

**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 3 事業年度

令和 4 年 12 月

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3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	12
（1）本線渋滞削減の取り組み	12
2. イノベーションへの対応	17
2-1. SMHの取り組み	17
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	17
3. 老朽化対策	21
3-1. SMHの更なる進化による維持管理の高度化・効率化	21
3-2. 資産健全化のための老朽化対策	23
（1）道路資産の老朽化の現状	23
（2）道路構造物の補修状況	24
3-3. 大型車両の通行の適正化	29
3-4. 高速道路リニューアルプロジェクトの推進	31
4. 災害対応	34
4-1. 激甚化・頻発化する自然災害への対応	34
4-2. 構造物の耐震性能の向上・防災拠点の整備	35
4-3. 機能強化と基準の最適化による通行止めの最小化	37
5. 快適・便利	39
5-1. 休憩施設の利便性向上	39
（1）駐車エリアの混雑緩和の取り組み	39
（2）快適に利用できる休憩施設の整備	40
5-2. ナンバリング対応の取り組み事例	41
6. 地域社会への貢献	42
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	42
6-2. 料金関連サービスの展開	43
6-3. 地域の観光振興を通じた地域活性化への貢献	47
7. 現場力強化	48
7-1. 日々の業務の着実かつ継続的な実施	48
（1）維持修繕業務	48
（2）保全点検業務	51
（3）料金管理業務	55
（4）交通管理業務	56
（5）お客さま満足を意識した高速道路の維持管理	57
第3章 高速道路管理業務に関する各種データ	59
1. 高速道路管理業務に要した費用等	59
1-1. 計画管理費	59
（1）維持修繕費	59
（2）管理業務費	60
1-2. 修繕費（債務引受額）	61
1-3. 特定更新等工事費（債務引受額）	62
2. アウトカム指標一覧	63
3. 道路構造物延長等の緒元データ	69
（1）道路構造物延長	69
（2）その他のデータ	69
4. 車種別のETC利用率	69

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(株)（以下、「会社」という）は、平成 29 年度から令和 2 年度までの 4 年間で「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靱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
 - ・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・ETC 2.0 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靱なグループ経営
 - ・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・・・2,457 人（2022 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（2022 年 7 月 1 日現在）

インターチェンジ・・・446 カ所（2022 年 7 月 1 日現在）

スマート IC・・・59 カ所（2022 年 4 月 30 日現在）

利用台数・・・約 274 万台/日（2021 年度実績）

料金収入・・・約 20.3 億円/日（2021 年度実績）

建設延長・・・84.7km（2022 年 7 月 1 日現在）

サービスエリア・パーキングエリア・・・328 カ所（2022 年 7 月 1 日現在 上下線別）

店舗総売上額・・・1,276 億円（2021 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、「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4年7月1日現在)

路線名※		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※		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

※高速自動車国道にあつては、「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3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。

高速道路における死傷事故率は低下傾向にあります。更なる減少に向け、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。

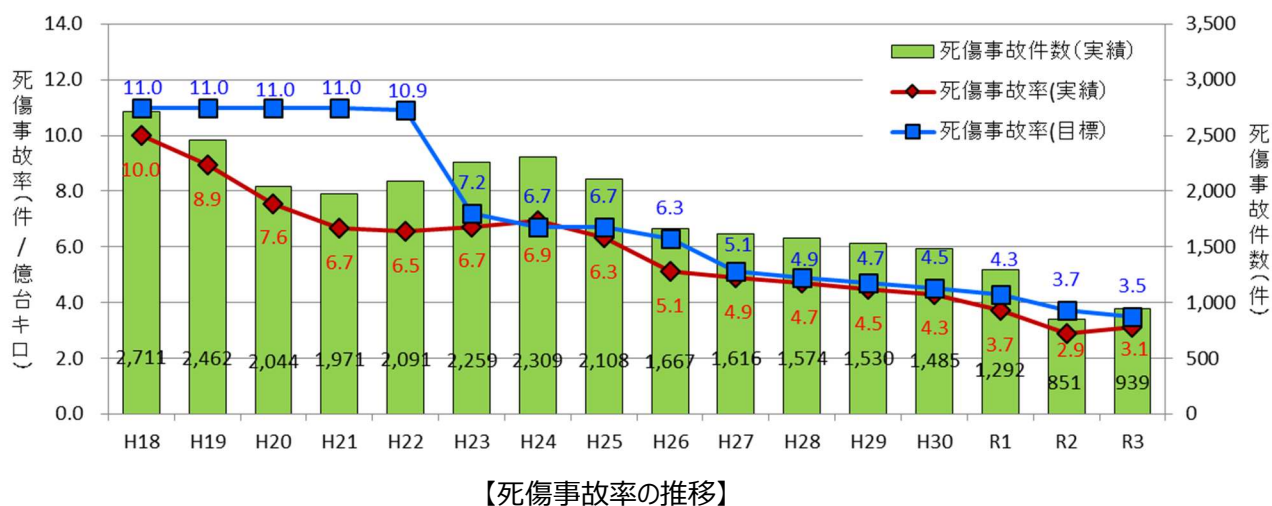
【アウトカム指標】

【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3年度 実績値	3.1 件/億台キロ
	令和4年度 目標値	3.3 件/億台キロ
	中期目標値 (令和7年度)	2.8 件/億台キロ

○令和3年度の達成状況

令和3年度の目標値は、過年度の実績を考慮し、3.5 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2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イルス感染症拡大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3.1 件/億台キロとなりました。



○令和 3 年度の主な取り組み

令和 3 年度はワイヤロープを約 123 km 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め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。

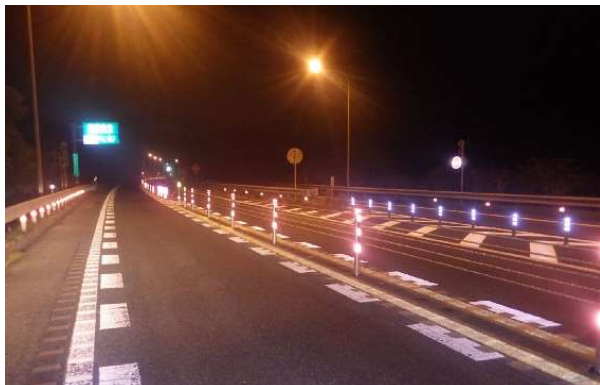
また、長大橋については、令和 3 年 6 月 8 日の「高速道路の正面衝突事故防止対策に関する技術検討委員会（第 5 回）」を踏まえ、センターパイプ、センターブロックを現地に試行的に設置し、正面衝突事故防止対策としての有効性、適用性の検証を進めています。

事故多発箇所においては、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 2 回）」資料より



【ワイヤロープ設置状況】

（富館道 富津金谷 IC～鋸南保田 IC）

【令和 3 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	9.3
道東道	28.2
後志道	0.1
青森道	0.8
秋田道	6.3
湯沢横手道路	1.1
仙台北部道路	6.0
仙台南部道路	1.7
山形道	16.9
日本海東北道	11.5
東北中央道	8.6
磐越道	7.6
常磐道	12.2
圏央道	10.0
富館道	2.4
合計	122.7※

※小数第二位以下の端数処理により合計値は一致しない



【センターパイプ設置状況】
(道央道 森 IC～落部 IC)



【センターブロック設置状況】
(道央道 森 IC～落部 IC)



【導流レーンマーク】
(東北道 国見 IC～白石 IC)



【薄層舗装】
(道東道 芽室 IC～帯広 JCT)

○令和4年度の取り組み

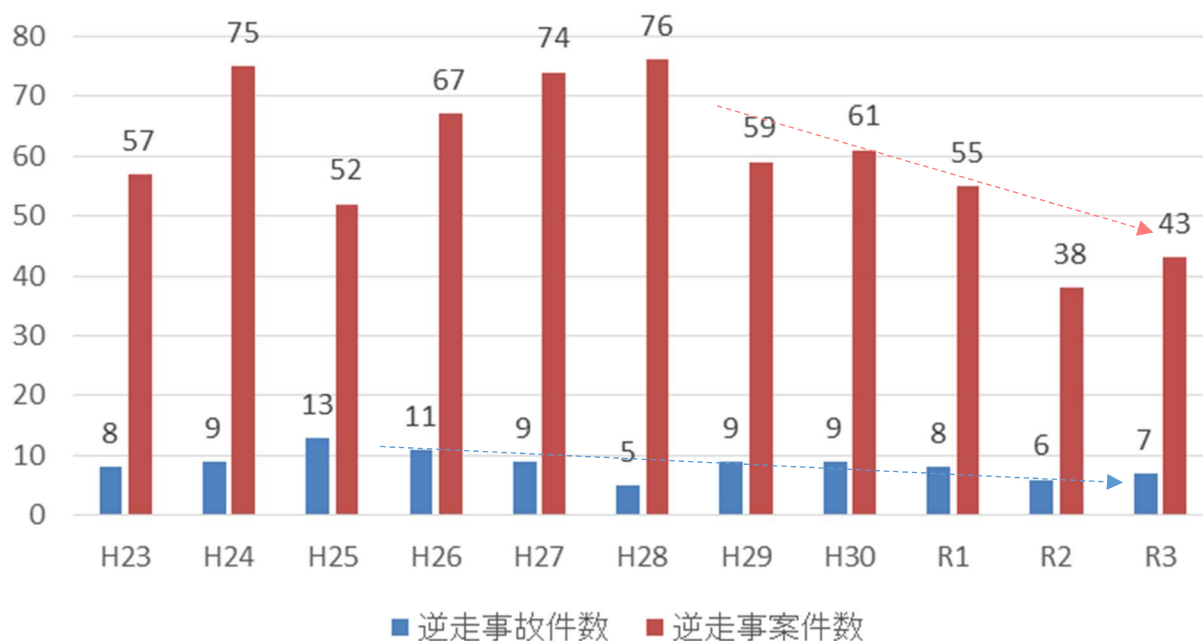
中期目標値および令和4年度目標値については、近年の死傷事故率の低下傾向を継続させることを目指し、設定しました。暫定2車線区間においては、引き続き、土工部及び中小橋におけるワイヤロープの設置を進め、令和4年度内の完成を目指します。また、長大橋・トンネルについては、令和3年度に試行的に設置したセンターパイプ、センターブロックの正面衝突事故防止対策として効果の有効性、適用性を引き続き検証していきます。

■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 2 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 3 年度は 7 件でした。逆走事案件数（交通事故または車両確保に至った件数）においても、前年と比べると増加しているものの、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、減少傾向が続き 43 件となりました。



【逆走事故件数・事案件数の推移】

【アウトカム指標】

【指標：逆走件数】		逆走事故件数	逆走事案件数
【単位：件】（暦年集計）	令和 3 年度 実績値	7 件	43 件
逆走事故件数：逆走による事故発生件数	令和 4 年度 目標値	6 件	－
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	中期目標値 (令和 7 年度)	3 件	－

○令和 3 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、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）の締め切り対策を進め、全ての箇所に対策を完了しています。さらに、高速道路に誤って進入してしまった際、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、現地展開を進めています。

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、会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」）】



LED発光体付ラバーボールウィングサイン
【秋田道 西仙北スマートIC】



プレッシャーウォール
【北陸道 栄PA（上）】

○令和4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」にするという考え方のもと、中期目標値および令和4年度目標値を設定しました。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

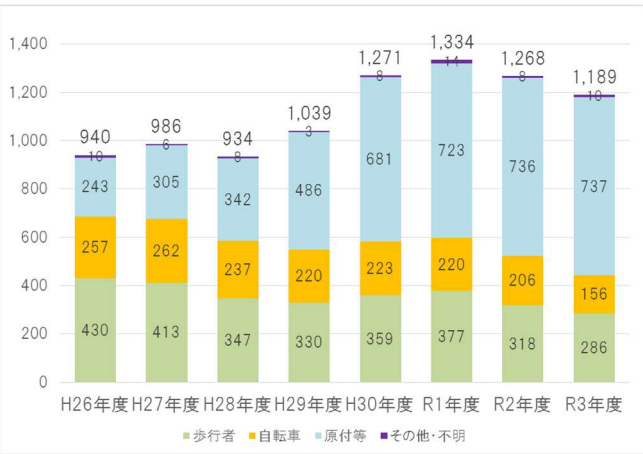
高速道路等の自動車専用道路における人等の立入りは、重大な事故につながる恐れがあるため、立入防止対策に取り組んでいます。

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 3 年度は 1,189 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 3 年度 実績値	1,189 件
	令和 4 年度 目標値	1,159 件
	中期目標値 (令和 7 年度)	976 件



【人等の立入事案件数の推移】



【関越道 練馬 IC 付近 入口部案内】

○ 令和 3 年度の主な取り組み

IC の出入口など、人の立入り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。

また、特に立入事案が多く発生している箇所については、高速道路の入口を強調したカラー舗装や横断幕の設置等、集中的な対策を実施しました。

○ 令和 4 年度の取り組み

過去の実績をもとに、各種対策を継続して実施することを踏まえ、中期目標値および令和 4 年度目標を設定しています。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。

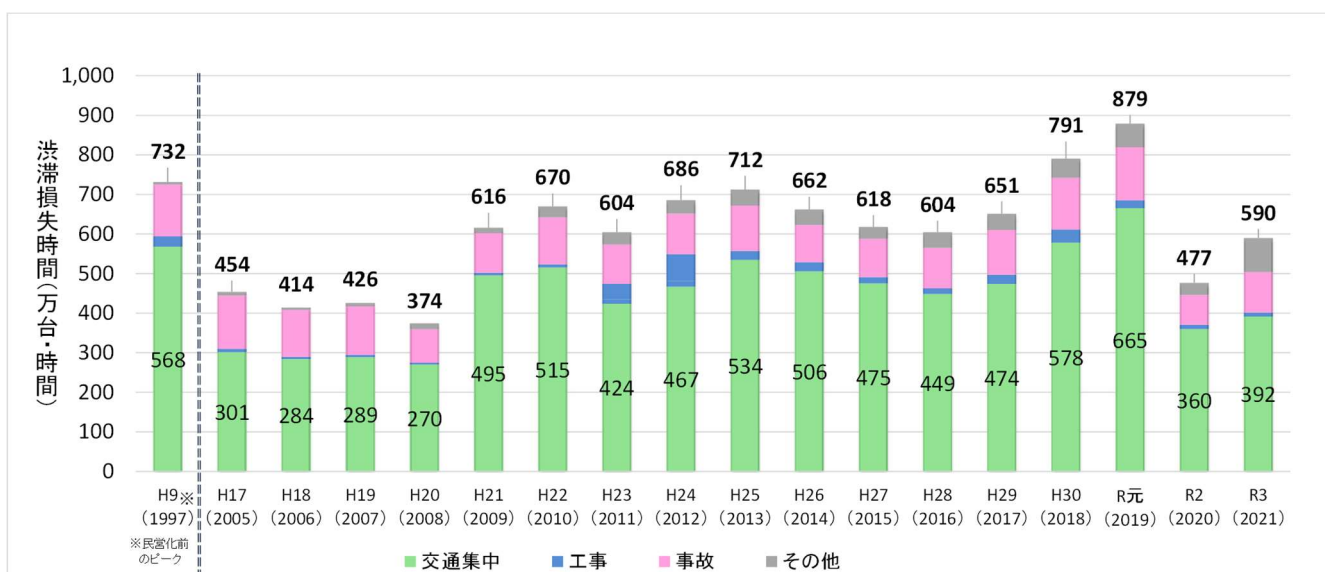
1 - 2. 交通集中箇所におけるハード・ソフト対策、料金施策による渋滞対策

(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が、令和 2 年は新型コロナウイルス感染症拡大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。

令和 3 年も、令和 2 年同様に新型コロナウイルス感染症拡大の影響が残ったことから、渋滞損失時間は例年よりも少ない約 590 万台・時間となりました。また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下、「東京 2020 大会」という。）に伴う交通規制等により、「その他」の渋滞が増加しました。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 3 年度 実績値	590 万台・時間／年
	令和 4 年度 目標値	779 万台・時間／年
	中期目標値 (令和 7 年度)	770 万台・時間／年

○令和3年度の達成状況

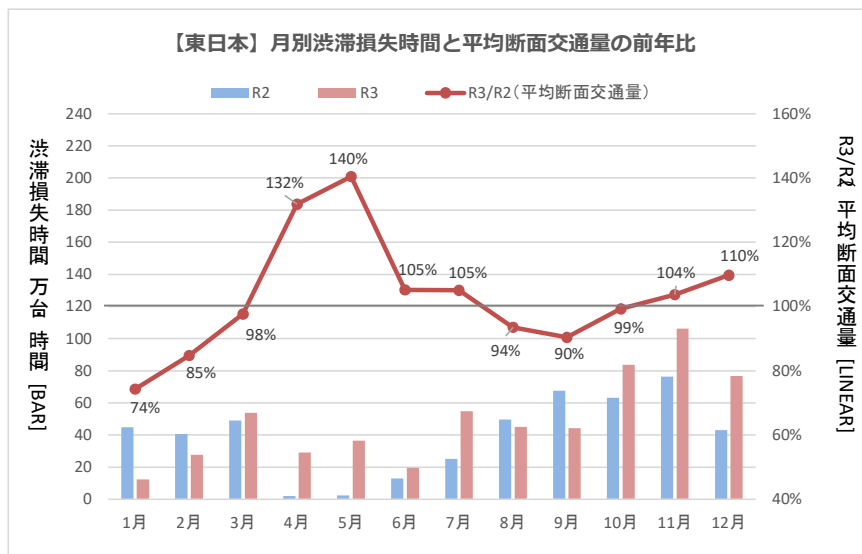
令和3年の目標値は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けていない令和元年の実績を基に、付加車線設置等の渋滞対策による軽減等及び東京2020大会の影響による増加を考慮し、840.6万台・時間/年と設定しましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が長期化したこと等により、約590万台・時間と目標値を下回りました。

[単位：万台・時間/年]

区分	R2年実績	R3年目標	R3年実績	具体内容
①交通集中渋滞	359.9	555.9	391.5	新型コロナウイルス感染症の影響、PML設置等
②工事渋滞	10.7	25.2	10.1	新型コロナウイルス感染症の影響
③事故渋滞	75.1	134.6	101.9	新型コロナウイルス感染症の影響
④その他渋滞	30.8	124.9	86.2	新型コロナウイルス感染症の影響
計	476.5	840.6	589.7	

○令和3年度の渋滞要因分析

- ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、コロナ禍前だった令和2年1月に比べ渋滞損失時間が大幅に減少しました。
- ・10月以降は交通量が回復傾向となり、前年よりも渋滞が多く発生しました。
- ・渋滞損失時間はいずれの道路においても前年を上回りました。



道路別渋滞損失時間

[単位：万台・時間]

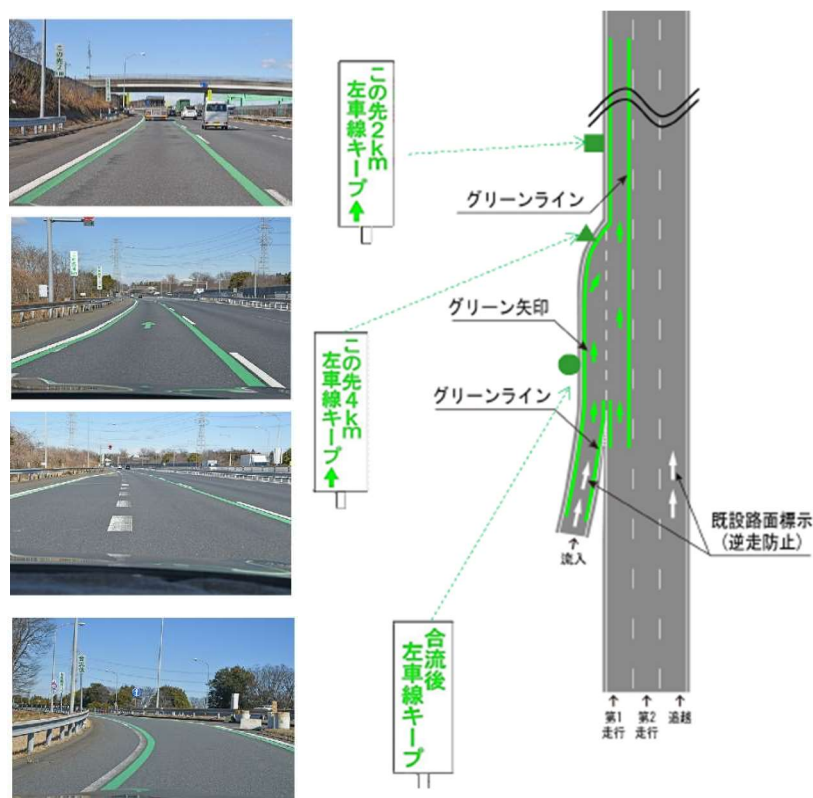
	R2	R3	差
C3外環道	92	106	14
E17関越道	89	89	0
E14京葉道路	72	82	10
E4東北道	60	76	16
E6常磐道	38	71	33
CAアクアライン	33	46	13
C4圏央道	25	46	21
E51東関東道	21	25	4
横浜3路線	30	32	2
その他	17	17	0

○令和3年度の主な取り組み

・関越自動車道（下り線）東松山 IC 付近における車線キープグリーンライン

関越自動車道（下り線）東松山 IC→嵐山小川 IC において、令和3年7月より、第一走行車線の車線キープを促すことを目的とした新たな取り組みとして、車線キープグリーンラインによる渋滞対策を試行しました。お客さまへの広報は、デジタルサイネージや情報板を活用して行いました。

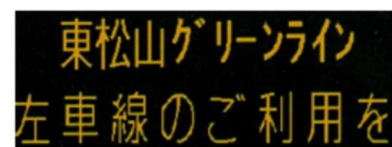
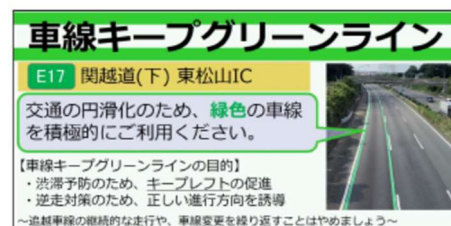
対策箇所付近での追越車線利用率が低下することや車線変更回数が減少する等の効果を確認しています。



【車線キープグリーンラインの施工概要】



【位置図】



【お客さまへの広報例】

○令和4年度の取り組み

新型コロナウイルス感染症拡大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特定更新等工事の影響による増加を考慮し、中期目標値および令和4年度目標値を設定しました。

令和4年以降の主な渋滞対策の取り組みは以下のとおりです。

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

■ピンポイント渋滞対策

ネットワークの効果を、最小の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３年度 実績値	0 箇所	4 箇所	3 箇所

○令和３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３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

(2) お客さまに配慮した路上工事の実施

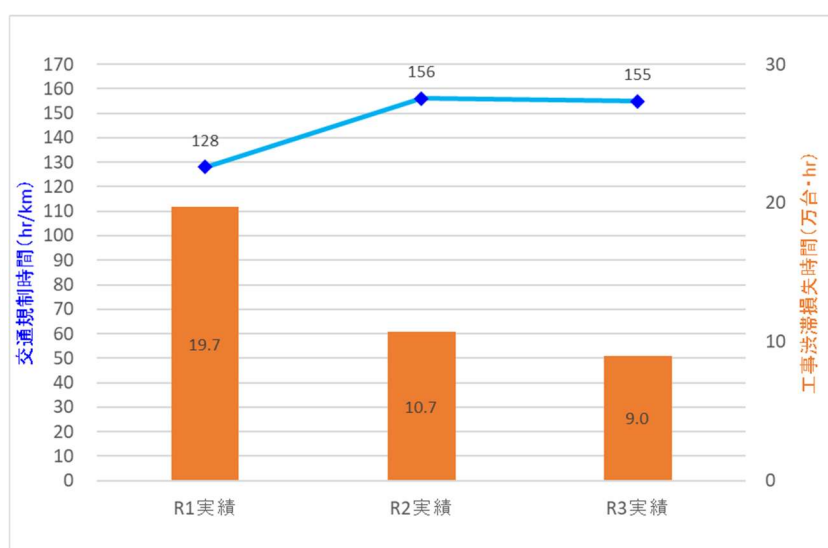
お客さまへの負担を軽減するために、工事の集約化等を図り、車線規制を伴う路上工事を極力削減することで路上工事による渋滞の最小化を図りました。なお、下記に示す指標により路上工事による車線規制時間について確認しています。

【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 3 年度 実績値	9 万台・時	155 時間/km
	令和 4 年度 目標値	48 万台・時	—
	中期目標値 (令和 7 年度)	54 万台・時	—

○令和 3 年度の達成状況

令和 3 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）において、隣接事務所間を含む同一規制内の相乗工事等を考慮した工事計画を調整のうえ総工事規制時間の削減に努め、目標の 167 時間/km に対し 155 時間/km となりました。また、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イ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 25 万台・時間に対し 9 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 3 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、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し、混雑時間帯を考慮した工事規制を実施しました。

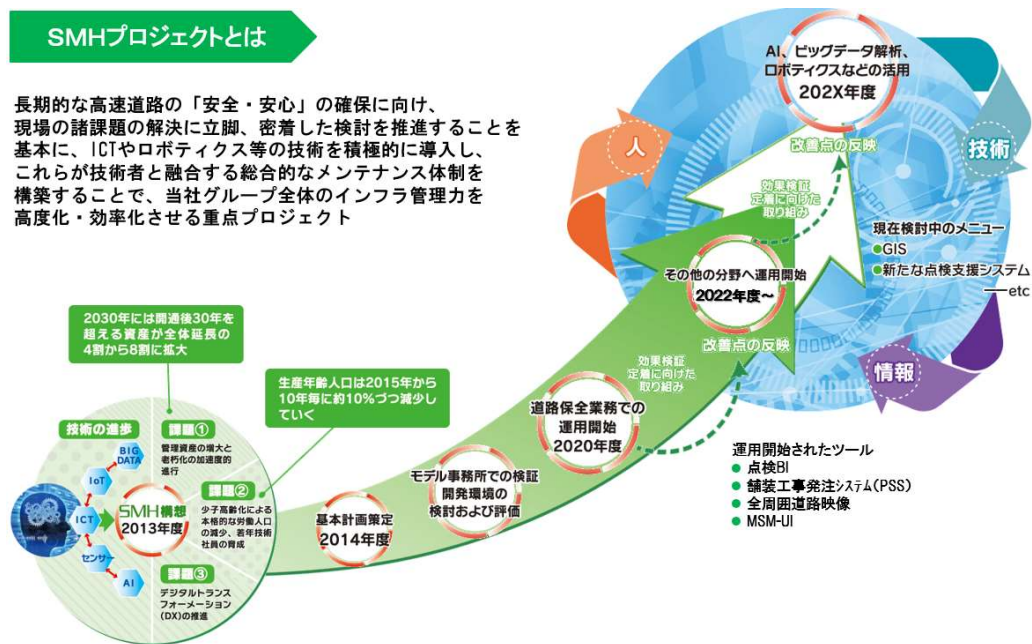
○令和4年度の取り組み

高速道路リニューアルプロジェクトの展開や付加車線事業の推進、また、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、引き続き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

NEXCO 東日本では、スマートメンテナンスハイウェイ（以下、「SMH」という）プロジェクトとして、長期的な高速道路の「安全・安心」の確保に向け、ICT やロボティクスなど最新技術を活用し、高速道路アセットマネジメントにおける生産性の飛躍的な向上を目指します。



○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（令和3年4月28日）し、快適な高速道路の実現に向けた取り組みを推進します。

○令和3年度の主な取り組み

3 1 項目の重点プロジェクトの具体化の検討について順次進めており、今後次世代高速道路の実現に向けて実施していく実証実験計画を策定しました。また、構想を PR するプロジェクトロゴマーク及びイメージ動画を作成しました。

■ 3 1 項目の重点プロジェクトとは

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を実現するために31項目からなる重点プロジェクトを立ち上げています。

「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しています。各プロジェクトは、関係機関との調整、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】

■次世代高速道路の実現に向けた実証実験計画

自動運転、高度な運転システムの開発・普及状況を見ると、世界初の自動運転レベル 3 の市場化や先進安全技術の普及が進んでいます。今後の予測を見ると、乗用車の自動運転レベル 3 以上の普及率を見ると 2030（令和 12）年頃で 13%、2040（令和 22）年頃で 30%、新車のコネクテッドカー割合を見ると 2030（令和 12）年頃で 70%、2040（令和 22）年頃で 90%となっています。

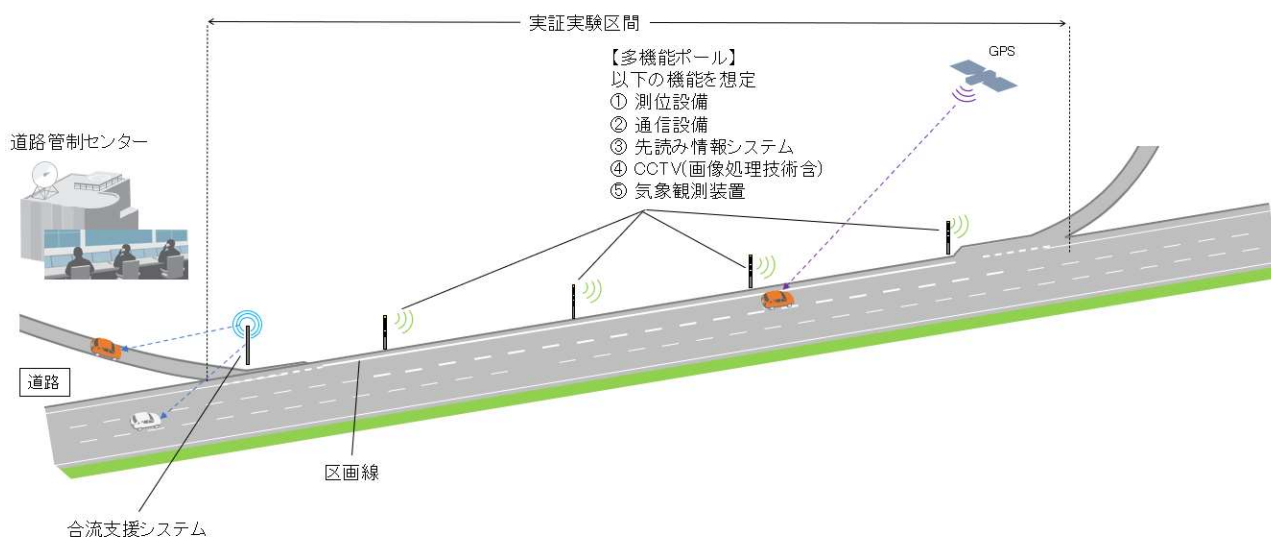
一方で、現在の自動運転車技術では、搭載されている車載カメラ等では気象状況や道路状況などの前方の情報（先読み情報）を検知できない状況があります。また、予測からも自動運転レベル 3 以上の自動運転車、非自動運転車が混在する期間が長期にわたることが想定されます。

前述のような状況のなか、更なる自動運転の普及拡大や道路交通の安全確保を目指すためには、自動運転車の技術開発のみではなく、走行環境の整備等によるシステム作動エリアの拡大が必要であり、道路の安全性の向上や道路からの先読み情報の提供などの支援が重要となっています。

そこで、自動運転と非自動運転が混在する状況のなかにおいて、自動運転車と非自動運転車の安全で円滑な道路交通

を確保するため、道路管理の高度化に必要な情報収集・提供施設および有効な情報提供に関する実証実験、検証を行います。

具体的な実証実験区間の整備に際しては、関係機関と連携しながら、企業を公募した上で着手する予定です。



【実証実験区間イメージ】

■ ロゴマークとイメージ動画

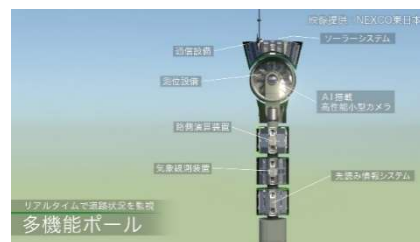
構想の具体化の検討・推進に合わせ、より皆さまに構想を広く知ってもらうことを目的に、愛称【moVision：モビジョン】及びロゴマークを作成しました。愛称の意味は、「Mobility」と「Vision」を組み合わせた造語であり、ロゴマークは、未来へと向かう道を表現しています。また、構想のコンセプトを明確するために「203X 次世代高速道路」としてイメージ動画を作成しました。



・自動運転専用レーン



・走行中給電

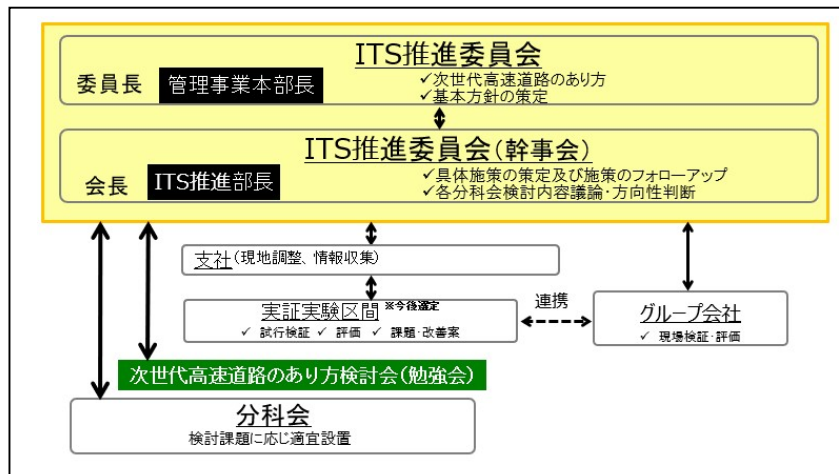


・リアルタイム全線監視

【ロゴマークとイメージ動画の一部抜粋】

○令和4年度の取組み

moVision の具体化にあたっては、引き続き、関係機関との協議等を実施し、国内外の最新技術動向や関連業界の社会・経済情勢等を把握しつつ、適宜、必要な見直しを行いながら、継続的に検討を進め、スピード感を持って各種事業を推進していきます。また、引き続き、他の重点プロジェクトにつきましても具体的な計画を策定していく予定です。



【検討・推進体制】

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3年度の主な成果

『データに基づいた保全計画の立案』

劣化・老朽化した高速道路の補修計画策定を行う保全計画会議のために、従来、各データベースから必要情報を出力し、手作業による会議資料の作成を行っていました。そのため、会議のための膨大な資料作成、各事務所バラバラな資料様式、個人の経験や知識に頼りがちな検討が行われ、課題となっていました。

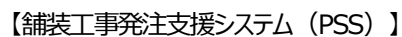
新たな保全計画会議では、点検データを可視化するツールとしてBIツールを導入しました。その効果として、全社共通の会議資料を自動作成、資料様式と確認すべき要点の標準化、経験や知識に加えデータに基づいた意思決定を行えるようになりました。

また、インフラ管理業務要領を制定することにより、前述のBIツールを活用した保全計画会議を含む、SMHプロジェクトで導入した各ツールを活用した土木構造物の点検から補修に至るまでの一連の業務プロセスとその運用ルールを定め、業務プロセスの全社標準化を行いました。



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、資料が自動生成される。

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、技術者がより一層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。

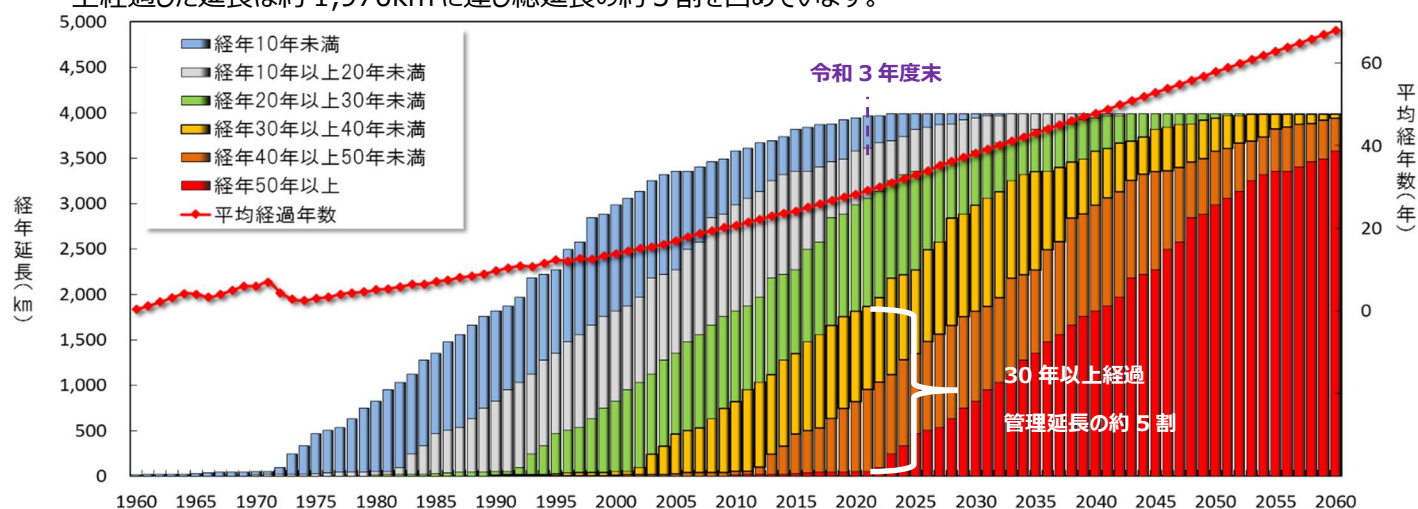


22

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3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1,970km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

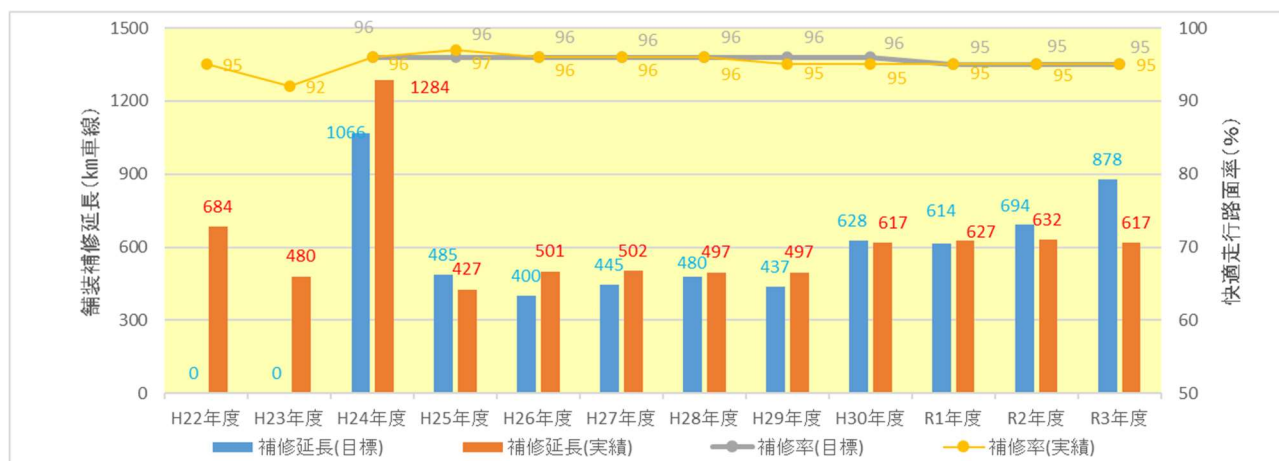
安全な高速道路空間を提供するために「管理の仕様書」に基づき健全な舗装路面の確保に努めています。安全かつ乗り心地の良い舗装路面を確保するため、調査・点検結果等に基づき劣化した路面を計画的に補修・更新することで、下記に示す指標により舗装の補修実施状況を確認しています。

【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３年度 実績値	95%
	令和４年度 目標値	95%
	中期目標値 (令和７年度)	95%

○令和３年度の達成状況

令和３年度は 617 km・車線の補修を実施し、快適走行路面率は 95%となりました。



【快適走行路面率の推移】

○令和3年度の主な取り組み



【舗装の補修 道央道 登別室蘭 IC～登別東 IC】



【舗装の補修 上信越道 松井田妙義 IC～碓氷軽井沢 IC】

○令和4年度の取り組み

中期目標値および令和4年度目標は、毎年一定の管理水準を確保するという考え方のもと設定しています。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3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3年度までに276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3年度にかけて詳細点検は5,403橋が完了しました。点検が完了した5,403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504橋あり、区分Ⅲの橋梁のうち、令和3年度において43橋の補修が完了しています。

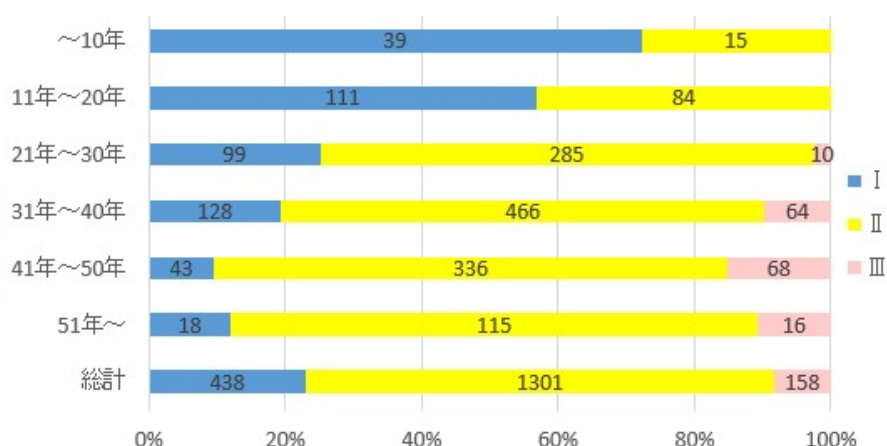
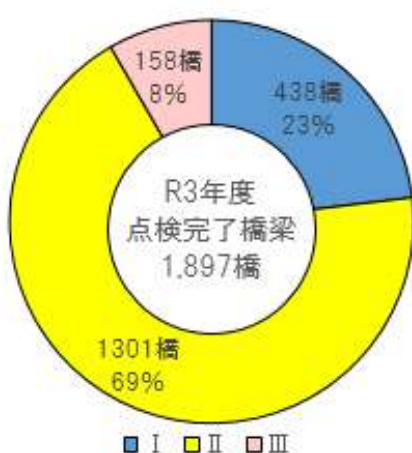
下図に示すとおり、経過年数とともに判定区分Ⅲの割合が多くなる傾向となっています。一方、51年以上経過した橋梁の判定区分Ⅲの割合は減少傾向にありますが、これは損傷が著しい箇所の補修が完了し健全性が回復している結果と考えられます。

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%
R3	8,781	1,897	438	1,301	158	0	22%



【令和3年度点検完了橋梁の判定区分と経過年数】

判定区分		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 日東道 新潟空港 IC～豊栄新潟東港 IC】



【塗装劣化部の塗替塗装 第三京浜 港北 IC】



【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、損傷等を原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）

東北道 松尾八幡平 I C～安代 I C】



【可変式道路情報板設備の更新

東北道 水沢 I C～北上金ヶ崎 I C】

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	令和3年度実績値	1,373 回	3,812 台	453 件	0 件
・取締実施回数	令和4年度目標値	1,400 回	—	—	—
・引込み台数	中期目標値 (令和7年度)	1,530 回	—	—	—
・措置命令件数					
・即時告発実施件数					

【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行いました。
- ・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(株)、首都高速道路(株)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の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】

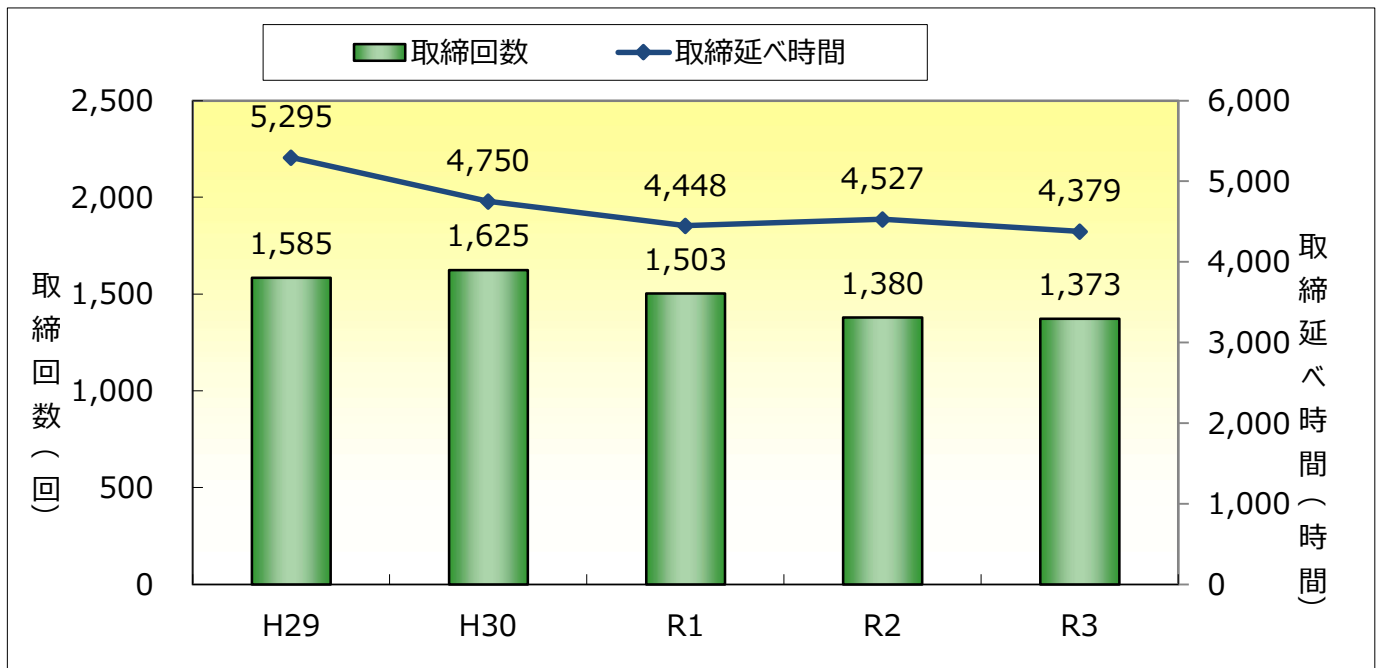


○車限令違反者に対する再発防止指導の実施

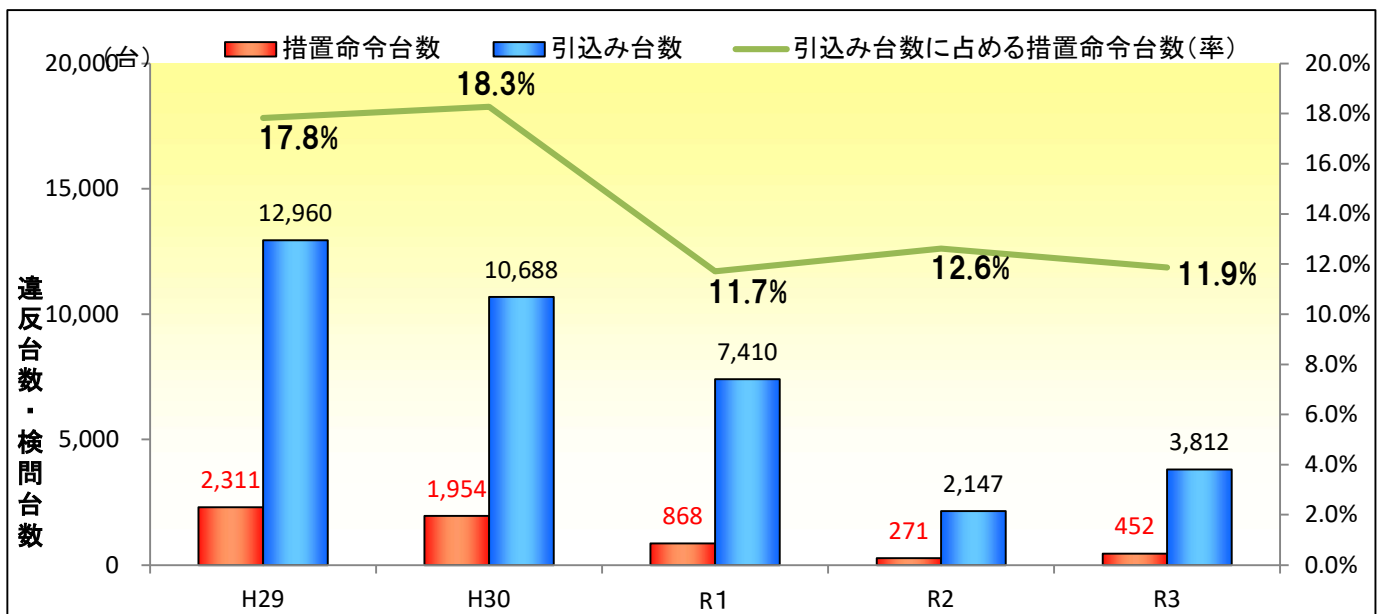
- ・悪質違反者を対象とした「車両制限令違反者講習会」を支社単位で実施し、再発防止指導を実施しました。
- ・この講習会には違反した車両を運転していた運転手が所属する運送会社の運行管理者等の責任者に出席をいただき、対面形式で違反した経緯の確認を行い、車両制限令、特殊車両の通行許可制度の周知を行っています。それでもなお、違反を繰り返す運送会社に対しては、大口・多頻度割引の割引停止等の措置を講じ、法令遵守を求めるようにしています。

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 4 年度の取り組み

過年度の取り組みによる減少率および新型コロナウイルスの影響を考慮し中期目標値および令和 4 年度目標を設定しました。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

特定更新等工事（大規模更新・大規模修繕）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特定更新等工事が計画・策定され、平成 27 年度から事業に着手しています。

特定更新等工事を進めるためには、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 4 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 177 件に達しました。今後も引き続き、更に進捗を促進するため、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、体制や情報提供の強化を図っていきます。

「特定更新等工事計画内訳」

令和 4 年 3 月末時点

分類	区分	項目	主な対策	対策延長※1	事業費※2
大規模更新	橋梁	床版	床版取替	44 km	4,405 億円
		桁	桁の架替	1 km	75 億円
	小 計				
大規模修繕	橋梁	床版	高性能床版防水など	175 km	923 億円
		桁	表面被覆など	56 km	775 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	1,631 億円
	トンネル	本体・覆工	インバートなど	60 km	4,034 億円
	小 計				
合 計					11,845 億円

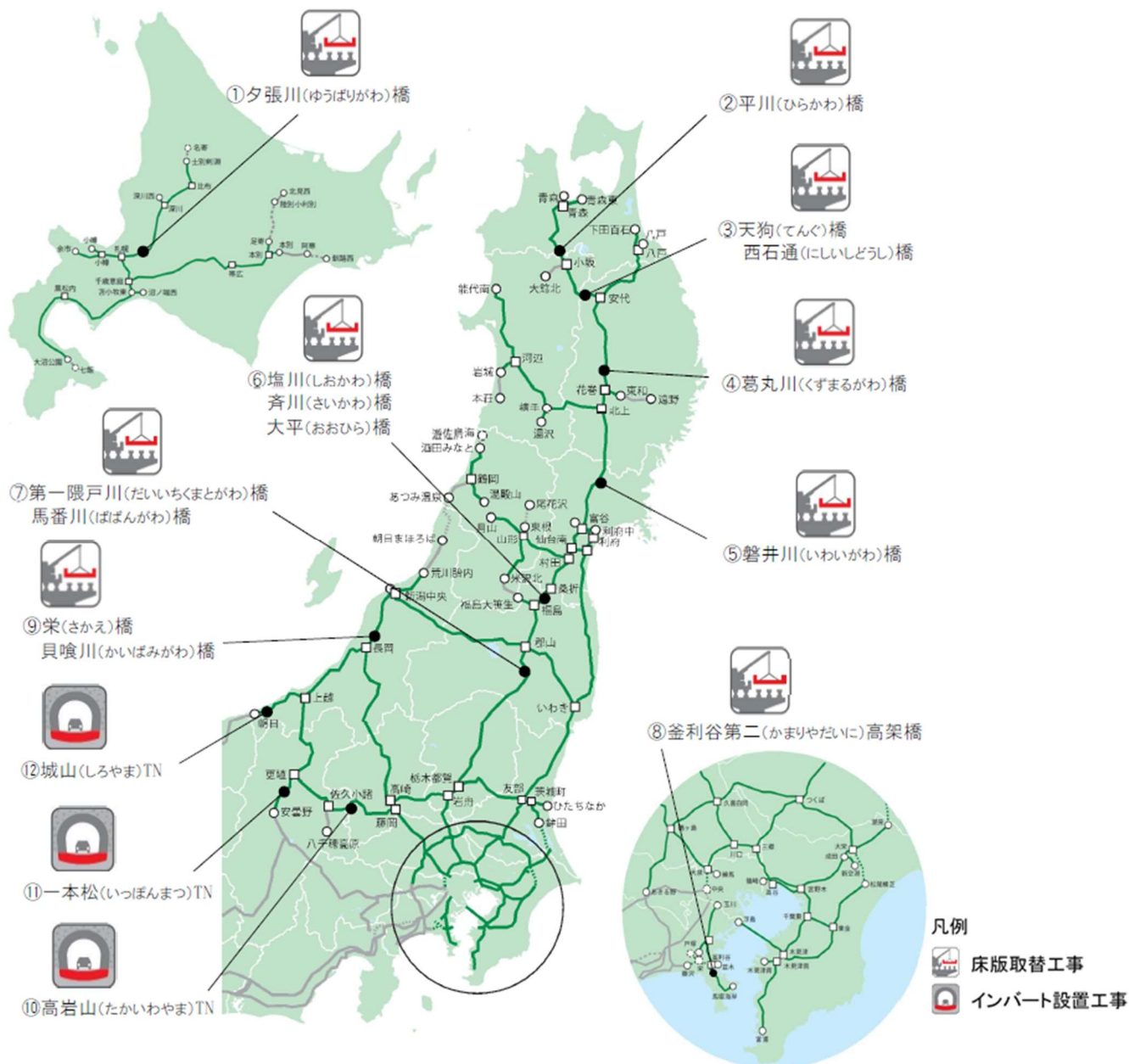
※1 上下線別および連絡等施設を含んだ延べ延長

※2 端数処理の関係で合計が合わない場合がある

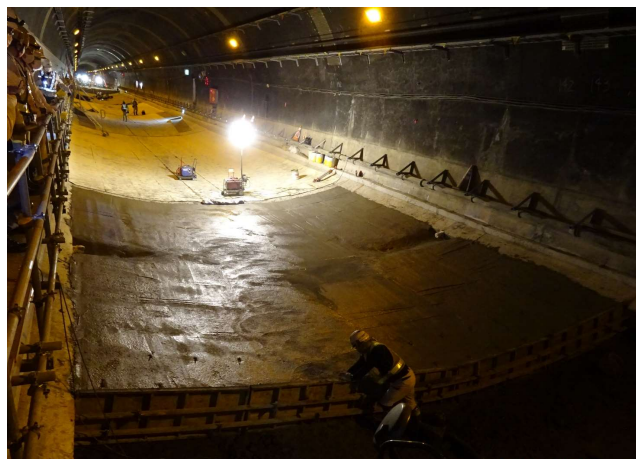
「令和 3 年度までに工事発注（公告済含）した工事件数と主な工事名」

分類	区分	累計工事件数	令和 3 年度に契約した主な工事名
大規模更新	橋梁床版取替	50 件	道央自動車道 社台川橋床版取替工事 東北自動車道 夏川橋床版取替工事
大規模修繕	高性能床版防水等	70 件	東北自動車道 R4 盛岡管内舗装補修工事 北陸自動車道 R4 上越管内舗装補修工事
	その他	57 件	東北自動車道 R3 福島管内のり面補強工事 関越自動車道 山本山トンネル覆工補強工事
合計		177 件	

「令和3年度に実施した交通規制を伴う主な工事箇所」



【東北道 塩川橋・齊川橋床版取替工事状況】

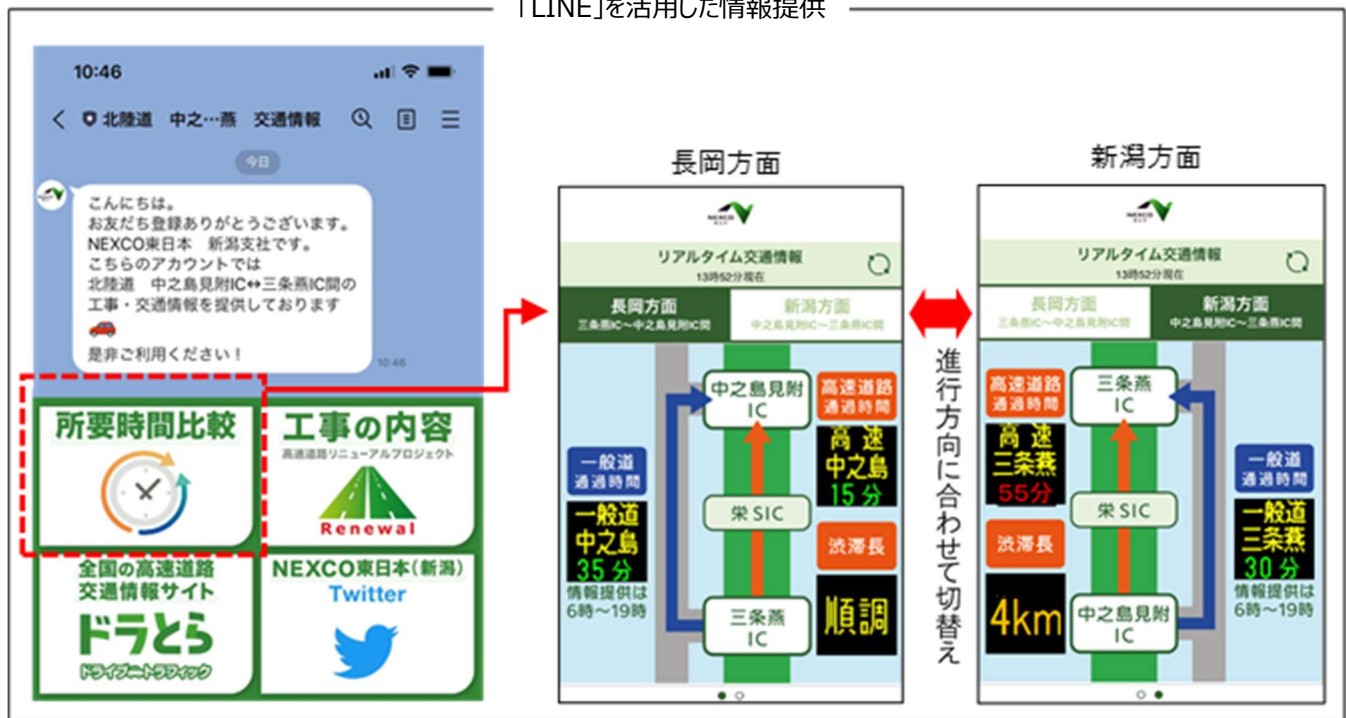


【北陸道 城山トンネルインバート設置工事状況】

「お客さまへの情報提供の取組」

- ・現地の測定機器で高速道路及び一般道の交通状況を取得し、LINE 用 WEB ページや現地に設置した L E D 情報板により、リアルタイムな所要時間の情報をお客さまに提供。
- ・また、登録頂いたお客さまに対しては、渋滞が発生した際に LINE にて通知し情報を提供。

「LINE」を活用した情報提供



LED 情報板による所要時間情報提供



4. 災害対応

4-1. 激甚化・頻発化する自然災害への対応

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3年7月の横浜横須賀道路 逗子 IC ランプのり面崩落、令和4年3月の福島県沖地震では高速道路も大きな被害を受けました。

■ 逗子 IC ランプのり面崩落への対応

令和3年7月3日に発生した大雨による横浜横須賀道路 逗子 IC ランプのり面崩落では、のり面上部に隣接する住宅の皆さまの安全を確保しながら応急復旧を進め、発災から約38時間後に緊急車両の通行を確保し、令和3年9月30日に一般車両の利用を再開しました。



【被災状況（提供：アジア航測㈱・朝日航洋㈱）】



【復旧状況】

■ 福島県沖地震への対応

令和4年3月16日に発生した福島県沖地震では、常磐道や東北道において、路面のクラックや段差、のり面の変状、橋梁の損傷等が発生し、震災直後は約830kmの通行止めを実施しました。

被災状況の確認と併せて速やかに復旧体制を構築し、路面補修等の応急復旧により東北道は地震発生から約16時間後に通行止め解除し、東北道に比べ損傷数が多い常磐道は地震発生から約36時間後に通行止めを解除しました。



【東北道 国見 IC～白石 IC 間の舗装補修状況】



【常磐道 新地 IC～山元 IC 間 舗装の亀裂発生状況】

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、高速道路機能を速やかに回復するために耐震補強対策を推進しています。

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桥梁の倒壊や、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。

令和3年度は、19橋の耐震補強工事が完了しました。令和4年度についても、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。



【補強後の橋脚（関越道 松川橋）】

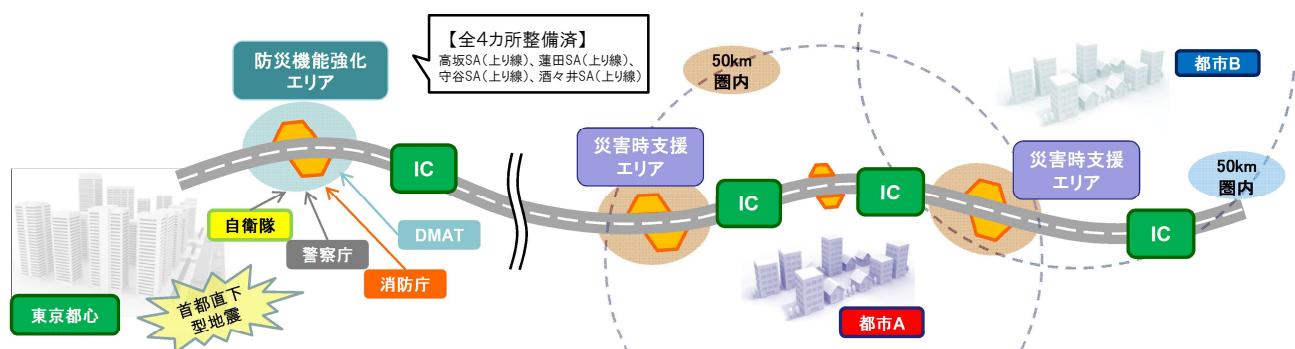
【アウトカム指標】

【指標】桥梁の耐震補強完了率 【単位：％】 15m以上の桥梁数に占める耐震性能2 [※] を有する桥梁数の割合	令和3年度 実績値	81.2%
	令和4年度 目標値	81.4%
	中期目標値 (令和7年度)	85%

※ 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。

■ 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 3 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 6 箇所整備しました



[単位：箇所]

災害時支援エリア	R3年度までに整備済	R4～R7年度に整備予定
北海道	6	6
東北	18	14
関東	17	14
新潟	2	8
合計	43	42

【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】



【断水時に備えた給水設備の整備状況】

■ 関係機関との連携強化

大規模災害発生後の早期の緊急交通路確保、および被災地の復旧復興活動等に貢献をするために各関係機関との災害時連携協定の締結を進めております。令和 3 年度は通信事業者として東日本電信電話(株)および(株)NTT ドコモ、乗員保護等を目的として宿泊輸送等の確保を早期に要請できるよう KNT-CN ホールディングス(株)と協定を締結しました。



【(株)NTT ドコモとの連携訓練（R4.2.9 実施）】



【陸上自衛隊との連携訓練（R3.7.14 実施）】

4－3．機能強化と基準の最適化による通行止めの最小化

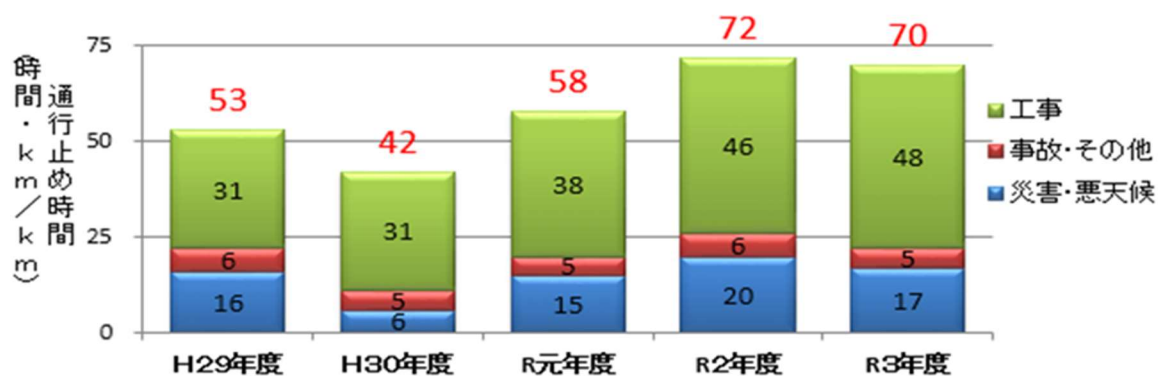
災害時の早期交通の確保及び雪に強い高速道路を目指し、24 時間 365 日安全でかつ定時性の確保を目標に通行止め時間の短縮に努めています。

令和 3 年度は、暫定 2 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、老朽化に伴う各種補修工事の増加により、工事による通行止めが増加しました。

【アウトカム指標】

【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	令和 3 年度 実績値	70 時間	主な要因	
			災害・悪天候	17
			事故・その他	5
			工事	48

原因別通行止め時間 経年変化



【通行止め時間の推移】



【通行止め区間内での工事状況】

○令和 4 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

当社が管理する事業エリアは、積雪寒冷地が約 6 割を占めるという特徴があるため、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 3 年度においては、大規模な車両滞留の防止、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、「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避すること」を基本方針として対応
- ・ タイムラインを策定し、関係機関との合同訓練を実施
- ・ 車両滞留が長期化する可能性がある場合は規模によらず会社にて乗員保護対応を実施



【東北道 多重事故対応訓練】



【関越道 乗員保護訓練】



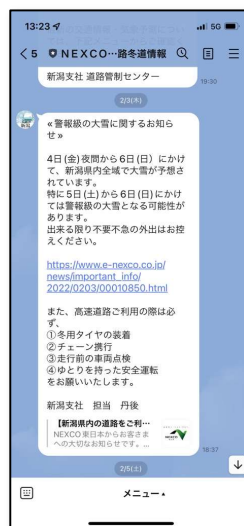
【トイレカーと梯子設置による乗員保護対応】

○ 『情報提供の強化』

- ・ 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】



【SNS を活用した広報】

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マス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3年度の取り組み

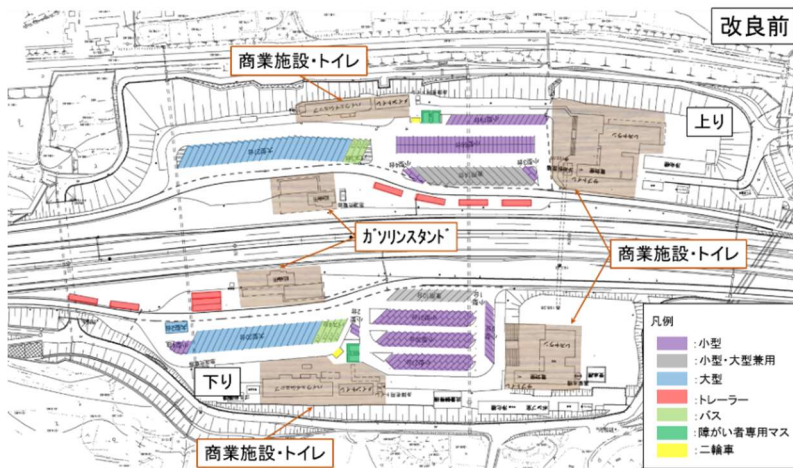
- ・大型車の駐車マス不足や休憩施設エリア全体の混雑が顕在化している13箇所で駐車場の改良を実施しました。
- ・その内、東北道 国見SA(上り・下り)では、ガソリンスタンドからの逆走、大型車マス不足（特に下りの平日夜間の時間帯）の顕在化、休憩施設の老朽化が課題となっておりました。対策として、SA全体の大規模な更新に合わせエリア内のバリアフリー化、駐車マスの拡充（下りの大型車駐車可能台数を1.7倍に拡充）、および休憩施設レイアウトを抜本的に変更することで、多様なお客さまの利便向上を図りました。

【令和3年度の駐車マス拡充結果】

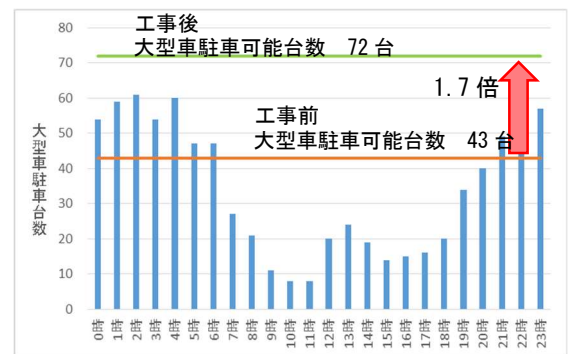
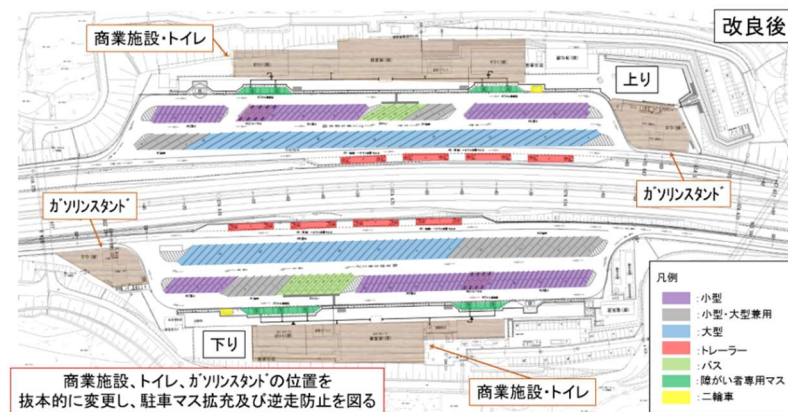
路線名	休憩施設名	①普通車マス数（台） ※1			②大型車マス数（台） ※2			①+②		
		工事前	工事後	増減	工事前	工事後	増減	工事前	工事後	増減
東北自動車道	黒磯PA（上）	19	19	0	12	13	+1	31	32	+1
東北自動車道	那須高原SA（上）	130 (168)	99 (203)	-31 (+35)	49	83	+34	179	182	+3
東北自動車道	国見SA（上）	92 (120)	110 (126)	+18 (+6)	48	51	+3	140	161	+21
東北自動車道	国見SA（下）	100 (120)	116 (166)	+16 (+46)	43	72	+29	143	188	+45
東北自動車道	金成PA（上）	23	24	+1	20	30	+10	43	54	+11
東北自動車道	湯瀬PA（上）	10	6	-4	6	13	+7	16	19	+3
東北自動車道	湯瀬PA（下）	10	6	-4	6	13	+7	16	19	+3
山形自動車道	古関PA（下）	30	30	0	17	24	+7	47	54	+7
磐越自動車道	新鶴PA（上）	10	10	0	14	22	+8	24	32	+8
関越自動車道	駒寄PA（上）	53 (53)	35 (51)	-18 (-2)	14	20	+6	67	55	-12
関越自動車道	駒寄PA（下）	43 (43)	48 (58)	+5 (+15)	13	13	0	56	61	+5
北陸自動車道	大積PA（上）	31 (31)	12 (32)	-19 (+1)	13	23	+10	44	35	-9
北陸自動車道	大積PA（下）	32 (32)	12 (32)	-20 (0)	15	22	+7	47	34	-13
合計		583 (669)	527 (763)	-56 (+94)	270	399	+129	853	926	+73

※1 （ ）は兼用マスを含んだ台数（兼用マス1台当たり普通車2台分としてカウント）

※2 大型車マスの拡充数には兼用マスを含む



【駐車場内の逆走】



【東北道 国見 SA (下り) 平日の
大型車時間帯別駐車台数と駐車可能台数】
※大型駐車台数は工事前の平成 28 年 10 月時点

【レイアウト変更状況 (東北道 国見 SA(上下))】



【レイアウト変更後の状況 (東北道 国見 SA(上下))】

(2) 快適に利用できる休憩施設の整備

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 SA・PA を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 3 年度は 4 箇所の歩行者出入口を設置し、累計で 110 箇所の設置を完了しました。

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、市街地案内標識へのナンバリングの導入も令和 3 年度に完了しました。



【案内標識（東関東道 成田 JCT）】



【JCT 案内標識（北関東道 友部 JCT）】



【市街地案内標識（道央道 苫小牧西 IC）】



【JCT 案内標識（東北道 岩舟 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3年度は、新型コロナウイルス感染対策を徹底した上で地元と連携した観光振興キャンペーン等を実施し、結果として、前年度をやや上回る実績となりました。令和4年度についても、感染防止対策を最優先としたうえで取組みを継続します。

【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3年度 実績値	2,179 日
	令和4年度 目標値	2,057 日
	中期目標値 (令和7年度)	8,228 日



【地元による観光 PR キャンペーン】
(東北道の 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4年度の取り組み

中期目標値は、継続的な利活用に取り組む考え方のもと設定しました。令和4年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が懸念されますが、感染防止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

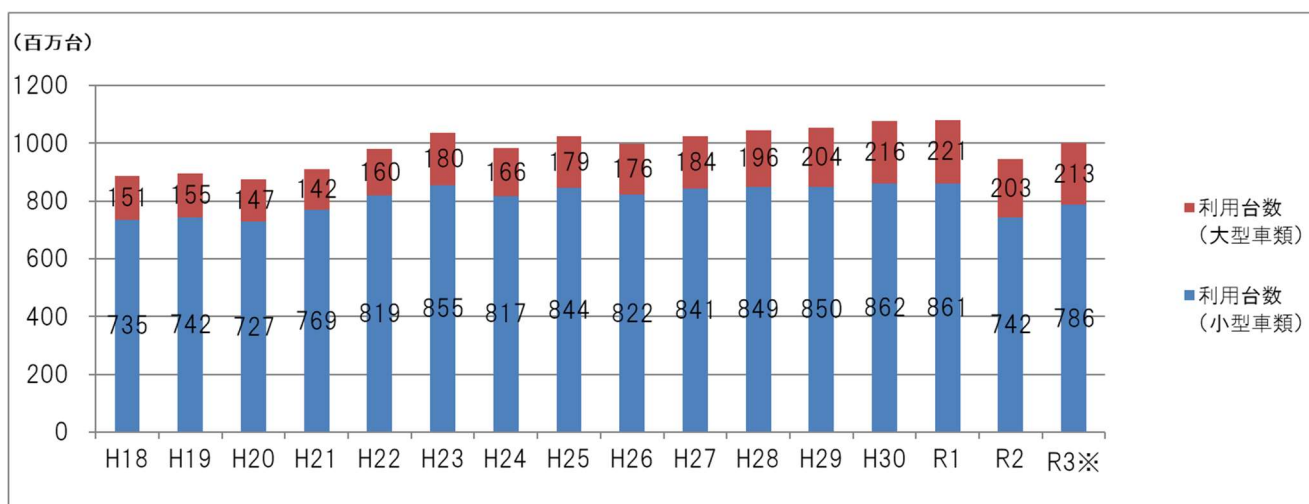
■ 料金関連サービスの展開

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3年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を大きく受けた令和2年度の利用台数を+5.8%（+54百万台）上回ったものの、感染拡大前の水準までは回復しませんでした。

【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3年度 実績値	999 百万台
	令和4年度 目標値	988 百万台
	中期目標値 (令和7年度)	920 百万台



【年間利用台数の推移】

○ 令和4年度の取り組み

中期目標値および令和4年度目標値は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を勘案し、過年度の利用状況を踏まえ設定しました。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。

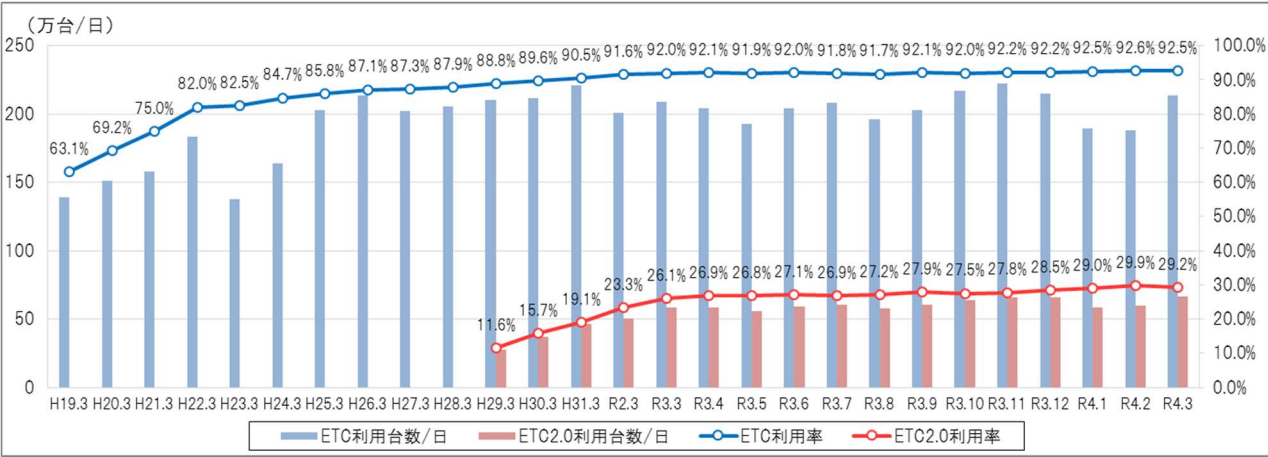
会社では、ETC2.0 サービスを活用して道路管理・渋滞情報の高度化を目指しており、安全運転支援技術の開発や混雑を緩和するための政策的な料金について関係機関と連携し検討を進めます。また、関係機関とともに ETC2.0 車載器の普及促進に取り組みます。

【アウトカム指標】

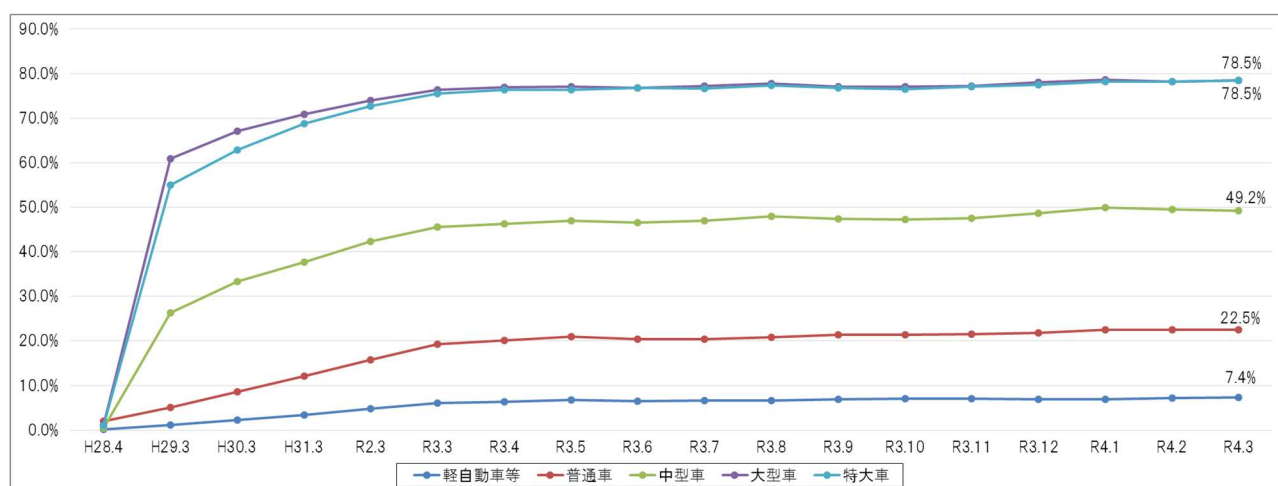
【指標】ETC2.0 利用率 【単位：％】 会社管内の入口料金所における全通行台数に占める ETC2.0 利用台数の割合	令和 3 年度 実績値	29.2%
	令和 4 年度 目標値	32.5%
	中期目標値 (令和 7 年度)	42.2%

○ 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 3 年度末で約 78%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3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、高速道路会社 6 社合同での ETC 車載器購入助成キャンペーン及び（一財）ITS サービス高度化機構と連携した広報活動を実施しました。

◎ 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～ R5.3.31)

◎ 「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。

【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「木更津うまかつの里」	圏央道・木更津東 IC

◎車載器購入助成キャンペーン

- ETC/ETC2.0 車載器購入助成キャンペーン 2022(R4.1.27～R4.6.30)

◎（一財）ITSサービス高度化機構と連携した広報活動

（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 割引ガイドブック等の更新を行うとともに、HighwayWalker（令和 3 年 11 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。



【ETC 割引ガイドブック】

○令和 4 年度の取り組み

中期目標値および令和 4 年度目標値は過年度の推移や普及促進の取り組みを継続して実施することを踏まえ設定しました。ETC2.0 を対象にした割引の継続や車載器購入助成キャンペーン及び（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。

「道の駅」への一時退出については、新たに会社管内では 4 箇所が追加となることが令和 4 年 4 月 15 日に発表されました。追加箇所の実験開始時期は今後調整していきます。なお、一時退出可能時間は令和 4 年 7 月 1 日より従前の 3 時間から 2 時間に変更されています。

指定「道の駅」	対象 IC
道の駅「ふくしま」	東北中央道・福島大笹生 IC
道の駅「おけがわ（仮称）」	圏央道・桶川北本 IC
道の駅「常総（仮称）」	圏央道・常総 IC
道の駅「ながおか花火館」	関越道・長岡 IC

【令和 4 年 4 月 15 日に追加が発表された一時退出実験対象道の駅箇所】（会社管内）

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。

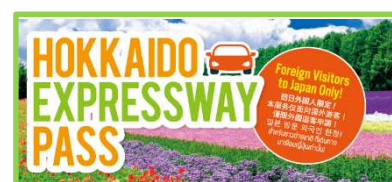
令和3年度も地域やテーマによる統合や統一化の効果を踏まえ、継続的なブランド強化を図ることで、当該地域の観光シーズンに高速道路の料金がお得になる企画割引を展開し、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により厳しい環境下におかれた各地の観光振興に寄与しました。

【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	観光施設の利用料金等と セット販売した 企画割引の販売件数
	令和3年度 実績値	97千件	16件	—
	令和4年度 目標値	345千件	—	0.1千件
	中期目標値 (令和7年度)	1,727千件	—	49.1千件

【企画割引実施一覧】

名 称	実施期間
ググッとぐんまフリーパス	R3.4.1～R3.11.30
北海道観光ふりーぱす	R3.4.16～R3.11.4
2021 東北観光フリーパス	R3.4.1～R3.12.23
ツーリングプラン	R3.4.28～R3.11.30
2021 信州めぐりフリーパス	R3.5.7～R3.11.30
新潟観光ドライブパス	R3.7.1～R3.11.30
Go To 北海道周遊パス	R3.4.1～R4.3.31
Go To 東北周遊パス	R3.4.1～R4.3.31
Go To 栃木・茨城周遊パス	R3.4.1～R4.3.31
Go To 千葉・茨城周遊パス	R3.4.1～R4.3.31
Go To 群馬・長野・新潟周遊パス	R3.4.1～R4.3.31
北海道冬トクふりーぱす	R3.11.19～R4.4.4
ウィンターパス 2022	R3.12.3～R4.4.4
Japan Expressway Pass	R3.4.1～R4.3.31
Hokkaido Expressway Pass	R3.4.1～R4.3.31
Tohoku Expressway Pass	R3.4.1～R4.3.31



※令和3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4年度の取り組み

各企画を継続的に実施することを踏まえ、中期目標値および令和4年度目標値を設定しました。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。また、観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引を実施していきます。

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確保しています。



【路面清掃状況】



【施設（照明灯具）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
	基本点検	1 回以上/年	3,943km
	詳細点検	1 回以上/5 年	橋梁：1,897 橋（溝橋含む） トンネル：136 チューブ （詳細は P54 に記載）
施設点検	日常機能点検	1 回/1・3 カ月	作業水準どおり実施
	定期機能点検	1 回/6・12・36 カ月	作業水準どおり実施
	構造点検	1 回/1・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）】



【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。

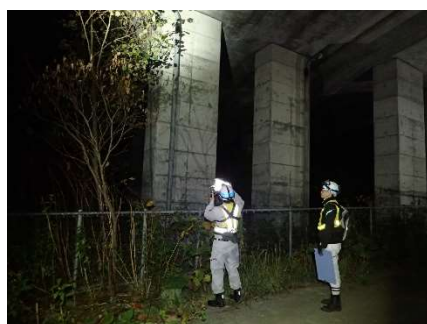
橋梁のコンクリート構造物のひび割れやエフロレッセンス、鉄筋露出等の外観変状は高解像度カメラにより画像を取得することで近接目視を支援し、変状記録や点検図、変状抽出に活用します。また、浮きやはく離の内部変状は、赤外線カメラにより撮影した赤外線画像などにより打音範囲の抽出に活用しています。



【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（モニター）】

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 3 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。

構造物	単位	管理数量 (R4.3末)	R3		R4	R3年度点検結果				
			計画	実績	計画		Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
橋梁	橋	8781	1847	1897	1692	1897	438	1301	158	0
トンネル	箇所	584	132	136	97	136	4	100	32	0
シェッド	基	58	4	16	13	16	3	2	4	0
大型カルバート	基	2006	414	418	413	418	253	163	2	0
歩道橋	基	8	3	3	0	3	1	2	0	0
門型標識	基	1614	346	347	234	347	224	104	19	0

【省令に基づく詳細点検の実施状況】

補修が必要な判定区分Ⅲについての補修計画（実績）※1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	健全度Ⅲ以上の構造物数	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)				
				H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
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											
H29	橋梁	橋	159		1	8	12	14	26	98				
		径間	0											
	トンネル	箇所	49				5	4	20	20				
	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											
H30	橋梁	橋	217			1	10	15	26	20	145			
		径間	0											
	トンネル	箇所	22			1		6	6		9			
	シェッド	基	2						1	1				
	大型カルバート	基	14					3	3	6	2			
	歩道橋	基	0											
R1	橋梁	橋	192				4	5	19	23	30	111		
		径間	0											
	トンネル	箇所	19					3	5	5	5	1		
	シェッド	基	1					1						
	大型カルバート	基	4					2	2					
	歩道橋	基	0											
R2	橋梁	橋	154					5	15	20	29	17	68	
		径間	0											
	トンネル	箇所	17					1	2	10			4	
	シェッド	基	8					1					7	
	大型カルバート	基	14					2	6		4		2	
	歩道橋	基	0											
R3	橋梁	橋	158						5	29	25	28	20	51
		径間	0											
	トンネル	箇所	32						9	6	8	7		2
	シェッド	基	4							2		2		
	大型カルバート	基	2							1		1		
	歩道橋	基	0											
R3	橋梁	橋	19							8	2		7	2
		径間	0											
	トンネル	箇所	32						9	6	8	7		2
	シェッド	基	4							2		2		
	大型カルバート	基	2							1		1		
	歩道橋	基	0											

※1 補修計画に記載の数量については、令和4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2年度末 残存損傷数	令和3年度		令和3年度末 残存損傷数
		損傷発見数 ※2	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	12,627 箇所	12,627 箇所	0 箇所
計画的に補修が必要※3	40,916 箇所	24,338 箇所	24,497 箇所	40,757 箇所

※2 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

※3 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）



【緊急補修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2年度末 残存損傷数	令和3年度		令和3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	395箇所	395箇所	0箇所
計画的に補修が必要※4	31,534箇所	30,907箇所	33,250箇所	31,534箇所

※4 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）



【緊急補修が必要な管路損傷の補修状況（施設）】

(3) 料金管理業務

■ 料金管理

◎ 料金収受体制の整備と料金管理業務の高度化・効率化

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（お客さま対応・機械操作など）を実施する体制への移行を進め、料金管理業務の将来にわたる高度化・効率化を推進していきます。

◎ 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4年4月1日より、東京外環自動車道戸田西 IC（入口）及び戸田東 IC（入口）を当社管内では初めてとなる ETC 専用料金所として運用開始しました。

一部料金所での試行運用開始後の状況を踏まえながら、料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を計画的に推進していきます。



【お客さまから通行料金を収受】



【ETC 車線でのトラブル対応】



【料金精算機による収受】



【遠隔地における料金収受拠点】



【ETC 専用料金所】

(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、気象条件等の情報の把握に努めています。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 23,477 千 km/年

・出勤状況：約 310 千回/年

定期巡回		緊急巡回		巡回合計	
約 21,548 千 km	約 202 千回	約 1,593 千 km	約 93 千回	約 23,477 千 km	約 310 千回

・異常事態処理件数：約 202 千件

異常事態処理件数		
交通事故	故障車	路上障害
約 13,500 件	約 34,500 件	約 97,500 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 3 年度 実績値	3.7 ポイント
	令和 4 年度 目標値	3.7 ポイント
	中期目標値 (令和 7 年度)	3.8 ポイント

○令和 3 年度の達成状況

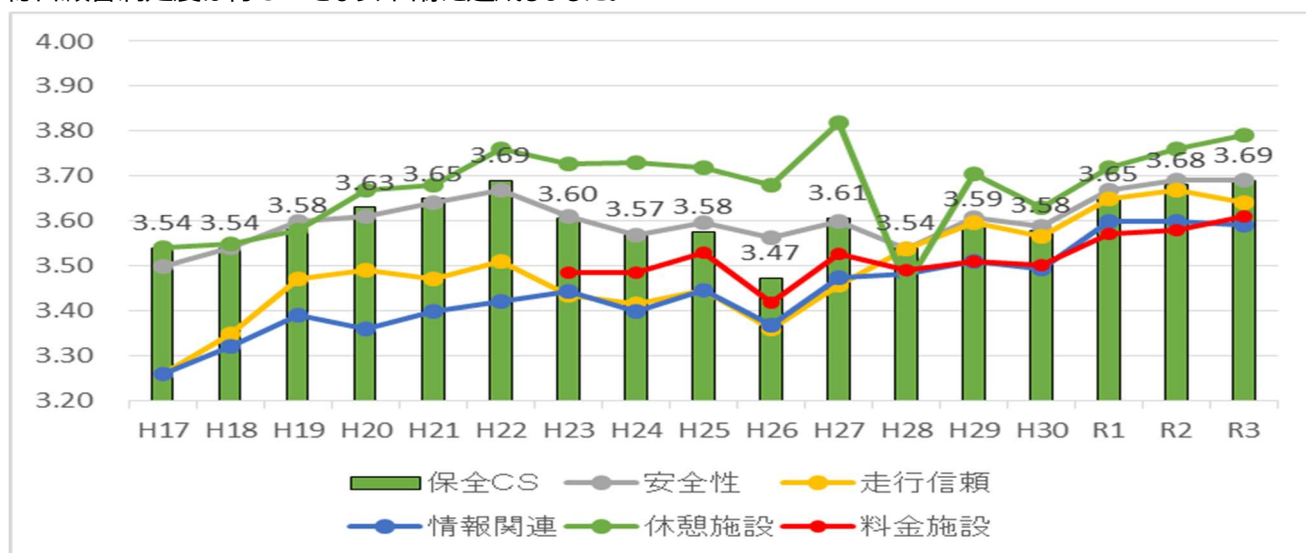
令和 3 年度の目標値は各種アウトカム指標の達成や戦略テーマ別 CS（以下、「戦略 CS」という）値の向上のための取り組みを継続し、3.7 以上と設定しました。

令和 3 年度の実績値は戦略 CS のうち安全性、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 3 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》 R2 : 3.69 ⇒ R3 : 3.69 (+0.00)

令和2年度と比較して、10項目中2項目が上昇しました。「路面清掃や障害物撤去」「植栽管理」の値が上昇しました。

《走行信頼性》 R2 : 3.67 ⇒ R3 : 3.64 (▲0.03)

令和2年度と比較して、全ての項目が低下しました。

《情報関連》 R2 : 3.60 ⇒ R3 : 3.59 (▲0.01)

令和2年度と比較して、5項目中1項目が上昇しました。「出発前情報の正確さ」の値が上昇しました。

《休憩施設》 R2 : 3.76 ⇒ R3 : 3.79 (+0.03)

令和2年度と比較して、12項目中5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》 R2 : 3.58 ⇒ R3 : 3.61 (+0.03)

令和2年度と比較して、4項目中1項目が上昇しました。「案内広報の分かりやすさ」の値が上昇しました。

○令和4年度の取り組み

各種アウトカム指標の達成や戦略CS値の向上のための取り組みを継続することを踏まえ、中期目標値および令和4年度目標を設定しました。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 3 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 3 年度 計画額	令和 3 年度 実績額	(参考) 令和 2 年度 実績額	備 考
清掃		1,008	87	79	
植栽作業			113	91	
光熱水費			54	48	
雪氷対策作業			269	232	
保全点検	土木構造物の点検等		87	81	
	施設設備等の点検等		79	76	
土木構造物修繕	橋梁		35	15	
	トンネル		1	2	
	舗装		105	117	
	その他の修繕		32	29	
施設設備修繕	電気施設等※		51	42	
車両維持費			10	10	
その他			154	141	
計			1,008	1,082	

※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>

- ・降雪日数や降雪量増加に伴う雪氷対策作業の増
- ・大雪時の人命を最優先としつつ大規模な車両滞留を回避するための雪氷対策作業の強化に伴う増

(2) 管理業務費

単位：億円（税抜）

業務名	令和３年度 計画額	令和３年度 実績額	(参考) 令和２年度 実績額	備 考
料金収受委託等	627	320	319	
交通管理委託等		108	106	
クレジット手数料		98	88	
その他		115	104	
計		642	619	

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			1,342	
橋梁修繕	箇所	811	206	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	152	54	内装板修繕、漏水防止対策、はく落対策等
のり面修繕	箇所	373	29	のり面補強、防草対策等
土工修繕	箇所	839	44	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	851	234	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	51	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	0	0	
休憩施設修繕	箇所	93	53	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	480	33	雪氷用Uターン路、防雪柵設置等
震災対策	箇所	12	95	耐震補強、変位制限装置設置等
環境対策	箇所	75	12	遮音壁設置、のり面樹林化等
雪害対策	箇所	83	3	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	5	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	6	橋梁検査路設置
トンネル施設修繕	IC間箇所	243	65	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	1,072	157	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	472	63	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	856	135	料金所修繕、休憩施設トイレ修繕等
機械施設修繕	箇所	12	7	軸重計・車重計更新
その他	式	1	365	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計			1,708	

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			262	
橋梁更新	床版	200	橋梁の床版取替	
	桁	0	－	
橋梁修繕	床版	40	橋梁の床版の補修、補強（高性能床版防水工）	
	桁	0	－	
土構造物修繕	盛土 切土	15	盛土構造の補修、補強（水抜ホーリング、のり尻補強、碎石豎排水等）	
トンネル修繕	本体 覆工	7	トンネル覆工コンクリートの補強	
その他			82	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計			344	

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

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、各高速道路会社共通の客観的指標（アウトカム指標）を設けています。

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3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4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		R2 実績値	R3 目標値	R3 実績値	R4 目標値	中期目標値※1 (令和7年度)
Iー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	2.9件/億台キロ	3.5件/億台キロ	3.1件/億台キロ	3.3件/億台キロ	2.8件/億台キロ
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、保護された事案の件数	1,268件	1,100件	1,189件	1,159件	976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	6件	5件	7件	6件	3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	38件	—	43件	—	—

※1 中期目標値とは中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組計画をもとに、令和3年度までの傾向（トレンド）により算出した参考値

指標分類		R2 実績値	R3 目標値	R3 実績値	R4 目標値	中期目標値※1 (令和5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】						
	橋梁修繕着手率 [単位: %] 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)に着手した橋梁数の割合※2※3 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)に着手した橋梁数の割合※2※3	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				
		70.4%	78.4%	80.3%	83.0%	—
		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				
		23.4%	35.8%	30.3%	37.7%	—
	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※2※3 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※2※3 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				
		498橋 (707橋)	554橋 (707橋)	568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				
		45橋 (192橋)	124橋 (346橋)	105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】	40%	—	62%	—	—
	トンネル修繕着手率 [単位: %] 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の割合※2※3 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の割合※2※3	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				
		90.0%	100%	100%	100%	—
		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				
		47.4%	63.9%	58.3%	75.4%	—
	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※2※3 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※2※3 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				
		180箇所 (200箇所)	200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				
		9箇所 (19箇所)	23箇所 (36箇所)	21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】	41%	—	65%	—	—
	道路付属物等修繕着手率 [単位: %] 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と診断された道路付属物等のうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手した道路付属物等数の割合※2※3 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と診断された道路付属物等のうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手した道路付属物等数の割合※2※3	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				
		89.7%	94.1%	90.4%	94.1%	—
		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				
		60.0%	52.4%	42.9%	54.2%	—
	修繕着手済道路付属物等数 [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と診断された道路付属物等のうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手した道路付属物等数※2※3 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と診断された道路付属物等のうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手した道路付属物等数※2※3 下段の()内は、要修繕道路付属物等数(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と診断された道路付属物等数	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				
		122施設 (136施設)	128施設 (136施設)	123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				
		6施設 (10施設)	22施設 (42施設)	18施設 (42施設)	—	—
	道路付属物等の点検率 [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】	48%	—	74%	—	—

指標分類		R2 実績値	R3 目標値	R3 実績値	R4 目標値	中期目標値※1 (令和7年度)
I-2. 安全・安心の確保(構造物保全)						
【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	1,380回	1,400回	1,373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	2,147台 (271件) [0件]	-	3,812台 (453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※5	80.7%	80.9%	81.2%	81.4%	85%

- ※1 中期目標値とは中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組計画をもとに、令和3年度までの傾向（トレンド）により算出した参考値
- ※2 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
- ※3 修繕に着手または完了したもの
- ※4 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
- ※5 兵庫県南部地震と同程度の地震においても軽微な損傷に留まり、速やかな機能回復が可能な耐震対策が完了した橋梁の割合

指標分類	R2 実績値	R3 目標値	R3 実績値	R4 目標値	中期目標値※1 (令和7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	477万台・時	841万台・時	590万台・時	779万台・時	770万台・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) [4箇所]	—	0箇所 (4箇所) [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	72時間 災害・悪天候:20 事故・その他:6 工事:46	—	70時間 災害・悪天候:17 事故・その他:5 工事:48	—	—
【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	11万台・時	25万台・時	9万台・時	48万台・時	54万台・時
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	156時間/km	—	155時間/km	—	—
【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	96%	95%	95%	95%	95%

※ 1 中期目標値とは中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組計画をもとに、令和 3 年度までの傾向（トレンド）により算出した参考値

指標分類	R2 実績値	R3 目標値	R3 実績値	R4 目標値	中期目標値 ^{※1} (令和7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	162千件	298千件	97千件	345千件	1,727千件 ^{※6}
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	16件	—	16件	—	—
観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数 ^{※7※8} [単位: 千件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引のうち、観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数	—	—	—	0.1千件	49.1千件
【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	2,094日	2,057日	2,179日	2,057日	8,228日 ^{※6}
【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	4,531件	4,512件	4,598件	4,548件	4,548件
道路占用による収入 [単位: 百万円] 道路占用による収入	397百万円	—	455百万円	—	—
【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	1件	1件	1件	1件	4件 ^{※6}

※ 1 中期目標値とは中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組計画をもとに、令和 3 年度までの傾向（トレンド）により算出した参考値

※ 6 令和 4 年度～令和 7 年度までの累積値

※ 7 地域振興や観光振興を目的とした観光施設等と連携した優待特典付きの企画割引は除いた件数

※ 8 実績値は令和 4 年度より公表を予定

指標分類	R2 実績値	R3 目標値	R3 実績値	R4 目標値	中期目標値※1 (令和7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 (2件) <99百万円>	2件 — —	0件 (0件) <0百万円>	1件 — —	4件※6 — —

※ 1 中期目標値とは中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組計画をもとに、令和 3 年度までの傾向（トレンド）により算出した参考値

※ 6 令和 4 年度～令和 7 年度までの累積値

指標分類	R2 実績値	R3 目標値	R3 実績値	R4 目標値	中期目標値※1 (令和7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	3.7ポイント	3.7ポイント	3.7ポイント	3.8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	945百万台	1,051百万台	999百万台	988百万台	920百万台
【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	26.1%	29.8%	29.2%	32.5%	42.2%

※ 1 中期目標値とは中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組計画をもとに、令和 3 年度までの傾向（トレンド）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				暫定2車線延長 (km)	備考
	(km)	土工延長 (km)	橋梁延長 ^{※2} (km)	トンネル延長 ^{※3} (km)		
全国路線網 計	3,943 ^{※1} (14,184)	3,093	517 (6,181 橋)	333 (584 本)	1,259	令和3年度末 データ

※1 () 内は車線延長（付加車線は除く）

※2 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

※3 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 ^{※4} (万台/日)	経年数 ^{※5} (年)	重雪寒地域 ^{※6} (km)	
全国路線網 計	274	30.3	2,203	令和3年度末 データ

※4 交通量：1回の利用につき1台とカウントした令和3年度のインターチェンジ出口の取扱交通量の日平均値

※5 経年数：路線毎供用単位毎の供用開始から令和4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

※6 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	80.9	94.3	95.6	98.8	98.2	92.5

注) 令和4年3月の利用率