

2020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

2016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は、2021年度で5年目の節目の年を迎えます。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ています。

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、モニタリングを継続実施しています。

本書は2020年度の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たものです。

## 目 次

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| <b>1. 事業目的</b> .....              | 1  |
| <b>2. 事業報告</b> .....              | 1  |
| (1) 交通量 .....                     | 1  |
| (2) 料金収入 .....                    | 2  |
| (3) 収支状況 .....                    | 5  |
| ①計画上の収支構造 .....                   | 5  |
| ②収支実績 .....                       | 5  |
| <b>3. 主な取組内容</b> .....            | 7  |
| (1) 通常時や災害時等における維持管理・運營業務 .....   | 7  |
| (2) モニタリングの実施による要求水準の確保 .....     | 8  |
| ①A R Cのセルフモニタリング .....            | 9  |
| ②公社のモニタリング .....                  | 10 |
| ③会議体や中立的な立場の機関による確認 .....         | 10 |
| (3) 主な維持管理・運營業務におけるモニタリング状況 ..... | 11 |
| (4) 主な個別業務における要求水準充足の確認 .....     | 15 |
| ①維持業務 .....                       | 15 |
| ②施設点検及び修繕業務 .....                 | 19 |
| ③危機管理対応業務 .....                   | 26 |
| ④運營業務 .....                       | 27 |
| (5) 民間の創意工夫による取組 .....            | 33 |
| ①事業の効率化に向けた取組 .....               | 33 |
| ②利用促進及び地域還元に向けた取組 .....           | 36 |
| <b>4. 年間総評</b> .....              | 40 |

## 1. 事業目的

愛知県道路公社の有料道路コンセッション（以下「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】A R C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」

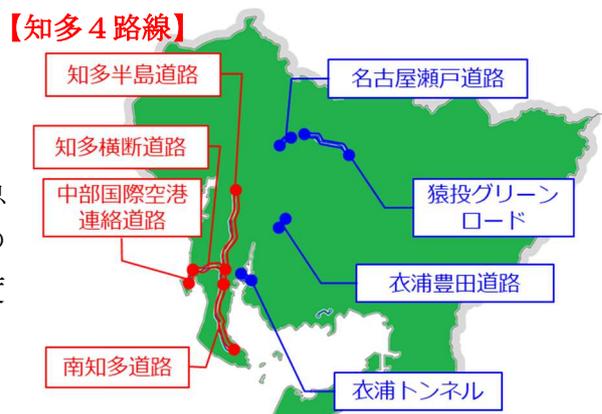
【目的③】公社にとっては、「確実な償還の実施」、「効率的な管理運営」

## 2. 事業報告

### (1) 交通量

2020年度の8路線全体の交通量は、新型コロナウイルス感染症の拡大と、緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置などの感染防止対策の影響を受け、2018年度比で約20.3%、2019年度比で約19.8%の減少となりました。

路線別では、全路線で前年度より減少していますが、特に中部国際空港にアクセスする知多横断道路で2018年度比約44.2%、2019年度比約42.8%の減少、中部国際空港連絡道路で2018及び2019年度比ともに約55.4%と著しい減少となりました。



▲図-1

▼表-1 交通量

(単位:千台)

| 路線名          | 2018年度   | 2019年度   | 2020年度   | 2018年度比  | 2019年度比  |
|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|
|              |          |          |          |          |          |
| 知多4路線        | 46,697   | 46,225   | 34,874   | ▲25.3%   | ▲24.6%   |
| (知多半島道路)     | (26,562) | (26,147) | (21,832) | (▲17.8%) | (▲16.5%) |
| (南知多道路)      | (7,115)  | (7,208)  | (6,552)  | (▲7.9%)  | (▲9.1%)  |
| (知多横断道路)     | (6,111)  | (5,965)  | (3,411)  | (▲44.2%) | (▲42.8%) |
| (中部国際空港連絡道路) | (6,909)  | (6,905)  | (3,080)  | (▲55.4%) | (▲55.4%) |
| 衣浦トンネル       | 6,327    | 6,315    | 5,772    | ▲8.8%    | ▲8.6%    |
| 衣浦豊田道路       | 5,904    | 6,045    | 5,365    | ▲9.1%    | ▲11.2%   |
| 猿投グリーンロード    | 5,737    | 5,671    | 5,034    | ▲12.3%   | ▲11.2%   |
| 名古屋瀬戸道路      | 5,902    | 5,847    | 5,190    | ▲12.1%   | ▲11.2%   |
| 計            | 70,567   | 70,103   | 56,235   | ▲20.3%   | ▲19.8%   |

※各項目の台数は単位未満を四捨五入しているため、知多各路線台数の和と知多4路線台数、各路線の和と計が一致しない場合がある。

## (2) 料金収入

2020年度の8路線全体の料金収入は、(1)交通量の減少に伴い、2018年度比約20.3%、2019年度比約20.2%の減少となりました。

路線別では、全路線で前年度より減少しておりますが、特に中部国際空港にアクセスする知多横断道路で2018年度比約47.8%、2019年度比約46.6%の減少、中部国際空港連絡道路で2018年度比約56.4%、2019年度比約55.9%の著しい減少となりました。

▼表-2 料金収入 (単位:円・税込)

| 路線名          | 2019年度          | 2020年度          | 2019年度比  | 参考<br>2018年度比 |
|--------------|-----------------|-----------------|----------|---------------|
| 知多4路線        | 12,915,389,427  | 9,833,011,818   | ▲23.9%   | ▲24.2%        |
| (知多半島道路)     | (8,167,953,559) | (6,746,531,769) | (▲17.4%) | (▲17.7%)      |
| (南知多道路)      | (1,748,884,665) | (1,603,433,786) | (▲8.3%)  | (▲6.6%)       |
| (知多横断道路)     | (1,727,171,039) | (922,018,614)   | (▲46.6%) | (▲47.8%)      |
| (中部国際空港連絡道路) | (1,271,380,164) | (561,027,649)   | (▲55.9%) | (▲56.4%)      |
| 衣浦トンネル       | 1,464,192,695   | 1,334,910,449   | ▲8.8%    | ▲9.0%         |
| 衣浦豊田道路       | 1,065,628,561   | 948,661,791     | ▲11.0%   | ▲8.4%         |
| 猿投グリーンロード    | 1,358,496,973   | 1,207,938,853   | ▲11.1%   | ▲11.7%        |
| 名古屋瀬戸道路      | 644,628,254     | 599,520,756     | ▲7.0%    | ▲3.6%         |
| 計            | 17,448,335,910  | 13,924,043,667  | ▲20.2%   | ▲20.3%        |

### 分析・評価 (公社のモニタリング)

2020年度の交通量・料金収入は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、大きく減少する結果となりました。

本県においても、2020年の年明けに最初の感染者が確認され、4月から5月の第1波、7月から8月の第2波、11月から年明けの第3波と断続的に感染拡大が生じたため、県内全域に緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出され、三密の回避等の基本的な感染防止対策はもとより、不要不急の外出や県を跨ぐ移動の自粛、テレワークの推進、営業時間の短縮やイベントの開催制限など、人の移動や人と人との接触機会を抑制する対策が県内全域で講じられてきました。

これらの対策によって社会経済活動が制限されたことに伴い、8路線の交通量は、感染症の影響がなかった2018年度に比べ約20.3%の減少となりました。

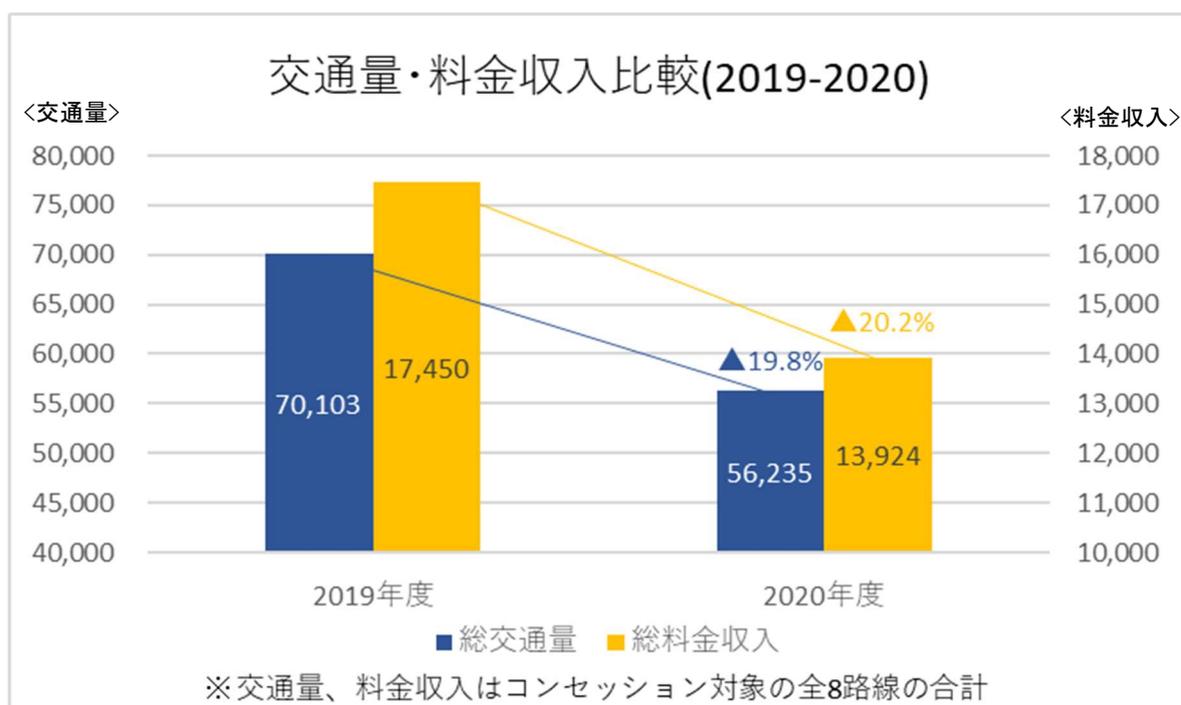
特に、中部国際空港にアクセスする中部国際空港連絡道路と知多横断道路では、空港を利用する旅客数が2018年度(約12,358千人<sup>\*1</sup>)に比べ2020年度(約2,016千人<sup>\*1</sup>)は約83.7%の大幅な減少となったこと、愛知国際展示場の来場者数も2019年8月末の開業から2020年3月末迄の7ヶ月間の約68万人<sup>\*2</sup>から2020年度1年間で約18万人<sup>\*3</sup>と約73.5%の大幅な減少となったことから、交通量は2018年度比で中部国際空港連絡道路で約55.4%、知多横断道路で約44.2%、2路線で約49.8%の減少となりました。

加えて、2路線の料金収入は、特に路線バスや貸し切りバス等の通行料金が高い特大車の通行量が大きく減少したため、料金収入の減少は2018年度比で52.1%と交通量を上回る減少となっています。

また、知多半島道路、南知多道路、衣浦トンネル、衣浦豊田道路及び猿投グリーンロードでは、2018年度比で交通量と料金収入は概ね比例して減少、名古屋瀬戸道路では、軽自動車・普通車・特大車が減少（通勤や観光等の需要減が要因として想定）した一方で中型車・大型車は平年並み（運輸需要が堅調と想定）で、料金収入は2018年度比で約3.6%の減少となり、交通量の約12.1%の減少より低く抑えられています。

これら、社会経済活動の制限に伴う交通量の減少は、この地域の他の高速道路・有料道路においても同様の傾向を示しており、2020年度の交通量は2018年度比でNEXCO中日本で約13.1%<sup>\*4</sup>、名古屋高速道路で約14.6%<sup>\*4</sup>の減少となっていますが、愛知県道路公社は中部国際空港にアクセスする2路線の大幅な減少により20.3%の減少と極めて厳しい状況となっています。

この様な状況の中、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」など、感染状況に留意しながら民間ならではのネットワークを活用した様々な取組を実施しましたが、社会経済活動全体が制限される状況では、交通量や料金収入の減少を抑え切ることが困難で限定的な効果に留まっています。



▲図-2 交通量・料金収入比較

なお、本コンセッションでは、ARCが事業を安定的に行うことができるよう、実施契約書により料金収入に関して需要変動に伴うリスクの分担を取り決めていきます。

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、需要変動調整額として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しています。

2020年度の路線別の料金収入は、表-4に示す様に名古屋瀬戸道路及び衣浦豊田道路で6%を上回り6%を超えた分は公社に帰属、衣浦トンネル及び猿投グリーンロードで-6%以内の減少幅でARC負担となる一方、知多4路線では6%を下回り6%を超えた分は公社の負担となり、この結果2021年度に公社からARCに対し約14億円を支払うこととなります。

今後の見通しですが、8路線の交通量は2021年度に入り、2020年度同月比で、4月～7月までの累計が16.8%増と回復傾向を示しています。

内閣府の月例経済報告（令和3年7月）でも、先行きについては、感染拡大の防止策を講じ、ワクチン接種を促進するなかで、各種政策の効果や海外経済の改善もあり、持ち直しの動きが続くことが期待されるとの見通しが示されており、感染防止対策と社会経済活動の両立が交通量の回復に繋がるよう期待したいと思います。

また、市場変動による物価変動リスクについては、各区分ごとに1.5%を超える物価上昇分は公社が負担することとしており、2020年度は表-5に示す様に全ての区分において1.5%を上回り、2021年度に約4.9億円を公社からARCに支払うこととなります。（※<sup>1</sup>：セントレアグループホームページ利用実績より引用、※<sup>2</sup>：2019年度 愛知県国際展示場コンセッションの取組状況についてより引用、※<sup>3</sup>：愛知県道路公社調べ、※<sup>4</sup>：公表資料より算出）

▼表-3 公社計画との比較

（単位：円・税込）

| 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     | 12,065,660,104 | 9,833,011,818  | 81.5%      |
| 衣浦トンネル    | 1,338,637,176  | 1,334,910,449  | 99.7%      |
| 衣浦豊田道路    | 892,273,032    | 948,661,791    | 106.3%     |
| 猿投グリーンロード | 1,255,312,170  | 1,207,938,853  | 96.2%      |
| 名古屋瀬戸道路   | 467,784,980    | 599,520,756    | 128.2%     |
| 合計        | 16,019,667,462 | 13,924,043,667 | 86.9%      |

▼表-4 需要変動調整額

（単位：円・税込）

| 路線名       | ARC 帰属額(±6%以内) | 公社帰属額(±6%超)    |
|-----------|----------------|----------------|
| 知多4路線     | △723,939,606   | △1,508,708,680 |
| 衣浦トンネル    | △3,726,727     |                |
| 衣浦豊田道路    | 53,536,382     | 2,852,377      |
| 猿投グリーンロード | △47,373,317    |                |
| 名古屋瀬戸道路   | 28,067,099     | 103,668,677    |
| 合計        | △693,436,169   | △1,402,187,626 |

▼表－5 本物価変動対象費用

(単位:円・税込)

| 本物価指数区分          |    | 対象額           | 本物価指数 | 公社負担額<br>(±1.5%超) | 業務区分           |
|------------------|----|---------------|-------|-------------------|----------------|
| 消費税を除くサービス価格指数   | A  | 2,587,407,908 | 2.5%  | 25,242,999        | 交通管理業務、維持管理業務等 |
| 建設工事デフレター        | B  | 3,238,822,265 | 8.0%  | 194,929,113       | 施設点検、修繕業務等     |
| 公共工事設計労務単価(軽作業員) | C1 | 743,350,856   | 17.9% | 103,400,795       | 清掃業務等          |
| 愛知県最低賃金          | C2 | 1,303,550,442 | 15.9% | 161,959,675       | 通行料金徴収業務等      |
|                  | 合計 | 7,873,131,471 |       | 485,532,582       |                |

※2020年度決算における概算額計算(ARC)です。

## (3) 収支状況

## ①計画上の収支構造

毎年ARCから公社へ支払われる運営権対価分割金は元利均等払いとしています。

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ることから、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。

## ②収支実績(2020年度)

▼表－6 収支実績(2020年度)

(単位:百万円)

| 公社                         | (税込)  | ARC                       | (税抜)   |
|----------------------------|-------|---------------------------|--------|
| 運営権対価収入等(A)                | 6,197 | 料金収入等(A)'                 | 12,836 |
| 一般管理費、道路事業損失<br>補てん引当金等(B) | 3,571 | 運営権対価、維持管理・運営<br>業務費等(B)' | 12,551 |
| 償還準備金繰入<br>(C)=(A)-(B)     | 2,626 | 当期純利益<br>(C)'=(A)'-(B)'   | 285    |

注 記載金額は百万円未満を切り捨てて表示しています。

ARCの詳細な収支実績を表-7に表示します。

## 分析・評価(公社のモニタリング)

2020年度の公社の償還準備金繰入は、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。

ARCの収支は、(2)料金収入の項で示したとおり、料金収入の減少に伴い、売上高は計画値の76.7%となりましたが、売上原価は計画値の69.6%であり、その結果、当期純利益は計画値の116.8%となり健全な運営が確保されています。

## (表-7)

なお、売上原価が減少した主な要因は運営権や更新投資を生産高比例法により交通量に応じた減価償却費を計上していること、公社からの需要変動調整額を当該年度に受け入れているためであり、交通管理・料金収受・維持・点検修繕等の維持管理運営業務や附帯事業・改築事業は次項「3. 主な取組内容」に示すように、計画どおり実施し、要求水準を維持しています。

▼表-7 ARCの収支計画と実績比較表

(単位:百万円・税抜)

| 2020年度       | 計画<br>(A) | 実績<br>(B) | 対計画比   | 差額<br>(B-A) | 分析・評価   |
|--------------|-----------|-----------|--------|-------------|---|
| 売上高          | 16,736    | 12,836    | 76.7%  | △3,900      | 交通量の減少によるもの。  |
| 道路料金収入       | 16,577    | 12,658    |        | △3,919      | 知多4路線 9,833、衣浦トンネル 1,334、衣豊 948、猿投 1,208、名古屋瀬戸 599(すべて税込) |
| 附帯事業収入       | 69        | 70        |        | 1           | PA 売上(地代)   |
| 受託収入         | 71        | 94        |        | 23          | 三ヶ根・鳳来 93(税込)<br>受託区間県道 11(税込)                            |
| 改築業務収入       | 19        | 12        |        | △7          | 武豊北IC(仮称)新設工事他  |
| 業務雑収入        | -         | 0         |        | 0           |   |
| 売上原価         | 13,410    | 9,332     | 69.6%  | △4,078      | 交通量減少による経費減によるもの。   |
| 維持管理費等       | 5,189     | 4,760     |        | △429        | 2019 実績(4,720)と同水準  |
| 減価償却費        | 6,890     | 5,718     |        | △1,172      | 生産高比例法により交通量に応じた減価償却費                                     |
| 需要変動調整額      | 1,140     | △1,308    |        | △2,448      | 公社からの受入れ(費用の減)  |
| 附帯事業費用       | 130       | 82        |        | △48         |   |
| 受託費用         | 44        | 69        |        | 25          |   |
| 改築業務費用       | 17        | 10        |        | △7          |   |
| 売上総利益        | 3,326     | 3,503     | 105.3% | 177         |   |
| 販売費及び一般管理費   | 406       | 356       | 87.7%  | △50         |   |
| 営業利益         | 2,919     | 3,146     | 107.8% | 227         |   |
| 営業外収益        | 3         | 3         | 100.0% | 0           |   |
| 受取利息・雑収入     | 3         | 3         |        | 0           |   |
| 営業外費用        | 2,546     | 2,728     | 107.1% | 182         | 匿名組合分配増増によるもの。  |
| 支払利息         | 1,311     | 1,310     |        | △1          |   |
| 開業費償却        | 147       | 147       |        | 0           |   |
| 匿名組合分配損      | 1,088     | 1,270     |        | 182         |   |
| 雑支出          | -         | 0         |        | 0           |   |
| 経常利益         | 376       | 421       | 112.0% | 45          | 計画以上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     | 376       | 421       | 112.0% | 45          | 計画以上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 | 206       | 191       |        | △15         |   |
| 法人税等調整額      | △75       | △54       |        | 21          |   |
| 当期純利益        | 244       | 285       | 116.8% | 41          | 計画以上の利益を確保しており、特に問題なし。                                    |

※ 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

これまで民間では、有料道路運営の実績・経験を積みなかつたことから、公社職員の指導を受け、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（写真-1）、降雪時（写真-2）、交通事故発生時（写真-3）においても、公社と連携しながら迅速かつ適切に対応しています。

これらの取組は、2019年3月にARCが認証取得したISO55001アセットマネジメント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）の年度目標値を維持管理業務計画書に定め、着実な実施が図られています。（表-8）ARCが具体的な数値目標を掲げるにより、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。



【応急復旧】



【本復旧】

▲写真-1 台風被害の対応状況(知多半島道路)(2017. 10台風21号)

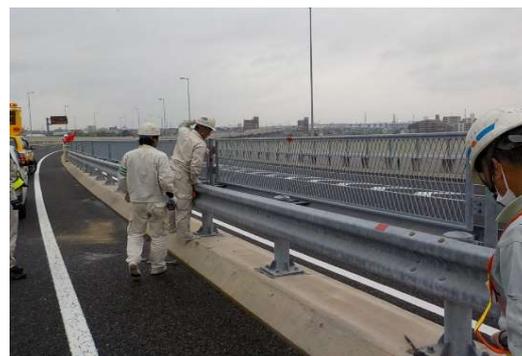


【凍結防止剤の散布】

▲写真-2 雪氷対策の状況(名古屋瀬戸道路)(2018. 1降雪)



【事故発生時の交通規制】



【緊急出動による復旧】

▲写真－3 逆走事故の対応状況(衣浦豊田道路)(2017. 5逆走事故)

▼表－8 2020年度のアセットマネジメント年度目標及び実績

| 項目                | KPI<br>(重要管理指標) | 取組の目的               | 目標値              | 実績値              | 評価   |
|-------------------|-----------------|---------------------|------------------|------------------|------|
| 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       | 2.90<br>(万台・時間)  | 1.00<br>(万台・時間)  | OK   |
|                   | 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     | 4,110<br>(時間)    | 4,196<br>(時間)    | (未達) |
|                   | 死傷事故率           | 交通事故の削減             | 3.7<br>(件/億台 km) | 5.8<br>(件/億台 km) | (未達) |
|                   | 逆走事案件数          | 逆走事案の削減             | 14<br>(件)        | 21<br>(件)        | (未達) |
|                   | 人等の立入事案件数       | 人等の立入事案の削減          | 93<br>(件)        | 70<br>(件)        | OK   |
| 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 | 96.9<br>(%)      | 97.5<br>(%)      | OK   |
|                   | 橋梁の保全率          | 健全度区分Ⅰ、Ⅱの割合         | 95.6<br>(%)      | 92.2<br>(%)      | (未達) |
|                   | 函渠の保全率          | 健全度区分Ⅰ、Ⅱの割合         | 99.2<br>(%)      | 99.2<br>(%)      | OK   |
|                   | トンネルの保全率        | 健全度区分Ⅰ、Ⅱの割合         | 83.3<br>(%)      | 83.3<br>(%)      | OK   |

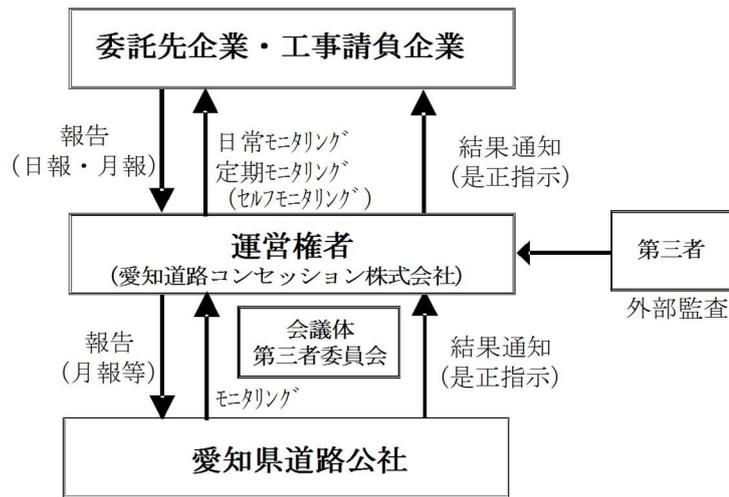
## (2) モニタリングの実施による要求水準の確保

公社は、(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、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、コンセッションは事業期間が2046年迄の30年間と長期に及ぶため、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、公社によるモニタリングに加え、ARCによるセルフモニタリング、会議体や中立的な立場の評価機関の設置という重層的なチェック体制を構築しています。

(図－3)



▲図-3 モニタリングの流れ

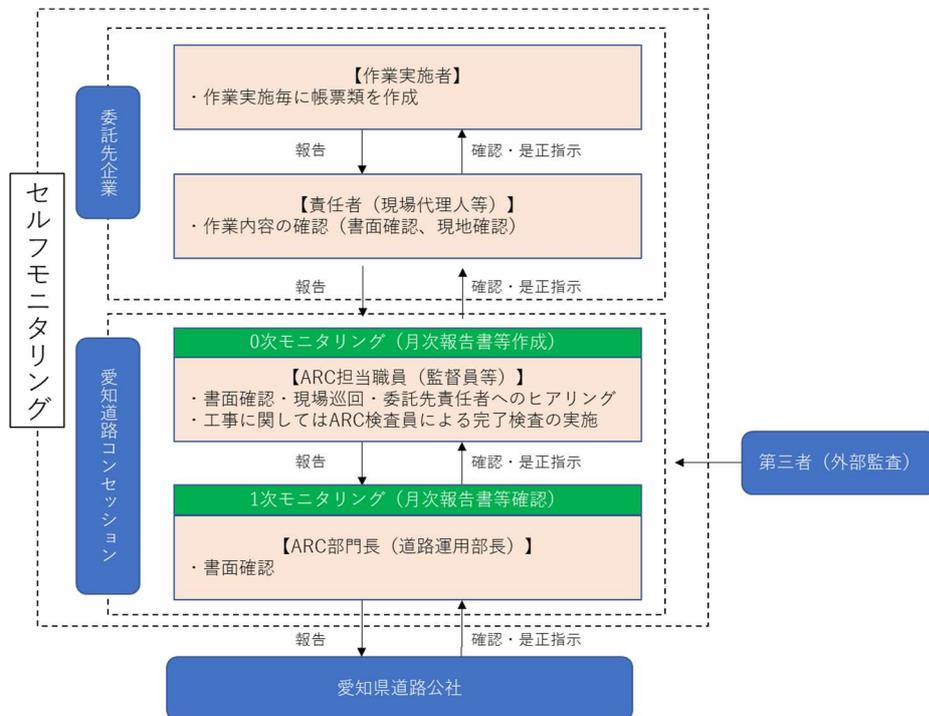
### ①ARCのセルフモニタリング

ARCでは、公社に提出するモニタリング実施計画書に基づき、セルフモニタリングを実施しています。

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た後、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。

(図-4)



▲図-4 セルフモニタリングの流れ

## ②公社のモニタリング

公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。

## ③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しています。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。（表-9）

▼表-9 会議体(県・公社・ARC)

| 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<br>・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<br>・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。（表-10）

▼表-10 中立的・専門的立場の会議体

| 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） |

2020年度は、協議会を6月、第三者委員会を2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を確認するとともに、課題と今後の対応策を協議しました。

▼表-11 2020年度 第三者委員会の議事

| 議事                           | 内容   |
|------------------------------|--|
| 計画料金収入の変更について                | 消費税率改正に伴い計画料金収入を変更するもの   |
| 要求水準書<維持管理・運営業務編>の一部変更について   | 道路巡回業務の資格要件であるAT車限定免許は「不可」を「可」に変更するもの                                  |
| 要求水準の軽微な変更について               | 内容が軽微な場合に限り、手続きを簡素化するもの  |
| 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                              |
| 第4期決算報告について                  | 貸借対照表・損益計算書、決算報告(対計画比)、通行台数・通行料金収入(概況)・月別前期比較、公社計画料金収入との実績比較、本物価変動対象費用 |
| 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、愛知アクセラートフィールド <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、協議事項一覧表   |
| 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   |

### (3) 主な維持管理・運營業務におけるモニタリング状況

2020年度の維持管理・運營業務の実施状況は、業務全体において公社が要求する水準を充足し、年間を通じて適切に行われていることを確認しています。

なお、交通規制の不備等により、全3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を行いました。(表-12)

▼表-12 主な維持管理・運營業務のモニタリング状況

| 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<br>路面清掃<br>公衆トイレ清掃<br>交通事故復旧<br>雪氷対策 等 | <p>&lt;総評&gt;</p> <p>○コロナ禍の影響により、アルコールチェックを中止したことに指摘を受けたが、対策を講じ改善している。また、新型コロナウイルス対応のBCPも策定し、感染予防に努めている。</p> <p>○道路パトロールにおける作業について、ガイドラインを策定した。また、ポットホールの対応についても、様々な常温合材を比較した上で、適性評価・実地検証を行い、新たな運用フローを策定した。どちらの方策も、公社と協議を重ね実現し、より効率的な管理運営につながっている。なお、要求水準（実施状況、回数等）に未達もなく、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を計画的に実施した。それぞれの対策は公社と何度も意見交換を実施し決定した。その結果、いくつもの目標値が達成され、IS055001 導入の効果によるものと判断する。</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。</p> <p>○ARC職員、料金所職員、交通管理隊員、交通管制員に対し、新型コロナウイルス対応のBCPマニュアルを策定し、有料道路の安定的な運営に努めた。</p> <p>○道路パトロールにおける管理隊員による道路損傷等への補修作業について、作業の安全性を確保し適切な運用ができるようガイドラインを策定した。また、ポットホールの対応については、様々な常温合材を比較した上で、適性評価・実地検証を行い、ARCと公社間で協議を重ねたうえ、新たな運用フローを策定した。</p> <p>○工事に伴う交通規制による渋滞対策として、追越車線規制を伴う中央分離帯の草刈り作業を、前年度より継続して夜間に施工し、渋滞を抑制し、安全で円滑な交通流を確保した。</p> <p>○雪氷対策業務においては、気象コンサルティング会社との契約を今年度も継続し、降雪に関する気象情報を活用することや、道路巡回車に路面監視セ</p> |

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  |  | <p><b>&lt;セルフモニタリングによる改善等&gt;</b></p> <p>○適切な交通流を確保するために、草刈り規制に伴う頻発する渋滞への対策として、前年度より継続して中央分離帯側の作業を夜間を実施し、渋滞を抑制した。</p> <p>○事故低減対策では、看板設置による逆走対策や路面標示、ポストコーン及び注意喚起の標識設置等を駆使し、原付、人及び自転車の誤進入対策を実施し、重大な事故の防止に努めた。</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、降雪に関する気象情報を道路管制センターと共有、昨年度から引き続き、残留塩分濃度も考慮した上で不要な雪氷作業を抑制した。雪氷発令基準については、公社と協力したうえで設定し、体制発令時には意見交換をしながら雪氷対策に取り組んだ。</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付け、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>○アルコールチェックは、基地ごとの共通の機械を使用することによる飛沫感染を恐れて中止したが、個別のアルコールチェッカーを購入し、配布することで改善した。</p> | <p>センサーを取り付け、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するなど、積極的な取り組み姿勢が確認できた。</p> <p><b>&lt;是正指示&gt;</b></p> <p>無し</p> |
|--|--|---|---|

|                             |                                      |  |   |
|-----------------------------|--------------------------------------|--|---|
| <p>施設点検<br/>及び修繕<br/>業務</p> | <p>舗装<br/>橋梁<br/>トンネル<br/>災害復旧 等</p> | <p>&lt;総評&gt;</p> <p>○交通規制や他機関への提出書類の不備に関して公社から数回の指摘を受けたが、対策を講じ、改善を図った。</p> <p>○会議体の新設や業者からの提出書類の内容改善を行うことにより、工事の安全管理の向上が図られている。</p> <p>&lt;セルフモニタリングによる改善等&gt;</p> <p>○月1回の安全連絡会議において、ヒヤリハットの水平展開を全工事業者に図る等により、安全な工事管理に努めた。</p> <p>○現場作業着手前に施工安全検討会を開催し、作業手順の明確化、作業ごとの災害リスク抽出、安全対策の具現化を図ることにより、安全な工事管理に努めた。</p> <p>○業者から提出される施工計画書を見直し、作業手順、災害リスク、安全対策等の情報を充実させることにより、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;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。特に、通行止めを伴う工事では特殊な条件を備えているため、ARC側においても管理体制を強化し、警察協議書の確実な遵守に努めた。</p> <p>○警察協議書についての不備が多く、その内容が過去と同様か類似のものが多かった。書類確認機能を強化し、2重のチェック体制を構築することで、同様なミスやケアレスミスの防止に努めた。</p> | <p>&lt;総評&gt;</p> <p>○ARCセルフモニタリングの結果に基づき、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、2件の軽微な指示事項案件を確認したため、再発防止を目的に書面にて是正指示を行った。</p> <p>&lt;是正指示&gt;</p> <p>○南知多道路の夜間舗装工事に伴う交通規制（片側交互通行規制）において、規制内容を周知する道路情報板に不適切な表示をした状態で工事を行ったこと、また夜間工事における一般利用者の視認性を確保するために重要な規制器材である回転灯を設置することなく工事を実施したことに対し、道路交通法第80条に基づく協議事項の遵守徹底について指示を行った。</p> <p>○猿投グリーンロードの夜間舗装工事に伴う交通規制（ICランプ閉鎖及び片側交互通行規制）において、工事作業予定表の提出を怠ったことから、規制内容を周知する道路情報板に不適切な表示がなされたこと、また夜間工事における一般利用者の視認性を確保するために重要な規制器材である回転灯を設置していないことを指摘された（至急対応した）ことから、施工業者に対し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><b>危機管理<br/>対応業務</b></p> | <p>災害対策活動<br/>通行規制 等</p>  | <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を適切に遂行した。</p> <p>&lt;セルフモニタリングによる改善等&gt;</p> <p>なし</p> <p>&lt;公社の注意等に対する対応&gt;</p> <p>なし</p>  | <p>&lt;総評&gt;</p> <p>○ARCセルフモニタリングの結果に基づき、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;</p> <p>なし</p>   |
| <p><b>運營業務</b></p>          | <p>料金徴収<br/>計数管理<br/>ETC通行料金<br/>等の精算<br/>ETC・料金收受<br/>機械等保守整備<br/>その他<br/>(広報活動)<br/>(苦情・問合せ<br/>対応) 等</p> | <p>&lt;総評&gt;</p> <p>○料金收受等に関して、対策を講じ、改善を図った。各業務において、適切に業務を遂行した。</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>○料金所トイレの美化・案内改善など、利用者サービス向上の取り組みを実施した。</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の取り組みを実施した。</p> <p>○全料金所で防犯教育を実施し、防犯意識の高揚を図った。</p> <p>○パンフレットの配布やホームページでの発信等、日常的な広報活動に努めた。</p> <p>○通行料金等利用者からの問い合わせに対し、適時的確な対応をしており、利用状況も正確に記録した。</p> <p>○新型コロナウイルス感染防止対策を構築し、予防や事業継続に取り組んだ。また、非接触にて料金徴収が可能な料金精算機の導入を一部の料金所で進めている。</p> | <p>&lt;総評&gt;</p> <p>○ARCセルフモニタリングの結果に基づき、公社が要求する水準（内部監査の実施、問い合わせ対応等）を概ね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り組みでは、随時調整を実施し、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、感染防止対策を構築し、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>○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、1件の軽微な指示事項案件を確認し、再発防止を目的に書面にて是正指示を行った。</p> <p>&lt;是正指示&gt;</p> <p>○ETCレーン閉鎖時における遮断器誤操作を原因とした一般通行車両の衝突事故を招く料金收受員の度重なる不手際があったため、事故の再発防止に向け、更なる注意喚起及び指導徹底を行った。</p> |

|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  |  | <p>&lt;公社の注意等に対する対応&gt;</p> <p>○料金精算機保守について要求水準書追記の指示を受け、追記の上で軽微な変更とする旨が了承された。</p> <p>○横断パー誤作動の再発防止について指示を受け、操作盤にスイッチカバーを設置する等の策を講じた。</p> | <p>&lt;その他&gt;</p> <p>○利用者サービス向上に資する割引施策について、感染防止対策を踏まえて施策の施行時期や基準を整理するよう要請した。</p> <p>○新たに要求水準書に追記すべき内容について、中身を踏まえ軽微な変更として保守仕様を定めるよう要請した。</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引き続き確認されたため、物理的に再発防止の施策を講じるよう要請した。</p> |
|--|--|---|--|

#### (4) 主な個別業務における要求水準充足の確認

##### ①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】

▼表-13 道路巡回業務の実施状況

| 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 | 3,285  | 2,555 | 2,555  | 2,555      | 1,095  | 52         | 2,190   | 1,460     | 365    |
|      | 実施回数 | 3,285  | 2,555 | 2,555  | 2,555      | 1,095  | 52         | 2,190   | 1,460     | 365    |
|      | 過不足  | 0      | 0     | 0      | 0          | 0      | 0          | 0       | 0         | 0      |
| 臨時巡回 | 実施回数 | 600    | 218   | 54     | 19         |        | 45         | 54      | 135       | 64     |

分析・評価（公社のモニタリング）

表-13 に示すとおり、要求水準を満たす巡回業務が行われています。

また、事故等緊急時における迅速な通行止めや、緊急事態宣言時における車載情報板による通行車両への「不要・不急の外出自粛」の広報協力等、様々な事案について適切に対応が行われています。

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】

▼表-14 路面清掃業務の実施状況

| 清掃種別              | 頻度<br>(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<br>(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<br>(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）

表-14 に示すとおり要求水準書を満たす清掃業務が実施されています。

### 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】

▼表-15 公衆トイレ清掃業務の実施状況

| 清掃種別 | 頻度<br>(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 |
| 日常清掃 | 必要数          | 365    | 365   | —      | —          | —      | 365       | —       | —      |
|      | 実施数          | 365    | 365   | —      | —          | —      | 365       | —       | —      |
|      | 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）

表-15 に示すとおり、要求水準を満たす清掃業務が実施されています。利用者から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及び除雪作業を行うこと。

#### 【業務実績】

▼表-16 雪氷対策業務の業務実績

| 路線名    |     | 雪氷体制区分・実施回数/年 |                |    |    |            |
|--------|-----|---------------|----------------|----|----|------------|
|        |     | 待機準備          | 予備散布<br>(薬剤散布) | 警戒 | 除雪 | 非常<br>(閉鎖) |
| 知多半島道路 | 12月 | 0             | 1              | 3  | 0  | 0          |
|        | 1月  | 0             | 2              | 1  | 0  | 0          |
|        | 2月  | 0             | 1              | 0  | 0  | 0          |
|        | 3月  | 0             | 0              | 0  | 0  | 0          |

|            |     |   |    |    |   |   |
|------------|-----|---|----|----|---|---|
| 南知多道道路     | 12月 | 0 | 2  | 2  | 0 | 0 |
|            | 1月  | 0 | 3  | 0  | 0 | 0 |
|            | 2月  | 0 | 1  | 0  | 0 | 0 |
|            | 3月  | 0 | 0  | 0  | 0 | 0 |
| 知多横断道路     | 12月 | 1 | 2  | 1  | 0 | 0 |
|            | 1月  | 0 | 1  | 0  | 0 | 0 |
|            | 2月  | 0 | 1  | 0  | 0 | 0 |
|            | 3月  | 0 | 0  | 0  | 0 | 0 |
| 中部国際空港連絡道路 | 12月 | 1 | 2  | 1  | 0 | 0 |
|            | 1月  | 0 | 1  | 0  | 0 | 0 |
|            | 2月  | 0 | 1  | 0  | 0 | 0 |
|            | 3月  | 0 | 0  | 0  | 0 | 0 |
| 衣浦トンネル     | 12月 | 0 | 1  | 1  | 0 | 0 |
|            | 1月  | 0 | 1  | 0  | 0 | 0 |
|            | 2月  | 0 | 0  | 0  | 0 | 0 |
|            | 3月  | 0 | 0  | 0  | 0 | 0 |
| 猿投グリーンロード  | 12月 | 0 | 3  | 2  | 1 | 0 |
|            | 1月  | 0 | 7  | 1  | 0 | 0 |
|            | 2月  | 0 | 2  | 0  | 0 | 0 |
|            | 3月  | 0 | 0  | 0  | 0 | 0 |
| 名古屋瀬戸道路    | 12月 | 0 | 2  | 3  | 0 | 0 |
|            | 1月  | 0 | 3  | 1  | 0 | 0 |
|            | 2月  | 0 | 2  | 0  | 0 | 0 |
|            | 3月  | 0 | 0  | 0  | 0 | 0 |
| 衣浦豊田道路     | 12月 | 0 | 2  | 3  | 0 | 0 |
|            | 1月  | 0 | 4  | 1  | 0 | 0 |
|            | 2月  | 0 | 1  | 0  | 0 | 0 |
|            | 3月  | 0 | 0  | 0  | 0 | 0 |
| 全路線の合計     |     | 2 | 46 | 20 | 1 | 0 |

#### 分析・評価（公社のモニタリング）

気象コンサルティング会社との契約を継続することにより、気象専門家の意見を取り入れ、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、気象や路面の状況に応じ、要求水準を満たす必要な体制を取っています。

## 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】

▼表-17 交通事故の発生

| 路線名        | 交通事故発生件数/年 |
|------------|------------|
|            | 合計         |
| 知多半島道路     | 156        |
| 南知多道路      | 34         |
| 知多横断道路     | 6          |
| 中部国際空港連絡道路 | 4          |
| 衣浦トンネル     | 2          |
| 猿投グリーンロード  | 36         |
| 名古屋瀬戸道路    | 6          |
| 衣浦豊田道路     | 6          |

### 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、要求水準を満たす速やかな道路機能の回復に努めています。

また、公社が行う道路法に基づく通行止めの実施等、道路管理者権限が必要な業務に係る事務補助業務として、公社と密に打ち合わせを行っています。

## ②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】

▼表-18 舗装点検及び修繕業務の実施状況

| 区分                             | 舗装延長<br>(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        |
| 路面性調査の頻度<br>※5年に1回             | 以前の点検<br>(参考)             | 2014<br>(公社)     | 2012<br>(公社)     | 2014<br>(公社)  | 2014<br>(公社)  | 2014<br>(公社)  | 2012<br>(公社)     | 2014<br>(公社)  | 2014<br>(公社)  |
|                                | 最新の点検                     | 2016<br>(ARC)    | 2016<br>(ARC)    | 2016<br>(ARC) | 2016<br>(ARC) | 2016<br>(ARC) | 2016<br>(ARC)    | 2016<br>(ARC) | 2016<br>(ARC) |
|                                | 次回の点検<br>(参考)             | 2021             | 2021             | 2021          | 2021          | 2021          | 2021             | 2021          | 2021          |
|                                | 実施頻度の充足状況                 | ○                | ○                | ○             | ○             | ○             | ○                | ○             | ○             |
| 内) 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 | 要修繕延長<br>(全体)             | 3,210            | 22,916           | 65            | 100           | 200           | 5,651            | 400           | 0             |
|                                | 修繕実施済数                    | 1,350            | 11,186           | 0             | 0             | 0             | 2,400            | 0             | 0             |
|                                | 修繕必要残延長<br>(~2019)        | 1,860            | 11,730           | 65            | 100           | 200           | 3,251            | 400           | 0             |
|                                | 2020年度<br>(計画延長)<br>実施延長  | (400)<br>685     | (5,570)<br>6,855 | (0)<br>65     | (0)<br>100    | (0)<br>60     | (1,019)<br>1,360 | (0)<br>0      | (0)<br>0      |
|                                | 5年以内修繕<br>(計画残延長)<br>実残延長 | (1,460)<br>1,175 | (6,160)<br>4,875 | (65)<br>0     | (100)<br>0    | (200)<br>140  | (2,232)<br>1,891 | 400           | 0             |
| ※1 基準値<br>(快速走行路KPI<br>路面率)    | 当該年度目標                    | 98.7%            | 92.9%            | 99.8%         | 99.1%         | 97.4%         | 95.6%            | 96.4%         | 100.0%        |
|                                | 当該年度実績                    | 99.0%            | 94.4%            | 100.0%        | 100.0%        | 98.2%         | 96.3%            | 96.4%         | 100.0%        |

※1 基準値は、自動車専用道路:MCI=5.0、一般道:MCI4.5

【業務実績】

▼表-19 舗装点検及び修繕業務の業務実績

| 番号 | 2020年度の業務名        | 業務内容   | 舗装面積                    |
|----|-------------------|--|-------------------------|
| 1  | 舗装修繕(半 2020-1号)工事 | 知多半島道路(上下線)kp19.9~20.4 切削オーバーレイ<br>南知多道路(下り線)kp29.3+20~30.9 切削オーバーレイ | A=18,127 m <sup>2</sup> |
| 2  | 舗装修繕(半 2020-2号)工事 | 知多半島道路(大高IC)CランプDランプ<br>切削オーバーレイ                                     | A=1,605 m <sup>2</sup>  |
| 3  | 舗装修繕(半 2020-3号)工事 | 知多半島道路(阿久比IC)Eランプ<br>切削オーバーレイ  | A=1,275 m <sup>2</sup>  |

|    |                    |   |                         |
|----|--------------------|---|-------------------------|
| 4  | 舗装修繕(南 2019-2 号)工事 | 南知多道路(武豊 IC)A・B・C・D ランプ(武豊 PA)<br>切削オーバーレイ                      | A=7,848 m <sup>2</sup>  |
| 5  | 舗装修繕(南 2020-1 号)工事 | 南知多道路(上下線)kp38.5~39.6(豊丘 IC)A・D<br>切削オーバーレイ                     | A=15,854 m <sup>2</sup> |
| 6  | 舗装修繕(南 2020-2 号)工事 | 南知多道路(南知多 IC)A・B・C・E ランプ<br>切削オーバーレイ                            | A=7,274 m <sup>2</sup>  |
| 7  | 舗装修繕(猿 2020-1 号)工事 | 猿投グリーンロード(上下線)kp0.3+70~0.7+50<br>(下り線)kp8.7+40~10.3+60 切削オーバーレイ | A=4,659 m <sup>2</sup>  |
| 8  | 舗装修繕(猿 2020-2 号)工事 | 猿投グリーンロード(上下線)Kp1.2~1.3<br>(枝下 IC)A・B・C・D ランプ 切削オーバーレイ          | A=4,051 m <sup>2</sup>  |
| 9  | 舗装修繕(半 2020-4 号)工事 | 知多半島道路(大府西 IC)Cランプ<br>舗装打換工                                     | A=38 m <sup>2</sup>     |
| 10 | 舗装修繕(横 2020-1 号)工事 | 知多横断道路(下り)Kp せ 6.6+70~せ 6.7+12<br>切削オーバーレイ                      | A=281 m <sup>2</sup>    |
| 11 | 舗装修繕(猿 2020-3 号)工事 | 猿投グリーンロード(西広瀬 PA)上下<br>切削オーバーレイ                                 | A=2,132 m <sup>2</sup>  |

#### 分析・評価 (公社のモニタリング)

表-18 に示すとおり要求水準書に定めた水準を満たしています。

舗装修繕については、当該点検から次回点検までの5カ年の間に適切に修繕を実施することとしています。2020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、表-19 に示す各業務実績の評価については、下記のとおりです。

番号1、2、3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、4、5、6の工事は、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7、8の工事は、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9の工事は、知多半島道路の大府西 IC のCランプにおいて、湧水対策として舗装打換工を行っており、確実な修繕を実施しています。

番号10の工事は、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、路面段差補修を行い利用者の快適な走行性の確保に努めています。

番号11の工事においては、パーキングエリア駐車スペース及び歩道部等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2、3、4、5、6、11の工事は、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、夜間通行止等を実施して、安全かつ適切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】

▼表-20 橋梁点検及び修繕業務の実施状況

| 区分                                   | 橋梁数           | 路線名           |               |               |               |               |               |               | 8路線合計 |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------|
|                                      |               | 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            | 23            | 5             | 34            | 24            | 21            | 189   |
| 橋梁定期点検の頻度<br>※5年に1回                  | 以前の点検<br>(参考) | 2013<br>(公社)  | 2013<br>(公社)  | 2012<br>(公社)  | 2012<br>(公社)  | 2014<br>(公社)  | 2015<br>(公社)  | 2011<br>(公社)  |       |
|                                      | 最新の点検         | 2018<br>(ARC) | 2018<br>(ARC) | 2017<br>(ARC) | 2017<br>(ARC) | 2019<br>(ARC) | 2020<br>(ARC) | 2016<br>(ARC) |       |
|                                      | 次回の点検<br>(参考) | 2023          | 2023          | 2022          | 2022          | 2024          | 2025          | 2021          |       |
|                                      | 実施頻度の<br>充足状況 | ○             | ○             | ○             | ○             | ○             | ○             | ○             |       |
| (2020<br>実施状況)<br>橋梁定期点検             | 必要数           | —             | —             | —             | —             | —             | 24            | —             | 24    |
|                                      | 実施数           | —             | —             | —             | —             | —             | 24            | —             | 24    |
|                                      | 過不足           | —             | —             | —             | —             | —             | 0             | —             | 0     |
| (2020<br>実施状況)<br>道路構造物管理<br>カルテ(更新) | 必要数           | —             | 1             | —             | —             | —             | 24            | —             | 24    |
|                                      | 実施数           | —             | 1             | —             | —             | —             | 24            | —             | 24    |
|                                      | 過不足           | —             | 0             | —             | —             | —             | 0             | —             | 0     |

|                                 |                         |             |             |          |          |            |          |          |            |
|---------------------------------|-------------------------|-------------|-------------|----------|----------|------------|----------|----------|------------|
| 橋梁長寿命化<br>計画(更新)<br>(2020実施状況)  | 必要数                     | 48          | 34          | 23       | 5        | 34         | 24       | 21       | 189        |
|                                 | 実施数                     | 48          | 34          | 23       | 5        | 34         | 24       | 21       | 189        |
|                                 | 過不足                     | 0           | 0           | 0        | 0        | 0          | 0        | 0        | 0          |
| 定期点検実施から次回点検(5年以内)<br>までに修繕する箇所 | 修繕必要数<br>(全体)           | 9           | 5           | 0        | 0        | 11         | 0        | 0        | 25         |
|                                 | 修繕<br>実施済数              | 3           | 2           | 0        | 0        | 0          | 0        | 0        | 5          |
|                                 | 修繕必要<br>残数<br>(~2019)   | 6           | 3           | 0        | 0        | 11         | 0        | 0        | 20         |
|                                 | 2020年度<br>(計画数)<br>実施数  | (3)<br>0※1  | (1)<br>0※1  | (0)<br>0 | (0)<br>0 | (5)<br>0※2 | (0)<br>0 | (0)<br>0 | (9)<br>0   |
|                                 | 5年以内修繕<br>(計画残数)<br>実残数 | (3)<br>6    | (2)<br>3    | (0)<br>0 | (0)<br>0 | (6)<br>11  | (0)<br>0 | (0)<br>0 | (11)<br>20 |
| KPI(健全度区分)<br>I・IIの保持           | 当該<br>年度<br>目標          | 93.8%       | 94.1%       | 100%     | 100%     | 82.4       | 100%     | 100%     |            |
|                                 | 当該<br>年度<br>実績          | 87.5%<br>※1 | 91.2%<br>※1 | 100%     | 100%     | 67.6<br>※2 | 100%     | 100%     |            |

※1. 知多半島道路の3橋、南知多道路の1橋について、工事発注において不調となり次年度発注となったため。

※2. 修繕必要残数11橋の内、2020年度に工事発注した5橋について、工事完了が次年度となったため。

## 【業務実績】

▼表-21 橋梁点検及び修繕業務の業務実績

| 番号 | 2020年度の業務名           | 業務内容  |
|----|----------------------|---|
| 1  | 橋梁長寿命化計画(半2019-1号)委託 | 橋梁長寿命化計画の更新   |
| 2  | 橋梁耐震補強(南2020-1号)工事   | 南知多道路 富貴橋(下)<br>橋脚耐震補強工                                 |
| 3  | 橋梁修繕(猿2020-1号)工事     | 猿投 GR 枝下高架橋・豊藤橋(下)・池田橋(上)・鈴ヶ<br>滝橋・芝中橋 各補修工事(断面修復等)N=5橋 |
| 4  | 橋梁定期点検(名2020-1号)委託   | 名古屋瀬戸道路<br>橋梁の定期点検                                      |
| 5  | 橋梁定期点検(名2020-2号)委託   | 名古屋瀬戸道路<br>橋梁の定期点検(東名高速道路高架部)                           |

## 分析・評価 (公社のモニタリング)

表-20に示すとおり橋梁の点検は、8路線全189橋について、5年周期の法定点検を順次実施し、健全度を判定し、長寿命化計画を策定して、計画的に修繕を進めています。

点検は、名古屋瀬戸道路の24橋について、損傷の有無と進行状況、前回点検後の修繕箇所を確認し、公社の初回点検に続く第2回目の点検を完了し、カルテ及び長寿命化計画に反映し更新を行いました。次回点検までに修繕を要する健全性の診断における判定区分Ⅲの橋梁は約10.5%にあたる20橋となり、2020年度は知多半島道路・南知多道路・猿投グリーンロードの3路線9橋の補修工事を実施

する計画としていましたが、発注時の入札不調や発注後に不測の事由による工期の延期が必要となり、年度内に完了できませんでした。

今後は、愛知県の同種工事の実施状況を参考にして、工事積算や発注の時期や方法を照査し、円滑に修繕工事が進むよう、努めていきたいと考えています。

表－21 に示す各業務実績の評価については、以下のとおりです。

番号1の橋梁長寿命化計画の更新については、番号4及び番号5の点検及び番号3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2の耐震補強工事については、要求水準書の記載どおり、公社が示した設計成果に基づき、工事を実施しています。

番号3の修繕工事については、性能規定に基づく修繕方法（断面修復工、ひびわれ補修工、伸縮装置補修工、表面保護工、剥落防止工、舗装打換工、橋面防水工）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4及び番号5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。

### 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】

▼表－22 トンネル点検及び修繕業務の実施状況

| 区分                        | トンネル数         | 路線名           |                   |   |               |               | 8路線合計 |
|---------------------------|---------------|---------------|-------------------|---|---------------|---------------|-------|
|                           |               | 南知多道路         | 衣浦トンネルⅠ期線<br>(車道) | 衣浦トンネルⅠ期線<br>(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             | 4     |
| ※5年に1回<br>トンネル定期点検の<br>頻度 | 以前の点検<br>(参考) | 2012<br>(公社)  | 2014<br>(公社)      | 2013<br>(公社)                            | —             | —             |       |
|                           | 最新の点検         | 2017<br>(ARC) | 2019<br>(ARC)     | 2018<br>(ARC)                           | 2017<br>(ARC) | 2017<br>(ARC) |       |
|                           | 次回の点検<br>(参考) | 2022          | 2024              | 2023                                    | 2021          | 2022          |       |
|                           | 実施頻度の<br>充足状況 | ○             | ○                 | ○                                       | ○             | ○             |       |

|                                   |                          |          |            |              |          |          |          |
|-----------------------------------|--------------------------|----------|------------|--------------|----------|----------|----------|
| トンネル定期点検<br>(2020 実施状況)           | 必要数                      | —        | —          | —            | —        | —        | —        |
|                                   | 実施数                      | —        | —          | —            | —        | —        | —        |
|                                   | 過不足                      | —        | —          | —            | —        | —        | —        |
| 道路構造物管理<br>カルテ(更新)<br>(2020 実施状況) | 必要数                      | —        | —          | —            | —        | —        | —        |
|                                   | 実施数                      | —        | —          | —            | —        | —        | —        |
|                                   | 過不足                      | —        | —          | —            | —        | —        | —        |
| 定期点検実施から次回点検(5年以<br>内)までに修繕する箇所   | 修繕必要数<br>(全体)            | 0        | 1          | [1]          | 0        | 0        | 1        |
|                                   | 修繕<br>実施済数               | 0        | 0          | 0            | 0        | 0        | 0        |
|                                   | 修繕必要<br>残数<br>(~2019)    | 0        | 1          | [1]          | 0        | 0        | 1        |
|                                   | 2020 年度<br>(計画数)<br>実施数  | (0)<br>0 | (0)<br>0   | [(1)]<br>[1] | (0)<br>0 | (0)<br>0 | (0)<br>0 |
|                                   | 5 年以内修繕<br>(計画残数)<br>実残数 | (0)<br>0 | (1)<br>1 ※ | [(0)]<br>[0] | (0)<br>0 | (0)<br>0 | (1)<br>1 |
| KPI(保全率)<br>※健全度区分<br>I・IIの保持     | 当該<br>年度<br>目標           | 100%     | 0%         | 100%         | 100%     | 100%     |          |
|                                   | 当該<br>年度<br>実績           | 100%     | 0%         | 100%         | 100%     | 100%     |          |

※2022 年度内に修繕を実施予定

## 【業務実績】

▼表-23 トンネル点検及び修繕業務の業務実績

| 番号 | 2020 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<br>ひび割れ注入工、断面修復工 |
| 2  | トンネル修繕(衣 2020-1 号)工事 | 衣浦トンネル(I 期線)工業用水ダクト<br>ひび割れ注入工、断面修復工 |

### 分析・評価 (公社のモニタリング)

表-22 に示すようにトンネルは、3 路線 4 本について、橋梁同様 5 年周期の法定点検を順次実施し、健全度を判定し、長寿命化計画を策定して計画的に修繕を進めています。

ARC による 2 巡目の点検は、2019 年度までに完了しており、2020 年度は表-23 に示すように、衣浦トンネル I 期線のケーブルダクト、工業用水ダクトの損傷箇所について、予防保全の観点から計画的な対策として性能規定に基づき、ひび割れ注入や断面修復などの修繕工事が適切に実施されています。

### ③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】

- ・災害対策業務は、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。
- ・通行規制業務は、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。

##### 【業務実績】

▼表-24 2020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           |
|------------------|-------------|--------------|-----------------------------|----------------|
| 6月13日            | 16:13-22:36 | 第二非常配備(準備体制) | 大雨警報の発令                     | 無し             |
| 6月30日<br>~7月1日   | 13:30-21:40 | 第二非常配備(準備体制) | 大雨警報の発令                     | 有り<br>(鳳来・三ヶ根) |
| 7月4日             | 1:10-23:54  | 第二非常配備(準備体制) | 大雨警報の発令                     | 無し             |
| 7月5日<br>~7月18日   | 23:37-8:45  | 第二非常配備(準備体制) | 大雨警報の発令                     | 有り<br>(鳳来・三ヶ根) |
| 7月22日            | 3:25-5:15   | 第二非常配備(準備体制) | 大雨警報の発令                     | 無し             |
| 7月25日<br>~7月27日  | 1:39-8:00   | 第二非常配備(準備体制) | 大雨警報の発令                     | 有り<br>(鳳来・三ヶ根) |
| 9月4日             | 10:36-15:05 | 第二非常配備(準備体制) | 大雨警報の発令                     | 無し             |
| 9月7日             | 10:30-18:00 | 第二非常配備(準備体制) | 大雨警報の発令                     | 有り<br>(鳳来)     |
| 9月8日             | 8:00-8:27   | 第二非常配備(準備体制) | 大雨警報の発令                     | 無し             |
| 9月10日<br>~9月11日  | 21:53-1:00  | 第二非常配備(準備体制) | 大雨警報の発令                     | 無し             |
| 10月9日~<br>10月11日 | 21:10-8:00  | 第二非常配備(準備体制) | 大雨警報の発令                     | 有り<br>(鳳来・三ヶ根) |
| 12月30日           | 17:05-20:00 | 第二非常配備(準備体制) | 中部国際空港連絡道路<br>平均風速 20m/s 以上 | 無し             |
| 2月23日            | 10:15-11:15 | 第二非常配備(準備体制) | 中部国際空港連絡道路<br>平均風速 20m/s 以上 | 無し             |
| 3月2日             | 17:21-20:05 | 第二非常配備(準備体制) | 中部国際空港連絡道路<br>平均風速 20m/s 以上 | 無し             |
| 3月21日            | 17:41-20:32 | 第二非常配備(準備体制) | 大雨警報の発令                     | 無し             |

▼表-25 2020年度業務実績(防災訓練)

| 訓練日時               | 訓練場所  | 訓練内容   |
|--------------------|---|--|
| 9月1日<br>9:30~12:00 | 愛知道路コンセッション本社<br>道路管制センター<br>阿久比PA<br>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、<br>①交通規制訓練<br>②りんくう本線料金所における残存車両排除訓練<br>(レッカー移動、ウェアラブルカメラ撮影)<br>③関係機関との連携に係る訓練<br>(高速隊、海上保安庁等)<br>④大府PAにおける避難誘導訓練及び遮断器動作確認 |

## 分析・評価（公社のモニタリング）

2020年度において、8路線における異常気象等による災害の発生は、ありませんでした。

異常気象時の非常配備については、要求水準書で規定された非常配備体制を名古屋地方気象台が発表する注意報・警報に応じ、配備班員及び配備員数を配置するとともに、通行規制基準に基づき交通規制を実施する際には、公社交通司令の指示に従い必要な補助業務を適切に実施しており、要求水準（情報板への通行止め表示、関係者への一斉指令、料金所入口の閉鎖等）を満たしています。

また、防災訓練については、9月1日「防災の日」に公社と連携して南海トラフ地震を想定した各種の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。

### ④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】

▼表-26 料金徴収業務の人員配置状況(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 |
|               |      | ETC路線  |       |        |            |           | 非ETC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 | 104    |       |        |            |           | 29     |        |
|               | 配置人員 | 175    |       |        |            |           | 59     |        |
|               | 過不足  | 71     |       |        |            |           | 30     |        |

分析・評価（公社のモニタリング）

表-26に示すとおり、要求水準書を満たす徴収責任者及び料金徴収人員を配置し、適切に料金徴収が行われています。

なお、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は、要求水準よりもETC路線で71人、非ETC路線で30人多く配置し、適切な徴収が図られています。

【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)】

▼表-27 料金徴収業務の実施状況(内部監査)

| 業務内容   |      | 回数<br>(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     | 1      | 1          | 1      | 0       | 0         | 0      |

分析・評価（公社のモニタリング）

表-27に示すとおり、要求水準を満たす内部監査が実施されています。

監査の実施に際しては、防犯意識の向上や感染防止対策等、日常業務における不測の事態への備えに対する確認や、ETCレーンにおける安全確認不備などの改善指導が行われ、料金徴収の適正化が図られています。

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】

▼表-28 計数管理業務及びETC通行料金等の精算業務の実施状況

| 業務内容           |  | 実施状況                                   |
|----------------|--|--|
| 計数管理業務         | 料金收受機械等の処理データの収集                       | 所定のデータ収集が行われた。                         |
|                | 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、提出が行われた。           |
|                | 料金の請求・精算に必要なデータの作成・管理                  | 所定のデータ作成が行われた。                         |
|                | 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、135件の強行突破案件について、課金処理が実施された。 |
|                | 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 | 2020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90件、警察から42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、業務が遂行された。               |

分析・評価（公社のモニタリング）

表-28 に示すとおり、各道路事業者やクレジット会社など関係事業者と連携し、日々の膨大な計数管理と通行料金等の精算や、突発的な強行突破案件に対する課金処理や警察等の依頼に基づく走行調査が年間を通じて適切に実施されており、要求水準で定められた期日までに、公社に報告されています。

3) ETC・料金收受機械等保守整備業務

【要求水準】

- ETC・料金收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】

▼表-29 ETC・料金收受機械等保守整備の業務実績

| 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・料金收受機器等保守整備業務 | 障害発生 | 59     | 23    | 8      | 5          | 10     | 32      | 0         | 8      |
|                   | 障害復旧 | 59     | 23    | 8      | 5          | 10     | 32      | 0         | 8      |
|                   | 過不足  | 0      | 0     | 0      | 0          | 0      | 0       | 0         | 0      |

分析・評価（公社のモニタリング）

表-29 に示すとおり、2020年度内に発生した145件の障害に対し、全て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

##### ・ 広報活動

###### 【要求水準】

- ・ 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】

▼表－30 広報(新聞・雑誌・メディア等)の業務実績

| 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<br>②ラジオ放送<br>③情報誌掲載<br>④新聞掲載<br>⑤その他(HP等) | ① 3社、3件<br>② 0社、0件<br>③ 5社、6件<br>④ 1社、2件<br>⑤ 1社、1件 |
| 事業関連       | ①新聞掲載  | ① 2社、2件   |

▼表－31 広報(その他)の業務実績

| 広報日時      | 広報場所     | 広報内容   |
|-----------|----------|--|
| 11月21・22日 | 愛知県国際展示場 | 「インターペット愛知2020」知多半島観光圏協議会<br>出店協力(地域コラボ商品PR) |

###### 分析・評価(公社のモニタリング)

表－30及び表－31に示すとおり、テレビ・新聞・雑誌などのメディアによる情報発信や、外部催事への参加を通じた広報活動を展開するなど、要求水準を満たす積極的な広報活動が実施されています。

##### ・ 苦情・問合せ対応

###### 【要求水準】

- ・ 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】

▼表-32 苦情・問合せ対応の業務実績

| 項目別            | 2018(件数/年) | 2019(件数/年) | 2020(件数/年) |
|----------------|------------|------------|------------|
| 問い合わせ          | 965        | 1,215      | 323        |
| 要 望            | -          | -          | 17         |
| クレー ム          | 93         | 47         | 33         |
| 通 報            | -          | -          | 3          |
| そ の 他          | 40         | 6          | 37         |
| 合 計            | 1,098      | 1,268      | 413        |
| 内 容 別          | 2018(件数/年) | 2019(件数/年) | 2020(件数/年) |
| 料 金            | 593        | 677        | 193        |
| 交通情報           | 141        | 377        | 48         |
| 料 金 所          | 37         | 27         | 23         |
| 施 設            | 74         | 23         | 24         |
| 事故・落下物         | 11         | 8          | 2          |
| 忘 れ 物          | 38         | 31         | 17         |
| 道 案 内          | 65         | 38         | 21         |
| 車 両 制 限        | 32         | 13         | 14         |
| そ の 他          | 107        | 74         | 71         |
| 合 計            | 1,098      | 1,268      | 413        |
| うち【料金】の問合せ内訳   | 2018(件数/年) | 2019(件数/年) | 2020(件数/年) |
| 回 数 券          | 190        | 371        | 44         |
| 通 行 料 金        | 162        | 197        | 73         |
| 割 引 制 度        | 59         | 30         | 13         |
| E T C          | 133        | 28         | 29         |
| 車 種            | 12         | 6          | 3          |
| そ の 他          | 37         | 45         | 31         |
| 小 計            | 593        | 677        | 193        |
| うち【交通情報】の問合せ内訳 | 2018(件数/年) | 2019(件数/年) | 2020(件数/年) |
| 事故等発生に伴うもの     | 7          | 9          | 7          |
| 草 刈 り          | 37         | 11         | 4          |
| そ の 他          | 97         | 357        | 37         |
| 小 計            | 141        | 377        | 48         |

| 【自動音声応答】の内訳 | 2018(件数/年) | 2019(件数/年) | 2020(件数/年) |
|-------------|------------|------------|------------|
| 知多4路線       | 1,984      | 2,583      | 1,333      |
| 猿投GR・名古屋瀬戸  | 260        | 786        | 956        |
| 衣浦トンネル      | 317        | 582        | 598        |
| 衣浦豊田        | 32         | 525        | 611        |
| 合計          | 2,593      | 4,476      | 3,498      |

#### 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、お客様などからの苦情等に対して、誠実に責任をもって対応を実施しており、要求水準を満たす業務が実施されています。

2018年5月から電話自動音声応答によるサービスを開始し、各路線における交通情報の案内を24時間対応に改善することで、利用者サービスの一層の充実に努めています。

2020年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により交通量が減少したため、問合せ件数も大きく減少しました。また、道路除草工事を夜間に行ったことにより、交通規制に係る渋滞等、交通情報の問合せ件数も減少しました。

## (5) 民間の創意工夫による取組

### ①事業の効率化に向けた取組

#### 1) ISO 55001 認証維持（導入2年後のサーベイランス審査）

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。

2020年度は導入2年後のサーベイランス審査（継続審査）を受け、認証範囲の拡大（管理部門、擁壁、法面、建築施設の追加）も含め認証を維持しました。



登録証



サーベイランス審査の様子

▲写真-4 ISO 55001 認証維持(導入2年後のサーベイランス審査)

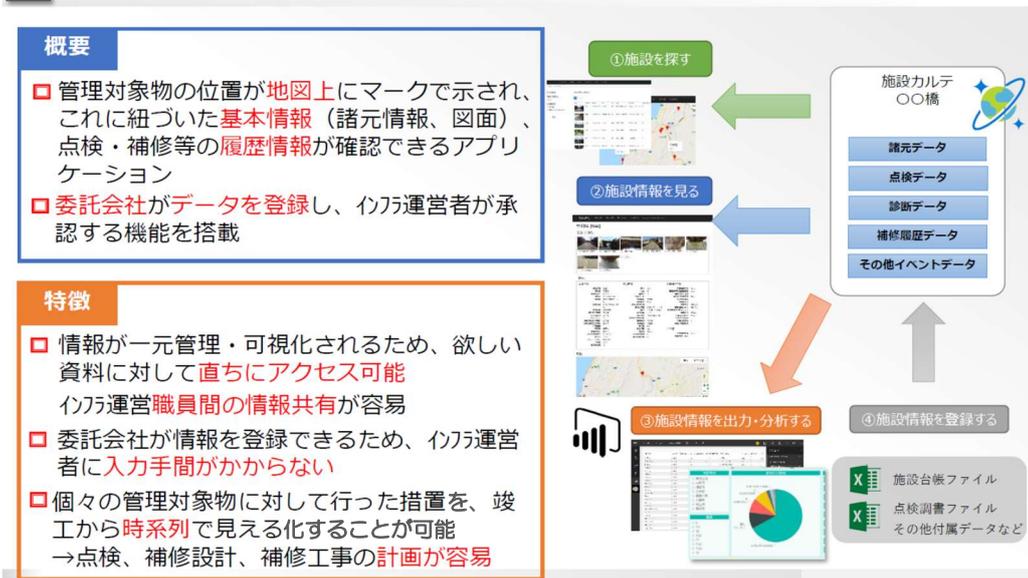
#### 2) 維持管理情報（図面・点検調書等）のデジタル化・クラウド化・データベース化

従来は紙ベースで保管されてき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検索する（視覚的かつ全体的な表示で見つける）ことができる GUI（グラフィカル・ユーザー・インターフェース）を用い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構築し運用しています。

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。



### SIMPL 土木/建築資産管理【中長期的の管理】



▲図-5 維持管理システムのイメージ

災害発生時にARC職員が被災現場、道路管制センター、事務所のそれぞれにおいて、リアルタイムで情報を共有することができるシステムを構築しています。

これにより、全ての担当者が関係機関に対して、迅速かつ正確な報告及び情報の共有ができる体制を確保しています。

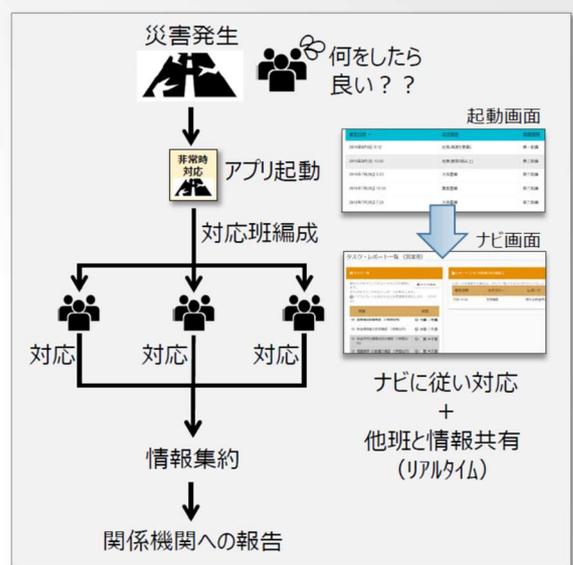
2020年度は、これを防災訓練で活用し、その実用性を確認しています。

### 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応状況を**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

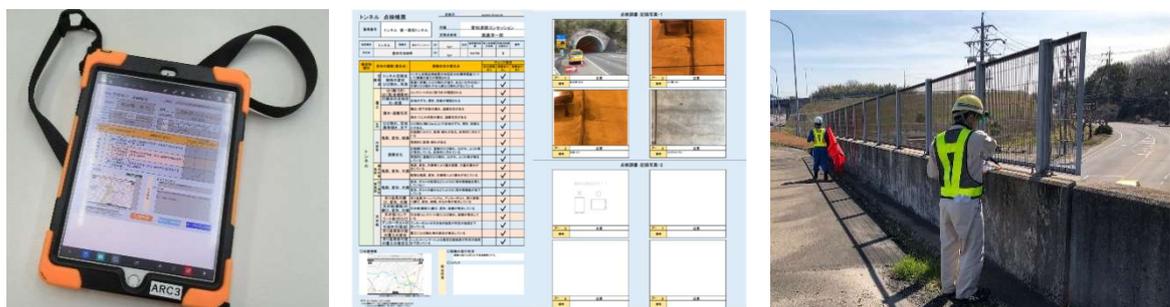


▲図-6 緊急時対応サブシステム

### 3) 点検用タブレットの導入

点検作業に電子帳票「i-Reporter」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。

道路施設定期点検においては、従来の紙ベースと比較して、過年度の点検結果との比較が容易になる等、業務の効率化を図っています。



【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】

▲写真-5 点検用タブレットと活用状況

#### 4) 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

2018年8月より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®」を運用し、これまでに多くの新技術の実証実験が実施されています。このうち2020年度は3件のプロジェクトレポートが提出されました。

また、Aichi Sky Expo（愛知県国際展示場）において、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策を徹底したうえで「愛知アクセラレートフィールド®活動報告展示会 2020」を開催し、その活動成果を広く一般にも発信しています。



#### 2020年度プロジェクト



活動報告展示会 2020 実施状況

#### ▲写真-6 愛知アクセラレートフィールド®活動状況

#### 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は、導入2年後のサーベイランス審査（継続審査）を受け、認証範囲の拡大（管理部門、擁壁、法面、建築施設の追加）も含め、適切に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、データベース化は、道路インフラの資産管理システムとして、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ます。

また、緊急時対応サブシステムについては、昨年度の防災訓練で実践的な機能確認が行われています。

点検支援では、電子帳票「i-Reporter」を道路施設定期点検や道路損傷の報告等に活用し、継続的にデータを蓄積することで、過年度の点検結果と比較を行う等、従来の紙ベースと比較して業務の効率化が図られています。

また、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では、三次元レーザレーダによる逆走検知システムの実用化に向けた検証など、民間の創意工夫による取組として高く評価しています。

## ②利用促進及び地域還元に向けた取組

### 1) [利用促進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、2020年4月に知多半島道路等の有料道路（知多4路線、衣浦トンネル、衣浦豊田道路が対象）が、1日1,000円で乗り放題となるチケットを販売し、約90人の方々に利用していただきました。

今回の開催に向け、新型コロナウイルス感染症の感染拡大状況など社会情勢を注視しつつ、ETCを使った同種の企画検討を進めています。



▲図-7 案内ポスター

### 2) [利用促進2] 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、2018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等の取組みを通し、利用促進を図るとともに利用者アンケートを実施して、ニーズを把握し今後の取組みに活かすなど連続的な取組を実施していることが確認できます。

### 3) [PAイベント] PAイベントの実施

PAで開催したイベントは、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策を徹底し、三重県津市のPRや知多半島10市町のPR「知多半島プチマーケット」を実施して、各地域製品のPRを行いました。



【大府PA】三重県津市観光PR(2020.7.11)

#### 知多半島プチマーケット in パーキングエリア

各市町の担当者が美味しいもの・観光などのPRを行います。ぜひご来場ください。



※14:00～日没 @屋外イベントスペース  
11/28(土) 半田市PR  
12/13(日) 半田市・常滑市・大府市PR  
12/19(土) 美浜町・阿久比町・知多市PR



※10:00～13:00 @屋外イベントスペース  
11/28(土) 半田市PR  
12/12(土) 東浦町・常滑市PR  
12/19(土) 美浜町・阿久比町・武豊町・知多市PR



【大府PA】知多半島プチマーケット(2020.12.19)

## ▲写真-7 PAイベントの実施状況

## 分析・評価（公社のモニタリング）

感染防止対策を徹底した上で、地域産品のPRイベントを積極的に実施している状況から、地域の活性化に向けた取組みが確認できます。

#### 4) [PAの創意工夫1] 大府PA (上り)、阿久比PA (下り)

コロナ禍で利用者が減る中、安心して御食事ができるよう、ちた食堂では、テイクアウトでの提供や座席の離隔確保、換気、テーブルのアルコール除菌等の感染防止対策を実施しました。

ちた食堂とちた軽食では、地元食材を活用したメニューや新たなメニュー(夏季:レモン塩ラーメン等、冬季:いちごスペシャルパフェ等)の開発に努め、利用者より好評を得ています。

#### 5) [PAの創意工夫2] PA情報コーナーの拡充

地域情報の配信・広告PRのため、6面SNSサイネージを配備し、知多半島の魅力について、インスタグラムによる情報配信を開始しました。

また、大府PA (上り) の情報コーナーでは、道路の老朽化対策パネル展を開催しました。

(2020. 12. 14-12. 25)



【阿久比 info】6面SNSサイネージ

#### ▲写真-8 季節限定のメニュー例



#### 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 笠原将弘による特製鯛茶漬けもご賞味いただけます。



レモン塩ラーメン



いちごスペシャルパフェ



【大府 info】道路の老朽化対策パネル展

#### ▲写真-9 PA情報コーナーの状況

#### 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、利用者サービスの向上や地域の活性化に向けた取組みを実施しています。更に、情報コーナーの拡充やイベント開催エリアの活用により、地域の情報が発信されることで、地域活性化と賑わいの創出が図られています。

## 6) [地域連携1] 地域との連携PR

愛知県国際展示場で開催された、インターペット愛知2020(2020.11.21~22)に出展し、来場者の方々に地域コラボ商品の紹介や知多半島観光圏協議会、知多市、美浜町と共に知多半島の魅力についてPRしました。

美浜PAにおいては、半田工科(旧工業)高校の作品展を開催し、ものづくりの原点とも言える高校生の作品を展示して「知多半島=ものづくり半島」であることをPRしました。

(2021.2.23)

## 7) [地域連携2] 地域PR季刊誌の発行

食や文化をテーマにカテゴリーを分類し知多半島の巡りどころに特化した、独自の地域情報を配信する季刊誌「#おいしゅうございま知多」の発行を新たに行いました。(年2回発行予定)

## 8) [地域連携3] 地域コラボ商品の開発

地元個人商店とアクアイグニススの日本を代表するパティシエ、イタリアンシェフ、和食料理人の3人とコラボし、地元産品を使用した地域ブランド商品の開発を行いました。(現在14種計20品開発)

イタリアンの奥田シェフとは地元製菓店とのコラボクッキーを開発しています。

(2021年4月発売開始)

### 分析・評価(公社のモニタリング)

知多地域をPRするイベントへの出店や地元高校生の作品展をPAで開催、季刊誌の発行、地域ブランド商品の開発など、知多半島の市町と連携した地域の活性化に向けた取組みが確認できます



インターペット愛知2020 出店状況



半田工科高校による作品展会の状況  
▲写真-10 PR状況



▲写真-11 地域PR季刊誌



【14種20品】(10市町コンプリート)  
▲写真-12 地域コラボ商品

## 9) [広報活動1] SNSによる広報活動

インスタグラムでのフォトコンテスト企画を実施しました。

(2020.12.17～2021.1.11)

**Instagramフォトコンテスト**

**応募期間**  
 (クリスマスの部) 2020年12/17(木)7:00～2020年12/26(土)12:00までの投稿  
 (お正月の部) 2020年12/27(日)7:00～2021年1/11(日)17:00までの投稿

**賞品**

|         |  |
|---------|--|
| クリスマスの部 | WDP賞 ウッドデザインパーク 野間のBBQ ペア2組4名様<br>愛知多の種賞 愛知多の種BOX 3名様                                |
| お正月の部   | WDP賞 ウッドデザインパーク 野間のBBQ ペア2組4名様<br>愛知多の種お年玉賞 愛知多の種デラックスBOX 1名様<br>愛知多の種賞 愛知多の種BOX 2名様 |

**発表** 2021年2月上旬に当選者本人へインスタグラムのDMにて連絡およびウッドデザインパーク 野間 WEBサイト、愛知多の種LINE公式アカウントにてお知らせします。

**フォトコンテストの概要**  
 ① @wdp\_noma と @aichitanotane\_official をフォロー  
 ② 阿久比PAインフォメーションスペースに設置された展示コーナーにて撮影し、ハッシュタグ #ア久比PAの森のインスタグラム と #愛知多の種 をつけて投稿すると、優秀作品にはウッドデザインパーク野間と愛知多の種より豪華賞品をプレゼントします。  
 ③ さらに、投稿した写真が2021年1月31日まで阿久比PAインフォメーションスペース6箇所にサインアップ表示されます。

▲写真-13 インスタグラムによる広報活動

## 10) [広報活動2] 新型コロナウイルス感染症拡大防止の広報

2020年3月以降、PA内レストラン・売店・トイレにおいて、新型コロナウイルス感染症拡大防止の取組みとして、利用者への積極的な広報を実施しています。



ちた食堂 店舗内ソーシャルディスタンス状況



手洗い動画放映など

▲写真-14 2020年4月の状況



緊急事態宣言対応①



緊急事態宣言対応②

▲写真-15 2021年1月の状況

### 分析・評価 (公社のモニタリング)

テレビ、雑誌、外部催事への参加、インスタグラムなど、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積極的な取組が確認できます。

また、新型コロナウイルス感染症拡大防止の取組みとして、利用者への広報が積極的に行われています。

## 4. 年間総評

### 【目的①】 利用者・地域

「より良いサービスの提供」「ICやPA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」

道路利用者に対しては、維持管理・運營業務のモニタリング結果から、公社運営時と同等に、良好な道路環境を維持していることが確認できます。

地域の活性化については、1日乗り放題チケットの販売やPAイベントの開催等の利用促進への取組、PAにおける創意工夫として、地元食材を活用したメニューや季節限定メニューの商品開発に努める等、地域連携への様々な取組を積極的に行っています。

### 【目的②】 ARC

「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」

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やデジタル化等による効率的な維持管理運營業務実施の実績を積み上げ、また Aichi Sky Expo（愛知県国際展示場）において「愛知アクセラレートフィールド®活動報告展示会 2020」を開催し、その活動成果を広く一般にも発信する等、新たな事業機会の創出や経験を活かした将来的な道路インフラ運営事業に向けた取組みが確認できます。

### 【目的③】 公社

「確実な償還の実施」「効率的な管理運営」

公社はARCから支払われる運営権対価により安定した収入を確保することで、借入金の償還を確実に行うとともに、災害等不測の事態にも備え、道路事業損失補てん引当金を計画的に積み立てています。

また、公社とARCが連携を図り、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營業務が行われるとともに、ARCによる民間ならではの創意工夫による取組により、効率的な管理運営の確立を図っています。