

業務点検セルフ・フォローアップの概要

2025年6月4日



ひと・まち・くらしをネットワーク

首都高速道路株式会社



目次

1. 高速道路事業の取組状況

- 1) 首都圏のネットワーク整備
- 2) 安全安心のための道路管理
- 3) お客さまサービスの向上

3. 関連事業の取組状況

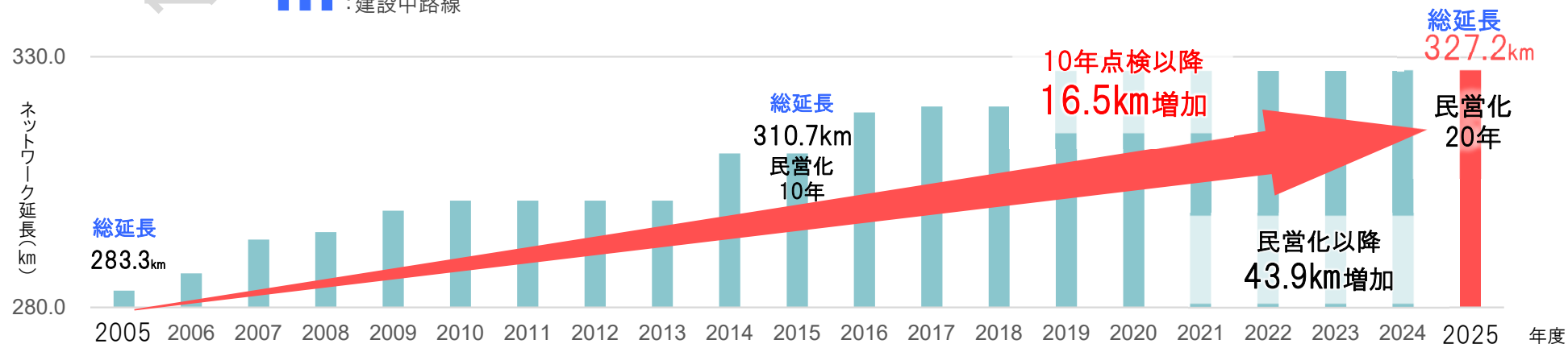
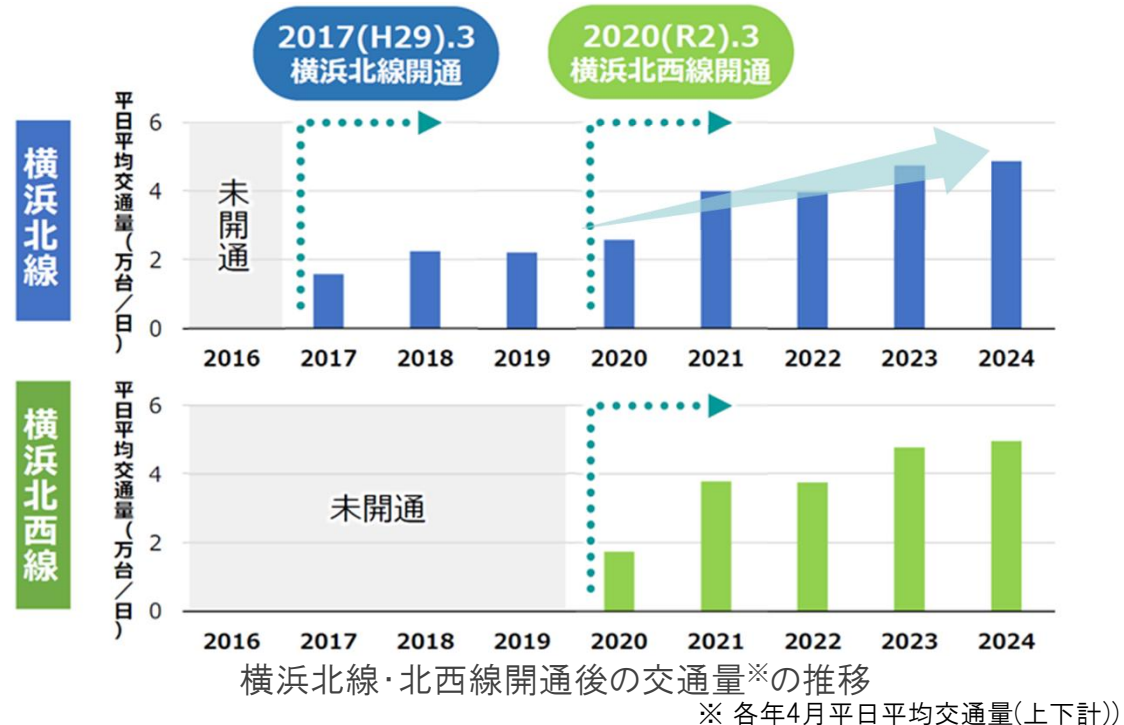
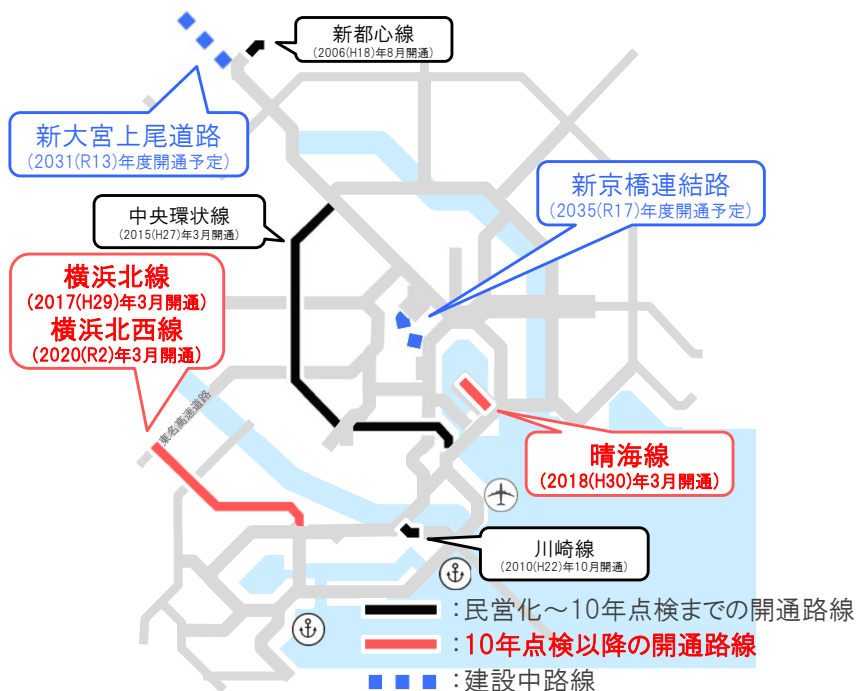
2. 高速道路事業の今後に向けて

4. 課題等

首都圏ネットワーク整備の着実な推進

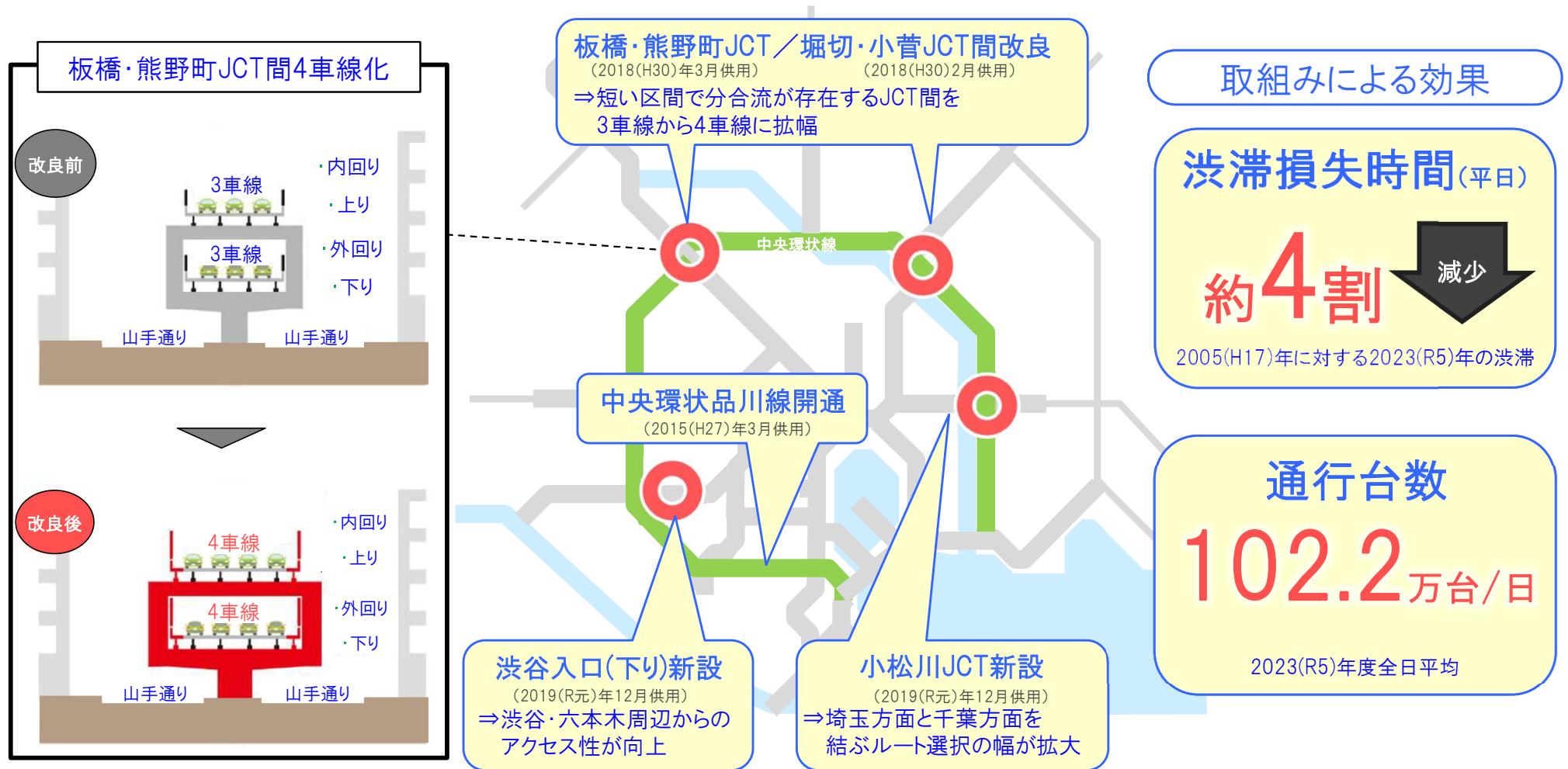
- 東京1964オリンピック以来60年間、**首都圏の環状・放射のネットワーク整備を推進**
- 民営化以降、中央環状品川線、横浜北西線、新大宮上尾道路、新京橋連結路を新規事業化し、この10年で横浜北線の開通、**横浜北西線は東京2020オリパラ前に前倒しで開通**させ、東名と湾岸地区を結ぶ物流の効率化に寄与

ネットワーク整備



これまでのネットワーク整備等の効果

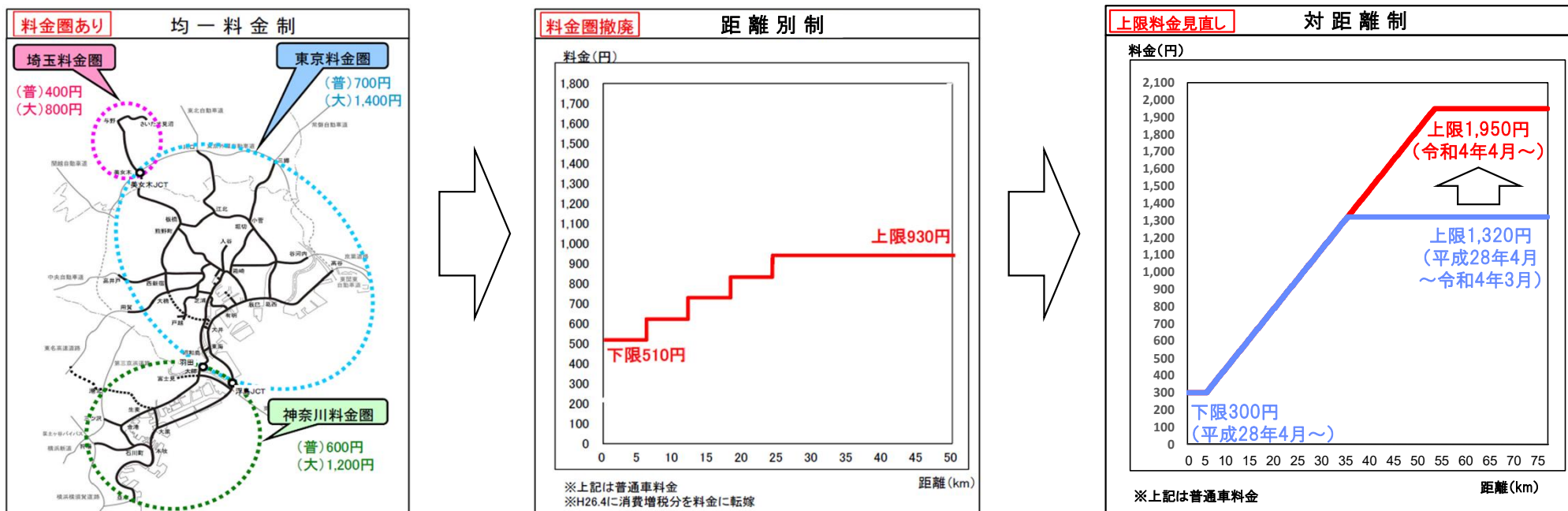
- 2015年3月に中央環状品川線開通により、中央環状線が全通。全通後も残る渋滞対策として、板橋・熊野町JCT間／堀切・小菅JCT間改良、小松川JCT新設等の**中環機能強化事業を着実に実施**
- ネットワーク整備及び中環機能強化事業の実施により、**渋滞損失時間が約4割減少**(2005年に対する2023年の渋滞損失時間)



首都圏の新たな料金体系の導入

- 2012年1月、料金圏のある均一料金制から料金圏のない距離別料金に移行
- 2016年4月、距離別料金から起終点を基本とした継ぎ目のない料金を実現するため対距離料金に移行
あわせて、首都高速の車種区分を2車種区分から5車種区分に整理し、首都圏内の車種区分を統一
- 2022年4月、より公平な料金体系に向けて上限料金を見直し

首都圏の継ぎ目のない新たな料金体系へ移行



首都高速の車種区分の整理

	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
2車種区分	1.0			2.0	
					
5車種区分	0.8	1.0	1.2	1.65	2.75

更新事業の着実な推進

- **2014年度より着手した先行更新事業**により、構造物の健全性を抜本的に回復するなどの取り組みを実施
- 法定点検(5年に1度の近接目視点検)において、新技術も活用しつつ、より詳細な点検を行ったことにより、**新たに更新が必要な箇所が判明し、2024年度より後行更新事業に着手**

首都圏の重交通を支える**過酷な使用状況**下で、**重大な損傷が発見**

■ 大型車が非常に多いなど過酷な使用状況

一般道と比べて
約**5倍**の
大型車交通量

貨物車の割合は
約**40%**

1日
約**100万台**
の交通量

■ 構造物の重大な損傷が発見 (羽田トンネル)

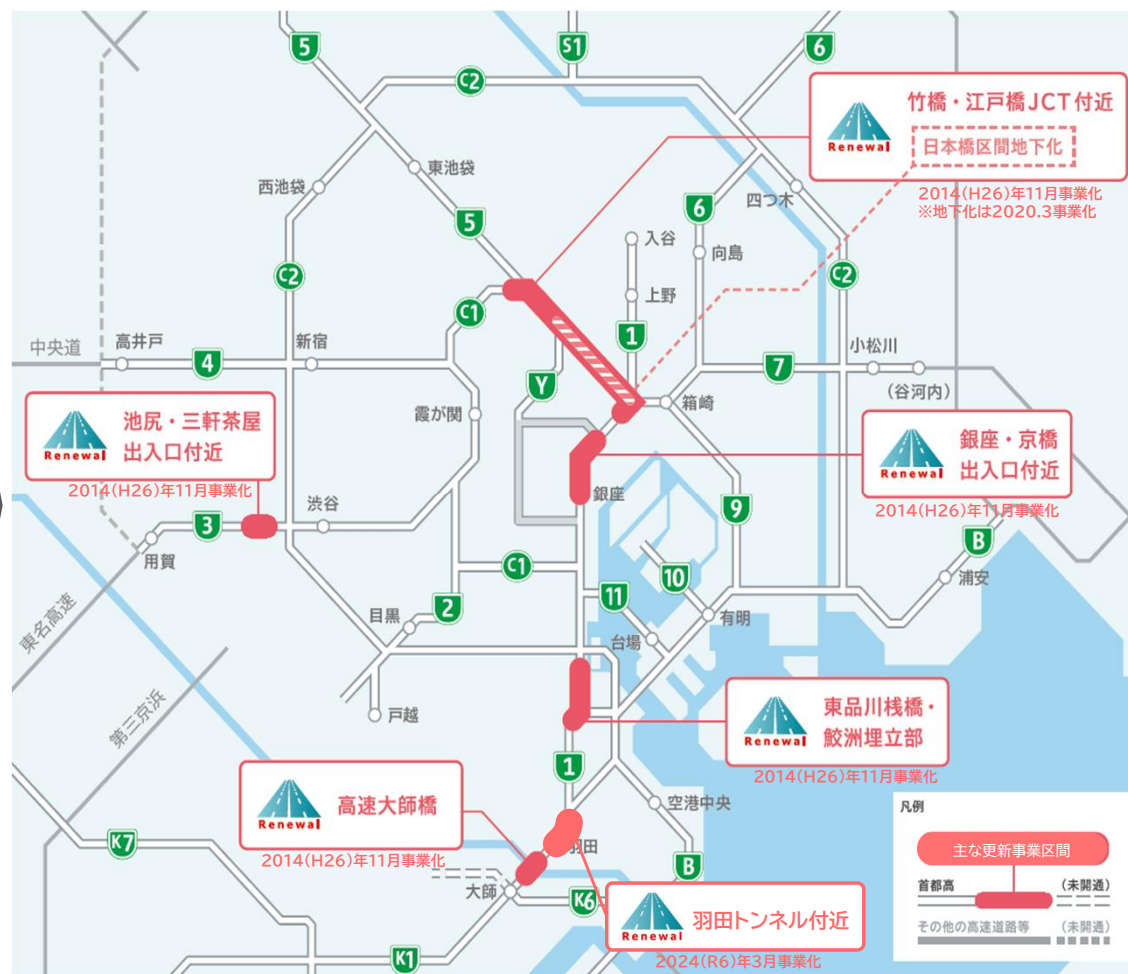


腐食、消失した鉄筋



中床版上面のコンクリート剥離

■ 主な更新事業実施箇所



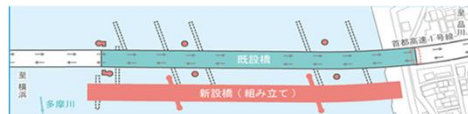
更新事業の着実な推進

- 2014年度より着手した先行更新事業において、既供用路線の更新にあたり、通行規制に伴う社会的影響を最小限に抑えながら実施

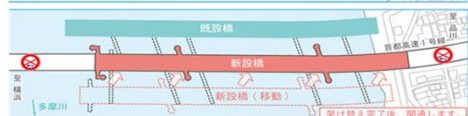
●「高速大師橋」

- 社会的影響(施工時の交通影響)を最小限に抑えるための工夫
 - ・延長約300mの新設橋を既設橋の位置へ移動して架設
 - ・既設路線の通行止めをパブリシティ戦略を効果的に展開し、2週間の短期間で実施

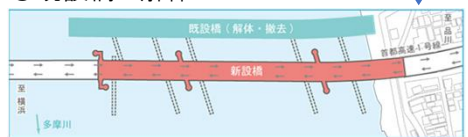
○新設橋の組立



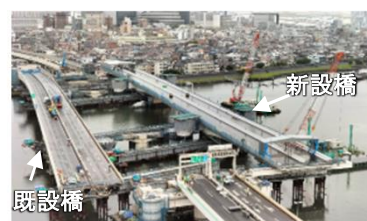
○新設橋の架設(通行止め) 2023(R5)年6月 新設橋供用



○既設橋の解体



○架設の状況



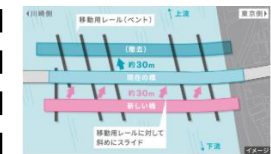
既設橋のスライド撤去状況



新設橋のスライド架設状況

■2週間での架け替えを実施するための工夫

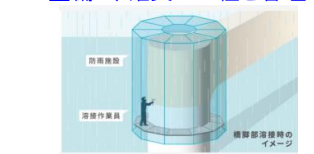
① スライドによる一括架け替えを実現



② 予め橋をほぼ完成させ、通行止め期間を短縮



③ 雨天でも工事可能な環境を整備し、確実に工程を管理



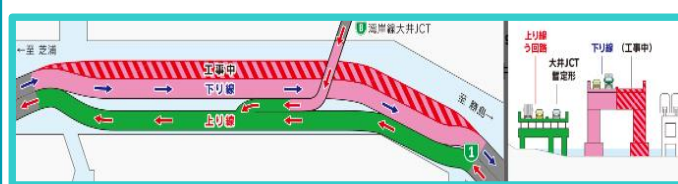
●「東品川栈橋・鮫洲埋立部」

- 社会的影響(施工時の交通影響)を最小限に抑えるための工夫
 - ・う回路を設置することにより、交通に大きな影響を与えることなく工事を実施

○2017(H29)年9月 上り線う回路を設置し交通を切替、上り線を更新



○2020(R2)年6月 更新上り線へ下り線の交通を切替、下り線を更新



コンクリート桁のはく離・鉄筋腐食

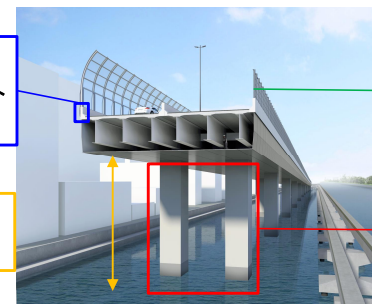


桁下と海水面が近接しており、維持管理が困難

■新たな技術の開発・活用等

設置や取替えが容易なプレキャスト壁高欄を開発

海面からの離隔確保



維持管理用足場(恒久足場)を設置し、塩分等劣化要因を遮断

橋脚の防食対策の強化として、金属溶射・ステンレスライニングを採用

安全安心に向けた維持管理等の取組

○ 1日あたり約102万台(2023年度実績)のお客様に、首都高速道路を安心・安全にご利用いただくため、道路構造物の維持補修、交通パトロール、事故等処理、問合せ対応等といった**管理運営を日夜着実に実施**し、今後も継続的に実施していく

特徴

- ・構造物比率 **95%**
- ・交通量は日あたり**約102万台** (2023(R5)年度実績)
- ・大型車交通量は一般道と比較すると**約5倍**
- ・構造物の**約5割が40年以上経過**しており、高齢化が進行

事故、故障車、落下物等の対応件数 <年間 **約3.8万件**(約100件/日)>

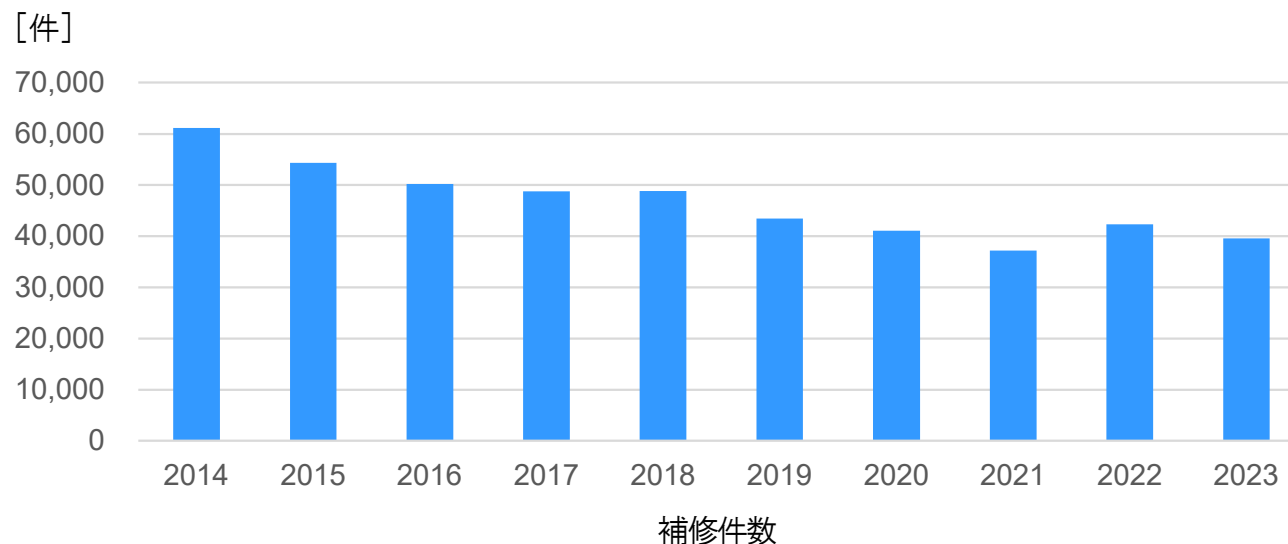
- ・24時間365日、首都高全線を巡回監視
- ・交通事故、故障車、落下物等異常事態が発生した場合は、**現場に急行して警察や消防などの関係機関とともに事故対応**
- ・**車線規制を伴う事故処理については、平均約50分程度で迅速に処理**
- ・そのほか長大トンネルの供用に伴うトンネル内の車両火災への対応を強化するなど、**安全で円滑な交通の確保を継続的に実施**

主な事案別処理件数の実績 (2022(R4)年度実績)

業務名	事故	故障	落下物	計
有事出動業務	8,393件	9,526件	20,037件	37,956件

道路構造物の補修実施件数 <年間 **約4.0万件**> (2023(R5)年度実績)

道路構造物(橋梁・トンネル等)を健全に保つため、**きめ細やかな点検と着実な補修を実施**



修繕着手済率
(橋梁、トンネル、道路附属物)

		R5年度 実績値
橋梁	着手済率(①/②)	97%
	着手済数①	772径間
	要補修件数②	793径間
トンネル	着手済率(①/②)	100%
	着手済数①	7箇所
	要補修件数②	7箇所
道路附属物等	着手済率(①/②)	95%
	着手済数①	20施設
	要補修件数②	21施設

2014(R26)年度から当該年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと判定された橋梁等のうち、当該年度までに修繕設計を含むに着手した割合

安全安心に向けた維持管理等の取組

○ 緊急対応・緊急応急復旧、計画的な補修により、日々の安全安心を確保



緊急対応状況(事故処理)



緊急応急状況(舗装の応急復旧)



交通管制業務



計画的な舗装補修

安全安心に向けた維持管理等の取組

- 点検新技術・デジタル技術の積極的な活用により、点検精度・判別精度の向上など、点検作業及び維持管理を高度化・効率化(生産性向上)

■従来の点検



巡回点検



近接点検 (ロープによるアクセス)

効率化

■点検新技術・デジタル技術の活用

■点検用ロボット



■点検用ドローン



■昇降式全方位カメラ



■維持管理の効率化・高度化

首都高速道路の維持管理データをGISプラットフォームで統合管理した業務支援システム「**i-DREAMs®**」を2017年度から運用

<構造物の諸元データ>

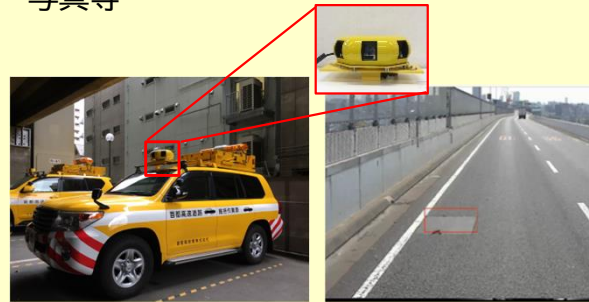
- ・各種台帳データ
構造形式, 橋長, 幅員等の基本情報
- ・しゅん功データ
図面, 設計計算書, 施設管理図等

<点検・補修データ>

- ・点検履歴データ
点検年月, 箇所, 種類, ランク, 写真等
- ・補修履歴データ
補修年月, 工事名, 補修方法, 図面, 写真等

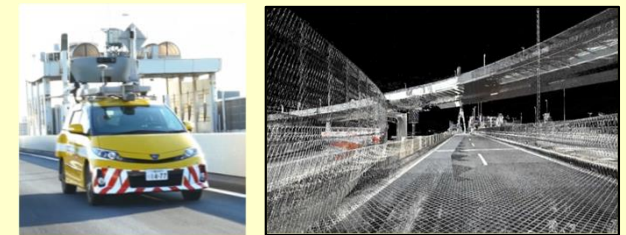
<映像データ> **InfraPatrol®**

- ・3面カメラ等からのリアルタイム・過去映像, 高速上走行ビデオ, 高架下状況写真等



<3次元点群データ> **InfraDoctor®**

- ・MMS (Mobile Mapping System) 等を用いて取得した3次元点群データ, 全周囲映像データ等



<総合防災データ>

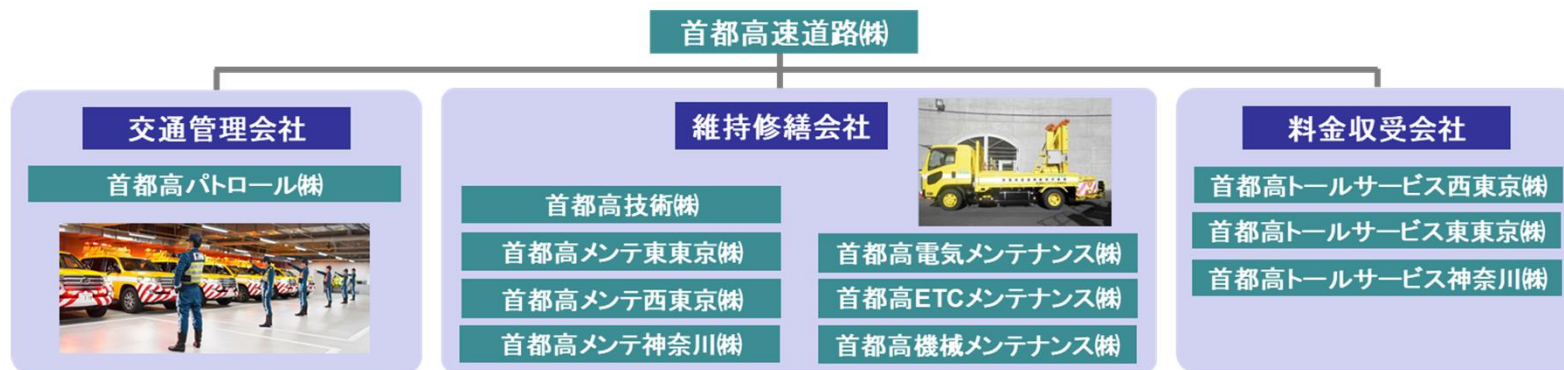
- ・地震情報や点検の進捗状況, 受電所情報, 掲示板等

激甚化する災害への対応

○ 自然災害(地震、大雨、積雪・凍害)や事象発生時の危機管理への対応体制を整備し、関係機関とも連携

○ 災害や事象の発生時において、災害等への対策業務を実施し、道路インフラとしての機能を確保するためにBCPを策定

○ 24時間365日、グループ会社全体で対応できる体制を構築



2019年台風19号による
飛来物撤去作業状況

○ 休日・夜間帯の有事についても、宿日直者が即時的に対応

本部長となる近隣待機者が概ね30分以内に出勤、その他の社員も、参集基準に基づき、順次参集を行う体制を構築

○ 本社災害対策室を常設化し、現場情報を一元管理及び可視化し、対策本部内のオペレーションを強化

○ 災害発生時は、現地対策本部とテレビ会議を接続し、本社と現場が緊密に連携を図り、迅速な対応を実現

○ 国、指定公共機関等の関係機関と災害発生時の連携協定を締結し、関係強化

国等	国土交通省関東地方整備局、 陸上自衛隊東部方面隊
インフラ	東京電力HD、東京ガス
通信キャリア	NTTドコモ、KDDI 他3社
業界団体	建設コンサルタンツ協会 他5者
地方自治体	東京都、神奈川県 他2者
その他	建設会社38社、 ドローン関連企業4社 等

主な災害時連携協定締結先

激甚化する災害への対応

- 激甚化する自然災害(地震、大雨、積雪・凍害)に対する安全確保に向け、各種対策等を実施

災害対応

- ・災害時等における無人航空機による情報収集を円滑かつ迅速に行うことを目的に、ドローン関連企業との協定を締結
- ・夜間の災害発生を考慮し、夜間のドローン飛行時における映像視認性確認の実証等を行い、災害時等におけるドローンを用いた点検手法の有用性を確認
- ・そのほか、地震時の緊急交通路確保、大雨前の排水柵清掃等を着実に実施



昼間 高速道路上



夜間 高架下

積雪・凍結対策

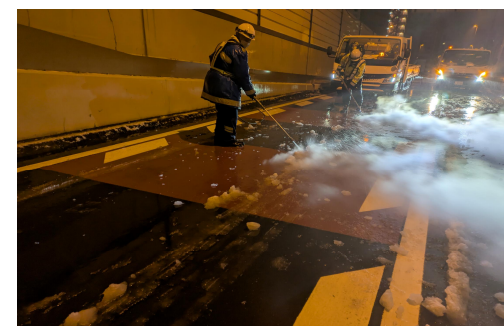
- ・2018年1月22日からの積雪・凍結により、「長時間の車両滞留」及び「通行止めの長期化」の事象が発生
 - ・確認要素を踏まえて総合的に判断しつつ、路面状況が悪化する前に実施する「予防的通行止め」を実施
- ＜直近の主な予防的通行止め実施状況＞

2023年2月10日 11:00～同日 18:40まで(7時間40分) / 中央環状線	最長通行止め 中央環状線(7時間40分)
2024年2月 5日 11:30～2月7日 16:30まで(53時間) / 中央環状線 他10路線	最長通行止め 中央環状線(52時間45分)
2025年3月 4日 15:30～3月5日 5:45まで(14時間15分) / 中央環状線 他6路線	最長通行止め 湾岸線・三ツ沢線・狩場線(13時間45分)

- ・積雪時は凍結防止剤散布や除排雪に加え、速やかな通行止め解除を実現するべく、関係機関と連携を強化
- ・首都高は「高架構造が多い」、「路肩が狭い」、「狭隘な都心部に存在している」ことから、雪や氷が溶けにくく、雪を仮置きできるスペースがないなどの特徴を有することから、これらに対応する資機材を新たに投入するなど体制を強化



小型融雪氷装置



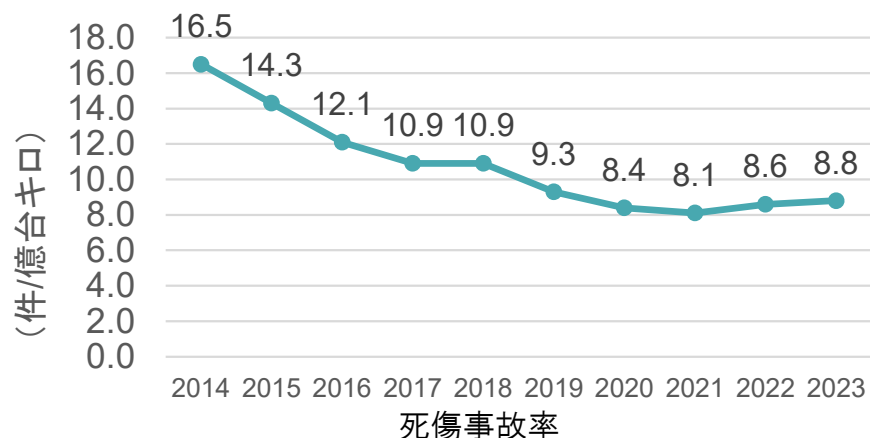
人力ケルヒャーによる除雪

交通安全対策及び法令違反車両対策の強化

- 事故多発箇所において、事故要因に応じた交通安全対策等、効果的な対策を実施
- 近年、社会問題化した歩行者や自転車等の立ち入り、逆走による**重大事故への対策を着実に実施**
- 道路法(車限令)違反車両に対して、道路構造の保全と危険防止の観点から取締を実施

交通事故対策

・効果的な交通安全対策を推進し、死傷事故率は概ね低下傾向



不法立入に対する対策

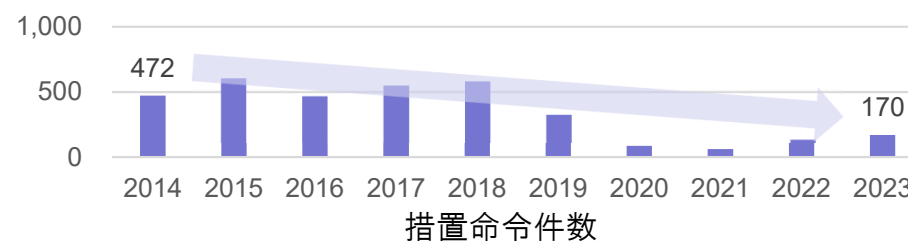
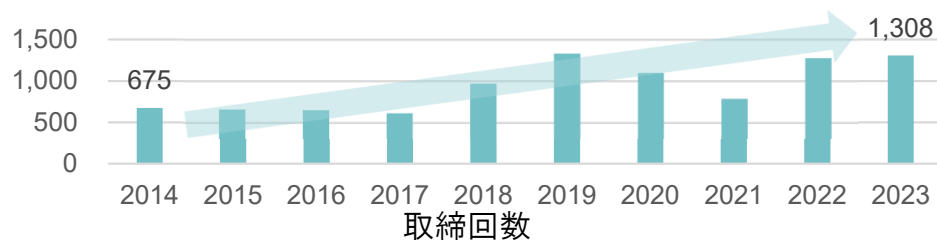
- ・年間400件程度歩行者、自転車、原付(125cc以下の二輪車)が首都高へ立ち入る事案が発生、また、年間2～3件程度車両の逆走事案が発生
- ・ハード対策に加えて、立入啓発チラシやポスター、SNSを活用したショート動画による広告啓発等のソフト対策を実施



法令違反車両対策

■ 効率的な取締り

・車限令の違反車両の通行は、構造物や交通に著しい悪影響を与えることから、構造物の保全、交通の危険防止のため、警察や道路管理者との合同取締、軸重測定設備を用いた取締等、**効果的な取締を実施し、その結果、措置命令件数は3分の1程度に減少**



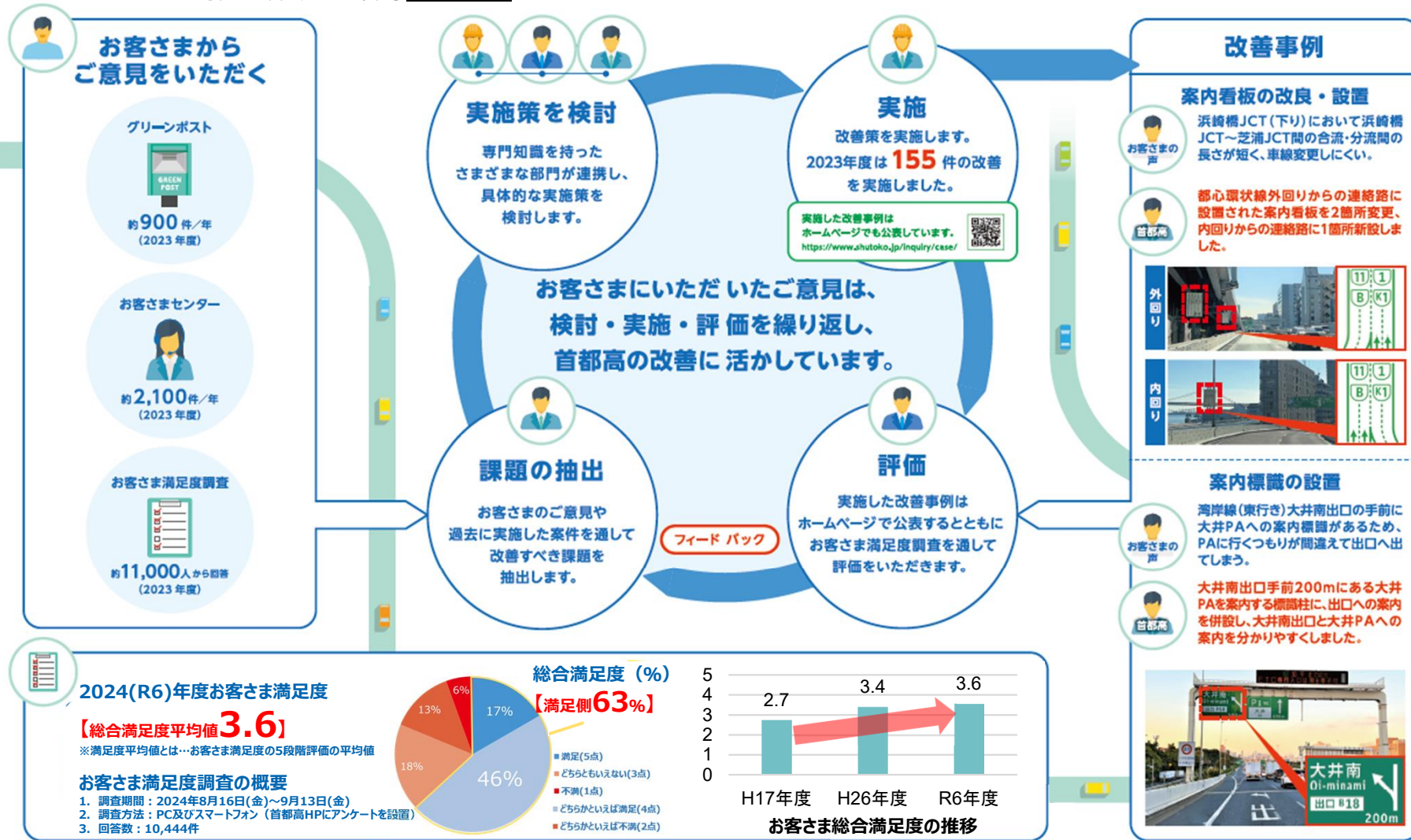
■ 反復・悪質違反者への対応

- ・違反車両情報を高速道路会社6社で共有し、違反の反復状況に応じて、違反者講習会や大口・多頻度割引の割引停止措置等を実施
- ・違反を繰り返す悪質な違反者に対しては個別訪問による是正指導を実施するなど、厳正に対処

お客さまサービスの向上に向けた取組

- 「お客さま第一」の経営理念に基づき、常にお客さまの声に耳を傾け、迅速、誠実かつ公平に対応し、より良いサービスにつなげることにより、お客さま満足の向上を図り、お客さまから信頼される企業を目指す
- ホームページ、お客さまセンター等に寄せられた「お客さまの声」の中から、**お客さまニーズを分析し、改善につながる事案を抽出し、改善策を検討・実施し、改善事例をHPに掲載し、お客さまにフィードバック**

＜お客さまからの問合せ件数※ 年間 **約63万件**＞（2023(R5)年度実績） ※所要時間や渋滞状況等に関するお問合せ件数

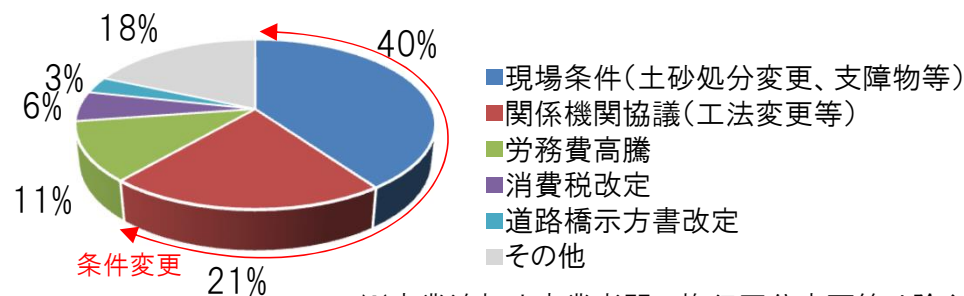


事業を進めていく上での課題と対応

- コスト削減を行いながら事業を推進してきたが、現場条件等により事業費および事業期間が増大傾向
- 事業全体のマネジメント強化や、昨今の**物価高騰などへの対応が必要**となっている
- 新たな道路整備事業を進めるにあたり、**都市部の狭隘な空間での工事等、現場の制約条件が厳しいなかでの工事**となり、**工事実施における創意工夫(コスト削減)**を行いながら工事を推進

■ 新設・改築事業の事業費増要因(民営化後)

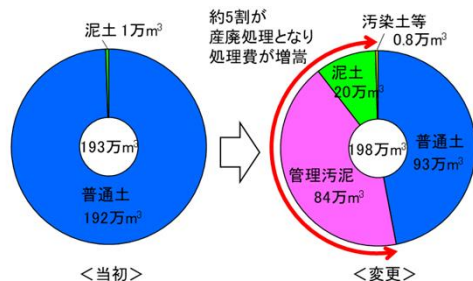
事業費増要因としては、現場条件や関係機関協議等による条件変更が約6割であり、続いて労務費高騰が占めている
コスト削減や事業全体のマネジメント強化に取り組む一方で、昨今の物価高騰などへの対応も必要となっている



※事業追加や事業者間の施行区分変更等は除く

■ 事業費増の事例(横浜北線)

シールドトンネル等の工事に伴う建設発生土について、土砂検定試験を実施した結果、ダイオキシン、ヒ素、鉛等の有害物質を含む汚染土や汚泥等の受け入れ基準を満たさない土が確認されたため、新たに産廃処理が必要となった

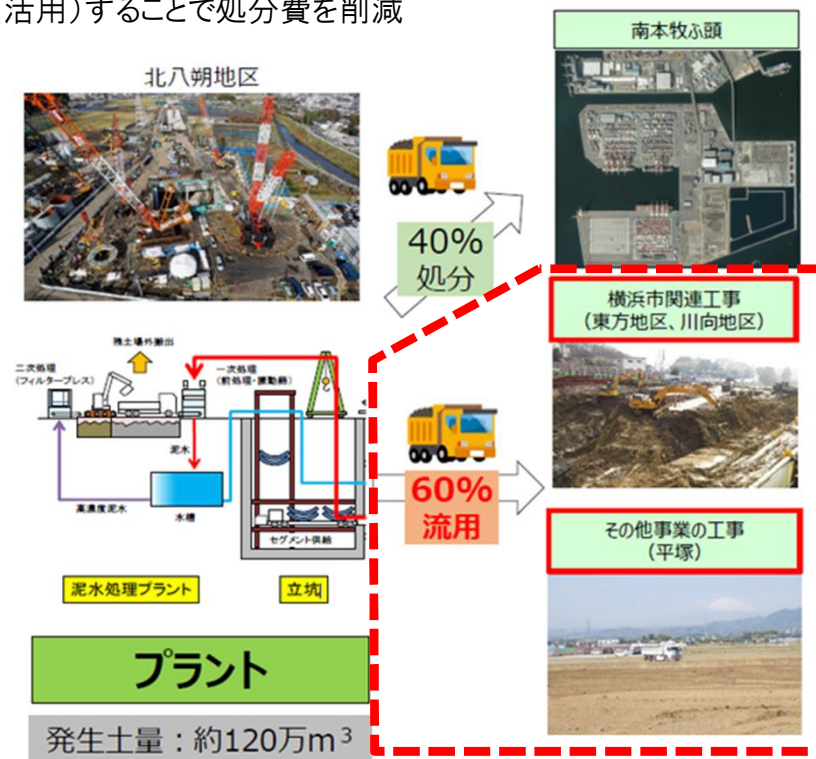


■ 工期延伸の事例

- ・地下埋設物移設等の関係機関協議に伴う遅れ
- ・現地調査の結果、支障物が確認されたことによる遅れ
- ・用地取得に時間を要したことによる遅れ

■ コスト削減の事例(横浜北西線)

シールドトンネル工事等で発生した建設発生土の一部を関連工事等に流用(活用)することで処分費を削減



維持管理におけるコスト縮減の取組

○ 民営化時におけるコスト縮減(管理費3割)や道路の安全安心確保のための維持管理費のコスト縮減など、不断の経営改善をおこないながら、首都高ネットワークの形成および道路サービスを維持

○省電力機器の採用により、更新・管理費用を縮減



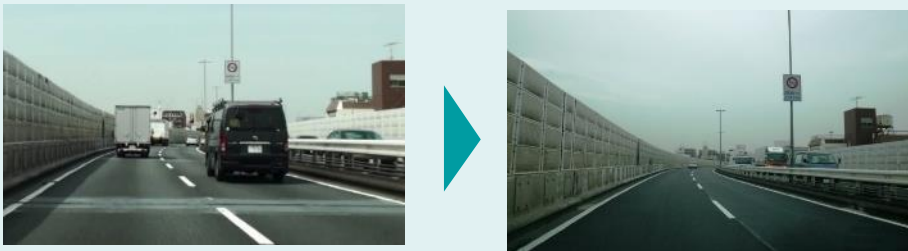
トンネル照明のLED化

○ 旧料金圏境の不要となった料金所撤去により 管理費用を縮減



○ メンテナンス技術による縮減

・ノージョイント化(橋の継ぎ目を無くす)による、ジョイント交換の縮減及び橋桁端部への漏水を起因とする腐食損傷の縮減



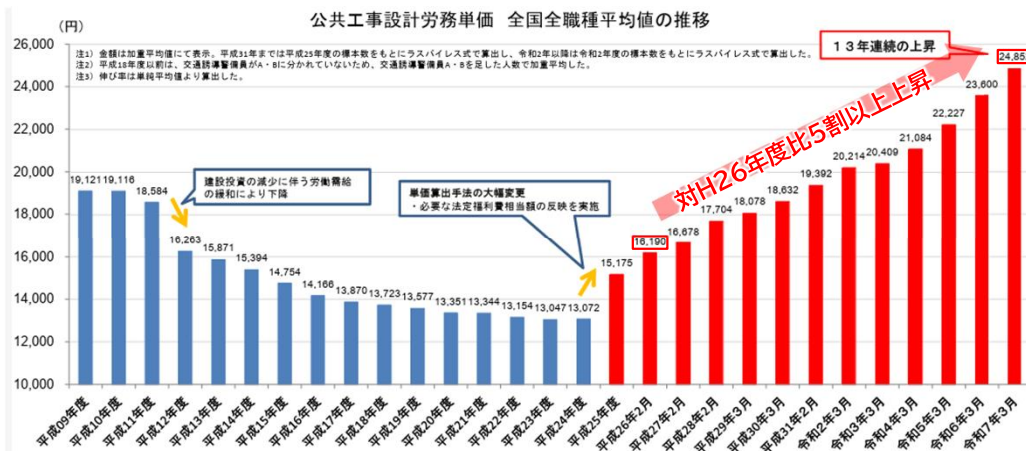
○ 従来、夜間交通規制により実施していた工事を24時間連続規制により集約化することで、高速上の工事時間を縮減するとともに、交通規制費を縮減(同規制帯内で他工種の工事も可能な限り行い、効率化)



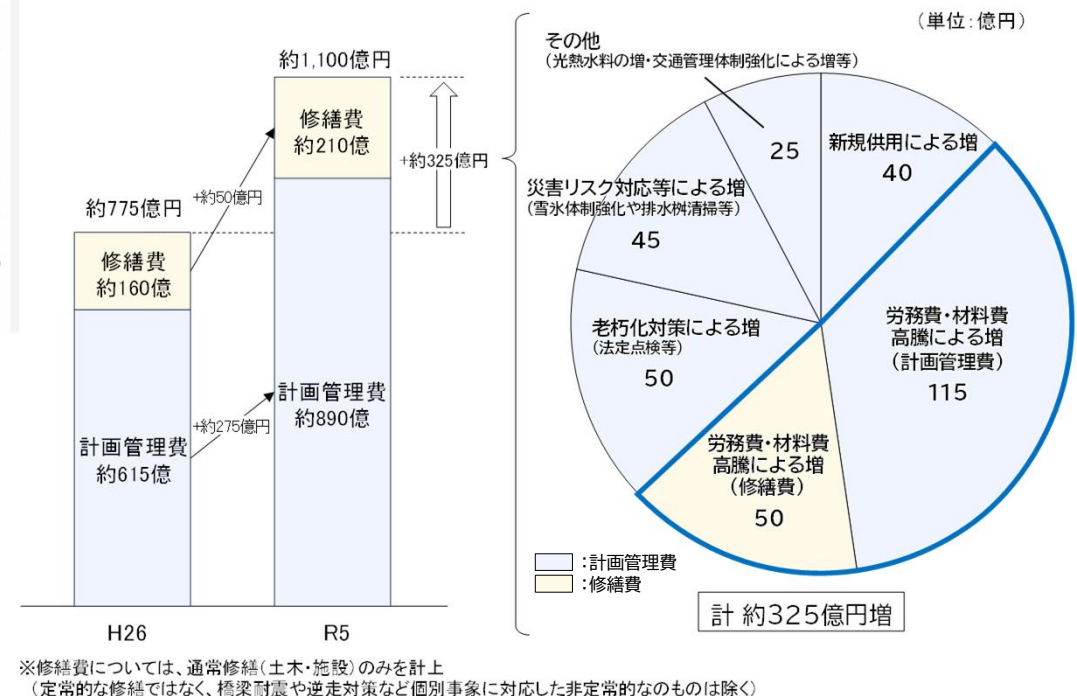
維持管理に係るコストについて

- 首都高速道路を安心・安全にご利用いただくため、道路構造物の維持補修、交通パトロール、事故等処理、問合せ対応等といった**管理運営を日夜着実に実施**。
- 一方、昨今の急激な労務費・材料費の高騰や、老朽化対策、大雪などの災害対応等、会社を取り巻く環境は厳しさを増している状況にあり、点検の効率化等には取り組んでいるものの**維持管理コストは上昇傾向**。
- H26年度と比較して、R5年度の維持管理コストは**約1.4倍**。

■ 公共工事設計労務単価・主要建設資材価格の変遷



■ 維持管理コストの推移



※修繕費については、通常修繕(土木・施設)のみを計上
 (定期的な修繕ではなく、橋梁耐震や逆走対策など個別事象に対応した非定期的なものは除く)

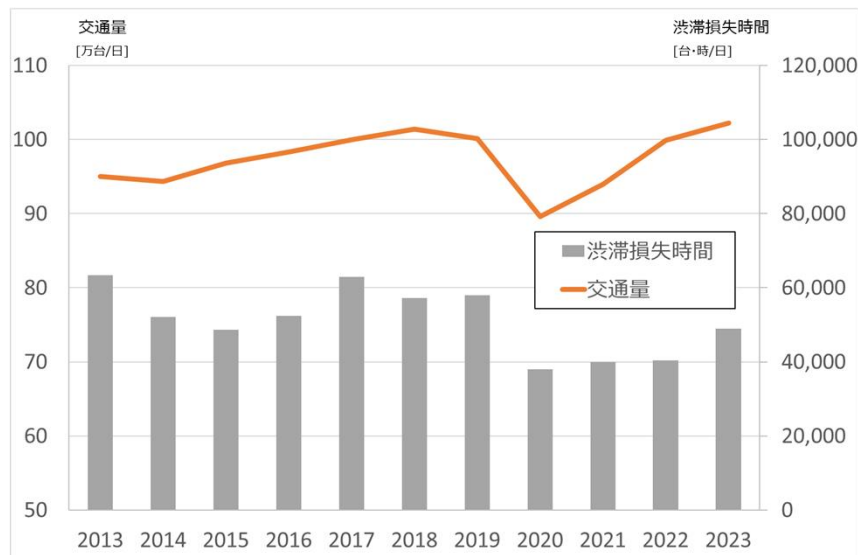
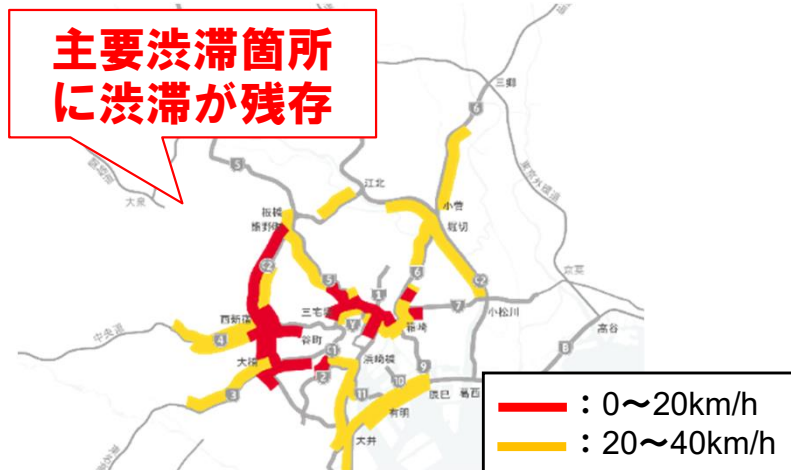
※公共工事設計労務単価: 令和7年2月 国土交通省 不動産・建設経済局 「令和7年3月から適用する公共工事設計労務単価について」～今回の引き上げにより、13年連続の上昇～より抜粋(一部改変)
 ※主要建設資材の価格推移: 令和6年12月 国土交通省 不動産・建設経済局 「改正建設業法について～改正建設業法による価格転嫁・活用・技術者選任合理化を中心に～」より抜粋(一部改変)

※「建設物価」と「積算資料」の平均価格を表示 出典: 「建設物価」(一般財団法人 建設物価調査会)、「積算資料」(一般財団法人 経済調査会)

今後の渋滞対策

- 2015年3月の中央環状線全通をはじめとしたネットワーク整備および機能強化事業(板橋・熊野町JCT間／堀切・小菅JCT間改良等)等により、この四半世紀で渋滞は半減したものの、社会情勢の変化等により現在も主要渋滞箇所には渋滞が残存
- 首都圏で事業化されている高速道路網が概成する2040年に向けて、以下の3つの柱を掲げた首都高快適走行ビジョン2040を策定し、各種施策を進め、渋滞半減を目指す

現在の渋滞状況(2023年(R5))



首都高快適走行ビジョン2040

柱①円滑な首都高

柱② 時間の読める
首都高

柱③ 誰にでも優しい
首都高

<施策>

更新の機会を捉えた
渋滞緩和、安全性向上施策

既存技術・施策の拡充

更なる渋滞緩和のための機能強化

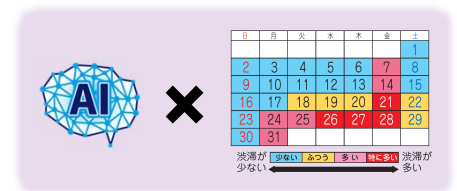
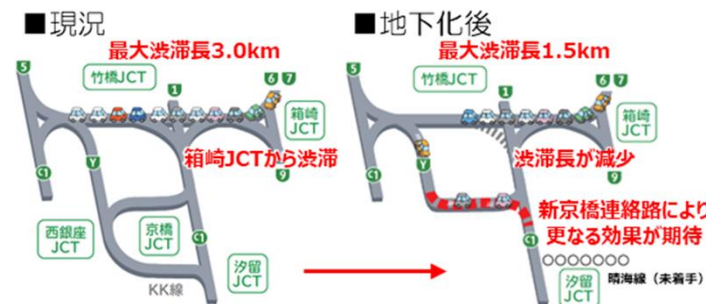
料金施策等による需要調整

ネットワークの拡充

情報提供の多様化・高度化による
次世代道路サービスの提供

施策例) 日本橋区間地下化事業・
新京橋連絡路事業

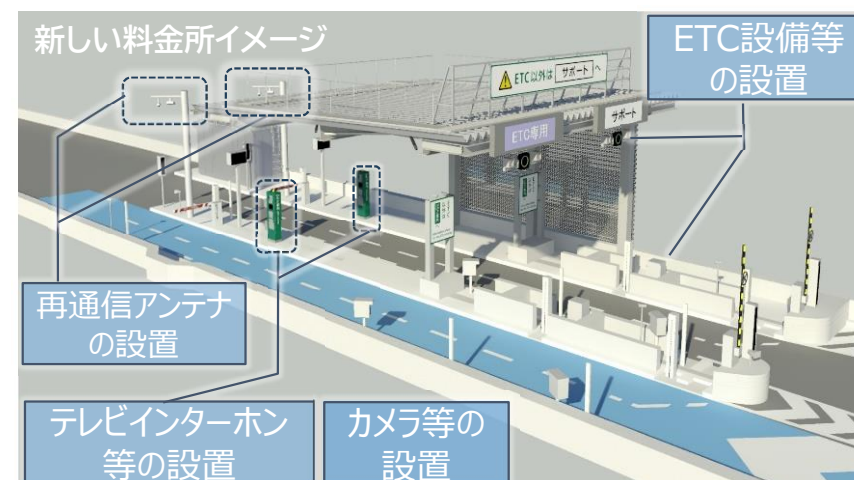
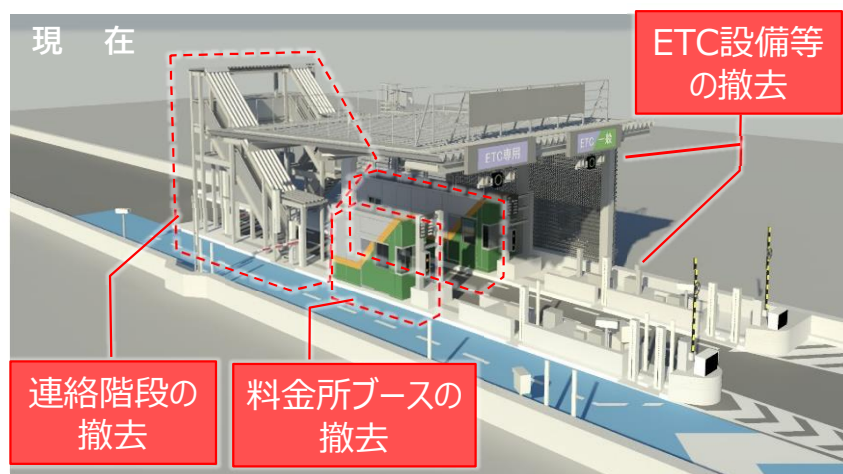
施策例) AI活用による
渋滞カレンダーの高度化



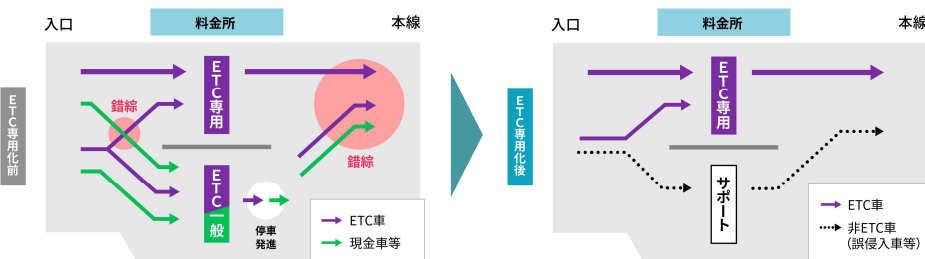
ETC専用化の推進

- 2020年12月に発表されたETC専用化に向けたロードマップに基づき、ETC専用化を推進
- 2022年3月に5箇所、同4月に29箇所の料金所をETC専用化し、2024年度末時点で35箇所※でETC専用運用中
- その後、世界的な半導体供給不足により遅れていたが、**2025年5月25日から料金所リニューアル工事に着手し、年度内に55箇所(累計90箇所)、2028年春までに本線料金所などの一部を除き入口にある料金所のETC専用化を目指す**
- 料金所周辺での安全性と快適性の向上、ストップ＆ゴーの解消による環境改善、**将来的には柔軟な料金設定により混雑区間の利用がスムーズになる等のサービスレベルの向上、及び料金収受コスト縮減などの効果が期待**
- 本線料金所の早期撤廃については、ETC専用化の拡大と併せて検討を進めるとともに、ETCの普及促進や不正通行の抑止等についても関係する自治体と連携して進める

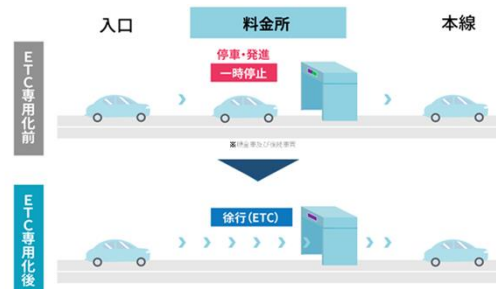
※横浜北線馬場入口は令和2年の開通に併せてETC専用化



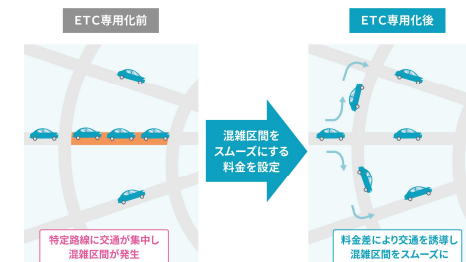
ETC車と現金車の錯綜、停車・発進の繰り返しが削減され、安全性と快適性が向上



ストップ＆ゴーの解消によりスムーズな走行が可能になり、環境が改善



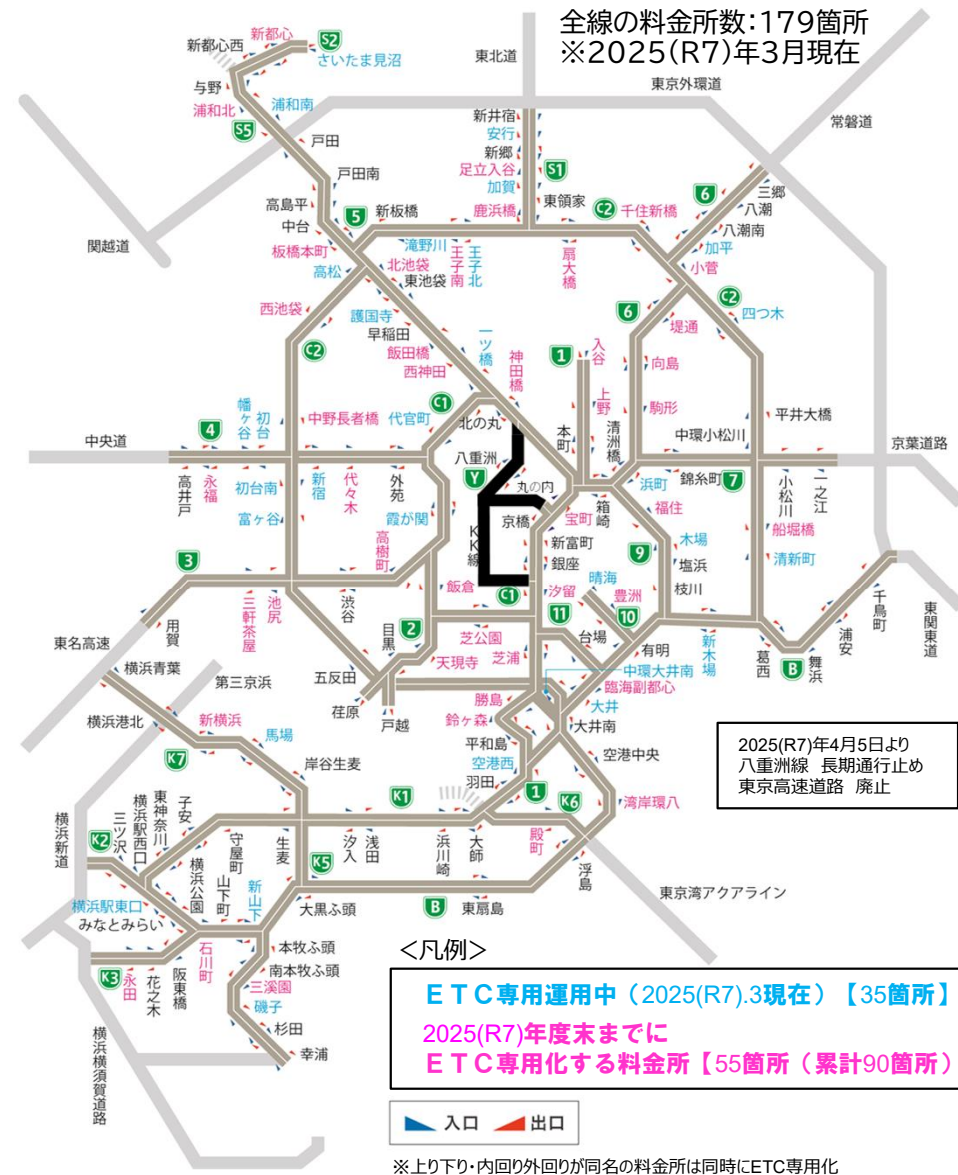
空いている時間帯や経路の割引等の柔軟な料金設定により、お客さまの混雑区間でのご利用がスムーズに



ETC専用化の推進

○ 2025年3月現在、運用している35箇所の料金所及び2025年度内にETC専用化する55箇所(累計90箇所)の料金所は下記の通り

料金所	
都心環状線	宝町、汐留、芝公園(内)(外)、飯倉、代官町、 神田橋(内)(外)、霞が関(内)(外)
1号上野線	北上野[入谷]、上野
1号羽田線	芝浦(上)(下)、勝島、鈴ヶ森、空港西
2号目黒線	天現寺
3号渋谷線	高樹町、池尻、三軒茶屋
4号新宿線	代々木、永福(上)(下)、新宿、初台、幡ヶ谷
5号池袋線	西神田、飯田橋、北池袋、板橋本町(上)(下)、 一ツ橋、護国寺
6号向島線	浜町、駒形、向島(上)(下)、堤通(上)(下)
6号三郷線	加平(南)(北)
9号深川線	福住、木場
10号晴海線	豊洲、晴海
中央環状線	王子北、王子南、小菅、千住新橋(内)(外)、 扇大橋(内)(外)、船堀橋、中野長者橋、西池袋、 中環大井南、富ヶ谷、初台南、滝野川、高松、 四つ木(内)(外)、清新町
川口線	鹿浜橋(上)(下)、足立入谷、加賀、安行
埼玉新都心線	新都心(上)(下)、さいたま見沼
埼玉大宮線	浦和北、浦和南(上)
湾岸線	湾岸環八、臨海副都心、新木場(西)(東)、大井、 三溪園、磯子
神奈川1号横羽線	横浜駅東口
神奈川3号狩場線	石川町、永田、新山下(上)(下)
神奈川6号川崎線	殿町
神奈川7号横浜北線	新横浜(上)(下)、馬場

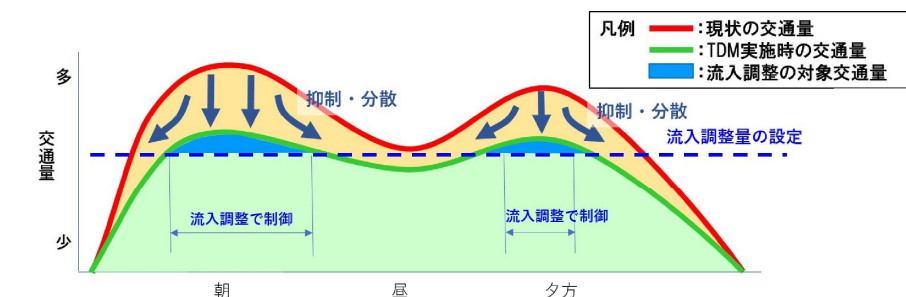


東京2020オリンピックパラリンピック大会時の料金施策等

- 東京2020大会では、大会時の円滑な交通輸送のため、**交通シフトを促すため料金施策**を実施
- **今後、ETC専用化を推進し、普及状況を踏まえ、混雑状況に応じた料金設定などによる交通円滑化**を検討

首都高では、東京都と組織委員会がとりまとめた「東京2020大会における首都高速道路の料金施策に関する方針」に従い、東京2020大会時の円滑な交通輸送のため、交通シフトを促すため料金施策を実施

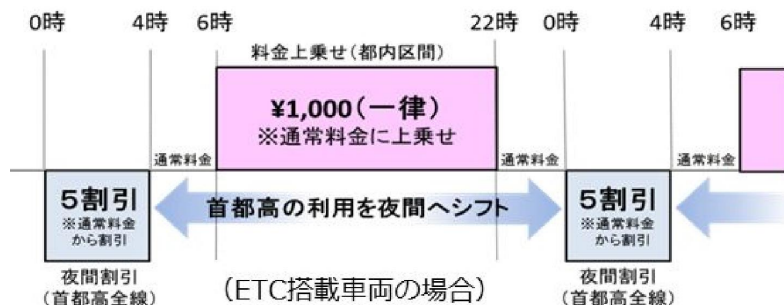
TDM(交通需要マネジメント)やTSM(交通システムマネジメント)等と合わせて**交通量3割程度減少**を達成し、**大会の円滑な運営に貢献**



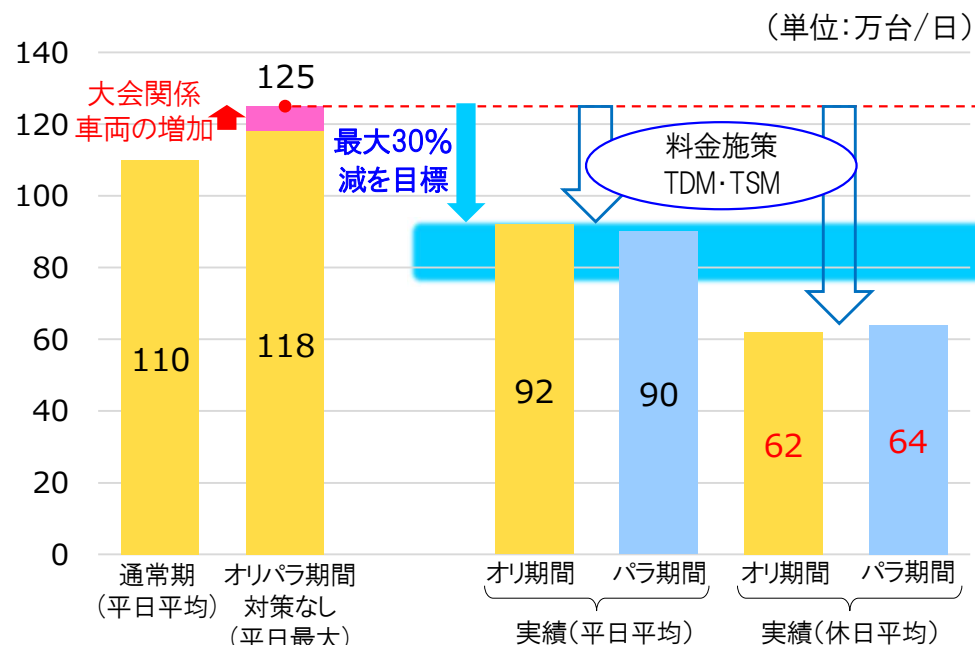
TDM・TSMによる交通対策のイメージ



料金施策の対象車種



料金施策による夜間割引と料金上乗せ



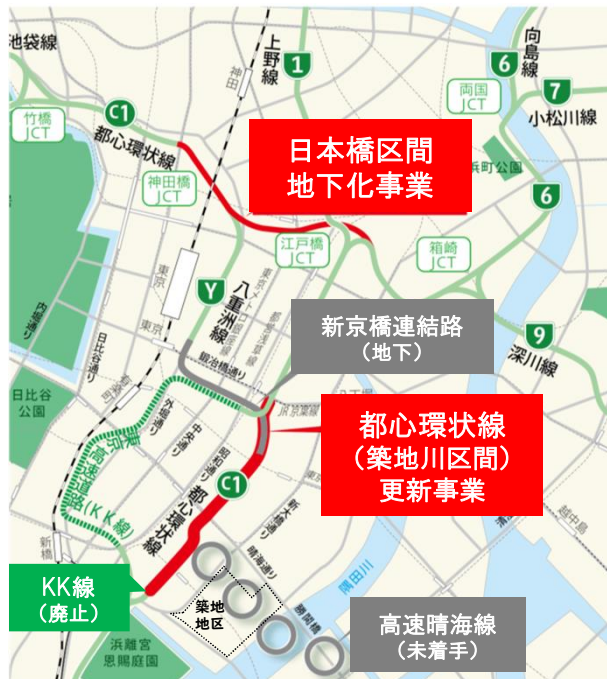
※国土交通省道路局HPより作成

東京2020大会期間における目標と実績

まちづくりとの連携

- **周辺のまちづくりと密接に連携**しながら更新事業に取り組むことで、魅力的な都市空間の形成に貢献
- 日本橋区間地下化事業においては、**民間プロジェクト(公共貢献)を活用し、財源においても周辺のまちづくり(プロジェクト)と連携**

位置図

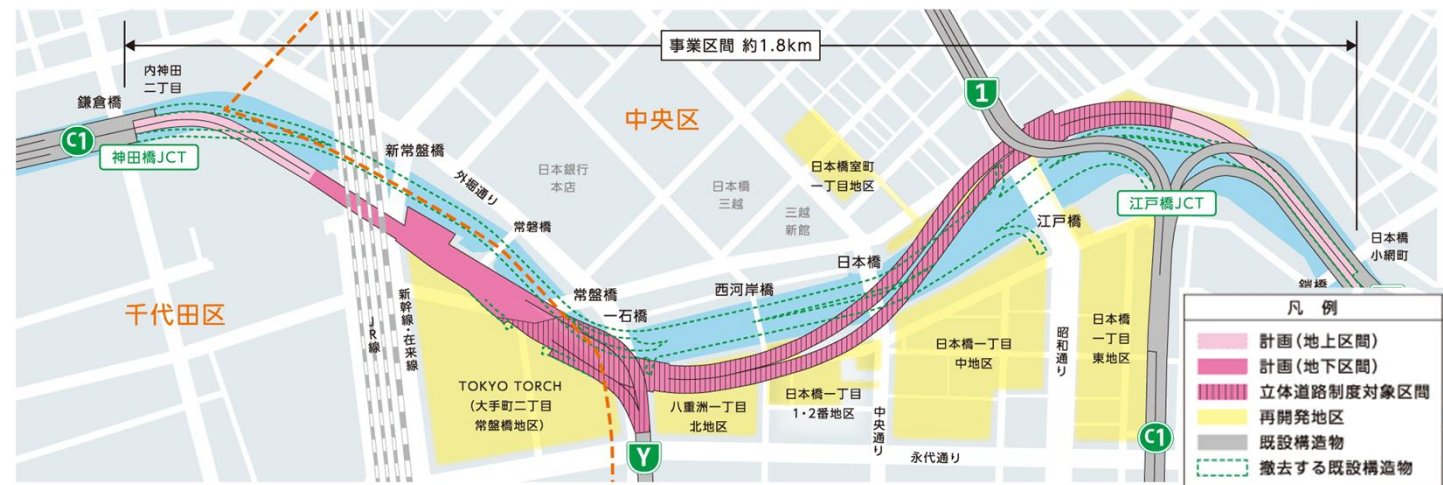


日本橋区間地下化事業

- ◇ 日本橋川周辺は、国家戦略特区の都市再生プロジェクトに位置付けられ、**新しいまちづくりに向けた多くの再開発が計画**
- ◇ 立体道路制度を活用し、**建物の地下に首都高のトンネルを整備することで、まちづくりと一体となった地下化事業に取組み**、魅力的な都市空間の形成に貢献



※ 再開発の計画はイメージです。



都心環状線(築地川区間)更新事業 上部空間の活用

- ◇ 中央区の「築地川アメニティ整備構想」と連携して、首都高の更新事業と併せて蓋掛けすることにより、**まちと一体となった道路の上部空間の利活用**が図られ、憩いとにぎわいの場となるみどり豊かな空間を創出



情報化や自動運転への対応

- 高度な交通管制システムを駆使し、刻々と集まってくるデータを迅速に処理して、高速道路上の文字情報板にてリアルタイムにお客さまに道路交通情報を提供するとともに、スマートフォンアプリやSNSなど様々なメディアで適切な情報提供をすることにより、多様化するニーズに対応
- 将来、時代の変化にあわせた次世代の都市高速道路への進化を目指し、他企業等とも連携して、先進運転支援システムや自動運転への対応として求められる通信基盤のあり方も含め検討を進め、実証実験を今後実施

多様化するニーズに対応した様々なメディアを通じた情報提供

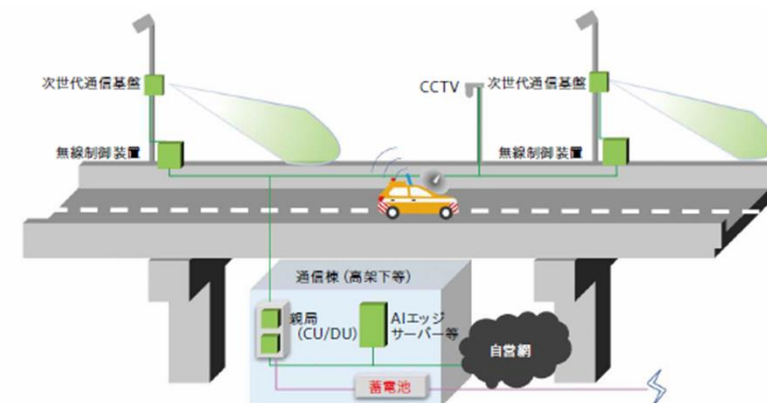


道路交通情報アプリ「mew-ti」

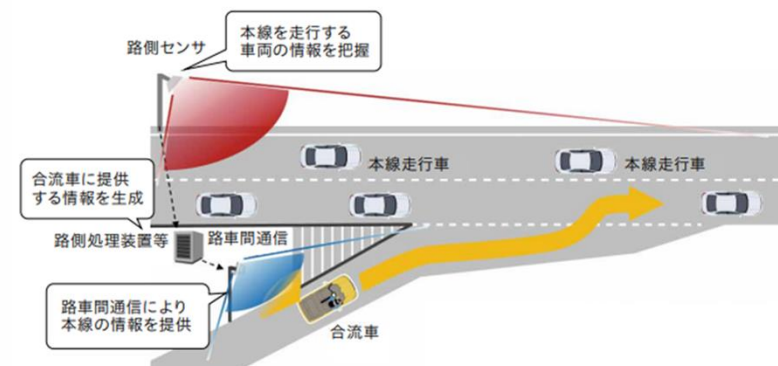


SNSによる情報提供

通信基盤(ローカル5G等)のあり方イメージ



実証実験イメージ(合流支援)



脱炭素社会・生物多様性保全に向けた取組

- 2022年3月に「**首都高カーボンニュートラル戦略**」を策定、**2050年カーボンニュートラル実現**に向けてグループ丸となり各種取組を推進
- 新設路線の建設等に併せて、「おおはし里の杜」や「見沼たんぼ首都高ビオトープ」などを整備、地域社会共生の取組やモニタリングなどを通じて、**生物多様性保全の取組を継続的に実施**

■首都高カーボンニュートラル戦略

- ・持続可能な社会の実現に向けて、3つの基本方針に基づき取組を推進
- ・2050年CN実現に向けて、2030年度を中期年次として、目指すべき中間目標を設定

3つの基本方針

- ①ネットワーク機能強化への新たなアプローチ
- ②社会インフラ企業としての自助努力
- ③グリーン社会との共創（産業界とのコラボ）

道路照明等のLED化



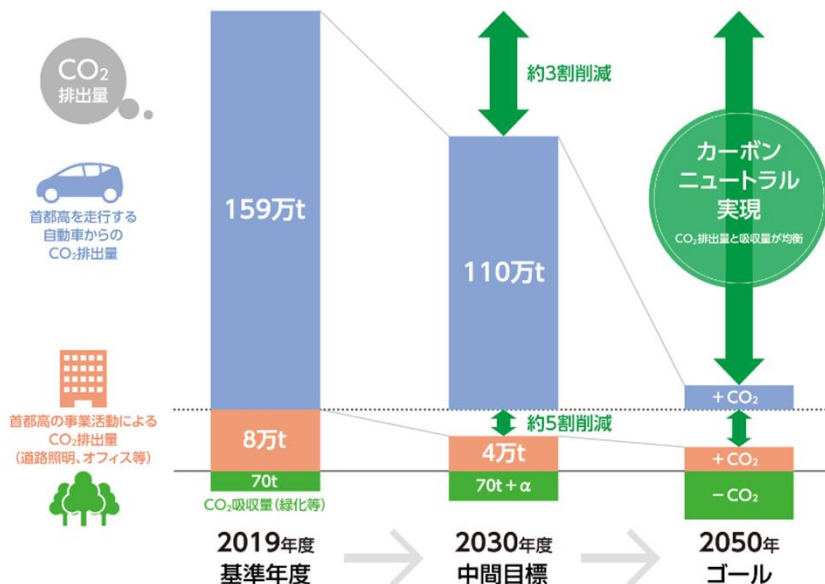
次世代自動車普及のための環境整備



再生可能エネルギーの導入



みなとみらい21地区
脱炭素先行地域ロゴマーク



■生物多様性の取組

<おおはし里の杜(大橋JCT換気所屋上)>

- ・大橋換気所の屋上に作られた約900㎡の**自然再生緑地**
- ・**目黒川周辺の原風景をモデルに在来種を植栽するなど多様な生きものの生育空間を創出**
- ・**稲作体験や一般開放イベント等を通じて、地域共生活動の場として活用**
- ・取組が評価され、2024年3月に**高速道路会社として初めて、環境省の「自然共生サイト」※に認定**、同年8月に**OECDとして国際データベースに登録**
- ・2025年1月には**グリーンインフラ大賞の国土交通大臣賞受賞**



おおはし里の杜



※自然共生サイト…
ネイチャーポジティブの実現に向けた取り組みの一つとして環境省が認定する「民間の取り組み等によって生物多様性に保全が図られている区域」

<見沼たんぼビオトープ>

- ・高架下に整備された**延長1.7kmのビオトープ**
- ・樹林地・草地・池沼を配置し、在来種を植栽するなど**多様な生きものの生育空間を創出**
- ・整備以降より順応的管理を継続し、2023年度調査では約1,500種類の動植物を確認
- ・**地域のご協力も頂き、外来種駆除等の維持管理作業を実施**

関連事業の成長

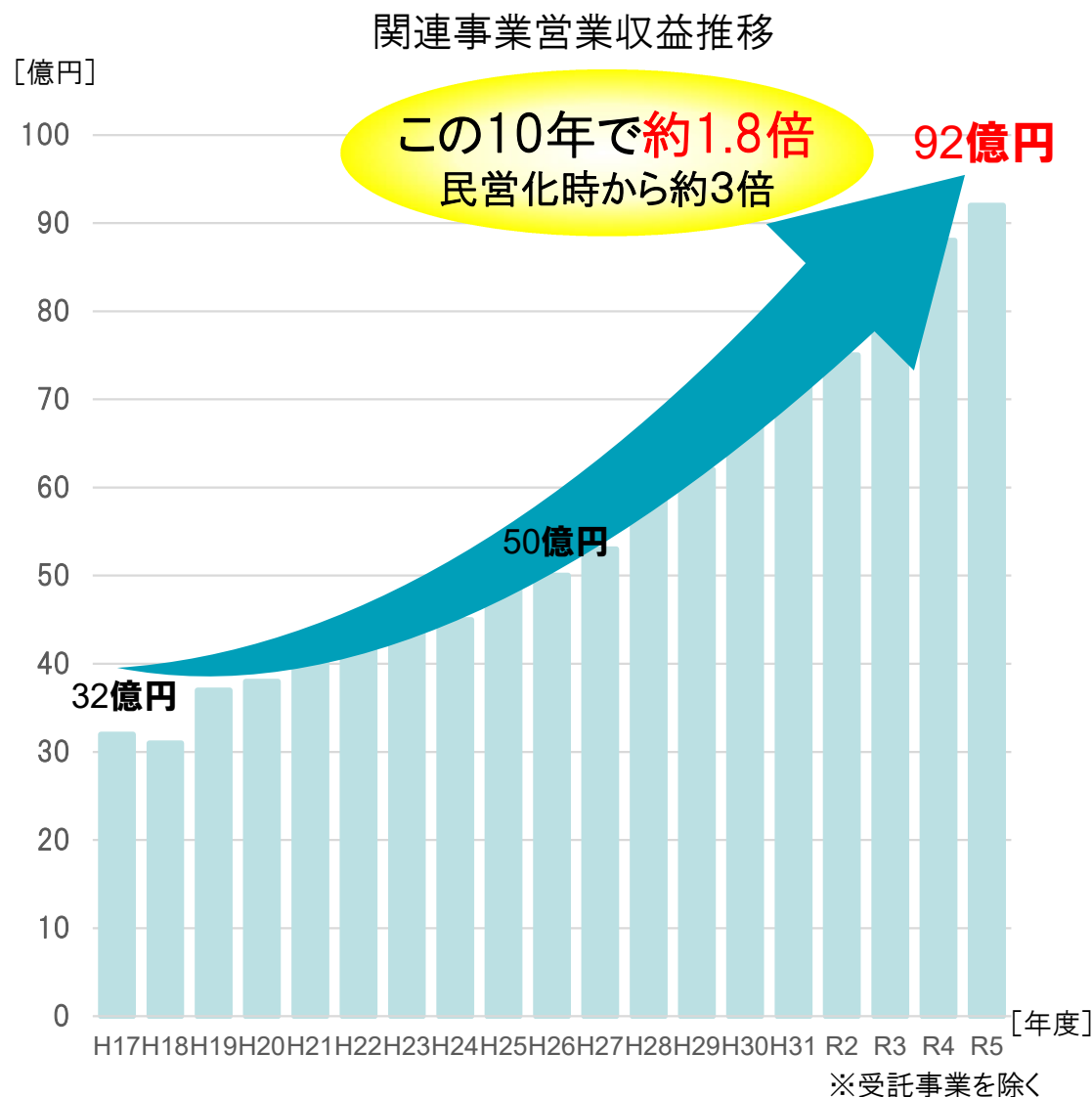
- 関連事業において、基幹事業であるPA事業や駐車場事業を強化・拡充するとともに、不動産事業やランクルーム事業などの新たな事業にも取り組んできたところ
- 関連事業営業収益(連結)は32億円(2005(H17)年度)から50億円(2014(H26))、さらに92億円(2023(R5)年度)へ成長
- 長期安定的な経営基盤を確立するため、既存事業の強化・拡充のみならず、今後は新たな事業にも挑戦

○既存事業の強化・拡充

社会経済情勢の変化や技術革新に対応し、最新技術の活用や自治体・企業との連携によりPA事業や駐車場事業などの既存事業を強化・拡充

○新たな事業への挑戦

企業として持続的に成長するため、首都高のリソースを活用した新たな事業への挑戦。また、新事業創造の取組として、成長が期待できる挑戦分野の開拓も推進



多様なサービスの展開

- お客さまに安心・快適にご利用いただけるサービスを提供
- 首都高のリソースやノウハウを活用した事業の展開

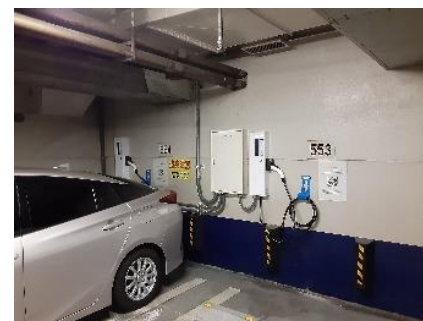
■ 川口ハイウェイオアシス

首都高の川口PAと、川口市の「イイナパーク川口」を接続し一体的に整備する等、地域と連携し首都高初のハイウェイオアシスを開業



川口ハイウェイオアシス

■ 先進的な駐車場機能の導入



駐車場 EV充電器設置例



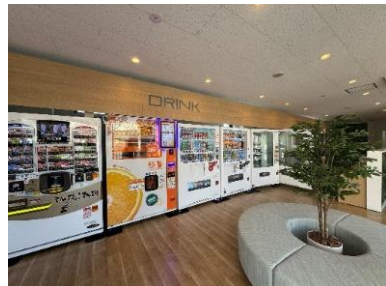
駐車場 ネットワーク型ETC (ETC GO)設置例

■ 首都高ならではのPA店舗等の推進

- ・都市高速の特性を踏まえた魅力的な店舗づくり
- ・持続的なサービス提供を実現するため、省人化システムや新型自動販売機などの最新技術を活用
- ・自治体や企業との連携によるPA店舗の魅力向上



新型自動販売機例



無人PAリニューアル例



PAイベント例

◇ネットワーク型ETC(ETC GO)

首都高速道路(株)、アマノ(株)、(株)日立製作所、首都高ETCメンテナンス(株)が共同で事業化したネットワーク型ETC技術を活用した決済サービス
高速道路で利用されている従来型のETCに比べて、車両の一旦停止が必要なものの、導入コスト等の低廉化が図られた新たなシステム

<導入実績>

- ◇三郷流山橋有料道路(埼玉県道路公社):2023年11月～
- ◇ウインドサーフィンW杯記念駐車場(神奈川県道路公社):2024年4月～
- ◇三浦縦貫道路(神奈川県道路公社):2025年1月～
- ◇逗葉新道(神奈川県道路公社):2025年3月～

そのほか、下記の事業を継続的に展開

- ・社宅跡地等を活用した賃貸住宅、高架下道路空間を活用した賃貸施設等の不動産賃貸事業
- ・都市計画駐車場、首都高の高架下やトンネル上部空間等を活用した月極駐車場及び時間貸し駐車場

社会インフラサポート事業の取組

- 国内・海外の社会インフラサポート事業※では、首都高グループの技術・経験・ノウハウを生かし、インフラ事業者が抱える社会的問題解決のサポートを新分野・新地域・新顧客(3NEW)へ展開
- 2026年度の受注目標(連結)100億円とし、さらなる収益拡大を目指す

※社会インフラサポート事業：国内・海外の技術コンサルティング事業、メンテナンス事業、用地補償コンサルティング事業、建築コンサルティング事業

【国内】新分野・新顧客・新地域(3NEW)への挑戦



新分野 道路分野だけでなく、鉄道、空港、港湾、街づくり等の分野

新地域 首都圏に限らずに全国、海外(主にASEAN諸国)

新顧客 道路事業者以外に鉄道事業者、空港管理事業者、港湾管理事業者、地方公共団体等

＜取組事例＞

- 北海道7空港へのインフラパトロール※導入に係る基本協定締結(2025年4月)

北海道エアポート(株)と維持管理に係る相互協力に関する基本協定を締結し、インフラパトロールを空港分野へ初めて導入

- 用地補償コンサルティング事業の推進・拡充(鉄道事業者等)(2024年11月)

横浜高速鉄道(株)からみなとみらい21線車両留置場整備事業に係る用地関係業務を新規受注・本格的業務着手

※ インフラパトロール：車載カメラ等によるリアルタイムストリーム映像の配信や保存した映像を活用することにより業務を高度化、効率化するシステム

【海外】既存スキームの確実な実施とタイ国を中心としたASEAN諸国への新たな挑戦

＜取組事例＞

- タイ国にてコンサルティングサービス等の事業を行うための現地法人
首都高インターナショナル・タイランド(株)の営業開始(2024(R6)年9月)



- ミャンマー地震に伴うタイ国への専門家派遣

- ・ 2025年3月28日のミャンマー地震発生後、タイ国運輸省から要請があり、国土交通省とともに当社からタイ現地に専門家2名を派遣(2025(R7)年4月3日～6日)
- ・ 今後もタイ現地に専門家3名を派遣し、タイ国運輸省などと、地震時の点検や安全管理などをテーマにセミナーを実施予定



タイ国への専門家派遣(ミャンマー地震)

今後の取組に向けた課題等

○ 更新事業におけるう回先の整流化対策

- ・更新事業に併せて、工事時のう回先となる路線等の整流化対策（付加車線設置等）が必要

○ 完全ETC専用化に向けた不正通行者対策

- ・完全ETC専用化にあたって懸念される不正通行者対策

○ 利益剰余金の取扱い

- ・利益剰余金について高速道路事業においては、将来の経済情勢の変動等による想定外の収入の減少や雪凍対策等の管理費の増大に備えて、自己資本の充実に努めるものとして、民営化の前提条件のもと、社会一般的な「利益剰余金」とは異なる性質であることを明確化

○ 金融リスク・資金調達への対応

- ・安定的な資金調達に向けて、ソーシャル・ファイナンス・フレームワークを策定し、ソーシャル・ファイナンスを活用した道路事業への取り組みについて、投資家に対し IR 活動を実施中

国・機構に関わる課題等

- ・これまで、限られた財源のもとで経営努力やコスト縮減を行いつつ、首都圏の経済・生活を支える重要インフラである道路ネットワークの着実な整備を進め、24時間365日にわたって安全・安心・快適な道路サービスの提供のために、適切な管理運営を行ってきたところ
- ・また、急速に進展する構造物の老朽化への対応が迫られる中で、上記の使命をより持続可能にするために、二度にわたる大規模更新・修繕事業の計画策定を行い、実施に必要な財源を償還期間の延長で確保してきたところ
- ・なお、これらの実施にあたっては、「高速道路事業に関わる税制上の支援措置」により所要の負担軽減が図られたことに負うところが大きい
- ・しかしながら、近年の労務費・資材費の高騰や激甚化する災害など、当社を取り巻く環境は大きく変化しており、これまで担ってきた道路サービスを将来にわたって維持していくことが極めて厳しい状況に直面
- ・そのため、当社の使命を持続的に果たしていくためには、不断の経営努力を前提としつつ、「高速道路事業に関わる税制上の支援措置」は必須であり、加えて、「償還計画の確実性を確保する方策」の検討が喫緊の課題