

## ＜道路管理に関するアウトカム指標、数値目標＞

より効果的、効率的に事業を執行するための、渋滞緩和・解消といった事業の実施により発生する効果や成果（アウトカム）を表す指標や事業量の数値目標は以下のとおりです。

アウトカム指標	定義	単位	H17年度 (見込値)	H18年度 (目標値)
本線渋滞損失時間	本線渋滞 <sup>※1</sup> が発生することによる利用者の損失時間 <sup>※2</sup>	千台 ・時間/年	3,149	3,128
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	時間/ (Km・年)	81	75
死傷事故率	走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数 <sup>※3</sup>	件/ 億台キロ	10.7 <sup>※4</sup>	10.7 (下回るよう努力)
舗装保全率	舗装路面の健全度 <sup>※5</sup> を表す車線の延長比率	%	82	85
利用時間確保率	道路が利用可能な時間 <sup>※6</sup> の比率	%	99.2	99.7
E T C利用率	E T C導入済み料金所におけるE T C利用者の割合	%	54.9	68.0 <sup>※7</sup>
橋脚補強完了率	古い基準を適用した橋梁で、耐震補強を必要とする橋脚のうち、補強が完了している橋脚基数の割合	%	85	86
顧客満足度	C S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	3.5	3.5 (上回るよう努力)

※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走行速度（25Km/h）の差で算定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。

渋滞損失時間は、1～12月までの暦年の損失時間を示しています。

※3 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を按分しています。

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。

※4 平成16年（1月～12月）の実績値を示しています。

※5 舗装の健全度とは、概ね5年以内には舗装補修を必要としない状態をいいます。

※6 降雨、降雪に因る通行止め（災害、地震等を除く）と、事故や工事による通行止を除く、通行可能な時間をいいます。

利用時間確保率は、1～12月までの暦年の確保率を示しています。

※7 平成19年3月の平均利用率（予定）を示しています。