

定例会見（2026年4月15日）

議事次第

○会見者 代表取締役社長 寺山 徹

○会見内容

1. 2026年度事業計画の概要
2. 新設・更新事業の進捗状況
3. ETC専用化の進捗状況
4. コスト縮減に貢献する首都高の技術
5. 交通管制・施設防災システムのリニューアルによる快適走行の実現
6. 最近の通行台数状況

○配付資料 会見資料、首都高ナビマップ

1. 2026年度事業計画の概要

○2026事業年度は、計画的で適切な維持管理や大規模更新・修繕など安全・安心の追求、ネットワーク整備など快適・便利なサービスの提供等を着実に推進

高速道路事業:2,773億円

	事業の概要	事業費
高速道路の新設、改築	・東品川栈橋・鮫洲埋立部、日本橋区間、高速大師橋の大規模更新	611億円
	・新大宮上尾道路(与野～上尾南)、新京橋連結路等の新設、改築	88億円
高速道路の維持、修繕	・首都高速道路327.2kmの維持、修繕	1,684億円
	・大規模修繕(荒川湾岸橋更新事業、羽田トンネル付近更新事業等)等	390億円

高速道路事業以外の事業:104億円

事業区分	事業の概要	事業費
パーキングエリアの管理	八潮パーキングエリア等の管理	0.5億円
国、地方公共団体等からの受託事業	新大宮上尾道路の受託事業等	66億円
その他の事業	駐車場事業、首都高速2号線高架下施設事業等	37億円

2. 新設・更新事業の進捗状況

[東品川棧橋・鮫洲埋立部更新事業]

- 2025年10月29日に更新下り線工事の完成に伴い、新しい道路(更新線)への運用切り替えが完了
- 現在、**①羽田線(上り)**のう回路から新しい道路(更新線)への切り替えに向け、切替作業を実施中
- ①羽田線(下り)芝浦～勝島間**において、一部舗装改良工事のため、
5月9日(土)0時から5月10日(日)24時までの48時間通行止めを実施予定
- 本通行止めに関する特設ページを、東品川棧橋・鮫洲埋立部リニューアルwebサイト内に公開

■通行止め日時

【実施日】5/9(土)0時～5/10(日)24時

※荒天等の場合は予備日に順延

【予備日】

- ①5/23(土)0時～5/24(日)24時
- ②6/ 6(土)0時～6/ 7(日)24時
- ③6/20(土)0時～6/21(日)24時

通行止特設ページ

渋滞予測やう回路など通行止に関する交通情報のほか、通行止工事の詳細等を掲載しています。
また、東品川棧橋・鮫洲埋立部更新事業の概要や進捗状況についてもご確認いただけます。

羽田線 48時間通行止



■通行止め区間

【本線】①羽田線(下り)芝浦～勝島間

【入口】①羽田線(下り)芝浦入口



プレスリリース(2026/2/13)<https://www.shutoko.co.jp/company/press/2025/data/02/13-hanedaroute/>

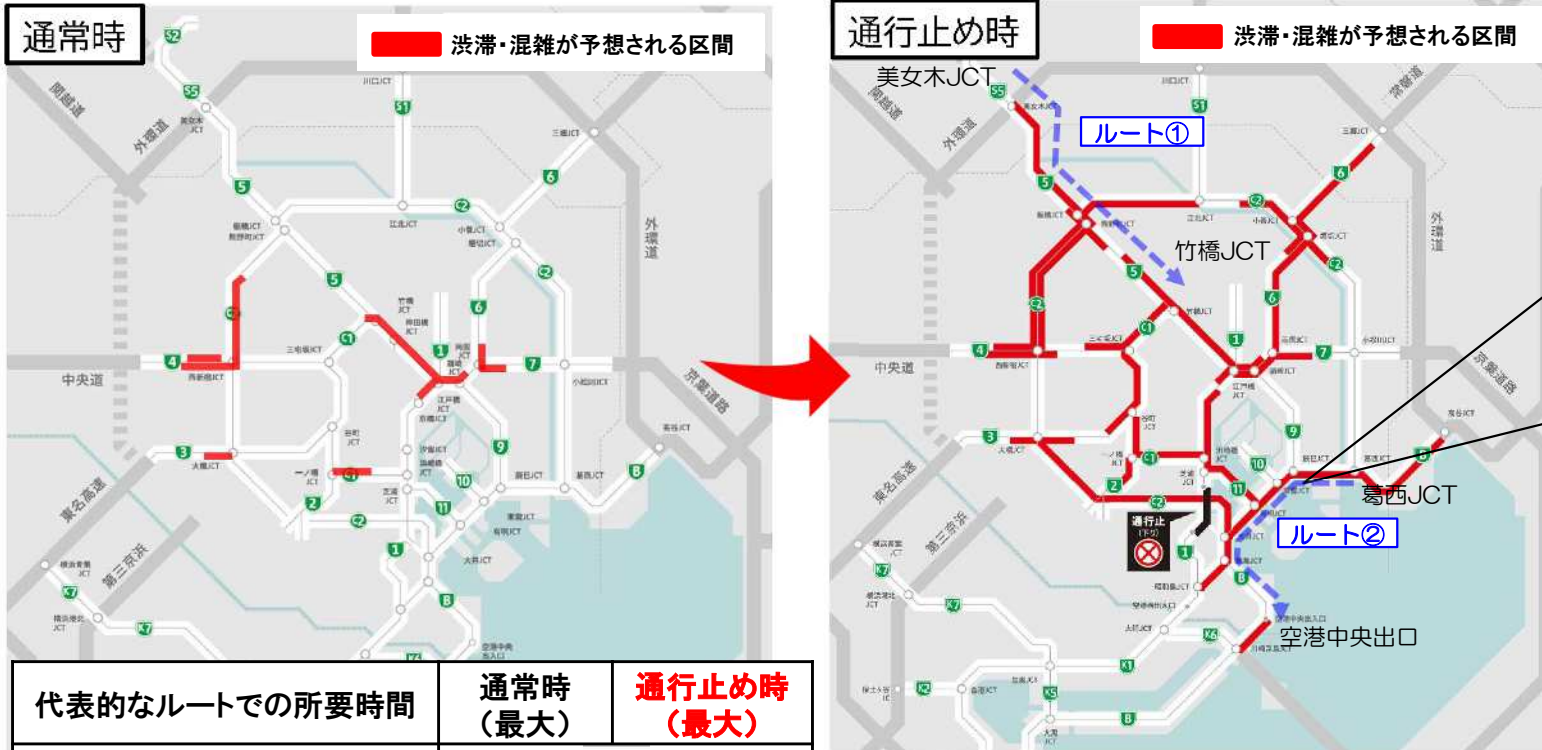
2. 新設・更新事業の進捗状況

[東品川棧橋・鮫洲埋立部更新事業]

○通行止め期間中は、**首都高および通行止め区間周辺の一般道路において、通常以上の渋滞・混雑が予想**されることから、予定の変更が可能な場合は**車のご利用をお控えいただくなど、渋滞・混雑緩和へのご協力をお願いいたします。**

○通行止め期間中に首都高をご利用の際は、ホームページやアプリで**事前に交通状況をご確認の上、時間に余裕をもってご利用ください。**

■通常時と通行止め時の交通状況比較(土曜日13:00の場合)



首都高の交通情報を提供中

SNSでも交通状況を発信中

リアルタイム交通情報はこちら



リアルタイムの道路交通情報、所要時間・ルート検索など、首都高の情報がどこよりも早く手に入る！

首都高公式X (旧Twitter)



首都高公式LINE

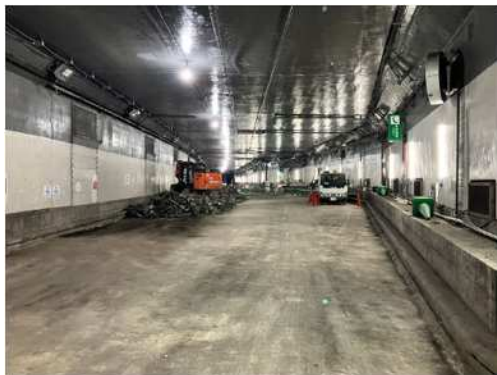


※通常時は前年同時期（2025年5月）の土曜日における平均的な交通状況となります。
通行止め時は通常時と同程度の首都高ご利用台数を想定した場合の渋滞・混雑予測となります。
渋滞予測マップは実際の状況と異なる場合があります。

2. 新設・更新事業の進捗状況

〔日本橋区間地下化事業〕

- 2025年4月5日より長期通行止め中の高速八重洲線トンネル内にて、**舗装撤去等の準備工**を実施中
- 日本橋川内において、事前に既設都心環状線上部工を受け替える**仮受橋脚工事**を継続実施中
- 将来の地下ルートと供用中の⑥向島線の接続部において、施工時の交通影響を最小限に抑えるため、**交通を段階的に切り替え工事実施出来るように、う回路を設置する工事(橋脚基礎工)**を実施中



写真① トンネル工事準備工状況
(八重洲トンネル内 舗装撤去)



写真② 仮受橋脚工事状況
(日本橋川内 橋脚施工用仮設構台設置)



写真③ う回路設置工事状況
(日本橋川内 う回路橋脚基礎鋼管杭圧入)

う回路配置イメージ図

首都高 日本橋区間地下化 検索

<https://www.shutoko.jp/ss/nihonbashi-tikaka/>



2. 新設・更新事業の進捗状況

[新京橋連結路事業、築地川区間大規模更新事業]

- 八重洲地区:開削トンネル工事に向けた**地下埋設物調査**及び**支障物移設工事等**を実施中
新京橋連結路事業に伴い、トンネルの距離が長くなることから、トンネル換気・防災機能を向上させる必要があるため、**鍛冶橋換気所の建て替え工事**を実施中
- 築地川区間:擁壁他工事について**4月6日に工事契約締結**、工事説明会を実施し現場着手予定



【八重洲地区】地下埋設物調査状況



【八重洲地区】支障物(下水道)移設工事状況(覆工板の設置)



(作業車乗り入れ口整備工)

【八重洲地区】鍛冶橋換気所建て替え工事(準備工事状況)



(作業車乗り入れ口整備後)

首都高 新京橋連結路

検索

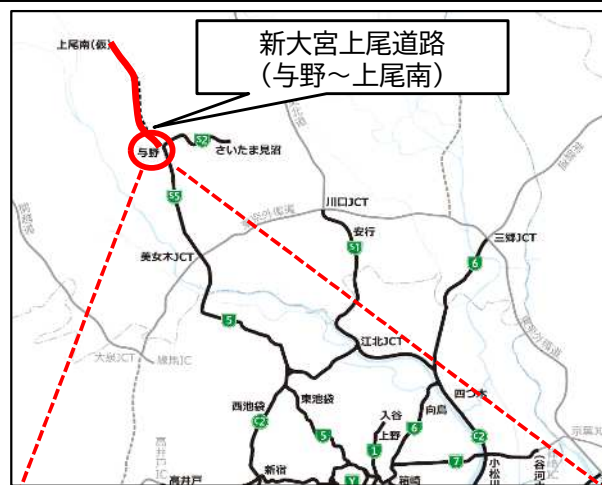
<https://www.shutoko.jp/ss/shinkyobashi-renketsuro/>



2. 新設・更新事業の進捗状況

[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(仮称)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:床版、壁高欄工等を実施中
 出口部:国道17号(下)夜間通行止めを伴う桁の架設工*等を実施中
 ※1回目:11/29(土)実施済、**2回目:4/4(土)実施済**、3回目:5月(予定)



入口部



【写真①】与野入口施工状況



【写真②】与野入口施工状況

出口部



与野出口上部工一括架設
与野出口一括架設工のタイムラプス動画



【写真③】与野出口架設工(完了)



与野出入口付替イメージ(与野JCT(仮称)付近)

首都高 新大宮上尾道路(与野～上尾南)

検索

<https://www.shutoko.jp/ss/shin-omiyaageo/>

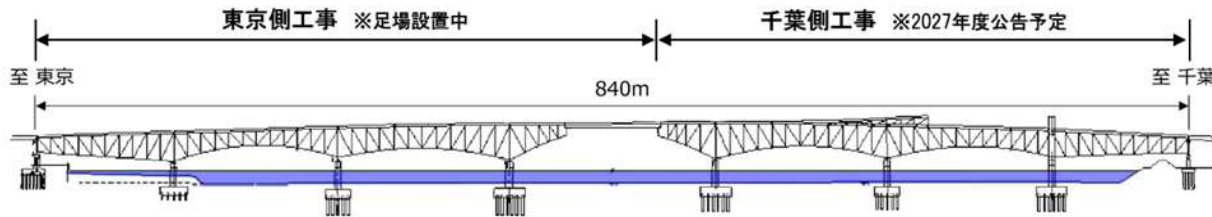


2. 新設・更新事業の進捗状況

[荒川湾岸橋更新事業]

- 東京側については、2025年3月に契約し、関係機関協議等を進め、2025年11月より**現場着手**
- 現在、橋梁全体の塗装塗替え及び損傷補修のための**足場設置作業実施中**
- 千葉側については、2027年度に公告予定

■概況図



■足場設置状況



仮設足場設置状況(全景)



吊り足場(下層)の状況

[羽田トンネル付近更新事業]

- 2025年12月15日の都市計画事業認可を受けて、2026年3月13・14日に事業説明会を実施
- 現在、具体の設計や施工計画、関係機関協議等を実施中
- 羽田トンネルにおけるダクト部内面の改修工事を**2026年3月5日に契約**

■更新イメージ



■特設webサイト



3. ETC専用化の進捗状況

- 2025年7月5日から順次拡大し、**2025年度に55箇所(累計90箇所)のETC専用化が完了**
- 2025年度の状況を踏まえ、**2026年度は新たに44箇所(累計134箇所)の整備を進める予定**
- 2026年5月11日から、現在料金所がない羽田(下り)入口のETC専用料金所新設工事、大師本線料金所撤去工事に着手
- 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

2025年4月 工事着手前



2025年度末
2026年3月31日時点



2026年度末
2027年3月予定

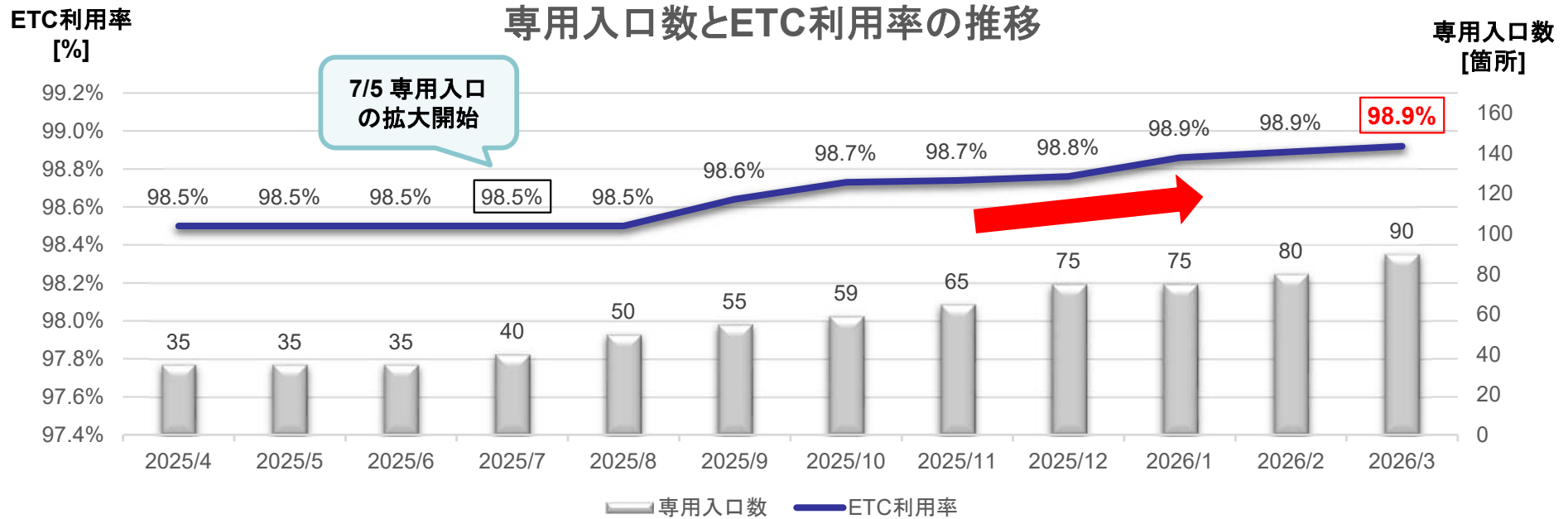


※4月15日現在の首都高料金所数：178箇所 ※対象の料金所は関係機関との協議等により変更する場合があります。

3. ETC専用化の進捗状況

ETC専用入口拡大後のETC利用率

・ETC専用入口拡大後、ETC利用率は上昇
 専用化拡大前(2025年7月) 98.5% → 現在(2026年3月速報値) **98.9%** ※過去最高値



ETC専用入口では

- ・ETC専用であることが分かるよう、右図のような表示を行い、ETC無線通行でご利用いただく必要があることをお知らせ
- ・現金、クレジットカード等のご利用になれません
- ・誤ってETC専用入口に進入した場合は、Uターンやバック、降車はせず、サポートレーンにお進みいただき、インターホンの呼び出しボタンを押下して係員の指示に従ってください




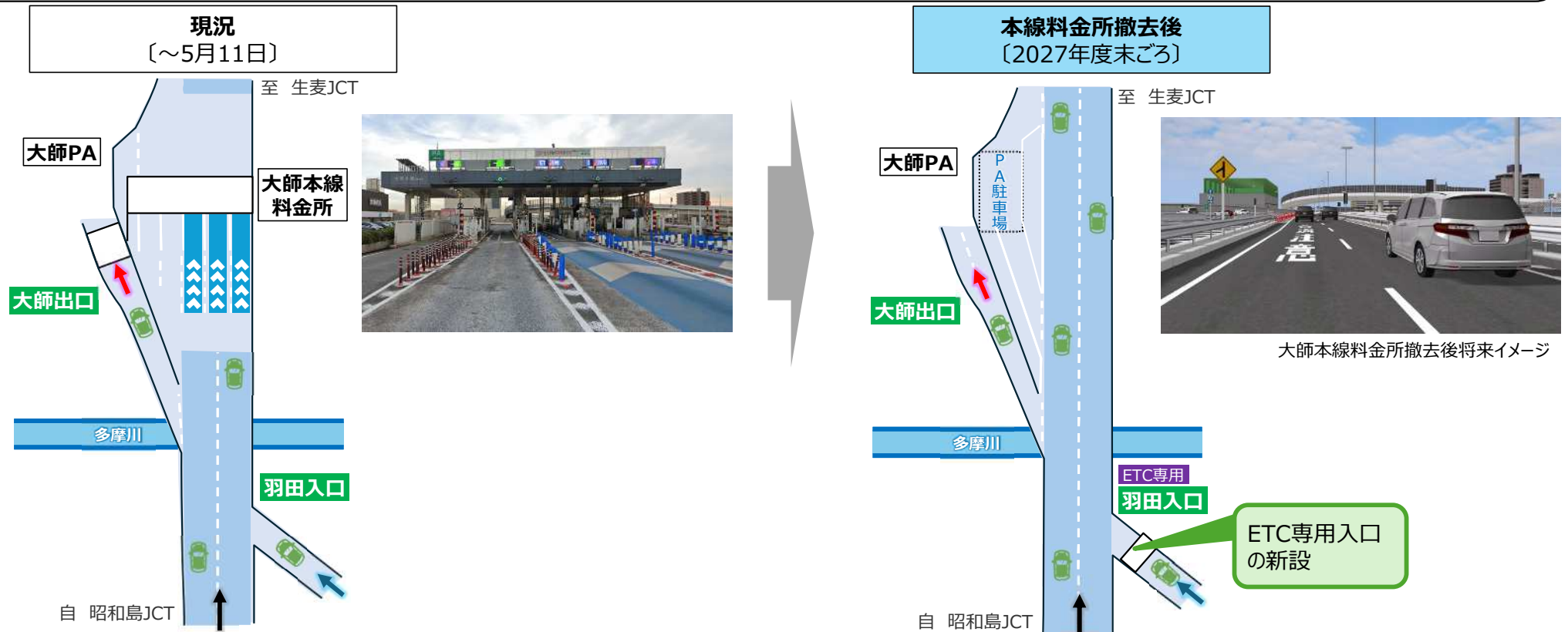
誤ってETC専用入口に進入した場合はサポートレーンへ



3. ETC専用化の進捗状況

[大師本線料金所撤去工事]

- ETC専用化に伴い、羽田(下り)入口にコンパクトなETC専用料金所を新設することで撤去が可能に
 - 横羽線のよりスムーズで快適な通行が実現
- 大師本線料金所の撤去工事に5月11日(月)22時より着手し2027年度末までに完了予定
- 本線を通行止めせず車線を切り替えながら順次撤去を実施
 - 撤去工事完了まで料金所の建物は残りますが、停車せずご通行ください
 - 本線料金所撤去に関連した出入口の通行止め・大師PA長期閉鎖を実施します
 - 本線料金所撤去後の跡地を活用した大師PA改良工事を併せて実施します



4. コスト縮減に貢献する首都高の技術

[老朽化した鉄筋コンクリート製の床の若返り]

- 建設から数十年が経過した橋の鉄筋コンクリート製の床(床版)にはひび割れや鉄筋の腐食が進み、安全上対応が必要
- 全交換(床版取替):橋の床を全交換するリニューアル工事は費用が高く、長期間、大規模な交通規制が必要なため、お客さまへの影響も甚大
- これまでの補強材料:剥がれやすいという弱点



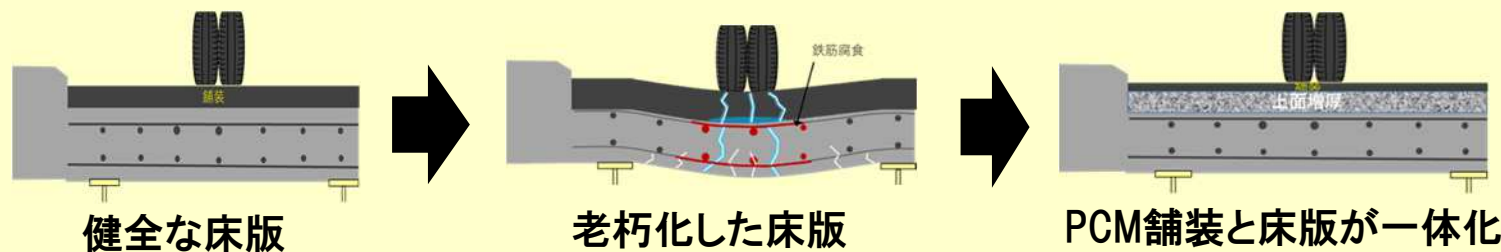
老朽化した床版

【STEP1】壊さず若返りで床版の全交換工事を回避！

- 床版と一体化して若返らせる「PCM舗装」を首都高グループ他で共同開発
- 大規模な全交換工事を回避し「大幅なコスト減」と「交通影響回避」を実現
- 大規模修繕事業で①上野線・③渋谷線・⑦小松川線等に採用され、2019年度に土木学会の「技術開発賞」を受賞



全交換工事の例
出展:日本建設業連合会



PCM舗装の施工

【STEP2】低コスト技術をさらに「半額」に！

- 材料の改良を進め、土木学会が認めた技術の信頼性を引き継ぎつつ、PCM舗装のコストを50%カットした「LSF舗装」を首都高グループ他で共同開発
- ①上野線・⑥向島線・⑦小松川線で試験施工完了、今後、大規模修繕事業での採用を予定

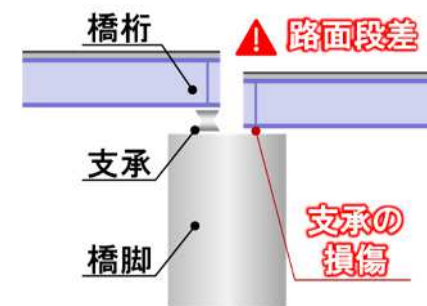


LSF舗装の施工

4. コスト縮減に貢献する首都高の技術

[切迫する首都直下地震発災直後に「命の道」を提供！]

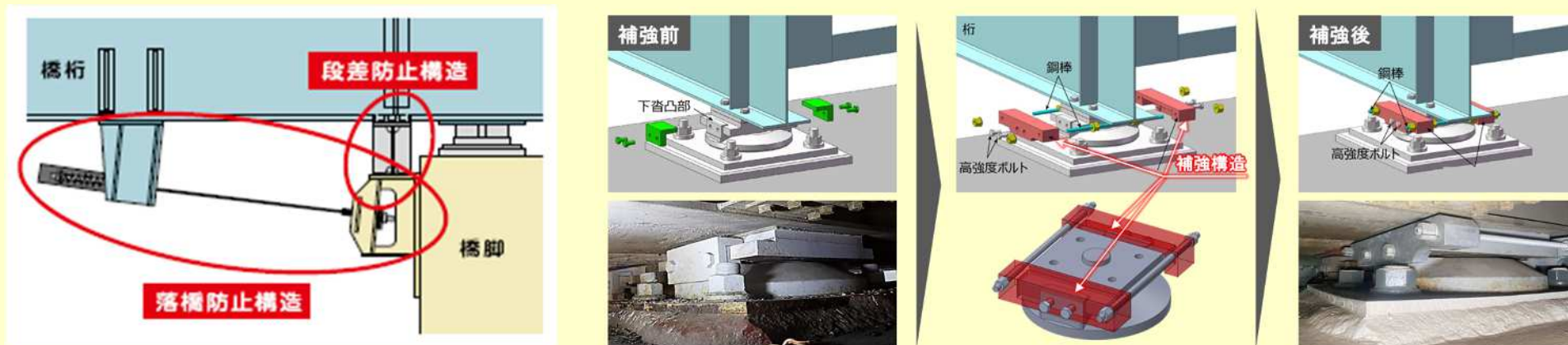
- 支承とは？：橋を支え、その重さを橋脚に伝える部材
- 地震が起きたとき、首都高は緊急車両が走る命の道になるが、支承が壊れると路面に段差ができて車両が通れなくなる。
- 首都直下地震が切迫しているが、重い橋を持ち上げて、狭隘な作業空間で支承を頑丈なものに取り替えるには莫大な費用と時間が必要



支承損傷による段差

解決策：段差防止構造などの設置および新技術の開発

- 段差を最小限に留める対策として「**段差防止構造**」と「**落橋防止構造**」を設置
- さらに、支承を取り換えず**すばやく・安く補強する技術**を首都高グループ他で共同開発
- 開発した補強部材は取り付けるだけのため、**わずか3時間**で施工が完了
- 支承交換の**わずか6割の費用**で路面段差を防ぎ、**命の道**を確保
- ⑤川口線で**計40基設置済**
- 2025年度に土木学会の「**田中賞(技術部門)**」を受賞



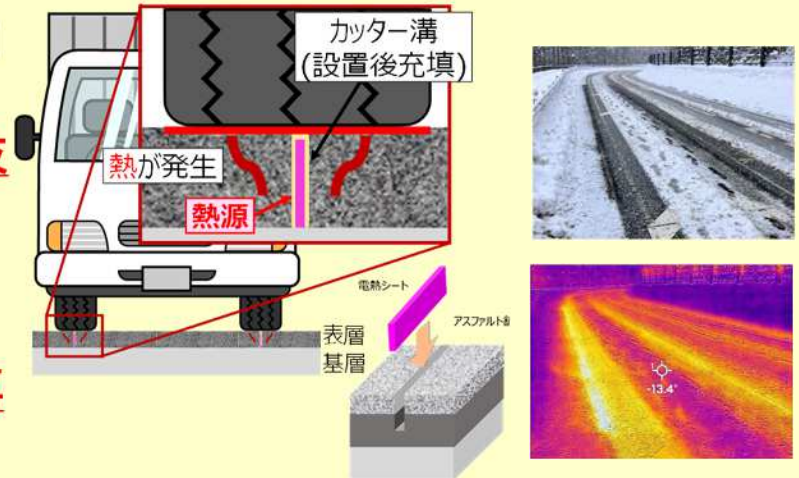
4. コスト削減に貢献する首都高の技術

[激甚化している降雪に起因する車両滞留の回避]

- 気象の激甚化に伴う短時間の記録的降雪により車両の長時間滞留が毎年発生
- 現場で給電が困難な電気自動車の普及が進むと、滞留解消に時間がかかる。
- 積雪前に予防的通行止めをすると積雪しやすくなるため、除排雪費用がかかる。
- 温水や赤外線を使った既存技術は高コスト・大電力となる。

日本の伝統技法×ハイテクで実現したコスト1/3(首都高グループ他で共同開発)

- 植物繊維とカーボン繊維で作った安価な「**カーボン和紙**」を防水被覆して通電、これを熱源に
- タイヤパスのみ加温することで**建設費・消費電力を従来技術の1/3**まで縮減
- 舗装カッターで溝を作って挿入・シール材充填するだけで設置することができる。
- 紙なので舗装打換え時は**舗装と一体で除去し、容易に再設置**することが可能



世界が認めた「雪を溶かす和紙」と採用実績の拡大

- 本開発技術の論文が2026年フランスシャンベリーで開催された「世界道路会議」で、370の投稿論文の中から世界の賞「**PIARC※賞**」を受賞(PIARC:世界道路協会)
- 既に**全国24の道路で採用**。このうち首都高では新宿入口、王子南入口、宝町出口、飛鳥山トンネル坑口付近で使用

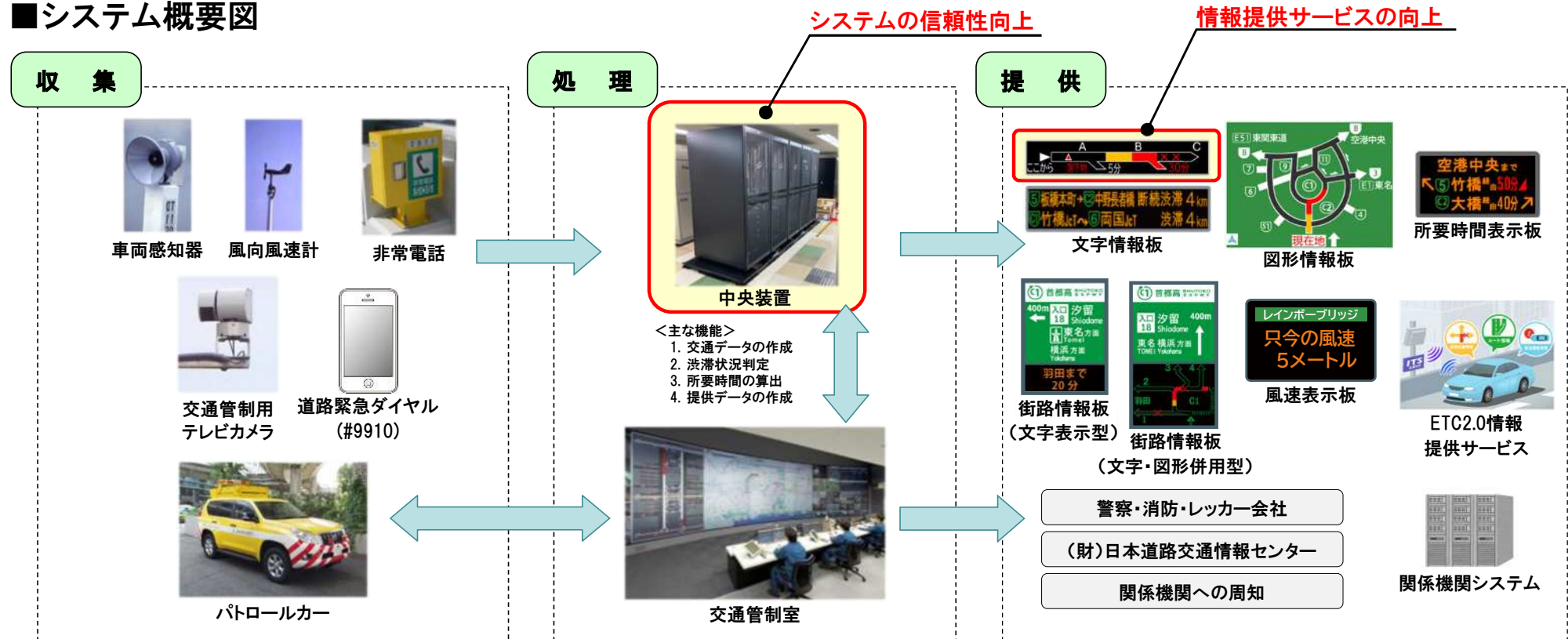


5. 交通管制・施設防災システムのリニューアルによる快適走行の実現

[交通管制システムのリニューアル]

- 交通管制システムは、お客さまの円滑な交通と安全性の確保を行うことを目的とした24時間365日稼働している首都高の基幹システム
- 2013年に構築された現行システムは、システムの老朽化に伴い2026年5月19日(火)に新システムにリニューアル
- 新システムでは、お客さまへの情報提供サービス及びシステムの信頼性のさらなる向上を実現

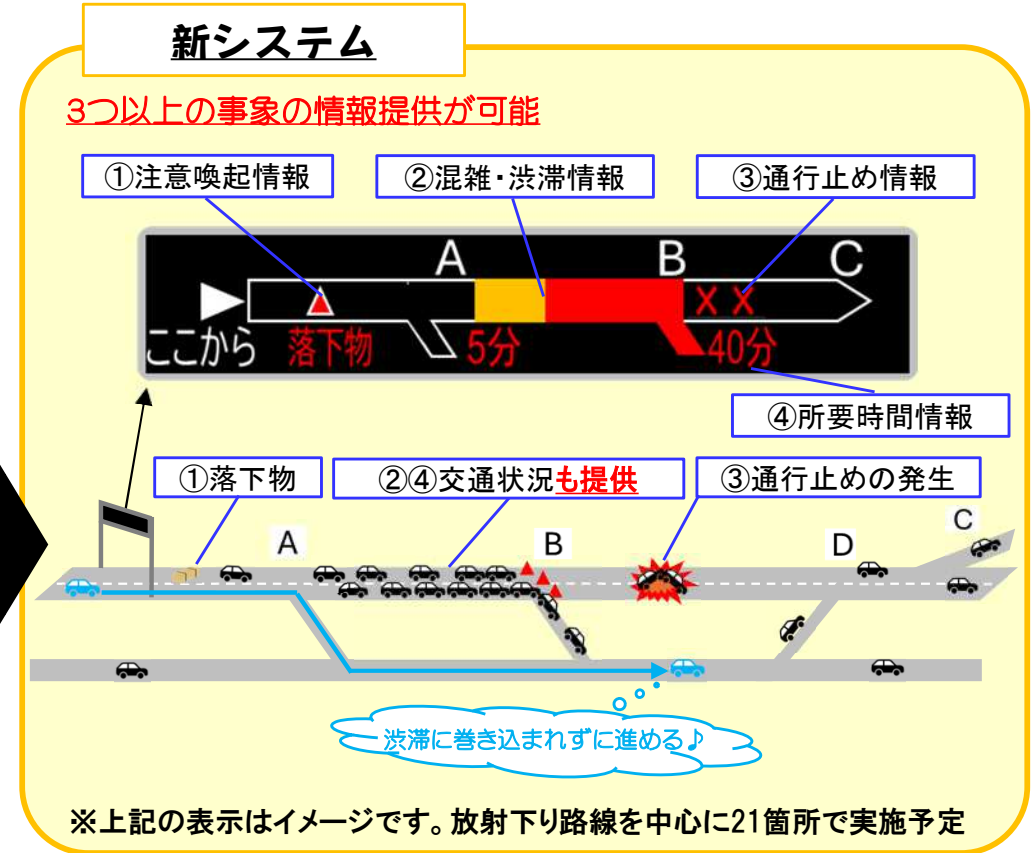
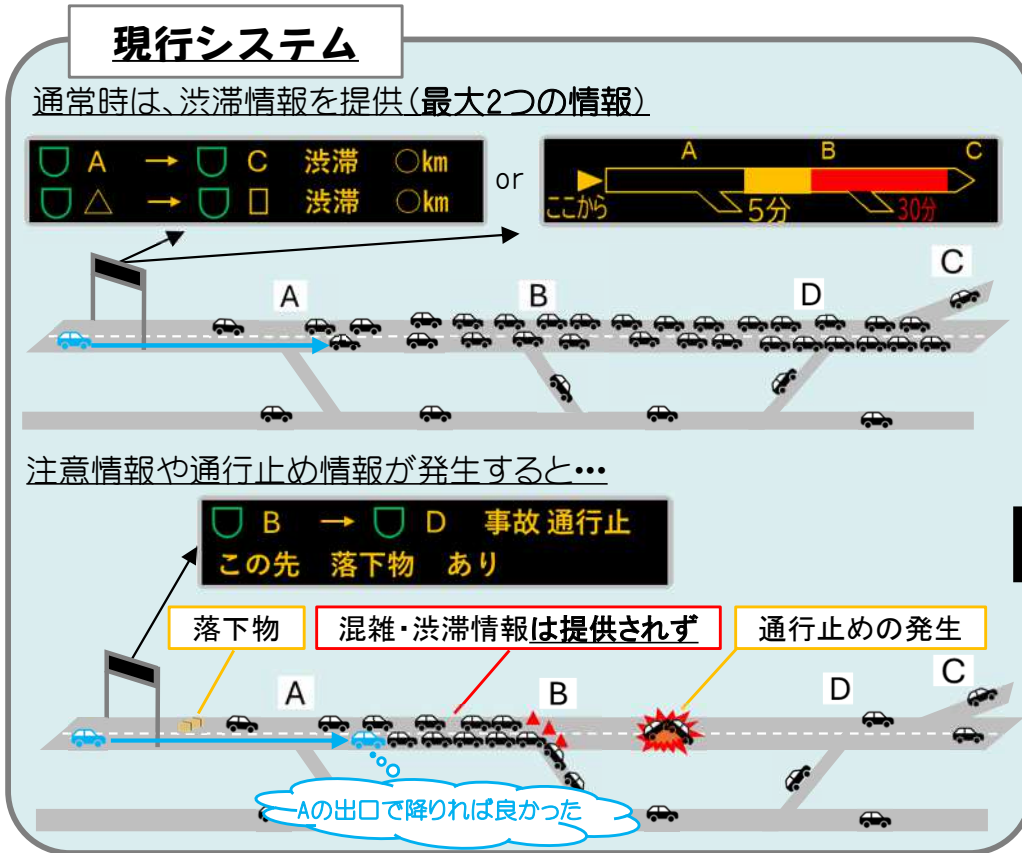
■システム概要図



5. 交通管制・施設防災システムのリニューアルによる快適走行の実現

■ 情報提供サービスの向上

文字情報板において、**3つ以上の事象の情報提供が可能**となることから、**快適走行性が向上**する箇所が拡大

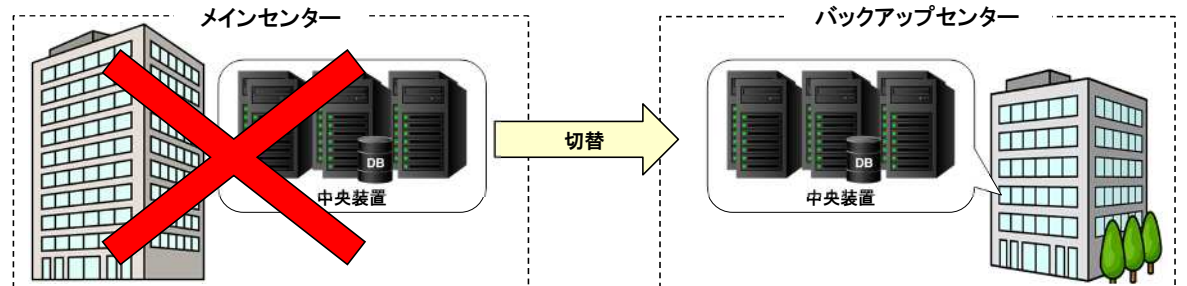


■ システムの信頼性向上

メインセンターが機能停止した場合、バックアップセンターへ切替を実施

現行システム: 手動で1時間以上を要し切替
新システム: 自動的に15分程度での切替が可能

⇒ 持続可能な情報提供サービスが実現

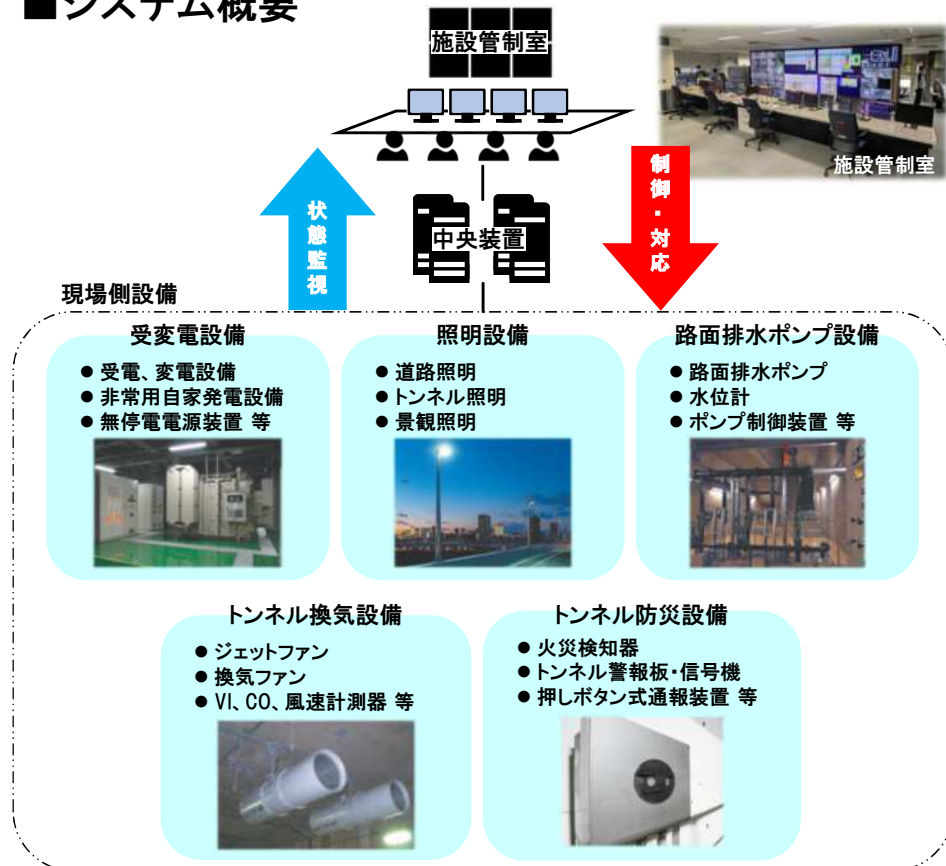


5. 交通管制・施設防災システムのリニューアルによる快適走行の実現

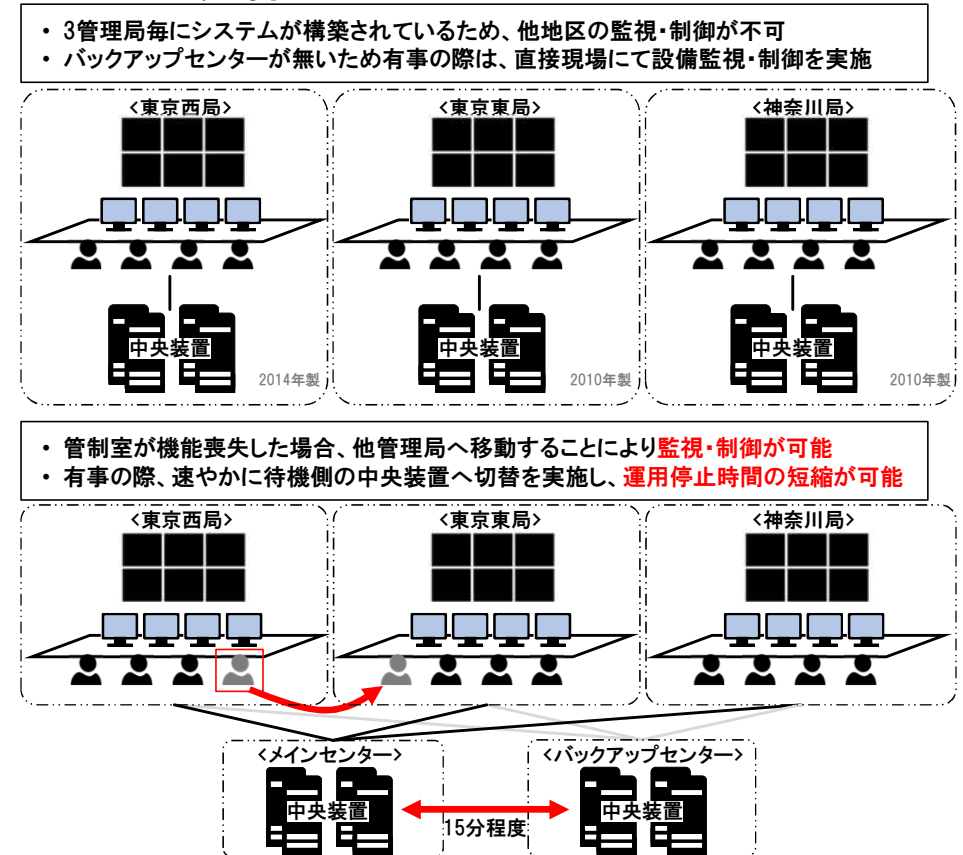
[施設防災システムのリニューアル]

- 施設防災システムは、首都高に設置されている設備を一元管理し、首都高の安全確保と環境保全を目的に24時間365日稼働している首都高の基幹システム
- 2010～2014年に構築された現行システムは、システムの老朽化に伴い2026年5月19日(火)に新システムへリニューアル
- 新システムでは、3管理局毎に構築していたシステムをメインセンター・バックアップセンターの2拠点化構成にすることによりシステムの信頼性向上とコスト低減を実現

■システム概要

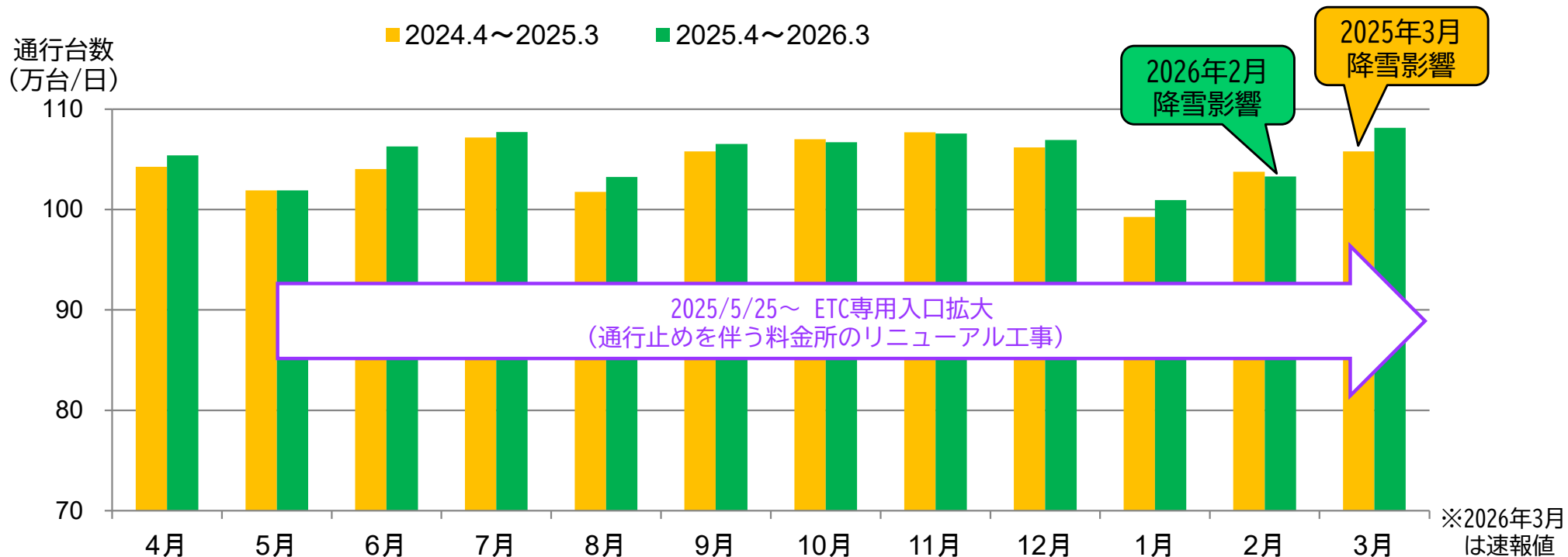


■システム更新



6. 最近の通行台数状況

- 景気の緩やかな回復に伴い、通行台数は引き続き順調に推移
- 天候影響等により一部に足踏みがみられるが、概ね対前年比で増加



	2025年4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	2026年1月	2月	3月	年度平均
通行台数 (万台/日)	105.4	101.9	106.3	107.7	103.2	106.5	106.7	107.6	106.9	100.9	103.3	108.1	105.4
前年比	+1.1%	△0.0%	+2.2%	+0.5%	+1.5%	+0.7%	△0.3%	△0.1%	+0.7%	+1.7%	△0.5%	+2.2%	+0.8%