

定例会見（2025年1月24日）

議事次第

○会見者 代表取締役社長 寺山 徹

○会見内容

1. 新設・更新事業等の進捗状況
2. ETC専用入口の拡大_通行止めを伴う料金所リニューアル工事
3. 中央環状線全線開通10周年について
4. 首都高 快適走行ビジョン2040の策定
5. 最近の通行台数状況

○配付資料 会見資料、首都高快適走行ビジョン2040、首都高ドライブMAP

1.新設・更新事業等の進捗状況

[日本橋区間地下化事業]

- 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り、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**仮受橋脚の施工に2024年度内から着手予定**
- 地下化工事に伴い、高速八重洲線のトンネル一部を改築する必要があるため、**高速八重洲線の長期通行止めを2025年4月上旬から2035年度まで実施**

※併せて、同日時より東京高速道路(KK線)は廃止(東銀座出口は除く)

※日時等詳細については関係機関との調整が整い次第公表予定

【仮受橋脚設置工事】

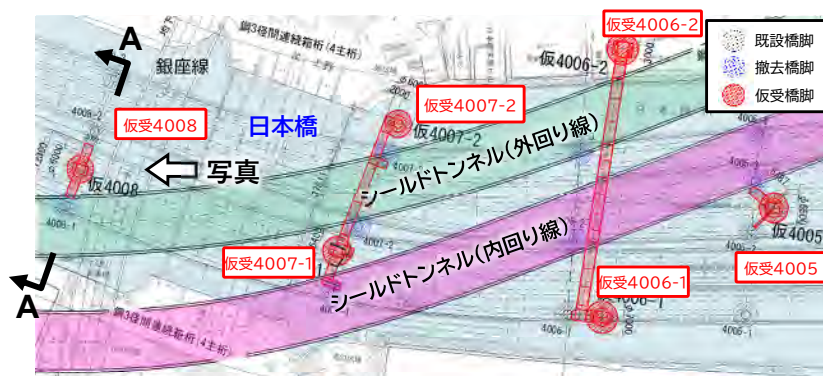
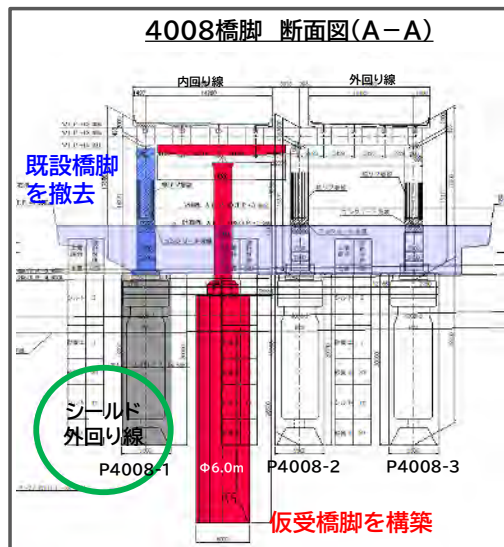


写真 仮受4008橋脚イメージ



【八重洲線通行止め(KK線廃止)範囲】



1.新設・更新事業等の進捗状況

[新京橋連結路]

- 本体工事に先駆けて、**用地測量・建物調査**を実施中
- また、**ボーリングによる土質調査及び地下埋設物位置確認調査等**に着手
- 八重洲地区の開削トンネル工事について工事契約手続中であり、2024年度内に契約予定

■新京橋連結路 位置図



■新京橋連結路 模式図



写真① ボーリング調査の状況



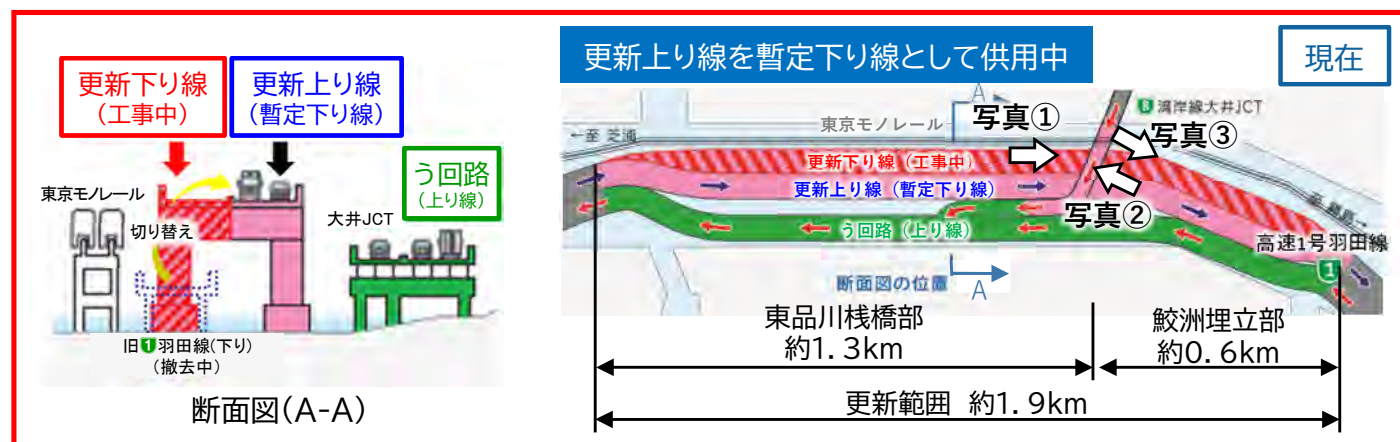
写真② 地下埋設物調査状況

大規模更新事業(築地川区間)及び
東京都による街路事業とあわせて事業を実施

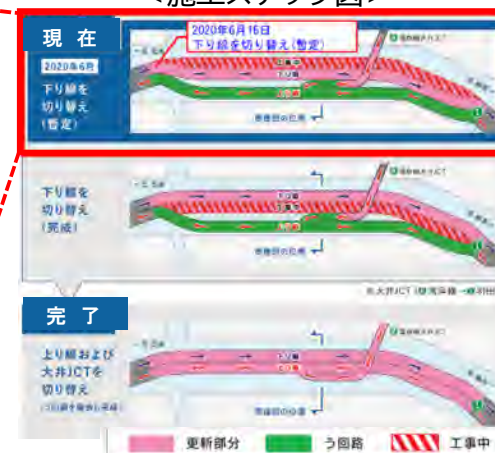
1.新設・更新事業等の進捗状況

〔東品川栈橋・鮫洲埋立部更新事業〕

- 完成済みの更新上り線と東京モノレールに挟まれた狭隘な空間で「**更新下り線工事**」を実施中
- 東品川栈橋部は、橋脚・橋桁の設置が完了しており、地覆・落下物防止柵工等の**橋面工を実施中**
- 鮫洲埋立部は、橋面工が完了しており、**今後、舗装工事に着手予定**



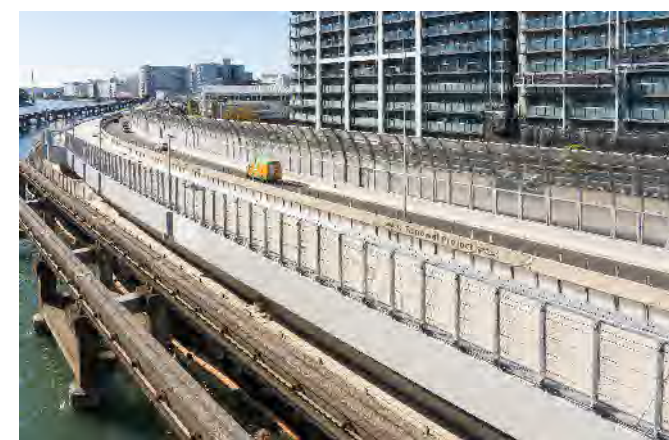
<施工ステップ図>



写真① 東品川栈橋部の状況
(地覆工)



写真② 東品川栈橋部の状況
(落下物防止柵工)



写真③ 鮫洲埋立部の状況
(橋面工完了)

1.新設・更新事業等の進捗状況

〔新大宮上尾道路(与野～上尾南)新設事業〕

- 国土交通省関東地方整備局と当社の共同で事業を進めており、**用地取得等を実施中**
- 与野JCT部では、本線高架橋の工事に先駆けた与野出入口の付替工事に2023年7月から着手
 - 入口部：**2024年11月15日に、一部区間において橋桁の一括架設を実施。引き続き、橋桁架設・擁壁工を実施中**
 - 出口部：**橋台工が完了しており、擁壁工を実施中**



位置図



平面図



与野出入口付替イメージ(与野JCT付近)



【写真①】一括架設状況(与野入口付近)



【写真②】橋台工完了状況(与野出口付近)

1.新設・更新事業等の進捗状況

[高速大師橋更新事業]

- 新設橋への架け替えとともに、上流側にスライドした旧橋(桁)の解体・撤去が完了
(全長約300mの撤去が完了(2024年12月末時点))
- 引き続き、旧橋(橋脚)及びスライド時に使用した仮設物の撤去を実施中

<施工手順>

STEP4 旧橋移動・新設桥架設 (2週間通行止め)

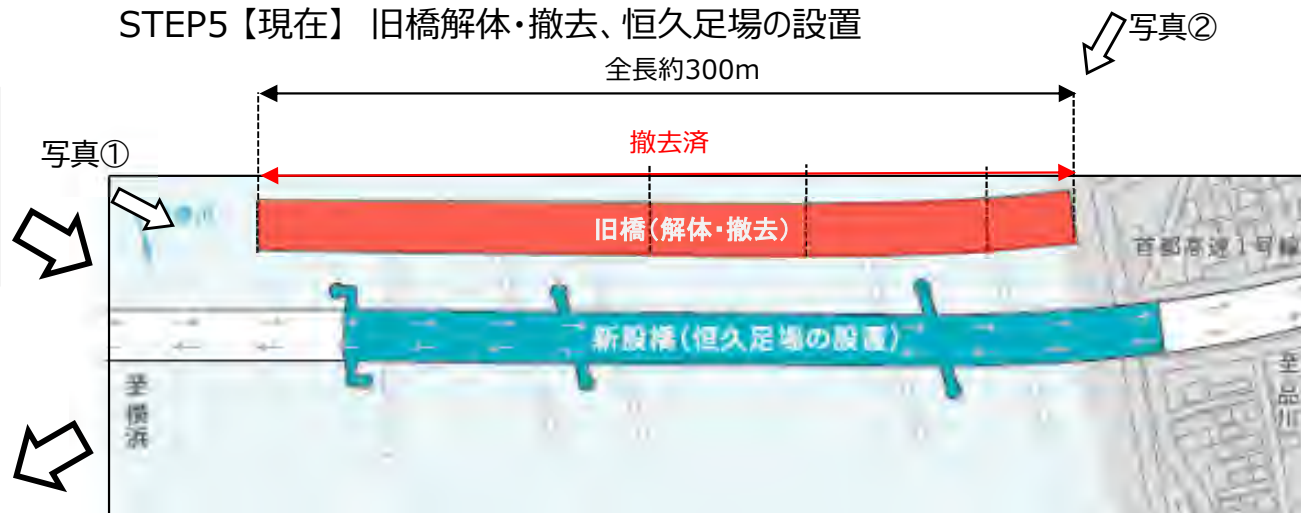


完成



STEP5【現在】旧橋解体・撤去、恒久足場の設置

全長約300m



写真① 現場状況(全体)



写真② 旧橋(桁)撤去完了状況

2. ETC専用入口の拡大_通行止めを伴う料金所リニューアル工事

- 半導体供給不足等により、車両検知器をはじめとしたETC設備等の整備に遅れが発生
- 遅れていた半導体の納入が開始され、2025年度から新たにETC専用入口の拡大に着手
- ETC専用入口の拡大と併せて、更新時期を迎えた料金所設備のリニューアル工事を実施
- 工事は、5月下旬から入口を通行止めの上で順次開始し、2025年度には現在運用している35箇所のETC専用料金所に加え、新たに55箇所(累計90箇所)をETC専用化
- 2025年度のリニューアル工事の状況を踏まえ、2028年春までに本線料金所などの一部を除き入口にある料金所のETC専用化を目指す
- ETC専用になることで、ETC車と現金車の錯綜および停車・発進の繰り返しが削減され、安全性と快適性が向上

※ETC専用の料金所はETC車載器を搭載していない車両は利用できません

工事対象料金所(2025年度予定)

- ・ETC専用の料金所位置図(参考)のとおり

工事時期

- ・2025年5月下旬から入口通行止めを伴う料金所の工事を順次開始
- ・工事期間(箇所別)等の詳細は後日お知らせ

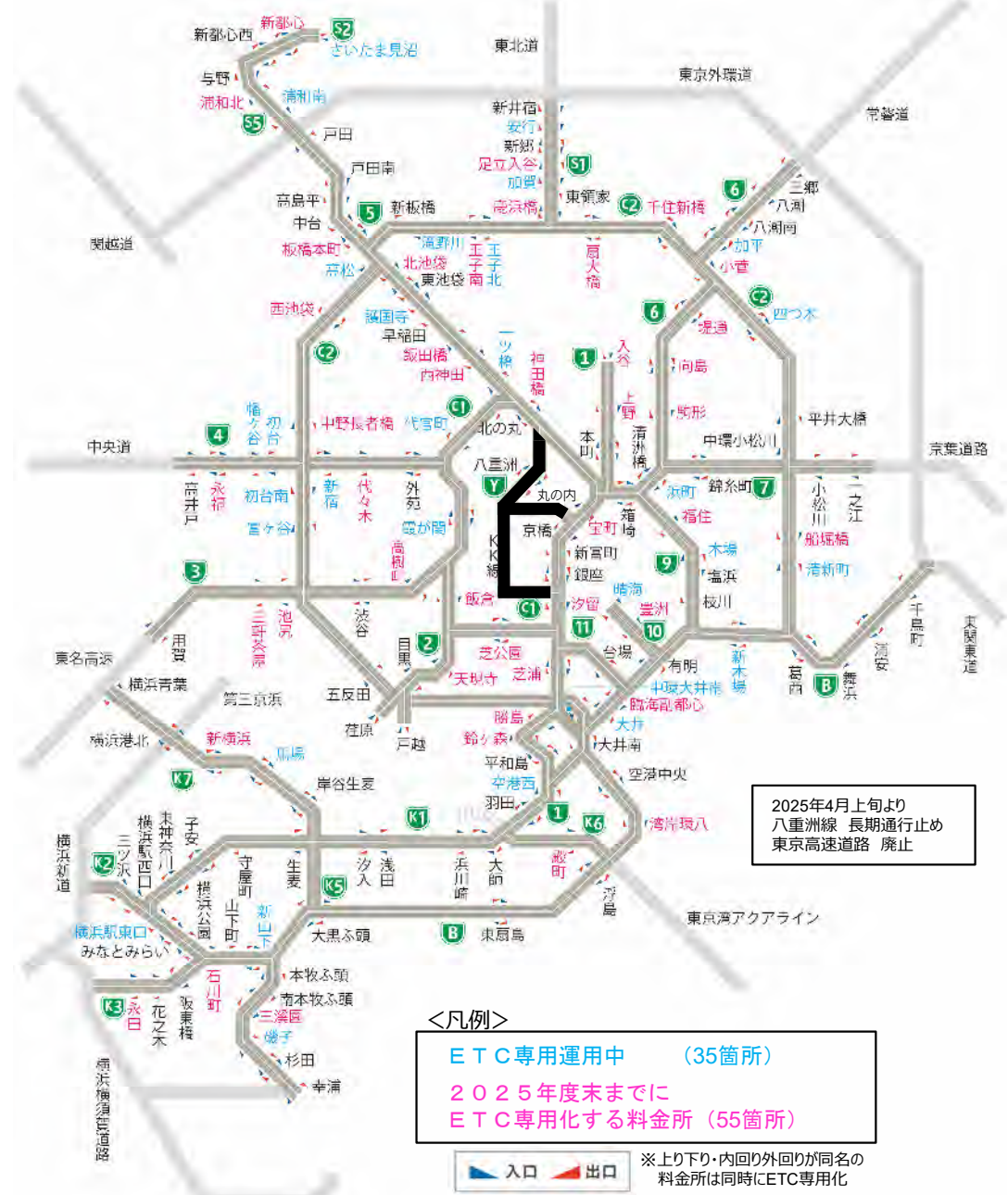
2. ETC専用入口の拡大_通行止めを伴う料金所リニューアル工事

全線の料金所数:179箇所 ※2025年1月現在

ETC専用の料金所位置図

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

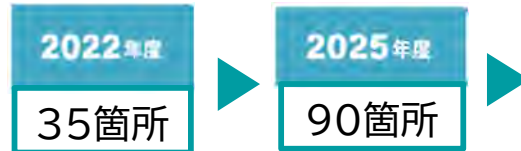
※対象の料金所は関係機関との協議等により変更する場合あり



2. ETC専用入口の拡大_通行止めを伴う料金所リニューアル工事

首都高速道路を ETC専用

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



2028年春までに
本線料金所などの一部を除き
入口にある料金所のETC専用化を目指します

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

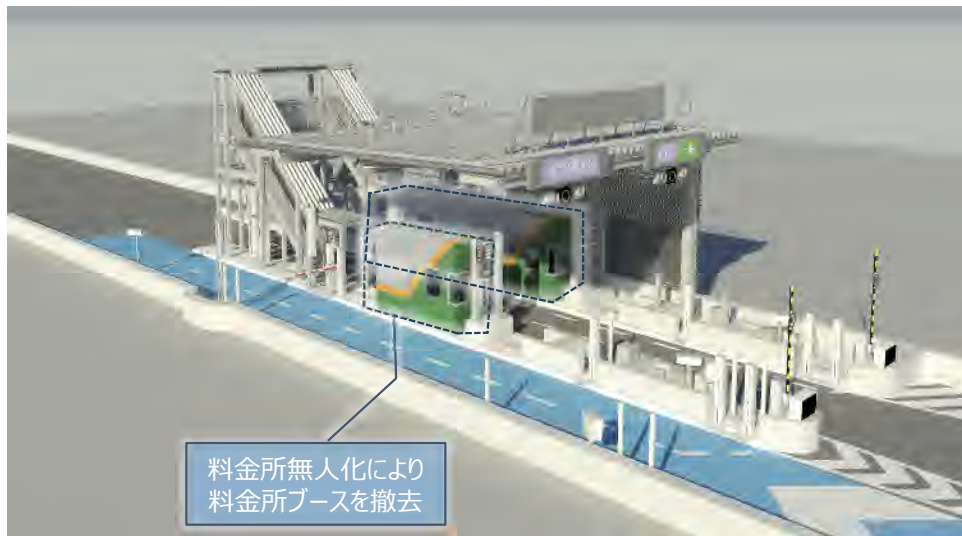
※導入後の運用状況、ETCの普及状況及び関係機関との協議等により、予定変更する場合があります

新しい料金所の特徴

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

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

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



現在



新しい料金所イメージ

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

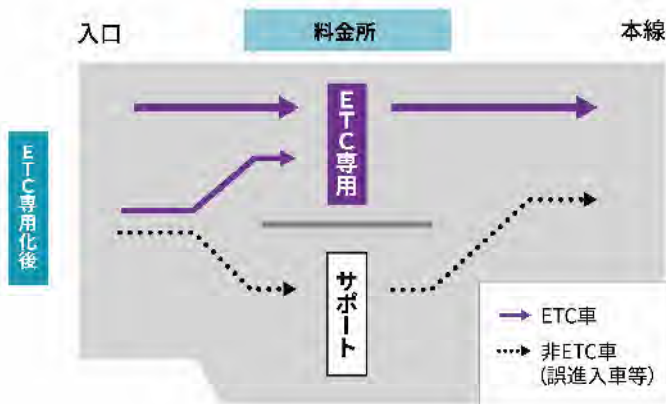
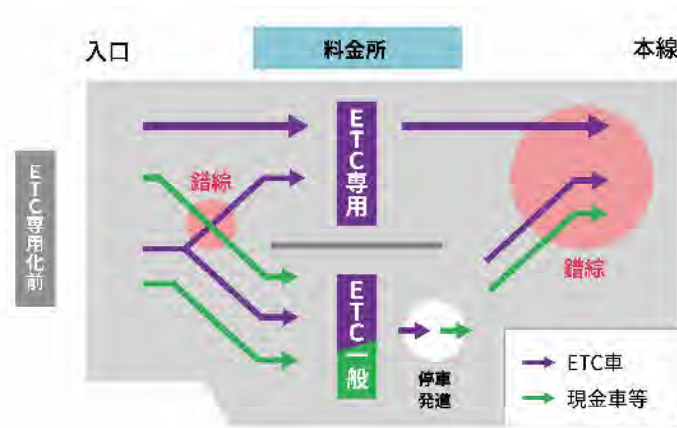
※万が一、ETC無線通行ができない状態(ETC車載器未搭載等)で誤ってETC専用の入口に進入した場合は、危険なためバックせず、「サポート」または「ETC/サポート」と表示されたレーンで一旦停車し、係員の指示に従ってください。

2. ETC専用入口の拡大_通行止めを伴う料金所リニューアル工事

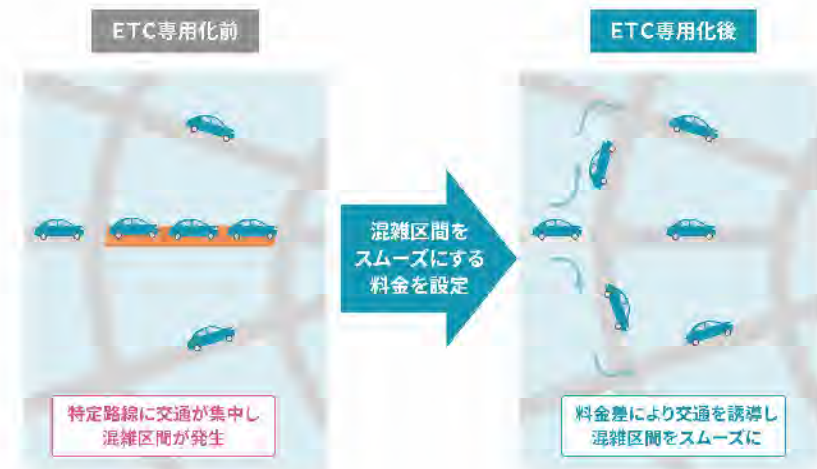
料金所がETC専用になると

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します。

ストップ＆ゴーの解消によりスムーズな走行が可能になり、環境が改善します。



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



3. 中央環状線全線開通10周年について

[整備効果の公表]

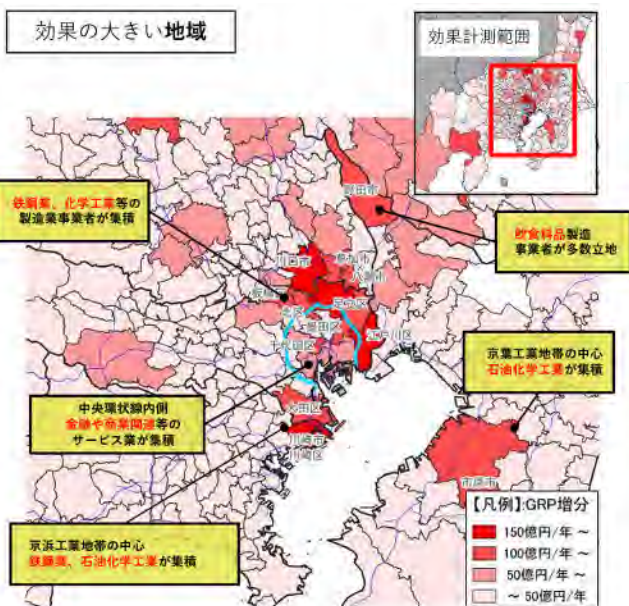
- 2025年3月7日に中央環状線が全線開通10周年を迎えるにあたり、整備効果を公表
- 中央環状線は整備から約40年で全線供用し、現在33万台/日以上のご利用いただいているところ
- 整備により、地域への経済効果・渋滞緩和効果・安全・安心の向上など、さまざまな効果が発現
- 一方、昨今首都高の交通量は上昇傾向であり、引き続き交通円滑化対策に取り組む方針

[整備効果3つのポイント]

<地域への経済効果>

○1都7県※への経済効果

中央環状線全線による
1都7県の経済効果(GRP変化額)は **約8,200億円/年**



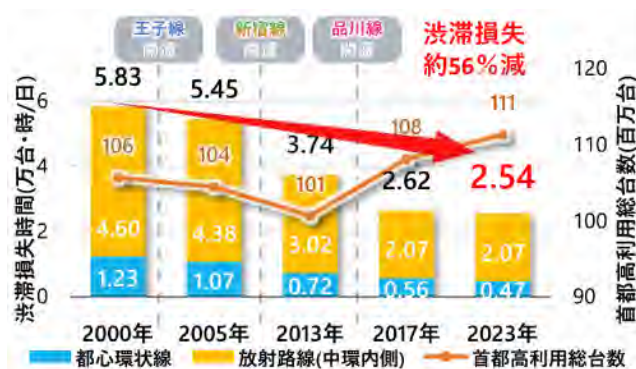
<渋滞緩和効果>

○都心部の渋滞緩和

中央環状線内側の渋滞損失時間※が、約6割減少

※2000年度(王子線開通前)と2023年度との比較

- ・中央環状線は首都高の放射路線を相互に連絡することで、都心部の交通円滑化に貢献しています。
- ・首都高全線の交通量は近年増加傾向にありますが、環状路線として機能し、都心の流入交通抑制の役割を果たしています。



※首都高利用総台数と渋滞損失時間：首都高速道路上車両感知器データより算出

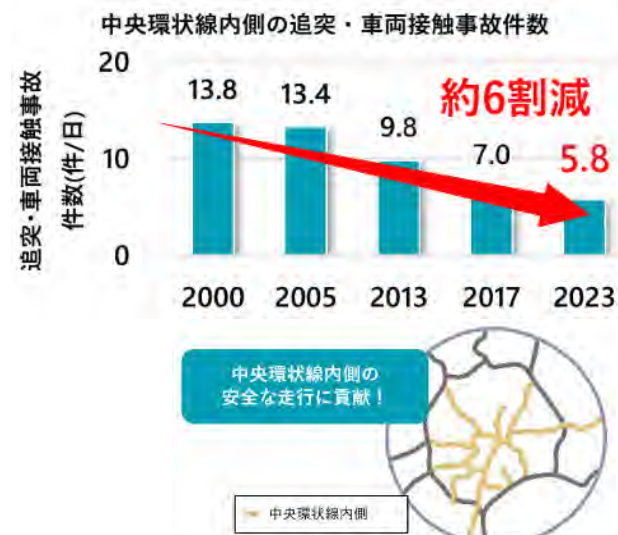
<安全・安心の向上>

○交通安全への貢献

中央環状線内側の追突・車両接触事故※が、約6割減少

※2000年度(王子線開通前)と2023年度との比較

- ・中央環状線の整備に伴い都心環状線経由から中央環状線経由へと移行し、中央環状線内側の渋滞が緩和されたことで交通の円滑化が図られ事故の減少に貢献しています。



※追突・車両接触事故件数：首都高事故データより、各年度(4月～翌3月)全日平均

3. 中央環状線全線開通10周年について

[10周年記念イベント概要]

- 2025年3月7日に中央環状線が全線開通10周年を迎えるにあたり、広報イベントを実施
- 2025年1月24日より、特設サイトオープン※しイベント情報や記念動画等を随時更新
- 2025年3月には、特設会場での展示イベントの開催や、参加型イベントとして大橋ジャンクションを舞台とした探検ツアー等を実施



※特設サイトURL <https://www.shutoko.jp/ss/c2-10th/>

【特設会場での展示イベント】

- ◆ 開催時期:2025年3月1日(土)～3月4日(火)
- ◆ 会 場:Pick UP ランキン 渋谷ちかみち
- ◆ 参加費用:無料
- ◆ 展示内容:中央環状線の歴史等に関するパネルや模型の展示

【大橋ジャンクション探検ツアー】

- ◆ 開催時期:2025年3月8日(土)、3月9日(日)
- ◆ 会 場:大橋ジャンクション
- ◆ 参加費用:無料 ※応募制
- ◆ 探検内容:普段見ることができない山手トンネルの換気所の設備や大橋ジャンクションの屋上にある、おおはし里の杜を探検



10周年ロゴ



展示用記念パネル



探検ツアー(イメージ)

3. 中央環状線全線開通10周年について

[グリーンインフラ大賞(国土交通大臣賞)受賞]

- 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つくられた、「自然再生緑地『おおはし里の杜』」の、第5回グリーンインフラ大賞※「**国土交通大臣賞**」受賞が決定
- 換気所屋上という**限られたスペースの中で工夫し整備されている点**や、**地域連携の取り組み**(小学生との稲作体験や一般公開等)**を継続的に実施している点**等が評価
- 「グリーンインフラ産業展2025」に合わせて1月29日に開催される表彰式にて受賞予定
- 今後、生物多様性保全への貢献について、広く情報発信を実施

※「グリーンインフラ大賞」とは、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進める取り組み(グリーンインフラ)をグリーンインフラ官民連携プラットフォーム(事務局:国交省)において、募集し表彰を行うもの



【首都高環境サイトShuto-E-co】



▲【おおはし里の杜全体】



▲【地域連携：小学生との稲作体験および給食会の様子】



▲【グリーンインフラ推進ロゴマーク】



4. 首都高 快適走行ビジョン2040の策定

- 2015年3月の中央環状線全線開通およびJCT改良をはじめとした各種施策により、この四半世紀で渋滞が1/2に減少したが、社会情勢等の変化により**現在も主要渋滞箇所を中心に混雑が残っている状況**
- 首都圏で事業化されている高速道路網が概成する2040年に向けて、首都高は更なる利便性向上を追求するため、以下の3本柱に基づき各種施策を進め、**渋滞半減**を目指す

柱① 円滑な首都高

将来にわたってより快適な走行空間を提供するため、渋滞発生箇所の交通容量増加や偏在する交通需要に対してネットワークを効果的に活用するパフォーマンスマネジメント※1に取り組む。

柱② 時間の読める首都高

適時的確な情報提供により行動変容していただくモビリティマネジメント※2にお客さまと協働で取り組むことで、利用しやすい首都高を目指す。

柱③ 誰にでも優しい首都高

最先端技術を用いた情報や道路サービスを提供することにより利用体験を変革し、普段首都高を利用されない方や運転が苦手な方でも使いやすい首都高へ進化する。

快適走行ビジョン2040の施策

更新の機会を捉えた
渋滞緩和、安全性向上施策

既存技術・施策の拡充

更なる渋滞緩和のための機能強化

料金施策等による需要調整

ネットワークの拡充

情報提供の多様化・高度化による
次世代道路サービスの提供

施策例)日本橋区間地下化事業・新京橋連絡路事業

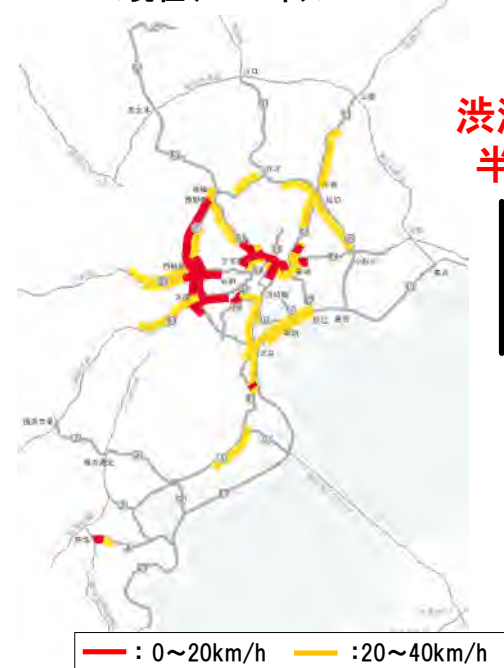


施策例)AI活用による渋滞カレンダーの高度化



17時台(タピーク)の渋滞状況

<現在(2023年)>



<将来(2040年)>
(高速道路網概成時)

渋滞が
半減



※1 旅行速度や通行止めリスク等のサービスレベルをデータで評価し、効率的・効果的なサービス向上を図るもの。時間別・箇所別・方向別のデータからパフォーマンスが低い箇所を分析し、局所的・面的な渋滞対策や付加車線設置の対策につなげる(国土交通省道路局 WISENET2050・政策集 R5.10より引用)。

※2 一人一人のモビリティ(移動)が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通施策(国土交通省 モビリティマネジメントパンフレットより引用)。

5. 最近の通行台数状況

- 景気の緩やかな回復に伴い通行台数は順調に推移
(降雪や台風などの天候影響が昨年と比較して大きく、昨年の2月と8月については対前年比較で減少)
- 2024年1月～12月での年間比較では、対前年比+1.4%

