

**高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等
(他1路線)に関する維持、修繕その他の管理の報告書**

平成30事業年度

令和元年8月



目 次

はじめに 平成30年度の管理の報告にあたって	4
第1章 基本方針・管理の水準等	5
1. 基本方針	5
2. 管理の水準	6
3. アウトカム指標について	6
4. 対象路線	7
第2章 維持管理の業務内容	8
1. 高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み	8
1-1. 「高速道路リニューアルプロジェクト」として特定更新等工事の推進	9
1-2. 橋梁の耐震補強対策の推進	11
1-3. 点検から維持・修繕にいたるメンテナンスサイクルの着実な実行	12
1-3-1. 道路構造物・施設物の点検実施状況	12
1-3-2. 道路構造物の修繕状況	15
1-3-3. 安全な走行環境の提供	18
1-3-4. 道路施設設備の長寿命化への取組み	20
1-3-5. トンネル内照明設備の更新	21
1-4. 重量違反車両の取締強化	23
1-5. シームレス料金や渋滞対策など、高速道路を「賢く使う」取組みの推進	27
1-5-1. ETC2.0普及促進への取組み	27
1-5-2. 渋滞対策の推進	30
1-5-3. 路上工事に伴う規制時間及び渋滞の削減	35
1-5-4. ガソリンスタンド空白区間の解消	39
1-6. 逆走防止や暫定2車線区間などの交通事故対策の推進	40
1-6-1. 交通事故対策等の推進	40
1-6-2. 逆走防止対策の推進	45

1 - 6 - 3. 人等の立入防止対策の推進	49
1 - 7. 大規模災害などに備えた高速道路の機能強化への取組み	52
1 - 7 - 1. 大規模災害への備え	52
1 - 7 - 2. 災害で被災した道路の早期確保	55
1 - 7 - 3. 東日本震災により被災した盛土と類似する盛土の補強対策	56
1 - 7 - 4. 通行止め時間の抑制	57
1 - 8. 高速道路の維持業務及び管理業務	59
1 - 8 - 1. 維持業務	59
1 - 8 - 2. 管理業務	65
2. 安全・快適を高める技術開発の推進	68
2 - 1. 点検の高度化	68
2 - 2. 高速道路リニューアルプロジェクトに資する技術の構築	69
2 - 3. 交通安全対策の推進を支援する道路インフラ技術の構築	69
3. 社会・経済の変化も見据えた地域活性化への貢献	70
3 - 1. 地域の特色を生かすとともに、より快適にご利用いただけるようなエリアづくり	70
3 - 1 - 1. 地元のお客さまのサービスエリア利用	70
3 - 1 - 2. 地域と連携したイベントの開催	72
3 - 2. 事業活動を通じた地域の課題解決	74
3 - 2 - 1. 跨道橋の維持管理の取組み	74
3 - 2 - 2. 占用許可手続きの適切な実施	75
3 - 2 - 3. 沿道環境への配慮	77
3 - 3. 地域活性化に向けた取組み	77
3 - 3 - 1. スマートインターチェンジ整備の推進	77
3 - 4. 高速道路の需要を高める取組みや訪日外国人旅行者の受入環境の整備	78
3 - 4 - 1. 道路の利用促進	78
3 - 4 - 2. 企画割引の拡充	79
3 - 4 - 3. ナンバリング対応の推進	82
4. 社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化	83
4 - 1. 維持管理に関する満足度の向上	83

4 - 2. 生産性向上の取組み	87
4 - 3. 10年後の保全・サービス事業運営のありたい姿の実現	88
4 - 4. 建設コスト削減の取組み	88
第3章 各種データ集	90
1 - 1. 高速道路管理業務の成果（アウトカム指標一覧）	90
1 - 2. 計画管理費及び修繕費(債務引受額)等の実績	94
(1) 計画管理費の実績	94
(2) 修繕費（債務引受額）の実績	96
(3) 特定更新等工事費（債務引受額）の実績	97
1 - 3. 道路資産等データ	98
(1) 道路構造物延長	98
(2) その他のデータ	98
(3) ETC利用率（平成31年3月）	99
(4) 平成30年度の気象状況（降雨記録）	100
(5) 平成30年度の気象状況（降雪記録）	102
(6) 代表地点の累計降雪量	103
(7) 緑のリサイクル	104
(8) 清掃に伴う発生材のリサイクル	104

はじめに 平成30年度の管理の報告にあたって

昭和38年の名神高速道路の開通を皮切りに日本の高速道路ネットワークは順次拡大し、我が国の社会・経済や国民生活を支える重要なインフラとなりました。この間、日々の構造物の点検や損傷の補修、高機能舗装の施工などの走行環境の改善、橋梁の耐震補強による大規模地震への備えなど、最新の技術を導入しながら高速道路の維持管理に努めてきました。

当社は、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を24時間365日お届けし、次世代に引き継いでいくために、定期的な点検と点検結果を踏まえた適切な措置を行います。これに加え、構造物の大規模な取替えや補強などのリニューアルプロジェクト、耐震補強対策などを一体的かつ計画的に実施し、高速道路の安全性と信頼性を高めていきます。

第1章 基本方針・管理の水準等

1. 基本方針

高速道路は、人々の生活に深く根ざし、永く将来にわたり我が国の文化・産業の発展に寄与する重要な社会基盤です。当社グループは、安全で安心・快適にご利用いただけるサービスを24時間・365日提供するとともに、経営方針である「(1)高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取り組み」、「(2)安全・快適を高める技術開発の推進」、「(3)社会・経済の変化も見据えた地域活性化への貢献」、「(4)社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化」を踏まえた、高速道路ネットワークの整備、リニューアルプロジェクトによる老朽化対策、ICTを活用する技術開発、地域活性化や生産性向上などの社会課題の解決に取り組み、社会の信頼と時代の要請に応え続けながら、更なる高みをめざして挑戦し続けています。

■経営理念・私たちの役割

私たちは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を24時間365日お届けするとともに、高速道路ネットワークの効果を、次世代に繋がる新たな価値へ拡げることにより、地域の活性化と暮らしの向上、日本の社会・経済の成長、世界の持続可能な発展に貢献し続けます。

■私たちの基本姿勢

私たちは、「6つの基本姿勢」の実践を通じてNEXCO中日本グループの企業価値を高め、ステークホルダーの皆さまの期待に応えます。

- | | |
|-----------------|-----------------|
| 1. お客さま起点で考える | 4. 効率性を追求する |
| 2. 現場に立って考え行動する | 5. 時代に即して進化し続ける |
| 3. 経験と知見を結集する | 6. 社会の課題と向き合う |

■経営方針と主要施策

1. 高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取り組み
「高速道路リニューアルプロジェクト」として特定更新等工事の推進
橋梁の耐震補強対策の推進
点検から維持・修繕にいたるメンテナンスサイクルの着実な実行
重量違反車両の取締強化
シームレス料金や渋滞対策など、高速道路を「賢く使う」取り組みの推進
逆走防止や暫定2車線区間などの交通事故対策の推進
大規模災害などに備えた高速道路の機能強化への取り組み
10年先を見据えた保全・サービス事業運営の改革の推進
2. 安全・快適を高める技術開発の推進
点検の高度化
高速道路リニューアルプロジェクトに資する技術の構築
交通安全対策の推進、交通渋滞の緩和のためのICT活用及び自動運転を支援する道路インフラ技術の構築
3. 社会・経済の変化も見据えた地域活性化への貢献

地域の特色を活かし、様々なニーズをとらえた特徴と魅力あるサービスエリアづくり
事業活動を通じた地域の活性化
地域活性化に向けた取組み
高速道路の需要を高める取組みや訪日外国人旅行者の受入環境の整備

4. 社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化

人財の育成
生産性の向上

2. 管理の水準

会社は、高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等に関する協定第13条等に基づき、道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕その他の管理(以下、「維持管理」という。)を行い、もって一般交通に支障を及ぼさないよう努めるため、別添参考資料「維持、修繕その他の管理の仕様書(以下、仕様書という。)」により、各々の業務の作業目的と作業水準を設定しています。

なお、仕様書に記載している管理水準は、通常行う標準的な管理水準を記載したものであり、繁忙期や閑散期、気象条件、路線特性など現地の状況に則した対応を図るために現場の判断において変更することがあります。

3. アウトカム指標について

アウトカム指標とは、ご利用いただくお客さまの視点に立って、高速道路の利便性や安全性などの成果を分かりやすく示すための指標です。この指標も参考に事業の成果を評価し、高速道路の適切な管理に努めています。本報告書においても、平成29、30年度事業の実績を示すとともに令和元年度の目標値や令和3年度までの中期目標値を示しています。なお、中期目標値については、新たに会社の中期経営計画を策定した際には見直す場合があります。

4. 対象路線

会社が維持、修繕その他の管理を行う対象路線は下表のとおりです。

■全国路線網

(平成31年3月31日現在)

路線名	供用延長(km)
中央自動車道 富士吉田線	93.9
中央自動車道 西宮線 注1	360.4
中央自動車道 長野線 注2	33.1
第一東海自動車道	350.1
東海北陸自動車道	184.8
第二東海自動車道 横浜名古屋線	253.5
中部横断自動車道	46.0
北陸自動車道 注3	282.1
近畿自動車道 名古屋亀山線	98.7
近畿自動車道 伊勢線	68.8
近畿自動車道 名古屋神戸線 注4	65.7
近畿自動車道 尾鷲多気線	34.1
近畿自動車道 敦賀線 注5	39.0
一般国道1号(新湘南バイパス)	8.7
一般国道1号(西湘バイパス)	14.5
一般国道138号(東富士五湖道路)	18.0
一般国道271号(小田原厚木道路)	31.7
一般国道302号(伊勢湾岸道路)	6.1
一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道) 注6	44.0
一般国道475号(東海環状自動車道)	92.8
合 計	2,126

※高速自動車国道にあつては、「高速自動車国道」の表記は省略

注1: 山梨県大月市から滋賀県東近江市まで(八日市IC含む)

注2: 長野県岡谷市から長野県安曇郡豊科町まで(安曇野ICを含む)

注3: 滋賀県米原市から富山県下新川郡朝日町まで(朝日ICを含む)

注4: 愛知県海部郡飛島村から滋賀県甲賀市まで(甲賀土山ICを含まない)

注5: 福井県小浜市から敦賀市まで(小浜ICを含まない)

注6: 茅ヶ崎市から海老名市門沢橋まで及び海老名市中新田からあきる野市まで(あきる野ICを含まない)

■一の路線

(平成31年3月31日現在)

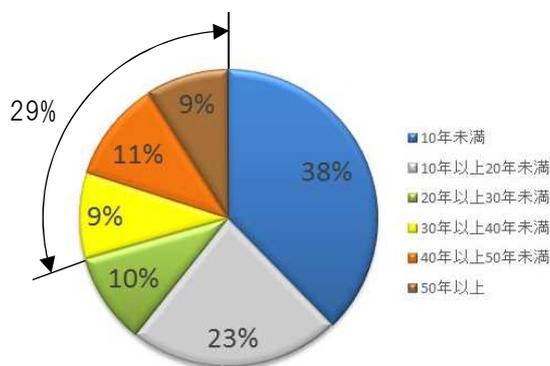
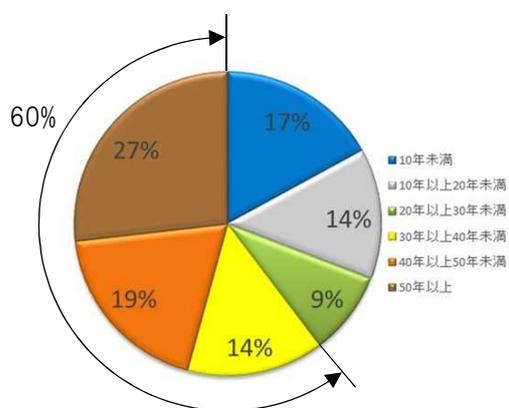
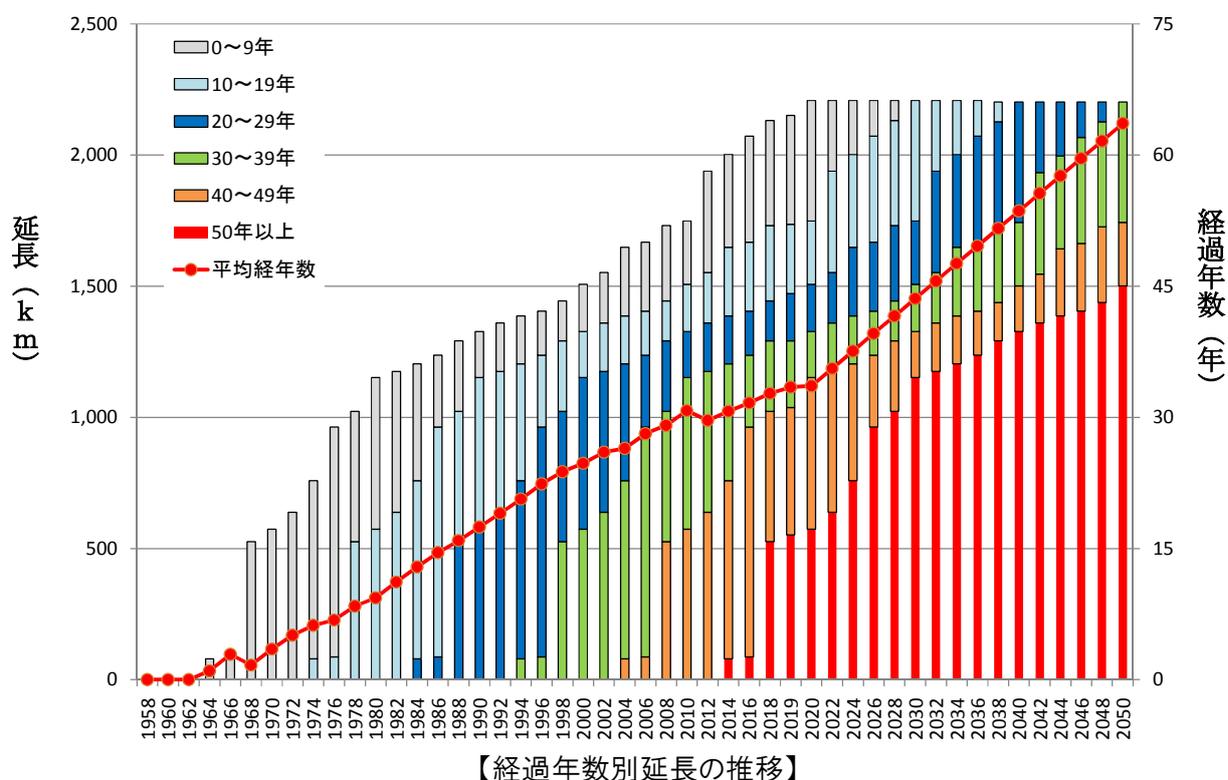
路線名	供用延長(km)
一般国道158号(中部縦貫自動車道)	5.6

第2章 維持管理の業務内容

1. 高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み

当社が管理する高速道路約2,132kmのうち、開通後の経過年数が30年を超える延長は約1,293kmに達し、総延長の約6割を占めています。構造物ごとにみると、30年を超える橋梁の延長は約6割、トンネルの延長は約3割を占めています。(平成31年3月31日時点)

老朽化の進行や、大型車交通の増加、冬期の凍結防止剤の散布、近年の異常降雨の増加など厳しい環境変化によって著しい損傷や劣化等(以下、「変状」といいます。)が顕在化してきており、構造物の安全性を確保し、高速道路ネットワークの機能を将来にわたり維持していくため、維持管理・更新等を実施しています。



1-1. 「高速道路リニューアルプロジェクト」として特定更新等工事の推進

高速道路の本体構造物のライフサイクルコストの最小化、予防保全及び性能向上の観点から、必要かつ効果的な対策を講じることにより、高速道路ネットワークの機能を長期にわたって健全に保つために『高速道路リニューアルプロジェクト』の推進を図っていきます。

工事は、大規模な工事を行うため長期にわたる交通規制が伴います。お客さまへのご迷惑を最小限とすべく、代替路線となる高速道路ネットワークの整備状況や交通量、渋滞状況などを考慮し、工事を行います。

(1)平成30年度 of 取組み

平成30年度は、東名高速道路(2橋)・中央自動車道(4橋)・北陸自動車道(1橋)・小田原厚木道路(1橋)で床版取替工事を実施いたしました。路肩と中央分離帯を活用し、通行止めを行わず対面通行規制を行い、お客さまへの影響を最小限にする工夫を行いました。

東名高速道路 下長窪橋・愛鷹橋においては、対面規制区間における安全対策として、仮設中央分離帯に堅固なコンクリート防護柵を設置しました。

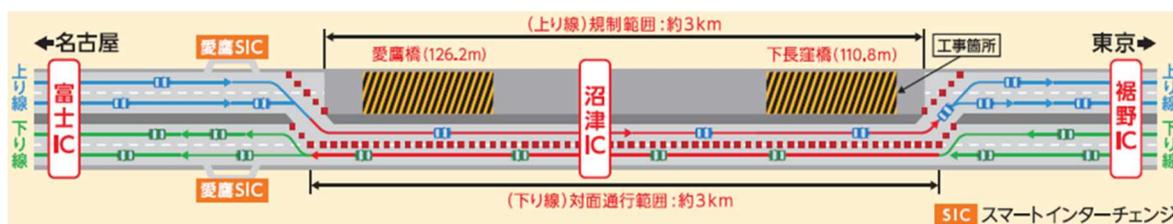
また、お客さまや沿線住民の皆さまへ、各種メディアやウェブサイト、ポスターなどを活用した事前広報を展開し、長期にわたる交通規制へのご理解・ご協力を頂けるよう努め、事業を実施しています。



【中央道 松ヶ平橋の床版取替】



【東名 下長窪橋の床版取替の工事規制】



【東名高速道路 下長窪橋・愛鷹橋の床版取替工事の工事規制】



【リニューアルプロジェクトの事業広報・工事広報の例】

■ 特定更新等工事の計画概要

分類	区分	項目	主な対策	対策延長※1	事業費※2
大規模更新	橋梁	床版	床版取替	74km	8,229 億円
		桁	桁の架替	- km	- 億円
	小計				8,229 億円
大規模修繕	橋梁	床版	高性能床版防水など	100km	431 億円
		桁	表面被覆など	59km	1,332 億円
	土構造物	盛土・切土	グラウンドアンカー 水抜きボーリングなど	4,977 箇所	742 億円
	トンネル	本体・覆工	インバートなど	35km	701 億円
	小計				3,206 億円
合計					11,435 億円

※1 上下線別及び連絡等施設を含んだ延べ延長です。

※2 端数処理の関係で合計が合わない場合があります。

■ 平成30年度に発注した特定更新等工事

分類	区分	工事件数	主な施工区間	数量
大規模更新	床版取替工事	11 件	東名高速道路 愛鷹橋 他	約 5km
大規模修繕	舗装・橋梁補修工事	7 件	東名高速道路 村松高架橋 他	約 9km
	土構造物修繕工事	4 件	-	-
	トンネル修繕工事	0 件	-	-
合計		22 件		

※一般外注工事を記載しています。

※IC間工事など複数の区分を含む工事は、重複しカウントしています。

(2) 今後の取組み

引き続き、工事規制に伴うお客さまへの影響を最小限とする取組みを行いながら、事業を推進して参ります。

1-2. 橋梁の耐震補強対策の推進

大規模地震の発生確率等を踏まえ、これまで実施してきた落橋・倒壊の防止対策に加え、路面に大きな段差が生じないように、大規模地震時においても橋としての機能を速やかに回復させることを目指す対策を実施します。

また、熊本地震で落橋したロッキング橋脚を有する橋梁は、熊本地震(前震と本震の2度の大きな地震)の被災状況と構造の特殊性からこれまでの対策では不十分で落橋の可能性が否定できないことが確認されたことから、耐震補強を推進しています。

(1)平成30年度の取組み

耐震補強の実施が必要となる橋梁の調査・設計等を進め、ロッキング橋脚を有する119橋について設計を完了させ、工事に順次着手し、8橋の対策が完了しました。



【名神高速道路 市場橋 ロッキング橋脚】



【北陸自動車道 杉崎第二橋 ロッキング橋脚】

(2)今後の取組み

引き続き、耐震設計、関係機関との協議及び工事等を行い、計画的に対策を実施していきます。

具体的には、令和3年度までに、対策重点地域(全国地震動予測地図2016年版(地震調査研究推進本部)で示されている首都直下地震や南海トラフ巨大地震等、今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域)で対策を完了し、その他の地域では令和8年度までに対策の完了を目指すこととしています。

また、ロッキング橋脚を有する橋梁については、令和元年度までに対策の完了を目指すこととしています。

1-3. 点検から維持・修繕にいたるメンテナンスサイクルの着実な実行

1-3-1. 道路構造物・施設物の点検実施状況

道路構造物等の変状を早期に発見し、迅速で適切な措置を行い、長期的に良好な状態を保つための基本となるのは、道路構造物の点検です。

日々の巡回により、道路構造物の状態を確認しているほか、平成26年7月1日に施行された「道路法施行規則の一部を改正する省令(以下、「省令」といいます。))」、「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」並びにこれらを反映した保全点検要領に基づき、点検を実施しています。

(1)平成30年度の取組み

省令で定められた5年に1回の頻度で点検するトンネル等について、計画している詳細点検を着実に実施しており、その実施状況を公表しています。なお、平成26年度から5年を迎えた平成30年度に計画していた詳細点検は全て完了しました。

また、平成30年度に詳細点検が完了した構造物の健全性の診断を行った結果、緊急措置段階である診断結果Ⅳの構造物はありませんでした。なお、早期措置段階である診断結果Ⅲについて、引き続き計画的に措置を実施していきます。

■点検頻度

区分	点検種別	作業水準	
土木点検	日常点検	4日以上/2週(交通量 25,000台/日未満) 5日以上/2週(交通量 50,000台/日未満) 6日以上/2週(交通量 80,000台/日未満) 7日以上/2週(交通量 80,000台/日以上)	
	基本点検	1回以上/年	
	詳細点検	1回以上/5年	
施設点検	日常機能点検	1(回/1・3ヶ月)	
	定期機能点検	1(回/6・12ヶ月)	
	構造点検	施設 設備	1(回/5年)【橋梁部・トンネル以外】 1(回/3年～5年)【橋梁部・トンネル】 ※橋梁部の支柱形状を有する付属物において5年経過以降は 1回/3年 ※10年経過以降は1回/3年
		建物	1(回/1年)

■点検の計画と実施状況

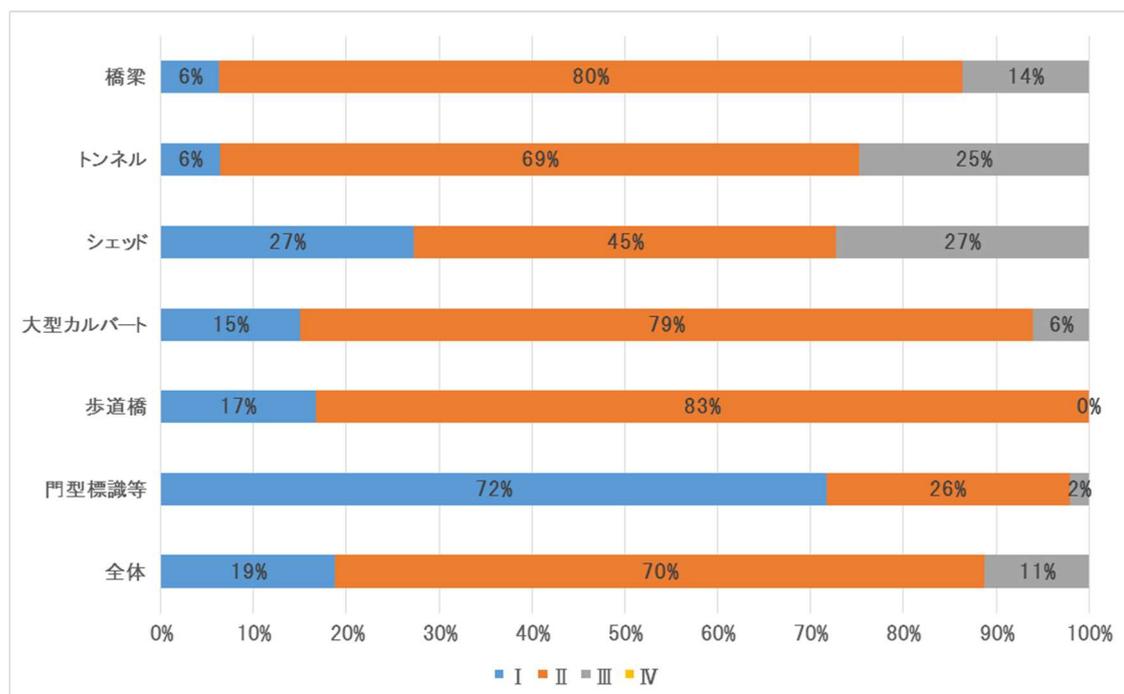
構造物名	単位	管理数量	H26		H27		H28		H29		H30		R1
			計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画
橋梁	橋	5,859	507	501	1,016	1,091	1,450	1,278	1,484	1,498	1,234	1,250	1,355
トンネル	チューブ	435	2	2	71	100	93	110	103	103	74	60	84
シェッド	基	11	0	0	1	1	1	1	7	5	3	4	1
大型カルバート	基	966	79	78	152	148	267	263	250	259	197	199	158
歩道橋	基	12	0	0	0	1	4	3	5	5	3	3	2
門型標識等	基	1,564	249	261	429	383	219	265	223	264	303	310	317

※管理数量は、平成31年3月末時点の値です。

■点検に基づく健全性の診断

構造物名	単位	管理数量	H26年度点検結果				H27年度点検結果				H28年度点検結果				H29年度点検結果				H30年度点検結果								
			I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV					
橋梁	橋	5859	501	16	406	79	0	1091	65	873	153	0	1278	74	1053	151	0	1498	98	1160	240	0	1250	100	1006	144	0
トンネル	チューブ	435	2	1	1	0	0	100	0	60	40	0	110	21	72	17	0	103	1	79	23	0	60	1	46	13	0
シェッド	基	11	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	5	3	2	0	0	4	0	2	2	0
大型カルバート	基	966	78	5	73	0	0	148	25	110	13	0	263	76	173	14	0	259	15	230	14	0	199	21	162	16	0
歩道橋	基	12	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	3	0	3	0	0	5	1	4	0	0	3	1	2	0	0
門型標識等	基	1564	261	192	61	8	0	383	267	112	4	0	265	170	88	7	0	264	206	55	3	0	310	228	73	9	0

※管理数量は、平成31年3月末時点の値です。



【平成26～30年度に点検が完了した構造物の健全性の診断結果】

＜健全性の診断結果の区分＞

区 分	状 態
I	健全 構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階 構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階 構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

※トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成二十六年国土交通省告示第四百二十六号)

■点検の実施状況



【橋梁における点検実施状況】



【トンネルにおける点検実施状況】

(2)今後の取組み

引き続き、計画的に点検を実施していきます。

具体的には、道路、河川、鉄道等の重要交差箇所における関係機関との協議調整を計画的に実施するとともに、点検の高度化を進めながら、点検の円滑な進捗を図ります。

1-3-2. 道路構造物の修繕状況

道路構造物等の変状を早期に発見し、迅速で適切な措置を行い、長期的に良好な状態を保つため、健全性の診断により早期措置段階Ⅲとされた施設や、その他の機能面への影響が非常に高いと判断され、速やかな対策が必要な変状については、修繕計画を策定し、適切に措置を行っています。

(1)平成30年度の取組み

省令に定められるトンネル等の健全性の診断結果Ⅲとされた施設のうち、平成30年度は98施設の修繕を行い、その他の施設についても修繕計画を策定しました。

また、省令に定められるトンネル等の健全性によらず、その他の局所的あるいは部分的な変状で、機能面への影響が非常に高いと判断され、速やかな対策が必要な変状については、いずれも平成30年度中に対応を完了しています。

■平成 26 年 7 月以降の詳細点検により診断結果Ⅲとされた施設の修繕状況及び計画

点検年度	施設種別	単位	健全性の診断区分Ⅲ施設数	修繕予定年度											合計
				H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度		
H26年度	橋梁	橋	79	0	14	4	17	21	23	0	0	0	0	87	
	トンネル	チューブ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	シェッド	基	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	大型カルバート	基	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	横断歩道橋	基	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	門型標識等	基	8	1	2	1	2	1	1	0	0	0	0		
H27年度	橋梁	橋	153	0	2	9	13	21	77	31	0	0	0	211	
	トンネル	チューブ	40	0	4	6	13	11	5	1	0	0	0		
	シェッド	基	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0		
	大型カルバート	基	13	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0		
	横断歩道橋	基	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	門型標識等	基	4	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0		
H28年度	橋梁	橋	151	0	0	0	1	13	12	83	42	0	0	189	
	トンネル	チューブ	17	0	0	2	3	11	0	0	1	0	0		
	シェッド	基	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	大型カルバート	基	14	0	0	0	2	7	1	4	0	0	0		
	横断歩道橋	基	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	門型標識等	基	7	0	0	1	1	1	3	1	0	0	0		
H29年度	橋梁	橋	240	0	0	0	2	7	2	78	75	76	0	280	
	トンネル	チューブ	23	0	0	0	0	2	1	7	7	6	0		
	シェッド	基	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	大型カルバート	基	14	0	0	0	0	0	2	3	2	7	0		
	横断歩道橋	基	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	門型標識等	基	3	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0		
H30年度	橋梁	橋	144	0	0	0	0	0	0	4	8	63	69	184	
	トンネル	チューブ	13	0	0	0	0	1	3	1	2	4	2		
	シェッド	基	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0		
	大型カルバート	基	16	0	0	0	0	1	0	4	4	3	4		
	横断歩道橋	基	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	門型標識等	基	9	0	0	0	0	0	1	3	0	2	3		

※平成 26、27、28、29、30 年度は修繕を完了した施設の数値を記載しています。



【診断結果Ⅲとされた施設の修繕事例(橋台コンクリートの補修)】

■機能面への影響が非常に高いと判断され、速やかな対策が必要な変状の措置状況

①土木点検による変状と措置状況

作業水準	平成29年度末 残存変状数	平成30年度		平成30年度末 残存変状数
		変状発見数	措置件数	
緊急対応が必要な変状※	0箇所	233箇所	233箇所	0箇所

※道路橋、トンネル、シェッド・大型カルバート、横断歩道橋、門型標識を対象

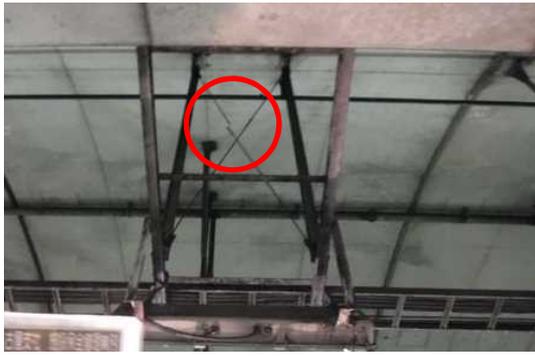
②施設点検による変状と措置状況

作業水準	平成29年度末 残存変状数	平成30年度		平成30年度末 残存変状数
		変状発見数	措置件数	
緊急対応が必要な変状※	0箇所	60箇所	60箇所	0箇所

※倒壊や落下により、建築限界を侵す施設に関する道路付属物を対象(道路照明、トンネル照明、トンネル換気等)



【速やかな対策が必要な変状の措置事例(排水管の変状)】



【速やかな対策が必要な変状の措置事例(トンネル照明支持金具ブレースの破損)】

(2) 今後の取組み

点検等の結果を踏まえ、優先順位付けを行い、工法等の措置方法を選定の上、策定した修繕計画の円滑な進捗を図ります。

1-3-3. 安全な走行環境の提供

安全で快適な走行環境をお客さまにご提供するために、健全な舗装路面の確保に努め、調査・点検の結果等に基づき、変状を有する路面を計画的に補修・更新しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】快適走行路面率 〔単位：％〕 快適に走行できる舗装路面の車線延長比率	平成29年度 実績値	96%
	平成30年度 実績値	95%
	令和元年度 目標値	95%
	中期目標値	95%

(1)平成30年度 of 取組み

平成30年度では、路面性状調査や日常点検等において変状が確認された246km・車線の補修を計画し、当年度中に新規に発生した変状等を踏まえ、翌年度までに補修目標値に達すると予測される延長のうち特に優先度が高いと判断した約105km・車線及び日常点検等に基づく99km・車線の補修を実施しました。

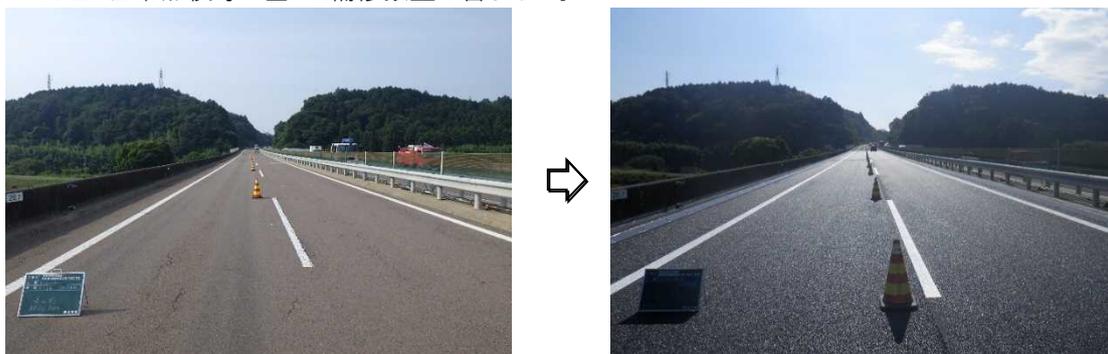
■平成30年度舗装補修数量

(単位：km・車線)

年度	資産数量 ^{※1}	翌年度までに補修目標値に達すると想定される延長			当該年度補修対象数量 ^{※2}	快適走行路面率
		期首	当年度中に新規に発生	計		
H30	8,421	432	70	502	105	95%

※1 平成30年度期首の資産数量。(一の路線は含まない)

※2 日常点検等に基づく補修数量は含まない。



【舗装補修事例(東海北陸自動車道 関IC～美濃関JCT)】

(2)今後の取組み

引き続き、計画的に舗装補修を実施していきます。

具体的には、路面性状調査等を継続して実施するとともに、舗装補修に伴う工事規制に係る関係機関との協議・調整を計画的に実施し、高速道路リニューアルプロジェクト等の他の工事規制計画を考慮した計画を立案するなど、お客さまへのご迷惑を最小限にする取組みを実施しながら、着実に健全な舗装路面の確保に努めます。

■中期目標設定の考え方

路面性状調査結果等により確認した補修対象数量を着実に補修し、快適走行路面率95%を上回ることを目標として設定しています。

■令和元年度の目標設定の考え方

路面性状調査結果等により確認した補修対象数量を着実に補修し、快適走行路面率95%を上回ることを目標として設定しています。

また、日常点検結果や高速道路リニューアルプロジェクトに伴う車線運用を考慮した舗装補修を別途200km・車線程度を実施する予定です。

(単位:km・車線)

年度	資産数量 ^{※1}	要補修数量			当該年度 補修対象 数量 ^{※2}	快適走行 路面率
		期首	当年度中に 新規に発生 ^{※3}	計		
R1	8,603	397	71	468	119	95%

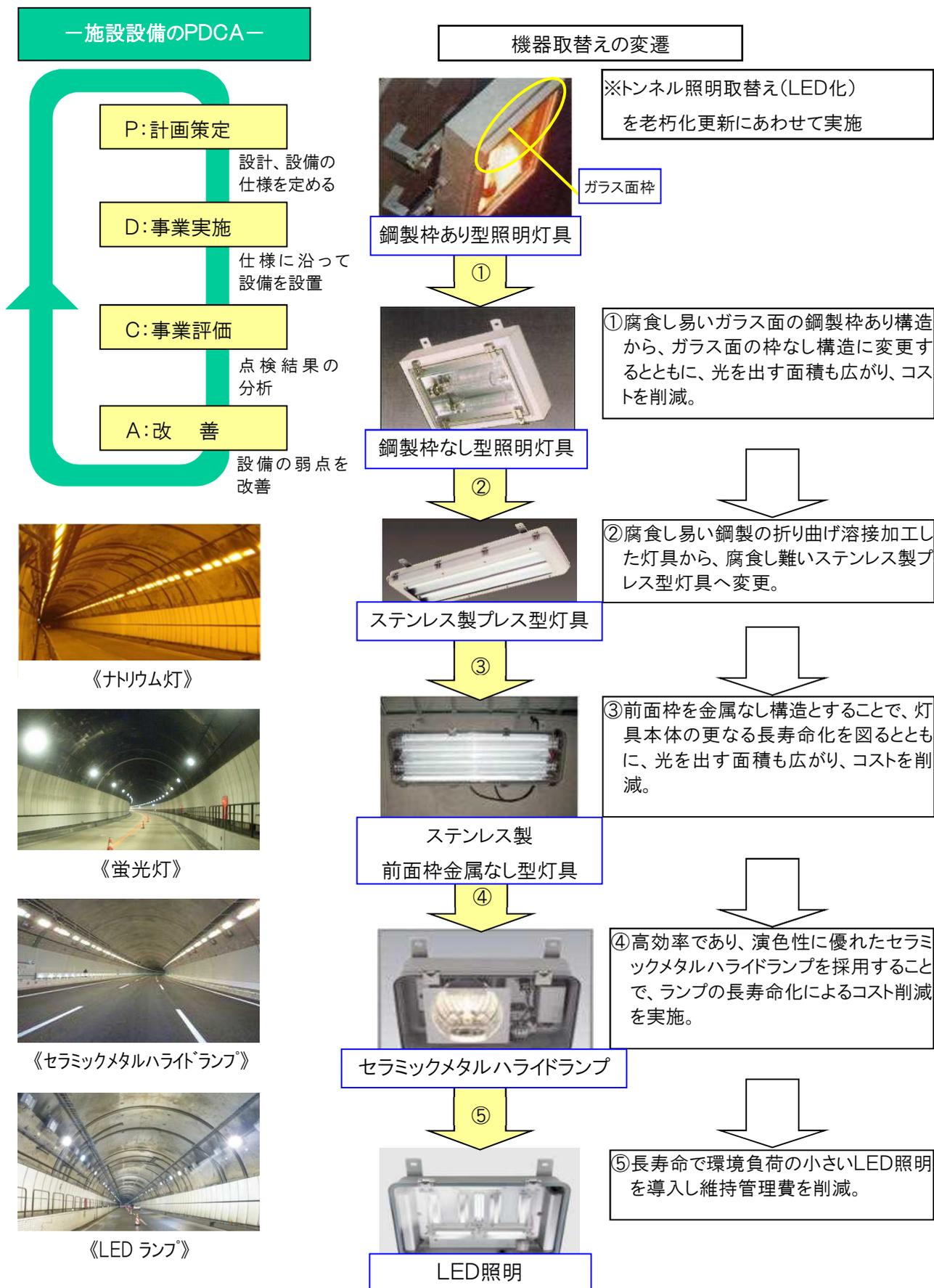
※1 令和元年度期首の資産数量。(一の路線は含まない)

※2 日常点検結果や高速道路リニューアルプロジェクトに基づく補修数量は含まない

※3 平成30年度に新規発生した要補修箇所と同程度を想定

1-3-4. 道路施設設備の長寿命化への取組み

建物・機械・電気・通信設備の点検結果や故障原因を分析し、故障の少ない設備となるような仕様改善や、より信頼性が高く、長寿命の機器への取替えを継続的に進めています。

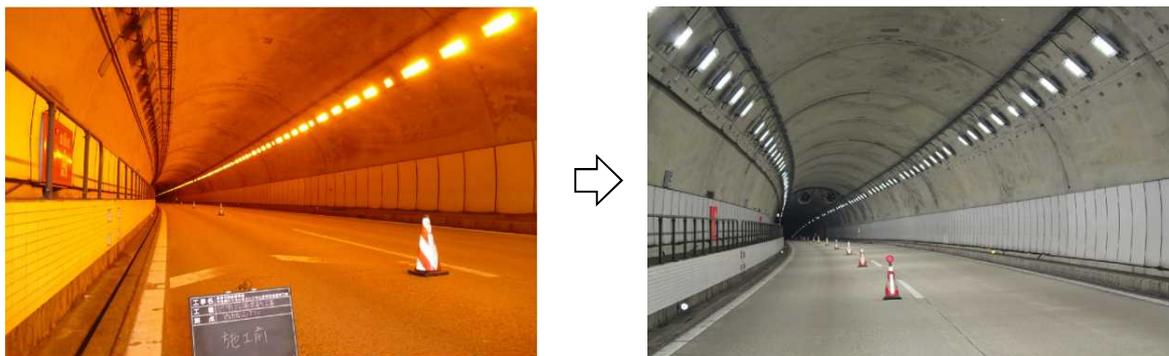


1-3-5. トンネル内照明設備の更新

トンネル内の老朽化した照明設備(ナトリウム灯)をLED照明などの省電力かつ長寿命の灯具に交換し、トンネル内走行視環境の向上に努めています。

(1)平成30年度の取組み

平成30年度には、50チューブにおいて、新たに従前の灯具(ナトリウム灯・蛍光灯)から白色灯具(LED照明)に更新しました。



【トンネル内照明設備の更新事例(ナトリウム灯からLED照明への更新)】

(2)今後の取組み

既設トンネルの LED 照明化促進を図るべく、既設トンネル照明灯具筐体を再利用した LED 化ユニットについて、技術開発を実施し、トンネルでの試行実験により配光等必要な照明基準を満足することを確認・改良することで平成 26 年度に製品化を行っており、今後も引き続き順次展開を行います。

■既設トンネル照明灯具筐体を再利用した LED 化ユニット

筐体が健全な SUS 製の灯具を対象に内部機器を LED 化ユニットに取替えることで、更新を待たずして長寿命かつ低消費電力となる取組を展開し、維持作業の効率化と消費電力の削減を促進するものです。

LED 化ユニット取替年度	取替数量[灯]
平成 26 年度	578
平成 27 年度	4,572
平成 28 年度	5,350
平成 29 年度	2,734
平成 30 年度	7,001
合計	20,235



【既設トンネル照明灯具筐体を再利用した LED 化ユニット】

1-4. 重量違反車両の取締強化

高速道路の構造物の劣化に多大な影響を与えるとともに、交通安全上、重大な事故に繋がる恐れのある重量超過など車両制限令に違反する車両に対して、専門の取締部隊による取締りや、常習違反者への講習会、大口多頻度割引の割引停止などを実施し、違反車両の撲滅に取り組んでいます。また、違反者に対する積荷の軽減措置命令や悪質違反車両への刑事告発の実施など、取締の厳罰化に努めている他、自動計測装置の整備箇所拡大などの取締強化策を実施しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】車限令違反車両取締 [単位:回、台又は件] 高速道路上で実施した 車限令違反車両取締	取締実施回数	平成29年度 実績値	982
		平成30年度 実績値	1,031
		令和元年度 目標値	1,015
		中期目標値	1,015
	引き込み台数	平成29年度 実績値	17,084
		平成30年度 実績値	17,010
	措置命令件数	平成29年度 実績値	1,822
		平成30年度 実績値	1,223
	即時告発件数	平成29年度 実績値	2
		平成30年度 実績値	6

(1)平成30年度の取組み

平成30年度の取締りは、IC等の違反傾向を分析し、違反車両の多いICについて取締りを強化するなど効果的な取締りを実施するとともに、違反抑止のための各種施策を実施しています。

■取締りの強化

➤ 合同取締りの実施

取締り強化の一環として、並行・接続する他高速道路会社、他道路管理者、警察等関係機関との合同取締りや同時取締りを実施しました(合同取締り結果:引込台数1,433台、措置命令書発行127枚)。

➤ 効果的な取締の実施

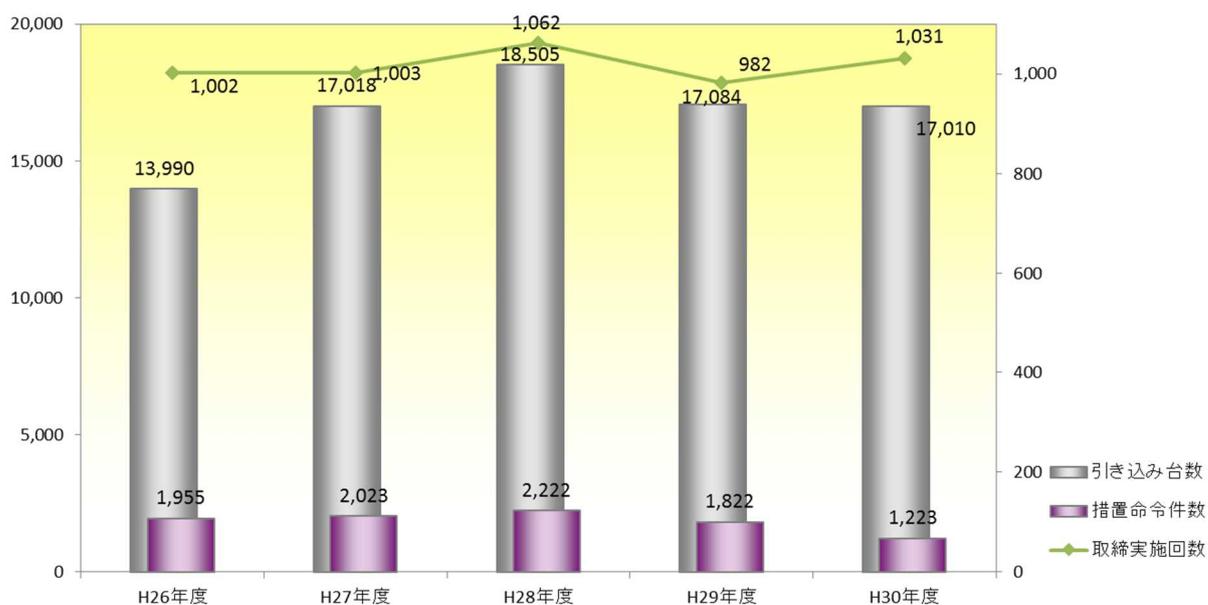
取締りにあたっては、過去の違反傾向から取締り場所・時間帯を分析することで効果的に実施しています。また、車重計が設置されていないインターチェンジ等においても、ポータブル車重計を使用し広域的な取締りを実施しています。



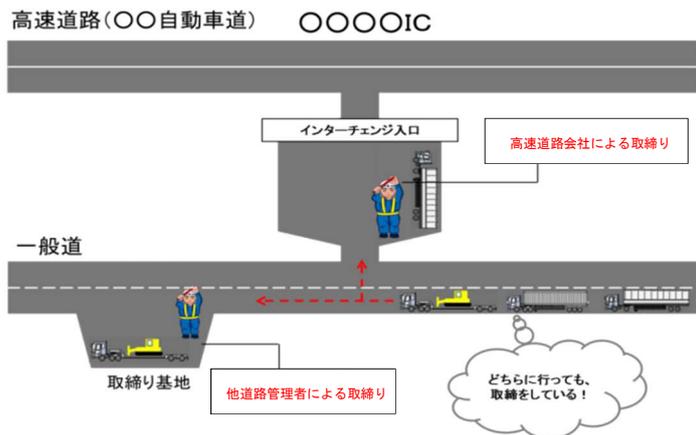
【他道路管理者・警察との合同取締り】
(国道8号 加賀IC付近)



【ポータブル車重計での取締り】
(圏央道相模原愛川IC)



【引き込み台数・措置命令件数・取締実施回数の推移】



	H29 年度	H30 年度
取締実施回数	38回	30回

【コードラインによる取締】

※コードライン：高速道路会社と他道路管理者等が近隣で同時に取締りを実施すること。

➤ 自動計測装置による取締

IC入口や本線等に重量の測定やナンバー読取機能を有する自動計測装置を整備し、重量違反車両の常時取締を実施しています。

■違反者に対する対応

➤ 重大な車限令違反車両に対する積荷の軽減措置等

平成27年度より、違反車両に対して高速道路からの退出を命じる措置命令(行政処分)を拡充するため、従前より実施していた「Uターン」「指定IC流出」に、重大な違反への「積荷の軽減措置」「通行の中止」による措置命令を追加し、実施しています。



【重大な車限令違反車両に対する積荷の軽減措置の実施状況】

➤ 悪質な車限令違反車両に対する即時告発の実施

平成27年度より、総重量が基準の2倍以上となる悪質な重量違反車両に対して、即時告発を実施しています。(平成30年度即時告発実施件数:6件)

➤ 大口・多頻度割引停止措置等における見直し

平成29年4月より、高速道路6会社と連携し、車両制限令違反者に対する大口・多頻度割引停止措置等の見直し・強化を行っています。

＜講習会参加対象社数および割引停止実施会社数の推移＞

	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度
講習会参加 対象件数	64 社	59 社	62 社	153 社	149 社
割引停止等 実施件数	0 件	2 件	1 件	5 件	21 件

※H29年4月より、車両制限令違反者に対する大口・多頻度割引停止措置等の見直し・強化を実施



【車両制限令違反者への講習会】

(2)今後の取組み

引き続き、重量超過等の違反車両の取締りに積極的に取り組んでいきます。

■中期目標設定の考え方

平成27年度より、重量超過等の違反抑止のための取締強化を開始しており、同水準程度の取締回数を維持しながら、効果検証を含め違反状況を注視し、引き続き更なる効果的な取締を目指して取り組んでいきます。

■令和元年度の目標設定の考え方

中期目標値と同様に、取締強化の開始以降と同水準の取締回数を目標として設定しております。

1-5. シームレス料金や渋滞対策など、高速道路を「賢く使う」取組みの推進

1-5-1. ETC2.0普及促進への取組み

「ETC2.0」は、高速道路通行料金の支払いだけでなく、渋滞回避や安全運転支援など、ドライバーにとって有益な運転支援サービスを提供しており、関係機関とともにETC2.0車載器の普及支援に取り組んでいます。

また、ETC2.0サービスを活用して道路管理・渋滞情報の高度化を目指し、安全運転支援技術の開発や混雑を緩和するための政策的な料金について関係機関と連携し検討を進めています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】ETC2.0利用率 〔単位：％〕 全通行台数(総人口交通量)に占める ETC2.0利用台数	平成29年度 実績値	16.6%
	平成30年度 実績値	19.5%
	令和元年度 目標値	22.3%
	中期目標値	28.1%

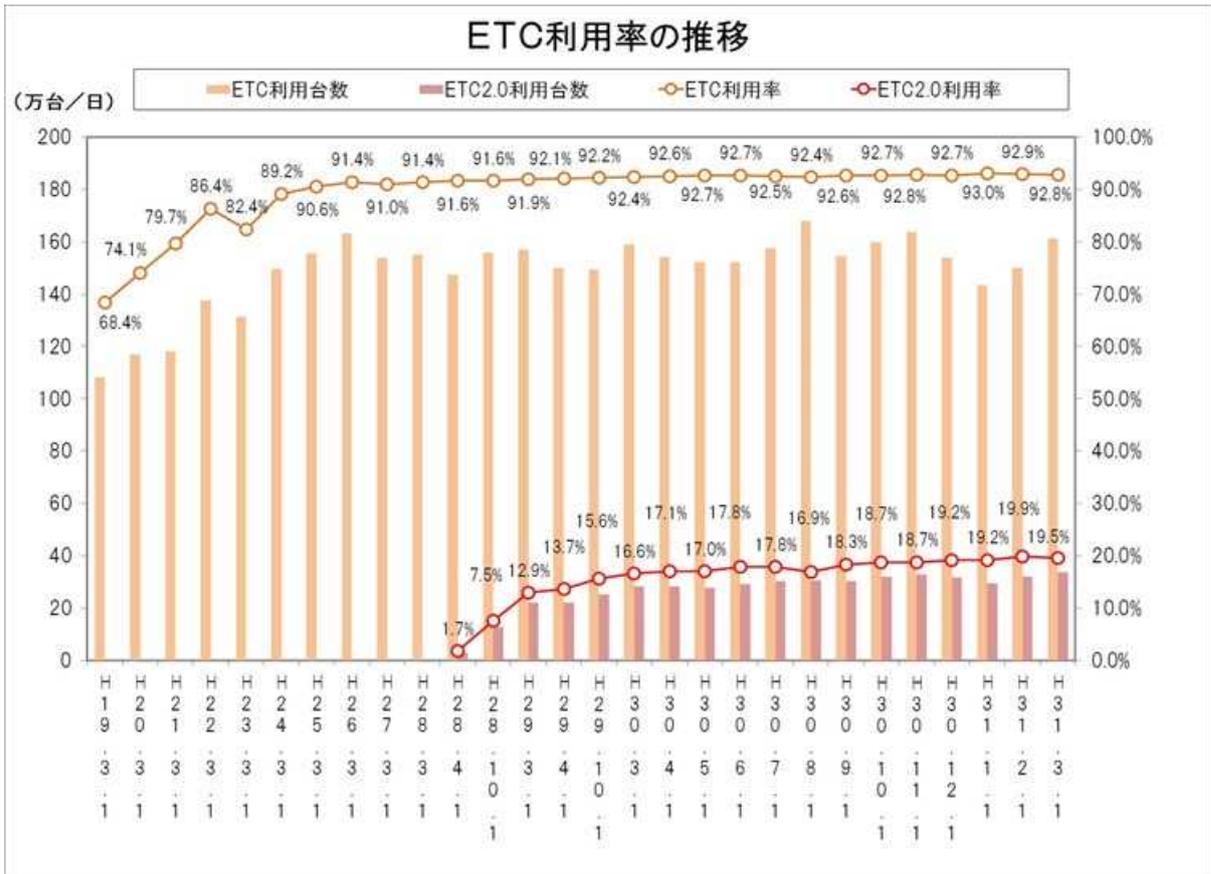
※平成29年度実績は平成30年3月時点、平成30年度実績は平成31年3月時点の値。

※令和元年度目標は令和2年3月時点、中期目標値は令和4年3月時点の値。

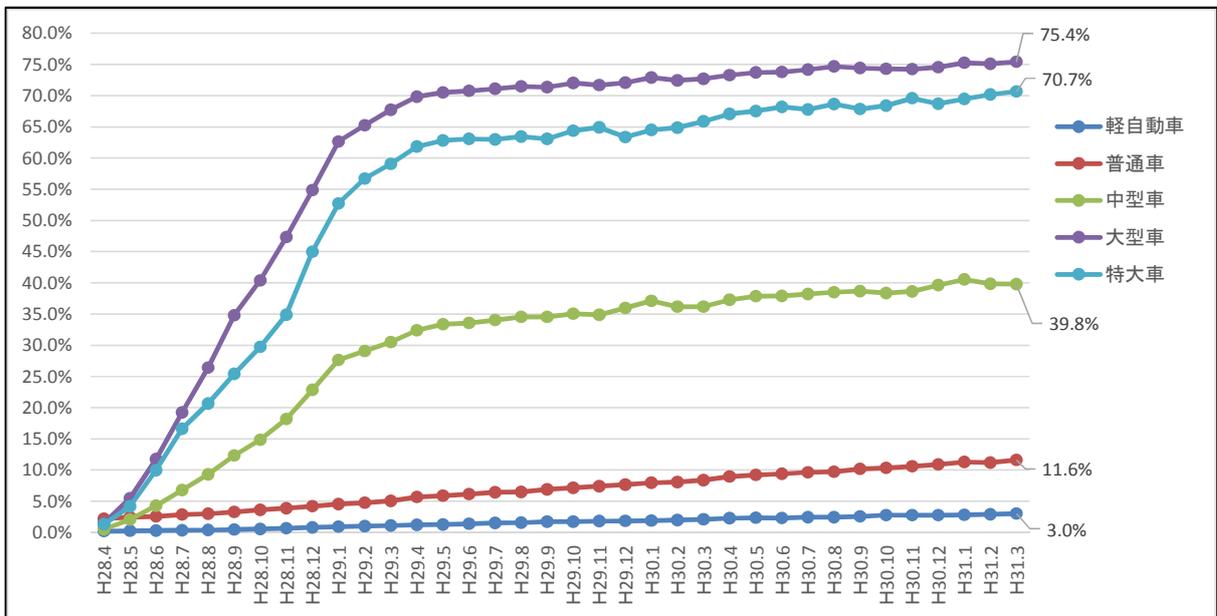
(1)平成30年度取組み

ETC2.0普及促進に向け、ETC2.0を対象とした高速道路通行料金割引や車載器購入助成及び普及促進イベント等の広報活動を実施しました。

これらの取組みにより、平成27年8月から本格的な販売を開始して以降、ETC2.0の利用率も増加傾向となっています。特に大型車の利用率については、ETC2.0通行料金割引や車載器購入助成等の取組みにより大幅な増加傾向となっています。



【ETC2.0利用率の推移(当社管内)】



【車種別ETC2.0利用率の推移(当社管内)】

■高速道路通行料金割引

- ETC2.0割引【圏央道、新湘南BP(茅ヶ崎JCT～藤沢)】
- 大口・多頻度割引のETC2.0搭載車両対象割引率10%拡充(H28.4.1～R2.3.31)

■ETC2.0普及促進イベントの実施

ETC2.0のPR用動画の配信やETC2.0サービスが体験できるドライビングシミュレーターを活用し、普及促進活動を実施しました。

- 滋賀県交通安全フェア (H30.10.13)
- イノベーションNAGOYA (H30.10.30～H30.10.31)



【PR用動画】



【滋賀県交通安全フェア】

(2)今後の取組み

引き続き、普及促進に向けて広報活動等を実施します。

また、ETC2.0による情報提供等のサービスの改善等に向けて検討を行ってまいります。

■中期目標値の目標設定の考え方

ETC2.0利用率の推移を確認の上、ETC2.0普及促進の取り組みを実施していくことを踏まえ、利用率の目標設定をしております。

■令和元年度の目標設定の考え方

昨年度のETC2.0利用率の推移を確認の上、令和元年度もETC2.0を対象とした高速道路通行料金割引やETC2.0普及促進イベント等の広報活動等を取り組んでいくことにより、前年度実績以上の利用率を目標としております。

1-5-2. 渋滞対策の推進

日本の物流の大動脈を担う東名・名神をはじめとする管内の高速道路の定時性を向上させ、信頼度の高いサービスをお客さまに提供するため、以下の取組みを実施しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】本線渋滞損失時間^{※1} 〔単位：万台・時/年〕 本線渋滞が発生することによる お客さまの年間損失時間	平成29年度 実績値	1,242	
	平成30年度 実績値	1,257	
	令和元年度 目標値	1,248	
	中期目標値	1,091	
【アウトカム指標】 ピンポイント渋滞対策実 施箇所 ^{※2} 〔単位：箇所〕 ピンポイント渋滞対策を 実施している箇所数	新規着手箇所数	平成29年度 実績値	2
		平成30年度 実績値	0
		令和元年度 目標値	1
		中期目標値	4(累積値)
	対策実施箇所数	平成29年度 実績値	7
		平成30年度 実績値	4
	完了箇所数 【H27以降の累計値】	平成29年度 実績値	6
		平成30年度 実績値	6

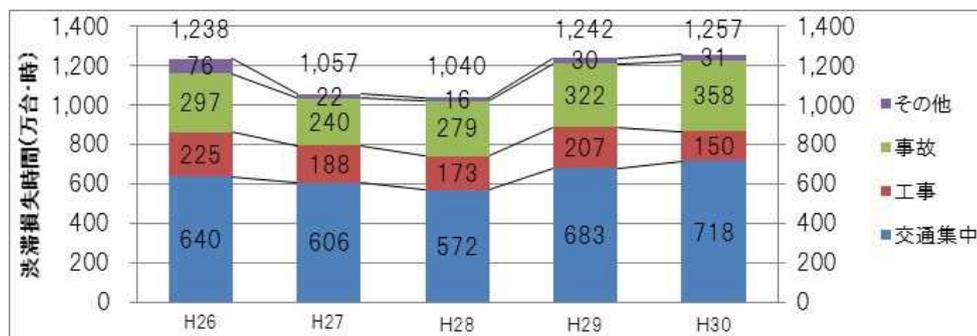
※1 本線渋滞損失時間とは、渋滞がなく通常で走行した所要時間に対し、渋滞した結果ののろのろとした速度で走行した所要時間との差分を渋滞に巻き込まれた総台数分に換算した時間。暦年データによる集計。

※2 渋滞対策に関する会議（他の道路管理者や警察等を構成員に含む協議会、WG等）において、データを用いて渋滞要因の分析し、具体的な対策を公表している箇所。ただし、ネットワーク整備及びその一連の事業は除く。上下線別に対策を実施している場合、各1箇所の計2箇所としてカウントしている。着手の基準日は、具体の渋滞対策案を公表した会議開催日としている。

(1)平成30年度の取組み

ピンポイント渋滞対策は、4箇所において対策を実施しています。また、平成31年3月17日に新東名(厚木南～伊勢原JCT)及び新名神(新四日市JCT～亀山西JCT)、平成31年3月20日に東海北陸道(白鳥～飛騨清見)の4車線化が完成しました。これらの開通により、令和元年度における渋滞の削減が期待されます。

平成30年度は交通量の増加に伴い、主に交通集中による渋滞損失時間が増加しました。



【渋滞の要因別発生状況の推移(暦年)】

■ピンポイント渋滞対策の実施状況

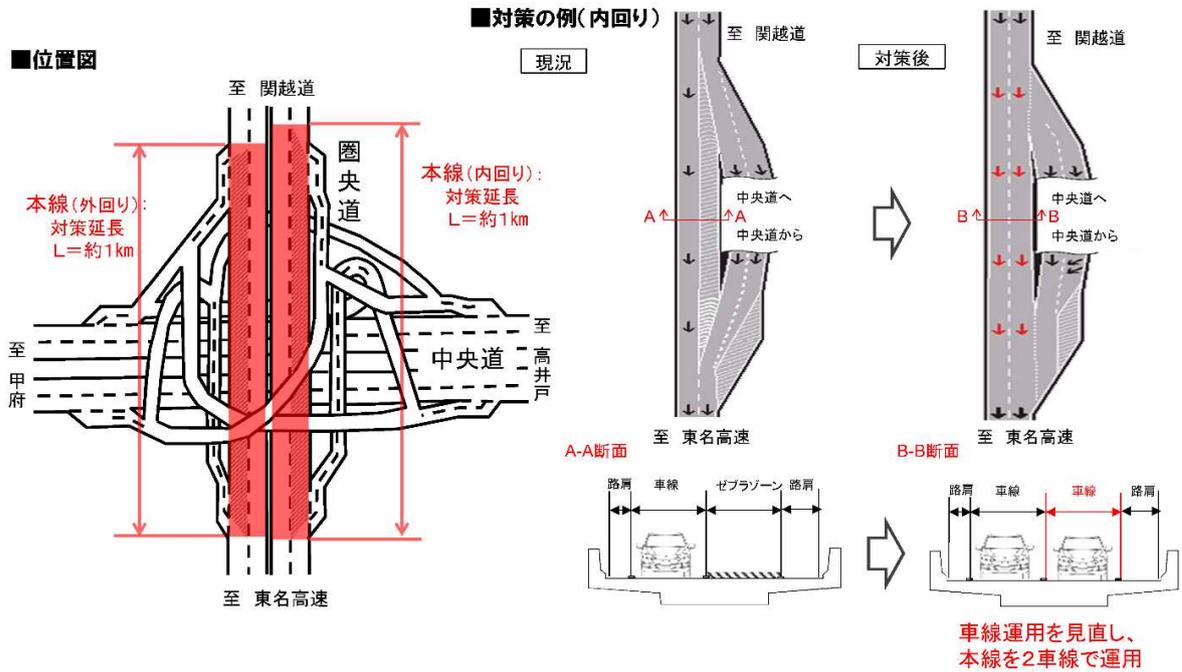
ビッグデータ等を活用して渋滞の原因や発生個所を特定することで、早期に対策の効果を発現させることを目的としたピンポイント渋滞対策を以下のとおり実施しています。

番号	対策箇所	対策内容	状況
1	東名⑤ 大和トンネル付近	付加車線の設置(約 4km)	実施中
2	東名⑥ 大和トンネル付近	付加車線の設置(約 5.5km)	実施中
3	中央道⑤ 調布地区	既存の道路幅員を活用した付加車線の設置(約 3km)	H27.12完了
4	中央道⑥ 小仏トンネル付近	別線トンネル(約 3.5km)と既存道路用地を活用した付加車線の設置(約 1.5km)	実施中
5	圏央道 海老名JCT 外回り	既存の道路幅員を活用した付加車線の設置(約 0.4km)	H27.10完了
6	圏央道 海老名JCT 内回り	既存の道路幅員を活用した付加車線の設置(約 4km)	H28.7完了
7	中央道⑦ 相模湖付近	付加車線の設置(約 2km)	実施中
8	東名阪⑤ 四日市IC付近	既存の道路幅員を活用した付加車線の設置(約 8km)	H29.7完了
9	圏央道 八王子JCT 外回り	車線運用の見直し(1→2車線、約 1km)	H29新規着手 H29.12完了
10	圏央道 八王子JCT 内回り	車線運用の見直し(1→2車線、約 1km)	H29新規着手 H29.12完了

＜圏央道 八王子JCT 外回り・内回りの渋滞対策(車線運用の見直し)＞

圏央道八王子JCT(外回り・内回り)本線部において、平成29年12月より1車線から2車線に車線運用を見直し、渋滞削減を図りました。

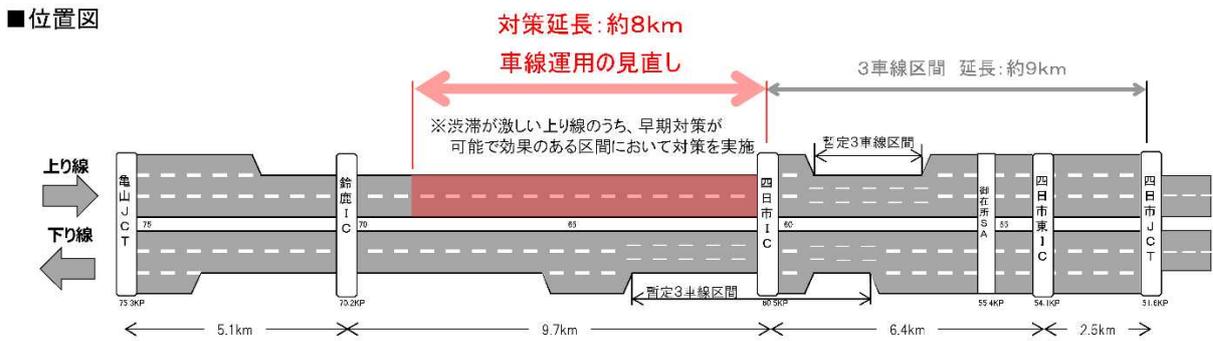
(対策の概要)



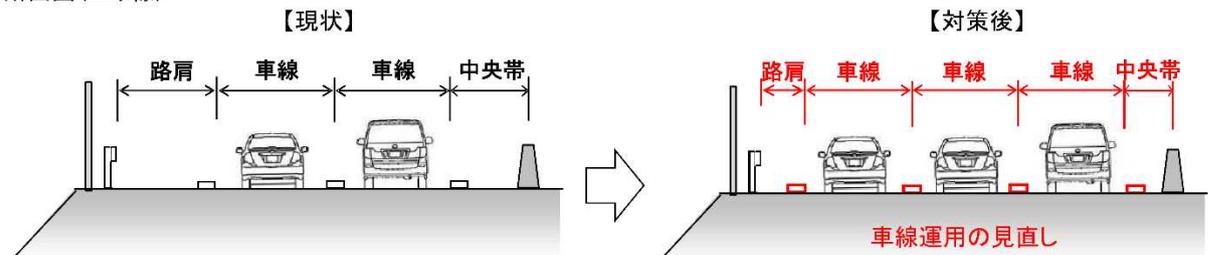
＜東名阪⑤ 四日市IC付近の渋滞対策(暫定3車線運用)＞

東名阪⑤ 四日市IC付近において、平成29年7月より既存の道路幅員を活用した車線運用の見直し(暫定3車線運用)を行い、渋滞削減を図りました。

(対策の概要)



■断面図(上り線)



■その他の対策

繁忙期における交通分散対策の実施(簡易LED標識による速度回復情報の提供、渋滞予測ガイドの配布、利用時間分散のためのTDM[※]の実施や、集中工事等による工事の集約化や規制時間帯の厳選などの対応により、渋滞の削減に努めています。なお、平成29年度から地域の交通特性を熟知した「高速道路ドライブアドバイザー」による交通混雑期における渋滞回避のポイント紹介など、よりきめ細やかな情報発信を行っています。

また、平成30年お盆期間には更なる渋滞対策の一環として、繁忙期における高速道路の分散利用を図るための休日割引適用日の変更を試行的に行いました。

※ TDMとは自動車利用者の行動を変えることにより、渋滞をはじめとする交通問題を解決する手法。
交通需要マネジメント(Traffic Demand Management)

(2)今後の取組み

引き続き、効率的かつ効果的な渋滞対策を行っていきます。

具体的には、渋滞の要因分析、対策案の検討、関係機関協議を行い、渋滞対策を推進してまいります。

■中期目標設定の考え方

➤ 本線渋滞損失時間

令和元年度以降、リニューアル工事など大規模な工事規制を必要とする工事が増加することが見込まれていますが、お客さまへのご迷惑を最小限とする取組みを行うとともに、引き続き渋滞対策を推進することで、前年度実績値以下を目指すものとして目標を設定しました。

➤ ピンポイント渋滞対策

渋滞の要因分析、対策案の検討、関係機関協議を行い、年間1箇所の新規着手を目指すものとして、平成30年度から令和3年度までの累積値を目標値として設定しました。

■令和元年度の目標設定の考え方

➤ 本線渋滞損失時間

令和元年度は、リニューアル工事など大規模な工事規制を必要とする工事が増加することが見込まれていますが、お客さまへのご迷惑を最小限とする取組みを行うことで、前年度実績値以下を目指すものとして目標を設定しました。

➤ ピンポイント渋滞対策

渋滞の要因分析、対策案の検討、関係機関協議を行い、年間1箇所の新規着手を目指すものとして目標を設定しました。

■令和元年度以降の渋滞に係る取組み

- ネットワーク整備による交通分散(近年に開通を予定する区間の例示)
 - ・新東名(伊勢原JCT～伊勢原大山IC) 【令和元年度完成目標】
 - ・新東名(伊勢原大山IC～御殿場JCT) 【令和2年度完成目標】
- 付加車線の設置
 - ・東名⑤⑦大和トンネル付近 【東京オリンピックまでに運用開始を目標】
 - ・中央道⑤小仏トンネル付近
 - ・中央道⑦相模湖付近
- TDMの実施(料金等施策及び情報提供) 【平成19年度から継続】
- 6ヶ月先までの渋滞予測情報提供 【平成19年度から継続】

1-5-3. 路上工事に伴う規制時間及び渋滞の削減

路上工事の実施に伴う渋滞によるお客さまへのご迷惑を最小限とするために、工事の厳選・集約化や車線運用の工夫、きめ細かな情報提供や料金調整などによる迂回などのお客さまの行動変容の促進、工事における新技術の採用などに取り組みます。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】路上工事による渋滞損失時間 〔単位：万台・時〕 路上工事に起因する渋滞が発生したことによる 利用者の年間損失時間※ ¹	平成29年度 実績値	207
	平成30年度 実績値	150
	令和元年度 目標値	177
	中期目標値	207
【アウトカム指標】路上工事時間 〔単位：時間/km〕 道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間 下段の()内は、集中工事等を除いた数値※ ²	平成29年度 実績値	99 (92)
	平成30年度 実績値	118 (112)
	令和元年度 目標値	148
	中期目標値	102

※¹ 暦年データによる集計としています。

※² 集中工事等を除いた路上工事時間とは、お客さまが迂回や時間・日程調整など回避行動をとることができるよう、区間・期間を事前に広く広報した上で行う工事を除いた路上工事時間です。

(1)平成30年度 of 取組み

リニューアルプロジェクトの本格化、耐震補強対策の推進、東海北陸道4車線化などの付加車線事業及び平成29年福井豪雪を受けた雪氷対策施設工事など事業量の増加や集中工事において交通集中時間帯における工事規制を回避するなどの規制方法の見直しを行った一方、工事の厳選・集約化や車線運用の工夫などに積極的に取り組んだ結果、路上工事時間は平成29年度と比較し、19時間/km・年の増加となりました。

ただし、渋滞の削減によるお客さまへのご迷惑を最小限とするために、きめ細かな情報提供や料金調整などによる迂回などのお客さまの行動変容の促進等を実施し、路上工事による渋滞損失時間は、前年度と比較し、57万台・時(前年度比約30%減)となりました。

■ 工事による車線規制時間・路上工事時間および渋滞損失時間の推移

	車線規制時間 (時間)	総路線延長 (km)	路上工事時間 (h/km 年)	渋滞損失時間 (万台・時)
平成29年度	204,707 (190,029)	2,067	99 (92)	207
平成30年度	244,842 (232,119)	2,075	118 (112)	150
増 減	+40,135 (+42,090)	12	+19 (+20)	-57

※総路線延長は、全国路線網(一の路線を除く)の延長

※下段は、集中工事等を除いた集計値

< 前年度からの車線規制時間の主な増減理由 >

項 目	車線規制時間の 増減 (時間)	路上工事時間 (アウトカム)の増 減 (h/km 年)
リニューアル工事の増加及び集中工事の規制方法見直し(交通集中時間帯における工事規制の回避など)によるもの	8,908	+4
雪氷対策施設工事の増加によるもの	7,395	+4
東海北陸道などの付加車線工事の増加によるもの	6,530	+3
のり面災害工事によるもの	2,187	+1
その他	15,115	+7
計	+40,135	+19

■ 東名高速道路リニューアル工事における取り組み

昨年度に引き続き、交通量が多い東名高速道路での対面通行規制を実施するにあたり、車両の中央分離帯突破などによる重大事故を防止するため、工事中の仮設中央分離帯にコンクリート製防護柵を採用し、その設置・撤去作業に伴う交通規制を削減するため、移動式防護柵を採用しました。

	従前のコンクリート製防護 柵設置に要する規制日数	移動式防護柵 設置に要する規制日数	短縮日数
規制設置	25 日	12 日	▲13 日
規制撤去	21 日	10 日	▲11 日
計	46 日	22 日	▲24 日



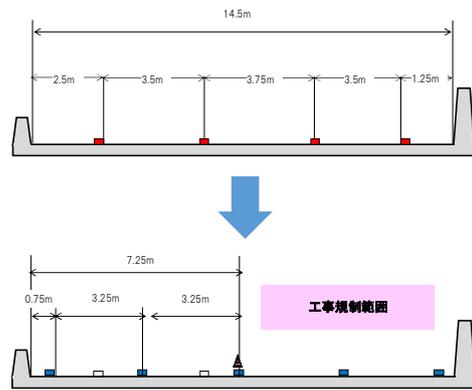
【移動式防護柵切替車両による防護柵移動状況】



【対面通行規制準備状況】

■伊勢湾岸道路伸縮装置取替工事における取り組み

伊勢湾岸道路における伸縮装置取替などの橋梁補修工事の際に、常時3車線のうち2車線を車線規制する計画に対して、車線運用を工夫すること(車線を一時的に路肩へ移動させること)で、昼間時間帯には、常時2車線を確保することが可能となり、昼間時間帯における渋滞の削減に努めました。



【伊勢湾岸道路における車線運用状況】

■中央道集中工事・東名阪リフレッシュ工事・東名集中工事における取り組み

中央道集中工事・東名阪リフレッシュ工事・東名集中工事(大井松田 IC 以東)については重交通区間であることから、情報提供や迂回広報だけでは大きな工事規制渋滞が予想されたため、平成30年度は、規制方式を従前の昼夜連続車線規制から交通集中時間帯における工事規制を回避するために夜間規制に見直しを実施しました。規制方式の見直しに伴い、従前の施工方法では夜間規制時間帯に収まらなくなるものについては、施工方法の工夫・見直しを実施し夜間規制での施工を可能としました。また、沿線住民への騒音より昼間施工としていたものは、騒音対策を施し、沿線住民のご理解とご協力を得て、夜間規制を実施することとし、渋滞削減に努めました。また、中央道集中工事、東名集中工事では、きめ細かな情報提供とともに、料金調整を実施し、迂回などのお客さまの更なる行動変容の促進を図りました。

東名阪道(名古屋西JCT~四日市JCT間)の工事に伴う渋滞緩和を目的として、伊勢湾岸道へ迂回いただいたお客さまに、料金調整を実施します。



料金調整の実施期間 2019年 5/11(土) 0時 → 5/25(土) 24時

料金調整内容

- 「指定発着エリア」⇔名二環・名高速の各IC(インターチェンジ)間を走行される場合、伊勢湾岸道へ迂回してください。
- 「指定発着エリア」⇔東海JCT・ICまたは名古屋南JCT・IC間の通行料金を、「指定発着エリア」⇔名古屋西JCT・IC間と同額に調整します。
(料金調整例は、裏面をご覧ください。)

対象条件

- 全車種・ETC車限定・事前申込不要 ※非ETC車(現金支払いなど)は、料金調整の対象となりません。
- 出口料金所を上記の期間に通過した場合に料金調整の対象となります。

迂回推奨ルート



【令和元年名二環・東名阪・新名神リフレッシュ工事における料金調整例】

(2)今後の取組み

今後、リニューアルプロジェクトや耐震補強対策がますます本格化することから、引き続き、お客さまへの影響が最小限となるように、工事の厳選・集約化や車線運用の工夫、きめ細かな情報提供や料金調整、新技術・新工法の導入などに積極的に取り組んでまいります。

■中期目標設定の考え方

➢ 路上工事による渋滞損失時間

リニューアルプロジェクトや耐震補強対策などによる工事規制の増加を見込み、お客さまへのご迷惑を最小限とする取り組みを考慮して中期目標を設定しています。

➢ 交通規制時間

リニューアルプロジェクトや耐震補強対策などの工事規制の増加を見込み、工事の厳選・集約化などの取り組み等を考慮して中期目標を設定しています。

■令和元年度の目標設定の考え方

➢ 路上工事による渋滞損失時間

中期目標値を踏まえ前年度実績を考慮して、目標を設定しています。

➢ 交通規制時間

工事規制計画をもとに、工事の厳選・集約化などの取り組み等を考慮して、目標を設定しています。

1-5-4. ガソリンスタンド空白区間の解消

高速道路上での燃料切れ防止、お客さまの利便性向上のために、ガソリンスタンドの空白区間を解消する取組みを実施しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】ガソリンスタンドの空白区間 〔単位：区間〕 隣接するガソリンスタンド間が 100kmを超える区間数(※1) 下段の()内はうち会社を跨ぐ空白区間数	100km 超区間	平成29年度 実績値	4 (0)
		平成30年度 実績値	4 (0)

※1 区間数は、方向(上下線別)にそれぞれ算出
※当社管内では150kmを超える区間はありません。

■ガソリンスタンド空白区間の状況(H30年度末時点)

番号	空白区間	100km 超区間	備考
1	東海環状道 美濃加茂 SA → 東名高速 浜名湖 SA	○	
2	東名高速 浜名湖 SA → 東海環状道 美濃加茂 SA	○	
3	中央道 恵那峡 SA → 東名高速 浜名湖 SA	○	
4	東名高速 浜名湖 SA → 中央道 恵那峡 SA	○	

(1) 平成30年度取組み

平成30年度には、路外給油サービスの社会実験を行っている東海北陸自動車道の福光ICでの利用実態の調査を継続して実施しました。

(2) 今後の取組み

引き続き、100kmを超える全てのガソリンスタンド空白区間について、路外給油サービス等の検討・調整を視野に、関係機関と協力していきます。

1-6. 逆走防止や暫定2車線区間などの交通事故対策の推進

1-6-1. 交通事故対策等の推進

死傷事故の削減を図るための交通安全対策の実施などにより事故の防止に努めており、下記指標により、目標を設定した上で、各施策に取り組んでいます。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】死傷事故率 ^{※1} 〔単位：件／億台キロ〕 自動車走行車両1億台キロあたりの 死傷事故件数	平成29年度 実績値	6.4
	平成30年度 実績値	5.8
	令和元年度 目標値	5.4
	中期目標値	4.7

※1 死傷事故率とは、営業する全高速道路で発生する1億台^{キロ}(10台の車が各々100km走れば1千台^{キロ})当りの死傷事故件数のことをいう。暦年データによる集計

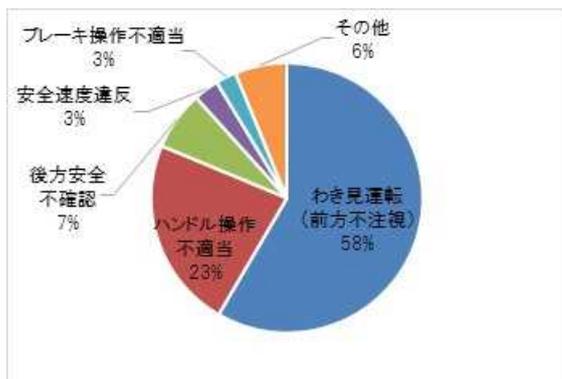
(1)平成30年度の取組み

当社管内の事故件数は、平成22年をピークに減少傾向が続いており、平成30年の死傷事故件数は1,664件、死傷事故率は5.8件／億台キロとなりました。

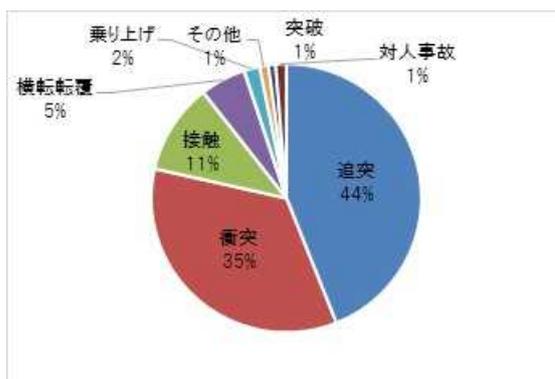


【死傷事故件数と事故率の推移】

死傷事故発生の要因としては、わき見運転による事故の占める割合が最も高く、事故の形態としては追突事故と衝突事故が大半を占める傾向となっています。



【事故発生要因】



【事故の形態】

① 天候別の件数推移

➤ 平成30年は、雨、雪における事故が減少しましたが、晴れ・くもりにおける事故が増加しました。

② 渋滞状況別の推移

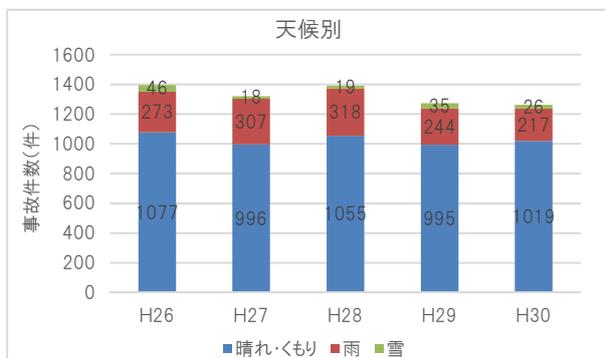
➤ 渋滞中及び渋滞後尾における事故は昨年度と同程度でした。

③ 路肩逸脱事故の推移

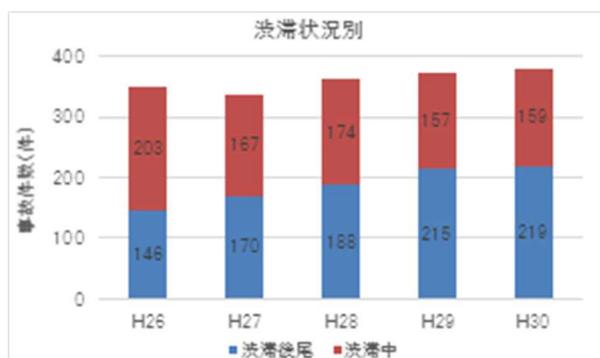
➤ 路肩逸脱事故は昨年 비해増加しました。

④ その他

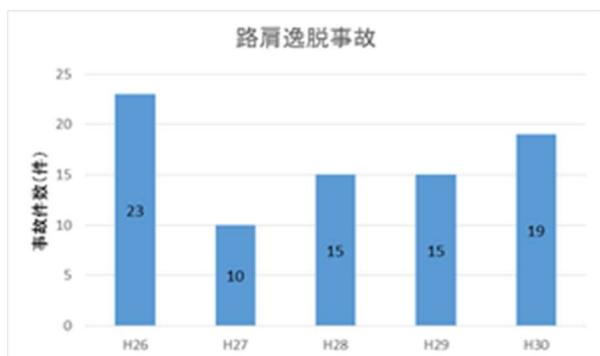
➤ 二輪関係事故は死傷事故、死亡事故ともに増加しました。



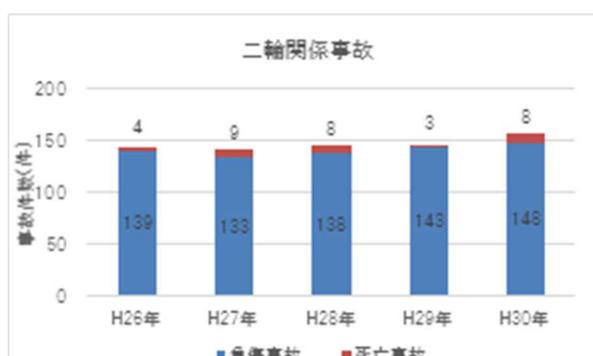
【天候別事故】



【渋滞状況別事故】



【路肩逸脱事故】



【二輪関係事故】

■交通安全対策の実施状況

①高機能舗装の整備

雨天時の水はねが少なく走行環境を改善させるための高機能舗装化を進めています。



【密粒舗装と高機能舗装の状況】



【高輝度レーンマークの整備状況】

②車線逸脱事故防止対策

近年増加傾向にある路肩部の停止車両への追突事故防止策として、車線の視認性を高め、車線逸脱を防止する高輝度レーンマークを整備しています。

③防護柵の改良

中央分離帯や路外への逸脱を防止するために、防護柵の改良を進めています。



【防護柵の改良状況】

④交通安全啓発活動

高速道路を安全・快適にご利用いただくため、基本的な交通ルール・運転マナーをはじめ、高速道路での安全走行をサポートする「セーフティドライブ」、「地震に備えて」、「雪用心」の各冊子をリニューアルするとともに、交通死亡事故の特徴・傾向を踏まえた安全啓発グッズ（「コルクコースター」、「マスク」等）を企画・制作し、管内全ての休憩施設への設置、春・秋の全国交通安全運動及び独自に実施する交通安全キャンペーン（夏・冬）や交通安全セミナー（無料出張講座）で配布するなど、交通安全啓発活動を積極的に展開しています。

また、休憩施設内に設置されたマルチインフォメーションボードを活用した動画による交通安全啓発や、会社WEBサイトでの広報など、お客さまに幅広く認知していただくための取組みを積極的に進めています。



【交通安全啓発グッズ(マスク・コルクコースター)】



【交通安全イベント(SA・PA)】



【会社 WEB サイト】

⑤ 暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策

5月に開催された技術検討委員会において、暫定2車線区間の正面衝突事故防止のため高い飛び出し防止効果を発揮することが確認されたワイヤーロープの土工区間への設置を進めています。また、中小橋区間への展開に向け、実車衝突実験を実施し突破防止性能を確認するとともに、本線上の中小橋区間にワイヤーロープを試行設置し、実用化に向けた検証を行っています。



【中小橋区間(C3 東海環状道 関テクハイ橋)】

(2)今後の取組み

引き続き、積極的な安全対策の推進に努めるとともに、暫定二車線区間の正面衝突事故防止として、ワイヤーロープの土工部における設置や中小橋における検証に取り組めます。

■中期目標設定の考え方

政府は、「第10次交通安全基本計画」において、平成27年に67万人である死傷者数を、令和2年には50万人(25%削減)とする目標を掲げていることを踏まえ、当社においても、政府目標と同等に平成27年の死傷事故件数を5年間で25%削減することを目指しております。中期目標においても同様の考えに基づき設定しております。

■令和元年度の目標設定の考え方

中期目標設定と同様の考え方にに基づき目標を設定しています。

1-6-2. 逆走防止対策の推進

高速道路の逆走は、逆走以外の高速道路上での事故と比べて死傷事故となる割合が4倍、死亡事故では40倍となり、非常に危険な行為です。

こうした重大事故につながる可能性の高い高速道路での逆走に対し、これまで各種の防止対策を講じてきたところですが、依然として逆走が発生している状況を踏まえ、逆走事案を更に詳細に分析し、その発生状況や箇所、特徴などを踏まえて対策を実施しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】逆走事故件数 ^{※1} 〔単位：件〕 逆走による事故発生件数	平成29年度 実績値	6
	平成30年度 実績値	7
	令和元年度 目標値	2
	中期目標値 ^{※2}	0
【アウトカム指標】逆走事案件数 ^{※1} 〔単位：件〕 交通事故または車両確保に至った逆走事案の件数	平成29年度 実績値	32
	平成30年度 実績値	28
	令和元年度 目標値	22
	中期目標値	17

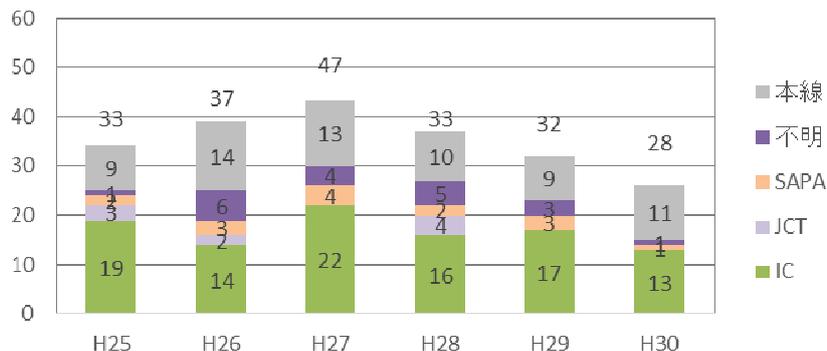
※1：暦年データによる集計

※2：中期目標値の年次は令和2年度。

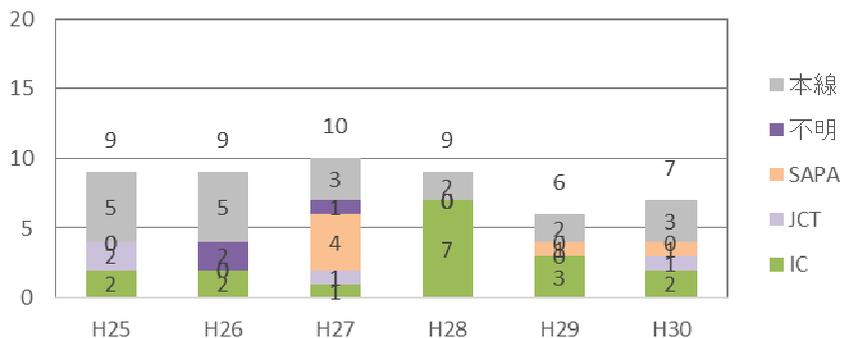
■当社管内における逆走の状況と特徴

- 逆走事案件数は、過去5か年で最多であった平成27年と比較して19件減少しました。
- 逆走事案の約半数は、インターチェンジで逆走を開始しています。
- 65歳以上の高齢者によるものが半数以上を占めています。
- 認知症の疑いの方及び精神障害や飲酒などの状態が原因の約4割を占めています。

逆走事案(件)

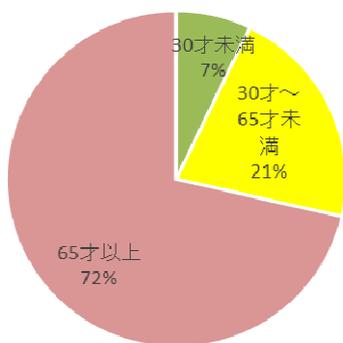


逆走事故(件)



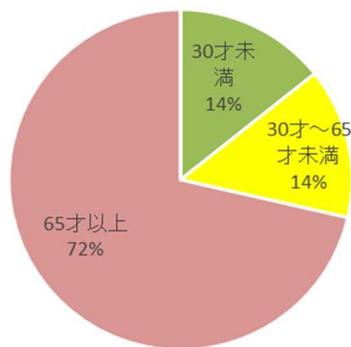
【逆走事故および事案の発生状況(箇所)】
〔警察庁の協力を得て高速道路会社が作成〕

年齢別事案発生状況 (H30)



【逆走事案の年齢別割合】

年齢別事故発生状況 (H30)

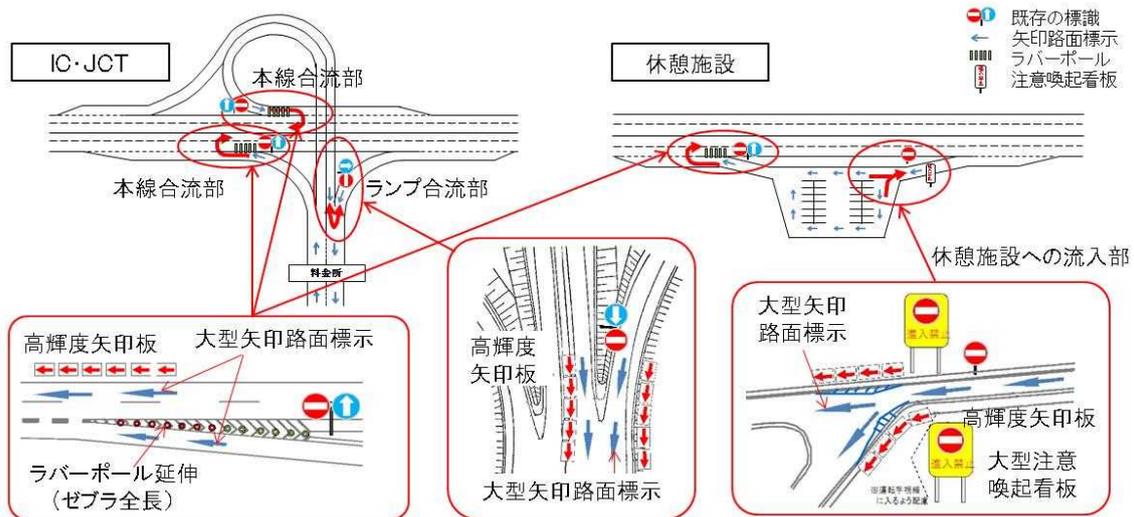


【逆走事故の年齢別割合】

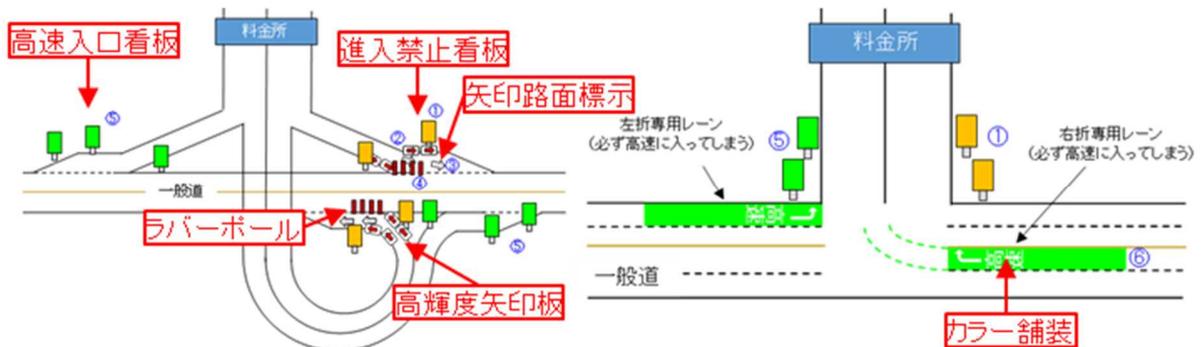
(1)平成30年度の取組み

高速道路の合流部などにおける路面標示、ラバーポール、矢印標識の設置を完了しました。更に、料金所プラザ部における対策を実施し、インターチェンジと一般道路の接続部における物理的・視覚的対策を開始しました。

また、休憩施設などでの呼びかけ等の交通安全啓発活動を実施しています。



【逆走対策の対策(分合流部・出入口部)】



【逆走対策の対策(一般道との接続部)】



大型矢印路面標示



高輝度矢印板



ラバーボール



カラー舗装



進入禁止看板

【逆走対策の対策事例】

(2) 今後の取組み

引き続き、逆走事故・事案件数の減少を目指し、更なる逆走対策を実施していきます。

具体的には、交通安全啓発活動を実施するとともに、料金所プラザ部における対策、インターチェンジと一般道路の接続部など物理的・視覚的対策を推進します。その他、技術公募により選定した逆走対策として有効な新技術の現地展開を進めることにより、令和2年までに「高速道路での逆走事故をゼロに」を目指してまいります。

■ 中期目標設定の考え方

① 逆走事故件数

令和2年までに「高速道路での逆走事故をゼロに」を目指し、目標を設定しております。

② 逆走事案件数

逆走防止対策や交通安全啓発活動を実施することで、逆走事案件数を毎年減少させることを目標として設定しています。

■ 令和元年度の目標設定の考え方

① 逆走事故件数

令和2年までに「高速道路での逆走事故をゼロに」を目指し、毎年逆走事故件数を減少させることを目標として設定しています。

② 逆走事案件数

逆走防止対策や交通安全啓発活動を実施することで、前年度実績値より逆走事案件数を減少させることを目標として設定しています。

1-6-3. 人等の立入防止対策の推進

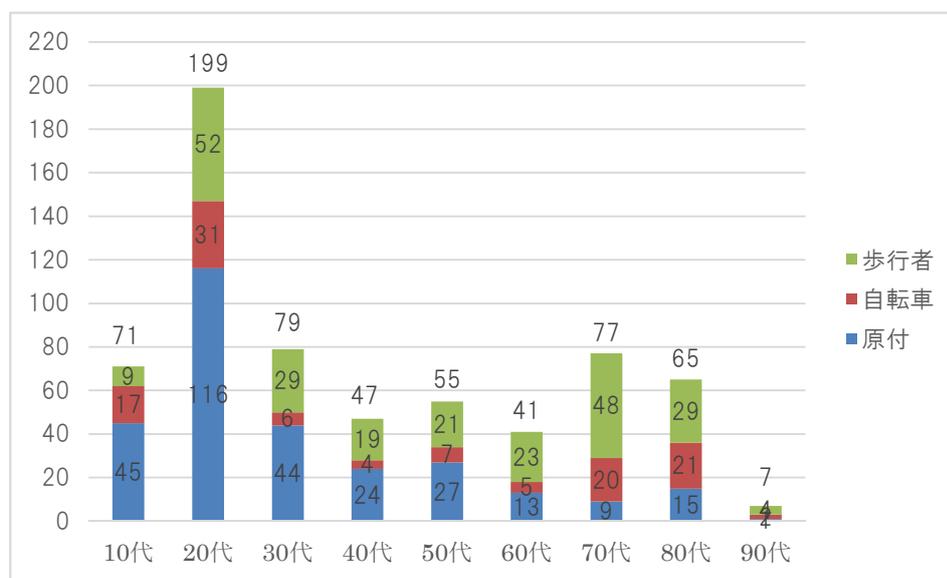
高速道路等の自動車専用道路への人や自転車等の立入りは、第三者を巻き込む悲惨な事故につながる恐れがあるため、その対策に取り組んでいます。人等の立入形態及びその要因の分析を踏まえて、警察など関係機関と連携を図りながら対策を検討・実施しています。

■アウトカム指標

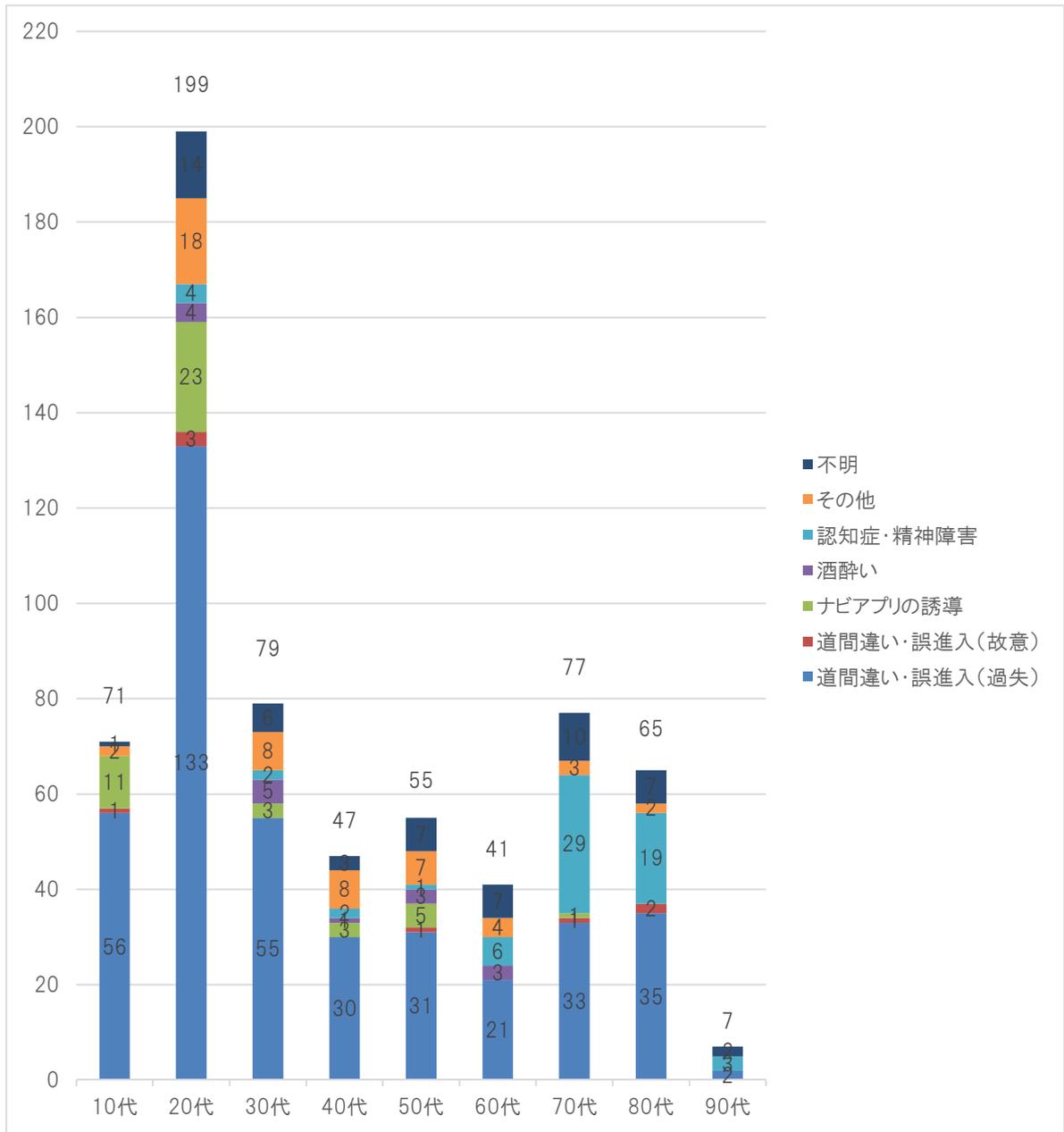
【アウトカム指標】人等の立入事案件数 〔単位：件〕 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護した事案の件数	平成29年度 実績値	888
	平成30年度 実績値	896
	令和元年度 目標値	862
	中期目標値	809

■当社管内における高速道路への人等の立入状況と特徴

- 人等の立入事案件数は、平成30年度に896件発生し、そのうち事故に至ったものは4件でした。
- 立入事案のうち、20代の原動機付自転車による立入事案が多く発生しているほか、道間違いや誤進入により立入りに至る事案も多くあります。また、20代以下ではナビアプリの誘導による比率が高く、60代以上の層では認知症や精神障害による比率が高い傾向があります。
- 一般道から直結するIC入口等での立入が多く、特定の箇所に集中する傾向があります。特に、都市部の幹線道路と接続しているICで多く発生するなど、地域特性が表れる傾向があります。昨年度は、新湘南BP等で原付の確保件数が増加したこと等により、全体では昨年度比8件増となりました。



【平成30年度 年代別 手段別 立入事案件数内訳(件) ※年代が判明した641件を対象に集計】



【平成 30 年度 年代別 形態別 立入事案件数内訳(件) ※年代が判明した 641 件を対象に集計】

■ 当社管内における立入事案が多く発生している箇所(件数が多い3箇所)

路線名称	施設名称	件数
西湘バイパス	西湘二宮IC	54
新湘南バイパス	藤沢IC	46
中央自動車道	八王子IC	31

(1)平成30年度の取組み

- インターチェンジ、休憩施設出入口部への看板、路面シール等の設置による立入禁止の明示
- スマートインターチェンジ入口部への人感センサー設置による無人インターチェンジでの立入防止対策の実施
- ポスター等の掲示や、チラシ・啓発グッズ(ティッシュ)等の配布による注意喚起の実施



【看板、路面シール】



【人感センサー】



【チラシ】

(2)今後の取組み

引き続き、事案件数の減少を目指し、要因分析により得られた結果を踏まえて、物理的な立入防止対策を進めます。また、啓発活動により、道間違い・誤進入による立入事案が抑制された一方で、原因不明の事案等が増加していることなどから、更なる要因分析、調査及び対策を検討し、事案件数の減少を目指します。

■中期目標設定の考え方

人等の立入事案が多い箇所への対策および啓発活動を実施し、事案件数の削減を目指し目標を設定しています。

■令和元年度の目標設定の考え方

令和3年度までの中期目標を達成するため、毎年逆走事案件数を減少させることを目標として設定しています。

1-7. 大規模災害などに備えた高速道路の機能強化への取組み

1-7-1. 大規模災害への備え

(1)円滑な道路交通の確保に向けた大雪への対策

雪による通行止めを極力回避し、高速道路のネットワークを確保するため、過年度雪氷対策における課題に対する対応策を検討・実践し、冬期交通確保に努めております。

■平成30年度の取組み状況

前年度の雪氷対策期間終了後、①情報提供の充実、②立往生車両の発生による大規模滞留発生の防止、③チェーン規制への対応について、過年度の雪氷対策により蓄積された知見、課題、対応を踏まえ、更に準備を進めました。

① 情報提供の充実にに向けた取組み

- 気象予測を参考にした、降雪3日前程度からの大雪事前広報や情報提供の継続実施
- 強降雪のライブ映像提供箇所の拡大(i-Highway、休憩施設映像配信モニター)
- i-Highway雪道情報における積雪深データの提供や交通情報における冬用タイヤ等装着規制・雪氷作業状況の提供
- ラジオCMやスマートフォンの位置情報システムを活用した広報の実施

② 立往生車両の発生による大規模滞留発生の防止に関する取組み

- 除雪作業の支障となる自力走行不能車両を早期に発見し直ちに移動させるため、監視カメラやトラクターショベル等の配備を強化
- 時間降雪計の設置による現地状況把握体制の強化
- 急勾配箇所等の立ち往生車両発生防止のための定置式薬液散布装置の増設

③ チェーン規制への対応

平成30年12月に施行されたチェーン規制区間(管内4箇所)において、チェーン規制に必要な関係機関との協議やチェーン規制標識の設置、各種広報を実施しました。

(2)冬期の交通確保に向けた作業実施状況

気象予測に基づき雪氷体制を構築し、凍結防止剤散布作業および除雪作業を実施しています。

■平成30年度の取組み状況

1)作業実施状況

平成30年度は、支社間での雪氷車両応援派遣(5回、47台)などの対策を強化・実施した結果、雪による通行止めは25時間でした。



【除雪作業状況】
(東海北陸自動車道)



【通行止め内路肩排雪状況】
(新名神高速道路)

(3)大規模災害時の緊急輸送ルート確保

大規模災害発生時に、高速道路ネットワークを活用した迅速に緊急輸送ルートを確認するため、事前準備や防災訓練の実施により災害対応力の向上に努めています。

■平成30年度の取組み状況

平成30年度の年間訓練計画を策定、各種訓練を実施し、訓練により顕在化した課題への対応策を検討し、業務継続計画(BCP)を見直しました。

➤ NEXCO中日本グループの災害対応力の強化

9月1日(防災の日)には、「新たな防災対応と自社内及び他機関への支援・受援検証」をテーマに、南海トラフ地震を想定した図上訓練及び本部運営訓練を実施しました。また、3月には、「休憩施設における災害対応マニュアルに基づく初動対応とお客さま支援」をテーマに、休憩施設、料金所においてお客さま誘導訓練を実施しました。



【図上防災訓練】



【休憩施設におけるお客さま避難訓練】

➤ 関係機関との連携強化

防災協定締結機関(陸上自衛隊・DMAT・一般社団法人日本建設業連合会・一般社団法人日本橋梁建設協会・一般社団法人プレストレスト・コンクリート建設業協会など)とも顔の見える関係を継続し、連携強化を図りました。

また、中部電力、北陸電力、東京電力の電力各社と、災害時に円滑な相互連携を図ることに
より、迅速な被災地復旧活動を展開することを目的とした協定を締結しました。

➤ 地域防災計画との連携

大規模地震発生に伴う津波襲来により、浸水が予想される地域の緊急一時避難場所確保のため、平成23年度に静岡県静岡市・焼津市、平成24年度に三重県桑名市、平成26年度に石川県小松市・白山市、平成28年度に三重県弥富市・蟹江町、平成30年度には岐阜県安八町と、高速道路区域の一時使用に関する協定を締結しています。高速道路区域に設置された緊急一時避難場所を活用し、住民の避難訓練が行われています。



【静岡市における訓練の様子】

1-7-2. 災害で被災した道路の早期確保

(1)東海北陸自動車道 荘川IC～飛騨清見ICのり面変状

平成30年7月豪雨により東海北陸道(108KP・110KP)において、切土のり面小段に変状が発見されました。現地を確認した結果、当該切土のり面は、花崗閃緑岩が立って層になっている状態で降雨等により、更なるり面の変状(転倒)が想定されることから、応急対策として、切土のり面の養生や押さえ盛土の設置、および切土のり面と通行車線の境に矢板を設置するなど、通行車線への二次災害防止対策を昼夜連続作業で実施し、速やかに通行止めを解除しました。

本復旧工事は、緩んでいる土塊の撤去を行い、のり面保護工やグラウンドアンカー工などにより令和元年度内に完了する見込みです。

■被災状況

○108KP



○110KP



■応急復旧状況



108KP



110KP

1-7-3. 東日本震災により被災した盛土と類似する盛土の補強対策

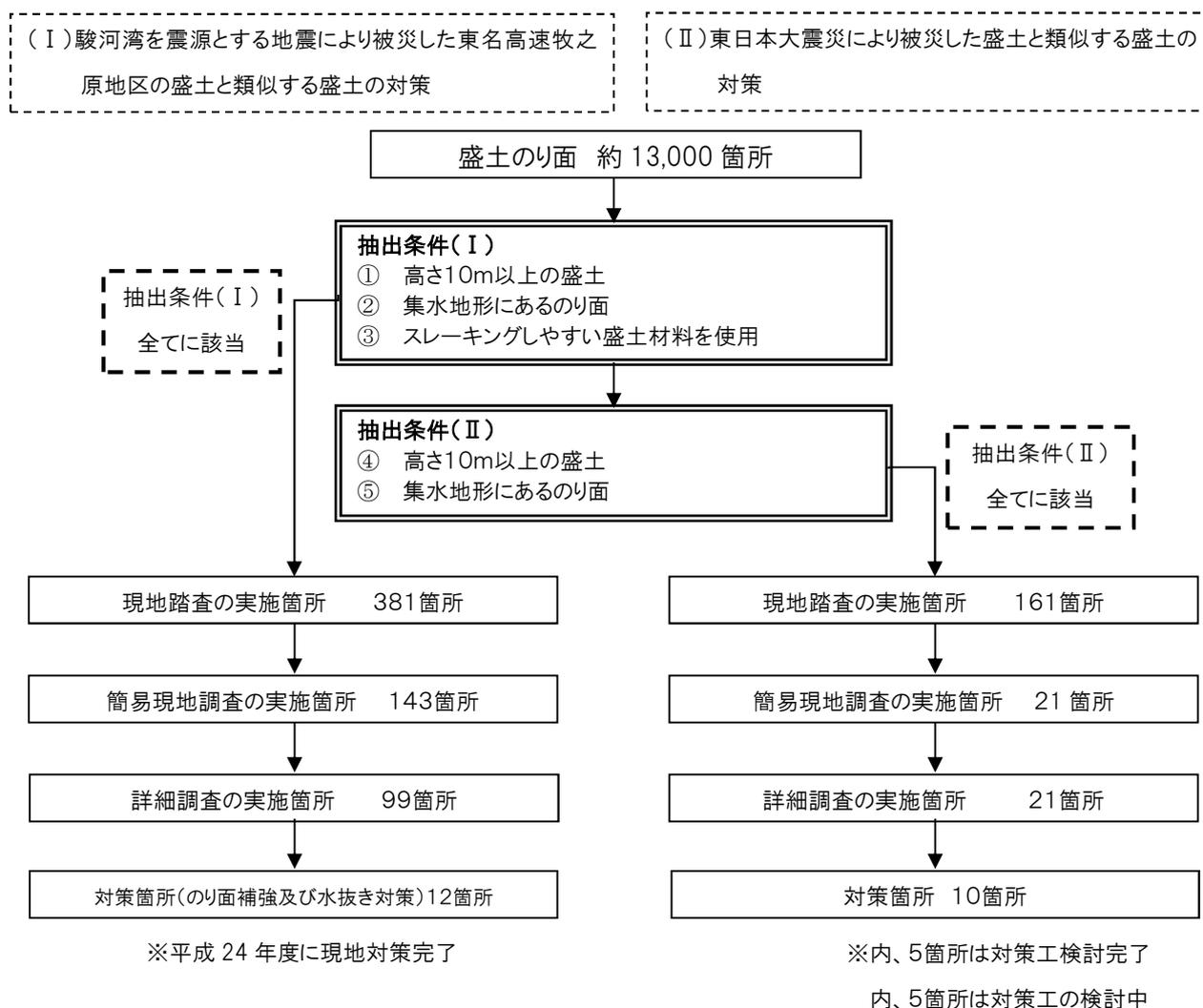
平成21年8月に発生した駿河湾を震源とする地震で被災した牧之原地区の類似盛土補強対策に引き続き、平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震(東日本大震災)により被災した盛土の類似盛土の現地調査を行い、補強対策を進めています。

■平成30年度の実施状況

詳細調査の必要な21箇所全てにおいて詳細調査は完了しており、平成30年度は、対策が必要な10箇所のうち、5箇所において対策工の検討が完了しました。

■今後の取組み

対策工の検討が完了した5箇所について、令和元年度に工事発注を行います。また、その他の5箇所は詳細設計を実施していくこととしています。



【盛土のり面对策フロー】

1-7-4. 通行止め時間の抑制

日本の東西基幹交通を担う大動脈である東名・名神をはじめ、沿線地域の皆さまの生活を支える高速道路の交通の確保に努めています。

■アウトカム指標

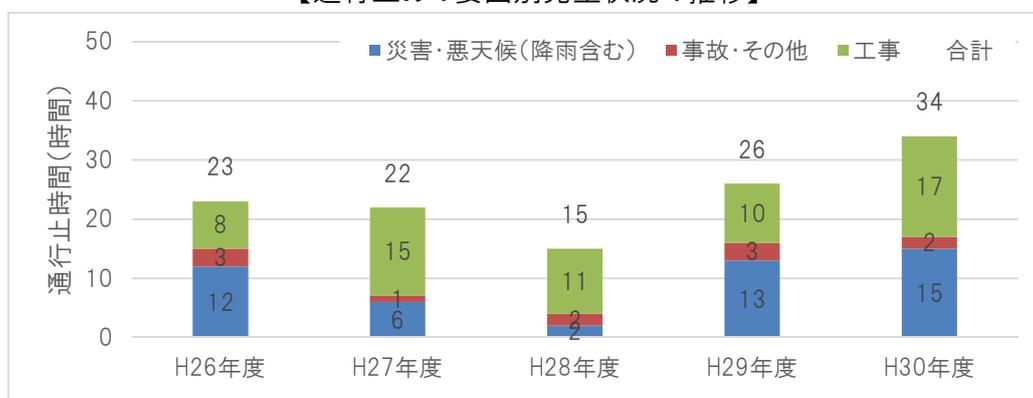
【アウトカム指標】通行止め時間(※) 〔単位：時間〕 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間	平成29年度 実績値	26
	平成30年度 実績値	34
	令和元年度 目標値	29
	中期目標値	26

※上下線別の通行止め時間に距離を乗じた年間延べ時間・距離を営業延長で除算したもの

(1)平成30年度の取組み

平成30年度は、冬期における雪の影響は少ない状況でしたが、夏季における台風による大雨や風の影響があり、災害・悪天候による通行止めが昨年度と同程度となりました。また、工事に伴う通行止めは4車線化工事及び暫定二車線区間の安全対策工事を実施した結果、昨年度と比較し大幅に増加しました。

【通行止めの要因別発生状況の推移】



(2)今後の取組み

引き続き、工事による通行止めを必要最小限に留める等、通行止め時間の減少に努めます。

具体的には、工事の厳選・集約化、施工計画、規制方法の工夫等により、お客さまへのご迷惑を最小限とする取組みを進めるとともに、過年度の雪氷対策の知見、課題等を踏まえた対応を進めてまいります

■中期目標の設定の考え方

天候や事故等の影響が少なからず想定されますが、お客さまの利便性向上のため、過去5年の実績を踏まえ、目標を設定しています。

■令和元年度の目標設定の考え方

天候や事故等の影響が少なからず想定されますが、お客さまの利便性向上のため、前年度実績を下回ることを目指すこととして、目標を設定しています。

1-8. 高速道路の維持業務及び管理業務

お客さまに安全で安心・快適に高速道路をご利用いただけるよう、維持業務(清掃作業、植栽管理作業、雪氷対策作業、緊急作業、交通事故復旧作業)のほか、料金収受業務や交通管理業務を実施しています。

1-8-1. 維持業務

(1) 清掃作業

車両の高速走行上支障をきたすことのないように道路機能を保持するとともに、お客さまが休憩施設等を利用される際に不快感を与えない利用環境を保持することを目的として、計画的に清掃作業を実施しています。

なお、以下に示す水準は、上記の目的を達成するために通常行う標準的な水準を記載したものであり、繁忙期や閑散期、気象条件、路線特性など現地の状況に即した対応を図る場合は、これによらないことがあります。

■ 土木清掃作業の水準及び実績

作業名	作業種別	作業水準	実績
路面清掃	路面清掃A	25 回/年(全国標準回数)	2,132km/2,132km ※1
	路面清掃C	139 回/年(全国標準回数)	2,132km/2,132km ※1
連絡等施設 域内清掃	域内清掃A	1 回/2 日(断面交通量 10,000 台/日以上) 2 回/週(断面交通量 10,000 台/日未満)	332 箇所/332 箇所 ※2
	域内清掃B	1 回/2 日(断面交通量 10,000 台/日以上) 2 回/週(断面交通量 10,000 台/日未満)	332 箇所/332 箇所 ※2
	域内清掃C	1 回/年	210 箇所/210 箇所 ※3
公衆トイレ清掃		1 回/日	210 箇所/210 箇所 ※3
トンネル側壁清掃		2 回/年(断面交通量 20,000 台/日以上) 1 回/年(断面交通量 20,000 台/日未満)	264 箇所/264 箇所 ※4
排水設備清掃		1 回/年(堆積しやすい重点箇所)	2,132km/2,132m ※1

※1 管理延長 ※2 JCT・IC個所数 ※3 休憩施設箇所数 ※4 トンネル名称数

■ 施設清掃作業の水準及び実績

作業名	作業水準	実績※
道路照明灯具清掃	汚損状況により実施	56,762 箇所/56,762 箇所
トンネル照明灯具清掃	汚損状況により実施	439 本/439 本
標識照明灯具清掃	ランプ交換の際に実施	3,555 箇所/3,555 箇所
トンネル標識灯具清掃	視認性や汚損状況により実施	112 箇所/112 箇所
ジェットファン清掃	汚損状況により実施	359 台/359 台
自発光デリニエーター清掃	視認性や汚損状況により実施	14,937 箇所/14,937 箇所
受水槽等清掃	法令による周期及び汚損状況により実施	434 箇所/434 箇所

可変情報板等清掃	視認性や汚損状況により実施	3,582 箇所/3,582 箇所
消火栓等清掃	視認性や汚損状況により実施	218 本/218 本
非常電話等清掃	視認性や汚損状況により実施	7,558 箇所/7,558 箇所
ラジオ再放送用誘導線清掃	聴取状況により実施	461km/461km
浄化槽清掃	法令による周期及び汚損状況により実施	439 箇所/439 箇所
建物清掃	汚損状況により実施	579 箇所/579 箇所

※実績は、実施数量(作業水準を満足した数量)／資産数量

■現地の状況に則した対応

➤ 繁忙期における対応

GW等の繁忙期において過年度の状況を踏まえ、お客さまが休憩施設等を利用される際に不快感を与えない利用環境を保持するために、休憩施設等の巡回を行うとともに休憩施設清掃やゴミの回収作業等の作業時間延長及び頻度を増やし、快適空間の提供に努めています。



【休憩施設清掃状況】

➤ 不測の事態に備えた対応

昨今の局所的豪雨や異常降雨時において、予め把握された注意箇所等の排水設備の清掃を実施し、排水不良に伴う滞水や災害発生を未然に防ぐ対応を図っています。



【のり面排水溝清掃状況】

■現場の工夫による業務効率化、コスト削減の取組み

➤ お手洗い清掃における工夫事例

休憩施設のお手洗い清掃において、アルカリイオン水やオゾン又は菌を活用した洗浄水を使用して清掃を行うことにより、清掃作業の効率化を図るとともに、消臭・殺菌効果によりお客さまの快適性の向上に努めています。



【オゾン水を使用したお手洗い清掃】

(2)植栽管理作業

道路、沿道、気象等の状況に応じて、生育状況が異なる樹木、樹林、芝生、草花等の植物について、その目的や植生を踏まえて、保護や育成を行うほか、成長によって生じる走行上の支障や社会通念上の不快感となる状況等に対応することを目的に、計画的に植栽管理作業を実施しています。

なお、以下に示す水準は、上記の目的を達成するために通常行う標準的な水準を記載したものであり、繁忙期や閑散期、気象条件、路線特性など現地の状況に即した対応を図る場合は、これによらないことがあります。

■植栽管理作業の水準及び実績

作業名	作業種別	作業水準	実績
植栽管理作業	形状管理 (草刈・剪定等)	交通安全上における視認性阻害や苦情で必要とされている場合に実施	2,132km/2,132km ※1
	育成管理 (施肥・薬剤散布等)	生育障害が発生し、植栽機能が損なわれる場合に実施	2,132km/2,132km ※1

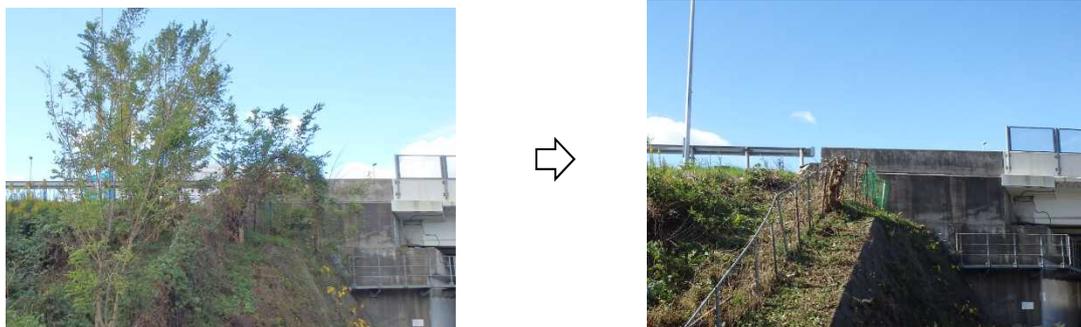
※1 管理延長

■現地の状況に即した対応

- 高速道路に影響を及ぼすおそれのある樹木への対応

これまでの知見を踏まえ、生育不良等により倒木の恐れがある樹木について、活力に着目した点検等を行い、計画的に伐採を実施しています。

なお、高速道路区域内にある樹木で、倒木時に第三者等被害の恐れのある場合には、速やかに伐採を行い、倒木による事故の発生を未然に防ぐ対応を図っています。



【樹木伐採の状況】

- 高速道路区域外にある高速道路に影響を及ぼすおそれのある樹木への対応

高速道路区域外にある樹木で、倒木時に高速道路の走行に影響を及ぼすおそれのある樹木について点検を実施し、倒木のおそれのある樹木は速やかに樹木所有者に伐採を依頼、又は樹木所有者の委託を受けて伐採を実施し、高速道路区域外からの倒木による事故発生を未然に防ぐ対応を図っています。



【樹木伐採の状況】

■現場の工夫による業務効率化、コスト削減の取組み

➢ 植栽管理作業における工夫事例

規制を伴う植栽管理作業については、他の工事規制等と併せて作業を実施することにより、業務効率化、コスト削減を図っています。

また、防草対策を実施する等により、作業の効率化に努めています。



【中央分離帯の防草対策】

(3)雪氷対策作業

高速道路の冬期における安全かつ確実な交通を確保することを目的に、雪氷対策作業を実施しています。

なお、以下に示す水準は、上記の目的を達成するために通常行う標準的な水準を記載したものであり、繁忙期や閑散期、気象条件、路線特性など現地の状況に即した対応を図る場合は、これによらないことがあります。

■雪氷対策作業の水準及び実績

作業名	作業種別	標準散布量 ^{※3}	作業水準	実績
凍結防止対策作業	湿塩散布	20g/m ² ^{※1}	路面凍結が予測される都度に適時実施	雪氷対策日数 119日 ^{※4}
	固形剤散布	20g/m ²		
	溶液散布	0.1% ^{※2} /m ²		
	固定式散布	0.1% ^{※2} /m ²		
除雪作業	新雪除雪	—	積雪状況や降雪予測等の現場条件に	降雪日数 89日 ^{※5}
	圧雪処理	—		

	拡幅除雪	—	より適時実施	通行止め回数 2回 ^{※6}
	運搬排雪	—		
	その他の雪氷処理	—		

※1 固形塩分 15g/m²+水分 5g/m²

※2 12%水溶液の場合

※3 凍結防止対策作業は、標準散布量を参考に現地状況を勘案し実施

※4 雪氷対策日数は、代表保全・サービスセンターの雪氷対策を実施した日数の合計

※5 降雪日数は、代表保全・サービスセンターの降雪があった日数の合計

※6 通行止め回数は、雪による通行止めとなった日数の合計

雪による通行止めが発生した場合は、初動から通行止め解除に至るまでの間の作業実施状況を検証し、必要な改善を行います。

また、会社が保有する雪氷対策車両を有効に活用するため、気象予測に基づき、例えば南岸低気圧で関東方面の降雪が予測される場合は、応援派遣として中部・北陸方面からの車両を事前に配置するなどの対応を行っています。

(4)車両法定点検・整備

維持・巡回作業車類や清掃作業車類、雪氷用特殊作業車類等の道路管理用車両が、第三者に対し安全に走行及び作業を行うことが出来るよう、関係法令等に基づき定期点検、整備を行っております。



【車両点検状況】

(5)交通事故復旧作業

交通事故等により、道路構造物や附属物、機械、電気、通信、建築施設などに損害が生じた場合、その原形を復旧することで、交通の安全確保や従前の道路機能に回復させる作業を行っております。



【交通復旧作業状況】

1-8-2. 管理業務

(1) 料金收受業務

■ 料金收受の取組み

料金所において、「交通状況に応じたレーンの開放」、「ETC車線でのトラブル対応」及び「お客さまへのサービス」等、お客さまが安全・快適に高速道路をご利用いただけるよう、次のとおり適切かつ迅速な対応に努めています。

① 交通状況に応じたレーンの開放

- 時間帯、曜日、季節等により絶えず変動する交通状況に応じて適切にレーンを開放
- 交通事故や異常気象による通行止め時にも、レーンの閉鎖や開放を迅速に実施

② ETC車線でのトラブル対応

- ETC車線の運用状況、機器類の故障や料金精算機の作動状況等について24時間監視
- ETC車線でトラブルが発生した場合、迅速にお客さまの車両を安全な退避場所まで誘導し、適切に課金

③ お客さまへのサービス

- 料金制度を理解し、道路交通状況を把握した上、お客さまに各種問合せへの対応や情報を提供
- 交通事故や異常気象が発生した場合、関係機関に迅速に連絡し、お客さまの案内や誘導を実施
- 料金精算機のモニターによる外国人のお客さまへのご案内



【スタッフによる収受】



【ETC車線でのトラブル対応】



【モニターで表示される英語の案内】

■ 効率化・省人化に向けた取組み

働き方改革を踏まえ、更なる料金收受の効率化と省人化を図るため、料金精算機を増設し、料金所の機械化を進めています。



【料金精算機による収受】

■未課金、不正通行への取組み

強行突破等の未課金車両や不正通行への対策として、料金所にカメラを設置し、映像確認やデータの調査解析によって車両を特定するなど、不正に免れた通行料金の徴収に努めています。(不正利用の場合は、通行料金に加え、割増金を徴収します。)

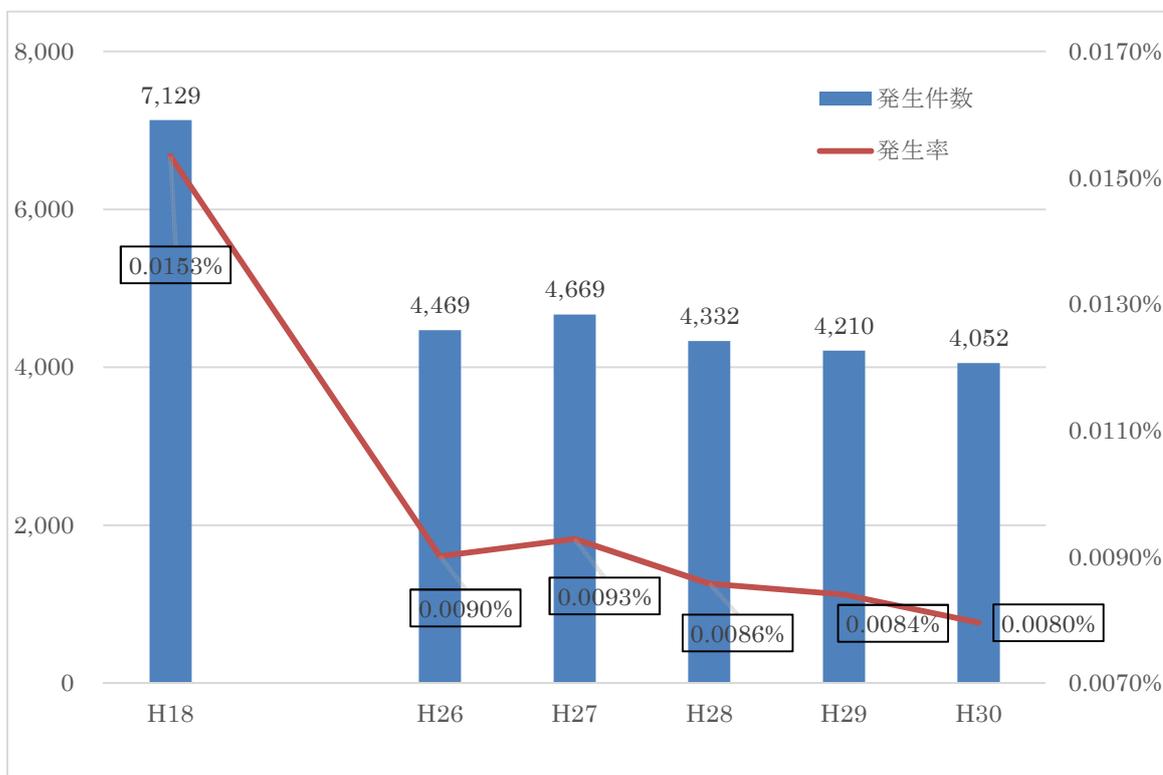
有料道路事業は、道路をご利用いただく全てのお客さまから公平に通行料金をご負担いただくことで成り立っており、『不正通行は断固として許さない』という姿勢で、次のとおり取り組んでいます。

- ① カメラなどを活用して、不正利用者を特定し支払交渉を実施
- ② 常習者や悪質者については、支払請求訴訟や刑事罰適用(30万円以下の罰金)に向け、警察への通報や捜査協力
- ③ ポスターなどを作成し、SA・PAでの掲示やホームページへの掲載による広報を実施



これらの取組みにより、料金所における強行突破台数は、民営化直後(平成18年度)は高速道路を利用する車両の100万台につき約150台発生していたところ、平成30年度は、約80台に半減しました。

引き続き、『不正通行は断固として許さない』という姿勢で、あらゆる対策に取り組む、皆様の信頼を損なうことのないよう努めてまいります。



【強行突破件数及び発生率(月平均)の推移】

(2)交通管理業務

お客さまが高速道路等を安全かつ円滑に走行できるように、24時間365日体制での巡回により交通事故、路上障害物などの異常事象を未然に防ぎ、また、それらの事象が発生した場合には、警察・消防と協力して早期回復を図り、規制作業を効率的に行うことにより後続のお客さまの二次的事故的防止に努めています。

■平成30年度の実績

- 交通管理巡回距離：約 15,614 千 km
- 出動回数：約 207 千回

定期巡回		緊急巡回		巡回合計	
約 14,403 (千 km)	約 136 (千回)	約 1,211 (千 km)	約 71 (千回)	約 15,614 (千 km)	約 207 (千回)

- 異常事象対応件数：約 105 千件

交通事故	故障車	路上障害物
約 13,600 件	約 26,000 件	約 65,400 件



【交通管理巡回】



【路上障害物対応】

■異常事象を未然に防ぐための更なる取組み

巡回時における道路構造物の目視点検により、異常事象の早期発見に努めています。また、ポットホールを発見した場合には、応急補修を実施しています。

■交通管制業務

道路管制センターでは24時間365日体制で交通状況、気象情報等の情報収集を行い、お客さまに情報提供設備により道路交通情報等を提供し、異常事態発生時には、警察・消防との連携と交通管理隊等へ連絡を取りながら、指揮系統の核としての役割を果たし、道路の安全かつ円滑な交通の確保に努めています。



【道路管制センター】

2. 安全・快適を高める技術開発の推進

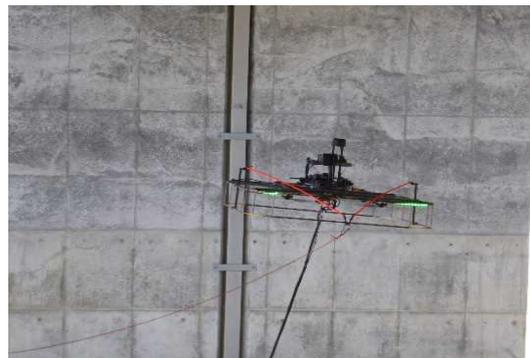
当社グループは、技術戦略のもと、安全を最優先に、生産年齢人口の減少や道路構造物の老朽化などの課題や自動運転技術などの新たな技術革新に的確に対応し、安心・快適な道路空間の創造、地域の活性化、世界の持続可能な発展に貢献する新たな技術の研究開発を推進しています。

2-1. 点検の高度化

高速道路の安全性の向上を図るとともに、点検技術者不足などの課題に対応するため、点検技術の高度化に取り組んでいます。

■無人航空機を用いた点検技術の開発

国の定期点検要領改正により、「自らが近接目視によるときと同等の健全性の診断を行うことができると定期点検を行う者が判断した場合には、その他の方法についても、近接目視を基本とする範囲と考えてよい」ことが例示されました。また、有識者による「点検の高度化に向けた検討委員会」における検証も踏まえ、高解像度カメラなどの点検支援技術と併せて、無人航空機についても、その技術及びその技術の適用範囲を確認した上で、点検の精度向上、客観的データの記録や点検作業の安全性向上を目的に導入を行うこととしました。



【無人航空機を用いた点検状況】

■ロボット技術を活用した点検技術の開発

構造物の経年劣化や潜在的リスクを的確に把握するため、高所で点検が困難な個所や、人が入りにくい管路内などへの対応としてロボット技術を導入しています。



【高橋脚点検ロボット】

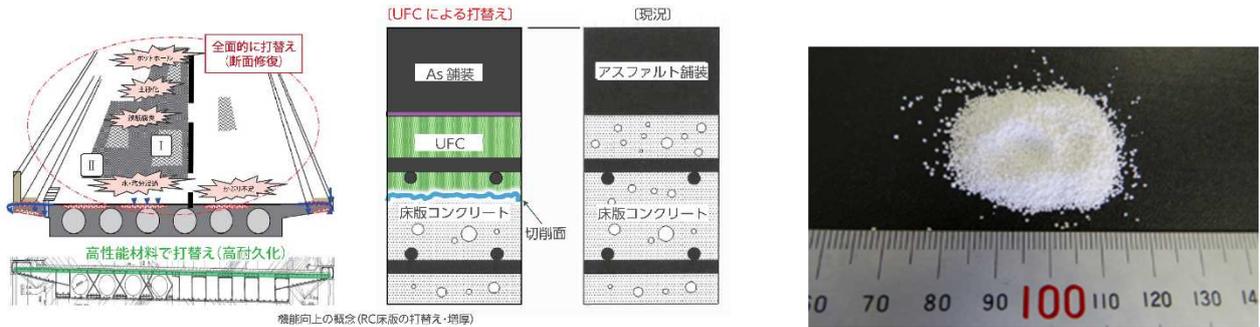


【管路内点検ロボット】

2-2. 高速道路リニューアルプロジェクトに資する技術の構築

高速道路の老朽化の進行や凍結防止剤の影響、重量違反車両による構造物の劣化へ対応する高速道路リニューアルプロジェクトの推進のため、超高性能繊維補強コンクリートを用いた橋梁床板の打替え工法の開発など、経済性を考慮しながら長期間高品質を保つ材料や施工方法の構築に取り組んでいます。

このほかに、塩化ナトリウムよりも金属腐食抑制効果に優れた新たな凍結防止剤としてプロピオン酸ナトリウムの開発や、交通荷重を高精度に把握するための高性能で汎用性の高い交通荷重計測システムの開発などに取り組んでいます。



【セメント系材料を用いた橋梁床版の打換工法】

【プロピオン酸ナトリウム(顆粒状)】

2-3. 交通安全対策の推進を支援する道路インフラ技術の構築

平成32年までに高速道路の逆走事故をゼロにするという目標達成の取組みの一環として、平成28年11月22日から平成29年2月10日まで、民間企業等からの逆走対策技術の公募を行った結果、100件の応募があり、実道での検証等を行う技術として28技術を選定しました。

平成29年度より28技術について実道での検証を行い、有効性・適用性を評価し「高速道路での逆走対策に関する有識者委員会(第4回:平成30年12月18日)」に有効性・適用性の評価結果を報告し、その内容について公表しています。今後、有効と認められた18技術について、2020年度までに技術を現地へ展開していきます。



3. 社会・経済の変化も見据えた地域活性化への貢献

当社グループは、人々の生活に深く根ざし、我が国の文化・産業の発展に寄与する重要な社会基盤である高速道路を通じて、地域社会と密接に結び付いた事業を行っています。

都市や地方をつなぐ高速道路ネットワークの機能をより高めていくことで地域間の交流や連携を促進し、それぞれの多様性を活かした魅力ある地域づくりに皆さまとともに取り組むことで、社会・経済情勢の変化に伴い生じるニーズも見据え、地域が抱える課題の解決と地域活性化に貢献していきます。

3-1. 地域の特色を生かすとともに、より快適にご利用いただけるようなエリアづくり

3-1-1. 地元のお客さまのサービスエリア利用

当社では、休憩施設(SA・PA)を高速道路ご利用のお客さまだけでなく、地域の皆さまにより多くご利用いただけるよう、一般道側からのお客さまを受け入れる出入口(ぶらっとパーク)を順次整備しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】一般道からSA等への歩行者出入口設置数 〔単位:箇所〕 一般道からSA等への歩行者出入口が設置されている 商業施設等の数	平成29年度 実績値	127
	平成30年度 実績値	129
	令和元年度 目標値	129
	中期目標値	133

(1)平成30年度の実績内容

新規エリア開業に伴う商業施設の新規整備に併せ1箇所(新名神 鈴鹿PA(集約))、営業中エリアのエリア改良に伴う整備により1箇所(東名 富士川SA[㊦])、新たに2箇所の整備を行いました。



【新名神 鈴鹿PA ぶらっとパーク】

(2)今後の取組み

引き続き、歩行者出入口が設置されていないエリア、新規エリアについて、出入口設置の検討などについて実施します。

- 営業中エリア：エリア周辺開発状況の確認
出入口設置に係る課題の整理・解消
エリア改良計画に併せた出入口設置の検討
- 新規エリア：商業施設の新規整備と連動した出入口設置の検討

■中期目標設定の考え方

新規エリア開業に伴う商業施設の整備見通し等を踏まえて目標を設定しています。
(中期目標：4箇所へ新規設置【新東名 秦野SA(⊕)Ⓣ、小山PA(⊕)Ⓣ】)

■令和元年度の目標設定の考え方

新規エリア開業に伴う商業施設の整備見通し等を踏まえて目標を設定しています。

3-1-2. 地域と連携したイベントの開催

当社では、SA・PA が地域連携の拠点となり、地域の皆さまにより多くご利用いただけるようなさまざまな取組みを実施しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】SA・PA の地元利用日数 〔単位：日〕 地元が販売・イベント等によりSA・PA を利用した延べ日数	平成29年度 実績値	2,083
	平成30年度 実績値	2,209
	令和元年度 目標値	2,210
	中期目標値	8,400 (累積値)

■これまでの主な取組み状況

- 地域の皆さまにご利用いただけるイベントスペースの整備や、地域の魅力を発信することができる情報発信スペースなどの整備を実施
例)新東名 浜松 SA⑤⑦ ミュージックスポットなど
- 周辺自治体を中心とした地域へのイベント活用等の誘いや営業活動を行い、より多くの皆さまにエリアを活用いただけることをPR
- 地方自治体からの道路占用許可申請により、休憩施設の高速道路区域を活用した地域の魅力を発信する観光PRイベントを実施
例)東海北陸道 松ノ木PA⑤
- 警察、地方自治体による交通安全キャンペーンを各SA・PAで実施

(1)平成30年度 of 取組み

引き続きこれまでの取組みを継続し、関係自治体等への営業活動などの取組みを実施しました。

■平成30年度の主な取組み事例

- 地元自治体と観光協会による地域交流イベントを実施(東名 上郷SA⑦)
地元自治体の豊田市と市内8観光協会による、合同観光キャンペーンの一環として行う地域交流イベント「とよたび観光∞(エイト)」をエリアで実施
- 東海北陸道 全線開通 10 周年記念イベント(東海北陸道 関 SA)
10 周年の節目を迎える東海北陸道の記念イベントを開催し、会社として高速道路がこれまでの果たしてきた役割等をPRするとともに、地方の大学や自治体の参加を促し地域の魅力を発信する観光PRイベントを実施
例)東海北陸道 関 SA



【地域交流イベント(上郷SA^①)】



【東海北陸道 全線開通 10周年記念イベント(関SA)】

(2) 今後の取組み

引き続き、更なる地元利用に向けて、地元関係機関等と調整を実施していきます。

■ 中期目標設定の考え方

引き続きサービスエリア・パーキングエリアが地域連携の拠点となり、地域の皆さまにより多くご利用いただけるよう、目標の設定においては平成29年度の実績を上回ることとし、平成30年度から令和3年度までの累積値を目標として設定しました。

■ 令和元年度の目標設定の考え方

中期目標設定と同様により多くご利用頂けるよう、目標の設定においては平成30年度実績を上回る日数としました。

3-2. 事業活動を通じた地域の課題解決

3-2-1. 跨道橋の維持管理の取組み

高速道路を跨ぐ橋梁(以下「跨道橋」という)の点検や補修などの維持管理は、各跨道橋の管理者が実施しているところですが、より適切かつ計画的に跨道橋の維持管理を推進し、高速道路の安全な交通を確保するため、跨道橋管理者と跨道橋の点検や補修、耐震補強の実施状況等の情報を共有し、計画的な点検や補修等の実施に向けた協議・調整を行っています。

■平成30年度の主な取組み

- 道路メンテナンス会議にて平成29年度点検結果と今後の点検計画の立案を確認
- 市町村等の跨道橋管理者から跨道橋に関する点検・補修等の受託
- 不要となった跨道橋の撤去に向けた協議・調整
- 市町村等の跨道橋管理者から当社が受託し、2橋の跨道橋を撤去

3-2-2. 占用許可手続きの適切な実施

地域活性化への貢献のため、占用許可手続きを適切に実施します。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】占用件数 〔単位：件〕 道路占用件数	平成29年度 実績値	4,016
	平成30年度 実績値	4,047
	令和元年度 目標値	3,990
	中期目標値	3,920
【アウトカム指標】道路占用による収入 〔単位：百万円〕 道路占用による収入	平成29年度 実績値	187
	平成30年度 実績値	194
	令和元年度 目標値	180
	中期目標値	180
【アウトカム指標】入札占用件数 〔単位：件〕 入札占用制度による占用件数	平成29年度 実績値	2
	平成30年度 実績値	3
	令和元年度 目標値	1
	中期目標値	4 (累積値)

(1)平成30年度の取組み

地方公共団体や民間団体が行う占用許可申請について、当社は機構との間で締結している事務委託契約等に基づき、適切に対応し、占用件数及び道路占用による収入(機構に帰属)は共に増加しています。

また、入札占用を3件実施しました。

■ 占用状況の推移

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
占用件数 〔単位:件〕	3,914	4,016	4,047
道路占用による収入 〔単位:百万円〕	173	187	194
入札占用件数 〔単位:件〕	0	2	3



【高架下占用の事例】

(2) 今後の取組み

引き続き、事務委託契約等に基づき、適切に対応してまいります。

■ 中期目標設定の考え方

占用許可申請や更新・廃止の手続きの主体となる地方公共団体や民間団体の動向に影響されるものですが、目標について、占用件数・占用料収入については、中期目標設定時における直近の3年間の平均値を踏まえて、入札占用件数については、年間1件を実施することを目指し、平成30年度から令和3年度までの累積値を目標として設定しています。

■ 令和元年度の目標設定の考え方

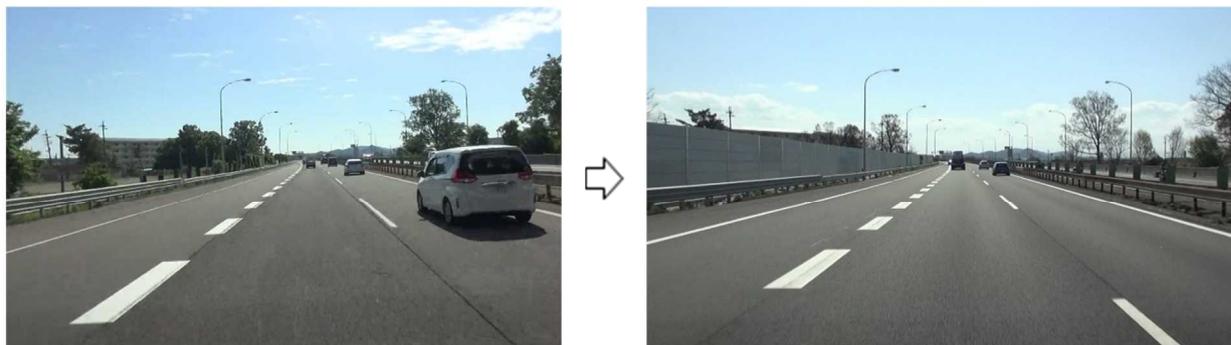
占用件数・占用料収入については、直近3年間の平均値を、入札占用件数については、年間1件を実施することを、それぞれ目標として設定しています。

3-2-3. 沿道環境への配慮

道路交通騒音の低減のため沿線自治体からの要請等を受け、対策が必要と判断された箇所において遮音壁を設置しています。

■平成30年度の取組み

名神高速道路において、約0.8km、伊勢湾岸自動車道において約1.0kmの遮音壁を設置しました。



【遮音壁設置事例(名神高速道路 彦根IC～八日市IC間)】

3-3. 地域活性化に向けた取組み

3-3-1. スマートインターチェンジ整備の推進

高速道路の有効利用や地域の活性化を促進するスマートインターチェンジの整備を着実に進めております。

■平成30年度の取組み

平成30年度には、5箇所のスマートインターチェンジが開通しました。これらの開通は、周辺道路混雑緩和や高速道路への接続性の改善など、地域の利便性の向上、地域の活性化に寄与すると期待しております。

＜平成30年度開通スマートインターチェンジ＞

- ①平成30年 4月15日 中央自動車道 富士吉田西桂スマートインターチェンジ(東京方面)
- ①平成30年 8月 6日 中央自動車道 富士吉田西桂スマートインターチェンジ(河口湖方面)
- ②平成30年 6月24日 名神高速道路 養老 SA スマートインターチェンジ
- ③平成31年 3月 9日 東名高速道路 足柄スマートインターチェンジ
- ④平成31年 3月17日 東名高速道路 舘山寺スマートインターチェンジ
- ⑤平成31年 3月17日 新名神高速道路 鈴鹿 PA スマートインターチェンジ

3-4. 高速道路の需要を高める取組みや訪日外国人旅行者の受入環境の整備

3-4-1. 道路の利用促進

ETCを活用した時間帯割引やETCマイレージサービスなどの割引サービスを継続して実施いたします。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】年間利用台数 〔単位：百万台〕 支払料金所における年間の利用台数	平成29年度 実績値	710
	平成30年度 実績値	723
	令和元年度 目標値	723
	中期目標値	715

(1)平成30年度の実績

平成30年度は景気の緩やかな回復基調の下、大型車利用の増加傾向が続き、雪による通行止めも前年度に比べて大幅に減少したことから、年間利用台数は前年を上回りました。

(2)今後の取組み

引き続き、多様な料金サービスの提供の取組みにより、更なる高速道路の利用促進を図ります。

■中期目標設定の考え方

機構との間で締結している協定における計画交通量を基本とし、平成29年度の実績を踏まえて目標値を設定しています。

■令和元年度の目標設定の考え方

高速道路ネットワークの機能強化や料金サービスを提供していくことにより、機構との間で締結している協定における計画交通量を基本とし、平成30年度の実績を踏まえての利用台数を目標として設定しています。

3-4-2. 企画割引の拡充

各種企画割引の充実などにより、お客さまがご利用しやすい多様な料金サービスの提供に努めています。

■アウトカム指標

企画割引	【アウトカム指標】販売件数 〔単位：千件〕 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数	平成29年度 実績値	80
		平成30年度 実績値	118
		令和元年度 目標値	119
		中期目標値	330 (累積値)
	【アウトカム指標】実施件数 〔単位：件〕 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数 ※観光振興や地域活性化を一層推進するため、複数の企画割引を合算した後の件数を示している。	平成29年度 実績値	14
		平成30年度 実績値	17
		令和元年度 目標値	17
		中期目標値	48 (累積値)

(1)平成30年度の取組み

平成30年度は、自治体や旅行会社等と連携して、地域の観光シーズンなどに高速道路の料金がお得になる企画割引を実施しました。また、高速道路の特定区間乗り放題(周遊パス)と観光施設入園券や食事などをセットにした「地域・観光施設提携型ドライブプラン」を73の観光施設等と連携し販売するとともに、新たに21の宿泊施設と直接連携し、周遊パスと宿泊をセットとしたドライブプランを平成30年9月から本格的に販売開始しました。これらの各種企画割引について、広報や観光プロモーションの強化に取り組んだことや訪日外国人旅行者や二輪車を対象にしたプランを拡充したことにより、販売件数・実施件数が増加しました。

■平成30年度に実施した企画割引

➤ 高速道路周遊単独型ドライブプラン

※周遊パスのみを提供したドライブプラン

NO	名称	実施期間
1	Central Nippon Expressway Pass(CEP)	通年
2	Japan Expressway Pass 2018	通年
3	速旅 静岡ドライブプラン	H30.8.1～H31.7.31
4	信州めぐりフリーパス	H30.5.11～H30.11.26
5	速旅 飛騨・富山ドライブプラン	H30.7.1～H30.11.30
6	速旅 みえ旅ドライブプラン	H30.7.1～H30.11.30
7	速旅 快走G(ギフ)割！岐阜県周遊ドライブプラン	H30.5.15～H30.11.30
8	速旅 やまなしドライブプラン	H30.7.1～H30.11.30
9	京都・若狭路・びわ湖ぐるっとドライブキャンペーン 2018	H30.6.29～H30.11.30
10	二輪車ツーリングプラン	H30.4.27～H30.11.30

➤ 宿泊提携型ドライブプラン

※周遊パスと旅行会社が提供する宿泊(場合によってはレンタカー、鉄道、航空)とセットしたドライブプラン

NO	名称	実施期間
11	ドラ旅パック(JTBと提携)	H30.4.1～H31.3.31
	ドライブパック(日本旅行と提携)	H30.4.1～H31.3.31

※当社と宿泊施設が直接提携し、周遊パスと宿泊(宿泊商品券)とセットしたドライブプラン

21の宿泊施設と直接連携し、観光消費波及効果の大きい宿泊をセットにした施策を実施しました。

NO	名称	実施期間
12	宿泊施設と直接提携	H30.9.5～H31.3.31

➤ 地域・観光施設提携型ドライブプラン

※周遊パスと観光施設入園券、食事等をセットしたドライブプラン

73の観光施設、観光協会などの団体と提携し、実施しました。

NO	名称	実施期間
13	地域・観光施設提携型ドライブプラン 岐阜・滋賀エリア	H30.4.4～H31.3.31
14	地域・観光施設提携型ドライブプラン 北陸エリア	H30.4.18～H31.3.31
15	地域・観光施設提携型ドライブプラン 愛知・三重エリア	H30.4.1～H31.3.31
16	地域・観光施設提携型ドライブプラン 静岡・神奈川エリア	H30.4.1～H31.3.31
17	地域・観光施設提携型ドライブプラン 山梨・長野エリア	H30.4.1～H31.3.31



【CEP】



【みえ旅ドライブプラン】



【地域・観光施設提携型】

■新規に実施した施策(広報・プロモーション強化)

- 訪日外国人旅行者を対象に、全国版の「Japan Expressway Pass」及び地域版の「Central Nippon Expressway Pass」を実施
- 宿泊提携型ドライブプランを直接宿泊施設と提携し、平成30年9月から本格的に開始
- 広報・プロモーション強化として、提携観光施設などの広報媒体による積極的な広報展開やSNSを活用した広報(Google リマーケティング広告・経路検索履歴を活用したディスプレイネットワーク広告など)を実施
- 提携先のイオンクレジットサービス(株)と連携し、新たな利用促進策としてイオンNEXCO中日本カードポイント付与キャンペーンを実施(地域・観光施設提携型ドライブプラン)
- ETC二輪車を対象に、「首都圏ツーリングプラン」に加え、新たに「中京圏ツーリングプラン」を実施

(2)今後の取組み

引き続き、お客さまが利用しやすい企画割引の提供に努めます。

■中期目標設定の考え方

特異年を除く過去3年間の平均値を原則として前年度実績を上回ることとし、平成30年度から令和3年度までの累積値を目標値として設定しています。

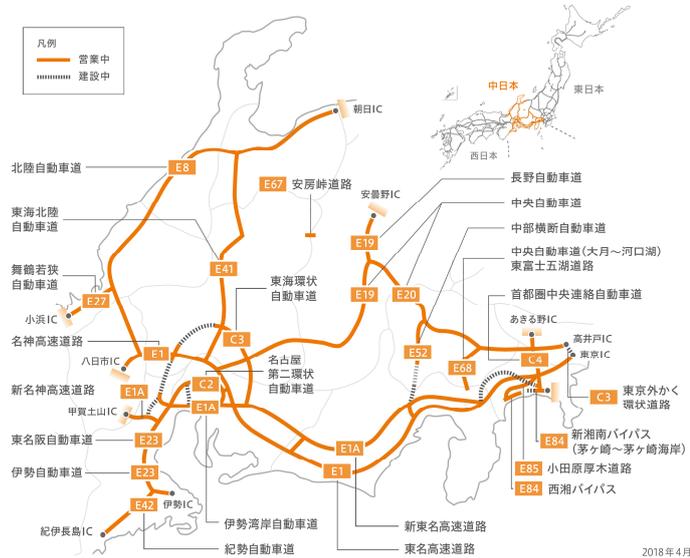
■令和元年度の目標設定の考え方

特異年を除く過去3年間の平均値を原則として前年度実績を上回ることとし、「地域・観光施設提携型ドライブプラン」を拡充し、販売件数の増加を図っていくこととして目標を設定しています。

3-4-3. ナンバリング対応の推進

(1) 取組みの背景

「高速道路ナンバリングの実現に向けた提言」を踏まえ、訪日外国人をはじめ、全てのお客さまにわかりやすい道案内の実現を目指すため、高速道路の路線名に併せ、固有の言語に依存しない路線番号を用いる「ナンバリング」による道案内を推進しています。



【高速道路ナンバリング（全国図）】

(2) 平成30年度の取組み

地方整備局や各自治体などの道路管理者と連携して、道路標識適正化委員会を開催し、計画的な対応を行なっています。平成29年度にプレーアップ活動として、各県で最初のナンバリング標識整備に着手し、広く取組みの周知活動を行なうとともに、平成30年度は順次展開を進めています。



【JCT 分岐案内標識】



【路線確認標識】



【市街地案内標識】

(3) 今後の取組み

引き続き標識整備を進め、2020年までの概成を目指します。

4. 社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化

ステークホルダーの皆さまからの期待に応え続けるため、生産性の向上や人財育成など、経営基盤を強化します。

4-1. 維持管理に関する満足度の向上

お客さまの声を維持管理業務に反映するために、CS調査を毎年実施する等により、維持管理の課題を把握し、対策を行うことでお客さま満足度の向上に努めています。

■アウトカム指標

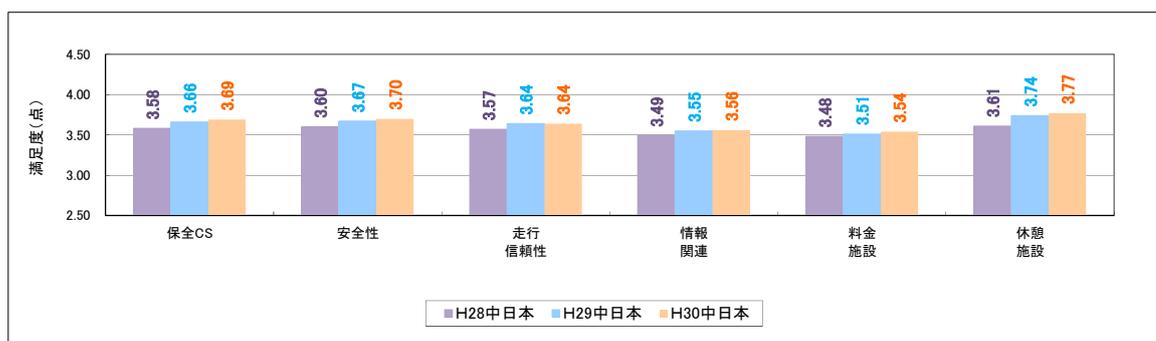
【アウトカム指標】総合顧客満足度 〔単位：ポイント〕	平成29年度 実績値	3.6
CS 調査等で把握する維持管理に関するお客さまの満足 度(5段階評価)	平成30年度 実績値	3.7
	令和元年度 目標値	3.6
	中期目標値	3.6

(1)平成30年度の取組み

総合顧客満足度は、平成17年度より継続して実施しており、平成28年度には、設問の内容や構成等を社会経済情勢の変化を踏まえて新たな調査方法に見直しました。平成30年度の総合顧客満足度は、3.7ポイントとなり、平成29年度と比較すると、安全性の項目を含む4項目が上昇する傾向となり、「高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み」等の高速道路に関わる当社グループの取組みが、お客さまから一定の評価を頂いているものと考えています。

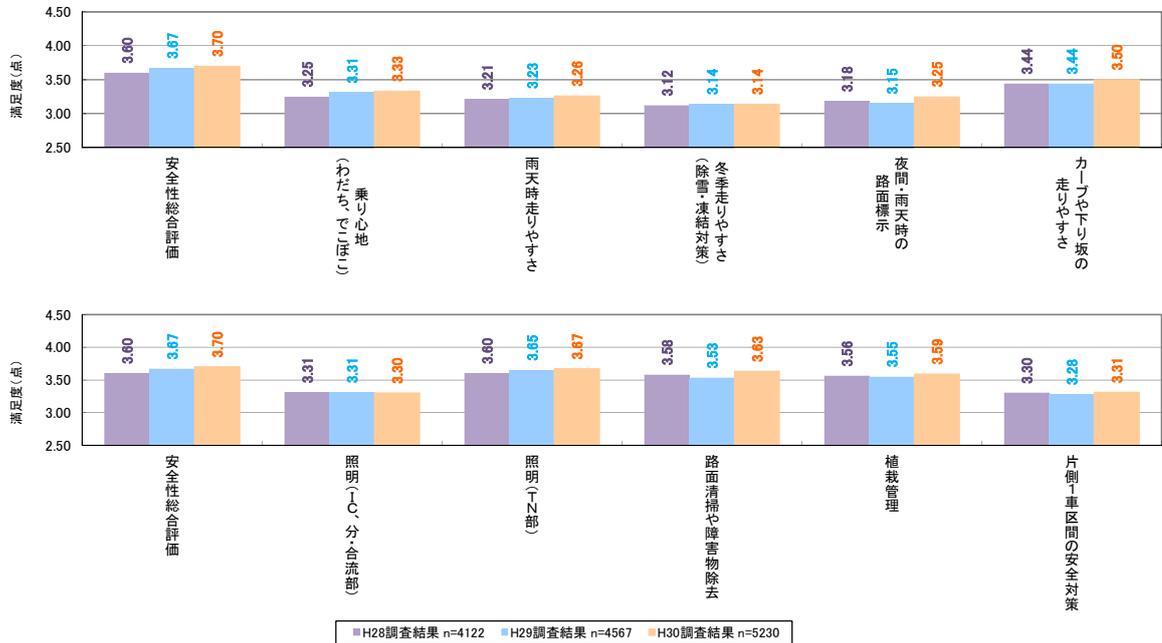
■総合顧客満足度の推移

- 保全CS・安全性・情報関連・料金施設・休憩施設の項目において向上、走行信頼性は同値でした。



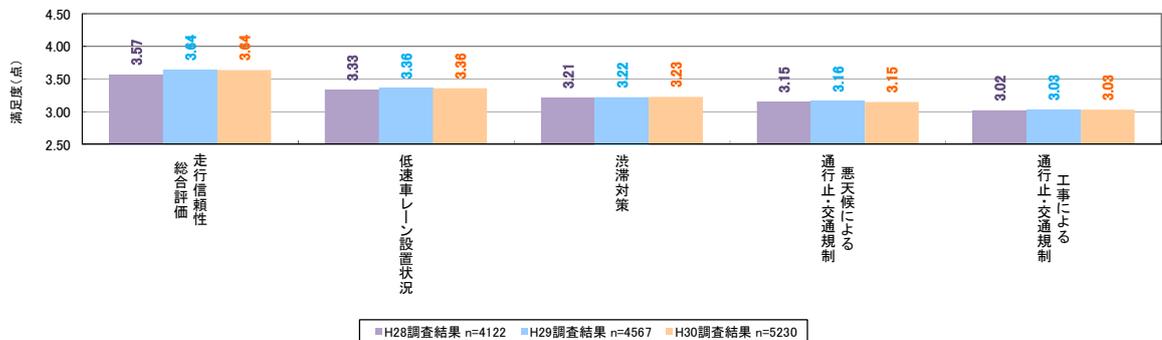
■安全性に関する顧客満足度の推移

- 個別項目では10項目中9項目で昨年度以上となりましたが、「照明(IC、分・合流部)」については昨年度以下となりました。



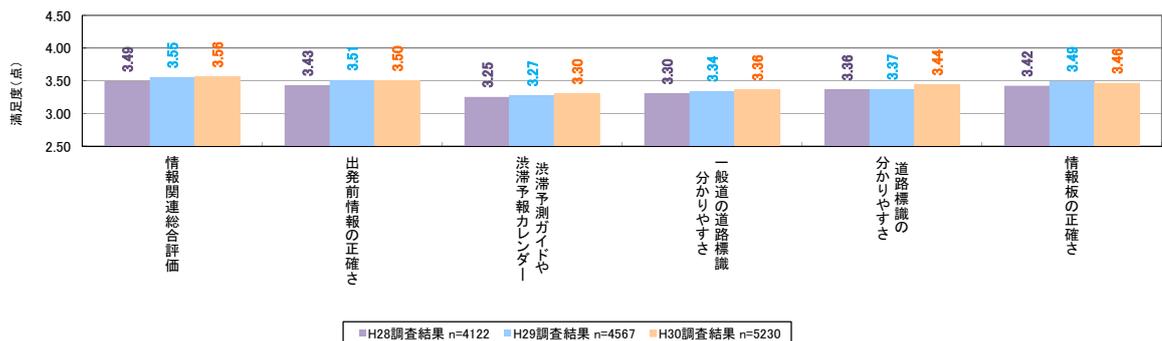
■走行信頼性に関する顧客満足度の推移

- 個別項目では4項目中3項目が昨年度以上となりましたが、「悪天候による通行止・交通規制」については昨年度以下となりました。



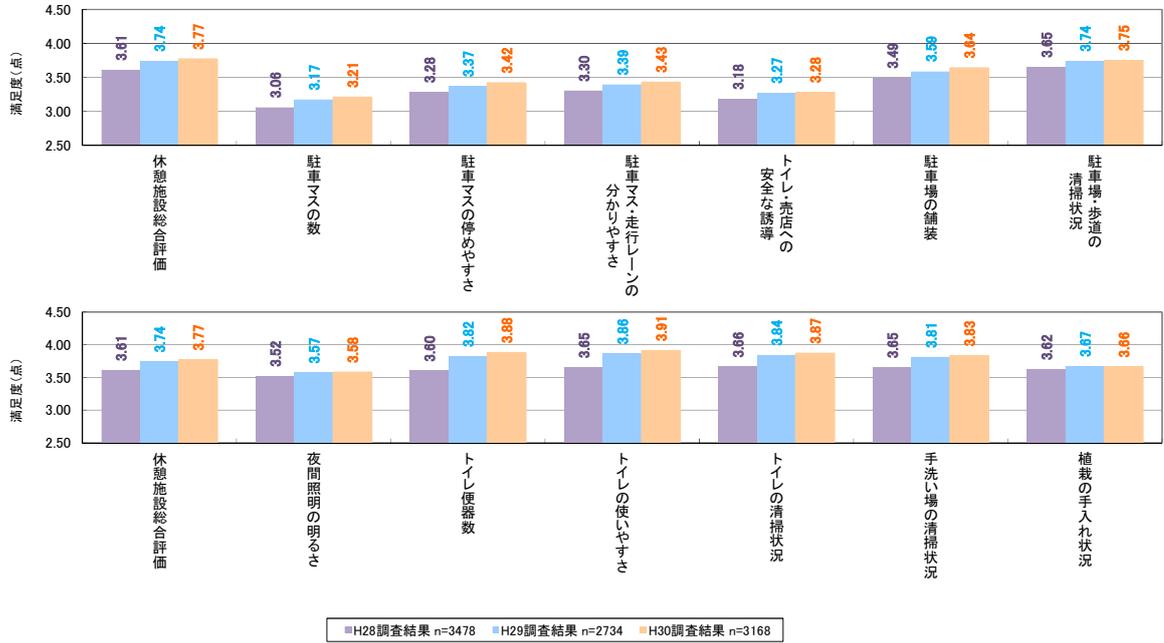
■情報関連に関する顧客満足度の推移

- 個別項目では5項目中3項目が昨年度以上となりましたが、「出発前情報の正確さ」、「情報板の正確さ」については昨年度以下となりました。



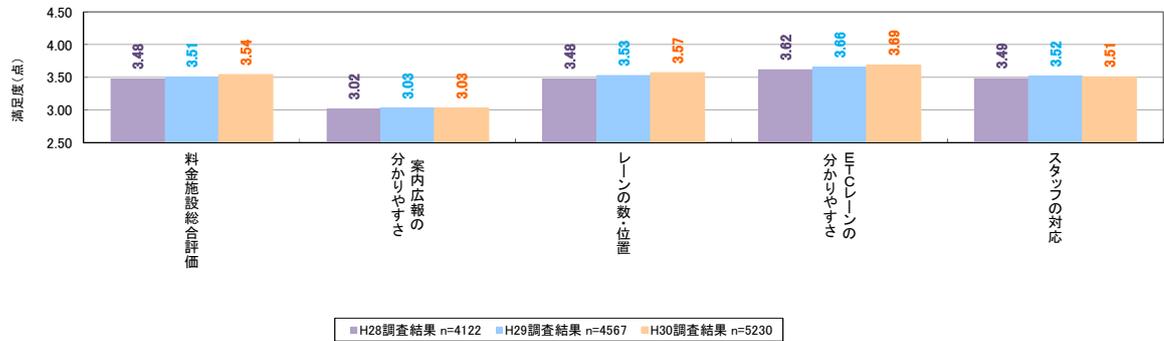
■ 休憩施設関連に関する顧客満足度の推移

➤ 個別項目では12項目中11項目が昨年度以上となりましたが、「植栽の手入れ状況」については昨年度以下となりました。



■ 料金施設に関する顧客満足度の推移

➤ 個別項目では4項目中3項目が昨年度以上となりましたが、「スタッフの対応」については昨年度以下となりました。



(2)今後の取組み

引き続き、お客さまの声を反映し、更なるサービス向上を目指します。

具体的には、顧客満足度調査を実施し、お客さまのニーズと当社に対する評価を把握しながら、顧客満足度の向上に努めてまいります。

■中期目標設定の考え方

多様化し、かつ高度化しながら変化するお客さまのニーズに的確に対応し、引き続きお客さまの満足度を向上させていくことを目指すこととし、顧客満足度は過年度実績を踏まえ、3.6ポイントを以上となることを目標として設定しています。

■令和元年度目標設定の考え方

中期目標設定の考え方と同様に、顧客満足度は3.6ポイントを以上となることを目標として設定しています。

4-2. 生産性向上の取組み

社会・経済の急激な変化が予測される中、当社グループが、事業を通じた質の高いサービスの提供により、ステークホルダーの皆さまのご期待に応え続けるために、生産性向上の取組みを展開し、グループの全体最適を具現化します。

■取組みの推進体制

経営環境の急速な変化に対応できる強固な経営基盤の構築をめざし、生産性を継続的に高めていく取組みを推進しています。社員一人ひとりが不断の取組みを行うとともに、生産性向上検討会などで、取組みの支援や課題解決策を検討・展開しています。

■具体的な取組み

- 3つの「育ち」の取組みによる生産性向上
企業活動の生産性を高める視点から、次に掲げる3つの「育ち」の取組みを行っています。
 - ① 経営理念等の浸透
 - ② 自律的な業務環境の改善
 - ③ 当事者意識と責任感を有し、自律的に考え行動する人財の育成

- 生産性向上に向けたグループ全体最適化の推進
 - ① 組織間の業務分担の見直し
 - ② 社員の業務分担の見直し
 - ③ グループ全体の業務分担の最適化
 - ④ 情報システム最適化の推進

- 褒める企業文化の醸成と更なる活動促進
日頃の創意工夫などに基づく優れた取り組みを褒めることで更なる活動につなげることや、グループ内での水平展開、技術者の育成を目的に、グループ会社を含めた17か所で「業務研究発表会」を開催しました。



4-3. 10年後の保全・サービス事業運営のありたい姿の実現

人口減少、老朽化社会インフラの増加、お客様のニーズの多様化、事業量増に伴う従業員不足などに対し、IoT やビッグデータ、AI、RPAなどの新しい技術を活用した事業運営により、グループ全体の生産性や高度化を飛躍的に向上させ、お客さまの安全を何よりも優先する、より付加価値の高い安心・快適な高速道路空間の提供に努めます。

4-4. 建設コスト削減の取組み

高速道路の新設・改築、修繕または特定更新等工事に関して、早期にかつ出来るだけ少ない国民負担のもとで事業を推進するために現場での創意工夫や新技術・新工法の開発・採用に取り組んでいます。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】インセンティブ助成 〔単位：件又は百万円〕 新設・改築、修繕、更新等でのインセンティブ助成	認定件数 〔単位：件〕	平成29年度 実績値	5
		平成30年度 実績値	3
		令和元年度 目標値	1
		中期目標値	4 (累積値)
	交付件数 〔単位：件〕	平成29年度 実績値	1
		平成30年度 実績値	6
	交付額 〔単位：百万円〕	平成29年度 実績値	38
		平成30年度 実績値	255

※インセンティブ助成とは、高速道路会社の経営努力による高速道路の新設・改築、修繕または特定更新等工事の工事費用の縮減を助長するために、高速道路機構が高速道路会社を助成する制度。

(1)平成30年度の取組み

平成30年度には、以下のコスト削減の取組みについてインセンティブ助成認定を受けました。

- ①地権者、関係機関などへの提案及び協議：全1件
- ②現場特有の状況に対するための創意工夫：全2件
- ③国内の道路事業において実績のない新たな新技術の採用：0件
- ④国内の道路事業において実績のある技術を改良した技術の採用：0件
- ⑤早期供用：0件

(2)今後の取組み

引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト削減、事業完了後の速やかな交付申請を行っていきます。

■中期目標値の考え方

新技術・新工法の開発・採用、現場での創意工夫による積極的なコスト削減を実施するため、次年度以降の工事内容・計画等を踏まえ、年間1件以上を目指し、平成30年度から令和3年度までの累積値を目標として設定しています。

■令和元年度の目標設定の考え方

新技術・新工法の開発・採用、現場での創意工夫による積極的なコスト削減を実施するため、今年度の工事内容・計画等を踏まえ、目標を設定しています。

第3章 各種データ集

1-1. 高速道路管理業務の成果(アウトカム指標一覧)

アウトカム指標とは、ご利用いただくお客さまの視点に立って、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。この指標をもとに事業の成果を評価し、高速道路の適切な管理に努めています。平成30年度のアウトカムの実績等は以下のとおりです。

指標分類		平成29年度 実績値	平成30年度 実績値	令和元年度 目標値	中期目標値 (※1.※2)	コメント	
利用者 視点	■総合顧客満足度 [単位:ポイント] CS調査等で把握するお客様の満足度[5段階評価]	3.6	3.7	3.6	3.6	快適な路面を保つための舗装補修、日常的な維持管理、駐車マス対策、お手洗いの美化などを継続して取り組んだことにより、昨年度より上昇した。引き続き、お客様の声を利用者サービスに反映するなど、更なる向上を目指す。	
	■年間利用台数 [単位:百万台] 支払料金所における年間の通行台数	710	723	723	715	平成30年度は景気の緩やかな回復基調の下、大型車利用の増加傾向が続いたことから、昨年度より増加した。引き続き、多様な料金サービスの提供の取組等により、更なる高速道路の利用促進を図る。	
	■本線渋滞						
	渋滞損失時間 [単位:万台・時] 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間※3	1,242	1,257	1,248	1,091		
ピンポイント渋滞対策実施箇所 [単位:箇所] ピンポイント渋滞対策を実施している箇所数	新規着手箇所数	2	0	1	4 (累積値)	平成30年度は繁忙期における交通分散対策や工事規制計画の見直し等による渋滞抑制対策を行ったものの、年間を通じた交通量増加に伴い、交通集中による渋滞損失時間が増加した。また、東名阪の渋滞削減効果が期待される新名神を平成31年3月に開通させた。引き続き、付加車線事業等のピンポイント渋滞対策を行うなど、効率的かつ効果的な渋滞対策を行っていく。	
	対策実施箇所数	7	4	—	—		
	完了箇所数 【H27以降の累積値】	6	6	—	—		

指標分類		平成29年度 実績値	平成30年度 実績値	令和元年度 目標値	中期目標値 (※1.※2)	コメント		
利用者視点	■路上工事							
	路上工事による渋滞損失時間 [単位:万台・時] 路上工事に起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間 ※3		207	150	177	207	車線規制を伴う工事(リニューアルプロジェクト、耐震補強工事等)の増加、およびお客さまへの影響を最小限とする取り組みの結果、交通規制時間は増加したものの、渋滞損失時間は大幅に減少した。 引き続き、お客さまへの影響が最小限となるように、工事規制の工夫を行っていく。	
	交通規制時間 [単位:時間/km] 道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間	交通規制時間	99	118	148	102		
		集中工事※4を除く	92	112	—	—		
	通行止め時間 [単位:時間] 雨、雪、事故、工事等に伴う 年間の平均通行止め時間 ※3.※5	26		34	29	26	夏季の台風による影響により、災害・悪天候による通行止め時間が増加したことに加え、暫定2車線区間の安全対策工事等を実施したことに伴い、工事に伴う通行止め時間が増加した。 引き続き、工事による通行止めを必要最小限に留める等、通行止め時間の減少に努める。	
		災害・悪天候		13	15	—		—
		事故・その他		3	2	—		—
		工事		10	17	—		—
	■ETC2.0利用率 [単位:%] 全通行台数(総入口交通量)に占めるETC2.0利用台数		16.6%	19.5%	22.3%	28.1%	ETC2.0割引に加え、普及イベント等の効果により、利用率が増加した。引き続き、普及促進に向けて広報活動等を実施する。	
	利用者視点	■企画割引						
販売件数 [単位:千件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数		80	118	119	330 (累積値)	H30年度は、観光施設と連携した企画割引を拡大したこと、新たに21の宿泊施設と直接連携した宿泊型プランを開始したことや訪日外国人旅行者や二輪車を対象にしたプランを拡充したことにより、販売件数、実施件数が増加した。引き続き、プラン内容を充実させ、お客さまが利用しやすい企画割引の提供に努める。		
実施件数 [単位:件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数		14	17	17	48 (累積値)			

指標分類		平成29年度 実績値	平成30年度 実績値	令和元年度 目標値	中期目標値 (※1,※2)	コメント	
交通安全	■死傷事故率 [単位:件/億台キロ] 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数 ^{※3}	6.4	5.8	5.4	4.7	車線逸脱防止のための凹凸路面標示や雨天時の走行環境の改善のための高機能舗装化、暫定2車線区間における安全対策工事等を実施したことにより、死傷事故率は昨年度に比べ減少した。 引き続き、積極的な安全対策の推進に努めていく。	
	■車限令違反取締 [単位:回、台又は件] 高速道路上で実施した車限令違反車両取締	取締実施回数	982	1,031	1,015	1,015	IC等の違反傾向を分析し、違反車両の多いICについて取締を強化するなど効率的な取締を実施した。取締回数は昨年度に比べて増加、引込み台数は同水準を維持、措置命令件数は減少という結果をふまえ、引き続き重量超過等の違反抑止のための各種施策の効果検証(自動計測装置による違反台数等)を含めて違反状況を注視しながら、効率的・効果的な取締を目指し取り組んでいく。
		引き込み台数	17,084	17,010	—	—	
		措置命令件数	1,822	1,223	—	—	
		即時告発件数	2	6	—	—	
	■逆走						
	逆走事故件数 [単位:件] 逆走による事故発生件数 ^{※3}	6	7	2	0 (平成32年度 ^{※6})	IC、休憩施設等における大型矢印路面標示や注意喚起看板の視認性向上、合流部におけるUターン防止対策、CM等の交通安全啓発活動を実施したことにより、昨年度と比較し逆走事故件数は微増したものの逆走事案件数は減少した。 引き続き、技術公募の結果を踏まえつつ、逆走事故・事案件数の減少を目指し、更なる逆走対策を実施していく。	
	逆走事案件数 [単位:件] 交通事故又は車両確保に至った逆走事案件の件数 ^{※3}	32	28	22	17		
	■人等の立入事案件数 [単位:件] 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護した事案件の件数	888	896	862	809	立入事案件発生箇所での看板設置等の対策や啓発活動を実施したが、外国人の立入件数が増加したことなどから、昨年度より件数は増加した。 引き続き、要因分析、ハード・ソフト両面での対策や検証を実施し、事案件数の減少を目指す。	
	■ガソリンスタンドの空白区間 [単位:区間] 隣接するGS間の距離が100kmを超える区間数 ^{※7} ()内は他会社に跨る区間	150km超区間	0 (0)	0 (0)	—	—	平成30年度に、北陸道～舞鶴若狭道の150km超区間が解消となる舞鶴若狭道 小浜IC(道の駅 若狭おぼま)の「一時退出社会実験※」を、H30.3.24から実施した。 ※ETC2.0限定
100km超区間		4 (0)	4 (0)	—	—		

指標分類		平成29年度 実績値	平成30年度 実績値	令和元年度 目標値	中期目標値 (※1,※2)	コメント
道路 保全	■快適走行路面率 [単位: %] 快適に走行できる舗装路面の車線延長	96	95	95	95	路面わずか掘れやひび割れ等の調査結果や日常点検結果に基づき、要補修箇所約105km・車線の舗装を補修し、目標を達成した。引き続き、計画的に舗装補修を実施していく。
	■一般道からSA等への歩行者出入口設置数 [単位: 箇所] 一般道からSA等への歩行者出入口が設置されているSA等の数	127	129	129	133	平成30年度は新名神高速道路鈴鹿PA及び東名高速道路富士川SA ^⑥ で出入口を新設した。引き続き、商業施設の新規整備やエリア改良計画に併せ出入口設置の検討を進めていく。
地域 との 連携	■占用					
	占用件数 [単位: 件] 道路占用件数	4,016	4,047	3,990	3,920	占用申請に対し機構との間で締結している事務委託契約等に基づき適切に対応し、占用件数及び占用料収入については、昨年度より増加した。令和元年度も占用ニーズに応じて道路空間の有効かつ適正な活用に取り組んでいく。 入札占用は対象となる占用要望3件について対応した。 引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
	道路占用による収入 [単位: 百万円] 道路占用による収入	187	194	180	180	
	入札占用件数 [単位: 件] 入札占用制度による占用件数	2	3	1	4 (累積値)	
	■SA・PAの地元利用日数 [単位: 日] 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数	2,083	2,209	2,210	8,400 (累積値)	
■インセンティブ助成^{※8} [単位: 件又は百万円] 新設改築・更新・修繕等での インセンティブ助成						
その他	認定件数	5	3	1	4件 (累積値)	平成30年度は、新東名高速道路における「他事業者の計画変更に着目した機能補償道路の見直し」等、新設改築2件、更新修繕1件が認定され、新設改築で6件255百万円の助成金を申請、交付されている。 引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト削減、事業完了後の速やかな交付申請を行っていく。
	交付件数	1	6	—	—	
	交付額	38	255	—	—	

※ 1 : 中期目標の期間は平成30年～33年度

※ 2 : 中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組計画をもとに、平成33年度までの傾向(トレンド)により算出した参考値であり、新たに会社の中期経営計画を策定する際などに見直す場合がある

※ 3 : 数値は、1/1～12/31間の年間値。

※ 4 : 集中工事を除いた路上工事時間とは、お客様が迂回や時間・日程調整など回避行動をとることができるよう区間・期間を事前に広く広報した上で行う工事を除いた路上工事時間である。

※ 5 : 上下線別の通行止め時間に距離を乗じた年間のべ時間・距離を営業延長で除算。

※ 6 : 逆走事故件数については、平成32年度末にゼロとすることを目標としている。

※ 7 : 区間数は、方向(上下線別)にそれぞれ算出

※ 8 : インセンティブ助成とは、高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の削減を助成するための仕組みをいう。

1-2. 計画管理費及び修繕費(債務引受額)等の実績

(1) 計画管理費の実績

高速道路の維持、修繕その他の管理は、清掃作業、植栽作業など費用計上される計画管理費と、橋梁修繕、トンネル修繕など債務引受の対象となる修繕費により実施しています。それぞれの実績は以下のとおりです。

1) 維持修繕業務

(消費税抜・億円)

業務名	平成30年度 計画	平成30年度決算額		
		実績額	備考	
清掃作業	689	70		
植栽作業		77		
光熱水費		44		
雪氷対策作業		84		
保全点検		土木構造物の点検等	103	
		施設設備等の点検	60	
土木構造物修繕		橋梁等 ^{※2}	152	
施設設備修繕		電気施設等 ^{※3}	62	
車両維持費			22	
その他			81	
計			763	

※1. 端数処理の関係上、計があわないことがある

※2. トンネル、舗装、その他修繕を含む

※3. 通信施設、トンネル施設、建築施設を含む

<主な増減理由>

- 点検結果等に基づく土木構造物・施設設備の補修費用の増
- 小雪の影響による雪氷対策作業費の減
- 省令点検の一巡目完了に伴う点検費用の増
- 倒木による事故予防として危険木伐採を促進したことによる増

2)管理業務

(消費税抜・億円)

業務名	平成30年度 計画	平成30年度 決算額	
		実績額	備考
料金收受業務	370	190	料金收受業務
交通管理業務		58	交通管理業務
クレジット手数料		82	クレジット手数料
その他		64	その他
計		397	計

※1. 端数処理の関係上、計があわないことがある

<主な増減理由>

- ETC利用等に応じたクレジットカード手数料の増
- 交通管理隊の体制強化等に伴う増

(2) 修繕費(債務引受額)の実績

(単位:億円)

業務名	単位	平成29年度 (参考)		平成30年度		
		数量	実績額	数量	実績額	主な工事内容
工事費			507		548	
橋梁修繕	式	1	64	1	100	コンクリート片剥落対策、塗替塗装、伸縮装置取替、支承取替
トンネル修繕	式	1	1	1	4	コンクリート片剥落対策、トンネル内装工
のり面修繕	IC間 箇所	23	3	44	14	落石防止網設置、のり面保護工
土工修繕	IC間 箇所	387	90	353	48	コンクリート片剥落対策、路盤改良
舗装修繕	IC間 箇所	308	21	240	35	床版防水工、注意喚起溝工
交通安全施設修繕	式	1	29	1	40	強化型防護柵、立入防止柵改良、逆走対策
交通管理施設修繕	式	1	5	1	4	標識更新、標識落下対策
渋滞対策	式	1	26	1	0	付加車線
休憩施設修繕	箇所	121	6	52	2	休憩施設修繕
雪氷対策施設修繕	IC間 箇所	51	12	81	37	融雪装置設置
震災対策	箇所	11	39	14	25	せん断ダンパー設置、落橋防止装置設置
環境対策	箇所	28	5	59	12	遮音壁の新設・嵩上げ
トンネル施設修繕	IC間 箇所	162	59	220	70	トンネル設備更新
電気施設修繕	IC間 箇所	500	59	793	85	道路照明設備・道路情報板・受配電設備更新
通信施設修繕	IC間 箇所	196	62	202	47	通信ケーブル更新
建築施設修繕	箇所	338	23	455	23	休憩施設トイレ改修
機械施設修繕	箇所	69	3	87	5	浄化槽設備更新
その他費			113		133	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計			620		680	

※端数処理の関係上、計があわないことがある

(3)特定更新等工事費(債務引受額)の実績

(単位:億円)

業務名		平成29年度 実績額(参考)	平成30年度	
			実績額	主な工事内容
工事費		117	142	
橋梁更新	床版	82	76	橋梁の床版取替
	桁	0	0	
橋梁修繕	床版	17	65	橋梁の床版の補修、補強(高性能床版防水工)
	桁	3	0	
土構造物修繕	盛土 切土	14	1	のり面排水施設の補修、補強(用排水溝、跳水防止対策等)
トンネル修繕	本体 覆工	0	0	
その他費		29	52	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計		146	194	

※端数処理の関係上、計があわないことがある

1-3. 道路資産等データ

(1) 道路構造物延長

路線名	供用延長			備考	
	(km)	土工延長 (km)	橋梁延長 (km)		TN延長 (km)
全国路線網 計	2,126	1,286.8	484.2 (2,107 橋)	355.0 (433TN)	平成30年度末 データ
一般国道158号 (中部縦貫自動車道)	5.6	0.7	0.1 (2 橋)	4.8 (2TN)	平成29年度末 データ

※1 橋梁延長: 本線橋梁及び本線高架橋構造物の下り線延長

()内は本線橋梁及び本線高架橋構造物(橋梁・高架橋名単位)の総数

※2 TN延長: 本線トンネルの下り線延長。

()内は本線トンネルの総数

(2) その他のデータ

路線名	その他			備考
	交通量 (千台/日)	経年数 (年)	重雪寒地域 (km)	
全国路線網 計	1,982	33	170	平成30年度末 データ
一般国道 158 号 (中部縦貫自動車道)	3	21	5.6	平成30年度末 データ

※交通量: 1回の利用につき1台とカウントした平成30年度の通行台数の日平均値(千台/日)

※経年数: 路線毎供用単位毎の供用開始から平成30年3月31日までの累計経過年数を供用延長にて加重平均して算出した年数

※重雪寒地域: 10年間平均最大積雪深が1m以上の地域

(3)ETC利用率(平成31年3月)

路線名	ETC利用率(%)						合 計
	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	無料車	
中日本 計	79.9	94.3	95.0	98.9	98.6	78.1	92.8

(4)平成30年度の気象状況(降雨記録)

月	気象状況
4月	日本付近を低気圧と高気圧が交互に通過して、天気は数日の周期で変わった。中日本高速管内では、月の降水量は平年並みか平年より多く、とくに中旬から下旬に降雨がまとまり、平年よりかなり多くなった地点もあった。14日から15日と、24日から25日にかけては、静岡県内の東名道や新東名道方面で激しい雨が降り、ともに複数の地点で連続雨量が警戒体制基準を超過した。
5月	日本付近を低気圧と高気圧が周期的に通過して、低気圧や前線の通過時に南から湿った空気が流れ込み、大雨となった所があった。中日本高速管内では上旬と中旬に静岡県内で激しい雨が降った路線があり、時間雨量が注意体制基準を超過した。月の降水量はほとんどの地点で平年より多く、浜松では平年の183%になった。なお、中旬から下旬は、暖気に覆われて気温が上がり、月の平均気温は多くの地点で平年よりかなり高くなった。
6月	梅雨前線が本州の南海上に停滞して、前線の活動が活発になる日があった。中日本高速管内の降水量は、上旬から中旬にかけて平年並か平年より多く、8日には静岡県内の路線で激しい雨が降り、時間雨量が注意体制基準を超過した。20日にも静岡県内で激しい雨が降り、連続雨量が警戒体制基準に達した路線があった。下旬には、前線は日本海まで北上して、太平洋高気圧が張り出したため、雨は降ったものの強雨はなかった。なお、上旬と下旬は高温が顕著であり、月の平均気温は多くの地点で平年より高いか、かなり高くなった。
7月	上旬は、梅雨前線や台風第7号の影響で、西日本を中心に記録的な大雨となり、「平成30年7月豪雨」が発生した。中旬から下旬は、東日本と西日本は勢力の強い太平洋高気圧に覆われたため、晴れて顕著な高温となった。中日本高速管内では、7月上旬の降水量は、ほとんどの地点で平年より多いか、かなり多く、5日～6日は静岡県内の東名道や新東名道で時間70ミリ以上に非常に激しい雨が降り、連続雨量は警戒体制基準を超過した地点があった。中旬と下旬は、気温の上昇に伴い大気の状態が不安定になって、局地的に激しい雨が降り、時間雨量が速度規制基準に達した日があった。28日は、台風第12号が東海沖を西進したため雨風が強まり、圏央道では連続雨量が警戒体制基準に達した地点があった。さらに、西湘BPでは、28日午後から29日午前中にかけて越波が発生して、上下線ともに通行止めになった。

月	気象状況
8月	<p>東日本から西日本は上旬や下旬を中心に晴れて気温が上昇した日が多かったが、大気の状態が不安定になり、局地的に雨脚が強まった日があった。中日本高速管内でも、6日に小田原厚木道路で時間 77.5 ミリの非常に激しい雨が降り、12日には新東名道で時間 97 ミリの猛烈な雨を観測し、連続雨量は 200 ミリを超えて、警戒体制基準に達した。23日から24日は、西日本付近を台風第 20 号が縦断して、関東・東海地方に台風を取り巻く発達した雨雲がかかって激しい雨が降り、東名道や新東名道では連続雨量が警戒体制基準に達した。また、台風に伴う越波により、23日から24日にかけては、東名道の由比付近や西湘 BP で、いずれも下り線が通行止めになった。なお、月の日照時間はほとんどの地点で平年より多く、平均気温は高いか、かなり高くなった。</p>
9月	<p>東日本から西日本では、月を通して秋雨前線が停滞しやすく、曇りや雨の日が多かったため、日照時間はかなり少なかった。また、前線や台風の影響を受けたため、月降水量は多くの地点で平年より多くなった。中日本高速管内では、4日に西日本を縦断した台風第 21 号の影響により東名道と新東名道で激しい雨が降った。8日には前線や湿った空気の影響により静岡県内の東名道で激しい雨が降り、連続雨量が警戒体制基準に達した。30日は台風第 24 号が東日本付近を通過して大荒れの天気となり、静岡県内の東名道や新東名道を中心に激しい雨が降り、連続雨量が警戒体制基準に達した。また、西湘 BP では越波が発生した。なお、この台風に伴う強風や高波の影響により、東京支社管内では全線で通行止めになった。</p>
10月	<p>太平洋高気圧の勢力が強く、秋雨前線が南に離れて停滞することが多かったため、東日本から西日本は太平洋側ほど平年より雨が少なく、多照、高温が顕著であった。中日本高速管内の東名道、新東名道方面では、一時的にやや強い雨が降った日があったものの、雨量が体制基準に達することはなかった。月の降水量は全般に平年より少ないか、かなり少なく、東京は平年の 31%、小田原では平年の 24%であった。月の日照時間は多くの地点で平年より多く、平均気温は全ての地点で高いか、かなり高くなった。</p>

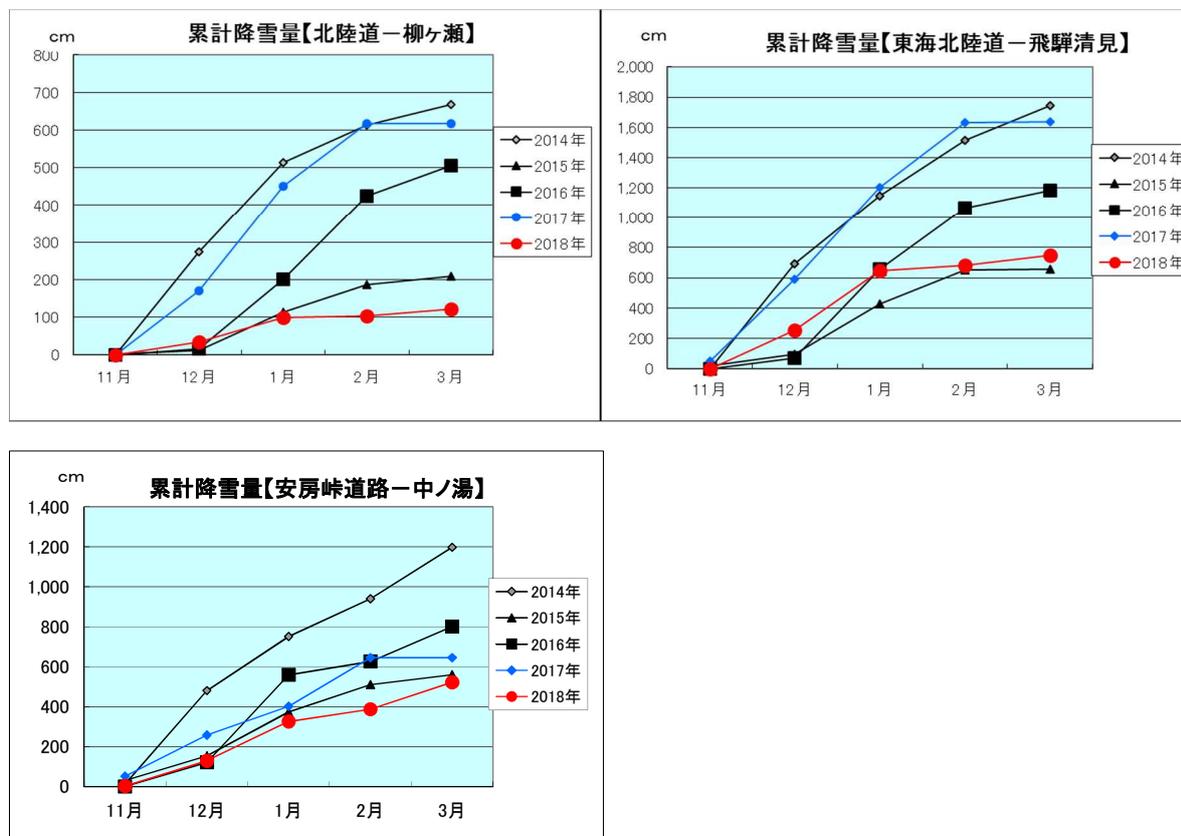
年間の台風の発生数は 29 個(平年値 25.6 個)だった。このうち夏に発生した台風は 18 個で、1951 年の統計開始以降では 1994 年と並んで 1 位タイの多さになった。日本への接近数は 16 個(平年値 11.4 個)、日本への上陸数は 5 個(平年値 2.7 個)だった。

(5)平成30年度の気象状況(降雪記録)

月	気象状況
11月	全国的に上旬は高気圧に覆われて晴れた所が多かったが、東日本太平洋側は気圧の谷となり、雲が広がりやすかった。中旬から下旬は、低気圧と高気圧が交互に通過して、天気は数日の周期で変化した。中日本高速管内では、上旬に東名道や新東名道で時間 20 ミリ前後の強い雨が降った所があったものの、雨量が体制基準に達することはなかった。月の降水量はほとんどの地点で平年より少なく、御殿場では平年の 22%であった。月の平均気温は、平年より高いか、かなり高くなった。
12月	東日本太平洋側と西日本は高気圧に覆われる頻度が少なく、また、冬型の気圧配置の頻度も少なかった。このため、太平洋側では晴れた日が 12 月としては顕著に少なかった。しかし、月末には強い冬型の気圧配置が続くようになり、北・東日本の日本海側を中心に暴風雪や大雪となった所があった。中日本高速管内の東名道や新東名道方面では、月末に静岡県内で弱い雪の降った所があったが、積雪にはいたらなかった。
1月	東・西日本では高気圧に覆われる頻度が高く、低気圧や湿った空気の影響を受けにくかった。また、日本海側では寒気の影響も受けにくかったため、降水量は少なく、日照時間は多くなった。特に、東日本太平洋側の降水量はかなり少なく、中日本高速管内では、静岡の月降水量は 10 ミリと平年の 13%であった。31 日は南岸低気圧の影響により、東名道の御殿場付近と圏央道の八王子 JCT 付近で降雪があったが、積雪はなかった。
2月	東・西日本では、北からの寒気の影響は弱かったため、月平均気温は高く、日本海側の月降雪量はかなり少なかった。東・西日本太平洋側では、冬型の気圧配置は長続きせず、低気圧や前線の影響を受けやすかったため、月間日照時間が少なくなった。中日本高速管内では、月平均気温は静岡など静岡県内の各地点で平年より 2℃以上高くなった。なお、9 日から 10 日は、南岸低気圧や収束線の影響により御殿場付近で雪が降ったが、積雪はなかった。
3月	日本付近を数日の周期で高気圧と低気圧が交互に通過したが、低気圧はあまり発達することなく通過したため、東日本太平洋側では月降水量が少なかった。また、中旬を中心に高気圧に覆われやすくなり、月間日照時間は比較的多くなった。中日本高速管内でも、少雨、多照の傾向となり、月の平均気温は全域で平年よりかなり高くなった。7 日は南岸低気圧の通過に伴い、静岡県内の東名道で強い雨が降った所があったが、雨量が体制基準に達することはなかった。23 日は収束線の影響により、御殿場付近で雪が降り、路面がシャーベット状になった。

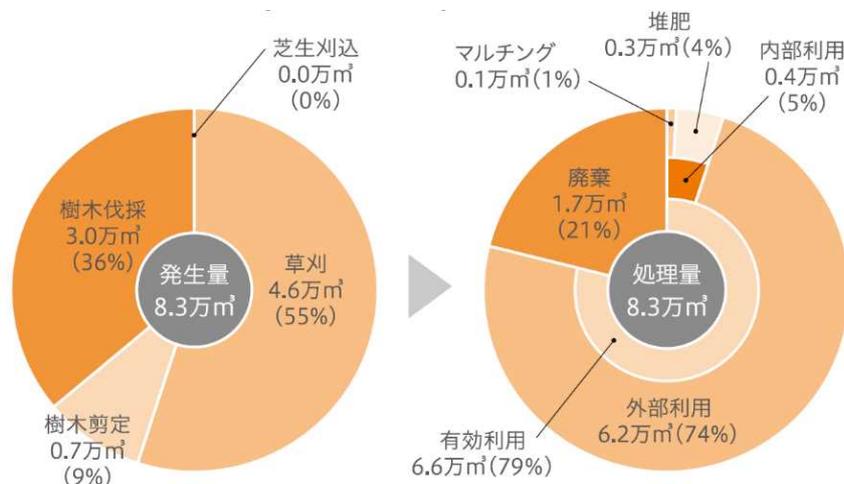
東・西日本では、北からの寒気の影響は弱く、12 月から 2 月の冬の平均気温はかなり高かった。また、冬型の気圧配置は長続きせず、低気圧や前線の影響を受けやすかったため、東日本太平洋側と西日本では日照時間が少なかった。ただ、東日本では冬の降水量は少なく、特に日本海側での降雪量はかなり少なかった。西日本の日本海側ではさらに少雪が顕著であり、冬の降雪量は平年比 7%で、冬の降雪量とし統計開始以来、最も少なくなった。

(6) 代表地点の累計降雪量



(7) 緑のリサイクル

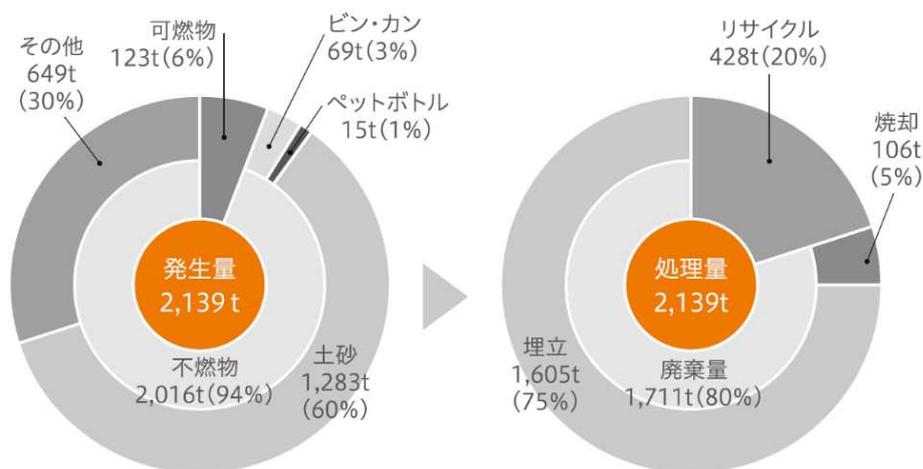
高速道路内の樹木の剪定や草刈作業で発生した植物発生材を、堆肥やマルチング材にリサイクルしています。堆肥は植栽時の土壌改良材などに、マルチング材はのり面などの防草対策に有効活用しています。平成30年度のリサイクル率は79%でした。



【緑のリサイクル量(平成30年度)】

(8) 清掃に伴う発生材のリサイクル

高速道路の路面清掃により発生したごみや土砂を分別し、ビン・ペットボトルなどの再資源化できるものはリサイクルを、再資源化できないものは廃棄物処理法に基づき適切に処分しています。また、SA・PAに分別回収できるごみ箱を設置し、リサイクルに努めており、ビン・カン・ペットボトルのリサイクル率はほぼ100%です。



【路面清掃に伴う発生材のリサイクル量(平成30年度)】