

**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**

**令和元（平成 31）事業年度**

**令和 2 年 11 月**

# 目次

<b>第1章 高速道路管理業務の基本の方針等</b>	1
1. 基本の方針【2017-2020年度中期経営計画】	1
2. 管理の水準	2
3. 対象路線	3
<b>第2章 令和元年度 高速道路管理業務の実施概要</b>	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）計画と実施状況	5
1-2. 資産健全性の確保	7
(1) 道路構造物の補修状況	7
1-3. 交通事故の削減	11
1-4. 車限令違反（重量超過）抑制に向けた取り組み	16
1-5. SMH（Smart Maintenance Highway）プロジェクトの推進	18
1-6. 安全な交通の確保	20
(1) 冬季交通確保に向けた取組み	21
1-7. 巨大地震への対策強化	22
2. 快適・便利	23
2-1. 定時性・確実性の確保	23
(1) 本線渋滞削減の取り組み	23
(2) お客様に配慮した路上工事の実施	27
(3) ナンバリング対応の取組み事例	28
2-2. 休憩施設の利便性向上	29
(1) 駐車エリアの混雑緩和の取り組み	29
(2) 快適に利用できる休憩施設の整備	30
(3) 休憩施設の地元利用の取り組み	30
3. 社会貢献・地域連携	31
3-1. 料金関連サービスの展開	31
3-2. 高架下等の有効活用の取り組み	33
3-3. ガソリンスタンド空白区間解消の取り組み	34
4. 現場力強化	35
4-1. 日々の業務の着実かつ継続的な実施	35
(1) 維持修繕業務	35
(2) 保全点検業務	37
(3) 料金収受業務	41
(4) 交通管理業務	44
(5) お客様満足を意識した高速道路の維持管理	45
5. その他の取り組み	48
5-1. 国土強靭化対策に関する取り組み	48
5-2. 自然災害への対応	49
5-3. インセンティブ助成制度の取り組み	51
<b>第3章 高速道路管理業務に関する各種データ</b>	52
1. 高速道路管理業務に要した費用等	52
1-1. 計画管理費	52
(1) 維持修繕費	52
(2) 管理業務費	53
1-2. 修繕費（債務引受額）	54
1-3. 特定更新等工事費（債務引受額）	55
2. アウトカム指標一覧	56
3. 道路構造物延長等の緒元データ	61
(1) 道路構造物延長	61
(2) その他のデータ	61
4. 車種別のETC利用率	61
5. 令和元年度の気象概況	62

## 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年間を「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・逆走事故・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（スマートメンテナンスハイウェイ）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・路上工事損失時間】
- ◆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【S A P A 地元利用日数】
- ◆S A・P A周辺地域のお客さまへの利用拡充【一般道からS A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

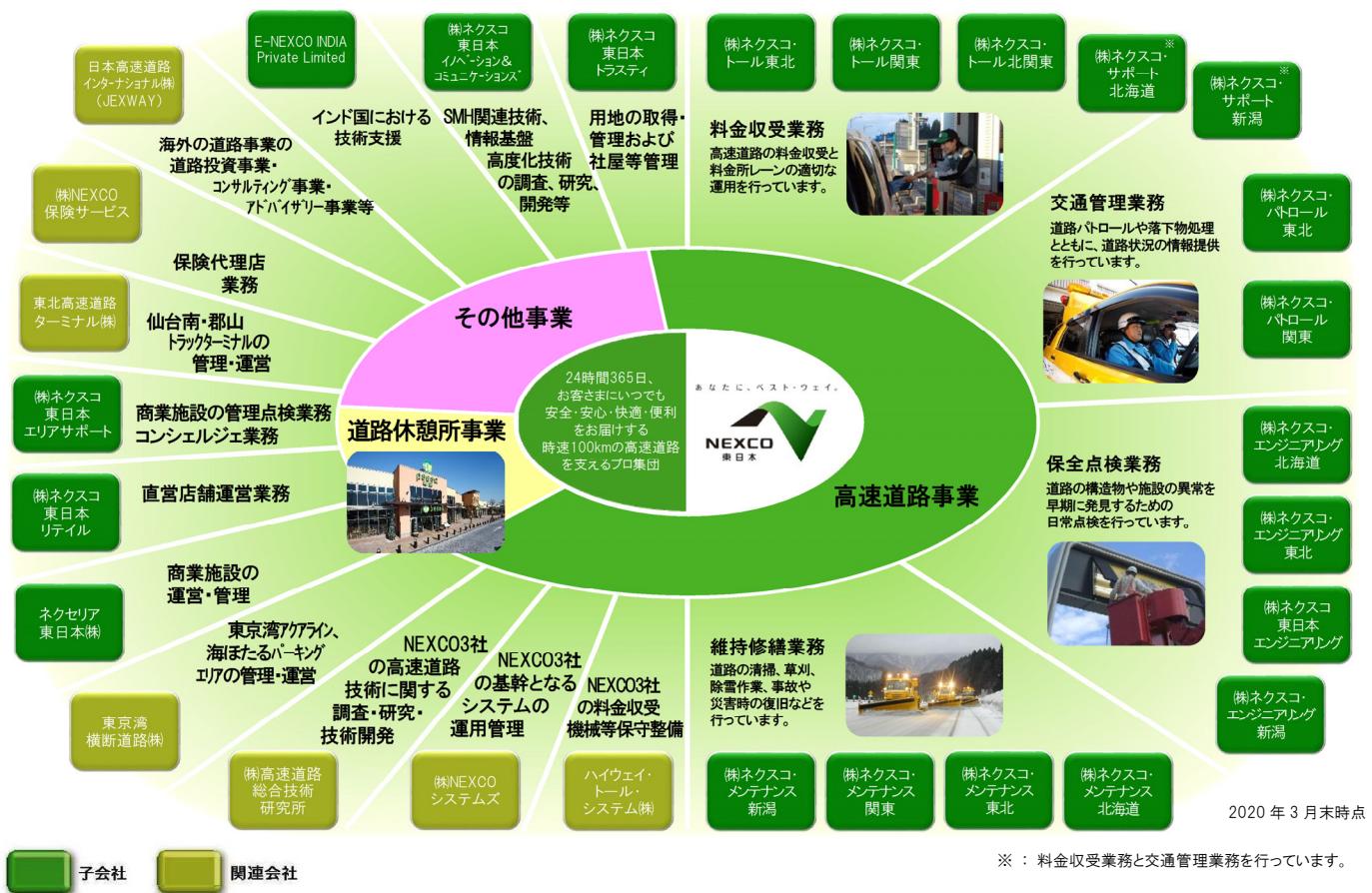
- ◆日々の業務の着実かつ継続的な実施【ETC2.0利用率・総合顧客満足度】
- ◆維持管理サイクルの的確な実施
- ◆未課金車両の削減

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

社名・東日本高速道路株式会社  
East Nippon Expressway Company Limited  
所在地・東京都千代田区霞が関三丁目3番2号 新霞が関ビルディング  
設立・2005年10月1日  
資本金・525億円  
社員数・2,335人(2020年3月31日現在)  
事業内容・高速道路の管理運営・建設事業、サービスエリア事業、駐車場事業、高架下活用事業、トラックターミナル事業、カード事業、ウェブ事業、ホテル事業、海外事業など

営業延長・3,943.0km(2020年4月1日現在)  
インターチェンジ・444カ所(2020年4月1日現在)  
スマートIC・57カ所(2020年4月1日現在)  
利用台数・約295万台/日(2019年度実績)  
料金収入・約23.4億円/日(2019年度実績)  
建設延長・84.7km(2020年4月1日現在)  
サービスエリア・パーキングエリア・328カ所(2020年4月1日現在 上下線別)  
店舗総売上額・1,564億円(2019年度実績)



## 組織体制

### 2. 管理の水準

会社は、(独)日本高速道路保有・債務返済機構(以下、「機構」という)との協定第13条に基づき、別添参考資料「維持、修繕その他の管理の仕様書」(以下、「管理の仕様書」という)に記載している標準的な考えに従い、協定の対象となる道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕その他の管理を行い、安全な交通の確保に努めています。

なお、管理の仕様書に記載している管理水準は、通常行う管理水準を表現したものであり、交通混雑期、気象条件、路線特性など現地の状況に則した対応を図るために現場の判断において変更することがあります。

#### 【参考資料】維持、修繕その他の管理の仕様書

[https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/company/law\\_ordinance/execution\\_status\\_h27/report\\_27\\_02.pdf](https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/company/law_ordinance/execution_status_h27/report_27_02.pdf)

### 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】 (令和2年3月31日現在)

路線名 <sup>※1</sup>	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	698.1
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	51.5
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	312.4
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 <sup>※1</sup>	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	3,943.0

※1 高速自動車国道にあっては、「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

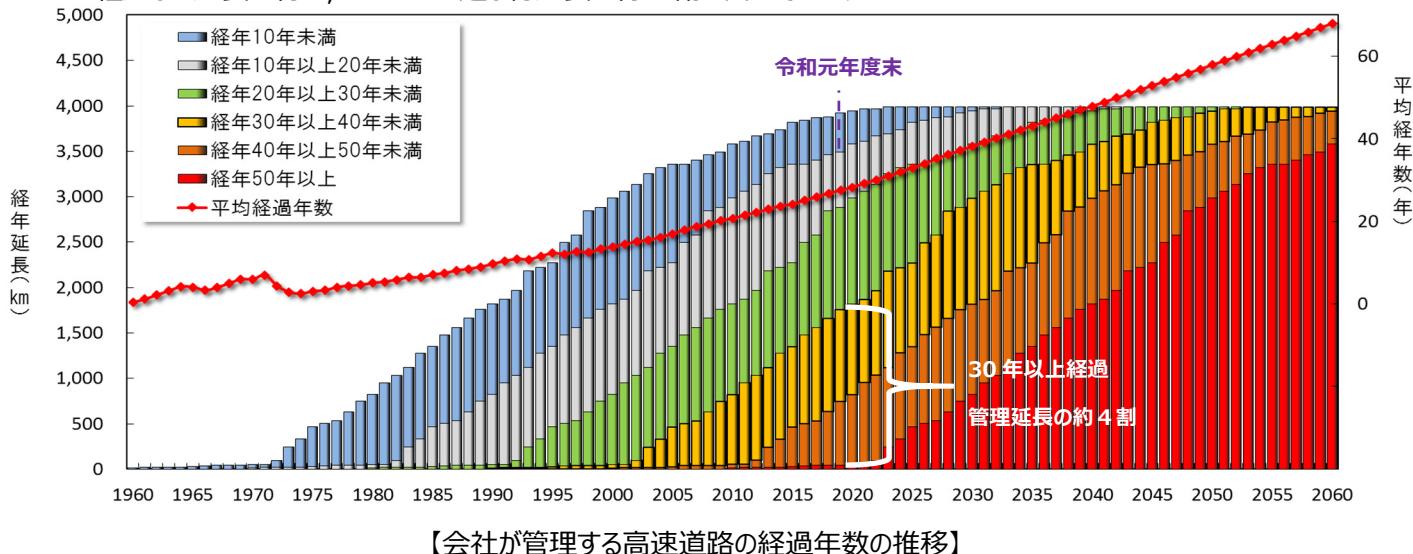
## 第2章 令和元年度 高速道路管理業務の実施概要

### 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

会社が維持管理する高速道路は、令和元年度末時点において約3,940km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。



##### (2) 大規模更新・大規模修繕（特定更新等工事）計画と実施状況

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、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。令和2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110件に達し、事業全体の1割に着手しました。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»

令和2年3月末時点

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	40 km	4,212 億円
		桁	桁の架替	1 km	75 億円
	小計				4,287 億円
大規模修繕	橋梁	床版	高性能床版防水など	165 km	883 億円
		桁	表面被覆など	56 km	768 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	1,616 億円
	トンネル	本体・覆工	インバートなど	60 km	3,998 億円
	小計				7,265 億円
合計					11,552 億円

※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

«令和元年度までに工事発注（公告済含）した主な工事件数と工事名»

分類	区分	累計工事件数	令和元年度に契約した主な工事名
大規模更新	橋梁床版取替	26 件	東北自動車道 第1隈戸川橋床版取替工事
大規模修繕	高性能床版防水等	47 件	東北自動車道 十和田管内舗装補修工事 北陸自動車道 R2長岡管内舗装補修工事
	その他	40 件	北陸自動車道 城山トンネル補強工事 秋田自動車道 湯田～協和間のり面補強工事
合計		113 件	

«令和元年度に実施した交通規制を伴う主な工事»



【道央道 勇払川橋床版取替工事状況】

## 1-2. 資産健全性の確保

### (1) 道路構造物の補修状況

#### 1) 補装の補修状況

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】

【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 <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 ※4 管理の仕様書に記載	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%

※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。

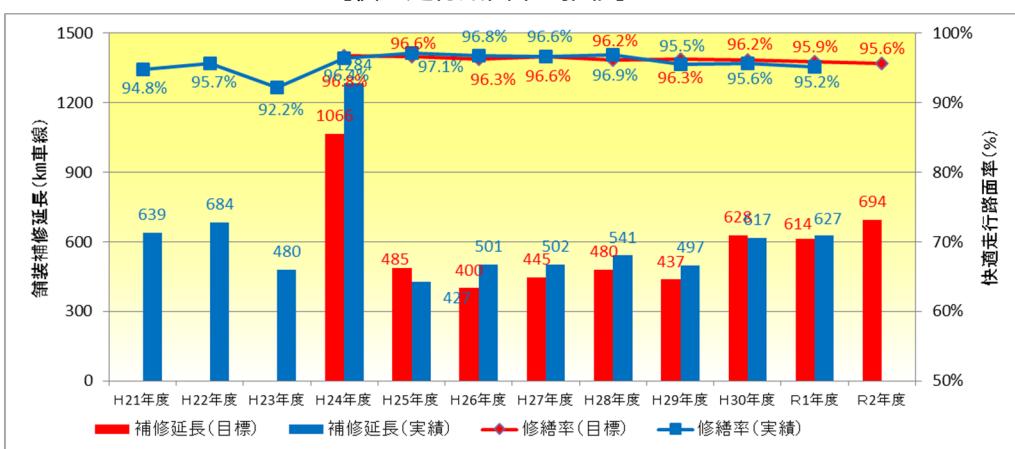
#### ○令和元年度の達成状況

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。

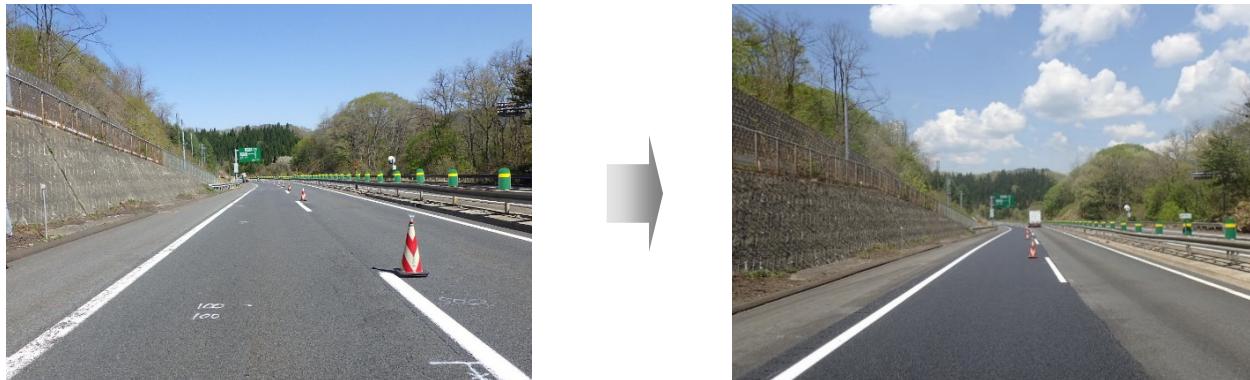
年度	期末車線 総延長 (km 車線) L	当年度に把握した早期に 補修が必要な延長			当年度 補修量 B	次年度の新たな補修 必要延長 C	快適走行路面率 (L-(A-B+C))/L	補修に要した費用 <sup>※6</sup> 億円（税抜き）	
		期首 に把握 a	期中の見直し b	A (=a+b )				計画管理費 舗装補修	修繕費 舗装修繕
H30 実績	14,121	628	-11	617	617	614	95.6%	110	125
R1 目標	14,216	614	0	614	614	580	95.9%	-	-
R1 実績	14,216	614	0	614	627	694	95.2%	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

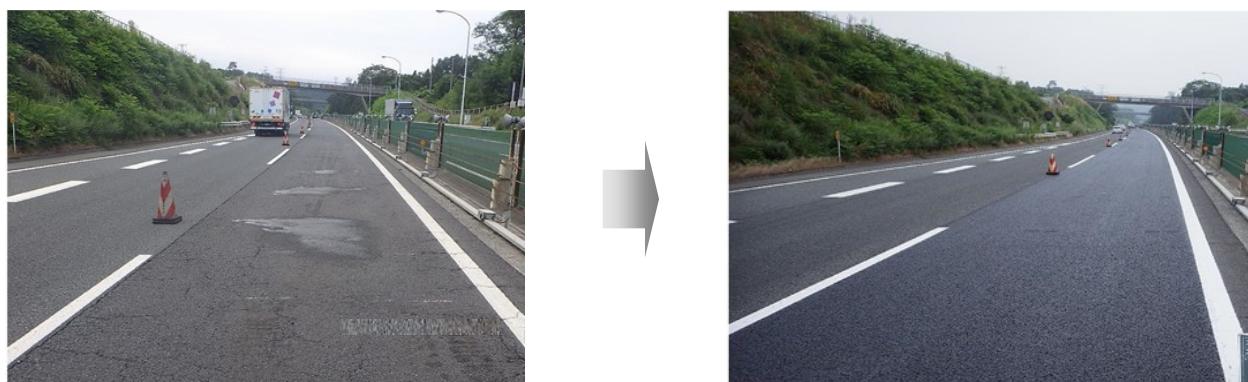
#### 【快適走行路面率の推移】



## ○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方も約 694 km・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%

## 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。

### ○令和元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 8,699 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 橋あり、区分Ⅲの橋梁のうち、平成 26 年度から令和元年度までに 143 橋の補修が完了しています。

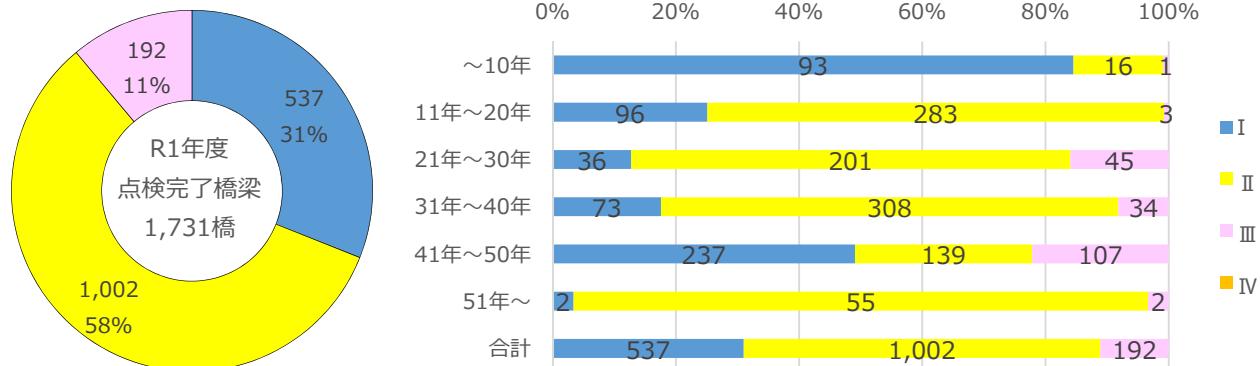
新たに 2 巡目となる令和元年度の詳細点検は 1,731 橋が完了しました。点検が完了した 1,731 橋のうち緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、補修が必要な区分Ⅲの橋梁は 192 橋あり、区分Ⅲの橋梁のうち、令和元年度において 5 橋の補修が完了しています。

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が、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、補修が必要な橋梁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。

【橋梁の点検結果】 (単位：橋)

点検年度	管理数量	健全性区分					点検実施率
		合計	I	II	III	IV	
H26～H30	8,699	8,483	594	7,181	708	0	100%
R1	8,730	1,731	537	1,002	192	0	20%



【R1 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、早期に措置を講すべき状態
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、緊急に措置を講すべき状態



【上部工損傷部の補修  
関越道 所沢 IC～川越 IC】



【塗装劣化部の塗替塗装  
仙台東部道路 仙台港 IC～仙台港北 IC】



【伸縮装置の取替  
北関東道 高崎 JCT～前橋南 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。



【トンネル照明設備の更新（LED化）



道央自動車道 豊浦 IC～虻田洞爺湖 IC】



【非常電話設備の更新  
磐越自動車道 猪苗代磐梯高原 IC～会津坂下 IC】



### 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】

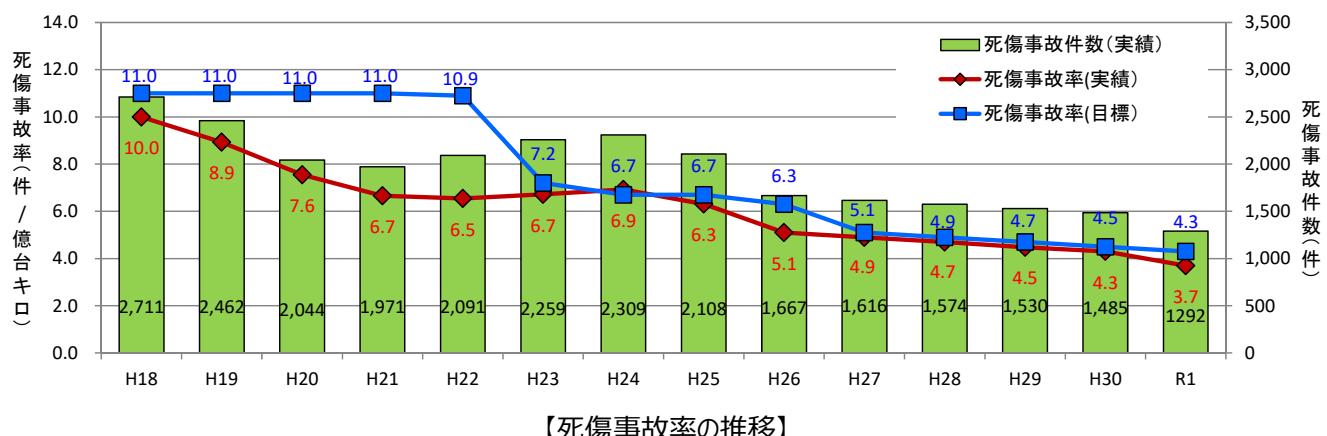
【指標：死傷事故率】 〔単位：件/億台キロ〕（暦年集計） 自動車走行車両 1 億台キロあたりの死傷事故 件数	平成 30 年度 実績値	4.3 件/億台キロ
	令和元年度 実績値	3.7 件/億台キロ
	令和 2 年度 目標値	3.7 件/億台キロ
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和 3 年度)	4.5 件/億台キロ

※5 中期目標値とは機関の中期計画（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に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。

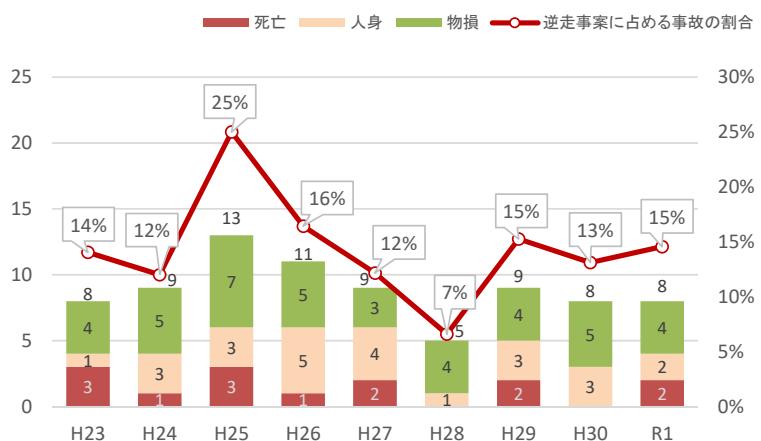
## ■ その他の交通事故防止対策

### ◎ 逆走防止対策

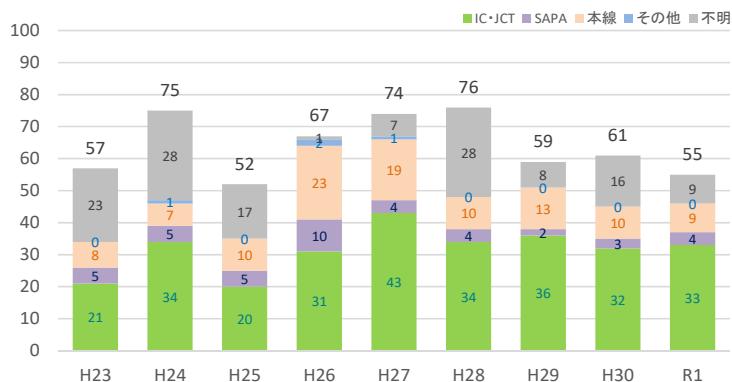
高速道路における逆走は、ひとたび事故が発生すると重大な事故につながる恐れがあるため、逆走防止対策に取り組んでいます。

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】 〔単位：件〕（历年集計） 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 30 年度 実績値	8 件
	令和元年度 実績値	8 件
	令和 2 年度 目標値	0 件
	中期目標値※5 (令和 3 年度)	0 件

※5 中期目標値とは機関の中期計画（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 箇所で、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、全ての箇所で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」にするという目標達成に向け、目標を設定しています。

## ■人等の立入防止対策

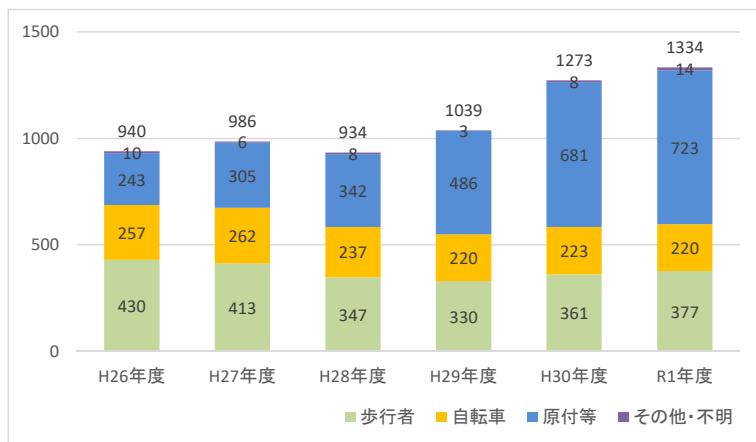
高速道路等の自動車専用道路における人等の立入りは、重大な事故につながる恐れがあるため、立入防止対策に取り組んでいます。

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 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、徒步約 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】

【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 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。

#### 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】 〔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における	平成 30 年度 実績値	1,625 回	10,688 台	1,954 件	0 件
・取締実施回数	令和元年度 実績値	1,503 回	7,410 台	868 件	3 件
・引込み台数	令和 2 年度 目標値	1,100 回	－台	－件	－件
・措置命令件数	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和 3 年度)	1,530 回	－台	－件	－件
・即時告発実施件数					

※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。

##### 【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。
- ・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】

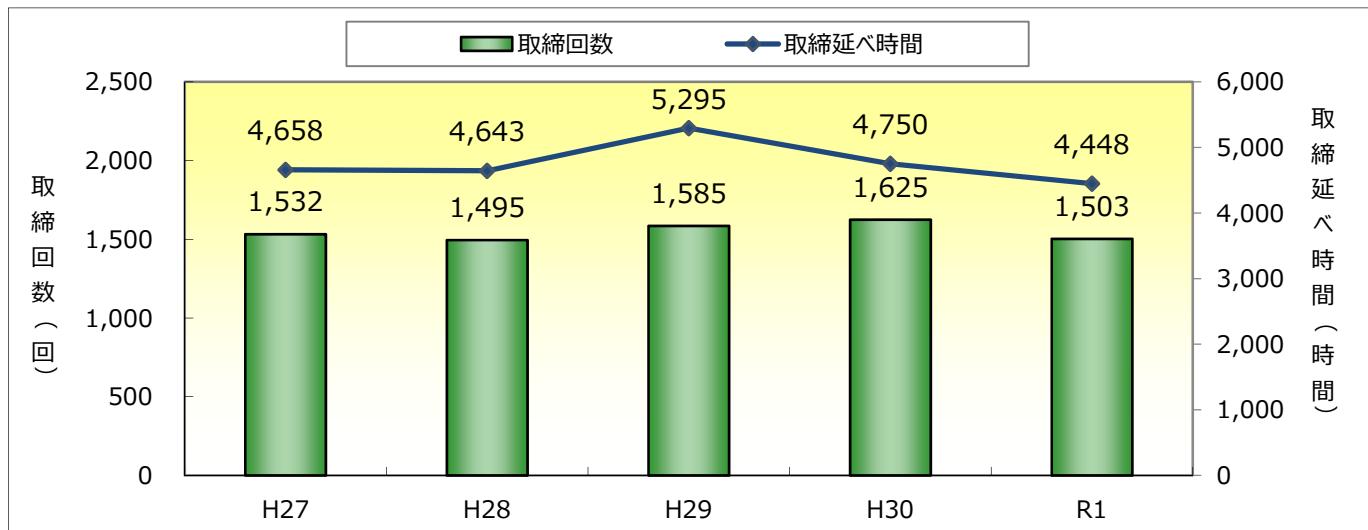


【休憩施設への全車引込みによる取締り】

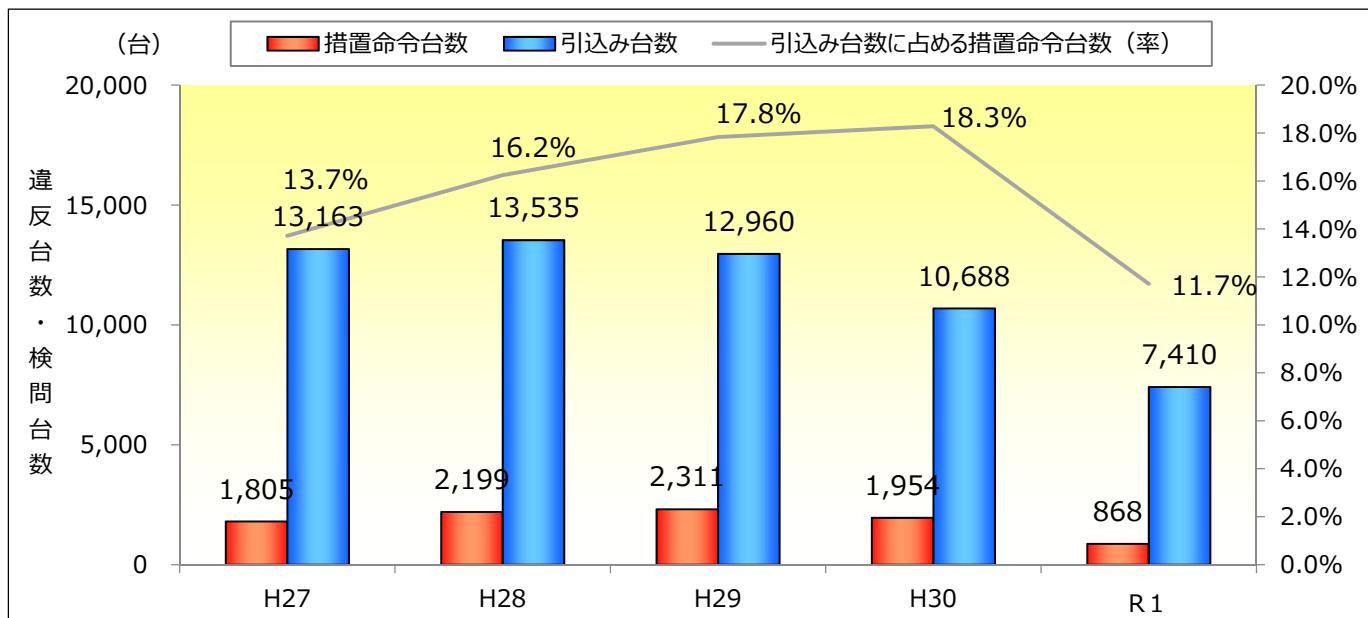
## ○車限令違反者に対する再発防止指導の実施

- ・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

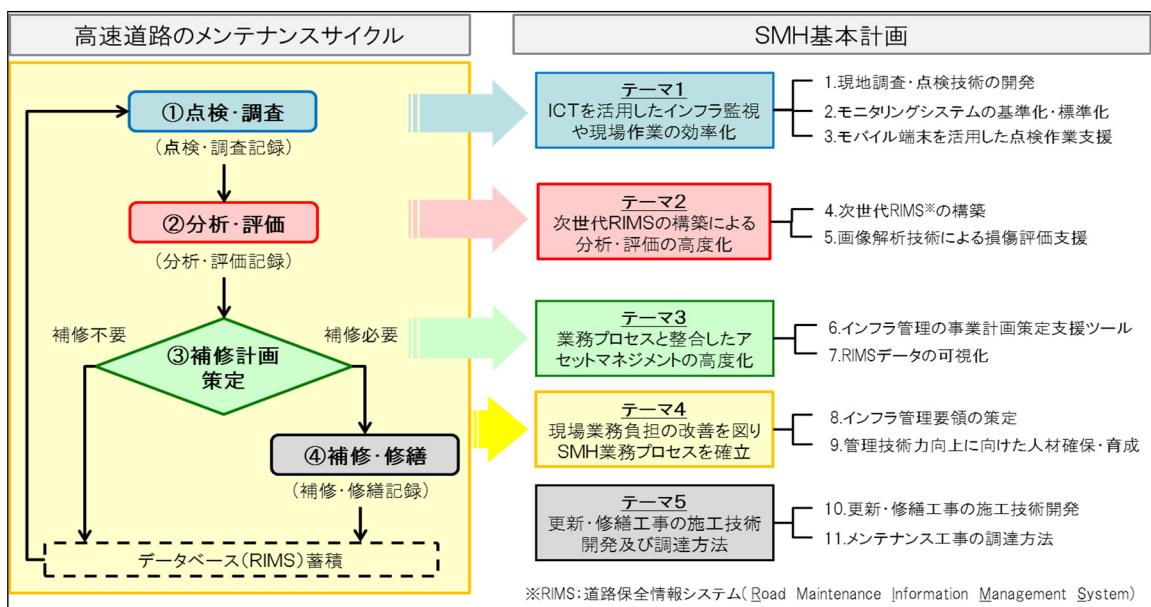


## ○令和 2 年度目標設定の考え方

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。

## 1-5. SMH（スマートメンテナンスハイウェイ）プロジェクトの推進

2013年7月にスマートメンテナンスハイウェイ構想（以下、「SMH」という）を公表、2014年5月には、『構想』から『SMH 基本計画』に格上げを行い、高速道路のメンテナンスサイクルに対し5つのテーマを設定し進めてきました。そして2020年6月よりSMH開発ツールを順次導入、本格的な取り組みを展開しています。なお、これまでの開発経緯について『SMH開発ロードマップ』のとおりです。



SMH開発ロードマップ

検討段階	年度	検討内容
プロジェクトスタート 構想期	2013	SMH構想公表(2013.7.31) 本社管理事業本部にSMH推進チーム設置(2013.9.1)
フェーズ1 準備期	2014-2015	SMH基本計画公表(2014.5.29) 大学等研究機関と開発プログラムの開始公表(2014.11.26) 技術開発・研究の目標設定、着手
フェーズ2 開発期	2016-2017	技術開発の促進、現場試行の拡大 システム開発、プロト版の試行(モデル事務所試行)
フェーズ3 検証期	2018-2019	SIP開発完了(2019.2.28) モデル事務所を活用した機能検証・改善
プロジェクトゴール 展開期	2020-	SMH第1期運用開始(2020.6.3) 第2期へ向け開発着手

### ○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。

### ■令和元年度事業年度の主な成果

#### 『SMHツールを活用した新たな保全計画会議の実施』

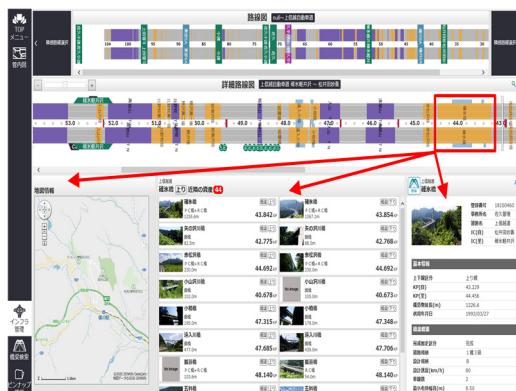
令和元年度は、毎月開催される保全計画会議（点検結果の報告や補修計画の検討を行う）において、SMH開発ツールとして①マルチスケールモニタリングユザインターフェース（MSM-UI※1）と、②ビジネスインテリジェンスツール（BIツール※2）を試行導入。BIツールによる点検データの可視化や、MSM-UIによる道路資産の高速検索を実現することで、資料作成の自動化等の現場作業省力化を図るとともに、データに基づく意思決定を支援し業務プロセスを標準化、生産性の向上に繋げました。

## ※1 MSM-UI (Multi-scale monitoring user interface) :

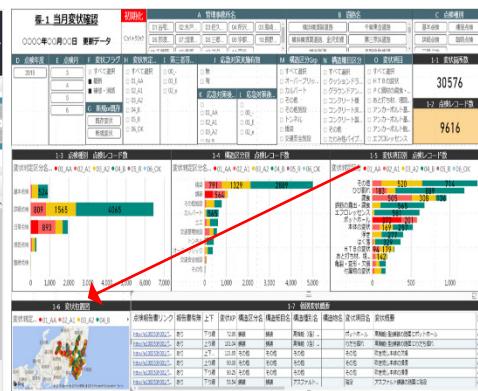
マルチスケールモニタリング・ユーザーインターフェース。次世代 RIMSにおいて、多種多様なインフラ情報を検索・表示可能。BIで分析したデータの諸元情報等の検索・表示等に活用。

## ※2 BI ツール (Business Intelligence tool) :

ビジネスインテリジェンスツール。次世代 RIMSにおいて、DBに記録された大量のデータを可視化し、分析・評価を容易にする支援ツール（ソフトウェア）。様式を定めることにより、意思決定プロセスの標準化に貢献



【① MSM-UI】



【② BI ツール】



S MHツール導入後の会議



【SMH ツール導入効果】

道路情報を多角的に表示するユーザーインターフェース。タッチパネル操作で、確認したい箇所を高速かつ関連的に表示、様々な情報取得の入口として活用。また、新たに構築したデータベースでは SIP プログラムにて開発した技術を採用したことによって、多種多様なデータの取得・分析が可能となった。

BI ツールを活用し点検データから構造物の状態を可視化。データに基づく意思決定を実現。データベースとの連携により、資料は自動生成される。会議での確認項目を整理し、BI 様式と会議シナリオを定義。業務プロセスの標準化を実施した。

紙の資料を確認していた会議から、大型画面に表示されたデータを思考・検討する会議へ。BI を活用することで、従前のデータ集計・整理・グラフ作成作業等が不要となり、事前準備作業が削減し、業務効率化に繋がった。

## 【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

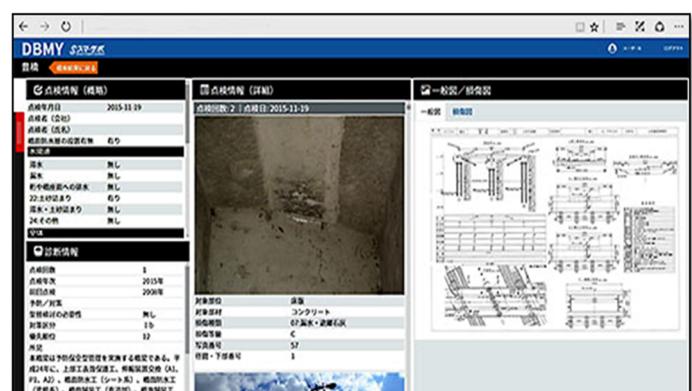
『高度なインフラ・マネジメントを実現する多種多様なデータの処理・蓄積・解析・応用技術の開発』

#### ○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。

#### ○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)リーシャル・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)新日本エンジニアリング



【山形県での活用事例】

その成果は、既に山形県、宮城県、仙台市などの自治体でも、道路管理に活用されている

## 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。

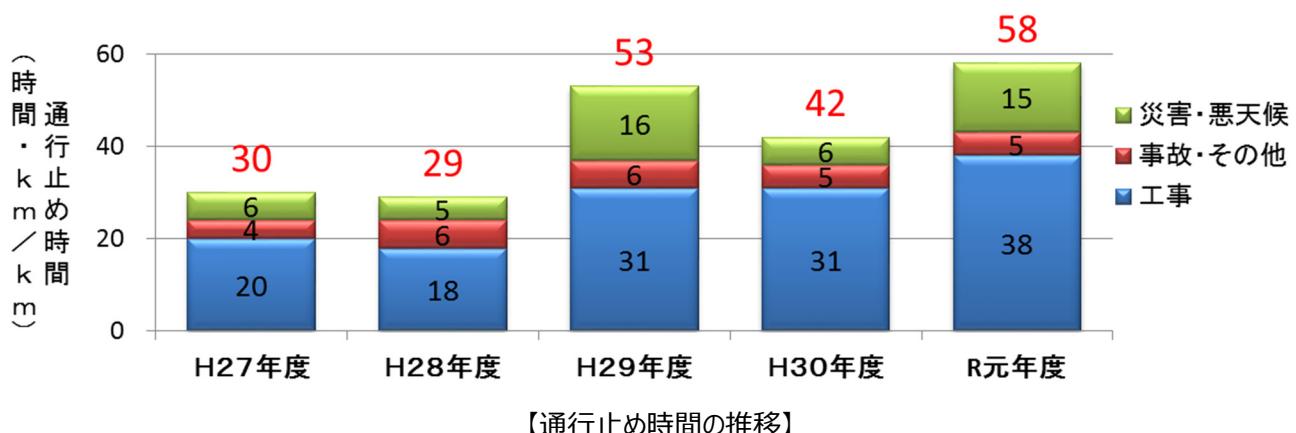
また、台風15号及び19号の影響により広範囲に及ぶ長時間の通行止めが発生したため、災害・悪天候による通行止め時間が増加しました。

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

※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



### ○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ます。

## (1) 冬期交通確保に向けた取組み

NEXCO 東日本グループが管理する事業エリアは、積雪寒冷地を約 6 割が通過する特徴があるため、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ます。令和元年度においては、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取組みを実施しています。

### ○ 『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、管理用車両へ緊急脱出用の布製カバータイプチーンを搭載



【監視カメラの設置状況】



【登坂不能車両のけん引作業状況】



【布製カバータイプチーンの活用状況】

### ○ 『情報提供の強化』

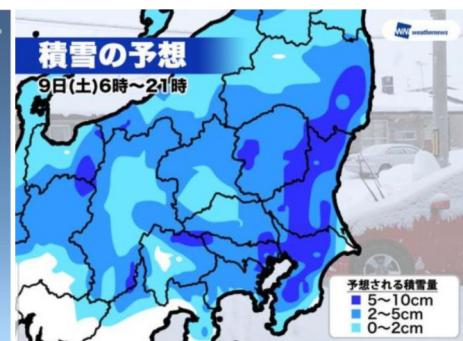
- 高速道路会社共同で、気象予測会社と連携した広域の道路・気象情報の提供を実施
- 物流企業、荷主企業への説明会を実施
- 関係機関と連携した情報提供の実施



【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）】



## 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、ロッキング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、これまでに得た教訓や経験、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

大規模地震発生時において、緊急輸送路としての機能をいち早く確保するため、大規模地震の発生確率と路線毎の優先度を考慮し、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、R8 年度までに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、ロッキング橋脚を有する橋梁については、落橋・倒壊を防ぐ対策は完了し、引き続き補強工事を進めています。

### ○令和元年度の取り組み

・令和元年度までに、ロッキング橋脚を有する 71 橋の落橋・倒壊を防ぐ対策完了

・耐震補強対象 240 橋の設計業務着手

・耐震補強対象工事 102 橋の工事着手、30 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	79.1%
	令和元年度 実績値	79.7%
	令和 2 年度 目標値	80.4%
	中期目標値 <sup>※5</sup> (令和 3 年度)	86%

※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

過年度の状況を考慮し、目標を設定しています。

## ■休憩施設の防災拠点化

首都直下地震などの大規模災害発生に備え、関係機関の集結・中継を支援するため、高速道路の休憩施設の防災機能を強化しています。令和元年度は、新たにオープンした蓮田サービスエリア（上り線）を防災拠点として整備し、オープン前には全15機関・企業による防災拠点合同訓練を実施しました。



## 2. 快適・便利

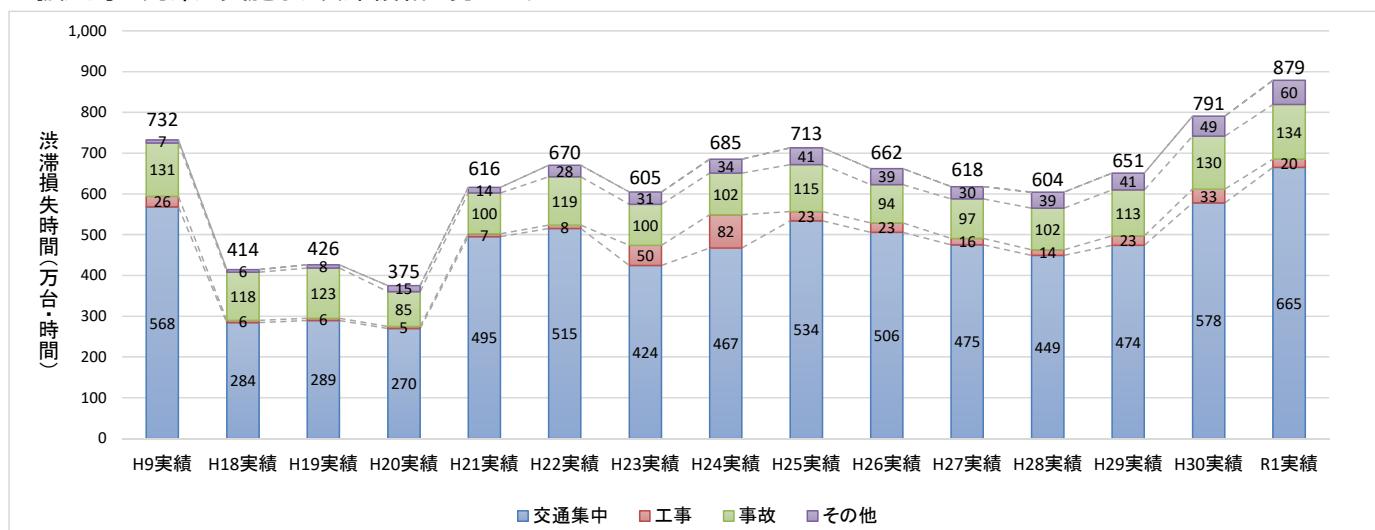
### 2-1. 定時性・確実性の確保

#### (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、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

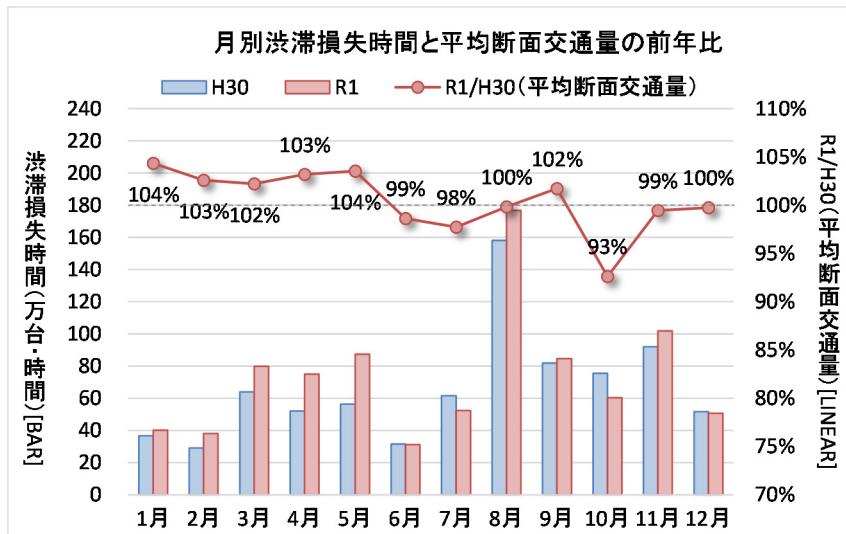
令和元年の目標値は、平成 30 年実績を基に外部要因や各種対策効果を見込み 781 万台・時間／年と設定しましたが、令和元年の実績値は特に①交通集中渋滞の増加により 879 万台・時間／年と目標値を上回りました。

(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]	R1/H30(平均断面交通量) [%]		
	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」<sup>※1</sup>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<sup>※2</sup>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。



## ○令和2年目標設定の考え方

新型コロナウィ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	<b>491.6</b>
② 工事渋滞	R2年の特定更新工事等を考慮	19.7	<b>17.9</b>
③ 事故渋滞	過去実績を考慮	134.1	<b>107.3</b>
④ その他渋滞	過去実績を考慮	59.6	<b>50.9</b>
<b>計</b>		878.7	<b>667.7</b>

## ■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]）

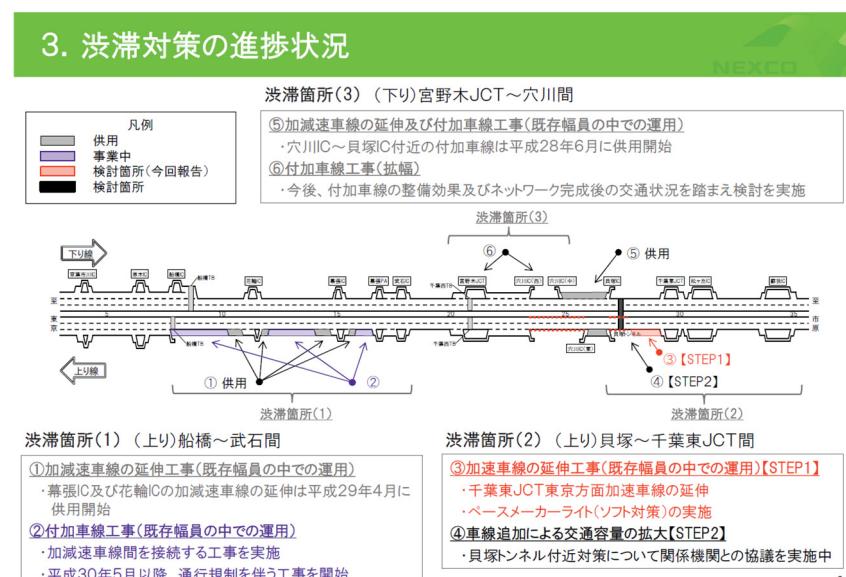
令和元年度は、対策実施中の 4 事業について推進を図りました。

- ・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）



【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】

## (2) お客様に配慮した路上工事の実施

お客様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。

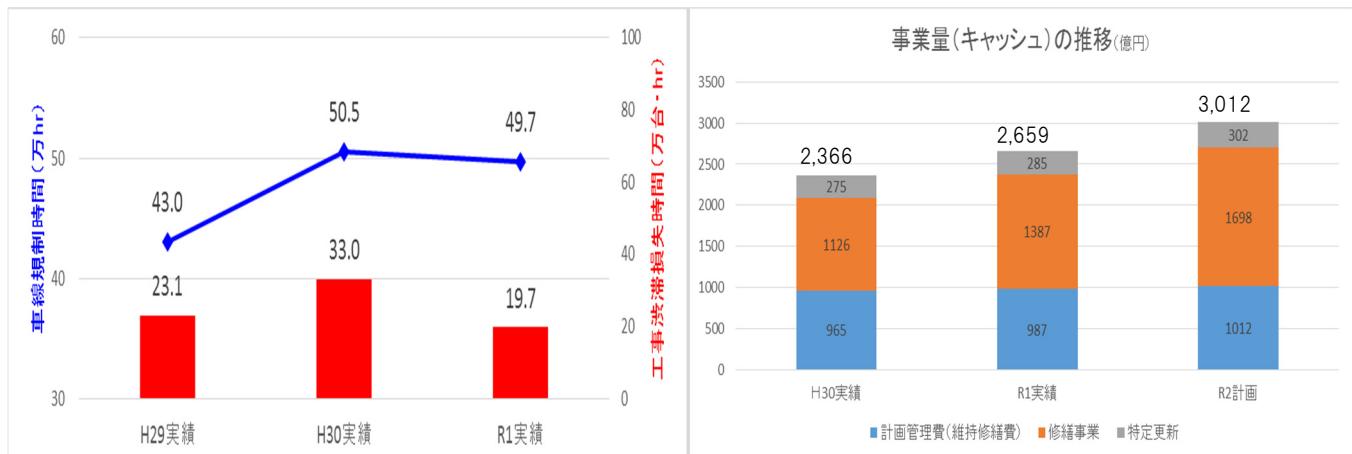
### 【アウトカム指標】

【指標：路上工事時間】 〔単位：万台・時、時間/km〕		渋滞損失時間	交通規制時間
路上工事による ・渋滞損失時間	平成 30 年度 実績値	33 万台・時	131 時間/km
・道路 1km あたりの路上工事に伴う年 間の交通規制時間	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。

### (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、すべてのお客さま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、令和元年度までに約 2,300 枚の設置が完了しました。

引き続き、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（道央道 札幌 JCT）】



【JCT 案内標識（仙台東部道路 仙台若林 JCT）】



【市街地案内標識（東北道 青森 IC）】



【JCT 案内標識（磐越道 新潟中央 JCT）】

## 2-2. 休憩施設の利便性向上

### (1) 駐車エリアの混雑緩和の取り組み

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ます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ますの拡充を行っています。

#### ○令和元年度の取り組み

- ・15箇所で駐車場の改良を実施し、大型車ます174台、小型車ます190台の拡充を実施しました。



駐車ます改良 東北道 阿武隈 P A (下り線)

令和元年度駐車ます改良一覧

路線名	休憩施設名	小型車ます数 (台)			大型車ます数 (台)		
		工事前	工事後	増減	工事前	工事後	増減
E5 道央自動車道	有珠山 S A (上)	30	50	+20	22	12	-10
	砂川 S A (下)	79	86	+7	23	23	0
	比布大雪 P A (上)	10	20	+10	7	7	0
	比布大雪 P A (下)	10	20	+10	7	7	0
E38 道東自動車道	十勝平原 S A (下)	12	29	+17	9	11	+2
E4 東北自動車道	岩手山 S A (下)	90	90	0	34	35	+1
	紫波 S A (下)	103	63	-40	30	61	+31
	長者原 S A (下)	163	95	-68	27	62	+35
	福島松川 P A (上)	47	47	0	15	17	+2
	阿武隈 P A (下)	32	32	0	40	46	+6
	蓮田 S A (上)	139	352	+213	31	132	+101
E50 北関東自動車道	笠間 P A (西行き)	24	36	+12	21	21	0
E51 東関東自動車道	大栄 P A (上)	29	34	+5	25	28	+3
	大栄 P A (下)	28	31	+3	25	28	+3
E82 千葉東金道路	野呂 P A (下)	98	99	+1	23	23	0
合 計		894	1,084	+190	339	513	+174

## (2) 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入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】

【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。

## (3) 休憩施設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。

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】

【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	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。



【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

新型コロナウィ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。

### 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

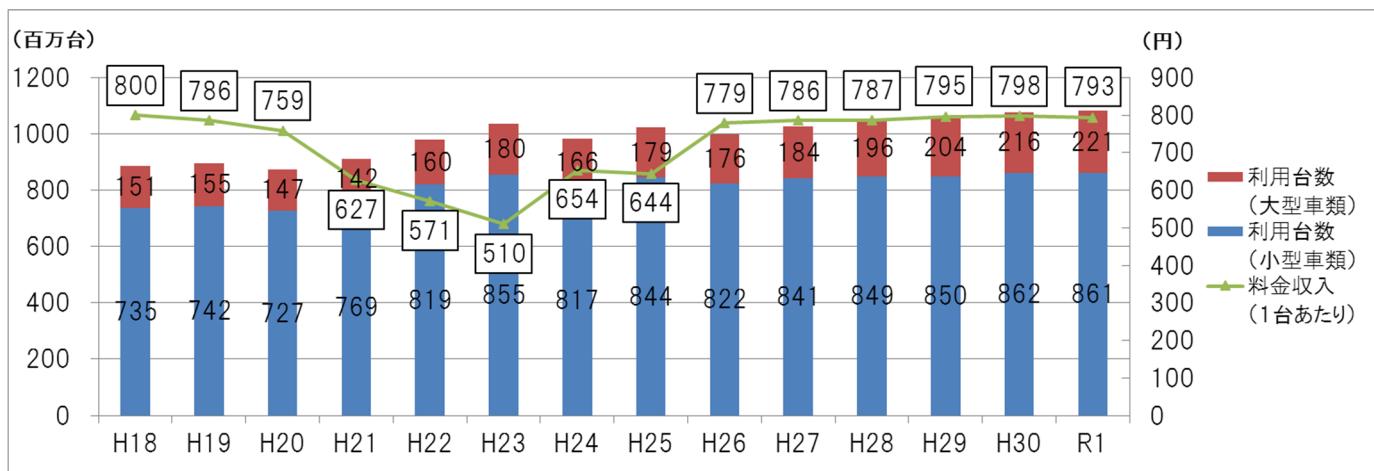
お客様にご理解いただける多様な料金サービスの提供や質の高い接客を行い、高速道路を利用されるお客様が増加するよう努めています。

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ィ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】

【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 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 中期目標値とは機関の中期計画（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

新型コロナウィ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。

## ■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。

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】		販売件数	実施件数
【単位：千件、件】	平成 30 年度 実績値	344 千件	10 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	令和元年度 実績値	361 千件	13 件
※9 平成 30 年度～令和 3 年度の累計値。	令和 2 年度 目標値	211 千件	11 件
	中期目標値※5※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。

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。

### 3-2. 高架下等の有効活用の取り組み

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。

### 3-3. ガソリンスタンド空白区間解消の取り組み

高速道路上でのガソリンスタンド空白区間に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。

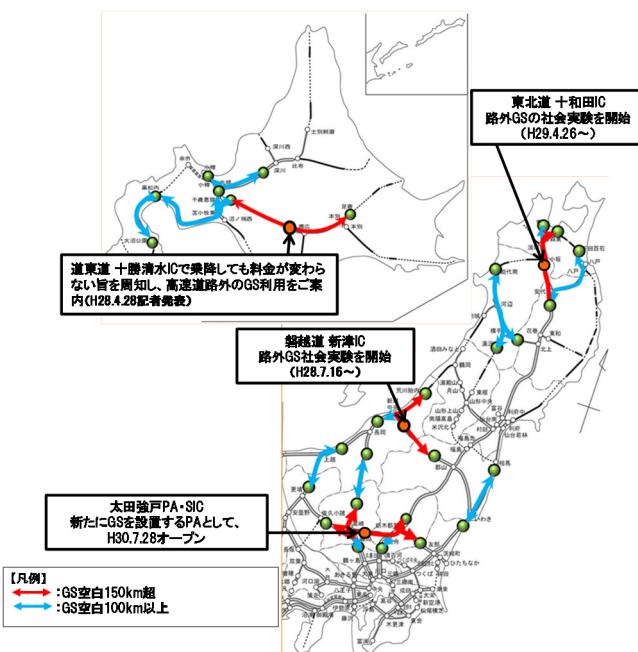
#### 【アウトカム指標】

【指標：ガソリンスタンドの空白区間】		150km 超区間	100km 超区間
〔単位：区間〕	平成 30 年度 実績値	0 区間 (0 区間)	20 区間 (0 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	令和元年度 実績値	—	20 区間 (0 区間)
下段（）内は他の高速道路会社を跨ぐ 空白区間	令和 2 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	
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	GS 新設 (太田強戸 PA)



## 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 日グループ一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	3,943km
	詳細点検	1回以上/5年	橋梁：1,731橋（溝橋含む） トンネル：146チーブ <sup>マ</sup> (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
	構造点検	1回/3・5年	作業水準どおり実施



【日常点検（土木）】



【詳細点検（土木）】



【トンネル換気設備の点検（施設）】



【受配電設備の点検（施設）】

## 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、平成 26 年より詳細点検を以下のとおり実施しており、令和元年度から 2 巡目の点検を実施しています。

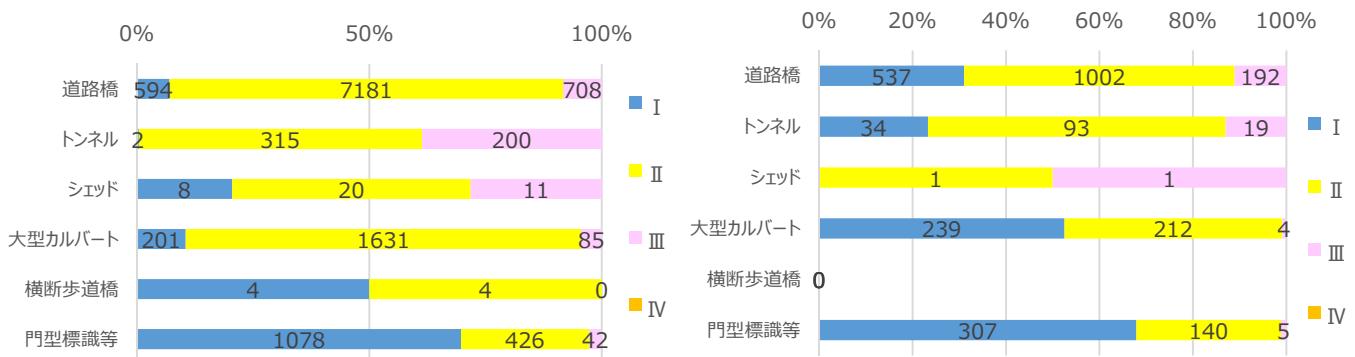
構造物名	単位	管理数量 (R2.3)	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
			実績	実績	実績	実績	実績	計画	実績
橋梁	橋	8,730	965	1,374	2,024	2,102	2,014	1,709	1,731
トンネル	チ-バ	582	95	111	114	111	86	146	146
シェッド	基	45	10	18	4	5	2	2	2
大型カルバート	基	1,997	367	513	423	318	296	452	455
歩道橋	橋	8	0	0	2	3	3	0	0
門型標識等	基	1,601	477	498	105	143	277	388	452
									265

各年度の詳細点検の健全性 4 段階（I ~ IV）の診断の結果は下表の通りです。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 割程度となっています。

構造物名	単位	管理数量 (R2.3)	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	8,730	965	61	817	87	0	1,374	156	1,151
トンネル	チ-バ	582	95	0	46	49	0	111	0	68
シェッド	基	45	10	5	4	1	0	18	3	9
大型カルバート	基	1,997	367	66	293	8	0	513	60	431
横断歩道橋	基	8	0	0	0	0	0	0	0	0
門型標識等	基	1,601	477	393	69	15	0	498	325	155
										18
										0

	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
2,024	88	1,759	177	0	2,102	104	1,839	159
114	2	75	37	0	111	0	62	49
4	0	2	2	0	5	0	5	0
423	29	372	22	0	318	20	279	19
2	1	1	0	0	3	3	0	0
105	62	40	3	0	143	122	21	0

	H30年度点検判定区分				R1年度点検判定区分			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV
2,014	184	1,613	217	0	1,731	537	1,002	192
86	0	64	22	0	146	34	93	19
2	0	0	2	0	2		1	1
296	26	256	14	0	455	239	212	4
3	0	3	0	0	0	0	0	0
277	145	129	3	0	452	307	140	5



補修が必要な判定区分Ⅲについての補修計画（実績）※<sup>10</sup>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	R6 年度
H26	道路橋	橋	87		11	7	9	22	38					
	トンネル	チ1-フ <sup>a</sup>	49		3	3	8	13	22					
	シェッド	基	1						1					
	大型かばー <sup>b</sup> ト	基	8	1	5	1			1					
	横断歩道橋	基	0											
	門型標識等	基	15		5	1			4	5				
H27	道路橋	橋	67		2	4	5	11	3	42				
	トンネル	チ1-フ <sup>a</sup>	43		1	1	3	8	14	16				
	シェッド	基	6			1				5				
	大型かばー <sup>b</sup> ト	基	22				3	4	9	6				
	横断歩道橋	基	0											
	門型標識等	基	18		1	5			2	8	2			
H28	道路橋	橋	177				9	17	17	19	115			
	トンネル	チ1-フ <sup>a</sup>	37			1	7	11	3	2	13			
	シェッド	基	2								2			
	大型かばー <sup>b</sup> ト	基	22			1	4	1	12	2	2			
	横断歩道橋	基	0											
	門型標識等	基	3						2	1				
H29	道路橋	橋	159				1	8	12	12	21	105		
	トンネル	チ1-フ <sup>a</sup>	49						5	1	4	31		
	シェッド	基	0											
	大型かばー <sup>b</sup> ト	基	19			1		11	1	2	4			
	横断歩道橋	基	0											
	門型標識等	基	0											
H30	道路橋	橋	217					1	10	8	16	12	170	
	トンネル	チ1-フ <sup>a</sup>	22					1		3	5	4	9	
	シェッド	基	2							1		1		
	大型かばー <sup>b</sup> ト	基	14							1	1	5	7	
	横断歩道橋	基	0											
	門型標識等	基	3						2	1				
R1	道路橋	橋	192						4	13	35	14	35	91
	トンネル	チ1-フ <sup>a</sup>	19							5	4	1	2	7
	シェッド	基	1								1			
	大型かばー <sup>b</sup> ト	基	4							1	1		1	1
	横断歩道橋	基	0											
	門型標識等	基	5							4				1

※10 補修計画に記載の数量については、令和2年3月末時点の値である。

③ 機能面への影響が非常に高いと判断され速やかな対策が必要な損傷への補修状況

・土木点検結果と補修状況

作業水準	平成 30 年度末 残存損傷数	令和元年度		令和元年度末 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	6,964 箇所	6,964 箇所	0 箇所
計画的に補修が必要※12	58,273 箇所	24,318 箇所	35,155 箇所	47,436 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 A 1（変状があり機能低下への影響が高いと判断される場合）



【緊急対応が必要な損傷の補修状況（土木）】

・施設点検結果と補修状況

作業水準	平成 30 年度末 残存損傷数	令和元年度		令和元年度末 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	50 箇所	50 箇所	0 箇所
計画的に補修が必要※13	22,583 箇所	28,619 箇所	25,298 箇所	25,904 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）



【緊急対応が必要な損傷の補修状況（施設）】

### (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、レーン閉鎖やお客様への情報提供など迅速に対応



##### ○車線のモニタリング・ETC 車線でのトラブル対応

- ・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様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

【お客様から通行料金を收受】【ETC 車線でのトラブル対応】



##### ○効率化・省人化に向けた取り組み

- ・料金収受の効率化と省人化を図るため、料金精算機を増設し、料金所の機械化を進めています。

【料金精算機による收受】

#### ■原発事故による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 3 年 3 月 31 日まで継続されたことから、引き続き対象となるお客様への対応に努めています。

なお、平成 30 年 7 月 1 日より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」による利用方法へ切り替え、利用者の利便性向上に努めています。令和元年度は、当初のカード有効期限が令和 2 年 3 月 31 日までのため、料金所でのチラシ配布等を実施し引き続き対象となるお客様のカード更新対応を行いました。



【ポスター掲示による広報】

【料金所配布チラシ】

## ■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はなく、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。

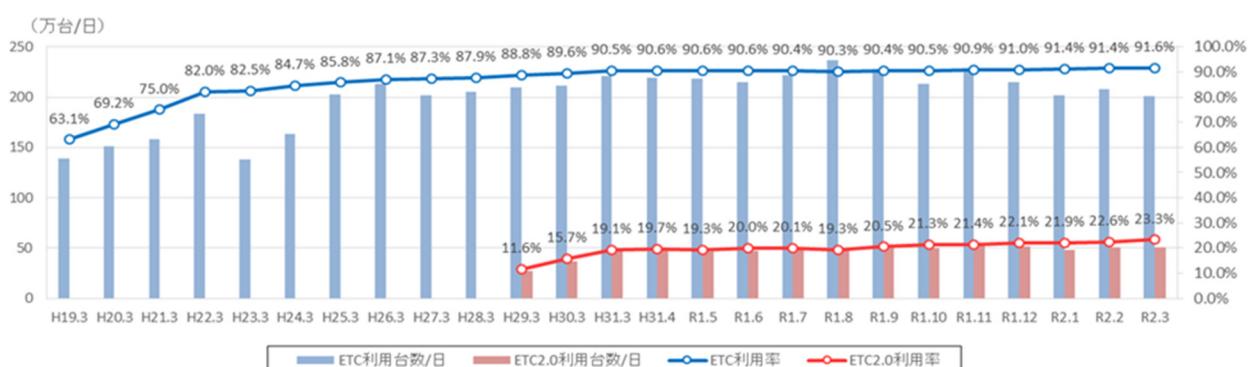
#### 【アウトカム指標】

【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	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 <sup>※5</sup> (令和 3 年度)	29.4%

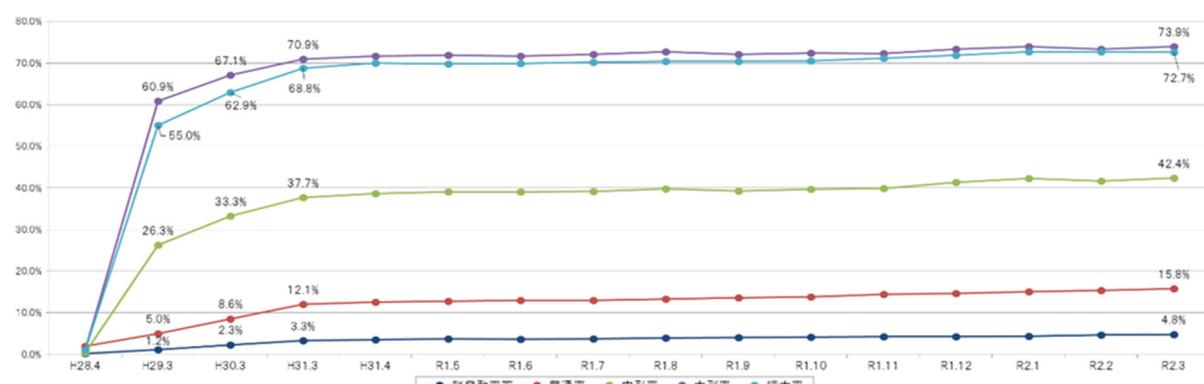
※5 中期目標値とは機構の中期計画（平成 30 年度から令和 3 年度）に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組をもとに、令和 3 年度までの傾向により算出した参考値。

### ○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。



【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
R2.2.1	道の駅「木更津うまたの里」	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。

## (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、お客さまに提供しています。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 23,629 千 km/年

・出動状況：約 313 千回/年

定期巡回	緊急巡回	巡回合計
約 21,570 千 km	約 199 千回	約 23,629 千 km 約 313 千回

・異常事態処理件数：約 154 千件

異常事態処理件数		
交通事故	故障車	路上障害
約 15,600 件	約 39,000 件	約 99,800 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、お客さまに提供しています。

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】 C S 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。

### ○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 C S（以下、「戦略 C S」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。

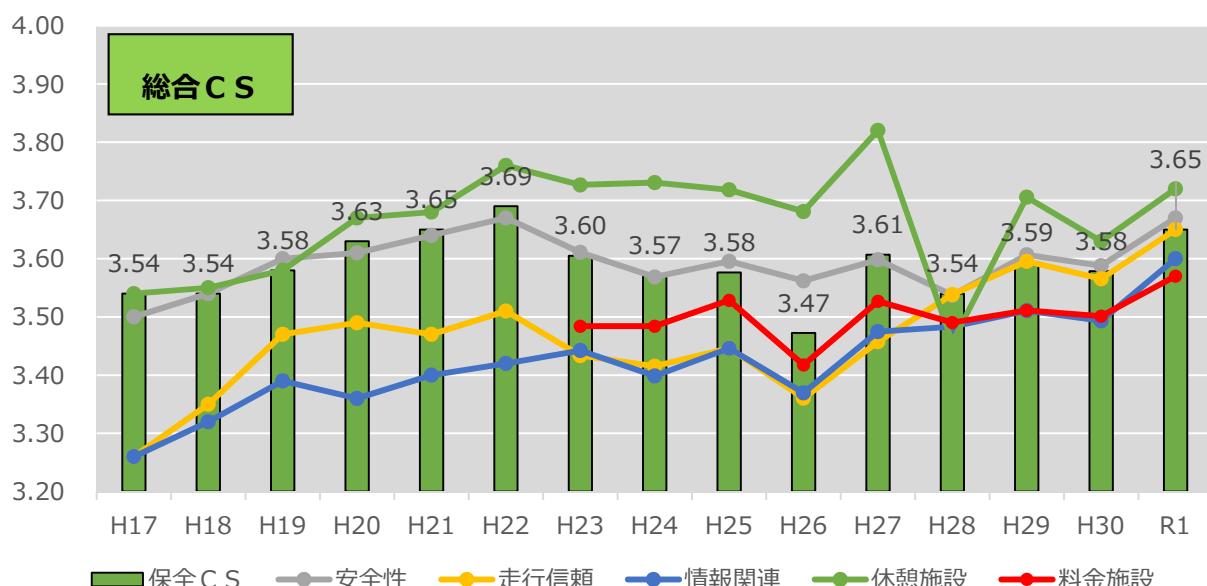
### ○令和元年度の各戦略 C S 値の詳細分析

#### 【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。

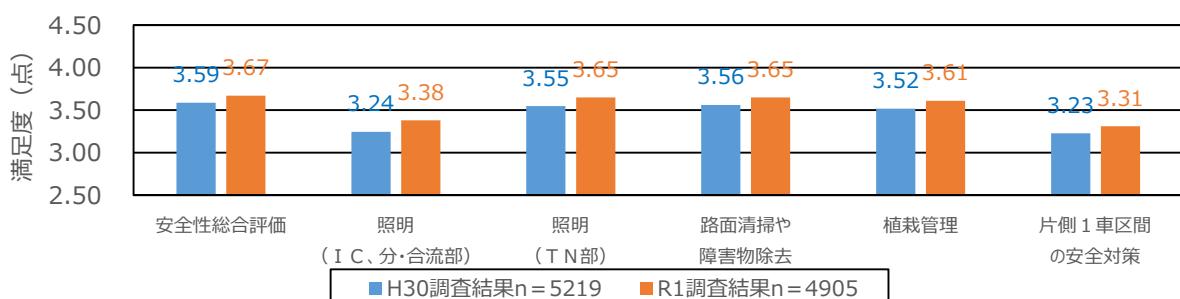
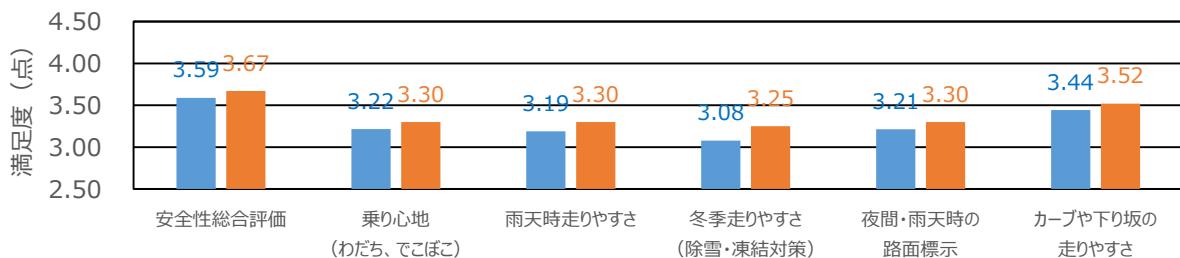
#### 【戦略 C S】

戦略 C S 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)

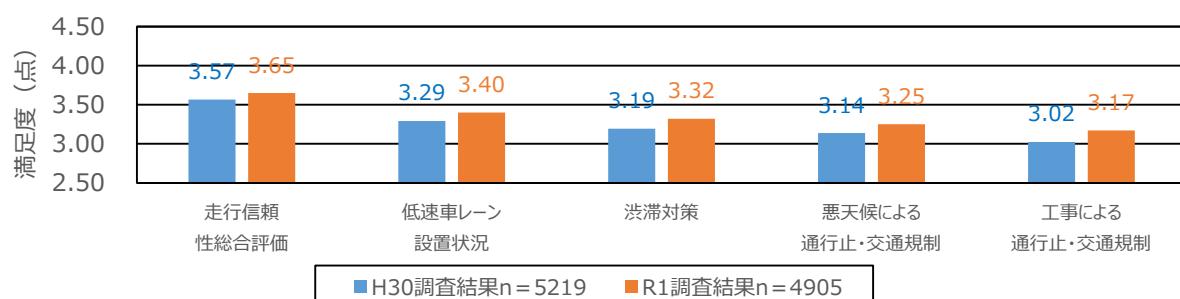
個別項目の評価は、平成 30 年度と比較して、全ての項目において上昇しました。特に、冬季走りやすさが大きく上昇しました。



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)

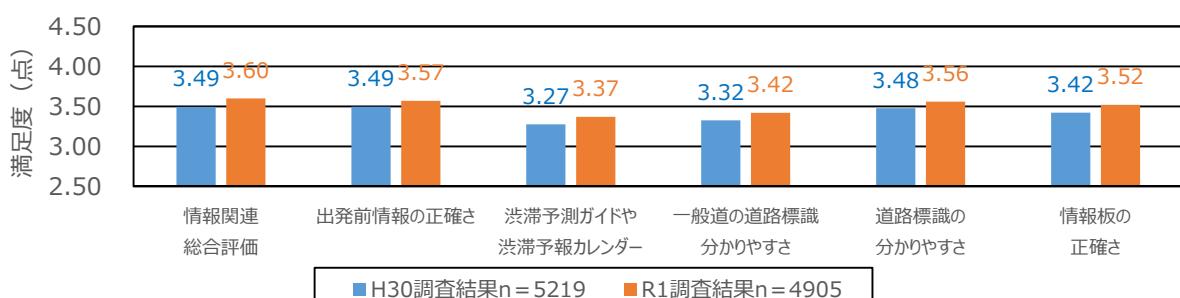
個別項目の評価は、平成 30 年度と比較して、全ての項目において上昇しました。特に、渋滞対策、工事による通行止・交通規制が大きく上昇しました。



走行信頼性 CS 値の経年比較

《情報関連》 H30 : 3.49 ⇒ R1:3.60 (+0.11)

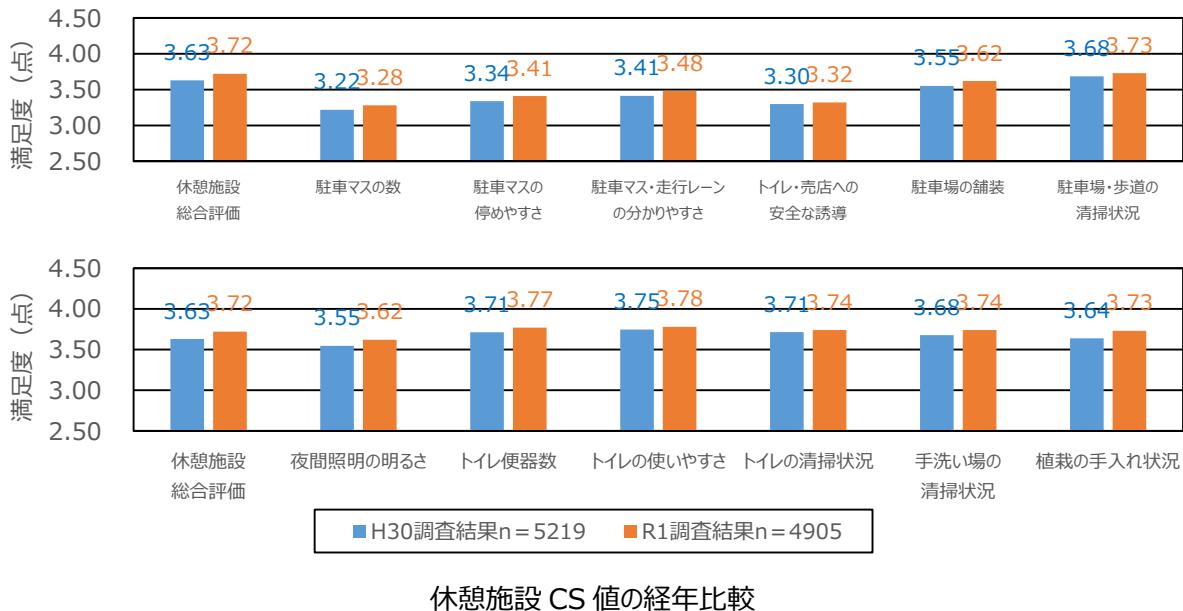
個別項目の評価は、平成 30 年度と比較して、全ての項目において上昇しました。渋滞予測の項目が他と比べ評価が低い状況となっています。



情報関連 CS 値の経年比較

《休憩施設》 H30 : 3.63 ⇒ R1:3.72 (+0.09)

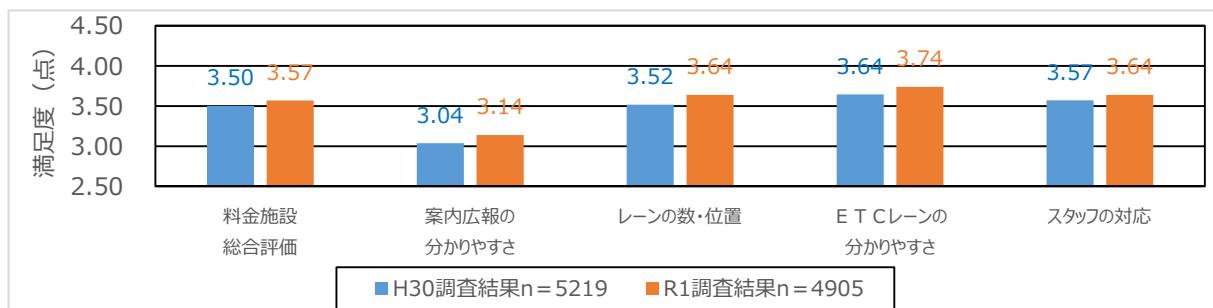
個別項目の評価は、平成 30 年度と比較して、全ての項目において上昇しました。駐車マスに関する項目が他と比べ評価が低い状況となっています。



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。

## 5. その他の取り組み

### 5-1. 国土強靭化対策に関する取り組み

大規模自然災害等に強い国土及び地域を作るとともに、自らの生命及び生活を守ることができるよう地域住民の力を向上させるため、国土強靭化が進められています。

高速道路においては、休憩施設の防災拠点化や道路の対災害性の向上、ソフト・ハード両面における除雪体制の整備、インフラ長寿命化計画の策定促進、メンテナンスサイクルの構築などの施策を推進することとされています。

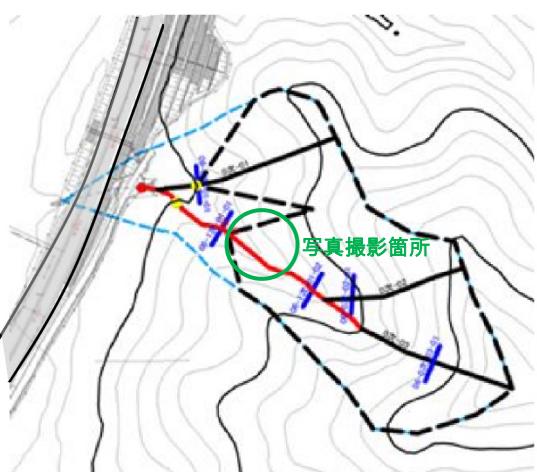
特に緊急に実施すべき施策として、道路のり面・盛土等に関する緊急対策に取り組んでいます。

#### ■ 道路のり面・盛土等に関する緊急対策

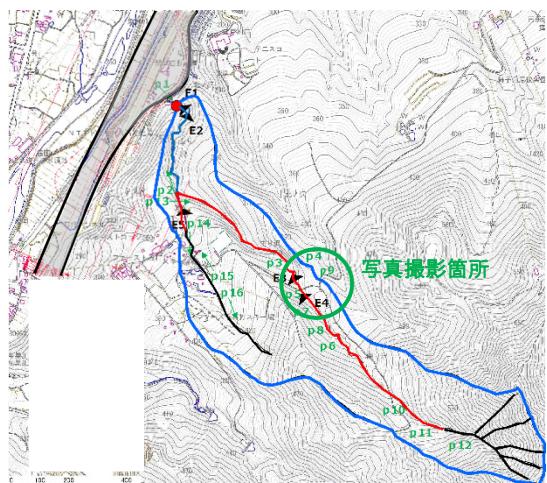
平成 30 年の 7 月豪雨、台風 21 号、北海道胆振東部地震等の激甚災害を鑑み、国民生活を支える重要なインフラがあらゆる災害に対し、その機能を維持できるよう、全国で緊急点検が行われ、防災・減災、国土強靭化のための 3 か年緊急対策が決定されました。高速道路においては、道路のり面・盛土対策、土砂災害等を回避するための改良や道路拡幅などの対策を実施しています。

#### ○令和元年度の主な取り組み

机上調査により選定された対策が必要な路線の現地調査及び対策工の設計を実施しました。



【高速道路区域外の渓流の調査状況①】



【高速道路区域外の渓流の調査状況②】

## 5-2. 自然災害への対応

NEXCO 東日本グループでは、台風や地震などによる自然災害発生時には、交通の確保に向けて速やかに点検、復旧工事を行っています。令和元年の台風 15 号および 19 号により高速道路も大きな被害を受けました。

### ■台風 15 号への対応

令和元年 9 月 9 日に首都圏を直撃した台風 15 号では、千葉市で最大瞬間風速 57.5m を記録するなど非常に勢力が強く、各地で広範囲にわたって散乱した枝葉の除去に時間を要しましたが、除雪車なども活用し通行止め時間の短縮に努めました。

特に重要な都心から成田国際空港へのアクセスルートを早期に確保するため人員や機械を集中させ、比較的被害が小さかった圏央道を利用した迂回ルートを 9 日 16 時 45 分に、東関東道ルートを 9 日 22 時 10 分に通行止めを解除しました。



【枝葉散乱状況】



【通行止め解除に向けた作業状況】



また、千葉県内の大規模停電に伴い、高速道路の料金所、休憩施設やトンネルなど最大 58 箇所が東日本大震災時（約 340 時間）を超える最長約 370 時間（約 16 日間）にわたり停電しました。この広範囲かつ長時間の停電に対応するため、各主要施設に設置している自家発電設備を 24 時間体制で維持し、メンテナンスや燃料槽への給油時など自家発電設備停止時においても電源車などを使用することにより各設備を長時間停止させることなく被災地の復旧に必要不可欠な交通の確保に努めました。



【自家発電設備の点検状況】



【自家発電設備への給油状況】



【自家発電設備停止時における  
電源車による給電状況】

## ■台風 19 号への対応

令和元年 10 月 12 日から 13 日にかけて東日本全域を襲った台風 19 号では各地で河川が氾濫、決壊するなど甚大な被害を及ぼしました。

盛土の変状が確認された上信越道の碓井軽井沢 IC～佐久 IC 間では緊急対策工事を実施し 10 月 23 日 6 時に一部対面通行規制を行いながら通行止めを解除しました。



【上信越道（碓井軽井沢 IC～佐久 IC）の盛土の変状】



【応急復旧後の対面通行規制状況】

また、河川氾濫などにより浸水した上信越道の小布施スマート IC と常磐道の水戸北スマート IC では運用に必要な受配電設備や ETC 機器が浸水により全損しましたが、迅速な復旧対応を行い、それぞれ令和元年 11 月 29 日、12 月 2 日に運用を再開しました。



【水戸北スマート IC 付近の浸水状況】



【小布施スマート IC の浸水状況】



【水戸北スマート IC の復旧状況】

### 5-3. 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 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。

## 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。それぞれの令和元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		令和元年度 計画額	令和元年度 実績額	(参考) 平成30年度 実績額	備考
清掃			78	75	
植栽作業			90	98	
光熱水費			55	59	
雪氷対策作業			195	211	
保全点検	土木構造物の点検等		81	81	
	施設設備等の点検等		68	69	
土木構造物修繕	橋梁		26	24	
	トンネル		4	4	
	舗装		108	110	
	その他の修繕		32	33	
施設設備修繕	電気施設等 <sup>※15</sup>		55	50	
車両維持費			8	10	
その他			156	135	
計		882	962	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>

- ・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	令和元年度 計画額	令和元年度 実績額	(参考) 平成 30 年度 実績額	備 考
料金収受委託等		309	304	
交通管理委託等		102	98	
クレジット手数料		107	107	
その他		102	107	
計	595	623	618	

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>

- ・体制強化による交通管理委託費の増 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	令和元年度 決算額		
		数量	金額	主な工事内容
工事費			1,057	
橋梁修繕	箇所	849	165	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	89	11	内装板修繕、漏水防止対策、はく落対策等
のり面修繕	箇所	310	26	のり面補強、防草対策等
土工修繕	箇所	581	39	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	502	143	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	48	防護柵改良、動物進入対策、等
交通管理施設修繕	式	1	43	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	5	33	付加車線設置等
休憩施設修繕	箇所	156	98	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	250	10	雪氷用Uターン路、防雪柵設置等
震災対策	箇所	4	22	耐震補強、変位制限装置設置等
環境対策	箇所	55	16	遮音壁設置、のり面樹林化等
雪害対策	箇所	88	3	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	2	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	5	橋梁検査路設置
トンネル施設修繕	IC間箇所	391	142	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	712	102	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	357	40	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	1048	99	料金所修繕、休憩施設トイレ修繕等
機械施設修繕	箇所	33	9	軸重計・車重計更新
その他	式	1	279	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計			1,337	

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	令和元年度 決算額	
	金額	主な工事内容
工事費	136	
橋梁更新	床版	82 床版取替工
	桁	0 -
橋梁修繕	床版	17 高性能床版防水工
	桁	0 -
土構造物修繕	盛土 切土	19 盛土構造の補修、補強（水抜ボーリング、のり尻補強、碎石堅排水等）
トンネル修繕	本体 覆工	18 インバート設置
その他	56	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計	192	

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。

### ○主要指標に対する計画と実績

アウトカム指標のうち、主要指の令和元年度実績、令和2年度の目標値及び中期目標値は下表のとおりです。

#### （I）安全・安心の確保に関する指標

指標名称	H30 実績値	R1 実績値	R2 目標値	中期目標値※5 (令和3年度)
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	3.7件/億台キロ	3.7件/億台キロ	4.5件/億台キロ
逆走事故件数 [単位:件](暦年集計) 逆走による事故発生件数事故件数	8件	8件	0件	0件
修繕着手済橋梁数(点検1巡目のみ) [単位:橋] H26年度からH30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手した橋梁数	312橋 (491橋)	399橋 (707橋)	443橋 (707橋)	—
修繕着手済トンネル数(点検1巡目のみ) [単位:箇所] H26年度からH30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手したトンネル数	138箇所 (178箇所)	171箇所 (200箇所)	186箇所 (200箇所)	—
修繕着手済付属物数(点検1巡目のみ) [単位:箇所] H26年度からH30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された付属物のうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手した付属物数	84箇所 (119箇所)	107箇所 (135箇所)	120箇所 (135箇所)	—

#### （2）快適なサービスの提供に関する指標

指標名称	H30 実績値	R1 実績値	R2 目標値	中期目標値※5 (令和3年度)
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	879万台・時	668万台・時	555万台・時
路上工事による渋滞損失時間 [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	33万台・時	20万台・時	18万台・時	23万台・時
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%	95%	96%	96%

※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。

○アウトカム全35指標に対する計画及び実績（主要指標も含む）

令和元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、令和2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	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様の満足度(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)  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	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。
	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	131時間/km	99時間/km	128時間/km	113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	42時間  災害・悪天候:6  事故・その他:5  工事:31	42時間  災害・悪天候:15  事故・その他:5  工事:38	58時間  47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。
	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	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。
	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	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く魅力的な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	12件	13件	11件  40件 <sup>※9</sup> (H30～R3累計)	

※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 <sup>※5</sup> (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ドロード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。令和2年度の目標値は、現在の水準を維持することとし、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。
	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]	-	-	
	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、料金所プラザ部締切等、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入り、保護された事案の件数	1,273件	810件	1,334件	1,300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たが、昨年度より件数は増加した。引き続き、特に立入事案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]  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					—
	0区間 (0区間) - 0区間 (0区間) - 0区間 (0区間)						
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 <sup>※5</sup> (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。
地域と連携	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	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。
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。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。
	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 <sup>※9</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	5,026日	3,070日	5,784日	3,360日	7,840日 <sup>※9</sup>	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。異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 <sup>※9</sup> (-件) <-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縮減を目指していく。

※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

### 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	(km)	供用延長			備考
		土工延長 (km)	橋梁延長 <sup>※18</sup> (km)	トンネル延長 <sup>※19</sup> (km)	
全国路線網 計	3,943	3,047	547 (6,124 橋)	349 (582 本)	R1 年度末 データ

※18 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

※19 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 <sup>※20</sup> (万台/日)	経年数 <sup>※21</sup> (年)	重雪寒地域 <sup>※22</sup> (km)	
全国路線網 計	295	28.6	2,203	R1 年度末 データ

※20 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

※21 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

※22 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 (%)				
	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
全国路線網 計	78.7	93.5	95.0	98.7	98.1

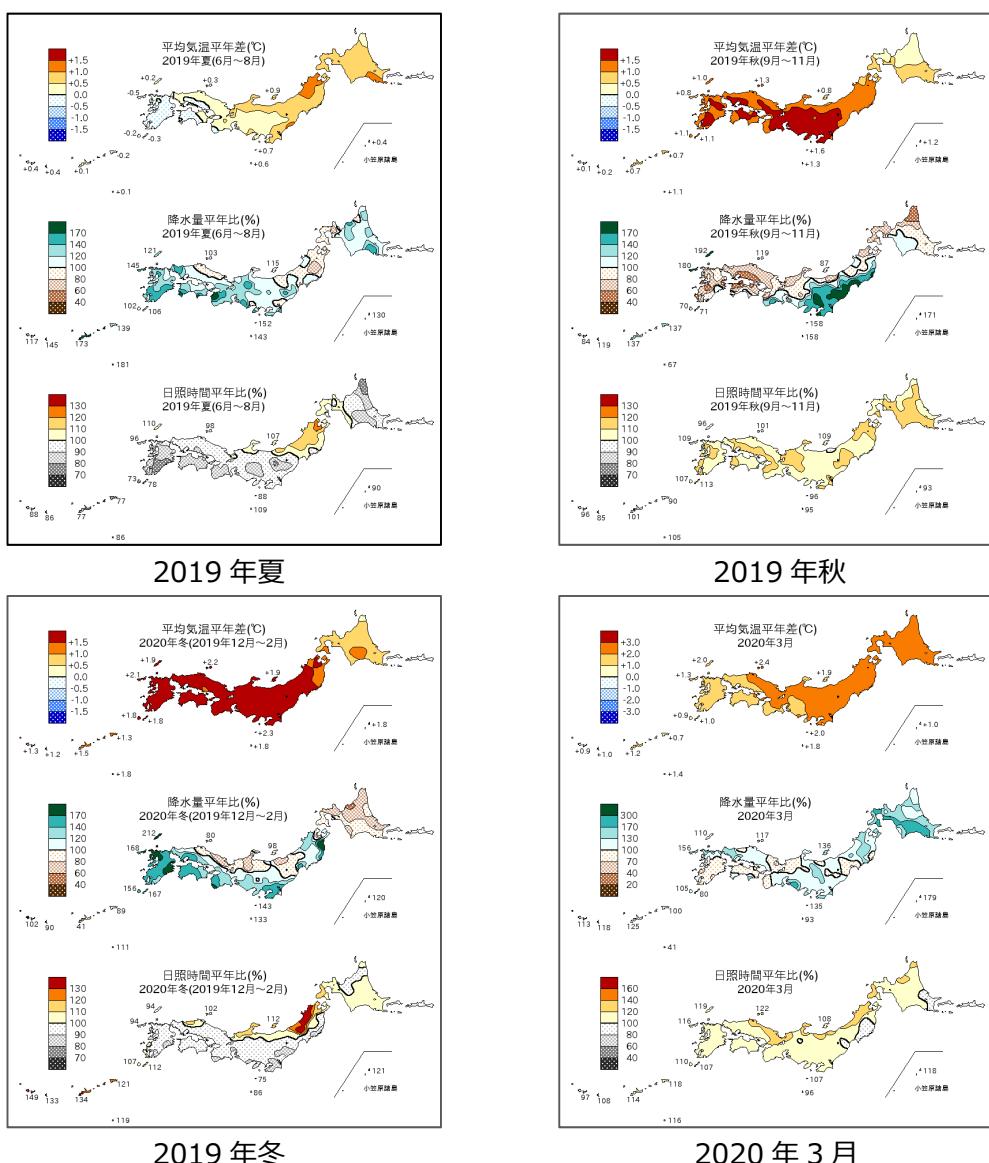
注) 令和2年3月の利用率

## 5. 令和元年度の気象概況

夏（6～8月）の降水量は西日本を中心にたびたび大雨となり、東日本太平洋側と西日本は、降水量が多くなりました。梅雨前線の北上が平年より遅かったため、梅雨明けは平年より遅れた地方が多くなりました。また、8月後半は低気圧や前線の影響を受けやすくなりました。西日本を中心にたびたび大雨となり、西日本太平洋側の夏の降水量はかなり多く、東日本太平洋側と西日本日本海側の降水量は多くなりました。

秋（9～11月）の降水量は北・東日本太平洋側では、台風第15号、第19号、本州南岸を進む低気圧等の影響で、降水量が多くなりました。

冬（2019年12月～2月）の降雪量は全国的にかなり少なく、北・東日本日本海側で記録的な少雪となりました。冬型の気圧配置が続かず、寒気の影響を受けにくかったため、全国的に冬の降雪量はかなり少なく、北・東日本日本海側では最も少ない記録を更新しました



2019年夏：気象庁「夏（6月～8月）の天候」令和1年9月2日 P4 平年差（比）図（2019年夏（6～8月））より  
2019年秋：気象庁「秋（9月～11月）の天候」令和1年12月2日 P4 平年差（比）図（2019年秋（9～11月））より  
2019年冬：気象庁「冬（12月～2月）の天候」令和2年3月2日 P5 平年差（比）図（2019年冬（2019年12～2月））より  
2020年3月：気象庁「3月の天候」令和2年4月1日 P4 平年差（比）図（2020年3月）より