名古屋高速道路

交通安全対策の取り組み

2024. 07

― 目　　次 ―

はじめに 1

１章　交通事故発生状況 2
1. 交通事故の推移 2
2. 事故形態別事故発生状況 3

２章　逆走・誤進入事案発生状況 4
1. 逆走・誤進入事案発生状況 4
2. 誤進入事案発生状況 4

３章　交通安全対策の考え方 6
1. 事故対策箇所の抽出 6
2. 事故発生要因の分析と安全対策の立案・実施 6
3. 安全対策による効果の評価と改善 7
4. 類似箇所への横展開 7

４章　具体的な対策内容 8
1. カーブ区間における対策 8
2. JCT 合岐部における対策 10
3. JCT 分岐部における対策 13
4. 入口合流部における対策 16
5. 交通安全啓発活動の実施 18
6. 新たな分析と知見に基づく対策 19

５章　逆走・誤進入対策 20
1. 逆走への対策 20
2. 誤進入への対策 21

６章　まとめ 23
・安全対策の着実な推進 23
＜参考＞ 23

はじめに

名古屋高速道路公社は、1970 年 9 月 24 日に設立され、1979 年 7 月 25 日に高速 3 号大高線（高辻～大高間 10.9 ㎞）を初めて開通して以降、順次開通区間を拡大し、2013 年 11 月 23 日の高速 4 号東海線の開通により 81.2 ㎞の全線が開通しました。

また、2021 年 5 月 1 日に名古屋第二環状自動車道（名二環）名古屋西 JCT～飛島 JCT 間が開通し名古屋市周辺の高速道路ネットワークが完成すると同時に、中京圏の高速道路料金も整理・統一され、名古屋高速道路は均一料金制から対距離料金制へ移行し新たなスタートを切っています。そのネットワーク機能を十分に発揮し、2023 年度の 1 日あたりの平均通行台数は約 27 万 5 千台となり、今や名古屋都市圏になくてはならない存在となっております。

名古屋高速道路公社は、名古屋高速道路をお客様に安全、安心、快適にご利用頂くため、「交通安全対策の実施」「逆走・誤進入の防止」「交通安全啓発活動の実施」など、総合的な交通安全対策を継続して実施しています。交通状況の変化に応じた事故原因を分析し、継続して対策を実施するとともに、過去に実施した対策の効果を検証し、今後の対策に反映します。また、過去のデータを分析し、交通事故のリスクが高い箇所を算出し、これに基づく事故リスク情報の提供など、新たな取り組みを進めます。

「交通安全対策の取り組み」では、交通事故、逆走・誤進入の発生状況、交通安全対策の考え方、具体的な取り組み内容などをとりまとめました。この交通安全対策の取り組みに基づき、これまでよりさらに進化した交通安全対策などを推進し、いつでも「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、地域社会を支える名古屋高速道路の実現を目指します。

2024 年 7 月

1章　交通事故発生状況

1. 交通事故の推移

2019 年度の日平均交通量は約 27.3 万台であったが、コロナ感染症拡大の影響などにより、2020 年度に日平均交通量は大きく減少に転じました。しかし、2021 年度以降日平均交通量は増加傾向にあり、2023 年度の日平均交通量は約 27.5 万台と、コロナ感染症拡大前の 2019 年度を上回る利用がされています。

一方、2019 年度に発生した交通事故件数は年間 887 件であり、2020 年度以降は日平均交通量の変化に伴い、交通事故件数も同様に推移していますが、日平均交通量が 2019 年度と同程度である 2023 年度の交通事故件数は、これまで実施した交通安全対策などの効果により、年間 775 件となっています。

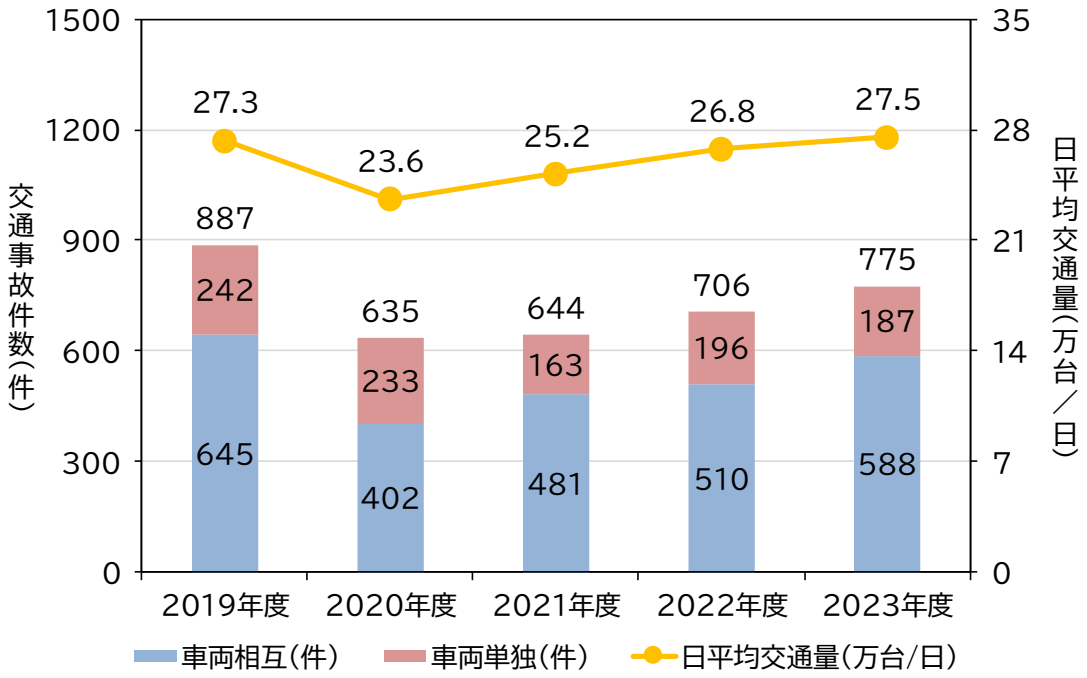


図 1　年度別交通事故件数と日平均交通量の推移

2．事故形態別事故発生状況

車両相互事故は、総事故件数と同様に 2020 年度は交通量に比例して減少しましたが、2021 年度以降は交通量の回復に伴い増加傾向にあります。特に、2023 年度は 2022 年度と比較してさらに増加傾向となっています。特に、交通量の多い高速都心環状線、高速 3 号大高線の合流部付近で多く発生しています。

車両単独事故では、2020 年度から 2021 年度にかけて大きく減少しており、この背景には 2019 年度～2021 年度にカーブ区間（15 箇所）でカラー舗装などの対策を実施した効果の影響が大きく、事故件数の減少に寄与しています。一方で、料金所付近における車両単独事故は 2021 年度から 2022 年度にかけて事故件数は増加傾向にあり、その結果、車両単独事故は 2021 年度から横這いの状況にあります。

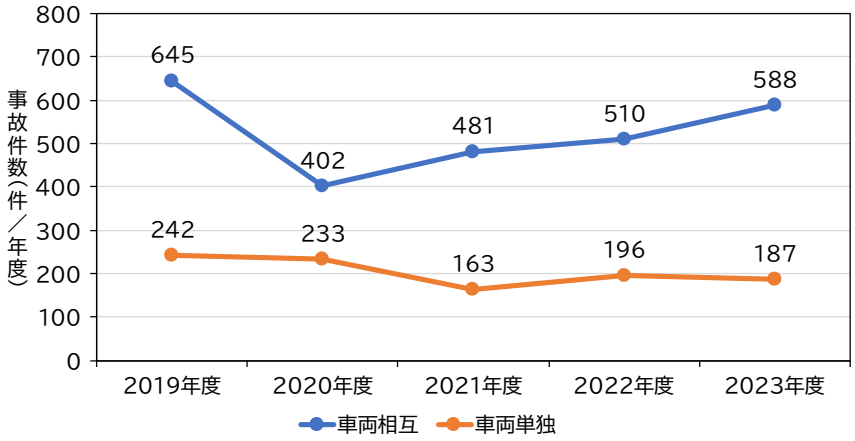


図 2　年度別事故形態の推移

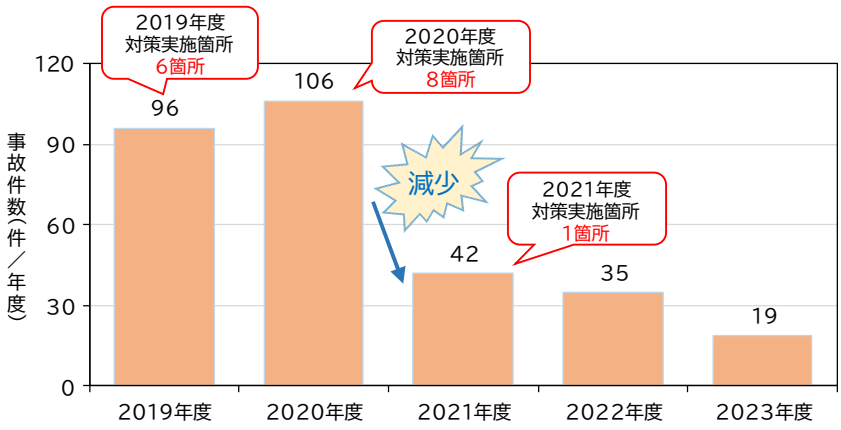


図 3　カーブ対策済箇所（15 箇所）の車両単独事故の推移

2章　逆走･誤進入事案発生状況

1．逆走・誤進入事案発生状況

車両を対象とした逆走件数および原付など、歩行者、自転車などの高速道路を利用できない方の誤進入件数は、2021 年度以降増加傾向にあります。特に、誤進入件数は、近年増加傾向にあり、都市高速道路を管理する上で重要な課題となっております。

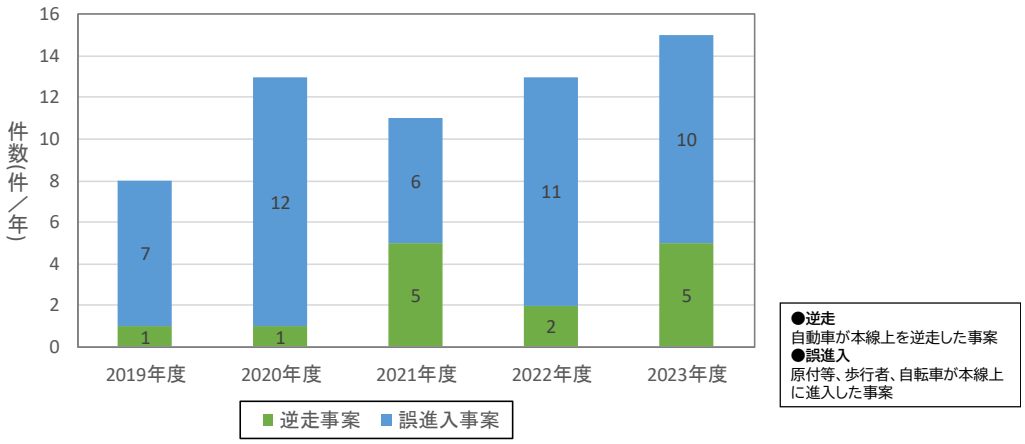


図４　逆走･誤進入事案　発生状況の推移

2．誤進入事案発生状況

(1) 誤進入事案発生状況

原付等、歩行者、自転車などの高速道路を利用できない方の誤進入件数および誤進入未遂件数は、歩行者や原付等の件数が近年増加傾向にあり、特に原付等の件数は半数を占める状況にあります。

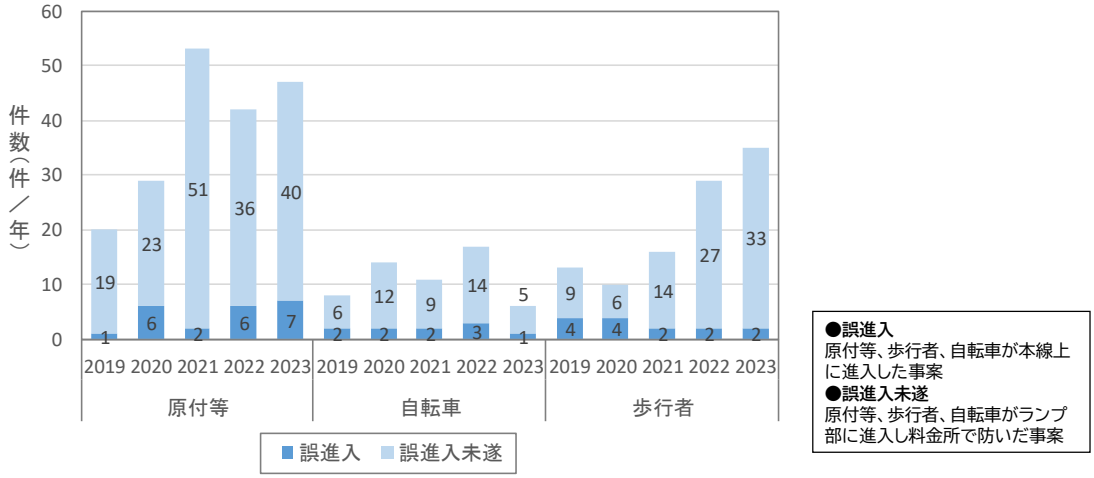


図５　誤進入事案（未遂含む）発生状況の推移

(2) 属性別誤進入発生状況

原付等では、若い世代（10～30 代）の誤進入が多く、約 8 割を占めています。誤進入の理由は「スマホナビによる進入」が多い状況となっています。

自転車・歩行者では、高齢者（60 代以上）の誤進入が多く、約 6 割を占めています。誤進入の理由は「道間違え・認知症疑いなど」が多い状況となっています。

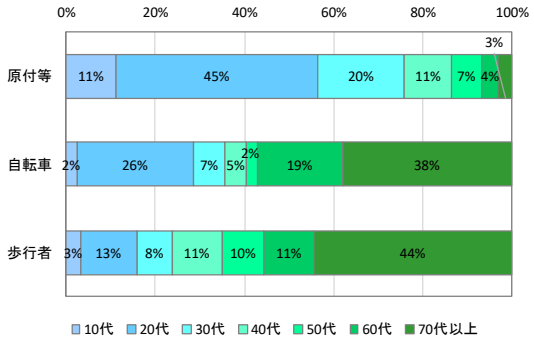


図 6　誤進入当事者の年代（年代不明除く）

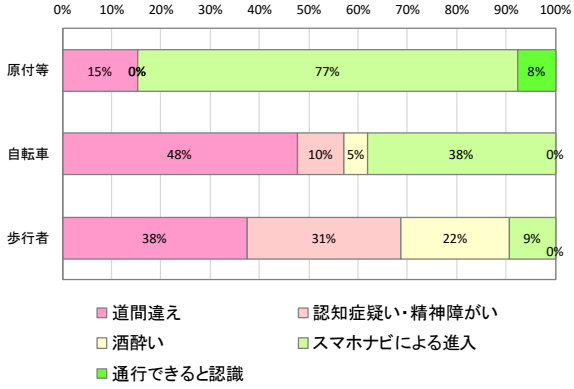


図 7　理由別誤進入件数（理由不明除く）

誤進入した当事者について日本人、外国人別にみると、2021 年度以前は誤進入事案の約 4 割が外国人であり、2022 年度は、外国人による立入が減少しており、外国人比率が前年の約半分となっています。

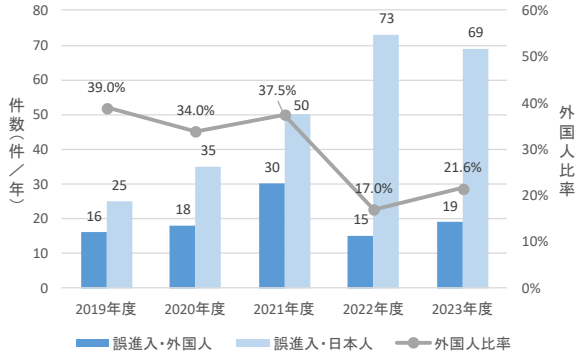


図 8　誤進入当事者（日本人・外国人）

3章　交通安全対策の考え方

名古屋高速道路公社では、お客様に安全・安心・快適に名古屋高速道路をご利用いただくため、総合的な交通安全対策を継続して実施しています。

交通状況の変化に応じた事故原因を分析し、継続して対策を実施するとともに、PDCA の観点から実施した対策に対し効果検証を実施し、効果が不十分な対策においては原因を分析の上、追加対策を実施するとともに、効果の得られた対策については類似箇所に対し横展開を図るなど今後の対策に反映しています。

また、過去のデータ分析・解析から事故リスクの高い箇所を算出し、これに基づく事故リスク情報の提供など、新たな取り組みについても並行して進めます。

1. 事故対策箇所の抽出

最新の事故発生状況を対象に各路線を区間別に集計のうえ、事故件数の多い区間に着目し、事故対策箇所を抽出します。

抽出にあたっては、名古屋高速道路本線を主に出入口部、JCT 間を目安に約 350 区間に分け、前年に発生した交通事故（人身事故+物損事故）を対象に、事故件数の多い区間をリストアップします。

また、近年の名古屋都市圏の高速ネットワークを含めた交通状況の変化に着目し、優先的に対策が必要な箇所を事故対策箇所として抽出します。

2. 事故発生要因の分析と安全対策の立案・実施

事故対策箇所を抽出した後、事故発生状況及びその背景にある事故を誘発する道路交通環境との因果関係について、カメラ映像の動画解析や事故当事者アンケート、ETC2.0 プローブデータのビッグデータなどを活用した詳細な分析を行い、事故発生要因を特定します。事故発生要因に対応した事故対策を実施することにより、効率的・効果的な事故削減が期待できます。

対策の立案にあたっては、これまでに実施された対策の効果検証結果を踏まえ、効果の得られた対策を取り入れるほか、事故発生要因の除去・緩和が期待される新しい知識や知見に基づく対策も取り入れます。

また、近年社会問題となっている高速道路の逆走や歩行者・自転車などの誤進入などについては、個別に対策を検討します。

3. 安全対策による効果の評価と改善

これまでに安全対策を実施した区間に対しては、対策の効果を継続的に評価します。

特に、新たな安全対策に関する取り組みについては、カメラ映像の動画解析や ETC2.0 プローブデータを活用し、対策前後の交通状況などの変化を早期に把握し、事故発生要因の除去・緩和ができているか検証します。

対策に効果がみられない、または効果が低下してきた場合は、追加の対策や対策方法の改善について検討します。

4. 類似箇所への横展開

効果が確認された対策については、同様の道路構造および事故発生要因を持つ類似箇所に対し、対策を進めることで、横展開を図り事故削減に取り組みます。

4章　具体的な対策内容

1. カーブ区間における対策

(1) 対策の目的

カーブ区間では、直線区間に比べ、特に雨天時に速度超過が原因となる施設接触などの事故が発生しやすい状況にあります。

このため、速度超過の車両に対し、カーブ区間における速度超過の抑制や横滑りの抑制を目的とした対策を行っています。

(2) 対策内容

カーブを有する事故多発区間として 15 箇所を選定し、重点的な対策を実施しております。

速度超過を抑制するため、減速路面標示や矢羽根標示、注意喚起看板などの設置を行い、ドライバーにカーブ手前で減速を促し、カーブ区間に赤色のカラー舗装により注意を喚起しています。

また、滑り止め効果の期待できる舗装の導入などの対策を行っています。

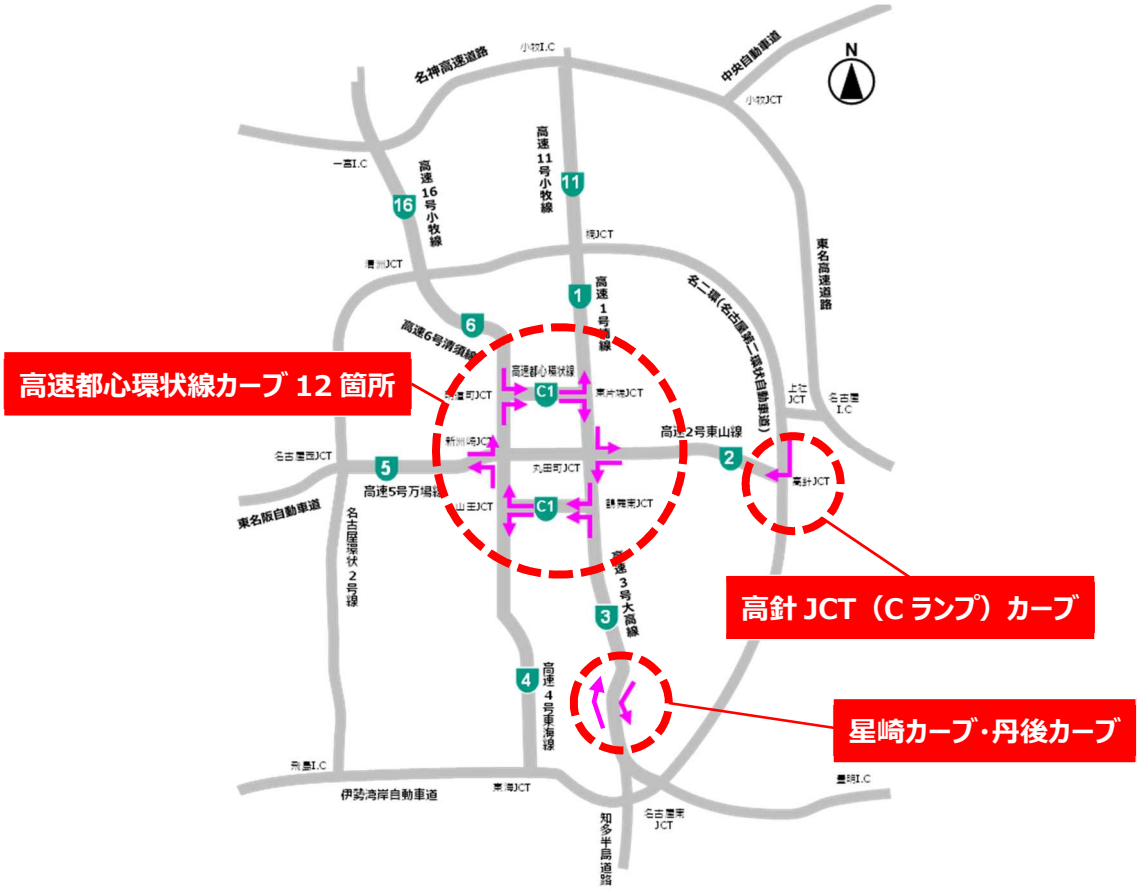


図 9　カーブ区間を有する事故多発区間（15 箇所）の位置図

図 10　カーブ区間における対策状況

(3) 対策の効果

カーブ区間への対策については、2019 年度～2021 年度において重点的に対策を実施しており、カーブ区間（15 箇所）における車両単独事故が 2020 年度までは 100 件前後で推移していたものが、2021 年度には約 40 件まで大幅に減少し、その後も対策効果は継続しています。

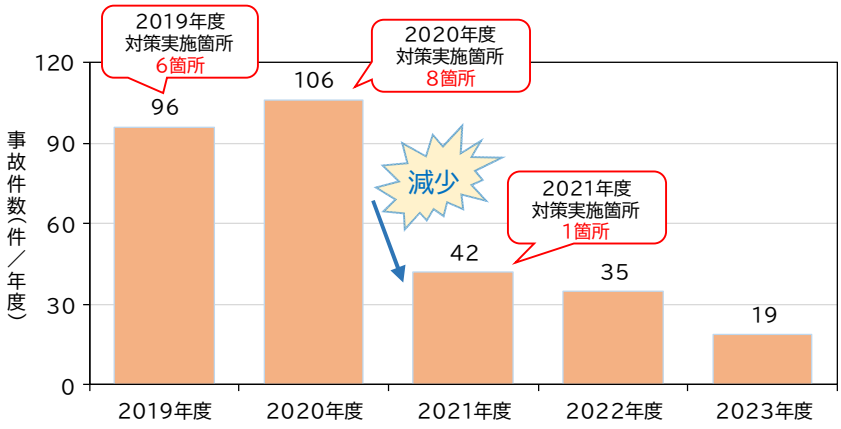


図 11　カーブ対策済箇所（15 箇所）の車両単独事故発生件数の推移

(4) 今後の方針

今後、対策効果の持続性を検証し、カーブ区間における事故形態・交通量・渋滞状況などを把握しながら、事故要因分析と追加対策を充実させ、カーブ区間における安全対策の効果を高い水準に保ちます。

2. JCT 合流部における対策

(1) 対策の目的

高速都心環状線における JCT 合流部では、合流直後に各車線から車線変更が発生し、車両の輻輳化が形成され、事故の原因となっています。

一方で JCT 間の延長は十分あることから、JCT 合流直後に車線変更を行わなくてもその先で余裕を持って車線変更を行っていただけるよう、車線変更の必要性が低い車両に対し、車線変更の抑止を目的に、名古屋高速道路では初となる「車線キープグリーンライン」の導入、路面標示や看板の設置など、総合対策を実施しています。

(2) 対策内容

高速都心環状線や高速 3 号大高線では交通量が多く、これらの路線では、交通事故も多く発生しています。特に高速都心環状線・鶴舞南ＪＣＴ合流部では、2019～2021 年度において 47 件の交通事故が発生するなど、名古屋高速道路の中でも、特に交通事故が多く発生している箇所です。これまで、鶴舞南ＪＣＴ合流部では車両衝突事故の削減を図るため、2018 年に第 2 車線と第 3 車線の区画線にエスコートラインを追加するなど、車線変更の抑制を目的とした交通安全対策を実施してきましたが、依然として交通事故が発生していました。そこで更なる対策として、合流直後の車線変更を抑止するため、車線変更の必要性が低い第 1 走行車線に対し、車線の両サイドにグリーンラインを設置した「車線キープグリーンライン」を 2022 年 11 月に導入しました。併せて、「車線キープグリーンライン」の目的を周知するため、設置区間手前には啓発看板を設置しています。

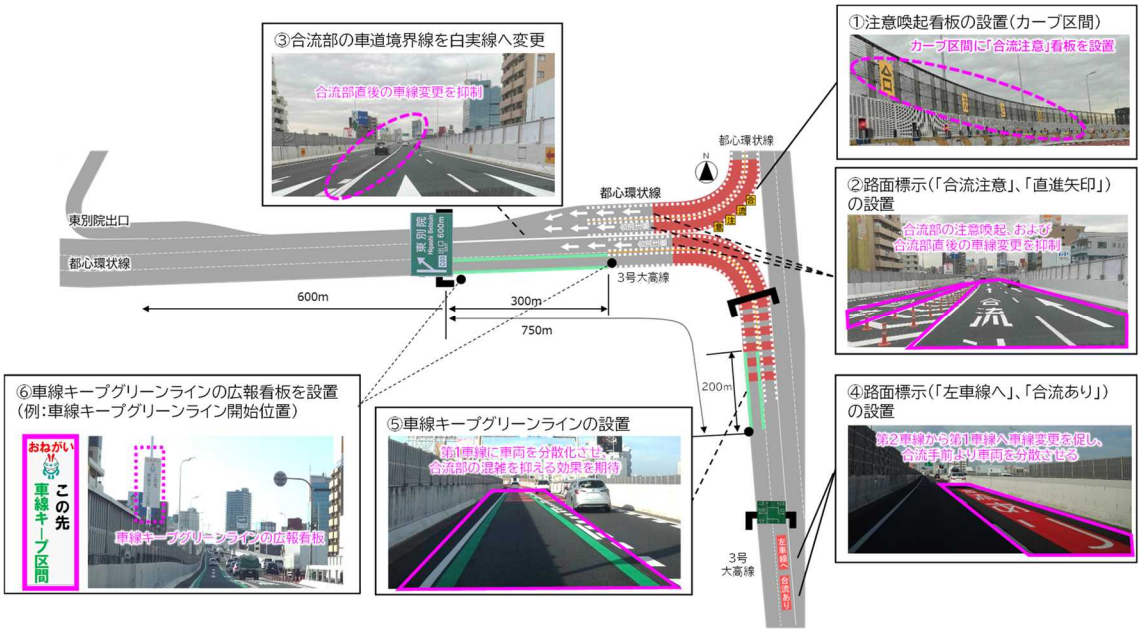


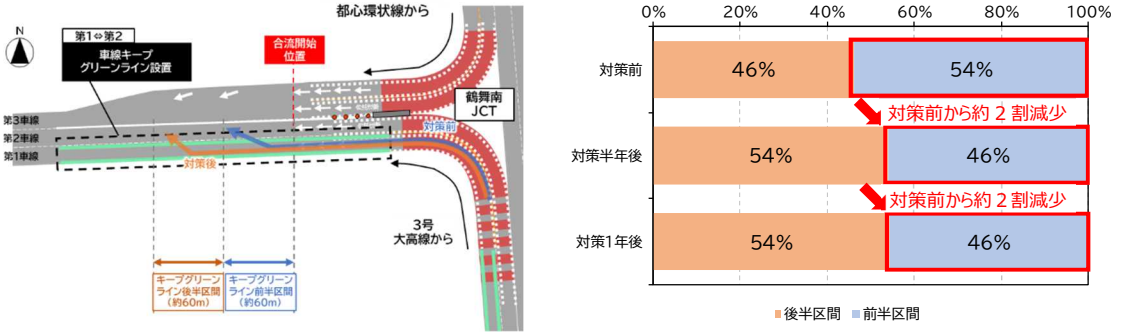
図 12　車線キープグリーンラインの対策実施概要（事例：鶴舞南 JCT 合流部）

(3) 対策の効果

「車線キープグリーンライン」に関しては、対策後、合流直後の車線変更が減少していることが確認できております。また、これに伴い、合流部での交通事故件数も減少傾向にあります。

a) 第１車線からの車線変更の変化（高速 3 号大高線から）

JCT 合流後の第 1 車線を走行する車両の車線変更の状況をみると、「車線キープグリーンライン」の前半区間（合流直後）での車線変更割合が約 2 割減少しており、合流直後の無理な車線変更が減少しています。

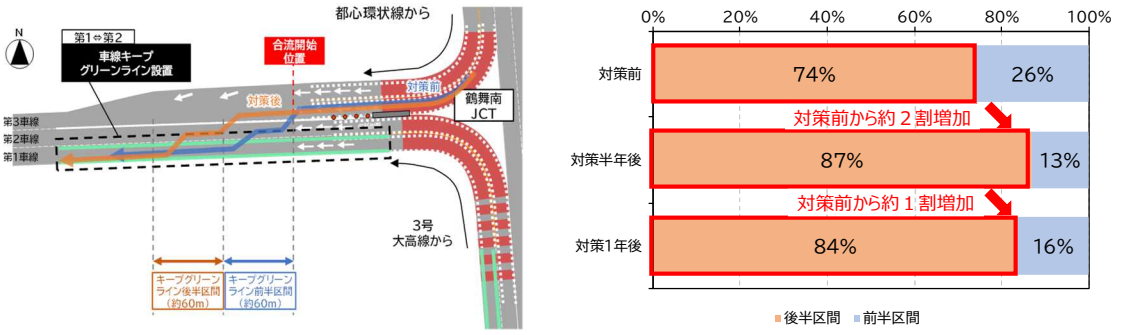


※カメラ映像の動画解析結果

図 13　第 1 車線からの車線変更区間割合の変化

b) 第１車線への車線変更の変化（高速都心環状線から）

JCT 合流後の第 1 車線への車線変更の状況についてみると、「車線キープグリーンライン」の後半区間での車線変更割合が 1 割以上増加しており、合流直後の無理な車線変更が減少しています。

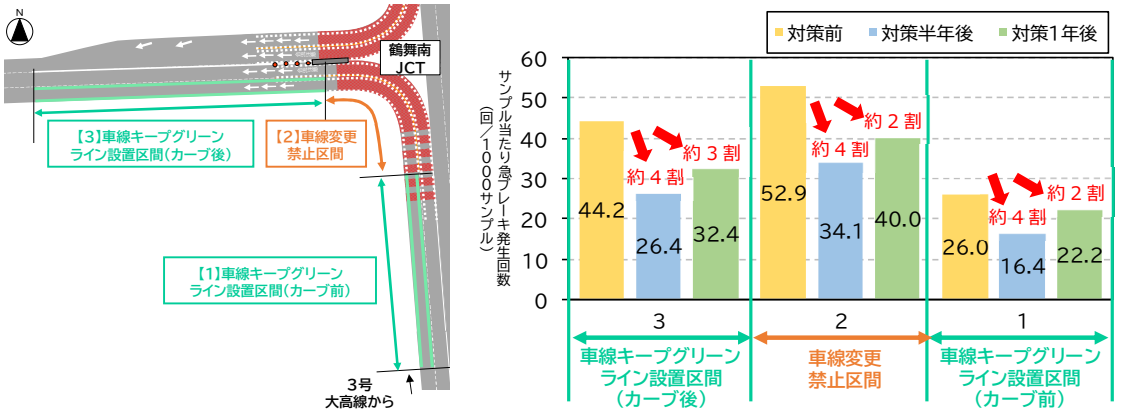


※カメラ映像の動画解析結果

図 14　第 1 車線への車線変更区間割合の変化

c) 危険挙動減少効果

「車線キープグリーンライン」の設置区間を対象に ETC2.0 プローブ情報を活用し急ブレーキの発生回数をみたところ、約 2 割の減少効果がみられます。カーブ区間を含めたドライバーへの安全運転行動を促した可能性が考えられます。



※ETC2.0 プローブデータ（高速 3 号大高線から走行するトリップを対象）

図 15　急ブレーキ（-0.3G 以下）発生回数の対策前後の変化率

(4) 今後の方針

「車線キープグリーンライン」に関しては、合流直後の車線変更が減少するなど一定の効果が確認されていますが、中京圏初の導入事例であることから、対策意図の認知向上を図り、更なる効果発現を図ります。

今後は、対策効果について詳細な分析を進めつつ、他の JCT 合流部においても「車線キープグリーンライン」の導入検討を行い、JCT 合流部の事故削減を目指します。

3．JCT 分岐部における対策

(1) 対策の目的

高速都心環状線は 3～4 車線の多車線道路であるため、どの車線がどの方向に向かうのか行先方面について事前に把握しておかないと、JCT 分岐部手前において急ハンドルによる車線変更が発生し、交通事故の危険性が高まります。

このため余裕を持った車線変更を促すことを目的とした案内標識や路面標示での事前案内の見直しなどの対策を行っています。

(2) 対策内容

JCT 分岐部での急な車線変更を避け、余裕を持った車線変更を促すため、できるだけ手前から行先方面が把握できるよう案内標識や路面標示などの設置位置や表示内容を見直しています。

また、JCT 分岐部手前では高速都心環状方面とその他の方面の違いがわかるよう、高速都心環状方面を対象にカーブ区間における減速を促す注意喚起も兼ねて、赤色の減速路面標示を設置しています。

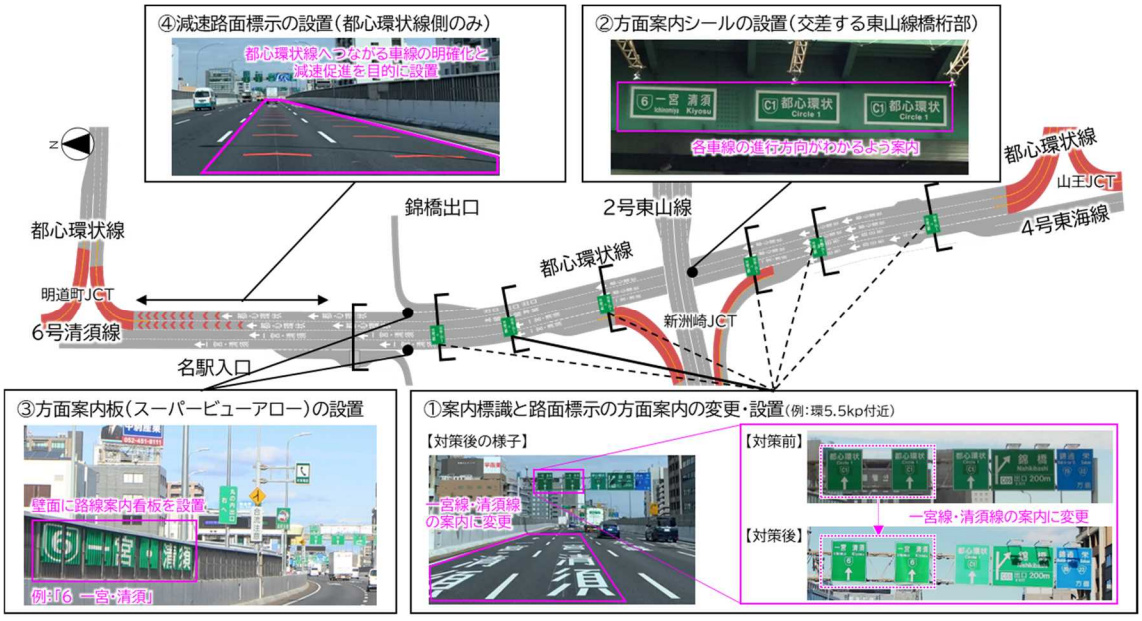


図 16 JCT 分岐部における対策実施概要（事例：高速都心環状線（山王 JCT~明道町 JCT 間））

(3) 対策の効果

高速都心環状線の山王 JCT～明道町 JCT 間を対象に、2022 年度に案内標識などの見直しを行った結果、分岐部付近での急な車線変更の減少効果が確認されたほか、車線分担率が平準化されるなどの効果が確認され、結果として対策後の事故件数は減少傾向にあります。

a) 車線変更状況(第 2 車線～第 3 車線間)の変化

明道町 JCT 手前区間（名駅入口～明道町 JCT 間）における高速 6 号清須線方面の第 2 車線と高速都心環状線方面の第 3 車線の車線変更状況をみると、混雑時および渋滞時ともに第 2 車線から第 3 車線の車線変更回数に約 3 割の減少効果がみられ、JCT 手前での車線変更が減少したことが確認できました。

＜混雑時の車線変更回数(15-17時)＞　(回数/2時間)

		区間1	区間2	区間3	区間4	区間5	区間6	区間7	計
第3車線→第2車線	対策前	4	5	18	6	6	12	15	66
	対策後	0	6	11	4	10	3	12	46
	変化量	-100%	20%	-39%	-33%	67%	-75%	-20%	-30%
第2車線→第3車線	対策前	4	56	134	149	155	11	22	531
	対策後	1	20	50	112	141	13	17	354
	変化量	-75%	-64%	-63%	-25%	-9%	18%	-23%	-33%

減少傾向

＜渋滞時の車線変更回数(17-18時)＞　(回数/時間)

		区間1	区間2	区間3	区間4	区間5	区間6	区間7	計
第3車線→第2車線	対策前	2	5	2	1	5	8	2	25
	対策後	2	3	7	0	0	4	3	19
	変化量	0%	-40%	250%	-100%	-100%	-50%	50%	-24%
第2車線→第3車線	対策前	4	12	40	56	88	17	18	235
	対策後	1	12	22	53	71	4	11	174
	変化量	-75%	0%	-45%	-5%	-19%	-76%	-39%	-26%

減少傾向

図 17　明道町 JCT 分岐部付近の車線変更状況の変化

b) 車線分担状況の変化

明道町 JCT 手前区間での車線分担状況の変化をみると、特に渋滞時において第 3 車線の分担率が減少し、第 2 車線と第 4 車線の分担率の増加がみられました。

行先方面について手前から案内を促したことで、高速 6 号清須線方面へ向かう車両が事前に第 2 車線に車線変更したものと考えられます。また、第 3 車線と第 4 車線に減速路面標示の注意喚起対策を実施したことで、高速都心環状線方面へ向かう車両については渋滞し、追突事故の危険性が高い第 3 車線を避け、比較的流れのよい第 4 車線に車線変更したものと考えられます。

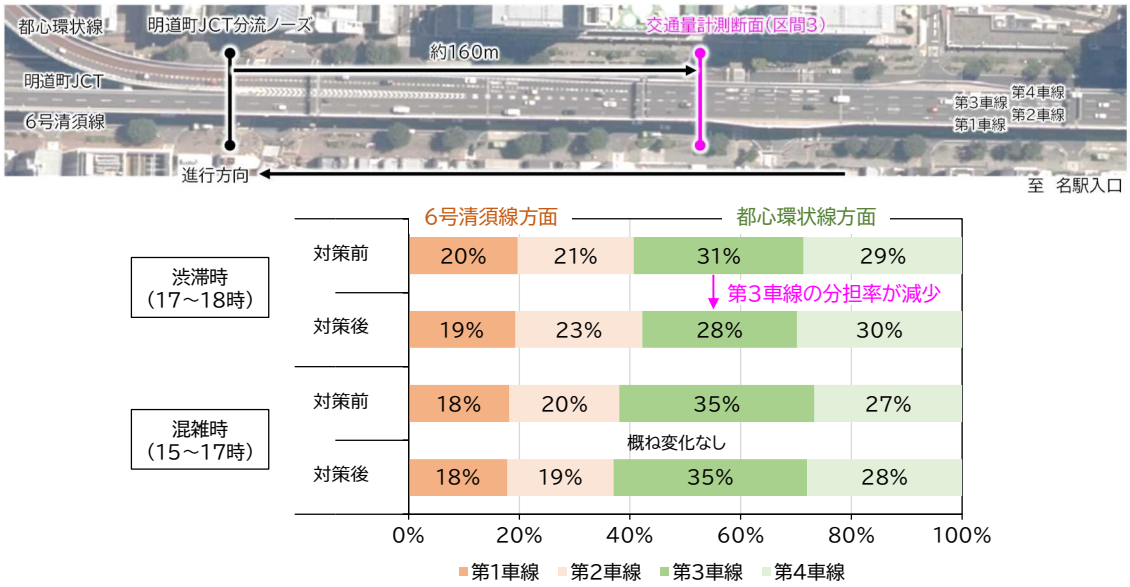


図 18　明道町 JCT 分岐部付近の車線分担状況の変化

(4) 今後の方針

今後、明道町 JCT 分岐部直近における急な車線変更に伴う事故発生状況などを踏まえ、他の区間においても、余裕を持った車線変更を促すことを目的に、順次案内標識などの見直しを行う予定です。

また、対策実施箇所においては、対策効果の持続性を検証し、安全対策の効果を高い水準に保ちます。

4. 入口合流部における対策

(1) 対策の目的

入口合流部では、合流車線から本線に合流する際、合流直後に車線変更を行う車両が多く、十分な加速ができていない状況で合流するため、本線走行車との速度差が生じ、追突事故などの危険性が高くなっています。また、合流直後の車線変更は本線走行車にとっても、事前に合流車の状況を十分に把握することが難しいため、咄嗟の対応が難しい状況となっています。

このため、合流車線をできるだけ走行し、十分な加速を行い、安全を確認した上で合流することを促すことを目的とした対策を行っています。

(2) 対策内容

合流車線に大型矢印路面標示（矢印の向きを前半区間は直進方向、後半区間は合流方向）を設置し、合流車線後半区間で合流を促す対策を実施しています。併せて、本線走行車に対しても、合流車線と接続する走行車線において「合流注意」の路面標示を設置し、注意喚起を図っています。

＜入口合流部対策実施箇所（6 箇所）＞

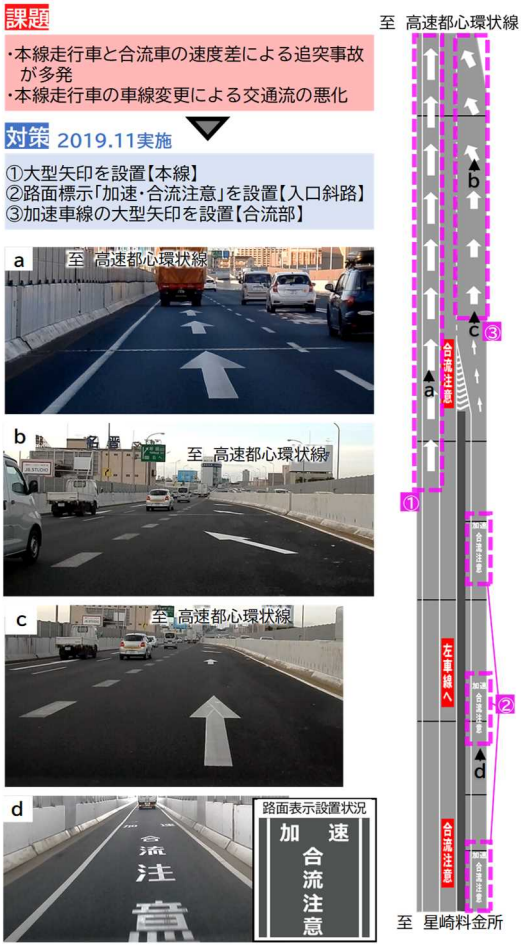


図 19　入口合流部における対策実施概要（事例：笠寺入口）

(3) 対策の効果

笠寺入口合流部における対策により、合流直後の車線変更が減り、合流車線の後半部で車線変更する車両の割合が増えたため、スムーズに合流する状況が確認できております。また、これに伴い、合流部での交通事故件数も減少傾向にあります。対策効果があったことから、類似する他の 5 箇所へ事故対策の横展開を図りました。

a) 本線への合流位置の変化

本線合流位置の変化をみると、直線部後半または先端部での合流割合が対策前に比べ約 1 割増加するとともに、合流直後の無理な車線変更が減少しています。また、対策から 2 年傾向以降も傾向はほぼ横ばいの状況にあり、効果が持続しています。

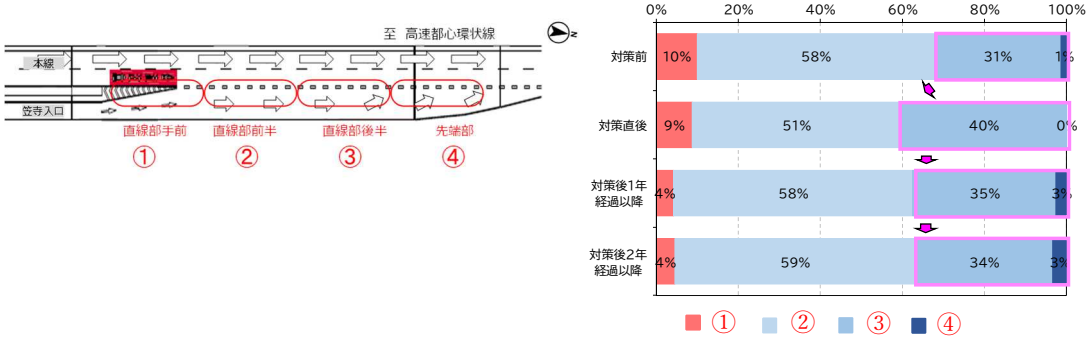


図 20 本線への合流位置割合の変化（事例：笠寺入口）

b) 本線と合流車線の速度差

本線と合流車線の速度差の変化をみると、合流車線の平均速度が高くなっていることから、本線との速度差が縮まっています。また、対策から 2 年経過以降においても傾向はほぼ横ばいの状況にあり、効果が持続しています。

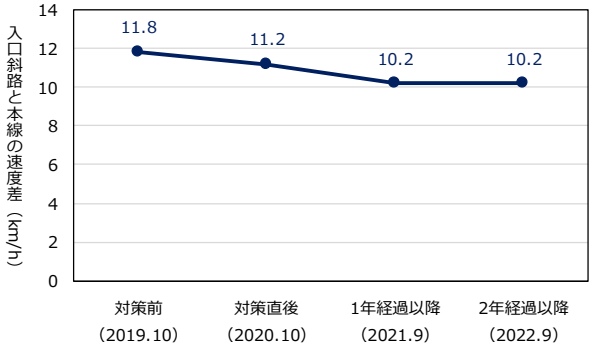


図 21 本線と合流車線の速度状況の推移（事例：笠寺入口）

(4) 今後の方針

今後は、合流に伴う事故発生状況や合流車線の構造などを踏まえ、危険性の高い箇所から順次対策を進め、入口合流部における事故削減を目指します。

5. 交通安全啓発活動

愛知県警察本部と連携した交通安全運動を継続して実施することで、お客様に安全、安心、快適な道路サービスを提供しています。また、県民一人一人の交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践に向けて、最新の傾向に合わせたイベントをＪＡＦ（日本自動車連盟）と連携して開催するなど、新たな啓発活動に取り組んでいきます。

（１）ホームページや横断幕などによる交通安全情報の提供や、季節毎の交通安全啓発運動（春・夏・秋・年末）に合わせ、関係機関と連携して啓発物品を配布しています。

（２）大型連休（ＧＷ・お盆・年末年始）時は、事前にホームページに渋滞予測情報を提供し、お客様に分散利用を呼びかけています。

（３）関係機関と連携した道路情報板による情報提供を実施しています。
「交通安全運動期間　事故ゼロ！お願い！」（2024 年 4 月より実施）

図 22　横断幕による啓発例

図 23　愛知県警本部と連携した交通安全啓発活動

図 24　あいちこうあんフェス 2022 の様子

6. 新たな分析と知見に基づく対策

(1) 事故リスク予測と事故注意警告

看板や路面標示といった固定標示による事故対策は、お客さまが現場に設置されている注意喚起に関する表示に慣れてしまい、注意喚起の効果が徐々に低下することが考えられます。

そこで、この問題を解決するため動的な注意喚起対策の検討を進めます。具体的には、過去の事故発生状況とその背景にある交通状況や道路交通環境に関する情報を基に事故リスクを予測する算定モデルを名古屋大学と共同で研究開発を進めています。

事故リスクの予測結果を踏まえ、事故リスクが一定の基準値を超え事故が起こりやすい場合に限り、可変型情報板で上流側にお知らせする仕組みを構築し、2024 年度には実証実験を行い、効果について検証を行う予定です。

この対策により、前方で事故の危険性が高まっていることを適切なタイミングでお客さまにお知らせすることができるとともに、動的な対策であるため、注意喚起の効果の低下を抑制できることが期待できます。

また、事故リスクの予測結果を有効活用することで、事故リスクの高い箇所におけるパトロールカーを最適に配置するなど、様々な対策についても今後検討を進める予定です。

図 25　交通管理隊車両による事故抑制監視の例

5章　逆走・誤進入対策

1. 逆走への対策

(1) 対策の目的

高速道路における逆走は、重大事故に直結する可能性が高く、衝突された側にも重大な被害をもたらすことから全国的に社会問題となっています。名古屋高速道路においても、高速道路の逆走による事故を無くすことを目的に様々な対策を進めています。

(2) 逆走への対策内容

逆走を防止するため、2019 年度までにすべての出口及び合流部において、路面標示や案内標示の改善などの基本的な逆走対策を完了しました。

逆走対策の基本メニューとして、入口合流部においては、本線と合流車線に大型矢印標示を設置するとともに、壁面に高輝度の矢印板などを設置することで、ドライバーに進行方向を明示する対策を行っています。

図 26　逆走対策の実施状況（入口合流部）

出口部においては、既存の進入禁止看板などを設置するとともに、大型矢印や「高速出口」などの路面標示を設置しています。また 2020 年度までに出口料金所以外の出口部全箇所に「高速出口」の路面標示を設置しています。

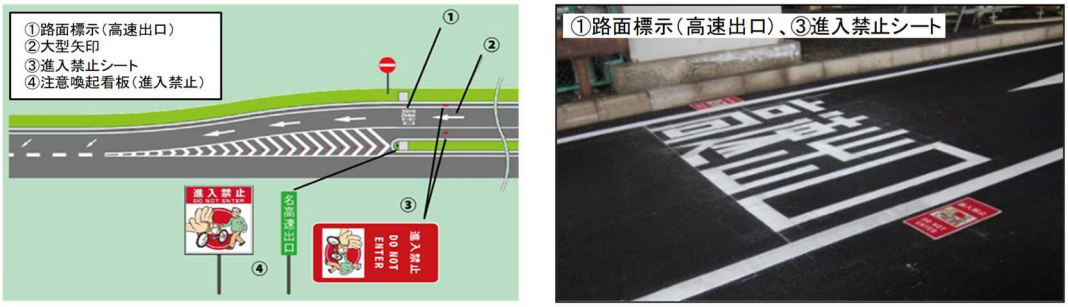


図 27　逆走対策の実施状況（出口部）

2. 誤進入への対策

(1) 対策の目的

都市部を中心に道路ネットワークが形成しているため、歩行者や自転車などが高速道路へ立ち入る誤進入が管理上の課題となっています。

(2) 誤進入への対策内容

誤進入を防止するため、2022 年度中にすべての入口において、路面標示や注意喚起看板の設置などの基本的な誤進入対策を完了しました。

また、誤進入に関しては、近年外国人の原付による誤進入の増加が顕著であったことから、注意喚起看板にはピクトグラムを活用した外国人にも理解しやすいデザインを採用するとともに、外国人に対する注意喚起のためのパンフレット（英語版、ベトナム語版）の配布や SNS を活用した注意喚起などの取り組みを実施しています。

図 28　誤進入対策の実施状況

【英語版】　【日本語版】　【ベトナム語版】

図 29　誤進入防止啓発チラシ

3. 今後の方針

これまで高速出入口部や本線合流部への看板設置、路面標示などにより重大事故につながる可能性の高い逆走・誤進入対策を実施してきましたが、未だ車両の逆走や高速道路への誤進入は増加傾向にあります。

今後は、逆走・誤進入を少しでも早く検知して迅速に対応できるよう、新たに三次元レーザレーダを用いた逆走・誤進入検知警告システムを導入します。この検知警告システムは、逆走・誤進入の検知時に、既設情報板により他の走行車両への注意喚起や、歩行者、自転車に警告を行うことで、更なる事案の減少に努めていきます。

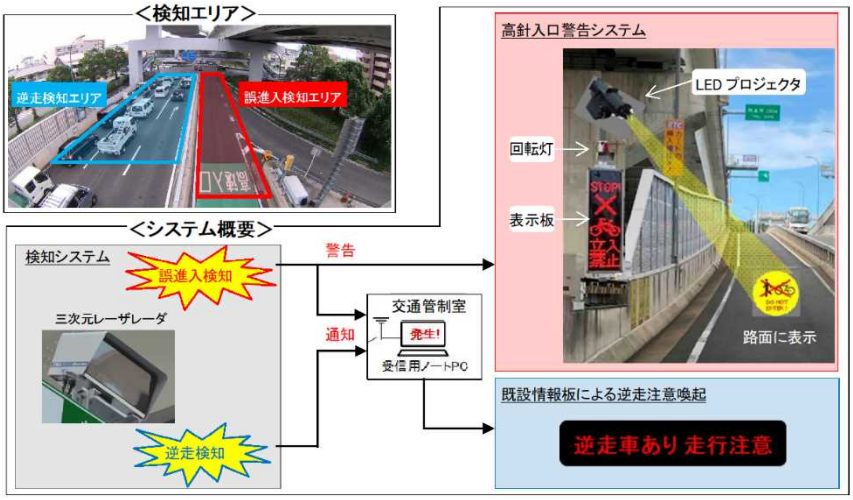


図 30　逆走・誤進入検知・警告システム

6章　まとめ

安全対策の着実な推進

名古屋高速道路公社では、事故の多い区間の交通状況や構造上の特徴、事故発生原因、対策前後における事故発生状況などを分析したうえで、「交通安全対策の取り組み」に掲載する対策を継続して実施してきました。

引き続き、最新の事故発生状況を把握し、料金所付近における車両単独事故や、交通量が多い高速都心環状線などにおける車両相互事故に着目して、検討を進めていきます。

名古屋高速道路公社では、交通安全対策の取り組みに対して、常に認識・共有できる仕組みを社内にて整備することで、対策の実効性を高め、お客さまにより安全・安心・快適な道路を提供できるよう努めます。

＜参考＞

施策・達成目標一覧

項目		施策	目標 2022年度	2023年度	2024年度
第1章　使いやすさ（道路ネットワークの充実・有効活用）					
都心アクセス関連事業の着実な推進	①	新たな出入口・渡り線の整備推進（新洲崎出入口、新黄金出入口、栄出入口、丸田町JCT西渡り線・南渡り線）	→ 着実な事業の推進		
更なる利便性の向上	②	高速道路ネットワークの更なる充実	【名岐道路】→ 事業化に向けた取組み等 【既存ネットワークの更なる利便性向上】→ 検討		
	③	料金施策の推進	→ 検討		
第2章　確かさ（安全・安心の徹底）					
交通安全対策の実施	④	総事故件数	710件	760件	730件
	⑤	死亡事故件数	0件	0件	0件
	⑥	逆走・誤進入による事故件数	0件	0件	0件
	⑦	交通安全啓発活動の実施	→ 計画的に実施		
メンテナンス事業の実施	⑧	大規模修繕完了率	70%	75%	80%
	⑨	計画的な維持補修	→ 計画的に実施		
	新規 ⑩	施設の計画的な更新	→ 計画的に実施		
	新規 ⑪	点検計画に基づく着実な点検の実施	→ 計画的に実施		
	⑫	リフレッシュ工事の着実な実施	→ 毎年度実施		
道路構造物の保全	⑬	県警等との合同取り締まり回数	8回	8回	8回
安定的な業務継続	⑭	実践的な訓練による災害対応力の確保	→ 計画的に実施		
	⑮	業務継続体制の確立	→ 整備		
第3章　走りやすさ（快適なドライブ環境の追求）					
交通事案発生時の迅速な対応	新規 ⑯	要請から現場到着までの民間レッカー車との時間差	50分	50分	50分
降雪・積雪への対策	⑰	本線の通行止め解除時間	24時間以内	24時間以内	24時間以内
	⑱	雪氷作業の効率化の推進	→ 計画的に実施		
道路交通情報提供の充実	新規 ⑲	快適なドライブ環境のための道路交通情報提供	→ 計画的に実施		
交通集中による渋滞への対策	⑳	渋滞対策実施箇所	1箇所	1箇所	1箇所
お客様ニーズにあったサービスの提供	㉑	総合満足度	3.70以上	3.75以上	3.80以上

出典；2022－2024　中期経営計画