

## 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。本報告においても、平成28、29年度事業の実績を示すととも平成30年度の目標値や平成33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。

| 指標分類   |  | 平成28年度<br>実績値 | 平成29年度<br>実績値 | H30年度<br>目標値 | 中期目標値<br>(※1,※2) | コメント  |
|--|--|---------------|---------------|--------------|------------------|---|
| 利用者<br>視点  | <b>■総合顧客満足度</b><br>[単位:ポイント]<br>CS調査等で把握するお客様の満足度[5段階評価] | 3.6           | 3.6           | 3.6          | 3.6              | 快適な路面を保つための舗装補修、暫定3車線運用等の渋滞対策、地域と連携した魅力ある休憩施設活動、お手洗いの美化などを継続して取り組んだことにより、目標を達成した。<br>引き続き、渋滞対策や交通規制時間縮減等に取り組むなど、更なる向上を目指す。  |
|  | <b>■年間利用台数</b><br>[単位:百万台]<br>支払料金所における年間の通行台数           | 706           | 710           | 710          | 715              | 平成29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ものの、想定した交通量には達しなかった。<br>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。  |
|  | <b>■本線渋滞</b>   |               |               |              |                  |   |
|  | 渋滞損失時間<br>[単位:万台・時]<br>渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間※3          | 1,040         | 1,242         | 1,222        | 1,091            | 暫定3車線運用(東名阪上り線 四日市IC付近)等による渋滞対策の効果はあったものの、交通集中や工事等による渋滞に伴い、渋滞損失時間は増加した。また、圏央道 八王子JCT付近の車線運用見直しのピンポイント渋滞対策に新たに着手した。<br>引き続き、付加車線事業等の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。 |
| <b>ピンポイント渋滞対策実施箇所</b><br>[単位:箇所]<br>ピンポイント渋滞対策を実施している箇所数 |  |               |               | 4<br>(累積値)   |                  |   |
| <b>新規着手箇所数</b>   | 3  | 2             | 1             |              |                  |   |
|  | <b>対策実施箇所数</b>   | 6             | 7             | —            | —                |   |
|  | <b>完了箇所数</b><br>[H27以降の累積値]                              | 3             | 6             | —            | —                |   |

| 指標分類   |   | 平成28年度<br>実績値 | 平成29年度<br>実績値 | H30年度<br>目標値 | 中期目標値<br>(※1,※2) | コメント   |   |
|--|---|---------------|---------------|--------------|------------------|--|---|
| 利用者視点  | <b>■路上工事</b>  |               |               |              |                  |  |   |
|  | 路上工事による渋滞損失時間<br>[単位:万台・時]<br>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 |               | 173           | 207          | 207              | 207  | 工事規制の工夫・厳選化による削減を図ったものの、高速道路リニューアルプロジェクトの本格化による休日を含む長期間の規制が増加したことなどに伴い、渋滞損失時間、交通規制時間ともに増加した。引き続き、お客様への影響が最小限となるように、工事の集約等による取り組みを行っていく。 |
|  | 交通規制時間<br>[単位:時間/km]<br>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        | 86            | 99           | 99               | 102  |   |
|  |   | 集中工事※4を除く     | 79            | 92           | —                | —  |   |
|  | ■通行止め時間<br>[単位:時間]<br>雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間<br>※3,※5         |               | 15            | 26           | 26               | 26   | 平成29年10月の大型台風、平成30年1月、2月の大雪等の影響により災害・悪天候による通行止め時間が大きく増加した。引き続き、雪通行止め削減に向けた改善及び、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  |               | 2             | 13           | —                | —  |   |
|  | 事故・その他  |               | 2             | 3            | —                | —  |   |
|  | 工事  |               | 11            | 10           | —                | —  |   |
|  | ■ETC2.0利用率<br>[単位:%]<br>全通行台数(総入口交通量)に占めるETC2.0利用台数             |               | 12.9%         | 16.6%        | 19.4%            | 28.1%  | ETC2.0割引に加え、車載器購入助成キャンペーン、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   | <b>■企画割引</b>  |               |              |                  |  |   |
| 販売件数<br>[単位:千件]<br>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 |   | 33            | 80            | 81           | 330<br>(累積値)     | H29年度は、観光施設と連携した企画割引を本格的に開始し提携施設を拡大したこと、新たに「首都圏ツーリングプラン」や訪日外国人旅行者を対象とした全国版の「Japan Expressway Pass」を開始したことにより、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、お客様が利用しやすい企画割引の提供に努める。 |   |
| 実施件数<br>[単位:件]<br>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  |   | 9             | 14            | 12           | 48<br>(累積値)      |  |   |

| 指標分類     |  | 平成28年度<br>実績値 | 平成29年度<br>実績値 | H30年度<br>目標値 | 中期目標値<br>(※1,※2) | コメント   |   |
|----------|--|---------------|---------------|--------------|------------------|--|---|
| 交通安全     | <b>■死傷事故率</b><br>[単位:件/億台キロ]<br>自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数※3                       | 6.8           | 6.4           | 5.7          | 4.7              | 車線逸脱防止のための凹凸路面標示や防護柵の改良、雨天時の走行環境の改善のための高機能舗装化、逆走防止対策等を実施したこと等により、死傷事故率は平成28年度に比べ減少したが、目標は未達成となった。<br>引き続き、積極的な安全対策の推進に努めていく。 |   |
|          | <b>■車限令違反取締</b><br>[単位:回、台又は件]<br>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        | 1,062         | 982          | 1,015            |  | 1,015   |
|          |  | 引き込み台数        | 18,505        | 17,084       | —                | —  |   |
|          |  | 措置命令件数        | 2,222         | 1,822        | —                | —  |   |
|          |  | 即時告発件数        | 11            | 2            | —                | —  |   |
|          | <b>■逆走</b>   |               |               |              |                  |  | 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、合流部におけるラバーポール設置によるUターン防止対策の強化等の逆走対策を実施したことにより、逆走事故件数および逆走事案件数はともに減少した。<br>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。 |
|          | 逆走事故件数<br>[単位:件]<br>逆走による事故発生件数※3  | 9             | 6             | 4            | 0<br>(平成32年度※6)  |  |   |
|          | 逆走事案件数<br>[単位:件]<br>交通事故又は車両確保に至った逆走事案件数※3                                     | 33            | 32            | 26           | 17               |  |   |
|          | <b>■人等の立入事案件数</b><br>[単位:件]<br>歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護した事案件数              |               | 833           | 888          | 888              | 809  | 立入事案件発生箇所での看板の設置等の対策を実施したが、東名・西湘BP等で原付の確保件数が増加するなどしたため、平成28年度より件数は増加した。<br>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。  |
|          | <b>■ガソリンスタンドの空白区間</b><br>[単位:区間]<br>隣接するGS間の距離が100kmを超える区間数※7<br>( )内は他会社に跨る区間 | 150km超区間      | 4<br>(4)      | 0<br>(0)     | —                | —  | 平成29年度は、舞鶴若狭道 小浜IC(道の駅若狭おばま)において、「一時退出社会実験※」をH30.3.24に開始し、北陸道～舞鶴若狭道の150km超区間が解消した。<br>※ETC2.0限定   |
| 100km超区間 |  | 8<br>(4)      | 4<br>(0)      | —            | —                |  |   |

| 指標分類   |  | 平成28年度<br>実績値 | 平成29年度<br>実績値 | H30年度<br>目標値 | 中期目標値<br>(※1.※2) | コメント   |
|--|--|---------------|---------------|--------------|------------------|--|
| 道路<br>保<br>全   | <b>■ 快適走行路面率</b><br>[単位: %]<br>快適に走行できる舗装路面の車線延長   | 97%           | 96%           | 95%          | 95%              | 路面わだち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187km・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。  |
|  | 橋単位  | 52%           | 79%           | 100%         | —                |  |
|  | <b>■ 橋梁の点検率</b><br>[単位: %]<br>省令に基づく点検の実施率【累計】   |               |               |              |                  | 平成26・27・28・29年度の橋梁の点検は全5,567橋のうち4,382橋を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。  |
|  | 径間単位   | —             | —             | —            | —                |  |
|  | <b>■ 修繕着手済橋梁数</b><br>[単位: 橋又は径間]<br>平成26年度から当該年度の前年度に判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手した橋梁数<br>下段の()内は、要修繕橋梁数<br>[単位: 橋又は径間]<br>平成26年度から当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁数 | 橋単位           | 32<br>(232)   | 116<br>(383) | 157<br>(623)     | —  |
| 径間単位   | —  | —             | —             | —            |                  |  |
| <b>■ トンネルの点検率</b><br>[単位: %]<br>省令に基づく点検の実施率【累計】   |  | 57%           | 84%           | 100%         | —                | 平成26・27・28・29年度のトンネルの点検は全376箇所のうち316箇所を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。  |
| <b>■ 修繕着手済トンネル数</b><br>[単位: 箇所]<br>平成26年度から当該年度の前年度に判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手したトンネル数<br>下段の()内は、要修繕トンネル数<br>[単位: 箇所]<br>平成26年度から当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネル数 |  | 10<br>(40)    | 33<br>(57)    | 49<br>(80)   | —                | 平成26・27・28年度のトンネルの点検で緊急を要する区分Ⅳのトンネルはなく、修繕が必要な区分Ⅲのトンネル57箇所であり、そのうち修繕に着手したトンネルは33箇所であった。引き続き、高速道路利用者又は第三者に被害を生ずる恐れのある損傷は速やかに応急対応するとともに、トンネル毎の損傷状況等を踏まえ修繕計画を策定し、次回の点検までに修繕が完了するよう修繕を実施していく。 |

| 指標分類  |  | 平成28年度<br>実績値 | 平成29年度<br>実績値 | H30年度<br>目標値   | 中期目標値<br>(※1,※2)  | コメント  |
|---|--|---------------|---------------|----------------|---|---|
| 道路<br>保全  | <b>■道路附属物等の点検率</b><br>[単位: %]<br>省令に基づく点検の実施率【累計】  | 59%           | 79%           | 100%           | —   | 平成26・27・28・29年度の道路付属物等の点検は全2,464施設のうち1,958施設を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。   |
|   | <b>■修繕着手済道路附属物等数</b><br>[単位: 施設]<br>平成26年度から当該年度の前年度に判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手した道路附属物等数<br><br>下段の( )内は、要修繕道路附属物等数<br>[単位: 施設]<br>平成26年度から当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等数 | 7<br>(26)     | 18<br>(47)    | 27<br>(64)     | —   | 平成26・27・28年度の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は47施設であり、そのうち修繕に着手した道路附属物等は18施設であった。引き続き、高速道路利用者又は第三者に被害を生ずる恐れのある損傷は速やかに応急対応するとともに、道路附属物等毎の損傷状況等を踏まえ修繕計画を策定し、次回の点検までに修繕が完了するよう修繕を実施していく。 |
|   | <b>■橋梁の耐震補強完了率</b><br>[単位: %]<br>15m以上の橋梁数に占める耐震性能2を有する橋梁数の割合  | 88%           | 88%           | 89%            | —   | 速やかな機能回復が可能な性能を示す耐震性能2を満足する橋梁は、全4,398橋のうち3,885橋。引き続き、橋梁個別の耐震設計及び関係機関との協議等を行い、計画的に対策を実施していく。   |
| 地域<br>との<br>連携  | <b>■一般道からSA等への歩行者出入口設置数</b><br>[単位: 箇所]<br>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   | 126           | 127           | 129            | 133   | 平成29年度は東名高速道路駒門PA <sup>⑤</sup> のエリア移転に伴い出入口を新設した。平成30年度は新名神高速道路鈴鹿PA他1箇所出入口を設置する予定。  |
|   | <b>■占用</b>   |               |               |                |   |   |
|   | <b>占用件数</b><br>[単位: 件]<br>道路占用件数   | 3,914         | 4,016         | 3,920          | 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、平成28年度より増加した。平成30年度も占用二一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。<br>入札占用は対象となる占用要望2件について対応した。<br>引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。                               |
|   | <b>道路占用による収入</b><br>[単位: 百万円]<br>道路占用による収入   | 173           | 187           | 180            | 180   |   |
| <b>入札占用件数</b><br>[単位: 件]<br>入札占用制度による占用件数                     | 0  | 2             | 1             | 4<br>(累積値)     |   |   |
| <b>■SA・PAの地元利用日数</b><br>[単位: 日]<br>地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数 | 1,784  | 2,083         | 2,100         | 8,400<br>(累積値) | 地元自治体や観光協会等への営業活動を強化ことにより、近隣以外の自治体と連携したイベント開催が増える等、平成28年度より地元利用日数が増加した。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く。 |   |

| 指標分類 |   | 平成28年度<br>実績値 | 平成29年度<br>実績値 | H30年度<br>目標値 | 中期目標値<br>(※1.※2) | コメント       |  |
|------|---|---------------|---------------|--------------|------------------|------------|--|
| その他  | ■インセンティブ助成※8<br>[単位:件又は百万円]<br>新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成 | 認定件数          | 13            | 5            | 1                | 4<br>(累積値) | 平成29年度は、新名神高速道路における「世界初の構造形式の橋梁開発」等、新設改築5件が認定され、更新・修繕で1件38百万円の助成金交付を申請、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  | 0             | 1             | —            | —                |            |  |
|      | 交付額   | 0             | 38            | —            | —                |            |  |

※ 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。

## アウトカム指標の取組み

会社に取り組んでいる主なアウトカム指標は以下の35項目です。

1. 総合顧客満足度
2. 年間利用台数
3. 本線渋滞損失時間
4. ピンポイント渋滞対策実施箇所
5. 路上工事による渋滞損失時間
6. 交通規制時間
7. 通行止め時間
8. ETC2.0利用率
9. 企画割引 販売件数
10. 企画割引 実施件数
11. 死傷事故率
12. 車限令違反取締 取締実施回数
13. 車限令違反取締 引き込み台数
14. 車限令違反取締 措置命令件数
15. 車限令違反取締 即時告発件数
16. 逆走事故件数
17. 逆走事案件数
18. 人等の立入事案件数
19. ガソリンスタンドの空白区間
20. 快適走行路面率
21. 橋梁の点検率
22. 修繕着手済橋梁数
23. トンネルの点検率
24. 修繕着手済トンネル数
25. 道路附属物等の点検率
26. 修繕着手済道路附属物等数
27. 橋梁の耐震補強完了率
28. 一般道からSA等への歩行者出入口設置数
29. 占用件数
30. 道路占用による収入
31. 入札占用件数
32. SA・PAの地元利用日数
33. インセンティブ助成 認定件数
34. インセンティブ助成 交付件数
35. インセンティブ助成 交付額

各アウトカム指標の具体的な取組みについて報告します。

## 1. 総合顧客満足度

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、対策を行うこと等により、お客さま満足度の向上に努めています。

### ■アウトカム指標

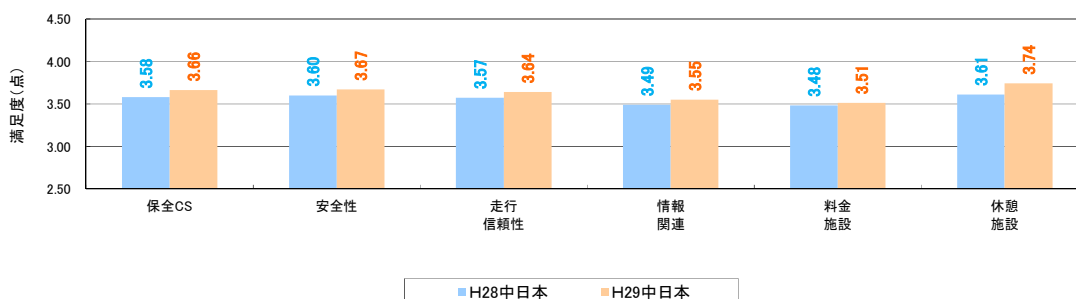
|   |               |     |
|---|---------------|-----|
| 【アウトカム指標】総合顧客満足度<br>〔単位：ポイント〕<br><br>CS 調査等で把握する維持管理に関するお客さまの満足度(5段階評価) | 平成28年度<br>実績値 | 3.6 |
|   | 平成29年度<br>実績値 | 3.6 |
|   | 平成30年度<br>目標値 | 3.6 |
|   | 中期目標値         | 3.6 |

### (1)平成29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従前の調査から変更した新たな調査方法により実施し、平成29年度は3.6ポイントとなりました。平成28年度と比較すると、保全CS、安全性、走行信頼性、情報関連、休憩施設、料金施設のすべての項目について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

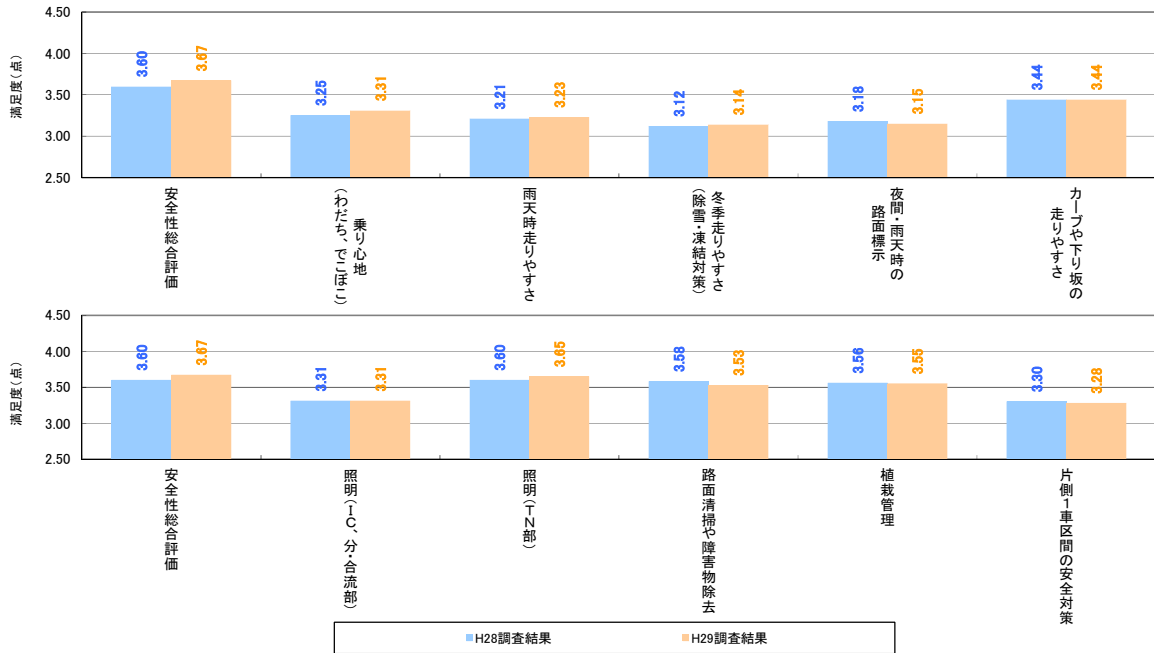
- 保全CS・安全性・走行信頼性・情報関連・休憩施設・料金施設のすべての項目において、前年度より向上。
- 最も上昇したものは、「休憩施設」で、0.13ポイント向上。





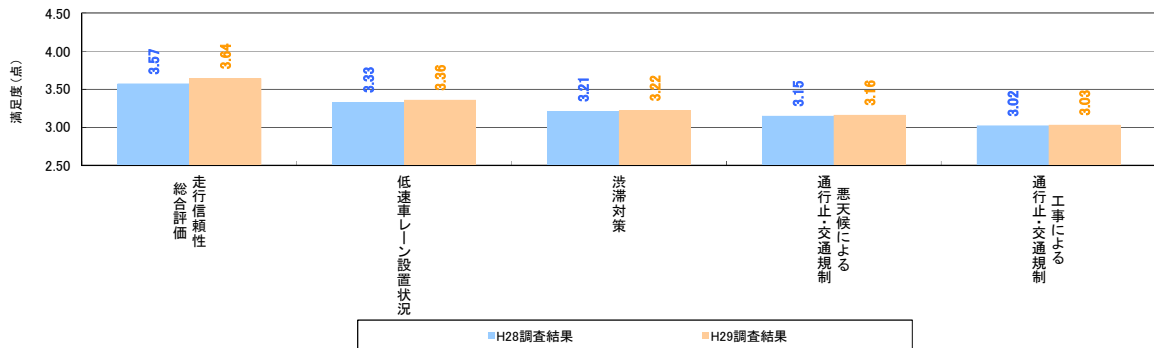
### ■安全性に関する顧客満足度の推移

- 乗り心地、雨天時走りやすさ、冬季走りやすさ、照明(TN)の安全性に関する項目において、平成28年度から顧客満足度が向上。



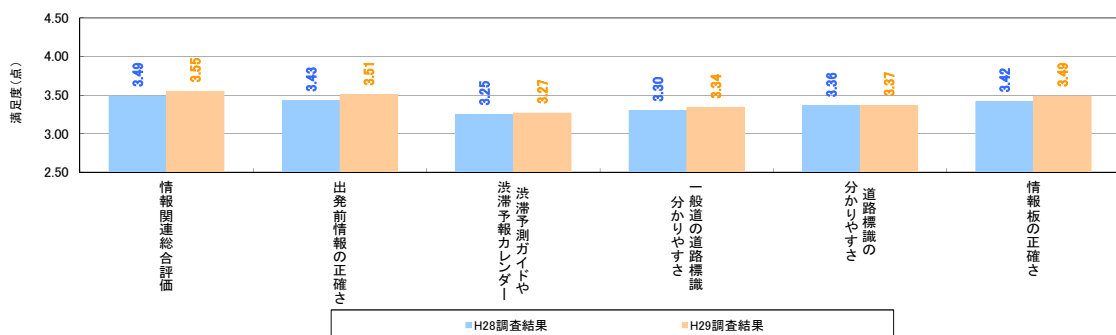
### ■走行信頼性に関する顧客満足度の推移

- 走行信頼性に関するすべての項目において、平成28年度から顧客満足度が向上。



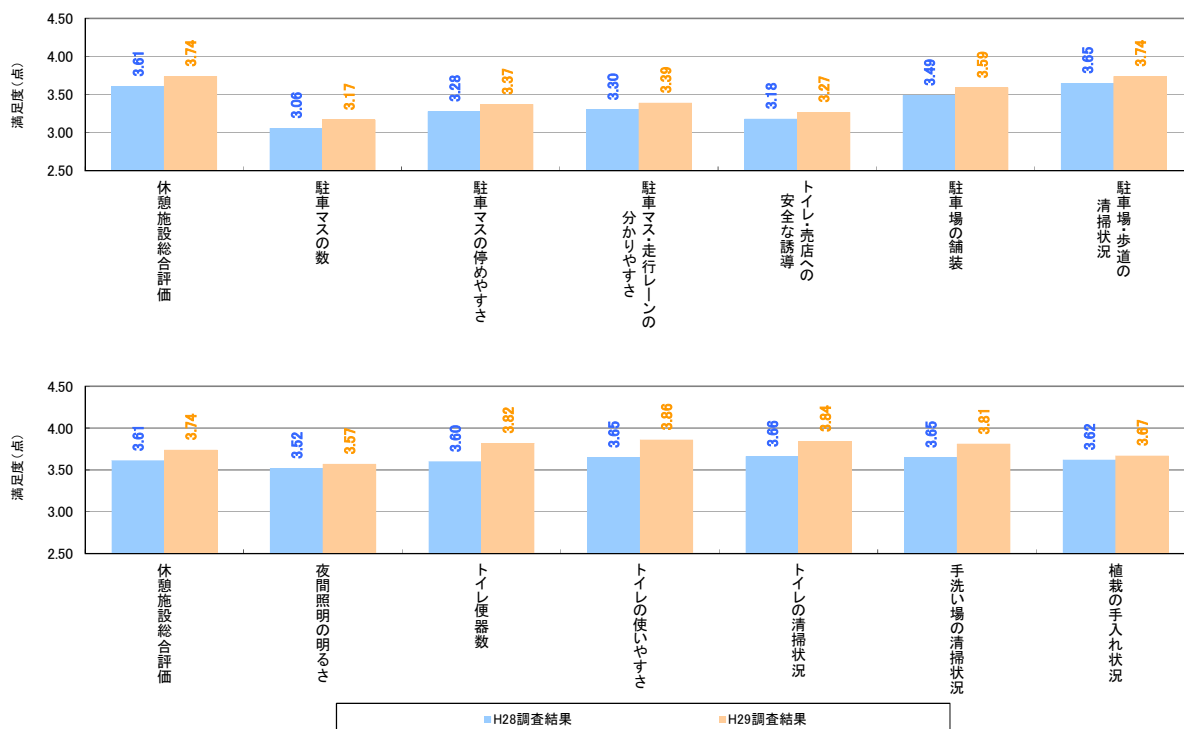
### ■情報関連に関する顧客満足度の推移

- 情報関連に関する全ての項目において、平成28年度から顧客満足度が向上。



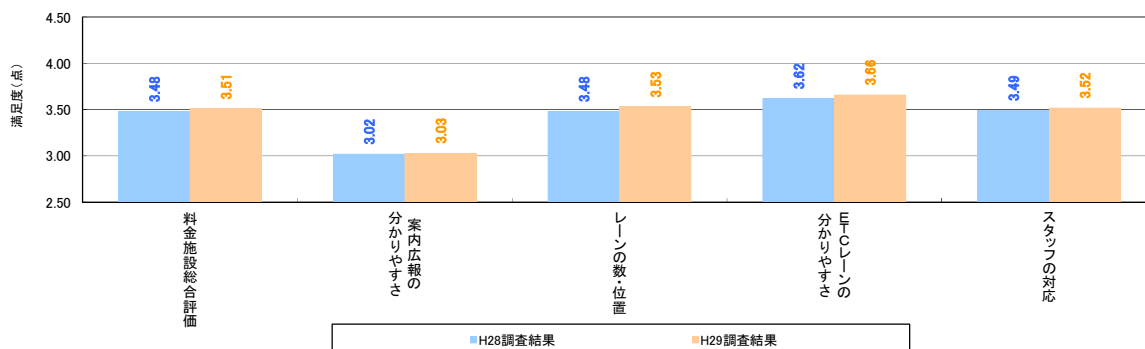
## ■ 休憩施設関連に関する顧客満足度の推移

- 休憩施設関連に関する全ての項目において、平成28年度から顧客満足度が向上。
- 特にトイレの使いやすさについては、全項目の中で最も高い顧客満足度3.86。



## ■ 料金施設に関する顧客満足度の推移

- 料金施設関連に関する全ての項目において、平成28年度から顧客満足度が向上。



## (2) 今後の取組み

引き続き、お客さまの声をサービスに反映するなど更なる向上を目指します。

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

高速道路リニューアルプロジェクトの本格的な展開等に伴う工事規制の増加が想定される一方で、工事規制に伴うお客さまへご迷惑を最小限とする取組みとともに、安全性向上と機能強化の不断の取組みや地域活性化への貢献に資するあらゆる施策を推進してまいります。

また、これらの取組み状況を広く丁寧にご説明しながら、引き続きお客さま満足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。

■平成30年度の目標設定の考え方

中期目標設定の考え方と同様、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。

## 2. 年間利用台数

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<br>〔単位：百万台〕<br>支払料金所における年間の利用台数 | 平成28年度<br>実績値 | 706 |
|   | 平成29年度<br>実績値 | 710 |
|   | 平成30年度<br>目標値 | 710 |
|   | 中期目標値         | 715 |

### (1)平成29年度の取組み

平成29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、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

協定上の計画交通量を基本とし、H29年度の実績を踏まえて目標値を設定しています。

#### ■平成30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、前年度実績以上の利用台数を目標として設定しています。

### 3. 本線渋滞損失時間、4. ピンポイント渋滞対策実施箇所

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

|   |                      |               |        |
|---|----------------------|---------------|--------|
| <b>【アウトカム指標】本線渋滞損失時間<sup>※1</sup></b><br>〔単位：万台・時/年〕<br>本線渋滞が発生することによる<br>お客さまの年間損失時間       | 平成28年度<br>実績値        | 1,040         |        |
|   | 平成29年度<br>実績値        | 1,242         |        |
|   | 平成30年度<br>目標値        | 1,222         |        |
|   | 中期目標値                | 1,091         |        |
| <b>【アウトカム指標】</b><br>ピンポイント渋滞対策実<br>施箇所 <sup>※2</sup><br>〔単位：箇所〕<br>ピンポイント渋滞対策を<br>実施している箇所数 | 新規着手箇所数              | 平成28年度<br>実績値 | 3      |
|   |                      | 平成29年度<br>実績値 | 2      |
|   |                      | 平成30年度<br>目標値 | 1      |
|   |                      | 中期目標値         | 4(累積値) |
|   | 対策実施箇所数              | 平成28年度<br>実績値 | 6      |
|   |                      | 平成29年度<br>実績値 | 7      |
|   | 完了箇所数<br>【H27以降の累計値】 | 平成28年度<br>実績値 | 3      |
|   |                      | 平成29年度<br>実績値 | 6      |

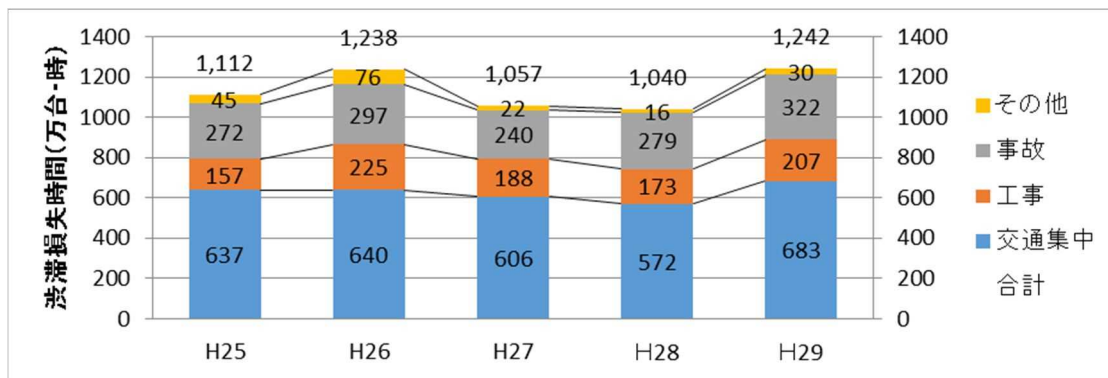
※1 本線渋滞損失時間とは、渋滞がなく通常で走行した所要時間に対し、渋滞した結果ののろのろとした速度で走行した所要時間との差分を渋滞に巻き込まれた総台数分に換算した時間。暦年データによる集計。

※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29年度の取組み

ピンポイント渋滞対策を新たに2箇所(圏央道八王子 JCT 外回り・内回り)において着手しました。また、東名阪④四日市 IC 付近の対策を完了させる等により渋滞対策を推進しました。

しかしながら、平成 29 年度は交通量の増加に伴い、渋滞損失時間は増加し、特に交通混雑期間に交通が集中したことにより、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

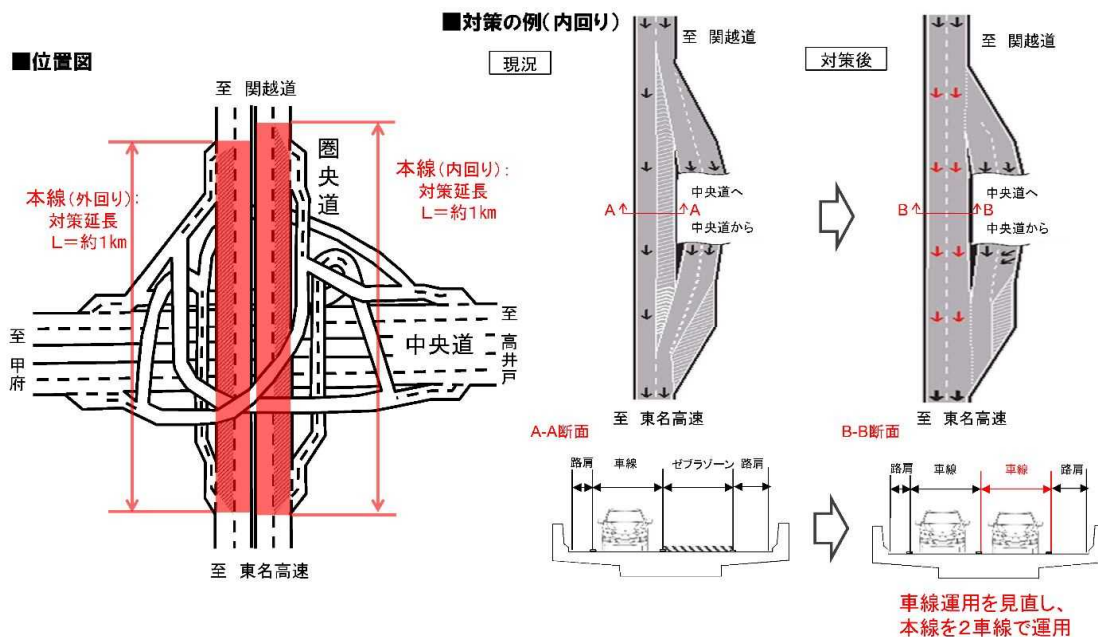
ビッグデータ等を活用して渋滞の原因や発生個所を特定することで、早期に対策の効果を発現させることを目的としたピンポイント渋滞対策を以下のとおり実施しています。

| 番号 | 対策箇所              | 対策内容  | 状況                  |
|----|-------------------|---|---------------------|
| 1  | 東名⑤<br>大和トンネル付近   | 付加車線の設置(約 4km)                              | 実施中                 |
| 2  | 東名⑥<br>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④<br>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④<br>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<br>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<br>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<br>相模湖付近     | 付加車線の設置(約 2km)                              | 実施中                 |
| 8  | 東名阪④<br>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<br>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<br>H29.12完了 |
| 10 | 圏央道<br>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<br>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。

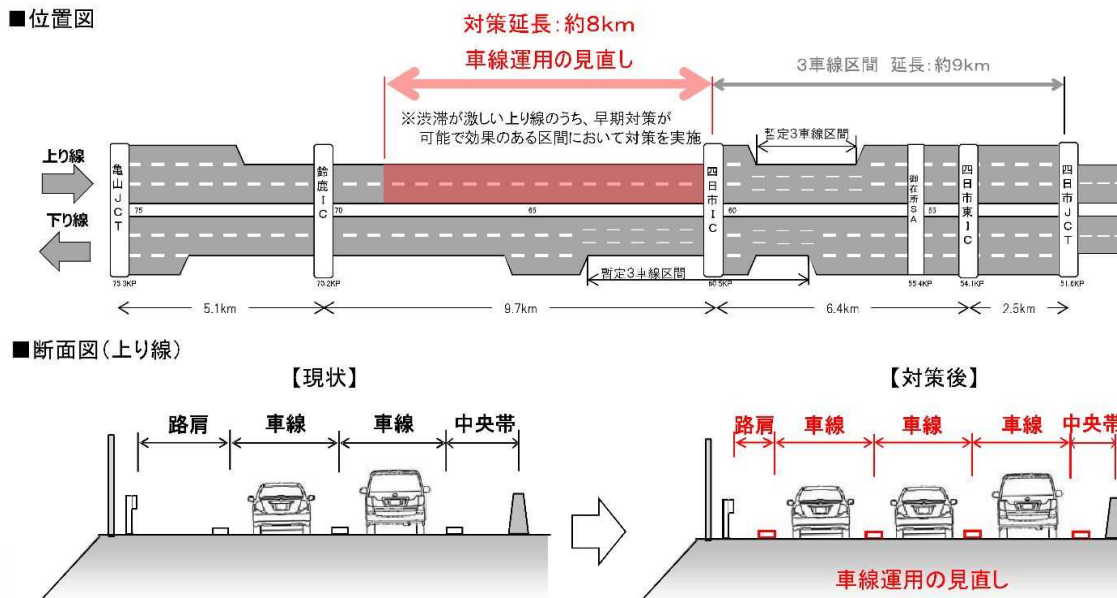
(対策の概要)



＜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。

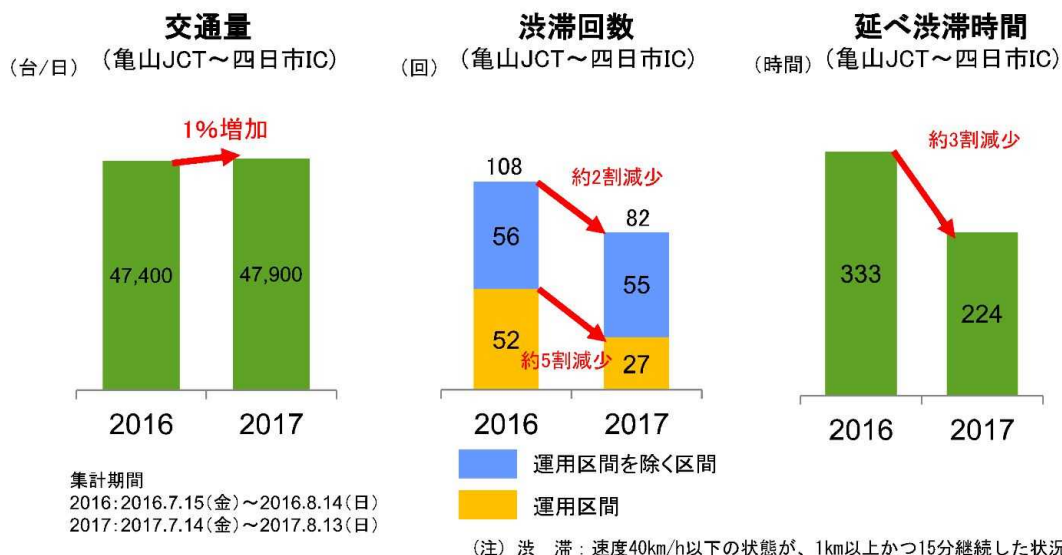
(対策の概要)



(対策の効果)

今回の対策により、交通量は昨年比で1%増加しましたが、渋滞の回数が約2割減少、渋滞の時間が約3割減少しました。

■3車線(暫定)運用開始後1ヶ月の交通量・渋滞状況



■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。

※ 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

平成30年度以降は、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年度から平成33年度までの累積値を目標値として設定しました。



## ■平成30年度の目標設定の考え方

### ➤ 本線渋滞損失時間

平成30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。

## ■平成30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(厚木南IC～伊勢原JCT) 【平成30年度完成目標】
- ・新名神(新四日市JCT～亀山西JCT) 【平成30年度完成目標】
- ・新東名(伊勢原JCT～伊勢原北IC) 【平成31年度完成目標】
- ・新東名(伊勢原北IC～御殿場JCT) 【平成32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完成を目標】
- ・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】

## 5. 路上工事による渋滞損失時間、6. 交通規制時間

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、きめ細かな情報提供、工事の厳選・集約化や車線運用の工夫、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<br>〔単位：万台・時〕<br>路上工事に起因する渋滞が発生したことによる<br>利用者の年間損失時間 <sup>※1</sup>             | 平成28年度<br>実績値 | 173        |
|  | 平成29年度<br>実績値 | 207        |
|  | 平成30年度<br>目標値 | 207        |
|  | 中期目標値         | 207        |
| 【アウトカム指標】路上工事時間<br>〔単位：時間/km〕<br>道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間<br><br>下段の( )内は、集中工事等を除いた数値 <sup>※2</sup> | 平成28年度<br>実績値 | 86<br>(79) |
|  | 平成29年度<br>実績値 | 99<br>(92) |
|  | 平成30年度<br>目標値 | 99         |
|  | 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す。

### (1)平成29年度の取組み

きめ細かな情報提供、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ものの、リニューアルプロジェクトや舗装改良工事などの事業量の増加に伴い、路上工事時間は平成28年度と比較し、13時間/km・年の増加となりました。

一方で、平成29年度冬季に実施した東名リニューアル工事では、移動式防護柵を活用した対面通行規制を実施し、対面通行規制の準備・撤去作業にかかる交通規制・渋滞の削減に努めました。

また、6月と11月に実施した伊勢湾岸道道の橋梁補修工事では、昼夜連続で常時3車線のうち2車線を車線規制する計画に対し、昼間時間帯では2車線を確保する車線運用に見直すことにより、昼間時間帯の渋滞の削減に努めました。

■ 工事による車線規制時間と路上工事時間の推移

|        | 車線規制時間<br>(時間)       | 総路線延長<br>(km) | 路上工事時間<br>(h/km 年) |
|--------|----------------------|---------------|--------------------|
| 平成28年度 | 176,035<br>(161,805) | 2,052         | 86<br>(79)         |
| 平成29年度 | 204,707<br>(190,029) | 2,067         | 99<br>(92)         |
| 増 減    | +28,672<br>(+28,224) | 15            | +13<br>(+13)       |

※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                            | 規制時間の増減<br>(時間) | アウトカムの増減<br>(h/km 年) |
|--------------------------------|-----------------|----------------------|
| リニューアル工事の増加によるもの               | +18,443         | +8                   |
| 舗装改良工事等の補修工事の増加によるもの           | +6,213          | +3                   |
| 点検・植栽作業等の維持作業の増加によるもの          | +6,115          | +3                   |
| 一昨年度の中部横断道の開通前準備工事がなかったことによるもの | -2,159          | -1                   |
| その他                            | +60             | +0                   |
| 計                              | +28,672         | +13                  |

■ 東名リニューアル工事における取り組み

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設置しました。従前のコンクリート製防護柵の設置・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<br>設置に要する規制日数 | 移動式防護柵<br>設置に要する規制日数 | 短縮日数  |
|------|-----------------------------|----------------------|-------|
| 規制設置 | 43 日                        | 20 日                 | ▲23 日 |
| 規制撤去 | 34 日                        | 16 日                 | ▲18 日 |
| 計    | 77 日                        | 36 日                 | ▲41 日 |



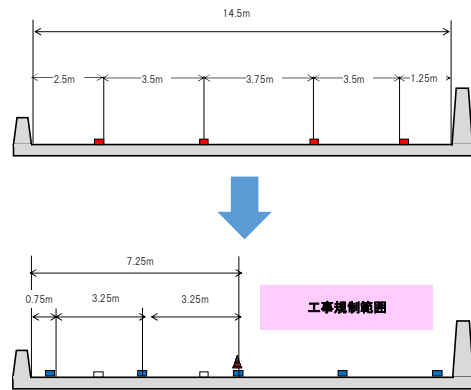
【移動式防護柵切替車両による防護柵移動状況】



【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】

### (2)今後の取組み

引き続き、お客様への影響が最小限となるように、きめ細かな情報提供、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でまいります。

また今後、リニューアル工事や耐震対策工事がますます本格化することで、工事の拡大が予定されることから、更に新技術・新工法の導入を図るなど、取組みの強化を進めてまいります。

### ■中期目標設定の考え方

#### ➤ 路上工事による渋滞損失時間

平成30年度以降は、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り組みを進めることで、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。

#### ➤ 交通規制時間

平成30年度以降の工事規制計画をもとに、工事の厳選・集約化などの取組み等を踏まえ、目標

を設定しました。

■平成30年度の目標設定の考え方

➤ 路上工事による渋滞損失時間

平成30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り組みを進めることで、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。

➤ 交通規制時間

平成30年度以降の工事規制計画をもとに、工事の厳選・集約化などの取組み等を踏まえ、目標を設定しました。

## 7. 通行止め時間

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。

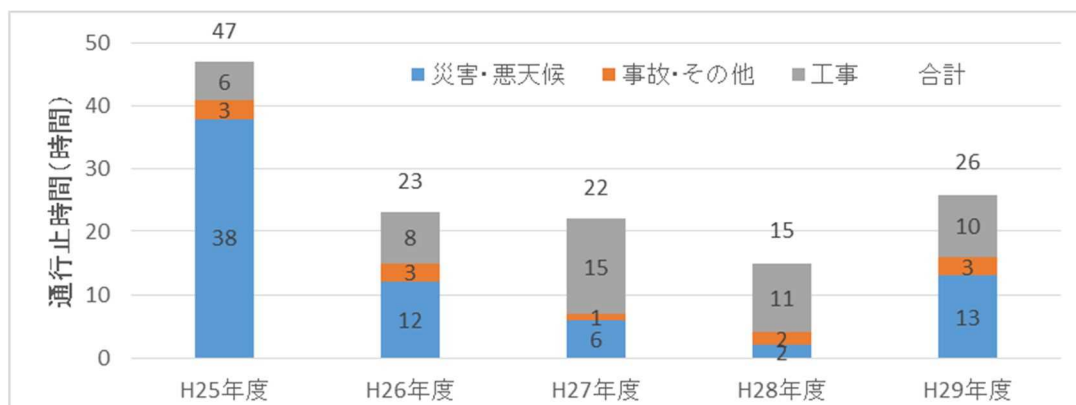
### ■アウトカム指標

|   |               |    |
|---|---------------|----|
| 【アウトカム指標】通行止め時間(※)<br>〔単位：時間〕<br>雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間 | 平成28年度<br>実績値 | 15 |
|   | 平成29年度<br>実績値 | 26 |
|   | 平成30年度<br>目標値 | 26 |
|   | 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のべ時間・距離を営業延長で除算したもの

### (1)平成29年度 of 取組み

平成29年度は、夏季における大型台風による大雨や冬季における大雪の影響により、災害・悪天候による通行止めが昨年度と比較し大幅に増加しました。また、工事に伴う通行止めは新東名やスマートインターチェンジ建設工事及び暫定2車線区間の安全対策工事を実施した結果、昨年度と同程度となりました。



【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。

■平成30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。

## 8. ETC2.0利用率

「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<br>〔単位：％〕<br>全通行台数(総人口交通量)に占める<br>ETC2.0利用台数 | 平成28年度<br>実績値 | 12.9% |
|   | 平成29年度<br>実績値 | 16.6% |
|   | 平成30年度<br>目標値 | 19.4% |
|   | 中期目標値         | 28.1% |

※平成28年度実績は平成29年3月時点、平成29年度実績は平成30年3月時点の値。

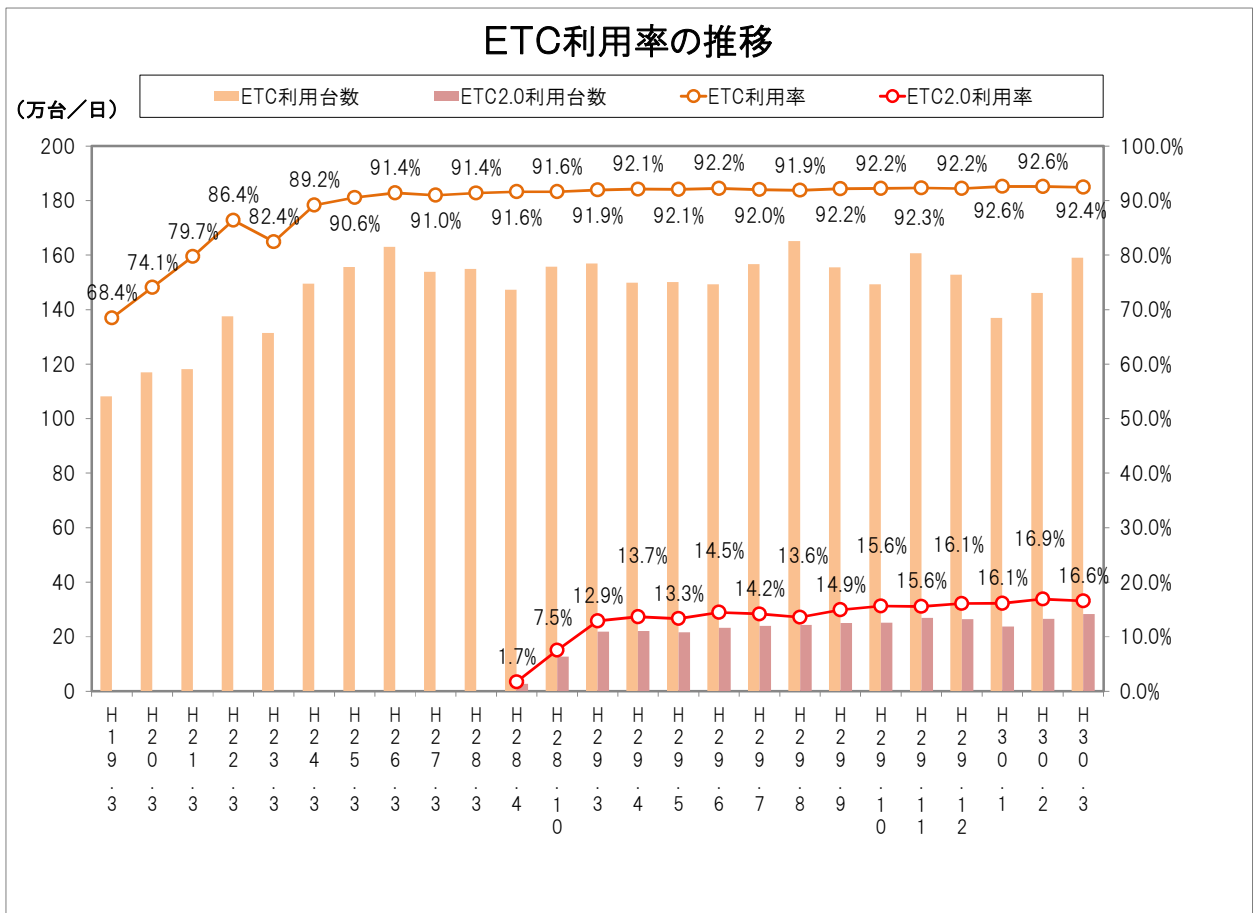
※平成30年度目標は平成31年3月時点、中期目標値は平成34年3月時点の値。

### (1)平成29年度の取組み

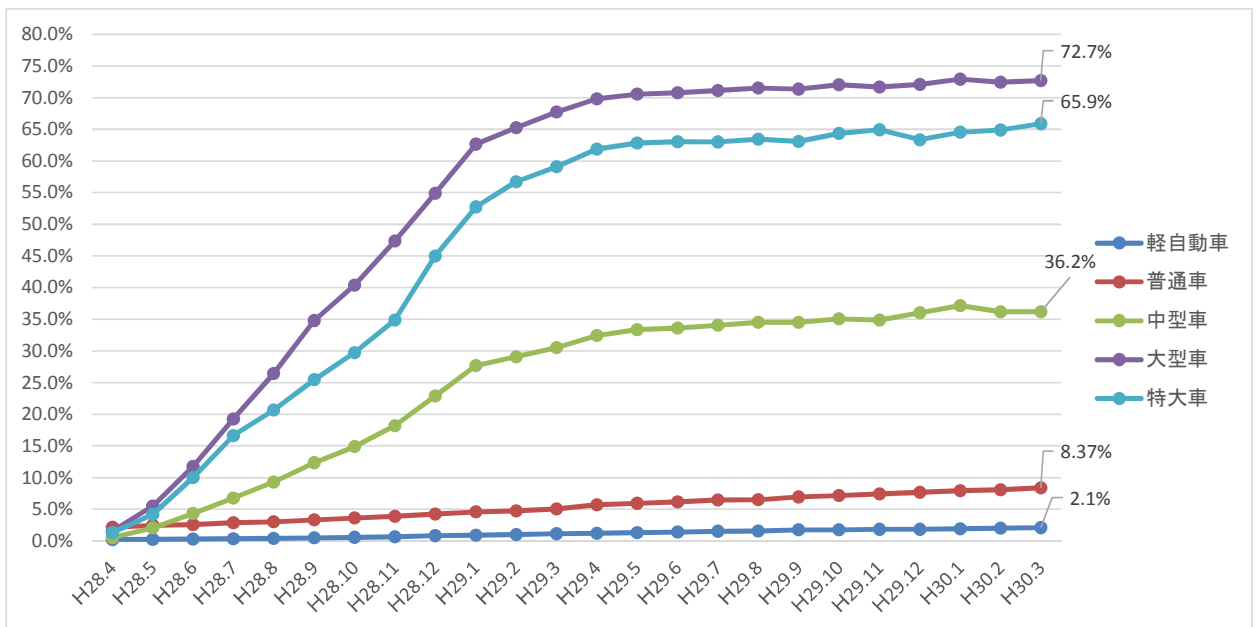
ETC2.0普及促進に向け、ETC2.0を対象とした高速道路通行料金割引や車載器購入助成及び普及促進イベント等の広報活動を実施しました。

これらの取組みにより、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の影響を大きく受け、平成28年度4月時点と比べて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(茅ヶ崎JCT～海老名南JCT、海老名～木更津JCT)、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～H31.3.31)

### ■車載器購入助成

- 首都圏ETC2.0車載器導入助成【現金車対策:約 6.5 万台限定(H28.3.10～H29.9.30)】
- 二輪車ETC車載器購入助成【約 7.9 万台(H28.4.28～H28.8.31)】

### ■ETC2.0普及促進イベントの実施

ETC2.0の普及促進を目的としたイベントを実施するとともに、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ました。

- あいちITSワールド2017(H29.11.23～H29.11.26)
- ETC/ETC2.0普及・利用促進イベント(刈谷ハイウェイオアシス)(H30.3.10～H30.3.11)】



【あいちITSワールド2017】



【普及・利用促進イベント(刈谷ハイウェイオアシス)】

## (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情報提供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

昨年度の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。

### ■平成30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、平成30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。

## 9. 企画割引 販売件数、10. 企画割引 実施件数

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<br>〔単位：千件〕<br>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28年度<br>実績値 | 33            |
|      |   | 平成29年度<br>実績値 | 80            |
|      |   | 平成30年度<br>目標値 | 81            |
|      |   | 中期目標値         | 330<br>(累積値)  |
|      | 【アウトカム指標】実施件数<br>〔単位：件〕<br>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<br>※( )については、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28年度<br>実績値 | 12<br>(9)     |
|      |   | 平成29年度<br>実績値 | (14)          |
|      |   | 平成30年度<br>目標値 | (12)          |
|      |   | 中期目標値         | (48)<br>(累積値) |

### (1)平成29年度の取組み

平成29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たほか、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」を平成29年6月から本格的に開始し、43プランを販売しました。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、訪日外国人旅行者を対象にしたプランの拡充、新たに二輪車を対象にしたプランを実施したことにより、販売件数・実施件数が増加しました。

#### ■平成29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 2017    | H29.10.13~H30.3.31  |
| 3  | Kansai Expressway Pass        | H29.10.25~H29.12.17 |
| 4  | 速旅 ふじのくに歴史めぐりドライブプラン          | H28.11.1~H29.12.22  |
| 5  | 信州歴史めぐりフリーパス                  | H28.10.28~H29.4.28  |
| 6  | 信州めぐりフリーパス                    | H29.5.12~H29.11.27  |
| 7  | 速旅 福井ドライブプラン                  | H29.3.1~H29.11.30   |
| 8  | 速旅 飛騨・富山ドライブプラン               | H29.7.1~H29.11.30   |
| 9  | 速旅 みえ旅ドライブプラン                 | H29.4.1~H30.3.31    |
| 10 | 速旅 快走G(ギフ)割! 岐阜県周遊ドライブプラン     | H29.7.1~H29.11.30   |
| 11 | 速旅 やまなしドライブプラン                | H29.7.1~H30.3.31    |
| 12 | 京都・若狭路・びわ湖ぐるっとドライブキャンペーン 2017 | H29.7.1~H29.11.30   |
| 13 | 首都圏ツーリングプラン                   | H29.7.14~H29.11.30  |

➤ 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             |
|----|------------------|------------------|
| 14 | ドラ旅パック(JTB と提携)  | H29.4.1~H30.3.31 |
|    | ドライブパック(日本旅行と提携) | H29.7.7~H30.3.31 |

➤ 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

観光施設、観光協会などの団体と提携し、43のプランを実施しました。実施件数は、地域やテーマにより上記企画割引に含めて計上しています。





【地域・観光施設提携型（冬版）】

### ■新規に実施した施策(広報・プロモーション強化)

- 地域・観光施設提携型ドライブプランを平成 29 年 6 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)
- 新たに日本旅行(株)と提携したプランを実施(宿泊提携型ドライブプラン)
- 訪日外国人旅行者を対象に、新たに全国版の「Japan Expressway Pass」を開始
- 訪日外国人旅行者を対象とした、地域版の「Central Nippon Expressway Pass」の取扱店舗を拡大(関西国際空港での取扱いを開始、関東・中部及び近畿エリアで取扱店舗を追加)
- ETC二輪車を対象に、新たに「首都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年度から平成33年度までの累積値を目標値として設定しています。

### ■平成30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。

## 11. 死傷事故率

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

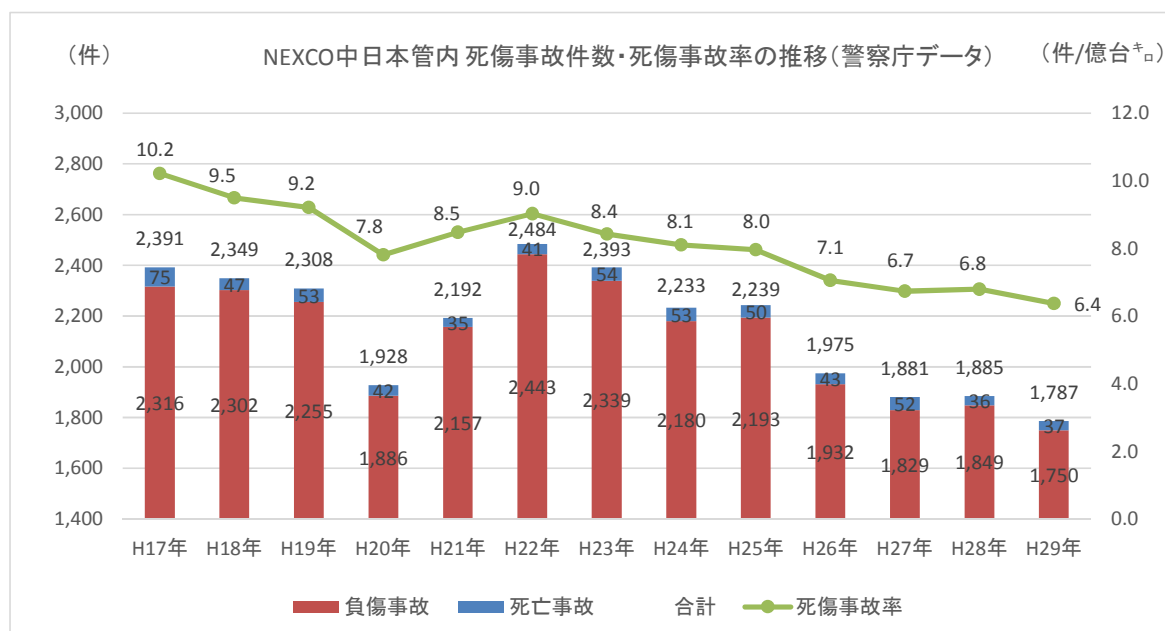
|   |               |     |
|---|---------------|-----|
| <b>【アウトカム指標】死傷事故率<sup>※1</sup></b><br>〔単位：件／億台キロ〕<br><br>自動車走行車両1億台キロあたりの<br>死傷事故件数 | 平成28年度<br>実績値 | 6.8 |
|   | 平成29年度<br>実績値 | 6.4 |
|   | 平成30年度<br>目標値 | 5.7 |
|   | 中期目標値         | 4.7 |

※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<sup>キロ</sup>（10台の車が各々100Km走れば1千台<sup>キロ</sup>）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29年度の取組み

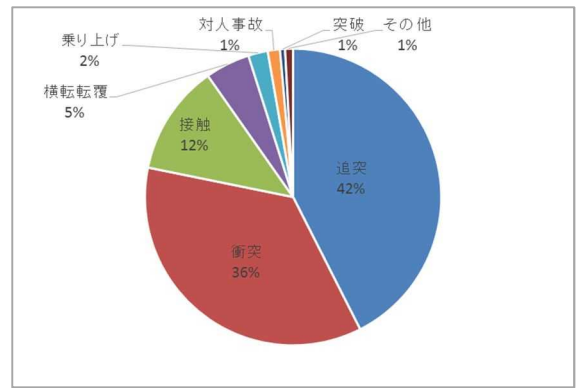
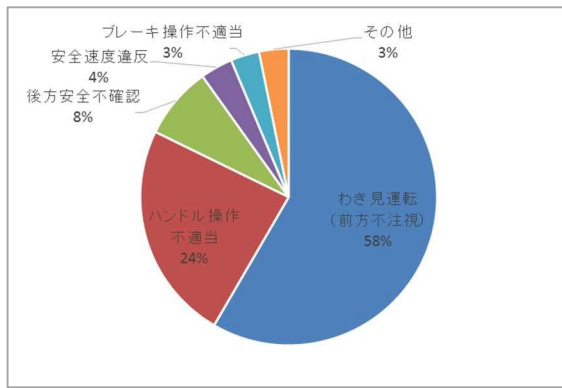
#### ■平成29年の事故状況

当主管内の事故件数は、平成22年をピークに減少傾向が続いており、平成29年の死傷事故件数は1,787件、死傷事故率は6.4件／億台キロとなりました。



【死傷事故件数と事故率の推移】

死傷事故発生の一因としては、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29年は、晴れ・くもり、雨における事故が減少しましたが、雪における事故が増加しました。

② 渋滞状況別の推移

➤ 渋滞中における事故は減少したものの、渋滞最後尾における事故が増加しました。

③ 路肩逸脱事故の推移

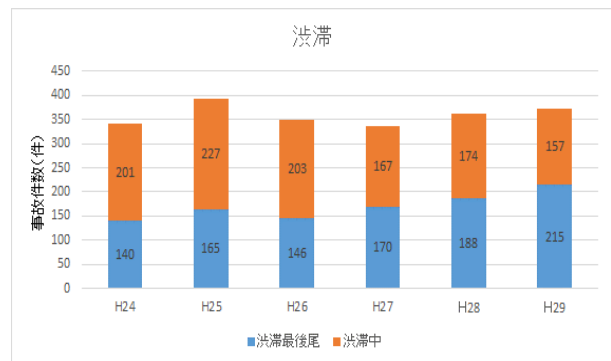
➤ 路肩逸脱事故は昨年同程度でした。

④ その他

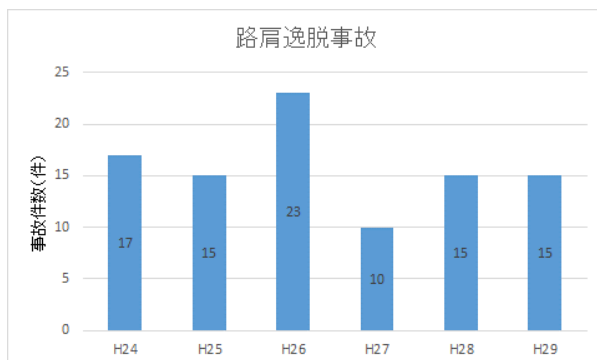
➤ 二輪関係事故は若干増加しましたが、死亡事故は減少しました。



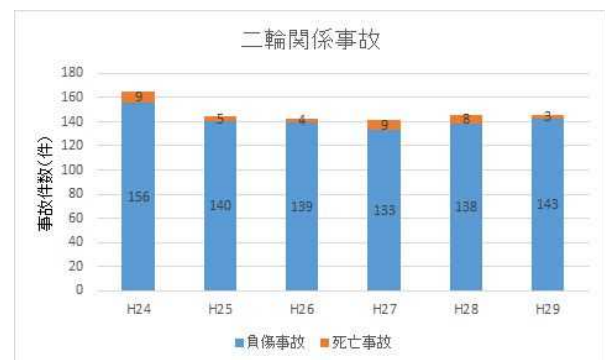
【天候別事故】



【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。

### 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。

### 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（「ポケットティッシュ」、「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。

### ⑤ 暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策

暫定2車線区間の正面衝突事故防止のため、東海環状自動車道、紀勢自動車道、舞鶴若狭自動車道の一部土工区間にラバーポールに変えてワイヤーロープを設置する検証を行いました。その結果、高い飛び出し防止効果を発揮するなど良好な結果が得られたことから、今後3年間で土工区間（約30km）に展開を進めていきます。



【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】





【防護柵の改良状況】



【交通安全啓発グッズ(マスク・ティッシュ)】



【交通安全イベント(SA・PA)】



【会社 WEB サイト】

## (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ていきます。これまでの取組みに加え、暫定二車線区間の正面衝突事故防止として土工部における展開に加え、中小橋におけるワイヤーロープの設置、検証に取り組んでまいります。

### ■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、平成32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を用いて設定しております。

### ■平成30年度の目標設定の考え方

中期目標設定の考え方と同様に平成27年の死傷事故件数を5年間で25%削減を目指しており、これを踏まえて目標を設定しています。

12. 車限令違反取締 取締実施回数、13. 車限令違反取締 引き込み台数、14. 車限令違反取締 措置命令件数、15. 車限令違反取締 即時告発件数

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、専門の取締り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。平成27年度からは、違反者に対する「積荷の軽減措置」や刑事告発の実施、自動計測装置の整備箇所拡大による常時取締りなどの取締り強化策を実施しています。

■アウトカム指標

|  |        |               |        |
|--|--------|---------------|--------|
| <p>【アウトカム指標】車限令違反車両取締<br/>〔単位：回、台又は件〕<br/>高速道路上で実施した<br/>車限令違反車両取締</p> | 取締実施回数 | 平成28年度<br>実績値 | 1,062  |
|  |        | 平成29年度<br>実績値 | 982    |
|  |        | 平成30年度<br>目標値 | 1,015  |
|  |        | 中期目標値         | 1,015  |
|  | 引き込み台数 | 平成28年度<br>実績値 | 18,505 |
|  |        | 平成29年度<br>実績値 | 17,084 |
|  | 措置命令件数 | 平成28年度<br>実績値 | 2,222  |
|  |        | 平成29年度<br>実績値 | 1,822  |
|  | 即時告発件数 | 平成28年度<br>実績値 | 11     |
|  |        | 平成29年度<br>実績値 | 2      |

## (1)平成29年度の取組み

平成29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率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1,851台、警告書発行137枚、措置命令書発行445枚)。

#### ➤ 効果的な取締の実施

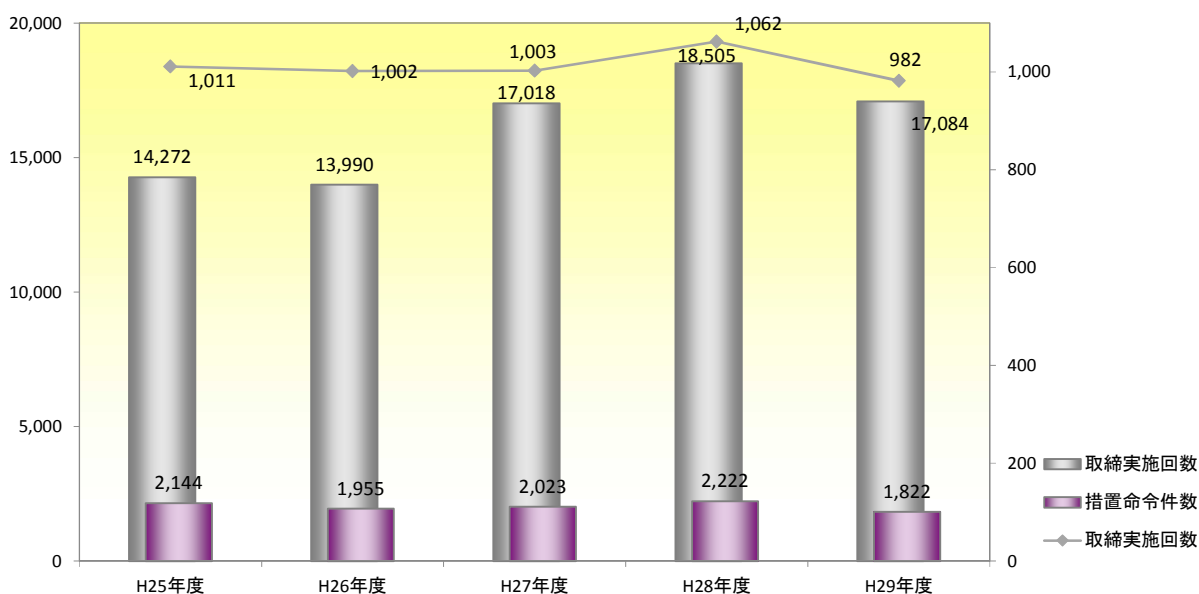
取締りにあたっては、過去の違反傾向から取締り場所・時間帯を分析することで効率的に実施しています。また、車重計が設置されていないインターチェンジ等においても、ポータブル車重計を使用し広域的な取締りを実施しています。



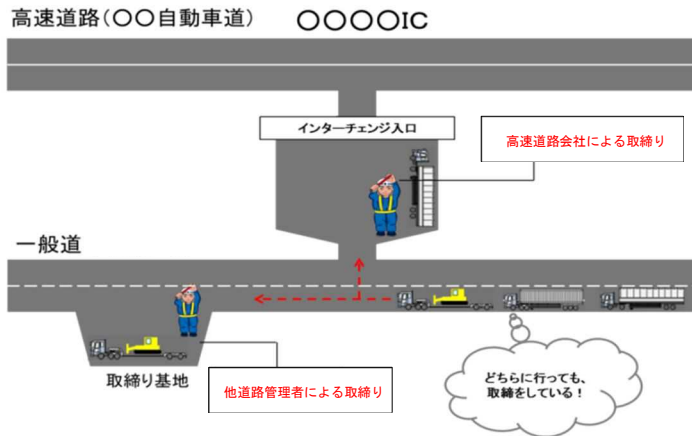
【他道路管理者・警察との合同取締り】  
(国道8号 加賀IC付近)



【ポータブル車重計での取締り】  
(圏央道相模原愛川IC)



【取締実施回数・措置命令件数・取締実施回数の推移】



|        |           |           |
|--------|-----------|-----------|
|        | H28<br>年度 | H29<br>年度 |
| 取締実施回数 | 36回       | 38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。

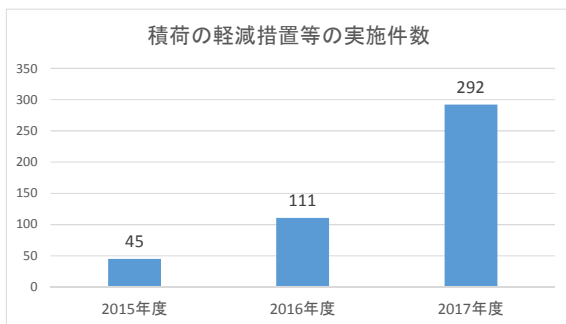
➤ 自動計測装置による取締

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29年度即時告発実施件数:2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＞

|                | H25<br>年度 | H26<br>年度 | H27<br>年度 | H28<br>年度 | H29<br>年度 |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 講習会参加<br>対象会社数 | 64 社      | 64 社      | 59 社      | 62 社      | 153 社     |
| 割引停止<br>実施会社数  | 2 件       | 0 件       | 2 件       | 1 件       | 5 件       |



【車両制限令違反者への講習会】

※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

(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、引き続き更なる効率的・効果的な取締を目指して取り組んでいきます。

■平成30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。

## 16. 逆走事故件数、17. 逆走事案件数

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

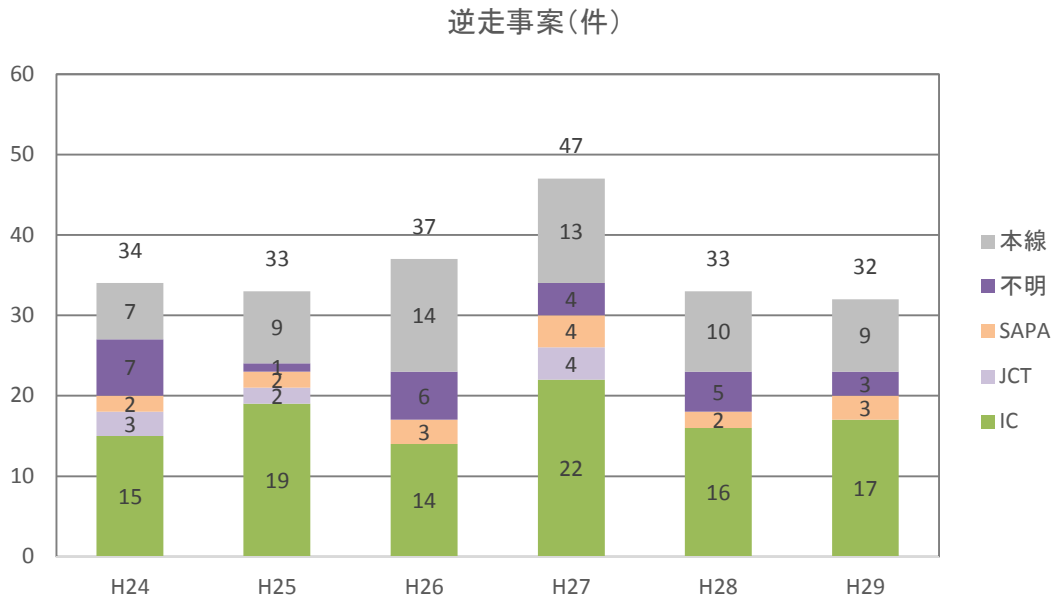
|   |                     |    |
|---|---------------------|----|
| 【アウトカム指標】逆走事故件数 <sup>※1</sup><br>〔単位：件〕<br>逆走による事故発生件数            | 平成28年度<br>実績値       | 9  |
|   | 平成29年度<br>実績値       | 6  |
|   | 平成30年度<br>目標値       | 4  |
|   | 中期目標値 <sup>※2</sup> | 0  |
| 【アウトカム指標】逆走事案件数 <sup>※1</sup><br>〔単位：件〕<br>交通事故または車両確保に至った逆走事案の件数 | 平成28年度<br>実績値       | 33 |
|   | 平成29年度<br>実績値       | 32 |
|   | 平成30年度<br>目標値       | 26 |
|   | 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平成32年度。

■当社管内における逆走の状況と特徴

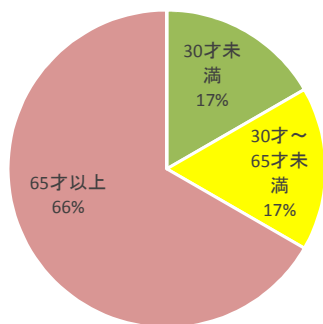
- 平成29年は、過去5ヵ年で最多であった平成27年と比較して15件減少しました。
- 逆走事案の約半数は、インターチェンジで逆走を開始しています。
- 65歳以上の高齢者によるものが半数以上を占めています。
- 認知症の疑いの方及び精神障害や飲酒などの状態が原因の約4割を占めています。



【逆走の発生状況(箇所)】

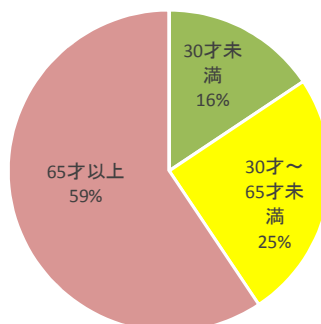
[警察庁の協力を得て高速道路会社が作成]

年齢別事故発生状況 (H29)



【逆走の年齢割合】

年齢別事案発生状況 (H29)

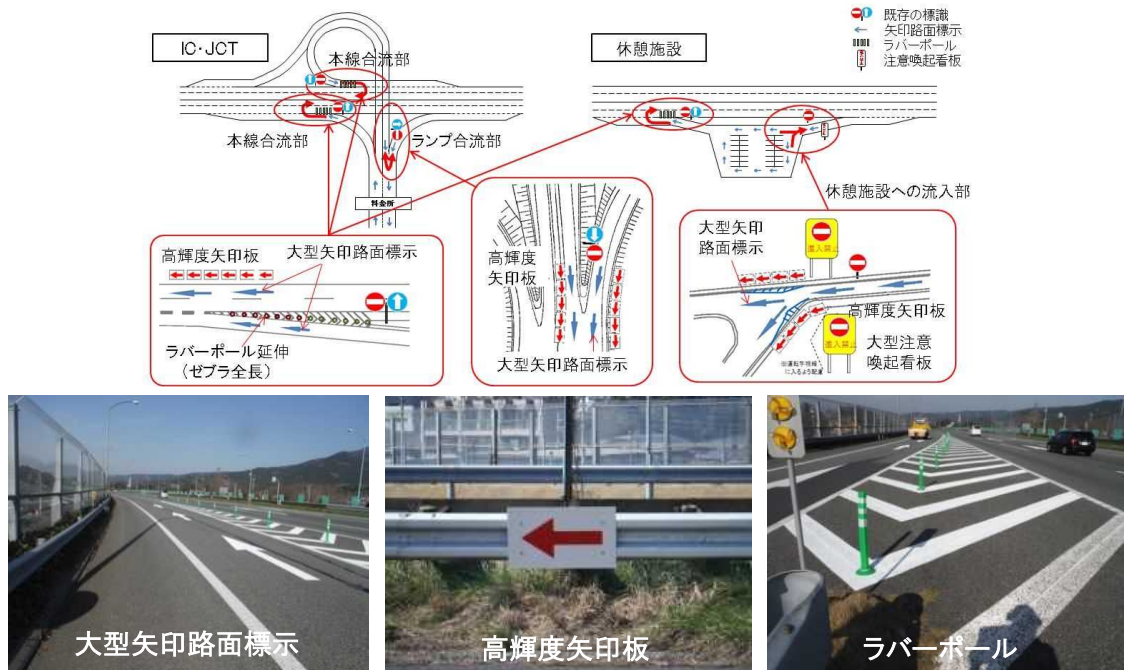


【逆走の発生要因】

## (1)平成29年度の取組み

高速道路の合流部などに路面標示、ラバーポール、矢印標識を設置すること等により、逆走対策を進めています。

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、逆走の原因の検証を深めた上で対策を講じるとともに、更なる逆走対策の技術開発や交通安全啓発活動を実施し、平成32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

平成32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、事案のうち、健常者による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。

### ■平成30年度の目標設定の考え方

#### ①逆走事故件数

平成32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。



## 18. 人等の立入事案件数

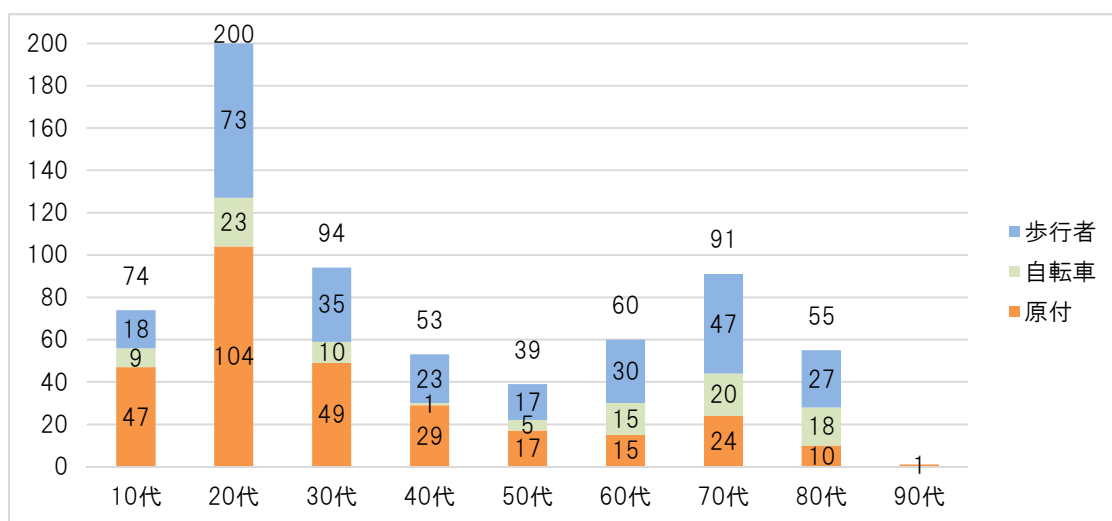
高速道路等の自動車専用道路への人や自転車等の立入りは、第三者を巻き込む悲惨な事故につながる恐れがあるため、その対策に取り組んでいます。人等の立入形態及びその要因の分析を踏まえて、警察など関係機関と連携を図りながら対策を検討・実施しています。

### ■アウトカム指標

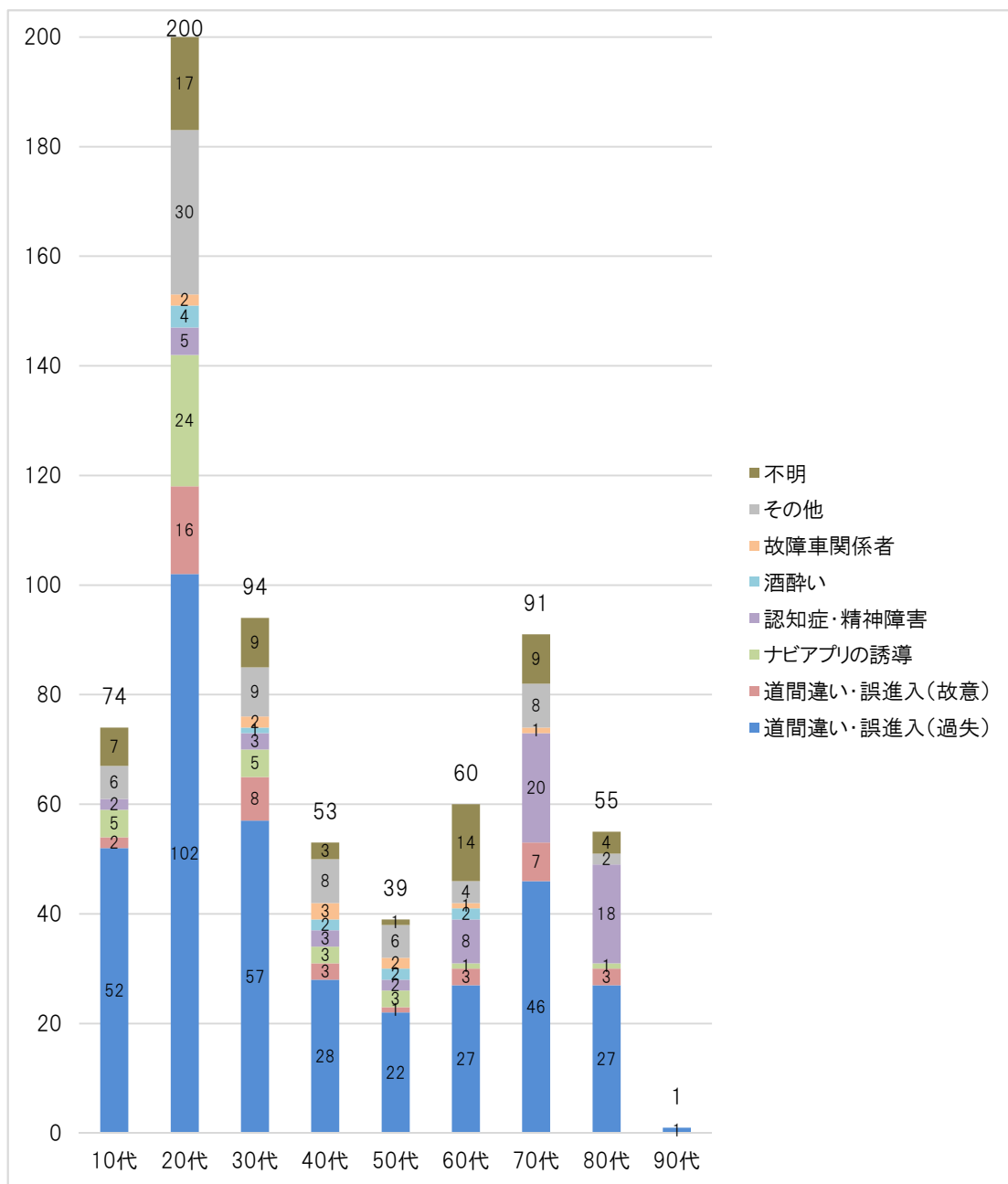
|   |               |     |
|---|---------------|-----|
| 【アウトカム指標】人等の立入事案件数<br>〔単位：件〕<br>歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護した事案の件数 | 平成28年度<br>実績値 | 833 |
|   | 平成29年度<br>実績値 | 888 |
|   | 平成30年度<br>目標値 | 888 |
|   | 中期目標値         | 809 |

### ■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29年度に888件発生し、そのうち事故に至ったものは2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、60代以上の層では認知症や精神障害による比率が高くなる傾向があります。
- 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、西湘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55件増となりました。



【年代別 手段別 立入事案件数内訳(件) ※年代が判明した667件を対象に集計】



【平成29年度 年代別 形態別 立入事案件数内訳(件) ※年代が判明した 667 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 | 53 |
| 西湘バイパス  | 箱根口IC  | 30 |
| 新湘南バイパス | 藤沢IC   | 30 |

## (1)平成29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

自治体や警察等と連携したポスターやリーフレット等の掲示、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】



【リーフレット】

## (2)今後の取組み

引き続き、要因を分析し、事案件数の減少を目指します。

具体的には、物理的な立入防止対策や啓発活動により、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。

### ■平成30年度の目標設定の考え方

人等の立入事案が多い箇所への対策方法の検討および啓発活動を実施し、前年度実績値を下回ることを目標として設定しています。

## 19. ガソリンスタンド空白区間

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<br>〔単位：区間〕                              | 150km 超区間 | 平成28年度<br>実績値 | 4<br>(4) |
|  |           | 平成29年度<br>実績値 | 0<br>(0) |
| 隣接するガソリンスタンド間が100kmを超える区間数<br>(※1※2※3)<br>下段の( )内はうち会社を跨ぐ空白区間数 | 100km 超区間 | 平成28年度<br>実績値 | 8<br>(4) |
|  |           | 平成29年度<br>実績値 | 4<br>(0) |

※1 区間数は、方向(上下線別)にそれぞれ算出

※2 中日本高速道路(株)と西日本高速道路(株)に跨る区間は100km超及び150km超で4箇所存在する。

※3 ガソリンスタンドの空白区間が150km超の区間については、平成29年度までにゼロとすることを目標としている。

### ■ガソリンスタンド空白区間の状況(H28年度末時点)

| 番号 | 空白区間                           | 150km 超区間 | 100km 超区間 | 備考            |
|----|--------------------------------|-----------|-----------|---------------|
| 1  | 北陸道 南条 SA<br>→ 舞鶴若狭道 西紀 SA     | ○         | ○         | NEXCO西日本管内に跨る |
| 2  | 舞鶴若狭道 西紀 SA<br>→ 北陸道 南条 SA     | ○         | ○         | NEXCO西日本管内に跨る |
| 3  | 北陸道 賤ヶ岳 SA<br>→ 舞鶴若狭道 西紀 SA    | ○         | ○         | NEXCO西日本管内に跨る |
| 4  | 舞鶴若狭道 西紀 SA<br>→ 北陸道 賤ヶ岳 SA    | ○         | ○         | NEXCO西日本管内に跨る |
| 5  | 東海環状道 美濃加茂 SA<br>→ 東名高速 浜名湖 SA | —         | ○         |               |
| 6  | 東名高速 浜名湖 SA<br>→ 東海環状道 美濃加茂 SA | —         | ○         |               |
| 7  | 中央道 恵那峡 SA<br>→ 東名高速 浜名湖 SA    | —         | ○         |               |
| 8  | 東名高速 浜名湖 SA<br>→ 中央道 恵那峡 SA    | —         | ○         |               |

## (1)平成29年度の取組み

北陸道 南条SA ⇔ 舞鶴若狭道 西紀SA、北陸道 賤ヶ岳SA ⇔ 舞鶴若狭道 西紀SAの空白区間を解消するため、舞鶴若狭道小浜IC(道の駅 若狭おばま)において「一時退出社会実験(ETC2.0限定)」を平成30年3月より開始しました。



【舞鶴若狭道小浜ICにおける一時退出社会実験】

## (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の解消に向けて、路外給油サービス等の検討・調整を関係機関と協力していきます。

### ■ガソリンスタンド空白区間の状況(H29年度末時点)

| 番号 | 空白区間                           | 150km 超区間 | 100km 超区間 | 備考 |
|----|--------------------------------|-----------|-----------|----|
| 1  | 東海環状道 美濃加茂 SA<br>→ 東名高速 浜名湖 SA |           | ○         |    |
| 2  | 東名高速 浜名湖 SA<br>→ 東海環状道 美濃加茂 SA |           | ○         |    |
| 3  | 中央道 恵那峡 SA<br>→ 東名高速 浜名湖 SA    |           | ○         |    |
| 4  | 東名高速 浜名湖 SA<br>→ 中央道 恵那峡 SA    |           | ○         |    |

## 20. 快適走行路面率

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<br>〔単位：％〕<br><br>快適に走行できる舗装路面の車線延長比率 | 平成28年度<br>実績値 | 97% |
|   | 平成29年度<br>実績値 | 96% |
|   | 平成30年度<br>目標値 | 95% |
|   | 中期目標値         | 95% |

### (1)平成29年度の取組み

平成29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242km・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187km・車線及び日常点検等に基づく88km・車線の補修を実施しました。

### ■平成29年度舗装補修数量

(単位：km・車線)

| 年度  | 資産数量 <sup>※1</sup> | 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 <sup>※2</sup> | 快適走行路面率 |
|-----|--------------------|-------------------------|------------|-----|--------------------------|---------|
|     |                    | 期首                      | 当年度中に新規に発生 | 計   |                          |         |
| H29 | 8,390              | 482                     | 8          | 490 | 187                      | 96%     |

※1 平成29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(名神高速道路 関ヶ原IC～米原 JCT 間)】

## (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、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。

### ■平成30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。

(単位:km・車線)

| 年度  | 資産数量 <sup>※1</sup> | 要補修数量 |                              |     | 当該年度<br>補修対象<br>数量 <sup>※2</sup> | 快適走行<br>路面率 |
|-----|--------------------|-------|------------------------------|-----|----------------------------------|-------------|
|     |                    | 期首    | 当年度中に<br>新規に発生 <sup>※3</sup> | 計   |                                  |             |
| H30 | 8,421              | 433   | 50                           | 483 | 118                              | 96%         |

※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

※3 過年度の新規の要補修箇所の発生状況より想定

## 21. 橋梁の点検率、23. トンネルの点検率、25. 道路付属物等の点検率

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。

### ■アウトカム指標

|   |               |     |
|---|---------------|-----|
| 【アウトカム指標】橋梁の点検率<br>〔単位：％〕<br>省令に基づく点検の実施率【累計】     | 平成28年度<br>実績値 | 52  |
|   | 平成29年度<br>実績値 | 79  |
|   | 平成30年度<br>目標値 | 100 |
| 【アウトカム指標】トンネルの点検率<br>〔単位：％〕<br>省令に基づく点検の実施率【累計】   | 平成28年度<br>実績値 | 57  |
|   | 平成29年度<br>実績値 | 84  |
|   | 平成30年度<br>目標値 | 100 |
| 【アウトカム指標】道路付属物等の点検率<br>〔単位：％〕<br>省令に基づく点検の実施率【累計】 | 平成28年度<br>実績値 | 59  |
|   | 平成29年度<br>実績値 | 79  |
|   | 平成30年度<br>目標値 | 100 |

※管理施設数に対する平成26年12月末時点を基準とした当該年度までの点検数の比率です。



## (1)平成29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。

平成29年度に詳細点検が完了した構造物の健全性の診断の結果、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、引き続き計画的に補修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)<br>5日以上/2週(交通量 50,000 台/日未満)<br>6日以上/2週(交通量 80,000 台/日未満)<br>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】<br>1(回/3年～5年)【橋梁部・トンネル】<br>※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<br>計画 | H26～H30 |
|---------|------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|---------|
|         |      |       | 計画  | 実績  | 計画    | 実績    | 計画    | 実績    | 計画    | 実績    |           |         |
| 橋梁      | 橋    | 5,718 | 507 | 501 | 1,016 | 1,091 | 1,450 | 1,278 | 1,484 | 1,498 | 1,234     | 5,602   |
| トンネル    | チューブ | 412   | 2   | 2   | 71    | 100   | 93    | 110   | 103   | 103   | 74        | 389     |
| シェッド    | 基    | 10    | 0   | 0   | 1     | 1     | 1     | 1     | 7     | 5     | 3         | 10      |
| 大型カルバート | 基    | 949   | 79  | 78  | 152   | 148   | 267   | 263   | 250   | 259   | 197       | 945     |
| 歩道橋     | 基    | 15    | 0   | 0   | 0     | 1     | 4     | 3     | 5     | 5     | 3         | 12      |
| 門型標識等   | 基    | 1,517 | 249 | 261 | 429   | 383   | 219   | 265   | 223   | 264   | 303       | 1,476   |

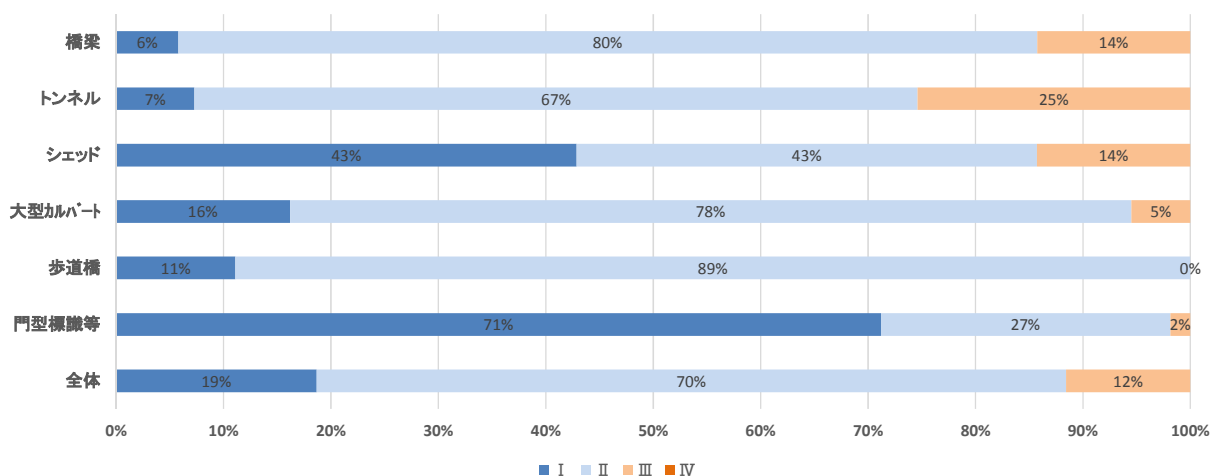
※点検の計画及び実施状況に記載の数量については、平成30年3月末時点の値です。

※「H26～H30」の欄は、平成26年度～平成29年度は実績値、平成30年度は計画値の合計を示します。

## ■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 |     |     |       |     |       |     |   |
|---------|------|-------|-----------|-----|-----|----|-----------|-------|-----|-----|-----------|----|-------|-----|-----------|-----|-----|-------|-----|-------|-----|---|
|         |      |       | I         | II  | III | IV | I         | II    | III | IV  | I         | II | III   | IV  | I         | II  | III | IV    |     |       |     |   |
| 橋梁      | 橋    | 5,718 | 501       | 16  | 406 | 79 | 0         | 1,091 | 65  | 873 | 153       | 0  | 1,278 | 74  | 1,053     | 151 | 0   | 1,498 | 98  | 1,160 | 240 | 0 |
| トンネル    | チューブ | 412   | 2         | 1   | 1   | 0  | 0         | 100   | 0   | 60  | 40        | 0  | 110   | 21  | 72        | 17  | 0   | 103   | 1   | 79    | 23  | 0 |
| シェッド    | 基    | 10    | 0         | 0   | 0   | 0  | 0         | 1     | 0   | 0   | 1         | 0  | 1     | 0   | 1         | 0   | 0   | 5     | 3   | 2     | 0   | 0 |
| 大型カルバート | 基    | 949   | 78        | 5   | 73  | 0  | 0         | 148   | 25  | 110 | 13        | 0  | 263   | 76  | 173       | 14  | 0   | 259   | 15  | 230   | 14  | 0 |
| 歩道橋     | 基    | 15    | 0         | 0   | 0   | 0  | 0         | 1     | 0   | 1   | 0         | 0  | 3     | 0   | 3         | 0   | 0   | 5     | 1   | 4     | 0   | 0 |
| 門型標識等   | 基    | 1,517 | 261       | 192 | 61  | 8  | 0         | 383   | 267 | 112 | 4         | 0  | 265   | 170 | 88        | 7   | 0   | 264   | 206 | 55    | 3   | 0 |

※点検の計画及び実施状況に記載の数量については、平成30年3月末時点の値です。



【平成26～29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<br>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<br>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<br>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<br>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、鉄道等の重要交差点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、点検の高度化の検証を進めながら、点検の円滑な進捗を図ります。

### ■中期目標設定の考え方

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の点検計画に基づき、平成30年度の目標値を設定しています。

### ■平成30年度の目標設定の考え方

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の点検計画に基づき、平成30年度の目標値を設定しています。

## 22. 修繕着手済橋梁数、24. 修繕着手済トンネル数、26. 修繕着手済道路付属物等数

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とされた構造物や、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、早期に修繕を行っています。

### ■アウトカム指標

|  |               |              |
|--|---------------|--------------|
| <b>【アウトカム指標】修繕着手済橋梁数</b><br>〔単位：橋〕<br>平成26年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した橋梁数※<br><br>下段の（）内は、要修繕橋梁数<br>〔単位：橋〕<br>平成26年度から当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁数                     | 平成28年度<br>実績値 | 32<br>(232)  |
|  | 平成29年度<br>実績値 | 116<br>(383) |
|  | 平成30年度<br>目標値 | 157<br>(623) |
| <b>【アウトカム指標】修繕着手済トンネル数</b><br>〔単位：箇所〕<br>平成26年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数※<br><br>下段の（）内は、要修繕トンネル数<br>〔単位：箇所〕<br>平成26年度から当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネル数         | 平成28年度<br>実績値 | 10<br>(40)   |
|  | 平成29年度<br>実績値 | 33<br>(57)   |
|  | 平成30年度<br>目標値 | 49<br>(80)   |
| <b>【アウトカム指標】修繕着手済道路付属物等数</b><br>〔単位：施設〕<br>平成26年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路付属物等のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した道路付属物等数※<br><br>下段の（）内は、要修繕トンネル数<br>〔単位：箇所〕<br>平成26年度から当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路付属物等数 | 平成28年度<br>実績値 | 7<br>(26)    |
|  | 平成29年度<br>実績値 | 18<br>(47)   |
|  | 平成30年度<br>目標値 | 27<br>(64)   |

※平成26年7月より施行された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26年国土交通省告示第426号）に基づき橋梁毎に総合的に健全性が診断された橋梁。

※修繕（設計を含む）に着手または完了したもの。

## (1)平成29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とされた構造物のうち、平成29年度は55施設の修繕を行い、その他の構造物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29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とされた構造物の補修状況及び計画

| 点検年度  | 構造物名    | 単位   | 診断区分Ⅲ施設数 | H26年度 | H27年度 | H28年度 | H29年度 | H30年度 | H31年度 | H32年度 | H33年度 | H34年度 | 合計  |
|-------|---------|------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| H26年度 | 橋梁      | 橋    | 79       | 0     | 14    | 4     | 17    | 22    | 22    | 0     | 0     | 0     | 79  |
|       | 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   |
|       | 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     | 2     | 0     | 0     | 0     | 0     | 8   |
| H27年度 | 橋梁      | 橋    | 153      | -     | 2     | 9     | 13    | 37    | 49    | 43    | 0     | 0     | 153 |
|       | トンネル    | チューブ | 40       | -     | 4     | 6     | 13    | 10    | 5     | 2     | 0     | 0     | 40  |
|       | シェッド    | 基    | 1        | -     | 0     | 0     | 0     | 0     | 1     | 0     | 0     | 0     | 1   |
|       | 大型カルバート | 基    | 13       | -     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 13    | 0     | 0     | 13  |
|       | 歩道橋     | 基    | 0        | -     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0   |
|       | 門型標識等   | 基    | 4        | -     | 2     | 1     | 0     | 1     | 0     | 0     | 0     | 0     | 4   |
| H28年度 | 橋梁      | 橋    | 151      | -     | -     | 0     | 1     | 11    | 16    | 67    | 56    | 0     | 151 |
|       | トンネル    | チューブ | 17       | -     | -     | 2     | 3     | 9     | 2     | 0     | 1     | 0     | 17  |
|       | シェッド    | 基    | 0        | -     | -     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0   |
|       | 大型カルバート | 基    | 14       | -     | -     | 0     | 2     | 6     | 2     | 4     | 0     | 0     | 14  |
|       | 歩道橋     | 基    | 0        | -     | -     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0   |
|       | 門型標識等   | 基    | 7        | -     | -     | 1     | 1     | 4     | 0     | 1     | 0     | 0     | 7   |
| H29年度 | 橋梁      | 橋    | 240      | -     | -     | -     | 2     | 4     | 0     | 22    | 121   | 91    | 240 |
|       | トンネル    | チューブ | 23       | -     | -     | -     | 0     | 2     | 0     | 3     | 5     | 13    | 23  |
|       | シェッド    | 基    | 0        | -     | -     | -     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0   |
|       | 大型カルバート | 基    | 14       | -     | -     | -     | 0     | 0     | 2     | 2     | 2     | 8     | 14  |
|       | 歩道橋     | 基    | 0        | -     | -     | -     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0   |
|       | 門型標識等   | 基    | 3        | -     | -     | -     | 1     | 0     | 2     | 0     | 0     | 0     | 3   |

※平成 26、27、28、29 年度は修繕を完了した構造物の数量を記載しています。



【診断結果Ⅲとされた構造物の修繕事例(橋梁床版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28年度末<br>残存変状数 | 平成29年度 |       | 平成29年度末<br>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              | 135箇所  | 135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

※:点検の結果、AA(変状が著しく、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場合)と判定された変状の内、特に緊急対応を要するもの。

②施設点検による変状と措置状況

| 作業水準        | 平成28年度末<br>残存変状数 | 平成29年度 |      | 平成29年度末<br>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              | 92箇所   | 92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)

※:点検の結果、AA(変状が著しく、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場合)と判定された変状の内、特に緊急対応を要するもの。



【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(道路照明灯具の腐食)】

## (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。

### ■平成30年度の目標設定の考え方

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、策定した修繕計画に基づき、平成30年度の目標値を設定しています。

## 27. 橋梁の耐震補強完了率

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。

### ■アウトカム指標

|  |               |    |
|--|---------------|----|
| 【アウトカム指標】橋梁の耐震補強完了率<br>〔単位:％〕<br>橋長15m以上の橋梁に占める耐震性能2 <sup>*</sup> を満足する橋梁の割合 | 平成28年度<br>実績値 | 88 |
|  | 平成29年度<br>実績値 | 88 |
|  | 平成30年度<br>目標値 | 89 |

※兵庫県南部地震と同程度の地震においても軽微な損傷に留まり、速やかな機能回復が可能な耐震対策が完了した橋梁の割合。

※中期目標の年次は平成33年度とし、全ての対策重点地域で耐震補強を完了することとする。また、平成38年度までに全国で耐震補強の完了を目指すこととする。

※全国地震予測地図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

### (1)平成29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ており、工事に順次着手しました。

### (2)今後の取組み

引き続き、橋梁個別の耐震設計及び関係機関との協議等を行い、計画的に対策を実施していきます。

具体的には、平成33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、その他の地域では平成38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、平成31年度までに対策の完了を目指すこととしています。





アにおいて、出入口設置にかかる課題が解消となる見込みのあるエリアにおいて、ぷらっとパークを新設します。

(中期目標： 6箇所にて新規設置【新名神 鈴鹿 PA(集約)、東名 富士川 SA①、新東名 秦野SA②③、小山PA④⑤】)

■平成30年度の目標設定の考え方

中期目標設定の考え方と同様にぷらっとパークを新設していきます。

(平成30年度： 2箇所にて新規設置【新名神 鈴鹿 PA(集約)、東名 富士川 SA①】)

## 29. 占用件数、30. 道路占用による収入、31. 入札占用件数

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<br>〔単位：件〕<br>道路占用件数           | 平成28年度<br>実績値 | 3,914      |
|   | 平成29年度<br>実績値 | 4,016      |
|   | 平成30年度<br>目標値 | 3,920      |
|   | 中期目標値         | 3,920      |
| 【アウトカム指標】道路占用による収入<br>〔単位：百万円〕<br>道路占用による収入 | 平成28年度<br>実績値 | 173        |
|   | 平成29年度<br>実績値 | 187        |
|   | 平成30年度<br>目標値 | 180        |
|   | 中期目標値         | 180        |
| 【アウトカム指標】入札占用件数<br>〔単位：件〕<br>入札占用制度による占用件数  | 平成28年度<br>実績値 | 0          |
|   | 平成29年度<br>実績値 | 2          |
|   | 平成30年度<br>目標値 | 1          |
|   | 中期目標値         | 4<br>(累積値) |

### (1)平成29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、適切に対応しており、占用件数及び機構に帰属する収入は共に増加しています。

また、中央自動車道において、当社管内で初となる入札占用を2件実施しました。

■ 占用状況の推移

|                       | 平成 27 年度 | 平成 28 年度 | 平成 29 年度 |
|-----------------------|----------|----------|----------|
| 占用件数<br>〔単位:件〕        | 3,816    | 3,914    | 4,016    |
| 道路占用による収入<br>〔単位:百万円〕 | 240      | 173      | 187      |
| 入札占用件数<br>〔単位:件〕      | 0        | 0        | 2        |



【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、直近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年度から平成33年度までの累積値を目標として設定しています。

■ 平成30年度の目標設定の考え方

中期目標設定と同様に目標を設定しています。

## 32. SA・PAの地元利用日数

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<br>〔単位：日〕<br>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28年度<br>実績値 | 1,784 |
|   | 平成29年度<br>実績値 | 2,083 |
|   | 平成30年度<br>目標値 | 2,100 |
|   | 中期目標値         | 8,400 |

### ■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 SA<sup>Ⓔ</sup><sup>Ⓕ</sup> 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強化し、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PA<sup>Ⓔ</sup>
- 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29年度の取組み

引き続きこれまでの取組みを継続しつつ、平成29年度には関係自治体等への営業活動の強化などの取組みを実施しました。

### ■平成29年度の主な取組み事例

- 近隣以外の自治体と連携したPRイベントの開催(新東名 岡崎SA(集約))  
エリア近接ではない三重県伊賀市や福井県などと連携し、愛知県内の岡崎SAで遠方の自治体のPRイベントを開催
- 交通安全啓発活動(中央道 談合坂 SA)  
近隣のこども園・保育所等の協力を得て、ぬり絵の展示による交通安全啓発活動を実施。  
こども園・保育所と調整し、展示期間を増加



【三重県伊賀市PRイベント(岡崎SA)】



【交通安全啓発活動 めり絵の展示(談合坂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直近実績を上回ることをとし、平成30年度から平成33年度までの累積値を目標として設定しました。

### ■平成30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過年度実績を上回る日数としました。

### 33. インセンティブ助成 認定件数、34. インセンティブ助成 交付件数、35. インセンティブ助成 交付額

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<br>〔単位：件又は百万円〕<br>新設・改築、修繕、更新等でのインセンティブ助成 | 認定件数<br>〔単位：件〕  | 平成28年度<br>実績値 | 13         |
|  |                 | 平成29年度<br>実績値 | 5          |
|  |                 | 平成30年度<br>目標値 | 1          |
|  |                 | 中期目標値         | 4<br>(累積値) |
|  | 交付件数<br>〔単位：件〕  | 平成28年度<br>実績値 | 0          |
|  |                 | 平成29年度<br>実績値 | 1          |
|  | 交付額<br>〔単位：百万円〕 | 平成28年度<br>実績値 | 0          |
|  |                 | 平成29年度<br>実績値 | 38         |

※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29年度の取組み

平成29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：0件
- ②現場特有の状況に対するための創意工夫：全4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：全1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。

■平成30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。

■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年度から平成33年度までの累積値を目標として設定しています。