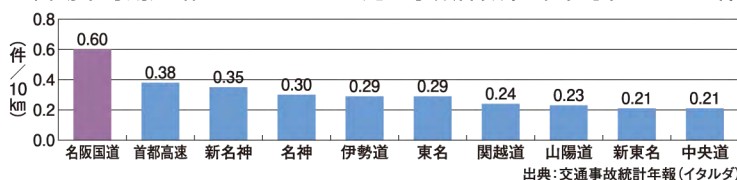


## 交通事故の抑制へ向けて

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。

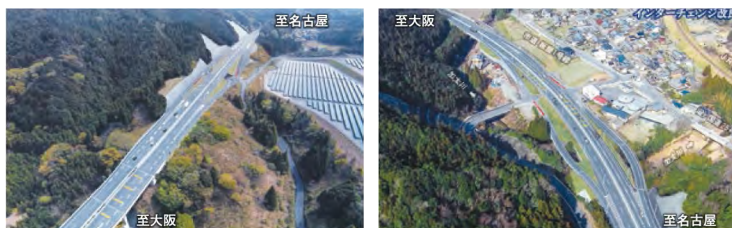
●自動車専用道路10kmあたりの死亡事故件数(5年平均(H26-H30))



### 交通安全対策(ハード)

#### 〈インターチェンジの改良〉

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等を進めています。



久我IC(完成予想パス)

板屋IC(完成予想パス)

#### 〈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。



カラー舗装前



カラー舗装後

#### 〈逆走防止対策〉

重大事故につながる逆走防止対策を全てのインターチェンジで実施しています。



ラバーボール、大型矢印路面標示



進入禁止カラー舗装

### 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。

また、道路利用者に国道25号名阪国道を安全に走行して頂くために「名阪国道セーフティマップ」を作成し、配布していきます。

対策例:合流車情報板の設置



名阪国道セーフティマップ



### 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、50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〉

阪神大震災などの教訓を踏まえ、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

#### 〈路面段差対策〉

巨大地震により、橋梁などの背面に段差が発生し、交通に支障がおきないように、踏掛版やプレキャスト版を設置する段差対策を実施しています。



踏掛版工完成