

# 高速道路管理に関するアウトカム指標等報告書

## 令和元(平成31)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、令和元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。

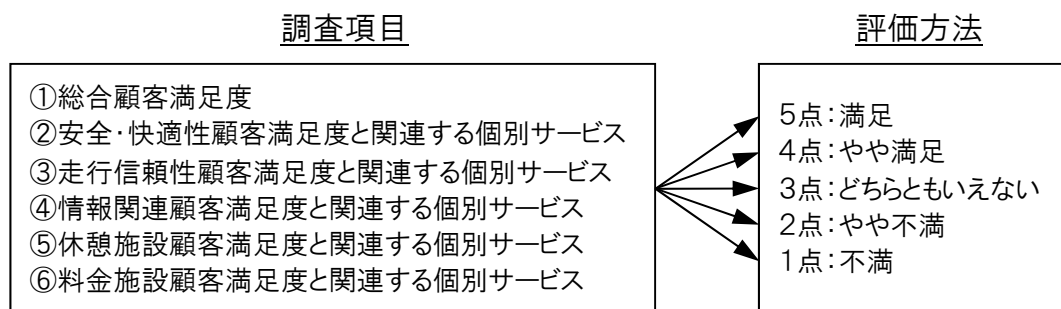
【アウトカム指標】

<b>【指標:総合顧客満足度】</b> <b>【単位:ポイント】</b> CS調査等で把握する維持管理に関するお客さまの満足度(5段階評価)	平成 30 年度 実績値	3.6 ポイント
	令和元年度 実績値	3.7 ポイント
	令和 2 年度 目標値	3.6 ポイント
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和 3 年度)	3.6 ポイント

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成 30 年度から令和 3 年度)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、令和 3 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。



- ・令和元年度調査時期:令和元年 11 月
- ・アンケートの有効サンプル数:4,905

(H22:3,138、H23:3,143、H24:3,136、H25:3,432、H26:3,396、H27:4,207、H28:4,621、H29:4,586、H30:5,219)

○令和元年度の達成状況

令和元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 30 年度実績と同じ 3.6 以上と設定しました。

令和元年度の実績値は 3.7 となり、安全性、走行信頼性、情報関連、休憩施設、料金施設すべての項目において上昇しました。特に、安全性における冬季走りやすさの項目と、走行信頼性における渋滞対策、工事による通行止・交通規制の項目において上昇が大きく、全体として昨年より 0.1 ポイント上昇し、目標を達成しました。

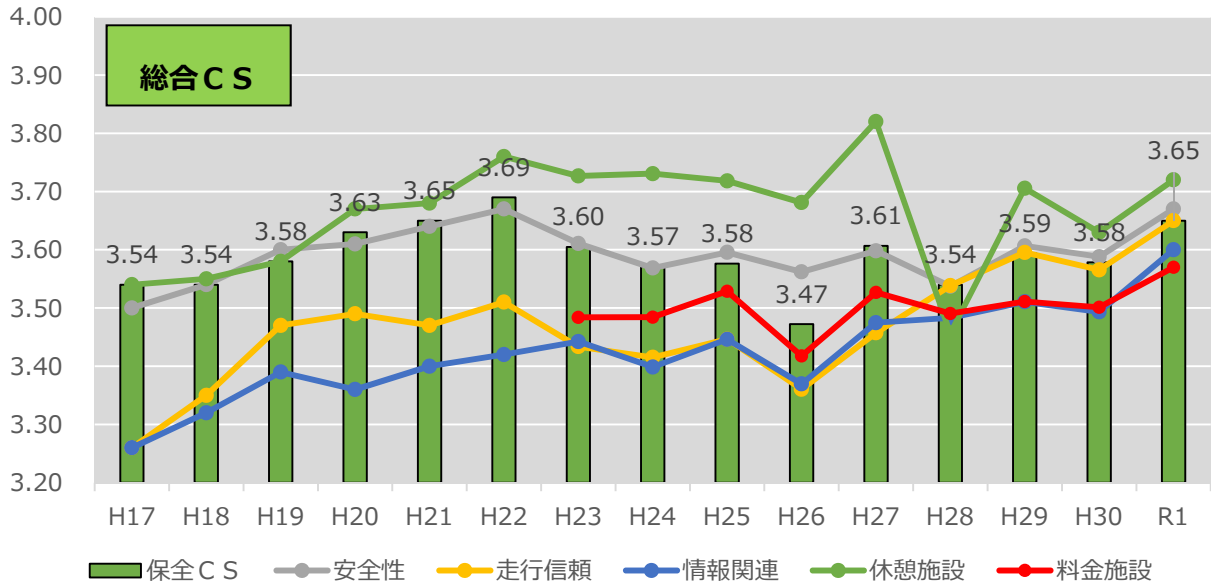
## ○令和元年度の各戦略CS値の詳細分析

### 【総合顧客満足度】

総合顧客満足度は約 3.7 となり、目標を達成しました。

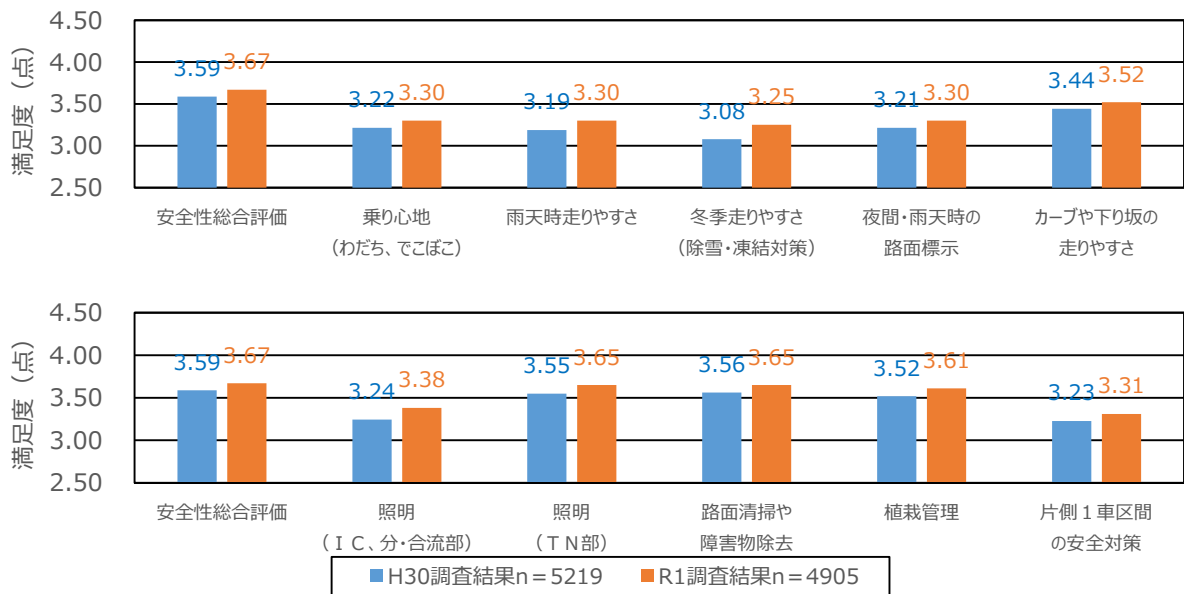
### 【戦略CS】

戦略CSは前年度と比較して全項目で上昇しました。



《安全性》 H30:3.59 ⇒ R1:3.67(+0.08)

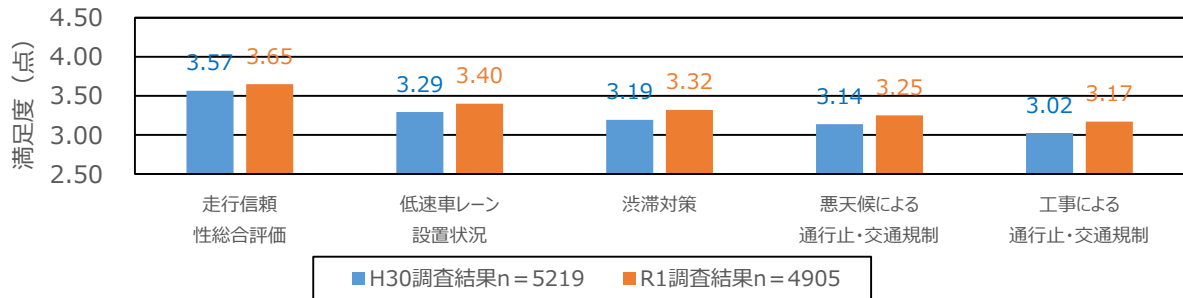
個別項目の評価は、平成 30 年度と比較して、全ての項目において上昇しました。特に、冬季走りやすさが大きく上昇しました。



安全快適性 CS 値の経年比較

《走行信頼性》 H30:3.57 ⇒ R1:3.65(+0.08)

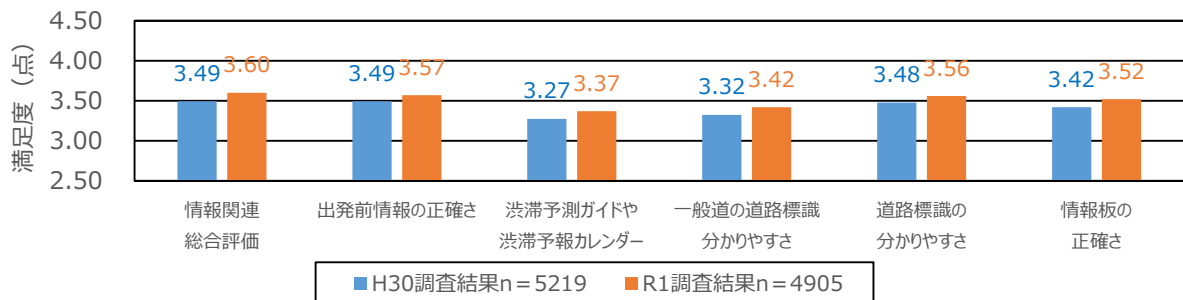
個別項目の評価は、平成 30 年度と比較して、全ての項目において上昇しました。特に、渋滞対策、工事による通行止・交通規制が大きく上昇しました。



走行信頼性 CS 値の経年比較

《情報関連》 H30:3.49 ⇒ R1:3.60(+0.11)

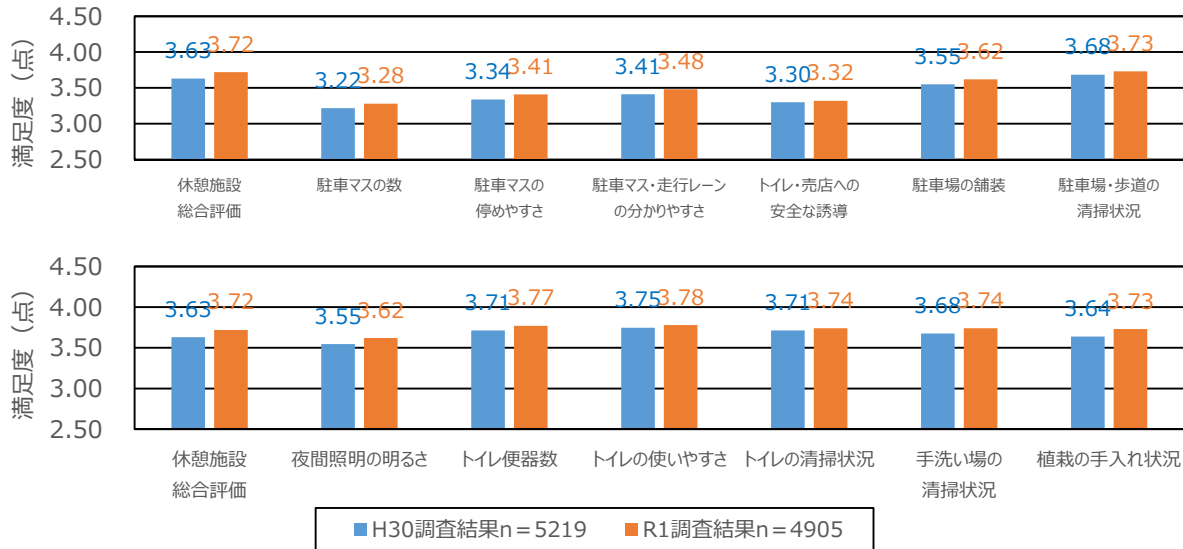
個別項目の評価は、平成 30 年度と比較して、全ての項目において上昇しました。渋滞予測の項目が他と比べ評価が低い状況となっています。



情報関連 CS 値の経年比較

《休憩施設》 H30:3.63 ⇒ R1:3.72(+0.09)

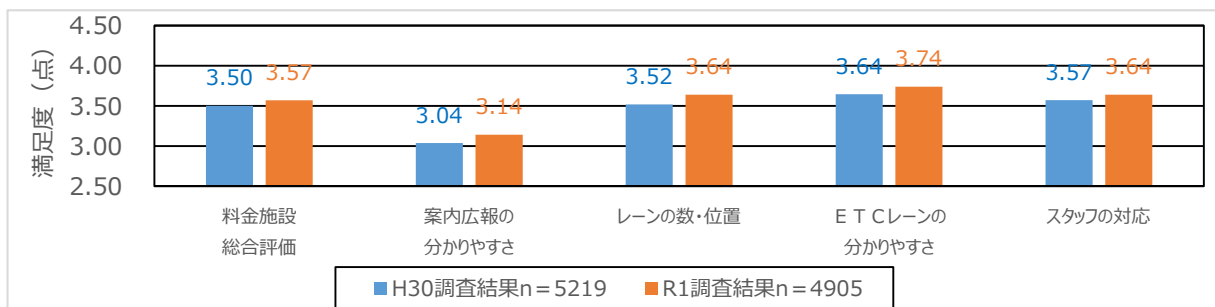
個別項目の評価は、平成 30 年度と比較して、全ての項目において上昇しました。駐車マスに関する項目が他と比べ評価が低い状況となっています。



休憩施設 CS 値の経年比較

《料金施設》 H30:3.59 ⇒ R1:3.67(+0.08)

個別項目の評価は、平成 30 年度と比較して、全ての項目において上昇しました。案内広報の項目が他と比べ評価が低い状況となっています。



料金施設 CS 値の経年比較

### ○令和 2 年度目標設定の考え方

中期計画に基づき、目標を設定しています。

## 1-2. 年間利用台数

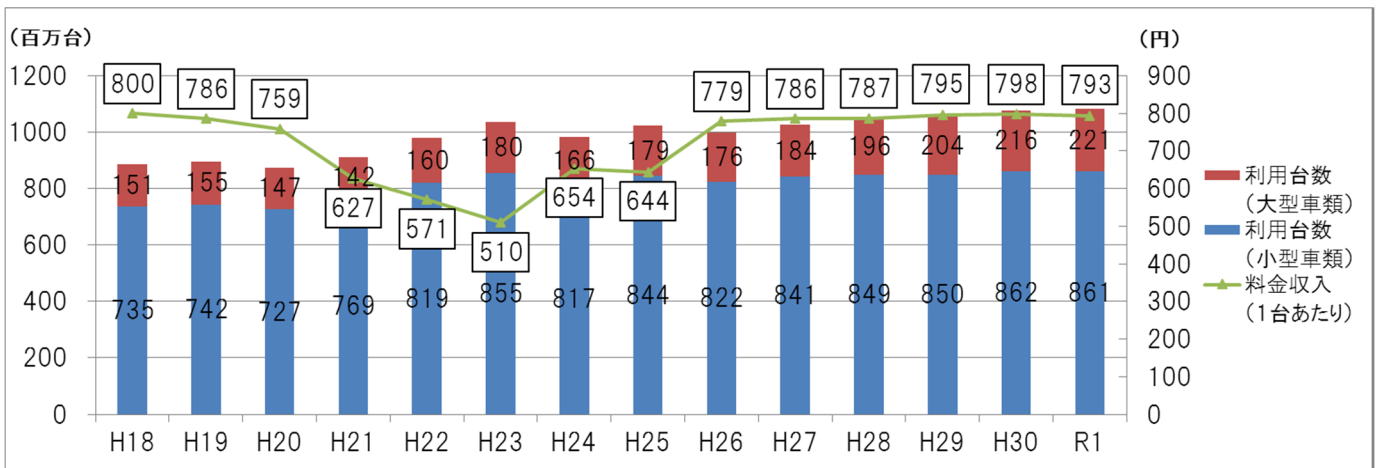
お客さまにご理解いただける多様な料金サービスの提供や質の高い接客を行い、高速道路を利用されるお客さまが増加するよう努めています。

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。令和元年度は、GW10 連休や大型車類の増加による増、台風 19 号による大雨及び新型コロナウイルス感染拡大の影響による減により、結果として年間利用台数は微増しました。

### 【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 30 年度 実績値	1,078 百万台
	令和元年度 実績値	1,081 百万台
	令和 2 年度 目標値	1,006 百万台
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和 3 年度)	1,086 百万台

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成 30 年度から令和 3 年度)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、令和 3 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】

### ○令和 2 年度目標設定の考え方

新型コロナウイルス感染症による影響を考慮し、R1 年度実績を踏まえ、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、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。平成26年以降は各種渋滞対策効果の発現により減少傾向でしたが、平成29年以降は首都圏ネットワーク整備に伴う交通量増加により増加傾向に転じています。

令和元年度は平成30年6月に開通した外環道の千葉県区間の影響等により、約88万台・時間に及ぶ増加となりました。今後もお客さまに安全で円滑な道路交通を確保するため、付加車線の設置やペースメーカーライトの導入による交通容量拡大等の対策を実施し、渋滞緩和に努めます。

#### 【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> 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間 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30年度実績値	791万台・時間／年
	令和元年度実績値	879万台・時間／年
	令和2年度目標値	668万台・時間／年
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和3年度)	555万台・時間／年

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成30年度から令和3年度)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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

#### ○令和元年の達成状況

令和元年の目標値は、平成30年実績を基に外部要因や各種対策効果を見込み781万台・時間/年と設定しましたが、令和元年の実績値は特に①交通集中渋滞の増加により879万台・時間/年と目標値を上回りました。

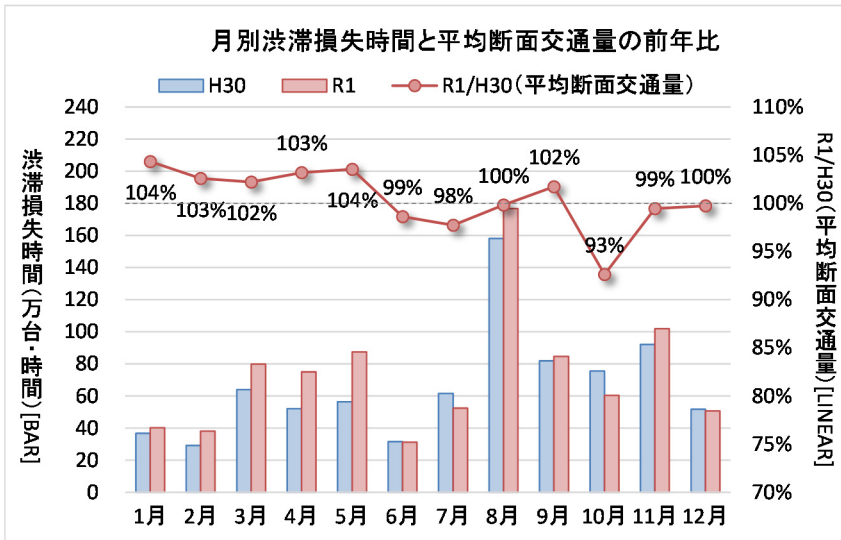
(万台・時間／年)

区分	H30年実績	R1年目標	R1年実績	具体内容
①交通集中渋滞	578.2	606.6	665.4	千葉外環開通による交通量増、GW10連休の影響
②工事渋滞	33.2	31.9	19.7	渋滞を伴う工事の減
③事故渋滞	130.3	102.6	134.1	前年と同等
④その他渋滞	48.9	39.8	59.6	TSMの影響
計	790.6	780.9	878.7	



## ○令和元年の渋滞要因分析

- ・平成30年6月に外環道千葉区間が開通した影響で、1～5月の渋滞損失時間が増加しました。
- ・路線別では外環道に加え、接続する京葉道路や東関東道で渋滞損失時間が大幅に増加しました。
- ・関越道は平成30年に運用を開始した付加車線の影響もあり、渋滞損失時間が減少しました。
- ・令和元年10月は台風の影響で交通量・渋滞ともに減少しました。



道路別渋滞損失時間

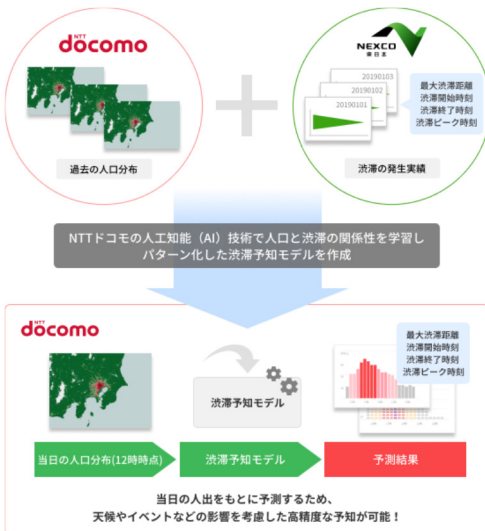
[単位：万台・時間]

	H30	R1	差
関越道	169	158	-11
東北道	154	155	1
外環道	101	144	43
京葉道路	93	108	15
東関東道	55	70	15
常磐道	59	63	4
圏央道	43	61	17
アクアライン	33	35	2
横浜3路線	44	49	5
その他	38	35	-3

## ○令和元年度の主な取り組み

- ・AI渋滞予知の関越道への展開

東京湾アクアラインで実証実験中の「AI渋滞予知」※1を2019年12月より関越道上り線の沼田IC～練馬ICに適用し、予測所要時間と予測交通需要の配信※2を開始しました。今後も引き続き効果検証を行うとともに、他路線への展開を含め本格導入に向けた検討を進めていく予定です。



【AI渋滞予知の概要】



【利用イメージ】

※1 AI渋滞予知はNTTグループのAI「corevo®」を構成する技術です。

※2 【NEXCO 東日本 | NTTドコモ】AI渋滞予知(実証実験)

([https://www.driveplaza.com/trip/area/kanto/traffic/ai\\_traffic\\_prediction.html](https://www.driveplaza.com/trip/area/kanto/traffic/ai_traffic_prediction.html))

## ○令和 2 年目標設定の考え方

新型コロナウイルス感染症の影響による低減に加え、京葉道路における付加車線設置等の渋滞対策による軽減を考慮し、目標を設定しています。

令和 2 年以降の主な渋滞対策の取組みは以下のとおりです。

- ・京葉道路(上り線)船橋 TB～武石 IC の付加車線設置
- ・京葉道路(上り線)千葉東 JCT 付近の付加車線設置
- ・関越道(上下線)高坂 SA 付近の加減速車線延伸
- ・関越道(上り線)嵐山 PA 付近の付加車線設置
- ・サグ部等におけるペースメーカーライト(自発光LED)の導入
- ・渋滞予測情報の発信強化

### 【R2 年度の目標値設定】

(万台・時間/年)

区分	内容	R1 実績	R2 目標
① 交通集中渋滞	京葉道路(上り線)の付加車線設置 R1 年 9～10 月の台風の影響考慮	665.4	491.6
② 工事渋滞	R2 年の特定更新工事等を考慮	19.7	17.9
③ 事故渋滞	過去実績を考慮	134.1	107.3
④ その他渋滞	過去実績を考慮	59.6	50.9
計		878.7	667.7

### ■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 (累計)
ピンポイント渋滞対策実施箇所	平成 30 年度 実績値	1 箇所	6 箇所	3 箇所
	令和元年度 実績値	0 箇所	4 箇所	3 箇所
	平成30年～令 和 2 年度の累 積目標値	1 箇所	—箇所	—箇所
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和 3 年度)	3 箇所	—箇所	—箇所

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成 30 年度から令和 3 年度)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、令和 3 年度までの傾向により算出した参考値。

## ○令和元年度の実績・主な取り組み

(対策実施中箇所[新規着手以外の箇所])

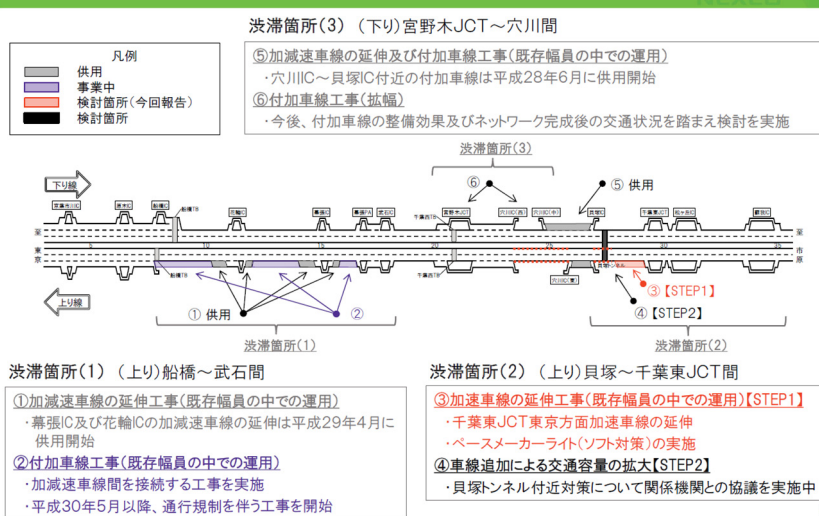
令和元年度は、対策実施中の4事業について推進を図りました。

- ・京葉道路(上り線)船橋～武石間の加減速車線接続事業を展開
- ・京葉道路(上り線)千葉東JCTの既存幅員内における加速車線延伸を展開
- ・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

## ○令和2年度目標設定の考え方

京葉道路(上り線)船橋～武石間の加減速車線接続事業の完了予定箇所として目標を設定しています。  
(対策完了予定箇所)

### 3. 渋滞対策の進捗状況



【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】

## 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を図りました。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。

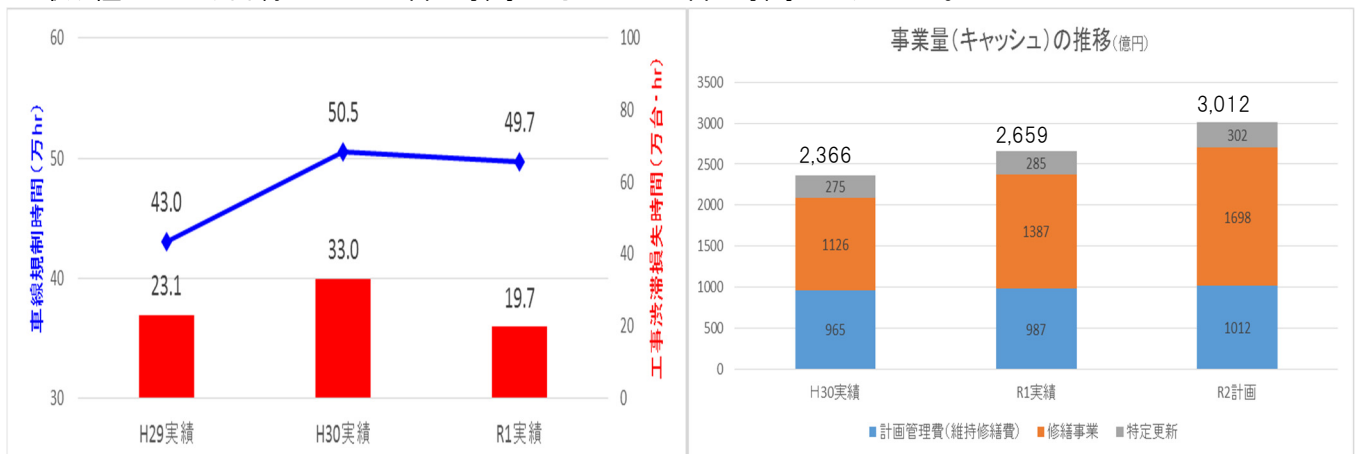
### 【アウトカム指標】

【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 30 年度 実績値	33 万台・時	131 時間/km
	令和元年度 実績値	20 万台・時	128 時間/km
	令和 2 年度 目標値	18 万台・時	113 時間/km
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和 3 年度)	23 万台・時	99 時間/km

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成 30 年度から令和 3 年度)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、令和 3 年度までの傾向により算出した参考値。

### ○令和元年度の達成状況

令和元年度の実績値は、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、交通規制時間は、目標の 99 時間/km に対し 128 時間/km となりましたが、工事渋滞損失時間は、下記に示す取り組みにより目標の 32 万台・時間に対し 20 万台・時間となりました。



【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】

### ○令和元年度の取り組み

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を実施しました。

### ○令和 2 年度目標設定の考え方

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取り組み、目標を設定しています。

## 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。

令和元年度は、継続して実施している暫定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の施工量が増加したため、工事通行止め時間も増加しました。

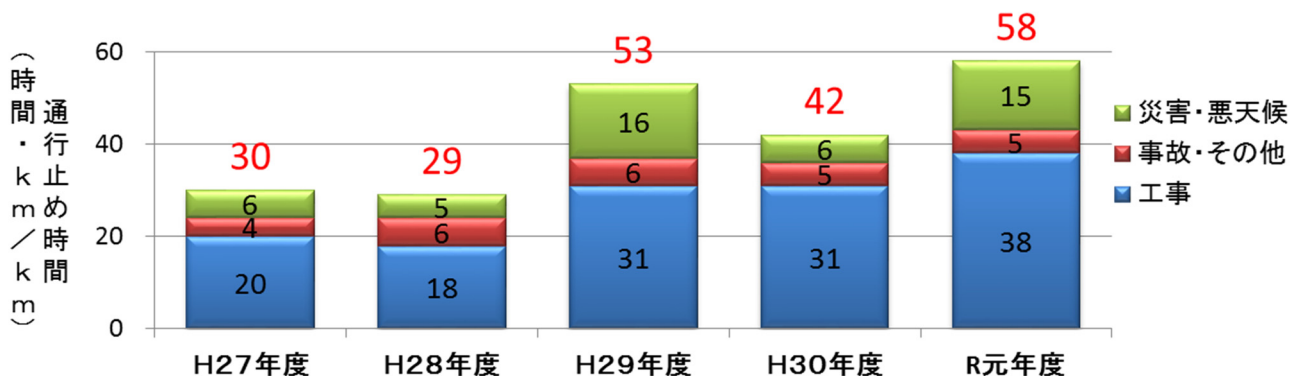
また、台風15号及び19号の影響により広範囲に及ぶ長時間の通行止めが発生したため、災害・悪天候による通行止め時間が増加しました。

### 【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30年度 実績値	42時間	主な要因	
			災害・悪天候	6
			事故・その他	5
	工事	31		
	令和元年度 実績値	58時間	主な要因	
災害・悪天候			15	
事故・その他			5	
工事	38			
令和2年度 目標値	47時間	—		
中期目標値※5 (令和3年度)	48時間			

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成30年度から令和3年度)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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

### 原因別通行止め時間 経年変化



### 【通行止め時間の推移】

#### ○令和2年度目標設定の考え方

4車線事業やリニューアルプロジェクトのさらなる展開などを踏まえ、過年度の状況を考慮し、目標を設定しています。

また、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。

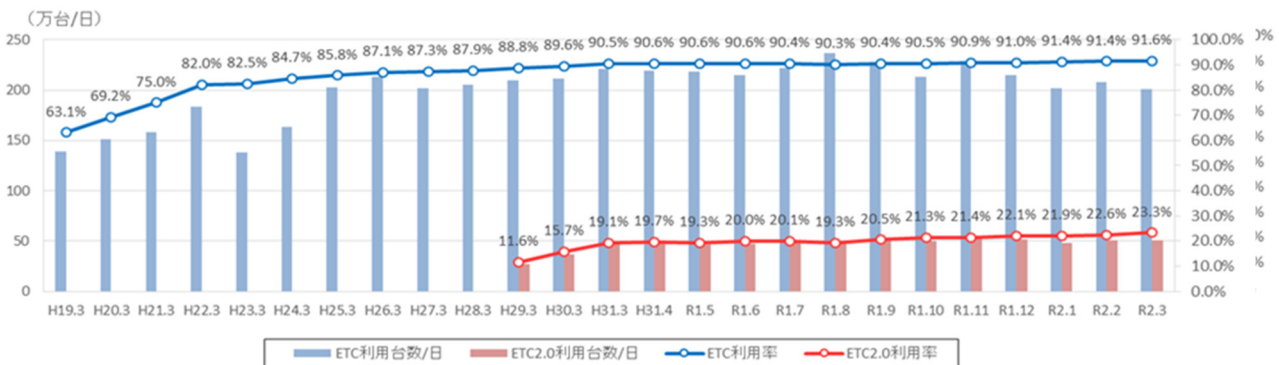
### 【アウトカム指標】

<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	平成 30 年度 実績値	19.1%
	令和元年度 実績値	23.3%
	令和 2 年度 目標値	25.9%
	中期目標値※5 (令和 3 年度)	29.4%

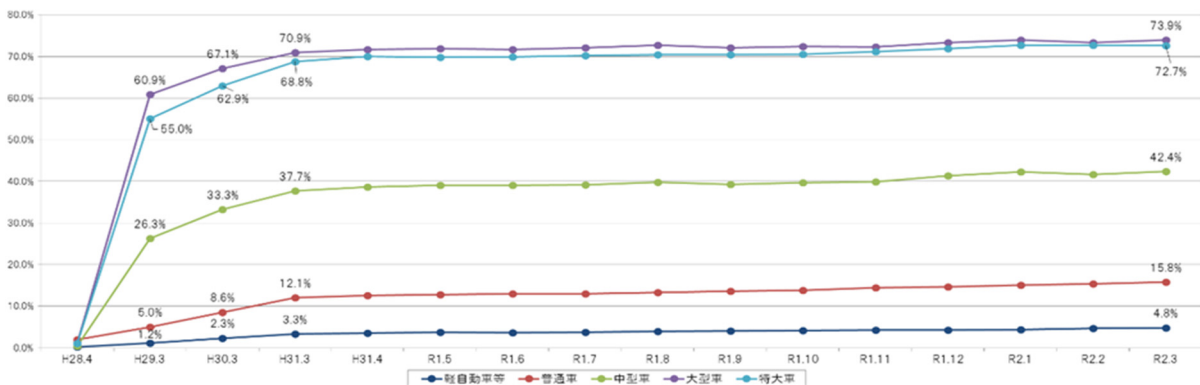
※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成 30 年度から令和 3 年度)に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組をもとに、令和 3 年度までの傾向により算出した参考値。

### ○ 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、令和元年度末で約 74%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)】



## ○ 令和元年度の取り組み

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～R3.3.31)

### ◎車載器購入助成

二輪車 ETC/ETC2.0 車載器導入助成

【二輪現金利用者対策:約 5.0 万台(H31.4.1～R1.7.31)】



### ◎「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、時間内に対象 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。なお一時退出可能時間は、社会実験におけるご意見を踏まえ、当初の 1 時間以内を令和 2 年 3 月 27 日(金)0 時より 3 時間以内に変更しています。

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
R2.2.1	道の駅「親不知ピアパーク」	北陸道・親不知 IC
	道の駅「木更津うまかつの里」	圏央道・木更津東 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。

### ◎ETC2.0 普及促進イベント

仙台市内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。



【普及促進 ポスター】

## ○令和 2 年度目標設定の考え方

令和元年度の車載器購入助成キャンペーンの影響のない車種のトレンド及び新型コロナウイルス感染拡大の影響のない期間のトレンドより伸び率を考慮し、目標を設定しています。

## 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。

令和元年度も地域やテーマによる統合や統一化の効果を踏まえ、継続的なブランド強化を図ることで、当該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。また、インバウンド需要の増加を踏まえ、外国人旅行者向けの企画割引も継続して実施しました。

### 【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30年度 実績値	344千件	10件
	令和元年度 実績値	361千件	13件
	令和2年度 目標値	211千件	11件
	中期目標値 <sup>※5</sup> ※9 (令和3年度)	1,071千件	40件

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成30年度から令和3年度)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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

※9 平成30年度～令和3年度の累計値。

名称	実施期間
ググっとぐんまフリーパス	H31.4.1～R1.9.30
北海道観光ふりーぱす	H31.4.2～R1.11.5
2019 東北観光フリーパス	H31.4.5～R1.12.25
ツーリングプラン	H31.4.26～R1.11.30
2019 信州めぐりフリーパス	R1.5.8～R1.11.25
新潟観光ドライブパス	R1.7.1～R1.12.5
南房総観光応援フリーパス	R1.11.28～R2.4.6
北海道冬トクふりーぱす	R1.12.6～R2.4.6
ウィンターパス 2020	R1.12.6～R2.4.6
いばらき観光応援フリーパス	R2.2.14～R2.4.13
Japan Expressway Pass	H31.4.1～R2.3.31
Hokkaido Expressway Pass	H31.4.1～R2.3.31
Tohoku Expressway Pass	H31.4.1～R2.3.31



### ○令和2年度目標設定の考え方

新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、目標を設定しています。ただし、今後も観光需要の回復が不透明であり、新型コロナウイルスの感染状況によっては、一時的に申込受付の停止や新規企画の実施を見送る可能性があります。



## 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】

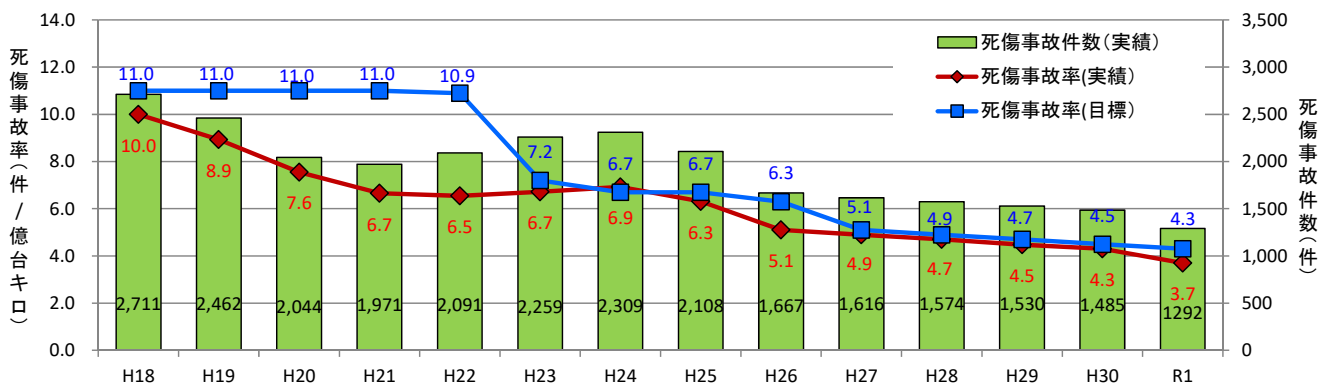
【指標:死傷事故率】 〔単位:件/億台キロ〕(暦年集計) 自動車走行車両 1 億台キロあたりの死傷事故件数	平成 30 年度 実績値	4.3 件/億台キロ
	令和元年度 実績値	3.7 件/億台キロ
	令和 2 年度 目標値	3.7 件/億台キロ
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和 3 年度)	4.5 件/億台キロ

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成 30 年度から令和 3 年度)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、令和 3 年度までの傾向により算出した参考値。

#### ○令和元年度の達成状況

令和元年度の目標値は、過年度の実績を考慮し、4.3 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、重大事故につながりやすい暫定二車線区間での高速道路の正面衝突事故防止を目的としたワイヤロープの設置や薄層舗装等による注意喚起対策等を行いました。また、平成 30 年度に渋滞対策が完了した箇所の渋滞の減少や車両性能の向上などの影響もあり、死傷事故率は 3.7 件/億台キロとなりました。



【死傷事故率の推移】

#### ○令和元年度の主な取り組み

令和元年度はワイヤロープを約 76 km 設置しました。ワイヤロープ設置区間では、土工区間、中小橋区間とも、飛出し防止性能についての信頼性は高く、重大事故防止効果を発揮しています。

ただし、維持管理面ではワイヤロープ接触事故時に復旧のための通行止時間の増加や滞留車処理等、特に冬期は緊急時の開放対応など維持管理上の課題もあることから、引き続き対応の検討を進めます。

また、事故多発箇所において、薄層舗装等による注意喚起対策なども実施しました。

## ワイヤロープ設置状況



【青森道 青森中央 IC～青森東 IC】



【日本海東北道 中条 IC～荒川胎内 IC】

## 【令和元年度施工箇所一覧】

道路名	ワイヤロープ設置延長 (km)
道央道	27.5
道東道	16.4
山形道	4
湯沢横手道路	5.3
釜石道	5.3
青森道	2.2
百石道路	1.5
秋田道	5.3
仙台北部道路	1.2
圏央道	4.8
磐越道	0.3
日本海東北道	0.7
八戸道	1.4
合計	75.9

## 注意喚起対策設置状況



【東北道 川口 JCT～浦和 IC】



【東北道 若柳金成 IC～一関 IC】

### ○令和 2 年度目標設定の考え方

ワイヤロープ等の暫定 2 車線区間の飛出し事故対策、凹凸路面標示等の安全対策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、令和元年度の実績値以下の目標を設定しています。

## 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、下表の取締り状況を表す指標を目標として設定し、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り】 〔単位：回、台、件〕 高速道路上で実施した車限令違反車両取締りにおける ・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	引込み台数	措置命令件数	即時告発実施件数
	平成30年度実績値	1,625回	10,688台	1,954件	0件
	令和元年度実績値	1,503回	7,410台	868件	3件
	令和2年度目標値	1,100回	一台	一件	一件
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和3年度)	1,530回	一台	一件	一件

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成30年度から令和3年度)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、令和3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】

#### ○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行いました。
- ・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。
- ・車両整備不良による事故を防止する観点から、運輸支局とも連携した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。

#### ○大規模取締りの実施

- ・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・合同取締りや、広範囲に渡る複数箇所での同時の取締りを実施しました。

### 警察と連携した取締り



【重量違反車両に対する指導取締り】

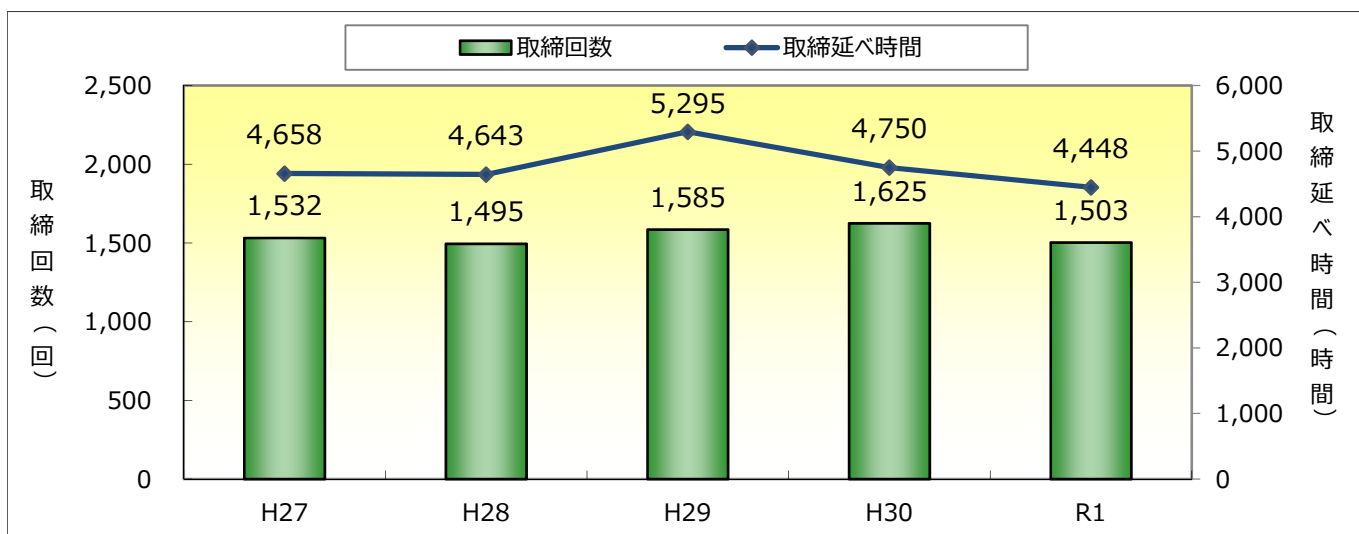


【休憩施設への全車引込みによる取締り】

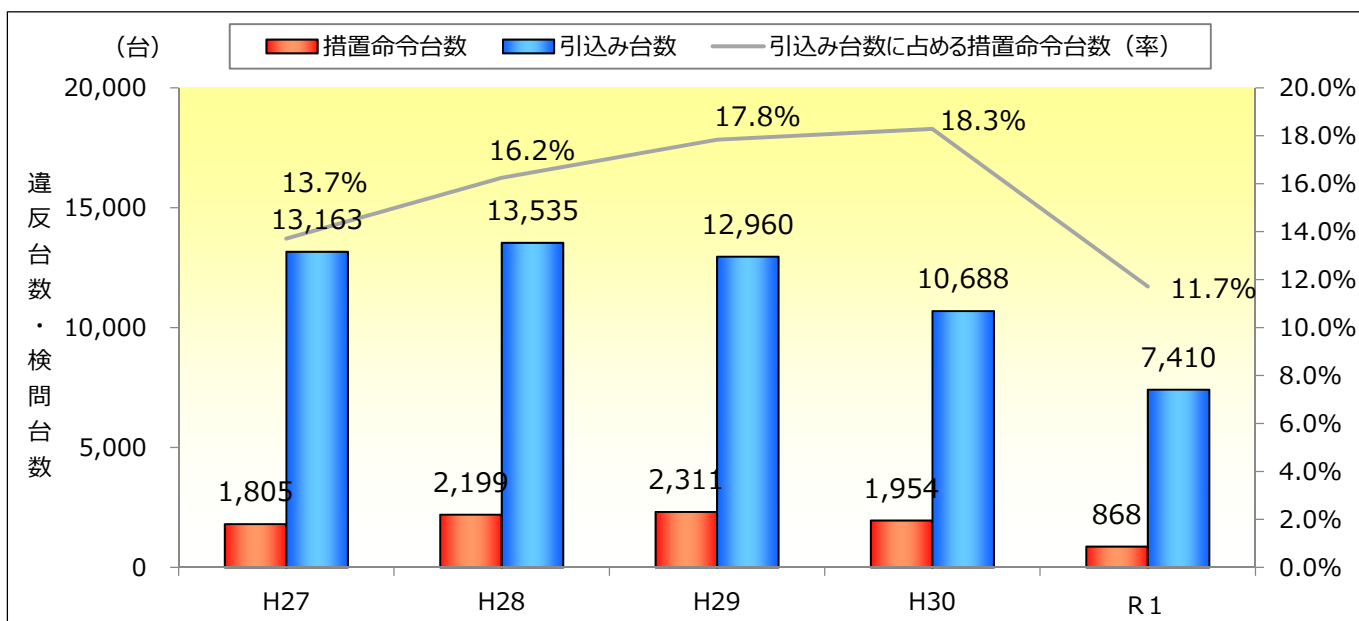
### ○車限令違反者に対する再発防止指導の実施

- ・悪質違反者を対象とした「車両制限令違反者講習会」を支社単位で実施し、再発防止指導を実施しました。
- ・この講習会には違反した車両を運転していた運転手が所属する運送会社の運行管理者等の責任者に出席をいただき、対面形式で違反した経緯の確認を行い、車両制限令、特殊車両の通行許可制度の周知を行っています。それでもなお、違反を繰り返す運送会社に対しては、大口・多頻度割引の割引停止等の措置を講じ、法令遵守を求めるようにしています。
- ・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引き続き、実施しました。

### ○取締回数と取締延べ時間の推移



### ○引込み台数と車限令違反者への措置命令台数の推移



### ○令和 2 年度目標設定の考え方

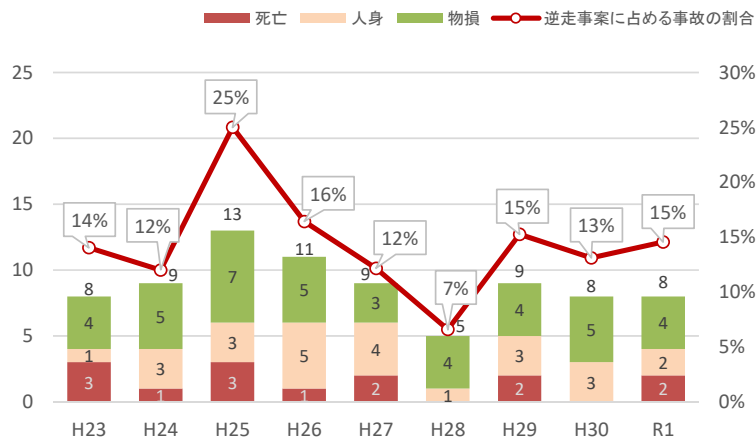
より効果的な取締り手法の導入や悪質違反者への後方指導を継続し、取締り実施回数の水準は維持するものとし、新型コロナウイルスの感染症の影響を考慮した目標を設定しております。

## 2-3. 逆走

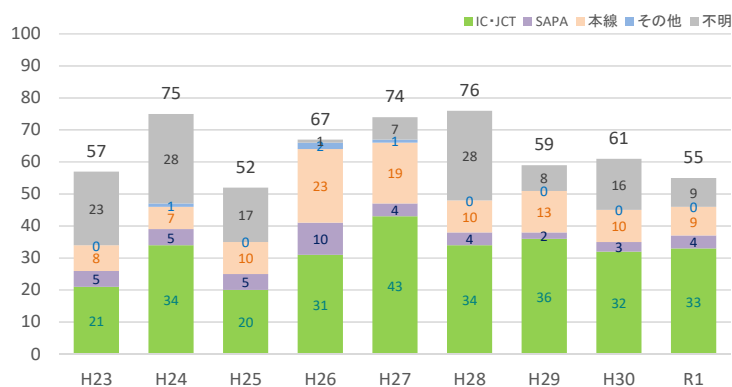
高速道路における逆走は、ひとたび事故が発生すると重大な事故につながる恐れがあるため、逆走防止対策に取り組んでいます。

平成 23～30 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となっており、令和元年度は前年と同様の 8 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、これまで対策を実施してきた本線及び IC・JCT での対策などにより、前年より減少し 55 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)	平成 30 年度 実績値	8 件	61 件
逆走事故件数: 逆走による事故発生 件数	令和元年度 実績値	8 件	55 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	令和 2 年度 目標値	0 件	44 件
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和 3 年度)	0 件	50 件

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成 30 年度から令和 3 年度)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、令和 3 年度までの傾向により算出した参考値。



## ○令和元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、本線合流部での矢印路面標示、ラバーポールの新設・延伸や、ダイヤ・ハーフダイヤ形式 IC の出口部誤進入対策、平面 Y 型 IC の交差点の誤進入対策を実施し、平成 29 年度に完了しています。

平成 30 年度からはこれらの対策に加えて、料金所前後の開口部から反対車線に進入し逆走に至る事案の対策として、料金所プラザ部の締切対策を進め、全ての箇所対策を完了しています。

また、平成 29 年度に公募した逆走対策技術については、実道検証の結果を踏まえ、逆走対策として有効と認められる技術を選定し、現地展開を開始しました。

このほか、「無くそう逆走」をキーワードとした全国的な啓発活動に加え、弊社独自の取り組みとして高齢者とその家族をターゲットとした啓発活動も継続して実施しています。



【本線合流部の対策】



【「家族みんなで無くそう逆走」のHP掲載】



【選定した公募技術の一例（防眩板応用注意喚起・錯視効果を応用した路面標示）】

## ○令和 2 年度目標設定の考え方

国土交通省の「高速道路における安全・安心基本計画」に基づき、「2029 年までに逆走による重大事故ゼロ」とするという目標達成に向け、目標を設定しています。

## 2-4. 人等の立入事案件数

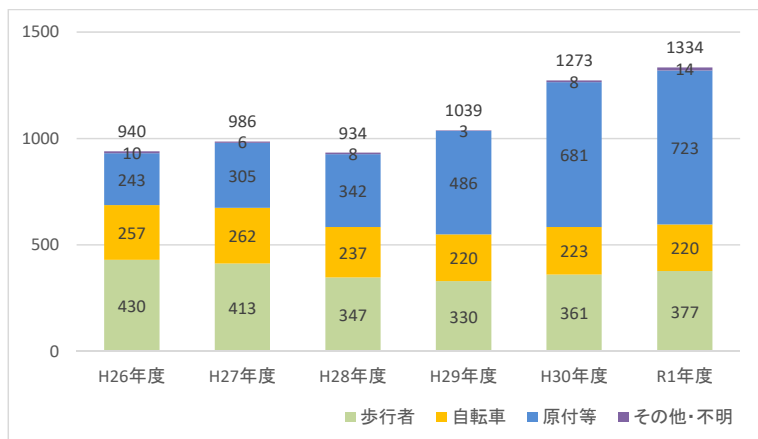
高速道路等の自動車専用道路における人等の立入りは、重大な事故につながる恐れがあるため、立入防止対策に取り組んでいます。

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 1,000 件発生していましたが、近年は増加傾向であり、令和元年度は 1,300 件を超える立入事案が発生しました。立入手段については、原付バイク等が約6割、徒歩約2割、自転車約2割となっています。立入事案の多くは都市部で発生しており、京葉道路や横浜新道等で発生件数が多くなっています。

### 【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 30 年度 実績値	1,273 件
	令和元年度 実績値	1,334 件
	令和 2 年度 目標値	1,300 件
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和 3 年度)	770 件

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成 30 年度から令和 3 年度)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、令和 3 年度までの傾向により算出した参考値。



【人等の立入事案件数の推移】



【IC 入口部の路面標示等による注意喚起】

### ○令和元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。特に首都圏等の原付バイク等の立入が多いインターチェンジの入口部では、路面標示等により注意喚起対策を実施しました。

### ○令和 2 年度目標設定の考え方

近年は立入事案件数が増加傾向であるものの、各種対策の推進による立入行為の減少を目指し、令和元年度の実績より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

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。

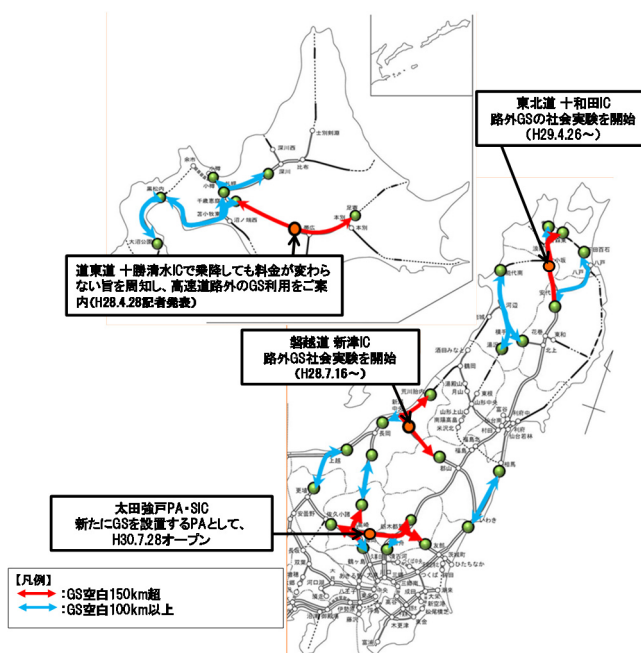
### 【アウトカム指標】

<b>【指標:ガソリンスタンドの空白区間】</b> <b>〔単位:区間〕</b> 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 30 年度 実績値	0 区間 (0 区間)	20 区間 (0 区間)
	令和元年度 実績値	—	20 区間 (0 区間)
	令和 2 年度 目標値	—	—
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和 3 年度)	0 区間 (0 区間)	—

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成 30 年度から令和 3 年度)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、令和 3 年度までの傾向により算出した参考値。

平成 30 年 7 月 28 日に供用開始した北関東自動車道 太田藪塚 IC～太田桐生 IC 間の太田強戸パーキングエリアにガソリンスタンドを設置することで、当社管内で 150km を超えるガソリンスタンド空白区間は全て解消しています。

路線名	地点名		路線名	地点名	上下	解消方法
北関東自動車道	笠間 PA	～	上信越自動車道	横川 SA	上下	GS 新設 (太田強戸 PA)
北関東自動車道	笠間 PA	～	関越自動車道	赤城高原 SA	上下	
東北自動車道	上河内 SA	～	上信越自動車道	横川 SA	上下	





### 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確保するため、調査・点検結果等に基づき劣化した路面を計画的に補修・更新することで、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> 快適に走行できる舗装路面の車線延長  期末における路面補修目標値 <sup>※4</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	平成 30 年度 実績値	95.6%
	令和元年度 実績値	95.2%
	令和 2 年度 目標値	95.6%
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和 3 年度)	96.2%

※4 管理の仕様書に記載

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成 30 年度から令和 3 年度)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、令和 3 年度までの傾向により算出した参考値。

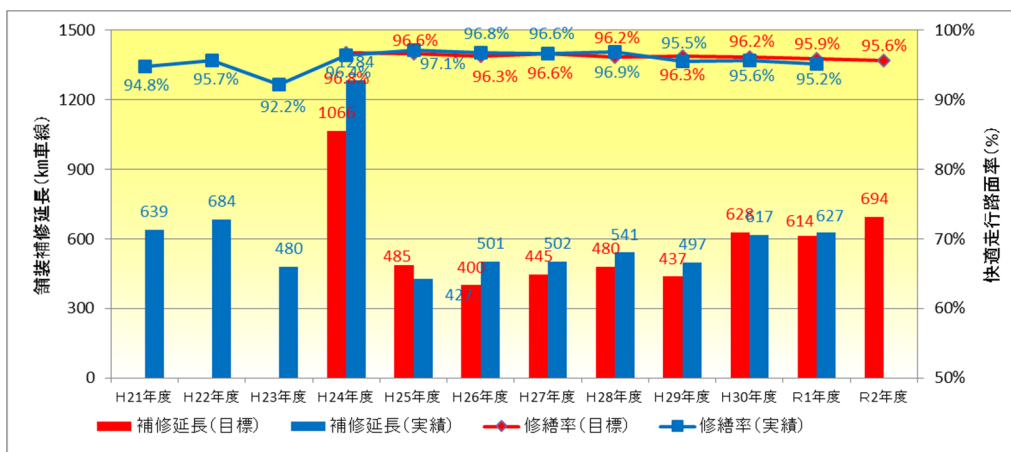
#### ○令和元年度の達成状況

快適走行路面率は、614km・車線の舗装補修を計画に基づき目標を 95.9%と設定し、627 km・車線の補修を実施しましたが、一方で台風等の影響により補修必要箇所が増加したため、95.2%となりました。

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	快適走行路面 率 (L-(A-B+C))/L	補修に要した費用 <sup>※6</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
H30 実績	14,121	628	-11	617	617	614	95.6%	110	125
R1 目標	14,216	614	0	614	614	580	95.9%	—	—
R1 実績	14,216	614	0	614	627	694	95.2%	108	153

※6 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】



## ○令和元年度の主な取り組み



【舗装の補修 東北道 十和田 IC～小坂 IC】



【舗装の補修 秋田道 協和 IC～河辺 JCT】

## ○令和2年度目標設定の考え方

安全かつ乗り心地の良い舗装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 694km・車線の舗装補修を計画し、目標を 95.6%と設定しています。

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)	快適走行路面率 (L-(A-B+C))/L
		期首 に把握 a	期中で の 見直し b	A (=a+b)			
R2 目標	14,216	694	0	694	694	620	95.6%

## 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

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浴りできる歩行者出入口の整備を進めています。

令和元年度は 11 箇所の歩行者出入口を設置し、累計で 104 箇所となりました。

#### 【アウトカム指標】

<b>【指標：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	平成30年度 実績値	93 箇所
	令和元年度 実績値	104 箇所
	令和2年度 目標値	108 箇所
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和3年度)	107 箇所

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成30年度から令和3年度)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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

#### ○令和2年度目標設定の考え方

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、高架下占用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います。

令和元年度においても、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】

【指標：占用】 〔単位：件、百万円〕		占用件数	道路占用による収入	入札占用件数
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	平成 30 年度 実績値	4,489 件	369 百万円	1 件
	令和元年度 実績値	4,516 件	383 百万円	2 件
	令和 2 年度 目標値	4,470 件	370 百万円	1 件
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和 3 年度)	4,362 件	334 百万円	4 件

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成 30 年度から令和 3 年度)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、令和 3 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



【横浜新道高架下（駐車場の活用例）】



【北陸道高架下（公園の活用例）】

### ○令和 2 年度目標設定の考え方

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。令和元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> 【単位：日数】 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数	平成30年度 実績値	5,026日
	令和元年度 実績値	5,784日
	令和2年度 目標値	3,360日
	中期目標値 <sup>※5※9</sup> (令和3年度)	7,840日

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成30年度から令和3年度)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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

※9 平成30年度～令和3年度の累計値。



【地元特産品の販売（道東道のSAPAで実施）】

【高福連携（障がい者施設と連携した美化活動）】

#### ○令和2年度目標設定の考え方

新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、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 30 年度 実績値	3 件	2 件	4 百万円
	令和元年度 実績値	1 件	0 件	0 百万円
	令和 2 年度 目標値	6 件	—	—
	中期目標値 <sup>※5※9</sup> (令和 3 年度)	24 件	—	—

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成 30 年度から令和 3 年度)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、令和 3 年度までの傾向により算出した参考値。

※9 平成 30 年度から令和 3 年度の累計値

・令和元年度は新たに 1 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
東北中央自動車道(南陽高畠 IC～山形上山 IC)の関係機関との協議による横断構造物の削減	新設・改築

#### ○令和 2 年度目標設定の考え方

新設・改築事業で 5 件、修繕・特定更新等工事で 1 件以上の計 6 件の認定を目標として設定しています。

令和元年度実績及び令和2年度以降の目標値一覧

指標名称		H30 実績値	R1 目標値	R1 実績値	R2 目標値	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和3年度)	コメント
お客さま視点	総合顧客満足度 [単位:ポイント] CS調査等で把握するお客さまの満足度 (5段階評価)	3.6ポイント	3.6ポイント	3.7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、休憩施設の改良(駐車ます拡張やお手洗い改修)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り組む等、一定水準の確保を目指す。
	年間利用台数 [単位:百万台] 支払料金所における年間の通行台数	1,078百万台	1,088百万台	1,081百万台	1,006百万台	1,086百万台	10月の台風19号による大雨及び新型コロナウイルス感染症拡大の影響はあったものの、企画割引の実施等の取り組みに加え、ゴールデンウィークの10連休や大型車類の増加の影響もあり、結果として利用台数は微増した。引き続き、多様な料金サービスの提供の取り組み等により、更なる利用促進を図る。
	本線渋滞						
	渋滞損失時間 [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	791万台・時	781万台・時	879万台・時	668万台・時	555万台・時	渋滞ポイント標識の新規設置や「AI渋滞予知」の関越道への拡大など、渋滞対策事業を推進したものの、外環道の開通やゴールデンウィークの10連休等の影響により本線渋滞損失時間は増加した。引き続き、付加車線事業等の渋滞対策を行い、効率的かつ効果的な渋滞対策を行っていく。
ピンポイント渋滞対策箇所 [単位:箇所] ピンポイント渋滞対策実施箇所 上段[]内は新規箇所数 中段()内は対策実施箇所数 下段[]内は完了箇所数	1箇所 (6箇所) [3箇所]	1箇所 <sup>※16</sup>	0箇所 (4箇所) [3箇所]	1箇所 <sup>※17</sup>	3箇所		

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成30年度から令和3年度)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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

※16 平成30年度～令和元年度までの元年度の累計目標値

※17 平成30年度～令和2年度までの元年度の累計目標値

指標名称		H30 実績値	R1 目標値	R1 実績値	R2 目標値	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和3年度)	コメント
お客さま視点	路上工事						
	路上工事による渋滞損失時間 [単位:万台・時] (暦年集計)	33万台・時	32万台・時	20万台・時	18万台・時	23万台・時	工事規制を統合した工事計画や混雑期を避けた工程調整等により、交通規制時間の削減に努めた結果、工事渋滞損失時間、交通規制時間は減少した。引き続き、お客さまへの影響が最小限となる工事規制の取り組みを行っていく。
	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						
	交通規制時間 [単位:時間/km]	131時間/km	99時間/km	128時間/km	113時間/km	99時間/km	
	道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間						
	通行止め時間 [単位:時間]	42時間	42時間	58時間	47時間	48時間	台風被害が広域的かつ長期的に発生したため、その他気象を要因とする通行止め時間及びワイヤロープの施工量増加による工事通行止め時間が前年に比べて増加した。引き続き、対面通行区間におけるワイヤロープ等の安全対策工事などの工事通行止を最小限に留めるとともに、除雪作業の効率化を継続し、通行止め時間の減少に努める。
	災害・悪天候:6	災害・悪天候:15					
	事故・その他:5	事故・その他:5					
	工事:31	工事:38					
	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						
ETC2.0利用率 [単位:%]	19.1%	22.9%	23.3%	25.9%	29.4%	ETC2.0割引に加え、二輪車ETC/ETC2.0車載器購入助成キャンペーン等の効果により、利用率が増加した。引き続き、普及促進に向けて広報活動等を実施する。	
全通行台数(総入口交通量)に占めるETC2.0利用台数の割合							
企画割引							
販売件数 [単位:千件]	344千件	320千件	361千件	2110千件	1,071千件 <sup>※9</sup> (H30~R3累計)	継続的なブランド強化に加え、企画の改良、認知向上に向けた広報活動の実施により販売件数、実施件数は増加した。令和2年度は新型コロナウイルス感染症の収束が不透明な状況ではあるが、効果的かつ戦略的な広報、継続的なブランド強化、地域との連携強化等によりお客さまが使いやすい魅力的な企画割引の提供に努める。	
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							
実施件数 [単位:件]	10件	12件	13件	11件	40件 <sup>※9</sup> (H30~R3累計)		
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							

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成30年度から令和3年度)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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

※9 平成30年度～令和3年度までの累計値



指標名称		H30 実績値	R1 目標値	R1 実績値	R2 目標値	中期目標値※5 (令和3年度)	コメント	
交通安全	死傷事故率 [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	4.3件/億台キロ	4.3件/億台キロ	3.7件/億台キロ	3.7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、暫定二車線区間のワイヤロープ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30年度に比べ減少し、目標を達成した。引き続き安全対策の推進に努めていく。	
	車限令違反車両取締							
	取締実施回数 [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	1,625回	1,530回	1,503回	1,100回	1,530回	令和元年度実績について、取締実施回数は、合同取締りの増加や台風等災害対応への優先により減少となった。また、取締実施回数あたりの引き込み台数及び措置命令件数は、減少となった。	
	引込み台数 措置命令件数 即時告発実施件数 [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	10,688台 (1,954件) [0件]	-	7,410台 (868件) [3件]	-	-	令和2年度の目標値は、現在の水準を維持することし、中期目標と同様とするが、新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う取締中止期間を考慮した目標値を設置した。	
	逆走							
	逆走事故件数 [単位:件](暦年集計) 逆走による事故発生件数	8件	2件	8件	0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設置、料金所ブラザ部締切等、各種逆走対策により、逆走事案件数は昨年より減少し目標を達成したが、逆走事故件数は平成30年度と横ばいであった。引き続き、逆走事故・事案件数の減少を目指し、更なる対策を実施していく。	
	逆走事案件数 [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	61件	55件	55件	44件	50件		
	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、保護された事案件数	1,273件	810件	1,334件	1300件	770件	立入事案件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たが、昨年度より件数は増加した。引き続き、特に立入事案件の発生が多い施設を中心に詳細な要因分析を実施し、事案件数の減少を目指し、更なる対策を実施していく。	
	ガソリンスタンドの空白区間 [単位:区間]	150km超区間						
		0区間 (0区間)	-	0区間 (0区間)	-	0区間 (0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	100km超区間							
	20区間 (0区間)	-	20区間 (0区間)	-	-			

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成30年度から令和3年度)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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

指標名称		H30 実績値	R1 目標値	R1 実績値	R2 目標値	中期目標値※5 (令和3年度)	コメント
道路保全	快適走行路面率 [単位:%] 快適に走行できる舗装路面の車線延長比率	96%	96%	95%	96%	96%	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627km・車線の舗装補修を実施。令和元年度は台風等、自然災害の影響により舗装補修必要延長が増加したが、引き続き、計画的に舗装補修を実施していく。
	一般道からSA等への歩行者出入口設置 [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	93箇所	106箇所	104箇所	108箇所	107箇所	令和元年度は東北道 蓮田SAなど11箇所 で出入口を新設した。令和2年度は東北道 羽生PA等 で出入口を設置する予定。
地域と連携	占用						
	占用件数 [単位:件] 道路占用を実施している件数	4,489件	4,417件	4,516件	4,470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。占用件数及び占用料収入については平成30年度より増加した。令和2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。
	道路占用による収入 [単位:百万円] 道路占用による収入	369百万円	348百万円	383百万円	370百万円	334百万円	入札占用は、対象となる占用要望2件について対応。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
	入札占用件数 [単位:件] 占用入札制度により、占用が許可された件数	1件	1件	2件	1件	4件※9	
	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	5,026日	3,070日	5,784日	3,360日	7,840日※9	地元自治体や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や地元自治体単独のイベント等開催が増え、平成30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、地元関係機関と調整を実施していく。
その他	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 上段は認定件数 中段()内は交付件数 下段<>内は交付額	3件 (2件) <4百万円>	6件	1件 (0件) <0百万円>	6件	24件※9 (-件) <-1百万円>	令和元年度は、東北中央自動車道における「関係機関との協議による横断構造物の削減」の新設改築1件が認定された。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削減を目指していく。

※5 中期目標値とは機構の中期計画(平成30年度から令和3年度)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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

※9 平成30年度～令和3年度までの累計値