

道路管理に関するアウトカム指標報告書

NEXCO 東日本は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と協定を締結し、高速道路を借り受け、維持、修繕、災害復旧その他の管理を行っています。

高速道路の管理に関しては、安全で円滑な交通を確保するとともにお客様に満足していただけるサービスを提供するなど、適正な管理水準を確保するとともに、その状況を皆様にご理解いただく必要があると考えています。

これまでは事業を実施することによって直接発生した事業量で評価を行うことが一般的でしたが、今後は、より効果的、効率的に事業を執行するために、渋滞の緩和・解消といった事業の実施により発生する成果(アウトカム)を表す指標を主体に維持管理の状況を継続的に説明してまいります。

★当社で取り組んでいる主な下記の7項目について、平成22年度の取り組みと成果を報告いたします。(①と④は平成22年の暦年データをもとに報告いたします)

- | | |
|----------------|--------------------------|
| ①本線渋滞損失時間 | 【取り組みー1】「効果的な渋滞対策の推進」 |
| ②路上工事による車線規制時間 | 【取り組みー2】「路上工事に伴う規制時間の削減」 |
| ③ETC利用率 | 【取り組みー3】「ETC普及によるサービス向上」 |
| ④死傷事故率 | 【取り組みー4】「事故防止対策の推進」 |
| ⑤舗装保全率 | 【取り組みー5】「安全な走行環境の提供」 |
| ⑥橋脚補強完了率 | 【取り組みー6】「地震に強い道路を目指す」 |
| ⑦顧客満足度 | 【取り組みー7】「お客様満足度の向上を目指す」 |

第3章 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置いたものです。アウトカム指標には定時性の確保を評価するための渋滞によりお客様が損失した時間、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。

平成22年度事業の実施による成果については、下記の達成状況となっております。

1. アウトカム指標一覧

【全国路線網】

アウトカム指標	定義	単位	H21年度実績値	H22年度実績値	コメント
本線渋滞損失時間	本線渋滞が発生することによる利用者の損失時間	万台・時間/年	615.6	669.8	平成 22 年度は、休日特別割引、無料化社会実験の影響や異常気象(ゲリラ豪雨、豪雪)に伴う本線渋滞損失時間が大きく増加したが、付加車線の設置等、各種渋滞対策の推進により交通集中による渋滞は減少したことから目標を達成した。なお、渋滞増加の要因で最も影響が大きかったのが、通行止に伴う渋滞であり、要因別では事故及び降雪に伴う通行止が多い年であったのが特徴である。
路上工事による車線規制時間	路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間/(km・年)	69	73	平成 22 年度は、工事規制の集約化の推進を積極的に図り規制回数の削減に努め、規制時間の低減を図ったが、交通量の多い首都圏での舗装補修等が増加したことに伴い、車線規制時間も増加したことから目標を達成できなかった。
ETC利用率	ETC 導入済み料金所における ETC 利用者の割合	%	82	80	平成 22 年度は、会社独自による各種企画割引やETCパーソナルカードキャンペーン、ETC普及促進広報の積極的な実施や各種時間帯割引等を継続実施したものの、無料化社会実験の実施により、非ETC車が増加したこと、また、東日本太平洋沖地震の影響により、災害緊急車両・避難車両が一般レーンを通じたことに伴い、目標を下回った。
死傷事故率	走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	件/億台 ^{キロ}	6.7	6.5	平成 22 年度は、路面湿潤時の事故対策として高機能舗装への推進や重大事故の防止対策として中分強化型防護柵や簡易分離中央線突破事故対策、また渋滞後尾による標識車等による警戒等、安全対策を着実に実施したことにより死傷事故率が減少し、目標を達成した。
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	94	100	平成 22 年度は、路面のわだち掘れやひび割れ等を調査し、平成 22 年度に補修が必要な箇所として約 770Km・車線の舗装補修が計画されていたが、調査の結果、約 380Km・車線の補修の必要性が無くなったことから、平成 18 年度～平成 22 年度の5ヶ年に必要であった補修は全て完了し、目標を達成した。

【全国路線網】

アウトカム 指標	定義	単位	H21年度 実績値	H22年度 実績値	コメント
橋脚補強 完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	97	99.6	平成 22 年度は、当初予定していた要対策箇所 137 基の耐震補強工事は完了したが、設計照査を実施した結果、新たに 22 基の橋脚において対策が必要であることが確認された為、橋脚補強完了率は 99.6% となり目標を達成できなくなった。引き続き工事工程の確実な進捗を図り、平成 24 年上期までの完了を目指します。
顧客満足度	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	3.6	3.7	平成 22 年度は、休日特別割引や無料化社会実験の実施により、交通量が増加し、本線渋滞や休憩施設及び駐車場の混雑が発生したが、渋滞後尾警戒や休憩施設における駐車場混雑対応、トイレ清掃強化等を適切に実施した結果、目標を達成した。

2. 各指標の取り組みについて

○ 当社で取り組んでいる主な指標(7項目)は下記のとおりです。

(① ④は平成22年の暦年データをもとに報告いたします)

①本線渋滞損失時間	【取り組みー1】「効果的な渋滞対策の推進」
②路上工事による車線規制時間	【取り組みー2】「路上工事に伴う規制時間の削減」
③ETC利用率	【取り組みー3】「ETC普及によるサービス向上」
④死傷事故率	【取り組みー4】「事故防止対策の推進」
⑤舗装保全率	【取り組みー5】「安全な走行環境の提供」
⑥橋脚補強完了率	【取り組みー6】「地震に強い道路を目指す」
⑦顧客満足度	【取り組みー7】「お客様満足度の向上を目指す」

■ 効果的な渋滞対策の推進【取り組み－1】

渋滞を削減することにより、高速道路走行時の定時性を向上させます

【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 21 年 実績値	615.6
	平成 22 年 計画値	682.6
	平成 22 年 実績値	669.8

◆達成度報告(平成22年の取り組みと成果)

平成 22 年における NEXCO 東日本(関越道、常磐道、京葉道路の4路線－1)

その渋滞要因は、交通集中渋滞に

また、交通集中渋滞のうち上り坂及

そこでNEXCO 東日本では、交通集中による渋滞の解消・緩和対策として、ネットワークの整備による交通分散を図るとともに、渋滞の発生ポイントや発生原因を詳細に分析のうえ、「車線数の増(4車線化、付加車線設置)」や「サグ部などでの速度回復情報の提供」、「渋滞予測情報の提供」などの対策を効率的・効果的に

また、「工事規制時間の厳選」や、「事故処理時間の短縮」など、工事渋滞や事故渋滞の削減にも努めました。

その結果、平成20年には、ピーク時の5割程度にまで減少しましたが、平成 21 年 3 月 28 日より実施されました、利便増進(ETC 休日特別割引)等により交通量が伸び、交通集中による渋滞損失時間が増え、平成22年も昨年実績より約 9%増加しました。(図-3)

図-1 道路別の渋滞損失時間(平成22年)

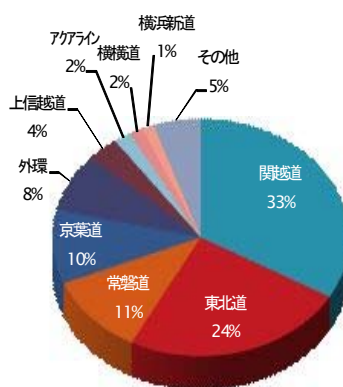


図-2 渋滞損失時間の内訳(平成22年)

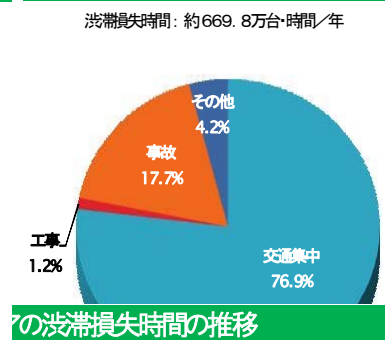
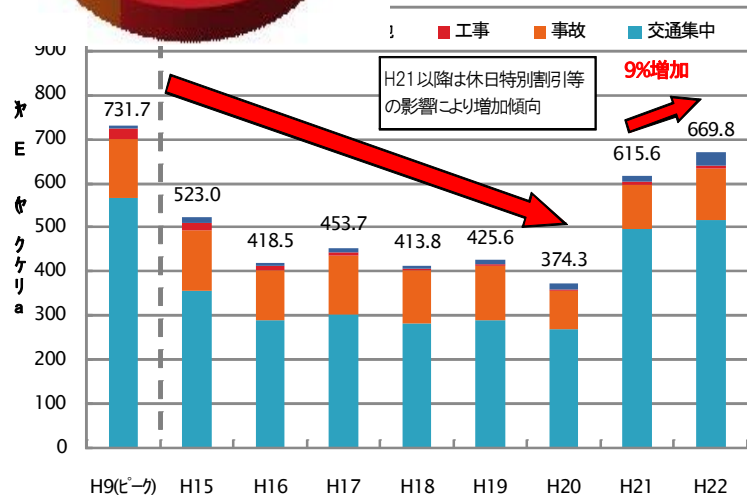


図-3 渋滞損失時間の推移



〔主な取り組みと成果〕

- サグ部などでの速度回復情報提供による渋滞の緩和（東北道、関越道、京葉道路など）
対策を実施した効果として約 8.4 万台・時間削減
- 付加車線の設置による渋滞の緩和
 - ・東北道(上り線)矢板IC付近(H22.7.16 供用開始)
 - ・関越道(上り線)本庄児玉IC付近(H22.12.17 供用開始)
 - ・関越道(上り線)花園 IC 付近(H23.3.17 供用開始)
 - ・関越道(上り線)渋川伊香保 IC 付近(H23.3.17 供用開始)



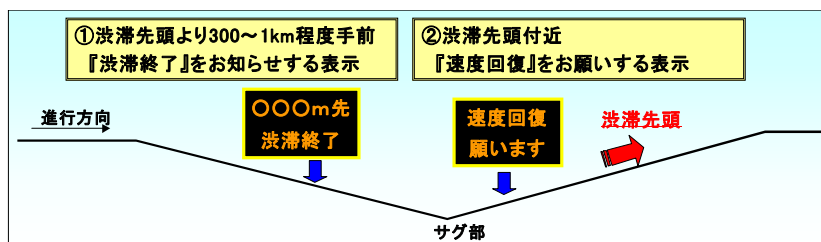
関越道上り 花園インターチェンジ付近 付加車線設置前後

○効果的な渋滞対策事例

NEXCO 東日本では、交通容量を大きくして渋滞を解消・緩和させるための「車線数の増設」などのハード面での対策とともに、ローコストで渋滞緩和効果が期待できる以下のソフト面の対策を推進しています。

●LED表示板を用いた速度回復情報提供によるサグ部等での渋滞緩和

サグ部や上り坂では、無意識のうちに速度が低下することによる渋滞が発生
⇒ 渋滞の先頭付近で速度回復をお願いする情報を提供することにより、渋滞の発生を抑制。また、渋滞発生時にも走行速度が未対策時より向上し、渋滞が緩和。



● 渋滞予測情報の提供による渋滞緩和

きめ細やかな渋滞予測情報をホームページや渋滞予測ガイドなどで事前に提供
 ⇒ お客さまに高速道路を快適にご利用していただくとともに、渋滞回避行動による交通分散を図り渋滞を緩和

①利用する日をクリック

②利用する区間か地図をクリック

③渋滞予測を表示

道路名	方向	区間	ボトルネック箇所	時間帯	時間	渋滞長	地図
東北自動車道	上り	仙台IC → 羽生IC	羽生PA付近	18時～19時	17時	10.0m	地図
東関東自動車道	上り	浅草橋IC → 浅草橋IC	浅草橋PA付近	17時～20時	19時	9.0m	地図
関越道	上り	関越IC → 関越IC	花園IC付近	19時～20時	17時	15.0m	地図
東京外環自動車道	内回り	高尾SA付近	高尾SA付近	18時～20時	17時	10.0m	地図
環状自動車道	上り	新倉PA付近	新倉PA付近	18時～20時	18時	9.0m	地図
中央道	上り	大月IC → 八王子IC	小仏TH付近	18時～20時	17時	25.0m	地図
	下り	大月IC → 八王子IC	曾子TH付近	18時～19時	19時	9.0m	地図
	上り	八王子IC → 赤井IC	調布IC付近	19時～20時	18時	15.0m	地図
東北自動車道	上り	高野IC → 土橋IC	土橋IC付近	18時～19時	17時	10.0m	地図
	下り	豊田IC → 同田IC	同田IC付近	18時～21時	17時	11.0m	地図
東名高速道路	上り	新倉PA付近	大和TH付近	18時～21時	18時	15.0m	地図
東海北陸自動車道	上り	豊田IC → 豊田IC	同田IC付近	19時～20時	17時	20.0m	地図
名神高速道路	上り	田川IC → 白鳥IC	高野TH付近	18時～19時	17時	9.0m	地図
東名阪自動車道(伊勢自動車道)	上り	→ 夏井IC付近	→ 夏井IC付近	19時～20時	17時	9.0m	地図
中国自動車道	上り	→ 一宮IC付近	→ 一宮IC付近	19時～20時	17時	10.0m	地図
清和自動車道	上り	豊田IC → 同田IC	同田IC付近	18時～21時	17時	25.0m	地図
京葉道路	上り	大宮IC → 大宮IC	大宮TH付近	18時～19時	17時	10.0m	地図
	下り	大宮IC → 大宮IC	大宮TH付近	18時～19時	17時	9.0m	地図
千葉東金道路	上り	大宮IC → 大宮IC	大宮TH付近	18時～19時	17時	9.0m	地図
	下り	大宮IC → 大宮IC	大宮TH付近	18時～19時	17時	9.0m	地図

《渋滞予測情報の事前提供(ホームページでの提供例)》

(参考)平成23年の業績計画

平成23年も以下に示す渋滞対策によって、交通集中渋滞の削減に努めてまいります。

- ① 新規供用、ネットワーク整備による渋滞緩和
 - ・ 道東道(夕張～占冠間)開通による夕張 IC、占冠 IC での出口渋滞の緩和
 - ・ 京葉道路(上り線)花輪 IC 付近における付加車線工事の完成
- ② LED表示板、標識車、仮設標識などを用いた速度回復情報提供によるサグ部等での渋滞緩和
- ③ ソフト対策(交通需要マネジメント、情報提供)による渋滞緩和
 - ・ きめ細やかな渋滞予測情報の提供による渋滞緩和
 - ・ パンフレット配布などの広報活動による渋滞緩和

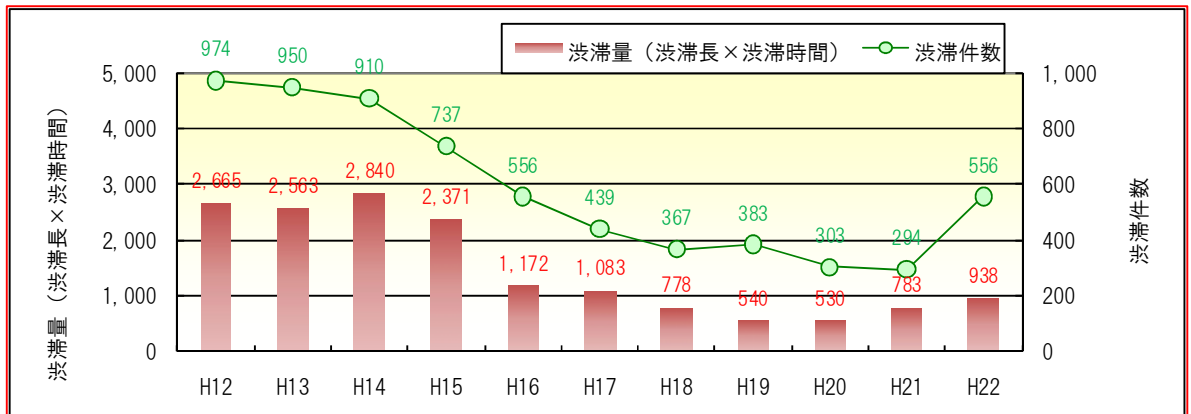
■ 路上工事に伴う規制時間の削減【取り組み一2】

工事の重点化、集約化等を図ることにより、車線規制の伴う路上工事を極力減らします。また、工事により極力渋滞が発生しないよう努めます。

【指標】路上工事による車線規制時間 〔単位：時間/Km・年〕	平成 21 年度 実績値	69
路上作業に伴う年間の交通規制時間	平成 22 年度 目標値	68
	平成 22 年度 実績値	73

◆ 達成度報告(平成22年度の取り組みと成果)

- ・H22年度は、工事規制の集約化の推進を積極的に図り、規制回数の低減に努めましたが、舗装等構造物の損傷が増加したことにより規制時間が増加しました。
- ・また、交通量の多い区間については、工事の時間帯を厳選するなどし、夜間工事により対応しています。また、工事内容により連続的な工事規制が必要な区間については、交通量が最も少ない時期に終日車線規制にて工事を実施しています。
- ・なお、工事規制に伴う渋滞については、利便増進(休日特別割引)・無料化社会実験による外的要因により渋滞が多く発生したことにより渋滞量は増加しましたが、渋滞の影響を最小限に抑え1件当たりの渋滞量は減少しています。



(参考)平成23年度の業績計画(目標値:73時間/Km年)

- ・昨年度に引き続き複数の工事工程を調整し、工事規制の統合・集約化を図り、更なる工事規制の削減に努めます。
- ・また、工事実施時期・時間帯に工夫を凝らし、極力渋滞が発生しないよう努めます。

■ ETC普及によるサービス向上【取り組みー3】

ETCの普及促進により、交通の円滑化及び渋滞の減少を目指します

【指標】 ETC利用率 〔単位：％〕 (各年度3月データ) ETC利用可能料金所におけるETC利用車両の占める割合	平成21年度 実績値	82
	平成22年度 目標値	82
	平成22年度 実績値	80

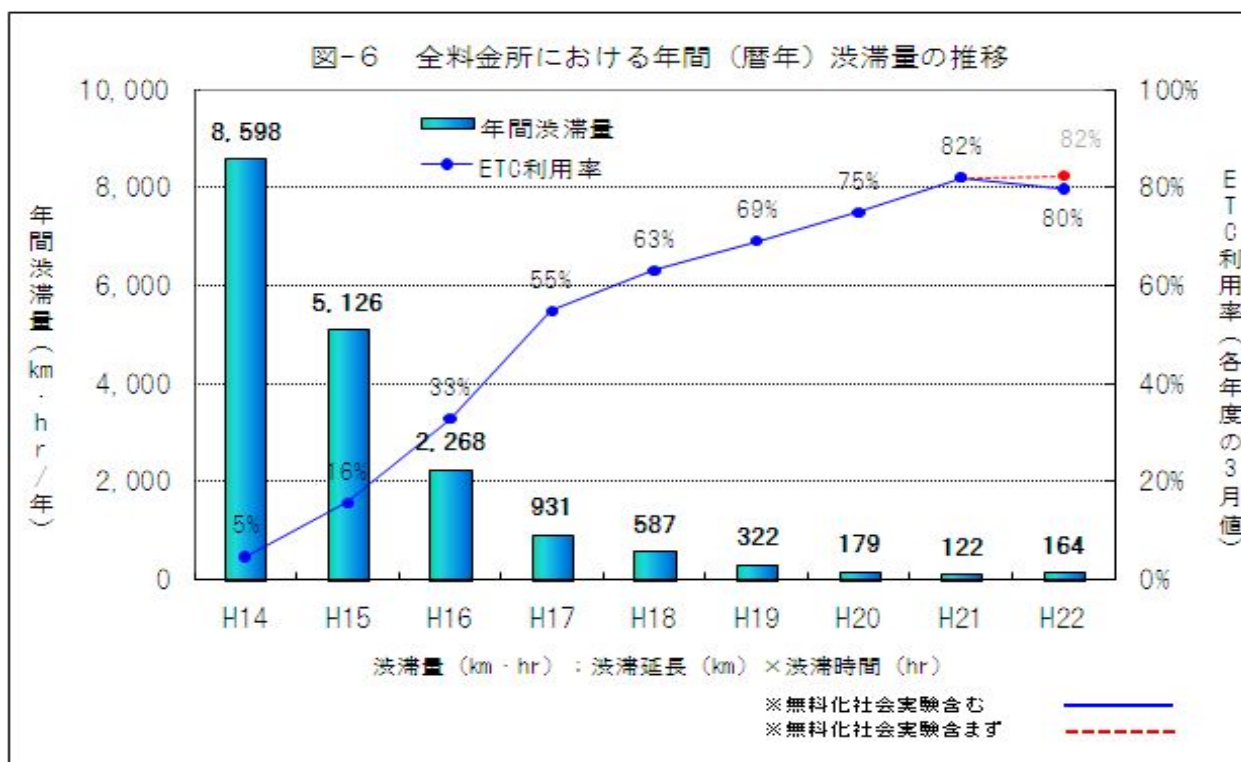
◆達成度報告(平成22年度の取り組みと成果)

- ・ETC利便促進(交通安全5則広報キャンペーン)の実施
- ・ETCパーソナルカード「初年度年会費無料キャンペーン」(H21.3.1～H23.3.31)の継続実施。
- ・H18年度の当初計画では、H22年度末のETC利用率は73%を予定しておりましたが、各種ETC料金割引の実施、ETC車載器導入助成・促進販売キャンペーン、ETCレーン交通安全対策を確実に実施したことにより、当初計画値を大きく上回る結果となった。

今後もETCレーンでの安全・安心・快適を確保するべく、交通安全対策、利便性向上のため適切に対応していきます。

- ・無料化社会実験(H22.6.28)の開始による、一般車両(非ETC車)の増加、及び東日本太平洋沖地震(H23.3.11)の影響により、災害緊急車両・避難車両が一般レーンを通行したことに伴い、東日本管内全体のETC利用率は減少(H21年度末82%→H22年度末80%)しました。

また、全料金所における年間渋滞量も、無料化社会実験による交通量の増加に伴い、H21年度に比べ約34%増加しました(図-6)。



■ 事故防止対策の推進【取り組み一4】

円滑な交通を確保し、安全対策を推進することにより、事故の減少を目指します

【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 21 年 実績値	6.7
	平成 22 年 目標値	10.9
	平成 22 年 実績値	6.5

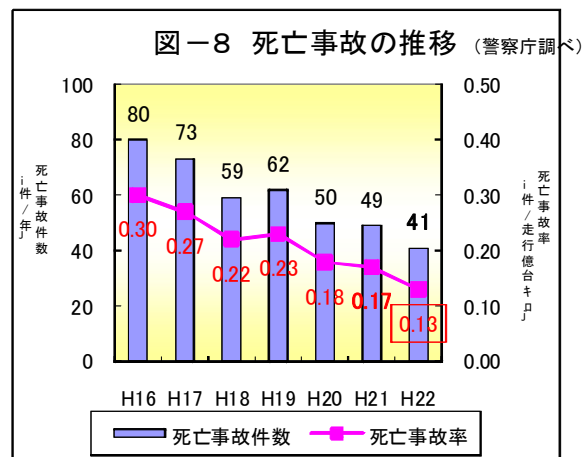
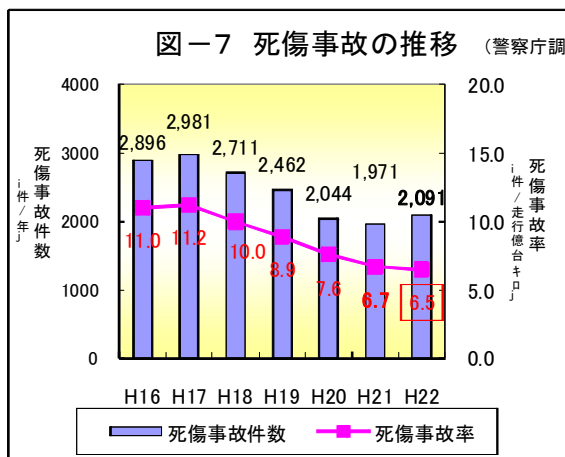
◆達成度報告(平成22年の取り組みと成果)

NEXCO 東日本管内の道路では、年間約2,090件の死傷事故が発生しています。死傷事故の発生確率は6.5(件/走行億台キロ)で、これは全道路(平成21年に供用中の高速道路、一般道路などすべての道路)の約99(件/走行億台キロ)に対し約15分の1であり、高い安全性を維持しています。また、昨年と比較して、死亡事故は発生件数・発生率ともに減少しました(図-8)が、死傷事故は発生件数が増えたものの発生率は減少しました(図-7)。これは、走行台キロの増加に比べ、死傷事故の発生件数の増加が少なかったためと考えられます。

《主な取り組み状況》

- ・路面湿潤時の事故対策として、平成22年度に高機能舗装を約503km・車線を実施
(平成18年～平成22年度で累積約2,217km・車線を実施、高機能舗装化率約74%)
- ・重大事故防止として、平成22年度に強化型防護柵への改良約24kmを実施
(平成18年～平成22年度で累積約142kmを実施、強化型防護柵率約96%)
- ・夜間時や脇見運転の防止対策として、平成22年度に高視認性区画線約10kmを実施
(平成18年～平成22年度で累積約120kmを実施)
- ・暫定2車線区間の車線逸脱防止対策として、平成22年度に凹凸型路面標示約15kmを実施
(平成18年～平成22年度で累積約91kmを実施)
- ・関係機関との連携による交通安全キャンペーンの実施及び各種啓発ポスターの掲出
- ・平成18年当初の計画では、平成22年末で死傷事故率10.9以下を目標にしておりましたが、上記に示す安全対策工を主に実施したことにより、大きく下回る結果となりました。

お客様に更に安全で快適なサービスを提供するため、交通安全対策を継続して行い交通事故の削減に向けて取り組んでまいります。



○交通安全対策の取り組み

NEXCO 東日本では交通安全対策として各種の取り組みを行っています。



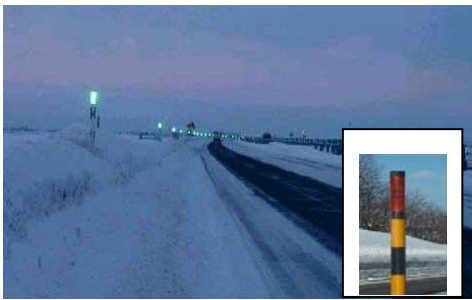
《高機能舗装》



《車線逸脱防止の高視認性区画線》



《暫定2車線区間の交通安全対策》



《冬期走行支援としての自発光スノーホール》



《現地状況に応じた注意喚起看板》



《速度抑制を促す導流レンマーク》

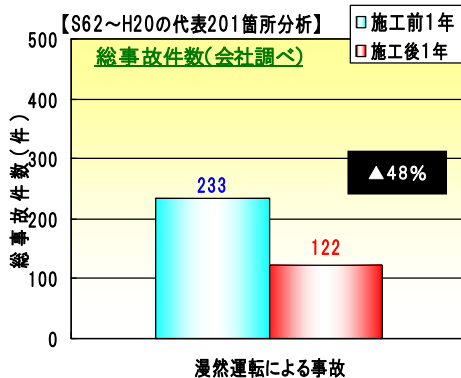
なお、平成22年は車線逸脱を防止する凹凸型路面標示や、速度抑制を促す導流レンマーク及び注意喚起看板などを実施したことにより、速度違反や居眠りによる事故などが減少しました。

○凹凸型路面標示工、導流レンマークによる事故削減効果

NEXCO 東日本では、凹凸型路面標示工や導流レンマークの施工を推進しています。

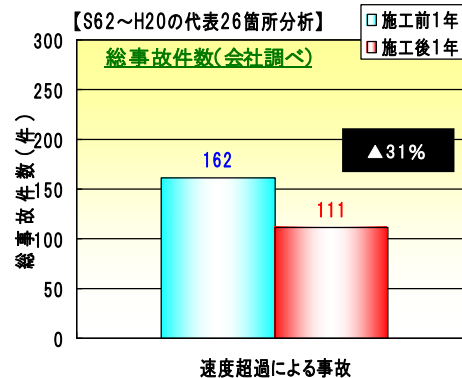
その結果、当該対策を行った箇所では、居眠りや漫然事故による事故は約5割の削減効果が、速度超過による事故は約3割の削減効果が確認されています。

《凹凸型路面標示工》



当該対策が実施されている事故多発地点(4件/km以上)の代表201箇所、施工前後の事故件数を比較。居眠りや漫然運転による事故が約48%減少しています。

《導流レンマーク》



当該対策が実施されている事故多発地点(4件/km以上)の代表26箇所、施工前後の事故件数を比較。速度超過による事故が約31%減少しています。

■ 安全な走行環境の提供【取り組み－5】

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

【指標】 舗装保全率〔単位：％〕 健全な舗装路面(概ねここ5年以内に補修の必要がないと思われる箇所)の延長を舗装路面の全体延長で割ったもの	平成 21 年度 実績値	94
	平成 22 年度 目標値	97
	平成 22 年度 実績値	100

◆ 達成度報告(平成22年度の取り組みと成果)

- ・ 路面性状調査の結果から、路面のわだち掘れ、段差及びクラックの発生状況を把握し、補修目標値を超えない時期に補修を実施しています。
平成18年度～平成22年度までの累積補修延長は約 2,180km・車線を実施しています。
平成22年度の対策延長:約770km・車線
《維持管理水準(補修目標値)》
わだち掘れ 25mm
クラック ひび割れ率20%
段差 20/30mm(橋梁取付部／横断構造物部)
- ・ 平成18年度当初の計画では、平成22年度末で保全率98%を予定しておりましたが、健全な舗装路面の確保に努め、保全率100%とすることができた。

○ 舗装の補修状況



■ **地震に強い道路を目指す【取り組み－6】**

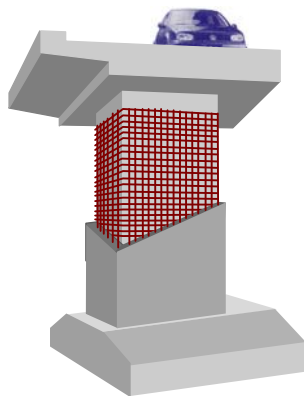
対策が必要な橋梁の橋脚を補強し、地震に強い道路を目指します

【指標】 橋脚補強完了率 〔単位：％〕	平成 21 年度 実績値	97
対策が必要な橋脚のうち、耐震補強が 完了している基数の割合	平成 22 年度 目標値	100
	平成 22 年度 実績値	99. 6

◆ 達成度報告(平成22年度の取り組みと成果)

- ・ 平成17年度に国と都道府県及び高速道路会社が連携して、兵庫県南部地震と同程度の地震動に対して落橋等の甚大な被害を防止するため策定された「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」への適切な対応を図るべく、対象となる昭和55年道路橋示方書より古い基準を適用した橋梁について耐震補強を実施しています。
- ・ 平成22年度は、当初予定していた137基の耐震補強を完了しており、工事は全て着手済みとなっております。
- ・ 平成18年度当初の計画では、平成22年度末で完了率100%を予定しておりましたが、対策橋脚数の照査を行った結果、新たに補強対策が必要となる橋脚22基を確認しました。このことにより、完了率は99.6%となっております。今後は、早急な対策に努め、平成23年度中の本体工事着手・平成24年上期までの完了を目指します。

○ 耐震補強工の紹介



コンクリート巻立て工法



《施工状況》 道央道 白石高架橋

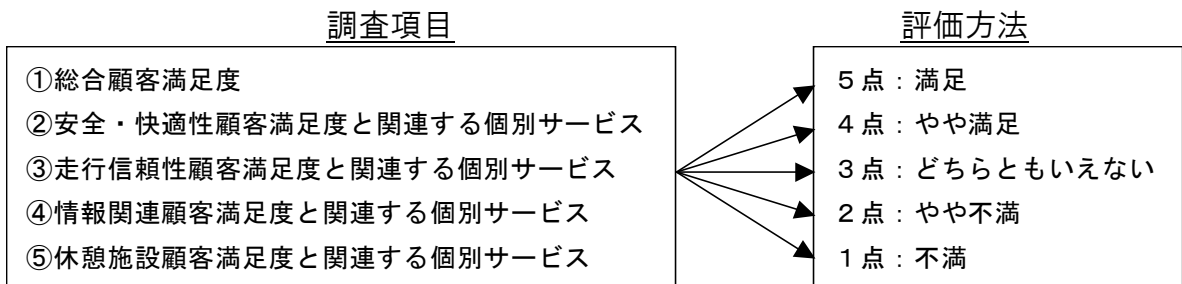
■ 維持管理に関するお客様満足度の向上を目指す【取り組みー7】

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

【指標】 顧客満足度 〔単位：ポイント〕	平成 21 年度 実績値	3. 6
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 22 年度 目標値	3. 6
	平成 22 年度 実績値	3. 7

《CS調査方法》

インターネット調査会社が保有するモニターの中から、高速道路の利用者をスクリーニングし、維持管理に関する項目についての満足度を5段階で評価するアンケートにより行っております。アンケートは、良く利用される路線(複数可)をイメージして回答を頂いており、その中の総合顧客満足度評価の路線平均値を顧客満足度としています。



・平成 22 年度調査時期：平成 22 年 11 月
 ・アンケートの有効サンプル数：3,133
 (H17:2,347、H18:3,043、H19:3,226、H20:3,030、H21:3,133、H22:3,138)

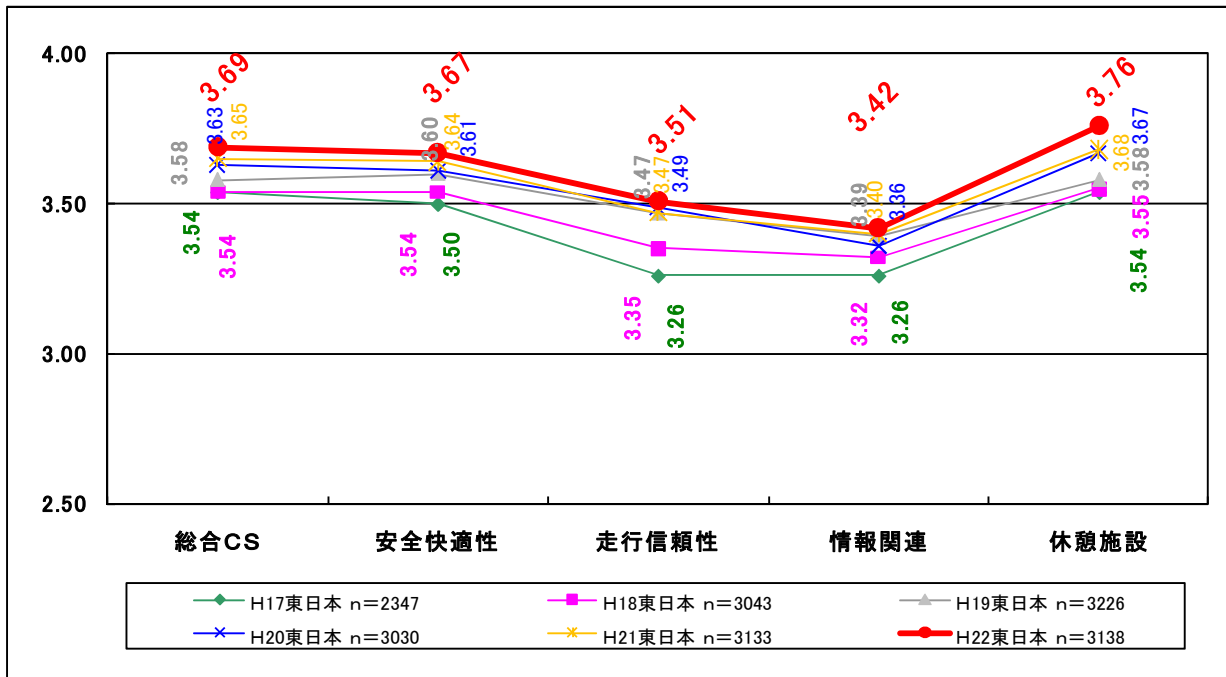
◆達成度報告(平成 22 年度の取り組みと成果)

- ・ 総合顧客満足度は、平成 22 年度目標値3. 6に対して実績値3. 7となり目標を達成しました。(H21:3.65 ⇒ H22:3.69 +0.04)
- ・ 戦略テーマ別CS値(安全快適性、走行信頼性、情報関連、休憩施設)の比較では、全ての項目で前年度を上回る結果となり、その中でも特に休憩施設関連の項目が大きく向上しました。
- ・ 安全快適性では、特に路面関係、照明関係、植栽に関する項目で高評価を頂いております。路面関連では舗装補修の推進により評価が向上、また、照明関連では照度アップを行うことで速度低下を抑制したこと、等が評価向上に繋がったものと推察されます。
- ・ 走行信頼性の全体としては、前年度と比較すると増となっているが、ETCレーン設置状況の項目のみで前年度を僅か下回る評価となった。要因としては、ETCの利用率の急激な上昇にETCレーンの増設が追いついていない状況に加え、レーン配置に対する不満等が影響しているものと推察される。なお、現場のオペレーションが可能な工事による通行止・通行規制頻度では工事規制時間帯及び曜日の厳選等を行った現場の努力が評価向上に繋がったものと推察される。

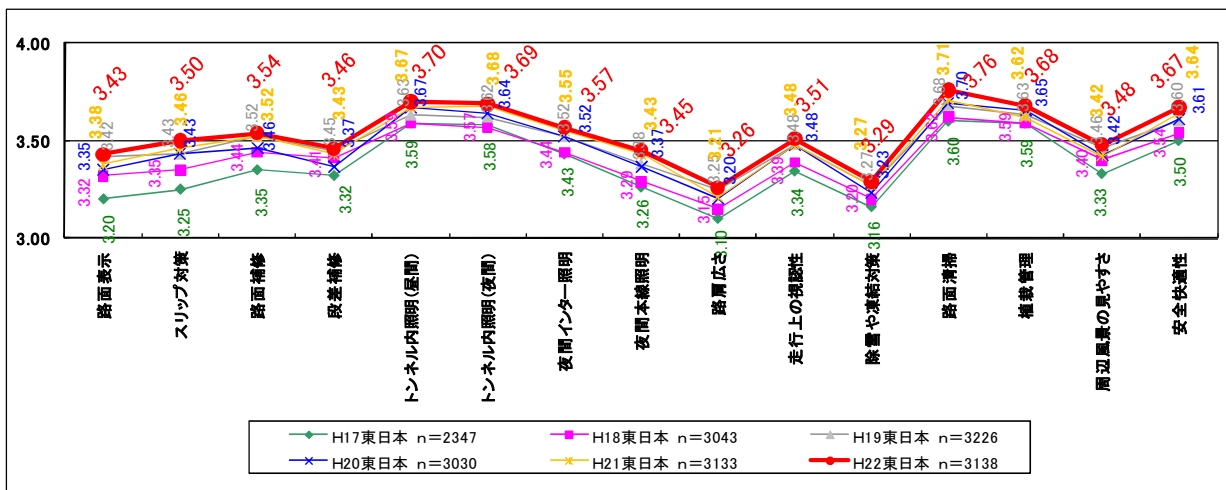
- ・ 情報関連の全体としては、前年度と比較すると増となっているが、項目別に見ると微増、微減している。中でも道路標識の数、道路標識の分かりやすさ、市街地情報板は情報関連の中でも高い評価を頂いており、標識の更新に合わせ、標示内容の見直しや高輝度板を採用する等した結果が評価向上に繋がったものと推察される。
- ・ 休憩施設関連の全体としては、前年度と比較すると全ての項目において増となっている。特に駐車場やトイレに関する項目で大きく向上しており、H21 年度より実施された利便増進(休日特別割引)の状況を踏まえ、駐車場での交通整理員の配置やトイレ整備の更新、また、トイレの利用状況に応じた適時の清掃の実施を行ったことが、評価向上に繋がったものと推察される。

《 H22 年度 CS 調査(Web 調査)結果より 》

戦略CS値の比較



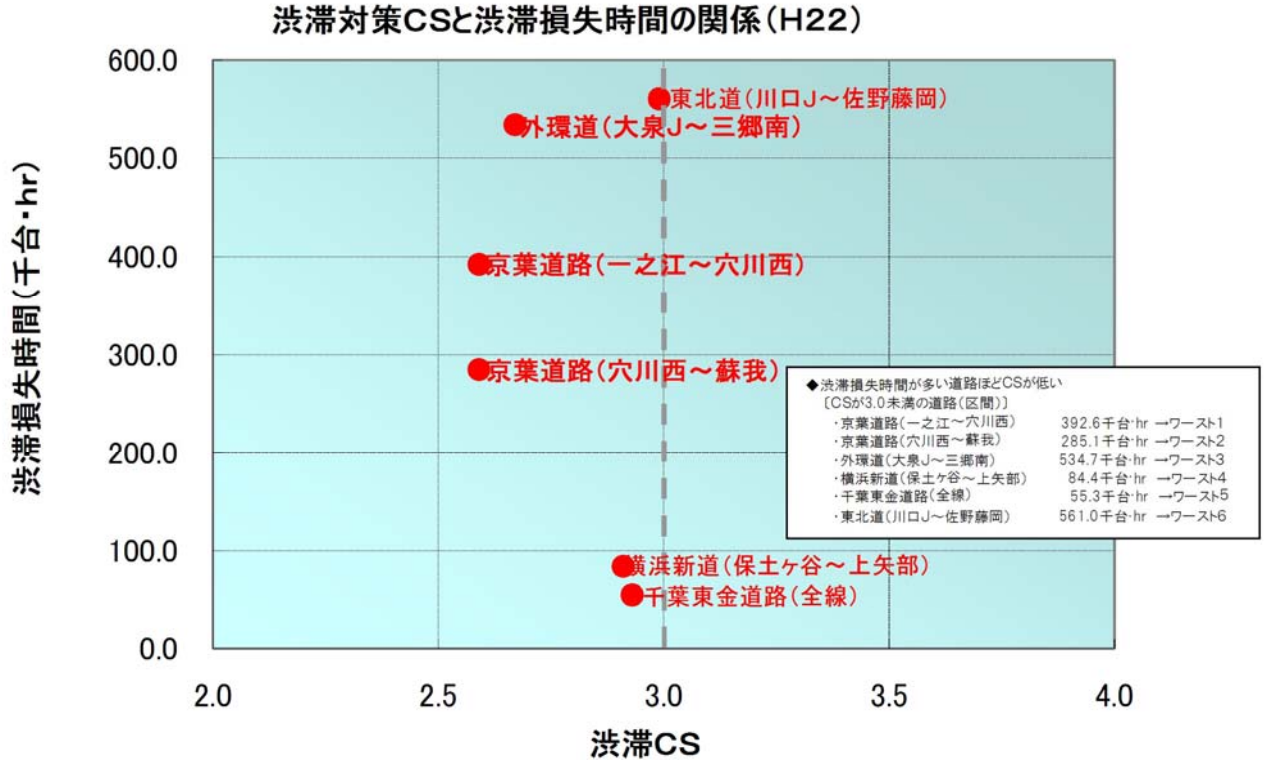
安全快適性CS値の比較



《参考》CS値と他のアウトカム指標との関連性

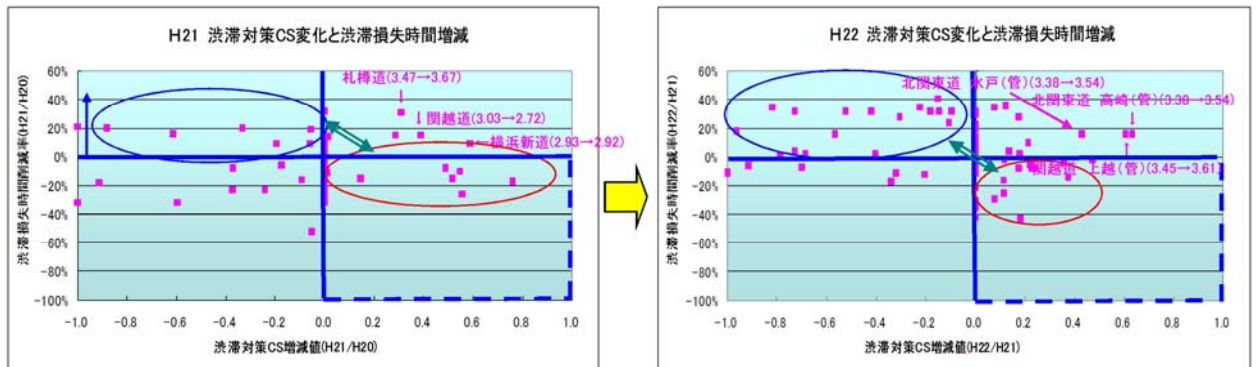
- 渋滞対策関係CSと渋滞損失時間の関連性
 - ◆ 渋滞損失時間が多い路線ほどCS値が低い傾向
 - ◆ 渋滞損失時間が少ない路線でもCS値が低い路線があり、渋滞の質(渋滞通過に要する時間)が影響しているものと推察される。

(詳細はH22 年度合流部等渋滞対策 CS と H22 年渋滞損失時間の関連性)



- ◆ 渋滞が減少した路線区間は、CS値が向上
(H21⇒H22 合流部渋滞対策 CS の増減と渋滞損失時間増減率の関連性)

- ・ 渋滞損失時間の増減によりCS値も連動する傾向が伺えます。
- ・ 損失時間増⇔渋滞CS減 損失時間減⇔渋滞CS増



3. 平成23年度以降のアウトカム指標一覧と平成23年度目標値

平成23年度以降のアウトカム指標については、前5ヶ年における目標の達成状況や、より分かりやすい指標とする事を目的とし、以下のとおりとする。

(1) 指標一覧と定義

指 標	定 義	備 考
本線渋滞損失時間	本線渋滞 ^{※1} が発生することによる利用者の損失時間 ^{※2}	継続
路上工事による 車線規制時間	道路1Kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間 ^{※3}	継続
死傷事故率	走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数 ^{※4}	継続
橋梁修繕率	修繕を必要としない橋梁 ^{※5} の比率	新たな指標
舗装保全率	安全に支障がない舗装路面 ^{※6} の車線延長比率	新たな指標 ^{※8}
利用時間確保率	道路が利用可能な時間 ^{※7} の比率	継続
顧客満足度	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)	継続

※1 高速道路では、時速40Km 以下で低速走行あるいは停止・発進を繰り返す車列が1Km 以上かつ15分以上継続した状態をいいます。

※2 損失時間は、渋滞通過のために生じた遅れ時間を、法定速度と渋滞時の平均速度(時速25km)の差で算出した時間と影響台数で積算した年間総損失時間をいいます。

本線渋滞損失時間は、1月～12月までの暦年の損失時間を示しています。

※3 交通規制時間は、4月～3月までの年度の交通規制時間を示しています。

なお、災害、事故復旧工事に関わる規制、路肩規制、移動規制は除く

※4 死傷事故率は、1月～12月までの暦年の事故率を示しています。

会社が管理する道路のうち一部の道路は除かれています。また、2つの会社にわたる道路については走行台キロ比で事故件数按分しています。

※5 修繕を必要としない橋梁とは、点検結果に基づき、早期に修繕を必要としない橋梁をいいます。

※6 安全に支障がない舗装路面とは、早期に舗装補修を必要としない状態をいう。

※7 降雨、積雪に困る通行止め(災害、地震等を除く)と、事故や工事による通行止めを除く、通行可能な時間をいいます。利用時間確保率は、1月～12月までの暦年の確保率を示しています。

※8 舗装保全率については、従前は5年間で補修が必要と判断された補修数量に対する毎年の進捗状況を表していましたが、平成23年度からは、舗装路面の状態を表現できる指標に見直しました。

(2)平成22年度の実績と平成23年度の目標値【全国路線網】

指 標	H22年度 実績	H23年度 目標 《参考》
本線渋滞損失時間	6,698 千台時間/年	6,671 千台時間/年
路上工事による 車線規制時間	73 時間/(Km 年)	73 時間/(Km 年) (前年実績を上回るよう努力)
死傷事故率	6.5 件/億台キロ	7.7 件/億台キロ
橋梁修繕率	87 %	89 %
舗装保全率	90 %	92 %
利用時間確保率	99.6 %	99.7 %
顧客満足度	3.7	3.7 (前年実績を上回るよう努力)