

**高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等
(他1路線)に関する維持、修繕その他の管理の報告書**

令和元事業年度

令和2年11月



目 次

はじめに 令和元年度の管理の報告にあたって	4
第1章 基本方針・管理の水準等	5
1. 基本方針	5
2. 管理の水準	6
3. アウトカム指標について	6
4. 安全・安心実施計画	6
5. 対象路線	7
第2章 維持管理の業務内容	8
1. 高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み	8
1 - 1. 高速道路リニューアルプロジェクト（特定更新等工事）の推進	9
1 - 2. 橋梁の耐震補強対策の推進	11
1 - 3. 点検から維持・修繕にいたるメンテナンスサイクルの着実な実行	12
1 - 3 - 1. 道路構造物・道路設備の点検実施状況	12
1 - 3 - 2. 道路構造物等の修繕状況	16
1 - 3 - 3. 安全な走行環境の提供	19
1 - 4. 重量違反車両の取締強化	21
1 - 5. シームレス料金や渋滞対策など、高速道路を「賢く使う」取組みの推進	25
1 - 5 - 1. ETC 2. 0普及促進への取組み	25
1 - 5 - 2. 渋滞対策の推進	28
1 - 5 - 3. 路上工事に伴う規制時間及び渋滞の削減	32
1 - 5 - 4. 中京圏の新たな高速道路料金について	36
1 - 6. 逆走防止や暫定2車線区間などの交通事故対策の推進	37
1 - 6 - 1. 交通事故対策等の推進	37
1 - 6 - 2. 逆走対策の推進	42

1 - 6 - 3. 歩行者・自転車等の進入対策の推進	46
1 - 7. 大規模災害などに備えた高速道路の機能強化への取組み	48
1 - 7 - 1. 大規模災害への備え	48
1 - 7 - 2. 災害で被災した道路の早期確保	51
1 - 7 - 3. 東日本震災により被災した盛土と類似する盛土の補強対策	53
1 - 7 - 4. 通行止め時間の抑制	54
1 - 8. 高速道路の維持業務等	56
1 - 8 - 1. 維持業務	56
1 - 8 - 2. 料金収受等業務	62
1 - 8 - 3. 交通管理業務	64
1 - 9. 休憩施設の安全性・利便性向上	68
2. 安全・快適を高める技術開発の推進	70
2 - 1. 点検の高度化	70
2 - 2. 高速道路リニューアルプロジェクトに資する技術の構築	71
2 - 3. 交通安全対策の推進を支援する道路インフラ技術の構築	71
3. 社会・経済の変化も見据えた地域活性化への貢献	72
3 - 1. 地域の特色を生かすとともに、より快適にご利用いただけるようなエリアづくり	72
3 - 1 - 1. 地元のお客さまのサービスエリア利用	72
3 - 1 - 2. 地域と連携したイベントの開催	74
3 - 2. 事業活動を通じた地域の課題解決	76
3 - 2 - 1. 占用許可手続きの適切な実施	76
3 - 3. 高速道路の需要を高める取組みや訪日外国人旅行者の受入環境の整備	78
3 - 3 - 1. 道路の利用促進	78
3 - 3 - 2. 企画割引の拡充	79
4. 社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化	83
4 - 1. 維持管理に関する満足度の向上	83
4 - 2. 生産性向上の取組み	87
4 - 3. 次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント (i-MOVEMENT)	88

4 - 4. 建設コスト削減の取組み	89
第3章 各種データ集	91
1 - 1. 高速道路管理業務の成果（アウトカム指標一覧）	91
1 - 2. 計画管理費及び修繕費(債務引受額)等の実績	94
(1) 計画管理費の実績	94
(2) 修繕費（債務引受額）の実績	95
(3) 特定更新等工事費（債務引受額）の実績	96
1 - 3. 道路資産等データ	97
(1) 道路構造物延長	97
(2) その他のデータ	97
(3) ETC利用率（令和2年3月）	97
(4) 令和元年度の気象状況（降雨記録）	98
(5) 令和元年度の気象状況（降雪記録）	100
(6) 代表地点の累計降雪量	101
(7) 緑のリサイクル	101
(8) 清掃に伴う発生材のリサイクル	101

はじめに 令和元年度の管理の報告にあたって

昭和38年の名神高速道路の開通を皮切りに日本の高速道路ネットワークは順次拡大し、我が国の社会・経済や国民生活を支える重要なインフラとなりました。この間、日々の構造物の点検や損傷の補修、高機能舗装の施工などの走行環境の改善、橋梁の耐震補強による大規模地震への備えなど、最新の技術を導入しながら高速道路の維持、修繕その他の管理(以下、「維持管理」という。)に努めてきました。

当社は、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を24時間365日お届けし、次世代に引き継いでいくために、定期的な点検と点検結果を踏まえた適切な措置を行います。これに加え、構造物の大規模な取替えや補強などの高速道路リニューアルプロジェクト、耐震補強対策などを一体的かつ計画的に実施し、高速道路の安全性と信頼性を高めていきます。

第1章 基本方針・管理の水準等

1. 基本方針

高速道路は、人々の生活に深く根ざし、永く将来にわたり我が国の文化・産業の発展に寄与する重要な社会基盤です。当社グループは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を24時間・365日提供するとともに、経営方針である「(1)高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み」、「(2)安全・快適を高める技術開発の推進」、「(3)社会・経済の変化も見据えた地域活性化への貢献」、「(4)社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化」を踏まえた、高速道路ネットワークの整備、高速道路リニューアルプロジェクトによる老朽化対策、ICTを活用する技術開発、地域活性化や生産性向上などの社会課題の解決に取り組み、社会の信頼と時代の要請に応え続けながら、さらなる高みをめざして挑戦し続けています。

■経営理念・私たちの役割

私たちは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を24時間365日お届けするとともに、高速道路ネットワークの効果を、次世代に繋がる新たな価値へ広げることにより、地域の活性化と暮らしの向上、日本の社会・経済の成長、世界の持続可能な発展に貢献し続けます。

■私たちの基本姿勢

私たちは、「6つの基本姿勢」の実践を通じてNEXCO中日本グループの企業価値を高め、ステークホルダーの皆さまの期待に応えます。

- | | |
|-----------------|-----------------|
| 1. お客さま起点で考える | 4. 効率性を追求する |
| 2. 現場に立って考え行動する | 5. 時代に即して進化し続ける |
| 3. 経験と知見を結集する | 6. 社会の課題と向き合う |

■経営方針と主要施策

1. 高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み
「高速道路リニューアルプロジェクト」として特定更新等工事の推進
橋梁の耐震補強対策の推進
点検から維持・修繕にいたるメンテナンスサイクルの着実な実行
重量違反車両の取締強化
シームレス料金や渋滞対策など、高速道路を「賢く使う」取組みの推進
逆走防止や暫定2車線区間などの交通事故対策の推進
大規模災害などに備えた高速道路の機能強化への取組み
2. 安全・快適を高める技術開発の推進
点検の高度化
高速道路リニューアルプロジェクトに資する技術の構築
交通安全対策の推進、交通渋滞の緩和のためのICT活用及び自動運転を支援する道路インフラ技術の構築
3. 社会・経済の変化も見据えた地域活性化への貢献
地域の特徴を活かし、様々なニーズをとらえた特徴と魅力あるサービスエリアづくり

事業活動を通じた地域の活性化

地域活性化に向けた取組み

高速道路の需要を高める取組みや訪日外国人旅行者の受入環境の整備

4. 社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化

人財の育成

生産性の向上

2. 管理の水準

会社は、高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等に関する協定第13条等に基づき、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(以下、「維持管理」といいます。)を行い、もって一般交通に支障を及ぼさないよう努めるため、別添参考資料「維持、修繕その他の管理の仕様書(以下、「仕様書」という。)」により、各々の業務目的と管理水準を設定しています。

なお、仕様書に記載している管理水準は、通常行う標準的な管理水準を記載したものであり、繁忙期や閑散期、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。

3. アウトカム指標について

アウトカム指標とは、ご利用いただくお客さまの視点に立って、高速道路の利便性や安全性などの成果を分かりやすく示すための指標です。この指標も参考に事業の成果を評価し、高速道路の適切な管理に努めています。本報告書においても、平成30年度事業、令和元年度事業の実績を示すとともに令和2年度の目標値や令和3年度までの中期目標値を示しています。なお、中期目標値については、新たに会社の中期経営計画を策定した際には見直す場合があります。

4. 安全・安心実施計画

令和元年9月に国土交通省が「高速道路における安全・安心基本計画」を策定したのを受けて、当社では施策の実施主体として、同年12月に「高速道路における安全・安心実施計画」を策定しました。高速道路の安全性・信頼性や使いやすさを向上する施策として、計画的な4車線化の推進、自動運転に対応した道路空間の整備、高速トラック輸送の効率化、進化するデジタル技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメントなどに鋭意取り組んでいます。

5. 対象路線

会社が維持管理を行う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	供用延長(km)
中央自動車道 富士吉田線	93.9
中央自動車道 西宮線 注1	360.4
中央自動車道 長野線 注2	33.1
第一東海自動車道	350.1
東海北陸自動車道	184.8
第二東海自動車道 横浜名古屋線	255.9
中部横断自動車道	46.0
北陸自動車道 注3	282.1
近畿自動車道 名古屋亀山線	98.7
近畿自動車道 伊勢線	68.8
近畿自動車道 名古屋神戸線 注4	65.7
近畿自動車道 尾鷲多気線	34.1
近畿自動車道 敦賀線 注5	39.0
一般国道1号(新湘南バイパス)	8.7
一般国道1号(西湘バイパス)	14.5
一般国道138号(東富士五湖道路)	18.0
一般国道271号(小田原厚木道路)	31.7
一般国道302号(伊勢湾岸道路)	6.1
一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道) 注6	44.0
一般国道475号(東海環状自動車道)	109.4
合 計	2,145.0

※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: 山梨県大月市から滋賀県東近江市まで(八日市IC含む)

注2: 長野県岡谷市から長野県安曇市まで(安曇野ICを含む)

注3: 滋賀県米原市から富山県下新川郡朝日町まで(朝日ICを含む)

注4: 愛知県海部郡飛島村から滋賀県甲賀市まで(甲賀土山ICを含まない)

注5: 福井県小浜市から敦賀市まで(小浜ICを含まない)

注6: 茅ヶ崎市から海老名市門沢橋まで及び海老名市中新田からあきる野市まで(あきる野ICを含まない)

■一の路線

(令和2年3月31日現在)

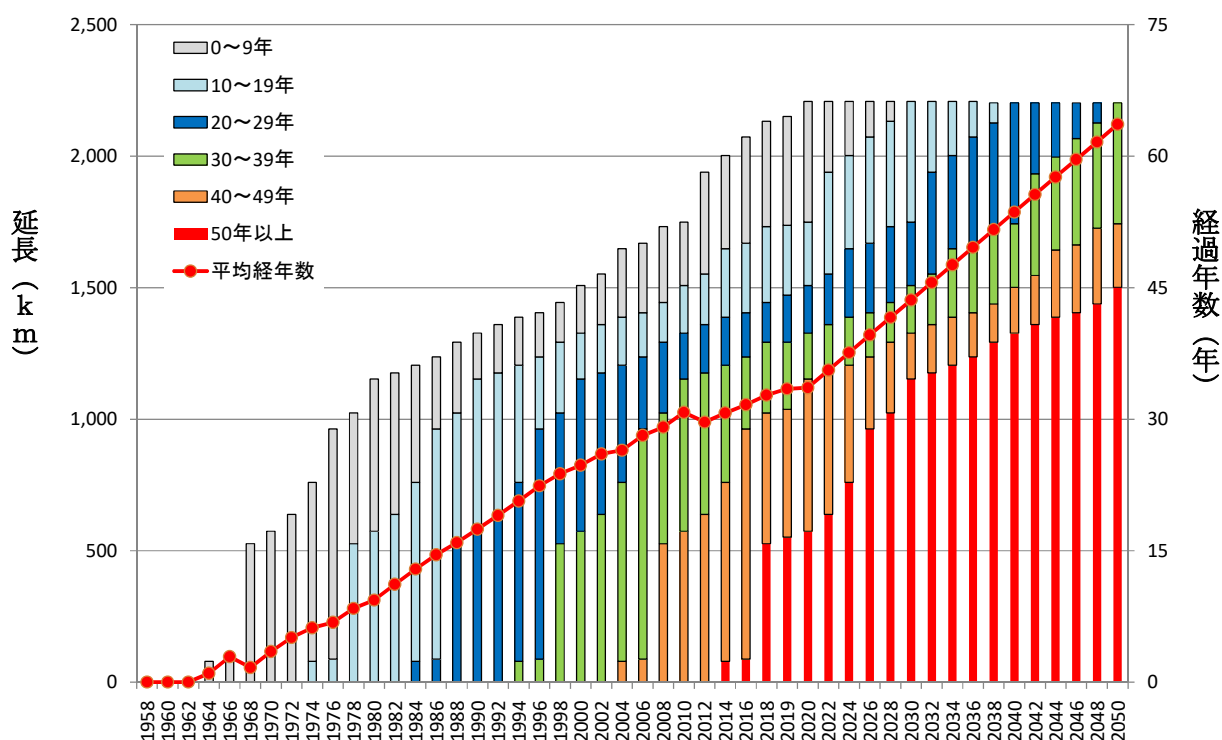
路線名	供用延長(km)
一般国道158号(中部縦貫自動車道)	5.6

第2章 維持管理の業務内容

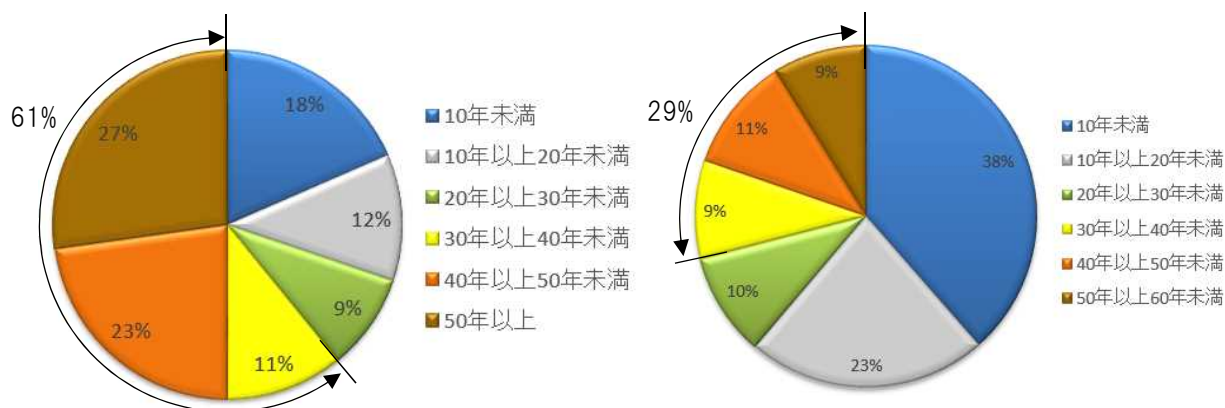
1. 高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み

当社が管理する高速道路約2,151kmのうち、開通後の経過年数が30年を超える延長は約1,293kmに達し、総延長の約6割を占めています。構造物ごとにみると、30年を超える橋梁の延長は約6割、トンネルの延長は約3割を占めています。(令和2年3月31日時点)

老朽化の進行や、大型車交通の増加、冬期の凍結防止剤の散布、近年の異常降雨の増加など厳しい環境変化によって著しい損傷や劣化等(以下、「変状」という。)が顕在化してきており、構造物の安全性を確保し、高速道路ネットワークの機能を将来にわたり維持していくため、維持管理等を実施しています。



【経過年数別延長の推移】



【経過年数別橋梁数の割合】

【経過年数別トンネル数の割合】

1-1. 高速道路リニューアルプロジェクト(特定更新等工事)の推進

高速道路の本体構造物のライフサイクルコストの最小化、予防保全および性能向上の観点から、必要かつ効果的な対策を講じることにより、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に、老朽化した橋梁やトンネルなどの構造物を最新の技術を用いて補修・補強を行う「高速道路リニューアルプロジェクト」を推進しています。

リニューアル工事では、通行止めを行わず上下線両方向の通行を確保する対面通行規制や、ダブルネットワークの活用など可能な限り交通への影響を抑える工事方法を実施していきます。

(1) 令和元年度の取組み

令和元年度は、E1 東名高速道路(11橋)、E8 北陸自動車道(6橋)、E19 中央自動車道(3橋)、E85 小田原厚木道路(2橋)で床版取替工事を行いました。また、予防保全および性能向上として、高性能床版防水、鋼桁補強、塩害対策、土構造物補強、トンネル覆工補強などの大規模修繕を行いました。

リニューアル工事では、お客さまや沿線住民の皆さまへ、各種メディアやウェブサイト、ポスターなどを活用した事前広報を展開し、長期にわたる交通規制へのご理解・ご協力を頂けるよう努め、事業を実施しています。



【E1 東名リニューアル工事(庄内川橋)】



【E84 西湘バイパス(滄浪橋)の塩害対策】



【高速道路リニューアルプロジェクトの事業広報・工事広報の例】

■特定更新等工事の計画概要

分類	区分	項目	主な対策	対策延長※1	事業費※2
大規模更新	橋梁	床版	床版取替	94km	9,983 億円
		桁	桁の架替	2km	165 億円
	小計				10,148 億円
大規模修繕	橋梁	床版	高性能床版防水など	113km	454 億円
		桁	表面被覆など	58km	1,318 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	4,977 箇所	754 億円
	トンネル	本体・覆工	インバートなど	35km	1,894 億円
	小計				4,420 億円
合計					14,568 億円

※1 上下線別及び連絡等施設を含んだ延べ延長です。

※2 端数処理の関係で合計が合わない場合があります。

■令和元年度に発注した特定更新等工事

分類	区分	工事件数	主な施工区間
大規模更新	床版取替工事	11 件	E23 東名阪道 弥富高架橋他
大規模修繕	橋梁補強工事等	12 件	E1 東名 皆瀬川橋 他
	土構造物補強工事	2 件	E19 中央道 多治見管内
	トンネル補強工事	1 件	E85 小田原厚木道路
合計		26 件	

※一般外注工事を記載しています。

※IC間工事など複数の区分を含む工事は、重複しカウントしています。

(2)今後の取組み

引き続き、工事規制に伴うお客さまへの影響を最小限とする取組みを行いながら、事業を推進して参ります。

1-2. 橋梁の耐震補強対策の推進

大規模地震の発生確率等を踏まえ、これまで実施してきた落橋・倒壊対策に加え、路面に大きな段差が生じないように、大規模地震時においても橋としての機能を速やかに回復させることを目指す対策を実施します。

また、熊本地震で落橋したロッキング橋脚を有する橋梁は、熊本地震(前震と本震の2度の大きな地震)の被災状況と構造の特殊性により、これまでの対策では不十分で落橋の可能性が否定できないことが確認されたことから、耐震補強を推進しています。

(1) 令和元年度の実績

- ・耐震補強対象108橋の設計業務に着手しました。
- ・耐震補強対象44橋の工事に着手しました。
- ・ロッキング橋脚を有する橋梁については工事に順次着手し、落橋・倒壊を防止する対策を109橋完了しました。



【E8 北陸自動車道 五郎丸橋 ロッキング橋脚】

(2) 今後の取組み

引き続き、耐震設計、関係機関との協議及び工事等を行い、計画的に対策を実施していきます。

具体的には、対策重点地域(全国地震動予測地図2016年版(地震調査研究推進本部)で示されている首都直下地震や南海トラフ巨大地震等、今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域)で令和3年度までに対策完了を目指すこととしています。その他の地域では令和8年度までに対策完了を目指すこととしています。

1-3. 点検から維持・修繕にいたるメンテナンスサイクルの着実な実行

1-3-1. 道路構造物・道路設備の点検実施状況

道路構造物等の変状を早期に発見し、迅速で適切な措置を行い、長期的に良好な状態を保つための基本となるのは、道路構造物の点検です。

日々の巡回により、道路構造物の状態を確認しているほか、平成26年7月1日に施行された「道路法施行規則の一部を改正する省令(以下、「省令」といいます。）」、「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」ならびにこれらを反映した保全点検要領に基づき、点検を実施しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】橋梁の点検率 〔単位：％〕 省令に基づく点検の実施率【累計】	平成30年度 実績値	100
	令和元年度 実績値	23
	令和2年度 目標値	41
【アウトカム指標】トンネルの点検率 〔単位：％〕 省令に基づく点検の実施率【累計】	平成30年度 実績値	100
	令和元年度 実績値	19
	令和2年度 目標値	39
【アウトカム指標】道路附属物等の点検率 〔単位：％〕 省令に基づく点検の実施率【累計】	平成30年度 実績値	100
	令和元年度 実績値	18
	令和2年度 目標値	40

※平成30年度については、点検1巡目(平成26年度～平成30年度)について記載しています。

※令和元年度、令和2年度については、点検2巡目(令和元年度～令和5年度)について記載しています。

(1) 令和元年度の取組み

橋梁等について、省令で定められた5年に1回の頻度で行う詳細点検を着実に実施しており、その実施状況を公表しています。

令和元年度に詳細点検が完了した構造物の健全性の診断を行った結果、緊急措置段階である診断結果Ⅳの構造物はありませんでした。なお、早期措置段階である診断結果Ⅲについて、引き続き計画的に措置を実施していきます。

■ 点検頻度

区分	点検種別	作業水準	
土木点検	日常点検	4日以上/2週(交通量 25,000台/日未満)	
		5日以上/2週(交通量 50,000台/日未満)	
		6日以上/2週(交通量 80,000台/日未満)	
7日以上/2週(交通量 80,000台/日以上)			
	基本点検	1回以上/年	
	詳細点検	1回以上/5年	
施設点検	日常機能点検	1(回/1・3ヶ月)	
	定期機能点検	1(回/6・12ヶ月)	
	構造点検	施設	1(回/5年)【橋梁部・トンネル以外】
		設備	1(回/3年～5年)【橋梁部・トンネル】
建物		1(回/1年)	

■ 点検の計画と実施状況

構造物名	単位	管理数量	H26		H27		H28		H29		H30		R1		R2
			計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画
橋梁	橋	6,016	507	501	1,016	1,091	1,450	1,278	1,484	1,498	1,234	1,250	1,355	1,352	1,097
トンネル	チューブ	441	2	2	71	100	93	110	103	103	74	60	84	86	84
シェッド	基	11	0	0	1	1	1	1	7	5	3	4	1	1	0
大型カルバート	基	985	79	78	152	148	267	263	250	259	197	199	158	160	211
歩道橋	橋	12	0	0	0	1	4	3	5	5	3	3	2	2	1
門型標識等	基	1,586	249	261	429	383	219	265	223	264	303	310	317	309	363

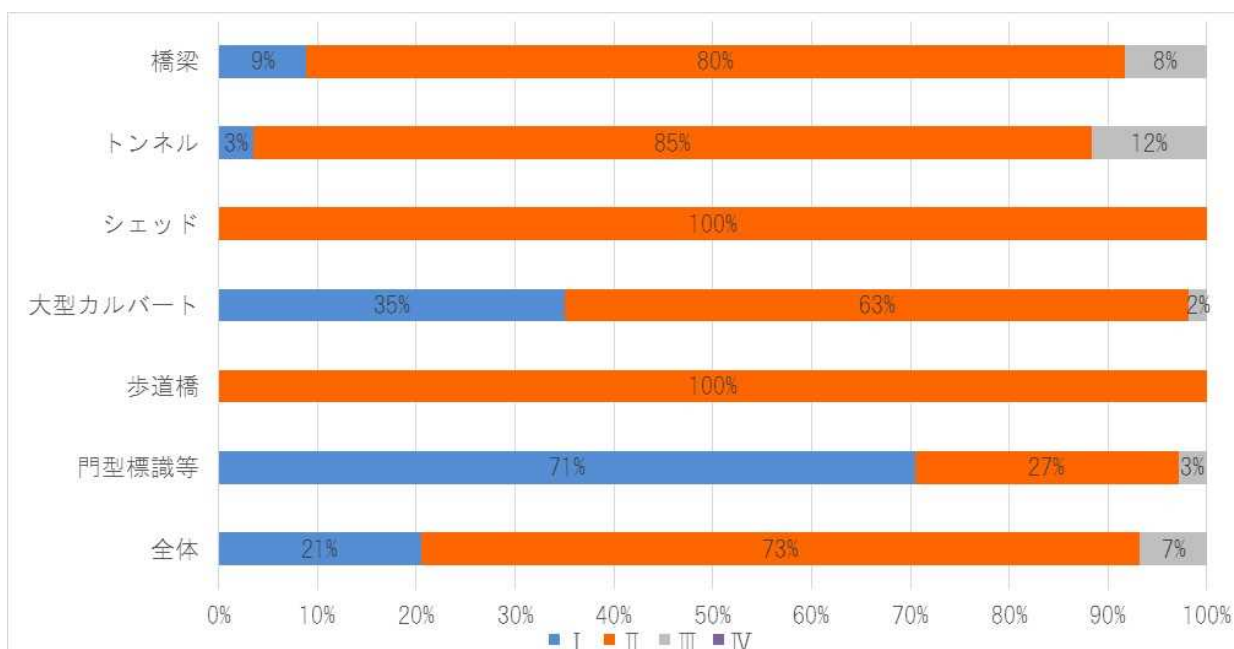
※管理数量は、令和2年3月末時点の値です。

■点検に基づく健全性の診断結果

構造物名	単位	管理数量	H26年度点検結果				H27年度点検結果				H28年度点検結果				H29年度点検結果				H30年度点検結果								
			I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV					
橋梁	橋	6,016	501	16	406	79	0	1,091	65	873	153	0	1,278	74	1,053	151	0	1,498	98	1,160	240	0	1,250	100	1,006	144	0
トンネル	チューブ	441	2	1	1	0	0	100	0	60	40	0	110	21	72	17	0	103	1	79	23	0	60	1	46	13	0
シェッド	基	11	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	5	3	2	0	0	4	0	2	2	0
大型カルバート	基	985	78	5	73	0	0	148	25	110	13	0	263	76	173	14	0	259	15	230	14	0	199	21	162	16	0
歩道橋	橋	12	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	3	0	3	0	0	5	1	4	0	0	3	1	2	0	0
門型標識等	基	1,586	261	192	61	8	0	383	267	112	4	0	265	170	88	7	0	264	206	55	3	0	310	228	73	9	0

構造物名	単位	管理数量	R1年度点検結果				
			I	II	III	IV	
橋梁	橋	6,016	1,352	116	1,127	109	0
トンネル	チューブ	441	86	3	73	10	0
シェッド	基	11	1	0	1	0	0
大型カルバート	基	985	160	56	101	3	0
歩道橋	橋	12	2	0	2	0	0
門型標識等	基	1,586	309	217	83	9	0

※管理数量は、令和2年3月末時点の値です。



【令和元年度に点検が完了した構造物の健全性の診断結果】

<健全性の診断結果の区分>

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

※トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成二十六年国土交通省告示第四百二十六号)

■点検の実施状況



【橋梁の点検実施状況】



【トンネルの点検実施状況】

(2)今後の取組み

引き続き、計画的に点検を実施していきます。具体的には、道路、河川、鉄道等の重要交差箇所における関係機関との協議調整を計画的に実施するとともに、点検の高度化(P.70参照)を進めながら、点検の円滑な進捗を図ります。

1-3-2. 道路構造物等の修繕状況

道路構造物等の変状を早期に発見し、迅速で適切な措置を行い、長期的に良好な状態を保つため、健全性の診断によりⅢ（早期措置段階）とされた施設や、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変状については、修繕計画を策定し適切に措置を行っています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】 修繕着手済橋梁数 [単位:橋] 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 下段の()内は、要修繕橋梁数 [単位:橋] 判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁数	点検1巡目に 対する進捗状況	平成30年度 実績値	210 (623)
		令和元年度 実績値	380 (767)
		令和2年度 目標値	514 (767)
	点検2巡目に 対する進捗状況	平成30年度 実績値	- (-)
		令和元年度 実績値	0 (109)
		令和2年度 目標値	3 (109)
【アウトカム指標】 修繕着手済トンネル数 [単位:箇所] 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 下段の()内は、要修繕トンネル数 [単位:箇所] 判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネル数	点検1巡目に 対する進捗状況	平成30年度 実績値	56 (80)
		令和元年度 実績値	67 (93)
		令和2年度 目標値	73 (93)
	点検2巡目に 対する進捗状況	平成30年度 実績値	- (-)
		令和元年度 実績値	2 (10)
		令和2年度 目標値	2 (10)
【アウトカム指標】 修繕着手済道路附属物等数 [単位:施設] 判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手した道路附属物等数 下段の()内は、要修繕道路附属物等数[単位:施設] 判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等数	点検1巡目に 対する進捗状況	平成30年度 実績値	31 (64)
		令和元年度 実績値	51 (91)
		令和2年度 目標値	62 (91)
	点検2巡目に 対する進捗状況	平成30年度 実績値	- (-)
		令和元年度 実績値	0 (12)
		令和2年度 目標値	3 (12)

※点検1巡目とは、平成26年度～平成30年度の5年間です。

※点検2巡目とは、令和元年度～令和5年度の5年間です。

(1)令和元年度の取組み

省令に定められるトンネル等の健全性の診断結果Ⅲとされた施設のうち、令和元年度は181施設の修繕を行い、その他についても修繕計画を策定しました。

また健全性によらず、その他の局所的あるいは部分的な変状で、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変状については、いずれも令和元年度中に対応を完了しています。

■平成 26 年 7 月以降の詳細点検により診断結果Ⅲとされた施設の修繕状況及び計画

点検年度	構造物	単位	健全性の診断区分Ⅲ施設数	補修実績数						補修計画数						合計
				H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6		
H26	橋梁	橋	79	0	14	4	17	21	23	-	-	-	-	-	87	
	トンネル	チューブ	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-		
	シェッド	基	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-		
	大型カルバート	基	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-		
	歩道橋	基	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-		
	門型標識	基	8	1	2	1	2	1	1	-	-	-	-	-		
H27	橋梁	橋	153	-	2	9	13	21	73	35	-	-	-	-	211	
	トンネル	チューブ	40	-	4	6	13	11	6	0	-	-	-	-		
	シェッド	基	1	-	0	0	0	1	0	0	-	-	-	-		
	大型カルバート	基	13	-	0	0	0	0	3	10	-	-	-	-		
	歩道橋	基	0	-	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-		
	門型標識	基	4	-	2	1	0	0	1	0	-	-	-	-		
H28	橋梁	橋	151	-	-	0	1	13	23	81	33	-	-	-	189	
	トンネル	チューブ	17	-	-	2	3	11	0	0	1	-	-	-		
	シェッド	基	0	-	-	0	0	0	0	0	0	-	-	-		
	大型カルバート	基	14	-	-	0	2	7	1	1	3	-	-	-		
	歩道橋	基	0	-	-	0	0	0	0	0	0	-	-	-		
	門型標識	基	7	-	-	1	1	1	4	0	0	-	-	-		
H29	橋梁	橋	240	-	-	-	2	7	14	65	30	122	-	-	280	
	トンネル	チューブ	23	-	-	-	0	2	2	5	14	0	-	-		
	シェッド	基	0	-	-	-	0	0	0	0	0	0	-	-		
	大型カルバート	基	14	-	-	-	0	0	2	3	9	0	-	-		
	歩道橋	基	0	-	-	-	0	0	0	0	0	0	-	-		
	門型標識	基	3	-	-	-	1	0	2	0	0	0	-	-		
H30	橋梁	橋	144	-	-	-	-	0	12	4	8	58	62	-	184	
	トンネル	チューブ	13	-	-	-	-	1	5	2	2	2	1	-		
	シェッド	基	2	-	-	-	-	0	2	0	0	0	0	-		
	大型カルバート	基	16	-	-	-	-	1	0	2	9	0	4	-		
	歩道橋	基	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	-		
	門型標識	基	9	-	-	-	-	0	5	0	0	2	2	-		
R1	橋梁	橋	109	-	-	-	-	-	0	3	1	10	63	32	131	
	トンネル	チューブ	10	-	-	-	-	-	2	0	2	1	0	5		
	シェッド	基	0	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0		
	大型カルバート	基	3	-	-	-	-	-	0	0	2	0	0	1		
	歩道橋	基	0	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0		
	門型標識	基	9	-	-	-	-	-	0	3	1	0	4	1		
合計				1	24	24	55	98	181	-	-	-	-	-	-	



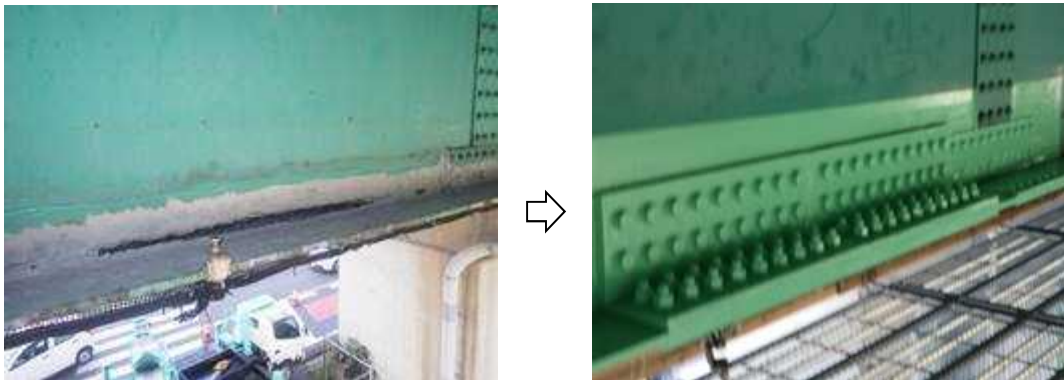
【診断結果Ⅲとされた施設の修繕事例】

■機能面への影響が非常に高いと判断され、速やかな措置が必要な変状の対応状況

作業水準	平成30年度末 残存変状数	令和元年度		令和元年度末 残存変状数
		変状発見数	措置件数	
土木点検による変状と措置状況 ^{※1}	0箇所	79箇所	79箇所	0箇所
施設点検による変状と措置状況 ^{※2}	0箇所	29箇所	29箇所	0箇所

※1道路橋、トンネル、シェッド・大型カルバート、横断歩道橋、門型標識を対象

※2倒壊や落下により、建築限界を侵す施設に関する道路付属物を対象(道路照明、トンネル照明、トンネル換気設備等)



【速やかな対策が必要な変状の措置事例(橋梁上部工の損傷)】



【速やかな対策が必要な変状の措置事例(ケーブル用配管の破損)】

(2)今後の取組み

点検等の結果を踏まえ、優先順位付けを行い、工法等の措置方法を選定の上、策定した修繕計画の円滑な進捗を図ります。

1-3-3. 安全な走行環境の提供

安全で快適な走行環境をお客さまにご提供するために、健全な舗装路面の確保に努め、調査・点検の結果等に基づき、変状を有する路面を計画的に補修・更新しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】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比率	平成30年度 実績値	95%
	令和元年度 実績値	96%
	令和2年度 目標値	95%
	中期目標値	95%

(1) 令和元年度の取組み

令和元年度では、路面性状調査等において確認された変状に対し、当年度中に新規に発生した変状等を踏まえ、優先度が高いと判断した約110km・車線について補修を実施しました。

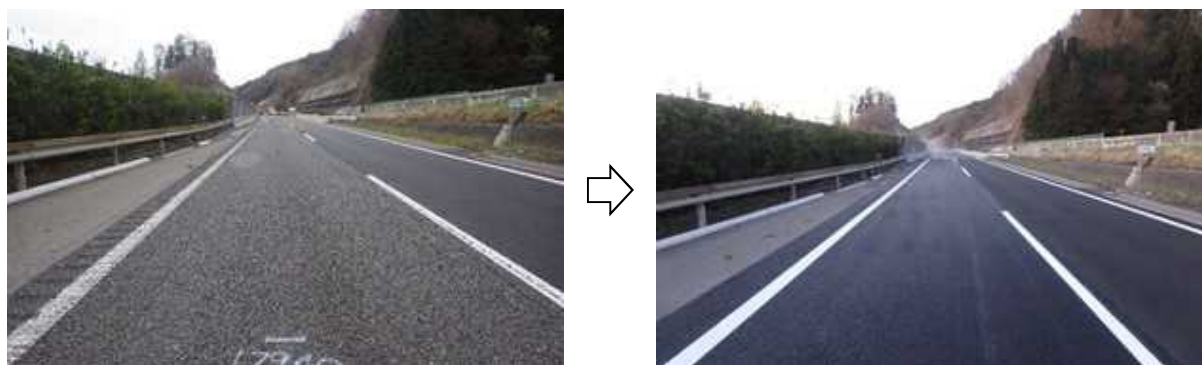
■令和元年度舗装補修数量

(単位：km・車線)

年度	資産数量※1	翌年度までに補修目標値に達すると 想定される延長			計	当該年度 補修対象 数量※2	快適走行 路面率
		期首	当年度中に 新規に発生				
R1	8,604	397	83	480	110	96%	

※1 令和元年度期首の資産数量。(一の路線は含まない)

※2 日常点検等に基づく補修数量は含まない。



【舗装補修事例(E20 中央自動車道 諏訪IC～岡谷JCT)】

(2)今後の取組み

引き続き、計画的に舗装補修を実施していきます。具体的には、路面性状調査等を継続して実施するとともに、舗装補修に伴う工事規制に係る関係機関との協議・調整を計画的に実施し、高速道路リニューアルプロジェクト等の他の工事規制計画を考慮した計画を立案するなど、お客さまへのご迷惑を最小限にする取組みを実施しながら、着実に健全な舗装路面の確保に努めます。

■中期目標設定の考え方

路面性状調査結果等により確認した補修対象数量を着実に補修し、快適走行路面率95%を上回ることを目標として設定しています。

■令和2年度の目標設定の考え方

路面性状調査結果等により確認した補修対象数量を着実に補修し、快適走行路面率95%を上回ることを目標として設定しています。

(単位:km・車線)

年度	資産数量 ^{※1}	要補修数量			当該年度 補修対象 数量 ^{※3}	快適走行 路面率
		期首	当年度中に 新規に発生 ^{※2}	計		
R2	8,616	371	83	454	104	96%

※1 令和2年度期首の資産数量。(一の路線は含まない)

※2 令和元年度に新規発生した要補修箇所と同程度を想定

※3 日常点検等に基づく補修数量は含まない。

1-4. 重量違反車両の取締強化

高速道路の構造物の劣化に多大な影響を与えるとともに、交通安全上、重大な事故に繋がる恐れのある重量超過など車両制限令に違反する車両に対して、専門の取締部隊による取締りや、常習違反者への講習会、大口多頻度割引の割引停止などを実施し、違反車両の撲滅に取り組んでいます。

また、違反者に対する積荷の軽減措置命令や悪質違反車両への刑事告発の実施など、取締の厳罰化に努めている他、自動計測装置の整備箇所拡大などの取締を強化しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】車限令違反車両取締 [単位:回、台又は件] 高速道路上で実施した 車限令違反車両取締	取締実施回数	平成30年度 実績値	1,031
		令和元年度 実績値	1,179
		令和2年度 目標値	987
		中期目標値	1,015
	引き込み台数	平成30年度 実績値	17,010
		令和元年度 実績値	13,971
	措置命令件数	平成30年度 実績値	1,223
		令和元年度 実績値	1,049
	即時告発件数	平成30年度 実績値	6
		令和元年度 実績値	1

(1) 令和元年度の取組み

違反傾向を分析し、違反車両の多いICについて取締りを強化するなど、効果的な取締りを実施するとともに、違反抑止のための各種施策を実施しています。

■取締りの強化

➤ 合同の取締り実施

取締り強化の一環として、並行・接続する他高速道路会社、他道路管理者、警察等関係機関との合同で同時に取締りを実施しました。(引込台数 493 台、措置命令書発行 57 枚)

➤ 効果的な取締りの実施

過去の違反傾向から取締場所・時間帯を分析することで効果的に実施しています。

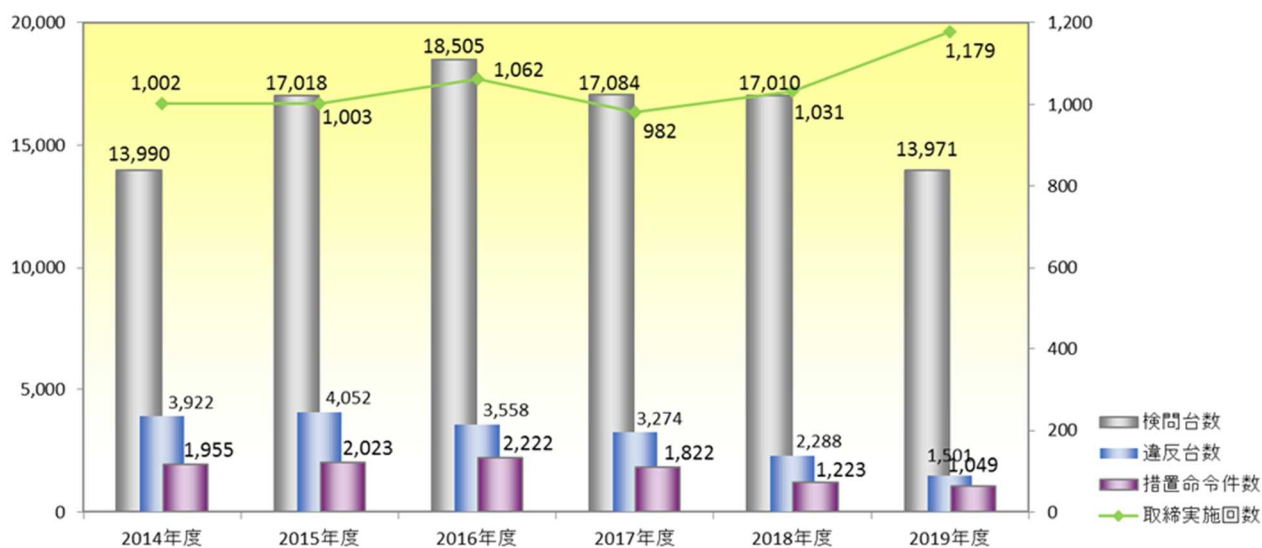
また、車重計が設置されていないインターチェンジ等においても、ポータブル車重計を使用し、広域的な取締りを実施しています。



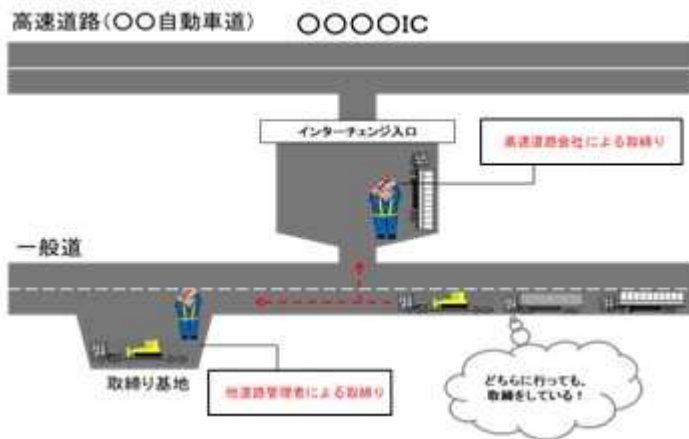
【他道路管理者・警察と合同の取締り】
(国道8号 加賀IC付近)



【ポータブル車重計での取締り】
(C4 圏央道 高尾山IC)



【引き込み台数・措置命令件数・取締実施回数の推移】



	H30 年度	R1 年度
取締実施回数	30回	31回

【道路管理者の連携による合同の取締】

➤ 自動計測装置による取締

IC入口や本線等に重量の測定やナンバー読取機能を有する自動計測装置を整備し、重量違反車両の常時取締を実施しています。

■違反者に対する対応

➤ 重大な車限令違反車両に対する積荷の軽減措置等

平成27年度より、違反車両に対して高速道路からの退出を命じる措置命令(行政処分)を拡充するため、従前より実施していた「Uターン」「指定IC流出」に、重大な違反への「積荷の軽減措置」「通行の中止」による措置命令を追加し、実施しています。



【重大な車限令違反車両に対する積荷の軽減措置の実施状況】

➤ 悪質な車限令違反車両に対する即時告発の実施

平成27年度より、総重量が基準の2倍以上となる悪質な重量違反車両に対して、即時告発を実施しています。(令和元年度 即時告発実施件数:1件)

➤ 大口・多頻度割引停止措置等における見直し

平成29年4月より、高速道路6会社と連携し、車両制限令違反者に対する大口・多頻度割引停止措置等の見直し・強化を行っています。

＜講習会参加対象社数および割引停止実施会社数の推移＞

	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R1 年度
講習会参加 対象件数	59 社	62 社	153 社	149 社	87 社
割引停止等 実施件数	2 件	1 件	5 件	21 件	6 件



【車両制限令違反者への講習会】

※H29年4月より、車両制限令違反者に対する大口・多頻度割引停止措置等の見直し・強化を実施

(2)今後の取組み

引き続き、重量超過等の違反車両の取締りに積極的に取り組んでいきます。

■中期目標設定の考え方

平成27年度より、重量超過等の違反抑止のための取締強化を開始しており、同水準程度の取締回数を維持しながら、効果検証を含め違反状況を注視し、引き続きさらなる効果的な取締を目指して取り組んでいきます。

■令和2年度の目標設定の考え方

中期目標値と同様に、取締強化の開始以降と同水準の取締回数を目標として設定しております。

1-5. シームレス料金や渋滞対策など、高速道路を「賢く使う」取組みの推進

1-5-1. ETC2.0普及促進への取組み

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おり、関係機関とともにETC2.0車載器の普及支援に取り組んでいます。また、ETC2.0を活用して道路管理・渋滞情報の高度化を目指し、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ています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】ETC2.0利用率 〔単位：％〕 全通行台数(総人口交通量)に占める ETC2.0利用台数	平成30年度 実績値	19.5%
	令和元年度 実績値	23.4%
	令和2年度 目標値	25.2%
	中期目標値	28.1%

※平成30年度実績は平成31年3月時点、令和元年度実績は令和2年3月時点の値

※令和2年度目標は令和3年3月時点、中期目標値は令和4年3月時点の値

(1) 令和元年年度の取組み

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普及促進イベント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【C4 圏央道(茅ヶ崎JCT～海老名南JCT、海老名～木更津JCT)、E84 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(平成28年4月1日～令和3年3月31日)

■ETC2.0普及促進イベントの実施

ETC2.0のPR用動画の配信やETC2.0サービスが体験できるドライビングシミュレーターを活用し、普及促進活動を実施しました。

- あいちITSワールド 2019(令和元年 11月21日～令和元年 11月24日)

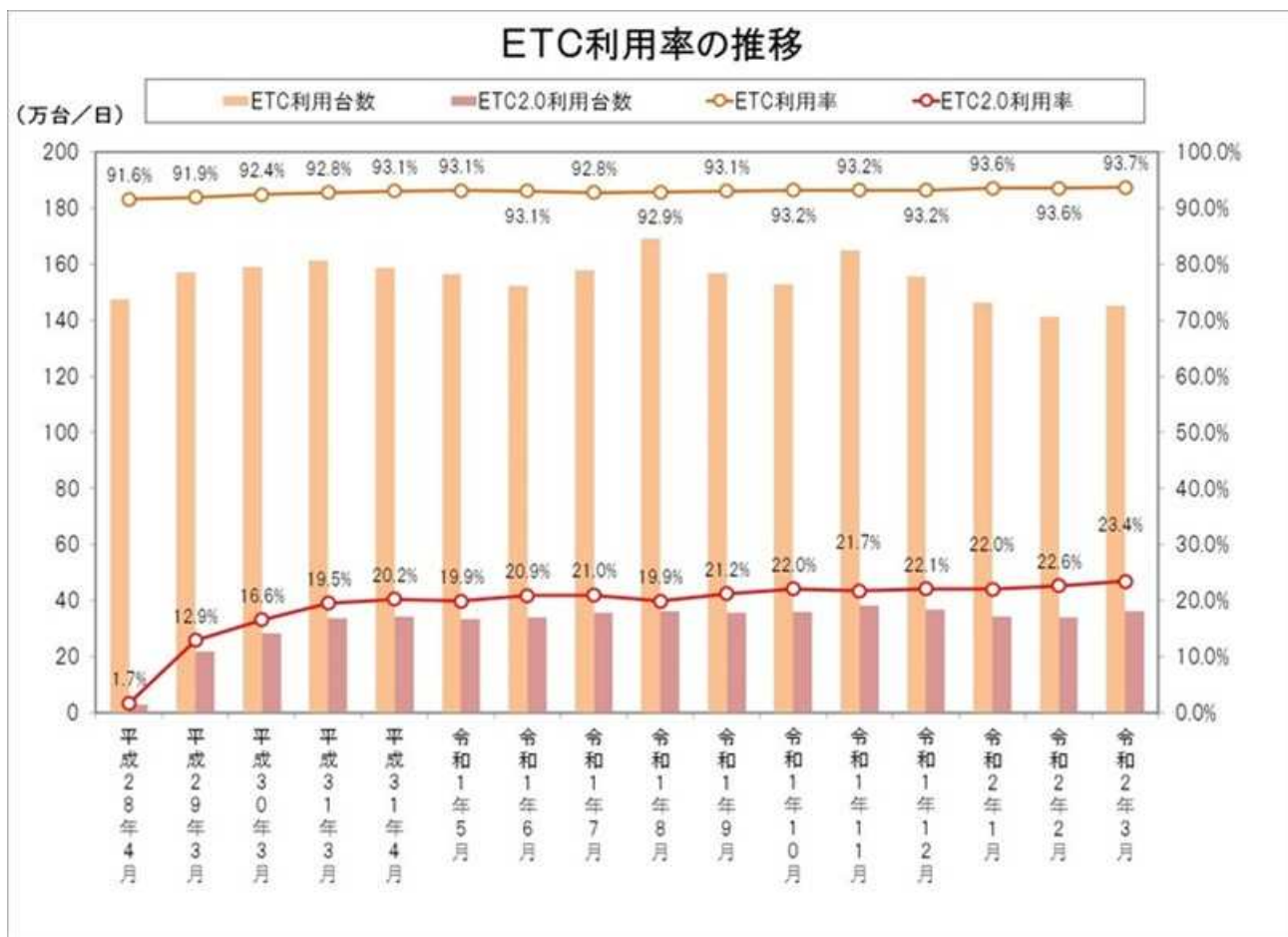


【PR用動画】

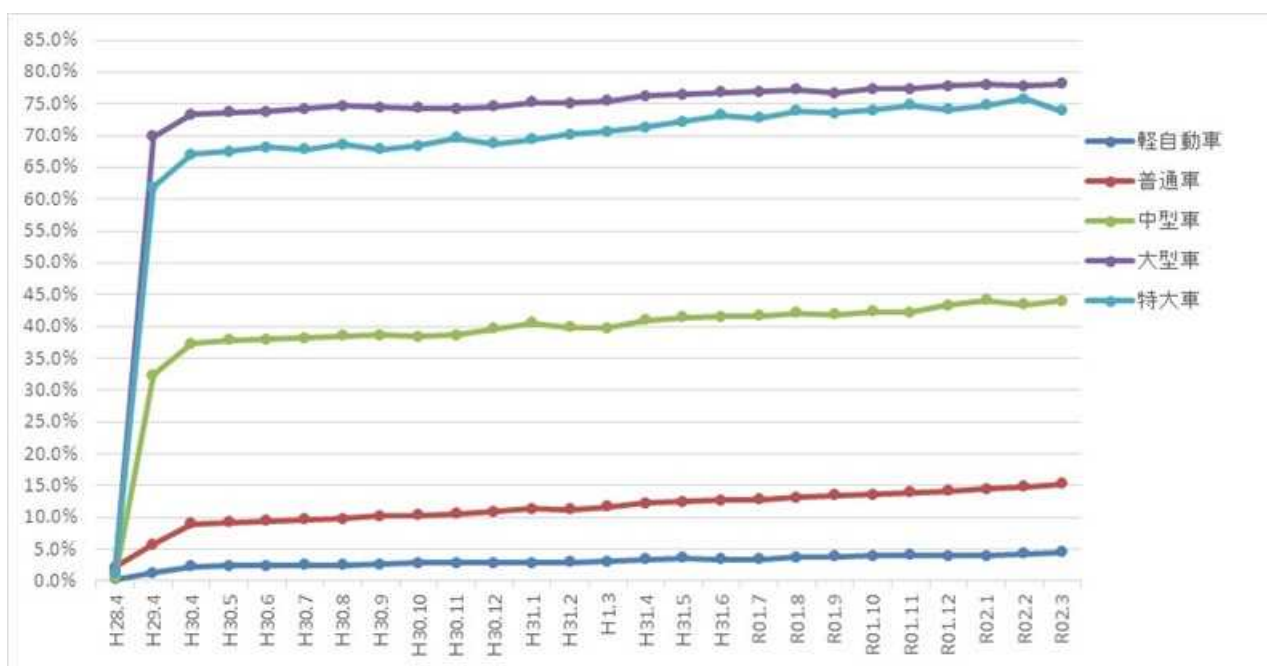


【あいちITSワールド 2019】

これらの取組みにより、平成27年8月から本格的な販売を開始して以降、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等の取組みにより大幅な増加傾向となっています。



【ETC2.0利用率の推移(当社管内)】



【車種別ETC2.0利用率の推移(当社管内)】

(2)今後の取組み

引き続き、普及促進に向けて広報活動等を実施します。また、ETC2.0による情報提供等のサービスの改善等に向けて検討を行って参ります。

■中期目標値の目標設定の考え方

ETC2.0利用率の推移を確認の上、ETC2.0普及促進の取組みを実施していくことを踏まえ、利用率の目標を設定しています。

■令和2年度の目標設定の考え方

昨年度のETC2.0利用率の推移を確認の上、令和2年度もETC2.0を対象とした高速道路通行料金割引やETC2.0普及促進イベント等の広報活動等を取り組んでいくことにより、前年度実績以上の利用率を目標としています。

1-5-2. 渋滞対策の推進

日本の物流の大動脈を担う東名・名神をはじめとする管内の高速道路の定時性を向上させ、信頼度の高いサービスをお客さまに提供するため、以下の取組みを実施しています。

■アウトカム指標

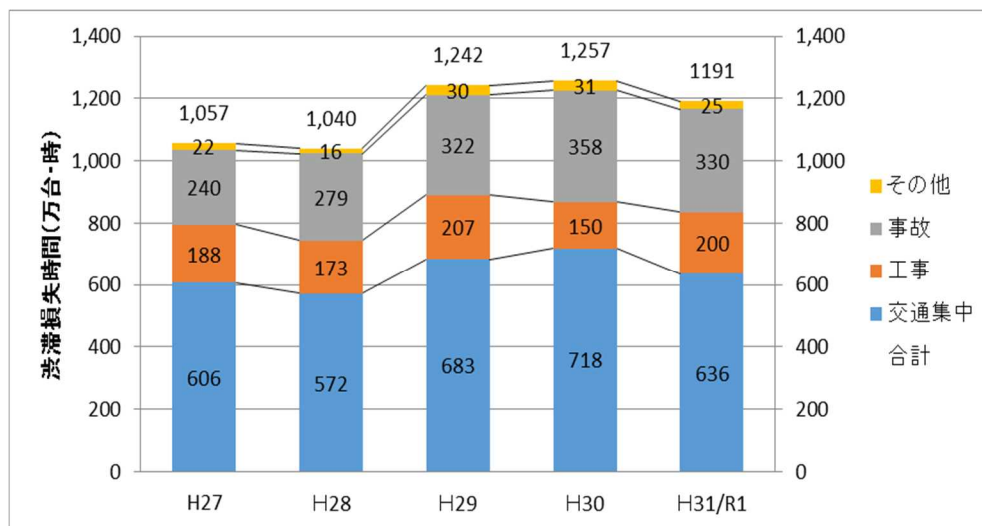
【アウトカム指標】本線渋滞損失時間^{※1} 〔単位：万台・時/年〕 本線渋滞が発生することによる お客さまの年間損失時間		平成30年度 実績値	1,257
		令和元年度 実績値	1,191
		令和2年度 目標値	1,135
		中期目標値	1,091
【アウトカム指標】 ピンポイント渋滞対策実 施箇所 ^{※2} 〔単位：箇所〕 ピンポイント渋滞対策を 実施している箇所数	新規着手箇所数	平成30年度 実績値	0
		令和元年度 実績値	4
		令和2年度 目標値	4(累積値)
		中期目標値	4(累積値)
	対策実施箇所数	平成30年度 実績値	4
		令和元年度 実績値	4
		完了箇所数 【H27以降の累計値】	6
		令和元年度 実績値	6

※1 本線渋滞損失時間とは、渋滞がなく通常で走行した所要時間に対し、渋滞した結果ののろとした速度で走行した所要時間との差分を渋滞に巻き込まれた総台数分に換算した時間。暦年データによる集計。

※2 渋滞対策に関する会議(他の道路管理者や警察等を構成員に含む協議会、WG等)において、データを用いて渋滞要因の分析し、具体的な対策を公表している箇所。ただし、ネットワーク整備及びその一連の事業は除く。上下線別に対策を実施している場合、各1箇所の計2箇所としてカウントしている。着手の基準日は、具体の渋滞対策案を公表した会議開催日としている。

(1) 令和元年度の取組み

ピンポイント渋滞対策は、8箇所において対策を実施しています。また、令和元年12月14日にC3 東海環状自動車道(大野神戸IC～大垣西IC)、令和2年3月7日にE1A新東名高速道路(伊勢原JCT～伊勢原大山IC)、令和2年3月20日にC3 東海環状自動車道(関広見～山県)の開通に伴い、渋滞が削減されています。



【渋滞の要因別発生状況の推移(暦年)】

■ピンポイント渋滞対策の実施状況

ビッグデータ等を活用して渋滞の原因や発生個所を特定することで、早期に対策の効果を発現させることを目的としたピンポイント渋滞対策を以下のとおり実施しています。

番号	対策箇所	対策内容	状況
1	E1 東名⑤ 大和トンネル付近	付加車線の設置(約 4km)	実施中
2	E1 東名⑥ 大和トンネル付近	付加車線の設置(約 5.5km)	実施中
3	E20 中央道⑤ 調布地区	既存の道路幅員を活用した付加車線の設置(約 3km)	H27.12完了
4	E20 中央道⑥ 小仏トンネル付近	別線トンネル(約 3.5km)と既存道路用地を活用した付加車線の設置(約 1.5km)	実施中
5	C4 圏央道 海老名JCT 外回り	既存の道路幅員を活用した付加車線の設置(約 0.4km)	H27.10完了
6	C4 圏央道 海老名JCT 内回り	既存の道路幅員を活用した付加車線の設置(約 4km)	H28.7完了
7	E20 中央道⑦ 相模湖付近	付加車線の設置(約 2km)	実施中
8	E23 東名阪⑤ 四日市IC付近	既存の道路幅員を活用した付加車線の設置(約 8km)	H29.7完了

番号	対策箇所	対策内容	状況
9	C4 圏央道 八王子JCT 外回り	車線運用の見直し(1→2 車線、約 1km)	H29新規着手 H29.12完了
10	C4 圏央道 八王子JCT 内回り	車線運用の見直し(1→2 車線、約 1km)	H29新規着手 H29.12完了
11	E1 名神⑤ 一宮 JCT 付近	既存の道路幅員を活用した暫定3車線運用 (約 2.7km)	実施中
12	E1 名神⑥ 一宮 JCT 付近	既存の道路幅員を活用した暫定3車線運用 (約 2.7km)	実施中
13	E1 東名⑤ 東名三好付近	付加車線の設置(約 7km)	実施中
14	E20 中央道 三鷹 BS 付近	付加車線の設置(約 1km)	実施中

■その他の対策

繁忙期における交通分散対策の実施(簡易LED標識による速度回復情報の提供、渋滞予測ガイドの配布、利用時間分散のためのTDM※の実施や、集中工事等による工事の集約化や規制時間帯の厳選などの対応により、渋滞の削減に努めています。なお、平成29年度から地域の交通特性を熟知した「高速道路ドライブアドバイザー」による交通混雑期における渋滞回避のポイント紹介など、よりきめ細やかな情報発信を行っています。

また、令和元年ゴールデンウィーク期間よりE20 中央自動車道上り線小仏TN内で、指向性スピーカーを用いた音声案内による速度回復情報提供を開始しました。

※ TDMとは自動車利用者の行動を変えることにより、渋滞をはじめとする交通問題を解決する手法。
交通需要マネジメント(Traffic Demand Management)

(2)今後の取組み

引き続き、効率的かつ効果的な渋滞対策を行っていきます。具体的には、渋滞の要因分析、対策案の検討、関係機関協議を行い、渋滞対策を推進してまいります。

■中期目標設定の考え方

➤ 本線渋滞損失時間

令和元年度以降、リニューアル工事など大規模な工事規制を必要とする工事が増加することが見込まれていますが、お客さまへのご迷惑を最小限とする取組みを行うとともに、引き続き渋滞対策を推進することで、前年度実績値以下を目指すものとして目標を設定しました。

➤ ピンポイント渋滞対策

渋滞の要因分析、対策案の検討、関係機関協議を行い、年間1箇所の新規着手を目指すものとして、平成30年度から令和3年度までの累積値を目標値として設定しました。

■令和2年度の目標設定の考え方

➤ 本線渋滞損失時間

令和2年度は、リニューアル工事など大規模な工事規制を必要とする工事が増加することが見込まれていますが、お客さまへのご迷惑を最小限とする取組みを行うことで、前年度実績値以下を目指すものとして目標を設定しました。

➤ ピンポイント渋滞対策

渋滞の要因分析、対策案の検討、関係機関協議を行い、年間1箇所の新規着手を目指すものとして目標を設定しました。

■令和2年度以降の渋滞に係る取組み

➤ ネットワーク整備による交通分散(近年に開通を予定する区間の例示)

・E1A新東名高速道路(伊勢原大山IC～御殿場JCT)

➤ 付加車線の設置等

・E1 東名高速道路上下線大和トンネル付近

・E20 中央自動車道上り線小仏トンネル付近

・E20 中央自動車道相模湖付近

・E20 中央自動車道三鷹 BS 付近上り線

・E1 名神高速道路一宮 JCT 付近上下線

・E1 東名高速道路東名三好付近

➤ TDMの実施(料金等施策及び情報提供)

【平成19年度から継続】

➤ 6ヶ月先までの渋滞予測情報提供

【平成19年度から継続】

1-5-3. 路上工事に伴う規制時間及び渋滞の削減

路上工事に伴う渋滞が原因となるお客さまへのご迷惑を最小限とするために、工事の厳選・集約化や車線運用の工夫、きめ細かな情報提供や料金調整などによる迂回などのお客さまの行動変容の促進、工事における新技術の採用などに取り組めます。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】路上工事時間 〔単位：時間/km〕 道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間 ^{※1} 下段の()内は、集中工事等を除いた数値 ^{※2}	平成30年度 実績値	118 (112)
	令和元年度 実績値	148 (119)
	令和2年度 目標値	152 (-)
	中期目標値	102 (-)
【アウトカム指標】路上工事による渋滞損失時間 〔単位：万台・時〕 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 ^{※1}	平成30年度 実績値	150
	令和元年度 実績値	216
	令和2年度 目標値	210
	中期目標値	207

※1 暦年データによる集計としています。

※2 集中工事等を除いた路上工事時間とは、お客さまが迂回や時間・日程調整など回避行動をとることができるよう、区間・期間を事前に広く広報した上で行う工事を除いた路上工事時間です。

(1) 令和元年度の実績

高速道路リニューアルプロジェクトの本格化、耐震補強対策の推進、新東名6車線化事業や標識ナンバリング工事など事業量の増加により、工事の集約や車線運用の工夫などにも取り組まれましたが、路上工事時間は前年度と比較し、30時間/km・年の増加となり、前年度比125%の増加という結果となりました。

路上工事による渋滞損失時間についても渋滞の削減によるお客さまへのご迷惑を最小限とするために、きめ細かな情報提供や料金調整などによる迂回などに取り組まれましたが、前年度と比較し、66万台・時の増加となり、前年度比144%という結果となりました。

■東名リニューアル工事における取り組み

昨年度に引き続き、交通量が多いE1 東名高速道路での対面通行規制を実施するにあたり、車両の中央分離帯突破などの重大事故を防止するため、工事中の仮設中央分離帯にコンクリート製防護柵を採用し、その設置・撤去作業に伴う交通規制を削減するため、移動式防護柵を採用しました。



【対面通行規制準備状況】

中京圏で初めてとなる名古屋 IC から春日井 IC におけるリニューアル工事では、大きな渋滞が予想されることから、迂回を行っていただいた方を対象とした料金調整などを実施しました。料金調整は、工事規制区間を迂回していただいた場合は直通利用された場合と料金を同額とするもので、これにより迂回利用を促進し、工事規制区間の渋滞抑制を図りました。



【料金調整(名古屋 IC—春日井 IC)の事例】

■ 中央道リニューアル工事における取り組み

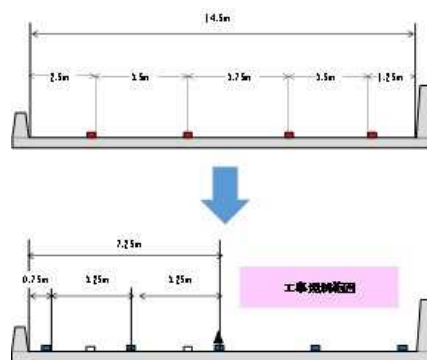
床版取替工事に伴う交通規制期間の短縮を目指して、園原IC～中津川IC間において、プレストレストコンクリート橋における新たな床版取替の施工方法を工事受注者と協同で開発し、日本で初めて採用しました。本工法の採用により工事期間を約半分に削減できることから、当該区間の工事規制時間・工事渋滞時間の削減を図りました。



【日本初の技術(キャップスラブ工法)を採用した工事の状況】

■ 伊勢湾岸道路伸縮装置取替工事における取り組み

E1A伊勢湾岸道路における伸縮装置取替などの橋梁補修工事の際に、常時3車線のうち2車線を車線規制する計画に対して、車線運用を工夫すること(車線を一時的に路肩へ移動させること)で、昼間時間帯には、常時2車線を確保することが可能となり、昼間時間帯における渋滞の削減に努めました。



【伊勢湾岸道路における車線運用状況】

■ 中央道集中工事、東名集中工事における取り組み

中央道集中工事、東名集中工事については重交通区間であることから、情報提供や迂回広報だけでは大きな工事規制渋滞が予想されたため、令和元年度は、平成30年度に引き続き、交通集中時間帯における工事規制を回避するために、規制方式を従前の昼夜連続車線規制から、夜間規制に見直しました。この規制方式を変更するために、施工方法の工夫・見直しを実施し夜間規制での施工を可能としました。また、騒音より昼間施工としていたものは、騒音対策を施し、沿線住民の方のご理解とご協力を得て、夜間規制を実施することとし、渋滞削減に努めました。さらに、中央道集中工事、東名集中工事では、きめ細かな情報提供とともに、料金調整を実施し、迂回などのお客さまのさらなる行動変容の促進を図りました。

(2)今後の取組み

今後も、リニューアルプロジェクトが本格化し、新東名6車線化工事や大和地区の付加車線工事など事業が継続的に実施されていることから、引き続き、お客さまへの影響がなるべく少なくなるように、工事の厳選・集約化や車線運用の工夫、きめ細かな情報提供や料金調整、新技術・新工法の導入などに積極的に取り組んでまいります。

■中期目標設定の考え方

➤ 交通規制時間

高速道路リニューアルプロジェクトや耐震補強対策などの工事規制の増加を見込み、工事の厳選・集約化などの取組み等を考慮して中期目標を設定しています。

➤ 路上工事による渋滞損失時間

高速道路リニューアルプロジェクトや耐震補強対策などによる工事規制の増加を見込み、お客さまへの影響がなるべく少なくなるよう各種の取組みを考慮して中期目標を設定しています。

■令和2年度の目標設定の考え方

➤ 交通規制時間

工事規制計画をもとに、工事の厳選・集約化などの取組み等を考慮して、目標を設定しています。

➤ 路上工事による渋滞損失時間

中期目標値を踏まえ前年度実績を考慮して、目標を設定しています。

1-5-4. 中京圏の新たな高速道路料金について

これまで整備の経緯の違い等から料金水準や車種区分等が異なっていた中京圏の高速道路(東海環状自動車道の内側)の料金体系について、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とする対距離制の新たな料金体系に、名古屋第二環状自動車道(名古屋西JCT～飛島JCT間)の開通に合わせて移行して参ります。

■新料金体系の概要

➤ 料金体系の整理・統一

現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入します。

➤ 起終点を基本とした継ぎ目のない料金

交通需要の偏在を防ぐとともに、都心部周辺の環境改善を図るため、東海環状自動車道および名古屋第二環状自動車道の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本とする料金とします。

また、都心部への分散流入に関して、交通分散の観点から、経路によらず、起終点間の最短距離を基本とする料金とします。

(1)令和元年度の取組み

国土交通省が発表した「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」(令和2年2月5日)に基づき、名古屋第二環状自動車道(名古屋西JCT～飛島JCT間)の開通にあわせて導入する中京圏の新たな高速道路料金の具体案を作成いたしました。

この具体案について、令和2年2月13日から令和2年2月26日までの間、意見募集を実施し、期間中、ホームページに5,396件のアクセスがあり、郵送とあわせて39人からの意見を頂きました。

令和2年3月31日に道路整備特別措置法第3条及び第13条に基づき、国土交通大臣の事業許可及び料金認可を受けました

(2)今後の取組み

名古屋第二環状自動車道(名古屋西JCT～飛島JCT間)の開通に合わせて新たな料金体系に移行して参ります。

1-6. 逆走防止や暫定2車線区間などの交通事故対策の推進

1-6-1. 交通事故対策等の推進

死傷事故の削減を図るための交通安全対策の実施などにより事故の防止に努めており、下記指標により、目標を設定した上で、各施策に取り組んでいます。

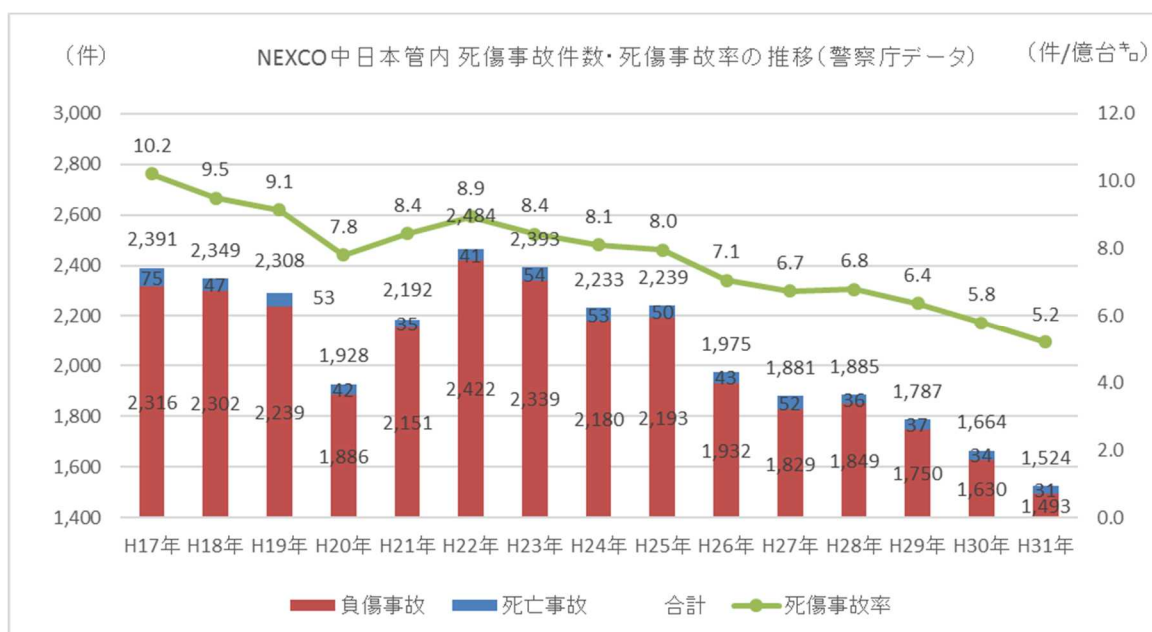
■アウトカム指標

【アウトカム指標】死傷事故率^{※1} 〔単位：件／億台キロ〕 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	5.8
	令和元年度 実績値	5.2
	令和2年度 目標値	5.0
	中期目標値	4.7

※1 死傷事故率とは、営業する全高速道路で発生する1億台[※]（10台の車が各々100km走れば1千台[※]）当りの死傷事故件数のことをいう。暦年データによる集計

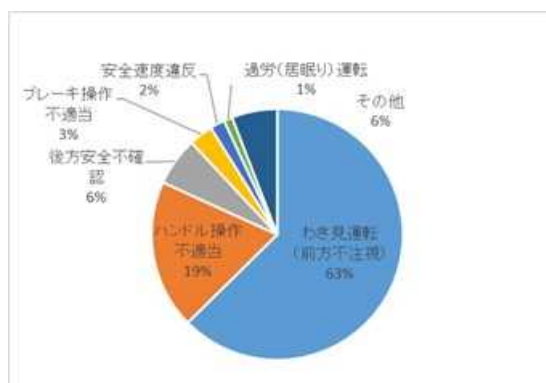
(1) 令和元年度 of 取組み

当社管内の事故件数は、平成22年をピークに減少傾向が続いており、令和元年の死傷事故件数は1,524件、死傷事故率は5.2件／億台キロとなりました。

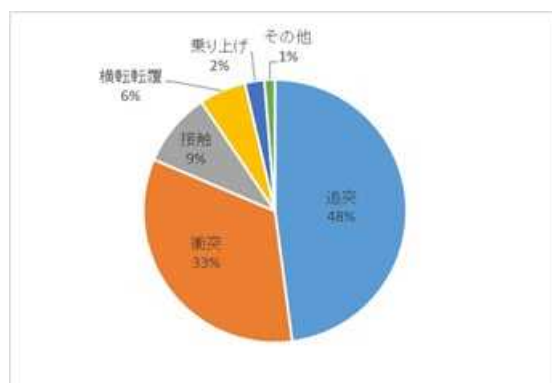


【死傷事故件数と事故率の推移】

死傷事故発生の要因としては、わき見運転による事故の占める割合が最も高く、事故の形態としては追突事故と衝突事故が大半を占める傾向となっています。



【事故発生要因】



【事故の形態】

① 天候別の事故件数推移

➤ 令和元年は、晴・曇、雪における事故が減少しましたが、雨における事故が増加しました。

② 渋滞状況別の事故件数推移

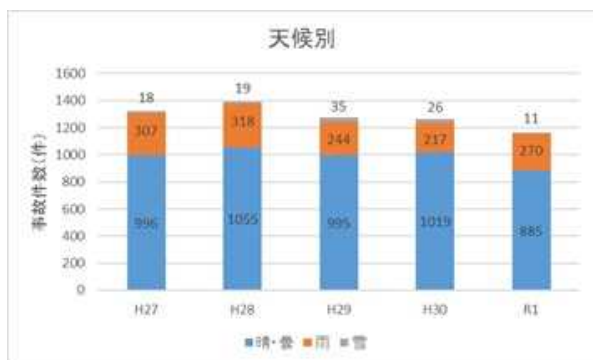
➤ 渋滞中の事故は減少したが、渋滞後尾における事故は昨年度より増加した。

③ 路肩逸脱の事故件数推移

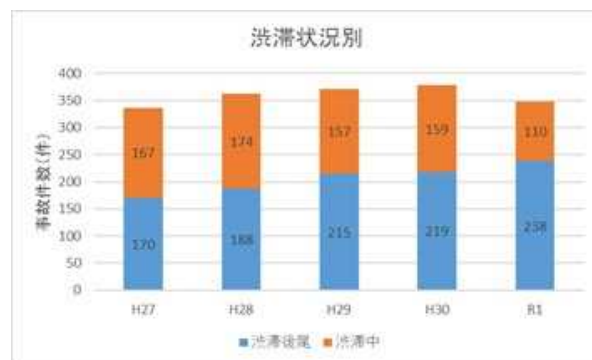
➤ 路肩逸脱事故は昨年に比べ減少しました。

④ 二輪関係の事故件数推移

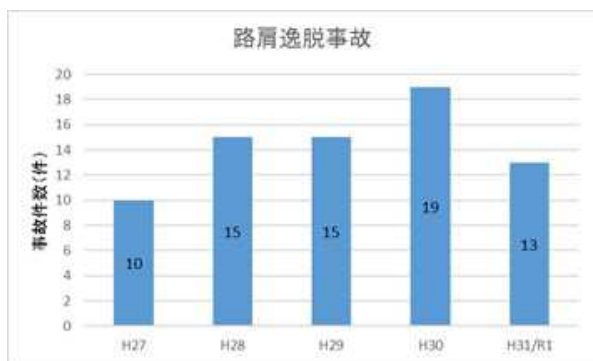
➤ 二輪関係事故は死傷事故増加したが、死亡事故は減少しました。



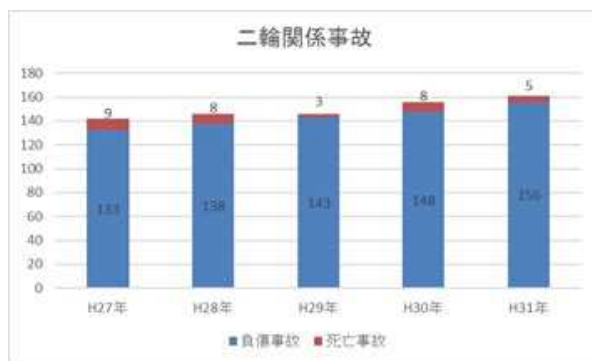
【天候別事故】



【渋滞状況別事故】



【路肩逸脱事故】



【二輪関係事故】

■交通安全対策の実施状況

① 事故多発地点での集中的な対策

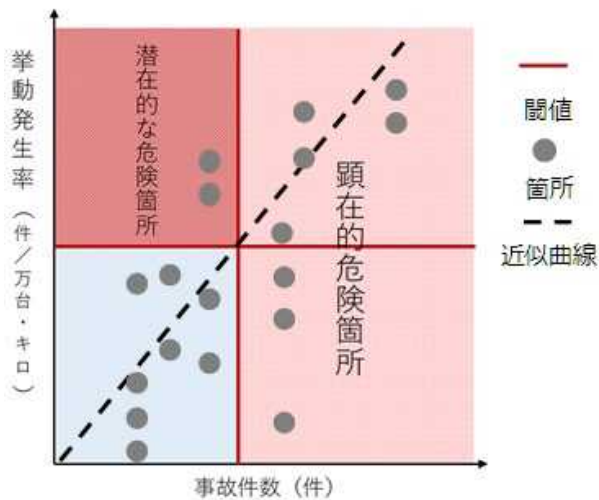
管内における高速道路の死傷事故件数は平成20年からの10年間で約2割減少しました。さらなる交通事故の減少を図るため、事故多発区間約40箇所において、最新のデータ収集・解析などにより発生要因を分析し対策を実施していきます。

事故対策ロードマップ

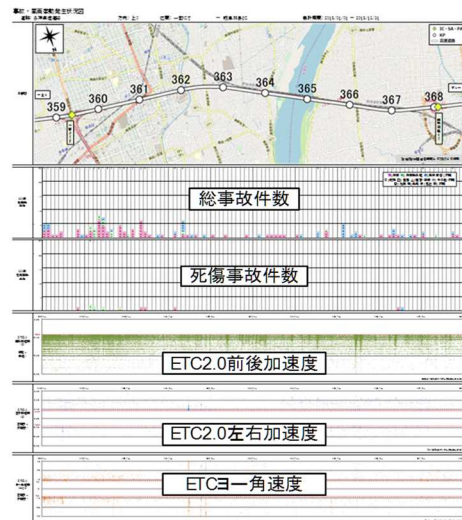
	R1	R2	R3	R4	R5	R6
事故多発地点特定	■					
要因分析／対策検討		■	■			
関係機関協議			■	■		
対策工事			■	■	■	■

② ETC2.0プローブデータを活用した分析

事故多発区間約40箇所について、ETC2.0プローブデータを使い顕在的な事故発生要因の分析、潜在的な危険箇所の抽出を実施。また、事故対策実施後は速度分析や挙動分析などにより継続的にモニタリングを行い、効果検証に活用。



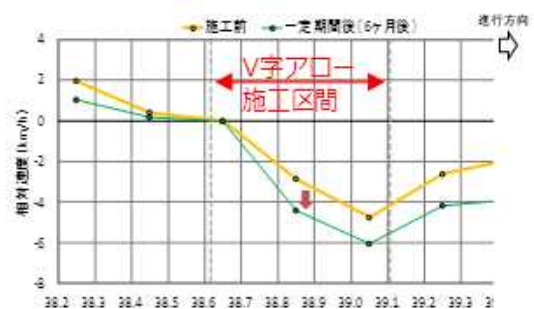
【危険箇所抽出イメージ】



【ETC2.0プローブデータ分析】



【事故対策事例(速度抑制対策:V字アロー)】



【ETC2.0プローブデータを使った効果検証】

③ 交通安全啓発活動

高速道路を安全・快適にご利用いただくため、高速道路での安全走行をサポートする「セーフティドライブ」「地震に備えて」「雪用心」の各冊子をリニューアルするとともに、交通死亡事故の特徴・傾向を踏まえた安全啓発グッズ(「ポチ袋」、「ポケットティッシュ」等)を企画・制作し、管内全ての休憩施設への設置、春・秋の全国交通安全運動及び独自に実施する交通安全キャンペーン(夏・冬)や交通安全セミナー(無料出張講座)で配布するなど、交通安全啓発活動を積極的に展開しています。また、休憩施設内に設置されたマルチインフォメーションボードを活用した動画による交通安全啓発や、会社WEBサイトでの広報など、お客さまに幅広く認知していただくための取組みを積極的に進めています。



【交通安全啓発グッズ (ポチ袋・ティッシュ)】



【交通安全イベント(SA・PA)】



【会社 WEB サイト】

④ 暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策

暫定2車線区間において正面衝突事故防止のため高い飛び出し防止効果を発揮することが確認されたワイヤーロープを平成30年より土工区間へ本格的に整備を進めてきました。今後は、中小橋区間へも本格的に整備を進め、令和4年度内の整備完了を目指しています。



【中小橋区間(C3 東海環状道 関テクハイ橋)】

(2)今後の取組み

引き続き、積極的な安全対策の推進に努めるとともに、暫定2車線の長大橋・トンネル区間での正面衝突事故防止として、技術公募した新技術の性能検証を進め、本線へ試行設置し実用化に向けた検証を行っていきます。

■中期目標設定の考え方

政府は、「第10次交通安全基本計画」において、平成27年の67万人である死傷者数を、令和2年には50万人(25%削減)とする目標を掲げていることを踏まえ、当社においても、政府目標と同等に平成27年の死傷事故件数を5年間で25%削減することを目指しております。中期目標においても同様の考えに基づき設定しております。

■令和2年度の目標設定の考え方

中期目標設定と同様の考え方に基づき目標を設定しています。

1-6-2. 逆走対策の推進

高速道路の逆走は、高速道路上での逆走以外の事故と比べて、死傷事故となる割合が5倍、死亡事故では40倍となり、非常に危険な行為です。

こうした重大事故につながる可能性の高い高速道路での逆走に対し、これまで各種対策を講じてきたところですが、依然として発生している状況を踏まえ、さらに詳細に分析し、その発生状況や箇所、特徴などを踏まえて対策を実施しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】逆走事故件数 ^{※1} 〔単位：件〕 逆走による事故発生件数	平成30年度 実績値	7
	令和元年度 実績値	8
	令和2年度 目標値	0 ^{※2}
【アウトカム指標】逆走事案件数 ^{※1} 〔単位：件〕 交通事故または車両確保に至った逆走事案の件数	平成30年度 実績値	28
	令和元年度 実績値	23
	令和2年度 目標値	20

※1：暦年データによる集計

※2：逆走事故件数は、令和元年に公表された「高速道路における安全・安心基本計画」（令和元年9月国土交通省）及び「高速道路における安全・安心実施計画」（令和元年12月 NEXCO 中日本）において、令和11年度までに重大事故ゼロと新たな目標を設定しているが、アウトカム指標については、平成29年に設定した中期目標値（令和2年までに達成）の期中での変更は行わないこととしており、これに基づき事故件数ゼロとする令和2年目標値を設定している。

■当社管内における逆走の状況と特徴

- 逆走事故件数は、6～10件で推移し、平均8件/年発生しています。
- 令和元年の逆走事案件数は23件で、最多であった平成27年の47件から半減しました。
- 逆走事故・事案とも約半数は、IC/JCT で逆走を開始しています。
- 逆走事故・事案とも65歳以上の高齢者によるものが6割以上を占めています。
- 平成30年度と比較すると、本線からの逆走開始事故は4件⇒1件に減少。IC/JCT/TB からの逆走開始事故が3件⇒7件に増加。（本線からの逆走開始事故1件についても、IC から高速道路に入ってしまったことが発端。）
- 8件中4件は認知症(疑い)や精神疾患(疑い)。



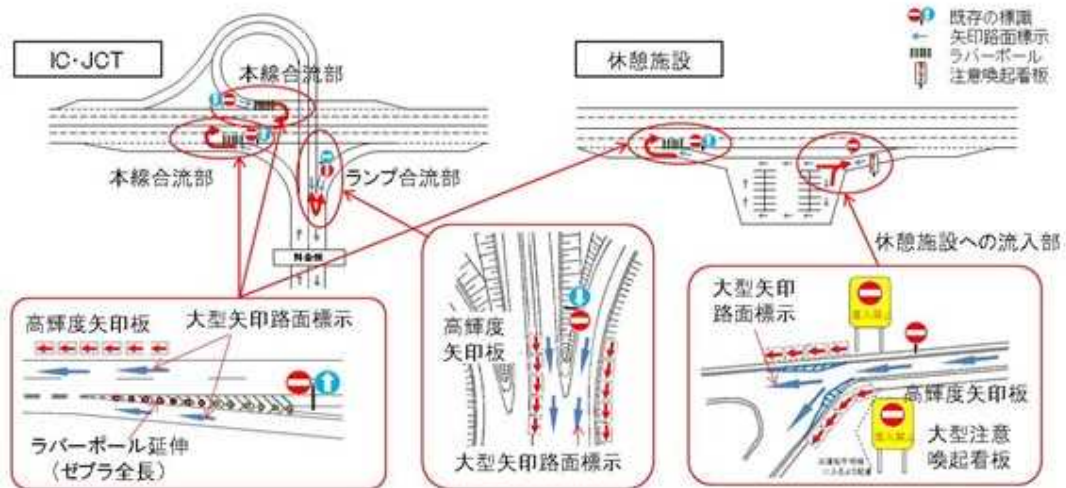
【逆走事故および事案の発生状況(箇所)】

※警察庁の協力を得て高速道路会社が作成

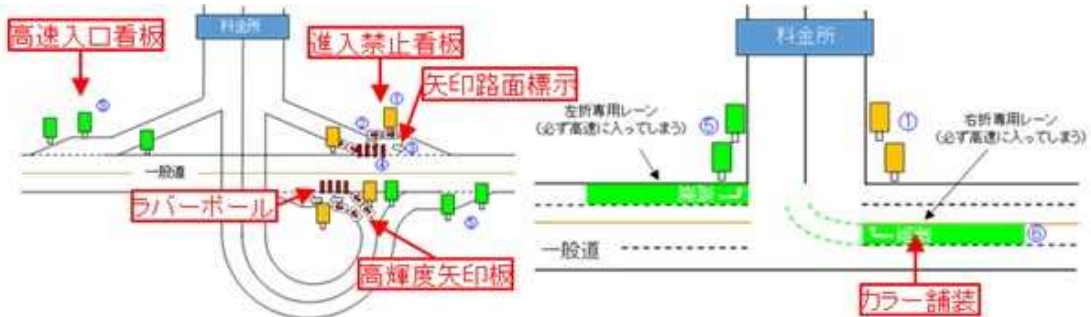
(1) 令和元年度の取組み

高速道路の合流部などにおける路面標示、ラバーポール、矢印標識の設置を完了しました。さらに料金所プラザ部における対策を実施し、インターチェンジと一般道路の接続部における物理的・視覚的な対策を開始しました。また、公募技術による逆走対策についても順次設置を進めています。

高速道路ご利用者への周知として、『無くそう 逆走』の広報CMのほか、休憩施設などでの呼びかけ等の交通安全啓発活動を実施しています。



【逆走対策(分合流部・出入口部)】



【逆走対策(一般道との接続部)】



【対策事例】



【逆走対策CM】

(2)今後の取組み

引き続き、逆走事故・逆走事案の減少を目指し、さらなる対策を実施していきます。具体的には、交通安全啓発活動を実施するとともに、料金所プラザ部における対策、インターチェンジと一般道路の接続部など物理的・視覚的対策を推進するとともに、さらなる本線側逆走対策として、技術公募により選定された公募技術(テーマⅡ・Ⅲ P.71参照)の現地展開を推進して参ります。

■中期目標設定の考え方

➤ 逆走事故

令和元年に公表された「高速道路における安全・安心基本計画」(令和元年9月 国土交通省)及び「高速道路における安全・安心実施計画」(令和元年12月 NEXCO 中日本)において、令和11年度までに重大事故ゼロと新たな目標を設定しているが、アウトカム指標については、平成29年に設定した、令和2年度までに「高速道路での逆走事故ゼロに」を目指し、中期目標値を設定しています。

➤ 逆走事案

逆走対策や交通安全啓発活動を実施することで、前年度実績値より減少させることを目標として設定しています。

■令和2年度の目標設定の考え方

➤ 逆走事故

中間目標値と同様に設定しています。

➤ 逆走事案

逆走対策や交通安全啓発活動を実施することで、前年度実績値より減少させることを目標として設定しています。

1-6-3. 歩行者・自転車等の進入対策の推進

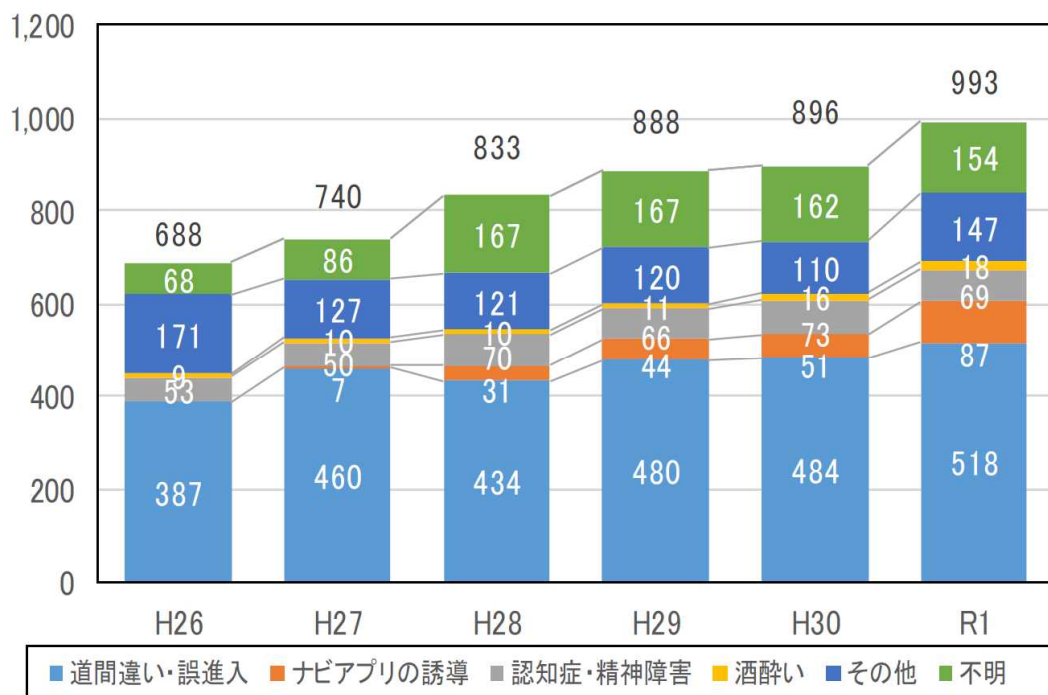
高速道路等の自動車専用道路への歩行者や自転車等の侵入は、第三者を巻き込む悲惨な事故につながる恐れがあります。歩行者や自転車等の進入状況及び、その特徴を分析し、警察などの関係機関と連携を図りながら対策を推進しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】歩行者や自転車等の進入事案件数 〔単位：件〕 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に進入し、 保護した事案の件数	平成30年度 実績値	896
	令和元年度 実績値	993
	令和元年度 目標値	862
	中期目標値	809

■当社管内における高速道路への歩行者や自転車等の進入状況と特徴

- 歩行者や自転車等の進入は令和元年度に993件発生し、うち事故に至ったものは1件でした。
- 原動機付自転車による進入の増加や、ナビアプリの誘導による進入が増加したことにより、全体では昨年度比97件増加しました。
- 一般道から直結するIC入口等での進入が多く、特定の箇所に集中する傾向があります。特に、都市部の幹線道路と接続しているICで多く発生するなど、地域特性が表れる傾向があります。



【歩行者や自転車等の進入の推移(件/年)】

(1) 令和元年度の取組み

- IC、休憩施設出入口部への看板、路面シール等の設置による進入禁止の明示
- バス停への乗り場・出入口等案内表示(外国語併記)の設置
- ポスター等の掲示や、チラシ等の配布による注意喚起の実施



【看板、路面シール】



【バス停案内表示】



【チラシ】

(2) 今後の取組み

これまで実施した対策の効果検証を踏まえ、物理的な進入対策を進めます。また、増加傾向の原動機付自転車に着目し、原動機付自転車利用者へアンケートを行い、要因の分析をした上で進入対策を重点的に実施するなど、効果的な対策を実施することで、歩行者や自転車等の進入の減少を目指します。

■ 中期目標設定の考え方

歩行者や自転車等の進入が多い箇所への対策および啓発活動を実施し、事案件数の削減を目指し設定しています。

■ 令和2年度の目標設定の考え方

令和3年度までの中期目標を達成するため、まずは前年水準まで減少させることを目標として設定しています。

1-7. 大規模災害などに備えた高速道路の機能強化への取組み

1-7-1. 大規模災害への備え

(1)円滑な道路交通の確保に向けた大雪への対策

雪による通行止めを極力回避し、道路のネットワークを確保するため、過年度雪氷対策における課題に対する対応策を検討・実践し、冬期交通確保に努めております。

■令和元年度の取組み状況

前年度の雪氷対策期間終了後、①情報提供の充実、②自力走行不能車両の発生による大規模車両滞留発生の防止、③チェーン規制への対応について、過年度の対策により蓄積された知見、課題、対応を踏まえ、さらに準備を進めました。

① 情報提供の充実に向けた取組み

- 気象予測を参考にした、降雪3日前程度からの大雪事前広報や情報提供の継続実施
- 強降雪のライブ映像提供の継続実施(i-Highway、休憩施設映像配信モニター)
- i-Highway雪道情報における積雪深データの提供や交通情報における冬用タイヤ等装着規制・雪氷作業状況の提供
- ラジオCMやスマートフォンの位置情報システムを活用した広報の実施

② 自力走行不能車両の発生による大規模車両滞留発生の防止に関する取組み

- 除雪作業の支障となる自力走行不能車両を早期に発見し直ちに移動させるため、監視カメラやトラクターショベル等の配備を強化
- 急勾配箇所等の立ち往生車両発生防止のための定置式薬液散布装置の増設

③ チェーン規制への対応

- 平成30年12月に施行されたチェーン規制区間(管内4箇所)において、チェーン規制に必要な
- 関係機関との協議やチェーン規制標識の設置、各種広報を実施しました。

(2)冬期の交通確保に向けた作業実施状況

気象予測に基づき雪氷体制を構築し、凍結防止剤散布作業および除雪作業を実施しています。

■令和元年度の取組み状況

支社間での雪氷車両応援派遣(1回、45台)などの対策を実施しました。全体としては、暖冬・小雪であったため、雪による通行止めはありませんでした。



【除雪作業状況】

(3)大規模災害時の緊急輸送ルートの確保

大規模災害発生時に、道路ネットワークを活用した迅速に緊急輸送ルートを確保するため、事前準備や防災訓練の実施により災害対応力の向上に努めています。

■令和元年度の取組み状況

年間訓練計画を策定、各種訓練を実施し、訓練により顕在化した課題への対応策を検討し、各種要領を見直しました。

➤ NEXCO中日本グループの災害対応力の強化

9月1日(防災の日)には、「初動体制・運営の検証」をテーマに、南海トラフ地震を想定した図上防災訓練及び対策本部運営訓練を実施しました。また、3月には、新型コロナウイルス感染症の広がりを考慮しつつ、休憩施設及び料金所において情報伝達等の訓練を実施しました。



【図上防災訓練】



【対策本部会議】

➤ 関係機関との連携強化

防災協定締結機関(陸上自衛隊・DMAT・一般社団法人日本建設業連合会・一般社団法人日本橋梁建設協会・一般社団法人プレストレスト・コンクリート建設業協会など)とも顔の見える関係を継続し、連携強化を図りました。また、中部地方整備局、沿線自治体、中部電力、北陸電力、東京電力、東邦ガス等のインフラ各社等の関係機関に、会社の防災実務者研修に参加を呼びかけ、災害時の相互連携を想定したグループ討議を行いました。



【グループ討議】

➤ 地域防災計画との連携

大規模地震発生に伴う津波襲来により、浸水が予想される地域の緊急一時避難場所確保のため、平成23年度に静岡県静岡市・焼津市、平成24年度に三重県桑名市、平成26年度に石川県小松市・白山市、平成28年度に三重県弥富市・蟹江町、平成30年度には岐阜県安八町と、高速道路区域の一時使用に関する協定を締結しています。高速道路区域に設置された緊急一時避難場所を活用し、住民の避難訓練が行われています。



【小松市における訓練の様子】



【白山市における緊急一時避難場所設置状況】

(4)重要インフラ緊急点検への対応

平成30年9月28日に内閣官房国土強靱化推進室から発表された「重要インフラの緊急点検の実施について」に基づき、土砂災害等に対応した道路法面・盛土等に関する3カ年緊急対策を実施しています。

1-7-2. 災害で被災した道路の早期確保

(1)E1A新名神高速道路 四日市 JCT～新四日市 JCT のり面変状

令和元年9月豪雨により、E1A新名神高速道路(下り線1.5KP)で、切土のり面の崩落が発生しました。崩落崖の高さは最大約3m、のり面全体が道路側へ押し出された状態であり、さらなるのり面の変状が想定されることから、応急対策として、切土のり面の養生、切土のり面と通行車線の境に矢板を設置するなど、通行車線への二次災害防止対策を昼夜連続作業で実施し、通行止めを解除しました。

本復旧工事は、緩んでいる土塊の撤去を行い、のり面保護工やグラウンドアンカー工などにより令和2年度内に完了する見込みです。

■被災状況



【E1A新名神高速道路 下り1.5KP 付近】

■応急復旧状況



【E1A新名神高速道路 下り1.5KP 付近】

(2)E20 中央自動車道 八王子 IC～相模湖東 IC のり面変状、C4 首都圏中央連絡自動車道 八王子西 IC～あきる野 IC 間のり面変状

令和元年10月の台風19号により、E20 中央自動車道(八王子 IC～相模湖東 IC:上り線43. 7KP)及びC4 首都圏連絡自動車道(八王子西 IC～あきる野 IC:八王子西 IC 付近)で、切土のり面の崩落が発生しました。

台風19号の異常降雨により、地山内の地下水が上昇、さらに表流水がのり面に流入したことによる地下水位の急激な上昇による、切土のり面の不安定化が原因で、応急対策として、切土のり面の養生、切土のり面と通行車線の境に矢板を設置するなど、通行車線への二次災害防止対策を昼夜連続で作業を行い通行止めを解除しました。

本復旧工事は、緩んでいる土塊の撤去を行い、のり面保護工やアンカー工などにより令和3年度に完了する見込みです。

■被災状況



【E20 中央自動車道 上り線43. 7KP 付近】



【C4 首都圏連絡自動車道 外回り 八王子西 IC 付近】

■応急復旧状況



【E20 中央自動車道 上り線 43. 7KP 付近 】



【C4 首都圏連絡自動車道 外回り 八王子西 IC 付近 】

1-7-3. 東日本震災により被災した盛土と類似する盛土の補強対策

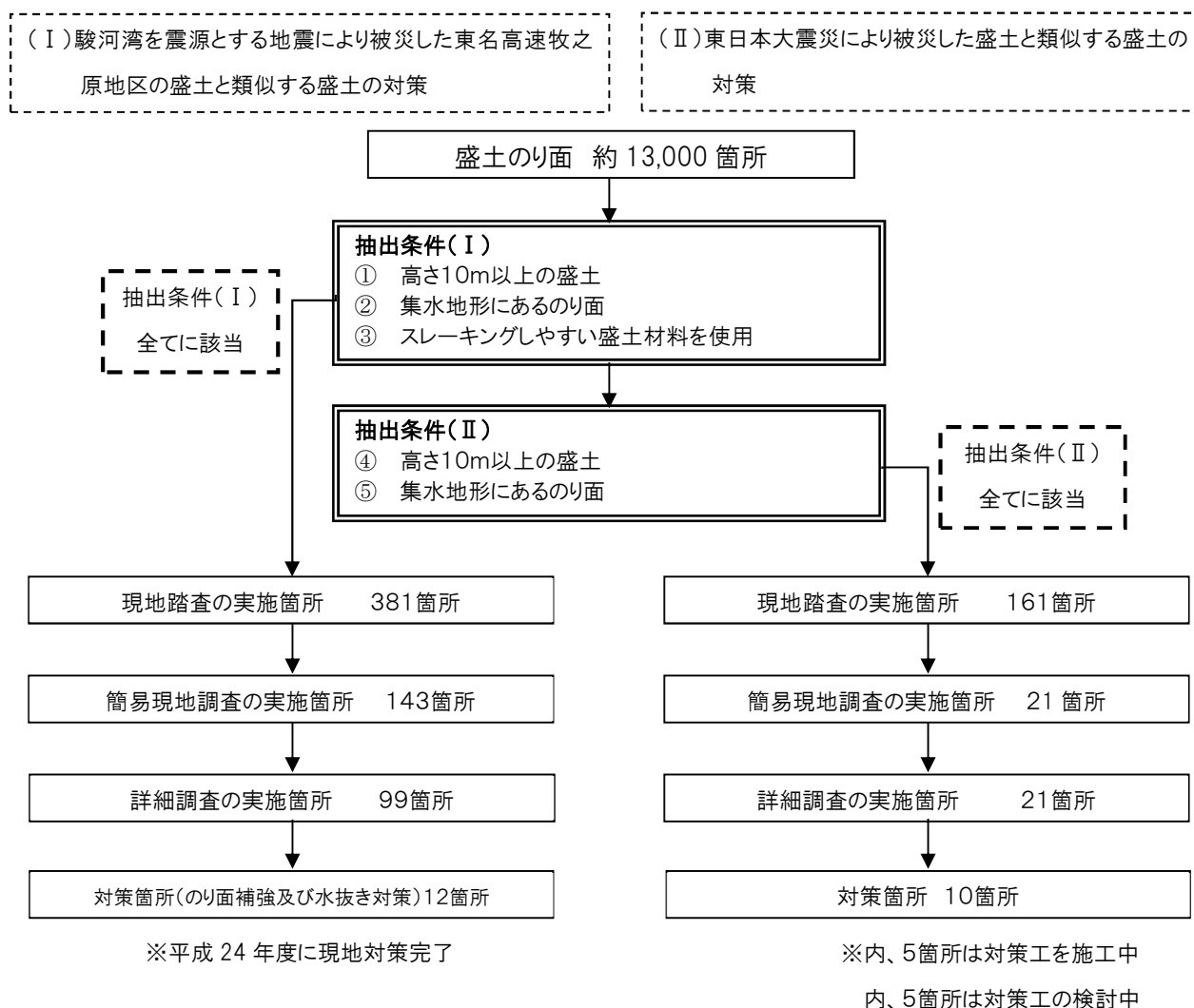
平成21年8月に発生した駿河湾を震源とする地震で被災した牧之原地区の類似盛土補強対策に引き続き、平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震(東日本大震災)により被災した盛土の類似盛土の現地調査を行い、補強対策を進めています。

■令和元年度の取組み状況

詳細調査の必要な21箇所全てにおいて詳細調査は完了しており、対策が必要な10箇所のうち、対策工検討が完了した5箇所において工事に着手しました。

■今後の取組み

工事に着手した5箇所については、引き続き対策を実施していきます。また、その他の5箇所は詳細設計を実施していくこととしています。



【盛土のり面对策フロー】

1-7-4. 通行止め時間の抑制

日本の東西基幹交通を担う大動脈であるE1 東名高速道路・E1 名神高速道路をはじめ、沿線地域の皆さまの生活を支える高速道路の交通の確保に努めています。

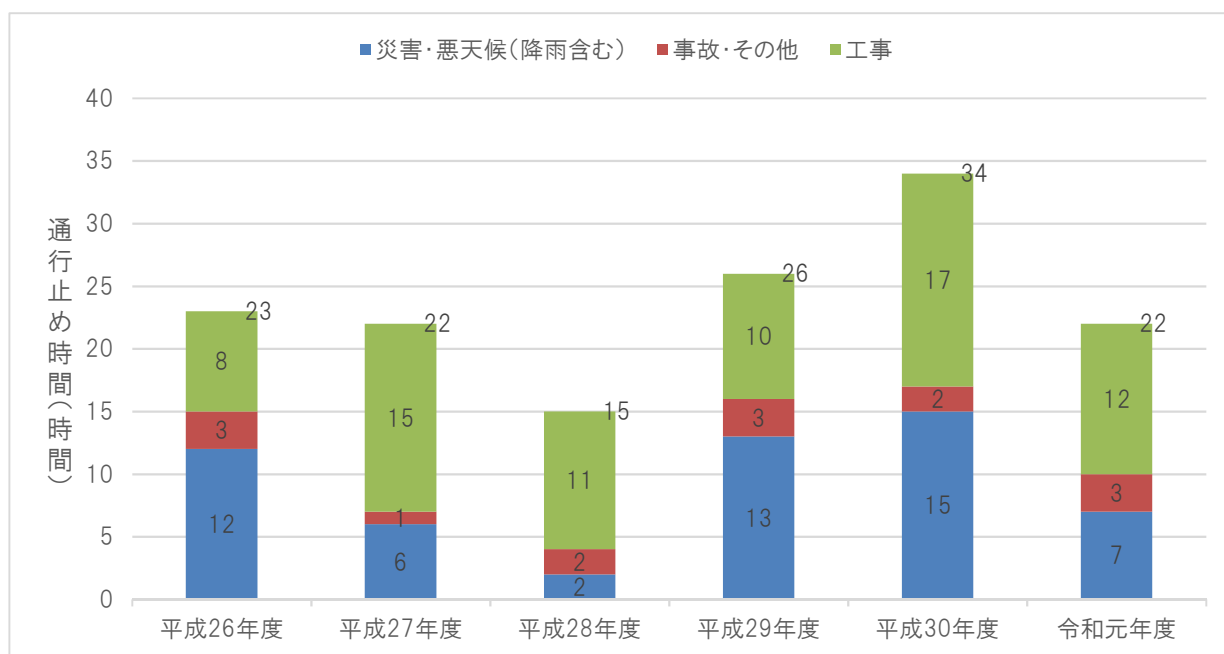
■アウトカム指標

【アウトカム指標】通行止め時間(※) 〔単位：時間〕 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間	平成30年度 実績値	34
	令和元年度 実績値	22
	令和2年度 目標値	23
	中期目標値	26

※上下線別の通行止め時間に距離を乗じた年間延べ時間・距離を営業延長で除算したもの

(1) 令和元年度の取組み

令和元年度は、前年度と同様に冬期における雪の影響は少ない状況でした。秋期に台風による大雨や風の影響がありましたが、災害・悪天候による通行止めは昨年度より減少しました。また、工事に伴う通行止めも昨年度と比較し大幅に減少しています。



【通行止めの要因別発生状況の推移】

(2)今後の取組み

リニューアル工事が本格的に稼働する状況となりますが、引き続き、工事による通行止めを必要最小限に留める等、通行止め時間の減少に努めます。

具体的には、工事の厳選・集約化、施工計画、規制方法の工夫等により、お客さまへのご迷惑を最小限とする取組みを進めます。また、工事以外についても過年度の災害復旧や雪氷対策の知見、課題等を踏まえた対応を進めてまいります

■中期目標の設定の考え方

天候や事故等の影響が少なからず想定されますが、お客さまの利便性向上のため、過去5年の実績を踏まえ、目標を設定しています。

■令和2年度の目標設定の考え方

工事については工事量が増加する中、昨年度実績を下回ることを目標とし、工事以外については天候や事故等の影響が少なからず想定されますが、お客さまの利便性向上のため、過去実績5年平均を下回ることを目指すこととして、目標を設定しています。

1-8. 高速道路の維持業務等

お客さまに安全で安心・快適に高速道路をご利用いただけるよう、維持業務(清掃作業、植栽管理作業、雪氷対策作業、緊急作業、交通事故復旧作業)のほか、料金収受業務や交通管理業務を実施しています。

1-8-1. 維持業務

(1) 清掃作業

車両の高速走行上支障をきたすことのないように道路機能を保持するとともに、お客さまが休憩施設等を利用される際に不快感を与えない利用環境を保持することを目的として、計画的に清掃作業を実施しています。

なお、以下に示す水準は、上記の目的を達成するために通常行う標準的な水準を記載したものであり、繁忙期や閑散期、気象条件、路線特性など現地の状況に即した対応を図る場合は、これによらないことがあります。

■ 土木清掃作業の水準及び実績

作業名	作業種別	作業水準	実績
路面清掃	路面清掃A (スノーパーによる路面清掃)	25 回/年(全国標準回数)	2,151km/2,151km ※1
	路面清掃C (人力による路面清掃)	139 回/年(全国標準回数)	2,151km/2,151km ※1
連絡等施設 域内清掃	域内清掃A (人力による休憩施設駐車場部の清掃)	1 回/2 日(断面交通量 10,000 台/日以上) 2 回/週(断面交通量 10,000 台/日未満)	338 箇所/338 箇所 ※2
	域内清掃B (人力による休憩施設園地部の清掃)	1 回/2 日(断面交通量 10,000 台/日以上) 2 回/週(断面交通量 10,000 台/日未満)	338 箇所/338 箇所 ※2
	域内清掃C (人力によるインターチェンジ内園地部の清掃)	1 回/年	212 箇所/212 箇所 ※3
公衆トイレ清掃		1 回/日	212 箇所/212 箇所 ※3
トンネル側壁清掃		2 回/年(断面交通量 20,000 台/日以上) 1 回/年(断面交通量 20,000 台/日未満)	270 箇所/270 箇所 ※4
排水設備清掃		1 回/年(堆積しやすい重点箇所)	2,151km/2,151km ※1

※1 管理延長 ※2 JCT・IC個所数 ※3 休憩施設箇所数 ※4 トンネル名称数

■施設清掃作業の水準及び実績

作業名	作業水準	実績※
道路照明灯具清掃	汚損状況により実施	56,681 箇所/56,681 箇所
トンネル照明灯具清掃	汚損状況により実施	453 本/453 本
標識照明灯具清掃	ランプ交換の際に実施	3,579 箇所/3,579 箇所
トンネル標識灯具清掃	視認性や汚損状況により実施	112 箇所/112 箇所
ジェットファン清掃	汚損状況により実施	374 台/374 台
自発光デリニエーター清掃	視認性や汚損状況により実施	15,306 箇所/15,306 箇所
受水槽等清掃	法令による周期及び汚損状況により実施	441 箇所/441 箇所
可変情報板等清掃	視認性や汚損状況により実施	3,649 箇所/3,649 箇所
消火栓等清掃	視認性や汚損状況により実施	230 本/230 本
非常電話等清掃	視認性や汚損状況により実施	7,687 箇所/7,687 箇所
ラジオ再放送用誘導線清掃	聴取状況により実施	568km/568km
浄化槽清掃	法令による周期及び汚損状況により実施	419 箇所/419 箇所
建物清掃	汚損状況により実施	584 箇所/584 箇所

※実績は、実施数量(作業水準を満足した数量)/資産数量

■現地の状況に則した対応

➤ 繁忙期における対応

GW等の繁忙期において過年度の状況を踏まえ、お客さまが休憩施設等を利用される際に不快感を与えない利用環境を保持するために、休憩施設等の巡回を行うとともに休憩施設清掃やゴミの回収作業等の作業時間延長及び頻度を増やし、快適空間の提供に努めています。



【休憩施設清掃状況】

➤ 不測の事態に備えた対応

昨今の局所的豪雨や異常降雨時において、予め把握された注意箇所等の排水設備の清掃を実施し、排水不良に伴う滞水や災害発生を未然に防ぐ対応を図っています。



【のり面排水溝清掃状況】

■現場の工夫による業務効率化、コスト削減の取組み

➤ お手洗い清掃における工夫事例

休憩施設のお手洗い清掃において、ウルトラファインバブルを活用した洗浄水を使用して清掃を行うことにより、清掃作業の効率化を図るとともに、消臭・殺菌効果によりお客さまの快適性の向上に努めています。



【ウルトラファインバブルを活用した洗浄水を活用したお手洗い清掃】

(2)植栽管理作業

道路、沿道、気象等の状況に応じて、生育状況が異なる樹木、樹林、芝生、草花等の植物について、その目的や植生を踏まえて、保護や育成を行うほか、成長によって生じる走行上の支障や社会通念上の不快感となる状況等に対応することを目的に、計画的に植栽管理作業を実施しています。

なお、以下に示す水準は、上記の目的を達成するために通常行う標準的な水準を記載したものであり、繁忙期や閑散期、気象条件、路線特性など現地の状況に即した対応を図る場合は、これによらないことがあります。

■植栽管理作業の水準及び実績

作業名	作業種別	作業水準	実績
植栽管理作業	形状管理 (草刈・剪定等)	交通安全上における視認性阻害や苦情で必要とされている場合に実施	2,151km/2,151km ※1
	育成管理 (施肥・薬剤散布等)	生育障害が発生し、植栽機能が損なわれる場合に実施	2,151km/2,151km ※1

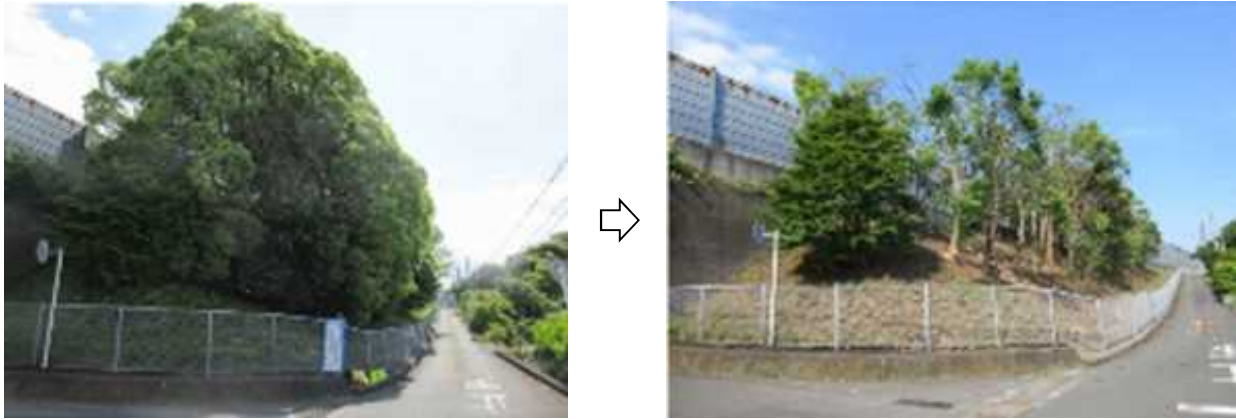
※1 管理延長

■現地の状況に即した対応

- 高速道路に影響を及ぼすおそれのある樹木への対応

これまでの知見を踏まえ、生育不良等により倒木の恐れがある樹木について、活力に着目した点検等を行い、計画的に伐採を実施しています。

なお、高速道路区域内にある樹木で、倒木時に第三者等被害の恐れのある場合には、速やかに伐採を行い、倒木による事故の発生を未然に防ぐ対応を図っています。



【樹木伐採の状況】

- 高速道路区域外にある高速道路に影響を及ぼすおそれのある樹木への対応

高速道路区域外にある樹木で、倒木時に高速道路の走行に影響を及ぼすおそれのある樹木について点検を実施し、倒木のおそれのある樹木は速やかに樹木所有者に伐採を依頼、又は樹木所有者の委託を受けて伐採を実施し、高速道路区域外からの倒木による事故発生を未然に防ぐ対応を図っています。

■現場の工夫による業務効率化、コスト削減の取組み

- 植栽管理作業における工夫事例

規制を伴う植栽管理作業については、他の工事規制等と併せて作業を実施することにより、業務効率化、コスト削減を図っています。また、防草対策を実施する等により、作業の効率化に努めています。



【のり面の防草対策】

(3) 雪氷対策作業

高速道路の冬期における安全かつ確実な交通を確保することを目的に、雪氷対策作業を実施しています。なお、以下に示す水準は、上記の目的を達成するために通常行う標準的な水準を記載したものであり、繁忙期や閑散期、気象条件、路線特性など現地の状況に即した対応を図る場合は、これによらないことがあります。

■ 雪氷対策作業の水準及び実績

作業名	作業種別	標準散布量 ^{※3}	作業水準	実績
凍結防止対策作業	湿塩散布	20g/m ² ^{※1}	路面凍結が予測される都度に適時実施	雪氷対策日数 114日 ^{※4}
	固形剤散布	20g/m ²		
	溶液散布	0.1% ^{※2} /m ²		
	固定式散布	0.1% ^{※2} /m ²		
除雪作業	新雪除雪	—	積雪状況や降雪予測等の現場条件により適時実施	降雪日数 86日 ^{※5} 通行止め回数 0回 ^{※6}
	圧雪処理	—		
	拡幅除雪	—		
	運搬排雪	—		
	その他の雪氷処理	—		

※1 固形塩分 15g/m²+水分 5g/m²

※2 12%水溶液の場合

※3 凍結防止対策作業は、標準散布量を参考に現地状況を勘案し実施

※4 雪氷対策日数は、代表保全・サービスセンターの雪氷対策を実施した日数の合計

※5 降雪日数は、代表保全・サービスセンターの降雪があった日数の合計

※6 通行止め回数は、雪による通行止めとなった日数の合計

雪による通行止めが発生した場合は、初動から通行止め解除に至るまでの間の作業実施状況を検証し、必要な改善を行います。また、会社が保有する雪氷対策車両を有効に活用するため、気象予測に基づき、例えば南岸低気圧で関東方面の降雪が予測される場合は、応援派遣として中部・北陸方面からの車両を事前に配置するなどの対応を行っています。

(4)車両法定点検・整備

維持・巡回作業車類や清掃作業車類、雪氷用特殊作業車類等の道路管理用車両が、第三者に対し安全に走行及び作業を行うことが出来るよう、関係法令等に基づき定期点検、整備を行っております。



【車両点検状況】

(5)交通事故復旧作業

交通事故等により、道路構造物や附属物、機械、電気、通信、建築施設などに損害が生じた場合、その原形を復旧することで、交通の安全確保や従前の道路機能に回復させる作業を行っております。



【交通復旧作業状況】

1-8-2. 料金收受等業務

■料金收受の取組み

料金所において、「交通状況に応じたレーンの開放」、「ETC車線でのトラブル対応」及び「お客さまへのサービス」等、お客さまが安全・快適に高速道路をご利用いただけるよう、次のとおり適切かつ迅速な対応に努めています。

① 交通状況に応じたレーンの開放

- 時間帯、曜日、季節等により絶えず変動する交通状況に応じて適切にレーンを開放
- 交通事故や異常気象による通行止め時にも、レーンの閉鎖や開放を迅速に実施

② ETC車線でのトラブル対応

- ETC車線の運用状況、機器類の故障や料金精算機の作動状況等について24時間監視
- ETC車線でトラブルが発生した場合、迅速にお客さまの車両の安全を確保し、適切に課金

③ お客さまへのサービス

- 料金制度を理解し、道路交通状況を把握した上、お客さまに各種問合せへの対応や情報を提供
- 交通事故や異常気象が発生した場合、関係機関に迅速に連絡し、お客さまの案内や誘導を実施
- 料金精算機のモニターによる外国人のお客さまへのご案内



【スタッフによる収受】



【ETC車線でのトラブル対応】



【モニターで表示される英語の案内】

■効率化・省人化に向けた取組み

働き方改革を踏まえ、さらなる料金收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。



■未課金、不正通行への取組み

強行突破等の未課金車両や不正通行への対策として、料金所にカメラを設置し、映像確認やデータの調査解析によって車両を特定するなど、不正に免れた通行料金の徴収に努めています。(不正利用の場合は、通行料金に加え、割増金を徴収します。)

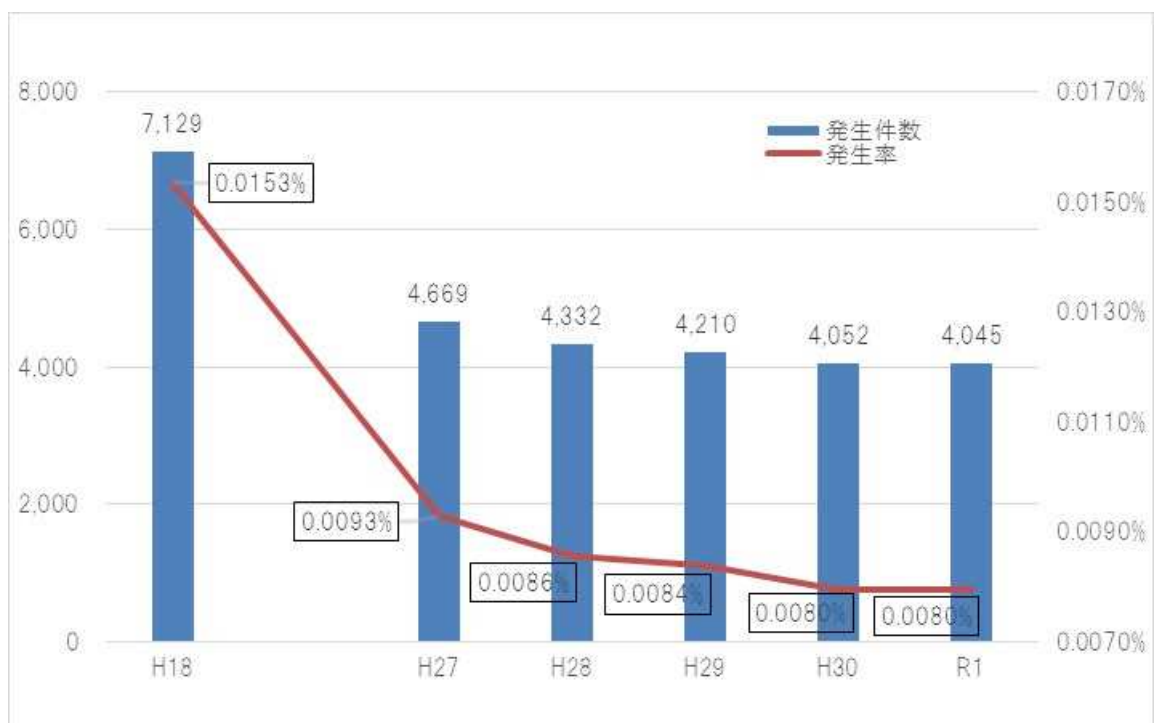
有料道路事業は、道路をご利用いただく全てのお客さまから公平に通行料金をご負担いただくことで成り立っており、『不正通行は断固として許さない』という姿勢で、次のとおり取り組んでいます。

- ① カメラなどを活用して、不正利用者を特定し支払交渉を実施
- ② 常習者や悪質者については、支払請求訴訟や刑事罰適用(30万円以下の罰金)に向け、警察への通報や捜査協力
- ③ ポスターなどを作成し、SA・PAでの掲示やホームページへの掲載による広報を実施



これらの取組みにより、料金所における強行突破台数は、民営化直後(平成18年度)は高速道路を利用する車両の100万台につき約150台発生していたところ、令和元年度は、約80台に半減しました。

引き続き、『不正通行は断固として許さない』という姿勢で、あらゆる対策に取組み、皆様の信頼を損なうことのないよう努めてまいります。



【強行突破件数及び発生率(月平均)の推移】

1-8-3. 交通管理業務

お客さまが高速道路等を安全かつ円滑に走行できるように、24時間365日体制での巡回により交通事故、路上障害物などの異常事象を未然に防ぎ、また、それらの事象が発生した場合には、警察・消防と協力して早期回復を図り、規制作業を効率的に行うことにより後続のお客さまの二次的事故的防止に努めています。

■ 令和元年度の実績

- 交通管理巡回距離：約 15,864 千 km
- 出動回数：約 209 千回

定期巡回		緊急巡回		巡回合計	
約 14,709 (千 km)	約 140 (千回)	約 1,155 (千 km)	約 69 (千回)	約 15,864 (千 km)	約 209 (千回)

- 異常事象対応件数：約 105 千件

交通事故	故障車	路上障害物
約 13,000 件	約 25,000 件	約 61,700 件



【交通管理巡回】



【路上障害物対応】

■ 異常事象を未然に防ぐためのさらなる取組み

巡回時における道路構造物の目視点検により、異常事象の早期発見に努めています。また、ポットホールを発見した場合には、応急補修を実施しています。

■ 交通管制業務

道路管制センターでは24時間365日体制で交通状況、気象情報等の情報収集を行い、お客さまに情報提供設備により道路交通情報等を提供し、異常事態発生時には、警察・消防との連携と交通管理隊等へ連絡を取りながら、指揮系統の核としての役割を果たし、道路の安全かつ円滑な交通の確保に努めています。



【道路管制センター】

1-9. 休憩施設の安全性・利便性向上

高速道路の休憩施設において、顕在化している駐車エリアの混雑に対し、駐車マスの拡充の取り組みを進めています。また、駐車エリアの利用状況に応じて、普通車と大型車双方で利用可能な兼用マスを整備しています。

さらに、きめ細やかな満空情報の提供などによる駐車箇所の利用平準化を図るとともに、深夜帯を中心に長時間駐車が駐車マス不足の一因となっていることも踏まえ、お客さまの協力もいただきながら、長時間駐車の確認・抑制などの取り組みを進めています。

(1) 令和元年度の取り組み

4箇所の休憩施設において、新たに338台の駐車マスの整備が完了しました。

路線名	休憩施設名	普通車マス数(台) ※1			大型車マス数(台) ※2		
		工事前	工事後	増減	工事前	工事後	増減
E1A 新東名高速道路	静岡SA(上)	101	191	+90	84	159	+75
E1A 新東名高速道路	浜松SA(上)	90	107	+17	94	173	+79
C4 首都圏中央連絡自動車道	厚木PA(内回り)	42	69	+27	34	54	+20
C4 首都圏中央連絡自動車道	厚木PA(外回り)	42 (42)	58 (76)	+16 (+34)	37	51	+14
計		275 (275)	425 (443)	+150 (+168)	249	437	188

※1：()は兼用マスを含んだ台数(兼用マス1台あたり普通車2台分としてカウント)

※2：兼用マスを含んだ大型車マス数



【拡張した大型車エリア 静岡SA(上)】



【大型車の駐車状況(平日の例)】

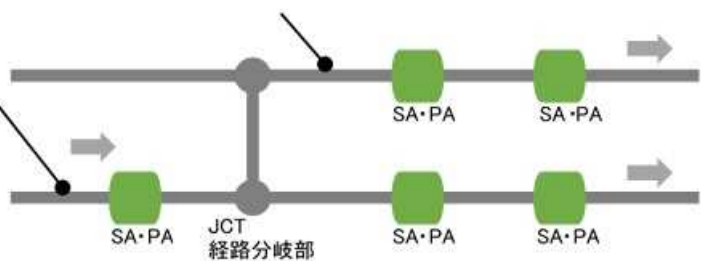
休憩施設相互の駐車場利用の平準化を図るために、車種別(大型・小型)の混雑状況を表す満空表示板による情報提供について、休憩施設手前の本線での情報提供に加え、ジャンクションの経路分岐部での提供も開始しました。



【経路分岐部の車種別満空表示板】



【本線の車種別満空表示板】



また、混雑時などには障がい者専用駐車マスをご利用いただけない場合があるため、障がいのある方が乗降される時にご利用いただける専用駐車場を、静岡SA(上)に試行的に導入しました。



【障がい者用駐車場】

(2)今後の取組み

引き続き、駐車マスの拡充の取り組みを実施していきます。令和2年度は21箇所の休憩施設において、新たに約120台の駐車マスの整備をおこなう予定です。

2. 安全・快適を高める技術開発の推進

当社グループは、技術戦略のもと、安全を最優先に、生産年齢人口の減少や道路構造物の老朽化などの課題や自動運転技術などの新たな技術革新に的確に対応し、安心・快適な道路空間の創造、地域の活性化、世界の持続可能な発展に貢献する新たな技術の研究開発を推進しています。

また、「i-MOVEMENT(P.88参照)」の実現に向けてコンソーシアム方式を採用、オープンイノベーションを推進する組織として「イノベーション交流会」を設立し、会員とともに提案技術の実現性などを検討しています。今後は、高速道路の「モビリティマネジメント」、「インフラマネジメント」、「現場オペレーションの高度化」をテーマに検討を進めていきます。

2-1. 点検の高度化

高速道路の安全性の向上を図るとともに、点検技術者不足などの課題に対応するため、点検技術の高度化に取り組んでいます。

■無人航空機を用いた点検技術の開発

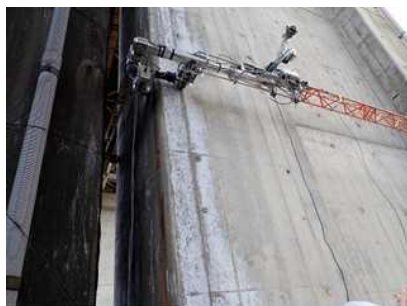
国の定期点検要領改正により、「自らが近接目視によるときと同等の健全性の診断を行うことができると定期点検を行う者が判断した場合には、その他の方法についても、近接目視を基本とする範囲と考えてよい」ことが例示されました。また、有識者による「点検の高度化に向けた検討委員会」における検証も踏まえ、高解像度カメラなどの点検支援技術と併せて、無人航空機についても、その技術及びその技術の適用範囲を確認した上で、点検の精度向上、客観的データの記録や点検作業の安全性向上を目的に導入を行うこととしました。



【無人航空機を用いた点検状況】

■ロボット技術を活用した点検技術の開発

構造物の経年劣化や潜在的リスクを的確に把握するため、高所で点検が困難な箇所や、人が入りにくい管路内などへの対応としてロボット技術を導入しています。



【高橋脚点検ロボット】

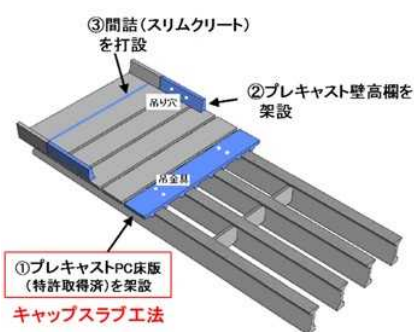


【管路内点検ロボット】

2-2. 高速道路リニューアルプロジェクトに資する技術の構築

E19 中央自動車道(園原IC～中津川IC)、昭和 50 年に開通し、供用開始後 44 年が経過し、凍結防止剤の散布と重交通により既存鉄筋コンクリート床版の老朽化が著しいことから、特定更新等工事により PC 橋である上田川橋の床版打替工事を計画していました。

鋼橋では主にプレキャスト床版を用いて更新されていますが、今回はPC橋では過去に例のない、プレキャスト床版を用いた床版取替工法(キャップスラブ工法)を工事受注者とともに新たに開発しました。プレキャスト床版を採用することにより、既設鉄筋のはつり出し作業、及び現場でのコンクリート打設の省略が可能となり、施工期間を短縮しました。これにより、1 回の対面通行規制(2 ヶ月)で 2 径間の施工が可能となりました。






【キャップスラブ工法の概要】



【キャップスラブ工法の施工状況写真】

2-3. 交通安全対策の推進を支援する道路インフラ技術の構築

平成28年11月22日から平成29年2月10日まで、民間企業等からの逆走対策技術の公募を行った結果、100件の応募があり、実道での検証等を行う技術として28技術を選定しました。平成29年度より28技術について実道での検証を行い、有効性・適用性を評価し「高速道路での逆走対策に関する有識者委員会(第4回:平成30年12月18日)」に有効性・適用性の評価結果を報告し、その内容について公表しています。今後、有効と認められた18技術について、令和2年度までに技術を現地へ展開していきます。

テーマ I	テーマ II	テーマ III
<p>○道路側での逆走車両への注意喚起</p> <ul style="list-style-type: none"> ・センサーとLED表示板・音・光等を用いた注意喚起 等  <p>○道路上の物理的・視覚的対策</p>	<p>○道路側で逆走を発見し、その情報を収集する技術</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路側カメラ、3Dレーザーセンサー等の路側機器・路側センサーの活用 ・道路管制センターとの連動 等 	<p>○車載機器による逆走車両への注意喚起</p> <ul style="list-style-type: none"> ・カーナビにより、ドライバーに対し警告 等  <p>○自動車側で逆走を発見し、その情報を収集する技術</p>

	テーマ I	テーマ II	テーマ III	計
現地展開提案数 (企業数)	11 (11)	4 (4)	3 (3)	18 (18)

3. 社会・経済の変化も見据えた地域活性化への貢献

当社グループは、人々の生活に深く根ざし、我が国の文化・産業の発展に寄与する重要な社会基盤である高速道路を通じて、地域社会と密接に結び付いた事業を行っています。

都市や地方をつなぐ高速道路ネットワークの機能をより高めていくことで地域間の交流や連携を促進し、それぞれの多様性を活かした魅力ある地域づくりに皆さまとともに取り組むことで、社会・経済情勢の変化に伴い生じるニーズも見据え、地域が抱える課題の解決と地域活性化に貢献していきます。

3-1. 地域の特色を生かすとともに、より快適にご利用いただけるようなエリアづくり

3-1-1. 地元のお客さまのサービスエリア利用

当社では、休憩施設(SA・PA)を高速道路ご利用のお客さまだけでなく、地域の皆さまにより多くご利用いただけるよう、一般道側からのお客さまを受け入れる出入口(ぶらっとパーク)を順次整備しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】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 商業施設等の数	平成30年度 実績値	129
	令和元年度 実績値	129
	令和2年度 目標値	129
	中期目標値	133

(1) 令和元年度の実績内容

現在設置可能なエリアについては整備を完了しており、令和元年度中に商業施設の新設やエリア改良に併せた出入口の新設が可能な箇所が無い場合、新規設置はありませんでした。

(2)今後の取組み

引き続き、歩行者出入口が設置されていないエリア、新規エリアの出入口設置などについて検討します。

- 営業中エリア：エリア周辺開発状況の確認
出入口設置に係る課題の整理・解消
エリア改良計画に併せた出入口設置の検討
- 新規エリア：商業施設の新規整備と連動した出入口設置の検討

■中期目標設定の考え方

新規エリア開業に伴う商業施設の整備見通し等を踏まえて目標を設定しています。

(中期目標：4箇所へ新規設置【E1A 新東名高速道路 秦野SA上下線、小山PA上下線】)

■令和2年度の目標設定の考え方

現在設置可能なエリアについては整備を完了しており、令和2年度中に商業施設の新設やエリア改良に併せた出入口の新設が可能な箇所が無いため、新規設置はありません。

3-1-2. 地域と連携したイベントの開催

当社では、SA・PA が地域連携の拠点となり、地域の皆さまにより多くご利用いただけるようなさまざまな取組みを実施しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】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	平成30年度 実績値	2,210
	令和元年度 実績値	2,506
	令和2年度 目標値	1,920
	中期目標値	8,400 (累積値)

■これまでの主な取組み状況

- 地域の皆さまにご利用いただけるイベントスペースの整備や、地域の魅力を発信することができる情報発信スペースなどの整備を実施
例)E1A新東名 浜松 SAⒺⓉ ミュージックスポットなど
- 周辺自治体を中心とした地域へのイベント活用等の誘いや営業活動を行い、より多くの皆さまにエリアを活用いただけることをPR
- 地方自治体からの道路占用許可申請により、休憩施設の高速道路区域を活用した地域の魅力を発信する観光PRイベントを実施
例)E41 東海北陸道 松ノ木PAⒺ
- 警察、地方自治体による交通安全キャンペーンを各SA・PAで実施

(1)令和元年度の取組み

引き続きこれまでの取組みを継続し、関係自治体等への営業活動などの取組みを実施しました。

■令和元年度の主な取組み事例

- 地元自治体と地域交流イベントを実施(E23 伊勢道 安濃 SAⒺ)
- 三重県産の食品や材料を使った工芸品などの販売店が集うイベント「アノマルシェ」を開催
- E1 東名高速道路 全線開通 50 周年記念イベント
50 周年の節目を迎えるE1 東名高速道路の記念イベントを開催し、会社として高速道路がこれまで の果たしてきた役割等を PR するとともに、自治体の参加を促し地域の魅力を発信する観光PRイベントを実施
例)E1 東名高速道路 海老名 SA



【地域交流イベント(安濃SA^①)】

【E1A東名高速 全線開通 50周年記念イベント(海老名SA)】

(2) 今後の取組み

引き続き、さらなる地元利用に向けて、地元関係機関等と調整を実施していきます。

■ 中期目標設定の考え方

引き続きサービスエリア・パーキングエリアが地域連携の拠点となり、地域の皆さまにより多くご利用いただけるよう調整を実施していきますが、目標の設定においては新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴うイベント自粛(4月～6月)を考慮して設定しました。

■ 令和2年度の目標設定の考え方

目標の設定においては、地元利用日数は新型コロナウイルス感染症の影響に伴うイベント開催の自粛状況に左右されることから、令和2年度の目標件数は令和元年度の件数を下回る日数としました。

3-2. 事業活動を通じた地域の課題解決

3-2-1. 占用許可手続きの適切な実施

地域活性化への貢献のため、占用許可手続きを適切に実施します。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】占用件数 〔単位：件〕 道路占用件数	平成30年度 実績値	4,047
	令和元年度 実績値	4,029
	令和2年度 目標値	4,030
	中期目標値	3,920
【アウトカム指標】道路占用による収入 〔単位：百万円〕 道路占用による収入	平成30年度 実績値	194
	令和元年度 実績値	201
	令和2年度 目標値	190
	中期目標値	180
【アウトカム指標】入札占用件数 〔単位：件〕 入札占用制度による占用件数	平成30年度 実績値	3
	令和元年度 実績値	2
	令和2年度 目標値	1
	中期目標値	4 (累積値)

(1) 令和元年度の実績

地方公共団体や民間団体が行う占用許可申請について、当社は機構との間で締結している事務委託契約等に基づき適切に対応しており、占用件数は減少、機構に帰属する占用料収入は増加しています。

また、当社管内で入札占用を2件実施しました。

■ 占用状況の推移

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
占用件数 〔単位:件〕	4,016	4,047	4,029
道路占用による収入 〔単位:百万円〕	187	194	201
入札占用件数 〔単位:件〕	2	3	2



【高架下占用の事例】

(2) 今後の取組み

引き続き、事務委託契約等に基づき、適切に対応してまいります。

■ 中期目標設定の考え方

占用許可申請や更新・廃止の手続きの主体となる地方公共団体や民間団体の動向に影響されるものですが、目標について、占用件数・占用料収入については、中期目標設定時における直近の3年間の平均値を踏まえて、入札占用件数については、年間1件を実施することを目指し、平成30年度から令和3年度までの累積値を目標として設定しています。

■ 令和2年度の目標設定の考え方

占用件数・占用料収入については、直近3年間の平均値を、入札占用件数については、年間1件を実施することを、それぞれ目標として設定しています。

3-3. 高速道路の需要を高める取組みや訪日外国人旅行者の受入環境の整備

3-3-1. 道路の利用促進

ETCを活用した時間帯割引やETCマイレージサービスなどの割引サービスを継続して実施いたします。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】年間利用台数 〔単位：百万台〕 支払料金所における年間の利用台数	平成30年度 実績値	723
	令和元年度 実績値	724
	令和2年度 目標値	662
	中期目標値	715

(1) 令和元年度の実績

台風19号に伴う通行止めや2月以降の新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う出控えの影響があったものの、ゴールデンウィークの10連休やお盆、年末年始の日並びに恵まれたこと、および令和元年度は閏年であったことから、年間利用台数は微増となりました。

(2) 今後の取組み

引き続き、多様な料金サービスの提供の取組みにより、さらなる高速道路の利用促進を図ります。

■中期目標設定の考え方

機構との間で締結している協定における計画交通量を基本とし、平成29年度の実績を踏まえて目標値を設定しています。

■令和2年度の目標設定の考え方

新型コロナウイルス感染症による影響が不明であるため、令和2年度実績を基に新型コロナウイルス感染拡大に伴う交通量の減を考慮して設定しています。

3-3-2. 企画割引の拡充

各種企画割引の充実等により、お客さまがご利用しやすい多様な料金サービスの提供に努めています。

■アウトカム指標

企画割引	【アウトカム指標】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	平成30年度 実績値	118
		令和元年度 実績値	110
		令和2年度 目標値	—
		中期目標値	330 (累積値)
企画割引	【アウトカム指標】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 ※観光振興や地域活性化を一層推進するため、複数の企画割引を合算した後の件数を示している。	平成30年度 実績値	17
		令和元年度 実績値	16
		令和2年度 目標値	—
		中期目標値	48 (累積値)

(1) 令和元年度の取組み

令和元年度は、自治体や旅行会社等と連携して、地域の観光シーズンなどに高速道路の料金がお得になる企画割引を実施しました。また、高速道路の特定区間乗り放題(周遊パス)と観光施設入園券や食事などをセットにした「地域・観光施設提携型ドライブプラン」を68の観光施設等と連携し販売するとともに、55の宿泊施設と直接連携し、周遊パスと宿泊をセットとしたドライブプランを販売しました。これらの各種企画割引について、広報や観光プロモーションの強化に取り組んだことや訪日外国人旅行者や二輪車を対象にしたプランを準備しました。

一方で、令和元年9～10月に関東など幅広い地域に甚大な影響を及ぼした台風が発生したことに加え、令和2年2月以降に新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等の影響もあり、販売件数は昨年と比較し減少しました。

■令和元年度に実施した企画割引

➤ 高速道路周遊単独型ドライブプラン

※周遊パスのみを提供したドライブプラン

NO	名称	実施期間
1	Central Nippon Expressway Pass(CEP)	通年
2	Japan Expressway Pass	通年
3	速旅 静岡ドライブプラン	H30.8.1～H31.7.31
4	信州めぐりフリーパス	R1.5.8～R1.11.25
5	速旅 飛騨・富山ドライブプラン	R1.6.27～R1.12.1
6	速旅 快走G(ギフ)割！岐阜県周遊ドライブプラン 2019	R1.6.27～R1.12.1
7	速旅 快走G(ギフ)割！岐阜県周遊ドライブプラン 2020	R2.1.8～R2.12.25
8	京都・若狭路・びわ湖ぐるっとドライブキャンペーン 2019	R1.7.12～R1.12.1
9	二輪車ツーリングプラン	H31.4.27～R1.11.30

➤ 宿泊提携型ドライブプラン

※周遊パスと旅行会社が提供する宿泊(場合によってはレンタカー、鉄道、航空)とセットしたドライブプラン

NO	名称	実施期間
10	ドライブパック(日本旅行と提携)	H31.4.1～R2.3.31

※当社と宿泊施設が直接提携し、周遊パスと宿泊(宿泊商品券)とセットしたドライブプラン

55の宿泊施設と直接連携し、観光消費波及効果の大きい宿泊をセットにした施策を実施しました。

NO	名称	実施期間
11	宿泊施設と直接提携	H31.4.1～R2.3.31

➤ 地域・観光施設提携型ドライブプラン

※周遊パスと観光施設入園券、食事等をセットしたドライブプラン

68の観光施設、観光協会などの団体と提携し、実施しました。

NO	名称	実施期間
12	地域・観光施設提携型ドライブプラン(岐阜・滋賀 DP)	H31.4.1～R2.3.31
13	地域・観光施設提携型ドライブプラン(北陸 DP)	H31.4.1～R2.3.31
14	地域・観光施設提携型ドライブプラン(愛知・三重 DP)	H31.4.1～R2.3.31
15	地域・観光施設提携型ドライブプラン(静岡 DP)	H31.4.1～R2.3.31
16	地域・観光施設提携型ドライブプラン(山梨 DP)	H31.4.1～R2.3.31



【CEP】



【信州めぐりフリーパス】



【地域・観光施設提携型】

■新規に実施した施策(広報・プロモーション強化)

- 広報・プロモーション強化として、提携観光施設などの広報媒体による積極的な広報展開やSNSを活用した広報(Google リマーケティング広告・経路検索履歴を活用したディスプレイネットワーク広告など)を実施
- 地域での観光消費増の目的に加え「移住定住施策(UIJ ターン支援)」「平日への利用シフト」「大学との連携」「災害復興支援」「国立公園オフィシャルパートナーシッププログラム」など、地域の関係者のさまざまな課題や施策にあわせたプランを販売
- 中部横断道のさらなる延伸や東海北陸道 4 車線化に伴う広域での地域間交流の強化を見込み、各スキー場や大河ドラマ館などと連携し、さらなる地域間交流を後押しするプランを実施

(2)今後の取組み

引き続き、お客さまが利用しやすい企画割引の提供に努めます。

■中期目標設定の考え方

特異年を除く過去3年間の平均値を原則として前年度実績を上回ることとし、平成30年度から令和3年度までの累積値を目標値として設定しています。

■令和2年度の目標設定の考え方

コロナ禍の影響を勘案し、令和2年度については目標を設定していません。

3-3-3. ナンバリング対応の推進

(1) 取組みの背景

「高速道路ナンバリングの実現に向けた提言」を踏まえ、訪日外国人をはじめ、全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」による道案内を推進しています。



【高速道路ナンバリング（全国図）】

(2) 令和元年度の取組み

地方整備局や各自治体などの道路管理者と連携して、道路標識適正化委員会を開催し、計画的な対応を行なっています。平成29年度にプレーアップ活動として、各県で最初のナンバリング標識整備に着手し、広く取組みの周知活動を行なうとともに、令和元年度は順次展開を進めています。



【JCT 分岐案内標識】



【路線確認標識】



【市街地案内標識】

(3) 今後の取組み

引き続き標識整備を進め、令和2年までの概成を目指します。

4. 社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化

ステークホルダーの皆さまからの期待に応え続けるため、生産性の向上や人財育成など、経営基盤を強化します。

4-1. 維持管理に関する満足度の向上

お客様の声を維持管理業務に反映するために、CS調査を毎年実施する等により、維持管理の課題を把握し、対策を行うことでお客様満足度の向上に努めています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】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様の満足度(5段階評価)	平成30年度 実績値	3.7
	令和元年度 実績値	3.7
	令和2年度 目標値	3.6
	中期目標値	3.6

(1) 令和元年度の取組み

総合顧客満足度は、平成17年度より継続して実施しており、平成28年度には、設問の内容や構成等を社会経済情勢の変化を踏まえて新たな調査方法に見直しました。令和元年度の総合顧客満足度は、3.7ポイントとなり、平成30年度と比較すると、安全性の項目を含む4項目が上昇もしくは同値である状況となり、「高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み」等の高速道路に関わる当社グループの取組みが、お客様から一定の評価を頂いているものと考えています。

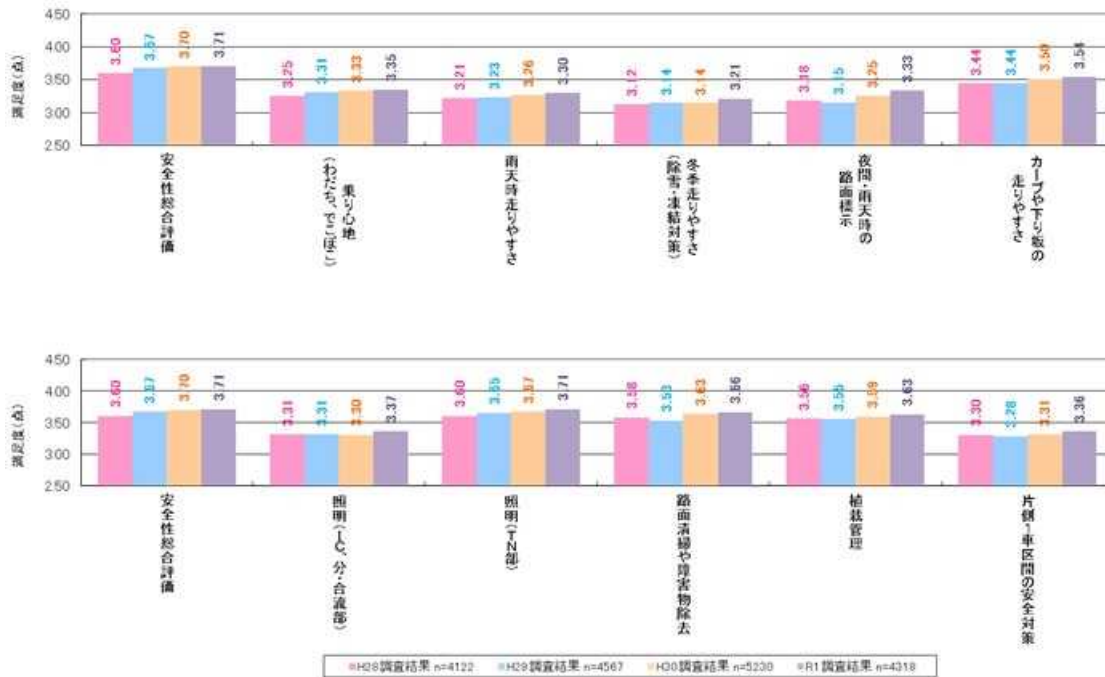
■総合顧客満足度の推移

- 保全 CS(総合顧客満足度)は昨年度と同値でした。
- 関係する項目である安全性・走行信頼性・情報関連・料金施設・休憩施設の項目は、走行信頼性・料金施設は向上し、その他は同値でした。



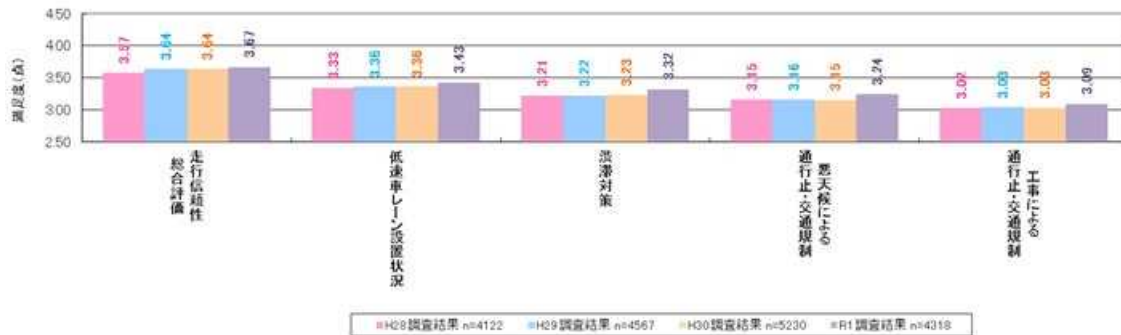
■安全性に関する顧客満足度の推移

- 個別項目ではすべての項目で昨年度以上となりました。



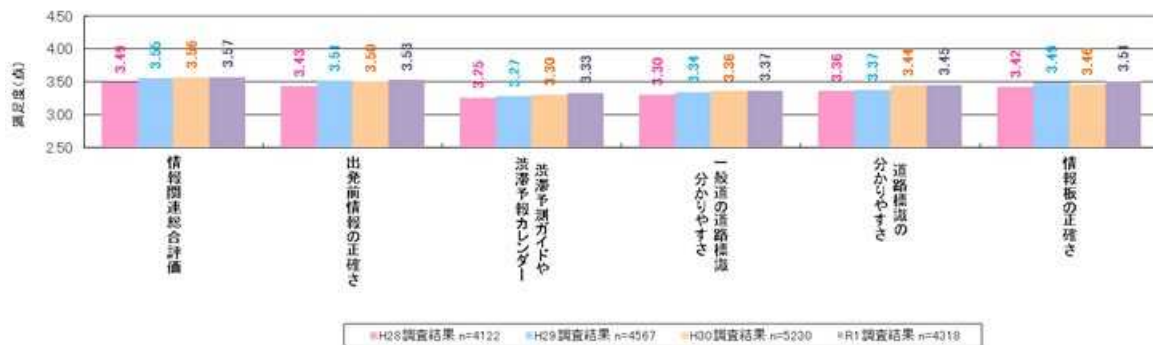
■走行信頼性に関する顧客満足度の推移

- 個別項目ではすべての項目で昨年度以上となりました。



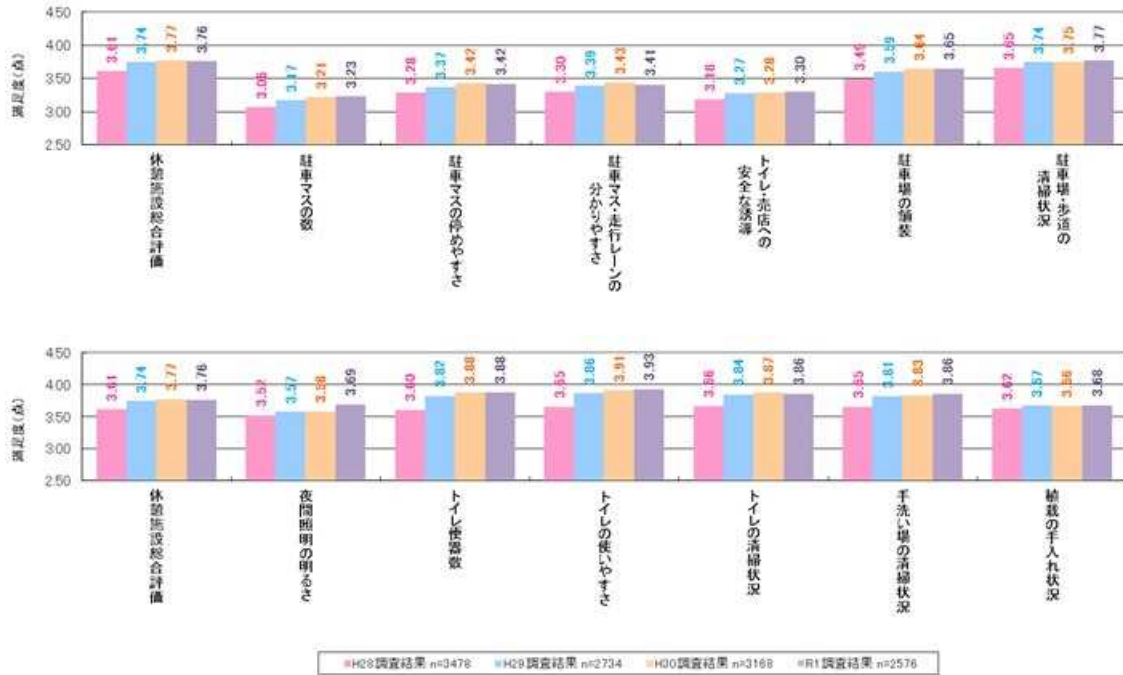
■情報関連に関する顧客満足度の推移

- 個別項目ではすべての項目で昨年度以上となりました。



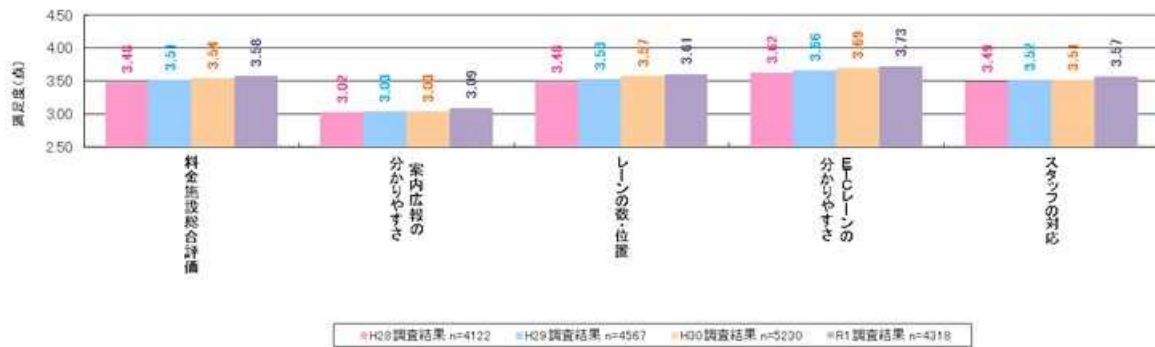
■休憩施設関連に関する顧客満足度の推移

- 個別項目では12項目中10項目が昨年度以上となりましたが、「駐車マス・走行レーンの分かりやすさ」「トイレの清掃状況」については昨年度以下となりました。



■料金施設に関する顧客満足度の推移

- 個別項目ではすべての項目で昨年度以上となりました。



(2)今後の取組み

引き続き、お客さまの声を反映し、さらなるサービス向上を目指します。

具体的には、顧客満足度調査を実施し、お客さまのニーズと当社に対する評価を把握しながら、顧客満足度の向上に努めてまいります。

■中期目標設定の考え方

多様化し、かつ高度化しながら変化するお客さまのニーズに的確に対応し、引き続きお客さまの満足度を向上させていくことを目指すこととし、顧客満足度は過年度実績を踏まえ、3.6ポイントを以上となることを目標として設定しています。

■令和元年度目標設定の考え方

中期目標設定の考え方と同様に、顧客満足度は3.6ポイントを以上となることを目標として設定しています。

4-2. 生産性向上の取組み

社会・経済の急激な変化が予測される中、当社グループが、事業を通じた質の高いサービスの提供により、ステークホルダーの皆さまのご期待に応え続けるために、生産性向上の取組みを展開し、グループの全体最適を具現化します。

■取組みの推進体制

経営環境の急速な変化に対応できる強固な経営基盤の構築をめざし、生産性を継続的に高めていく取組みを推進しています。社員一人ひとりが不断の取組みを行うとともに、生産性向上検討会などで、取組みの支援や課題解決策を検討・展開しています。

■具体的な取組み

- 3つの「育ち」の取組みによる生産性向上
企業活動の生産性を高める視点から、次に掲げる3つの「育ち」の取組みを行っています。
 - ① 経営理念等の浸透
 - ② 自律的な業務環境の改善
 - ③ 当事者意識と責任感を有し、自律的に考え行動する人財の育成

- 生産性向上に向けたグループ全体最適化の推進
 - ① 組織間の業務分担の見直し
 - ② 社員の業務分担の見直し
 - ③ グループ全体の業務分担の最適化
 - ④ 情報システム最適化の推進

- 褒める企業文化の醸成とさらなる活動促進
日頃の創意工夫などに基づく優れた取り組みを褒めることでさらなる活動につなげることや、グループ内での水平展開、技術者の育成を目的に、グループ会社を含めた17か所で「業務研究発表会」を開催しました。

4-3. 次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント(i-MOVEMENT)

最先端のICT技術・ロボティクス技術の導入により、社会環境の変化、お客さまニーズの多様化、事業量拡大に伴う労働力不足などの高速道路を取り巻く環境の激変に対応しながら、高速道路モビリティの進化をめざした「次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント(i-MOVEMENT)」に取り組めます。



innovative-Maintenance &
Operation for Vital-Expressway Management with
Efficient “Next generation” Technology

最新技術を取り入れた高速道路事業運営への変革

IoTやビッグデータ、AI、RPAなど最新技術を取り入れ、高速道路上のあらゆる状態をデータ化することにより、高度な分析・解析・予測が可能となります。この分析結果などにより、高速道路オペレーションの迅速化・省力化・機械化が実現し、点検作業や日常的な維持作業などが高度化・効率化します。将来的には、高速道路での自動運転車両などの交通の安全・円滑化や隊列走行などの効率的な輸送の実現に貢献します。



4-4. 建設コスト削減の取組み

高速道路の新設・改築、修繕または特定更新等工事に関して、早期にかつ出来るだけ少ない国民負担のもとで事業を推進するために現場での創意工夫や新技術・新工法の開発・採用に取り組んでいます。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】インセンティブ助成 〔単位：件又は百万円〕 新設・改築、修繕、更新等でのインセンティブ助成	認定件数 〔単位：件〕	平成30年度 実績値	3
		令和元年度 実績値	3
		令和2年度 目標値	1
		中期目標値	4 (累積値)
	交付件数 〔単位：件〕	平成30年度 実績値	6
		令和元年度 実績値	4
	交付額 〔単位：百万円〕	平成30年度 実績値	255
		令和元年度 実績値	117

※インセンティブ助成とは、高速道路会社の経営努力による高速道路の新設・改築、修繕または特定更新等工事の工事費用の縮減を助長するために、高速道路機構が高速道路会社を助成する制度。

(1) 令和元年度の取組み

令和元年度には、以下のコスト削減の取組みについてインセンティブ助成認定を受けました。

- ①地権者、関係機関などへの提案及び協議：全0件
- ②現場特有の状況に対するための創意工夫：全3件
- ③国内の道路事業において実績のない新たな新技術の採用：0件
- ④国内の道路事業において実績のある技術を改良した技術の採用：0件
- ⑤早期供用：0件

(2)今後の取組み

引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト削減、事業完了後の速やかな交付申請を行っていきます。

■中期目標値の考え方

新技術・新工法の開発・採用、現場での創意工夫による積極的なコスト削減を実施するため、次年度以降の工事内容・計画等を踏まえ、年間1件以上を目指し、平成30年度から令和3年度までの累積値を目標として設定しています。

■令和2年度の目標設定の考え方

新技術・新工法の開発・採用、現場での創意工夫による積極的なコスト削減を実施するため、今年度の工事内容・計画等を踏まえ、目標を設定しています。

第3章 各種データ集

1-1. 高速道路管理業務の成果(アウトカム指標一覧)

アウトカム指標とは、ご利用いただくお客さまの視点に立って、高速道路の利便性や安全性等の成果を分かりやすく示すための指標です。令和元年度のアウトカムの実績等は以下のとおりです。

指標分類		H30(2018)年度 実績値	R1(2019)年度 実績値	R2(2020)年度 目標値	中期目標値 R3(2021)年度 ※1※2	コメント
■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]		3.7	3.7	3.6	3.6	快適な路面を保つための舗装補修、日常的な維持管理、駐車マスの対策、お手洗いの美化などを継続して取り組んだことにより目標を達成した。引き続き、お客様の声を利用者サービスに反映するなど、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		723	724	662※※※	715	10月の台風19号とそれに伴う通行止めや2月以降の新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う出控えの影響があったものの、ゴールデンウィークの10連休やお盆、年末年始の日並びに恵まれたこと、および令和元年度は閏年であったことから、年間利用台数は微増となった。
■本線渋滞						
渋滞損失時間 [単位:万台・時] 渋滞が発生することによる年間損失時間※3		1,257	1,191	1,135	1,091	令和元年度は、年間を通じた交通量は増加した中、新名神三重県区間(新四日市JCT～亀山西JCT)が平成31年3月に開通したことによる平行路線の東名阪に渋滞削減効果が現れた。引き続き、繁忙期における交通分散対策や工事規制計画の見直し等による渋滞抑制対策と合わせ付加車検事業等のピンポイント渋滞対策を行うなど、効率的かつ効果的な渋滞対策を行っている。
ピンポイント渋滞対策実施箇所 [単位:箇所] ピンポイント渋滞対策を実施している箇所数	新規着手箇所数	0	4	4 (累積)	4 (累積)	
	対策実施箇所数	4	4	—	—	
	完了箇所数 【H27以降の累計値】	6	6	—	—	
■路上工事						
路上工事による渋滞損失時間 [単位:万台・時] 路上工事起因する渋滞が発生したことによる年間損失時間※3		150	216	210	207	渋滞を最小限にした工事規制計画や車検運用の工夫、プレキャスト部材や新技術の活用による施工方法の工夫により、交通規制時間の削減を目指したが特定更新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となる工事規制の取り組みを行っている。
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	交通規制時間	118	148	152	102※※	
	集中工事※3を除く	112	119	—	—	
■通行止め時間 [単位:時間] 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間※4		34	22	23	26	
災害・悪天候		15	7	—	—	
事故・その他		2	3	—	—	
工事		17	12	—	—	
■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		19.5	23.4	25.2	28.1	ETC2.0割引に加え、普及イベント等の効果により、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		118	110	53※※※	330 (累積)	令和元年度は、観光施設と連携した企画割引を拡大したことや訪日外国人旅行者や二輪車を対象としたプランを準備した。一方で、令和元年9～10月に関東など幅広い地域に甚大な影響を及ぼした台風が発生したことに加え、令和2年2月以降に新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等の影響もあり、販売件数は昨年と比較し減少した。引き続き、新型コロナウイルス感染症の影響を注視しつつ、プラン内容を充実させ、お客様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 (下段記載値は合算後数値※5)		—	—	—	—	
		17	16	12※※※	48 (累積)	

お客さま視点

指標分類		H30(2018)年度実績値	R1(2019)年度実績値	R2(2020)年度目標値	中期目標値 R3(2021)年度 ※1※2	コメント	
交通安全	■死傷事故率 [単位:件/10台キロ] 自動車走行車両10台キロあたりの死傷事故件数 ^{※6}	5.8	5.2	5.0	4.7	車線逸脱防止のための凹凸路面標示や雨天時の走行環境の改善のための高機能舗装、暫定2車線区間における安全対策工事等を実施したことにより、死傷事故率は昨年度に比べ減少した。引き続き、積極的な安全対策の推進に努めていく。	
	■車線令違反取締						
	取締実施回数 [単位:回] 高速道路上で実施下車線令違反車両取締の回数	1,031	1,179	987 ^{※※※}	1,015	悪質な違反車両の動向を分析し、流入が多いICや時間帯のみに短時間集中する等、効率的な取締を実施した。取締回数は昨年度に比べて増加、引込み台数、措置命令件数は減少という結果であった。新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う取締中止期間が発生するが、引き続き、重量超過等の違反防止のための各種施策の効果検証を含めて違反状況を注視しながら、効率的・効果的な取締を目指し取り組んでいく。	
	引込み台数 [単位:回] 取締により引込んだ台数	17,010	13,971	—	—		
	措置命令件数 [単位:件] 措置命令を行った件数	1,223	1,049	—	—		
	即時告発件数 [単位:件] 即時告発を行った件数	6	1	—	—		
	■逆走						
	逆走事故件数 [単位:件] 逆走による事故発生件数 ^{※6}	7	8	0	0 ^{※※※※}	高速道路本線からの逆走開始事故は減少するものの、IC等からの逆走開始事故が増加した。引き続き、一般道からのIC誤進入対策を推進するとともに、更なる本線側逆走対策として選定された公募技術の現地展開を推進し、逆走事故件数の減少を目指す。	
	逆走重案件数 [単位:件] 交通事故又は車両確保に至った逆走重案の件数 ^{※8}	28	23	20	17		
	■人等の立入事件数 [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、保護した事案の件数	896	993	862	809	バス停への進入禁止看板や出口案内の設置等の対策を行った結果、歩行者の立入件数は減少したが、一方で原付や自転車の立入りは増加し、全体で増加する結果となった。増加傾向にある原付(自転車)の立入り防止対策を重点実施することで、立入件数の減少を目指す。	
	■ガソリンスタンドの空白区間 [単位:区間] 隣接するGS間の距離が100kmを超える区間数 ^{※7※8} (下段記載値は会社を跨ぐ空白区間数)	150km超区間	0	0	—	—	
			0	0	—		
100km超区間		4	4	—			
		0	0	—			
道路保全	■快速走行路面率 [単位:%] 快速に走行できる舗装路面の車線延長比率	95%	96%	95%	95%	路面のわだち割れやひび割れ等の調査や現地調査等に基づき、養護修繕約110km ² 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。	
	■橋梁の点検率 [単位:%] 省令に基づく点検の実施率【累計】 ^{※14※15}	橋単位	100%	23%	41%	—	令和元年度の橋梁の点検は全5859橋のうち1,352橋を実施した。令和2年以降も引き続き、計画的に点検を実施していく。
	■修繕着手済橋梁数 [単位:橋又は区間] 平成26年度から当該年度の前年度に判定区分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 ^{※15※16※17} 下段の()内は、要修繕橋梁数 [単位:橋又は区間] 平成26年度から当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁数	橋単位 点検1回目(平成26年度～平成30年度点検分)に対する進捗状況	210	380	514	—	平成26～令和元年度の橋梁の点検で緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、修繕が必要な区分Ⅲの橋梁は876橋(1回目:767橋、2回目:109橋)であり、そのうち修繕に着手した橋梁は380橋(1回目:380橋、2回目:0橋)であった。引き続き、高速道路利用者又は第三者に被害を生ずる恐れのある損傷は速やかに応急対応するとともに、橋梁等の損傷状況等を踏まえ修繕計画を策定し、次回の点検までに修繕が完了するよう修繕を実施していく。
		橋単位 点検2回目(令和元年度～令和5年度点検分)に対する進捗状況	—	0	3	—	
	橋単位 点検1回目(平成26年度～平成30年度点検分)に対する進捗状況	—	109	109	—		
	橋単位 点検2回目(令和元年度～令和5年度点検分)に対する進捗状況	—	10	10	—		
	■トンネルの点検率 [単位:%] 省令に基づく点検の実施率【累計】 ^{※14}	—	100%	19%	39%	—	令和元年度のトンネルの点検は全435箇所のうち86箇所を実施した。令和2年以降も引き続き、計画的に点検を実施していく。
	■修繕着手済トンネル数 [単位:箇所] 平成26年度から当該年度の前年度に判定区分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 ^{※16※17} 下段の()内は、要修繕トンネル数 [単位:箇所] 平成26年度から当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネル数	トンネル単位 点検1回目(平成26年度～平成30年度点検分)に対する進捗状況	56	67	73	—	平成26～令和元年度のトンネルの点検で緊急を要する区分Ⅳのトンネルはなく、修繕が必要な区分Ⅲのトンネル103箇所(1回目:93箇所、2回目:10箇所)であり、そのうち修繕に着手したトンネルは89箇所(1回目:67箇所、2回目:2箇所)であった。引き続き、高速道路利用者又は第三者に被害を生ずる恐れのある損傷は速やかに応急対応するとともに、トンネル毎の損傷状況等を踏まえ修繕計画を策定し、次回の点検までに修繕が完了するよう修繕を実施していく。
		トンネル単位 点検2回目(令和元年度～令和5年度点検分)に対する進捗状況	(80)	93	93	—	
		トンネル単位 点検1回目(平成26年度～平成30年度点検分)に対する進捗状況	—	2	2	—	
		トンネル単位 点検2回目(令和元年度～令和5年度点検分)に対する進捗状況	—	10	10	—	

指標分類		H30(2018)年度実績値	R1(2019)年度実績値	R2(2020)年度目標値	中期目標値 R3(2021)年度 ※1※2	コメント	
道路保全	■道路附属物等の点検率 【単位: %】 省令に基づく点検の実施率【累計】※14	100%	18%	40%	—	令和元年度の道路附属物等の点検は全2,553施設のうち472施設を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。	
	■修繕着手済道路附属物等架数 【単位: 施設】 平成26年度から当該年度の前年度に判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手した道路附属物等数※15※17	箇所単位 点検1巡目(平成26年度～平成30年度点検分)に対する進捗状況	31	51	62	—	平成26～令和元年度の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等は、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は103施設(1巡目: 91施設 2巡目: 12施設)であり、そのうち修繕に着手した道路附属物等は1施設(1巡目: 51施設 2巡目: 0施設)であった。引き続き、高速道路利用者又は第三者に被害を生ずる恐れのある損傷は速やかに応急対応するとともに、道路附属物等毎の損傷状況を踏まえ修繕計画を策定し、次回の点検までに修繕が完了するよう修繕を実施していく。
		箇所単位 点検2巡目(令和元年度～令和5年度点検分)に対する進捗状況	(64)	91	91	—	
	■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※18※19	31	0	3	—	(64)	
31		12	12	—			
地域との連携	■一般道からSA等への歩行者出入口設置数 【単位: 箇所】 一般道からSA等への歩行者出入口が設置されているSA等の数	129	129	129	133	新東名(伊勢原大山～御殿場JCT)の開通予定時期の見直しにより目標の変更を行った。引き続き、商業施設の新規整備やエリア改良計画に併せ出入口設置の検討を進めていく。	
地域との連携	■占用						
	占用件数 【単位: 件】 道路占用件数※9	4,047	4,029	4,030	3,920		
	道路占用による収入 【単位: 百万円】 道路占用による収入※9	194	190	195	180	占用申請に対し機構との間で締結している事務委託契約等に基づき適切に対応し、平成30年度と比較して占用件数は減少、占用料収入は増加した。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組んでいく。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】 入札占用制度による占用件数	3	2	1	4 (累積)		
■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を利用した日数	2,209	2,506	1,920※※※	8,400 (累積)	地元自治体や観光協会等への営業活動を行い、地域交流イベントなどの地元自治体主催のイベントが開催される等、昨年度より地元利用日数が増加した。令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大防止のためイベント自粛が考えられるが、目標達成に向けて地元関係機関等と調整を実施していく。		
その他	■インセンティブ助成※10						
	認定件数 【単位: 件】 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成の認定件数	3	3	1	4 (累積)		
	交付件数 【単位: 件】 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成の交付件数	6	4	—	—	令和元年度は、新東名高速道路における「仮設ヤードの地盤改良の工夫による埋蔵文化財調査の省力化」等、新設改築1件、更新修繕2件が認定され、新設改築で4件117百万円の助成金を申請、交付されている。引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト削減、事業完了後の速やかな交付申請を行っていく。	
交付額 【単位: 百万円】 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成の交付金額	255	117	—	—			

※1: 中期目標の期間は平成30(2018)年～令和3(2021)年度

※2: 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計画をもとに、令和3年度までの傾向(トレンド)により算出した参考値であり、新たに会社の中期経営計画を策定する際などに見直す場合がある

※3: 1/1～12/31間の年間値

※4: 上下線別の通行止め時間に距離を乗じた年間のべ時間・距離を営業延長で除算

※5: 観光振興や地域活性化を一層推進するため、複数の企画割引を合算した後の数値を示す

※6: 数値は1/1～12/31間の年間値

※7: 区間数は、方向(上下線別)にそれぞれ算出

※8: ガソリンスタンドの空白区間が150km超の区間については、平成29年度までにゼロとすることを目標としている

※9: 数値は占用ニーズに影響を受けるため、目標値は過去3年間の平均としている

※10: インセンティブ助成とは、高速道路の新設、改築又は修繕に要する費用の縮減を助成するための仕組みをいう

※※: リニューアル工事の促進や交通管理者協議等により、規制工事数が増加し、設定時点と比べ大きく条件が変更している。

次回中期目標の見直しのタイミングで変更予定。

※※※: 新型コロナウイルス感染拡大に伴う影響を踏まえた目標値設定を行っているもの。(4月～6月の実績を踏まえて年度値を設定)

※※※※: 逆走事故件数は、R1に公表された「高速道路における安全・安心基本計画」(R1.9 国土交通省)及び「高速道路における安全・安心実施計画」(R1.12 NEXCO 中日本)において、2029年度までに重大事故ゼロと新たな目標を設定しているが、アウトカム指標については、H29に設定した中期目標値(R3までに達成)の変更はできないことから、これに基づき事故件数ゼロとするR2目標値を設定している。

1-2. 計画管理費及び修繕費(債務引受額)等の実績

(1) 計画管理費の実績

維持管理は、清掃作業、植栽作業など費用計上される計画管理費と、橋梁修繕、トンネル修繕など債務引受の対象となる修繕費により実施しています。それぞれの実績は以下のとおりです。

1) 維持修繕費

(税抜・億円)

業務名	令和元年度 計画	令和元年度決算額		
		実績額	備考	
清掃作業	738	75		
植栽作業		79		
光熱水費		44		
雪氷対策作業		79		
保全点検		土木構造物の点検等	108	
		施設設備等の点検	66	
土木構造物修繕		橋梁等 ^{※2}	184	
施設設備修繕		電気施設等 ^{※3}	67	
車両維持費		22		
その他		76		
計		803		

※1. 端数処理の関係上、計があわないことがある

※2. トンネル、舗装、その他修繕を含む

※3. 通信施設、トンネル施設、建築施設を含む

< 主な増減理由 >

- 点検結果等に基づく土木構造物・施設設備の補修費用の増

2) 管理業務費

業務名	令和元年度 計画	令和元年度 決算額	
		実績額	備考
料金收受業務	378	192	
交通管理業務		63	
クレジット手数料		83	
その他		65	
計		405	

※1. 端数処理の関係上、計があわないことがある

< 主な増減理由 >

- ETC利用等に依じたクレジットカード手数料の増

(2) 修繕費(債務引受額)の実績

(単位:億円)

業務名	単位	平成30年度 実績額(参考)		令和元年度		
		数量	実績額	数量	実績額	主な工事内容
工事費			548		689	
橋梁修繕	式	1	100	1	82	コンクリート片剥落対策、塗替塗装、伸縮装置取替、支承取替
トンネル修繕	式	1	4	1	16	コンクリート片剥落対策、トンネル内装工
のり面修繕	IC間 箇所	44	14	32	5	落石防止網設置、のり面保護工
土工修繕	IC間 箇所	353	48	399	55	コンクリート片剥落対策、路盤改良
舗装修繕	IC間 箇所	240	35	187	39	床版防水工、注意喚起溝工
交通安全施設修繕	式	1	40	1	48	強化型防護柵、進入防止柵改良、逆走対策
交通管理施設修繕	式	1	4	1	31	標識更新、標識落下対策
渋滞対策	式	1	0	0	0	付加車線
休憩施設修繕	箇所	52	2	74	11	休憩施設修繕
雪氷対策施設修繕	IC間 箇所	81	37	39	17	融雪装置設置
震災対策	箇所	14	25	27	62	橋脚補強、せん断ダンパー設置、落橋防止装置設置
環境対策	箇所	59	12	46	22	遮音壁の新設・嵩上げ
トンネル防災	箇所	-	-	3	3	トンネル防災設備更新
トンネル施設修繕	IC間 箇所	220	70	196	79	トンネル設備更新
電気施設修繕	IC間 箇所	793	85	751	100	道路照明設備・道路情報板・受配電設備更新
通信施設修繕	IC間 箇所	202	47	256	63	通信ケーブル更新
建築施設修繕	箇所	455	23	515	51	休憩施設トイレ改修
機械施設修繕	箇所	87	5	114	4	浄化槽設備更新
その他費			133		198	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計			680		887	

※端数処理の関係上、計が合わないことがある

(3)特定更新等工事費(債務引受額)の実績

(単位:億円)

業務名		平成30年度 実績額(参考)	令和元年度	
			実績額	主な工事内容
工事費		142	392	
橋梁更新	床版	76	349	橋梁の床版取替
	桁	0	0	
橋梁修繕	床版	65	11	橋梁の床版の補修、補強(高性能床版防水工)
	桁	0	0	
土構造物修繕	盛土 切土	1	26	のり面排水施設の補修、補強(用排水溝、跳水防止対策等)
トンネル修繕	本体 覆工	0	6	トンネル覆工コンクリートの補修、補強(炭素繊維補強)
その他費		52	127	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計		194	518	

※端数処理の関係上、計が合わないことがある

1-3. 道路資産等データ

(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 (km)		TN延長 (km)
全国路線網 計	2,145.0	1,367.6	492.0 (5,859 橋)	285.4 (435TN)	令和元年度末 データ
一般国道158号 (中部縦貫自動車道)	5.6	0.8	0.1 (2 橋)	4.7 (2TN)	令和元年度末 データ

※1橋梁延長:本線橋梁及び本線高架橋構造物の下り線延長

()内は本線橋梁及び本線高架橋構造物(橋梁・高架橋名単位)の総数

※2TN延長:本線トンネルの下り線延長。

()内は本線トンネルの総数

(2)その他のデータ

路線名	その他			備考
	交通量 (千台/日)	経年数 (年)	重雪寒地域 (km)	
全国路線網 計	1,976	34	170	令和元年度末 データ
一般国道 158 号 (中部縦貫自動車道)	3	21	5.6	令和元年度末 データ

※交通量:1回の利用につき1台とカウントした令和元年度の通行台数の日平均値(千台/日)

※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

※重雪寒地域:10年間平均最大積雪深が1m以上の地域

(3)ETC利用率(令和2年3月)

路線名	ETC利用率(%)						合計
	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	無料車	
中日本 計	82.2	95.0	95.8	99.0	98.6	78.8	93.7

(4) 令和元年度の気象状況(降雨記録)

月	気象状況
4 月	<p>9 日～10 日に南岸低気圧が通過し、静岡県東部～神奈川県にかけて降雪となった。特に御殿場では路面がシャーベット状となり除雪作業を行った。中旬は、高気圧に覆われて晴れた日が多くなり、東京支社管内においては 10mm 以上の降水の観測はなかった。下旬は、周期的に低気圧や前線が本州付近を通過したため、雨の降る日が多くなった。静岡県内を中心に、4 月下旬として平年比 2～3 倍の降水量を観測した。一方、東日本の日本海側の降水量は平年並みであった。</p>
5 月	<p>全般に高気圧に覆われて晴れた日が多くなったが、上空の寒気や湿潤空気の流入で大気の状態が不安定となった日があった。13 日～14 日は、局地的に時間 30～50mm/h の激しい雨を観測し、一部では時間 50mm/h に達する非常に激しい雨が降った。また、20 日～21 日は、寒冷前線の通過により、浜松方面で連続雨量 250mm を超過する大雨となり、東日本の日本海側も一時的に激しい雨が降った。月間の降水量は、太平洋側で平年並み、日本海側では平年より少なくなった。</p>
6 月	<p>関東・東海・北陸は、7 日ごろに梅雨入りし、中旬～下旬にかけては梅雨前線の活動が活発となった。特に下旬は、上空の寒気の影響により静岡県内で時間 60mm/h を超える激しい雨の降ったところがあった。6 月全般の降水量は、太平洋側・日本海側ともに平年より多くなる一方、日照時間も平年より多くなったことから、激しい雨は短期間に集中的に降ったとみられる。</p>
7 月	<p>下旬にかけて、梅雨前線やオホーツク海高気圧の影響で曇りや雨の日が多くなり、日照時間は、全国的に平年より少なくなった(北日本の日本海側をのぞく)。降水量の平年比は、九州～関東にかけての太平洋側で 1.5～1.8 倍を観測した。22 日は、静岡県西部で線状降水帯が形成され、時間 100mm/h を超える猛烈な雨を観測した。27 日は台風第 6 号が紀伊半島付近に上陸し、西日本～東日本を通過した。静岡県内では時間 70mm/h 前後の非常に激しい雨を観測したが、通行止めに至る降水にはならなかった。一方、東日本の日本海側では、7 月の降水量は少なく、平年の 50%程度であった。</p>

月	気象状況
8月	<p>中頃にかけて、太平洋高気圧に覆われて晴れた日が多く、厳しい暑さとなった。14日～15日には、台風第10号が西日本を北上し、東海地方に台風周辺の湿った空気が流入した。時間30～40mm/hの激しい雨が降り、連続雨量は一部区間で250mmを超過し、警戒体制基準を超過した。東日本の日本海側は、相対的に降水量は少なくなったが、台風が日本海へ進んだあとのフェーン現象の発生により、石川県や新潟県など6地点で40℃を超える暑さとなった。下旬は前線が日本付近に停滞する日が多くなり、22日、26日、28～30日は、静岡県内を中心に局地的に時間30～50mm/h以上の激しい雨または非常に激しい雨を観測した。</p>
9月	<p>上旬は、太平洋側では激しい雨を観測した日が多くなった。8日～9日にかけては、台風第15号が千葉県に強い勢力で上陸し、関東地方を通過した。横浜～静岡管内で時間雨量が30mm/hを超過し、横浜管内では連続雨量が警戒体制基準を超過した。台風によるうねりが駿河湾に侵入し、由比地区では路肩までの越波が観測された。一方、東日本の日本海側の降水量は平年の39%に留まり、「かなり少ない」ランクとなった。</p>
10月	<p>台風や前線の影響で周期的に雨が降った。11日～12日にかけて日本の南海上を北上した台風第19号は、12日夜に大型で強い勢力のまま伊豆半島に上陸し、関東地方を通過して日本の東の海上へ進んだ。この台風によって、東海～東北の広い範囲で記録的な大雨を観測し、複数河川が氾濫するなど各地で大きな被害となった。中日本高速道路管内では、御殿場管内の一部で連続雨量775mmを観測し、そのほか400mm以上の雨を観測するなど緊急体制基準を超過する大雨となった。また、台風接近時は風が強まり、小田原管内や富士管内の橋梁部で平均風速20m/s前後の暴風となった。この台風によって由比・西湘BPで大規模な越波が発生し、道路構造物が破壊された。</p>

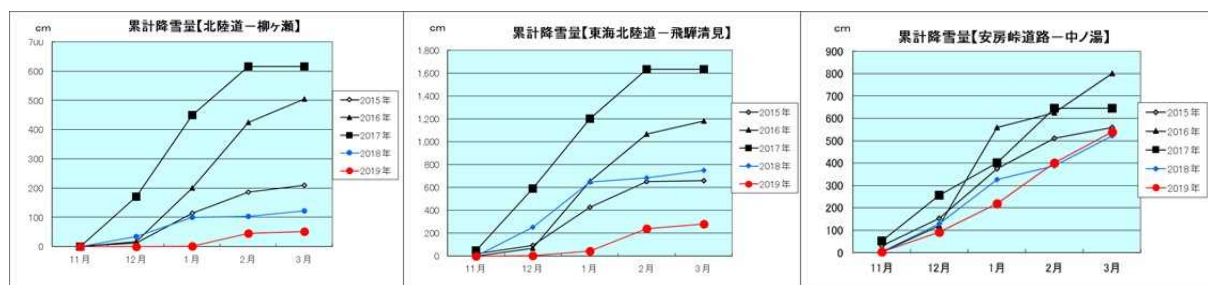
年間の台風の発生数は29個(平年値25.6個)だった。日本への接近数は15個(平年値11.4個)、日本への上陸数5個(平年値2.7個)は前年と同数だった。

(5) 令和元年度の気象状況(降雪記録)

月	気象状況
11月	本州付近は、大陸から進んできた高気圧に覆われて晴れた日が多くなり、特に東日本の日本海側の降水量は、かなり少なくなった。一方、太平洋側の降水量は概ね平年並みで、中旬は低気圧や前線の影響で周期的に雨が降った。静岡県内では時間 30mm/h 前後の雨を観測した日があったが、連続雨量が警戒体制基準を超過するような降雨の観測はなかった。日照時間は、東日本の日本海側で平年よりかなり多く、太平洋側で多かった。
12月	冬型の気圧配置が長続きせず、東日本の日本海側の日照時間は平年より多く、降水量は少なかった。一方、太平洋側では、本州の南海上を周期的に低気圧が通過したことから、雨の降った日が多くなり、特に月上旬は、静岡県内で時間 30mm/h 前後の激しい雨を観測した。その後も、周期的に低気圧が通過して雨が降ったが、激しく降ることはなかった。なお、22日～23日にかけて通過した南岸低気圧により、横浜管内の圏央道では、夜間は雨が一時的に雪に変わったが、路線に積もるような雪にはならなかった。
1月	前月に続いて寒気の南下が弱く、冬型の気圧配置が続きにくかった。東日本・西日本では1946年の統計開始以降、1月として1位の高温となった。本州付近を周期的に低気圧や前線が通過し、中旬～下旬は太平洋側でも雪の降った日があった。18日は、横浜・小田原管内で降雪を観測した。また27日～28日は南岸低気圧によりまとまった雪が降り、御殿場に設置のJWA独自積雪深計で10cm、NEXCOテレメータ東山で6cm弱を観測した。なお、月末28日はまとまった雨が降り、関東西部山沿い区間で90mm前後の雨を観測した。
2月	冬型の気圧配置が続かず、天気は周期的に変化した。東日本の日本海側・太平洋側ともに降雪量がかなり少なくなった。月上旬は太平洋側の横浜や御殿場でも雪がちらついたが、路面に積雪することはなかった。中旬～下旬は太平洋側で雨の日が多くなり、特に下旬は時間20mm/hを超える強い雨が降った日があった。なお26日は御殿場で弱い雪を観測したが、積もるような降り方ではなかった。東日本の月平均気温は、かなり高くなった。
3月	低気圧や前線の通過により、天気は周期的に変化した。低気圧は日本海を通過することが多く、南から流入する湿潤空気によって静岡県など太平洋側を中心に時間30mm/hを超過するなど顕著な降水を観測した。14日日中は御殿場や横浜管内で一時的に雨が雪に変わったが積もるような降り方ではなかった。下旬は日本海から前線が南下し、まとまった雨が降った。静岡県内では、時間30mm/hを超過し、連続雨量は150mm近くを観測した。一方、東日本の日本海側の日照時間は、平年比1.2倍となり、平均気温も顕著に高くなった。

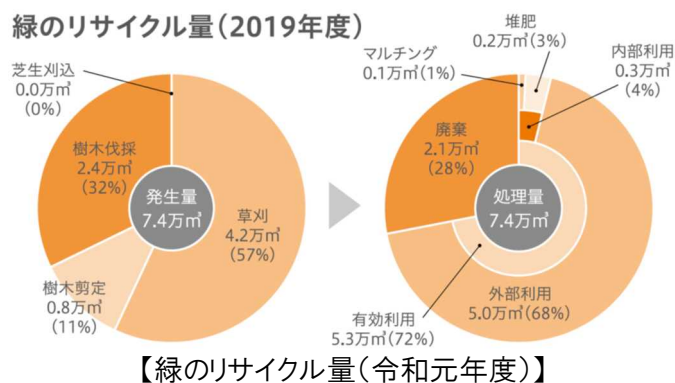
東・西日本では、冬期平均気温は、統計開始(1946/47年冬期)以来、最も高い記録を更新。全国的に降雪量はかなり少なく、北・東日本の日本海側では、最も少ない記録を更新した(統計開始1961/62年冬)。一方、南岸低気圧は、少なくとも6回東海～関東地方を通過し、2事例で積雪となった。

(6)代表地点の累計降雪量



(7)緑のリサイクル

高速道路内の樹木剪定や草刈作業で発生した植物発生材を、堆肥やマルチング材(植物を植えた地表面を覆うためにチップ化したもの)にリサイクルしています。堆肥は植栽時の土壌改良材などに、マルチング材はのり面などの防草対策に有効活用しています。令和元年度のリサイクル率は72%でした。



(8)清掃に伴う発生材のリサイクル

高速道路の路面清掃により発生したごみや土砂を分別し、ビン・ペットボトルなどの再資源化できるものはリサイクルを、再資源化できないものは廃棄物処理法に基づき適切に処分しています。また、サービスエリア・パーキングエリアに分別回収できるゴミ箱を設置し、リサイクルに努めており、ビン・カン・ペットボトルのリサイクル率は96%です。

