

平成30年度(2018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)

(平成30年 4月 1日～平成31年 3月31日)

【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29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	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	3.6 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。
中日本 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、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、昨年度より上昇した。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	3.6 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、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、一定水準の確保を目指す。
本州四国連絡 高速道路㈱	4.1 ポイント	4.1 ポイント	4.1 ポイント	4.1 ポイント	4.1 ポイント	快適な路面を保つための舗装補修、各種交通安全対策、休憩施設のリニューアル、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設備の更新等を継続的に実施するとともに、周年を契機としたイベントの実施により目標を達成した。引き続き、休憩施設改良に取り組むなど、引き続き、一定水準の総合顧客満足度確保を目指す。
首都 高速道路㈱	3.6 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案を抽出、施設改善をおこない目標を達成。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㈱	3.6 ポイント	3.7 ポイント	3.7 ポイント	3.7 ポイント	3.7 ポイント	お客さま満足アッププラン2018の策定及び実施等により、総合顧客満足度は3.7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29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標※1 令和3年度	
東日本 高速道路㈱	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。
中日本 高速道路㈱	710 百万台	710 百万台	723 百万台	723 百万台	715 百万台	平成30年度は景気の緩やかな回復基調の下、大型車利用の増加傾向が続いたことから、昨年度より増加した。引き続き、多様な料金サービスの提供の取組等により、更なる高速道路の利用促進を図る。
西日本 高速道路㈱	1,011 百万台	1,011 百万台	1,058 百万台	1,082 百万台	1,079 百万台	各種企画割引の取組み等の高速道路の利用促進に努めたこと等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	43 百万台	43 百万台	44 百万台	44 百万台	7月の西日本豪雨による土砂災害等による観光交通の減少、9月の台風上陸による通行止め等による影響はあったものの、平日中型車以上の堅調な伸び等により、平成24年度より7年連続で過去最高を更新中。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㈱	365 百万台	373 百万台	370 百万台	370 百万台	394 百万台	前年度と比較し、景気の穏やかな回復の下、新料金への移行により、利用しやすくなった短距離利用のお客様の増加、横浜北線及び晴海線の開通効果等により増加した。引き続き、多様なお客様サービスの提供の取組等により、更なる高速道路の利用促進を図る。
阪神 高速道路㈱	276 百万台	280 百万台	277 百万台	265 百万台	274 百万台	関西圏の経済が緩やかな拡大基調にあることの影響等から、利用台数は増加傾向にあったものの、平成30年度前期の想定以上の度重なる災害の影響が大きく、目標に達しなかった。引き続き、多様な料金サービスの提供の取組等により、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。

平成30年度(2018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)

(平成30年 4月 1日～平成31年 3月31日)

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)										会社コメント
	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)										
	渋滞損失時間					ピンポイント渋滞対策実施箇所					
会社	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標※1 令和3年度	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標※1 平成30～令和30年度の累積値	
東日本高速道路	651 万台・時	593 万台・時	791 万台・時	781 万台・時	555 万台・時	1箇所 6(箇所) 1<箇所>	0箇所	1箇所 6(箇所) 3<箇所>	0箇所	3箇所	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	1,242 万台・時	1,222 万台・時	1,257 万台・時	1,248 万台・時	1,091 万台・時	2箇所 7(箇所) 6<箇所>	1箇所	0箇所 4(箇所) 6<箇所>	1箇所	4箇所	平成30年度は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を行ったものの、年間を通じた交通量増加に伴い、交通集中による渋滞損失時間が増加した。また、東名阪の渋滞削減効果が期待される新名神を平成31年3月に開通させた。引き続き、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	638 万台・時	573 万台・時	561 万台・時	546 万台・時	516 万台・時	0箇所 0(箇所) 0<箇所>	1箇所	0箇所 0(箇所) 0<箇所>	1箇所	4箇所	新名神(高槻～神戸)がH30.3に全線開通した事で、交通集中による渋滞が減少。熊本地震の復旧工事がH29年度に完了したことで工事による渋滞が減少。令和3年度にむけて、毎年▲15万台・時の減少を目標とする。
本州四国連絡高速道路	4 万台・時	4 万台・時	4 万台・時	4 万台・時	4 万台・時	— (—) <—>	—	— (—) <—>	—	—	ゴールデンウィーク、年末年始期間中に交通事故が発生したが、繁忙期の渋滞損失時間が目標値を上回ることはなかった。今後も効果的かつ効果的な渋滞対策に合わせ、交通事故対策を行っていく。
首都高速道路	2,560 万台・時	1,550 万台・時	2,310 万台・時	1,500 万台・時	1,400 万台・時	0箇所 4(箇所) 2<箇所>	1箇所	2箇所 4(箇所) 2<箇所>	0箇所	2箇所	「首都高 快速走行ビジョン」に基づき実施した中央環状線堀切・小菅JCT間及び板橋・熊野町JCT間4車線化等の各種渋滞対策や外環道(三郷南～高谷JCT間)開通により、本線渋滞損失時間は減少した。引き続き、区画線改良等の合流部の対策等、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	969 万台・時	963 万台・時	997 万台・時	976 万台・時	910 万台・時	0箇所 1(箇所) 0<箇所>	1箇所	0箇所 1(箇所) 0<箇所>	2箇所	2箇所	速度回復誘導灯の新設や、阿波座合流区間の車線運用の改善などの各種渋滞対策を実施し、効果が確認された箇所もあったものの、交通量の増加により、本線渋滞損失時間は増加となった。引き続き、速度回復誘導灯の設置や車線運用の改善等を進め、効果的かつ効果的な渋滞対策を行っていく。

※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。  
 ※3 東日本高速道路(株)・中日本高速道路(株)・西日本高速道路(株)の数は、1/1～12/31間の年間値。  
 ※4 ピンポイント渋滞対策実施箇所における平成30・令和元年度目標及び中期目標は、新規着手箇所数について設定している。

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)										会社コメント	
	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※5 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											
	路上工事による渋滞損失時間					交通規制時間						
会社	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標※1 平成30～令和30年度の平均値	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標※1 平成30～令和30年度の平均値		
東日本高速道路	23 万台・時	23 万台・時	33 万台・時	32 万台・時	33 万台・時	111 時間/km (111 時間/km)	99 時間/km	131 時間/km (131 時間/km)	99 時間/km	115 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。
中日本高速道路	207 万台・時	207 万台・時	150 万台・時	177 万台・時	164 万台・時	99 時間/km (92 時間/km)	99 時間/km	118 時間/km (112 時間/km)	148 時間/km	133 時間/km	102 時間/km	車線規制を伴う工事(リニューアルプロジェクト、耐震補強工事等)の増加、およびお客さまへの影響を最小限とする取り組みの結果、交通規制時間は増加したものの、渋滞損失時間は大幅に減少した。引き続き、お客さまへの影響が最小限となるように、工事規制の工夫を行っていく。
西日本高速道路	97 万台・時	88 万台・時	59 万台・時	59 万台・時	59 万台・時	126 時間/km (122 時間/km)	112 時間/km	115 時間/km (110 時間/km)	115 時間/km	115 時間/km	112 時間/km	熊本地震の復旧工事が平成29年度に完了したことにより、平成30年度の本線渋滞損失時間は減少した。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	126 時間/km (126 時間/km)	126 時間/km	120 時間/km (120 時間/km)	120 時間/km	120 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	152 万台・時	132 万台・時	120 万台・時	132 万台・時	126 万台・時	215 時間/km (212 時間/km)	220 時間/km	251 時間/km (250 時間/km)	250 時間/km	251 時間/km	220 時間/km	必要な補修工事の増加により交通規制時間は増えたが、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。引き続き、工事の集約や新たな工率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組を行っていく。
阪神高速道路	39 万台・時	21 万台・時	8 万台・時	15 万台・時	12 万台・時	153 時間/km (144 時間/km)	144 時間/km	138 時間/km (113 時間/km)	145 時間/km	142 時間/km	145 時間/km	交通規制時間は、長期間の車線規制工事がなかったこと及び工事の集約化に取り組んだことにより減少した。また、渋滞損失時間は、交通影響を伴う工事が少なかったこと及び施工時間帯の工夫などにより減少した。令和元年度は車線規制工事が増加する見込みであるが、引き続き、お客さまへの影響が最小限となるような取組を行っていく。

※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。  
 ※3 東日本高速道路(株)・中日本高速道路(株)・西日本高速道路(株)の数は、1/1～12/31間の年間値。  
 ※5 首都高速道路(株)・阪神高速道路(株)については、本線渋滞損失時間に全体の渋滞量(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。  
 ※6 集中工事を除いた路上工事時間は、お客さまの迂回時間・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ある。

平成30年度(2018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)

(平成30年 4月 1日～平成31年 3月31日)

指標分類	■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29年度実績		平成30年度目標	平成30年度実績		令和元年度目標	(参考)平成30-令和元年度の平均値	中期目標※1平成30-令和3年度の平均値	
会社	主な要因			主な要因					
東日本高速道路	53時間	災害・悪天候 16 事故・その他 6 工事 31	48時間	42時間	災害・悪天候 6 事故・その他 5 工事 31	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。
中日本高速道路	26時間	災害・悪天候 13 事故・その他 3 工事 10	26時間	34時間	災害・悪天候 15 事故・その他 2 工事 17	29時間	32時間	26時間	夏季の台風による影響により、災害・悪天候による通行止め時間が増加したことに加え、暫定2車線区間の安全対策工事等を実施したことに伴い、工事に伴う通行止め時間が増加した。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。
西日本高速道路	57時間	災害・悪天候 19 事故・その他 2 工事 36	56時間	76時間	災害・悪天候 36 事故・その他 3 工事 37	62時間	69時間	56時間	平成30年度は平成30年7月豪雨及び平成30年9月に発生した台風21号に関連する災害により、長時間にわたる通行止めが広域的に生じ、通行止め時間が増加した。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。
本州四国連絡高速道路	10時間	災害・悪天候 9 事故・その他 1 工事 0	10時間	40時間	災害・悪天候 38 事故・その他 2 工事 0	14時間	27時間	14時間	西日本豪雨や台風の影響もあり、全ての路線(3路線)において災害・悪天候による通行止め時間が大幅に増加した。また、その他として本線を通行止めにしたサイクリングイベントが開催されたことから、通行止め時間が増加した。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。
首都高速道路	30時間	災害・悪天候 28 事故・その他 1 工事 1	6時間	4時間	災害・悪天候 1 事故・その他 1 工事 2	6時間	5時間	6時間	平成29年度と比較し、降雪による通行止め時間が大きく減少した。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。
阪神高速道路	3時間	災害・悪天候 2 事故・その他 0 工事 1	10時間	6時間	災害・悪天候 3 事故・その他 0 工事 3	30時間	18時間	15時間	H30年度は、災害(地震、大雨、台風)の影響による通行止め実績が増加した。また、H29年度は車線規制によりリニューアル工事を実施したため通行止め量が減少していたが、H30年度は通行止めにより実施したことや、京東線移管に伴う通行止め工事が必要になったため実績が増加した。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。

※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に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	■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29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標※1令和3年度	
会社						
東日本高速道路	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。
中日本高速道路	16.6%	19.4%	19.5%	22.3%	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。
西日本高速道路	14.3%	17.0%	16.4%	18.7%	25.0%	車載器購入助成キャンペーン、普及イベント等の効果により、ETC2.0利用率が増加した。R元年度目標はH29年度とH30年度のETC2.0利用台数の伸び台数を算出。ETC2.0利用台数伸び率より推計した値を目標値とする。
本州四国連絡高速道路	16.4%	18.4%	18.2%	20.2%	24.4%	平成30年5月16日より、本四道路においてもITS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	20.4%	23.6%	24.4%	27.4%	33.2%	二輪車向け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、車載器助成キャンペーンや各種広報施策等を実施する。
阪神高速道路	15.8%	20.0%	18.8%	22.3%	30.0%	車載器助成キャンペーン等の効果により利用率は増加したが、大型・特大の普及が当初推計より伸び悩んだことから、目標値には達しなかった。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30年度(2018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)

(平成30年 4月 1日～平成31年 3月31日)

指標分類	■企画割引(販売件数、実施件数)										
	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					会社コメント
	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										
平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標** 平成30- 令和3年度 の算定値	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標** 平成30- 令和3年度 の算定値		
会社											
東日本 高速道路㈱	241 千件	246 千件	344 千件	320 千件	1,071 千件	10 件	10 件	10 件	12 件	40 件	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。
中日本 高速道路㈱	80 千件	81 千件	118 千件	119 千件	330 千件	14 件	12 件	17 件	12 件	48 件	H30年度は、観光施設と連携した企画割引を拡大したこと、新たに21の宿泊施設と直接連携した宿泊型プランを開始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拡充したことにより、販売件数、実施件数が増加した。引き続き、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㈱	208 千件	210 千件	256 千件	169 千件	356 千件	9 件	9 件	7 件	9 件	27 件	販売件数は、新たに実施した佐賀・長崎ドライブバスや二輪車向け企画割引により増加したほか、従来からの各地域の企画も概ね横ばい～1.5倍と全体的な基調として増加傾向となった。実施件数は、一部企画の開始時期の見直し等により目標から2件減となった。今後、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	1 件	1 件	1 件	1 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、平成30年度も継続して実施した。企画割引の実施については、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㈱	0 千件	0 千件	0 千件	0 千件	0 千件	0 件	0 件	0 件	0 件	0 件	実施に向けて継続して検討する。
阪神 高速道路㈱	148 千件	180 千件	186 千件	186 千件	720 千件	2 件	2 件	2 件	2 件	8 件	昨年度に拡大した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企画割引の提供に努める。

※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。

指標分類	■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29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標※1 令和3年度	
会社						
東日本 高速道路㈱	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。
中日本 高速道路㈱	6.4 件/億台キロ	5.7 件/億台キロ	5.8 件/億台キロ	5.4 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化、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。
西日本 高速道路㈱	6.6 件/億台キロ	6.8 件/億台キロ	5.4 件/億台キロ	5.4 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、統一的な逆走防止対策、暫定二車線区間における対向車線逸脱防止対策など各種交通安全対策を推進したことにより死傷事故件数が平成29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㈱	4.0 件/億台キロ	5.5 件/億台キロ	3.4 件/億台キロ	3.4 件/億台キロ	5.2 件/億台キロ	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安全対策を推進したことにより、平成29年と比較して、死傷事故件数が大幅に減少し、目標を達成した。引き続き、積極的な安全対策を推進し、交通事故の更なる減少に努めていく。
首都 高速道路㈱	10.9 件/億台キロ	11.5 件/億台キロ	10.9 件/億台キロ	11.0 件/億台キロ	10.0 件/億台キロ	平成29年度の事故多発箇所を中心に、追突事故や車両接触事故への対策やカーブ区間で施設接触事故への対策等各種安全対策を行ったことで平成29年度に比べ死傷事故件数は減少した。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㈱	20.7 件/億台キロ	20.5 件/億台キロ	17.3 件/億台キロ	17.3 件/億台キロ	20.0 件/億台キロ	事故多発区間を中心に、カーブ区間で速度抑制対策や、交通の整流化による車両接触事故対策、注意喚起看板の改善、カラー舗装による誤進入対策等を実施したことにより、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。

※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30年度(2018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)

(平成30年 4月 1日～平成31年 3月31日)

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29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	(参考) 平成30-令和元年度の平均値	中期目標 <sup>※1</sup> 平成30-令和3年度の平均値	
東日本 高速道路	1,585 回 (12,960 台) < 2,311 件 > [ 1 件 ]	1,530 回	1,625 回 (10,688 台) < 1,954 件 > [ 0 件 ]	1,530 回	1,578 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。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。
中日本 高速道路	982 回 (17,084 台) < 1,822 件 > [ 2 件 ]	1,015 回	1,031 回 (17,010 台) < 1,223 件 > [ 6 件 ]	1,015 回	1,023 回	1,015 回	IC等の違反傾向を分析し、違反車両の多いICについて取締を強化するなど効果的な取締を実施した。取締回数は昨年度に比べて増加、引込み台数は同水準を維持、措置命令件数は減少という結果をふまえ、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(自動計測装置による違反台数等)を含めて違反状況を注視しながら、効果的な取締を目指し取り組んでいく。
西日本 高速道路	1,522 回 (8,224 台) < 896 件 > [ 2 件 ]	1,650 回	1,214 回 (7,661 台) < 538 件 > [ 2 件 ]	1,650 回	1,432 回	1,740 回	平成30年7月に発生した豪雨災害の影響により、取締を取りやめ、災害復旧対応に従事した期間が発生したため、件数が減少した。車限令違反車両取締については、自社で努力することで、達成可能である取締回数に対し目標を設定するが、適正かつ効果的な取締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等とした。
本州四国連絡 高速道路	154 回 (1,514 台) < 60 件 > [ 0 件 ]	150 回	165 回 (1,203 台) < 72 件 > [ 0 件 ]	150 回	158 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を行うことで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、取締方法の工夫、警察との合同取締りなどを積極的に取り入れ効果的かつ、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	625 回 (1,283 台) < 316 件 > [ 0 件 ]	800 回	979 回 (1,311 台) < 286 件 > [ 2 件 ]	1,200 回	1,090 回	900 回	取締体制を増強したこともあり、取締実施回数、引き込み台数、即時告発件数は平成29年度実績を上回った。今後は単独料金所での取締を重点的に実施することで、さらなる取締回数の増加を見込んでいる。
阪神 高速道路	2,797 回 (683 台) < 286 件 > [ 0 件 ]	2,800 回	2,682 回 (786 台) < 268 件 > [ 0 件 ]	2,800 回	2,741 回	2,800 回	平成29年度に比べ天候等の影響により取締回数は減少したが、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の選定等、効果的な取締りを実施した。2019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元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。

指標分類	■逆走(逆走事故件数、逆走事案件数)										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 <sup>※8</sup>										
	逆走事案件数(単位:件) 交通事故または車両確保に至った逆走事案件数 <sup>※8</sup>										
会社	逆走事故件数					逆走事案件数					中期目標 <sup>※1</sup> 令和3年度
	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標 令和2年度	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標 <sup>※1</sup> 令和3年度	
東日本 高速道路	9 件	3 件	8 件	2 件	0 件	59 件	55 件	61 件	55 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、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。
中日本 高速道路	6 件	4 件	7 件	2 件	0 件	32 件	26 件	28 件	22 件	17 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視認性向上、合流部におけるUターン防止対策、CM等の交通安全啓発活動を実施したことにより、昨年度と比較し逆走事故件数は微増したものの逆走事案件数は減少した。引き続き、技術公募の結果を踏まえつつ、逆走事故・事案件数の減少を目指し、更なる逆走対策を実施していく。
西日本 高速道路	16 件	10 件	8 件	5 件	0 件	74 件	70 件	78 件	65 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、逆走事故件数は横ばいだったものの、逆走事故件数は減少した。引き続き、効果的な対策を検討し、逆走事故・事案件数の減少を目指し、更なる逆走対策を実施していく。
本州四国連絡 高速道路	0 件	2 件	0 件	0 件	0 件	7 件	3 件	3 件	2 件	0 件	従前より逆走対策を実施しており、発生件数は減少し、逆走事故件数は0件であった。H30年度末までに逆走対策ステージII(プラザ閉塞)が、全ルートにおいて締切りが完了したが、引き続き逆走事案件数の減少を維持するため、更なる逆走対策を実施していく。
首都 高速道路	0 件	1 件	1 件	1 件	0 件	4 件	3 件	3 件	2 件	1 件	平成30年度は事故が1件発生、事案件数は減少した。逆走防止の対策としては、立入、逆走検知・警告システムの整備等を実施した。引き続き、逆走事故、逆走事案件数を0に近づけるべく、システムの整備を推進するとともに、逆走が発生した箇所は要因分析を行った上で次なる対策を検討していく。
阪神 高速道路	1 件	1 件	0 件	1 件	0 件	6 件	5 件	1 件	2 件	2 件	全ての出口及び合流部において、矢印路面標示や注意喚起看板の視認性向上等の逆走対策を実施した結果、逆走事故及び事案件数ともに減少した。引き続き、効果的な対策を検討し、逆走事故・事案件数の削減に向けて対策を実施していく。

※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。

※8 数値は、1/1~12/31間の年間値。

平成30年度(2018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)

(平成30年 4月 1日～平成31年 3月31日)

指標分類 会社	■人等の立入事案件数(単位:件)					会社コメント
	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					
	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標 <sup>※1</sup> 令和3年度	
東日本 高速道路㈱	1,039 件	850 件	1,273 件	810 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、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㈱	888 件	888 件	896 件	862 件	809 件	立入事案件発生箇所での看板設置等の対策や啓発活動を実施したが、外国人の立入件数が増加したことなどから、昨年度より件数は増加した。引き続き、要因分析、ハード・ソフト両面での対策や検証を実施し、事案件数の減少を目指す。
西日本 高速道路㈱	1,014 件	780 件	983 件	740 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結果、立入事案件数は減少した。引き続き、要因分析を実施し、効果の高い対策を推進し事案件数の減少を目指す。
本州四国連絡 高速道路㈱	105 件	100 件	90 件	90 件	97 件	立入事案件の多い路線を中心にIC出入口、BS、SA・PAのランプ部等の道路標識を多言語化したもので更新を行い、路面標示による誤進入対策も実施したことにより、立入事案件数を減少させることが出来た。引き続き、要因分析を実施し、事案件数の減少を目指す。
首都 高速道路㈱	456 件	425 件	439 件	410 件	380 件	立入防止の対策として、立入、逆走検知・警告システムの整備及び歩行者目線でのラバーポール、LED看板、黄色カラー舗装等を実施し、平成29年度より件数は減少した。引き続き、要因分析及び現場状況を基に更なる対策を実施し、立入事案件数の減少を目指す。
阪神 高速道路㈱	331 件	310 件	315 件	300 件	300 件	出入口部における矢印路面表示や注意喚起看板の設置、立入事案件発生箇所へのカラー舗装の着実な実施により、平成29年度より立入事案件数は減少した。引き続き、要因分析及び効果的な対策を実施することにより、事案件数の減少を目指す。

※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	■ガソリンスタンドの空白区間(単位:区間)							会社コメント
	隣接するガソリンスタンド間が100kmを超える区間数 (下段の()内はうち会社を跨ぐ空白区間数) <sup>※10※11</sup>							
	平成29年度実績		平成30年度目標		平成30年度実績		令和元年度目標	
150km超区間	100km超区間	150km超区間	100km超区間	150km超区間	100km超区間	150km超区間	100km超区間	150km超区間
東日本 高速道路㈱	6 区間 ( 0 区間)	34 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	20 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 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閉業により、150km超区間は全て解消した。
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)	0 区間 ( 0 区間)	0 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)	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	平成30年4月1日から高梁SA(下り線)ガソリンスタンドが営業休止し、150km超の空白区間が5区間発生したが、GS運営事業者と度重なる交渉の末、平成31年3月28日に営業再開し150km超の空白区間を解消した。
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)	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	淡路SAに設置されているガソリンスタンドにより、ガソリンスタンドの空白150km超区間は解消している。
首都 高速道路㈱	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	—
阪神 高速道路㈱	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 区間)	0 区間 ( 0 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㈱と本四高速道路㈱に跨る区間は100km超で12箇所存在する。

平成30年度(2018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)

(平成30年 4月 1日～平成31年 3月31日)

【道路保全】

指標分類 会社	■快速走行路面率(単位:%)						会社コメント
	快速に走行できる舗装路面の車線延長比率						
	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	(参考) 平成29～令和元年度の平均値	中期目標※1 平成29～令和30年度の平均値	
東日本 高速道路㈱	96 %	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。
中日本 高速道路㈱	96 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	路面わだち掘れやひび割れ等の調査結果や日常点検結果に基づき、要補修箇所約105km・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95km・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路面点検により、舗装路面状況を適切に把握のうえ、要補修箇所約15km・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。
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、優先順位をつけ計画的に舗装補修を約71km・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㈱	97 %	97 %	96 %	96 %	96 %	97 %	15号堺線、17号西大阪線におけるリニューアル工事、神戸線等の車線規制工事による舗装補修を実施。H30年度は台風等、自然災害の影響により舗装補修の進捗が低迷したが、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:%)										会社コメント
	省令に基づく点検の実施率【累計】※12										
	平成29年度実績		平成30年度目標		平成30年度実績		令和元年度目標		中期目標 令和5年度		
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㈱	77 %	-	100 %	-	100 %	-	20 %	-	100 %	-	平成26～30年度の橋梁の点検は全8,690橋のうち平成26年度以降に供用した橋梁を除く8,483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㈱	79 %	-	100 %	-	100 %	-	23 %	-	100 %	-	平成26・27・28・29・30年度の橋梁の点検は全5,567橋のうち5,567橋を実施した。令和元年以降も引き続き、計画的に点検を実施していく。
西日本 高速道路㈱	83 %	-	100 %	-	100 %	-	22 %	-	100 %	-	平成26年度から開始した省令点検は平成30年度をもって、1巡目の点検が完了。引き続き、計画的に点検を実施する。
本州四国連絡 高速道路㈱	83 %	-	100 %	-	100 %	-	29 %	-	100 %	-	平成26年度～平成30年度の5カ年で橋梁の点検全470橋を実施し、点検率100%を達成した。引き続き、計画的に点検を実施していく。
首都 高速道路㈱	76 %	88 %	100 %	100 %	100 %	100 %	16 %	20 %	100 %	100 %	平成26・27・28・29・30年度の橋梁点検で全118橋を実施した。引き続き、2巡目の点検を計画的に実施していく。
阪神 高速道路㈱	83 %	92 %	100 %	100 %	100 %	100 %	9 %	24 %	100 %	100 %	平成26～30年度の橋梁の点検において、全318橋の点検を完了。引き続き、計画的に点検を実施していく。

※12 平成30年度実績値(省令点検1巡目最終年)については、管理施設数に対する平成26年度から当該年度までの点検数の比率(平成26年12月31日時点の数量を基準とする。)、令和元年度以降(省令点検2巡目以降)については、管理施設数に対する平成31年度(令和元年度)から当該年度までの点検数の比率(平成31年4月1日時点の数量を基準とする。)

※13 径間とは、高架橋及び橋等に係る支点(橋脚または橋台)間をいう。

平成30年度(2018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)

(平成30年 4月 1日～平成31年 3月31日)

指標分類	■修繕着手済橋梁数(単位:橋又は径間) <sup>※13</sup>									
	平成26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 <sup>※14※15</sup>									
	下段の( )内は、要修繕橋梁数(単位:橋又は径間) 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									
会社	平成29年度実績		平成30年度目標		平成30年度実績		令和元年度目標		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	156 橋 ( 332 橋)	—	233 橋 ( 491 橋)	—	312 橋 ( 491 橋)	—	451 橋 ( 708 橋)	—	平成26・27・28・29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491橋であり、そのうち修繕に着手した橋梁は312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、次回の点検までに修繕が完了するよう実施していく。	
中日本 高速道路	116 橋 ( 383 橋)	—	157 橋 ( 623 橋)	—	210 橋 ( 623 橋)	—	372 橋 ( 767 橋)	—	平成26・27・28・29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623橋であり、そのうち修繕に着手した橋梁は210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、次回の点検までに修繕が完了するよう修繕を実施していく。	
西日本 高速道路	114 橋 ( 381 橋)	—	169 橋 ( 655 橋)	—	215 橋 ( 656 橋)	—	342 橋 ( 945 橋)	—	平成26・27・28・29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656橋であり、そのうち修繕に着手した橋梁は215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、次回の点検までに修繕が完了するよう修繕を実施していく。	
本州四国連絡 高速道路	6 橋 ( 6 橋)	—	8 橋 ( 8 橋)	—	8 橋 ( 8 橋)	—	10 橋 ( 10 橋)	—	平成26年度～平成29年度の橋梁点検で、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8橋全てにおいて修繕に着手もしくは完了した。令和元年度は全ての要修繕橋梁において、修繕に着手する予定。	
首都 高速道路	16 橋 ( 23 橋)	460 径間 ( 532 径間)	28 橋 ( 33 橋)	549 径間 ( 567 径間)	30 橋 ( 33 橋)	548 径間 ( 567 径間)	37 橋 ( 42 橋)	578 径間 ( 590 径間)	平成26・27・28・29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33橋、径間単位では567径間であり、そのうち修繕に着手した橋梁は30橋、548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、次回の点検までに修繕が完了するよう修繕を実施していく。	
阪神 高速道路	14 橋 ( 48 橋)	81 径間 ( 212 径間)	28 橋 ( 63 橋)	115 径間 ( 239 径間)	33 橋 ( 79 橋)	119 径間 ( 305 径間)	39 橋 ( 79 橋)	157 径間 ( 305 径間)	平成26～29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79橋、径間単位で305径間であり、そのうち修繕に着手した橋梁は33橋、119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、次回の点検までに修繕が完了するよう修繕を実施していく。	

※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。

指標分類	■トンネルの点検率(単位:%)					会社コメント
	省令に基づく点検の実施率【累計】 <sup>※12</sup>					
会社	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標 <sup>※1</sup> 令和5年度	
東日本 高速道路	84 %	100 %	100 %	25 %	100 %	平成26～30年度のトンネルの点検は全574箇所のうち平成26年度以降に供用したトンネルを除く517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	84 %	100 %	100 %	19 %	100 %	平成26・27・28・29・30年度のトンネルの点検は全376箇所のうち376箇所を実施した。令和元年以降も引き続き、計画的に点検を実施していく。
西日本 高速道路	83 %	100 %	100 %	19 %	100 %	平成26年度から開始した省令点検は平成30年度をもって、1巡目の点検が完了。引き続き、計画的に点検を実施する。
本州四国連絡 高速道路	81 %	100 %	100 %	11 %	100 %	平成26年度～平成30年度の5年間で、トンネルの点検全27箇所を実施し点検率100%を達成した。引き続き、計画的に点検を実施していく。
首都 高速道路	67 %	100 %	100 %	22 %	100 %	平成26・27・28・29・30年度のトンネル点検で全64箇所を実施した。引き続き、2巡目の点検を計画的に実施していく。
阪神 高速道路	95 %	100 %	100 %	0 %	100 %	平成26～30年度のトンネルの点検において、全38チューブの点検を完了。引き続き、計画的に点検を実施していく。

※12 平成30年度実績値(省令点検1巡目最終年)については、管理施設数に対する平成26年度から当該年度までの点検数の比率(平成26年12月31日時点の数量を基準とする。)、令和元年度以降(省令点検2巡目以降)については、管理施設数に対する平成31年度(令和元年度)から当該年度までの点検数の比率(平成31年4月1日時点の数量を基準とする。)

平成30年度(2018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)

(平成30年 4月 1日～平成31年 3月31日)

指標分類 会社	■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 <sup>※14※15</sup>				
	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				
	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	会社コメント
東日本 高速道路㈱	88箇所 ( 129箇所)	130箇所 ( 178箇所)	138箇所 ( 178箇所)	155箇所 ( 200箇所)	平成26・27・28・29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のトンネルは178箇所であり、そのうち修繕に着手したトンネルは138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実施していく。
中日本 高速道路㈱	33箇所 ( 57箇所)	49箇所 ( 80箇所)	56箇所 ( 80箇所)	63箇所 ( 93箇所)	平成26・27・28・29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80箇所であり、そのうち修繕に着手したトンネルは56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。
西日本 高速道路㈱	256箇所 ( 310箇所)	282箇所 ( 354箇所)	294箇所 ( 353箇所)	369箇所 ( 397箇所)	平成26・27・28・29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353箇所であり、そのうち修繕に着手したトンネルは294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。
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)	0箇所 ( 0箇所)	平成26年度～平成29年度のトンネルの点検で、緊急を要する区分Ⅳ及び補修が必要な区分Ⅲ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。
首都 高速道路㈱	2箇所 ( 2箇所)	3箇所 ( 3箇所)	3箇所 ( 3箇所)	4箇所 ( 6箇所)	平成26・27・28・29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のトンネルは3箇所であり、全て修繕に着手した。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。
阪神 高速道路㈱	0箇所 ( 0箇所)	0箇所 ( 0箇所)	0箇所 ( 0箇所)	0箇所 ( 0箇所)	平成26～29年度のトンネルの点検で緊急を要する区分Ⅳ及び補修が必要な区分Ⅲ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。

※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を。

指標分類 会社	■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】 <sup>※12</sup>					
	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標 <sup>※1</sup> 令和5年度	会社コメント
東日本 高速道路㈱	85%	100%	100%	23%	100%	平成26～30年度の道路附属物等の点検は全3,651施設のうち平成26年度以降に供用した施設を除く3,510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㈱	79%	100%	100%	18%	100%	平成26・27・28・29・30年度の道路附属物等の点検は全2,464施設のうち2,464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㈱	83%	100%	100%	24%	100%	平成26年度から開始した省令点検は平成30年度をもって、1巡目の点検が完了。引き続き、計画的に点検を実施する。
本州四国連絡 高速道路㈱	88%	100%	100%	29%	100%	平成26年度～平成30年度の5年間で、道路附属物等の点検全160施設を実施し、点検率100%を達成した。引き続き、計画的に点検を実施していく。
首都 高速道路㈱	76%	100%	100%	15%	100%	平成26・27・28・29・30年度の道路附属物等の点検で全1,303施設を実施した。引き続き、2巡目の点検を計画的に実施していく。
阪神 高速道路㈱	99%	100%	99%	20%	100%	平成26～30年度の道路附属物等の点検において、全1,183施設のうち1,176施設を実施した。なお、平成30年度末時点で点検未実施の施設については、平成31年4月以降に点検実施済み。

※12 平成30年度実績値(省令点検1巡目最終年)については、管理施設数に対する平成26年度から当該年度までの点検数の比率(平成26年12月31日時点の数量を基準とする。)、令和元年度以降(省令点検2巡目以降)については、管理施設数に対する平成31年度(令和元年度)から当該年度までの点検数の比率(平成31年4月1日時点の数量を基準とする。)

平成30年度(2018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)

(平成30年 4月 1日～平成31年 3月31日)

指標分類	■修繕着手済道路附属物等数(単位:施設)				
	平成26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 <sup>※14※15</sup> 下段の( )内は、当該年度の要修繕道路附属物等数(単位:施設) 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と診断された道路附属物等数				
会社	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	会社コメント
東日本 高速道路㈱	74 施設 ( 101 施設 )	81 施設 ( 120 施設 )	84 施設 ( 119 施設 )	97 施設 ( 138 施設 )	平成26・27・28・29年度の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は119施設であり、そのうち修繕に着手した道路附属物等は84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、次の点検までに修繕が完了するよう実施していく。
中日本 高速道路㈱	18 施設 ( 47 施設 )	27 施設 ( 64 施設 )	31 施設 ( 64 施設 )	46 施設 ( 91 施設 )	平成26・27・28・29年度の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は64施設であり、そのうち修繕に着手した道路附属物等は31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、次の点検までに修繕が完了するよう修繕を実施していく。
西日本 高速道路㈱	110 施設 ( 128 施設 )	123 施設 ( 153 施設 )	123 施設 ( 150 施設 )	141 施設 ( 168 施設 )	平成26・27・28・29年度の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は150施設であり、そのうち修繕に着手した道路附属物等は123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、次の点検までに修繕が完了するよう修繕を実施していく。
本州四国連絡 高速道路㈱	3 施設 ( 3 施設 )	3 施設 ( 3 施設 )	3 施設 ( 3 施設 )	3 施設 ( 3 施設 )	平成26年度～平成29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、全て修繕に着手・完了した。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。
首都 高速道路㈱	9 施設 ( 9 施設 )	10 施設 ( 11 施設 )	11 施設 ( 11 施設 )	12 施設 ( 14 施設 )	平成26・27・28・29年度の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は11施設であり、全て修繕に着手した。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、次の点検までに修繕が完了するよう修繕を実施していく。
阪神 高速道路㈱	0 施設 ( 0 施設 )	0 施設 ( 12 施設 )	0 施設 ( 13 施設 )	0 施設 ( 13 施設 )	平成26～29年度の道路附属物の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物はなく、補修が必要な区分Ⅲの附属物は13施設であった。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。

※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を。

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 <sup>※16</sup>					
会社	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標 <sup>※17</sup> 令和3年度	会社コメント
東日本 高速道路㈱	79 %	80 %	79 %	80 %	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5,996橋のうち4,745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 %	89 %	89 %	91 %	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4,529橋のうち4,024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㈱	59 %	60 %	60 %	61 %	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3,781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㈱	45 %	46 %	46 %	48 %	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179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、平成29年度に全て耐震照査・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 %	98 %	98 %	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㈱	91 %	91 %	92 %	92 %	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<sup>※18</sup>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

平成30年度(2018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)

(平成30年 4月 1日～平成31年 3月31日)

【地域との連携】

指標分類	■一般道からSA等への歩行者出入口設置数(単位:箇所)					会社コメント
	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					
会社	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標※1 令和3年度	
東日本 高速道路㈱	83箇所	94箇所	93箇所	106箇所	107箇所	平成30年度は北関東東太田強戸PAなど10箇所 で出入口を新設した。令和元年度は東北道蓮田SA等で出入口を設置する予定。
中日本 高速道路㈱	127箇所	129箇所	129箇所	129箇所	133箇所	平成30年度は新名神高速道路鈴鹿PA及び東名高速道路富士川SA⑤で出入口を新設した。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㈱	70箇所	71箇所	73箇所	75箇所	74箇所	平成30年度は徳島道上板SA上り線及び松山道伊予灘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く。
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	一般道からSA等への歩行者出入口(いわゆるウェルカムゲート)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	—	—
阪神 高速道路㈱	—	—	—	—	—	—

※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	■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) 道路占用件数					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	
	入札占用件数(単位:件) 入札占用制度による占用件数					入札占用件数						
	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	(参考) 平成20～令和元年度 の平均値	中期目標 ※19 平成30～ 令和3年度 の平均値	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標 ※19 平成30～ 令和3年度 の平均値	
東日本 高速道路㈱	4,396 件 (348 百万円)	4,362 件 (334 百万円)	4,489 件 (369 百万円)	4,417 件 (348 百万円)	4,453 件 (359 百万円)	4,362 件 (334 百万円)	2 件	1 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。 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。
中日本 高速道路㈱	4,016 件 (187 百万円)	3,920 件 (180 百万円)	4,047 件 (194 百万円)	3,990 件 (180 百万円)	4,019 件 (187 百万円)	3,920 件 (180 百万円)	2 件	1 件	3 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、占用件数及び占用料収入については、昨年度より増加した。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。 入札占用は対象となる占用要望3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㈱	6,297 件 (279 百万円)	6,125 件 (266 百万円)	6,421 件 (286 百万円)	6,274 件 (276 百万円)	6,348 件 (281 百万円)	6,125 件 (266 百万円)	0 件	1 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、占用料収入及び入札占用については平成29年度より増加した。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㈱	645 件 (84 百万円)	648 件 (81 百万円)	643 件 (71 百万円)	648 件 (81 百万円)	646 件 (76 百万円)	648 件 (81 百万円)	0 件	1 件	0 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。占用件数は、更新時に隣接する占用物件を1つに集約するなど事務の効率化を行った。 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。 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㈱	939 件 (1,066 百万円)	950 件 (1,020 百万円)	989 件 (1,148 百万円)	960 件 (1,070 百万円)	975 件 (1,109 百万円)	950 件 (1,020 百万円)	0 件	1 件	0 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。 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㈱	1,231 件 (393 百万円)	1,226 件 (384 百万円)	1,226 件 (407 百万円)	1,226 件 (394 百万円)	1,226 件 (401 百万円)	1,226 件 (384 百万円)	0 件	1 件	0 件	1 件	4 件	平成30年度においては、目標に対し占用件数実績は同数、占用料収入実績は増加。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。

※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、令和元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30年度(2018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)

(平成30年 4月 1日～平成31年 3月31日)

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29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標 <sup>※1</sup> 平成29～30年度平均値	
東日本 高速道路	2,215 日	1,960 日	5,026 日	3,070 日	7,840 日	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。
中日本 高速道路	2,083 日	2,100 日	2,209 日	2,210 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、昨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、地元関係機関等と調整を実施していく。
西日本 高速道路	2,527 日	3,000 日	2,979 日	3,000 日	13,000 日	休憩施設の改良に合わせて観光PR用スペースを九州道古賀SA下り線において整備すること及び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。
本州四国連絡 高速道路	240 日	240 日	213 日	240 日	960 日	周年事業イベントや休憩施設のリニューアルオープンイベント、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29年度と同レベルの地元利用日数を目標としていたが、7月の豪雨や台風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	14 日	13 日	13 日	13 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、前年同水準となった。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	14 日	10 日	20 日	20 日	28 日	平成30年度においては、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ことに加え、前年度から実施されている連携が継続されたため、目標を大幅に上回る日数を達成した。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。

【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)					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 <sup>※20</sup> 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)					
会社	平成29年度実績	平成30年度目標	平成30年度実績	令和元年度目標	中期目標 <sup>※1</sup> 平成29～30年度平均値	
東日本 高速道路	2 件 ( 3 件 ) < 51 百万円 >	6 件	3 件 ( 2 件 ) < 4 百万円 >	6 件	24 件	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。
中日本 高速道路	5 件 ( 1 件 ) < 38 百万円 >	1 件	3 件 ( 6 件 ) < 255 百万円 >	1 件	4 件	平成30年度は、新東名高速道路における「他事業者の計画変更に着目した機能補償道路の見直し」等、新設改築2件、更新修繕1件が認定され、新設改築で6件255百万円の助成金を申請、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縮減、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 ( 2 件 ) < 106 百万円 >	3 件	1 件 ( 0 件 ) < 0 百万円 >	3 件	12 件	平成30年度は、短尺ジェットファンの開発について修繕事業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。
本州四国連絡 高速道路	1 件 ( 0 件 ) < 0 百万円 >	1 件	1 件 ( 0 件 ) < 0 百万円 >	1 件	4 件	平成30年度は、瀬戸大橋橋梁等設備他更新工事において、橋梁灯の光度を下げ設備規模の縮小、及び橋脚照明等の取り組みをもとに、各関係機関との協議を行うことで、瀬戸大橋の照明設備の更新費等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縮減を目指していく。
首都 高速道路	0 件 ( 0 件 ) < 0 百万円 >	2 件	3 件 ( 3 件 ) < 0 百万円 >	1 件	6 件	平成30年度は、トンネル通行止めによる規制回数の縮減等、修繕工事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縮減を目指していく。
阪神 高速道路	1 件 ( 1 件 ) < 0 百万円 >	1 件	0 件 ( 0 件 ) < 0 百万円 >	1 件	4 件	平成30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縮減を目指していく。

※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元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。