高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線等に関する維持、修繕その他の管理の報告書

令和２事業年度

令和３年 10 月

NEXCO 東日本

目次

第１章　高速道路管理業務の基本的方針等……1
１．基本的方針【中期経営計画（平成２９年度～令和２年度、令和３年度～令和７年度）】……1
２．管理の水準……3
３．対象路線……4
第２章　令和２年度 高速道路管理業務の実施概要……6
１．　安全・安心……6
１－１．新たな技術を活用した安全対策……6
１－２．交通集中箇所におけるハード・ソフト対策、料金施策による渋滞対策……11
（1）本線渋滞削減の取り組み……11
２．　イノベーションへの対応……16
２－１．SMH の取り組み……16
２－２．自動運転等のイノベーションに対応した道路空間の整備……16
３．　老朽化対策……19
３－１．SMH の更なる進化による維持管理の高度化・効率化……19
３－2．資産健全化のための老朽化対策……21
（1）道路資産の老朽化の現状……21
（2）道路構造物の補修状況……21
３－３．大型車両の通行の適正化……25
３－４．高速道路リニューアルプロジェクトの推進……27
４．　災害対応……29
４－１．激甚化・頻発化する自然災害への対応……29
４－２．構造物の耐震性能の向上・防災拠点の整備……31
４－３．機能強化と基準の最適化による通行止めの最小化……33
（1）冬期交通確保に向けた取組み……34
５．　快適・便利……35
５－１．休憩施設の利便性向上……35
（1）駐車エリアの混雑緩和の取り組み……35
（2）快適に利用できる休憩施設の整備……36
５－２．ナンバリング対応の取組み事例……37
６．　地域社会への貢献……38
６－１．高速道路を利用した地域連携や新たな付加価値の創出……38
６－２．料金関連サービスの展開……38
６－３．地域の観光振興を通じた地域活性化への貢献……41
７．現場力強化……43
７－1．日々の業務の着実かつ継続的な実施……43
（1）維持修繕業務……43
（2）保全点検業務……45
（3）料金収受業務……49
（4）交通管理業務……50
（5）お客さま満足を意識した高速道路の維持管理……51
第３章　高速道路管理業務に関する各種データ……53
１．高速道路管理業務に要した費用等……53
１－1．計画管理費……53
（1）維持修繕費……53
（2）管理業務費……54
１－2．修繕費（債務引受額）……55
１－3．特定更新等工事費（債務引受額）……56
２．アウトカム指標一覧……57
３．道路構造物延長等の緒元データ……62
（1）道路構造物延長……62
（2）その他のデータ……62
４．車種別の ETC 利用率……62

第１章　高速道路管理業務の基本的方針等

1．基本的方針【中期経営計画（平成２９年度～令和２年度、令和３年度～令和７年度）】

東日本高速道路㈱（以下、「会社」という）は、平成 29 年度から令和 2 年度までの 4 年間を「将来のありたい姿を実現するために挑戦し、飛躍する期間」と位置付け『中期経営計画（平成 29 年度～令和 2 年度）』を策定し、高速道路の管理業務に取り組んでまいりました。令和３年度から令和７年度までの 5 年間は「SDGs の達成に貢献し、新たな未来社会に向けて変革していく期間」と位置付け『中期経営計画（令和３年度～令和７年度）』を策定し、３ページに示す組織体制のもと、グループ一体となって基本方針に基づく高速道路の管理業務に取り組んでまいります。

基本方針

＜安全・安心＞

■事故対策による安全性の向上、渋滞対策等による定時制の確保を推進します

・事故多発地点、暫定二車線区間における新たな技術を活用した安全対策
【死傷事故率・逆走事故件数・逆走事案件数】

・首都圏等の交通集中箇所におけるハード・ソフト対策、料金施策による渋滞対策
【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策実施箇所・路上工事による渋滞損失時間】

＜イノベーションへの対応＞

■自動運転、トラック隊列走行等のイノベーションに対応した道路空間を整備します

・自動運転に対応した道路側整備の方針を策定し、モデル事業を試行運用

・隊列走行・ダブル連結トラックへの支援環境を整備（本線合流部安全対策等）

・給油・給電施設等の効率的な供給体制を整備

＜老朽化対策＞

■SMH の更なる進化による維持管理業務の高度化・効率化を図り、適切な老朽化対策を実施します。

・SMH（ｽﾏｰﾄﾒﾝﾃﾅﾝｽﾊｲｳｪｲ）の定着及び深化を図るとともに適用領域を拡大し、遠隔点検のための設備整備などにより、維持管理業務の高度化及び生産性を向上

・資産健全化のための老朽化対策及び本格的な予防保全【快適走行路面率】

・大型車両の通行の適正化により、車両制限令違反車両を削減及び橋梁健全率を向上
【車限令違反取締】

・高速道路リニューアルプロジェクト推進

＜災害対応＞

■激甚化・頻発化する災害に対応した強靭な高速道路を構築します。

・構造物の耐震性能を向上させるとともに、防災拠点を整備、管制センター機能を強化及び組織の災害対応力を向上

・風水害対策として機能強化と基準の最適化を図り、通行止めを最小化【通行止め時間】

・大雪時の対策強化と ICT 技術等による高度化・効率化した雪氷作業システムの構築により、通行止めリスクの最小化を図るとともに、冬期の通行止めによる車両滞留事象の発生を抑制

・災害復旧事例のデータベース構築により災害対応を迅速化

＜快適・便利＞

■多様なお客さまが使いやすく、快適・便利を感じることができるサービスを展開します。

・お客さまの属性の変化や新たな生活様式に対応した SA・PA 商業施設のサービス機能を強化、拡充
【一般道から SA 等への歩行者出入口設置数】

・災害・交通障害発生時のリアルタイム情報提供を高度化

・新たな料金システムの開発による機動的な料金への対応【年間利用台数・ETC２．０利用率】

＜地域社会への貢献＞

■地域社会の活性化や観光振興につながる事業活動を推進します。

・高速道路を活用し、地域連携や新たな付加価値を創出【SA・PA の地元利用日数】

・インバウンドなど多様な旅行者が訪れる地域の観光振興を通じた地域活性化への貢献【企画割引】

＜経営力の強化＞

■グループ全体の企業価値向上に取り組みます。

・持続可能な社会の実現に向けた SDGs の達成への貢献【総合顧客満足度】

・パンデミックにも対応する強靭なグループ経営

・技術力・ノウハウを活かした持続可能な国際協力

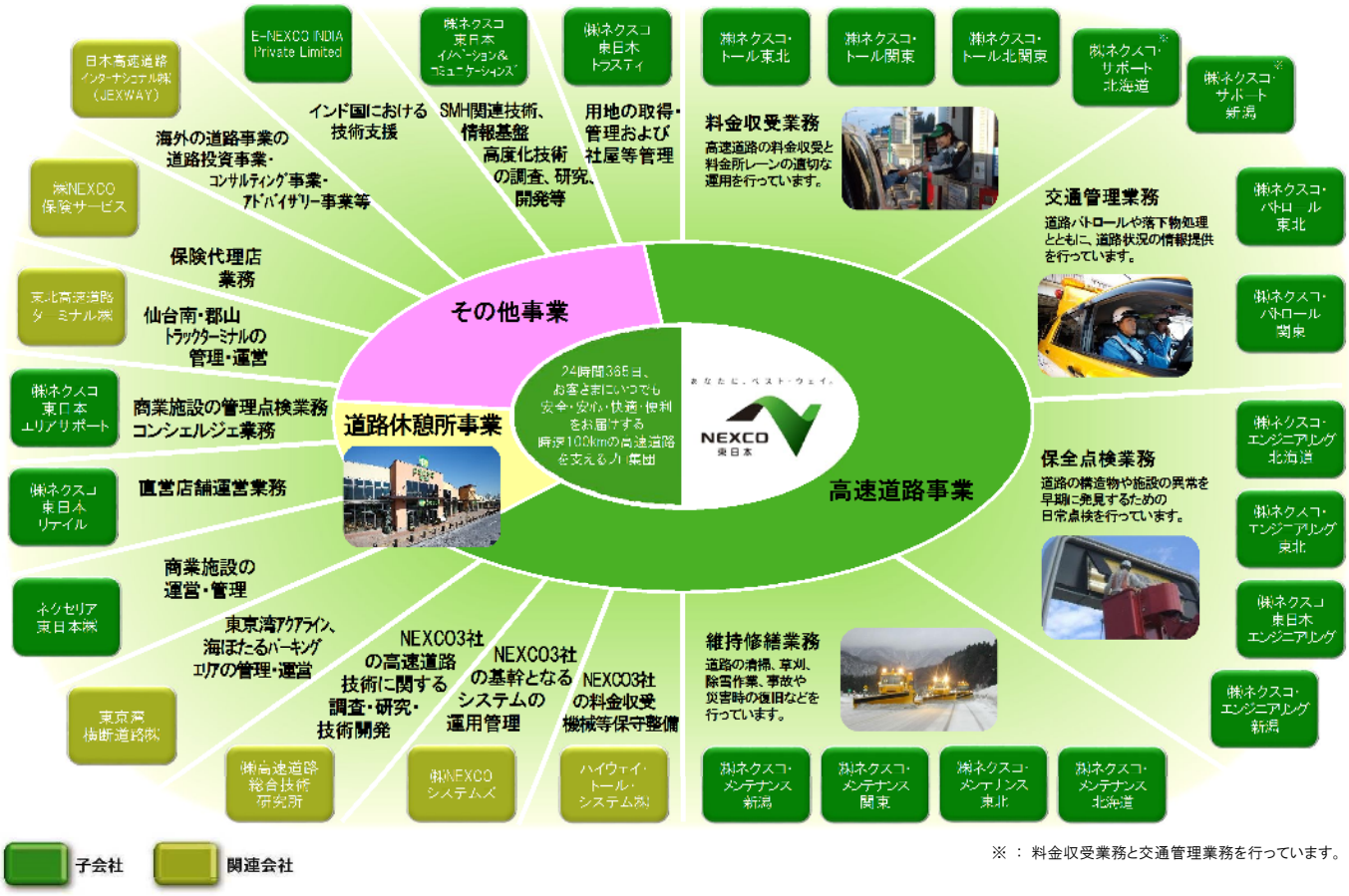
・グループ社員の能力開発及び人材育成のための研修等

なお、中期経営計画は会社ホームページにて公表をしています。

https://www.e-nexco.co.jp/company/strategy/mid_term/

社　　名・・・・東日本高速道路株式会社
East Nippon Expressway Company Limited
所 在 地・・・・東京都千代田区霞が関三丁目３番２号　新霞が関ビルディング
設　　立・・・・2005 年 10 月 1 日
資 本 金・・・・525 億円
社 員 数・・・・2,396 人（2021 年 3 月 31 日現在）
事業内容・・・・高速道路の管理運営・建設事業、サービスエリア事業、
駐車場事業、高架下活用事業、トラックターミナル事業、
カード事業、ウェブ事業、ホテル事業、海外事業など

営業延長・・・・3,943.0km（2021 年 4 月 1 日現在）
インターチェンジ・・・・446 ヵ所（2021 年 1 月 1 日現在）
スマート IC・・・・58 ヵ所（2021 年 3 月 31 日現在）
利用台数・・・・約 259 万台/日（2020 年度実績）
料金収入・・・・約 19.6 億円/日（2020 年度実績）
建設延長・・・・84.7km（2020 年 7 月 1 日現在）
サービスエリア・パーキングエリア・・・・328 ヵ所（2020 年 7 月 1 日現在　上下線別）
店舗総売上額・・・・1,054 億円（2020 年度実績）



組織体制

2. 管理の水準

会社は、（独）日本高速道路保有・債務返済機構（以下、「機構」という）との協定第 13 条に基づき、別添参考資料「維持、修繕その他の管理の仕様書」（以下、「管理の仕様書」という）に記載している標準的な考えに従い、協定の対象となる道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕その他の管理を行い、安全な交通の確保に努めています。

なお、管理の仕様書に記載している管理水準は、通常行う管理水準を表現したものであり、交通混雑期、気象条件、路線特性など現地の状況に則した対応を図るために現場の判断において変更することがあります。

【参考資料】維持、修繕その他の管理の仕様書
https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/company/law_ordinance/execution_status_r02/report_r02_02.pdf

3. 対象路線

会社が維持、修繕その他の管理を行った対象路線は下表のとおりです。

【全国路線網】　（令和 3 年 3 月 31 日現在）

路線名※1		現在供用延長(km)
北海道縦貫自動車道	函館名寄線	443.5
北海道横断自動車道	黒松内釧路線	254.6
北海道横断自動車道	黒松内北見線（注 1）	13.1
東北縦貫自動車道	弘前線	698.1
東北縦貫自動車道	八戸線	96.9
東北横断自動車道	釜石秋田線	134.3
東北横断自動車道	酒田線	136.6
東北横断自動車道	いわき新潟線	212.7
日本海沿岸東北自動車道		76.3
東北中央自動車道	相馬尾花沢線	51.5
関越自動車道	新潟線	246.3
関越自動車道	上越線	203.4
常磐自動車道		312.4
東関東自動車道	千葉富津線	55.7
東関東自動車道	水戸線	111.7
北関東自動車道		135.0
中央自動車道	長野線（注 2）	42.7
北陸自動車道	（注 3）	205.0
成田国際空港線		3.9
一般国道 235 号	日高自動車道（苫東道路）	4.0
一般国道 233 号	深川・留萌自動車道 （深川沼田道路）	4.4
一般国道 6 号	仙台東部道路	24.8
一般国道 6 号	仙台南部道路	12.9
一般国道 45 号	百石道路	6.1
一般国道 13 号	湯沢横手道路	14.5
一般国道 45 号	三陸縦貫自動車道（仙塩道路）	7.8
一般国道 7 号	秋田外環状道路	9.5
一般国道 7 号	琴丘能代道路	17.1
一般国道 13 号	米沢南陽道路	8.8
一般国道 47 号	仙台北部道路	13.5
一般国道 466 号	第三京浜道路	16.6
一般国道 1 号 一般国道 16 号	横浜新道	11.3

路線名※1		現在供用延長(km)
一般国道 16 号 一般国道 468 号	横浜横須賀道路	36.9
一般国道 14 号 一般国道 16 号	京葉道路	36.7
一般国道 126 号	千葉東金道路	32.2
一般国道 409 号 一般国道 468 号	東京湾横断・木更津東金道路	72.2
一般国道 6 号	東水戸道路	10.2
一般国道 127 号	富津館山道路	19.2
一般国道 468 号	首都圏中央連絡自動車道（注 4）	150.6
合　計		3,943.0

※1 高速自動車国道にあっては、「高速自動車国道」の表記は省略

注 1　高速自動車国道の路線を指定する政令の一部改正（平成 20.1.18）にともなう新路線名

旧）黒松内瑞野線 ⇒ 新）黒松内北見線

注 2　長野県安曇野市から千曲市まで（安曇野 IC を含まない）

注 3　新潟市から富山県下新川郡朝日町まで（朝日 IC を含まない）

注 4　あきる野市（あきる野 IC を含む）から成田市まで

第２章　令和２年度 高速道路管理業務の実施概要

1.　　安全・安心

１－１．新たな技術を活用した安全対策

死傷事故の減少に向けた円滑な交通の確保、安全対策を推進しています。

高速道路における交通事故（死傷事故）率は低下傾向にありますが、引き続き死傷事故率の減少に向け、過去の交通事故発生状況の分析に基づき、各種安全対策に取り組んでいます。

なお、下記に示す指標により安全対策の効果等を確認しています。

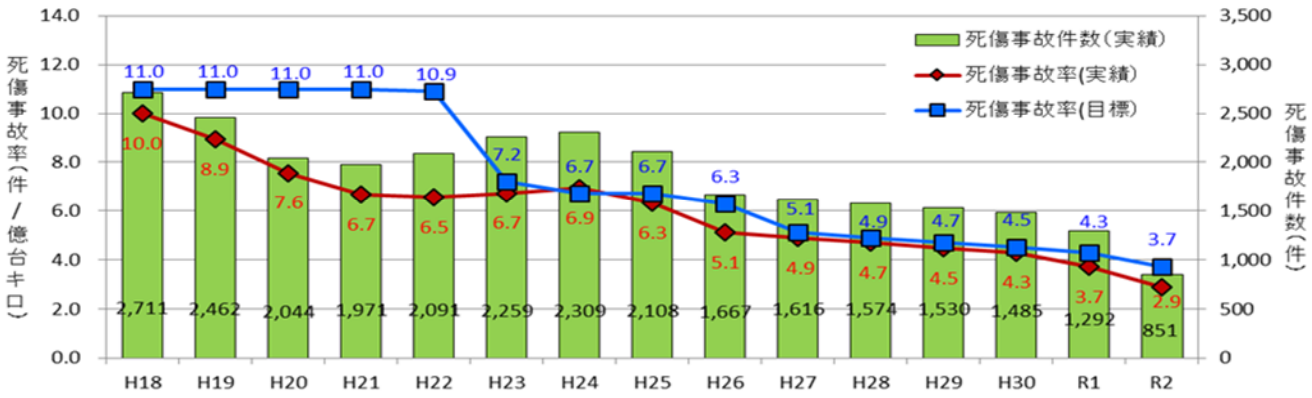
【アウトカム指標】

【指標：死傷事故率】 **〔単位：件/億台キロ〕（暦年集計）** 自動車走行車両１億台キロあたりの死傷事故件数	令和２年度 実績値	2.9 件/億台キロ
	令和３年度 目標値	3.5 件/億台キロ

○令和２年度の達成状況

令和２年度の目標値は、過年度の実績を考慮し、3.7 件/億台キロと設定しました。

死傷事故の減少を図るための主な取り組みとして、重大事故につながりやすい暫定二車線区間での高速道路の正面衝突事故防止を目的としたワイヤロープの設置や導流レーンマーク等による注意喚起対策等を行いました。また、渋滞対策の推進及び新型コロナウィルス感染症予防による外出自粛の影響による交通量の減少や車両性能の向上などの影響もあり、死傷事故率は 2.9 件/億台キロとなりました。



【死傷事故率の推移】

○令和２年度の主な取り組み

令和２年度はワイヤロープを約 109 ㎞設置しました。ワイヤロープ設置区間では、土工区間、中小橋区間とも、対向車線への飛出しによる死亡事故・負傷事故は発生しておらず、重大事故防止効果を発揮しています。

ただし、維持管理面ではワイヤロープ接触事故時に復旧のための通行止時間の増加や滞留車処理等、特に冬期は緊急時の開放対応など維持管理上の課題もあることから、引き続き対応の検討を進めます。

また、事故多発箇所において、薄層舗装や導流レーンマーク等による注意喚起対策なども実施しました。

ワイヤロープ接触事故の状況

※「高速道路の正面衝突事故防止対策に関する技術検討委員会（第４回）」資料より

ワイヤロープ設置状況

【道東道　池田 IC～本別 JCT】

【秋田道　北上 JCT～北上西 IC】

【令和２年度ワイヤロープ施工箇所一覧】

道路名	設置延長（km）
道央道	26.4
道東道	29.4
深川留萌道	2.1
山形道	1.2
湯沢横手道路	2.0
青森道	7.0
秋田道	15.4
東北中央道	7.6
常磐道	2.4
磐越道	0.3
日本海東北道	9.1
八戸道	5.9
合計	108.7※

※小数第二位以下の端数処理により合計値は一致しません。

その他の安全対策実施状況

導流レーンマーク【道央道　白老 IC～苫小牧西 IC】

薄層舗装【東京外環道　和光 IC～大泉 JCT】

○令和３年度の取り組み

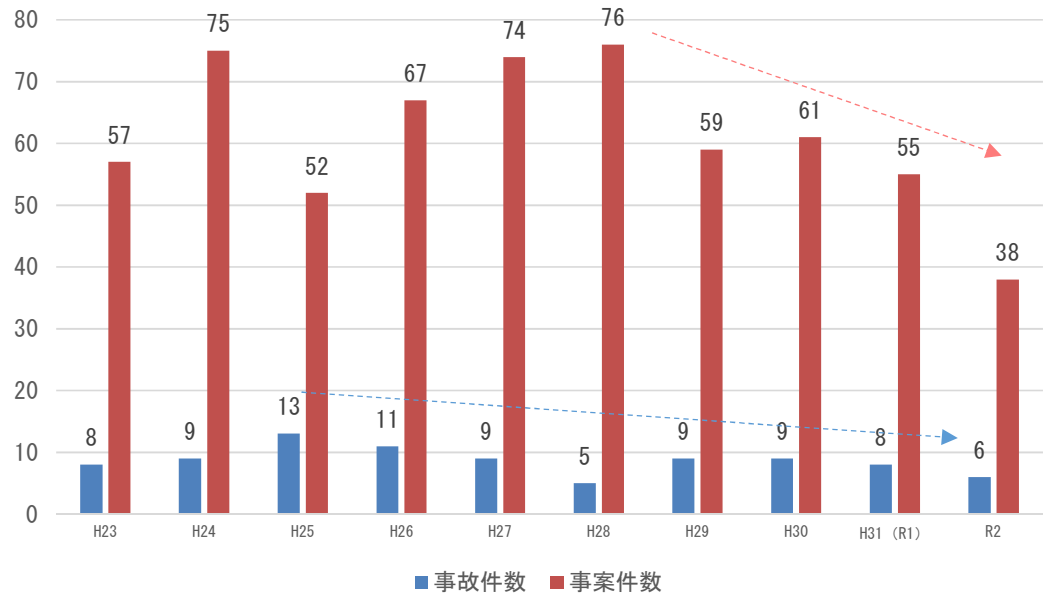
暫定２車線区間においては、引き続き、土工部及び中小橋におけるワイヤロープの設置を進めます。現在、4 車線化事業中の圏央道等の一部区間においても、安全・安心確保の観点から、4 車線化が完了するまでの当面の緊急対策としてワイヤロープを設置します。また、長大橋・トンネルに設置可能な技術については技術公募を行っており、性能検証に合格した技術の試行設置を行い、対向車線への飛出しによる死傷事故削減を目指します。

■その他の交通事故防止対策

◎逆走防止対策

高速道路における逆走は、ひとたび事故が発生すると重大事故につながる恐れがあるため、逆走防止対策に取り組んでいます。

平成 23～令和元年の逆走事故件数は、平成 25 年の 13 件をピークに減少傾向となっており、令和 2 年度は 6 件でした。一方、逆走事案件数（交通事故または車両確保に至った件数）は、これまで対策を実施してきた本線及び IC・JCT での対策などにより、前年より減少し 38 件となりました。



【逆走事案件数・事故件数の推移】

【アウトカム指標】

【指標：逆走】 **〔単位：件〕（暦年集計）** 逆走事故件数：逆走による事故発生件数 逆走事案件数：交通事故または車両確保に至った逆走事案件数		逆走事故件数	逆走事案件数
	令和２年度 実績値	6 件	38 件
	令和 3 年度 目標値	5 件	34 件

○令和 2 年度の主な取り組み

平成 26 年度から IC や SA・PA など逆走の発生しやすい場所全 772 箇所で、本線合流部での矢印路面標示、ラバーポールの新設・延伸や、ダイヤ・ハーフダイヤ形式 IC の出口部誤進入対策、平面Ｙ型 IC の交差点の誤進入対策を実施し、平成 29 年度に完了しています。

平成 30 年度からはこれらの対策に加えて、料金所前後の開口部から反対車線に進入し逆走に至る事案の対策として、料金所プラザ部（高速道路側）の締切対策を進め、全ての箇所で対策を完了しています。さらに、高速道路に誤って進入した人が一般道に戻ろうとして逆走に至る事案の対策として、看板等による誤進入対策を実施しました。

また、平成 29 年度に公募した逆走対策技術については、実道検証の結果を踏まえ、逆走対策として有効と認められ

る技術を選定し、現地展開を開始しました。

このほか、「無くそう逆走」をキーワードとした全国的な啓発活動に加え、弊社独自の取り組みとして高齢者とその家族をターゲットとした啓発活動も継続して実施しています。

【HP コンテンツでの啓発　（左：「無くそう逆走」（高速道路会社共通）、右：「家族みんなで無くそう逆走」】

【一般道からの誤進入対策】

○令和３年度の取り組み

国土交通省の「高速道路における安全・安心基本計画」に基づき、「2029 年までに逆走による重大事故ゼロ」にするという目標達成に向け、公募技術の現地展開の推進や継続的な啓発活動を実施します。

■人等の立入防止対策

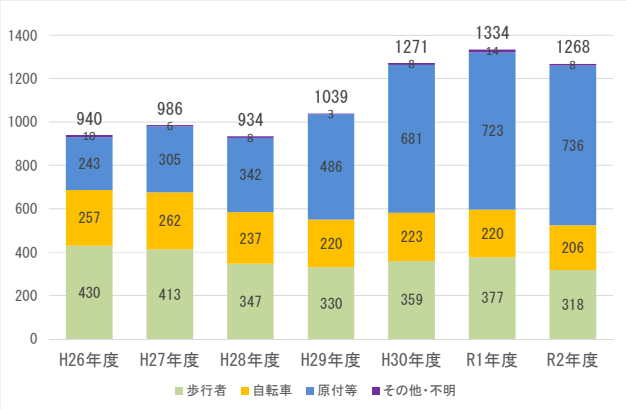
高速道路等の自動車専用道路における人等の立入りは、重大な事故につながる恐れがあるため、立入防止対策に取り組んでいます。

平成 25～29 年度の人等の立入事案件数（高速道路上での歩行者・自転車・原付バイク等の保護・事故件数）は毎年約 1,000 件発生していましたが、平成 30 年度からは 1,300 件前後で推移し、令和２年度は 1,268 件でした。

立入手段については、原付バイク等が約６割を占めています。立入事案の多くは都市部で発生しており、京葉道路や横浜新道等で発生件数が多くなっています。

【アウトカム指標】

【指標：人等の立入事案件数】 **〔単位：件〕** 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護された事案の件数	令和２年度 実績値	1,268 件
	令和３年度 目標値	770 件



【人等の立入事案件数の推移】

【立入事案多発箇所の対策例（京葉道路　船橋 IC）】

○令和２年度の主な取り組み

IC の出入り口など、人の立入が発生しやすい場所において、進入禁止看板・路面標示・歩行者進入禁止ポールなどの対策を実施しています。特に首都圏等の原付バイク等の立入が多い IC の入口部では、路面標示等により注意喚起対策を実施しました。

また、特に立入事案が多く発生している箇所については注意喚起看板の増設、高速道路の入口を強調したカラー舗装の実施等、集中的な対策を実施しました。

○令和３年度の取り組み

近年は立入事案件数が高止まり傾向であるものの、立入事案の多発箇所において注意喚起看板の増設を行う等の集中的な対策の推進により立入事案件数の減少を目指します。

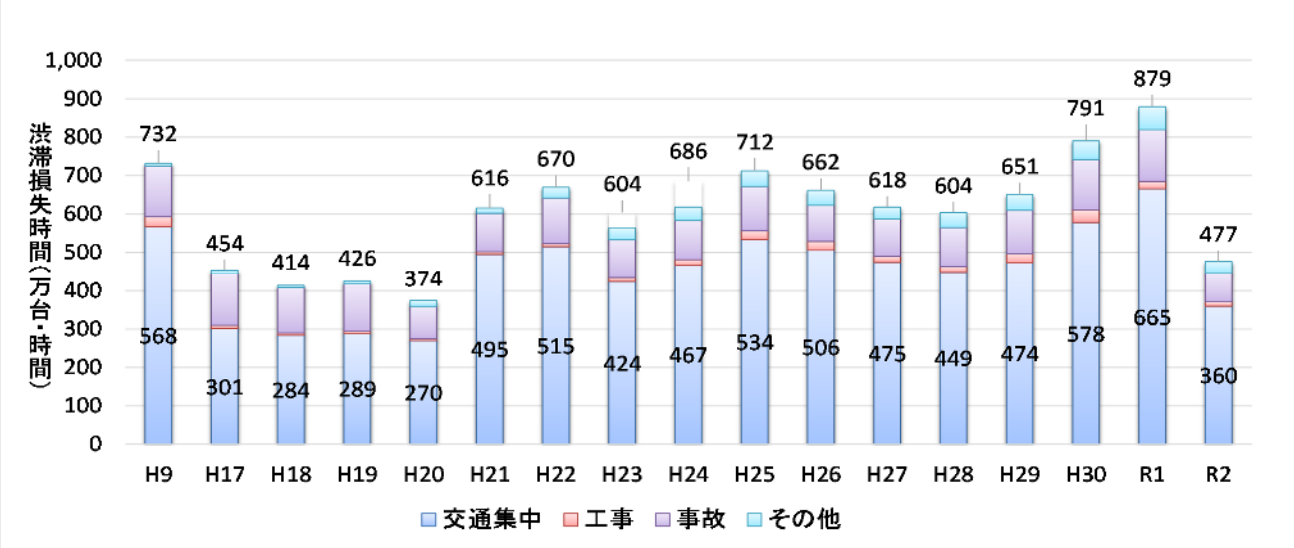
1 － 2．交通集中箇所におけるハード・ソフト対策、料金施策による渋滞対策

（1）本線渋滞削減の取り組み

■本線渋滞損失時間

高速道路における交通渋滞は、平成 9 年をピークに減少傾向が続き、平成 20 年にはピーク時の 5 割程度まで減少しました。その後、平成 21 年以降の休日特別割引（地方部 5 割引・上限 1,000 円等）による増加を経て、平成 26 年以降は各種渋滞対策効果の発現により減少傾向が続いていました。平成 29 年以降、首都圏近郊のネットワーク整備に伴い当社管内の交通量が増加し、渋滞は再び増加に転じていました。

令和 2 年は新型コロナウィルス感染症の影響等により大幅に減少し、約 477 万台・時間となりました。今後もお客さまに安全で円滑な道路交通を確保するため、付加車線の設置やペースメーカーライト（PML）の導入による交通容量拡大等の対策を実施し、渋滞緩和に努めます。



【アウトカム指標】

【指標：渋滞損失時間】 **〔単位：万台・時間／年〕（暦年集計）** 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間 本線渋滞の発生により、お客さまが道路を走行する際に、定常時より余分にかかる時間の総和	令和 2 年度 実績値	477 万台・時間／年
	令和 3 年度 目標値	841 万台・時間／年

○令和 2 年度の達成状況

令和 2 年の目標値は、新型コロナウィルス感染症の影響による低減に加え、京葉道路における付加車線設置等の渋滞対策による軽減を考慮し、約 668 万台・時間/年と設定しましたが、新型コロナウィルス感染症の影響が長期化したこと等によりさらに減少し、約 477 万台・時間と目標値を下回りました。

（万台・時間／年）

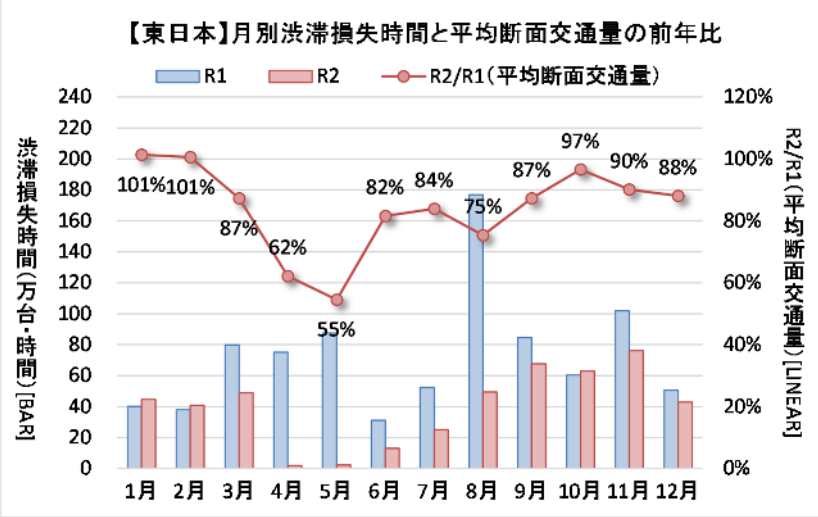
区分	R1 年 実績	R2 年 目標	R2 年 実績	具体内容
①交通集中渋滞	665.4	491.6	359.9	新型コロナウィルス感染症の影響、京葉道路付加車線
②工事渋滞	19.7	17.9	10.7	新型コロナウィルス感染症の影響
③事故渋滞	134.1	107.3	75.1	新型コロナウィルス感染症の影響
④その他渋滞	59.6	50.9	30.8	新型コロナウィルス感染症の影響
計	878.7	667.7	476.5	

○令和 2 年度の渋滞要因分析

・新型コロナウィルス感染症の影響により、3 月以降の渋滞損失時間が大幅に減少しました。

・京葉道路では令和 2 年 8 月に付加車線を運用開始した効果により、渋滞が減少しました。特に 10 月以降は前年より交通量が増加しましたが渋滞は減少傾向を維持しました。

・東京湾アクアラインは休日の渋滞は減少した一方で、平日の渋滞が増加しました。



道路別渋滞損失時間

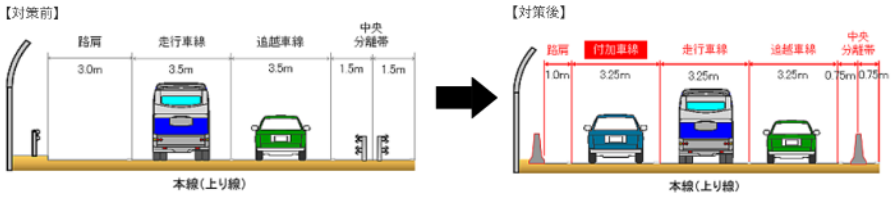
[単位:万台・時間]

	R1	R2	差
関越道	158	92	-65
外環道	144	89	-56
京葉道路	108	72	-37
東北道	155	60	-94
ｱｸｱﾗｲﾝ	35	38	2
常磐道	63	33	-31
圏央道	61	25	-35
東関東道	70	21	-49
横浜3路線	49	30	-19
その他	35	17	-19

○令和 2 年度の主な取り組み

・京葉道路・千葉東金道路の付加車線運用開始

京葉道路（上り線）武石 IC→船橋 IC、京葉道路・千葉東金道路（上り線）千葉東 JCT 付近において、令和 2 年 8 月より付加車線の運用を開始しました。朝・夕ピーク時の所要時間の短縮、渋滞回数及び事故件数の減少等の効果を確認しています。



【京葉道路（上り線）武石 IC→船橋 IC】

○令和 3 年度の取り組み

令和 3 年の目標値は、新型コロナウィルス感染症の影響を受けていない令和元年の実績を基に、付加車線設置等の渋滞対策による軽減等及びオリンピック・パラリンピックの影響による増加を考慮し、840.6 万台・時間/年と設定しています。

令和 3 年以降の主な渋滞対策の取組みは以下のとおりです。

・関越道（上下線）高坂 SA 付近の加減速車線延伸
・関越道（上り線）嵐山 PA 付近の付加車線設置
・サグ部等におけるペースメーカーライト（自発光ＬＥＤ）の導入
・渋滞予測情報の発信強化

【R3 年度の目標値設定】　（万台・時間／年）

区分	内容	R2 実績	R3 目標
① 交通集中渋滞	付加車線・PML の効果による減少を考慮 R1 年 9～10 月台風の影響考慮	359.9	555.9
② 工事渋滞	R3 年の特定更新工事等を考慮	10.7	25.2
③ 事故渋滞	過去実績ベース	75.1	134.6
④ その他渋滞	オリンピック・パラリンピックの影響による増加を考慮	30.8	124.9
計		476.5	840.6

■ピンポイント渋滞対策

ネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取り組みとして、上り坂やトンネルなど構造上の要因で、速度が低下し、交通が集中する箇所をデータにより特定し、効果的に対策する取り組みとして、ピンポイント渋滞対策を実施しています。

【アウトカム指標】

【指標：ピンポイント渋滞対策実施箇所】〔単位：箇所〕		新規箇所数	対策実施箇所数	完了箇所数（累計）
	令和 2 年度実績値	0 箇所	4 箇所	4 箇所
	平成３０年～令和３年度の累積目標値	2 箇所	－	－

○令和 2 年度の実績・主な取り組み

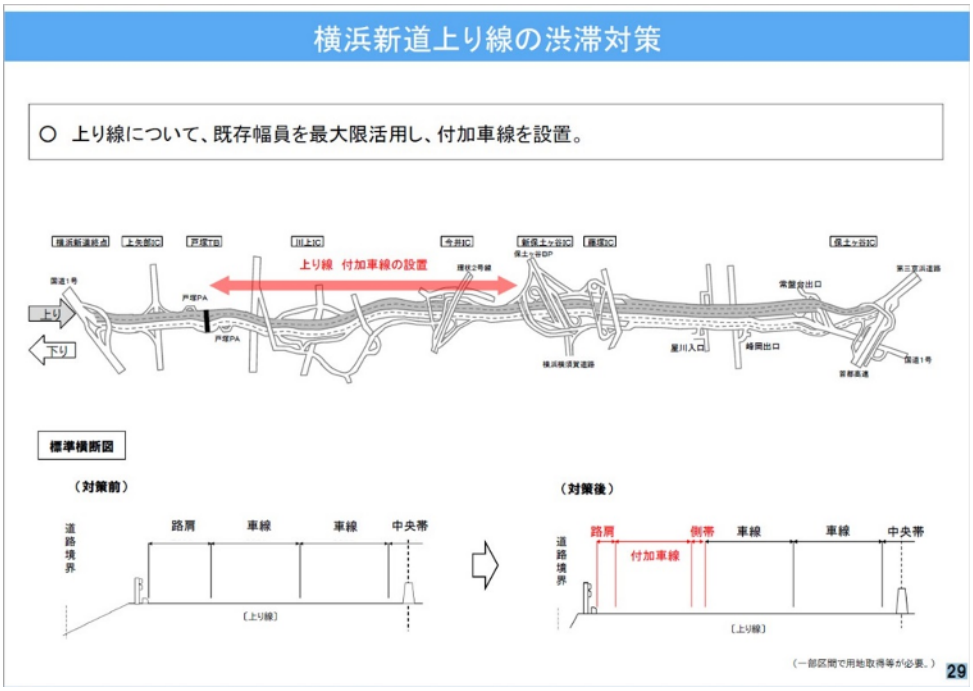
（対策実施中箇所[新規着手以外の箇所]）

令和２年度は、対策実施中の４事業について推進を図りました。

・京葉道路（上り線）船橋～武石間の加減速車線接続事業を展開
・京葉道路（上り線）千葉東 JCT の既存幅員内における加速車線延伸を展開
・関越道の高坂 SA 付近(上り線 1 箇所、下り線 1 箇所）の計 2 箇所について付加車線工事の展開

○令和３年度の取り組み

横浜新道（上り線）新保土谷～戸塚間の付加車線事業に新規着手します。



【第５回　神奈川県渋滞ボトルネック検討ＷＧ（R2.3）より抜粋】

（2）お客さまに配慮した路上工事の実施

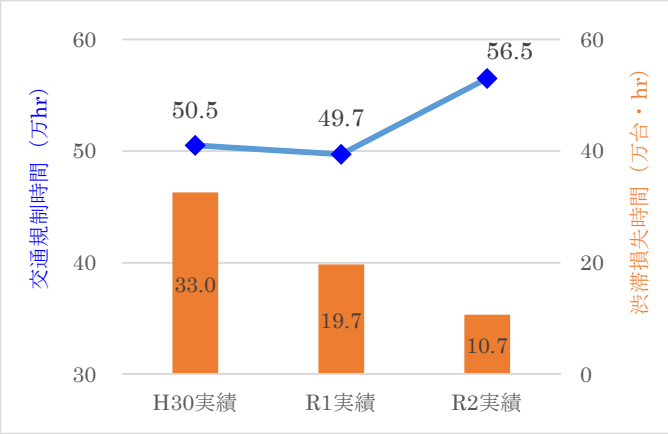
お客さまへの負担を軽減するために、工事の重点化や集約化等を図り、車線規制を伴う路上工事を極力削減することで路上工事による渋滞の最小化を図りました。なお、下記に示す指標により路上工事による車線規制時間について確認しています。

【アウトカム指標】

【指標：路上工事による渋滞損失時間、交通規制時間】 **〔単位：万台･時、時間/km〕** 路上工事による ･渋滞損失時間 ･道路 1km あたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間		渋滞損失時間	交通規制時間
	令和２年度 実績値	11 万台･時	156 時間/km
	令和３年度 目標値	25 万台･時	167 時間/km

○令和２年度の達成状況

令和２年度の実績値は、舗装や橋梁等各種補修工事（特定更新等工事を含む）の増加等に伴い、交通規制時間は、目標の 113 時間/km に対し 156 時間/km となりましたが、工事渋滞損失時間は、下記に示す取り組み及び新型コロナウィルス感染症予防による外出自粛の影響による交通量の減少により目標の 18 万台･時間に対し 11 万台･時間となりました。



【路上工事による渋滞損失時間と交通規制時間の推移】

○令和２年度の取り組み

工事規制の集約を考慮した工事発注計画を調整するため、複数の工事工程計画及び隣接事務所間の調整も図りつつ、連続規制・通行止め規制等による規制集約・集中化による工事規制時間の削減に取り組みました。

また、工事渋滞を減少させるため、期間や時間帯等を考慮した工事規制を実施しました。

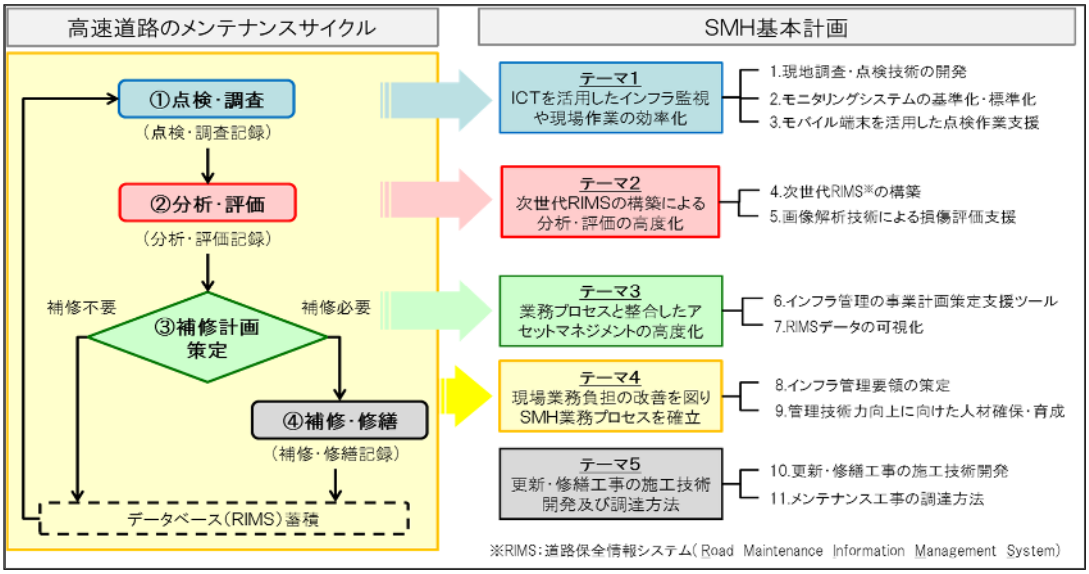
○令和３年度の取り組み

高速道路リニューアルプロジェクトの展開や舗装補修工事など老朽化に対応する工事が増加傾向にあり、車線規制を伴う工事も増加する見込みですが、工事の集約等により車線規制時間の低減や、混雑時間帯に合わせて車線数を変更するロードジッパーシステムを使用する等、交通規制による渋滞を最小限に抑えながら工事を実施します。

2.　　イノベーションへの対応

２－１．SMH の取り組み

平成２５年７月にスマートメンテナンスハイウェイ構想（以下、「SMH」という）を公表、平成２６年５月には、『構想』から『SMH 基本計画』に格上げを行い、高速道路のメンテナンスサイクルに対し５つのテーマを設定し進めてきました。そして令和２年６月より SMH 開発ツールを順次導入、本格的な取り組みを展開しています。



○SMH 構想とは

老朽化に伴うメンテナンスのあり方への関心が高まっている背景を受け、会社グループでは、「SMH」という考え方・枠組みを立ち上げました。長期的な高速道路の「安全・安心」の確保に向け、現場の諸課題の解決に立脚、密着した検討を推進することを基本に、ICT（情報通信技術）や機械化などを積極的に導入し、これが技術者と融合する総合的なメンテナンス体制を構築します。これにより、会社グループ全体のインフラ管理力の高度化・効率化が期待されます。

２－２．自動運転等のイノベーションに対応した道路空間の整備

高速道路の渋滞・事故、高齢化、労働者不足、ユニバーサルデザイン、カーボンニュートラル、DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進及びインフラ管理効率化など高速道路を取り巻く社会経済情勢は大きく変化しています。

一方、ICT、AI、ロボティクス、センサー、デジタル通信(5G)、ビッグデータ活用などの技術革新が急速に進展するとともに、自動運転車両やコネクテッドカーの普及が現実となりつつあります。

このような社会情勢の変化に対応し、引き続き自動車交通の更なる発展をけん引するため、「自動運転社会の実現を加速させる次世代高速道路の目指す姿（構想）」を策定し、快適な高速道路の実現に向けた取組みを推進します。

○令和２年度の主な取り組み

下記のステップにて、検討を実施しました。

①現状の社会経済情勢を整理したうえで、関係業界や専門家などの意見を踏まえ、10 年後及び 20 年後の社会の姿を整理

②「NEXCO 東日本が描く未来の社会」を支える次世代高速道路の目指す姿（目標）を設定

③目標を実現するため、「具体施策と打ち手（１０８項目）」を抽出し、その中から重点的に取り組むべき「３１の重点プロジェクト」を設定

＜NEXCO 東日本が描く未来の社会＞

- 誰もが健康で活動的な生活を送るためのシームレスな移動を支える社会
- 年齢やハンディキャップに左右されず、新たな移動手段による圏域間の有機的連結
- 少子高齢化・労働人口減少時代の効率的な物流サービスの実現
- 頻発化・激甚化する自然災害に対し、強くしなやかなレジリエントな社会
- 豊かな自然、地域の文化や歴史及び伝統の保護・継承と効率的な経済活動の両立

■次世代高速道路の目指す姿（目標）

「未来の社会」を見据え、10 の次世代高速道路が目指す姿を設定しました。目指す姿を形にする際には、高速道路を取り巻く環境の変化、各業界の方々の期待を踏まえ、高速道路網の整備が日本の運輸業界、とりわけ自動車交通の発展に貢献してきたことと同じように、将来の自動車交通の更なる発展をけん引していく存在になるために必要な内容を検討しました。

この目標は、「1.安全性」、「2.高速性」のように、高速道路の基本的機能となる目標から、「10.エンターテインメント性」のように今後新たな目標となる付加的機能までを段階的に設定しています。また、SDGs の各目標との関係性も示しています。

なお、目指す姿の実現を下支えするものとして、「高速道路管理（維持管理）の高度化」の技術もあわせて整理しています。

【次世代高速道路の目指す 10 項目の目標】

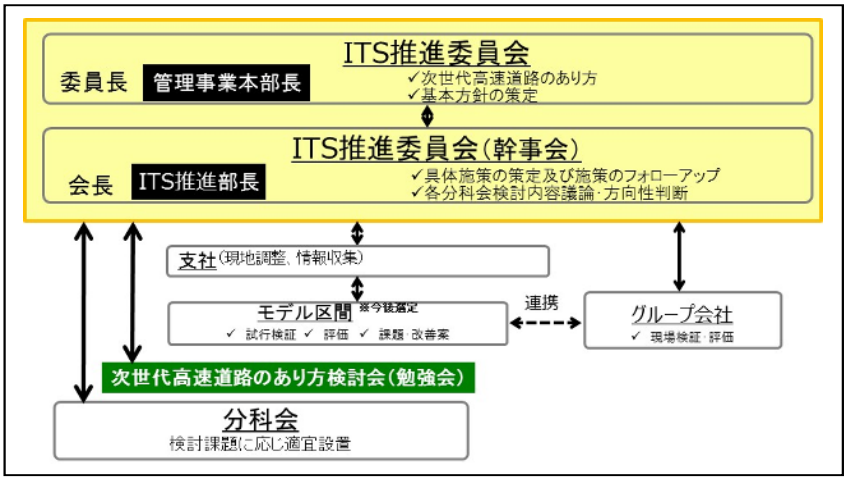
■31 項目の重点プロジェクトの設定

目標に対する打ち手を検討し、更に打ち手を事業ベースに整理するとともに検討に着手すべき重要な打ち手を整理・統合し、31 項目の「重点プロジェクト」を取りまとめました。このプロジェクトは、「短期的な課題解決のための変革」と「長期的な未来をつくるための挑戦」の二つの視点のプロジェクトで構成されています。各プロジェクトは、関係機関との調整、必要に応じて連携しながら実現に向けて推進します。

【将来の目指す姿《重点プロジェクト》のイメージ】

○令和３年度の取組み

「自動運転社会の実現を加速させる次世代高速道路の目指す姿」の実現に向け、令和 4 年度に自動運転モデル区間の整備方針（案）策定、令和 7 年度には自動運転モデル区間の整備に着手する目標としています。令和 3 年度については、これらの目標達成に向けて、「自動運転社会の実現を加速させる次世代高速道路の目指す姿（構想）」を策定するとともに、ITS 推進委員会等の社内検討体制を構築し、取組みを推進します。



【検討体制】

3.　　老朽化対策

3－1．SMH の更なる進化による維持管理の高度化・効率化

■令和 2 年度の主な成果

『SMH を支える情報基盤（次世代 RIMS）の構築』

土木保全業務の情報基盤である RIMS※2 を刷新。刷新された次世代 RIMS では、共通 API の採用により、複数データベースから横断的なデータ取得が可能となり、①MSM-UI ※3 や②BI ツール※4 などを用いた一元的なデータ集計・表示等が可能になりました。BI ツールによる点検データの可視化や、MSM-UI による道路資産の高速検索を実現することで、資料作成の自動化等の現場作業省力化を達成し、これらツールの活用による短縮時間を有効的に業務の深化に繋げました。

※2 RIMS（Road Maintenance Information Management System）：

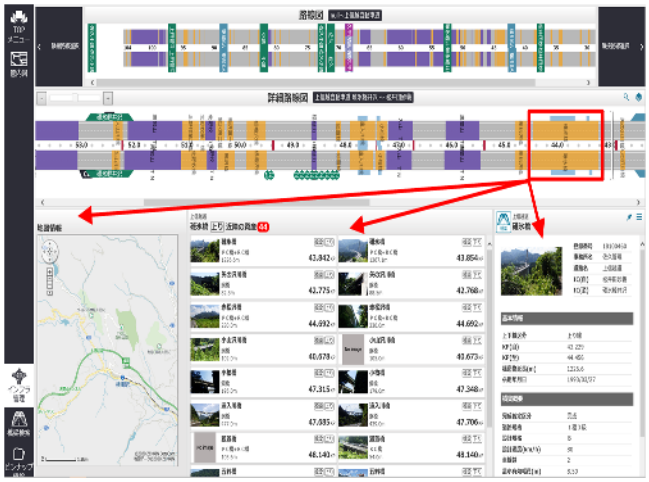
保全点検・維持修繕業務に関する様々な業務データを統合・共有化し、意思決定の迅速、効率的な運用を図るためのシステム及びデータベースの総称。

※3 MSM-UI（Multi-scale monitoring user interface）：

マルチスケールモニタリング・ユーザーインターフェース。次世代 RIMS において、多種多様なインフラ情報を検索・表示可能。BI で分析したデータの諸元情報等の検索・表示等に活用。

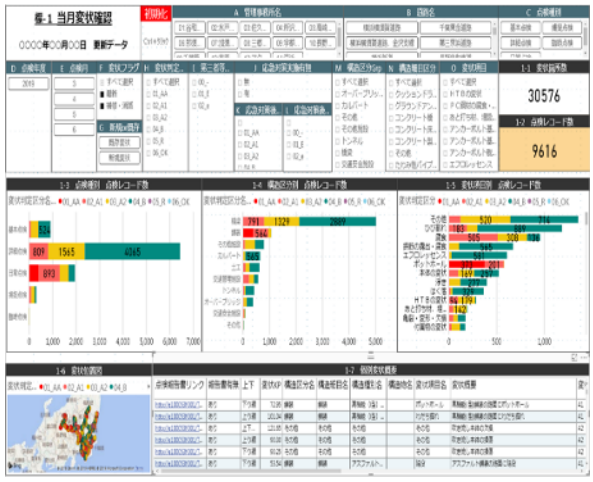
※4 BI ツール（Business Intelligence tool）：

ビジネスインテリジェンスツール。次世代 RIMS において、DB に記録された大量のデータを可視化し、分析・ 評価を容易にする支援ツール（ソフトウェア）。様式を定めることにより、意思決定プロセスの標準化に貢献



【① MSM-UI】

道路情報を多角的に表示するユーザーインターフェース。タッチパネル操作で、確認したい箇所を高速かつ関連的に表示、様々な情報取得の入口として活用。また、新たに構築したデータベースでは、多種多様なデータの取得・分析が可能となった。

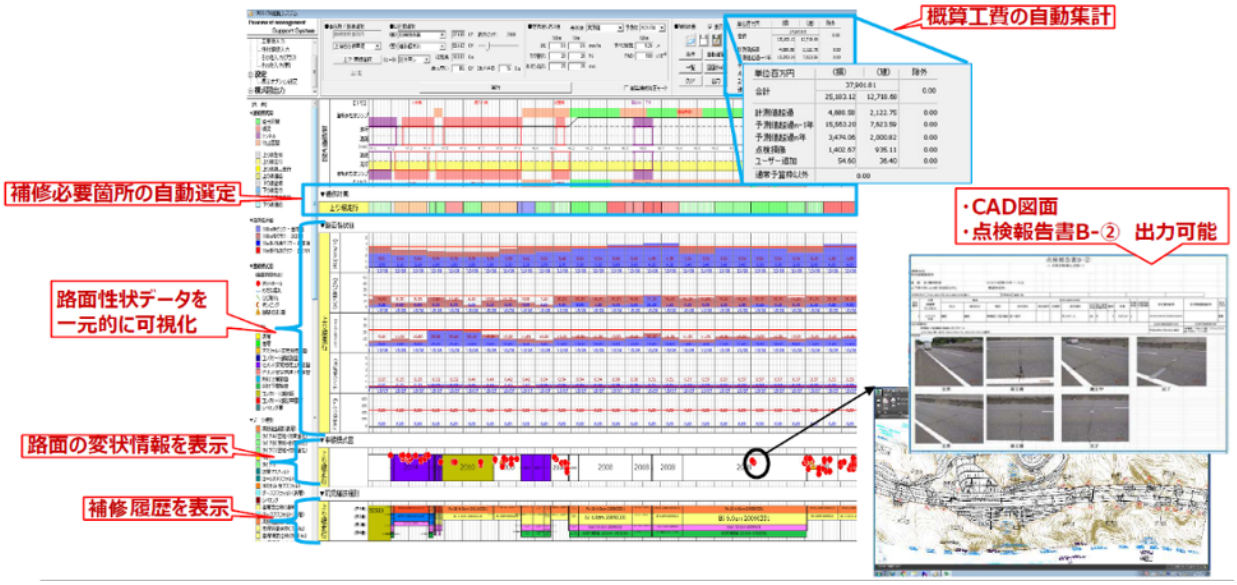


【②BI ツール】

BI ツールを活用し点検データから構造物の状態を可視化。データに基づく意思決定を実現。
データベースとの連携により、資料は自動生成される。

『舗装補修計画立案・発注支援業務』

舗装補修箇所選定のための資料作成の自動化・効率化を目的に ③舗装工事発注支援システム（PSS）を構築。それにより、劣化予測を含む舗装損傷状況の可視化を行い、補修箇所選定の基礎データの自動抽出が可能になりました。また、工事数量・概算金額の自動算定、工事発注に必要な図面の自動作成機能も実装し、工事発注業務に要していた時間が 1 工事当たり 70 時間から 7 時間へ短縮が図られ、技術者が技術者としての役割に専念することが可能となりました。



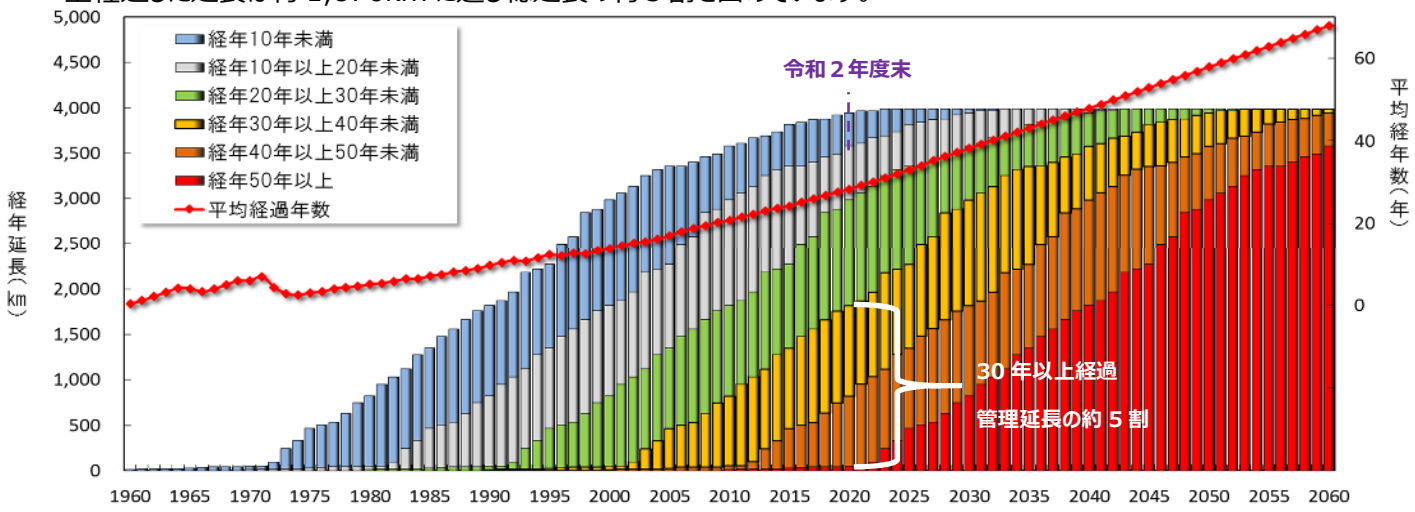
【③舗装工事発注支援システム（PSS）】

技術者の視点や知見を基とした、舗装補修に関する各種データを一元的に可視化や分析機能により、意思設定の高度化を実現。
データ表示や工事発注資料を自動化することで業務プロセスを省力化。

3－2．資産健全化のための老朽化対策

（1）道路資産の老朽化の現状

会社が維持管理する高速道路は、令和２年度末時点において約 3,940km となっており、このうち開通後 30 年以上経過した延長は約 1,870km に達し総延長の約５割を占めています。



【会社が管理する高速道路の経過年数の推移】

（2）道路構造物の補修状況

1）舗装の補修状況

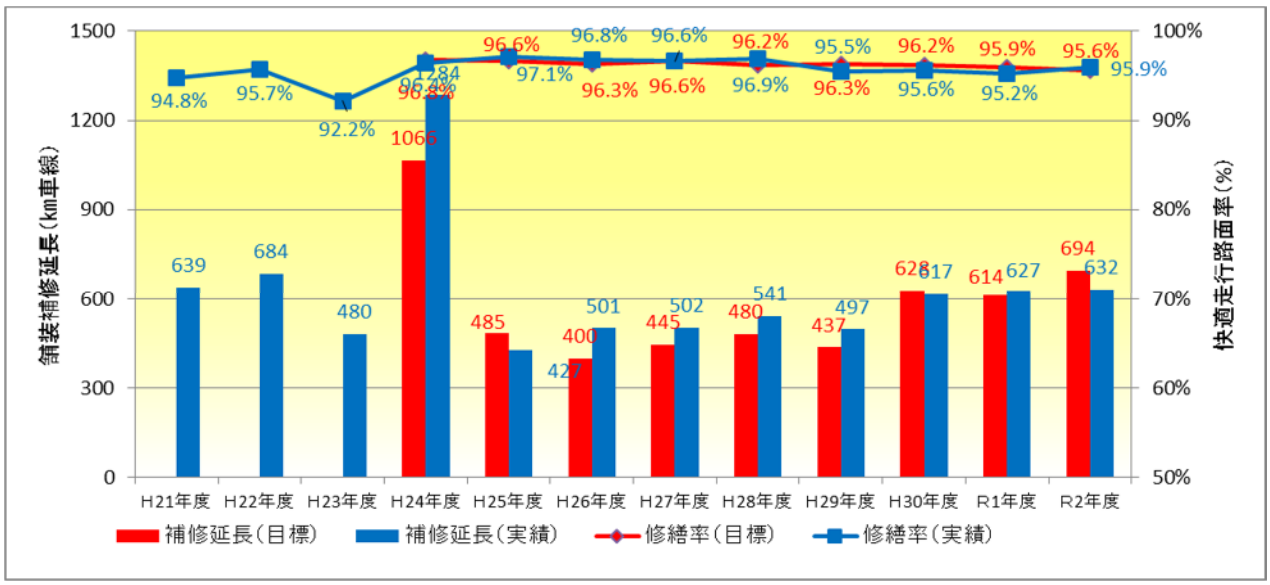
安全で快適な高速道路を提供するために「管理の仕様書」に基づき健全な舗装路面の確保に努めています。安全かつ乗り心地の良い舗装路面を確保するため、調査・点検結果等に基づき劣化した路面を計画的に補修・更新することで、下記に示す指標により舗装の補修実施状況を確認しています。

【アウトカム指標】

【指標：快適走行路面率】 **〔単位：%〕** 快適に走行できる舗装路面の車線延長 期末における路面補修目標値を下回っている箇所及び早期に補修目標値に到達する恐れのある箇所を要補修箇所とし、それ以外の健全な舗装路面延長を舗装路面の全体母数で割って算出	令和２年度 実績値	96%
	令和３年度 目標値	95%

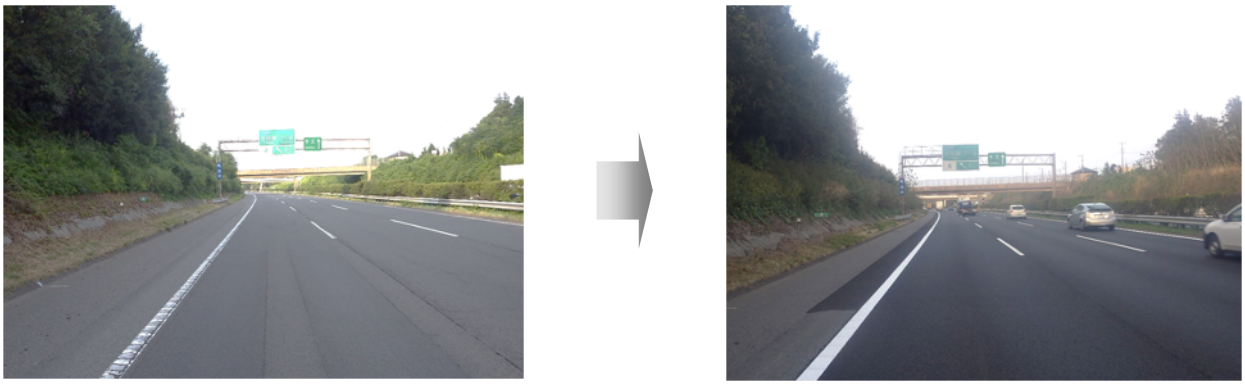
○令和２年度の達成状況

令和２年度は 632 ㎞・車線の補修を実施し、快適走行路面率は 96%となりました。

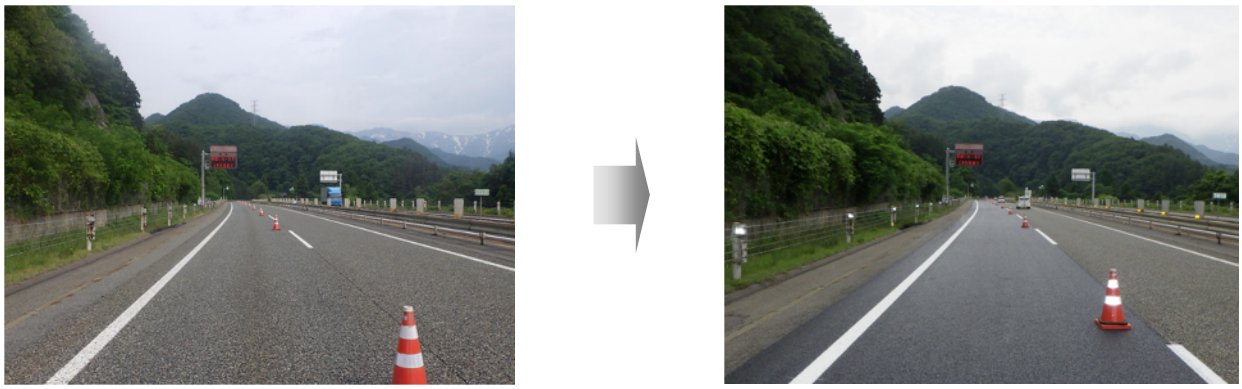


【快適走行路面率の推移】

○令和２年度の主な取り組み



【舗装の補修　常磐道　谷和原 IC～谷田部 IC】



【舗装の補修　関越道　水上 IC～六日町 IC】

○令和３年度の取り組み

舗装の老朽化に伴い、補修必要延長は年々増加の傾向にありますが、安全かつ乗り心地の良い舗装路面を確保するため、路面性状調査結果等から路面のわだち掘れ、段差及びクラックの発生状況を把握し、舗装補修を実施します。

2）橋梁の補修状況

安全な高速道路空間を提供するために「管理の仕様書」に基づき橋梁の健全性の確保に努めています。橋梁の耐力を低下させないよう経過年数や劣化状況、調査・点検結果等に基づき、塗替塗装、はく落対策及び伸縮装置取替等の補修を行っています。

○令和２年度の主な取り組み

平成 26 年度から平成 30 年度にかけて実施した維持修繕に関する省令・告示の規定に基づく橋梁の詳細点検は、総資産数 8,699 橋のうち平成 26 年度以降に供用した区間の橋梁を除く 8,483 橋が完了しました。点検が完了した 8,483 橋のうち緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、補修が必要な区分Ⅲの橋梁は 708 橋あり、区分Ⅲの橋梁のうち、平成 26 年度から令和２年度までに 189 橋の補修が完了しています。

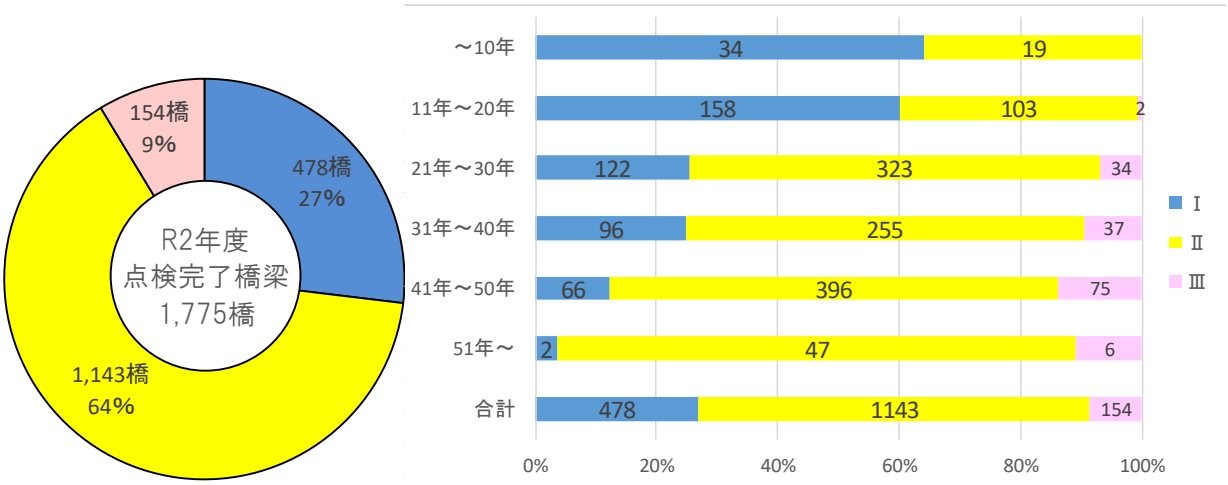
新たに２巡目となる令和元年度から令和２年度にかけて詳細点検は 3,506 橋が完了しました。点検が完了した 3,506 橋のうち緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、補修が必要な区分Ⅲの橋梁は 346 橋あり、区分Ⅲの橋梁のうち、令和２年度において１ ３橋の補修が完了しています。

下図に示すとおり、経過年数とともに判定区分Ⅲの割合が多くなる傾向となっています。一方、51 年以上経過した橋梁の判定区分Ⅲの割合は減少傾向にありますが、これは損傷が著しい箇所の補修が完了し健全性が回復している結果と考えられます。

今後、補修が必要な橋梁については対策方法を検討し、計画的に補修を実施していきます。

【橋梁の点検結果】　（単位：橋）

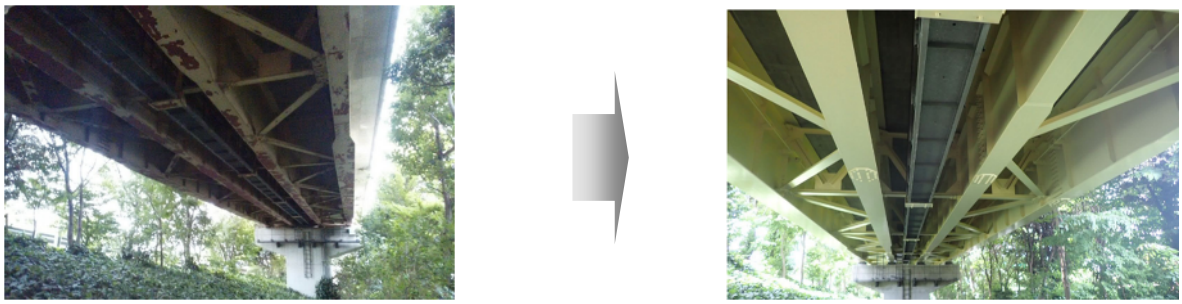
点検年度	管理数量	健全性区分					点検実施率
		合計	Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ	
H26～H30	8,699	8,483	594	7,181	708	0	100%
R1	8,730	1,731	537	1,002	192	0	20%
R2	8,768	1,775	478	1,143	154	0	20%



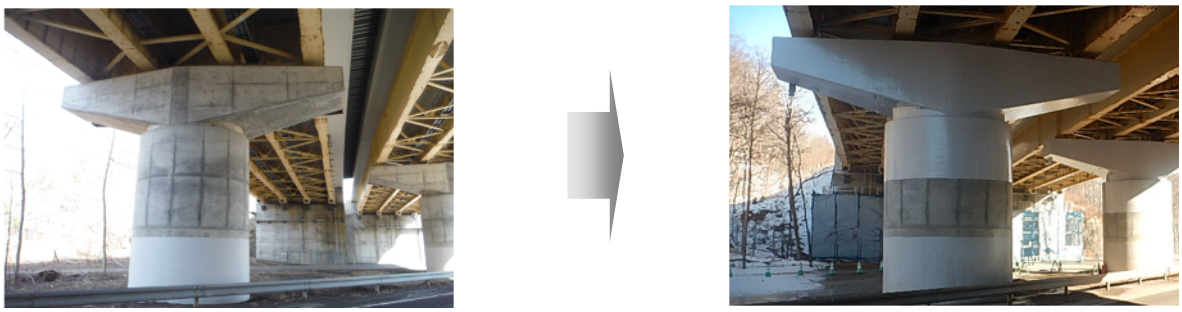
【R２年度点検完了橋梁の判定区分と経過年数】

区分		状態
Ⅰ	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
Ⅱ	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
Ⅲ	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
Ⅳ	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

【上部工損傷部の補修　　北関東道　壬生 IC～宇都宮上三川 IC】



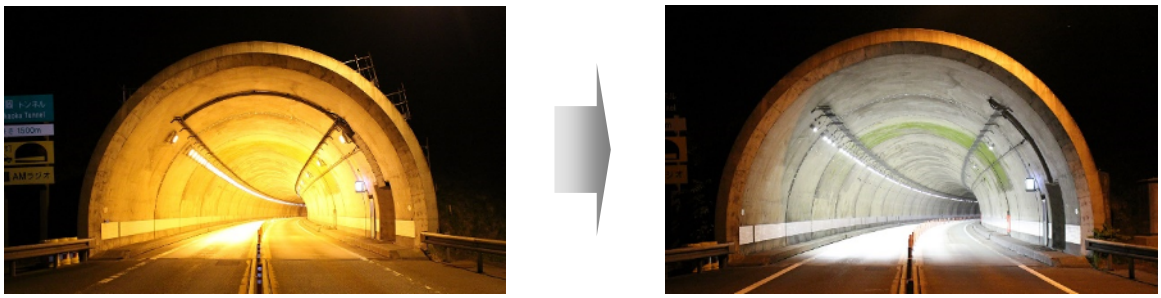
【塗装劣化部の塗替塗装　　京葉道路　千葉東 JCT】



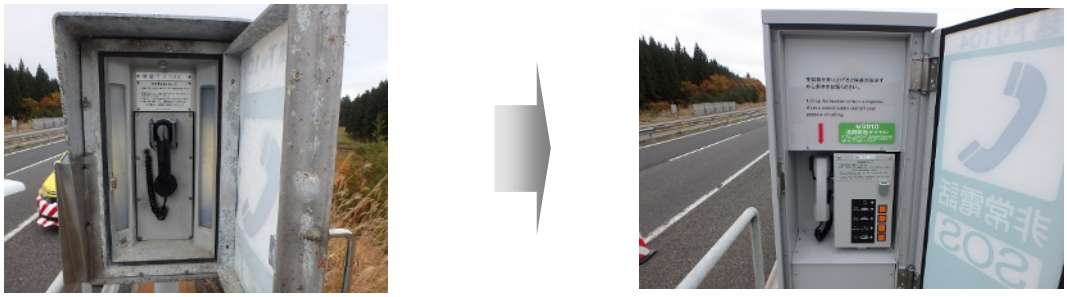
【下部工損傷部の補修　　道央道　苫小牧西 IC～苫小牧東 IC】

3）施設設備・建築施設の補修状況

安全な高速道路空間を提供するために「管理の仕様書」に基づき電気施設、通信施設、トンネル施設、建築施設の健全性確保に努めており、経過年数や劣化状況、調査・点検結果等に基づき、劣化、損傷等を現状回復するために必要となる補修・取替工事を行っています。



【トンネル照明設備の更新（LED 化）　　道央自動車道　豊浦 IC～虻田洞爺湖 IC】



【非常電話設備の更新　　磐越自動車道　猪苗代磐梯高原 IC～会津坂下 IC】

３－３．大型車両の通行の適正化

過積載車両による道路構造物への影響を軽減し、安全な交通を確保するため、効果的な車限令違反車両の指導・取締りを実施しました。

なお、下表の取締り状況を表す指標を目標として設定し、効果的な取締りを実施しています。

【アウトカム指標】

【指標：車限令違反取締】 **〔単位：回、台、件〕**		取締実施回数	引込み台数	措置命令件数	即時告発実施件数
高速道路上で実施した車限令違反車両取締における ・取締実施回数 ・引込み台数 ・措置命令件数 ・即時告発実施件数	令和２年度 実績値	1,380 回	2,147 台	271 件	0 件
	令和３年度 目標値	1,400 回	－	－	－

【実効性を高めるための取り組み】

○警察、運輸局等との連携

・取締りの実効性を向上させるため、関係機関と連携した取締りを定期的に実施しました。

・警察機関協力のもと、本線走行車両をターゲットとした休憩施設への全車引込みによる取締りを実施しました。

・車両整備不良による事故を防止する観点から、運輸支局とも連携した取締りを実施しました。

○他道路管理者との同時取締りの実施

・並行区間等における他道路管理者との同時取締りによる効率的な取締りを実施しました。

○大規模取締りの実施

・警察機関、運輸機関、国土交通省（国道事務所）、自治体、中日本高速道路㈱、首都高速道路㈱との一都三県での同時・合同取締りや、広範囲に渡る複数箇所で同時の取締りを実施しました。

警察と連携した取締り

【重量違反車両に対する指導取締り】

【休憩施設への全車引込みによる取締り】

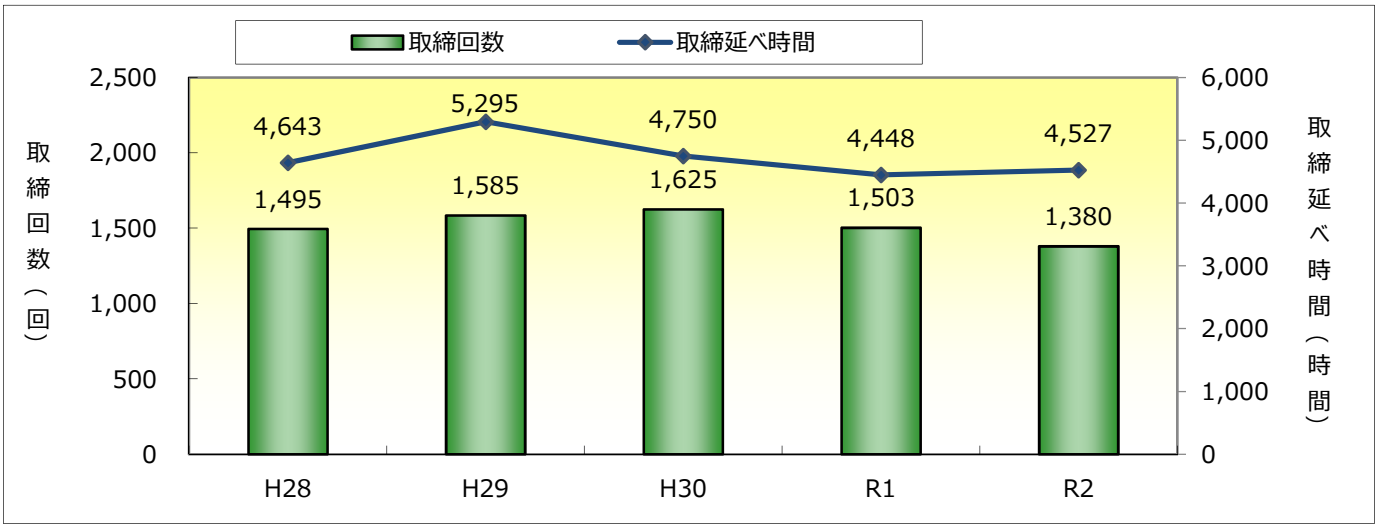
○車限令違反者に対する再発防止指導の実施

・悪質違反者を対象とした「車両制限令違反者講習会」を支社単位で実施し、再発防止指導を実施しました。

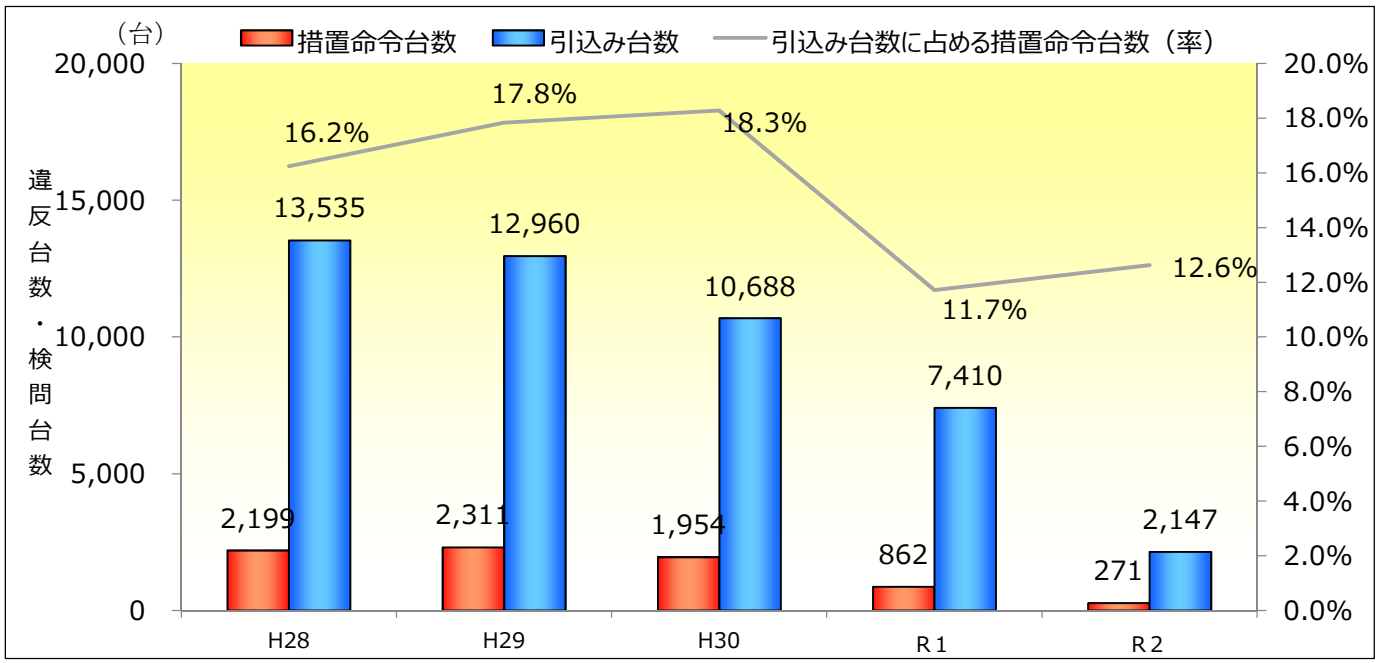
・この講習会には違反した車両を運転していた運転手が所属する運送会社の運行管理者等の責任者に出席をいただき、対面形式で違反した経緯の確認を行い、車両制限令、特殊車両の通行許可制度の周知を行っています。それでもなお、

違反を繰り返す運送会社に対しては、大口・多頻度割引の割引停止等の措置を講じ、法令遵守を求めるようにしています。

・平成 29 年度からの車限令違反者に対する取り組み強化にかかる周知、一層の安全走行啓発についても引き続き、実施しました。



【取締回数と取締延べ時間の推移】



【引込み台数と車限令違反者への措置命令台数の推移】

○令和３年度の取り組み

より効果的な取締り手法の導入や安全啓発の活動、悪質違反者への指導を継続し、違反の抑止に努めます。

３－４．高速道路リニューアルプロジェクトの推進

大規模更新・大規模修繕（特定更新等工事）計画と実施状況

経年劣化の進行に加え、大型車の増加、積雪寒冷地や海岸部の通過延長の増加など厳しい使用条件により構造物の劣化が顕在化してきているなか、高速道路の永続的な健全性を確保する目的で大規模更新・大規模修繕事業が計画・策定され、平成 27 年度から事業に着手しています。

大規模更新・大規模修繕事業を進めるためには、各地域において通行止めや対面通行などの交通規制を行う必要があり、事業の目的や必要性を十分理解していただき社会全般に幅広く浸透するよう、高速道路会社等共通の事業呼称として「高速道路リニューアルプロジェクト」としました。令和３年 3 月末で高速道路リニューアルプロジェクト工事の契約手続きは 148 件に達しました。今後も引き続き、事業進捗に向けて関係機関との協議、工事の施工を行うとともに、新技術の開発や体制の強化を図っていきます。

«特定更新等工事計画内訳»　　令和３年３月末時点

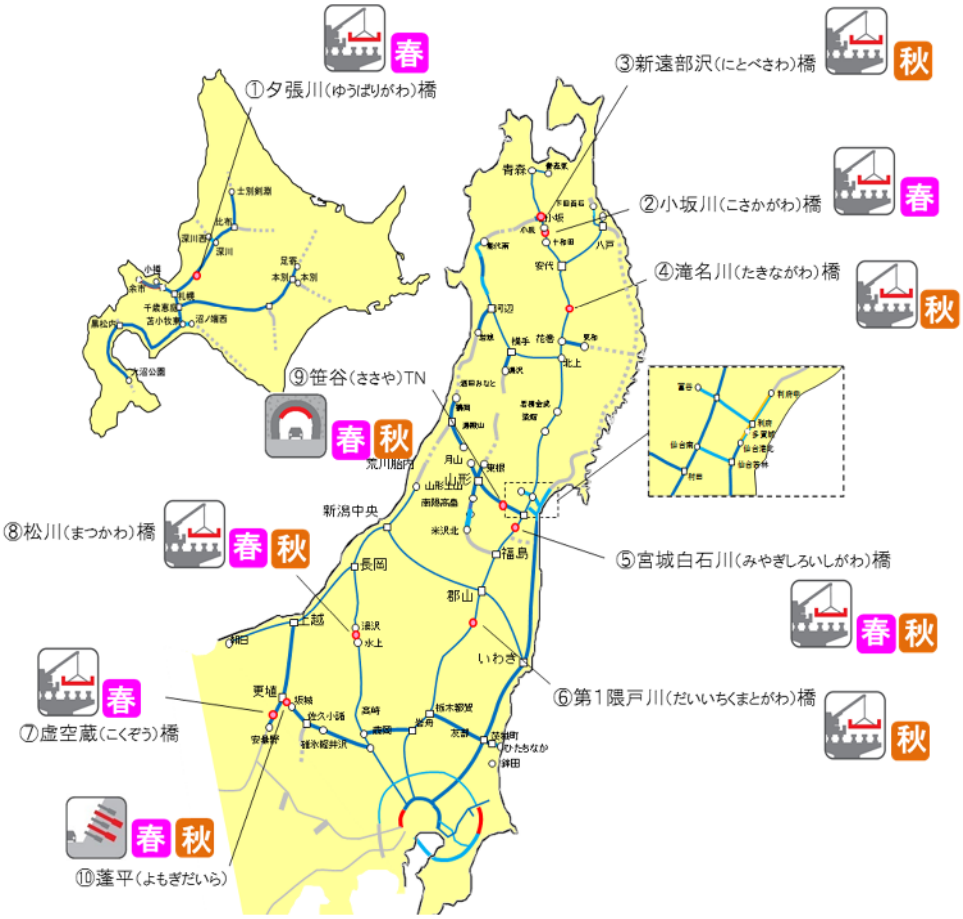
分類	区分	項目	主な対策	対策延長※5	事業費※6
大規模更新	橋梁	床版	床版取替	43 ㎞	4,411 億円
		桁	桁の架替	1 ㎞	75 億円
	小　計				4,486 億円
大規模修繕	橋梁	床版	高性能床版防水など	162 ㎞	876 億円
		桁	表面被覆など	56 ㎞	769 億円
	土構造物	盛土・切土	グラウンドアンカー、水抜きボーリングなど	7,759 箇所	1,618 億円
	トンネル	本体・覆工	インバートなど	60 ㎞	4,003 億円
	小　計				7,266 億円
合　計					11,752 億円

※5　上下線別および連絡等施設を含んだ延べ延長　　※6　端数処理の関係で合計が合わない場合がある

«令和２年度までに工事発注（公告済含）した工事件数と主な工事名»

分類	区分	累計工事件数	令和２年度に契約した主な工事名
大規模更新	橋梁床版取替	36 件	東北自動車道　平川橋床版取替工事 横浜横須賀道路　釜利谷第二高架橋床版取替工事
大規模修繕	高性能床版防水等	64 件	札樽自動車道　発寒高架橋床版防水工事 関越自動車道　R3 湯沢管内舗装補修工事
	その他	48 件	道東自動車道　帯広管内のり面対策工事 東北自動車道　仙台管内のり面補強工事
合計		148 件	

«令和２年度に実施した交通規制を伴う主な工事箇所»



【道央道　夕張川橋床版取替工事状況】

【東北道　第１隈戸川橋床版取替工事状況】

4.　　災害対応

４－１．激甚化・頻発化する自然災害への対応

NEXCO 東日本グループでは、台風、大雪や地震などによる自然災害発生時には、交通の確保に向けて、雪氷対策の実施、速やかな点検・復旧工事を行っています。令和２年 12 月の関越自動車道の集中降雪および令和３年 2 月の福島県沖地震により高速道路も大きな被害を受けました。

また、大規模自然災害等に強い国土及び地域を作るとともに、自らの生命及び生活を守ることができるよう地域住民の力を向上させるため、国土強靱化が進められており、特に緊急に実施すべき施策として、道路のり面・盛土等に関する緊急対策に取り組みました。

■大雪への対応

関越自動車道の集中降雪により複数箇所で大型車が立往生したことにより、最大約 2,100 台の大規模な車両滞留が発生し、令和 2 年 12 月 16 日（水）から 18 日（金）の 3 日間にかけて通行止めを余儀なくされました。協力会社のほか、自衛隊、北陸地方整備局、警察、新潟県、自治体や NEXCO 中日本等の支援を得て、滞留車周辺の除雪、滞留車の移動や食料・燃料・簡易トイレ等の配布を実施しました。

【車両滞留状況】

【滞留車対応（除雪）状況】

この反省を踏まえて大規模な車両滞留発生時を想定した本線からの乗員保護誘導訓練の実施や、冬用タイヤやチェーンの装着指導、急こう配箇所近傍への救出車両の事前配備、監視カメラの設置やドローンの活用など、立ち往生車両の発生予防に努め、迅速な発見および移動の実施等、滞留車両発生の抑制や冬期通行止めの最小化に取り組みました。

【乗員保護誘導訓練状況】

【冬用タイヤチェック状況】

■福島県沖地震への対応

令和３年２月 13 日に発生した福島県沖地震では、常磐道や磐越道において、路面のクラックや段差、のり面の崩落、橋梁の損傷等が発生し、震災直後は約 800 ㎞の通行止めを実施しました。

損傷の大きかった常磐道（新地 IC～山元 IC）の切土のり面の崩落においては、約 5,000m3 の土砂が本線をふさぎましたが、4 車線化の将来用地を活用し土砂を仮置きすることにより、流出土砂の撤去、のり面の応急復旧を迅速に行い、19 時間後には緊急交通路を確保、4 日後には通行止めを解除しました。

【常磐道　切土のり面崩落箇所　応急復旧後】

■道路のり面・盛土等に関する緊急対策

平成 30 年の 7 月豪雨、台風 21 号、北海道胆振東部地震等の激甚災害を鑑み、国民生活を支える重要なインフラがあらゆる災害に対し、その機能を維持できるよう、全国で緊急点検が行われ、防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策が決定されました。高速道路においては、道路のり面・盛土対策、土砂災害等を回避するための改良を実施しました。

【平成 30 年 7 月豪雨被害箇所復旧状況】
（道央道　八雲 IC～国縫 IC）

【盛土のり面対策状況】

４－２．構造物の耐震性能の向上・防災拠点の整備

大規模地震発生時に高速道路機能を確保するため、ロッキング橋脚を有する橋梁の耐震補強など、速やかに機能を回復するために耐震補強を推進しています。

併せて、東日本大震災等の復旧活動を通じて、これまでに得た教訓や経験、課題などを踏まえ、災害対策強化の取り組みを続けています。

■耐震補強工事の推進

平成２８年４月に発生した熊本地震では、ロッキング橋脚を有する橋梁の倒壊や、支承の損傷によりジョイント部に大きな段差が生じるなどして、緊急輸送路としての機能回復に時間を要したことから、大規模地震発生時において、緊急輸送路としての機能をいち早く確保するため、大規模地震の発生確率と路線毎の優先度を考慮し、地震発生時に速やかな機能回復が可能な性能確保を目指す対策を進めています。

ロッキング橋脚を有する橋梁については、落橋・倒壊を防ぐ対策は完了し、引き続き補強工事を進めています。

○令和２年度の取り組み

・ロッキング橋脚を有する 71 橋の落橋・倒壊を防ぐ対策を完了しました。

【補強後の橋脚（東北道 大和 IC）】

【アウトカム指標】

【指標】橋梁の耐震補強完了率 **〔単位：%〕** 15m以上の橋梁数に占める耐震性能 2※7を有する橋梁数の割合	令和２年度 実績値	80.7%
	令和３年度 目標値	80.9%

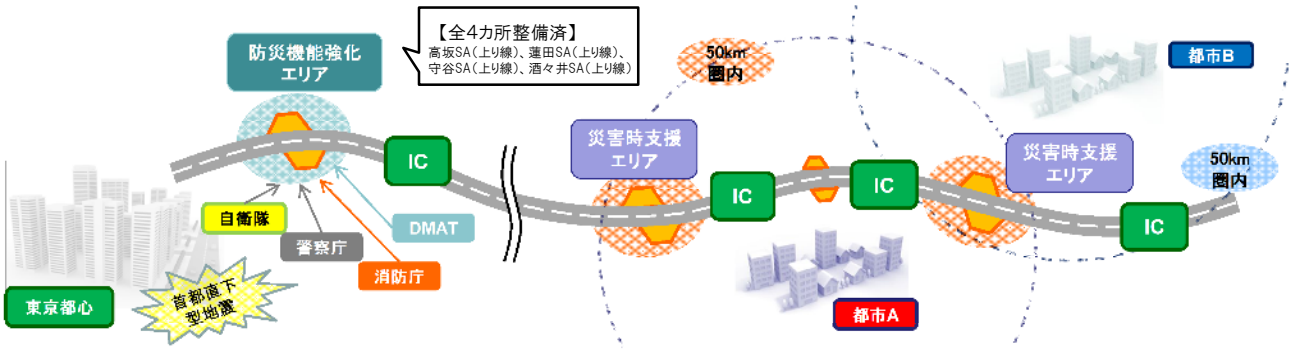
※７　発生確率が極めて低く、非常に強い地震動に対して、地震後に機能が短期間で回復でき、補強を必要としない性能。

○令和３年度の取り組み

引き続き、耐震設計及び関係機関との協議等を行い、計画的に対策を実施していきます。

■休憩施設の防災拠点化

首都直下地震などの大規模災害発生に備え、関係機関の集結・中継を支援するため、高速道路の休憩施設の防災機能を強化しています。令和２年度は、大規模災害時に自衛隊や消防等の救援・救護活動を支援するために、主要な休憩施設に自家発電設備や給水設備等の支援機能を備えた「災害時支援エリア」を９箇所整備しました



災害時支援エリア	R2年度までに整備済	R3～R7年度に整備予定
北海道	6	6
東北	14	18
関東	17	14
新潟	0	10
合計	37	48

【休憩施設の防災拠点化の整備状況】

【自家発電設備整備状況】

【断水時に備えた井戸の整備状況】

【蓮田 SA 防災拠点合同訓練（R1.7.18 実施）】

【蓮田 SA ヘリポート使用状況】

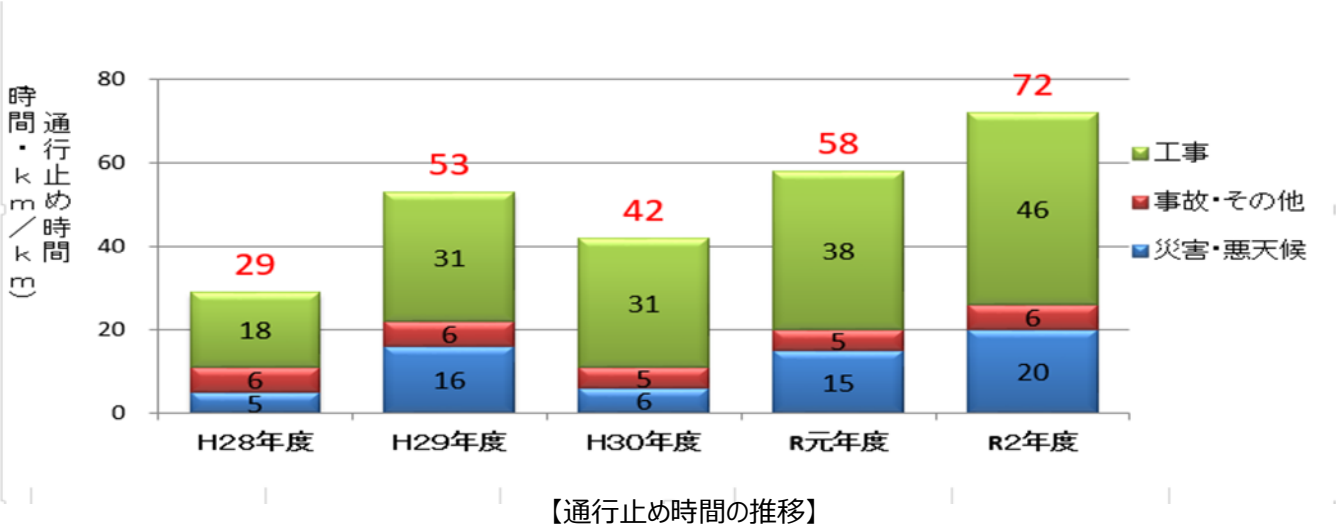
４－３．機能強化と基準の最適化による通行止めの最小化

災害時の早期交通の確保及び雪に強い高速道路を目指し、24 時間 365 日安全でかつ定時性の確保を目標に通行止め時間の短縮に努めています。

令和２年度は、雪による通行止が広域的かつ長期的に発生したため、災害・悪天候による通行止め時間が増加しました。また、暫定二車線区間における中央分離帯ワイヤロープの事故復旧による緊急工事や、老朽化に伴う各種修繕工事の増加により、工事による通行止めが増加しました。

【アウトカム指標】

<table>
<tr><td rowspan="2">【指標】通行止め時間
〔単位：時間〕
単位営業延長（上下線別）あたりの雨、雪、事故、工事等に伴う年間通行止め時間</td><td>令和２年度
実績値</td><td rowspan="2">72 時間</td><td colspan="2">主な要因</td></tr>
<tr><td>災害・悪天候</td><td>20</td></tr>
<tr><td></td><td>事故・その他</td><td>6</td></tr>
<tr><td></td><td>工事</td><td>46</td></tr>
<tr><td></td><td>令和３年度
目標値</td><td>55 時間</td><td colspan="2">―</td></tr>
</table>



【通行止め時間の推移】

【通行止め区間内での工事状況】

○令和３年度の取り組み

４車線化事業や高速道路リニューアルプロジェクトのさらなる展開等により事業量は増加しますが、お客さまへの影響をより最小限にするための工事計画・規制計画の立案を進めていきます。

※工事による通行止めの削減については、１－２（2）「お客さまに配慮した路上工事の実施」を参照

（1）冬期交通確保に向けた取組み

NEXCO 東日本グループが管理する事業エリアは、積雪寒冷地を約 6 割が通過する特徴があるため、冬期においても高速道路の安全・安心を確保するため、除雪をはじめとした雪氷対策作業を 24 時間体制で行っています。令和 2 年度においては、大規模滞留の防止、通行止め時間の最小化に向けた下記の取組みを実施しています。

○『関係機関との連携強化』

- 並行道路管理者等と連携し、「道路ネットワーク機能への影響を最小化」を目標として対応
- 中央分離帯開口部を利用した滞留車両の排出を実施
- タイムラインを策定し、交通規制のタイミングなど事前に方針を確認
- 登坂不能リスク箇所に監視カメラ増設、けん引車両の追加配備、管理用車両へ緊急脱出用の布製カバータイプチェーンを搭載

【中央分離帯開口部による滞留車両排出状況】

【登坂不能車両のけん引作業状況】

○『情報提供の強化』

- 高速道路会社共同で、気象予測会社と連携した広域の道路・気象情報の提供を実施
- 記者発表、会社 HP、SNS やテレビ CM 等あらゆるツールを活用した広報を実施
- 物流企業、荷主企業への説明会を実施
- 関係機関と連携した情報提供の実施

【他会社と連携した道路交通情報と気象情報の提供】

【テレビ CM による広報】

5.　快適・便利

５－１．休憩施設の利便性向上

（1）駐車エリアの混雑緩和の取り組み

休憩施設では、長時間駐車などによる深夜帯を中心とした大型車の駐車ます不足や休憩施設エリア全体の混雑が顕在化しています。この対策として、会社では、高速道路の休憩施設における駐車エリアの混雑緩和に向けた駐車マスの拡充・改良を行っています。

○令和２年度の取り組み

・大型車の駐車マス不足や休憩施設エリア全体の混雑が顕在化している17箇所で駐車場の改良を実施しました。

・改良に合わせ、曜日や時間帯で車種別の利用実態が異なることを踏まえ、駐車エリアの有効利用を目的とした、大型車と小型車のどちらでも利用できる兼用ますを整備しました。

【R2年度の駐車ます拡充結果】

路線名	休憩施設名	①普通車マス数（台）※1			②大型車マス数（台）※2			①+②		
		工事前	工事後	増減	工事前	工事後	増減	工事前	工事後	増減
E4 東北自動車道	安達太良 SA（上）	233 (233)	174 (208)	−59 (−25)	32	49	+17	265	223	−42
E4 東北自動車道	安達太良 SA（下）	132 (160)	76 (128)	−56 (−32)	54	58	+4	186	134	−52
E4 東北自動車道	金成 PA（下）	18	22	+4	18	24	+6	36	46	+10
E4 東北自動車道	安積 PA（下）	30	35	+5	48	70	+22	78	105	+27
E4 東北自動車道	矢板北 PA（上）	30	46	+16	15	21	+6	45	67	+22
E4 東北自動車道	矢板北 PA（下）	30	34	+4	15	17	+2	45	51	+6
E49 磐越自動車道	五百川 PA（上）	30 (30)	20 (50)	−10 (+20)	20	38	+18	50	58	+8
E51 東関東自動車道	湾岸幕張 PA（上）	60	78	+18	42	53	+11	102	131	+29
E51 東関東自動車道	湾岸幕張 PA（下）	68	86	+18	47	52	+5	115	138	+23
E51 東関東自動車道	酒々井 PA（上）	122 (174)	155 (187)	+33 (+13)	69	67	−2	191	222	+31
E51 東関東自動車道	酒々井 PA（下）	152 (204)	162 (174)	+10 (−30)	64	73	+9	216	235	+19
E14 京葉道路	幕張 PA（上）	152 (152)	241 (287)	+89 (+135)	56	55	−1	208	296	+88
E14 京葉道路	幕張 PA（下）	194 (194)	190 (248)	−4 (+54)	63	83	+20	257	273	+16

路線名	休憩施設名	①普通車マス数(台)※1			②大型車マス数(台)※2			①+②		
		工事前	工事後	増減	工事前	工事後	増減	工事前	工事後	増減
E17 関越自動車道	三芳 PA(下)	158 (158)	152 (178)	−6 (+20)	101	111	+10	259	263	+4
E18 上信越自動車道	新井 PA(上)	24 (24)	46 (52)	+22 (+28)	15	15	0	39	61	+22
E18 上信越自動車道	新井 PA(下)	24	24	0	15	22	+7	39	46	+7
E18 上信越自動車道	妙高 SA(下)	36	36	0	20	30	+10	56	66	+10
合　計		1,493 (1,625)	1,577 (1,873)	+84 (+248)	694	838	+144	2,187	2,415	+228

※1　(　) は兼用マスを含んだ台数（兼用ます 1 台当たり普通車 2 台分としてカウント）
※2　大型車ますの拡充数には兼用ますを含む

○駐車ます改良（兼用ます整備）　の一例

【改良前】

【改良後】

（2）快適に利用できる休憩施設の整備

SA・PA を高速道路を利用されるお客さまだけでなく、地域の皆さまにもご利用いただけるように、一般道からの歩行者用出入口（ウォークインゲート）を設置しています。

令和 2 年度は 2 箇所の歩行者出入口を設置し、累計で 106 箇所となりました。

【アウトカム指標】

【指標：一般道から SA 等への歩行者出入口設置数】 **〔単位：箇所〕** 一般道から SA 等への歩行者出入口が設置されている SA 等の数	令和 2 年度 実績値	106 箇所
	令和 3 年度 目標値	108 箇所

○令和 3 年度の取り組み

休憩施設の周辺状況や改良計画を踏まえ、歩行者出入口 2 箇所の設置を計画しています。

５－２．ナンバリング対応の取組み事例

インバウンド対策のみならず、すべてのお客さまにわかりやすい道案内の実現を目指すため、高速道路の路線名に併せ、固有の言語に依存しない路線番号を用いる「ナンバリング」による道案内を、平成 29 年 2 月圏央道での導入を皮切りに推進し、令和２年度までに高速道路上の JCT 案内標識、確認標識及び主要な空港・観光地周辺の市街地案内標識の設置が完了しました。

引き続き、市街地案内標識へのナンバリングの導入を進め令和３年度の完了を目標としています。

【案内標識（東関東道 成田 JCT）】

【JCT 案内標識（館山道 木更津 JCT）】

【市街地案内標識（道央道 苫小牧西 IC）】

【JCT 案内標識（横浜横須賀道路　釜利谷 JCT）】

6.　地域社会への貢献

６－１．高速道路を利用した地域連携や新たな付加価値の創出

高速道路の SA・PA において、高速道路を利用されるお客さまへのサービスに加え、地域振興や地域活性化につながるよう、自治体等（以下、「地元」という）の要望等を踏まえ各種イベント等を実施しています。

令和２年度は、新型コロナウィルス感染症の影響もあり、前年度より地元利用日数が減少しました。

【アウトカム指標】

【指標：SA・PA の地元利用日数】 **〔単位：日〕** 地元が販売・イベント等により SA・PA を利用した日数	令和２年度 実績値	2,094 日
	令和３年度 目標値	2,057 日

【地元特産品等の販売（圏央道の SAPA で実施）】

【高福連携（障がい者施設と連携した美化活動）】

○令和３年度の取り組み

新型コロナウィルス感染症の影響が懸念されますが、感染対策を徹底し各種イベント等を実施します。

６－２．料金関連サービスの展開

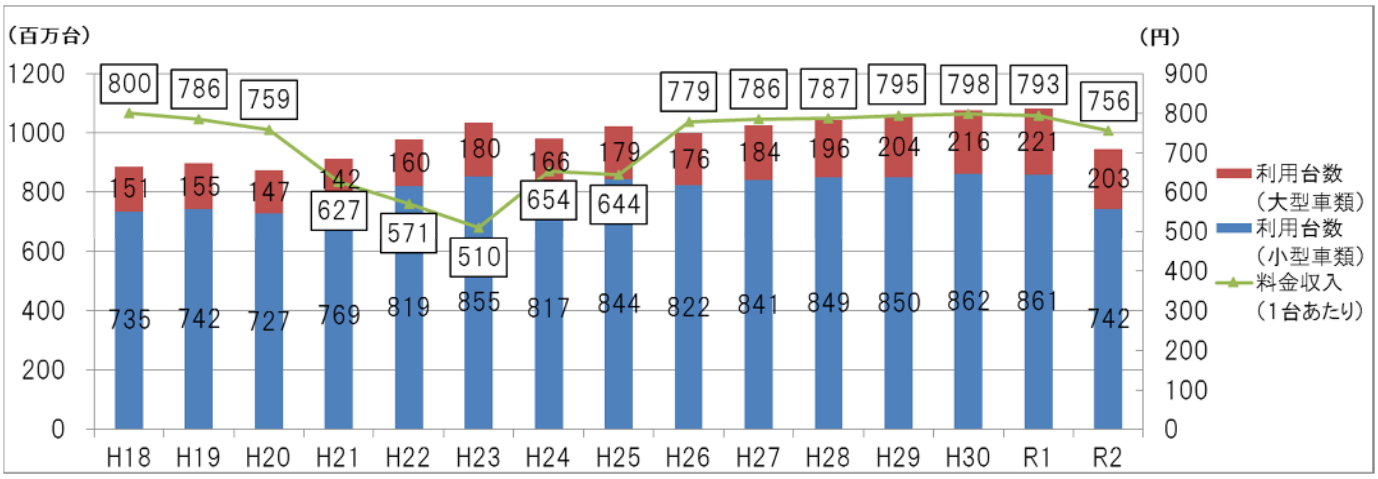
■料金関連サービスの展開

お客さまにご理解いただける多様な料金サービスの提供や質の高い接客を行い、高速道路を利用されるお客さまが増加するよう努めています。

ETC を活用した時間帯割引やマイレージサービスなどの多様な割引サービスに加え、会社独自の多様な企画割引を実施しました。令和２年度は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛の影響によって、年間利用台数は対前年比-13%（-136 百万台）となりました。

【アウトカム指標】

【指標：年間利用台数】 **〔単位：百万台〕** 支払料金所における年間の通行台数	令和２年度 実績値	945 百万台
	令和３年度 目標値	1,051 百万台



【年間利用台数の推移と 1 台あたりの料金収入】

○令和３年度の取り組み

引き続き、多様な料金サービスの提供などにより、更なる利用促進を図ります。

■シームレス料金や渋滞対策など、高速道路を「賢く使う」取り組みの推進

○ETC2.0 サービスの推進

「ETC2.0」は、高速道路通行料金の支払いだけではなく、渋滞回避や安全運転支援など、ドライバーにとって有益な運転支援サービスを提供しています。

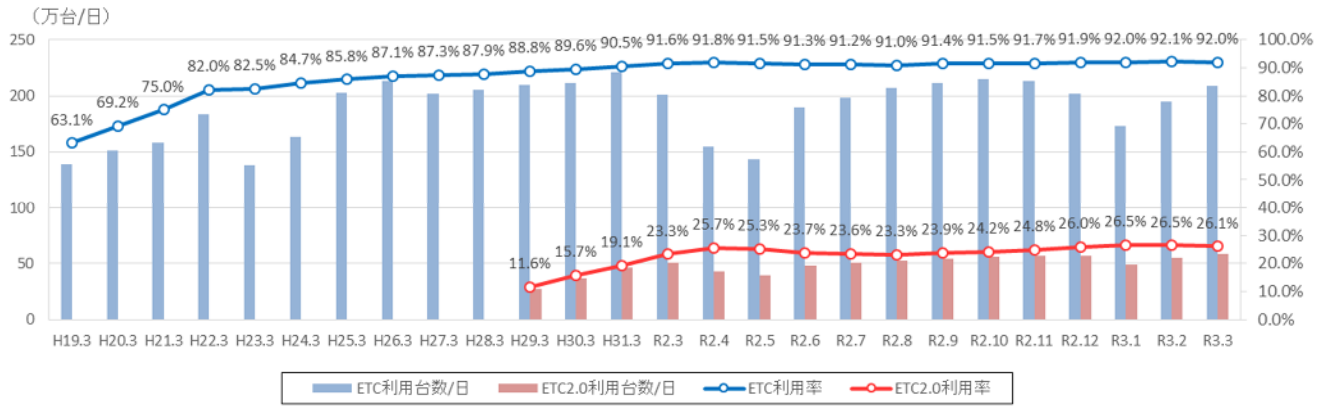
会社では、ETC2.0 サービスを活用して道路管理・渋滞情報の高度化を目指しており、安全運転支援技術の開発や混雑を緩和するための政策的な料金について関係機関と連携し検討を進めます。また、関係機関とともに ETC2.0 車載器の普及促進に取り組みます。

【アウトカム指標】

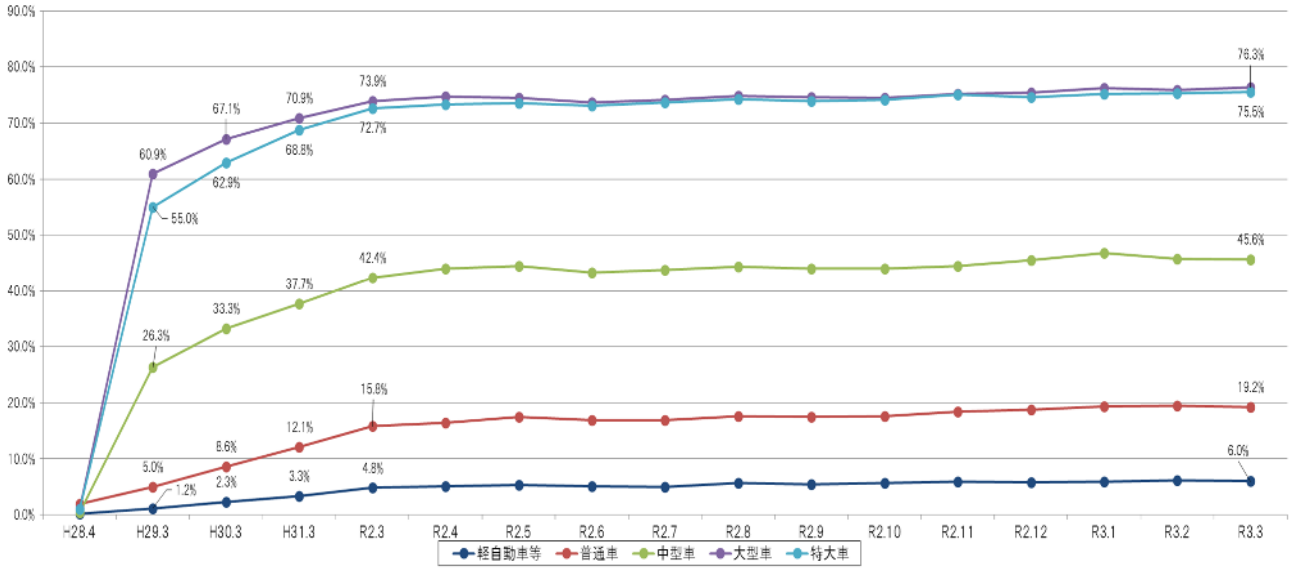
【指標】ETC2.0 利用率 **［単位：%］**	令和２年度 実績値	26.1%
会社管内の入口料金所における全通行台数に占める ETC2.0 利用台数の割合	令和３年度 目標値	29.8%

○ 過年度の状況

平成 28 年 4 月から ETC2.0 車載器を対象とした高速道路通行料金割引や車載器購入助成が導入され、ETC2.0 の利用率も増加傾向となっています。特に大型車の利用率については、ETC2.0 通行料金割引や車載器購入助成の影響を大きく受け、令和 2 年度末で約 76%となっています。



【ETC 利用率の推移(会社管内）】



【車種別 ETC2.0 利用率の推移(会社管内)】

○ 令和 2 年度の取り組み

ETC2.0 普及促進に向け、ETC2.0 を対象とした高速道路通行料金割引、休憩施設への ETC2.0 普及促進ポスターの掲載等の広報活動及び（一財） ＩＴＳサービス高度化機構との連携を実施しました。

◎高速道路通行料金割引

- ETC2.0 割引【圏央道(茅ヶ崎 JCT～海老名南 JCT、海老名～木更津 JCT)、新湘南 BP(茅ヶ崎 JCT～藤沢)】
- 大口・多頻度割引の ETC2.0 搭載車両対象割引率 10%拡充(Ｈ28.4.1～ R4.3.31)

◎「道の駅」への一時退出

ETC2.0 車載器を搭載した車両が対象 IC で流出後、指定の「道の駅」を利用し、時間内に対象 IC から順方向に再度流入した場合に、高速道路を降りずに利用した場合と同じ料金に調整しています。

なお一時退出可能時間は、社会実験におけるご意見を踏まえ、当初の 1 時間以内を令和 2 年 3 月 27 日（金）0 時より 3 時間以内に変更しています。

【一時退出実験対象道の駅箇所】

実験開始日	指定「道の駅」	対象 IC
H29.5.27	道の駅「玉村宿」	関越道・高崎玉村スマート IC
H30.3.24	道の駅「おりつめ」	八戸道・九戸 IC
	道の駅「村田」	東北道・村田 IC
	道の駅「猪苗代」	磐越道・猪苗代磐梯高原 IC
	道の駅「ごか」	圏央道・五霞 IC
	道の駅「保田小学校」	富津館山道路・鋸南保田 IC
	道の駅「親不知ピアパーク」	北陸道・親不知 IC
R2.2.1	道の駅「木更津うまくたの里」	圏央道・木更津東 IC

◎ETC2.0 普及促進

ETC2.0 普及促進ポスターについて、休憩施設でポスターや電子掲示板による広報を実施しました。

また、（一財）ＩＴＳサービス高度化機構と連携して、ETC2.0 お役立ちハンドブックや ETC 割引ハンドブック等の更新を行うとともに、HighwayWalker（令和 3 年 4 月号）に「ETC2.0 利用状況等アンケート調査」の QR コードを掲載するなど、ETC2.0 サービスの案内、アンケート調査の実施等、普及促進のための活動を実施しました。

【普及促進　ポスター】

【お役立ちハンドブック】

○令和 3 年度の取り組み

ETC2.0 を対象にした割引の継続や（一財）ＩＴＳサービス高度化機構と連携した広報活動等の継続により普及促進を図ります。

6 － 3．地域の観光振興を通じた地域活性化への貢献

■企画割引の実施

高速道路の利用の促進・定着を図るため、地域やお客さまのニーズを踏まえ、地域連携・観光振興・インバウンド対策に寄与する多様な企画割引を積極的に実施しています。

令和 2 年度も地域やテーマによる統合や統一化の効果を踏まえ、継続的なブランド強化を図ることで、当該地域の観光シーズンに高速道路の料金がお得になる企画割引を展開しました。また、Go To トラベル事業の対象となる宿泊セット型の企画割引を実施し、新型コロナウイルス感染症の影響により厳しい環境下におかれた各地の観光振興に寄与しました。

【アウトカム指標】

【指標：企画割引】 **〔単位：千件、件〕** 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数及び実施件数		販売件数	実施件数
	令和 2 年度 実績値	162 千件	16 件
	令和 3 年度 目標値	298 千件	11 件

【企画割引実施一覧】

名　称	実施期間
ググっとぐんまフリーパス	R2.4.1～R2.11.30
北海道観光ふりーぱす	R2.4.24～R2.11.4
2020 東北観光フリーパス	R2.4.3～R2.12.24
ツーリングプラン	R2.7.22～R2.11.30
2020 信州めぐりフリーパス	R2.7.23～R2.11.30
新潟観光ドライブパス	R2.7.24～R2.12.3
Go To 北海道周遊パス	R2.9.18～R3.2.1
Go To 東北周遊パス	R2.9.18～R3.2.1
Go To 栃木・茨城周遊パス	R2.9.18～R3.2.1
Go To 千葉・茨城周遊パス	R2.9.18～R3.2.1
Go To 群馬・長野・新潟周遊パス	R2.9.18～R3.2.1
北海道冬トクふりーぱす	R2.11.20～R3.4.5
ウィンターパス 2021	R2.12.4～R3.4.5
Japan Expressway Pass	R2.4.1～R3.3.31
Hokkaido Expressway Pass	R2.4.1～R3.3.31
Tohoku Expressway Pass	R2.4.1～R3.3.31

※令和２年度は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、実施中企画の新規申込受付の一時停止や、新規企画の開始時期の延期などの対応を実施しました。

○令和３年度の取り組み

継続的なブランド強化や効果的かつ戦略的な広報の実施、地域との連携強化による付加価値向上等により、高速道路の利用促進及び観光振興への寄与を目指します。

７．現場力強化

高速道路のプロ集団として、現場力を一層高め、お客さまサービスの向上に努め 24 時間 365 日グループ一丸となり不断の道路管理を行っています。

７－1．日々の業務の着実かつ継続的な実施

（1）維持修繕業務

■清掃作業、植栽作業、事故復旧作業、雪氷対策作業等

高速道路の安全・快適な走行環境の確保や良好な沿道環境の保全のため、路面、トンネル及び施設設備等の清掃、草刈りや樹木の剪定、交通事故や災害時の緊急作業や復旧作業、雪による障害を最小限にするための除雪作業や凍結防止剤散布作業を実施し、高速走行に支障を来さないよう道路機能を保持し、お客さまの安全、円滑な通行を目的とした管理水準を満足しました。

【路面清掃状況】

【施設清掃状況】

【草刈作業状況】

【雪氷対策作業状況(路肩除雪)】

【雪氷対策作業状況(本線除雪)】

【緊急作業及び事故復旧作業状況】

■車両法定点検・整備

道路管理用車両等が安全に走行及び作業を行うため、「管理の仕様書」に基づき、定期点検、整備を行っています。

【車両点検状況】

【車両整備状況】

■現地の状況に則した対応

①植栽管理作業《高速道路に影響を及ぼすおそれのある樹木への対応》

緑化のさまざまな機能を発揮させるためには、健全な状態を維持していくことが必要であり、点検、草刈・間伐等の管理作業を計画的に実施しています。

樹林管理においては密生状態では枝葉の成長が阻害され、枯損や倒木の原因となることから、本線内外の樹木の事前把握に努め、適度な密度となるよう間伐等の管理作業を実施しています。

【点検状況】

【間伐により適度な密度を維持】

②雪氷対策作業《体制強化等による雪氷対策作業の対応》

過去に降雪に伴う大規模な立ち往生車両が発生した箇所には、現地状況を早期に把握するため監視カメラを設置するとともに、立ち往生車両を移動させるために除雪車両の事前配置を行うなどの取組みを実施しています。

【監視カメラ】

早期発見

【立ち往生車両発生状況】

【除雪車両の事前配備】

迅速対応

【立ち往生車両救出状況】

③清掃作業《不測の事態に備えた対応》

昨今の台風、短時間強雨の発生状況を踏まえ、日々の点検にて把握している要注意箇所等の再確認及び必要に応じて排水溝の清掃をすることで排水機能を確保し、大規模な災害を未然に防止する取組みを実施しています。

【排水溝清掃状況】

【台風による落葉散乱状況】

【散水ノズルの改良】

【改良した散水ノズルでの清掃状況】

（2）保全点検業務

橋梁、トンネル及び道路施設等の状況を日々把握するため点検を実施し、収集したデータや補修履歴により適切な補修や補修計画の立案を行っています。また、異常気象時や災害時等の緊急点検や設備故障時等の緊急対応等を適切に行っています。

橋梁、トンネル等の詳細点検の方法と頻度については、道路法施行規則の一部改正（「道路法施行規則の一部を改正する省令」平成 26 年 3 月 31 日公布、平成 26 年 7 月 1 日施行）に伴い、「管理の仕様書」に基づき会社の保全点検要領の一部を改訂し、平成 26 年 7 月 1 日から近接目視により、5 年に 1 回の頻度を基本として実施しています。

① 点検頻度及び点検実施数量

区分	点検種別	作業水準	点検実施数量
土木点検	日常点検	4～7 日/2 週	作業水準どおり実施
	定期点検	1 回以上/年	3,943km
	詳細点検	1 回以上/5 年	橋梁：1,775 橋（溝橋含む） ﾄﾝﾈﾙ：95 ﾁｭｰﾌﾞ （詳細は P47 に記載）
施設点検	日常点検	1 回/1･3･12 カ月	作業水準どおり実施
	定期点検	1 回/6･12 カ月	作業水準どおり実施
	構造点検	1 回/3･5 年	作業水準どおり実施

【日常点検（土木）】

【詳細点検（土木）】

【トンネル換気設備の点検（施設）】

【非常用自家発電設備の点検（施設）】

② 点検の高度化・効率化の実施

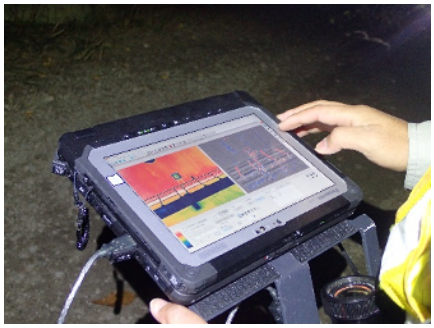
点検の精度向上及び作業の安全向上を目的に高解像度カメラや赤外線カメラによる点検支援技術を用いた点検を実施しています。

橋梁のコンクリート構造物のひび割れやエフロレッセンス、鉄筋露出等の外観変状は高解像度カメラにより画像を取得することで近接目視を支援し、変状記録や点検図、変状抽出に活用します。また、浮きやはく離の内部変状は、赤外線カメラにより撮影した赤外線画像などにより打音範囲の抽出に活用しています。

【高解像度カメラ（地上撮影）】

【高解像度カメラ（空中撮影型）】

【赤外線カメラでの撮影状況】



【赤外線カメラ（モニタ）】

③省令に基づく詳細点検の実施

維持修繕に関する省令・告示の規定（道路法施行令規則、平成 26 年 7 月 1 日施行）に基づき、平成 26 年より詳細点検を以下のとおり実施しており、令和元年度から 2 巡目の点検を実施しています。

令和 2 年度の実績及び詳細点検の健全性 4 段階（Ⅰ～Ⅳ）の診断の結果は下表の通りです。緊急を要する判定区分Ⅳはありませんでしたが、補修が必要な判定区分Ⅲは、全体の約 1 割程度となっています。

【省令に基づく詳細点検の実施状況】

構造物	単位	管理数量（R3.3.末）	R2		R3	R2年度点検結果				
			計画	実績	計画		Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
橋梁	橋	8768	1743	1775	1847	1775	478	1143	154	0
トンネル	箇所	594	104	95	132	95	6	72	17	0
シェッド	基	45	17	17	4	18	0	10	8	0
大型カルバート	基	2001	440	421	414	421	236	171	14	0
歩道橋	基	8	7	5	3	5	0	5	0	0
門型標識	基	1133	265	162	233	290	185	95	10	0

補修が必要な判定区分Ⅲについての補修計画（実績）※8 は下表のとおりです。

【判定区分Ⅲについての補修計画（実績）】

点検年度	構造物	単位	判定区分Ⅲ施設数	補修実績数（措置としての監視を含む）						補修計画数（措置としての監視を含む）				
				H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
H27	橋梁	橋	67	2	4	5	11	3	42					
		径間	0											
	トンネル	箇所	43	1	1	3	8	14	16					
	シェッド	基	6		1				5					
	大型カルバート	基	22			3	4	9	6					
	歩道橋	基	0											
	門型標識	基	18	1	5		2	8	2					
H28	橋梁	橋	177			9	17	17	18	116				
		径間	0											
	トンネル	箇所	37		1	7	11	3	5	10				
	シェッド	基	2							2				
	大型カルバート	基	22		1	4	1	12	3	1				
	歩道橋	基	0											
	門型標識	基	3					2		1				
H29	橋梁	橋	159			1	8	12	14	17	107			
		径間	0											
	トンネル	箇所	49					5	4	4	36			
	シェッド	基	0											
	大型カルバート	基	19			1		11	1	2	4			
	歩道橋	基	0											
	門型標識	基	0											
H30	橋梁	橋	217				1	10	15	27	29	135		
		径間	0											
	トンネル	箇所	22				1		6	5	6	4		
	シェッド	基	2							1	1			
	大型カルバート	基	14						3	3	5	3		
	歩道橋	基	0											
	門型標識	基	3						3					
R1	橋梁	橋	192					4	5	31	27	42	83	
		径間	0											
	トンネル	箇所	19						3	7		4	5	
	シェッド	基	1						1					
	大型カルバート	基	4						2				2	
	歩道橋	基	0											
	門型標識	基	5						4				1	
R2	橋梁	橋	154						5	21	24	32	22	50
		径間	0											
	トンネル	箇所	17						1	6	5			5
	シェッド	基	8						1	1	5			1
	大型カルバート	基	14						2	5		4		3
	歩道橋	基	0											
	門型標識	基	10						1	2	1		2	4

※8 補修計画に記載の数量については、令和 3 年 3 月末時点の値である。

④機能面への影響が非常に高いと判断され速やかな対策が必要な損傷への補修状況

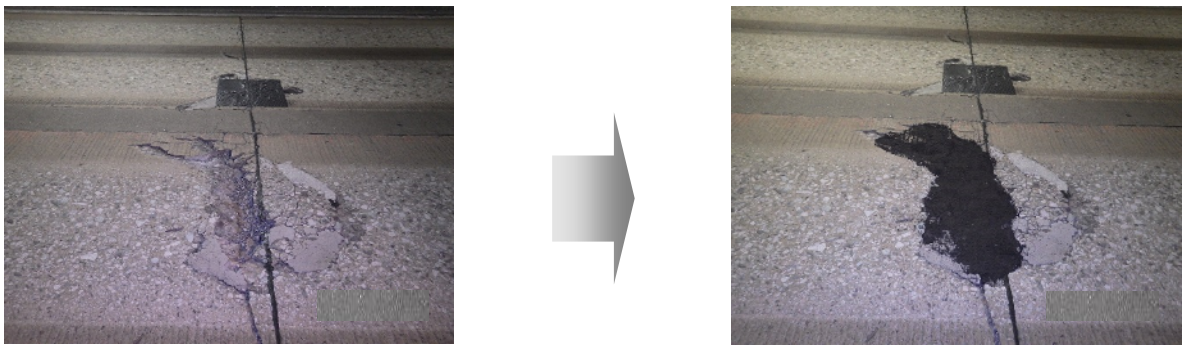
点検により発見された損傷は個別に評価を行い、計画的に補修を進めています。

・土木点検結果と補修状況

作業水準	令和元年度末 残存損傷数	令和２年度		令和２年度末 残存損傷数
		損傷発見数 ※9	補修件数 （応急対策含む）	
速やか・緊急的に補修が必要	0 箇所	9,841 箇所	9,841 箇所	0 箇所
計画的に補修が必要※10	47,436 箇所	23,234 箇所	29,754 箇所	40,916 箇所

※9　損傷数発見数は全ての点検において発見された土木構造物全て（橋梁、トンネル、舗装、土工、のり面、交通安全管理施設等）の個別損傷数

※10 個別損傷判定Ａ１（変状があり機能低下への影響が高いと判断される場合）

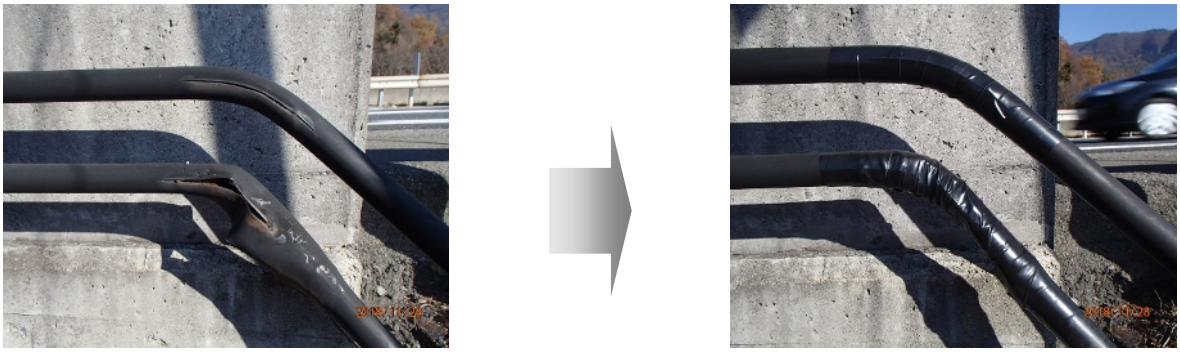


【緊急対応が必要な路面損傷の補修状況（土木）】

・施設点検結果と補修状況

作業水準	令和元年度末 残存損傷数	令和２年度		令和２年度末 残存損傷数
		損傷発見数	補修件数 （応急対策含む）	
速やか・緊急的に補修が必要	0 箇所	417 箇所	417 箇所	0 箇所
計画的に補修が必要※10	25,904 箇所	31,380 箇所	25,750 箇所	31,534 箇所

※10　個別損傷判定Ａ（変状があり機能低下がみられ補修が必要であるが緊急補修を要しない損傷等）



【緊急対応が必要な管路損傷の補修状況（施設）】

（3）料金収受業務

■料金収受

【お客さまから通行料金を収受】　【ETC 車線でのトラブル対応】

◎料金収受体制の整備

料金所では、お客さまの安全走行を確保し、円滑な収受を実施するため、交通状況に応じて適切なレーン開放を行うとともに、お客さまに快適にご利用いただけるよう、接客マナーの向上に向けた取組みを実施しました。

なお、料金所では、お客さまや社員などの安全を第一に考え、マスク着用等の衛生対策を徹底し新型コロナウイルスの感染拡大防止に努めました。

また、料金精算機を設置し、遠隔地の拠点または隣接料金所から遠隔操作によってオペレーション業務（お客さま応対・機械操作など）を実施する体制への移行を進め、将来にわたって効率的な料金収受体制を構築していきます。

【料金精算機による収受】

◎ETC 専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化について

令和 2 年 12 月、ETC 専用化等に向けた導入手順や概成目標時期を明示したロードマップを策定しました。

都市部は 5 年、地方部は 10 年程度での概成を目指して料金所のキャッシュレス化・タッチレス化に計画的に取り組みます。

【遠隔地における料金収受拠点】

（4）交通管理業務

■交通管理巡回

安全で円滑な高速道路を確保するため、「管理の仕様書」に基づき、交通巡回の実施等により、異常事象の有無、道路状況、気象条件等の情報を収集し、お客さまに提供しています。また、異常事象が発生した場合は、現場に急行し、落下物の排除、事故対応、故障車に対する支援等を行っています。

・交通管理巡回距離：約 23,629 千 km/年

・出動状況：約 313 千回/年

定期巡回		緊急巡回		巡回合計	
約 21,570 千 km	約 199 千回	約 2,059 千 km	約 114 千回	約 23,629 千 km	約 313 千回

・異常事態処理件数：約 154 千件

異常事態処理件数		
交通事故	故障車	路上障害
約 15,600 件	約 39,000 件	約 99,800 件

【道路巡回】

【路上障害物排除状況】

■交通管制業務

24 時間体制で、異常事象の有無、道路状況、気象状況に関する情報を収集し、お客さまに提供しています。

また、異常事象が発生した場合は、現場に急行した交通管理隊などに対し、事態の処理に関して適切な措置をとるよう指示するとともに、必要に応じて消防車、救急車等の出動要請、他の道路管理者、河川管理者、関係自治体への連絡を行っています。

【道路管制センター（交通管制部門）】

（5）お客さま満足を意識した高速道路の維持管理

毎年実施している CS 調査結果でのお客さまの評価や日々寄せられるお客さまの声を維持管理業務に反映し、お客さま満足度の向上を目指します。

【アウトカム指標】

【指標：総合顧客満足度】 **〔単位：ポイント〕** ＣＳ調査等で把握する維持管理に関するお客さまの満足度（5 段階評価）	令和２年度 実績値	3.7 ポイント
	令和３年度 目標値	3.７ポイント

○令和２年度の達成状況

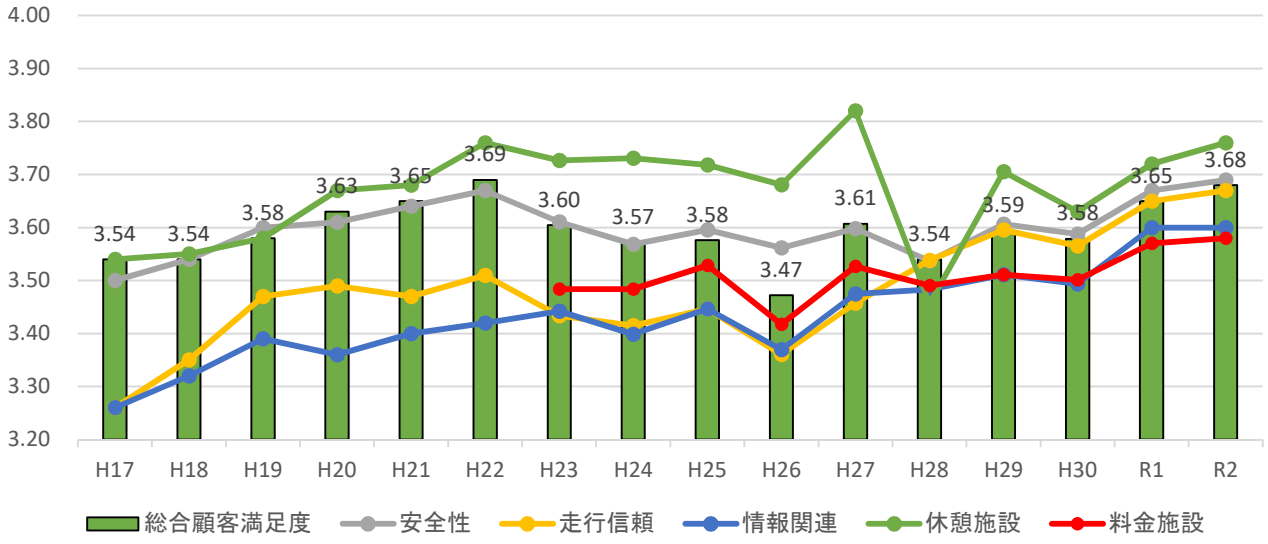
令和２年度の目標値は各種アウトカム指標の達成や戦略テーマ別ＣＳ（以下、「戦略ＣＳ」という）値の向上のための取り組みを継続し、3.７以上と設定しました。

令和２年度の実績値は戦略 CS のうち安全性、走行信頼性、休憩施設、料金施設の項目において上昇し、総合顧客満足度は 3.7 となり目標を達成しました。

○令和２年度の各戦略ＣＳ値の詳細分析

【総合顧客満足度】

総合顧客満足度は約 3.7 となり、目標を達成しました。



【調査項目】

安全性　：乗り心地（わだち、でこぼこ）、雨天時走りやすさ、冬季走りやすさ（除雪・凍結対策）、夜間・雨天時の路面標示、カーブや下り坂の走りやすさ、照明（IC、分・合流部）、照明（TN 部）、路面清掃や障害物除去、植栽管理、片側１車線区間の安全対策　計１０項目

走行信頼性：低速車レーン設置状況、渋滞対策、悪天候による通行止・交通規制、工事による通行止・交通規制　計４項目

情報関連　：出発前情報の正確さ、渋滞予測ガイドや渋滞予報カレンダー、一般道の道路標識分かりやすさ、道路標識の分かりやすさ、情報板の正確さ　計５項目

休憩施設　：駐車マスの数、駐車マスの停めやすさ、駐車マス・走行レーンの分かりやすさ、トイレ・売店への安全な誘導、駐

車場の舗装、駐車場・歩道の清掃状況、夜間照明の明るさ、トイレ便器数、トイレの使いやすさ、トイレの清掃状況、手洗い場の清掃状況、植栽の手入れ状況　計１２項目

料金施設　：案内広報の分かりやすさ、レーンの数・位置、ETC レーンの分かりやすさ、スタッフの対応　計４項目

【項目別の評価】

《安全性》　R1：3.67 ⇒ R2:3.69（+0.02）

令和元年度と比較して、10 項目中 4 項目が上昇しました。特に、「片側 1 車線区間の安全対策」の値が大きく上昇しました。

《走行信頼性》　R1：3.65 ⇒ R2:3.67（+0.02）

令和元年度と比較して、全ての項目において上昇しました。特に、「悪天候による通行止め・通行規制」の値が大きく上昇しました。

《情報関連》　R1：3.60 ⇒ R2:3.60（+0.00）

令和元年度と比較して、5 項目中 3 項目が上昇しました。「渋滞予測ガイドや渋滞予報カレンダー」の値が低下しました。

《休憩施設》　R1：3.72 ⇒ R2:3.76（+0.04）

令和元年度と比較して、１２項目中 11 項目が上昇しました。特に、「駐車マスの数」の値が大きく上昇しました。

《料金施設》　R1：3.57 ⇒ R2:3.58（+0.01）

令和元年度と比較して、4 項目中 1 項目が上昇しました。「ETC レーンのわかりやすさ」の値が上昇しました。

○令和３年度の取り組み

維持管理業務の取り組みをはじめ、付加車線設置等の渋滞対策、休憩施設の改良及び各種交通安全対策の更なる改善を図るとともに、イノベーションへの対応、SMH の取り組み等により機能向上を図ることで、お客さまサービスの向上に努めてまいります。

第３章　高速道路管理業務に関する各種データ

1．高速道路管理業務に要した費用等

高速道路の維持、修繕その他の管理は、維持修繕業務（清掃、植栽、雪氷、点検、補修等）や管理業務（料金収受、交通管理等）等の費用計上される計画管理費と、新たな資産形成の対象となる修繕費（債務引受額）により行っています。それぞれの令和２年度実績額は次のとおりです。

1－1．計画管理費

（1）維持修繕費

単位：億円（税抜）

業務名		令和２年度 計画額	令和２年度 実績額	（参考） 令和元年度 実績額	備　考
清掃			79	78	
植栽作業			91	90	
光熱水費			48	55	
雪氷対策作業			232	195	
保全点検	土木構造物の点検等		81	81	
	施設設備等の点検等		76	68	
土木構造物修繕	橋梁		15	26	
	トンネル		2	4	
	舗装		117	108	
	その他の修繕		29	32	
施設設備修繕	電気施設等※11		42	55	
車両維持費			10	8	
その他			141	156	
計		928	971	962	

※11 通信施設、トンネル施設、建築施設を含む

注）端数処理の関係上、計が合わないことがある。

＜計画額との主な差異要因＞

・短時間の集中的な大雪に伴う雪氷対策作業の増

・倒木対策等による植栽作業費の増　等

（2）管理業務費

単位：億円（税抜）

業務名	令和２年度 計画額	令和２年度 実績額	（参考） 令和元年度 実績額	備　考
料金収受委託等		319	309	
交通管理委託等		106	102	
クレジット手数料		88	107	
その他		104	102	
計	609	619	623	

注）端数処理の関係上、計が合わないことがある。

＜計画額との主な差異要因＞

・労務費高騰による料金収受委託費の増　等

1－2．修繕費（債務引受額）

修繕費（債務引受額）の実績と主な工事内容は下表のとおりです。　（億円）

業務名	単位	令和２年度　決算額		
		数量	金額	主な工事内容
工事費			1,251	
橋梁修繕	箇所	883	175	床版修繕、塩害対策、床版防水、塗替塗装、はく落対策等
トンネル修繕	箇所	79	17	内装板修繕、漏水防止対策、はく落対策等
のり面修繕	箇所	407	25	のり面補強、防草対策等
土工修繕	箇所	861	32	ボックスカルバート修繕、軟弱地盤対策、用排水工修繕等
舗装修繕	箇所	413	127	軟弱地盤対策、基層耐久性向上対策、凍結抑制舗装等
交通安全施設修繕	式	1	92	防護柵改良、動物進入対策、等
交通管理施設修繕	式	1	55	標識改良・更新、凹凸型路面標示、逆走防止対策等
渋滞対策	箇所	21	235	付加車線設置等
休憩施設修繕	箇所	126	14	駐車場修繕、歩道部修繕、バリアフリー化等
雪氷対策施設修繕	箇所	93	6	雪氷用Ｕターン路、防雪柵設置等
震災対策	箇所	15	33	耐震補強、変位制限装置設置等
環境対策	箇所	76	45	遮音壁設置、のり面樹林化等
雪害対策	箇所	77	1	飛雪防止柵設置、雪崩防止柵設置等
のり面付属物修繕	式	1	3	のり面検査階段設置、小段転落防止柵設置
橋梁付属物設置	式	1	7	橋梁検査路設置
トンネル施設修繕	IC 間箇所	298	72	トンネル照明更新、トンネル非常用施設更新等
電気施設修繕	IC 間箇所	938	152	受配電施設改良、照明施設更新、情報提供施設更新等
通信施設修繕	IC 間箇所	348	61	伝送交換設備更新、通信線路施設更新等
建築施設修繕	箇所	804	83	料金所修繕、休憩施設トイレ修繕等
機械施設修繕	箇所	30	16	軸重計・車重計更新
その他	式	1	361	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計			1,612	

注）端数処理の関係上、計が合わないことがある

1－3．特定更新等工事費（債務引受額）

特定更新等工事（債務引受額）の実績と主な工事内容は下表のとおりです。　　（億円）

業務名			令和２年度　決算額	
			金額	主な工事内容
工事費			95	
	橋梁更新	床版	60	床版取替工
		桁	0	－
	橋梁修繕	床版	7	高性能床版防水工
		桁	0	－
	土構造物修繕	盛土 切土	28	盛土構造の補修、補強（水抜ﾎﾞｰﾘﾝｸﾞ、のり尻補強、砕石竪排水等）
	トンネル修繕	本体 覆工	0	－
その他			34	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計			129	

注）端数処理の関係上、計が合わないことがある。

2. アウトカム指標一覧

○アウトカム指標の目的

日本高速道路保有・債務返済機構及び各高速道路会社が連携し、「高速道路の安全性及び利便性の向上」に資するため、また、「高速道路の状況をお客様にわかりやすく示す」ための指標として、各高速道路会社共有の客観的指標（アウトカム指標）を３５指標設けています。

指標分類毎に目標値を設定し、高速道路事業に計画的に取り組むことで、より一層の「高速道路のサービス向上」に努めていきます。

○アウトカム指標に対する計画及び実績

令和２年度の道路管理の成果や実施状況等を示すアウトカム指標の実績、令和３年度の目標値及び中期目標値は下表のとおりです。

指標分類	R1 実績値	R2 目標値	R2 実績値	R3 目標値	中期目標値※12 （令和3年度）
Ⅰ－1. 安全・安心の確保					
【死傷事故をへらす】					
死傷事故率 [単位：件/億台キロ]（暦年集計） 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	3.7件/億台キロ	3.7件/億台キロ	2.9件/億台キロ	3.5件/億台キロ	4.5件/億台キロ
ガソリンスタンドの空白区間 [単位：区間]	150km超区間				
	0区間 （0区間）	－	0区間 （0区間）	－	－
隣接するガソリンスタンド間の距離が100kmまたは150kmを超える区間数 下段（）内はうち他の高速道路会社を跨ぐ空白区間数	100km超区間				
	18区間 （0区間）	－	18区間 （0区間）	－	－
人の立入をへらす					
人等の立入事案件数 [単位：件] 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護された事案の件数	1,334件	1300件	1,268件	770件	770件
逆走事故をなくす					
逆走					
逆走事故件数 [単位：件]（暦年集計） 逆走による事故発生件数	8件	0件	6件	5件	5件
逆走事案件数 [単位：件]（暦年集計） 交通事故または車両確保に至った逆走事案件数	55件	44件	38件	34件	50件

※１２　中期目標値とは機構の中期計画（平成３０年度から令和３年度）に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期計画期間内の取り組みをもとに、令和３年度までの傾向により算出した参考値

指標分類	R1 実績値	R2 目標値	R2 実績値	R3 目標値	中期目標値※12 （令和3年度）
Ⅰ－2. 安全・安心の確保（構造物保全）					
【構造物を安全に安心して使い続ける】					
修繕着手済橋梁数 [単位：橋] 点検1巡目：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した橋梁数※14※15 点検2巡目：令和元年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した橋梁数※14※15 下段の（）内は、要修繕橋梁数（単位：橋又は径間）で、当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された橋梁数	点検1巡目（平成26年度～平成30年度点検分）に対する進捗状況				
	399橋 （707橋）	443橋 （707橋）	498橋 （707橋）	554橋 （707橋）	―
	点検2巡目（令和元年度～令和 5年度点検分）に対する進捗状況				
	―	11橋 （192橋）	45橋 （192橋）	124橋 （346橋）	―
橋梁の点検率 [単位：%] 省令に基づく点検（平成26年度～平成30年度にかけて行われる1巡目分及び令和元年度～令和5年度にかけて行われる2巡目分）の実施率【累計】	20%	41%	40%	61%	100%
修繕着手済トンネル数 [単位：箇所] 点検1巡目：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数※14※15 点検2巡目：令和元年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数※14※15 下段の（）内は、要修繕トンネル数（単位：箇所）で、当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断されたトンネル数	点検1巡目（平成26年度～平成30年度点検分）に対する進捗状況				
	171箇所 （200箇所）	186箇所 （200箇所）	180箇所 （200箇所）	200箇所 （200箇所）	―
	点検2巡目（令和元年度～令和 5年度点検分）に対する進捗状況				
	―	7箇所 （19箇所）	9箇所 （19箇所）	23箇所 （36箇所）	―
トンネルの点検率 [単位：%] 省令に基づく点検（平成26年度～平成30年度にかけて行われる1巡目分及び令和元年度～令和5年度にかけて行われる2巡目分）の実施率【累計】※12※23	25%	45%	41%	63%	100%
修繕着手済道路附属物等数 [単位：施設] 点検1巡目：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した道路附属物等数※14※15 点検2巡目：令和元年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した道路附属物等数※14※15 下段の（）内は、要修繕道路附属物等数（単位：箇所）で、当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された道路附属物等数	点検1巡目（平成26年度～平成30年度点検分）に対する進捗状況				
	107施設 （136施設）	120施設 （136施設）	122施設 （136施設）	128施設 （136施設）	―
	点検2巡目（令和元年度～令和 5年度点検分）に対する進捗状況				
	―	4施設 （10施設）	6施設 （10施設）	22施設 （42施設）	―
道路附属物等の点検率 [単位：%] 省令に基づく点検（平成26年度～平成30年度にかけて行われる1巡目分及び令和元年度～令和5年度にかけて行われる2巡目分）の実施率【累計】※12※23	25%	45%	48%	68%	100%
【構造物に悪影響を及ぼす違反をなくす】					
車限令違反車両取締					
取締実施回数 [単位：回] 高速道路上で実施した車限令違反車両取締実施回数	1,503回	1,100回	1,380回	1,400回	1,530回
引込み台数 措置命令件数 即時告発実施件数 [単位：台、件] 高速道路上で実施した車限令違反車両取締における 上段は引込み台数 中段（）内は措置命令件数 下段[]内は即時告発実施件数	7,410台 （862件） [3件]	-	2,147台 （271件） [0件]	-	-
【地震に強い道路をつくる】					
橋梁の耐震補強完了率 [単位：%] 15m以上の橋梁数に占める耐震性能2を有する橋梁数の割合※16	79.7%	80.4%	80.7%	80.9%	86%

※１２　中期目標値とは機構の中期計画（平成３０年度から令和３年度）に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期計画期間内の取り組みをもとに、令和３年度までの傾向により算出した参考値

※１３　平成２６年７月より施行されたトンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成２６年国土交通省告示第４２６号）に基づき橋梁・トンネル・道路附属物等毎に総合的に健全性が診断された構造物数

※１４　修繕に着手または完了したもの

※１５　管理施設数は平成３１年４月１日時点の数量を基準とする

※１６　兵庫県南部地震と同程度の地震においても軽微な損傷にとどまり、速やかな機能回復が可能な耐震対策が完了した橋梁の割合

指標分類	R1 実績値	R2 目標値	R2 実績値	R3 目標値	中期目標値※12 （令和3年度）
Ⅱ．快適な走行サービスの提供					
【渋滞をへらす】					
本線渋滞					
渋滞損失時間 [単位：万台・時間／年] （暦年集計） 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間	879万台・時	668万台・時	477万台・時	841万台・時	555万台・時
ピンポイント渋滞対策箇所 [単位：箇所] ピンポイント渋滞対策実施箇所 上段は新規箇所数 中段（）内は対策実施箇所数 下段[]内は完了箇所数	0箇所 （4箇所） [3箇所]	1箇所※17	0箇所 （4箇所） [4箇所]	2箇所※18	3箇所
通行止め時間 [単位：時間] 単位営業延長（上下線別）あたりの雨、雪、事故、工事等に伴う年間通行止め時間	58時間 災害・悪天候：15 事故・その他：5 工事：38	47時間	72時間 災害・悪天候：20 事故・その他：6 工事：46	55時間	48時間
【路上工事の渋滞を最小化する】					
路上工事					
路上工事による渋滞損失時間 [単位：万台・時] （暦年集計） 路上工事に起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間	20万台・時	18万台・時	11万台・時	25万台・時	23万台・時※19
交通規制時間 [単位：時間/km] 道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間	128時間/km	113時間/km	156時間/km	167時間/km	99時間/km※19
【走りやすい道路を維持する】					
快適走行路面率 [単位：%] 快適に走行できる舗装路面の車線延長比率	95%	96%	96%	95%	96%※19

※１２　中期目標値とは機構の中期計画（平成３０年度から令和３年度）に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期計画期間内の取り組みをもとに、令和３年度までの傾向により算出した参考値

※１７　平成３０年度～令和２年度までの累計目標値

※１８　平成３０年度～令和３年度までの累計目標値

※１９　平成３０年度～令和３年度の平均値

指標分類	R1 実績値	R2 目標値	R2 実績値	R3 目標値	中期目標値※12 （令和3年度）
Ⅲ．地域との連携					
【観光振興に貢献する】					
企画割引					
販売件数 [単位：千件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数	361千件	211千件	162千件	298千件	1,071千件※18
実施件数 [単位：件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数	13件	11件	16件	11件	40件※18
【地域に施設を開放する】					
SA・PAの地元利用日数 [単位：日] 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した延べ日数	5,784日	3,360日	2,094日	2,057日	7,840日※19
一般道からSA等への歩行者出入口設置数 [単位：箇所] 一般道からSA等への歩行者出入口が設置されている数	104箇所	108箇所	106箇所	108箇所	107箇所
【道路空間を地域に開放する】					
占用					
占用件数 [単位：件] 道路占用を実施している件数	4,516件	4,470件	4,531件	4,512件	4,362件※19
道路占用による収入 [単位：百万円] 道路占用による収入	383百万円	370百万円	397百万円	383百万円	334百万円※19
【資産を有効活用する】					
占用					
入札占用件数 [単位：件] 占用入札制度により、占用が許可された件数	2件	1件	1件	1件	4件※18

※１２　中期目標値とは機構の中期計画（平成３０年度から令和３年度）に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期計画期間内の取り組みをもとに、令和３年度までの傾向により算出した参考値

※１８　平成３０年度～令和３年度までの累積値

※１９　平成３０年度～令和３年度の平均値

指標分類	R1 実績値	R2 目標値	R2 実績値	R3 目標値	中期目標値※12 （令和3年度）
Ⅳ．コスト縮減					
【新技術の活用などによるコスト縮減を続ける】					
インセンティブ助成 ［単位：件、百万円］ 新設改築・修繕・特定更新等工事におけるインセンティブ助成 上段は認定件数 中段（）内は交付件数 下段＜＞内は交付額	1件 （0件） ＜0百万円＞	6件	1件 （2件） ＜99百万円＞	2件	24件※18 （－件） ＜－百万円＞

※１２　中期目標値とは機構の中期計画（平成３０年度から令和３年度）に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期計画期間内の取り組みをもとに、令和３年度までの傾向により算出した参考値

※１８　平成３０年度～令和３年度までの累積値

指標分類	R1 実績値	R2 目標値	R2 実績値	R3 目標値	中期目標値※12 （令和3年度）
Ⅴ．総合的な取組の推進					
【サービスの向上に努める】					
総合顧客満足度 ［単位：ポイント］ CS調査等で把握するお客さまの満足度（5段階評価）	3.7ポイント	3.6ポイント	3.7ポイント	3.7ポイント	3.6ポイント
【利用者を増やす】					
年間利用台数 ［単位：百万台］ 支払料金所における年間の通行台数	1,081百万台	1,006百万台	945百万台	1,051百万台	1,086百万台
【ETC2.0の普及を促進する】					
ETC2.0利用率 ［単位：%］ 全通行台数（総入口交通量）に占めるETC2.0利用台数の割合	23.3%	25.9%	26.1%	29.8%	29.4%

※１２　中期目標値とは機構の中期計画（平成３０年度から令和３年度）に基づき中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期計画期間内の取り組みをもとに、令和３年度までの傾向により算出した参考値

3．道路構造物延長等の緒元データ

（1）道路構造物延長

路線名	供用延長（km）	土工延長（km）	橋梁延長※21（km）	トンネル延長※22（km）	暫定２車線延長（km）	備考
全国路線網　計	3,943※20（14,184）	3,047	547（6,178 橋）	349（583 本）	1,263	R2 年度末データ

※20（　）内は車線延長（付加車線は除く）

※21 橋梁延長：本線橋梁及び本線高架橋構造物の下り線の総延長

（　）内は本線橋梁、本線高架橋構造物及びランプ橋等（橋梁・高架橋の管理単位）の総数

※22 トンネル延長：本線トンネル及び本線カルバート構造物の下り線の総延長。

（　）内は本線トンネル及び本線カルバート構造物の総数（チューブ数）

（2）その他のデータ

路線名	その他			備考
	交通量※23（万台/日）	経年数※24（年）	重雪寒地域※25（km）	
全国路線網　計	259	29.3	2,203	R2 年度末データ

※23 交通量：1 回の利用につき 1 台とカウントした令和 2 年度のインターチェンジ出口の取扱交通量の日平均値

※24 経年数：路線毎供用単位毎の供用開始から令和 3 年 3 月 31 日までの累計経過年数を供用延長にて加重平均して算出した年数

※25 重雪寒地域：10 年間平均最大積雪深が 1m 以上の地域

4．車種別の ETC 利用率

路線名	ETC 利用率（%）					
	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	
全国路線網　計	79.6	93.9	95.2	98.8	98.0	92.0

注）令和 3 年 3 月の利用率