

高速道路管理に関するアウトカム指標等報告書

平成 30 事業年度

NEXCO 東日本は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と協定を締結し、高速道路を借り受け、維持、修繕その他の管理を行っています。

高速道路の管理に関しては、安全で円滑な交通を確保するとともにお客様に満足して頂けるサービスを提供し、その状況をご理解して頂く必要があると考えています。

より効果的、効率的に事業を執行し、お客様に事業の効果を分かり易くご理解して頂くために、渋滞の緩和や解消といった事業の実施による成果(アウトカム)を表す指標を主体に、高速道路の維持、修繕その他の管理の実施状況を継続的に説明していきます。

当社で取り組んでいる主な下記の 28 項目について、平成 30 年度の取り組みと成果を報告します。

	アウトカム指標名	取り組み
お客さま視点	総合顧客満足度	お客様満足を意識した高速道路の維持管理
	年間利用台数	高速道路の利用促進
	本線渋滞	本線渋滞の削減
	渋滞損失時間 ピンポイント渋滞対策	
	路上工事	お客様に配慮した路上工事の実施
	路上工事による渋滞損失時間 交通規制時間	
	通行止め時間	通行止め時間の削減
	ETC2.0 利用率	ETC2.0 普及の促進
企画割引	地域やお客さまニーズに応じた高速道路通行料金の企画割引の販売	
販売件数 実施件数		

	アウトカム指標名	取り組み
交通安全	死傷事故率	交通事故の削減
	車限令違反車両取締	車限令違反車両の取締の強化
	取締実施回数	
	引込み台数	
	措置命令件数 即時告発件数	
	逆走	逆走事案の削減
	逆走事故件数 逆走事案件数	
人等の立入事案件数	人等の立入事案の削減	
ガソリンスタンドの空白区間	ガソリンスタンド空白区間の解消	
道路保全	快適走行路面率	安全で快適な舗装路面の確保
地域連携	一般道から SA 等への歩行者出入口設置数	一般道から休憩施設への出入口の設置
	占用	高架下占用の要件緩和等
	占用件数	
	道路占用による収入 入札占用件数	
SA・PA の地元利用日数	地元自治体等と連携した各種イベントの開催促進	
その他	インセンティブ助成	会社の創意工夫などによる高速道路の建設等に要する費用の縮減
	認定件数	
	交付件数 交付額	

1. お客さま視点

1-1. 総合顧客満足度

毎年実施している CS 調査結果でのお客さまの評価や日々寄せられるお客さまの声を維持管理業務に反映し、お客さま満足度の向上を目指します。

【アウトカム指標】

【指標:総合顧客満足度】 【単位:ポイント】 CS調査等で把握する維持管理に関するお客さまの満足度(5段階評価)	平成 29 年度 実績値	3.6 ポイント
	平成 30 年度 実績値	3.6 ポイント
	令和元年度 目標値	3.6 ポイント
	中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	3.6 ポイント

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

《CS調査方法》

インターネット調査会社が保有するモニターの中から、高速道路を利用されるお客さまをスクリーニングし、維持管理に関する項目についての満足度を5段階で評価するアンケートにより行います。

アンケートは良く利用される路線(複数可)をイメージして回答を頂いており、その中の総合顧客満足度評価の路線平均値を顧客満足度としています。

調査項目

- ①総合顧客満足度
- ②安全・快適性顧客満足度と関連する個別サービス
- ③走行信頼性顧客満足度と関連する個別サービス
- ④情報関連顧客満足度と関連する個別サービス
- ⑤休憩施設顧客満足度と関連する個別サービス
- ⑥料金施設顧客満足度と関連する個別サービス

評価方法

- 5点:満足
- 4点:やや満足
- 3点:どちらともいえない
- 2点:やや不満
- 1点:不満

・平成 30 年度調査時期:平成 30 年 11 月

・アンケートの有効サンプル数:5,219

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

○平成 30 年度の達成状況

平成 30 年度の目標値は各種アウトカム指標の達成や戦略テーマ別CS(以下、「戦略CS」という)値の向上のための取り組みを継続し、平成 29 年度実績と同じ 3.6 以上と設定しました。

平成 30 年度の実績値は 3.6 となり、快適な路面を保つための舗装補修、付加車線設置等の渋滞対策及び各種交通安全対策等を継続的に取り組んだことにより目標を達成しました。

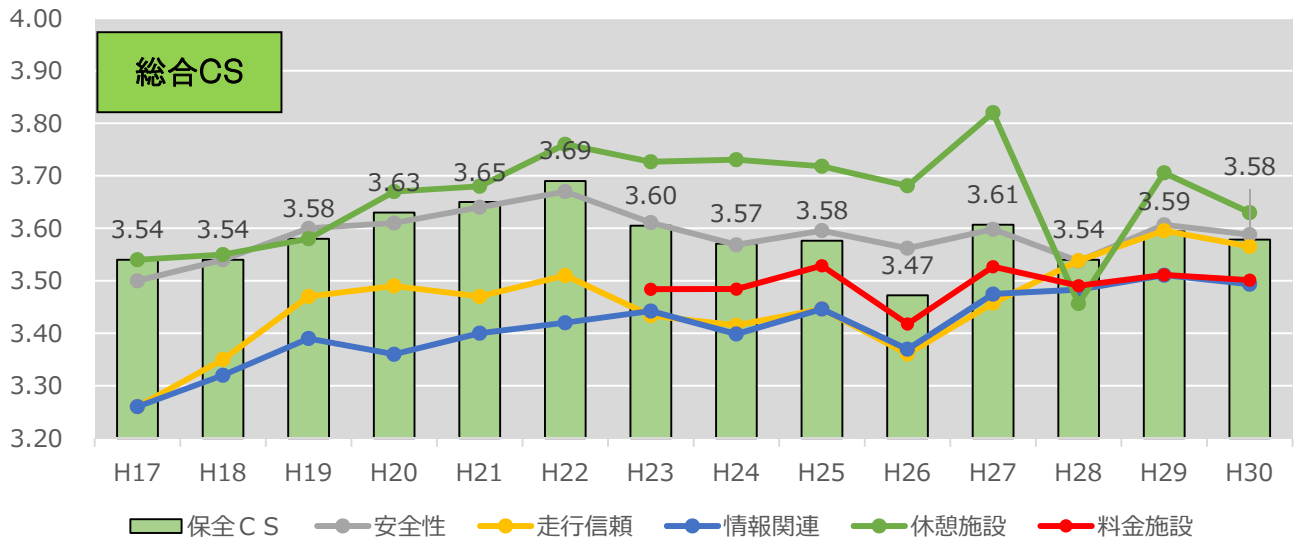
○平成 30 年度の各戦略CS値の詳細分析

【総合顧客満足度】

総合顧客満足度は約 3.6 となり、前年度と同様に目標を達成しました。

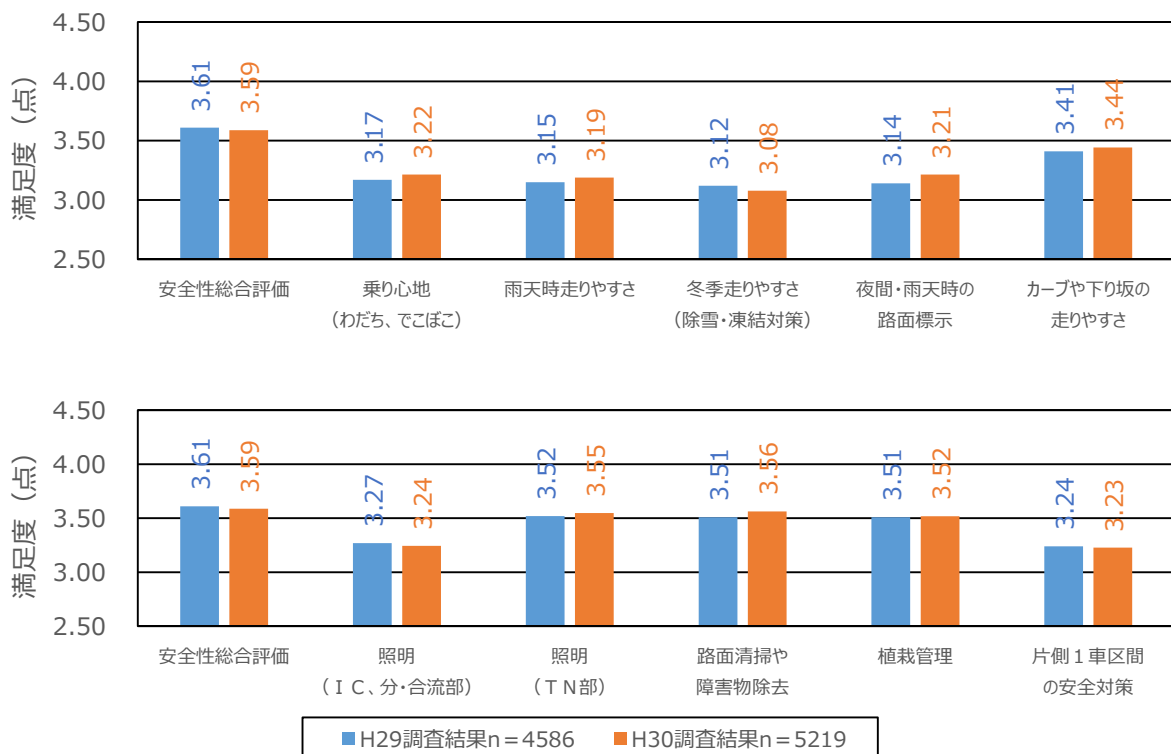
【戦略CS】

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



《安全性》 H29:3.61 ⇒ H30:3.59(-0.02)

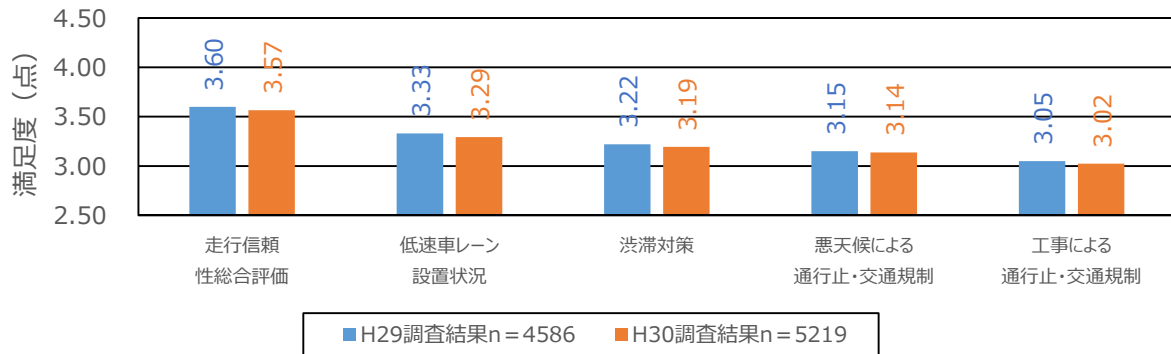
個別項目の評価は、平成 29 年度と比較して、10 項目中 7 項目が上昇し、3 項目は低下しました。



安全快適性 CS 値の経年比較

《走行信頼性》 H29:3.60 ⇒ H30:3.57(-0.03)

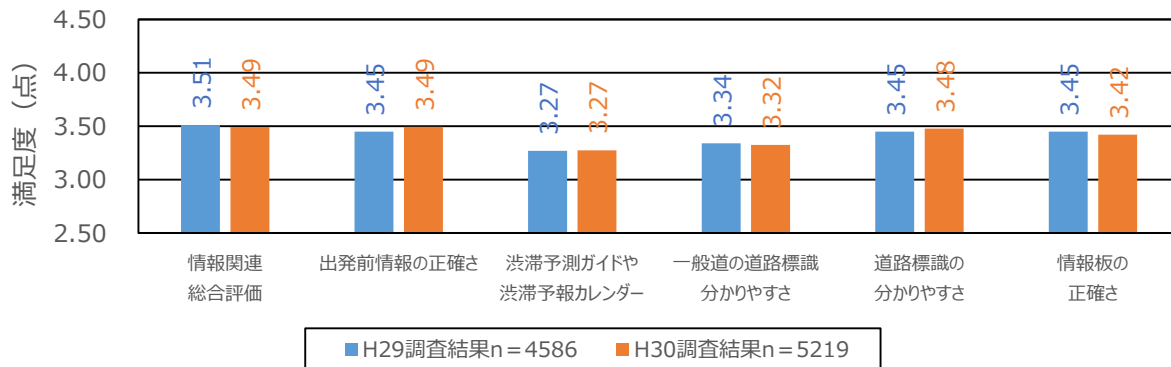
- 個別項目の評価は、平成 29 年度と比較して、全ての項目において低下しました。しかし、その変化幅は非常に小さく、昨年からほとんど変化がない程度でした。



走行信頼性 CS 値の経年比較

《情報関連》 H29:3.51 ⇒ H30:3.49(-0.02)

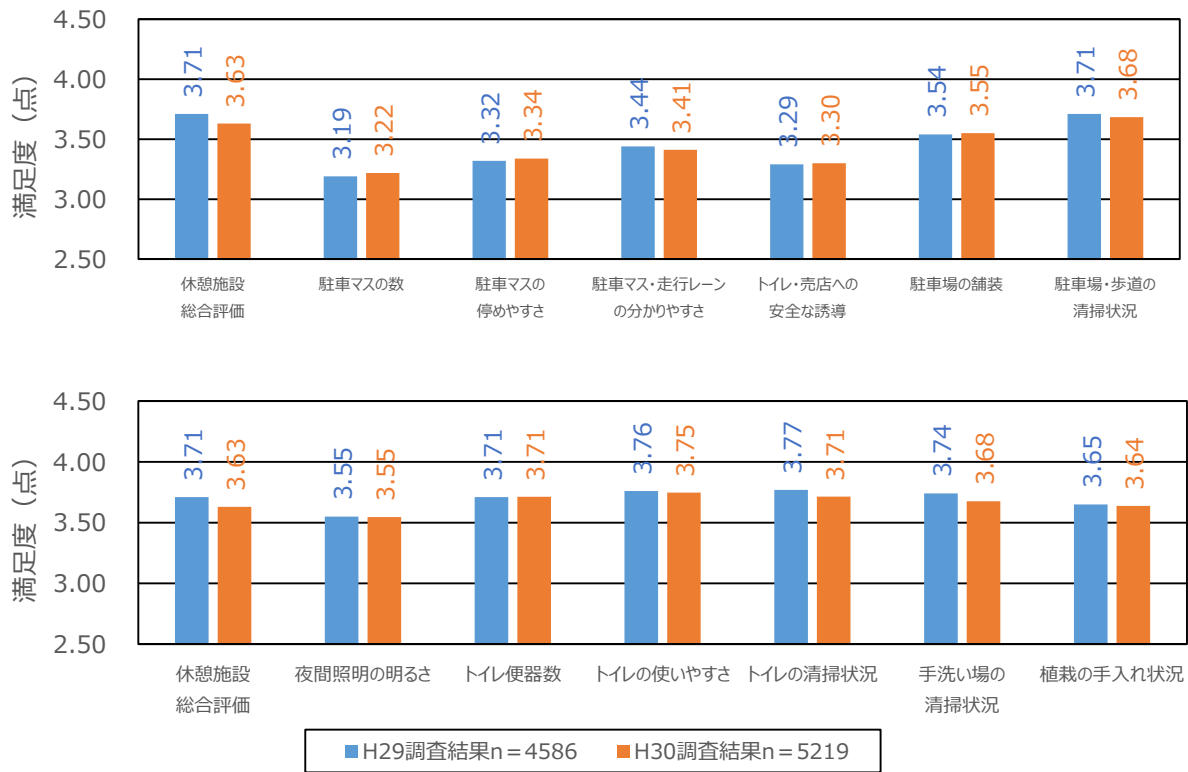
- 個別項目の評価は、平成 29 年度と比較し、5 項目中 2 項目が上昇し、2 項目が低下し、残りの 1 項目は昨年と同じ値でした。



情報関連 CS 値の経年比較

《休憩施設》 H29:3.71 ⇒ H30:3.63(-0.08)

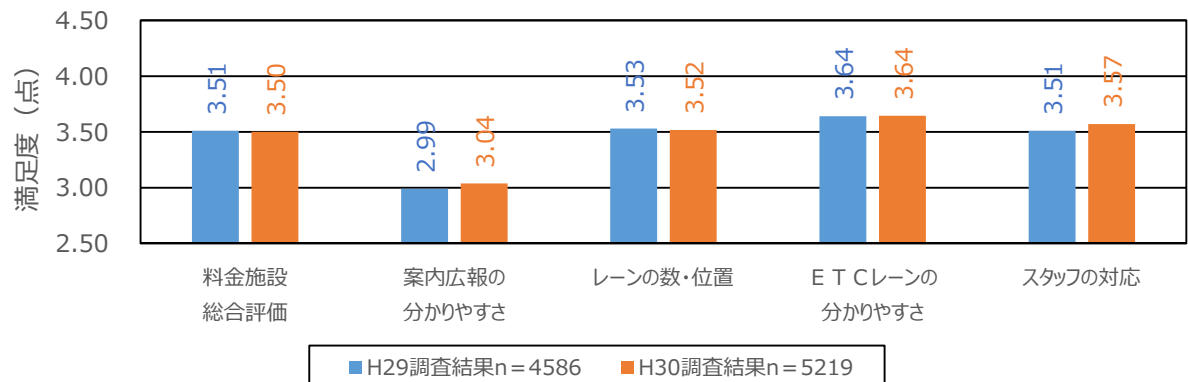
- 個別項目の評価は、平成 29 年度と比較し、12 項目中 4 項目が上昇し、6 項目が低下し、残りの 2 項目は昨年と同じ値でした。



休憩施設 CS 値の経年比較

《料金施設》 H29:3.51 ⇒ H30:3.50(-0.01)

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



料金施設 CS 値の経年比較

○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度目標値は過年度実績等により設定しています。

1-2. 年間利用台数

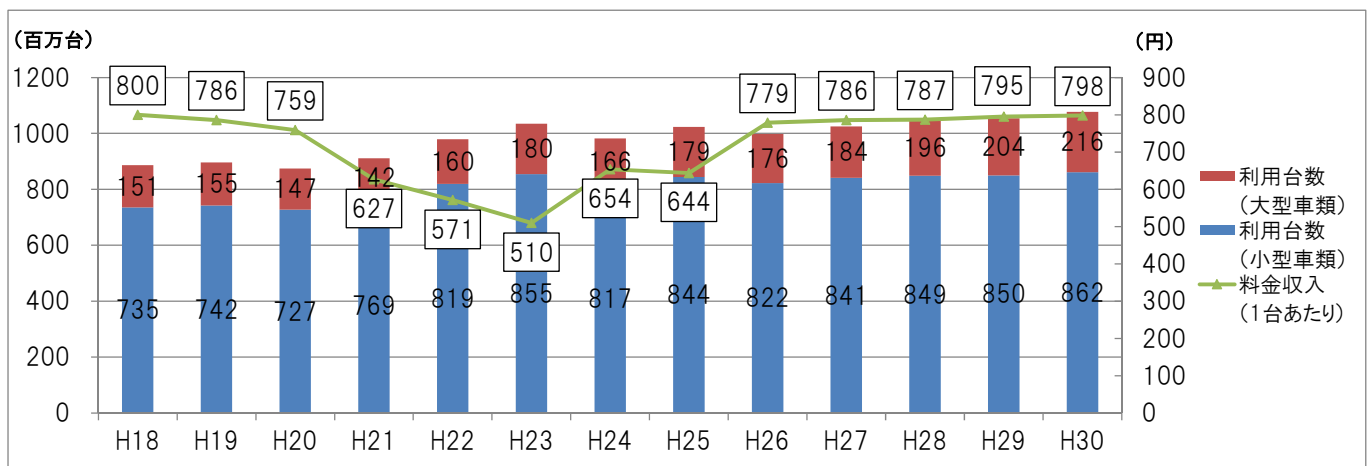
お客さまにご理解いただける多様な料金サービスの提供や質の高い接客を行い、高速道路を利用されるお客さまが増加するよう努めています。

ETC を活用した時間帯割引やマイレージサービスなどの多様な割引サービスに加え、会社独自の多様な企画割引を実施しました。平成 30 年度は外環道の新規供用や大型車類の増加の影響により年間利用台数は増加しました。

【アウトカム指標】

【指標：年間利用台数】 〔単位：百万台〕 支払料金所における年間の通行台数	平成 29 年度 実績値	1,054 百万台
	平成 30 年度 実績値	1,078 百万台
	令和元年度 目標値	1,088 百万台
	中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	1,086 百万台

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



【年間利用台数の推移と1台あたりの料金収入】

○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度目標値は、過年度の実績に新規供用に伴うネットワーク形成等による交通量の伸びを考慮し、目標を設定しています。

1-3. 本線渋滞

■本線渋滞損失時間

高速道路における交通渋滞は、これまでの渋滞対策により、平成9年をピークに減少傾向で平成20年時点ではピーク時の5割程度まで減少しました。

平成21年以降は休日特別割引（5割引、地方部上限1,000円など）により、交通集中による渋滞損失時間が大幅に増加しましたが、平成23年には休日特別割引（地方部上限1,000円）などの終了により、対前年比約10%の減少となりました。

平成23年以降は東日本大震災の復興等による増加がみられたものの、平成26年以降は各種渋滞対策効果の発現により減少傾向でしたが、平成29年以降首都圏ネットワーク整備に伴う交通量増加により増加傾向に転じています。平成30年度は6月に開通した千葉県区間の外環道により、約100万台・時間に及ぶ増加となりました。

お客さまに安全で円滑な道路交通を確保するため、付加車線の設置やペースメーカーライトの導入による交通容量拡大等の対策を実施し、渋滞緩和に努めます。

【アウトカム指標】

【指標：本線渋滞損失時間】 〔単位：万台・時間／年〕(暦年集計) 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間 本線渋滞の発生により、お客さまが道路を走行する際に、定常時より余分にかかる時間の総和	平成29年度 実績値	651 万台・時間／年
	平成30年度 実績値	791 万台・時間／年
	令和元年度 目標値	781 万台・時間／年
	中期目標値 ^{※5} (令和3年度)	555 万台・時間／年

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

○平成30年度の達成状況

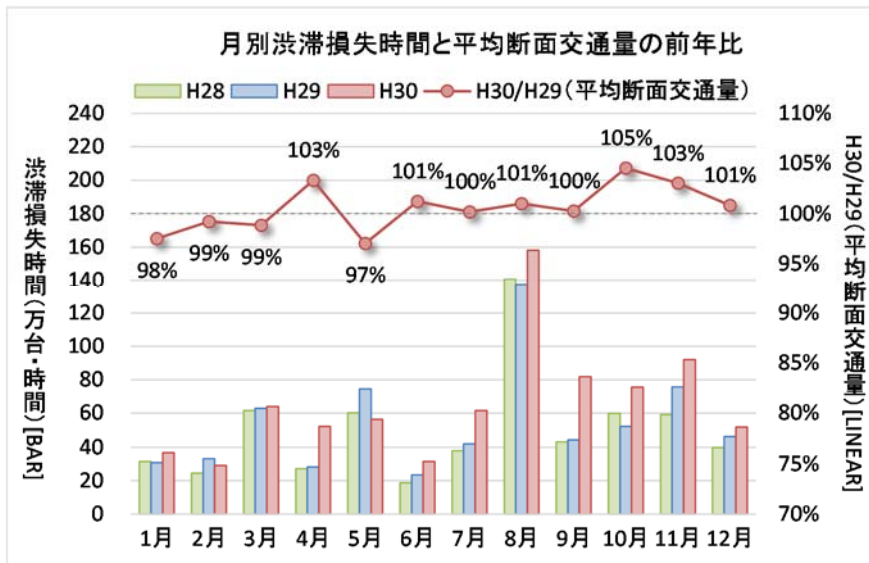
平成30年度の目標値は、平成29年実績を基に外部要因や各種対策効果を見込み593万台・時間／年と設定しましたが、平成30年度の実績値は特に①交通集中渋滞の増加により791万台・時間／年と目標値を上回りました。

(万台・時間／年)

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

○平成 30 年の渋滞要因分析

- ・渋滞損失時間、平均断面交通量ともに、外環道千葉区間が開通した 6 月以降に増加しました。
- ・路線別では外環道に加え、接続する京葉道路や東関東道で渋滞損失時間が大幅に増加しました。



道路別渋滞損失時間

[単位：万台・時間]

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

○平成 30 年の主な取り組み

①付加車線の設置

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

◆上り線側



花園 IC (下り線) 対策状況

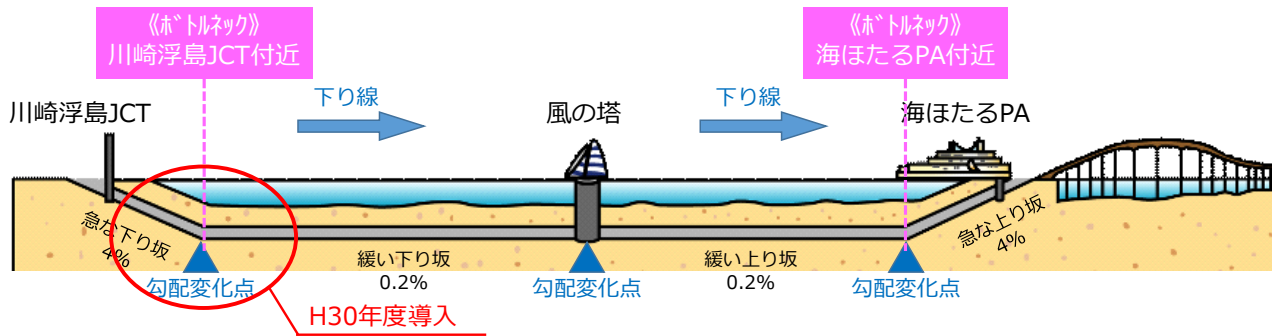


◆下り線側



②ペースメーカーライトの設置

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



○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度の目標値は、関越道 花園 IC 付近の付加車線設置等の渋滞対策による軽減を考慮するものの、外環道千葉区間の開通による影響が年間に渡ることから、780.9 万台・時間/年と設定しています。なお、工事渋滞については工事量が増加する中、工事規制等の工夫により現状維持する目標としています。

令和元年以降の主な渋滞対策の取組みは以下のとおりです。

- ・京葉道路(上り線)幕張 IC 及び花輪 IC の加減速車線接続
- ・京葉道路(上り線)千葉東 JCT 付近の加速車線延伸
- ・関越道(上下線)高坂 SA 付近の加減速車線延伸
- ・関越道(上り線)嵐山 PA 付近の付加車線設置
- ・サグ部等におけるペースメーカーライト(自発光LED)の導入
- ・サグ部等における渋滞ポイント標識の設置
- ・渋滞予測情報の発信強化

【R1 年度の目標値設定】

区分	内容	(万台・時間/年)	
		H30実績	R1目標
①交通集中渋滞	外環道千葉区間開通の影響を反映(1~5月) 花園 IC 付近の付加車線完成等による効果	578.2	606.6
②工事渋滞	R1年の特定更新工事等を考慮	33.2	31.9
③事故渋滞	H28年と同程度と想定	130.3	102.6
④その他渋滞	H29年と同程度と想定	48.9	39.8
計		790.6	780.9

■ピンポイント渋滞対策

ネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取り組みとして、上り坂やトンネルなど構造上の要因で、速度が低下し、交通が集中する箇所をデータにより特定し、効果的に対策する取り組みとして、ピンポイント渋滞対策を実施しています。

【アウトカム指標】

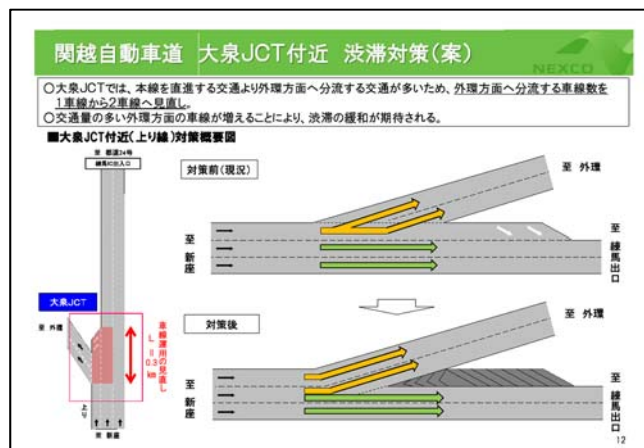
【指標:ピンポイント渋滞対策】 〔単位:箇所〕		新規箇所数	対策実施 箇所数	完了箇所数 (累計)
ピンポイント渋滞対策実施箇所 ※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組をもとに、令和3年度までの傾向により算出した参考値。	平成 29 年度 実績値	1 箇所	6 箇所	1 箇所
	平成 30 年度 実績値	1 箇所	6 箇所	3 箇所
	令和元年度 目標値	0 箇所	一箇所	一箇所
	中期目標値※5 (令和3年度)	3 箇所	一箇所	一箇所

※なお、H29 年度完了箇所京葉道路(上り線) 船橋～武石間のうち幕張 IC 及び花輪 IC の加減速車線延伸事業

○平成 30 年度の実績・主な取り組み

(平成 30 年度 新規着手・完了箇所)

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



【第1回 埼玉県渋滞ボトルネック検討WG(H30.10)より抜粋】

(平成 30 年度 完了箇所)

東京外環道 三郷 JCT Rランプ追加工事を完了しました。

(対策実施中箇所[新規着手以外の箇所])

- ・京葉道路(上り線)船橋～武石間のうち幕張 IC 及び花輪 IC の加減速車線延伸事業を展開
- ・京葉道路(上り線)千葉東 JCT の既存幅員内における加速車線延伸を展開
- ・関越道の高坂 SA 付近(上り線 1 箇所、下り線 1 箇所)の計 2 箇所について付加車線工事の展開

○令和元年度目標設定の考え方

新規ネットワークによる交通状況等を踏まえ検討を実施していきます。

1-4. 路上工事

お客さまへの負担を軽減するために、工事の重点化や集約化等を図り、車線規制を伴う路上工事を極力削減することで路上工事による渋滞の最小化に努めました。なお、下記に示す指標により路上工事による車線規制時間について確認しています。

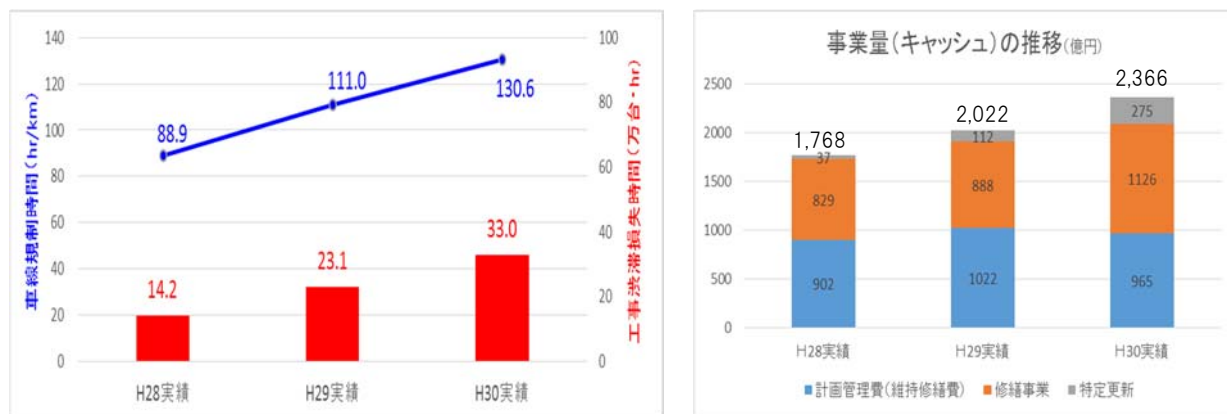
【アウトカム指標】

【指標：路上工事時間】 〔単位：万台・時、時間/km〕 路上工事による ・渋滞損失時間 ・道路1kmあたりの路上工事に伴う年 間の交通規制時間		渋滞損失時間	交通規制時間
	平成29年度 実績値	23万台・時	111時間/km
	平成30年度 実績値	33万台・時	131時間/km
	令和元年度 目標値	32万台・時	99時間/km
	中期目標値 ^{※5} (令和3年度)	23万台・時	99時間/km

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

○平成30年度の達成状況

平成30年度の実績値は、橋梁等各種補修工事(特定更新工事を含む)の増加等に伴い、交通規制時間は、目標の99時間/km・年に対し131時間/km・年となり、工事渋滞損失時間は、目標の23万台・時間/年に対し33万台・時間/年となり、それぞれ昨年度と比較し増加しました。



【路上工事による車線規制時間と工事渋滞損失時間の推移】

○平成30年度の取り組み

工事規制の集約を考慮した工事発注計画を調整するため、複数の工事工程計画及び隣接事務所間の調整も図りつつ、連続規制・通行止め規制等による規制合併・集中化による工事規制時間の削減に取り組みました。

また、工事渋滞を減少させるため、期間や時間帯等を考慮した昼夜や夜間規制工事に努めました。

○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度の目標値は、リニューアルプロジェクトの展開や耐震補強対策など、車線規制を伴う工事の増加が見込まれますが、工事の集約等により車線規制時間の低減に努め、平成30年度目標と同値の99時間/km・年と設定しました。

1-5. 通行止め時間

災害時の早期交通の確保及び雪に強い高速道路を目指し、24時間365日安全でかつ定時性の確保を目標に通行止め時間の短縮に努めています。

平成30年度は、継続して実施している暫定2車線区間の車線逸脱防止を目的としたワイヤロープ等の安全対策工事等により、工事通行止め時間が昨年並みとなりました。

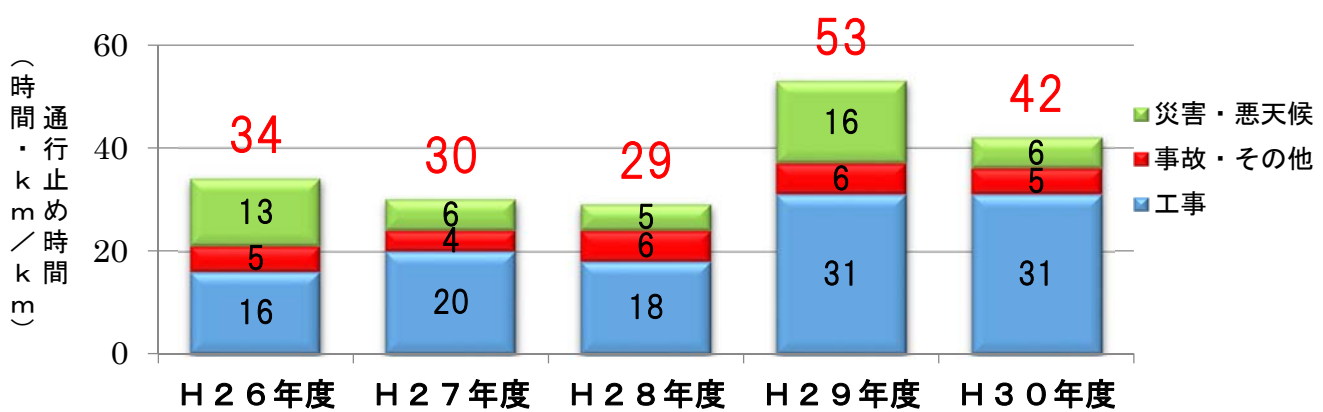
また、冬季は降雪量が前年度に比べ減少傾向だったことに加え、一昨年前のように首都圏の南岸低気圧・北海道・東北地方の寒波の影響による広範囲に及ぶ長時間の通行止めが発生しなかったことにより通行止め時間が減少しております。

【アウトカム指標】

【指標】通行止め時間 〔単位：時間〕 単位営業延長（上下線別）あたりの雨、雪、事故、工事等に伴う年間通行止め時間	平成29年度 実績値	53 時間	主な要因	
			災害・悪天候	16
			事故・その他	6
	工事	31		
	平成30年度 実績値	42 時間	主な要因	
災害・悪天候			6	
事故・その他			5	
工事	31			
令和元年度 目標値	42 時間	—		
中期目標値 ^{※5} (令和3年度)	48 時間			

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

原因別通行止め時間 経年変化



【通行止め時間の推移】

○令和元年度目標設定の考え方

4車線事業やリニューアルプロジェクトのさらなる展開など、令和元年度目標値は平成30年度と同程度の通行止め時間を見込んでいます。

お客さまへの影響をより最小限にすべく工事計画・規制計画の立案を進めていきます。

1-6. ETC2.0利用率

「ETC2.0」は、高速道路通行料金の支払いだけでなく、渋滞回避や安全運転支援など、ドライバーにとって有益な運転支援サービスを提供しています。

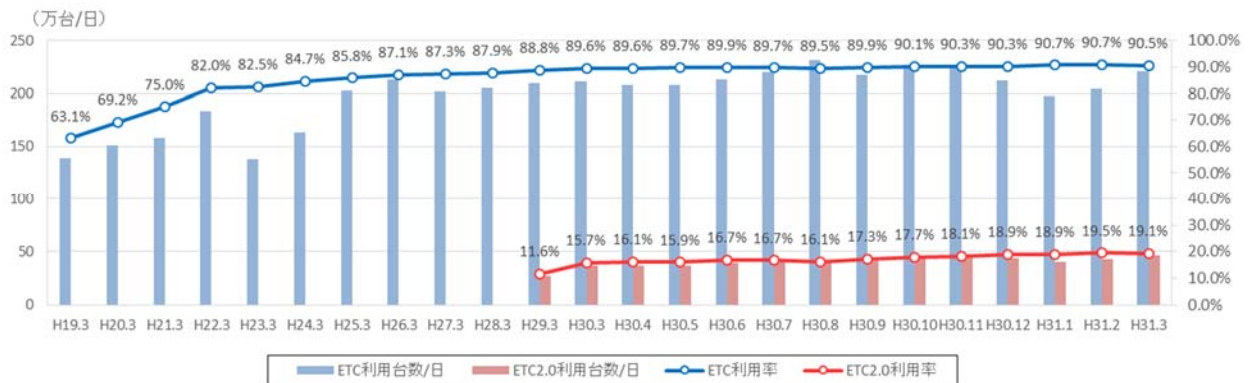
会社では、ETC2.0 サービスを活用して道路管理・渋滞情報の高度化を目指しており、安全運転支援技術の開発や混雑を緩和するための政策的な料金について関係機関と連携し検討を進めます。また、関係機関とともに ETC2.0 車載器の普及促進に取り組みます。

【アウトカム指標】

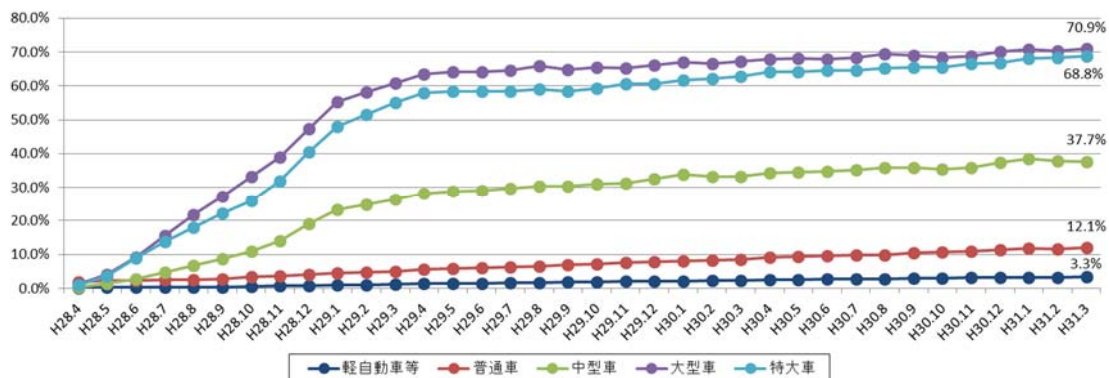
【指標】ETC2.0 利用率 [単位:%] 会社管内の入口料金所における全通行台数に占める ETC2.0 利用台数の割合 ※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組をもとに、令和3年度までの傾向により算出した参考値。	平成 29 年度 実績値	15.7%
	平成 30 年度 実績値	19.1%
	令和元年度 目標値	22.9%
	中期目標値※5 (令和 3 年度)	29.4%

○ 過年度の状況

平成 28 年 4 月から ETC2.0 車載器を対象とした高速道路通行料金割引や車載器購入助成が導入され、ETC2.0 の利用率も増加傾向となっています。特に大型車の利用率については、ETC2.0 通行料金割引や車載器購入助成の影響を大きく受け、平成 30 年度末で 70.9%となっています。



【ETC 利用率の推移(会社管内)】



【車種別 ETC2.0 利用率の推移(会社管内)】

○ 平成 30 年度の取り組み

ETC2.0 普及促進に向け、ETC2.0 を対象とした高速道路通行料金割引や車載器購入助成及び休憩施設への ETC2.0 普及促進ポスターの掲載等の広報活動を実施しました。

◎高速道路通行料金割引

- ETC2.0 割引【圏央道(茅ヶ崎 JCT～海老名南 JCT、海老名～木更津 JCT)、新湘南 BP(茅ヶ崎 JCT～藤沢)】
- 大口・多頻度割引の ETC2.0 搭載車両対象割引率 10%拡充(H28.4.1～R2.3.31)

◎車載器購入助成

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

◎「道の駅」への一時退出実験

ETC2.0 車載器を搭載した車両が対象 IC で流出後、指定の「道の駅」を利用し、1 時間以内に対象 IC から順方向に再度流入した場合に、高速道路を降りずに利用した場合と同じ料金に調整しています。



【車載器助成 チラシ】

実験開始日	指定「道の駅」	対象 IC
H29.5.27	道の駅「玉村宿」	関越道・高崎玉村スマート IC
H30.3.24	道の駅「おりつめ」	八戸道・九戸 IC
	道の駅「村田」	東北道・村田 IC
	道の駅「猪苗代」	磐越道・猪苗代磐梯高原 IC
	道の駅「ごか」	圏央道・五霞 IC
	道の駅「保田小学校」	富津館山道路・鋸南保田 IC
	道の駅「親不知ピアパーク」	北陸道・親不知 IC

◎ETC2.0 普及促進ポスター等の掲載

ETC2.0 普及促進ポスターについて、休憩施設でポスター又は電子掲示板による掲載を実施しました。

◎ETC2.0 普及促進イベント

仙台市内で毎年実施している「ハイウェイフェスタとうほく」及び海ほたる PA で実施している「サマーフェスティバル in 海ほたる」にて、(一財)ITS サービス高度化機構と協力し、ETC2.0 サービスの案内、アンケート調査の実施等、普及促進のための活動を実施しました。



【普及促進ポスター】

○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度目標値は、平成 30 年度の車載器購入助成キャンペーン等の影響がない期間及び車種のトレンドより伸び率を推計し、目標を設定しています。

1-7. 企画割引

高速道路の利用の促進・定着を図るため、地域やお客さまのニーズを踏まえ、地域連携・観光振興・インバウンド対策に寄与する多様な企画割引を積極的に実施しています。

平成30年度も地域やテーマによる統合や統一化の効果を踏まえ、継続的なブランド強化を図ることで、当該地域の観光シーズンに高速道路の料金がお得になる企画割引を展開しました。また、インバウンド需要の増加を踏まえ、外国人旅行者向けの企画割引も継続して実施しました。

【アウトカム指標】

【指標:企画割引】 〔単位:千件、件〕 地域振興や観光振興を目的とした高速道路通行料金の企画割引の販売件数及び実施件数		販売件数	実施件数
	平成29年度 実績値	241千件	10件
	平成30年度 実績値	344千件	10件
	令和元年度 目標値	320千件	12件
※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組をもとに、令和3年度までの傾向により算出した参考値。 ※9 平成30年度～令和3年度の累計値。	中期目標値※5※9 (令和3年度)	1,071千件	40件

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



○令和元年度目標設定の考え方

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

2. 交通安全

2-1. 死傷事故率

死傷事故の減少に向けた円滑な交通の確保、安全対策を推進しています。

高速道路における交通事故(死傷事故)率は低下傾向にあります。引き続き死傷事故率の減少に向け、過去の交通事故発生状況の分析に基づき、各種安全対策に取り組んでいます。

なお、下記に示す指標により安全対策の効果等を確認しています。

【アウトカム指標】

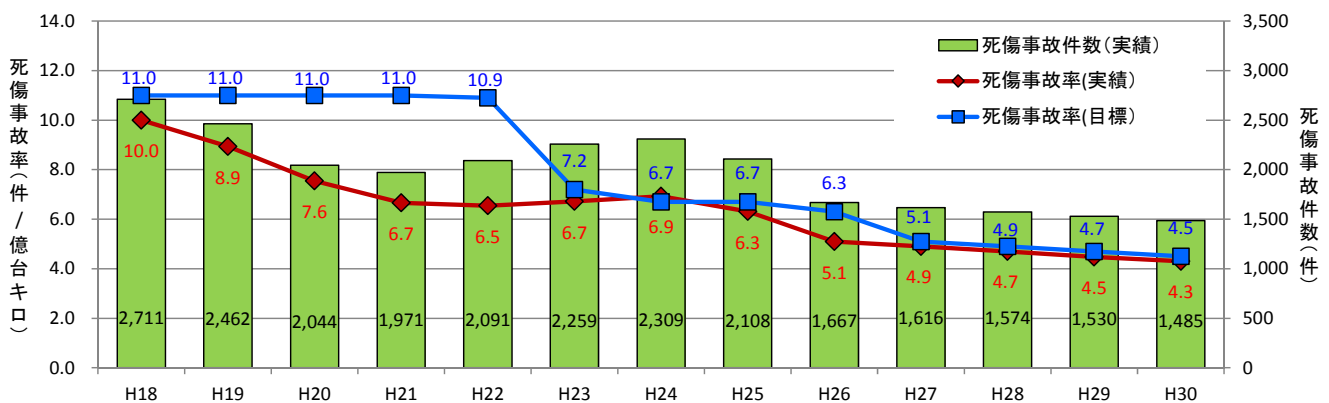
【指標:死傷事故率】 〔単位:件/億台キロ〕(暦年集計) 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	平成 29 年度 実績値	4.5 件/億台キロ
	平成 30 年度 実績値	4.3 件/億台キロ
	令和元年度 目標値	4.3 件/億台キロ
	中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	4.5 件/億台キロ

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

○平成 30 年度の達成状況

平成 30 年度の目標値は、過年度の実績を考慮し、4.5 件/億台キロと設定しました。

死傷事故の減少を図るための主な取り組みとして、重大事故につながりやすい暫定二車線区間での高速道路の正面衝突事故防止を目的としたワイヤロープの設置や動物侵入対策として立入防止柵の改良等の対策を行いました。また、渋滞対策による渋滞損失時間の減少や車両性能の向上などの影響もあり、4.3 件/億台キロとなりました。



【死傷事故率の推移】

○平成 30 年度の主な取り組み

ワイヤロープは約 60 km 設置しました。ワイヤロープ設置区間では、土工区間、中小橋区間とも、飛出し防止性能についての信頼性は高く、高い事故防止効果を発揮しています。

ただし、維持管理面ではワイヤロープ接触事故時に復旧のための通行止時間の増加や滞留車処理等、特に冬季は緊急時の開放対応など維持管理上の課題もあることから引き続き対応の検討を進めます。

動物侵入対策の立入防止柵の改良は約 105km 実施しました。

【平成 30 年度施工箇所一覧】

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

ワイヤロープ設置状況



【施工事例(山形道 鶴岡 IC～鶴岡 JCT)】



【施工事例(道東道 音更帯広 IC～池田 IC)】



【施工事例 (圏央道 茂原北 IC～東金 JCT)】

動物侵入対策設置状況



【施工事例 (秋田外環状道路 秋田北IC～昭和男鹿半島IC)】

○令和元年度目標設定の考え方

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

2-2. 車限令違反車両

過積載車両による道路構造物への影響を軽減し、安全な交通を確保するため、効果的な車限令違反車両の指導・取締りを実施しました。

なお、下表の取締り状況を表す指標を設定し、効果的な取締りを実施しています。

【アウトカム指標】

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

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

【実効性を高めるための取り組み】

○警察、運輸局等との連携

- ・取締りの実効性を向上させるため、関係機関と連携した取締りを定期的に行いました。
- ・警察機関協力のもと、本線走行車両をターゲットとした休憩施設への全車引込みによる取締りを実施しました。
- ・車両整備不良による事故を防止する観点から、運輸支局とも連携した取締りを実施しました。

○他道路管理者との同時取締りの実施

- ・並行区間等における他道路管理者との同時取締りによる効率的な取締りを実施しました。

○大規模取締りの実施

- ・警察機関、運輸機関、国土交通省(国道事務所)、自治体、中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)との一都三県での同時・合同取締りや、広範囲に渡っての複数箇所同時取締りを実施しました(圏央道のうち、常磐道から東関東道までの間にある全ICでの同時取締り)。



警察と連携した取締り
(過積載車両≪重量超過車両≫に対する指導取締り)

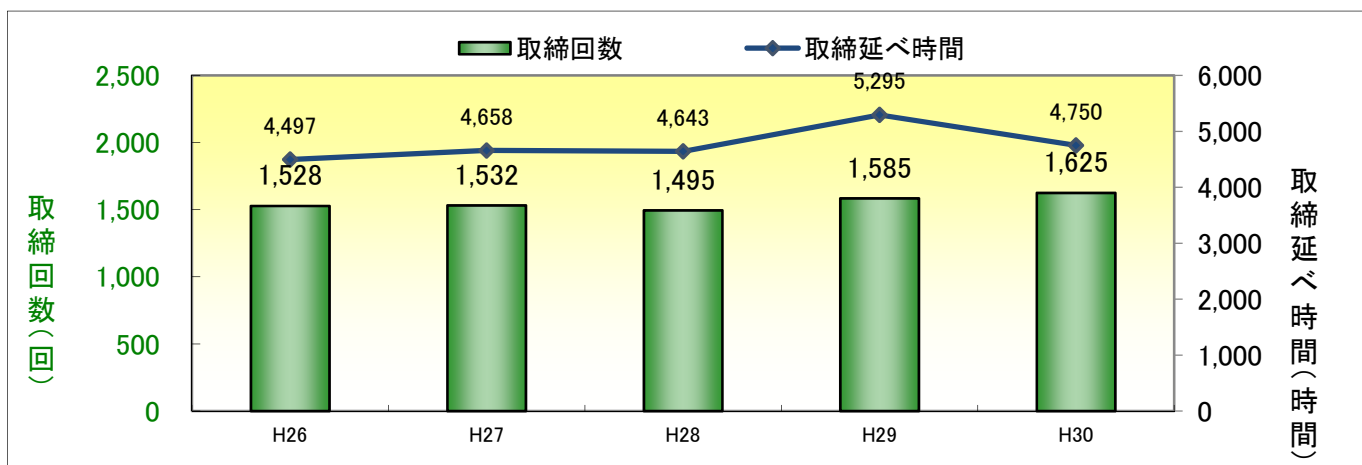


運輸と連携した取締り
(不正改造車両に対する指導取締り)

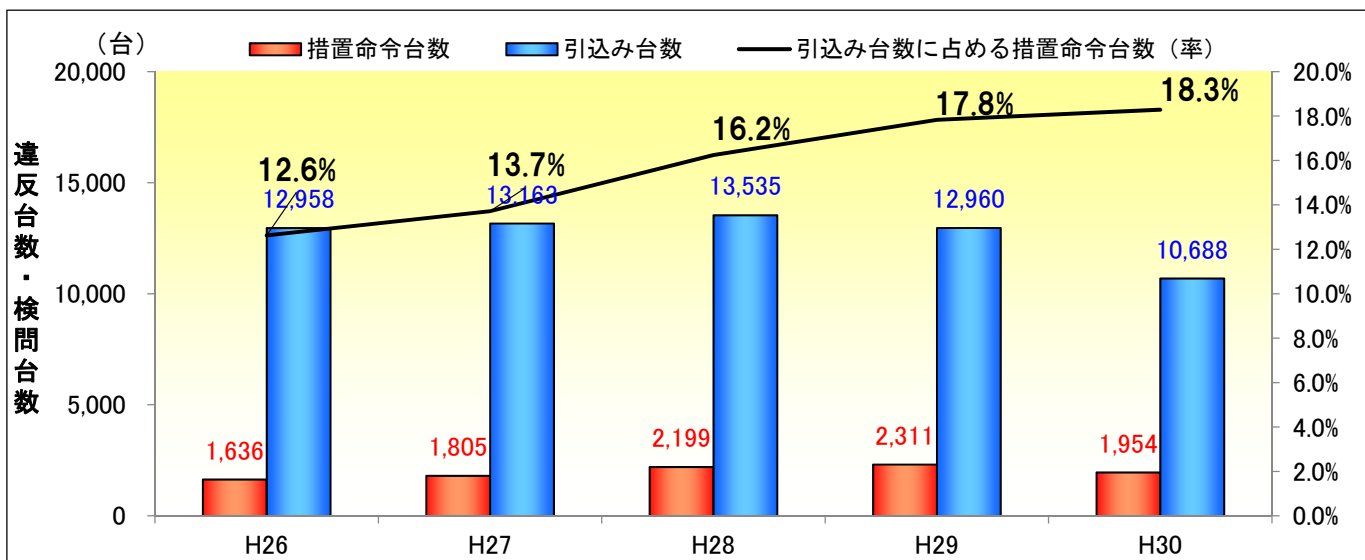
○車限令違反者に対する再発防止指導の実施

- ・悪質違反者を対象とした「車両制限令違反者講習会」を支社単位で実施し、再発防止指導を実施しました。
- ・この講習会には違反した車両を運転していた運転手が所属する運送会社の運行管理者等の責任者に出席をいただき、対面形式で違反した経緯の確認を行いつつ、再犯防止に努めさせるきっかけを与える場としています。それでもなお、違反を繰り返す運送会社に対しては、大口・多頻度割引の割引停止等の措置を講じ、法令遵守を求めるようにしています。
- ・平成29年度からの車限令違反者に対する取り組み強化にかかる周知・一層の安全走行啓発についても引き続き、実施しました。

○取締回数と取締延べ時間の推移



○引込み台数と車限令違反者への措置命令台数の推移



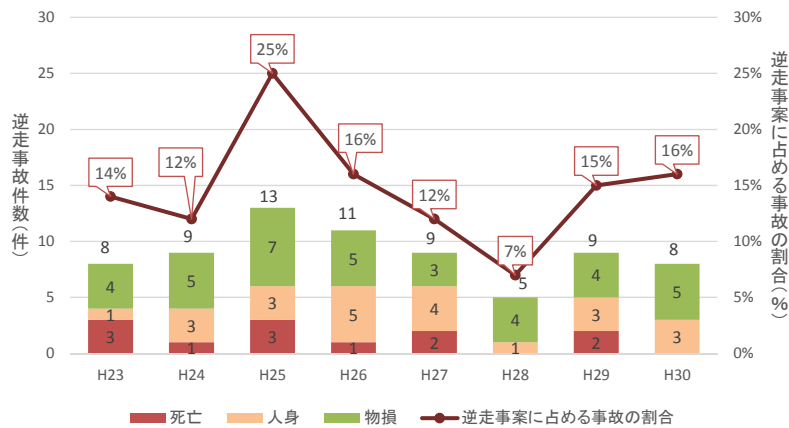
○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度目標値は、より効果的な取締手法の導入や悪質違反者への後方指導を継続・実施していく、取締り実施回数の水準は維持するものとして設定しております。

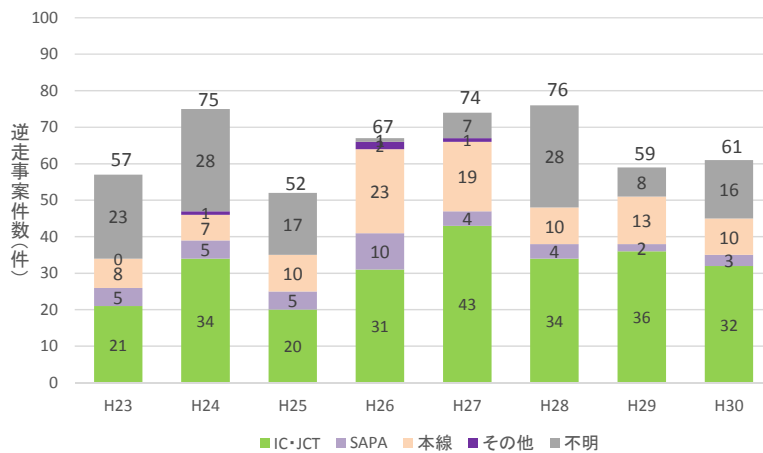
2-3. 逆走

高速道路における逆走は、第三者を巻き込んだ重大な事故につながる恐れがあるため、逆走防止対策に取り組んでいます。

平成 23～29 年の逆走事故件数は、平成 25 年の 13 件をピークに減少傾向となっており、平成 30 年度は前年より 1 件減少し 8 件でした。一方、逆走事案件数(交通事故または車両確保に至った件数)は、前年とほぼ同程度の 61 件となりました。しかし、これまで対策を実施してきた本線及び IC・JCT では、着実に減少傾向になっています。



【逆走事故件数の推移】



【逆走事案件数の推移】

【アウトカム指標】

【指標: 逆走】		逆走事故件数	逆走事案件数
〔単位: 件〕(暦年集計)	平成 29 年度		
逆走事故件数: 逆走による事故発生件数	実績値	9 件	59 件
逆走事案件数: 交通事故または車両確保に至った逆走事案件数	平成 30 年度		
	実績値	8 件	61 件
	令和元年度		
	目標値	2 件	55 件
	中期目標値※5		
	(令和 3 年度)	0 件	50 件

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

○平成 30 年度の主な取り組み

平成 26 年度からインターチェンジやサービスエリア・パーキングエリアなど逆走の発生しやすい場所全 772 箇所、本線合流部での矢印路面標示、ラバーポールの新設・延伸や、ダイヤ・ハーフダイヤ形式ICの出口部誤進入対策、平面Y型ICの交差点の誤進入対策を実施し、平成 29 年度に完了しました。平成 30 年度はこれらの対策に加えて、料金所前後の開口部から反対車線に進入し逆走に至る事案の対策として、料金所プラザ部の締切対策を進めました。

また、平成 29 年度公募した逆走対策技術については、実道検証の結果を踏まえ、逆走対策として有効と認められる技術を選定しました。

このほか、「無くそう逆走」をキーワードとした全国的な啓発活動に加え、弊社独自の取り組みとして高齢者とその家族をターゲットとした啓発活動を実施しました。



【本線合流部の対策】



【料金所プラザ部締切対策】



【選定した公募技術の一例(防眩板応用注意喚起)】



【「無くそう逆走」をキーワードにした啓発】

○令和元年度目標設定の考え方

国土交通省が掲げる 2020 年までに高速道路の逆走事故をゼロにするという目標達成に向け、令和元年度目標値は過年度の逆走事故発生数等を考慮し、目標を設定しています。

2-4. 人等の立入事案件数

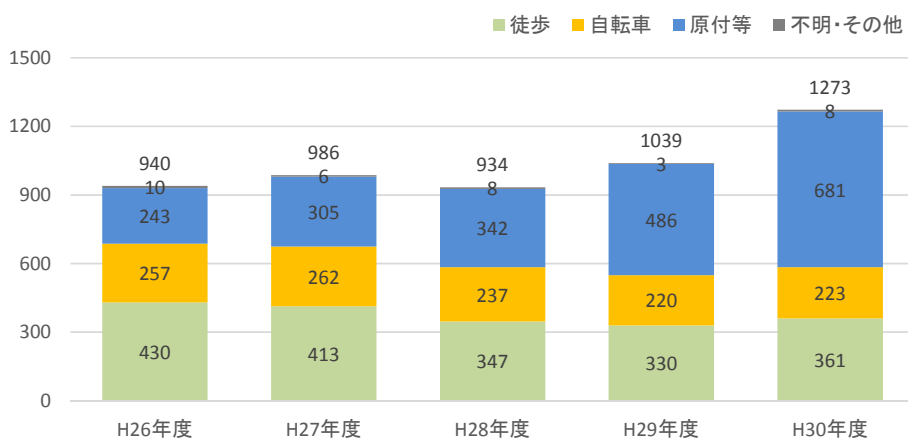
高速道路等の自動車専用道路における人等の立入りは、重大な事故につながる恐れがあるため、立入防止対策に取り組んでいます。

平成25～29年度の人等の立入事案件数(高速道路上での歩行者・自転車・原付バイク等の保護・事故件数)は毎年約1000件発生し、近年は増加傾向であり、平成30年度は1,200件を超える立入事案が発生しました。立入手段について前年度と比べると、都心近郊の原付バイクが千葉外環供用に伴う確保できる料金所数が増えたこと等により約130件増加、外国人による侵入が約40件増加が主な要因となっています。

【アウトカム指標】

【指標：人等の立入事案件数】 〔単位：件〕 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護された事案の件数	平成29年度 実績値	1,039 件
	平成30年度 実績値	1,273 件
	令和元年度 目標値	810 件
	中期目標値 ^{※5} (令和3年度)	770 件

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



【人等の立入事案件数の推移】



【赤外線カメラによる監視センサ】

○平成30年度の主な取り組み

インターチェンジの出入り口など、人の立入が発生しやすい場所において、進入禁止看板・路面標示・歩行者進入禁止ポールなどの対策を実施しています。特に立入の多いインターチェンジでは、赤外線カメラによる監視センサを設置し、監視体制を強化しました。

○令和元年度目標設定の考え方

中期目標値である事案件数 770 件の達成に向け、令和元年度目標値は過年度の実績から段階的に減少させる目標を設定しています。

2-5. ガソリンスタンドの空白区間

会社は、高速道路上でのガソリンスタンド空白区間における燃料切れを防止するため、国土交通省と連携し、150kmを超えるすべてのガソリンスタンド空白区間を解消することを目指しています。

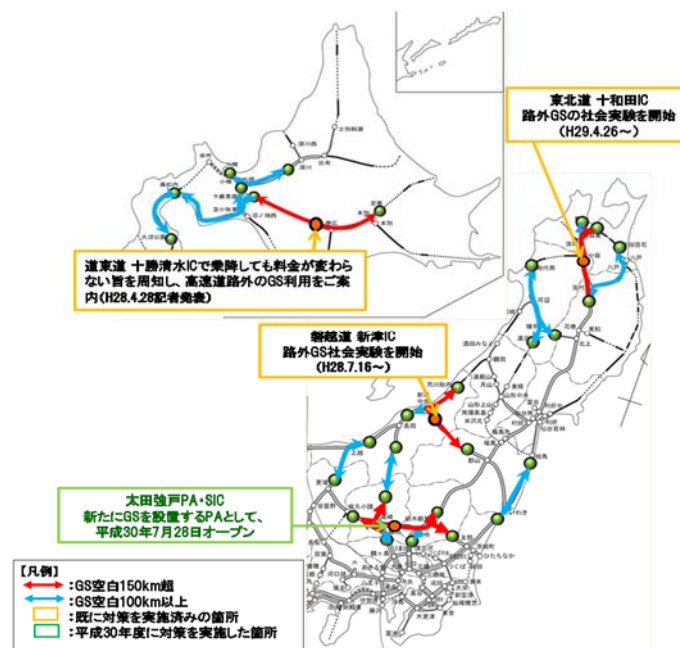
【アウトカム指標】

【指標:ガソリンスタンドの空白区間】 〔単位:区間〕 隣接するガソリンスタンド間の距離が 150kmを超える区間数 下段()内は他の高速道路会社を跨ぐ空白区間		150km 超区間	100km 超区間
	平成 29 年度 実績値	6 区間 (0 区間)	34 区間 (0 区間)
	平成 30 年度 実績値	0 区間 (0 区間)	20 区間 (0 区間)
	令和元年度 目標値	—	—
	中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	0 区間 (0 区間)	—

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

平成 30 年度は、平成 30 年 7 月 28 日に供用開始した北関東自動車道 太田藪塚IC～太田桐生IC間の太田強戸パーキングエリアにガソリンスタンドを設置することで、当社管内で150kmを超えるガソリンスタンド空白区間は全て解消しました。

路線名	地点名		路線名	地点名	上下	解消方法
北関東自動車道	笠間 PA	～	上信越自動車道	横川 SA	上下	GS 新設 (太田強戸 PA)
北関東自動車道	笠間 PA	～	関越自動車道	赤城高原 SA	上下	
東北自動車道	上河内 SA	～	上信越自動車道	横川 SA	上下	



3. 道路保全

3-1. 快適走行路面率

安全で快適な高速道路を提供するために「管理の仕様書」に基づき健全な舗装路面の確保に努めています。安全かつ乗り心地の良い舗装路面を維持するため、調査・点検結果等に基づき劣化した路面を計画的に補修・更新することとし、下記に示す指標により舗装の補修実施状況を確認しています。

【アウトカム指標】

【指標：快適走行路面率】

〔単位：％〕

快適に走行できる舗装路面の車線延長

期末における路面補修目標値^{※4}を下回っている箇所及び早期に補修目標値に到達する恐れのある箇所を要補修箇所とし、それ以外の健全な舗装路面延長を舗装路面の全体母数で割って算出

※4 管理の仕様書に記載

平成 29 年度 実績値	95.5%
平成 30 年度 実績値	95.6%
令和元年度 目標値	95.9%
中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	96.2%

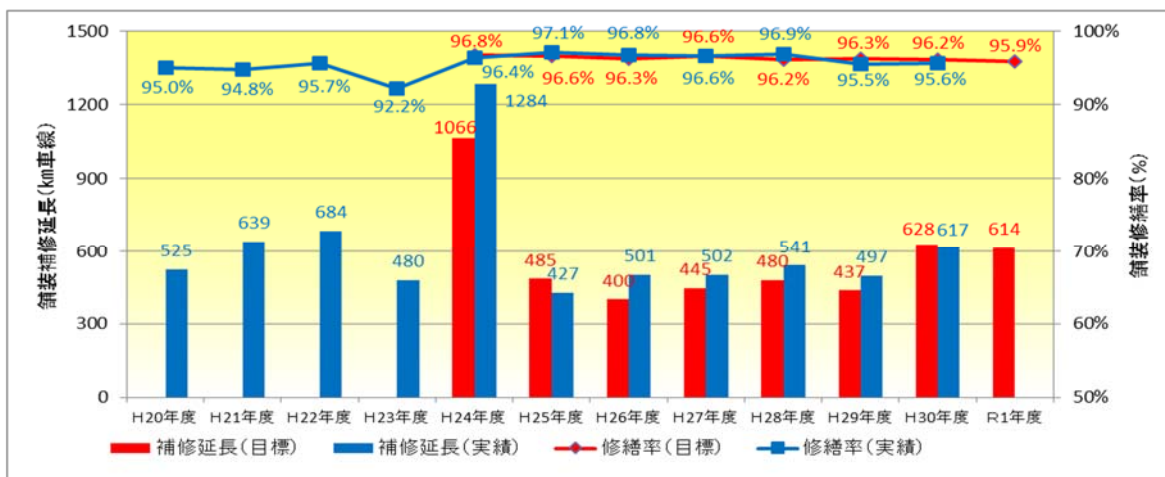
※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組をもとに、令和3年度までの傾向により算出した参考値。

○平成 30 年度の達成状況

平成 30 年度は 628km・車線の舗装補修を計画し、目標値を 96.2%と設定しました。当年度中に要補修延長の見直しを行い、617 km・車線の補修を実施しました。

年度	期末 車線 総延長 (km 車線) L	当年度に把握した早期に 補修が必要な延長			当年度 補修量 B	次年度の新たな 補修必要延長 期末に補修が必 要と判断 C	道路構造物 保全率(舗装) (L-(A-B+C))/L	補修に要した費用 ^{※6} 億円(税抜き)	
		期首 に把握 a	期中での 見直し b	A (=a+b)				計画管理費 舗装補修	修繕費 舗装修繕
H29 実績	14,059	437	+60	497	497	628	95.5%	118	92
H30 目標	14,169	628	0	628	628	542	96.2%	—	—
H30 実績	14,121	628	-11	617	617	614	95.6%	110	125

※6 応急補修に要した費用や当該対象舗装以外の予防保全として補修・補強した費用を含む



【快適走行路面率の推移】

○平成 30 年度の主な取り組み



損傷部の補修
東北道 十和田IC～小坂IC



損傷部の補修
秋田道 協和IC～河辺 JCT

○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度は、引き続き快適な路面を確保するため、路面性状調査結果等から路面のわだち掘れ、段差及びクラックの発生状況を把握し補修目標値を超えない時期に補修するという考えのもと約614m・車線の舗装補修を計画し、目標値を95.9%と設定しています。

年度	期末 車線 総延長 (km 車線) L	当年度に把握した早期に 補修が必要な延長			当年度 補修量 B	次年度の新たな 補修必要延長 期末に補修が必 要と判断 C (予測値)	道路構造物保全率 (舗装) (L-(A-B+C))/L
		期首 に把握 a	期中での 見直し b	A (=a+b)			
R1 目標	14,216	614	0	614	614	580	95.9%

4. 地域連携

4-1. 一般道からSA等への歩行者出入口設置数

高速道路を利用されるお客さまへのサービスだけでなく、地域活性化等に向けた取り組みとして、一般道から休憩施設に出入りできる歩行者出入口の整備を進めています。

平成30年度は10箇所の歩行者出入口を設置し、累計で93箇所となりました。

【アウトカム指標】

【指標：一般道からSA等への歩行者出入口設置数】 〔単位：箇所〕 一般道からSA等への歩行者出入口が設置されているSA等の数 <small>※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組をもとに、令和3年度までの傾向により算出した参考値。</small>	平成29年度 実績値	83 箇所
	平成30年度 実績値	93 箇所
	令和元年度 目標値	106 箇所
	中期目標値 ^{※5} (令和3年度)	107 箇所

○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度目標値は休憩施設の周辺状況、地域の要望や利用者ニーズを踏まえ、累計で106箇所の設置を目標としています。

4-2. 占用

高速道路の高架下の占用は、昭和 40 年の道路局長通達等により、抑制の方針が取られてきましたが、平成 17 年以降は、高架下占用の要件緩和が順次進められてきています。

平成 27 年度からの占用入札制度と合わせ、高架下空間の開放が進められる一方、橋脚により支えられている道路の下という特殊な空間であることから、高速道路の実態管理を行っている会社の役割も自ずと高まることとなり、高架下占有者向けの点検管理要領を定めたほか、高架下の占用申請に対して道路管理上支障が無いかどうかを確認するなどの対応を行ってきています。

平成 30 年度においても、機構との間で締結している事務委託契約等に基づき適切に対応を行いました。

【アウトカム指標】

【指標：占用】 〔単位：件、百万円〕		占用件数	道路占用による収入	入札占用件数
道路の ・占用件数 ・道路占用による収入 ・占用入札制度により、占用が許可された件数	平成 29 年度 実績値	4,396 件	348 百万円	2 件
	平成 30 年度 実績値	4,489 件	369 百万円	1 件
	令和元年度 目標値	4,417 件	348 百万円	1 件
	中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	4,362 件	334 百万円	4 件

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

・高架下占用の状況



【横浜横須賀道路高架下(駐車場として活用)】



【関越道小千谷 IC 付近(駐車場として活用)】

○令和元年度目標設定の考え方

令和元年度目標値は過年度の占用件数等を考慮し、目標を設定しています。

4-3. SA・PAの地元利用日数

高速道路のSA・PAにおいて、高速道路を利用されるお客さまへのサービスに加え、地域振興や地域活性化につながるよう、自治体等(以下、「地元」という)の要望等を踏まえ各種イベント等を実施しています。平成30年度は地元と連携したイベント開催の増加等の結果、前年度より地元利用日数が増加しました。

【アウトカム指標】

【指標：SA・PAの地元利用日数】 【単位：日数】 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数 <small>※5 中期目標の期間は平成30年度から令和3年度。また中期目標値とは機構の中期計画に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組をもとに、令和3年度までの傾向により算出した参考値。 ※9 平成30年度～令和3年度の累計値。</small>	平成29年度 実績値	2,215日
	平成30年度 実績値	5,026日
	令和元年度 目標値	3,070日
	中期目標値 ^{※5※9} (令和3年度)	7,840日



【福島県観光誘客イベント(東北道のSAで実施)】



【高福連携(障がい者施設と連携した美化活動)】

○令和年度目標設定の考え方

令和元年度目標値は過去の実績を踏まえ、目標を設定しています。

5. その他

5-1. インセンティブ助成

インセンティブ助成制度とは、高速道路会社が、高速道路の新設・改築、修繕または特定更新等工事に関する工事に要する費用を創意工夫により縮減できた場合には、機構に対し、助成金の交付を申請することができる制度です。

【アウトカム指標】

【指標：インセンティブ助成】 〔単位：件、百万円〕 新設・改築、修繕、特定更新等工 事におけるインセンティブ助成 ・認定件数 ・交付件数 ・交付額		認定件数	交付件数	交付額
	平成 29 年度 実績値	2 件	3 件	51 百万円
	平成 30 年度 実績値	3 件	2 件	4 百万円
	令和元年度 目標値	6 件	—	—
	中期目標値 ^{※5} (令和 3 年度)	24 件	—	—

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

※9 平成30年度から令和3年度の累計値

・平成 30 年度は新たに 3 件の認定を獲得しました。経営努力内容については下表のとおりです。

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

○令和元年度目標設定の考え方

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

平成 30 年度実績及び令和元年度以降の目標値一覧

指標名称		H29 実績値	H30 目標値	H30 実績値	R1 目標値	中期目標値 ^{※5} (令和3年度)	コメント
お客さま視点	総合顧客満足度 [単位:ポイント] CS調査等で把握するお客さまの満足度 (5段階評価)	3.6ポイント	3.6ポイント	3.6ポイント	3.6ポイント	3.6ポイント	快適な路面を保つための舗装補修、付加車線設置等の渋滞対策や休憩施設のトイレ改修などを継続的に取り組んだことにより目標を達成した。引き続き、渋滞対策や工事による通行止や交通規制時間短縮に取り組む等、引き続き、一定水準の確保を目指す。
	年間利用台数 [単位:百万台] 支払料金所における年間の通行台数	1,054百万台	1,072百万台	1,078百万台	1,088百万台	1,086百万台	多様な企画割引の実施等の取組みに加え、外環道の新規供用の効果により利用台数は増加した。引き続き、多様な料金サービスの提供の取組み等により、更なる利用促進を図る。
	本線渋滞						
	渋滞損失時間 [単位:万台・時間/年] (暦年集計) 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間	651万台・時	593万台・時	791万台・時	781万台・時	555万台・時	外環道三郷JCTのランプ新設や関越道大泉JCTの車線運用変更など、渋滞対策事業を推進したものの、外環道の開通等による影響により本線渋滞損失時間は増加した。引き続き、付加車線事業等の渋滞対策を行い、効率的かつ効果的な渋滞対策を行っていく。
ピンポイント渋滞対策箇所 [単位:箇所] ピンポイント渋滞対策実施箇所 上段は新規箇所数 中段()内は対策実施箇所数 下段[]内は完了箇所数	1箇所 (6箇所)	0箇所 (-箇所)	1箇所 (6箇所)	0箇所 (-箇所)	3箇所 (-箇所)		

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

指標名称		H29 実績値	H30 目標値	H30 実績値	R1 目標値	中期目標値 ^{※5} (令和3年度)	コメント
お客さま視点	路上工事						
	路上工事による渋滞損失時間 [単位:万台・時] (暦年集計)	23万台・時	23万台・時	33万台・時	32万台・時	23万台・時	工事規制を統合した工事計画や混雑期を避けた工程調整等により、交通規制時間の削減やロードジッターを活用し交通特性に配慮した車線運用に努めたが、特定更新等工事などの事業量増加に伴い、工事渋滞損失時間、交通規制時間は増加した。引き続き、お客さまへの影響が最小限となる工事規制の取り組みを行っていく。
	路上工事に起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間						
	交通規制時間 [単位:時間/km] 道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間	111時間/km	99時間/km	131時間/km	99時間/km	99時間/km	
	通行止め時間 [単位:時間] 単位営業延長(上下線別)あたりの雨、雪、事故、工事等に伴う年間通行止め時間	53時間	48時間	42時間	42時間	48時間	降雪量の減少により災害・悪天候による通行止め時間が減少した。対面通行区間におけるワイヤロープ等の安全対策工事などの工事通行止を最小限に留めるとともに、除雪作業の効率化を継続し、通行止め時間の減少に努める。
		災害・悪天候:16		災害・悪天候:6			
		事故・その他:6		事故・その他:5			
		工事:31		工事:31			
	ETC2.0利用率 [単位:%] 全通行台数(総入口交通量)に占めるETC2.0利用台数の割合	15.7%	19.1%	19.1%	22.9%	29.4%	ETC2.0割引に加え、車載器購入助成キャンペーン等の効果により、利用率が増加した。引き続き普及促進に向け、広報活動等を実施する。
	企画割引						
販売件数 [単位:千件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数	241万件	246万件	344万件	320万件	1,071万件 ^{※9}	企画割引の発展的な統合・統一化によるブランド強化を継続したことに加え、認知向上に向けた広報活動を行ったことなどに伴い、販売件数、実施件数は増加した。引き続き、地域連携、観光振興、インバウンド対策に寄与するとともにお客さまが利用しやすい企画割引の提供に努める。	
	実施件数 [単位:件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数	10件	10件	10件	12件		40件 ^{※9}

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

※9 平成30年度～令和3年度までの累計値

指標名称		H29 実績値	H30 目標値	H30 実績値	R1 目標値	中期目標値 ^{※5} (令和3年度)	コメント
交通安全	死傷事故率 [単位:件/億台キロ](暦年集計) 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	4.5件/億台キロ	4.5件/億台キロ	4.3件/億台キロ	4.3件/億台キロ	4.5件/億台キロ	車線逸脱防止のための凹凸路面標示や注意喚起看板、暫定2車線区間のワイヤロープ等の交通安全対策を実施したこと等により死傷事故件数が平成29年度に比べ減少し、目標を達成した。引き続き安全対策の推進に努めていく。
	車限令違反車両取締						
	取締実施回数 [単位:回] 高速道路上で実施した車限令違反車両取締実施回数	1,585回	1,530回	1,625回	1,530回	1,530回	違反傾向を分析し、効果的な取締箇所を選定により取締実施回数を増加した。引込み台数や措置命令件数は減少したものの、引込み台数に占める措置命令件数の割合は昨年度よりも増加するなど、効果的な指導取締りを実施した。
	引込み台数 措置命令件数 即時告発実施件数 [単位:台、件] 高速道路上で実施した車限令違反車両取締における 上段()内は引込み台数 中段()内は措置命令件数 下段[]内は即時告発実施件数	12,960台 (2,311件) [1件]	-	10,688台 (1,954件) [0件]	-	-	違反抑止に向けて、引き続き、積極的かつ効果的な指導取締りを実施していく。
	逆走						
	逆走事故件数 [単位:件](暦年集計) 逆走による事故発生件数	9件	3件	8件	2件	0件	IC・休憩施設等における大型矢印路面標示や注意喚起看板の設置、料金所プラザ部締切等、逆走対策の取組みを実施したことにより、逆走事故件数は減少した。引き続き、効果的な対策を実施し、逆走事故・事案件数の減少を目指し、更なる対策を実施していく。
	逆走事案件数 [単位:件](暦年集計) 交通事故または車両確保に至った逆走事案件数	59件	55件	61件	55件	50件	
	人等の立入事案件数 [単位:件] 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護された事案件数	1,039件	850件	1,273件	810件	770件	立入事案件発生箇所の多い箇所を中心に、高速道路出入口部に進入禁止看板や立入抑制ポール等の対策を実施したが、昨年度より件数は増加した。引き続き、要因分析を実施し、事案件数の減少を目指し、更なる対策を実施していく。
	ガソリンスタンドの空白区間 [単位:区間] 隣接するガソリンスタンド間の距離が100kmまたは150kmを超える区間数 下段()内はうち他の高速道路会社を跨ぐ空白区間数	150km超区間					平成30年度は北関東自動車道 太田強戸PAのガソリンスタンド開業により、150km超区間は全て解消した。
		6区間 (0区間)	0区間 (0区間)	0区間 (0区間)	-	0区間 (0区間)	
	100km超区間						
	34区間 (0区間)	-	20区間 (0区間)	-	-		

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

指標名称		H29 実績値	H30 目標値	H30 実績値	R1 目標値	中期目標値 ^{※5} (令和3年度)	コメント
道路保全	快適走行路面率 [単位:%] 快適に走行できる舗装路面の車線延長比率	96%	96%	96%	96%	96%	路面のわだち掘れやひび割れ等の調査や現地調査等に基づき、要補修箇所約617km・車線の舗装を補修し、目標を達成した。引き続き、計画的に舗装補修を実施していく。
	一般道からSA等への歩行者出入口設置 [単位:箇所] 一般道からSA等への歩行者出入口が設置されている数	83箇所	94箇所	93箇所	106箇所	107箇所	平成30年度は北関東道太田強戸PAなど10箇所出入口を新設した。令和元年度は東北道蓮田SA等で出入口を設置する予定。
地域と連携	占用						
	占用件数 [単位:件] 道路占用を実施している件数	4,396件	4,362件	4,489件	4,417件	4,362件	占用申請に対し機構との間で締結している事務委託契約等に基づき適切に対応。占用件数及び占用料収入については平成29年度より増加した。令和元年度も占用ニーズに応じて道路空間の有効かつ適正な活用に取り組んでいく。
	道路占用による収入 [単位:百万円] 道路占用による収入	348百万円	334百万円	369百万円	348百万円	334百万円	入札占用は、対象となる占用要望1件について対応。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
	入札占用件数 [単位:件] 占用入札制度により、占用が許可された件数	2件	1件	1件	1件	4件 ^{※9}	
SA・PAの地元利用日数 [単位:日] 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した延べ日数	2,215日	1,960日	5,026日	3,070日	7,840日 ^{※9}	地域の観光協会等に対して観光振興を図るPRイベント等で、SA・PAを活用いただけるよう積極的に働きかけたことなどにより、地元自治体と連携したイベント開催が増え、平成29年度より地元利用日数が増加した。更なる地元利用に向けて、地元関係機関と調整を実施していく。	
その他	インセンティブ助成 [単位:件、百万円] 新設改築・修繕・特定更新等工事におけるインセンティブ助成 上段は認定件数 中段()内は交付件数 下段<>内は交付額	2件 (3件) <51百万円>	6件 (-件) <-百万円>	3件 (2件) <4百万円>	6件 (-件) <-百万円>	24件 ^{※9} (-件) <-百万円>	平成30年度は、東関東自動車道の「関係機関との協議による迂回路の見直しによる縮減」等、新設改築2件、特定更新等工事1件が認定された。引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト縮減を目指していく。

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

※9 平成30年度～令和3年度までの累計値