

高速道路管理業務の成果(アウトカム指標)

アウトカム指標とは、ご利用いただくお客さまの視点に立って、高速道路の利便性や安全性等の成果を分かりやすく示すための指標です。この指標をもとに事業の成果を評価し、高速道路の適切な維持管理に努めています。平成26年度のアウトカムの実績等は以下のとおりです。

1. アウトカム指標一覧

指標名称	単位	定義等	平成25年度 実績値	平成26年度 目標値	平成26年度 実績値	コメント
利用者視点	総合顧客満足度	ポイント	3.6	3.6 (3.6) ^{※1}	3.5	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、休憩施設のお手洗い美化や接客訓練、休憩施設でのFree Wi-Fiの推進などの施策を実施したが、目標を達成できなかった。
	年間利用台数	百万台	693	—	670	各種企画割引の取組みなどにより高速道路の利用促進に努めたが、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た。
	通行止め時間	時間	18	—	55	安全性向上3ヵ年計画の推進による工事通行止めや、大雪による影響により、通行止め時間が増加した。
	本線渋滞損失時間	万台・時	1,066	—	1,238	東名高速道路の海老名地区の付加車線の完成、中央自動車道小仏トンネル付近でのベクションの整備による車両の速度回復などの対策を実施したが、安全性向上3ヵ年計画の推進による工事車線規制の影響により、本線渋滞損失時間が増加した。
	路上工事時間	時間/km	91 (83) ^{※2}	—	94 (83) ^{※2}	車線規制時間を削減するために、集中工事による工事の集約化や規制時間帯を厳選した車線規制計画により工事を実施したが、安全性向上3ヵ年計画の推進による工事増加により、路上工事時間が増加した。
交通安全	死傷事故率 (数値は、1/1～12/31間の年間値)	件/億台キロ	8.0	7.1 (6.7) ^{※1}	7.1	車線逸脱防止のための凹凸路面標示や防護柵の改良、雨天時の走行環境改善のための高機能舗装化を実施したことにより、目標を達成した。
	車限令違反車両取締台数	台	14,272	—	13,990	関係機関との連携取締り等、法令違反取締り強化のほか、安全のための啓発活動等により、引き込み対象が減少した。取締り回数は平成25年度に1,011回、平成26年度は1,002回実施した。
	逆走事案件数 (数値は、1/1～12/31間の年間値)	件	33	—	37	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件の削減を図ったが、前年より増加した。
	人等の立入事案件数	件	1,248	—	1,302	人等の立入事象の形態を踏まえた対策「インターチェンジ入口部への進入禁止看板や注意喚起する横断幕の設置」を実施し事象の削減を図ったが、前年より件数は増加した。
道路保全	快適走行路面率	%	96	会社目標値 95.0以上 (一定水準90以上)	96	路面のわだち掘れやひび割れなどの調査や日常点検等の結果に基づき、約95km・車線の舗装を補修し、目標を達成した。
	要補修橋梁数	橋	—	—	80	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4,396橋(H26.12時点)のうち379橋(BOX含まない)が完了した。点検が完了した379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80橋であった。補修が必要な80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く。

※1 ()は中期目標値、※2 ()は集中工事を除く

2. 各指標の取組み

会社に取り組んでいる主な指標は下記の11項目です。

- (1)総合顧客満足度
- (2)年間利用台数
- (3)通行止め時間
- (4)本線渋滞損失時間
- (5)路上工事時間
- (6)死傷事故率
- (7)車限令違反車両取締台数
- (8)逆走事案件数
- (9)人等の立入事案件数
- (10)快適走行路面率
- (11)要補修橋梁数

各指標の具体的な取組みについて報告します。

(1)総合顧客満足度

【指標】総合顧客満足度 〔単位：ポイント〕 CS 調査等で把握する維持管理に関する お客様の満足度(5段階評価)	平成25年度 実績値	3.6
	平成26年度 計画値	前年を上回るよう努め、定期的 にチェックしていく
	平成26年度 実績値	3.5

■平成26年度の目標設定

高速道路や休憩施設の良い維持管理により、平成25年度実績を上回る目標値として設定しています。

■平成26年度の取り組み

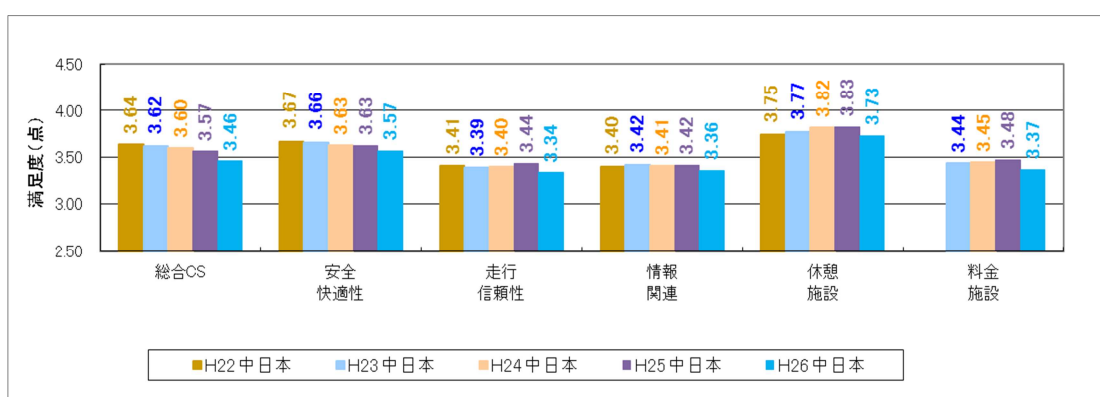
総合顧客満足度は3.5ポイントとなり、平成25年度と比較し満足度がやや低下しました。

平成26年度の調査では、50歳以上の回答者割合が5割程度と、平成21年度調査と比較して約1.5倍となっており、少子高齢化が進む中で、高速道路ユーザーの高齢化が進んでいる状況となっており、高齢者の満足度向上に寄与する施策の実施が必要となっています。

①総合顧客満足度の推移

総合CS値は近年微減傾向となっています。

平成26年度は、安全快適性・走行信頼性・情報関連・休憩施設・料金施設のすべての項目において、前年度より低いポイントとなっています。これは料金割引の見直しによる高速道路料金の価格上昇にあわせて、お客さまが求めるサービスレベルが向上しているものと推察しています。



【総合顧客満足度の推移】

②平成26年度に取り組んだ施策

- ・快適な路面を保つための舗装補修
- ・定時制を確保するための付加車線設置等の渋滞対策
- ・休憩施設のお手洗いの設備の美化や「Free Wi-Fi」の整備
- ・交通混雑期における、情報提供の充実、休憩施設での特設お手洗いの設置、交通誘導員による駐車場内の車両誘導
- ・料金所収受員の認定審査やSA・PA接客コンテストによる接客レベルの向上

(2)年間利用台数

【指標】年間利用台数 〔単位：百万台〕	平成25年度 実績値	693
	平成26年度 実績値	670

■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実施しました。

名称	実施期間
速旅 実はそれ、ぜんぶ三重なんです！ドライブプラン	H26.7.1～H26.11.30
速旅 ゆったり石川・富山・飛騨ドライブプラン	H26.7.1～H26.11.30
速旅 ぐるっとG割ドライブプラン	H26.7.1～H26.11.30
舞鶴若狭自動車道全通記念 乗り放題プラン	H26.7.1～H26.11.30
ドラ旅パック	H26.7.1～H26.11.30
速旅 春のやまなしドライブプラン	H27.3.1～H27.6.30
速旅 北陸新幹線開業記念ドライブプラン	H27.3.14～H27.6.30



(5) 通行止め時間

【指標】通行止め時間(※) 〔単位:時間〕	平成25年度 実績値	18.4
単位営業延長(上下線別)あたりの雨、雪、事故、工事等に 伴う年間通行止め時間	平成26年度 実績値	54.8

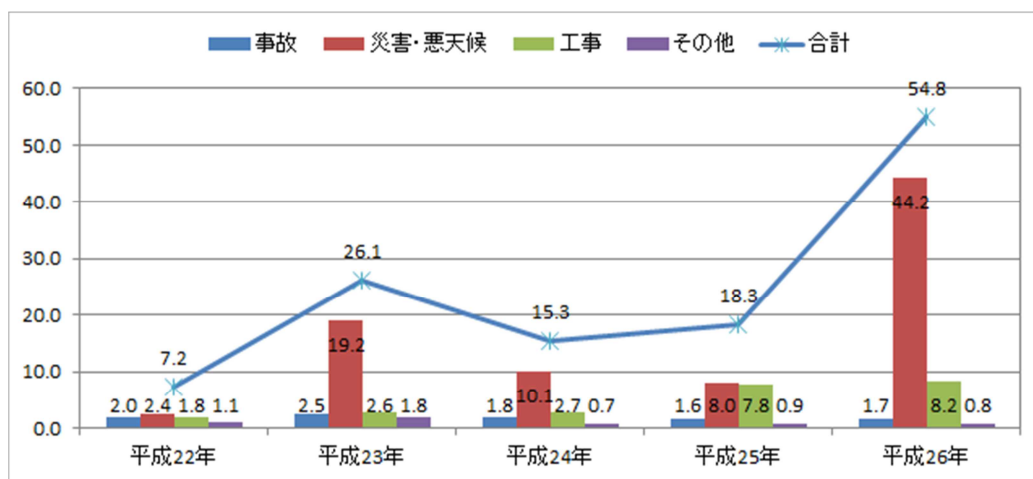
※暦年データによる集計

※通行止め時間とは、単位営業延長(上下線別)あたりの雨、雪、事故、工事等に伴う年間通行止め時間

■過年度の状況(推移)

平成26年の通行止め時間は、2月の豪雪の影響により通行止め時間が大幅に増加しています。

また、「安全性向上3ヶ年計画」の推進による工事の実施により、若干ながら通行止め時間数が増加しています。工事規模は10%増加(事業費ベース)したものの、工事の集約化等の工夫により通行止め時間の増加を7%に留めています。



【通行止めの要因別発生状況】

■平成26年度の取り組み

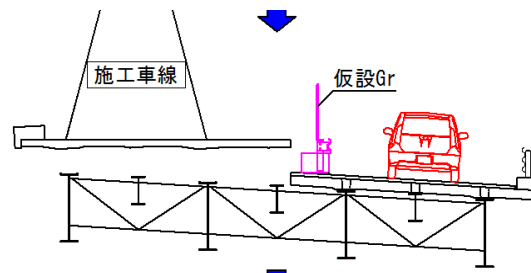
- ①平成26年2月の大雪時における課題に基づき、雪通行止め削減に向けた取組みを実施しました。詳細は「2-1-2. 災害に強い道路づくり」に記載。
- ②「安全性向上3ヶ年計画」による工事通行止めの影響を最小限にすべく、工事計画の最適化を図っています。

●具体的な事例

中央自動車道の上長房高架橋の床版取替え工事の実施にあたっては、車線を通行止めを行い工事を実施する計画から、1車線以上の走行可能な車線を確保し工事を実施する計画への見直しを図ることで、概ね120時間の通行止め時間の削減に努めています。



【橋梁の床版取替え工事状況】



【通行止めを実施せずに床版取替えを実施する工事の例示(イメージ)】

(4)本線渋滞損失時間

【指標】本線渋滞損失時間(※) 〔単位:万台・時間/年〕	平成25年度 実績値	1,066
本線渋滞が発生することにより、お客様が道路を走行する際に定常より余分にかかる時間の総和	平成26年度 実績値	1,238

※暦年データによる集計

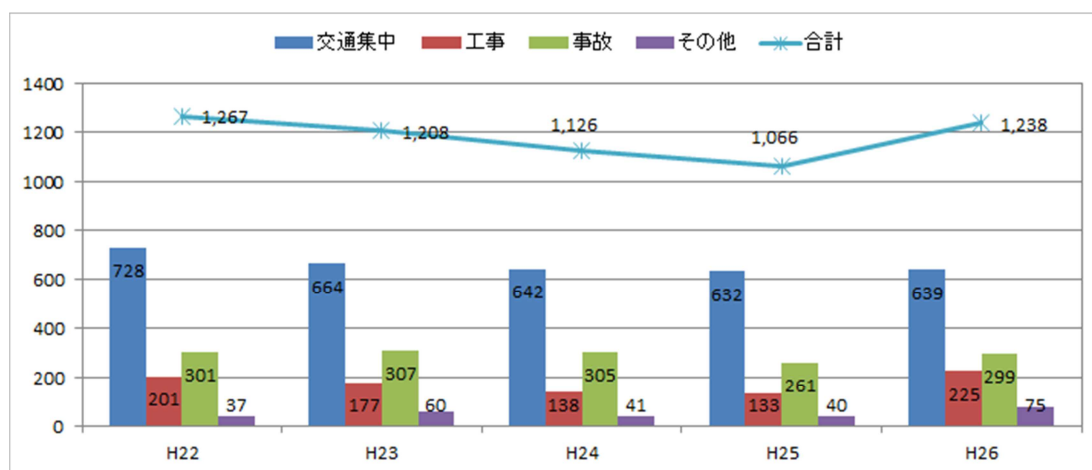
※本線渋滞損失時間とは、渋滞がなく通常で走行した所要時間に対し、渋滞した結果ののろのろとした速度で走行した所要時間との差分を渋滞に巻き込まれた総台数分に換算した時間

■過年度の状況(推移)

本線渋滞損失時間は昨年と同程度で推移しています。

渋滞の発生要因別では、交通集中・工事・事故のうち、交通集中が最も多い状況となっており(639万台・時間で比率は52%)、平成26年2月の豪雪や圏央道開通による影響から、昨年度と比較して若干の増加となっています。

また、工事渋滞は「安全性向上3ヶ年計画」を推進するための工事規制の増加の影響により、昨年と比較して増加傾向となっています。



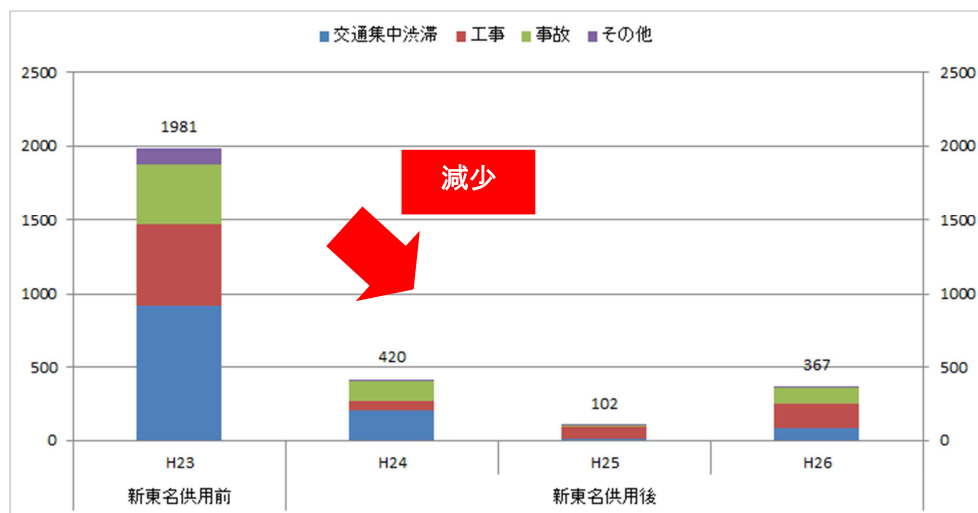
【渋滞の要因別発生状況】

路線名		H25	H26	前年実績比	増減理由
本線渋滞損失時間 (交通集中)		632	639	7	—
路線別	東名	318	335	17	圏央道供用後の中央道からの交通転換による H26.2 豪雪時の影響による
	中央道	149	129	▲20	圏央道供用後の東名への交通転換による
	圏央道	2	15	13	圏央道供用による交通量の増
	その他路線	163	160	▲3	料金割引見直しによる交通量の減少

【本線渋滞損失時間(交通集中)の状況】

■東名(御殿場 JCT～三ヶ日 JCT)の渋滞削減効果

平成24年度に供用した新東名高速道路(御殿場 JCT～三ヶ日 JCT)開通により、東名高速道路の渋滞が継続的に減少し、ネットワーク整備の効果が得られています。



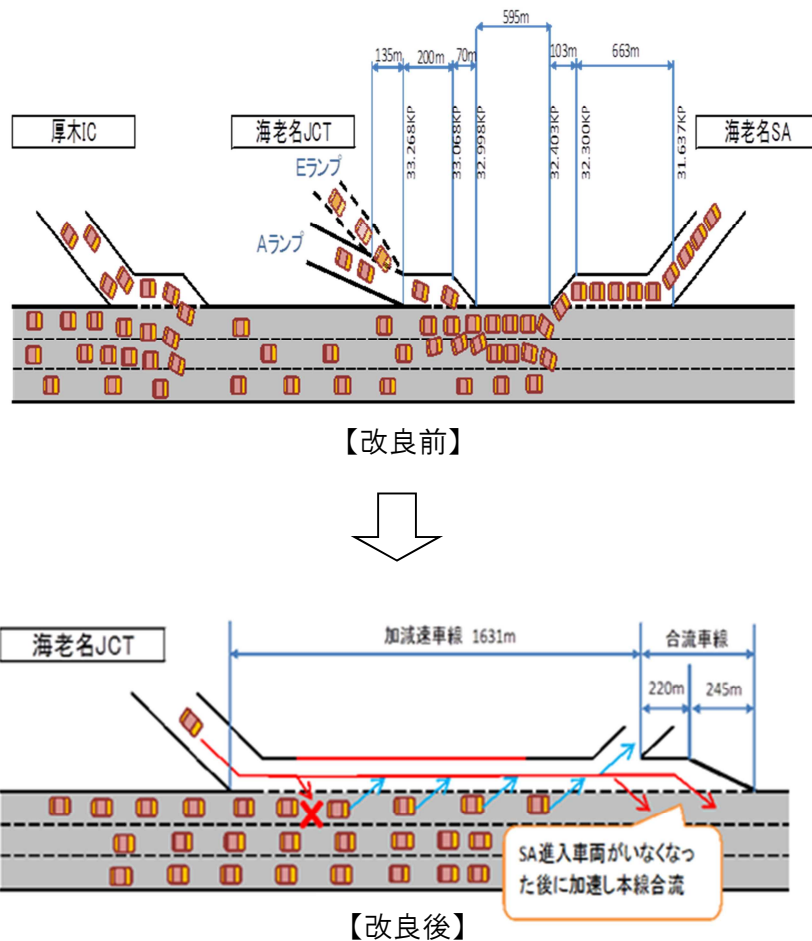
【本線渋滞損失時間の推移(東名 御殿場 JCT～三ヶ日 JCT)】

■平成26年度の取り組み

①東名 海老名SA付近の付加車線設置

海老名JCTから東名に流入する車両と海老名SAへ流入する車両の分合流を円滑化し、渋滞の削減を目的とした付加車線整備を完了しました。

●対策の概要



●対策の効果

付加車線の整備により、当該箇所をボトルネックとした渋滞件数、本線渋滞損失時間が減少しています。

	H25	H26	削減時間
本線渋滞損失時間(万台・時)	3.8	0.3	▲3.5
渋滞件数(件)	14	8	▲6

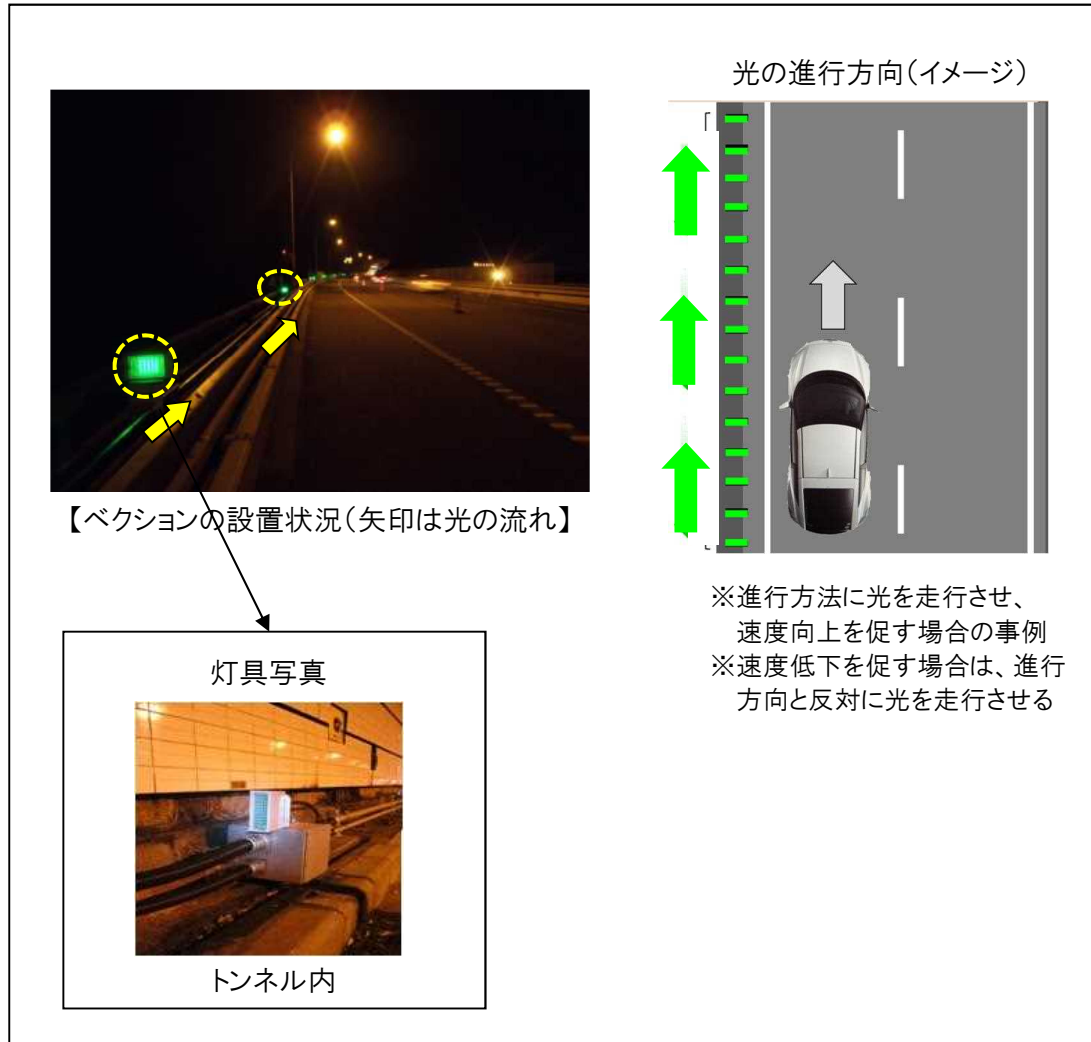
※事前:H23.7.5~23.11.4(122 日間)

※事後:H26.7.1~26.10.31(122 日間)

②中央道 小仏TN付近のベクション設置

小仏 TN 付近をボトルネックとする渋滞対策として、速度感覚コントロールシステム(ベクション)^{※1}を整備し運用することで、低下している車両速度の回復と速度の清流化を図る取組みを実施しています。

※1 速度感覚コントロールシステムの概要



③その他の対策

繁忙期における交通分散対策の実施(簡易LED標識による速度回復情報の提供、渋滞予測ガイドの配布、利用時間分散のためのTDM^{※1}の実施や、集中工事等による工事の集約化や規制時間帯の厳選などの対応により、渋滞の削減に努めています。

※1 TDMとは自動車利用者の行動を変えることにより、渋滞をはじめとする交通問題を解決する手法。
交通需要マネジメント(Traffic Demand Management)

(5) 路上工事時間

【指標】路上工事時間 〔単位：時間/km〕	平成25年度 実績値	91 ※(83)
路上作業に伴う年間の路上工事時間 (暦年集計)	平成26年度 実績値	94 ※(83)

※()内は、集中工事等を除いた数値

■平成26年度の取り組み

安全性向上3カ年計画での対策工事(特に、トンネル施設保全工事、トンネル換気塔撤去工事)が大幅に増加しましたが、工事の重点化・集約化、集中工事など工事規制箇所の集約や部分解除等を積極的に実施し、工事車線規制時間の削減に努めた結果、平成25年度と比較し、+3時間/km・年の増加に抑えることができました。

年 度	車線規制時間 (時間)	総路線延長 (km)	車線規制時間 (h/km 年)
平成25年度	174,140	1,939	91
平成26年度	182,463	2,007	94
増 減	+8,323	+68	+3

参考として、平成26年度における集中工事等を除いた数値は以下のとおりです。

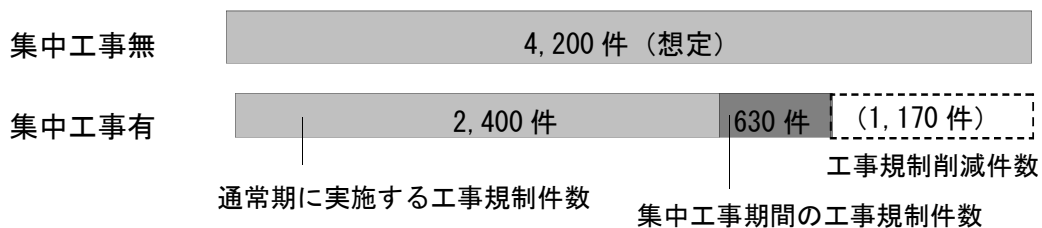
年 度	車線規制時間 (時間)	総路線延長 (km)	車線規制時間 (h/km 年)
平成25年度	161,287	1,939	83
平成26年度	167,840	2,020	83
増減	+6,553	+81	0

前年度からの主な増加理由は次のとおりです。

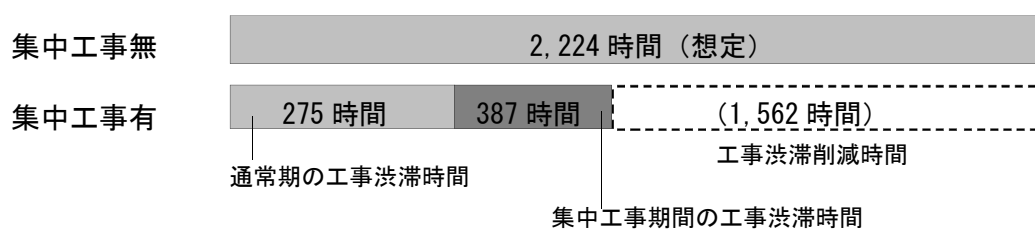
項 目		規制時間の増減 (時間)	アウトカムの増減 (h/km 年)
構造物老朽 化対策	橋梁補修工事及び舗装補修の計画的実施 に伴う前年比減	-6,400	-3.2
安全・快適 性向上	安全性向上3カ年対策の実施による増 (主に、トンネル施設保全工事、トンネル換 気塔撤去工事)	+12,947	+6.1
その他	点検、事故対策等による増	+140	+0.1
計		+6,687	+3.0

【参考】東名集中工事の削減例

(1)集中工事による年間工事規制件数の削減例(東名高速道路 東京IC～三ヶ日IC)



(2)集中工事による年間工事渋滞時間の削減例(東名高速道路 東京IC～三ヶ日IC)



※通常期に実施する工事とは、集中工事期間以外に緊急的に行う事故復旧や舗装修繕工事などの工事、定期的に行わなければならない設備点検や路面清掃作業などの工事のことです。

(6)死傷事故率

【指標】死傷事故率(※) 〔単位:件/億台キロ〕 走行車両 1 億台キロあたりの死傷事故 件数	平成25年度 実績値	8.0
	平成26年度 計画値	7.1
	平成26年度 実績値	7.1

※暦年データによる集計

※死傷事故率とは、営業する全高速道路で発生する1億台[※](10台の車が各々100Km走れば1千台[※])当りの死傷事故件数のことをいう

■平成26年の目標設定

政府は、「第9次交通安全基本計画」において、平成23年に86万人である死傷者数を、平成27年には70万人(19%削減)とする目標を掲げていることを踏まえ、NEXCO中日本では、政府目標を上回る20%の削減を達成する目標の7.1件/億台[※]と設定しています。

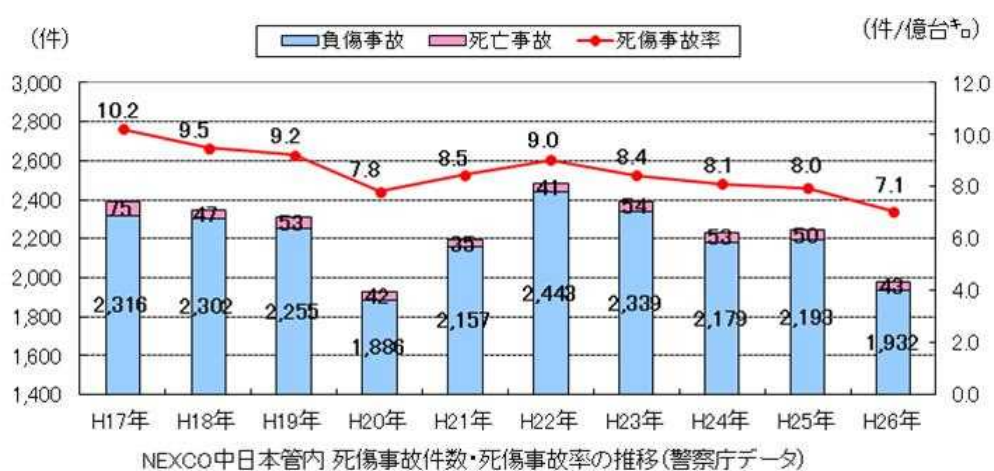
■平成26年の取り組み

平成26年の死傷事故件数は1,932件、死傷事故率は7.1件/億台キロとなり目標を達成しました。

①死傷事故件数と事故率の推移

中日本管内での事故件数は、平成22年をピークに減少傾向が続いています。

引き続き事故の要因に対応した対策を実施し、事故件数の削減に努めていきます。



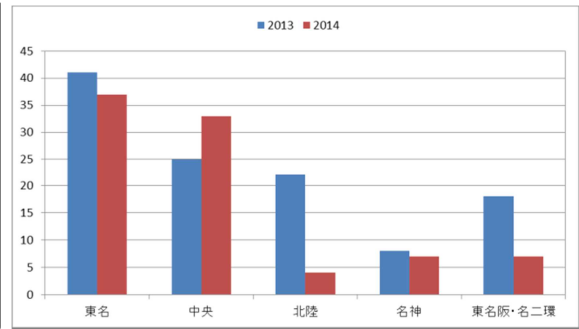
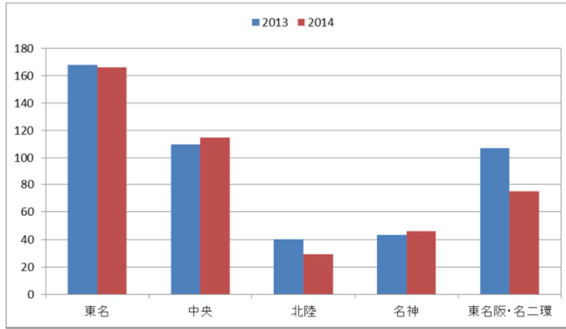
【死傷事故件数と事故率の推移】

3)要因分析

事故発生の要因は、追突事故と衝突事故が大半を占めており、死傷事故の件数は交通量の増加に伴い多くなる傾向となっています。

①追突・接触事故の件数推移

追突・接触事故は、前年度と比較し、交通集中渋滞が減少したことにより、発生件数が減少しています。ただし、路肩停止中の車両への追突事故が多く発生している状況であり、車線逸脱を防止するための対策が必要となっています。

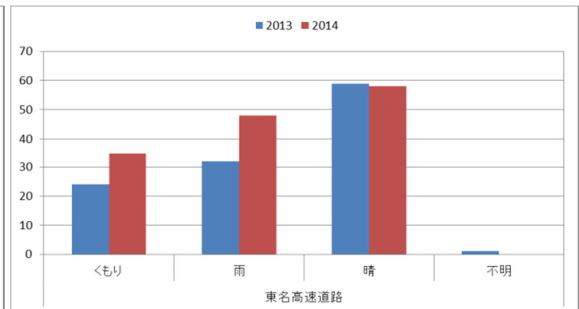
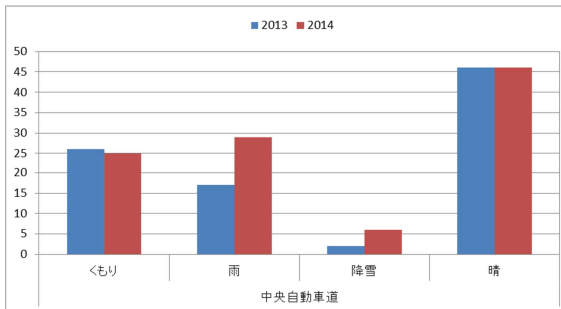


【追突事故の件数推移】

【接触事故の件数推移】

②衝突事故の推移

雨天時では昨年度と比較して事故件数が増加していることから、雨天時の走行性を向上させるための対策が必要となっています。



【雨天中事故の発生状況】

③路面状況別の死傷事故件数(会社調べデータ)

	平成25年	平成26年
湿潤・積雪路面での死傷事故件数	343 件(28%)	284 件(23%)
1mm/日以上の日数(名古屋)	107 日(29%)	88 日(24%)

※1mm/日以上の日数 気象庁(代表地点:名古屋)データより

■事故の実態を踏まえた対策の概要

①高機能舗装の整備

雨天時の水はねが少なく走行環境を改善させるための高機能舗装化を進めています。

・平成26年度に新たに高機能舗装とした総延長：約75km・車線（高機能舗装率85%）



【密粒舗装と高機能舗装の状況写真】

②防護柵の改良

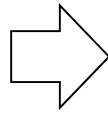
中央分離帯や路外への逸脱を防止するために、防護柵の改良を進めています。

平成26年度に改良した防護柵の延長：約20km（防護柵改良進捗率81%）

●東名高速道路 外ノ久保高架橋



【改良前】

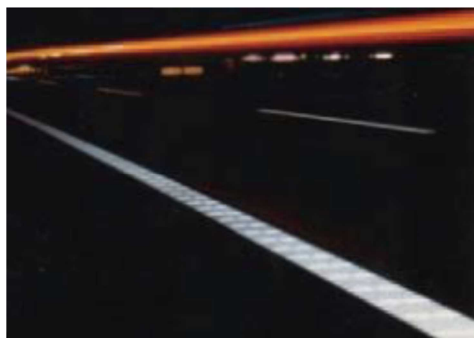


【改良後】

③車線逸脱事故防止対策

近年増加傾向にある停止車両への追突事故防止策として、車線の視認性を高め、車線逸脱を防止する高輝度レーンマークを整備しています。

平成26年度に新たに整備した高輝度レーンマークの延長：約62km（進捗率39%）



【高輝度レーンマークの整備状況】

■交通安全啓発活動

高速道路を安全・快適にご利用いただくため、基本的な交通ルール・運転マナーをはじめ、高速道路での安全走行をサポートする「セーフティドライブ」、「地震に備えて」、「雪用心」をリニューアルするとともに、交通死亡事故の特徴・傾向を踏まえた安全啓発グッズ(「うちわ」、「ポケットティッシュ」、「マスク」)を企画・制作し、管内全ての休憩施設への設置、春・秋の全国交通安全運動及び独自に実施する交通安全キャンペーン(夏・冬)や交通安全セミナー(無料出張講座)での配布など交通安全啓発活動を積極的に展開しています。

また、休憩施設内に設置されたマルチインフォメーションボードを活用した動画による安全啓発を積極的に進めるとともに、交通死亡事故の発生状況等をまとめたチラシの通行料金請求書への同封や、トラック協会との連携による会報誌への記事掲載により運送事業者・ドライバーに対する直接的な啓発活動を実施しています。



【交通安全啓発グッズ】
(うちわ・ティッシュ・マスク)

【請求書同封・折り込みチラシ】

【交通安全イベント(SA・PA)】

■交通安全セミナーの実施

平成19年9月より企業・各種団体・学校などからのご要望に応じて、当社社員がお伺いし、高速道路上での交通事故の発生状況や交通安全のポイントなど、高速道路をより安全に走行いただくための無料出張講座「NEXCO中日本高速道路交通安全セミナー」を実施しています。平成27年3月までに延べ約3,300回、約235,000名の受講者に対して開催しており、今後も受講者の新規開拓も含め継続して取り組んでいきます。



【交通安全セミナーチラシ】

【セミナー実施風景】

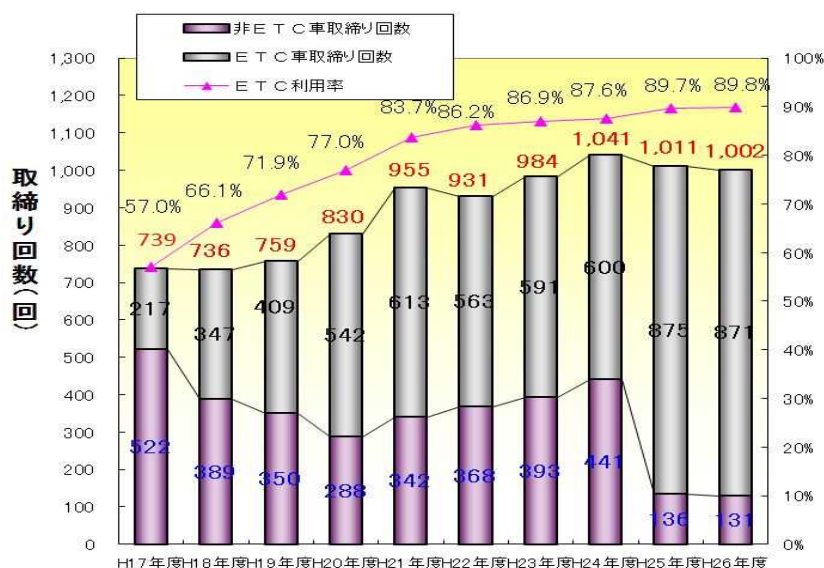
(7)車限令違反車両取締台数

【指標】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き込み台数	平成25年 実績値	14,272
	平成26年 実績値	13,990

■当該年度取締り状況

	引込台数		発行枚数(平成26年度)	
	平成25年度	平成26年度	警告書	措置命令書
全国路線網	14,272台	13,990台	1,078枚	2,223枚

※警告書・措置命令書：車両制限令に規定する車両諸元(重量、幅、長さ、高さ)違反等の車両に対し、その違反の程度に応じて発行するもの



【取締り回数の推移】



【ポータブル車重計での取締り】
(圏央道相模原愛川IC)



【他道路管理者・警察との合同取締り】
(国道8号 加賀IC付近)

■講習会参加対象社数および割引停止実施会社数の推移

	H18 年度	H19 年度	H20 年度	H21 年度	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度
講習会参加 対象会社数	73社	81社	91社	72社	85社	98社	57社	64社	64社
割引停止 実施会社数	—	2社	0社	0社	0社	2社	1社	2社	0社



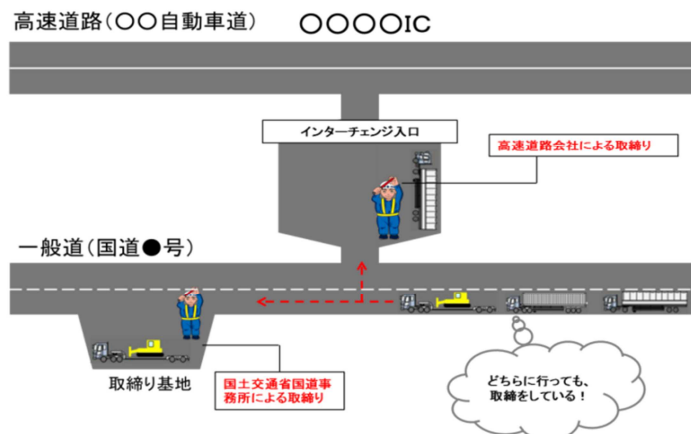
【車両制限令違反者への講習会】

■重量超過等違反車両取締り基地配置状況

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

今後は、重大な違反者への「積荷の軽減」「通行の中止」などを命じる措置や車両重量の自動計測装置を用いた常時取締りなどの取締り強化に取り組めます。

また、取締り強化の一環として、他高速道路会社、国道道路管理者、警察等関係機関との合同取締りや同時取締りを実施しました(合同取締り結果、引込台数1861台、警告書発行31枚、措置命令書発行108枚)。取締りは軸重計データを活用し取締り場所・時間帯を分析することで効率的な実施としています。また、車重計が未設置のインターチェンジ等においても、ポータブル車重計を使用し広域的な取締りを実施しています。



【コードンラインによる取締回数】

	H25 年度	H26 年度
取締実施回数	5回	8回

※コードンライン: 高速道路会社と国道事務所等が近隣で同時に取締りを実施すること。

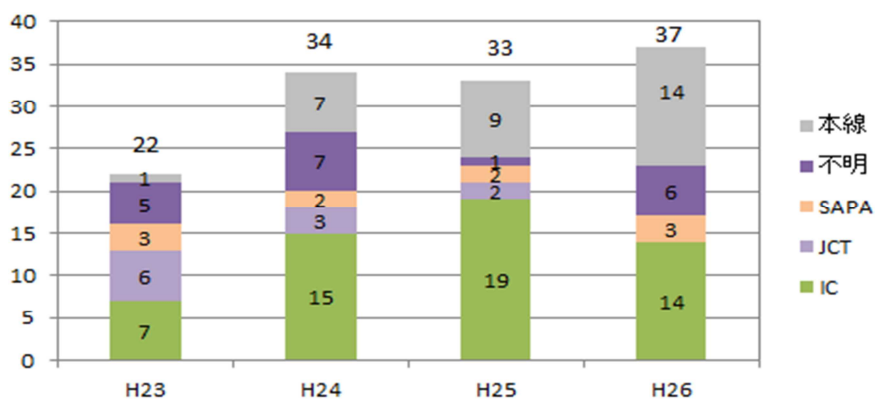
【コードンライン※による取締りイメージ】

(8)逆走防止対策

【指標】逆走事案件数 〔単位：件〕 交通事故または車両確保に至った逆走事案の 件数(暦年集計)	平成25年 実績値	33
	平成26年 実績値	37

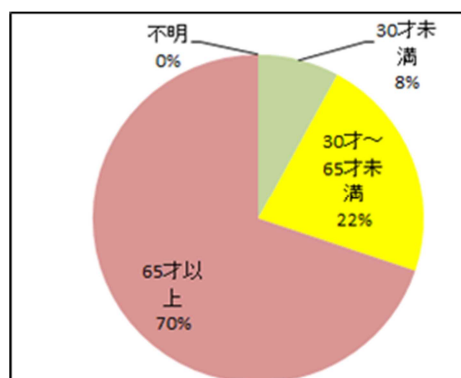
■NEXCO中日本管内における逆走の状況と特徴

- ・平成24年から26年の3カ年の発生件数は、ほぼ同程度で推移
- ・逆走事案の半数は、インターチェンジ・ジャンクションで逆走を開始
- ・65歳以上の高齢者によるものが約7割
- ・認知症の疑いの方が約1割で、精神障害や飲酒などの状態を合わせると約2割

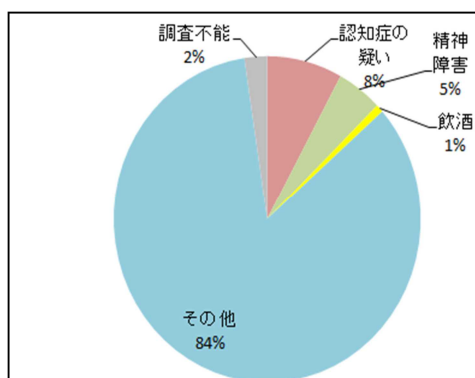


【逆走の発生状況(箇所)】

〔 警察庁の協力を得て高速道路会社が作成 〕



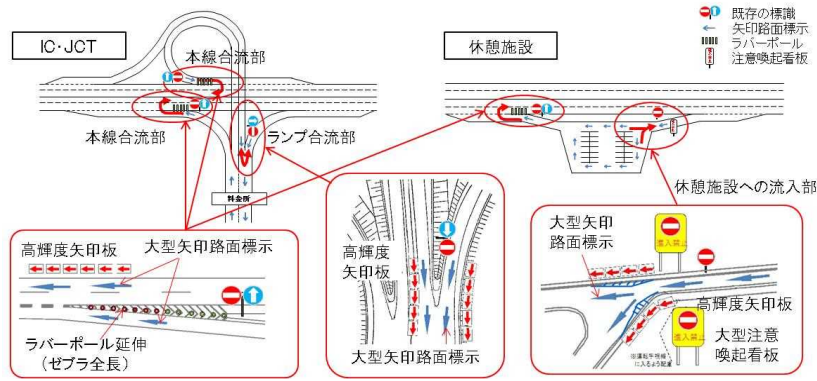
【逆走の年齢割合】



【逆走の発生要因】

■平成26年度の取り組み

- ・矢印路面標示や注意喚起矢印看板の視認性の向上(大型化・高輝度化)
- ・合流部におけるUターン防止対策の強化(ラバーポールの新設、延伸)
- ・逆走防止装置の継続運用



【対策実施箇所】

施設名	道路名
御殿場IC	東名高速
沼津IC	東名高速
新富士IC	新東名高速
新静岡IC	新東名高速
岡谷JCT	中央道
彦根IC	名神高速

【逆送対策の内容】

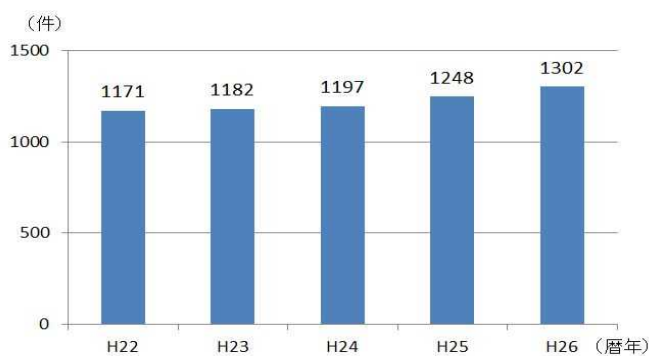


(9) 人等の立入り事案件数

【指標】人等の立入り事案件数 〔単位：件〕 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立ち入った事案の件数(暦年集計)	平成25年 実績値	1,248
	平成26年 実績値	1,302

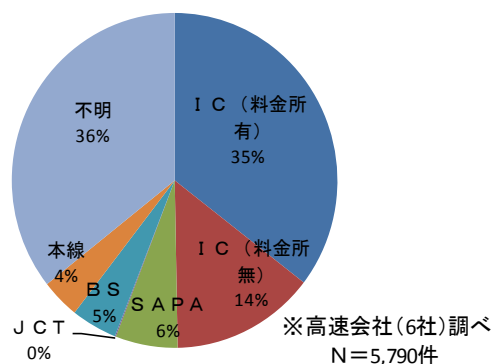
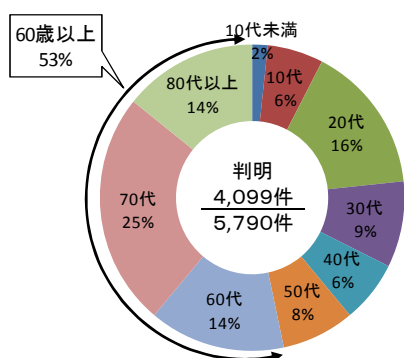
■NEXCO中日本管内における高速道路への人等の立ち入り状況と特徴

- ①平成26年の事案発生件数は、1,302件
- ②立ち入り事案のうち事故にいたったものは1件
- ③60代以上の高齢者が約半分
- ④ICからの流入に加え、SA・PA、本線、BSからの立ち入りも発生
- ⑤一般道から直結するIC入口での立ち入りが多く、特定の箇所に集中する傾向がある



【事案件数の推移】

NEXCO 中日本の道路管制センターで連絡・通報を受けた件数
※事故・故障による歩行者や自転車・原付の進入を含む



【事案の特徴】

■平成26年度の取り組み

- ①インターチェンジ入口部への侵入禁止看板の設置(西湘バイパス)
- ②横断幕によるインターチェンジ入口の明示(府中スマートインターチェンジ)



(10) 快適走行路面率

【指標】快適走行路面率 〔単位：％〕 健全な舗装路面(概ね5年以内に補修がないと想定される箇所)の延長を全体延長で割ったもの	平成25年度 実績値	96
	平成26年度 計画値	95%以上
	平成26年度 実績値	96

■平成26年度の目標設定

年度期首における路面性状調査や日常点検等において確認された損傷箇所を確実に補修し、前年を上回ることを目標として設定し、期首に328km・車線の舗装補修を計画しました。

■平成26年度の取り組み

わだち掘れやひびわれ等を調査し、翌年度に補修目標値に達すると思われる延長のうち特に優先度の高い約95km・車線の舗装補修を実施しました。

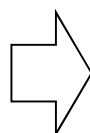
※期首の資産数量を記載

年度	資産数量 (km・車線)	翌年度に補修目標値に達すると想定される延長			当該年度 補修対象 数量	保全率
		期首	当年度中に 新規に発生	計		
H26	8,017※	328	39	367	95	96%

●北陸自動車道 片山津IC～小松IC間の事例



【舗装補修(施工前)】



【舗装補修(施工後)】

■平成26年度からの業績計画(目標値:95%以上を維持)

平成18年度に設定した舗装保全率は、平成22年度に目標を達成したため、平成23年度からは新たな指標(補修目標値に達する前の走行快適な舗装の車線延長比)に基づき管理を行っています。

今後も引き続き快適で安心な道路サービスを提供できるよう、安全で走りやすい舗装の維持及び向上を推進していきます。

目標設定

単位:km・車線

年度	資産数量	要補修数量			当該年度 補修対象 数量	保全率
		期首	当年度中に 新規に発生	計		
H27	8,138	375	39※	414	70	96%

※平成26年度と同程度の要補修数量が発生すると想定

(11)要補修橋梁数

【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 省令にもとづく判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数 中断〔 〕内は判定区分Ⅳの橋梁数 下段()内は点検橋梁数／全橋梁数	平成26年度 実績値	80 [0] (379／4, 396)
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------	---------------------------

■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・告示の規定にもとづく橋梁の詳細点検は、総資産数4,396橋のうち384橋が完了しています。点検が完了した384橋のうち緊急を要する区分Ⅳの結果はなく、補修が必要な区分Ⅲの橋梁が80橋(要補修橋梁数)となっています。

■平成26年度の橋梁の点検結果

	単位	全体施設数 H26.12時点	点検 計画	点検結果の区分				実施率 (H26/全体)	
				I	II	III	IV		
橋梁	橋	4,396	384	379	3	296	80	0	9%

■平成26年度の補修の事例

鉄道や主要交差箇所の橋梁、カルバートボックス等では、コンクリートの剥落対策を実施しました。平成26年度は、橋梁91橋、カルバートボックス118箇所、トンネル24チューブで対策を実施しています。

●名神高速道路 村中高架橋での補修事例



【剥落対策工(連続繊維シート)施工後】