

高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線等
に関する維持、修繕その他の管理の報告書

平成 30 事業年度

令和元年 10 月

目次

第1章	高速道路管理業務の基本的方針等	1
1.	基本的方針	1
2.	管理の水準	2
3.	対象路線	3
第2章	平成30年度 高速道路管理業務の実施概要	5
1.	安全・安心	5
1-1.	リニューアルプロジェクトの推進	5
(1)	道路資産の老朽化の現状	5
(2)	大規模更新・大規模修繕(特定更新等工事)計画	5
1-2.	資産健全性の確保	7
(1)	道路構造物の補修状況 【快適走行路面率】	7
1-3.	交通事故の削減 【死傷事故率・逆走件数・人等の立入事案件数】	11
1-4.	車限令違反(重量超過)抑制に向けた取り組み 【車限令違反車両取締】	17
1-5.	SMHプロジェクトの推進	19
1-6.	安全な交通の確保 【通行止め時間】	21
(1)	冬季交通確保に向けた取組み	22
(2)	工事による交通規制に関わる取組み	23
1-7.	巨大地震への対策強化 【橋梁の耐震補強完了率】	24
2.	快適・便利	25
2-1.	定時性・確実性の確保	25
(1)	本線渋滞削減の取組み 【本線渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策】	25
(2)	お客さまに配慮した路上工事の実施 【路上工事時間】	30
(3)	ナンバリング対応の取組み事例	31
2-2.	休憩施設の利便性向上 【一般道からSA等への歩行者出入口設置数・SAPA 地元利用日数】	32
3.	社会貢献・地域連携	34
3-1.	料金関連サービスの展開 【年間利用台数・企画割引】	34
3-2.	高架下等の有効活用の取組み 【占用】	36
3-3.	ガソリンスタンド空白区間解消の取組み 【ガソリンスタンド空白区間】	37
4.	現場力強化	38
4-1.	日々の業務の着実かつ継続的な実施	39
(1)	維持修繕業務	39
(2)	保全点検業務 【点検率・修繕着手済数】	40
(3)	料金收受業務 【ETC2.0利用率】	45
(4)	交通管理業務	49
(5)	お客さま満足を意識した高速道路の維持管理 【総合顧客満足度】	50
5.	その他の取組み	54
5-1.	生産性向上・働き方改革等の効率化の取組み	54
5-2.	インセンティブ助成制度の取組み 【インセンティブ助成】	55
第3章	高速道路管理業務に関する各種データ	56
1.	高速道路管理業務に要した費用等	56
1-1.	計画管理費	56
(1)	維持修繕費	56
(2)	管理業務費	57
1-2.	修繕費(債務引受額)	58
1-3.	特定更新等工事費(債務引受額)	59
2.	アウトカム指標一覧	60
3.	道路構造物延長等の諸元データ	64
4.	車種別のETC利用率	64
5.	平成30年度の気象概況	65

第1章 高速道路管理業務の基本的方針等

1. 基本的方針【2017-2020年度中期経営計画】

東日本高速道路株(以下、「会社」という)は、平成29年度から令和2年度までの4年間で「将来のありたい姿を実現するために挑戦し、飛躍する期間」と位置付け『中期経営計画(平成29年度～令和2年度)』を策定し、次ページに示す組織体制のもと、グループ一体となって基本方針に基づく高速道路の管理業務に取り組んでいます。

【基本方針】

1. 安全・安心

…24時間365日、安全を最優先にし、安心して利用でき、快適で便利な高速道路サービスをお客さまに提供します

- ◆高速道路リニューアルプロジェクトの推進
- ◆資産健全性の確保【快適走行路面率】
- ◆交通事故の削減【死傷事故率・逆走事案件数・人等の立入事案件数】
- ◆車限令違反(重量超過)抑制に向けた積極的な取り組み【車限令違反車両取締】
- ◆SMHの実現
- ◆防災・減災の強化
- ◆冬期交通の確保【通行止め時間】

2. 快適・便利

…渋滞対策による円滑な交通の確保や休憩施設の快適性・利便性向上等、お客さまのニーズを踏まえた快適で便利な高速道路サービスを展開

- ◆円滑な交通確保【本線渋滞損失時間・路上工事時間】
- ◆効率的で利便性の高い料金サービス【年間利用台数・企画割引】
- ◆ピンポイント渋滞対策の推進【ピンポイント渋滞対策】

3. 地域社会への貢献、インバウンド・環境保全への対応

…地域との連携等を通じた地域社会への貢献、訪日外国人旅行者(インバウンド)への対応を行うとともに、環境の保全を推進します。

- ◆事業・企業活動を通じて環境を保全
- ◆地域のショーウィンドウ化の推進【SAPA地元利用日数】
- ◆SA・PA周辺地域のお客さまへの利用拡充【一般道からSA等への歩行者出入口設置数】

4. グループ全体の経営力強化

…高速道路のプロ集団として、グループ一丸となり不断の道路管理を行い、未来に向け、一層マネジメント力を高めます

- ◆日々の業務の着実かつ継続的な実施【ETC2.0利用率・総合顧客満足度】
- ◆維持管理サイクルの的確な実施
- ◆未課金車両の削減

なお、中期経営計画は会社ホームページにて公表をしています。

http://www.e-nexco.co.jp/company/strategy/mid_term/

3. 対象路線

会社が維持、修繕その他の管理を行った対象路線は下表のとおりです。

【全国路線網】

(平成 31.3.31 現在)

路線名 ^{※1}		現在供用延長(km)
北海道縦貫自動車道	函館名寄線	443.5
北海道横断自動車道	黒松内釧路線	254.6
北海道横断自動車道	黒松内北見線(注1)	13.1
東北縦貫自動車道	弘前線	698.9
東北縦貫自動車道	八戸線	96.9
東北横断自動車道	釜石秋田線	134.3
東北横断自動車道	酒田線	136.6
東北横断自動車道	いわき新潟線	212.7
日本海沿岸東北自動車道		76.3
東北中央自動車道	相馬尾花沢線	27.1
関越自動車道	新潟線	246.3
関越自動車道	上越線	203.4
常磐自動車道		311.6
東関東自動車道	千葉富津線	55.7
東関東自動車道	水戸線	111.7
北関東自動車道		135.0
中央自動車道	長野線(注2)	42.7
北陸自動車道(注3)		205.0
成田国際空港線		3.9
一般国道235号	日高自動車道(苫東道路)	4.0
一般国道233号	深川・留萌自動車道 (深川沼田道路)	4.4
一般国道6号	仙台東部道路	24.8
一般国道6号	仙台南部道路	12.9
一般国道45号	百石道路	6.1
一般国道13号	湯沢横手道路	14.5
一般国道45号	三陸縦貫自動車道(仙塩道路)	7.8
一般国道7号	秋田外環状道路	9.5
一般国道7号	琴丘能代道路	17.1
一般国道13号	米沢南陽道路	8.8
一般国道47号	仙台北部道路	13.5
一般国道466号	第三京浜道路	16.6
一般国道1号		
一般国道16号	横浜新道	11.3

路線名 ^{※1}	現在供用延長(km)
一般国道16号	
一般国道468号 横浜横須賀道路	36.9
一般国道14号	
一般国道16号 京葉道路	36.7
一般国道126号 千葉東金道路	32.2
一般国道409号	
一般国道468号 東京湾横断・木更津東金道路	72.2
一般国道6号 東水戸道路	10.2
一般国道127号 富津館山道路	19.2
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(注4)	150.6
合 計	3,918.6

※1 高速自動車国道にあつては、「高速自動車国道」の表記は省略

注1 高速自動車国道の路線を指定する政令の一部改正(平成 20.1.18)にともなう新路線名

旧)黒松内瑞野線 ⇒ 新)黒松内北見線

注2 長野県安曇野市から千曲市まで(安曇野 IC を含まない)

注3 新潟市から富山県下新川郡朝日町まで(朝日 IC を含まない)

注4 あきる野市(あきる野 IC を含む)から成田市まで

第2章 平成30年度 高速道路管理業務の実施概要

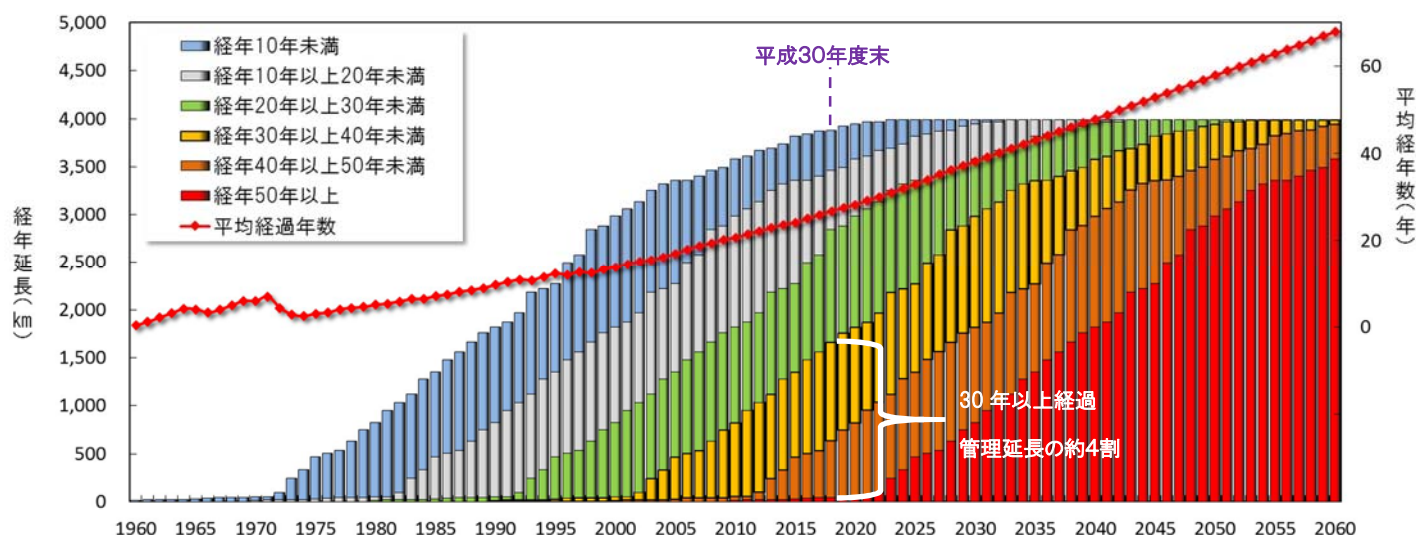
1. 安全・安心

1-1. リニューアルプロジェクトの推進

(1) 道路資産の老朽化の現状

1) 道路資産の経過年数

会社が維持管理する高速道路は、平成30年度末時点において約3,900kmとなっており、このうち開通後30年以上経過した延長は約1,760kmに達し総延長の約4割を占めています。



【会社が管理する高速道路の経過年数の推移】

(2) 大規模更新・大規模修繕（特定更新等工事）計画

このような経年劣化の進行に加え、大型車の増加、積雪寒冷地や海岸部の通過延長の増加など厳しい使用条件により構造物の劣化が顕在化してきているなか、高速道路の永続的な健全性を確保する目的で大規模更新・大規模修繕事業が計画・策定され、平成27年度から事業に着手しています。

大規模更新・大規模修繕事業を進めるためには、各地域において通行止めや対面通行などの交通規制を行う必要があります。事業の目的や必要性を十分理解していただき社会全般に幅広く浸透するよう、高速道路会社等共通の事業呼称として「高速道路リニューアルプロジェクト」としました。

平成31年3月末で高速道路リニューアルプロジェクト工事の契約手続きは約90件に達し、令和2年3月末時点で事業全体の1割の着手となる見込みです。

今後も引き続き、事業進捗に向けて関係機関との協議、工事の施工を行うとともに、新技術の開発や体制の強化を図っていきます。

《特定更新等工事計画内訳》

分類	区分	項目	主な対策	対策延長※2	事業費※3
大規模更新	橋梁	床版	床版取替	52 km	4,318 億円
		桁	桁の架替	1 km	73 億円
	小 計				4,391 億円
大規模修繕	橋梁	床版	高性能床版防水など	148 km	851 億円
		桁	表面被覆など	56 km	754 億円
	土構造物	盛土・切土	グラウンドアンカー 水抜きボーリングなど	7,759 箇所	1,589 億円
	トンネル	本体・覆工	インバートなど	51 km	1,800 億円
	小 計				4,994 億円
合 計					9,384 億円

平成 31.3 末時点

※2 上下識別および連絡等施設を含んだ述べ延長

※3 端数処理の関係で合計が合わない場合がある

《平成 30 年度までに工事発注(公告済含)した工事件数と主な工事名》

分類	区分	累計工事件数	平成 30 年度に契約した主な工事名
大規模更新	橋梁床版取替	22 件	東北自動車道 十和田管内高速道路リニュー ーアル工事
大規模修繕	高性能床版防水等	40 件	東北自動車道 いわき管内舗装補修工事 関越自動車道 湯沢管内舗装補修工事
	その他	30 件	八戸自動車道 八戸管内のり面補強工事 東北自動車道 十和田管内のり面補強工事
合計		92 件	

1-2. 資産健全性の確保

(1) 道路構造物の補修状況

1) 舗装の補修状況

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】

【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 期末における路面補修目標値 ^{※4} 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 ※4 管理の仕様書に記載	平成 29 年度 実績値	95.5%
	平成 30 年度 実績値	95.6%
	令和元年度 目標値	95.9%
	中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	96.2%

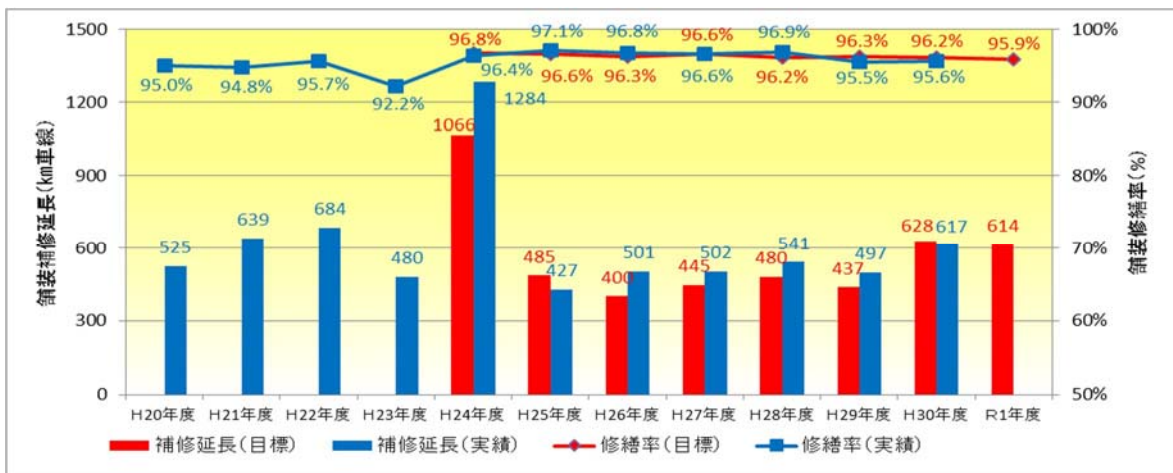
※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組をもとに、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

○平成 30 年度の達成状況

平成 30 年度は 628km・車線の舗装補修を計画し、目標値を 96.2%と設定しました。当年度中に要補修延長の見直しを行い、617 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 ^{※6} 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
H29 実績	14,059	437	+60	497	497	628	95.5%	118	92
H30 目標	14,169	628	0	628	628	542	96.2%	—	—
H30 実績	14,121	628	-11	617	617	614	95.6%	110	125

※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】

○平成 30 年度の主な取り組み



損傷部の補修
東北道 十和田IC～小坂IC



損傷部の補修
秋田道 協和IC～河辺 JCT

○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度は、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614m・車線の舗装補修を計画し、目標値を95.9%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)	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)			
R1 目標	14,216	614	0	614	614	580	95.9%

2) 橋梁の補修状況

安全な高速道路空間を提供するために「管理の仕様書」に基づき橋梁の健全性の確保に努めています。橋梁の耐力を低下させないよう経過年数や劣化状況、調査・点検結果等に基づき、塗替塗装、はく落対策及び伸縮装置取替等の補修を行っています。

○平成 30 年度の主な取り組み

平成 26 年度から平成 30 年度にかけて実施した維持修繕に関する省令・告示の規定に基づく橋梁の詳細点検は、総資産数 8,690 橋のうち平成 26 年度以降に供用した区間の橋梁を除く 8,483 橋が完了しました。

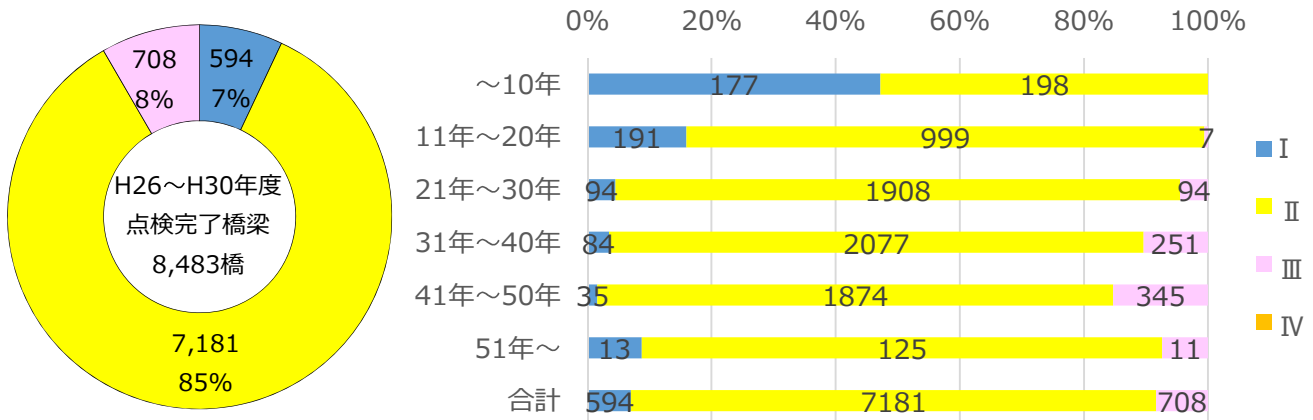
点検が完了した 8,483 橋のうち緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、補修が必要な区分Ⅲの橋梁は 708 橋(要補修橋梁数)ありました。

要補修橋梁数のうち、平成 26 年度から平成 30 年度までに 83 橋の補修が完了しています。

下図に示すとおり経過年数とともに判定区分Ⅲの割合が多くなる傾向となっています。一方、51 年以上経過した橋梁の健全度は減少傾向にあります。これは損傷が著しい箇所の補修が完了し健全性が回復している結果と考えられます。今後、補修が必要な 708 橋については対策方法を検討し、計画的に補修を実施していきます。

【H26～H30 年度の橋梁の点検結果】

構造物名	単位	管理数量	H26～H30 年度点検結果				点検実施率	
			合計	I	II	III		IV
橋梁	橋	8,699	8,483	594	7,181	708	0	100%



【H26～H30 年度点検完了橋梁の判定区分と建設経過年数】

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



下部工損傷部の補修



関越道 渋川伊香保IC～昭和IC



塗装劣化部の塗替塗装



北陸道 柏崎IC～長岡JCT



伸縮装置の取替



磐越道(会津若松IC～会津坂下IC)

3) 施設設備・建築施設の補修状況

安全な高速道路空間を提供するために「管理の仕様書」に基づき電気施設、通信施設、トンネル施設、建築施設の健全性確保に努めており、経過年数や劣化状況、調査・点検結果等に基づき、劣化、損傷等を現状回復するために必要となる補修・取替工事を行っています。



トンネル非常用設備劣化部の取替



関越自動車道 湯沢IC～小千谷IC



駐車场上屋塗装劣化部の塗装塗替



北陸道 栄PA

1-3. 交通事故の削減

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】

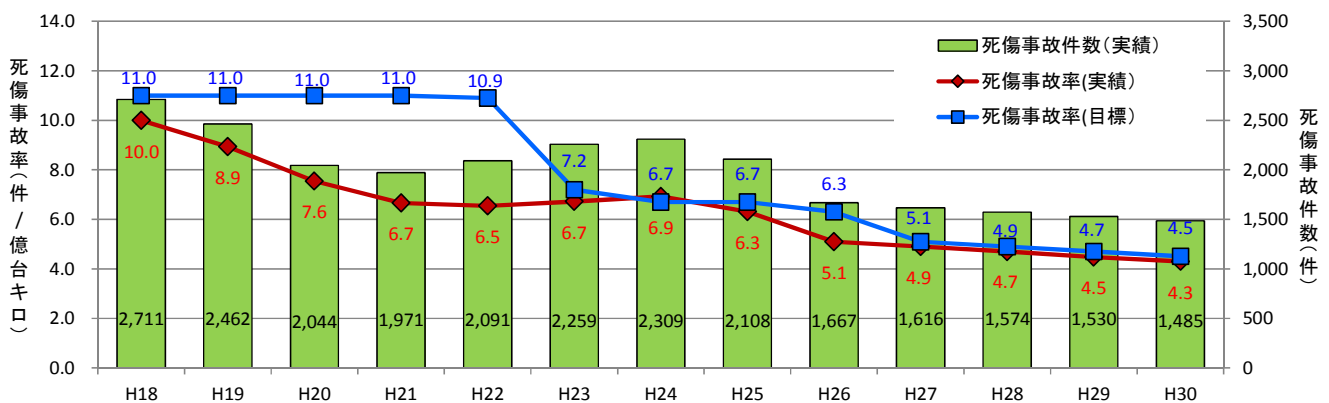
【指標:死傷事故率】 [単位:件/億台キロ](暦年集計) 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	平成29年度 実績値	4.5 件/億台キロ
	平成30年度 実績値	4.3 件/億台キロ
	令和元年度 目標値	4.3 件/億台キロ
	中期目標値 ^{※5} (令和3年度)	4.5 件/億台キロ

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

○平成30年度の達成状況

平成30年度の目標値は、過年度の実績を考慮し、4.5 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動物侵入対策として立入防止柵の改良等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の影響もあり、4.3 件/億台キロとなりました。



【死傷事故率の推移】

○平成 30 年度の主な取り組み

ワイヤロープは約 60 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、高い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、特に冬季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。

動物侵入対策の立入防止柵の改良は約 105km 実施しました。

【平成 30 年度施工箇所一覧】

道路名	IC 間	ワイヤロープ 施工延長(km)	IC 間 距離(km)
道東道	音更帯広 IC～池田 IC	5.0	21.6
	池田 IC～本別 JCT	2.5	17.2
後志道	余市 IC～小樽塩谷 IC	1.8	9.0
	小樽塩谷 IC～小樽 JCT	1.2	14.3
釜石道	花巻空港 IC～東和 IC	2.0	7.7
秋田道	北上西 IC～湯田 IC	0.8	21.6
	琴丘森岳 IC～八竜 IC	6.8	13.0
山形道	湯殿山 IC～庄内あさひ IC	1.7	9.9
	庄内あさひ IC～鶴岡 IC	0.2	13.9
	鶴岡 IC～鶴岡 JCT	0.7	2.5
日本海東北道	豊栄新潟東港 IC～聖籠新発田 IC	1.6	7.4
	岩城 IC～秋田空港 IC	7.8	14.3
東北中央道	米沢北 IC～南陽高島 IC	3.7	8.8
	南陽高島 IC～かみのやま温泉	4.4	15.3
	かみのやま温泉 IC～山形上山 IC	2.3	9.1
磐越道	津川 IC～三川 IC	0.6	7.8
	安田 IC～新津 IC	3.3	9.6
東関東道	茨城空港北 IC～茨城町 IC	4.5 (中小橋 1 橋を含む)	8.7
圏央道	茂原北 IC～東金 JCT	4.6	10.9
富津館山道路	鋸南保田 IC～鋸南富山 IC	0.8	3.2
	鋸南富山 IC～富浦 IC	1.6	8.2
横浜横須賀道路	浦賀 IC～馬堀海岸 IC	0.2	1.1
合計		58.1	235.1

ワイヤロープ設置状況



【施工事例(山形道 鶴岡 IC～鶴岡 JCT)】



【施工事例(道東道 音更帯広 IC～池田 IC)】



【施工事例 (圏央道 茂原北 IC～東金 JCT)】

動物侵入対策設置状況



【施工事例 (秋田外環状道路 秋田北IC～昭和男鹿半島IC)】

○令和元年度目標設定の考え方

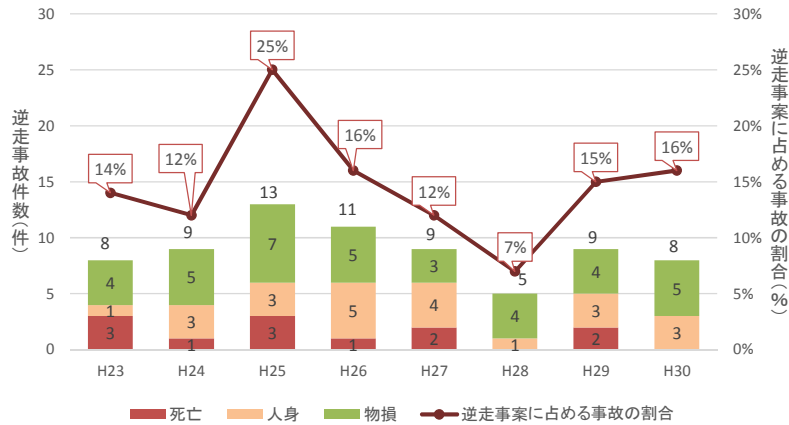
令和元年度の目標値は、ワイヤロープ等の暫定2車線区間の飛出し事故対策、凹凸路面標示等の安全対策を実施することにより、近年の死傷事故率の減少を考慮し、平成30年度の実績値 4.3 件/億台キロ以下と設定しています。

■その他の交通事故防止対策

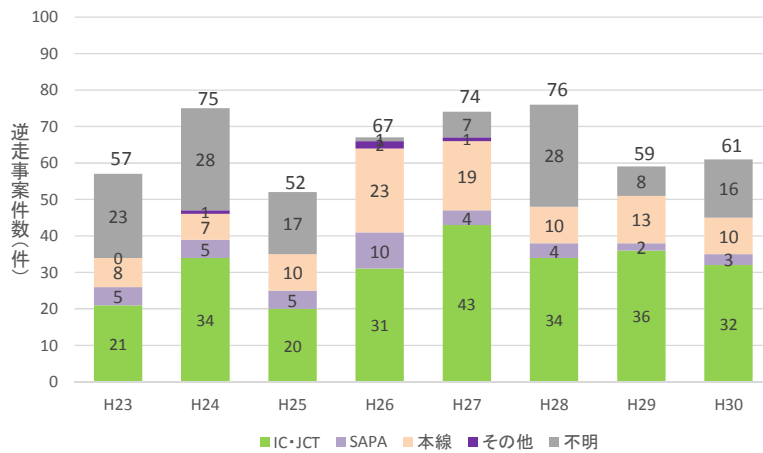
◎逆走防止対策

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となっており、平成 30 年度は前年より 1 件減少し 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、前年とほぼ同程度の 61 件となりました。しかし、これまで対策を実施してきた本線及び IC・JCT では、着実に減少傾向になっています。



【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】 〔単位：件〕(暦年集計) 逆走事故件数：逆走による事故発生件数 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		逆走事故件数	逆走事案件数
	平成 29 年度 実績値	9 件	59 件
	平成 30 年度 実績値	8 件	61 件
	令和元年度 目標値	2 件	55 件
※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。	中期目標値※5 (令和3年度)	0 件	50 件

○平成 30 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 年度に完了しました。平成 30 年度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ました。

また、平成 29 年度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を実施しました。



【本線合流部の対策】



【料金所プラザ部締切対策】



【選定した公募技術の一例(防眩板応用注意喚起)】



【「無くそう逆走」をキーワードにした啓発】



○令和元年度目標設定の考え方

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、令和元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。

■人等の立入防止対策

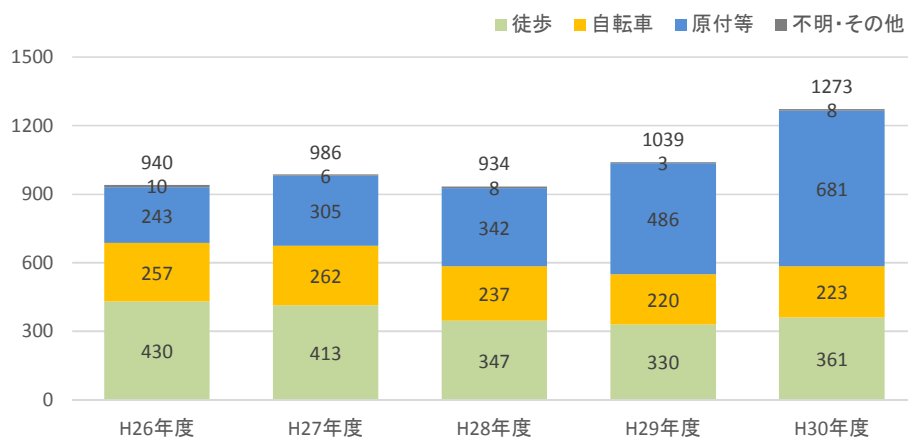
高速道路等の自動車専用道路における人等の立入りは、重大な事故につながる恐れがあるため、立入防止対策に取り組んでいます。

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 1000 件発生し、近年は増加傾向であり、平成 30 年度は1,200 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、都心近郊の原付バイクが千葉外環供用に伴う確保できる料金所数が増えたこと等により約 130 件増加、外国人による侵入が約 40 件増加が主な要因となっています。

【アウトカム指標】

【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、保護された事案の件数	平成 29 年度 実績値	1,039 件
	平成 30 年度 実績値	1,273 件
	令和元年度 目標値	810 件
	中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	770 件

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、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】



【赤外線カメラによる監視センサ】

○平成 30 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、監視体制を強化しました。

○令和元年度目標設定の考え方

中期目標値である事案件数 770 件の達成に向け、令和元年度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。

1-4. 車限令違反（重量超過）抑制に向けた取り組み

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〕		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
高速道路上で実施した車限令違反車両取締りにおける	平成29年度実績値	1,585回	12,960台	2,311件	1件
・取締実施回数	平成30年度実績値	1,625回	一台	一件	一件
・引込み台数	令和元年度目標値	1,530回	一台	一件	一件
・措置命令件数	中期目標値※5 (令和3年度)	1,530回	一台	一件	一件
・即時告発実施件数					

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、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、広範囲に渡っての複数箇所同時取締りを実施しました(圏央道のうち、常磐道から東関東道までの間にある全ICでの同時取締り)。



警察と連携した取締り
(過積載車両≪重量超過車両≫に対する指導取締り)

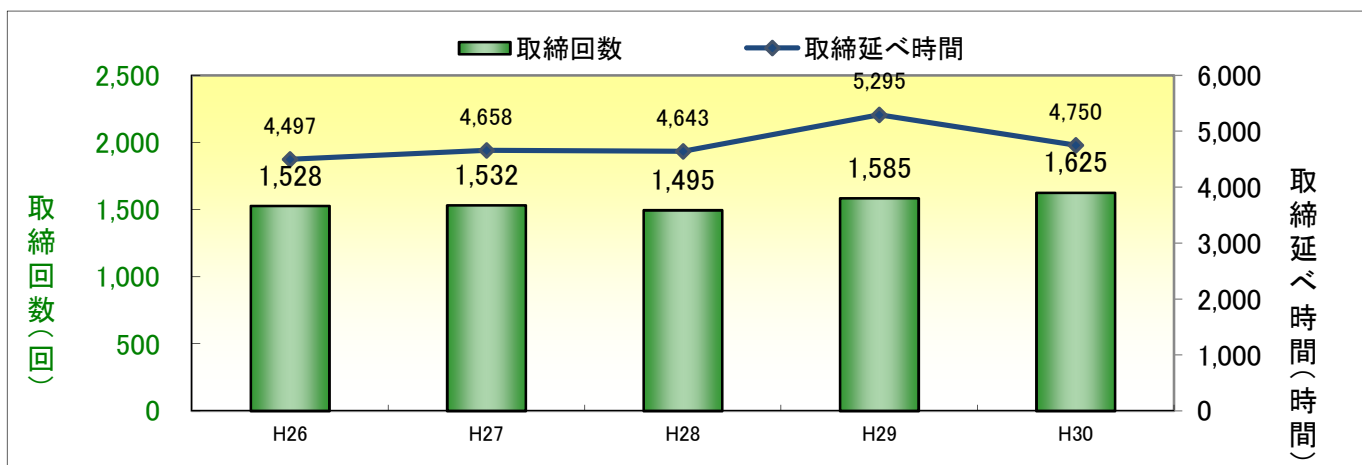


運輸と連携した取締り
(不正改造車両に対する指導取締り)

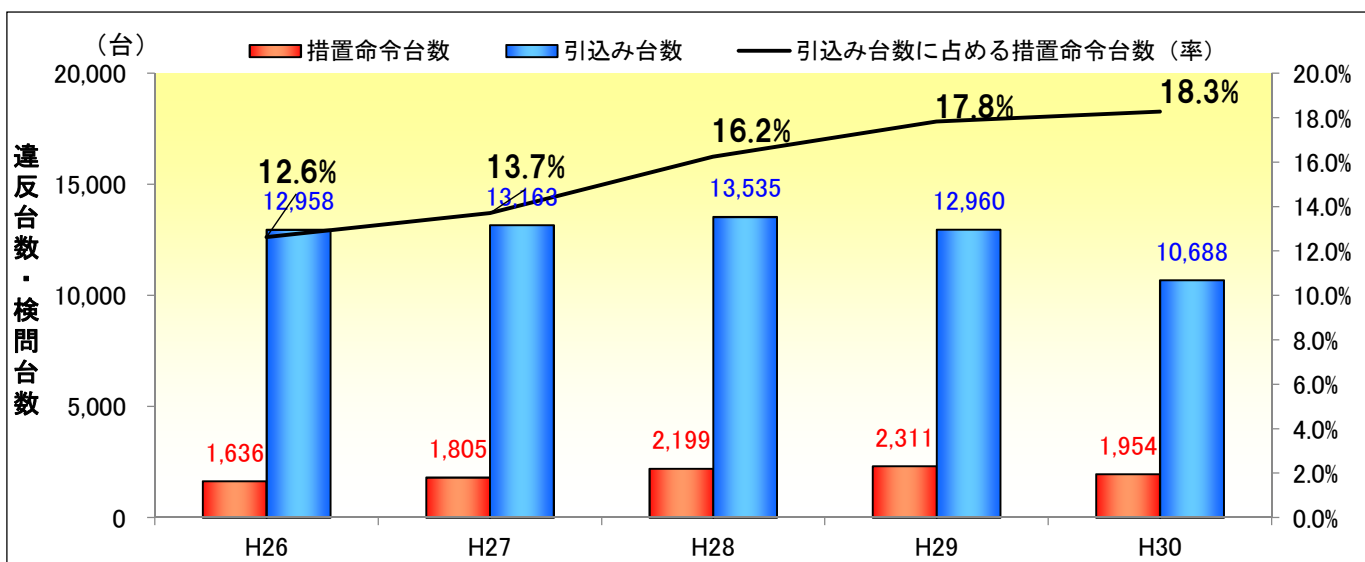
○車限令違反者に対する再発防止指導の実施

- ・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つつ、再犯防止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



○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度目標値は、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・実施していく、取締り実施回数の水準は維持するものとして設定しております。

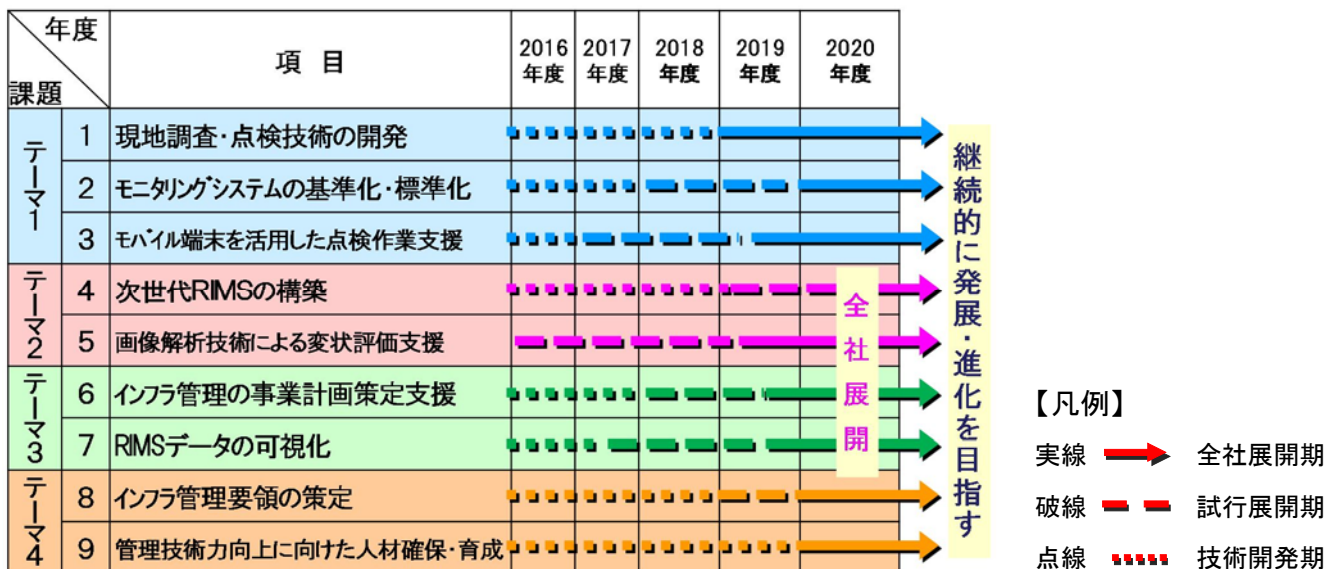
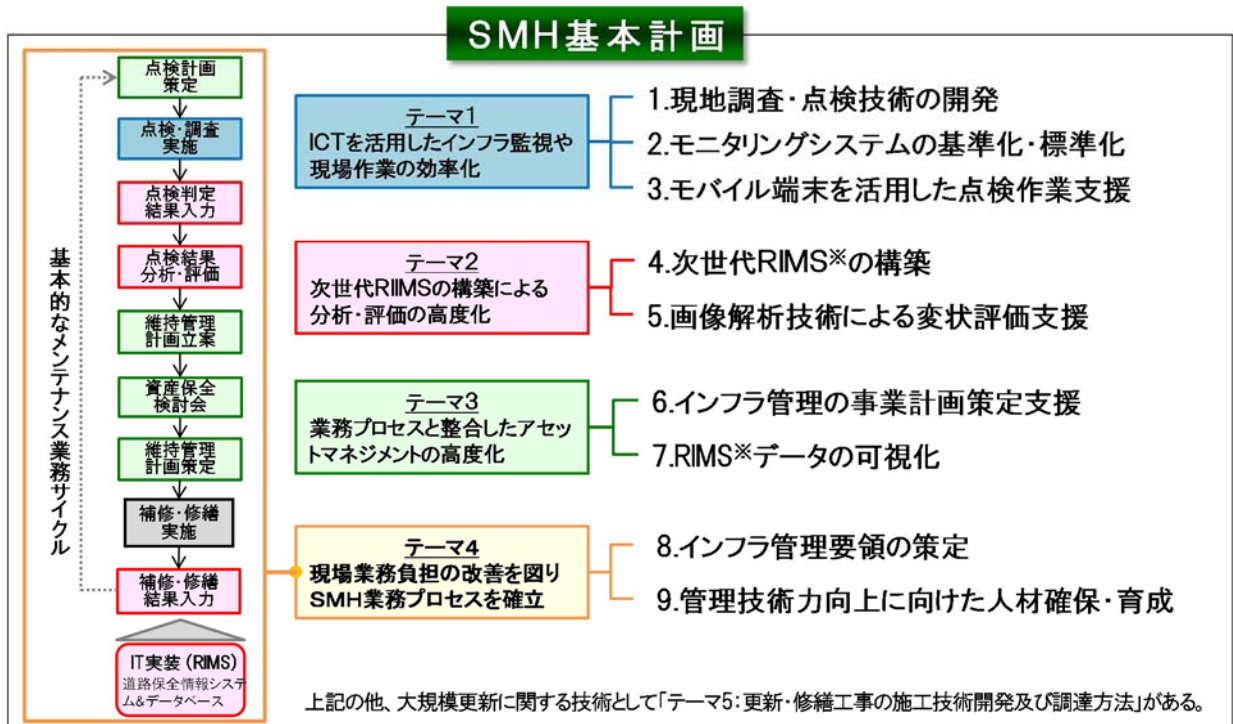
1-5. SMH (Smart Maintenance Highway) プロジェクトの推進

2013年7月に公表したスマートメンテナンスハイウェイ構想(以下、「SMH」という)について、2014年5月に「構想」から「基本計画」に格上げし、現在では2020年までの実現に向けた本格的な取り組みを展開しています。

■ SMH構想とは

老朽化に伴うメンテナンスのあり方への関心が高まっている背景を受け、会社グループでは、「SMH」という考え方・枠組みを立ち上げました。長期的な高速道路の「安全・安心」の確保に向け、現場の諸課題の解決に立脚、密着した検討を推進することを基本に、ICT(情報通信技術)や機械化などを積極的に導入し、これが技術者と融合する総合的なメンテナンス体制を構築します。これにより、会社グループ全体のインフラ管理力の高度化・効率化が期待されます。

■ SMH基本計画とロードマップ (主なテーマと課題については下図のとおり)



■平成 30 事業年度の主な成果

『ユーザーインターフェースの全社導入に向けモデル 6 事務所への展開』

平成 30 年度は、これまで開発してきたシステムの内、ユーザーインターフェースの一部が完了したことから、令和2年度からの全社導入に向け、モデル6事務所での試行を開始しました。これはSMH基本計画の根幹である、基本計画テーマ2「次世代RIMSの構築」及びテーマ3「RIMSデータの可視化」に関連するシステムであります。本システムは高速道路の維持管理データを一元的に把握し、効率的に活用するためシステムとして「インフラ管理モード」と「橋梁モード」を備えています。



【ユーザーインターフェース機器】

ユーザーインターフェイスは大型モニタを2面、複数の利用者による検討・作業を可能とし、現地・拠点間の情報共有を迅速に行うコミュニケーションテーブル。メインモニタはタッチパネルを採用することで対話的操作が可能であり、容易かつ迅速に必要なデータの検索・取得が可能。



【インフラ管理モード】

路線図(路線に沿った情報表示に基づく道路資産の選択)から、各種システム間を横断的に検索し、「構造物位置情報」、「構造物一覧」、「構造物情報」、などの各種情報を取得・表示をすることで、対象構造物の情報を一元的に取得、確認をすることが可能。



【橋梁モード】

「橋梁一覧」、「橋梁諸元情報」、「橋梁図面情報」、「橋梁点検情報(損傷状況)」などの橋梁資産関連データの連携表示/情報取得が可能となる。また、点検情報による損傷状態と図面/諸元情報を一元的に把握することで、補修対策の検討に繋げることも可能。

【参考】

■戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)との関係

本システムの技術の一部は、会社が参加したSIPプログラムにて開発してきました。

○研究テーマ

『高度なインフラ・マネジメントを実現する多種多様なデータの処理・蓄積・解析・応用技術の開発』

○研究概要

既存の点検データや図面に加え、今後、活用の増加が見込まれるセンサデータ等の効率的な活用や蓄積を可能とするため、データの誤りや重複を洗い出し、異質なデータを取り除いて整理する技術や写真に注釈のように損傷箇所を重ね合わせて提示する技術の開発を行うとともに、これら多種多様なインフラ管理の膨大なデータを一元的に管理するデータベースを開発する。また、地方公共団体等が道路の維持管理業務で容易に活用するための実用的なユーザーインターフェースを開発する。

○推進体制

東日本高速道路(株)、国立大学法人 大阪大学、北海道大学、東京大学、(株)ソーシャル・キャピタル・デザイン(株)、横須賀テレコムリサーチパーク、(株)ネクソ東日本エンジニアリング

その成果は、既に山形県、宮城県などの自治体で、道路管理に活用されています。



【山形県での活用事例】

1-6. 安全な交通の確保

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30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等により、工事通行止め時間が昨年並みとなりました。

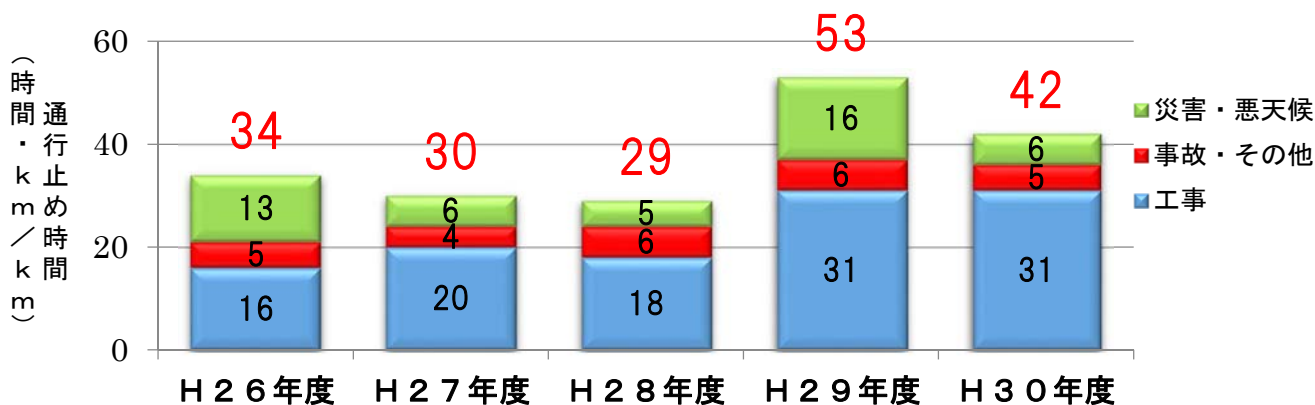
また、冬季は降雪量が前年度に比べ減少傾向だったことに加え、一昨年前のように首都圏の南岸低気圧・北海道・東北地方の寒波の影響による広範囲に及ぶ長時間の通行止めが発生しなかったことにより通行止め時間が減少しております。

【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
令和元年度目標値	42時間	—		
中期目標値 ^{※5} (令和3年度)	48時間			

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、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】

○令和元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、令和元年度目標値は平成30年度と同程度の通行止め時間を見込んでいます。

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) 冬季交通確保に向けた取組み

管内の高速道路の約6割が積雪寒冷地を通過する、NEXCO東日本では、冬期においても高速道路の安全・安心を確保するため、除雪をはじめとした雪氷対策作業を24時間体制で行っているところです。平成30年度においては、大規模滞留の防止、通行止め時間の最小化に向けた下記の新たな取組を実施しました。

○ 『関係機関との連携強化』

- ・ 並行道路管理者等と連携し、「道路ネットワーク機能への影響を最小化」を目標として対応
- ・ タイムラインを策定し、交通規制のタイミングなど事前に方針を確認
- ・ 登坂不能リスク箇所に監視カメラ増設、けん引車両の追加配備

○ 『情報提供の強化』

- ・ 高速道路会社共同で、気象予測会社と連携した広域の道路・気象情報の提供を実施
- ・ 物流企業、荷主企業への説明会を実施
- ・ 関係機関と連携した情報提供の実施



▲ 監視カメラの設置状況



▲ 登坂不能車両のけん引作業状況



▲ 物流企業・荷主企業への説明会



▲ 他会社の道路交通情報と気象情報の提供(例)

(2) 工事による交通規制に関わる取組み

■ロードジッパーシステムの活用

ロードジッパーシステムとは、LINDSAY社(アメリカ)が開発、製造、販売している移動式防護柵のシステムで、コンクリート製防護柵の設置位置を、専用の防護柵切替用車両(BTM:Barrier Transfer Machine)を用いて移動させるシステムです。

道央自動車道 島松川橋床版取替工事では、対面通行規制による渋滞発生が予想されたことから、ロードジッパーシステムを活用し、国内初となる交通量の増加する時間帯に応じた車線運用(3車線(2+1車線))を行い、お客さまへの影響が最小限となるように工事を進めました。

《朝ラッシュ 時間帯》



《コンクリート製防護柵を移動》



《夕方ラッシュ 時間帯》



《コンクリート製防護柵》



《防護柵切替用車両(BTM)》



1-7. 巨大地震への対策強化

大規模地震発生時に高速道路機能を確保するため、ロックンク橋脚を有する橋梁の耐震補強など、速やかに機能を回復するために耐震補強を推進しています。

併せて、東日本大震災等の復旧活動を通じて、これまで得た教訓や経験、課題などを踏まえ、災害対策強化の取り組みを続けています。

■耐震補強工事の推進

地震発生時に速やかな機能回復が可能な性能確保を目指す対策を、今後30年間に震度6弱以上の地震発生確率が26%以上の地域の橋梁を当面5年間で、その他の橋梁を今後10年間で完了させることを目指して設計・工事を進めています。

また、ロックンク橋脚を有する橋梁については、概ね3年程度で耐震補強を完了させるべく、補強工事を進めています。

○平成30年度の取り組み

- ・ 平成30年度までに、ロックンク橋脚を有する全140橋の耐震補強工事の契約を完了
- ・ 耐震補強対象 153橋の設計業務着手
- ・ 耐震補強対象工事 75橋の工事着手
- ・ 耐震補強対象工事 5橋の補強完了

【アウトカム指標】

【指標】橋梁の耐震補強完了率 〔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	平成29年度 実績値	79%
	平成30年度 実績値	79%
	令和元年度 目標値	80%
	中期目標値 ^{※5} (令和3年度)	86%

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度目標値は平成30年度実績を踏まえ設定しています。

2 快適・便利

2-1. 定時性・確実性の確保

(1) 本線渋滞削減の取り組み

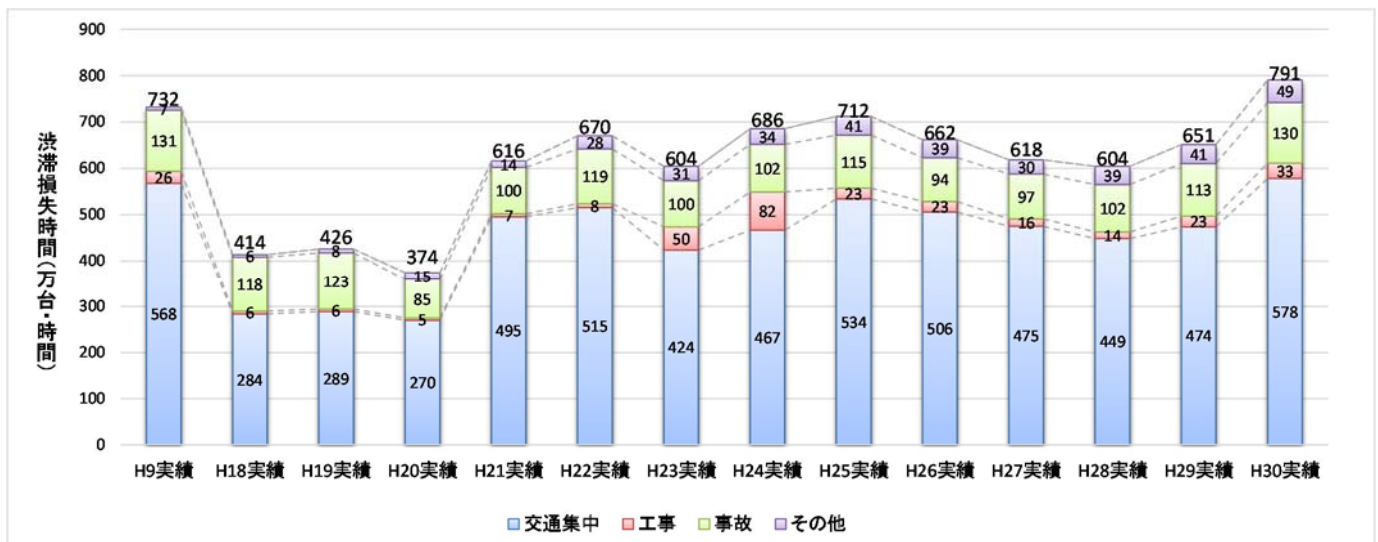
■本線渋滞損失時間

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。

平成23年以降は東日本大震災の復興等による増加がみられたものの、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。平成30年度は6月に開通した千葉県区間の外環道により、約100万台・時間に及ぶ増加となりました。

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】

【指標：本線渋滞損失時間】 [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 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29年度実績値	651 万台・時間／年
	平成30年度実績値	791 万台・時間／年
	令和元年度目標値	781 万台・時間／年
	中期目標値 ^{※5} (令和3年度)	555 万台・時間／年

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

○平成 30 年度の達成状況

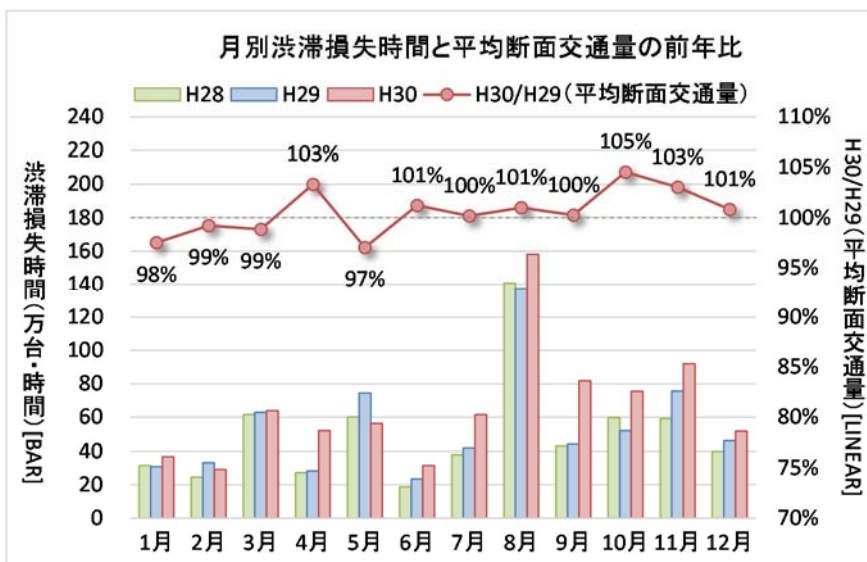
平成 30 年度の目標値は、平成 29 年実績を基に外部要因や各種対策効果を見込み 593 万台・時間/年と設定しましたが、平成 30 年度の実績値は特に①交通集中渋滞の増加により 791 万台・時間/年と目標値を上回りました。

(万台・時間/年)

区分	H29 年 実績	H30 年 目標	H30 年 実績	具体内容
①交通集中渋滞	473.8	427.2	578.2	外環道千葉区間開通による交通量増
②工事渋滞	23.1	23.1	33.2	リニューアル工事に伴う増
③事故渋滞	113.3	102.7	130.3	事故増に伴う増
④その他渋滞	40.9	39.8	48.9	1月の雪通行止めに伴う端末渋滞増
計	651.1	592.8	790.6	

○平成 30 年の渋滞要因分析

- ・渋滞損失時間、平均断面交通量ともに、外環道千葉区間が開通した 6 月以降に増加しました。
- ・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。



道路別渋滞損失時間

[単位：万台・時間]

	H30	H29	差
関越道	169	165	4
東北道	154	145	9
常磐道	59	64	-5
京葉道路	93	63	30
外環道	101	43	58
横浜3路線	44	39	5
アクアライン	33	31	3
東関東道	55	33	22
圏央道	43	33	10
その他	38	34	4

○平成 30 年の主な取り組み

①付加車線の設置

関越道 花園 ICにおいて、平成 30 年 8 月に上り線の合流車線を延伸し付加車線と接続、同 12 月に下り線の出口車線を延伸し、ともに交通流の改善を確認しております。今後も引き続き効果検証を行うとともに、渋滞の先送りが懸念されるボトルネックに対しても付加車線等による渋滞対策をさらに推進します。

◆上り線側



花園 IC (下り線) 対策状況

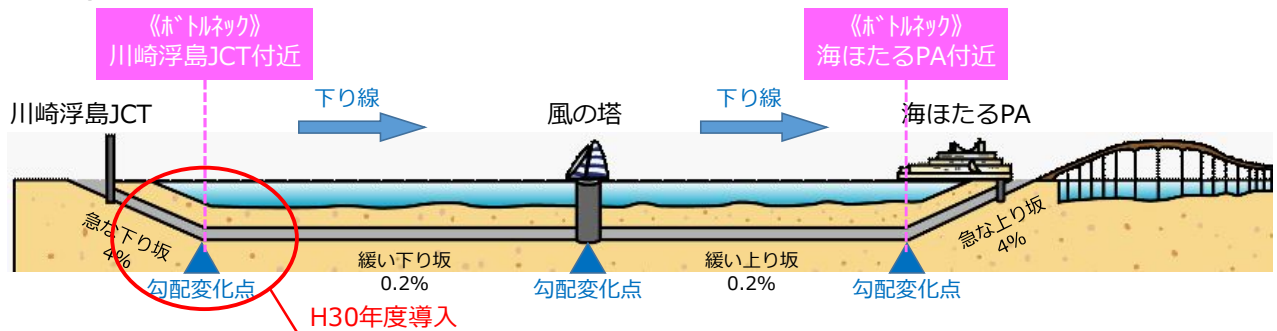


◆下り線側



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、ボトルネックである勾配変化点における渋滞対策として、過年度よりペースメーカーライトを導入している。平成 30 年度は下り線側で初となる、川崎浮島 JCT 付近の勾配変化点で試行運用を開始しました。



○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度の目標値は、関越道 花園 IC 付近の付加車線設置等の渋滞対策による軽減を考慮するものの、外環道千葉区間の開通による影響が年間に渡ることから、780.9 万台・時間/年と設定しています。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。

令和元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)幕張 IC 及び花輪 IC の加減速車線接続
- ・京葉道路(上り線)千葉東 JCT 付近の加速車線延伸
- ・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
- ・サグ部等における渋滞ポイント標識の設置
- ・渋滞予測情報の発信強化

【R1 年度の目標値設定】

(万台・時間/年)

区分	内容	H30 実績	R1 目標
①交通集中渋滞	外環道千葉区間開通の影響を反映(1~5月) 花園 IC 付近の付加車線完成等による効果	578.2	606.6
②工事渋滞	R1 年の特定更新工事等を考慮	33.2	31.9
③事故渋滞	H28 年と同程度と想定	130.3	102.6
④その他渋滞	H29 年と同程度と想定	48.9	39.8
計		790.6	780.9

■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】

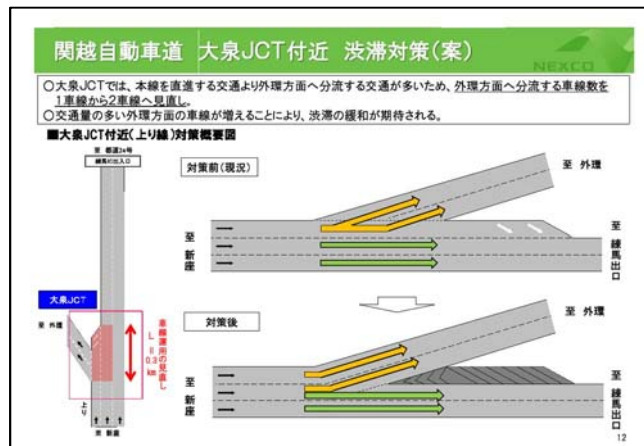
【指標:ピンポイント渋滞対策】 〔単位:箇所〕		新規箇所数	対策実施 箇所数	完了箇所数 (累計)
ピンポイント渋滞対策実施箇所 ※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組をもとに、令和3年度までの傾向により算出した参考値。	平成 29 年度 実績値	1 箇所	6 箇所	1 箇所
	平成 30 年度 実績値	1 箇所	6 箇所	3 箇所
	令和元年度 目標値	0 箇所	一箇所	一箇所
	中期目標値※5 (令和3年度)	3 箇所	一箇所	一箇所

※なお、H29 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

○平成 30 年度の実績・主な取り組み

(平成 30 年度 新規着手・完了箇所)

平成 30 年度は、関越道(上り線)大泉 JCT の車線運用変更を、第1回 埼玉県渋滞ボトルネック検討 WG にて具体の対策を打ち出し、新たに 1 箇所の事業を開始・完了しました。



【第1回 埼玉県渋滞ボトルネック検討WG(H30.10)より抜粋】

(平成 30 年度 完了箇所)

東京外環道 三郷 JCT Rランプ追加工事を完了しました。

(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
- ・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

○令和元年度目標設定の考え方

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。

(2) お客さまに配慮した路上工事の実施

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。

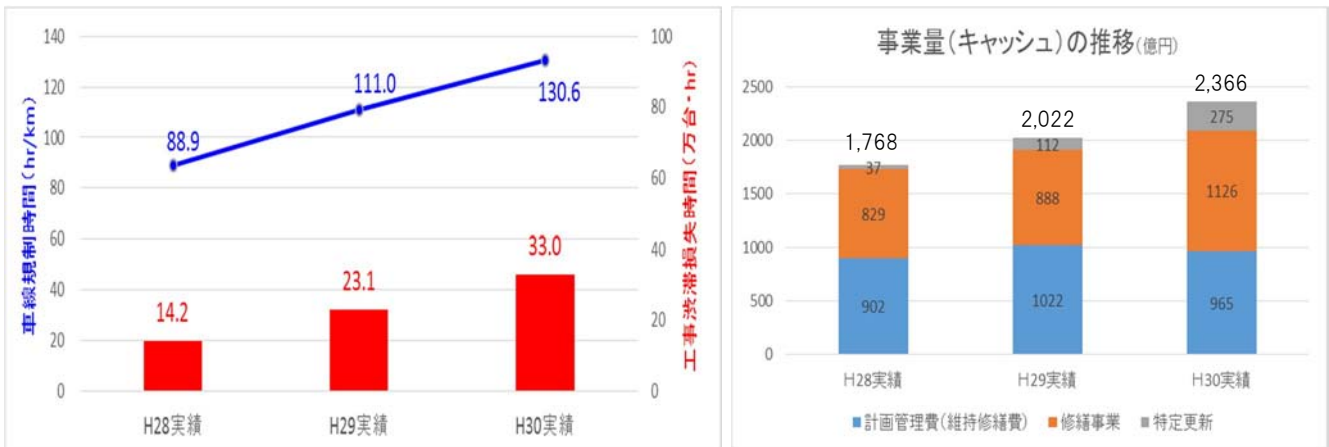
【アウトカム指標】

【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 29 年度 実績値	23 万台・時	111 時間/km
	平成 30 年度 実績値	33 万台・時	131 時間/km
	令和元年度 目標値	32 万台・時	99 時間/km
	中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	23 万台・時	99 時間/km

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

○平成 30 年度の達成状況

平成 30 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・年に対し 131 時間/km・年となり、工事渋滞損失時間は、目標の 23 万台・時間/年に対し 33 万台・時間/年となり、それぞれ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 30 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。

○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度の目標値は、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 30 年度目標と同値の 99 時間/km・年と設定しました。

(3) ナンバリング対応の取組み事例

インバウンド対策のみならず、すべての利用者にわかりやすい道案内の実現を目指すため、高速道路の路線名に併せ、固有の言語に依存しない路線番号を用いる「ナンバリング」による道案内を、平成 29 年 2 月圏央道での導入を皮切りに推進し、平成 30 年度までに約 440 枚の設置が完了しました。

高速道路上の JCT 案内標識、確認標識及び主要な空港・観光地周辺の市街地案内標識へのナンバリングの導入を進め令和 2 年の概成を目標としています。



【確認標識の対応例(道央道 深川 JCT 手前)】



【JCT 案内標識の対応例(道央道 深川 JCT 手前)】



【路線確認標識の対応例(日本海東北道)】



【JCT 案内標識の対応例(東北道 安代 JCT 手前)】



【市街地案内標識の対応例(東北道 岩槻 IC)】



【JCT 案内標識の対応例(東北道 久喜白岡 JCT 手前)】

2-2. 休憩施設の利便性向上

■休憩施設の駐車エリアにおける混雑緩和の取り組みについて

休憩施設では、長時間駐車などによる深夜帯を中心とした大型車の駐車不足や休憩施設エリア全体の混雑が顕在化しています。これの対策として、会社では、高速道路の休憩施設における駐車エリアの混雑緩和に向けた駐車スペースの拡充を行っています。

○平成30年度の取り組み

・10箇所で開催場の改良を実施し、大型車スペース12台、小型車スペース84台の拡充を実施しました。



【改良前】



【改良後】

駐車スペース改良 関越道 寄居PA(下り線)

平成30年度駐車スペース改良一覧

路線名	休憩施設名	普通車スペース数(台)			大型車スペース数(台)		
		工事前	工事後	増減	工事前	工事後	増減
E5 道央自動車道	砂川SA(上)	79	85	+6	23	23	0
E38 道東自動車道	十勝平原SA(上)	18	18	0	7	11	+4
E4 東北自動車道	鏡石PA(下)	26	26	0	12	14	+2
E4 東北自動車道	吾妻PA(上)	54	34	-20	16	23	+7
E17 関越自動車道	寄居PA(下)	39	95	+56	47	38	-9
E17 関越自動車道	塩沢石打SA(上)	20	22	+2	28	28	0
E17 関越自動車道	塩沢石打SA(下)	60	60	0	25	29	+4
E17 関越自動車道	山谷PA(上)	28	26	-2	13	16	+3
E17 関越自動車道	山谷PA(下)	28	30	+2	12	13	+1
CA 東京湾アクアライン	海ほたるPA(下)	193	233	+40	51	51	0
合計		545	629	+84	234	246	+12

■快適に利用できる休憩施設の整備

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出入りできる歩行者出入口の整備を進めています。

平成30年度は10箇所の歩行者出入口を設置し、累計で93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 <small>※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。</small>	平成29年度 実績値	83箇所
	平成30年度 実績値	93箇所
	令和元年度 目標値	106箇所
	中期目標値 ^{※5} (令和3年度)	107箇所

○令和元年度目標設定の考え方

令和元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、累計で106箇所の設置を目標としています。

■SA・PAの地元利用の取り組み

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30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】

【指標：SA・PAの地元利用日数】 【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 <small>※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。</small> <small>※9 平成30年度～令和3年度の累計値。</small>	平成29年度 実績値	2,215日
	平成30年度 実績値	5,026日
	令和元年度 目標値	3,070日
	中期目標値 ^{※5※9} (令和3年度)	7,840日



【福島県観光誘客イベント(東北道のSAで実施)】



【高福連携(障がい者施設と連携した美化活動)】

○令和年度目標設定の考え方

令和元年度目標値は過去の実績を踏まえ、目標を設定しています。

3. 社会貢献・地域連携

3-1. 料金関連サービスの展開

■料金関連サービスの展開

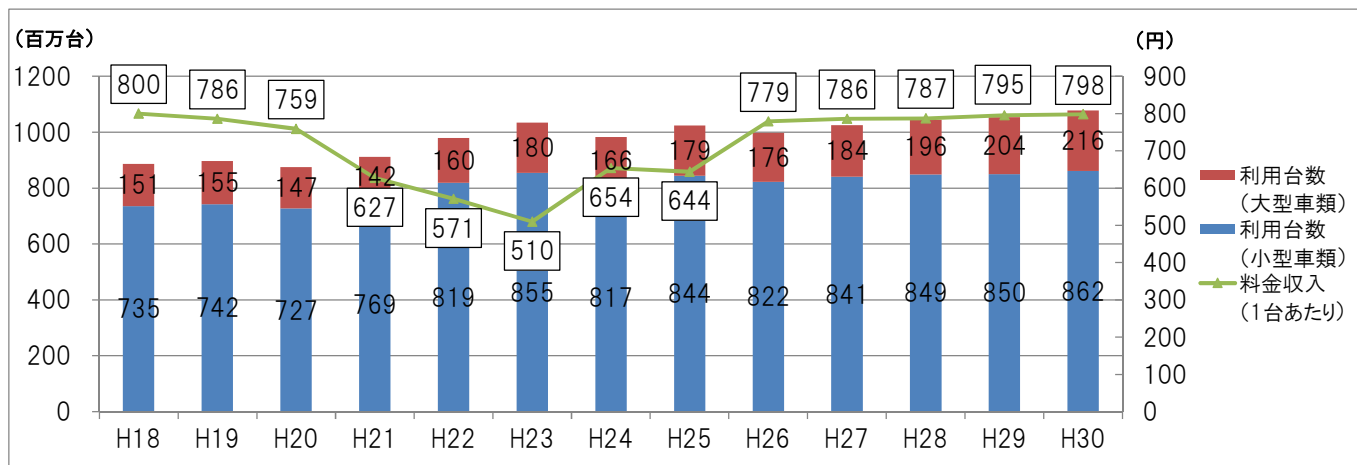
お客さまにご理解いただける多様な料金サービスの提供や質の高い接客を行い、高速道路を利用されるお客さまが増加するよう努めています。

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。平成 30 年度は外環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】

【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通行台数	平成 29 年度 実績値	1,054 百万台
	平成 30 年度 実績値	1,078 百万台
	令和元年度 目標値	1,088 百万台
	中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	1,086 百万台

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、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】

○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度目標値は、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。

■企画割引の実施

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30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29年度実績値	241千件	10件
	平成30年度実績値	344千件	10件
	令和元年度目標値	320千件	12件
※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、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。	中期目標値※5※9 (令和3年度)	1,071千件	40件

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	H30.4.27～H30.11.5
北海道観光応援ぱす	H30.10.31～H31.4.1
Tohoku Expressway Pass	H28.10.1～R2.10.13
2018 東北観光フリーパス	H30.4.13～H30.12.25
ツーリングプラン	H30.4.27～H30.11.30
2018 信州めぐりフリーパス	H30.5.11～H30.11.26
新潟観光ドライブパス	H30.7.6～H30.12.3
ウィンターパス 2018-2019	H30.12.7～H31.4.8
Japan Expressway Pass	H29.10.13～R1.9.30



○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度目標値は、平成30年度実績及び同年度の北海道震災復興に係る「北海道ふっこう割」が終了したことに伴う旅行需要の反動減を踏まえ設定しています。

3-2. 高架下等の有効活用の取り組み

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ってきています。

平成 30 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) 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 29 年度 実績値	4,396 件	348 百万円	2 件
	平成 30 年度 実績値	4,489 件	369 百万円	1 件
	令和元年度 目標値	4,417 件	348 百万円	1 件
	中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	4,362 件	334 百万円	4 件

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、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



【横浜横須賀道路高架下(駐車場として活用)】



【関越道小千谷 IC 付近(駐車場として活用)】

○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度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。

3-3. ガソリンスタンド空白区間解消の取り組み

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。

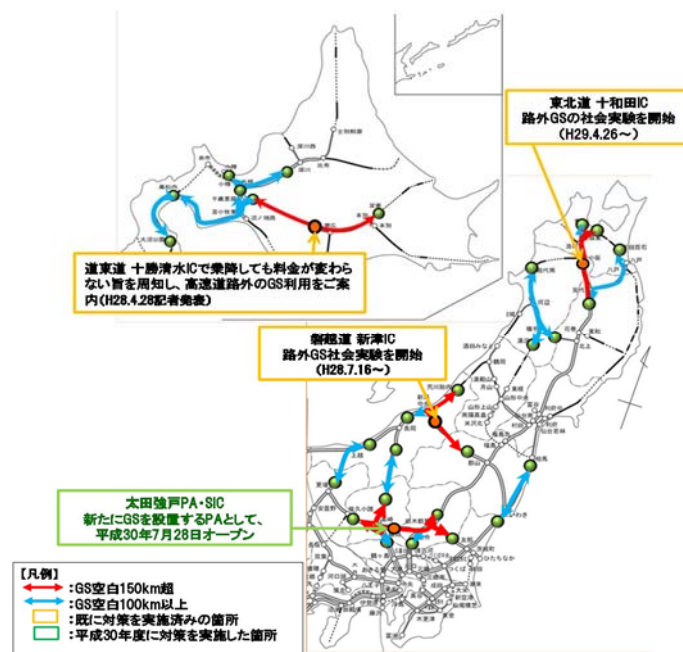
【アウトカム指標】

【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 29 年度 実績値	6 区間 (0 区間)	34 区間 (0 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 目標値	—	—
	中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	0 区間 (0 区間)	—

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

平成 30 年度は、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ました。

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	



4. 現場力強化

高速道路のプロ集団として、現場力を一層高め、お客さまサービスの向上に努め 24 時間 365 日グループ丸となり不断の道路管理を行っています。

4-1. 日々の業務の着実かつ継続的な実施

(1) 維持修繕業務

■清掃作業、植栽作業、事故復旧作業、雪氷作業等

高速道路の安全・快適な走行環境の確保や良好な沿道環境の保全のため、路面、トンネル及び施設設備等の清掃、草刈りや樹木の剪定、交通事故や災害時の緊急作業や復旧作業、雪による障害を最小限にするための除雪作業や凍結防止剤散布作業を実施し、高速走行に支障を来さないよう道路機能を保持し、利用者の安全、円滑な通行を目的とした管理水準を満足しました。



【路面清掃状況】



【施設清掃状況】



【草刈作業状況】



【雪氷対策作業状況(路肩除雪)】



【雪氷対策作業状況(除雪)】



【緊急作業及び事故復旧作業状況】

■車両法定点検・整備

道路管理用車両等が安全に走行及び作業を行うことが出来るとともに、第三者への安全に対し影響を及ぼすことの無いよう、「管理の仕様書」に基づき、定期点検、整備を行っています。



【車両点検状況】



【車両整備状況】

■現地の状況に則した対応

①植栽管理作業《高速道路に影響を及ぼすおそれのある樹木への対応》

緑化のさまざまな機能を発揮させるためには、健全な状態を維持していくことが必要であり、点検から、草刈・間伐などの管理作業を計画的に実施しています。

樹林管理においては密生状態では枝葉の成長が阻害され、枯損や倒木の原因となることから、本線内外の樹木の事前把握に努め、適度な密度となるよう間伐等の管理作業を実施しています。



【点検状況】



【間伐により適度な密度を維持】

②雪氷対策作業《体制強化等による雪氷対策作業の対応》

過去に降雪に伴う大規模な立ち往生車両が発生した箇所には、現地状況を早期に把握するため監視カメラを設置するとともに、立ち往生車両を移動させるために除雪機械の事前配置を行うなどの取組みを実施しています。



【監視カメラ】

早期発見



【立ち往生車両発生】



【除雪機械の事前配備】

迅速対応



【立ち往生車両救出】

③清掃作業《不測の事態に備えた対応》

昨今の台風等短期間降雨の発生状況を踏まえ、日々の点検にて把握している要注意箇所等の再確認及び必要に応じて排水溝清掃することで大規模な災害を未然に防止する取組みを実施しています。



【排水設備清掃状況】

(2) 保全点検業務

橋梁、トンネル及び道路施設等の状況を日々把握し、収集したデータや補修履歴により適切な補修や補修計画の立案を行っています。また、異常気象時や災害時等の緊急点検や設備故障時等の緊急対応等を適切に行っています。

橋梁、トンネル等の詳細点検の方法と頻度については、道路法施行規則の一部改正(「道路法施行規則の一部を改正する省令」平成 26 年3月 31 日公布、平成 26 年7月1日施行)に伴い、「管理の仕様書」に基づき会社の保全点検要領の一部を改訂し、平成 26 年7月1日から近接目視により、5年に1回の頻度を基本として実施しています。

① 点検頻度及び点検実施数量

区分	点検種別	作業水準	点検実施数量
土木点検	日常点検	4～7日/2週	作業水準どおり実施
	定期点検	1回以上/年	3,960km
	詳細点検	1回以上/5年	橋梁:2,102 橋(溝橋含む) トンネル:111 チューブ (詳細は次項に記載)
施設点検	日常点検	1回/1・3・12 カ月	作業水準どおり実施
	定期点検	1回/6・12 カ月	作業水準どおり実施
	構造検査	1回/3～5年	作業水準どおり実施



【(土木)日常点検】



【(土木)詳細点検】



【(施設)トンネル換気設備の点検】



【(施設)受配電設備の点検】

② 省令に基づく詳細点検の実施

維持修繕に関する省令・告示の規定(道路法施行令規則、平成 26 年 7 月 1 日施行)に基づき、橋梁、トンネル、その他道路付属物等について平成 26 年より 5 年目に当たる詳細点検を以下のとおり実施しました。平成 25 年度末時点で供用済の対象構造物は、すべて点検を完了しました。

点検種別	構造物名	単位	管理数量 (H31.3)	H26	H27	H28	H29	H30		R1	H26~ H30
				実績	実績	実績	実績	計画	実績	計画	
詳細点検	橋梁	橋	8,699	968	1,374	2,025	2,102	2,159	2,014	1,709	8,483
	トンネル	チューブ	574	95	111	114	111	117	86	146	517
	シェッド	基	41	10	18	4	5	2	2	2	39
	大型カルバート	基	1,976	367	513	423	318	345	296	452	1,917
	歩道橋	橋	8	0	0	2	3	3	3	0	8
	門型標識等	基	1,626	503	518	105	143	280	277	388	1,546

注 1 平成 26 年度以降に開通した構造物は令和 1 年度以降に点検予定

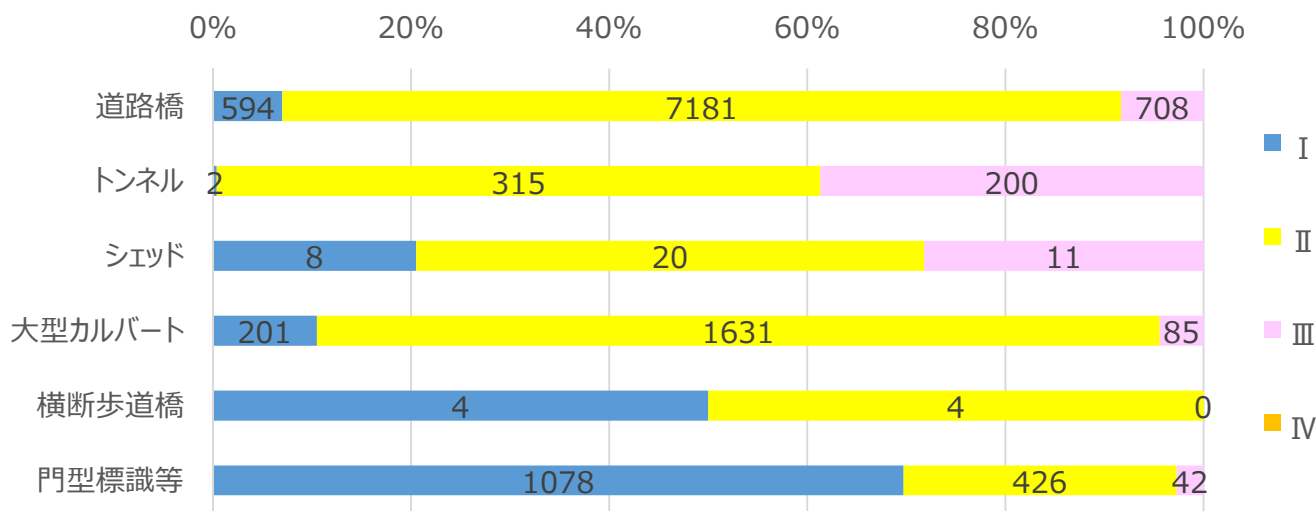
注 2 平成 26～平成 29 年度の点検実施数構造物のうち、撤去等により平成 31.3 末時点で管理数量に未計上の構造物は、平成 26～平成 29 年度の点検実施数から控除

平成 30 年度に詳細点検が完了した構造物の健全性4段階(Ⅰ～Ⅳ)の診断の結果、緊急を要する判定区分Ⅳはありませんでしたが、補修が必要な判定区分Ⅲは、全体の約 1 割程度となり、対策方法を検討し、今後、計画的に補修を実施します。

点検種別	構造物名	単位	管理数量 (H31.3)	H26 年度点検判定区分				H27 年度点検判定区分					
				I	II	III	IV	I	II	III	IV		
				道路橋	橋	8,699	968	62	819	87	0	1,374	156
詳細点検	トンネル	チューブ	574	95	0	46	49	0	111	0	68	43	0
	シェッド	基	41	10	5	4	1	0	18	3	9	6	0
	大型カルバート	基	1,976	367	66	293	8	0	513	60	431	22	0
	横断歩道橋	基	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	門型標識等	基	1,626	503	409	77	17	0	518	340	159	19	0

点検種別	構造物名	単位	管理数量 (H31.3)	H28 年度点検判定区分				H29 年度点検判定区分					
				I	II	III	IV	I	II	III	IV		
				道路橋	橋	8,699	2,025	88	1,759	178	0	2,102	104
詳細点検	トンネル	チューブ	574	114	2	75	37	0	111	0	62	49	0
	シェッド	基	41	4	0	2	2	0	5	0	5	0	0
	大型カルバート	基	1,976	423	29	372	22	0	318	20	279	19	0
	横断歩道橋	基	8	2	1	1	0	0	3	3	0	0	0
	門型標識等	基	1,626	105	62	40	3	0	143	122	21	0	0

点検種別	構造物名	単位	管理数量 (H31.3)	H30年度点検判定区分				点検実施率 (H26~H30/全体)	
				I	II	III	IV		
詳細点検	道路橋	橋	8,699	2,014	184	1,613	217	0	100%
	トンネル	チューブ	574	86	0	64	22	0	100%
	シェッド	基	41	2	0	0	2	0	100%
	大型カルバート	基	1,976	296	26	256	14	0	100%
	横断歩道橋	基	8	3	0	3	0	0	100%
	門型標識等	基	1,626	277	145	129	3	0	100%



【H26～H30年度省令に基づく点検完了構造物の判定区分】

判定区分		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

【省令に基づく点検の判定基準】

補修が必要な判定区分Ⅲについての補修計画(実績)^{※10}は下表のとおりです。

点検 年度	構造物名	単位	判定区分Ⅲ 施設数	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	道路橋	橋	87		11	7	9	22	38				
	トンネル	チューブ	49		3	3	8	13	22				
	シェッド	基	1						1				
	大型カルバート	基	8	1	5	1		1					
	横断歩道橋	基	0										
	門型標識等	基	17		5	1		4	7				
H27	道路橋	橋	67		2	4	5	11	2	43			
	トンネル	チューブ	43		1	1	3	8	8	22			
	シェッド	基	6			1				5			
	大型カルバート	基	22				3	4	10	5			
	横断歩道橋	基	0										
	門型標識等	基	19		1	5		2	8	3			
H28	道路橋	橋	178				9	17	22	30	100		
	トンネル	チューブ	37			1	7	11	2	4	12		
	シェッド	基	2								2		
	大型カルバート	基	22			1	4	1	2	7	7		
	横断歩道橋	基	0										
	門型標識等	基	3						2	1			
H29	道路橋	橋	159				1	8	20	14	31	85	
	トンネル	チューブ	49					8	2		7	32	
	シェッド	基	0										
	大型カルバート	基	19				1		4	4		10	
	横断歩道橋	基	0										
	門型標識等	基	0										
H30	道路橋	橋	217					1	5	17	11	39	144
	トンネル	チューブ	22					1	1	3	1	4	12
	シェッド	基	2							1		1	
	大型カルバート	基	14							1	1	7	5
	横断歩道橋	基	0										
	門型標識等	基	3						1				2

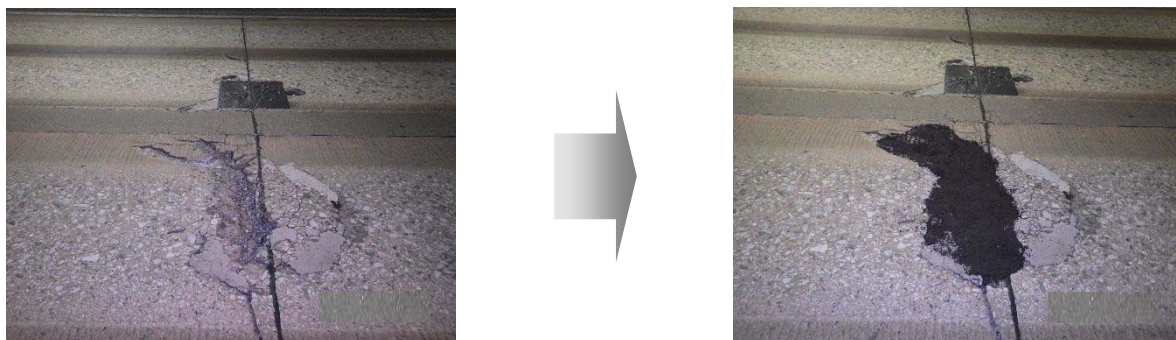
※10 補修計画に記載の数量については、平成31年3月末時点の値である。

・土木点検結果と補修状況

作業水準	平成 29 年度末 残存損傷数	平成 30 年度		平成 30 年度末 残存損傷数
		損傷発見数 ※11	補修件数	
速やか・緊急的に補修が必要	0 箇所	5,415 箇所	5,415 箇所	0 箇所
計画的に補修が必要※12	45,182 箇所	27,388 箇所	14,297 箇所	58,273 箇所

※11 損傷数発見数は全ての点検において発見された土木構造物全て(橋梁、トンネル、舗装、土工、のり面、交通安全管理施設等)の個別損傷数

※12 個別損傷判定A1(変状があり機能低下への影響が高いと判断される場合)

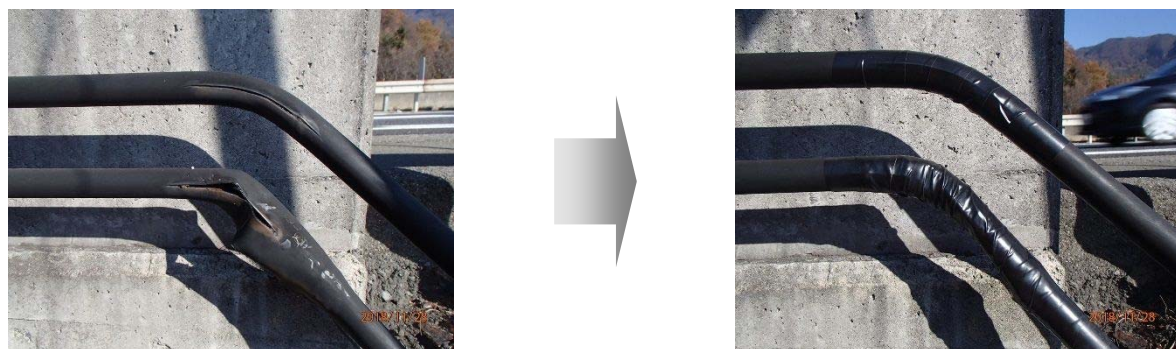


【(土木)緊急対応が必要な損傷の補修状況】

・施設点検結果と補修状況

作業水準	平成 29 年度末 残存損傷数	平成 30 年度		平成 30 年度末 残存損傷数
		損傷発見数	補修件数	
速やか・緊急的に補修が必要	0 箇所	62 箇所	62 箇所	0 箇所
計画的に補修が必要※13	19,410 箇所	26,251 箇所	23,078 箇所	22,583 箇所

※13 個別損傷判定A(変状があり機能低下がみられ補修が必要であるが緊急補修を要しない損傷等)



【(施設)緊急対応が必要な損傷の補修状況】

(3) 料金収受業務

■料金収受

料金所では、交通状況に応じて適切なレーン開放を行い、多種多様な車両の判別、ETCトラブル等に的確かつ迅速に対応し、料金所の快適な利用、通行料金の厳正な管理を目的とした管理水準を満足しました。

- 交通状況に応じた適切なレーン開放
 - ・時間帯、曜日、季節等により絶えず変動する交通状況を過去の実績等により把握し、適切にレーン開放を実施
 - ・通行止め等の緊急時には、レーン閉鎖やお客さまへの情報提供など迅速に対応



【お客さまから通行料金を収受】

- 車線のモニタリング・ETCエラーへの対応
 - ・ETC車線の安全・円滑な運用を確保するため車線の状況、故障及び開閉バーを24時間監視
 - ・ETC車線で異常が発生した場合、車線に急行してお客さまの車両を安全な退避場所まで誘導し、適切な課金処理を実施
 - ・入口自動発券機の作動状況を監視し、故障や通行券の未受領車両に対応



【ETC エラー時の対応】

- お客さまサービス・異常事態発生時の措置
 - ・お客さまへの情報提供や各種問合せへの対応等きめ細かいお客さまサービスを実施
 - ・交通事故、災害等の異常事態が発生した場合、会社及び関係機関に迅速な報告を行い、お客さまへの案内や誘導を適切に実施



【NEXCO 東日本グループ料金収受コンテスト】

■東北地方無料措置に対する対応と取り組み

原発事故の警戒区域等に居住されていた方を対象とした無料措置及び原発事故による母子避難者等を対象とした無料措置が令和2年3月31日まで継続されたことから、引き続き、無料措置の対象となるお客さまへの対応に取り組みました。

また、原発事故の警戒区域等に居住されていた方を対象とした無料措置については、利用者の利便性の向上を図るため、従来の被災証明書等による利用方法から「ふるさと帰還通行カード」による利用方法に変更することとなり、平成30年7月1日に完全切り替えを実施しました。

◎ふるさと帰還通行カードへの切り替えに向けた取り組み状況

NEXCO東日本からののお知らせ
 原発事故の警戒区域等に居住されていた方を対象とした無料措置は、
平成32年3月31日まで継続します。
 ただし、『ふるさと帰還通行カード』を使用する方法が変わりました。

① 無料措置の対象となる方
 ① 東日本大震災発生時に、原発事故の警戒区域等に居住されていた方
 ② 居住地が特定避難影響地域の設定を受けた方

③ 無料措置の対象となるインターチェンジ・本線料金所

無料措置適用方法の変更について
 無料措置の適用方法が、事前に申し込みが必要な専用カードからふるさと帰還通行カードへ変更されたことになりました。
 これに伴い、平成30年7月1日以後は、『ふるさと帰還通行カード』は事前特約でない場合も無料措置の適用を受けることができます。ご注意ください。



【ポスター掲示やチラシ配布】

「原発事故による警戒区域等からの避難者に対する高速道路の無料措置」に関するお知らせ
平成30年7月1日(日)から「ふるさと帰還通行カード」による通行に完全移行します

平成30年6月末までは、従前からの被災証明書等の提示による通行方法も可能としておりましたが、平成30年7月1日からはカードによる通行へ完全移行するため、まだカードをお持ちでない方は、東日本大震災発生時に居住されていた福島県内の各自治体窓口へ、お早めにお申し込みください。

ふるさと帰還通行カードの発行には事前の申し込みが必要です。利用申請は、福島県内の各料金所またはNEXCO東日本コーポレートサイト専用ページ（ドライブプラザ）から行うことができます。詳細はNEXCO東日本コーポレートサイト専用ページをご覧ください。NEXCO東日本お客さへんたー「または東日本大震災発生時に居住されていた自治体窓口へお問い合わせください。」

0570-024-024
 または 03-5338-7524

www.driveplaza.com/

ふるさと帰還通行カードの情報はこちら

【新聞広告による広報】



【カード発行事務局】

■ シームレス料金や渋滞対策など、高速道路を「賢く使う」取り組みの推進

○ ETC2.0 サービスの推進

「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。

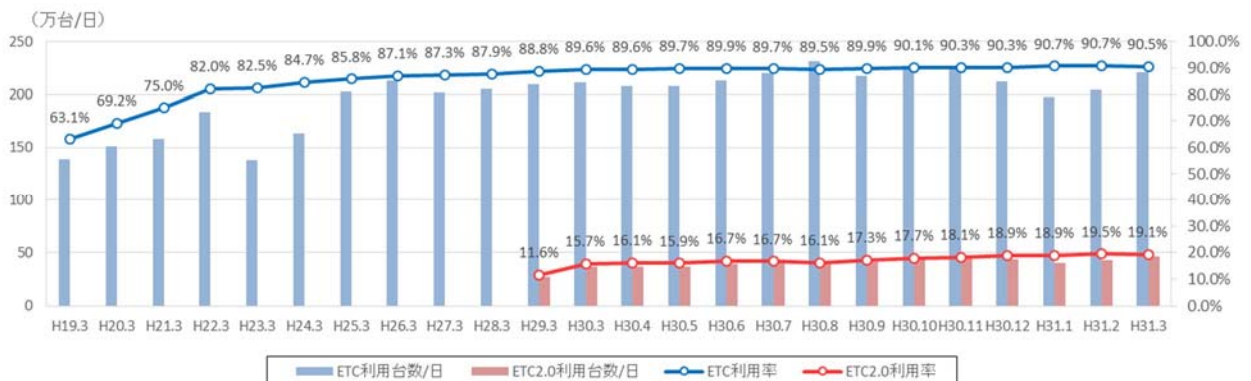
会社では、ETC2.0 サービスを活用して道路管理・渋滞情報の高度化を目指しており、安全運転支援技術の開発や混雑を緩和するための政策的な料金について関係機関と連携し検討を進めます。また、関係機関とともに ETC2.0 車載器の普及促進に取り組みます。

【アウトカム指標】

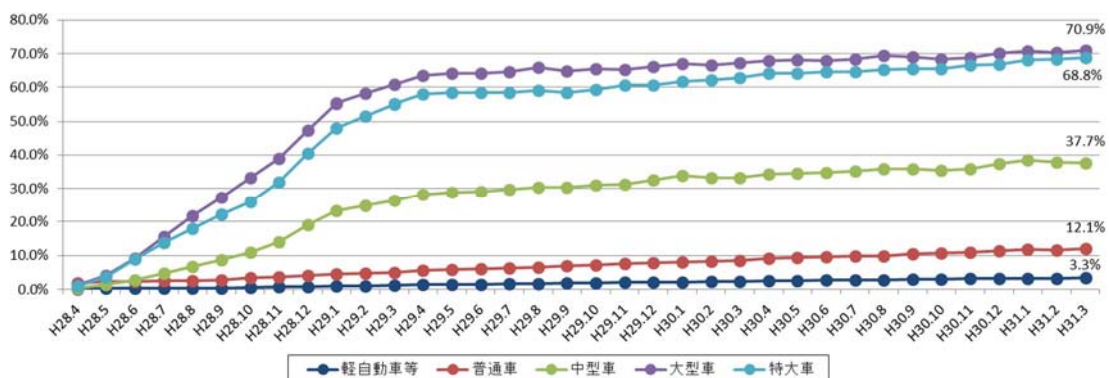
【指標】ETC2.0 利用率 [単位:%] 会社管内の入口料金所における全通行台数に占める ETC2.0 利用台数の割合 ※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組をもとに、令和3年度までの傾向により算出した参考値。	平成 29 年度 実績値	15.7%
	平成 30 年度 実績値	19.1%
	令和元年度 目標値	22.9%
	中期目標値※5 (令和 3 年度)	29.4%

○ 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 30 年度末で 70.9%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30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～R2.3.31)

◎車載器購入助成

- 外環開通記念 ETC2.0 車載器導入助成
【現金者対策:5千台限定(H30.4.1～H30.6.30)】

◎「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。



【車載器助成 チラシ】

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。

◎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」及び海ほたる PA で実施している「サマーフェスティバル in 海ほたる」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】

○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度目標値は、平成30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。

(4) 交通管理業務

■ 交通管理巡回

安全で円滑な高速道路を確保するため、「管理の仕様書」に基づき、交通巡回の実施等により、異常事象の有無、道路状況、気象条件等の情報を収集し、お客さまに提供しました。また、異常事象が発生した場合は、現場に急行し、落下物の排除、事故対応、故障車に対する支援等を行っています。

- ・交通管理巡回距離: 約 23,112 千 km/年
- ・出勤状況: 約 307 千回/年

定期巡回		緊急巡回		巡回合計	
約 21,006 千 km	約 189 千回	約 2,106 千 km	約 118 千回	約 23,112 千 km	約 307 千回

- ・異常事態処理件数: 約 159 千件

異常事態処理件数		
交通事故	故障車	路上障害
約 16,000 件	約 39,600 件	約 103,100 件



【道路巡回】



【路上障害物排除】

■ 交通管制業務

24 時間体制で、異常事象の有無、道路状況、気象状況に関する情報を収集し、お客さまに提供しました。

また、異常事象が発生した場合は、現場に急行した交通管理隊などに対し、事態の処理に関して適切な措置をとるよう指示するとともに、必要に応じて消防車、救急車等の出動要請、他の道路管理者、河川管理者、関係自治体への連絡を行っています。



【交通管制部門】

(5) お客さま満足を意識した高速道路の維持管理

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。

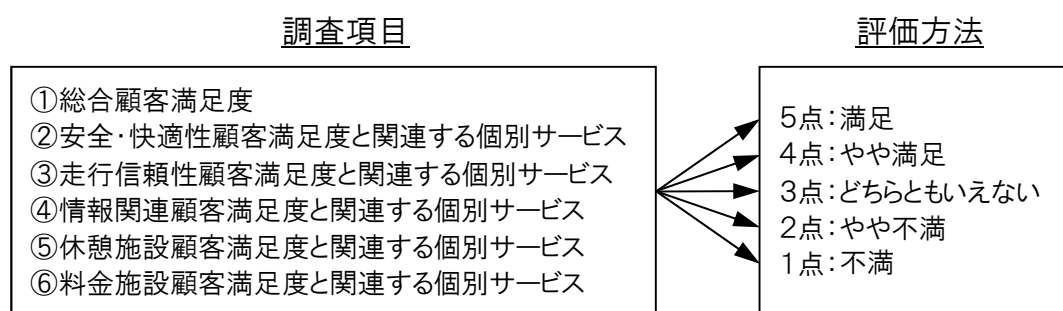
【アウトカム指標】

【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 29 年度 実績値	3.6 ポイント
	平成 30 年度 実績値	3.6 ポイント
	令和元年度 目標値	3.6 ポイント
	中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	3.6 ポイント

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、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。



・平成 30 年度調査時期：平成 30 年 11 月

・アンケートの有効サンプル数：5,219

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

○平成 30 年度の達成状況

平成 30 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 29 年度実績と同じ 3.6 以上と設定しました。

平成 30 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。

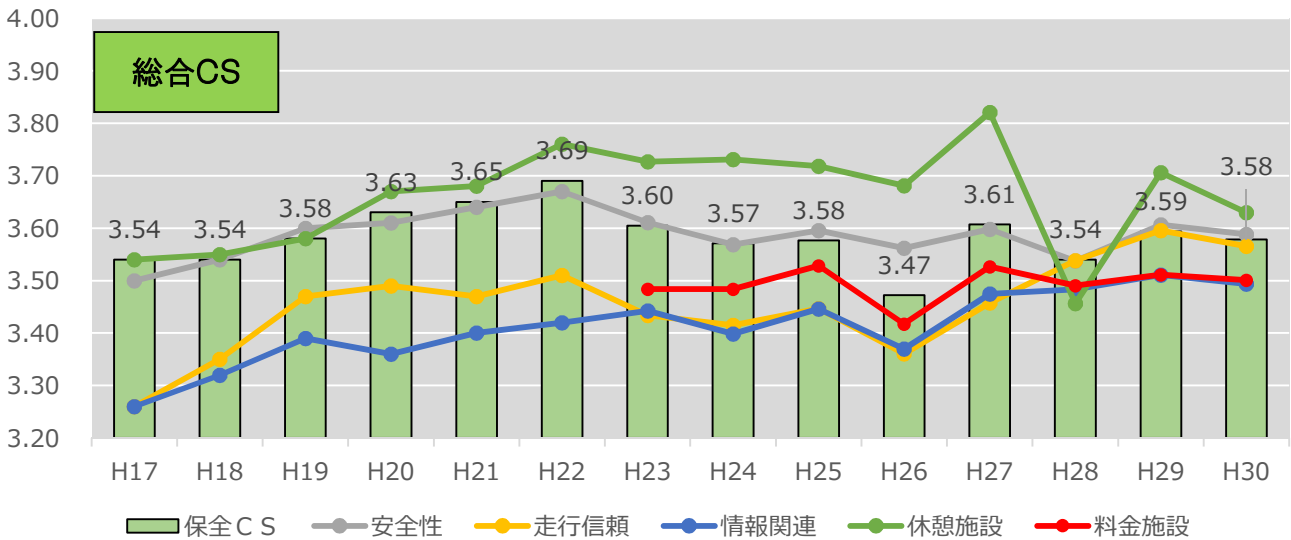
○平成 30 年度の各戦略CS 値の詳細分析

【総合顧客満足度】

総合顧客満足度は約 3.6 となり、前年度と同様に目標を達成しました。

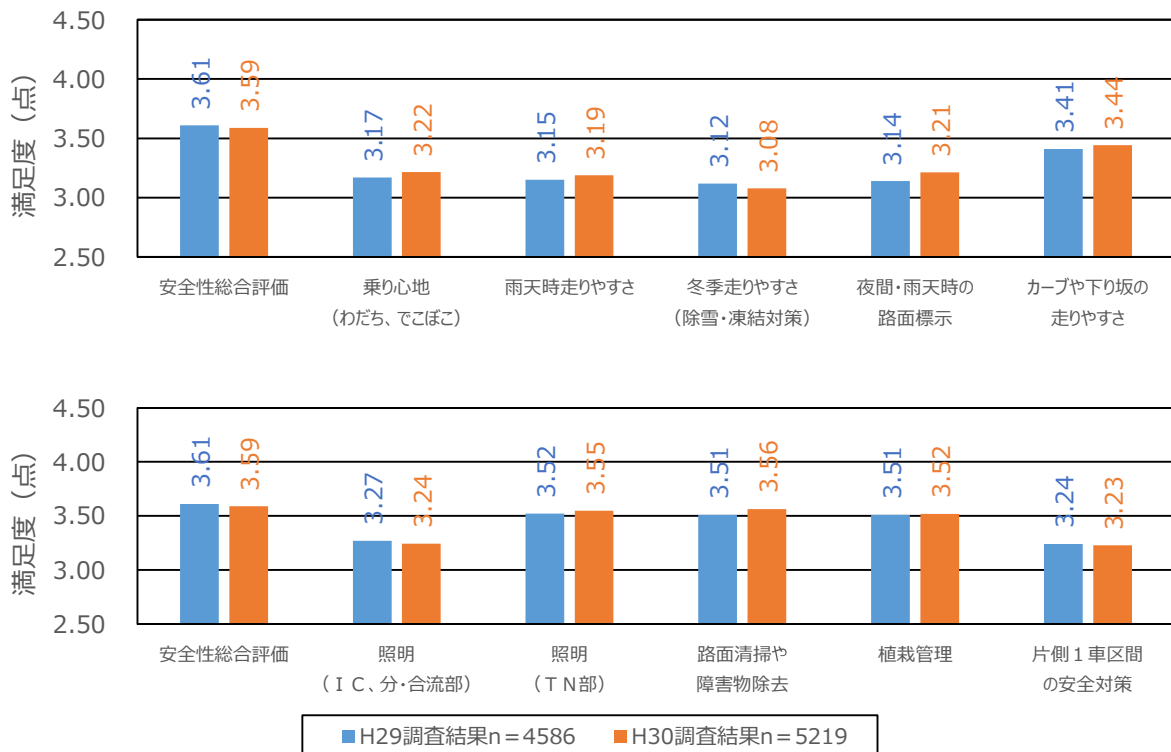
【戦略CS】

戦略CSは前年度と比較して全項目で同程度の値となっているが、「休憩施設」では 0.08 ポイント低下しました。



《安全性》 H29:3.61 ⇒ H30:3.59(-0.02)

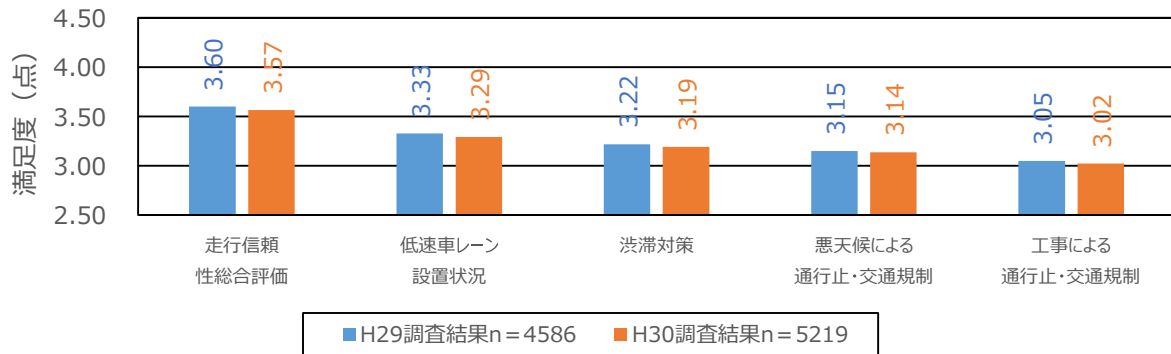
個別項目の評価は、平成 29 年度と比較して、10 項目中 7 項目が上昇し、3 項目は低下しました。



安全快適性 CS 値の経年比較

《走行信頼性》 H29:3.60 ⇒ H30:3.57(-0.03)

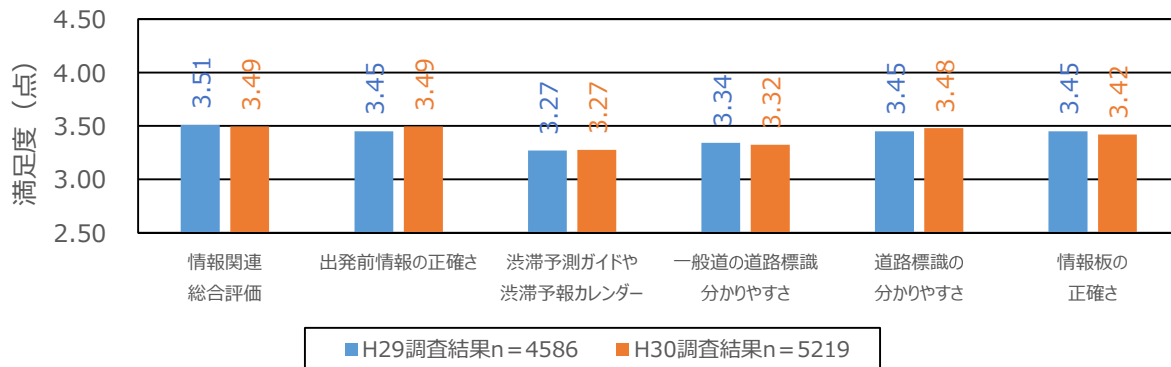
- 個別項目の評価は、平成 29 年度と比較して、全ての項目において低下しました。しかし、その変化幅は非常に小さく、昨年からほとんど変化がない程度でした。



走行信頼性 CS 値の経年比較

《情報関連》 H29:3.51 ⇒ H30:3.49(-0.02)

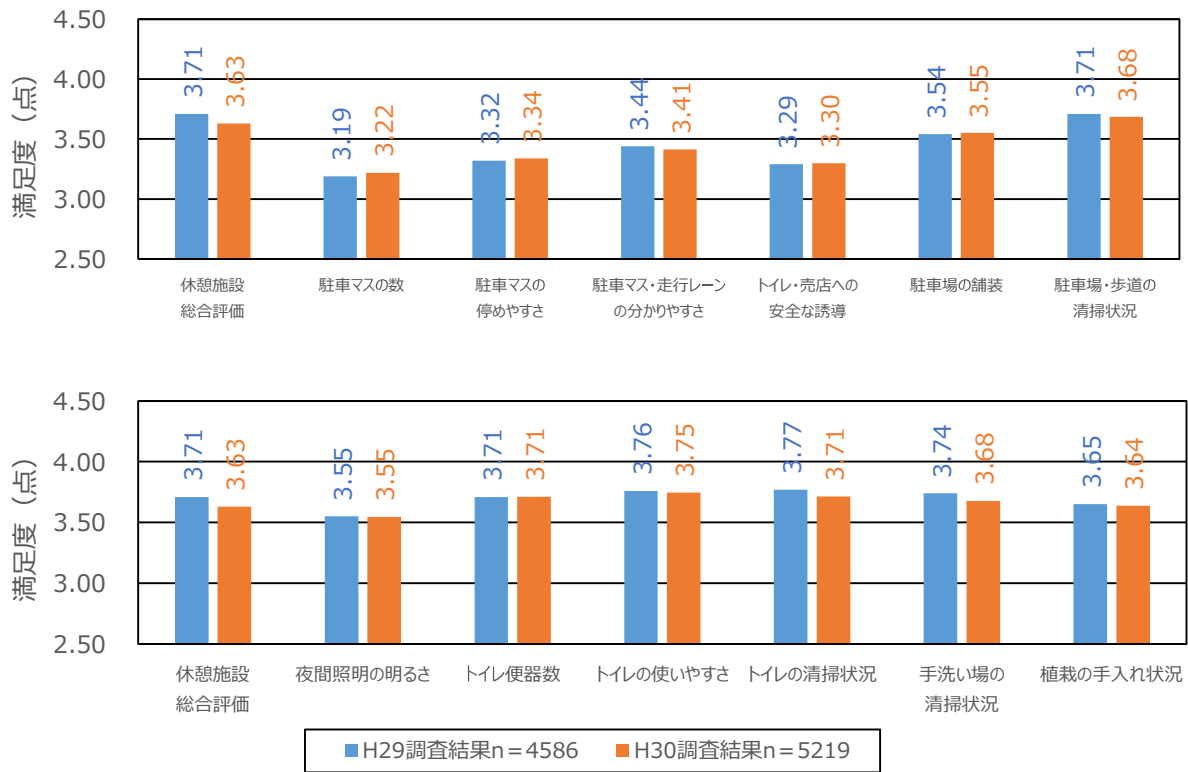
- 個別項目の評価は、平成 29 年度と比較し、5 項目中 2 項目が上昇し、2 項目が低下し、残りの 1 項目は昨年と同じ値でした。



情報関連 CS 値の経年比較

《休憩施設》 H29:3.71 ⇒ H30:3.63(-0.08)

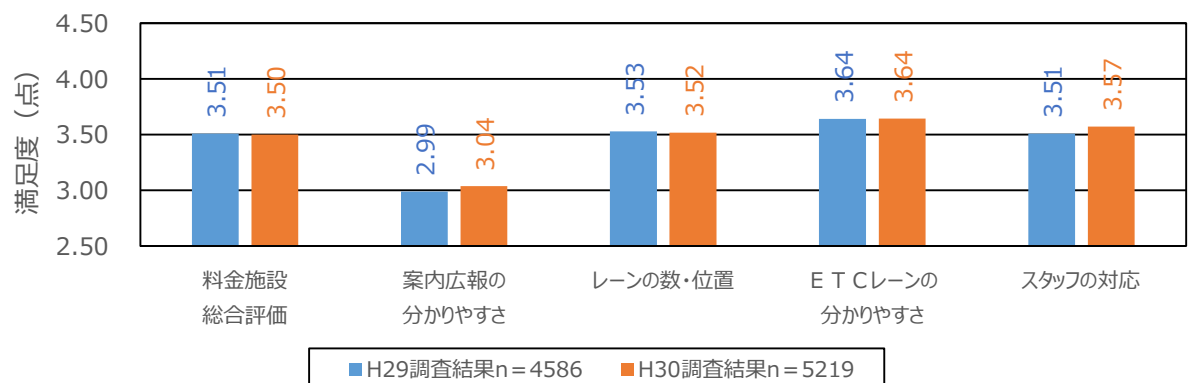
- 個別項目の評価は、平成 29 年度と比較し、12 項目中 4 項目が上昇し、6 項目が低下し、残りの 2 項目は昨年と同じ値でした。



休憩施設 CS 値の経年比較

《料金施設》 H29:3.51 ⇒ H30:3.50(-0.01)

- 個別項目の評価は、平成 29 年度と比較して、4 項目中 2 項目が上昇し、1 項目が低下し、残りの 1 項目は昨年と同じ値でした。



料金施設 CS 値の経年比較

○令和元年度目標設定の考え方

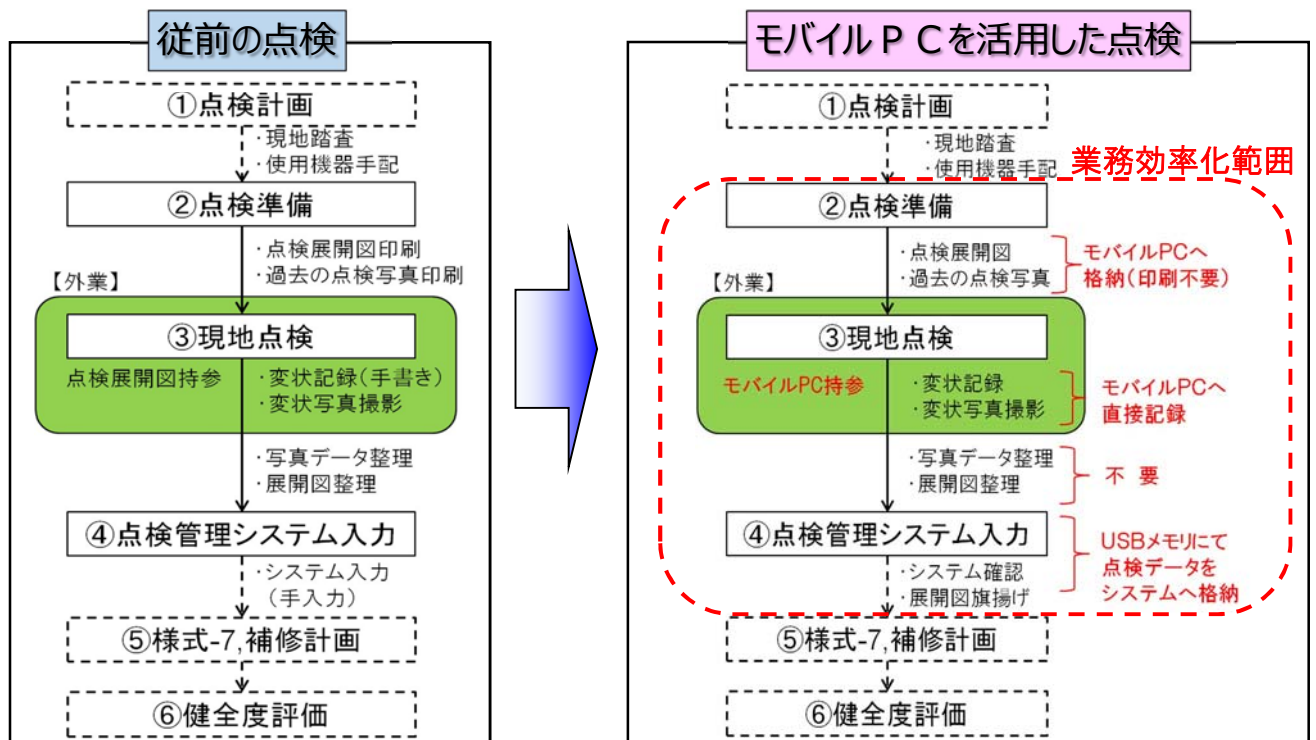
令和元年度目標値は過年度実績等により設定しています。

5. その他の取り組み

5-1. 生産性向上の取り組み

■モバイルPCを活用した点検支援システム

従前の点検は、膨大な量の点検写真や図面(点検展開図)を印刷して現場へ持参し、手書きで点検結果を記録、事務所へ持ち帰り、写真や点検結果を整理して点検管理システムへ入力する手順であった。モバイルPCを活用した点検では、現場にて過去の点検データの表示/確認が出来、点検結果の現場で直接入力、撮影写真との関連付けを行うことで、事務所でのシステムへの点検結果の入力時間の削減が可能となる。平成 30 年度では、点検実施部署にてモバイルPCを活用した点検の試行実証検証したところ、従前の点検の一連の作業時間に対し約5割の削減効果を確認し、業務の効率化/生産性向上に繋がることが確認できた。



【図-1 モバイルPC活用による業務フロー】



【写真-6:モバイルPCを活用した点検の状況】

5-2. インセンティブ助成制度の取り組み

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 29 年度 実績値	2 件	3 件	51 百万円
	平成 30 年度 実績値	3 件	2 件	4 百万円
	令和元年度 目標値	6 件	—	—
	中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	24 件	—	—

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、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

・平成 30 年度は新たに 3 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
東関東自動車道(銚田 IC～茨城空港北 IC)の 現地土質に対応したのり面工の採用による縮減	新設・改築
東関東自動車道(銚田 IC～茨城空港北 IC)の 関係機関との協議による迂回路の見直し	新設・改築
道央自動車道(恵庭 IC～北広島 IC)の 移動式防護柵採用による規制費の縮減	特定更新等

○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度目標値は新設・改築事業で 5 件、修繕・特定更新等工事で 1 件以上の計 6 件の認定を目標としています。

第3章 高速道路管理業務に関する各種データ

1. 高速道路管理業務に要した費用等

高速道路の維持、修繕その他の管理は、維持修繕業務(清掃、植栽、雪氷、点検、補修等)や管理業務(料金収受、交通管理等)等の費用計上される計画管理費と、新たな資産形成の対象となる修繕費(債務引受額)により行っています。それぞれの平成30年度実績額は次のとおりです。

1-1. 計画管理費

(1) 維持修繕費

単位:億円(税抜)

業務名		平成30年度 計画額	平成30年度 実績額	(参考) 平成29年度 実績額	備考
清掃		829	75	69	
植栽作業			98	105	
光熱水費			59	57	
雪氷対策作業			211	224	
保全点検	土木構造物の点検等		81	76	
	施設設備等の点検等		69	69	
土木構造物修繕	橋梁		24	39	
	トンネル		4	5	
	舗装		110	118	
	その他の修繕		33	41	
施設設備修繕	電気施設等 ^{※15}		50	52	
車両維持費			10	11	
その他			135	152	
計			829	965	

※15 通信施設、トンネル施設、建築施設を含む
注)端数処理の関係上、計が合わないことがある。

<計画額との主な差異要因>

- ・冬期交通の確保に向けた雪氷対策費の増
- ・省令点検の促進等による保全点検費の増
- ・倒木対策等による植栽作業費の増 等

(2) 管理業務費

単位:億円(税抜)

業務名	平成 30 年度 計画額	平成 30 年度 実績額	(参考) 平成 29 年度 実績額	備 考
料金收受委託等	590	304	292	
交通管理委託等		98	94	
クレジット手数料		107	103	
その他		107	101	
計		618	592	

注)端数処理の関係上、計が合わないことがある。

<計画額との主な差異要因>

- ・新規開通に伴う事務諸経費の増 等

1-2. 修繕費（債務引受額）

修繕費（債務引受額）の実績と主な工事内容は下表のとおりです。

（億円）

業務名	単位	平成 30 年度 決算額		
		数量	金額	主な工事内容
工事費			816	
橋梁修繕	箇所	930	174	床版修繕、塩害対策、床版防水、塗替塗装、はく落対策等
トンネル修繕	箇所	126	17	内装板修繕、漏水防止対策、はく落対策等
のり面修繕	箇所	330	25	のり面補強、防草対策等
土工修繕	箇所	366	28	ボックスカルバート修繕、軟弱地盤対策、用排水工修繕等
舗装修繕	箇所	1,418	125	軟弱地盤対策、基層耐久性向上対策、凍結抑制舗装等
交通安全施設修繕	式	1	51	防護柵改良、動物進入対策、等
交通管理施設修繕	式	1	34	標識改良・更新、凹凸型路面標示、逆走防止対策等
渋滞対策	箇所	3	62	付加車線設置等
休憩施設修繕	箇所	157	25	駐車場修繕、歩道部修繕、バリアフリー化等
雪氷対策施設修繕	箇所	419	17	雪氷用Uターン路、防雪柵設置等
震災対策	箇所	14	41	耐震補強、変位制限装置設置等
環境対策	箇所	73	18	遮音壁設置、のり面樹林化等
雪害対策	箇所	98	6	飛雪防止柵設置、雪崩防止柵設置等
のり面付属物修繕	式	1	3	のり面検査階段設置、小段転落防止柵設置
橋梁付属物設置	式	1	2	橋梁検査路設置
トンネル施設修繕	IC間箇所	285	81	トンネル照明更新、トンネル非常用施設更新等
電気施設修繕	IC間箇所	586	64	受配電施設改良、照明施設更新、情報提供施設更新等
通信施設修繕	IC間箇所	464	26	伝送交換設備更新、通信線路施設更新等
建築施設修繕	箇所	853	46	料金所修繕、休憩施設トイレ修繕等
機械施設修繕	箇所	13	2	軸重計・車重計更新
その他	式	1	192	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計			1,040	

注)端数処理の関係上、計が合わないことがある

1-3. 特定更新等工事費（債務引受額）

特定更新等工事（債務引受額）の実績と主な工事内容は下表のとおりです。 （億円）

業務名		平成 30 年度 決算額	
		金額	主な工事内容
工事費		132	
橋梁更新	床版	65	床版取替工
	桁	0	—
橋梁修繕	床版	41	高性能床版防水工
	桁	0	—
土構造物修繕	盛土	18	盛土構造の補修、補強（水抜ホ-リング、のり尻補強、砕石豎排水等）
	切土		
トンネル修繕	本体 覆工	8	インバート設置
その他		50	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計		182	

注) 端数処理の関係上、計が合わないことがある。

2. アウトカム指標一覧

会社は、お客さまの視点に立った分かり易い客観的な指標(アウトカム指標)を公表、評価し、適正な管理水準の確保に努めています。

○平成 29 年度実績、平成 30 年度以降の目標値及び中期目標値

平成 29 年度の道路管理の成果や実施状況等を示すアウトカム指標の実績、平成 30 年度の目標値及び中期目標値は下表のとおりです。

指標名称		H29 実績値	H30 目標値	H30 実績値	R1 目標値	中期目標値 ^{※5} (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	3.6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、引き続き、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	1,054百万台	1,072百万台	1,078百万台	1,088百万台	1,086百万台	多様な企画割引の実施等の取組みに加え、外環道の新規供用の効果により利用台数は増加した。引き続き、多様な料金サービスの提供の取組み等により、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	651万台・時	593万台・時	791万台・時	781万台・時	555万台・時	外環道三郷JCTのランプ新設や関越道大泉JCTの車線運用変更など、渋滞対策事業を推進したものの、外環道の開通等による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、効果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) [1箇所]	0箇所 (-箇所) [-箇所]	1箇所 (6箇所) [3箇所]	0箇所 (-箇所) [-箇所]	3箇所 (-箇所) [-箇所]		

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

指標名称		H29 実績値	H30 目標値	H30 実績値	R1 目標値	中期目標値 ^{※5} (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)	23万台・時	23万台・時	33万台・時	32万台・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やロードジッターを活用し交通特性に配慮した車線運用に努めたが、特定更新等工事などの事業量増加に伴い、工事渋滞損失時間、交通規制時間は増加した。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] 道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間	111時間/km	99時間/km	131時間/km	99時間/km	99時間/km	
	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	53時間	48時間	42時間	42時間	48時間	降雪量の減少により災害・悪天候による通行止め時間が減少した。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め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:16		災害・悪天候:6			
		事故・その他:6		事故・その他:5			
		工事:31		工事:31			
	ETC2.0利用率 [単位:%] 全通行台数(総入口交通量)に占めるETC2.0利用台数の割合	15.7%	19.1%	19.1%	22.9%	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、利用率が増加した。引き続き普及促進に向け、広報活動等を実施する。
	企画割引						
販売件数 [単位:千件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数	241万件	246万件	344万件	320万件	1,071万件 ^{※9}	企画割引の発展的な統合・統一化によるブランド強化を継続したことに加え、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	10件	10件	10件	12件	40件 ^{※9}		

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、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		H29 実績値	H30 目標値	H30 実績値	R1 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	4.5件/億台キロ	4.5件/億台キロ	4.3件/億台キロ	4.3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2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29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	1,585回	1,530回	1,625回	1,530回	1,530回	違反傾向を分析し、効果的な取締箇所を選定により取締実施回数を増加した。引込み台数や措置命令件数は減少したものの、引込み台数に占める措置命令件数の割合は昨年度よりも増加するなど、効果的な指導取締りを実施した。
	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()内は引込み台数 中段()内は措置命令件数 下段[]内は即時告発実施件数	12,960台 (2,311件) [1件]	-	10,688台 (1,954件) [0件]	-	-	違反抑止に向けて、引き続き、積極的かつ効果的な指導取締りを実施していく。
	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	9件	3件	8件	2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、料金所プラザ部締切等、逆走対策の取組みを実施したことにより、逆走事故件数は減少した。引き続き、効果的な対策を実施し、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	59件	55件	61件	55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	1,039件	850件	1,273件	810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、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] 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					平成30年度は北関東自動車道 太田強戸PAのガソリンスタンド開業により、150km超区間は全て解消した。
		6区間 (0区間)	0区間 (0区間)	0区間 (0区間)	-	0区間 (0区間)	
	100km超区間						
	34区間 (0区間)	-	20区間 (0区間)	-	-		

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

指標名称		H29 実績値	H30 目標値	H30 実績値	R1 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%	96%	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617km・車線の舗装を補修し、目標を達成した。引き続き、計画的に舗装補修を実施していく。
	一般道からSA等への歩行者出入口設置 ^{※8} [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	83箇所	94箇所	93箇所	106箇所	107箇所	平成30年度は北関東道太田強戸PAなど10箇所出入口を新設した。令和元年度は東北道蓮田SA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	4,396件	4,362件	4,489件	4,417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29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。
	道路占用による収入 [単位:百万円] 道路占用による収入	348百万円	334百万円	369百万円	348百万円	334百万円	入札占用は、対象となる占用要望1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	2件	1件	1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	2,215日	1,960日	5,026日	3,070日	7,840日 ^{※9}	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29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	2件 (3件) <51百万円>	6件 (-件) <-百万円>	3件 (2件) <4百万円>	6件 (-件) <-百万円>	24件 ^{※9} (-件) <-百万円>	平成30年度は、東関東自動車道の「関係機関との協議による迂回路の見直しによる縮減」等、新設改築2件、特定更新等工事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縮減を目指していく。

※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3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、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

3. 道路構造物延長等の緒元データ

(1) 道路構造物延長

路線名	供用延長			備考	
	(km)	土工延長 (km)	橋梁延長 ^{※16} (km)		トンネル延長 ^{※17} (km)
全国路線網 計	3,920	3,037	545 (6,089 橋)	338 (551 本)	H30 年度末 データ

※16 橋梁延長:本線橋梁及び本線高架橋構造物の下り線の総延長

()内は本線橋梁、本線高架橋構造物及びランプ橋等(橋梁・高架橋の管理単位)の総数

※17トンネル延長:本線トンネル及び本線カルバート構造物の下り線の総延長。

()内は本線トンネル及び本線カルバート構造物の総数(チューブ数)

(2) その他のデータ

路線名	その他			備考
	交通量 ^{※18} (万台/日)	経年数 ^{※19} (年)	重雪寒地域 ^{※20} (km)	
全国路線網 計	289	27.7	2,179	H30 年度末 データ

※18 交通量:1 回の利用につき 1 台とカウントした平成 30 年度のインターチェンジ出口の取扱交通量の日平均値

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

※20 重雪寒地域:10 年間平均最大積雪深が 1m 以上の地域

4. 車種別の ETC 利用率

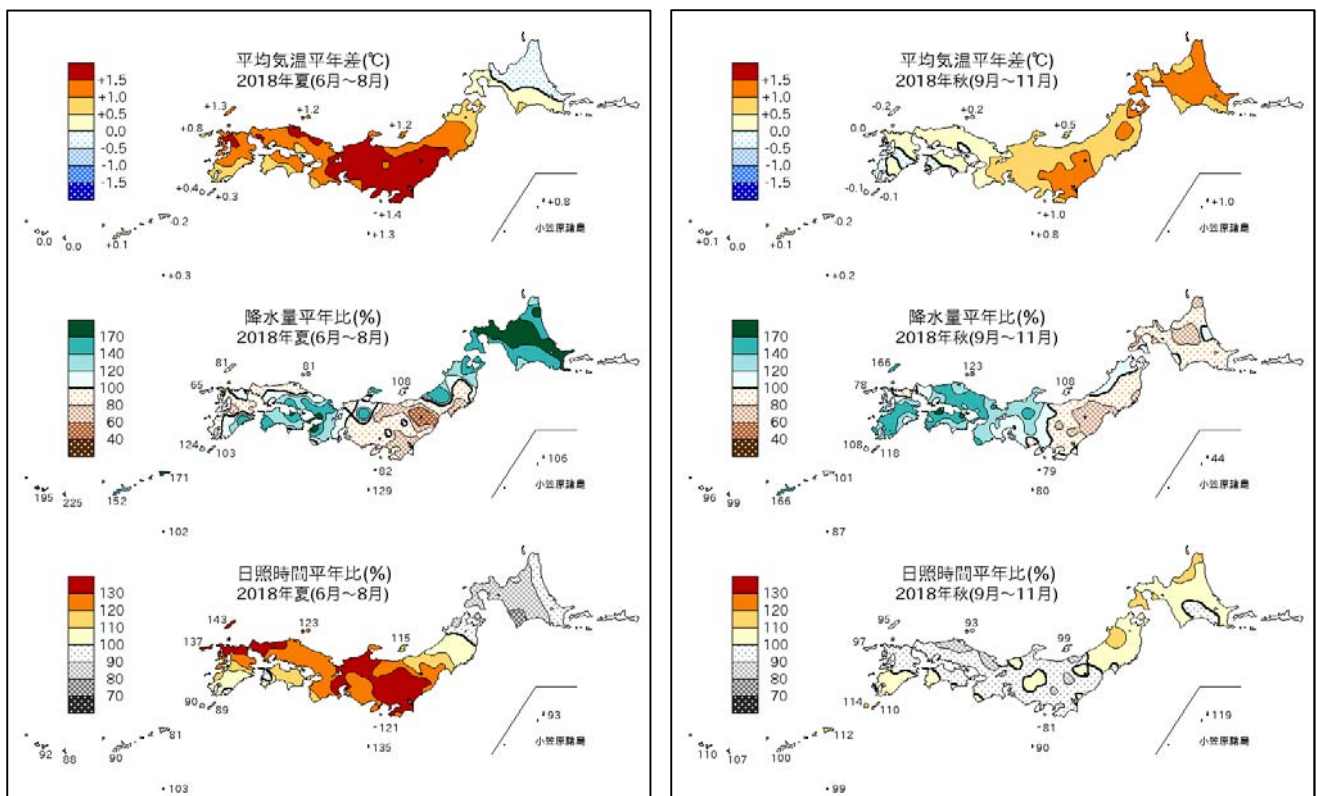
路線名	ETC利用率(%)					90.5
	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	
全国路線網 計	76.0	92.6	94.2	98.6	97.7	

注)2019 年3月の利用率

5. 平成 30 年度の気象概況

夏(6～8月)の降水量は北日本日本海側と西日本太平洋側および沖縄・奄美は降水量がかなり多くなりました。北日本日本海側は梅雨前線や秋雨前線の影響で、西日本太平洋側と沖縄・奄美は台風や梅雨前線の影響で記録的な大雨の日があったため、夏の降水量がかなり多くなり、沖縄・奄美の夏の降水量は、1946年の統計開始以降で最も多くなりました。また6月終わりから7月はじめにかけて、活動の活発な梅雨前線や台風第7号の影響を受けて西日本を中心に全国の広い範囲で記録的な大雨となり、「平成30年7月豪雨」が発生したほか、台風や前線などにより全国各地で大雨が発生しました。東日本管内においても、降雨の影響により7月に道央道において崩落などによる被害が発生しました。

秋(9～11月)の降水量は活発な秋雨前線と台風第21号、第24号、第25号の影響で、秋の降水量は東日本から沖縄・奄美にかけて多くなりました。



2018年夏

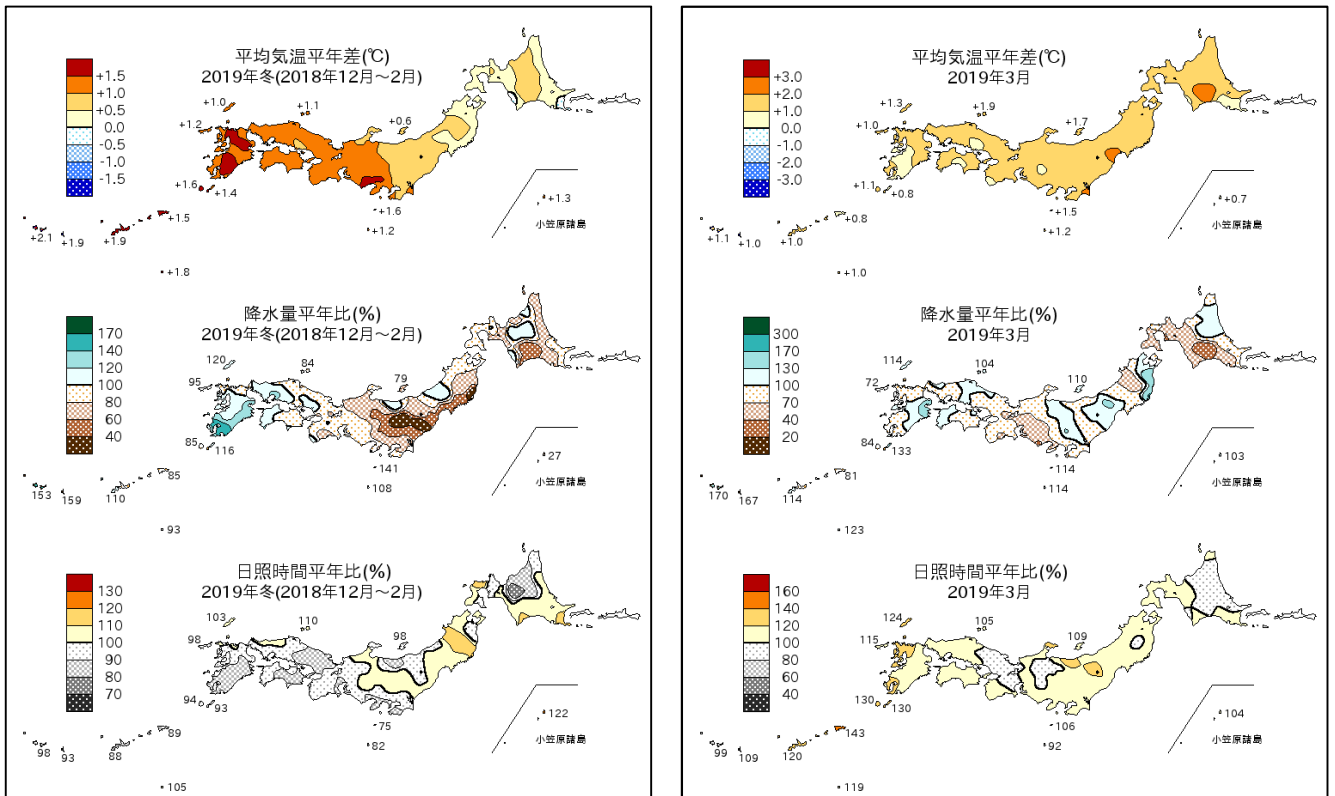
2018年秋

2018年夏: 気象庁「夏(6月～8月)の天候」平成30年9月3日 P4 平年差(比)図(2018年夏(6～8月))より

2018年秋: 気象庁「秋(9月～11月)の天候」平成30年12月1日 P3 平年差(比)図(2018年秋(9～11月))より

■降雪・積雪状況

冬(2018年12月~2月)の降雪量は、北日本日本海側では、発達した低気圧や湿った空気の影響が弱く、冬の降雪量は平野部を中心にかなり少なくなった。東・西日本日本海側でも、寒気の影響が弱かったため、冬の降雪量はかなり少なくなった。特に、西日本日本海側の冬の降雪量は平年比7%となり、冬の降雪量として最も少なくなった



2018年冬

2019年3月

2018年冬 : 気象庁「冬(12月~2月)の天候」平成31年3月1日 P2 平年差(比)図(2018年冬(2018年12~2月))より

2019年3月: 気象庁「3月の天候」平成31年4月1日 P3 平年差(比)図(2019年3月)より