの曜日配列の違いによる増及び緩やかな景気回復の影響により増加しました。

3)今年度(H29)の取り組み状況

お客様満足の向上や地域との連携強化等を目指した「地域連携型周遊割引」を実施しました。

4)アウトカム指標

■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	平成 28 年度実績値	997
	平成 29 年度目標値	1,008
	平成 29 年度実績値	1,011
	平成 30 年度目標値	1,011
	中期目標値(平成 33 年度)	1,004

※NEXCO西日本管内における全国路線網における件数

5)平成 30 年度目標及び中期目標の設定について

前年度実績以上の通行台数を目標値としています。