

# 高速道路管理に関するアウトカム指標等報告書

## 平成 29 事業年度

NEXCO 東日本は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と協定を締結し、高速道路を借り受け、維持、修繕その他の管理を行っています。

高速道路の管理に関しては、安全で円滑な交通を確保するとともにお客様に満足して頂けるサービスを提供し、その状況をご理解して頂く必要があると考えています。

より効果的、効率的に事業を執行し、お客様に事業の効果を分かり易くご理解して頂くために、渋滞の緩和や解消といった事業の実施による成果(アウトカム)を表す指標を主体に、高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況を継続的に説明していきます。

当社で取り組んでいる主な下記の 28 項目について、平成 29 年度の取り組みと成果を報告します。

	アウトカム指標名	取り組み
お客さま視点	総合顧客満足度	お客様満足を意識した高速道路の維持管理
	年間利用台数	高速道路の利用促進
	本線渋滞	本線渋滞の削減
	渋滞損失時間 ピンポイント渋滞対策	
	路上工事	お客様に配慮した路上工事の実施
	路上工事による渋滞損失時間 交通規制時間	
	通行止め時間	通行止め時間の削減
	ETC2.0 利用率	ETC2.0 普及の促進
企画割引	地域やお客さまニーズに応じた高速道路通行料金の企画割引の販売	
販売件数 実施件数		

	アウトカム指標名	取り組み
交通安全	死傷事故率	交通事故の削減
	車限令違反車両取締	車限令違反車両の取締の強化
	取締実施回数	
	引込み台数	
	措置命令件数 即時告発件数	
	逆走	逆走事案の削減
	逆走事故件数 逆走事案件数	
人等の立入事案件数	人等の立入事案の削減	
ガソリンスタンドの空白区間	ガソリンスタンド空白区間の解消	
道路保全	快適走行路面率	安全で快適な舗装路面の確保
地域連携	一般道から SA 等への歩行者出入口設置数	一般道から休憩施設への出入口の設置
	占用	高架下占用の要件緩和等
	占用件数 道路占用による収入 入札占用件数	
SA・PA の地元利用日数	地元自治体等と連携した各種イベントの開催促進	
その他	インセンティブ助成	会社の創意工夫などによる高速道路の建設等に要する費用の縮減
	認定件数 交付件数 交付額	

## 1. お客さま視点

### 1-1. 総合顧客満足度

毎年実施しているCS調査結果でのお客さまの評価や日々寄せられるお客さまの声を維持管理業務に反映し、お客さま満足度の向上を目指します。

#### 【アウトカム指標】

【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 28 年度 実績値	3.5 ポイント
	平成 29 年度 実績値	3.6 ポイント
	平成 30 年度 目標値	3.6 ポイント
	中期目標値 <sup>※1</sup> (平成 33 年度)	3.6 ポイント

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

#### 《CS調査方法》

インターネット調査会社が保有するモニターの中から、高速道路を利用されるお客さまをスクリーニングし、維持管理に関する項目についての満足度を5段階で評価するアンケートにより行います。アンケートは良く利用される路線(複数可)をイメージして回答を頂いており、その中の総合顧客満足度評価の路線平均値を顧客満足度としています。

#### 調査項目

- ①総合顧客満足度
- ②安全・快適性顧客満足度と関連する個別サービス
- ③走行信頼性顧客満足度と関連する個別サービス
- ④情報関連顧客満足度と関連する個別サービス
- ⑤休憩施設顧客満足度と関連する個別サービス
- ⑥料金施設顧客満足度と関連する個別サービス

#### 評価方法

- 5点:満足
- 4点:やや満足
- 3点:どちらともいえない
- 2点:やや不満
- 1点:不満

・平成 29 年度調査時期:平成 29 年 11 月

・アンケートの有効サンプル数:4,586

(H22:3,138、H23:3,143、H24:3,136、H25:3,432、H26:3,396、H27:4,207、H28:4,621)

### ○平成 29 年度の達成状況

平成 29 年度の目標値は各種アウトカム指標の達成や戦略テーマ別CS(以下、「戦略CS」という)値の向上のための取り組みを継続し、平成 28 年度実績と同じ 3.6 以上と設定しました。

平成 29 年度の実績値は 3.6 となり、快適な路面を保つための舗装補修、付加車線設置等の渋滞対策及び各種交通安全対策等を継続的に取り組んだことにより目標を達成しました。

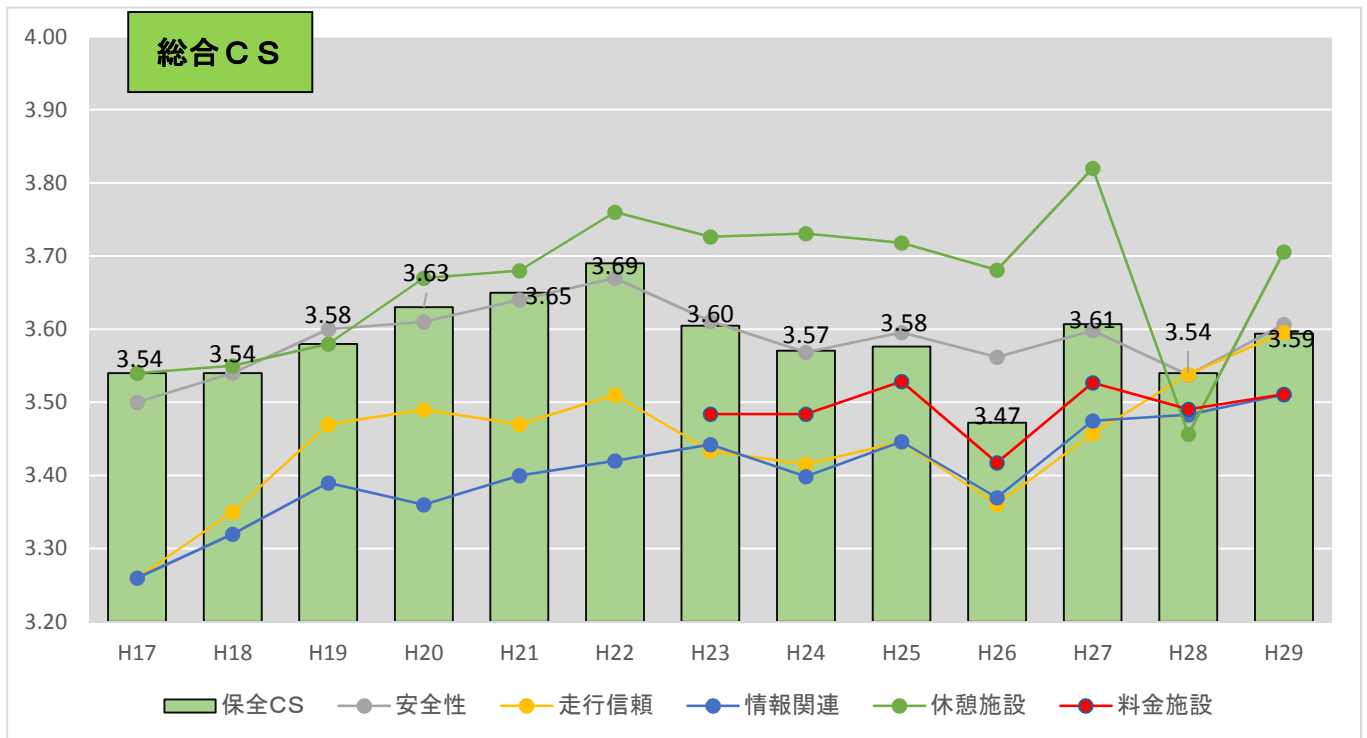
## ○平成 29 年度の各戦略CS値の詳細分析

### 【総合顧客満足度】

総合顧客満足度は約 3.6 となり、前年度より約 0.1 ポイント向上し目標を達成しました。

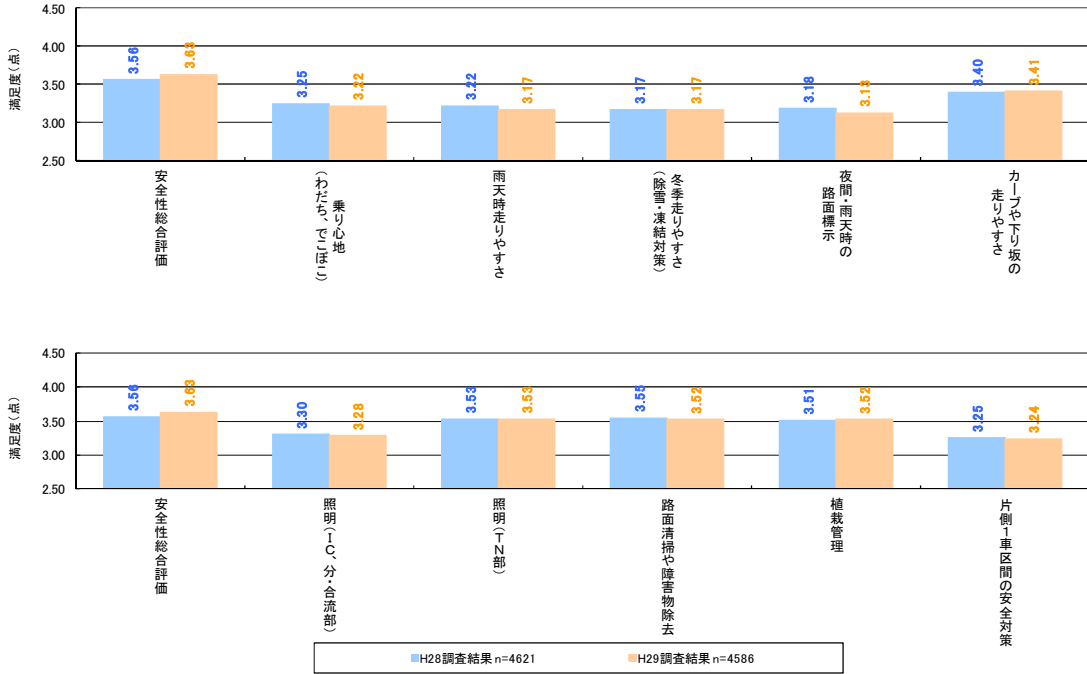
### 【戦略CS】

戦略CSは前年度と比較して全項目で上昇しており、特に大きく向上した内容は「休憩施設」で 0.25 ポイント向上しました。



《安全性》 H28:3.54 ⇒ H29:3.61(+0.07)

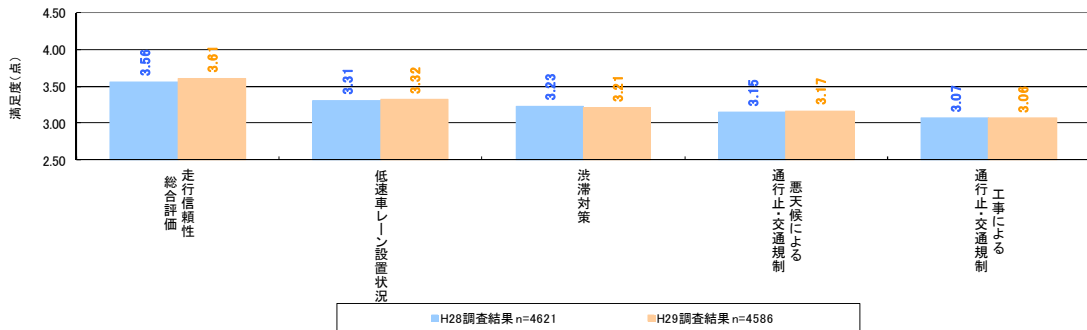
個別項目の評価は、平成 28 年度と比較して、「カーブや下り坂の走りやすさ」と「植栽管理」のみ上昇し、その他は同じ値または評価が低下しました。しかし、その増減の変化幅は小さく、上記の内訳を見ても昨年から大きな変化は見られませんでした。



安全快適性 CS 値の経年比較

《走行信頼性》 H28:3.54 ⇒ H29:3.60(+0.06)

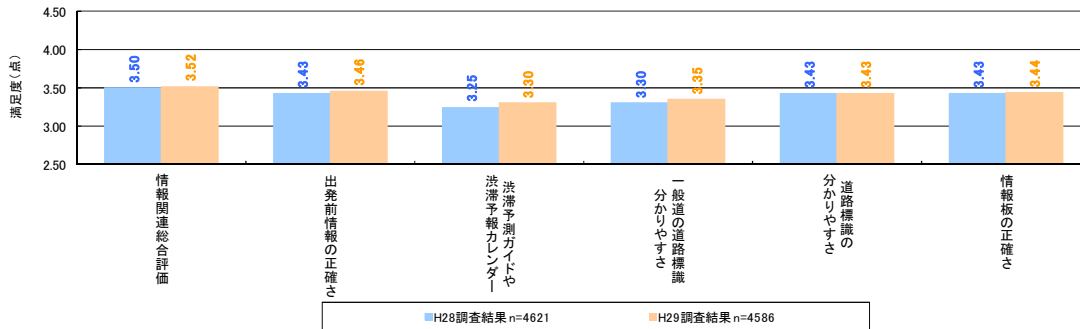
- 個別項目の評価は、平成 28 年度と比較して、「低速車レーンの設置状況」と「悪天候による通行止・交通規制」が上昇し、「渋滞対策」と「工事による通行止・交通規制」は評価が低下しました。しかし、その変化幅は非常に小さく、昨年からほとんど変化がない程度でした。



走行信頼性 CS 値の経年比較

《情報関連》 H28:3.48 ⇒ H29:3.51(+0.03)

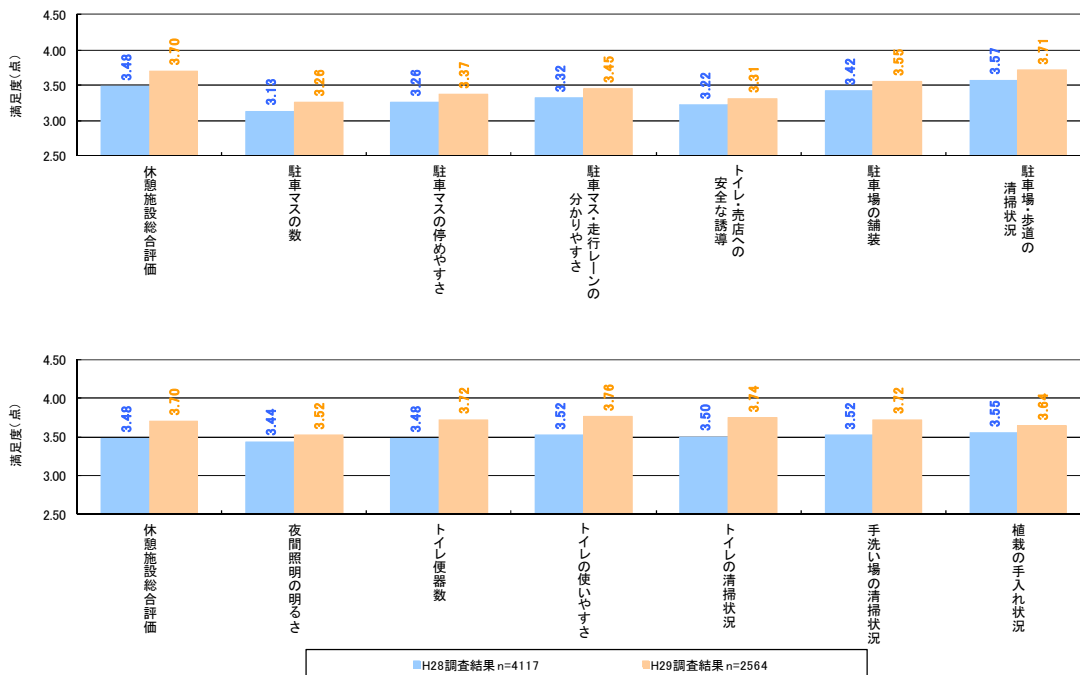
- 個別項目の評価は、平成 28 年度と比較し、「道路標識の分りやすさ」以外は上昇しました。（「道路標識の分りやすさ」は昨年と同じ値）



情報関連 CS 値の経年比較

《休憩施設》 H28:3.46 ⇒ H29:3.71(+0.25)

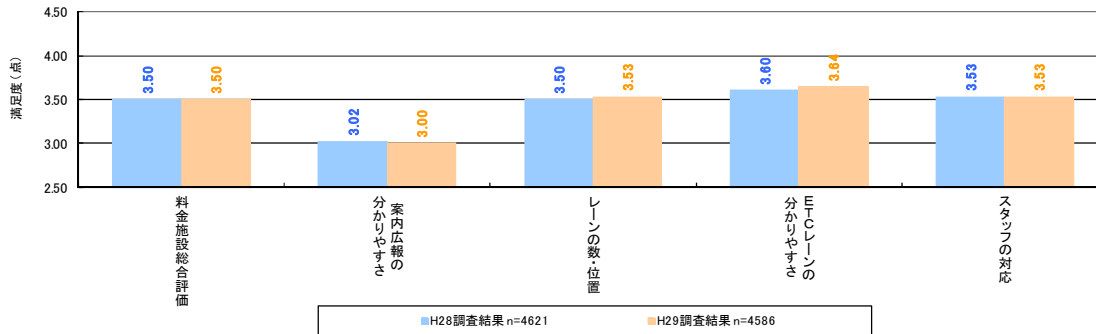
- 個別項目の評価は、平成 28 年度と比較し、全ての項目において大幅に上昇しました。特にトイレ関連の項目において大きく上昇しました。



休憩施設 CS 値の経年比較

《料金施設》 H28:3.49 ⇒ H29:3.51(+0.02)

- 個別項目の評価は、平成 28 年度と比較して、「案内広報の分かりやすさ」のCS値が低下し、「レーンの数・位置」と「ETCレーンの分かりやすさ」は上昇しました。「スタッフの対応」についてはCS値の増減がありませんでした。



料金施設 CS 値の経年比較

### ○平成 30 年度及び中期目標設定の考え方

平成 30 年度目標値及び中期目標は過年度実績等により設定しています。

## 1-2. 年間利用台数

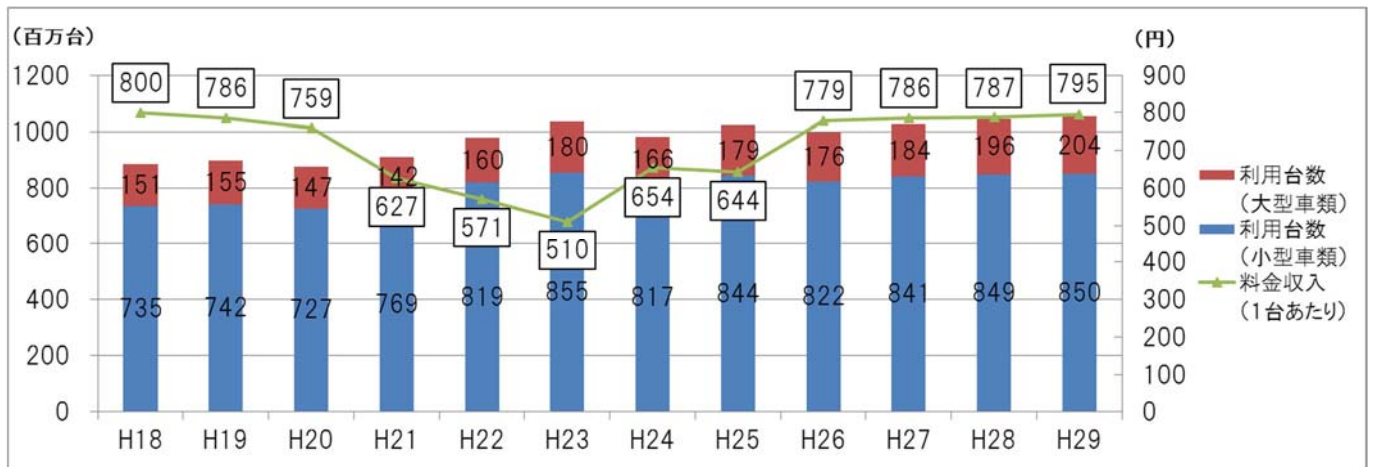
お客さまにご理解いただける多様な料金サービスの提供や質の高い接客を行い、高速道路を利用されるお客さまが増加するよう努めています。

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多様な割引サービスに加え、会社独自の多様な企画割引を実施しました。平成29年度は圏央道の新規供用や大型車類の増加の影響により年間利用台数は増加しました。

### 【アウトカム指標】

<b>【指標：年間利用台数】</b> <b>〔単位：百万台〕</b>  支払料金所における年間の通行台数	平成28年度 実績値	1,045 百万台
	平成29年度 実績値	1,054 百万台
	平成30年度 目標値	1,072 百万台
	中期目標値 <sup>※1</sup> (平成33年度)	1,086 百万台

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。



【年間利用台数の推移と1台あたりの料金収入】

### ○平成30年度及び中期目標設定の考え方

平成30年度目標値及び中期目標値は、過年度の実績に新規供用に伴うネットワーク形成等による交通量の伸びを考慮し、目標を設定しています。



### 1-3. 本線渋滞

#### ■本線渋滞損失時間

高速道路における交通渋滞は、これまでの渋滞対策により、平成9年をピークに減少傾向で平成20年時点ではピーク時の5割程度まで減少しました。

平成21年以降は休日特別割引（5割引、地方部上限1,000円など）により、交通集中による渋滞損失時間が大幅に増加しましたが、平成23年には休日特別割引（地方部上限1,000円）などの終了により、対前年比約10%の減少となりました。

一方で、平成23年以降、東日本大震災の復興等により平成24～25年の交通渋滞は増加傾向にありましたが、平成26年7月より休日特別割引が5割引から3割引になったことに伴い、平成26年以降は減少傾向となっています。

お客さまに安全で円滑な道路交通を確保するために、今後も渋滞原因を研究・分析し、効果的かつ効果的な渋滞対策を行ってまいります。特に大きな渋滞が顕在化している渋滞ポイントにおいては、付加車線の設置により交通容量を増加させ、渋滞の緩和を図ってまいります。

また、LED標識車による速度回復情報提供や渋滞予測情報の事前提供などソフト面の対策も行っています。

#### 【アウトカム指標】

<b>【指標：本線渋滞損失時間】</b> <b>〔単位：万台・時間／年〕(暦年集計)</b> <b>渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間</b> 本線渋滞の発生により、お客さまが道路を走行する際に、定常時より余分にかかる時間の総和	平成28年度 実績値	604 万台・時間／年
	平成29年度 実績値	651 万台・時間／年
	平成30年度 目標値	593 万台・時間／年
	中期目標値 <sup>※1</sup> (平成33年度)	555 万台・時間／年

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

#### ○平成29年度の達成状況

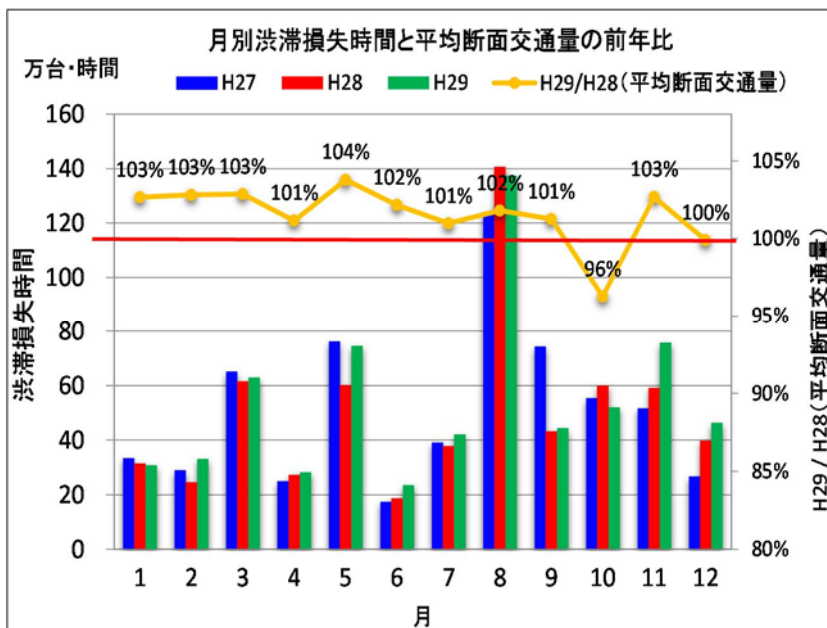
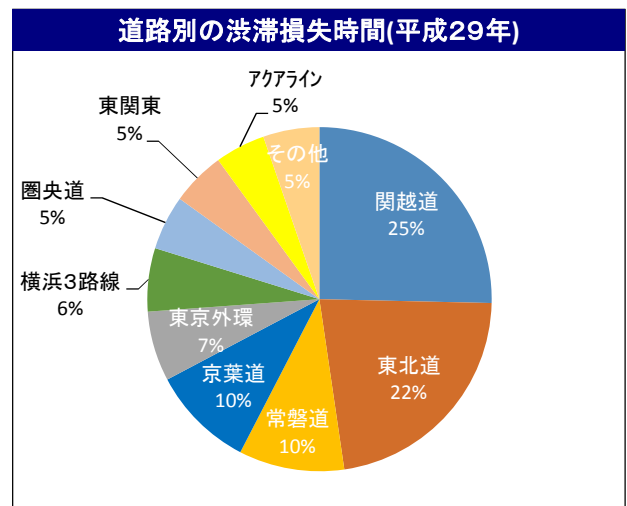
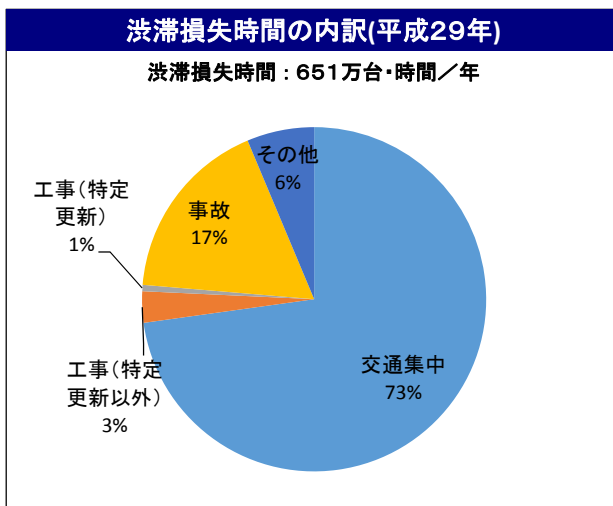
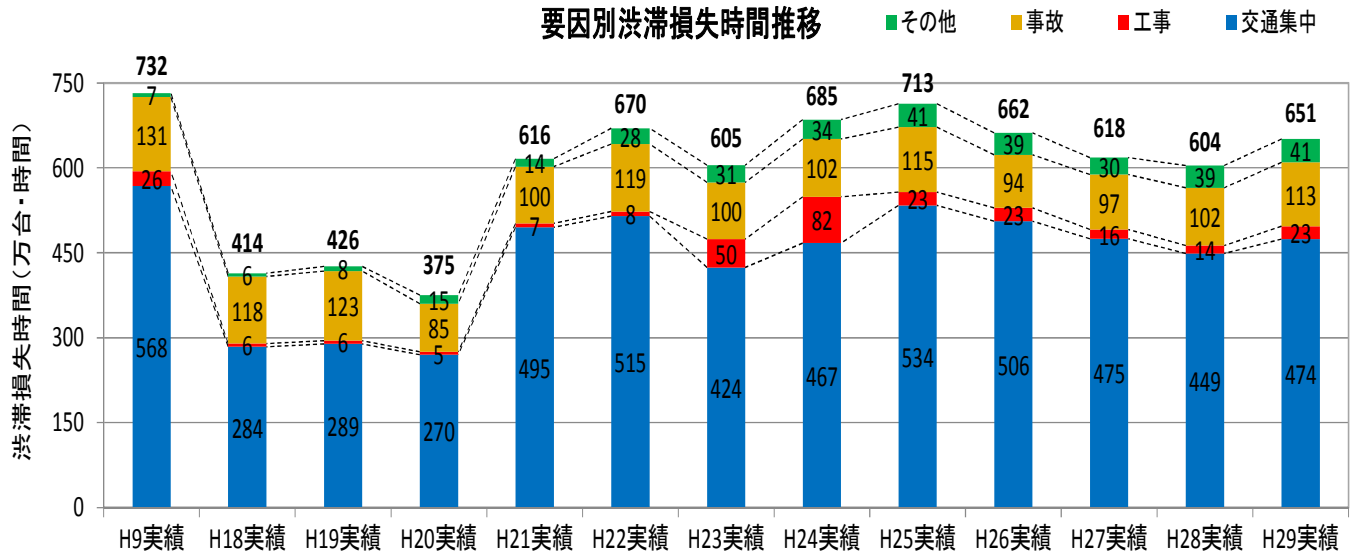
平成29年度の目標値は、平成28年実績を基に外部要因や各種対策効果を見込み590万台・時間／年と設定しましたが、平成29年度の実績値は特に①交通集中渋滞と②事故渋滞の増加により651万台・時間／年と目標値を上回りました。

(万台・時間／年)

区分	H28年 実績	H29年 目標	H29年 実績	具体内容
①交通集中渋滞	448.6	425.5	473.8	年間を通じて交通量の増及び混雑期の好天等に伴う増
②工事渋滞	14.2	21.9	23.1	リニューアル工事に伴う増
③事故渋滞	102.3	102.7	113.3	交通混雑期における事故渋滞増等に伴う増
④その他渋滞	39.3	39.8	40.9	目標と同程度
計	604.4	589.9	651.1	

## ○平成 29 年の渋滞要因分析

年間を通じた交通量の増加や混雑期の好天等により交通集中による渋滞が増加(+25 万台・時間/年)し、これに応じ交通混雑時の事故渋滞についても増加(+11 万台・時間/年)となりました。



道路別渋滞損失時間(上位10路線)  
(万台・時間)

道路名	H29	H28	差
関越道	165	154	11
東北道	145	123	22
常磐道	64	73	-9
京葉道	63	56	7
東京外環	43	56	-13
横浜3路線	39	33	6
圏央道	33	19	14
東関東	33	25	8
アクアライン	31	28	3
その他	34	37	-3

- ・平均断面交通量は、ほぼ毎月前年以上となり(年平均は約1%の増加)、渋滞増につながりました。
- ・交通集中渋滞は、圏央道で境古河～つくば中央間開通による交通量増加が影響し、14万台・時間増加しました。特に片側2車線から1車線に絞られる区間等での渋滞が増加しましたが、当該部は4車線化により解消される見込みです。関越道では、交通混雑期に好天に恵まれたことで約10万台・時間増加し、特に花園IC(下り線)等での増加が顕著でしたが、平成30年度に付加車線設置工事が完了する予定です。
- ・工事渋滞はリニューアル工事の推進等により増加しました。
- ・事故渋滞については、交通混雑期の発生が顕著で東北道等で約8万台・時間増となりました。

## ○平成29年の主な取り組み

(1)LED表示板での速度回復情報提供によるサグ部等の渋滞緩和対策を実施しました。(会社管内設置13箇所)



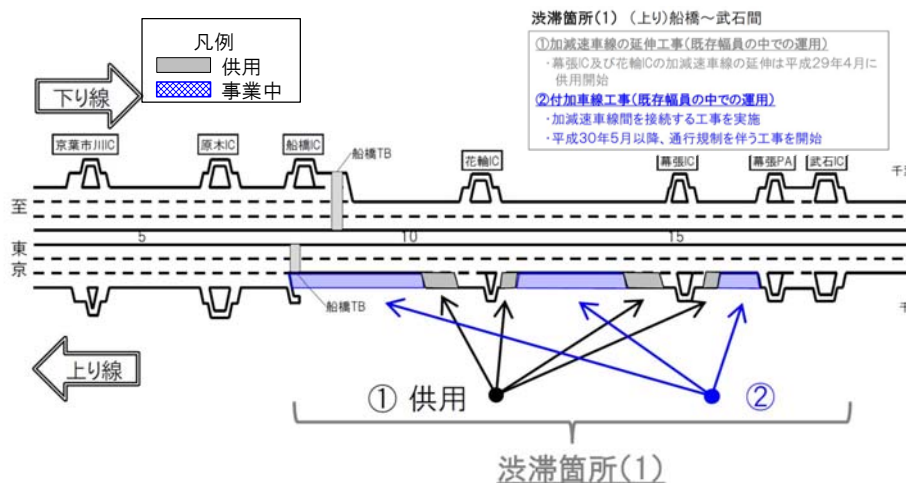
(2)付加車線設置や加減速車線の延伸等の渋滞緩和対策工事の進捗を図りました。

(参考①)加減速車線の設置

平成29年4月に京葉道路(上り線)幕張IC及び花輪ICの加減速車線延伸工事が一部完了し、供用を開始しました。今後は加減速車線間を接続する工事を引き続き実施し、渋滞削減を目指していきます。



花輪IC,幕張ICの加減速車線延伸  
H29.4より運用開始

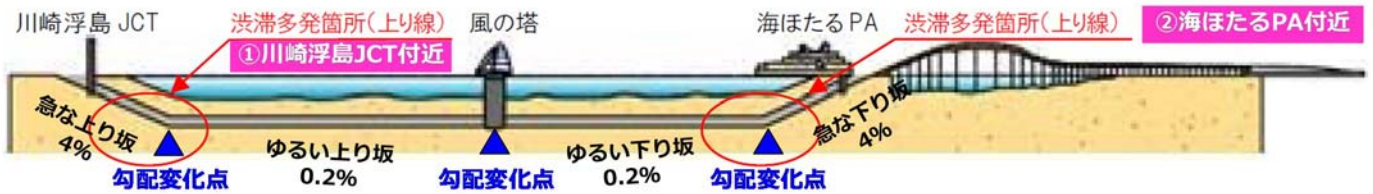


【第8回千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG (H30.3) より抜粋】

(参考②) ペースメーカーライトの設置

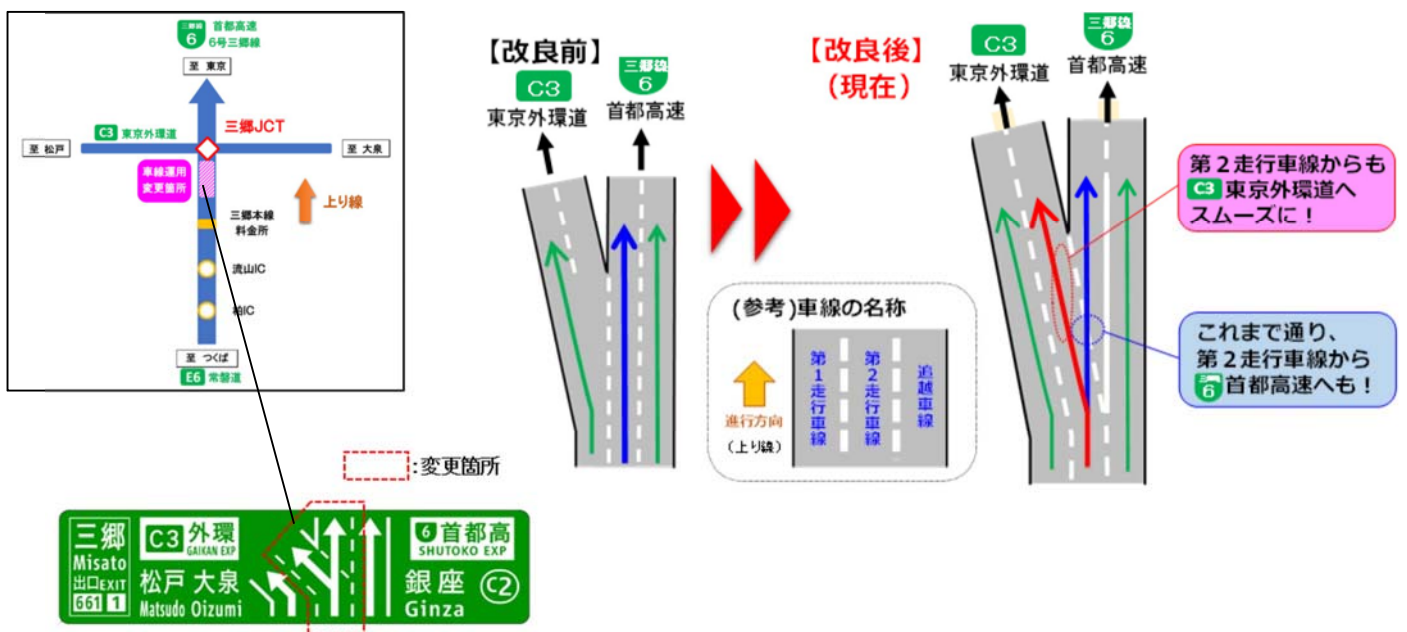
東京湾アクアラインでは、土日祝日においては千葉県の実地等を目的として交通量が増加する傾向にあるため、上り線(川崎方面)は夕方の帰宅時間に交通が集中し、慢性的な渋滞が発生しています。そこで、ペースメーカーライト※2を平成26年より上り線トンネルの上り坂部(下図①)に設置し渋滞の減少に寄与しています。これを踏まえ平成29年4月よりトンネル下り坂部(下図②)にも追加設置し、更なる渋滞緩和を実施しました。

※2 進行方向に流れるように発光するライトにドライバーが追従し、速度低下の軽減を図る対策



(参考③) 車線運用の変更

平成30年3月に常磐道 上り線 三郷 JCT 付近において、交通の円滑化を図るため、車線運用を変更しました。東京外環道や三郷 IC 出口をご利用のお客さまは第一走行車線のみをご利用いただきましたが、第二走行車線からでもご利用いただけるようになりました。



(3) 渋滞予測情報の提供について従来の渋滞予報ガイドや WEB サイト(ドラとら)による発信の他、渋滞予報士による発信や、AI を活用した精度の高い渋滞予測の配信等を行いました。



(参考①) 渋滞予報士による広報強化

渋滞を予測し、解説・発信する「渋滞予報士」を平成 29 年から関東支社以外の各支社にも配置し、マスコミを招いて渋滞の予測と回避に関する説明会の実施や、WEB ページで各支社毎の渋滞の特徴を紹介する動画を配信する等、地域毎に渋滞回避に向けた広報活動を強化しています。



【渋滞予報士が混雑期に渋滞を解説するウェブサイト】

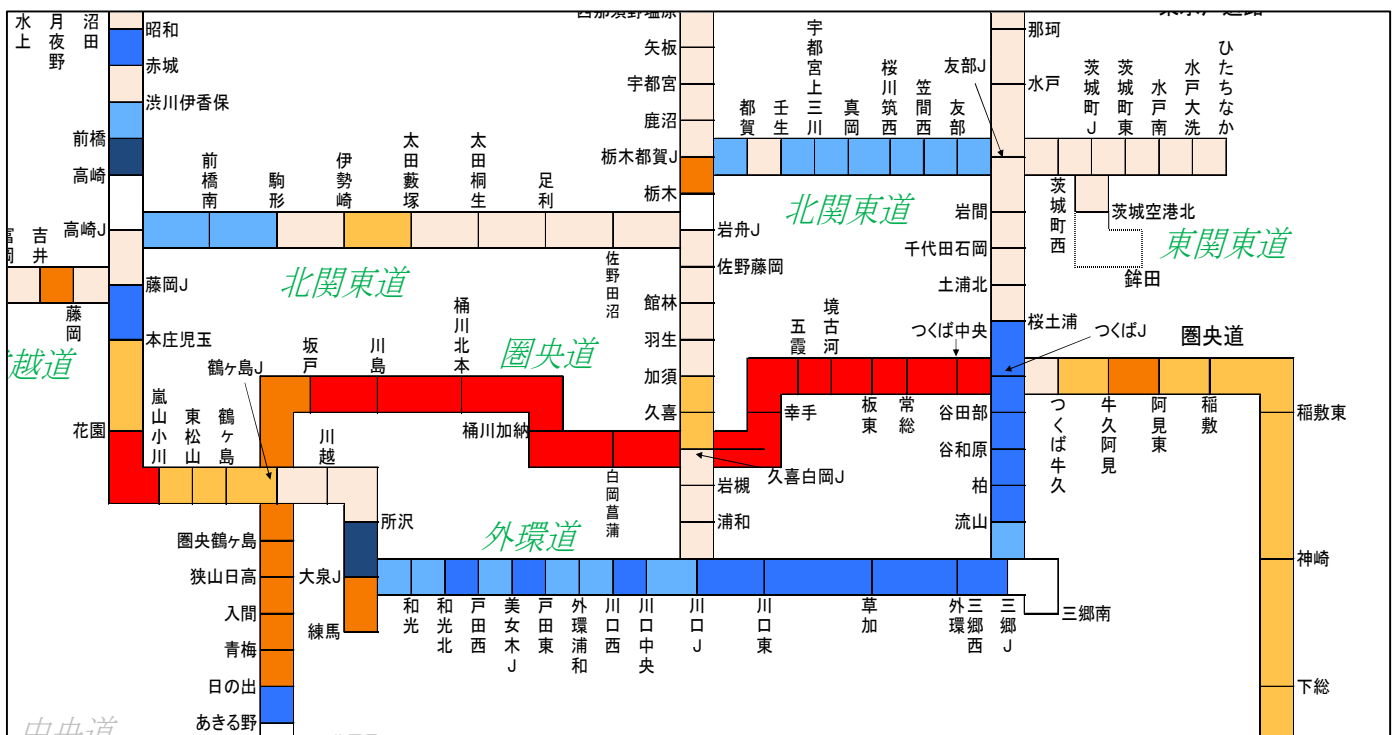
(参考②)AIを活用した渋滞予測

平成 29 年 12 月より交通分散を目的として NTTドコモの AI 技術を活用した、渋滞予測『AI 渋滞予知』の実証実験を実施しています。当日の 12 時時点の人出をもとにアクアライン(上り線)の渋滞を予測し、14 時に予測を発信する仕組みです。天候やイベントなどの影響を考慮でき、従来の渋滞予測よりも高精度な予測が可能となっています。引き続き、精度の向上等サービスレベルの向上に挑戦していきます。



(4)圏央道(境古河～つくば中央)開通による効果

平成 29 年 2 月 26 日に圏央道 境古河～つくば中央間が開通したことにより東北道と常磐道間がつながりました。北関東道、東京外環道、常磐道の交通量が減少し、圏央道及び東北道、関越道の交通量が増加しており、路線別の渋滞損失時間の増減は交通量の増減と概ね同様の傾向となりました。



【日平均交通量の増減 (H29 年-H28 年)】

## ○平成 30 年度及び中期目標設定の考え方

平成 30 年度の目標値は、関越道 花園 IC 付近(上下線)の付加車線設置、三郷 JCT G'ランプ整備による効果、京葉道路（上り線）幕張 IC 及び花輪 IC の加減速車線の延伸供用効果等を踏まえた交通集中による渋滞削減効果を考慮し 592.8 万台・時間/年と設定しています。中期目標値は今後実施する渋滞対策の効果を加味し過去実績等より設定しています。なお、工事渋滞については工事量が増加する中、工事規制等の工夫により現状維持する目標としています。

平成 30 年以降の主な渋滞対策の取組みは以下のとおりです。

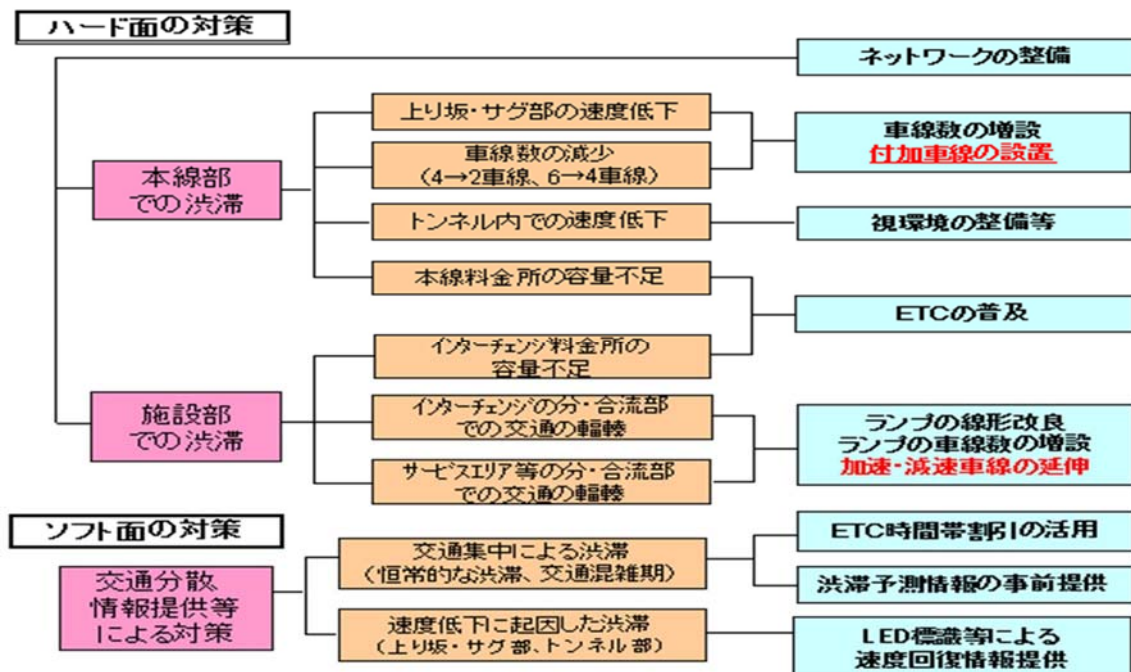
- ・関越道（上下線）花園IC付近の加減速車線延伸事業の完成
- ・京葉道路（上り線）幕張 IC 及び花輪 IC の加減速車線間を接続する工事の推進
- ・京葉道路（上り線）千葉東 JCT 付近の加速車線の延伸の推進
- ・関越道（上下線）高坂 SA 付近の加減速車線延伸の推進
- ・ペースメーカー(自発光LED)によるサグ部等での渋滞緩和対策の実施
- ・LED表示板での速度回復情報提供によるサグ部等の渋滞緩和対策の実施
- ・渋滞予測情報の発信強化による渋滞緩和対策の実施

### 【H30 年度の目標値設定】

		(万台・時間/年)	
区分	内容	H29 実績	H30 目標
①交通集中渋滞	花園 IC 付近の付加車線完成等による効果	473.8	427.2
②工事渋滞	H30 年の特定更新工事等を考慮	23.1	23.1
③事故渋滞	H28 年と同程度と想定	113.3	102.7
④その他渋滞	H29 年と同程度と想定	40.9	39.8
計		651.1	592.8

[平成 30 年度以降の付加車線等の整備]

- 関越道 上下線 花園 IC 付近 加減速車線の延伸 (平成 30 年度供用予定)
- 東京外環道 三郷 JCT G'ランプ ランプの追加 (平成 30 年 4 月供用)



## ■ピンポイント渋滞対策

ネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取り組みとして、上り坂やトンネルなど構造上の要因で、速度が低下し、交通が集中する箇所をデータにより特定し、効果的に対策する取り組みとして、ピンポイント渋滞対策を実施しています。

### 【アウトカム指標】

【指標:ピンポイント渋滞対策】 〔単位:箇所〕		新規箇所数	対策実施 箇所数	完了箇所数
ピンポイント渋滞対策実施箇所  ※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。	平成28年度 実績値	3箇所	5箇所	0箇所
	平成29年度 実績値	1箇所	6箇所	1箇所
	平成30年度 目標値	0箇所	一箇所	一箇所
	中期目標値※1 (平成33年度)	3箇所	一箇所	一箇所

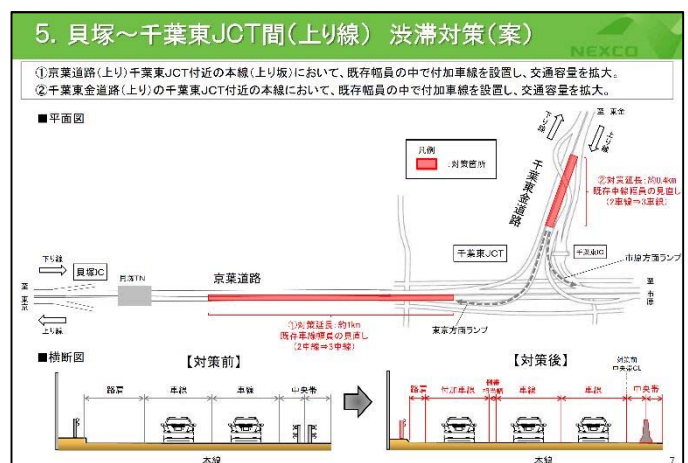
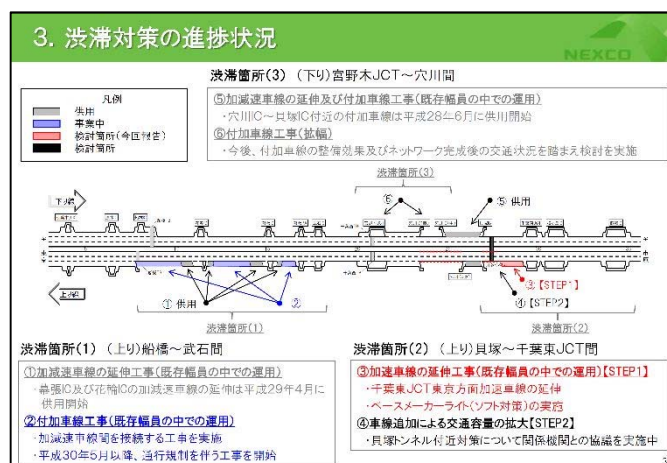
## ○平成29年度の実績・主な取り組み

(平成29年度 新規着手箇所)

平成29年度は、京葉道路(上り線)の千葉東JCT加速車線の延伸を、第8回千葉県沿岸地域渋滞ボトルネック検討WGにて具体的な対策を打ち出し、新たに1箇所の事業を開始しました。

(平成29年度 完了箇所)

京葉道路(上り線) 船橋～武石間のうち幕張IC及び花輪ICの加減速車線延伸事業を完了しました。引き続き加減速車線間の接続工事を実施しています。



【第8回千葉県沿岸地域渋滞ボトルネック検討WG(H30.3)より抜粋】

(対策実施中箇所(新規着手以外の箇所))

- ・京葉道路(上り線) 船橋～武石間のうち幕張IC及び花輪ICの加減速車線延伸事業を展開
- ・東京外環道 三郷JCT G'ランプ追加工事を展開(平成30年4月に完了済)
- ・関越道の高坂SA付近(上り線1箇所、下り線1箇所)の計2箇所について付加車線工事の展開

## ○平成30年度及び中期目標設定の考え方

新規ネットワークによる交通状況等を踏まえ検討を実施していきます。



## 1-4. 路上工事

お客さまへの負担を軽減するために、工事の重点化や集約化等を図り、車線規制を伴う路上工事を極力削減することで路上工事による渋滞の最小化に努めました。なお、下記に示す指標により路上工事による車線規制時間について確認しています。

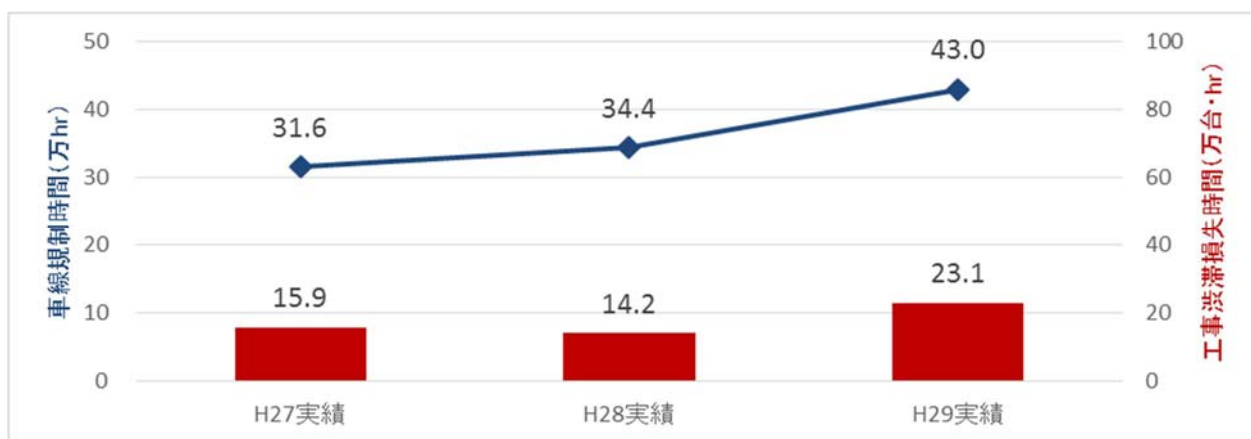
### 【アウトカム指標】

【指標：路上工事時間】 〔単位：万台・時、時間/km〕 路上工事による ・渋滞損失時間 ・道路 1km あたりの路上工事に伴う年 間の交通規制時間		渋滞損失時間	交通規制時間
	平成 28 年度 実績値	14 万台・時	90 時間/km
	平成 29 年度 実績値	23 万台・時	111 時間/km
	平成 30 年度 目標値	23 万台・時	99 時間/km
	中期目標値 <sup>※1</sup> (平成 33 年度)	23 万台・時	99 時間/km

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

### ○平成 29 年度の達成状況

平成 29 年度の実績値は、橋梁等各種補修工事(特定更新工事を含む)の増加等に伴い、111 時間/km・年と目標を達成できませんでした。また、規制時間帯の工夫等を行いました。工事渋滞損失時間についても 23.1 万台・時間/年と、昨年度と比較し増加しました。



【路上工事による車線規制時間と工事渋滞損失時間の推移】

### ○平成 29 年度の取り組み

工事規制の集約を考慮した工事発注計画を調整するため、複数の工事工程計画及び隣接事務所間の調整も図りつつ、連続規制・通行止め規制等による規制合併・集中化による工事規制時間の削減に取り組みました。

また、工事渋滞を減少させるため、期間や時間帯等を考慮した昼夜や夜間規制工事に努めました。

### ○平成 30 年度及び中期目標設定の考え方

平成 30 年度の実績値は、リニューアルプロジェクトの展開や耐震補強対策など、車線規制を伴う工事の増加が見込まれますが、工事の集約等により車線規制時間の低減に努め、平成 29 年度目標と同値の 99 時間/km・年と設定しました。中期目標値は平成30年度と同等の管理レベルとなるように設定しています。

## 1-5. 通行止め時間

災害時の早期交通の確保及び雪に強い高速道路を目指し、24時間365日安全でかつ定時性の確保を目標に通行止め時間の短縮に努めています。

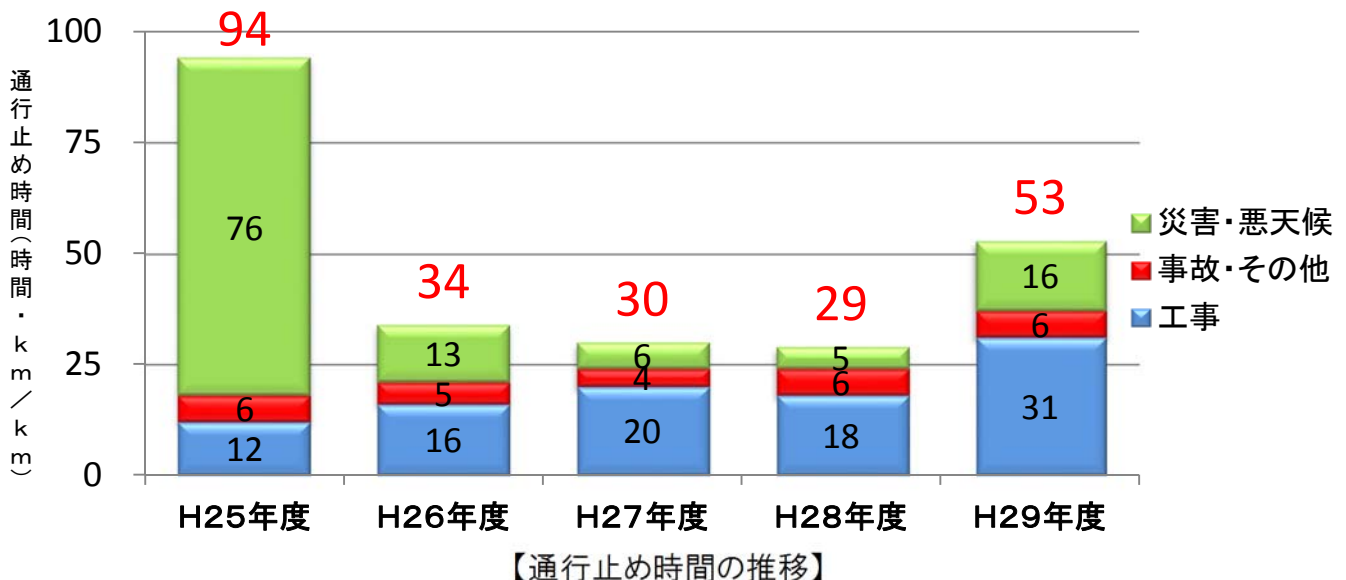
平成29年度は、暫定2車線区間の車線逸脱防止を目的としたワイヤロープ等の安全対策工事等の増加により、工事通行止め時間が増加しました。

また、冬季は降雪量が前年度に比べ増加傾向だったことに加え、1月の首都圏の南岸低気圧と2月・3月の北海道・東北地方の寒波の影響により、広範囲に及ぶ長時間の通行止めが発生しました。

### 【アウトカム指標】

【指標】通行止め時間 〔単位：時間〕 単位営業延長（上下線別）あたりの雨、雪、事故、工事等に伴う年間通行止め時間	平成28年度 実績値	29時間	主な要因	
			災害・悪天候	5
			事故・その他	6
	工事	18		
	平成29年度 実績値	53時間	主な要因	
災害・悪天候			16	
事故・その他			6	
			工事	31
	平成30年度 目標値	48時間	—	
	中期目標値※1 (平成33年度)	48時間		

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。



### ○平成30年度及び中期目標設定の考え方

リニューアルプロジェクトのさらなる展開など、平成30年度目標値は平成29年度と同程度の通行止め時間が見込んでいます。また中期目標値は過年度実績等より設定しています。

お客さまへの影響をより最小限にすべく工事計画・規制計画の立案を進めていきます。

## 1-6. 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います。

会社では、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ており、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ます。

また、関係機関とともに ETC2.0 車載器の普及促進に取り組みます。

### 【アウトカム指標】

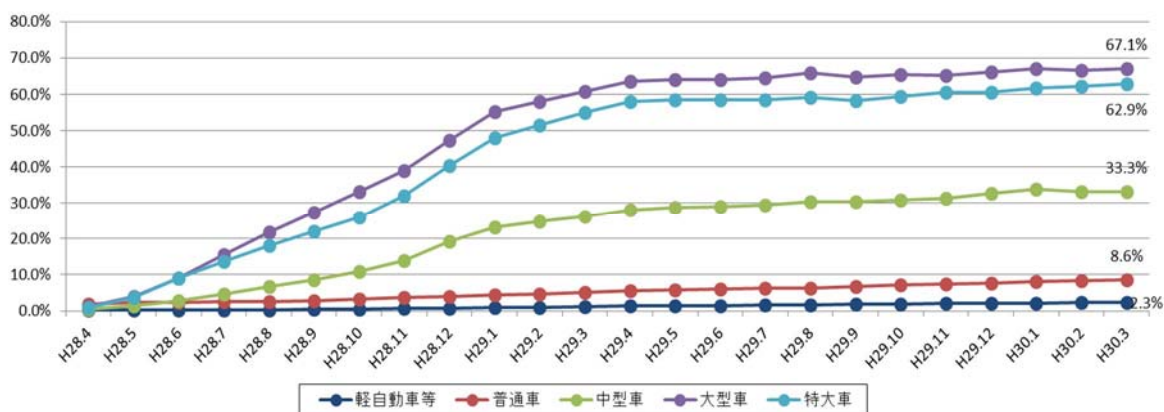
<b>【指標】ETC2.0 利用率</b> <b>[単位:%]</b> 会社管内の入口料金所における全通行台数に占める ETC2.0 利用台数の割合  ※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。	平成 28 年度 実績値	11.6%
	平成 29 年度 実績値	15.7%
	平成 30 年度 目標値	19.1%
	中期目標値※1 (平成 33 年度)	29.4%

### ○ 過年度の状況

平成 28 年 4 月から ETC2.0 車載器を対象とした高速道路通行料金割引や車載器購入助成が導入され、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 29 年度末で約 67.1%となっています。



【ETC 利用率の推移(会社管内)】



【車種別 ETC2.0 利用率の推移(会社管内)】

## ○ 平成 29 年度の取り組み

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休憩施設への ETC2.0 普及促進ポスターの掲載等の広報活動を実施しました。

### ◎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～H30.3.31)

### ◎車載器購入助成

- 首都圏 ETC2.0 車載器導入助成  
【現金者対策:5万台限定(H28.3.10～H29.9.30)】

### ◎「道の駅」への一時退出実験

ETC2.0 車載器を搭載した車両が対象 IC で流出後、指定の「道の駅」を利用し、1 時間以内に対象 IC から順方向に再度流入した場合に、高速道路を降りずに利用した場合と同じ料金に調整しています。

実験開始日	指定「道の駅」	対象 IC
H29.5.27	道の駅「玉村宿」	関越道・高崎玉村スマート IC
H30.3.24	道の駅「おりつめ」	八戸道・九戸 IC
	道の駅「村田」	東北道・村田 IC
	道の駅「猪苗代」	磐越道・猪苗代磐梯高原 IC
	道の駅「ごか」	圏央道・五霞 IC
	道の駅「保田小学校」	富津館山道路・鋸南保田 IC
	道の駅「親不知ピアパーク」	北陸道・親不知 IC

### ◎ETC2.0 普及促進ポスター等の掲載

ETC2.0 普及促進ポスターについて、休憩施設でポスター又は電子掲示板による掲載を実施しました。



【普及促進ポスター】

## ◎ETC2.0 普及促進イベント

仙台市内の勾当台公園で毎年実施している「ハイウェイフェスタとうほく」にて、(一財)ITS サービス高度化機構と協力し、ETC2.0 サービスの案内、アンケート調査の実施等、普及促進のための活動を実施しました。



【ETC2.0 普及促進イベント (H29.9.16 仙台市内)】

## ○平成 30 年度及び中期目標設定の考え方

平成 30 年度目標値及び中期目標値は、平成 29 年度の車載器購入助成キャンペーン等の影響がない期間及び車種のトレンドより伸び率を推計し、目標を設定しています。

## ○今後の取り組み

引き続き普及促進に向けた広報活動を実施するとともに、高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」設定の実施など、ETC2.0 を活用したサービスの拡充に向けて検討を進めます。

## 1-7. 企画割引

高速道路の利用の促進・定着を図るため、地域やお客さまのニーズを踏まえ、地域連携・観光振興・インバウンド対策に寄与する多様な企画割引を積極的に実施しています。

平成29年度は利用機会を逃さないよう連続して実施するとともに、冬をテーマとし、「冬の北海道観光ふりーぱす」の新規実施や継続企画「ウィンターパス」の多方面化を図るなど、その地域の観光シーズンに高速道路の料金がお得になる企画割引を展開しました。

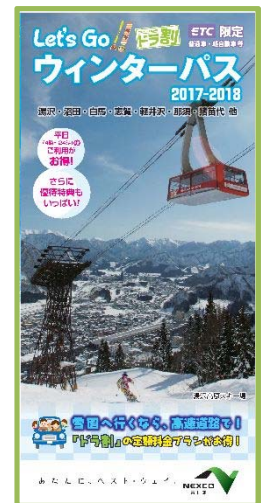
### 【アウトカム指標】

【指標:企画割引】 〔単位:千件、件〕 地域振興や観光振興を目的とした高速道路通行料金の企画割引の販売件数及び実施件数		販売件数	実施件数
	平成28年度 実績値	108千件	7件
	平成29年度 実績値	241千件	10件
	平成30年度 目標値	246千件	10件
	中期目標値※1※3 (平成33年度)	1,071千件	40件

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

※3 平成30年度～平成33年度の累計値。

名称	実施期間
Hokkaido Expressway Pass	H29.4.1～H31.4.13
北海道観光ふりーぱす	H29.4.28～H29.11.6
冬の北海道観光ふりーぱす	H30.1.20～H30.4.2
Tohoku Expressway Pass	H28.10.1～H30.10.13
2017 東北観光フリーパス	H29.4.7～H29.12.25
2017 信州めぐりフリーパス	H29.5.12～H29.11.27
首都圏ツーリングプラン	H29.7.14～H29.11.30
新潟観光ドライブパス	H29.6.30～H29.12.4
ウィンターパス 2017-2018	H29.12.8～H30.4.9
Japan Expressway Pass	H29.10.13～H31.9.30



## **○平成 30 年度及び中期目標設定の考え方**

平成 30 年度目標値は平成 29 年度実績を踏まえ、広報等により企画の定着化を図る取組等を考慮し、目標を設定しています。中期目標値は過年度実績等により設定しています。

## 2. 交通安全

### 2-1. 死傷事故率

死傷事故の減少に向けた円滑な交通の確保、安全対策を推進しています。

高速道路における交通事故(死傷事故)率は低下傾向にあります。引き続き死傷事故率の減少に向け、過去の交通事故発生状況の分析に基づき、各種安全対策に取り組んでいます。

なお、下記に示す指標により安全対策の効果等を確認しています。

#### 【アウトカム指標】

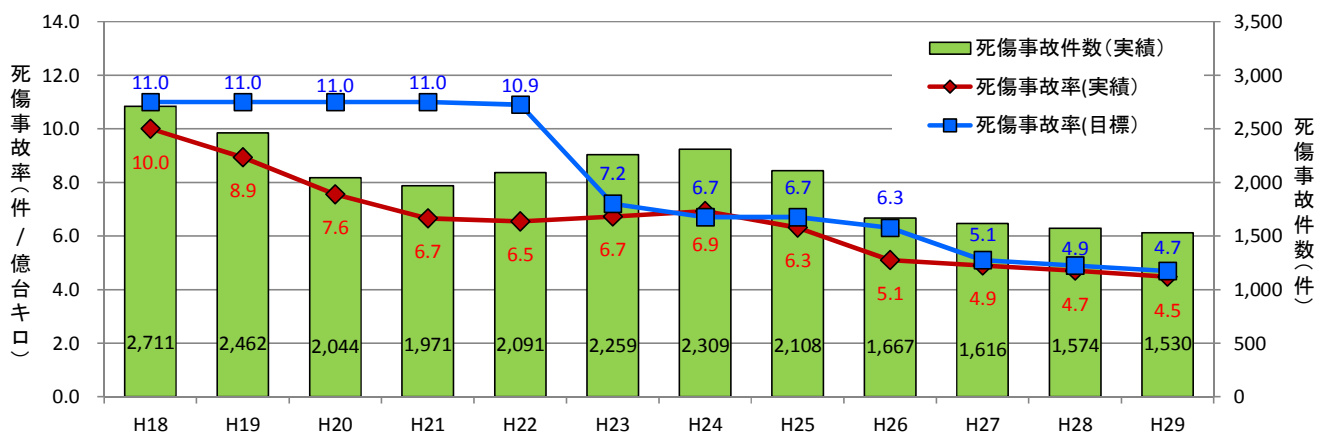
<b>【指標:死傷事故率】</b> [単位:件/億台キロ](暦年集計) 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	平成 28 年度 実績値	4.7 件/億台キロ
	平成 29 年度 実績値	4.5 件/億台キロ
	平成 30 年度 目標値	4.5 件/億台キロ
	中期目標値 <sup>※1</sup> (平成 33 年度)	4.5 件/億台キロ

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

#### ○平成 29 年度の達成状況

平成 29 年度の目標値は、過年度の実績を考慮し、4.9 件/億台キロと設定しました。

死傷事故の減少を図るための主な取り組みとして、凹凸型路面標示や注意喚起看板の設置、速度超過及び漫然運転への対策を行いました。また、渋滞対策による渋滞損失時間の減少や車両性能の向上などにより、4.5 件/億台キロとなり、目標を達成しました。



【死傷事故率の推移】

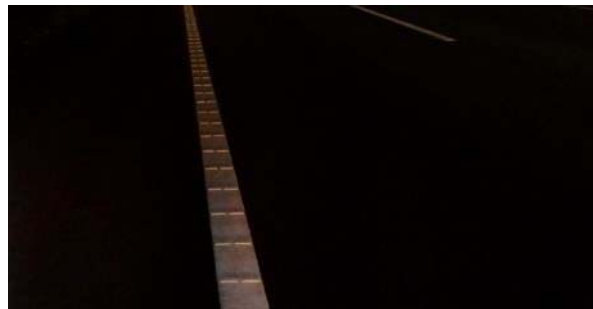


### ○平成 29 年度の主な取り組み

漫然運転や反対車線への飛出しによる交通事故を防止するため注意喚起として、導流レーンマーク、凹凸型路面標示、注意喚起看板、矢羽版、反射テープなどの対策を推進しました。



【導流レーンマーク】



【凹凸型路面標示】



【注意喚起看板】



【矢羽板および反射テープ】

### ○平成 30 年度及び中期目標設定の考え方

平成 30 年度目標値は、暫定2車線区間の飛出し事故対策、導流レーンマークなどの安全対策等を実施することにより、近年の死傷事故率の減少を考慮し、近年で最も死傷事故率が減少した平成 29 年度の実績値 4.5 件/億台キロ以下と設定しています。中期目標値は平成 30 年度目標と同等の管理レベルを設定しています。

## 2-2. 車限令違反車両

過積載車両による道路構造物への影響を軽減し、安全な交通を確保するため、効果的な車限令違反車両の指導・取締りを実施しました。

なお、次の取締り状況を表す指標を設定し効果的な取締りを実施しています。

### 【アウトカム指標】

【指標：車限令違反車両取締】 〔単位：回、台、件〕 高速道路上で実施した車限令違反車両取締における	取締実施回数	引込み台数	措置命令件数	即時告発実施件数	
・取締実施回数	平成28年度実績値	1,495回	13,535台	2,199件	3件
・引込み台数	平成29年度実績値	1,585回	12,960台	2,311件	1件
・措置命令件数	平成30年度目標値	1,530回	一台	一件	一件
・即時告発実施件数	中期目標値※1 (平成33年度)	1,530回	一台	一件	一件

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

### 【実効性を高めるための取り組み】

#### ■従前からの取組み

#### ○警察、運輸局等との連携

- ・取締りの実効性を向上させるため、関係機関と連携した取締りを定期的に実施しました。
- ・警察機関協力のもと、本線走行車両をターゲットとした休憩施設への全車引込みによる取締りを実施しました。

#### ○他道路管理者との同時取締りの実施

- ・並行区間等における他道路管理者との同時取締りによる効率的な取締りを実施しました。

#### ○複数の車限隊による合同取締り（大規模取締り）の実施

- ・複数の車限隊による合同取締りのほか、警察機関、運輸機関、国土交通省(国道事務所)、自治体、中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)との一都三県での同時・合同の大規模取締りや、隣接する道路会社・支社間連携による広域的な複数箇所同時取締りを実施しました。



【休憩施設への全車引込みによる取締り】



【国道事務所との同時取締り(国道側での取締り)】

### ○車限令違反者に対する再発防止指導の実施

- ・悪質違反者を対象とした「車両制限令違反者講習会」を各支社単位で開催し、違反者に対する再発防止指導を実施しました。
- ・この講習会には違反した運転手が属する会社の運行管理者等の責任者に出席願い、違反した経緯の確認と再発防止策の提案をしていただき、再犯防止や法令遵守に努めさせるきっかけを与える場としています。それでもなお、違反を繰り返す会社等に対しては、大口・多頻度割引の割引停止等の措置を講じることになります。
- ・平成 29 年度からの車限令違反者に対する取り組み強化にかかる周知・一層の安全走行啓発についても合わせて実施しました。

### ○措置命令の厳格運用

- ・機構及び高速道路6会社では、道路法令違反の抑止を目的として、悪質な違反者に対しては、取締実施場所又は当該違反者の出発地等において、積荷を適量まで軽減させる「積荷の軽減措置」を命じています。



【違反車両を出発地まで戻し、積荷の軽減措置を実施している様子】

### ○即時告発の実施

- ・機構と連携し、車両総重量の実測値が車両制限令に定める基準を2倍以上超過していた極めて悪質な違反者を警察機関に告発しました。(平成 29 年度は 1 件実施)

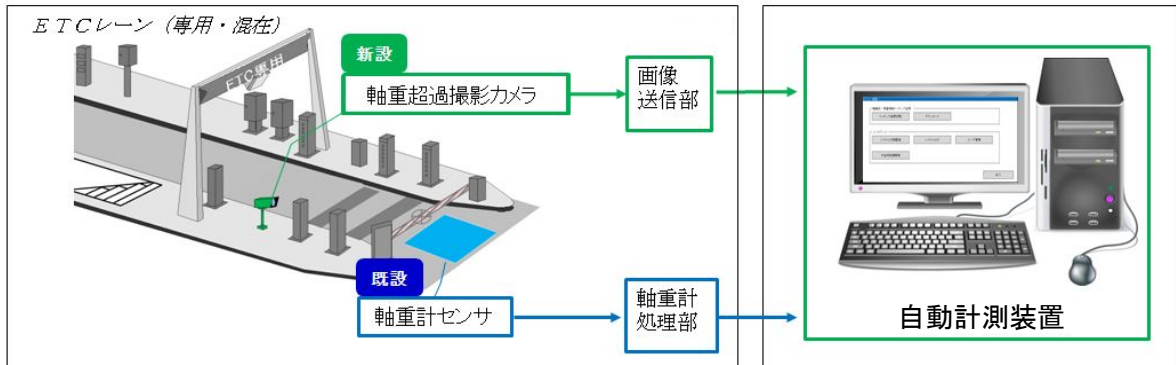


### ○是正指導の実施

- ・道路法令違反の再発防止を目的として、機構と高速道路6会社で連携し、悪質な違反者への対面指導を実施しました。

## ○自動計測装置（違反者を捕捉するシステム）の整備

・軸重計データと軸重超過撮影カメラ記録を活用し、重量超過車両を捕捉するシステムの整備を順次進めており、平成 27 年度からは、常習的に重量超過を行っている者に対し、指導警告を行う取り組みを始めました。当該システムを各所に展開・活用し、違反車両の撲滅に努めていきます。

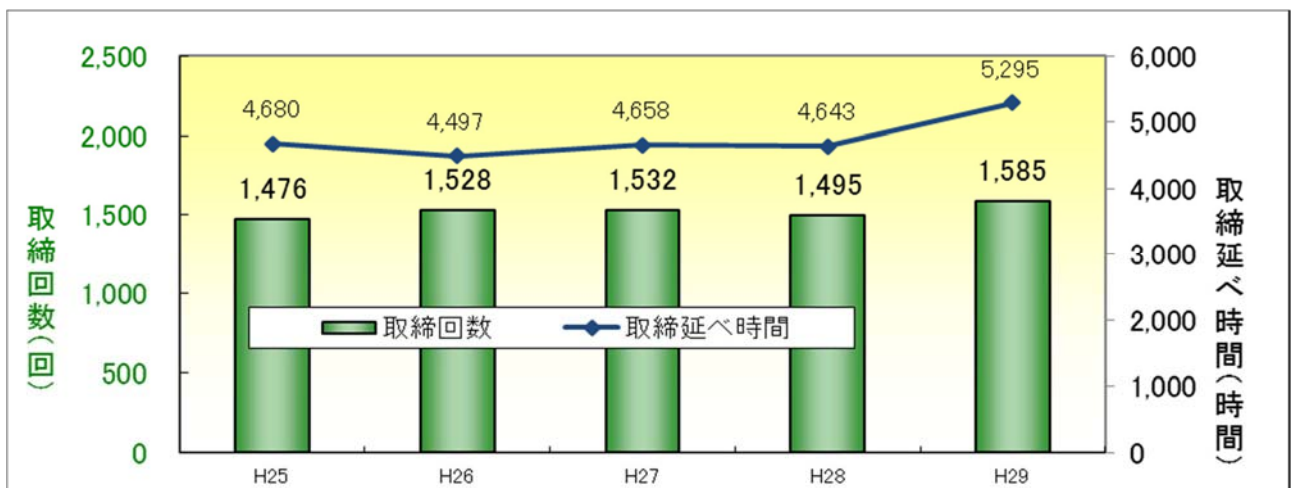


### 【車限隊の概要と過去からの取締等実績】

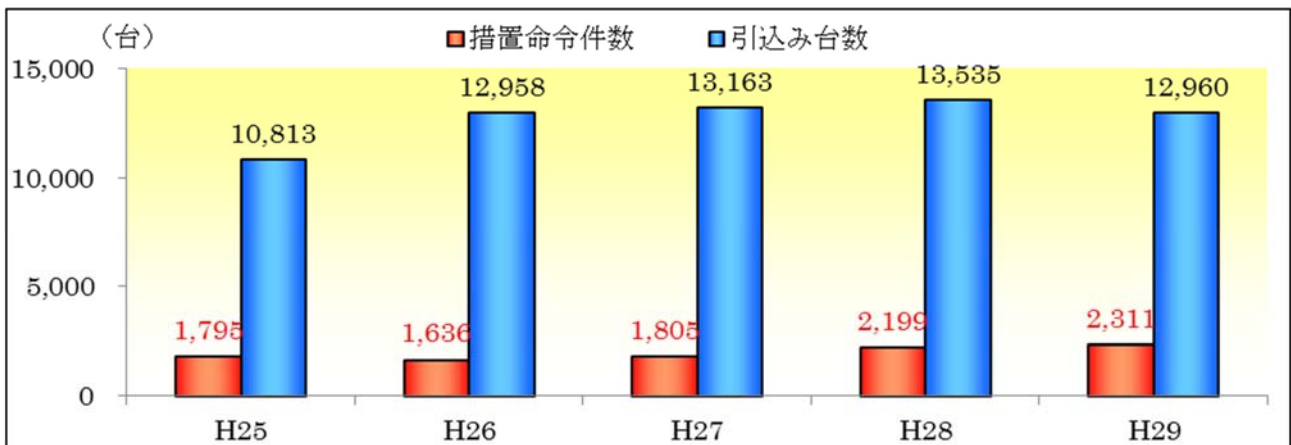
設置事務所	取締実施エリア
旭川(※4)	北海道支社管内の道路 非冬期間(5月～9月)
盛岡(※4)	東北支社管内北部の道路 非冬期間(5月～10月)
仙台	東北支社管内南部の道路
加須	東北道、常磐道等的那須、宇都宮、加須、三郷、谷和原、水戸管内の道路
千葉	東関東道等の千葉県内(千葉、市原、アクア管内)の道路、京浜管内の道路
所沢	関越道、上信越道等の所沢、高崎、佐久、長野管内の道路
長岡	新潟支社管内の道路

※4 旭川、盛岡については、車限隊組織ではなく、非冬期間に交通管理隊が取締りを実施

## ○取締回数と取締延べ時間の推移



## ○引き込み台数と車限令違反者への措置命令件数の推移



### ■新たな取組み

#### ○車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（平成 29.4～）

高速道路6会社では、重量超過等の違反が後を絶たず、道路を著しく損傷させる要因となっていることを踏まえ、道路構造物の保全、道路法令違反抑止及び安全走行の啓発を目的として、違反車両に対する徹底した指導取り締まりとあわせ、以下のとおり、高速道路6会社各々の大口・多頻度割引制度において、車両制限令違反者に対する割引停止措置等を見直しました。

### ●割引停止措置等の見直し内容

#### ①違反点数等の見直し

##### 1) 【即時告発】悪質な違反者（重量が基準の2倍以上）に対する対応強化

平成28年度まで

即時告発の結果	措置（※）
有罪	割引停止
不起訴	—

平成29年4月1日～

即時告発の結果	措置（※）
有罪	即時告発をもって一部
不起訴	割引停止（1か月以上）

（※）即時告発の結果にかかわらず、違反に応じた点数は別途加算します。

##### 2) 【点数区分】措置命令等の発出基準に応じた違反点数区分の見直し

平成28年度まで

違反種別（※）	点数
指導警告	—
措置命令A	3点～15点
措置命令B又はC	5点～15点
即時告発相当	15点～30点

平成29年4月1日～

違反種別（※）	点数
指導警告	3点
措置命令A	5点
措置命令B又はC	15点
即時告発相当	30点

## ② 累積期間等の見直し

1) 違反点数の累積期間を3か月（現行）から2年間（平成29年4月1日～）に拡大  
平成28年度まで

累積期間	適用要件
3か月 (四半期)	高速道路6会社が指定する四半期において違反を繰り返した場合に適用



平成29年4月1日～

累積期間	適用要件
2年間	累積点数に応じて適用

### 2) 違反点数の累積

平成28年度まで

違反点数	措置内容
30点	講習会等による指導及び警告
上記に定める警告期間内に30点以上	一部割引停止又は一部利用停止
(※) 割引停止・利用停止は1年以内の期間を定めて設定	



平成29年4月1日～

累積違反点数	措置内容
30点	講習会等による指導
60点	一部割引停止（1か月）
90点	一部割引停止（2か月）
120点	一部利用停止（1か月）
150点	一部利用停止（2か月）

(※) ①1) の即時告発を行った場合は、累積違反点数にかかわらず、「一部割引停止（1か月以上）」を適用します。

## ③ 違反項目の見直し

1) 軸重超過に対する措置命令等の発出基準に応じた違反点数の設定

平成28年度まで

軸重超過	点数
指導警告	なし
措置命令B又はC	



平成29年4月1日～

軸重超過	点数
指導警告	3点
措置命令B又はC	15点

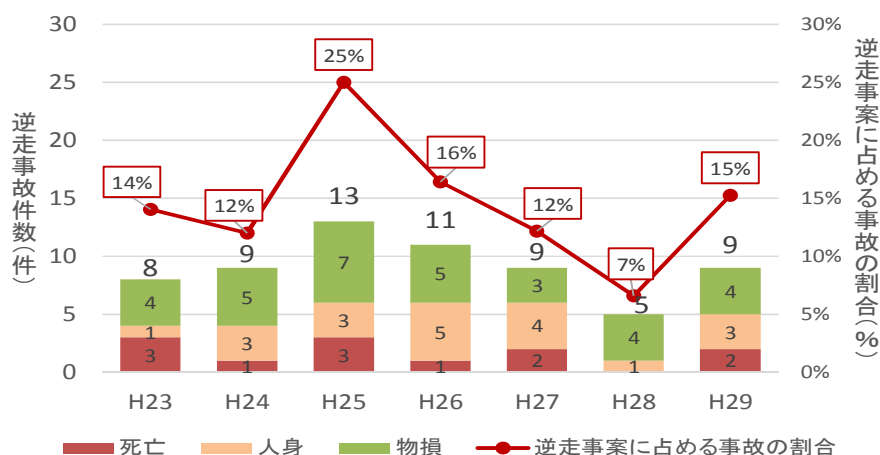
## ○平成30年度及び中期目標設定の考え方

平成30年度目及び中期目標はより効果的な取締手法の導入や悪質違反者への後方指導を継続・実施していき、取締り実施回数水準は維持するものとして設定しております。

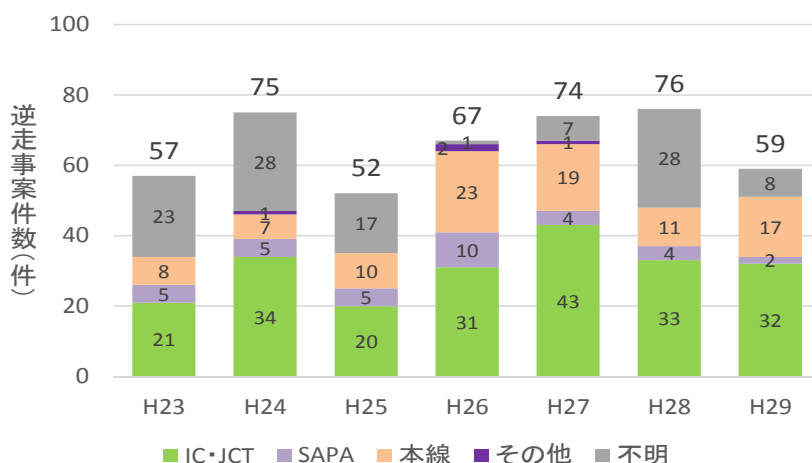
## 2-3. 逆走

高速道路における逆走は、第三者を巻き込んだ重大な事故につながる恐れがあるため、逆走防止対策に取り組んでいます。

平成23～29年の逆走事故件数は、平成25年の13件をピークに減少傾向でしたが、平成29年度は前年より増加し9件でした。一方、逆走事案件数(交通事故または車両確保に至った件数)は、前年より2割程度減少し59件となりました。



【逆走事故件数の推移】



【逆走事案件数の推移】

### 【アウトカム指標】

【指標: 逆走】	逆走事故件数	逆走事案件数
〔単位: 件〕(暦年集計)		
逆走事故件数: 逆走による事故発生件数	平成28年度 実績値 5件	76件
逆走事案件数: 交通事故または車両確保 に至った逆走事案件数	平成29年度 実績値 9件	59件
※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。	平成30年度 目標値 3件	55件
	中期目標値※1 (平成33年度) 0件	50件

## ○平成 29 年度の主な取り組み

平成 26 年度からインターチェンジやサービスエリア・パーキングエリアなど逆走の発生しやすい場所全 772 箇所が平成 29 年度で完了しました。

- ① 本線合流部におけるUターン対策の強化(ラバーポールの新設、延伸など)
- ② 矢印路面標示や注意喚起看板の視認性の向上(大型化、高輝度化など)
- ③ ダイヤ・ハーフダイヤ形式ICの出口部の誤進入対策(進入禁止看板、矢印板など)
- ④ 平面 Y 型 IC の交差点の誤進入対策(カラー舗装、案内標識など)

このほか、逆走技術公募の現場検証及び「無くそう逆走」をキーワードとした全国的な啓発活動を実施しました。



【①本線合流部の対策】



【④平面 Y 型 IC の対策】



【逆走公募技術の現場検証】



**逆走は命にかかわる危険行為です。**  
—— 逆走しない、させない、事故にしない ——

【「無くそう逆走」をキーワードにした啓発】

## ○平成 30 年度及び中期目標設定の考え方

国土交通省が掲げる 2020 年までに高速道路の逆走事故をゼロにするという目標達成に向け、平成 30 年度目標値は過年度の逆走事故発生数等を考慮し、目標を設定しています。中期目標は今後の諸対策の効果を勘案し設定しています。



## 2-4. 人等の立入事案件数

高速道路等の自動車専用道路における人等の立入りは、重大な事故につながる恐れがあるため、立入防止対策に取り組んでいます。

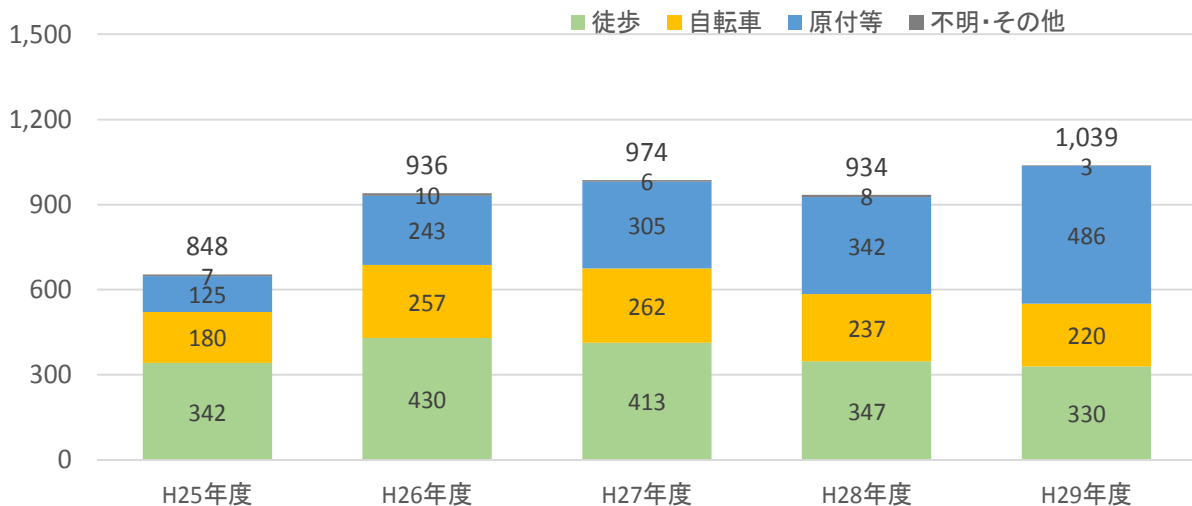
平成 25～29 年度の人等の立入事案件数(高速道路上での歩行者・自転車・原付バイク等の保護・事故件数)は毎年約 950 件発生し近年は増加傾向となっており、平成 29 年度は1,000件を超える立入事案が発生しました。

立入手段について前年度と比べると、徒歩及び自転車等による立入事案は微減したものの、原付バイク等の立入が増加しています。

### 【アウトカム指標】

<b>【指標：人等の立入事案件数】</b> <b>〔単位：件〕</b> 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護された事案の件数	平成 28 年度 実績値	934 件
	平成 29 年度 実績値	1,039 件
	平成 30 年度 目標値	850 件
	中期目標値 <sup>※1</sup> (平成 33 年度)	770 件

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。



### ○平成 29 年度の主な取り組み

インターチェンジの出入り口など、人の立入が発生しやすい場所において、進入禁止看板・路面標示・歩行者進入禁止ポールなどの対策を実施しています。特に立入の多いインターチェンジでは、赤外線カメラによる監視センサを設置しています。



【IC 入口部の路肩に設置した進入禁止ポール、進入禁止看板、通行禁止路面標示】



【赤外線カメラによる監視センサ】

### ○平成 30 年度及び中期目標設定の考え方

平成 32 年度、平成 33 年度において事案件数 770 件という目標達成に向け、平成 30 年度目標値及び中期目標値は過年度の実績から段階的に減少させる目標を設定しています。

## 2-5. ガソリンスタンドの空白区間

会社は、高速道路上でのガソリンスタンド空白区間における燃料切れを防止するため、国土交通省と連携し、150kmを超えるすべてのガソリンスタンド空白区間を解消することを目指しています。

### 【アウトカム指標】

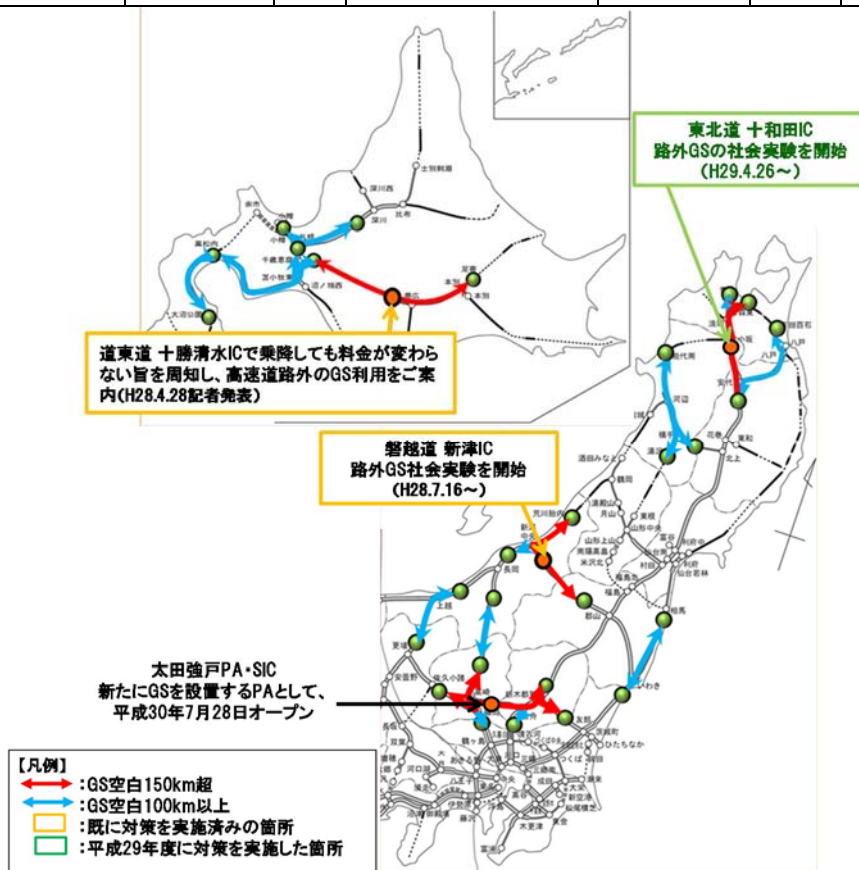
【指標:ガソリンスタンドの空白区間】 〔単位:区間〕 隣接するガソリンスタンド間の距離が 150kmを超える区間数 下段( )内は他の高速道路会社を跨ぐ空白区間		150km 超区間	100km 超区間
	平成 28 年度 実績値	7 区間 (0 区間)	36 区間 (0 区間)
	平成 29 年度 実績値	6 区間 (0 区間)	34 区間 (0 区間)
	平成 30 年度 目標値	0 区間 (0 区間)	—
	中期目標値※1 (平成 33 年度)	0 区間 (0 区間)	—

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

平成 29 年度は、会社管内に 7 区間存在する 150km を超えるガソリンスタンド空白区間のうち、下表・図に示す東北道の 1 区間を、十和田 IC における路外給油サービス※5の実施により解消しました。

※5 指定ガソリンスタンドでの給油のため、指定 IC から一時退出した場合には、目的地まで連続して走行した場合と同額とする料金調整を実施(長距離減額は継続)(ETC 車限定)

No.	路線名	地点名		路線名	地点名	上下	解消方法
1	東北自動車道	青森東 IC	～	東北自動車道	岩手山 SA	下り	路外給油サービス実施 (十和田 IC)



【150km を超えるガソリンスタンド空白区間の解消状況】

## **○平成 30 年度及び中期目標設定の考え方**

北関東道 太田藪塚 IC～太田桐生 IC 間に太田強戸パーキングエリア・スマートインターチェンジが平成 30 年 7 月 28 日(土)15 時にオープンします。これにより、会社管内における 150km を超えるガソリンスタンド空白区間は、すべて解消となります。

### 3. 道路保全

#### 3-1. 快適走行路面率

安全で快適な高速道路を提供するために「管理の仕様書」に基づき健全な舗装路面の確保に努めています。安全かつ乗り心地の良い舗装路面を維持するため、調査・点検結果等に基づき劣化した路面を計画的に補修・更新することとし、下記に示す指標により舗装の補修実施状況を確認しています。

##### 【アウトカム指標】

<b>【指標：快適走行路面率】</b> <b>〔単位：％〕</b> <b>快適に走行できる舗装路面の車線延長</b>  期末における路面補修目標値 <sup>※6</sup> を下回っている箇所及び早期に補修目標値に到達する恐れのある箇所を要補修箇所とし、それ以外の健全な舗装路面延長を舗装路面の全体母数で割って算出 ※6 管理の仕様書に記載	平成 28 年度 実績値	96.9%
	平成 29 年度 実績値	95.5%
	平成 30 年度 目標値	96.2%
	中期目標値 <sup>※1</sup> (平成 33 年度)	96.2%

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

#### ○平成 29 年度の達成状況

平成 29 年度は 437km・車線の舗装補修を計画し、目標値を 96.3%と設定しました。当年度中に要補修延長の見直しを行い、当初計画 437 km・車線に対し 497 km・車線の補修を実施しました。

年度	期末車線総延長 (km 車線) L	当年度に把握した早期に補修が必要な延長			当年度補修量 B	次年度の新たな補修必要延長 期末に補修が必要と判断 C	道路構造物保全率(舗装) (L-(A-B+C))/L	補修に要した費用 <sup>※7</sup> 億円(税抜き)	
		期首に把握 a	期中での見直し b	A (=a+b)				計画管理費 舗装補修	修繕費 舗装修繕
H28 実績	14,008	480	+61	541	541	437	96.9%	109	109
H29 目標	14,008	437	0	437	437	519	96.3%	—	—
H29 実績	14,059	437	+60	497	497	628	95.5%	118	92

※7 応急補修に要した費用や当該対象舗装以外の予防保全として補修・補強した費用を含む



【快適走行路面率の推移】

## ○平成 29 年度の主な取り組み



損傷部の補修  
北陸道 長岡JCT～中之島見附IC



損傷部の補修  
秋田道 横手IC～大曲IC

## ○平成 30 年度及び中期目標設定の考え方

平成 30 年度は、引き続き快適な路面を確保するため、路面性状調査結果等から路面のわだち掘れ、段差及びクラックの発生状況を把握し補修目標値を超えない時期に補修するという考えのもと約 628km・車線の舗装補修を計画し、目標値を 96.2%と設定しています。また中期目標値は、平成 30 年度目標と同程度の管理レベルとしています。

年度	期末 車線 総延長 (km 車線) L	当年度に把握した早期に 補修が必要な延長			当年度 補修量 B	次年度の新たな 補修必要延長 期末に補修が必 要と判断 C (予測値)	道路構造物保全率 (舗装) (L-(A-B+C))/L
		期首 に把握 a	期中での 見直し b	A (=a+b)			
H30 目標	14,169	628	0	628	628	542	96.2%

## 4. 地域連携

### 4-1. 一般道から SA 等への歩行者出入口設置数

ユニバーサルデザインを取り入れ誰もが安心して快適に利用できる休憩施設を整備しています。

営業施設の改築等に合わせつまずきや転倒を防止するための段差解消(バリアフリー化)や高速道路を利用されるお客さまへのサービスだけでなく、地域活性化等に向けた取り組みとして、一般道から休憩施設に入出りできる歩行者出入口の整備を進めています。

#### ○平成 29 年度の取り組み

- ・15 箇所の歩行者出入口を設置し、83 箇所となりました。

#### 【アウトカム指標】

【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 SA 等の数	平成 28 年度 実績値	68 箇所
	平成 29 年度 実績値	83 箇所
	平成 30 年度 目標値	94 箇所
	中期目標値 <sup>※1</sup> (平成 33 年度)	107 箇所

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

- ・出入口(ウォークインゲート)設置状況(東北道 滝沢 PA(上り線))



【設置前】



【設置後】

#### ○平成 30 年度及び中期目標設定の考え方

平成 30 年度目標値は休憩施設の周辺状況、地域の要望や利用者ニーズを踏まえ、目標を設定しています。

## 4-2. 占用

高速道路の高架下の占用は、昭和40年の道路局長通達等により、抑制の方針が取られてきましたが、平成17年以降は、高架下占用の要件緩和が順次進められてきています。

平成27年度からの占用入札制度と合わせ、高架下空間の開放が進められる一方、橋脚により支えられている道路の下という特殊な空間であることから、高速道路の実態管理を行っている会社の役割も自ずと高まることとなり、高架下占有者向けの点検管理要領を定めたほか、高架下の占用申請に対して道路管理上支障が無いかどうかを確認するなどの対応を行ってきています。

平成29年度においても、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を行いました。

### 【アウトカム指標】

<b>【指標：占用】</b> 〔単位：件、百万円〕 道路の ・占用件数 ・道路占用による収入 ・占用入札制度により、占用が許可された件数		占用件数	道路占用による収入	入札占用件数
	平成28年度 実績値	4,366 件	328 百万円	0 件
	平成29年度 実績値	4,396 件	348 百万円	2 件
	平成30年度 目標値	4,362 件	334 百万円	1 件
	中期目標値 <sup>※1</sup> (平成33年度)	4,362 件	334 百万円	4 件

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

### ・高架下占用の状況



【横浜横須賀道路高架下(駐車場として活用)】



【京葉道路高架下(公園として活用)】

### ○平成30年度及び中期目標設定の考え方

平成30年度目標値及び中期目標値は過年度の占用件数等を考慮し、目標を設定しています。



### 4-3. SA・PAの地元利用日数

高速道路のSA・PAにおいて、高速道路を利用されるお客さまへのサービスに加え、地域振興や地域活性化につながるよう、自治体等(以下、「地元」という)の要望等を踏まえ各種イベント等を実施しています。平成29年度は地元と連携したイベント開催の増加等の結果、前年度より地元利用日数が増加しました。

#### 【アウトカム指標】

<b>【指標：SA・PAの地元利用日数】</b> <b>〔単位：日数〕</b> 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数	平成28年度 実績値	1,973日
	平成29年度 実績値	2,215日
	平成30年度 目標値	1,960日
	中期目標値 <sup>※1※3</sup> (平成33年度)	7,840日

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

※3 平成30年度～平成33年度の累計値。



【福島県観光誘客イベント(東北道・常磐道のSAで実施)】



【特産品の販売・観光PR(道東道のSAPAで実施)】

#### ○平成30年度及び中期目標設定の考え方

平成30年度目標値及び中期目標値は過去の実績を踏まえ、目標を設定しています。

## 5. その他

### 5-1. インセンティブ助成

インセンティブ助成制度とは、高速道路会社が、高速道路の新設・改築、修繕または特定更新等工事に関する工事に要する費用を創意工夫により縮減できた場合には、機構に対し、助成金の交付を申請することができる制度です。

#### 【アウトカム指標】

【指標：インセンティブ助成】 〔単位：件、百万円〕 新設・改築、修繕、特定更新等工 事におけるインセンティブ助成 ・認定件数 ・交付件数 ・交付額		認定件数	交付件数	交付額
	平成 28 年度 実績値	5 件	8 件	243 百万円
	平成 29 年度 実績値	2 件	3 件	51 百万円
	平成 30 年度 目標値	6 件	—	—
	中期目標値 <sup>※1※3</sup> (平成 33 年度)	24 件	—	—

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

※3 平成30年度から平成33年度の累計値

・平成 29 年度は新たに 2 件の認定を獲得しました。経営努力内容については下表のとおりです。

経営努力内容	区分
北海道横断自動車道(余市 IC～小樽 JCT)の協議による 橋長等の見直しによる縮減	新設・改築
東北自動車道(福島 JCT)の早期供用	新設・改築

#### ○平成 30 年度及び中期目標設定の考え方

平成 30 年度目標値は新設・改築事業で 5 件、修繕・特定更新等工事で 1 以上の計 6 件の認定を目標としています。中期目標値は毎年6件の認定を目標として設定しています。

平成 29 年度実績及び平成 29 年度以降の目標値一覧

指標名称		H28 実績値	H29 実績値	H30 目標値	中期目標値 <sup>※1</sup> (平成 33 年度)	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さまの満足度(5段階評価)	3.5 ポイント	3.6 ポイント	3.6 ポイント	3.6 ポイント	快適な路面を保つための舗装補修、付加車線設置等の渋滞対策や休憩施設のトイレ改修などを継続的に取り組んだことにより目標を達成しました。引き続き、渋滞対策や工事による通行止や交通規制時間短縮に取組む等、更なる向上を目指します。
	<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	1,045 百万台	1,054 百万台	1,072 百万台	1,086 百万台	多様な企画割引の実施等の高速道路の利用促進のための取組みや圏央道の新規供用の効果により利用台数は増加しました。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ります。
	<b>本線渋滞</b>					
	<b>渋滞損失時間</b> [単位:万台・時間/年] (暦年集計) 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間	604 万台・時間/年	651 万台・時間/年	593 万台・時間/年	555 万台・時間/年	京葉道路(上り線)幕張 IC 及び花輪 IC の加減速車線の延伸事業の実施など、渋滞対策事業を推進したものの、混雑期間の好天等により交通集中の影響が大きく、本線渋滞損失時間は増加しました。また、京葉道路の千葉東 JCT 付近でピンポイント渋滞対策に新たに着手しました。引き続き、付加車線事業等の渋滞対策を行い、効果的かつ効果的な渋滞対策を行っていきます。
<b>ピンポイント渋滞対策箇所</b> [単位:箇所] ピンポイント渋滞対策実施箇所 上段は新規箇所数 中段()内は対策実施箇所数 下段[]内は完了箇所数	3 箇所 (5 箇所) [0 箇所]	1 箇所 (6 箇所) [1 箇所]	0 箇所 (-箇所) [-箇所]	3 箇所 (-箇所) [-箇所]		

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

指標名称		H28 実績値	H29 実績値	H30 目標値	中期目標値※1 (平成33年度)	コメント
お客さま視点	<b>路上工事</b>					
	<b>路上工事による渋滞損失時間</b> [単位:万台・時] (暦年集計) 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	14万台・時	23万台・時	23万台・時	23万台・時	工事規制の統合を考慮した 発注計画の立案や工事工程 の調整等により車線規制件数 の削減に努めましたが、特定 更新等工事の増加等に伴 い、工事渋滞損失時間、交 通規制時間は増加しました。 引き続き、お客さまへの影響 が最小限となるように、工事 の集約等による取組みを行っ ていきます。
	<b>交通規制時間</b> [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	90時間/km	111時間 /km	99時間/km	99時間/km	
	<b>通行止め時間</b> [単位:時間] 単位営業延長(上下線別)あたりの雨、雪、事 故、工事等に伴う年間通行止め時間	29時間	53時間	48時間	48時間	降雪量が前年度に比べ増加 し、平成30年2月、3月の北 海道・東北地方の寒波の影 響により、広範囲に及ぶ長時 間の通行止めが発生したこと に加え、対面通行区間におけ るワイヤロープ等の安全対策 工事の影響により、通行止め 時間が増加しました。引き続 き、工事による通行止めを最 小限に留める等、通行止め時 間の減少に努めます。
		災害・悪天候:5	災害・悪天:16			
		事故・その他:6	事故・その他:6			
			工事:18	工事:31		
<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 利用台数の割合	11.6%	15.7%	19.1%	29.4%	ETC2.0割引に加え、車載 器購入助成キャンペーン等の 効果により、利用率が増加し ました。引き続き、普及促進 に向けて広報活動等を実施し ます。	
<b>企画割引</b>						
<b>販売件数</b> [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	108千件	241千件	246千件	1,071千件※3	企画割引の発展的な統合・ 統一化によるブランド強化を 図ったことに加え、認知向上 に向けた広報活動を行ったこ となどに伴い、販売件数、実 施件数は増加しました。引き 続き、地域連携、観光振興、 インバウンド対策に寄与する とともにお客さまが利用しやすい 企画割引の提供に努めます。	
<b>実施件数</b> [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	7件	10件	10件	40件※3		

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

※3 平成30年度～平成33年度までの累計値

指標名称		H28 実績値	H29 実績値	H30 目標値	中期目標値※1 (平成33年度)	コメント
交通安全	<b>死傷事故率</b> [単位:件/億台キロ] (暦年集計) 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故 件数	4.7 件/億台 キロ	4.5 件/億台 キロ	4.5 件/億台 キロ	4.5 件/億台 キロ	車線逸脱防止のための凹 凸路面標示や注意喚起看 板等の交通安全対策を実 施したこと等により死傷事 故件数が平成28年度に比 べ減少したことなどにより、 目標を達成した。引き続き 安全対策の推進に努めて いきます。
	<b>車限令違反車両取締</b>					
	<b>取締実施回数</b> [単位:回] 高速道路上で実施した車限令違反車両 取締実施回数	1,495 回	1,585 回	1,530 回	1,530 回	違反傾向を分析し、効果的 な取締箇所の選定などの 取組みにより、取締実施回 数及び措置命令件数は増 加しました。 引き続き、軸重データ等の 活用により、重量超過等の 違反車両の効率的な取締 や悪質違反者の再発防止 等に積極的に取り組んでい きます。
	<b>引込み台数</b> <b>措置命令件数</b> <b>即時告発実施件数</b> [単位:台、件] 高速道路上で実施した車限令違反車両 取締における 上段は引込み台数 中段( )内は措置命令件数 下段[]内は即時告発実施件数	13,535 台 (2,199 件) [3 件]	12,960 台 (2,311 件) [1 件]	—	—	
	<b>逆走</b>					
	<b>逆走事故件数</b> [単位:件] (暦年集計) 逆走による事故発生件数	5 件	9 件	3 件	0 件	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等の 逆走事案削減の取組み を実施したことにより、逆走 事故件数は増加したもの の、逆走事案件数は減少し ました。引き続き、効果的 な対策を検討し、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 します。
	<b>逆走事案件数</b> [単位:件] (暦年集計) 交通事故または車両確保に至った逆走事 案件数	76 件	59 件	55 件	50 件	
<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、保護された事案の件数	934 件	1,039 件	850 件	770 件	立入事案発生箇所の多い 箇所を中心に、高速道路 出入口部に進入禁止看板 や立入抑制ポール等の対 策を実施しましたが、平成 28年度より件数は増加しま した。引き続き、要因分析 を実施し、事案件数の減少 を目指します。	

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

指標名称		H28 実績値	H29 実績値	H30 目標値	中期目標値 <sup>※1</sup> (平成33年度)	コメント
交通安全	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の距離が100kmまたは150kmを超える区間数 下段()内はうち他の高速道路会社を跨ぐ空白区間数	150km超区間				東北自動車道 十和田ICにおける路外給油サービスの実施により、1区間の150kmを超えるガソリンスタンド空白区間が解消となりました。平成30年度は150km超区間の解消を目指します。
		7区間 (0区間)	6区間 (0区間)	0区間 (0区間)	0区間 (0区間)	
		100km超区間				
		36区間 (0区間)	34区間 (0区間)	—	—	
道路保全	快適走行路面率 [単位: %] 快適に走行できる舗装路面の車線延長比率	96.9%	95.5%	96.2%	96.2%	路面のわだち掘れやひび割れ等の調査や現地調査等に基づき、要補修箇所約497km・車線の舗装を補修し、目標を達成しました。引き続き、計画的に舗装補修を実施していきます。
地域との連携	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数	68箇所	83箇所	94箇所	107箇所	平成29年度は東北道滝沢PAなど15箇所出入口を新設しました。平成30年度は東北道 蓮田SA等で出入口を設置する予定です。
	占用					
	占用件数 [単位: 件] 道路占用を実施している件数	4,366件	4,396件	4,362件	4,362件	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ました。占用件数及び占用料収入については平成28年度より増加しました。平成30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きます。入札占用は、対象となる占用要望2件について対応しました。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していきます。
	道路占用による収入 [単位: 百万円] 道路占用による収入	328百万円	348百万円	334百万円	334百万円	
	入札占用件数 [単位: 件] 入札入札制度により、占用が許可された件数	0件	2件	1件	4件 <sup>※3</sup>	
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	1,973日	2,215日	1,960日	7,840日 <sup>※3</sup>	地域の観光協会等に対して観光振興を図るPRイベント等で、SA・PAを活用いただけるよう積極的に働きかけたことなどにより、地元自治体と連携したイベント開催が増え、平成28年度より地元利用日数が増加しました。更なる地元利用に向けて、地元関係機関と調整を実施していきます。	

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

※3 平成30年度～平成33年度までの累計値

指標名称		H28 実績値	H29 実績値	H30 目標値	中期目標値 <sup>※1</sup> (平成33年度)	コメント
その他	<b>インセンティブ助成</b> [単位: 件、百万円] 新設改築・修繕・特定更新等工事におけるインセンティブ助成 上段は認定件数 中段()内は交付件数 下段<>内は交付額	5 件 (8 件) <243 百万円>	2 (3 件) <51 百万円>	6 件 (一件) <一百万円>	24 件 <sup>※3</sup> (一件) <sup>※3</sup> <一百万円>	平成29年度は、北海道横断道の「協議による橋長等の見直しによる縮減」等、新設改築2件が認定されました。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を目指していきます。

※1 中期目標の期間は平成30年度から平成33年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき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をもとに、平成33年度までの傾向により算出した参考値。

※3 平成30年度～平成33年度までの累計値