

## 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27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26年度 実績値		平成27年度 目標値	平成27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	CS調査等で把握するお客さまの満足度(5段階評価)	3.5		3.6 (3.6) <sup>※1</sup>	3.6		快適な路面を保つための舗装補修、付加車線設置等の渋滞対策、休憩施設のお手洗い美化、休憩施設でのFree Wi-Fiの推進などの施策を実施し、目標を達成した。	
	年間利用台数	百万台	支払料金所における年間の利用台数	670		—	692		圏央道や新東名高速道路の開通効果等により、利用台数は増加した。	
	通行止め時間	時間	雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間	23	災害・悪天候	12	—	災害・悪天候	6	安全性向上3ヶ年計画の推進による工事通行止めにより、工事通行止めが増加したものの、「災害・悪天候」のうち、特に雪による通行止めが大幅に減少したことにより、通行止め時間が減少した。
			事故・その他		3			1		
			工事		8			15		
本線渋滞損失時間	万台・時	渋滞が発生することによるお客さまの年間損失時間	1,238		—	1,057		圏央道 海老名JCTにおける暫定2車線ランプの運用、中央道調布地区における暫定付加車線の運用などの実施による交通集中渋滞減少により本線渋滞損失時間が減少した。		
路上工事時間	時間/km	道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間	94 (83) <sup>※2</sup>		—	118 (113) <sup>※2</sup>		車線規制時間を削減するために、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ヶ年計画の最終年度でもあることから、工事増加により、路上工事時間が増加した。なお、渋滞が発生しない規制時間帯での工事の実施等の工夫を行った結果、工事渋滞損失時間については減少した。		
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	自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	7.1		6.7 (6.7) <sup>※1</sup>	6.7		車線逸脱防止のための凹凸路面標示や防護柵の改良、雨天時の走行環境の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	大型・特大車1万台あたりの軸重超過車両の台数	13,990		—	17,018		車限隊の増員による体制強化やコードラインによる国道事務所と連携した取締りの強化により、引き込み台数は増加した。取締り回数は平成26年度に1,002回、平成27年度は1,003回実施した。	
	逆走事案件数 (数値は、1/1~12/31間の年間値)	件	交通事故または車両確保に至った逆走事案件数	37		—	47		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での注意喚起などの逆走対策を実施し、逆走事案件の削減を図ったが前年より件数は増加した。	
	人等の立入事案件数	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件数	1,274		—	1,297		立入発生箇所において、注意喚起看板やラバーポールによる物理的進入対策を実施したが、前年度より件数は増加した。	
道路保全	快適走行路面率	%	快適に走行できる舗装路面の車線延長比率	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等の調査・日常点検等の結果に基づき、約203km・車線の舗装を補修し、目標を達成した。	
	要補修橋梁数	橋	点検した橋梁の健全度区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数	79		—	232		平成26・27年度の橋梁の点検は全5,561橋のうち1,600橋を実施した。そ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232橋であった。補修が必要な橋梁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以下の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

お客さまの声を維持管理業務に反映するために、毎年実施するCS調査により維持管理の課題を抽出し対策を行うなど、お客さま満足度の向上に努めています。

【指標】総合顧客満足度 〔単位：ポイント〕	平成26年度 実績値	3.5
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27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27年度 実績値	3.6

### 1)平成27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26年度実績を上回る目標値として設定しています。

### 2)平成27年度の取り組み

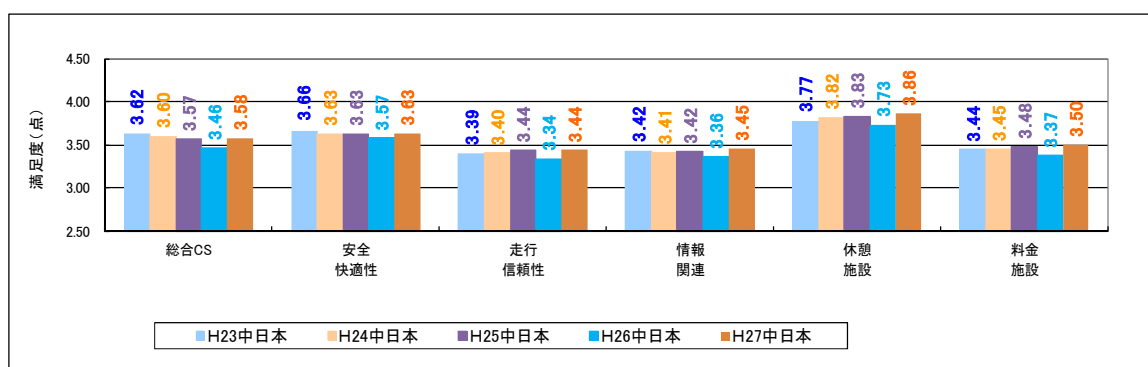
総合顧客満足度は3.6ポイントとなり、快適な路面を保つための舗装補修、付加車線設置等の渋滞対策、休憩施設のお手洗い美化、休憩施設でのFree Wi-Fiの推進などの施策を実施し、目標を達成しました。

平成27年度の調査結果によると、50歳以上の回答者の割合が年々増加しているため、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、全国平均と同様に上昇しています。

平成27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、前年度より高いポイントとなっています。特に、「休憩施設」と「料金施設」のポイントが上昇しております。



【総合顧客満足度の推移】

## ②平成27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
- ・企画割引の導入

## 3)平成27年度の取り組み

いままでに取り組んできた施策の改善を図りながら、お客さま満足度の向上を目指します。  
具体的な内容は以下のとおりです。

- ・高齢者に配慮したわかりやすい情報提供※
- ・ETC・スマートICの2G化による通信エラー率の低減
- ・訪日外国人向けのFree Wi-Fiサービス(Free Wi-Fi Passport)の運用
- ・CEP(訪日外国人向け高速道路乗り放題パス)の充実
- ・高速道路リニューアルプロジェクト推進による「安心・安全・快適」な道路空間の提供

※高齢者利用の増加に伴い、特に情報提供に関する評価が例年低い傾向となっていることから、高齢者が円滑にご利用できる環境改善が必要となっています。

## (2)年回利用台数

お客さまにご理解いただける多様な料金サービスの提供に努めています。

ETCを活用した時間帯割引やETCマイレージサービスなどの多様な割引サービスに加え、会社独自の各種企画割引を実施しました。平成27年度は圏央道や新東名高速道路の開通効果により、利用台数は増加しています。

【指標】年間利用台数 〔単位:百万台〕	平成26年度 実績値	670
支払料金所における年間の利用台数	平成27年度 実績値	692

## 1)企画割引の実施

平成27年度は自治体や観光協会等と連携して、地域の観光シーズンなどに高速道路の料金がお得になる企画割引を実施しました。

名称	実施期間
Central Nippon Expressway Pass	通年
ドラ旅パック	通年
速旅 「実はそれ、ぜんぶ三重なんです！」ドライブプラン	H27.7.1～H27.11.30
速旅 ぐるっと飛騨・富山ドライブプラン	H27.7.1～H27.11.30
速旅 GoGo! G割ドライブプラン	H27.7.1～H27.11.30
速旅 福井ドライブプラン	H27.7.1～H27.11.30
速旅 家康公顕彰 400年記念ドライブプラン	H27.7.1～H27.11.30
速旅 湘南・伊豆・箱根ドライブプラン	H27.7.1～H27.11.30
京都縦貫道全通記念周遊ドライブパス	H27.7.18～H27.11.15
速旅 新東名開通記念ドライブプラン	H28.2.13～H28.8.31
速旅 やまなしドライブプラン	H28.3.1～H28.6.30



### (3) 通行止め時間

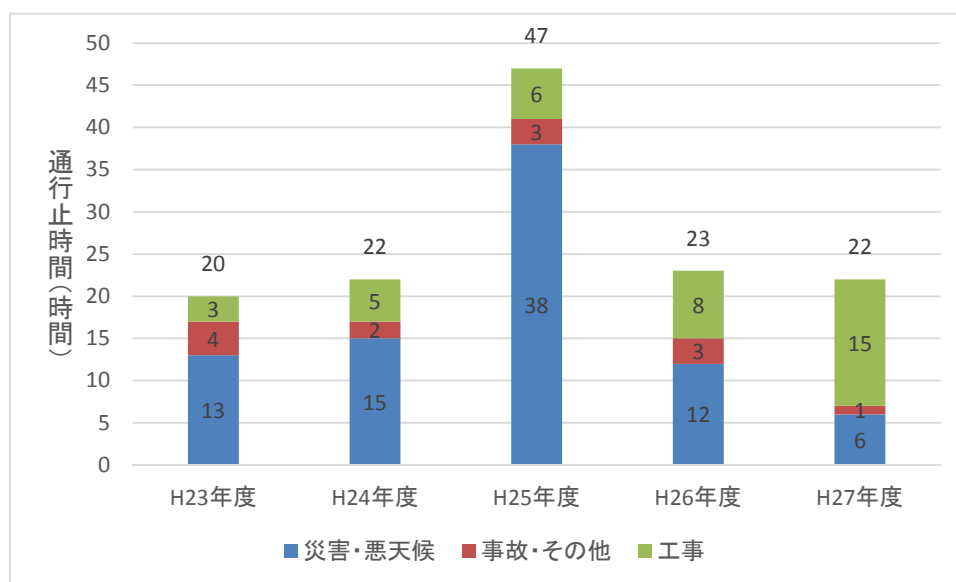
日本の東西基幹交通を担う大動脈である東名・名神をはじめ、沿線地域の皆さまの生活を支える高速道路の交通の確保に努めており、以下の取り組みを実施しています。

【指標】通行止め時間(※) 〔単位：時間〕	平成26年度 実績値	23
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27年度 実績値	22

※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

#### 1) 過年度の状況(推移)

- 平成25年からの「安全性向上3か年計画」実施に伴い、工事通行止めが増加
- 冬季通行止抑制の効果もあり、災害・悪天候の通行止めが減少



【通行止めの要因別発生状況】

#### 2) 平成27年度の取り組み

- H26.2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り組みを実施
  - ①大雪に関する情報の早期提供、②出控えを推奨する事前広報の充実、③雪道の安全走行への啓発活動、④除雪車両の事前配置やロータリー除雪車の増強、⑤広域応援派遣などの除雪体制強化など
- 「安全性向上3か年計画」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。
- 具体的な事例
  - 通行止め日数を短縮するため、通信ケーブル等の新設を非常駐車帯部での作業にて実施⇒約20日間短縮

### 3)平成28年以降の取組み

■大規模更新工事における工事規制の効率化(通行止め⇒車線規制)

- ①規制計画の見直しによる工事通行止め時間を縮減
- ②同一規制内での作業の集約化
- ③時間帯厳選による工事の実施

■雪通行止め削減に向けた取組みの継続実施

#### (4)本線渋滞損失時間

日本の東西基幹交通を担う大動脈である東名・名神をはじめ、沿線地域の皆さまの生活を支える高速道路の管理・運営を通じて、お客様に満足していただけるサービスを24時間365日提供するため、以下の取組みを実施しています。

【指標】本線渋滞損失時間(※) 〔単位:万台・時間/年〕 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
	平成27年度 実績値	1,057

※暦年データによる集計

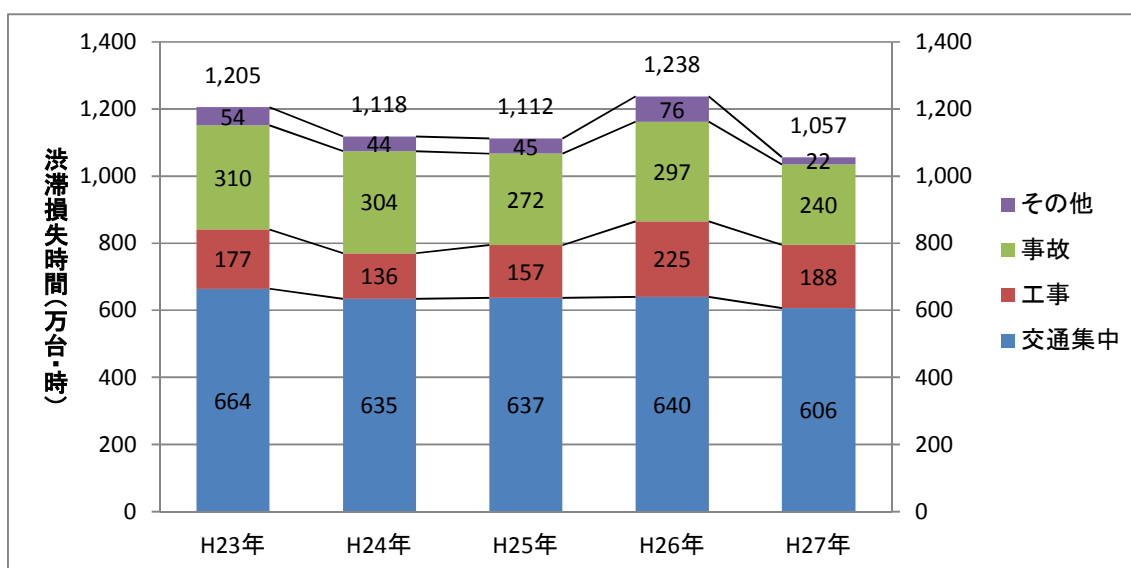
※本線渋滞損失時間とは、渋滞がなく通常で走行した所要時間に対し、渋滞した結果のろのろとした速度で走行した所要時間との差分を渋滞に巻き込まれた総台数分に換算した時間

##### 1)過年度の状況(推移)

全要因において、昨年の発生状況を下回った。

交通集中渋滞は、渋滞施策の効果、交通量減少の影響により減少

交通集中渋滞が最も多い区間は「東名①横浜町田～海老名 J」



【渋滞の要因別発生状況】



番号	区間名	渋滞損失時間	主な原因	予定している対策
1	東名⑤ 横浜町田～海老名J	145	大和TNサグ	付加車線の設置
2	中央道④ 高井戸～調布	87	サグ、首都高からの延伸	付加車線の設置 ネットワークの完成(東京外環)
3	東名⑥ 横浜町田～海老名J	79	綾瀬BS付近サグ	付加車線の設置
4	東名④ 東京～東名川崎	73	首都高からの延伸	ネットワークの完成(東京外環)
5	東名阪④ 四日市～鈴鹿	60	四日市IC付近のサグ	ネットワークの完成(新名神)

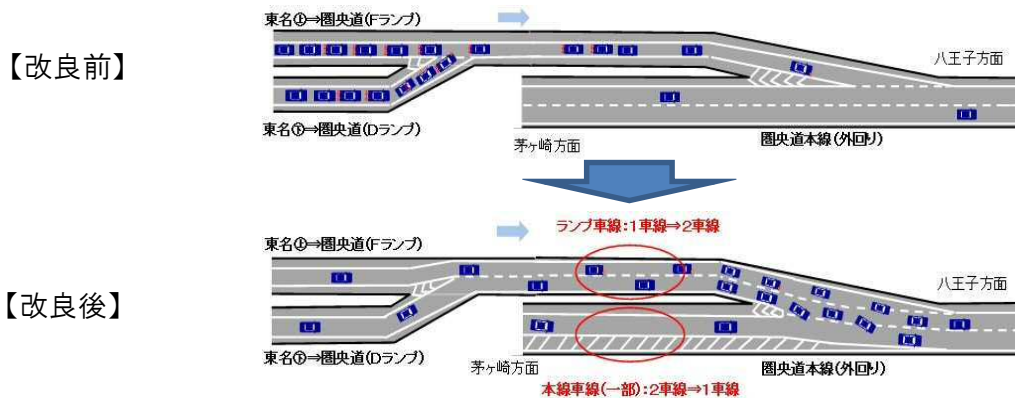
【本線渋滞損失時間(交通集中)の状況】

2)平成27年度の取り組み

①圏央道 海老名JCT(外回り)の暫定2車線運用【H27. 10月～】

東名高速から圏央道北側に向かう海老名JCT(外回り)ランプ部を、暫定的に2車線で運用開始し、渋滞削減を図ったもの。

■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。

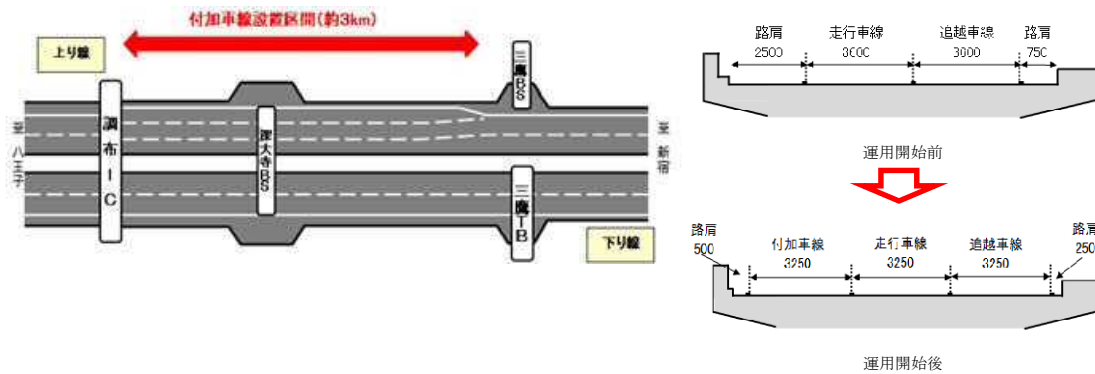
	H26年	H27年	増減時間
渋滞損失時間(万台・時)	0.5	0	▲0.5
渋滞件数(件)	60	0	▲60

※事前:H26.11.1～26.12.31(61日間)

※事後:H27.11.1～27.12.31(61日間)

②中央道 調布地区付加車線設置【H27. 12月～】

中央道調布IC～三鷹BS間において付加車線設置により渋滞削減を図ったもの



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)

3)平成28年度以降の取組み(継続事業含む)

①ネットワーク整備による交通分散(近年に開通を予定する区間の例示)

- ・新東名(浜松いなさ JCT～豊田東 JCT) 【平成27年度完成目標】
- ・新名神(四日市 JCT～新四日市 JCT) 【平成27年度完成目標】
- ・新名神(新四日市 JCT～亀山西 JCT) 【平成30年度完成目標】

②付加車線の設置

- ・東名(上下)大和TN付近

③TDM(※1)の実施(料金等施策及び情報提供) 【平成19年度から継続】

④6ヶ月先までの渋滞予測情報提供 【平成19年度から継続】

## (5) 路上工事時間

路上工事の実施による渋滞でお客さまへの負担を軽減するために、工事の集約化や車線規制を少なくする工事方法の導入など、渋滞を極力発生させないよう以下に示す指標により路上工事時間を把握し、削減に努めています。

【指標】路上工事時間 〔単位：時間/km〕	平成26年度 実績値	94 (83)※
路上作業に伴う年間の路上工事時間	平成27年度 実績値	118 (113)※

※( )内は、集中工事等を除いた数値

### 1) 平成27年の取り組み

安全性向上3ヵ年計画の最終年であり、特に、トンネル施設改良工事、標識・照明等落下対策が大幅に増加しました。工事の重点化・集約化、集中工事など工事規制箇所を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が結果、平成26年度と比較し、+24 時間/km・年の増加に抑えることができました。

	車線規制時間 (時間)	総路線延長 (km)	路上工事時間 (h/km 年)
平成26年度	182,463	1,997	94
平成27年度	243,985	2,052	118
増減	+61,522	+55	+24

※総路線延長は、全国路線網(一の路線を除く)の延長

参考として、平成27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。

	車線規制時間 (時間)	総路線延長 (km)	路上工事時間 (h/km 年)
平成26年度	167,840	1,997	83
平成27年度	233,202	2,052	113
増減	+65,362	+55	+20

※総路線延長は、全国路線網(一の路線を除く)の延長

前年度からの主な増加理由は次のとおりです。

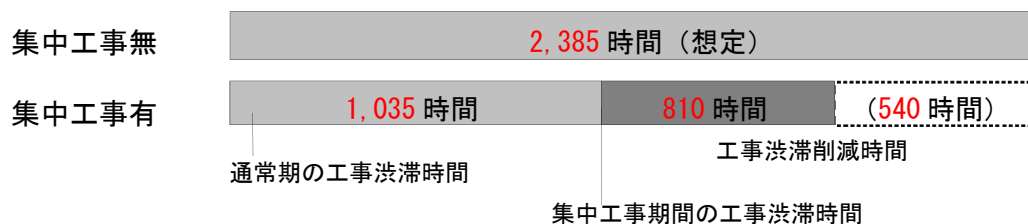
項目		規制時間の増減 (時間)	アウトカムの増減 (h/km 年)
安全・快適 性向上	安全性向上3カ年対策の実施による増 (トンネル施設保全工事)	+26,065	+10.2
	(標識、照明等落下対策)	+19,122	+7.5
	(剥落対策)	+7,575	+3.1
	(点検強化等)	+2,911	+1.1
老朽化	橋梁補修及び舗装補修の 計画的実施による増	+2,549	+0.8
その他		+3,309	+1.3
計		+61,522	+24.0

【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～沼津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。

## 2)平成28年の目標設定

平成 28 年は、特定更新等工事に着手することから、長期に渡る対面通行規制などが実施される予定となっている。用宗高架橋床版取替工事のように、警察協議を実施し上り線2車線下り線1車線の対面通行規制を上り線2車線・下り線2車線の対面通行規制にするなどし、お客さまへの影響を減らすような取組を実施していく。

また、集中工事等の実施により工事の一層の集約化により路上工事時間・工事規制回数の削減を目指します。(平成28年度においても、東名・名神、中央道(高井戸～調布間)および東名阪において集中工事・リフレッシュ工事を行い、路上工事時間・工事規制回数の削減に努めます。)

また、路上工事の実施にあたっては、実施する曜日や時間帯を厳選し、路上工事に起因する渋滞を極力発生させないよう計画することとしています。

### ■平成 28 年実施予定のリニューアルプロジェクト工事 実施橋梁

- ①東名高速道路 用宗高架橋
- ②中央自動車道 沢底川橋・小早川橋・弓振川橋
- ③北陸自動車道 早月川橋・日野川橋



【東名集中工事の規制状況】



【名神集中工事の規制状況】

## (6)死傷事故率

死傷事故の削減を図るための交通安全対策の実施、事故の防止に努めており、下記指標により、目標を設定したうえで、各施策に取り組んでいます。

【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26年度 実績値	7.1
	平成27年度 計画値	6.7
	平成27年度 実績値	6.7

※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<sup>※</sup>（10台の車が各々100Km走れば1千台<sup>※</sup>）当りの死傷事故件数のことをいう

### 1)平成27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6.7件/億台<sup>※</sup>と設定しています。

### 2)平成27年の取り組み

平成27年の死傷事故件数は1,881件、死傷事故率は6.7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 天候別の件数推移

H27は暖冬の影響もあり、雪の事故が減少。雨天時の事故が増加。

#### ② 渋滞状況別の推移

渋滞減少に伴い、関連事故が減少。渋滞渦中事故が減少したが、渋滞最後尾での事故は増加。

#### ③ 路肩逸脱事故の推移

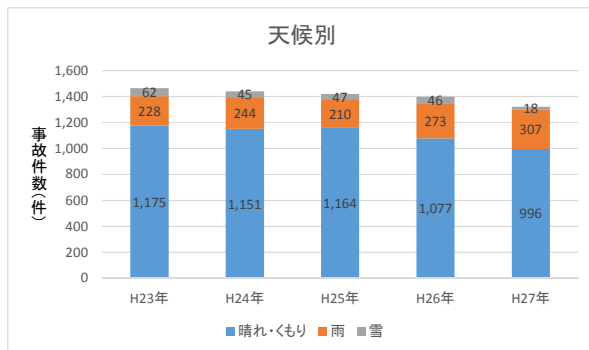
路肩逸脱事故が減少。

#### ④ 暫定区間における事故の推移

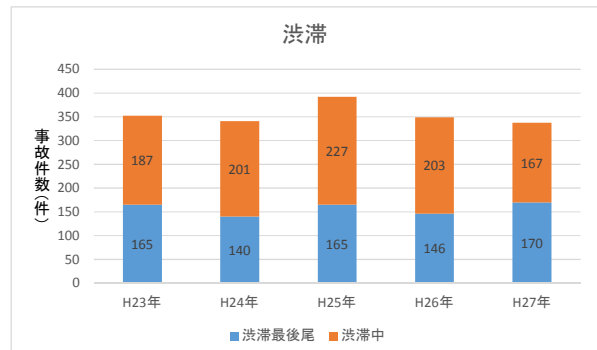
暫定区間における事故が減少し、中分突破事故も減少した。

#### ⑤ その他

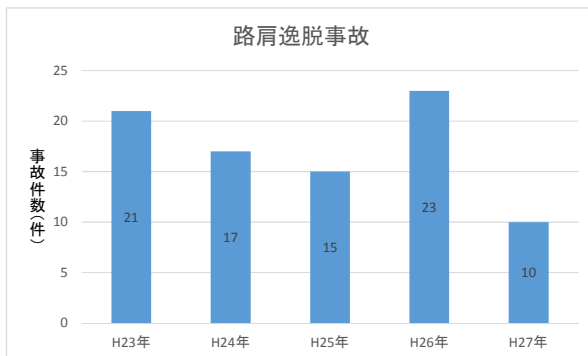
二輪関係事故は前年同程度となったが、死亡事故が増加。



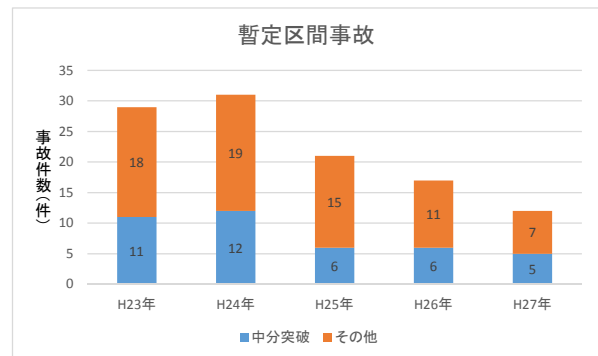
【天候別事故】



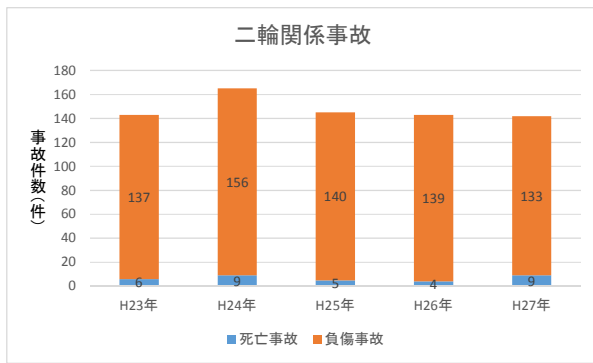
【渋滞状況別事故】



【路肩逸脱事故】



【暫定区間事故】



【二輪関係事故】

#### 4)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27年度に新たに高機能舗装とした総延長：約52km・車線（高機能舗装率 約86%）



【密粒舗装と高機能舗装の状況写真】

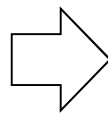
##### ②防護柵の改良

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27年度に改良した防護柵の延長：約21km（防護柵改良進捗率 約83%）

##### ■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27年度に新たに整備した高輝度レーンマークの延長:約63km（進捗率42%）



【高輝度レーンマークの整備状況】

## (7)車限令違反車両取締台数

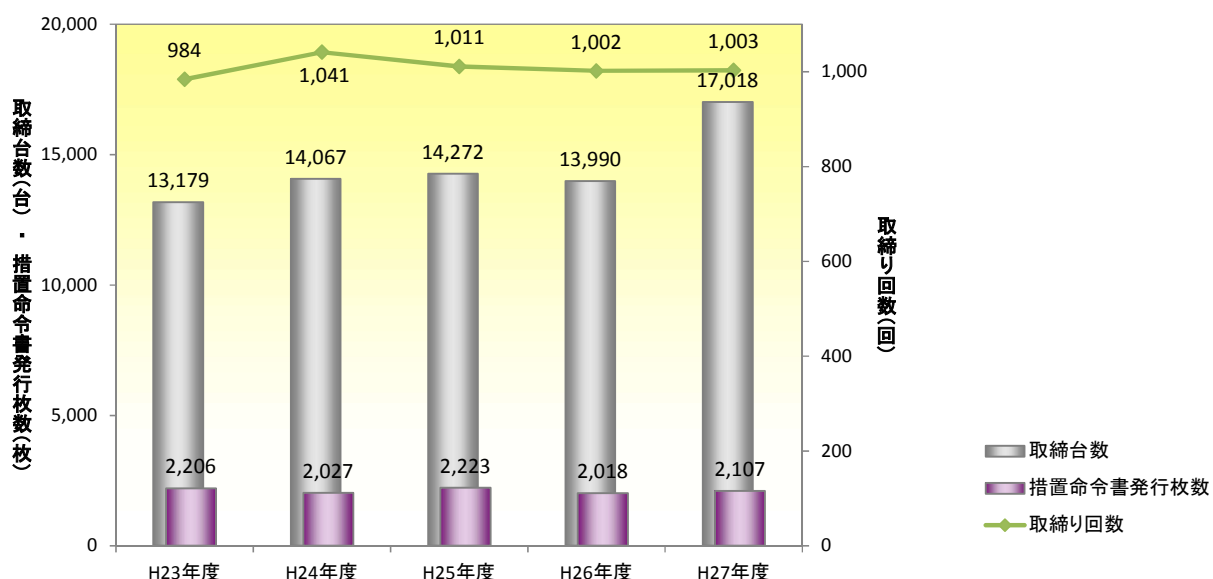
高速道路の構造物の劣化に多大な影響を与え、交通安全上重大な事故に繋がる恐れのある重量超過など車両制限令に違反する車両に対して、専門の取締り部隊による取締りや、常習違反者への「講習会」、「大口多頻度割引」の割引停止などを実施し、違反車両の撲滅に取り組んでいます。

【指標】車限令違反車両取締台数 〔単位：台〕	平成26年 実績値	13,990
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27年 実績値	17,018

### 1)当該年度取締り状況

	取締台数		発行枚数(平成27年度)	
	平成26年度	平成27年度	警告書	措置命令書
全国路線網	13,990台	17,018台	1,206枚	2,107枚

#### 【取締台数・措置命令書発行枚数・取締り回数の推移】



※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



【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)

## 2) 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	H27 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	59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	2社



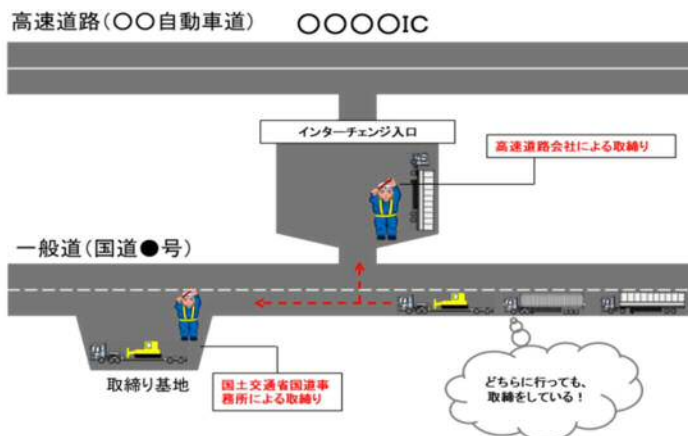
【車両制限令違反者への講習会】

## 3) 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3032台、警告書発行308枚、措置命令書発行515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】

	H26 年度	H27 年度
取締実施回数	8回	21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。

## (8)逆走事案件数

重大事故につながる可能性の高い高速道路での逆走に対し、これまで各種の防止対策を講じてきたところです。しかし依然として逆走が多く発生している状況を踏まえ、逆走事案を詳細に分析し、その発生状況や箇所、特徴などを取りまとめ、平成26年度から逆走が複数回または死傷事故が発生した箇所優先的に対策を実施しています。

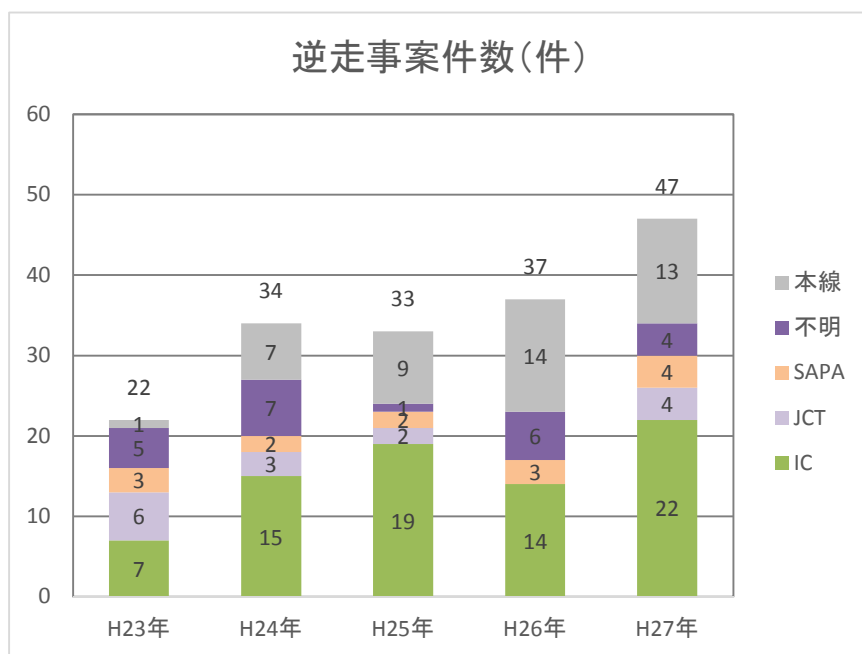
今後も、対策の効果や逆走発生状況を検証し、対策内容や対策箇所を検討するなど、継続的な取り組みを実施していきます。

【指標】逆走事案件数(※) 〔単位：件〕	平成26年 実績値	37
交通事故または車両確保に至った逆走事案の 件数	平成27年 実績値	47

※暦年データによる集計

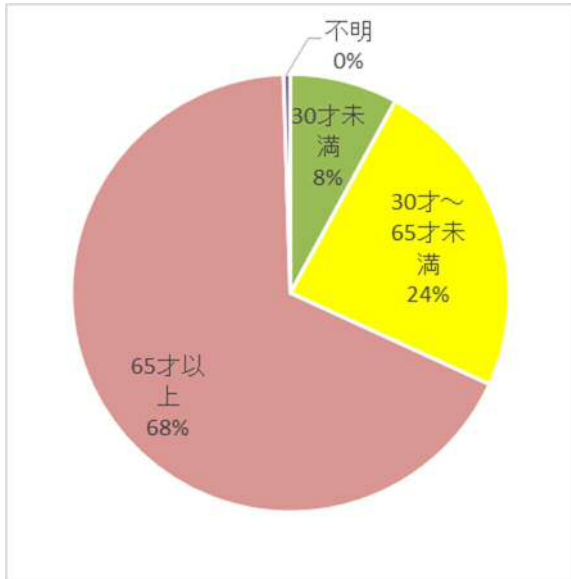
### 1)NEXCO中日本管内における逆走の状況と特徴

- ・平成27年度は、過去5カ年で最多となった。
- ・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

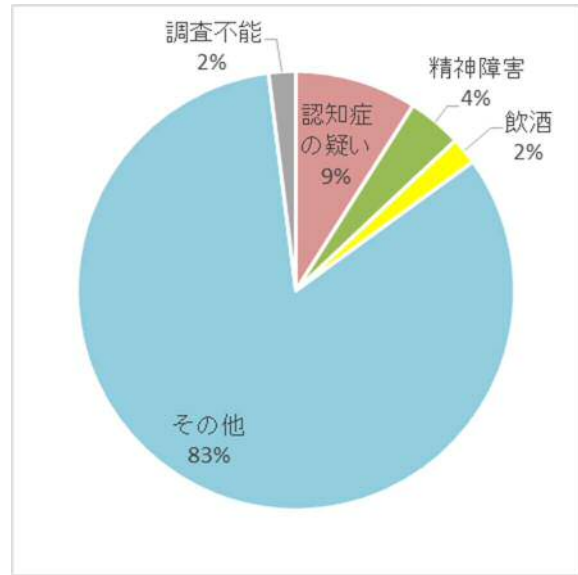


【逆走の発生状況(箇所)】

〔 警察庁の協力を得て高速道路会社が作成 〕



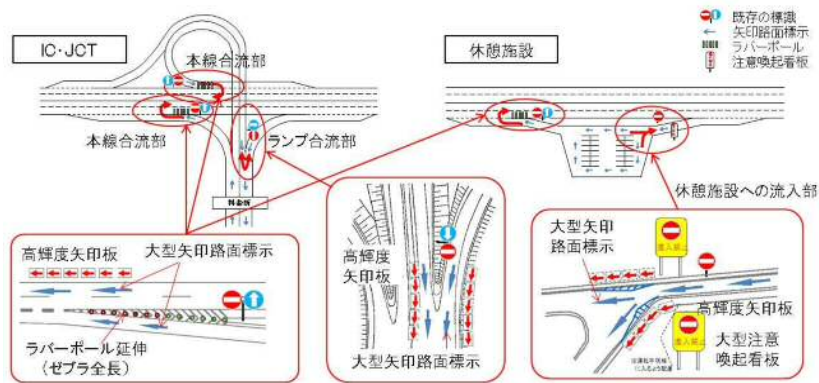
【逆走の年齢割合】



【逆走の発生要因】

## 2)平成27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)



【逆送対策の内容】



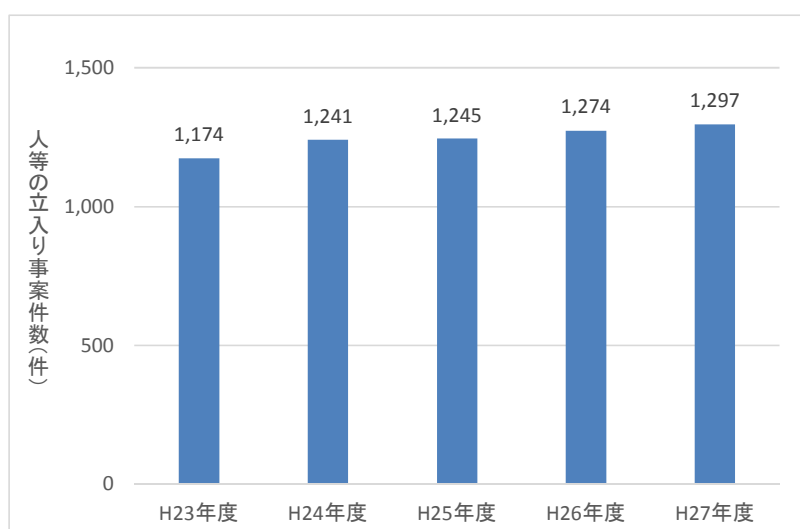
## (9)人等の立入事案件数

高速道路等の自動車専用道路への人や自転車等の立入りは、第三者を巻き込む悲惨な事故につながる恐れがあるため、その事故を防止する対策に取り組んでいます。人等の立ち入り形態の分析を踏まえて、警察など関係機関と連携を図りながら対策を検討・実施しています。

【指標】人等の立入り事案件数 〔単位：件〕	平成26年 実績値	1,274
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	平成27年 実績値	1,297

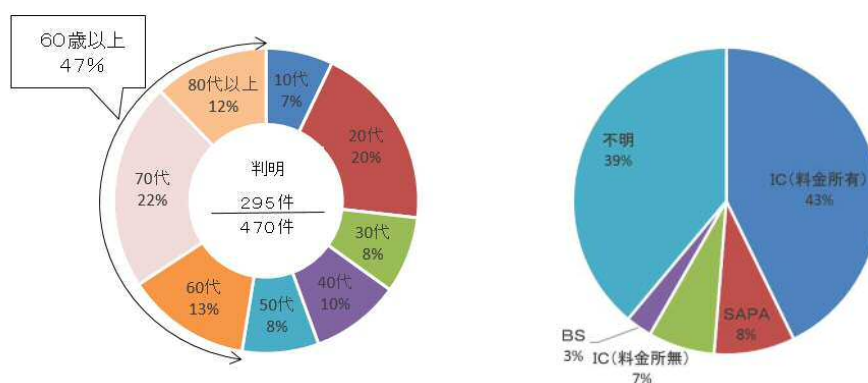
### 1)NEXCO中日本管内における高速道路への人等の立ち入り状況と特徴

- ①平成27年の事案発生件数は、1,297件
- ②立ち入り事案のうち事故にいたったものはなし
- ③60代以上の高齢者が4割以上
- 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



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

【事案件数の推移】



【事案の特徴】

## 2)平成27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、横断幕の設置
- ②ラバーポールによる物理的侵入対策



中央道 八王子 IC



西湘 BP 早川 IC

## (10) 快適走行路面率

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

【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26年度 実績値	96
	平成27年度 計画値	95以上
	平成27年度 実績値	96

### 1) 平成27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70km・車線の舗装補修を計画しました。

### 2) 平成27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90km・車線の舗装補修を実施しました。

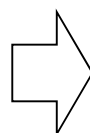
※期首の資産数量を記載

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		
H27	8,179※	346	95	441	90	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)】



### 3)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		
H28	8,390	295	95*	390	98	97%

※平成27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

安全な高速道路空間を提供するために橋梁の健全性の確保に努めています。橋梁の耐力を低下させないよう経過年数や劣化状況、調査・点検結果などにもとづき、塗替塗装やはく落対策などの補修を実施しています。なお、下記に示す指標により橋梁の補修状況を確認しています。

<b>【指標】要補修橋梁数<sup>※1</sup></b> 〔単位：橋〕  平成26年度から平成27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 中段〔 〕内は判定区分Ⅳの橋梁数 下段( )内は点検橋梁数／全対象橋梁数 <sup>※2</sup>	平成26年度 実績値	70 [0] (501／5, 561)
	平成27年度 実績値	232 [0] (1, 600／5, 561)

※1：判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁については、補修計画に基づき計画的に補修を実施しております。

※2：全対象橋梁数については、平成26年12月時点(ただし、平成27年度末までに移管した橋梁除く)。

### 1)平成27年度の主な取組み

平成27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5, 561橋のうち1, 600橋が完了しています。点検が完了した1, 600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232橋(要補修橋梁数)となっています。

### 2)平成27年度の橋梁の点検結果

	単位	全対象橋梁数	点検計画	H26・H27 点検結果の区分				実施率 (H26+H27/全体)	
				I	II	III	IV		
橋梁	橋	5,561	1,523	1,600	89	1,279	232	0	29%

### 3)平成27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27年度は、橋梁339橋、カルバートボックス238箇所、トンネル160チューブで対策を実施しています。

#### ■名古屋第二環状自動車道 西篠高架橋での補修事例



【剥落対策工(連続繊維シート)施工後】