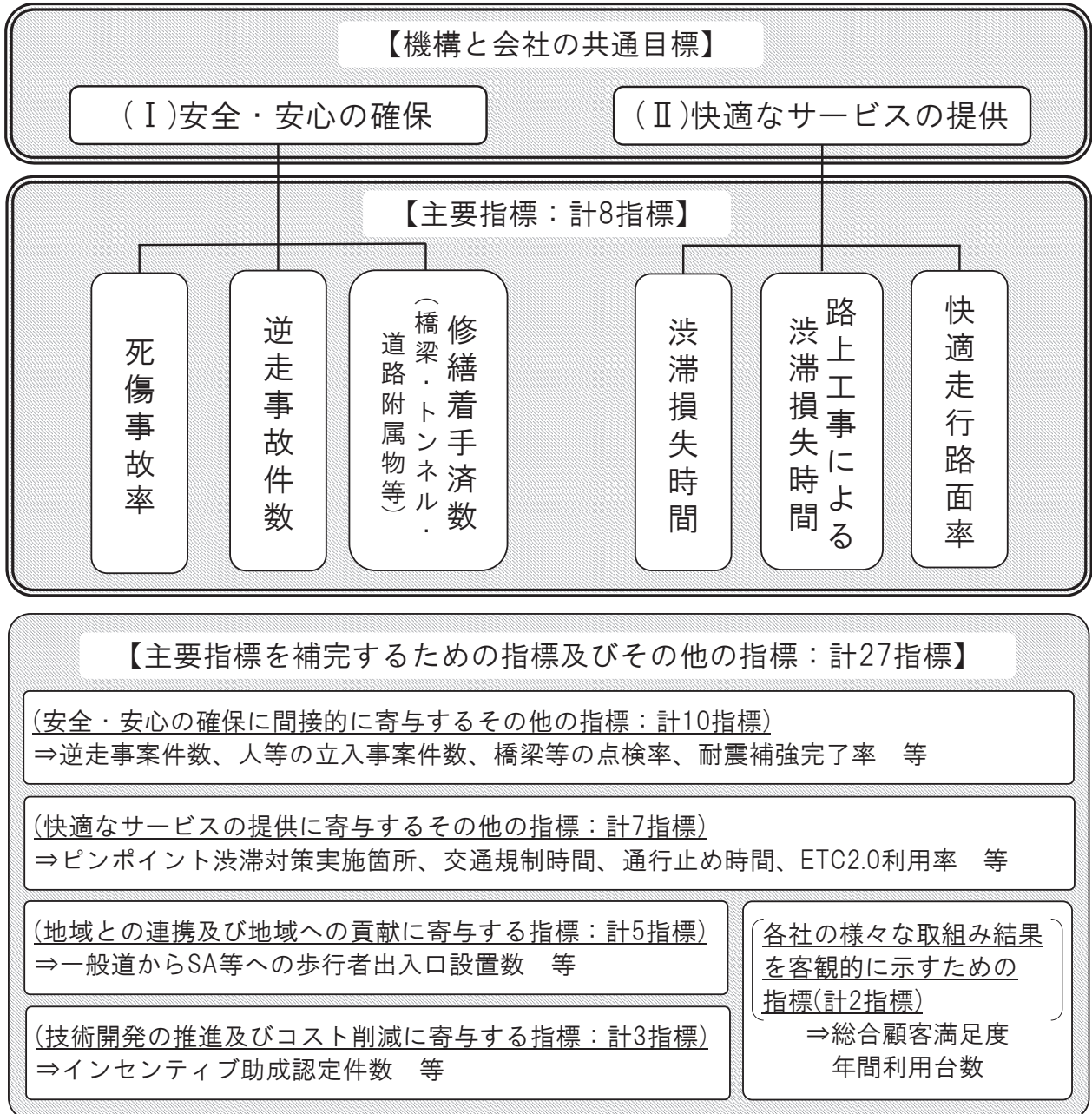


1. アウトカム指標の目的と主要指標について

(1) アウトカム指標の目的

- ・ 機構は会社と連携し、各会社の「高速道路の安全性及び利便性の向上」に資するため、また、「高速道路の状況をお客様に分かりやすく示す」ための指標として全社共通の客観的指標（アウトカム指標）を設けています。
- ・ 現在、35個の指標を設けていますが、その中でも機構と高速道路会社の共通目標である「(Ⅰ)安全・安心の確保、(Ⅱ)快適なサービスの提供」に係る主要な指標分類を(2)のとおりに定めています。
- ・ 指標分類毎に目標値(内、一部は計画値)を設定し、高速道路事業に計画的に取り組むことで、「高速道路のサービス向上」に努めていきます。

(2) 機構と高速道路会社の共通目標とアウトカム指標の体系(主要指標)



当公表資料には、各アウトカム指標分類において、令和2年度の目標値を記載しておりますが、これらは新型コロナウイルス感染症による影響等について6月末時点での情勢等を勘案して策定したものです。新型コロナウイルス感染症による感染予防策の一環として、今後更なる移動の自粛等が行われた場合などには、高速道路事業にも、多大なる影響を及ぼすことが予測されます。そのため、状況によって、各高速道路会社が設定した目標の達成が困難となる可能性があります。

2. 主要指標に対する計画と実績

(I) 安全・安心の確保に関する指標

(I) 安全・安心の確保							
指標分類		東日本	中日本	西日本	本四	首都	阪神
■死傷事故率 [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	4.3件/億台キロ	5.8件/億台キロ	5.4件/億台キロ	3.4件/億台キロ	10.9件/億台キロ	17.3件/億台キロ
	令和元年度実績	3.7件/億台キロ	5.2件/億台キロ	4.6件/億台キロ	4.0件/億台キロ	9.3件/億台キロ	16.6件/億台キロ
	令和2年度目標	3.7件/億台キロ	5.0件/億台キロ	4.6件/億台キロ	3.4件/億台キロ	10.5件/億台キロ	16.0件/億台キロ
	中期目標 (令和3年度)	4.5件/億台キロ	4.7件/億台キロ	6.8件/億台キロ	5.2件/億台キロ	10.0件/億台キロ	15.0件/億台キロ
■逆走事故件数 [単位：件] 逆走による事故発生件数	平成30年度実績	8件	7件	8件	0件	1件	0件
	令和元年度実績	8件	8件	13件	4件	0件	2件
	令和2年度目標	0件	0件	0件	0件	0件	0件
	中期目標 (令和2年度)	0件	0件	0件	0件	0件	0件
■修繕着手済橋梁数 (点検1巡目のみ) [単位：橋、径間 ^{※1} （首都・阪神）] (上段)⇒平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳ ^{※2} 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)⇒要修繕橋梁数(平成26年度から平成30年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁数)	平成30年度実績	312橋 (491橋)	210橋 (623橋)	215橋 (656橋)	8橋 (8橋)	548径間 (567径間)	119径間 (257径間)
	令和元年度実績	399橋 (707橋)	380橋 (767橋)	346橋 (945橋)	10橋 (10橋)	579径間 (590径間)	187径間 (305径間)
	令和2年度目標	443橋 (707橋)	514橋 (767橋)	485橋 (945橋)	10橋 (10橋)	590径間 (590径間)	203径間 (305径間)
	中期目標 (令和2年度)						
■修繕着手済トンネル数 (点検1巡目のみ) [単位：箇所] (上段)⇒平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳ ^{※2} 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)⇒要修繕トンネル数(平成26年度から平成30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)	平成30年度実績	138箇所 (178箇所)	56箇所 (80箇所)	294箇所 (353箇所)	0箇所 (0箇所)	3箇所 (3箇所)	0箇所 (0箇所)
	令和元年度実績	171箇所 (200箇所)	67箇所 (93箇所)	325箇所 (397箇所)	0箇所 (0箇所)	6箇所 (6箇所)	0箇所 (0箇所)
	令和2年度目標	186箇所 (200箇所)	73箇所 (93箇所)	336箇所 (397箇所)	0箇所 (0箇所)	6箇所 (6箇所)	0箇所 (0箇所)
	中期目標 (令和2年度)						
■修繕着手済道路附属物等数 (点検1巡目のみ) [単位：施設] (上段)⇒平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳ ^{※2} と診断された道路附属物等数のうち、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)⇒要修繕道路附属物等数(平成26年度から平成30年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等数)	平成30年度実績	84施設 (119施設)	31施設 (64施設)	123施設 (150施設)	3施設 (3施設)	11施設 (11施設)	0施設 (12施設)
	令和元年度実績	107施設 (135施設)	51施設 (91施設)	139施設 (168施設)	3施設 (3施設)	11施設 (12施設)	8施設 (43施設)
	令和2年度目標	120施設 (135施設)	62施設 (91施設)	149施設 (168施設)	3施設 (3施設)	12施設 (12施設)	8施設 (43施設)
	中期目標 (平成30～令和3年度の平均値)						

(II) 快適なサービスの提供に関する指標

(II) 快適なサービスの提供							
指標分類		東日本	中日本	西日本	本四	首都	阪神
■渋滞損失時間 [単位：万台・時] 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間	平成30年度実績	791万台・時	1,257万台・時	561万台・時	4万台・時	2,310万台・時	997万台・時
	令和元年度実績	879万台・時	1,191万台・時	661万台・時	6万台・時	2,320万台・時	906万台・時
	令和2年度目標	668万台・時	1,135万台・時	531万台・時	2万台・時	1,400万台・時	897万台・時
	中期目標 (令和3年度)	555万台・時	1,091万台・時	516万台・時	4万台・時	1,400万台・時	910万台・時
■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	平成30年度実績	33万台・時	150万台・時	59万台・時	1万台・時	120万台・時	8万台・時
	令和元年度実績	20万台・時	216万台・時	88万台・時	1万台・時	106万台・時	21万台・時
	令和2年度目標	18万台・時	210万台・時	81万台・時	1万台・時	110万台・時	25万台・時
	中期目標 (平成30～令和3年度の平均値)	23万台・時	207万台・時	88万台・時	1万台・時	132万台・時	25万台・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	平成30年度実績	96%	95%	98%	95%	97%	96%
	令和元年度実績	95%	96%	98%	95%	97%	96%
	令和2年度目標	96%	95%	98%	95%	97%	97%
	中期目標 (平成30～令和3年度の平均値)	96%	95%	98%	95%	97%	97%

※1：径間とは、高架橋及び橋等に係る支点(橋脚または橋台)間をいう。

※2：判定区分とは、健全度の診断における次の区分のことをいう。

区分Ⅰ：健全(構造物の機能に支障が生じていない状態)

区分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)

区分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)

区分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)

3. 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)

【利用者視点】

指標分類 会社	■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]					会社コメント
	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標	中期目標※1 令和3年度	
東日本 高速道路㈱	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(駐車スペース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。
中日本 高速道路㈱	3.7 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、日常的な維持管理、駐車スペース対策、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。
西日本 高速道路㈱	3.6 ポイント	3.6 ポイント	3.7 ポイント	3.7 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、標識や路面標示などの各種交通安全対策や休憩施設のお手洗い改修等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、舗装補修による快適走行路面率の向上や通行止時間削減に取り組むなど、更なる向上を目指す。
本州四国連絡 高速道路㈱	4.1 ポイント	4.1 ポイント	4.2 ポイント	4.2 ポイント	4.1 ポイント	快適な路面を保つための継続的な舗装補修、各種交通安全対策、HPを活用した周辺地域の観光情報発信、お客様へのサービス向上を目指したETC設備の更新等の実施に加え、西瀬戸道20周年を契機としたイベントによる地域の魅力発信の実施により、目標を達成した。引き続き、休憩施設等の改良に取り組むなど、総合顧客満足度確保の更なる向上を目指す。
首都 高速道路㈱	3.5 ポイント	3.5 ポイント	3.5 ポイント	3.5 ポイント	3.5 ポイント	お客様第一の経営理念に基づき「お客様の声」の中から改善につながる事業を抽出した上で、施設改善を行い、目標を達成。引き続き、一定水準の総合顧客満足度確保を目指す。
阪神 高速道路㈱	3.7 ポイント	3.7 ポイント	3.8 ポイント	3.8 ポイント	3.9 ポイント	お客さま満足アッププラン2019の策定及び実施等により、総合顧客満足度は3.8ポイントと民営化後最高の数値となり、目標を達成した。引き続き、お客さまの声の各種サービスへの反映等を通して、一定水準の総合顧客満足度確保を目指す。

※1 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。

指標分類 会社	■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※2					会社コメント
	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標※22	中期目標※1 令和3年度	
東日本 高速道路㈱	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連休や大型車種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組み等により、更なる利用促進を図る。
中日本 高速道路㈱	723 百万台	723 百万台	724 百万台	662 百万台	715 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、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などから、年間利用台数は微増となった。引き続き、多様な料金サービスの提供の取組み等により、更なる利用促進を図る。
西日本 高速道路㈱	1,058 百万台	1,082 百万台	1,081 百万台	1,014 百万台	1,079 百万台	2月以降の新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴う交通量減があったものの、第二京阪道路(旧:阪神高速京都線)や第二阪奈道路の移管の影響もあり交通量は増加した。引き続き、多様な料金サービスの提供の取組み等により、更なる高速道路の利用促進を図る。
本州四国連絡 高速道路㈱	43 百万台	44 百万台	44 百万台	40 百万台	44 百万台	3月に新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け減少したものの、ゴールデンウィークの10連休などの好条件に恵まれ、平成24年度より8年連続で過去最高の利用台数を更新中。引き続き、関係自治体と連携し、地域活性化と利用促進に努める。
首都 高速道路㈱	370 百万台	370 百万台	366 百万台	308 百万台	394 百万台	前年度と比較し、千葉外環開通に伴う交通量の転換、大型台風等の天候の影響、天皇即位に際しての警備警護に伴った通行止め及び新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により減少した。引き続き、多様なお客様サービスの提供の取組み等により、更なる高速道路の利用促進を図る。
阪神 高速道路㈱	277 百万台	265 百万台	260 百万台	246 百万台	274 百万台	前年度と比較し、6月のG20大阪サミットに伴う交通規制及び2月以降の新型コロナウイルス感染症拡大に伴う影響等により年間利用台数は減少した。引き続き、多様な料金サービスの提供の取組み等により、更なる高速道路の利用促進を図る。

※1 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。

※2 首都高速道路㈱・阪神高速道路㈱は支払い料金所を複数回通過した場合でも「1台」として集計。

※22 目標の設定にあたっては、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、6月までの実績を踏まえて設定している。

平成31年（令和元年）度（2019年度）アウトカム指標の計画と実績（高速道路会社情報の総括）

指標分類	■本線渋滞(渋滞損失時間、ピンポイント渋滞対策実施箇所)										
	渋滞損失時間(単位:万台・時) 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間 ^{※3} ピンポイント渋滞対策実施箇所(単位:箇所) 1段目は新規着手箇所数、2段目の()内は対策実施箇所数、3段目の<>内は完了箇所数(平成27年度以降の累計値)										
	会社	渋滞損失時間					ピンポイント渋滞対策実施箇所 ^{※4}				
平成30年度実績		令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標 ^{※2}	中期目標 ^{※1} 令和3年度	平成30年度実績	令和元年度実績	令和2年度実績	平成30~令和2年度の累計箇所数	令和元年度~令和2年度の累計箇所数	
東日本高速道路	791 万台・時	781 万台・時	879 万台・時	668 万台・時	555 万台・時	1 箇所 6 (箇所) 3 <箇所>	0 箇所 4 (箇所) 3 <箇所>	0 箇所 4 (箇所) 3 <箇所>	1 箇所 1 箇所	3 箇所	渋滞ポイント標識の新規設置や「AI渋滞予知」の関連道への拡大など、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、効果的かつ効果的な渋滞対策を行っていく。
中日本高速道路	1,257 万台・時	1,248 万台・時	1,191 万台・時	1,135 万台・時	1,091 万台・時	0 箇所 4 (箇所) 6 <箇所>	1 箇所 8 (箇所) 6 <箇所>	4 箇所 8 (箇所) 6 <箇所>	1 箇所	4 箇所	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見られた。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線事業等のピンポイント渋滞対策を行うなど、効果的かつ効果的な渋滞対策を行っていく。
西日本高速道路	561 万台・時	546 万台・時	661 万台・時	531 万台・時	516 万台・時	0 箇所 0 (箇所) 0 <箇所>	0 箇所 0 (箇所) 0 <箇所>	0 箇所 0 (箇所) 0 <箇所>	1 箇所	4 箇所	平成31年3月の新名神(新四日市JCT～亀山西JCT)開通に伴い、草津JCTを経由する名神・新名神の交通が増加。これに伴い、名神・新名神・京滋BPでの渋滞損失時間が増加した。これを受けて行った草津JCTの渋滞対策工事は、令和2年2月末に完了している。引き続き、渋滞の削減に向けて、渋滞箇所の要因分析及び対策の検討を実施し、また、情報発信による交通の分散化を図り、効果的かつ効果的な渋滞対策を行っていく。
本州四国連絡高速道路	4 万台・時	4 万台・時	6 万台・時	2 万台・時	4 万台・時	— 箇所 — (箇所) — <箇所>	— 箇所 — (箇所) — <箇所>	— 箇所 — (箇所) — <箇所>	— (箇所)	— (箇所)	ゴールデンウィークの10連休時に、本四道路全体で交通量が対前年度比125%となり、交通集中による渋滞が発生したため、渋滞損失時間が目標値を上回った。引き続き、繁忙期間の渋滞予測情報提供、本線サグ部での注意喚起、JCT手前の分岐部付近の円滑な交通に向けた誘導の強化など、効果的かつ効果的な渋滞対策を行っていく。
首都高速道路	2,310 万台・時	1,500 万台・時	2,320 万台・時	1,400 万台・時	1,400 万台・時	2 箇所 4 (箇所) 2 <箇所>	0 箇所 4 (箇所) 4 <箇所>	2 箇所 4 (箇所) 2 <箇所>	2 箇所	2 箇所	「首都高 快適走行ビジョン」に基づき実施した小松川JCT等の開通や各種渋滞対策を実施したが、本線渋滞損失時間は前年とほぼ同程度であった。引き続き、渋滞の発生しやすい合流部の対策等、効果的かつ効果的な渋滞対策を行っていく。
阪神高速道路	997 万台・時	976 万台・時	906 万台・時	897 万台・時	910 万台・時	0 箇所 1 (箇所) 0 <箇所>	2 箇所 3 (箇所) 2 <箇所>	2 箇所 3 (箇所) 2 <箇所>	2 箇所	2 箇所	速度回復誘導灯の新設や車線運用の改良など各種渋滞対策の実施により、一定の効果が確認されたことなどから、渋滞損失時間は減少となった。引き続き、交通状況を注視し、速度回復誘導灯の設置等を進め、効果的かつ効果的な渋滞対策を推進していく。

※1 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。
 ※2 東日本高速道路、中日本高速道路、西日本高速道路の数は、1/1～12/31期の年間値。
 ※3 ピンポイント渋滞対策実施箇所における令和元年度、令和2年度目標。(参考)平成30～令和2年度の累積値及び中期目標は、新規着手箇所数について設定している。
 ※4 目標の設定にあたっては、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、6月までの実績を踏まえて設定している。

指標分類	■路上工事(路上工事による渋滞損失時間、交通規制時間)												
	路上工事による渋滞損失時間(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 ^{※3} 交通規制時間(単位:時間/km) 上段は道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間、下段の()内は集中工事時間を除く時間 ^{※6}												
	会社	路上工事による渋滞損失時間					交通規制時間					会社コメント	
平成30年度実績		令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標 ^{※2}	(参考)平成30～令和2年度の平均値	中期目標 ^{※1} 平成30～令和2年度の平均値	平成30年度実績	令和元年度実績	令和2年度実績	(参考)平成30～令和2年度の平均値	令和元年度~令和2年度の平均値		
東日本高速道路	33 万台・時	32 万台・時	20 万台・時	18 万台・時	24 万台・時	23 万台・時	131 時間/km (131 時間/km)	99 時間/km	128 時間/km (128 時間/km)	113 時間/km	124 時間/km	99 時間/km	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。
中日本高速道路	150 万台・時	177 万台・時	216 万台・時	210 万台・時	192 万台・時	207 万台・時	118 時間/km (112 時間/km)	148 時間/km	161 時間/km (128 時間/km)	152 時間/km	144 時間/km	102 時間/km	渋滞を最小限にした工事規制計画や車線運用の工夫、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等工事などの事業量増加に伴い、工事渋滞損失時間、交通規制時間は増加した。引き続き、お客さまへの影響が最小限となる工事規制の取り組みを行っていく。
西日本高速道路	59 万台・時	59 万台・時	88 万台・時	81 万台・時	76 万台・時	88 万台・時	115 時間/km (110 時間/km)	115 時間/km	126 時間/km (111 時間/km)	122 時間/km	121 時間/km	112 時間/km	平成31年3月の新名神(新四日市JCT～亀山西JCT)開通に伴い、草津JCTを経由する名神・新名神の交通が増加したことを受け、実施した渋滞対策工事を一因として、渋滞損失時間が約30万台・時増加した。引き続き、お客さまへの影響が最小限となるように、規制調整により積極的な相乗り作業を行い、また、集約することにより効率化等につながる場合は、通行止め集中工事化を推進する。
本州四国連絡高速道路	1 万台・時	1 万台・時	1 万台・時	1 万台・時	1 万台・時	1 万台・時	120 時間/km (120 時間/km)	120 時間/km	116 時間/km (116 時間/km)	116 時間/km	117 時間/km	126 時間/km	複数工事の規制を集約するなど、規制時間及び回数の削減に努めたことで、路上工事による渋滞損失時間は減少した。繁忙期間中は路上工事の抑制に努め、工事規制による渋滞は発生しなかった。繁忙期以外に工事による交通規制の影響で、小規模な渋滞が発生したが、目標値を上回ることにはなかった。引き続き、効果的な路上工事を実施していく。
首都高速道路	120 万台・時	132 万台・時	106 万台・時	110 万台・時	112 万台・時	132 万台・時	251 時間/km (250 時間/km)	250 時間/km	239 時間/km (239 時間/km)	180 時間/km	223 時間/km	220 時間/km	工事を集約化する等の工夫を行うことで交通規制時間を減少させた。また、交通量を考慮した工事時間の設定等の工夫を行うことで路上工事による渋滞損失時間は減少した。今年度は、次年度開催予定のオリパラ対策としてオリパラ開催前に集中的に工事を実施する必要があり、渋滞損失時間の増加が懸念されるものの、引き続き、工事の集約や新たな工事ルールの運用により、お客さまへの影響が最小限となるような取り組みを行っていく。
阪神高速道路	8 万台・時	15 万台・時	21 万台・時	25 万台・時	18 万台・時	25 万台・時	138 時間/km (113 時間/km)	145 時間/km	138 時間/km (126 時間/km)	145 時間/km	140 時間/km	145 時間/km	渋滞損失時間は、終日通行止めによるリニューアル工事を2回実施したことにより、前年度より増加した。また、交通規制時間は、規制調整による同一区間工事の集約化に取り組みたことにより前年度水準を維持した。今年度は、比較的交通量の多い路線における舗装工事等により、渋滞損失時間及び交通規制時間の増加が懸念されるものの、引き続き、お客さまへの影響が最小限となるような取り組みを行っていく。

※1 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。
 ※2 東日本高速道路、中日本高速道路、西日本高速道路の数は、1/1～12/31期の年間値。
 ※3 東日本高速道路、阪神高速道路については、本線渋滞損失時間と全体の渋滞量(渋滞距離と渋滞時間を乗じたもの)に対する路上工事に起因する渋滞量の割合を乗じたもの。
 ※4 首都高速道路、阪神高速道路については、本線渋滞損失時間と全体の渋滞量(渋滞距離と渋滞時間を乗じたもの)に対する路上工事に起因する渋滞量の割合を乗じたもの。
 ※5 集中工事を除いた路上工事時間とは、お客様が迂回・時間・日程調整など回避行動をとることができる区間・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ある。

Ⅲ 道路資産の保有及び債務返済状況等(平成31年(令和元年)度)

資料編

平成31年（令和元年）度（2019年度）アウトカム指標の計画と実績（高速道路会社情報の総括）

指標分類 会社	■通行止め時間(単位:時間)										会社コメント
	雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間※7										
	平成30年度実績			令和元年度		令和元年度実績			令和2年度		
主な要因	数	時間	目標	実績	主な要因	数	時間	目標	実績		
東日本 高速道路㈱	42 時間	災害・悪天候	6	42 時間	58 時間	災害・悪天候	15	47 時間	49 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めを最小限に留めるとともに、除雪作業の効率化を継続し、通行止め時間の減少に努める。
		事故・その他	5			事故・その他	5				
		工事	31			工事	38				
中日本 高速道路㈱	34 時間	災害・悪天候	15	29 時間	22 時間	災害・悪天候	7	23 時間	26 時間	26 時間	秋季には台風による影響により、災害・悪天候による通行止めが生じたものの、通行止め時間は昨年より減少した。 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る。
		事故・その他	2			事故・その他	3				
		工事	17			工事	12				
西日本 高速道路㈱	76 時間	災害・悪天候	36	62 時間	46 時間	災害・悪天候	8	46 時間	56 時間	56 時間	豪雨による通行止めが多数発生したものの、雪水期において、管内で記録的な暖冬となった結果、例年と比較し降雪による通行止め時間が大幅に減少した為、全体的に減少となった。 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る。
		事故・その他	3			事故・その他	2				
		工事	37			工事	36				
本州四国連絡 高速道路㈱	40 時間	災害・悪天候	38	14 時間	10 時間	災害・悪天候	9	10 時間	20 時間	14 時間	災害・悪天候が起因となる通行止めが少なかったこと、通行止めを行った際も早期開放に向けて交通管理者と連携した作業を行ったことにより、通行止め時間が減少した。 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る。
		事故・その他	2			事故・その他	1				
		工事	0			工事	0				
首都 高速道路㈱	4 時間	災害・悪天候	1	6 時間	26 時間	災害・悪天候	19	5 時間	12 時間	6 時間	10月の台風および天皇即位に際しての警備警護に伴った通行止めにより、通行止め時間が大きく増加した。 引き続き、災害・悪天候時の「通行止め時間の最小化」に努めるとともに、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る。
		事故・その他	1			事故・その他	4				
		工事	2			工事	3				
阪神 高速道路㈱	6 時間	災害・悪天候	3	30 時間	35 時間	災害・悪天候	2	15 時間	19 時間	15 時間	G20大阪サミット開催に伴う交通規制を実施したこと及びリニューアル工事に伴う終日通行止めを2回実施したことにより、平成30年度より増加した。 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る。
		事故・その他	0			事故・その他	17				
		工事	3			工事	16				

※1 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。
 ※7 上下線別の通行止め時間×距離を乗じた年間のべ時間/距離を営業延長で除算したもの。

指標分類 会社	■ETC2.0利用率(単位:%)					会社コメント
	全通行台数(総入口交通量)に占めるETC2.0利用台数の割合					
	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標	中期目標※1 令和3年度	
東日本 高速道路㈱	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。
中日本 高速道路㈱	19.5 %	22.3 %	23.4 %	25.2 %	28.1 %	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。
西日本 高速道路㈱	16.4 %	18.7 %	19.8 %	22.5 %	25.0 %	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。
本州四国連絡 高速道路㈱	18.2 %	20.2 %	21.4 %	22.9 %	24.4 %	平成30年5月16日より、本四道路においてもTSスポットの整備等によるETC2.0サービスを開始したことにより利便性が向上し、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。
首都 高速道路㈱	24.4 %	27.4 %	29.2 %	32.5 %	33.2 %	車載器助成キャンペーンや各種広報施策等の効果により、ETC2.0利用率が増加した。 引き続き、普及促進に向け、広報施策等を実施する。
阪神 高速道路㈱	18.8 %	22.3 %	22.7 %	26.4 %	30.0 %	車載器助成キャンペーン(平成31年3月末まで)や各種広報施策等の効果により、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。

※1 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。

平成31年（令和元年）度（2019年度）アウトカム指標の計画と実績（高速道路会社情報の総括）

指標分類 会社	■企画割引(販売件数、実施件数)											会社コメント	
	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						実施件数						
	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標 ^{※2}	(※*) 平成30-令和2 年度の累積値	中期目標 ^{※1} 平成30-令和3 年度の累積値	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標 ^{※2}	(※*) 平成30-令和2 年度の累積値		中期目標 ^{※1} 平成30-令和3 年度の累積値
東日本 高速道路㈱	344 千件	320 千件	361 千件	211 千件	916 千件	1,071 千件	10 件	12 件	13 件	11 件	34 件	40 件	継続的なブランド強化に加え、企画の改良、認知向上に向けた広報活動の実施により販売件数、実施件数は増加した。 令和2年度は新型コロナウイルス感染症の収束が不透明な状況ではあるが、効果的かつ戦略的な広報、継続的なブランド強化、地域との連携強化等によりお客さまが使いやすい魅力的な企画割引の提供に努める。
中日本 高速道路㈱	118 千件	119 千件	110 千件	53 千件	281 千件	330 千件	17 件	12 件	16 件	12 件	45 件	48 件	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に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拡大防止に伴う外出自粛等の影響もあり、販売件数は昨年に比較し減少した。 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、お客さまが利用しやすい企画割引の提供に努める。
西日本 高速道路㈱	256 千件	169 千件	227 千件	198 千件	681 千件	356 千件	7 件	9 件	10 件	8 件	25 件	27 件	実施エリアの広域化及び実施期間の長期化等による常習化の解消や戦略的・政策的な企画を実施する余地を与える観点で、販売期間や対象エリアを限定したこと、また、国際情勢の変化等の影響により、販売件数は減少したものの、販売期間中の1日あたりの販売件数は増加傾向となった。実施件数は、観光誘客を通じた地域との連携強化に資する企画を追加実施したため、目標から1件増となった。新型コロナウイルス感染症拡大防止を目的とした外出自粛の要請の影響はあるが、観光誘客を通じた地域との連携強化に資する企画割引の提供に努める。
本州四国連絡 高速道路㈱	— 千件	— 千件	— 千件	— 千件	— 千件	— 千件	1 件	1 件	1 件	1 件	3 件	1 件	平成26年7月より、広島県、愛媛県等と協力して瀬戸内しまなみ海道の自転車通行料金が無料となる企画割引を実施しており、令和元年度も継続して実施した。企画割引については、高速道路の債務償還への影響等を考慮のうえ、お客さまや関係地方公共団体等のご意見、ご要望を踏まえ、今後も検討していく。
首都 高速道路㈱	— 千件	— 千件	— 千件	— 千件	— 千件	— 千件	— 件	— 件	— 件	— 件	— 件	— 件	実施の必要性も含め、引き続き検討する。
阪神 高速道路㈱	186 千件	186 千件	201 千件	185 千件	572 千件	720 千件	2 件	2 件	2 件	2 件	6 件	8 件	令和元年度は、1日当たり申込み受付数、対象日数を維持してご提供。更にお客さまの認知度が向上するよう広報の強化に取り組んだ結果、販売件数増加につながった。 引き続き、広報拡充やお客さまが利用しやすい環境整備に努める。

※1 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。

※2 目標の設定にあたっては、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、6月までの実績を踏まえて設定している。

【交通安全】

指標分類 会社	■死傷事故率(単位:件/億台キロ)					会社コメント
	自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数 ^{※8}					
	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標	中期目標 ^{※1} 令和3年度	
東日本 高速道路㈱	4.3 件/億台キロ	4.3 件/億台キロ	3.7 件/億台キロ	3.7 件/億台キロ	4.5 件/億台キロ	車線逸脱防止のための凹凸路面標示や注意喚起看板、暫定二車線区間のワイヤロープ等の交通安全対策を実施したこと等により死傷事故件数が平成30年度に比べ減少し、目標を達成した。 引き続き、積極的な安全対策の推進に努めていく。
中日本 高速道路㈱	5.8 件/億台キロ	5.4 件/億台キロ	5.2 件/億台キロ	5.0 件/億台キロ	4.7 件/億台キロ	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、暫定二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。
西日本 高速道路㈱	5.4 件/億台キロ	5.4 件/億台キロ	4.6 件/億台キロ	4.6 件/億台キロ	6.8 件/億台キロ	事故多発箇所を中心に実施した追突及び車両接触事故対策や暫定二車線区間における対向車線逸脱防止対策などの各種対策の推進に伴い、死傷事故件数が平成30年に比べて大幅に減少し、目標を達成した。 引き続き、積極的な安全対策の推進に努めていく。
本州四国連絡 高速道路㈱	3.4 件/億台キロ	3.4 件/億台キロ	4.0 件/億台キロ	3.4 件/億台キロ	5.2 件/億台キロ	令和元年度の死傷事故率は前年度に比べ増加したが、舗装改良の継続、暫定二車線区間における凹凸路面標示、逆走防止対策等の各種交通安全対策により、平成30年度までの3年間では着実に減少している。 引き続き、暫定二車線区間におけるワイヤロープ等の施工や渋滞時の追突への注意喚起など、積極的な安全対策を推進していく。
首都 高速道路㈱	10.9 件/億台キロ	11.0 件/億台キロ	9.3 件/億台キロ	10.5 件/億台キロ	10.0 件/億台キロ	令和元年度は、高速道路の利用状況(走行台キロ)は増加し、且つ効果的な安全対策の実施に伴う死傷事故件数の減少により、死傷事故率が低下した。 引き続き、各種交通安全キャンペーンを通じた安全運転に対する啓発運動や巡回車両によるLED広報等による注意喚起等、安全対策の推進に努めていく。
阪神 高速道路㈱	17.3 件/億台キロ	17.3 件/億台キロ	16.6 件/億台キロ	16.0 件/億台キロ	15.0 件/億台キロ	事故多発区間を中心に、カーブ区間での速度抑制対策や、合流部を対象とした注意喚起の充実、JCT合流部での走行性・安全性向上を目的とした車線運用の見直し、カラー舗装と標識内のカラー矢印とを連動させた案内の改善等を実施したことにより、死傷事故件数が平成30年に比べ減少し、目標を達成した。 引き続き、事故多発区間を中心に安全対策の推進に努めていく。

※1 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。

※8 数値は、1/1～12/31間の年間値。

平成31年（令和元年）度（2019年度）アウトカム指標の計画と実績（高速道路会社情報の総括）

指標分類	■車限令違反取締(取締実施回数、引込み台数、措置命令数、即時告発件数)							会社コメント
	高速道路上で実施した車限令違反車両取締							
	1段目は取締実施回数(単位:回)、2段目の()内は引込み台数(単位:台)、3段目の<>内は措置命令件数(単位:件)、4段目の[]内は即時告発件数(単位:件)							
会社	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標 ※9※22	平成30~令和2年度の 平均値 (参考)	中期目標 ※1※9 平成30~令和3年度の 平均値		
東日本 高速道路㈱	1,625 回 (10,688 台) < 1,954 件 > [0 件]	1,530 回	1,503 回 (7,410 台) < 868 件 > [3 件]	1,100 回	1,409 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。	
中日本 高速道路㈱	1,031 回 (17,010 台) < 1,223 件 > [6 件]	1,015 回	1,179 回 (13,971 台) < 1,049 件 > [1 件]	987 回	1,066 回	1,015 回	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、重量超過等の違反抑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。	
西日本 高速道路㈱	1,214 回 (7,661 台) < 538 件 > [2 件]	1,650 回	1,351 回 (6,249 台) < 492 件 > [1 件]	1,200 回	1,255 回	1,740 回	令和元年度実績については、地域ごとの取締対象車両の通行分析の結果、日あたり1箇所集中して行った取締対応が多かったため、結果として取締り回数は減少傾向となった。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、減少傾向となった。令和2年度の目標値は、適正かつ効果的な取締りの実施を念頭に置いた場合、現行人員で実施可能な取締回数のほぼ限界まで実施していることから、取締り頻度を低下させないことに重点を置き、目標値については前年度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りの中止期間は一部考慮のうえ回数を設定することとした。	
本州四国連絡 高速道路㈱	165 回 (1,203 台) < 72 件 > [0 件]	150 回	159 回 (818 台) < 75 件 > [0 件]	113 回	146 回	150 回	軸重データ等を活用し、違反車両が走行するIC、時間帯を分析するなどの効果的な取締り場所等の選定などを行いつつも、綿密な計画及び実施により、目標回数を上回ることが出来た。引き続き、重量超過等の違反車両の抑止のため、既存データを有効活用し、取締り方法の工夫、警察との合同取締り、近隣道路管理者と場所・時間などを積極的に調整し、効率的かつ、効果的な取締りを目指して取り組んでいく。	
首都 高速道路㈱	979 回 (1,311 台) < 286 件 > [2 件]	1,200 回	1,333 回 (1,330 台) < 204 件 > [1 件]	1,000 回	1,104 回	900 回	取締体制を増強したこともあり、取締実施回数は平成30年度実績を上回った。今後は違反車両動向に応じた取締を更に重点的に実施する。	
阪神 高速道路㈱	2,682 回 (786 台) < 268 件 > [0 件]	2,800 回	2,678 回 (707 台) < 178 件 > [0 件]	2,200 回	2,520 回	2,800 回	令和元年度は、平成30年度と同程度の取締を実施。警察・国道事務所・他社との取締り、軸重計データを活用した取締り箇所等の選定等、効果的な取締りを実施した。令和2年度に予定している本線料金所の撤去の後においても、引き続き効果的な取締りが実施できるよう、取締手法について工夫・検討を行う。	

※1 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。

※9 車限令取締違反における令和2年度目標及び中期目標は、取締実施回数について設定している。

※22 目標の設定にあたっては、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、6月までの実績を踏まえて設定している。

指標分類	■逆走(逆走事故件数、逆走事件数)										会社コメント
	逆走事故件数(単位:件) 逆走による事故発生件数※8										
	逆走事件数(単位:件) 交通事故または車両確保に至った逆走事件の数※8										
会社	逆走事故件数					逆走事件数					
	平成30年度 実績	令和元年度 目標	令和元年度 実績	令和2年度 目標	中期目標 令和2年度	平成30年度 実績	令和元年度 目標	令和元年度 実績	令和2年度 目標	中期目標 令和3年度	
東日本 高速道路㈱	8 件	2 件	8 件	0 件	0 件	61 件	55 件	55 件	44 件	50 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・事件数の減少を目指し、更なる対策を実施していく。
中日本 高速道路㈱	7 件	2 件	8 件	0 件	0 件	28 件	22 件	23 件	20 件	17 件	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、一般道側からの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営技術の現地展開を推進し、逆走事故件数の減少を目指す。
西日本 高速道路㈱	8 件	5 件	13 件	0 件	0 件	78 件	65 件	85 件	60 件	55 件	料金所前後における注意喚起看板の設置や内プラ・外プラの締切対策等の取組みを実施したことにより、逆走による死傷事故件数は減少したものの、事件数および事故件数は微増した。引き続き、逆走事件・事故件数の減少を目指し、路車連携の新たな取組み等の更なる対策を実施していく。
本州四国連絡 高速道路㈱	0 件	0 件	4 件	0 件	0 件	3 件	2 件	6 件	1 件	0 件	令和元年度は、料金所プラザでのUターンやバック等に起因する逆走事故が4件発生したため、目標値を上回ることになった。逆走を防止するために料金所プラザ締切り平成31年3月完了に加え、特別巡回注意看板の設置、一般道からのランプ出口への誤進入対策を進めるとともに、逆走事故を防止するために逆走を検知して注意喚起するシステム等の整備を進め逆走事故ゼロを目指す。
首都 高速道路㈱	1 件	1 件	0 件	0 件	0 件	3 件	2 件	2 件	1 件	1 件	全ての本線合流部を対象に路面矢印、高輝度矢印板・文字板、ラバーポールを設置済み。合わせて、立入、逆走検知・警告システムを拡大整備中。逆走事件、逆走事故ともに減少傾向。引き続き、立入、逆走検知・警告システムをさらに今後拡大整備予定。
阪神 高速道路㈱	0 件	1 件	2 件	0 件	0 件	1 件	2 件	5 件	2 件	2 件	令和元年度は、逆走事件、逆走事故とも前年度実績から増加する結果となった。令和元年度には、出口部における逆走・誤進入防止看板の取替・グレードアップを行うとともに、PAにおいて逆走防止啓発ポスターを掲示する等、ソフト面の対策にも努めたところであるが、引き続き、国による識者委員会での技術開発に関する議論を踏まえ、対策の充実を図っていく。

※1 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。

※8 数値は、1/1~12/31間の年間値。

平成31年（令和元年）度（2019年度）アウトカム指標の計画と実績（高速道路会社情報の総括）

指標分類 会社	■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、保護した事案件数					中期目標※1 令和3年度	会社コメント
	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標			
東日本 高速道路㈱	1,273 件	810 件	1,334 件	1,300 件	770 件	立入事案件発生箇所が多い箇所を中心に、高速道路出入口部に進入禁止看板や立入抑制ポール等の対策を実施したが、昨年度より件数は増加した。 引き続き、特に立入事案件の発生が多い施設を中心に詳細な要因分析を実施し、事案件数の減少を目指し、更なる対策を実施していく。	
中日本 高速道路㈱	896 件	862 件	993 件	862 件	809 件	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、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。	
西日本 高速道路㈱	983 件	740 件	983 件	700 件	660 件	立入事案件発生箇所が多い箇所を中心に、看板、ラバーポール等の設置や路面標示等の対策を実施したが、立入事案件数は昨年度と比較し横ばいだった。 引き続き、立入の要因分析を実施し、効果の高い対策を推進することで事案件数の減少を目指す。	
本州四国連絡 高速道路㈱	90 件	90 件	159 件	90 件	97 件	各種メディアによる立入問題報道により、一般利用者から正確かつ多くの情報が寄せられるようになり、交通管理者と連携して速やかに立入者を確保できる状況となったため、立入事案件数が増加した。 引き続き、誤進入を未然防止するため、IC出入口等に進入・立入禁止の標識、看板等を設置するとともに、近年のインパウンドに伴う外国人の増加に対応し、更なる外国語表記などの対策を実施する。	
首都 高速道路㈱	439 件	410 件	447 件	395 件	380 件	歩行者・自転車・原付共に外国人の立入が増加した。中でも原付の増加が多く、特にナビアプリ使用の立入事象が増加したことにより、昨年度より件数は増加した。 今後も、ナビアプリ会社への働きかけを継続して推進すると共に、誤進入者の進入経路分析を実施していく。	
阪神 高速道路㈱	315 件	300 件	291 件	300 件	300 件	令和元年度は、出入口を対象に視覚的に分かりやすいピクトグラムを用いた原付・自転車・歩行者進入禁止看板の設置等を進めた結果、前年度実績から減少し、目標を達成した。 令和2年度は引き続き対策を進め、全出入口での原付・自転車・歩行者進入禁止看板の設置を完了させる。	

※1 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。

指標分類 会社	■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が150kmを超える区間数（下段の()内はうち会社を跨ぐ空白区間数）※10※11					会社コメント
	平成30年度実績		令和元年度目標	令和元年度実績		
	150km超区間	100km超区間	150km超区間	150km超区間	100km超区間	
東日本 高速道路㈱	0 区間 (0 区間)	20 区間 (0 区間)	0 区間 (0 区間)	0 区間 (0 区間)	20 区間 (0 区間)	—
中日本 高速道路㈱	0 区間 (0 区間)	4 区間 (0 区間)	0 区間 (0 区間)	0 区間 (0 区間)	4 区間 (0 区間)	—
西日本 高速道路㈱	0 区間 (0 区間)	14 区間 (12 区間)	0 区間 (0 区間)	0 区間 (0 区間)	14 区間 (12 区間)	—
本州四国連絡 高速道路㈱	0 区間 (0 区間)	12 区間 (12 区間)	0 区間 (0 区間)	0 区間 (0 区間)	12 区間 (12 区間)	—
首都 高速道路㈱	— 区間 (— 区間)	— 区間 (— 区間)	— 区間 (— 区間)	— 区間 (— 区間)	— 区間 (— 区間)	—
阪神 高速道路㈱	— 区間 (— 区間)	— 区間 (— 区間)	— 区間 (— 区間)	— 区間 (— 区間)	— 区間 (— 区間)	—

※10 区間数は、方向(上下線別)にそれぞれ算出。

※11 西日本高速道路㈱と本州四国連絡高速道路㈱に跨る区間は100km超で12箇所存在する。

平成31年（令和元年）度（2019年度）アウトカム指標の計画と実績（高速道路会社情報の総括）

【道路保全】

指標分類 会社	■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							会社コメント
	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標	(参考) 平成30～令和2年度の 平均値	中期目標 ^{※1} 平成30～令和3年度の 平均値		
東日本 高速道路㈱	96 %	96 %	95 %	96 %	96 %	96 %	路面のわだち掘れやひび割れ等の調査や現地調査等に基づき、要補修箇所約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。	
中日本 高速道路㈱	95 %	95 %	96 %	95 %	95 %	95 %	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110km・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。	
西日本 高速道路㈱	98 %	98 %	98 %	98 %	98 %	98 %	路面のわだち掘れやひび割れ等の調査・点検結果を踏まえ、要補修箇所約203km・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。	
本州四国連絡 高速道路㈱	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	路面性状測定車による点検により、舗装路面状況を適切に把握のうえ、要補修箇所約11km・車線実施し、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。	
首都 高速道路㈱	97 %	97 %	97 %	97 %	97 %	97 %	高速上の巡回点検や徒歩による目視点検により、舗装路面状況を適切に把握している。要補修箇所については、i-DREAMsを活用して、優先順位をつけた計画的に舗装補修を約27km・車線実施し、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。	
阪神 高速道路㈱	96 %	96 %	96 %	97 %	96 %	97 %	3号神戸線、4号湾岸線におけるリニューアル工事等により、要補修箇所約51km・車線の舗装補修を実施し、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。	

※1 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。

指標分類 会社	■橋梁の点検率(単位:%) 省令に基づく点検(平成26年度～平成30年度にかけて行われる1巡目分及び令和元年度～令和5年度にかけて行われる2巡目分)の実施率【累計】 ^{※12※23}										会社コメント
	平成30年度実績 (1巡目最終年)		令和元年度目標 (2巡目1年目)		令和元年度実績 (2巡目1年目)		令和2年度目標 (2巡目2年目)		中期目標 令和5年度 (2巡目最終年)		
	橋単位	径間単位 ^{※13}	橋単位	径間単位	橋単位	径間単位	橋単位	径間単位	橋単位	径間単位	
東日本 高速道路㈱	100 %	-	20 %	-	20 %	-	41 %	-	100 %	-	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、橋梁の点検は全8,730橋のうち1,731橋を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。
中日本 高速道路㈱	100 %	-	23 %	-	23 %	-	41 %	-	100 %	-	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、橋梁の点検は全5,859橋のうち1,352橋を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。
西日本 高速道路㈱	100 %	-	22 %	-	22 %	-	43 %	-	100 %	-	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、橋梁の点検は全8,318橋のうち1,791橋を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。
本州四国連絡 高速道路㈱	100 %	-	29 %	-	24 %	-	44 %	-	100 %	-	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、橋梁の点検は全470橋のうち111橋を実施した。 令和元年12月に、インフラ寿命化計画(個別施設計画)にて年度計画を見直し(点検数の平準化)を行っており、引き続き、計画的に点検を実施していく。
首都 高速道路㈱	100 %	100 %	16 %	20 %	18 %	21 %	36 %	40 %	100 %	100 %	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、橋梁の点検は全125橋のうち22橋を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。
阪神 高速道路㈱	100 %	100 %	9 %	24 %	9 %	24 %	32 %	42 %	100 %	100 %	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、橋梁の点検は全311橋のうち27橋を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。

※12 令和元年度以降の省令点検2巡目については、管理施設数に対する令和元年度から当該年度までの点検数の比率を示している。(管理施設数は平成31年4月1日時点の数量を基準とする。)

※13 径間とは、高架橋及び橋等に依る支点(橋脚または橋台)間をいう。

※23 表記上、小数第一位にて四捨五入している。

平成31年（令和元年）度（2019年度）アウトカム指標の計画と実績（高速道路会社情報の総括）

指標分類	■修繕着手橋梁数(単位:橋又は径間)*13								
	点検1巡目:平成26年度から平成30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*14*15								
	点検2巡目:令和元年度から当該年度の前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*14*15 下段の()内は、要修繕橋梁数(単位:橋又は径間)で、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								
会社	平成30年度実績		令和元年度目標		令和元年度実績		令和2年度目標*24		会社コメント
	橋単位	径間単位	橋単位	径間単位	橋単位	径間単位	橋単位	径間単位	
東日本 高速道路㈱	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								
	312 橋 (491 橋)	-	451 橋 (708 橋)	-	399 橋 (707 橋)	-	443 橋 (707 橋)	-	点検1巡目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707橋であり、そのうち修繕に着手した橋梁は399橋であった。点検2巡目の橋梁の点検でも緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、修繕が必要な区分Ⅲの橋梁は192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、次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	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								
- 橋 (- 橋)	-	- 橋 (- 橋)	-	- 橋 (- 橋)	-	11 橋 (192 橋)	-		
中日本 高速道路㈱	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								
	210 橋 (623 橋)	-	372 橋 (767 橋)	-	380 橋 (767 橋)	-	514 橋 (767 橋)	-	点検1巡目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767橋であり、そのうち修繕に着手した橋梁は380橋であった。点検2巡目の橋梁の点検でも緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、修繕が必要な区分Ⅲの橋梁は109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、次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	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								
- 橋 (- 橋)	-	- 橋 (- 橋)	-	- 橋 (- 橋)	-	3 橋 (109 橋)	-		
西日本 高速道路㈱	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								
	215 橋 (656 橋)	-	342 橋 (945 橋)	-	346 橋 (945 橋)	-	485 橋 (945 橋)	-	点検1巡目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945橋であり、そのうち修繕に着手した橋梁は346橋であった。点検2巡目の橋梁の点検でも緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、修繕が必要な区分Ⅲの橋梁は220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、次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	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								
- 橋 (- 橋)	-	- 橋 (- 橋)	-	- 橋 (- 橋)	-	24 橋 (220 橋)	-		
本州四国連絡 高速道路㈱	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								
	8 橋 (8 橋)	-	10 橋 (10 橋)	-	10 橋 (10 橋)	-	10 橋 (10 橋)	-	点検1巡目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10橋であり、全橋梁の修繕に着手済み。点検2巡目の橋梁の点検でも緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、修繕が必要な区分Ⅲの橋梁は2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、次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	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								
- 橋 (- 橋)	-	- 橋 (- 橋)	-	- 橋 (- 橋)	-	2 橋 (2 橋)	-		
首都 高速道路㈱	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								
	30 橋 (33 橋)	548 径間 (567 径間)	37 橋 (42 橋)	578 径間 (590 径間)	37 橋 (42 橋)	579 径間 (590 径間)	42 橋 (42 橋)	590 径間 (590 径間)	点検1巡目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42橋(590径間)であり、そのうち修繕に着手した橋梁は37橋(579径間)であった。点検2巡目の橋梁の点検でも緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、修繕が必要な区分Ⅲの橋梁は5橋(57径間)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、次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	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								
- 橋 (- 橋)	- 径間 (- 径間)	- 橋 (- 橋)	- 径間 (- 径間)	- 橋 (- 橋)	- 径間 (- 径間)	3 橋 (5 橋)	28 径間 (57 径間)		
阪神 高速道路㈱	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								
	33 橋 (64 橋)	119 径間 (257 径間)	39 橋 (77 橋)	157 径間 (305 径間)	37 橋 (77 橋)	187 径間 (305 径間)	39 橋 (77 橋)	203 径間 (305 径間)	点検1巡目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77橋(305径間)であり、そのうち修繕に着手した橋梁は37橋(187径間)であった。点検2巡目の橋梁の点検でも緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、修繕が必要な区分Ⅲの橋梁は18橋(149径間)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、次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	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								
- 橋 (- 橋)	- 径間 (- 径間)	- 橋 (- 橋)	- 径間 (- 径間)	- 橋 (- 橋)	- 径間 (- 径間)	7 橋 (18 橋)	21 径間 (149 径間)		

*13 径間とは、高架橋及び橋等に係る支点(橋脚または橋台)間をいう。
 *14 平成26年7月より施行された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26年国土交通省告示第426号)に基づき橋梁毎に総合的に健全性が診断された橋梁。
 *15 修繕(設計を含む)に着手または完了したものをいう。
 *24 点検2巡目の目標値には、令和2年度以前に着手した資産数も含む

指標分類	■トンネルの点検率(単位:%)					会社コメント
	省令に基づく点検(平成26年度～平成30年度にかけて行われる1巡目及び令和元年度～令和5年度にかけて行われる2巡目)の実施率[累計]*12*23					
	平成30年度実績 (1巡目最終年)	令和元年度目標 (2巡目1年目)	令和元年度実績 (2巡目1年目)	令和2年度目標 (2巡目2年目)	中期目標 令和5年度 (2巡目最終年)	
東日本 高速道路㈱	100 %	25 %	25 %	45 %	100 %	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、トンネルの点検は全582箇所のうち146箇所を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。
中日本 高速道路㈱	100 %	19 %	20 %	39 %	100 %	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、トンネルの点検は全435箇所のうち86箇所を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。
西日本 高速道路㈱	100 %	19 %	23 %	43 %	100 %	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、トンネルの点検は全897チューブのうち204チューブを実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。
本州四国連絡 高速道路㈱	100 %	11 %	15 %	37 %	100 %	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、トンネルの点検は全27箇所のうち4箇所を実施した。令和元年12月に、インフラ寿命計画(個別施設計画)にて年度計画を見直し(点検数の平準化)を行っており、引き続き、計画的に点検を実施していく。
首都 高速道路㈱	100 %	22 %	24 %	39 %	100 %	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、トンネルの点検は全67箇所のうち16箇所を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。
阪神 高速道路㈱	100 %	0 %	0 %	19 %	100 %	令和元年度より、省令点検の2巡目が開始されたが、トンネルの点検は令和2年度以降に実施していく計画であるので、今年度は実施していない。

*12 令和元年度以降の省令点検2巡目については、管理施設数に対する令和元年度から当該年度までの点検数の比率を示している。(管理施設数は平成31年4月1日時点の数量を基準とする。)
 *23 表記上、小数第一位にて四捨五入している。

Ⅲ 道路資産の保有及び債務返済状況等 (平成31年(令和元年)度)

資料編

平成31年（令和元年）度（2019年度）アウトカム指標の計画と実績（高速道路会社情報の総括）

指標分類	■修繕着手トンネル数(単位:箇所)				
	点検1巡目:平成26年度から平成30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 ^{※14※15} 点検2巡目:令和元年度から当該年度の前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 ^{※14※15} 下段の()内は、要修繕トンネル数(単位:箇所)で、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				
会社	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標 ^{※24}	会社コメント
東日本 高速道路㈱	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				点検1巡目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のトンネルは200箇所であり、そのうち修繕に着手したトンネルは171箇所であった。点検2巡目のトンネルの点検でも緊急を要する区分Ⅳのトンネルはなく、修繕が必要な区分Ⅲのトンネルは19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、次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	138 箇所 (178 箇所)	155 箇所 (200 箇所)	171 箇所 (200 箇所)	186 箇所 (200 箇所)	
中日本 高速道路㈱	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				点検1巡目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のトンネルは93箇所であり、そのうち修繕に着手したトンネルは67箇所であった。点検2巡目のトンネルの点検でも緊急を要する区分Ⅳのトンネルはなく、修繕が必要な区分Ⅲのトンネルは10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、次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	56 箇所 (80 箇所)	63 箇所 (93 箇所)	67 箇所 (93 箇所)	73 箇所 (93 箇所)	
西日本 高速道路㈱	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				点検1巡目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のトンネルは397箇所であり、そのうち修繕に着手したトンネルは325箇所であった。点検2巡目のトンネルの点検でも緊急を要する区分Ⅳのトンネルはなく、修繕が必要な区分Ⅲのトンネルは63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、次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	294 箇所 (353 箇所)	369 箇所 (397 箇所)	325 箇所 (397 箇所)	336 箇所 (397 箇所)	
本州四国連絡 高速道路㈱	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				点検1巡目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のトンネルもなかった。点検2巡目のトンネルの点検でも区分Ⅲ及び区分Ⅳのトンネルはなかった。 引き続き、計画的に点検を行い、必要に応じて対策方法の検討及び補修を実施していく。
	0 箇所 (0 箇所)	0 箇所 (0 箇所)	0 箇所 (0 箇所)	0 箇所 (0 箇所)	
首都 高速道路㈱	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				点検1巡目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のトンネルは6箇所であり、その全てのトンネルの修繕に着手した。点検2巡目のトンネルの点検でも区分Ⅲ及び区分Ⅳのトンネルはなかった。 引き続き、計画的に点検を行い、必要に応じて対策方法の検討及び補修を実施していく。
	3 箇所 (3 箇所)	4 箇所 (6 箇所)	6 箇所 (6 箇所)	6 箇所 (6 箇所)	
阪神 高速道路㈱	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				点検1巡目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のトンネルもなかった。点検2巡目のトンネルの点検は令和2年度以降に行っていく。 引き続き、計画的に点検を行い、必要に応じて対策方法の検討及び補修を実施していく。
	0 箇所 (0 箇所)	0 箇所 (0 箇所)	0 箇所 (0 箇所)	0 箇所 (0 箇所)	

※14 平成26年7月より施行された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26年国土交通省告示第426号)に基づきトンネル毎に総合的に健全性が診断されたトンネル。

※15 修繕(設計を含む)に着手または完了したもの。

※24 点検2巡目の目標値は、令和2年度以前に着手した資産数も含む

指標分類	■道路附属物等の点検率(単位:%)					
	省令に基づく点検(平成26年度～平成30年度にかけて行われる1巡目分及び令和元年度～令和5年度にかけて行われる2巡目分)の実施率【累計】 ^{※12※23}					
会社	平成30年度実績 (1巡目最終年)	令和元年度目標 (2巡目1年目)	令和元年度実績 (2巡目1年目)	令和2年度目標 (2巡目2年目)	中期目標 令和5年度 (2巡目最終年)	会社コメント
東日本 高速道路㈱	100 %	23 %	25 %	45 %	100 %	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、道路附属物等の点検は全3,652施設のうち909施設を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。
中日本 高速道路㈱	100 %	18 %	18 %	40 %	100 %	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、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。
西日本 高速道路㈱	100 %	24 %	23 %	51 %	100 %	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、道路附属物等の点検は全3,082施設のうち695施設を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。
本州四国連絡 高速道路㈱	100 %	29 %	23 %	45 %	100 %	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、道路附属物等の点検は全152箇所のうち35箇所を実施した。 令和元年12月に、インフラ寿命化計画(個別施設計画)にて年度計画を見直し(点検数の平準化)を行っており、引き続き、計画的に点検を実施していく。
首都 高速道路㈱	100 %	15 %	17 %	30 %	100 %	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、道路附属物等の点検は全1,337施設のうち232施設を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。
阪神 高速道路㈱	99 %	20 %	22 %	43 %	100 %	令和元年度は省令点検の2巡目を開始し、道路附属物等の点検は全1,166施設のうち261施設を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。

※12 令和元年度以降の省令点検2巡目については、管理施設数に対する令和元年度から当該年度までの点検数の比率を示している。(管理施設数は平成31年4月1日時点の数量を基準とする。)

※23 表記上、小数第一位にて四捨五入している。

平成31年（令和元年）度（2019年度）アウトカム指標の計画と実績（高速道路会社情報の総括）

指標分類	■修繕着手済道路附属物等数(単位:施設)				
	点検1巡目:平成26年度から平成30年度までに判定区分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 ^{※14} ※15 点検2巡目:令和元年度から当該年度の前年度までに判定区分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 ^{※14} ※15 下段の()内は、要修繕道路附属物等数(単位:施設)で、当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等数				
会社	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標 ^{※24}	会社コメント
東日本 高速道路㈱	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				
	84 施設 (119 施設)	97 施設 (138 施設)	107 施設 (135 施設)	120 施設 (135 施設)	点検1巡目の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は135施設であり、そのうち修繕に着手した道路附属物等は107施設であった。点検2巡目の道路附属物等の点検でも緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は10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等を踏まえ修繕計画を策定し、次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	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				
- 施設 (- 施設)	- 施設 (- 施設)	- 施設 (- 施設)	4 施設 (10 施設)		
中日本 高速道路㈱	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 施設 (64 施設)	46 施設 (91 施設)	51 施設 (91 施設)	62 施設 (91 施設)	点検1巡目の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は91施設であり、そのうち修繕に着手した道路附属物等は51施設であった。点検2巡目の道路附属物等の点検でも緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は12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等を踏まえ修繕計画を策定し、次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	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				
- 施設 (- 施設)	- 施設 (- 施設)	- 施設 (- 施設)	3 施設 (12 施設)		
西日本 高速道路㈱	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				
	123 施設 (150 施設)	141 施設 (168 施設)	139 施設 (168 施設)	149 施設 (168 施設)	点検1巡目の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は168施設であり、そのうち修繕に着手した道路附属物等は139施設であった。点検2巡目の道路附属物等の点検でも緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は22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等を踏まえ修繕計画を策定し、次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	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				
- 施設 (- 施設)	- 施設 (- 施設)	- 施設 (- 施設)	10 施設 (22 施設)		
本州四国連絡 高速道路㈱	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				
	3 施設 (3 施設)	3 施設 (3 施設)	3 施設 (3 施設)	3 施設 (3 施設)	点検1巡目の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は3施設であり、全て措置を完了した。点検2巡目では、区分Ⅲ及び区分Ⅳの道路附属物等はなかった。引き続き、計画的に点検を行い、必要に応じて対策方法の検討及び補修を実施していく。
	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				
- 施設 (- 施設)	- 施設 (- 施設)	- 施設 (- 施設)	0 施設 (0 施設)		
首都 高速道路㈱	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				
	11 施設 (11 施設)	12 施設 (12 施設)	11 施設 (12 施設)	12 施設 (12 施設)	点検1巡目の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は12施設であり、そのうち修繕に着手した道路附属物等は11施設であった。点検2巡目の道路附属物等の点検でも緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は5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等を踏まえ修繕計画を策定し、次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	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				
- 施設 (- 施設)	- 施設 (- 施設)	- 施設 (- 施設)	0 施設 (1 施設)		
阪神 高速道路㈱	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				
	0 施設 (12 施設)	0 施設 (43 施設)	8 施設 (43 施設)	8 施設 (43 施設)	点検1巡目の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は43施設であり、そのうち修繕に着手した道路附属物等は8施設であった。点検2巡目の道路附属物等の点検でも緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は5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等を踏まえ修繕計画を策定し、次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	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				
- 施設 (- 施設)	- 施設 (- 施設)	- 施設 (- 施設)	0 施設 (5 施設)		

※14 平成26年7月より施行された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26年国土交通省告示第426号)に基づき道路附属物等毎に総合的に健全性が診断された道路附属物等。
 ※15 修繕(設計を含む)に着手または完了したもの。
 ※24 点検2巡目の目標値には、令和2年度以前に着手した資産数も含む

指標分類	■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 ^{※16}					
会社	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標	中期目標 ^{※17} 令和3年度	会社コメント
東日本 高速道路㈱	79.1 %	80.3 %	79.7 %	80.4 %	86 %	速やかな機能回復が可能な性能を示す耐震性能2を満足する橋梁は、全6,035橋のうち4,809橋。 引き続き、橋梁個別の耐震設計及び関係機関との協議等を行い、計画的に対策を実施していく。
中日本 高速道路㈱	88.8 %	91.3 %	90.5 %	91.2 %	98 %	速やかな機能回復が可能な性能を示す耐震性能2を満足する橋梁は、全4,603橋のうち4,166橋。 引き続き、橋梁個別の耐震設計及び関係機関との協議等を行い、計画的に対策を実施していく。
西日本 高速道路㈱	60.4 %	60.9 %	61.0 %	62.7 %	73 %	速やかな機能回復が可能な性能を示す耐震性能2を満足する橋梁は、全6,259橋のうち3,816橋。 引き続き、橋梁個別の耐震設計及び関係機関との協議等を行い、計画的に対策を実施していく。
本州四国連絡 高速道路㈱	46.2 %	47.7 %	47.7 %	54.3 %	70 %	速やかな機能回復が可能な性能を示す耐震性能2を満足する橋梁は、全396橋のうち189橋。このうち、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%以上の地域にある橋梁については、全て耐震照査・設計に着手済みであり、計画的に対策を実施していく。
首都 高速道路㈱	98.4 %	100 %	98.4 %	100 %	100 %	速やかな機能回復が可能な性能を示す耐震性能2を満足する橋梁は、全125橋のうち123橋。 引き続き、関係機関との協議を行い、計画的に対策工事を実施していく。
阪神 高速道路㈱	92.2 %	92.2 %	92.2 %	92.2 %	100 %	速やかな機能回復が可能な性能を示す耐震性能2を満足する橋梁は、全269橋のうち248橋。 引き続き、橋梁個別の耐震設計及び関係機関との協議等を行い、計画的に対策を実施していく。

※16 兵庫県南部地震と同程度の地震においても軽微な損傷に留まり、速やかな機能回復が可能な耐震対策が完了した橋梁の割合。
 ※17 中期目標の年次は令和3年度とし、全ての対策重点地域^{※18}で耐震補強を完了することとする。また、令和8年度までに全国で耐震補強の完了を目指すこととする。
 ※18 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

Ⅲ 道路資産の保有及び債務返済状況等（平成31年（令和元年）度）

資料編

平成31年（令和元年）度（2019年度）アウトカム指標の計画と実績（高速道路会社情報の総括）

【地域との連携】

指標分類 会社	■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					中期目標※1 令和3年度	会社コメント
	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績		
東日本 高速道路㈱	93 箇所	106 箇所	104 箇所	108 箇所	107 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。
中日本 高速道路㈱	129 箇所	129 箇所	129 箇所	129 箇所	129 箇所	133 箇所	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。
西日本 高速道路㈱	73 箇所	75 箇所	75 箇所	76 箇所	76 箇所	74 箇所	令和元年度は宮崎道山之口SA上下線で出入口を新設した。引き続き、SA・PAの周辺状況、地域の要望や利用者ニーズを踏まえ、出入口の整備を進めている。
本州四国連絡 高速道路㈱	0 箇所	0 箇所	0 箇所	0 箇所	0 箇所	0 箇所	一般道からSA等への歩行者出入口の設置については、地域の需要及び一般道側駐車場の整備等の制約があり、現在の状況においては、目標値の設定は困難である。具体的には、当社のSA・PAにおける会社用地が狭小であり、一般道側駐車場の確保が困難な状況にある。
首都 高速道路㈱	1 箇所	1 箇所	1 箇所	1 箇所	1 箇所	1 箇所	—
阪神 高速道路㈱	— 箇所	— 箇所	— 箇所	— 箇所	— 箇所	— 箇所	—

※1 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。

指標分類 会社	■ 占用(占用件数、道路占用による収入、入札占用件数) 占用件数(単位:件) 道路占用による収入 道路占用による収入(単位:百万円) 道路占用による収入 入札占用件数(単位:件) 入札占用制度による収入											会社コメント	
	占用件数(上段):道路占用による収入(下段)						入札占用件数						
	平成30年度 実績	令和元年度 目標※19	令和元年度 実績	令和2年度 目標※19	(参考) 平成20～令和2年 度の平均値	中期目標※19 平成20～令和2年 度の平均値	平成30年度 実績	令和元年度 目標	令和元年度 実績	令和2年度 目標	(参考) 平成20～令和2年 度の平均値		中期目標※19 平成20～令和2年 度の平均値
東日本 高速道路㈱	4,489 (369) 百万円	4,417 (348) 百万円	4,516 (383) 百万円	4,470 (370) 百万円	4,492 (374) 百万円	4,362 (334) 百万円	1 件	1 件	2 件	1 件	4 件	4 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。
中日本 高速道路㈱	4,047 (194) 百万円	3,990 (180) 百万円	4,029 (201) 百万円	4,030 (190) 百万円	4,035 (195) 百万円	3,920 (180) 百万円	3 件	1 件	2 件	1 件	6 件	4 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件について対応した。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
西日本 高速道路㈱	6,421 (286) 百万円	6,274 (276) 百万円	6,560 (278) 百万円	6,426 (281) 百万円	6,469 (282) 百万円	6,125 (266) 百万円	1 件	1 件	1 件	1 件	3 件	4 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し、平成30年度と比較して占用件数は増加、占用料収入は減少した。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1件について対応した。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
本州四国連絡 高速道路㈱	643 (71) 百万円	648 (81) 百万円	649 (71) 百万円	649 (81) 百万円	647 (74) 百万円	648 (81) 百万円	0 件	1 件	0 件	1 件	1 件	4 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がなく実績なし。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
首都 高速道路㈱	989 (1,148) 百万円	960 (1,070) 百万円	1,001 (1,192) 百万円	980 (1,140) 百万円	990 (1,160) 百万円	950 (1,020) 百万円	0 件	1 件	0 件	1 件	1 件	4 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がなく実績なし。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
阪神 高速道路㈱	1,226 (407) 百万円	1,226 (394) 百万円	1,203 (412) 百万円	1,220 (404) 百万円	1,216 (408) 百万円	1,226 (384) 百万円	0 件	1 件	0 件	1 件	1 件	4 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り組んでいく。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。

※1 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。

※19 数値は占用ニーズに影響を受けるため、令和2年度目標及び中期目標は過去3年間の平均としている。

平成31年（令和元年）度（2019年度）アウトカム指標の計画と実績（高速道路会社情報の総括）

指標分類	■SA・PAの地元利用日数(単位:日)						会社コメント
	地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数						
会社	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標 ^{※22}	(参考)平成30～令和2年度の累積値	中期目標 ^{※1} 平成30～令和3年度の累積値	
東日本高速道路㈱	5,026日	3,070日	5,784日	3,360日	14,170日	7,840日	地元自治体や観光協会等に対して観光振興を図るPRイベント等で、SA・PAを活用いただけるよう積極的に働きかけたことなどにより、地元自治体と連携したイベントや地元自治体単独のイベント等開催が増え、平成30年度より地元利用日数が増加した。 更なる地元利用に向けて、地元関係機関と調整を実施していく。
中日本高速道路㈱	2,209日	2,210日	2,506日	1,920日	6,635日	8,400日	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、平成30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症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。
西日本高速道路㈱	2,979日	3,000日	3,440日	2,329日	8,748日	13,000日	自治体への制度概要・メリットの説明等を通じて活用を促すことにより、平成30年度より地元利用日数が増加した。 更なる地元利用に向けて、地元関係機関と調整を実施していく。
本州四国連絡高速道路㈱	213日	240日	230日	170日	613日	960日	地元自治体などによるイベント(地元産品のPR活動、地元地域の観光振興の取り組み)に加え、交通安全の啓発活動等での活用により、平成30年度と同レベルの地元利用日数を目標としていたが、台風や新型コロナウイルス感染症の影響によるイベント中止により目標値を下回った。 目標値に向けて、地元関係機関と調整を実施していく。
首都高速道路㈱	13日	13日	13日	13日	39日	52日	地方自治体や観光協会等と連携した観光振興イベント等の実施により、平成30年度と同水準となった。 今年度も地元関係者と調整を図り実施していく。
阪神高速道路㈱	20日	20日	14日	16日	50日	28日	地元自治体にイベント等でPAを活用いただけるよう積極的に働きかけたが、自然災害や新型コロナウイルス感染症拡大防止によるイベントの自粛により実績としては減少。 今年度以降も引き続き、地元関係機関と調整を実施していく。

※1 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。
 ※22 目標の設定にあたっては、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、6月までの実績を踏まえて設定している。

【その他】

指標分類	■インセンティブ助成(認定件数、交付件数、交付額 ^{※25})						会社コメント
	新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成 ^{※20※21}						
会社	上段は認定件数(単位:件)、中段の()内は交付件数(単位:件)、下段の<>内は交付額(単位:百万円)						
	平成30年度実績	令和元年度目標	令和元年度実績	令和2年度目標	(参考)平成30～令和2年度の累積値	中期目標 ^{※1} 平成30～令和3年度の累積値	
東日本高速道路㈱	3件 (2件) < 4百万円 >	6件	1件 (0件) < 0百万円 >	6件	10件	24件	令和元年度は、東北中央自動車道における「関係機関との協議による横断構造物の削減」の新設改築1件が認定された。 引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト削減を目指していく。
中日本高速道路㈱	3件 (6件) < 255百万円 >	1件	3件 (4件) < 117百万円 >	1件	7件	4件	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。
西日本高速道路㈱	1件 (0件) < 0百万円 >	3件	3件 (1件) < 4百万円 >	3件	7件	12件	令和元年度は、山陽自動車道における「夜間通行止め規制への集約による規制回数の削減」並びに高知自動車道及び長崎自動車道における「休日を含めた昼夜連続車線規制による規制日数の削減」について修繕事業3件が認定された。 引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト削減を目指していく。
本州四国連絡高速道路㈱	1件 (0件) < 0百万円 >	1件	1件 (3件) < 118百万円 >	1件	3件	4件	令和元年度は、大鳴門橋における近接点検範囲へのアクセス向上を目的とした桁内面作業車改造工事において、常設型径間渡り桁の実現に取組み、改造台数を削減したことにより改造費を縮減し、助成認定を受けた。 引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト削減を目指していく。
首都高速道路㈱	3件 (3件) < 0.4百万円 >	1件	2件 (2件) < 5百万円 >	1件	6件	6件	令和元年度は、板橋能野町JCT間改良のノージョイント化構造の変更による規制回数の削減等、改築工事2件が認定された。 引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト削減を目指していく。
阪神高速道路㈱	0件 (0件) < 0百万円 >	1件	0件 (0件) < 0百万円 >	1件	1件	4件	令和元年度は、助成対象となる工事はなかった。 引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト削減を目指していく。

※1 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。
 ※20 インセンティブ助成とは、高速道路の新設、改築、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助成するための仕組みをいう。
 ※21 インセンティブ助成における令和2年度の目標及び中期目標は、認定件数について設定している。
 ※25 表記上、小数第一位にて四捨五入しているが、0.5百万円未満の場合は、小数第二位にて四捨五入を行っている。