

アウトカム指標を活用して高速道路の状況を 利用者へより分かり易くお知らせする

1. アウトカム指標の目的

- ・ 機構と各高速道路会社（以下「会社」という。）が連携し、会社の「高速道路の安全性及び利便性の向上」に資するため、また、「高速道路の状況をお客様に分かりやすく示す」ための指標として各会社共通の客観的指標（アウトカム指標）を34指標設けています。
- ・ 指標分類毎に目標値を設定し、高速道路事業に計画的に取り組むことで、より一層の「高速道路サービスの向上」に努めていきます。

2. 令和7年度実績値の概況

高速道路の年間利用台数は各種企画割引の取組等により、増加傾向となっており、これに伴い渋滞損失時間や人等の立入事案件数、逆走事故件数が増加する状況が見られます。一方、死傷事故率については、頻発箇所における対策やSA・PA、SNS等での啓発活動等により減少に転じています。また、快適走行路面率では、路面に発生した凹凸やひび割れなどの損傷を計画的に補修した結果、継続して高い水準を確保しています。

3. 機構による統一的な中期目標の設定について

機構では第6期中期計画（R8～R11）において、高速道路資産の適切な保有や機能強化、償還計画の確実性向上等を図るため、高速道路サービスとして達成すべき水準等を機構が統一的な考え方により中期目標値（機構の第6期中期計画最終年度の目標値）として設定しました。会社が高速道路事業に計画的に取り組むことで、より一層の「高速道路サービスの向上」に努めていきます。

◆各会社のアウトカム指標(令和5年度～令和7年度実績値)

柱	No	主指標(目標値設定)	従指標(実績のみ把握)	備考
Ⅰ-1. 安全・安心の確保(交通安全対策)				
		【死傷事故をへらす】		
	1	死傷事故率		
		【人の立入をへらす】		
	2	人等の立入事案件数		
		【逆走事故をなくす】		
	3	逆走事故件数		
	4		逆走事案件数	
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】		
	5	橋梁修繕着手率・修繕完了率		算出中※
	6		橋梁の点検率	算出中※
	7	トンネル修繕着手率・修繕完了率		算出中※
	8		トンネルの点検率	算出中※
	9	道路附属物等修繕着手率・修繕完了率		算出中※
	10		道路附属物等の点検率	算出中※
		【構造物に悪影響を及ぼす違反をなくす】		
	11	(車限令)取締実施回数		
	12		(車限令)引込み台数	
	13		(車限令)措置命令件数	
	14		(車限令)即時告発件数	
		【地震に強い道路をつくる】		
	15	橋梁の耐震補強完了率		算出中※
Ⅱ. 快適な走行サービスの提供				
		【渋滞をへらす】		
	16	渋滞損失時間		
	17		通行止時間(事故・工事・災害に伴う交通規制時間)	
	18		ピンポイント渋滞対策実施箇所	
		【路上工事の渋滞を最小化する】		
	19	路上工事による渋滞損失時間		
	20		交通規制時間(路上工事に伴う交通規制時間)	
		【走りやすい道路を維持する】		
	21	快適走行路面率		
Ⅲ. 地域との連携				
		【観光振興に貢献する】		
	22	(企画割引)販売件数		
	23		(企画割引)実施件数	
	24	(企画割引)販売件数(観光施設とのセット販売)		
		【地域に施設を開放する】		
	25	SA・PAの地元利用日数		
		【道路空間を地域に開放する】		
	26	占用件数		
	27		道路占用による収入	
		【資産を有効活用する】		
	28	入札占用件数		
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】		
	29	インセンティブ助成認定件数		
	30		インセンティブ助成交付件数	
	31		インセンティブ助成交付額	
Ⅴ. 総合的な取組の推進				
		【サービスの向上に努める】		
	32	総合顧客満足度		
		【利用者を増やす】		
	33	年間利用台数		
		【ETC2.0の普及を促進する】		
	34	ETC2.0利用率		

※指標「各構造物の修繕着手率・修繕完了率」、「橋梁の耐震補強完了率」の令和7年度実績値については、

データ取得等の制限により「算出中」としているが、今後順次公表予定

※太字は、機構と各会社の共通目標「(Ⅰ)安全・安心の確保、(Ⅱ)快適なサービスの提供」の下に定めた主要な指標分類

※主指標とは、目的達成に向けた各会社の取り組みの現状や効果を明確に把握出来る様に、目標値を設定し管理する指標

※従指標とは、実績値の把握により主指標を補完する指標

(I)安全・安心の確保に関する指標 (1/2)

橋梁

トンネル

◆主要8指標における令和5年度～令和7年度実績値の一覧

(Ⅰ)安全・安心の確保に関する指標(2/2)

道路 附 属 物 等	■修繕着手率・修繕完了率（点検1巡目） 【単位：％】 （上段）⇒修繕着手率 平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳ※2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 （下段）⇒修繕完了率 平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳ※2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	令和5年度実績	100%	100%	100%	100%	100%	100%
			92.6%	100%	99.4%	100%	100%	100%
		令和6年度実績	100%	100%	100%	100%	100%	100%
			93.4%	100%	99.4%	100%	100%	100%
		令和7年度実績	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1
			算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1
	■修繕着手率・修繕完了率（点検2巡目） 【単位：％】 （上段）⇒修繕着手率 令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳ※2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 （下段）⇒修繕完了率 令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳ※2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	令和5年度実績	69.5%	46.9%	76.9%	—	88.9%	45.8%
			57.3%	46.9%	61.5%	—	77.8%	33.3%
		令和6年度実績	58.4%	69.2%	74.2%	—	100%	48.3%
			47.2%	65.3%	58.1%	—	100%	37.9%
		令和7年度実績	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1
			算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1
	■修繕着手率・修繕完了率（点検3巡目）※3 【単位：％】 （上段）⇒修繕着手率 令和6年度に判定区分Ⅲ、Ⅳ※2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 （下段）⇒修繕完了率 令和6年度に判定区分Ⅲ、Ⅳ※2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	令和6年度実績	—	—	—	—	—	—
			—	—	—	—	—	—
		令和7年度実績	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1
			算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1
■橋梁の耐震補強完了率 【単位：％】 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 ※4		令和5年度実績	78.6%	92.8%	69.0%	74.7%	100%	97.7%
		令和6年度実績	79.1%	94.0%	70.5%	75.0%	100%	98.1%
	令和7年度実績	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	算出中※1	

(Ⅱ)快適なサービスの提供に関する指標

(Ⅱ) 快適なサービスの提供							
指 標 分 類		東日本	中日本	西日本	本四	首都	阪神
■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	令和5年度実績	943万台・時	1,531万台・時	683万台・時	6万台・時	2,609万台・時	1,019万台・時
	令和6年度実績	1,143万台・時	1,728万台・時	751万台・時	5万台・時	2,880万台・時	1,050万台・時
	令和7年度実績	1,154万台・時	1,804万台・時	625万台・時	5万台・時	2,993万台・時	997万台・時
■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	令和5年度実績	95%	96%	97%	96%	97%	95%
	令和6年度実績	95%	97%	98%	96%	97%	97%
	令和7年度実績	96%	96%	97%	96%	97%	97%

※1 指標「各構造物の修繕着手率・修繕完了率」、「橋梁の耐震補強完了率」の令和7年度実績値についてはデータ取得等の制限により「算出中」としているが、今後順次公表予定

※2 判定区分とは、健全性の診断における次の区分のことをいう。

- 区分Ⅰ:健全(構造物の機能に支障が生じていない状態)
- 区分Ⅱ:予防保全段階(構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態)
- 区分Ⅲ:早期措置段階(構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態)
- 区分Ⅳ:緊急措置段階(構造物の機能に支障が生じている、または、生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態)

※3 点検3巡目1年目(令和6年度)の点検結果に対する令和7年度の実績値を設定しているため、令和6年度実績値は「—」としている。

※4 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。

◇ I - 1. 安全・安心の確保(交通安全対策)

目 的	－ 死傷事故をへらす －		
本指標が達成すべき具体目標	死傷事故率を断続的に減少させる。	各指標の定義	3 交通事故の死者数を減らす 9 交通事故の死者数を減らす 11 交通事故の死者数を減らす
			■死傷事故率 自動車走行車両1億台キロあたり(1万台の自動車1万台キロ走行した場合に相当)の死傷事故件数※1

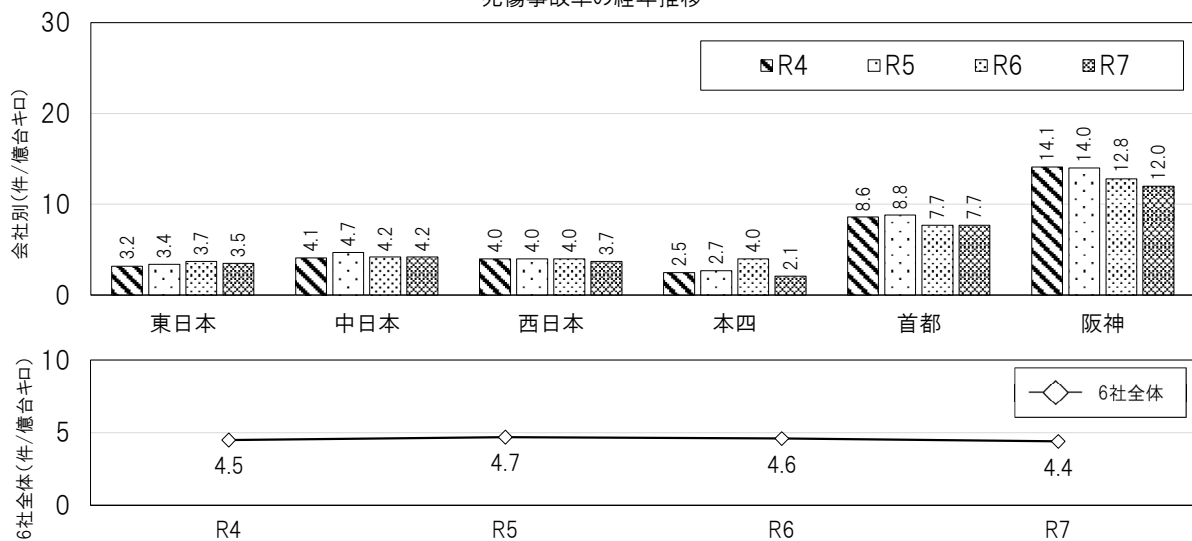
①第5期中期計画期間(令和4年度-令和7年度)の会社別の実績推移

	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	会社コメント
高速東道路本線	3.2 件/億台キロ	3.4 件/億台キロ	3.7 件/億台キロ	3.5 件/億台キロ	2.8 件/億台キロ	重大事故につながる暫定二車線区間での正面衝突事故防止を目的として、土工部・中小橋部ではワイヤーの設置を完成させ、視認性向上による接触防止対策等を行った。長大橋梁部ではセンターバンプ、センターブロックの正面衝突事故防止対策としての有効性、適用性の検証のため試行設置を推進した。
高速中道路本線	4.1 件/億台キロ	4.7 件/億台キロ	4.2 件/億台キロ	4.2 件/億台キロ	4.6 件/億台キロ	令和7年度は、事故多発地点における対策や、交通安全啓発活動、みちラジ、ETC2.0を活用した注意喚起情報提供を継続して実施し、目標を達成した。 引き続き、これまで実施した事故多発地点における対策の効果検証を行い、有識者の意見を踏まえた効果的な事故対策や、わき見運転に対する運転者への啓蒙を実施するとともに、渋滞対策を推進することで、渋滞渦中や渋滞後尾における交通事故を削減する。
高速西道路本線	4.0 件/億台キロ	4.0 件/億台キロ	4.0 件/億台キロ	3.7 件/億台キロ	3.6 件/億台キロ	令和7年については、事故多発箇所を中心に実施した追突及び車両接触事故対策や暫定二車線区間における対向車線逸脱防止対策などの各種対策の推進を図り、わずかに目標に届かなかった。引き続き、積極的な安全対策の推進に努めている。
高速本州四国連絡道路本線	2.5 件/億台キロ	2.7 件/億台キロ	4.0 件/億台キロ	2.1 件/億台キロ	3.6 件/億台キロ	令和6年度に死傷事故が増加したことを受け、令和7年度は発生割合の高い土日祝や、発生件数が増加した二輪車を重点対象として、ラジオ放送やサービスエリアでの交通安全啓発活動を実施した。引き続き、死傷事故防止に努めている。
高速首都圏	8.6 件/億台キロ	8.8 件/億台キロ	7.7 件/億台キロ	7.7 件/億台キロ	8.6 件/億台キロ	令和7年度は利用台数が増加したが、事故多発区間の対策や交通安全啓発活動等の取組みにより、死傷事故率は前年同水準となり、中期目標を達成した。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る。
高速阪神	14.1 件/億台キロ	14.0 件/億台キロ	12.8 件/億台キロ	12.0 件/億台キロ	10.0 件/億台キロ	これまでの交通安全対策の取組みより得られた課題を踏まえ策定した「交通安全対策 基本計画(2024-2028)」に基づき、本線部における路面標示の設置や、カーブ区間における落り止め対策等の交通安全対策を推進した結果、追突事故が減少したこと等により、死傷事故率は減少したが、目標には未達であった。 引き続き、効果・実績のある施策の確実な推進に加え、さらなる実効性向上や底上げに向けた取り組みや、お客さまとのコミュニケーションの充実を推進する。

②6社全体値の実績値推移

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	機構コメント
6社全体値	4.5 件/億台キロ	4.7 件/億台キロ	4.6 件/億台キロ	4.4 件/億台キロ	令和7年度は交通量が増加するなか、分合流部における色別の標識・路面標示や暫定二車線区間での正面衝突事故防止対策等完了に伴う死傷事故件数の減少が確認され、死傷事故率は減少する結果となった。 引き続き、会社による事故多発箇所や暫定二車線区間での対策、休憩施設における交通安全啓発活動などの各種対策の実施を推進しつつ、分合流部における車線運用の見直し、曲線部におけるすべり止め対策等の効果的な対策の他社展開を行うことで死傷事故率の減少を促進していく。

死傷事故率の経年推移



※1 数値は、1/1～12/31間の年間値。

◇ I - 1. 安全・安心の確保(交通安全対策)

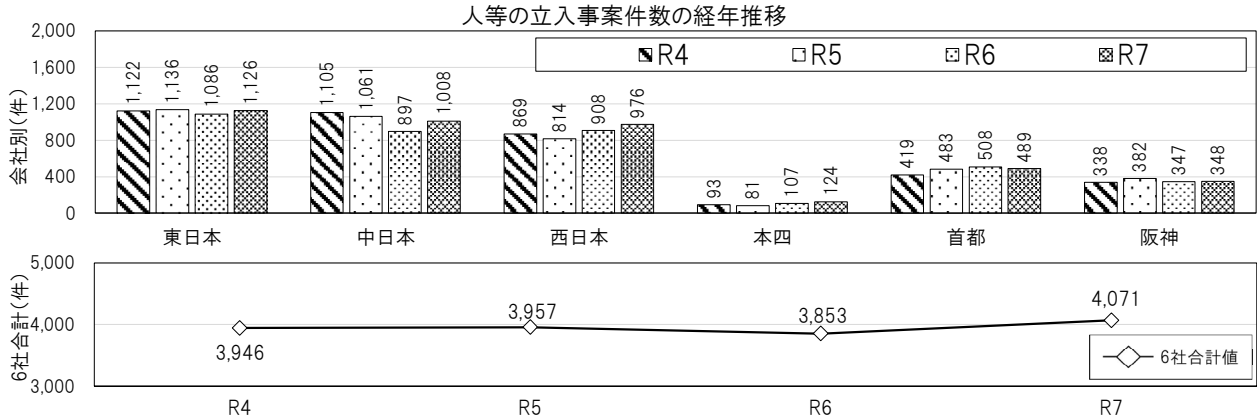
目 的	一人の立入をへらす						
本指標が達成すべき具体目標	人等の立入事案を断続的に減少させる。	各指標の定義	主指標	■人等の立入事案件数			
				歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護した事案の件数			

①第5期中期計画期間(令和4年度-令和7年度)の会社別の実績推移

	■人等の立入事案件数						会社コメント
	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標		
高速東道路本線	1,122 件	1,136 件	1,086 件	1,126 件	976 件		ICの入口部など人の立入が発生しやすい場所での、進入禁止看板・路面標示・歩行者進入禁止ポールなどの対策に加え、特に首都圏を主としたナビアプリ利用による原動機付自転車等の誤進入対策として、Xでの配信やチラシ配布、動画サイトやホームページ等での注意喚起を行った。立入事案件数は、外国人におけるナビアプリ誘導による立入も一定数存在することから、多言語対応した注意喚起も実施した。
高速中道路本線	1,105 件	1,061 件	897 件	1,008 件	897 件		R7年度は、SA・PA内の安全啓発や注意喚起、ナビアプリの経路案内改善に継続して取り組んだ。これに加え、誤進入が多いIC付近で、自治体と連携した外国人へのチラシ配布や、誤進入を回避するためのマップ、原付の誤進入防止に特化した動画制作を行った。しかし、道間違い、原付による誤進入に対する根本的な改善には至らず、目標を達成することはできなかった。引き続き、立入等の発生が多いICごと、道間違いによって立入した者の状況の把握(属性、免許保有年数、遺失の内容(行方、どこを去っていったか、進入禁止の認識、看板の見え方など))を行い、対策を検討・実施していく。
高速西道路本線	869 件	814 件	908 件	976 件	700 件		令和7年度については、これまでと同様に、高速道路入口部における立入禁止看板等を実施した。引き続き事案分析や対策効果の検証を行い、立入が多い施設において重点的に対策を進める。なお、歩行者と原付を比較すると、依然として、原付による立入の方が多いため、原付の多発箇所を中心に対策を推進していく。併せてナビアプリによる誤進入が多いことから、ナビアプリ業者への協議等の実施についても取り組む。
高速本州四国連絡道路本線	93 件	81 件	107 件	124 件	85 件		高速BSや料金所出入口の看板等更新に加え、公共機関や観光施設での誤進入防止啓発活動を実施した。また、令和7年度は、通称であった早期発見・保護を強化した結果、令和6年度と比較し認知件数は同程度であったが、保護件数が増加した。外国人の立入が増加傾向であることから、引き続き誤進入対策に努めている。
高速首都道路本線	419 件	483 件	508 件	489 件	470 件		令和7年度は、発生件数の過半数を占める原付や、近年増加傾向にあった外国人対策として、IC付近や誤進入の啓発活動等の取組みにより、原付立入件数の減少および外国人の立入停止に効果は見られたが、歩行者の立入が増加し、目標を達成できなかった。引き続き、立入多発箇所を中心に要因分析を行い、現地対策及び啓発活動等の対策を行い、更なる立入件数の減少に努める。
高速阪神道路本線	338 件	382 件	347 件	348 件	280 件		原付による立入は増加したものの、自転車・歩行者による立入は減少し、総件数としては令和6年度に比べほぼ横ばいとなり、目標には未達であった。これまでの交通安全対策の取り組みより得られた課題を踏まえ策定した「交通安全対策 基本計画(2024-2028)」に基づき、ハード対策として路面コーリングやセパレータの設置、ソフト対策として注意喚起のチラシを作成・配布してきたが、人等の立入が多発している区間に対してさらなる対策を実施するとともに、類似した箇所への展開を図る。

②6社合計値の実績値推移

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	機構コメント
6社合計値	3,946 件	3,957 件	3,853 件	4,071 件	令和7年度は立入事案発生箇所における注意喚起対策やSA・PA内、会社HP、SNS等での啓発活動に加え、増加傾向にある外国人旅行者に対して多言語表記による看板設置等に取り組んだ。また、ナビアプリ誘導による誤進入も一定数存在することから、ナビアプリの誤使用の改善についてアプリ業者に改善を求めるなどに取り組んだが、立入事案件数は増加する結果となった。 引き続き、会社による会社による立入多発箇所での対策を推進しつつ、外国人旅行者に対する多言語表記による啓発や、ナビアプリ改善などの各種対策の実施による立入事案件数の減少を促進していく。



◇ I - 1. 安全・安心の確保(交通安全対策)

目 的	－ 逆走事故をなくす －			3 逆走防止の取り組み 9 重点対策の推進 11 重点対策の推進
本指標が達成すべき具体目標	逆走事故を断続的に減少させ、0件を目指す。	各指標の定義	主指標 ■逆走事故件数 逆走による年間事故発生件数※1 従指標 ■逆走事案件数 交通事故または車両確保に至った逆走事案の年間件数※1	

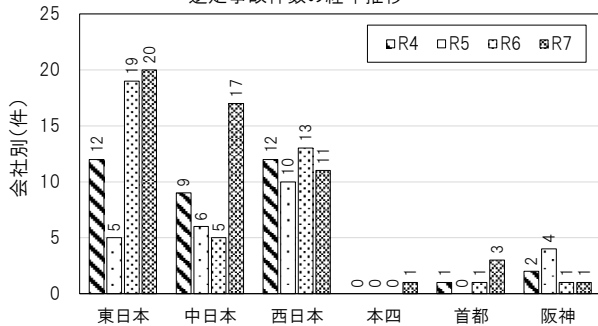
①第5期中期計画期間(令和4年度-令和7年度)の会社別の実績推移

	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	会社コメント
高 速 東 道 日 本 株 有 限 公 司	■逆走事故件数					0分各支部等での全箇所一斉な各種逆走対策の実施及び無くそう逆走(走)をキーワードとした啓発活動を継続的に実施。また、重大事故や頻回逆走が発生している箇所での逆走対策公募技術テーマ1の試行拡大や、繰り返しの逆走が発生している箇所におけるメンテナンスの啓発活動を実施したものの、R7年は事案件数・事故件数が増加、重大事案の発生や逆走事案の増加により、逆走事案に関する関心の高まったと考えられ、R7年の逆走事案の通報件数も大幅に増加、これが確保件数の増に繋がったものと思われる。R7年については、個別に対策を強化する必要がある全65箇所の重点対策箇所(重大事故発生箇所、複数回発生箇所、平交差横断)において重点対策実施計画に沿った取り組みを進め、また、新たな公募技術を活用した逆走車検知・警告について、検証を経て展開を進めていく。
	12 件	5 件	19 件	20 件	3 件	
	■逆走事案件数					
	57 件	49 件	57 件	94 件		
高 速 中 道 日 本 株 有 限 公 司	■逆走事故件数					令和7年は、国の「高速道路での逆走対策に関する有識者委員会」で示された重点対策箇所における対策の開始、新たな公募技術テーマV(逆走車両をカメラ検知して注意喚起する技術)のメーカーでの技術検証に着手したものの、逆走事故件数、逆走事案件数ともに増加し、目標達成はならなかった。引き続き、重点対策箇所における視覚的対策の強化と物理的対策の実施や、高速道路6会社協働で作成した新たな逆走啓発動画を活用した広報・啓発活動など、引き続き対策を展開していく。
	9 件	6 件	5 件	17 件	4 件	
	■逆走事案件数					
	37 件	32 件	38 件	53 件		
高 速 西 道 日 本 株 有 限 公 司	■逆走事故件数					令和7年度については、これまでの対策の効果検証や見直しなどを継続的に実施した。また、自動車側と協力し進めていく公募技術テーマVの公募を開始した。料金所前後や一般道接続部での件数が増加傾向にあり、逆走事案件数の減少に向け、重点対策箇所として公表した箇所の対策を早期に進めていく。
	12 件	10 件	13 件	11 件	0 件	
	■逆走事案件数					
	66 件	90 件	84 件	97 件		
高 速 道 路 四 国 有 限 公 司	■逆走事故件数					令和7年度の逆走事案は7件発生、そのうち逆走事故は物損1件が発生し、目標値を達成出来なかった。重点対策箇所における実施計画の公表をし、対象全箇所(管内3箇所)で対策を令和7年度に完了した。引き続き、これまでに実施した対策の効果を検証しつつ、逆走事故件数ゼロを目指す。
	0 件	0 件	0 件	1 件	0 件	
	■逆走事案件数					
	4 件	4 件	4 件	7 件		
高 速 道 路 都 道 有 限 公 司	■逆走事故件数					逆走事故が3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事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、ソフト対策としてデジタルホームページ、SNS等を活用した注意喚起を実施していく。
	1 件	0 件	1 件	3 件	0 件	
	■逆走事案件数					
	5 件	1 件	2 件	6 件		
高 速 道 路 神 戸 有 限 公 司	■逆走事故件数					令和6年に比べ逆走事案件数は半減したものの、逆走事故件数は目標には未達であった。これまでの交通安全対策の取り組みより得られた課題を踏まえ実施した「交通安全対策 基本計画(2024-2028)」に基づき、新たにオープンした中島PAIにおいて「進入禁止」看板や路面表示の設置等を行うなど対策を実施した。引き続き、逆走の発生件数が増加した上位箇所に対して個別対策を検討・実施するとともに、SNS等を用いた広報により逆走に対する啓発を行う。
	2 件	4 件	1 件	1 件	0 件	
	■逆走事案件数					
	6 件	7 件	6 件	3 件		

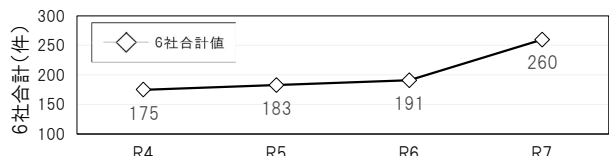
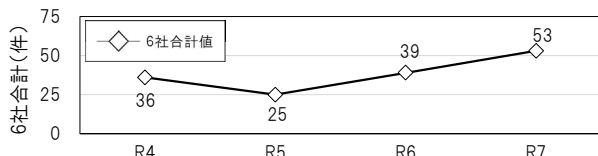
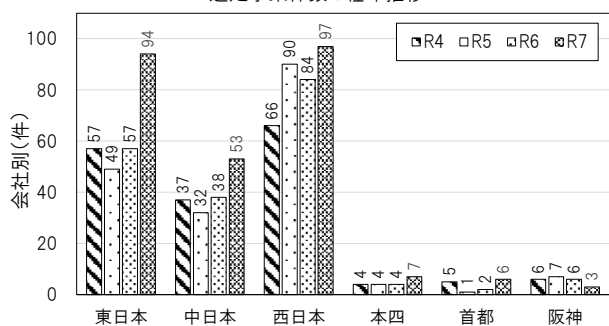
②6社合計値の実績推移

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	機構コメント
6社合計値	■逆走事故件数				令和7年度は逆走事案発生箇所における対策やメディアでの啓発活動に取り組んだものの、主に高齢者や誤進入に伴うワン等による逆走によって事故件数は増加する結果となった。引き続き、会社による逆走事案発生箇所を中心に公募技術を活用した対策の展開を推進すると共に、啓発広報により逆走事故に関する関心・認知を高まったことで通報回数が増加し、逆走車の確保件数が増加したと考えられることから、SNS等を活用した事故を未然に防ぐような効果的な啓発広報を促進していく。
	36 件	25 件	39 件	53 件	
	■逆走事案件数				
	175 件	183 件	191 件	260 件	

逆走事故件数の経年推移



逆走事案件数の経年推移



※1 数値は、1/1～12/31間の年間値。

◇ I - 2. 安全・安心の確保(構造物保全)

目 的	— 構造物に悪影響を及ぼす違反をなくす —				   
本指標が達成すべき具体目標	車限令違反車両を断続的に減少させる。	各指標の定義	主指標	■車限令取締実施回数 車限令違反車両取締を実施した回数	
		従指標	■引込み台数 引込みを行った台数		
			■措置命令件数 措置命令を行った台数		
			■即時告発件数 即時告発を行った台数		

①第5期中期計画期間(令和4年度-令和7年度)の会社別の実績推移

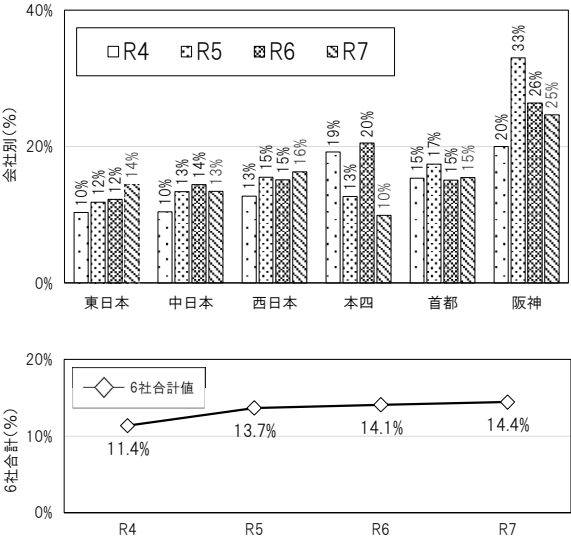
	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	会社コメント
東日本高速道路(株)	■車限令取締実施回数					令和7年度実績については、昨年度と同程度の取締実施回数を維持する中で、引込車両の見極め手法の高度化により、悪質な違反車両を重点的に捕捉することで、措置命令件数が増加した。これは効率的かつ的確な取締りが実現していることを示すものである。引き続き、重量超過等の違反抑止に向け、各種施策の効果検証を行いつつ違反状況を注視し、より効果的な取締りに取り組んでいく。
	1,477 回	1,659 回	1,688 回	1,687 回	1,600 回	
	■引込み台数					
	3,616 台	4,399 台	4,679 台	4,117 台		
	■措置命令件数					
	373 台	520 台	574 台	595 台		
	■即時告発件数					
	1 台	0 台	1 台	2 台		
中日本高速道路(株)	■車限令取締実施回数					令和7年度の車限令取締実施について、目標の取締り回数も目標値達成、措置命令件数・引込み台数に関しても例年どおり推移しており、効率的な取締りができている。引き続き、効率的・効果的な取締りを実施していく。
	1,186 回	1,208 回	1,202 回	1,205 回	1,200 回	
	■引込み台数					
	5,942 台	5,280 台	4,767 台	5,066 台		
	■措置命令件数					
	620 台	705 台	686 台	681 台		
	■即時告発件数					
	1 台	2 台	1 台	2 台		
西日本高速道路(株)	■車限令取締実施回数					車限令取締実施回数、引込み台数、措置命令件数は減少しているが、違反車両の取締実績等のデータから動向を分析し、悪質違反者をターゲットとして効率よく取締を実施した結果、引き込み台数に対する違反率は前年比から若干向上している。今後より効率的な取締を行い、構造物に悪影響を与える違反車両の撲滅を推進していく。
	1,565 回	1,426 回	1,212 回	1,173 回	1,300 回	
	■引込み台数					
	2,386 台	2,182 台	2,009 台	1,652 台		
	■措置命令件数					
	304 台	338 台	304 台	269 台		
	■即時告発件数					
	0 台	0 台	2 台	0 台		
本州四国連絡高速道路(株)	■車限令取締実施回数					関係機関との合同取締等を積極的に実施した結果、目標値を達成することができた。引き続き、これまでの軸重違反データ等を活用して違反車両の取締日を設定する等、効率的・効果的に取り組んでいく。
	153 回	159 回	155 回	154 回	150 回	
	■引込み台数					
	219 台	300 台	249 台 ^{※2}	293 台		
	■措置命令件数					
	42 台	38 台	51 台	29 台		
	■即時告発件数					
	0 台	0 台	0 台	0 台		

	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	会社コメント
首都高速道路側	■車限令取締実施回数					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、より効率的かつ効果的な取締りを重点的に実施していく。
	1,277 回	1,308 回	1,376 回	1,222 回	1,200 回	
	■引込み台数					
	600 台	620 台	670 台	532 台		
	■措置命令件数					
	92 台	108 台	101 台	82 台		
	■即時告発件数					
	0 台	0 台	0 台	0 台		
阪神高速道路側	■車限令取締実施回数					令和7年度実績については、違反車両の傾向等を分析のうえ、本線料金所での取締りや同一方向連続取締り、軸重計データを活用した取締り等を実施したところ、取締り実施回数としては前年度と同水準ながら、取締り実施1回あたりの措置命令件数が増加し、より効果的な取締りを実現した。 引き続き、違反車両の傾向を注視し効率的かつ効果的な取締りを実施する。
	2,518 回	2,607 回	2,607 回	2,589 回	2,600 回	
	■引込み台数					
	215 台	197 台	220 台	276 台		
	■措置命令件数					
	43 台	65 台	58 台	68 台		
	■即時告発件数					
	0 台	0 台	0 台	0 台		

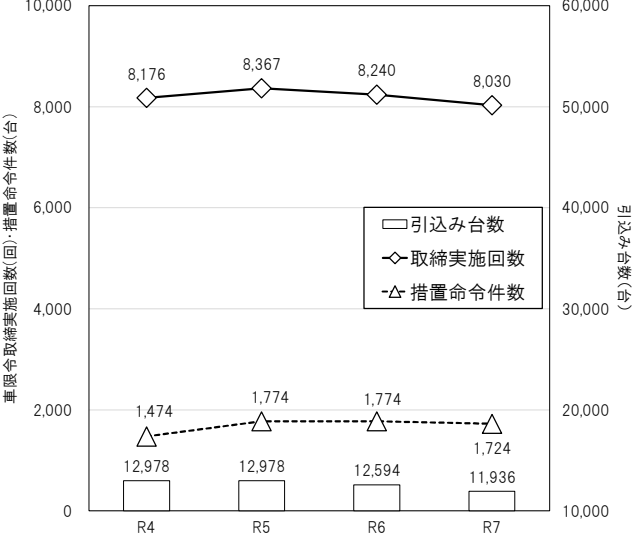
②6社合計値の実績値推移

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	機構コメント
6社 合計値	■車限令取締実施回数				令和7年度は取締体制の再編や悪天候、大規模イベント開催期間中の取締中止等の影響によって取締実施回数は減少する結果となった。一方、警察機関等との合同取締り等の効率的な取締りによって取締実施回数は減少したものの措置命令件数は同等水準となった。 令和8年度からは「自動軸重計による基準超過車両の割合」に指標を改め、会社による取締実績等のデータを活用した違反傾向の分析や分析結果に基づく違反車両の多いICでの取締強化など、より効率的・効果的な取締りの実施による車限令違反車両の減少を促進していく。
	8,176 回	8,367 回	8,240 回	8,030 回	
	■引込み台数				
	12,978 台	12,978 台	12,594 台※2	11,936 台	
	■措置命令件数				
	1,474 台	1,774 台	1,774 台	1,724 台	
	■即時告発件数				
	2 台	2 台	4 台	4 台	

引込み台数に対する違反率の経年推移※1



各指標の6社合計値の経年推移



※1 各社、効率的な取締のために実践している様々な工夫(取締エリアや時間帯の厳選など)の違いや取締可能なエリアの制約状況の差などによる要因を理由に差が生じている。
※2 精査の結果、過年度実績値に誤りが見られたため訂正。

◇Ⅱ. 快適な走行サービスの提供

目 的	— 渋滞をへらす —			3 3年以内 の達成目標 8 3年以内 の達成目標 9 3年以内 の達成目標 11 3年以内 の達成目標 12 3年以内 の達成目標 13 3年以内 の達成目標				
本指標が 達成すべき 具体目標	渋滞損失時間を断続的にへらす。	各指標の 定義	主 指 標	■渋滞損失時間 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間 ^{※1}				
			従 指 標	■ピンポイント渋滞対策実施箇所 1段目は新規着手箇所数、2段目の○内は対策実施箇所数、3段目の△内は完了箇所数(平成27年度以降の累計値) ■通行止め時間 1段目は災害・悪天候、2段目は事故・その他、3段目は工事に伴う単位営業延長(上下線別)あたり平均通行止め時間 ^{※2}				

①第5期中期計画期間(令和4年度~令和7年度)の会社別の実績推移

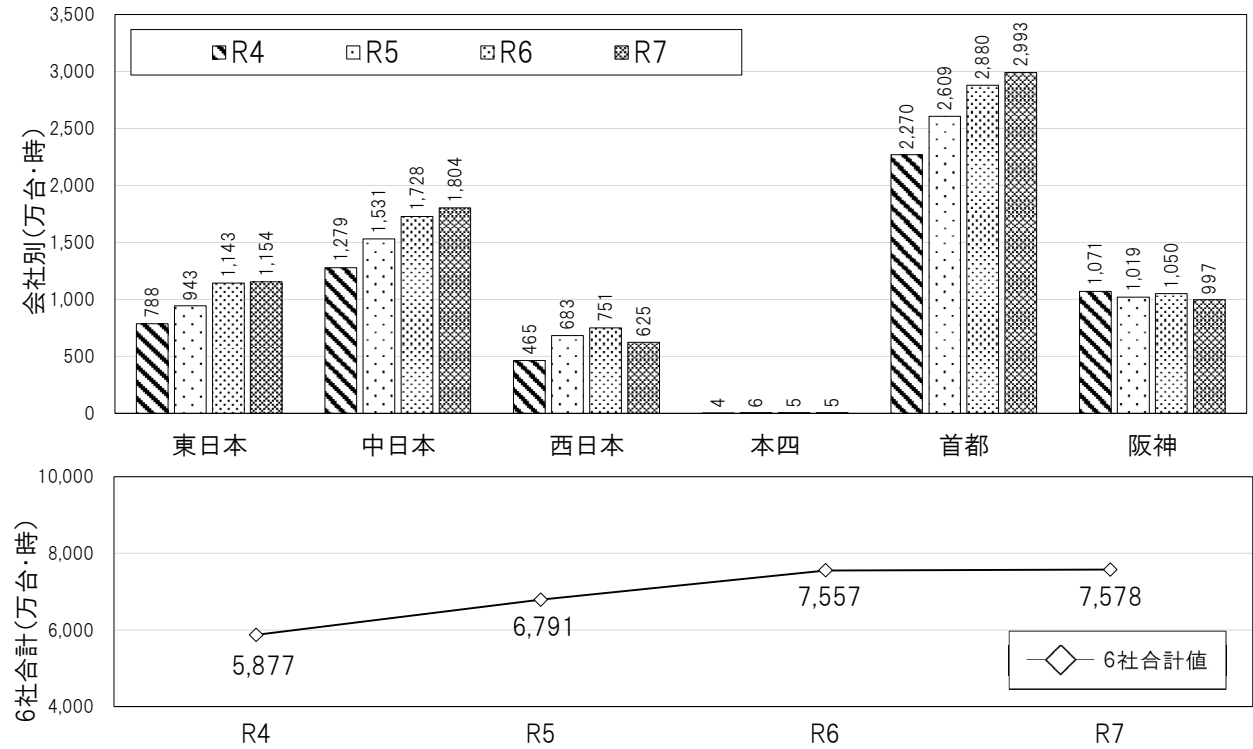
	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	会社コメント				
高 速 東 道 日 路 本 線	■渋滞損失時間					【渋滞損失時間】 令和7年は、令和6年と比べ更に交通量が増加したことに伴い渋滞も増加し、目標達成とはならなかった。 令和7年度以降は、引き続き交通量の増加や交通容量の終年低下などにより更なる渋滞増加が見込まれる。これに対し、各種渋滞対策の推進や渋滞予測広報による分散利用の促進を図る。 【通行止め時間】 令和7年度は、令和6年度と比較して雪等の災害に伴い「災害・悪天候」や「事故・その他」は増加した。一方で、「工事」は減少した。				
	788 万台・時	943 万台・時	1,143 万台・時	1,154 万台・時	936 万台・時					
	■ピンポイント渋滞対策実施箇所									
	0 箇所	1 箇所	1 箇所	0 箇所						
	4 箇所	5 箇所	6 箇所	6 箇所						
	3 箇所	3 箇所	3 箇所	3 箇所						
	■通行止め時間									
	災害 悪天候	12 時間	災害 悪天候	13 時間	災害 悪天候		13 時間			
	事故 その他	5 時間	事故 その他	7 時間	事故 その他		8 時間			
	工事	46 時間	工事	48 時間	工事		46 時間		工事	40 時間
高 速 中 道 日 路 本 線	■渋滞損失時間					【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策】 令和7年度は、名神一宮地区(下り線)の付加車線事業を完成させ、当該箇所の渋滞損失時間が減少した。一方、当社管内全体では、昨年度に続き東名・圏央道などの大都市圏を中心とした交通需要の増に伴う渋滞の発生により、目標達成とはならなかった。 引き続き、ネットワーク整備、ピンポイント渋滞対策等のハード対策を推進するとともに、LED標識による渋滞案内や利用時間分散のためのTDMの実施等のソフト対策を実施していく。また、工事においては、規制時間帯の厳選や分散利用の情報提供の強化を実施していく。 【通行止め時間】 令和7年度は、令和6年度と比較して災害・悪天候(降雨含む)の通行止め時間が減少し、工事の通行止め時間は微増となった。				
	1,279 万台・時	1,531 万台・時	1,728 万台・時	1,804 万台・時	1,640 万台・時					
	■ピンポイント渋滞対策実施箇所									
	0 箇所	0 箇所	0 箇所	1 箇所						
	8 箇所	8 箇所	7 箇所	7 箇所						
	6 箇所	6 箇所	7 箇所	8 箇所						
	■通行止め時間									
	災害 悪天候	16 時間	災害 悪天候	16 時間	災害 悪天候		14 時間	災害 悪天候	10 時間	
	事故 その他	3 時間	事故 その他	3 時間	事故 その他		4 時間	事故 その他	4 時間	
	工事	20 時間	工事	17 時間	工事		18 時間	工事	21 時間	
高 速 西 道 日 路 本 線	■渋滞損失時間					【渋滞損失時間】 令和7年の交通集中による渋滞損失時間については、令和4年6月1日より実施されていた阪神高速14号松原線の喜連瓜破～三宅JCT間(上下線)における長期間の終日通行止めが令和6年12月7日に終了したことに伴い、う回路線となっていた近畿道の渋滞が6年と比較して大幅に減少したため、コロナ禍の影響を受けていない平成31年(令和元年)と同程度となった。※R5、R6年が特異値であった。 【通行止め時間】 令和7年度は、「災害・悪天候」「事故・その他」はやや減少し、「工事」による通行止めはほぼ横ばいとなった。				
	465 万台・時	683 万台・時	751 万台・時	625 万台・時	661 万台・時					
	■ピンポイント渋滞対策実施箇所									
	1 箇所	0 箇所	0 箇所	0 箇所						
	1 箇所	0 箇所	0 箇所	0 箇所						
	4 箇所	4 箇所	4 箇所	4 箇所						
	■通行止め時間									
	災害 悪天候	38 時間	災害 悪天候	12 時間	災害 悪天候		23 時間	災害 悪天候	19 時間	
	事故 その他	3 時間	事故 その他	8 時間	事故 その他		3 時間	事故 その他	2 時間	
	工事	59 時間	工事	51 時間	工事		53 時間	工事	57 時間	
本 州 四 国 連 絡 高 速 道 路 網	■渋滞損失時間					【渋滞損失時間】 交通量が増加傾向であり、混雑期の交通集中による渋滞が増大したため、目標値を下回った。なお、令和7年度はポスター掲示などの広報を行ったことや、事故による渋滞損失時間が減少したことにより、令和6年度と比較すると渋滞損失時間は微減した。 令和8年度も、令和7年度と同等の交通量が見込まれるが、引き続き広報活動による周知とともに、交通運用の高度化に取り組むことにより、効率的かつ効果的な渋滞対策を検討・実施し、渋滞損失時間の低減に努める。 【通行止め時間】 令和7年度は、災害・悪天候及び事故・その他による通行止めが少なかったため、全体の通行止め時間が減少した。				
	4 万台・時	6 万台・時	5 万台・時	5 万台・時	4 万台・時					
	■ピンポイント渋滞対策実施箇所									
	－ 箇所	－ 箇所	－ 箇所	－ 箇所						
	－ 箇所	－ 箇所	－ 箇所	－ 箇所						
	－ 箇所	－ 箇所	－ 箇所	－ 箇所						
	■通行止め時間									
	災害 悪天候	23 時間	災害 悪天候	4 時間	災害 悪天候		1 時間	災害 悪天候	1 時間	
	事故 その他	1 時間	事故 その他	0 時間	事故 その他		2 時間	事故 その他	0 時間	
	工事	0 時間	工事	0 時間	工事		0 時間	工事	0 時間	

	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	会社コメント	
高 速 道 路 網 都 心	■渋滞損失時間					【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策】 景気の穏やかな回復が続いていること等により交通量が増加した。川崎浮島JCTにおける区画線変更など、ボトルネックに対する渋滞対策を推進してきたが、交通量が増加した影響により渋滞損失時間が増大したため、目標は未達成となった。 【通行止め時間】 死亡事故や車両火災などの重大事象に伴う事故・その他の通行止め時間は例年並み。 引き続き災害・悪天候時の「通行止め時間の最小化」に努めるとともに、事故及び工事による通行止め時間の縮減に向けた各種取組みに努める。 2025年4月5日より八重洲線を工事通行止めとしているため、工事の通行止め時間が増大。	
	2,270 万台・時	2,609 万台・時	2,880 万台・時	2,993 万台・時	2,500 万台・時		
	■ピンポイント渋滞対策実施箇所						
	0 箇所	0 箇所	2 箇所	0 箇所			
	2 箇所	2 箇所	2 箇所	3 箇所			
	4 箇所	4 箇所	5 箇所	5 箇所			
	■通行止め時間						
	災害 悪天候	災害 悪天候	災害 悪天候	災害 悪天候	0 時間		
	事故 その他	事故 その他	事故 その他	事故 その他	2 時間		
	工事	工事	工事	工事	75 時間		
高 速 道 路 網 阪 神	■渋滞損失時間					【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策】 令和7年度は、大規模更新工事(喜連瓜破)の完了や、長期休暇期間(年末年始・GW・お盆)における渋滞予測情報の提供による交通分散対策の実施等により、前年度より渋滞損失時間は減少したものの、交通量が増加傾向であることから渋滞損失時間が増加した結果、目標値を上回った。 引き続き、交通状況を注視するとともに、情報提供・広報の充実や渋滞緩和対策の検討・実施により、渋滞損失時間の低減に努める。 【通行止め時間】 災害・悪天候については、台風や強風による通行止めはなかったものの令和6年度と同様に大雪による通行止めが発生し、通行止め時間が長かったため増加した。事故・その他については令和6年度と同等で推移した。昨年度に引き続き低い数値を維持していることから、啓発活動に一定の効果があると考え、工事については令和7年度において大阪・関西万博による工事抑制が行われており、過年度と比較し大きく減少した。引き続き災害時等に係る注意喚起の広報や交通事故削減を目的とした安全啓発のソフト対策を実施するとともに工事に係る通行止め時間を必要最小限に留めるように努める。	
	1,071 万台・時	1,019 万台・時	1,050 万台・時	997 万台・時	870 万台・時		
	■ピンポイント渋滞対策実施箇所						
	0 箇所	0 箇所	0 箇所	0 箇所			
	0 箇所	0 箇所	0 箇所	0 箇所			
	3 箇所	3 箇所	3 箇所	3 箇所			
	■通行止め時間						
	災害 悪天候	災害 悪天候	災害 悪天候	災害 悪天候	3.0 時間		
	事故 その他	事故 その他	事故 その他	事故 その他	0.6 時間		
	工事	工事	工事	工事	0.2 時間		

②6社合計値の実績値推移

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	機構コメント
6社合計値	5,877 万台・時	6,791 万台・時	7,557 万台・時	7,578 万台・時	令和7年度は付加車線設置や長期の大規模規制工事の完了、混雑期の分散利用等情報発信を実施した。付加車線設置や分合流部の車線運用変更を実施した箇所についてはその地点での渋滞損失時間は減少しているものの、全社的には交通量の増加に伴い大都市圏を中心に渋滞損失時間は増加する結果となった。 引き続き、会社による交通分散のための渋滞予測情報の発信、企画割引拡充による平日利用の促進などの交通分散対策の強化を推進すると共に、分合流部の車線運用変更による交通流の正常化等の効果的な対策の分析や他社展開を行うことで渋滞損失時間の減少を促進していく。

渋滞損失時間の経年推移



※1 東日本高速道路(株)・中日本高速道路(株)・西日本高速道路(株)の数値は、1/1～12/31間の年間値。
※2 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。
※3 精査の結果、過年度実績値に誤りが見られたため訂正。

◇Ⅱ. 快適な走行サービスの提供

目 的	— 路上工事の渋滞を最小化する —				     
本指標が達成すべき具体目標	必要となる工事が増加する中でも、路上工事による渋滞を最小化する。	各指標の定義	主指標	■路上工事による渋滞損失時間 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※1※2	
		従指標	■交通規制時間 上段は道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間、下段は集中工事時間を除く時間※3		

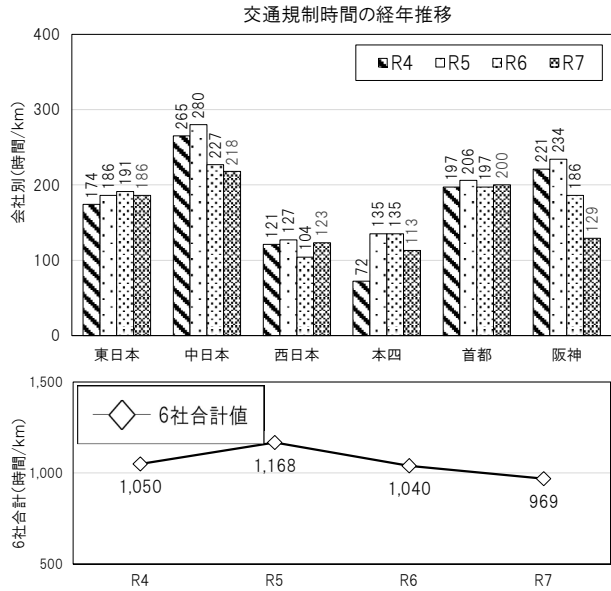
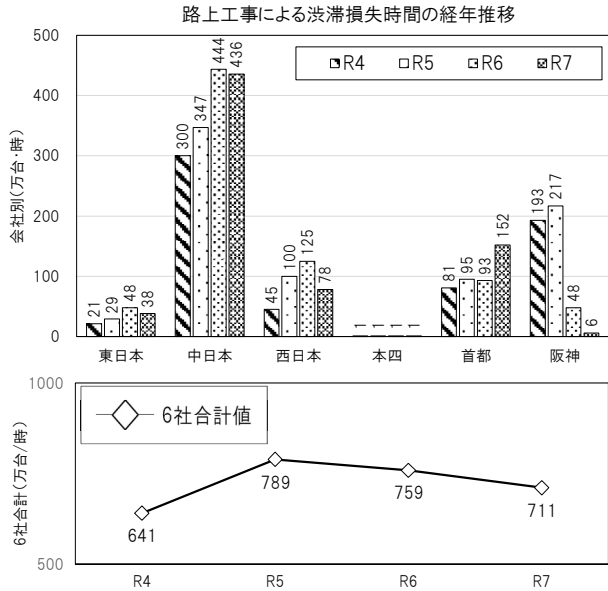
①第5期中期計画期間(令和4年度-令和7年度)の会社別の実績推移

	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	会社コメント
高 速 東 道 日 本 株	■路上工事による渋滞損失時間					令和7年は、令和6年と比べ同一規制内に相乗工事等(路上規制の集約化)の取り組みにより、交通規制時間が減少したことにより、渋滞損失時間も減少した。
	21 万台・時	29 万台・時	48 万台・時	38 万台・時	44 万台・時	
	■交通規制時間					
	174 時間/km	186 時間/km	191 時間/km	186 時間/km		
	174 時間/km	186 時間/km	191 時間/km	186 時間/km		
高 速 中 道 日 本 株	■路上工事による渋滞損失時間					令和7年度は規制の早期解放やきめ細やかな広報施策などの取り組みにより、前年度と比較すると渋滞損失時間はやや減少傾向となった。引き続き、工事中や工事後に工事専用HPなどで渋滞や所要時間の実績などをお伝えすることや、みちうじ・ETC2.0に加えSNSを活用した工事のお知らせなど高速道路上の情報提供強化を実施する。
	300 万台・時	347 万台・時	444 万台・時	436 万台・時	379 万台・時	
	■交通規制時間					
	265 時間/km	280 時間/km	227 時間/km	218 時間/km		
	122 時間/km	199 時間/km	162 時間/km	142 時間/km		
高 速 西 道 日 本 株	■路上工事による渋滞損失時間					令和7年度の交通量は前年比微増であったものの、路上工事の集約化、夜間通行止めによる集中施工、う回広報施策の充実等により、路上工事による渋滞損失時間を大幅に削減することができた。
	45 万台・時	100 万台・時	125 万台・時	78 万台・時	93 万台・時	
	■交通規制時間					
	121 時間/km	127 時間/km	104 時間/km	123 時間/km		
	102 時間/km	105 時間/km	74 時間/km	96 時間/km		
本 州 四 国 道 路 株	■路上工事による渋滞損失時間					混雑期間は路上工事の抑制に努め、交通規制による渋滞は発生しなかった。混雑期以外は複数工事の規制を集約するなど、規制時間及び回数の削減に努めたことで、交通規制による極小規模な速度低下は発生したが、目標値を上回ることはなかった。引き続き、効率的な路上工事を実施していく。
	1 万台・時	1 万台・時	1 万台・時	1 万台・時	1 万台・時	
	■交通規制時間					
	72 時間/km	135 時間/km	135 時間/km	113 時間/km		
	72 時間/km	135 時間/km	135 時間/km	113 時間/km		

	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	会社コメント
高 速 道 路 株 （ 首 都	■路上工事による渋滞損失時間					令和7年度は、交通量の増加及び八重洲線の通行止めに伴い、前年度と比較し、数値が増加し、目標を超過する数値となった。 令和8年度以降は、工事ルールの継続評価の見直しを実施すると共に、工事規制の平準化を図り、工事渋滞損失時間低減への取組を行っていく。
	81 万台・時	95 万台・時	93 万台・時	152 万台・時	124 万台・時	
	■交通規制時間					
	197 時間/km	206 時間/km	197 時間/km	200 時間/km		
	197 時間/km	191 時間/km	197 時間/km	200 時間/km		
高 速 道 路 株 （ 阪 神	■路上工事による渋滞損失時間					令和7年度については、大阪・関西万博による工事抑制を実施した影響もあり、前年度実績・目標値よりも減少した。引き続き、工事規制に係る広報活動の強化により影響緩和を図るとともに、同一区間工事の集約化、大規模更新工事等の工程短縮などにより、渋滞損失時間・交通規制時間短縮に努めていく。
	193 万台・時	217 万台・時	48 万台・時	6 万台・時	15 万台・時	
	■交通規制時間					
	221 時間/km	234 時間/km	186 時間/km	129 時間/km		
	126 時間/km	123 時間/km	127 時間/km	126 時間/km		

②6社合計値の実績値推移

6社 合計値	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	機構コメント
	■路上工事による渋滞損失時間				令和7年度は同一規制内での相乗り工事の実施などの集約化や交通規制の早期解除、工事規制に係る迂回案内広報等の取組によって渋滞損失時間は減少する結果となった。 引き続き、会社による工事の集約化や工事時期の平準化、迂回案内等広報の充実によって渋滞損失時間の減少を促進していく。
	641 万台・時	789 万台・時	759 万台・時	711 万台・時	
	■交通規制時間				
	1,050 時間/km	1,168 時間/km	1,040 時間/km	969 時間/km	



※1 東日本高速道路株・中日本高速道路株・西日本高速道路株の数値は、1/1～12/31間の年間値。
※2 首都高速道路株、阪神高速道路株については、本線渋滞損失時間に全体の渋滞量(渋滞距離と渋滞時間に乗じたもの)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。
※3 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である。

◇Ⅱ. 快適な走行サービスの提供

目 的	－ 走りやすい道路を維持する －				9 国土交通省の目標値	11 国土交通省の目標値	13 国土交通省の目標値
本指標が達成すべき具体目標	快適に走行できる舗装路面の水準を保つ。	各指標の定義	主指標	■快適走行路面率			
				快適に走行できる舗装路面の車線延長比率			

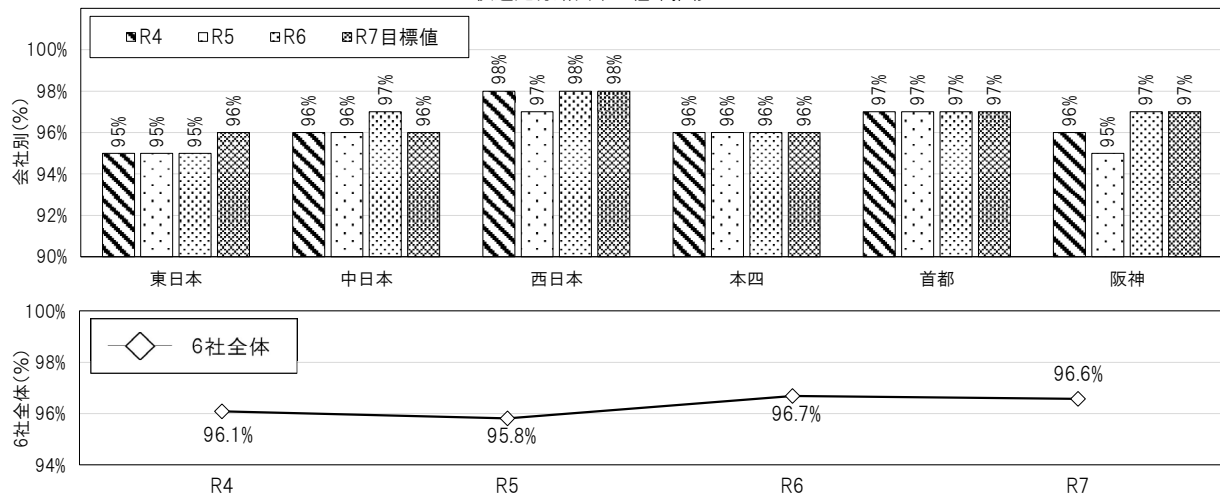
①第5期中期計画期間(令和4年度-令和7年度)の会社別の実績推移

	■快適走行路面率					会社コメント
	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	
高速東道路本舗	95 %	95 %	95 %	96 %	95 %	路面のわだち掘れやひび割れ等の調査や現地調査等に基づき、472km・車線の舗装補修を実施し、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。
高速中道路本舗	96 %	96 %	97 %	96 %	95 %	路面のわだち掘れやひび割れ等の調査や現地調査等に基づき、要補修箇所約231km・車線の舗装を補修し、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。
高速西道路本舗	98 %	97 %	98 %	97 %	95 %	路面のわだち掘れやひび割れ等の調査・点検結果を踏まえ、要補修箇所約56km・車線の舗装補修を実施。引き続き、計画的に舗装補修を実施していく。
高速本州四国連絡道路本舗	96 %	96 %	96 %	96 %	96 %	路面性状測定車による調査結果に基づき、舗装路面状況を適切に把握のうえ、令和7年度は約12km・車線を補修し、目標を達成した。 引き続き計画的に路面補修を実施していく。
高速首都道路本舗	97 %	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22km・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。
高速阪神道路本舗	96 %	95 %	97 %	97 %	97 %	7号北神戸線の舗装補修工事等を着実に実施したことにより、目標値と同水準を維持した。 引き続き、計画的に舗装補修を実施していく。

②6社全体値の実績値推移

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	機構コメント
6社全体値	96.1 %	95.8 %	96.7 %	96.6 %	令和7年度は舗装路面の点検結果により確認された要補修箇所について適切に補修を行い、一定水準以上の走行路面率を確保する結果となった。 引き続き、会社による快適に走行路面を保持するための計画的な舗装補修を実施しつつ、大規模更新事業としての舗装路盤の高耐久化等による舗装補修サイクルの延伸による社会的影響軽減の取組について促進していく。

快適走行路面率の経年推移



※1 %などの比率で目標設定している一部の指標分類については、当該年度の6社全体の目標値の掲載は割愛します。

◇Ⅲ.地域との連携

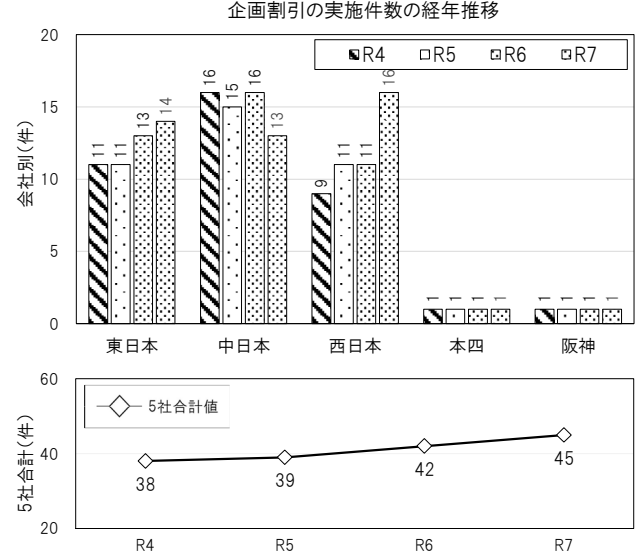
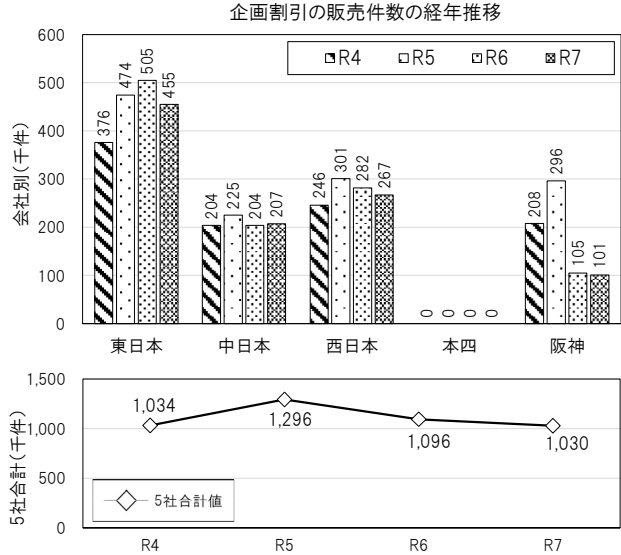
目 的	一 観光振興に貢献する 一			8観光客の増加と観光振興 9観光客の滞在時間延長と観光振興 11観光客の滞在時間延長と観光振興 17パートナーシップの推進
本指標が達成すべき具体目標	地域振興や観光振興のため、利用者が利用しやすい企画割引等の販売・実施件数の断続的な増加を目標とする。	各指標の定義	主指標	■企画割引の販売件数 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数 ^{※1}
			従指標	■観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数 地域振興や観光振興を目的とした企画割引のうちの、観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数 ^{※1※2}
				■企画割引の実施件数 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

①第5期中期計画期間(令和4年度-令和7年度)の会社別の実績推移

	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	会社コメント
高 速 東 道 日 本 線	■企画割引の販売件数					令和7年度は休日割引の適用除外日に新たに3連休が追加されたことに伴い、企画割引においても3連休が適用除外日となったため、販売件数は目標を達成できなかった。一方で、アフィリエイトの利用と組み合わせたセット販売を新たに開始するなど、セット販売の強化に取り組んだ結果、セット販売した企画割引の販売件数は過去最高となった。 なお、企画割引の実施件数については、「すらすら冬トク！ 関越のんびりバス」を新設したことにより、1件増の14件となった。
	3/6 千件	4/4 千件	505 千件	455 千件	513 千件	
	3/6 千件	850 千件	1,355 千件	1,810 千件	1,858 千件	
	■観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数					
	0 千件	2 千件	6 千件	11 千件	28 千件	
	0 千件	2 千件	8 千件	19 千件	49.1 千件	
高 速 中 道 日 本 線	■企画割引の販売件数					休日割引の適用除外日に合わせた企画割引の販売除外日増加および、国内旅行需要の堅調な推移や外部予約サイトを經由した宿泊セット型ドライブプランを新たに発売したことなどが好影響を与え、販売件数は目標を達成した。
	204 千件	225 千件	204 千件	207 千件	204 千件	
	204 千件	429 千件	633 千件	840 千件	476 千件	
	■観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数					
	79 千件	80 千件	77 千件	82 千件	79 千件	
	79 千件	159 千件	236 千件	318 千件	360 千件	
高 速 西 道 日 本 線	■企画割引の販売件数					販売件数については、販売除外日増加などの影響があり減少傾向にあるものの、企画の通年販売や平日のみの利用に対してマイレージポイントを追加付与するキャンペーンなどを継続して実施したことにより、中期計画期間全体を達成しておおむね目標値と同水準を維持することができた。 実施件数については、観光施設の入場券等とのセット企画の導入や自治体と連携した企画の実施により増加した。
	246 千件	301 千件	282 千件	267 千件	280 千件	
	246 千件	547 千件	829 千件	1,096 千件	623 千件	
	■観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数					
	0 千件	0.01 千件	0.5 千件	0.6 千件	20 千件	
	0 千件	0.01 千件	0.51 千件	1.11 千件	32 千件	
高 速 本 州 四 国 道 路 線	■企画割引の販売件数					平成26年7月より広島県、愛媛県等と協力して「しまなみサイクリングフリー」を実施しており、令和7年度も継続して実施した。 なお、新規の企画割引の達成に向けては、関係機関と調整等を行ったものの、達成には至らなかった。
	0 千件	0 千件	0 千件	0 千件	0 千件	
	0 千件	0 千件	0 千件	0 千件	28 千件	
	■観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数					
	0 千件	0 千件	0 千件	0 千件	0 千件	
	0 千件	0 千件	0 千件	0 千件	0 千件	
高 速 首 都 道 路 線	■企画割引の販売件数					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。
	— 千件	— 千件	— 千件	— 千件	— 千件	
	■観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数					
	— 千件	— 千件	— 千件	— 千件	— 千件	
	■企画割引の実施件数					
	— 件	— 件	— 件	— 件	— 件	
高 速 阪 神 道 路 線	■企画割引の販売件数					令和6年度は、料金改定に伴う商品設計の変更及び販売日数の減少の影響から、前年度に比べ販売件数は減少したが、令和7年度は、多くの観光施設との連携などによりセット販売件数を増加させることができ、昨年度と同程度の実績を確保できた。 引き続き、申込手続の利便性向上を図るための改善を進めると、利用しやすい企画割引の提供に努め、販売促進を図る。
	208 千件	296 千件	105 千件	101 千件	114 千件	
	208 千件	504 千件	609 千件	710 千件	720 千件	
	■観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数					
	0 千件	0 千件	0 千件	1 千件	0 千件	
	0 千件	0 千件	0 千件	1 千件	0 千件	
高 速 東 海 道 路 線	■企画割引の実施件数					
	1 件	1 件	1 件	1 件	1 件	

②5社合計値の実績値推移

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	機構コメント
5社 合計値	■企画割引の販売件数				令和7年度は国内の旅行需要は堅調な推移を示しているものの、休日割引の適用除外日に新たに3連休が追加されたことに伴い、企画割引も同様に3連休が適用除外となったことによって、企画割引全体の販売件数は減少する結果となった。一方、平日利用に限りマイルーজポイントを追加付与するキャンペーンの実施、Web広報やイベント出店時のPRの拡充の他、外部予約サイトを経由したセット販売等によって販売件数が増加した事例も見られるため、引き続き、会社による地域及び観光振興の取組を促進していく。
	1,034 千件	1,296 千件	1,096 千件	1,030 千件	
	1,034 千件	2,330 千件	3,426 千件	4,456 千件	
	■観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数				
	79 千件	82 千件	84 千件	95 千件	
	79 千件	161 千件	245 千件	340 千件	
	■企画割引の実施件数				
	38 件	39 件	42 件	45 件	



※1 上段:単年度の実績値及び目標値 下段:令和4年度から当該年度までの累積の実績値及び令和4年度から令和7年度までの累積の目標値
※2 地域振興や観光振興を目的とした観光施設等と連携した優待特典付きの企画割引は除いた件数。

◇Ⅲ.地域との連携

目 的	一 地域に施設を開放する 一				8 働きがいも 経済成長も	9 産業と地域連携の 強さを活かす	11 ひとと環境が 共生できる	17 パートナシップで 地域を元気にする
本指標が 達成すべき 具体目標	地域活性化のため、SA・PAの地元利用日数の 断続的な増加を目標とする。			各指標 の 定義	主 指 標 ■SA・PAの地元利用日数 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数 ^{※1}			

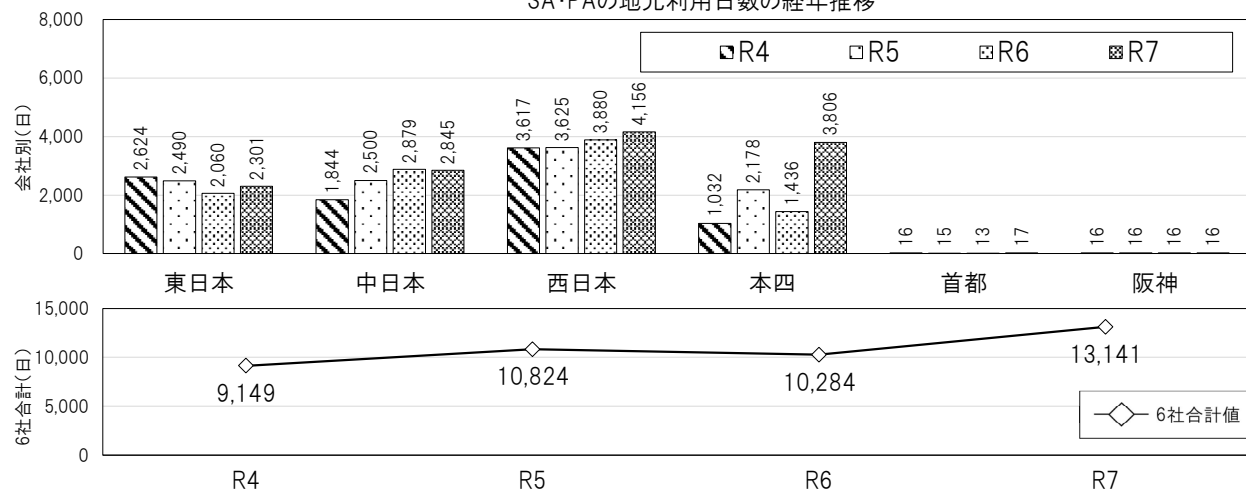
①第5期中期計画期間(令和4年度-令和7年度)の会社別の実績推移

	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	会社コメント
高 速 東 路 本 線	2,624 日 2,624 日	2,490 日 5,114 日	2,060 日 7,174 日	2,301 日 9,475 日	2,061 日 8,378 日	令和7年度は設定した目標値を上回る数値となった。理由としては、イベント占用申請件数は昨年度とほぼ同水準の実施件数であったが、当社主催の交通安全・地域連携イベントが増加したため、合計件数としては昨年度より大きく増加した。今後も引き続き地域活性化のためSA・PAの地元利用機会を設け、地元関係機関等と連携していく。
高 速 中 路 本 線	1,844 日 1,844 日	2,500 日 4,344 日	2,876 日 7,220 日	2,845 日 10,065 日	2,879 日 10,000 日	令和7年度については、地元自治体や観光協会等への営業活動を行い、地元自治体が開催する地元PRイベントの開催を推進したが、交通安全キャンペーンや行政との観光PRイベントの開催日数の調整等により、目標達成とはならなかった。
高 速 西 路 本 線	3,617 日 3,617 日	3,625 日 7,242 日	3,880 日 11,122 日	4,156 日 15,278 日	3,880 日 13,000 日	令和7年度の利用日数については、目標値及び前年度実績ともに上回る結果となった。令和8年度も引き続き、制度概要の説明等を通じて利用を促すなど、更なる地元利用の増加に向けて地元関係機関と調整を実施していく。
高 速 本 線 (本 州 四 国 各 道 線)	1,032 日 1,032 日	2,178 日 3,210 日	1,436 日 4,646 日	3,806 日 8,452 日	2,400 日 4,000 日	SA・PAを拠点として地域の魅力を発信する「せとちろ魅力発見」キャンペーンを継続して展開した。特に、令和7年度は本四各道のSA・PA店舗、四国地域の飲食店や観光施設が参加するスマホスタンプラリー「四国巡りんく」の実施によってSA・PAの地元利用日数がさらに増加した。
高 速 首 都 圏 線	16 日 16 日	15 日 31 日	13 日 44 日	17 日 61 日	13 日 52 日	令和7年度においても、地方自治体、観光協会等との連携に向け、新規開拓も含めて働きかけた結果、目標を達成した。
高 速 阪 神 線	16 日 16 日	16 日 32 日	16 日 48 日	16 日 64 日	16 日 52 日	令和7年度は、地元関係機関等にイベント等でAを活用いただけるよう働きかけた結果、目標を達成した。引き続き、地元関係機関と調整を実施していく。

②6社合計値の実績値推移

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	機構コメント
6社 合計 値	9,149 日 9,149 日	10,824 日 19,973 日	10,284 日 30,257 日	13,141 日 43,398 日	令和7年度は地元自治体や観光協会等への働きかけ、会社主催の交通安全、地域連携イベントの実施によって地元利用日数は増加する結果となった。 また、隣接地域で利用できるクーポン配布によって地域の消費向上に寄与した事例もあることから、同様な地域活性化の取組を会社に促進していく。

SA・PAの地元利用日数の経年推移



※1 上段: 単年度の実績値及び目標値 下段: 令和4年度から当該年度までの累積の実績値及び令和4年度から令和7年度までの累積の目標値

◇Ⅲ.地域との連携

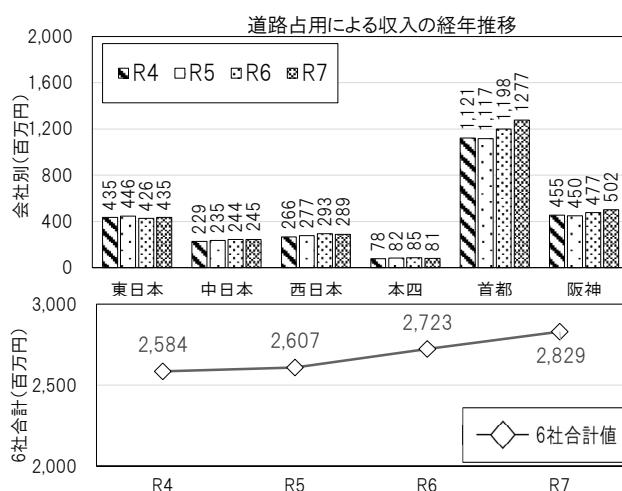
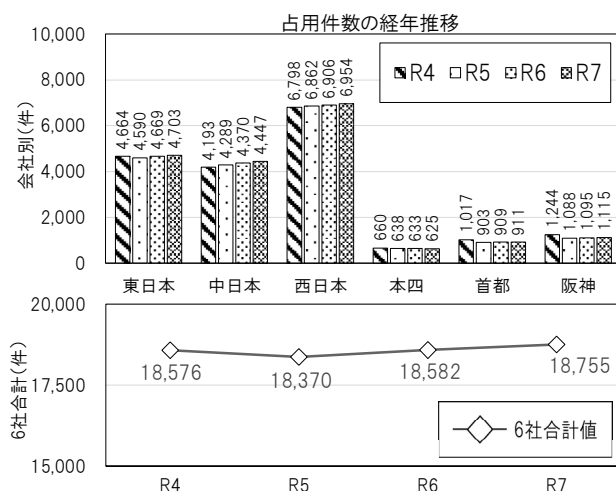
目 的	－ 道路空間を地域に開放する －			
本指標が達成すべき 具体目標	道路空間の有効活用の一環として、道路 占用件数の断続的な増加を目標とする。	各指標の 定義	主 指 標	■ 占用件数※ ¹ 道路占用件数
			従 指 標	■ 道路占用による収入※ ¹ 道路占用による収入

①第5期中期計画期間(令和4年度-令和7年度)の会社別の実績推移

	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	会社コメント
高 速 東 日 路 本 働	■ 占用件数					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7年度は令和6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8年度以降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。
	4,664 件	4,590 件	4,669 件	4,703 件	4,641 件	
	■ 道路占用による収入					
	435 百万円	446 百万円	426 百万円	435 百万円		
高 速 中 道 日 路 本 働	■ 占用件数					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7年度は令和6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8年度以降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。
	4,193 件	4,289 件	4,370 件	4,447 件	4,284 件	
	■ 道路占用による収入					
	229 百万円	235 百万円	244 百万円	245 百万円		
高 速 西 日 路 本 働	■ 占用件数					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7年度は令和6年度と比較して占用件数は増加したものの、占用料収入は減少した。令和8年度以降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。
	6,798 件	6,862 件	6,906 件	6,954 件	6,855 件	
	■ 道路占用による収入					
	266 百万円	277 百万円	293 百万円	289 百万円		
高 速 本 州 道 路 四 国 働	■ 占用件数					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7年度は令和6年度と比較して占用件数、占用料収入は共に減少した。令和8年度以降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。
	660 件	638 件	633 件	625 件	644 件	
	■ 道路占用による収入					
	78 百万円	82 百万円	85 百万円	81 百万円		
高 速 道 路 都 道 働	■ 占用件数					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7年度は令和6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8年度以降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。
	1,017 件	903 件	909 件	911 件	943 件	
	■ 道路占用による収入					
	1,121 百万円	1,117 百万円	1,198 百万円	1,277 百万円		
高 速 道 路 阪 神 働	■ 占用件数					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7年度は令和6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8年度以降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。
	1,244 件	1,088 件	1,095 件	1,115 件	1,142 件	
	■ 道路占用による収入					
	455 百万円	450 百万円	477 百万円	502 百万円		

②6社合計値の実績値推移

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	機構コメント
6社 合計値	■ 占用件数				令和7年度はEV充電施設の整備や沿線の地方自治体による工事等一時占用によって、占用件数は増加する結果となった。 引続き、機構と会社が連携して事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
	18,576 件	18,370 件	18,582 件	18,755 件	
	■ 道路占用による収入				
	2,584 百万円	2,607 百万円	2,723 百万円	2,829 百万円	



※1 道路占用に係る令和7年度実績値は、高速道路機構が算出している。

◇Ⅲ. 地域との連携

目 的	― 資産を有効活用する ―				8 働きがいも 経済成長も  9 産業と地域発展の 新機軸をつくる 
本指標が達成すべき 具体目標	道路空間の有効活用の一環として、入札 占用件数の断続的な増加を目標とする。	各指標 の定義	主 指 標	■入札占用件数※1 入札占用制度による占用件数※2	



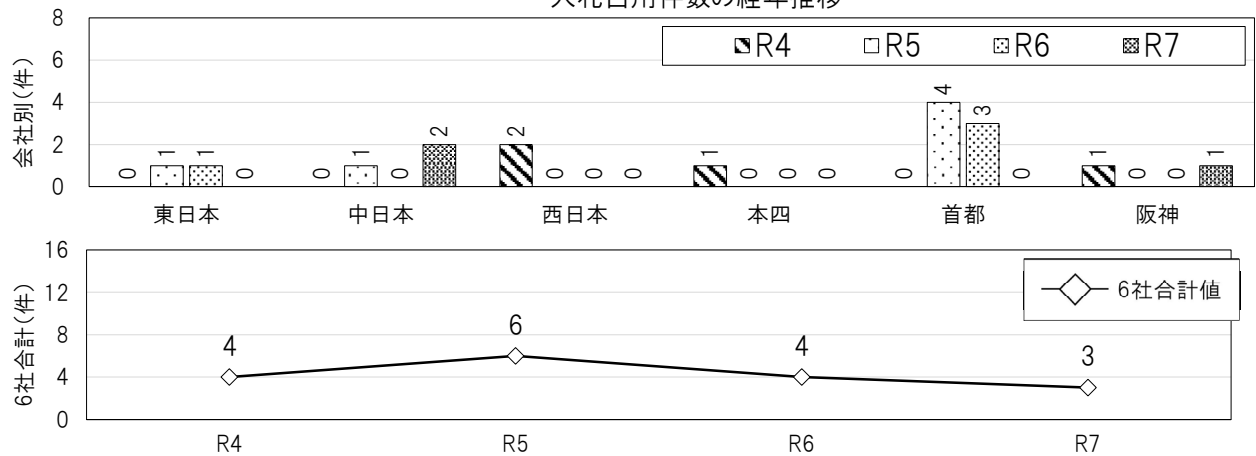
①第5期中期計画期間(令和4年度-令和7年度)の会社別の実績推移

	■入札占用件数					会社コメント
	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	
高速東道路本線	0 件 0 件	1 件 1 件	1 件 2 件	0 件 2 件	1 件 4 件	令和7年度は対象となる占用要望がなく入札占用の実績はなかった。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
高速中道路本線	0 件 0 件	1 件 1 件	0 件 1 件	2 件 3 件	0 件 6 件	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7年度は令和6年度と比較し2件増加した。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
高速西道路本線	2 件 2 件	0 件 2 件	0 件 2 件	0 件 2 件	1 件 4 件	令和7年度は対象となる占用要望がなく入札占用の実績はなかった。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
高速本州四国連絡道路本線	1 件 1 件	0 件 1 件	0 件 1 件	0 件 1 件	0 件 0 件	令和7年度は対象となる占用要望がなく入札占用の実績はなかった。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
高速首都圏	0 件 0 件	4 件 4 件	3 件 7 件	0 件 7 件	2 件 2 件	令和7年度は対象となる占用要望がなく入札占用の実績はなかった。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
高速阪神	1 件 1 件	0 件 1 件	0 件 1 件	1 件 2 件	0 件 3 件	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7年度は令和6年度と比較し1件増加した。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。

②6社合計値の実績値推移

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	機構コメント
6社合計値	4 件 4 件	4 件 8 件	4 件 12 件	3 件 15 件	令和7年度は特定更新、耐震補強等の事業進捗により、高架下等が工事ヤードとして使用されるケースが増加し、有効活用可能な占用入札対象箇所が減少傾向にあるため、占用入札件数は減少した。 引き続き、ホームページの活用や現地への看板設置により、有効活用可能な数地に関する情報を提供するなど占用入札の誘引を図る取組を機構と会社で連携して対応していく。

入札占用件数の経年推移



※1 道路占用に係る令和7年度実績値は、高速道路機構が算出している。

※2 上段:単年度の実績値及び目標値 下段:令和4年度から当該年度までの累積の実績値及び令和4年度から令和7年度までの累積の目標値

◇Ⅳ.コスト縮減

目 的		— 新技術の活用などによるコスト縮減を続ける —		8 建設費削減 促進を図る 9 国土利用促進 を図る	
本指標が達成すべき 具体目標	新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成※ ¹ を活用し、コスト縮減を行う。	各指標の 定義	主 指 標	■インセンティブ助成の認定件数 当該年度に助成委員会※ ² にて認定した件数※ ³	
			従 指 標	■インセンティブ助成の交付件数 当該年度に助成交付した件数	
				■インセンティブ助成の交付額 当該年度に助成交付した額※ ⁴	

①第5期中期計画期間(令和4年度-令和7年度)の会社別の実績推移

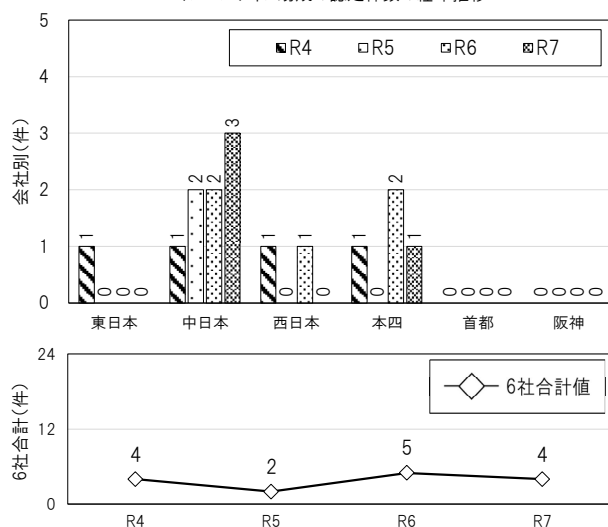
	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	会社コメント
東日本高速道路(株)	■インセンティブ助成の認定件数					令和7年度は助成対象となる工事がなかった。 引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト縮減を目指していく。
	1 件	0 件	0 件	0 件	1 件	
	1 件	1 件	1 件	1 件	4 件	
	■インセンティブ助成の交付件数					
	3 件	10 件	1 件	4 件		
	■インセンティブ助成の交付額					
	45 百万円	335 百万円	149 百万円	171 百万円		
中日本高速道路(株)	■インセンティブ助成の認定件数					令和7年度は、建設事業に係る案件が1件、保全事業に係る案件が2件の計3件が認定された。 また、建設事業に係る案件が6件、保全事業に係る案件が1件の計7件370百万円の助成金を申請し、交付を受けた。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。
	1 件	2 件	2 件	3 件	1 件	
	1 件	3 件	5 件	8 件	4 件	
	■インセンティブ助成の交付件数					
	10 件	4 件	12 件	7 件		
	■インセンティブ助成の交付額					
	998 百万円	463 百万円	996 百万円	370 百万円		
西日本高速道路(株)	■インセンティブ助成の認定件数					令和7年度は助成対象となる工事や認定済み案件の交付はなかった。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。
	1 件	0 件	1 件	0 件	1 件	
	1 件	1 件	2 件	2 件	4 件	
	■インセンティブ助成の交付件数					
	1 件	2 件	0 件	0 件		
	■インセンティブ助成の交付額					
	16 百万円	192 百万円	0 百万円	0 百万円		
本州四国連絡高速道路(株)	■インセンティブ助成の認定件数					令和7年度は「門崎高架橋自動車防護柵の支柱取替方法変更によるコスト縮減」の1件について、20百万円の助成金を申請し、認定・交付を受けた。 引き続き、新技術・新工法の開発・活用、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。
	1 件	0 件	2 件	1 件	1 件	
	1 件	1 件	3 件	4 件	4 件	
	■インセンティブ助成の交付件数					
	1 件	1 件	2 件	1 件		
	■インセンティブ助成の交付額					
	129 百万円	4 百万円	46 百万円	20 百万円		

	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	会社コメント
首都高速道路㈸	■インセンティブ助成の認定件数					助成対象となる工事はなかったが、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削減を目指していく。
	0 件	0 件	0 件	0 件	1 件	
	0 件	0 件	0 件	0 件	4 件	
	■インセンティブ助成の交付件数					
	0 件	0 件	0 件	0 件		
	■インセンティブ助成の交付額					
	0 百万円	0 百万円	0 百万円	0 百万円		
阪神高速道路㈸	■インセンティブ助成の認定件数					令和7年度は助成対象となる工事が無く目標を下回った。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削減を目指していく。
	0 件	0 件	0 件	0 件	1 件	
	0 件	0 件	0 件	0 件	4 件	
	■インセンティブ助成の交付件数					
	0 件	0 件	0 件	0 件		
	■インセンティブ助成の交付額					
	0 百万円	0 百万円	0 百万円	0 百万円		

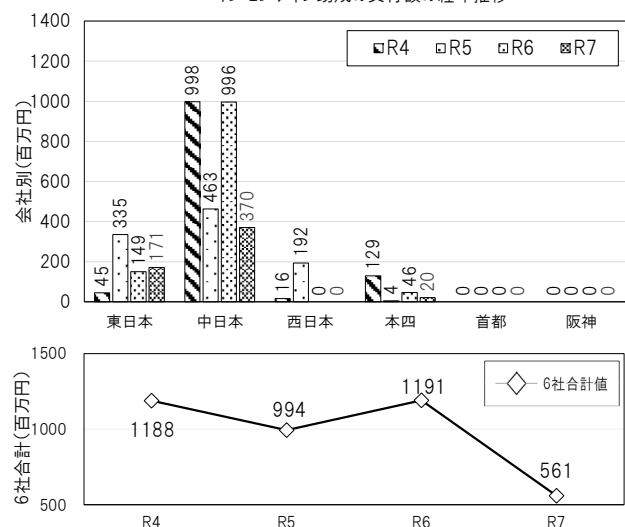
②6社合計値の実績値推移

令和4年度		令和5年度		令和6年度		令和7年度		機構コメント	
6社 合計値	■インセンティブ助成の認定件数								令和7年度は新たに4件に対して助成認定を行い、これまで認定したもののうち支払要件を満たした8件について助成金を交付した。 認定対象の拡大や交付金算定資料の簡素化による制度改定を図ったことを踏まえ、引き続き、会社による新技術・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削減の実施を促進していく。
	4 件		2 件		5 件		4 件		
	4 件		6 件		11 件		16 件		
	■インセンティブ助成の交付件数								
	15 件		17 件		15 件		8 件		
	■インセンティブ助成の交付額								
	1,188 百万円		994 百万円		1,191 百万円		561 百万円		

インセンティブ助成の認定件数の経年推移



インセンティブ助成の交付額の経年推移



※1 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削減を助成するための仕組みをいう。

※2 助成委員会とは、「高速道路の新設等に要する費用の削減に係る助成に関する委員会」のことをいう。

※3 上段：単年度の実績値及び目標値 下段：令和4年度から当該年度までの累積の実績値及び令和4年度から令和7年度までの累積の目標値

※4 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。

◇ V. 総合的な取組の推進

目 的		— サービスの向上に努める —				3	8	9	11	16
本指標が達成すべき具体目標	総合顧客満足度の向上を図り続ける。	各指標の定義	主指標	■総合顧客満足度						
				CS調査等で把握するお客様の満足度〔5段階評価〕						

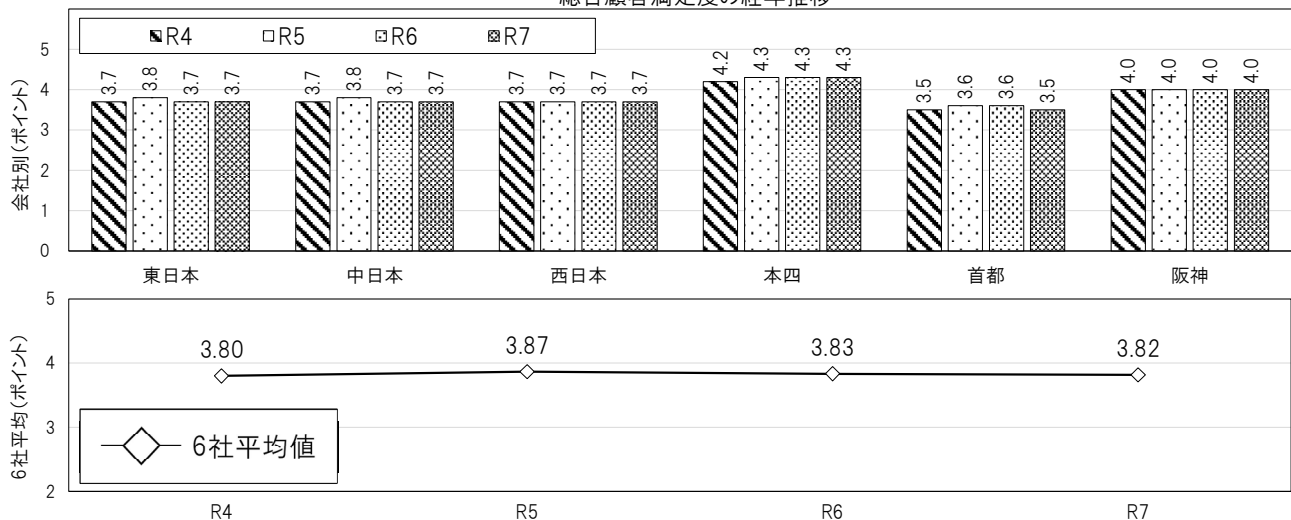
①第5期中期計画期間(令和4年度-令和7年度)の会社別の実績推移

	■総合顧客満足度					会社コメント
	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	
高 速 東 道 日 路 本 働	3.7 ポイント	3.8 ポイント	3.7 ポイント	3.7 ポイント	3.8 ポイント	快適な路面を保つための舗装補修、付加車線設置等の渋滞対策、休憩施設の改良及び各種交通安全対策などを継続的に取り組んだが目標は達成できなかった。引き続き、維持管理業務の取り組みをはじめ、渋滞対策や工事による通行止や交通規制時間短縮に取組む等、総合顧客満足度の更なる向上を目指す。
高 速 中 道 日 路 本 働	3.7 ポイント	3.8 ポイント	3.7 ポイント	3.7 ポイント	3.7 ポイント	快適な路面を保つための舗装補修、日常的な維持管理、駐車スペースの確保、お手洗いの美化などを継続して取り組んだことにより、目標を達成した。引き続き、お客様の声を利用者サービスに反映するなど、一定水準の確保を目指す。
高 速 西 道 日 路 本 働	3.7 ポイント	3.7 ポイント	3.7 ポイント	3.7 ポイント	3.7 ポイント	快適な路面を保つための舗装補修、大雪時の事前広報・リアルタイム広報の強化、休憩施設の駐車スペース増設等を継続的に取り組んだことにより、目標を達成した。引き続き、舗装補修による快適走行路面の確保や通行止時間削減に取り組む向上を目指す。
本 州 四 国 道 路 連 結	4.2 ポイント	4.3 ポイント	4.3 ポイント	4.3 ポイント	4.3 ポイント	快適な路面を保つための継続的な舗装補修、各種交通安全対策、HPを活用した周辺地域の情報発信、お客様へのサービス向上を目指したETC設備の更新等の実施により、目標を達成した。
高 速 道 路 首 都 圏	3.5 ポイント	3.6 ポイント	3.6 ポイント	3.5 ポイント	3.5 ポイント	「お客様の声」の中から改善につながる事実を抽出し、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、施設改善に取り組んできた。お客様の意見は、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。
高 速 道 路 阪 神 圏	4.0 ポイント	4.0 ポイント	4.0 ポイント	4.0 ポイント	4.0 ポイント	大阪・関西万博関連のプロジェクトを実施したほか、阪神高速LINE公式アカウントに阪神高速ETC利用履歴提供サービスとの連携機能やカーナビ別配位機能を追加するなど、お客様のニーズに対応することで、目標を達成できた。引き続き、お客様により良いサービスを提供できることを目指し、総合顧客満足度の向上に取り組む。

②6社平均値の実績値推移

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	機構コメント
6社平均値	3.80 ポイント	3.87 ポイント	3.83 ポイント	3.82 ポイント	令和7年度は快適な路面を保つための舗装補修、大雪時の事前広報やリアルタイム情報の発信、駐車スペースの増設、お手洗い美化等に取組んだが、満足度に大きな変化はなかった。引き続き、過年度調査結果との対比によって評価に変化のあった項目の要因分析を踏まえるなどした会社によるお客様サービスの水準を向上するための各種取組を促進していく。

総合顧客満足度の経年推移



◇V.総合的な取組の推進

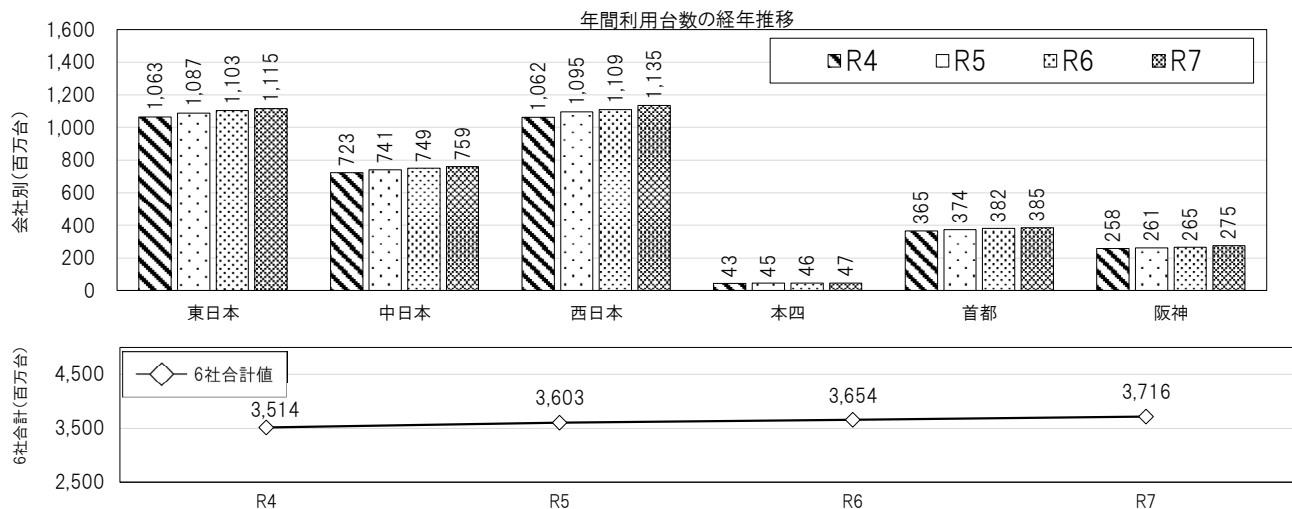
目 的	－ 利用者を増やす －				8 働きがい、 経済成長	9 産業と地域暮らしの 連携を図る	11 未来の暮らしを 支える	12 つくる暮らし をつなぐ	13 未来の暮らしを 支える
本指標が 達成すべき 具体目標	高速道路利用者の断続的な増加を目標とする。	各指標 の 定義	主 指 標	■年間利用台数 支払料金所における年間の通行台数※1					

①第5期中期計画期間(令和4年度-令和7年度)の会社別の実績推移

	■年間利用台数					会社コメント
	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	
高速東 道路本 線	1,063 百万台	1,087 百万台	1,103 百万台	1,115 百万台	1,031 百万台	令和7年度は、特に大型車種の利用台数が増加傾向であることから、令和6年度の利用台数を上回った。
高速中 道路本 線	723 百万台	741 百万台	749 百万台	759 百万台	749 百万台	令和7年度は全体として休日や連休中の好天が多く、台風や降雪による通行止めも減少傾向にあり、目標を上回った。引き続き、多様な料金サービスの提供等の取組み等により、更なる利用促進を図る。
高速西 道路本 線	1,062 百万台	1,095 百万台	1,109 百万台	1,135 百万台	1,109 百万台	各種企画割引の取組み等の高速道路の利用促進に努めたこと等により利用台数は増加した。引き続き、多様な料金サービスの提供の取組等により、更なる高速道路の利用促進を図る。
本州四 国連絡 高速道 路	43 百万台	45 百万台	46 百万台	47 百万台	46 百万台	令和7年度は、過去最高となった令和6年度年間利用台数を更新し、3年連続で過去最高となった。引き続き、関係自治体と連携し、地域活性化と利用促進に努める。
高速道 路首都 圏	365 百万台	374 百万台	382 百万台	385 百万台	377 百万台	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。
高速道 路阪神 圏	258 百万台	261 百万台	265 百万台	275 百万台	268 百万台	令和7年度は、大阪・関西万博の開催や喜連瓜破付近橋梁大規模更新工事による終日通行止めが解除されたこと等に伴い、前年度と比較して台数が増加した。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。

②6社会計値の実績値推移

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	機構コメント
6社会計値	3,514 百万台	3,606 百万台	3,654 百万台	3,716 百万台	令和7年度は災害等通行止めが少なかったことや各種企画割引の取組み、宅配需要の増加等によって年間利用台数は増加する結果となった。 今後は人口減少に伴う交通需要の縮小も懸念されるが、引き続き会社による多様な料金サービスの提供の取組みや休憩施設の利用促進等を推進することで年間利用台数の増加を促進していく。



※1 首都高速道路圏・阪神高速道路圏は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。

◇V.総合的な取組の推進

目 的	－ ETC2.0の普及を促進する －			3 ETC2.0の普及促進	8 ETC2.0の普及促進	9 ETC2.0の普及促進	11 ETC2.0の普及促進
本指標が達成すべき具体目標	ETC2.0利用率の断続的な増加を目標とする。	各指標の定義	主指標	■ETC2.0利用率 全通行台数(総入口交通量)に占めるETC2.0利用台数の割合			

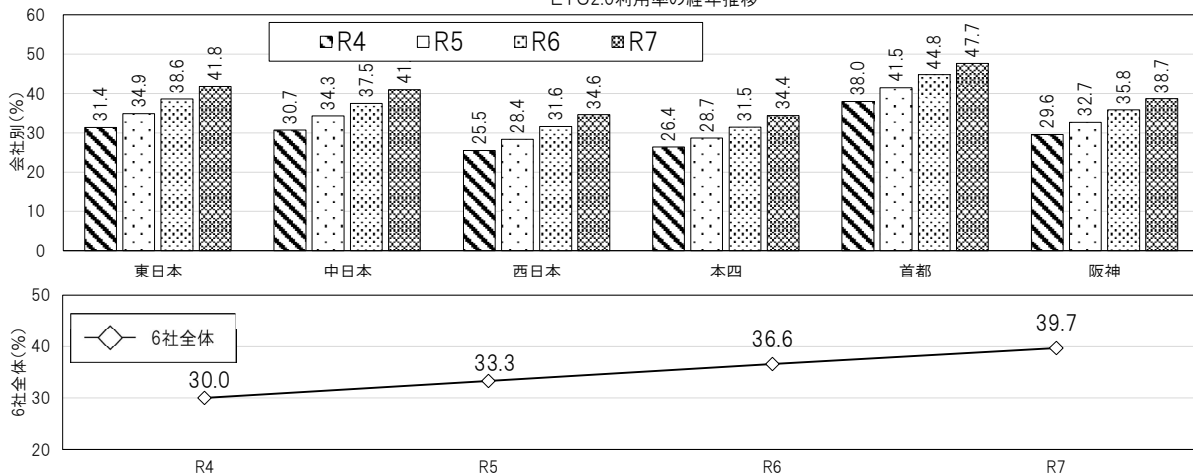
①第5期中期計画期間(令和4年度-令和7年度)の会社別の実績推移

	■ETC2.0利用率					会社コメント
	令和4年度実績	令和5年度実績	令和6年度実績	令和7年度実績	令和7年度目標	
高 速 東 道 日 本 本 例	31.4 %	34.9 %	38.6 %	41.8 %	41.5 %	ETC2.0を対象にした割引に加え、(一財)ITSサービス高度化機構と連携した普及促進活動、車載器購入助成キャンペーンを実施した効果により、利用率が増加した。
高 速 中 道 日 本 本 例	30.7 %	34.3 %	37.5 %	41.0 %	37.5 %	ETC2.0車載器購入助成キャンペーンやETC2.0割引等の効果により、利用率が増加し、目標を達成した。引き続き、普及促進に向けて広報活動等を実施する。
高 速 西 道 日 本 本 例	25.5 %	28.4 %	31.6 %	34.6 %	34.2 %	ETC2.0の普及促進に関する広報活動や車載器購入助成キャンペーンの実施等により、ETC2.0利用率が増加し、目標を達成した。引き続き、各種広報活動や車載器購入助成キャンペーンを行い、利用率向上を目指していく。
本 州 四 国 道 路 網 本 例	26.4 %	28.7 %	31.5 %	34.4 %	33.6 %	ETC2.0の活用に関する広報等を実施し、目標を達成した。
高 速 道 路 網 本 例	38.0 %	41.5 %	44.8 %	47.7 %	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。
高 速 道 路 網 本 例	29.6 %	32.7 %	35.8 %	38.7 %	37.0 %	ETC普及促進広報等の実施により、ETC2.0利用率が上昇し、目標を達成することができた。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。

②6社全体値の実績値推移

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	機構コメント
6社全体値	30.0 %	33.3 %	36.6 %	39.7 %	令和7年度は車載器購入助成キャンペーンや普及促進広報を継続して実施し、ETC2.0利用率は増加する結果となった。引き続き、一部料金所における道の駅への一時退出、広域の渋滞回避支援、落下物や規制・災害情報の提供などETC2.0の導入メリットの紹介を含めた会社による広報活動や車載器購入助成キャンペーンの取組みを促進していく。

ETC2.0利用率の経年推移



機構による統一的な中期目標の設定について

【第6期中期計画以降の指標の体系(令和8年度～)】

柱	No	アウトカム指標	令和11年度中期目標値(R8～R11)					
			全国路線網				地域路線網	
			東	中	西	本四	首都	阪神
Ⅰ－1. 事故をへらす								
	1	死傷事故率	各社1割削減(R7年度比)				1.5割削減(R7比)	2割削減(R7比)
	2	逆走事故件数	0件					
Ⅰ－2. 安全性を高める								
	3	橋梁修繕着手率・修繕完了率	着手率:100%, 完了率:60%以上※1					
	4	トンネル修繕着手率・修繕完了率	着手率:100%, 完了率:60%以上※1					
	5	道路附属物等修繕着手率・修繕完了率	着手率:100%, 完了率:60%以上※1					
	6	橋梁の耐震補強完了率(暫定的整備手法)	89%以上					
	7	自動軸重計による基準超過車両の割合	各社1割削減(R7年度比)					
Ⅱ. 渋滞をへらす								
	8	渋滞損失時間※2	各社R7年度と同等水準を維持					
	9	快適走行路面率	各社95%の水準を維持					
	10	休憩施設の混雑対策実施率	5割					
Ⅲ. 高速道路の利用を拡大する								
	11	年間利用台数	各社1%増大(R7年度比)					
	12	企画割引販売件数(平日利用の販売件数)	各社1割増大(R7年度比)					
	13	道路占用による収入	各社1割増大(R7年度比)					
Ⅳ. コストの縮減・省人化を促進する								
	14	インセンティブ助成認定件数	各社1件/年以上					
	15	都市部におけるETC専用化整備率※3	各社100%(R12(2030)年度時点)					
	16	管理延長あたりの維持管理コスト	各社R7年度と同等水準を維持※4					
Ⅴ. 総合的な取組を推進する								
	17	総合顧客満足度	各社+0.1ポイントの水準を維持					
	18	CO ₂ 排出量削減率(H25(2013)年度比)※5※6	各社50%削減(R12(2030)年度時点)					

※1 点検2巡目(R1年度～R5年度)において判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された構造物における数値を記載

※2 路上工事による渋滞損失時間を除く

※3 都市部において、各社が計画年度までにETC専用化を進める料金所を対象

※4 清掃・植栽業務、点検業務、料金収受業務、交通管理業務の費用が指標算出の対象

なお、労務単価等が上昇した場合のコスト増加は同等水準維持とみなし、安全管理に係る費用は縮減の対象外

※5 首都のみR1(2019)年度比

※6 道路管理分野(Scope1,2)のみを対象

R11年度目標の数値は算出中