

4. アウトカム指標

アウトカム指標（令和4年度）

本四高速道路における管理の適切な水準を確保し、お客様に満足いただけるサービスを提供できるよう取り組みの成果を定量的に評価する指標（アウトカム指標）を設けています。

令和4年度の実績値等は以下のとおりです。これまでの成果を今後の管理にフィードバックし、目標値の達成に向けて努力していきます。

アウトカム指標一覧

指標分類	令和3年度 実績値	令和4年度 実績値	令和5年度 目標値	中期目標値 ※1※2
I-1. 安全・安心の確保（交通安全対策）				
①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 ^{※5}	2.8	2.5	2.5	2.9
②人等の立入事案件数【単位：件】 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護した事案件数	89	93	88	85
③逆走 逆走事故件数【単位：件】 逆走による事故発生件数 ^{※5} 逆走事案件数【単位：件】 交通事故又は車両確保に至った逆走事案件数 ^{※5}	2 0 5	0 4	0 -	0 -
I-2. 安全・安心の確保（構造物保全）				
④橋梁の点検率【単位：％】 省令に基づく点検の実施率【累計】	60% ^{※6}	78% ^{※6}	-	100% ^{※7}
⑤修繕着手済橋梁数【単位：橋】 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} 下段は、要修繕橋梁数【単位：橋】 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	2 2	3 3	- -	- -
⑥トンネルの点検率【単位：％】 省令に基づく点検の実施率【累計】	59% ^{※6}	81% ^{※6}	-	100% ^{※7}
⑦修繕着手済トンネル数【単位：箇所】 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} 下段は、要修繕トンネル数【単位：箇所】 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	0 0	0 0	- -	- -
⑧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】	67% ^{※6}	83% ^{※6}	-	100% ^{※7}
⑨修繕着手済道路附属物等数【単位：施設】 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} 下段は、要修繕道路附属物等数【単位：施設】 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	0 0	0 0	- -	- -
⑩車線令違反取締 取締実施回数【単位：回】 高速道路上で実施した車線令違反取締の回数 引き込み台数【単位：回】 取締により引き込んだ台数 措置命令件数【単位：件】 措置命令を行った件数 即時告発件数【単位：件】 即時告発を行った件数	156 297 44 0	153 219 42 0	150 - - -	150 - - -
⑪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 ^{※10※11}	67.7%	71.7%	72.2%	75%
⑫長大橋保全率【単位：％】 耐荷・耐久上問題となる損傷が発生しない長大橋梁の割合	100.0%	100.0%	100.0%	100%
II. 快適な走行サービスの提供				
⑬本線渋滞損失時間【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	4	4	3
⑭通行止め時間【単位：時間】 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間 ^{※3}	16	24	-	-
災害・悪天候 事故・その他 工事	14	23	-	-
	1	1	-	-
	1	0	-	-
⑮路上工事による渋滞損失時間【単位：万台・時】 路上工事に起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間	1	1	1	1
⑯路上工事による交通規制時間【単位：時間／km】 道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間	109	72	-	-
⑰快適走行路面率【単位：％】 快適に走行できる舗装路面の車線延長比率	96%	96%	96%	95%
III. 地域との連携				
⑱企画割引実施件数【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	2	1	-	-
⑲SA・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	149	1,032	2,000	4,000 (4年間の累計値)
IV. コスト削減				
⑳インセンティブ助成 ^{※13} 認定件数【単位：件】 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成の認定件数 交付件数【単位：件】 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成の交付件数 交付額【単位：百万円】 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成の交付件額	1 0 0	1 1 129	1 - -	4 - - (4年間の累計値)
V. 総合的な取組の推進				
㉑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]	4.2	4.2	4.3	4.2
㉒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	38	43	45	45
㉓ETC2.0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 ^{※4}	25.5%	26.4%	29.0%	33.6%

※1：中期目標の期間は令和4年度～令和7年度

※2：中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組計画をもとに、令和7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：上下線別の通行止め時間（距離）を乗じた年間のべ時間・距離を営業延長で除算

※4：令和3年度実績値は令和4年3月時点、令和4年度実績値は令和5年3月時点の値

※5：数値は1/100～1/200の年間値

※6：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

※7：管理施設数に対する令和元年度から令和5年度までの点検数の比率

※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）に基づき健全性が診断された橋梁、トンネル、道路附属物等

※9：修繕が完了したものを含む数値

※10：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

※11：中期目標の年次は令和3年度とし、重点対策地域年12で完了するとともに、令和8年度までに全国で耐震補強の完了を目指すものとする

※12：全国地震予測地図2016年版（地震調査研究推進本部）で示されている首都圏直下型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

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

※14：点検2回目：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁、トンネル、道路附属物

4. アウトカム指標

①死傷事故率

交通事故減少のための対策を引き続き実施し、死傷事故の減少を目指します。

アウトカム指標

自動車走行1億台キロメートルあたりの年間死傷事故件数

○算出式

年間死傷事故件数／自動車走行億台キロメートル

○データ

年間死傷事故件数…

(公財)交通事故総合分析センター統計資料

自動車走行億台キロメートル…

JB本四高速営業実績

○実績値と目標値

(単位:件/億台・キロ)

令和3年度 実績値	2.8
令和4年度 目標値	3.8
令和4年度 実績値	2.5
令和5年度 目標値	2.5
中期目標値※	2.9

※中期目標年度は令和7年度

取組

交通事故を減らし、お客様に「安全・安心・快適」に本四高速道路をご利用いただけるよう、以下に掲げる各種の対策を実施しています。

○管制業務・道路巡回業務

管制室での管制業務や道路パトロールカーによる道路巡回業務を通じて、お客様への迅速かつ確かな情報提供及び迅速な現場対応に努めています。



二次事故防止の対応状況

○広報活動

SA・PA等において、掲示板にポスターを掲示したり、IC入口にて交通安全への呼びかけを展開したりすることで、本四高速道路をご利用のお客様に対し、交通安全の啓蒙を行っています。



交通安全啓発活動の状況



逆走に関する注意喚起ポスター

○高速バスへの車外広告の実施

高速バスの車外へ広告を貼り付け、「逆走」に関するPR活動を実施しています。



高速バス車外広告

○その他の施策例

- ・走行性の改善を図るため、舗装改良を実施
- ・逆走発生箇所への安全対策を継続検討
- ・人等の誤進入防止のための看板等の設置を実施
- ・自転車・歩行者道への誘導標識を設置
- ・バス停等から本線に立ち入る箇所については、標識・看板等の表示を多言語化
- ・車線による車両制限令取締り、積載不良車両への是正指導等
- ・工事規制箇所の視認性の改善

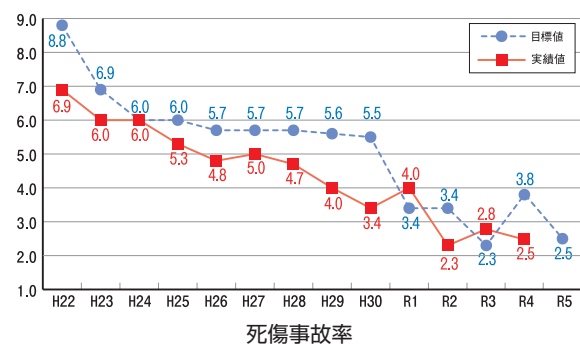
- ・ドライバーへの注意喚起のための施策
ポスターの掲示、ホームページでの掲出等による交通安全啓発
警察と連携した情報板等を用いた交通安全に関する啓発のための情報の掲出
道路緊急ダイヤルの周知による道路上の異状の迅速な状況把握で措置等
混雑期間等における、渋滞に伴う追突事故防止を目的とした、後尾警戒車の配置
- ・本四高速道路における交通事故等データの蓄積及び分析を更に進め、分析結果に基づく施策の検討
- ・関西圏域に本社のあるNEXCO西日本、阪神高速、JB本四高速及びFM大阪が協働して、危険運転撲滅プロジェクト「STOP! NAGARA DRIVING PROJECT」を推進



SNDプロジェクト ロゴ

成果

令和4年度の死傷事故率は、交通安全広報活動や各種渋滞対策、暫定二車線区間におけるワイヤロープの施工、凹凸路面標示等の各種交通安全対策の実施などの取組みにより、前年度と比較して、死傷事故率が減少しています。特に、西瀬戸自動車道では、ワイヤロープ施工箇所における死傷事故数が減少しました。



《参考》令和5年度の取組

今後、令和元年度まで交通量の回復が見込まれる中、各種取組の効果や近年の実績を踏まえ、令和4年度実績(2.5)を維持する目標を設定し、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ます。

②人等の立入事案件数

歩行者、自転車等の誤進入未然防止対策を推進し、立入による事故を防止します。

アウトカム指標

歩行者、自転車、原動機付自転車等が本四高速道路に立入り、保護された事案の件数

○実績値と目標値

	人等の立入事案件数
令和3年度 実績値	89
令和4年度 目標値	88
令和4年度 実績値	93
令和5年度 目標値	85
中期目標値※	85

※中期目標年度は令和7年度

取組

歩行者、自転車、原動機付自転車等が、本四高速道路内に誤進入することを未然に防止するために、インターチェンジの出入口やバスストップ、SA・PAのランプ部や立入防止柵に、進入・立入禁止を表示した標識や看板等を設置、改良するなどの対策を推進しています。

また、外国語表記などの対策も進めています。



多国語言語の進入禁止対策

本四高速道路内に歩行者等がいることの通報を受けた場合は、道路パトロールカーが出動し、早期に発見、保護に努めています。

令和4年度においても、新たに人の立入りが確認された箇所に注意看板やラバーポールによる注意喚起を行うなどの対策を実施しました。



コミュニティゲートでのサイクリスト向けの注意喚起



多国語言語の立入禁止看板

《参考》令和5年度の取組

引き続き外国語表記などの対策を行い、本四高速道路内への立入抑止に努めます。なお、原付道、自転車歩行者道にも誤進入対策を実施しており、今後も接続している道路管理者や交通管理者と連携して誤進入防止に努めます。

③逆走事故件数・逆走事案件数

本四高速では、国の安全・安心基本計画で示す「2029年までに逆走による重大事故ゼロ」を目指し、道路標識、路面標示及びラバーポール等による、お客様への注意喚起を行う等、逆走防止対策を実施しています。

アウトカム指標

逆走事故件数及び逆走事案件数（数値は、1/1～12/31間の年間値）

○算出方法

1) 逆走事故件数

逆走による事故発生件数

2) 逆走事案件数

交通事故または車両確保に至った逆走事案の件数

○実績値と目標値

（単位：件）

	逆走事故件数	逆走事案件数
令和3年度 実績値	2	5
令和4年度 目標値	0	—
令和4年度 実績値	0	4
令和5年度 目標値	0	—
中期目標値※	0	—

※中期目標年度は令和7年度

取組と成果

平成27年4月に公表した高速道路6会社統一の対策パターンによる対策について、平成28年度に全てのIC・JCT、休憩施設における分合流部での逆走防止対策が完了し、平成30年度には、全ての料金所プラザの締切等対策を完了しました。その後、一般道からICランプ出入口部への誤進入対策を実施しています。また、逆走事案が発生した区間においては、民間から公募した新技術として錯視効果を応用した路面標示やリバーシブル注意喚起板等の対策を実施しています。

これまで対策や広報活動等を実施してきた結果、逆走事案件数は前年度から減少し、逆走事故も発生せず目標を達成しました。

（単位：件）

事故・確保地点		E28 神戸淡路鳴門自動車道			E30 瀬戸中央自動車道			E76 西瀬戸自動車道			合 計		
		R2	R3	R4	R2	R3	R4	R2	R3	R4	R2	R3	R4
IC	事故	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
	確保	0	0	0	1	0	1	2	2	0	3	2	1
SA・PA	事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	確保	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
本線	事故	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	確保	1	0	0	1	1	1	0	0	2	2	1	3
計	事故	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0
	確保	1	0	0	2	1	2	2	2	2	5	3	4
	合計	1	1	0	2	2	2	2	2	2	5	5	4



出口部誤進入対策（進入禁止板・矢印板）



一般道誤進入対策（路面標示）



防眩式逆走注意喚起標示

《参考》令和5年度の取組

令和5年度も、引き続き一般道路からの誤進入対策について、一般道路側管理者と協力し推進します。また、広報活動等により一層取り組んでまいります。

上記の取り組みを徹底し、事故件数・事案件数とも前年度実績値を下回る件数を目標値として設定します。

④～⑨主要構造物の点検実施率及び修繕着手済数

お客様にいつも安全に通行していただけるように、省令に基づき橋梁やトンネル及び道路附属物等主要構造物全数の点検を一定期間中に実施します。また、損傷が確認された構造物は計画的に修繕を行います。

アウトカム指標

令和元年度～令和5年度における、橋梁、トンネル及び道路附属物等の点検の進捗度合と修繕着手済数（道路附属物等には、大型カルバート、歩道橋、門型標識等が該当する）

○算出方法

点検率＝省令に基づく点検の実施率（累計）

修繕着手済数＝令和元年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された構造物のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した数

取組と成果

平成26年7月1日に施行された「道路法施行規則の一部を改正する省令」及び「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」に基づいた点検を行いました。

令和4年度は、省令に基づく5カ年計画の4年目であり、橋梁87橋、トンネル6箇所、道路附属物等25施設の点検を実施しました。点検の計画を変更していますが、5カ年目の令和5年度には全て点検を完了するよう進めています。

また、令和4年度までに損傷を確認した橋梁13橋、道路附属物等3施設について全て修繕に着手しました。

○実績値 点検率及び修繕着手済数は下表のとおりとなりました。

	点 検 率			修繕着手状況		
	橋 梁	トンネル	道路附属物等	橋 梁	トンネル	道路附属物等
令和3年度 実績値	60%	59%	67%	12	0	3
令和4年度 目標値	77%	81%	83%	13	0	3
令和4年度 実績値	78%	81%	83%	13	0	3

対象構造物	単 位	管理数量	年 度	点 検			修繕着手状況		
				計 画	実 績	点検率(実績/管理数量)	要修繕数	修繕着手済	未補修
橋 梁	橋	470	R1	136	111	24%	12	10	2
			R2	94	94	20%	12	12	0
			R3	77	76	16%	12	12	0
			R4	79	87	19%	13	13	0
			累計	386	368	79%	13	13	0
トンネル	箇所	27	R1	3	4	15%	0	0	0
			R2	6	6	22%	0	0	0
			R3	6	6	22%	0	0	0
			R4	7	6	22%	0	0	0
			累計	22	22	81%	0	0	0
道路附属物	施設	151	R1	46	35	23%	3	3	0
			R2	33	32	21%	3	3	0
			R3	29	34	23%	3	3	0
			R4	24	25	17%	3	3	0
			累計	132	126	84%	3	3	0



橋梁点検状況
(E28神戸淡路鳴門自動車道 中田川橋)



トンネル点検状況
(E30瀬戸中央自動車道 鷺野山トンネル)



道路附属物点検状況
(E76西瀬戸自動車道)

《参考》令和5年度の取組

省令に基づき、橋梁やトンネル及び道路附属物等の主要構造物の点検を計画的に実施し、令和5年度までの点検率100%を目標値として設定します。また、点検結果に基づき、必要な補修を計画的に実施します。

⑩車両制限令違反車両取締回数

車両制限令違反車両に対する取締りをなお一層強化し、大型車両の適切な通行を通じ、構造物の劣化防止を目指します。

アウトカム指標

取締実施回数：IC入口等での違反車両取締（現地取締り）回数

○実績値と目標値（単位：回、台、件）

	取締実施回数	引込台数	措置命令件数	即時告発件数
令和3年度 実績値	156	297	44	0
令和4年度 目標値	150	—	—	—
令和4年度 実績値	153	219	42	0
令和5年度 目標値	150	—	—	—
中期目標値※	150	—	—	—

※中期目標年度は令和7年度

取組

○車両制限令取締隊の設置による取締り強化

車両制限令違反車両に対しては、高速道路機構及び高速道路各社が連携して、取締りの強化、是正指導等を行っています。

○関係機関との連携による取締りの実施

取締りの実効性をより一層持たせるため、関係機関（警察・運輸支局等）との合同取締りや他の道路管理者（近接取締場所）との同時時間帯取締りを実施するなどの取組を行っています。

○高速度対応自動軸重計測による取締り強化

ETCが普及（本四高速道路での利用率9割超）した状況において、有効に重量違反車両を取り締まるため、以下の取組も行っています。

＝施策例＝

・全料金所の入口ETCレーンに高速度対応自動軸重計を設置し、違反が判明した者には指導警告書を送付。

・悪質な違反者に対しては、車両制限令違反防止講習会を実施し、道路法その他の法令の趣旨、重量超過車両が道路構造物に与える影響などについて説明するとともに、再発防止等に向けた指導を実施。

・高速度対応自動軸重計測結果を分析し、効果的で効率的な現地取締計画に反映。

成果

新型コロナウイルスの感染拡大防止に配慮しつつ、現地取締りは153回実施し、車両219台を引込み、措置命令書42件を発行しました。



現地取締りの状況

《参考》令和5年度の取組

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して効果的な取締り場所等の選定などを行い、新型コロナの影響を加味したうえで取締回数150回を目標値とし、効率的な取締りを実施することで更に違反車両の減少に努めます。

⑪ 橋梁の耐震補強完了率

現在でも一定の耐震性能を有していますが、東南海・南海地震などのプレート境界型地震や内陸直下型地震の発生の際にも早期に交通路の確保が出来るように耐震補強工事を行っています。

特に代替路のない海峡部長大橋区間を優先的に進めており、明石海峡大橋区間、大鳴門橋区間及び瀬戸大橋区間の耐震補強を完了させ、現在、西瀬戸自動車道においては、順次、耐震照査・設計、耐震補強工事を実施しています。

アウトカム指標

橋梁の耐震補強完了率

○算出方法

耐震性能 2*を確保できている橋梁数／橋長
15m以上の緊急輸送道路に該当する橋梁数

※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性能。

○実績値と目標値

	耐震補強完了率
令和3年度 実績値	67.7%
令和4年度 目標値	69.7%
令和4年度 実績値	71.7%
令和5年度 目標値	72.2%
中期目標値※	75.0%

※中期目標年度は令和7年度

取組

○大規模地震発生時の本州・四国間の通行の確保

大規模地震においても、本州と四国間の道路ネットワーク機能を確保するよう耐震補強工事を実施しています。

- － 神戸淡路鳴門自動車道：明石海峡大橋区間、大鳴門橋区間において耐震補強を完了
- － 瀬戸中央自動車道：瀬戸大橋において令和2年度に耐震補強工事を完了
- － 西瀬戸自動車道：海峡部長大橋区間において令和7年度に工事完了を目指し耐震補強工事に順次着手

○全体の取組状況と今後の方針

引き続き、橋梁個別の耐震補強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きます。令和7年度末の耐震補強完了率75%を目指します。

【耐震補強実施状況】 注) 青字・青太線は完了、赤字・赤太線は施工中を示す。



《参考》令和5年度の取組及び中期目標

令和5年度は橋梁の耐震補強を計画通り完成させることで耐震補強完了率72.2%となります。中期目標としては、引き続き、橋梁個別の耐震補強及び関係機関との協議等を行い、令和7年度末の耐震補強完了率75%を目指します。

⑫長大橋保全率

予防保全の確実な実施により、橋体健全度を確保しつつ、経済的な維持管理を目指します。

アウトカム指標

長大橋点検データに基づき橋梁部材の耐荷力、耐久性、機能性を評価し、目標評価点以上の橋体健全度を確保した橋梁数の割合

長大橋の健全性評価は、点検データを適正に評価するため、「長大橋健全度評価委員会」を設置し、独自の評価手法により行っています。橋梁個々の特性を踏まえ、部位毎に評価を行い、重要度に応じた重み付けを行ったうえで、橋梁全体の評価点付けを行います。予防保全の観点から、各評価部位が評価点3を下回らないよう橋梁全体の目標評価点を3.5としています。(表-1参照)

○算出方法

目標評価点 3.5 以上を確保した橋梁数を対象橋梁数で除して算出する。

○算出式

橋体健全度評価点 3.5 以上の橋梁数／対象橋梁数×100

○実績値と目標値 (単位: %)

令和3年度 実績値	100
令和4年度 目標値	100
令和4年度 実績値	100
令和5年度 目標値	100
中期目標値※	100

※中期目標年度は令和7年度

取組

経年による変状箇所増加によって低下した各種部材の健全性を評価し、橋梁修繕による健全性の回復により、橋体健全度評価 3.5 を確保するため、以下の取組を行っています。

- 「長大橋健全度評価委員会」による組織的な評価
- 上記委員会により、長大橋について個々の橋梁特性を踏まえ、健全性を適正に評価
- 橋梁部材の重要性、変状程度等より決定した橋梁修繕の確実な進捗
- 耐久性に優れた補修材料、新たな施工法の調査、検討及び試験施工の実施

成果

令和4年度は明石海峡大橋において主塔の補修塗装、大鳴門橋においてコンクリート補修、橋梁附属物補修、瀬戸大橋において塗替塗装、ハンガーロープ補修、大島大橋において、ケーブルバンドシール補修等を実施し、目標を達成しました。



点検補修作業車による点検状況
(E28神戸淡路鳴門自動車道 明石海峡大橋)

表-1 長大橋橋体健全度の評価方法

○: 評価対象 (〇) は必要の都度)

評価部位	重み付け	A 塗装	B シール類	C 鋼材	D ケーブル・ ロープ類	E ボルト類	F コンクリート	G 機 能	H 舗 装	I そ の 他
主 要 部 材										
床組	10 or 8		○	○		○	○			(○)
桁	10		○	○		○	○			(○)
主 塔	10		○	○		○				(○)
ケーブル	10				○					(○)
アンカレイジ	10		○				○			(○)
主塔基礎	10		○				○			(○)
一 次 部 材										
伸縮装置	4			○		○		○		(○)
支承	6		○	○		○		○		(○)
橋梁附属物	5		○	○		○	○	○		(○)
塗装等	4	○								(○)
舗装	4		○						○	(○)
自歩道	2		○	○		○			○	(○)

橋体健全度 評価点(5~0) =
(部材評価点×重み付け)／重み付け合計

5: 健全性の低下が無く、耐荷・耐久・機能を十分確保、4: 健全性の低下は僅かで、耐荷・耐久・機能が適切に確保、3: 健全性は多少低下しているが所要の耐荷・耐久・機能値は概ね確保、2: 健全性がかなり低下し、耐荷・機能が所要値に対し殆ど余裕なし、1: 耐荷・機能が所要値を下回っている、0: 耐荷・機能が所要値を大幅に下回っている

《参考》令和5年度の取組

今後も点検結果に基づく橋体健全性を適切に評価し、橋梁修繕を計画的かつ継続的に行うとともに耐久性に優れた補修材料を採用する等により、健全性の維持・向上を図り目標値を達成します。

⑬本線渋滞損失時間・⑮路上工事による本線渋滞損失時間

本州と四国を結ぶ幹線道路として、また、瀬戸内海の島々をつなぐ生活道路としての役割を果たすために、広報活動等を通じて本四高速道路上での渋滞を減らし、安全で快適に利用出来る高速道路を目指します。

アウトカム指標

渋滞が発生した事によるお客様の年間損失時間

○算出方法

IC間の交通量と走行速度を交通量計測設備（トラフィックカウンター）で計測し、法定速度で通過した場合の時間と、実走行の平均走行速度（旅行速度）で通過した時間との差を毎正時ごとに累計して年間損失時間を算出する。

○算出式

$\{[(\text{区間距離} \div \text{旅行速度}) - (\text{区間距離} \div \text{法定速度})] \times \text{区間交通量}\}$ の年間累計

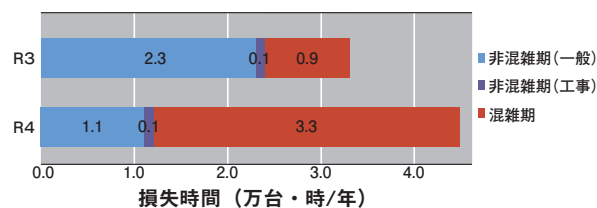
ただし、法定速度より旅行速度が大きい場合は、法定速度とする。

○実績値と目標値 (単位: 万台・時)

令和3年度 実績値	3(1)
令和4年度 目標値	3(1)
令和4年度 実績値	4(1)
令和5年度 目標値	4(1)
中期目標値※	3(1)

※中期目標年度は令和7年度

() 内は路上工事における本線渋滞損失時間



取組と成果

本四高速道路における渋滞は、ゴールデンウィーク、お盆及び年末年始の混雑期に集中します。舞子トンネル上り線の内照式案内標識の更新および、広域情報板、図形情報板による分かり易い案内標識による情報提供や、サグや長い上り坂での速度低下に対する注意を促す標識を設置しています。また、混雑期間に先立ち、本四高速ホームページによる渋滞予測のお知らせや、SA・PA休憩施設では、渋滞予測情報やサグによる速度低下を注意喚起するポスターの掲示をしました。さらに、混雑期には、緊急工事を除いた路上での工事を抑制しました。

しかし、令和4年度は、新型コロナウイルスによる行動制限が無くなり、ゴールデンウィークの混雑期において交通量が集中し、渋滞が過年度より増大しました。また、混雑期以外の連休においても交通集中による渋滞が発生したため、渋滞損失時間が目標値を上回りました。

《参考》令和5年度の実取組

令和5年度においても従前からの取り組みを徹底し、広報活動にもより一層取り組んで、渋滞損失時間の低減に努めます。

⑭通行止め時間

交通の安全確保を確実に実施し、事故処理の迅速化に取り組むとともに、工事による通行止めを必要最小限に留める等、通行止め時間の縮減に努めます。

アウトカム指標

単位営業延長(上下線別)あたりの雨、雪、事故、工事等に伴う年間通行止め時間

○算出方法

上下線別の通行止め時間に距離を乗じた年間延べ時間・距離を路線延長で除して算出する。

○算出式

$(\text{通行止め時間} \times \text{通行止め時間}) / (\text{路線延長})$

○実績値と目標値

(単位: 時間)

	計	災害・ 悪天候	事故・ その他	工事
令和3年度 実績値	16	14	1	1
令和4年度 目標値	—	—	—	—
令和4年度 実績値	24	23	1	0

取組

令和4年度は、積雪による通行止めが平年と比べ多く発生したことから、通行止め時間が増加しました。悪天候や事故などにより、やむを得ず発生した道路の通行止めについては、関係する機関と連携して、通行止めの解除に向けた作業等を今後も迅速に実施します。

工事による通行止めについては、計画的かつ安全に実施できるよう、関係する警察機関や道路管理者と適切な事前協議を行ったうえで、作業を実施します。

また、長時間の通行止めを伴う事故等が発生した場合には、通行止めによるお客様への迷惑を最小化するための検討会を開催し、今後の定時性・確実性確保に向けた検証を行っています。



通行止めの状況

⑯路上工事に伴う交通規制時間

お客様への負担を軽減するために、交通規制を伴う工事の相互調整などを実施し、路上工事に伴う車線規制時間の減少を図り、交通の円滑化及び渋滞の減少を目指します。

アウトカム指標

道路1km当たりの路上工事に伴う年間の交通規制時間

○算出方法

路上工事に伴う車線規制（路肩規制、移動規制、事故処理のための規制を除く）時間の年間累計を路線延長で除して算出する。

○算出式

$$\text{（路上工事による年間車線規制時間）} \div \text{（路線延長）}$$

○実績値

（単位：時間/km）

	交通規制時間
令和2年度 実績値	85時間/km
令和3年度 実績値	109時間/km
令和4年度 実績値	72時間/km

取組

構造物の経年劣化に伴う補修工事等が年々増加する傾向にあり、車線規制が必要な工事も増加する中、複数工事の規制集約等、規制時間の削減に努めました。

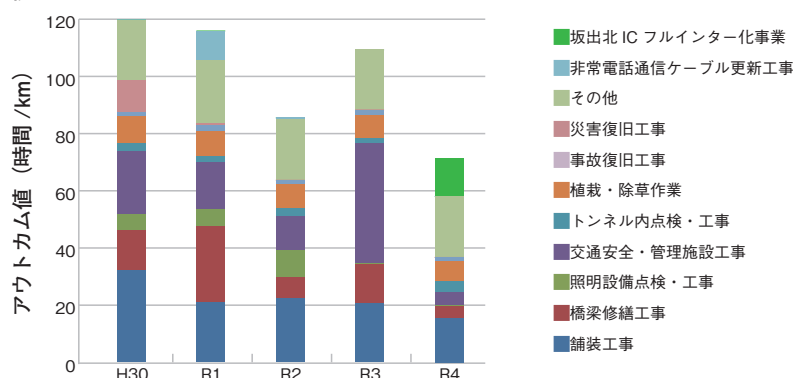
成果

令和4年度は坂出北ICフル化事業の工事に伴う車線規制が増加しましたが、交通安全・管理施設工事（防護柵改良工事）が大幅に減少したため、前年比約37時間/kmの減少となりました。



車線規制状況（坂出北ICフル化事業）

○路上工事時間の推移



《参考》令和5年度の取組

今後、構造物の経年劣化及び特定更新等工事に加え、橋梁の耐震補強工事、跨道橋の耐震補強工事、防護柵改良工事など工事量の増加が見込まれますが、近接工事の車線規制集約を継続するとともに、計画段階より車線規制時間を短縮する工法の検討を行うなど、引き続き路上工事による規制の回数及び時間の削減を図ります。

⑰快適走行路面率

本州と四国を結ぶ幹線道路として、また、瀬戸内海の島々をつなぐ生活道路としての役割を果たすために、舗装補修工事等による路面補修を確実にを行い、道路利用者が快適に感じる舗装の状態が保持されている道路延長の確保を目指します。

アウトカム指標

快適に走行できる舗装路面の車線延長比率

○算出方法

路面のわだち掘れやひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる舗装の状態（わだち掘れ＜25mm、ひび割れ率＜20%、平坦性（IRI）＜3.5mm/m）の本線車線延長を本線全車線延長で除して算出する。

○算出式

快適走行路面率（%）＝（LP-Lpa）/LP×100

LP：車線別（第一走行・第二走行、追越、登坂車線）の延べ舗装延長

Lpa：路面性状調査結果、日常点検結果及び当該年度期中の劣化予測等により、補修が必要と判断される車線延長

○実績値と目標値

（単位：%）

令和3年度 実績値	96
令和4年度 目標値	96
令和4年度 実績値	96
令和5年度 目標値	96
中期目標値※	95

※中期目標年度は令和7年度

取組と成果

路面性状計測結果を踏まえた舗装劣化予測及び日常点検の結果をもとに路面の状況を適切に把握し、計画的に補修を実施しました。令和4年度は約19km・車線の補修を行い、快適走行路面率は96%となり、目標を達成しました。



舗装補修工事状況
(E28 神戸淡路鳴門自動車道)



舗装補修工事状況
(E76 西瀬戸自動車道)

《参考》令和5年度の取組

令和5年度においても、路面性状計測結果を基に舗装マネジメントシステム（PMS）による舗装劣化予測と日常点検により路面の状況を適切に把握し、令和4年度に引き続き計画的に舗装補修工事を実施し、快適に走行できる路面の維持に努めます。上記の取り組みを徹底して、快適走行路面率が前年度実績値を下回らないことを目標値として設定します。

⑮企画割引

地域振興や観光振興を目的とした企画割引を実施します。

アウトカム指標

○実績値と目標値(実施件数)

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 (単位:件)

令和3年度 実績値	2
令和4年度 目標値	—
令和4年度 実績値	1

○実績値と目標値(販売件数)

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 (単位:千件)

令和3年度 実績値	3
令和4年度 目標値	7
令和4年度 実績値	0
令和5年度 目標値	0
中期目標値※	28

※中期目標年度は令和7年度(R4～R7累積値)

○実績値と目標値(実施件数)

観光施設の利用料金等のセット販売した企画割引の販売件数 (単位:千件)

令和2年度 実績値	—
令和3年度 目標値	—
令和3年度 実績値	—
令和4年度 目標値	0
中期目標値※	0

※中期目標年度は令和7年度(R4～R7累積値)

取組

平成26年7月より、広島県、愛媛県等と協力して「しまなみサイクリングフリー」を実施しており、令和4年度も継続して実施しました。

今後は、交通量の回復が見込まれる中、フェリーなど他の交通機関への影響や観光施策の動向等を勘案し、企画割引の実施の必要性を検討します。

⑱SA・PAの地元利用日数

地域の観光振興及び本四高速道路の利用促進等のため、地元との連携強化を図ります。

アウトカム指標

地元が地域の観光振興を目的とした販売・イベント等によりSA・PAを利用した延べ日数。

SA・PAの地元利用日数

○実績値と目標値 (単位：日)

令和3年度 実績値	149
令和4年度 目標値	1,000
令和4年度 実績値	1,032
令和5年度 目標値	2,000
中期目標値※	4,000(累積値)

※中期目標年度は令和7年度(R4～R7累積値)



西日本の中心に位置する
地理的特性を活かしたバイクイベント
(E30 瀬戸中央自動車道 与島PA)



交通安全の啓発活動
(E30 瀬戸中央自動車道 与島PA)

取組

地元地域の観光振興及び本四道路の利用促進等を目的として、SA・PAで地元自治体によるイベントや地元産品の特産市等の開催、地元地域の観光振興の取組に加え、交通安全の啓発活動等を実施しました。



地元商工会議所等と連携したマルシェイベント
(E28 神戸淡路鳴門自動車道 淡路SA下り)



地域のお店が出店したスイーツフェア
(E76 西瀬戸自動車道 来島海峡SA)

《参考》令和5年度の取組

地元自治体、観光協会等と連携した取り組みを実施します。

② インセンティブ助成

事業コストの縮減を図りながら、助成制度の活用をすすめていきます。

アウトカム指標

新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成認定件数、交付件数、交付金額

○算出方法

認定件数：経営努力適合性の認定件数

交付件数：当該年度の助成交付件数

交付金額：当該年度の助成交付額

○実績値と目標値

	認定件数	交付件数	交付金額
令和3年度 実績値	1件	—	—
令和4年度 目標値	1件	—	—
令和4年度 実績値	1件	1件	129百万円
令和5年度 目標値	1件	—	—
中期目標値※	4件	—	—

※中期目標年度は令和7年度(R4～R7累計値)

取組

修繕事業に関しては、従来の制度では新設改築と比べて活用しがたい状況であったことから、修繕事業しかない当社はこれまで助成制度を活用してきませんでした。

平成28年3月に助成制度の改正が行われたことを機に、平成28年度から令和4年度に計7件の助成認定を受けました。

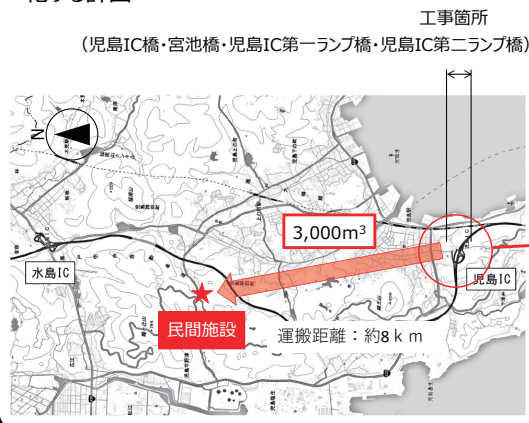
成果

令和4年度についても1件の助成認定を受けました。

助成認定の概要（高速道路機構 HP より引用）

当初計画

- ・ため池（用途：防災用の調整池）内で工事を行うため、水抜き後に工事用進入路を盛土して設置
- ・ため池は工事後も在置のため、工事用進入路の撤去と掘削埋戻しによる残土等の搬出が必要
- ・当初計画の発注時点では、残土搬出可能な公共工事が見つからなかった（倉敷市に確認）
- ・最も経済的となる民間施設へ運搬し、有償で再資源化する計画



経営努力による変更

- ・工事契約後に、隣接するため池（用途：灌漑用）の廃止計画があることが判明し、着目
- ・廃止に伴う埋め立て工事は、耐震補強工事が完成した後の予定であったため、時期を早めてもらうためにため池の所有者である倉敷市と残土の搬出について事業調整の協議を実施
- ・協議の結果、隣接するため池への残土の搬出が可能となり、本工事のコスト縮減を実現するとともに倉敷市の埋め立て事業のコスト縮減等にも寄与



《参考》令和5年度の取組

今後も事業コストの縮減を図りながら、毎年1件の認定申請が行えるよう取り組んでいきます。

②総合顧客満足度

お客様に道路を安全、安心、快適に利用いただけるサービスを目指します。

アウトカム指標

道路の走行性・安全性、諸施設の快適性等、本四高速道路の利用に係るお客様の総合的な満足度の評価（５段階評価）

○調査方法

ホームページを活用したオンライン調査を令和４年１１月から約４ヶ月間実施し、料金、管理水準、サービス水準に関する項目について５段階（満足５～不満１）評価で回答いただきました。

○実績値と目標値

令和３年度 実績値	4.2
令和４年度 目標値	4.2
令和４年度 実績値	4.2
令和５年度 目標値	4.3
中期目標値※	4.2

※ 中期目標年度は令和７年度

取組

・道路の走行性・安全性・快適性に関する取組み

舗装補修や道路標識の更新、高速バス車外広告等による交通安全のPR活動、会社ホームページ上での通行止め時の道路情報や周辺地域の観光情報の発信などを継続して実施。また、ETC利用者へのサービス向上を目指し、ETC設備の更新工事を実施。

・諸施設の快適性に関する取組み

お客様に満足いただける快適空間やサービス

を提供するため、魅力あるSA・PAづくりやトイレのリニューアルなどを計画的に実施。また、「おもてなしの心」向上のため、料金収受員やテナント等関係者等と協働し、接遇研修などを実施。

・沿線地域の魅力発信に関する取り組み

本四道路の沿線観光情報等のマスメディアも使った発信や関係自治体等と連携した地域の魅力PR施策を実施

・環瀬戸協議会などマスメディアによる本四道路の沿線観光、情報等を発信

・インフラツアの実施

・SA・PAを拠点としたイベントを開催

・地域資源活かした周遊ツアー造成に向けた取り組みを実施

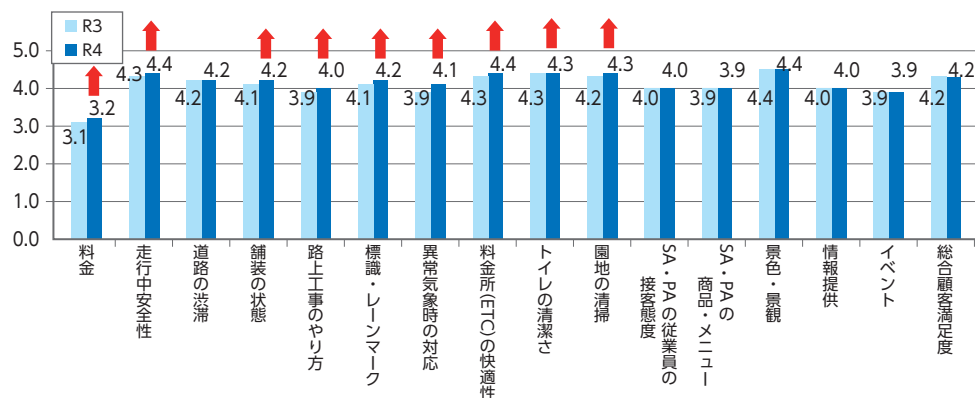
・「せとうち美術館ネットワーク」の深化・発展に向けたイベントや情報を発信

・瀬戸内地域のサイクリングにおけるブランド価値の向上と持続的な地域振興を実現に向けてSetouchi Vélo協議会の設立

成果

「料金」、「走行の安全性」、「舗装の状態」、「路上工事のやり方」、「標識・レーンマーク」、「異常気象時の対応」、「料金所（ETC）の快適性」、「園地の清掃」に対する評価が上昇し、その他の項目については横ばいを維持した。

その結果、総合顧客満足度は昨年度からの4.2を維持し、目標であった4.2を達成した。



調査項目及び満足度（満足５～不満１）

《参考》令和５年度の取組

令和５年度においても、引き続き万全の維持管理に努めるとともに、お客様の視点に立って安全、安心、快適に利用していただけるサービスを検討し、お客様の満足度の向上を図ってまいります。

②年間利用台数

地域との協働、情報の発信、資産の有効活用などを通じた利用促進による利用台数の増加を目指します。

アウトカム指標

支払い料金所における年間の通行台数

○実績値と目標値

令和3年度 実績値	38百万台
令和4年度 目標値	41百万台
令和4年度 実績値	43百万台
令和5年度 目標値	44百万台
中期目標値※	45百万台

※中期目標年度は令和7年度

取組

令和4年度は、インフラツアーの推進や、せとうち魅力発見キャンペーンとして、地域の食・特産品（スイーツ・麺・焼きもの等）をテーマにした各種イベントをSA・PAを拠点として実施する等、地域への集客に取り組みました。

《参考》令和5年度の取組

令和5年度は、長大橋群を活用したインフラツアーの更なる推進など、「瀬戸内企業」として、国の機関、地方公共団体、経済連合会、商工会議所、観光協会等多様な主体と連携し、瀬戸内圏の対流促進に向けた取組を通じて、瀬戸内地域の活性化を図り、利用台数の増加に努めます。

③ETC2.0利用率

ETC2.0の早期普及促進を目指します。

アウトカム指標

全通行台数（総入口交通量）に占めるETC2.0利用台数

○実績値と目標値

（単位：％）

令和3年度 実績値	25.5
令和4年度 目標値	27.6
令和4年度 実績値	26.4
令和5年度 目標値	29.0
中期目標値※	33.6

令和3年度実績は令和4年3月時点
令和4年度実績は令和5年3月時点
※中期目標年度は令和7年度

取組

国及び他の高速道路会社等によるETC2.0搭載車を対象とした大口・多頻度割引率の拡充やETC車載器助成キャンペーン等の普及促進の実施により、利用率が上昇しました。

《参考》令和5年度の取組

引き続きETC車載器の助成や各種広報活動等を実施し、更なる利用率の向上を図ります。