

## 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。

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	
お客さま 視点	<b>■総合顧客満足度</b> [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。	
	<b>■年間利用台数</b> [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。	
	<b>■本線渋滞</b>						
	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 <sup>※3</sup>		1,242	1,257	1,248	1,091	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。
	<b>ピンポイント渋滞対策実施箇所</b> [単位:箇所] ピンポイント渋滞対策を実施している箇所数	<b>新規着手箇所数</b>	2	0	1	4 (累積値)	
<b>対策実施箇所数</b>		7	4	—	—		
	<b>完了箇所数</b> 【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	
お客さま視点	<b>■路上工事</b>						
	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	99	118	148	102		
	集中工事※4を除く	92	112	—	—		
	お客さま視点	<b>■通行止め時間</b> [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	—	—		
	<b>■ETC2.0利用率</b> [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。	
お客さま視点	<b>■企画割引</b>						
	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	<b>■死傷事故率</b> [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 <sup>※3</sup>	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。		
	<b>■車限令違反取締</b> [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		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	—			—
<b>■逆走</b>								
	逆走事故件数 [単位: 件] 逆走による事故発生件数 <sup>※3</sup>	6	7	2	0 (平成32年度 <sup>※6</sup> )	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 <sup>※3</sup>	32	28	22	17			
	<b>■人等の立入事案件数</b> [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。		
	<b>■ガソリンスタンドの空白区間</b> [単位: 区間] 隣接するGS間の距離が100kmを超える区間数 <sup>※7</sup> ( )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 若狭おばま)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	<b>■快適走行路面率</b> [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。	
	<b>■橋梁の点検率</b> [単位:%] 省令に基づく点検の実施率【累計】	橋単位	79%	100%	23%	平成26・27・28・29・30年度の橋梁の点検は全5,567橋のうち5,567橋を実施した。令和元年以降も引き続き、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> [単位:橋又は径間] 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  下段の()内は、要修繕橋梁数 [単位:橋又は径間] 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	116 (383)	210 (623)	372 (767)	—	平成26・27・28・29年度の橋梁の点検で緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、修繕が必要な区分Ⅲの橋梁は623橋であり、そのうち修繕に着手した橋梁は210橋であった。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、橋梁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。
		径間単位	—	—	—		
	<b>■トンネルの点検率</b> [単位:%] 省令に基づく点検の実施率【累計】		84%	100%	19%	—	平成26・27・28・29・30年度のトンネルの点検は全376箇所のうち376箇所を実施した。令和元年以降も引き続き、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> [単位:箇所] 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  下段の()内は、要修繕トンネル数 [単位:箇所] 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		33 (57)	56 (80)	63 (93)	—	平成26・27・28・29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80箇所であり、そのうち修繕に着手したトンネルは56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	<b>■道路附属物等の点検率</b> [単位: %] 省令に基づく点検の実施率【累計】	79%	100%	18%	—	平成26・27・28・29・30年度の道路附属物等の点検は全2,464施設のうち2,464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梁数</b> [単位: 施設] 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  下段の( )内は、要修繕道路附属物等数 [単位: 施設] 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	18 (47)	31 (64)	46 (91)	—	平成26・27・28・29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64施設であり、そのうち修繕に着手した道路附属物等は31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> [単位: %] 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%	89%	91%	—	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4,529橋のうち4,024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 との 連携	<b>■一般道からSA等への歩行者出入口設置数</b> [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 <sup>①</sup> 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。
	<b>■占用</b>					
	<b>占用件数</b> [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。
	<b>道路占用による収入</b> [単位: 百万円] 道路占用による収入	187	194	180	180	
<b>入札占用件数</b> [単位: 件] 入札占用制度による占用件数	2	3	1	4 (累積値)		
<b>■SA・PAの地元利用日数</b> [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)	地元自治体や観光協会等への営業活動を行い、地域交流イベントなどの地元自治体主催のイベントが開催される等、昨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
その他	■インセンティブ助成 <sup>※8</sup> [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	認定件数	5	3	1	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縮減、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(2018)年～令和3(2021)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

※ 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縮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、対策を行うことにお客さま満足度の向上に努めています。

### ■アウトカム指標

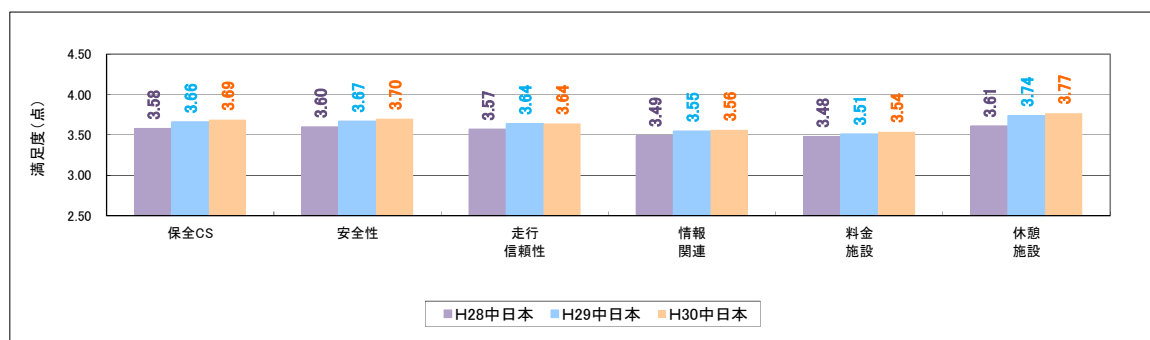
【アウトカム指標】総合顧客満足度 〔単位：ポイント〕  CS 調査等で把握する維持管理に関するお客さまの満足度(5段階評価)	平成29年度 実績値	3.6
	平成30年度 実績値	3.7
	令和元年度 目標値	3.6
	中期目標値	3.6

### (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

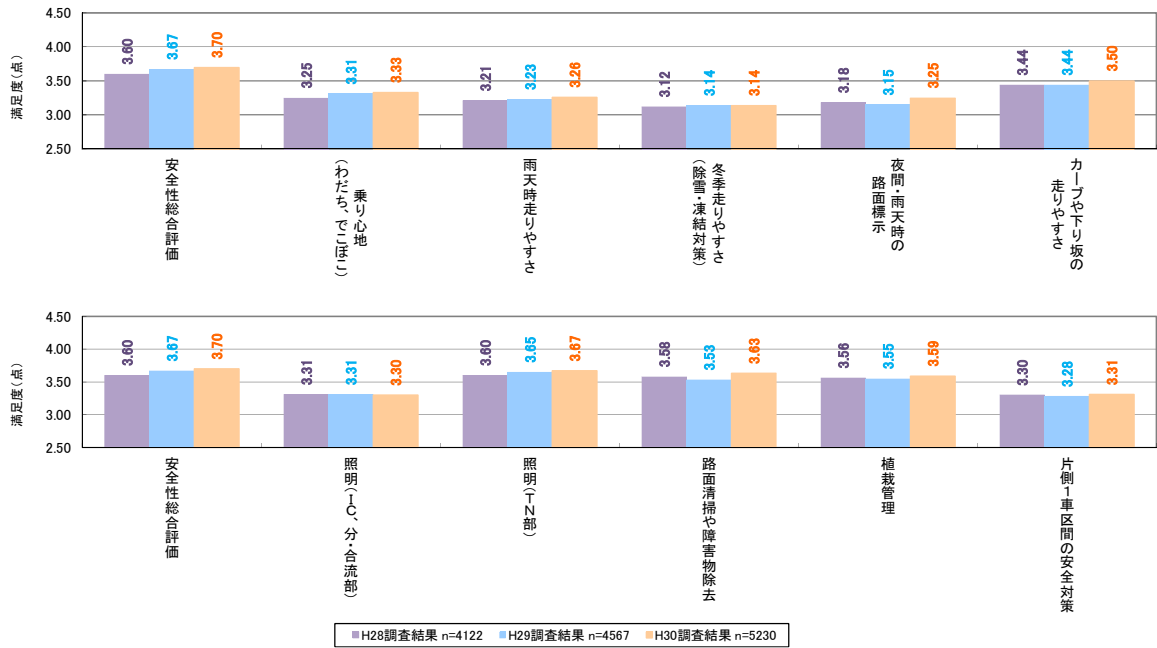
- 保全CS・安全性・情報関連・料金施設・休憩施設の項目において向上、走行信頼性は同値でした。





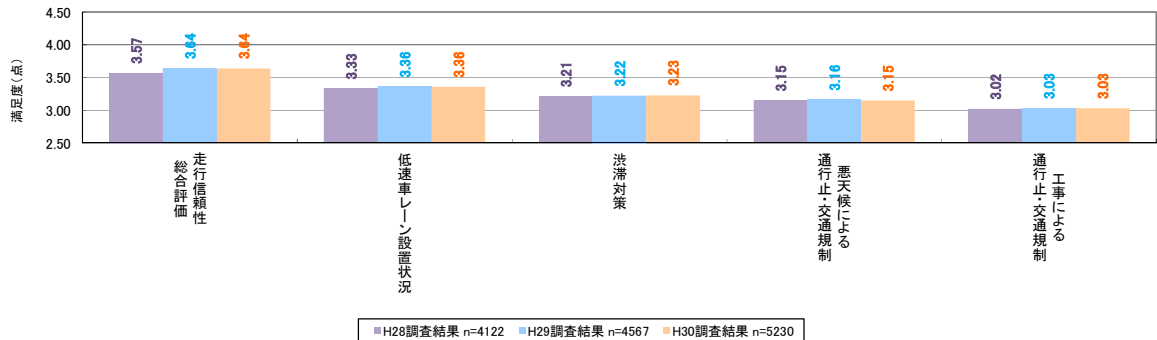
## ■安全性に関する顧客満足度の推移

- 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。



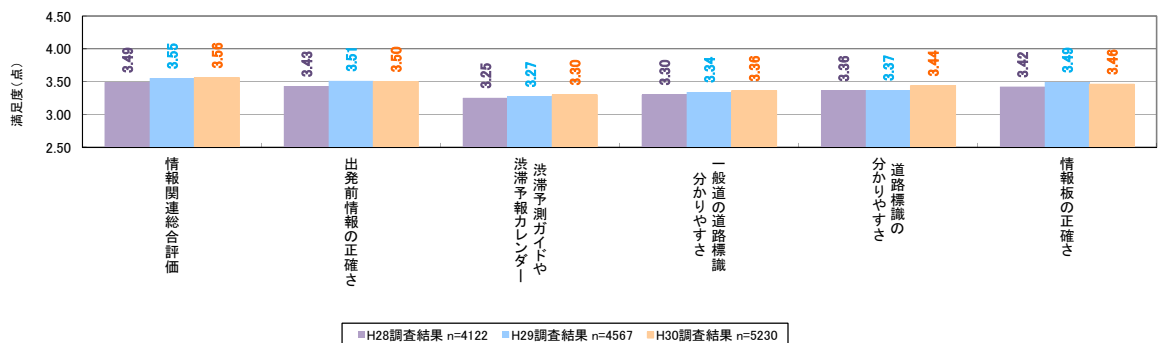
## ■走行信頼性に関する顧客満足度の推移

- 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。



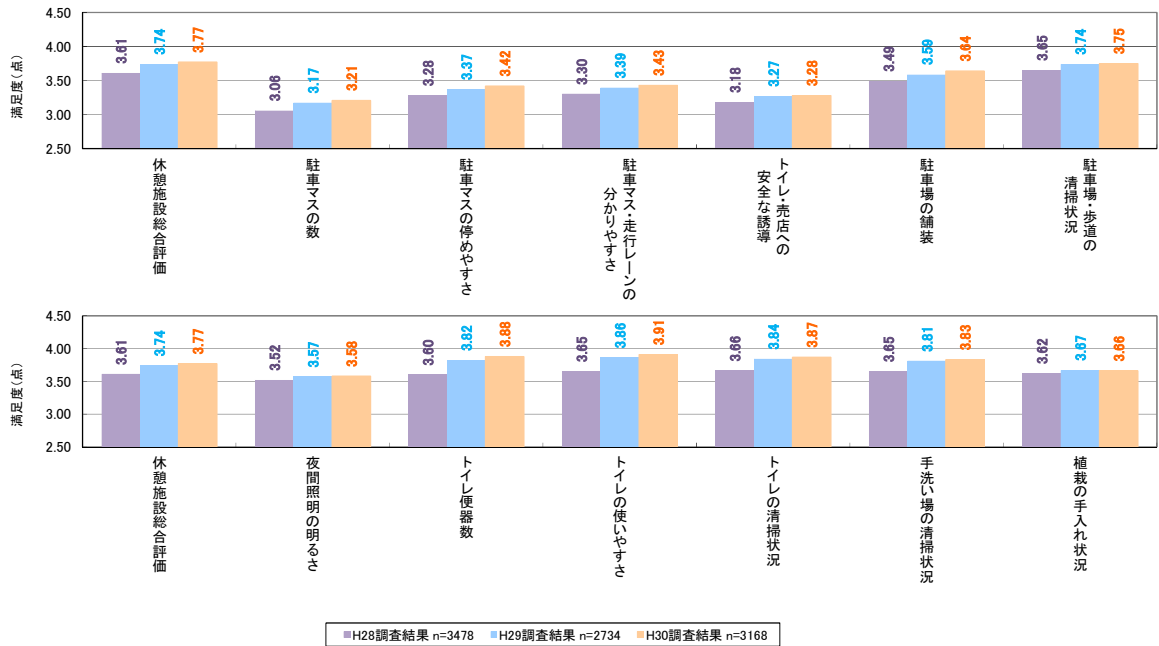
## ■情報関連に関する顧客満足度の推移

- 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。



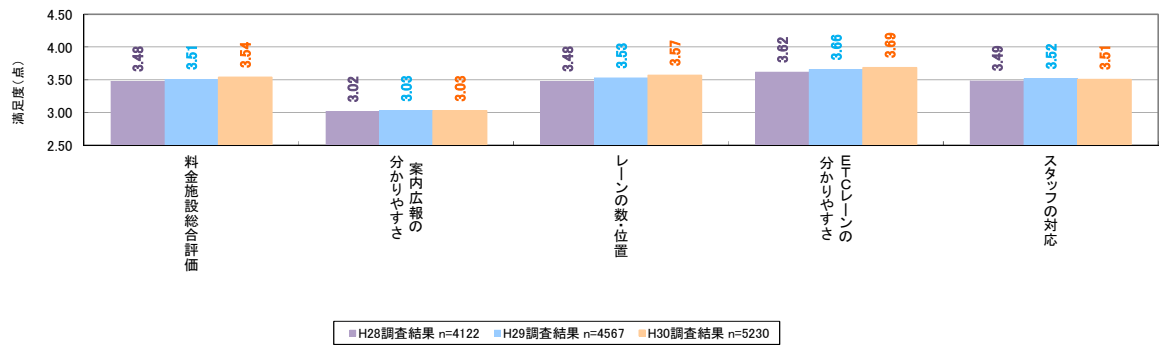
## ■ 休憩施設関連に関する顧客満足度の推移

- 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。

## 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 〔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年度の取組み

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. 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> 〔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
<b>【アウトカム指標】</b> ピンポイント渋滞対策実 施箇所 <sup>※2</sup> 〔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

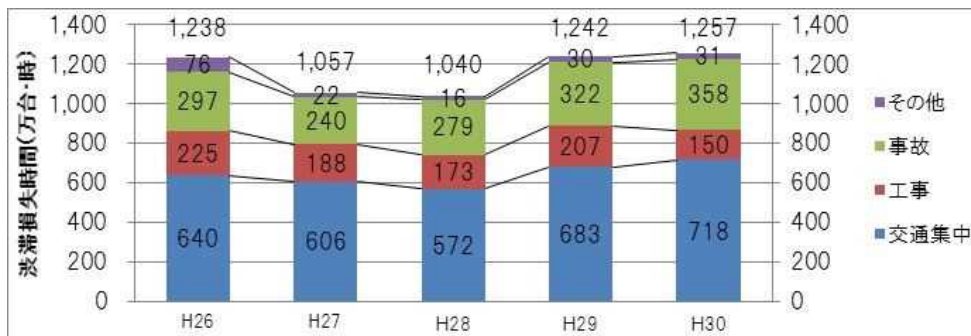
※1 本線渋滞損失時間とは、渋滞がなく通常で走行した所要時間に対し、渋滞した結果ののろのろとした速度で走行した所要時間との差分を渋滞に巻き込まれた総台数分に換算した時間。暦年データによる集計。

※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

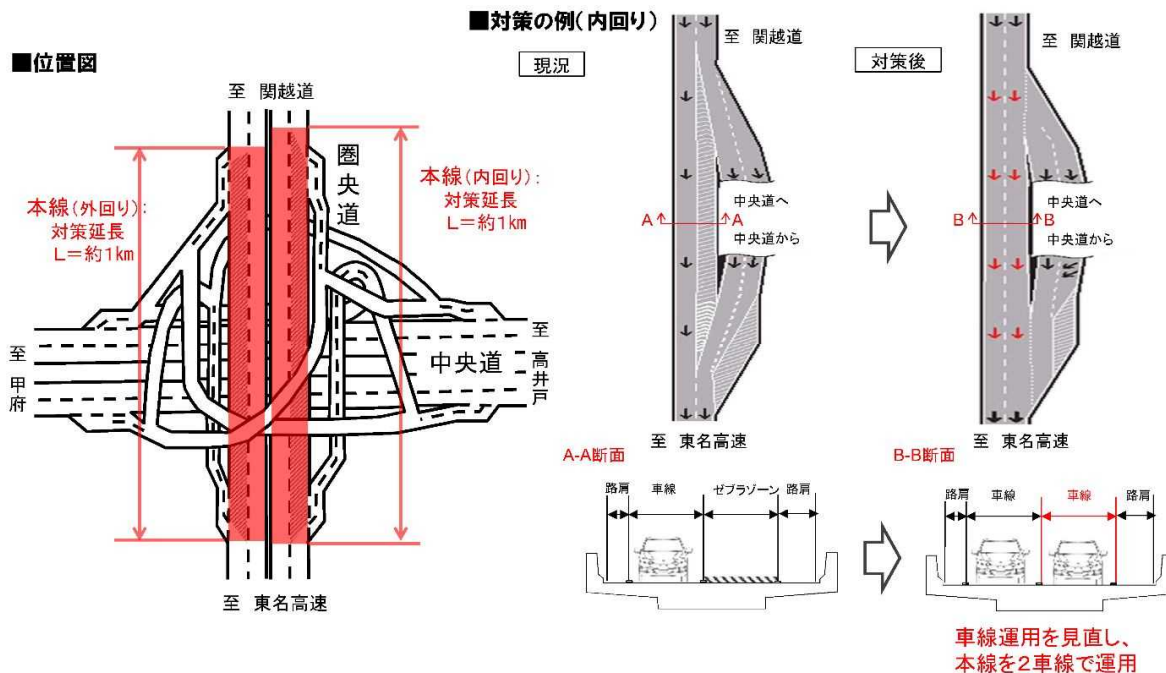
ビッグデータ等を活用して渋滞の原因や発生個所を特定することで、早期に対策の効果を発現させることを目的としたピンポイント渋滞対策を以下のとおり実施しています。

番号	対策箇所	対策内容	状況
1	東名㊤ 大和トンネル付近	付加車線の設置(約 4km)	実施中
2	東名㊦ 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㊤ 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㊤ 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㊦ 相模湖付近	付加車線の設置(約 2km)	実施中
8	東名阪㊤ 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。

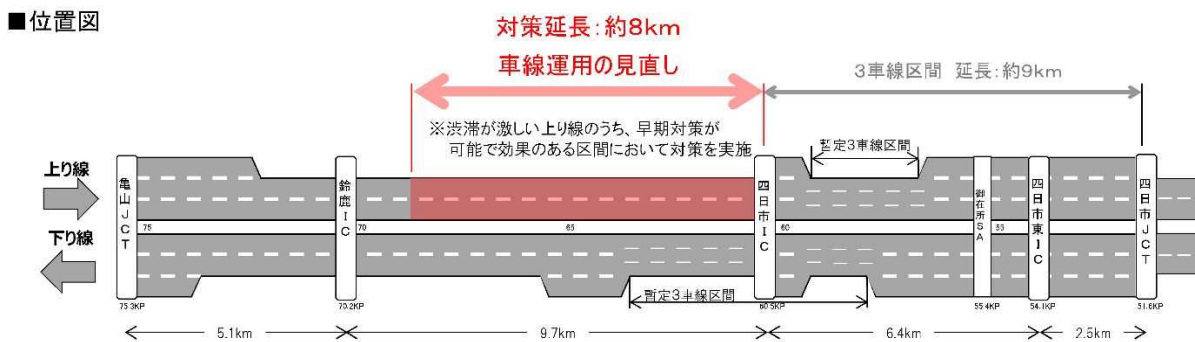
(対策の概要)



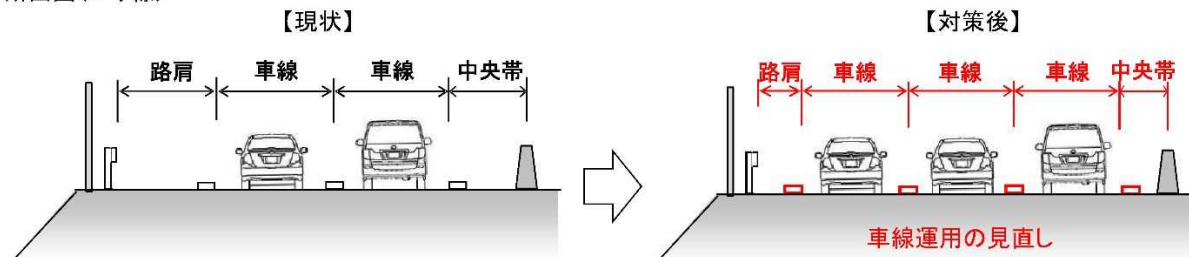
＜東名阪⑤ 四日市IC付近の渋滞対策(暫定3車線運用)＞

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<sup>※</sup>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】

## 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、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※ <sup>1</sup>	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※ <sup>2</sup>	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

※<sup>1</sup> 暦年データによる集計としています。

※<sup>2</sup> 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



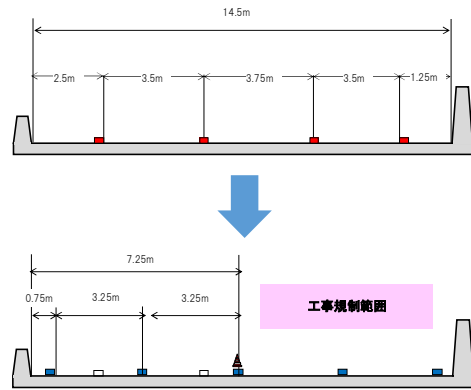
【移動式防護柵切替車両による防護柵移動状況】



【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。

ETC車  
限定

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。

## 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

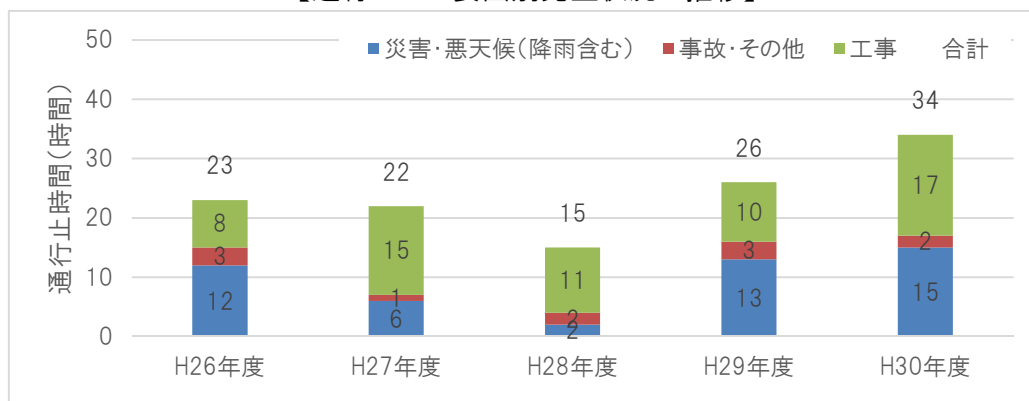
【アウトカム指標】通行止め時間(※) 〔単位：時間〕 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間	平成29年度 実績値	26
	平成30年度 実績値	34
	令和元年度 目標値	29
	中期目標値	26

※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。

## 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 〔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。

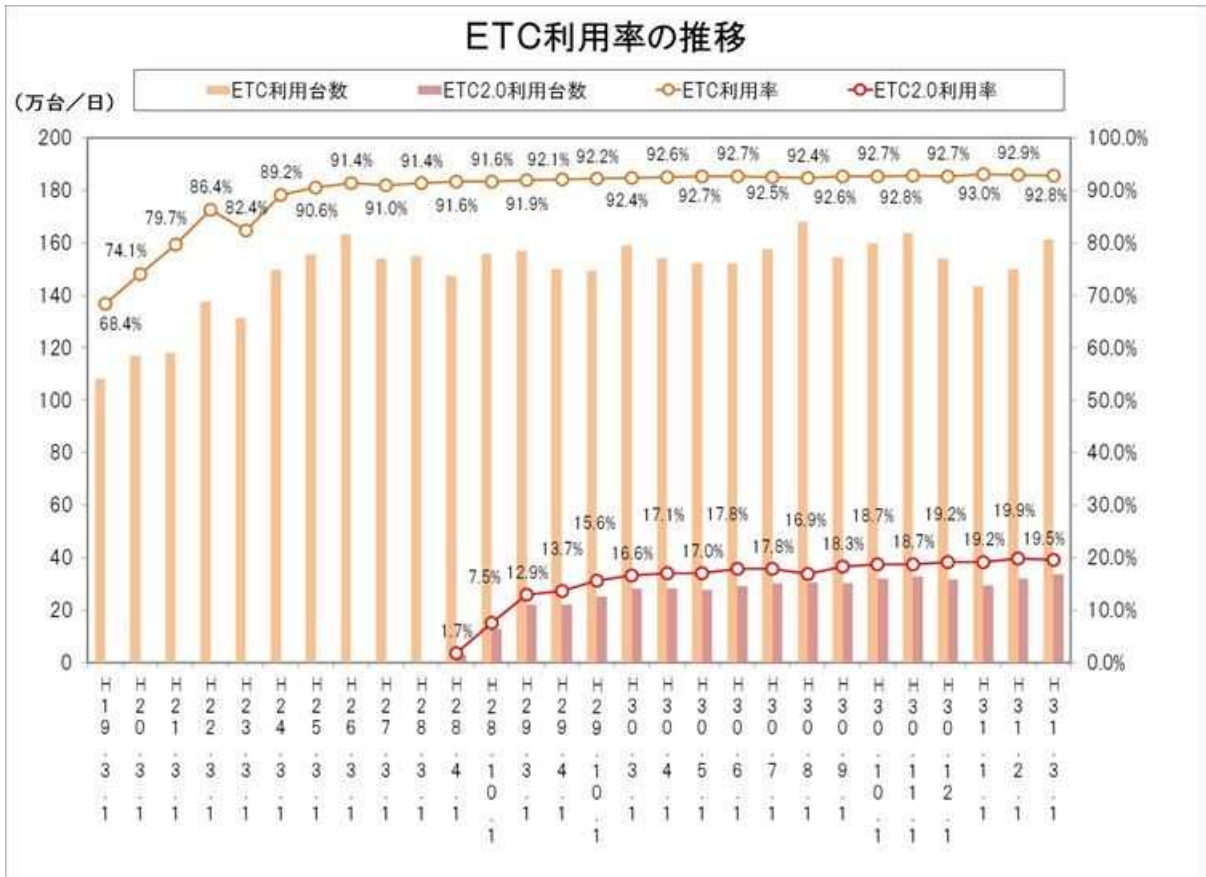
※令和元年度目標は令和2年3月時点、中期目標値は令和4年3月時点の値。

### (1)平成30年度の取組み

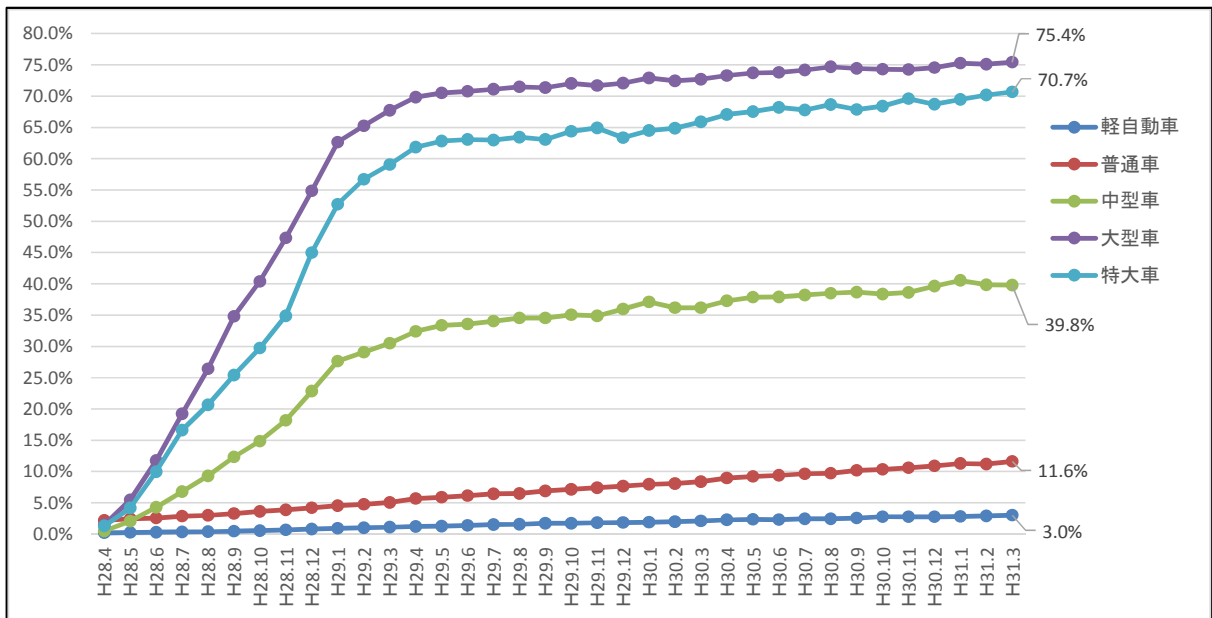
ETC2.0普及促進に向け、ETC2.0を対象とした高速道路通行料金割引や車載器購入助成及び普及促進イベント等の広報活動を実施しました。

これらの取組みにより、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。

## 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 〔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。

## 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

【アウトカム指標】死傷事故率 <sup>※1</sup> 〔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<sup>※</sup>（10台の車が各々100km走れば1千台<sup>※</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

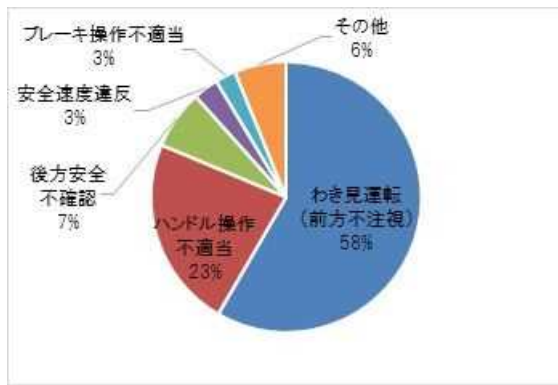
### (1)平成30年度の取組み

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。

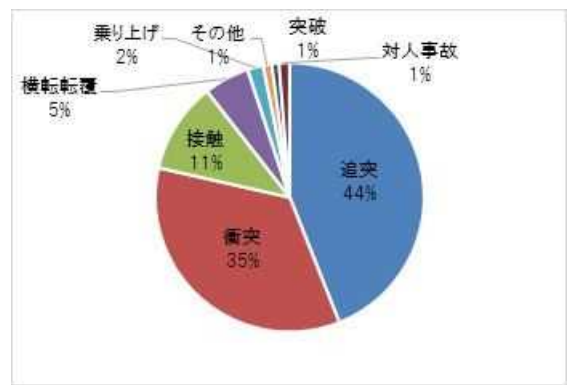


【死傷事故件数と事故率の推移】

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。

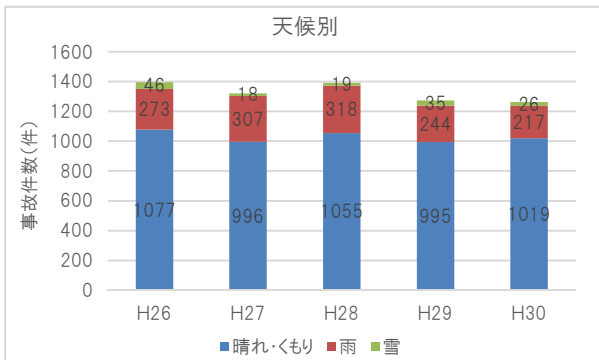


【事故発生要因】

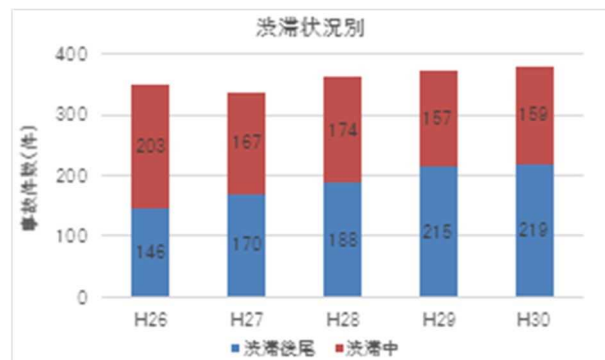


【事故の形態】

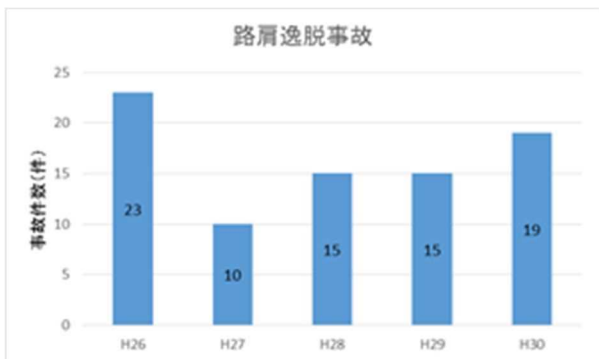
- ① 天候別の件数推移
  - 平成30年は、雨、雪における事故が減少しましたが、晴れ・くもりにおける事故が増加しました。
- ② 渋滞状況別の推移
  - 渋滞中及び渋滞後尾における事故は昨年度と同程度でした。
- ③ 路肩逸脱事故の推移
  - 路肩逸脱事故は昨年に比べ増加しました。
- ④ その他
  - 二輪関係事故は死傷事故、死亡事故ともに増加しました。



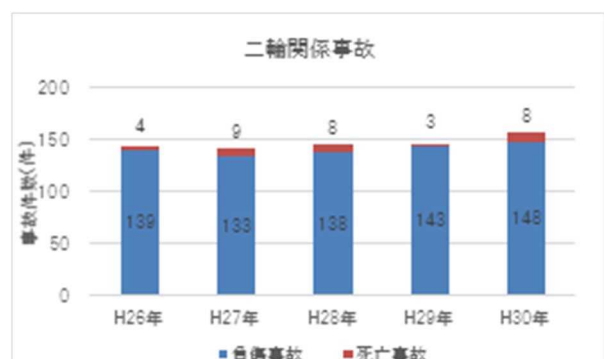
【天候別事故】



【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。

12. 車限令違反取締 取締回数、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

<p>【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</p>	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

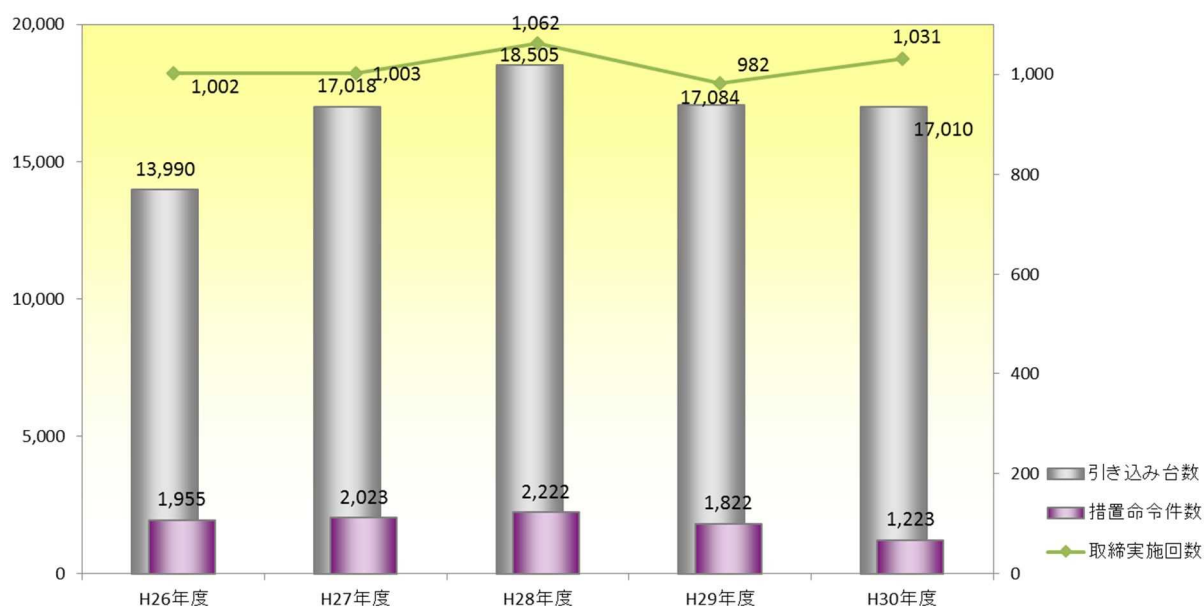
取締りにあたっては、過去の違反傾向から取締場所・時間帯を分析することで効果的に実施しています。また、車重計が設置されていないインターチェンジ等においても、ポータブル車重計を使用し広域的な取締を実施しています。



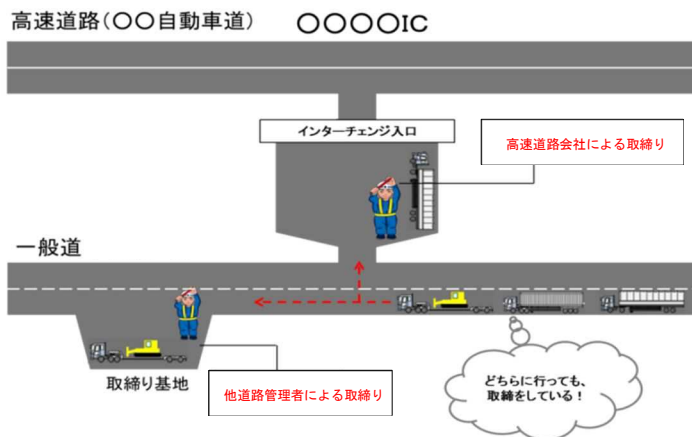
【他道路管理者・警察との合同取締り】  
(国道8号 加賀IC付近)



【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。

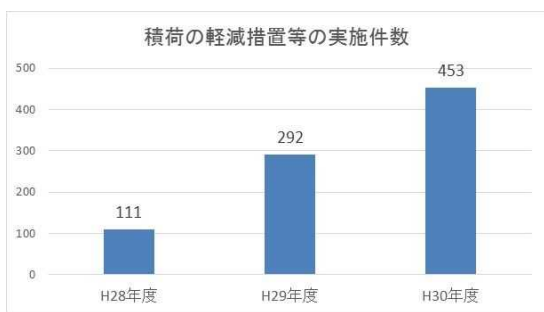
➤ 自動計測装置による取締

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。

## 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 <sup>※1</sup> 〔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 <sup>※2</sup>	0
【アウトカム指標】逆走事案件数 <sup>※1</sup> 〔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

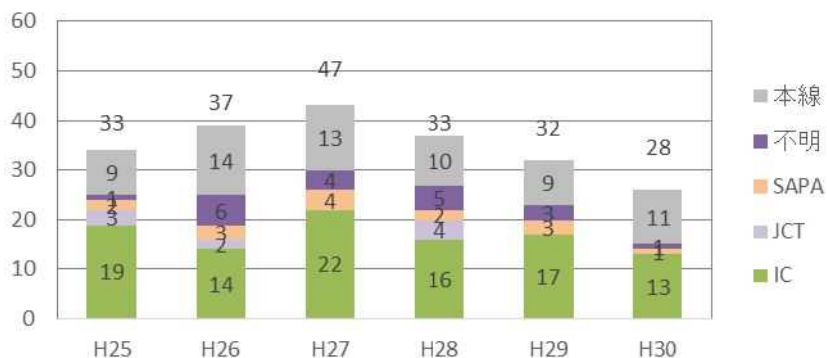
※1：暦年データによる集計

※2：中期目標値の年次は令和2年度。

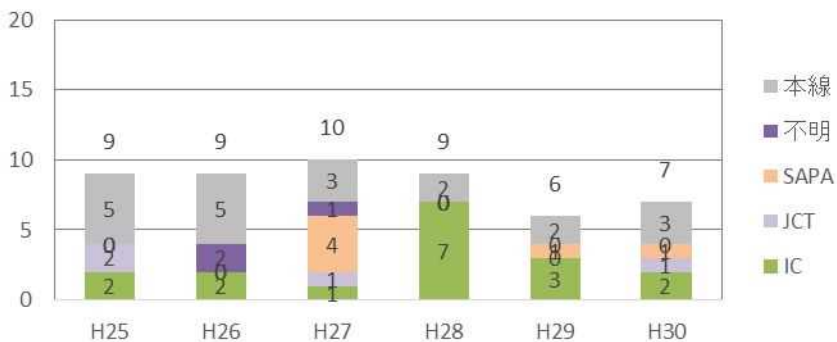
■当社管内における逆走の状況と特徴

- 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)

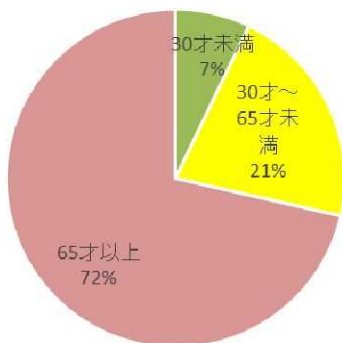


逆走事故(件)



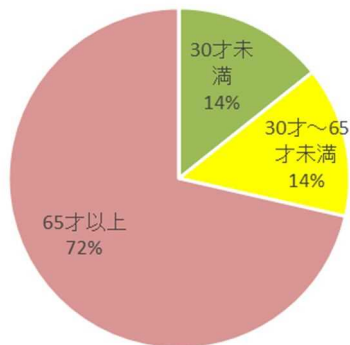
【逆走事故および事案の発生状況(箇所)】  
〔警察庁の協力を得て高速道路会社が作成〕

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)



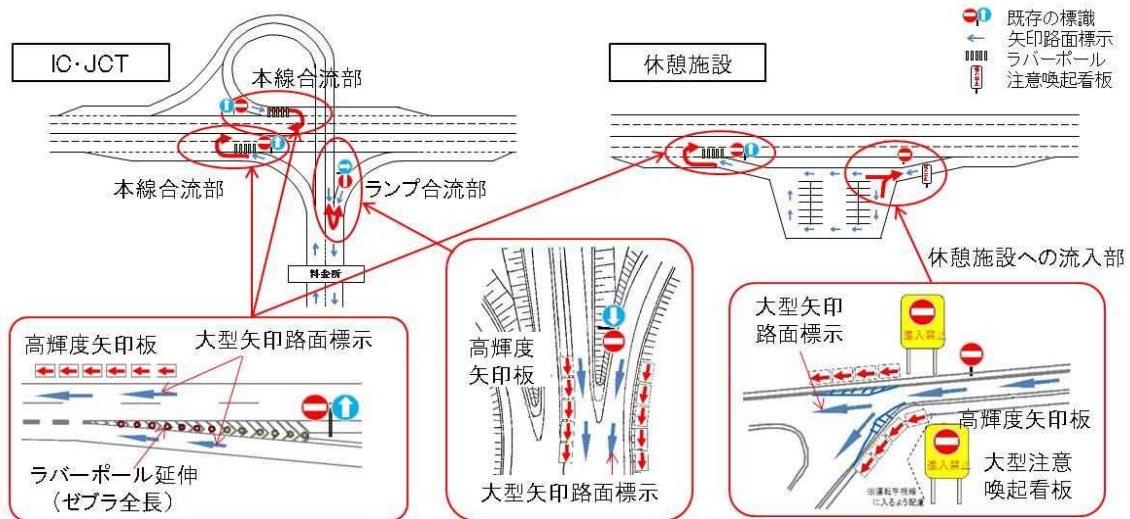
【逆走事故の年齢別割合】



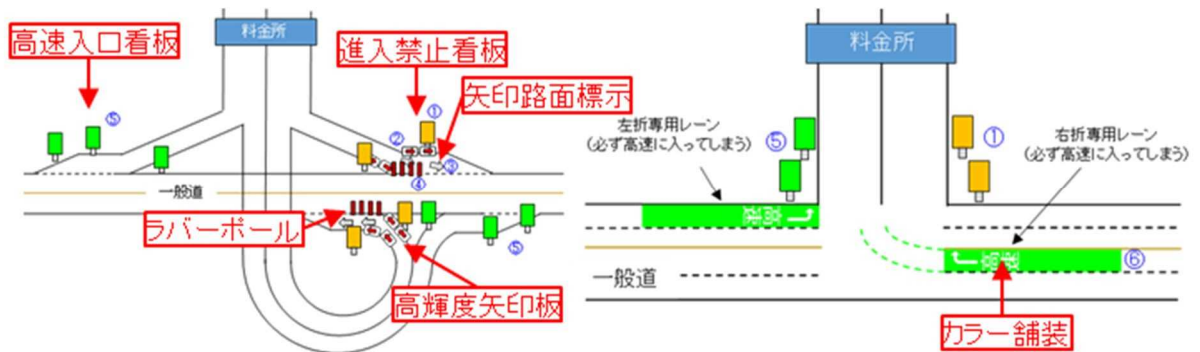
## (1)平成30年度の取組み

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



ラバーポール



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。

## 18. 人等の立入事案件数

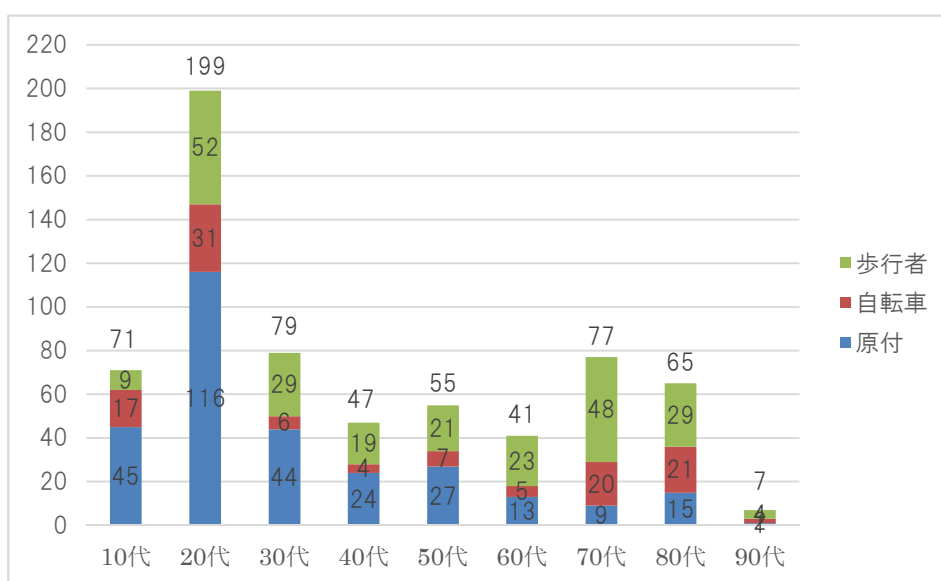
高速道路等の自動車専用道路への人や自転車等の立入りは、第三者を巻き込む悲惨な事故につながる恐れがあるため、その対策に取り組んでいます。人等の立入形態及びその要因の分析を踏まえて、警察など関係機関と連携を図りながら対策を検討・実施しています。

### ■アウトカム指標

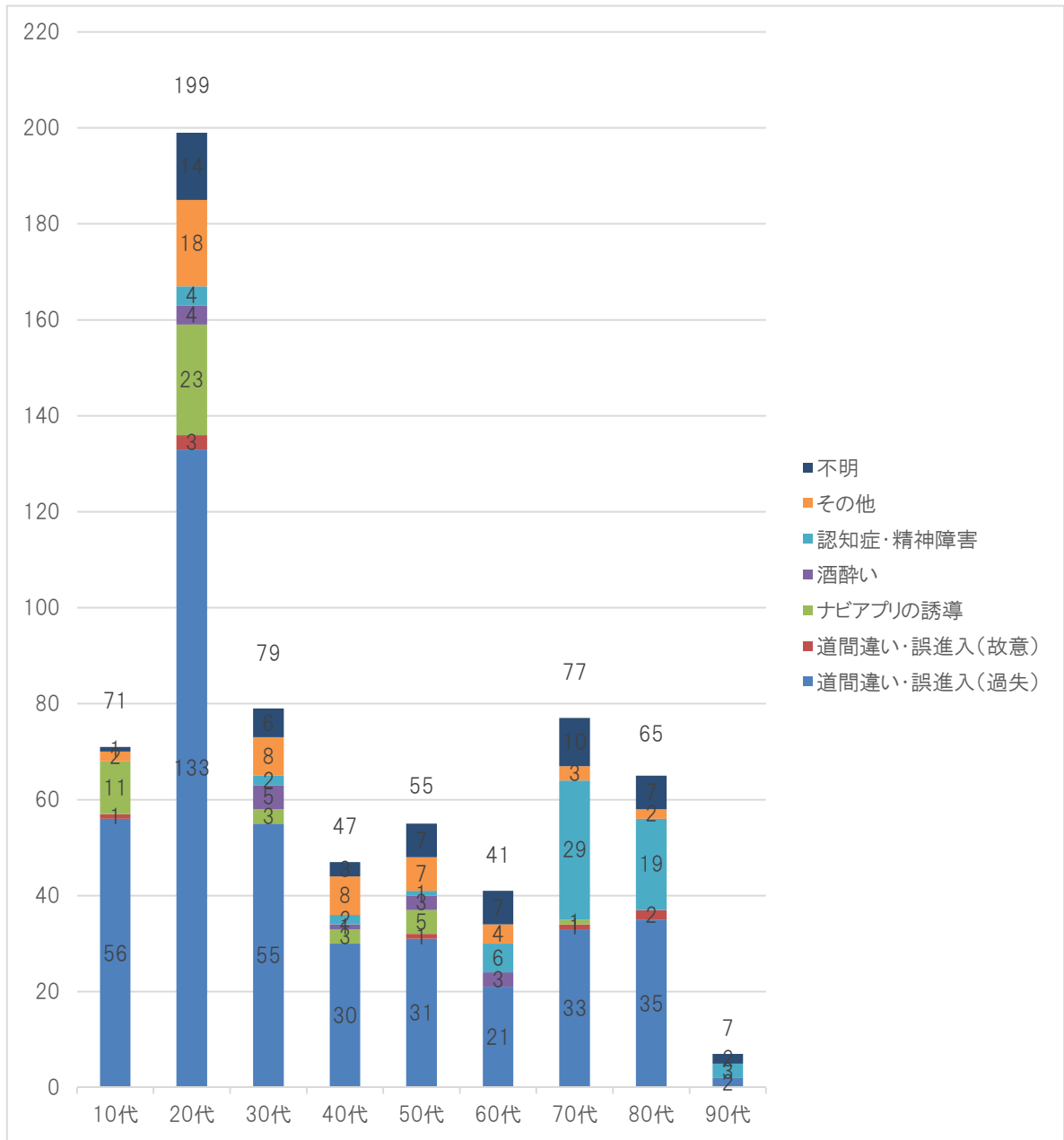
【アウトカム指標】人等の立入事案件数 〔単位：件〕 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護した事案の件数	平成29年度 実績値	888
	平成30年度 実績値	896
	令和元年度 目標値	862
	中期目標値	809

### ■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。

## 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 〔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。

## 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 〔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。

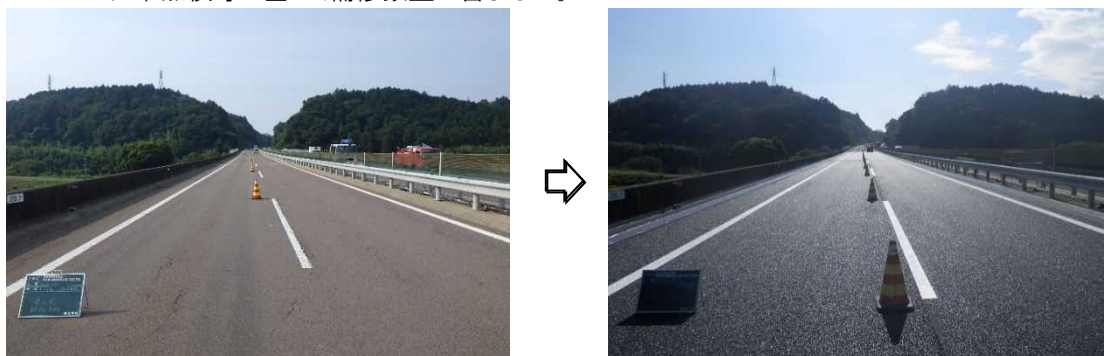
### ■平成30年度舗装補修数量

(単位：km・車線)

年度	資産数量 <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		
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 <sup>※1</sup>	要補修数量			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 <sup>※3</sup>	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



## 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 〔単位：％〕 省令に基づく点検の実施率【累計】	平成29年度 実績値	79
	平成30年度 実績値	100
	令和元年度 目標値	23
【アウトカム指標】トンネルの点検率 〔単位：％〕 省令に基づく点検の実施率【累計】	平成29年度 実績値	84
	平成30年度 実績値	100
	令和元年度 目標値	19
【アウトカム指標】道路付属物等の点検率 〔単位：％〕 省令に基づく点検の実施率【累計】	平成29年度 実績値	79
	平成30年度 実績値	100
	令和元年度 目標値	18

※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

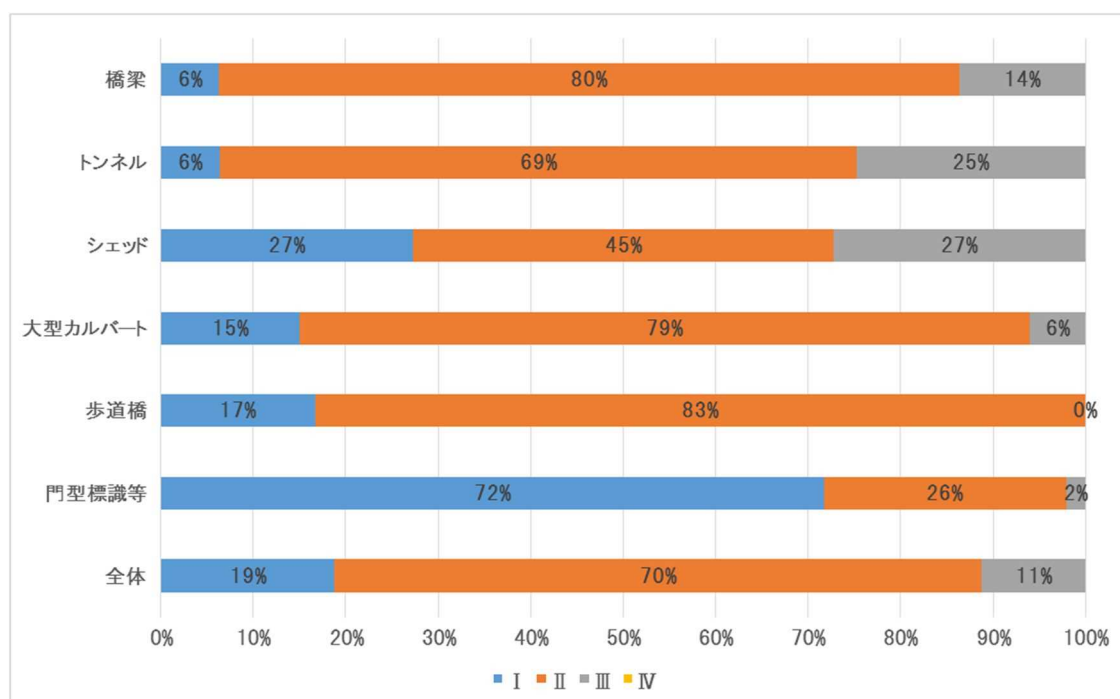
構造物名	単位	管理数量	H26		H27		H28		H29		H30		R1
			計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画
橋梁	橋	5,859	507	501	1,016	1,091	1,450	1,278	1,484	1,498	1,234	1,250	1,355
トンネル	チューブ	435	2	2	71	100	93	110	103	103	74	60	84
シェッド	基	11	0	0	1	1	1	1	7	5	3	4	1
大型カルバート	基	966	79	78	152	148	267	263	250	259	197	199	158
歩道橋	基	12	0	0	0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

## 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。

### ■アウトカム指標

<b>【アウトカム指標】修繕着手済橋梁数</b> 〔単位：橋〕 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※  下段の（）内は、要修繕橋梁数 〔単位：橋〕 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29年度 実績値	116 (383)
	平成30年度 実績値	210 (623)
	令和元年度 目標値	372 (767)
<b>【アウトカム指標】修繕着手済トンネル数</b> 〔単位：箇所〕 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※  下段の（）内は、要修繕トンネル数 〔単位：箇所〕 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29年度 実績値	33 (57)
	平成30年度 実績値	56 (80)
	令和元年度 目標値	63 (93)
<b>【アウトカム指標】修繕着手済道路付属物等数</b> 〔単位：施設〕 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※  下段の（）内は、要修繕トンネル数 〔単位：箇所〕 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29年度 実績値	18 (47)
	平成30年度 実績値	31 (64)
	令和元年度 目標値	46 (91)

※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量を記載しています。



【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。



## 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。

### (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。

## 28. 一般道からSA等への歩行者出入口設置数

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はなく、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<sup>⑦</sup>)、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箇所にて新規設置【新東名 秦野SA④⑤、小山PA④⑤】)

■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。

## 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 〔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。

## 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 〔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<sup>⑤</sup>)】



【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。

### 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 〔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年度の実績

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。