

令和元年度  
有料道路コンセッションの取組状況について

## 本書の位置付け

平成28年10月からスタートした日本初の有料道路コンセッション。順調なスタートを切ることができました。それまで民間では実績・経験がない中で、約30年間という長期にわたり利用者が安全・安心に通行できる道路を提供し続けていく必要がある非常に大きなプロジェクトです。

そのため、道路を管理運営している愛知道路コンセッション（株）（以下「ARC」）が自らチェック機能を働かせることはもちろんのこと、愛知県道路公社（以下「公社」）がこれまでの実績・経験を活かしながら、道路管理者として指導・監督することで、ARCが経験豊富な事業者となり、道路を適切に管理運営し続けていくことが求められます。

有料道路コンセッションでは、公社が要求する水準の達成状況や提案書の履行状況を確認するため、モニタリングを実施しています。

本書はARCによる取組状況や公社によるモニタリング状況について、可能な限り分かりやすく公表することを目的として作成しました。

# 目 次

1. 事業目的	1
2. 事業報告	1
(1) 交通量	1
(2) 料金収入	2
(3) 収支状況	4
○計画上の収支構造	4
○収支実績	4
3. 主な取組内容	6
(1) 通常時や災害時等における維持管理・運營業務	6
(2) モニタリングの実施による要求水準の確保	7
○A R Cのセルフモニタリング	8
○公社のモニタリング	9
○会議体や中立的な立場の機関による確認	9
<主な維持管理・運營業務におけるモニタリング状況>	10
<主な個別業務における要求水準充足の確認>	15
<b>維持業務</b>	15
1) 道路巡回業務	15
2) 路面清掃業務	15
3) 公衆トイレ清掃業務	16
4) 雪氷対策業務	17
5) 交通事故復旧業務	18
<b>施設点検及び修繕業務</b>	19
1) 舗装点検及び修繕業務	19
2) 橋梁点検及び修繕業務	21
3) トンネル点検及び修繕業務	24
<b>危機管理対応業務</b>	26
1) 災害対策活動業務及び通行規制業務	26
<b>運營業務</b>	28
1) 料金徴収業務	28
2) 計数管理業務及びE T C通行料金等の精算業務	29
3) E T C・料金收受機械等保守整備業務	30
4) その他業務	30
(3) 民間の創意工夫による取組	33
○事業の効率化に向けた取組<<目的②、③>>	33
・ISO 55001 認証維持 (導入1年後のサーベイランス審査)	33
・維持管理情報 (図面・点検調書等) のデジタル化、クラウド化、データベース化	33
・タブレットの導入	34

・愛知アクセラレートフィールド®を活用した新技術の実道検証	35
・1日乗り放題チケットの販売	36
・レンタカーETC周遊割引の販売	36
・PAイベントの実施（地産品PR、交通安全）	36
・「セーフティ・サンタラン in 知多半島 2019」の開催	37
・大府PA（上り）、阿久比PA（下り）の改善	37
・PA情報コーナーの拡充	38
・多言語対応	38
・地域との連携	38
・季刊誌の発行	39
・地域コラボ商品の開発	39
・広報活動の実施	39
・コロナウイルス感染拡大防止対策	39
<b>4. 年間総評</b>	<b>40</b>

## 1. 事業目的

愛知県道路公社（以下「公社」）の有料道路コンセッションは、以下のメリットが受けられる「三方一両得」を目指しています。

【目的①】利用者や地域にとっては、「より良いサービスの提供」、「I CやP Aの新設による利便性の向上」、「沿線開発等による地域の活性化」

【目的②】愛知道路コンセッション（株）（以下「ARC」）にとっては、「新たな事業機会の創出」、「経験を活かした将来的な道路インフラ運営事業の展開」

【目的③】公社にとっては、「確実な償還の実施」、「効率的な管理運営」

## 2. 事業報告

### (1) 交通量

8路線全体の交通量は、前年度比で、約0.7%の減少となりました。

路線別では、衣浦豊田道路が2.4%、南知多道路が1.3%の増加でしたが、知多横断道路で▲2.4%、知多半島道路で▲1.6%と減少しています。



(単位：千台)

路線名	R1 年度	H30 年度	前年度比
知多4路線	46,225	46,697	▲1.0%
(知多半島道路)	(26,147)	(26,562)	(▲1.6%)
(南知多道路)	(7,208)	(7,115)	(1.3%)
(知多横断道路)	(5,965)	(6,111)	(▲2.4%)
(中部国際空港連絡道路)	(6,905)	(6,909)	(▲0.1%)
衣浦トンネル	6,315	6,327	▲0.2%
衣浦豊田道路	6,045	5,904	2.4%
猿投グリーンロード	5,671	5,737	▲1.2%
名古屋瀬戸道路	5,847	5,902	▲0.9%
計	70,103	70,567	▲0.7%

## (2) 料金収入

8路線全体の料金収入は、前年度比で、約0.1%の減少となりました。

路線別では、名古屋瀬戸道路が3.7%、衣浦豊田道路が2.8%、南知多道路が1.9%と好調な伸びを示す一方で、知多横断道路で▲2.3%、中部国際空港連絡道路で▲1.2%と減少しています。

(税込 単位：円)

路線名	R1 年度	H30 年度	前年比
知多4路線	12,915,389,427	12,968,016,866	▲0.4%
(知多半島道路)	(8,167,953,559)	(8,198,086,079)	(▲0.4%)
(南知多道路)	(1,748,884,665)	(1,716,129,551)	(1.9%)
(知多横断道路)	(1,727,171,039)	(1,767,209,439)	(▲2.3%)
(中部国際空港連絡道路)	(1,271,380,164)	(1,286,591,797)	(▲1.2%)
衣浦トンネル	1,464,192,695	1,467,713,338	▲0.2%
衣浦豊田道路	1,065,628,561	1,036,206,080	2.8%
猿投グリーンロード	1,358,496,973	1,368,199,725	▲0.7%
名古屋瀬戸道路	644,628,254	621,601,535	3.7%
計	17,448,335,910	17,461,737,544	▲0.1%

### 分析・評価 (公社のモニタリング)

交通量・料金収入がほぼ横ばいとなっている要因として、全体的には、愛知県の景気は好調であったものの、年明けから新型コロナウイルスによる行動自粛等の影響により利用者減の状態が続いていることが挙げられます。

路線毎に見ると、中部国際空港へのアクセス道路である知多半島道路、知多横断道路、中部国際空港連絡道路については、空港島内で大規模施設（愛知県国際展示場：R1.8開業、第二ターミナルビル：R1.9開業）がオープンする増加要因があったものの、新型コロナウイルス感染拡大防止のため旅客便の大幅減少による減少要因が上回ったことにより、交通量・料金収入とも前年度比で減少となりました。

南知多道路に関しては、武豊ICでの大型車交通量が前年比9.2%増加していることから、周辺での工事が活発であったことが増加要因と見込まれます。

衣浦豊田道路に関しては国道419号高浜高架橋の開通（H31.3）の影響で衣浦港とのアクセスが向上したことや周辺に点在する自動車関連企業の業績が好調で物流が盛んであったことが増加要因となりました。

名古屋瀬戸道路に関しては、新型コロナウイルスによる自粛要請等の影響で令和2年3月の軽自動車及び普通車の交通量が大幅に減少したものの、大型車及び特大車の交通量減少は限定的であったため、通年では昨年度対比で交通量減少、料金収入増加となりました。

この様な中、ARCにおいては、有料道路の利用促進に向けた取組として、「1日乗り放題チケットの販売」、「地域産品PRイベントや交通安全・地域PR一体型の大規模イベントの実施」、「既設PAのリニューアル」など、民間ならではのネットワークを活用した様々な取組を積極的に実施しており、全体では交通量・料金収入が減少しているものの前年度とほぼ同等であった背景には、こうした取組の効果があったものと考えています。



なお、料金収入においては、ARCが事業を安定的に行うことができるよう、需要変動に伴うリスクの分担を取り決めています。具体的には公社が計画した料金収入と実績の料金収入との差額が±6%以内であればARCに帰属又はARCの負担とし、±6%を超えた分は公社の帰属又は公社の負担とするものです。

令和元年度においては、全ての路線において6%を上回りました。6%を超えた分は公社に帰属され、建設費等の償還に備えることとなります。

また、令和元年度の本物価指数については、全ての区分において1.5%を上回り、超えた分は本物価変動対象費用として公社が負担しています。

### 1. 公社計画との比較

(税込 単位：円)

路線名	公社計画料金収入①	実績料金収入②	公社計画比 (②/①)
知多4路線	12,030,118,197	12,915,389,427	107.4%
衣浦トンネル	1,322,663,918	1,464,192,695	110.7%
衣浦豊田道路	871,598,446	1,065,628,561	122.3%
猿投グリーンロード	1,258,858,851	1,358,496,973	107.9%
名古屋瀬戸道路	466,568,816	644,628,254	138.2%
合計	15,949,808,228	17,448,335,910	109.4%

## 2. 需要変動調整額

路線名	ARC 帰属額 (6%以内)	公社帰属額 (6%超)
知多4路線	721,807,092	163,464,138
衣浦トンネル	79,359,835	62,168,942
衣浦豊田道路	52,295,907	141,734,208
猿投グリーンロード	75,531,531	24,106,591
名古屋瀬戸道路	27,994,129	150,065,309
<b>合計</b>	<b>956,988,494</b>	<b>541,539,188</b>

※予定競合路線の未供用による公社計画料金収入額の調整により、帰属額に変更が生じる予定です。

## 3. 本物価変動対象費用

本物価指数区分		対象額	本物価指数 (±1.5%超)	公社負担額
消費税を除くサービス価格指数	A	2,521,248,342	1.8%	43,932,661
建設工事デフレター	B	2,447,279,578	6.6%	149,417,577
公共工事設計労務単価(軽作業員)	C1	744,124,195	14.2%	91,327,256
愛知県最低賃金	C2	1,224,489,728	14.3%	151,210,735
	合計	6,937,141,843		<b>435,888,229</b>

※令和元年度決算における概算額計算（ARC）です。

### (3) 収支状況

#### ○計画上の収支構造

少子・高齢化や人口減少等の社会情勢の変化等により、将来的には交通量・料金収入の減少が見込まれます。また、運営権対価分割金の支払いを元利均等払いとしていることもあり、事業後半には十分な収益が見込めないため、安定的な経営に向けて事業前半で収益を上げる必要があります。

#### ○収支実績

(単位：百万円)

愛知県道路公社		愛知道路コンセッション(株) (ARC)	
運営権対価収入等 (A)	6,821	料金収入等 (A)'	16,231
一般管理費、道路事業損失補てん引当金等 (B)	4,086	運営権対価、維持管理・運営業務費等 (B)'	15,881
償還準備金繰入 (C) = (A) - (B)	2,735	当期純利益 (C)' = (A)' - (B)'	349

注1 記載金額は百万円未満を切り捨てて表示しています。

注2 償還準備金繰入については、計画を上回る実績となっており、順調に建設費等の償還が行われています。

#### 分析・評価 (公社のモニタリング)

ARCから提出された事業収支計画との比較では、各費目において増減はあるものの、維持管理費等の削減等により、純利益は計画値より上振れとなる0.6億円を確保する結果となり概ね計画通りの運営をしています。

ARCの収支計画と実績比較表

(単位：百万円)

R1 年度	計画 (A)	実績 (B)	対計画比	差額 (B-A)	分析・評価
売上高	16,507	16,231	98.3%	△276	交通量の減少によるもの。
道路料金収入	16,365	16,013		△352	12,915(税込)知多4路線、 1,464(税込)衣浦トンネル、 1,065(税込)衣豊、1,358(税込) 猿投、644(税込)名古屋瀬戸
附帯事業収入	70	69		△1	PA 売上(地代)
受託業務収入	69	75		6	72(税込)三ヶ根・鳳来 10(税込)受託区間県道
改築事業収入	3	69		66	りんくう I C 出口追加工事他
業務雑収	-	2		2	
売上原価・販売費及び一般管理費	13,154	12,568	95.5%	△585	施設点検費削減及び交通量減少による経費減によるもの。
営業利益	3,352	3,662	109.2%	310	
営業外収益	3	4		1	
受取利息・雑収入	3	4		1	
営業外費用	2,901	3,149	108.5%	248	匿名組合分配増によるもの。
支払利息	1,363	1,363		0	
開業費償却	148	148		0	
匿名組合分配損	1,390	1,637		247	
雑支出	-	0		0	
経常利益	453	517	114.1%	64	計画どおりの利益を確保しており、特に問題なし。
特別利益	-	-		-	
特別損失	-	-		-	
税引前当期純利益	453	517	114.1%	64	計画どおりの利益を確保しており、特に問題なし。
法人税、住民税及び事業税	270	237	87.8%	△33	
法人税等調整額	△106	△69	65.1%	37	
当期純利益	289	349	120.8%	60	計画どおりの利益を確保しており、特に問題なし。

※1 計画数値は、平成31年3月改定版の数値を使用しています。

※2 売上原価と販売及び一般管理費の区分が計画上明確でないため、同一区分としています。

※3 記載金額は百万円未満切り捨てて表示しており、積み上げ額と合わない場合があります。

### 3. 主な取組内容

#### (1) 通常時や災害時等における維持管理・運營業務

民間では有料道路運営の実績・経験がない中で、公社職員の指導により公社運営時と同様の管理、サービス水準を維持しながら、順調に運営が行われています。また、台風による通行止め時や被害発生時（図－1）、降雪時（図－2）、交通事故発生時（図－3）においても、公社と連携しながら迅速かつ適切に対応が成されています。《目的①～③》

これらの取組は、平成31年3月にARCが認証取得したISO55001アセットマネジメントシステムに基づく愛知有料道路インフラマネジメントシステムにより、重要管理指標（KPI）の令和2年度目標値を維持管理業務計画書に定め、達成を目指しています。ARCが具体的な数値目標を掲げることにより、道路運営の「見える化」を図るとともに、事業目的達成のため、PDCAサイクルによる継続的な見直しを通じて、より安全・安心な道路運営の実現、利用者サービスの向上を実現していくこととしています。

令和元年度のアセットマネジメント年度目標及び実績

項目	KPI (重要管理指標)	取組の目的	目標値	実績値
適正な交通流の確保による事故の低減	本線渋滞損失時間	渋滞に伴う利用者の損失時間	3.01 (万台・時間)	2.55 (万台・時間)
	路上工事の車線規制時間	利用者に配慮した路上工事の実施	約 3800 (時間)	約 4710 (時間)
	死傷事故率	交通事故の削減	4.0 (件/億台 km)	3.0 (件/億台 km)
	逆走事案件数	逆走事案の削減	11 (件)	18 (件)
	人等の立入事案件数	人等の立入事案の削減	105 (件)	85 (件)
道路構造物の適正な保全率の確保	快適走行路面率	自専道 MCI ランクⅣ、Ⅲ、Ⅱの割合	94.3 (%)	94.8 (%)
	橋梁の保全率	健全度区分Ⅰ、Ⅱの割合	99.7 (%)	96.6 (%)
	函渠の保全率	健全度区分Ⅰ、Ⅱの割合	100 (%)	99.2 (%)
	トンネルの保全率	健全度区分Ⅰ、Ⅱの割合	100 (%)	66.7 (%)

※橋梁・函渠・トンネルの保全率については、今年度実施した定期点検において新たに要修繕箇所が発見されたため、目標値の未達が生じた。

(図－１) 台風被害の対応状況 (知多半島道路) (H29. 10台風21号)



【応急復旧】



【本復旧】

(図－２) 雪氷対策の状況 (名古屋瀬戸道路) (H30. 1降雪)



【凍結防止剤の散布】

(図－３) 逆走事故の対応状況 (衣浦豊田道路) (H29. 5逆走事故)



【事故発生時の交通規制】



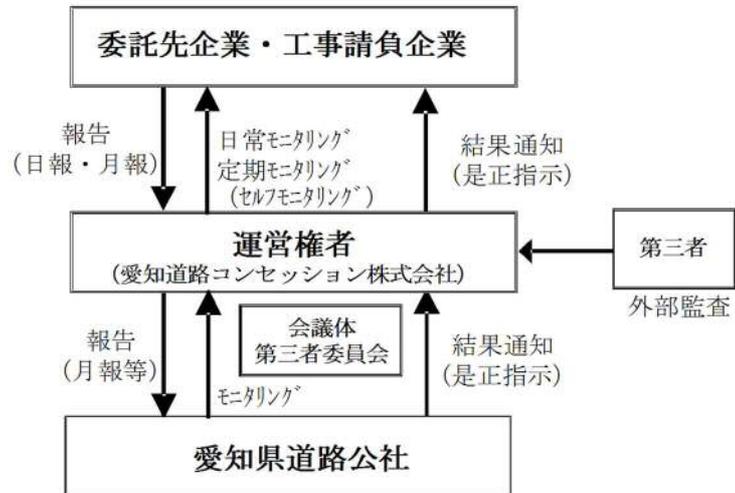
【緊急出動による復旧】

## (2) モニタリングの実施による要求水準の確保

(1) に示す通常時や災害時等における維持管理・運營業務について、公社が要求する水準の達成状況や提案書の履行状況を確認するため、モニタリングを実施しています。

また、有料道路コンセッションは事業期間が長期に及ぶため、公社とARCが協力し時宜を得たタイミングで相互の意思疎通や認識の統一を図る必要があります。

そのため、この事業ではARCによるセルフモニタリング、公社によるモニタリング、会議体や中立的な立場の機関の設置という複層的なチェック体制を構築しています（下図参照）。《目的①～③》



○ARCのセルフモニタリング

ARCが実施するセルフモニタリングは、ARCが公社に提出するモニタリング実施計画書に基づき実施しています。

具体的には、委託先企業の専門業者が作業実施毎に帳票類等を作成するとともに、書面確認及び現地確認を実施し、ARCの担当職員に報告します。その報告に対してARCの担当職員が、0次モニタリングとして書面確認、現場巡回、委託先責任者へヒアリングを実施します。その後、ARCの部門長が1次モニタリングとして書面確認を実施し、公社に月次報告書として提出しています。

なお、セルフモニタリングには、第三者によるARCの外部監査も含まれています。（下図参照）

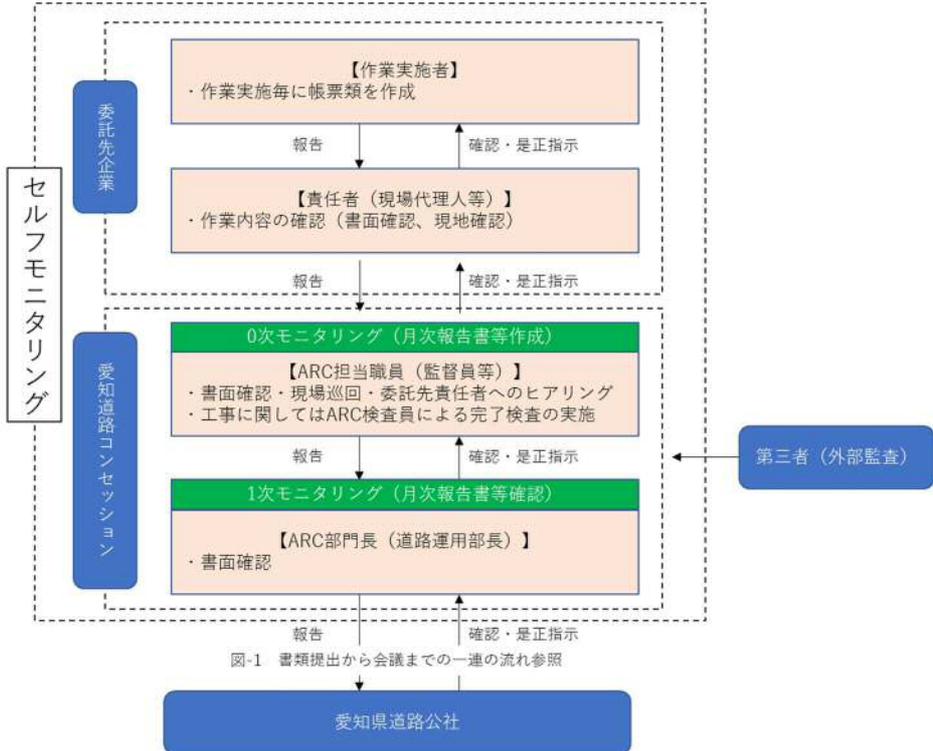


図-1 書類提出から会議までの一連の流れ参照

## ○会社のモニタリング

会社のモニタリングは、ARCのセルフモニタリングの結果を受けて実施することとしており、ARCから提出される書類や現地の確認等により要求水準書の充足の確認等を行っています

モニタリングの結果、必要に応じて改善措置の指示（注意、是正指示、是正勧告など）を行っています。

## ○会議体や中立的な立場の機関による確認

会議体は、月に1回程度開催の連絡会議、半期に1回程度開催の業務報告会、不定期（最低年に1回程度）開催の協議会で構成されます。会議体の最上位にあたる協議会は愛知県、公社、ARCにおけるトップレベルの責任者等が参加することとしています（下表参照）。

会議体名	目的	参加者	頻度
協議会	・契約、要求水準等の変更等、事業全般に係る公的な協議が必要な際にのみ開催（運営状況の確認及び情報共有）	県・公社・ARC	不定期（最低年に1回程度）
業務報告会	・要求水準の充足状況、課題の確認 ・ARCの財務状況の確認	県・公社・ARC	半期に1回程度
連絡会議	・要求水準の充足状況の確認 ・諸課題に対する進捗状況の確認及び情報共有	公社・ARC	月に1回程度

また、公社とARCの間における協議促進、相互の信頼構築・回復、紛争の回避を目的として、中立的・専門的な立場の第三者委員会を設置し、協議会からの付託により、助言等を受けることとしています（下表参照）。

会議体名	目的	参加者	頻度
第三者委員会	本事業の目的（安全安心な有料道路、有料道路における「三方一両得」、地域の活性化など）の実現の確保	有識者（民間事業者選定委員会のメンバーから選任）	不定期（最低年に1回程度）

令和元年度については、協議会は6月に、第三者委員会は8月に開催し、維持管理・運営を始めとした各業務の実施状況や課題について議論しました。

令和元年度 第三者委員会の議事

議 事	内 容
愛知県有料道路運営等事業に係る協議会等設置要綱の改正について	業務報告会を組織する会員に事業統括副責任者を新たに追加
ファシリテーターの任期について	任期の延長（1年間）
年間スケジュールについて	統括マネジメント、維持管理・運営、改築、附帯事業の各業務のスケジュール及び実施状況
決算報告（第3期）について	貸借対照表、損益計算書、公社計画料金収入との実績比較、通行台数及び通行料金収入概況
維持管理運営事業、改築事業及び附帯事業の実施状況について	維持管理運営（工事、愛知アケラートフィールド <sup>®</sup> の活動等）、改築（現状今後の予定）、附帯（PRイベント等）
協議事項について	費用負担協議結果及び状況、協議案件一覧表
任意事業の進捗、実施状況について	各事業（道路区域外）の進捗状況
是正措置の状況について	指示事項一覧、是正レベルの認定一覧

分析・評価（公社のモニタリング）

<主な維持管理・運營業務におけるモニタリング状況>

業務全体においては、公社が要求する水準を充足し、年間を通じて適切に業務が行われていると評価しています。

ただし、維持管理・運營業務において、交通規制の不備等により、全19件の是正が必要な案件がありましたので、文書により再発防止について指示しています。

業務名	業務内容	ARCセルフモニタリング	公社モニタリング
維持業務	道路巡回	<p>&lt;総評&gt;</p> <p>○他機関への提出書類の不備や交通規制に関する指摘を受けたが、対策を講じており、改善がみられる。また、昨年度の指摘事項（車道に張り出した雑草の発見の見落とし、地域イベントの対策未実施等）については、計画段階から対策が講じられており、再発防止策が継続的に実施されている。年間を通じて適切に業務が遂行されたと判断する。</p> <p>○IS055001 アセットマネジメントシステムの継続実施により、重要管理指標（KPI：本線渋滞損失時間、路上工事の車線規制時間、死傷事故率、逆走事案件数、人等の立入事案件数）の達成を目指した対策が計画的に実施された。その結果、いくつもの目標値が達成され、「適切な交通流の確保による事故の低減」に対し、IS055001 導入の効果が見られ始めたと判断する。</p> <p>&lt;セルフモニタリングによる改善等&gt;</p> <p>○適切な交通流を確保するために、草刈り規制に伴い頻発する渋滞対策として、中央分離帯側の作業を夜間に実施し、前年度と比較して渋滞を大幅に削減した。また、事故低減対策としては、分岐部におけるGガードの設置、人の立入防止のためのポス</p>	<p>&lt;総評&gt;</p> <p>○ARCセルフモニタリングの結果において、公社が要求する水準（実施状況、回数等）を充足していることを確認した。</p> <p>○年間を通じて是正指導（レベル1）及び是正勧告（レベル2）のペナルティポイントに該当する案件は発生しなかったが、全3件の是正指示案件が確認され、再発防止について書面にて是正指示を行った。</p> <p>&lt;是正指示&gt;</p> <p>○緊急工事等交通安全上やむを得ない場合を除き、近接する複数の規制は禁止とした原則的な規則の順守を怠り、複数の規制を同時に実施していることが判明したため、規制計画を改善すべく安全に対する意識の高揚と規則順守の徹底について指示を行った。</p> <p>○側道等他の道路管理者が管理する道路で作業を行う場合は、その道路管理者に作業の届出を行う必要があるが、その届出を行わず市道の交通規制を実施し作業を行っていたことが判明したため、再発防止を徹底する旨、是正指示を行った。</p> <p>○路肩内の上空にある内照式標識の灯具交換を、安全確保上必要となる規制機材や車両による路肩規制を実施することなく作業を行っていたことが</p>
	路面清掃		
	公衆トイレ清掃		
	雪氷対策		
	交通事故復旧など		

		<p>トコーン・注意喚起の標識設置を行い、重大事故の未然防止に努めた。</p> <p>○交通管理業務において、交通巡回で使用するパトロールカーにGPSの搭載、及び交通管理隊員にウェアラブルカメラを所持させ、緊急事案発生時の現場到着時間の短縮、現場状況を速やかに情報共有するシステム構築を継続した。</p> <p>○雪氷対策業務において、気象コンサルティング会社との契約を継続し、積雪に関する気象情報を道路管制センターと共有する等、適切な雪氷発令となるよう取り組んだ。今年度の発令基準には残留塩分濃度も考慮したものとし、予測精度の向上に伴い、不要な雪氷作業を抑制した。</p> <p>○雪氷対策業務において、道路巡回車に路面監視センサーを取りつけ、朝方の路温低下時の路面凍結情報を把握するシステムを継続した。</p> <p><b>&lt;公社の注意等に対する対応&gt;</b></p> <p>○植栽管理業務において、他機関への作業申請に係る書類提出手続きに不備があったため、担当職員及び業者へ教育を行い、再発防止策を講じた。</p> <p>○交通規制に関して公社から数回の指摘を受けたため、全業者を集めて、交通規制計画を遵守するよう指導を行った。また、これまでの指摘事項をまとめた資料を作成し、作業着手前に監督員から受注業者に周知することとし、運用を継続している。</p>	<p>判明したため、再発防止等是正指導を行った。</p>
--	--	--	------------------------------

<p>施設点検及び修繕業務</p>	<p>舗装</p>	<p>&lt;総評&gt;</p> <p>○交通規制に関して公社から数回の指摘を受けた。過去の指摘事項と同じ内容も散見されるため、これまでの指摘事項をまとめた資料を作成し、作業着手前に監督員から受注業者に周知する体制を構築し、運用を継続している。</p> <p>&lt;セルフモニタリングによる改善等&gt;</p> <p>○会議体の設置により、ヒヤリハットの水平展開を全工事業者に図る等、安全な工事管理に努めた。</p> <p>○規制作業の開始、終了時刻や規制の切替時刻等の管理のため、ARCの監督員が積極的に関与し、業者との連絡体制を強化した。</p>	<p>&lt;総評&gt;</p> <p>○ARCセルフモニタリングの結果において、公社が要求する水準（実施状況、回数等）を充足していることを確認した。</p> <p>○年間を通じて是正指導（レベル1）及び是正勧告（レベル2）のペナルティポイントに該当する案件は発生しなかったが、全12件の是正指示案件が確認され、再発防止について書面にて是正指示を行った。</p>
	<p>橋梁</p> <p>トンネル</p> <p>災害復旧など</p>	<p>&lt;公社の注意等に対する対応&gt;</p> <p>○警察協議書に記載された作業時間、規制図等の内容を遵守するよう、業者に指導を行った。</p> <p>○規制解除作業における作業手順が不適切であったため、厳重に注意し当該工事を一時中止させた。規制解除の手順書を含む再発防止対策を作成・提出させ、他業者にも水平展開を行った。</p> <p>○業者に是正報告会の開催を指示し、作業関係者業者全員に規制作業のルールを周知、徹底させるよう指示した。</p>	<p>&lt;是正指示&gt;</p> <p>○規制内における工事車両の配置間隔が作業員の挟み込まれ防止対策として不適切であることが判明したため、施工業者に対し指導徹底する旨、指示を行った。</p> <p>○交通規制計画図と異なった規制を実施しており、規制機材配置の不適切、交通誘導員の未配置、AVライトの未設置、規制標識の未設置、注意喚起看板等の未設置が確認されたため、施工業者が規制計画の内容を遵守しているか常にARCが厳密に管理監督する等、今後同様の事案が発生することが無いよう、厳重に指示を行った。</p> <p>○規制の開始時及び解除時においては、道路利用者が走行する中、規制作業を実施するため、規制機材の設置及び撤去については最も安全性の高い作業の順番を明確に定めているが、撤去作業時にその規則を怠り、危険な作業を実施していることが確認されたため、再発防止に努めるよう厳重に指示した。</p> <p>○規制の撤去時に発生した事故について、公社への報告が遅れたため、工事に伴う事故については、ARC作成の</p>

			<p>危機管理対応業務計画書に明記されているとおり、公社管制室及び公社事業課に直ちに電話連絡することについて再度徹底する旨、指示を行った。</p> <p>○道路交通法第80条協議により定められた規制時間について、その遵守を怠ったことが確認されたため、再発防止に努め、今後同様の事案が発生することの無いよう、厳重に指示を行った。</p>
危機管理 対応業務	災害対策活動 通行規制 など	<p>&lt;総評&gt;</p> <p>○要求水準に示されている非常配備の始期（注意報、警報の発令）に応じて適切に体制をとった。</p> <p>○協定業者等への待機指示、強風による倒木の防止措置等、災害の未然防止のための業務が適切に遂行された。</p> <p>&lt;セルフモニタリングによる改善等&gt; 特になし</p> <p>&lt;公社の注意等に対する対応&gt; 特になし</p>	<p>&lt;総評&gt;</p> <p>○ARCセルフモニタリングの結果において、公社が要求する水準（体制の構築、災害未然防止等）を充足していることを確認した。</p> <p>○年間を通じて是正指導（レベル1）及び是正勧告（レベル2）のペナルティポイントに該当する案件はなかった。</p> <p>&lt;指示事項&gt; 特になし</p>

<p>運營業務</p>	<p>料金徴収</p>	<p>&lt;総評&gt;</p> <p>○料金收受等に関して指摘を受けたが、対策を講じており、改善がみられる。各業務において、適切に業務が遂行されたと判断する。</p> <p>&lt;セルフモニタリングによる改善等&gt;</p> <p>○正確かつ迅速な料金徴収に向け、適時委託先への指導・助言を行った。</p> <p>○1日乗り放題チケットの発行など、利用者サービス向上への取組みを実施した。</p> <p>○衣浦豊田道路において、ブースでの回数券販売を実施し、利用者サービス向上への取組みを実施した。</p>	<p>&lt;総評&gt;</p> <p>○ARCセルフモニタリングの結果において、公社が要求する水準（内部監査の実施、問合せ対応等）を充足していることを確認した。</p> <p>○ARCが委託先に行った指導・助言の結果を適宜確認するとともに、ARCが実施する利用者サービス向上への取組みについては、随時協議しながら、より一層利用者サービス向上が図られるよう要請した。</p> <p>○防犯意識の向上や、感染症対策の構築を実施し、日常業務の不測事態への備えを図っていることを確認した。</p>
	<p>計数管理</p> <p>ETC通行料金等の精算</p> <p>ETC・料金收受機械等保守整備</p> <p>その他 (広報活動) (苦情・問合せ対応)</p> <p>など</p>	<p>○防犯訓練を実施、全料金所へ実施内容を周知させる等、防犯意識の高揚を図っている。</p> <p>○地域新聞への掲載や各種行事にも積極的に参加する等、日常的な広報活動に努めている。</p> <p>○料金改定等利用者からの問い合わせに対し、適時的確な応対をしており、利用状況も正確に記録している。</p> <p>○新型コロナウイルス感染症対策を構築し、予防や事業継続に取り組んでいる。</p> <p>&lt;公社の注意等に対する対応&gt;</p> <p>○ETC 情報管理について見直しの指示があり、マニュアルの見直し等の改善を実施した。</p> <p>○特殊車両通行許可申請書審査に関して、審査内容の誤りに対する指摘を受けた。担当者の教育を行うとともに、審査書類に不明な点がある場合は、申請者に確認する等の再発防止対策を講じた。</p>	<p>&lt;是正指示&gt;</p> <p>○ETC 機器の更新等による情報管理について時点修正を行うよう指示した。</p> <p>○特殊車両通行許可申請に対する審査内容について誤りが判明したため、今後同様の事案が発生することの無いよう、指示を行った。</p> <p>○料金所における交通事故に対し、料金収受員が適切な対応を行わなかったことから、公社が警察より指導（苦情）を受けたため、今後は事故については、直ちに警察へ連絡し適切に対応する旨、是正指示を行った。</p> <p>○料金収受員が定められた安全対策を怠って、ETCレーンを横断していることが判明したため、今後については規則遵守を徹底し安全性の確保に努める旨、指示を行った。</p>

<主な個別業務における要求水準充足の確認>

**維持業務**

**1) 道路巡回業務**

**【要求水準】**

- ・ 24時間体制で定期又は道路管制センターからの指示により臨時に巡回し、道路の情報収集、異常事態の発見に努め、必要な措置を講じること。
- ・ 悪天候や災害等による異常の早期発見・処理に努めること。
- ・ 交通事故や故障車などの異常事態の発見の際、警察・消防等との協力及び通行者への注意喚起を行い二次事故防止に努めること。

**【実施状況】**

巡回種別	回数/年	路線名								
		知多半島道路	南知多道路	知多横断道路	中部国際空港 連絡道路	衣浦トンネル	衣浦トンネル (人道)	名古屋瀬戸道路	猿投グリーンロード	衣浦豊田道路
定期巡回	必要回数	3294	2562	2562	2562	1098	52	2196	1464	366
	実施回数	3292	2562	2560	2562	1098	52	2196	1464	366
	過不足	-2	0	-2	0	0	0	0	0	0
臨時巡回	実施回数	690	235	86	55	65		70	124	76

**分析・評価（会社のモニタリング）**

実施状況のとおり要求水準書に定めた水準を満たしています。

ただし、知多半島道路、知多横断道路の定期巡回に不足がありますが、何れも令和元年11月に開催されたG20（外務大臣会合）の警備に伴うものです。

**2) 路面清掃業務**

**【要求水準】**

- ・ ゴミや塵埃等により車両の安全かつ円滑な通行が阻害されない状態を維持するため、要求水準に示す頻度以上の路面清掃を実施すること。
- ・ 交通事故等により路面が汚れた場合、必要に応じて事故処理等に併せて散水車等による路面清掃を行うこと。
- ・ 交通安全上危険な状況など特別な事情がある場合には、適切な清掃を実施すること。
- ・ 作業により発生した土砂・塵埃等を適切に処理すること。

【実施状況】

清掃種別	頻度 (回数 /年)	路線名							
		知多半島道路	南知多道路	知多横断道路	中部国際空港連絡道路	衣浦トンネル	猿投グリーンロード	名古屋瀬戸道路	衣浦豊田道路
ロードスイーパー (路肩)	必要数	31	18	6	6	12	12	8	8
	実施数	31	18	6	6	12	12	8	8
	過不足	0	0	0	0	0	0	0	0
ロードスイーパー (中央帯)	必要数	12	6	6	6	—	8	4	4
	実施数	12	6	6	6	—	8	4	4
	過不足	0	0	0	0	—	0	0	0
人力清掃	必要数	168	104	52	52	17	54	52	52
	実施数	168	104	52	52	17	54	52	52
	過不足	0	0	0	0	0	0	0	0

分析・評価（公社のモニタリング）

実施状況のとおり要求水準書に定めた水準を満たしています。

3) 公衆トイレ清掃業務

【要求水準】

- ・公衆トイレの利用者に不快感を与えない利用環境を保持するため、要求水準に示す頻度以上の公衆トイレ清掃作業を実施すること。

【実施状況】

清掃種別	頻度 (回数 /年)	路線名							
		知多半島道路	南知多道路	知多横断道路	中部国際空港連絡道路	衣浦トンネル	猿投グリーンロード	名古屋瀬戸道路	衣浦豊田道路
常日	必要数	366	366	—	—	—	366	—	—

	実施数	366	366	—	—	—	366	—	—
	過不足	0	0	—	—	—	0	—	—
定期清掃	必要数	10	2	—	—	—	—	—	—
	実施数	10	2	—	—	—	—	—	—
	過不足	0	0	—	—	—	—	—	—

#### 分析・評価（公社のモニタリング）

実施状況のとおり要求水準書に定めた水準を満たしています。

また、利用者からの大きな苦情やトラブルもなく、年間を通じ業務は適正に行われています。

#### 4) 雪氷対策業務

##### 【要求水準】

- ・ 休日、夜間を問わず、要求水準に示す雪氷対策体制をあらかじめ構築すること。
- ・ 道路巡回等により得た路面状況の情報は、公社交通司令へ連絡し、情報板表示・交通規制の実施等、必要な措置・協議を要請すること。
- ・ 要求水準書に示す凍結防止剤散布作業を行うこと。
- ・ 要求水準書に示す除雪作業を行うこと。

##### 【業務実績】

路線名		雪氷体制区分・実施回数／年			
		待機準備	予備散布 (薬剤散布)	警戒 (除雪)	非常 (閉鎖)
知多半島道路	12月	0	1	0	0
	1月	0	1	0	0
	2月	0	1	0	0
	3月	0	0	0	0
南知多道道路	12月	0	1	0	0
	1月	0	0	0	0
	2月	0	1	0	0
	3月	0	0	0	0
知多横断道路	12月	0	1	0	0
	1月	0	1	0	0
	2月	0	1	0	0
	3月	0	0	0	0
中部国際空港連絡道路	12月	0	1	0	0
	1月	0	1	0	0
	2月	0	1	0	0
	3月	0	0	0	0

衣浦トンネル	12月	0	1	0	0
	1月	0	0	0	0
	2月	0	0	0	0
	3月	0	0	0	0
猿投グリーンロード	12月	0	3	0	0
	1月	0	1	0	0
	2月	0	2	0	0
	3月	0	0	0	0
名古屋瀬戸道路	12月	0	1	0	0
	1月	0	1	0	0
	2月	0	1	0	0
	3月	0	0	0	0
衣浦豊田道路	12月	0	1	0	0
	1月	0	1	0	0
	2月	0	2	0	0
	3月	0	0	0	0
全路線の合計		0	25	0	0

#### 分析・評価（公社のモニタリング）

気象や路面の状況に応じた必要な体制を取っており、要求水準書に定めた水準を満たしています。

また、気象コンサルティング会社のサービスを導入し、気象専門家の意見を取り入れることにより、雪氷体制の判断において公社交通司令等と打合せを重ねるなど、密に連携を図り適切な対応ができています。

### 5) 交通事故復旧業務

#### 【要求水準】

- ・交通事故等によって損害が生じた道路構造物等の全て又は一部の取替えにより道路機能を原形に回復させるための必要かつ適切な行動を速やかに実施すること。
- ・事故の原因者が判明した場合は、公社に速やかに報告するとともに、公社の指示に従い業務を実施すること。

#### 【交通事故発生状況】

路線名	交通事故発生件数/年
	合計
知多半島道路	212
南知多道路	40
知多横断道路	6
中部国際空港連絡道路	6

衣浦トンネル	2
猿投グリーンロード	34
名古屋瀬戸道路	11
衣浦豊田道路	8

### 分析・評価（公社のモニタリング）

交通事故に伴う施設損傷復旧対応において、概ね速やかな道路機能の回復に努めており、要求水準を満足するものと判断しています。

また、公社が行う道路管理者権限の業務に係る事務補助業務として公社と密に打ち合わせが行われています。

### 施設点検及び修繕業務

#### 1) 舗装点検及び修繕業務

##### 【要求水準】

- ・5年に1回路面性状調査を実施し、管理区間全体の舗装の損傷等を確認・記録すること。
- ・修繕要否判定の管理目標値を超える舗装の異常事態の発生を確認した場合は、速やかに維持・修繕工事等を実施し、利用者の安全確保を図ること。
- ・パンクや事故の原因となり得るポットホールは、その大きさに係らず緊急維持作業を実施すること。
- ・車道は、路面性状調査において、自動車専用道路ではMC Iが5.0未満、一般有料道路ではMC Iが4.5未満となった区間を対象に、5年以内に修繕工事を実施すること。
- ・MC Iの値による修繕工事のほか、①ひび割れ率、②わだち掘れ量、③平坦性、IRI等の個別数値による修繕工事を行うこと。

##### 【実施状況】

区分	舗装延長 (m)	路線名							
		知多半島道路	南知多道路	知多横断道路	中部国際空港連絡道路	衣浦トンネル	猿投グリーンロード	名古屋瀬戸道路	衣浦豊田道路
		114,470	86,580	36,535	11,655	7,795	51,161	11,025	20,965
※5年 度 路面性状調査の頻 回	以前の点検 (参考)	H26 (公社)	H24 (公社)	H26 (公社)	H26 (公社)	H26 (公社)	H24 (公社)	H26 (公社)	H26 (公社)
	最新の点検	H28 (ARC)							
	次回の点検 (参考)	R03							

	実施頻度の充足状況	○	○	○	○	○	○	○	○
(H29路面性状調査実施状況)	必要延長	—	—	—	—	—	—	—	—
	実施延長	—	—	—	—	—	—	—	—
	過不足	—	—	—	—	—	—	—	—
報告書(路面性状調査実施状況)(H29)	必要延長	—	—	—	—	—	—	—	—
	実施延長	—	—	—	—	—	—	—	—
	過不足	—	—	—	—	—	—	—	—
箇所(定期点検実施から5年以上に修繕する箇所)	必要延長	3,010	13,830	65	100	200	3,451	400	0
	実施延長	1,150	2,100	0	0	0	200	0	0
	過不足	1,860	11,730	65	100	200	3,251	400	0
KPI(※1) (快適走行路面率) 基準値	当該年度目標	98.4%	86.5%	99.8%	99.1%	97.4%	93.6%	96.4%	100%
	当該年度実績	98.4%	86.5%	99.8%	99.1%	97.4%	93.6%	96.4%	100%
	達成率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

※1 基準値は、自動車専用道路：MCI=5.0、一般道：MCI4.5

### 【業務実績】

番号	令和元年度の業務名	業務内容
1	舗装修繕(半 2019-1 号) 工事	知多半島道路(上下線) kp2.7+80~8.9+60 切削オーバーレイ A=11,600 m <sup>2</sup>
2	舗装修繕(半 2019-2 号) 工事	知多半島道路(半田 IC) Eランプ 切削オーバーレイ
3	舗装修繕(半 2019-3 号) 工事	知多半島道路(大府 PA) 切削オーバーレイ
4	舗装修繕(南 2019-1 号) 工事	南知多道路(下り) Kp33.1~36.2 切削オーバーレイ
5	舗装修繕(横 31-1 号) 工事	知多横断道路(上下線) A80(B80)~Kpセ1.1+50 切削オーバーレイ
6	舗装修繕(横 2019-2 号) 工事	知多半島道路(半田中央 IC) E・F・Kランプ 切削オーバーレイ

7	舗装修繕(猿 2019-1 号)工事	猿投グリーンロード(上下線)猿投東 IC~Kp13. 1+22 切削オーバーレイ
8	緊急舗装修繕(猿 2019-1 号)工事	猿投グリーンロード(下り) Kp5. 4+76~11. 4+40 切削オーバーレイ

#### 分析・評価(公社のモニタリング)

実施状況のとおり要求水準書に定めた水準を満たしています。

なお、修繕については、当該点検から次回点検までの5ヵ年の間に適切に修繕を実施することとしています。当該年度は知多半島道路、南知多道路、知多横断道路、猿投グリーンロードにおいて、損傷状況に応じて計画的に修繕を実施しており、要求水準を満足するものと判断しています。

また、各業務実績の評価については、下記のとおりです。

番号1、番号2、番号6の工事は、知多半島道路の路面性状調査の結果から修繕が必要となった箇所について、適切に修繕を実施しています。

番号1の工事については、夜間施工中において第三者被害を伴う事故が発生しましたが、安全措置等適切な現場対応を迅速に実施し、その後は再発防止対策に徹底的に取り組んだことで、工事工程や通行車両に支障をきたすことなく計画どおり安全に工事を完了させています。

番号6の工事については、作業実施にあたり現況交通を確保できない区間であるため、利用者や関係機関に十分な周知広報を行い夜間通行止を実施して、安全かつ適切に修繕を実施しています。

番号3の工事においては、パーキングエリア駐車スペースの舗装をリニューアルすることにより、利用者へのサービス向上に努めています。

番号4の工事においては、南知多道路の路面性状調査の結果から修繕が必要となった箇所について、適切に修繕を実施しています。

番号5の工事において、知多横断道路のパトロール結果から修繕が必要と認めた箇所について、適切に修繕を実施しています。

番号7の工事において、猿投グリーンロードの路面性状調査の結果から修繕が必要となった箇所について、適切に修繕を実施しています。

番号8の工事において、猿投グリーンロードのパトロール結果及び利用者からの情報から修繕が必要と認めた箇所について、早急に修繕を実施しています。

## 2) 橋梁点検及び修繕業務

### 【要求水準】

- ・要求水準に示す各点検を所定の頻度で実施し、異常事態を早期に発見して適切な措置をとること。
- ・各点検結果及び修繕結果に基づき、橋梁長寿命化計画を年1回以上見直し更新すること。

- ・橋梁長寿命化計画等に基づき安全で円滑な交通の確保や第三者被害の発生防止を図るため、橋梁の損傷の程度に応じた修繕を適切な時期に着実にを行うこと。
- ・点検及び修繕の結果については、愛知県の橋梁定期点検に関する特記事項及び道路構造物管理カルテ作成要領（案）に基づき記録するとともに、関連資料とともに適切に保存すること。

【実施状況】

区分	橋梁数	路線名						
		知多半島道路	南知多道路	知多横断道路	中部国際空港連絡道路	猿投グリーンロード	名古屋瀬戸道路	衣浦豊田道路
		48	34	21	6	33	24	21
橋梁定期点検の頻度 ※5年に1回	以前の点検 (参考)	H25 (公社)	H25 (公社)	H24 (公社)	H24 (公社)	H26 (公社)	H27 (公社)	H23 (公社)
	最新の点検	H30 (ARC)	H30 (ARC)	H29 (ARC)	H29 (ARC)	R1 (ARC)	—	H28 (ARC)
	次回の点検 (参考)	R5	R5	R4	R4	R6	R2	R3
	実施頻度の 充足状況	○	○	○	○	○	—	○
(R1実施状況) 橋梁定期点検	必要数	—	—	—	—	33	—	—
	実施数	—	—	—	—	33	—	—
	過不足	—	—	—	—	0	—	—
(R1実施状況) 道路構造物管理 カルテ(更新)	必要数	18	4	—	—	33	—	—
	実施数	18	4	—	—	33	—	—
	過不足	0	0	—	—	0	—	—
(R1実施状況) 橋梁長寿命化 計画(更新)	必要数	48	34	21	6	33	24	21
	実施数	48	34	21	6	33	24	21
	過不足	0	0	0	0	0	0	0

定期点検実施から次回点検(5年以内)までに修繕する箇所	必要数	15	5	0	0	0	0	0
	実施数	10	2	0	0	0	0	0
	過不足	5	3	0	0	0	0	0
※健全度区分I・IIの保持	当該年度目標	89.6%	91.2%	100%	100%	100%	100%	100%
	当該年度実績	89.6%	91.2%	100%	100%	100%	100%	100%
	達成率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

### 【業務実績】

番号	H29年度の業務名	業務内容
1	橋梁長寿命化計画(半 30-1号)委託	橋梁長寿命化計画の更新
2	橋梁修繕(半 29-2号)工事	大府1号橋(下), 矢勝川橋(下), 彦洲橋(下), 南六貫橋(上)の補修工事(断面修復, ひび割れ補修等)
3	橋梁修繕(半 30-1号)工事	大高1号・上野2号(下)・大府2号(上下)・大府4号(上下)・古布(下)橋の補修工事(断面修復等)
4	橋梁修繕(半 2019-1号)工事	上野3号(上下)・阿久比2・3号(上下)・半田1号(上下)・2号(下)・鴉根橋(上)の補修工事
5	橋梁修繕(南 2019-1号)工事	古布橋(下)の補修工事(断面修復工, 表面保護工)
6	橋梁定期点検(半 30-1号)委託	知多半島道路, 南知多道路 橋梁の定期点検
7	橋梁定期点検(猿 31-1号)委託	猿投グリーンロード, 衣浦豊田道路 橋梁の定期点検
8	橋梁補修設計(猿 30-1号)委託	猿投グリーンロード, 衣浦豊田道路 八草大橋・豊田知立高架8号橋の補修設計

### 分析・評価 (公社のモニタリング)

実施状況のとおり要求水準書に定めた水準を満たしています。

なお、修繕については、当該点検から次回点検までの5ヵ年の間に適切に修繕を実施することとしています。当該年度は知多半島道路、南知多道路、猿投グリーンロード、衣浦豊田道路において、損傷状況に応じて計画的に実施しており、要求水準を満足するものと判断しています。

また、各業務実績の評価については、下記のとおりです。

番号1の橋梁長寿命化計画の更新については、全管理橋梁292橋（橋梁扱いの函渠を含む）において、番号6及び番号7の点検及び番号2、番号3、番号4、番号5の修繕を適切に反映しており、要求水準を満たしています。

番号6及び番号7の点検については、対象の全橋梁において、前回点検後の修繕箇所の確認及び損傷の進行状況の確認等、適切に点検が行われており、要求水準を満たしています。

番号8の補修設計については、過年度の点検結果に基づき適切に設計を実施しており、要求水準を満たしています。

番号2，番号3，番号4，番号5の修繕工事については、性能規定に基づく修繕方法（断面修復、ひびわれ補修、伸縮装置取替、防護柵塗替、表面保護、剥落防止、塗装塗替、沓座モルタル補修、排水管補修工）により適切に実施しており、要求水準を満たしています。

### 3) トンネル点検及び修繕業務

#### 【要求水準】

- ・要求水準に示す各点検を所定の頻度で実施し、異常事態を早期に発見して適切な措置をとること。
- ・点検結果に基づき、修繕緊急度基準に照らし、安全で円滑な交通を確保するとともに利用者の被害の発生を未然に防止するための必要な措置を講じること。
- ・点検及び修繕の結果については、愛知県の道路トンネル点検要領（案）及び道路構造物管理カルテ作成要領（案）に基づき記録するとともに、関連資料とともに適切に保存すること。

#### 【実施状況】

区分	トンネル数	路線名				
		南知多道路	衣浦トンネルⅠ期線 (車道)	衣浦トンネルⅠ期線 (人道・工水・換気・ケーブルダクト)	衣浦トンネルⅡ期線	猿投グリーンロード
		2	1	1	1	1
トンネル定期点検の頻度 ※5年に1回	以前の点検 (参考)	H24 (公社)	H26 (公社)	H25 (公社)	—	—
	最新の点検	H29 (ARC)	—	H30 (ARC)	H29 (ARC)	H29 (ARC)
	次回の点検 (参考)	R4	R1	R5	R3	R4
	実施頻度の充足状況	—	○	—	—	—
(トンネル定期点検 R1実施状況)	必要数	—	1	—	—	—
	実施数	—	1	—	—	—
	過不足	—	0	—	—	—

道路構造物管理 カルテ(更新) (R1実施状況)	必要数	—	1	—	—	—
	実施数	—	1	—	—	—
	過不足	—	0	—	—	—
定期点検実施から次 回点検(5年以内) までに修繕する箇所	必要数	0	1	1	0	0
	実施数	0	0	0	0	0
	過不足	0	1	1	0	0
※健全度区分Ⅰ・Ⅱの保持 KPI(保全率)	当該年度目標	100%	—	—	100%	100%
	当該年度実績	100%	—	—	100%	100%
	達成率	100%	—	—	100%	100%

### 【業務実績】

番号	H29年度の業務名	業務内容
1	トンネル修繕(衣 2019-1 号)工事	衣浦トンネル (I期線) ケーブルダクト ひび割れ注入工、断面修復工
2	トンネル点検(衣 30-1 号)委託	衣浦トンネル I 期線 人道及びダクト部の定期点検
3	トンネル点検(衣 31-1 号)委託	衣浦トンネル I 期線 車道 (本線) 部の定期点検

### 分析・評価 (公社のモニタリング)

実施状況のとおり要求水準書に定めた水準を満たしています。

なお、修繕については、当該点検から次回点検までの5ヵ年の間に適切に修繕を実施することとしています。当該年度は対象となる衣浦トンネル I 期線のケーブルダクト部について補修工事を実施しており、要求水準を満足するものと判断しています。

また、各業務実績の評価については、下記のとおりです。

番号1の修繕工事については、性能規定に基づく修繕方法(ひび割れ注入工、断面修復工)により適切に実施しており、要求水準を満たしています。

番号2及び番号3の点検については、前回点検後の修繕箇所の確認及び損傷の進行状況の確認等適切に点検が行われており、要求水準を満たしています。

## 危機管理対応業務

### 1) 災害対策活動業務及び通行規制業務

#### 【要求水準】

- ・災害対策業務において、愛知県道路公社災害対策要綱に基づき、公社とARCが一致して災害対策上必要な業務に従事するための体制を構築し、道路その他の施設に係わる災害を未然に防止するとともに、災害が発生した場合には、被害の拡大を防ぐ災害復旧等の災害対策活動を行うこと。
- ・通行規制業務において、通行規制基準、異常気象、事故・災害等の発生及び地震発生により、公社が交通規制を実施する際に、公社交通司令の指示の下に必要な作業の補助を行う。

#### 【令和元年度 業務実績（非常配備体制及び通行規制）】

日付	時間	非常配備の区分	発令事由	通行止め
4月27日	13:00-15:40	第二非常配備(準備体制)	中部国際空港連絡道路 平均風速 20m/s 以上	無し
5月21日	5:00-15:12	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	有り (鳳来P)
6月27日	19:00-翌7:00	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
6月30日	13:20-23:40	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
7月1日	6:40-11:30	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
7月4日	2:15-7:50	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
7月17日	5:05-7:15	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	有り (鳳来P)
7月22日	19:45-22:50	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
7月26日	7:10-7:45	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
7月29日	8:30-17:30	第一非常配備(準備体制)	大雨注意報の発令	無し
8月15日	7:30-翌10:50	第二非常配備(準備体制)	大雨・暴風警報の発令	無し
9月4日	23:05-翌5:41	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
10月12日	4:46-23:56	第二非常配備(準備体制)	暴風警報の発令	有り (鳳来P)
10月25日	10:38-18:10	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
12月27日	8:20-8:35	第二非常配備(準備体制)	中部国際空港連絡道路 平均風速 20m/s 以上	無し
12月31日	13:45-17:30	第二非常配備(準備体制)	中部国際空港連絡道路 平均風速 20m/s 以上	無し

## 【業務実績（防災訓練）】

訓練日時	訓練場所	訓練内容
9月3日 9:30~12:00	愛知道路コンセッション本社 道路管制センター 大府PA りんくう本線料金所	南海トラフ地震の発生を想定した状況下、 ①交通規制訓練 ②りんくう本線料金所における残存車両排除訓練 （レッカー移動、ドローン撮影） ③関係機関との連携に係る訓練 （高速隊、海上保安庁等） ④大府PAにおけるAEDを用いた救命訓練
10月18日 10:00~11:00	衣浦トンネル	トンネル内での車両火災事故が発生した想定の下、 ①連絡体制訓練 ②交通規制訓練 ③負傷者の救出訓練 ④車両火災の消火活動訓練
12月11日 10:00~11:30	猿投グリーンロード （猿投トンネル内）	トンネル内での車両火災事故が発生した想定の下、 ①連絡体制訓練 ②交通規制訓練 ③負傷者の救出訓練 ④車両火災の消火活動訓練

### 分析・評価（公社のモニタリング）

非常配備については、各注意報・警報に応じた非常配備体制に基づき、配備班員及び配備員数を配置しているとともに、通行規制基準に基づき公社が交通規制を実施する際には適切に業務を実施しており、要求水準（情報板への通行止め表示、一斉指令発令システム等による関係者への情報発信、料金所入口の閉鎖、IC入口の閉鎖等の実施及び関係機関への情報発信の実施等）を満たしています。

また、防災訓練については、公社と連携して訓練を実施しており、要求水準（災害時における防災活動を円滑に実施するための職員等の適切な判断力の養成等の実施等）を満たしています。

さらに、業務継続計画（BCP）については、「地震・津波」・「高潮」に伴う体制や有事の際の行動等の計画及びパーキングエリアお客様避難誘導のマニュアルを作成しており、要求水準（体制の構築、災害の未然防止、災害発生時の被害拡大防止等の災害対策活動の実施）を満たしています。

## 運營業務

### 1) 料金徴収業務

#### 【要求水準（料金収受体制）】

- ・利用者から正確かつ迅速に通行料金を収受し、快適に料金所をご利用いただける料金収受体制を確保するため、徴収責任者及び料金徴収人員を配置すること。
- ・適正に人員を配置することにより、徴収員の勤務の交代は迅速に行い、交代のために交通渋滞が生じないように努めること。

#### 【人員配置状況（料金収受体制）】

徴収責任者・従事資格者配置	人員	路線名						
		知多半島道路	南知多道路	知多横断道路	中部国際空港連絡道路	猿投グリーンロード	衣浦トンネル	衣浦豊田道路
		E T C路線					非E T C路線	
徴収責任者配置	必要人員	6	4	2	1	2	1	1
	配置人員	6	4	2	1	2	1	1
	過不足	0	0	0	0	0	0	0
従事資格者配置	必要人員	106					28	
	配置人員	164					54	
	過不足	58					26	

#### 分析・評価（公社のモニタリング）

人員配置状況のとおり要求水準書に定めた水準を満たしています。

なお、要求水準において、料金徴収人員の3分の1以上確保することとなっている従事資格者について、E T C路線においては58人、非E T C路線においては26人多く配置しており、適切に料金徴収業務が行われているものと判断しています。

#### 【要求水準（内部監査）】

- ・料金徴収の公平性・透明性を確保するために内部監査を実施し、公社へ報告すること。

【実施状況（内部監査）】

業務内容	回数 (回/ 年)	路線名								
		知多半島道路	南知多道路	知多横断道路	中部国際空港連絡道路	衣浦トンネル	名古屋瀬戸道路	猿投グリーンロード	衣浦豊田道路	
料金徴収業務 内部監査	必要数	26	12	8	6	6	12	12	12	
	実施数	26	12	8	6	6	12	12	12	
	過不足	0	0	0	0	0	0	0	0	
	監査における改善項目数	6	5	3	0	1	0	1	0	

分析・評価（公社のモニタリング）

実施状況のとおり要求水準書に定めた水準を満たしています。

なお、内部監査時における主な改善項目としては、ETC レーンにおける安全確認不備があげられるが、改善指導を行っており、適切に料金徴収業務を実施しています。

2) 計数管理業務及びETC通行料金等の精算業務

【要求水準】

- ・各道路事業者、クレジット会社等との連絡調整を密にし、各種照会・苦情等へ対応すること。

【実施状況】

業務内容	実施状況
料金収受機械等の処理データの収集	所定のデータ収集を行った。
通行料金、交通量などの集計、計算及び所定の帳票の作成	所定の帳票について所定の期日にて作成し、提出を行った。
料金の請求・精算に必要なデータの作成・管理	所定のデータ作成について行った。
不正通行等に関するデータの作成・管理	ETC レーンにおいて、202件の強行突破案件について、課金処理を行った。
各データの集計・管理に使用するシステム及びプログラムの調査、研究、維持管理等	本年度は実施していない。
利用者・警察等からの問合せに基づく走行調査に関すること	利用者からの調査72件、警察から72件の調査依頼に対応した。
ETC 通行料金等の精算業務	所定の精算事務フローに従って、業務を遂行した。

### 分析・評価（公社のモニタリング）

実施状況のとおり要求水準書に定めた水準を満たしています。

### 3) ETC・料金収受機械等保守整備業務

#### 【要求水準】

- ・ ETC・料金収受機器等における異常動作時には、ただちに障害内容の把握等を行い、障害内容に応じた適切な処置を講じること。

#### 【業務実績】

業務内容	回数	路線名							
		知多半島道路	南知多道路	知多横断道路	中部国際空港連絡道路	衣浦トンネル	名古屋瀬戸道路	猿投グリーンロード	衣浦豊田道路
ETC・料金収受機器等保守整備業務	障害発生	78	58	25	46	13	0	8	20
	障害復旧	78	58	25	46	13	0	8	20
	過不足	0	0	0	0	0	0	0	0

### 分析・評価（公社のモニタリング）

発生した障害に対し、適切に復旧されており、要求水準書に定めた水準を満たしています。

### 4) その他業務

#### 【要求水準（広報活動）】

- ・ 対象路線の利用拡大、沿線地域活性化の観点から、積極的に広報活動を展開すること。

#### 【業務実績（新聞・雑誌・メディア等）】

広報内容	広報の方法	広報実績
PA・レストラン関連	①テレビ放送 ②ラジオ放送 ③情報誌掲載 ④新聞掲載 ⑤その他（HP等）	① 4社、5件 ② 0社、0件 ③ 6誌、7件 ④ 4誌、6件 ⑤ 1件
イベント・サンタラン関連	①テレビ放送 ②ラジオ放送 ③情報誌掲載 ④新聞掲載 ⑤その他（HP等）	① 4社、5件 ② 2社、2件 ③ 8誌、10件 ④ 3誌、4件 ⑤ 7件
事業関連	①新聞掲載	① 2誌、2件

**【業務実績（外部催事）】**

広報日時	広報場所	広報内容
9月7日・8日	半田市	「半田二つ坂カーニバル」出店協力 (セーフティ・サンタラン及びワンデーチケットのPR)
1月25日・26日	愛知県国際展示場	「愛知・知多半島マーケット」出店協力 (ワンデーチケットのPR)

**分析・評価（公社のモニタリング）**

地域情報の多様な配信機会の創出として、テレビ・新聞・雑誌による情報発信や、外部催事等の参加による広報活動が積極的に展開されており、要求水準を満たすものと判断しています。

**【要求水準（苦情・問合せ対応）】**

- ・利用者や沿線住民等からの苦情や問い合わせに対して、窓口を設けるなどにより迅速に対応すること。
- ・苦情や問い合わせに対して、ARC独自で判断できないものを除き、全面的に責任をもって対応すること。

**【業務実績】**

項目	項目別件数／年
問い合わせ	1215
クレーム	47
その他	6
合計	1268
内容	内容別件数／年
料金	677
交通情報	377
料金所	27
施設	23
事故・落下物	8
忘れ物	31
道案内	38
車両制限	13
その他	74
合計	1268

【料金に関する問合せの内訳】	
回数券	371
通行料金	197
割引制度	30
E T C	28
車種	6
その他	45
小計	677
【交通情報に関する問合せの内訳】	
事故等発生に伴うもの	9
草刈り	11
その他	357
小計	377

【自動音声応答内訳】	
知多4路線	2583
猿投GR・名古屋瀬戸	786
衣浦トンネル	582
衣浦豊田	525
合計	4476

#### 分析・評価（公社のモニタリング）

各種苦情・問合せ内容について、時期、対象者、内容及び対応方法等を項目・内容別に件数を取りまとめ、適切に対応されているものと判断しています。

また、対応方法において、全面的に責任をもって対応を実施しており、要求水準を満たすものと判断しています。

平成30年5月より電話による自動音声応答によるサービスを開始し、これにより各路線における交通情報の案内を24時間対応で実施することで、利用者サービスの充実や改善に努めています。

### (3) 民間の創意工夫による取組

#### ○事業の効率化に向けた取組《目的②、③》

- ・ ISO 55001 認証維持（導入1年後のサーベイランス審査）



登録証



サーベイランス審査の様子

限られた財源の中で、一定のサービス水準を維持しつつ、道路インフラの長寿命化と適切な運営を行って利益を確保するために、ISO55001のアセットマネジメントシステムの運用を継続しています。今年度は導入1年後のサーベイランス審査（継続審査）を受け、認証が維持されました。

- ・ 維持管理情報（図面・点検調書等）のデジタル化、クラウド化、データベース化

## SIMPL 土木/建築資産管理【中長期的インフラ管理】

**概要**

- 管理対象物の位置が**地図**上にマークで示され、これに紐づいた**基本情報**（諸元情報、図面）、点検・補修等の**履歴情報**が確認できるアプリケーション
- 委託会社が**データを登録**し、インフラ運営者が承認する機能を搭載

**特徴**

- 情報が一元管理・可視化されるため、欲しい資料に対して**直ちにアクセス可能**  
インフラ運営**職員間の情報共有が容易**
- 委託会社が情報を登録できるため、インフラ運営者に**入力手間がかからない**
- 個々の管理対象物に対して行った措置が、竣工から**時系列**で見える  
→点検、補修設計、補修工事の**計画が容易**

①施設を探す

②施設情報を見る

③施設情報を出力・分析する

施設カルテ  
〇〇橋

- 諸元データ
- 点検データ
- 診断データ
- 補修履歴データ
- その他イベントデータ

④施設情報を登録する

- X 施設台帳ファイル
- X 点検調書ファイル
- X その他付属データなど

⇒従来は紙ベースで保管されていた膨大なアナログ情報をデジタル化した上で、維持管理の担当者が直感的に情報を探し出せるグラフィカル・ユーザー・インターフェースを使って橋梁や函渠などの構造物の諸元や設計図、点検調書などを格納・表示するシステムを運用しています。点検調書や補修設計などの情報を当該システムで一元管理することにより、効率的な資産管理を行っています。

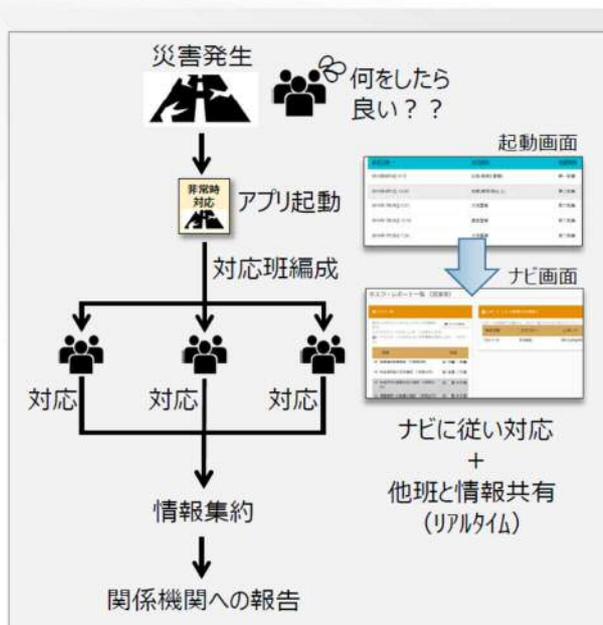


## 緊急時対応サブシステム【日常的インフラ管理】

**概要：**台風、地震、暴風などの**緊急時**において、対応すべき項目と手順を**ナビゲート**するとともにwebを介してリアルタイムに対処状況を**共有**するアプリケーション  
 ※通信不能な環境では単独PCで利用することが可能

### 効果：

- 急な災害時に、対応マニュアルを読み解かなくても、**何をすれば良いかがわかる**
- ナビゲーションに従い対応を進めることで、**手順漏れを防止**できる
- 多数の職員が分担して対応している内容を**リアルタイムで共有**ことができ、**対応の重複を防止**できる（単独PC版は不可）
- 遠隔地にいる職員も、災害状況・対応状況を**リアルタイムで確認**できる
- データをダウンロードして利用できるため、**関係機関への報告が迅速**に行える



⇒災害発生時にA R C職員は被災現場、道路管制センター、事務所に分かれてそれぞれ対応しなければなりません。そこで、各々がリアルタイムで情報を共有できるシステムを活用し、関係機関へ迅速かつ正確な報告・情報共有できる体制を構築しています。今年度は防災訓練で活用し、その実用性を確認しています。

### ・タブレットの導入



【タブレット（左）と点検の帳票（右）】

【道路施設定期点検実施状況】

⇒「i-Reporter」という電子帳票ソリューションを導入し、道路施設定期点検や雪氷体制の記録、道路損傷の報告書等に活用しています。今年度は導入2年目となり、昨年度の点検結果との比較等が容易である等、従来の紙ベースと比較して業務の効率化が図れています。

・愛知アクセラレートフィールド®を活用した新技術の実証実験



【2019年度プロジェクト】

【活動報告会 2019】

⇒オープンイノベーションで新技術導入に必要なフィールド検証を行う仕組み「愛知アクセラレートフィールド®」を活用し、新技術の実道検証を継続しています。今年度は6件のプロジェクトレポートが提出され、名古屋大学で開催された「愛知アクセラレートフィールド®活動報告会 2019」において、その活動成果が広く一般にも発信されました。

分析・評価（公社のモニタリング）

ISO55001のアセットマネジメントシステムについては、導入1年後のサーベイランス審査（継続審査）により適切に維持運用されていることが認証されています。

維持管理情報のデジタル化、クラウド化、データベース化について、道路インフラの資産管理システムにおいては、点検調書や補修設計などの情報を当該システムで一元管理することにより効率的な資産管理に寄与していること、緊急時対応サブシステムにおいては、昨年度の防災訓練で活用していることを確認しています。

「i-Reporter」という電子帳票ソリューションについては、道路施設定期点検や雪氷体制の記録、道路損傷の報告書等に活用しています。昨年度の点検結果との比較等が容易である等、従来の紙ベースと比較して業務の効率化が図れていることが確認できます。

愛知アクセラレートフィールド®を活用した新技術の実道検証については、実用化に向けた様々な取り組みを実施する等、民間の創意工夫による取組として高く評価しています。

## ○利用促進及び地域還元に向けた取組<目的①>

- ・ 1日乗り放題チケットの販売  
⇒沿線自治体の観光振興を目的として、知多半島道路等の有料道路(9月、1月は知多4路線、衣浦トンネルと衣浦豊田道路)が、1日1,000円で乗り放題となるチケットを販売し(10月、2月の2回)、およそ1,200人の方々に利用していただきました。
- ・ レンタカーETC周遊割引の販売  
⇒愛知県内を周遊する観光客への利用促進および沿線自治体への観光促進を目的として、平成30年8月よりレンタカー会社2社と提携して、1泊2日1,500円で知多4路線および猿投グリーンロードが乗り放題となるレンタカーETC周遊割引を販売しこれまでに28人の方々に利用していただきました。



### 分析・評価 (公社のモニタリング)

乗り放題チケットの販売キャンペーンを通して利用者アンケートを実施し、アンケート結果を基に現状把握に努め、今後の利用促進及び利用者サービスの取組に向けて着実に成果を上げています。

- ・ PAイベントの実施 (地産品PR、交通安全)  
⇒大府PA(上り)、阿久比PA(下り)等における沿線自治体、地元企業・団体等と連携し、地域産品PRイベントや、交通安全啓蒙イベントを実施しました。(計14回)。  
※コロナウィルス感染拡大防止のため、3月に予定していたイベント3回を中止とした。



【阿久比PA】交通安全啓蒙イベント

### 分析・評価 (公社のモニタリング)

地域産品や交通安全PRイベントを積極的に実施し、本イベントを通じ、地域交流を深め、地域の活性化に向けて成果を上げています。

・「セーフティ・サンタラン in 知多半島 2019」の開催

⇒愛知県警察本部、愛知県道路公社、沿線地域の自治体、多くの企業・団体などの後援・協賛・協力の下、交通安全&地域PR一体型イベントを開催しました。サンタの格好をした参加者が乗ったオートバイ（自動二輪車）・車が、知多半島道路や南知多道路、一般道などを走行し、交通安全・地域の魅力をPRしました。



【美浜町総合公園】

分析・評価（公社のモニタリング）

独自に企画した本イベントを通じ、約4,000名の来場者とともに地域交流を深め、地域の活性化に向けて成果を上げています。

また、本イベントの参加費や協賛金の一部及びチャリティが交通遺児支援（東海交通遺児を励ます会、交通遺児等育成基金）や交通安全・地域教育などに生かされており、この点も評価します。

・大府PA（上り）、阿久比PA（下り）の改善

- ⇒1) テイクアウトのレモネード専門店「レモネード by レモニカ」をオープン。メニューには知多半島産のフルーツをトッピングするなどオリジナル商品も展開しPRに貢献しています（H31. 4. 25～）
- 2) 利用者の声を取り込み、気軽に知多半島の食材を使った和・洋・中がたのしめるレストラン「ちた食堂」のオープン（R1. 11. 1～阿久比PA店）
- 3) PAに車いすを設置（阿久比・大府PAともにH31. 3. 5～）



ちた食堂

和食・中華レストラン

アクアイグニス・レストランのシェフによる、知多半島の食材を使用した和食・中華料理を気軽に味わえる地産地消のレストラン。

日本料理人 笠原祥弘による特製鯛茶漬 けちご風味いただけます。

【「ちた食堂」HPより】



【PA車いす設置状況】

分析・評価（公社のモニタリング）

地元食材を使ったメニューやお土産品など、魅力ある内容により利用者サービスの向上や地域の活性化に向けて成果を上げています。ご利用者からのアンケート結果等のご要望に応え、定食や麺類等のメニュー増強と価格設定への改善に積極的に取り組んでいます。

- ・ P A 情報コーナーの拡充  
⇒ S N S 専用のサイネージを設置し、地域情報発信の場の拡充、デジタル世代への発信を強化しています。  
(阿久比 P A 下り) (R1. 6. 11～)



【阿久比 S N S サイネージ】

- ・ 多言語対応

⇒ 1) P A 売店に多言語翻訳機ポケトークを設置。

2) 「愛知多の種」HPの多言語対応(英語・韓国・中国(繁体・簡体)・タイ)。(R1. 6. 11)

3) P A 情報コーナーに外国語パンフレットコーナーを設置。

愛知県観光協会が発行する「愛知県観光マップ(英語・韓国・中国(繁体・簡体)・タイ)」の配架と、インバウンド向けポスターを掲示しました。(R1. 7. 29～)



【売店レジ横のポケトークの案内表示】



【外国語パンフレット設置】

- ・ 地域との連携

⇒ 半田市二ツ坂カーニバル (R1. 9. 7～8) や、愛知スカイエキスポで開催された知多半島マーケット (R2. 1. 25～26) に出展し、来場者の方々に愛知道路コンセッションの取り組みや乗り放題チケットについて PR しました。



【知多半島マーケット出店状況】

分析・評価 (公社のモニタリング)

多言語対応や S N S サイネージを活用した地域情報の配信と、愛知県国際展示場における知多地域主催の P R イベントへの出店を実施するなど、利用者サービスの向上や地域の活性化に向けて成果を上げています。

・季刊誌の発行

⇒PAレストランの新メニューやコラボ商品紹介、PAイベント情報、地域情報を配信する季刊誌の発行を行いました。(年4回発行)



【季刊誌 2020年春号】

・地域コラボ商品の開発

⇒地元商店とアクアイグニスの3シェフとのコラボ、地元産品を使用した地域ブランド商品の開発を行っています。(現在14種計20品開発)

⇒コラボ商品完成時は、シェフが市町へ表敬訪問を行いました。



【辻口シェフ×東浦町コラボ商品】

・広報活動の実施

⇒1) 地域情報の多様な配信機会の創出を目的に、県内外のテレビ・ラジオ・雑誌で広報活動を実施しました。

2) 岐阜ケーブルテレビでの乗り放題チケットをPR。(R1.9.17)

3) インスタグラムを使い、地域の美味しいものを参加者に発信してもらうキャンペーン企画を実施。(R1.7.1~8.31)

4) 愛知多の種公式LINEアカウントを開設し、年末年始には地元の食事券やご当地菓子が当たるキャンペーンを開催しました。(R2.1.1~13)



【企画のPRポスター】

・コロナウィルス感染拡大防止対策

⇒2020年3月以降、PA内レストラン、売店、トイレを含めた感染症拡大防止対策に取り組んでいます。



【店舗内外での掲示、スタッフによるマスク着用呼びかけ、手洗い動画放映など】

## 分析・評価（公社のモニタリング）

季刊誌の発行、地域ブランド商品の開発、テレビ・ラジオ・雑誌、外部催事、インスタグラムや新春抽選会企画など、多様な広報活動を展開することにより、地域の活性化に向けて成果を上げています。新型コロナウイルス感染症拡大防止対策への取り組みも十分に実施し、ご利用者の安全確保が行われています。

### 4. 年間総評

**【目的①】** A R Cにより、1日乗り放題チケットの販売やP Aイベントの開催等の利用促進への取組、さらには「セーフティ・サンタラン in 知多半島 2019」の開催や地域コラボ商品の開発等の地域連携（地域活性化）への取組など、様々な取組が積極的に行われており、その成果を上げています。

令和2年2月に供用開始した「りんくう I C第2出口」は、利用者にとって大変利便性の高い有益で円滑な交通の確保に寄与しています。また、「武豊北 I C（仮称）」及び「大府P A（下り）（仮称）」の工事に着手するなど、利便性の向上への取組が、着実に行われています。

**【目的②】** 民間ならではの創意工夫による IS055001 のアセットマネジメントシステムの運用、I Tや新技術の導入（維持管理情報のデジタル化や電子帳票ソリューションの活用など）により、通常業務の効率化や災害時の迅速な対応への取組が積極的に行われており、評価します。

**【目的③】** 公社は安定的に得られる運営権対価収入により、借入金の返済を確実に行うとともに、道路事業損失補てん引当金を計上することで、災害等の不測の費用にも備えています。

さらに、公社とA R Cが連携を図ることで、公社運営時と同様の管理水準やサービスを保ち適切に維持管理運営業務が行われているとともに、A R Cによる目的②の取組により効率的な管理運営の確立に取り組んでおり、評価します。