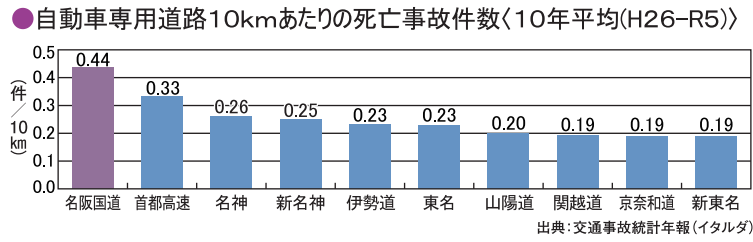


交通事故の抑制へ向けて

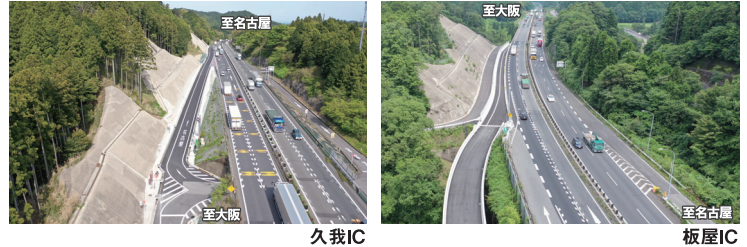
名阪国道の10kmあたりの死亡事故発生件数は、全国の自動車専用道路でワースト1です。交通事故は、インターチェンジ周辺、山間部でカーブの多い関トンネル～加太トンネル周辺で多く発生しています。



交通安全対策(ハード)

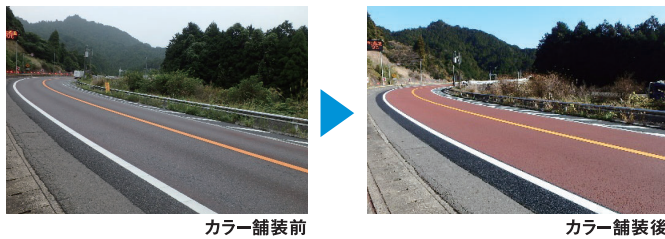
〈インターチェンジの改良〉

名阪国道は旧法令に基づいて整備されており、道路構造令の現行基準に対応するため、インターチェンジの改良を進めています。



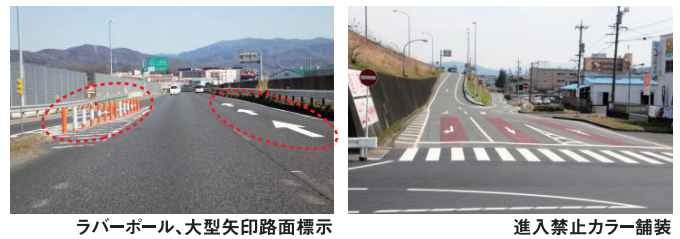
〈カラー舗装による安全対策〉

ドライバーへの更なる注意喚起を図るため、赤色のカラー舗装を実施しています。



〈逆走防止対策〉

重大事故につながる逆走防止対策をインターチェンジで実施しています。



交通安全対策(ソフト)

インターチェンジ変速車線と本線の合流部での注意喚起として、合流車情報板の設置等を進めています。

その他、事故抑制のための注意喚起の看板設置等を進めています。

対策例: 合流車情報板の設置



対策例: LED電光表示板の設置



道路照明施設のLED化

2011年に発生した東日本大震災を境に、省エネ化、維持費の削減等、ローコストとなるLED照明への切り替えを進めています。



道路照明



トンネル照明

長寿命化・耐震対策

名阪国道は、昭和40年の開通後、60年以上が経過しています。また交通量は飛躍的に伸び、大型車も多いため、舗装はひび割れやポットホール(穴ぼこ)等が発生し、橋梁・トンネルにおいても老朽化が進んでいます。そのため、老朽化した名阪国道の長寿命化に向けて、維持補修を実施しています。

また、橋梁の耐震対策などにより災害に強い安心な道路づくりを推進しています。



傷んだ道路



傷んだ橋

〈橋梁耐震対策〉

過去に発生した大地震の教訓を踏まえ、橋梁の橋脚補強や落橋防止などの耐震対策を実施しています。



落橋防止装置

〈長寿命化対策〉

床版補修など舗装の長寿命化対策を実施することで、ひび割れ等の劣化進行を抑制するとともに舗装の耐久性を向上させています。



床版補修