説明資料

「首都高速道路の料金改定（案）」について

（目次）

首都高速道路の料金改定（案）の公表にあたって
　首都高速道路の料金改定について　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
　首都高速道路における利用者負担による安定的かつ円滑な道路サービスの提供　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
　首都高速道路の料金改定（案）の基本的な考え方　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
　料金改定後の単年度収支のイメージ　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7

首都高速道路の料金改定（案）の概要
　首都高速道路の料金改定（案）の概要　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９
　首都高速道路の料金改定（案）について　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
　首都高速道路の割引について（案）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
　首都高速道路の割引について（①大口・多頻度割引）（案）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３
　首都高速道路の割引について（②都心流入割引）（案）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４
　首都高速道路の割引について（③都心流入・湾岸線誘導割引）（案）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５

首都高速道路の料金改定　今後の手続きの流れ　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
首都高速道路の今後の取組みについて　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８

参考資料
　（参考）首都高速道路の日々の維持管理について　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２６

首都高速道路の料金改定（案）の公表にあたって

首都高速道路の料金改定について

〇首都高速道路株式会社（以下、会社）は2005年10月に発足し、今年で民営化20年を迎えました。「安全・安心な道で、ひと・まち・くらしを未来につなぐ」を会社の存在意義(パーパス)として策定し、100年先も豊かに進化し続ける首都圏を目指して、サステナビリティ経営を推進しています。

〇これまでの間、首都圏の経済・生活を支える重要インフラである道路ネットワークの着実な整備を進めるとともに、道路構造物を長期にわたって健全に保つための更新事業にも取り組んでいます。さらに、24時間365日にわたって、安全・安心・快適な道路サービスの提供のために適切な管理運営を首都高グループ一体となって行っています。

〇しかしながら、昨今の急激な労務費・材料費の高騰や、老朽化対策、大雪などの災害対応等、会社を取り巻く環境は厳しさを増している状況にあります。特に、点検の効率化等には取り組んでいるものの、維持管理コストの上昇への対応が喫緊の課題となっています。

〇こうした課題に対し、本年10月に「首都高の持続可能な道路サービスに関する検討会」を設置し、今後とも持続可能な道路サービスを提供するための課題と対応について検討を進めてまいりました。この度、検討会より第1次とりまとめがなされたところです。

〇検討会での議論やとりまとめを参考に、さらなるコスト縮減や組織の最適化といった当社の経営努力を前提として、お客さまに安全・安心な道路サービスを継続的に提供し、また維持管理の現場で対応しているエッセンシャルワーカーへの適正な労務費の確保・行き渡りを確保していくための財源を確保するため、通行料金の見直し（1kmあたりの料金の1割引き上げ）によるご理解をお願いしたいと考えています。

〇今回の料金改定により、当面5年間は建設事業等に係るこれまでの債務を確実に返済しつつ必要な道路サービスを安定的に提供することが可能となります。引き続き、社会経済状況の変化などを踏まえながら、持続可能な道路サービスと確実な債務償還を両立させるために必要な対応を検討してまいります。

〇今後も、徹底的なコスト縮減等の経営努力を推し進めるとともに、料金所のETC専用化や依然として恒常的に発生している渋滞の緩和に向けた取組み、自動運転の普及を見据えた交通安全対策の検討、カーボンニュートラルの実現に向けた取組みなど、さらなる道路サービス向上策も積極的に展開していきます。

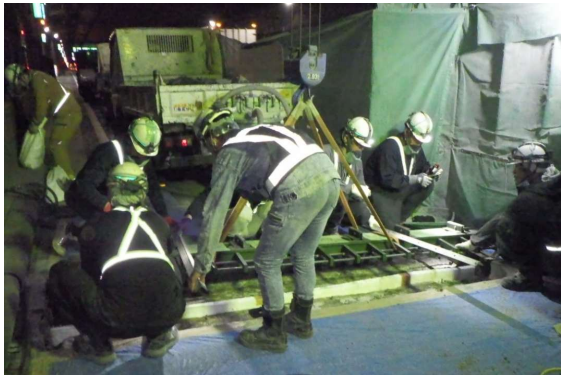
首都高速道路における利用者負担による安定的かつ円滑な道路サービスの提供

○ 首都高速道路は、建物が密集した東京都心部において、川や道路などの公用地の上空や地下を使用した最小限の空間で、利用者負担により、安定的かつ円滑な道路サービスを提供している。これにより、都心の街路の混雑を避け、円滑な移動を確保しています。

必要な維持管理作業

舗装補修

路面清掃



伸縮装置補修

※構造物のつなぎ目の装置を取り替え

落下物対応

首都高の道路サービスの提供状況

○ 首都高の道路開放率

工事・事故・災害悪天候等による通行止めを除いた、年間当たりの通行可能な割合（全区間平均）

道路開放率　約99.9%

※2024年度実績

○ 事故・故障車、落下物等への対応

24時間365日、首都高全線を巡回監視し、異常事態が発生した場合は、現場に急行して警察や消防などの関係機関とともに迅速に事故対応

出動件数　約3.8万件/年

※2022年度実績（事故、故障、落下物）

処理時間　約50分/件

※2023年度実績（事故処理の事象認知～全車線解放まで）

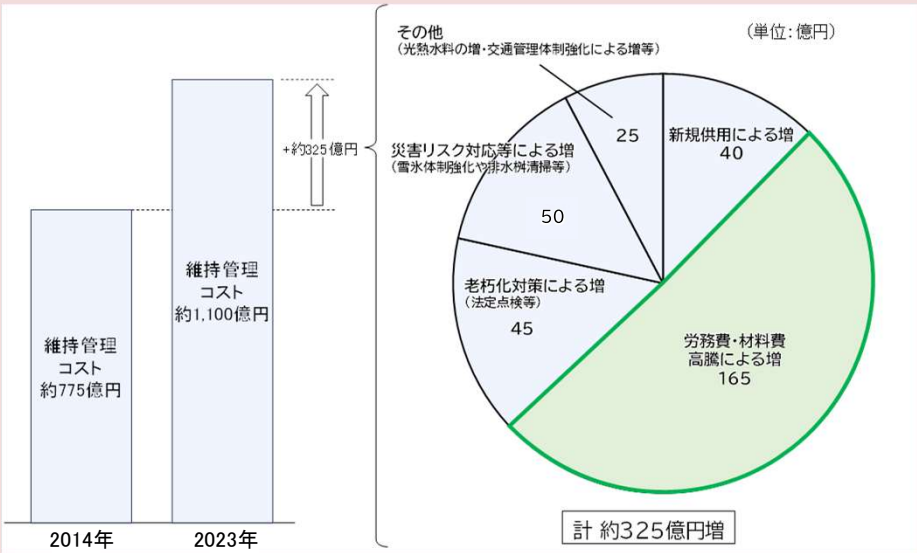
首都高速道路の料金改定（案）の基本的な考え方

○ 昨今の労務費や材料費の高騰などにより維持管理コストが上昇している中で、維持管理の現場で対応しているエッセンシャルワーカーへの適正な労務費の確保・行き渡りを確保しつつ、安定的かつ計画的に、必要な維持管理を確実に行い、利用者に安全安心な高速道路を日々提供していくことが重要と考えています。

維持管理コストの上昇

○ 直近10年で維持管理**コストは約1.4倍に上昇**しているが、昨今の**労務費・材料費の高騰分を措置できていない状況**

■維持管理コストの推移



※修繕費については、通常修繕（土木・施設）のみを計上
（定常的な修繕ではなく、橋梁耐震や逆走対策など個別事象に対応した非定常的なものは除く）
※2026年度以降の維持管理費については、現行協定に昨今の労務費等の高騰分が考慮されておらず、2010年度単価となっている

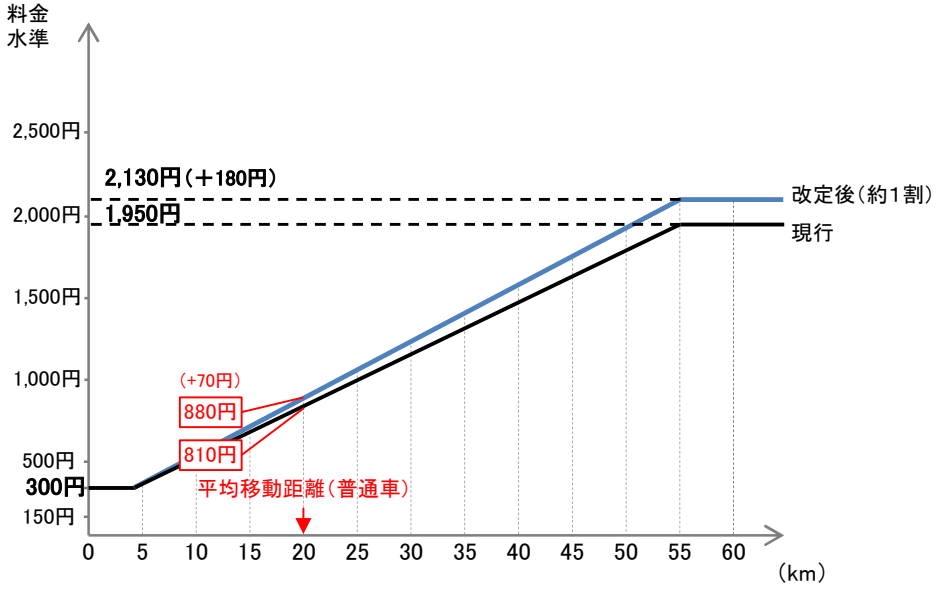
物流対策

○ 国民生活・経済活動を支える物流などの支援のための**大口・多頻度割引の拡充が、今年度末（2026.3）までの措置となっている状況**

料金改定（案）

料金水準の引き上げ
（1kmあたりの料金を1割引き上げ）
普通車の場合、29.52→32.472円/km
平均改定率8.1%

⇒ ・維持管理費の労務費等増
・物流対策の継続
の対応を当面5年実施

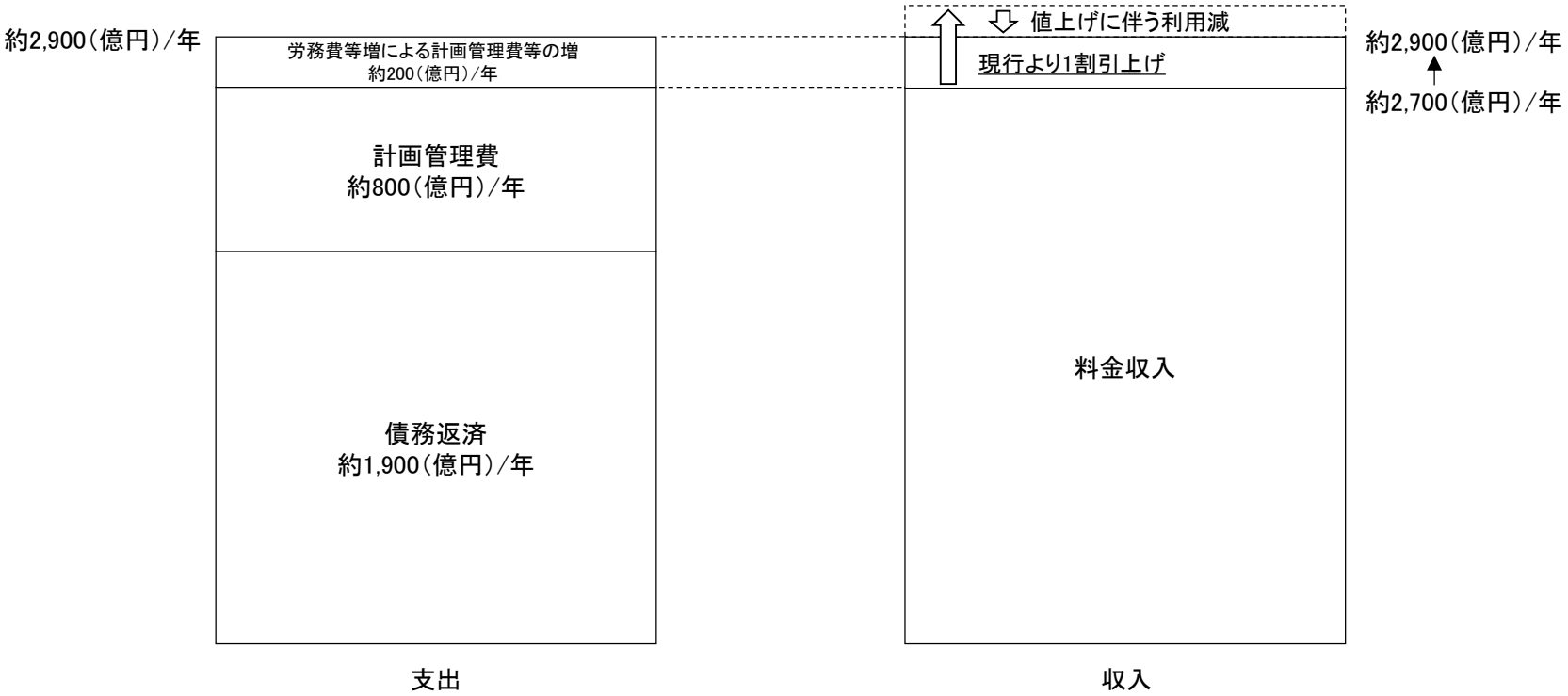


※ 料金は普通車ETCの場合
※上限料金は、現在の考え方を維持し、55km以上の利用については、55kmの額を適用する。
※平均改定率は2024年度利用実績データ（ETC車）を元に算出

料金改定後の単年度収支のイメージ

○ 利用者の急な負担増とならないよう、1kmあたりの料金を1割（普通車の場合約3円）引き上げることで、当面5年間の労務費・材料費の高騰分を含めた維持管理費を確保することが可能となります。

【首都高速道路の料金改定後の単年度の収支のイメージ（税抜）】

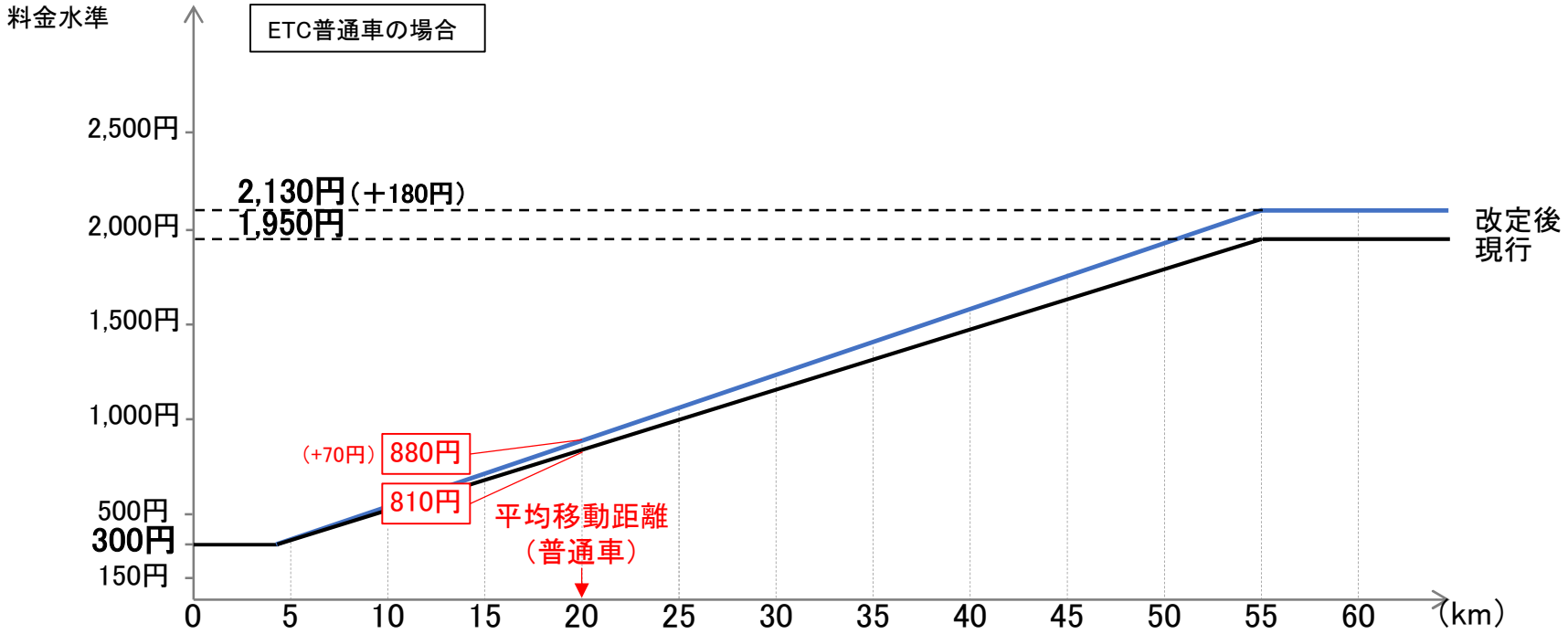


※ 上記のほか、収支には表記されないが、物流対策として割引拡充を実施（約300億円）
※ 修繕に係る労務費等増については、後年度収支による債務返済に配分されて増となり、図は100億円単位のため、増額が現れていない。

首都高速道路の料金改定（案）の概要

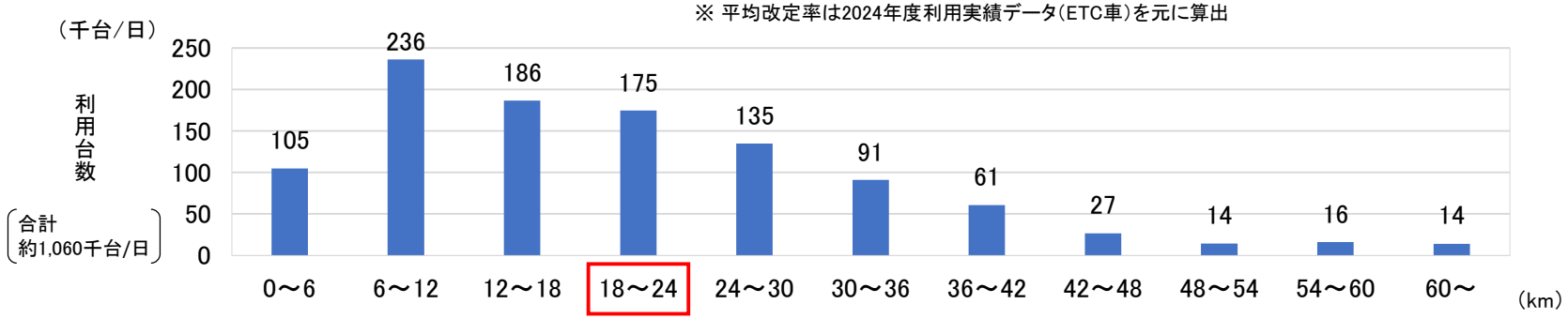
首都高速道路の料金改定（案）の概要

○ 開始予定日：2026年10月
○ 改定内容：1kmあたりの料金を1割引き上げ（普通車の場合、29.52円/kmから32.472円/kmとなり約3円/kmの引き上げ）
○ 平均改定率：8.1%



※ 利用距離に応じてご負担いただく1kmあたりの料金の改定をさせていただきます。
※ 現行料金：[（150＋29.52L）×1.10]　1割引き上げの場合：[（150＋32.472L）×1.10]（L:料金距離（km））
※ 非ETC車は区間最大料金（普通車：2,130円）を適用します。（放射線の下り方向利用等を除く）
※ 上限料金は、長距離利用車の負担の増加を考慮し、現行と同様55km以上の利用については、55kmの額を適用します。
※ 下限料金は、短距離利用車増加による渋滞を抑制するために設定しており、現行の額を維持します。
※ 平均改定率は2024年度利用実績データ（ETC車）を元に算出

首都高速の距離帯別の利用台数（全車・2024年11月利用分）



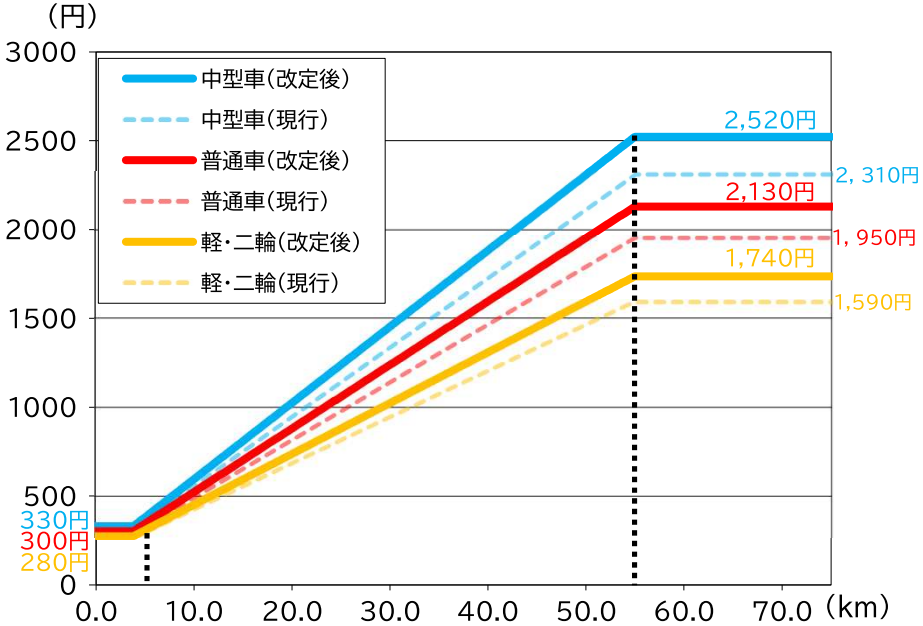
首都高速道路の料金改定(案)の概要

車種区分ごとの基本料金について

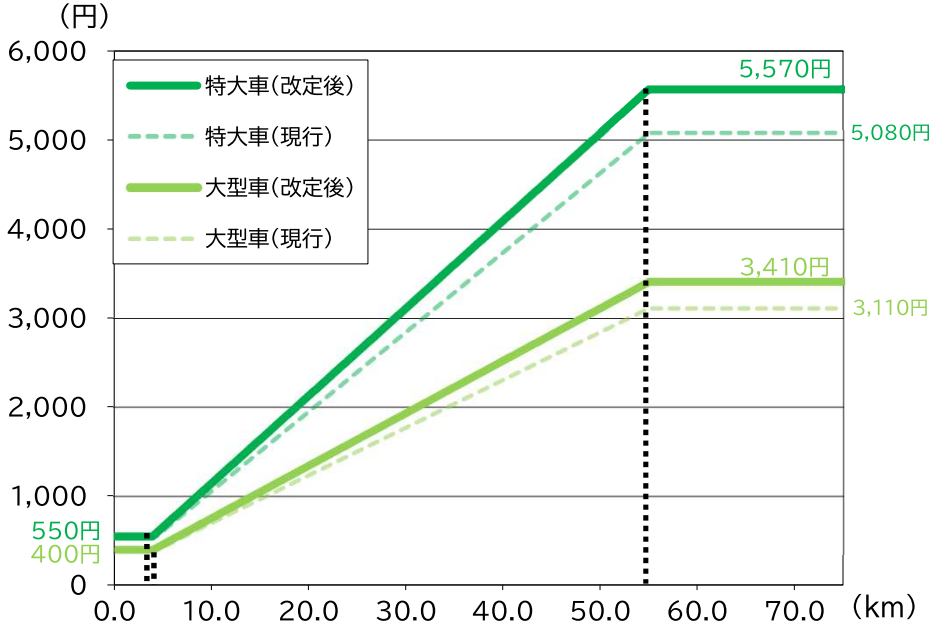
現行料金	現行基本料金
軽・二輪	280円～1,590円
普通車	300円～1,950円
中型車	330円～2,310円
大型車	400円～3,110円
特大車	550円～5,080円

改定後の基本料金 （下限額～上限額）
280円～1,740円
300円～2,130円
330円～2,520円
400円～3,410円
550円～5,570円

【軽・二輪　普通車　中型車の料金】



【大型車　特大車の料金】



※下限料金は現行料金(普通車:300円)を維持します。上限料金は、現在の考え方を維持し、55km以上の利用については、55kmの額を適用します。

＊上限料金については、高速道路利便増進事業による割引

首都高速道路の料金改定（案）について

具体な料金例 （普通車・ETCの場合）

1 川崎浮島JCT～空港中央（料金距離 4.2km）

現行	改定後
300円	320円（+20円）（+6.7%）

2 京葉道接続～錦糸町（料金距離 7.9km）

現行	改定後
420円	450円（+30円）（+7.1%）

3 中央道接続～箱崎（料金距離 18.8km）

現行	改定後
780円	840円（+60円）（+7.7%）

4 川口JCT～葛西（料金距離 33.8km）

現行	改定後
1,260円	1,370円（+110円）（+8.7%）

5 三ツ沢接続～三郷JCT（料金距離 56.6km）

現行	改定後
1,950円	2,130円（+180円）（+9.2%）

※すべて対距離料金

首都高速道路の割引について（案）

○ 料金改定に合わせて、今年度に期限を迎える割引を5年間継続します。（2026年4月から2031年3月末まで）
・国民生活・経済活動を支える物流などの支援のため、①**大口・多頻度割引**の割引率拡充を5年間継続します
・都心部の交通集中を回避するために、②**都心流入割引**、③**都心流入・湾岸線誘導割引**を5年間継続します

①大口・多頻度割引*

・割引の拡充期間を延長※1
・最大45%割引（2026.3までの割引率を維持）
- 車両単位割引最大25%
- 契約単位割引10%
- 中央環状線の内側を通過しない交通に対しては10%拡充

②都心流入割引

・割引実施期間を延長※2

③都心流入・湾岸線誘導割引

・割引実施期間を延長※2

④その他割引

環境ロードプライシング*

深夜割引*

・現行の割引を継続します。

その他
・起終点を基本とした継ぎ目のない料金について、圏央道経由等の料金が首都高経由の料金より高くなる場合は、引き続き、首都高経由の料金と同額となります。
なお、首都高の料金改定に伴い、首都高経由の料金が変更となります。
・外環迂回割引及び千葉外環迂回割引については、首都高の料金改定に伴い、割引適用後の料金が変更となります。

※1　最大割引率12%からの拡充分は2031年3月末までの措置
※2　2031年3月末までの措置
*　高速道路利便増進事業による割引（大口・多頻度割引は、車両単位割引最大12%までの部分）

首都高速道路の割引について（①大口・多頻度割引）（案）

○ 国民生活・経済活動を支える物流などの支援のため、2026年3月末が期限となっている大口・多頻度割引の割引率拡充を、2026年4月から2031年3月末まで5年間、引き続き実施します。

【首都高速道路の大口・多頻度割引の概要（今後）】

多頻度割引（車両単位割引）

月間利用額（車両単位）	割引率※1
5,000円以下の部分	0%
5,000円超～10,000円以下の部分	2%（10%）
10,000円超～30,000円以下の部分	5%（20%【＋10%】）
30,000円超～50,000円以下の部分	8%（25%【＋10%】）
50,000円を越える部分	12%（25%【＋10%】）

＋

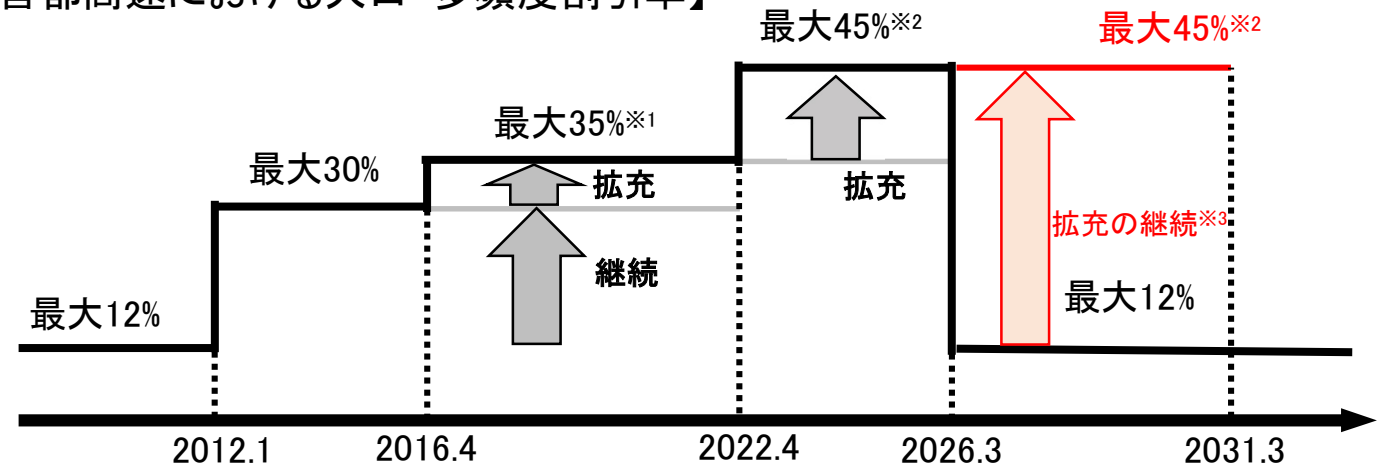
大口割引（契約者単位割引）

月間利用額（契約者単位）	割引率※1
100万円を超え、かつ自動車1台あたり平均利用額が5千円を超える場合	（10%）

⇨ 現行の最大割引率　約45%

※1 （）内は2031年３月末までの割引率。
うち【】内は中央環状線の内側を通過しないETC車の拡充分。

【首都高速における大口・多頻度割引率】



※1 うち、5%は中央環状線の内側を通過しない交通に限定　※2 うち、10%は中央環状線の内側を通過しない交通に限定　※3 割引拡充は、2026.4 以降、5年間継続する

首都高速道路の割引について（②都心流入割引）（案）

○ 都心部の特定の出入口の利用集中を回避するとともに、その周辺街路の混雑を避けるための割引です。

○ 今年度末（2026年3月末）までの割引ですが、本割引について実施期間を5年間（2026年4月から2031年3月末まで）延長します。

○ 1kmあたりの料金の見直しに伴い、各エリアからの割引後の額（上限料金）が変更となります。

割引の概要

・ 対象出入口と都心環状線対象出入口間の料金距離が、下表の料金距離を超える場合について表中に記載の金額まで割引きます。

割引の対象となる出入口の組み合わせ

対象出入口

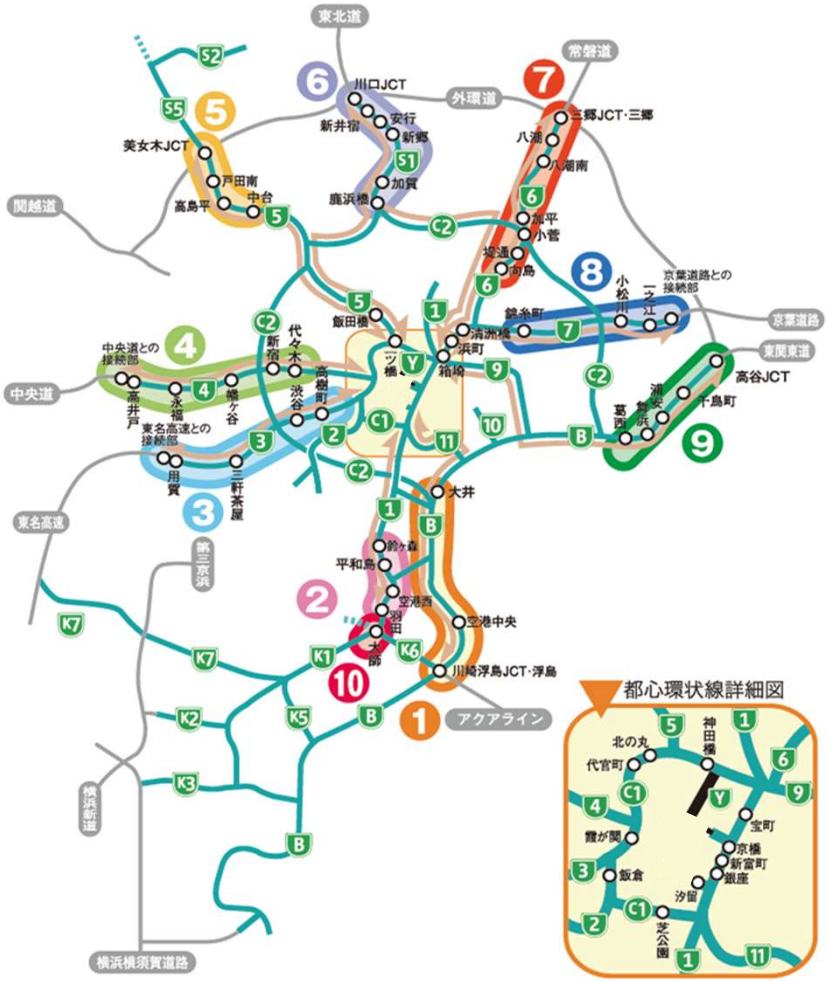
- ① 川崎浮島JCT、浮島、空港中央、大井
- ② 羽田、空港西、平和島、鈴ヶ森
- ③ 東名高速との接続部、用賀、三軒茶屋、渋谷、高樹町
- ④ 中央道との接続部、高井戸、永福、幡ヶ谷、新宿、代々木
- ⑤ 美女木JCT、戸田南、高島平、中台
- ⑥ 川口JCT、新井宿、安行、新郷、加賀、鹿浜橋※
- ⑦ 三郷JCT、三郷、八潮、八潮南、加平、小菅、堤通、向島
- ⑧ 京葉道路との接続部、一之江、小松川、錦糸町
- ⑨ 高谷JCT、千鳥町、浦安、舞浜、葛西
- ⑩ 大師

都心環状線対象出入口

宝町、 京橋、 新富町、銀座、 汐留、 芝公園、飯倉、霞が関、代官町、北の丸、神田橋の各出入口及び東京高速道路との接続部

料金改定後の割引後の額（上限料金）

対象出入口がある区間	料金距離	軽・二輪	普通車	中型車	大型車	特大車
①湾岸線（川崎浮島～大井）	17.5km	670円	790円	920円	1,200円	1,880円
②羽田線	13.7km	560円	650円	750円	970円	1,510円
③渋谷線	13.7km	560円	650円	750円	970円	1,510円
④新宿線	14.4km	580円	680円	780円	1,010円	1,580円
⑤池袋線	22.4km	810円	970円	1,130円	1,490円	2,370円
⑥川口線	24.1km	850円	1,030円	1,200円	1,590円	2,530円
⑦三郷線	22.0km	790円	950円	1,110円	1,460円	2,330円
⑧小松川線	13.3km	550円	640円	740円	950円	1,470円
⑨湾岸線（葛西～高谷）	21.5km	780円	930円	1,090円	1,430円	2,280円
⑩大師	15.2km	600円	710円	820円	1,060円	1,660円



※川口線（川口JCT、新井宿、安行、信号、加賀、鹿浜橋）を出発地または到着地とした場合、一ツ橋、飯田橋、箱崎、浜町、清洲橋の各出入口のご利用についても適用します。

首都高速道路の割引について（③都心流入・湾岸線誘導割引）（案）

○ 横浜から都心へのアクセス向上と対象交通を湾岸線へ促し、都心への流入交通を分散化させるための割引です。

○ 今年度末（2026年3月末）までの割引ですが、本割引について実施期間を5年間（2026年4月から2031年3月末まで）延長します。

○ 1kmあたりの料金の見直しに伴い、割引後の額が変更となります。

割引の概要

・ 下表の対象出入口の組み合わせの料金距離が24.1kmを超え、かつ、湾岸線「東扇島～川崎浮島JCT」を通行する場合について表中に記載の金額まで割引くもの

割引の対象となる出入口の組み合わせ

横浜都心部対象出入口等	都心環状線対象出入口等
東神奈川、横浜駅東口、みなとみらい、横浜公園、第三京浜・横浜新道との接続部、三ツ沢、横浜駅西口、横浜横須賀道路・保土ヶ谷バイパスとの接続部、永田、花之木、石川町、新山下、大黒ふ頭、東扇島	宝町、京橋、新富町、銀座、汐留、芝公園、飯倉、霞が関、代官町、北の丸、神田橋、川崎浮島 JCT、浮島、湾岸環八、空港中央、大井南、臨海副都心、芝浦の各出入口及び東京高速道路との接続部

料金改定後の割引後の額				
軽・二輪	普通車	中型車	大型車	特大車
850円	1,030円	1,200円	1,590円	2,530円

首都高速道路の料金改定　今後の手続きの流れ

首都高速道路の料金改定　今後の手続きの流れ

2025年12月24日　意見募集〔高速道路会社・高速道路機構〕　（現在の段階）

↓

本来道路管理者（関係自治体）の同意〔高速道路会社〕（東京都、横浜市、川崎市 埼玉県、さいたま市、千葉県）

※同意に当たっては議会議決が必要

↓

協定の締結〔高速道路会社・高速道路機構〕

※高速道路利便増進事業に関する計画の変更手続きが必要

↓

業務実施計画認可申請〔高速道路機構〕 → 大臣認可

事業変更許可申請〔高速道路会社〕 → 大臣許可

↓

2026年10月　首都高速道路の料金改定の適用開始

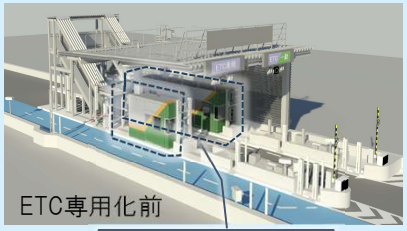
※割引の延長については、2026年4月から適用開始

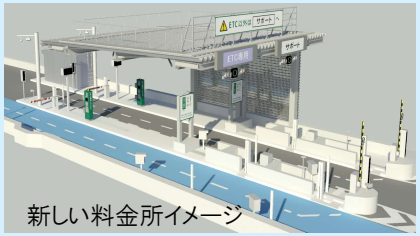
首都高速道路の今後の取組みについて

コスト縮減の取組み（今後の取組み）

○ 維持管理コスト縮減のため、更なるコスト縮減を検討します。
○ ETC専用化の着実な実施、新技術の導入、設備の最適化等によりさらなるコスト縮減を目指します。

○ ETC専用化を着実に進め、管理コストを縮減

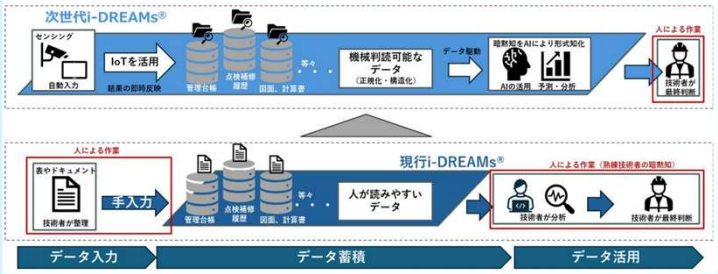




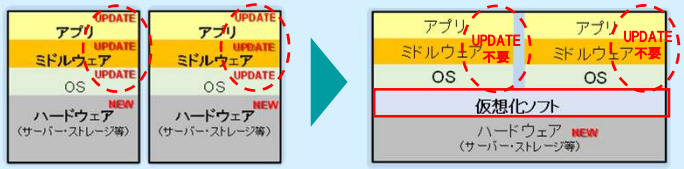
料金所無人化
料金所ブース撤去

ETC専用化

○ 更なる効率化を推進する新技術の導入



次世代i-DREAMs®による更なる維持管理の効率化



仮想化ソフトの導入により、ハードウェア更新時のソフトの更新費を縮減

仮想化技術による中央装置更新費の低コスト化

○ 積極的かつ戦略的な技術開発による管理コストの縮減

新型LED灯具の導入

○ エコセーフ舗装の開発

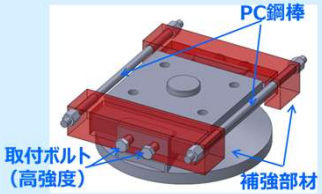
エコセーフ舗装の優れた性能

- ✓ Economical（経済的）
  - ：低燃費、低ライフサイクルコスト
- ✓ Eco-friendly（環境に優しい）
  - ：超低騒音、CO_2排出量縮減
- ✓ Safety（安全）
  - ：ポットホール、水撥ね・スリップの抑制

高機能舗装
（排水性・低騒音舗装）

エコセーフ舗装
（表面のキメが細かい）

○ 支承補強構造の開発



橋梁の耐震対策として、支承交換に代わり、
既設の支承を有効活用した補強構造を開発し、
耐震性能と経済性を向上

コスト縮減の取組み（今後の取組み）

○ 情報提供設備の最適化

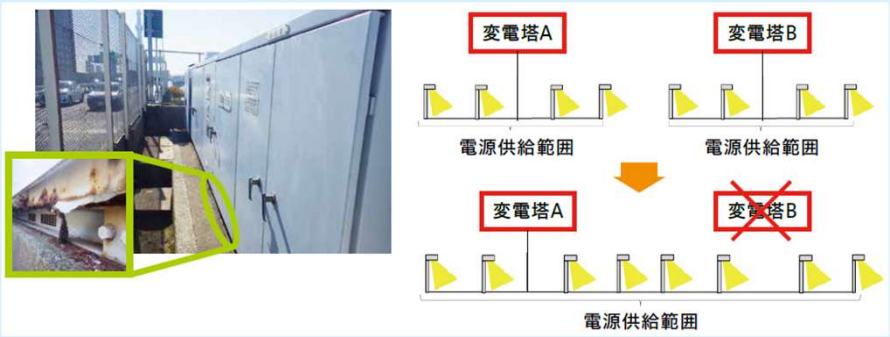
ETC2.0やスマートフォンアプリ(mew-ti)等の代替設備への転換

図形情報板
街路情報板　等

ETC2.0・mew-tiアプリ

○ 変電塔の統廃合

省電力機器の採用に伴う、電気負荷容量削減により、
変電塔を統廃合



○ 交通安全施設の最適化

電気設備を用いた交通安全対策について、安全性を確認した
上で、代替設備への転換や撤去を実施

内照式標識を
超高輝度反射標識へ変更

点滅式警戒標識を
超高輝度反射標識へ変更

（その他対象設備）
注意喚起表示板、V字点滅灯、注意点滅灯、視線誘導灯　等

○ その他にも、きめ細やかに、コスト縮減にかかる取組みを検討

・山手トンネル換気制御効率化に伴う電気代の削減
・自家発電設備の遠隔監視対応に伴う省人化
・TN水噴霧ヘッド最適配置化に伴う点検費の削減

ETC専用化の推進

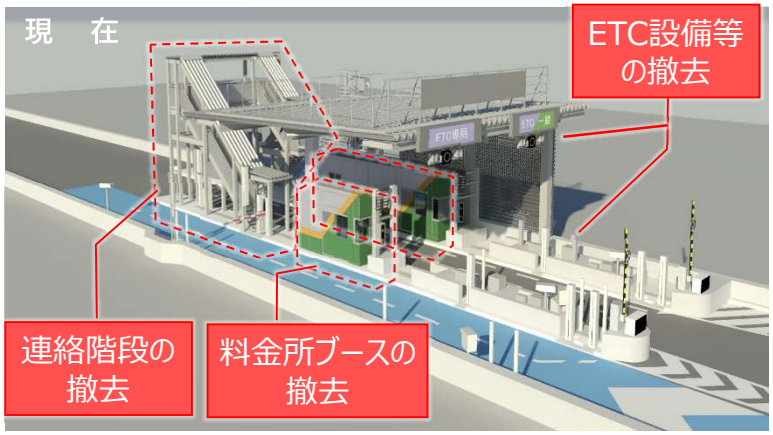
○ 2024年度末時点で35箇所※でETC専用運用中。

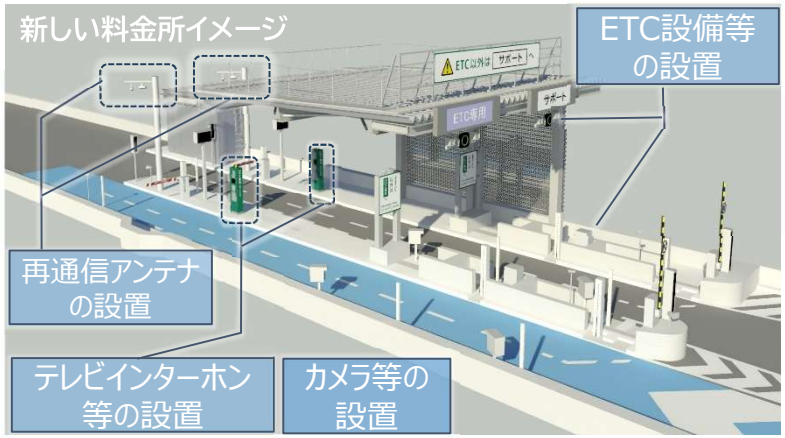
○ **2025年5月25日から料金所リニューアル工事に着手し、年度内に55箇所（累計90箇所）、2028年春までに本線料金所などの一部を除き入口にある料金所のETC専用化**を目指しています。（12/24時点では、計71箇所で運用中）

○ 料金所周辺での安全性と快適性の向上、ストップ＆ゴーの解消による環境改善、**将来的には柔軟な料金設定により混雑区間の利用がスムーズ**になる等の**サービスレベルの向上**、及び**料金収受コスト縮減などの効果**が期待されています。

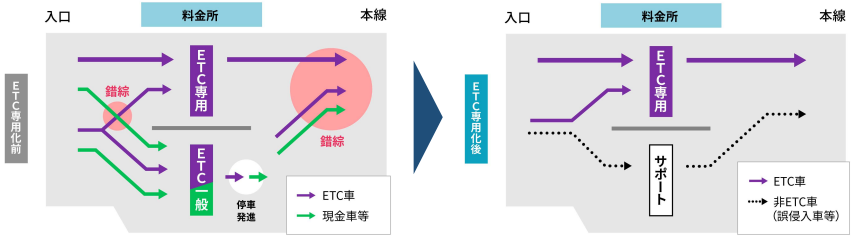
○ 本線料金所の早期撤廃については、ETC専用化の拡大と併せて検討を進めるとともに、ETC の普及促進や不正通行の抑止等についても関係する自治体と連携して進めてまいります。

※横浜北線馬場入口は2020年の開通に併せてETC専用化

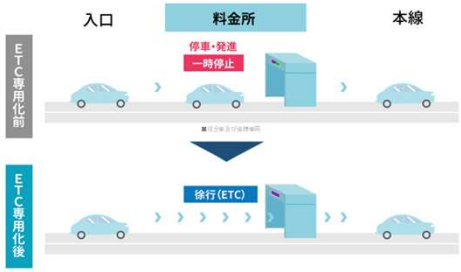




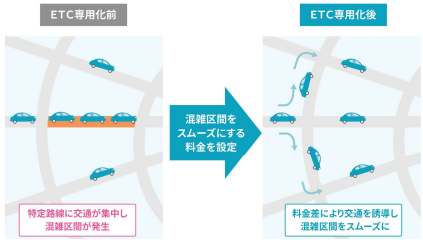
■ETC車と現金車の錯綜、停車・発進の繰り返しが削減され、安全性と快適性が向上



■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



■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

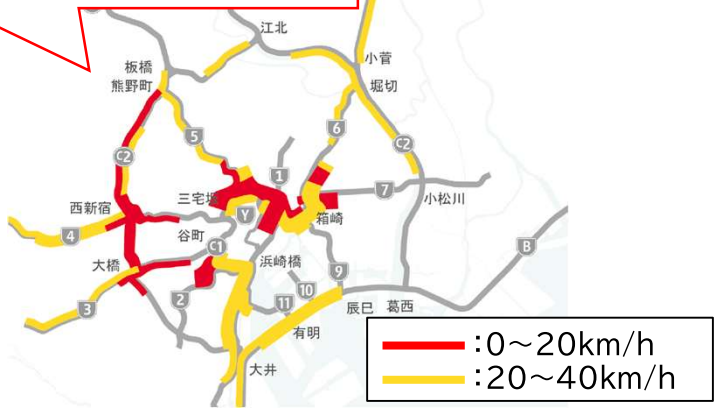


未だ残る渋滞への対応

○ネットワーク整備、中環機能強化、各種渋滞対策により、1995年比で渋滞は半減し、所要時間も大幅に短縮しています。
○しかし、現在も主要なボトルネックにおいて渋滞が残存しており、引き続き渋滞対策に取り組む必要があります。
○上記を踏まえ、2025年1月に『快適走行ビジョン2040』を策定。今後も要因を把握した上で対策を検討・実施していきます。

17時台（タピーク）の渋滞状況

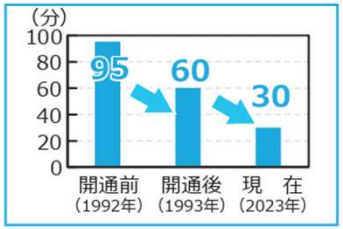
渋滞は半減したものの、主要渋滞箇所に渋滞が残存



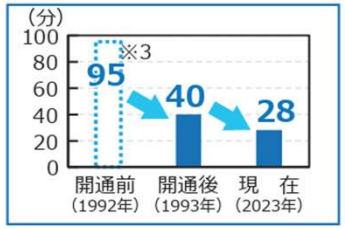
※ 首都高快適走行ビジョン2040より　2023年の渋滞状況

所要時間の変化例（新宿⇒浦安）

箱崎経由



台場線経由



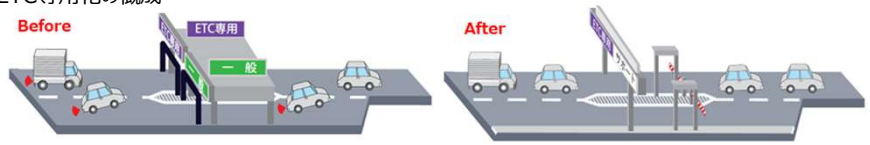
※3 開通前は箱崎経由のみ

所要時間は大幅に短縮

快適走行ビジョン2040に基づく渋滞対策（例）

料金施策等の需要調整

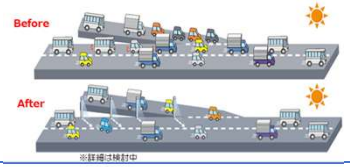
・ETC専用化の概成



既存技術・施策の拡充

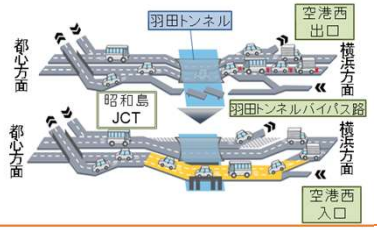
・上り坂におけるスピーカーや看板等による注意喚起の実施

・本線合流部の渋滞対策の実施

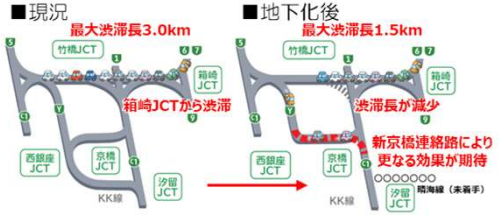


更新の機会を捉えた渋滞緩和、安全性向上施策による定時性・安全性の向上

・羽田トンネル更新事業



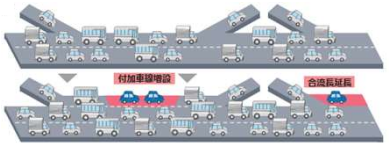
・日本橋区間地下化事業・新京橋連結事業



更なる渋滞緩和のための機能強化の検討

・2040年においても渋滞が残存すると想定される区間において、交通容量増加のための検討を推進

対策イメージ　付加車線増設や、合流長延長等を検討



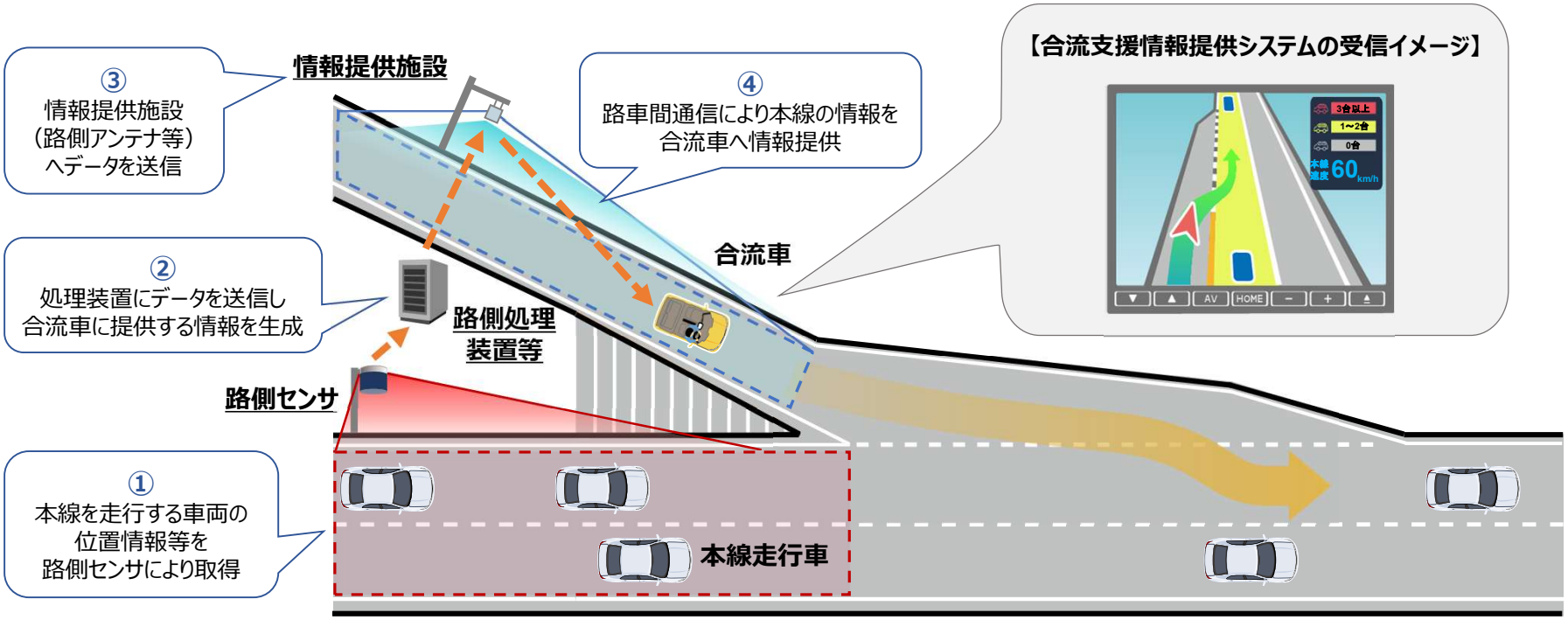
検討箇所（例）

<6 箱崎・両国JCT間>
<4 西新宿JCT付近>
<3 池尻・三軒茶屋出入口付近>
<B 大井・東海JCT間>
<B 大黒JCT合流部付近>

自動運転の普及を見据えた交通安全対策の取り組み

○ 次世代の都市高速道路への進化を目指し、自動運転車両が安全に走行できる空間の実現を目指し、先進運転支援システム等を検討しています。
○ 他企業と連携して、インフラからの支援技術に関する共同研究を開始。交通量が多く、合流区間が短いといった首都高ならではの厳しい交通環境において、自動運転車両の「合流支援」に関する実証実験を実施します。
○ 今後も自動運転の社会実装に向けたインフラ支援技術の開発を推進し、安全かつ快適な走行を目指していきます。

【合流支援情報提供システム(イメージ)】



脱炭素社会・生物多様性保全に向けた取組

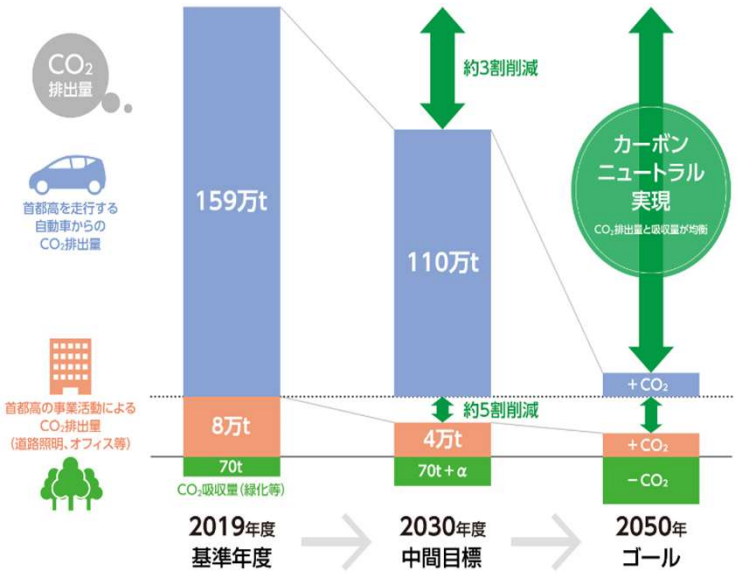
○ 2022年3月に「**首都高カーボンニュートラル戦略**」を策定、**2050年カーボンニュートラル実現**に向けて取組を推進しています。

○ 新設路線の建設等に併せて、「おおはし里の杜」や「見沼たんぼ首都高ビオトープ」などを整備、地域社会共生の取組やモニタリングなどを通じて、**生物多様性保全の取組を継続**的に実施しています。

■首都高カーボンニュートラル戦略

・持続可能な社会の実現に向けて、３つの基本方針に基づき取組を推進
・**2050年CN実現に向けて、2030年度を中期年次として、目指すべき中間目標を設定**

3つの基本方針
① ネットワーク機能強化への新たなアプローチ
② 社会インフラ企業としての自助努力
③ グリーン社会との共創（産業界とのコラボ）



道路照明等のLED化

次世代自動車普及のための環境整備

再生可能エネルギーの導入

みなとみらい21地区
脱炭素先行地域ロゴマーク

■生物多様性の取組

＜おおはし里の杜（大橋JCT換気所屋上）＞

・大橋換気所の屋上に作られた**約900㎡の自然再生緑地**
・**目黒川周辺の原風景をモデルに在来種を植栽するなど多様な生きものの生育空間を創出**
・**稲作体験や一般開放イベント等を通じて、地域共生活動の場**として活用
・2024年3月に**高速道路会社として初めて、環境省の「自然共生サイト」※に認定**、同年8月に**ＯＥＣＭとして国際データベースに登録**
・2025年1月に**グリーンインフラ大賞の国土交通大臣賞**

おおはし里の杜

※自然共生サイト・・・
ネイチャーポジティブの実現に向けた取り組みの一つとして環境省が認定する「民間の取り組み等によって生物多様性に保全が図られている区域」

＜見沼たんぼビオトープ＞

・高架下に整備された**延長1.7㎞のビオトープ**
・樹林地・草地・池沼を配置し、在来種を植栽するなど**多様な生きものの生育空間を創出**
・整備以降より順応的管理を継続し、2023年度調査では約1,500種類の動植物を確認
・**地域のご協力**も頂き、外来種駆除等の維持管理を実施

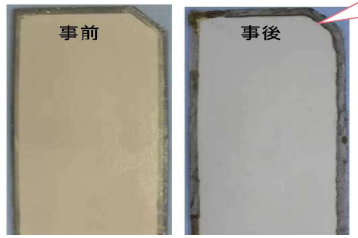
技術開発への取組

○深刻化する労働力不足や高速道路の高齢化、環境問題に対応するため、省力化技術等の開発・導入を推進しています。
○激甚化する災害に対し、災害に強い高速道路を実現し、被害発生時の迅速な対応を支援する技術の開発・導入を推進しています。

維持管理の生産性を向上させる省力化技術の開発

■ 塗装の劣化事例

塗装した鉄板を屋外の自然環境にさらした状況確認試験



5年後には劣化により変色

より耐候性が高い塗料を開発

■ 落下防止ネットの劣化事例

落下防止ネットの維持管理コストが増加

落下防止を兼ねる塗装を開発

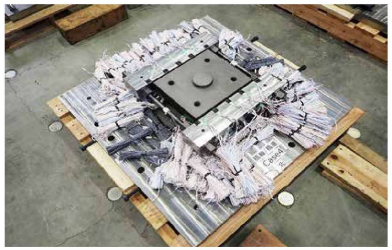
■ 車両衝突緩衝装置の損傷事例

車両衝突による破損が多発

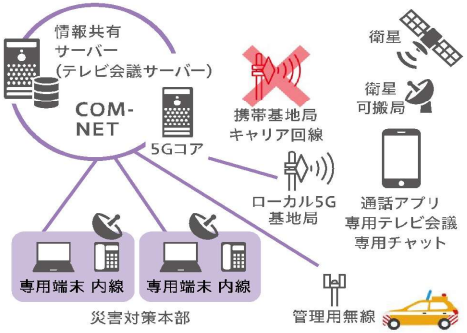
取り替えやすい装置を開発

災害への迅速な対応を支援する技術の開発

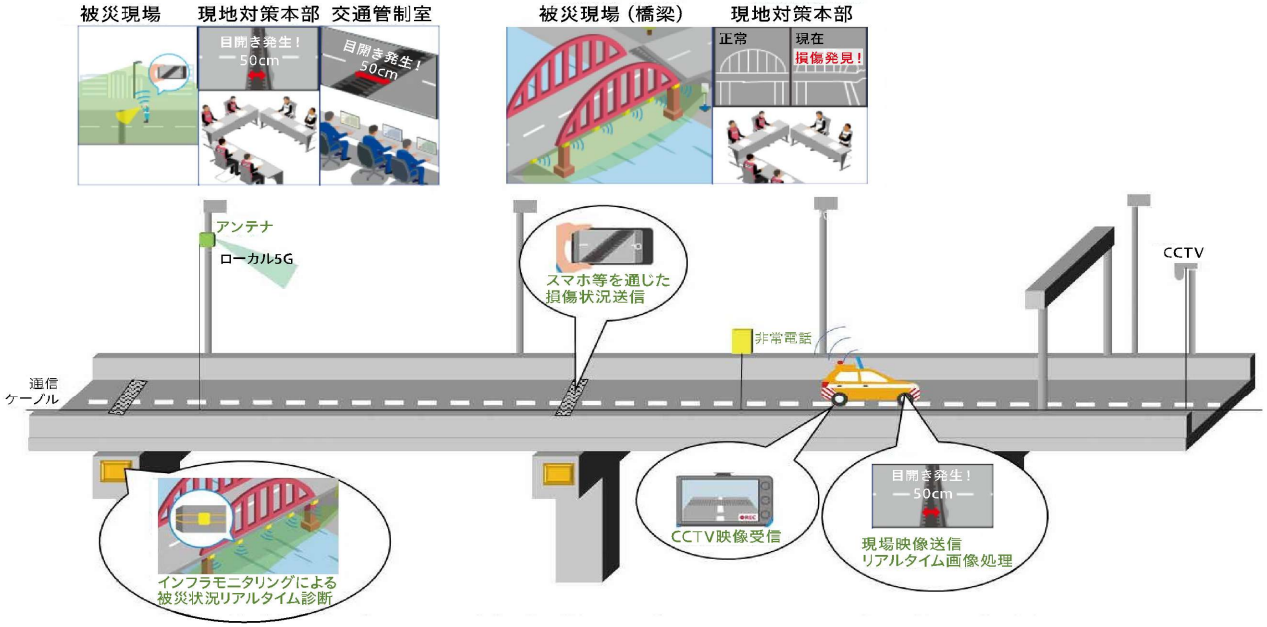
■ 効率的かつ安価な支承補強技術（耐震性向上）



■ 災害発生時の情報共有方法の例



■ 道路啓開※の効率化に資する活用方法の例



（参考）首都高速道路の日々の維持管理について

日々提供している道路サービス　～交通管理～

○**24時間365日**、巡回車両や高速上に設置された約2,500台のカメラにて**首都高全線を監視**しています。
○交通事故、故障車、落下物等異常事態が生じた場合は**現場に急行して警察や消防などの関係機関とともに対応**しています。

首都高全線を24時間365日監視

迅速な事象対応

高速上巡回

・首都高全路線について、**1日12回定期巡回**
（年間約66,000回定期巡回出動）
（その他緊急出動等により年間約6,000回/年出動）

事故、故障車、落下物等の対応件数

＜年間 **約3.8万件（約100件/日）**＞

主な事案別処理件数の実績　（2024(R6)年度実績）

事故	故障	落下物	計
9,295件	10,426件	18,415件	38,136件

日々提供している道路サービス　～構造物点検～

○現場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、日々安全性を確認しています。

点検種別	点検頻度	点検内容
巡回点検	2～３回／週	・高速道路上を巡回パトロールカーからの車上目視により、舗装、高欄内面、付属施設などの損傷状況を把握するための点検
高速上徒歩点検	1回／5年	・高速道路上を徒歩で巡回し、触手及び目視により舗装・高欄内面などの損傷状況を把握するための点検
高架下徒歩点検	2回／年※ 1回／2年※※	・高架下を徒歩で巡回し、橋脚や橋桁等の損傷状況や、落下恐れのある損傷等を把握するための点検
近接点検	1回／5年	・構造物や付属施設物などの変状や状態を、目視や触手により把握できる距離まで近接して行う点検

※　第三者被害が想定される箇所　※※　それ以外の箇所

巡回点検

高速上徒歩点検

高架下徒歩点検

狭隘部の点検

近接点検（河川上）

近接点検（トンネル内）

近接点検（往路上）

近接点検（特殊高所）

日々提供している道路サービス　～施設物点検・監視～

○定期的な点検、施設物監視により、日々の安全安心を確保しています。

点検種別	点検頻度	点検内容
巡視点検	１回／月	・受変電設備などの異常の早期発見が必要な設備において、目視・異常音・異臭・触診等により運転状況の把握を行う点検
近接点検 （定期点検）	1回／1～5年	・すべての施設物において、計測機器等を用いて、設備内部を含めた詳細な機能の確認及び取り付け部など外観構造の状況の把握を行う点検

※主な施設物の点検種別及び点検頻度　※各施設物で点検頻度は異なる

内照標識点検

施設管制システム

ポール照明点検

ETC設備点検

料金所点検

トンネル換気設備点検

トンネル消火設備点検

日々提供している道路サービス　～補修例～

土木構造物の補修例

【舗装補修】

【伸縮継手補修】

○首都高速道路では、年間 約300箇所の舗装補修を実施
○首都高速道路では、年間 約1,000箇所の伸縮継手補修を実施

日々提供している道路サービス　～補修例～

土木構造物の補修例

【き裂部補修】

【緊急補修】

○首都高速道路では、構造安全性を長期に渡って維持するため、点検で発見したき裂損傷の補修・補強を
　年間 約1800箇所実施
○首都高速道路では、安全・円滑な高速道路を確保するため、事故等で損傷した構造物の緊急補修を
　年間 約900箇所実施

日々提供している道路サービス　～補修例～

施設物の補修例

【内照標識灯補修】

【水噴霧設備補修】

○首都高速道路では、施設物の機能を維持するため、点検で発見した施設物の不具合の補修や部品交換を年間 約10,000箇所実施

日々提供している道路サービス　～清掃～

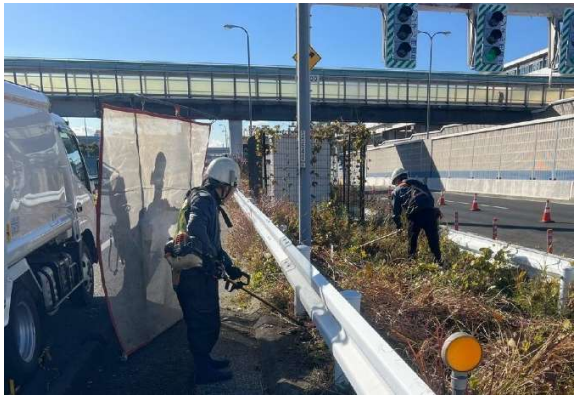
○路面上、構造物や附属物等のゴミ、塵芥、土砂、汚れ等を取り除き、安全・円滑な高速道路を確保しています。

清掃種別	清掃頻度	実施内容
路面清掃	12回/年（人力） 12回～84回（機械）	・飛び石等に第三者被害防止のため、機械や人力により路面上のごみや塵芥等を取り除くもの
排水施設清掃	4,5回/年（桝） 1回/年（管）	・滞水事象等による第三者被害防止のため、排水施設に堆積した土砂、塵芥等を取り除き、路面排水装置の機能を確保するもの
トンネル壁面清掃	必要に応じて実施	・特殊清掃車や人力により、トンネル壁面に付着した排気ガス等による汚れを除去することで、視認性等を確保するもの
道路付属物清掃	1回/4年（照明（例）））	・防護柵、標識、照明灯具等の道路付属物について、機能や視認性を確保するために機械や人力により清掃を行うもの
緑地帯管理	必要に応じて実施	・環境保全や景観向上、お客様の安全走行を確保するため、高速道路上や沿道の植物を管理するもの

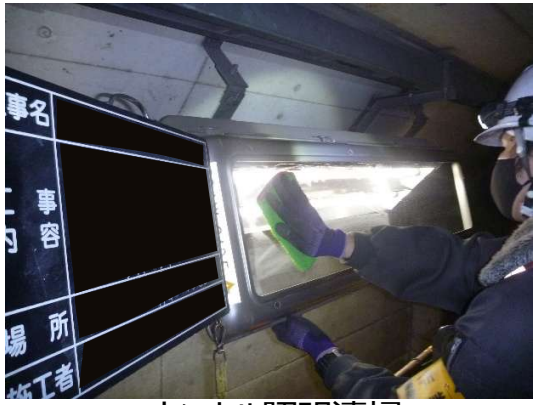
路面清掃

排水桝清掃

トンネル清掃


緑地帯管理

カメラ設備清掃



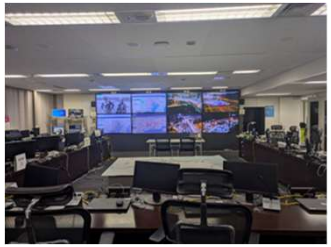
トンネル照明清掃

日々提供している道路サービス　～激甚化する災害への取組～

○　近年、地震、大雨、積雪等の自然災害が激甚化する一方で、社会経済活動の高度化により災害の影響が発生地域にとどまらず広域にわたる恐れがあるといった背景から、災害時の道路ネットワークの重要性が増しています。

○　そのため、社会環境の変化に応じて危機管理への対応体制整備や関係機関との連携など、24時間365日対応できる体制を構築しています。

災害対応体制　24時間365日即時的に対応可能な体制の構築
本社災害対策室の常設化、他機関との災害関連協定締結の推進等



本社災害対策室の常設化

国等	：国土交通省関東地方整備局、陸上自衛隊東部方面隊
インフラ	：東京電力HD、東京ガス
通信キャリア	：NTTドコモ、KDDI　他3社
業界団体	：建設コンサルタンツ協会　他5者
地方自治体	：東京都、神奈川県　他2者
その他	：建設会社38社、ドローン関連企業4社　等

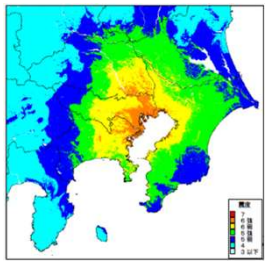
主な災害時連携協定締結先

地震防災対策　地震発生時は関係機関と連携して、迅速に緊急交通路を確保

・2013年12月の中央防災会議の報告を踏まえ、2014年7月に首都直下地震道路啓開計画策定協議会（国交省）が発足。2015年2月に首都直下地震道路啓開計画を策定。

・当社においても、上記計画を踏まえた上で、**緊急輸送道路・交通路としての機能を確保するための体制を強化**してきた。

地震時の緊急交通路確保のための資機材を常時配備（写真は訓練の様子）



「首都直下地震」想定震度分布

“八方向作戦”による道路啓開

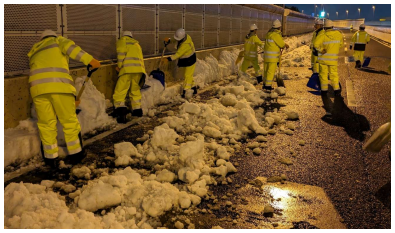
積雪・凍結対策　降雪時の迅速な対応のための除排雪体制の順次強化

・2018年1月に首都圏を中心に発生した大雪を契機に、冬期道路交通確保委員会（国交省）が発足。大雪時の道路交通確保についての考え方を改定。

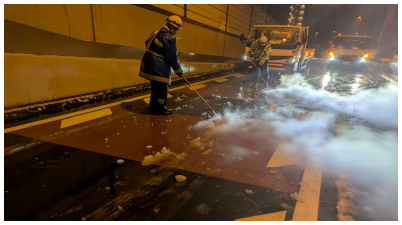
・2021年3月の中間とりまとめでは、集中的な大雪時について「**人命を最優先に、幹線道路上の大規模な車両滞留を徹底的に回避すること**」を基本的な考え方とした。

・当社においても、上記とりまとめ等を踏まえ、**「予防的通行止めの実施」、「凍結防止・除排雪体制の強化」等の取組み**を進めてきた。

凍結防止剤散布状況



人力による除排雪作業状況



人力ケルヒャーによる除雪

国土交通省による災害時連携協定に基づく除雪支援

台風・大雨対策　降水10mm/h以上が予測される際の排水桝の事前清掃等を実施

大雨前の排水桝の事前清掃

2019年台風19号によ飛来物撤去作業状況

コスト縮減の取組み（これまでの取組み）

○ 道路サービスの提供にあたり、昨今の社会情勢の変化に対応するため、不断のコスト縮減に取り組んできました。
○ これまでの取組みにより、年間約40億円程度のコスト縮減を達成しました。

○ 省電力機器の採用により、更新・管理費用を縮減

高圧ナトリウム灯

消費電力
約60%減

LED照明

トンネル照明のLED化

○ メンテナンス技術による縮減

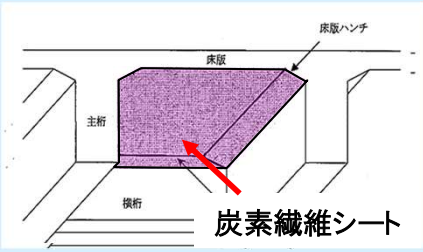
・ノージョイント化（橋の継ぎ目を無くす）による、ジョイント交換の縮減及び橋桁端部への漏水を起因とする腐食損傷の縮減

ノージョイント化

○ メンテナンス技術による縮減

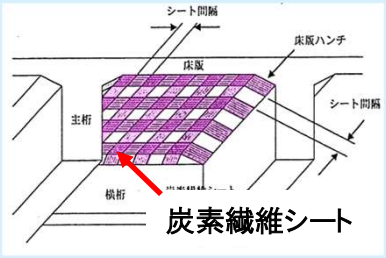
・コンクリート床版繊維シート補強（格子貼り方法）による材料費の縮減

従来：全面貼り



2m²/1m²当り

格子貼り



1.35m²/1m²当り

○ 従来、夜間交通規制により実施していた工事を24時間連続規制により集約化することで、高速上の工事時間を縮減するとともに、交通規制費を縮減

（同規制帯内で他工種の工事も可能な限り行い、効率化）

夜間交通規制による施工

24時間連続交通規制による施工

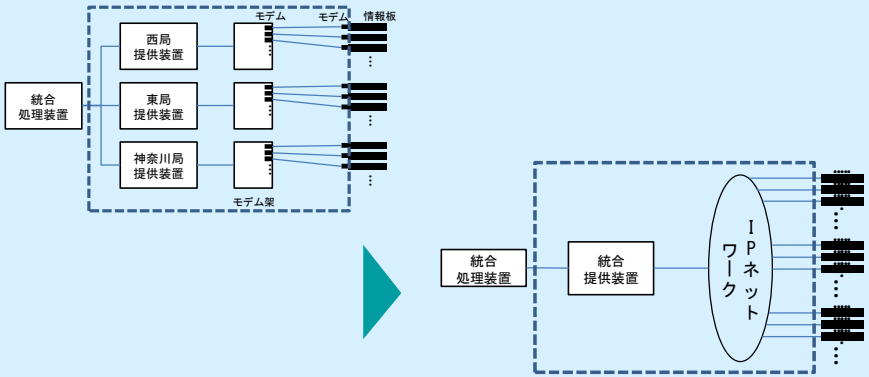
夜間規制工事11回　⇒　24時間連続規制1回で実施※

※ 舗装工事における実績より

コスト縮減の取組み（これまでの取組み）

○ i-DREAMs®による維持管理の効率化

○ 交通管制システムの提供装置を集約化し、更新費用等を削減



○ 旧料金圏境の不要となった料金所撤去により管理費用を縮減

○ 防草処理による管理コストの縮減

○ その他にも、きめ細やかに、コスト縮減にかかる取組みを実施

- 料金所を管轄する営業所の統廃合により、管理コストを縮減
- 料金精算機の導入による管理業務費の縮減
- 近年の自動車排出ガス削減に伴う、トンネル内火災検知器の清掃回数の見直しによる清掃費の縮減
- 工事広報の最適化による現地看板やチラシ枚数の縮減
- グループ会社との契約方式の見直しによる縮減
- 本社事務所のレイアウトを見直し、管理コストを縮減
- 箱崎ロータリーの信号撤去に伴う管理コストの縮減
- UIT工法採用に伴う施工費の縮減
- 円形水路補修方法の改良による省工程化
- 床版の剥落防止対策材料の開発