

高速道路における安全・安心実施計画

令和元年 12 月 20 日

東日本高速道路株式会社

目 次

1. はじめに	.....	P1
(1) 計画の背景・目的	.....	P1
(2) 計画の対象	.....	P1
(3) 計画の構成	.....	P2
(4) 計画期間	.....	P2
(5) 計画の進め方	.....	P2
 2. 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する具体施策	.....	P3
(1) 暫定2車線区間の解消	.....	P3
1) 計画的な4車線化の推進	.....	P3
2) 暫定2車線区間の安全対策の推進	.....	P3
(2) 自動運転等のイノベーションに対応した高速道路の進化	.....	P3
1) 自動運転に対応した道路空間の整備	.....	P3
2) 高速トラック輸送の効率化	.....	P3
①ダブル連結トラックの利用促進に向けたインフラ環境整備	.....	P3
②後続車無人隊列走行の実現を見据えたインフラ環境整備	.....	P4
(3) 世界一安全な高速道路の実現	.....	P4
1) 事故多発地点での集中的な対策	.....	P4
①事故多発地点における事故削減	.....	P4
②首都圏重交通区間における事故削減	.....	P4
2) 逆走対策	.....	P4
(4) ネットワークの信頼性の飛躍的向上	.....	P5
1) 災害時の通行止め時間の最小化	.....	P5
①科学的データに基づく通行止め等基準の導入	.....	P5
②橋梁耐震補強の推進	.....	P5
③のり面強化の推進	.....	P5
④冠水対策の強化	.....	P6
⑤休憩施設における防災機能の強化	.....	P6
2) 工事規制の影響の最小化	.....	P6
3) 雪氷対策	.....	P7
①大雪時における立ち往生車両の発生防止対策の推進	.....	P7
②雪氷対策作業の高度化・効率化	.....	P7
(5) 滞留対策	.....	P7
5) 構造物の老朽化対策	.....	P7
6) 維持管理業務プロセスの高度化・効率化	.....	P8
(5) お客様ニーズを踏まえた使いやすさの向上	.....	P8
1) 休憩施設の使いやすさの改善	.....	P8
①休憩施設の駐車エリアにおける混雑緩和の推進	.....	P8
②休憩施設の確保・運用	.....	P8
③休憩施設を活用した地域貢献	.....	P9

④給油・給電施設の整備	.....	P9
⑤子育て支援の充実	.....	P9
2) 高速バスの利便性向上	.....	P9
3) 訪日外国人旅行者への対応	.....	P10
①休憩施設における外国人対応の強化	.....	P10
②標識・道案内等の改善	.....	P10
③訪日外国人の使いやすさの向上・安全の確保	.....	P10
4) スマート IC 等による地域とのアクセス強化	.....	P10
5) 現地の交通状況に応じた交通運用	.....	P11

1. はじめに

（1）計画の背景・目的

東日本高速道路（株）は、グループ一体経営を推進しつつ、経営方針である「お客さま第一」「公正で透明な企業活動」「終わりなき効率化の追求」「チャレンジ精神の重視」及び「CSR経営の推進」を常に念頭に置き、平成29年からの中期経営計画では、「安全・安心・快適・便利な高速道路サービスの提供」「地域社会への貢献とインバウンド・環境保全への対応」「社会に貢献する技術開発の推進」「関連事業の収益力強化」「グループ全体の経営力強化」という5つの基本方針のもと、着実に事業を実施してきた。具体的には、高速道路リニューアルプロジェクトの推進、地域との連携や災害時の対応力の強化、ミッシングリンク解消に向けた首都圏環状道路等の整備や暫定2車線区間の4車線化等の推進、休憩施設のリニューアル等にグループ一丸となって取り組んできており、現時点で、営業延長3,944km、建設延長75km、休憩施設328箇所の事業を実施している。

一方、限られた財源の中での高速道路整備により暫定2車線区間が多数存在すること、高速道路の逆走や歩行者・自転車の高速道路への進入等安全性・信頼性に係る課題が顕在化していること、令和元年台風15号・19号をはじめとする激甚化した広域的・同時多発的な風水害が発生していることなど対応すべき課題が山積している状況であり、加えて、輸送業（人流・物流）、建設業の担い手不足の中、生産性向上や働き方改革も喫緊の課題となっている。

このような状況の中、社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会が2017年12月に取りまとめた「高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 基本方針」を踏まえ、その中で提案された各具体施策について、国が中期的な整備方針等を示した「高速道路における安全・安心基本計画（以下、基本計画）」が2019年9月に策定された。本計画は、これを受け、具体施策の実施主体である当社が当該施策の計画的かつ着実な推進を図ることを目的に「高速道路における安全・安心実施計画（以下、実施計画）」として策定するものである。

当社は今後も、地域・国・世代を超えた持続可能な社会の実現に向けて、「つなぐ」価値を創造し、あらゆるステークホルダーに貢献する企業として実施計画に取り組んでいく。

（2）計画の対象

高速道路会社が実施主体となって、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する観点から、当社管理区間全線（3,944km）を対象に計画を策定する。

なお、基本計画では、「安全・安心の確保にあたっては、交通安全、災害への対応、メンテナンス等の課題があるが、メンテナンスについては、「インフラ長寿命化計画」に基づき5年に1度、近接目視による全数監視を実施しているなど計画的かつ着実に実施していることから、基本計画には位置づけないこととする。」とされているが、安全性、信頼性や使いやすさを向上するためにメンテナンス上重要な施策についても、幅広に記載することとした。

(3) 計画の構成

高速道路における安全・安心計画は、高速道路政策を担う国が策定する基本計画と、具体施策の実施主体として当社が策定する実施計画で構成される。

実施計画においては、基本計画で策定された各具体施策についての基本的な方針や整備目標等の内容を踏まえ、具体施策の実施主体として把握しているお客様のニーズ等を反映し、事業展開、整備手法、実施主体の独自の工夫等を記載する。

(4) 計画期間

計画期間は、概ね 10 年を基本とするが、基本計画の各具体施策に定められた基本的な方針や整備目標等を十分に踏まえたものとする。

(5) 計画の進め方

計画の実施にあたっては、基本計画において現下の低金利状況等を活用しつつ計画的に進めることがされており、償還計画への影響に留意しつつ、生産性向上や働き方改革等の時代の要請に応えながら、会社の自主性を発揮して取り組んでいく。

また、災害の激甚化、建設業界全体の担い手不足への対応等高速道路会社を取り巻く周辺環境にも配慮し、コスト縮減等の経営努力を前提に、高速道路をご利用いただくお客様や地域社会の安全性・信頼性や使いやすさ向上する実施計画における各具体施策について、既存の事業実施状況、会社が投入できる人的資源等も勘案し、当社として目指すべき目標を設定したうえで、優先順位をつけて各年度の事業計画に反映していく。

その際、各具体施策には財源の確保や役割分担・制度等の構築が必要なものが含まれていることから、事業化の時期・規模に応じて、適時・適切な組織・人員体制により本施策を進めていく。

2. 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する具体施策

(1) 暫定 2 車線区間の解消

1) 計画的な 4 車線化の推進

目標 ■ 必要な調査設計を実施し、効率的に 4 車線化事業を推進

調査設計段階においては、地盤リスクアセスメントの実施、ライフサイクルコストを考慮した高耐久性構造の検討、建設発生土の効率的な活用等による建設コスト縮減策の検討、事業費や事業期間の検討を行う。

事業実施段階においては、事業着手に向け地元協力を得つつ環境を整備するとともに、トンネル等構造物の特定更新・修繕等工事に先行して 4 車線化を行うことで特定更新・修繕等工事時の長期通行止め等を回避することによる社会的影響の最小化や安全性・信頼性の早期効果発現に向けて部分完成が可能な箇所を付加車線として早期運用する等これまで実施してきた拡幅・4 車線化事業における創意工夫・コスト縮減策等を活用し効率的に事業を進める。

2) 暫定 2 車線区間の安全対策の推進

目標 ■ 土工部についてワイヤロープを 2020 年度内に設置概成

暫定 2 車線区間の土工部においては、4 車線化等の事業区間を除き 2020 年度までに約 260km 設置し（全体約 370km の約 7 割概成）、2022 年度までの完成を目指す。ワイヤロープ等設置工事の際は通行止めが必要となるため、お客さまへの影響を考慮した時期・時間にて実施する。

中小橋においては、取付け構造等の見直しに伴う施工性や維持管理性等の課題に対する検証・評価のとりまとめを行い、2022 年度の完成を目指す。

長大橋、トンネル区間での安全対策は、公募による技術提案について、安全性等の検証を行いつつ、今後、展開を図っていく。

なお、現在 4 車線化事業中の圏央道等の一部区間においては、安全・安心確保の観点から、4 車線化が完了するまでの当面の緊急対策としてワイヤロープを設置する。

(2) 自動運転等のイノベーションに対応した高速道路の進化

1) 自動運転に対応した道路空間の整備

目標 ■ 高速道路での自家用車等の自動運転に必要となる環境整備を推進

自動運転に対応した基準等（自動運転のための専用の空間、路車連携技術、高精度三次元地図等）の作成に関係機関と連携して取り組む。作成された基準等に基づき、高速道路での自家用車や物流サービスにおける自動運転の実現に向けて、必要な道路空間の整備を進める。

2) 高速トラック輸送の効率化

①ダブル連結トラックの利用促進に向けたインフラ環境整備

目標 ■ 事業者のニーズにあわせたダブル連結トラックの利用促進に向けた環境整備を推進

ダブル連結トラック運行対象路線について、2019 年 8 月に圏央道（海老名ジャンクション～久喜白岡ジャンクション）・東北道（久喜白岡ジャンクション～北上江釣子インターチェンジ）まで拡充されたことから、事業者のニーズを踏まえて、東北道の対象区間内の休憩施

設にダブル連結トラック用の駐車スペースを整備するとともに、法令上必要となる休憩時間帯において、駐車スペースを適切に確保するための方策の検討を行う。

また、事業者のニーズや費用負担の在り方を踏まえたうえで、物流システムの効率化にも貢献する中継輸送施設等の整備について必要な検討を進める。

②後続車無人隊列走行の実現を見据えたインフラ環境整備

目標 ■ トラック隊列走行に必要となる環境整備を推進

トラック隊列走行に必要となる本線合流部での安全対策や既存の休憩施設の拡張等の環境整備については、先行する路線の状況を踏まえ検討を進める。

また、2022年度以降の後続車無人隊列走行システムの商業化を見据え、物流事業者のニーズや費用負担の在り方を踏まえたうえで、休憩スペースや連結解除拠点等について必要な検討を進める。

(3) 世界一安全な高速道路の実現

1) 事故多発地点での集中的な対策

①事故多発地点における事故削減

目標 ■ 2024年までに事故多発地点 84箇所の対策完了を目指す

全国約300箇所の事故多発地点のうち、当社管内の84箇所について、ETC2.0データ等最新のデータを用いて発生要因分析を行い、効果的な事故抑止対策（注意喚起看板、路面標示、薄層舗装等）を実施するとともに、ICT関連技術等も活用した効果的な対策も検討・実施し、2024年までの完了を目指す。

②首都圏重交通区間における事故削減

目標 ■ 首都圏重交通区間において集中的に事故対策を推進

首都圏の主要な渋滞箇所において、付加車線整備やペースメーカーライト等のソフト対策による渋滞緩和を進め、渋滞に起因する事故の削減に取り組む。

渋滞、通行止め等の交通障害発生時の情報収集強化のため、CCTV監視エリアの拡大を図るとともに、ETC2.0やその他のスマートメディア等で早期に情報提供を行うことにより、渋滞末尾等における事故の削減を目指す。

土工部、橋梁部における夜間の走行視認性向上のため、路面標示や反射材等による視線誘導強化を進めるとともに、トンネル内走行環境の改善としてトンネル照明の白色LED灯具への更新及びプロビーム照明の設置を展開する。

高速道路への歩行者・自転車等の誤進入による重大事故防止のため、注意喚起看板や路面標示等の物理的、視覚的対策を実施するとともに、特に立入りが多く発生するインターチェンジにおいては、立入り事案発見のためのセンサー導入及びLED等を用いた注意喚起を行い、立入り事案の削減に取り組む。

2) 逆走対策

目標 ■ 2029年までに逆走による重大事故ゼロを目指す

高速道路入口部等での誤進入による逆走防止のため、一般道側の入口部等約480箇所において、カラー路面標示等を用いた逆走防止対策を2021年度までに完了させる。

また、ジャンクション等を走行する際の行き先誤りを防ぐため、特に誤りが発生しやすい箇所について、路面標示や案内標識のカラー矢印誘導等を用いて行き先方面の明確化に取り組む。

逆走対策に有効な物理的・視覚的対策、逆走を早期に発見するセンサー等公募した新技術について、逆走発生状況や技術の有効・適用性等を踏まえて活用・展開を図る。

画像解析による逆走対策工（ドライブレコーダーやカーナビゲーションと連動して逆走を警告）について、旧蓮田SA（上り線）に一定期間テストコースを設置し、自動車・部品メーカー等と協力しつつ性能確認等を行うなど新たな技術の開発に取り組む。

お客さまの高速道路における交通安全への理解を深めるため、道路情報板、ポスター・チラシのほか、WEB・マスメディア等を通じた広報・啓発活動や講習会でのドライバー教育等について継続して取り組む。

（4）ネットワークの信頼性の飛躍的向上

1）災害時の通行止め時間の最小化

①科学的データに基づく通行止め等基準の導入

目標 ■ 2024年度までに大雨等の通行止め基準について新基準に移行

お客さまの安全性の向上と通行止め時間を最小化するため、大雨等による災害発生を的確に補捉し、通行止め開始及び解除のタイミングの適正化を図っていく。大雨による通行止め基準について検討委員会等における有識者の意見を踏まえ、従来の降雨経験に基づく基準（連続雨量法+組合せ雨量法）から、科学的データに基づく土中の水分量を考慮した基準（土壤雨量指数、実効雨量法等）に2024年度までに移行する。また、強風時の通行止め基準についても、突風による車両横転事故防止を図るため、従来の平均風速による基準から平均風速と瞬間風速を考慮した基準へ移行する。

なお、大雨・台風・大雪等災害級の異常気象時や交通事故時において、国及び地方自治体等関係機関と連携し通行止め予測や解除見込み等の情報提供を行うとともに、通行止め予測等の新たな情報提供システムを2024年度頃までに構築し、物流等の運行判断や旅行等の出控え判断を支援することで、交通混乱等社会的影響の最小化を目指す。

②橋梁耐震補強の推進

目標 ■ 2026年度までに橋梁の耐震補強（道路橋示方書の耐震性能2）の完了を目指す

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、計画的に橋梁の耐震補強工事を進め、約1,250橋について2026年度までの完了を目指す。

③のり面強化の推進

目標 ■ 重要箇所ののり面や排水機能を強化し、耐災害性を向上

高速道路の重要箇所ののり面や排水機能を強化し、耐災害性を向上させ、大雨による通行止め時間の最小化を目指す。

災害時に社会的影響が大きいジャンクション部や並行道路の交通容量が極端に低い区間、国際空港のアクセス道路等において、のり面補強や排水機能強化等の対策を集中的に実施し、耐災害性を向上させる。

上記のほか、重要インフラ点検に基づくのり面補強や排水機能強化、区域外からの土砂流入対策については、2020年度までの完了を目指すとともに、レーザプロファイラ（航空レーザ測量）等を活用し、危険箇所を抽出し、対策を進める。

更に、信頼性の高いのり面を維持するため、のり面に関する基礎情報（地盤情報、施工情報、衛星画像、災害履歴等）を収集・把握し、リスク要因（降雨状況、動態観測情報等）に応じた災害リスクの変化を予測する「道路のり面リスクマネジメントシステム」の構築に取り組む。

④冠水対策の強化

目標 ■ 冠水想定箇所における冠水・被害軽減対策を推進

地方自治体が作成するハザードマップにおいて大規模な冠水が想定されるインターチェンジや災害対策拠点（管理事務所等）について、冠水防止のための抜本的対策を検討するとともに、各種重要施設（受配電設備、自家発電設備、通信設備等）の移設・嵩上げ等により、冠水被災時の被害軽減対策を講じ、高速道路の信頼性向上を目指す。

⑤休憩施設における防災機能の強化

目標 ■ 2020年度までに首都圏近郊の休憩施設において防災機能を強化

■ 管内の主要な休憩施設において防災支援機能を強化

首都直下地震等の大規模災害に備えて、首都圏近郊の休憩施設4箇所において、関係機関の支援活動の拠点として機能する「災害対策室」や「ヘリポート」等を備えた「防災機能エリア」を2020年度までに整備する。

これに加え、大規模災害時に広域的に活用される主要な休憩施設約90箇所において、「非常用自家発電設備」や「給水設備」等必要最低限の支援機能を備えた「災害時支援エリア」の整備を進める。

また、大規模かつ広域的な自然災害の発生状況を踏まえ、災害時における休憩施設内の設備、機能等を活用した周辺地域への支援も行っていく。

2) 工事規制の影響の最小化

目標 ■ 創意工夫や新技術を導入し路上工事による渋滞損失時間の最小化を目指す

工事規制に伴う渋滞等の社会的影響を最小化するため、安全かつ品質を確保したうえで、同一規制内において複数の工事を集約して行うなど計画的に工事を展開していく。

交通量が多く工事規制による社会的影響の大きい区間等では、既存の道路空間の活用や必要に応じて車線を増設したうえで、ロードジッパーシステムを活用した時間帯別車線運用等の工夫を行いつつ工事渋滞の削減及び規制時の安全性の向上を図っていく。

また、携帯端末やカーナビケーション等による正確かつリアルタイムに工事規制情報や迂回情報を提供する情報提供システムを開発し、工事規制の実施の有無、規制箇所と開始・終了時間、渋滞発生時の所要時間や迂回路情報、緊急工事の情報等について、お客様に迅速かつ有用な情報を提供していく。

なお、床版取替工事やトンネル盤膨れ対策工事等においては、車線規制による狭小部での施工は膨大な時間とコストを要することから、施工ステップ毎に施工時間を最小化するため新たな施工方法の開発を進めるとともに、施工会社の新工法開発によりインセンティブが働く契約制度を導入し積極的な採用を図っていく等、施工の効率性等も最大限追求していく。

3) 雪氷対策

①大雪時における立ち往生車両の発生防止対策の推進

目標 ■ 大雪時における大規模立ち往生ゼロを目指す

災害級の大雪時においては、並行道路管理者をはじめとした関係機関との間で情報の一元化を図り、共有する「タイムライン」に基づき、一般道を含めた道路ネットワーク機能への影響の最小化を目指す。また、以下の取り組みにより立ち往生車両の発生防止に努めていく。

- ✓ 通行止め情報の提供による物流運行判断や旅行等の出控え判断支援
- ✓ 冬用タイヤや簡易チェーン(布製チェーン等)の普及促進
- ✓ 降雪時の「冬用タイヤ規制」と大雪時の「チェーン規制」の適切な実施
- ✓ 急こう配箇所の監視カメラ増設
- ✓ 牽引車両の事前配備による立ち往生車両の早期発見・早期排除

②雪氷対策作業の高度化・効率化

目標 ■ ICT 技術等を活用した効率的かつ高度化した雪氷作業システムを構築

労働人口減少や熟練技術者不足が懸念される中で、雪氷対策作業の効率化が必要となっていることから、以下の取り組みを行い、雪氷対策作業の高度化・効率化を進めていく。

- ✓ 気象予測、気温・路温・降雪量等の実況気象データ、画像データや巡回車のタイヤ抵抗値から判別する路面状態、除雪作業の実施状況等をリアルタイムで収集し、AIを活用して区間毎の路面状態の変化を予測するシステムを開発する。これにより、広域的な応援体制の構築や除雪機械の集中投入等を判断して除雪作業の最適化を図るとともに、的確な事前通行規制判断やお客さまへの見込み情報提供の実現を目指す。
- ✓ 凍結防止剤最適自動散布システムの実用化等により除雪作業の効率化を図るとともに、準天頂衛星を活用した運転支援システム等による自動運転技術の開発を進め、オペレーターの省力化を図っていく。
- ✓ 雪通行止め中における除雪能力の強化を目的として、吹雪による視界不良の中での除雪作業が可能となる除雪機械や橋梁上の氷盤を除去する機械等の開発を進める。

4) 渋滞対策

目標 ■ ボトルネック箇所の渋滞解消・緩和対策を推進

京葉道路や関越道の主要渋滞箇所において賢く車線を増設し、ボトルネック渋滞の解消・緩和に取り組む。

ETC2.0 等を活用し、最新のデータ収集・解析技術により渋滞要因を把握し、ペースメーカー・ライトや速度回復情報板の整備等のソフト対策を実施し、渋滞の緩和に取り組む。

また、渋滞予測の高度化を図り、より充実した情報提供に取り組み、お客さまの行動変化を促し、特定の日・時間帯の交通の集中を緩和する。

5) 構造物の老朽化対策

目標 ■ 橋梁床版取替等の特定更新事業を計画的に実施

これまでの維持修繕に加え、高速道路のライフサイクルコストの最小化、予防保全や性能向上の観点から、高速道路ネットワーク機能を長期にわたって健全に保つため、特定更新・修繕事業を計画的に推進する。

6) 維持管理業務プロセスの高度化・効率化

目標 ■ 点検から補修までの一連の業務プロセスの高度化・効率化を推進

高速道路の長期的な安全・安心の確保のため、ICT やロボティクス等最新技術を活用し、高速道路のアセットマネジメントの高度化・効率化を図るため「スマートメンテナンスハイウェイ（S M H）」プロジェクトを展開していく。

点検から補修までの一連の業務プロセスにおいて、インフラデータプラットフォームを中心とした S M H 開発技術を活用し、意思決定プロセスの標準化・業務の高度化・効率化を目指す。

（5）お客さまニーズを踏まえた使いやすさの向上

1) 休憩施設の使いやすさの改善

①休憩施設の駐車エリアにおける混雑緩和の推進

目標 ■ 長時間駐車等による大型車の駐車マス不足を解決するための対策を実施

■ 2022 年度までに用地買収を伴わない範囲で休憩施設約 40 箇所において駐車マス不足対策を実施

長時間駐車等により深夜帯を中心に大型車等の駐車マス不足が問題化しているなど休憩施設の駐車マス不足解消が必要となっていることから、通常の休憩時間を著しく超えるような長時間駐車等の利用実態調査を行う。

調査結果を踏まえ、休憩施設本来の目的と異なる利用の車両を抑制するための対応策を検討し、利用形態の最適化を図ったうえで、必要に応じて、駐車マスの拡充や線の引き直しを実施とともに、有料駐車場の導入に向けた検討も進める。

なお、現在すでに混雑が顕在化している休憩施設約 40 箇所において、新たな用地買収が伴わない範囲で、駐車マスの拡充や線の引き直し（兼用マスの活用も含む）を 2022 年度までに実施する。

あわせて、きめ細かな休憩施設の満空情報の提供や回転率向上に向けた各種取り組みをお客さまの協力を得ながら実施する。

②休憩施設の確保・運用

目標 ■ 休憩施設が離れている区間において一時退出による地域の施設の活用に取り組む

お客さまの良好な運転環境をより一層確保するため、高速道路上の休憩施設が離れている区間（概ね 25km 以上）においては、採算確保への影響を勘案しつつ、退出先の地域の施設の状況等も踏まえ、ETC2.0 を活用した一時退出により、休憩施設を補完していくことに取り組む。

また、休憩施設の給油・給電施設について、お客さまのご利用状況等も踏まえつつ、地域の施設の活用についても検討する。

なお、新たな高速道路ネットワークの構築にあわせて、休憩施設の追加設置や一時退出による地域の休憩施設の活用についても検討する。

③休憩施設を活用した地域貢献

目標 ■ 休憩施設を活用した地域との連携を推進

休憩施設周辺地域のみなさまにも高速道路の休憩施設をご利用いただけるよう、一般道から休憩施設へ入場することができる歩行者用出入口「ウォークインゲート」の整備を推進する。2020年度までに、現地状況等から開放可能な107箇所を整備する。

無人の休憩施設においては、利用状況や採算性等を踏まえた利便性向上策を検討とともに、旅行中のお客さまに対し地域のPRができるよう、地域の要請に基づき、地域観光協会や地元自治体による観光振興イベント等の休憩施設の利用が促進されることを目指し引き続き調整を行っていく。

④給油・給電施設の整備

目標 ■ 高速道路上のガスステーションのサービスレベルを維持

■ EV急速充電器の利用頻度が高い地域等で増設を推進

高速道路上のガスステーション空白区間（150km超）の解消施策として、ETC車両限定で指定のインターチェンジ及び市中のガスステーションを利用した場合に料金据置処理をする「高速道路路外ガソリンスタンド給油サービス社会実験」を2016年7月より2箇所で実施している。自動車の燃費向上等の影響により、既存のガスステーションの経営環境が厳しい状況が続いているが、今後もお客様に安心して高速道路をご利用いただけるようガスステーションのサービスレベルの維持に努めていく。

EV急速充電器については、2018年度までに当社が管理する休憩施設149箇所に配置し、EV急速充電器のネットワークを構築している。

今後は電気自動車の普及状況、EV急速充電器の利用状況、お客様のニーズ及び技術動向等を注視し、関係省庁や共同事業者との協議を踏まえ、EV急速充電器の増設や仕様の見直し等について検討を行う。そのうえで国の補助金活用を原則に、首都圏と周辺主要都市間の利用頻度の高い休憩施設において増設等を推進し、電気自動車をご利用のお客さまの快適性・利便性向上に努めていく。

⑤子育て支援の充実

目標 ■ 2020年度を目途に、休憩施設85箇所において子育て支援施策を実施

小さなお子さまやそのご家族が安心・快適に高速道路をご利用いただけるよう、ベビーケアルームの設置、妊婦向け屋根付き優先駐車スペースの確保、おむつのばら売りを休憩施設85箇所において2020年度を目途に実施する。

2) 高速バスの利便性向上

目標 ■ 高速バスの利便性向上に向けた検討を推進

高速道路ネットワークの進展とともに、休憩施設等で高速バスの乗り換え環境を整備することにより、お客様の行き先の選択肢の拡大や都心通過の回避等が期待される。バス事業者からの要請、関係機関との役割分担のもと、新設バスストップ及び休憩施設を活用したバス乗り継ぎ拠点について関係機関と連携し検討に取り組む。

3) 訪日外国人旅行者への対応

①休憩施設における外国人対応の強化

目標 ■ 東京オリンピック・パラリンピックまでに休憩施設 35箇所のピクトグラム対応を完了

東京オリンピック・パラリンピックまでに休憩施設 35箇所の商業施設やトイレ等において、多言語を併記した国際シンボルマークや JIS 規格によるピクトグラムサインを整備する。

また、訪日外国人を含むお客さまサービス向上のため、2019年にQRコード決済を導入するなど引き続きキャッシュレス化を進めていく。

なお、休憩施設のインフォメーションにおける外国人観光案内所の JNTO 認定の取得やタブレット端末を用いた周辺施設等の多言語案内、レストランやフードコートにおけるメニュー・アレルギーの多言語表示、ショッピングコーナーにおける免税販売（18箇所）などについても実施している。

②標識・道案内等の改善

目標 ■ 東京オリンピック・パラリンピックまでに高速道路標識等約 3,000 箇所のナンバリング対応を完了

標識・道案内等の改善として、高速道路標識等のナンバリング対応を東京オリンピック・パラリンピックまでに整備し、その後も市街地案内標識への対応を進める。

③訪日外国人の使いやすさの向上・安全の確保

目標 ■ 訪日外国人向け企画割引を継続実施

訪日外国人向け企画割引を継続実施するとともに、交通ルールやマナー啓発冊子の配布等により、高速道路の使いやすさの向上及び安全の確保を図る。

4) スマート IC 等による地域とのアクセス強化

目標 ■ スマート IC 事業を着実に推進

事業中のスマート IC については、地方自治体と連携して関係機関の協力を得ながら調査・設計・施工を着実に進める。

準備段階調査箇所のスマート IC については、国及び地方自治体による調査、計画検討等に対して積極的に協力し、お客さまの安全性や利便性に配慮しつつコンパクトなインターチェンジ型式（環道型退出路）の採用等整備コストの縮減策や事業リスクを幅広く検討する。

供用中スマート IC については、遠隔・集約監視による管理効率化を推進し、管理コストの縮減を目指す。また、各スマート IC の地区協議会が行う利用促進方策等のフォローアップに積極的に参画する。

民間直結型スマート IC については、民間事業者や地方自治体における検討・整備に対し、技術的な助言を行い、積極的に支援する。

5) 現地の交通状況に応じた交通運用

目標 ■ 車線の弾力的運用や規制速度の見直し等を実施

ドライバーストレスを軽減するため、警察と連携し、現地の交通状況に応じ、車線の弾力的運用や規制速度の見直し等を実施する。

東北道（花巻南インターチェンジ～盛岡南インターチェンジ）の規制速度 120km/h の試行状況を踏まえ、他区間への適用性について関係機関と調整のうえ、検討を進める。