

高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ

基本データ・参考事例集（案）

令和7年8月

国土交通省

基本データ・参考事例集

目次

1. 有利子債務の確実な返済

- ・未償還残高（高速道路機構）（機構と会社）..... P1
- ・資金調達の状況（高速道路機構）（高速道路会社）..... P3
- ・格付けの状況..... P5

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

- ・新設・改築費の状況..... P6
- ・民営化後のネットワーク整備状況..... P7
- ・開通年度の達成状況..... P8
- ・建設コストの縮減状況..... P9
- ・民営化後に追加された新設事業の一覧..... P10
- ・ネットワークの開通状況..... P11
- ・新設・改築事業の効果・課題..... P12

(2) 既存ネットワークの機能強化

- ・渋滞損失時間の推移..... P14
- ・3都市圏の主な交通集中箇所と対策..... P15
- ・ピンポイント対策事業の効果・課題..... P18
- ・暫定2車線の状況..... P19
- ・民営化後に4車線化に着手した区間一覧..... P20
- ・暫定2車線区間の4車線化状況..... P21
- ・4車線化事業の効果・課題..... P22
- ・暫定2車線の正面衝突事故防止対策状況..... P23
- ・スマートICの設置状況..... P24
- ・スマートICの効果と課題..... P25
- ・民間直結スマートIC..... P26

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

- ・高速道路の老朽化の状況..... P27
- ・定期点検の実施状況..... P28
- ・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..... P29
- ・大規模更新事業の状況..... P30
- ・大規模更新における社会的影響軽減方策..... P31
- ・大規模更新とまちづくりとの連携..... P32

・ 法令違反車両の取締状況	P33
・ 特車許可基準等	P34
・ 跨道橋の耐震対策の実施状況	P35
(2) 大規模災害と事故への対応	
・ 通行止めの発生状況	P36
・ 災害対応事例	P37
・ R7 法改正の概要（災害関連）	P38
・ 高速道路と並行する国道等の同時通行止めの事例	P39
・ 大雪時における主な大規模滞留	P40
・ 道路管理者権限の行使状況	P41
・ 権限代行手続きの簡素化・包括化	P42
・ 災害復旧費	P43
・ 耐震対策の実施状況	P44
・ 耐震補強実施計画	P45
・ 死傷事故率	P46
・ 逆走の発生状況	P47
・ 逆走対策の強化	P48
(3) 管理状況と管理コスト	
・ 管理延長の状況	P49
・ 維持管理コストの状況	P50
・ 維持管理コストの事例	P51
・ 点検の効率化・省人化の取組事例	P52
・ 建設工事デフレータ	P53
・ 公共工事労務単価	P54
(4) システム障害等のリスクと高速道路運営のあり方	
・ システム障害等のリスクと高速道路運営のあり方	P55

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	
・ 料金割引の経緯	P56
・ 3つの料金水準	P57
・ 料金割引の見直し	P58
・ 車種区分の見直し	P59
・ 首都圏料金（H28）の見直し・効果	P60
・ 近畿圏料金（H29）の見直し・効果	P61
・ 中京圏の新たな高速道路料金（令和3年5月～）	P62
・ 首都圏の新たな高速道路料金（令和4年4月～）	P63

・近畿圏の新たな高速道路料金（令和6年6月～）	P64
・東京オリンピック・パラリンピックの首都高速の料金施策	P65
・東京湾アクアライン時間変動料金社会実験の効果	P67
(2) 企画割引	
・企画割引（周遊パス）の実施状況	P68
・平日利用の観光周遊の割引拡充・利便性向上について	P69
(3) ETCの活用	
・ETCの利用状況	P70
・料金所レーン数	P71
・料金收受業務経費の比較	P71
・ETCの料金收受コストの状況	P72
・ETC専用化の取組状況	P73
3-2. 多様なサービスの提供	
(1) SA・PA	
・SA・PAの損益・売上高の状況	P75
・SA・PAのサービスの状況	P76
・一般道からSA等への出入口の整備状況	P77
・地域共創の取組状況（SA・PAの地元利用日数）	P78
・防災拠点化の状況	P79
(2) ガソリンスタンド	
・ガソリンスタンド（GS）の設置状況	P80
(3) 新たな事業領域	
・海外関係の取組状況	P81
・高架下利用状況	P82

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

・SA・PAの混雑状況	P83
・物流環境改善の取組	P84
・SA・PAのシャワー施設設置状況	P86

4-2. カーボンニュートラル等の取組

・道路におけるカーボンニュートラルの必要性	P87
・電気自動車（EV）向け急速充電器の設置状況	P88
・トンネル照明のLED化の状況	P89
・生物多様性に関する取組状況	P90

4-3. 誰もが使いやすい空間づくり

・トイレ整備の状況	P91
-----------	-----

・ バリアフリー・Wi-Fi の整備状況	P92
・ 誰もが使いやすい空間づくりの取組事例	P93
<u>4-4. 将来の社会的要請への対応</u>	
・ 将来の社会的要請への対応	P94
<u>4-5. 技術開発への挑戦</u>	
・ 技術開発への取組状況（技術開発費の状況、産学との連携）	P95
・ 高速道路会社間の人材交流の状況	P99

5. 経営・組織・組織運営の状況

5-1. 高速道路会社

・ 損益の状況（連結、単体）	P100
・ 法人税等の状況	P102
・ 資産の処分状況	P103
・ お客様の声の状況	P104
・ 利益剰余金の状況	P105
・ 目的積立金の活用状況	P106
・ 子会社からの受取配当金の状況	P107
・ 高速道路会社 固定資産の状況	P108
・ 子会社からの外注状況	P109
・ 社員の契約手続きに係る不正事案再発防止策（概要）	P110
・ 工事の品質確保の取組状況（地域平準化率、週休2日実施率）	P111
・ 損益計算書の勘定科目（単体・連結）	P112
・ 社員の状況（社員数・給与・人件費）	P113
・ 本四交流人口の推移	P114
・ 本四道路利用状況	P115

5-2. 高速道路機構

・ 収入の状況（貸付料等）	P116
・ 一般管理費の状況	P116
・ 職員の状況（職員数等）	P117
・ 入札契約の状況	P118
・ インセンティブ助成の状況	P119
・ インセンティブ助成制度の運用改善の経緯	P120
・ アウトカム指標一覧	P121

未償還残高(高速道路機構)

(単位:兆円)

	未償還残高	
		うち有利子債務
民営化時(H17.10.1)	42.5	37.4
H18年度期首(実績)	41.6	36.4
H19年度期首(実績)	40.5	35.2
H20年度期首(実績)	39.8	34.4
H21年度期首(実績)	36.2	30.7
H22年度期首(実績)	36.1	30.4
H23年度期首(実績)	35.7	30.0
H24年度期首(実績)	35.4	29.6
H25年度期首(実績)	35.8	30.0
H26年度期首(実績)	35.1	29.3
H27年度期首(実績)	34.6	28.8
H28年度期首(実績)	34.0	28.2
H29年度期首(実績)	33.2	27.4
H30年度期首(実績)	32.8	27.0
R1年度期首(実績)	33.1	27.3
R2年度期首(実績)	32.4	26.7
R3年度期首(実績)	32.0	26.3
R4年度期首(実績)	31.9	26.3
R5年度期首(実績)	31.3	25.7
R6年度期首(実績)	30.4	24.8

未償還残高(機構と会社)

(単位:兆円)

	未償還残高	
		うち有利子債務
民営化時(H17.10.1)	43.3	38.1
H18年度期首(実績)	42.6	37.3
H19年度期首(実績)	42.0	36.6
H20年度期首(実績)	41.5	36.0
H21年度期首(実績)	38.2	32.6
H22年度期首(実績)	38.2	32.5
H23年度期首(実績)	37.9	32.3
H24年度期首(実績)	38.0	32.2
H25年度期首(実績)	37.6	31.8
H26年度期首(実績)	37.3	31.4
H27年度期首(実績)	36.7	30.8
H28年度期首(実績)	36.2	30.4
H29年度期首(実績)	36.1	30.3
H30年度期首(実績)	35.8	30.0
R1年度期首(実績)	35.3	29.6
R2年度期首(実績)	35.0	29.3
R3年度期首(実績)	35.4	29.7
R4年度期首(実績)	35.8	30.1
R5年度期首(実績)	35.5	29.9
R6年度期首(実績)	35.8	30.1

資金調達の状況(高速道路機構)

○資金調達(保有債務)の平均調達(残存)年限、及び平均調達金利

(単位:年・%)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31/R1	R2	R3	R4	R5	R6
資金調達	平均調達年限	12.7	13.4	13.6	13.3	14.2	8.0	10.0	11.8	11.8	13.4	18.4	22.1	21.7	32.2	34.2	31.6	24.1	16.8	8.8	12.4
	平均調達金利※1	1.72	2.00	1.86	1.76	1.65	0.84	1.04	0.95	0.87	0.77	0.88	0.40	0.59	0.75	0.41	0.70	0.78	0.90	0.55	1.25
保有債務※2	平均残存年限(期末)	5.2	5.4	5.8	6.5	6.7	6.6	6.7	6.8	7.2	7.5	7.8	8.0	8.6	10.3	11.6	12.4	13.0	13.5	13.6	13.7
	平均金利(期末)※3	1.71	1.63	1.59	1.62	1.59	1.50	1.48	1.49	1.46	1.40	1.37	1.28	1.16	1.02	0.96	0.94	0.93	0.94	0.94	0.98

※1 平均調達金利のうち、借入金は調達額と借入利率を使った加重平均、債券は調達額と応募者利回りを使った加重平均で算出。

※2 債務額は額面ベース。東京湾横断道路に係る長期未払金を含む。

※3 高速道路機構設立時(H17.10時点)の保有債務の平均金利は、1.80%である。

○資金調達の実績

(単位:億円)

調達手段	年限	調達額																			合計			
		H17(下期)	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31/R1	R2	R3	R4	R5		R6		
財政融資	財政融資資金借入金	30年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,000	8,100	-	-	-	-	13,100	
		35年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,500	8,000	2,000	-	-	15,500
		40年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,000	10,500	-	-	-	-	-	25,500
		計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,000	15,500	13,600	8,000	2,000	-	-	54,100
小計		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,000	15,500	13,600	8,000	2,000	-	-	54,100	
政府保証	政府保証借入金	1年	-	-	-	-	-	2,650	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,650
		2年	-	-	-	-	-	4,002	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,002
		4年	-	-	-	-	-	-	1,202	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,202
		5年	-	-	-	-	-	2,003	1,498	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,930	12,431
		7年	2,201	2,200	1,800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,000	2,000	10,201
		10年	6,845	17,434	20,936	21,215	13,944	11,256	12,035	18,360	19,360	14,200	7,110	3,560	6,050	3,475	1,200	-	-	-	-	-	3,750	180,729
		12年	-	-	-	-	-	299	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	800	800
		15年	1,404	1,400	402	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	1,200	4,807
		20年	-	500	1,098	1,803	3,003	2,397	2,701	3,600	3,600	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	-	600	600	1,200	1,200	1,200	1,200	43,502
		30年	-	299	499	799	898	898	903	900	900	1,200	1,200	1,600	2,400	2,800	3,000	-	600	-	-	-	-	18,896
		40年	-	-	-	-	-	299	-	-	-	-	-	200	400	700	1,000	1,000	600	-	-	-	-	4,199
		計	10,450	21,834	24,734	23,817	18,145	20,556	18,338	22,860	23,860	19,400	12,510	9,560	13,150	11,275	5,200	1,200	1,200	1,200	12,530	8,950	280,769	
		小計		10,450	21,834	24,734	23,817	18,145	23,206	18,338	22,860	23,860	19,400	12,510	9,560	13,150	11,275	5,200	1,200	1,200	1,200	12,530	8,950	283,419
自主調達	民間借入金	6ヶ月	-	-	-	-	-	2,100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,100	
		10年	-	-	-	-	-	-	-	-	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	
		15年	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	
		20年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	350	
		計	-	-	-	-	-	-	2,100	-	-	600	350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,050
	財投機関債	2年	-	-	-	1,000	4,800	1,000	-	1,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,300
		3年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500	-	-	500	
		4年	-	-	-	-	-	1,200	1,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,000	1,300	600	-	5,600	
		5年	-	-	-	-	-	-	-	-	600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	400	1,200	
		6年	-	-	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	
		10年	550	1,699	1,900	1,899	1,028	800	2,400	3,600	3,400	2,200	-	-	-	-	-	-	-	-	400	-	19,875	
		15年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	200	-	-	-	-	-	-	-	100	400	350	1,450
		16年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150	100	250
		17年	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23	250	-	473
		18年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150	-	150
		19年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	316	-	-	516
		20年	500	1,050	1,599	1,898	949	300	600	700	600	1,050	1,300	100	840	384	350	250	300	677	1,030	787	15,263	
		21年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	170	170
		22年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	253	170	473
		24年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-	50
		25年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	50
		26年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	100
		28年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	50
		29年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	50
		30年	999	500	200	583	1,227	-	-	-	200	500	750	200	300	600	500	700	100	-	-	-	-	7,358
		31年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150	50	-	-	-	-	200
		32年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	300	150	-	-	-	-	550
		33年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	250	100	-	-	-	-	350
		34年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	100	200	-	-	-	-	400
		35年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	200	-	-	-	-	-	-	300
		36年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	50
		37年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	50
		38年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	50
		39年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	200	-	-	-	-	-	-	300
		40年	300	2,048	2,397	1,098	500	-	-	-	-	-	1,100	1,700	2,400	1,750	500	150	-	-	-	-	-	13,942
		計	2,348	5,296	6,095	5,479	5,203	5,899	5,200	5,800	5,700	4,750	3,350	2,000	3,540	3,034	2,150	2,000	2,000	2,800	3,749	1,977	78,369	
		小計		2,348	5,296	6,095	5,479	5,203	5,899	7,300	5,800	5,700	5,350	3,700	2,000	3,540	3,034	2,150	2,000	2,000	2,800	3,749	1,977	81,419
合計		12,798	27,130	30,829	29,296	23,348	29,105	25,637	28,660	29,560	24,750	16,210	11,560	16,690	29,309	22,850	16,800	11,200	6,000	16,279	10,927	418,937		

※ 単位未満四捨五入のため、合計が一致しない場合がある。

格付けの状況

(参考)

		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	高速道路 機構	日本 国債
(株)格付投資情報センター (R&I)	H27.6.1時点	AA+						AA+
	R7.7.1時点	AA+						AA+
ムーディーズ・ジャパン(株)	H27.6.1時点	A1					A1	A1
	R7.7.1時点	A1					A1	A1
(株)日本格付研究所(JCR)	H27.6.1時点	AAA						AAA
	R7.7.1時点	AAA						AAA

※本四は、社債を発行していないため、格付けを取得していない。

新設・改築費の状況

(単位:億円)

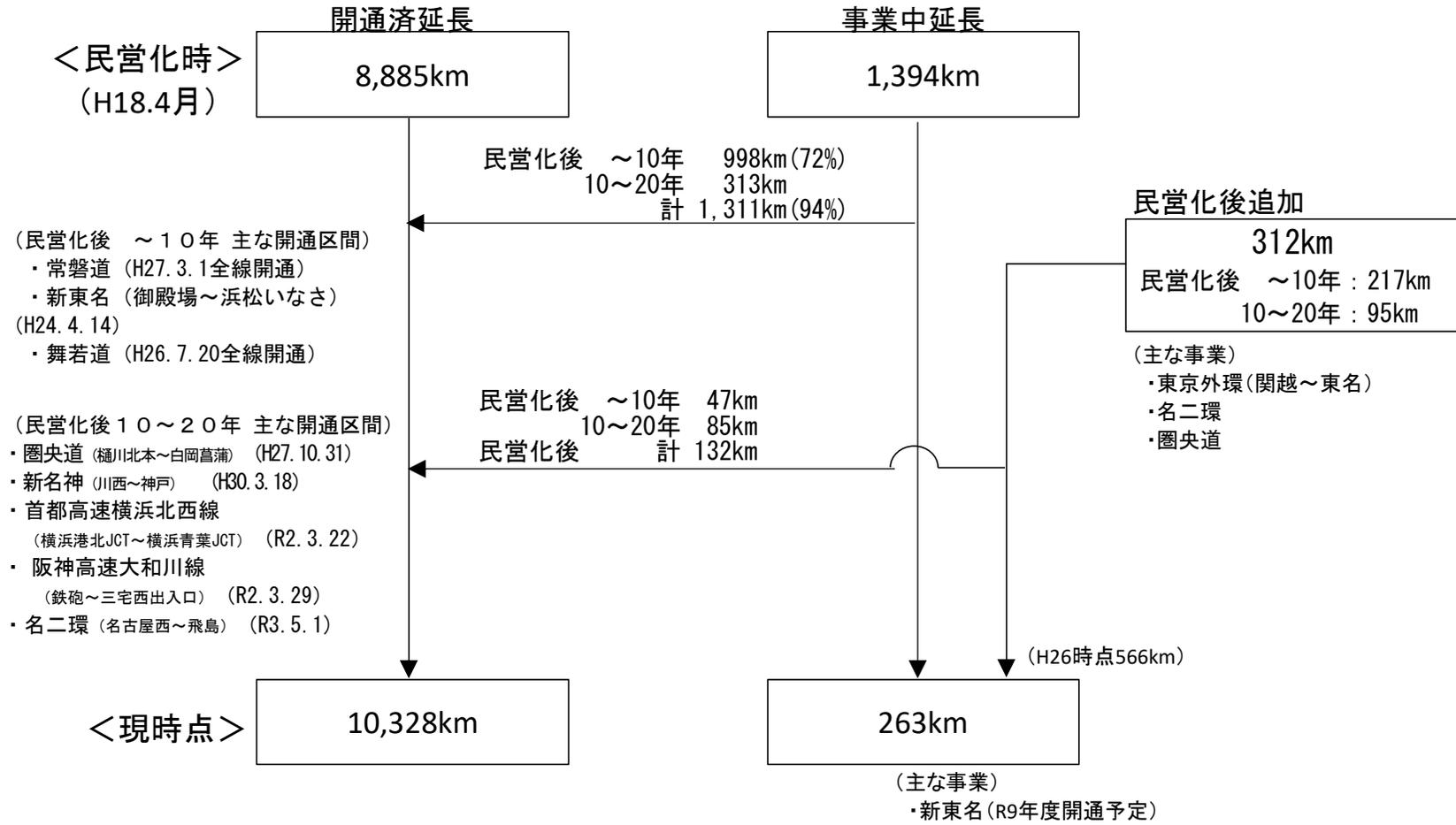
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	1,839	2,037	1,674	2,075	2,021	2,277	2,906	2,630	3,867	4,352	3,991	6,600	5,253	4,381	3,502	3,509	3,198	3,409	4,506
中日本	3,270	3,453	3,102	3,391	4,297	4,209	4,514	5,100	4,710	4,415	4,635	5,916	6,035	5,655	5,121	4,408	1,958	2,673	4,318
西日本	1,552	1,695	1,628	2,538	1,778	1,769	2,550	2,842	2,937	3,399	3,544	3,810	3,155	2,441	2,829	4,357	3,266	4,118	7,266
首都	1,066	714	906	1,187	1,239	1,212	1,167	942	704	722	975	679	308	479	23	439	31	20	83
阪神	444	434	343	307	272	369	453	381	368	291	84	85	94	110	103	111	175	198	143
本四	0	0	0	0	0	0	0	1	3	6	7	9	1	1	2	10	10	25	21

※事業計画を変更した年度は、変更後の値

※新設・改築費は、事業計画における高速道路新設・改築費のうち新設・改築費
ただし、繰越、特定更新等工事に係る費用を除く

民営化後のネットワーク整備状況

R7.3月末時点



＜開通延長＞
 民営化後 ~10年 : 1,045km
 10~20年 : 398km
 計 : 1,443km

※端数処理の関係で合計が一致しない場合がある
 ※一の路線、移管による区間の延長は除く
 ※民営化時事業中区間と民営化後追加区間の合計延長のうち現時点で開通した延長は約9割

開通年度の達成状況(民営化後の開通区間)(民営化後10年)

(H27.3末現在)

※1		区間数※3	総延長 (km)	主な区間
前倒し	1～2年前倒し	7	112	道央道(落部～八雲) 新名神(亀山JCT～大津JCT)
	0.5～1年前倒し	7	241	新東名(御殿場JCT～浜松いなさJCT) 北関東道(真岡～桜川筑西)
	0～0.5年前倒し	42	428	北関東道(桜川筑西～笠間西) 道東道(夕張～占冠)
	小計	56	781	
遅れ	0～0.5年遅れ	7	56	東海北陸(飛騨清見JCT～白川郷) 圏央道(八王子JCT～あきる野)
	0.5～1年遅れ	1	9	首都高品川線(大井JCT～大橋JCT)
	1～2年遅れ	3	27	圏央道(海老名～相模原愛川) 圏央道(高尾山～八王子JCT)
	2年以上遅れ	4	97	圏央道(茅ヶ崎JCT～海老名南JCT) 圏央道(茂原長南～木更津東)
	小計	15	189	
計		71	970	

※1 民営化時と最新協定(NEXCO、本四、阪神:H27.3、首都:H26.11)との比較。

※2 民営化以降の当初協定と最新協定との比較。

※3 区間数は協定の別紙に記載されている区間であり、区間全体が開通していない区間は、上記に計上していない。

開通年度の達成状況(民営化後の開通区間)(民営化後10～20年)

(R7.3末現在)

※2		区間数※3	総延長 (km)	主な区間	区間数	総延長 (km)
前倒し	1～2年前倒し	3	47	新名神(高槻第一JCT～箕面) 新名神(箕面～神戸JCT)	10	159
	0.5～1年前倒し	0	0		7	241
	0～0.5年前倒し	11	128	後志道(余市～小樽JCT) 新名神(四日市北JCT～菟野)	53	556
	小計	14	175		70	956
遅れ	0～0.5年遅れ	6	40	東北中央道(南陽高島～山形上山) 新名神(四日市JCT～四日市北JCT)	13	96
	0.5～1年遅れ	5	95	新東名(引佐JCT～豊田東JCT) 中部横断道(吉原JCT～富沢)	6	104
	1～2年遅れ	5	62	圏央道(五霞～つくば中央) 新東名(伊勢原北～秦野)	8	89
	2年以上遅れ	10	91	圏央道(稲敷～大栄) 圏央道(久喜白岡～五霞)	14	188
	小計	26	288		41	477
計		40	463		111	1433

建設コストの縮減(民営化後10年)開通済区間

(H27.3末現在)

※1		区間数	総額(億円)※3	主な区間
縮減	300億円以上縮減	7	▲約 4,300	新東名(御殿場JCT～浜松いなさJCT) 名二環(名古屋南JCT～高針JCT)
	100～300億円縮減	11	▲約 1,600	東九州道(日向～都農) 新名神(甲賀土山～大津JCT)
	0～100億円縮減	51	▲約 1,600	北関東道(伊勢崎～太田桐生) 常磐道(常磐富岡～相馬)
	小計	69	▲約 7,500	
増額	0～100億円増額	3	約 90	東海北陸(飛騨清見JCT～白川郷) 圏央道(相模原愛川～高尾山)
	100～300億円増	0	0	
	300億円以上増	0	0	
	小計	3	約 90	
計		72	▲約 7,410	

※1 民営化以降の当初協定と最新協定(NEXCO、本四、阪神:H27.3、首都:H26.11)との比較。

※2 民営化以降の当初協定と最新協定との比較。

※3 工事予算ベース(一般管理費、建設中利息を除く。)

建設コストの縮減(民営化後10年～20年)開通済区間

(R7.3末現在)

※2		区間数	総額(億円)※3	主な区間	区間数	総額(億円)
縮減	300億円以上縮減	1	▲約 300	東関東道(三郷南～松戸)	8	▲約 4,600
	100～300億円縮減	5	▲約 900	東九州道(椎田南～宇佐) 新名神(甲賀土山～大津JCT)	16	▲約 2,500
	0～100億円縮減	42	▲約 400	圏央道(桶川北本～白岡菖蒲) 新東名(厚木南～伊勢原大山)	93	▲約 2,000
	小計	48	▲約 1,600		117	▲約 9,100
増額	0～100億円増額	72	約 600	第二京阪(枚方東IC～門真IC) 新名神(城陽IC～八幡京田辺IC)	75	690
	100～300億円増額	9	約 1,700	晴海線(晴海～豊洲) 播磨道(播磨新宮～宍粟)	9	1,700
	300億円以上増額	5	約 3,400	横浜環状北線(横浜港北J～生麦J)	5	3,400
	小計	86	約 5,700		89	5,800
計		134	約 4,100		206	▲約 3,300

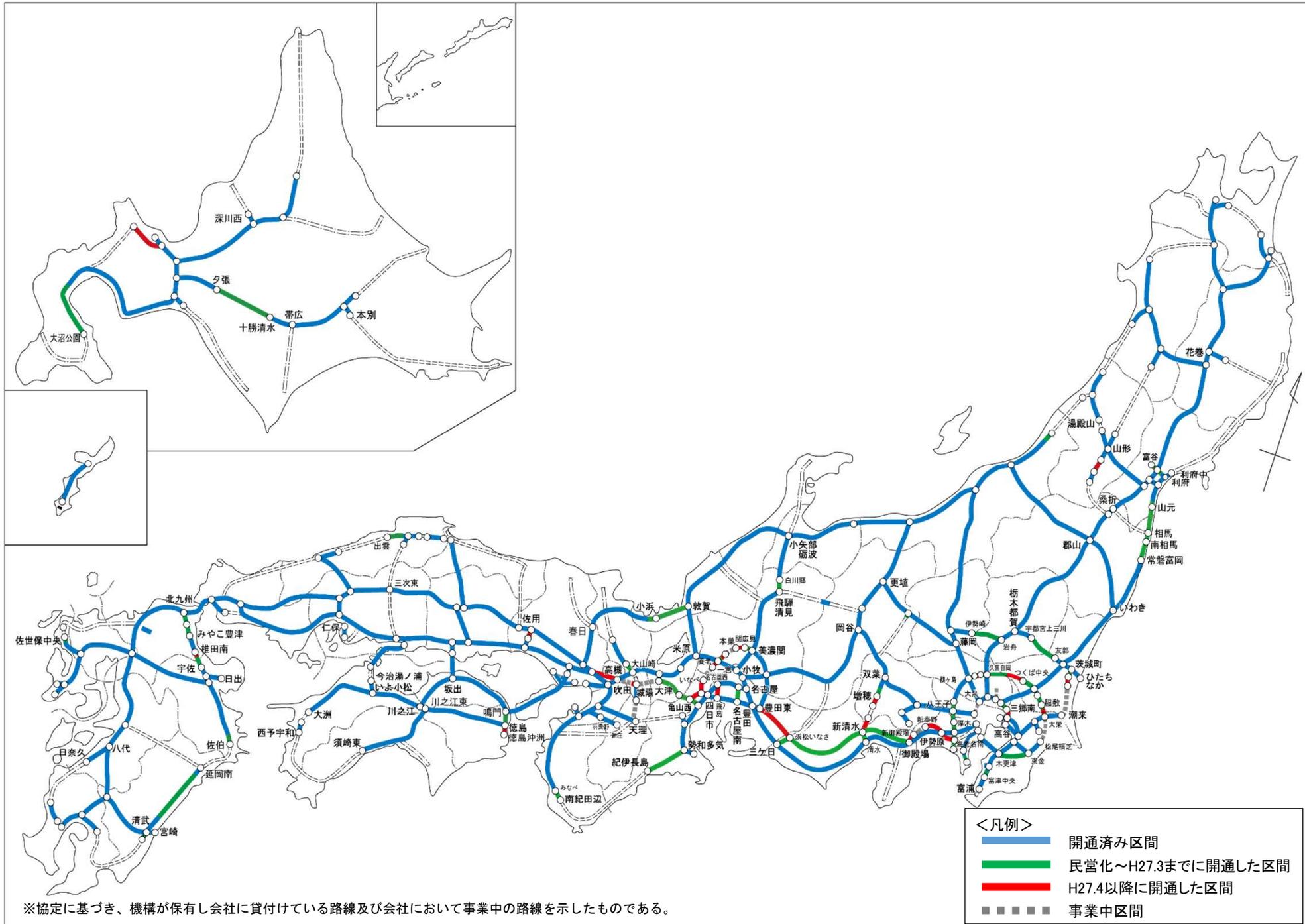
民営化後に追加された新設事業の一覧

会社	箇所	延長(km)	
NEXCO		273	
東日本	東京外環(大泉～中央)	10	
	仙台北部道路(利府しらかし台～富谷)	8	
	圏央道(大栄～松尾横芝)	19	
	圏央道(久喜白岡～つくば中央)	48	
	圏央道(稲敷～大栄)	20	
	圏央道(栄～藤沢)	7	
	東関東道(潮来～鉾田)	31	
	東埼玉道路(草加八潮～浦和野田線)	10	
	中日本	東京外環(中央～東名)	6
		名二環(名古屋西～飛鳥)	12
		東海環状(関広見～美濃関)	3
		東海環状(関広見～新四日市)	77
	西日本	淀川左岸線延伸部(門真～阪高接続部)	1
		第二神明道路(永井谷～石ヶ谷)	7
		大和北道路(奈良北～奈良)	7
大和北道路(奈良～郡山下ツ道)		7	
名神湾岸連絡線(西宮～国道接続部)		0.3	
首都高速	横浜環状北西線	7	
	一般国道17号(新大宮上尾道路(与野～上尾南))	8	
阪神高速	淀川左岸線延伸部(緑地公園～豊崎)	7.6	
	大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)	14.5	
	名神湾岸連絡線(今津社前町～西宮浜)	2.4	
合計		313	

ネットワーク開通状況

全国高速道路路線網図

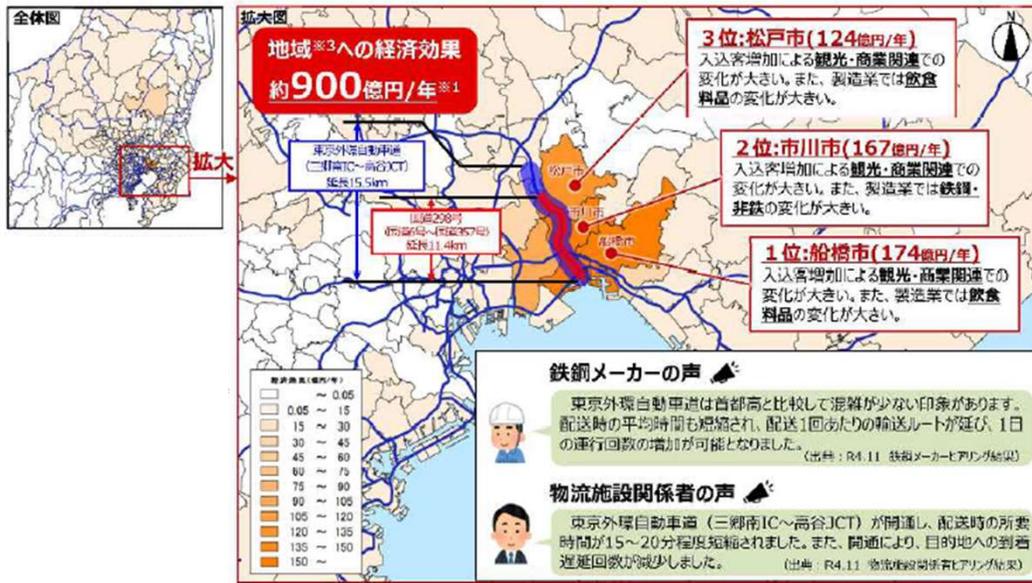
令和7年3月31日時点



新築・改築事業の効果・課題

ネットワーク整備の効果の事例

<東京外環自動車道 三郷南IC～高谷JCT>



<時間短縮効果・時間信頼性の向上>

開通で結ばれた地点間(高谷JCT→三郷JCT)



【データ】昼間12時間所要時間: ETC2.0プローブ
開通前: H29年10～11月(平日平均) 開通後: R4年10～11月(平日平均)

出典: NEXCO東日本資料

<新名神高速道路 新四日市JCT～亀山西JCTの整備効果>

東名阪道と新名神に交通が分散。東名阪道の渋滞が約9割減少



<新名神高速道路 新四日市JCT～亀山西JCTの整備効果>

東名の通行止め時や集中工事、リニューアル工事実施時などには、新東名への迂回が可能となることで東西交通を確保



出典: NEXCO中日本ヒアリング資料

新築・改築事業の効果・課題

ネットワーク整備の効果の事例

<新名神 高槻JCT・IC～神戸JCT>

〇渋滞・事故の減少



名神・中国道の交通量が33%減少



渋滞発生回数が51%減少



渋滞による事故件数が54%減少



※交通量：東海和歌山ルートより集計(加重平均)により算出
※渋滞：事故1000回以上発生(事故データ)を集計(渋滞：上下計、交通集中渋滞、事故：上下計、渋滞中及び渋滞直後の事故)
[開通前] 2017年1月～12月
[開通1年後] 2018年1月～12月
[開通4年後] 2022年1月～12月(2022年の交通量・渋滞発生回数・事故件数は、中国道・新名神・高槻JCT・IC～神戸JCTの所要時間を用いて集計)
※渋滞の定義：時速40km/hで低速走行、あるいは停止渋滞を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した状態

〇定時性の向上

時間信頼性が改善 (高槻JCT・IC～神戸JCT下り線 昼間12時間)



出典：NEXCO西日本ヒアリング資料

新築・改築事業の課題

<首都圏中央連絡自動車道(大栄JCT～松尾横芝IC)>

切土発生土のうち一部は、含水比が高く締固めても固まらない粘土質のため、そのままでは盛土に適さない土であることが判明し、土質改良を追加



含水比が高い状態で水が抜けず粘土状で塊になる



十分な支持力が得られず重機が載ると沈む状態

出典：NEXCO東日本資料

<新名神高速道路(大津JCT(仮称)～城陽JCT)>

同一路線で、事業遅延が発生している区間と事業費を増額して工事をする区間がある等、全体マネジメントができていない



宇治田原IC
切土工事に伴うコンクリート殻等が想定以上に出たことにより遅延



天神川橋
橋梁の工事促進(工事中進入路の増設)により、全体事業費が増額

出典：NEXCO西日本資料

3 都市圏の主な交通集中箇所と対策（首都圏）

○ 首都圏の高速道路においては、圏央道の開通などネットワーク形成が進捗する一方で、依然として、交通集中による渋滞が発生しており、順次、付加車線整備等のピンポイント対策を実施。



3 都市圏の主な交通集中箇所と対策（近畿圏）

○ 近畿圏の高速道路においては、新名神や阪神高速大和川線の開通などネットワーク形成が進捗する一方で、依然として、交通集中による渋滞が発生しており、順次、付加車線整備等のピンポイント対策を実施。



3 都市圏の主な交通集中箇所と対策（中京圏）

○ 中京圏の高速道路においては、一宮付近や日進付近等の特定箇所において、依然として、交通集中による渋滞が発生しており、順次、付加車線整備等のピンポイント対策を実施。

東名高速 東名三好IC付近<4車線>

[午前を中心に渋滞損失が発生]
⇒付加車線整備中

名神高速 一宮JCT付近<4車線>

⇒付加車線整備中（上りはR6運用開始）



■ : 渋滞対策事業中箇所
■ : 渋滞対策済み箇所

高速道路の渋滞
(R5年1月～12月の実績)
..... 休日渋滞多発区間
〔年間休日の約3割渋滞が発生する程度に相当〕

名古屋高速の渋滞
(R5年1月～12月の実績)
—— 渋滞発生区間
〔渋滞長1kmの渋滞が毎日起こる区間※〕
※渋滞量365km・h/年以上区間

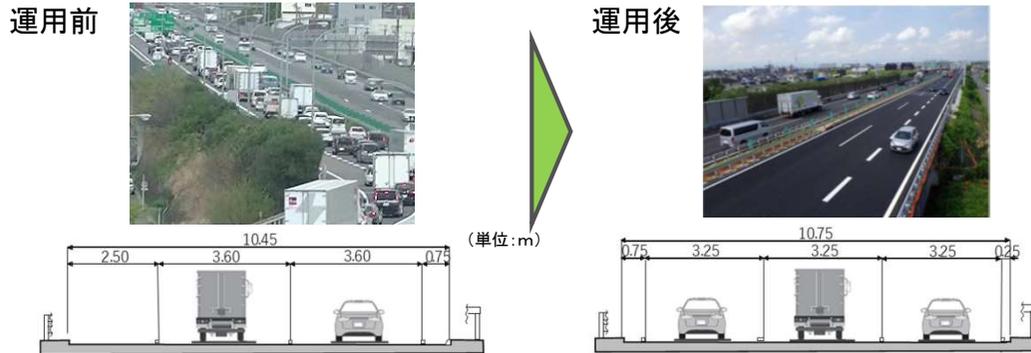
中京圏中心部以外 (名二環以外)のボトルネック
(R5年1月～12月の実績)
● 渋滞常襲区間
〔渋滞長10kmの渋滞が毎日起こる区間※1〕
※渋滞量3,650km・h/年以上区間
■ 渋滞多発区間
〔渋滞長10kmの渋滞が毎週起こる区間※1〕
※渋滞量520km・h/年以上区間

ピンポイント対策事業の効果・課題

整備効果の事例

<名神高速道路 一宮JCT～一宮IC>

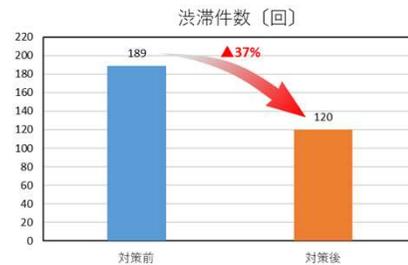
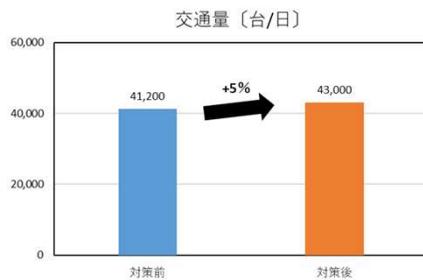
- ・2024年9月に一宮JCT付近(上り線)において3車線運用を開始
- ・既存の幅員の中で車線を増やすことで、通常の車線拡幅に比べ短期間かつ低コストで3車線運用を実現させ、渋滞を約40%削減



【上り線3車線運用開始後3か月の交通状況】

一宮JCT～一宮IC間の上り線について昨年対比、

交通量 : 約5%増加 (41,200台/日 ⇒ 43,000台/日)
 渋滞件数 : 約40%減少 (189件 ⇒ 120件)

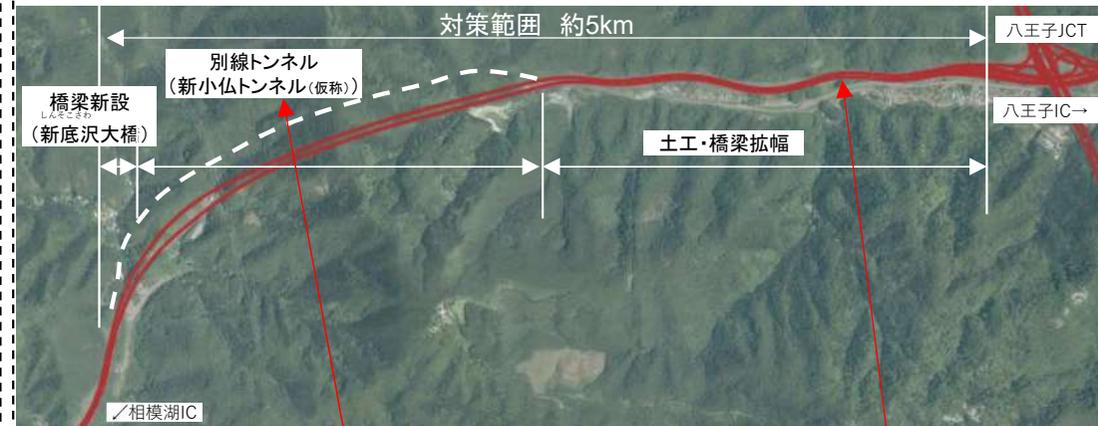


出典: NEXCO中日本ヒアリング資料

ピンポイント対策事業の課題

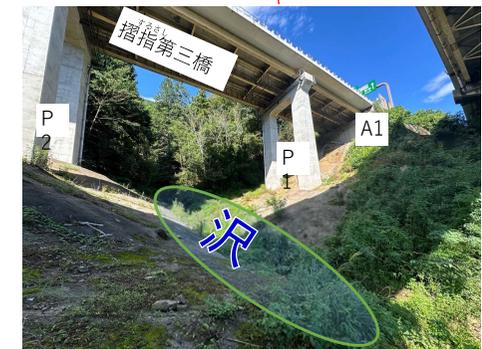
<中央自動車道 小仏トンネル付近>

- ・2021年3月より本体工事に着手しており、トンネル工事や、土工部拡幅工事・橋梁新設工事を実施中であるが、以下要因から工期が遅延
 - ▶トンネル部において、トンネルの地山状態が悪く切羽崩落が発生。想定より掘進速度が低下しており、時間を要している。
 - ▶橋梁・土工部の工事用進入路の計画については、急峻な地形かつ狭小なヤードでの施工となり、進入路整備に時間を要している。



【新小仏トンネル(仮称)】
 写真: 2024年8月 切羽崩落状況

掘削進捗: 約1,000m(2024.1) → 約1,500m/約2,300m(2024.10)



【摺指第三橋】写真: 2024年6月
 急峻な谷地形での工事用進入路整備を計画

出典: 中央道渋滞ボトルネック検討WG第12回資料

暫定2車線の状況

○延長

(単位: km)

	東日本	中日本	西日本	NEXCO計	首都	阪神	本四	6社合計
暫定2車線の IC間延長	1,222	283	931	2,436	4	0	47	2,487
管理延長	3,942	2,190	3,625	9,757	327	258	173	10,515
割合	31.0%	12.9%	25.7%	25.0%	1.3%	0.0%	27.0%	23.7%

※ 令和7年3月末現在

○死亡事故率

(単位: 件/億台km)

高速自動車国道 (有料区間)	平成25暦年	令和6暦年
暫定2車線区間	0.30	0.11
完成区間	0.16	0.09

民営化以後に4車線化に着手した区間一覧

会社	箇所	延長(km)		
		事業化年度		計
		H17～H26	H27～R6	
東日本	道東自動車道(追分町～夕張、占冠～十勝清水)	0	43	43
	秋田自動車道(北上西～横手、横手北SIC～大曲)	0	43	43
	仙台東部道路(亘理～岩沼)	0	2	2
	仙台北部道路(利府しらかし台～富谷JCT)	0	6	6
	仙塩道路(仙台港北～利府中)	8	0	8
	常磐自動車道(いわき中央～ならばSIC、浪江～南相馬、相馬～新地、山元南SIC～亘理)	0	55	55
	磐越自動車道(会津坂下～津川、三川～安田)	0	35	35
	上信越自動車道(信濃町～上越JCT)	38	0	38
	館山自動車道(木更津南JCT～富津竹岡)	21	0	21
	首都圏中央連絡自動車道(久喜白岡JCT～大栄JCT)	0	92	92
富津館山道路(富津竹岡IC～富津金谷IC)	0	3	3	
中日本	東海北陸自動車道(白鳥～小矢部砺波JCT)	41	41	82
	東海環状自動車道(土岐JCT～可児御嵩IC)	0	10	10
	紀勢自動車道(勢和多気JCT～紀勢大内山IC)	0	17	17
西日本	舞鶴若狭自動車道(舞鶴東～小浜)	0	23	23
	阪和自動車道(御坊～南紀田辺)	0	18	18
	湯浅御坊道路(有田～御坊)	19	0	19
	安来道路(米子西～安来)	0	7	7
	岡山自動車道(賀陽～北房)	0	17	17
	米子自動車道(蒜山～米子)	0	21	21
	山陰自動車道(松江玉造～宍道)	0	3	3
	浜田自動車道(大朝～旭)	0	11	11
	広島呉道路(坂北～呉)	0	12	12
	高松自動車道(鳴門～高松市境)	52	0	52
	徳島自動車道(土成～吉野川SIC)	0	25	25
	松山自動車道(伊予～大洲)	0	26	26
	八木山バイパス(篠栗～穂波東)	0	13	13
	東九州自動車道(苅田北九州空港～行橋、大分宮河内～佐伯、高鍋～西都、宮崎西～清武、末吉財部～国分)	0	33	33
	椎田道路(みやこ豊津～椎田南)	0	9	9
	宇佐別府道路(宇佐～院内)	0	5	5
	長崎自動車道(長崎～長崎多良見)	8	12	20
	佐世保道路(佐々～佐世保大塔)	0	17	17
	武雄佐世保道路(武雄南～波佐見有田)	0	5	5
	隼人道路(加治木～隼人東)	0	7	7
鹿児島道路(美山～伊集院)	0	2	2	
合計		187	613	800

4車線化事業の効果・課題

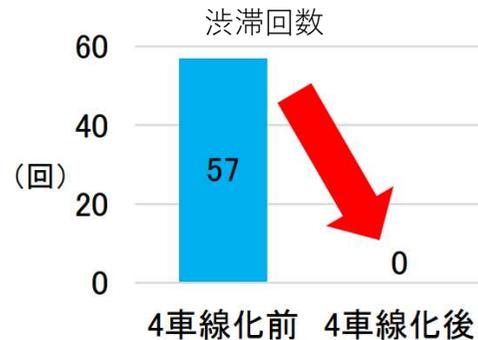
整備効果の事例

<東海北陸自動車道（白鳥IC～飛騨清見IC）>



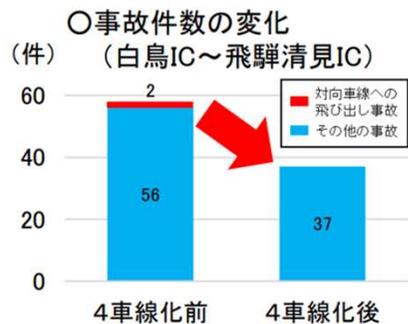
ひるがの高原SA付近

【安全性・ネットワークの信頼性の向上】
4車線化の完成により、渋滞が概ね解消



【安全性・ネットワークの信頼性の向上】

4車線化の完成により、4車線化前に比べて、事故件数や通行止め回数が大幅に減少し、安全性・ネットワークの信頼性が向上した

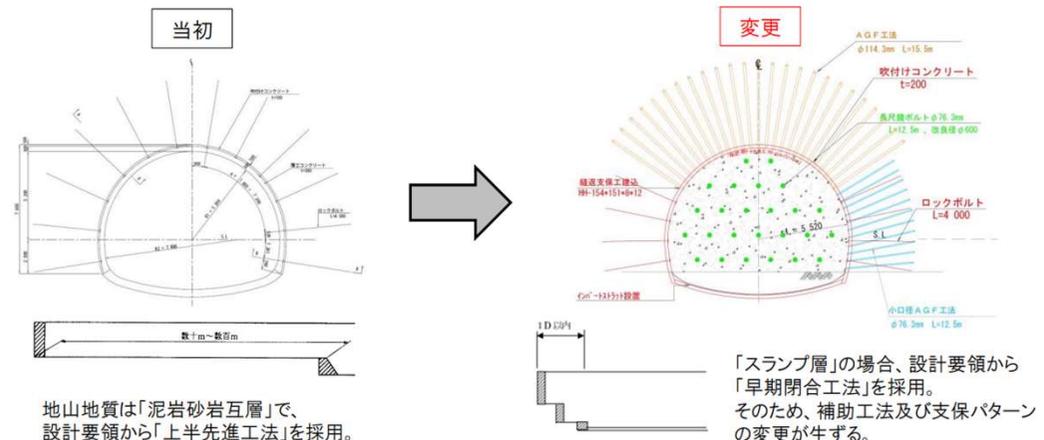
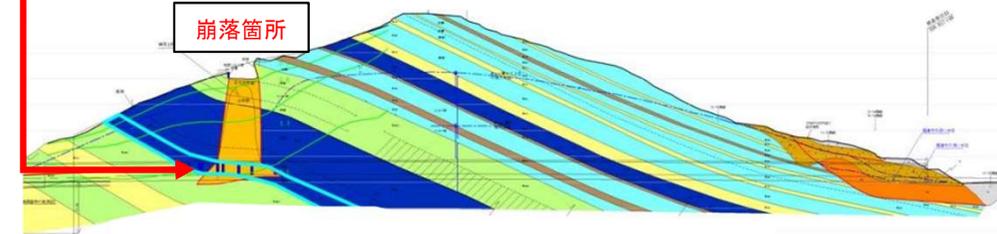
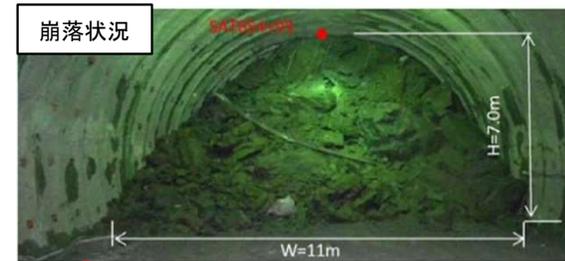


出典：NEXCO中日本資料

4車線化事業の課題

<関越自動車道上越線 信濃町～上越JCT>

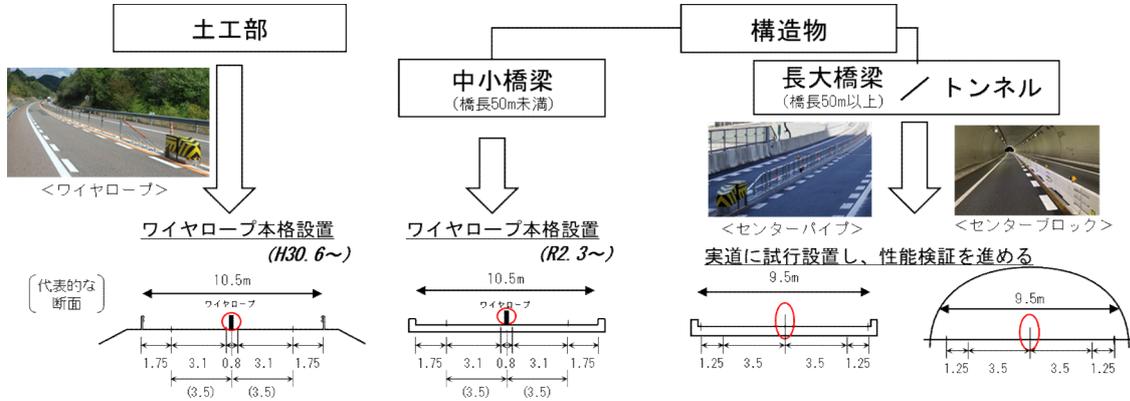
- 金谷山トンネルにおいてトンネル掘削中にトンネル天端より土砂崩落および地上部にある山林1箇所が陥没したため、トンネル崩落対策を実施



出典：NEXCO東日本資料

暫定2車線の正面衝突事故防止対策状況

- 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対策として、ラバーポールに代えて 区画柵を設置することとし、土工部、中小橋梁についてワイヤロープの設置を進め、2022(R4)年度末までに概成。
- 長大橋梁及びトンネルについては、2021(R3)年10月よりセンターパイプ、センターブロックを順次設置



○土工部、中小橋の設置完了率

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	0.0%	0.0%	14.9%	27.2%	43.1%	67.8%	93.6%	99.1%	100%	100%
中日本	0.0%	0.0%	11.5%	39.6%	69.3%	97.1%	98.2%	99.6%	100%	100%
西日本	0.0%	0.0%	15.0%	15.9%	22.4%	75.6%	99.0%	99.5%	100%	100%
本 四	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.5%	100%	100%	100%	100%
計	0.0%	0.0%	14.4%	23.4%	36.4%	70.4%	95.8%	99.3%	100%	100%

○トンネル

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本							0.0%	0.0%	0.0%	0.6%
中日本							0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
西日本							0.2%	0.2%	0.2%	1.0%
本 四							0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
計							0.2%	0.2%	0.2%	0.6%

○長大橋

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本							0.4%	0.4%	1.8%	4.9%
中日本							0.1%	0.1%	0.1%	4.1%
西日本							0.1%	0.1%	0.2%	1.9%
本 四							0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
計							0.2%	0.2%	0.8%	3.5%

スマートICの設置状況

スマートIC供用箇所数

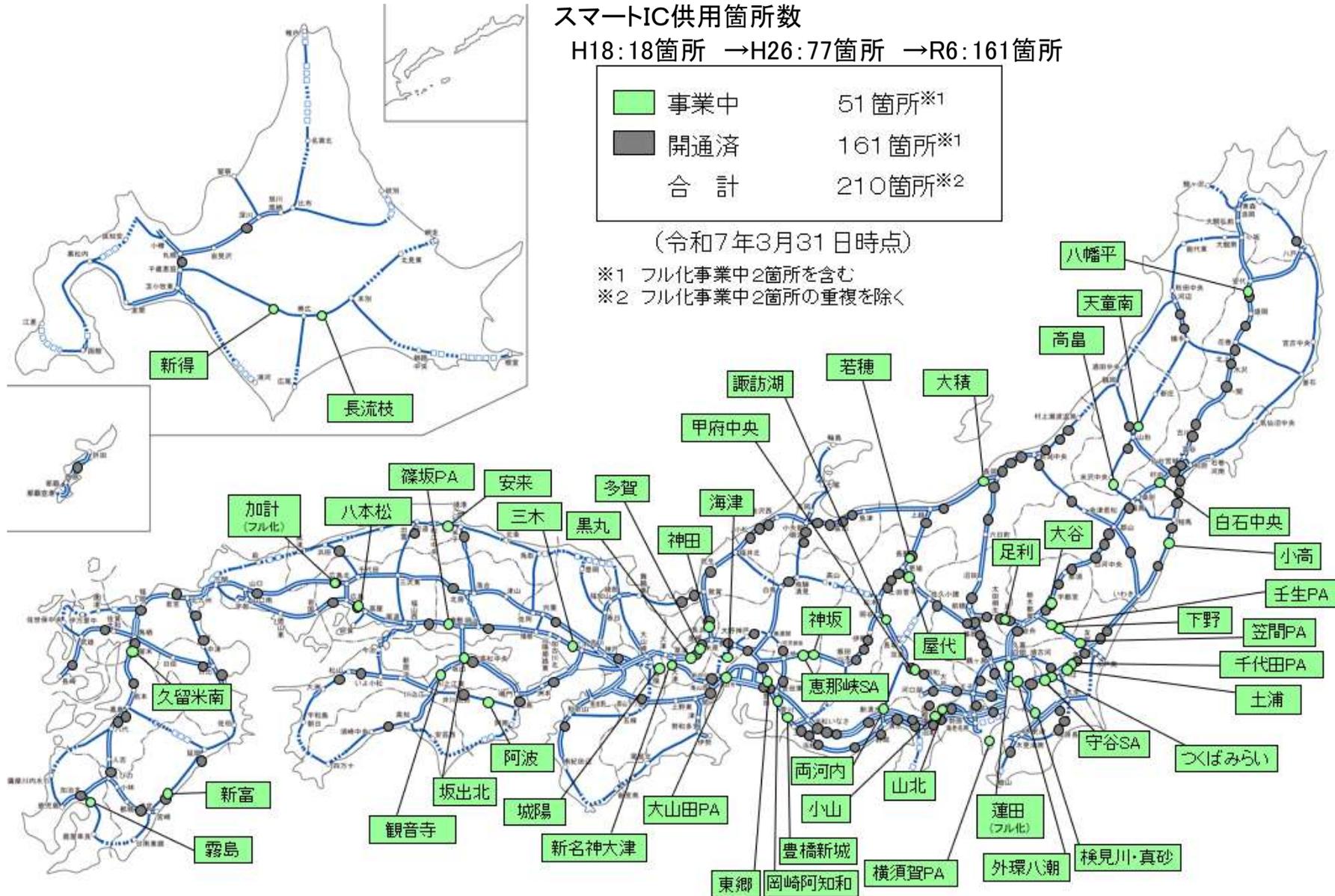
H18:18箇所 → H26:77箇所 → R6:161箇所

■ 事業中	51箇所※1
■ 開通済	161箇所※1
合計	210箇所※2

(令和7年3月31日時点)

※1 フル化事業中2箇所を含む

※2 フル化事業中2箇所の重複を除く



スマートICの効果・課題

整備効果の事例

<磐越自動車道 田村スマートIC>

・郡山・いわき方面へのアクセス向上に伴い、周辺の工業団地・産業団地へ企業誘致が進み、雇用の創出等、地域経済の活性化に寄与



路線名	磐越自動車道 (船引三春～小野)
連結位置	福島県田村市
接続形式	本線直結型
運用形態	全車種、24H、フルインター
開通日	H31年3月17日
計画交通量	610台/日
実績交通量(R5)	616台/日

■産業・経済の発展

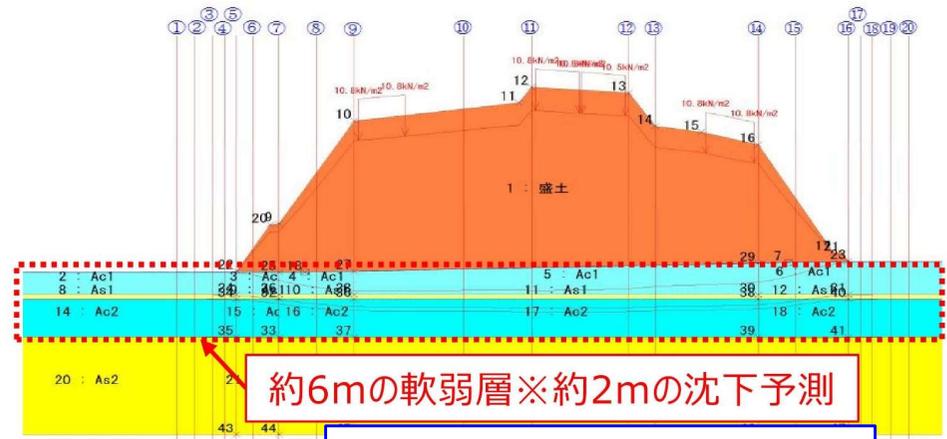


出典：NEXCO東日本資料

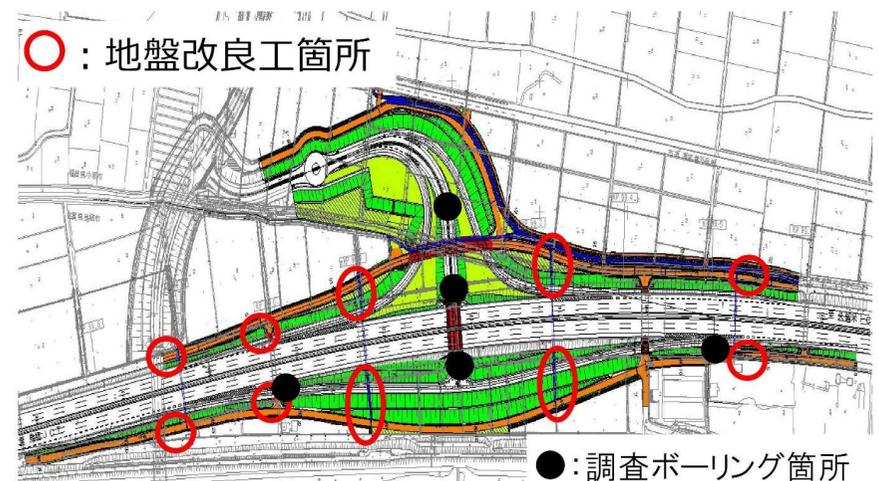
スマートICの課題

<スマートIC整備に係る事業費増>

・調査ボーリングの結果、軟弱地盤(平均約6m)が確認され、軟弱地盤対策工が追加で必要になるなどの要因で事業費が増加



- ・沈下量に応じた必要盛土量の増
- ・構造物箇所の深層混合処理の実施



出典：NEXCO西日本資料

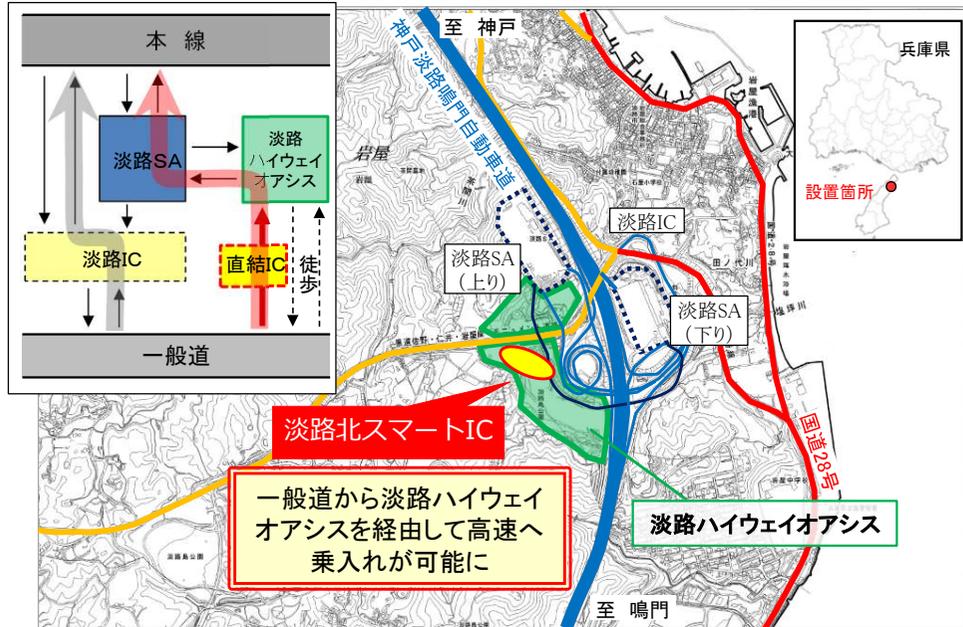
民間施設直結スマートIC

- 高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC(以下、直結IC)制度の活用を推進。
- 平成30年度には、三重県多気町および兵庫県淡路市において直結ICを新規事業化。
- 淡路北スマートICは、令和2年3月に開通。多気ヴィンスマートICは、令和3年4月29日開通。

■淡路北スマートIC【H31.3.29事業化、R2.3.29開通】

民間施設名：淡路ハイウェイオアシス

会社名：(株)夢舞台



オアシス館(レストラン、物産展など)



イベント広場

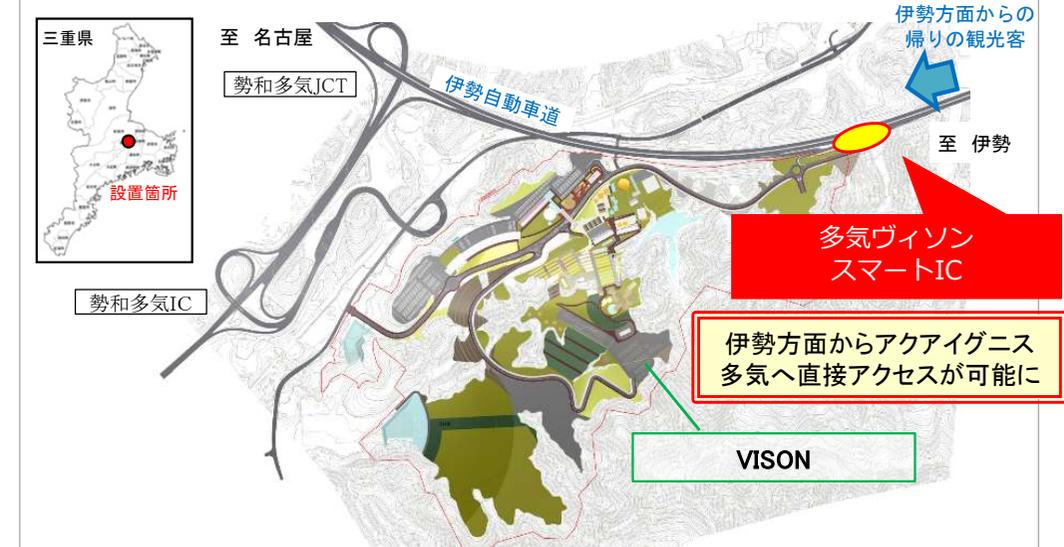


■多気ヴィンスマートIC【H30.8.10 事業化、R3.4.29開通】

民間施設名：VISON

会社名：合同会社 三重故郷創生プロジェクト

(株)アクアイグニス、イオンタウン(株)、ファーストブラザーズ(株)、ロート製薬(株)



主な施設

- ・薬草温泉施設
- ・宿泊施設
- ・レストラン
- ・産直市場 等

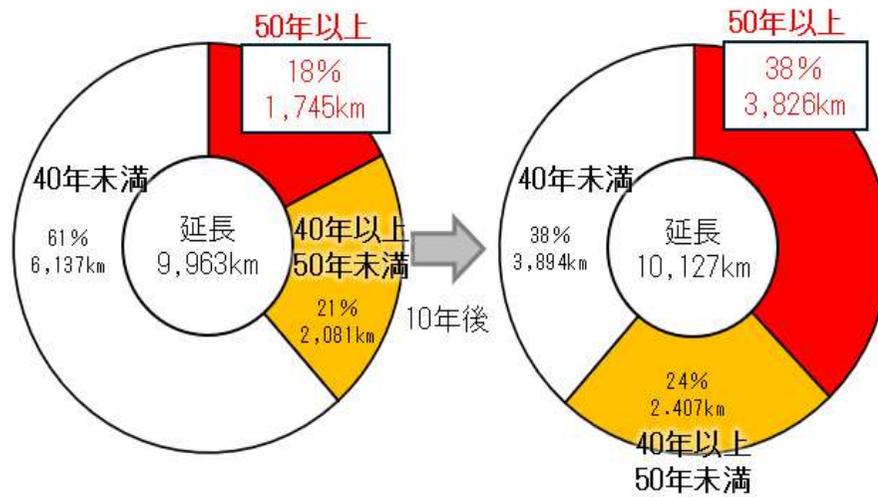
VISON 整備イメージ



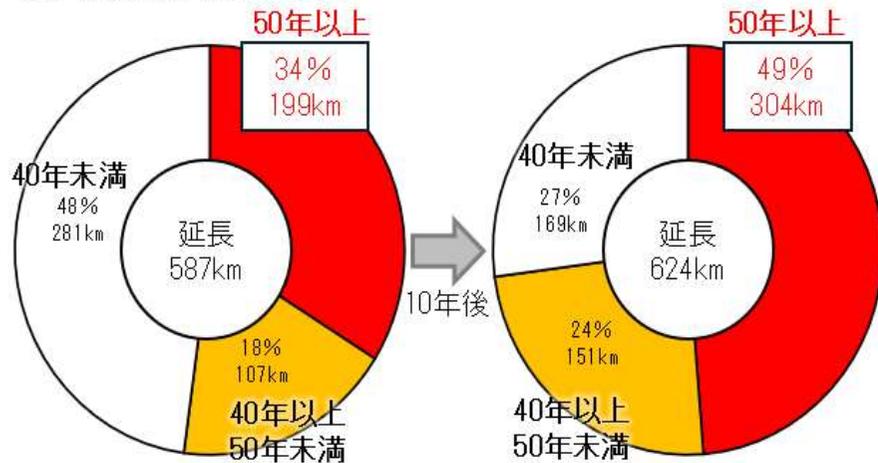
高速道路の老朽化の状況

○開通からの経過年数(R7.3末)

(NEXCO+本四高速)



(首都高速+阪神高速)



○大規模更新が必要な箇所为例

・首都高速 羽田トンネル S39開通

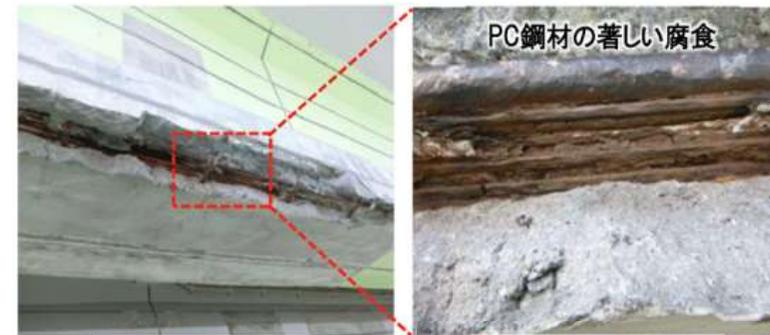


腐食、消失した鉄筋



中床版上面のコンクリート剥離

・NEXCO中日本 滄浪橋 S46開通



桁の変状状況

PC鋼材の変状状況

定期点検の実施状況

○橋梁修繕着手率(1巡目※1、2巡目※2)

		H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
東日本	1巡目	20.7%	15.6%	47.0%	63.5%	56.4%	70.4%	80.3%	98.2%	100%
	2巡目						23.4%	50.6%	71.6%	73.0%
中日本	1巡目	17.7%	13.8%	30.3%	33.7%	49.5%	73.5%	86.6%	96.0%	100%
	2巡目						8.3%	16.0%	19.5%	28.2%
西日本	1巡目	21.3%	42.6%	29.9%	32.0%	36.6%	53.7%	75.6%	94.8%	100%
	2巡目						29.1%	32.2%	50.8%	60.6%
本 四	1巡目	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	2巡目						100%	100%	100%	100%
首 都	1巡目	40.1%	73.8%	86.5%	96.6%	98.1%	100%	100%	100%	100%
	2巡目						56.1%	83.5%	89.8%	89.7%
阪 神	1巡目	57.1%	21.6%	38.2%	46.3%	61.3%	78.7%	86.6%	95.4%	100%
	2巡目						14.1%	29.5%	49.1%	62.5%
計	1巡目	16.0%	42.8%	50.5%	54.1%	57.2%	72.5%	84.5%	96.8%	100%
	2巡目						23.7%	37.2%	51.3%	59.2%

※1 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 令和元年度から令和5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

○トンネル修繕着手率(1巡目※5、2巡目※6)

		H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
東日本	1巡目	12.2%	7.6%	68.2%	77.5%	85.5%	90.0%	95.5%	100%	100%
	2巡目						47.4%	58.3%	82.4%	77.4%
中日本	1巡目	-	25.0%	57.9%	70.0%	72.0%	84.9%	98.9%	100%	100%
	2巡目						30.0%	26.7%	36.0%	26.2%
西日本	1巡目	46.8%	69.9%	82.6%	83.3%	81.9%	91.4%	93.7%	99.0%	100%
	2巡目						30.2%	54.8%	69.2%	72.9%
本 四	1巡目	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2巡目						-	-	-	-
首 都	1巡目	50.0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	2巡目						-	-	100%	100%
阪 神	1巡目	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2巡目						-	0.0%	50.0%	50.0%
計	1巡目	33.8%	49.9%	76.1%	80.0%	81.8%	90.2%	95.0%	99.4%	100%
	2巡目						33.7%	52.6%	69.4%	68.1%

※5 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

※6 令和元年度から令和5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

○橋梁修繕完了率(1巡目※3、2巡目※4)

		H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
東日本	1巡目	12.6%	14.9%	15.1%	21.8%	22.6%	32.4%	46.8%	54.7%	63.5%
	2巡目						4.7%	13.3%	21.1%	24.8%
中日本	1巡目	17.7%	12.5%	16.2%	19.9%	35.1%	61.1%	79.4%	92.8%	100%
	2巡目						5.5%	3.4%	11.2%	23.4%
西日本	1巡目	22.3%	17.6%	24.7%	28.7%	28.5%	46.8%	60.6%	79.4%	90.7%
	2巡目						8.2%	16.6%	24.2%	29.4%
本 四	1巡目	0.0%	50.0%	50.0%	37.5%	50.0%	50.0%	60.0%	80.0%	100%
	2巡目						0.0%	0.0%	66.7%	100%
首 都	1巡目	18.1%	33.3%	49.8%	66.3%	77.1%	82.2%	85.6%	89.7%	100%
	2巡目						24.6%	40.2%	67.3%	70.4%
阪 神	1巡目	57.1%	21.6%	38.2%	46.3%	61.3%	78.7%	86.6%	95.4%	100%
	2巡目						14.1%	29.5%	28.2%	36.1%
計	1巡目	26.9%	22.5%	30.1%	35.2%	40.5%	56.3%	68.8%	80.5%	89.6%
	2巡目						9.3%	17.8%	24.5%	31.5%

※3 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、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した橋梁数の割合

※4 令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した橋梁数の割合

○トンネル修繕完了率(1巡目※7、2巡目※8)

		H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
東日本	1巡目	14.3%	15.2%	33.3%	48.9%	58.5%	69.0%	80.0%	84.0%	84.5%
	2巡目						31.6%	63.9%	61.8%	51.6%
中日本	1巡目	-	25.0%	49.1%	65.0%	71.0%	84.9%	98.9%	100%	100%
	2巡目						30.0%	26.7%	16.0%	26.2%
西日本	1巡目	21.5%	33.1%	64.8%	66.0%	75.6%	87.4%	91.4%	96.5%	99.2%
	2巡目						11.1%	19.2%	33.6%	41.9%
本 四	1巡目	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2巡目						-	-	-	-
首 都	1巡目	50.0%	50.0%	50.0%	33.3%	33.3%	33.3%	50.0%	66.7%	100%
	2巡目						-	-	100%	100%
阪 神	1巡目	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2巡目						-	0.0%	0.0%	0.0%
計	1巡目	19.2%	27.9%	54.8%	60.7%	69.7%	81.3%	88.8%	93.1%	95.1%
	2巡目						17.4%	30.1%	39.7%	42.0%

※7 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、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了したトンネル数の割合

※8 令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了したトンネル数の割合

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

会社	年度	内容	支援した自治体名等
東日本	H24～R3	三陸沿岸道路事業監理業務	仙台河川国道事務所
中日本	R7	塩尻市や富士市との技術協力協定(OV点検)	塩尻市、富士市
中日本	R6	静岡道路メンテナンス会議向けの研修	静岡県
中日本	R5～	臨海トンネルの管理業務の受託	東京都
西日本	H28～R6	自治体職員向けの技術研修会での講義(橋梁補修、舗装補修、道路管理、耐震等)	山口県、鳥取県、島根県、岡山県、建設技術センター
西日本	H29～R6	赤外線調査支援システム「Jシステム」を活用した自治体等の橋梁点検支援	福岡市、岡崎市、金沢市、広島市、駒ヶ根市、ほか道路公社・県等
西日本	H28～R6	老朽化対策に係る工事(橋梁更新)の現場案内	姫路市、芦屋市、小野市、加東市、池田市、豊中市、伊丹市、霧島市ほか道路公社、県、国道事務所、地整等
首都	H30～	高速5号線シールド工事に関する技術支援ほか	広島高速道路公社
首都	R元～	名古屋都心アクセス関連事業に関する技術支援	名古屋高速道路公社
首都	R2～R3	環状3号線整備に伴う既存構造物概略検討	東京都建設局
首都	R6	橋梁定期点検診断判定会議委託業務	大田区
阪神	H27～	一般県道芦屋鳴尾浜線鳴尾橋等の点検・補修等	兵庫県
阪神	H27～	名神口歩道橋補修の点検等	豊中市
阪神	R5～	堺泉北港臨港道路の調査・工事	大阪府
本四	H28～R3	岩城橋の建設工事に対する工事監理支援	愛媛県
本四	H27～R1、R4～R5	魚梁瀬大橋の耐震設計に対する技術的助言	高知県
本四	R4～	安芸灘大橋の長期修繕計画に対する技術的助言、安芸灘大橋の点検・補修等	広島県道路公社
本四	H25～H27、R1～R3	上吉野川橋の補修工事・点検等に対する技術的助言	高知県
本四	R5、R6	平成橋の補修設計に対する技術的助言	中野市

※10年点検時以降(H27年度～)に実施した内容を記載

大規模更新事業の状況

R5末時点
(単位: 億円)

〇大規模更新事業の状況	NEXCO	本四	首都	阪神	計
先行更新計画 (H26特措法改正)	42,229	272	9,377	4,292	56,170
後行更新計画 (R5特措法改正)	10,004	—	3,056	2,169	15,229
計	52,233	272	12,433	6,461	71,399

〇R5法改正の概要

(道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路・債務返済機構法の一部を改正する法律〈予算関連法〉 R5.5.31成立、R5.6.7公布)

更新

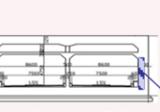
・民営化時点で見込まれていなかった更新事業を H26から実施。
【現在の取組事例】 首都高速 東品川枝橋・鮫洲埋立部 (S38開通)





構造物全体の架け替えを実施

・H26からの定期点検が一巡し、更新事業の追加の必要性が判明。
【新たな更新需要の事例】 首都高速 羽田トンネル (S39開通)

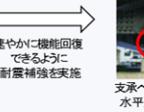

鉄筋腐食等による損傷が急増。漏水に伴う緊急車線規制回数・時間も増加。

進化

・社会・経済構造の変化等に合わせて、高速道路を進化・改良
・引き続き、求められる機能を把握し、遅れることなく進化・改良していくことが重要
【暫定2車線区間の4車線化】




【耐震補強】

速やかに機能回復できるように耐震補強を実施

支承への負荷軽減の為、支承の間に、水平力を分担する構造を新たに設置

【自動運転走行空間の提提やEV充電器や水素STの設置 など推進】

改正概要

- < 高速道路の料金徴収期間の延長 >
- 高速道路の更新・進化 のため、**料金徴収期間を延長** することにより、必要な事業を追加
 - 事業追加にあたっては、債務返済の確実性の観点から、**債務返済期間**を設定 ⇒ 国土交通大臣への**許可申請日から50年以内**
 - 現行制度を踏まえ、**料金徴収期限**を引き続き設定 ⇒ 最長で**令和97年9月30日**
- ※ このほかに「高速道路料金の確実な徴収」、SA・PAの機能高度化などに関する改正を行う



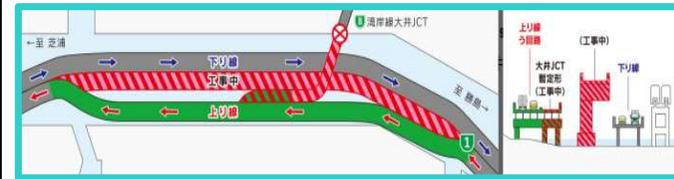
大規模更新における社会的影響軽減方策

■ 1号羽田線 東品川栈橋・鮫洲埋立部更新工事

・**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

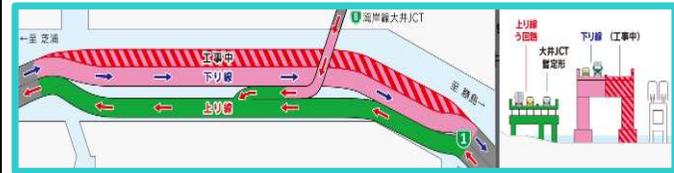
○2017(H29)年9月

上り線う回路を設置し交通を切替、上り線を更新



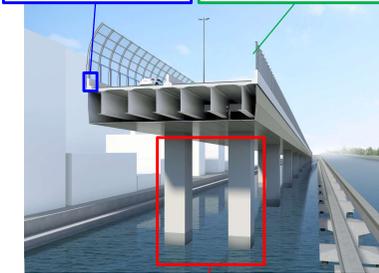
○2020(R2)年6月

更新上り線へ下り線の交通を切替、下り線を更新



○新たな技術の開発・活用等

設置や取替えが容易な**プレキャスト壁高橋**を開発



橋脚の防食対策の強化として、**金属溶射・ステンスライニング**を採用

出典：首都高速ヒアリング資料

■ 14号松原線喜連瓜破付近橋梁架け替え工事

桁の架設状況

通行止による工事実施、広域う回



出典：阪神高速ヒアリング資料

■ 中国道リニューアルプロジェクト

・吹田JCT～中国池田IC間において、対面通行規制では約5年の工事期間を要する見込みであったため、新名神をう回路とした終日通行止めを行い、集中的に工事することで約2年に短縮

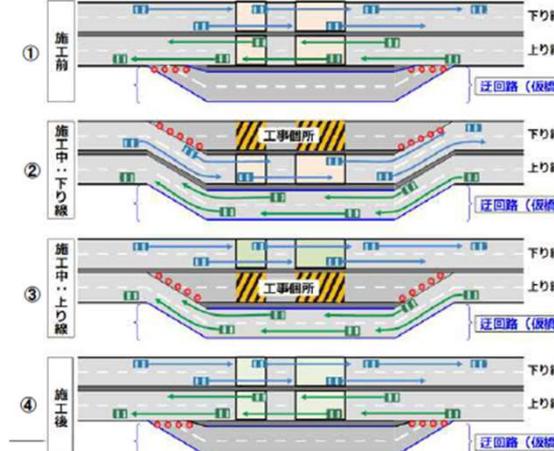


出典：NEXCO西日本ヒアリング資料

■ 事業管理の課題（大規模更新事業のため迂回路を設置）

40,000台/日を超える重交通区間において、対面通行規制では慢性的に渋滞が発生することから4車線確保による交通運用を実施

迂回路を構築した床版取替工事（イメージ）



迂回路設置状況（東北自動車道 原瀬川橋）



出典：NEXCO東日本資料

大規模更新と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り組み、魅力的な都市空間の形成に貢献**

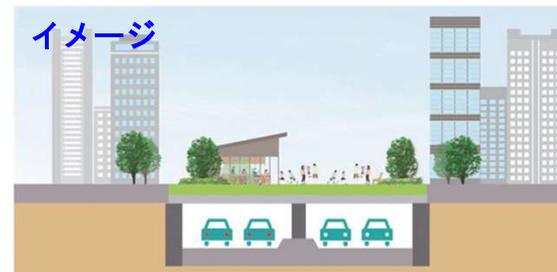


※ 再開発の計画はイメージです。



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**



法令違反車両の取締状況

現地取締り

(単位:台)

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	検問台数	6,632	6,766	7,054	7,039	8,640	11,349	10,777	10,813	12,904	13,163	13,535	12,960	10,688	7,410	2,147	3,812	3,616	4,399	4,679
	違反台数	1,335	1,858	2,664	2,546	3,040	3,173	3,357	2,645	2,768	2,574	2,940	2,966	2,373	1,061	327	582	484	674	698
中日本	検問台数	6,330	5,794	6,178	6,229	13,647	13,179	14,067	14,272	13,990	17,018	18,505	17,084	17,010	13,971	4,453	5,833	5,942	5,280	4,767
	違反台数	3,638	3,160	3,597	3,097	4,463	4,262	4,152	4,385	3,920	3,229	3,399	2,887	1,764	1,289	402	508	812	982	955
西日本	検問台数	6,147	4,435	4,599	5,324	6,505	7,255	6,297	7,188	8,096	7,312	7,928	8,224	7,661	6,249	3,343	2,564	2,386	2,182	2,009
	違反台数	1,865	1,411	1,159	1,717	2,126	2,060	1,592	1,949	2,039	1,886	1,703	1,465	772	705	311	393	421	449	436
首都	検問台数	/	/	/	/	626	450	1,045	1,323	1,256	1,030	1,071	1,283	1,311	1,330	469	395	600	620	670
	違反台数	/	/	/	/	233	450	1,045	874	803	472	310	356	305	217	67	38	94	108	114
阪神	検問台数	/	1,086	1,511	2,209	1,676	1,664	1,428	1,409	1,297	1,217	1,111	701	786	707	150	160	215	197	220
	違反台数	/	987	971	1,045	1,020	1,179	1,300	1,251	1,168	990	871	462	394	271	60	56	60	75	69
本四	検問台数	/	—	—	172	107	148	157	162	223	775	1,533	1,457	1,165	805	382	296	218	300	249
	違反台数	/	—	2	10	17	19	25	27	26	239	482	247	108	122	49	73	62	64	76
計	検問台数	19,109	18,081	19,342	20,973	31,201	34,045	33,771	35,167	37,766	40,515	43,683	41,709	38,621	30,472	10,944	13,060	12,977	12,978	12,594
	違反台数	6,838	7,416	8,393	8,415	10,899	11,143	11,471	11,131	10,724	9,390	9,705	8,383	5,716	3,665	1,216	1,650	1,933	2,352	2,348
	検挙率	36%	41%	43%	40%	35%	33%	34%	32%	28%	23%	22%	20%	15%	12%	11%	13%	15%	18%	19%

自動軸重計設置箇所数

(単位:箇所)

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	9	31	55	67	69	84	97	110
中日本		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	3	11	31	31	31	31
西日本		0	0	0	0	0	0	0	0	4	19	90	138	139	140	146	149	159	159	166
首都		/	/	/	/	/	/	/	38	40	47	53	54	54	63	63	63	64	64	64
阪神		3	10	20	24	33	34	36	45	46	55	54	60	64	69	76	81	95	95	96
本四		0	0	0	4	4	4	4	4	6	11	14	15	15	15	15	15	15	15	15
合計		3	10	20	28	37	38	40	87	96	132	214	279	306	345	378	408	448	461	482

特車許可基準等

○現行の特車許可基準

NEXCO及び本四高速の管理する高速道路において、会社間で運用が異なる車幅の許可基準を見直し統一（令和2年12月より実施）

		高速自動車国道・一般国道自動車専用道路	
		4車線以上 (片側2車線以上)	暫定2車線 (片側1車線)
東日本高速道路	関東	3.0m⇒3.3m	3.0m
	関東以外	3.3m	3.0m～3.3m
中日本高速道路		3.0m⇒3.3m	3.0m～3.25m
西日本高速道路		3.0m⇒3.3m	3.0m～3.25m
本四高速道路		3.0m⇒3.3m	3.0m
首都高速道路		2.5m～3.0m	
阪神高速道路		2.5m	

※1 京葉道路、第三京浜等、現行で3.5mの運用を行っているものは、引き続き3.5m(徐行条件有)とする。

※2 第二京阪、第二神明の端部(都市高速接続)、近畿道、中央道、東名阪道、長崎バイパスなど一部区間については、道路規格上3.3mが確保できないため、2.5mまたは3.0mの運用とする。

○車両制限令に違反した場合の大口・多頻度割引における取扱い

大口・多頻度割引における取扱いを高速道路会社全社で以下に統一（平成29年4月より実施）

	NEXCO	本四・首都・阪神
〈違反を重ねた場合〉 ①大口・多頻度割引の停止(1か月間)	○	×⇒○
〈①の停止期間中に、違反を重ねた場合〉 ②ETCコーポレートカードの利用停止(1か月間)	○	×⇒○

跨道橋耐震対策の実施状況

(単位: 橋梁数、R5年度末時点)

	耐震補強対応	計画(A)	未対応(B)	対応済(C)	実施率 (C/A)
東日本	ロッキング橋脚補強	69	0	69	100%
	その他橋脚補強(耐震性能3以上)	605	9	596	99%
中日本	ロッキング橋脚補強	35	0	35	100%
	その他橋脚補強(耐震性能3以上)	566	10	556	98%
西日本	ロッキング橋脚補強	31	0	31	100%
	その他橋脚補強(耐震性能3以上)	219	24	195	89%
本四	ロッキング橋脚補強	0	0	0	-
	その他橋脚補強(耐震性能3以上)	62	11	51	82%
首都	ロッキング橋脚補強	0	0	0	-
	その他橋脚補強(耐震性能3以上)	75	15	60	80%
阪神	ロッキング橋脚補強	0	0	0	-
	その他橋脚補強(耐震性能3以上)	24	7	17	71%
6社計	ロッキング橋脚補強	135	0	135	100%
	その他橋脚補強(耐震性能3以上)	1,551	76	1,475	95%

※自治体管理の跨道橋のみ

通行止めの発生状況

■東日本

(単位:千km・時間)

要因別	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
災害・悪天候	797.8	501.0	477.2	567.6	98.9	50.4	38.5	127.9	46.9	122.7	161.1	134.2	96.2	105.1	75.2
事故・その他	51.9	52.7	65.3	45.6	38.2	33.9	42.7	45	37.7	36.2	47.6	42.7	43.1	52.4	50.5
工事	64.9	90.4	130.1	87.0	123.2	154.6	142	238.5	242.5	296.9	364.9	376.3	363.1	394.3	358.8
合計	914.6	644.1	672.6	700.2	260.3	238.9	223.2	411.4	327.1	455.8	573.6	553.2	502.4	551.8	484.5

■中日本

(単位:千km・時間)

要因別	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
災害・悪天候	27.4	47.6	56.5	150.4	49.8	12.7	9.4	53.9	59.9	27.5	39.3	71.9	69.1	68.8	59.0
事故・その他	11.9	14.1	9.3	10.0	9.5	6.8	6.8	10.2	9.8	14.3	7.6	16.2	13.6	12.4	15.7
工事	6.0	9.3	21.4	21.6	34.2	63.4	46.4	42	69.8	51.6	65.9	108.8	86.2	72.9	80.3
合計	45.3	71.0	87.2	182.0	93.5	82.9	62.6	106.1	139.5	93.4	112.8	196.9	168.9	154.1	155.0

■西日本

(単位:千km・時間)

要因別	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
災害・悪天候	288.4	168.9	86.5	169.0	112.9	227.9	153.7	132.7	310.8	59.6	216.2	135.0	266.5	89.4	169.9
事故・その他	18.4	14.9	23.6	12.5	12.1	13.5	12.2	14.8	24.9	14.0	11.2	15.6	18.6	55.7	23.9
工事	99.1	92.6	123.3	129.0	151.6	162.4	200.0	254.3	256.0	252.6	413.0	461.2	416.3	369.1	386.5
合計	405.9	276.5	233.4	310.5	276.6	403.8	366.0	401.8	591.7	326.2	640.3	611.9	701.3	514.2	580.3

■首都

(単位:千km・時間)

要因別	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
災害・悪天候	0.4	2.1	9.2	13.8	0.6	1	0.2	18	1	12	0.04	9	0.5	16.5	1.6
事故・その他	0.6	0.8	0.3	0.7	3.5	0.9	0.4	0.5	0.7	2.5	0.6	2	2.1	0.7	1.7
工事	0.3	0.1	0.9	0.6	1.1	1.3	1.9	0.8	1.1	2.4	0.79	1.5	1.6	5.8	0.6
合計	1.3	3.0	10.4	15.1	5.2	3.2	2.5	19.3	2.8	16.9	1.43	12.5	4.2	23	3.9

■阪神

(単位:千km・時間)

要因別	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
災害・悪天候	7.5	0.4	0.4	6.6	8.5	1.9	0	1	1.7	1	0	0.1	0.1	2.5	1.1
事故・その他	0.3	0.3	0.2	1.0	1.0	0.2	0.4	0.2	0.1	8.6	0.4	0.2	0.2	0.4	0.3
工事	7.0	0.3	5.9	0.1	2.1	6.9	4.1	0.1	8.3	8.3	3.8	1.5	8.1	3.8	5.4
合計	14.8	1.0	6.5	7.7	11.6	9	4.5	1.3	10.1	17.9	4.2	1.8	8.4	6.7	6.8

■本四

(単位:千km・時間)

要因別	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
災害・悪天候	2.4	7.7	1.0	10.1	5.4	4.1	0.7	3.0	13.2	3.2	2.0	4.6	7.9	1.4	0.3
事故・その他	0.3	0.3	0.3	0.3	0.1	0.3	0.7	0.4	0.6	0.2	0.0	0.4	0.5	0.2	0.8
工事	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	3.1	0.5	0.0	0.0	0.0
合計	2.6	8.0	1.4	10.4	5.5	4.4	1.4	3.4	13.8	3.5	5.1	5.5	8.4	1.6	1.1

■6社計

(単位:千km・時間)

要因別	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
災害・悪天候	1,123.8	727.7	630.7	917.5	276.0	298.0	202.5	336.4	433.5	226.0	418.6	354.7	440.3	283.7	307.1
事故・その他	83.4	83.1	99.0	70.1	64.4	55.6	63.2	71.1	73.8	75.8	67.4	77.1	78.0	121.7	92.9
工事	177.3	192.7	281.6	238.4	312.2	388.6	394.5	535.8	577.7	611.9	851.4	949.9	875.3	845.9	831.6
合計	1,384.5	1,003.6	1,011.4	1,226.0	652.7	742.2	660.2	943.3	1,085.0	913.7	1,337.4	1,381.7	1,393.7	1,251.4	1,231.6

災害対応の事例

平成28年4月熊本地震

- 九州熊本地区を中心に大規模な地震が発生し、盛土のり面崩落、橋梁損傷等により通行止めを実施。
- 前震の4月14日以降、25日後に全線一般開放。
【通行止め(最大)：9道路 507km (管理延長の約14%)】



益城BS付近盛土損傷



熊本ICランプ橋 橋脚柱傾斜



大分道 切り土のり面崩落



木山川橋 主桁の移動

4月16日1時26分(本震時)最大507km通行止め

平成30年7月豪雨

- 西日本を中心に多くの観測点で観測史上1位の降雨量を更新するなど記録的大雨が発生
- 11府県で大雨特別警報が発表され管内全域に渡って甚大な被害が発生(約300箇所)



出典：NEXCO西日本ヒアリング資料

能登半島地震(令和6年1月)での被災地支援状況



国道8号通行止めに伴う北陸道の無料通行措置



トイレカーの派遣(中能登町 ラピア鹿島)

出典：NEXCO中日本ヒアリング資料



4月19日8時45分 九州道(植木~益城熊本空港)物資輸送車両通行可能



4月29日 九州道(益城熊本空港~嘉島)間欠交通による一般開放

出典：NEXCO西日本資料

令和7年法改正の概要（災害関連）

能登半島地震を踏まえた災害対応の深化

○円滑な緊急輸送確保に向け、**道路啓開計画を法定化**、実効性のある計画に基づいた**道路啓開を実施**（承認工事の特例の創設）

※道路啓開：土砂・瓦礫等、自然災害に伴う道路上の障害物除去

背景・必要性

能登半島地震等を受けた「道路啓開」の重要性の認識
（人命救助、ライフラインの早期復旧、孤立集落への交通確保）

激甚化・頻発化する
自然災害への対応強化

↓

これまでの全国の
啓開実績の反映

改正概要

道路啓開計画の策定 及び 記載内容の明確化

対象災害、啓開目標、対象路線・区間、啓開方法、資材・機械の
備蓄・調達、訓練、情報の収集・伝達方法 等

→ **法定協議会**（道路管理者＋関係機関）を経て決定

令和6年能登半島地震における道路啓開

- STEP1** 各役所（輪島市、能登町、珠洲市）までのアクセス（縦軸・横軸）を確保
- STEP2** 多数の孤立集落があるR249等の沿岸部へのアクセス（「くしの歯」の「歯」）を優先的に確保
- STEP3** R249等の沿岸部の孤立集落への啓開を実施



道路啓開の実効性の向上

① 管理区分を超えた啓開作業



事前に協議した対象
路線に対し、当該道路
管理者以外の者が円
滑に作業できるよう措
置

② 実践的な啓開訓練



多くの関係者の協力
のもとで車両・ガレキ
移動、倒壊電柱除却
などの訓練を実施

③ 定期的な計画見直し



策定後の災害対応
の実績や、地域の災
害想定の見直し等を
踏まえて計画を見直
し

高速道路と並行する国道等の同時通行止めの事例

- 令和3年1月の大雪において、北陸道でスタック発生に伴い大規模な滞留事象が発生。また、北陸道を通行止めしたことにより、国道8号において大規模な渋滞及び滞留が発生した。
- 上記の他、滞留事象を踏まえ、今後の対応として「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」を目標にし、行動変容を促すために、関係機関との連携を強化し、出控え広報等適切な情報提供を実施した上で、躊躇ない予防的同時通行止めを実施。

【令和3年1月 北陸道及び国道8号滞留事象】



- (北陸道)**
 令和3年1月9日11:40福井～丸岡 事故通行止め(米原方面)
 12:15スタック発生(金沢方面)
 22:20金津～福井 災対法適用
 23:25福井～福井北 通行止め(金沢方面)
 1月10日 1:05武生～福井 通行止め(金沢方面)
 1:30中日本 福井県へ自衛隊派遣要請依頼
 10:00丸岡～加賀 通行止め(米原方面)
 10:10福井北～加賀 通行止め(金沢方面)
 1月12日6:00通行止め解除
- (国道8号)**
 令和3年1月9日19:32スタック発生。渋滞が悪化(米原方面)
 1月10日 4:00福井県 陸上自衛隊に派遣要請
 5:00スタック発生。渋滞が悪化(金沢方面)
 11日20:50通行止め解除



【令和6年度 冬期の取組】



予防的同時通行止めの実施(令和7年2月)

国土交通省 近畿地方整備局 Press release
 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Kinki Regional Development Bureau
 いのちとくらしを守る 防災 減災
 令和7年2月7日 14時40分
 近畿地方整備局
 (同時発表 西日本高速道路(株)関西支社)
 (同時発表 中日本高速道路(株)名古屋支社)
 (同時発表 中日本高速道路(株)金沢支社)
 (同時発表 富山県道(株))
 (同時発表 本州四国連絡高速道路(株))

大雪の影響による通行止めの可能性の高い区間について(近畿全域等)
 <2月7日(金) 14時現在>
 ~名神・新名神高速道路等 7日21時頃から通行止め予定~
 福井県、近畿・中部地方では、2月8日にかけて大雪となる所がある見込みです。また、上空の寒気の影響により、7日~8日となる所が近畿・中部の平地や近畿南部でも積雪となる所があり大雪のおそれがあります。
 令和5年1月及び令和6年1月の名神高速や新名神高速において雪により大規模滞留が発生し、解放までに最大24時間以上を要したこと等を踏まえ、利用者の安全を確保するため、名神・新名神を中心とした広域のエリアにおいて、予防的通行止めを行う予定です。
 特に今回は、前回1月10日以上の予防的通行止めを行う可能性が高いため、大雪が予想される地域への外出自粛(出控え)及び迂回の案内や通行ルートの見直し、運送目的の調整などのご協力をお願いします。

連名記者発表

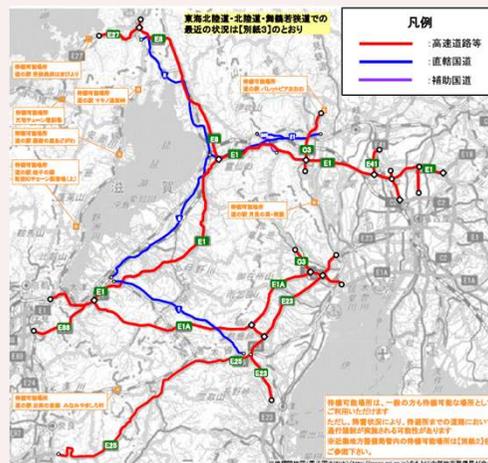


CMイメージ

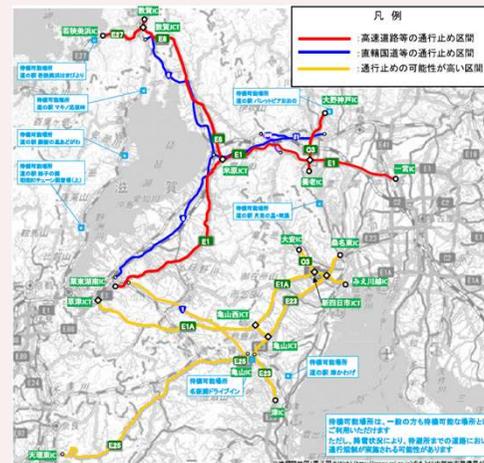
大雪時における主な大規模滞留

○令和6年1月の豪雪時に、名神高速関ヶ原付近において、下り線では最大6.6km、約700台、上り線では最大5.5km、約500台の滞留が生じ、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、滞留解消に約19時間を要しており、近隣事務所や隣接する高速道路会社等、管理区間の境を超えて、連携して対応するなど、大規模災害時の対応強化が求められる。

広域予防的通行止め



近畿圏における広域予防的通行止め(令和2月7日～8日)



近畿圏における広域予防的通行止め(令和2月18日～19日)

○令和6年度は近畿圏において広域予防的通行止めを2回実施。
(令和2月7日～8日、令和2月18日～19日)
⇒広域予防的通行止めの運用・対応強化のため、関係機関と本事象の振返り、課題・対策検討及び合意形成を実施し、令和7年度雪氷期に望む。

スタック対応等改善



米子道スタック発生状況(令和2月7日)



通行止め早期解除に向けた集中除雪

○スタック発生時の乗員保護等の対応、予防的通行止め時の除雪体制等振返りを実施。
⇒乗員保護・車両排除の対応強化、早期解除に向けた除雪・塩散布等の体制強化の検討を実施し、令和7年度雪氷期に望む。

■高速道路6会社の共有及び今後の取組の検討

高速道路6社において、下記を実施。

- 上記事象等の事実関係の振返り及び事象に対する各社の過年度に実施した有効な取組みの共有。
- 各社のR5年度以前の取組、R6年度に新規で実施した取組の振返り及び改善点を踏まえた令和7年度の取組の検討及び共有。
- 他機関との広域的な連携状況の振返り及び改善点を踏まえた令和7年度の取組の検討及び共有。
- 大雪時における連続する管轄外の高速道路について、管轄境を超えた効率的な対応強化の検討。

道路管理者権限の行使状況

○道路管理権限(公権力の行使)の件数(H17～R6年度)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	計
道路の区域の決定	9	102	69	80	89	89	90	80	73	90	79	72	93	93	104	83	81	87	78	73	1,614
道路管理者以外の者の 行う工事の承認	5	49	34	14	28	31	48	47	27	33	25	32	42	16	9	13	11	24	13	29	530
道路の占用の許可	2,321	3,135	3,329	2,060	2,513	3,240	3,446	3,197	2,444	3,568	3,254	3,483	3,379	2,428	2,640	3,339	3,642	3,433	2,843	3,409	61,103
占用入札の実施	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	4	4	5	8	6	4	7	4	43
道路標識・区画線の決定	16	104	92	106	109	69	72	75	70	79	65	73	88	156	71	61	63	38	36	63	1,506
通行の禁止・制限	364	501	500	988	1,202	1,655	1,860	1,778	2,102	2,159	2,147	2,252	3,206	3,311	4,029	4,345	3,915	4,285	4,286	5,030	49,915
限度超過車両の通行の 許可	606	1,777	2,213	2,308	1,956	1,485	1,924	2,580	2,572	2,884	3,364	4,582	5,797	5,957	6,874	7,100	8,068	9,617	9,657	9,578	90,899
車両の通行に関する措 置命令	2,164	4,880	4,484	4,972	4,744	5,918	5,914	5,945	5,874	5,541	6,059	6,434	5,693	4,341	2,784	947	1,285	1,474	1,774	1,775	83,002
連結許可	6	38	47	72	42	37	25	21	31	31	710	24	23	44	24	16	27	16	28	23	1,285
災害対策基本法に基づ く災害時における車両 の移動等(区間指定件 数)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	0	4	0	1	0	4	2	0	0	0	16

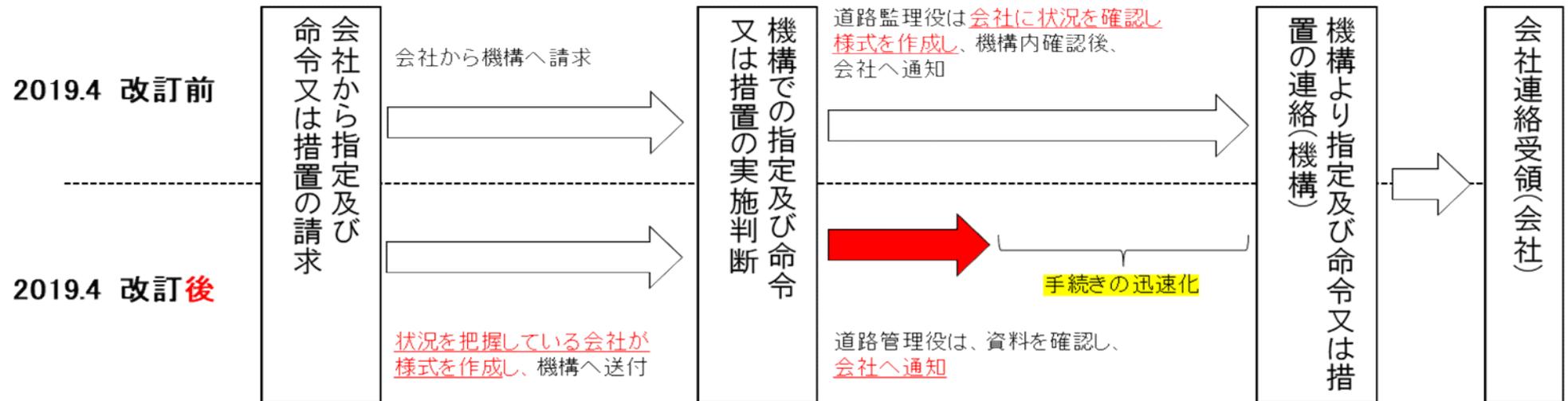
※ 平成26年5月の道路法等の改正により、平成27年度から占用入札の実施に関する権限が追加されている。
また、変更・更新等を含む。

権限代行手続きの簡素化・包括化

- 10年点検の指摘を踏まえて、2019(H31)年4月「災害対策基本法に基づき機構が行う権限に係る事務の会社に対する委託等に関する契約」の変更契約を実施
- 従来までは、会社から機構へ請求後、機構による状況確認、書類作成に時間を要していたが、状況を把握している会社に書類作成を委託し、事務手続きを迅速化

災害対策基本法第76条の6に基づく区間指定

【手続きフロー】



災害復旧費

(単位:億円、税抜)

		H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
東日本	計画管理費	171	152	178	224	211	195	232	269	276	285
	修繕費	14	14	25	19	24	13	8	38	20	15
	災害復旧費	68	18	1	9	9	25	16	24	76	28
	国費	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
	計	252	184	203	252	245	235	256	331	373	329
中日本	計画管理費	84	68	92	109	84	79	122	171	160	154
	修繕費	5	4	4	13	39	18	18	16	20	9
	災害復旧費	4	5	3	3	10	3	22	108	28	37
	国費	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0
	計	93	77	99	125	133	116	162	295	208	200
西日本	計画管理費	42	33	46	55	34	32	61	66	74	62
	修繕費	2	2	2	10	5	3	3	2	3	11
	災害復旧費	3	13	7	13	100	39	29	58	39	13
	国費	0	0	0	317	0	112	0	0	0	0
	計	47	48	55	395	139	186	93	126	117	85
NEXCO 3社	計画管理費	297	253	316	388	329	306	415	506	511	501
	修繕費	20	20	30	42	68	35	29	56	43	35
	災害復旧費	75	36	11	25	119	67	67	190	143	78
	国費	0	0	0	317	0	130	0	0	0	0
	計	392	309	357	773	516	537	511	752	697	614
本四	計画管理費	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
	修繕費	1	1	1	1	1	0	2	0	1	1
	災害復旧費	0	0	0	0	0	2	2	2	2	0
	国費	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	1	1	1	2	1	2	4	2	4	1
首都	計画管理費	4	4	5	14	6	5	9	21	21	20
	修繕費	3	0	0	0	7	2	1	0	0	0
	災害復旧費	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	国費	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	7	4	5	14	13	7	10	21	21	20
阪神	計画管理費	5	4	6	6	5	4	5	6	6	5
	修繕費	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	災害復旧費	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0
	国費	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	5	4	6	6	5	7	7	6	6	6
合計	計画管理費	306	261	327	409	340	315	429	533	539	526
	修繕費	24	21	31	43	76	37	33	56	44	37
	災害復旧費	75	36	11	25	119	72	70	192	145	78
	国費	0	0	0	317	0	130	0	0	0	0
	計	405	318	369	795	535	553	532	781	728	641

※修繕費、災害復旧費、国費は債務引受額

※計画管理費は実績額(応急復旧等に係る費用は除く)

耐震対策の実施状況

○耐震補強完了率^{※1、2}

	耐震性能 ³ 完了時期 ^{※3}	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R6末時点 対策済数	対策 必要数
東日本	H24	75.7%	75.7%	75.9%	76.3%	76.6%	77.6%	77.8%	78.0%	78.6%	79.1%	4,800	6,070
中日本	H22	88.0%	88.0%	88.3%	88.8%	90.5%	91.2%	92.0%	92.4%	92.8%	94.0%	4,391	4,673
西日本	H25	58.6%	58.6%	58.6%	60.4%	61.0%	63.1%	64.5%	65.7%	69.0%	70.9%	4,644	6,549
本 四	H19	43.9%	45.2%	45.2%	46.2%	47.7%	52.3%	68.7%	74.2%	74.7%	75.0%	297	396
首 都	H10	97.5%	97.5%	98.3%	98.4%	98.4%	98.4%	98.4%	100.0%	100.0%	100.0%	127	127
阪 神	H23	90.0%	90.0%	91.1%	92.2%	92.2%	93.2%	93.9%	97.3%	97.7%	98.1%	258	263
計		72.3%	72.3%	72.6%	73.6%	74.4%	75.8%	76.9%	77.7%	79.2%	80.3%	14,517	18,078

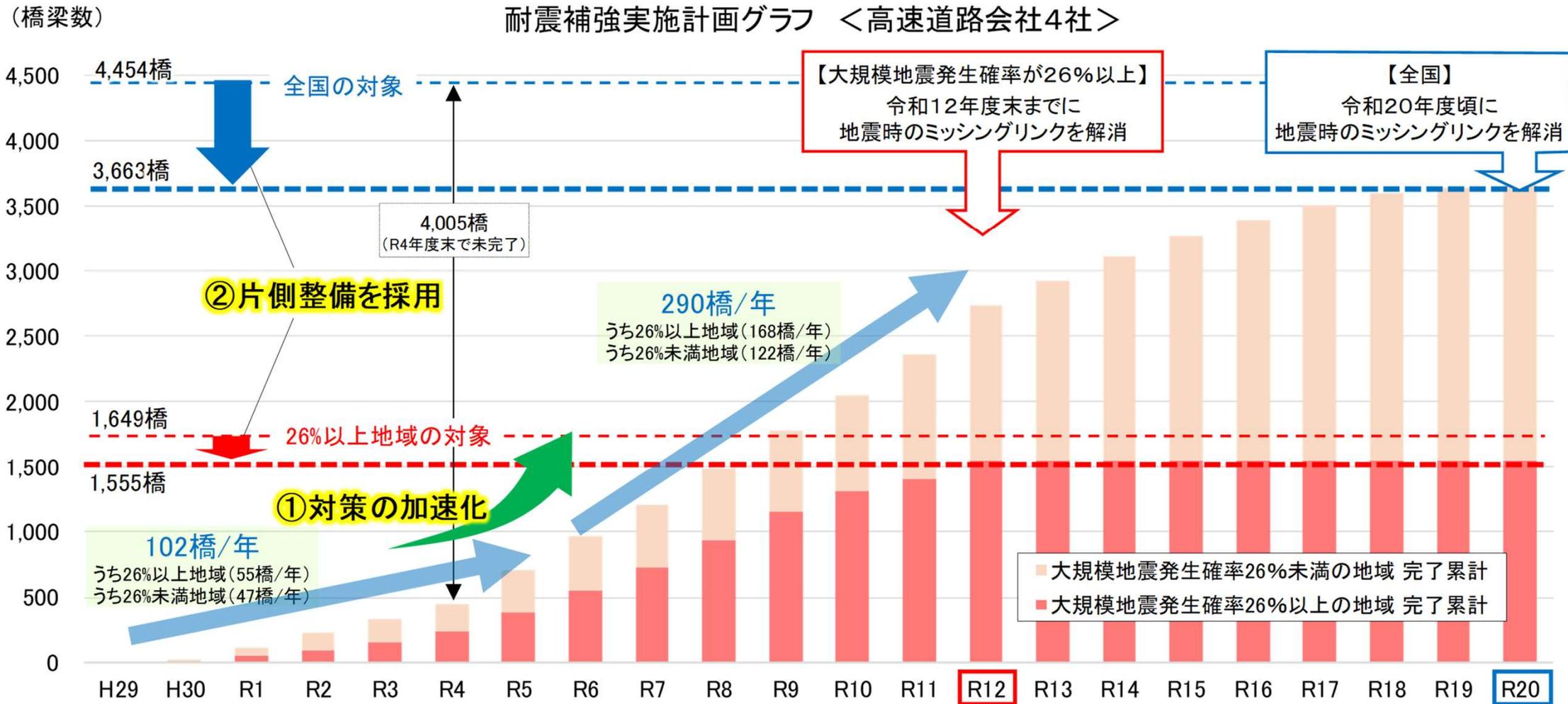
※1 15m以上の橋梁数に占める既設道路橋の耐震性能2を有する橋梁数の割合^{※2}

※2 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(耐震性能2)

※3 兵庫県南部地震と同程度の地震による損傷が橋として致命的とならない性能

耐震補強実施計画

耐震補強実施計画グラフ < 高速道路会社4社 >



高速道路の耐震補強実施計画(R6.1策定)

死傷事故率

(単位: 件/億台キロ)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	11.2	10.0	8.9	7.6	6.7	6.5	6.7	6.9	6.3	5.1	4.9	4.7	4.5	4.3	3.7	2.9	3.1	3.2	3.4	3.7
中日本	10.2	9.5	9.1	7.8	8.4	8.9	8.4	8.1	8.0	7.1	6.7	6.8	6.4	5.8	5.2	4.1	3.8	4.1	4.7	4.2
西日本	9.6	10.7	9.4	9.0	9.3	9.4	9.1	8.2	8.7	7.7	7.6	6.9	6.6	5.4	4.6	3.2	3.2	4.0	4.0	4.0
本四	8.9	8.8	7.4	6.0	6.4	6.9	6.0	6.0	5.3	4.8	5.0	4.7	4.0	3.4	4.0	2.3	2.8	2.5	2.7	4.0
首都	32.0	31.5	27.3	23.1	22.5	22.6	19.2	17.0	17.1	16.5	14.3	12.1	10.9	10.9	9.3	8.4	8.1	8.6	8.8	7.7
阪神	29.1	29.7	29.2	24.6	23.3	27.0	25.5	25.1	24.7	22.0	21.8	20.8	20.7	17.3	16.6	10.6	10.4	14.1	14.0	12.8
6社	13.3	13.0	11.8	10.2	10.0	10.1	9.6	9.1	9.0	8.0	7.6	7.1	6.8	6.0	5.3	4.0	4.0	4.5	4.7	4.0

逆走の発生状況

○逆走事故件数

(単位:件)

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	9 (6)	5 (1)	9 (5)	9 (4)	8 (4)	6 (2)	7 (2)	12 (4)	5 (1)	19 (5)
中日本	10 (4)	9 (4)	6 (1)	7 (4)	8 (4)	4 (0)	2 (0)	9 (3)	6 (2)	5 (2)
西日本	18 (10)	21 (8)	16 (4)	8 (3)	13 (2)	9 (1)	21 (4)	12 (2)	10 (3)	13 (4)
本四	0 (0)	4 (3)	0 (0)	0 (0)	4 (0)	0 (0)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
首都	3 (3)	2 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (1)	1 (1)	0 (0)	1 (0)
阪神	2 (2)	4 (3)	1 (1)	0 (0)	2 (2)	1 (0)	1 (1)	2 (1)	4 (0)	1 (0)
合計	42 (25)	45 (19)	32 (11)	25 (11)	35 (12)	20 (3)	36 (8)	36 (11)	25 (6)	39 (11)

※ 逆走による事故発生件数

※ ()内は重大事故件数

○逆走事案件数

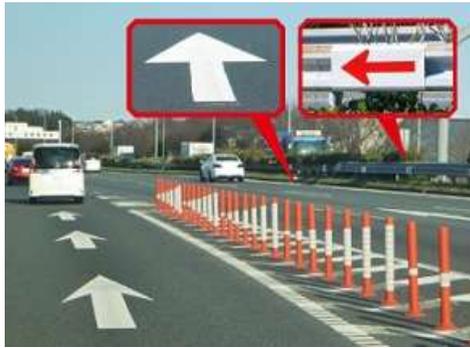
(単位:件)

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	74	76	59	61	55	38	43	57	49	57
中日本	47	33	32	28	23	23	30	37	32	38
西日本	99	91	74	78	85	47	73	66	90	84
本四	6	5	7	3	6	5	5	4	4	4
首都	11	5	1	3	3	4	6	3	1	2
阪神	5	11	6	1	5	3	2	6	7	6
合計	242	221	179	174	177	120	159	173	183	191

※ 交通事故又は車両確保に至った逆走事案の件数

逆走対策の強化

逆走防止対策の実施状況



本線合流部逆走対策



一般道出口部の対策



電光表示による逆走警告



プレッシャーウォール



逆走検知・警告システム



逆走防止の広報・啓発

出典: 本四高速ヒアリング資料等

新技術を活用した対策



逆走を検知する技術



路面埋込型ブレード

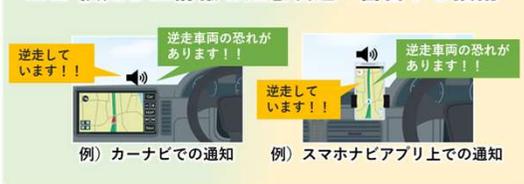


※1 逆走を検知する技術



例) AI画像処理による逆走車両の検知

※2 検知した情報を注意喚起・警告する技術



例) カーナビでの通知 例) スマホナビアプリ上での通知

道路管理用カメラによる逆走検知・警告技術

出典: 第8回 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会資料

管理延長の状況

(単位:km)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	管理延長	3,349	3,390	3,347	3,483	3,567	3,594	3,652	3,676	3,732	3,820	3,842	3,871	3,880	3,919	3,943	3,943	3,943	3943	3943	3943
	当該年度 開通延長等※	0	41	70	35	84	27	57	24	57	87	21	29	9	39	24	0	0	0	0	0
	当該年度 無料開放等※	0	0	▲ 12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中日本	管理延長	1,687	1,693	1,715	1,751	1,754	1,767	1,755	1,921	1,926	1,983	2,058	2,073	2,077	2,132	2,151	2,151	2,170	2,183	2,183	2,189
	当該年度 開通延長等※	0	6	22	36	3	13	2	173	5	57	55	15	5	55	19	0	19	13	0	7
	当該年度 無料開放等※	0	0	0	0	0	0	▲ 14	▲ 7	0	0	▲ 5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
西日本	管理延長	3,258	3,258	3,293	3,301	3,338	3,364	3,375	3,388	3,427	3,452	3,452	3,459	3,503	3,513	3,534	3,534	3,550	3,550	3,603	3,625
	当該年度 開通延長等※	0	5	35	13	37	26	11	13	39	39	0	7	44	9	22	0	16	0	53	22
	当該年度 無料開放等※	0	▲ 5	0	▲ 5	0	0	0	0	0	▲ 13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NEXCO 計	管理延長	8,294	8,341	8,355	8,535	8,659	8,725	8,782	8,985	9,085	9,255	9,352	9,403	9,460	9,564	9,628	9,628	9,663	9,676	9,729	9,757
	当該年度 開通延長等※	0	52	127	84	124	66	70	210	101	183	76	51	58	103	65	0	35	13	53	29
	当該年度 無料開放等※	0	▲ 5	▲ 12	▲ 5	0	0	▲ 14	▲ 7	0	▲ 13	▲ 5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
首都	管理延長	283	287	294	295	299	301	301	301	301	311	311	319	320	320	327	327	327	327	327	327
	当該年度 開通延長等※	0	4	7	2	4	2	0	0	0	9	0	8	1	0	7	0	0	0	0	0
	当該年度 無料開放等※	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
阪神	管理延長	234	234	239	242	242	246	246	255	259	259	259	261	261	261	258	258	258	258	258	258
	当該年度 開通延長等※	0	0	6	3	0	4	0	9	4	0	0	2	0	0	7	0	0	0	0	0
	当該年度 無料開放等※	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0
本四	管理延長	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173
	当該年度 開通延長等※	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	当該年度 無料開放等※	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
高速6社 合計	管理延長	8,984	9,035	9,061	9,245	9,373	9,445	9,502	9,714	9,818	9,998	10,095	10,156	10,214	10,318	10,386	10,386	10,421	10,434	10,487	10,515
	当該年度 開通延長等※	0	56	140	89	128	72	70	219	105	192	76	61	59	103	79	0	35	13	53	29
	当該年度 無料開放等※	0	▲ 5	▲ 12	▲ 5	0	0	▲ 14	▲ 7	0	▲ 13	▲ 5	0	0	0	10	0	0	0	0	0

※ 管理延長は、年度末時点の延長。

※ 当該年度無料開放等および当該年度開通延長等には、移管延長を含む。

※ 端数処理の関係で合計が一致しない箇所がある。

※ H27～R6の管理延長は実管理延長。

維持管理コストの状況

維持管理コスト＝修繕費＋維持修繕費

		H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
東日本	維持管理コスト(億円)	1,355	1,595	1,649	1,845	1,754	2,044	2,028	2,419	2,317	2,557
	管理延長(km)	3,820	3,842	3,871	3,880	3,919	3,943	3,943	3,943	3,943	3,943
	1km当たり費用(億円)	0.35	0.42	0.43	0.48	0.45	0.52	0.51	0.61	0.59	0.65
中日本	維持管理コスト(億円)	914	1,586	1,248	1,243	1,310	1,468	1,572	1,616	1,746	1,688
	管理延長(km)	1,983	2,032	2,048	2,053	2,112	2,130	2,130	2,149	2,162	2,162
	1km当たり費用(億円)	0.46	0.78	0.61	0.61	0.62	0.69	0.74	0.75	0.81	0.78
西日本	維持管理コスト(億円)	1,345	1,325	1,498	1,515	1,499	1,808	1,926	2,106	2,040	1,932
	管理延長(km)	3,452	3,452	3,459	3,503	3,512	3,534	3,534	3,550	3,550	3,603
	1km当たり費用(億円)	0.39	0.38	0.43	0.43	0.43	0.51	0.54	0.59	0.57	0.54
首都	維持管理コスト(億円)	616	509	728	624	667	596	751	767	954	647
	管理延長(km)	311	311	319	320	320	327	327	327	327	327
	1km当たり費用(億円)	1.98	1.64	2.28	1.95	2.08	1.82	2.30	2.34	2.92	1.98
阪神	維持管理コスト(億円)	254	498	293	311	328	356	342	414	464	505
	管理延長(km)	259	259	261	261	261	258	258	258	258	258
	1km当たり費用(億円)	0.98	1.92	1.12	1.19	1.26	1.38	1.33	1.60	1.80	1.96
本四	維持管理コスト(億円)	139	157	105	135	124	110	125	119	139	146
	管理延長(km)	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173
	1km当たり費用(億円)	0.80	0.91	0.61	0.78	0.72	0.64	0.72	0.69	0.80	0.84
合計	維持管理コスト(億円)	4,623	5,671	5,522	5,673	5,682	6,382	6,744	7,442	7,660	7,476
	管理延長(km)	9,998	10,069	10,131	10,190	10,297	10,365	10,365	10,400	10,413	10,466
	1km当たり費用(億円)	0.46	0.56	0.55	0.56	0.55	0.62	0.65	0.72	0.74	0.71

※ 維持管理コストは、以下の修繕費と維持修繕費の合計。

修繕費・・・維持管理に係る費用のうち、債務引受の対象となる費用(特定更新等工事、災害復旧工事を除く)

維持修繕費・・・計画管理費のうちの維持修繕費

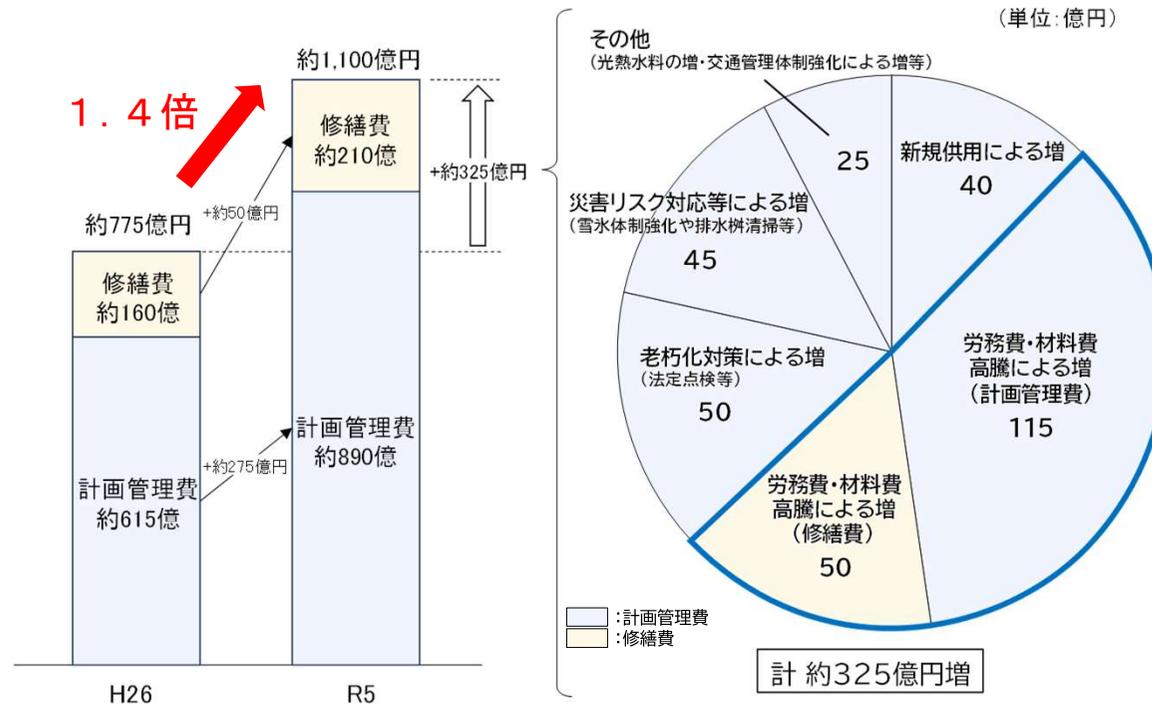
※ 管理延長は、年度末時点の延長。

※ 端数処理の関係で合計が一致しない箇所がある。

維持管理コストの事例

維持管理状況（首都高）

- ・維持管理費は、点検・補修の強化に伴い増加傾向
- ・一般管理費は、概ね同水準で推移
- ・管理業務費は、管理延長の増加に伴い増加傾向
- ・加えて、**近年は労務費高騰等の影響により増加傾向**



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



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

点検の効率化・省人化の取組事例

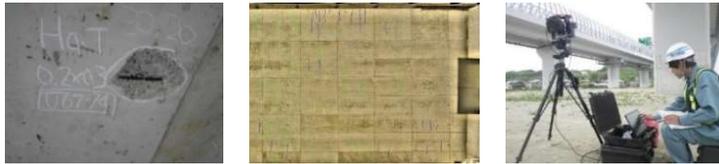
点検の効率化に向けた取組

高解像度カメラ

橋梁における近接目視による点検について、「ひび割れ・エフロッセンス※」などの**外観変状を確実に検出し、効率的な点検を支援**

⇒ひび割れ変状の自動抽出が可能で、点検記録入力も効率化

※コンクリート内を雨水が浸透して、コンクリートの石灰分が打継目やひび割れ部等から滲出物となって現れる現象



対象となる変状例

コンクリート床版下面の画像とひび割れの自動抽出

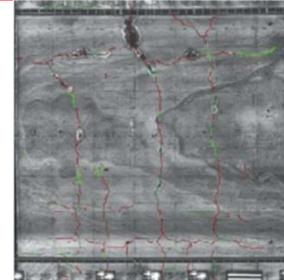
使用状況

トンネル覆工画像撮影

高速走行での撮影が可能であり、交通規制が不要
ひび割れを自動抽出し、トンネル覆工の健全性把握が可能
⇒**点検費用の縮減及び安全性も向上**

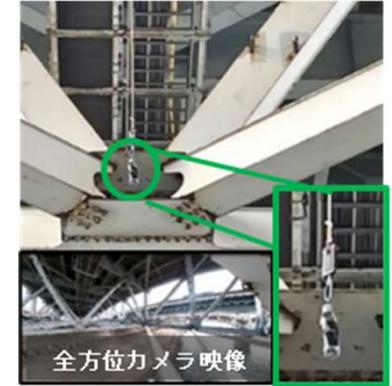


トンネル覆工撮影状況



ひび割れ自動抽出

昇降式全方位カメラ



全方位カメラ映像

出典：NEXCO西日本ヒアリング資料、首都高速ヒアリング資料

点検の省人化に向けた取組

ドローン (UAV)

高橋脚や河川高架橋など、**近接が困難な橋梁**に対して適用
従来は点検に足場やロープアクセスを実施していたが、ドローンを適用することで**点検費用の縮減可能**かつ、安全性も向上



従来は点検用に仮設足場を設営

UAV使用による点検状況

清掃の機械化



床清掃ロボット



トイレ内清掃ロボット

点検用ロボット

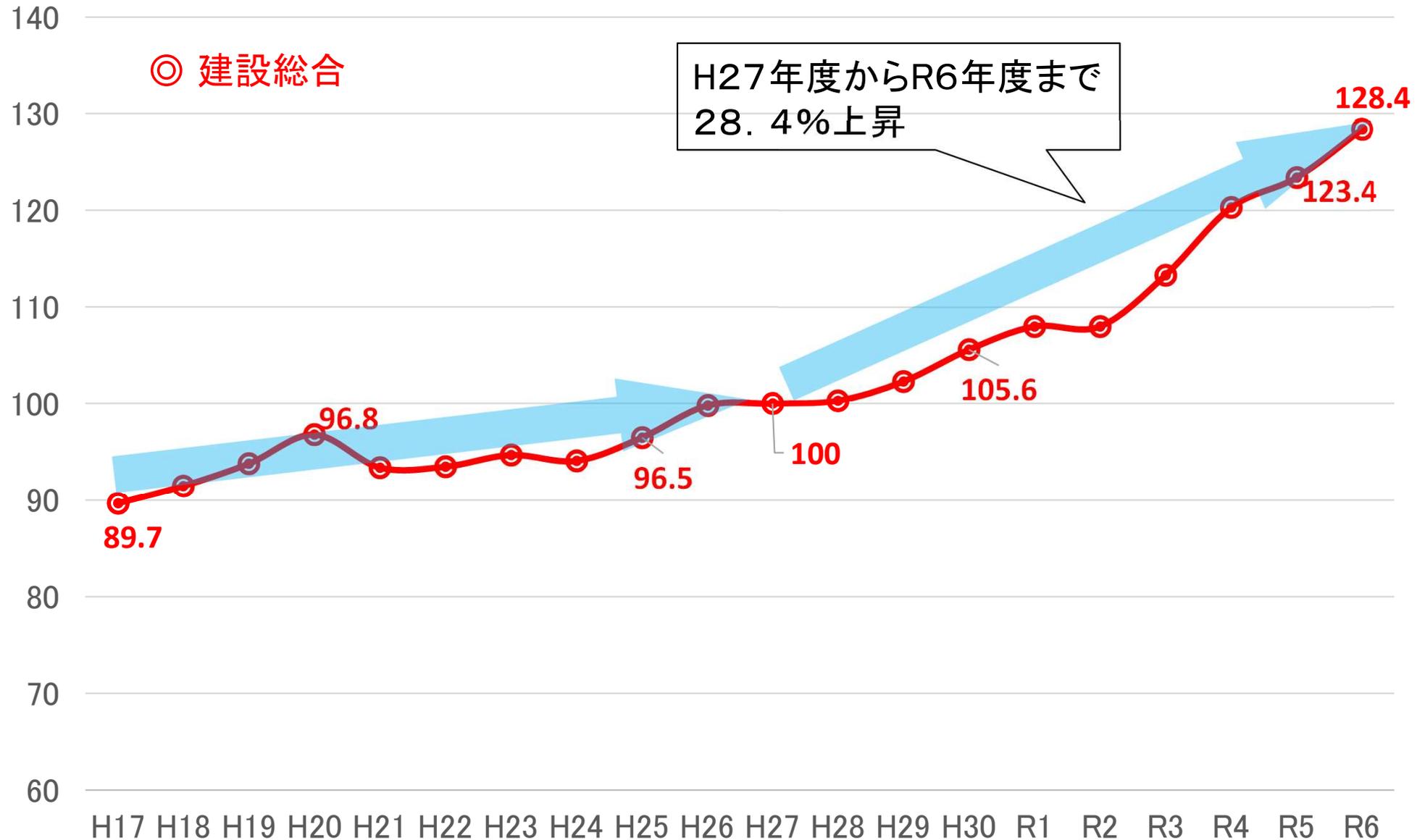


タブレットで確認

出典：NEXCO西日本ヒアリング資料、NEXCO中日本ヒアリング資料、首都高速ヒアリング資料

建設工事デフレーター

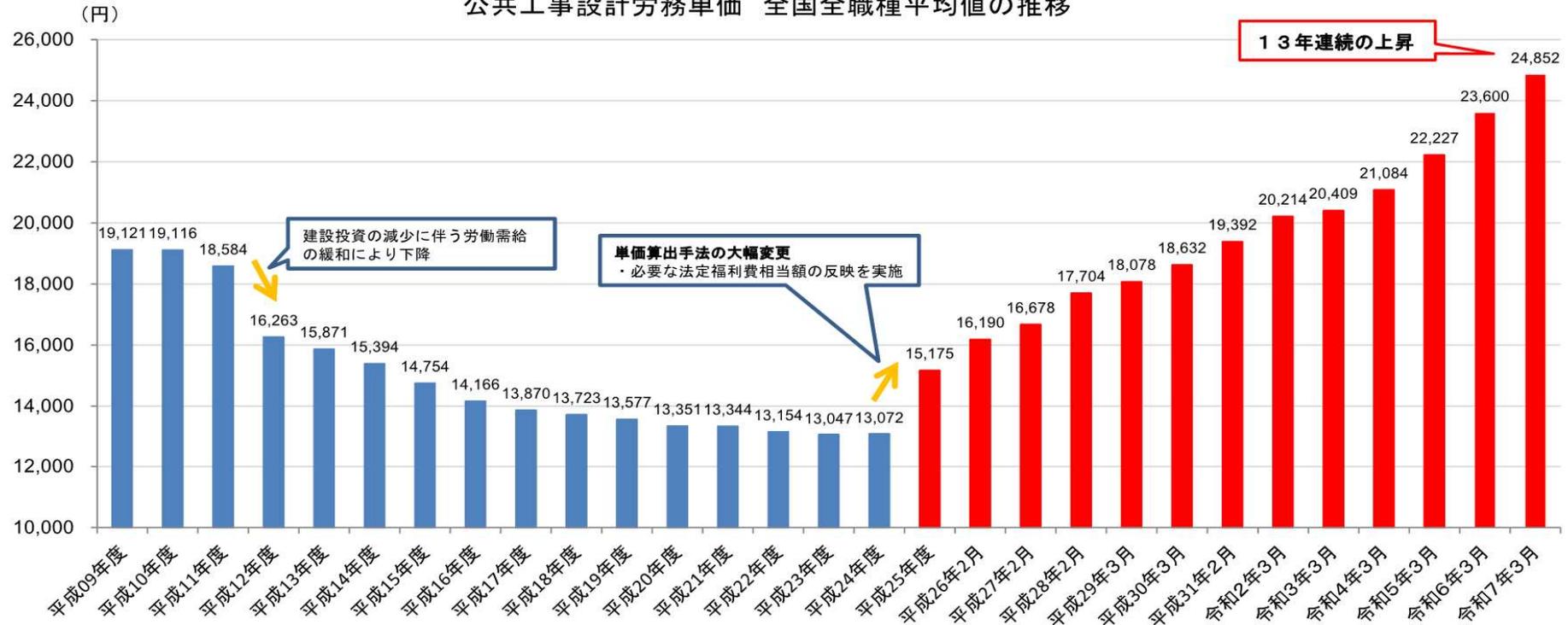
○建設工事デフレーター(平成27年度平均=100)は、H27からR6年度までの10年間で、28.4%上昇。
(H17からH27までの10年間で11.4%上昇、H17からR6までで、43.1%上昇)



※基準年は平成27年とする。
※令和7年5月30日付け公表資料より作成

公共工事労務単価

公共工事設計労務単価 全国全職種平均値の推移



13年連続の上昇

建設投資の減少に伴う労働需給の緩和により下降

単価算出手法の大幅変更
・必要な法定福利費相当額の反映を実施

参考：近年の公共工事設計労務単価の単純平均の伸び率の推移

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R02	R03	R04	R05	R06	R07	H24比
全職種	+15.1%	+7.1%	+4.2%	+4.9%	+3.4%	+2.8%	+3.3%	+2.5%	+1.2%	+2.5%	+5.2%	+5.9%	+6.0%	+85.8%
主要12職種	+15.3%	+6.9%	+3.1%	+6.7%	+2.6%	+2.8%	+3.7%	+2.3%	+1.0%	+3.0%	+5.0%	+6.2%	+5.6%	+85.6%

注1) 金額は加重平均値にて表示。平成31年までは平成25年度の標本数をもとにラスパイレス式で算出し、令和2年以降は令和2年度の標本数をもとにラスパイレス式で算出した。
 注2) 平成18年度以前は、交通誘導警備員がA・Bに分かれていないため、交通誘導警備員A・Bを足した人数で加重平均した。
 注3) 伸び率は単純平均値より算出した。

システム障害等のリスクと高速道路運営のあり方

- R7.4.6中日本高速管内で広域的なETCシステム障害が発生
- 利用者に対して、障害発生による料金所での渋滞、後日支払いによる手間、その後の還元の公表等、混乱
- 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

NEXCO中日本管内の広域的なETCシステム障害 概要

○発生事象

4月6日(日)の0時半頃から、NEXCO中日本管内の一部の料金所において、ETCのシステム障害が発生し、課金処理ができず、ETCレーンの通行が出来なくなった。その結果、渋滞が発生するなどの事態が発生

○料金所渋滞発生への対応

4月6日(日)13時半より、障害が発生している料金所では、発進制御バーを開放し、その場で料金徴収を行わず、料金所を通過いただく対応を実施

○ETCシステム障害の応急復旧

4月7日(月)14時、応急復旧によりETC運用再開(全車両通行可)

○原因究明、当面の対策

4月22日(火)原因究明、当面の対策 公表(ネクスコ3社)

○NEXCO中日本の還元措置の公表(5月2日(金))

○再発防止策のとりまとめ、危機対応マニュアルの策定(6月23日(月))



E1A東名(上り)音羽蒲郡ICにおける渋滞の様子<4/6 11:30>



E1A新東名岡崎東IC料金所におけるETC運用再開の状況<4/6 14:00>

広域的なETCシステム障害に関する再発防止策(概要)(6月23日公表)

基本方針

- ① 広域的なETCシステム障害時にも、交通の流れを止めないよう、現場で即時に必要な対応を行う。
- ② 広域的なETCシステム障害時において、料金徴収に必要な情報を把握できず、円滑な料金の徴収が困難となった場合は、料金を徴収しない。

危機対応マニュアルの策定

- i) 渋滞を発生させないための料金所運用(バーの開放等)
- ii) あらゆる情報媒体を活用した、一貫性のあるきめ細やかな情報発信等

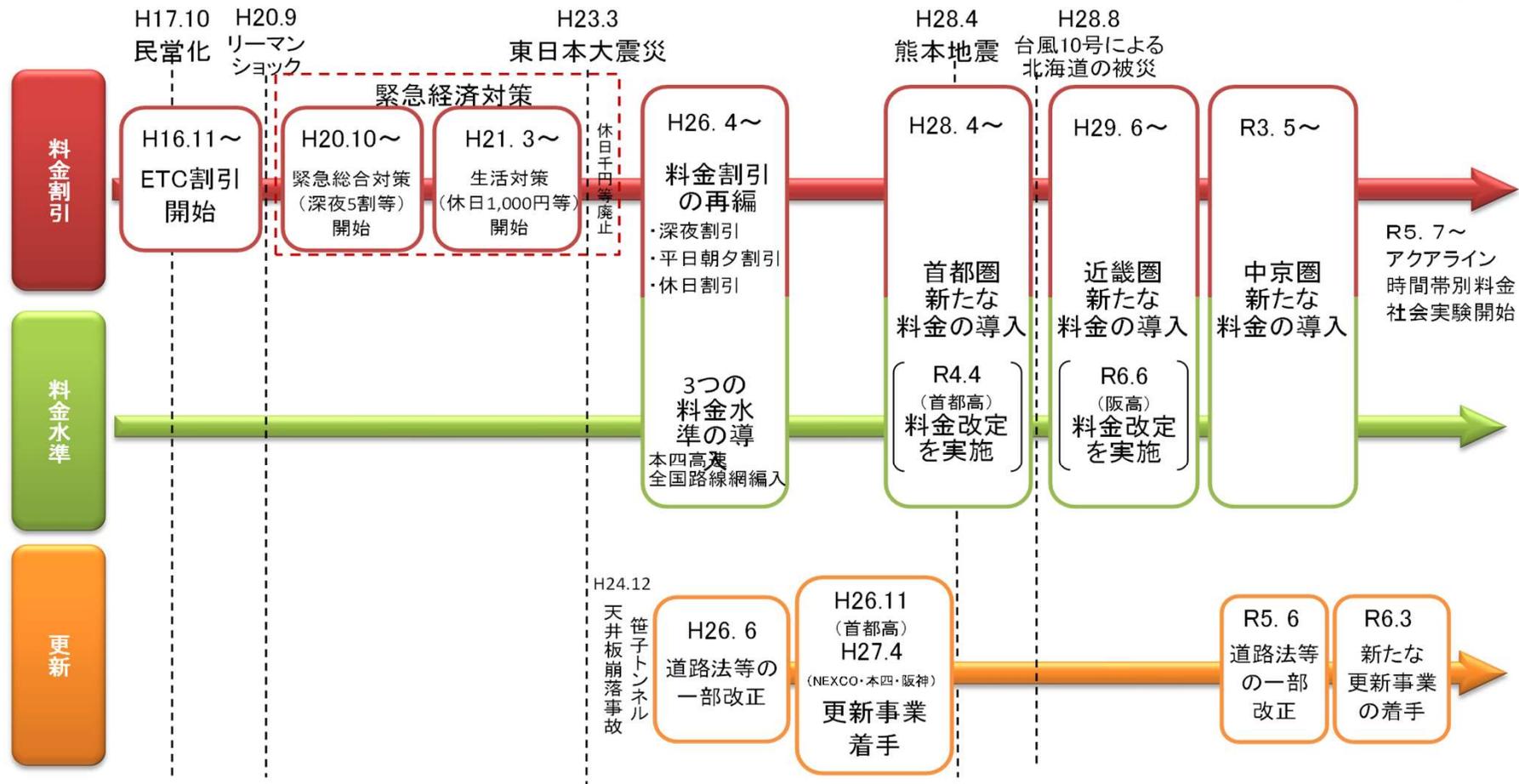
発生障害	バーの扱い	料金の扱い
①ETCカード利用可否判定異常	開放 (障害が発生した入/出口、正常な出口)	徴収しない (無料措置)
②ETC無線通信不能		
③-1料金額テーブル異常	開放 (障害が発生した出口)	※現金・クレジット払いも同様の扱い
③-2通信後の課金情報異常	通常運用	

告示の改正

ETCシステム障害が発生した場合において、料金徴収に必要な情報を把握できず、円滑な徴収が困難となった場合、料金徴収しないことを告示に位置付け

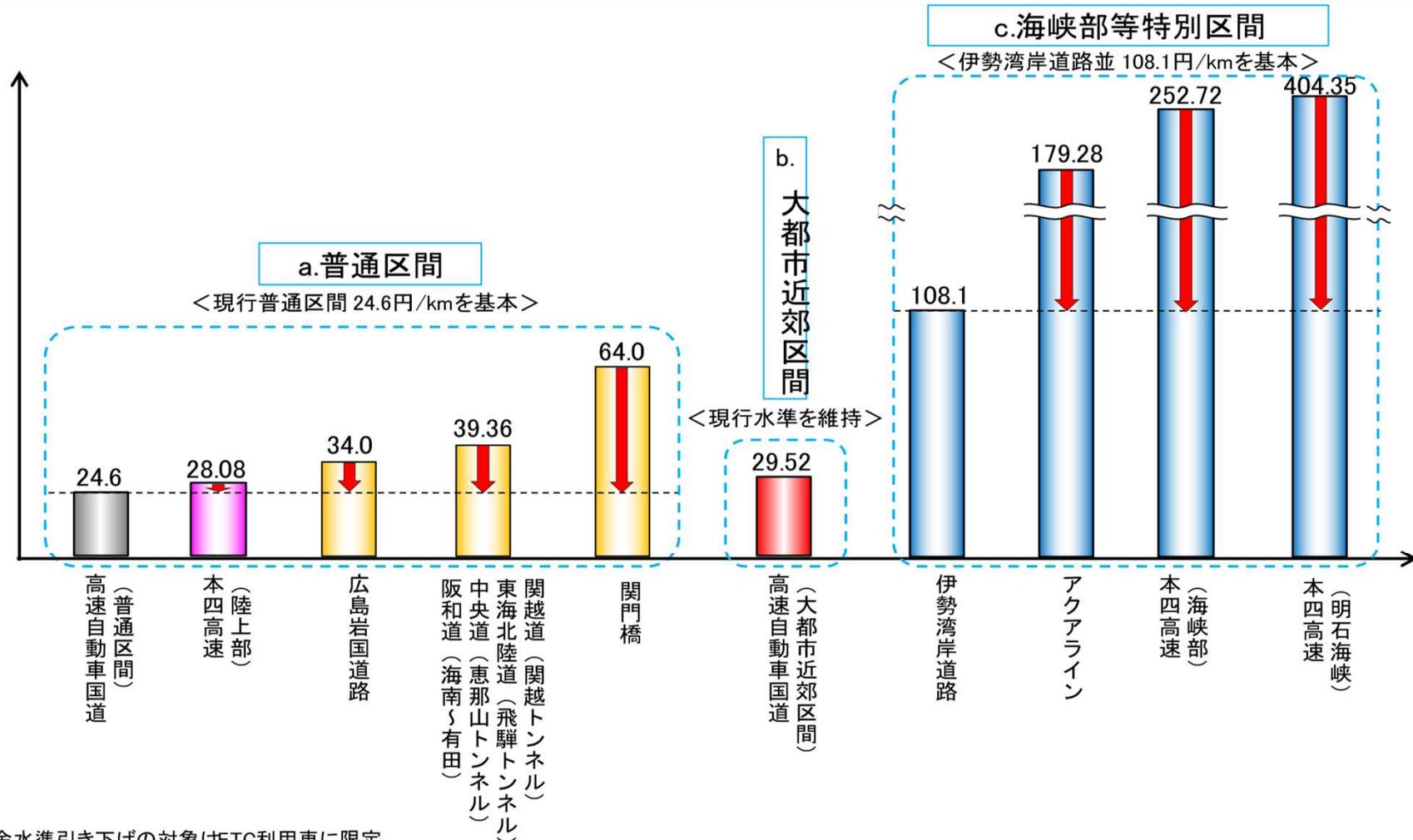
料金割引の経緯

- 平成17年10月の道路関係四公団民営化において、「多様で弾力的な料金設定」がその目的の1つに位置付け
- 平成26年4月より3つの料金水準を導入し、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ移行
- 首都圏・近畿圏・中京圏においても、高速道路を賢く使うため、新たな料金体系を導入



3つの料金水準

○ 平成26年4月に導入し、令和5年度末までとなっている「3つの料金水準」について、
債務の返済状況も踏まえつつ、10年間(令和16年3月31日まで)継続する



※料金水準引き下げの対象はETC利用車に限定

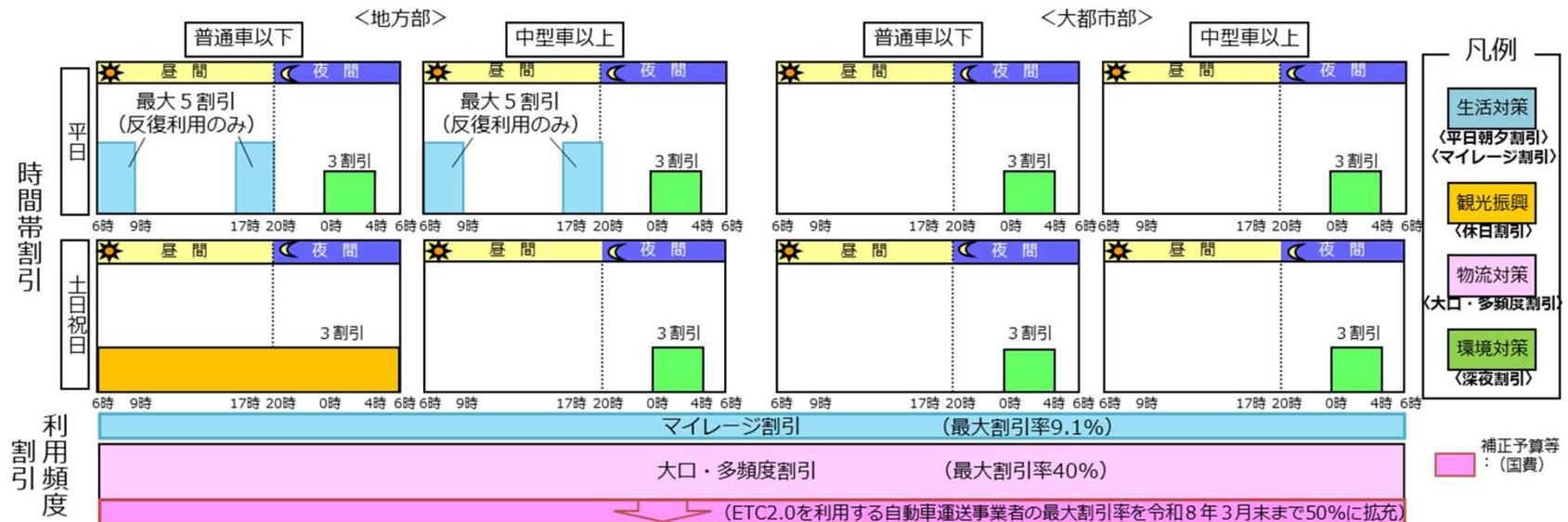
注: ターミナルチャージの有無にかかわらず、「(普通車の全線料金150円)/全線延長」で料率を算出

料金割引の見直し

○ 平成26年4月に導入された高速道路料金割引について、国土幹線道路部会中間答申(令和3年8月)を踏まえて、見直しを進めている。

割引	中間答申(令和3年8月)で示された課題と見直しの方向性		見直しの経緯・状況
	現行の料金割引の主な課題	見直しの方向性	
平日朝夕割引	勤務形態の多様化に未対応／通勤時間帯の一部高速道路の混雑	適用時間帯の柔軟化／通勤者の利用促進等の目的検討	R5.4～ 石川県で通勤パスの試行開始 R6.4～ 石川県に加えて全国5道県で試行 (北海道・新潟県・山梨県・香川県・長崎県)
深夜割引	割引適用待ち車両の滞留／運転者労働環境の悪化	割引適用時間帯の拡大／適用時間帯の走行分を対象	R5.1 深夜割引の見直し方針を公表 深夜の走行距離に応じた割引に見直し
休日割引	繁忙期等の渋滞激化／より効果的に観光需要を喚起する必要	繁忙期等に割引を適用しない／観光周遊等を対象とした割引の拡充	R3.12～ 繁忙期(ゴールデンウィーク・お盆・年末年始)の適用除外 R4.11～ 平日の企画割引の割引率を拡充 R6.4～ シルバーウィークの適用除外・周遊パスの充実等 R7.4～ 3連休の適用除外

【NEXCO3社の高速道路料金割引】



車種区分の見直し

高速道路料金の車種区分について

車種区分の変遷

- 昭和43年道路審議会中間答申では、名神高速道路の小型自動車を基準とし、車種区分を5区分に設定。
- 昭和47年道路審議会中間答申では、料金徴収業務の煩雑化等を踏まえて車種区分を集約。(5区分 → 3区分)
- 昭和63年道路審議会答申では、「占有者負担」「原因者負担」「受益者負担」の考え方をもとに、車種間の不公平感を踏まえて車種区分を細分化。(3区分 → 5区分)
- 大都市圏を含む全国的高速道路ネットワークにおいて、5車種区分が定着しつつあるところ。

国土幹線道路部会 中間答申(R3.8) <抜粋>

4. 速やかに実現すべき料金制度のあり方

(3) 車種区分のあり方

高速道路における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することを基本としている。かつて2車種区分又は3車種区分の料金が設定されていた大都市圏の一部の高速道路においても、5車種区分への移行が進んだことから、全国の高速道路ネットワークにおいて、ようやく5車種区分が定着しつつある。

一方、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合わせて、車両諸元や高速道路の利用状況が変化してきた。その結果、二輪車と軽自動車との間の諸元の差が拡大傾向にあること等を踏まえれば、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。

検討にあたっては、各負担に関する最新の知見を踏まえた上で、二輪車と軽自動車のみではなく、普通車から大型車・特大車までの車種間の不公平感が生じないような区分とすることが重要である。

高速道路料金の車種区分の変遷

昭和43年道路審議会中間答申

高速自動車国道の料金水準は、当分の間、名神高速道路の小型自動車のもの(7.5円/台、キロメートル)を基準とし、5車種区分とする。

昭和47年道路審議会中間答申

車種区分の細分化は、料金徴収業務の煩雑化により管理費用や利用者の時間的損失の増大等を招く一方、省力化、機械化設備の運用のためにはむしろ車種区分の簡素化が望まれるなど、簡素化された区分である方が好都合であることを考慮し、車種間の負担の公平を著しく歪めることがない範囲で、なるべく統合された車種区分を採用することが適切であることから、現行の5車種区分は3車種区分とする。

昭和63年道路審議会答申

「占有者負担^{※1}」、「原因者負担^{※2}」及び「受益者負担^{※3}」の考えをもとに、特に不公平感が大きいとの批判がある「普通車」の区分について、二輪自動車及び軽自動車、小型自動車及び普通乗用自動車、普通貨物自動車及びマイクロバスの3区分に細分化する。現行の「大型車」及び「特大車」の区分については、当面現行どおりの区分とする。⇒5車種区分

※1 占有者負担は車両の長さや速度から時間的に道路を占有する度合いに応じて費用負担する考え方

※2 原因者負担は車両の大きさ・重量等から建設・管理に係る費用の影響度合いに応じて費用負担する考え方

※3 受益者負担は高速道路を利用することによる走行・時間による便益に応じて費用負担する考え方

昭和43年 5車種		昭和47年 3車種		平成元年 5車種 ^{※4}	
小型自動車 軽自動車	1.0			軽自動車等	0.8
普通乗用自動車	1.3	普通車	1.0	普通車	1.0
普通貨物自動車 (2車軸)等	1.5			中型車	1.2
路線バス、 普通貨物自動車(3車軸)等	2.1	大型車	1.5	大型車	1.65
その他バス等	3.0	特大車	2.75	特大車	2.75

※4 平成8年度までは暫定比率

首都圏料金（H28）の見直し・効果

整備重視の料金

整備の経緯の違い等
料金水準や車種区分等に相違

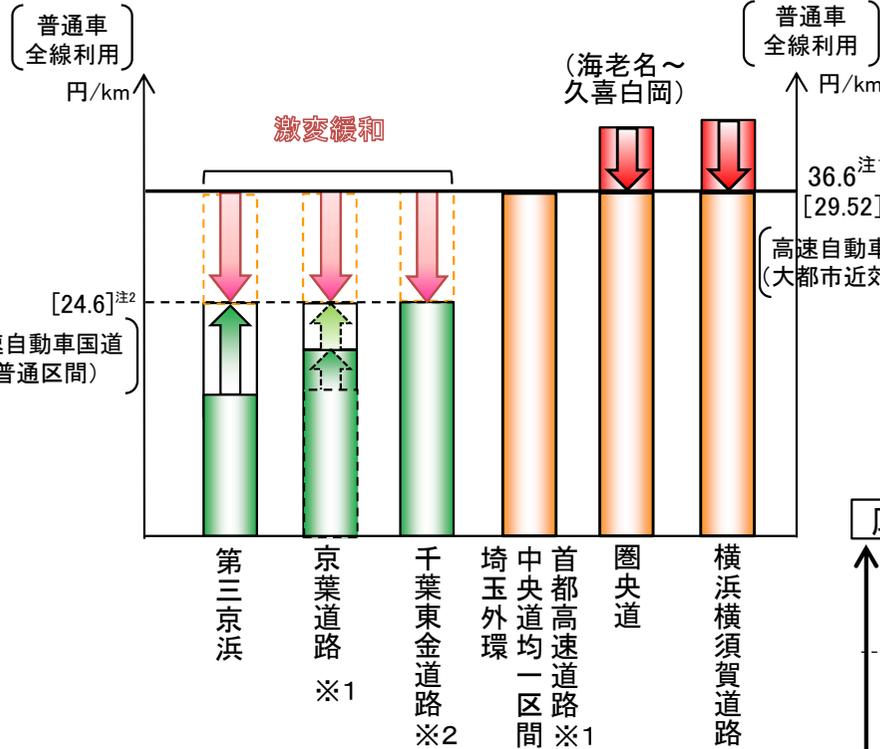
圏央道などの
整備進展

利用重視の料金

料金水準や車種区分を統一

①料金体系の整理・統一（対象は圏央道の内側）

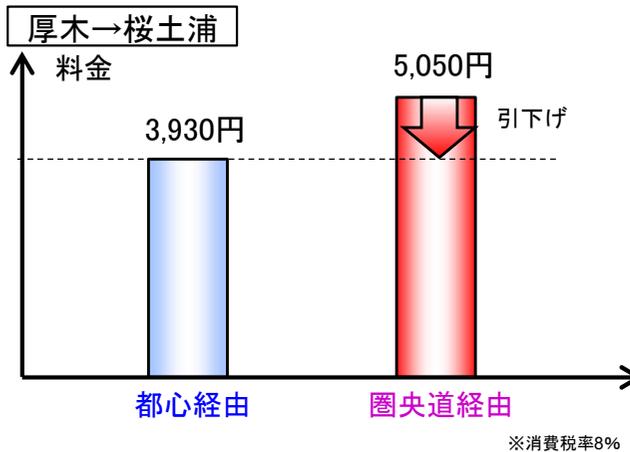
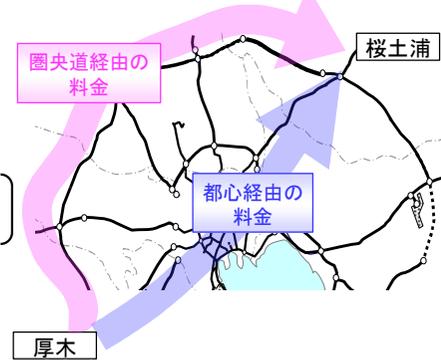
【料金水準】 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に統一
【車種区分】 5車種区分に統一



②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

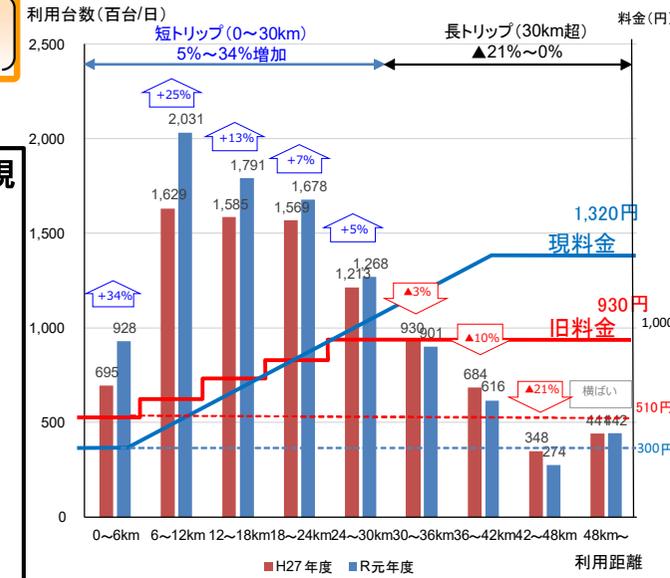
○ 起終点間の最短距離を
基本に料金を決定

(圏央道経由の料金 > 都心経由の料金の場合)



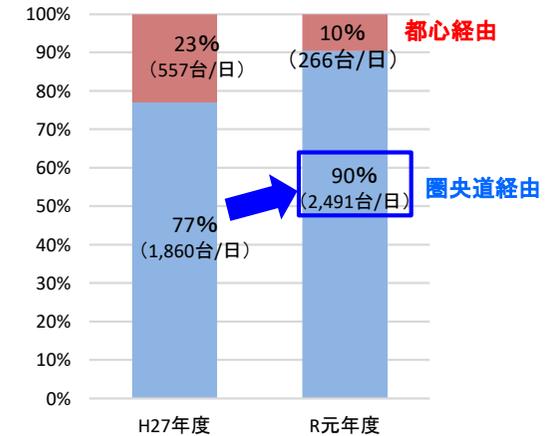
注1) 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、東名高速の例
注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準
※1 物流への影響等を考慮し、上限料金を設定するなど
激変緩和措置を実施(ただし、京葉道路は、地域内料金は据え置き)
※2 千葉県内の高速ネットワーク(千葉外環、圏央道(松尾横芝~大栄))の概成後に整理
※ あわせて、車種区分を5車種区分に整理統一(首都高速について段階的に実施)

○距離別利用台数



※ETCデータによる集計
※各年度1月の全日平均を比較
※料金は普通車(ETC車)の例

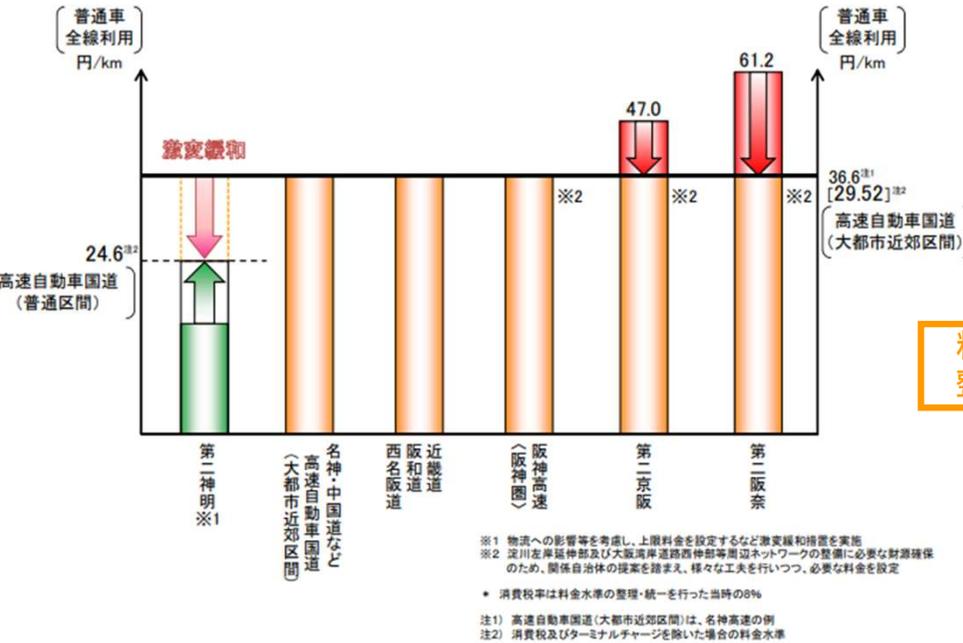
○経路選択(東名⇄東北道)



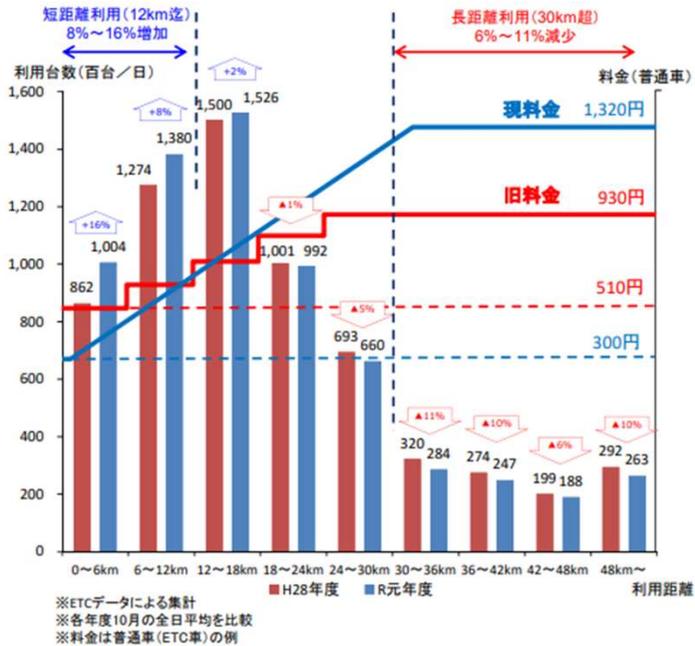
※ETCデータより集計(両方向)
※各年度11月の全日平均を比較

近畿圏料金 (H29) の見直し・効果

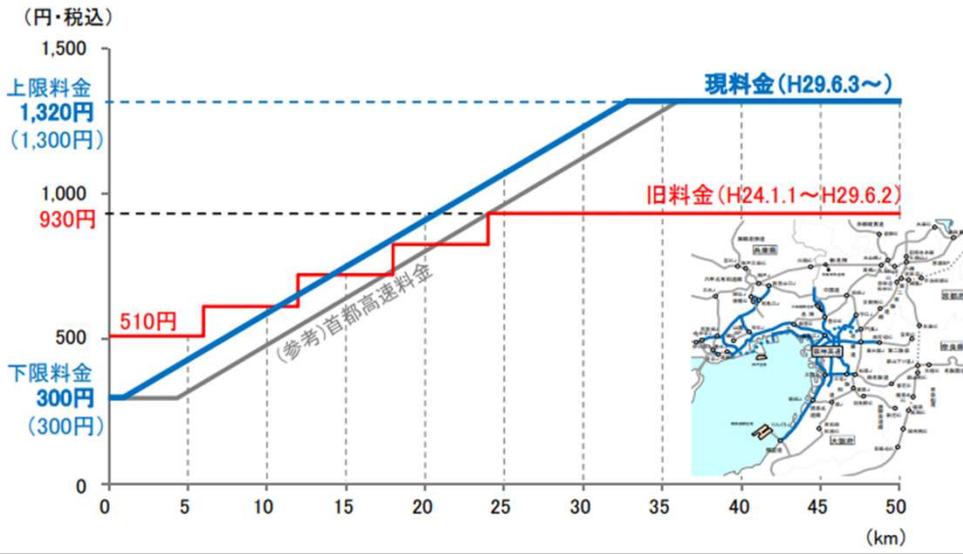
①近畿圏内の料金水準の整理・統一



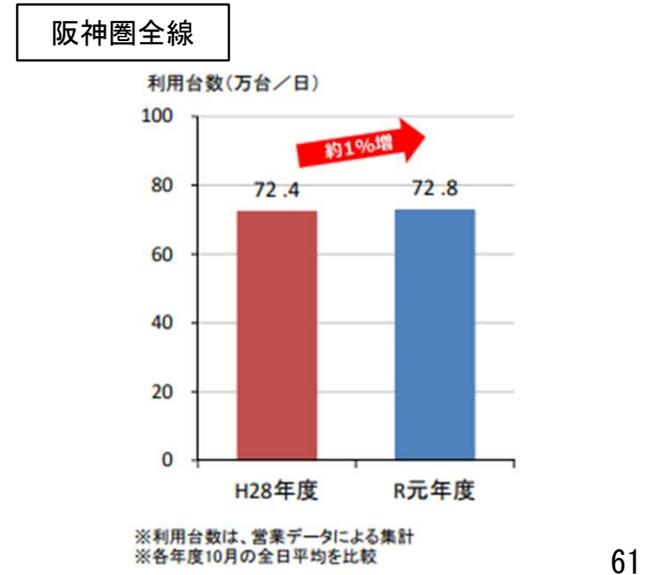
○阪神高速の距離別利用台数



②阪神高速道路における対距離料金の導入



○阪神高速の利用台数



中京圏の新たな高速道路料金(令和3年5月～)

(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

① 東海環状自動車道の整備の加速化、一宮JCT付近及び東名三好付近における渋滞解消のためのネットワーク拡充に必要な財源確保も考慮し、料金水準を現行の高速自動車国道の大都市近郊区間を基本とする対距離制を導入し、車種区分を5車種区分に統一する。

② 名古屋高速については、都心アクセス関連事業や名岐道路の整備に必要な財源確保にあたり、事業主体の責任を明確にした上で税負担も活用しつつ、現行の償還期間を延長する。

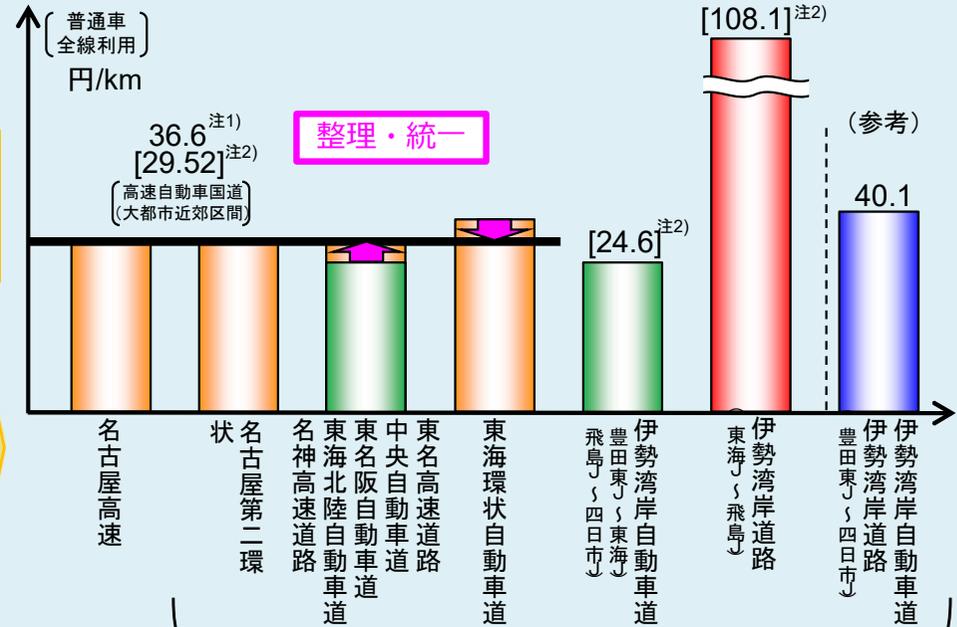
<料金水準> 均一料金区間

[現行料金]

名古屋高速 (32.3km)
 <尾北線内 : 370円>
 <名古屋線内 : 780円>

名古屋第二環状 (名古屋南J～飛鳥J)
 (54.5km)
 <30km未満 : 510円>
 <30km以上～45km未満 : 620円>
 <45km以上 : 730円>

対距離化



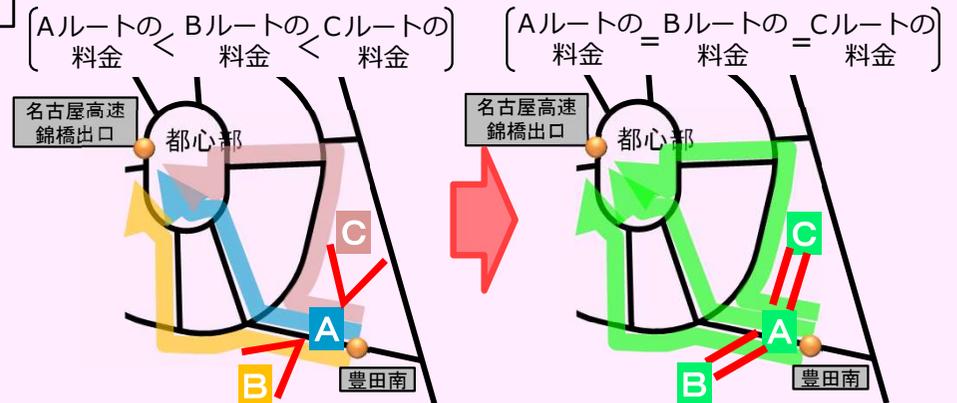
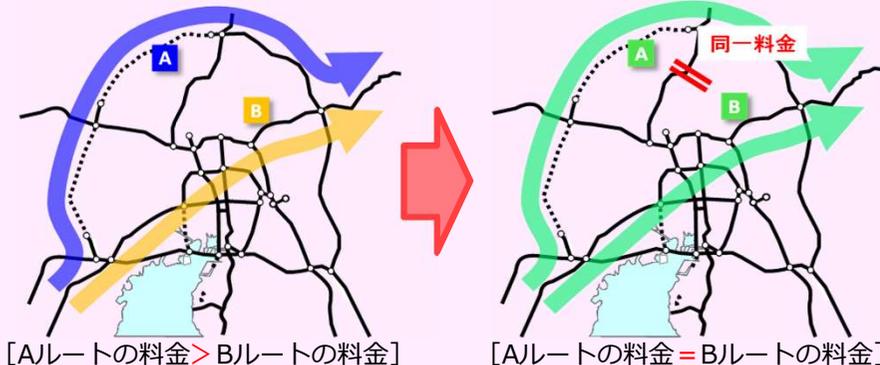
注1) 中央自動車道(小牧東IC)～東海北陸自動車道(岐阜各務原IC)
 注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

※東海環状自動車道の整備の加速化、一宮JCT付近及び東名三好付近における渋滞解消のためのネットワーク拡充に必要な財源確保を考慮

(2) 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

③ 交通需要の偏在を防ぐとともに、都心部周辺の環境改善を図るため、東海環状自動車道および名古屋第二環状自動車道の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定する。

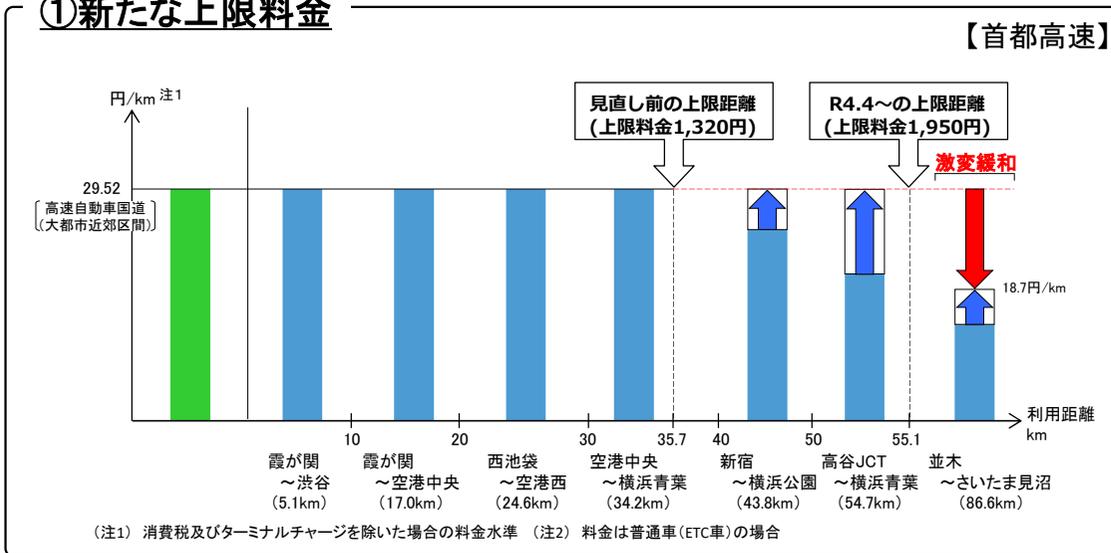
④ 都心部への流入に関して、交通分散の観点から、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定する。



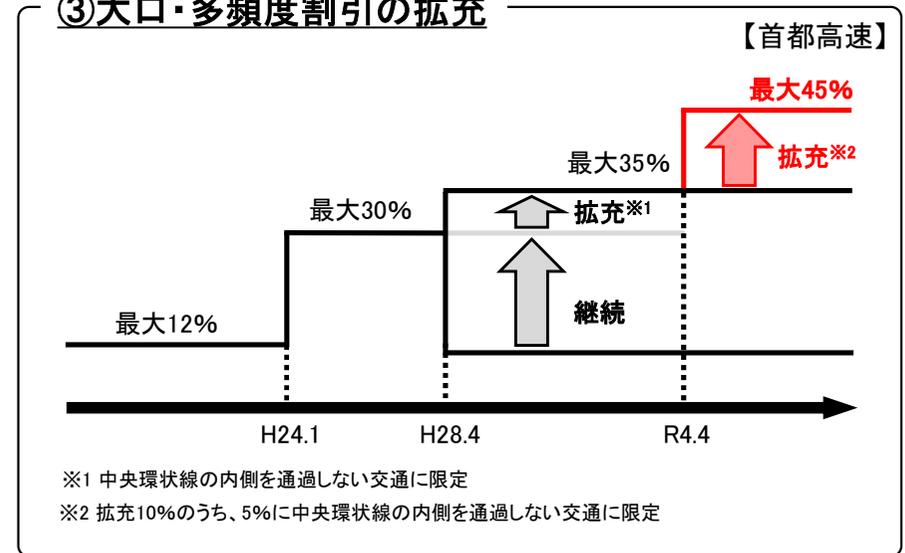
首都圏の新たな高速道路料金(令和4年4月～)

- 首都高速において、料金体系の整理・統一を更に進めるため、①新たな上限料金を設定。
- 経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定する②千葉外環迂回利用割引を導入。
- 料金割引の整理・統一を図る観点等から、③大口・多頻度割引の拡充や④深夜割引の導入を実施。

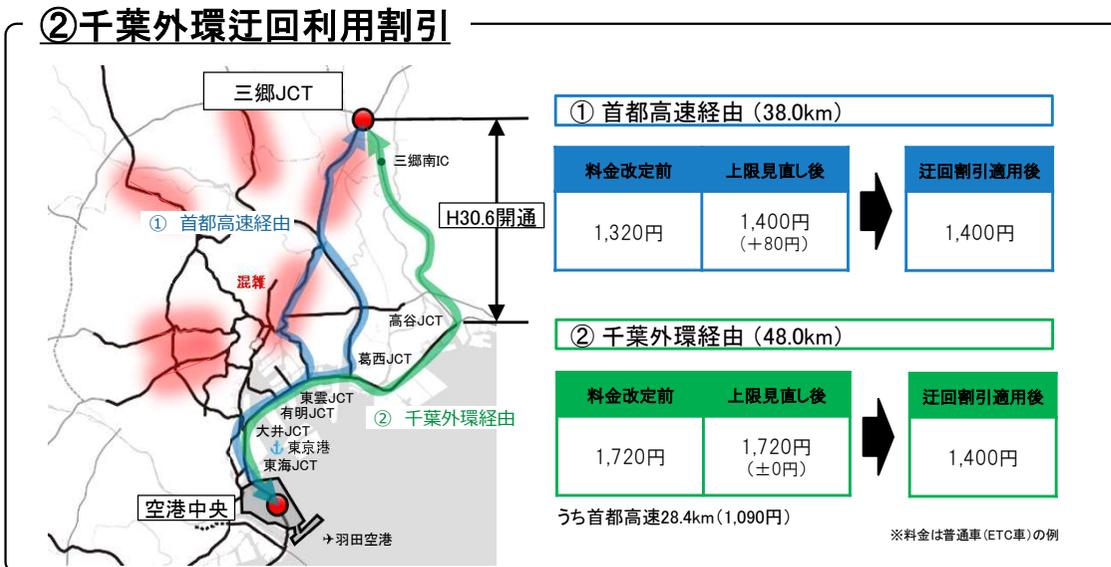
①新たな上限料金



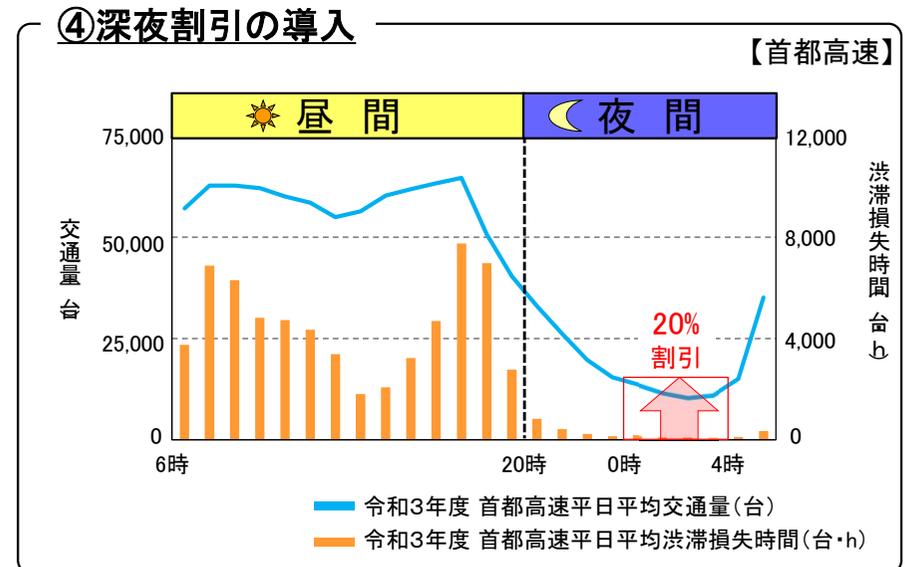
③大口・多頻度割引の拡充



②千葉外環迂回利用割引



④深夜割引の導入

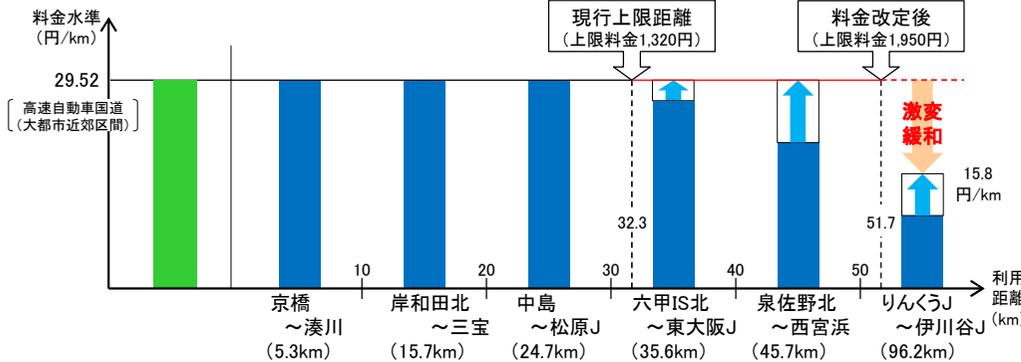


近畿圏の新たな高速道路料金(令和6年6月～)

- 阪神高速において、料金体系の整理・統一を更に進めるため、①新たな上限料金を設定。
- 経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定する②都心迂回割引を導入。
- 料金割引の整理・統一を図る観点等から、③大口・多頻度割引の拡充や④深夜割引の導入を実施。

①新たな上限料金

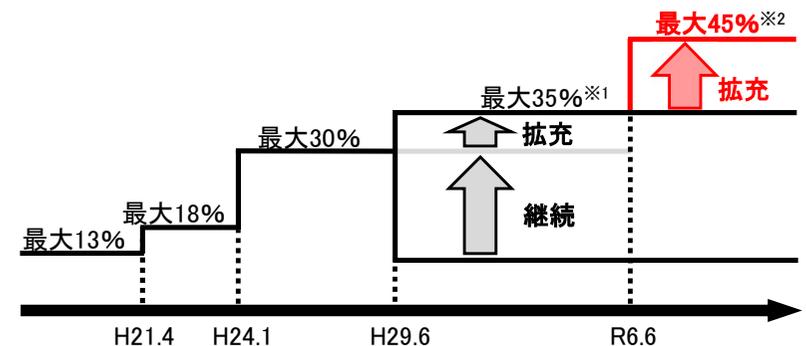
【阪神高速】



(注1) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準 (注2) 料金は普通車(ETC車)の場合

③大口・多頻度割引の拡充

【阪神高速】



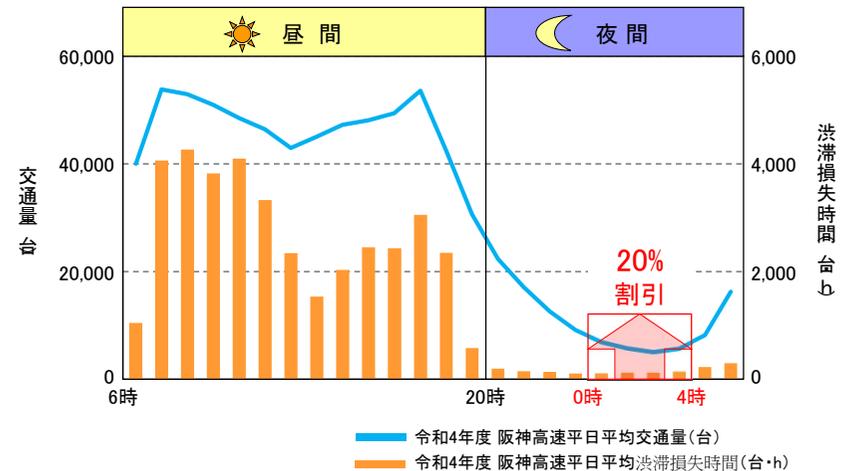
※1: 特定範囲(大和川線、淀川左岸線、湾岸線等)のみ利用分対象の割引5%を含む。
 ※2: 特定範囲(大和川線、淀川左岸線、湾岸線等)のみ利用分対象の割引10%を含む。

②都心迂回割引



④深夜割引の導入

【阪神高速】



— 令和4年度 阪神高速平日平均交通量(台)
 — 令和4年度 阪神高速平日平均渋滞損失時間(台・h)

東京オリンピック・パラリンピック(令和3年7月～9月)の首都高速の料金施策

交通マネジメントの全体像

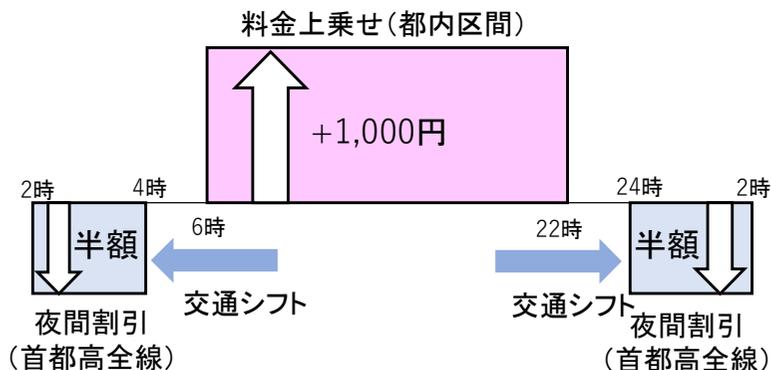
- ① 働きかけTDM(交通需要マネジメント)で物流車両も含めた道路交通全体の需要を削減

② 首都高速の料金施策

(1) 適用期間

2021/7/19～8/9、8/24～9/5

(2) 料金パターン



(3) 対象車両

・ETC車

【夜間割引】 全車種(ETC車)に適用

【料金上乘せ】 マイカー等を対象に適用。公共交通、物流車両、障害者、福祉車両、緊急車両は対象外

・現金車

【料金上乘せ】 普通車以下の全てに適用

- ③ 交通状況に合わせたTSM(本線料金所のレーン削減や入口閉鎖)の実施

交通状況

○首都高速の日交通量

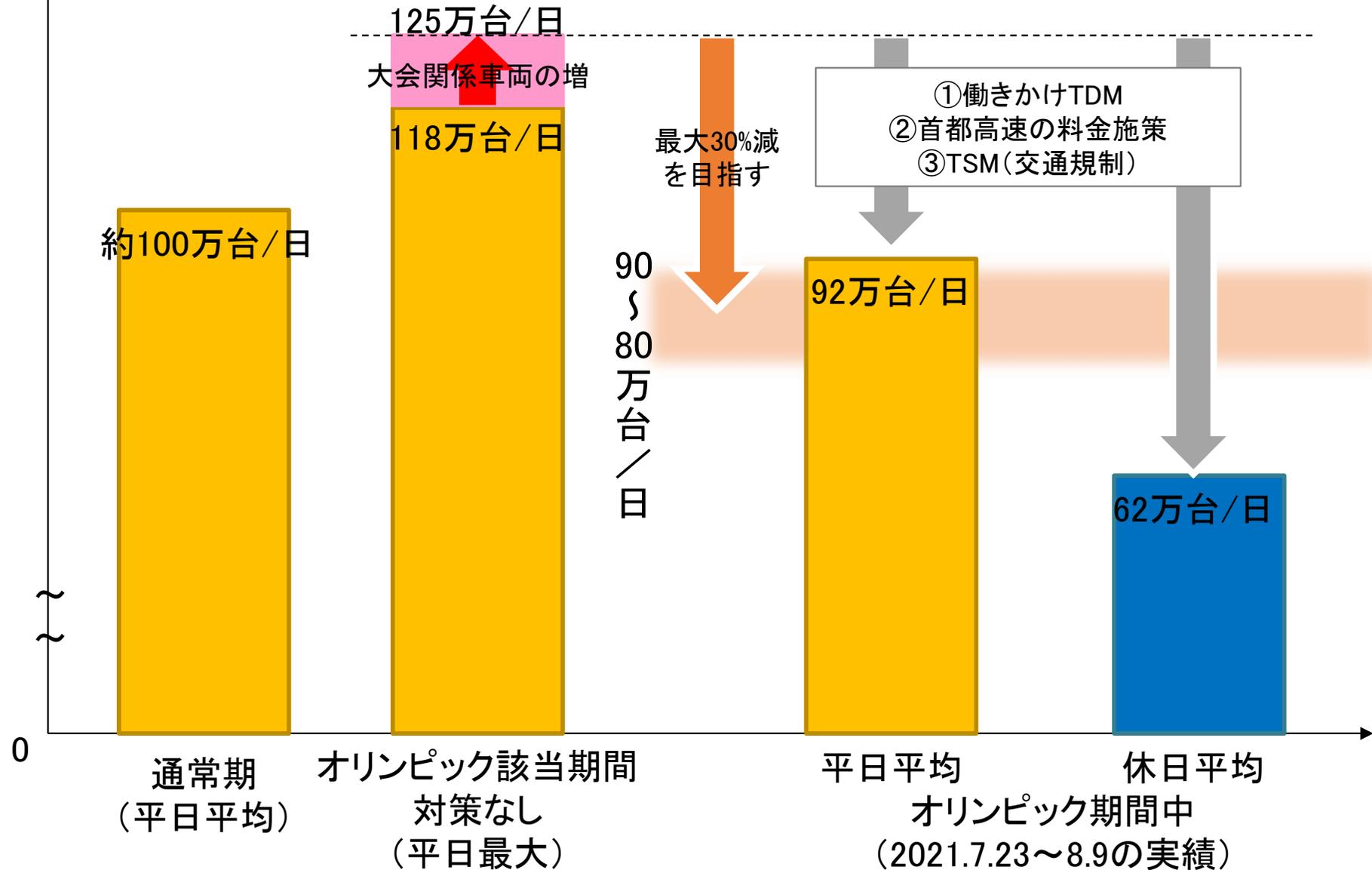
※1 平日

	2019年 同時期	2021年	増減	増減率
7月23日(金・祝)	100万台※1	61万台	-39万台	▲39%
7月24日(土)	91万台	67万台	-24万台	▲26%
7月25日(日)	72万台	55万台	-17万台	▲24%
7月26日(月)	101万台	89万台	-12万台	▲12%
7月27日(火)	104万台	85万台	-19万台	▲18%
7月28日(水)	104万台	92万台	-12万台	▲12%
7月29日(木)	105万台	94万台	-11万台	▲10%
7月30日(金)	107万台	95万台	-12万台	▲11%
7月31日(土)	96万台	76万台	-20万台	▲21%
8月1日(日)	77万台	54万台	-23万台	▲29%
8月2日(月)	101万台	89万台	-12万台	▲12%
8月3日(火)	105万台	92万台	-13万台	▲12%
8月4日(水)	104万台	92万台	-12万台	▲12%
8月5日(木)	107万台	95万台	-12万台	▲11%
8月6日(金)	109万台	99万台	-10万台	▲10%
8月7日(土)	95万台	76万台	-19万台	▲20%
8月8日(日)	81万台	47万台	-34万台	▲42%
8月9日(月・祝)	80万台	62万台	-18万台	▲22%

東京オリンピック・パラリンピック(令和3年7月～9月)の首都高速の料金施策

交通量の実績と目標

交通量



東京湾アクアライン時間変動料金社会実験の効果

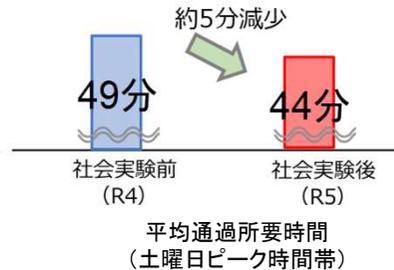
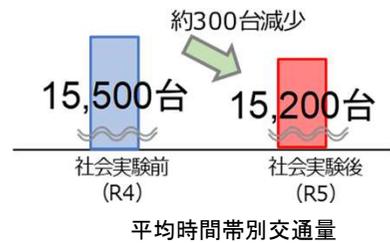
○東京湾アクアラインにおいて、休日に激しい渋滞が発生していることから、混雑状況に応じた料金、いわゆる時間変動料金を、令和5年7月22日から休日(土日・祝日)に社会実験として実施

<社会実験概要>

- 対象区間：アクアライン 浮島IC～木更津金田IC
- 対象期間：令和5年7月22日(土)
～令和8年3月31日(火)の土日・祝日
(1月2日、1月3日、振替休日を含む)
- 対象車両：ETC車(全車種)

<交通量と通過所要時間>

土曜日・料金引き上げ時間帯(13～20時)の状況

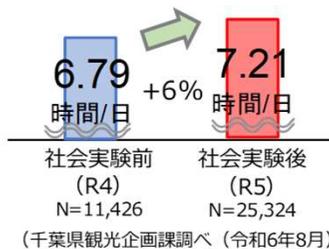


平均日別交通量
29,200台→30,000台(+800台)

データ対象日: 社会実験前R4.7.23～R5.7.17
社会実験後R5.7.22～R6.7.15

<千葉県外からの来訪者の県内滞在時間>

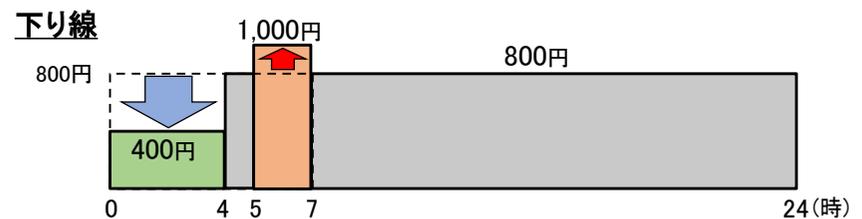
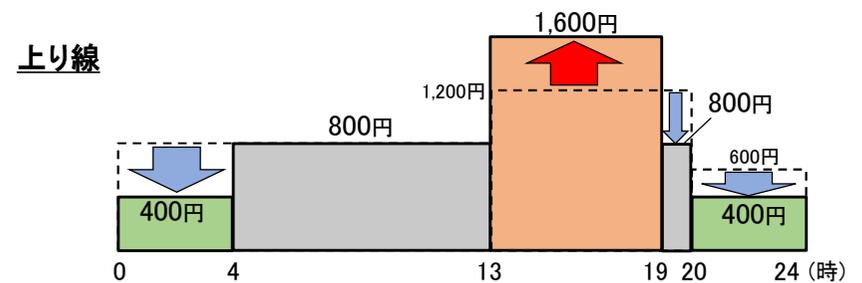
(上り線: R5.7～R7.3までの料金体系での実験結果)



<位置図>



<料金体系(点線: R5.7～R7.3、実線: R7.4～)>



企画割引(周遊パス)の実施状況

○平成18年度～令和6年度の合計実施件数・利用台数

	件数	利用台数※	例
東日本	218件	約3,113.1千台	・「東北観光フリーパス」
中日本	191件	約1,223.4千台	・「山梨ドライブプラン」
西日本	116件	約1,990.4千台	・「関西エリア周遊ドライブパス」
首都	2件	約424.8千台	・「首都高ホリデーパス」
阪神	44件	約1,418.4千台	・「阪神高速おでかけバス2024」
本四	17件	約21.5千台	・「西日本観光周遊ドライブパス(本四)」

※ 早期開通割引等、利用台数の集計が困難な割引を除く。

○各年度ごとの周遊パス実施件数(平成18年度～令和6年度)

単位:件

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計	
東日本	2	5	10	11	7	8	16	18	14	13	14	10	10	13	16	16	16	11	11	13	218
中日本	3	8	7	0	0	1	9	5	7	13	12	14	17	16	15	17	16	15	16	191	
西日本	0	4	6	1	0	0	7	5	8	5	7	9	7	10	8	8	9	11	11	116	
首都	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
阪神	0	1	5	3	4	2	5	3	4	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	44	
本四	3	4	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	17	

※複数会社により共同企画で実施したものは各会社において計上

○各年度ごとの周遊パス利用件数(平成18年度～令和6年度)

単位:千件

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計
東日本	6.0	13.9	30.1	19.5	7.4	20.1	154.3	54.8	63.5	75.2	107.3	240.4	344.4	360.8	162.2	97.3	375.9	474.1	505.8	3,113.1
中日本	0.3	7.3	29.7	-	-	-	21.5	12.3	14.6	23.4	33.1	80.5	118.1	110.1	101.4	37.8	204.4	224.7	204.0	1,223.4
西日本	-	0.8	14.8	-	-	-	1.6	6.1	28.0	33.4	299.8	225.2	206.3	223.7	109.6	28.1	241.8	295.0	276.2	1,990.4
首都	-	-	0.3	-	149.1	275.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	424.8
阪神	-	-	6.3	11.5	11.8	9.0	21.6	29.1	48.8	58.6	70.9	148.3	186.0	200.6	6.0	-	208.3	296.4	105.3	1,418.4
本四	2.6	2.7	8.0	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.2	2.7	-	-	-	21.5

※複数会社により共同企画で実施したものは各会社において計上

平日利用の観光周遊の割引拡充・利便性向上について

- 利用の平準化促進のため、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(R4.11～)
- あわせて①実施エリアの充実 ②商品内容の充実 ③申込サイト利便性向上など、周遊パスの魅力向上施策を実施

平日利用の割引率拡充

ご利用例：信州めぐりフリーパス
(ETC車・普通車：2日間)



割引率拡充により、平日拡充開始前
の実績と比較して、**平日のみの利用が
約2.2倍に増加**するとともに、**利用件数
全体も増加**。

拡充前 (H31.4.1～R1.10.31実績)		拡充後 (R5.4.1～R5.10.31実績)	
利用件数 全体	うち 平日のみ 利用	利用件数 全体	うち 平日のみ 利用
381,981件	78,364件	532,003件 (1.39倍)	171,686件 (2.19倍)

②商品内容の充実

○地域イベントとのタイアップ商品の実施

- ・石見旅ドライブパス(R5. 7販売開始)
「石見の神楽在月」(9～11月)の期間に合わせた「石見旅ドライブパス」を販売
(期間中、地域クーポンを配布)
- ・佐渡島ゴールデンパス(R5. 6販売開始)
世界遺産登録が進む「佐渡島の金山」をターゲットとした「佐渡島ゴールデンパス」を販売
(島へ渡るためのフェリー利用とのセット商品)



出典：しまね観光ナビ 出典：佐渡島の金山
新潟県特設サイト

③協議会を組織して周遊パスを造成した事例

京都・若狭路・びわ湖・はりま路ぐるっとドライブ キャンペーン2023

- ・「京都・若狭・琵琶湖周回高速道路の活用協議会」で様々なイベント・キャンペーンを企画・発信し、周遊パスを中心とした観光振興に取り組んでいる

【活用協議会メンバー】

福井県、滋賀県、京都府、
NEXCO中日本・西日本、
京都府道路公社、
近畿地整、中部・近畿運輸局

【併せて発信される各県のイベント事例】

- ・若狭高浜花火大会
- ・長浜城歴史博物館築城450年
記念特別展
- ・京丹後フルーツトレイル
- ・兵庫デスティネーションキャンペーン



2日間プランの周遊エリア
(普通車5,100円、軽自動車等4,100円)

①実施エリア・プラン数の充実

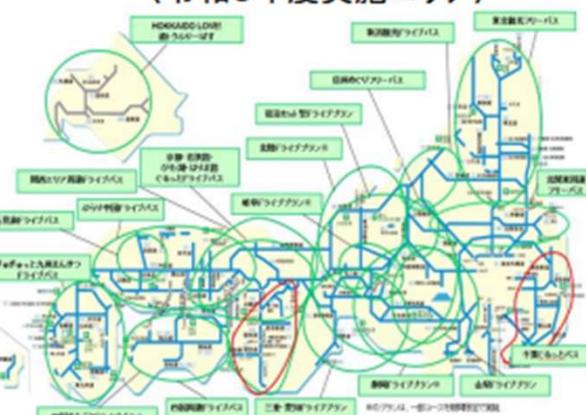
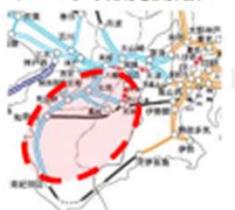
- 周遊パス未実施のエリアに新たな周遊パス創設により、空白地域を解消
- 各商品内のエリア別プラン数も年々増加

千葉県エリア
(R5.7より販売開始)



R5 新規実施エリア

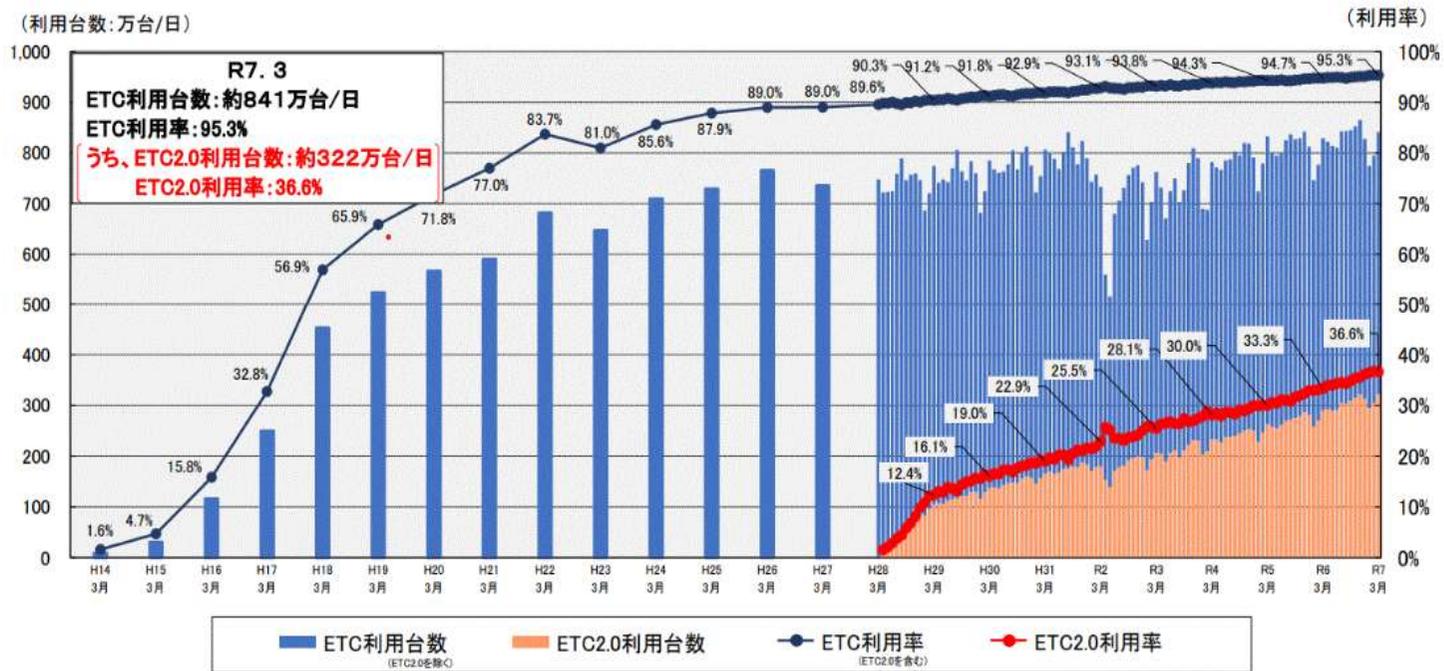
奈良県・和歌山県エリア
(R5.4より販売開始)



(参考)販売プラン数(周遊エリア・発着地別)

R3	R4	R5
127プラン	155プラン	166プラン
	+28	+11

ETCの利用状況



() 内はETC2.0利用率

	NEXCO東日本	NEXCO中日本	NEXCO西日本	首都高速	阪神高速	本四高速	6社計
全車	94.2% (38.6%)	96.1% (37.5%)	93.9% (31.6%)	98.4% (44.8%)	97.4% (35.8%)	96.5% (31.5%)	95.3% (36.6%)
普通車以下 【軽・普通】	93.7% (29.7%)	95.5% (28.6%)	93.1% (22.4%)	98.2% (36.9%)	96.9% (26.5%)	96.1% (21.0%)	94.7% (27.6%)
中型車以上 【中型・大型・特大】	98.0% (72.7%)	98.6% * (73.3%)	98.1% (72.0%)	99.3% (73.3%)	99.2% (69.0%)	99.0% (75.6%)	98.5% (72.4%)

料金所レーン数

		R6年度		
		ETC・混在レーン	現金レーン	合計
東日本	レーン数	1,592	791	2,383
中日本	レーン数	1,289	514	1,803
西日本	レーン数	1,759	512	2,271
首都	レーン数	345	0	345
阪神	レーン数	262	32	294
本四	レーン数	107	81	188
合計	レーン数	5,354	1,930	7,284

※ NEXCO・本四は入口と出口のレーン数をカウント

料金収受業務経費の比較

(百万円)

年度	業務委託費	レーン数	1レーン当たり 業務委託費	削減率
平成12年度	128,300	6,175	20.8	63%
令和6年度	95,556	7,284	13.1	

※ NEXCO・本四は入口と出口のレーン数をカウント

※ 削減率は平成12年度と令和6年度の比較

※ 民営化時のコスト縮減も含む

ETCの料金收受コストの状況

○ 1台当たりの料金收受コストで比較すると、ETC車は現金車の約1/9



※高速道路会社の決算値を基に総通行台数、ETC利用率等により算出

※R3年度より集計方法を変更

※現金車の料金收受コスト : 施設維持管理費等+収受員業務委託費(人件費)

ETC車の料金收受コスト : 施設維持管理費等+システム運営管理費+収納手数料(カード手数料等)+収受員業務委託費(人件費)

※各項目の内容

施設維持管理費等 : [現金車]現金收受機器等のメンテナンス費用 [ETC車] ETC機器等のメンテナンス費用
[共用部]共用施設(ブースの上屋、車種判別装置等)を台数比(ETC利用率)により按分(減価償却

費を含む)

収受業務委託費 : 料金收受業務に要する委託費 システム運営管理費 : ETCシステム等の運営管理に要する費用
(ETCマイレージ割引事務局・ETCパーソナルカード事務局等)

収納手数料 : ETCクレジットカード利用に対してクレジットカード会社へ支払う手数料

ETC専用化の取組状況

○各年度ごとの実施箇所数(IC)(令和3年度～令和6年度)

➤都市部(首都圏)

	料金所数	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	合計
首都	179	5	29	0	0	35 ※
東日本	125	0	2	1	7	10
中日本	22	2	1	3	2	8

※R2年2月にETC専用入口として開通した横浜北線馬場入口を含む

➤都市部(中京圏)

	料金所数	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	合計
中日本	81	0	4	0	18	22

➤都市部(近畿圏)

	料金所数	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	合計
阪神	143	0	13	0	25	38
西日本	95	0	0	6	8	14

➤地方部

	料金所数	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	合計
東日本	331	0	0	2	0	2
中日本	182	0	3	2	6	11
西日本	348	0	0	22	24	46
本四	34	0	0	1	1	2

ETC専用化の取組状況

首都高の事例

首都高速道路を ETC専用

首都高の料金所は、2025年度に新たに55箇所
(累計90箇所)がETC専用になります。

2022年度

35箇所

2025年度

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専用化を目指します

※導入後の運用状況、ETCの普及状況及び関係機関との
協議等により、予定変更する場合があります

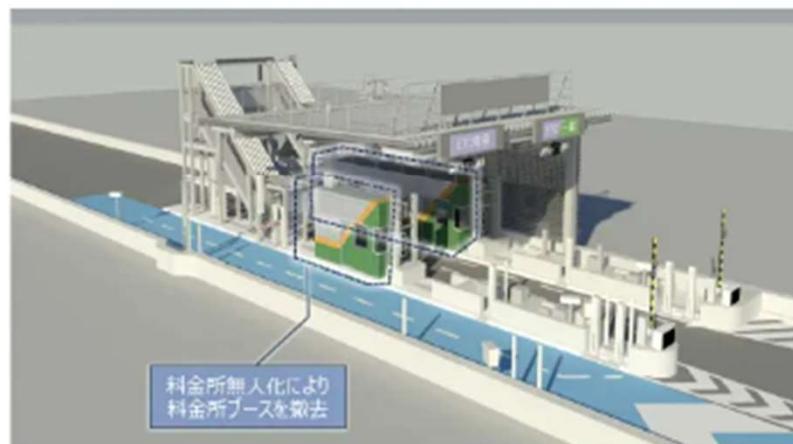
料金所リニューアル工事を順次開始し、工事完了後はETC専用入口として運用を開始します。

新しい料金所の特徴

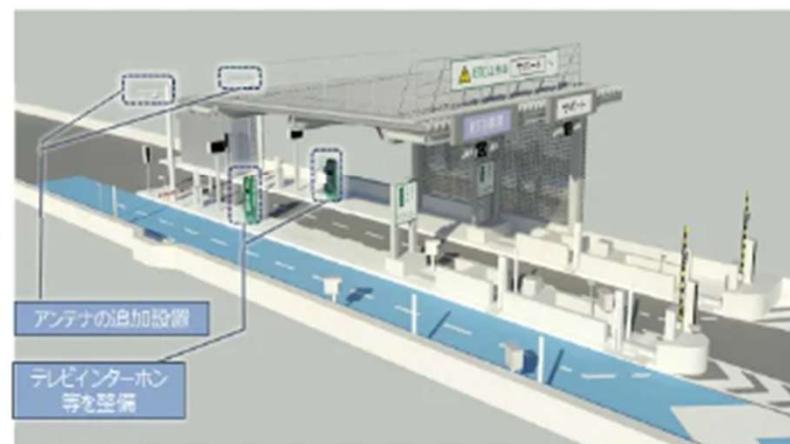
- ・ETC機器のリニューアルにより、レーン閉鎖機会が減少します
- ・料金所無人化^{※1}に伴い、テレビインターホン等を整備し、安定したサービスを継続します
- ・ETCカードの挿し忘れ等で車両停止したお客さまには、追加設置したアンテナで通信処理します^{※2}

※1 専用運用開始後、持続可能な料金所を実現するため、料金所は無人工化します。

※2 遠隔地からETCカード挿入のご案内・通信処理するため、インターホン・アンテナを追加設置します。



現在



新しい料金所イメージ

※ETC専用の料金所はETC車載器を搭載していない車両はご利用になれません。

※万が一、ETC無線通行ができない状態(ETC車載器未搭載等)で誤ってETC専用の入口に進入した場合は、危険なためバックせず、「サポート」または「ETC/サポート」と表示されたレーンで一旦停車し、係員の指示に従ってください。

SA・PAの損益・売上高の状況

○ SA・PA事業の損益状況(連結)

(単位:億円)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	営業収益	22	255	210	263	358	372	435	455	452	435	430	420	416	416	406	243	248	311	340	352
	営業費用	9	194	148	208	300	329	386	413	416	409	402	399	392	385	384	291	267	288	300	309
	営業損益	12	61	62	54	57	43	49	41	36	26	27	21	24	30	22	▲47	▲19	23	39	42
中日本	営業収益	28	257	252	256	297	340	361	420	402	313	316	318	315	326	317	210	236	289	327	343
	営業費用	6	162	167	193	217	275	293	354	345	261	263	267	267	274	278	251	245	249	275	280
	営業損益	22	95	84	63	80	64	67	66	56	52	53	50	48	51	38	▲40	▲8	39	51	63
西日本	営業収益	23	238	229	223	252	250	345	346	347	327	338	335	330	337	330	198	212	269	311	331
	営業費用	9	174	172	174	177	180	280	284	285	277	279	280	280	291	298	248	244	252	264	279
	営業損益	13	63	57	49	74	70	64	61	62	49	59	55	49	46	32	▲49	▲32	17	47	52
本四	営業収益		11	11	12	14	14	14	15	14	15	16	16	17	16	16	9	11	14	15	18
	営業費用		6	7	7	9	10	9	9	9	10	11	11	12	13	13	12	12	13	13	13
	営業損益		4	4	4	4	4	4	6	5	4	5	5	4	3	3	▲3	▲0	1	1	4
首都	営業収益		5	5	5	5	5	4	4	5	5	6	7	9	9	9	7	10	11	9	10
	営業費用		4	4	4	4	4	3	3	4	4	5	6	8	9	10	9	11	11	9	9
	営業損益		0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	▲0	▲0	▲1	▲0	0	0	0
阪神	営業収益	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	営業費用	0	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	営業損益	▲0	▲0	▲0	▲0	▲0	▲0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	▲0	▲0	0	0	▲0

※ 単位未満切り捨てのため、計が一致しない場合がある。

○ SA・PAの売上高

(単位:億円)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本		543	1,292	1,276	1,239	1,391	1,409	1,517	1,457	1,489	1,430	1,409	1,414	1,472	1,570	1,564	1,055	1,277	1,532	1,677	1,744
	飲食・物販	398	900	911	939	1,066	1,044	1,075	1,047	1,050	1,027	1,041	1,032	1,016	1,020	1,009	617	721	930	1,045	1,082
	GS	145	391	365	299	324	365	442	410	438	402	367	381	455	549	554	437	554	602	631	661
中日本		589	1,390	1,401	1,404	1,541	1,586	1,613	1,804	1,867	1,820	1,841	1,897	2,005	2,136	2,082	1,465	1,776	2,112	2,319	2,421
	飲食・物販	437	1,005	1,028	1,082	1,190	1,200	1,197	1,343	1,319	1,274	1,314	1,326	1,315	1,333	1,300	815	947	1,210	1,357	1,411
	GS	152	384	373	322	350	386	416	460	548	546	527	572	690	804	782	649	830	901	962	1,010
西日本		544	1,249	1,281	1,261	1,423	1,453	1,444	1,447	1,547	1,471	1,451	1,434	1,523	1,662	1,651	1,127	1,341	1,612	1,780	1,827
	飲食・物販	399	879	913	943	1,079	1,072	1,037	1,036	1,054	988	1,012	989	986	1,008	992	589	660	875	1,009	1,040
	GS	145	370	368	317	343	381	407	411	493	483	438	445	537	654	659	538	681	736	771	787
本四		33	82	83	83	105	102	98	99	96	97	101	101	98	97	102	55	67	97	114	118
	飲食・物販	29	71	73	76	98	95	91	92	89	91	95	95	92	91	96	51	61	89	104	108
	GS	4	11	10	7	7	7	7	7	7	6	6	6	6	6	6	4	6	8	10	10
首都		14	31	31	31	32	29	27	28	28	26	25	24	23	21	18	16	18	24	26	27
	飲食・物販	14	31	31	31	32	29	27	28	28	26	25	24	23	21	18	16	18	24	26	27
	GS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
阪神		3	8	8	8	7	7	8	8	8	7	7	7	7	7	7	5	6	7	8	8
	飲食・物販	3	8	8	8	7	7	8	8	8	7	7	7	7	7	7	5	6	7	8	8
	GS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
合計		1,726	4,052	4,080	4,026	4,499	4,586	4,707	4,843	5,035	4,851	4,834	4,877	5,128	5,493	5,424	3,723	4,485	5,384	5,924	6,145
	飲食・物販	1,280	2,894	2,964	3,079	3,472	3,447	3,435	3,554	3,548	3,413	3,494	3,473	3,439	3,480	3,422	2,093	2,413	3,135	3,549	3,676
	GS	446	1,156	1,116	945	1,024	1,139	1,272	1,288	1,486	1,437	1,338	1,404	1,688	2,013	2,001	1,628	2,071	2,247	2,374	2,468

※ 単位未満四捨五入のため、計が一致しない場合がある。

※ H17年度の売上高は民営化後の半期(H17.10~H18.3)の数値である。

SA・PAのサービスの状況

都道府県別	SA・PA数										コンビニ数			カフェ数		
	H18.4.1時点			H27.4.1時点			R7.4.1時点				H18 .4.1 時点	H27 .4.1 時点	R7 .4.1 時点	H18 .4.1 時点	H27 .4.1 時点	R7 .4.1 時点
	計	有人	無人	計	有人	無人	計	有人	無人	軽食自販機 あり						
北海道	36	14	22	41	16	25	41	16	25	0	0	4	6	0	0	0
青森県	8	2	6	8	2	6	8	2	6	0	0	1	2	0	0	0
岩手県	27	15	12	27	15	12	27	15	12	0	0	0	3	0	0	0
宮城県	18	10	8	19	10	9	19	10	9	0	0	0	4	0	0	0
秋田県	16	4	12	16	4	12	16	4	12	0	0	1	2	0	0	0
山形県	7	2	5	7	2	5	11	2	9	0	0	0	0	0	0	0
福島県	32	21	11	35	22	13	35	21	14	0	2	3	6	0	0	0
茨城県	20	18	2	23	19	4	24	19	5	0	2	6	7	0	4	4
栃木県	14	14	0	17	14	3	17	14	3	2	0	2	2	0	1	2
群馬県	15	10	5	17	12	5	18	13	5	0	0	2	2	0	2	2
埼玉県	17	17	0	19	19	0	20	20	0	0	1	4	6	0	8	7
千葉県	16	14	2	19	14	5	20	15	5	0	1	5	6	0	6	7
東京都	17	8	9	17	5	12	17	4	13	9	0	1	1	2	3	2
神奈川県	25	25	0	25	24	1	25	23	2	1	2	9	8	3	7	3
新潟県	42	23	19	42	23	19	42	22	20	2	0	2	6	0	1	1
富山県	15	8	7	15	9	6	15	9	6	0	0	1	6	0	0	0
石川県	8	6	2	8	6	2	8	6	2	0	0	2	2	0	0	0
福井県	10	8	2	13	9	4	13	9	4	0	0	4	7	0	1	1
山梨県	14	14	0	14	14	0	16	14	2	0	0	1	1	0	2	2
長野県	34	26	8	34	26	8	34	28	6	0	0	8	11	1	4	4
岐阜県	21	17	4	29	17	12	30	17	13	1	0	6	6	0	3	2
静岡県	23	22	1	36	35	1	36	33	3	0	3	19	25	2	10	12
愛知県	22	18	4	22	18	4	26	20	6	2	2	9	11	1	7	5
三重県	14	12	2	16	14	2	17	15	2	0	2	5	7	0	3	2
滋賀県	18	16	2	21	19	2	21	19	2	0	0	6	8	0	4	4
京都府	10	4	6	12	4	8	14	2	12	0	0	0	0	0	0	0
大阪府	13	9	4	13	9	4	18	9	9	3	0	1	3	0	1	0
兵庫県	46	33	13	46	35	11	48	36	12	4	2	9	9	1	6	7
奈良県	4	4	0	4	4	0	4	4	0	0	0	0	1	0	1	1
和歌山県	6	4	2	6	6	0	6	6	0	0	0	0	1	0	2	1
鳥取県	2	1	1	2	1	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
島根県	6	2	4	8	2	6	8	2	6	0	0	0	1	0	0	0
岡山県	36	20	16	36	20	16	36	22	14	2	1	2	3	0	0	2
広島県	38	29	9	38	28	10	38	27	11	3	0	5	7	0	4	4
山口県	26	13	13	26	13	13	26	14	12	0	0	3	2	0	0	1
徳島県	10	4	6	12	4	8	12	4	8	0	0	1	1	0	0	0
香川県	9	7	2	9	7	2	9	7	2	0	0	1	2	0	0	1
愛媛県	15	8	7	15	8	7	15	8	7	0	0	2	2	0	0	1
高知県	5	3	2	5	3	2	5	3	2	0	0	0	0	0	0	0
福岡県	19	15	4	23	16	7	23	18	5	0	0	5	7	0	2	4
佐賀県	11	7	4	11	7	4	11	7	4	0	0	1	1	0	2	2
長崎県	4	4	0	4	4	0	4	4	0	0	0	2	2	0	0	0
熊本県	14	10	4	14	10	4	14	10	4	0	0	4	5	0	0	2
大分県	11	3	8	11	3	8	12	5	7	0	0	2	4	0	1	0
宮崎県	12	6	6	13	6	7	13	7	6	0	0	0	0	0	0	0
鹿児島県	10	3	7	10	3	7	10	3	7	0	0	0	0	0	0	0
沖縄県	4	4	0	4	4	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0
計	800	537	263	862	565	297	888	573	315	29	18	139	196	10	85	86

会社別	SA・PA数										コンビニ数			カフェ数		
	H18			H27			R7				H18 .4.1 時点	H27 .4.1 時点	R7 .4.1 時点	H18 .4.1 時点	H27 .4.1 時点	R7 .4.1 時点
	計	有人	無人	計	有人	無人	計	有人	無人	軽食自販機 あり						
東日本	289	179	110	311	187	124	319	190	129	4	7	30	56	0	25	24
中日本	172	146	26	197	164	33	205	164	41	3	8	66	84	9	37	33
西日本	285	184	101	301	188	113	307	194	113	2	3	39	50	0	19	25
本四	19	11	8	19	13	6	19	13	6	5	0	2	2	1	2	3
首都	20	11	9	20	7	13	20	6	14	10	0	2	2	0	2	1
阪神	15	6	9	14	6	8	18	6	12	5	0	0	2	0	0	0
計	800	537	263	862	565	297	888	573	315	29	18	139	196	10	85	86

※ 集約SA・PAは「1」としてカウント。

一般道からSA等への出入口の整備状況

	H27.3末時点	R7.3末時点
東日本	31	115
中日本	118	128
西日本	65	84
首都	—	2
本四	—	1
合計	214	330

※ 会社が整備した、一般道からSA等への出入口が設けられているSA・PA数を示す。

※ 上下線別々にカウントし、集約SA・PAは「1」としてカウント。

※ 阪神は無し。

地域共創の取組状況(SA・PAの地元利用日数)

(単位:日数)

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	1,973	2,215	5,026	5,784	2,094	2,179	2,624	2,490	2,053
中日本	1,784	2,083	2,209	2,506	951	1,223	1,844	2,500	2,879
西日本	1,722	2,527	2,979	3,440	3,015	3,315	3,617	3,625	3,880
首都	12	14	13	13	8	9	16	15	13
阪神	1	14	20	14	11	14	16	16	16
本四	236	240	213	230	191	149	1,032	2,178	1,436
合計	5,728	7,093	10,460	11,987	6,270	6,889	9,149	10,824	10,277

SA・PAにおける防災拠点化の状況

(箇所数)

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	7	8	11	11	14	26	45	57	59	59
中日本	39	49	49	52	53	53	56	56	59	71
西日本	210	212	215	223	224	226	231	236	240	242
本四	0	0	0	0	0	0	12	12	12	12
4社計	256	269	275	286	291	305	344	361	370	384

ガソリンスタンド(GS)の設置状況

GSを運営しているSA・PA数

(単位: 箇所数)

	H17.10	H18.4	H19.4	H20.4	H21.4	H22.4	H23.4	H24.4	H25.4	H26.4	H27.4	H28.4	H29.4	H30.4	H31.4	R2.4	R3.4	R4.4	R5.4	R6.4	R7.4	
東日本	81	80	76	73	72	72	73	73	73	75	76	77	77	77	78	78	78	78	78	78	78	78
中日本	51	51	51	54	54	54	54	53	59	59	59	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
西日本	83	83	83	83	72	322	72	72	74	74	77	77	77	80	81	81	81	81	81	81	81	81
本四	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
首都	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
阪神	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
計	218	217	213	213	200	450	201	200	208	210	214	216	216	219	221	221	221	221	221	221	221	221

GS空白区間数の推移^{※1}

(単位: 区間数)

	H17.10時点		H27.3末時点			R7.3末時点					
	150km超区間	100km～150km区間	150km超区間	100km～150km区間	うち、路外給油サービスにより解消	150km超区間	うち、路外給油サービスにより解消	うち、ETC2.0一時退出社会実験で解消される区間	100km～150km区間	うち、路外給油サービスにより解消	うち、ETC2.0一時退出社会実験で解消される区間
東日本	0区間	12区間	11区間	31区間	0区間	5区間	5区間	0区間	23区間	3区間	2区間
中日本	0区間	4区間	1区間	9区間	0区間	1区間	1区間	0区間	5区間	1区間	0区間
中日本/西日本 ^{※2}	0区間	0区間	4区間	0区間	0区間	4区間	0区間	4区間	8区間	0区間	8区間
西日本	0区間	11区間	0区間	17区間	0区間	0区間	0区間	0区間	17区間	0区間	13区間
西日本/本四 ^{※3}	0区間	4区間	0区間	12区間	0区間	0区間	0区間	0区間	12区間	0区間	2区間
本四	0区間	0区間	0区間	0区間	0区間	0区間	0区間	0区間	0区間	0区間	0区間
首都	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
阪神	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
計	0区間	31区間	16区間	69区間	0区間	10区間	6区間	4区間	65区間	4区間	25区間

※1 区間数は、方向(上下線別)にそれぞれ算出

※2 中日本/西日本とは、中日本高速道路(株)と西日本高速道路(株)に跨る空白区間数

※3 西日本/本四とは、西日本高速道路(株)と本四高速道路(株)に跨る空白区間数

海外関係の取組状況

○現地法人等の設立状況

	H27.3末時点		R7.3末時点	
	現地法人	駐在員事務所	現地法人	駐在員事務所
東日本		インド[H21]	インド[R1]	
中日本		ベトナム[H20]	米国[R1]、台湾[R1] フィリピン[R1]	ベトナム[H20]
西日本	米国[H23]	インドネシア[H23]	米国[H23]	インドネシア[H23]
本四				
首都		タイ[H23]	タイ[R6]	タイ[H23]
阪神	中国[H23]		タイ[R5](※1)	

※[]内は、設立年度

※1 現地企業等との共同出資により設立した関連会社

○海外関係の取組状況

	H17～H26年度 計			H27～R6年度 計		
	海外 コンサルタント 受注件数	専門家派遣数 (長期)	海外事業 受注件数	海外 コンサルタント 受注件数	専門家派遣数 (長期)	海外事業 受注件数
東日本	23件	8名	—	31件	7名	3件
中日本	27件	6名	—	23件	3名	54件
西日本	21件	4名	7件	9件	5名	106件
本四	2件	14名	—	5件	0名	—
首都	25件	5名	4件	64件	4名	14件
阪神	7件	7名	4件	27件	4名	38件

○海外事業の損益状況

(単位:億円)

	H26年度			R6年度		
	営業収益	営業費用	営業損益	営業収益	営業費用	営業損益
東日本	1.8	1.7	0.1	1.3	3.1	▲ 1.8
中日本	0.2	3.9	▲ 3.7	8.6	8.7	▲ 0.04
西日本	1.3	4.5	▲ 3.2	1.7	3.4	▲ 1.6
本四	0.4	0.5	▲ 0.2	0.1	0.1	0.02
首都	0.4	0.4	0.1	1.4	1.1	0.3
阪神	0	0	0	0.6	0.5	0.1
JEXWAY	0.4	1.9	▲ 1.4	2.1	1.9	0.2

※ 単位未満切り捨てのため、計が一致しない場合がある。

※ JEXWAY: 東日本、中日本、西日本、首都、阪神の5社の共同出資により平成23年9月に設立した会社

※ 高速道路6社は、グループ全体の連結決算の数字

高架下等利用状況 入札占用件数

(単位:件)

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	0	0	2	1	2	1	1	0	1	1
中日本	0	0	2	3	2	2	2	0	1	0
西日本	0	1	0	1	1	1	2	2	0	0
首都	0	0	0	0	0	2	0	0	4	3
阪神	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0
本四	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0

【制度経緯】

平成26年の道路法改正により、下記の制度改正が行われた。

- ①高架下空間の占用基準の緩和を行い、まちづくりや賑わい創出等の観点から高架下に占有させることがふさわしい工作物等については、無余地性を適用除外。
- ②道路の通行者又は利用者の利便の増進等を図るために設置される収益性を有する施設等については、占有希望者が競合することが想定されるため、手続の公平性、透明性を確保しつつ、占用料の多寡等により占有者を選定する入札制度の創設。

※H27～R6の占有入札件数を集計

SA・PAの混雑状況

R7.4時点

	東日本				中日本				西日本				本四			
SA・PA数	329				214				313				20			
車種	小型		大型		小型		大型		小型		大型		小型		大型	
最大飽和度	SAPA数	割合	SAPA数	割合	SAPA数	割合	SAPA数	割合	SAPA数	割合	SAPA数	割合	SAPA数	割合	SAPA数	割合
1.0未満	258	78%	124	38%	151	71%	277	129%	251	80%	94	30%	15	75%	7	35%
1.0以上	71	22%	205	62%	63	29%	178	83%	62	20%	219	70%	5	25%	13	65%
1.2以上	34	10%	161	49%	36	200%	36	17%	30	10%	155	50%	5	25%	8	40%

※最大飽和度＝(特定の1日(24h)において確認されたあるSA・PAの需要駐車マス数)／(SA・PAの計画駐車マス数)

物流環境改善の取組

ONEXCO3社における大型車マスの整備状況

	大型車マス 増減数(台)	大型車マス 整備数(台)(累計)
平成29年度	—	26,875
平成30年度	+384	27,259
令和元年度	+628	27,887
令和2年度	+763	28,650
令和3年度	+907	29,557
令和4年度	+373	29,930
令和5年度	+625	30,555
令和6年度	+481	31,036
合計	+4,161	31,036

※大型車マスには兼用マスも含む

物流環境改善の取組

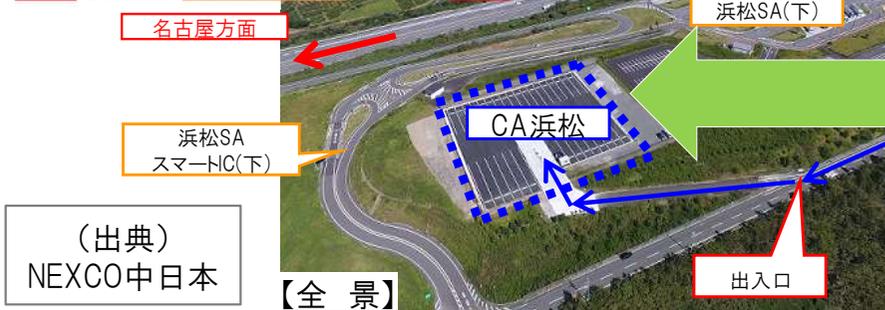
中継輸送拠点・中継輸送実証実験

コネクトエリア浜松（静岡県）

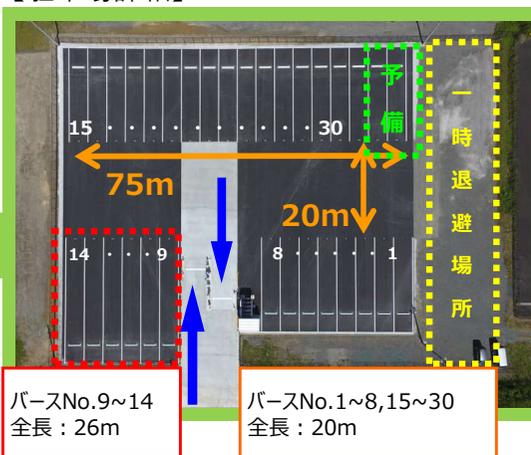
【位置図】



・スマートICが設置された新東名・浜松SAに隣接する中継物流拠点をNEXCO中日本と民間事業者が共同で整備（H30年9月～事業開始）



【駐車場詳細】



(出典) NEXCO中日本

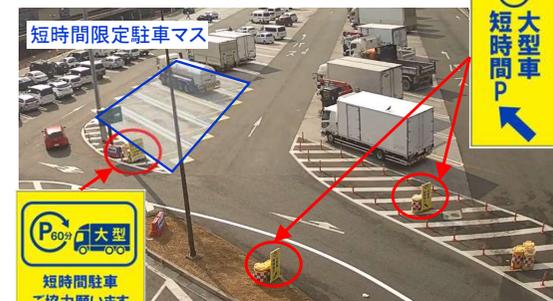
【全景】

短時間限定駐車マスの試行

短時間限定駐車マスの整備状況



短時間限定駐車マス路面標示 (足柄SA(上り))

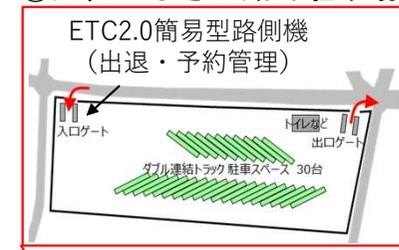
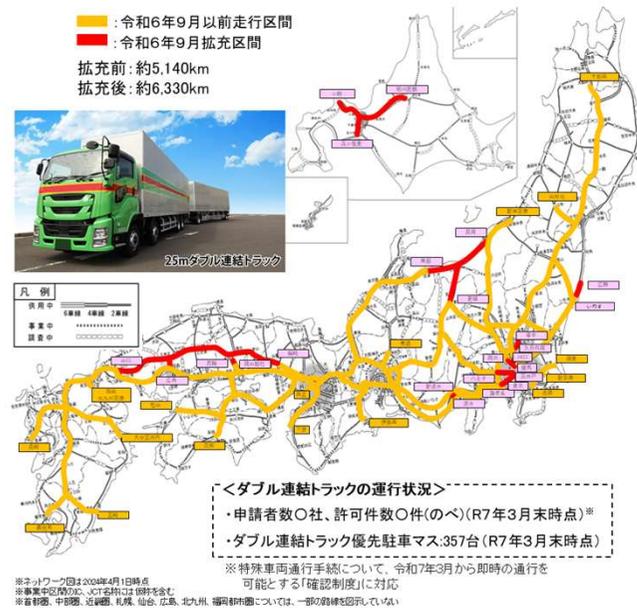


看板等設置状況 (古賀SA(下り))

ダブル連結トラックの利用促進

＜ダブル連結トラックの休憩環境の整備＞

- ①優先駐車マスの整備 (例：淡路SA (上り))
- ②浜松いなさIC路外駐車場



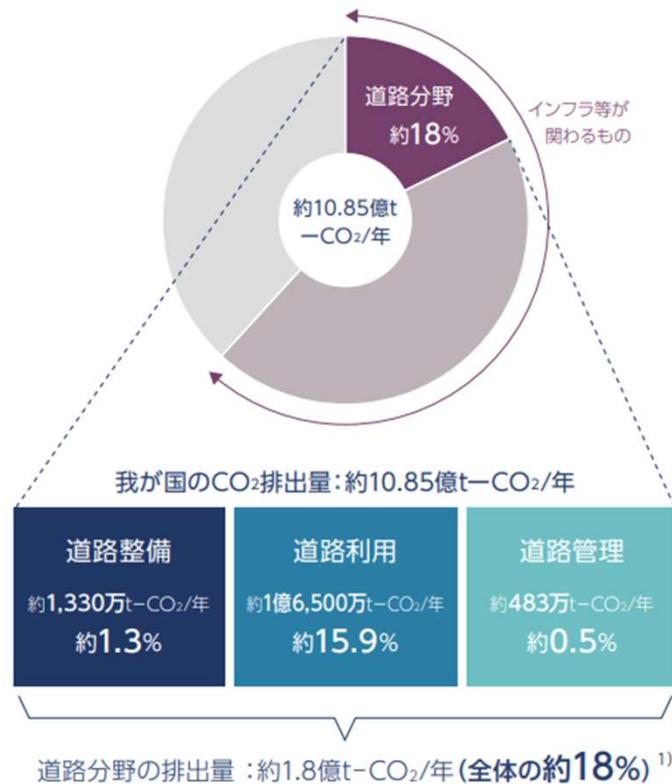
SA・PAのシャワー施設設置状況

(単位：箇所数)

		H18.3末	H19.3末	H20.3末	H21.3末	H22.3末	H23.3末	H24.3末	H25.3末	H26.3末	H27.3末	H28.3末	H29.3末	H30.3末	H31.3末	R2.3末	R3.3末	R4.3末	R5.3末	R6.3末	R7.3末
東日本	入浴施設	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	シャワーブース・コインランドリー	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	シャワーブース	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	8	10	10	10
	計	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	8	10	10	10
中日本	入浴施設	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	シャワーブース・コインランドリー	4	4	4	4	4	5	5	13	13	13	14	14	14	15	15	16	16	18	21	21
	シャワーブース	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0
	計	10	10	10	10	10	11	11	19	19	19	20	20	20	21	21	22	22	24	27	26
西日本	入浴施設	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	シャワーブース・コインランドリー	-	-	-	2	3	6	7	7	8	8	8	8	8	8	8	8	9	9	11	11
	シャワーブース	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	計	0	0	0	2	3	6	7	7	8	8	8	8	8	8	8	8	9	9	11	11
本四	入浴施設	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	シャワーブース・コインランドリー	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	シャワーブース	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
首都	入浴施設	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	シャワーブース・コインランドリー	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	シャワーブース	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
阪神	入浴施設	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	シャワーブース・コインランドリー	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	シャワーブース	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
総計		12	12	12	14	15	19	20	28	29	29	30	30	30	31	31	32	39	43	48	47

道路におけるカーボンニュートラルの必要性

我が国のCO₂排出量と道路分野の関係 (2022年度)



2025年カーボンニュートラルの実現に向けた取組

- (1) ハード整備とソフト施策を両輪とした道路空間利活用の適正化、電動車の普及環境の整備など、低炭素で持続可能な道路交通を実現
- (2) ビッグデータやAIを利活用した合理的な政策立案を行うとともに、日々進化する新技術を研究し、積極的に活用することで、取組の効果最大化を追求
- (3) 道路管理者間の連携を強化するとともに、関係行政機関、民間企業、大学など、多様な主体と共創し、分野横断的な取組を推進
- (4) 電動車や自動運転車の普及など新たなモビリティ社会の進展を見据えた、災害時における道路管理者としての新たな対策の導入を推進

基本的な政策の柱

①道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出

次世代自動車の開発・普及を促進するため、道路空間における発電・送電・給電・蓄電の取組を、関係省庁・部局と連携して推進します。

<主な施策例>

SA・PAや道の駅での充電器の設置促進、公道上の走行中給電の技術開発・検証、安定した電力活用の観点での蓄電池の導入、太陽光発電設備の導入、大雪等の災害時におけるEVへの充電支援



②低炭素な人流・物流への転換

公共交通、自転車等の低炭素な移動手段への転換の促進、低炭素な物流システムの構築を促進します。

<主な施策例>

モビリティハブ等の交通結節拠点の整備、自転車の利用促進、ダブル連結トラックの利用環境の整備、物流の効率化に寄与する中継輸送の推進、新しい物流形態となる「自動物流道路」の実現、路車協調システムの構築などによる自動運転トラックの導入推進



③道路交通の適正化

交通容量が低下しているボトルネック箇所や局所的な渋滞箇所の対策を行い、道路交通の適正化を図ります。

<主な施策例>

主要渋滞箇所における渋滞対策、TDM (交通需要マネジメント) の実施、立体交差化や踏切迂回路整備等の推進、路上工事縮減による工事渋滞の緩和、需要サイドとも連携した高速道路インフラのポテンシャルを活かす取組、「ゾーン30プラス」による幹線道路と生活空間の適切な機能分化



④道路のライフサイクル全体の低炭素化

新技術を積極的に取り入れつつ、建設から管理までのライフサイクル全体のCO₂排出量の削減を推進します。

<主な施策例>

予防保全による長寿命化の推進、低炭素な建設機械の導入促進策の検討・導入、管理用車両を次世代自動車に転換、低炭素材料の開発導入促進、LEDの道路照明導入、道路管理における再生可能エネルギーの活用、道路緑化の推進と管理の充実、脱炭素化技術の海外展開の促進



電気自動車(EV)向け急速充電器の設置状況

(単位:年度末の箇所数)

	設置数(口数)										
	~H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)
東日本	40	103	131	139	149	150	151	156	183	219	281
中日本	63	102	103	103	107	112	114	132	169	237	312
西日本	109	123	127	129	129	135	137	141	159	184	258
首都	8	8	8	8	8	8	8	14	14	14	14
阪神	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
本四	0	0	5	5	5	5	5	5	5	5	5
合計	226	342	380	390	404	416	421	454	536	665	876

トンネル照明のLED化状況		
---------------	--	--

	H26.3末時点	R7.3末現在
	LED化率(%)	LED化率(%)
東日本	10	47
中日本	8	73
西日本	4	53
首都	3	37
阪神	12	79
本四	0	70

※トンネルチューブ単位のLED化率

生物多様性に関する取組状況

湿原の保全



○舞鶴若狭自動車道 若狭三方IC付近

建設する際に、従来あった湿原及び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。継続モニタリングを実施し、開通後も、当該湿地でのヨシの群落形成や魚類・両生類の繁殖等を報告。

出典：NEXCO中日本資料

自然再生緑地



おおはし里の杜で確認されている動植物例

○首都高速道路 大橋換気所

首都高速道路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となる環境を創出することを目的に整備。換気所屋上の特殊な形状を昭和初期のかつての目黒川の河岸段丘に見立て、斜面林、草地、湧水とせせらぎ、池、水田を設置。在来種の野草育成のため外来種を除去する、農薬を使わないなどの生態系を守る取り組みの結果、2023年度調査では、約400種類の動植物(鳥類・昆虫類等)を確認。

出典：首都高速資料

ビオトープ

○新名神高速道路 高槻JCT～神戸JCT

工事の実施に先立ち、環境影響評価及びレッドデータリスト等から保全対策種を決定し、植物については移植後から、猛禽類・昆虫類・両生類等については計画時から開通後のモニタリングを実施。また、茨木千提寺PA付近にはビオトープを整備。その他、標本による記録保存として植物標本及び昆虫標本を作製し、博物館へ寄贈。



出典：NEXCO西日本資料

○首都圏中央連絡自動車道 あきる野IC

高速道路のインターチェンジの中に、樹林・草地・水辺からなる多様な空間のビオトープを整備。建設時から継続したモニタリング調査を行い、約310種以上の動物(鳥類、両生類、爬虫類、昆虫類、水生生物等)、約220種以上の植物を確認。



あきる野ICビオトープ上空



あきる野ICビオトープ内部

出典：NEXCO東日本資料

トイレ整備の状況				
		民営化時	H27.3末時点	R7.3末時点
東日本	洋式便器	5%	100%	100%
	温水洗浄機能	5%	100%	100%
	多機能トイレ	4%	86%	96%
中日本	洋式便器	97%	100%	100%
	温水洗浄機能	3%	100%	100%
	多機能トイレ	8%	100%	100%
西日本	洋式便器	29%	60%	100%
	温水洗浄機能	17%	98%	100%
	多機能トイレ	0%	60%	78%
本四	洋式便器	26%	71%	79%
	温水洗浄機能	13%	97%	100%
	多機能トイレ	95%	95%	95%
首都	洋式便器	29%	63%	95%
	温水洗浄機能	0%	85%	100%
	多機能トイレ	0%	70%	100%
阪神	洋式便器	64%	100%	100%
	温水洗浄機能	0%	100%	100%
	多機能トイレ	0%	71%	100%
6社	洋式便器	29%	64%	93%
	温水洗浄機能	10%	98%	100%
	多機能トイレ	5%	79%	91%

バリアフリー、Wi-Fiの整備状況

○バリアフリー等の整備状況

		民営化時	H27.3末時点		R7.3末時点	
					SA	PA
東日本	トイレ内の段差解消	44%	86%	100%	100%	100%
	オストメイト設備の整備率	4%	86%	96%	100%	95%
中日本	トイレ内の段差解消	74%	100%	100%	100%	100%
	オストメイト設備の整備率	7%	100%	100%	100%	100%
西日本	トイレ内の段差解消	47%	76%	93%	93%	94%
	オストメイト設備の整備率	0%	60%	78%	100%	67%
本四	トイレ内の段差解消	77%	100%	100%	100%	100%
	オストメイト設備の整備率	0%	58%	74%	100%	64%
首都	トイレ内の段差解消	70%	90%	100%	-	100%
	オストメイト設備の整備率	0%	70%	100%	-	100%
阪神	トイレ内の段差解消	100%	100%	100%	-	100%
	オストメイト設備の整備率	0%	71%	100%	-	100%
6社	トイレ内の段差解消	54%	86%	98%	97%	98%
	オストメイト設備の整備率	3%	79%	90%	100%	87%

○Wi-Fiの整備状況(有人SA・PA)

	H27.3末時点	R7.3末時点
東日本	82%	100%
中日本	86%	99%
西日本	77%	96%
本四	62%	100%
首都	100%	100%
阪神	83%	100%
6社	81%	98%

誰もが使いやすい空間づくりの取組事例

誰もが使いやすい空間づくりの取組事例



来島海峡SA

H31.3にリニューアル。
瀬戸内を堪能できる体感型エリアとして整備

出典：本四高速ヒアリング資料



パウダールーム



多機能トイレ

多機能トイレ：SA・PA888箇所のうち、
807箇所、91% (R6) 整備 (H26: 79%)



サインの多言語対応



トイレ規模		改修前	改修後
男性用	小便器	31	22 (▲9)
	和式+洋式	13	22 (+9)
女性用	和式+洋式	46	74 (+28)

牧之原SA

R4.4のリニューアルに合わせ、
利用実態を踏まえトイレ改修。
その他44箇所のSA・PAで、同様の
リニューアル工事を実施 (H26→R6)



ベビーコーナー

24時間利用可能なベビーコーナー整備率：
有人SA・PA (NEXCO・本四) 207箇所のうち、
207箇所、100% (R6) (H30: 73%)



施設の段差解消

トイレの段差：SA・PA888箇所のうち、
866箇所、98% (R6) 解消 (H26: 86%)



高速道路ナンバリング

ナンバリング標識をH29から設置
開始、2020東京大会前に概成

将来の社会的要請への対応

- 社会的要請や技術の進歩に応じて、段階的かつ継続的に進化・改良を重ねている
- 物流効率化を図る中継輸送拠点整備、新東名等における自動運転車の路車協調実証実験を開始している
- これらに対応する施設の整備・運営にあたって、必要な設備・施設、スキーム等が明確でないことが課題

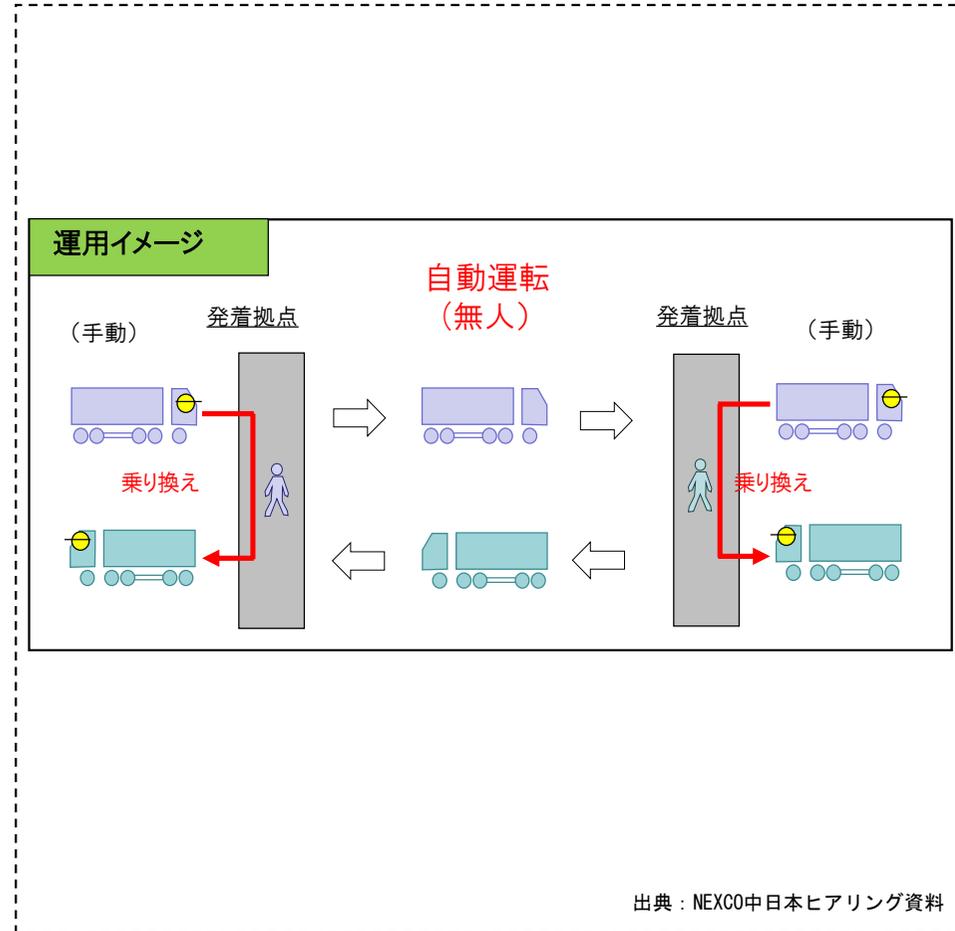
自動運転に必要とされるインフラ機能

高速道路の自動運転サービスに求められるインフラ支援



出典：NEXCO中日本ヒアリング資料

自動運転車発着拠点の運用イメージ



出典：NEXCO中日本ヒアリング資料

技術開発状況

○技術開発費の状況

(単位:億円)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	5.7	9.0	8.4	5.6	5.6	6.8	5.9	10.2	10.4	10.8	13.5	14.3	14.6	13.8	18.5	14.4	21.1	13.7	25.3	21.6
中日本	5.4	3.9	7.1	5.9	5.8	7.8	6.3	7.8	8.3	8.7	9.7	11.1	11.8	12.1	14.6	15.9	20.3	21.1	18.4	24.2
西日本	5.0	8.5	10.8	12.5	14.2	21.0	8.7	12.1	11.9	12.6	13.5	12.6	15.0	14.2	12.5	13.2	13.9	14.3	16.1	15.8
首都	2.3	2.8	2.1	2.9	5.9	5.6	7.4	9.3	10.5	10.2	3.7	3.6	7.7	3.7	7.8	4.0	5.3	3.8	6.3	6.8
阪神	1.3	1.6	2.7	2.6	2.5	2.8	5.9	4.4	4.8	5.9	7.8	6.8	7.7	6.7	8.1	5.2	5.3	3.7	4.6	11.7
本四	1.0	0.8	1.2	1.0	1.2	1.9	1.2	0.9	1.1	0.9	0.9	0.9	1.2	1.0	0.8	0.9	0.4	0.8	1.7	4.8

○産学との連携

	内容	大学/企業
東日本	ICTの活用に関する共同研究	東京大学
	構造物の劣化やインフラ管理に関する共同研究	東北大学
	産学連携協力に関する協定	東京海洋大学/東京湾横断道路(株)
	高度なインフラ・マネジメントを実現する多種多様なデータの処理・蓄積・解析・応用技術の開発	東京大学/北海道大学/大阪大学/ 民間企業
	道路インフラマネジメントの展開と国内外への実装を目指した統括的研究	東京大学/日本大学/民間企業
	包括的な産学連携推進に関する協定	電気通信大学
	包括的な産学連携推進に関する協定	北海道大学
	包括的な産学連携推進に関する協定	横浜国立大学
	包括的な産学連携推進に関する協定	埼玉大学
包括的な産学連携推進に関する協定	新潟大学	
中日本	橋梁ケーブルおよび定着具内に浸入・滞水する水分検知手法の開発	理化学研究所
	高速道路におけるカーボンリサイクルの技術開発	茨城大学
	構造物に負の影響を与えない凍結防止剤の研究(プロピオン酸ナトリウム)	富山県立大学、札幌市立大学
	セメント系材料を用いた橋梁床版の打替え工法及び補強工法に関する研究(UHPFRC)	民間企業
	受配電設備の地絡検出に関する研究	名古屋大学
	雪水車両の自動運転化による梯団走行に関する研究	民間企業
	深層改良による舗装補修工法の開発	民間企業
西日本	構造物の点検技術やモニタリング手法等に関する研究	京都大学
	合成開口レーダ(SAR画像)を用いた地盤変動解析	
	道路構造物のナレッジマネジメントに関する研究	
	アンカーボルトの健全性評価に用いる非破壊検査技術に関する研究	大阪大学
	IoTモニタリング技術の高度化に関する研究	
	鋼橋の防食と維持管理の合理化に関する研究	
	新たな橋梁伸縮装置に関する研究、金属溶射の各種性能評価・検証に関する研究	九州大学
	ブラストとウォータージェットを併用した素地調整工法に関する研究	
	鋼橋の設計・施工の合理化に関する研究	大阪公立大学
PCグラウト調査の技術協力	民間企業	
非鉄製橋梁の実用化に関する研究	民間企業	

○産学との連携

	内容	大学/企業
首都	情報技術によるインフラ高度化	東京大学
	首都高における点検・診断技術の開発・高度化	東京都市大学
	首都高における構造物診断の高度化に関する研究・開発	東京都市大学
	更新用プレキャスト壁高欄の開発	埼玉大学
	山手トンネル内温度上昇メカニズムの分析及びモデル検討に関する研究(平成30年度)	横浜国立大学
	コンクリート充填鋼製橋脚の変形性能に関する研究	名古屋工業大学
	首都高速道路におけるパーキングエリアの「休憩の質」向上に関する環境評価指標の開発	工学院大学
	鉛直PC鋼棒の突出防止対策に関する研究	横浜国立大学
	首都直下型地震などの巨大地震における被害想定・対策等に関する研究(その3)	横浜国立大学
	道路トンネル火災における水噴霧放水時の防災安全性の評価手法に関する研究	小松大学
	IRIを用いた路面評価の適用性及び橋梁振動低減効果の検証	埼玉大学
	道路トンネル火災における水噴霧放水時の防災安全性の評価手法に関する研究(2022年度)	小松大学、石川工業高等専門学校
	石積擁壁直下の地下構造構築に伴う石積擁壁・背面地盤の挙動に関する研究	横浜国立大学
	首都高速道路における新技術による効果的な雪凍対策に関する研究	福井大学、国立研究開発法人防災科学技術研究所
	簡易3次元計測技術を活用した構造物管理に関する研究	埼玉大学
	阪神	コンクリート構造物の非破壊検査技術の開発
鋼橋の継手構造に関する研究		大阪市立大学
盛土の耐震性評価に関する研究		大阪大学
床版の連結化構造に関する研究		大阪工業大学
舗装の健全性評価、試験方法に関する研究		神戸大学
UFC床版の開発に関する研究		民間企業
鋼管集成橋脚の開発に関する研究		京都大学/名古屋工業大学
コンクリート床版の防水材料に関する研究		民間企業
皿型高カボルトを用いた摩擦接合に関する研究		大阪公立大学
本四		鋼橋の効率的な疲労損傷調査法の開発
	マスコンクリート表面被覆要領(維持管理編)の作成	神戸大学
	塗膜劣化要因の化学分析手法に対する技術指導	
	鋼床版ビード貫通亀裂の新たな補修工法の開発	関西大学
	盛土の危険度の評価(マクロ評価)、調査項目、安定解析、盛土補強等に関する技術指導	大阪大学
	斜張橋ケーブルの空力振動に関する研究	横浜国立大学
	コンクリート表面保護工の性能に関する研究	神戸大学
	赤外線カメラによる橋部材の損傷・劣化の遠隔検出・評価法の開発	
	LPWA無線ひずみ計測による亀裂監視に関する研究	関西大学
	長大橋梁の地震時挙動即時推定手法に関する研究	鉄道総合技術研究所
	粘性ダンパーの粘性抵抗理論モデルの構築に関する研究	東北大学
	海峡部橋梁路面上の風速分布に関する研究	民間企業
	橋梁点検診断へのAI適用とレガシーシステムのモダンイゼーションに関する研究	東京大学/民間企業
	海峡部橋梁の重防食塗装の塗装管理に関する研究	九州大学
	長大吊橋の維持管理の合理化に関する研究	東京都立大学
橋梁付属物の耐風性への影響に関する研究	横浜国立大学	
腐食損傷したストランドロープの残存性能評価に関する研究	徳島大学	

技術開発への取組状況

スマートメンテナンスハイウェイ(NEXCO東日本)

ICTやロボティクス等最新技術を活用したツールを導入し、点検から補修までの一連の業務プロセスを高度化・効率化

- ・新たなインフラ管理の要領を制定
- ・SMHツールの運用に伴う現地支援体制の構築

点検・調査

- ・点検・調査技術の高度化 (赤外線・高解像度カメラ)
- ・UAV (ドローン等) 活用業務の標準化



補修・修繕



- ・BIツールを用いた業務プロセスの標準化
- ・補修計画や工事発注支援システムの導入

※BIツール…ビジネスインテリジェンスツール
多種多様なデータの可視化・統計・分析が可能なツール

補修計画
策定

分析・評価

- ・インフラデータプラットフォームとなる新たなデータベースの構築
- ・インフラデータの可視化ツールの導入
- ・3次元映像情報基盤の導入

出典: NEXCO東日本ヒアリング資料

i-DREAMs(首都高)

GIS地理情報システムをデータプラットフォームとし、維持管理に必要な全ての情報を統合し、施工方法のシミュレーションや損傷検知等に活用

<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

高速道路会社間の人材交流の状況

(R6年度末時点)

		出向先(人)						計
		東日本	中日本	西日本	本四	首都	阪神	
出向元(人)	東日本		6	4	0	1	0	11
	中日本	5		5	0	0	0	10
	西日本	4	7		1	0	0	12
	本四	0	0	3		0	2	5
	首都	1	0	0	0		0	1
	阪神	0	0	0	0	0		0
	計	10	13	12	1	1	2	39

損益の状況(連結)

(単位: 億円)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	
東日本	営業収益	4,369	8,667	9,388	8,730	8,084	8,003	8,398	8,404	8,590	10,887	10,771	10,345	10,564	19,431	12,643	11,946	10,303	11,086	11,115	11,718
	高速道路事業	3,548	7,780	8,723	8,110	7,517	7,430	7,816	7,807	7,858	10,312	10,105	9,545	9,755	18,659	11,817	11,281	9,838	10,495	10,450	10,978
	関連事業	820	888	672	660	615	617	619	641	780	629	720	862	873	838	891	742	555	672	679	754
	営業費用	4,218	8,524	9,276	8,627	7,990	7,906	8,350	8,327	8,558	10,818	10,612	10,155	10,566	19,386	12,542	12,005	10,351	11,137	11,059	11,686
	高速道路事業	3,411	7,689	8,674	8,066	7,481	7,376	7,816	7,770	7,861	10,268	9,972	9,373	9,783	18,649	11,741	11,300	9,871	10,572	10,439	10,994
	関連事業	806	836	609	600	557	575	571	601	744	603	695	843	847	805	867	783	570	647	634	706
	営業損益	151	142	112	103	94	97	48	76	32	68	159	190	▲1	44	100	▲59	▲47	▲51	55	31
	高速道路事業	137	90	48	44	35	54	▲0	36	▲3	43	133	171	▲27	10	76	▲18	▲33	▲76	11	▲15
	関連事業	14	51	63	59	57	42	47	40	35	25	25	18	25	32	23	▲41	▲14	25	44	47
	当期純損益	67	98	87	76	72	77	45	82	22	102	142	242	208	41	99	▲97	▲14	73	87	58
中日本	営業収益	3,596	6,902	7,417	7,917	5,815	6,592	5,963	16,810	6,354	9,381	13,003	9,075	9,720	14,552	10,314	8,755	10,996	11,549	9,839	10,688
	高速道路事業	3,303	6,356	6,995	7,458	5,356	6,078	5,445	16,261	5,825	8,910	12,497	8,414	8,964	13,769	9,547	7,998	10,382	10,895	9,035	9,625
	関連事業	292	546	421	459	458	514	517	549	528	471	506	661	756	782	766	756	613	653	804	1,062
	営業費用	3,368	6,714	7,237	7,799	5,717	6,493	5,874	16,746	6,334	9,338	12,910	9,012	9,648	14,402	10,170	8,814	10,980	11,512	9,730	10,669
	高速道路事業	3,103	6,260	6,895	7,397	5,330	6,042	5,417	16,260	5,861	8,931	12,464	8,400	8,943	13,673	9,446	8,019	10,366	10,910	8,985	9,683
	関連事業	264	454	342	402	387	452	457	485	473	408	446	612	706	730	724	794	614	602	746	988
	営業損益	227	188	179	117	97	99	88	63	20	43	92	63	71	149	143	▲59	16	37	109	19
	高速道路事業	199	96	100	60	25	36	28	0	▲35	▲20	33	14	21	97	100	▲21	16	▲14	49	▲57
	関連事業	27	91	79	57	71	62	59	63	55	63	59	49	50	52	42	▲38	0	51	59	76
	当期純損益	118	116	109	80	55	65	68	43	12	43	79	112	198	101	111	▲63	17	31	95	0
西日本	営業収益	4,993	7,878	9,203	8,067	8,680	7,634	7,224	7,330	8,866	10,120	8,841	9,352	16,213	10,783	10,870	9,309	13,296	9,770	10,770	12,457
	高速道路事業	3,550	6,993	8,187	7,162	7,939	7,103	6,696	6,723	8,287	9,615	8,305	8,812	15,679	10,288	10,409	8,991	12,952	9,373	10,314	11,975
	関連事業	1,442	885	1,017	908	745	535	532	613	586	510	548	553	548	510	479	336	361	417	476	481
	営業費用	4,795	7,688	9,106	7,989	8,549	7,563	7,159	7,270	8,821	10,064	8,743	9,257	16,164	10,683	10,802	9,388	13,244	9,775	10,670	12,388
	高速道路事業	3,367	6,868	8,151	7,134	7,879	7,092	6,681	6,704	8,298	9,606	8,267	8,784	15,691	10,246	10,383	9,029	12,872	9,402	10,268	11,966
	関連事業	1,427	820	956	858	675	474	483	572	530	464	489	486	487	451	437	378	389	392	422	421
	営業損益	197	190	96	78	130	71	64	60	44	55	97	94	48	100	67	▲78	52	▲4	99	68
	高速道路事業	183	125	36	27	59	10	15	18	▲11	8	38	28	▲11	41	25	▲37	80	▲28	46	8
	関連事業	14	64	60	50	70	60	48	40	55	46	59	67	60	58	41	▲41	▲27	24	54	59
	当期純損益	97	120	76	58	67	100	28	64	34	30	73	159	230	98	65	▲65	66	3	106	91
本四	営業収益	▲	813	859	815	629	642	687	712	788	761	792	762	791	807	811	702	703	891	879	809
	高速道路事業	▲	787	819	779	591	610	653	677	741	722	752	710	749	748	759	660	667	851	835	763
	関連事業	▲	25	40	35	37	32	33	35	47	38	40	51	41	58	52	42	36	40	44	46
	営業費用	▲	788	838	796	620	634	681	703	779	753	783	751	783	802	803	713	700	889	873	803
	高速道路事業	▲	767	804	767	588	607	653	675	738	720	748	706	747	750	758	670	666	852	832	763
	関連事業	▲	20	34	29	31	26	27	28	40	32	34	44	35	51	45	43	34	37	41	40
	営業損益	▲	25	21	19	9	8	6	9	9	7	9	10	7	4	7	▲10	3	1	6	6
	高速道路事業	▲	20	14	12	3	2	0	1	2	1	3	3	1	▲1	-	▲9	1	▲1	3	-
	関連事業	▲	5	6	6	5	5	6	7	6	5	6	7	6	6	7	-	2	3	3	6
	当期純損益	▲	13	11	14	7	3	5	8	8	9	9	25	42	4	7	▲9	3	3	8	7
首都	営業収益	1,437	2,923	4,449	3,069	4,991	2,983	2,929	4,336	3,162	5,533	3,084	6,610	4,460	3,862	5,346	3,575	3,852	3,506	3,402	3,912
	高速道路事業	1,426	2,837	4,386	2,904	4,917	2,911	2,651	4,026	2,785	5,241	2,890	6,369	4,143	3,437	4,983	3,471	3,711	3,355	3,272	3,746
	関連事業	10	86	63	167	77	75	282	314	381	296	199	247	323	431	369	110	148	158	138	175
	営業費用	1,381	2,882	4,423	3,029	4,941	2,948	2,869	4,271	3,156	5,500	3,006	6,555	4,457	3,823	5,327	3,606	3,796	3,512	3,358	3,890
	高速道路事業	1,367	2,800	4,368	2,874	4,876	2,882	2,596	3,968	2,793	5,218	2,821	6,329	4,154	3,410	4,977	3,512	3,667	3,375	3,245	3,739
	関連事業	14	82	56	157	68	69	276	307	367	286	190	232	310	419	356	100	134	144	122	160
	営業損益	55	40	25	40	50	34	60	64	5	32	78	55	2	38	18	▲30	56	▲5	43	22
	高速道路事業	59	36	17	30	41	28	54	57	▲7	23	69	40	▲10	26	5	▲40	43	▲19	27	6
	関連事業	▲3	4	7	9	9	5	5	7	13	9	9	15	12	12	13	9	13	14	16	15
	当期純損益	29	27	20	32	18	13	17	34	▲4	18	49	82	104	29	-	▲45	45	▲4	30	13
阪神	営業収益	1,051	1,885	2,135	2,224	1,782	2,507	2,368	2,364	3,293	2,208	2,568	2,496	2,142	2,306	3,702	1,963	2,179	2,501	2,528	2,605
	高速道路事業	1,043	1,868	2,082	2,134	1,666	2,366	2,168	2,227	3,167	1,992	2,441	2,366	2,072	2,232	3,597	1,832	2,030	2,315	2,312	2,419
	関連事業	8	18	53	89	115	143	203	139	128	216	128	133	71	76	108	133	152	190	219	190
	営業費用	1,004	1,864	2,100	2,187	1,738	2,473	2,341	2,338	3,307	2,188	2,538	2,481	2,125	2,310	3,686	1,956	2,144	2,478	2,487	2,584
	高速道路事業	997	1,850	2,050	2,101	1,628	2,336	2,141	2,205	3,185	1,979	2,419	2,359	2,064	2,245	3,592	1,838	2,005	2,300	2,283	2,410
	関連事業	7	15	49	86	110	139	202	135	124	209	120	124	62	67	97	120	142	180	207	179
	営業損益	46	21	35	36	43	34	27	25	▲14	19	30	15	17	▲4	15	7	34	23	40	21
	高速道路事業	46	17	31	33	38	30	26	21	▲18	12	22	7	8	▲12	4	▲6	24	14	29	9
	関連事業	0	3	3	3	5	3	0	3	3	6	8	8	8	8	11	13	9	9	11	11
	当期純損益	11	17	2																	

損益の状況(単体)

(単位: 億円)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	
東日本	営業収益	4,369	8,516	9,254	8,552	7,813	7,712	8,046	8,032	8,214	10,528	10,417	10,011	10,228	19,085	12,308	11,735	10,119	10,861	10,865	11,457
	高速道路事業	3,548	7,775	8,688	8,055	7,447	7,364	7,759	7,746	7,787	10,239	10,033	9,467	9,679	18,594	11,748	11,216	9,778	10,436	10,447	10,973
	関連事業	820	741	565	497	366	348	287	286	427	289	384	543	548	491	559	518	341	425	418	483
	営業費用	4,217	8,392	9,186	8,502	7,772	7,657	8,043	8,018	8,242	10,522	10,322	9,879	10,287	19,105	12,270	11,817	10,220	10,979	10,899	11,501
	高速道路事業	3,411	7,684	8,659	8,041	7,439	7,332	7,778	7,746	7,826	10,241	9,940	9,345	9,752	18,627	11,717	11,272	9,861	10,557	10,492	11,027
	関連事業	806	708	527	461	332	324	265	272	416	281	381	533	534	477	552	544	359	422	407	474
	営業損益	151	124	67	49	41	55	2	13	▲28	6	94	132	▲59	▲20	38	▲82	▲100	▲117	▲34	▲43
	高速道路事業	137	91	29	14	7	31	▲19	▲0	▲39	▲1	92	122	▲72	▲33	31	▲55	▲83	▲121	▲45	▲53
	関連事業	14	33	38	35	33	24	22	14	10	8	2	10	13	13	7	▲26	▲17	3	10	9
	当期純損益	61	75	43	26	22	24	30	33	▲1	24	112	205	212	12	58	▲56	▲41	35	24	30
中日本	営業収益	3,596	6,717	7,255	7,766	5,627	6,348	5,687	16,486	6,034	9,143	12,752	8,839	9,487	14,302	10,064	8,566	10,799	11,324	9,582	10,425
	高速道路事業	3,303	6,356	6,963	7,442	5,333	6,045	5,404	16,257	5,824	8,909	12,495	8,413	8,963	13,768	9,545	7,996	10,380	10,894	9,033	9,623
	関連事業	292	360	292	323	293	302	283	229	209	234	256	425	524	534	518	570	418	430	549	801
	営業費用	3,368	6,587	7,098	7,688	5,582	6,285	5,638	16,476	6,065	9,138	12,737	8,833	9,463	14,210	9,969	8,627	10,804	11,332	9,542	10,472
	高速道路事業	3,103	6,259	6,865	7,405	5,337	6,026	5,391	16,283	5,882	8,941	12,509	8,430	8,966	13,699	9,465	8,031	10,372	10,913	9,008	9,701
	関連事業	264	327	232	283	245	259	246	192	183	196	228	402	496	511	503	596	432	419	534	770
	営業損益	227	129	157	77	44	62	48	10	▲31	5	14	5	23	91	94	▲60	▲4	▲7	39	▲46
	高速道路事業	199	97	97	36	▲3	18	12	▲25	▲58	▲32	▲13	▲17	▲3	69	79	▲34	8	▲19	25	▲77
	関連事業	27	32	60	40	47	43	36	36	26	38	28	22	27	22	15	▲26	▲13	11	14	30
	当期純損益	119	80	103	53	17	37	21	5	▲30	6	24	76	210	73	84	▲49	51	1	48	▲25
西日本	営業収益	4,993	7,729	9,035	7,895	8,480	7,419	6,915	6,986	8,515	9,795	8,499	9,004	15,899	10,466	10,565	9,101	13,087	9,532	10,496	12,160
	高速道路事業	3,550	6,993	8,181	7,154	7,932	7,095	6,679	6,702	8,268	9,591	8,286	8,794	15,657	10,270	10,389	8,974	12,933	9,357	10,285	11,944
	関連事業	1,442	735	854	740	548	324	236	284	247	204	213	209	242	196	176	127	154	175	210	215
	営業費用	4,795	7,575	8,965	7,851	8,408	7,404	6,899	6,963	8,510	9,786	8,464	8,960	15,919	10,423	10,557	9,160	13,036	9,563	10,452	12,157
	高速道路事業	3,367	6,869	8,142	7,138	7,894	7,105	6,680	6,696	8,284	9,599	8,267	8,780	15,704	10,251	10,400	9,019	12,869	9,396	10,258	11,956
	関連事業	1,427	705	822	713	513	299	219	266	225	186	196	179	214	171	157	140	166	166	194	201
	営業損益	197	154	69	43	72	14	16	23	5	8	35	43	▲19	42	7	▲59	50	▲30	43	2
	高速道路事業	183	124	38	16	38	▲10	▲0	5	▲16	▲8	18	13	▲47	18	▲11	▲45	63	▲39	27	▲11
	関連事業	14	29	31	27	34	24	16	17	21	17	16	30	27	24	19	▲13	▲12	9	16	14
	当期純損益	96	99	54	32	26	24	9	60	▲5	4	41	136	211	67	35	▲17	79	▲10	72	59
本四	営業収益	397	801	845	799	612	625	670	694	770	743	775	743	773	787	792	690	690	875	862	789
	高速道路事業	377	787	820	779	591	610	653	676	740	722	752	710	748	748	758	659	665	850	834	763
	関連事業	20	14	24	20	21	15	17	17	29	20	23	32	24	39	33	31	24	25	27	26
	営業費用	375	776	827	784	607	621	668	690	766	741	769	741	773	788	791	700	688	876	860	787
	高速道路事業	356	763	804	765	587	606	651	673	738	721	747	709	749	749	758	670	665	851	833	761
	関連事業	19	12	23	18	20	14	16	16	28	20	22	32	24	39	32	30	22	24	27	25
	営業損益	21	24	17	15	4	4	2	4	4	1	5	2	-	-	1	▲9	1	-	2	2
	高速道路事業	20	23	16	13	3	3	2	2	2	1	4	1	-	▲1	-	▲10	-	▲1	1	1
	関連事業	0	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0
	当期純損益	9	12	8	10	3	0	2	4	4	4	5	18	37	1	3	▲7	3	1	4	4
首都	営業収益	1,437	2,910	4,431	3,052	4,970	2,964	2,905	4,315	3,133	5,502	3,052	6,574	4,422	3,818	5,296	3,531	3,804	3,449	3,341	3,850
	高速道路事業	1,426	2,837	4,386	2,904	4,914	2,911	2,649	4,025	2,784	5,240	2,890	6,369	4,143	3,437	4,983	3,471	3,711	3,355	3,272	3,746
	関連事業	10	73	45	147	55	53	256	290	348	261	161	205	278	381	313	59	93	93	68	104
	営業費用	1,381	2,871	4,418	3,026	4,944	2,946	2,864	4,282	3,151	5,492	2,994	6,558	4,443	3,805	5,305	3,590	3,772	3,482	3,328	3,857
	高速道路事業	1,367	2,800	4,376	2,884	4,893	2,896	2,608	3,994	2,809	5,233	2,835	6,360	4,170	3,428	4,995	3,535	3,682	3,393	3,264	3,758
	関連事業	14	71	42	142	51	50	255	287	342	258	158	198	273	377	309	55	90	89	64	99
	営業損益	55	38	12	25	25	17	41	33	▲18	10	57	16	▲21	13	▲8	▲59	32	▲33	13	▲6
	高速道路事業	59	36	9	20	20	14	40	31	▲24	7	54	9	▲26	8	▲12	▲63	28	▲38	8	▲11
	関連事業	▲3	1	2	5	4	2	1	2	6	3	2	7	4	4	3	4	3	4	4	4
	当期純損益	29	25	9	19	4	7	8	16	▲16	9	39	60	97	15	▲12	▲51	34	▲22	17	0
阪神	営業収益	1,050	1,877	2,120	2,207	1,765	2,485	2,330	2,327	3,261	2,162	2,531	2,446	2,104	2,266	3,663	1,917	2,133	2,450	2,470	2,546
	高速道路事業	1,043	1,865	2,071	2,124	1,659	2,359	2,160	2,219	3,160	1,986	2,435	2,359	2,065	2,225	3,590	1,827	2,023	2,309	2,305	2,412
	関連事業	6	11	48	82	106	125	170	107	100	175	95	87	38	41	72	90	109	140	165	133
	営業費用	1,003	1,863	2,090	2,173	1,732	2,459	2,312	2,309	3,283	2,152	2,516	2,445	2,100	2,290	3,668	1,933	2,121	2,448	2,456	2,553
	高速道路事業	997	1,854	2,043	2,091	1,630	2,336	2,144	2,204	3,184	1,981	2,425	2,361	2,064	2,251	3,600	1,847	2,014	2,309	2,293	2,421
	関連事業	6	9	46	81	102	122	167	105	98	170	90	83	36	38	68	86	106	139	163	131
	営業損益	46	13	29	34	32	25	18	17	▲21	9	15	1	3	▲24	▲5	▲16	12	1	14	▲7
	高速道路事業	46	11	28	32	28	23	16	15	▲23	5	10	▲2	0	▲26	▲9	▲20	9	0	12	▲9
	関連事業	0	2	1	1	3	2	2	2	2	4	5	3	2	2	4	3	2	1	2	1
	当期純損益	11	12	25	31	18	17	13	10	▲23	13										

法人税等(法人税、住民税、及び事業税)の状況

(単位:億円)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	連結	97	73	55	68	67	48	40	48	35	44	71	81	28	30	38	23	10	10	21	12
	単体	97	55	32	32	39	25	13	17	7	17	43	52	0	4	10	0	▲16	▲14	▲9	▲14
中日本	連結	124	94	82	49	66	41	58	33	29	36	37	35	22	52	49	12	12	13	23	24
	単体	124	57	71	24	39	23	34	11	4	20	8	12	2	32	31	0	2	0	3	0
西日本	連結	113	91	52	42	84	52	65	62	31	49	40	48	23	51	32	11	26	12	32	20
	単体	113	63	32	19	52	20	36	39	12	31	17	25	0	25	8	0	14	0	14	3
本四	連結	/	12	10	10	7	5	5	4	8	2	3	5	3	2	2	1	2	1	1	1
	単体	11	10	8	8	4	3	3	2	6	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
首都	連結	22	23	13	22	29	14	29	24	10	12	24	21	8	17	11	8	14	13	14	11
	単体	22	20	6	10	17	5	20	13	0	6	16	7	0	6	0	0	4	0	2	0
阪神	連結	19	8	17	18	23	17	17	17	8	4	8	9	6	6	5	8	9	8	11	12
	単体	19	4	13	12	15	10	9	11	4	0	2	0	1	0	0	0	1	0	2	1
6社計	連結	/	304	232	211	278	178	215	189	124	149	185	201	91	160	139	65	73	58	103	80
	単体	388	211	164	108	168	88	117	96	34	76	90	101	5	67	50	1	6	▲13	11	▲10

※ 単位未満切り捨てのため、計が一致しない場合がある。

資産の処分状況

		民営化時	H17.10～H27.3 計		H27.3	H27.4～R7.3 計		R7.3	
		処分対象 資産数 a	不要 となった 資産数 b	処分した 資産数 c	処分対象 資産数 e=a+b-c	不要 となった 資産数 f	処分した 資産数 g	処分対象 資産数 h=e+f-g	
東日本	未利用地	44	11	53	2	11	11	2	
	社宅	(件数)	7	67	74	0	51	51	0
		(戸数)	7	193	200	0	813	813	0
	保養施設等	5	-1※	4	0	0	0	0	
	計	56	77	131	2	62	62	2	
	処分額(億円)			45			84		
中日本	未利用地	83	43	87	39	1	25	15	
	社宅	(件数)	2	46	44	4	40	39	5
		(戸数)	2	250	170	82	670	637	115
	保養施設等	4	0	3	1	0	1	0	
	計	89	89	134	44	41	65	20	
	処分額(億円)			25			37		
西日本	未利用地	104	15	103	16	5	14	7	
	社宅	(件数)	21	33	50	4	43	38	9
		(戸数)	99	43	132	10	824	682	152
	保養施設等	6	0	6	0	0	0	0	
	計	131	48	159	20	48	52	16	
	処分額(億円)			30			13		
本四	未利用地	2	3	3	2	0	1	1	
	社宅	(件数)	5	0	5	0	0	0	0
		(戸数)	63	0	63	0	0	0	0
	保養施設等	1	0	1	0	0	0	0	
	計	8	3	9	2	0	1	1	
	処分額(億円)			5			1		
首都	未利用地	31	0	28	3	0	1	2	
	社宅	(件数)	0	4	4	0	0	0	0
		(戸数)	0	106	106	0	0	0	0
	保養施設等	1	0	1	0	0	0	0	
	計	32	4	33	3	0	1	2	
	処分額(億円)			14			0		
阪神	未利用地	150	11	142	19	23	13	29	
	社宅	(件数)	0	15	15	0	0	0	0
		(戸数)	0	0	0	0	0	0	0
	保養施設等	0	2	2	0	0	0	0	
	計	150	28	159	19	23	13	29	
	処分額(億円)			36			3		

※不要としていた保養施設を研修施設として有効活用

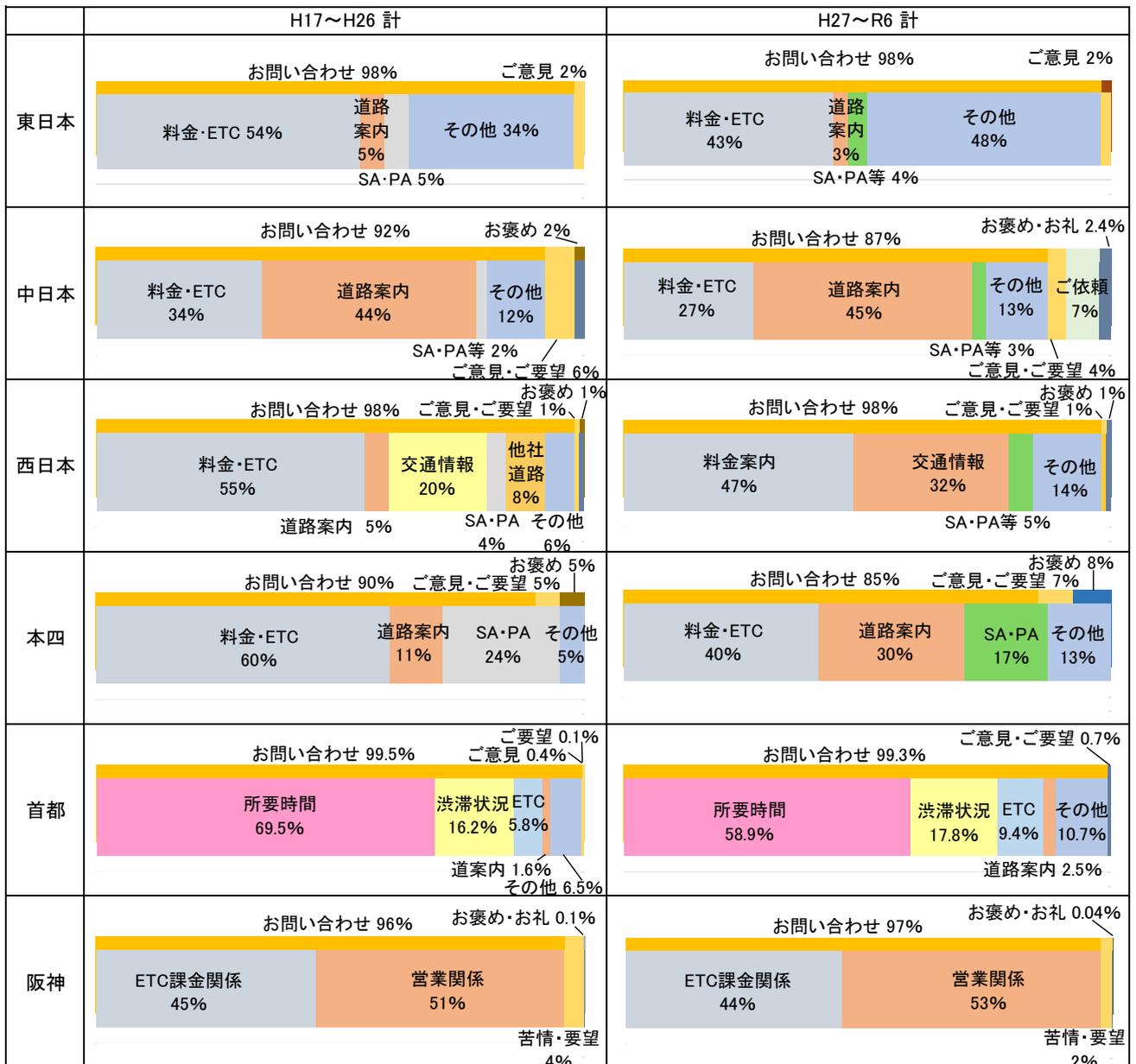
お客様の声の状況

○お客様の声の件数

(単位: 万件)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	9	19	48	54	70	66	87	60	59	57	50	49	46	45	41	33	35	36	37	35
中日本	9	13	22	40	65	70	86	77	73	64	56	50	53	46	43	31	34	33	34	33
西日本	13	25	38	67	83	79	73	55	51	48	41	41	42	39	33	24	23	27	28	27
本四	-	1	1	1	5	3	3	2	2	3	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1
首都	55	68	70	69	73	85	82	83	84	70	74	70	63	57	64	42	54	62	63	62
阪神	3	5	6	7	7	6	8	7	7	7	8	8	9	10	9	8	8	10	10	11
計	90	131	184	237	302	309	338	284	276	249	231	219	215	198	191	138	155	169	173	169

○お客様の声の内容



利益剰余金の状況

(単位:億円)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6※ ¹	
東日本	単体	62	137	180	206	229	254	285	319	317	305	417	623	835	847	905	849	805	840	864	895	
	高速道路事業	55	118	139	147	154	168	178	192	172	150	256	361	608	604	656	630	595	590	589	586	
	別途積立金(目的未定)	55	118	139	147	154	168	178	192	172	150	256	271	258	207	263	246	315	413	412	297	
	目的積立金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90	350	397	393	384	280	177	177	289
	関連事業	6	18	40	59	75	86	107	126	145	154	160	261	226	243	249	218	209	249	275	308	
連結	68	167	254	331	403	481	527	609	632	695	837	1,079	1,288	1,329	1,429	1,331	1,314	1,388	1,475	1,534		
中日本	単体	125	205	309	363	380	417	439	445	414	395	419	496	706	780	865	816	865	866	915	889	
	高速道路事業	110	172	237	263	263	277	284	265	213	159	157	149	388	450	523	500	567	551	595	531	
	別途積立金(目的未定)	110	172	237	263	263	277	284	145	133	119	157	119	147	198	289	276	347	331	376	250	
	目的積立金	0	0	0	0	0	0	0	120	80	39	0	30	240	252	234	224	219	219	219	280	
	関連事業	14	33	72	99	116	140	154	179	200	235	262	347	318	330	341	316	297	314	319	358	
連結	125	241	350	431	487	552	621	664	677	694	773	886	1,084	1,186	1,298	1,234	1,249	1,280	1,376	1,376		
西日本	単体	100	200	254	287	313	337	347	407	402	374	416	552	764	831	867	849	923	913	986	1,045	
	高速道路事業	92	174	205	220	230	223	225	226	194	159	182	199	429	465	466	453	525	495	545	548	
	別途積立金(目的未定)	92	174	205	220	230	223	225	226	194	159	182	159	137	152	190	204	275	246	296	265	
	目的積立金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	291	313	276	249	249	249	249	282	
	関連事業	7	25	49	66	82	113	121	180	207	214	233	352	334	365	401	395	398	417	440	496	
連結	100	220	297	355	422	523	551	616	672	673	747	907	1,137	1,235	1,300	1,235	1,296	1,300	1,406	1,497		
本四	単体	9	21	30	40	44	45	47	51	55	61	66	85	122	124	128	120	123	125	130	134	
	高速道路事業	9	20	29	38	41	41	43	46	49	53	58	60	110	110	111	101	104	102	106	109	
	別途積立金(目的未定)	9	20	29	38	41	41	43	46	49	53	58	60	61	62	63	53	55	54	58	30	
	目的積立金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	48	48	48	48	48	48	79	
	関連事業	0	0	1	2	3	3	3	5	6	7	8	24	12	14	16	18	19	22	23	24	
連結	9	23	35	49	57	60	66	74	82	94	103	129	172	177	185	175	179	182	191	198		
首都	単体	29	10	19	39	44	51	60	77	61	65	105	166	264	280	267	215	250	228	245	246	
	高速道路事業	33	12	17	33	37	42	50	65	40	43	80	89	220	232	223	166	196	160	173	169	
	別途積立金(目的未定)	33	12	17	33	37	42	50	65	40	43	80	89	77	89	87	50	101	111	124	123	
	目的積立金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	142	142	135	115	95	48	48	45	
	関連事業	▲3	▲2	2	6	7	9	9	11	20	22	24	76	43	48	44	49	53	67	72	76	
連結	29	11	31	64	83	97	114	148	143	156	206	288	393	422	422	377	422	417	448	462		
阪神	単体	11	24	49	80	99	116	130	141	117	123	139	162	215	201	204	193	208	216	228	239	
	高速道路事業	11	19	47	77	94	109	121	130	105	106	118	118	184	168	167	153	167	172	183	190	
	別途積立金(目的未定)	11	19	47	77	94	109	121	130	105	106	118	118	121	108	107	93	108	115	127	94	
	目的積立金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	63	59	59	59	58	57	56	95	
	関連事業	0	5	1	2	5	6	8	10	11	16	21	44	30	33	36	40	41	43	44	48	
連結	11	28	58	94	124	168	180	197	178	195	219	250	308	343	357	357	384	401	427	451		

※1 R7.6の株主総会で決議された数字を示しており、R7.7時点では高速道路株式会社法第13条に基づく国土交通大臣の認可手続き中である。

※2 単位未満切捨のため、計が一致しない場合がある。

目的積立金の活用状況

(単位:億円)

	累積 積立額	活用額													計	積立額 (R7※1)
		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6※1			
東日本	479	0	0	0	0	0	0	3	9	103	72	0	0	189	288	
跨道橋耐震対策積立金	106	/	/	/	/	0	0	2	5	58	40	/	/	106	/	
安全対策・サービス高度化積立金	260	/	/	/	/	/	0	1	4	45	31	0	0	83	177	
脱炭素化加速積立金※1	112	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0	112	
中日本	439	39	40	39	0	0	0	18	9	4	0	0	7	159	280	
安全性向上積立金	120	39	40	39	/	/	/	/	/	/	/	/	/	120	/	
跨道橋耐震対策積立金	35	/	/	/	0	0	18	9	4	0	0	0	3	35	/	
安全対策・サービス高度化積立金	210	/	/	/	/	/	0	0	0	0	0	0	3	3	206	
脱炭素化加速積立金※1	74	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0	74	
西日本	331	0	0	0	0	0	0	37	10	0	0	0	0	48	282	
跨道橋耐震対策積立金	54	/	/	/	/	0	8	35	10	-	-	-	-	54	/	
安全対策・サービス高度化積立金	251	/	/	/	/	/	0	2	0	0	0	0	0	2	249	
脱炭素化加速積立金※1	33	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0	33	
本四	83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.1	3	3	79	
安全対策・サービス高度化積立金	48	/	/	/	/	/	0	0	0	0	0	0.1	3	3	45	
脱炭素化加速積立金※1	34	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0	34	
首都	142	0	0	0	0	0	0	6	20	20	46	0	3	97	45	
安全対策・サービス高度化積立金	142	/	/	/	/	/	0	6	20	20	46	0	3	97	45	
阪神	121	0	0	0	0	0	3	0	0.5	0.9	0.7	1	18	25	95	
安全対策・サービス高度化積立金	63	/	/	/	/	/	3	0	0.5	0.9	0.7	1	18	25	37	
脱炭素化加速積立金※1	58	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0	58	

※1 R7.6の株主総会で決議された数字を示しており、R7.7時点では高速道路株式会社法第13条に基づく国土交通大臣の認可手続き中である。

※2 単位未満切捨のため、計が一致しない場合がある。

子会社からの受取配当金の状況

(単位: 億円、切捨)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	-	-	-	0	0	6	43	28	31	29	31	30	59	30	18	27	28	28	33	45
高速道路事業	-	-	-	0	0	2	36	18	19	19	23	20	50	24	17	23	23	26	24	31
関連事業	-	-	-	0	0	3	7	9	12	10	8	10	8	5	1	4	4	1	9	14
中日本	-	-	-	0	0	6	4	5	5	6	3	7	40	10	10	11	48	10	11	18
高速道路事業	-	-	-	0	0	0	2	4	3	4	1	5	37	9	8	8	48	9	7	12
関連事業	-	-	-	0	0	6	1	1	1	2	1	1	2	0	2	2	0	0	3	6
西日本	-	0	0	0	0	6	8	57	5	14	15	20	37	21	20	20	19	9	21	28
高速道路事業	-	0	0	0	0	2	1	1	1	3	3	7	23	9	9	11	8	7	14	8
関連事業	-	0	0	0	0	4	6	55	4	11	12	13	14	12	11	8	11	2	6	20
本四	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	1	1	1	1	1
高速道路事業	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	1	1	1	1	0	1
関連事業	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0
首都	-	-	-	-	-	2	2	1	4	4	3	3	9	4	5	7	6	4	6	6
高速道路事業	-	-	-	-	-	2	1	1	4	4	3	3	8	3	5	7	6	4	6	6
関連事業	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
阪神	-	-	0	1	1	2	1	2	1	1	1	1	3	1	4	3	4	4	4	5
高速道路事業	-	-	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	3	1	4	3	4	4	4	5
関連事業	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

高速道路会社 固定資産の状況																				
----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(単位: 億円)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
東日本	単体	2,058	2,113	2,090	2,152	2,188	2,226	2,163	2,151	2,190	2,228	2,260	2,275	2,323	2,494	2,638	2,755	2,816	2,845	2,908	2,979
	高速道路事業	1,121	1,107	1,091	1,137	1,143	1,169	1,113	1,093	1,106	1,119	1,128	1,145	1,192	1,337	1,459	1,569	1,632	1,665	1,711	1,785
	関連事業	936	1,006	999	1,015	1,044	1,057	1,050	1,058	1,083	1,109	1,132	1,130	1,130	1,156	1,179	1,186	1,183	1,180	1,196	1,194
	連結	2,058	2,126	2,118	2,199	2,253	2,304	2,276	2,290	2,348	2,402	2,446	2,478	2,531	2,727	2,900	3,022	3,086	3,111	3,186	3,270
中日本	単体	2,022	2,195	2,198	2,267	2,423	2,553	2,604	2,654	2,586	2,541	2,564	2,550	2,562	2,606	2,692	2,781	2,781	2,673	2,577	2,612
	高速道路事業	798	877	827	852	964	1,045	1,052	1,062	1,005	962	981	991	950	1,011	1,084	1,158	1,175	1,053	1,026	1,080
	関連事業	1,223	1,317	1,371	1,414	1,458	1,508	1,552	1,592	1,581	1,578	1,583	1,559	1,612	1,595	1,607	1,622	1,606	1,619	1,550	1,532
	連結	2,022	2,200	2,246	2,323	2,492	2,628	2,693	2,748	2,685	2,674	2,713	2,709	2,734	2,794	2,901	2,994	3,001	2,927	2,825	2,865
西日本	単体	1,899	2,035	1,996	2,038	2,082	2,055	2,011	2,014	2,065	2,141	2,237	2,337	2,495	2,561	2,586	2,659	2,693	2,656	2,650	2,657
	高速道路事業	1,032	1,073	1,062	1,072	1,116	1,092	1,085	1,052	1,067	1,120	1,204	1,307	1,449	1,511	1,511	1,564	1,549	1,494	1,468	1,463
	関連事業	866	962	933	965	966	962	925	961	997	1,020	1,033	1,029	1,046	1,050	1,075	1,095	1,144	1,161	1,182	1,194
	連結	1,899	2,097	2,084	2,132	2,183	2,182	2,141	2,164	2,238	2,321	2,392	2,500	2,661	2,734	2,775	2,856	2,885	2,870	2,853	2,859
本四	単体	212	208	205	204	198	188	178	171	161	171	175	173	172	181	185	198	184	175	166	168
	高速道路事業	154	142	142	142	137	128	119	113	109	119	123	120	119	127	132	145	131	122	114	112
	関連事業	58	65	63	61	60	59	59	58	52	51	52	52	53	53	53	53	53	52	52	56
	連結		239	239	237	235	239	214	207	201	213	222	225	229	243	246	257	240	230	220	221
首都	単体	655	606	632	729	712	692	674	652	643	603	571	591	591	616	635	616	597	570	546	543
	高速道路事業	583	536	575	679	665	642	627	606	598	560	528	550	542	565	582	560	531	498	474	472
	関連事業	72	70	56	50	46	50	47	45	44	42	42	40	49	50	52	56	65	72	72	70
	連結	655	617	646	743	733	721	702	680	675	639	610	635	642	677	696	675	660	630	607	610
阪神	単体	495	489	494	508	493	451	429	420	415	381	367	383	395	402	428	425	422	409	411	415
	高速道路事業	460	458	475	493	477	434	412	396	375	342	328	346	360	367	392	389	387	375	377	381
	関連事業	35	31	19	15	16	16	16	24	40	39	39	36	35	34	35	35	34	34	33	33
	連結	497	492	499	521	508	475	451	441	439	416	410	438	454	467	497	493	489	481	485	491

※ 単位未満切り捨てのため、計が一致しない場合がある。

子会社からの外注状況

■子会社における外注率

	H26年度		R6年度	
	維持修繕・保全点検	料金収受・交通管理	維持修繕・保全点検	料金収受・交通管理
東日本	54%	0.7%	50%	2.8%
中日本	67%	1.3%	63%	1.0%
西日本	53%	0.0%	50%	0.0%
本四	34%	0.0%	45%	0.0%
首都	49%	0.0%	67%	0.1%
阪神	75%	0.0%	59%	0.0%
6社計	58%	0.5%	55%	1.2%

※1 契約金額ベース

※2 外注率:親会社との契約額の合計に占める子会社からの外注契約額の割合

■子会社からの外注の契約方式別の割合(維持修繕・保全点検)

	H26年度						R6年度					
	競争入札		見積競争			随意契約	競争入札		見積競争			随意契約
	一般競争	指名競争	価格競争		価格以外		一般競争	指名競争	価格競争		価格以外	
			公募※2	複数者指定※3		公募※2			複数者指定※3			
東日本	—	—	—	42%	—	58%	—	—	27%	34%	—	39%
中日本	—	—	—	21%	—	79%	—	—	34%	47%	—	19%
西日本	—	9%	—	15%	14%	62%	—	1.6%	53%	20%	—	25%
本四	14%	—	—	—	—	86%	—	—	—	70%	—	30%
首都	—	—	—	29%	—	71%	—	—	—	14%	30%	57%
阪神	99%	0.4%	—	—	—	0.6%	72%	0.1%	—	—	—	28%
6社計	8.6%	1.9%	—	25%	2.9%	61%	5.5%	0.4%	31%	32%	2.1%	30%

※1 契約金額ベース

※2 入札に参加するために必要な条件・資格を有したすべての事業者が見積競争に参加できる方式(総合評価を含む)

※3 子会社にて複数の事業者を選定し、その中で見積競争を行うもの

社員の契約手続きに係る不正事案再発防止策(概要)

(平成27年11月27日 西日本高速道路株式会社)

1. 経営トップのコミットメント
2. コンプライアンスの推進
 - (1)コンプライアンス推進体制の整備
 - ① コンプライアンス推進本部の設置(本社/支社/事務所)
 - ② コンプライアンス推進責任者の設置
 - ③ 本再発防止策を含むコンプライアンス推進計画の策定
 - ④ 各推進本部によるモニタリング
 - ⑤ 再発防止検討委員会による評価審議
 - ⑥ コンプライアンス委員会による評価審議
 - (2)社員教育の徹底等
 - ① 教育・研修の充実
 - ② 意識啓発の取り組み
 - (3)コンプライアンス通報相談窓口の一層の周知
 - ① 社員向け周知の工夫
 - ② 取引先への一層の周知
 - (4)適切な人材活用・人事評価の徹底
3. 発注者綱紀保持の徹底
 - (1)発注者綱紀保持規程(仮称)の制定
 - (2)業者等との応接ルールの徹底
4. 少額契約手続きの改善
 - (1)施行伺・発注伺決裁の形骸化を正すための緊急的な措置
 - ① 施行伺事前審査徹底のため技術審査会・業務審査会を活用(当面の間の緊急措置)
 - ② 発注伺事前審査徹底のため資格審査委員会を活用(当面の間の緊急措置)
 - (2)契約発注手続きのルールの明確化と徹底
 - ① 「少額契約の事務手続き要領」等の制定と徹底
 - ② 少額契約の概算金額の算定等にかかる手順の適正化
 - ③ 契約代行者権限の見直し
 - (3)実用性の高い取引業者リストの拡充
 - ① 近隣自治体等の業者名簿を活用して取引条件に見合う業者を追加
 - ② 業者提出書類の合理化
 - (4)完了検査の的確な実施
 - (5)事後チェックの強化
 - ① 上部機関における少額契約のチェック
 - ② 少額契約の契約実績一覧を入札監視委員会で審議
 - (6)契約・施行担当者への教育指導の徹底
 - ① 定期講習会、契約事務新任者向け講習会の実施
 - ② 本社、支社契約担当による事務所への事務点検・事務指導の実施
 - (7)新たな契約手法の導入等による業務の合理化
 - ① 少額契約の単価契約・一括契約への集約
 - ② 10万円以下の契約での業者選定の効率化
 - ③ 緊急特命契約の範囲と手続きの明確化
 - ④ ネット通販、リバースオークション等の導入
 - (8)取引先等への取組等の周知
 - ① ホームページ、掲示板での周知
 - ② 見積方通知等での周知
5. 適切な廃棄物処理手続きの遵守
 - (1)「産業廃棄物適正処理事務要領」(仮称)の制定等
 - (2)産業廃棄物の適正処理に関する講習会の受講等
6. 推進計画の実施状況及び実効性の定期検証
 - (1)各推進本部によるモニタリング【再掲】
 - (2)再発防止検討委員会による評価審議【再掲】
 - (3)コンプライアンス委員会による評価審議【再掲】
 - (4)厳格な内部監査の実施

工事の品質確保の取組状況(地域平準化率、週休2日実施率)

○地域平準化率

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
東日本	0.91	0.98	0.92	0.96	0.99	1.04	0.98	1.00	0.95	0.97
中日本	0.94	0.96	1.01	0.90	0.91	0.94	0.91	0.99	1.05	0.98
西日本	1.04	0.97	0.96	1.00	0.93	0.98	0.94	1.01	0.96	0.98
首都	0.97	0.93	0.96	0.97	1.00	1.02	1.06	0.97	0.98	0.94
阪神	0.91	1.15	0.97	0.94	1.00	1.01	0.92	0.98	0.99	1.04
本四	0.91	0.82	0.66	0.83	0.78	0.85	0.83	0.84	0.94	0.91

※地域平準化率は、(4~6月期の月あたり工事平均稼働件数) / (年度全体の月あたり工事平均稼働件数)

○週休2日工事实施率

■ 週休2日導入前のため数値なし

	平成28年度		平成29年度		平成30年度		令和元年度		令和2年度		令和3年度		令和4年度		令和5年度	
	取組件数	実施率	取組件数	実施率	取組件数	実施率	取組件数	実施率	取組件数	実施率	取組件数	実施率	取組件数	実施率	取組件数	実施率
	公告件数		公告件数		公告件数		公告件数		公告件数		公告件数		公告件数		公告件数	
東日本	—	—	—	—	—	—	42	16.5%	56	23.0%	183	76.3%	254	99.6%	244	100.0%
	—	—	—	—	—	—	254		243		240		255		244	
中日本	—	—	—	—	—	—	45	14.5%	159	46.8%	251	98.4%	196	98.5%	239	100.0%
	—	—	—	—	—	—	311		340		255		199		239	
西日本	—	—	—	—	23	6.9%	30	7.3%	47	12.7%	182	55.3%	306	90.5%	289	93.2%
	—	—	—	—	334		413		371		329		338		310	
首都	—	—	—	—	0	0.0%	13	22.4%	24	40.0%	19	55.9%	39	100.0%	38	100.0%
	—	—	—	—	73		58		60		34		39		38	
阪神	—	—	—	—	5	8.6%	16	39.0%	7	21.2%	19	70.4%	9	64.3%	21	87.5%
	—	—	—	—	58		41		33		27		14		24	
本四	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	40.0%	37	88.1%	30	100.0%
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45		42		30	

※週休2日工事实施率は、取組件数(週休2日制を導入している工事件数) / 公告件数(週休2日制対象工事と発注図書に記載のある工事件数)

社員の状況(社員数・人件費・給与)

○東日本高速道路株式会社

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
社員数(人)	2,597	2,332	2,253	2,225	2,213	2,192	2,189	2,189	2,196	2,216	2,229	2,243	2,283	2,335	2,396	2,457	2,516	2,573	2,600
(グループ全体)	(4,159)	(9,754)	(11,948)	(12,207)	(12,648)	(13,476)	(13,446)	(13,736)	(13,940)	(14,176)	(14,388)	(14,784)	(15,002)	(15,230)	(15,360)	(15,395)	(15,482)	(15,737)	(15,876)
人件費(億円)	196	205	202	197	198	195	193	193	191	195	196	190	197	197	201	202	208	213	220
平均給与(千円)	8,115	8,164	8,192	8,119	8,199	8,133	7,916	7,928	7,904	7,940	7,947	7,985	8,076	7,853	7,937	7,795	7,688	7,754	7,866

○中日本高速道路株式会社

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
社員数(人)	2,270	2,120	2,111	2,096	2,117	2,094	2,053	2,112	2,126	2,112	2,043	2,085	2,139	2,189	2,218	2,253	2,256	2,278	2,301
(グループ全体)	(2,482)	(7,217)	(8,161)	(8,387)	(8,609)	(9,153)	(9,376)	(9,567)	(9,763)	(9,804)	(9,911)	(10,183)	(10,409)	(10,760)	(11,055)	(11,167)	(11,245)	(11,383)	(11,592)
人件費(億円)	178	178	174	171	171	172	166	170	167	168	166	166	164	170	172	177	179	181	185
平均給与(千円)	8,281	8,328	8,160	7,996	7,982	7,926	7,994	7,956	7,971	7,999	8,013	8,001	7,735	7,752	7,782	7,787	7,692	7,750	7,886

○西日本高速道路株式会社

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
社員数(人)	2,598	2,568	2,559	2,464	2,394	2,322	2,298	2,352	2,376	2,374	2,387	2,431	2,476	2,544	2,579	2,618	2,659	2,714	2,697
(グループ全体)	(9,844)	(11,174)	(11,957)	(12,327)	(12,578)	(12,600)	(12,982)	(13,396)	(13,507)	(13,744)	(14,126)	(14,652)	(15,301)	(15,817)	(16,071)	(16,075)	(16,155)	(16,072)	(16,219)
人件費(億円)	191	187	186	188	187	186	184	184	182	186	196	198	202	204	204	201	202	212	217
平均給与(千円)	8,086	8,091	7,987	7,871	7,836	7,707	7,720	7,647	7,550	7,745	7,919	7,873	7,813	7,739	7,735	7,611	7,519	7,655	7,643

○本州四国連絡高速道路株式会社

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
社員数(人)	397	397	404	395	393	393	382	375	364	363	365	368	376	381	383	379	388	380	392
(グループ全体)	(719)	(725)	(795)	(807)	(807)	(832)	(831)	(848)	(854)	(884)	(899)	(924)	(943)	(970)	(971)	(978)	(1,002)	(1,036)	(1,073)
人件費(億円)	36	35	36	34	34	33	33	32	32	31	31	32	33	33	33	32	32	32	32
平均給与(千円)	8,591	8,409	8,299	8,280	8,149	8,203	8,102	8,215	8,383	8,256	8,247	8,228	8,163	8,221	8,093	7,995	7,992	7,972	8,099

○首都高速道路株式会社

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
社員数(人)	1,119	1,099	1,119	1,120	1,100	1,093	1,084	1,068	1,069	1,047	1,047	1,073	1,091	1,122	1,126	1,123	1,122	1,131	1,142
(グループ全体)	(2,540)	(2,609)	(3,150)	(3,103)	(4,048)	(4,050)	(3,959)	(4,006)	(4,016)	(4,047)	(4,159)	(4,333)	(4,368)	(4,420)	(4,505)	(4,531)	(4,528)	(4,514)	(4,515)
人件費(億円)	98	97	97	94	93	94	94	95	96	94	95	94	95	100	104	104	101	104	108
平均給与(千円)	9,185	9,166	9,052	8,774	8,725	8,837	8,847	8,886	8,979	8,884	8,844	8,815	8,789	8,747	8,643	8,519	8,325	8,271	8,501

○阪神高速道路株式会社

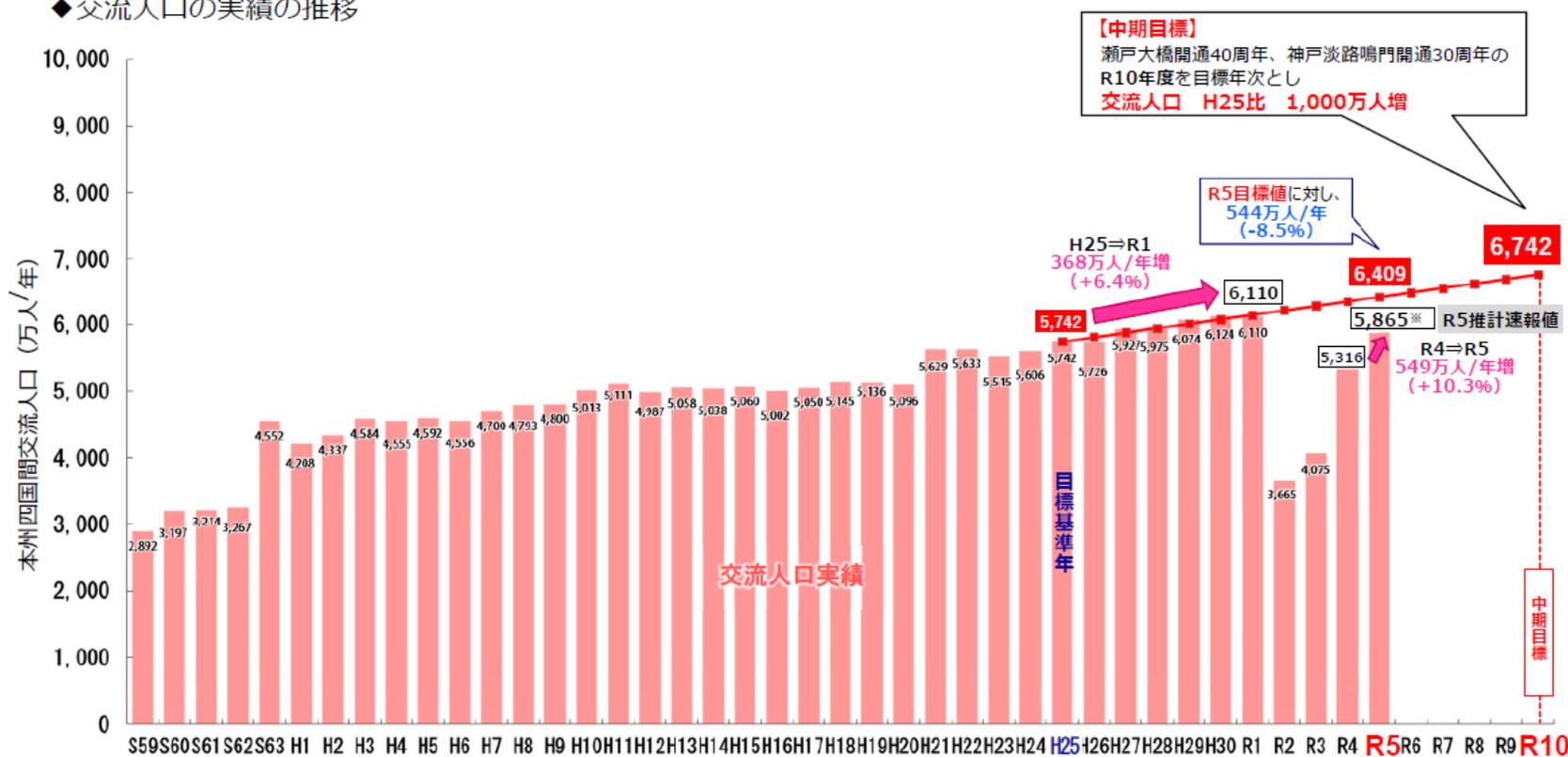
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
社員数(人)	781	771	761	739	726	701	688	677	667	668	661	666	680	682	685	708	729	739	742
(グループ全体)	(849)	(1,122)	(2,326)	(1,903)	(2,004)	(2,039)	(2,100)	(2,138)	(2,153)	(2,153)	(2,139)	(2,105)	(2,422)	(2,463)	(2,507)	(2,577)	(2,632)	(2,649)	(2,651)
人件費(億円)	68	66	64	62	61	60	60	59	58	59	59	62	64	63	62	63	64	61	63
平均給与(千円)	8,439	8,425	8,353	8,271	8,213	8,128	8,064	8,041	8,087	8,146	8,192	8,171	8,243	8,328	8,229	8,181	8,019	7,802	7,920

※給与は、有価証券報告書等に記載されている平均年間給与を示す。
 ※人件費は、道路事業を対象とし、法定福利費及び法定外福利費を含まない。

本四交流人口の推移

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
交流人口実績	5,726	5,927	5,975	6,074	6,124	6,110	3,665	4,075	5,316	5,865

◆交流人口の実績の推移



出典) 本州四国連絡高速道路(株)資料、四国運輸局「業務要覧」等より作成

注; R5年度の交流人口は、推計速報値であり、今後公表されるデータを用いて更新する

※; R5年度の交流人口の内、自動車(大鳴門橋・瀬戸大橋・多々羅大橋)・フェリー・鉄道は実績値

航空機は1年遅れて実績値が出るため、R5年度4月~3月の1年間分が推計値で、以下の方法を用いてR5年度で推計値として算出している

(R4年度旅客流動調査データ/R4年度「四国における運輸の動き」データ) × R5年度各月「四国における運輸の動き」データ = 各月の推計交流人口 1

本四道路利用状況

本四高速道路県境断面交通量(日平均)

(単位:台)

	大鳴門橋			瀬戸大橋			多々羅大橋			合計			対前年		
	小型	大型	合計	小型	大型	合計	小型	大型	合計	小型	大型	合計	小型	大型	合計
H11.4.1 ~ H12.3.31 日平均	11,174	4,637	15,811	10,377	4,939	15,316	4,967	937	5,904	26,518	10,513	37,031	-	-	-
H12.4.1 ~ H13.3.31 日平均	12,273	5,061	17,334	9,860	4,804	14,664	3,261	760	4,021	25,394	10,625	36,019	-1,124	112	-1,012
H13.4.1 ~ H14.3.31 日平均	12,252	5,120	17,372	9,679	4,723	14,402	3,123	765	3,888	25,054	10,608	35,662	-340	-17	-357
H14.4.1 ~ H15.3.31 日平均	12,380	5,298	17,678	9,416	4,680	14,096	2,982	779	3,761	24,778	10,757	35,535	-276	149	-127
H15.4.1 ~ H16.3.31 日平均	12,797	5,638	18,435	9,368	4,641	14,009	2,999	821	3,820	25,164	11,100	36,264	386	343	729
H16.4.1 ~ H17.3.31 日平均	12,906	5,799	18,705	9,252	4,658	13,910	3,039	882	3,921	25,197	11,339	36,536	33	239	272
H17.4.1 ~ H18.3.31 日平均	13,258	5,858	19,116	9,444	4,709	14,153	3,112	869	3,981	25,814	11,436	37,250	617	97	714
H18.4.1 ~ H19.3.31 日平均	13,509	5,940	19,449	9,666	4,767	14,433	3,671	945	4,616	26,846	11,652	38,498	1,032	216	1,248
H19.4.1 ~ H20.3.31 日平均	13,217	5,972	19,189	9,651	4,760	14,411	3,747	989	4,736	26,615	11,721	38,336	-231	69	-162
H20.4.1 ~ H21.3.31 日平均	13,411	5,844	19,255	10,139	4,841	14,980	3,978	1,028	5,006	27,528	11,713	39,241	913	-8	905
H21.4.1 ~ H22.3.31 日平均	17,500	5,837	23,337	15,340	5,188	20,528	5,868	1,170	7,038	38,708	12,195	50,903	11,180	482	11,662
H22.4.1 ~ H23.3.31 日平均	17,499	6,070	23,569	15,185	5,533	20,718	5,800	1,237	7,037	38,484	12,840	51,324	-224	645	421
H23.4.1 ~ H24.3.31 日平均	16,601	6,186	22,787	14,279	5,619	19,898	5,520	1,227	6,747	36,400	13,032	49,432	-2,084	192	-1,892
H24.4.1 ~ H25.3.31 日平均	16,961	6,272	23,233	14,531	5,749	20,280	5,560	1,198	6,758	37,052	13,219	50,271	652	187	839
H25.4.1 ~ H26.3.31 日平均	17,275	6,517	23,792	14,745	6,157	20,902	5,703	1,258	6,961	37,723	13,932	51,655	671	713	1,384
H26.4.1 ~ H27.3.31 日平均	17,138	6,488	23,626	14,529	6,340	20,869	5,645	1,281	6,926	37,312	14,109	51,421	-411	177	-234
H27.4.1 ~ H28.3.31 日平均	17,854	6,585	24,439	15,248	6,388	21,636	6,075	1,320	7,395	39,177	14,293	53,470	1,865	184	2,049
H28.4.1 ~ H29.3.31 日平均	18,162	6,658	24,820	15,497	6,505	22,002	6,163	1,309	7,472	39,822	14,472	54,294	645	179	824
H29.4.1 ~ H30.3.31 日平均	18,187	6,796	24,983	15,846	6,687	22,533	6,390	1,358	7,748	40,423	14,841	55,264	601	369	970
H30.4.1 ~ H31.3.31 日平均	18,270	6,863	25,133	15,946	6,806	22,752	6,248	1,353	7,601	40,464	15,022	55,486	41	181	222
H31.4.1 ~ R2.3.31 日平均	18,932	6,976	25,908	16,240	6,762	23,002	6,594	1,363	7,957	41,766	15,101	56,867	1,302	79	1,381
R2.4.1 ~ R3.3.31 日平均	12,262	6,299	18,561	11,414	6,650	18,064	4,590	1,264	5,854	28,266	14,213	42,479	-13,500	-888	-14,388
R3.4.1 ~ R4.3.31 日平均	13,726	6,448	20,174	12,083	6,768	18,851	4,740	1,266	6,006	30,549	14,482	45,031	2,283	269	2,552
R4.4.1 ~ R5.3.31 日平均	17,876	6,589	24,465	15,124	6,830	21,954	6,017	1,277	7,294	39,017	14,696	53,713	8,468	214	8,682
R5.4.1 ~ R6.3.31 日平均	19,906	6,679	26,585	16,363	6,594	22,957	6,517	1,261	7,778	42,786	14,534	57,320	3,769	-162	3,607
R6.4.1 ~ R7.3.31 日平均	20,296	6,588	26,884	16,729	6,592	23,321	6,816	1,285	8,101	43,841	14,465	58,306	1,055	-69	986

小型:軽自動車等+普通車

大型:中型車+大型車+特大車

高速道路機構 収入の状況

(単位: 億円)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
貸付料	19,712	19,746	18,624	14,844	15,181	15,466	16,525	17,017	20,606	21,106	21,132	21,833	22,334	22,352	17,844	19,225	20,983	21,451
占用料	13	14	13	17	17	18	19	20	20	21	21	22	23	23	23	24	24	24
連結料	22	22	22	22	22	23	23	23	23	24	25	25	25	26	26	23	26	25
兼用工作物使用料	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

高速道路機構 一般管理費の状況

(単位: 百万円)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
一般管理費	1,561	1,615	1,637	1,448	1,359	1,379	1,304	1,287	1,434	1,301	1,334	1,302	1,282	1,276	1,243	1,280	1,233	1,361
うち物件費	510	605	666	530	457	447	449	425	494	365	405	359	347	301	289	332	285	406

高速道路機構 職員の状況

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
職員数(人) ^{※1}	85	85	85	84	84	84	84	85	84	84	83	83	83	84	85	84	84	84	83	84
給与・報酬等 支給額(百万円)	※2 946	924	885	846	796	788	809	732	735	802	802	797	785	790	809	793	784	784	788	815
ラスパイレス指数 ^{※3} (上段:年齢勘案値、 ^{※4} 下段:年齢・地域・学歴勘案値)	140.5 125.1	139.1 124.2	133.3 118.1	130.4 114.9	115.3 101.3	120.7 107.1	118.5 103.9	117.5 103.7	113.2 102.3	115.9 115.9 ※5	111.5 110.6	112.5 111.9	109.6 109.3	112.6 111.7	109.0 109.2	112.5 112.5	110.0 109.4	110.6 110.5	111.0 111.2	110.6 110.7

※1 各年度の4月1日現在の常勤職員数、平成17年度は10月1日現在。

※2 高速道路機構は平成17年10月設立のため、平成17年度下半期支給実績を標準的な年間あたり支給額に換算。

※3 H17のラスパイレス指数については、※2の平成17年度の年間換算額で推計。

※4 機構の給与水準は、以下の理由により、国家公務員に比べて高い。

・勤務地が東京と大阪のみであること。

・企業で言えば本社の企画・財務部門などの専門性の高い統括的業務に特化した組織であり、しかも時限的な組織であるため、プロパー職員を採用せず、高度な専門性・ノウハウを有する者の出向のみで業務運営を行っていること。

※5 平成26年度の年齢・地域・学歴勘案値は、以下の理由により高くなっている。

・平成27年3月31日に主たる事務所を東京都特別区から横浜市へと移転したことにより、平成26年度に東京都特別区において支給された機構職員給与と、相対的に地域手当等 が低い横浜市在勤の国家公務員の給与とを比較することになったこと。

高速道路機構 入札契約の状況

(単位: 件、億円)

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
競争性のある契約	件数	9	44	115	111	70	80	62	49	74	66	55	67	70	58	49	48	48	74	55
	金額	1	23	103	81	65	73	93	92	86	63	50	70	66	38	19	20	16	47	43
一般競争	件数	6	22	80	74	57	75	57	44	68	57	45	51	44	33	27	27	24	42	35
	金額	0	2	36	34	29	34	36	33	39	34	28	36	38	23	7	7	6	32	20
企画競争・ 確認公募	件数	3	22	35	37	13	5	5	5	6	9	10	16	26	25	22	21	24	32	20
	金額	1	21	67	47	36	38	57	59	46	30	22	34	28	15	12	13	11	15	23
競争性のない契約	件数	80	50	19	16	12	12	12	13	12	9	10	12	9	13	14	14	12	14	17
	金額	60	51	3	3	2	2	2	2	3.25	1	1	2	1	2	2	2	3	2	2
契約合計※	件数	89	94	134	127	82	92	74	62	86	75	65	79	79	71	63	62	60	88	72
	金額	61	74	106	84	68	75	95	94	89	64	52	72	68	40	21	22	19	48	45

※少額随意契約は除く

インセンティブ助成の状況

(単位: 件、百万円)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6		
東日本	交付件数	新設・改築	-	-	-	3	3	15	15	15	13	8	9	8	3	-	-	2	-	1	9	1	
		修繕	-	-	4	2	3	6	2	2	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	
		特定更新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	
		計	-	-	4	5	6	21	17	17	15	8	9	8	3	2	-	2	-	1	10	1	
東日本	交付額	新設・改築	-	-	-	11	9	291	157	266	357	112	85	243	51	-	-	99	-	28	243	141	
		修繕	-	-	31	80	39	98	28	10	54	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	
		特定更新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	109	-	
		計	-	-	31	91	48	389	185	276	411	112	85	243	51	4	-	99	-	28	352	141	
中日本	交付件数	新設・改築	-	-	-	6	8	7	-	1	13	2	-	-	6	4	3	-	10	2	10		
		修繕	-	-	-	1	1	1	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
		特定更新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	
		計	-	-	-	7	9	8	1	1	14	3	-	1	6	4	3	1	10	2	12		
中日本	交付額	新設・改築	-	-	-	98	206	117	-	12	985	3	-	-	255	117	18	-	998	173	1,285		
		修繕	-	-	-	21	24	13	2	-	24	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
		特定更新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38	-	-	-	129	-	-	-	
		計	-	-	-	119	230	130	2	12	1,009	51	-	38	255	117	18	129	998	173	1,286		
西日本	交付件数	新設・改築	-	-	-	2	6	6	2	22	13	2	6	6	2	-	-	5	8	-	1	-	
		修繕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-	-	
		特定更新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	
		計	-	-	-	2	6	6	2	22	13	2	6	6	2	-	1	5	9	1	2	-	
西日本	交付額	新設・改築	-	-	-	2	17	75	2	667	299	14	211	203	106	-	-	115	464	-	122	-	
		修繕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	2	16	-	-	
		特定更新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70	-	
		計	-	-	-	2	17	75	2	667	299	14	211	203	106	-	4	115	466	16	192	-	
首都	交付件数	新設・改築	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	
		修繕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	
		特定更新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	
		計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2	-	2	-	-	-	
首都	交付額	新設・改築	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	7	-	-	-	
		修繕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	
		特定更新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	
		計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5	-	8	-	-	-	
阪神	交付件数	新設・改築	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		修繕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	
		特定更新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	
阪神	交付額	新設・改築	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		修繕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	
		特定更新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	
本四	交付件数	新設・改築	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		修繕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	-	1	1	2	
		特定更新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	-	1	1	2	
本四	交付額	新設・改築	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		修繕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	118	88	-	129	4	46
		特定更新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	118	88	-	129	4	46
6社	交付件数	新設・改築	-	-	-	5	15	29	24	37	27	23	17	14	5	6	6	10	9	11	12	11	
		修繕	-	-	4	2	4	7	3	3	2	1	1	-	1	4	4	1	1	2	1	4	
		特定更新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	2	-	-	
		計	-	-	4	7	19	36	27	40	29	24	18	14	7	11	10	11	12	13	15	15	
6社	交付額	新設・改築	-	-	-	13	124	572	276	933	668	1,111	299	447	157	255	123	232	470	1,026	537	1,426	
		修繕	-	-	31	80	60	122	41	11	54	24	48	-	1	3	122	88	2	145	4	47	
		特定更新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38	1	-	-	130	-	179	-	
		計	-	-	31	93	184	694	317	944	722	1,135	347	447	196	259	245	320	602	1,171	720	1,473	

※ 端数処理の関係上、計が合わない場合がある。

インセンティブ助成制度の運用改善の経緯

項目	変更時期	概要	効果
事前認定制度の新設	H20.1	残事業を含めた工事完了後に交付申請を受け付けていたものを、完了前の段階での認定申請を可能としたもの	縮減に係る工事に関係した者が経営努力縮減内容取りまとめや概算縮減額算出を行うことが可能となった
貢献度の評価制度を追加	H23.11	協議の難易度や協議成立のための創意工夫の大小を評価できることとしたもの	制度上での同じ協議においても、会社の努力をより正確に評価できる制度改善となった
三億円以上の縮減額の低減	H23.11	コスト縮減額の大小と会社の経営努力が必ずしも比例しないことから、縮減額が3億円以上の場合は交付額を低減する制度を確立したもの	会社経営努力の算定について、今までより更に適切に算定できる制度となった
早期供用の評価制度の改訂	H24.11	助成対象基準額以内であることを前提に、早期供用において会社の経営努力が認められれば、追加投資の有無にかかわらずインセンティブを助成することとしたもの	会社の経営努力による早期供用を適切に評価できる制度となった
調達に関する創意工夫の有効期間の設定	H26.8	認定を受けた調達に関する創意工夫案件において、最初に採用された調達日から5年に限るものを認定対象としたもの	他の会社も同様の工夫を実施することで更なる費用の削減を助長するとともに、有効期限を設定することで、いつまでも助成し続けることを防ぐことができた
工事計画書の提出期限の延長	H28.3	修繕事業(特定更新含む)において工事着手前に助成対象基準額を記載した工事計画書の提出を求めていたものを、工事完了(対象工事の工期末)まで提出期限を延長したもの	工事着手前の仮想積算による助成対象基準額算出が不要となった
複数工事による認定制度の新設	H31.2	イニシャルコストを含む工事全体で縮減が発現していれば複数の工事を集約した認定申請を可能にしたもの	多大なイニシャルコストがかかる工事でも認定申請が容易となった
助成金の概算払い制度の追加	R4.3	認定案件の機構への資産帰属が完了した段階で、助成金の一部を交付申請可能とした	認定してから助成金交付までの期間短縮がはかられたことにより、工事に関係した者が交付申請資料を作成することが可能となった
社会的便益に関する加算制度	R6.1	カーボンニュートラルを含む社会的便益を評価できる制度としたもの	インセンティブ制度においても社会的便益を評価することが可能となった

アウトカム指標一覧

指標分類	会社	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
本線渋滞損失時間 [単位:万台・時/年] 渋滞が発生することによる 利用者の年間損失時間	東日本	454	414	426	374	616	670	604	686	712	662	618	604	651	791	879	477	590	788	943
	中日本	666	687	728	669	1002	1267	1208	1126	1066	1238	1057	1040	1242	1257	1191	739	895	1279	1531
	西日本	315	383	335	319	560	597	526	469	548	475	526	554	638	561	661	262	287	465	683
	首都	3100	2900	2600	1800	2100	2160	2310	2460	2810	2320	2190	2300	2560	2310	2320	1510	1860	2270	2609
	阪神	553	547	503	341	343	405	419	449	530	800	919	1001	969	997	906	554	812	1071	1019
	本四	3	3	3	3	9	5	4	4	4	4	4	4	4	4	6	3	3	4	6
	6社合計	5091	4934	4595	3506	4630	5104	5071	5194	5670	5499	5314	5503	6064	5920	5963	3545	4447	5877	6791
路上工事時間 [単位:時間/km・年] 道路1kmあたりの路上作業に 伴う年間の交通規制時間 ※()書きは交通規制のうち集中工事※1を除いた値	東日本	62	63	65	78	69	73	66(54)	92(59)	70(-)	77(-)	83(83)	90(90)	111(111)	131(131)	128(128)	156(156)	155(155)	174(174)	186(186)
	中日本	59	59	67	66	75	71	67(59)	75(67)	91(83)	94(83)	118(113)	86(79)	99(92)	118(112)	161(128)	215(209)	232(224)	165(122)	280(199)
	西日本	81	75	75	74	73	77	77(71)	89(79)	130(110)	104(96)	105(90)	105(83)	126(122)	115(110)	126(111)	139(131)	134(113)	121(102)	127(105)
	首都	292	260	275	206	210	234	263(262)	283(280)	232(229)	234(230)	214(212)	211(210)	215(212)	251(250)	239(239)	223(223)	185(185)	197(197)	206(191)
	阪神	135	103	112	107	117	126	112(107)	120(113)	137(128)	144(107)	170(147)	144(138)	153(144)	138(113)	138(126)	129(109)	135(126)	221(126)	234(123)
	本四	66	66	68	61	106	94	85(-)	86(-)	116(-)	107(-)	115(115)	123(123)	126(126)	120(120)	116(116)	85(85)	109(109)	72(72)	135(135)
	6社合計	695	626	662	592	650	675	670	745	776	760	805	759	830	873	908	947	950	1050	1168
ETC利用率 [単位:%] ETC利用台数/ETC利用可能料金所通行台数	東日本	55	63	69	75	82	80													
	中日本	59	69	75	80	87	84													
	西日本	53	62	68	73	81	77													
	首都	66	74	80	83	88	89													
	阪神	57	68	74	79	85	86													
	本四	56	64	70	80	89	90													
	6社平均	58	66	72	77	84	81													
ETC2.0利用率 [単位:%] ETC2.0利用台数/全通行台数(総入口交通量)	東日本										1.5	11.6	15.7	19.1	23.3	26.1	29.2	31.4	34.9	
	中日本										1.7	12.9	16.6	19.5	23.4	26.5	28.7	30.7	34.3	
	西日本										1	11.7	14.3	16.4	19.8	21.6	23.9	25.5	28.4	
	首都										2.5	15	20.4	24.4	29.2	32.8	35.7	38	41.5	
	阪神										1.5	12	15.8	18.8	22.7	25.2	27.9	29.6	32.7	
	本四										1.1	13.8	16.4	18.2	21.4	23.6	25.5	26.4	28.7	
	6社平均										1.5	12.4	16.1	19.0	22.9	25.5	28.1	30.0	33.3	
死傷事故率 [単位:件/億台キロ] 自動車走行車両1億台キロ あたりの死傷事故件数	東日本	11.2	10.0	8.9	7.6	6.7	6.5	6.7	6.9	6.3	5.1	4.9	4.7	4.5	4.3	3.7	2.9	3.1	3.2	3.4
	中日本	10.2	9.5	9.1	7.8	8.4	8.9	8.4	8.1	8.0	7.1	6.7	6.8	6.4	5.8	5.2	4.1	3.8	4.1	4.7
	西日本	9.6	10.7	9.4	9.0	9.3	9.4	9.1	8.2	8.7	7.7	7.6	6.9	6.6	5.4	4.6	3.2	3.2	4.0	4.0
	首都	32.0	31.5	27.3	23.1	22.5	22.6	19.2	17.0	17.1	16.5	14.3	12.1	10.9	10.9	9.3	8.4	8.1	8.6	8.8
	阪神	29.1	29.7	29.2	24.6	23.3	27.0	25.5	25.1	24.7	22.0	21.8	20.8	20.7	17.3	16.6	10.6	10.4	14.1	14.0
	本四	8.9	8.8	7.4	6.0	6.4	6.9	6.0	6.0	5.3	4.8	5.0	4.7	4.0	3.4	4.0	2.3	2.8	2.5	2.7
	6社平均	13.3	13.0	11.8	10.2	10.0	10.1	9.6	9.1	9.0	8.0	7.6	7.1	6.8	6.0	5.3	4.0	4.0	4.5	4.7
道路構造物保全率(舗装) [単位:%] 舗装路面の健全度を表す車線の延長比率 ※H23から算出基準を変更。H22の ()書きは変更後の基準による実績値。	東日本	83	86	89	92	94	100(90)	92	96	97	97	96.6	97	96	96	95	96	95	95	
	中日本	91	94	96	97	98	100(95)	95	95	96	96	96	97	96	95	96	97	96	96	
	西日本	82	86	90	94	97	100(95)	96	92	95	96	97	97	98	98	98	97	98	98	
	首都	99	99	99	99	99	99(97)	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97
	阪神	99.1	99	99	99	99	99(91)	92	88	91	96	97	97	97	96	96	97	97	96	
	本四	98	98	98	98	94	96(90)	90	91	89	93	92	95	95	95	95	95	96	96	
	6社平均	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96.5	97.1	96.7	96.4	96.5	96.5	96.4	96.1	
道路構造物保全率(橋梁) [単位:%] 橋梁の健全度※2を表す比率	東日本						87	88	89	89										
	中日本						87	88	90	92										
	西日本						93	91	92	93										
	首都						82	82	83	85										
	阪神						88	87	88	89										
	本四						82	83	84	93										
	6社平均						87	87	88	90										

アウトカム指標一覧

指標分類	会社	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
要補修橋梁数 〔単位：橋〕 橋梁の健全性区分Ⅲ・Ⅳ※ ₄ の橋数 () 書きは径間数	東日本										87	154									
	中日本										80	233									
	西日本										94	256									
	首都										8(277)	13(451)									
	阪神										27(72)	37(148)									
	本四										2	2									
6社合計										298	695										
修繕着手済橋梁数 1巡目 〔単位：橋又は径間〕 平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ・Ⅳ※ ₄ と診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕(設計含む)に着手した橋梁数 () 書きは要修繕橋梁数(橋) 〔 〕書きは修繕着手済橋梁数(径間) < >書きは要修繕橋梁数(径間)	東日本										18(87)	24(154)	156(332)	312(491)	399(707)	498(707)	568(707)	694(707)	707(707)		
	中日本										14(79)	32(232)	116(383)	210(623)	380(767)	564(767)	664(767)	736(767)	767(767)		
	西日本										20(94)	109(256)	114(381)	215(656)	346(945)	507(945)	714(945)	896(945)	945(945)		
	首都										0(8)	6(13)	16(23)	30(33)	37(42)	42(42)					
	阪神										[111]<277>	[333]<451>	[460]<532>	[548]<567>	[579]<590>	[590]<590>	[590]<590>	[590]<590>	[590]<590>		
	本四										[14]<72>	[32]<148>	[81]<212>	[119]<257>	[187]<305>	[240]<305>	[264]<305>	[291]<305>	[305]<305>		
6社合計										2(2)	2(2)	6(6)	8(8)	10(10)	10(10)	10(10)	10(10)	10(10)	10(10)		
修繕着手済橋梁数 2巡目 〔単位：橋又は径間〕 令和元年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ・Ⅳ※ ₄ と診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕(設計含む)に着手した橋梁数 () 書きは要修繕橋梁数(橋) 〔 〕書きは修繕着手済橋梁数(径間) < >書きは要修繕橋梁数(径間)	東日本																45(192)	175(346)	363(507)	465(637)	
	中日本																9(109)	38(237)	91(466)	165(586)	
	西日本																64(220)	132(410)	309(608)	530(875)	
	首都																3(5)				
	阪神																[32]<57>	[81]<97>	[132]<147>	[182]<203>	
	本四																[21]<149>	[85]<288>	[230]<468>	[363]<581>	
6社合計																173(729)	513(1380)	1128(2199)	1708(2885)		
橋脚補強完了率 〔単位：%〕 古い基準を適用した橋梁※ ₃ で、耐震補強を必要とする橋脚のうち、補強が完了している橋脚数割合	東日本	76	78	85	92	97	99.6	99.8	100	100											
	中日本	95	96	98	98	99	100	100	100	100											
	西日本	85	86	88	90	95	96	97	99	100											
	首都	100	100	100	100	100	100	100	100	100											
	阪神	97.7	98	98	99.7	99.8	99.8	100	100	100											
	本四	64	69	100	100	100	100	100	100	100											
6社平均	86	88	95	97	98	99	99	100	100												
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	東日本										79	79	79	79.1	79.7	80.7	77.8	78.0	78.6		
	中日本										88	88	88	88.8	90.5	91.2	92.0	92.4	92.8		
	西日本										59	59	59	60.5	61.0	63.1	64.5	65.7	69.0		
	首都										98	98	98	98.4	98.4	98.4	98.4	100	100		
	阪神										90	90	91	92.2	92.2	93.2	93.9	97.3	97.7		
	本四										44	45	45	46.2	47.7	52.3	68.7	74.2	74.7		
6社平均										76.3	76.5	76.7	77.3	75.2	76.1	76.9	77.7	79.2			
総合顧客満足度 〔単位：ポイント〕 CS調査等で把握するお客様の満足度(5段階評価)	東日本	3.5	3.5	3.6	3.6	3.6	3.7	3.6	3.6	3.6	3.5	3.6	3.5	3.6	3.6	3.7	3.7	3.7	3.7	3.8	
	中日本	3.5	3.5	3.6	3.7	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.5	3.6	3.6	3.6	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.8	
	西日本	3.5	3.5	3.6	3.7	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.5	3.5	3.6	3.5	3.6	3.6	3.7	3.7	3.7	3.7	
	首都	2.7	2.8	2.8	3.0	3.3	3.3	3.4	3.4	3.4	3.4	3.5	3.4	3.6	3.5	3.5	3.5	3.4	3.5	3.6	
	阪神	3.0	3.4	3.3	3.5	3.5	3.6	3.6	3.5	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.7	3.8	4.0	3.8	4.0	4.0	
	本四	3.2	3.2	3.2	3.4	3.7	3.7	3.7	3.9	3.9	4.0	4.0	4.1	4.1	4.1	4.2	4.2	4.2	4.2	4.3	
6社平均	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.7	3.6	3.7	3.7	3.8	3.8	3.8	3.8	3.9		

※1 集中工事を除いた路上工事時間とは、お客様が迂回や時間・日程調整など回避行動をとることができるよう区間・期間を事前に広く広報した上で行う工事を除いた路上工事時間。

※2 健全な橋梁とは、点検結果において橋梁本体の安全性に影響する可能性がある損傷が発生しておらず、早期に修繕を必要としない橋梁をいう。

※3 対象は、「道路、新幹線の橋梁の耐震補強の推進について(H17.3国土交通省)」に基づき、平成7年兵庫県南部地震の被災を踏まえ、昭和55年より古い基準等で設計した橋梁のうち、特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁。

※4 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)に基づき総合的に健全性が診断された橋梁。