

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23年度の取り組みと成果を報告いたします。(①と③は平成23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」 |
| ③死傷事故率 | 【取り組みー3】「事故防止対策の推進」 |
| ④道路構造物保全率(舗装) | 【取り組みー4】「安全な走行環境の提供」 |
| ⑤道路構造物保全率(橋梁) | 【取り組みー5】「安全な高速道路環境の提供」 |
| 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23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	H22年度実績値	H23年度目標値	H23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	669.8	667.1	604.3	平成23年度は、震災復旧工事の影響により工事による渋滞損失時間が増加したものの、付加車線の設置等の各種渋滞対策の推進、休日特別割引や無料化社会実験の終了等により、交通集中による渋滞損失時間が減少し目標を達成した。
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)	73	73	54	平成23年度は、東日本大震災の復旧を優先的に実施するために、通常工事の発注計画・規制計画の見直しを行ったことにより車線規制時間が減少した。
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}	6.5	7.2	【速報値】 6.7	平成23年6月からの無料措置の影響により東北地方で事故件数が増加したことにより平成22年度に比べ死傷事故率が増加しているものの、平成23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、目標を達成した。
道路構造物保全率(舗装)	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	90.0	92.3	92.2	平成23年度は、路面のわだち掘れやひび割れ等を調査し、平成23年度に補修が必要な箇所として約562km・車線の舗装補修を計画し、現地調査等の結果により約480km・車線の補修を行うことにより、ほぼ計画通りの保全率を確保した。
道路構造物保全率(橋梁)	橋梁の健全度を表す比率	%	87.4	88.7	88.1	平成23年度は、点検結果等により、平成23年度に補修が必要な箇所として117橋の補修を計画していたが、震災復旧工事優先実施による工程見直しや入札不調等の影響により84橋の補修しかできず目標は達成できなかったが、保全率の向上を図った。
橋脚補強完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	99.6	99.8	99.8	平成23年度は、当初予定していた要対策箇所13基の耐震補強工事を完了し、橋脚補強完了率は99.8%となり目標を達成した。引き続き工事工程の確実な進捗を図り、平成24年上期までに残り9基の完了を目指す。

【全国路線網】

アウトカム 指標	定義	単位	H22年度 実績値	H22年度 実績値	H23年度 実績値	コメント
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	3.7	3.7	3.6	平成 23 年度は、東日本大震災の影響により「安全・快適性」における路面関係や道路照明、「走行信頼性」における合流部渋滞対策等の戦略CS値が大きく低下したことにより目標を達成できなかった。平成 24 年内の本復旧工事完了を目指し、引き続きCS値向上に努めていく。

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と③は平成23年の暦年データをもとに報告いたします)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」
③死傷事故率	【取り組みー3】「事故防止対策の推進」
④道路構造物保全率(舗装)	【取り組みー4】「安全な走行環境の提供」
⑤道路構造物保全率(橋梁)	【取り組みー5】「安全な高速道路空間の提供」
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 22 年 実績値	669.8
	平成 23 年 目標値	667.1
	平成 23 年 実績値	604.3

◆達成度報告(平成23年の取り組みと成果)

平成23年におけるNEXCO東日本の渋滞発生状況は、東北道、関越道、京葉道路、外環道の4路線で約8割を占めています。(図-1)

その渋滞要因は、交通集中渋滞による損失が約7割を占めています。(図-2)

また、交通集中渋滞のうち上り坂及びサグ部等での渋滞が約6割を占めています。

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・効果的に行ってきました。

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、渋滞損失時間は平成20年にはピーク時の5割程度にまで減少しました。平成21年以降は休日特別割引(5割引、地方部上限1,000円など)により、交通集中による渋滞損失時間が大幅に増加しましたが、平成23年には休日特別割引(地方部上限1,000円)などの終了により、対前年比約10%の減少となりました。(図-3)

図-1 道路別の渋滞損失時間(平成23年)

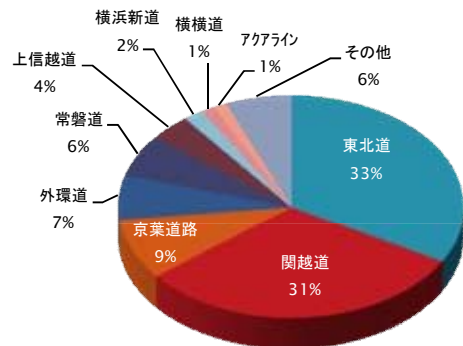


図-2 渋滞損失時間の内訳(平成23年)

渋滞損失時間：約 604.3万台・時間／年

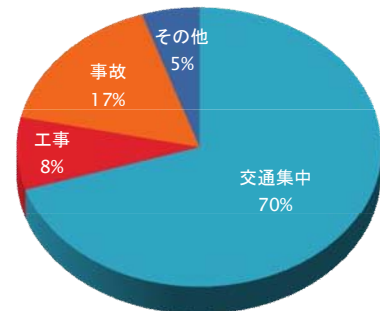
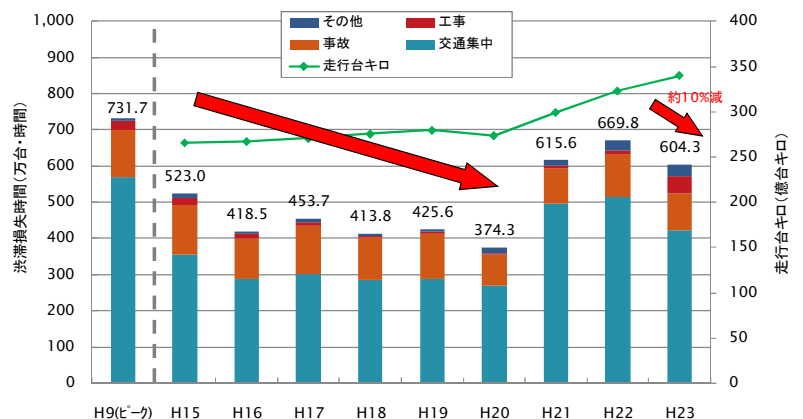


図-3 NEXCO東日本エリアの渋滞損失時間の推移



〔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)
- 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供用開始)
 - ・関越道(上り線)本庄児玉IC付近(H22. 12供用開始)
 - ・関越道(上り線)花園IC付近(H23. 3供用開始)
 - ・関越道(上り線)渋川伊香保IC付近(H23. 3供用開始)
 - ・京葉道(上り線)花輪IC付近(H23. 9供用開始)



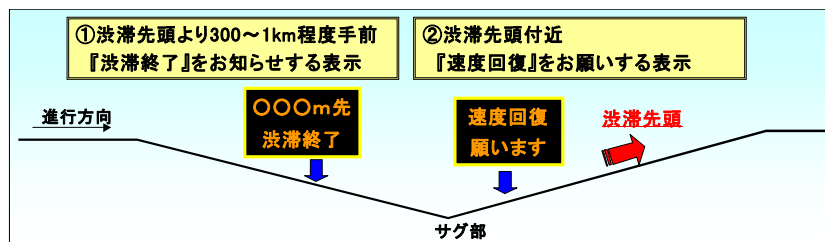
関越道上り 花園インターチェンジ付近 付加車線設置前後

○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報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

◆パソコンによる情報提供

(<http://www.drivetraffic.jp/>)



◆携帯電話による情報提供

(<http://m.drivetraffic.jp/>)



◆スマートフォンによる情報提供 (<http://www.driveplaza.com>)

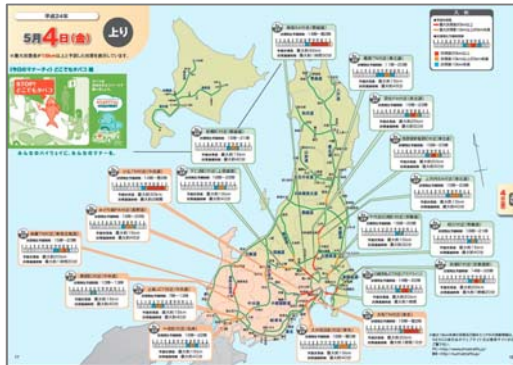
▼ドラぶらTOP



▼ドラとらTOP



◆渋滞予報ガイド(交通混雑期に提供)



(参考)平成24年の業績計画

平成24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付加車線の設置による渋滞緩和対策の推進

- ・関越道 高坂SA付近(上り) [平成25年度完成予定]
- ・関越道 花園IC付近(上り)、東北道 岩舟JCT付近(下り) [平成27年度完成予定]
- ・京葉道路 六川IC～貝塚IC間(上下) [平成25年度、平成27年度完成予定]

②LED表示板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対策

③渋滞予測情報等の提供による渋滞緩和対策(PC、携帯電話、スマートフォン、渋滞予報ガイド)

■ 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 22 年度 実績値	73
	平成 23 年度 目標値	73
路上作業に伴う年間の交通規制時間	平成 23 年度 実績値	54(66) ^{※1}

※1 () 内は震災復旧に関わる工事を含めた場合

◆達成度報告(平成23年度の取り組みと成果)

- ・平成23年度は、前年度に引き続き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。
- ・震災復旧工事を優先的に実施したことにより、通常工事に関わる路上工事による車線規制の実績時間は当初目標 242,100hr に対し 195,000hr(▲47,100hr)となり、より大幅に下回る結果となった。なお、震災復旧工事に関わるの路上工事による車線規制の実績時間は 47,000hr であり、減少した通常工事分とほぼ同等の震災復旧工事を行った。
- ・渋滞については、東日本大震災の復興支援としての東北地方無料措置による交通量増加や、早期の復旧完了を目指して実施している昼夜連続車線規制等の影響により増加することとなった。

(参考)平成24年度の事業計画(目標値:60時間/Km年)

※震災復旧に関わる工事は含めない

- ・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。
- ・なお、東日本大震災に伴う本復旧工事(昼夜間連続規制)が本格化し、全面展開することから、更なる工事渋滞の発生が予想させるが情報提供を密に行い、お客様への影響を極力減らす努力を行っていきます。

■ 事故防止対策の推進【取り組み－3】

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22年 実績値	6.5
	平成23年 目標値	7.2
	平成23年 実績値	6.7

◆達成度報告(平成23年の取り組みと成果)

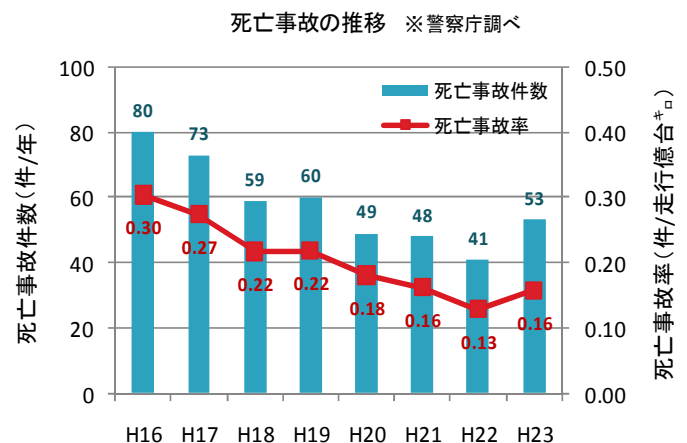
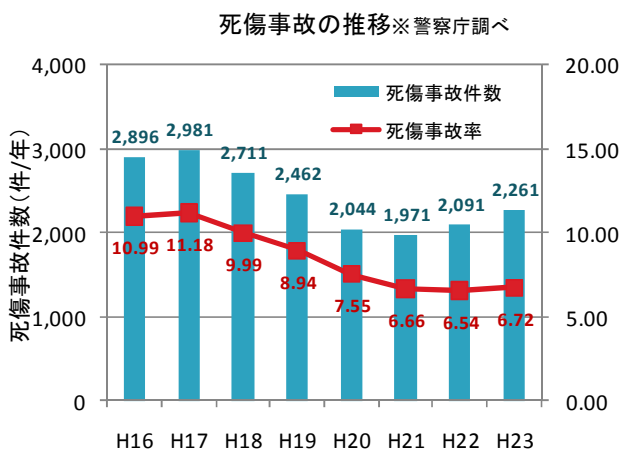
NEXCO 東日本管内の道路では、年間約2,260件の死傷事故が発生しています。死傷事故の発生確率は6.7(件/走行億台キロ)で、これは全道路(平成22年に供用中の高速道路、一般道路などすべての道路)の97.3(件/走行億台キロ)に対し約15分の1であり、高い安全性を維持しています。また、昨年と比較して、東日本大震災に伴う東北地方を中心とした無料措置等により交通量が大幅に増加したため、死亡事故、死傷事故ともに発生件数・発生率が増加しました。

《主な取り組み状況》

- ・路面湿潤時の事故対策として、平成23年度に高機能舗装を約210km・車線を実施(高機能舗装化率約72%)
- ・重大事故防止として、平成23年度に強化型防護柵への改良約10kmを実施
- ・夜間時や脇見運転の防止対策として、平成23年度に高視認性区画線約20kmを実施
- ・暫定2車線区間の車線逸脱防止対策として、平成23年度に凹凸型路面標示約20km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23年末で死傷事故率 7.2 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、下回る結果となりました。ただ、東日本大震災に伴う無料措置の影響による交通量の増加や降雪量の増加などにより死傷事故件数は昨年より増加しました。

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事例

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》

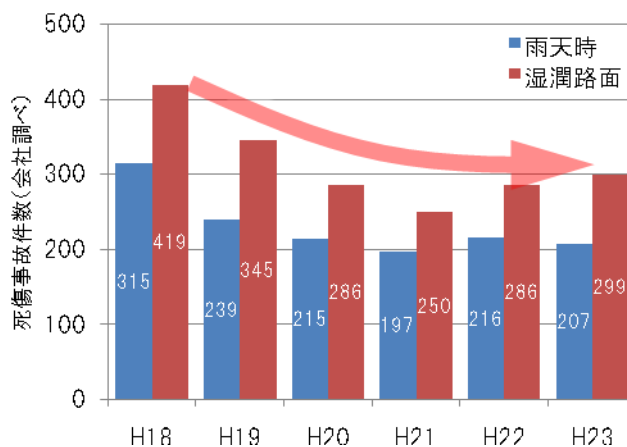
《現地状況に応じた注意喚起看板》

《速度抑制を促す導流レンマーク》

平成23年度も高機能舗装化、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継続的に実施したことにより、雨天時や速度違反、居眠りによる事故などが年々減少しています。

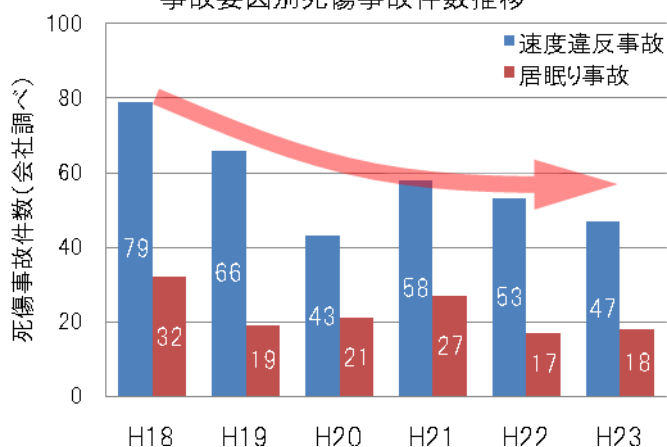
平成 24 年度も引き続き、従来舗装の高機能舗装化など各種交通安全対策工や交通安全啓発活動などを実施するほか、ガードレールと壁高欄の前面不連続箇所の改良なども実施していきます。更に対面区間については、凹凸型路面標示や分離 2 車線化などを実施していく予定です。

雨天及び湿潤路面時死傷事故推移



※死傷事故件数は会社調べ件数

事故要因別死傷事故件数推移



※死傷事故件数は会社調べ件数

■ 安全な走行環境の提供【取り組み-4】

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】 舗装修繕率〔単位：％〕 路面管理水準値(補修目標値)を下回っている箇所及び概ね5ヵ年以内に補修目標値に到達する箇所を要補修箇所とし、それ以外の健全な舗装路面延長を舗装路面の全体母数で割って算出	平成 22年度 実績値	—
	平成 23年度 目標値	92.3
	平成 23年度 実績値	92.2

◆達成度報告(平成23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23年度の対策延長：約480km・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)

- 台風等の天候不良の影響を若干受けましたが、概ね目標値どおりの舗装健全度が確保されました。
- 東日本大震災に伴う影響を加味した実績値となっている。
- 引き続き、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安全・安心・快適な道路路面の提供を行っていきます。

○ 舗装の補修状況



《施工前》

《施工後》

東北道 花巻南 I～花巻 IC

■ 安全な走行環境の提供【取り組み-5】

橋梁構造物の健全性を確保し、安全な高速道路空間の提供を目指します

【指標】 橋梁修繕率〔単位：％〕 橋梁の劣化・損傷により変状グレードがⅣ・Ⅴの橋梁数をそれ以外の健全な橋梁数の全体母数で割って算出	平成 22年度 実績値	—
	平成 23年度 目標値	88.7
	平成 23年度 実績値	88.1

◆達成度報告(平成23年度の取り組みと成果)

- ・ 橋梁修繕率は、BMSの劣化予測の考え方にて算出し、補修橋梁数は今5計の補修計画により、目標値を設定しており、劣化橋梁を低減を図るべく補修を実施しています。
- ・ H23年度は健全度目標(グレードⅢ以下)5,054 橋に対し 5,041 橋までの対策を実施した。
- ・ 目標を下回った要因としては、震災対象橋梁の補修優先による補修計画の見直しによる減(7 橋)、入札不落等によりH24 へ移行(6橋)によるものでありました。
- ・ 本実績は東日本大震災に伴う影響を加味した実績値となっている。
- ・ 平成24年度については、震災対象橋梁補修との調整を行い、計画どおりに劣化橋梁の低減を図り橋梁の健全性を向上させていきます。

○ 橋梁の修繕状況



■ 地震に強い道路を目指す【取り組み－6】

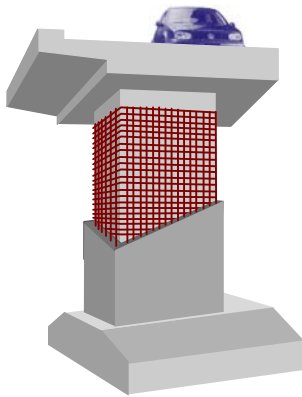
対策が必要な橋梁の橋脚を補強し、地震に強い道路を目指します

【指標】 橋脚補強完了率 〔単位：％〕	平成 22 年度 実績値	99. 6
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 23 年度 目標値	99. 8
	平成 23 年度 実績値	99. 8

◆ 達成度報告(平成23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23年度は、当初予定していた13基の耐震補強を完了しており、残りの9基については平成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



《施工後》 関越道 万太郎橋

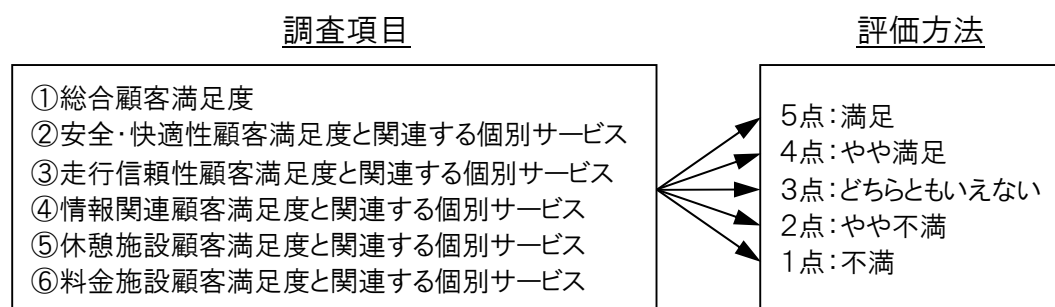
■ 維持管理に関するお客様満足度の向上を目指す【取り組みー7】

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 22 年度 実績値	3.7
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 23 年度 目標値	3.7
	平成 23 年度 実績値	3.6

《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 23 年 11 月

・アンケートの有効サンプル数：3,143

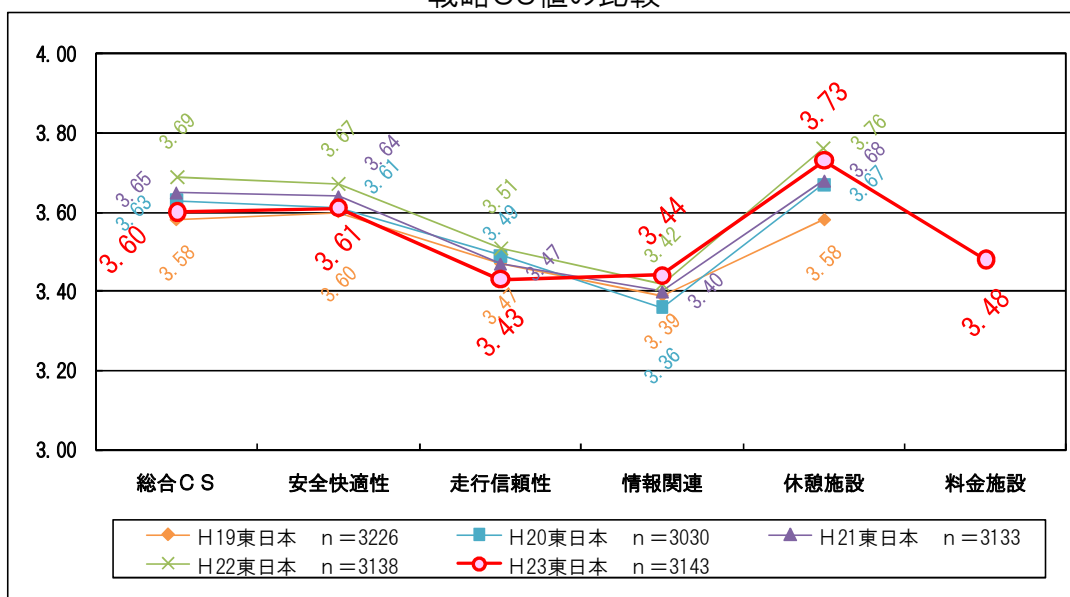
(H17:2,347、H18:3,043、H19:3,226、H20:3,030、H21:3,133、H22:3,138、H23:3,143)

◆達成度報告(平成 23 年度の取り組みと成果)

- ・ 総合顧客満足度は、平成 23 年度目標値3.7に対して実績値3.6となり目標を達成できませんでした。(H22:3.69 ⇒ H23:3.60 -0.09)
- ・ 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、情報関連以外の項目で前年度を下回る結果となり、中でも特に安全・快適性、走行信頼性の項目が大きく低下しました。
- ・ 安全・快適性では、前年度に比べ全ての個別CS値が低下しており、特に「路面関係」、「道路照明」に関する項目が大きく低下しております。路面関係では東日本大震災の影響により舗装路面に甚大な影響を受け、応急復旧により一般車両の走行が可能な状態まで復旧を行ったものの、従前に比べ路面水準に達することができなかったため評価が低下したものと推察されます。また道路照明においては大規模な節電の影響により9月まで本線照明の消灯やトンネル照明の減灯を行ったことにより評価が低下したものと推察されます。
- ・ 走行信頼性でも、前年度に比べ全ての個別CS値が低下しており、特に「合流部等渋滞対策」に関する項目が大きく低下しております。渋滞関係では本線渋滞損失時間は前年に比べ減少しているものの、東北地方無料措置による料金所渋滞と併せ、復旧事業のための昼夜連続車線規制による本線渋滞が増加し評価が低下したものと推察されます。
- ・ 情報関連でも、前年度に比べ全ての個別CS値が低下しており、特に「標識関係」に関する項目が大きく低下しております。標識については、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対策を行っておりますが、大規模な節電の影響による道路の全体的な視認性低下が起因し評価他低下したものと推察されます。
- ・ 休憩施設関連でも、前年度に比べ全ての個別CS値が低下しており、特に「駐車・歩行スペース清掃状況」、「駐車マスや走行レーンなどの舗装状況」、「駐車場混雑状況」に関する項目が大きく低下しております。これらは東北地方無料措置の影響により大型車通行台数が増加し、休憩施設での駐車マス不足が起こり混雑状況が激しくなったため評価が低下したものと推察されます。
- ・ CS調査結果は以下のとおりとなります。

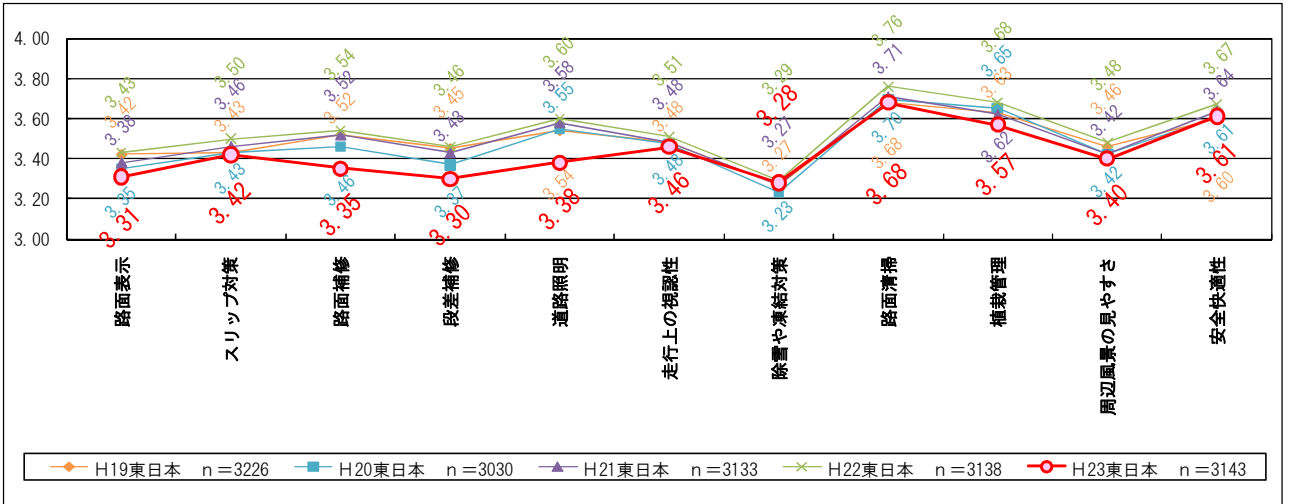
《 H23 年度 CS 調査(Web 調査)結果より 》

戦略CS値の比較

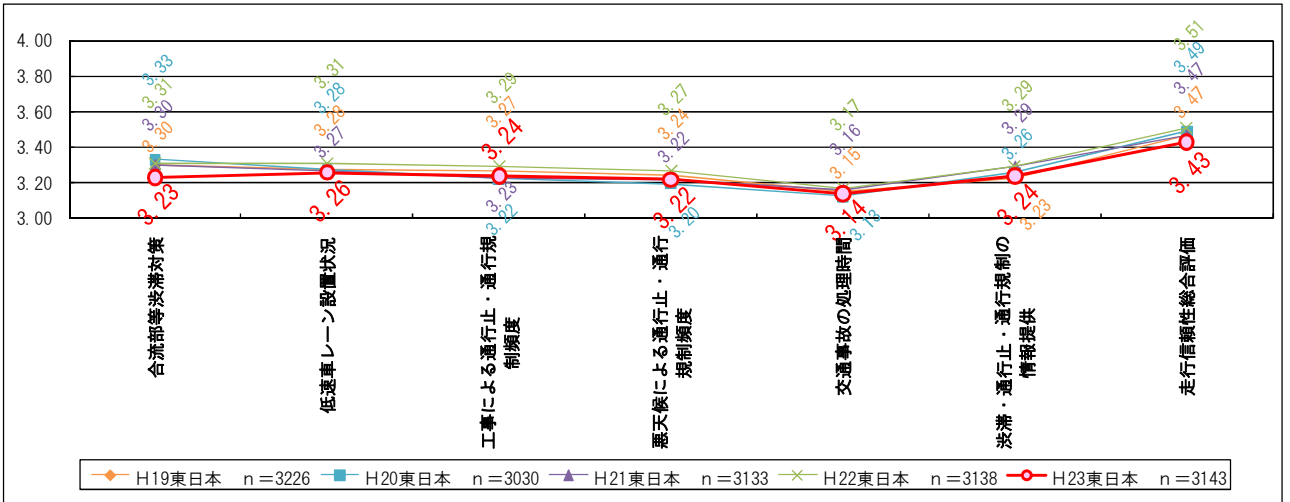


《 H23 年度 CS 調査(Web 調査)結果より 》

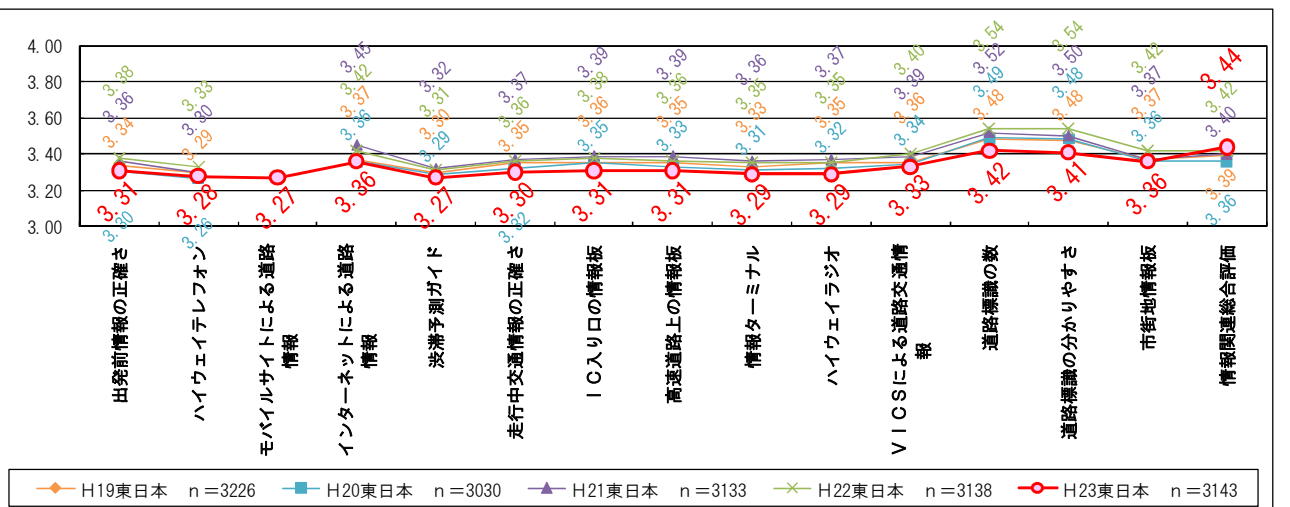
安全快適性CS値の比較



走行信頼性CS値の比較

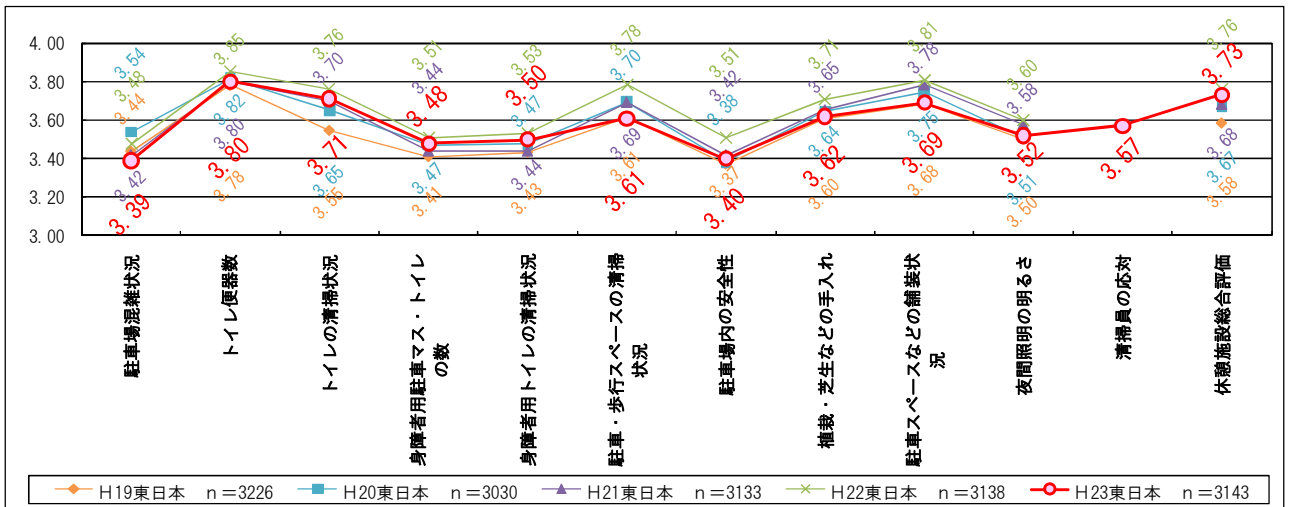


情報関連CS値の比較

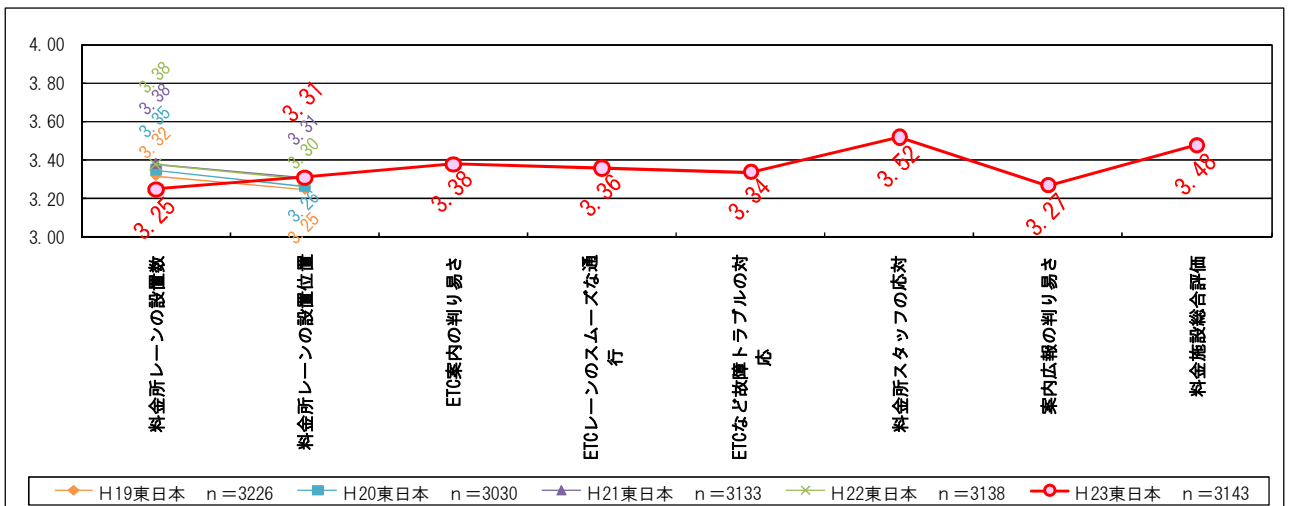


《 H23 年度 CS 調査(Web 調査)結果より 》

休憩施設CS値の比較



料金施設CS値の比較



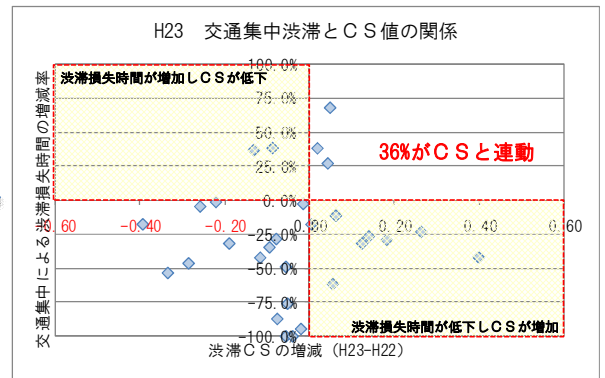
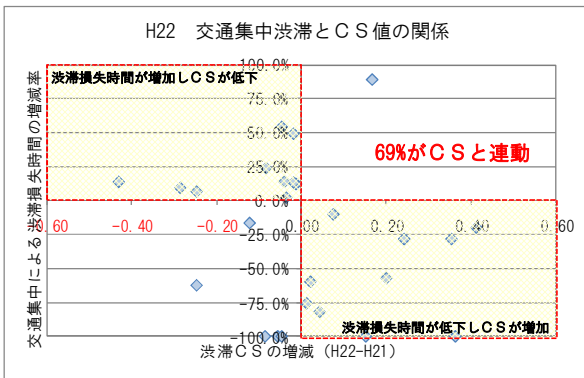
(参考)平成 23 年度の業績計画(目標値:3.6)

- ・ 引き続きCS向上に向けた取り組みを強化します
- ・ H23 年度に実施した地域CS調査を基に、詳細な分析を行うことにより、地域性や路線特性を考慮した維持管理事業とCS値との関連性をみつけ、CS値向上に効果的な事業を把握することにより効率的な事業の実施に努めていきます。

《参考》CS値と他のアウトカム指標との関連性

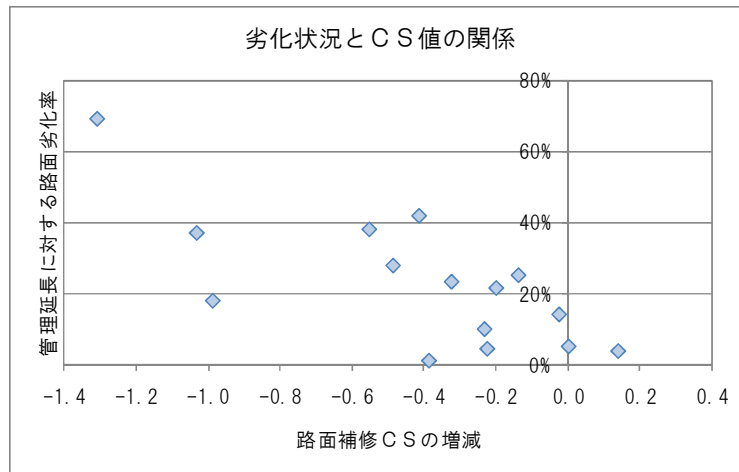
● 渋滞対策関係CSと渋滞損失時間の関連性

- ◆ 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。
- ◆ H22 までは交通集中による渋滞が減少した路線区間はCS値が向上
- ◆ H23 においては交通集中渋滞によりCS値が連動せず交通集中以外の工事渋滞・料金所渋滞によりCS値が変動していると推察される。



● 路面関係CSと舗装劣化状況の関連性

- ◆ 舗装劣化率が高いほどCS値が低下している傾向
- ◆ 東日本大震災の影響により舗装劣化量が増加しCS値が低下したものと推察される



3. 平成24年度目標一覧

【全国路線網】

アウトカム 指標	定義	単位	H23 年度 実績値	H24 年度 目標値
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	604.3	658.7
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)	54	60
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 ^千 。	【速報値】 6.7	6.7
道路構造物保全率 (舗装)	舗装路面の健全度を表す車 線の延長比	%	92.2	96.8
道路構造物保全率 (橋梁)	橋梁の健全度を表す比率	%	88.1	89.9
橋脚補強完了率	耐震補強を必要とする橋脚 の完了割合	%	99.8	100
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	3.6