

◆各会社のアウトカム指標（令和2年度実績値・令和3年度目標値）

柱	No	指標分類	備考
I-1. 安全・安心の確保（交通安全対策）			
【死傷事故をへらす】			
	1	死傷事故率	
	2	ガソリンスタンドの空白区間	
【人の立入をへらす】			
	3	人等の立入事案件数	
【逆走事故をなくす】			
	4	逆走事故件数	
	5	逆走事案件数	
I-2. 安全・安心の確保（構造物保全）			
【構造物を安全に安心して使い続ける】			
	6	修繕着手済橋梁数	
	7	橋梁の点検率	
	8	修繕着手済トンネル数	
	9	トンネルの点検率	
	10	修繕着手済道路附属物等数	
	11	道路附属物等の点検率	
【構造物に悪影響を及ぼす違反をなくす】			
	12	(車限令)取締実施回数	
	13	(車限令)引込み台数	
	14	(車限令)措置命令件数	
	15	(車限令)即時告発件数	
【地震に強い道路をつくる】			
	16	橋梁の耐震補強完了率	
II. 快適な走行サービスの提供			
【渋滞をへらす】			
	17	渋滞損失時間	
	18	ピンポイント渋滞対策実施箇所	
	19	通行止時間（事故・工事・災害に伴う交通規制時間）	
【路上工事の渋滞を最小化する】			
	20	路上工事による渋滞損失時間	
	21	交通規制時間（路上工事に伴う交通規制時間）	
【走りやすい道路を維持する】			
	22	快適走行路面率	
III. 地域との連携			
【観光振興に貢献する】			
	23	(企画割引)販売件数	
	24	(企画割引)実施件数	
【地域に施設を開放する】			
	25	S A・P Aの地元利用日数	
	26	一般道からS A等への歩行者出入り口設置数	
【道路空間を地域に開放する】			
	27	占用件数	
	28	道路占用による収入	
【資産を有効活用する】			
	29	入札占用件数	
IV. コスト縮減			
【新技術の活用などによるコスト縮減を続ける】			
	30	インセンティブ助成認定件数	
	31	インセンティブ助成交付件数	
	32	インセンティブ助成交付額	
V. 総合的な取組の推進			
【サービスの向上に努める】			
	33	総合顧客満足度	
【利用者を増やす】			
	34	年間利用台数	
【ETC2.0の普及を促進する】			
	35	E T C 2.0利用率	

※太字は、機構と高速道路会社の共通目標「(I)安全・安心の確保、(II)快適なサービスの提供」の下に定めた主要な指標分類

◆アウトカム指標— 令和2年度実績値・令和3年度目標値の概況

(令和2年度実績値)

新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛の影響により、年間利用台数が減少傾向であったことに付随して渋滞損失時間や路上工事の渋滞損失時間が大幅に減少するなどの状況が見られています。

また、各社において対策工事や補修等を計画的に行った結果、死傷事故率が低減、快適走行路面率が高い水準を維持するなど、適時・適切な対応が講じられました。

(令和3年度目標値)

安全性や利便性の向上に向けた対策工事や補修等による効果を見込み、設定しています。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響の先行きが不透明であることから、例えば、利用台数は緩やかに回復していくことを想定するなど、各指標の目標値は一定の想定のもとに設定しています。そのため、感染状況の変化に伴う交通状況の変化などの影響を大きく受ける可能性があります。

◇ I - 1. 安全・安心の確保(交通安全対策)

目 的		－ 死傷事故をへらす －	
本指標が達成すべき具体目標	死傷事故率を継続的に減少させる。	各指標の定義	■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 ^{※2}
			■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若しくは100kmを超える区間数(それぞれの下段の()内はうち会社を跨ぐ空白区間数) ^{※3※4}

①会社別の指標値

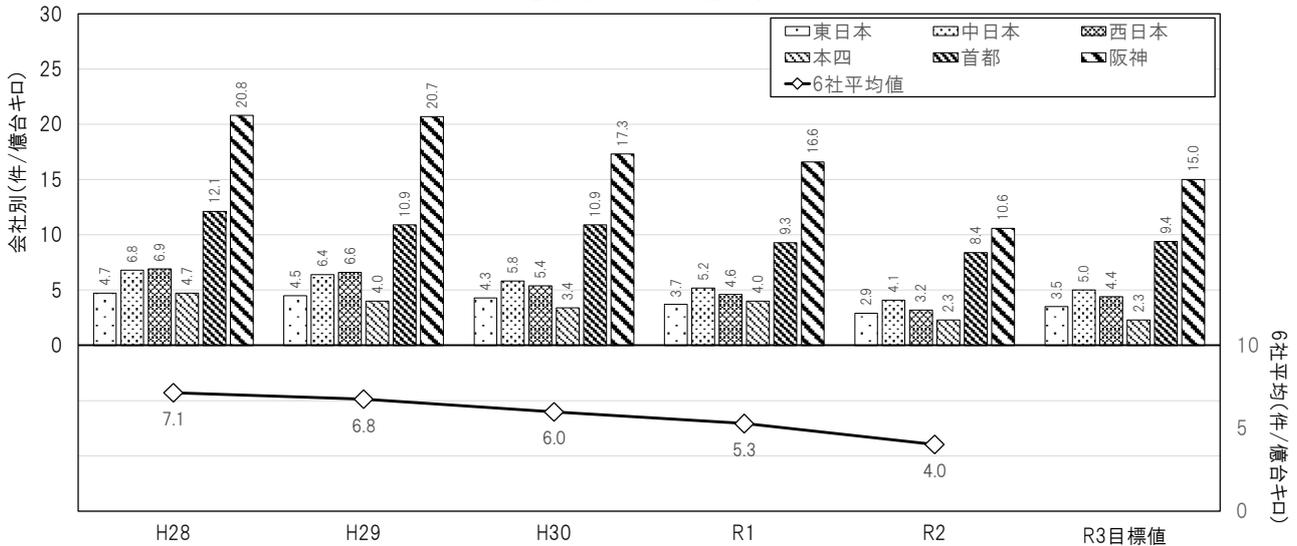
	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	中期目標 ^{※1} 令和3年度	会社コメント
高速東道路本線	■死傷事故率(単位:件/億台キロ)					重大事故につながりやすい暫定二車線区間での高速道路の正面衝突事故防止を目的としたワイヤロープの設置や導流レーンマーク等による注意喚起対策等を行った。また、渋滞対策の推進及び新型コロナウイルス感染症予防による外出自粛の影響による交通量の減少もあり、死傷事故件数が令和元年度に比べ減少し、目標を達成した。引き続き、積極的な安全対策の推進に努めていく。
	3.7 件/億台キロ	3.7 件/億台キロ	2.9 件/億台キロ	3.5 件/億台キロ	4.5 件/億台キロ	
	■ガソリンスタンドの空白区間(150km超区間)(単位:区間)					
	0 区間 (0 区間)		0 区間 (0 区間)			
	■ガソリンスタンドの空白区間(100km超区間)(単位:区間)					
18 区間 ^{※5} (0 区間)		18 区間 (0 区間)				
高速中道路本線	■死傷事故率(単位: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車線区間における交通安全対策工事等を行った。これらの取組の効果に加え、新型コロナウイルス感染症の影響による交通量・事故件数の減少が大きく影響し、民営化以降、最も低い交通事故率となり、目標を達成した。引き続き、積極的な交通安全対策の推進に努めていく。
	5.2 件/億台キロ	5.0 件/億台キロ	4.1 件/億台キロ	5.0 件/億台キロ	4.7 件/億台キロ	
	■ガソリンスタンドの空白区間(150km超区間)(単位:区間)					
	0 区間 (0 区間)		0 区間 (0 区間)			
	■ガソリンスタンドの空白区間(100km超区間)(単位:区間)					
4 区間 (0 区間)		4 区間 (0 区間)				
高速西道路本線	■死傷事故率(単位:件/億台キロ)					事故多発箇所において舗装改良及び注意喚起看板の設置や、暫定2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、死傷事故件数が令和元年度に比べて減少し、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。 ※大幅に減少した要因の一つとして、新型コロナウイルス感染症の影響で交通量が減少したことが考えられる。
	4.6 件/億台キロ	4.6 件/億台キロ	3.2 件/億台キロ	4.4 件/億台キロ	6.8 件/億台キロ	
	■ガソリンスタンドの空白区間(150km超区間)(単位:区間)					
	0 区間 (0 区間)		0 区間 (0 区間)			
	■ガソリンスタンドの空白区間(100km超区間)(単位:区間)					
16 区間 ^{※5} (12 区間)		16 区間 (12 区間)				
本州四国連絡高速道路本線	■死傷事故率(単位:件/億台キロ)					舗装改良の継続、対面通行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、また、新型コロナウイルス感染症の影響で交通量が減少したことにより、令和元年度と比較して、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、交通事故の減少に努めていく。
	4.0 件/億台キロ	3.4 件/億台キロ	2.3 件/億台キロ	2.3 件/億台キロ	5.2 件/億台キロ	
	■ガソリンスタンドの空白区間(150km超区間)(単位:区間)					
	0 区間 (0 区間)		0 区間 (0 区間)			
	■ガソリンスタンドの空白区間(100km超区間)(単位:区間)					
12 区間 (12 区間)		12 区間 (12 区間)				

	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	中期目標※1 令和3年度	会社コメント
高速道路路 首都	■死傷事故率(単位:件/億台キロ)					令和2年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により高速道路の利用状況(走行台キロ)は減少し、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て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。
	9.3 件/億台キロ	10.5 件/億台キロ	8.4 件/億台キロ	9.4 件/億台キロ	10.0 件/億台キロ	
	■ガソリンスタンドの空白区間(150km超区間)(単位:区間)					
	— 区間 (— 区間)	/	— 区間 (— 区間)	/	/	
	■ガソリンスタンドの空白区間(100km超区間)(単位:区間)					
— 区間 (— 区間)	/	— 区間 (— 区間)	/	/		
高速道路路 阪神	■死傷事故率(単位:件/億台キロ)					令和2年度は、環状線南行きリニューアル工事区間を中心に事故要因分析等を行い、JCT合流部での走行性・安全性向上を目的とした区画線の改良や、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の安全対策を実施した。また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴う交通量の減少により渋滞も減少した結果、追突事故も大幅に削減された。これらにより、令和元年度から大幅に改善され、令和2年度目標も大きく上回る結果となった。 引き続き、事故多発区間を対象に事故要因分析を行い、令和3年度は、環状線北行きリニューアル工事区間を中心に安全対策を推進する。
	16.6 件/億台キロ	16.0 件/億台キロ	10.6 件/億台キロ	15.0 件/億台キロ	15.0 件/億台キロ	
	■ガソリンスタンドの空白区間(150km超区間)(単位:区間)					
	— 区間 (— 区間)	/	— 区間 (— 区間)	/	/	
	■ガソリンスタンドの空白区間(100km超区間)(単位:区間)					
— 区間 (— 区間)	/	— 区間 (— 区間)	/	/		

②死傷事故率の6社平均値の過去5年推移※6

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	機構コメント
6社平均値	7.1 件/億台キロ	6.8 件/億台キロ	6.0 件/億台キロ	5.3 件/億台キロ	4.0 件/億台キロ	暫定2車線区間のワイヤロープの設置や交通安全対策の推進により、死傷事故率は減少している。 令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響で交通量が減少したこと等もあり、過去5年の中で最も死傷事故率が低下した。引き続き、積極的な交通安全対策の推進に努めていく。

死傷事故率の経年推移



※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 数値は、1/1~12/31間の年間値。
 ※3 区間数は、方向(上下線別)にそれぞれ算出。
 ※4 西日本高速道路株式会社と本四高速道路株式会社は100km超区間は12箇所存在する。
 ※5 精査の結果、過年度実績値に誤りが見られたため訂正。
 ※6 %などの比率で目標設定している一部の指標分類については、当該年度の年度目標値の6社平均値等の掲載は割愛します。

◇ I - 1. 安全・安心の確保(交通安全対策)

目的	一人の立入をへらす		
本指標が達成すべき具体目標	人等の立入事案を継続的に減少させる。	各指標の定義	■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、保護した事案の件数

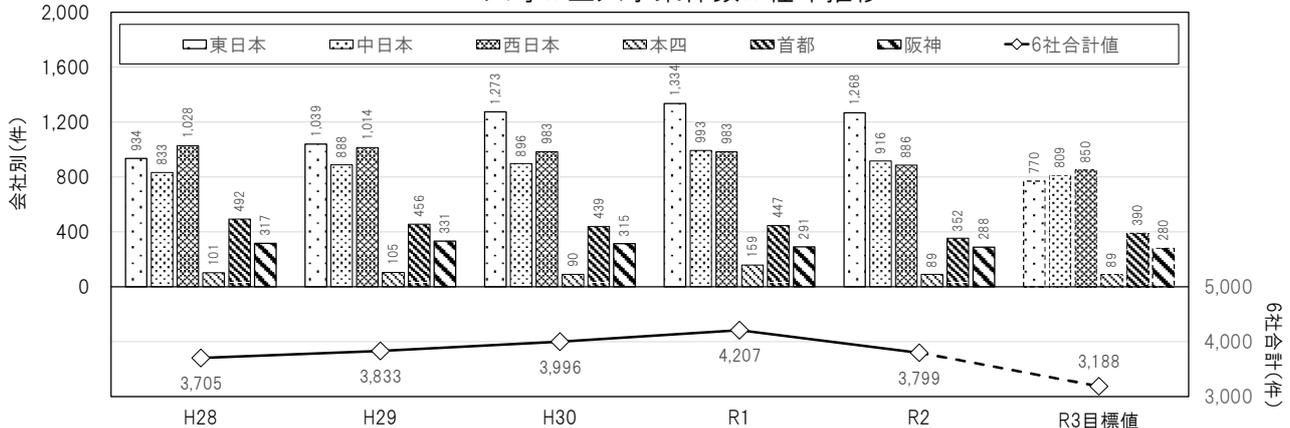
①会社別の指標値

	■人等の立入事案件数(単位:件)					会社コメント
	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	中期目標※1 令和3年度	
高速東日本 道路	1,334 件	1,300 件	1,268 件	770 件	770 件	ICの出入口など、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た。特に首都圏等の原付バイク等の立入が多いICの入口部では、路面標示等により注意喚起対策を実施し、令和元年度より件数は減少した。 引き続き、立入多発箇所での集中的な対策の推進により、事案件数の減少を目指し、更なる対策を実施していく。
高速中日本 道路	993 件	862 件	916 件	809 件	809 件	IC出入口ランプ部のカラー舗装や路面標示シートの設置による立入禁止の明示、画像や動画等を表示するマルチインフォメーションコンボード(MIB)・テラシバ・フレット等による注意喚起を実施した。引き続き、立入り事案件数の多い上位ICにて、効果検証を踏まえた有効な対策を実施することで、立入事案件数の減少を目指す。
高速西日本 道路	983 件	700 件	886 件	850 件	660 件	立入事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、立入事案件数は令和元年度より約1割減少した。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立入事案件数の減少を目指す。
高速本州 道網四国	159 件	90 件	89 件	89 件	97 件	IC出入口、BS、SA・PAのランプ部の道路標識の更新時に見えやすい標識に更新を行った。また、新型コロナウイルスの影響により外国人が減ったことから、外国人の確保件数が減少した。引き続き、誤進入を未然防止するため、IC出入口等へ進入・立入禁止の標識、看板等を設置するとともに、更なる外国語表記などの対策を実施する。
高速首都 道	447 件	395 件	352 件	390 件	380 件	令和2年度は、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛の影響により件数は減少した。 今後も誤進入者の進入経路分析を実施し、現場状況に応じた対策を実施していく。
高速阪神 道	291 件	300 件	288 件	280 件	300 件	令和2年度は、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を全出入口部に設置完了した。その結果、前年度実績から減少し、目標を達成した。 令和3年度は引き続き人等の立入事案の多い出入口部を対象に個別の誤進入対策を推進する。

②6社合計値の過去5年推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度 (目標)	機構コメント
6社 合計値	3,705 件	3,833 件	3,996 件	4,207 件	3,799 件	3,188 件	立入事案件数は増加傾向にあったが、進入禁止看板・路面標示・歩行者進入禁止ポールなどの立入対策や、また、新型コロナウイルス感染症拡大の外出自粛の影響等により令和2年度は減少した。 引き続き立入事案が多い箇所を中心に立入進入対策を推進していく。

人等の立入事案件数の経年推移



※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。

◇ I - 1. 安全・安心の確保(交通安全対策)

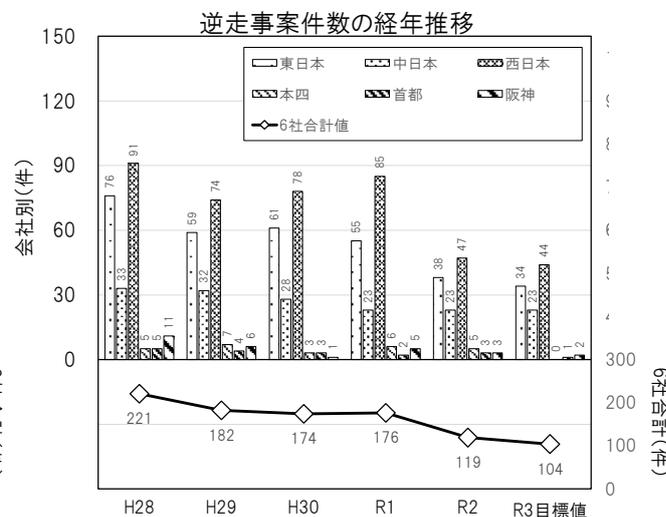
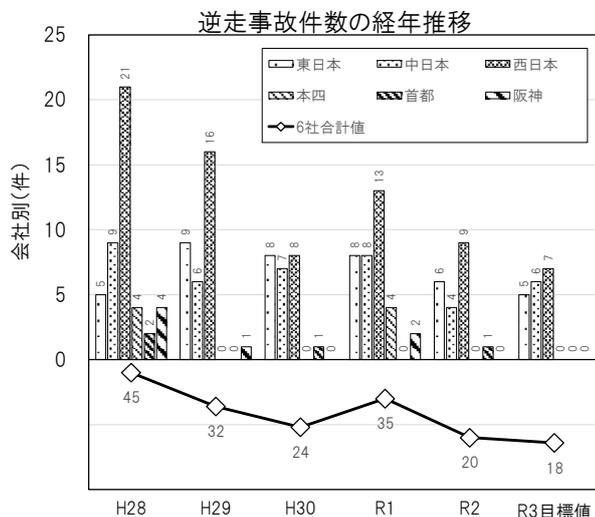
目的	一 逆走事故をなくす		
本指標が達成すべき具体目標	逆走事故を継続的に減少させ、0件を目指す。	各指標の定義	■逆走事故件数(単位:件)
			■逆走による年間事故発生件数 ^{※2}
			■逆走事案件数(単位:件)
			交通事故または車両確保に至った逆走事案件の年間件数 ^{※2}

①会社別の指標値

	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	中期目標 ^{※1} 令和3年度	会社コメント
高 東 速 東 道 日 路 本 線	■逆走事故件数(単位:件)					高速度路に誤って進入した人が一般道に戻ろうとして逆走に至る事案の対策として、看板等による誤侵入対策を実施した。また、「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、高齢者とその家族をターゲットとした啓発活動を継続的に実施し目標を達成した。 引き続き、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。
	8件	0件	6件	5件	5件	
	■逆走事案件数(単位:件)					
	55件	44件	38件	34件	50件	
高 速 中 道 道 日 路 本 線	■逆走事故件数(単位:件)					逆走事故件数は減少傾向にあり、逆走事案件数は横ばいの状況となっている。 引き続き、一般道側からのIC誤進入対策を推進するとともに、更なる本線側逆走対策として選定された公募技術の効果検証を行い、逆走事故・事案件数の減少を目指す。
	8件	0件	4件	6件	6件	
	■逆走事案件数(単位:件)					
	23件	20件	23件	23件	17件	
高 速 西 道 道 日 路 本 線	■逆走事故件数(単位:件)					特別転回周知看板の設置や一般道接続部における対策を実施したことにより、逆走事案件数・逆走事故件数ともに減少した。引き続き、逆走事案件数・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。
	13件	0件	9件	7件	7件	
	■逆走事案件数(単位:件)					
	85件	60件	47件	44件	55件	
高 速 本 州 道 路 網 本 四	■逆走事故件数(単位:件)					令和2年度は、逆走事案件は5件発生したが、逆走事故の発生は無く、目標値を達成することができた。逆走事案件数5件のうち4件が一般道からの誤進入である。逆走を防止するために、既に対策済である料金所フラザ終切り、次IC料金所への誘導看板の設置に加え、一般道側の逆走対策(路面標示等)を進め、逆走事案件の減少を目指す。
	4件	0件	0件	0件	0件	
	■逆走事案件数(単位:件)					
	6件	1件	5件	0件	0件	
高 速 道 路 網 首 都	■逆走事故件数(単位:件)					令和2年度は、令和元年度を上回った。 現場状況や逆走案件の原因分析を行い、対策項目の改良と見直しを実施するとともに、立入、逆走検知・警告システムをさらに今後拡大整備予定。
	0件	0件	1件	0件	0件	
	■逆走事案件数(単位:件)					
	2件	1件	3件	1件	1件	
高 速 道 路 網 阪 神	■逆走事故件数(単位:件)					令和元年度に逆走死亡事故が発生した11号池田線出入橋出口において、高速度路部での対策に続き街路部での対策を行った。令和元年度と比較すると逆走事案件数、逆走事故件数ともに減少したが、令和2年度目標達成に至らなかった。 引き続き、国による有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。
	2件	0件	0件	0件	0件	
	■逆走事案件数(単位:件)					
	5件	2件	3件	2件	2件	

②6社合計値の過去5年推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度 (目標)	機構コメント
6社 合 計 値	■逆走事故件数(単位:件)						逆走防止対策の実施により逆走事故件数・逆走事案件数ともに減少している。 引き続き、逆走対策の効果検証を行いつつ、逆走事故・事案件数の減少を目指し、更なる対策を推進していく。
	45件	32件	24件	35件	20件	18件	
	■逆走事案件数(単位:件)						
	221件	182件	174件	176件	119件	104件	



※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し場合がある。
 ※2 数値は、1/1~12/31間の年間値。

◇ I - 2. 安全・安心の確保(構造物保全)

目 標	一 構造物を安全に安心して使い続ける(橋梁) 一	
本指標が達成すべき具体目標	点検により、見つけた各損傷に対して着実に補修を実施していく。	<p>各指標の定義</p> <p>■修繕着手済橋梁数(単位:橋又は径間^{※7}) 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^{※8※9} 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^{※8※9} 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</p> <p>■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】^{※10※11}</p>

①会社別の指標値

	令和元年度実績 (2巡目1年目)		令和2年度目標 ^{※12} (2巡目2年目)		令和2年度実績 (2巡目2年目)		令和3年度目標 ^{※13} (2巡目3年目)		中期目標 ^{※1} 令和5年度 (2巡目最終年)		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	橋単位	径間単位	
東日本高速道路㈱	■修繕着手済橋梁数(単位:橋又は径間)										【修繕着手済橋梁数】 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498橋であった。点検2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192橋(令和元年度迄の点検診断分)であり、そのうち修繕に着手した橋梁は45橋であった。(346橋:令和2年度迄の点検診断分) 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る。
	◇点検1巡目に対する着手済み数										
	399 橋	—	443 橋	—	498 橋	—	554 橋	—	—	—	
	(707 橋)		(707 橋)		(707 橋)		(707 橋)				
	◇点検2巡目に対する着手済み数										
— 橋	—	11 橋	—	45 橋	—	124 橋	—	—	—		
(— 橋)		(192 橋)		(192 橋)		(346 橋)					
■橋梁の点検率(単位:%)										【橋梁の点検率】 令和元年度に省令点検の2巡目を開始し、橋梁の点検は全6,768橋のうち3,506橋を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。	
20 %	—	41 %	—	40 %	—	61 %	—	100 %	—		
中日本高速道路㈱	■修繕着手済橋梁数(単位:橋又は径間)										【修繕着手済橋梁数】 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564橋であった。点検2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109橋(令和元年度迄の点検診断分)であり、そのうち修繕に着手した橋梁は9橋であった。(237橋:令和2年度迄の点検診断分) 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る。
	◇点検1巡目に対する着手済み数										
	380 橋	—	514 橋	—	564 橋	—	623 橋	—	—	—	
	(767 橋)		(767 橋)		(767 橋)		(767 橋)				
	◇点検2巡目に対する着手済み数										
— 橋	—	3 橋	—	9 橋	—	9 橋	—	—	—		
(— 橋)		(109 橋)		(109 橋)		(237 橋)					
■橋梁の点検率(単位:%)										【橋梁の点検率】 令和元年度に省令点検の2巡目を開始し、橋梁の点検は全5,859橋のうち2,450橋を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。	
23 %	—	41 %	—	41 %	—	63 %	—	100 %	—		
西日本高速道路㈱	■修繕着手済橋梁数(単位:橋又は径間)										【修繕着手済橋梁数】 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507橋であった。点検2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220橋(令和元年度迄の点検診断分)であり、そのうち修繕に着手した橋梁は64橋であった。(410橋:令和2年度迄の点検診断分) 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る。
	◇点検1巡目に対する着手済み数										
	346 橋	—	485 橋	—	507 橋	—	552 橋	—	—	—	
	(945 橋)		(945 橋)		(945 橋)		(945 橋)				
	◇点検2巡目に対する着手済み数										
— 橋	—	24 橋	—	64 橋	—	125 橋	—	—	—		
(— 橋)		(220 橋)		(220 橋)		(410 橋)					
■橋梁の点検率(単位:%)										【橋梁の点検率】 令和元年度に省令点検の2巡目を開始し、橋梁の点検は全8,218橋のうち3,718橋を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。	
22 %	—	43 %	—	45 %	—	64 %	—	100 %	—		
本州四国連絡 高速道路㈱	■修繕着手済橋梁数(単位:橋又は径間)										【修繕着手済橋梁数】 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橋であり、全橋梁の修繕に着手済み。(2橋:令和2年度迄の点検診断分) 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る。
	◇点検1巡目に対する着手済み数										
	10 橋	—	10 橋	—	10 橋	—	10 橋	—	—	—	
	(10 橋)		(10 橋)		(10 橋)		(10 橋)				
	◇点検2巡目に対する着手済み数										
— 橋	—	2 橋	—	2 橋	—	2 橋	—	—	—		
(— 橋)		(2 橋)		(2 橋)		(2 橋)					
■橋梁の点検率(単位:%)										【橋梁の点検率】 令和元年度に省令点検の2巡目を開始し、橋梁の点検は全470橋のうち205橋を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。	
24 %	—	44 %	—	44 %	—	60 %	—	100 %	—		

	令和元年度実績 (2巡目1年目)		令和2年度目標 ^{※12} (2巡目2年目)		令和2年度実績 (2巡目2年目)		令和3年度目標 ^{※13} (2巡目3年目)		中期目標 ^{※1} 令和5年度 (2巡目最終年)		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	橋単位	径間単位	
首都 高速道路 路線	■修繕着手済橋梁数(単位:橋又は径間)										【修繕着手済橋梁数】 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、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5橋(57径間)(令和元年度迄の点検診断分)であり、そのうち修繕に着手した橋梁は3橋(32径間)であった。(17橋(97径間):令和2年度迄の点検診断分) 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1巡目に対する着手済み数										
	37 橋	579 径間	42 橋	590 径間	42 橋	590 径間	42 橋	590 径間	—	—	
	(42 橋)	(590 径間)	(42 橋)	(590 径間)	(42 橋)	(590 径間)	(42 橋)	(590 径間)			
	◇点検2巡目に対する着手済み数										
— 橋	— 径間	3 橋	28 径間	3 橋	32 径間	12 橋	76 径間	—	—		
(— 橋)	(— 径間)	(3 橋)	(28 径間)	(3 橋)	(32 径間)	(12 橋)	(76 径間)				
■橋梁の点検率(単位:%)										【橋梁の点検率】 令和元年度に省令点検の2巡目を開始し、橋梁の点検は全125橋のうち47橋を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。	
18 %	21 %	36 %	40 %	38 %	45 %	56 %	64 %	100 %	—		
阪神 高速道路 路線	■修繕着手済橋梁数(単位:橋又は径間)										【修繕着手済橋梁数】 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68橋(305径間)であり、そのうち修繕に着手した橋梁は51橋(240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)(令和元年度迄の点検診断分)であり、そのうち修繕に着手した橋梁は7橋(21径間)であった。(45橋(288径間):令和2年度迄の点検診断分) 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1巡目に対する着手済み数										
	37 橋 ^{※5}	187 径間	39 橋 ^{※5}	203 径間	51 橋	240 径間	61 橋	248 径間	—	—	
	(68 橋)	(305 径間)	(68 橋)	(305 径間)	(68 橋)	(305 径間)	(68 橋)	(305 径間)			
	◇点検2巡目に対する着手済み数										
— 橋	— 径間	7 橋	21 径間	7 橋	21 径間	7 橋	21 径間	—	—		
(— 橋)	(— 径間)	(7 橋)	(21 径間)	(7 橋)	(21 径間)	(7 橋)	(21 径間)				
■橋梁の点検率(単位:%)										【橋梁の点検率】 令和元年度に省令点検の2巡目を開始し、橋梁の点検は全311橋のうち96橋を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。	
9 %	24 %	32 %	42 %	31 %	42 %	45 %	65 %	100 %	—		

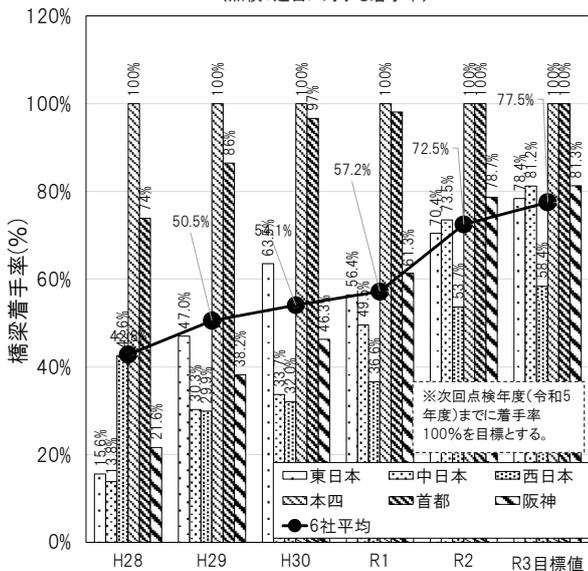
②点検1巡目及び2巡目に発見された要修繕橋梁に対する修繕着手率の推移

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度(目標)	備考コメント
		東日本	点検1巡目 15.6 %	47.0 %	63.5 %	56.4 %	70.4 %	
	点検2巡目 — %	— %	— %	— %	23.4 %	35.8 %		
中日本	点検1巡目 13.8 %	30.3 %	33.7 %	49.5 %	73.5 %	81.2 %		
	点検2巡目 — %	— %	— %	— %	8.3 %	3.8 %		
西日本	点検1巡目 42.6 %	29.9 %	32.0 %	36.6 %	53.7 %	58.4 %		
	点検2巡目 — %	— %	— %	— %	29.1 %	30.5 %		
本 四	点検1巡目 100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %		
	点検2巡目 — %	— %	— %	— %	100 %	100 %		
首 都	点検1巡目 73.8 %	86.5 %	96.6 %	98.1 %	100 %	100 %		
	点検2巡目 — %	— %	— %	— %	56.1 %	78.4 %		
阪 神	点検1巡目 21.6 %	38.2 %	46.3 %	61.3 %	78.7 %	81.3 %		
	点検2巡目 — %	— %	— %	— %	14.1 %	7.3 %		
全社 計	点検1巡目 42.8 %	50.5 %	54.1 %	57.2 %	72.5 %	77.5 %		
	点検2巡目 — %	— %	— %	— %	23.7 %	25.9 %		

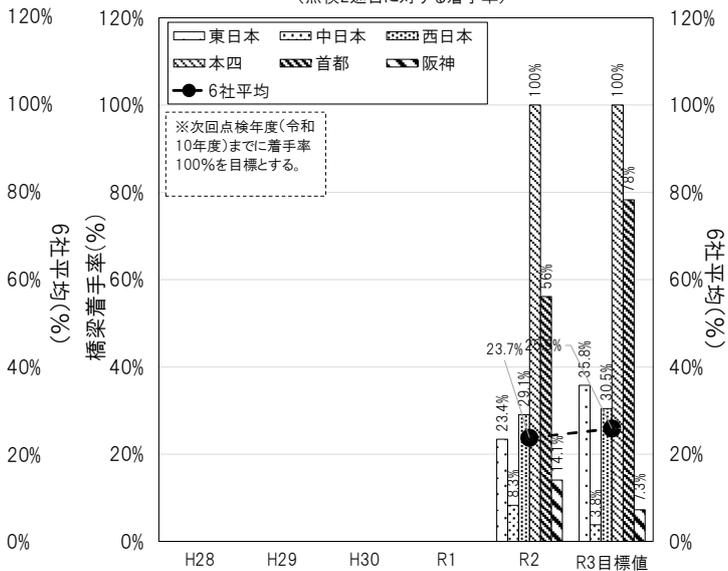
※首都高速道路路線及び阪神高速道路路線は、径間単位で進捗率を算出している。

※各点検が完了する年度(点検1巡目は平成30年度まで、点検2巡目は令和5年度まで)までは、当該年度に新たに発見された要修繕橋梁数が、着手済み橋梁数を上回ること、修繕進捗率が一時的に下降する可能性がある。

橋梁着手率の経年推移 (点検1巡目に対する着手率)



橋梁着手率の経年推移 (点検2巡目に対する着手率)



※5 精査の結果、過年度実績値に誤りが見られたため訂正

※7 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。

※8 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。

※9 修繕(設計を含む)に着手または完了したもの。

※10 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。)

※11 表記上、小数第一位にて四捨五入している。

※12 点検2巡目の令和2年度目標値には、令和2年度以前に着手した資産数も含む

※13 点検2巡目の令和3年度目標値には、令和3年度以前に着手した資産数も含む

◇ I - 2. 安全・安心の確保(構造物保全)

目 標	— 構造物を安全に安心して使い続ける(トンネル) —	
本指標が達成すべき具体目標	点検により、見つけた各損傷に対して着実に補修を実施していく。	<p>各指標の定義</p> <p>■修繕着手済トンネル数(単位:箇所)</p> <p>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^{※8※9}</p> <p>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^{※8※9}</p> <p>下段の()内は、要修繕トンネル数(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と診断されたトンネル数</p> <p>■トンネルの点検率(単位:%)</p> <p>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】^{※10※11}</p>

①会社別の指標値

	令和元年度実績 (2巡目1年目)	令和2年度目標 ^{※12} (2巡目2年目)	令和2年度実績 (2巡目2年目)	令和3年度目標 ^{※13} (2巡目3年目)	中期目標 ^{※1} 令和5年度 (2巡目最終年)	会社コメント	
東日本高速道路(株)	■修繕着手済トンネル数(単位:箇所)						
	◇点検1巡目に対する着手済み数						
	171 箇所 (200 箇所)	186 箇所 (200 箇所)	180 箇所 (200 箇所)	200 箇所 (200 箇所)	—	【修繕着手済トンネル数】 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180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(令和元年度迄の点検診断分)であり、そのうち修繕に着手したトンネルは9箇所であった。(36箇所:令和2年度迄の点検診断分) 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。	
	◇点検2巡目に対する着手済み数						
	— 箇所 (— 箇所)	7 箇所 (19 箇所)	9 箇所 (19 箇所)	23 箇所 (36 箇所)	—		
■トンネルの点検率(単位:%)							
25 %	45 %	41 %	63 %	100 %			
中日本高速道路(株)	■修繕着手済トンネル数(単位:箇所)						
	◇点検1巡目に対する着手済み数						
	67 箇所 (93 箇所)	73 箇所 (93 箇所)	79 箇所 (93 箇所)	92 箇所 (93 箇所)	—	【修繕着手済トンネル数】 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79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(令和元年度迄の点検診断分)であり、そのうち修繕に着手したトンネルは3箇所であった。(15箇所:令和2年度迄の点検診断分) 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。	
	◇点検2巡目に対する着手済み数						
	— 箇所 (— 箇所)	2 箇所 (10 箇所)	3 箇所 (10 箇所)	4 箇所 (15 箇所)	—		
■トンネルの点検率(単位:%)							
20 %	39 %	39 %	62 %	100 %			
西日本高速道路(株)	■修繕着手済トンネル数(単位:箇所)						
	◇点検1巡目に対する着手済み数						
	325 箇所 (397 箇所)	336 箇所 (397 箇所)	363 箇所 (397 箇所)	368 箇所 (397 箇所)	—	【修繕着手済トンネル数】 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363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(令和元年度迄の点検診断分)であり、そのうち修繕に着手したトンネルは19箇所であった。(104箇所:令和2年度迄の点検診断分) 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。	
	◇点検2巡目に対する着手済み数						
	— 箇所 (— 箇所)	34 箇所 (63 箇所)	19 箇所 (63 箇所)	51 箇所 (104 箇所)	—		
■トンネルの点検率(単位:%)							
23 %	43 %	42 %	64 %	100 %			
本州四国連絡高速道路(株)	■修繕着手済トンネル数(単位:箇所)						
	◇点検1巡目に対する着手済み数						
	0 箇所 (0 箇所)	0 箇所 (0 箇所)	0 箇所 (0 箇所)	0 箇所 (0 箇所)	—	【修繕着手済トンネル数】 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。	
	◇点検2巡目に対する着手済み数						
	— 箇所 (— 箇所)	0 箇所 (0 箇所)	0 箇所 (0 箇所)	0 箇所 (0 箇所)	—		
■トンネルの点検率(単位:%)							
15 %	37 %	37 %	59 %	100 %			

	令和元年度実績 (2巡目1年目)	令和2年度目標 ^{※12} (2巡目2年目)	令和2年度実績 (2巡目2年目)	令和3年度目標 ^{※13} (2巡目3年目)	中期目標 ^{※1} 令和5年度 (2巡目最終年)	会社コメント
首都 高速 道路 路線	■修繕着手済トンネル数(単位:箇所)					【修繕着手済トンネル数】 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、その全てが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。 【トンネルの点検率】 令和元年度に省令点検の2巡目を開始し、トンネルの点検は全67箇所のうち29箇所を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。
	◇点検1巡目に対する着手済み数					
	6箇所 (6箇所)	6箇所 (6箇所)	6箇所 (6箇所)	6箇所 (6箇所)	-	
	◇点検2巡目に対する着手済み数					
	-箇所 (-箇所)	0箇所 (0箇所)	0箇所 (0箇所)	0箇所 (0箇所)	-	
■トンネルの点検率(単位:%)						
24%	39%	43%	57%	100%		
阪神 高速 道路 路線	■修繕着手済トンネル数(単位:箇所)					【修繕着手済トンネル数】 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1箇所(令和2年度迄の点検診断分)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。 【トンネルの点検率】 令和元年度に省令点検の2巡目を開始し、トンネルの点検は全37箇所のうち10箇所を実施した。引き続き、計画的に点検を実施していく。
	◇点検1巡目に対する着手済み数					
	0箇所 (0箇所)	0箇所 (0箇所)	0箇所 (0箇所)	0箇所 (0箇所)	-	
	◇点検2巡目に対する着手済み数					
	-箇所 (-箇所)	0箇所 (0箇所)	0箇所 (0箇所)	0箇所 (1箇所)	-	
■トンネルの点検率(単位:%)						
0%	19%	27%	70%	100%		

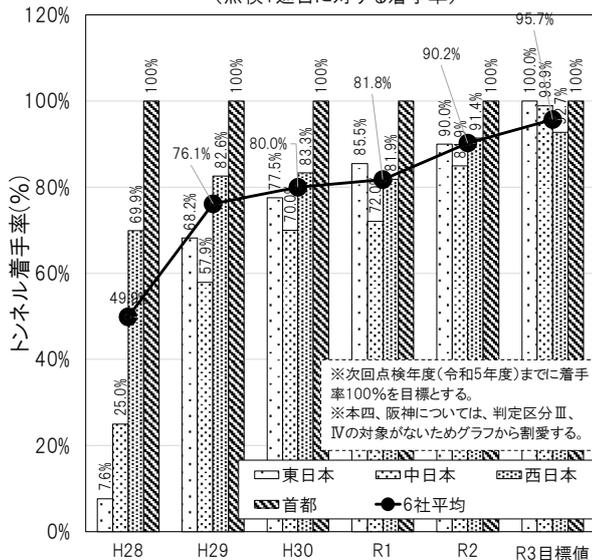
②点検1巡目及び2巡目に発見された要修繕トンネルに対する修繕着手率の推移

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度(目標)	機構コメント
東日本	点検1巡目	7.6%	68.2%	77.5%	85.5%	90.0%	100%	点検1巡目に対する修繕着手率は順調に増加している。 引き続き、点検1巡目及び2巡目の点検結果に基づき、計画的に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	-%	-%	-%	-%	47.4%	63.9%	
中日本	点検1巡目	25.0%	57.9%	70.0%	72.0%	84.9%	98.9%	
	点検2巡目	-%	-%	-%	-%	30.0%	26.7%	
西日本	点検1巡目	69.9%	82.6%	83.3%	81.9%	91.4%	92.7%	
	点検2巡目	-%	-%	-%	-%	30.2%	49.0%	
本四	点検1巡目	-%	-%	-%	-%	-%	-%	
	点検2巡目	-%	-%	-%	-%	-%	-%	
首都	点検1巡目	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
	点検2巡目	-%	-%	-%	-%	-%	-%	
阪神	点検1巡目	-%	-%	-%	-%	-%	-%	
	点検2巡目	-%	-%	-%	-%	-%	0.0%	
全社計	点検1巡目	49.9%	76.1%	80.0%	81.8%	90.2%	95.7%	
	点検2巡目	-%	-%	-%	-%	33.7%	50.0%	

※各点検が完了する年度(点検1巡目は平成30年度まで、点検2巡目は令和5年度まで)までは、当該年度に新たに発見された要修繕トンネル数が、着手済みトンネル数を上回ること、修繕進捗率が一時的に下降する可能性がある。

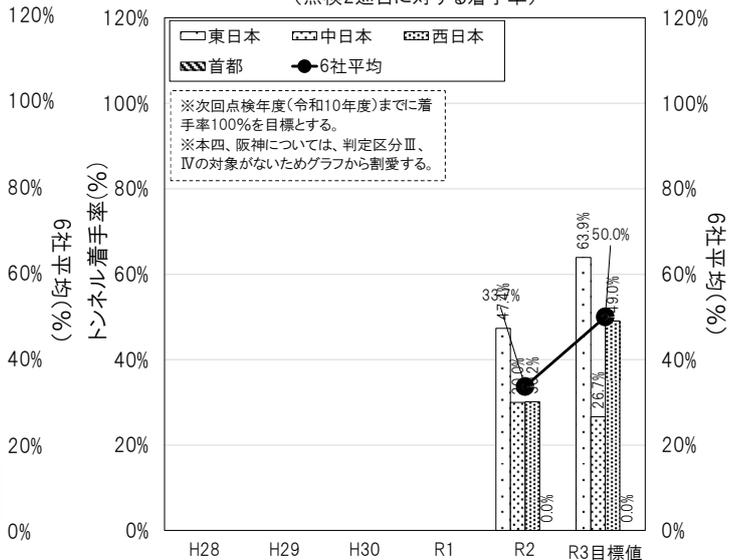
トンネル着手率の経年推移

(点検1巡目に対する着手率)



トンネル着手率の経年推移

(点検2巡目に対する着手率)



※8 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)に基づき構架毎に総合的に健全性が診断されたトンネル。
 ※9 修繕(設計を含む)に着手または完了したもの。
 ※10 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。)
 ※11 表記上、小数第一位にて四捨五入している。
 ※12 点検2巡目の令和2年度目標値には、令和2年度以前に着手した資産数も含む
 ※13 点検2巡目の令和3年度目標値には、令和3年度以前に着手した資産数も含む

◇ I - 2. 安全・安心の確保(構造物保全)

目 標	— 構造物を安全に安心して使い続ける(道路附属物等) —	
本指標が達成すべき具体目標	点検により、見つけた各損傷に対して着実に補修を実施していく。	各指標の定義
		<p>■修繕着手済道路附属物等数(単位:施設)</p> <p>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^{※8※9}</p> <p>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^{※8※9}</p> <p>下段の()内は、要修繕道路附属物等数(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と診断された道路附属物等数</p> <p>■道路附属物等の点検率(単位:%)</p> <p>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】^{※10※11}</p>

①会社別の指標値

	令和元年度実績 (2巡目1年目)	令和2年度目標 ^{※12} (2巡目2年目)	令和2年度実績 (2巡目2年目)	令和3年度目標 ^{※13} (2巡目3年目)	中期目標 ^{※1} 令和5年度 (2巡目最終年)	会社コメント	
東日本高速道路㈱	■修繕着手済道路附属物等数(単位:施設)						
	◇点検1巡目に対する着手済み数						
	107 施設 (136 施設) ^{※5}	120 施設 (136 施設) ^{※5}	122 施設 (136 施設)	128 施設 (136 施設)	—	【道路附属物等の点検率】 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3,674施設のうち1,663施設を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。	
	◇点検2巡目に対する着手済み数						
	— 施設 (— 施設)	4 施設 (10 施設)	6 施設 (10 施設)	22 施設 (42 施設)	—		
■道路附属物等の点検率(単位:%)							
25 %	45 %	48 %	68 %	100 %			
中日本高速道路㈱	■修繕着手済道路附属物等数(単位:施設)						
	◇点検1巡目に対する着手済み数						
	51 施設 (91 施設)	62 施設 (91 施設)	68 施設 (91 施設)	82 施設 (91 施設)	—	【道路附属物等の点検率】 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1,052施設を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。	
	◇点検2巡目に対する着手済み数						
	— 施設 (— 施設)	3 施設 (12 施設)	6 施設 (12 施設)	11 施設 (33 施設)	—		
■道路附属物等の点検率(単位:%)							
18 %	40 %	41 %	63 %	100 %			
西日本高速道路㈱	■修繕着手済道路附属物等数(単位:施設)						
	◇点検1巡目に対する着手済み数						
	139 施設 (168 施設)	149 施設 (168 施設)	153 施設 (168 施設)	161 施設 (168 施設)	—	【道路附属物等の点検率】 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3,132施設のうち1,730施設を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。	
	◇点検2巡目に対する着手済み数						
	— 施設 (— 施設)	10 施設 (22 施設)	11 施設 (22 施設)	23 施設 (37 施設)	—		
■道路附属物等の点検率(単位:%)							
23 %	51 %	56 %	75 %	100 %			
本州四国連絡高速道路㈱	■修繕着手済道路附属物等数(単位:施設)						
	◇点検1巡目に対する着手済み数						
	3 施設 (3 施設)	3 施設 (3 施設)	3 施設 (3 施設)	3 施設 (3 施設)	—	【道路附属物等の点検率】 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151施設のうち67施設を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。	
	◇点検2巡目に対する着手済み数						
	— 施設 (— 施設)	0 施設 (0 施設)	0 施設 (0 施設)	0 施設 (0 施設)	—		
■道路附属物等の点検率(単位:%)							
23 %	45 %	44 %	66 %	100 %			

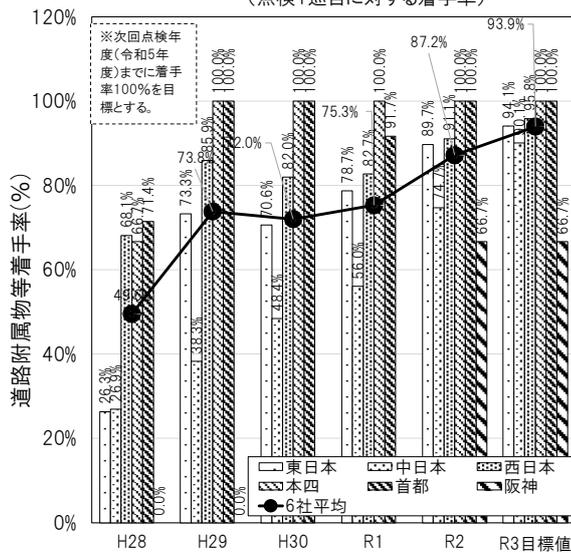
	令和元年度実績 (2巡目1年目)	令和2年度目標 ^{※12} (2巡目2年目)	令和2年度実績 (2巡目2年目)	令和3年度目標 ^{※13} (2巡目3年目)	中期目標 ^{※1} 令和5年度 (2巡目最終年)	会社コメント
首都 高速道路 路側	■修繕着手済道路附属物等数(単位:施設)					【修繕着手済道路附属物等数】 点検1巡目の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は12施設であり、全12施設の修繕に着手済み。点検2巡目の道路附属物等の点検でも緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等はなく、修繕が必要な区分Ⅲの道路附属物等は1施設(令和元年度迄の点検診断分)であった。(4施設:令和2年度迄の点検診断分) 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1巡目に対する着手済み数					
	11 施設 (12 施設)	12 施設 (12 施設)	12 施設 (12 施設)	12 施設 (12 施設)	-	
	◇点検2巡目に対する着手済み数					
	- 施設 (- 施設)	0 施設 (1 施設)	0 施設 (1 施設)	4 施設 (4 施設)	-	
■道路附属物等の点検率(単位:%)					【道路附属物等の点検率】 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586施設を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。	
◇点検1巡目に対する着手済み数						
0 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	-		
◇点検2巡目に対する着手済み数						
- 施設 (- 施設)	0 施設 (5 施設)	1 施設 (5 施設)	1 施設 (13 施設)	-		
■道路附属物等の点検率(単位:%)					【道路附属物等の点検率】 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1,163施設のうち526施設を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。	
◇点検1巡目に対する着手済み数						
0 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	-		
◇点検2巡目に対する着手済み数						
- 施設 (- 施設)	0 施設 (5 施設)	1 施設 (5 施設)	1 施設 (13 施設)	-		
■道路附属物等の点検率(単位:%)					【道路附属物等の点検率】 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1,163施設のうち526施設を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。	
◇点検1巡目に対する着手済み数						
0 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	-		
◇点検2巡目に対する着手済み数						
- 施設 (- 施設)	0 施設 (5 施設)	1 施設 (5 施設)	1 施設 (13 施設)	-		
■道路附属物等の点検率(単位:%)					【道路附属物等の点検率】 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1,163施設のうち526施設を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。	
◇点検1巡目に対する着手済み数						
0 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	-		
◇点検2巡目に対する着手済み数						
- 施設 (- 施設)	0 施設 (5 施設)	1 施設 (5 施設)	1 施設 (13 施設)	-		
■道路附属物等の点検率(単位:%)					【道路附属物等の点検率】 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1,163施設のうち526施設を実施した。 引き続き、計画的に点検を実施していく。	
◇点検1巡目に対する着手済み数						
0 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	2 施設 (3 施設)	-		
◇点検2巡目に対する着手済み数						
- 施設 (- 施設)	0 施設 (5 施設)	1 施設 (5 施設)	1 施設 (13 施設)	-		

②点検1巡目及び2巡目に発見された要修繕道路附属物等に対する修繕着手率の推移

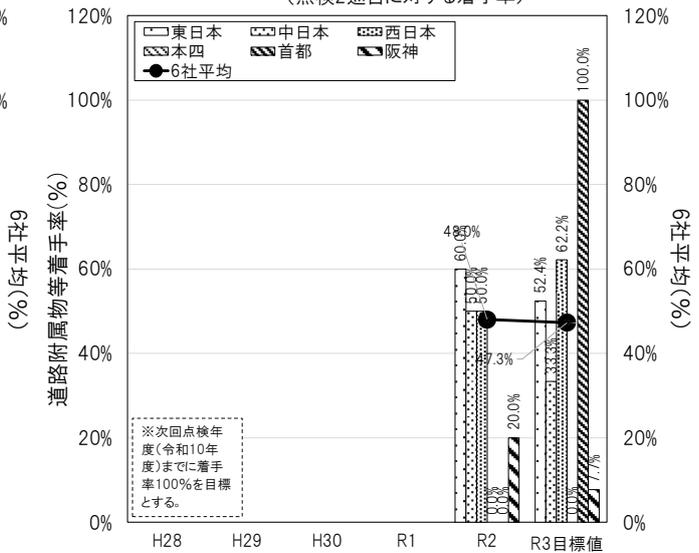
		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度(目標)	機構コメント
東日本	点検1巡目	26.3 %	73.3 %	70.6 %	78.7 %	89.7 %	94.1 %	点検1巡目に対する修繕着手率は順調に増加している。 引き続き、点検1巡目及び2巡目の点検結果に基づき、計画的に次回の点検までに措置を講じるよう実施していく。
	点検2巡目	- %	- %	- %	- %	60.0 %	52.4 %	
中日本	点検1巡目	26.9 %	38.3 %	48.4 %	56.0 %	74.7 %	90.1 %	
	点検2巡目	- %	- %	- %	- %	50.0 %	33.3 %	
西日本	点検1巡目	68.1 %	85.9 %	82.0 %	82.7 %	91.1 %	95.8 %	
	点検2巡目	- %	- %	- %	- %	50.0 %	62.2 %	
本 四	点検1巡目	67 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
	点検2巡目	- %	- %	- %	- %	- %	- %	
首 都	点検1巡目	71.4 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
	点検2巡目	- %	- %	- %	- %	0.0 %	100 %	
阪 神	点検1巡目	- %	0.0 %	0.0 %	0.0 %	66.7 %	66.7 %	
	点検2巡目	- %	- %	- %	- %	20.0 %	7.7 %	
全社 計	点検1巡目	49.6 %	74.3 %	72.4 %	75.3 %	87.2 %	93.9 %	
	点検2巡目	- %	- %	- %	- %	48.0 %	47.3 %	

※各点検が完了する年度(点検1巡目は平成30年度まで、点検2巡目は令和5年度まで)までは、当該年度に新たに発見された要修繕道路附属物等数が、着手済み道路附属物等数を上回ることで、修繕進捗率が一時的に下降する可能性がある。

道路附属物等着手率の経年推移 (点検1巡目に対する着手率)



道路附属物等着手率の経年推移 (点検2巡目に対する着手率)



※5 精査の結果、過年度実績値に誤りが見られたため訂正
 ※8 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道路附属物等。
 ※9 修繕(設計を含む)に着手または完了したもの。
 ※10 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率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。)
 ※11 表記上、小数第一位にて四捨五入している。
 ※12 点検2巡目の令和2年度目標値には、令和2年度以前に着手した資産数も含む
 ※13 点検2巡目の令和3年度目標値には、令和3年度以前に着手した資産数も含む

◇ I - 2. 安全・安心の確保(構造物保全)

目的	一 構造物に悪影響を及ぼす違反をなくす 一	
本指標が達成すべき具体目標	車限令違反車両を継続的に減少させる。	各指標の定義 ■車限令取締実施回数(単位:回) 車限令違反車両取締を実施した回数 ■引込み台数(単位:台) 引込みを行った台数 ■措置命令件数(単位:台) 措置命令を行った台数 ■即時告発件数(単位:台) 即時告発を行った台数

①会社別の指標値

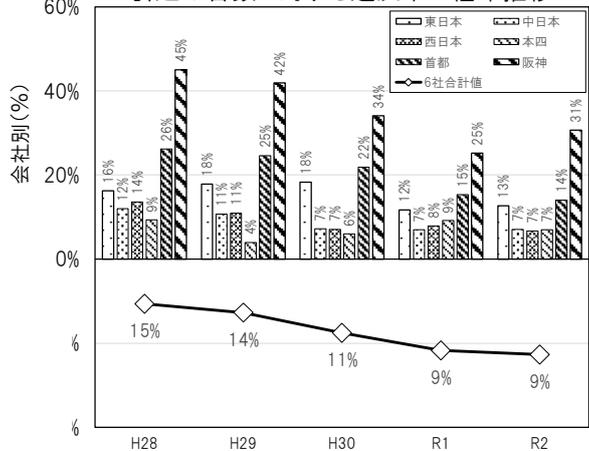
	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	(参考) 平成30~令和3年度の 平均値	中期目標※1※4 平成30~令和3年度の 平均値	会社コメント
東日本高速道路(株)	■車限令取締実施回数(単位:回)						令和2年度の実績については、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策の影響により、令和元年度から減少した。令和3年度の目標値は、現在の水準を維持することとし、中期目標と同様とするが、新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う取締中止等を考慮した目標値を設置した。
	1,503回	1,100回	1,380回	1,400回	1,477回	1,530回	
	■引込み台数(単位:台)						
	7,410台		2,147台				
	■措置命令件数(単位:台)						
	862 ^{※5} 台		271台				
■即時告発件数(単位:台)							
3台		0台					
中日本高速道路(株)	■車限令取締実施回数(単位:回)						新型コロナウイルス感染症拡大防止対策として、道路管制業務や交通管理巡回業務を継続させるための予備人員の確保、並びに取締業務従事者の感染防止のため、取締業務の中止を行ったことから、取締回数が減少した。引き続き、新型コロナウイルス感染症の状況を鑑みつつ、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。
	1,179回	987回	819回	819回	962回	1,015回	
	■引込み台数(単位:台)						
	13,971台		4,453台				
	■措置命令件数(単位:台)						
	974 ^{※5} 台		313台				
■即時告発件数(単位:台)							
1台		1台					
西日本高速道路(株)	■車限令取締実施回数(単位:回)						令和2年度の実績については、新型軸重計のデータにより悪質な違反車両の動向を分析し、流入が多いICや時間帯を対象に集中的に取締りを実施しており、取締回数については、令和元年度とほぼ横ばいであった。一方で、引込台数については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により交通量減少していることや、接触機会の低減を目的として一時的に引込車両を悪質な違反車両に限定していたこと等により減少している。令和3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、基本的には前年度目標と同等とする。
	1,351回	1,200回	1,395回	1,400回	1,340回	1,740回	
	■引込み台数(単位:台)						
	6,249台		3,343台				
	■措置命令件数(単位:台)						
	491 ^{※5} 台		224台				
■即時告発件数(単位:台)							
1台		0台					
本州四国連絡高速道路(株)	■車限令取締実施回数(単位:回)						令和2年度の実績については、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策の影響により、令和元年度から減少したが、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ながらも、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。
	159回	113回	116回	150回	148回	150回	
	■引込み台数(単位:台)						
	818台		387台				
	■措置命令件数(単位:台)						
	75台		27台				
■即時告発件数(単位:台)							
0台		0台					

	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	(参考) 平成30~令和3年度の 平均値	中期目標※1※14 平成30~令和3年度の 平均値	会社コメント
首都 高速 道路 路 線	■車限令取締実施回数(単位:回)						令和2年度は、新型コロナウイルス感染症 拡大の影響により、令和元年度実績を下 回った。今後も取締箇所の設定や取締方 法の更なる工夫により、より効率的かつ効果 的に取締りを実施する。
	1,333 回	1,000 回	1,099 回	1,000 回	1,103 回	900 回	
	■引込み台数(単位:台)						
	1,330 台		469 台				
	■措置命令件数(単位:台)						
	204 台		66 台				
阪神 高速 道路 路 線	■車限令取締実施回数(単位:回)						前半は緊急事態宣言を踏まえて、隊員の 安全優先で取締を中止。後半は、テレワ ーク推進等で通行量の減少も続く中、感染対 策の一環として班を縮小しつつ効率的な取 締りを実施した結果、取締り実施回数は 目標値とほぼ同水準、引き込み台数は減 少したものの、引き込み台数に占める措置 命令件数の率は前年度を上回るなど、コ ロナ禍の中での効率的な取締りを実施で きた。 今後も隊員の安全面を最優先の上、効率 的な取締り続ける。
	2,678 回	2,200 回	2,147 回	2,200 回	2,427 回	2,800 回	
	■引込み台数(単位:台)						
	707 台		150 台				
	■措置命令件数(単位:台)						
	178 台		46 台				
■即時告発件数(単位:台)							
	1 台		0 台				
■即時告発件数(単位:台)							
	0 台		0 台				

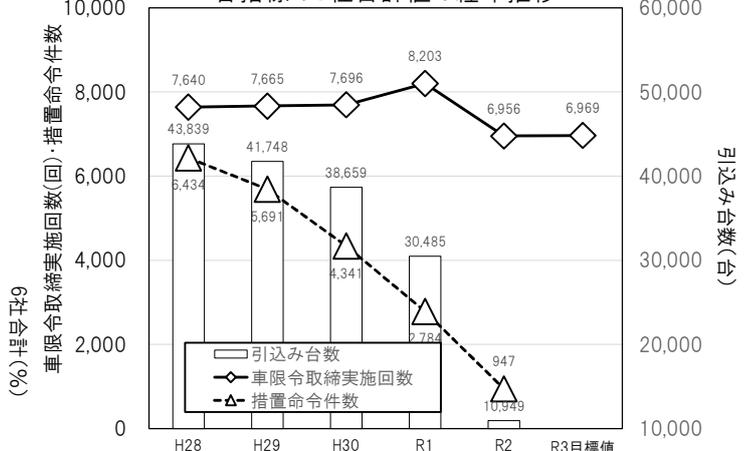
②6社合計値の過去5年推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度 (目標)	機構コメント
6社 合計 値	■車限令取締実施回数(単位:回)						令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の 影響や効率的な取締りを実施したこと等 により減少した。引込み台数・措置命令件 数は、ともに減少傾向となった。 引き続き、感染症対策を行いながら、より 効率的かつ効果的な取締りを実施していく。
	7,640 回	7,665 回	7,696 回	8,203 回	6,956 回	6,969 回	
	■引込み台数(単位:台)						
	43,839 台	41,748 台	38,659 台	30,485 台	10,949 台		
	■措置命令件数(単位:台)						
	6,434 台	5,691 台	4,341 台	2,784 ※5 台	947 台		
■即時告発件数(単位:台)							
	16 台	5 台	10 台	6 台	1 台		

引込み台数に対する違反率の経年推移※15



各指標の6社合計値の経年推移



※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。

※5 精査の結果、過年度実績値に誤りが見られたため訂正。

※14 車限令取締違反における令和3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。

※15 各社、効率的な取締のために実践している様々な工夫(取締エリアや時間帯の厳選など)の違いや取締可能なエリアの制約状況の差などによる要因を理由に差が生じている。

◇ I - 2. 安全・安心の確保(構造物保全)

目的	— 地震に強い道路をつくる —	
本指標が達成すべき 具体目標	大規模地震発生時に高速道路機能を確保するため、耐震補強を行っていく。	各指標の定義
		■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}

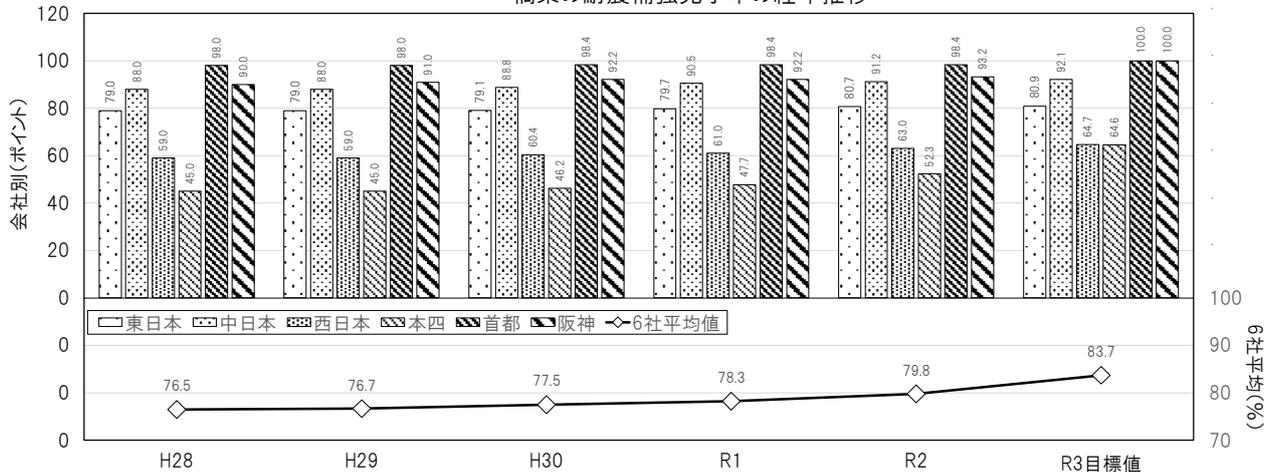
①会社別の指標値

	■橋梁の耐震補強完了率(単位:%)					会社コメント
	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	中期目標 ^{※17} 令和3年度	
高速東道路本線	79.7 %	80.4 %	80.7 %	80.9 %	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4,873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。
高速中道路本線	90.5 %	91.2 %	91.2 %	92.1 %	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4,605橋のうち4,199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。
高速西道路本線	61.0 %	62.7 %	63.0 %	64.7 %	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3,945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。
高速本州四国連道路本線	47.7 %	54.3 %	52.3 %	64.6 %	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207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・設計が完了済みであり、計画的に対策を実施していく。(令和2年度は、工事の遅れや不調により8橋が工事未完成となった。)
高速首都道路本線	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、関係機関との協議等を行い、計画的に対策工事を実施していく。
高速阪神道路本線	92.2 %	92.2 %	93.2 %	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263橋のうち245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。

②6社平均値の過去5年推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度(目標)	機構コメント
6社平均値	76.5 %	76.7 %	77.5 %	78.3 %	79.8 %	83.7 %	耐震補強の計画的な実施により完了率は順調に増加している。 引き続き、大規模地震発生時に高速道路機能を確保するため、耐震補強を行っていく。

橋梁の耐震補強完了率の経年推移



※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

◇ II. 快適な走行サービスの提供

目 的		— 渋滞をへらす —	
本指標が達成すべき具体目標	渋滞損失時間を継続的にへらす。	各指標の定義	■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 ^{※19}
			■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 ^{※20} 、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)
			■通行止め時間(単位:時間)
			1段目は災害・悪天候、2段目は事故・その他、3段目は工事に伴う単位営業延長(上下線別)あたり平均通行止め時間 ^{※21}

①会社別の指標値

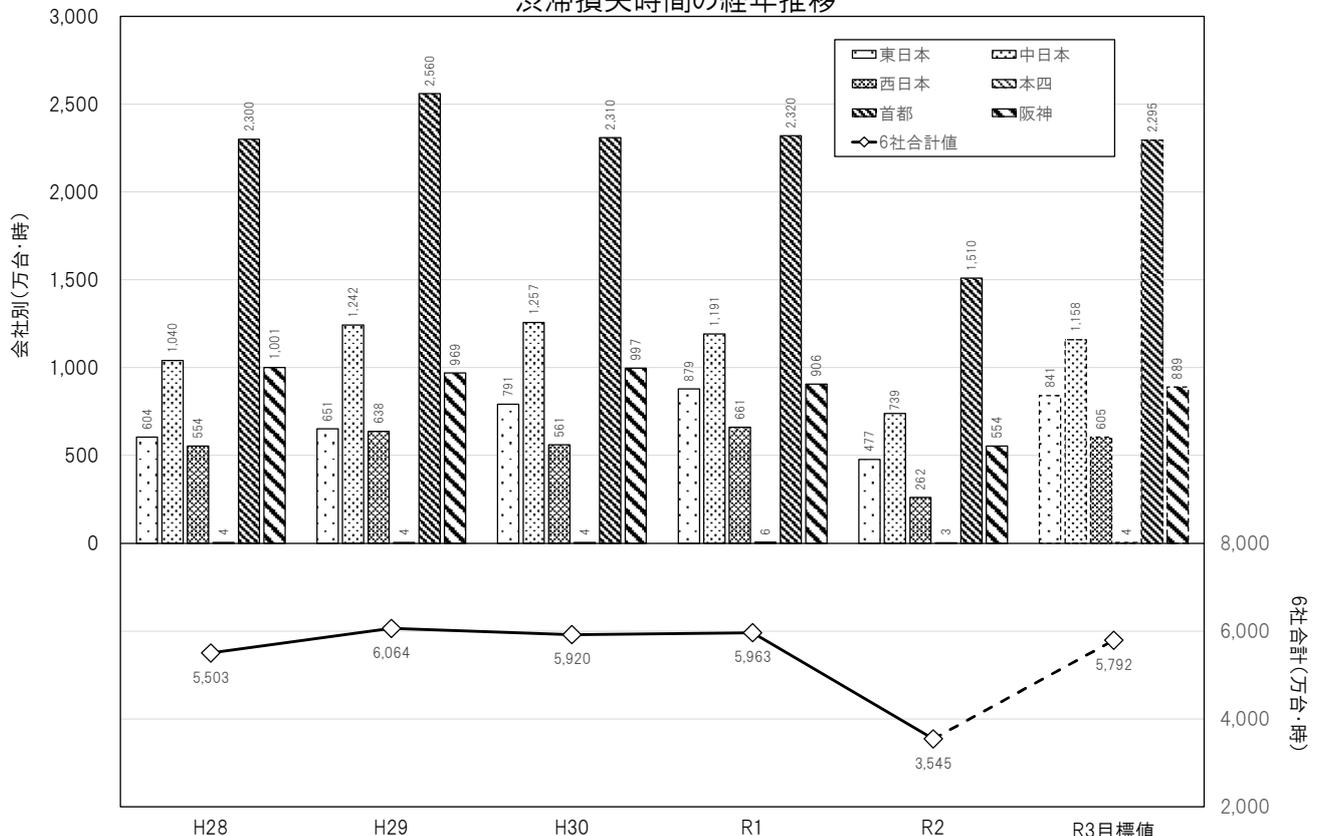
	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	(参考) 平成30~令和3年度の 平均値	中期目標 ^{※1} 令和3年度	会社コメント	
高 速 東 道 日 本 株	■渋滞損失時間(単位:万台・時)							
	879 万台・時	668 万台・時	477 万台・時	841 万台・時		555 万台・時	【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策実施箇所】 令和2年度実績について、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛の影響に加え、京葉道路の付加車線運用開始等の渋滞対策効果発現等により渋滞損失時間が大幅に減少した。令和3年度目標値については、新型コロナウイルスの影響を受けていない令和元年度の実績を基に、付加車線設置等の渋滞対策による軽減等を考慮した。 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う。 【通行止め時間】 令和2年度は、雪による通行止めが広域的かつ長期的に発生したため、災害・悪天候による通行止め時間が増加した。また、暫定二車線区間における中央分離帯ワイヤロープの事故復旧による緊急工事や、老朽化に伴う各種修繕工事の増加により、工事による通行止めが増加した。 引き続き、4車線化事業や高速道路ルニーアルプロジェクトのさらなる展開等により事業量は増加するが、お客さまへの影響をより最小限にするための工事計画・規制計画の立案を進めていき、通行止め時間の減少に努める。	
	■ピンポイント渋滞対策実施箇所(単位:箇所)							
	0 箇所	1 箇所	0 箇所	2 箇所		3 箇所		
	4 箇所	平成30~令和2年度の 累積目標	4 箇所	平成30~令和3年度の 累積目標		平成30~令和3年度の 累積目標		
	3 箇所		4 箇所					
■通行止め時間(単位:時間)								
災害 悪天候 15 時間	計 47 時間	災害 悪天候 20 時間	計 55 時間	計 57 時間	計 48 時間	平成30~令和3年度の 平均目標		
事故 その他 5 時間		事故 その他 6 時間						
工事 38 時間		工事 46 時間						
高 速 中 道 日 本 株	■渋滞損失時間(単位:万台・時)							
	1,191 万台・時	1,135 万台・時	739 万台・時	1,158 万台・時		1,091 万台・時	【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策実施箇所】 新型コロナウイルス感染症により交通量が減少し、渋滞損失時間が減少した。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き。 【通行止め時間】 大雪の影響により災害・悪天候による通行止めが生じ、予防的通行止めの実施を含め、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。	
	■ピンポイント渋滞対策実施箇所(単位:箇所)							
	4 箇所	4 箇所	0 箇所	5 箇所		4 箇所		
	8 箇所	平成30~令和2年度の 累積目標	8 箇所	平成30~令和3年度の 累積目標		平成30~令和3年度の 累積目標		
	6 箇所		6 箇所					
■通行止め時間(単位:時間)								
災害 悪天候 7 時間	計 23 時間	災害 悪天候 9 時間	計 26 時間	計 27 時間	計 26 時間	平成30~令和3年度の 平均目標		
事故 その他 3 時間		事故 その他 2 時間						
工事 12 時間		工事 15 時間						
高 速 西 道 日 本 株	■渋滞損失時間(単位:万台・時)							
	661 万台・時	531 万台・時	262 万台・時	605 万台・時		516 万台・時	【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策実施箇所】 渋滞損失時間は、新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う自粛などの影響もあり、昨年と比較して著しく減少している。 令和2年度の渋滞対策工事として、九州道 上り 太宰府ICへの流出車線の運用変更を令和3年3月に完了していき。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き。 【通行止め時間】 通行止め時間について、令和2年7月豪雨による災害、雪氷期の豪雪により長期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。また、ワイヤロープ設置工事の推進に伴い、工事による通行止め時間も増加した。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。	
	■ピンポイント渋滞対策実施箇所(単位:箇所)							
	0 箇所	1 箇所	1 箇所	2 箇所		4 箇所		
	0 箇所	平成30~令和2年度の 累積目標	1 箇所	平成30~令和3年度の 累積目標		平成30~令和3年度の 累積目標		
	0 箇所		1 箇所					
■通行止め時間(単位:時間)								
災害 悪天候 8 時間	計 46 時間	災害 悪天候 31 時間	計 63 時間	計 69 時間	計 56 時間	平成30~令和3年度の 平均目標		
事故 その他 2 時間		事故 その他 2 時間						
工事 36 時間		工事 58 時間						
本 州 四 国 道 路 株	■渋滞損失時間(単位:万台・時)							
	6 万台・時	2 万台・時	3 万台・時	4 万台・時		4 万台・時	【渋滞損失時間】 新型コロナウイルス感染症拡大防止の影響と思われる交通量の減少により、ゴールデンウィーク、お盆、年末年始に10kmを超える渋滞は発生しなかったが、9月の4連休時は交通集中による渋滞が発生(最長60km)したため、渋滞損失時間が目標値を上回った。 引き続き、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き。 【通行止め時間】 災害・悪天候、交通事故が起因となる通行止めが昨年度と比較して少なかったものの、対面通行区間にワイヤロープを施工するため、夜間通行止めを実施したことから前年比べて増加した。 引き続き、本線上の跨道橋撤去工事に伴う通行止めを最小限に留める等、通行止め時間の減少に努める。	
	■ピンポイント渋滞対策実施箇所(単位:箇所)							
	- 箇所	- 箇所	- 箇所	- 箇所		- 箇所		
	- 箇所	平成30~令和2年度の 累積目標	- 箇所	平成30~令和3年度の 累積目標		平成30~令和3年度の 累積目標		
	- 箇所		- 箇所					
■通行止め時間(単位:時間)								
災害 悪天候 9 時間	計 10 時間	災害 悪天候 6 時間	計 10 時間	計 19 時間	計 14 時間	平成30~令和3年度の 平均目標		
事故 その他 1 時間		事故 その他 0 時間						
工事 0 時間		工事 9 時間						

	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	(参考) 平成30～令和3年度の 平均値	中期目標※1 令和3年度	会社コメント	
高速道路 首都圏	■渋滞損失時間(単位:万台・時)							
	2,320 万台・時	1,400 万台・時	1,510 万台・時	2,295 万台・時		1,400 万台・時	【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策実施箇所】 令和2年度は、主に合流部での対策として、安全で円滑な合流を目的とした区画線改良等による対策を実施した。 首都圏全線の渋滞損失時間は新型コロナウイルス感染症に関わる社会状況の変化に伴う影響も含め、令和元年度と比較して減少した。 引き続き、渋滞要因に応じた区画線改良や注意喚起板等の既存の道路を有効に活用するなど、効果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実施箇所(単位:箇所)							
	0 箇所	2 箇所	0 箇所	2 箇所		2 箇所		
	4 箇所	平成30～令和2年度の 累積目標	2 箇所	平成30～令和3年度の 累積目標		平成30～令和3年度の 累積目標		
	4 箇所		4 箇所					
■通行止め時間(単位:時間)								
災害 悪天候 19 時間		災害 悪天候 0.1 時間		計 9 時間	計 6 時間	【通行止め時間】 令和2年度は、自然災害等による通行止めが少なかったことにより、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。		
事故 その他 4 時間	計 5 時間	事故 その他 1 時間	計 4 時間	計 9 時間	計 6 時間			
工事 3 時間		工事 1 時間		計 9 時間	計 6 時間			
				平成30～令和3年度の 平均目標	平成30～令和3年度の 平均目標			
高速道路 阪神圏	■渋滞損失時間(単位:万台・時)							
	906 万台・時	897 万台・時	554 万台・時	889 万台・時		910 万台・時	【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策実施箇所】 新型コロナウイルス感染症拡大の影響による交通量の大幅な減少や、令和元年度後半に開通した新規ネットワークの効果、速度回復誘導灯の新設などの渋滞対策の実施により、本線渋滞損失時間は前年度と比較し減少。引き続き交通状況を注視し、渋滞対策が必要な箇所等を確認して、速度回復誘導灯の効果的な活用など、効果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実施箇所(単位:箇所)							
	2 箇所	2 箇所	0 箇所	2 箇所		2 箇所		
	3 箇所	平成30～令和2年度の 累積目標	1 箇所	平成30～令和3年度の 累積目標		平成30～令和3年度の 累積目標		
	2 箇所		3 箇所					
■通行止め時間(単位:時間)								
災害 悪天候 2 時間		災害 悪天候 0 時間		計 16 時間	計 15 時間	【通行止め時間】 令和2年度は、令和元年度と比較してG20大阪サミットのような大型イベントに伴う通行止めがなく、また、リニューアル工事に伴う終日通行止めも1回のみであったため、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 17 時間	計 15 時間	事故 その他 1 時間	計 15 時間	計 16 時間	計 15 時間			
工事 16 時間		工事 6 時間		計 16 時間	計 15 時間			
				平成30～令和3年度の 平均目標	平成30～令和3年度の 平均目標			

②渋滞損失時間の6社合計値の過去5年推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度 (目標)	機構コメント
6社 合計値	5,503 万台・時	6,064 万台・時	5,920 万台・時	5,963 万台・時	3,545 万台・時	5,792 万台・時	利用台数が増加する中、渋滞損失時間はほとんど横ばいであったが、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による交通量の大幅な減少や、新規開通したネットワークの効果、付加車線新設などの渋滞対策の実施により大幅に減少した。 引き続き、渋滞対策が必要な箇所等を分析して、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。

渋滞損失時間の経年推移



※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 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値は、1/1～12/31間の年間値。

※20 ピンポイント渋滞対策実施箇所における令和2年度、令和3年度目標、(参考)平成30～令和3年度の累積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。

※21 上下線別の通行止め時間×距離を乗じた年間の「時間×距離」を営業延長で除算したものの。

◇Ⅱ. 快適な走行サービスの提供

目的	— 路上工事の渋滞を最小化する —				
本指標が達成すべき具体目標	必要となる工事が増加する中でも、路上工事による渋滞を最小化する。	各指標の定義	■路上工事による渋滞損失時間(単位:万台・時)		
			路上工事起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間 ^{※19※22}		
			■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、下段は集中工事時間を除く時間 ^{※23}		

①会社別の指標値

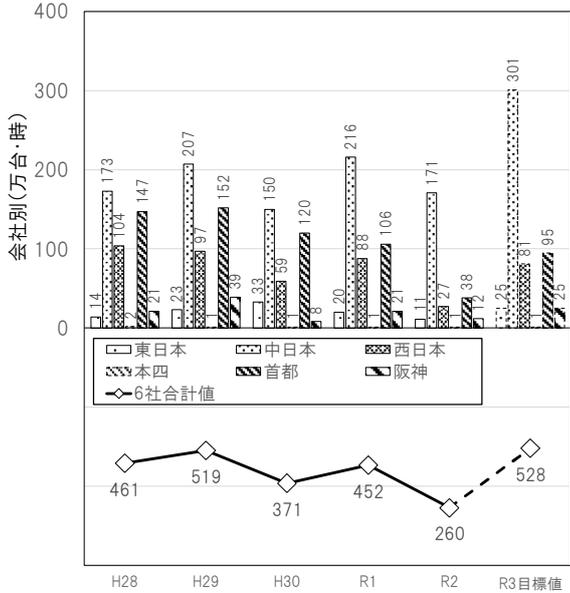
	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	(参考) 平成30~令和3年度の 平均値	中期目標 ^{※1} 平成30~令和3年度の 平均値	会社コメント
高 速 東 日 路 本 線	■路上工事による渋滞損失時間(単位:万台・時)						工事規制を統合した工事計画や混雑期を避けた工程調整により、交通規制時間の削減に努めた結果や、新型コロナウイルスの影響に伴う交通量の減少により工事渋滞損失時間、交通規制時間は減少した。引き続き、お客さまへの影響が最小限となる工事規制の取り組みを行っていく。
	20 万台・時	18 万台・時	11 万台・時	25 万台・時	22 万台・時	23 万台・時	
	■交通規制時間(単位:時間/km)						
	128 時間/km	113 時間/km	156 時間/km	167 時間/km	146 時間/km	99 時間/km	
	128 時間/km		156 時間/km				
高 速 中 日 道 路 本 線	■路上工事による渋滞損失時間(単位:万台・時)						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、料金調整や迂回キャンペーン、所要時間の提供などの迂回案内や新型コロナウイルスの影響に伴う交通量の減少により、工事渋滞損失時間が減少した。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。
	216 万台・時	210 万台・時	171 万台・時	301 万台・時	210 万台・時	207 万台・時	
	■交通規制時間(単位:時間/km)						
	161 時間/km	152 時間/km	215 時間/km	201 時間/km	174 時間/km	102 時間/km	
	128 時間/km		209 時間/km				
高 速 西 日 道 路 本 線	■路上工事による渋滞損失時間(単位:万台・時)						新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、交通量が減少したことに加え、路上工事による渋滞損失時間も減少した。特定更新事業、4車線化、付加車線工事等の固定車線規制の増加に伴い、交通規制時間が増加した。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。
	88 万台・時	81 万台・時	27 万台・時	81 万台・時	64 万台・時	88 万台・時	
	■交通規制時間(単位:時間/km)						
	126 時間/km	122 時間/km	139 時間/km	127 時間/km	127 時間/km	112 時間/km	
	111 時間/km		131 時間/km				
本 州 四 国 道 路 連 絡	■路上工事による渋滞損失時間(単位:万台・時)						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に加え、長期間の交通規制が必要となる跨道橋の耐震補強工事、防護柵改良工事が発生しなかったこと、また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により交通量が減少したことにより、路上工事による渋滞損失時間は大きく減少した。繁忙期間は路上工事の抑制に努め、交通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、小規模の渋滞が発生したが、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。
	1 万台・時	1 万台・時	1 万台・時	1 万台・時	1 万台・時	1 万台・時	
	■交通規制時間(単位:時間/km)						
	116 時間/km	116 時間/km	85 時間/km	116 時間/km	109 時間/km	126 時間/km	
	116 時間/km		85 時間/km				
高 速 道 路 本 線	■路上工事による渋滞損失時間(単位:万台・時)						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、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により交通量が減少したことで路上工事による渋滞損失時間は減少した。令和3年度は、交通量がある程度戻ってくることから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。
	106 万台・時	110 万台・時	38 万台・時	95 万台・時	90 万台・時	132 万台・時	
	■交通規制時間(単位:時間/km)						
	239 時間/km	180 時間/km	223 時間/km	200 時間/km	228 時間/km	220 時間/km	
	239 時間/km		223 時間/km				

	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	(参考) 平成30~令和3年度の 平均値	中期目標※1 平成30~令和3年度の 平均値	会社コメント
高速道路路機	■路上工事による渋滞損失時間(単位:万台・時)						令和2年度については、比較的交通量の少ない休日や夜間での工事の計画及び実施や規制工事に集約などの渋滞削減の工夫に加え、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い交通量が減少したことにより、前年度より渋滞損失時間が大幅に減少した。また、交通規制時間は、令和元年度よりリニューアル工事が2回あったことに対し、令和2年度はリニューアル工事が1回であったため、交通規制時間が減少した。令和3年度は、1号環状線リニューアル工事北行の実施に加え、その他路線においても交通影響の大きな舗装工事等を行う必要があることから、渋滞損失時間が増加することが懸念されるが、渋滞を最小限に抑えるべく工夫を行っている。また、交通規制時間についても増加が見込まれるが、引き続き、規制集約に取り組み、交通規制時間を極力抑えるように努力していく。
	21 万台・時	25 万台・時	12 万台・時	25 万台・時	17 万台・時	25 万台・時	
	■交通規制時間(単位:時間/km)						
	138 時間/km	145 時間/km	129 時間/km	145 時間/km	138 時間/km	145 時間/km	
	126 時間/km		109 時間/km				

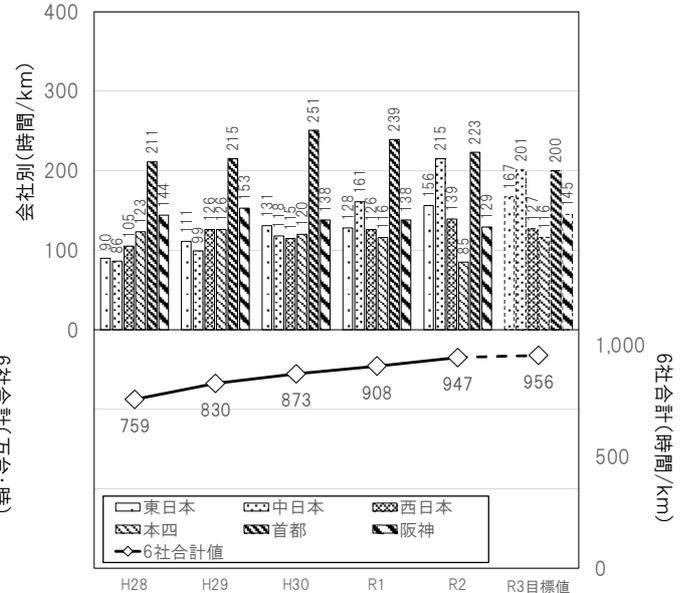
②6社合計値の過去5年推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度 (目標)	機構コメント
6社合計値	■路上工事による渋滞損失時間(単位:万台・時)						リニューアル工事等で規制を伴う工事が増加する中、規制方法の工夫等により、路上工事による渋滞損失時間はほぼ横ばいであったが、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による交通量の大幅な減少や、工事規制計画の工夫などにより減少した。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。
	461 万台・時	519 万台・時	371 万台・時	452 万台・時	260 万台・時	528 万台・時	
	■交通規制時間(単位:時間/km)						
	759 時間/km	830 時間/km	873 時間/km	908 時間/km	947 時間/km	956 時間/km	

路上工事による渋滞損失時間の経年推移



交通規制時間の経年推移



※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しがある場合がある。

※19 東日本高速道路路機・中日本高速道路路機・西日本高速道路路機の数値は、1/1~12/31間の年間値。

※22 首都高速道路路機、阪神高速道路路機については、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。

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

◇ II. 快適な走行サービスの提供

目的	— 走りやすい道路を維持する —	
本指標が達成すべき具体目標	快適に走行できる舗装路面の水準を保つ。	各指標の定義 ■ 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

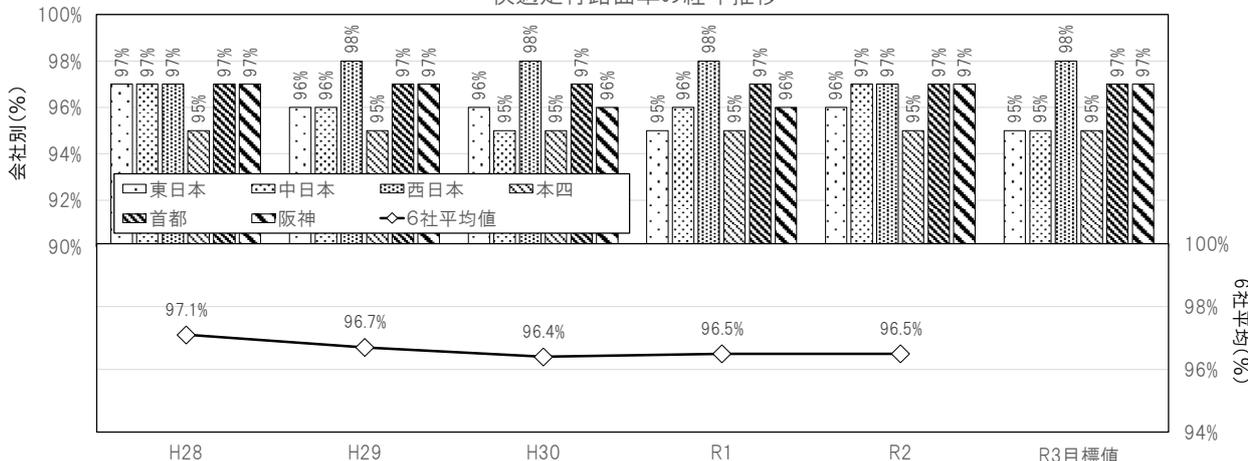
① 会社別の指標値

	■ 快適走行路面率(単位:%)						会社コメント
	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	(参考) 平成30~令和3年度の 平均値	中期目標※1 平成30~令和3年度の 平均値	
高速東道路本線	95%	96%	96%	95%	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632km・車線の舗装補修を実施。令和2年度は舗装の老朽化に伴い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。
高速中道路本線	96%	95%	97%	95%	96%	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107km・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。
高速西道路本線	98%	98%	97%	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、約102km・車線舗装補修を実施したが、新型コロナウイルス感染症の影響による一時的な施工班減少もあり、目標未達となった。引き続き、計画的に舗装補修を実施していく。
高速本州四国連絡道路	95%	95%	95%	95%	95%	95%	路面性状測定車による調査より、舗装路面状況を適切に把握のうえ、要補修箇所約22km・車線実施し、目標を達成した。引き続き計画的に路面補修を実施していく。
高速首都圏	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60km・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。
高速阪神	96%	97%	97%	97%	97%	97%	1号環状線南行きにおけるリニューアル工事等による27.5km・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。

② 6社平均値の過去5年推移※6

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	機構コメント
6社平均値	97.1%	96.7%	96.4%	96.5%	96.5%	計画的な補修により95%以上の高い水準を維持してきた。引き続き、計画的に舗装補修を実施し、快適に走行できる舗装路面の水準を保っていく。

快適走行路面率の経年推移



※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。

※6 %などの比率で目標設定している一部の指標分類については、当該年度の年度目標値の6社合算値等の掲載は割愛します。

◇Ⅲ.地域との連携

目的	一 観光振興に貢献する 一	
本指標が達成すべき具体目標	地域振興や観光振興のため、利用者が利用しやすい企画割引等の販売・実施件数の継続的な増加を目標とする。	各指標の定義 ■企画割引の販売件数(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 ■企画割引の実施件数(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

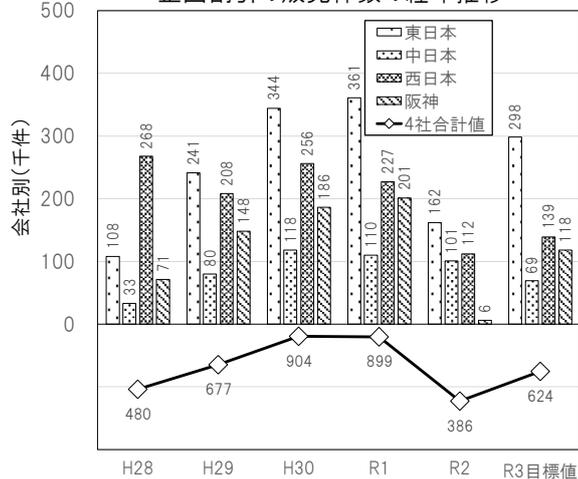
①会社別の指標値

	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	(参考) 平成30~令和3年度の 累積値	中期目標※1 平成30~令和3年度の 累積値	会社コメント
高速東 道路本 線	■企画割引の販売件数(単位:千件)						販売件数は、新型コロナウイルス感染拡大に伴う新規申込受付の一時停止等により目標に対し減、実施件数は、GoToトラベル事業の対象となる宿泊セット型商品の実施により目標に対し増となった。令和3年度は継続的なブランド強化を図るとともに、新型コロナウイルスの感染状況などの社会情勢やコストを鑑み効果的かつ戦略的な広報の実施、地域や企業との連携による商品の付加価値向上などを図り、各地域の観光振興に寄与する。
	361千件	211千件	162千件	298千件	1,165千件	1,071千件	
	■企画割引の実施件数(単位:件)						
	13件	11件	16件	11件	50件	40件	
高速中 道路本 線	■企画割引の販売件数(単位:千件)						観光施設等や宿泊施設と直接連携した、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、申込受付中止をせざるを得ない状況となった。GoToトラベル事業の対象となる企画割引を実施したこと目標を超える実施件数となったものの、販売件数は令和元年度を下回った。なお、令和3年度についても新型コロナウイルス感染症の影響が見逃せない状況が続くが、地域の誘客意向等踏まえ、企画割引の実施に向けた準備を進める。
	110千件	53千件	101千件	69千件	398千件	330千件	
	■企画割引の実施件数(単位:件)						
	16件	12件	15件	10件	58件	48件	
高速西 道路本 線	■企画割引の販売件数(単位:千件)						販売件数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止を図るため、企画割引の新規申込の受付停止等を実施したこと、前年度実績・当年度目標のいずれも下回ったものの、実施件数は、GoToトラベル事業の対象となる西日本観光周遊ドライブバスの実施により、目標と一致となった。なお、令和3年度についても新型コロナウイルス感染症の影響が見逃せない状況が続くが、地域の誘客意向等踏まえ、企画割引の実施に向けた準備を進める。
	227千件	198千件	112千件	139千件	734千件	356千件	
	■企画割引の実施件数(単位:件)						
	10件	8件	8件	11件	36件	27件	
高速本 州四 国 道路 網	■企画割引の販売件数(単位:千件)						平成26年7月より、広島県、愛媛県等と協力してしまみサイクリングフリーを実施しており、令和2年度も継続して実施した。また、政府によるGoToトラベル事業の開始に伴い、西日本高速道路株式会社と連携し、高速道路周遊バスを販売した。今後の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、お客様や関係地方公共団体等のご意見、ご要望を踏まえ、検討していく。
	—千件	—千件	5千件	—千件	5千件	—千件	
	■企画割引の実施件数(単位:件)						
	1件	1件	2件	2件	6件	1件	
高速首 都 道 路 網	■企画割引の販売件数(単位:千件)						実施の必要性も含め、引き続き検討する。
	—千件	—千件	—千件	—千件	—千件	—千件	
	■企画割引の実施件数(単位:件)						
	—件	—件	—件	—件	—件	—件	
高速阪 神 道 路 網	■企画割引の販売件数(単位:千件)						新型コロナウイルス感染症により深刻な影響を受けた観光需要を喚起するため、国が実施する「GoToトラベル事業」に参画した「阪神高速周遊バス」の実施に注力したものの、感染拡大に伴う緊急事態宣言等により中断を余儀なくされたことなどが影響して、販売件数が振るわなかった。引き続き、新型コロナウイルス感染症の状況などを考慮しながら、「阪神高速周遊バス」に加え、過年度実施してきた「阪神高速ETC乗り放題バス」の適時適切な実施も目指すとともに、広報等を工夫して販売促進を図る。
	201千件	185千件	6千件	118千件	511千件	720千件	
	■企画割引の実施件数(単位:件)						
	2件	2件	1件	2件	7件	8件	

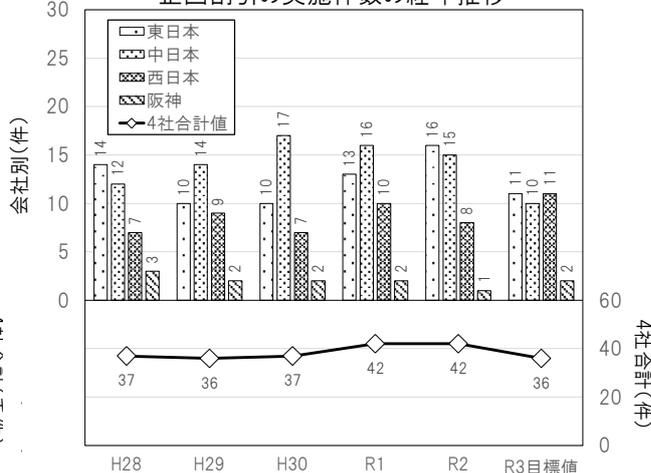
②6社合計値の過去5年推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度 (目標)	機構コメント
6社 合計 値	■企画割引の販売件数(単位:千件)						販売件数は、増加傾向であったが、令和2年度は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により減少した。実施件数は、ほぼ横ばいであったが、令和2年度は、GoToトラベル事業の対象となる企画割引などの実施により前年度の件数となった。今後は新型コロナウイルス感染症の状況を注視しつつ、地域振興や観光振興のため、利用者が利用しやすい企画割引等の販売・実施を図る。
	480千件	677千件	904千件	899千件	386千件	624千件	
	■企画割引の実施件数(単位:件)						
	37件	36件	37件	42件	42件	36件	

企画割引の販売件数の経年推移



企画割引の実施件数の経年推移



※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。

◇Ⅲ.地域との連携

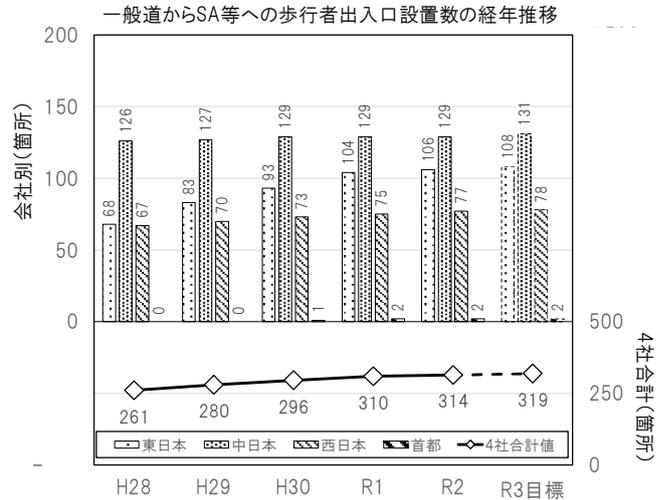
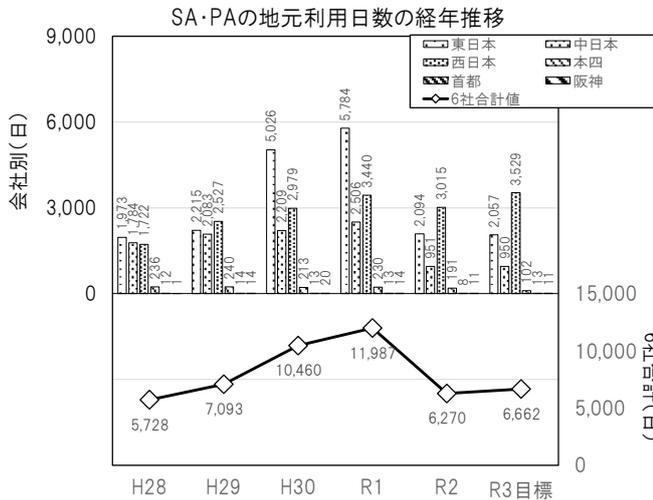
目 的		－ 地域に施設を開放する －	
本指標が達成すべき具体目標	地域活性化のため、SA・PAの地元利用日数の継続的な増加を目標とする。	各指標の定義	■SA・PAの地元利用日数(単位:日)
			地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数
			■一般道からSA等への歩行者出入口設置数(単位:箇所)
			一般道からSA等への歩行者出入口が設置されているSA等の数

①会社別の指標値

	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	(参考) 平成30～令和3年度の 累積値	中期目標※1 平成30～令和3年度の 累積値	会社コメント
高速東 道路本 線	■SA・PAの地元利用日数(単位:日)						【SA・PAの地元利用日数】 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のイベント開催自粛等のため、令和元年度より地元利用日数が大幅に減少した。令和3年度も、感染拡大防止に留意しつつ、地元関係機関と調整の上、地域活性化のための取組みを実施していく。
	5,784 日	3,360 日	2,094 日	2,057 日	14,961 日	7,840 日	
	■一般道からSA等への歩行者出入口設置数(単位:箇所)						
	104 箇所	108 箇所	106 箇所	108 箇所		107 箇所	【一般道からSA等への歩行者出入口設置数】 令和2年度は、東北道 羽生PAなど2箇所出入口を新設した。引き続き、休憩施設の周辺状況や改良計画を踏まえ出入口の整備を進めていく。
高速中 道路本 線	■SA・PAの地元利用日数(単位:日)						【SA・PAの地元利用日数】 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のイベント開催自粛等のため、令和元年度より地元利用日数が大幅に減少した。令和3年度は、令和2年度同様、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、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、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。
	2,506 日	1,920 日	951 日	950 日	6,616 日	8,400 日	
	■一般道からSA等への歩行者出入口設置数(単位:箇所)						
	129 箇所	129 箇所	129 箇所	131 箇所		133 箇所	【一般道からSA等へ歩行者出入口設置数】 令和2年度は、出入口新設はなかったが、引き続き、休憩施設の周辺状況や改良計画を踏まえ出入口の整備を進めていく。
高速西 道路本 線	■SA・PAの地元利用日数(単位:日)						【SA・PAの地元利用日数】 新型コロナウイルス感染症拡大によるイベント開催の自粛が影響し、令和元年度から減少となった。新型コロナウイルスの感染状況を注視しつつ、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。
	3,440 日	2,329 日	3,015 日	3,529 日	12,963 日	13,000 日	
	■一般道からSA等への歩行者出入口設置数(単位:箇所)						
	75 箇所	76 箇所	77 箇所	78 箇所		74 箇所	【一般道からSA等への歩行者出入口設置数】 令和2年度は、山陽道 白鳥PA上り線、九州道 桜島SA下り線出入口を新設した。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。
高速本 州四 国	■SA・PAの地元利用日数(単位:日)						【SA・PAの地元利用日数】 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のイベント開催自粛等のため、令和元年度より地元利用日数は減少したが、令和2年度の目標値は上回った。令和3年度も感染拡大防止に留意しつつ、地域と連携しながら目標の達成に取り組む。
	230 日	170 日	191 日	102 日	736 日	960 日	
	■一般道からSA等への歩行者出入口設置数(単位: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設置数】 地域の需要及び一般道側駐車場の整備等の制約があり、目標値の設定は困難である。
高速首 都	■SA・PAの地元利用日数(単位:日)						【SA・PAの地元利用日数】 令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、イベントの抑制を実施したことに伴い、実施日数は減少した。令和3年度も周辺環境を勘案しながら実施していく。
	13 日	13 日	8 日	13 日	47 日	52 日	
	■一般道からSA等への歩行者出入口設置数(単位:箇所)						
	2 ※5 箇所	2 ※5 箇所	2 箇所	2 箇所		1 箇所	
高速阪 神	■SA・PAの地元利用日数(単位:日)						【SA・PAの地元利用日数】 PAIにおける利用促進活動については地方自治体と協議を重ね、実施可能なスキームを模索。感染の拡大を受け令和2年度の実施については断念するも、令和3年度の実施に向け、新たな協力を開拓すべくイベント開催に関する意見交換会を実施し、他の観光協会等の紹介を受けた。令和3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。
	14 日	16 日	11 日	11 日	56 日	28 日	
	■一般道からSA等への歩行者出入口設置数(単位:箇所)						
	1 箇所	1 箇所	1 箇所	1 箇所		1 箇所	

②6社合計値の過去5年推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度 (目標)	機構コメント
6社 合計値	■一般道からSA等への歩行者出入口設置数(単位:箇所)						【SA・PAの地元利用日数】 地元自治体との協議等により増加傾向であったが、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のイベント開催自粛等のため、令和元年度より地元利用日数が減少した。 今後は、新型コロナウイルス感染症を注視しつつ、地元関係機関と調整の上、地域活性化のための取組みを実施していく。
	5,728 日	7,093 日	10,460 日	11,987 日	6,270 日	6,662 日	
	■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設置数】 増加傾向であり、引き続き、必要箇所を確認しつつ、出入口の整備を進めていく。
	261 箇所	280 箇所	296 箇所	310 箇所	314 箇所	319 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。
 ※5 精査の結果、過年度実績値に誤りが見られたため訂正。

◇Ⅲ.地域との連携

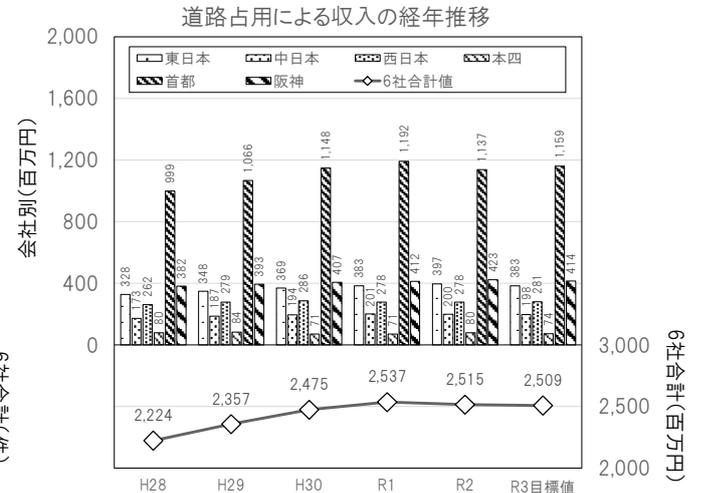
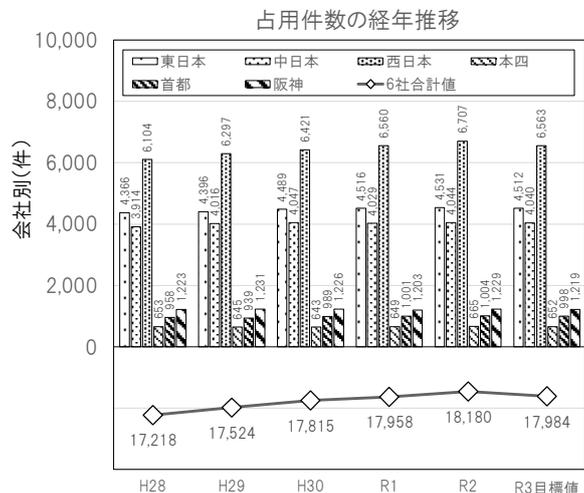
目 的		－ 道路空間を地域に開放する －	
本指標が達成すべき具体目標	道路空間の有効活用の一環として、道路占用件数の断続的な増加を目標とする。	各指標の定義	■占用件数(単位:件) ^{※24}
			道路占用件数
			■道路占用による収入(単位:百万円) ^{※25}
			道路占用による収入

①会社別の指標値

	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	(参考)平成30～令和3年度の 平均値	中期目標 ^{※1} 平成30～令和3年度の 平均値	会社コメント
	高速東道路本線	4,516件	4,470件	4,531件	4,512件	4,512件	
■道路占用による収入(単位:百万円)	383百万円	370百万円	397百万円	383百万円	383百万円	334百万円	
高速中道路本線	4,029件	4,030件	4,044件	4,040件	4,040件	3,920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、令和元年度と比較して占用件数は増加、占用料収入は横ばいであった。令和3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き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
■道路占用による収入(単位:百万円)	201百万円	190百万円	200百万円	198百万円	198百万円	180百万円	
高速西道路本線	6,560件	6,426件	6,707件	6,563件	6,563件	6,125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、令和元年度と比較して占用件数は増加、占用料収入は横ばいであった。令和3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き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
■道路占用による収入(単位:百万円)	278百万円	281百万円	278百万円	281百万円	281百万円	266百万円	
高速本州四国連絡線	649件	649件	665件	652件	652件	648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、令和元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3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き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
■道路占用による収入(単位:百万円)	71百万円	81百万円	80百万円	74百万円	74百万円	81百万円	
高速首都圏	1,001件	980件	1,004件	998件	998件	950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、令和元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3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き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
■道路占用による収入(単位:百万円)	1,192百万円	1,140百万円	1,137百万円	1,159百万円	1,159百万円	1,020百万円	
高速阪神	1,203件	1,220件	1,229件	1,219件	1,219件	1,226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、令和元年度と比較して占用件数は増加、占用料収入は増加した。令和3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き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
■道路占用による収入(単位:百万円)	412百万円	404百万円	423百万円	414百万円	414百万円	384百万円	

②6社合計値の過去5年推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度(目標)	機構コメント	
6社合計値	17,218件	17,524件	17,815件	17,958件	18,180件	17,984件		占用申請に対し、会社との間で締結している事務委託契約等を基に適切に対応。令和元年度と比較して占用件数は増加、占用料収入は減少した。引き続き、適切な権限代行を実施していく。
■道路占用による収入(単位:百万円)	2,224百万円	2,357百万円	2,475百万円	2,537百万円	2,515百万円	2,509百万円		



※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。
 ※24 数値は占用ニーズに影響を受けるため、令和3年度目標及び中期目標は過去3年間の平均としている。
 ※25 道路占用に係る令和2年度実績値及び令和3年度目標値は、高速道路機構が算出及び設定している。

◇Ⅲ. 地域との連携

目的		－ 資産を有効活用する －	
本指標が達成すべき具体目標	道路空間の有効活用の一環として、入札占用件数の断続的な増加を目標とする。	各指標の定義	■入札占用件数(単位:件) ^{※25}
			入札占用制度による占用件数

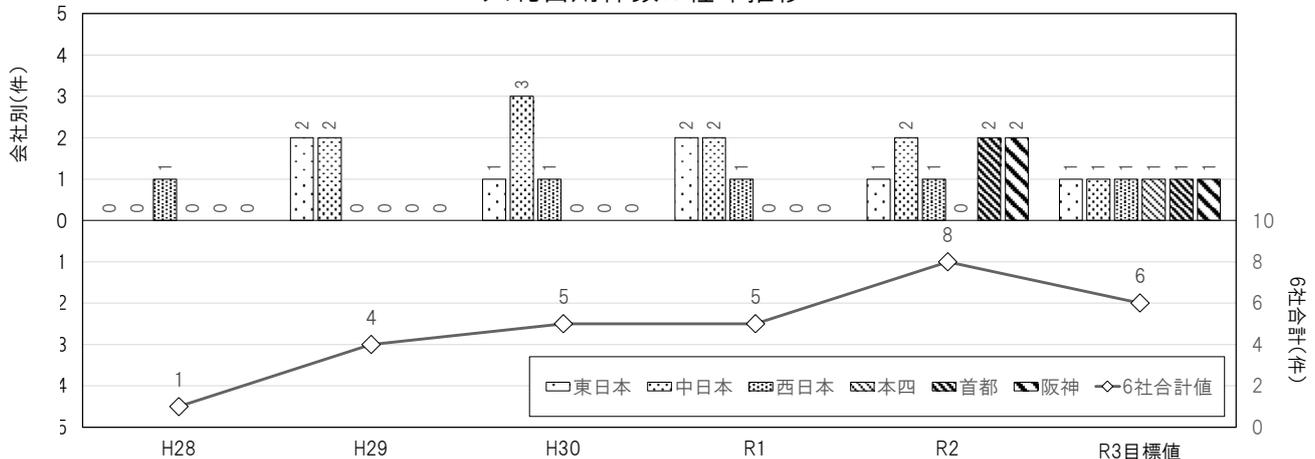
①会社別の指標値

	■入札占用件数(単位:件) ^{※25}						会社コメント
	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	(参考)平成30～令和3年度の累積値	中期目標 ^{※1} 平成30～令和3年度の累積値	
高速東道路本線	2件	1件	1件	1件	5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、令和元年度と比較して減少した。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
高速中道路本線	2件	1件	2件	1件	8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、令和元年度と比較して同等の数となった。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
高速西道路本線	1件	1件	1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し、令和元年度と比較して同等の数となった。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
高速本州四国連絡	0件	1件	0件	1件	1件	4件	対象となる占用要望はなく実績なし。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
高速首都	0件	1件	2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、令和元年度と比較して増加した。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
高速阪神	0件	1件	2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、令和元年度と比較して増加した。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。

②6社合計値の過去5年推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度(目標)	機構コメント
6社合計値	1件	4件	5件	5件	8件	6件	占用入札制度の積極的な運用により、令和元年度と比較して入札占用件数が3件増加した。令和3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。

入札占用件数の経年推移



※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。

※25 道路占用に係る令和2年度実績値及び令和3年度目標値は、高速道路機構が算出及び設定している。

◇IV.コスト縮減

目的	－ 新技術の活用などによるコスト縮減を続ける －		
本指標が達成すべき具体目標	新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成 ^{※26} を活用し、コスト縮減を行う。	各指標の定義	■インセンティブ助成の認定件数(単位:件) 当該年度に助成委員会 ^{※27} にて認定した件数
			■インセンティブ助成の交付件数(単位:件) 当該年度に助成交付した件数
			■インセンティブ助成の交付額(単位:百万円) 当該年度に助成交付した額 ^{※28}

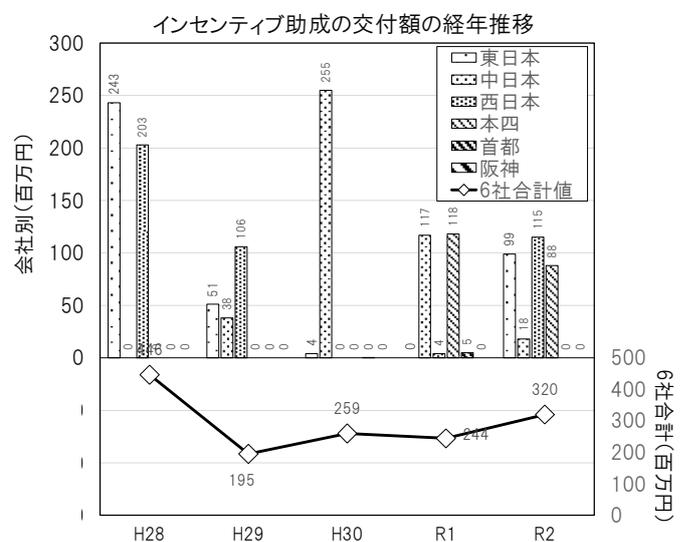
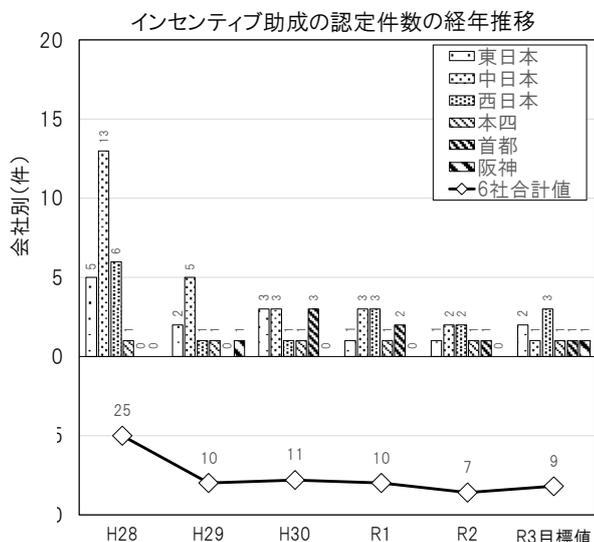
①会社別の指標値

	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	(参考) 平成30～令和3年度の 累積値	中期目標 ^{※1} 平成30～令和3年度の 累積値	会社コメント
東日本高速道路(株)	■インセンティブ助成の認定件数(単位:件)						令和2年度は、東関東自動車道における「中央分離帯防護柵の転用による落石防護柵工の縮減」の新設改築1件が認定され、新設改築で2件99百万円の助成金を認定、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を目指していく。
	1件	6件	1件	2件	7件	24件	
	■インセンティブ助成の交付件数(単位:件)						
	0件		2件				
■インセンティブ助成の交付額(単位:百万円)							
	0百万円		99百万円				
中日本高速道路(株)	■インセンティブ助成の認定件数(単位:件)						令和2年度は、新東名高速道路における「隣接施設からの飛球防止対策の見直しによる縮減」等、新設改築1件、更新修繕1件が認定され、新設改築で3件18百万円の助成金を申請、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。
	3件	1件	2件	1件	9件	4件	
	■インセンティブ助成の交付件数(単位:件)						
	4件		3件				
■インセンティブ助成の交付額(単位:百万円)							
	117百万円		18百万円				
西日本高速道路(株)	■インセンティブ助成の認定件数(単位:件)						令和2年度は、四国横断自動車道における「地元協議を踏まえた上部工架設方法の変更による縮減」並びに四国縦貫自動車道における「終日通行止めによる規制日数の削減」の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縮減を目指していく。
	3件	3件	2件	3件	9件	12件	
	■インセンティブ助成の交付件数(単位:件)						
	1件		5件				
■インセンティブ助成の交付額(単位:百万円)							
	4百万円		115百万円				
本州四国連絡高速道路(株)	■インセンティブ助成の認定件数(単位:件)						令和2年度は、北備讃瀬戸大橋における桁内面作業車の給電設備(絶縁トロー線)の劣化が進行したことから給電設備の更新工事において、リチウムイオン電池を用いた小型・軽量の給電設備を新たに開発し、桁内面作業車4台の給電設備を改造することで、更新費を縮減し、助成認定された。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。
	1件	1件	1件	1件	4件	4件	
	■インセンティブ助成の交付件数(単位:件)						
	3件		1件				
■インセンティブ助成の交付額(単位:百万円)							
	118百万円		88百万円				

	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	(参考) 平成30~令和3年度の 累積値	中期目標※1 平成30~令和3年度の 累積値	会社コメント	
	首都高速道路(株)							
	■インセンティブ助成の認定件数(単位:件)							
	2件	1件	1件	1件	7件	6件	令和2年度は、床版ハンチ部剥落防止のためのシート接着工事について新材料を開発し、省工程での施工によるコスト削減を実施し、修繕工事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。	
	■インセンティブ助成の交付件数(単位:件)							
	2件		0件					
	■インセンティブ助成の交付額(単位:百万円)							
	5百万円		0百万円					
阪神高速道路(株)								
	■インセンティブ助成の認定件数(単位:件)							
	0件	1件	0件	1件	1件	4件	令和2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。	
	■インセンティブ助成の交付件数(単位:件)							
	0件		0件					
	■インセンティブ助成の交付額(単位:百万円)							
	0百万円		0百万円					

②6社合計値の過去5年推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度 (目標)	機構コメント	
6社合計値								
	■インセンティブ助成の認定件数(単位:件)							
	25件	10件	11件	10件	7件	9件	令和2年度は、7件について会社の経営努力要件適合性の認定を行い、これまでに認定したもののうち支払い要件を満たした11件について助成金を交付した。引き続き、メンテナンス時代に即したより活用しやすい制度となるよう制度の運用について必要な改善を図り、継続的な費用縮減を会社に促していく。	
	■インセンティブ助成の交付件数(単位:件)							
	14件	7件	11件	10件	11件			
	■インセンティブ助成の交付額(単位:百万円)							
	446百万円	195百万円	259百万円	244百万円	320百万円			



※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し可能性がある。

※26 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。

※27 助成委員会とは、「高速道路の新設等に要する費用の縮減に係る助成に関する委員会」のことをいう。

※28 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。

◇ V.総合的な取組の推進

目的	— サービスの向上に努める —		
本指標が達成すべき具体目標	総合顧客満足度の向上を図り続ける。	各指標の定義	■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]

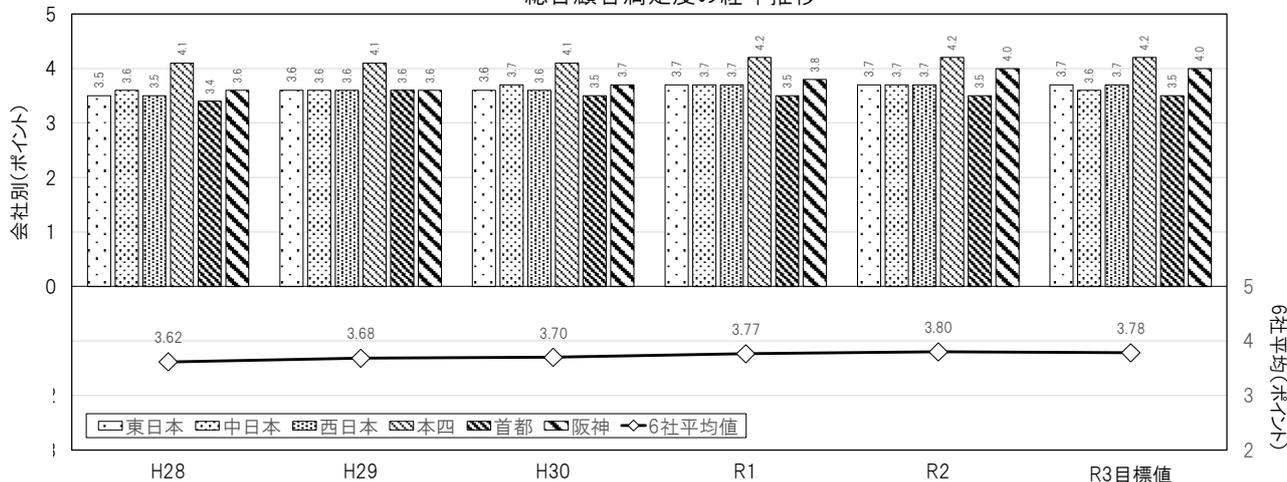
①会社別の指標値

	■総合顧客満足度(単位:ポイント)					会社コメント
	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	中期目標※1 令和3年度	
高速東道路本線	3.7 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、付加車線設置等の渋滞対策、休憩施設の改良及び各種交通安全対策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、維持管理業務の取り組みをはじめ、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。
高速中道路本線	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、駐車ます対策、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。
高速西道路本線	3.7 ポイント	3.7 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装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本線	4.2 ポイント	4.2 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より、目標を達成した。引き続き、休憩施設等の改良、沿線地域の魅力発信に取り組むなど、総合顧客満足度の更なる向上を目指す。
高速首都圏	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	お客さま第一の経営理念に基づき「お客さまの声」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。
高速阪神	3.8 ポイント	3.8 ポイント	4.0 ポイント	4.0 ポイント	3.9 ポイント	「お客さま満足アッププラン2020」の策定及び実施等により、過去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。

②6社平均値の過去5年推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度(目標)	機構コメント
6社平均値	3.62 ポイント	3.68 ポイント	3.70 ポイント	3.77 ポイント	3.80 ポイント	3.78 ポイント	一定の水準を維持しており、引き続き、お客さまへ安全・安心・快適な高速道路を提供していく。

総合顧客満足度の経年推移



※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。

◇ V.総合的な取組の推進

目的	— 利用者を増やす —	
本指標が達成すべき具体目標	高速道路利用者の継続的な増加を目標とする。	各指標の定義
		■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 ^{※29}

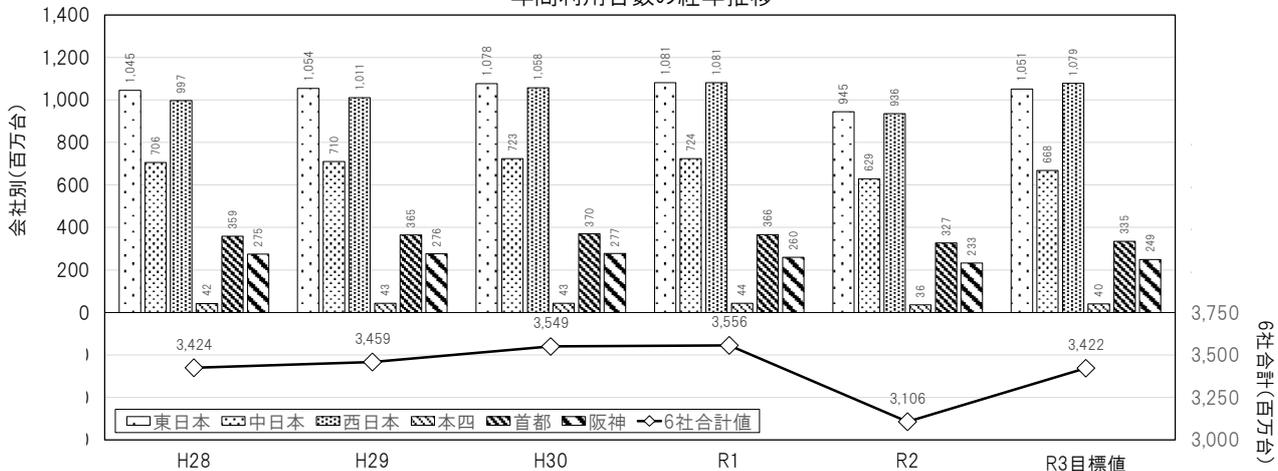
①会社別の指標値

	■年間利用台数(単位:百万台)					会社コメント
	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	中期目標 ^{※1} 令和3年度	
高速東道路本線	1,081 百万台	1,006 百万台	945 百万台	1,051 百万台	1,086 百万台	新型コロナウイルス感染拡大に伴い緊急事態宣言が発令されるなど、外出自粛の影響を年間を通して受けたため、令和2年度の利用台数は令和元年度より13%の大幅減となった。令和3年度においては、依然として新型コロナウイルスの影響が見逃せない中ではあるものの、引き続き、多様な料金サービスの提供の取り組み等により、更なる利用促進を図る。
高速中道路本線	724 百万台	662 百万台	629 百万台	668 百万台	715 百万台	新型コロナウイルス感染拡大防止のための不要不急の外出自粛の呼びかけ等の影響により、利用台数は減少した。引き続き、新型コロナウイルスの感染症の状況を注視しつつ、多様な料金サービスの提供の取り組み等により、更なる利用促進を図る。
高速西道路本線	1,081 百万台	1,014 百万台	936 百万台	1,079 百万台	1,079 百万台	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う不要不急の外出自粛の影響を受けたことにより、令和2年度実績は令和元年度実績及び令和2年度目標値から減少した。令和3年度についても新型コロナウイルス感染症の影響を見逃すことができないが、企画割引の実施等の取り組みを行う。
本州四国連絡高速道路	44 百万台	40 百万台	36 百万台	40 百万台	44 百万台	新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、緊急事態宣言及び移動自粛の要請を受け交通量は大幅に減少。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。
高速首都圏	366 百万台	308 百万台	327 百万台	335 百万台	394 百万台	令和2年度は、新型コロナウイルス感染拡大の影響等により減少した。引き続き、多様なお客さまサービスの提供の取り組み等により、更なる高速道路の利用促進を図る。
高速阪神	260 百万台	246 百万台	233 百万台	249 百万台	274 百万台	令和2年度と比較し、新型コロナウイルス感染拡大による影響等により年間利用台数は減少した。新型コロナウイルス感染症の状況を注視しつつ、利用促進に係る広報や多様なサービスの提供等により、更なる高速道路の利用促進を図る。

②6社合計の過去5年推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度(目標)	機構コメント
6社合計	3,424 百万台	3,459 百万台	3,549 百万台	3,556 百万台	3,106 百万台	3,422 百万台	利用促進等の取り組みにより、増加傾向であったが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大による影響等により減少した。引き続き、新型コロナウイルス感染症の状況を注視しつつ、利用促進に係る取り組みを行うことにより、更なる高速道路の利用促進を図る。

年間利用台数の経年推移



※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。

※29 首都高速道路(株)、阪神高速道路(株)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。

◇ V.総合的な取組の推進

目的	－ ETC2.0の普及を促進する －		
本指標が達成すべき具体目標	ETC2.0利用率の継続的な増加を目標とする。	各指標の定義	■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

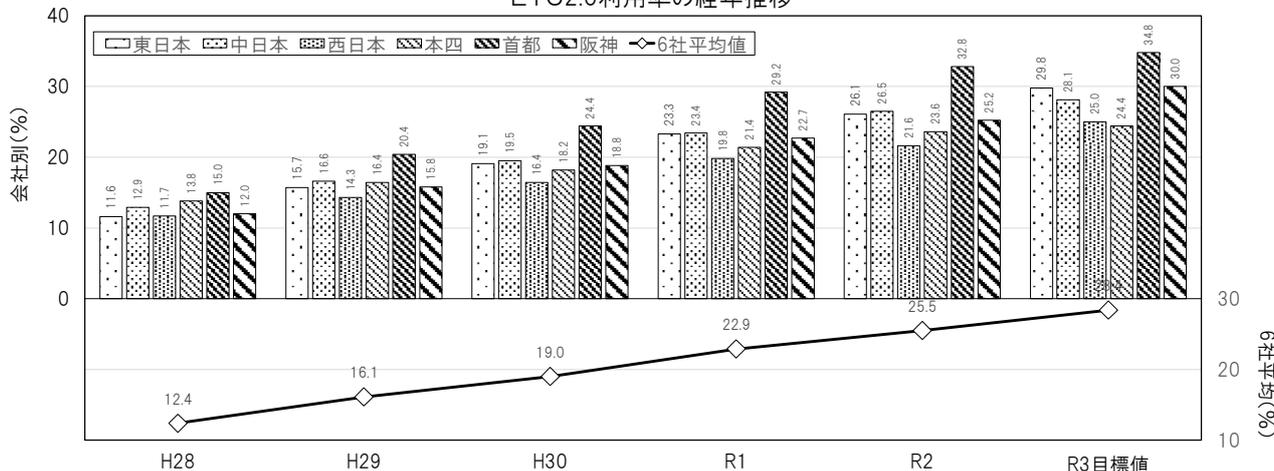
①会社別の指標値

	■ETC2.0利用率(単位:%)					会社コメント
	令和元年度実績	令和2年度目標	令和2年度実績	令和3年度目標	中期目標※1 令和3年度	
高速東道路本線	23.3 %	25.9 %	26.1 %	29.8 %	29.4 %	ETC2.0を対象にした割引に加え、(一財)IT Sサービス高度化機構と連携した普及促進活動等を実施した効果により、利用率が増加した。引き続き、普及促進に向けてこれらの活動を実施する。
高速中道路本線	23.4 %	25.2 %	26.5 %	28.1 %	28.1 %	ETC2.0割引等の効果により、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。
高速西道路本線	19.8 %	22.5 %	21.6 %	25.0 %	25.0 %	利用率は増加しているものの、ETC2.0車載器購入助成キャンペーンがなかったこと等から目標には届かない結果となった。引き続き、普及促進に向けて広報活動等を実施する。
高速本州四国連絡	21.4 %	22.9 %	23.6 %	24.4 %	24.4 %	本四道路におけるITSスポットの整備等によりETC2.0サービスの利便性が向上し、利用率が増加した。引き続き、ETC2.0の車載器助成キャンペーンや各種広報活動等を実施し、更なる利用率の向上を図る。
高速首都圏	29.2 %	32.5 %	32.8 %	34.8 %	33.2 %	令和2年度は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、車載器助成キャンペーン等の普及促進策を実施する。
高速阪神	22.7 %	26.4 %	25.2 %	30.0 %	30.0 %	ETC普及促進広報等の効果により、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。

②6社平均値の過去5年推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度(目標)	機構コメント
6社平均値	12.4 %	16.1 %	19.0 %	22.9 %	25.5 %	28.4 %	ETC2.0割引等の効果により、増加傾向であり、引き続き、普及促進に向けて広報活動等を実施していく。

ETC2.0利用率の経年推移



※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。

◆主要8指標における令和2年度実績値・令和3年度目標値の一覧

(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	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年度実績	2.9件/億台キロ	4.1件/億台キロ	3.2件/億台キロ	2.3件/億台キロ	8.4件/億台キロ	10.6件/億台キロ
	令和3年度目標	3.5件/億台キロ	5.0件/億台キロ	4.4件/億台キロ	2.3件/億台キロ	9.4件/億台キロ	15.0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] 逆走による年間事故発生件数	令和元年度実績	8件	8件	13件	4件	0件	2件
	令和2年度実績	6件	4件	9件	0件	1件	0件
	令和3年度目標	5件	6件	7件	0件	0件	0件
	中期目標 (令和3年度)	5件	6件	7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(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)	令和元年度実績	399橋 707橋	380橋 767橋	346橋 945橋	10橋 10橋	579橋 590橋	187橋 305橋
	令和2年度実績	498橋 707橋	564橋 767橋	507橋 945橋	10橋 10橋	590橋 590橋	240橋 305橋
	令和3年度目標	554橋 707橋	623橋 767橋	552橋 945橋	10橋 10橋	590橋 590橋	248橋 305橋
	中期目標 (令和3年度)	554橋 707橋	623橋 767橋	552橋 945橋	10橋 10橋	590橋 590橋	248橋 305橋
■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)	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年度実績	180箇所 200箇所	79箇所 93箇所	363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3年度目標	200箇所 200箇所	92箇所 93箇所	368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3年度)	200箇所 200箇所	92箇所 93箇所	368箇所 397箇所	0箇所 0箇所	6箇所 6箇所	0箇所 0箇所
■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)	令和元年度実績	107施設 136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	0施設 3施設
	令和2年度実績	122施設 136施設	68施設 91施設	153施設 168施設	3施設 3施設	12施設 12施設	2施設 3施設
	令和3年度目標	128施設 136施設	82施設 91施設	161施設 168施設	3施設 3施設	12施設 12施設	2施設 3施設
	中期目標 (令和3年度)	128施設 136施設	82施設 91施設	161施設 168施設	3施設 3施設	12施設 12施設	2施設 3施設

(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	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年度実績	477万台・時	739万台・時	262万台・時	3万台・時	1,510万台・時	554万台・時
	令和3年度目標	841万台・時	1,158万台・時	605万台・時	4万台・時	2,295万台・時	889万台・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	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年度実績	11万台・時	171万台・時	27万台・時	1万台・時	38万台・時	12万台・時
	令和3年度目標	25万台・時	301万台・時	81万台・時	1万台・時	95万台・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	令和元年度実績	95%	96%	98%	95%	97%	96%
	令和2年度実績	96%	97%	97%	95%	97%	97%
	令和3年度目標	95%	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%