

高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ (案)

令和7年8月

国土交通省

高速道路機構・会社のフォローアップ

目次

はじめに	P2
1. 有利子債務の確実な返済	P3
2. 早期かつ極力少ない国民負担による整備と 安全・安心で確実なサービスの提供	P6
2－1. 高速道路ネットワークの整備	P6
(1) ネットワークの早期整備	P6
(2) 既存ネットワークの機能強化	P7
2－2. 安全・安心で確実なサービスの提供	P10
(1) 老朽化への対応	P10
(2) 大規模災害や事故への対応	P15
(3) 管理状況と管理コスト	P19
(4) システム障害等のリスクと高速道路運営のあり方	P21
3. 民間のノウハウの発揮による多様なサービスの提供	P22
3－1. 多様で弾力的な料金	P22
(1) 料金制度	P22
(2) 企画割引	P25
(3) ETCの活用	P26
3－2. 多様なサービスの提供	P28
(1) SA・PA	P28
(2) ガソリンスタンド	P29
(3) 新たな事業領域	P30
4. 社会的課題解決に向けた取組の実施	P32
4－1. 物流環境の改善	P32
4－2. カーボンニュートラル等の取組	P33
4－3. 誰もが使いやすい空間づくり	P35
4－4. 将来の社会的要請への対応	P36
4－5. 技術開発への挑戦	P36
5. 経営・業務・組織運営	P39
5－1. 高速道路会社	P39
5－2. 高速道路機構	P43
おわりに	P47

はじめに

平成 17 年 10 月の道路関係四公団民営化から約 10 年が経過した平成 27 年 7 月に、高速道路機構・会社の民営化以降の成果・課題や今後必要な取組について、「高速道路機構・会社の業務点検」をとりまとめた。業務点検の実施にあたっては、民営化の 3 つの目的（①有利子債務の確実な返済、②早期かつ極力少ない国民負担による整備、③民間のノウハウの発揮による多様なサービスの提供）に沿って、高速道路機構・会社が自ら業務点検を実施するとともに、第三者から意見を頂くために、「高速道路機構・会社の業務点検検討会」（座長：根本敏則 一橋大学大学院教授）を設置し、高速道路機構・会社からのヒアリング等をもとに様々な意見を頂き、国土交通省としてとりまとめた。

それからさらに 10 年が経過し、

- ・ 自然災害の激甚化・頻発化、老朽化の進展、安全・安心への意識の向上
- ・ 物流環境の改善、カーボンニュートラルの実現等、社会的要請の高まり
- ・ 自動運転、DX等の技術革新
- ・ 高速道路の更新・進化に必要な事業を追加するため、令和 5 年道路整備特別措置法の改正に伴う料金徴収期限の延長

等、高速道路を取り巻く情勢も大きく変わってきている。

そのため、平成 27 年 7 月の業務点検結果を受けた高速道路機構・会社の対応状況、高速道路を取り巻く情勢変化を踏まえた高速道路機構・会社の取組状況についてフォローアップを行い、この 10 年間の成果・課題、今後必要な取組について、国土交通省としてとりまとめたものである。

フォローアップの実施にあたっては、前回の業務点検と同様、高速道路機構及び各高速道路会社が自らフォローアップを実施するとともに、第三者から意見を頂くために、「高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ検討会」（座長：根本敏則 敬愛大学情報マネジメント学部特任教授）を設置し、高速道路機構・会社からのヒアリング等をもとに様々な意見を頂いたところである。

1. 有利子債務の確実な返済

業務点検結果(平成 27 年 7 月)の概要

[有利子債務の早期かつ着実な返済と資金調達との更なる工夫の推進]

- ・ 機構が保有する有利子債務は民営化時から着実に返済しているとともに、長期・超長期の固定金利による資金調達等の取組により有利子債務の平均資金コストも着実に低減している。
- ・ 有利子債務の返済状況について、機構では、各年度の決算公表の際に、各路線網の返済状況や、会社保有債務を含めた返済状況、路線別収支等の高速道路事業関連情報を公表する等、透明性が確保されている。
- ・ 機構では、引き続き早期かつ確実な債務返済を推進していくため、低金利の環境を活かし、10 年超の超長期債券の発行割合を増やす等、今後の金利上昇リスク軽減の工夫に努める必要がある。また、債務の早期返済の観点から、連結料や占用料の見直し等による収入増にも努める必要がある。

[有利子債務残高等を踏まえた株式上場の扱い]

- ・ 高速道路の有利子債務は着実な償還が進められているが、債務が大きく、かつ高速道路ネットワークについても建設中であること、より安全・安心な通行の確保が求められていることを踏まえ、株式上场については、引き続き、会社の経営状況等を慎重に見極めていく必要がある。

[高速道路会社の資金調達]

- ・ 高速道路会社は、社債の発行等により必要な資金の調達を行っており、格付機関による社債の評価は国債と同様とされている。

業務点検後の状況：成果と課題

[有利子債務の早期かつ着実な返済]

- ・ 機構は、高速道路資産を保有し、高速道路会社に貸し付け、着実に管理を行うとともに、保有する有利子債務を着実に返済している。

※機構が保有する有利子債務の推移

民営化時：37.4 兆円→平成 26 年度期首：29.3 兆円→令和 6 年度期首：24.8 兆円

- ・ 一方、平成 26 年度から更新事業を実施していること等により、今後、会社からの引受債務の増加が見込まれる。

※会社が保有する有利子債務の推移

民営化時：0.7 兆円→平成 26 年度期首：2.1 兆円→令和 6 年度期首：5.3 兆円

- ・ 機構では、各路線網の返済状況や会社保有債務を含めた返済状況、路線別収支等の高速道路事業関連情報を各年度の決算に合わせて継続して公表しており、

有利子債務の返済状況の透明性が引き続き確保できている。

[資金調達の工夫]

- ・ マイナス金利政策下の低金利の環境を活かして、財政融資等の超長期の資金調達を活用すること等により、有利子債務の平均資金コストが着実に低減されている。

※機構が保有する有利子債務の平均資金コストの推移

平成 17 年度期末 : 1.71% → 平成 26 年度期末 : 1.40% → 令和 6 年度期末 : 0.98%

※機構における財政融資の活用実績 平成 30 年度～令和 4 年度合計 : 5 兆 4,100 億円

- ・ 占用入札制度を導入して収入増に努めているものの、占用入札の件数が限定的であり、占用料・連結料の大幅な収入増には至っていない。

※占用料の推移

平成 18 年度 : 13 億円 → 平成 26 年度 : 20 億円 → 令和 5 年度 : 24 億円

※連結料の推移

平成 18 年度 : 22 億円 → 平成 26 年度 : 23 億円 → 令和 5 年度 : 25 億円

[高速道路会社の資金調達]

- ・ 高速道路会社は、機構への引渡し時期を考慮してできるだけ短い年限の債券を発行することで支払利息の軽減に努めているとともに、格付機関による社債の評価は引き続き国債と同等とされている。

※高速道路会社の格付け (R&I) の状況

平成 27 年 6 月時点 : AA+(日本国債 AA+) → 令和 7 年 7 月時点 : AA+(日本国債 AA+)

今後必要な取組

[有利子債務の早期かつ着実な返済と資金調達の更なる工夫の推進]

- ・ 機構では、引き続き早期かつ確実な債務返済を推進していくため、令和 5 年の道路整備特別措置法の改正による料金徴収期限の延長を踏まえるとともに、マイナス金利政策の解除に伴う市場金利の上昇等の状況の変化に応じた適時適切な資金マネジメントを実施するほか、資産帰属計画（注）の活用や会社発行債券の発行年限の調整等による資金調達需要の平準化を行いつつ、支払利息の圧縮に努める必要がある。

(注) 高速道路の新設又は改築のために会社が取得した道路資産については、当該工事完了日の翌日に機構に帰属すると道路整備特別措置法で規定されているが、会社及び機構が国土交通大臣の認可を受けて、対象とする道路資産の内容と機構に帰属する予定年月日を記載した「道路資産帰属計画」を定めたときは、当該道路資産帰属計画に従い、機構に帰属させることができる制度

- ・ さらに、債務の早期返済の観点から、連結料や占用料の見直し等による収入増にも努める必要がある。

[有利子債務残高等を踏まえた株式上場の扱い]

- ・ 高速道路の有利子債務は着実な償還が進められているが、債務が大きく、かつ、高速道路ネットワークについても建設中であることに加え、更新・進化事業を進めていること、より安全・安心な通行の確保が求められていることを踏まえ、株式上場については、引き続き、会社の経営状況等を慎重に見極めていく必要がある。

2. 早期かつ極力少ない国民負担による整備と

安全・安心で確実なサービスの提供

2-1. 高速道路ネットワークの整備

(1) ネットワークの早期整備

業務点検結果(平成 27 年 7 月)の概要

[早期整備と建設コスト縮減の更なる推進]

- ・ 民営化後、各高速道路会社では、機動性や柔軟性を発揮し、民営化時(H18.4)の事業中延長の約 7 割を開通し、開通予定に対して平均約 4 か月の前倒しを達成し、また、民営化時における建設事業費の計画と比較して、開通した区間合計で全体の 1 割を上回る約 7,400 億円のコスト縮減を達成している。
- ・ また、圏央道、東京外環等の事業を追加し、大都市圏の環状道路ネットワークの整備等を推進している。
- ・ 引き続き、高速道路会社は、機動性や柔軟性を発揮し、コスト縮減や開通目標の更なる前倒しに努めつつ整備を推進していく必要がある。
- ・ 労務単価や材料単価等の事業コストの増加要因は、コスト縮減と併せて必要な反映を行う等の対応が必要である。

業務点検後の状況：成果と課題

[高速道路ネットワーク整備の進展と開通時期・コストの状況]

- ・ 民営化時から平成 26 年度末までに 1,045km の高速道路が開通したのに対し、平成 27 年度以降は 398km が開通した。新東名の浜松いなさ JCT～豊田 JCT が開通したことにより約 200km のダブルネットワークが完成する等、ネットワーク整備による効果が発現している。

※開通済延長

民営化時：8,885km→平成 26 年度末：9,930km→令和 6 年度末：10,328km

- ・ 一方、民営化以降の当初計画と比較して、平成 27 年度以降に開通した区間のうち約 7 割が、周辺開発が進んでいる都市部や地質条件の厳しい山岳トンネルでの施工等もあり、当初計画より遅れて開通している。また、事業費については、工法変更等のほか、足下の労務費や資材費の上昇もあり、合計約 4,100 億円増額している。

※開通年度の達成状況

民営化～平成 26 年度末：約 2 割で遅れ（平均 4 ヶ月前倒し）

→ 平成 27 年度～令和 6 年度末：約 7 割で遅れ

※事業費増減の状況

民営化～平成 26 年度末：約▲7,400 億円

→ 平成 27 年度～令和 6 年度末：+約 4,100 億円

- ・ 事業費増については、事業評価等で内容を確認した上で必要な増額がなされているものの、現場条件や協議に伴う変更が生じた場合について、同一路線で事業遅延が発生している区間と追加費用により工事促進を図っている区間が混在する等、事業の全体マネジメントが不十分な例も見られる。

[大都市の環状道路ネットワーク等の整備の進展]

- ・ 平成 29 年には、圏央道の東北道から常磐道を結ぶ区間が接続され、平成 30 年には、東京外環道の千葉県区間が全線開通する等、大都市圏の環状道路ネットワークの整備が進展し、時間信頼性向上等の効果が発現している。

※首都圏三環状整備率

平成 26 年度末：約 70% → 令和 6 年度末：約 84%

今後必要な取組

[高速道路ネットワークの早期整備と事業マネジメントの徹底]

- ・ 引き続き、高速道路会社は、機動性や柔軟性を発揮し、早期に効果が発現されるようネットワーク整備を推進していく必要がある。また、工期とコストを意識した事業マネジメントを徹底する必要がある。
- ・ 工法変更等の事業コストの増額は、コスト縮減と併せて、事業評価等の手続きを経た上で、必要な反映を行う等の対応が必要である。

(2) 既存ネットワークの機能強化

業務点検結果(平成 27 年 7 月)の概要

[科学的な分析に基づく集中的な対策によるボトルネックの解消]

- ・ 大都市流入部等で渋滞ボトルネック箇所があり、深刻な社会的損失が発生しており、例えば、東名高速の岡崎地区においては、既存の道路幅の中で路肩幅員や車線幅員を変更する等により、短期間かつ低コストでの暫定 3 車線運用を実施する等の取組を開始している。
- ・ 道路を賢く使う観点を踏まえ、渋滞要因の分析手法を確立し、ボトルネック箇所とその要因を把握した上で、車線運用の見直しや付加車線の設置等により、ボトルネックの解消が必要である。

[暫定 2 車線区間の賢い機能強化]

- ・ 暫定 2 車線区間では、安全性や走行性、大規模災害時の対応等に課題があり、

改善が急がれ、民営化後、渋滞や事故等の交通状況を踏まえ、暫定2車線区間の4車線化約187kmに取り組んでいる。

- ・効果的な追越車線の設置や3車線運用等、道路を賢く使う観点を踏まえながら、本来の機能を確保するための工夫が重要であり、暫定区間の車線数の増加にあたっては、2車線運用時の交通状況を踏まえ、運転者の安心や快適性、走行性を高める観点から、透明性を確保しつつ、機動的な対応が必要である。

[スマートIC等の柔軟な追加設置]

- ・ETC技術の活用により、低コストで建設・管理が可能なスマートICは、高速道路の有効利用や地域の活性化を図る上で重要であるため、重点的に整備を進めており、77箇所（事業中68箇所）を開通している。
- ・平成26年6月の道路法等改正により、スマートIC整備のための補助制度を創設し、引き続き整備を推進している。
- ・スマートIC等を柔軟に追加設置することにより、高速道路から物流拠点や観光拠点等へのアクセス向上や、「コンパクト＋ネットワーク」の考え方による機能の集約化・高度化、既存IC周辺の渋滞緩和等を図ることが必要である。
- ・特に、高速道路の近傍に位置する大規模な物流拠点や工業団地、商業施設等については、高速道路の利用促進や利便性の向上による地域活性化の観点から、適切な負担の下、スマートIC等を活用した高速道路と施設の直結を進める必要がある。

業務点検後の状況：成果と課題

[交通集中箇所のピンポイント渋滞対策の取組]

- ・圏央道や東京外環道の千葉県区間、新名神等のネットワーク整備が進展してきたことに加え、中央道の調布付近や東名高速の大和トンネル付近等、三大都市圏を中心として、データ分析によるピンポイント渋滞対策の取組が進展し、対策を実施した区間では、渋滞回数の減少等、一定の効果が発現している。
- ・他方、高速道路のネットワーク形成が進捗する一方で、コロナ禍以降の交通量が増加しているのにあわせて、ピンポイント渋滞対策等が道半ばであることから、依然として交通集中による渋滞が多発し、この10年間でも増加傾向にあり、更なる対策が求められる。

※交通集中渋滞による渋滞損失時間

平成16年度：99万km・時/年 → 平成26年度：176万km・時/年

→ 令和6年度末：215万km・時/年

- ・中央道の小仏トンネル等、事業費や事業期間が増大し、早期に効果が発現できていない事業も存在している。

[暫定2車線区間の4車線化やワイヤロープ設置の進展]

- ・暫定2車線区間の4車線化については、平成27年には高速自動車国道法施行令を改正し、4車線化に係る手続きの見直しを行ったことに加え、財政融資の活用や令和5年道路整備特別措置法の改正に伴う料金徴収期間の延長により財源を確保し、平成27年度以降、約613kmの4車線化に着手した。また、平成27年度以降の4車線化完成延長が約309kmと着実に整備が進展しており、交通事故の減少や通行止め時間の減少等の効果が発現している。なお、未事業化区間が未だに約1,400km残っている。一方で、事業費や事業期間が増大している事業も存在している。

※4車線化着手延長

民営化～平成26年度末：187km → 平成27年度～令和6年度末：613km

※4車線化開通延長

民営化～平成26年度末：88km → 平成27年度～令和6年度末：309km

- ・また、対面通行区間における当面の緊急対策として、土工部、中小橋梁では、平成29年度よりワイヤロープの試行設置を開始し、令和4年度に設置が概成している。一方で、長大橋梁、トンネルでは、令和3年度よりセンターブロック等の試行設置を開始しているものの、技術的な検証を進めている段階であるため、設置は限定的である。

[高速道路の有効利用や地域活性化を促進するスマートICの設置]

- ・スマートICについて、平成27年度以降、84箇所が開通することで、令和6年度末までに合計161箇所が開通済みであり、高速道路の有効活用・利用促進や地域活性化等に寄与している。他方、事業中のスマートICにおいては、事業費や事業期間が増大し、早期に効果が発現できてない事業も存在している。

※スマートIC供用箇所数

平成18年度末：18箇所 → 平成26年度末：77箇所 → 令和6年度末：161箇所

- ・また、民間企業の発意と負担により整備を進める民間施設直結スマートIC制度を令和元年に創設しているものの、2事例に留まっており、高速道路の近傍に位置する大規模な物流拠点や工業団地、商業施設等の民間施設との直結が進んでいない。

※民間施設直結スマートIC

- ・令和2年3月：淡路北スマートインターチェンジが開通
- ・令和3年4月：多気ヴィソンスmartインターチェンジが開通

今後必要な取組

[ピンポイント渋滞対策の推進]

- ・ACC（アダプティブ・クルーズ・コントロール）搭載車の普及等に伴う交通容量の変化も注視し、ボトルネック箇所とその要因を把握した上で、車線運用の見直しや付加車線の設置等、短期的・効果的かつ柔軟な対策について、コストを意識した事業マネジメントを徹底した上で、引き続き、取り組む必要がある。

[暫定 2 車線区間の機能強化の推進]

- ・暫定 2 車線区間は、対面通行の安全性や走行性、大規模災害時や積雪時の対応を考慮して、その状態を長時間継続すべきではない。効果的にパフォーマンス向上を図るため、データを有効に活用し、事業実施環境の状況等の観点も踏まえ、安全性や信頼性等の課題の大きい箇所から優先的に着手する等、効果的に 4 車線化を進めるとともに、「2 + 1 車線」運用等の工夫を凝らしていく必要がある。これらについて、コストを意識した事業マネジメントを徹底した上で、早期に取り組む必要がある。
- ・また、高速道路の 4 車線化の事業完了には時間を要することから、安全性を確保するため、長大橋梁、トンネルにおけるセンターブロックの設置等の安全対策にも本格的に取り組むべく、積極的に検証を加速する必要がある。

[スマート I C 等の柔軟な追加設置]

- ・高速道路へのアクセス向上や既存 I C 周辺の渋滞緩和等の効果に加え、I C 周辺の拠点開発や道の駅等を活用した観光周遊ルートの形成等、地域づくりへの効果を踏まえて、スマート I C の設置に取り組む必要がある。加えて、コストを意識した事業マネジメントを徹底した上で、引き続き、スマート I C 等を追加設置する必要がある。
- ・また、引き続き、民間施設直結スマート I C の取組を進めることで、高速道路の近傍に位置する大規模な物流拠点や工業団地、商業施設等との連携を図る必要がある。

2-2. 安全・安心で確実なサービスの提供

(1) 老朽化への対応

業務点検結果(平成 27 年 7 月)の概要

[計画的な老朽化対策の推進]

- ・平成 24 年 12 月に発生した笹子トンネル天井板落下事故は、道路構造物そのものが通常の供用状態下において落下し、死亡者・負傷者が生じた重大な事故であり、こうした事故は二度と発生させてはならない。
- ・平成 25 年 6 月の道路法改正により、橋梁やトンネル等の道路構造物の定期

点検を全道路管理者に義務化し、メンテナンスサイクルを確定し、始動している。

- ・引き続き、高速道路会社では、5年に一度の近接目視による道路構造物の定期点検を、計画に沿って進めていく必要がある。
- ・また、点検結果を踏まえ、各種構造物を適切に維持するとともに、必要な箇所では計画に基づいた更新事業を実施していく必要がある。
- ・なお、これまでに高速道路会社で培ってきたメンテナンス技術の地方自治体との共有化や、技術力を活かした支援についても取り組んでいく必要がある。

[円滑な大規模更新事業の実施と周辺都市開発との連携]

- ・民営化当時は構造物が建設後 40 年程度を経過し始めたところであり、更新の必要性について具体の箇所や対処方法が十分に明らかになっていなかったが、東京オリンピックに合わせて緊急的に整備した箇所等、更新の必要な箇所が明らかになった。このため、必要な財源が確保されるよう、平成 26 年 6 月の道路法等の改正により、建設債務の償還満了後、15 年間を上限として料金徴収を継続する仕組みを導入し、大規模更新事業等に首都高速 1 号線より着手している。
- ・大規模更新事業の展開に合わせて、高速道路会社では、調査研究・技術開発等に積極的に取り組むとともに、通行規制に伴う社会的影響の軽減方策の具体化について検討する必要がある。
- ・首都高速及び阪神高速の大規模更新事業については、厳しい空間的な制約やオリンピックへの影響、景観等を含めた周辺環境との調和も考慮する必要がある、その実施にあたっては、都市計画とも調整しつつ、高い技術力の発揮や技術開発に努めていく必要がある。

[特車許可基準等や違反車両への措置の統一化・取締りの強化]

- ・一部の重量を違法に超過した大型車両が、道路を劣化させる主要因となっており、更に、重量超過車両は交通安全上重大な事故に繋がる恐れがある。
- ・このため、高速道路機構・会社では、他の道路管理者や警察とも連携しつつ、違反車両の取締りに努めている。
- ・他方、高速道路会社は、国の方針に基づき、車両の大型化に対応した許可基準の見直し及び適正利用者に対する許可手続きの簡素化等についても推進している。
- ・各高速道路会社で運用が異なる特車許可基準について、車両の円滑な通行を確保するためにも、これまでの運用実態を見直して、統一化を行う必要がある。
- ・違反車両への割引停止措置等について、違反者に対するペナルティにより大型車の利用の適正化を促すため、利用者への周知を行った上で統一化する必要がある。

- ・ 構造物の老朽化の進行を踏まえ、悪質な重量超過車両の排除を進めるため、自動取締り機器の増設等、更なる取締りの強化を行うことが必要である。

[跨道橋の安全対策の実施]

- ・ 高速道路の跨道橋については、高速道路会社は、跨道橋の管理者に働きかけることで点検促進や点検・補修の受委託の拡大、撤去支援の取組開始等、安全対策の推進に努めている。
- ・ 引き続き、跨道橋の安全対策にも引き続き取り組んでいく必要がある。

業務点検後の状況：成果と課題

[メンテナンスサイクルの構築]

各高速道路会社では、5年に一度の近接目視による道路構造物の定期点検を計画的に実施した上で、修繕の必要のある道路構造物については、着実に修繕に着手・完了させる等、メンテナンスサイクルが確立されている一方で、1巡目の点検結果による要措置箇所が、2巡目終了時においても一部完了していない課題も確認された。

※橋梁の点検率・修繕着手率・修繕完了率（令和5年度末）

【1巡目】点検率：100%、修繕着手率：100%、修繕完了率：90%

【2巡目】点検率：100%、修繕着手率：59%、修繕完了率：32%

- ・ これまでに高速道路会社で培ってきたメンテナンス技術の地方自治体との共有化や、技術力を活かした地方自治体への支援についても取り組んでいる。

※メンテナンスの技術力を活かした地方自治体等への支援事例

・ 名神口歩道橋（豊中市）の点検・補修等に対する技術的助言（阪神高速、H27～）

・ 安芸灘大橋（広島県道路公社）の点検・補修、長期修繕計画に対する技術的助言（本四高速、R4～）

[更新事業の進展]

- ・ 5年に一度の定期点検により判明した重大な損傷に対応するための更新事業等に必要な財源を確保することを目的とした、令和5年の道路整備特別措置法の改正や、各高速道路会社における有識者委員会での議論を踏まえ、各高速道路会社で更新計画を改定し、更新事業を追加した。

※更新事業の現行計画

先行更新計画（H26 特措法改正に係るもの）：56,170 億円

後行更新計画（R5 特措法改正に係るもの）：15,229 億円

- ・ この10年で本格的に動き出した更新事業の実施にあたり、各高速道路会社は、多重性が確保された高速道路ネットワークの活用による広域迂回路の設定のほか、技術開発による車線の柔軟な運用等、様々な工夫により社会的影響の軽減に取り組んでいる。

※社会的影響の軽減の取組事例

- ・首都高速の高速大師橋更新事業において、橋梁架け替えによる本線の交通影響を小さくするため、あらかじめ旧橋の隣に新設橋を組み立てて、スライドによる一括架け替え工法を選択することにより、約2週間の通行止めで架け替えを完了
- ・中国道吹田 JCT～中国池田 IC のリニューアルプロジェクトの際、平成 30 年 3 月にダブルネットワーク化された新名神高速道路を広域迂回路として設定し、終日通行止めによる集中工事により、工事期間を短縮
- ・阪神高速の喜連瓜破付近橋梁架け替えの際、本線下の一般道への交通影響や周辺地域への工事影響を小さくするため、本線の通行止めによる工法を選択。令和 2 年 3 月に開通した大和川線を広域迂回路として設定したことに加え、施工上の工夫により工程を大幅短縮したことで市民生活への影響を軽減した。
- ・関越道の東松川橋の床板取り替えの際、車線数の減少に対し、ロードジッパーを用いたコンクリート防護柵を短期間に設置し、偏在する交通に対する車線運用を工夫し、渋滞緩和を図った。
- ・首都高速日本橋区間については、東京都や再開発事業者等と調整し、費用負担を決定した上で、首都高速会社において、令和 2 年より日本橋区間の地下化事業に取り組んでいる。また、築地川区間の更新事業については、中央区と連携し、本線掘割部の上部に蓋を掛けることで、高速道路の上部空間をにぎわいの場として活用し、魅力的な都市空間を創出する取組を進めている。

[大型車の適正な通行]

- ・車両の円滑な通行を確保するため、各高速道路会社で運用が異なっていた車幅の特車許可基準について、令和 2 年に、ネクスコ 3 社及び本四高速において統一している。また、平成 31 年には特車許可支援システムの導入、令和 4 年にはオンライン申請を開始する等、特車許可に係る手続きの円滑化が図られている。
- ・違反者に対するペナルティにより大型車の利用の適正化を促すため、違反車両への割引停止措置等について、高速道路会社全社において、平成 29 年度に統一するとともに、違反点数の累積期間の見直し等、運用の厳格化が行われている。
- ・構造物の老朽化が進行する中、依然として悪質な重量超過車両がある一方で、それらの排除を進めるため、平成 27 年以降、自動取締り機器を 386 箇所増設し、捕捉台数を増やすことにより、取締りの強化を行っている。

※自動軸重計設置箇所数

平成 26 年度末：96 箇所 → 令和 6 年度末：482 箇所

[跨道橋の耐震等対策]

- ・平成 28 年 4 月の熊本地震を踏まえ、利益剰余金の跨道橋耐震対策積立金を平成 29 年 6 月に創設し、ロッキング橋脚を有する跨道橋の耐震補強は全数

で対応が完了し、また、その他の跨道橋も約 95%で耐震補強や撤去が完了している。

※跨道橋の耐震対策の状況（令和5年度末）

・ ロッキング橋脚：100%、その他の橋梁：95%

今後必要な取組

〔メンテナンスサイクルの構築〕

- ・ 高速道路会社では、引き続き、5年に一度の近接目視による道路構造物の定期点検を、新技術の活用による更なる効率化を図りながら、計画に沿って進めていく必要がある。点検結果を踏まえ、各種構造物を適切に補修するとともに、必要な箇所については、有識者委員会で議論をした上で、適宜、更新計画に追加し、更新事業を実施していく必要がある。
- ・ なお、これまでに高速道路会社で培ってきたメンテナンス技術の地方自治体との共有化や、技術力を活かした地方自治体への支援についても、引き続き取り組んでいく必要がある。

〔更新事業の推進〕

- ・ 高速道路会社では、更新事業の工事や施工にあたっての社会的影響の軽減に係る調査研究・技術開発等に、引き続き、積極的に取り組むとともに、通行規制に伴う社会的影響の軽減に要するコストも考慮した上で、更新事業を実施していく必要がある。その際、工事や通行規制等に係る関係者との協議・調整や利用者への広報等、更新事業のノウハウについても各高速道路会社で共有し、横展開に努める必要がある。
- ・ 首都高速及び阪神高速の更新事業については、空間的な制約の厳しさや景観等を含めた周辺環境との調和も考慮する必要がある、その実施にあたっては、周辺都市開発と連携した更新事業の具体化を図りつつ、高い技術力の発揮や技術開発に努めていく必要がある。

〔大型車の適正な通行〕

- ・ 重量を超過した一部の大型車両が道路を劣化させる主要因となっていること、また、重量超過車両は交通安全上重大な事故に繋がる恐れがあることから、自動取締り機器の増設や違反車に対するペナルティの厳格な運用等、取締りの強化を行うとともに、トラック事業者等関係団体と連携し、引き続き、重量違反車両を減少させる必要がある。

〔跨道橋の対策の着実な実施〕

- ・ 引き続き、跨道橋の管理者に働きかけ、跨道橋の耐震補強や撤去等の対策に取り組んでいく必要がある。

(2) 大規模災害や事故への対応

業務点検結果(平成 27 年 7 月)の概要

[頻発化する自然災害に備えるための対応]

- ・平成 26 年 11 月の災害対策基本法改正により、大規模地震や大雪等の災害時には、道路管理者が道路啓開のため放置車両の移動等を行えることとなった。
- ・今後想定される大規模災害に対し、迅速な道路啓開を可能とするため、全国において、想定される災害に対し、高速道路機構・会社は、関係機関と連携の上、準備を進める必要がある。

[機構・会社間の権限代行手続きの簡素化・包括化]

- ・災害対応等道路管理事務の迅速化を図るため、権限代行に関わる機構と高速道路会社の関係について、機構の事務を可能な限り、現場を管理する高速道路会社に委ねるとともに、必要となる手続きの簡素化・包括化等、更に検討する必要がある。

[頻発化する自然災害への対応]

- ・東日本大震災では、高速道路会社が発災から 20 時間で東北道の仮復旧を終え、迅速に緊急輸送道路としての機能を確保し、「くしの歯作戦」に活用されたほか、11 日後にはほぼ全線で通行止めを解除する等、被災地の復旧に貢献した。
- ・近年、異常降雨、降雪が増加傾向にあり、例えば、平成 26 年 2 月の大雪の際には、車両の立ち往生により、中央道において通行止めが 81 時間に及ぶ等、長期の通行止めへの対応が課題である。
- ・高速道路が我が国の物流・人流の重要な大動脈であることを踏まえ、悪天候や事故等の際に、可能な限り通行止め時間を短縮する工夫を関係機関と調整して実施していくことが必要である。また、効果的・効率的な対応を図るためには、管理主体の枠を超えた一体的な道路管理が必要であり、各高速道路会社が連携を強化する必要がある。

[大雪等自然災害に対応するための財源の確保]

- ・平成 7 年 1 月に発生した阪神・淡路大震災を契機に、地震や噴火等の激甚災害による高速道路の被害復旧のための国費補助制度が創設され、民営化後も平成 19 年 7 月に発生した新潟県中越沖地震、及び平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災において、国から高速道路機構への補助、機構から会社への無利子貸付を行う形で財政支援措置が継続されている。
- ・大雪時の除雪費用は管理費で対応しているが、これまで管理費の多くは固定

費として扱われてきたため、特に、最近頻発化している大雪等の有無が、毎年度の高速道路会社の損益に直接影響する事態となっている。

- ・ 最近の異常気象に伴う大雪等の頻発化に伴い、除雪費用も大きく変動しており、高速道路会社の経営を圧迫することなく資金を確保するための対策を行う必要がある。

[高齢化社会の進展を踏まえた逆走対策の強化]

- ・ 高速道路では、スリップや車線逸脱を抑止する舗装や路面標示等の安全対策の整備を進めたことにより、死傷事故総数は民営化時と比較して約2割漸減している。
- ・ 一方、全国の高速道路では、2日に1回の割合で逆走が発生し、高速道路を逆走する車両が社会問題化している。警察庁と連携して逆走事案の事例分析を行い、逆走が複数回発生した箇所、死傷事故に至る逆走が発生した箇所を優先し、物理的・視覚的な逆走対策に努めている。
- ・ 高齢化の進展を踏まえ、重大事故につながる可能性の高い歩行者・自転車の立入りや自動車の逆走の防止対策を強化していく必要がある。

業務点検後の状況：成果と課題

[激甚化・頻発化する自然災害への対応]

- ・ 平成27年以降の10年間に於いて、平成28年熊本地震、平成30年7月豪雨、令和6年能登半島地震等の自然災害が発生している。こうした激甚化・頻発化する自然災害に対し、各高速道路会社において、技術力を結集し、復旧作業にあたるとともに、国や地方公共団体等の関係機関と連携し、一般道を含めた広域ネットワークの確保により、早期に物流・人流を確保している。

※自然災害に対する高速道路会社の対応：

- ・ 平成28年熊本地震：九州自動車道等において、盛土のり面崩落、橋梁損傷等、大規模な損傷が生じたものの、早期復旧に向けて24時間体制で作業を行い、25日で通行止めを解除
- ・ 平成30年7月豪雨：高知自動車道の橋梁流出が発生した区間において、2車線の対面通行として早期に通行止めを解除
- ・ 令和6年能登半島地震：北陸自動車道等で、路面段差、クラック等の被災があったが、応急復旧により29時間で通行止めを解除。一般道を含めた広域ネットワークの確保のため、国道8号の通行止めに伴う北陸自動車道の無料通行措置を実施
- ・ 各高速道路会社では、大雪に見舞われる度に車両滞留への対応を行ってきた。令和3年2月には、大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめを改定し、「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」を基本的な考え方とし、「高速道路と並行する国道等の同時通行止めと集中除雪による物流等の途絶の回避を図ること」とされ、近年においては関係機関

と連携して大雪時の対応に取り組んでいる。一方で、令和6年1月の豪雪時には、名神高速関ヶ原付近において大規模滞留が生じ、自衛隊や岐阜県等の協力も得て除雪や物資支援を実施したものの、近隣事務所や隣接する高速道路会社等との連携が不十分で、滞留解消に時間を要した例もある。

※大雪時における主な大規模滞留

平成29年1月：首都高速山手トンネルほか、令和2年12月：関越道、令和4年1月：名神高速、令和5年1月：新名神高速、令和6年1月：名神高速、令和6年2月：首都高速

※令和6年1月豪雪時の滞留規模

下り線では最大6.6km、約700台の滞留が生じ、19時間後に解消、上り線では最大5.5km、約500台の滞留が生じ、14時間後に解消

[激甚化・頻発化する自然災害に備えるための対応]

- ・今後想定される大規模災害に対し、迅速な道路啓開を可能とするため、各高速道路会社は国や地方公共団体等の関係機関と連携の上、道路啓開計画を策定したり、大雪時の予防的通行止めに関する協議を行う等の取組を行っている。

[機構・会社間の権限代行手続きの簡素化・包括化]

- ・権限代行に関わる高速道路機構と会社の関係について、機構の事務を可能な限り現場を管理する会社に委ねる観点から、災害対策基本法に基づく放置車両対策の手続きの迅速化を図るため、会社による区間請求から機構の区間指定通知までの手続きの見直しを実施する等、災害対応等道路管理事務の見直しが図られている。

※災害対策基本法に基づく区間指定件数

H26～R6：16件

[災害に対応するための財源の確保]

- ・豪雨や地震による大規模な被災に関しては、災害復旧費並びに国費補助を活用し、迅速な復旧を行っている。また、災害対応や除雪に関する費用は、降雨や降雪の激甚化・頻発化等により変動も大きくなっているが、変動リスクに備えて利益剰余金を留保し、変動が大きかった場合はこの利益剰余金を充当して対応している。

※災害復旧費並びに国費補助

平成29年度：342（うち国費補助317）億円（平成28年熊本地震）

令和元年度：202（うち国費補助130）億円（平成30年豪雨）

[高速道路の耐震補強]

- ・高速道路本線の橋脚については、落橋・倒壊を防ぐ耐震性能3の対策が平成

25年に完了している。橋としての機能を速やかに回復させる耐震性能2の対策を進めてきたところ、令和5年11月の会計検査院指摘を踏まえ、令和6年1月に「高速道路の耐震補強実施計画」を策定し、令和6年度末までに約80%完了している。

※高速道路の耐震補強実施計画（令和6年1月）：大規模地震発生確率が26%以上の地域は、令和12年度末までに地震時のミッシングリンクの解消を目指す

※耐震対策（耐震性能2）の状況

平成27年度末：72% → 令和6年度末：80%（うち、大規模地震発生確率26%以上の地域は、86%）

[高速道路の逆走対策等]

- ・事故多発地点の対策については、路面標示や事故多発地点の情報提供等の対策に取り組み、死傷事故率が減少している。

※死傷事故率

平成26年：8.0件/億台キロ → 令和6年：4.0件/億台キロ

- ・また、逆走対策については、高速道路の本線分合流部や一般道接続部等の逆走が発生しやすい箇所において、路面標示・看板の設置等の対策が概ね完了している。しかし、逆走事案は依然として年間200件近く発生しており、重大事故は減少しているものの、なくなっていないこと等から対策が道半ばである。なお、年齢別の逆走事案の件数は、65歳以上が約7割、動機別の件数については、逆走していたことを認識していない者が約3割となっている。

※逆走事案件数（高速道路会社6社計）

平成27年：242件 → 令和6年：191件

※逆走による重大事故（死亡・負傷）件数（高速道路会社6社計）

平成27年：25件 → 令和6年：11件

※令和6年 年齢別逆走事案発生件数（国土交通省及び高速道路会社管理の高速道路）

65歳以上：約7割、65歳未満：約3割

※令和6年 動機別逆走事案発生件数（国土交通省及び高速道路会社管理の高速道路）

故意：約2割、過失：約4割、認識なし：約3割

今後必要な取組

[自然災害への事前の備え]

- ・今後想定されている大規模災害に対し、道路啓開を含め、迅速な復旧活動を可能とするため、令和7年4月の道路法等の改正により法定化された道路啓開計画の策定や計画に基づく道路啓開の実施に対する事前の備え等、高速道路機構・会社は関係機関と連携の上、事前の準備を整える必要がある。

[激甚化・頻発化する自然災害への対応]

- ・高速道路が我が国の物流・人流の重要な大動脈であることを踏まえ、悪天候や事故等の際に可能な限り通行止め時間を短縮する工夫を、関係機関と調整して実施していく必要がある。また、効果的・効率的な対応を図るためには、管理主体の枠を超えた一体的な道路管理が必要であり、平時の訓練や人事面の交流も含め、各高速道路会社が連携を強化する必要がある。さらに、通行止め実施時に利用者に対して状況に応じた行動変容を促す広報についても、国や地方公共団体等の関係機関と連携して適切に実施をしていく必要がある。

[大雪等自然災害に対応するための財源の確保]

- ・最近の異常気象に伴う大雪等の頻発化に伴い、除雪費用も大きく変動しており、高速道路会社は、その経営を圧迫することなく資金を確保するため、利益剰余金の留保等の対策を引き続き実施する必要がある。

[高速道路の耐震補強の着実な実施]

- ・高速道路本線の橋脚の耐震補強については、令和6年1月に策定した「高速道路の耐震補強実施計画」に基づき、引き続き対策を推進していく必要がある。

[逆走対策の強化]

- ・逆走が発生しやすい箇所においては、路面標示・看板等の改善に加え、民間からの新技術を活用した対策に継続して取り組む必要がある。加えて、重大事故を防ぐための技術開発にも取り組む必要がある。また、逆走事故は、道路構造だけでなく、運転者の加齢による視覚の低下や注意力の散漫、認知能力の低下等様々な要素が関係しており、警察等関係機関と連携した対策により一層取り組んでいく必要がある。

(3) 管理状況と管理コスト

業務点検結果(平成27年7月)の概要

[管理状況と管理コスト縮減]

- ・各高速道路会社では、管理状況に関する報告書を毎年度とりまとめるとともに、機構と会社が連携し、実績が目標を下回っている場合には要因分析を行う等、管理水準の向上に向けた取組を着実に実施している。
- ・一方、老朽化の進行に伴う点検の強化や補修等への対応に伴い、近年の1kmあたりのメンテナンス関連費用は増加傾向にある。
- ・引き続き、アウトカム指標等を活用して、事象に応じて適切に管理コストの縮減に努めつつ、管理水準の向上を図っていくことが重要である。その際、

高速道路が、最初の開通より半世紀以上が経過することから、施設の老朽化対策に重点を置くとともに、頻発化する大雪等の災害や事故への対応を強化する必要がある。

業務点検後の状況：成果と課題

[管理状況と管理コスト]

- ・ 高速道路会社は、民営化後に開通した区間を含め、現在、全国で約 10,500km のネットワークについて、一定の管理水準の確保しつつ管理している。高速道路の維持管理にあたっては、技術開発による点検の効率化・省人化等により、コスト縮減の努力を図っている。

※管理延長

平成 17 年度末：8,984km→平成 26 年度末：9,998km → 令和 6 年度：10,515km

※点検の効率化・省人化の取組事例

- ・ 橋梁上部工等について、高解像度カメラ、点検用ロボット・ドローン等の活用により、直接の目視点検に必要な仮設足場を削減
 - ・ トンネル覆工について、画像撮影によるひび割れ自動検知により、交通規制を伴うことなく高速走行での点検を実現
- ・ 一方で、近年、老朽化の進行に伴い補修等の対応が増加するとともに、雪氷体制の強化、労務費や資材費の上昇等により、維持管理コストが増加している。これは新規供用によるコスト増のほか、労務費・資材費の上昇による増加が大きな要因となっている。

※維持管理コスト（高速道路会社 6 社計）

平成 26 年度：4,623 億円（0.46 億円/km）→令和 5 年度：7,476 億円（0.71 億円/km）

※首都高速の事例

- ・ 平成 26 年度：約 775 億円 → 令和 5 年度：約 1,100 億円（+約 325 億円、約 1.4 倍）
- ・ 増額の内訳…新規供用による増：40 億円（約 12%）、労務費・材料費の高騰：165 億円（約 51%）、老朽化対策による増：50 億円（約 15%）、災害リスク対応等による増：45 億円（約 14%）

※建設工事デフレーター

平成 27 年：100 → 令和 6 年：128.4（約 28.4%の上昇）

※公共工事労務単価

平成 27 年：16,678 円 → 令和 6 年：23,600 円（約 41.5%の上昇）

今後必要な取組

[管理状況と管理コストを踏まえた持続可能な運営]

- ・高速道路会社は、引き続き効率的な経営や技術開発等による徹底的なコスト縮減に努めつつ、高速道路として必要な管理水準の確保を図っていくことが重要である。その上で、近年の労務費や資材費の上昇等による維持管理コスト上昇の要因への対応、また、その財源確保のあり方について、持続可能な運営の観点から検討を行う必要がある。

（４）システム障害等のリスクと高速道路運営のあり方

業務点検後の状況：成果と課題

〔システム障害等のリスクと高速道路運営のあり方〕

- ・令和 7 年 4 月 6 日に、中日本高速会社管内で広域的な ETC システム障害が発生した。具体的には、中日本高速会社管内の最大 17 路線 106 箇所の料金所において、ETC システム障害により、一部車両に対しバーが開かなくなった結果、2 km 以上の渋滞が 10 箇所で発生する等の事象が発生し、利用者に対して、渋滞による遅延や後日支払いによる手間が生じる等の混乱が生じた。さらに、後日支払いを利用者にお願いしていたにも関わらず、正常に ETC 通信ができていた箇所では課金となされることが判明したため、更なる混乱を招いたとして、5 月 2 日に利用料金相当額を還元することを公表した。
- ・（こうした混乱を招いたことは極めて遺憾であるが、）一連の混乱は、広域的な ETC システム障害発生に対する危機対応マニュアルが整備されていなかったことが課題である。

今後必要な取組

〔システム障害等のリスクと高速道路運営のあり方〕

- ・ ETC 利用が 95%を超えている現状においては、ETC をはじめとするシステムは、高速道路の運営の根幹を構成するものであり、その重要性は高いとの意識を持って取り組む必要がある。また、高速道路会社は、高速道路の建設・運営を業務とし、国民に対し責任を負っている極めて公共性の高い会社であることを意識して、確実なサービスの提供に取り組む必要がある。
- ・ ETC システム障害に限らず、あらゆるリスクに対する備えについては、利用者の利便性等を損なわないことを基本理念として、的確かつ迅速な対応を講じることが求められる。

3. 民間のノウハウの発揮による多様なサービスの提供

3-1. 多様で弾力的な料金

(1) 料金制度

業務点検結果(平成 27 年 7 月)の概要

[料金水準・料金割引の効果検証等]

- ・平成 26 年 4 月より、観光振興や物流対策等の観点を重視しつつ、激変緩和措置を講じながら、高速道路の利用機会が多い車に配慮する割引に再編した。
- ・建設の経緯の違い等による区間毎の料金差を是正し、普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間の 3 つの料金水準へ整理を行った。
- ・料金割引については、平成 26 年 4 月に実施した再編について、その理念や実施目的に対して効果や影響を確認しつつ検討を進め、今後とも、幅広く議論を行い、時代に即したものとしていく必要がある。
- ・料金水準については、国際競争力の強化や地域活性化等の観点から、引き続き、その低減に向けた努力を払う必要がある。

[大都市圏の新たな料金体系]

- ・首都高速及び阪神高速では、平成 24 年 1 月に料金圏のない距離別料金へ移行した。しかし、特に、首都圏の料金については、整備の経緯の違い等から、料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なるため、利用者にとってわかりにくく使いにくいこと、また、料金水準等の相違の結果として、圏央道を経由するよりも都心部を経由した方が料金が安くなる等経路による差異が生じており、これにより非効率な経路選択が生じていること、さらには、圏央道や横浜横須賀道路等における他の路線と比べて高い料金水準や、管理主体が異なる高速道路を跨いで利用する際に課されるターミナルチャージ等による割高感があり、高速道路の交通量の分担率引上げの支障となっていること等の課題がある。
- ・首都圏の高速道路をより賢く使う観点から、走行距離に応じた公平な対距離料金に整理・統一し、環状道路の利用が料金の面において不利にならないよう、起点と終点が同じ場合、都心経由と環状道路経由の料金を揃えた新たな料金体系を導入する必要がある。
- ・あわせて、近畿圏や中京圏の料金体系についても、ネットワーク整備の進展に合わせて、地域固有の課題等について整理した上で、議論を進めることが必要である。
- ・その上で、将来的には、ICT の普及状況を踏まえながら、混雑状況に応じ

て変動する機動的な料金施策を実施する必要がある。

業務点検後の状況：成果と課題

[3つの料金水準の継続]

- ・平成 26 年 4 月に導入された 3 つの料金水準（普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間）については令和 5 年度末の期限到来を控え、社会資本整備審議会の道路分科会に設置される国土幹線道路部会（以下「国土幹線道路部会」という。）で関係団体等の意見を伺いつつ進めた議論を踏まえ、令和 6 年 4 月より 10 年間継続している。

[料金割引の見直し]

- ・平成 26 年 4 月に再編された料金割引については、令和 3 年 8 月の国土幹線道路部会中間答申において、「政策課題を解決するためには更に効果的な割引とすることがあること、また、割引により別の課題が生じていること等から、社会状況の変化等も踏まえつつ、他の交通機関の影響を考慮した上で、割引の内容を見直す必要がある。」とされたことを踏まえ、これまで国土幹線道路部会で議論を行い、順次、見直しが図られている。

※平日朝夕割引：勤務形態の多様化等に対応するため、令和 5 年 4 月に、石川県で通勤バスの試行を開始し、令和 6 年 4 月からは、石川県に加え全国 5 道県で試行

※休日割引：繁忙期等の渋滞激化を緩和し、より効果的に観光需要を喚起するため、令和 3 年 12 月から、繁忙期等の交通の集中が見込まれる時期等において、割引を適用除外し、令和 4 年 11 月に、平日の周遊パスの割引率を拡充

※深夜割引：割引適用待ちの車両の滞留に対応するため、令和 5 年 1 月に、深夜割引の走行距離に応じた割引に見直す方針を公表

- ・一方、現行の料金システムは、料金所での支払いをベースとして、従来の料金システムに ETC 機能を追加したものであり、各料金所で料金計算し、即時課金となされているが、ETC 導入以降、多種多様な料金割引の導入によりシステムが複雑化しており、割引の見直しに柔軟に対応できていない点が課題である。

[車種区分等]

- ・高速道路の車種毎の料金については、車種を軽自動車等（二輪車を含む）・普通車・中型車・大型車・特大車の 5 つに区分して、区分毎の料金を設定しているが、現行の 5 車種区分を決定してから 30 年以上が経過しており、その間、社会的なニーズ等にあわせて車両諸元や高速道路の利用状況が変化してきていることから、車種間料金比率の算定方法等について、国土幹線道路部会において議論を始めている。

[大都市圏の料金体系の導入]

- ・走行距離に応じた公平な対距離料金に整理・統一し、環状道路の利用が料金の面において不利にならないよう、起点と終点が同じ場合、都心経由と環状道路経由の料金を揃えた新たな料金体系について、首都圏においては平成 28 年 4 月より、近畿圏においては平成 29 年 6 月より、中京圏については令和 3 年 5 月より、それぞれ導入された。その結果、短距離利用の増加や環状道路の利用割合の増加等が見られ、交通環境の改善に寄与している。

※導入効果（首都圏の新たな料金体系（H28. 4））

- ・首都高速の距離帯別利用台数：短トリップ（0～30km）が 5%～34%増加、長トリップ（30km 超）が▲21%～0%
- ・都心利用から圏央道利用への転換（東名～東北道間）：77%（H27）→90%（R1）
- ・さらに、激変緩和措置として導入されていた上限料金を見直す等、料金体系の整理・統一をさらに進めるため、首都圏においては令和 4 年 4 月から、近畿圏においては令和 6 年 6 月から新たな料金体系を導入している。

[混雑等に応じた柔軟な料金体系]

- ・令和 3 年 7～9 月の東京オリンピック・パラリンピック競技大会時には、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るため、マイカー等を対象に 6～22 時の料金割増と夜間料金割引を導入した。

※東京オリンピック・パラリンピック競技大会時の交通量の変化

- ・通常期：約 100 万台/日、オリンピック期間中：約 92 万台/日（平日平均）
- ・また、令和 3 年 8 月の国土幹線道路部会中間答申において、交通需要の偏在等による混雑の緩和を図るため、特定の時間帯や経路の料金の割引や割増を行う料金を本格的に導入すべきであるとされた。
- ・さらに、東京湾アクアラインにおいては、交通需要の偏在等による混雑の緩和を図るため、令和 5 年 7 月から、土日・祝日の特定の時間帯の料金を変動させる時間変動料金の社会実験を実施しており、混雑時間帯の交通が前後の時間帯に分散され最大通過所要時間が減少する等、混雑の緩和に一定の効果が確認されている。

※アクアライン変動料金社会実験効果（実験 1 年間の分析結果）

料金引上げ時間帯（土曜日 13～20 時）の交通量：15,500 台→15,200 台（▲2%）

千葉県内滞在時間：6.8 時間→7.2 時間（+6%）

今後必要な取組

[政策目的に応じた料金割引の見直し]

- ・料金割引については、有識者の意見などを伺いつつ、政策課題に応じて、時代に即したものとなるよう努める必要がある。

- ・令和３年８月の国土幹線道路部会中間答申を踏まえ、引き続き、ライフスタイルや人口構成等の変化に合わせて、高速道路会社が自主性を発揮し、定期的かつ適切に評価を実施し、料金割引の内容を適切に見直していく必要がある。
- ・また、料金徴収方法のあり方については、海外事例も参考にしつつ、国土幹線道路部会等において引き続き議論を進めるとともに、柔軟に料金設定を変更することができるよう、技術の進展も踏まえ料金システムの改良を急ぐべきである。

[車種区分のあり方等]

- ・現行の５車種区分を決定してから３０年以上が経過しており、車種区分の基本的な考え方である、占有者負担、原因者負担、受益者負担の３つの考え方を踏まえ、今後の車種区分のあり方について検討する必要がある。

[大都市圏の料金体系]

- ・大都市圏の料金体系について、道路ネットワークの整備の状況や社会情勢の変化を踏まえつつ継続的に評価を行うとともに、ＥＴＣ専用化等の進捗状況も見据えながら、同一起終点の複数経路の料金に差を設けることにより経路間の転換を促すための施策を検討する必要がある。

[混雑等に応じた柔軟な料金体系の実現]

- ・国土幹線道路部会での議論や東京湾アクアラインにおける社会実験を踏まえ、混雑等に応じた柔軟な料金体系の本格的実施に向け、料金システムの改修に加え、利用者への周知等地域における具体的な調整等の取組を進めていく必要がある。

(２) 企画割引

業務点検結果(平成２７年７月)の概要

[企画割引制度の柔軟な運用]

- ・民間のノウハウを発揮した企画割引（観光周遊パス、早期開通割引等）について周辺地域や観光施設等と連携する等の取組を行っている。
- ・一方で、これまでの企画割引は、実施期間が概ね１年未満であり、かつ個別の企画割引毎に、貸付料の支払いに支障が生じない範囲で実施されてきた状況にあり、様々なアイデアを取り入れるためには課題がある。
- ・今後、訪日観光や国内旅行等の観光振興や地域活性化を一層推進するためには、複数の企画割引の合算や、複数年にわたる実施期間、地域において独自に取り組む企画割引は地方公共団体に協力を求めつつ実施すること等、貸付

料の支払いに支障が生じない範囲で企画割引制度を柔軟に運用し、積極的に取り組んでいく必要がある。

業務点検後の状況：成果と課題

[企画割引の柔軟な運用、販売数拡大]

- ・各高速道路会社において、地域と連携した周遊パスの販売を行うとともに、複数年にわたる実施期間の確保、各高速道路会社共通の検索サイトの設置等、企画割引制度を柔軟に運用する取組が積極的に進められている。

※周遊パス利用件数

平成 26 年度：15 万 5 千件 → 令和 6 年度：105 万 4 千件

- ・オーバーツーリズム対策や地域活性化の観点から、観光需要の分散・平準化を促進するため、令和 4 年 11 月より平日のみの利用に対し、平均約 3 割お得な周遊パスの割引率を約 4 割に拡充する取組を実施し、平日のみの利用が増加するといった効果が発現している。

※オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ (R5. 10. 18 観光立国推進閣僚会議)：平日と休日のバランスの見直し等、観光需要の分散・平準化のための高速道路料金割引見直し

今後必要な取組

[企画割引の柔軟な運用]

- ・企画割引を引き続き実施しつつ、地方公共団体、地域 DMO 等の関係団体と連携しながら、より柔軟な運用に向け、積極的に取り組んでいく必要がある。

(3) ETC の活用

業務点検結果(平成 27 年 7 月)の概要

[料金収受業務経費の削減努力と非 ETC 車への対応]

- ・民営化時に導入した ETC 割引やその後の普及促進策の実施等により、ETC 利用率は約 9 割を達成しており、ETC 利用率向上により、高速道路の渋滞の約 3 割を占めていた料金所渋滞を解消している。
- ・ETC 利用率は約 9 割に達した一方で、残る 1 割の非 ETC 車に対応するため、各料金所で最低 1 レーンは現金レーンになっている。このため、ETC 導入前と比較し、料金収受業務経費は民営化時の縮減も含め現在は約 5 割の削減にとどまっている。
- ・引き続き、料金収受業務経費削減の観点からも、ETC を活用した多様で弾力的な料金やスマート IC 等の取組を通じて、更に利用率を高める必要がある。

る。

- ・ 1 台当たりの料金収受コストが高い非 E T C 車については、E T C 車と非 E T C 車の負担を適正化する観点から、現在の割引措置適用の取扱い等に加え、非 E T C 車の利用負担に関する更なる措置について検討する必要がある。

業務点検後の状況：成果と課題

〔E T C利用率の向上〕

- ・ E T C を活用した多様な弾力的な料金やスマート I C の拡大等の取組を通じて、平成 26 年には約 89% だった E T C 利用率が令和 6 年には約 95% となっている。

※ E T C 利用率

平成 16 年度末：32.8% → 平成 26 年度末：89.0% → 令和 6 年度末：95.3%

〔E T C専用化の取組状況〕

- ・ 令和 2 年 12 月に策定した E T C 専用化等に向けたロードマップを踏まえ、各高速道路会社は、E T C 専用化の導入を順次進めており、令和 6 年度末時点では、E T C 専用化率は 12.2% となっている。

※ E T C 専用化導入箇所数（令和 6 年度末）

東日本高速会社：12 箇所（2.6%）、中日本高速会社：41 箇所（14.4%）、

西日本高速会社：60 箇所（13.5%）、首都高速会社：35 箇所（19.6%）、

阪神高速会社：38 箇所（26.6%）、本四高速会社：2 箇所（5.9%）

- ・ また、首都高速会社においては、令和 7 年度に累計 90 箇所、令和 10 年春までに E T C 専用化の概成を目指す計画を新たに打ち出している。なお、他の高速道路会社については具体的な計画が明らかになっていない。

今後必要な取組

〔E T C専用化の拡大等〕

- ・ 料金収受業務経費の削減や戦略的な料金体系の導入による渋滞緩和、情報提供等の利便性向上の観点からも、さらに E T C 利用率を高めるとともに、各高速道路会社において、E T C 専用化を進めるための具体的な計画を明らかにする必要がある。
- ・ 1 台当たりの料金収受コストが高い非 E T C 車については、E T C 車と非 E T C 車の負担を適正化する観点から、現在の割引措置の取扱い等に加え、非 E T C 車の料金徴収の方法も含めた更なる措置について検討する必要がある。
- ・ さらに、料金収受機能に限らず、安全・安心、カーボンニュートラル、持続可能な人流・物流システム等の実現に向け、次世代の ITS におけるサービス・機

能の検討に取り組む必要がある。

3－2．多様なサービスの提供

(1) S A ・ P A

業務点検結果(平成 27 年 7 月)の概要

[S A ・ P A 事業のサービス向上]

- ・ コンビニ、カフェ、フードコートの充実等店舗の多様化や、洗浄機能付トイレ、宿泊施設、ドッグランの整備等各種施設の充実により、全体として、S A ・ P A の売上高が民営化時の約 4,000 億円 (H18 年度) から現在は約 4,900 億円 (H26 年度) へと着実に増加している。

[地域振興や活性化の核となる S A ・ P A の展開]

- ・ 高速道路の S A ・ P A が高速道路利用者へのサービスだけではなく、地域振興や地域活性化の核となるように、高速道路会社は自治体と連携していく必要がある。
- ・ このため、高速道路事業に支障のない範囲で、地域のゲートウェイとしての機能の強化や、地域の方々が利活用できるよう一般道からのゲートの設置、地域物産の販売環境の改善等の取組を進める必要がある。
- ・ また、地方部で存在しているトイレと自動販売機のための無人の S A ・ P A について、地域の要望や利用者ニーズも踏まえ、活用に向けた連携を進める必要がある。

[防災機能の強化や地域との協働]

- ・ 東日本大震災時に、S A ・ P A が重要な拠点としての機能を果たしたことを踏まえ、防災拠点としての活用ニーズが高まっており、高速道路会社では、S A ・ P A の防災機能の強化や、地域と協働した防災訓練の実施等の防災・減災の取組を進める必要がある。

業務点検後の状況：成果と課題

[利用者サービスや地域振興の核としての S A ・ P A の展開]

- ・ S A ・ P A の売上高は全体として、コロナ禍を除いて着実に増加している。

※ S A ・ P A の売上高の推移

平成 26 年度：約 4,900 億円 → 令和 6 年度：約 6,100 億円

- ・ 一般道から S A ・ P A にアクセスできるゲートの設置や S A ・ P A における周辺地域の特産品販売や観光情報発信等地域と連携したイベントの開催に

積極的に取り組んでいる。

※一般道からSA・PAへのゲート設置数の推移

平成26年度末：214箇所 → 令和6年度末：330箇所

- ・また、無人のSA・PAの数は増加しているが、無人物販店舗の導入や軽食自動販売機、休憩スペースの設置等によりサービスレベルの確保に努めている。

※無人のSA・PAの推移（括弧書きは、SA・PAの総数）

平成27年4月：297箇所（862箇所） → 令和7年4月：315箇所（888箇所）

〔SA・PAの防災機能の強化〕

- ・SA・PAの防災拠点化や地域と協働した防災拠点合同訓練に取り組んでおり、SA・PAの防災機能の強化に努めている。

※SA・PAの防災拠点の整備状況（令和6年度）

整備済：384箇所（43%）

今後必要な取組

〔地域振興の推進と人口減少下におけるSA・PAのサービスレベルの確保〕

- ・一般道からSA・PAへのゲートの設置拡大等を通じ、SA・PAを地域振興や地域活性化の核とする地方自治体等と連携した取組について今後も継続的に実施する必要がある。
- ・無人のSA・PAについて、省人化技術の積極的な試行・導入、高速道路外の店舗とのサービス連携等により、サービスレベルを確保する方策に取り組む必要がある。

〔SA・PAの防災機能等の強化〕

- ・大規模災害時にSA・PAが広域的な支援拠点となること等、地域の防災拠点としての機能を発揮することから、高速道路会社においては地域と連携しながら、引き続きSA・PAの防災機能の強化を進める必要がある。
- ・また、最近の多様な社会的ニーズを踏まえ、防災機能にとどまらず、SA・PAに期待される機能を改めて検討していく必要がある。

（２）ガソリンスタンド

業務点検結果（平成27年7月）の概要

〔ガソリンスタンド空白区間の発生と解消に向けた方策〕

- ・高速道路上のガソリンスタンド間の距離が100km以上の空白区間が83区間（平成27年4月時点）も存在しており、関連事業としてのガソリンスタン

ドの設置が採算上困難である場合であっても、安全な走行に必要なサービス水準を確保するために、路外ガソリンスタンドの活用等により、空白区間の解消に積極的に取り組む必要がある。

- ・ その一方で、大規模災害への対応も考慮し、高速道路利用者の負担のあり方に留意しつつ、空白区間での高速道路事業によるガソリンスタンドの整備等の方策も検討する必要がある。

業務点検後の状況：成果と課題

[ガソリンスタンド空白区間の解消に向けた取組]

- ・ 高速道路上のガソリンスタンド間の距離が長い空白区間においては、高速道路会社の経営努力による高速道路上のガソリンスタンドの新設に加えて、「路外給油サービス」（指定ガソリンスタンドでの給油のため、指定ＩＣから一時退出した場合には、目的地まで連続して走行した場合と同額とする料金調整）をこれまでに５箇所を実施しており、その結果、ガソリンスタンドの空白区間は減少している。

※ガソリンスタンドの空白区間(100km以上)の推移

平成27年4月時点：85区間 → 令和7年4月時点：36区間

※ガソリンスタンドの空白区間(150km以上)の推移

平成27年4月時点：16区間 → 令和7年4月時点：0区間

今後必要な取組

[ガソリンスタンドの整備等の方策検討]

- ・ 高速道路会社は、関連事業としてのガソリンスタンドの設置が採算上困難である場合であっても、安全な走行に必要なサービス水準を確保するために、引き続き、路外ガソリンスタンドの活用等により、新たな空白区間が発生しないよう取り組む必要がある。
- ・ 大規模災害への対応も考慮し、高速道路利用者の負担のあり方に留意しつつ、高速道路事業による空白区間のガソリンスタンドの整備等の方策も検討する必要がある。

(3) 新たな事業領域

業務点検結果(平成27年7月)の概要

[新事業や海外事業の展開]

- ・ 引き続き、高速道路会社は、経営上の戦略を踏まえ、民間会社としてのノウハウも活用して、新たな事業展開や海外への事業展開を精力的に進めていく

必要がある。

- ・特に首都高速会社及び阪神高速会社については、他の高速道路会社と比較してS A・P Aが少なく、空間的にも制約があるため、その高い技術力を活かすとともに、併せて技術開発に積極的に取り組みながら、海外事業や国内コンサルティング事業の更なる展開を検討する必要がある。また、都市内の厳しい空間制約の中で、高架下については、占用基準の緩和がなされたこと等を踏まえ、その積極的な活用を検討する必要がある。

業務点検後の状況：成果と課題

[新事業や海外事業の展開]

- ・新たな事業領域への展開については、土岐南多治見 I C 隣接地の開発による複合商業施設「テラスゲート土岐」の運営（中日本高速会社）や野菜生産の会社設立（中日本高速会社）、関越トンネルでのインフラツアー開催（東日本高速会社）等の取組が見られるものの、その数は限定的である。
- ・海外事業については、現地法人の設立数及びコンサルティング件数が増加しており、精力的に取り組んでいるが、海外事業の収支は、現地法人の設立に伴う事業拡大等により改善傾向にあるものの好調とは言えない。

※現地法人等の設立数の推移

平成 27 年 3 月：6 箇所 → 令和 7 年 3 月：10 箇所

※海外コンサルティング件数の推移

平成 17 年～平成 26 年合計：105 件 → 平成 27 年度～令和 6 年度合計：159 件

※海外事業の損益状況（連結）の推移

平成 26 年度：▲6.9 億円 → 令和 6 年度：▲2.9 億円

- ・占用入札を適用した高架下の活用が進んでいるものの、活用件数は少ない状況にとどまっている。

※高架下占用入札件数（令和 6 年度）：4 件

今後必要な取組

[新事業や海外事業の精力的な推進]

- ・高速道路会社は経営上の戦略を踏まえ、民間の自主性や高速道路事業で培ったノウハウも活かして、新事業展開や海外事業への展開を引き続き精力的に進めていく必要がある。
- ・新たな事業展開については、高速道路事業の技術やノウハウを活かしたコンサルティング事業の更なる展開や高速道路の枠に囚われない新事業領域の開拓等を進めていく必要がある。
- ・海外事業については、信頼ある企業等との協力体制の構築、O & M（運営・維持管理）等の国内事業で培った技術・ノウハウを活かした案件形成・収益

確保、海外事業に精通した人材の育成が求められる。

- ・また、首都高速会社及び阪神高速会社については、都市内の厳しい空間制約の中で、高架下を積極的に活用した事業を展開する必要がある。

4. 社会的課題解決に向けた取組の実施

4-1. 物流環境の改善

業務点検結果(平成 27 年 7 月)の概要

(記載なし)

業務点検後の状況：成果と課題

[物流環境の改善]

- ・近年、E C 市場規模の拡大等により物流量が増加する一方、労働力人口の減少、改正基準告示による総労働時間規制（2024 年問題）等により運べる量が限られる中、物流事業における課題解決や利用者ニーズへの対応が求められている。
- ・そのような中、物流ネットワークの形成・機能強化を図るため、高速道路ネットワークの整備や暫定 2 車線区間の 4 車線化のほか、港湾や物流拠点へのアクセス向上を図る追加 I C の整備等に取り組んでいる。
- ・また、大型車ドライバーの休憩環境を提供するため、大型車駐車マスの拡充や短時間限定駐車マスの整備等の取組が実施されている。

※大型車駐車マス数：平成 29 年度末：26,875 台 → 令和 6 年度末：31,036 台

- ・さらに、物流効率化を図るため、ダブル連結トラックの予約駐車マスの整備、「コネクトエリア浜松」等の中継輸送拠点の整備、新東名高速道路の建設中區間における自動運転の実証実験等の取組が展開されている。
- ・加えて、大型車ドライバーの労働環境改善を図るため、シャワー施設の整備や 24 時間営業店舗の設置等を実施しているものの、シャワー施設の新規設置や老朽化した施設の設備更新含め、採算性の確保が課題である。

※シャワーブース・温浴施設数：平成 26 年度末：29 箇所 → 令和 6 年度末：47 箇所

今後必要な取組

[物流の効率化・省人化の取組推進]

- ・物流ネットワークの形成を支援するため、高速道路ネットワークや暫定 2 車線区間の 4 車線化、追加 I C を引き続き整備する必要がある。

- ・また、大型車ドライバーに休憩環境を提供するため、高速道路機構・会社が令和5年12月にとりまとめた「高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する整備方針」を踏まえ、駐車容量を最大化する立体化や複数縦列式駐車場の具体化等、取組の深度化を図る必要がある。
- ・さらなる物流効率化を図るため、自動運転に係る技術開発の動向や物流事業者のニーズ等を把握しつつ、自動運転の実証実験の拡大や、自動物流道路の実装に向けた検討等、引き続き、関係機関と連携した取組を実施する必要がある。
- ・さらに、労働環境改善等といった社会的要請も踏まえ、シャワー施設等の設置や更新について、費用負担のあり方について検討が必要である。

4-2. カーボンニュートラル等の取組

業務点検結果(平成27年7月)の概要

[カーボンニュートラル]

(記載なし)

[多様な燃料に対応した環境整備の推進]

- ・国の補助金を活用しつつ、電気自動車向け急速充電設備の整備を計画的に進め、自動車燃料の多様化に応じてきている。
- ・今後、電気自動車のほか燃料電池自動車等の普及が進むことが見込まれるため、利用者のニーズを見定めつつ、関係機関と連携し、多様な燃料に対応した環境整備についても検討する必要がある。

[環境負荷の低減]

(記載なし)

業務点検後の状況：成果と課題

[カーボンニュートラルの実現]

- ・各高速道路会社において、カーボンニュートラルに対する戦略・計画を策定し、高速道路ネットワーク整備による交通円滑化、トンネル照明のLED化等の道路管理におけるCO₂削減、太陽光発電等再生可能エネルギーの導入、高速道路の除草や剪定等の維持管理で発生する刈草や草木混合材料を活用したバイオマスガス化発電等の取組が進められている。

[EV充電器等多様な燃料に対応した環境整備]

- ・EV急速充電器については、令和6年度末までに充電事業者に場所を貸与す

る形で、全国 S A ・ P A に 876 箇所設置している。

※EV 充電器設置数

平成 26 年度末 : 226 口 → 令和 6 年度末 : 876 口

- ・ また、令和 5 年 9 月には、高速道路上で初の水素ステーションが中日本高速の管理する東名高速足柄 S A （下り）に開設される等、多様な燃料に対応した取組が進んでいる。

[環境負荷の低減]

- ・ 高速道路の沿道環境の保全として、遮音壁設置による騒音対策や環境施設帯の整備等、状況に応じた環境保全対策に取り組んでいる。
- ・ また、生物多様性の損失を止める取組として、例えば、中日本高速が管理する舞鶴若狭道若狭三方 I C 付近では、湿原や生息する動植物を保全するため、盛土構造を橋梁に変更し、湿原の改変を最小限に抑制している。また、生物多様性を回復させる取組として、首都高速大橋換気所屋上には約 900m² の自然再生緑地（おおはし里の社）が整備されており、「昆明・モンテリオール生物多様性枠組」の趣旨を踏まえた取組が展開され、O E C M として国際データベースに登録されている。

※「昆明・モンテリオール生物多様性枠組」（令和 4 年 12 月採択）：それまで目標とされていた愛知目標（平成 22 年 10 月採択）と比べ、「2030 年までに自然を回復軌道に乗せるために生物多様性の損失を止め反転させるための緊急の行動をとる」とされたことが特徴。

※O E C M：保護地域以外の生物多様性保全に資する区域

今後必要な取組

[カーボンニュートラルの実現]

- ・ 令和 7 年 4 月の道路法等改正を受け、今後策定する国の道路脱炭素化基本方針に基づき、各高速道路会社において道路脱炭素化推進計画を策定する。他企業における取組を参考にしつつ、カーボンニュートラルの実現に向けた取組を、新技術の活用や多様な主体との連携も図りながら、積極的に進める必要がある。

[E V 充電器等多様な燃料に対応した環境整備の促進]

- ・ 電気自動車のほか燃料電池自動車等の普及に対応するため、高速道路会社においては、関係機関と連携し、道路空間における送電・給電等の取組を含め、多様な燃料に対応した環境整備について検討する必要がある。

[環境負荷の低減の推進]

- ・ 環境保全対策を必要に応じ進めるほか、引き続き、騒音低減効果のある高機

能舗装等、環境負荷の低減に資する技術開発にも取り組む必要がある。

- ・高速道路の建設・管理においても、引き続き、国際的な動向を踏まえ、生物多様性の損失を止め、反転させるための取組を推進する必要がある。

4-3. 誰もが使いやすい空間づくり

業務点検結果(平成27年7月)の概要

(記載なし)

業務点検後の状況：成果と課題

[誰もが使いやすい空間づくり]

- ・各高速道路会社は、性別や年齢、障害の有無、国籍等、多様な属性を持つお客様に対して、利用しやすい環境の整備に努めている。例えば、SA・PAにおいては、女性用トイレブースの拡充、パウダーコーナーの整備、ベビーコーナーをはじめとする子育て世代を支援する施設の整備、多機能トイレの整備や大型車ドライバーの労働環境改善を図る、シャワー施設の整備等に取り組むとともに、SA・PA施設のリニューアルに合わせ、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた改良や、EV充電器の段差解消等のバリアフリー対応等に取り組んでいる。また、外国人への対応としては、高速道路ナンバリング、E-ハイラジ等情報提供媒体の多言語対応、祈禱室の設置等に取り組んでいる。

※24時間利用なベビーコーナー：

有人SA・PA(NEXCO・本四)221箇所のうち、221箇所、100%整備済(R6)
(H30：約73%)

※多機能トイレ：

SA・PA888箇所のうち、807箇所、約91%整備済(R6)(H26：約79%)

※トイレの段差：

SA・PA888箇所のうち、866箇所、約98%整備済(R6)(H26：約86%)

※高速道路ナンバリング設置：

H29から設置開始し、2020東京大会前に概成

今後必要な取組

[誰もが使いやすい空間づくり]

- ・性別や年齢、障害の有無、国籍等、多様な属性を持つお客様に対して、ハード・ソフト両面から、利用しやすい環境の整備に更に積極的に努めていく必要がある。

4－4．将来の社会的要請への対応

業務点検結果(平成 27 年 7 月)の概要

(記載なし)

業務点検後の状況：成果と課題

[高速道路の更なる進化・改良]

- ・ 高速道路は社会的な要請や技術の進歩に応じて、段階的かつ継続的に進化・改良を重ねてきたところであり、最近では高速道路本線だけでなく、S A・P A の利便性向上・機能強化にも取り組んでいる。
- ・ 例えば、トラックドライバーの長時間労働を改善するため、物流事業者と高速道路事業者の協業により、平成 30 年 9 月に「コネクトエリア浜松」の運営を開始する等、ドライバーの日帰り運行を可能にする中継輸送拠点の整備に取り組んでいる。

今後必要な取組

[将来の社会的要請への対応の具体化に向けた整備スキームと費用負担のあり方]

- ・ 物流環境の改善や地域交通との交通結節点の整備等の高速道路に対する社会的要請を踏まえ、また、自動運転や MaaS 等の高速道路を取り巻く技術革新に遅れることなく、高速道路を適切に進化・改良していくことが重要である。
- ・ 例えば、自動運転等を見据えた中継輸送拠点やモビリティ・ハブ（MaaS に対応した交通結節点）等の拠点整備には、物流事業者や自治体、交通事業者ニーズを把握し、必要な設備・施設や、整備・運営スキームのあり方について検討する必要がある。
- ・ その際、受益の範囲が高速道路利用者以外にも及ぶことを踏まえて、施設整備による受益者の範囲に合わせた費用負担のあり方について検討する必要がある。

4－5．技術開発への挑戦

業務点検結果(平成 27 年 7 月)の概要

[安全・安心の強化等のための技術開発の促進]

- ・ 笹子トンネル事故を踏まえた安全・安心の強化や利用者サービスの向上等に資する技術開発について、各高速道路会社が連携しつつ、その取組を更に促

進していく必要がある。また、笹子トンネル事故を踏まえた社員教育等の研修の充実や技術開発の成果について、利用者をはじめ国民に分かりやすくPRしていくことにも努める必要がある。

業務点検後の状況：成果と課題

〔安全・安心の強化等の技術開発・人材育成の推進〕

- ・PC橋グラウトの非破壊検査技術や充填剤再注入工法をネクスコ3社が共同開発する等、道路構造物の安全性向上に資する技術開発に着実に取り組んでいる。
- ・笹子トンネル事故を踏まえ、中日本高速会社は、トンネル実物大模型や変状を有する道路構造物の現物等を展示した「安全啓発館」を活用して安全啓発研修を継続的に実施する等、高速道路の安全性向上意識の醸成に向けた研修の充実・PRに取り組んでいる。

〔会社間で連携した技術開発・人材育成〕

- ・DX等の技術革新が急速に進む中、GISベースのプラットフォーム上で道路管理等のデータを一元管理することにより道路管理の高度化を図る技術開発が各高速道路会社で進められてきているものの、各高速道路会社が異なる仕様で開発が進められているため、会社間のデータ連携が困難である。
- ・中日本高速会社が工事を進める新東名の建設中区間で、自動運転車との路車間通信を活用した路車協調実証実験が関係機関との連携の下、実施される等、次世代交通への対応の検討が進められている。
- ・また、建設事業が少ない高速道路会社では、他の高速道路会社に職員を出向させることで、建設事業の知識・技能を習得させ、道路構造物の保全技術の知識・技能の習得に活かす等、人材育成の工夫を行っている取組も見られる。

今後必要な取組

〔会社横断的な協調領域等の取組〕

- ・高速道路会社が会社横断的に共通で連携が必要となる協調領域を設定し、高速道路事業の円滑な実施を支援する役割を担う高速道路機構がリーダーシップを発揮して、この協調領域の取組を進める必要がある。

例) 高速道路管理のデジタルツインの実現に向けたデータ連携基盤の構築、次世代交通に対応した整備スキーム等の具体化に向けた調査・検討等

- ・また、自動運転や多様な燃料等、車のあり方が将来的に進化していくことに対応して、海外の技術開発状況も踏まえ、高速道路インフラの技術開発や対応についても積極的に検討していく必要がある。

[高速道路会社間の人材交流による人材育成の推進]

- ・ 自社にない事業等の知識・技能を習得するための他社への出向等、人材交流を通じた人材育成の取組について、さらに拡大させ、高速道路会社全体の技術力の向上や、高速道路運営のノウハウの共有を図ることが重要である。

5. 経営・業務・組織運営

5－1. 高速道路会社

業務点検結果(平成 27 年 7 月)の概要

[高速道路会社の経営状況と将来の基盤となる関連事業の積極的な取組]

- ・ 高速道路事業については、機構債務の返済原資となる賃借料を着実に支払っている。
- ・ 民営化の目的に即して着実な経営を行っており、今後とも将来の経営基盤となる関連事業に積極的に取り組む必要がある。
- ・ お客様センターやホームページ等を通じて、幅広く利用者の声やニーズを聴取する仕組みを確立しているとともに、それらを踏まえたきめ細かいサービスを提供しており、これらの取組について、継続的かつ的確に実施していく必要。
- ・ 各高速道路会社では、経営状況等について、ホームページやディスクロージャー誌等での情報公開に努めている。

[高速道路利用者に適切に還元するための利益剰余金の使途の充実]

- ・ 高速道路事業の利益剰余金については、今後、交通量の減少や除雪費の増加等に備えつつ、高速道路利用者に対し適切に還元するための使途の充実を検討する必要がある。

[入札契約の透明性確保]

- ・ 入札契約方式について、入札監視委員会の適切な運営等、入札手続きの透明性の確保に努めており、より一層透明性を高めていくことが求められる。
- ・ 一方、今般の入札契約等における不適切な事案について、高速道路会社において厳しく受け止め、速やかに再発防止対策を講じるとともに、これまでの不適切な事案を踏まえ、各高速道路会社においても対策の一層の強化を図る必要がある。また、談合防止策の一つとして導入している再就職規制については、公表している会社は一部にとどまっており、この点についても透明性の確保が必要である。
- ・ 子会社からの外注についても、例えば入札監視委員会を活用すること等、一層の透明性の確保に向けた取組が必要である。

[高速道路会社の業務分担の現状とグループ全体の経営状況]

- ・ 高速道路会社は、管理瑕疵や企業信用に直結する等の維持管理 4 業務（料金収受、交通管理、保全点検、維持修繕 [小規模]）については、資本（出資）関係のある連結子会社（グループ会社）が実施する体制を構築し、一方、新

設・改築や更新、修繕等「市場性を有し、一定規模で計画的に実施できる業務」は、基本的に会社本体が一般競争入札等を実施して、グループ以外の企業に発注するという形で高速道路事業を運営している。

- ・高速道路会社は、これまで以上に社会的な役割を果たすことが必要であり、近年業務量の増加に伴い、グループの従業員数は増加傾向にあることから、子会社が担う業務範囲の点検等、グループ全体としての効率性について、常に確認することが必要である。

[本四の利用促進の一層の取組]

- ・本州四国連絡高速道路について、全国路線網への編入の経緯を踏まえ、地域と連携する等して、まずは本四会社自らが利用促進になお一層取り組むことが必要である。

業務点検後の状況：成果と課題

[高速道路会社の経営状況]

- ・高速道路事業については、機構債務の返済原資となる賃借料を着実に支払っている。
- ・関連事業については、S A・P Aの売上高の増加を商業施設のリニューアル等への投資に回す運営を行い、コロナ禍を除いて毎年営業利益を安定的に計上しており、着実な経営を行っている。

※関連事業の営業損益（連結）の推移

平成26年度：158億円 → 令和2年度：▲98億円 → 令和6年度：216億円

- ・各高速道路会社では、経営状況等について、引き続きホームページやディスクロージャー誌等での情報公開に努めている。
- ・また、お客様センターやホームページ等を通じた利用者の声やニーズの聴取、それらを踏まえたサービスの改善につなげる取組を継続的に実施している。

※お客様の声の状況の推移

平成26年度：249万件 → 令和6年度：169万件

[高速道路事業の利益剰余金の高速道路利用者への適切な還元]

- ・各高速道路会社は、高速道路の安全性確保等、高速道路利用者への還元策に用途を定めた目的積立金を、順次創設しており、高速道路事業の利益剰余金の高速道路利用者への還元にも努めている。

〈事例〉平成29年に跨道橋耐震対策積立金、平成30年に安全対策・サービス高度化積立金、令和7年に脱炭素化加速積立金を創設

- ・また、子会社の利益剰余金についても、子会社から高速道路会社本体への配当を通じて高速道路利用者への還元にも努めている。

※子会社からの受取配当金（高速道路事業）の推移

平成 26 年度：32 億円 → 令和 6 年度：65 億円

- ・一方で、平成 30 年に創設された目的積立金である安全対策・サービス積立金について、その活用は 2 割程度にとどまっている。

※安全対策・サービス高度化積立金の積立額の推移

平成 30 年 6 月時点：976 億円 → 令和 7 年 6 月時点：760 億円

[入札・契約の透明性確保]

- ・高速道路会社では、入札契約方式について入札監視委員会を適切に運営しており、入札契約手続きの透明性の確保に努めている。
- ・また、不適切事案を受けた再発防止策をとりまとめるとともに、全高速道路会社において再就職規制を公表する等、談合防止対策の強化に努めている。
- ・子会社からの外注についても、会社本体の第三者委員会で契約金額や選定理由等を確認する手続きを導入するとともに、公募型見積競争の導入により競争性の高い契約方式の割合が増加する等、透明性の確保に努めている。

※子会社からの外注における一般競争（公募型見積競争を含む）の割合の推移

平成 26 年度：9% → 令和 6 年度：37%

[工事の品質確保]

- ・令和元年度の担い手 3 法（注）の一体改正（いわゆる「新・担い手 3 法」）を踏まえ、各高速道路会社において、工事円滑化ガイドラインを策定する等した上で、適正な工期設定・設計変更、施工時期の平準化等に努めている。また、地方自治体や日本建設業連合会支部、日本道路建設業協会支部と災害協定を締結する等の取組を実施し、地域における対応力強化に努めている

（注）担い手 3 法：公共工事の品質確保の促進に関する法律、建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律

※週休 2 日工事実施率（令和 5 年度）：88～100%

※地域平準化率（令和 5 年度）：91～104%

[グループ全体の経営の透明性・効率性]

- ・連結決算の公表を通じて、グループ全体の経営状況の透明性確保に努めているものの、連結と単体の財務諸表の勘定科目が揃っていない。
- ・老朽化の進行への対応の増加や大雪時の対応強化等により、グループ全体の従業員数は増加傾向が続いている。

※グループ全体の従業員数の推移

平成 26 年度：約 4.4 万人 → 令和 6 年度：約 5.2 万人

[本四の利用促進の一層の取組]

- ・本州四国連絡高速道路会社において、環瀬戸内海地域交流促進協議会の枠組

みを活用して、自治体や企業等と連携し本四高速の利用促進に取り組んでいる。例えば、インフラツアーやサイクルツーリズム、SA・PAの拠点化等、魅力向上・発信に取り組むことで交流人口の増加に寄与している。

※本四間交流人口

平成26年度：5,726万人 → 令和5年度：5,865万人（1.02倍）

※本四間利用交通量

平成26年度：51,421万台／日 → 令和6年度：58,306台／日（1.13倍、うち小型車（普通車・軽自動車等）1.17倍、大型車（中型車・大型車・特大車）1.03倍）

今後必要な取組

〔将来の経営基盤となる関連事業の積極的な取組〕

- ・高速道路会社は、民営化の目的に即して着実な経営を行っており、引き続き、将来の経営基盤となる関連事業に積極的に取り組む必要がある。
- ・利用者の声の聴取・反映の取組について、継続的かつ的確に実施していく必要がある。

〔利益剰余金（高速道路事業）の高速道路利用者へ還元するための使途の更なる充実と目的積立金の早期執行〕

- ・高速道路事業の利益剰余金については、引き続き交通量の減少による料金収入の減少や気象状況等の外的要因による管理費の増加に備えつつ、高速道路利用者に対し適切に還元するための使途の充実や子会社から高速道路会社本体への配当を通じた高速道路利用者への還元、目的積立金の早期執行に努める必要がある。

〔入札・契約の透明性の向上〕

- ・高速道路会社は、子会社からの外注も含めて、入札契約の透明性をより一層高めていくことが求められる。

〔工事の品質確保の向上〕

- ・令和6年度に成立した「第三次・担い手3法」の目的を達成するため、高速道路事業の特性も踏まえつつ地域建設業等の維持に向け、地域の実情を踏まえた適切な条件・発注規模等による発注等の環境整備を適切に実施する必要がある。

〔グループ全体の経営の透明性・効率性の向上〕

- ・グループの従業員数は業務量の増加に伴い増加傾向が続いていることから、高速道路の安全性を確保しつつ、子会社が担う業務範囲を定期的に点検することに加え、連結財務諸表の整理などにより、グループ全体の透明性・効率

性をより一層高めることが必要である。

[本四の利用促進の一層の取組]

- ・本州四国連絡高速道路について、全国路線網への編入の経緯を踏まえ、環瀬戸内海地域交流促進協議会等の枠組みを活用しつつ、地域共創を実現するS・A・P・Aの実現、インバウンドに向けた地域資源の情報発信等、地域と連携した利用促進になお一層取り組む必要がある。

5－2. 高速道路機構

業務点検結果(平成27年7月)の概要

[着実な業務の推進と最小限の体制の維持]

- ・機構が保有する有利子債務は着実に減少しており、国土交通大臣から指示された中期目標に基づき、中期計画及び年度計画を策定し、業務実績の評価を受け、着実に業務を推進している。
- ・機構では、自らの業務運営に関する情報だけではなく、各高速道路会社の財務情報や管理状況に関する情報を、ファクトブックとしてとりまとめ、HP等により公開している。
- ・民営化時から常勤職員数は中期計画に基づき85名を上回らない体制を維持している。また、給与については、国家公務員の給与水準を十分考慮して適正な水準となるように見直している。

[入札・契約の競争性・透明性の確保]

- ・外部有識者及び監事による契約監視委員会を設置し、競争性のない随意契約等の点検・検証を毎年実施し、その結果を公表しており、引き続き、適正に実施する必要がある。

[インセンティブ助成制度の修繕分野における運用改善、大規模更新事業における積極的活用]

- ・インセンティブ助成制度について、修繕分野におけるコスト縮減とともに、修繕事業への積極的な取組を促進していくために、機構は、手続きの時期の見直しや助成割合の拡充等、運用改善を速やかに行う必要がある。
- ・また、法律改正を受けて取り組む大規模更新事業について、新設・改築事業と同様に、インセンティブ助成制度を積極的に活用し、取り組む必要がある。
- ・更には、ライフサイクルコストの縮減をはじめ通行止め時間の短縮等も評価できるよう、その算定方法も含め、国・高速道路機構・会社が連携して検討していくことが重要である。

[管理状況と管理コスト縮減]

- ・引き続き、アウトカム指標等を活用して、事象に応じて適切に管理コストの縮減に努めつつ、管理水準の向上を図っていくことが重要である。

[有利子債務の早期かつ確実な返済と資金調達の工夫】【再掲]

- ・機構では、引き続き早期かつ確実な債務返済を推進していくため、低金利の環境を活かし、10 年超の超長期債券の発行割合を増やす等、今後の金利上昇リスク軽減の工夫に努める必要がある。また、債務の早期返済の観点から、連結料や占用料の見直し等による収入増にも努める必要がある。

[機構・会社間の権限代行手続きの簡素化・包括化】【再掲]

- ・災害対応等道路管理事務の迅速化を図るため、権限代行に関わる機構と高速道路会社の関係について、機構の事務を可能な限り、現場を管理する高速道路会社に委ねるとともに、必要となる手続きの簡素化・包括化等、更に検討する必要がある。

業務点検後の状況：成果と課題

[着実な業務の推進と最小限の体制の維持]

- ・機構が保有する有利子債務は着実に減少している。国土交通大臣から指示された中期目標に基づき、中期計画及び年度計画を策定し、業務実績の評価を受ける等、着実に業務を実施している。
- ・機構では、自らの業務運営に関する情報に加えて各高速道路会社の財務情報や管理状況に関する情報をまとめたファクトブックを作成し、HP 等での公開を継続している。
- ・また、常勤職員数は 85 名を上回らない体制を維持するとともに、給与水準も国家公務員の給与水準を考慮して適正な水準を維持している。

※高速道路機構の常勤職員数

平成 26 年度：84 名 → 令和 6 年度：84 名

※高速道路機構職員のラスパイレス指数（年齢・地域・学歴勘案値）

平成 26 年度：115.9 → 令和 6 年度：110.7

[適切な入札・契約の実施]

- ・「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（H27.5 総務大臣決定）に基づき、調達合理化計画を毎年度策定・公表するとともに、外部有識者・監事で構成される契約監視委員会による点検・検証を毎年実施して議事概要を公表する取組を継続している。

[更新・修繕分野等におけるインセンティブ助成制度の運用改善]

- ・インセンティブ助成制度について、修繕工事・特定更新工事の手続き時期の見直しや社会的便益評価等の運用改善に取り組んでいるものの、修繕工事の交付件数が減少しており、その制度活用が進んでいない。

※インセンティブ助成制度の交付件数

平成 17 年度～平成 26 年度合計：186 件（新設改築：160 件、修繕：26 件） →

平成 27 年度～令和 6 年度合計：126 件（新設改築：101 件、修繕：19 件、特定更新：6 件）

[アウトカム指標の目標設定]

- ・高速道路機構は、適切な維持管理や事故・渋滞対策の推進等について、アウトカム指標により中期的なサービス水準を示すとともに、その進捗状況を確認することを通じ、会社による計画的かつ実効的な事業実施を確保することとされている。平成 27 年度には、逆走事案件数、要補修橋梁数等、管理水準向上のための指標を追加し、平成 28、29 年度には、ピンポイント渋滞対策実施箇所数、企画割引実施件数等、施策動向に即して指標を追加した。平成 30 年度には、中期的な目標値を新たに設定したものの、会社の取組計画を基に目標値が設定されているため、会社毎の目標設定が統一されていない指標もあり、課題である。

[機構・会社間の権限代行手続きの簡素化・包括化]【再掲】

- ・権限代行に関わる機構と高速道路会社の関係について、機構の事務を可能な限り現場を管理する会社に委ねる観点から、災害対策基本法に基づく放置車両対策の手続きの迅速化を図るため、会社による区間請求から機構の区間指定通知までの手続きの見直しを実施する等、災害対応等道路管理事務の迅速化が図られている。

[会社横断的な協調領域の取組]

- ・高速道路機構は、S A・P Aの混雑解消及びトラックドライバーの労働環境改善等のため、「高速道路S A・P Aにおける利便性向上に関する整備方針」を策定する等、会社を横断する課題解決検討の取り組みを実施している。

今後必要な取組

[適切な入札・契約の実施]

- ・入札・契約については、調達合理化計画の策定・公表や契約監視委員会による点検・検証等を行いつつ、引き続き適正に実施する必要がある。

[更新・修繕及び社会的課題解決分野における運用改善]

- ・更新・修繕分野において活用が進むインセンティブ助成制度の運用改善を行う必要がある。

- ・また、会社における社会的課題解決の取組を促すための手法として、アウトカム指標の達成状況等と連動させたインセンティブ助成制度の運用について検討していくことが重要である。

[アウトカム指標の統一水準の設定]

- ・アウトカム指標について、高速道路毎の特性等も考慮しつつ、高速道路サービスとして達成すべき水準・考え方を高速道路機構が明確化して統一的に中期的な目標値を設定することで、各高速道路会社のサービス水準の向上を促す必要がある。
- ・また、会社における社会的課題解決の取組を促すための手法としてアウトカム指標を積極的に活用するため、最新の施策動向を踏まえて指標を継続的に見直していく必要がある。

例) *E T C専用化率、カーボンニュートラルに関する指標、物流環境の改善に関する指標等*

[有利子債務の早期かつ着実な返済と資金調達の更なる工夫の推進]【再掲】

- ・機構では、引き続き早期かつ確実な債務返済を推進していくため、令和5年の道路整備特別措置法の改正による料金徴収期限の延長を踏まえるとともに、マイナス金利政策の解除に伴う市場金利の上昇等の状況の変化に応じた適時適切な資金マネジメントを実施するほか、資産帰属計画の活用や会社発行債券の発行年限の調整等による資金調達需要の平準化を行いつつ、支払利息の圧縮に努める必要がある。
- ・さらに、債務の早期返済の観点から、連結料や占用料の見直し等による収入増にも努める必要がある。

[会社横断的な協調領域の取組]【再掲】

- ・高速道路会社横断的に共通で連携が必要となる協調領域を設定し、高速道路事業の円滑な実施を支援する役割を担う高速道路機構がリーダーシップを発揮して、この協調領域の取組を進める必要がある。

例) 高速道路管理のデジタルツインの実現に向けたデータ連携基盤の構築、次世代交通に対応した物流事業スキームの具体化に向けた調査・検討等

おわりに

本業務点検フォローアップでは、高速道路機構・会社からのヒアリング等をもとに、業務点検フォローアップ検討会における議論を経て、国土交通省としてとりまとめたものである。

業務点検フォローアップ検討会からは、本フォローアップを通じて、以下の意見を頂いている。

- ・高速道路機構・会社は、民営化の目的に即して、有利子債務を着実に返済するとともに、高速道路会社は、国民共有の財産である 10,000km を超える高速道路を平時・災害時とも確実に整備・管理し、S A・P Aでは民間のノウハウを活かしサービスがさらに向上する等、着実に成果をあげている。これを踏まえ、このような成果をあげてきた基本的な枠組みについては、必要な人材等を確保しながら当面継続する必要がある。
- ・一方、この 10 年間、高速道路を取り巻く情勢も大きく変化し、物流環境の改善、カーボンニュートラルの実現、地域の活性化等の社会的要請が高まっているほか、自動運転やD X等の技術革新も進んでおり、機構・会社の果たすべき社会的役割が大きくなっている。高速道路という公共財を提供する企業として、これらの社会的役割を意識し、自動運転を見据えた中継物流拠点やモビリティ・ハブの整備等、高速道路を適切に進化・改良していくことが重要である。さらに、受益の範囲が高速道路利用者以外にも及ぶことも踏まえ、整備・運営のスキームのあり方等についても検討が必要である。
- ・また、高速道路会社は、高速道路を建設・運営するという極めて公共性の高い事業を実施する会社であり、E T Cをはじめとするシステムは運営の根幹を構成するものであることから、広域的なE T Cシステム障害のような様々なリスクに対して、利用者の利便性等を損なわないことを基本理念として、24 時間 365 日、確実にサービスを提供できる備えを強化する必要がある。
- ・さらに、昨今の労務費や資材費等の維持管理コストの上昇要因への対応も含め、その財源確保のあり方については、経営の効率化や技術開発等による徹底的なコスト縮減を図るとともに、これらについて国民への説明責任を果たしつつ、持続可能な運営の確保の観点から、利用者負担のあり方も含めて、国土幹線道路部会などの場でも検討を進めるべきである。

本フォローアップ結果においては、業務点検フォローアップ検討会からの上記意見を踏まえた基本認識に立ち、高速道路機構・会社に対して数多くの取組を提示しており、その着実な実施が必要である。

国土交通省としては、本フォローアップ結果を受けた高速道路機構・会社の対

応状況について、引き続き、適切にフォローアップすることが重要であると認識している。今後も、高速道路機構・会社の協力の下で、社会経済情勢等の変化を踏まえながら、適宜、フォローアップを行っていく予定である。

高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ検討会

委員名簿

◎座長 ○副座長（50 音順、敬称略）

いしだ はるお
○石田 東生

筑波大学名誉教授

おおぐし ようこ
大串 葉子

同志社大学大学院ビジネス研究科教授

おばた じゅんこ
小幡 純子

日本大学大学院法務研究科教授

かじかわ とおる
梶川 融

太陽有限責任監査法人会長

しみず てつお
清水 哲夫

東京都立大学都市環境学部観光科学科教授

たなべ かつみ
田邊 勝巳

慶応義塾大学商学部教授

ねもと としのり
◎根本 敏則

敬愛大学情報マネジメント学部特任教授

はとう えいじ
羽藤 英二

東京大学大学院教授

高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ検討会

開催の経緯

第1回 令和7年5月22日（木）

○ ヒアリング

- ・ 東日本高速道路会社
- ・ 中日本高速道路会社
- ・ 西日本高速道路会社
- ・ 本州四国連絡高速道路会社

第2回 令和7年6月4日（水）

○ ヒアリング

- ・ 首都高速道路会社
- ・ 阪神高速道路会社
- ・ 高速道路機構

第3回 令和7年6月26日（木）

○ 高速道路会社・機構の取組状況

第4回 令和7年8月1日（金）

○ 業務点検フォローアップ（案）について