



都道首都高速 1 号線等に関する
維持、修繕その他の管理の報告書
(令和 6 事業年度)

令和 7 年 1 1 月

首都高速道路株式会社

目 次

第1章 基本方針・管理の水準等

1. 基本方針
2. 管理の水準
3. 管理の実施体制
4. 対象路線

第2章 高速道路管理業務の実施状況

1. 安全・安心の確保への取り組み
 - 1-1. 高速道路の健全性確保への取り組み
 - 1-2. 特定更新等工事の内容及び進捗状況
 - 1-3. 交通事故削減への取り組み
 - 1-4. 立入・逆走対策への取り組み
 - 1-5. 大雪、地震などの自然災害への対策
2. 快適・便利の向上への取り組み
 - 2-1. 総合顧客満足度
 - 2-2. 年間利用台数・企画割引
 - 2-3. 走行快適性への取り組み
 - 2-4. 渋滞削減への取り組み
 - 2-5. 通行止め時間削減への取り組み
 - 2-6. 路上工事時間削減への取り組み
 - 2-7. ETC 利用促進の取り組み
 - 2-8. 情報提供の高度化
 - 2-9. 休憩施設の安全性・利便性向上
 - 2-10. お客さまの視点に立った道路の維持管理
3. 環境・景観に配慮した取り組み
 - 3-1. 環境への取り組み
 - 3-2. 良好な景観・美観への取り組み
4. 日々の業務の着実かつ継続的な実施
 - 4-1. 清掃業務
 - 4-2. 緑地帯の維持管理業務
 - 4-3. 料金収受業務
 - 4-4. 不正通行対策
 - 4-5. 交通管理業務

第3章 高速道路管理業務に関する各種データ

1. 高速道路管理業務に要した費用等
 - 1-1. 計画管理費
 - 1-2. 修繕費（債務引受額）
 - 1-3. 特定更新等工事費（修繕）（債務引受額）
 - 1-4. 高速道路事業のコスト縮減等への取り組み

2. アウトカム指標一覧

＜参考＞ 道路資産データ等

【別添】都道首都高速 1 号線等に関する維持、修繕その他の管理の仕様書

第1章 基本方針・管理の水準等

1. 基本方針

当社は、基本理念を踏まえ、首都高速道路（以下「首都高」という。）の維持、修繕その他の管理を行ってまいります。

首都圏のひと・まち・くらしを安全・円滑な首都高速道路ネットワークで結び、豊かで快適な社会の創造に貢献するため、お客様第一の経営理念のもとに、安全と快適を追求し、お客様に満足頂ける質の高いサービスを提供します。

2. 管理の水準

当社は、首都高の維持、修繕その他の管理を行うにあたり、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）との「都道首都高速1号線等に関する協定」第13条に基づき、道路を常時良好な状態に保つように適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕その他の管理を行い、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めるべく、「都道首都高速1号線等に関する維持、修繕その他の管理の仕様書」（以下「管理の仕様書」という。）により実施しました。管理の仕様書に記載の管理水準等は、通常行う管理水準等を表現したものであり、気象条件、路線特性、交通状況の変化等、現地の状況に応じ適切な対応を図るため、現場判断において変更しつつ、管理業務を実施しました。

3. 管理の実施体制

中期経営計画 2024－2026 における施策として、道路管理事業においては下記の項目について取り組んでまいりました。

（１）安全・安心の追求

施策	関連するアウトカム指標
適切かつ効率的な維持管理の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 橋梁点検率 ・ トンネル点検率 ・ 道路附属物等点検率 ・ 橋梁修繕着手率・修繕完了率 ・ トンネル修繕着手率・修繕完了率 ・ 道路附属物等修繕着手率・修繕完了率 ・ 快適走行路面率
更新事業の計画的推進	—
新技術を活用した危機管理、災害対策の高度化	・ 橋梁の耐震補強完了率

（２）快適・便利なサービスの提供

施策	関連するアウトカム指標
ネットワーク整備／機能強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 死傷事故率 ・ 逆走事故件数 ・ 人等の立入事案件数
既存ネットワークのフル活用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞損失時間 ・ ETC2.0 利用率
革新的な情報提供の強化	・ 総合顧客満足度
次世代の都市高速道路への進化	—

本社では道路管理業務の全体計画や施策の管理、評価を行っております。各施策については、本社の保全・交通部、営業企画部、CS・サステナビリティ推進部、技術部、計画・環境部、更新・建設部を中心に社内で連携をとり、取り組んでいます。

実際の現場を管理する組織として、東京の西地区を管理する東京西局、東地区を管理する東京東局、神奈川地区を管理する神奈川局の３局があります。なお、特定更新等工事のうち大規模更新は更新・建設局が実施しています。各局において、各施策の詳細な検討や計画、評価、実行を行います。

4. 対象路線

当社が維持、修繕その他の管理を行った対象は下表の通りです。

(単位: km)

路線名	区	間	延長
都道首都高速 1 号線	台東区北上野一丁目	～ 大田区羽田旭町	21.9
都道首都高速 2 号線	中央区銀座八丁目	～ 品川区戸越一丁目	8.5
都道首都高速 2 号分岐線	港区麻布十番四丁目	～ 港区六本木三丁目	1.5
都道首都高速 3 号線	千代田区隼町	～ 世田谷区砧公園	14.6
都道首都高速 4 号線	中央区八重洲二丁目	～ 杉並区上高井戸三丁目	18.6
都道首都高速 4 号分岐線	千代田区大手町二丁目	～ 中央区日本橋小網町	1.0
都道首都高速 5 号線	千代田区一ツ橋一丁目	～ 板橋区三園一丁目	17.8
都道首都高速 6 号線	中央区日本橋兜町	～ 足立区加平二丁目	15.6
都道首都高速 7 号線	墨田区千歳一丁目	～ 江戸川区谷河内二丁目	10.4
都道首都高速 8 号線	中央区銀座一丁目地内		0.1
都道首都高速 9 号線	中央区日本橋箱崎町	～ 江東区辰巳二丁目	5.3
都道首都高速晴海線	中央区晴海二丁目	～ 江東区有明二丁目	2.7
都道首都高速 1 1 号線	港区海岸二丁目	～ 江東区有明二丁目	5.0
都道首都高速葛飾江戸川線	葛飾区四つ木三丁目	～ 江戸川区臨海町六丁目	11.2
都道首都高速板橋足立線	板橋区板橋二丁目	～ 足立区江北二丁目	7.1
都道首都高速目黒板橋線	目黒区青葉台四丁目	～ 板橋区熊野町	11.0
都道首都高速品川目黒線	品川区八潮三丁目	～ 目黒区青葉台四丁目	9.4
都道高速湾岸線	大田区羽田空港三丁目	～ 江戸川区臨海町六丁目	23.1
都道首都高速湾岸分岐線	大田区昭和島二丁目	～ 大田区東海三丁目	1.9
都道高速横浜羽田空港線	大田区羽田二丁目	～ 大田区羽田旭町	0.9
都道高速葛飾川口線	葛飾区小菅三丁目	～ 足立区入谷三丁目	11.8
都道高速足立三郷線	足立区加平二丁目	～ 足立区神明一丁目	1.8
都道高速板橋戸田線	板橋区三園一丁目	～ 板橋区新河岸三丁目	0.7
神奈川県道高速横浜羽田空港線	横浜市中区本牧ふ頭	～ 川崎市川崎区殿町一丁目	21.7
神奈川県道高速湾岸線	横浜市金沢区並木三丁目	～ 川崎市川崎区浮島町	30.1
埼玉県道高速葛飾川口線	川口市東領家五丁目	～ 川口市大字西新井宿	6.7
埼玉県道高速足立三郷線	八潮市大字浮塚	～ 三郷市番匠免二丁目	5.7
埼玉県道高速板橋戸田線	和光市大字下新倉	～ 戸田市美女木四丁目	3.0
埼玉県道高速さいたま戸田線	さいたま市緑区大字三浦	～ 戸田市美女木四丁目	13.8
千葉県道高速湾岸線	浦安市舞浜	～ 市川市高谷	8.9

路線名	区	間	延長
横浜市道高速 1 号線	横浜市西区高島二丁目	～ 横浜市神奈川区三ツ沢西町	2.3
横浜市道高速 2 号線	横浜市中区元町	～ 横浜市保土ヶ谷区狩場町	7.7
横浜市道高速湾岸線	横浜市中区本牧ふ頭	～ 横浜市鶴見区生麦二丁目	4.6
横浜市道高速横浜環状北線	横浜市都筑区川向町	～ 横浜市鶴見区生麦	8.2
横浜市道高速横浜環状北西線	横浜市青葉区下谷本町	～ 横浜市都筑区川向町	7.1
川崎市道高速縦貫線	川崎市川崎区大師河原一丁目	～ 川崎市川崎区浮島町	5.5
合計			327.2

※ 令和 7 年 3 月末時点

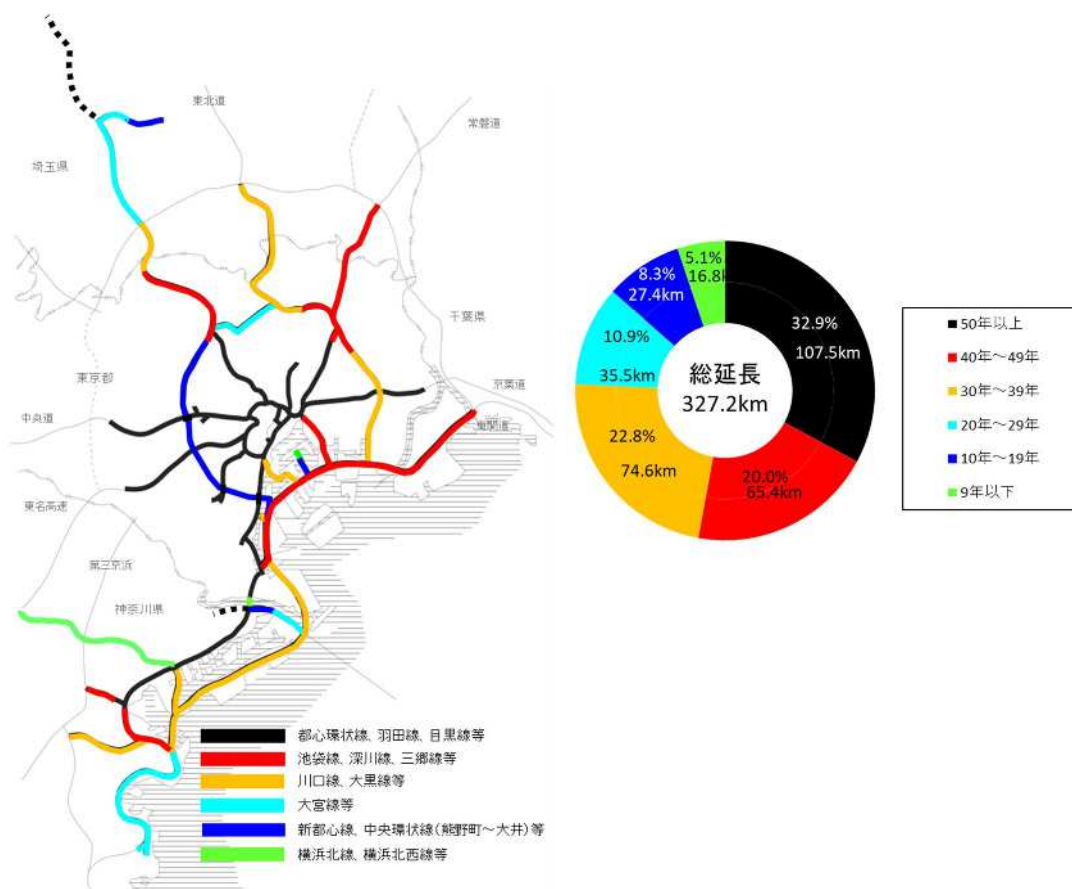
第2章 高速道路管理業務の実施状況

1. 安全・安心の確保への取り組み

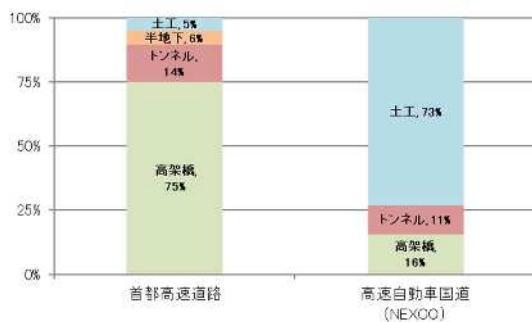
1-1. 高速道路の健全性確保への取り組み

1-1-1. 高速道路の現状と課題

首都高は、昭和37年開通の京橋～芝浦間（4.5km）に始まり、令和6年度末現在で延長327.2kmが供用しており、最初の供用から60年を超えています。現在、経過年数50年以上の構造物が約33%（約108km）、30年以上が約76%（約248km）を占めており、きめ細かな維持管理が必要な高架橋やトンネル等の構造物比率が約95%と高くなっています。また、首都高は、平均で約100万台/日の自動車を利用しています。中でも大型車の交通量は、東京23区内の地方道の約5倍であり、床版設計の基本となる軸重10トンを超える軸重違反車両の通行も多く、過酷な使用状況による損傷は年々増加している状況となっています。



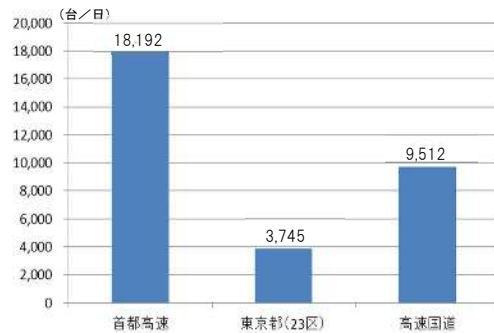
供用後経過年数（令和7年3月末現在）



構造種別比較

出典：首都高速道路：令和 7 年 4 月時点

高速国道 (NEXCO)：高速道路便覧 2023 より



大型車交通量比較

出典：道路交通センサス(平成 27 年)

このような状況の中、将来にわたって首都高の安全性を確保するためには、現場が直面している課題を明らかにし、道路構造物のきめ細かな点検、的確な補修・補強、長期的な安全性を確保するための大規模な更新・修繕、維持管理の高度化、効率化等の安全・安心を追求する取り組みを進める必要があります。

また、近年、高速道路における逆走や歩行者・自転車等の立入りなど、安全に関わる社会的な課題が顕在化してきていることに加え、台風等の激甚化した風水害や大雪時の長時間の車両滞留など、対応すべき課題が山積している状況にあります。

このような状況の中、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する観点から「高速道路における安全・安心基本計画」を令和元年 9 月に国が策定しました。

当社としても、この基本計画で定められた内容を踏まえるとともに、国との適切なパートナーシップの下、具体施策の実施主体として把握している利用者のニーズを反映した「高速道路における安全・安心実施計画」を令和 2 年 3 月 27 日に策定しました。

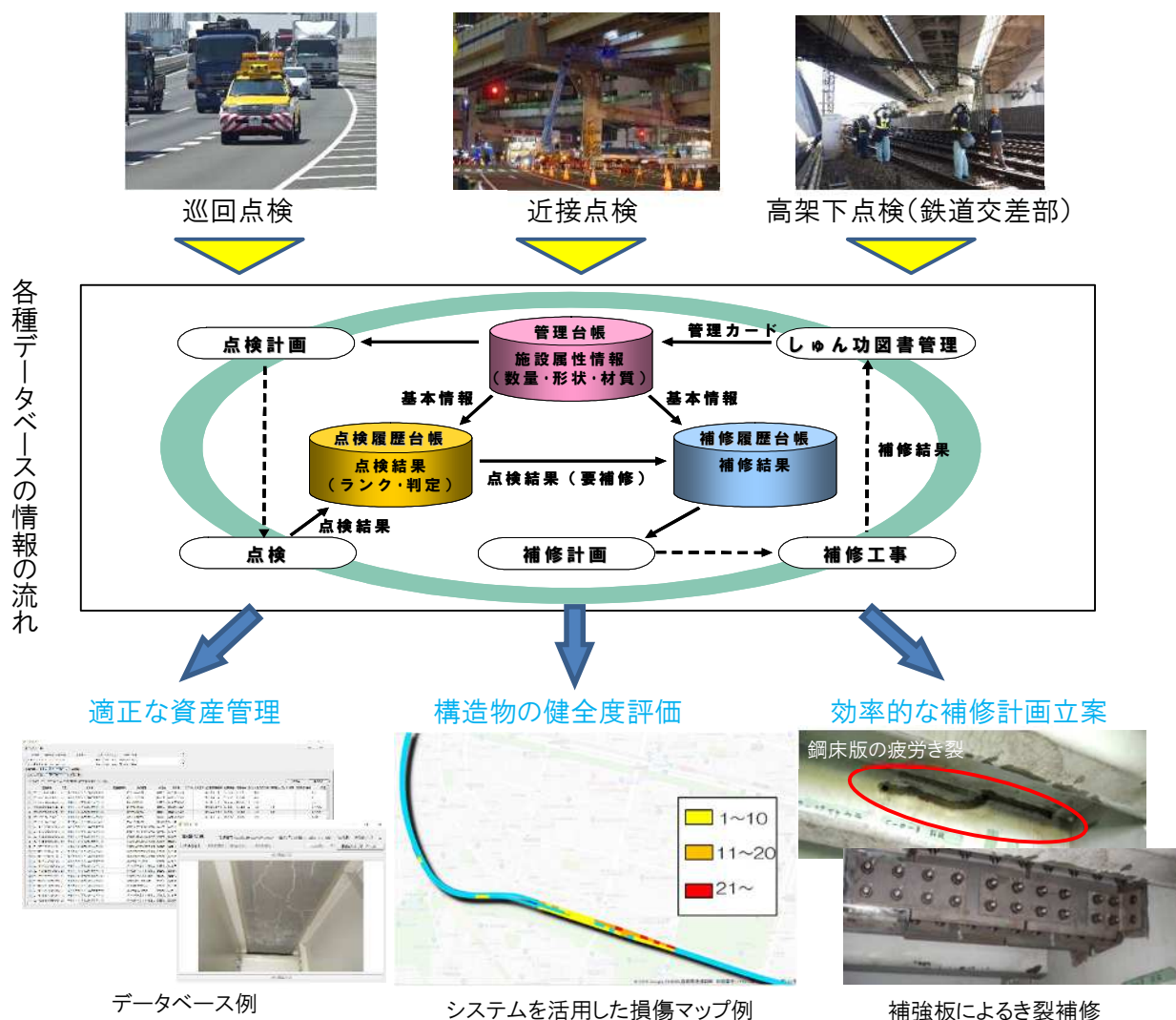
- ・計画の対象：当社が管理する区間全線（約 327km）
- ・計画の期間：概ね 10 年程度を基本

1-1-2. 点検から補修までの流れ

首都高を取り巻く環境は、構造物の高齢化やサービスの多様化等で常に変化しており、臨機応変な維持管理が求められています。

当社では、目標設定や優先順位の意思決定等を担う技術者が中心となり、後述のインフラマネジメントシステム **i-DREAMs®** の意思決定支援ツールを活用しつつ、合理的で効率的な維持管理計画を立案し、首都高の安全・安心の確保と利用者サービス向上を図っています。

また、**i-DREAMs®** の活用により、維持管理水準を保ちつつ、資料作成や点検・補修状況の確認等を効率的に実施し、構造物の安全・安心を確保しています。



i-DREAMs® intelligence-Dynamic Revolution for Asset Management systems

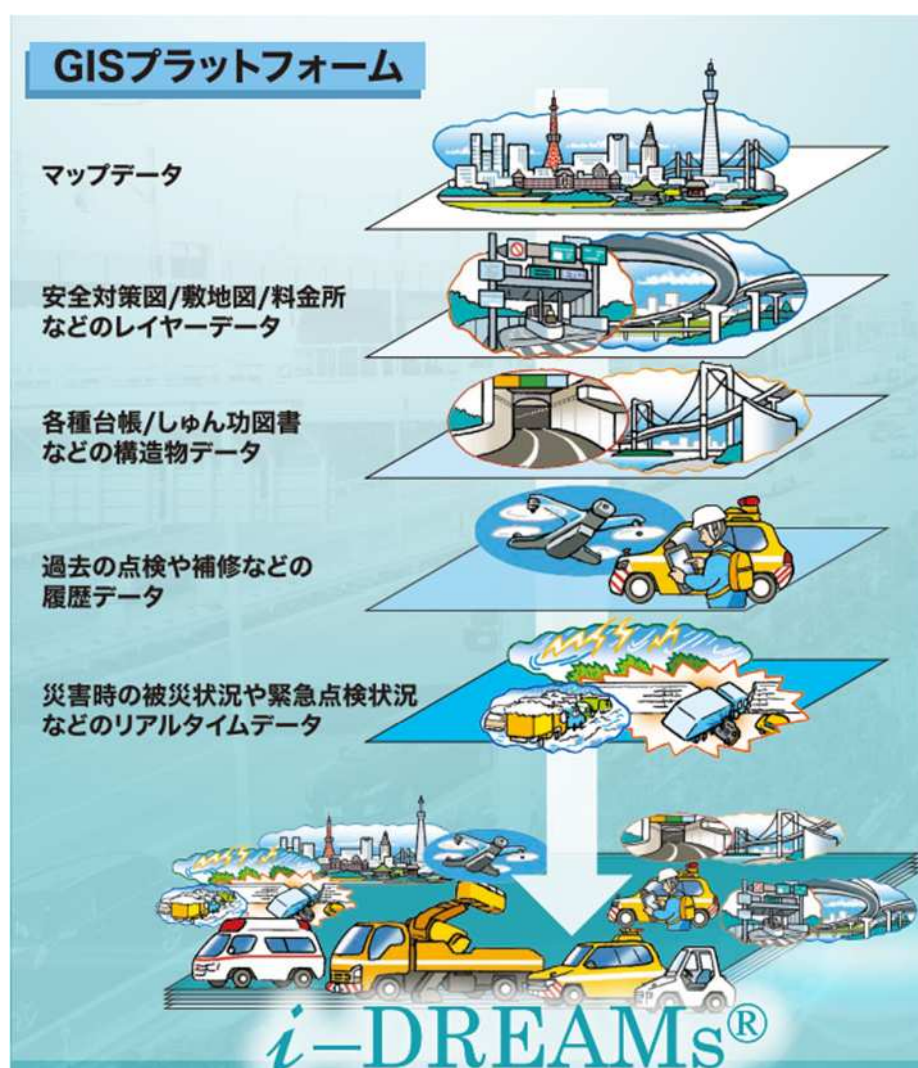
i-DREAMs® を用いた効率的な点検・補修実施の概念図とその活用例

道路をはじめとした様々なインフラ構造物の高齢化が進行する中、その維持管理にかかるコストも増加傾向にあります。加えて、人口減少・少子高齢化による生産年齢人口の減少や厳しい財政状況により、インフラの維持管理はさらに困難になっており、社会問題の一つとなっています。

このような社会が抱える課題を解決するため、当社は効率的な維持管理を実現するインフラマネジメントシステム、*i*-DREAMs[®] の運用及び技術開発を推進しています。

i-DREAMs[®] とは、首都高速道路の維持管理データと災害復旧時に必要なリアルタイム情報を GIS^{※1} プラットフォーム^{※2} で統合管理した、維持管理業務の効率化を支援するシステムです。

平成 29 年度に *i*-DREAMs[®] の運用を開始し、より効率的な維持管理システムを社会へ還元するため、現在も更なる新技術の開発を進めています。

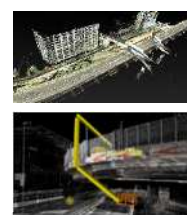


GIS プラットフォームから構造物等の管理に必要な全データにアクセスでき、総合的視点で迅速に構造物の診断・評価ができます。



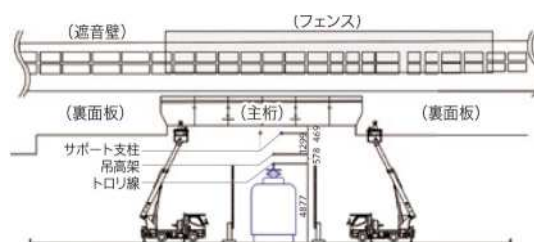
さらに、MMS^{※3} による 3 次元点群データ^{※4} を取得し、活用しています。主な活用事例は以下の通りです。

3 次元点群データ空間において、システム上で現場調査や設計・施工等のシミュレーションができます。これにより、現地の既設構造物の寸法等に見合った設計や、施工機械の作業範囲もシステム上で事前に検証でき、設計・施工の効率化が可能です。

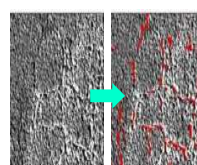


施工シミュレーションの実施

3 次元点群データから任意の箇所における 2D 及び 3D の CAD 図を容易に作成できます。また、解析技術を組み合わせることでの確かつ効率的に構造物の劣化診断・予測解析が可能です。



3 次元点群データとカメラ画像による舗装の劣化指標（わだち掘れ量、平坦性、ひび割れ率）の自動算出に加え、舗装の穴（ポットホール）の自動検出を行うことで、点検から補修費算出まで自動化し、飛躍的な生産性向上を図ります。



ひび割れ自動抽出



ポットホール自動検出

〔首都高技術株式会社と東京大学の共同開発〕

現在は、点検データに加え交通量等の各種データを用い、「損傷推定 AI エンジン」を活用して構造物の劣化や損傷の状況を高精度で推定する技術開発を推進しており、より効率的な維持管理の実現を目指します。



- ※1 GIS (Geographic Information System) : 地理情報を地図上で可視化して高度な分析や迅速な判断を可能にする地図情報システム
- ※2 プラットフォーム : 情報の生成・収集・蓄積・流通・共有・利用するための基盤
- ※3 MMS (Mobile Mapping System) : 車両等で走行しながら建物や道路の形状などの3次元位置情報を高精度で効率的に取得できる移動式高精度3次元計測システム
- ※4 3次元点群データ : レーザーで空間をスキャンし、物体が反射した信号から反射した点の位置 (3次元座標) 情報を記録したデータの集まり

1-1-3. 道路構造物の点検実施状況

維持、修繕業務には、道路構造物及び道路附属物等の損傷、機能の損失、もしくはそれらの前兆の発生状況を把握する「点検」と、損傷の進展を防ぎ機能を原状回復させる「補修」があります。点検には、主に土木構造物に対する巡回点検、徒歩点検、近接点検や、電気、機械、建築の各施設に対する点検があり、管理の仕様書の作業水準に従い実施しています。

1-1-3-1. 令和6年度の取り組み

(1) 点検の種別・分類と実施状況

令和6年度は、令和5年度に引き続き、河川上や街路の主要交差点上等、近接が難しい箇所の点検に対して、特殊高所技術や簡易型高所点検用ポールカメラの他、点検用ドローンや点検ロボット等の新技術を活用しながら、その場の立地条件や構造に応じた適切な点検手法により点検・診断を実施し、安全性を確認しています。

また、高速道路上巡回点検においては、巡回点検車に3面カメラや高性能ドライブレコーダーを搭載したInfraDoctor®により、舗装の穴や伸縮継手の破損などを自動検出することで、損傷の見落とし防止を図っています。

[点検頻度]

作業名	分類	管理の仕様書の作業水準	令和6年度点検実施数量/管理数量
土木点検	高速道路上巡回点検	2～3回/週	作業水準通り実施
	高速道路上徒歩点検	1回/5年	368km/1,065km ※1
	構造物近接点検	1回/5年	104km/445km ※2
電気点検	トンネル照明設備点検	1回/年 1回/2年(LED照明)	20,129灯/28,219灯
	文字情報板点検	1回/年	493面/493面
機械点検	換気ファン点検	1回/年	270基/270基
	料金所機械点検	1回/年	176箇所/176箇所
建築点検	料金所構造物点検	1回/年	176箇所/176箇所
	PA施設構造物点検	1回/年	20箇所/20箇所

※1 高速道路上徒歩点検の管理数量等は、延べ点検延長（上り線下り線ごと等）を記載している。

※2 構造物近接点検の管理数量等は、上下線分離区間はそれぞれの径間長を計上しているため、供用延長とは異なる



高速道路上徒歩点検



トンネル照明設備点検



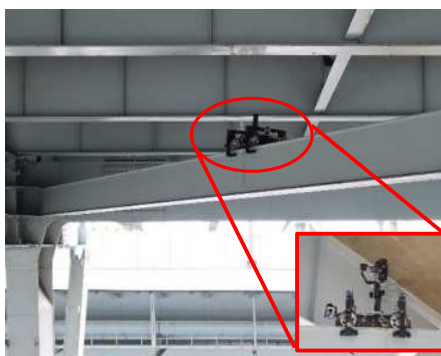
河川上での近接点検（特殊高所技術）



主要交差点上での近接点検



点検用ドローン



点検用ロボット



3面カメラ



「InfraPatrol[®]」による高速上巡回点検

（２）省令に基づく近接点検

維持修繕に関する省令・告示の規定（道路法施行規則、平成 26 年 7 月 1 日施行）に基づき、橋梁、トンネルその他道路を構成する施設等について、首都高における 5 年間の点検計画を策定し、令和 6 年度から 3 巡目の点検を開始しております。令和 6 年度の橋梁の点検率は 20%、トンネルの点検率は 19%、道路附属物等の点検率は 18%となりました。

【3 巡目の近接点検の進捗状況】

点検 種別	対象構造物	単位	管理 数量	R6 年度		R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
				計画	実績	計画	計画	計画	計画
近接 点検	橋梁	径間	12,386	2,450	2,456	2,838	2,428	2,481	2,183
	トンネル	チューブ	70	12	13	15	14	9	19
	シェッド	基	—	—	—	—	—	—	—
	大型加ハート	基	—	—	—	—	—	—	—
	歩道橋	橋	17	9	9	3	1	2	2
	門型標識柱	基	1,405	224	251	329	279	313	233

※ 「シェッド」「大型加ハート」は対象構造物がないため、対象外。

※ 点検の進捗状況に記載の数量については、令和 7 年 3 月末時点の値である。

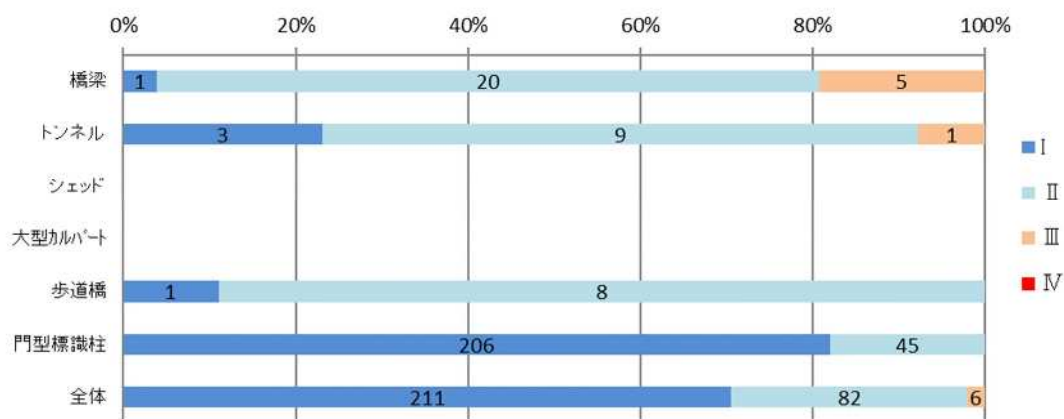
令和6年度に近接点検が完了した構造物全体の判定区分は以下のとおりです。
緊急措置を要する判定区分Ⅳの構造物はありませんでした。早期の措置が必要な判定区分Ⅲについては、対策方法を検討し、計画的に補修を実施していきます。

【令和6年度の点検結果】

対象構造物	単位	管理 数量	令和6年度点検結果（※判定結果）					点検実施率 (R6/全体)
				Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ	
橋梁	径間	12,386	2,456	828	1,587	11	0	20%
トンネル	チューブ	70	13	3	9	1	0	19%
シェッド	基	—	—	—	—	—	—	—
大型カルバート	基	—	—	—	—	—	—	—
歩道橋	橋	17	9	1	8	0	0	50%
門型標識柱	基	1,405	251	206	45	0	0	18%

※ 管理数量及び点検結果の数量については、令和7年3月末時点の値である。

※ 判定区分 Ⅰ：健全、Ⅱ：予防措置段階、Ⅲ：早期措置段階、Ⅳ：緊急措置段階



令和6年度 省令に基づく点検完了構造物の判定区分

1-1-3-2. 今後の取り組み

令和7年度も令和6年度に引き続き、その場所の立地条件や構造に応じた適切な点検手法により計画的に点検を実施していきます。

【アウトカム指標】点検率（橋梁、トンネル、道路附属物等）

指標の定義：省令に基づく点検の実施率【累計】

対象構造物	R5 年度 ^{※1}	R6 年度 ^{※2}	中期 目標値 (R6～10)
	実績値	実績値	
橋梁	100%	20%	100%
トンネル	100%	19%	100%
道路附属物等	100%	18%	100%

※1 2 巡目点検

※2 3 巡目点検

【平成 26～令和 6 年度に点検した判定区分Ⅲ・Ⅳの補修状況】

点検 年度	構造物	単位	診断区分Ⅲ 施設数	H26～H30 年度 補修済	R1～R5 年度 補修済	R6 年度 補修済	R7 年度 計画	R8 年度 計画	R9 年度 計画	R10 年度 計画	合計
H 2 6 年 度	橋梁	径間	277	277							277
	トンネル	箇所	2	2							2
	シェット*	基	－								0
	大型カバー	基	－								0
	歩道橋	基	－								0
	門型標識	基	7	7							7
H 2 7 年 度	橋梁	径間	174	168	6						174
	トンネル	箇所	－								0
	シェット*	基	－								0
	大型カバー	基	－								0
	歩道橋	基	－								0
	門型標識	基	－								0
H 2 8 年 度	橋梁	径間	81	73	8						81
	トンネル	箇所	－								0
	シェット*	基	－								0
	大型カバー	基	－								0
	歩道橋	基	－								0
	門型標識	基	2	2							2
H 2 9 年 度	橋梁	径間	35	30	5						35
	トンネル	箇所	1	1							1
	シェット*	基	－								0
	大型カバー	基	－								0
	歩道橋	基	－								0
	門型標識	基	2	2							2
H 3 0 年 度	橋梁	径間	23		23						23
	トンネル	箇所	3		3						3
	シェット*	基	－								0
	大型カバー	基	－								0
	歩道橋	基	1		1						1
	門型標識	基	－								0

点検 年度	構造物	単位	診断区分Ⅲ 施設数	H26～H30 年度 補修済	R1～R5 年度 補修済	R6 年度 補修済	R7 年度 計画	R8 年度 計画	R9 年度 計画	R10 年度 計画	合計
R 元 年 度	橋梁	径間	57		57						57
	トンネル	箇所	－								0
	シェット	基	－								0
	大型カバー	基	－								0
	歩道橋	基	－								0
	門型標識	基	1		1						1
R 2 年 度	橋梁	径間	40		40						40
	トンネル	箇所	－								0
	シェット	基	－								0
	大型カバー	基	－								0
	歩道橋	基	－								0
	門型標識	基	3		3						3
R 3 年 度	橋梁	径間	50		50						50
	トンネル	箇所	1		1						1
	シェット	基	－								0
	大型カバー	基	－								0
	歩道橋	基	－								0
	門型標識	基	1		1						1
R 4 年 度	橋梁	径間	56		35	21					56
	トンネル	箇所	－								0
	シェット	基	－								0
	大型カバー	基	－								0
	歩道橋	基	0								0
	門型標識	基	4		3	1					4
R 5 年 度	橋梁	径間	18			7	11				18
	トンネル	箇所	1			1					1
	シェット	基	－								0
	大型カバー	基	－								0
	歩道橋	基	0								0
	門型標識	基	0								0

点検 年度	構造物	単位	診断区分Ⅲ 施設数	H26～H30 年度 補修済	R1～R5 年度 補修済	R6 年度 補修済	R7 年度 計画	R8 年度 計画	R9 年度 計画	R10 年度 計画	合計
R 6 年 度	橋梁	径間	11				6	5			11
	トンネル	箇所	1				1				1
	シールド	基	－								0
	大型カルバート	基	－								0
	歩道橋	基	0								0
	門型標識	基	0								0

※補修の進捗状況に記載の数量については、令和7年3月末時点の値である。

1-1-4. 道路構造物の補修実施状況

お客さまが安全かつ安心して首都高をご利用頂けるよう、道路構造物を健全に保つため、計画的に補修を推進していきます。

1-1-4-1. 令和6年度の取り組み

(1) 土木構造物の補修

点検で発見された補修が必要な損傷に対して、優先順位を設定し、管理の仕様書等に基づき計画的かつ適切に補修を実施しました。









令和6年度の土木構造物の補修は、平成25年度より実施体制の強化として補修班の3割増強等を図った体制を維持し、緊急対応が必要な損傷の全647箇所
の補修を実施するとともに、早期対応が必要な損傷に対しては、465箇所の補修を実施しました。

作業水準	単位	令和6年度	
		損傷発見数	補修件数
緊急対応が必要な損傷※1	箇所	647	647
早期対応が必要な損傷※2	箇所	641	465
計画的に対応する損傷※2	箇所	45,053	22,757

※1 性能回復のため、緊急対応を要する損傷で、構造物全体の安全性に影響のある損傷及び構造物全体の安全性には影響しないが、高速道路利用者又は第三者被害を生ずる恐れのある損傷

※2 劣化進行が予想され車両や人身の被害が想定されるなど早期に対応が必要な損傷

※3 性能の低下があり、次回点検までに計画的な対応を要する損傷

	損傷及び補修事例	
緊急対応が必要な損傷		
	<p>補修前（伸縮装置の破損）</p>  <p>補修前（鋼床版部舗装の損傷）</p>	<p>補修後（伸縮装置の取替え）</p>  <p>補修後（鋼床版部舗装の打換え）</p>
計画的に対応する損傷		
	<p>補修前（鋼桁の疲労き裂）</p>  <p>補修前（鋼構造物の塗装劣化）</p>	<p>補修後（当て板補強）</p>  <p>補修後（鋼構造物の耐久性向上）</p>

（２）付属施設物の補修

施設関連については土木構造物と同様に、点検で発見された補修が必要な損傷に対して、優先順位を設定し、管理の仕様書等に基づき計画的かつ適切に補修を実施しました。

令和６年度は、緊急対応が必要な損傷の 92 箇所の補修を実施しました。
また、計画的に対応する損傷に対しては、10,829 箇所の補修を実施しました。


作業水準	単位	令和６年度	
		損傷発見数	補修件数
緊急対応が必要な損傷※ ¹	箇所	92	92
計画的に対応する損傷※ ²	箇所	10,450	10,829

※¹ 性能回復のため、緊急対応を要する損傷で、災害時の避難に支障を生ずる恐れのある損傷

※² 性能の低下があり、次回点検までに計画的な対応を要する損傷

	損傷及び補修事例	
緊急対応が必要な損傷	 <p>補修前（黄色点滅等の不点灯）</p>	 <p>補修後（ケーブルの取替え）</p>
計画的に対応する損傷	 <p>補修前（配線路の腐食）</p>	 <p>補修後（配線路の取替え）</p>

1-1-4-2. 今後の取り組み

未補修及び点検により発見される新たな損傷箇所については、「DREAMS®」を活用しつつ補修計画を作成し、合理的かつ効率的な維持管理を実施していきます。

【アウトカム指標】修繕着手率・完了率（橋梁、トンネル、道路附属物等）
指標の定義：平成 26 年度から当該年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと判定された橋梁のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した割合

		R5 年度 実績値	R6 年度 目標値	R6 年度 実績値	R7 年度 目標値
橋梁	修繕着手済率	97%	98%	98%	99%
	修繕着手済数	772 径間	800 径間	800 径間	817 径間
	修繕完了済率	92%	91%	91%	92%
	修繕完了済数	733 径間	742 径間	742 径間	760 径間
	要修繕数※	793 径間	811 径間	811 径間	822 径間
トンネル	修繕着手済率	100%	100%	100%	100%
	修繕着手済数	7 箇所	7 箇所	8 箇所	9 箇所
	修繕完了済率	100%	100%	100%	100%
	修繕完了済数	7 箇所	7 箇所	8 箇所	9 箇所
	要修繕数※	7 箇所	8 箇所	8 箇所	9 箇所
道路附属物等	修繕着手済率	95%	100%	100%	100%
	修繕着手済数	20 施設	21 施設	21 施設	21 施設
	修繕完了済率	90%	100%	100%	100%
	修繕完了済数	19 施設	21 施設	21 施設	21 施設
	要修繕数※	21 施設	21 施設	21 施設	21 施設

※ 要修繕数は平成 26 年度から当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された数

《令和 7 年度目標値の考え方》

令和 7 年度の目標値については、下記の通り設定しました。

- 橋 梁：令和 5 年度までの点検で修繕未着手の 11 径間及び令和 6 年度点検で修繕未着手の橋梁のうち、6 径間の補修に着手。（R7 年度目標値は累計で 817 径間）
令和 6 年度までの点検で修繕未完了の橋梁のうち、19 径間の補修が完了予定。（R7 年度目標値は累計で 760 径間）
- ト ン ネ ル：令和 5 年度までの点検で修繕未着手のトンネルはなし。
令和 6 年度点検で発見した要修繕の 1 箇所は、令和 7 年度に着手及び完了予定。（R7 年度目標値は累計で 9 箇所）
- 道路附属物等：令和 6 年度までの点検で修繕未着手・未完了の道路附属物等はなし。

1-2. 特定更新等工事の内容及び進捗状況

首都高では平成 25 年 1 月 15 日に「首都高速道路構造物の大規模更新のあり方に関する調査研究委員会」より、大規模更新のあり方に関する提言を受けました。この提言を踏まえつつ「首都高速道路の更新計画」を策定し、平成 26 年 11 月 20 日に国土交通大臣から更新事業の実施について許可を受けました。

また、平成 26 年度から開始した法定点検において、新技術も活用しつつ、より詳細な点検を行ったことにより、新たに更新が必要な箇所が

21.6km 判明したことを踏まえ、令和 6 年 1 月 16 日に「首都高速道路の更新計画」を公表し、令和 6 年 3 月 29 日に国土交通大臣から新たな更新事業の実施について許可を受けました。

順次、事業実施に向けて必要な諸手続きを行っています。

大規模更新では、長期の耐久性を確保し、維持管理が容易な構造に更新します。また、更新に併せて渋滞緩和や走行安全性の向上等、道路機能の強化を図るとともに、周辺のまちづくり（都市再生）と連携して検討を進めていきます。

大規模修繕では、橋梁単位で全体的に補修を行うことにより、新たな損傷の発生・進行を抑制しつつ長期の耐久性を向上させます。



主な更新事業 対象箇所図

区分	対象箇所	延長	事業費（税込）	事業年度
大規模更新	東品川橋・鮫洲埋立部	1.9km	1,627 億円	平成 26～令和 12 年度
	高速大師橋	0.3km	437 億円	平成 27～令和 10 年度
	池尻・三軒茶屋出入口付近	1.5km	713 億円	平成 27～令和 9 年度
	竹橋・江戸橋 JCT 付近（日本橋区間）	3.3km	3,437 億円	平成 27～令和 22 年度
	銀座・京橋出入口付近（築地川区間）	1.5km	627 億円	平成 27～令和 17 年度
	羽田トンネル付近	0.3km	755 億円	令和 6～令和 20 年度
	小計	8.8km	7,597 億円	
大規模修繕	3 号渋谷線、4 号新宿線 他	55.2km	2,535 億円	平成 26～令和 10 年度
	湾岸線 荒川湾岸橋 他	21.3km	2,301 億円	令和 6～令和 17 年度
合計		85.3km	12,433 億円	

（１）大規模更新の概要と実施状況【東品川栈橋・鮫洲埋立部】

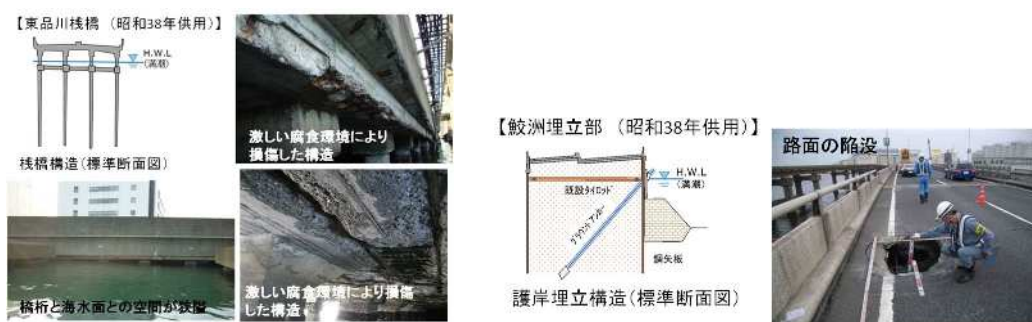
東品川栈橋は海上部に建設されており、橋桁と海面との空間が極めて狭く、点検・補修が非常に困難です。さらに、海水による激しい腐食環境によりコンクリート剥離や鉄筋腐食等の重大な損傷が多数発生しています。

また、鮫洲埋立部は、鋼矢板を用いた仮設と同等の埋立構造となっており、鋼矢板等の損傷により、過去に路面の陥没等の重大な損傷が発生しています。

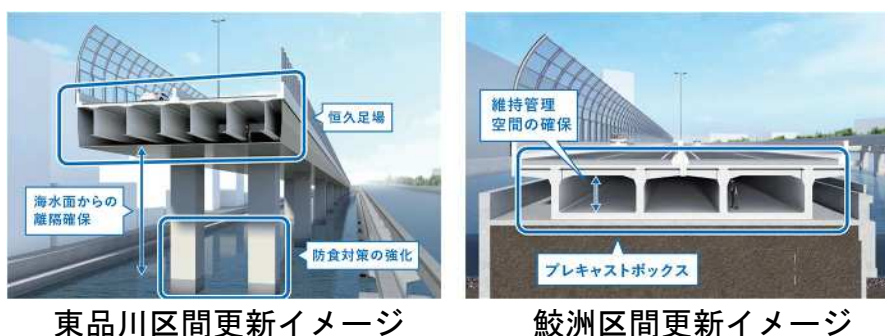
これまで部分的な補修、補強を行っているものの、損傷の状況及び長期的な使用に適さない構造であること等から、この区間については大規模更新が必要です。東品川区間の更新においては、海面から一定距離離れた高架構造としており、恒久足場の設置や橋脚基部の防食対策を強化することで、耐久性・維持管理性の向上を図っています。また、鮫洲区間はプレキャストボックス構造とすることで、耐久性・維持管理性の向上を図っています。

施工については、交通影響を軽減するため、う回路を設置し、交通流を確保しながら施工中であり、平成 28 年 2 月に STEP1 として上り線う回路設置に着手しました。STEP2 として平成 29 年 9 月にう回路が完成し上り線をう回路に切り替えました。STEP3 として令和 2 年 6 月に更新上り線が完成し、下り線を新たに造り変えた将来の更新上り線に暫定運用として切り替えを行いました。続いて更新下り線が完成し、下り線を切り替えた後、STEP4 として上り線・大井 JCT を切り替え、う回路を撤去して工事完了となります。

令和 6 年度は更新下り線の上部工を実施しました。令和 7 年度は更新下り線の附属物工を実施する予定です。

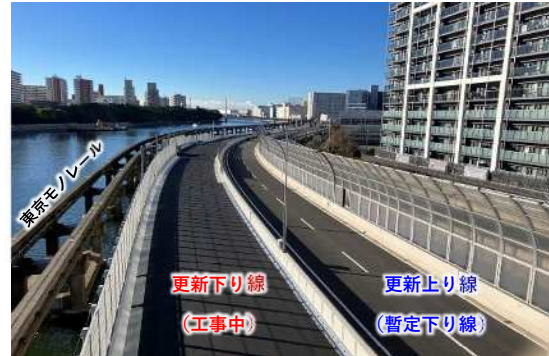


東品川栈橋・鮫洲埋立部の損傷状況

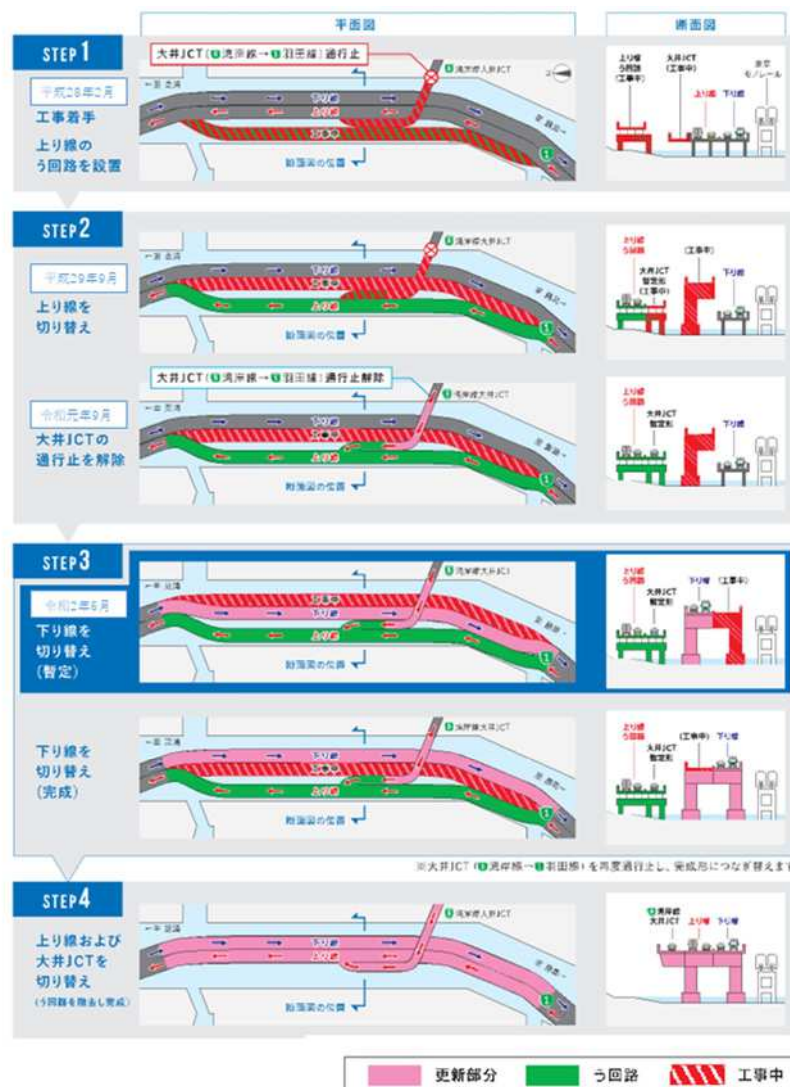




東品川栈橋部施工状況



鮫洲埋立部施工状況



施工ステップ

(2) 大規模更新の概要と実施状況【高速大師橋】

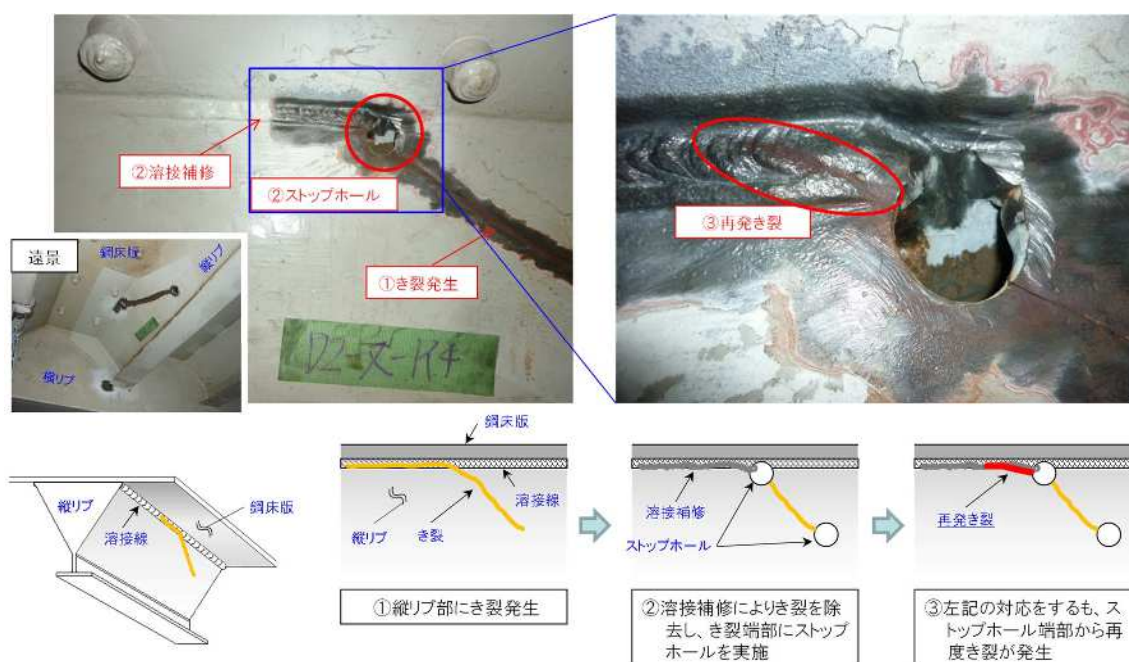
多摩川を渡る高速大師橋は、重交通による極めて過酷な使用状況により、多数の疲労き裂が発生しています。補修・補強はその都度実施しているものの、新たなき裂の発生が後を絶たない状況にあります。

高速大師橋は、上部工の構造が疲労損傷の発生しやすい構造となっており、その構造を抜本的に見直す必要があるため、橋梁全体を架け替えることとしています。

令和5年6月に羽田線2週間通行止めによる新設橋への架け替えが完了し、令和6年度は旧橋（桁）の解体・撤去等が完了しました。令和7年度は旧橋（橋脚）の解体・撤去等を実施する予定です。



旧橋（桁）撤去完了状況



鋼床版の損傷状況

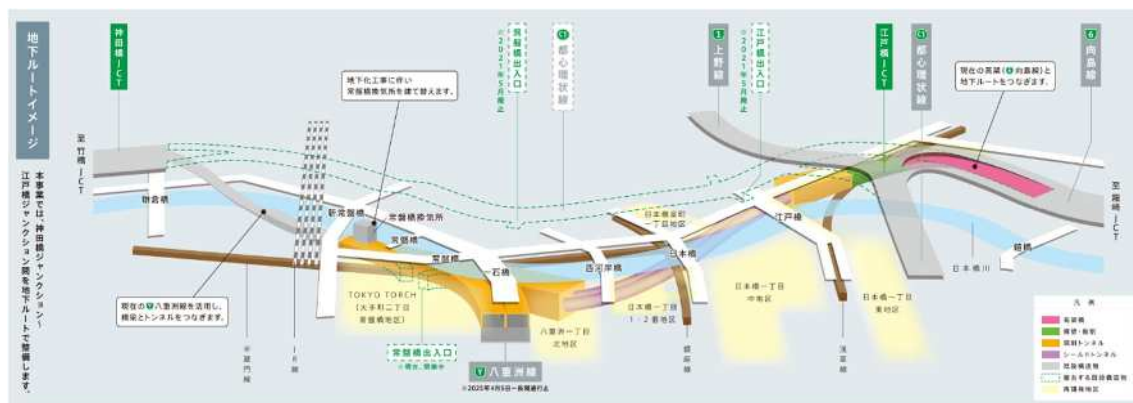
(3) 日本橋区間地下化の概要と実施状況

神田橋 JCT～江戸橋 JCT は、重交通による過酷な使用状況にあるため、鋼桁の切欠き部の疲労き裂等の重大な損傷が多数発生していることから、構造物の更新が必要になっており、平成 26 年に大規模更新（高架での造り替え）として事業化しました。

その後、平成 28 年に日本橋川沿いの 3 地区が国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加されたことにより、日本橋周辺のまちづくりの機運が高まり、平成 29 年 7 月、国土交通大臣と東京都知事より、民間のまちづくりと連携しながら日本橋周辺の首都高速の地下化に向けて取り組むことが発表され、平成 29 年 11 月～平成 30 年 7 月に国、東京都、中央区、首都高速道路株式会社による「首都高日本橋地下化検討会」が行われ、令和元年 10 月の都市計画決定を経て、令和 2 年 3 月に事業許可、令和 2 年 4 月に都市計画事業認可を取得し、日本橋区間地下化事業として事業化がされました。

地下ルートを整備するにあたっては、日本橋川内での工事に先立ち、河川内の橋脚を撤去して、日本橋川の水位を下げる必要があります。そのため、呉服橋出入口と江戸橋出入口の橋桁及び橋脚等を先行して撤去を行うこととしており、令和 3 年 4 月に撤去工事に着手し令和 5 年度に呉服橋・江戸橋出入口の撤去が完了しました。

令和 6 年度より地下化トンネル工事に関わる河川内の工事をより安全に行うため、川の幅を広げる工事（河道拡幅工事）を実施しております。令和 7 年度は高速八重洲線の長期通行止めを令和 7 年 4 月 5 日より開始し、高速八重洲線トンネルの一部改築を伴う本格的な地下化工事に着手、また、将来の地下ルートと干渉する都心環状線の既設橋脚を事前に撤去する必要があるため、交通の流れを止めずに撤去が行えるよう、事前に既設上部工を受替える仮受橋脚工事を実施します。



日本橋区間地下化事業の概要図



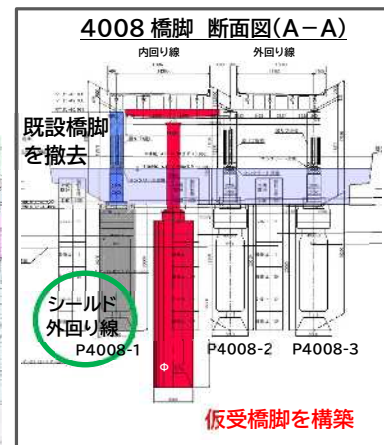
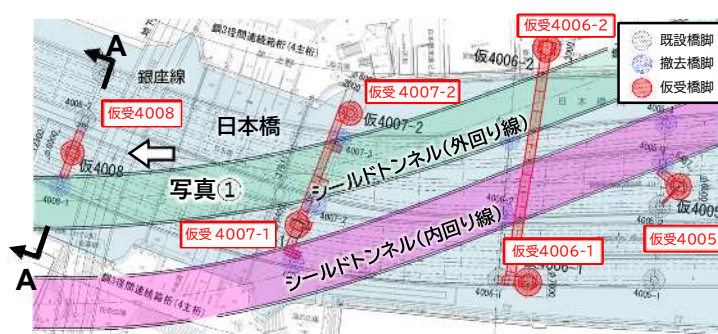
※再開発の計画は現時点の情報を基に作成したイメージです。

地下化前後の日本橋川周辺のイメージ



河道拡幅工事の概要

河道拡幅工事の状況



仮受橋脚工事の概要

(4) 大規模修繕の概要と実施状況

大規模修繕は、重大な損傷が発生している箇所もしくは重大な損傷が今後発生する可能性の高い橋梁を径間単位で全面的に修繕することにより、新たな損傷の発生・進行を抑制し、長期耐久性を向上させるものです。



大規模修繕の主な実施工種

令和6年度は高速6号向島線などで鋼桁、鋼橋脚の補修や恒久足場の設置等を行いました。令和7年度も引き続き、高速5号池袋線などで鋼桁、鋼橋脚の補修等を実施する予定です。



鋼桁の塗替塗装施工状況



恒久足場の設置状況

1-3. 交通事故削減への取り組み

お客さまに首都高を安全にご利用いただくため、様々な交通安全対策を行っています。

1-3-1. 令和6年度の取り組み

令和 6 年度は、令和 5 年度の交通事故多発箇所を中心に、分合流区間での施設接触事故や追突事故・車両接触事故への対策等各種安全対策を行いました。具体的には、分合流区間での色別の標識、路面標示による案内強化や、カラー路面表示・文字、案内看板の設置を実施しました。



カラー路面表示、案内標識
6号向島線（下）江戸橋JCT合流



カラー路面表示、路面文字、案内看板
湾岸線（西）多摩川トンネル

その他にも、下記の活動を実施しました。

- ・各種交通安全キャンペーンを通じた安全運転に対する啓発活動を実施
- ・渋滞末尾の追突事故防止、二輪車の重大事故防止キャンペーン等を展開
- ・全国交通安全運動、高速道路交通警察隊と合同で交通安全キャンペーンや安全運転啓発活動を実施
- ・お盆の渋滞予想に合わせた追突事故注意喚起を SNS 等にて配信



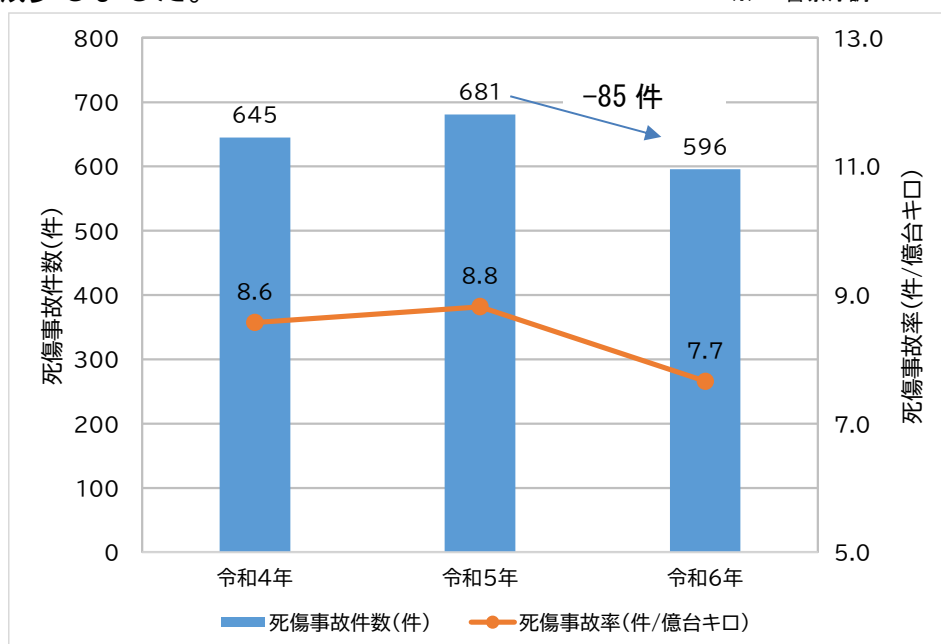
安全パトロール中の注意喚起



お盆の渋滞予想に合わせた
追突事故に対する注意喚起

令和6年の死傷事故率^{※1}は7.7件／億台キロとなり、前年に比べて1.1件／億台キロ減少しました。

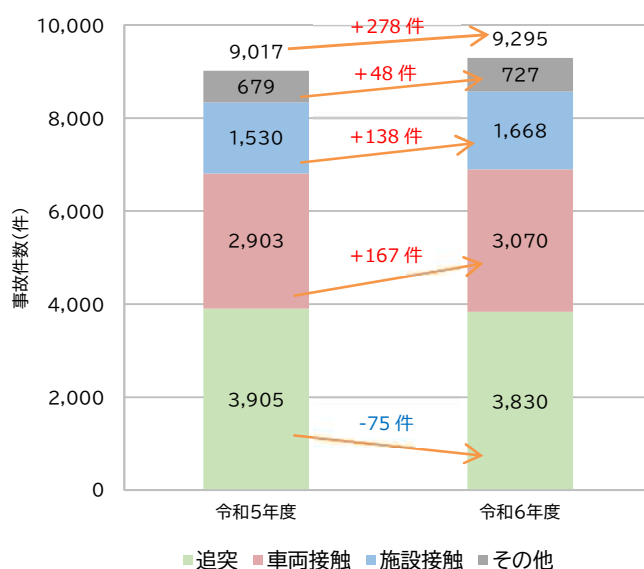
※1 警察庁調べ



死傷事故件数、死傷事故率の推移

令和6年度の交通事故発生件数^{※2}は9,295件となり、前年度に比べて278件増（3%増）であり、車両接触事故が167件増、施設接触事故が138件増となりました。

※2 当社調べ



交通事故発生件数、施設接触、追突事故件数の比較

1-3-2. 今後の取り組み

今後も、下記の対策や啓発活動を実施していきます。

- ・箇所別の事故発生状況に応じた交通安全対策（追突、車両接触、施設接触）を引き続き実施
- ・各種 SNS、ETC2.0、カーナビ等の多様なチャネルを活用し、関係機関と連携しながら交通安全啓発を強化
- ・交通流の変化や渋滞状況に応じた交通安全対策の実施
- ・必要に応じて既設安全対策の見直し検討・実施
- ・交通安全団体への安全運転講習の実施
- ・高速道路交通警察隊等の関係機関と連携した事故防止策の実施
- ・安全啓発動画の作成し、主要 SNS 配信する等の広報を実施

【アウトカム指標】死傷事故率

指標の定義：自動車走行車両 1 億台キロあたりの死傷事故件数

R5 年度 実績値	R6 年度 目標値	R6 年度 実績値	R7 年度 目標値
8.8 件/億台キロ	8.8 件/億台キロ	7.7 件/億台キロ	8.6 件/億台キロ

※ 数値は、1/1～12/31 間の年間値

《令和 7 年度目標値の考え方》

令和 6 年度は、前年と比較し交通量、渋滞損失時間ともに増加している傾向を踏まえ、令和 7 年度の目標値は 8.6 件／億台キロと設定しました。

1-4. 立入・逆走対策への取り組み

1-4-1. これまでの取り組み

車の逆走、歩行者・自転車等の立入りによる事故を防止するため、各出入口共通の注意喚起対策として、大型注意喚起看板や立入禁止看板等の設置を進めています。

1-4-2. 令和6年度の取り組み

(1) 高速道路上への人等の立入対策

令和6年度においても、警視庁と「立入者等事故防止対策検討会」を継続して実施しました。この検討会では、立入、逆走事案に関する情報共有、対策案に関しての事前紹介・討議を実施することで、個別対策への協議を円滑に進めることができ、結果として早期対策の実施に繋がりました。また、19箇所の出入口を対象に注意喚起看板や路面文字等の現地状況に応じた対策に着手するとともに、WEB記事やテレビ番組内での注意喚起等の様々なメディアを用いた啓発活動を実施しました。

また、近年の外国人による立ち入り対策として、空港における立入啓発広告の掲載、フードデリバリー事業者に対して、誤進入のたびに注意喚起を実施しました。

【ハード対策】

- ・ 原付注意喚起看板の設置（ピクト表示の注意喚起看板設置）

……………新宿入口

- ・ 方向別に案内看板と路面表示を色分け路面文字の設置
（分岐選択の誤りによる車両の後退対策）

……………千住新橋



原付注意喚起看板
（新宿入口）



後退対策
（千住新橋出口）

【ソフト対策】

- ・ フードデリバリー会社と誤進入防止に関する打ち合わせを継続実施
- ・ 成田国際空港における外国人向け立入啓発広告の掲載
- ・ 立入防止のチラシ及びポスターを作成し、警察署及び免許センター等にて掲示
- ・ 当社ホームページや SNS を活用した注意喚起



外国人向け立入防止啓発広告
(成田国際空港)



立入注意喚起動画
(Youtube 等の SNS を活用した広報)

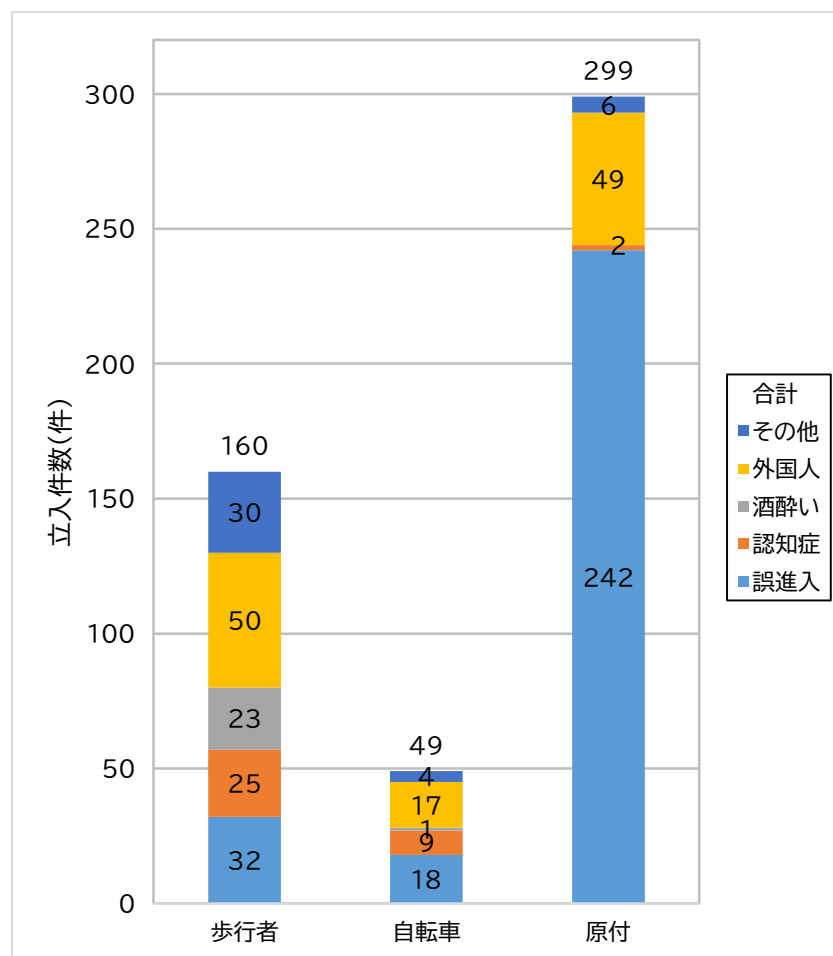
◇人等の立入事案件数のうち、歩行者及び自転車、原付の立入件数

指標の定義：歩行者、自転車、原付が高速道路に立入り、保護した事案の件数

歩行者 立入件数	令和 5 年度	令和 6 年度
	152 件	160 件

自転車 立入件数	令和 5 年度	令和 6 年度
	59 件	49 件

原付 立入件数	令和 5 年度	令和 6 年度
	272 件	299 件



令和 6 年度要因内訳（歩行者・自転車・原付）

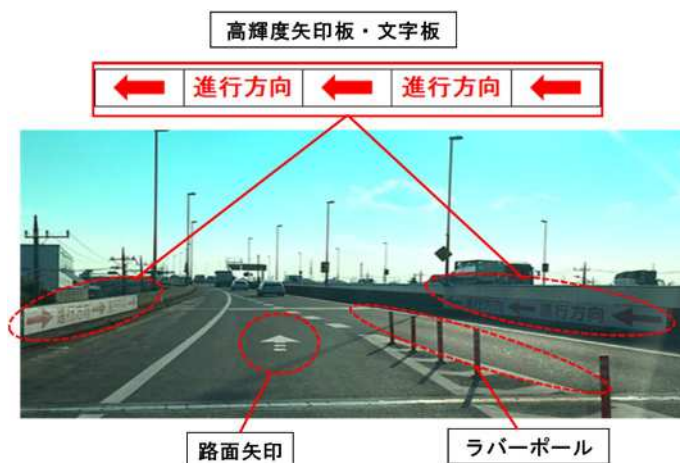
（２）逆走防止対策

既設の出口部での逆走対策として、注意喚起看板の設置や案内看板の改良等を実施しております。併せて各種キャンペーンでチラシを配布するなどソフト対策も継続して実施しています。

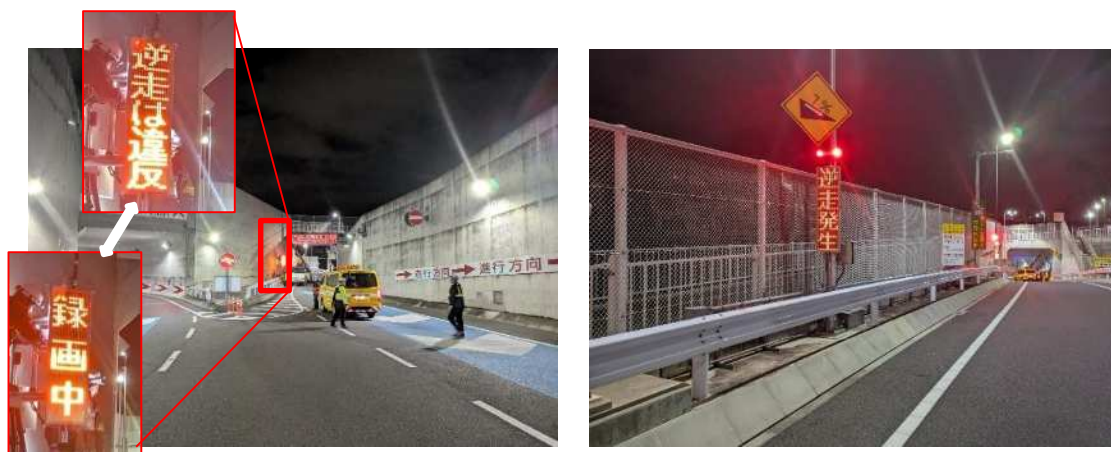
また、本線合流部での逆走対策として、高輝度矢印板・文字板やラバーポール、路面矢印を全本線合流部の全箇所を設置完了しております。

【ハード対策】

・高輝度矢印板・文字板、ラバーポール、路面矢印を全本線合流部にて設置を完了しております。



本線合流部逆走対策事例（三郷 JCT）



逆走警告表示板（逆走車への警告用、順走車への注意喚起）

【ソフト対策】

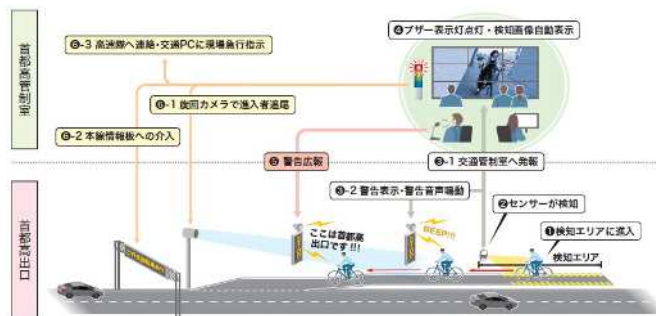
- ・ 逆走啓発チラシを作成し、SNS 等に配信し注意喚起を実施。
- ・ 実際の逆走映像を用いて、SNS 等で注意喚起を実施



逆走防止チラシ・逆走映像を用いた注意喚起

(3) 検知・警告システム

料金所のない（人がいない）立入実績のあった箇所や構造上立入りやすいと思われる出入口 106 箇所について、センサーを用いた立入、逆走・検知警告システムを導入しています。システムの導入に伴い、首都高に立入った方の立去りや迅速な通報につながっています。



検知・警告システム概要



検知・警告システム検知例
(目黒入口)

1-4-3. 今後の取り組み

今後も、下記の活動を実施していきます。

(1) 人等の立入対策

- ・立入実績の多い箇所及び重大事故リスクの高い出口を優先して、立入、逆走検知・警告システムの導入を推進
- ・システム設置と並行して出口部に立入防止カラー舗装を実施
- ・入口部は外国人や原付が多くを占めており、外国人を対象とした理解度アンケートで検証済みの原付注意喚起看板や路面ピクトの施工を展開
- ・アプリ会社へのナビ設定に関する更なる改善や配達業者への指導徹底を継続して実施
- ・X、YouTube 等のこれまで使用した広報以外にも様々なメディアを用いた啓発を引き続き推進

(2) 逆走対策

- ・認知症者に効果的な対策を検討
- ・引き続き、逆走車に対するセンサーによる自動検知及び警告を行う立入、逆走検知・警告システムの導入を推進
- ・現場状況や逆走案件の分析を行い、対策項目の改良と見直しを実施
- ・ソフト対策として、チラシやホームページ、SNS 等を活用した注意喚起を実施

【アウトカム指標】人等の立入事案件数

指標の定義：歩行者、自転車、原付が高速道路に立入り、保護した事案の件数

R5 年度 実績値	R6 年度 目標値	R6 年度 実績値	R7 年度 目標値
483 件	470 件	508 件	470 件

※ 歩行者、自転車、原付の合計

《令和7年度目標値の考え方》

令和7年度は、直近の立入状況を考慮し、470件としました。

【アウトカム指標】逆走事故件数

指標の定義：逆走による事故発生件数

R5 年度 実績値	R6 年度 目標値	R6 年度 実績値	R7 年度 目標値
0 件	0 件	1 件	0 件

※ 数値は、1/1～12/31 間の年間値

【アウトカム指標】逆走事案件数

指標の定義：交通事故又は車両確保に至った逆走事案の件数

R5 年度 実績値	R6 年度 実績値
1 件	2 件

※ 数値は、1/1～12/31 間の年間値

1-5. 大雪、地震などの自然災害への対策

1-5-1. 積雪、凍結対策

(1) 令和6年度の積雪・凍結対策の状況

令和6年度の積雪・凍結対策の状況は、気象予測情報に基づき、雪凍態勢を2回構築し、タイムラインに従って下表のとおり適切に対策を実施しました。

日付	対策内容	通行止め	車両滞留
令和7年3月3日～	HP 広報 パトロール 凍結防止剤散布 ダンプ走行 除排雪作業	あり	なし
令和7年3月18日～	HP 広報 パトロール 凍結防止剤散布 ダンプ走行 除排雪作業	あり	なし

(2) 主な取り組み方針

近年の雪の経験を踏まえ、「長時間の車両滞留」及び「通行止めの長期化」の再発防止を基本方針とし、作成したタイムライン(段階的な行動計画)に基づき、大雪時の道路交通確保に向けた様々な取り組みを実施していきます。また、積雪・凍結対策については、管理の仕様書の作業水準に従い実施しています。

① 「長時間の車両滞留」の防止

・ 早期通行止め・予防的通行止め

積雪・凍結対策体制構築後に、事故や車両立ち往生などが発生する可能性が高まり、その後の気象予測で車両滞留発生恐れがある場合に早期通行止めを実施します。また、気象予測の段階で大雪が予想された場合には、事前に当社 web サイト、mew-ti※、SNS (X 等) で広報した上で予防的通行止めを実施します。※首都高のリアルタイム交通情報サービス

・ 車両立ち往生発生リスク箇所への対応

車両立ち往生のリスク箇所について、監視体制を強化しています。万が一お客さまの車両立ち往生が発生した場合、付近に事前配備したレッカー車により迅速に車両移動を行います。

② 「通行止めの長期化」の防止

・ 除排雪態勢の強化、除排雪作業の迅速化

より早期の通行再開に向けて、除排雪態勢の強化及び除排雪作業の迅速化を図ります。

③ 確実な情報提供

・ お客さまへの適切な情報提供

気象情報等に基づく適切な通行止め予測の事前広報を実施します。事前広報、交通規制等の情報は当社 Web サイト、mew-ti、SNS (X 等)、文字情報板や日本道路交通情報センターの放送によりお知らせしています。

また、トンネル内のお客さまに対しては、拡声放送設備、ラジオ再放送を活用し、情報提供を行います。

④ 関係機関との連携強化

・ 警察や関係機関との連携

通行止めや通行再開時の連携について、警察、国土交通省、他の高速道路会社との事前調整を行います。

1-5-2. 台風及び集中豪雨等の滞水対策

降雨時における首都高の正常な機能を維持するため、滞水による交通障害を少なくし、交通障害時間を短縮して、お客さまの安全・安心の確保に努めています。当社では滞水対策に係る業務マニュアルを作成し、主に以下の対応を行っています。

①滞水注意箇所の事前の対応

気象予測により 48 時間後までの降水量を把握し、排水柵の事前清掃を実施しています。また、降雨期（4 月～11 月）は、週 1 回を基本とした排水柵の事前清掃を実施しています。

②態勢の構築

気象情報を事前に把握し、各局と本社において予め災害対策本部を設置し、滞水処理班を適宜増班し、降雨に備えています。

③路面状況の監視及び情報収集と出動

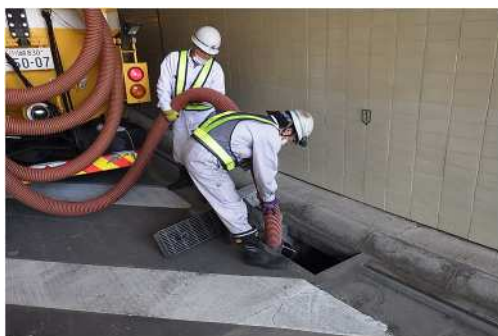
降雨時における交通管制室での監視カメラや交通パトロール等により滞水状況を把握しています。必要に応じ滞水処理班の出動指示を行います。

④お客さまへの情報提供

気象情報等に基づく適切な事前広報を実施します。降雨時には、走行中のお客さまへ文字情報板による注意喚起を行っています。

⑤対策のフォローアップ

毎年の滞水箇所の状況を把握し、必要なハード対策（排水柵の増設や路面の勾配修正等）の確認や実施状況を定期的にフォローアップしています。



路面滞水処理状況



文字情報板での注意喚起

1－5－3．大地震の発生を想定した業務継続計画

当社では、大地震発生時に被害を受けても災害対策業務を実施し、緊急交通路としての機能を確保するため、「大規模地震の発生を想定した業務継続計画（BCP）」を以下のとおり策定してきました。

第1版	平成21年10月	—
第2版	平成23年10月	東日本大震災によって明らかとなった課題及びその対応策を踏まえ、策定
第3版	平成26年12月	内閣府中央防災会議から首都直下地震の新たな被害想定が発表されたこと及び災害対策基本法の改正（平成26年11月）により、同法に道路管理者による放置車両等の移動に関する規定が盛り込まれたこと等を踏まえ、策定
第4版	平成30年3月	防災体制及び道路啓開に関する各種課題解決に進捗が図られたこと等を踏まえ、策定
第5版	令和元年6月	第4版での検討課題や地震防災訓練で確認された課題への対応や地震防災訓練で確認された課題の整理等を踏まえ、策定
第6版	令和2年6月	平成30年6月に発生した大阪北部地震に関する対応の振り返りなどを踏まえ、策定
第7版	令和3年6月	第6版での検討課題や地震防災訓練で確認された課題等を踏まえ、策定
第8版	令和6年11月	第7版策定以降の当社に関わる要因の変化や地震防災訓練で確認された課題等を踏まえ、BCPと地震時業務要領に再編し、策定

このBCPを踏まえ、地震防災訓練を始め各種訓練に取り組んでいます。

1-5-4. 業務継続計画（BCP）の概要

本部長代行者の常駐	勤務時間外に大地震が発災した場合、本部長（社長）代行である担当役員又は保全・交通部長等が直ちに本社に駆けつける体制を構築
参集体制	震度 5 強から、ほぼ全社員が参集する体制を構築。 特に事業所の近傍（概ね半径 6km 以内）に居住する社員を初期参集要員として指名
交通特別パトロール	地震後、高速道路上における路面点検を概ね 3 時間で実施
迅速な点検	点検優先路線（全体の約 3 割）を定め、高架下点検を概ね 3 時間で実施
道路啓開	緊急車両の通行確保のため、優先路線では発災から 24 時間以内にいずれかの路線の 1 車線以上を確保するために放置車両の移動、段差修正などを実施



1-5-5. 地震防災対策の推進

当社では、兵庫県南部地震規模の大地震を想定した地震防災対策として橋脚耐震補強、長大橋耐震補強を平成8年度以降継続して推進しており、落橋・倒壊等の致命的な損傷を防ぐ対策を平成24年度に完了しています。また、平成28年4月に発生した熊本地震を踏まえ、ロッキング橋脚等を有する橋梁の耐震補強を推進し、令和4年度に完了しました。

令和6年度は、首都直下型地震など大規模地震発生に備え、橋梁の更なる耐震補強として、耐震設計、関係機関との協議及び工事等を進めてきました。



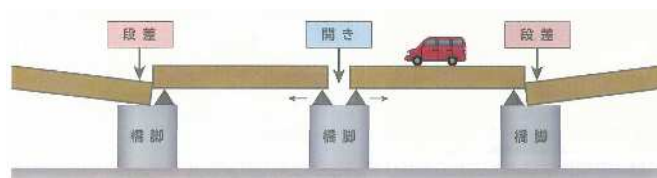
長大橋の耐震補強
(レインボーブリッジ主塔下路部の補強)



上部工の耐震補強
(落橋防止装置の設置)

また、地震により橋梁の繋ぎ目に段差及び開きが発生した場合、車両の通行ができなくなる場合があります。緊急車両（警察、消防、自衛隊等の車両）の通行を可能とするため、早期の応急復旧が必要とされます。

緊急交通路を早期に確保するためには、路面に生じた段差を速やかに修正し、放置車両を移動し、緊急車両の通行帯を確保する「道路啓開」を実施する必要があります。



被害状況イメージ



橋梁損傷事例

（１）段差修正材、開き修正材の活用

応急復旧に一般的な建設資材である鋼材等を用いる場合、その運搬及び設置のために吊上げ機材を搭載した車両が必要になりますが、滞留した車両により応急復旧箇所へ接近できない可能性があります。

このため、人力により設置可能でかつ大型車を含めた車両の通行にも耐えられる「FRP 製渡し板（F-Deck）」、「EPS フラットブロック」及び「EPS スロープ」を活用しています。



段差修正材の設置状況



開き修正材の設置状況



大型車の通行状況

（２）応急復旧資機材の配備

応急復旧資機材は、都心部での現地調達が困難であることを勘案し、「FRP 製渡し板（F-Deck）」、「EPS フラットブロック」、「EPS スロープ」等の段差修正材を、被災想定箇所付近の管理用地等に配備（備蓄）しています。



FRP 製渡し板（F-Deck）



EPS フラットブロック



EPS スロープ

（３）関係機関等との連携強化

関係機関等との連携強化として、次のような取り組みを実施しています。

- ・国土交通省関東地方整備局、東京都、埼玉県、神奈川県等の防災訓練及び通信訓練等に参加
- ・災害復旧について応援体制や相互協力体制を構築するための協定書、確認書等を高速道路会社、自衛隊、一般社団法人日本建設業連合会、（一社）建設コンサルタント協会関東支部、東京ガス株式会社、ＫＤＤＩ株式会社、東京電力ホールディングス株式会社、東日本電信電話株式会社、ソフトバンク株式会社、楽天モバイル株式会社及び株式会社 NTT ドコモと締結。今後も強化を図っていく予定。

（４）防災訓練等の実施

令和６年度は次のような防災訓練を実施しています。

- ・ 総合防災訓練（令和６年９月１３日）
- ・ 初期参集要員対応訓練（令和６年１０月３日～１０月７日）
- ・ 災害対策本部移設訓練（令和６年１２月１３日）

（５）お客さまへのPR

大地震発生時には、緊急車両の通行の支障となる放置車両を極力減らすため、できるだけ左側に寄せて停車していただくように当社ホームページや首都高防災ガイド等でPRしています。

（６）常設化した本社災害対策室を活用した取り組み

大雨や台風をはじめとする自然災害や積雪・凍結、首都直下地震といった首都高速道路を取り巻く危機に対して、迅速かつ的確に対応する必要があります。そのため、CCTV映像、総合防災情報システム、総合交通情報システムの映像を表示することができる災害対策室を本社へ常設設置することで、初動対応の一層の迅速化や災害対応時の現場情報等の集約化が可能となり、災害対応力を強化しています。

○８面大型モニターを設置

現場情報（CCTV映像、総合防災情報システムに登録された被害情報等）を集約・共有

○テレビ会議システムの活用

本社災害対策本部・現地対策本部間の連携・情報共有を促進

○無停電化

首都直下地震や台風等による停電に備えて、無停電電源回路を採用



本社災害対策室

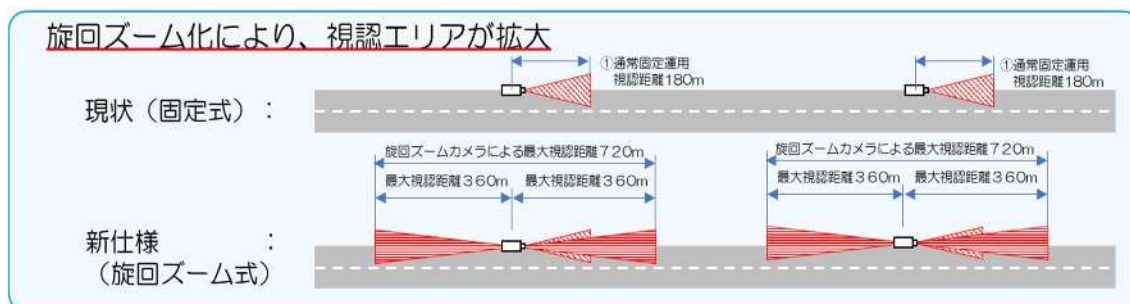
1-5-6. 防災対策機能強化の取り組み

平成30年1月の大雪では、首都高速道路で大規模な車両滞留が発生するとともに総延長の7割が通行止めとなり、全面通行再開までに4日間を要する事象が発生しました。大雪時の道路交通確保するために、交通状況や異常状況の監視を行うための交通管制用テレビカメラ（以下、CCTV）の整備やInfraPatrol[®]などによる路面監視を進めております。

特に、冬場の大雪等によるお客さまの車両スタック事象等、災害等や緊急時における道路状況の迅速かつ的確な把握と対応に向けて、次のような取り組みを実施しております。

- ・ 高架部（明かり部）の CCTV を増設
- ・ 既設固定式から旋回ズーム式に変更

また、その他にも凍結防止材製造・貯蔵施設、融雪車両・排除雪車両の増強・更新、新たな融雪・凍結防止設備（ロードヒーティング、湿塩水散布装置など）の導入を図っております。



【改修前】固定式CCTV



【改修後】旋回ズーム式CCTV



積雪時の車両スタック想定箇所

2. 快適・便利の向上への取り組み

2-1. 総合顧客満足度

「お客様第一」の経営理念に基づき、安全・円滑・快適を目指し、お客さまに満足いただける質の高いサービスを提供するため、首都高に対するお客さまの評価やニーズを把握し、今後のサービス改善のための基礎資料としてお客さま満足度調査を実施しました。

2-1-1. 令和6年度の取り組み

令和6年度においても、お客さまに満足いただける質の高いサービスの提供に取り組んでいます。

首都高に関するお客さまからの総合的なお問い合わせ窓口である『首都高お客さまセンター』は、24時間対応や三者通話方式による多言語化対応（英・中・韓・西・葡）を実施しています。また、ホームページにお問合せフォーム（グリーンポスト）を設けて、いつでも多様なお客さまのご意見・ご要望を承る体制を構築しています。

寄せられたご意見・ご要望については1件1件内容を真摯に受け止め、各種の改善に反映して、サービス向上に役立てています。

過去3ヶ年のお客さまセンター・グリーンポストのお問い合わせ件数・ご意見件数

形態		令和4年度	令和5年度	令和6年度
お客さまセンター	お問合せ	628,557件	634,215件	620,890件
	ご意見等	2,400件	2,150件	2,843件
グリーンポスト		1,075件	905件	729件

さらに、毎年度夏季に実施しているお客さま満足度調査の回答の分析結果から「車の流れの改善」「情報提供の充実」「PAの改善」等の「CS重点施策」を策定し、施設改善の取組を行うなど、お客さまからのご意見・ご要望を会社全体の施策に反映してお客さま満足度の向上を図っています。

この結果、令和6年度の総合顧客満足度は3.6ポイントとなり、目標値3.5を上回りました。

【参考】令和6年度お客さま満足度調査方法

調査方法	パソコン及びスマートフォン調査
調査期間	令和6年8月16日（金）～令和6年9月13日（金）（4週間）
総回答数	10,444件

ご意見・ご要望のうち、施設改善につながるものについては「カルテ化」して関係各部署で共有し、連携して対応しています。その改善事例は、お客さまへのフィードバックとしてパンフレットやホームページに紹介するなど公表しています。令和6年度には174件の改善を実施しました。

〈お客さまの声による改善事例〉

（お客さまの声）湾岸線（西行き）多摩川トンネルよりアクアラインへと向かう車両が影響する行楽渋滞が特にひどい。無理矢理割り込んでくる車両がいて、しょっちゅう事故が発生している。

（改善内容）上流での早めの車線変更を促すために分岐案内の強化を行い、上流側から順に ①青色狭さくドット ②路面文字 ③案内看板の設置等の対策を実施した。



2-1-2. 今後の取り組み

お客さまからのご意見は、お客さま目線での改善事項が見える貴重な経営資源であるとの認識に立ち、会社全体の施策として、次に掲げる的確なお客さま対応プロセスを運用することにより、お客さま満足度の向上を図ってまいります。

- ・お客さまのご意見・ご要望に対する着実な対応の実施
- ・お客さまの声の分析・評価とその活用
- ・社長をトップとした満足度向上推進体制による全社的な取り組み
- ・CS 重点施策の実施
- ・改善事例等の効果的な広報の実施

【アウトカム指標】総合顧客満足度（単位：ポイント）

指標の定義：CS 調査等で把握するお客さまの満足度 [5 段階評価]

R5 年度 実績値	R6 年度 目標値	R6 年度 実績値	R7 年度 目標値
3.6	3.5	3.6	3.5

《令和7年度目標値の考え方》

総合顧客満足度は、お客さまの声を各取り組みへ継続的に反映することにより一定水準の数値を確保することが極めて重要であると考え、令和7年度目標値はR6年度と同等の3.5ポイントを設定しました。

2-2. 年間利用台数・企画割引

令和6年度の年間利用台数は382百万台、一日当たりの交通量は104.5万台で、前年度と比較して2.3%の増となりました。これは、景気の緩やかな回復に伴い、増加したものと考えられます。

利用台数向上の取り組みとして、季節やエリアごとに特色のあるプロモーションやWEB、ラジオを通じてお客さまへ地域のおすすめドライブ情報等を提供しました。

【アウトカム指標】年間利用台数

指標の定義：支払料金所における年間の通行台数

R5年度 実績値	R6年度 目標値	R6年度 実績値	R7年度 目標値
374百万台	376百万台	382百万台	377百万台

《令和7年度目標値の考え方》

引き続き、多様なお客さまサービスの提供の取り組み等により、更なる高速道路の利用促進を図る予定であり、推定交通量を基にそれぞれの目標値を設定しました。

【アウトカム指標】企画割引

指標の定義：地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数、実施件数

	R5年度 実績値	R6年度 目標値	R6年度 実績値	R7年度 目標値
販売件数	0件	—	0件	—
実施件数	0件	—	0件	—

《令和7年度目標値の考え方》

引き続き、地域振興や観光振興に資する首都高を利用したドライブの魅力などのPRに積極的に取り組んでいく予定であり、継続して検討を進めます。

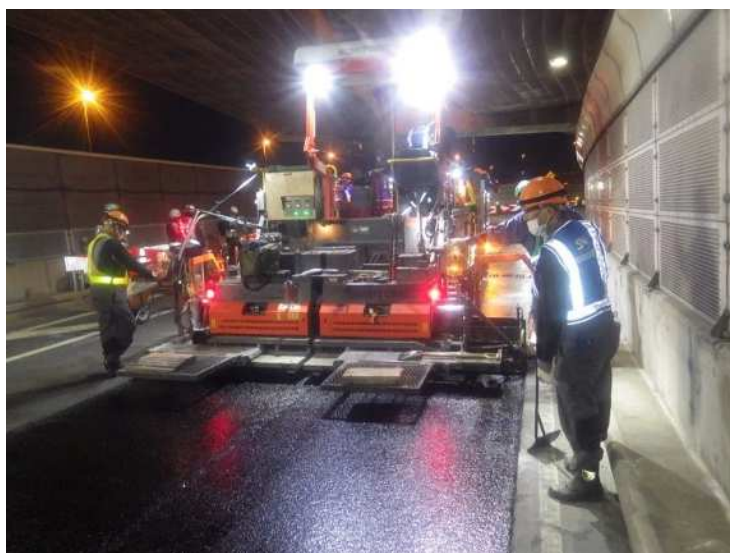
2－3．走行快適性への取り組み

2－3－1．これまでの取り組み

お客さまが快適に首都高をご利用頂けるよう、道路構造物（舗装）を健全に保ち、交通の快適性・安全性を確保しています。

快適な走行の実現に向け、次のような取り組みを実施しています。

- ・日常的な高速道路上の巡回点検、定期的な舗装点検による舗装路面状況の適切な把握
- ・劣化箇所を整理・分析し舗装補修を推進
- ・ポットホール多発箇所に対して舗装の打換えを実施



舗装工事実施状況

2－3－2．令和6年度の取り組み

週2～3回実施する高速道路上巡回点検や徒歩による目視点検により、舗装路面状況を適切に把握、要補修箇所についてはi-DREAMs[®]を活用して、補修の優先順位をつけて補修工事を実施し、良好な路面状態を確保しました。

令和6年度は、要補修車線長92km（令和6年度に新規に要補修となった車線長35kmと令和5年度末要補修車線長57km）のうち、34kmの補修を実施したことにより、目標を達成しました。

2-3-3. 今後の取り組み

今後も日常的な巡回点検、定期的な舗装点検により舗装路面状況を適切に把握し、劣化箇所の補修を推進します。

【アウトカム指標】快適走行路面率

指標の定義：快適に走行できる舗装路面の車線延長比率

R5 年度 実績値	R6 年度 目標値	R6 年度 実績値	R7 年度 目標値
97%	97%	97%	97%

快適走行路面率＝A（MCI※が 5.6 超の延長）／B（総延長）（％）

※ MCI（*Maintenance Control Index* 維持管理指標）とは路面の状態を表す管理指標である。

ひび割れ率（％）、わだち掘れ深さ（mm）から算出している。

《令和 7 年度目標値の考え方》

現状の舗装補修実績を維持し、安全・快適な路面状況を確保するため、令和 7 年度目標値は 97%と設定しました。

2-4. 渋滞削減への取り組み

当社は、「お客様第一」の経営理念に基づき、お客さまへ円滑な道路サービスを提供するために、所要時間の短縮や渋滞の緩和を進めるとともに、定時性・安全性を向上させる取り組みを実施しています。

2-4-1. これまでの取り組み

渋滞削減に向けて、中央環状線全線開通（平成 27 年 3 月）や横浜北線（平成 29 年 3 月）、横浜北西線（令和 2 年 3 月）等のネットワーク整備、堀切・小菅 JCT 間と板橋・熊野町 JCT 間の 4 車線化（平成 30 年 2 月・3 月）等の中央環状線機能強化、エスコートライト設置や区画線改良等の既存の道路を有効に活用する渋滞対策をこれまで実施しました。

これらの取り組みにより渋滞は緩和しましたが、上り坂や合流部、交通集中する区間などでは、引続き渋滞が発生している状況です。お客さまに更に快適に利用いただくため、継続的な渋滞対策を推進しています。

渋滞要因に着目した対策の一覧

①上り勾配での速度低下対策	<ul style="list-style-type: none">●エスコートライトによる速度低下対策●速度回復を促すメッセージの標示●付加車線の設置●看板や路面標示による上り勾配等の注意喚起
②合流部の対策	<ul style="list-style-type: none">●交通需要の時間変化に応じた合流部の運用変更●入口流入調整●拡幅による車線増●交通状況に応じた区画線改良
③交通集中への対策	<ul style="list-style-type: none">●ネットワーク整備●各種交通情報の広報

2-4-2. 令和6年度の取り組み

令和6年度は主に上り勾配部での速度低下対策、合流部での安全性の向上・円滑化を目的とした対策を実施しました。

首都高全線の渋滞損失時間は、上記の対策及び令和5年度に引き続き交通量が増加傾向にあることを含め、2,880万台・時/年となり、令和5年度と比較して増加しました。

令和6年度に実施した主な対策

	対策箇所	実施済み対策内容
1 上り勾配での速度低下対策	高速湾岸線（東行き） 鶴見つばさ橋	・指向性スピーカーを用いた速度低下抑制（令和6年8月）
2 合流部の対策	高速6号向島線（下り） 江戸橋JCT～箱崎JCT間	・路面標示設置、看板改良による交通整流化（令和6年7月）
	高速湾岸線（東行き） 東海JCT合流手前	・路面標示による適切な車線利用の促進（令和7年2月）
3 交通集中への対策	首都高ホームページ SNS（X）	・渋滞予想カレンダーの掲載 ・長時間規制工事の混雑予想、う回案内の情報提供（毎月更新）

① 上り勾配での速度低下対策

（指向性スピーカーによる速度低下対策）

上り勾配では、運転者が意識することなく車両走行速度が低下することがあり、これにより交通集中する時間帯に渋滞が発生します。

湾岸線（東行き）鶴見つばさ橋では上り勾配での速度低下により慢性的な渋滞が発生しており、令和6年8月より指向性スピーカーを用いた速度低下抑制の案内を実施しております。また、お客さま満足度調査等により、お客さまの行動変容が伺える回答をいただいております。



指向性スピーカーを用いた速度低下抑制対策（湾岸線東行き鶴見つばさ橋）

② 合流部の対策（区画線改良（合流部の交通整流化））

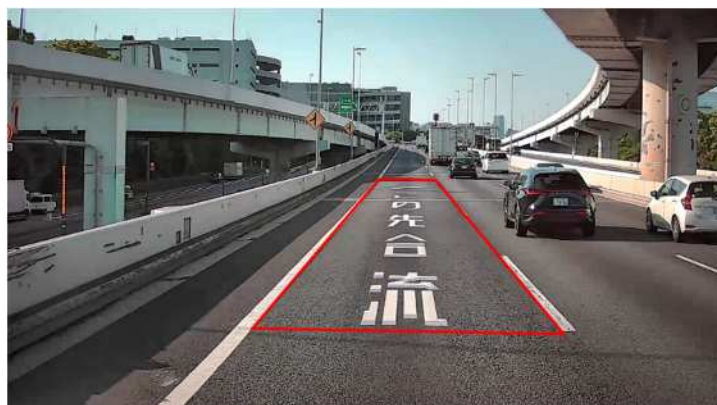
合流部では交通集中する時間帯において、車線の減少、交通の錯綜により渋滞や事故が発生します。

6号向島線（下り）江戸橋 JCT～箱崎 JCT では、都心環状線（内回り・外回り）から流入し、9号深川線・湾岸線へ向かわれる方、6号向島線・7号小松川線へ向かわれる方が錯綜する箇所になっており、各流入方向からの利用者に流出方向に応じた適切な車線を利用いただけるよう、路面標示や標識の色別の案内を実施しました。

湾岸線（東行き）東海 JCT 合流部では、湾岸分岐線側の交通量が多く、渋滞が発生しており、湾岸分岐線の渋滞軽減を目的に湾岸線（東行き）東海 JCT 合流部手前に右側車線へ車線変更を促す路面標示を設置いたしました。



路面標示設置・看板改良による交通整流化
（6号向島線下り江戸橋 JCT～箱崎 JCT）



合流喚起路面標示「この先合流」（湾岸線東行き東海 JCT 合流手前）

③ 交通集中への対策

交通集中への対策として、首都高ホームページ、SNS 等を活用した各種交通情報の広報を行っています。

令和 6 年度は、過去のデータから各日の渋滞状況の程度を 4 段階で予測した「渋滞予想カレンダー」の WEB サイトおよび各種 SNS への掲載や翌日の渋滞ランクを 4 ランクで X にて配信する「明日の首都高」等首都高ホームページ、SNS 等を活用した各種道路交通情報の広報を行っています。また、WEB サイトで利用できる「主要渋滞箇所マップ」の利用方法を説明する動画を配信し、お客さまがより効果的に情報を活用できるよう支援する内容をお知らせしました。



渋滞予測カレンダー（令和 7 年 1 月版）の例

2-4-3. 今後の取り組み

引き続き、「池尻・三軒茶屋出入口間改良（2箇所）」や「羽田 TN 付近高架 3 車線化」、渋滞要因に応じた区画線改良や注意喚起板等に加え、適時的確な情報提供や啓発広報等の各種対策により既存の道路を有効に活用する渋滞対策を実施してまいります。

【アウトカム指標】渋滞損失時間

指標の定義：渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間

R5 年度 実績値	R6 年度 目標値	R6 年度 実績値	R7 年度 目標値
2,609 万台・時	2,500 万台・時	2,880 万台・時	2,500 万台・時

※目標値は新型コロナウイルス感染症拡大前（R1 年度 2,320 万台・時）を基準として設定。

【アウトカム指標】ピンポイント渋滞対策実施箇所

指標の定義：ピンポイント渋滞対策を実施している箇所

	R5 年度 実績値	R6 年度 実績値
新規着手	0 箇所	2 箇所
対策実施	2 箇所	2 箇所
完了	4 箇所	5 箇所

《令和 7 年度目標値の考え方》

首都高グループの『中期経営計画 2024-2026』に基づき、お客さまに更に快適にご利用いただくため、渋滞損失時間の目標値は、2,500 万台・時と設定しました。

2-5. 通行止め時間削減への取り組み

2-5-1. 取り組みの背景

首都高は、首都圏における様々な制約下で作られているため道路幅も狭く、交通事故、災害悪天候により通行止めが余儀なくされる場合があります。

お客さまの安全と快適走行の実現に向け、通行止め時間を可能な限り少なくするよう取り組んでいます。本取り組みは、管理の仕様書の作業水準に従い実施しています。

2-5-2. 令和6年度の状況

令和6年度実績値は6時間であり、前年度に比べ減少しました。大規模な雪が無かったことや、長期間の通行止めを伴うリニューアル工事が無かったことが要因となっています。

2-5-3. 今後の取り組み

引き続き、雪の対応について、除排雪体制の強化、除排雪作業の迅速化、積雪・路面凍結抑止の徹底等の対策を実施し、お客さまの安全確保と通行止めの長期化防止を図ります。

また、事故車及び故障車の排除業務に係る協定を締結するレッカー業者数を拡大し、事故処理等の迅速化を推進します。併せて、工事に伴う通行止めを必要最小限に留めるよう、通行止め時間の減少に努めます。

【アウトカム指標】 通行止め時間

指標の定義：雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間

	R5 年度 実績値	R6 年度 実績値
合計	35 時間	6 時間
災害・悪天候	25 時間	2 時間
事故・その他	1 時間	3 時間
工事	9 時間	1 時間

2-6. 路上工事時間削減への取り組み

2-6-1. 取り組みの背景

首都高は、きめ細かな維持管理が必要な高架構造が全体の約 8 割を占めており、そのうち 6 割以上が供用経過年数 30 年以上となっているため、構造物や附属物の高齢化に伴う点検や補修が増えています。また、その予防保全工事を実施しているため、路上工事は増加の傾向となっています。

そのような状況の中、工事方法の工夫により、首都高の路上工事時間を極力削減し、交通の円滑化及び渋滞減少を目指します。

2-6-2. 令和 6 年度の取り組み

昼夜連続した長時間車線規制工事（集中工事）により工事を集約化するよう、年間を通じて計画の策定を行っています。令和 6 年度は、都心環状線、3 号渋谷線、5 号池袋線、6 号三郷線、11 号台場線、中央環状線、埼玉大宮線、神奈川 2 号三ツ沢線において、舗装打換やノージョイント化等を長時間規制工事により計 28 日実施しました。また工事調整会議等を活用し、複数の工事を同時に行う工事の集約化（コラボ工事）を推進しました。



長時間車線規制工事の実施状況（ノージョイント化工事）

2-6-3. 今後の取り組み

令和 7 年度は 3 号渋谷線、4 号新宿線、5 号池袋線、6 号向島線、6 号三郷線、7 号小松川線、中央環状線、神奈川 1 号横羽線、神奈川 2 号三ツ沢線、神奈川 7 号横浜北線において、長時間車線規制工事を実施する予定です。また、過年度より実施している工事の集約化も推進していきます。

◇工事ルールの見直し及び工事予定情報提供について

構造物の高齢化の進行、過酷な使用状況の中、首都高では日々点検・補修を行っています。今後も、お客さまに安全安心な首都高を提供し続けるために、より多くの点検・補修を行っていく必要があります。

近年、ネットワークが整備され、経路の選択性が向上したこと等を考慮し、平成30年4月より以下の工事実施方法を本運用してきました。

- ・曜日は定めず、工事渋滞の発生が予想されない交通量の少ない時間帯に工事を行うことを基本としています。
- ・大きな音の出る作業は、沿道の皆様への配慮から23時までに終了させることとしています。やむを得ず交通量の多い時間帯に行う場合、工事渋滞の発生が予想される路線については、交通状況を考慮した上で曜日を定めて実施しています。
- ・なお、安全な走行を確保するための緊急工事は上記によらず実施しています。

上記に加え、令和5年度にはコロナ禍から交通量が回復してきたことを踏まえ、小松川JCTの開通（令和元年度）、料金改定（令和4年度）等に伴う交通状況を反映し、最新の交通網での工事ルールの見直しを実施しました。

今後も、継続して工事渋滞実績等について検証を行い、工事ルールの適正化を行っていきます。

これらの工事予定・交通規制情報はチラシ・ポスターの他、首都高ドライバーズサイト内にWEBページを設け、情報配信しています。またお客様アンケートを基に適宜WEBページ改良を行っています。

またお客さまの走行安全性及び快適性の確保するため、令和2年2月から工事集約化ルールの運用を開始しました。この取り組みは、路線毎、曜日毎に規制する車線を統一化することにより、工事集約化の促進とそれに伴う工事規制回数の削減が図られるため、引き続き継続していきます。

【アウトカム指標】路上工事による渋滞損失時間

指標の定義：路上工事に起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間

R5 年度 実績値	R6 年度 目標値	R6 年度 実績値	R7 年度 目標値
95 万台・時	125 万台・時	93 万台・時	124 万台・時

【アウトカム指標】交通規制時間

指標の定義：道路 1 kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間

	R5 年度 実績値	R6 年度 実績値
交通規制時間	206 時間/km	197 時間/km
集中工事を除く	191 時間/km	197 時間/km

- ・路上工事による渋滞損失時間は、交通量が増加し、渋滞損失時間も増加する中、令和 6 年 2 月の工事ルールの変更等により、前年度実績より数値は改善しました。
- ・交通規制時間は、オリンピック・パラリンピックの影響を受けていない 2018～2020 年度の実績平均(237 時間/km)と比べた場合、規制時間は低減しているため、効率的な補修を継続できていると考えています。

《令和 7 年度目標値の考え方》

令和 7 年度の路上工事による渋滞損失時間は、交通量が新型コロナウイルス感染症拡大前同等以上の水準にまで回復したことに伴い、新型コロナウイルス感染症拡大前の実績値（126 万台・時）に基づき、令和 6 年度から毎年 1%削減する努力目標として 124 万台・時としました。

2-7. ETC 利用促進の取り組み

(1) ETC 利用によるスムーズな走行・環境の改善

ETC をご利用いただくことで、料金所でのストップ＆ゴーがなくなり、スムーズな走行が可能となります。

また、料金所付近の騒音や排気ガスが減少する等、環境の改善にも大きな効果があります。

(2) ETC 利用の環境づくりの促進

首都高では、高速道路の利用履歴を照会できる ETC 利用照会サービスの提供や、ETC 利用履歴発行プリンターの設置等、ETC 利用の環境づくりを行っています。

令和 7 年 3 月現在、首都高の ETC 利用率は 98.4%であり、今後もお客さまに ETC をご利用いただけるよう努めていきます。

2-7-1. ETC 利用照会サービス

インターネット上で、首都高だけでなく全国の高速道路のご利用明細や利用証明書をご確認・印刷できるサービスです。

- ・登録・利用ともに無料
- ・クレジットカード会社が発行する ETC カード及び ETC パーソナルカードは過去 15 か月分、ETC コーポレートカードは過去 62 日間のご利用の確認が可能
- ・ETC 無線通行・ETC 非無線通行（ETC カード手渡し精算）ともに確認が可能
- ・指定した期間の利用明細（PDF/CSV）・利用証明書（PDF）の出力が可能



2-7-2. ETC 利用履歴発行プリンター

お客さまの ETC カードを挿し込み、ボタンを押すだけの簡単操作で、ETC カードに記録された利用履歴を利用明細書として印刷することが可能です。首都高の全 PA のほか、物流拠点等に設置しています。



設置場所（令和 7 年 3 月現在）

首都高全 PA	20 箇所
当社社屋	4 箇所
都市計画駐車場	5 箇所
都内のガソリンスタンド	2 箇所
物流拠点等その他施設	4 箇所

2-7-3. ETC2.0 の利用について

経路情報の安定的・効率的な把握が可能となる ETC2.0 については、渋滞回避や安全運転支援、更には経路情報を活用した新たなサービスが導入されて、お客さまにとって魅力的な機能の充実が進められております。

2-7-3-1. 令和 6 年度の取り組み

令和 6 年度は、（一財）ITS サービス高度化機構と連携して、ETC2.0 お役立ちハンドブックや ETC ガイドブックの更新を行うとともに、ETC2.0 サービスの案内、アンケート調査の実施等、普及促進のための活動を実施しました。



2-7-3-2. 今後の取り組み

引き続き、お客さまへ ETC2.0 をご利用いただくため、適宜、利用促進策を実施していきます。

【アウトカム指標】ETC2.0 利用率

指標の定義：全通行台数（総入口交通量）に占める ETC2.0 利用台数の割合

R5 年度 実績値	R6 年度 目標値	R6 年度 実績値	R7 年度 目標値
41.5%	43.8%	44.8%	46.1%

《令和7年度目標値の考え方》

令和6年度の直近の実績値と同程度の伸び率の維持を目標とし、46.1%と設定しました。

2-8. 情報提供の高度化

首都高では、道路上に設置した情報板だけでなく、ホームページやスマートフォンアプリを活用し、英語や音声等により情報を提供しています。また、お客さまのニーズを踏まえ、所要時間や最短経路等の情報や事故等の規制解除見込み情報を提供しています。

交通管制システムは、膨大な交通データを迅速に処理しリアルタイムな道路交通情報を提供できるよう、24時間・365日休まずに稼働しています。お客さまに安全・円滑・快適に首都高をご利用して頂くため、より便利で分かりやすい情報提供を進めていきます。

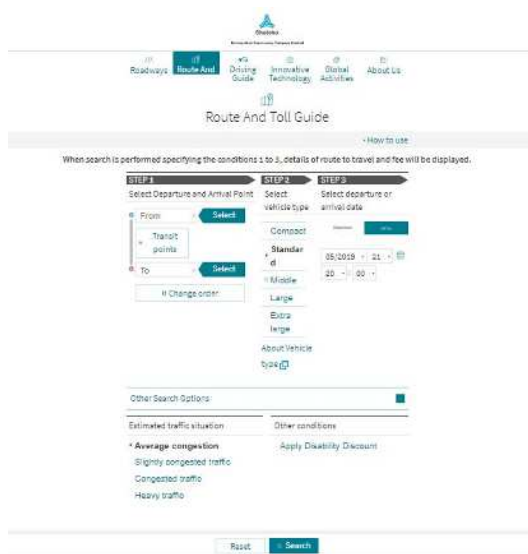
2-8-1. これまでの取り組み

(1) 多様な情報提供への取り組み

お客さまのご利用計画時から首都高走行中まで、場面に応じた適切な交通情報をリアルタイムに提供できるよう、様々な取り組みを進めています。ホームページ、Xは英語版を公開し、スマートフォンではアプリ「mew-ti※1」により、リアルタイムの交通情報提供、経路検索、走行位置に応じた注意喚起情報の提供による安全運転のサポート及び重要なお知らせの通知を実施しています。また、より多くのお客さまに情報を提供するため、利用者の多い SNS (X、LINE) を活用して情報を発信しています。

※1 首都高のリアルタイム交通情報サービス (Metropolitan ExpressWay - Traffic Information)



■ 英語版ホームページ



■ スマートフォンアプリ「mew-ti」



■規制解除見込み情報・災害時の注意喚起情報の提供（X）

通行止情報	広報・注意喚起
<p>解除見込み情報など、公式ならではの 詳しい通行止情報がわかる！</p> 	<p>防災情報、大規模工事情報をお届け</p> 

（２）交通管制システム AISS' 13※の運用、AISS '26 への更新

東京地区のシステムと神奈川地区のシステムを統合した交通管制システム AISS' 13 の運用を平成 25 年 11 月に開始し、供用に合わせ随時更新しています。併せて、情報提供の信頼性向上に資するバックアップセンターを構築し運用しています。更にお客さまから「より便利で分かりやすい内容を案内してほしい」とのご意見を受け、情報提供機能の改善を実施しています。

また、令和 8 年度には AISS' 13 を更新すべく、改修工事を開始しております。

※ AISS' 13…Advanced&Integrated Smartway System 2013

（３）文字情報板の高度化

平成 27 年 3 月より山手トンネルにおける複数の事象発生に対応した情報提供や自車の走行位置と事象発生区間、ジャンクション、トンネル出口までの位置関係や所要時間の情報を提供しています。

また、平成 28 年 4 月より、情報板の視認性向上を目的として白色等を追加したマルチカラー板による情報提供を実施しています。

令和元年度は、文字情報板において山手トンネル等で導入している渋滞状況のオビ表示箇所の拡大（4 号新宿線を追加）、JCT 手前の文字情報板における左右分割表示（3 箇所）、新たなピクトグラム表示（トンネル火災、入口閉鎖）を導入しました。なお、AISS' 26 への更新においては、上記情報板のマルチカラー、オビ表示箇所、左右分割表示の拡大を予定しております。

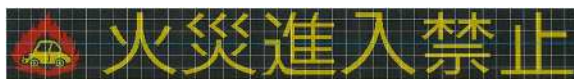
■オビ表示



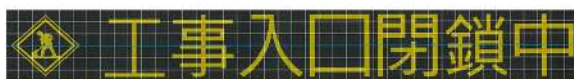
■左右分割表示



■新たなピクトグラム



トンネル火災の表示イメージ



工事による入口閉鎖の表示イメージ



事故による入口閉鎖の表示（実際の写真）

2-8-2. 令和6年度取り組み

・被災状況の分かりやすい画像等による配信

より多くのお客さまに情報を提供するため、利用者の多い SNS（X、LINE）を活用して情報を発信しておりますが、大雪が予想される時などには、事前の注意喚起、実際の降雪・積雪の時などには通行止めの状況、除排雪等の状況を写真や動画を添付して配信し、お客さまにきめ細やかな情報提供を行いました。

■Xによる配信



2-8-3. 今後の取り組み

各種情報板やスマートフォンによる交通情報提供を継続すると共に、インターネット情報（mew-ti、SNS）のリアルタイム性向上、走行状況・路面状況に応じた注意喚起情報の自動配信の強化や、車種・ユーザー特性に応じた情報のカスタマイズを行い、お客さまニーズに対応した情報提供を行います。更に、災害時における滞留車両等への情報提供等、首都高独自情報の充実・強化を図ります。

引き続き、交通情報に対するお客さまの多様化するニーズに応えるため、ユーザーフレンドリーな交通情報の配信、タイムリーかつ信頼性の高い情報提供サービスの強化に取り組めます。

2-9. 休憩施設の安全性・利便性向上

2-9-1. これまでの取り組み

生産活動の根幹にある人流・物流を担うバス・トラックドライバーの不足が進行する中、物流の基幹となる高速道路における職業ドライバーの働き方改革の観点も踏まえ、確実な休憩機会の確保や休憩施設の更なる利便性の向上が課題となっております。

このような状況を踏まえ、より快適にPAをご利用いただくため、これまでにPAのリニューアル等の施設改善を実施するとともに、地方自治体や観光協会等と協働した観光振興イベント等の実施に積極的に取り組み、休憩施設の安全性・利便性の向上を図ってきました。

2-9-2. 令和6年度の取り組み

令和6年度には、南池袋PA（高速5号池袋線上り）の内装リニューアル工事を実施しました（リニューアルオープンは令和7年4月）。お客さまがほっと息つけるような導線やインテリアを意識し、移動の疲れを癒すことができるような爽やかで落ち着いた空間へと生まれ変わりました。



リニューアル前



リニューアル後

また、前年度に引き続き、神奈川県や三浦市、三郷市や八潮市をはじめとした各自治体と連携しながら当該地域の魅力を発信するPAイベントを積極的に実施しました。



PAでのイベント

2-9-3. 今後の取り組み

今後も休憩施設の更なる利便性の向上に向けて、お客さまニーズ等を踏まえ、管理施設・収益施設の再編による駐車エリアの拡充・店舗の充実、トイレの改修やEV用急速充電器の拡充などの検討を行います。

また、引き続き、地方自治体や観光協会等と協働した観光振興イベント等の実施にも積極的に取り組んでいきます。

【アウトカム指標】SA・PAの地元利用日数

指標の定義：地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数

R5年度 実績値	R6年度 目標値	R6年度 実績値	R7年度 目標値
15日	13日	13日	13日

《令和7年度目標値の考え方》

地域の活性化に向けて引き続き地元・地域と連携し、エリアキャンペーン、PAにおけるイベントを通じ、周辺エリア等の魅力を広く伝えていきます。令和7年度及び中期目標値は、PAの数・規模に制約はあるものの、地方自治体・観光協会等と構築した継続的な協力体制を踏まえ、前年度と同水準の13日/年と設定しました。

2-10. お客様の視点に立った道路の維持管理

2-10-1. これまでの取り組み

お客様の視点に立った道路維持管理を進めるため、当社及び当社グループ会社社員による「ウォッチング（点検）」の他、土木工学専攻の大学生等の方々を対象に、先端の点検技術や実業務で活用されている技術など、“安全・安心のための技術”を体験して頂いたり、見学して頂いたりする「点検・補修デモ」も実施しています。

2-10-2. 令和6年度の取り組み

令和6年度においては、首都高安全月間の一環として、当社及び当社グループ会社社員による「ウォッチング」（参加人数：89名）を実施しました。また、電磁波レーダ法など点検技術の紹介、実業務で活用している点検用ドローンなどの点検・補修技術等の実演・紹介を行う「点検・補修デモ」（参加人数：106名）を開催し、参加して頂いた土木工学専攻の大学生等の方々に首都高速道路の安心・安全を追求する取り組みをご理解頂きました。



ウォッチング実施状況



点検・補修デモ実施状況

2-10-3. 今後の取り組み

今後も継続して「ウォッチング」や「点検・補修デモ」の活動を実施していきます。

3. 環境・景観に配慮した取り組み

3-1. 環境への取り組み

首都高は、一般道路に比べて、停止・発進の繰り返しが少なく、一定の速度で走行しやすいため、二酸化炭素（CO₂）等の排出量が少ない走行が可能です。お客さまに環境にやさしい速度（60～80km/h 程度）で首都高をご利用いただけるよう、ネットワークの整備やボトルネック対策等により、渋滞の緩和に努め、「環境にやさしい道路」を目指しています。また、道路空間の緑化や沿道環境の保全等、環境向上のための取り組みを積極的に行っています。

（1）大橋“グリーン”ジャンクション

3号渋谷線と中央環状線をつなぐのが大橋ジャンクションです。環境に配慮した“みち”づくりと再開発事業と一体となった“まち”づくりを実現したため、「大橋“グリーン”ジャンクション」とも呼んでいます。

大橋“グリーン”ジャンクションでは地球温暖化防止、ヒートアイランド対策、生物多様性の保全等に積極的に取り組んでいます。

「おおはし里の杜」は、大橋ジャンクションの内側に位置する大橋換気所の屋上に作られた自然再生緑地です。かつての目黒川周辺の原風景をモデルにして、水田、斜面林、草地、せせらぎ、池を整備し、多様な生物の保全に取り組みつつ管理をしています。水田では、近隣の小学生と共に昔ながらの稲作体験（田植え、稲刈り、脱穀）を行うなど、体験を通じて自然学習や農体験、食育など多面的な学習に寄与しています。

「おおはし里の杜」では、自然の状態に近い樹形を維持するために過度な刈込を行わない等生態系を守る取り組みを徹底するとともに、農薬を使わない等自然環境への配慮も行っております。

このような取組が評価され、高速道路会社では初めて環境省の「自然共生サイト」に認定されるとともに、OECD 国際データベースに登録されました。また、国土交通省が取り組むグリーンインフラの代表事例に選出され、第5回グリーンインフラ大賞において国土交通大臣賞を受賞しました。

その他、大橋ジャンクションの外壁に施した壁面緑化においては、周辺環境との調和を図るべく維持管理を行っています。



おおはし里の杜



稲作体験

（２）見沼たんぼ首都高ビオトープ

埼玉新都心線の見沼たんぼ地区では、「自然共生型の新しい都市高速道路」を目指し、首都近郊に残された貴重な緑地空間である見沼たんぼ地域の生態系を再生するため、高速道路の高架下に整備した延長 1.7km、面積 6.3ha のビオトープを管理しています。

自然の自己再生能力を活かしながら、モニタリング（定期的な調査）を行い、移植した草木をはじめとした動植物の育成のために、最低限必要な管理を行っています。

見沼たんぼ首都高ビオトープに興味があり、在来種の維持管理作業について理解を深めたいという方を対象にボランティア活動の募集を行っており、令和 6 年度においても、賛同いただいた地域のボランティアの皆様にご協力いただきました。

このような取組が評価され、令和 6 年 2 月には彩の国埼玉環境大賞（事業部門）にて最優秀賞を受賞しました。



見沼たんぼ首都高ビオトープ



地域の皆様によるボランティア活動

（３）ZEV の普及支援

首都高では走行時に二酸化炭素を排出しない ZEV（ゼロエミッションビークル）普及支援の一環として、平和島 PA（上り）、用賀 PA、代々木 PA、志村 PA、八潮 PA、市川 PA、大黒 PA、川口 PA（川口ハイウェイオアシス）の 8 つのパーキングエリアに EV 用急速充電器を設置しています。

今後も、充電渋滞の解消やステーション不足の解消を目指し、ZEV の普及状況を踏まえて、EV 用急速充電器の拡充を推進していきます。



EV 用急速充電器

（４）今後の取り組み

喫緊の社会課題である気候変動への対応として、令和 4 年 3 月に「首都高カーボンニュートラル戦略」を策定し、2050 年までにカーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。今後はこの戦略に基づき、CO₂ 排出量の削減など環境への取り組みを推進していきます。

また、おおはし里の杜及び見沼たんぼ首都高ビオトープにおける生物多様性の保全の取り組みを継続し、都市部の緑化に貢献していきます。

3-2. 良好な景観・美観への取り組み

(1) 美しい都市景観と快適な走行空間の創造

首都高には、レインボーブリッジや横浜ベイブリッジ等の都市内のモニュメントとなる美しい構造物があります。一方、規模が大きく、存在感が強い高架橋等の構造物は、その形状や色彩が景観を構成する要素となる場合が多いため、都市環境との調和を目指し、景観向上対策を実施しています。

(2) 遮音壁等の附属施設物の更新・新設に伴う修景の推進

遮音壁等の既設附属施設物の高齢化が進んでいることから、きめ細やかな点検及び適切な補修を実施して安全性を確保し、不要となった附属施設物の撤去または劣化が著しい箇所の更新を計画的に実施しています。また、維持管理性向上や橋梁の長寿命化に資する附属施設物である恒久足場の設置を進めています。

そのような附属施設物の更新・新設においては、新技術・新材料を積極的に取り入れて、耐久性や維持管理性等の必要な機能を確保した上で、景観向上のため周辺環境と調和するよう配慮しています。

令和6年度は、複数路線において大型透光板への更新や恒久足場の設置を進めました。令和7年度も引き続き附属施設物の更新・新設を進め、景観の向上に取り組めます。



設置前



設置後

11号台場線における恒久足場の設置

（３）景観点検要領の制定

構造的な安全性には問題ないものの景観を損ねている腐食や汚れは、通常の構造物点検では補修対象とならない現状を踏まえ、景観を損ねる劣化を対象とした点検およびランク評価を実施し、修景の優先度を付ける新たな仕組みを構築しました。その内容を「景観点検要領」に取りまとめ、令和６年度に制定しました。今後は、景観点検によるランク評価に基づき、計画的に修景を推進していきます。

4. 日々の業務の着実かつ継続的な実施

4-1. 清掃業務

清掃頻度については、概ね管理の仕様書通りの作業水準で行いました。

作業名	交通量	管理の仕様書の 作業水準	実際の 作業回数
機械清掃 (右側車線)	40 千台/日未満	12 回/年	12 回/年
	40～60 千台/日未満	24 回/年	24 回/年
	60～70 千台/日未満	24 回/年	24 回/年
	70 千台/日以上	48 回/年	48 回/年
機械清掃 (左側車線)	40 千台/日未満	36 回/年	36 回/年
	40～60 千台/日未満	48 回/年	48 回/年
	60～70 千台/日未満	72 回/年	72 回/年
	70 千台/日以上	72 回/年	72 回/年
人力清掃	－	12 回/年	12 回/年

特に路面清掃に関しては、継続的に路面の状況を社員が確認し、路面の状態に応じて清掃頻度を増減させる等、頻度を弾力的に変更しながら管理水準の維持に努めています。



路面清掃（機械清掃）

4－2．緑地帯の維持管理業務

首都高をより快適にご利用いただくため、道路内や環境施設帯の樹木の剪定や草木の伐採・刈込み、パーキングエリア内の植栽等の維持管理を行っています。これらの緑地帯の維持管理は、走行上の支障を生じさせないこと等を目的として、管理の仕様書に従い必要に応じて実施しています。



道路路肩脇の植樹の伐採前



道路路肩脇の植樹の伐採後



パーキングエリア内の植栽

4-3. 料金収受業務

4-3-1. 料金所での対応

現金車からの料金収受のみならず、利用率が約98.4%（令和7年3月実績）となっているETC車への対応、ETC機器や料金精算機の操作・運用等、より複雑化、高度化する料金収受業務について、お客さまからの通行料金を正確かつ迅速に収受するとともに、お客さまへの適切な接遇を実施しました。



①料金所に入る前の朝礼

お客さま第一を実践するため、グループ会社独自の研修のほか、日々、サービス向上や緊急時の対応等について話し合いを行います。



②料金所に入る前の点検

収受に必要な備品の点検や基本動作を相互確認し、また、収受技能の向上・伝承について日常業務を通じて行われています。



③料金収受

首都高グループの一員として使命感を持ち、お客さまに対して丁寧に接しています。



④料金収受後の精算

料金所勤務終了後、収受した金額に誤りがないか等複数人で確認のうえ精算します。

4-3-2. 料金精算機

料金所ブース内における料金所係員の執務環境の改善を図り、料金所係員の業務負担を軽減することを目的として、料金精算機を導入しています。

料金精算機設置レーンでは、これまでの料金所係員への手渡しに代わり、音声等の案内によりお客さまご自身が操作、投入することで通行料金をお支払いいただきます。

現在、19 の料金所に設置しています。

設置料金所

路線名	料金所名
高速都心環状線	銀座（内）
高速1号羽田線	平和島（下）
	鈴ヶ森（上）
高速4号新宿線	永福（上）
	外苑（上）
	外苑（下）
高速5号池袋線	北池袋（上）
	飯田橋（下）
	西神田（上）
高速9号深川線	塩浜
高速10号晴海線	豊洲
高速中央環状線	西池袋（内）
	中野長者橋（外）
高速神奈川1号横羽線	大師（上）
	子安（下）
	東神奈川（上）
	東神奈川（下）
	みなとみらい（下）
高速湾岸線	杉田（東）

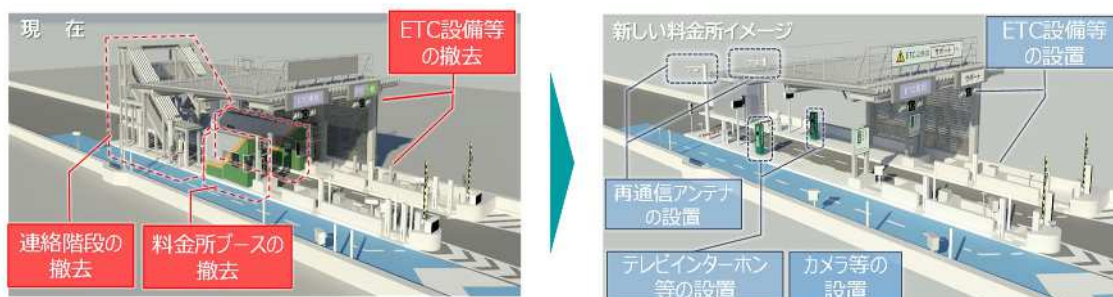


4-3-3. ETC 専用料金所の導入

令和2年2月より1箇所、令和4年3月より5箇所、令和4年4月より29箇所、合計で35箇所の料金所においてETC専用入口を運用しています。（令和7年3月時点）

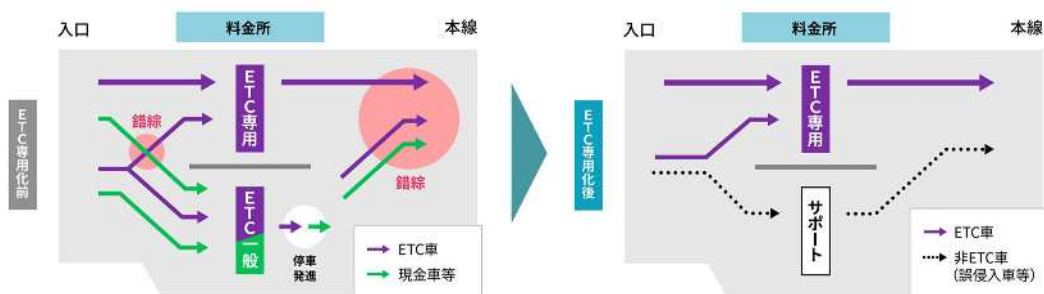
首都高速道路におけるETC利用率（令和7年3月時点で98.4%）も踏まえ、令和7年5月から料金所リニューアル工事に着手し、令和7年度内に新たに55箇所（累計90箇所）がETC専用になります。

また、令和7年度のリニューアル工事の状況を踏まえ、令和10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専用化を目指してまいります。



新しい料金所のイメージ

ETC専用になることで、ETC車と現金車の錯綜、停車・発進の繰り返しが削減され、安全性と快適性が向上されること等が期待されます。



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

4-4. 不正通行対策

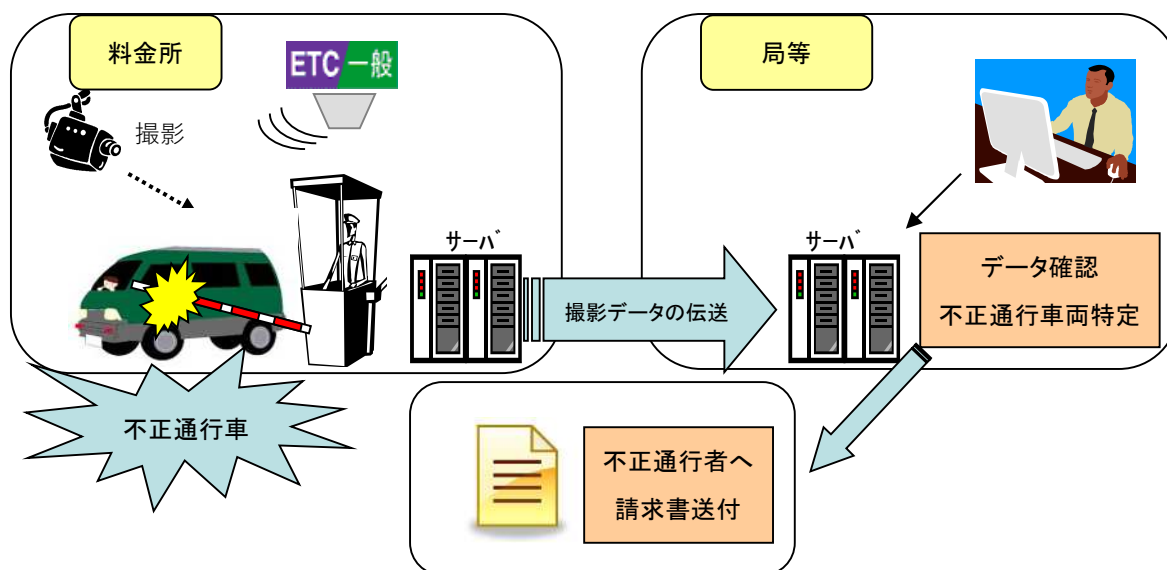
ETC の普及に伴い、ETC に関連する不正通行等が発生しています。これらの不正通行等に対しては、監視カメラの活用等により、通行料金の請求を行っています。

さらに悪質な不正通行累犯者に対しては、警察への積極的な通報や、割増金を加えた通行料金の請求・督促及び回収を行っています。

令和 6 年度の具体的な取り組みは、以下の通りです。

- ・ 監視カメラを活用した不正通行等車両の特定、通行料金の請求・回収
- ・ ETC 車載器載替による不正通行に対する差額料金・割増金の請求・回収
- ・ 他の高速道路会社との情報共有等による連携
- ・ 道路整備特別措置法違反による警察への通報

令和 7 年度以降も、上記取り組みを継続して実施していきます。



監視カメラを活用した通行料金請求イメージ

4－5．交通管理業務

お客さまに安全・円滑・快適に首都高をご利用頂けるよう定期的に巡回パトロールを行い、道路状況、交通状況、気象状況等を常時的確に把握するとともに、事故車、故障車、落下物等に対して迅速な対応・処理を行っています。また、特殊車両運用業務では、迅速な本線交通流確保のため、レッカー車、車両積載車、ホイールローダー車を運用し、事故車、故障車等の排除を行っています。さらに、車両制限令に定める諸元に違反する車両、特殊な車両の通行に関する許可条件に違反した車両、積載物不相当車両等に対して指導・取締りを実施しました。

令和6年度の管理状況

業務名	管理の仕様書の巡回回数	令和6年度に実施した巡回回数
定期巡回業務	12回／日	12回／日

※定期巡回業務の巡回回数については、管理の仕様書とおりの頻度で行いました。

主な事案別処理件数の実績

業務名	事故	故障	落下物	計
有事出動業務	9,295 件	10,426 件	18,415 件	38,136 件



事故処理時状況



巡回状況



管制業務



特殊車両運用業務

◇道路法（車両制限令）違反車両取締業務の実績

首都高では、交通安全上重大事故につながるおそれがあること、また、道路構造に著しい悪影響を及ぼすことから、車両制限令違反車両に対して取締りを強化しています。

令和 6 年度は 1,376 回の取締りを実施するとともに、東京国道事務所との同時取締りを 11 回実施しました。コードンラインを設定して同時複数箇所を実施する等、効果的な取締りを推進するとともに、重大な違反者に対しては積荷の軽減措置を命じる等、違反者の撲滅に向けて厳正な取締りを実施しています。

（１）積荷の軽減措置

重大な違反者に対しては、積荷の軽減措置を命じる等、厳正に対応しています。令和 6 年度は、首都高において合計 15 件の積荷の軽減措置等を命じました。



積荷の軽減措置の実施状況

（２）首都圏大規模同時合同取締りの実施

令和 6 年 11 月 7 日に大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会の主催で、警察、国土交通省、東京都、埼玉県、NEXCO 東日本、NEXCO 中日本と連携し、首都圏大規模同時合同取締りを実施しました。首都高の 2 箇所料金所のほか、全 21 箇所同時合同取締りを実施し、合計 28 台の違反車両に対して行政指導を実施しました。



首都圏大規模同時合同取締実施状況

（３）自動軸重計カメラの画像に基づく警告の実施

高度化した自動軸重計カメラによって、捕捉率、迅速性が向上し、警告対象者が拡大しました。また、当該軸重違反者に対する警告を継続して実施しました。

（４）違反者講習会の実施

反復違反者や悪質違反者に対しては、違反者講習会を月 1 回実施して、是正指導を行っています。

（５）大口・多頻度割引停止措置等

平成 28 年 10 月 1 日から車両制限令違反情報を高速道路 6 会社で共有し、大口・多頻度割引停止措置等を実施しており、更に、平成 29 年 4 月 1 日から、割引停止措置等をより強化し運用しています。

（強化した内容）

- ・ 即時告発の事実をもって割引停止を実施
- ・ 違反点数区分を見直し
- ・ 違反点数の累積期間を 2 年間に拡大
- ・ 軸重超過を違反点数区分に追加

【アウトカム指標】車限令違反取締

指標の定義：高速道路上で実施した車限令違反車両取締

	R5 年度 実績値	R6 年度 目標値	R6 年度 実績値	R7 年度 目標値
取締実施回数	1,308 回	1,200 回	1,376 回	1,200 回
引き込み台数	620 台	—	670 台	—
措置命令件数 ^{※1,2}	108 件	—	101 件	—
即時告発件数	0 件	—	0 件	—

※1 措置命令：車両制限令に定める諸元（軸重 10 t 以下、長さ 12m 以下等）に違反して車両を通行させている者等に対して、機構発出の措置命令に基づき、積荷の軽減措置、通行の中止又は一般道への排出措置を行います。

※2 措置命令 101 件のうち、軽減措置等を 15 件行っています。

《令和 7 年度目標値の考え方》

取締人員体制や違反者動向等を考慮し、より効率的かつ効果的な取締計画となるよう最適な取締回数として、令和 7 年度目標値は 1,200 回と設定しました。

第3章 高速道路管理業務に関する各種データ

1. 高速道路管理業務に要した費用等

高速道路の維持、修繕その他の管理は、維持修繕業務（清掃、植栽、点検、補修）や管理業務（料金収受、交通管理）等の費用計上される計画管理費と、新たに資産形成の対象となる修繕費（債務引受額）により行っています。それぞれの令和6年度の実績は以下のとおりです。

1-1. 計画管理費

(1) 維持修繕業務

（単位：億円（切捨））

分類	項目		主な業務内容	R6 年度 実績	R5 年度 実績
維持修繕費	清掃	土木	路面清掃、排水施設清掃、 トンネル壁面、標識等の清掃	36	36
		施設	電気、機械、建築施設の清掃	7	8
	緑地帯管理		緑地帯の維持管理	5	6
	点検保守	土木	土木構造物の点検保守	68	73
		電気	電気施設の点検保守	38	40
		機械	機械施設の点検保守	36	38
		建築	建築施設の点検保守	4	4
	道路本体 及び 附属施設 の補修	構造物	土木構造物の補修	39	48
		塗装	鋼橋の塗装補修	0	0
		舗装	舗装の補修	9	9
		伸縮継手	伸縮継手の補修	9	7
		附属施設	附属施設（排水管、標識、 電気設備、機械設備）の補修	63	66

(単位：億円(切捨))

分類	項目		主な業務内容	R6 年度 実績		R5 年度 実績	
維持修繕費	緊急応急	緊急応急 処理等	交通事故や自然災害等に対する 緊急応急処理		40		39
		雪凍対策	除雪作業、凍結防止剤散布等		21		20
	光熱水費		照明など道路の維持に必要な 電気料、水道料等		40		40
	その他		調査、検討業務等		26		28
	計				450		468

令和 6 年度計画額：418 億円

※端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

<計画と実績の主な乖離理由>

- ・点検強化に伴う増
- ・近年の自然災害の発生状況を鑑みた災害対応体制構築による増 等

(2) 管理業務

(単位：億円(切捨))

分類	項目	主な業務内容	R6 年度 実績		R5 年度 実績	
管理業務費	料金收受業務	料金收受業務		98		93
	交通管理業務	巡回、交通管制、取締業務		45		45
	クレジット手数料	クレジットカード会社への手数料		36		36
	その他	管理局社屋管理費等		74		74
計				255		250

令和 6 年度計画額：223 億円

※端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

<計画と実績の主な乖離理由>

- ・巡回体制強化による交通管理業務委託費の増
- ・料金徴収施設の補修による増 等

1－2．修繕費（債務引受額）

（単位：億円）

業務名	令和 6 年度	
	実績額	主な工事内容
工事費	254	
橋梁修繕	155	コンクリート片剥落対策、鋼構造物の疲労亀裂補修、伸縮装置取替等
トンネル修繕	5	コンクリート片剥落対策等
土工修繕	0	防草シートの設置等
舗装修繕	33	高機能舗装への打換え等
交通安全施設修繕	4	案内標識板取替及び設置、注意喚起カラー舗装設置等
交通管理施設修繕	9	テレビカメラ装置等の改修等
休憩施設修繕	0	パーキングエリアの建物及び附属設備の改修
雪氷対策施設修繕	0	雪氷対策施設の改修
環境対策	2	遮音壁の改修
トンネル防災	2	トンネル防災設備の改修
電気施設修繕	14	照明設備、標識灯具、高圧ケーブル等の改修
通信施設修繕	1	非常電話設備、通信用ケーブル等の改修
建築施設修繕	13	建物及び附属設備の改修
機械施設修繕	15	トンネル換気設備及び附属設備、軸重設備及び附属設備等の改修
その他費	81	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計	335	

※端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

1－3．特定更新等工事費（修繕）（債務引受額）

1－3－1．先行特定更新等工事費（修繕）（債務引受額）

（単位：億円）

業務名	令和6年度	
	実績額	主な工事内容
工事費	521	
橋梁修繕	521	鋼構造物の疲労亀裂補修、鋼床版の SFRG 補強等、 コンクリート構造物の剥落防止対策等
トンネル修繕	0	
土工修繕	0	
防護施設修繕	0	
その他費	124	施工管理委託費、測量及び試験費、用地及び補償費、 一般管理費、利息、消費税等
計	646	

※端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

1－3－2．後行特定更新等工事費（修繕）（債務引受額）

（単位：億円）

業務名	令和6年度	
	実績額	主な工事内容
工事費	1	
橋梁修繕	1	鋼構造物の疲労亀裂補修、鋼床版の SFRG 補強等、 コンクリート構造物の剥落防止対策等
トンネル修繕	0	
土工修繕	0	
防護施設修繕	0	
その他費	1	施工管理委託費、測量及び試験費、用地及び補償費、 一般管理費、利息、消費税等
計	2	

※端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

1－4. 高速道路事業のコスト縮減等への取り組み

平成 28 年度に見直しがなされた新たなインセンティブ助成制度に基づき、対象となるコスト縮減対策を実施した工事の抽出を行いました。

【アウトカム指標】インセンティブ助成

指標の定義：新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成

	R5 年度 実績値	R6 年度 目標値	R6 年度 実績値	R7 年度 目標値
認定件数	0 件	1 件	0 件	1 件
交付件数	0 件	—	0 件	—
交付額	0 百万円	—	0 百万円	—

《令和 7 年度目標値の考え方》

令和 7 年度目標値は 1 件/年の認定を目指します。

2. アウトカム指標一覧

指標分類	令和5年度 実績値	令和6年度 目標値	令和6年度 実績値	令和7年度 目標値	会社コメント
I-1. 安全・安心の確保（交通安全対策）					
【死傷事故をへらす】					
■死傷事故率【単位：件/億台キロ】 ※1※2 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	8.8	8.8	7.7	8.6	令和6年度は交通量の増加に伴い総走行台キロが増加、また、事故多発地点等における対策により死傷事故件数は減少し目標を達成した。引き続き、事故多発箇所を中心とした安全対策に努めていく
【人の立入をへらす】					
人等の立入事案件数【単位：件】 歩行者、自転車、電動機付自転車等が高速道路に立入り、保護した事案の件数	483	470	508	470	歩行者、自転車、原付ともに外国人による立入が増加した。引き続き、立入多発箇所を中心とした現地対策および広報を活用した対策を行い、立入事案件数の減少に努めていく。
【逆走事故をなくす】					
逆走事故件数【単位：件】 ※1 逆走による事故発生件数	0	0	1	0	逆走事故が1件発生し、目標達成に至らなかった。引き続き現地状況や逆走案件の原因分析を行い、対策項目の改良と見直しを実施すると共に、ソフト対策としてチラシやホームページ、SNS等を活用した注意喚起を実施していく。
逆走事案件数【単位：件】 ※1 交通事故又は車両確保に至った逆走事案の件数	1		2		

指標分類	令和5年度 実績値	令和6年度 目標値	令和6年度 実績値	令和7年度 目標値	会社コメント
I－2. 安全・安心の確保（構造物保全）					
【構造物を安全に安心して使い続ける】					
橋梁修繕着手率（単位：％） 点検1巡目：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した橋梁数の割合※3 点検2巡目：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※3 点検3巡目：令和6年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した橋梁数の割合※3	点検1巡目に発見された要修繕橋梁に対する修繕着手率				
	径間単位※4	100	100	100	100
	点検2巡目に発見された要修繕橋梁に対する修繕着手率				
	径間単位※4	89.7	95.0	95.0	100
	点検3巡目に発見された要修繕橋梁に対する修繕着手率				
	径間単位※4				54.5
橋梁修繕完了率（単位：％） 点検1巡目：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに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※3 点検2巡目：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※3 点検3巡目：令和6年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに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※3	点検1巡目に発見された要修繕橋梁に対する修繕完了率				
	径間単位※4	100	100	100	100
	点検2巡目に発見された要修繕橋梁に対する修繕完了率				
	径間単位※4	70.4	68.8	68.8	76.9
	点検3巡目に発見された要修繕橋梁に対する修繕完了率				
	径間単位※4				0
橋梁の点検率〔単位：％〕 省令に基づく点検の実施率【累計】※5※6	径間単位※4	100		20	

【点検1巡目】
点検1巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の橋梁は590径間、うち修繕に着手した橋梁は590径間であり、修繕着手率は100%であった。また、修繕の完了した橋梁は590径間であり、修繕完了率は100%であった。

【点検2巡目】
点検2巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の橋梁は221径間、うち修繕に着手した橋梁は210径間であり、修繕着手率は95%であった。また、修繕の完了した橋梁は152径間であり、修繕完了率は68.8%であった。

【橋梁の点検率】
令和6年度から省令点検の3巡目を開始し、橋梁の点検は全127橋のうち26橋が完了し、点検率は20%であった。

指標分類		令和５年度 実績値	令和６年度 目標値	令和６年度 実績値	令和７年度 目標値	会社コメント
<div>トンネル修繕着手率（単位：％）</div> <div>点検１巡目：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数の割合※7</div> <div>点検２巡目：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※7</div> <div>点検3巡目：令和6年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数の割合※7</div>	点検１巡目に発見された要修繕トンネルに対する修繕着手率				<div>【点検1巡目】</div> <div>点検1巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上のトンネルは6箇所、うち修繕に着手したトンネルは6箇所であり、修繕着手率は100%であった。また、修繕の完了したトンネルは6箇所であり、修繕完了率は100%であった。</div>	
	100	100	100	100		
	点検２巡目に発見された要修繕トンネルに対する修繕着手率					
	100	50	100	100		
	点検３巡目に発見された要修繕トンネルに対する修繕着手率					
				100		
<div>トンネル修繕完了率（単位：％）</div> <div>点検１巡目：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに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※7</div> <div>点検２巡目：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※7</div> <div>点検3巡目：令和6年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに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※7</div>	点検１巡目に発見された要修繕トンネルに対する修繕完了率				<div>【点検2巡目】</div> <div>点検2巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上のトンネルは2箇所、うち修繕に着手したトンネルは2箇所であり、修繕着手率は100%であった。また、修繕の完了したトンネルは2箇所であり、修繕完了率は100%であった。</div> <div>【トンネルの点検率】</div> <div>令和6年度から省令点検の3巡目を開始し、トンネルの点検は全70箇所のうち13箇所が完了し、点検率は19%であった。</div>	
	100	100	100	100		
	点検２巡目に発見された要修繕トンネルに対する修繕完了率					
	100	50	100	100		
	点検３巡目に発見された要修繕トンネルに対する修繕完了率					
				100		
<div>トンネルの点検率〔単位：％〕</div> <div>省令に基づく点検の実施率【累計】※5※6</div>	100		19			

指標分類		令和５年度 実績値	令和６年度 目標値	令和６年度 実績値	令和７年度 目標値	会社コメント
	道路附属物等修繕着手率（単位：％） 点検１巡目：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した道路附属物等数の割合※8 点検２巡目：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した道路附属物等数の割合※8 点検3巡目：令和6年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した道路附属物等数の割合※8	点検１巡目に発見された要修繕道路附属物等に対する修繕着手率				【点検1巡目】 点検1巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の道路附属物等は12施設、うち修繕に着手した道路附属物等は12施設であり、修繕着手率は100%であった。また、修繕の完了した道路附属物等は12施設であり、修繕完了率は100%であった。
		100	100	100	100	
		点検２巡目に発見された要修繕道路附属物等に対する修繕着手率				
		88.9	100	100	100	
		点検３巡目に発見された要修繕道路附属物等に対する修繕着手率				
				-		
	道路附属物等修繕完了率（単位：％） 点検1巡目：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、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」を完了した道路附属物等数の割合※8 点検2巡目：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、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」を完了した道路附属物等数の割合※8 点検3巡目：令和6年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに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」を完了した道路附属物等数の割合※8	点検１巡目に発見された要修繕道路附属物等に対する修繕完了率				【点検2巡目】 点検2巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の道路附属物等は9施設、うち修繕に着手した道路附属物等は9施設であり、修繕着手率は100%であった。また、修繕の完了した道路附属物等は9施設であり、修繕完了率は100%であった。 【道路附属物等の点検率】 令和6年度から省令点検の3巡目を開始し、道路附属物等の点検は全1422施設のうち260施設が完了し、点検率は18%であった。
		100	100	100	100	
		点検２巡目に発見された要修繕道路附属物等に対する修繕完了率				
		77.8	88.9	100	100	
		点検３巡目に発見された要修繕道路附属物等に対する修繕完了率				
				-		
道路附属物等の点検率【単位：％】 省令に基づく点検の実施率【３巡目累計】※5※6	100		18			
【構造物に悪影響を及ぼす違反をなくす】						
（車限令）取締実施回数【単位：回】 高速道路上で実施した車限令違反車両取締の回数	1,308	1,200	1,376	1,200	令和6年度は、国、交通管理者と連携した合同取締りなど効果的な取締りを推進した結果、目標を達成した。 今後も国、交通管理者と連携した合同取締りを実施するとともに、軸重計データの活用により違反者動向を踏まえ、より効果的かつ効果的な取締りを重点的に実施していく。	
（車限令）引込み台数【単位：台】 取締により引き込んだ台数	620		670			
（車限令）措置命令件数【単位：台】 措置命令を行った件数	108		101			
（車限令）即時告発件数【単位：台】 即時告発を行った件数	0		0			
【地震に強い道路をつくる】						
橋梁の耐震補強完了率【単位：％】 15m以上の橋梁数に占める耐震性能２を有する橋梁数の割合※9	100	100	100	100	速やかな機能回復が可能な性能を示す耐震性能2を有する橋梁は、全127橋のうち127橋が完了。	

指標分類		令和５年度 実績値	令和６年度 目標値	令和６年度 実績値	令和７年度 目標値	会社コメント
Ⅱ．快適な走行サービスの提供						
【渋滞をへらす】						
渋滞損失時間〔単位：万台・時〕 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間		2,609	2,500	2,880	2,500	【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策】 令和6年度は令和5年度に引き続き交通量が増加傾向にあり、その影響で渋滞損失時間が増加した。 引き続き交通状況を注視するとともに、令和6年度に発行した「快適走行ビジョン2040」に基づき、渋滞要因に応じた効果的な車線の運用や渋滞予測情報の高度化などの対策を行っていく。 また、令和6年度に羽田トンネル3車線化と鶴見つばさ橋の指向性スピーカーによる速度低下注意喚起対策に着手。鶴見つばさ橋の対策については令和6年度に完了。羽田トンネルの事業については、引き続き実施を進める。
ピンポイント渋滞対策実施箇所 〔単位：箇所〕 ピンポイント渋滞対策を実施している箇所数	新規着手箇所数	0		2		
	対策実施箇所数	2		2		
	完了箇所数 H27以降の累積値	4		5		
通行止時間 （事故・工事・災害に伴う交通規制時間） 〔単位：時間〕 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間 ※10	災害・悪天候	25		2		
	事故・その他	1		3		
	工事	9		1		
【路上工事の渋滞を最小化する】						
路上工事による渋滞損失時間〔単位：万台・時〕 路上工事に起因する渋滞が発生したところによる利用者の年間損失時間※11		95	125	93	124	令和6年度は、交通量が増加し、渋滞損失時間も増加する中、前年度実績より数値は改善した。 引き続き、工事ルールの評価を実施し、工事による交通影響の削減に向け、効率的な施工方法等の取組みを行っていく。
交通規制時間 （路上工事に伴う交通規制時間） 〔単位：時間/km〕 道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間	交通規制時間	206		197		
	集中工事を除く ※12	191		197		
【走りやすい道路を維持する】						
快適走行路面率〔単位：％〕 快適に走行できる舗装路面の車線延長比率		97	97	97	97	高速道路上の巡回点検や徒歩による目視点検により、舗装路面状況を適切に把握している。要補修箇所については、i-DREAMsを活用して、優先順位をつけ計画的に舗装補修を約34km・車線実施し、目標を達成した。引き続き、計画的に舗装補修を実施していく。

指標分類	令和5年度 実績値	令和6年度 目標値	令和6年度 実績値	令和7年度 目標値	会社コメント
Ⅲ. 地域との連携					
【観光振興に貢献する】					
(企画割引)販売件数【単位：千件】 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数	—	—	—	—	首都高を取り巻く周辺状況を踏まえ、引き続き実施に向けて検討する。
(企画割引)実施件数 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数	—	—	—	—	
【地域に施設を開放する】					
S A・P Aの地元利用日数【単位：日】 地元が販売・イベント等によりS A・P Aを利用した日数	15	13	13	13	令和6年度は地方自治体、観光協会等との連携に向けて、新規開拓も含めて働きかけた結果、目標を達成した。 令和7年度も当社と地方自治体、観光協会等との協力体制をベースに、地域活性化のための取組みを実施していく。
【道路空間を地域に開放する】					
占用件数【単位：件】 道路占用件数※13	903	978	909	943	占用申請に対し、機構との間で締結している事務委託契約等に基づき適切に対応し、令和6年度は令和5年度と比較して占用件数、占用料収入は共に増加した。令和7年度も占用ニーズに応じて道路空間の有効かつ適正な活用に取り組んでいき、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
道路占用による収入【単位：百万円】	1,117		1,198		
【資産を有効活用する】					
入札占用件数【単位：件】 入札専用制度による占用件数	4	1	3	2	占用申請に対し、機構との間で締結している事務委託契約等に基づき適切に対応し、令和6年度は令和5年度と比較し1件減少した。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。

指標分類	令和5年度 実績値	令和6年度 目標値	令和6年度 実績値	令和7年度 目標値	会社コメント
Ⅳ. コスト縮減					
【新技術の活用などによるコスト縮減を続ける】					
インセンティブ助成認定件数【単位：件】 新設・改築、更新・修繕等でのインセンティブ助成の認定件数※14	0	1	0	1	令和6年度は助成対象となる工事はなかった。 引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト縮減を目指していく。
インセンティブ助成交付件数【単位：件】 新設・改築、更新・修繕等でのインセンティブ助成の交付件数※14	0		0		
インセンティブ助成交付額【単位：百万円】 新設・改築、更新・修繕等でのインセンティブ助成の交付額※14※15	0		0		
Ⅴ. 総合的な取組の推進					
【サービスの向上に努める】					
総合顧客満足度【単位：ポイント】 CS調査等で把握するお客さまの満足度【5段階調査】	3.6	3.5	3.6	3.5	「お客さまの声」の中から改善につながる事案を抽出し、過年度の総合顧客満足度調査結果を受けて重点的に取り組むべき施策を定め、施設改善に取り組むことにより、令和6年度は目標を達成した。お客さまのご意見は、改善事項が見える貴重な経営資源であるとの認識に立ち、的確な対応プロセスを運用することにより、総合顧客満足度の一定水準の確保を目指していく。
【利用者を増やす】					
年間利用台数【単位：百万台】 支払料金所における年間の通行台数※16	374	376	382	377	景気の緩やかな回復により、前年度と比較して増加した。引き続き、多様なお客さまサービスの提供の取組み等により、更なる高速道路の利用促進を図る。
【ETC2.0の普及を促進する】					
ETC2.0利用率【単位：%】 全通行台数（総入口交通量）に占めるETC2.0利用台数の割合	41.5	43.8	44.8	46.1	ETC普及促進広報等の効果により、ETC2.0利用率は増加した。さらなる普及促進に向け、引き続き各種広報施策等を実施する。

- ※1 数値は、1/1～12/31 間の年間値。
- ※2 警察庁調べ
- ※3 平成 26 年 7 月より施行されたトンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成 26 年国土交通省告示第 426 号）に基づき橋梁毎に総合的に健全性が診断された橋梁。
- ※4 径間とは、高架橋及び橋等に係る支点（橋脚または橋台）間をいう。
- ※5 令和元年度以降の省令点検 2 巡目については、管理施設数に対する令和元年度から当該年度までの点検数の比率（管理施設数は平成 31 年 4 月 1 日時点の数量を基準とする。）、令和 6 年度以降の省令点検 3 巡目については、管理施設数に対する令和 6 年度から当該年度までの点検数の比率（管理施設数は令和 6 年 4 月 1 日時点の数量を基準とする。）を示している。
- ※6 表記上、小数第一位にて四捨五入している。
- ※7 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）に基づきトンネル毎に総合的に健全性が診断されたトンネル。
- ※8 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）に基づき道路附属物等毎に総合的に健全性が診断された道路附属物等。
- ※9 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。
- ※10 上下線別の通行止め時間に距離を乗じた年間のべ時間・距離を営業延長で除算したもの。
- ※11 本線渋滞損失時間に全体の渋滞量（渋滞距離と渋滞時間を乗じたもの）に対する路上工事に起因する渋滞量の割合を乗じたもの。
- ※12 集中工事を除いた交通規制時間とは、お客さまが迂回や時間・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交通規制時間である。
- ※13 数値は占用ニーズに影響を受けるため、令和 6 年度目標は過去 3 年間の平均としている。
- ※14 インセンティブ助成とは、高速道路の新設、改築、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助成するための仕組みをいう。
- ※15 表記上、小数第一位にて四捨五入しているが、0.5 百万円未満の場合は、小数第二位にて四捨五入を行っている。
- ※16 支払い料金所を複数回通過した場合でも「1 台」として集計。

＜参考＞ 道路資産データ等

(1) 道路構造物延長

(令和7年3月末現在)

	(km)	供用延長				平均経過 年数 (年)	備考
		高 架 (km)	半地下 (km)	トンネル (km)	平面土工 (km)		
全線合計	327.2	245.0	18.9	47.3	16.0	39.1	

(2) 供用経過年数分布

(令和7年3月末現在)



経過年数区分	延長	累積 延長	構成比	累積 構成比
50年以上	107.5km	107.5km	32.86%	32.86%
40年～49年	65.4km	172.9km	19.99%	52.84%
30年～39年	74.6km	247.5km	22.80%	75.64%
20年～29年	35.5km	283km	10.85%	86.49%
10年～19年	27.4km	310.4km	8.37%	94.87%
9年以下	16.8km	327.2km	5.13%	100.00%
総計	327.2km	327.2km	100.00%	100.00%

(3) 利用交通量

	利用交通量 (千台/日)						備考
	全体	軽・二輪	普通車	中型車	大型車	特大車	
全線合計	1,045	110	712	118	90	16	令和6年度データ

※端数処理の関係上、計が合わないことがあります。

(4) ETC利用率

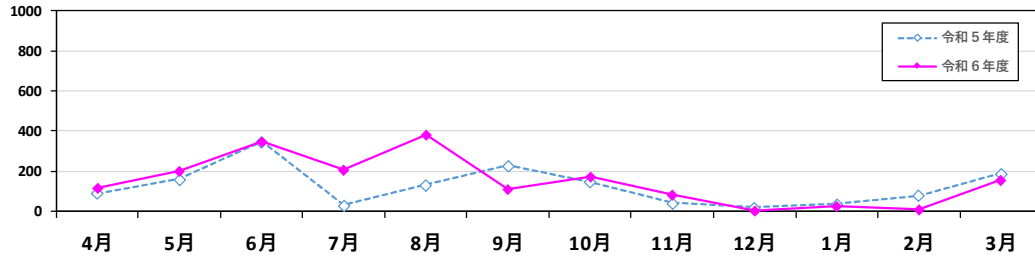
	ETC利用率 (%)						備考
	全体	軽・二輪	普通車	中型車	大型車	特大車	
全線合計	98.4	95.4	98.6	99.2	99.6	98.9	令和6年度データ

(5) 令和6年度の気象状況

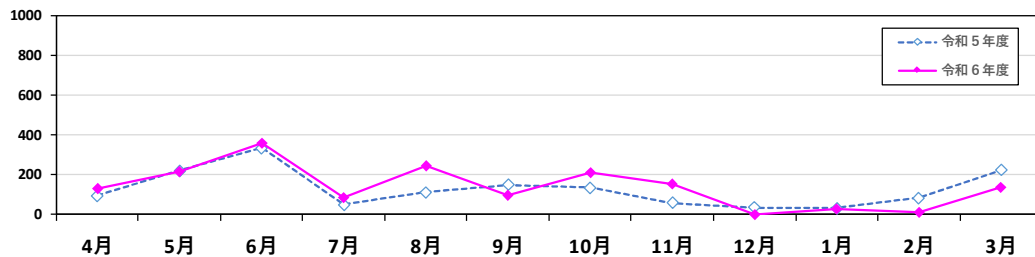
降水記録 (気象庁ホームページより)

降水量[mm]		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
観測地点 東京	令和5年度	90.0	159.0	347.0	30.0	132.5	229.0	147.0	41.5	19.5	36.0	78.5	188.5
	令和6年度	115.5	201.5	350.0	206.5	381.0	111.5	174.5	82.0	0.5	26.0	6.5	153.0
観測地点 横浜	令和5年度	95.0	220.5	333.0	47.0	110.0	148.5	134.5	57.5	33.5	32.5	83.5	223.0
	令和6年度	128.5	212.5	356.0	82.0	245.0	96.5	207.5	152.0	0.0	29.5	9.0	134.5

降水量[mm] (東京)



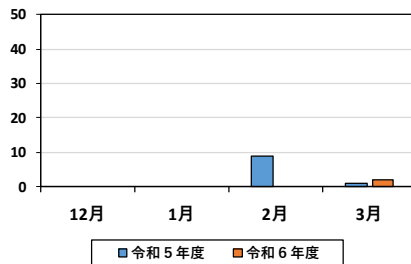
降水量[mm] (横浜)



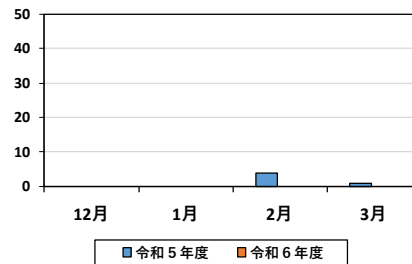
降雪記録 (気象庁ホームページより)

降雪の深さ合計[cm]		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
観測地点 東京	令和5年度	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	1
	令和6年度	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
観測地点 横浜	令和5年度	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1
	令和6年度	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

降雪の深さ合計[cm](東京)



降雪の深さ合計[cm](横浜)



【参考】令和5年度、令和6年度における1時間以上の通行止め実績

事象	年度	事故	異常気象						地震	計
			台風	強風	濃霧	積雪	凍結	滞水		
通行止め	令和5年度	22回	0回	6回	0回	58回	0回	0回	0回	86回
	令和6年度	25回	0回	4回	0回	20回	0回	4回	0回	53回