

## 定時性(1) ~ 本線渋滞損失時間 ~

### 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。

ETC利用率向上による料金所渋滞の緩和や暫定2車線区間の4車線化により前年度3,324千台・時間/年の本線渋滞損失時間を3,149千台・時間/年へ減少しました。

#### (1) 取り組みと成果

第二神明道路や近畿道、阪和道等の渋滞が顕著化していた料金所において、ETCの利用率向上により交通集中渋滞が大幅に減少しました。

H16:1,395千台・時間 H17:1,130千台・時間 265千台・時間

平成17年に大分道、高知道、岡山道、米子道の5区間35.7kmの4車線化が完成し、交通集中渋滞が減少しました。

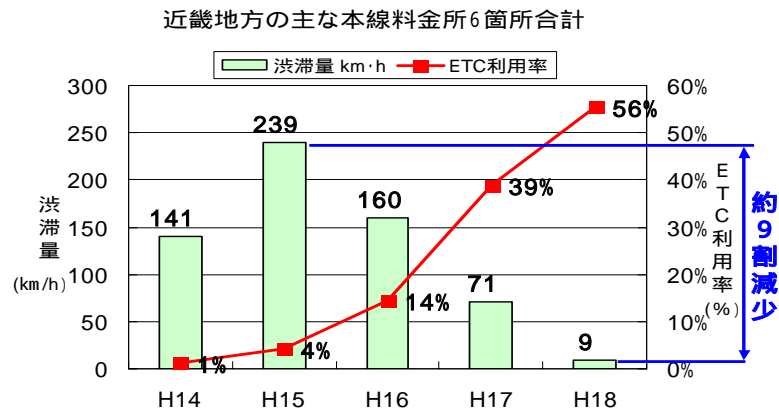
H16:35千台・時間 H17:21千台・時間 14千台・時間

#### インターネット等を活用した渋滞予測広報の強化

高速道路の情報サイト『ドラナビ』で渋滞予測情報を提供したり、ゴールデンウィークやお盆等の交通混雑期には渋滞予測ガイドをサービスエリア等で配布して渋滞回避行動による交通分散を促しました。

#### 料金所における渋滞が大幅に緩和

平成18年度ゴールデンウィーク時期の近畿地方の主な本線料金所の交通集中渋滞は、平成15年度の同時期と比較して約9割減少しました。



対象期間は、H14：H14.4.24～5.7、H15：H15.4.23～5.6、H16：H16.4.28～5.11、H17：H17.4.27～5.10、H18：H18.4.26～5.9の各14日間。

#### 暫定二車線区間の四車線化事業完成による交通集中渋滞の緩和

下表の4道5区間35.7kmの四車線化が完成し、平成17年度の年末年始時期は交通集中渋滞が発生しませんでした。

道路名	IC間	4車線化延長	完成日
大分自動車道	玖珠～湯布院	8.3km	平成17年3月19日
高知自動車道	川之江東JCT～馬立PA	7.9km	平成17年4月14日
高知自動車道	大豊～南国	12.3km	平成17年4月23日
岡山自動車道	岡山総社～総社PA	3.5km	平成17年10月17日
米子自動車道	湯原～蒜山	3.7km	平成17年10月20日

## インターネット等を活用した渋滞予測広報の強化

高速道路の情報サイト『ドラナビ』<http://www.nexco.ne.jp/>の『ドライブカレンダー』等で渋滞の発生予測箇所や時間毎の渋滞予測長、ピーク時の通過所要予測時間を提供しているほか、交通混雑期には渋滞予測ガイドをサービスエリア等で配布し、渋滞回避行動による交通分散を促しました。



(1)平成18年度の取り組み(目標値:3,128千台・時間/年)

ETC利用率向上による料金所渋滞の緩和を引き続き推進

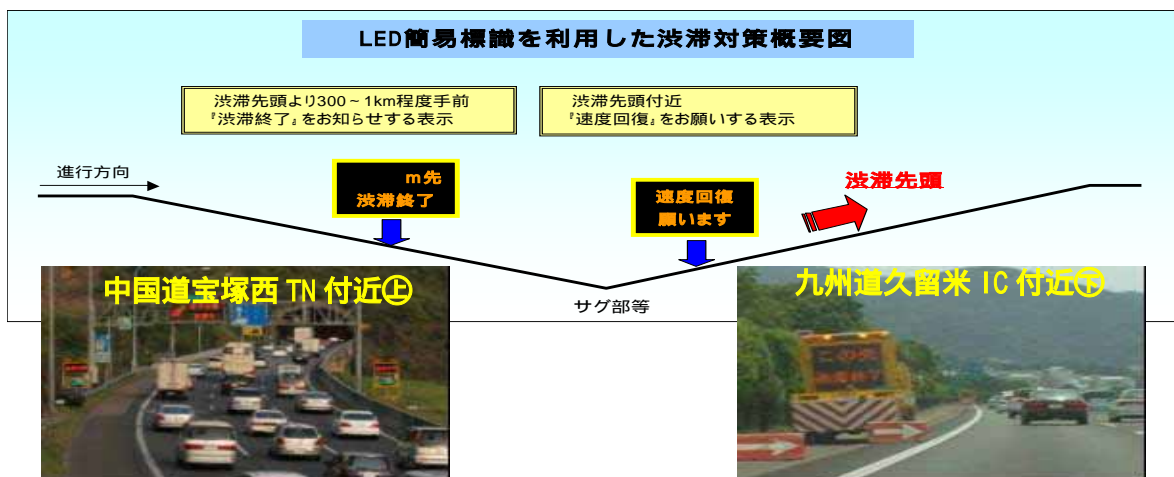
本線料金所による渋滞の緩和対策として、阪和道堺本線料金所(下り線)と岸和田本線料金所(上り線)を撤去します。

LED標識を利用した速度低下注意喚起対策を実施し、サグ部、登り坂が原因となっているボトルネック箇所における渋滞の緩和を図ります。

### 阪和道本線料金所撤去による渋滞の緩和



### LED標識を利用した速度低下注意喚起対策の実施



LED:発光ダイオード(Light Emitting Diode)

## 定時性(2) ～ 利用時間確保率 ～

**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。**

事故・工事による通行止め時間短縮に向け、迅速な事故処理や効率的な除雪作業・工事方法などに、積極的に取り組む一方で、記録的な大雪の影響により、前年度99.7%の利用時間確保率が、99.2%と若干低下しました。

### (1) 取り組みと成果

工事による通行止め時間を削減した一方で、記録的な大雪の影響により、利用時間確保率は、若干低下しました。

### (2) 平成18年度の取り組み(目標値:99.7%)

今後とも、事故・工事による通行止め時間短縮に向け、迅速な事故処理や効率的な除雪作業・工事方法などに、積極的に取り組んでいきます。



高速道路における除雪作業状況