

2021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、2022年度で6年たちました。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2021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

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	5
①計画上の収支構造	5
②収支実績	5
3. 主な取組内容	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	10
①A R Cのセルフモニタリング	10
②公社のモニタリング	11
③会議体や中立的な立場の機関による確認	11
(3) 主な維持管理・運營業務におけるモニタリング状況	12
(4) 主な個別業務における要求水準充足の確認	17
①維持業務	17
②施設点検及び修繕業務	21
③危機管理対応業務	28
④運營業務	30
(5) 民間の創意工夫による取組	35
①事業の効率化に向けた取組	35
②利用促進及び地域還元に向けた取組	39
4. 年間総評	44

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」、「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」

【目的②】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」

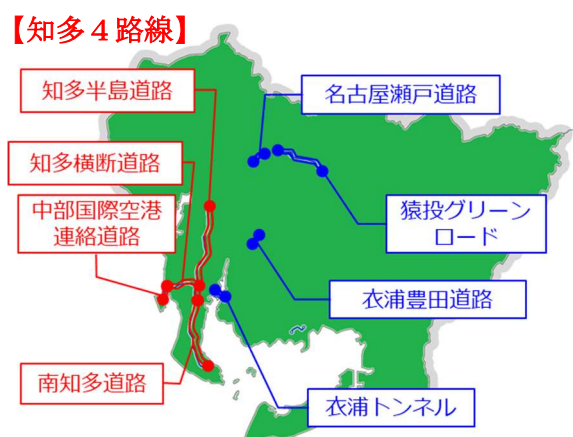
【目的③】公社にとっては、「確実な償還の実施」、「効率的な管理運営」

2. 事業報告

（１）交通量

２０２１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対策のため、緊急事態宣言などが断続的に発出されたことから、コロナ過前の２０１８年度比では約１６．２％の減少となりました。２０２０年度比では約５．１％の増加となり緩やかではありますが回復傾向が伺えます。

路線別でも２０１８年度比では全路線で減少となりましたが、２０２０年度比では全路線で増加となり、同様の傾向が見て取れます。２０１８年度比で約４８．４％と最も減少している中部国際空港連絡道路でも、２０２０年度比では約１５．８％増加となりました。



▲図－１

▼表－１ 交通量

（単位：千台）

路線名	2018 年度	2020 年度	2021 年度	2018 年度比	2020 年度比
知多4路線	46,697	34,874	36,489	▲21.9%	4.6%
（知多半島道路）	(26,562)	(21,832)	(22,659)	(▲14.7%)	(3.8%)
（南知多道路）	(7,115)	(6,552)	(6,552)	(▲7.9%)	(0.0%)
（知多横断道路）	(6,111)	(3,411)	(3,710)	(▲39.3%)	(8.8%)
（中部国際空港連絡道路）	(6,909)	(3,080)	(3,567)	(▲48.4%)	(15.8%)
衣浦トンネル	6,327	5,772	6,063	▲4.2%	5.0%
衣浦豊田道路	5,904	5,365	5,605	▲5.1%	4.5%
猿投グリーンロード	5,737	5,034	5,236	▲8.7%	4.0%
名古屋瀬戸道路	5,902	5,190	5,708	▲3.3%	10.0%
計	70,567	56,235	59,100	▲16.2%	5.1%

※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

2021年度の8路線全体の料金収入は、2018年度比約16.5%の減少となりました。一方で、2020年度比では約4.7%の増加となっており、コロナ禍のなかでも経済はまわりはじめつつあり、人も動く「with コロナ」の生活スタイルへ徐々に移行しているのではないかと思います。

路線別においても全路線で前年度より増加しておりますが、中部国際空港にアクセスする知多横断道路と中部国際空港連絡道路では、依然として2018年度比で著しい減少が続いています。(知多横断道路約42.8%、中部国際空港連絡道路約49.6%の減少)

▼表-2 料金収入

(単位:円・税込)

路線名	2018 年度	2020 年度	2021 年度	2021 年度比	
				2018 年度比	2020 年度比
知多4路線	12,968,016,866	9,833,011,818	10,256,163,146	▲20.9%	4.3%
(知多半島道路)	(8,198,086,079)	(6,746,531,769)	(6,986,486,315)	(▲14.8%)	(3.6%)
(南知多道路)	(1,716,129,551)	(1,603,433,786)	(1,610,681,916)	(▲6.2%)	(0.5%)
(知多横断道路)	(1,767,209,439)	(922,018,614)	(1,011,000,780)	(▲42.8%)	(9.7%)
(中部国際空港連絡道路)	(1,286,591,797)	(561,027,649)	(647,994,135)	(▲49.6%)	(15.5%)
衣浦トンネル	1,467,713,338	1,334,910,449	1,406,615,728	▲4.2%	5.4%
衣浦豊田道路	1,036,206,080	948,661,791	997,256,685	▲3.8%	5.1%
猿投グリーンロード	1,368,199,725	1,207,938,853	1,253,661,134	▲8.3%	3.8%
名古屋瀬戸道路	621,601,535	599,520,756	660,542,617	6.3%	10.2%
計	17,461,737,544	13,924,043,667	14,574,239,310	▲16.5%	4.7%

※需要変動調整額、競合路線調整額の調整により変更が生じる予定です。

分析・評価 (公社のモニタリング)

2020年度に引き続き、2021年度も新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、交通量・料金収入は、大きな減少が続く結果となりました。

本県においても、2021年5月から6月、8月から9月の緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の発出により、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16.5%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^{※1})に比べ2021年度(約2,831千人^{※1})は約77.1%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^{※2}から2021年度1年間で約32万人^{※3}と約52.9%の大幅な減少となったこと

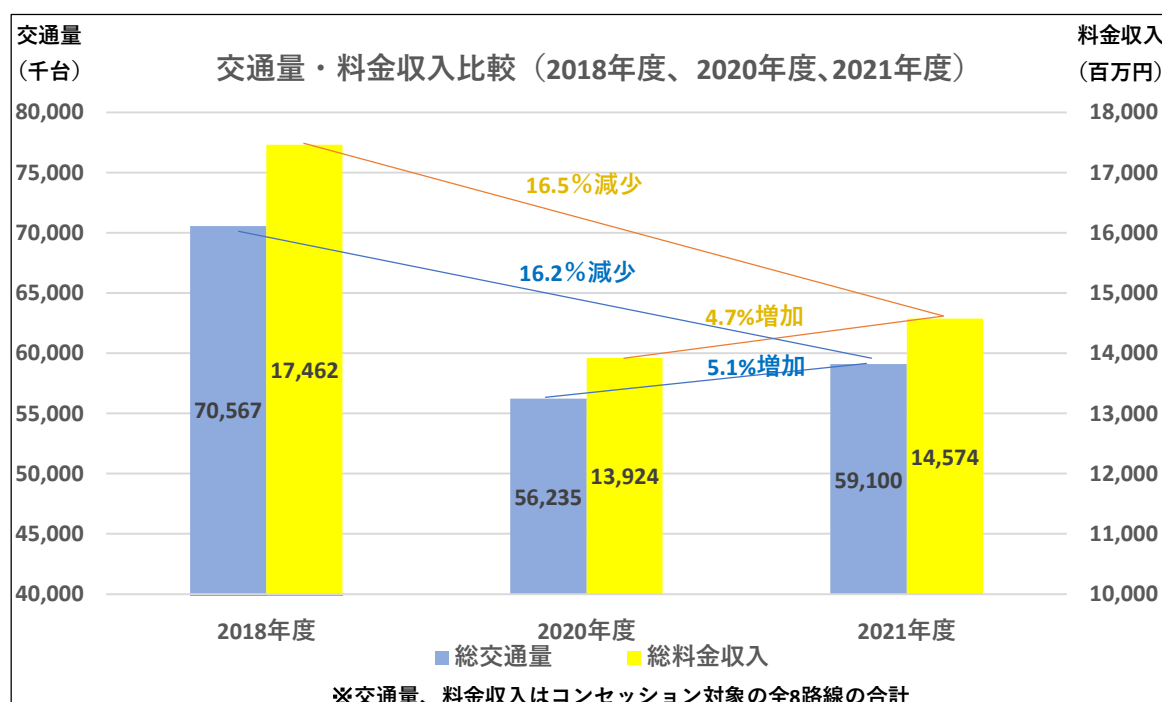
から、交通量は2018年度比で中部国際空港連絡道路で約48.4%、知多横断道路で約39.3%、2路線で約44.1%の減少となりました。

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（知多横断84.1%減少、空港連絡91.7%減少、2路線で88.9%減少）したため、料金収入の減少は2018年度比で45.7%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、普通車・中型車・特大車が減少（普通車4.9%減少、中型車5.1%減少、特大車10.5%減少）（通勤や観光等の需要減が要因として想定）した一方で軽自動車・大型車は増加（軽自動車0.4%増加、大型車7.3%増加）（運輸需要が堅調と想定）したことで、2018年度比で交通量が約3.3%減少しているものの、料金収入は約6.3%の増加に転じています。

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、2021年度の交通量は2018年度比でNEXCO中日本で約6.5%※4、名古屋高速道路で約26.8%※4の減少となっていますが、特に愛知県道路公社は中部国際空港にアクセスする2路線は、これらを上回る約44.1%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、「回数通行券の郵送販売のWEB申込み」の開始など、感染状況に留意しながら昨年度に引き続き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ることは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、A R C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A R Cに帰属又はA R C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。

2 0 2 1年度の路線別の料金収入は、表－4に示す様に衣浦豊田道路、猿投グリーンロード及び名古屋瀬戸道路で＋ 6 %を上回り、＋ 6 %を超えた分は公社に帰属、衣浦トンネルで＋ 6 %以内の増加幅でA R C帰属となる一方、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2 0 2 2年度に公社からA R Cに対し約9億円（税抜）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2 0 2 2年度に入り、2 0 2 1年度同月比で、4月～7月までの累計が7 %増（2 0 1 8年度比9 0 . 5 %）と回復傾向を示しています。

内閣府の月例経済報告（令和4年7月）でも、先行きについては、感染対策に万全を期し、社会経済活動の正常化が進む中で、各種政策の効果もあって、景気が持ち直していくことが期待されるとの見通しが示されており、現状の基調判断でも景気は、ゆるやかに持ち直していると前月報告から上方修正されていることから、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、2 0 2 1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、2 0 2 2年度に約5 . 0億円（税抜）を公社からA R Cに支払うこととなります。

※¹：セントレアグループホームページ利用実績より引用

※²：2019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

※³：愛知県道路公社調べ

※⁴：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	12,126,331,878	10,256,163,146	84.6%
衣浦トンネル	1,346,136,098	1,406,615,728	104.5%
衣浦豊田道路	915,732,476	997,256,685	108.9%
猿投グリーンロード	1,177,263,793	1,253,661,134	106.5%
名古屋瀬戸道路	466,006,896	660,542,617	141.7%
合 計	16,031,471,141	14,574,239,310	90.9%

※需要変動調整額、競合路線調整額の調整により変更が生じる予定です。

▼表－4 需要変動調整額

(単位:円・税抜)

路 線 名	ARC 帰属額(±6%以内)	公社帰属額(±6%超)
知多4路線	▲661,436,285	▲1,038,717,109
衣浦トンネル	54,981,482	0
衣浦豊田道路	49,949,045	22,172,770
猿投グリーンロード	64,214,389	0
名古屋瀬戸道路	25,418,558	151,432,098
合 計	▲497,627,272	▲865,112,241

▼表－5 本物価変動対象費用

(単位:円・税抜)

本物価指数区分		対象額	本物価指数	公社負担額 (±1.5%超)	業務区分
消費税を除くサービス価格指数	A	2,261,390,748	3.7%	47,975,503	交通管理業務、維持管理業務等
建設工事デフレーター	B	2,268,314,726	11.1%	196,001,993	施設点検、修繕業務等
公共工事設計労務単価(軽作業員)	C1	627,518,609	17.9%	87,288,424	清掃業務等
愛知県最低賃金	C2	1,206,044,203	19.4%	180,805,620	通行料金徴収業務等
	合計	6,363,268,286		512,071,542	

(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(2021年度)

▼表－6 収支実績(2021年度)

(単位:百万円)

公 社		(税込)	ARC		(税抜)
運営権対価収入等 (A)		5,657	料金収入等 (A)'		13,445
一般管理費、道路事業損失 補てん引当金等 (B)		4,987	運営権対価、維持管理・運営 業務費等 (B)'		13,155
償還準備金繰入 (C)=(A)-(B)		670	当期純利益 (C)'=(A)'-(B)'		290

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）

2021年度の公社の償還準備金繰入は、2020年度に比べ大幅に減少、計画を下回る実績としました。

これは、2020年度の料金収入が新型コロナウイルス感染症の影響により計画料金収入の－6％を超えて下回ったため、需要変動調整額を2021年度に支出したことが要因です。なお、2021年度の料金収入も計画の－6％を超えて下回ったことから、2022年度も需要変動調整額を支出することとなりますが（表－4）、2022年度の料金収入は（2）料金収入の項で示したとおり、回復傾向にあることから、中長期的な償還計画に大きな影響はないものと考えています。

また、2021年度のARCの収支は、料金収入の減少に伴い、売上高は計画値の95.5％となりましたが、売上原価は計画値の88.9％であり、その結果、当期純利益は計画値の145.7％となり健全な運営が確保されています。（表－7）

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 (A)	実績 (B)	対計画比	差額 (B-A)	分析・評価
売上高	14,083	13,445	95.5%	△638	交通量の減少によるもの
道路料金収入	13,918	13,194		△724	知多 4 路線 10,256、衣浦トンネル 1,406、衣豊 997、猿投 1,253、名古屋瀬戸 660(すべて税込)、
附帯事業収入	63	71		8	PA 売上(地代)
受託収入	71	178		107	三ヶ根・鳳来 180(税込) 受託区間県道 15(税込)
改築業務収入	34	3		△31	
業務雑収入	－	0		0	
売上原価	11,285	10,036	88.9%	△1,249	
維持管理費等	5,231	4,697		△534	
減価償却費	6,001	5,916		△85	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	△172	△827		△655	公社から受入(費用の減)
附帯事業費用	153	127		△26	
受託費用	44	120		76	
改築業務費用	28	0		△28	
売上総利益	2,799	3,409	121.8%	610	
販売費及び一般管理費	395	329	83.3%	△66	
営業利益	2,404	3,079	128.1%	675	

営業外収益	3	4	133.3%	1	
受取利息・雑収入	3	4		1	
営業外費用	2,111	2,653	125.7%	542	
支払利息	1,257	1,257		0	
開業費償却	74	74		0	
匿名組合分配損	780	1,321		541	
雑支出	-	0		0	
経常利益	295	430	145.8%	135	
特別利益	-	-		-	
特別損失	-	-		-	
税引前当期純利益	295	430	145.8%	135	
法人税、住民税及び事業税	135	187		52	
法人税等調整額	△40	△46		△6	
当期純利益	199	290	145.7%	91	

※ 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・経験を積みなかったことから、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、大雨による被害発生時（写真－1）、降雪時（写真－2）、車両事故発生時（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。



【倒木の発生】



【緊急作業】

▲写真－1 大雨による災害対応状況



【凍結防止剤の散布】



【除雪】

▲写真－2 雪氷対策の状況(2021. 1降雪)



【車両火災】



【横転事故】

▲写真－3 車両事故の発生状況

▼表－８ 2021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	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 (万台・時間)	1.42 (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	4,500 (時間)	4,630 (時間)	(未達)
	死傷事故率	交通事故の削減	3.7 (件/億台 km)	4.1 (件/億台 km)	(未達)
	逆走事案件数	逆走事案の削減	14 (件)	9 (件)	OK
	人等の立入事案件数	人等の立入事案の削減	93 (件)	77 (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	98.5 (%)	98.5 (%)	OK
	橋梁の保全率	健全度区分Ⅰ、Ⅱの割合	96.3 (%)	95.9 (%)	(未達)
	涵渠の保全率	健全度区分Ⅰ、Ⅱの割合	99.2 (%)	100 (%)	OK
	トンネルの保全率	健全度区分Ⅰ、Ⅱの割合	83.3 (%)	83.3 (%)	OK

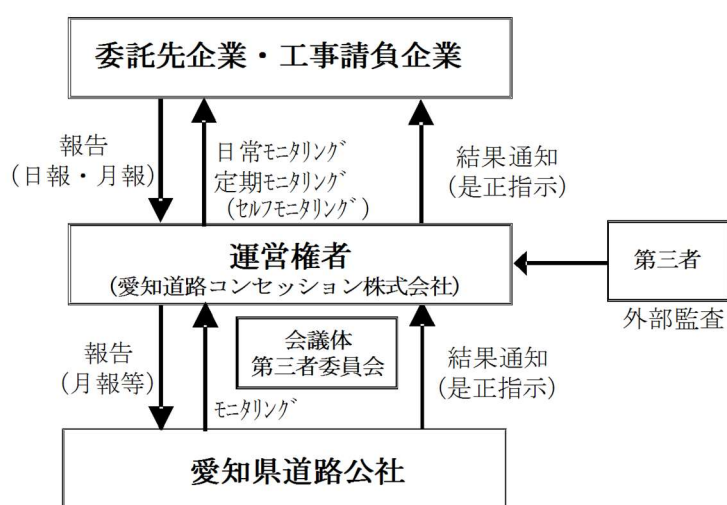
(2) モニタリングの実施による要求水準の確保

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

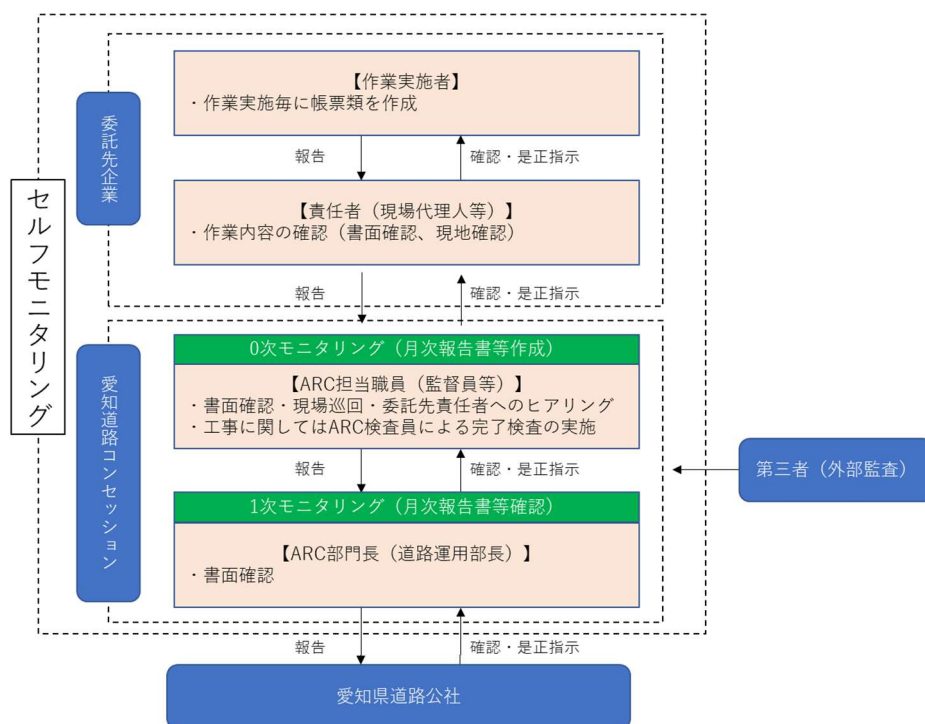
① ARCのセルフモニタリング

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。（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）

2021年度は、協議会を6月、第三者委員会を翌年4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 2021年度（第5回）第三者委員会の議事内容

議 事	内 容
1 改築委業務の進捗状況と契約内訳の変更について	改築業務費用、工期を増額延伸変更するもの
2 公社・ARC間の主な協議状況について	法令違反に係る是正レベルの適用基準の制定
3 年間スケジュールについて	総括マネジメント、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内
4 第5期決算報告について、第6期第2四半期決算について	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、本物価対象変動費用
5 維持管理運営事業、改築事業及び淵事業の実施状況について	維持管理運営（工事、アクセラレートフィールド®の活動等）、改築（現状、今後の予定）、付帯（PRイベント等）
6 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
7 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
8 是正措置の状況について	指示事項一覧
9 愛知県有料道路運営等事業 5years Review について	有料道路コンセッションの5年の取組のまとめ

（3）主な維持管理・運営業務におけるモニタリング状況

2021年度の維持管理・運営業務の実施状況は、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。（表－12）

▼表－12 主な維持管理・運営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 路面清掃 トイレ清掃 雪氷対策 植栽管理業務 交通事故復旧 など	<総評> ○新型コロナウイルス感染拡大の影響により交通管制（管理）隊が感染し、事業運営に緊張が走る事態となったが、前年度に策定した新型コロナウイルス用BCPの運用により大きな感染拡大には至らなかった。また、	<総評> ○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。 ○アクセラレートフィールド®の取り組みにおいて設置した、セントレア東

		オミクロン株の感染拡大に伴い、BCPを改定するなど、状況に応じたさらなる感染予防の徹底に努めた。 ○IS055001 アセットマネジメントシステムの重要管理指標（KPI：本線渋滞損失時間、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として、セントレア東ICに逆走検知システムの導入やリバーシブル看板の設置などの新技術も活用し、積極的に取り組んだ。 <セルフモニタリングによる改善等> ○路面清掃業務において、猿投グリーンロードの複数のIC付近に砂利の散乱が確認されたため、臨時のロードスweeperによる路面清掃を実施し、事故抑制に努めた。 ○植栽管理業務において、渋滞対策として知多半島道路の中央分離帯の草刈り作業を夜間にて実施した。その結果、2021年度の植栽管理業務における渋滞発生は0件となり、渋滞を抑制することができた。 ○雪氷対策業務において、通行止めが3度発生するほどの例年まれに見る降雪の多いシーズンとなったが、気象コンサルティング会社との契約を継続しリスクコミュニケーションの徹底、雪氷体制時には公社と意見交換をしながら対策に取り組むことで大きな被害を出すことなく安全な道路運営に努めた。 <公社の注意等に対する対応> ○交通事故による緊急復旧工事において、警察協議の工事開始時間前に作業を開始し、公社から指摘を受けた。要因としては、緊急工事ということによる連絡調整の中で、施工会社との意思疎通がうまくいかず、工事の許可の時	ICの三次元レーザレーダによる逆走検知システムが、実証実験を終了し実用化されるなど、新技術の活用に積極的に取り組んだ。 ○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。 ○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たため、再発防止を目的に書面にて是正指示を行った。 <是正指示> ○知多半島道路で発生した交通事故に伴う緊急工事において、交通管理者との協議により許可を得た工事開始時間より早く工事を開始する事案が発生したため、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。
--	--	--	--

		間を開始時間と誤認して作業を開始してしまったことにある。対策としては、工事許可と開始時間は異なるものと ARC 担当者へ再周知するとともに、施工会社においても工事の開始時間を確認することを徹底した。	
施設点検 及び修繕 業務	舗装 橋梁 トンネル 災害復旧 等	<総評> ○交通規制や他機関への提出書類等に関する不備はなく、公社からの指摘を受けなかった。 ○会議体の設置や新しい取り組み、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。 <セルフモニタリングによる改善等> ○月 1 回の安全連絡会議において、安全対策や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。 ○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。 ○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。 ○新たに集合パトロールに取り組んだ。自己の担当する工事だけでなく他者の工事における安全パトロールにも同行し、安全に関する知識を高めた。 <公社の注意等に対する対応> ○ARC 側での警察協議書の作成精度を向上させ、効率的な運用を図ることを目的とした書類の 2 重のチェック体制を継続することで、過去と同様	<総評> ○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。 ○新たな取り組みとして集合パトロールを実施し、職員の安全に対する意識知識や意識の向上を図った。 ○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たため、再発防止を目的に書面にて是正指示を行った。 <是正指示> ○知多半島道路の擁壁定期点検業務に伴う交通規制（路肩規制）において、規制標識（指定方向外進行禁止）が協議内容どおりに設置されていなかったことに対し、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。

		か類似のミスやケアレスミスの防止に努めた。	
危機管理 対応業務	災害対策活動 通行規制 等	<総評> ○2021 年度の非常配備体制は大雨や横風による発令基準超過で 25 回、車両火災による通行止めで 1 回行った。いずれも非常配備マニュアルに基づき、道路パトロールや通行止め作業を適切に行い、安全確保に努めることが出来たと言える。 ○南海トラフ地震の発生を想定した防災訓練や衣浦トンネル内での車両事故を想定した防災訓練、また猿投トンネル内、故障車への追突による車両火災を想定した防災訓練を実施。マニュアルに基づき連絡体制や通行止め措置の確認を行った。その他にも関係機関が行う訓練等に積極的に参加し防災意識の高揚に努めた。 <セルフモニタリングによる改善等> ○大雨による発令基準超過で通行止めを行ったのは猿投グリーンロードで 1 回のみであったが、通行止めのバリエードを動かし進入する車やランプ入口で滞留する車の対応で人員を配置し安全確保に努めた。 ○新型コロナウイルス(オミクロン株)感染拡大の影響により A R C 職員においても感染者が 4 名発生したが、感染拡大には至っておらず、日々の感染予防に努めた結果であると言える。また、感染者発生したことにより B C P の改定を行い、より一層の危機管理に努めている。 <公社の注意等に対する対応> なし	<総評> ○A R C 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。 ○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。 <指示事項> なし
運營業務	料金徴収 計数管理 ETC 通行料金	<総評>	<総評>
			○A R C 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

	等の精算 ETC・料金収受 機械等保守整備 その他 (広報活動) (苦情・問合せ 対応) 等	○各業務において発生した問題点について、対策を講じ、改善を図ることにより、適切に業務を遂行した。 ＜セルフモニタリングによる改善等＞ ○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。 ○料金精算機の導入にあたり、パンフレットの配布、ホームページ、PAでのデジタルサイネージでの発信や案内看板の設置等、広報活動に努めた。 ○料金精算機を6料金所に設置したが大きな混乱もなく運用を開始できた。 ○料金所外部トイレの美化、閉鎖レーンの設備や料金所ブース設置のポスターケースの改修など、お客様サービス向上の取り組みを実施した。 ○衣浦豊田道路において、ブースでの回数券販売を実施し、お客様サービス向上の取り組みを実施した。 ○全料金所へ防犯教育を実施し、防犯意識の高揚を図った。 ○通行料金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た。 ○昨年度から引き続き新型コロナウイルス感染防止対策を構築し、事業継続に取り組んだ ＜公社の注意等に対する対応＞ ○横断バー誤作動の再発防止について指示を受け、人為的なミスを起こさないよう料金収受会社へ要請した。	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。 ○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。 ○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。 ○ARCの委託先に対する料金所監査報告について、主観的な評価が見受けられたため、定量的な評価を加えるよう要請し、改善対応を確認した。 ○回数券のブース販売開始によって生じるサービスタイムの低下への利用者の苦情は発生していないことを確認した。 ○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。 ＜その他＞ ○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。 ○料金精算機の導入に伴い、要求水準を改定する必要が生じたため、ARCと調整のうえ所要の改定を行った。
--	---	--	---

(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)	衣浦豊田道路	猿投グリーンロード	名古屋瀬戸道路
定期巡回	必要回数	3,285	2,555	2,555	2,555	1,095	52	365	1,460	2,190
	実施回数	3,282	2,553	2,555	2,555	1,095	52	365	1,459	2,188
	過不足	-3 *1	-2 *1	0	0	0	0	0	-1 *3	-2 *2
臨時巡回	実施回数	551	188	63	17	53		70	136	75

*1 積雪による通行止めによるもの

*2 積雪による通行止め及び猿投グリーンロード死亡事故に伴う事故処理によるもの

*3 猿投グリーンロード死亡事故に伴う事故処理によるもの

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 (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	衣浦豊田道路	猿投グリーンロード	名古屋瀬戸道路
ロードスイーパー (路肩)	必要数	31	18	6	6	12	8	12	8
	実施数	31	18	6	6	12	8	12	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	—	4	8	4
	実施数	12	6	6	6	—	4	8	4
	過不足	0	0	0	0	—	0	0	0
人力清掃	必要数	168	104	52	52	12 *1	52	52*2	52
	実施数	168	104	52	52	12	52	52	52
	過不足	0	0	0	0	0	0	0	0

*1 検査路清掃（1回/年）、避難通路清掃（4回/年）、人道清掃（12回/年）

*2 路面清掃（52回/年）、歩道清掃（2回/年）

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 (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	衣浦豊田道路	猿投グリーンロード	名古屋瀬戸道路
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 *1	2	—	—	—	—	—	—
	実施数	10	2	—	—	—	—	—	—
	過不足	0	0	—	—	—	—	—	—

*1 大府 PA 上り線（5 回/年）、阿久比 PA 下り線（5 回/年）

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 (薬剤散布)	警戒	除雪	非常 (閉鎖)
知多半島道路	12 月	0	0	2	0	1
	1 月	0	1	0	1	0
	2 月	0	5	0	0	0
	3 月	0	0	0	0	0
南知多道路	12 月	0	1	0	1	2
	1 月	0	1	1	0	0
	2 月	0	3	0	0	0

	3 月	0	0	0	0	0
知多横断道路	12 月	0	0	2	0	1
	1 月	0	1	0	1	0
	2 月	0	4	0	0	0
	3 月	0	0	0	0	0
中部国際空港連絡道路	12 月	0	0	2	1	0
	1 月	0	1	0	1	0
	2 月	0	4	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	0	1	0	0
	2 月	0	0	0	0	0
	3 月	0	0	0	0	0
衣浦豊田道路	12 月	0	3	1	0	0
	1 月	2	2	2	0	0
	2 月	0	5	1	0	0
	3 月	2	0	0	0	0
猿投グリーンロード	12 月	0	2	2	0	0
	1 月	0	3	2	0	0
	2 月	1	7	2	0	0
	3 月	0	0	0	0	0
名古屋瀬戸道路	12 月	0	3	1	0	0
	1 月	0	2	1	0	1
	2 月	2	3	2	0	0
	3 月	0	0	0	0	0
全路線の合計		7	52	23	5	5

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	183
南知多道路	31
知多横断道路	10
中部国際空港連絡道路	5
衣浦トンネル	1
衣浦豊田道路	3
猿投グリーンロード	40
名古屋瀬戸道路	13

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 (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	衣浦豊田道路	猿投グリーンロード	名古屋瀬戸道路
		114,470	86,580	36,535	11,655	7,795	20,965	51,161	11,025
路面性状調査の頻度 ※5年に1回	以前の点検 (参考)	2016 (ARC)	2016 (ARC)	2016 (ARC)	2016 (ARC)	2016 (ARC)	2016 (ARC)	2016 (ARC)	2016 (ARC)
	最新の点検	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
	次回の点検 (参考)	2026	2026	2026	2026	2026	2026	2026	2026
	実施頻度の 充足状況	○	○	○	○	○	○	○	○
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 (全体)	3,210	22,916	65	100	200	0	5,651	400
	修繕 実施済数	2,035	18,041	65	100	60	0	3,760	0
	修繕必要 残延長 (～2020)	1,175	4,875	0	0	140	0	1,891	400
	2021 年度 (計画延長) 実施延長	(145) 145	(1,875) 1,875	(0) 0	(0) 0	(140) 140	(0) 0	(691) 691	(400) 400
	5 年以内 修繕 (計画残 延長) 実残延長	(1,030) 1,030 ※2	(3,000) 3,000 ※2	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(1,200) 1,200 ※2	(0) 0
	2021 年度 点検結果修 繕必要延長	7,800	4,385	155	0	0	440	5,809	1,060
※1 基準値 (快適走行路面率) KPI	当該 年度 目標	99.1%	96.5%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	97.7%	100.0%
	当該 年度 実績	99.1%	96.5%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	97.7%	100.0%

※1 基準値は、自動車専用道路:MCI=5.0、一般道:MCI4.5

※2 橋面部の残延長。橋面防水工事を控えているため対象外として協議済み。

【業務実績】

▼表－19 舗装点検及び修繕業務の業務実績

番号	2021 年度の業務名	業務内容	舗装面積
1	舗装修繕(半 2021-1 号)工事	知多半島道路(阿久比 IC)A・C・D・E ランプ 切削オーバーレイ	A=4,702 m ²
2	舗装修繕(半 2021-2 号)工事	知多半島道路(半田中央 JCT)G ランプ 切削オーバーレイ	A=408 m ²
3	舗装修繕(半 2021-3 号)工事	知多半島道路(上り線)kp18.5+00～19.7+00 Kp19.9+00～20.1+00 切削オーバーレイ	A=5,516 m ²
4	舗装修繕(南 2021-1 号)工事	南知多道路(古布 IC)A ランプDランプ (下り線)kp36.4+56～37.5+46 切削オーバーレイ	A=11,385 m ²
5	舗装修繕(南 2021-2 号)工事	南知多道路(美浜 IC)A・B・C・D・Eランプ 切削オーバーレイ	A=9,502 m ²
6	舗装修繕(南 2021-3 号)工事	南知多道路(下り線)kp20.4+00～21.5+12+00 kp23.6～23.9 切削オーバーレイ	A=6,526 m ²
7	舗装修繕(南 2021-4 号)工事	南知多道路(上り線)kp25.0+00～25.2+00 kp26.3～26.9、kp27.6～28.8 切削オーバーレイ	A=7,771 m ²
8	舗装修繕(猿 2021-1 号)工事	猿投グリーンロード(上り線)kp9.2+00～kp10.5+36 切削オーバーレイ	A=6,334 m ²
9	舗装修繕(猿 2021-2 号)工事	猿投グリーンロード(下り線)kp1.3+00～kp2.1+00 西広瀬 IC A ランプ 中山 IC C ランプ 猿投東 IC オフ 猿投 IC オフ 八草 IC オフ 切削オーバーレイ	A=7,753 m ²
10	舗装修繕(猿 2021-4 号)工事	猿投グリーンロード(下り線)kp12.8+96～kp13.1+26 切削オーバーレイ	A=3,600 m ²
11	舗装修繕(名 2021-1 号)工事	名古屋瀬戸道路(日進 JCT)A・B・D ランプ 切削オーバーレイ	A=1,656 m ²
12	舗装修繕(衣 2021-1 号)工事	衣浦トンネル(上り線)No.0～No.1+3.5 No.83+7.7～No.85+10.5 切削オーバーレイ	A=352 m ²
13	路面性状調査(全 2021-1 号)業務	全8路線の路面性状調査	L=340km

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ヵ年の間に適切に修繕を実施することとしています。2021年度は知多半島道路、南知多道路、猿投グリーンロード、名古屋瀬戸道路、衣浦トンネルにおいて、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4、5、6、7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8、9、10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11の工事は、名古屋瀬戸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12の工事は、衣浦トンネル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、2、4、5、9、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	衣浦豊田道路	猿投グリーンロード	名古屋瀬戸道路	
		48	34	23	5	21	34	24	
※5年に1回 橋梁定期点検の頻度	以前の点検(参考)	2013 (公社)	2013 (公社)	2012 (公社)	2012 (公社)	2016 (公社)	2014 (公社)	2015 (公社)	
	最新の点検	2018 (ARC)	2018 (ARC)	2017 (ARC)	2017 (ARC)	2021 (ARC)	2019 (ARC)	2020 (ARC)	

	次回の点検 (参考)	2023	2023	2022	2022	2026	2024	2025	
	実施頻度の充足状況	○	○	○	○	○	○	○	
(2021 橋梁定期点検 実施状況)	必要数	—	—	—	—	21	—	—	21
	実施数	—	—	—	—	21	—	—	21
	過不足	—	—	—	—	0	—	—	0
(2021 道路構造物管理 カルテ(更新) 実施状況)	必要数	4	—	—	—	21	5	—	30
	実施数	4	—	—	—	21	5	—	30
	過不足	0	—	—	—	0	0	—	0
(2021 橋梁長寿命化 計画(更新) 実施状況)	必要数	48	34	23	5	21	34	24	189
	実施数	48	34	23	5	21	34	24	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) までに修繕する箇所	修繕必要数 (全体)	9	5	0	0	0	11	1	26
	修繕実施済数	3	2	0	0	0	0	0	5
	修繕必要 残数 (~2020)	6	3	0	0	0	11	1	21
	2021 年 度 (計画数) 実施数	(4) 4	(3) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(5) 5	(0) 0	(12) 9
	5 年以内修 繕 (計画残 数) 実残数	(2) 2	(0) 3	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(6) 6	(1) 1	(9) 12
KPI(保全率) ※健全度区分 I・IIの保持	当該 年度 目標	95.8%	100%	100%	100%	100%	88.7%	96.3%	
	当該 年度 実績	95.8%	96.5% ※1	100%	100%	100%	88.7%	96.3%	

※1. 南知多道路の3橋について、工事完了が年度をまたいだため。

【業務実績】

▼表－21 橋梁点検及び修繕業務の業務実績

番号	2021 年度の業務名	業務内容
1	橋梁長寿命化計画(半 2020-1 号)委託	橋梁長寿命化計画の更新
2	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)・鈴ヶ滝橋・芝中橋 各補修工事(断面修復等) N=5 橋
3	橋梁修繕(南 2021-1 号)工事	南知多道路 中山橋(上)・富貴橋(上)・石川橋(下)各補修工事(断面修復等) N=3 橋
4	橋梁修繕(半 2021-1 号)工事	知多半島道路 大高 2 号橋(上)(下) 大府3号橋(上)(下)各補修工事(断面修復等) N=4 橋
5	橋梁修繕(猿 2021-1 号)工事	猿投 GR 西岩橋(上)・広幡橋(上)・加納高架橋・猿投橋(ON)・中山橋(下)・山田橋 各補修工事(断面修復等) N=6 橋
6	橋梁定期点検(豊 2021-1 号)業務	衣浦豊田道路 橋梁の定期点検

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、衣浦豊田道路の 21 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、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 11.1%にあたる 21 橋となり、2021 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 12 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、南知多道路の 3 橋が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 2、3、4、5 の修繕及び番号 6 の点検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、3、4、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 6 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 (車道)	衣浦トンネルⅠ期線 (人道・エ水・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	
※5年に1回 トンネル定期点検の 頻度	以前の点検 (参考)	2012 (公社)	2014 (公社)	2013 (公社)	2017 (ARC)	—	
	最新の点検	2017 (ARC)	2019 (ARC)	2018 (ARC)	2021 (ARC)	2017 (ARC)	
	次回の点検 (参考)	2022	2024	2023	2026	2022	
	実施頻度の 充足状況	○	○	○	○	○	
トンネル定期点検 (2021実施状況)	必要数	—	—	—	1	—	1
	実施数	—	—	—	1	—	1
	過不足	—	—	—	0	—	0
道路構造物管理 カルテ(更新) (2021実施状況)	必要数	—	—	—	1	—	1
	実施数	—	—	—	1	—	1
	過不足	—	—	—	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	修繕必要数 (全体)	0	1	0	0	0	0
	修繕 実施済数	0	0	0	0	0	0
	修繕必要 残数 (～2020)	0	1	0	0	0	0

	2021 年度 (計画数) 実施数	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0
	5 年以内修繕 (計画残数) 実残数	(0) 0	(1) 1※	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0
※K PI(保 全率) I・II の保 持	当該 年度 目標	100%	0%	100%	100%	100%	
	当該 年度 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	2021 年度の業務名	業務内容
1	トンネル修繕(衣 2020-1 号)工事	衣浦トンネル(Ⅰ期線)工水ダクト グラウト注入工、断面修復工
2	トンネル定期点検(衣 2021-1 号)業務	衣浦トンネル(Ⅱ期線) 定期点検

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。

表－23 に示すように、定期点検は、衣浦トンネルⅡ期線のみで、点検実施およびカルテ更新がなされており、要求水準を満すものと認める。

また、衣浦トンネルⅠ期線の工業用水ダクトの損傷個所について、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、予防保全の観点から計画的な対策としての性能規定に基づく必要な措置が講じられている。

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 A R C 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で必要な作業の補助を行う。

【業務実績】

▼表－24 2021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17日	19:26-23:47	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
5月21日 ～5月22日	6:17-0:00	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	有り (鳳来)
7月2日 ～7月3日	5:00-12:00	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	有り (鳳来・三ヶ根)
7月4日	8:00-16:15	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
7月8日	13:09-22:07	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
7月9日	2:24-6:06	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
7月9日 ～7月10日	12:43-7:12	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
7月12日	15:10-21:07	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	有り (猿投)
7月14日	18:28-22:50	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
7月15日	12:26-17:36	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
7月29日	16:53-20:09	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
8月9日	10:45-11:10	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
8月13日 ～8月15日	16:52-16:43	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	有り (鳳来)
8月16日 ～8月20日	8:42-12:29	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	有り (鳳来)
8月20日 ～8月21日	15:38-12:10	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
8月21日	15:08-22:20	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
8月22日 ～8月23日	17:21-0:10	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
8月23日	8:01-10:42	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
9月4日	17:12-23:02	第二非常配備(準備体制)	大雨警報の発令	無し
12月17日	20:05-22:10	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

▼表－25 2021年度業務実績(防災訓練)

訓練日時	訓練場所	訓練内容
11月12日 9:15～11:30	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 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における遮断器動作確認

分析・評価（公社のモニタリング）

2021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、11月12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運営業務

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	83					22	
	配置人員	175					59	

	過不足	92	37
--	-----	----	----

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。

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92人、非ETC路線で37人多く配置し、適切な徴収が図られています。

なお、料金所における新型コロナウイルス感染者発生時においても、他の料金所等からの応援等により開放レーンを維持し、絶え間なく収受業務を実施しています。

【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）】

▼表－27 料金徴収業務の実施状況（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	5	1	1	0	0	1	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	料金収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、200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	2021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76件、警察から59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】

▼表－29 ETC・料金収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	衣浦豊田道路	猿投グリーンロード	名古屋瀬戸道路
ETC・料金収受機器等保守整備業務	障害発生	61	18	10	15	0	13	5	14
	障害復旧	61	18	10	15	0	13	5	14
	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、2021年度内に発生した136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 ② ラジオ放送 ③ 情報誌掲載 ④ 新聞掲載 ⑤ その他(HP 等)	① 2社、2件 ② 0社、0件 ③ 1社、1件 ④ 1社、1件 ⑤ 0社、0件
事業関連	① テレビ放送 ② ラジオ放送 ③ 新聞掲載	① 1社、1件 ② 1社、2件 ③ 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
—	—	(今年度は該当なし)

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	2019(件数/年)	2020(件数/年)	2021(件数/年)
問い合わせ	1,215	323	569
要 望	－	17	44
ク レ ー ム	47	33	9
通 報	－	3	4
そ の 他	6	37	34
合 計	1,268	413	660
内 容 別	2019(件数/年)	2020(件数/年)	2021(件数/年)
料 金	677	193	342
交 通 情 報	377	48	136
料 金 所	27	23	40
施 設	23	24	17
事故・落下物	8	2	4
忘 れ 物	31	17	22
道 案 内	38	21	21
車 両 制 限	13	14	10
そ の 他	74	71	68
合 計	1,268	413	660
うち【料金】の問合せ内訳	2019(件数/年)	2020(件数/年)	2021(件数/年)
回 数 券	371	44	95
通 行 料 金	197	73	142
割 引 制 度	30	13	40
E T C	28	29	31
車 種	6	3	9
そ の 他	45	31	25
小 計	677	193	342
うち【交通情報】の問合せ内訳	2019(件数/年)	2020(件数/年)	2021(件数/年)
事故等発生に伴うもの	9	7	8
草 刈 り	11	4	2
そ の 他	357	37	126

小 計	377	48	136
【自動音声応答】の内訳	2019(件数/年)	2020(件数/年)	2021(件数/年)
知多4路線	2,583	1,333	1,932
猿投GR・名古屋瀬戸	786	956	1,109
衣浦トンネル	582	598	676
衣 浦 豊 田	525	611	699
合 計	4,476	3,498	4,416

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。

2021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る交通量減少により、問合せ件数も減少傾向が継続しております。2020年度との比較では交通量の回復傾向にあわせ、回数券や割引制度を含めた通行料金に関する問い合わせが増加しております。

（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３年後の更新審査）

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。

2021年度は導入３年後の更新審査（拡大）を受け、認証範囲の拡大（名古屋瀬戸道路、衣浦豊田道路、猿投グリーンロード、衣浦トンネルの追加）も含め認証を維持しました。

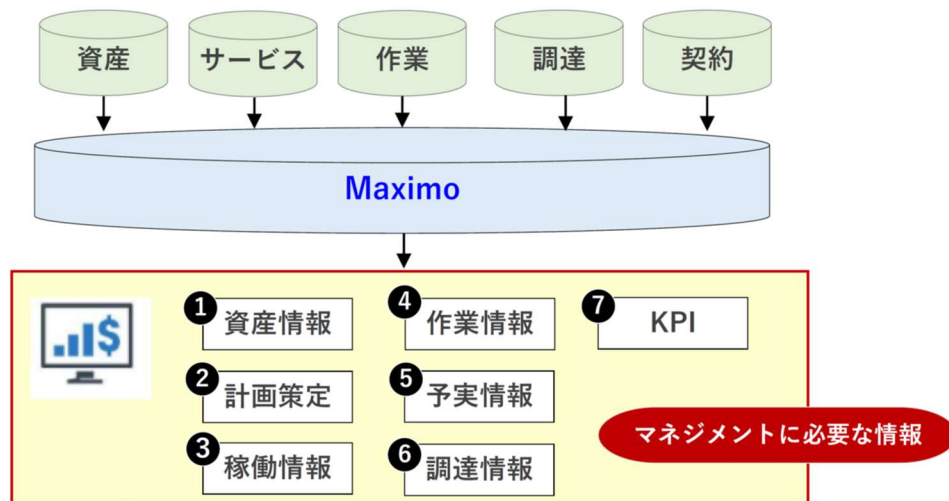


▲写真－4 ISO 55001 認証維持(導入3年後の更新審査) 登録証

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、橋梁や函渠などの構造物の台帳や設計図、点検調書などを格納し、維持管理の担当者が短時間で情報を検索、表示することができるシステムを構築し運用しています。

台帳や点検調書などの資産情報だけでなく、予算管理情報、発注・契約情報、点検・修繕計画情報などを当該システムで一元管理することにより、適切な情報をリアルタイムで入手することが可能となります。これらを基にして迅速な意思決定を行うことにより効率的な事業運営を行っています。



▲図－5 維持管理システムのイメージ

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。２０２１年度は３件のプロジェクトレポートが提出されました。このうち、「三次元レーザレダを用いた逆走車・誤侵入歩行者防止システム」は実証実験により有効な性能を確認し、実務での活用に至りました。このシステムは逆走車両の検知だけでなく、有料道路に誤って侵入する歩行者の検知も可能なものです。検知した逆走車等の情報は、道路管制センターに通知されるだけでなく、運転手や誤侵入者にも LED 表示板や音声アナウンスを用いて警告し、逆走や誤侵入を防止することが可能です。本システムは、中部国際空港に近いことから外国人が多く、逆走や誤侵入が発生しやすい中部国際空港連絡道路のセントレア東ＩＣに導入し、本運用を開始しました。

２０２１年度の活動成果を「愛知アクセラレートフィールド®活動報告展示会２０２１ー新技術で変える道路運営ー」と題して、Aichi Sky Expo（愛知県国際展示場）での開催、及びWEB上で技術報告動画を公開するオンライン開催も併用してのイベントを企画しましたが、新型コロナウイルス感染拡大に伴い、現地開催を中止しました。オンライン開催は計画通り実施し、実際に現場実証を行った６件の先進技術について技術報告動画を公開し、多くの方にご視聴いただき、ご意見やご感想を頂戴いたしました。



2021 年度のプロジェクト

■AE 法を用いた RC 床版の再劣化監視技術
(株)東芝

■橋梁の振動発電による鋼材腐食モニタリング
金沢大学



活動報告展示会 2021 実施状況(オンライン開催)

▲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 3 年後の更新審査（拡大）を受け、認証範囲の拡大（名古屋瀬戸道路、衣浦豊田道路、猿投グリーンロード、衣浦トンネルの追加）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、台帳や点検調書などの資産情報だけでなく、予算管理情報、発注・契約情報、点検・修繕計画情報などをシステムで一元管理することにより、効率的な事業運営に寄与しています。

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が実用化されるなど、民間の創意工夫による取り組み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] 回数通行券郵送販売のWEB申し込み

2022年1月から回数通行券郵送販売の申し込み方法をWEBによる方法に変更しました。(FAXによる申し込みは2022年3月31日で終了。)

新型コロナウイルス感染症対策としてテレワーク（在宅勤務）が推奨されており、FAXがない環境においてもパソコン、スマホ、タブレット等から申し込みが出来ることから好評を得ています。またWEB申し込み導入以来、個人のお客様からの新規申し込みも増えており、新たな客層を取り込むことにも繋がっています。

※個人申込件数

2022年1～3月 申込件数8件（全てWEB）

2021年1～3月 申込件数2件（全て郵送）



▲図-6 案内チラシ

▼表-33 回数通行券郵送販売申し込み状況

	衣浦トンネル料金所		衣浦豊田道路料金所		計	WEB申込率
	FAX	WEB	FAX	WEB		
2022年1月	33	5	28	13	79	22.8%
2月	27	12	24	19	82	37.8%
3月	13	23	27	25	88	54.5%

2) [利用促進2] 1日1,000円ETC乗り放題企画

2021年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、乗り放題企画を中止しました。新型コロナウイルスの影響を受けにくい形で実施できるように企画を見直し、お客様からの要望が多かったETC車による利用が1日定額1,000円の企画を立案し、2022年度に行うことを見出しました。対象路線は、知多4路線と猿投グリーンロードとし、2022年4月の土日祝日に実施しました。

分析・評価（公社のモニタリング）

これまでの現金利用者向けの乗り放題企画から、利用者の多いETC利用者向けの乗り放題割引を新たに企画するなど、利用者アンケートを通じて得た利用者ニーズを汲み取り、反映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

新型コロナウイルス感染症の影響により、2企画の実施に留まりましたが、知多半島外と相互に人流を生み出す取組として、岐阜県西美濃と三重県北伊勢との広域連携PRを行いました。また、知多半島の市町をPRした「知多半島プチマーケット」を開催しました。(計2回)。マスクの着用や消毒等、新型コロナウイルス感染拡大防止対策を徹底して開催しました。



【阿久比PA】知多半島プチマーケット(2021.10.30)

知多半島プチマーケット 2021 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。

※9:00～12:00 @屋外イベントスペース
10/30(土)
東浦町(東浦観光協会)特産品 PR
半田市(半田市観光協会)特産品・映画 PR

大地の種
阿久比PA



【阿久比PA】西美濃・北伊勢観光物産展(2021.12.11)

▲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)

コロナ禍において出来得るPRイベントを模索し、感染防止対策を徹底した上で、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）

2022年3月には「ちた食堂」でエビチリやホイコーローなどの本格中華も楽しみいただけるようになり、ご利用者の皆様よりご好評をいただいております。

コロナ禍で店舗ご利用が減る中、「ちた食堂」では安心して御食事ができるようにテイクアウトでお食事をご提供できるようにし、コロナ対応を実施・継続しています。



【大府PA・阿久比PAちた食堂①】



【大府PA・阿久比PAちた食堂②】

▲写真－8 新メニューの状況

5) [PAの創意工夫2] PA情報コーナーの拡充

大府PA情報コーナーにおいて「大府市制50周年 Plus1 記念事業」写真展を開催しました。（大府PA（上り））（2021.7.27-8.26）



【大府 PA 上り】大府市写真展①



【大府 PA 上り】大府市写真展②

▲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）

テイクアウトの実施や新たなメニューを展開するなど、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

Treasure Road in 知多半島「知多信長秘宝伝説」のイベント企画を開催しました。コロナ禍で集合イベントの開催が難しい状況の中、密にならず、少人数での参加ができるイベントとして企画し、知多半島に人流を生み、地域活性化を促すイベントとして10市町を盛り上げることができました。(開催期間：2021.12.1～2022.3.13)

また、『宙』をイメージした美浜PAを課題とした建築デザインコンクールを開催し、愛知県高等学校工業教育研究会建築部会に登録している高校の建築科、またはこれに準ずる学科に在籍している生徒を対象に作品を募集しました。

作品総数：19点の応募があり、美浜PA『宙(PA)』デザインコンテスト審査委員会の審査により、最優秀賞1点、優秀賞2点、佳作2点を選定しました。最優秀賞をはじめ、全作品を美浜PAに展示し、高校生の作品を多くの方に観ていただく機会を設けました。

(展示期間：2022.1.21～)

7) [地域連携2] 地域PR季刊誌の発行

食や文化をテーマに「知多半島の巡りどころ」を独自に特化させた地域情報を配信する季刊誌の発行を行っています。2021年4月にVOL.2『フルーツ狩りマップ』、2021年10月にVOL.3『採れたて野菜マップ』を発刊しました(年2回発行予定)。



「Treasure Road in 知多半島 知多信長 秘宝伝説」

▲写真-10 PR状況



美浜PA建築デザインコンクール①



美浜PA建築デザインコンクール②

▲写真-11 作品展示状況



Vol.2「フルーツ狩りマップ」



Vol.3「採れたて野菜マップ」

▲写真-12 地域PR季刊誌

8) [地域連携3] 地域コラボ商品の開発

地元個人商店と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シェフとのコラボとして、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 15種計21品開発)

13・14 阿久比町  商品名 大人ミックス・果実ミックス 価格(税込) ¥1,620 日持ち期間 約180日 備考 笠原シェフ コラボ商品	15 東海市  商品名 和スイーツ ほうじ茶風味 価格(税込) ¥880 日持ち期間 約30日 備考 笠原シェフ コラボ商品	16 南知多町  商品名 ぼん赤みそ味 価格(税込) ¥500 日持ち期間 約150日 備考 辻口シェフ コラボ商品	17 半田市  商品名 みそのフロランボン 価格(税込) ¥410 日持ち期間 約120日 備考 辻口シェフ コラボ商品
18 半田市  商品名 さくらクッキー 価格(税込) ¥650 日持ち期間 約90日 備考 笠原シェフ コラボ商品	19 東海市  商品名 常滑牛乳ジャム 価格(税込) ¥660 日持ち期間 約180日 備考 辻口シェフ コラボ商品	20 東海町  商品名 琥珀糖ペーパーミント 価格(税込) ¥880 日持ち期間 約90日 備考 辻口シェフ コラボ商品	21 東海町  商品名 チーズクッキー 価格(税込) ¥650 日持ち期間 約90日 備考 奥田シェフ コラボ商品

【地域コラボ商品15種21品】2022年3月現在

▲写真-13 地域コラボ商品

9) [地域連携4] ネーミングライツの実施

知多半島道路 道路施設のネーミングライツ(命名権)を瀧上工業(株)とナカミライホールディングスの2社とパートナー契約を締結しました(2022. 3. 31)

I. 知多半島道路上り堀割部ボックス

「ナカミライズグループ 知多横断道路ボックス」

契約社：ナカミライ HD(株) 期間：5年

II. りんくうインター橋

「りんくうゲートブリッジ つくった会社は…瀧上工業株式会社」

契約社：瀧上工業(株) 期間：5年



【4月2日中部経済新聞】



知多横断道路上り
堀割部ボックス



りんくうインター橋

▲写真-14 ネーミングライツ実施イメージ

分析・評価 (公社のモニタリング)

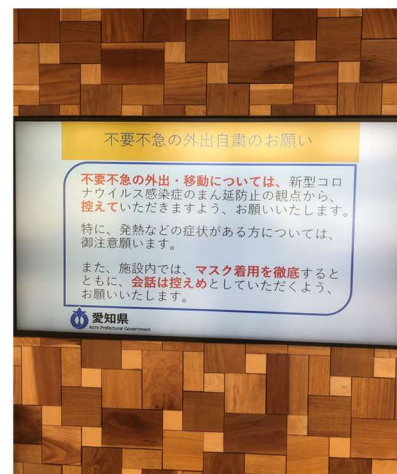
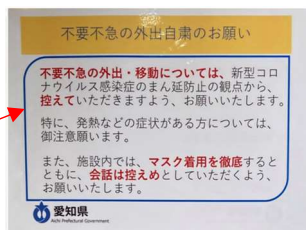
コロナ禍においても密にならずに参加可能なイベントの企画開催や美浜PAを題材とした高校生のデザインコンクールの開催、季刊誌の発行、地域ブランド商品の開発など、知多半島の市町と連携した地域の活性化に向けた取組みが確認できます。

10) [広報活動] 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施設内の感染防止やデジタルサイネージによる緊急事態宣言時の外出抑制などを放映し、新型コロナウイルス感染拡大防止の取り組みとして、利用者への積極的な広報を実施しています。



掲示①



デジタルサイネージ放映②

▲写真－15 2021年5月の状況

分析・評価（公社のモニタリング）

新型コロナウイルス感染症拡大防止の取り組みとして、デジタルサイネージ等を活用した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、ETC1日乗り放題チケットの企画や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、テイクアウトメニューや新たな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ています。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2021」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A R C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A R C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営業務が行われるとともに、A R C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。