2025 年度日本建設業連合会と首都高速道路（株）との意見交換会

日時： 2025 年 12 月 8 日(月)16:00～17:30
場所： 日比谷国際ビルコンファレンススクエア　8E

議　事　次　第

司会：首都高速道路㈱　春日課長

１．開会挨拶
首都高速道路㈱ 代表取締役専務執行役員　　土井 弘次
（一社）日本建設業連合会　公共工事委員長　　風間 優

２．運営と議事進行について（司会より）
・出席者、座席表、配布資料の案内
・本日の議事次第と進行（テーマ毎に説明と意見交換）の案内

３．情報提供
①首都高速道路㈱
『2024 年度改善要望への対応状況について』　【資料１】
『工事・業務の円滑化に関する取り組み(第 2 版)』　【資料２】
『安全管理に特に優れた工事の表彰について』　【資料３】
首都高速道路㈱　技術部長　　白鳥 明
『後行特定更新等工事について』　【資料４】
『首都高速道路における雪凍時対応』　【資料５】
首都高速道路㈱　保全・交通部長　　相川 智彦

４．2025 要望と取組状況　【資料６・７】

テーマの概要説明　　日建連　高速道路部会長　　岩崎 肇

<u>テーマ１　働き方改革の推進</u>
① テーマ説明（時間外労働上限規制適用に伴う新たな課題への対応）
日建連　高速道路部会委員　　小橋 保仁
② テーマ説明（完全週休二日工事の完全実施）
日建連　高速道路部会委員　　菅原 広道

<u>テーマ２　工事書類の削減・簡素化</u>
テーマ説明　　日建連　高速道路部会委員　　村岸 聖介

<u>テーマ３　設計変更の適正化</u>
テーマ説明　　日建連　高速道路部会委員　　龍 尊子

<u>テーマ４　新技術・新工法の現場実装の推進</u>
テーマ説明　　日建連　高速道路部会委員　　松崎 成伸

<u>テーマ５　入札契約制度の改善</u>
テーマ説明　　日建連　高速道路部会委員　　藤井 健史

テーマ６　発注見通しや積算条件の開示

テーマ説明　　日建連　高速道路部会委員　　伊藤 彰

首都高　取組状況説明と今後の取組方針

首都高速道路㈱　技術部長　　白鳥　明

５．意見交換

６．閉会挨拶

（一社）日本建設業連合会　公共契約委員長　　白川 賢志

首都高速道路（株）　常務執行役員　　菅原 聡

以　上

資料1

2024年度改善要望とその対応

No.	項目	改善要望	現時点の対応状況
1	適正な工期の設定	①適正な工期の設定と経費増への対応 時間外労働の上限規制適用後の現場での実労働時間を踏まえた適正な工期や歩掛の設定をお願いしたい。併せて、時間外労働の上限規制を遵守するために要した技術者増員や業務委託等による経費増についても適切に請負代金に反映いただきたい。 また、適正な工期設定であっても関係機関協議等が未了なために工事着手ができず、契約後すぐの工期変更を余儀なくされる場合があり、詳細設計、対外機関との設計協議、支障物移設等を発注前に完了していただきたい。	・週休２日制工事ガイドラインを制定し、運用、国等の動向も踏まえ適宜改定しており現場管理費等の割り増しを実施しております。 ・工期や歩掛の設定、さらなる経費増等への対応については弊社工事における実態や他機関の検討結果等を注視して、実施について検討してまいります。 ・契約前の各種の協議・手続き等の実施に関しては、これまでも周知してきているところですが、工事進捗等に支障を生じさせないようより一層周知してまいります。
		②余裕期間制度の導入 時間外労働の上限規制適用後の現場の効率的な運営を確保するため、フレックス方式の余裕期間制度を原則導入されたい。	・余裕期間制度については、2025年6月より導入し試行を開始しています。今後、試行状況や他機関の動向も踏まえ、フレックス方式も含めた制度の拡大を引き続き検討します。
		③週休二日制工事の完全実施 今後、既契約を含む全ての工事で土日閉所による週休2日制工事の導入を基本とされたい。現場の状況や工事内容により4週8閉所が困難な工事については、施工途中における週休2日制工事と交替制工事の切り替えについて引き続き受発注者協議により柔軟に対応をされたい。	・2019年1月に週休2日制ガイドラインを制定し運用しており、月単位で週休２日制をより促進できるように2024年10月に改定、更には原則土日を現場閉所とした完全週休2日制を促進できるよう、2025年度9月に改定しています。 ・施工途中における週休２日制工事と交替制工事の切り替えについても受発注者協議により引き続き柔軟に対応しています。 ・引続きガイドラインの運用状況や国等の動向を確認し、必要に応じて本制度の改善検討を行っていきます。

2024年度改善要望とその対応

No.	項目	改善要望	現時点の対応状況
2	工事書類の削減・簡素化	書類作成業務を軽減するため、発注者が行うべき関係機関協議資料や首都高の社内向け説明資料等の書類作成について受発注者の役割分担が明確になるようお願いしたい。 また、受注者が実施すべき範囲を超える書類作成、補助業務等の業務に要した期間、費用については、適切に設計変更にて対応いただきたい。	・工事書類作成マニュアルを制定し、必要となる工事関係書類について発注者と受注者のどちらが作成すべき書類かを明記しております。社内への周知については各種会議等で実施しているところですが、引き続き行ってまいります。 ・受注者が実施すべき範囲を超える書類作成に係る費用等については適切に費用計上するよう社内周知しています。
3	積算条件の開示／積算基準の改善	入札時の積算業務の負担を軽減し、積算業務担当社員の働き方改革を進めるために、入札時に受注者からの見積もりの提出を実施した工事については、採用された単価等を公表いただきたい。	・2025年6月から見積活用方式（公募型）（公募・要請併用型） における採用見積りの通知を開始しています。契約手続き中に徴収した見積から採用した歩掛、単価等について、見積開示を行い、入札参加者に予定価格設定時に通知しています。
		直接工事の増減によらず、工期を延長する場合は材料・機械等の増加費用を契約変更できるよう、国と同様にルールの整備をお願いしたい。	・工期の延伸等に関する取扱いは、工事請負契約書、積算基準、設計変更ガイドラインに基づき費用計上できることとしております。 ・他機関の状況等を踏まえながら、 国の契約変更ルールを、上記ガイドラインへの反映を実施することなどについて、検討してまいります。
4	設計変更の適正化	設計変更ガイドラインや工事一時中止ガイドラインに基づき、受注者の責めによらない条件変更に対して、適切な契約変更を現場へ徹底していただきたい。 また、設計変更協議に係る説明資料や見積の作成が時間外労働に影響を及ぼすため、設計変更協議の負担軽減をお願いしたい。	・設計変更ガイドライン等に基づき、必要に応じて適切な協議を実施するように継続して周知していきます。 ・変更協議の負担軽減に向けて、工事書類作成マニュアルに基づき必要以上の資料作成とならないよう引き続き検討してまいります。

資料2

工事・業務の円滑化に関する取り組み

2025年10月

首都高速道路株式会社

© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

はじめに

2024年4月より建設業に時間外労働の上限規制が適用され、建設現場における長時間労働の是正が急務となっています。これまで当社は発注者の立場として、関係団体との意見交換会等で出された要望を真摯に受け止め、現場の担い手確保や働き方改革等、業務円滑化に資する取り組みを鋭意進めてきました。

本資料では、以下の5項目の重点テーマについて、これまでの当社における主な取り組み内容についてとりまとめました。受注者・発注者双方にとって、各種取り組みについて理解促進の一助となれば幸いです。

引き続き、これらの取り組みを深化させ、更なる円滑化を図るよう対応してまいります。

＜業務円滑化に向けた重点テーマ＞

Ⅰ　適正な工期設定

Ⅱ　技術者不足への対応等

Ⅲ　業務の効率化・省力化

Ⅳ　契約手続き等の業務負荷軽減

Ⅴ　ICTの活用・DXの推進

© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

目　次

１．適正な工期設定
　　（１）週休2日制の導入・拡充　Ｐ－３

２．技術者不足への対応等
　　（１）技術者不足への柔軟な対応　Ｐ－５
　　（２）建設技能者の待遇改善　Ｐ－７
　　（３）余裕期間制度の設定　Ｐ－８
　　（４）特例監理技術者制度の導入　Ｐ－８

３．業務の効率化・省力化
　　（１）業務円滑化のための環境整備　Ｐ－９
　　（２）受発注者間での情報共有システム　Ｐ－１４
　　（３）現場立会い、工事検査の省力化　Ｐ－１５

４．契約手続き等の業務負荷軽減
　　（１）設計変更ガイドライン等の整備　Ｐ－１６
　　（２）契約手続き業務の負荷軽減　Ｐ－１７
　　（３）見積活用方式における見積開示　Ｐ－１７

５．ICTの活用・DXの推進
　　（１）ICT施工の活用　Ｐ－１９
　　（２）デジタル技術の活用　Ｐ－２０
　　（３）DXの推進　Ｐ－２１

６．関連基準等のHP掲載　Ｐ－２２

© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

1．適正な工期設定

（1）週休2日制の導入・拡充

① 導入の背景

「働き方改革実行計画」(2017年3月働き方改革実現会議)において示された、建設業における週休2日の推進等の休日確保の必要性等を踏まえ、2019年に週休2日制工事ガイドラインを制定し、対象工事・発注方式を拡大してきました。

② ガイドライン改定履歴

ガイドライン		2021年9月 制定	2024年10月 制定	**2025年9月 制定（現行）**
対象職種		土木、建築(営繕) 電気、機械	土木、建築(営繕) 電気、機械	**土木、建築(営繕) 電気、機械**
現場の 閉所状況		４週６休以上４週７休未満 ４週７休以上４週８休未満 ４週８休以上	通期の４週８休以上 月単位の４週８休以上	**通期の週休２日(必須) 月単位の週休２日 完全週休２日**
週休２日制 工事	発注者指定方式	○	○	**×（削除）**
	発注者指定方式	○	○	**×（削除）**
	発注者指定方式モデル施工	○	×（削除）	×（削除）
	完全週休２日（土日）	ー	ー	**Ⅰ型※1・Ⅱ型**
週休２日 交代制 工事	受注者希望方式	○（土木のみ）	○（土木のみ）	**×（削除）**
	発注者指定方式	○（土木のみ）	○（土木のみ）	**×（削除）**
	発注者指定方式モデル施工	○（土木のみ）	×（削除）	×（削除）
	完全週休２日交替制※2	ー	ー	**Ⅰ型（土木）・Ⅱ型（土木）**

※1 現場条件もしくは、建築工事(営繕工事)、電気通信設備工事及び機械設備工事で現場閉所が困難な工事を除く。

※2 国交省にて土木工事のみ交替制を定めており、補正係数共に準用。土木工事の調査に基づき設定しているため、施設工事は交替制に対応していない。

③ 週休２日制工事方式の概要

種類	概要	主な補正方法
完全週休2日 （土日）Ⅰ型	完全週休2日(土日)に取り組む(月単位の週休2日及び通期の週休2日は必須)	労務費、共通仮設費率、現場管理費率を割増し
完全週休2日 （土日）Ⅱ型	完全週休2日(土日)及び月単位の週休2日に取り組む(通期の週休2日は必須)	
完全週休2日 交替制Ⅰ型	技術者及び技能労働者が交替しながら、完全週休2日交替制に取り組む(月単位の週休2日交替制は必須)	労務費、現場管理費率を割増し
完全週休2日 交替制Ⅱ型	技術者及び技能労働者が交替しながら、完全週休2日交替制及び月単位の週休2日交替制の取り組む(通期の週休2日交替制は必須)	

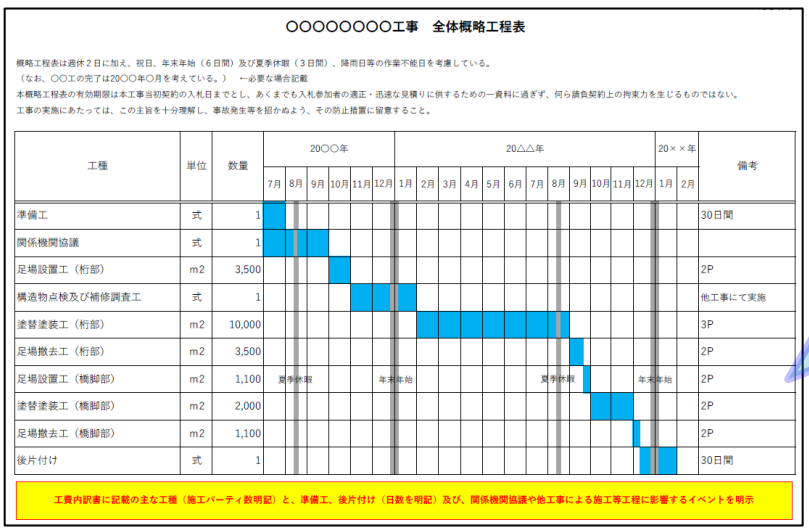
交替制を選択できる土木工事の条件

✓ 現場条件等から週休2日制工事（「完全週休2日(土日)Ⅰ型」「完全週休2日(土日)Ⅱ型」）の対象外となる土木工事

1．適正な工期設定

④ 工事概略工程表の提示

適正な工期設定の取り組みの1つとして、週休２日制工事では当初設計書の特記仕様書に参考資料として工事概略工程表を添付しています。



○○○○○○○○工事　全体概略工程表

概略工程表は週休２日に加え、祝日、年末年始（６日間）及び夏季休暇（３日間）、降雨日等の作業不能日を考慮している。
（なお、○○工の完了は20○○年○月を考えている。）　←必要な場合記載
本概略工程表の有効期限は本工事当初契約の入札日までとし、あくまでも入札参加者の適正・迅速な見積りに供するための一資料に過ぎず、何ら請負契約上の拘束力を生じるものではない。
工事の実施にあたっては、この主旨を十分理解し、事故発生等を招かぬよう、その防止措置に留意すること。

工種	単位	数量	20○○年 7月	8月	9月	10月	11月	12月	20△△年 1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	20××年 1月	2月	備考
準備工	式	1																					30日間
関係機関協議	式	1																					
足場設置工（桁部）	m2	3,500																					2P
構造物点検及び補修調査工	式	1																					他工事にて実施
塗替塗装工（桁部）	m2	10,000																					3P
足場撤去工（桁部）	m2	3,500																					2P
足場設置工（橋脚部）	m2	1,100		夏季休暇					年末年始							夏季休暇					年末年始		2P
塗替塗装工（橋脚部）	m2	2,000																					2P
足場撤去工（橋脚部）	m2	1,100																					2P
後片付け	式	1																					30日間

工費内訳書に記載の主な工種（施工パーティ数明記）と、準備工、後片付け（日数を明記）及び、関係機関協議や他工事による施工等工程に影響するイベントを明示

工程に影響するイベントや施工の条件等を入札前に提示することで、入札参加者が適正・迅速に見積作成できるよう促しています。

⑤ 留意事項

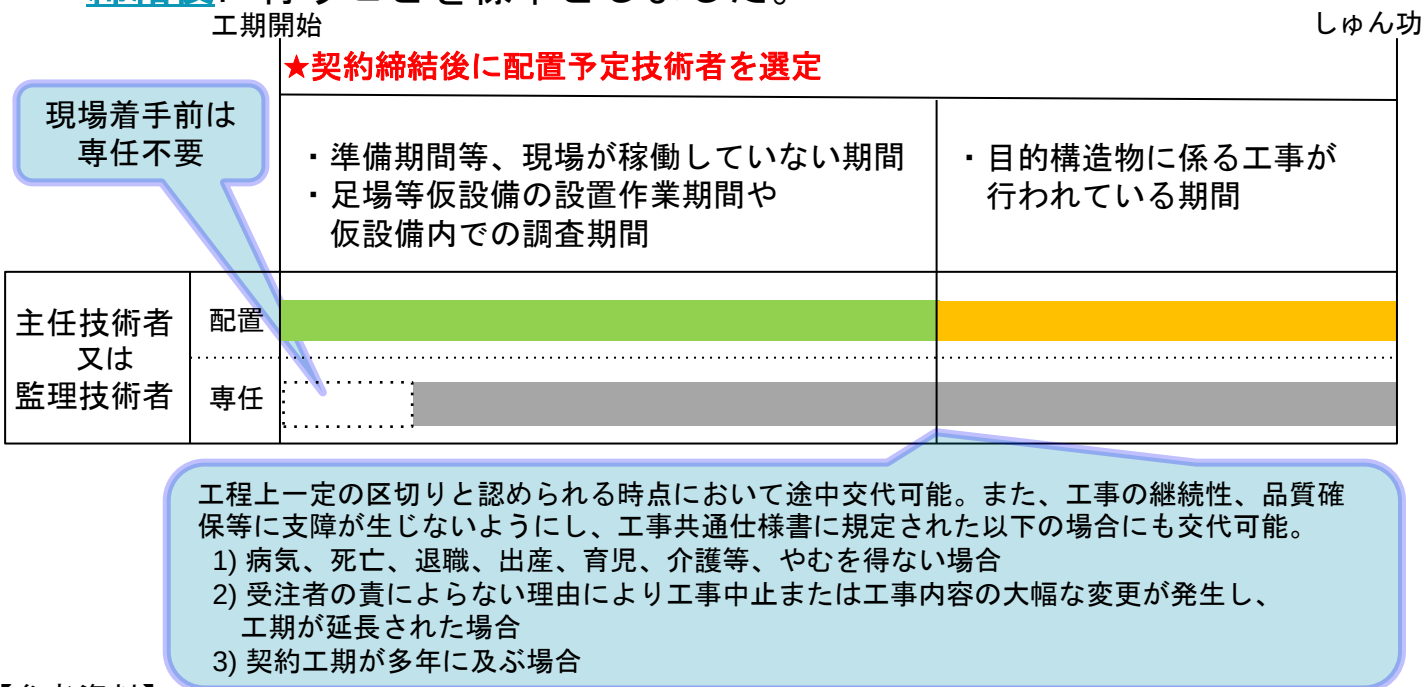
週休２日制を導入するにあたり、下記の内容について留意するよう社内周知しています。

- ✓ 現場閉所の状況確認時に、既存の書類の活用等に努めて事務負担が増大しないよう留意する。
- ✓ 監督職員は、現場閉所中の作業が発生するような指示は行わないよう配慮する。
- ✓ 監督職員は、後工程の適正な施工期間を考慮して各工事間の調整を適切に実施する。
- ✓ 工事一時中止など週休2日の対象外とする期間が生じた場合は都度受注者と協議する。
- ✓ 発注者指定方式および受注者希望方式ともに、週休２日相当の現場閉所と認められた場合は、工事成績の加点評価を実施する。

2．技術者不足への対応等

（１）技術者不足への柔軟な対応

① 受注者から配置技術者の変更申請があった場合、工事共通仕様書に規定された要件により、可能な限り柔軟に対応しています。
2024年4月より全ての工事を対象に、配置予定技術者の選定は契約締結後に行うことを標準としました。



工程上一定の区切りと認められる時点において途中交代可能。また、工事の継続性、品質確保等に支障が生じないようにし、工事共通仕様書に規定された以下の場合にも交代可能。
1) 病気、死亡、退職、出産、育児、介護等、やむを得ない場合
2) 受注者の責によらない理由により工事中止または工事内容の大幅な変更が発生し、工期が延長された場合
3) 契約工期が多年に及ぶ場合

【参考資料】

建設業就業者の現状

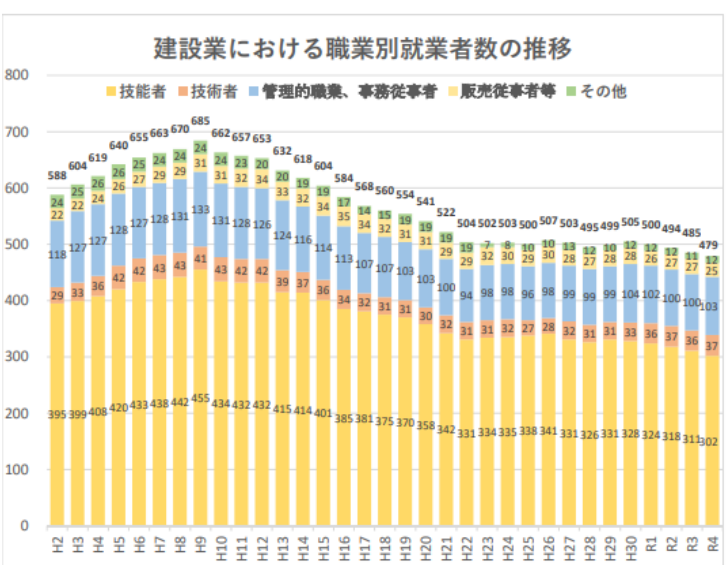
国土交通省

技能者等の推移

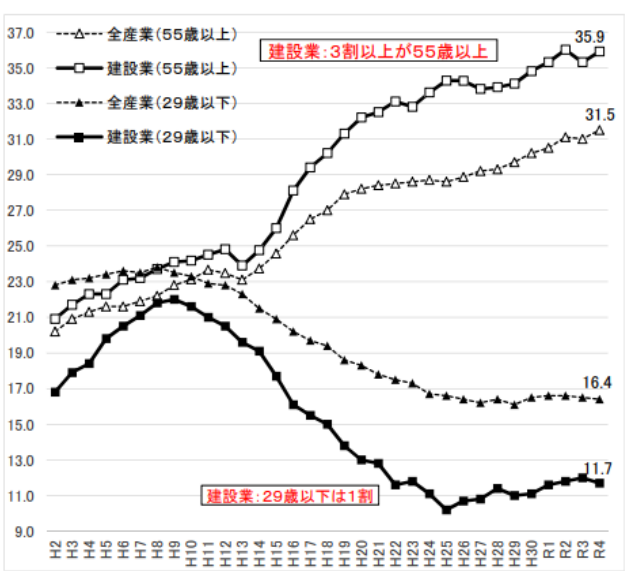
○建設業就業者：685万人（H9） → 504万人（H22） → 479万人（R4）
○技術者　　：41万人（H9） → 31万人（H22） → 37万人（R4）
○技能者　　：455万人（H9） → 331万人（H22） → 302万人（R4）

建設業就業者の高齢化の進行

○ 建設業就業者は、55歳以上が35.9%、29歳以下が11.7%と高齢化が進行し、次世代への技術承継が大きな課題。
※実数ベースでは、建設業就業者数のうち令和3年と比較して55歳以上が1万人増加（29歳以下は2万人減少）。



出典：総務省「労働力調査」（暦年平均）を基に国土交通省で算出
（※平成23年データは、東日本大震災の影響により推計値）



出典：総務省「労働力調査」（暦年平均）を基に国土交通省で算出
（※平成23年データは、東日本大震災の影響により推計値）
出典：国土交通省ｳｪﾌﾞｻｲﾄ(https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001610913.pdf)

2．技術者不足への対応等

② 工事共通仕様書では、特殊な事情による、工事の継続性・品質確保等に支障がない時期に、変更前の技術者と同等以上の施工経験を有する者への変更を認めています。
配置技術者が途中交代した場合の実績について**従事期間中の施工内容等の確認**を可能とし、途中交代の技術者の**実績の確認を補完**する制度として、「**施工実績証明書**」を**発行**し、従事期間中の施工実績の証明に活用できるようになりました。

◆対象工事
1) 当社が発注し、工事共通仕様書を適用する全ての工事に対して発行
2) 当社が新規発注する工事の契約手続きに際し、施工実績証明書類として活用することが可能

◆対象技術者
1) 現場代理人、主任技術者、監理技術者、専門技術者、担当技術者
（監理技術者の資格要件を満たす資格を有する者に限る）

◆発行までのフロー
1) 受注者が施工実績証明書に必要事項を記入し、当社に提出
2) 当社にて内容の確認等を実施し、受注者に返却

「施工実績証明書」のイメージ

〇〇年〇〇月〇〇日

首都高速道路株式会社
〇〇〇〇局長
〇〇〇〇〇〇〇　殿

住所
商号又は名称
代表者氏名　印

施工実績証明書

下記のとおり、施工実績証明書を申請します。

記

1.	工事名	〇〇工事
2.	契約工期	〇〇年〇〇月〇〇日～〇〇年〇〇月〇〇日
3.	出来形部分検査の実施日（もしくは、部分引渡書日付）	〇〇年〇〇月〇〇日
4.	技術者名	〇〇　〇〇
5.	役職	〇〇
6.	当該工事の従事期間	〇〇年〇〇月〇〇日～□□年□□月□□日
7.	担当工事内容	例）コンクリート構造物工事
8.	工事実績（技術）情報	例）上部工の型式　〇桁 上部工の種類　連続桁 上部工の全橋長　〇m 上部工の斜角（代表値）〇度 床版の施工面積　〇㎡ 床版のコンクリート量　〇㎥ 床版の鉄筋使用量　〇t

注1）項目5について、コリンズの登録内容と同一にする
注2）項目6について、コリンズの変更登録内容と同一期間とする
注3）項目7について、コリンズの登録内容と同一とすることを標準とし、コリンズの該当する項目が存在しない場合には任意に記載する
注4）項目8について、コリンズの竣工登録時に入力する項目内容を参考に当該工事の従事期間の情報を記載する。なお、コリンズに該当する項目が存在しない場合には任意に記載する
注5）担当技術者の場合、監理技術者資格者証又は監理技術者資格者証を発行することができる資格の写しを提示すること。

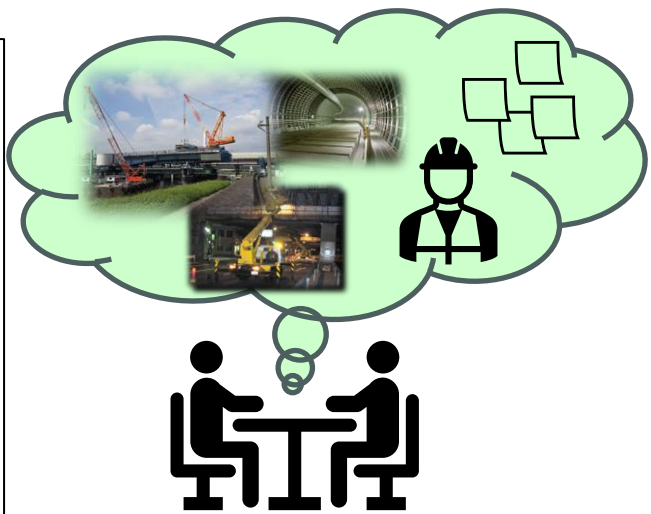
以　上

文書番号　第〇〇号
〇〇年〇〇月〇〇日

住所
商号又は名称
代表者氏名　様

上記の通り、施工実績を証明します。

首都高速道路株式会社
〇〇〇〇局長
〇〇〇〇〇〇〇　印



当社にて途中交代の技術者の施工実績を確認

「施工実績証明書」を発行

施工実績証明書類として活用可能！

2．技術者不足への対応等

（２）建設技能者の待遇改善

① 建設技能者の適切な処遇と能力評価を目的として国土交通省が導入した「建設キャリアアップシステム(CCUS)※」の利用に係る当社の実施要領を2022年2月に制定しました。受注者が希望する全ての工事が対象です。

※ 技術者資格や就業履歴等を登録･蓄積し、技術･経験が客観的に評価され、適切な処遇につなげる仕組み

■ 実施要領の対象工事

- 受注者がCCUS活用を希望する工事 【受注者希望方式】 ※2022年2月1日以降に契約手続を開始するすべての工事

■ 工事成績評定への反映

- CCUS導入の達成状況に応じて工事成績評定点を加点 ※工事成績採点カード(主任監督員)の考査項目「創意工夫」にて加点
- 下表のすべての評価指標の基準値を達成した場合は1点加点とし評価指標(イ)が90%以上達成した場合はさらに1点加点

評価指標	採点カード(主任監督員) 1点 加点	考査項目「創意工夫」 2点 加点	指標の定義
ア 工事期間中の平均登録事業者率	90%以上	同左	計測日に計測された登録事業者率の平均値
イ 工事期間中の平均登録技能者率	80%以上	90%以上	計測日に計測された登録技能者率の平均値
ウ 工事期間中の平均就業履歴蓄積率	50%以上	同左	計測日に計測された就業履歴蓄積率の平均値

■ 達成状況の確認方法

- 計測日の「登録事業者率」「登録技能者率」「就業履歴蓄積率」を受注者から報告
- 工事完成時点の各計測日のデータ平均から評価指標を受注者が算定し発注者が確認

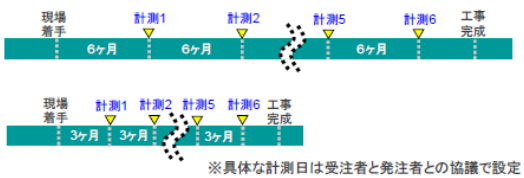
■ 計測日(計測頻度)の設定

計測頻度(標準)

《 契約当初工期2年以上 》
現場着工月から6ヶ月毎に計測

《 契約当初工期2年以内 》
現場着工月から3ヶ月毎に計測

<計測頻度の例>



※具体な計測日は受注者と発注者との協議で設定

<評価指標算定の例>

計測日	1回 ○年○月	2回 ○年○月	……	N回 ○年○月	平均
登録事業者率	80%	80%	……	95%	ア
登録技能者率	60%	80%	……	90%	イ
就業履歴蓄積率	50%	60%	……	70%	ウ

■ CCUS活用に係る費用

- 受注者が負担

② 2024年4月より「土木工事」を対象に、「労務費見積り尊重宣言」の取り組みを履行または公表している競争参加者に対して技術評価点の加点を実施。同じく工事成績評定での加点についても2024年7月より実施しています。

◆総合評価方式における評価手順・内容

1) 「労務費見積り尊重宣言」を決定・公表した事実を確認。
2) 見積書に労務費(労務賃金)を内訳明示する旨を記した誓約書を提出。

1)2)を満たす場合に**0.5点加点**
※技術提案評価方式で契約前に配置予定技術者を特定する場合は**0.25点加点**

◆工事成績評定における評価手順・内容

3) 工事成績評定時に元請け企業と下請け企業間の見積書を確認
4) 下請け金額3500万円以上の1次下請を対象とし確認(数社を抜き取りで確認する)

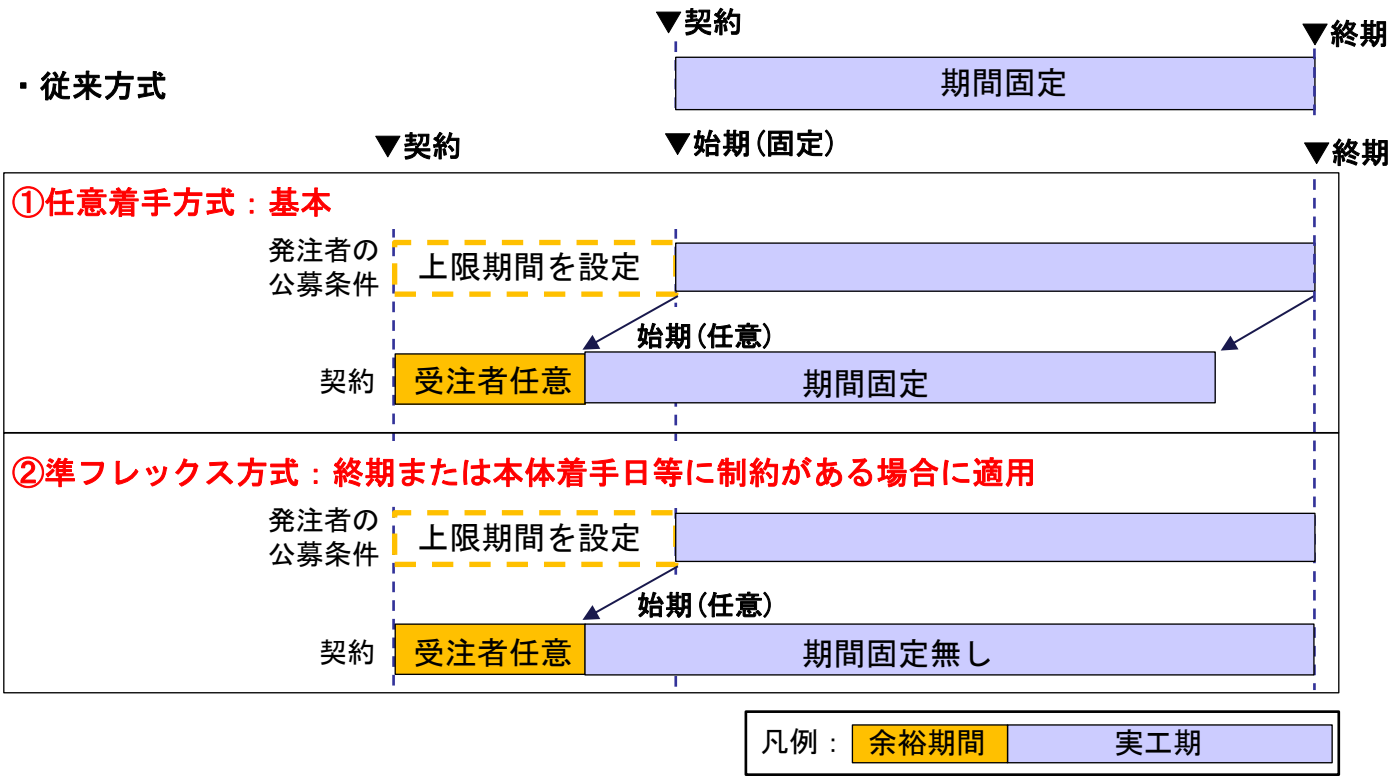
労務費(労務賃金)が明示されていない場合、**-3点減点**
※落札者が総合評価方式の技術評価で加点された場合のみ

見積書に加え注文書に労務費(労務賃金)が内訳明示されている場合、**2点加点**
※受注者が総合評価方式の技術評価において加点されていない場合でも1)2)を工事しゅん功検査時において満たす場合は加点対象とする

2．技術者不足への対応等

（３）余裕期間制度の設定

① 工事の円滑な施工体制の確保を図るため、2025年7月より適用条件に該当するすべての工事で、２ヶ月以上、かつ、４ヶ月を超えない範囲内で余裕期間を設定することとしました。余裕期間中は監理技術者等の配置が不要となり、労働者や建設材料などの手配等が可能となりました。



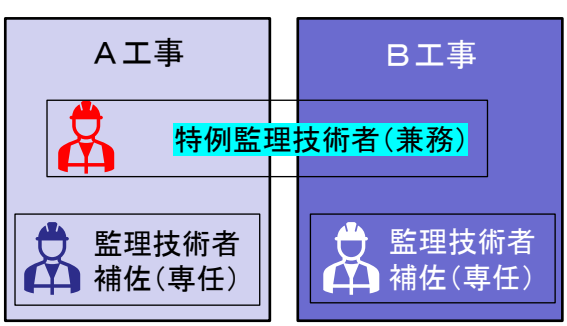
◆余裕期間制度の対象工事　災害・事故復旧等の緊急性が無いこと等
※詳細については、各工事の特記仕様書等を確認してください。

② 余裕期間中に実施可能となる内容

- 現場代理人の途中交代を認める。
- 現場に搬入しない資材等の準備を行うことができる。ただし、資材の搬入、仮設物の設置等、工事の着手を行ってはならない。
- 期間内に行う準備は受注者の責により行うものとする。

（４）特例監理技術者制度の導入

監理技術者補佐を専任で配置することで、特例監理技術者として複数工事を兼任することが可能となりました。詳細は各工事の特記仕様書等をご確認ください。



© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

3．業務の効率化・省力化

（１）業務円滑化のための環境整備

① ガイドライン等の制定・社内周知を行い、業務を円滑に進めるため制度、ルールを整備し業務円滑化の促進を実施。工事関係書類のさらなる削減に向けて、工事関係様式集、工事書類作成マニュアル、工事共通仕様書を改定。

2015

５月　制定　「土木工事請負契約における設計変更ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ」
「調査・設計請負契約における設計変更ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ」

2016

３月　制定　「工事一時中止ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ」

改定関係　7月　「工事請負契約における 設計変更ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ」として改定
臨機の措置について明記、設計変更の事例を追記

2017

改定関係　5月　工事変更合意書の定義、設計変更の対象事例、
三者会議及びﾜﾝﾃﾞｰﾚｽﾎﾟﾝｽの取組み明記
設計技術者人員数を記載することを追記
業務ｽｹｼﾞｭｰﾙ管理表活用による工程管理を追記
工程短縮について追加

2018

４月　制定　「三者会議実施ﾏﾆｭｱﾙ」「ﾜﾝﾃﾞｰﾚｽﾎﾟﾝｽ実施ﾏﾆｭｱﾙ」
「設計変更協議会実施ﾏﾆｭｱﾙ」

改定関係　7月　照査範囲を超える業務の具体例を追加、三者会議及びﾜﾝﾃﾞｰﾚｽﾎﾟﾝｽの目的及び実施方法等について追加、設計変更にあたっての判断理由及び 協議内容等の事例の追加
業務内容の変更や追加、削除による打合せ 回数の変更した場合の設計変更について追記

2019

1月　制定　「週休2日制工事ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ」
4月　制定　「工事書類作成ﾏﾆｭｱﾙ」

改定関係　7月　新規工種を設計変更により追加する場合の積算比率の取扱いを追記
業務ｽｹｼﾞｭｰﾙ管理表に、しゅん功図書作成期間の確保について追記
追加業務が発生した際の打合せ簿の取り交わしについて明記
ｳｨｰｸﾘｰｽﾀﾝｽ、ﾜﾝﾃﾞｰﾚｽﾎﾟﾝｽの導入について追記

改定関係　4月　発注者指定方式の追加導入 、対象工事の選定見直し

2020

6月　制定　「首都高速道路におけるCIM導入ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ」
11月　制定　「CIM成果品作成の手引き」
「電子納品運用ﾏﾆｭｱﾙ」改定

2021

7月　制定　「CIM成果品検査ﾏﾆｭｱﾙ」「BIM成果品作成ﾏﾆｭｱﾙ」
「首都高速道路におけるBIM導入ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ」

改定関係　7月　CIM適用対象の拡大
「CIM成果品作成ﾏﾆｭｱﾙ」として改定

改定関係　9月　対象を全工事に拡大、土木工事を発注者指定方式に変更、
労務費等の補正係数等を改定、週休2日交替制ﾓﾃﾞﾙ工事試行導入（土木）

2022

2月　制定　「建設ｷｬﾘｱｱｯﾌﾟｼｽﾃﾑ（CCUS）活用に係る実施要領」
「首都高速道路における遠隔臨場試行ﾏﾆｭｱﾙ」

改定関係　10月　「BIM/CIM」表記へ変更
「首都高速道路における BIM/CIM ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ（土木編）」に名称変更
3 次元ﾓﾃﾞﾙ詳細度の定義見直し、各詳細度ﾚﾍﾞﾙで表現する精度を設定
業務内容等を記載する書類の更新、 見積りの活用における留意点を追記

2023

改定関係　1月　関係様式、関係基準改定に伴う更新

2024

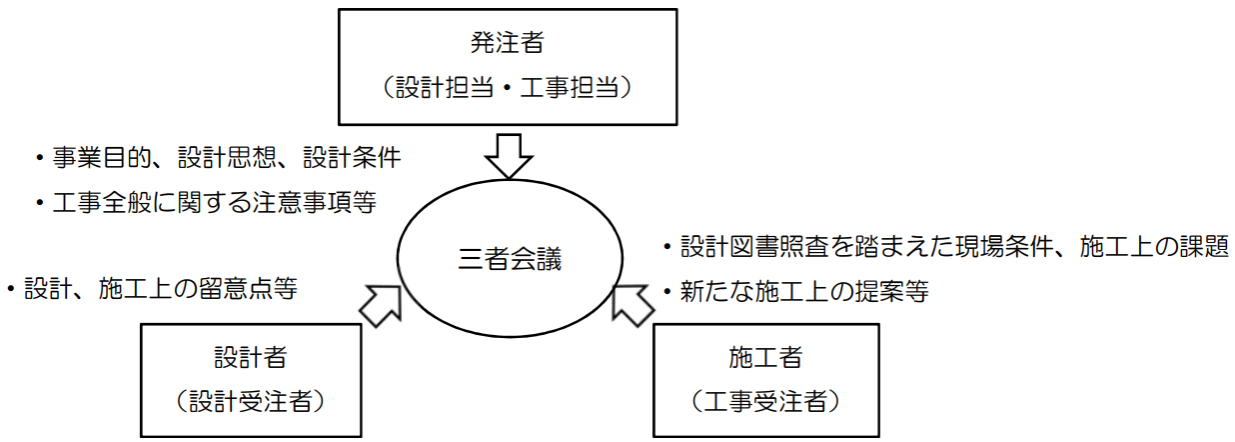
改定関係　7月　関係様式、関係基準改定に伴う更新
10月　月単位の週休2日への変更、交替制の使い分けを明文化

2025

改定関係　6月　余裕期間制度の設定
9月　完全週休2日の導入

3．業務の効率化・省力化

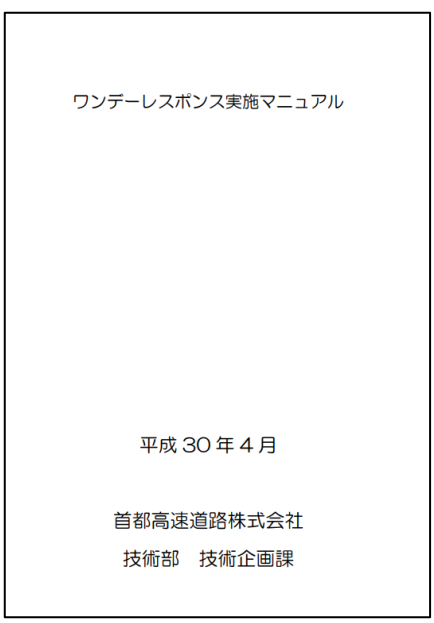
② 発注者、設計者、施工者の三者が工事着手前等において一堂に会して、事業目的、設計思想・条件、関係機関との協議状況等の情報の共有及び施工上の課題、新たな施工上の提案等に対する意見交換等を行う場として『三者会議』を行うことを目的に、2018年に「三社会議実施マニュアル」を制定しました。全工事を対象とし、対象工事である場合は特記仕様書に明記しています。



③ 監督職員が個々において実施していた「現場を待たせない」「速やかに回答する」という対応をより組織的、システム的なものとし、工事現場において発生する諸問題に対し迅速な対応を実現することを目的に、2018年に「ワンデーレスポンスマニュアル」を制定しました。全工事を対象とし、対象工事である場合は特記仕様書に明記しています。

ワンデーレスポンスの基本

発注者は、受注者からの協議、軽微な質問等に対する回答は、基本的に「**その日のうち**」に実施する。ただし、「その日のうち」の回答が困難な場合は、いつまでに回答が必要なのかを受注者と協議のうえ、回答日を通知するなど、**何らかの回答をその日のうちに行う**。


ワンデーレスポンス実施マニュアル

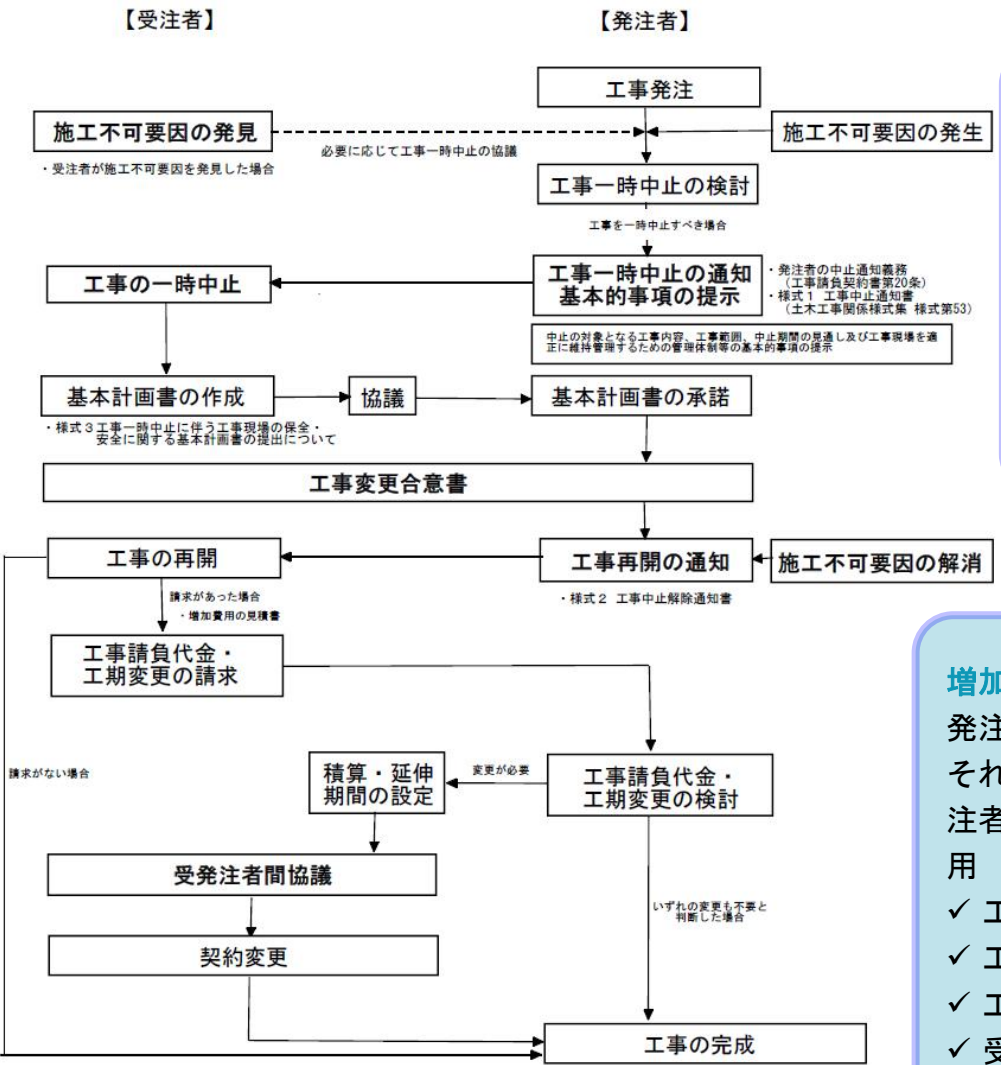
平成 30 年 4 月

首都高速道路株式会社
技術部　技術企画課

3．業務の効率化・省力化

④ 受注者の責に帰することができない事由により工事の継続が困難な状況となった場合、工事請負契約書第20条（工事の中止）に基づき、工事一時中止の指示を適切に行う必要がある。受発注者が共通認識のもとに適切な対応を行うための標準的な運用指針として、2017年に「工事一時中止ガイドライン」を制定しました。

◆工事一時中止に係る基本フロー



工事一時中止の例

- ✓ 工事用地等の確保ができない
- ✓ 埋蔵文化財の調査、発掘の遅延及び埋蔵文化財が新たに発見された
- ✓ 関連する他の工事の進捗が遅れた

増加費用の考え方

発注者が工事一時中止を指示し、それに伴う増加費用について受注者から請求があった場合に適用

- ✓ 工事現場の維持に要する費用
- ✓ 工事体制の縮小に要する費用
- ✓ 工事の再開準備に要する費用
- ✓ 受注者の本支店における必要な費用

◆工事一時中止期間中における技術者等の配置

技術者等	工事一時中止期間中の配置
現場代理人	常駐
主任技術者及び監理技術者	専任を要しない
統括安全衛生責任者	常駐
元方安全衛生管理者	常駐（統括安全衛生責任者が配置されている場合不要）

3．業務の効率化・省力化

⑤ 工事書類削減を目的に**工事書類作成マニュアル**を制定し、工事書類の統一化・簡素化を図り、受発注者間で共有のうえ運用を行ってきました。運用にあたってのポイントは以下になります。

工事書類作成マニュアル

2024 年 07 月

首都高速道路株式会社

工事書類作成マニュアルのポイント

- **契約図書上、必要となる書類の明記**
- **発注者、受注者のどちらが作成すべき書類かを明記**
- **工事書類の作成様式を掲載**
- **材料・品質関係書類の流れを掲載**

本マニュアルでは工事関係書類を必要最小限にスリム化するため、削減可能な工事書類を紹介しています。本マニュアルを活用し、工事書類削減に向けた積極的な取り組みをお願いします。

1) 情報共有システム

情報共有システムの活用を！

・原則、全ての工事を対象に情報共有システムを活用し、工事書類の削減など業務効率化を図ることが大切です。

2) CORINS登録について

登録確認にあたり書類の作成は不要

・登録の確認依頼は、コリンズのシステムからの監督職員へのメール送信のみ。
・監督職員はメール送信された登録内容を確認の上、送信されたメールに直接「本件の登録を認める」ことを記載し、返信する。

3) 設計図書の照査

照査の結果により生じた、計画の見直し、図面の作成、構造計算、追加調査等の書類作成は発注者の責任で実施。

・受注者に作成を指示する場合は、その費用を発注者が負担する。

4) 施工計画書

設計照査の後に工事内容が確定されてから施工計画書を作成し提出すればよい。

・施工内容が確定されていない工種の施工計画書の提出は不要。
・施工する内容が正式に指示されてから、施工計画書を提出すればよい。

変更施工計画書は、施工計画に大きく影響しない場合は提出不要。

・数量の僅かな増減等の軽微な変更で施工計画に大きく影響しない場合については、新たに変更施工計画の作成、提出は不要。

3．業務の効率化・省力化

5) 工事打合せ簿

発注者が発議する資料は、発注者が作成する。

・発注者は工事関係書類の域を外れた資料等の作成は求めてはいけない。

受発注者間協議に添付する書類は必要最小限かつ簡潔に！

・資料を添付する場合は、極力、既存図面や既存資料を活用。

6) 施工体制台帳

施工体制台帳の添付書類は必要最小限とする。

・「作業員名簿」は施工体制台帳の一部として作成する。
・「作業員名簿」の変更は他様式の変更に併せて提出すればよい。

7) 立会検査

施工計画書作成段階で実施項目や頻度等を確認。

・受発注者間で立会が必要な工種、確認頻度等をあらかじめ決定しておく。

検査職員は不要な書類の提出、提示は求めない！受注者は、不要な書類は作成しないこと！

・受注者は立会検査のための新たな資料の作成は不要。

8) 材料検査

材料検査報告書には品質証明書(JISに基づく検査証明書等)のみを添付

・材料検査報告書には、仕様書の写しや、材料使用承諾申請書の写し、製品カタログ等を添付する必要はありません。

9) ワンデーレスポンス

受注者からの協議、軽微な質問は「その日のうち」に回答「その日のうち」に回答が困難な場合は「回答日」を通知

・回答にあたり、いつまでに回答が必要なのかを受注者と協議のうえ、回答日を通知する等、何らかの回答をその日のうちに行う。

10.工事書類の二重提出防止

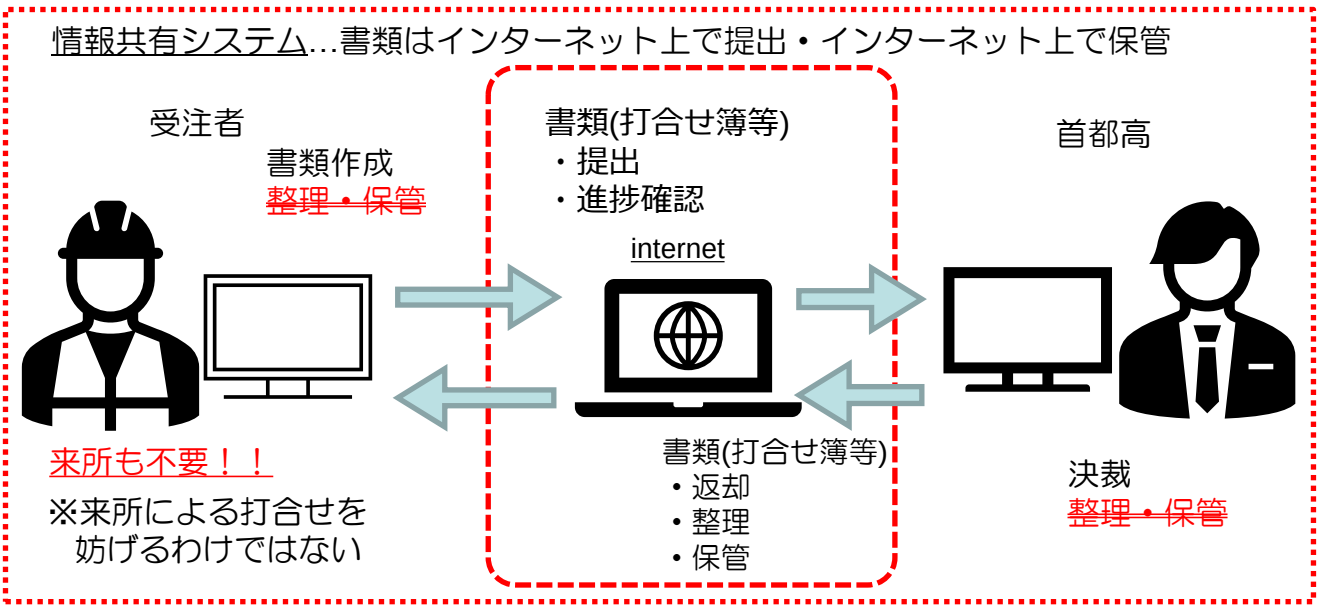
・受発注者にて協議を行い、工事書類の提出方法を決定。

その他各種共通仕様書を制定し、適宜改定を行っています。
共通仕様書等の基準はHPへ掲載しています。
是非、御覧ください。

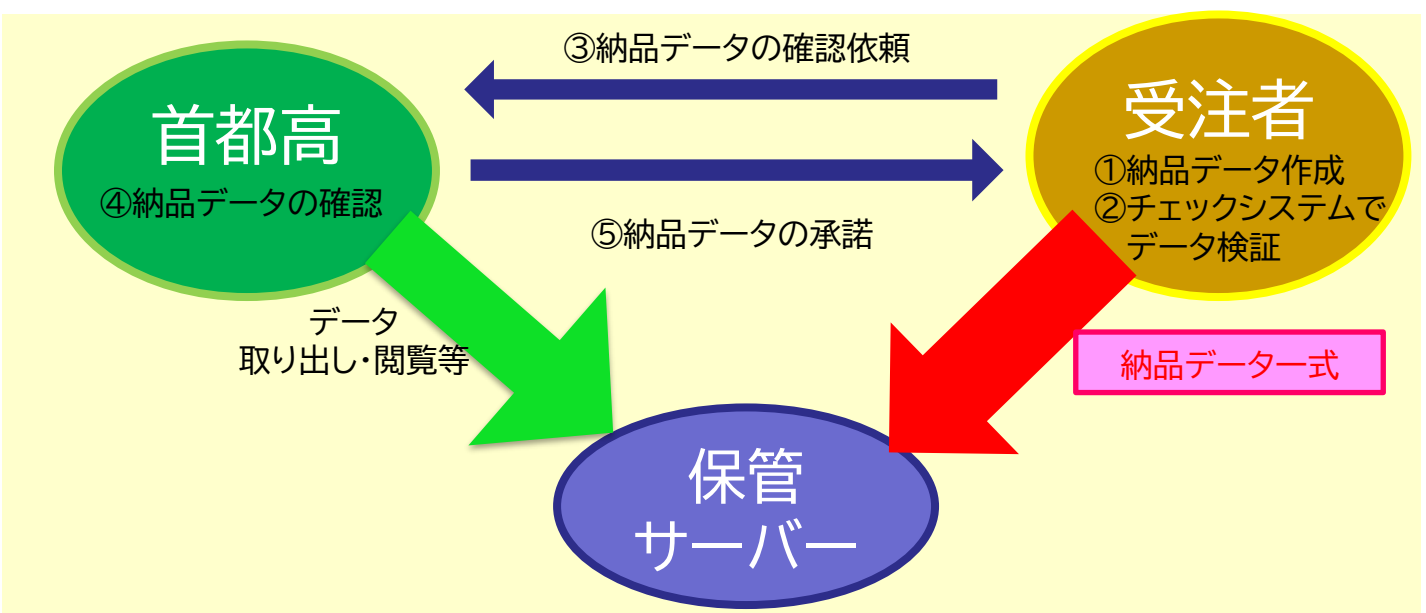
https://www.shutoko.co.jp/business/bid_spec/

（２）受発注者間での情報共有システム

① 工事に関しては情報共有システム(ASP)を運用中であり、2024年7月より調査・設計業務でもASPを試行導入しました。試行導入の結果を踏まえながら受注者にとってより利便性が高い情報共有システムの導入に向け引き続き検討していきます。



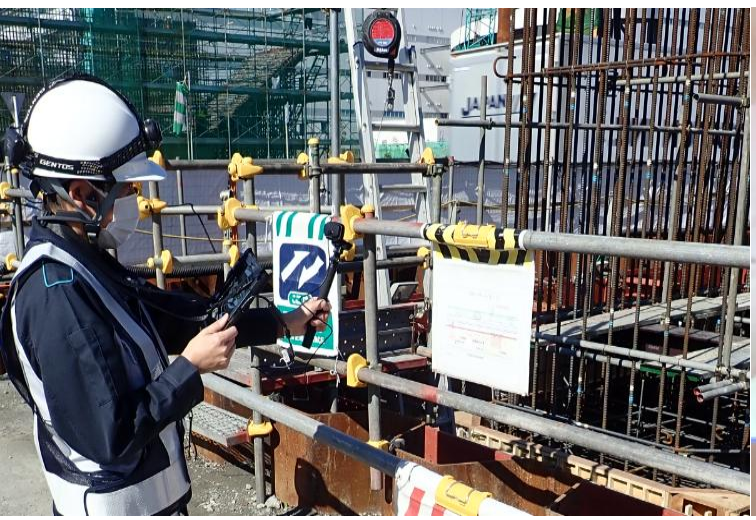
②作業効率化等のため、DVD-R等での媒体で納品としていた従来の方法に加えて、工事ではオンラインを活用した電子納品の試行を2024年12月より開始しました。



オンライン電子納品イメージ

（３）現場立会い、工事検査の省力化

① 2021年5月に遠隔臨場試行マニュアルを制定し、受注者が遠隔臨場を希望する工事で試行導入しています。
2022年10月に改定を行い、受注者の社内検査を適用対象に追加し、遠隔臨場の使用機会の拡大を図っています。また、国土交通省にて、整理された「工種等の適用性」について記載しました。
今後は、試行結果の調査・効果を分析の上、工種・現地条件に適した有益な活用方法を検討し、遠隔臨場の本格導入を予定しています。

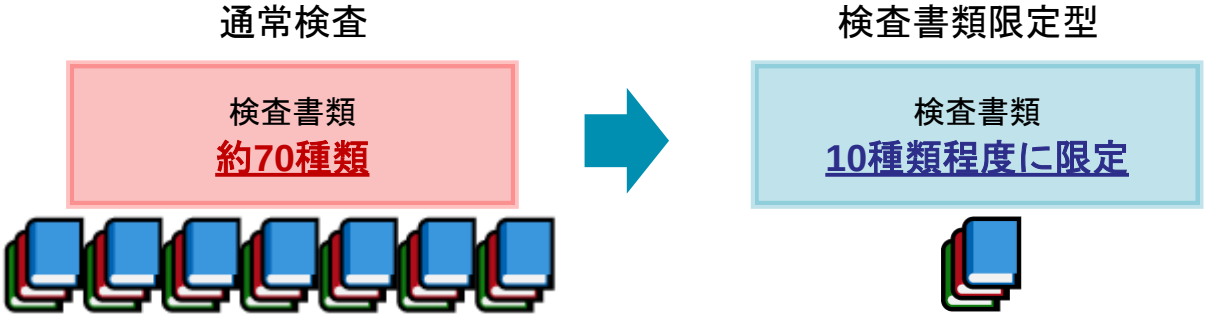


ウェアラブルカメラによる配筋状況撮影（現場）

PCによる鋼床版縦溶接開先寸法確認（事務所）

② 2018年度より受注者の希望に応じて電子書類で検査を実施しており、2024年9月から「検査書類限定型工事」を試行導入しました。
全職種を対象に受発注者協議により対象工事を選定し試行を実施しています。今後、対象工事を拡大していく予定です。

◆検査書類限定型の目的
検査時(しゅん功検査、一部しゅん功検査、中間検査)を対象に、検査に必要な書類を限定することで、受注者の負担軽減及び検査の効率化を図る。

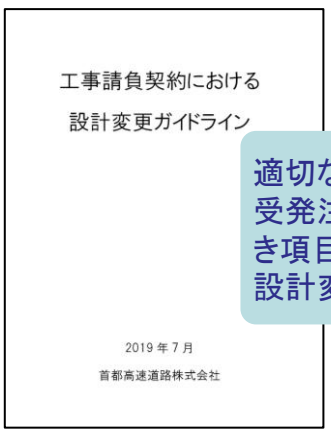


4．契約手続き等の業務負荷軽減

（１）設計変更ガイドライン等の整備

①　工事請負契約における設計変更ガイドライン

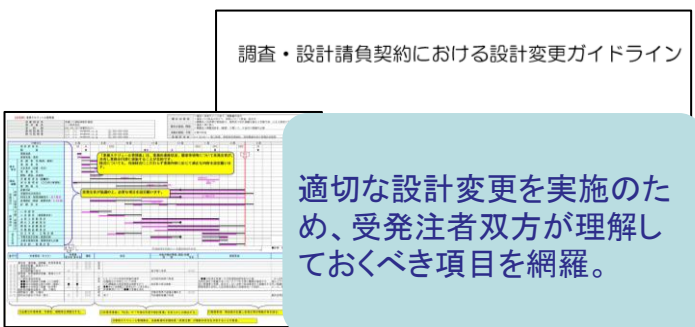
「公共工事の品質確保の促進に関する法律」（以下、品確法という）の基本理念、及び当社を取り巻く状況から、**円滑な契約変更手続きの実施を目的**として策定しました。



適切な設計変更を実施のため、受発注者双方が理解しておくべき項目を網羅。手続きの流れや、設計変更対象事例等を記載。

②　調査・設計請負契約における設計変更ガイドライン

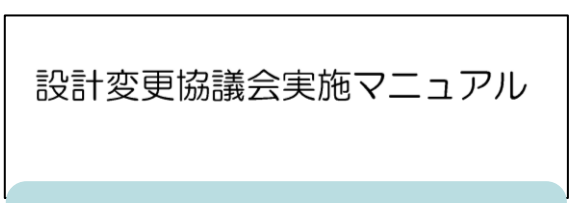
設計図書に対する解釈の違いや、業務概要説明書及び特記仕様書における条件明示の不足等により、変更の内容、費用の計上等について、両者の間に認識の齟齬が生じる場合があることから、**受発注者間において契約条件等の共通認識をもって適切な契約変更を実施するため**に策定しました。



適切な設計変更を実施のため、受発注者双方が理解しておくべき項目を網羅。

当社と**受注者との同じ判断が可能**になり、**意思統一**が図られる。

③ 設計変更協議会実施マニュアルの策定



「工事請負契約における設計変更ガイドライン」で判断できない案件に適用。

＜主な記載内容＞

- 組織
- 審査内容
- 開催時期
- 協議会の結果
- 設計変更協議会の流れ　等

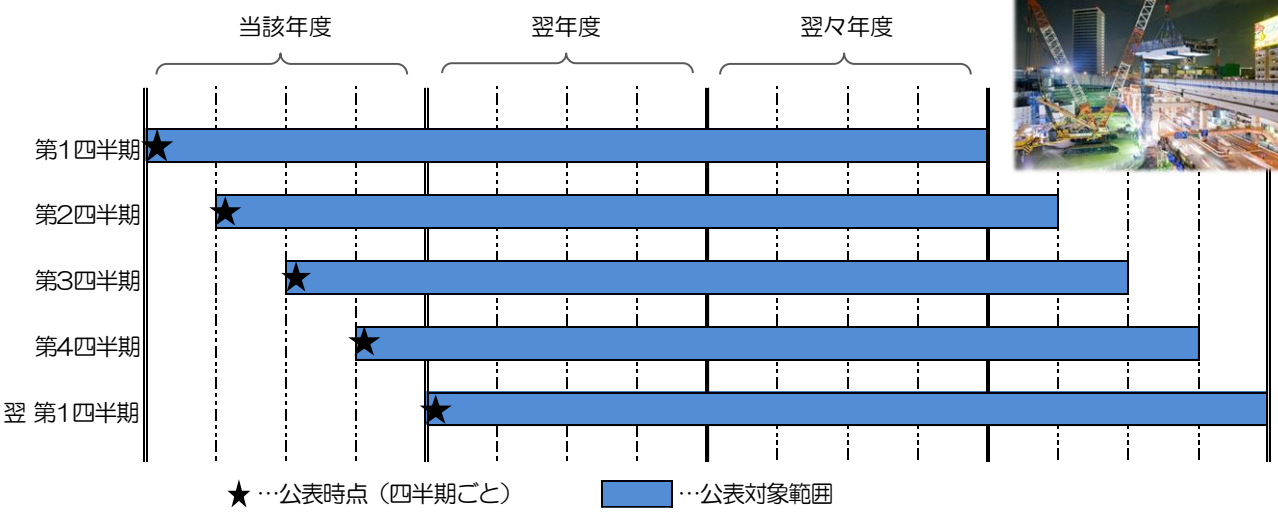
＜策定の目的＞

設計変更協議会（以下、「協議会」という。）は、**設計変更手続きの透明性と公正性の向上及び迅速化**を目的として、設計変更時に通常開催している設計変更会議（社内会議）とは別に「工事請負契約における設計変更ガイドライン（２０１７年５月制定）」で判断できない案件に対して、発注者と受注者が一堂に会して、設計変更の妥当性の審議を行う場として開催することとしています。

© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

（２）契約手続き業務の負荷軽減

① 2022年4月より、発注見通しの公表対象範囲を「公表時期からその後1年間分」から「**公表時期からその後３年間分**」に拡大しました。公表時点から3年先まで公表することにより、計画的な受注体制・技術者配置を行えるようにしました。



（３）見積活用方式における見積開示

2025年4月より、見積活用方式（公募型）、（公募・要請併用型）により発注する工事について、入札参加者の業務効率化の観点から契約手続き中に徴収した見積から採用した単価及び歩掛等の採用結果の開示を行うことにしました。

工事名：○○○工事

No.	見積項目	見積条件等	積算採用値	単位
1	○○設置工	上夜	○○○	円／式
2	○○ケーブル敷設工	外夜	○○○	円／m

4．契約手続き等に係る業務負荷軽減

② 2024年4月より、同地区・同時期・同工種の複数工事を一括して募集する契約方式「一括審査方式」を試行導入しました。
受注者については、複数工事受注可能とする方式を標準とし施工計画（又は技術提案）の中で複数工事受注を想定した施工計画、品質管理、安全管理に関する社内体制等の記述を義務付けています。

◆適用条件　以下1）～6）の条件をすべて満たす2以上の工事とする。
1）工事の目的・内容が同種であり、技術力審査・評価の項目が同じ工事
2）業種区分及び等級が同じ工事
3）入札契約手続きのスケジュールを同一に行うこととしている工事
4）複数の競争参加者が見込まれる工事
5）施工計画（技術提案）のテーマが同一となる工事
6）発注が同一発注局となる工事

	改修工事A	改修工事B	改修工事C
設計/積算			
入札公告 競争参加資格確認	一括審査		
入札	入札① a者,c者,d者	→ 入札② a者,b者,c者	→ 入札③ a者,d者
契約	契約①(a者)	契約②(c者)	契約③(a者)

③ 2023年11月より、工事公告時の設計成果品の電子閲覧を導入しました。質問書の閲覧についても導入を検討しています。

1） 閲覧申請書
・目的外及び保持期間外の使用しない
・第三者への開示しない等の遵守事項を記載

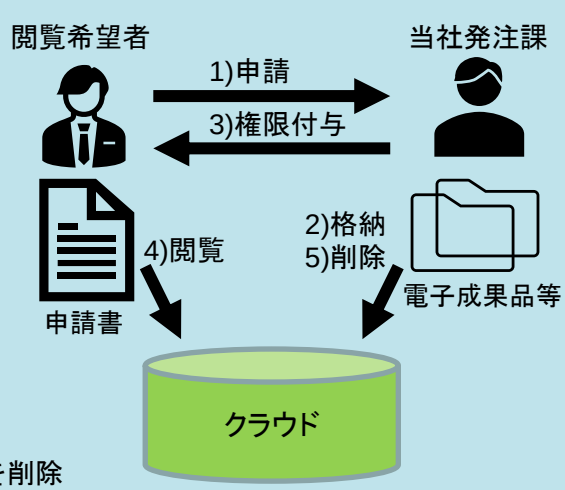
2） 資料の格納
・しゅん功済業務の報告書（電子データ）等

3） クラウド閲覧権限付与
・閲覧権限を許可し、クラウドのURLを送付

4） 資料の閲覧
・資料は閲覧のみ、複写・写真撮影は不可
・閲覧期間終了後はメモ等の資料は破棄・消去

5） 資料の削除
・閲覧期間終了後はクラウドの権限と格納した資料を削除

設計成果品の電子閲覧の流れ



5．ICTの活用、DXの推進

（1）ICT施工の活用

インフラの高齢化や技術者不足、激甚化する自然災害リスク等の社会環境の変化に対応するため、道路の維持管理を中心とした生産性向上・高度化等に向けて、デジタル技術活用を推進しています。

【取り組み事例】

①首都高の上部工補強工事において、3次元の電子データ(3次元モデル)とデバイス機器を用いた現場支援を試行し 生産性向上に寄与することを確認

適用工事　：　(修)上部工補強工事2-212
場　　所　：　高速9号深川線木場付近
工事内容　：　鋼製橋脚隅角部補強工、き裂補修 等

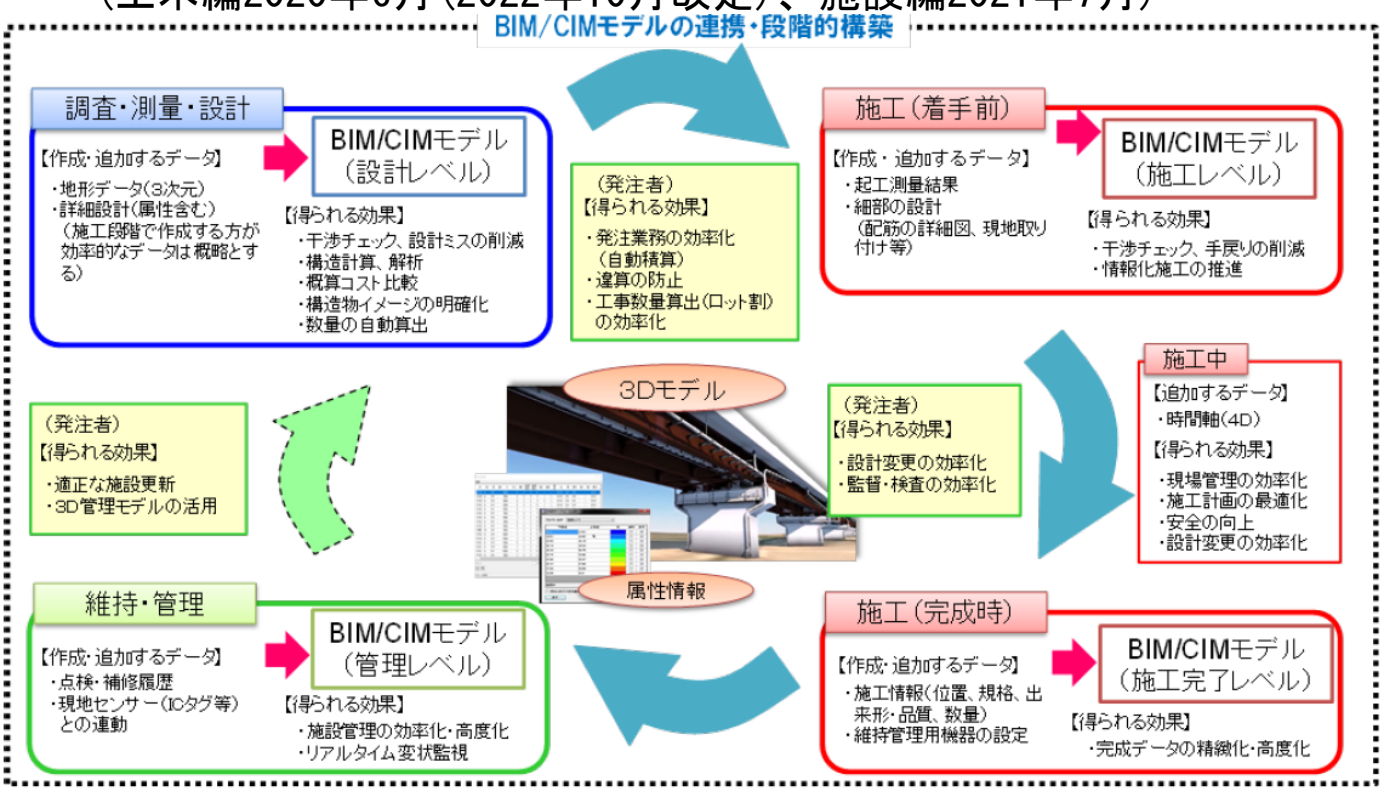
②2023年4月に首都高で初めて「ICT(情報通信技術)建設機械による施工」の舗装切削工事を試行し、有用性・将来性があることを確認

適用工事　：　(修)舗装改修工事2022-2-1
場　　所　：　高速湾岸線(西行き)臨海副都心付近
工事内容　：　舗装打換え工 等

舗装打換え工事での試行状況

（２）デジタル技術の活用

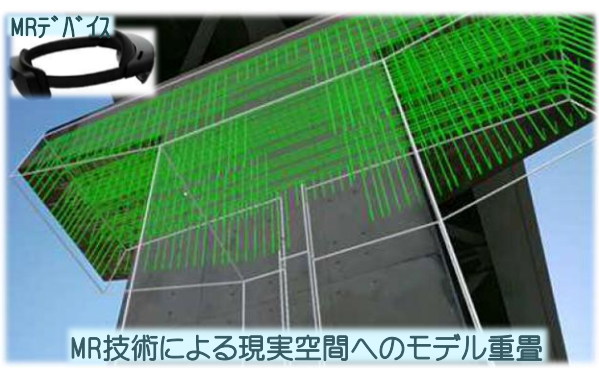
① 調査・設計から施工、維持管理まで一連のプロセスにおける業務の効率化・高度化を目的として、BIM/CIMガイドラインを制定しました。（土木編2020年6月(2022年10月改定)、施設編2021年7月）



出典:BIM/CIM活用ガイドライン(案)第1編共通編(令和4年3月 国土交通省)

② 構造物補強工事において3次元モデルとMRデバイスを用いた現場支援を試行する等、より合理的な仕様について継続検討しています。

熟練技術者が遠隔から現場をサポートすることで、現場作業の品質と生産性を高めます



MR技術による現実空間へのモデル重畳

設備点検でのARによる作業手順表示

© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

（３） DXの推進

デジタル技術の活用を更に加速・進化させ、次世代に向けた変革＝デジタルトランスフォーメーション(DX)を目指すべく、『首都高DXビジョン(2023年6月)』や具体的な実行メニュー等をまとめた『首都高DXアクションプログラム(2024年10月)』を策定しました。

首都高DXビジョンで掲げた5つの柱の内、柱1『「安全・安心の追求」における取り組み例』や柱3『現場の安全性・生産性品質の向上』を中心に現場の円滑な事業推進を図っていきます。

※「首都高DXビジョン・アクションプログラム」：https://www.shutoko.co.jp/company/dx

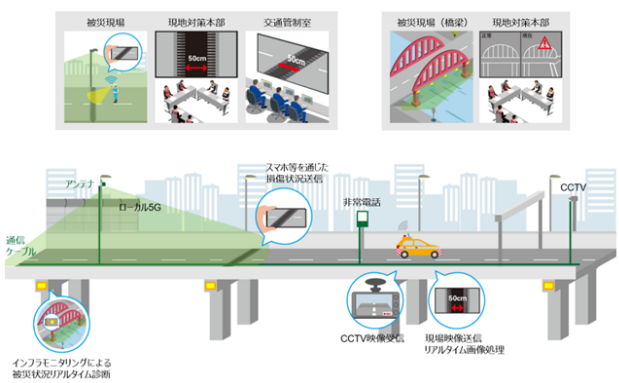
柱1.「安全・安心の追求」における取り組み例

次世代i-DREAMs®の開発

次世代i-DREAMs®のインターフェースイメージ

ローカル5G等新たな自営無線網の検討

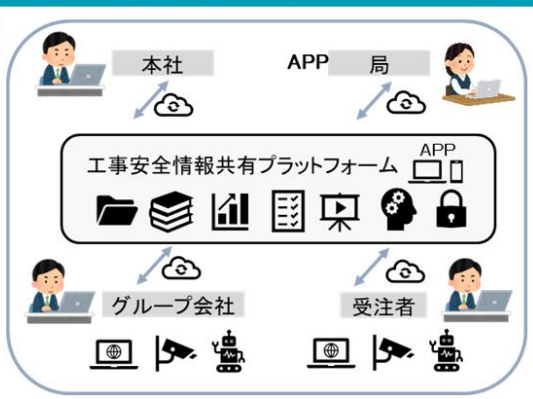
ローカル５Gを活用した道路モニタリングイメージ



柱3.「現場の安全性・生産性・品質の向上」における取組み例

工事安全の推進

工事安全情報共有プラットフォームの開発



点検新技術の活用

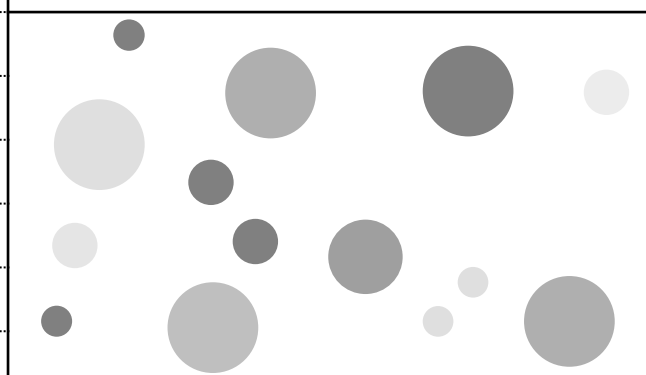
センシング・VR等の各種新技術の活用

© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

6．関連基準等のHP掲載

以下の基準等はHPへ掲載しています。是非、御覧ください

https://www.shutoko.co.jp/business/bid_spec/

	工　事	調 査・設 計
積算基準	工事請負契約における設計変更ガイドライン	工事標準歩掛（調査編）
	工事一時中止ガイドライン	調査・設計請負契約における設計変更ガイドライン
	工事関係ガイドライン新旧対照表	土木・施設工事等単価ファイル
共通仕様書	施設工事共通仕様書	調査・設計共通仕様書
	施設維持補修工事共通仕様書	調査・設計共通仕様書様式集
	土木工事共通仕様書	調査・設計業務の成績評定考査基準
	補修工事共通仕様書	
	道路清掃業務共通仕様書	
	機械器具貸与仕様書	
	土木材料共通仕様書	
	出来形管理基準	
	工事関係様式集	
マニュアル・ガイドライン	工事書類作成マニュアル	
	首都高速道路における BIM/CIM 導入ガイドライン（土木編）	
	首都高速道路における BIM/CIM 成果品作成マニュアル（土木編）	
	首都高速道路における BIM/CIM 導入ガイドライン（施設編）	
	首都高速道路における BIM/CIM 成果品作成マニュアル（施設編）	
	電子納品等運用マニュアル	
	電子納品関係様式集	
	首都高速道路における遠隔臨場試行マニュアル	
	建設キャリアアップシステム（CCUS）活用に係る実施要領	
	週休2日制工事ガイドライン	
	三者会議実施マニュアル	
	ワンデーレスポンス実施マニュアル	
	設計変更協議会実施マニュアル	

工事・業務の円滑化に関する取り組み

2024年10月：初版発行
2025年10月：第2版発行

編集：首都高速道路株式会社
技術部　技術企画課
東京都千代田区霞が関1-4-1

本資料の内容を転載・複写する場合はご連絡下さい

© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

資料3

安全管理に特に優れた工事の表彰について

〇優秀工事等表彰に加え、安全管理に特に優れた工事の表彰【安全管理優良工事表彰】を行っています。
〇特に安全管理に優れ、工事成果全体が優良な工事を表彰し、受賞者の安全管理に関する社会的評価の向上と受注者全体の安全管理意欲のさらなる向上を図り、工事安全管理の推進に資することを目的としています。

安全管理優良工事(総合)[2024～]		安全管理優良工事(無事故期間)[2025～]	
対象工事	安全管理に優れ、工事成果全体が優良な工事	対象工事	安全管理に優れ、所定の期間中に無事故を達成した工事
表彰時期	工事完了時	表彰時期	工事途中～工事完了時
ｲﾝｾﾝﾃｨﾌﾞ	表彰・公表 入札時に技術評価点への反映	ｲﾝｾﾝﾃｨﾌﾞ	表彰・公表 しゅん功時に工事成績への反映 入札時に技術評価点への反映

安全管理優良工事(総合)[2024年度実績]			安全管理優良工事(無事故期間)[2024年度実績]		
1	(修)構造物改良工事1-215	日栄興業㈱	1	(修)構造物改良工事2-8	川田建設㈱
2	標識補修2022-2	日栄興業㈱	2	(修)上部工補強工事3-213	㈱横河ブリッジ
3	(修)舗装改修工事2022-2-2	日本道路㈱			
4	(修)受配電設備改修工事2021-2-1	㈱東光高岳			
5	(修)交通管制設備改修工事2022-2-1	コイト電工㈱			
6	(修)トンネル換気設備改修工事2022-3-1	㈱日立製作所			
7	(修)上部工補強工事3-213	㈱横河ブリッジ			

© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

後行特定更新等工事

2025年12月
首都高速道路株式会社

© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

首都高速道路の更新計画（概略）

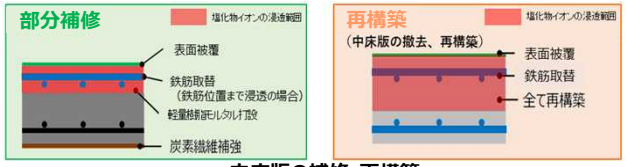
〇先行特定更新等工事
2014年度より、新たな損傷の発生や進行を抑え、長期の耐久性や維持管理性を向上させるため、橋梁単位で全体的に補修を実施（対象延長55.2km）

〇後行特定更新等工事
2014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、抜本的な対策として3,056億円の更新事業を2024年度から新たに着手

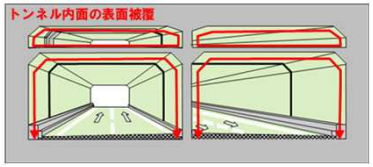
羽田トンネル（新たに更新が必要な箇所の例）

中床版上面のコンクリートはく離

中床版上面の鉄筋消失



中床版の補修・再構築



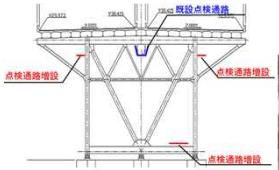
対策内容

対策内容
・損傷部位（中床版等）の補修・再構築
・トンネル内面の表面被覆による劣化因子の遮断

荒川湾岸橋（新たに更新が必要な箇所の例）

開通直後

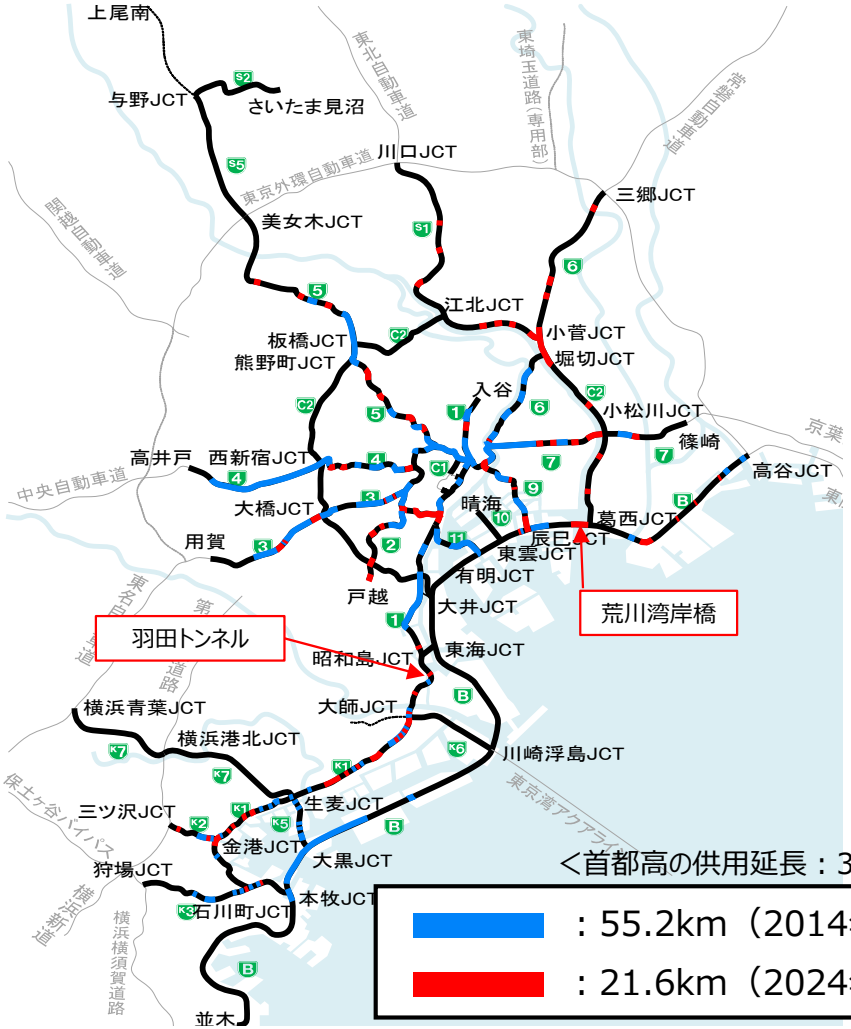
損傷した部材の補修・取替
※破断箇所は応急補修済
損傷部位（ガセットプレート）等の補修・取替



点検通路の増設

下地から塗装を塗替え

対策内容
・損傷部位（ガセットプレート等）の全面的な補修・取替
・塗膜を全て除去し、高耐久な塗装への全面的な塗り替え
・アクセス困難箇所に点検通路等を設置して維持管理性を向上



後行特定更新等工事	延長（Km）	更新事業費（億円）	箇所事例	事業年度
合計	21.6	3,056		
トンネル（羽田トンネル）	0.3	755	・高速1号羽田線 羽田トンネル	R6～R20
橋梁	21.3	2,301	・高速湾岸線 荒川湾岸橋　など	R6～R17

© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

後行特定更新等工事の発注計画

➢ 2025～2027年度　発注予定工事件数

●後行特定更新等工事（保全）の事業期間12年間で、**土木：約139件**、**施設：約15件**の工事発注予定
●2027年度までの契約率（件数ベース）は土木22%、施設46%に達する見込み

発注局	土木					施設					3か年計
	2024 ※参考	2025	2026	2027	計	2024 ※参考	2025	2026	2027	計	
東京西局	2	2	2	3	9		1		3	4	13
東京東局	2	3	4	6	15			1	1	2	17
神奈川局		3	2	2	7		1			1	8
合計	4	8	8	11	31		2	1	4	7	38

※羽田トンネル更新工事含まず

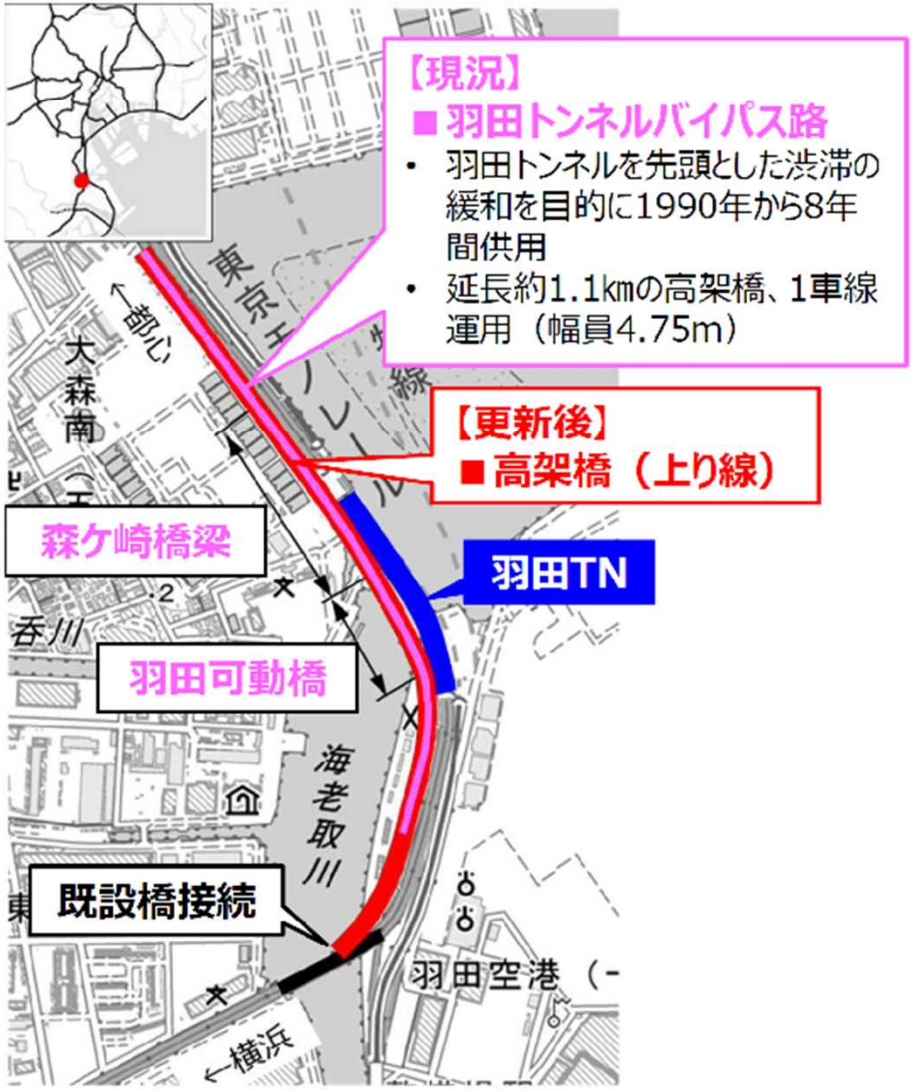
➢ 後行特定更新等工事発注の考え方

●工事種別
[土木]
原則全径間において塗替塗装を実施（桁・橋脚内面、恒久足場内等は別途検討）　　[件数割合]
・塗装工事　・・・約10億以下でＢランク等の少ない径間を基本とする　・・・約40%(54件)
・上部工補強工事・・・約10億以上で主たる工種がメタル系等となる径間をパッケージ発注　・・・約24%(26件)
・構造物改良工事・・・高速規制が必要な遮音壁更新など　・・・約15%(19件)
・舗装改修工事　・・・床版防水、舗装打替え工事　・・・約25%(40件)
[施設]
・土木工事発注計画に追従し、配線路工事及び本線軸重工事を発注

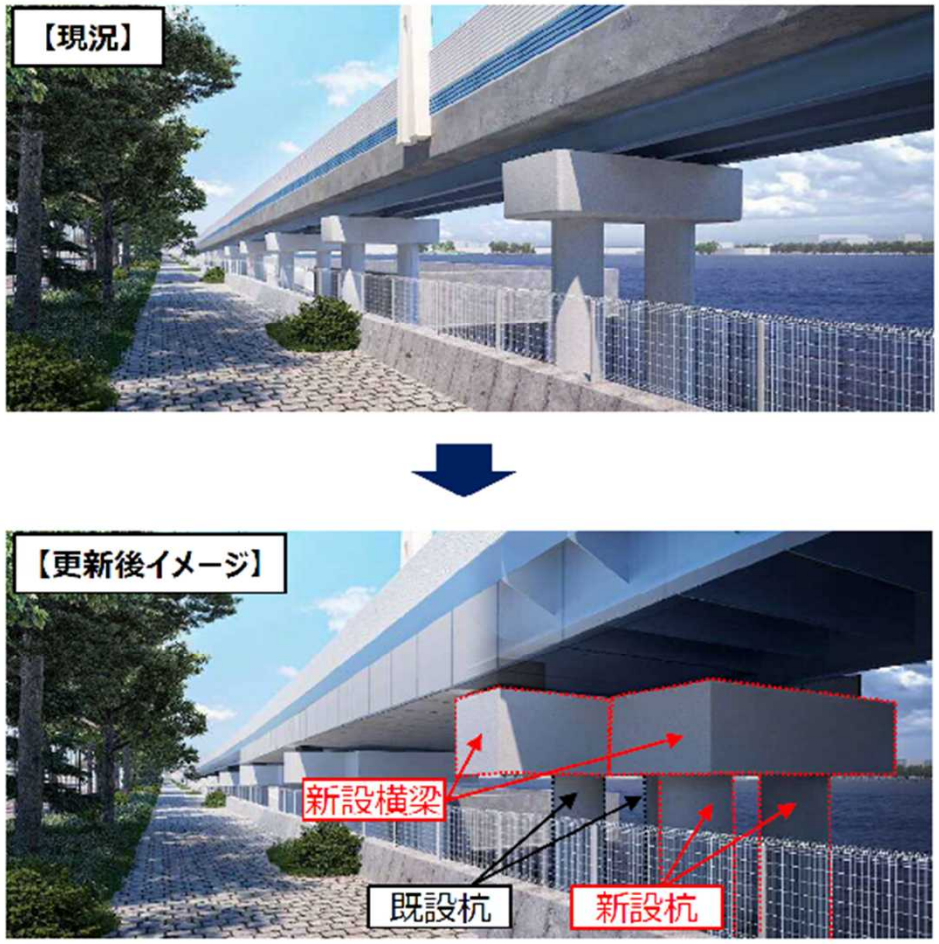
© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

羽田トンネルの対策内容（更新イメージ）

○ 工事中の交通影響を軽減させるため、更新工事中のう回路を設置
○ 工事後は、う回路を本線運用し、上り方向を高架３車線化することで通常時の渋滞を緩和
○ 羽田トンネルバイパス路（羽田可動橋を含む）を有効活用



■森ケ崎橋梁（延長310m）

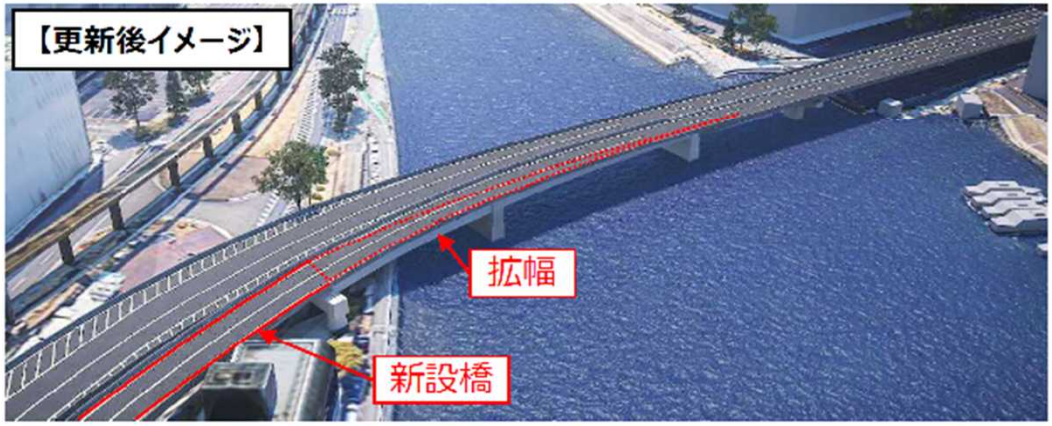


© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

羽田トンネルの対策内容（更新イメージ）

■**羽田可動橋**（延長124m）

■**既設橋との接続**（横浜側）



© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

荒川湾岸橋の損傷状況

○ 供用年月：1978年1月（開通から47年経過）
○ 構　　造：橋長840m、総鋼重量約13,500ｔ、約1,700の部材で構成
　　7径間ゲルバートラス橋（格点数：約800、塗装面積：約15万㎡）
○ 特　　徴：河口付近に位置し、飛来塩分の影響を受けやすい環境
　　塗膜が下地から広範囲にわたり剥がれ落ちる事象に起因した鋼材の腐食などが想定以上に進展
○ 工事契約：都心側工事を2025年3月に工事契約済（工期：2025年3月～2032年12月、契約金額：約110億円）
　　残る郊外側は2027年度に契約予定

【位置図】

都心方面　都心側工事（工事契約済）　840m　郊外側工事　千葉方面

■建設時の状況

一径間分を一挙に架設

巨大な鋼鉄製の橋脚

■損傷事例

塗膜のはく離・腐食

ガセットプレートの腐食・破断
※破断箇所は応急補修済

【荒川湾岸橋以外でも塗装はく離を確認】

神奈川1号横羽線

7号小松川線

※古い塗装仕様（S46基準）に基づき塗装された鋼橋

・塗膜が下地から広範囲にわたり剥がれ落ちる事象が顕在化
・塗膜のはく離により、**鋼材の腐食や部材破断等の重大損傷**を確認

© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

荒川湾岸橋（鋼橋）の対策内容

○ 古い塗装仕様の既存塗膜を下地からすべて除去し、新たに高耐久な塗装を行い、長期にわたる健全性を確保
○ 腐食が急速に進行し、一部部材で発生している断面欠損や破断などにおいては、鋼板による補修・補強や取替を実施
○ 新たに点検通路等を設置し、維持管理性の向上を図る

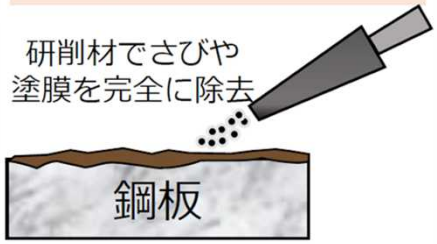
■古い塗装仕様の除去、塗替え

塗膜の剥離・腐食

【高耐久塗装仕様の例】

古い塗装仕様全て対象
・下地から塗膜全てを除去
・高耐久な塗装に塗替え

研削材でさびや
塗膜を完全に除去



下地から塗膜除去
（ブラスト工法など）

表面が清浄され
塗装の性能を確保

高耐久化仕様で塗装

■橋梁全体に腐食・断面欠損等が発生

鋼製橋脚腐食

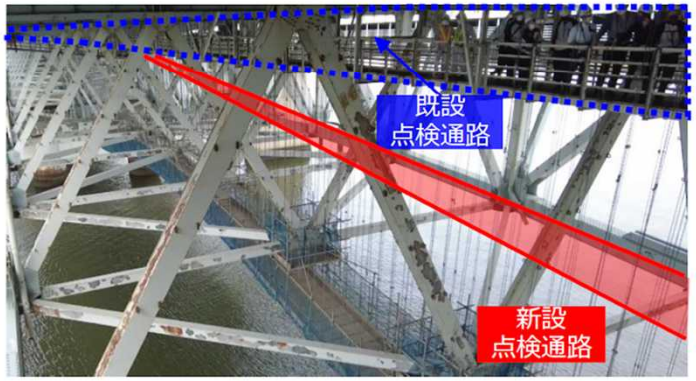
部材接合部腐食（膨張・変形）

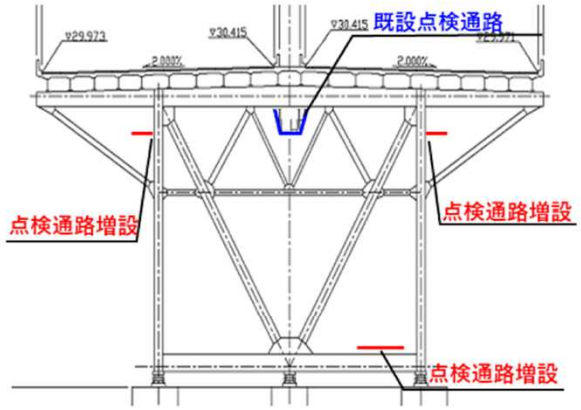
ボルト腐食・破断

損傷リスク箇所もまとめて更新
・鋼板による補修・補強、取替
・破断の恐れがあるボルトの取替　など
⇒予防保全型の維持管理へ移行

＜腐食部補強の例＞

■点検通路等を新たに設置





・アクセス困難な箇所に点検通路等を新たに設置

長期にわたる健全性確保へ

維持管理性の向上

© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

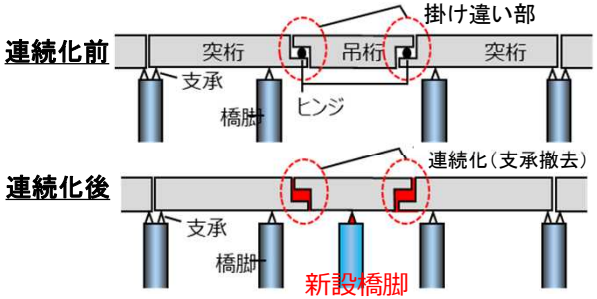
鋼橋の主な対策内容

○ 橋梁の大規模修繕にあたっては、都市内の厳しい制約等の中、仮設足場を設置して工事を集中的に行う
○ 必要な対策をパッケージ化して、橋梁単位で損傷や課題をまとめて解決することにより、新たな損傷の発生を抑え、構造物全体の長期耐久性や維持管理性の向上を最大限に図る

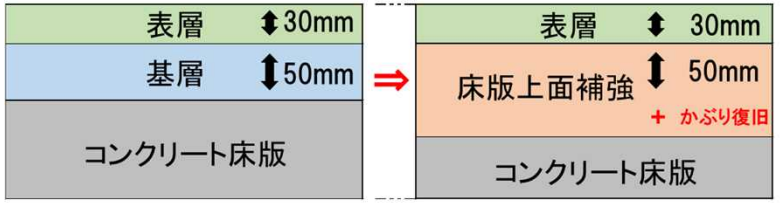
＜塗装の高耐久化＞

耐久性の高い塗料により防食性能を向上

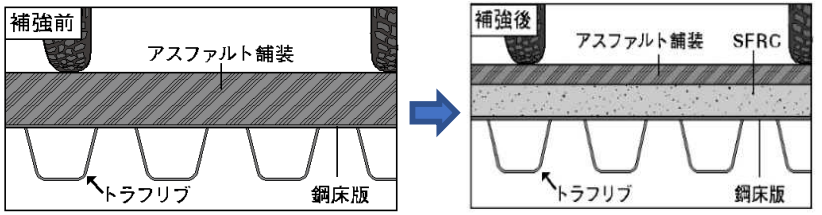
＜支承部構造改良（一例）＞



＜床版耐久性の向上＞

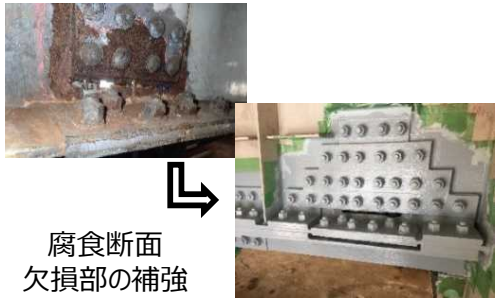


RC床版：床版上面補強

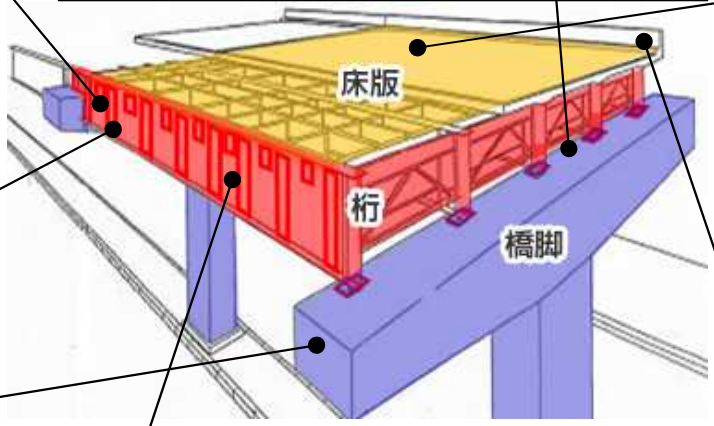


鋼床板：SFRCによる耐久性向上

＜腐食部補強＞



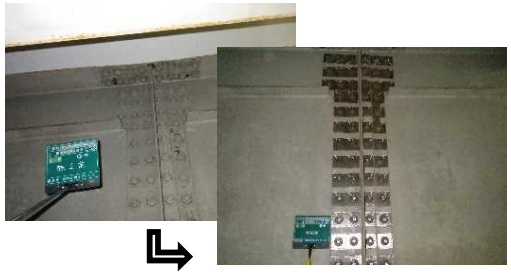
腐食断面
欠損部の補強



＜はく落防止＞

コンクリート橋脚はく落防止対策

＜高力ボルト（Ｆ１１Ｔ）取替＞

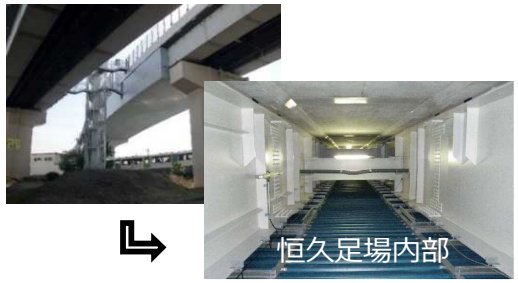


破断の恐れのある高力ボルトの取替

＜鋼製高欄取替＞

耐久性の高い塗装をした鋼製高欄へ取替

＜恒久足場の設置＞



仮設足場の設置困難箇所へ設置

© Metropolitan Expressway Company Limited 2025

資料5

首都高速道路における雪凍時対応

2025年12月8日

・2023年度の大雪対応振り返り

〇2024年2月5日（月）

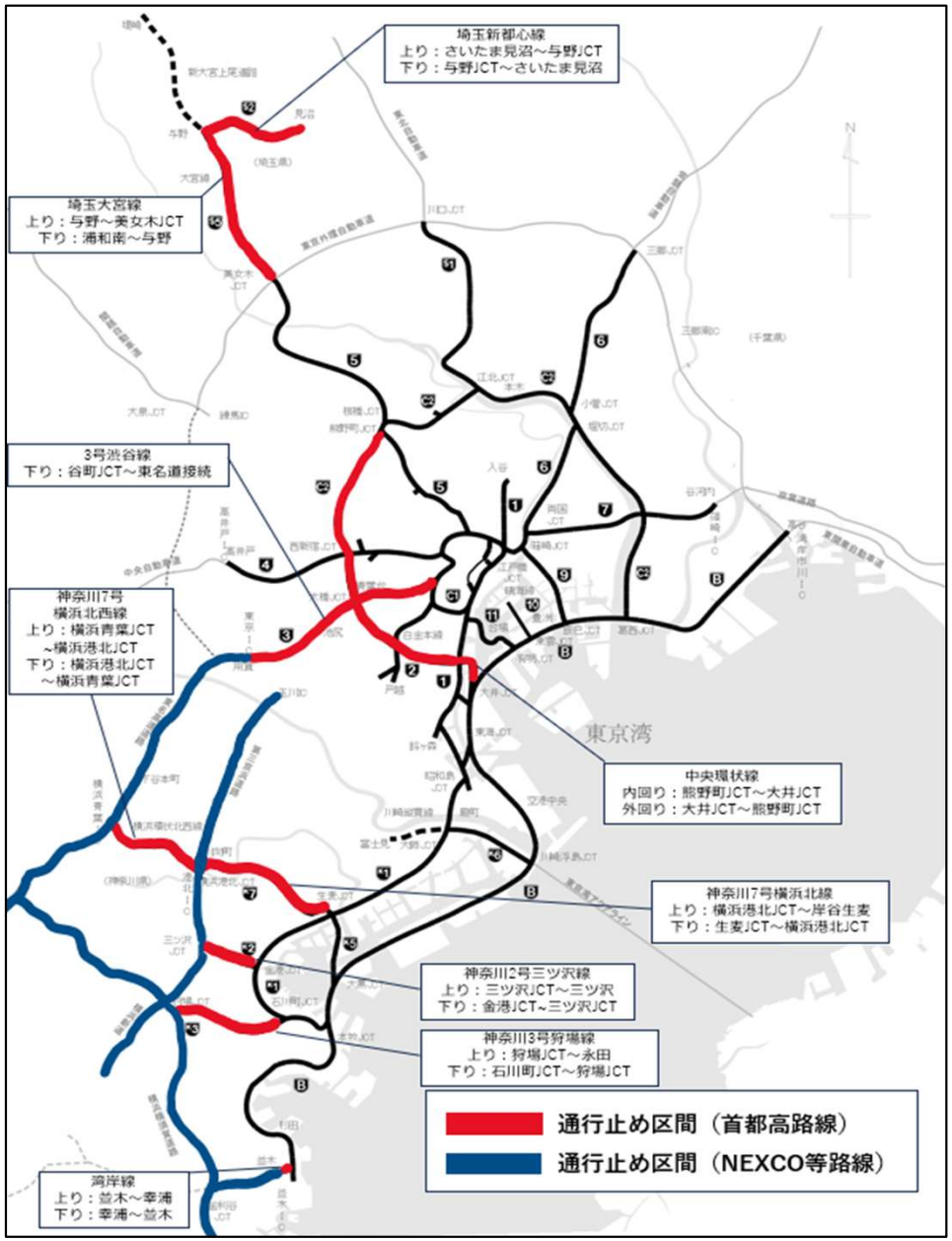
南岸低気圧通過に伴い、都心の積雪量　8cm

・前日より、首都高での早めの通行止め可能性路線の広報
・関東地整、ネクスコと合同記者会見を実施し、出控えを呼びかけ
・東名高速道路、中央自動車道の通行止め及び現地の気象状況、路面状況を踏まえ、5日11時30分より順次、本線通行止め実施
・通行止め総延長　約215km（総延長の約7割）
・通行止め最大時間　53時間
・排雪作業班　約170班
　(基本の班構成：ショベル1台、ダンプ4台、作業員5人)
・他機関からの受援　44班（日建連関東支部 2班）

・昨冬の積雪・凍結対応（2024年度）

◯2025年3月4日夕方から5日未明にかけての降雪
都心の積雪量　1cm、埼玉の積雪量　2cm

・週明けの降雪であるため、2月28日（金）に降雪時の予防的通行止め実施に関する合同プレスリリースを実施
・3日前から連日、関東地整、東京管区気象台、ネクスコと合同記者会見を実施し、出控えを呼びかけ
・東名道の予防的通行止め及び現地の気象状況、路面状況を踏まえ4日（火）16時より順次、本線通行止めを実施
・早期通行止め解除を目標に、凍結防止剤散布車、空ダンプ、スイーパー、ケルヒャー車等による融雪作業を実施し、5日（水）5時30分に本線通行止めを全て解除
・通行止め最大時間　13時間45分



【雪凍時の対応】

■ 2025年度の基本方針

○車両滞留発生の未然防止
○通行止め区間の早期解除
○お客さまへの徹底した情報提供

具体的な方法

① 予防的通行止めを主とした運用の実施
② 積雪や路面凍結による処理時間の最小限化、短縮化
③ SNS等を活用したきめ細かい広報

【雪凍時の対応】

■　今冬の態勢確保状況

・除排雪作業等

○除排雪班数　　２２０班（調整中）※日建連加盟の災害支援協定会社含む
○凍結防止剤散布車両　　９４台
○融氷車両等　　８台
○レッカー車両　　４３台

・排雪場所

全２７カ所（調整中）

高架下や基地等敷地のほか、ＰＡの一部を一時雪捨て場として活用他、公有地等を追加

【雪凍時の対応】

■　除排雪の作業方針

作業方針を統一するため、路面仕上げの見える化を整理し、円滑な交通開放を目指します

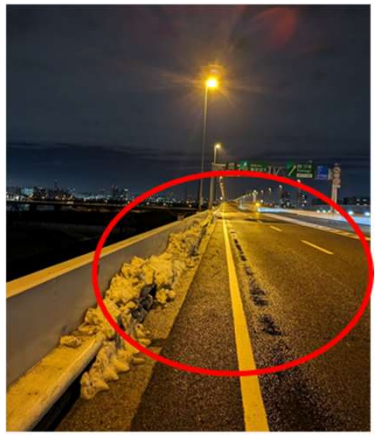
■交通開放条件の目安

① 車線部の路面に残雪・凍結箇所が無いこと（黒路面となっている）
② 外側線（路肩・中央分離帯側）の視認性が確保されていること
③ 横断勾配が5%以上の範囲における山側はすべて除排雪する
④ 曲線部ゼブラ帯においては、全幅の半分まで除排雪されていること
⑤ 分合流ゼブラ帯においては、ポストコーンの間も含めて全て除排雪すること
⑥ 非常駐車帯においては、横断勾配に関わらず、車両が駐車できるスペースを確保すること

曲線部 ゼブラ帯：
○ ゼブラ全幅の半分残っている

分合流部ゼブラ帯：
✖ ポストコーンの間に残っている

合否　✖ 白線が見えない



○ 地覆、路肩に残っている
○ 車線部が黒路面となっている

○ 路肩に雪が残っている
○ 白線一本分舗装出ている

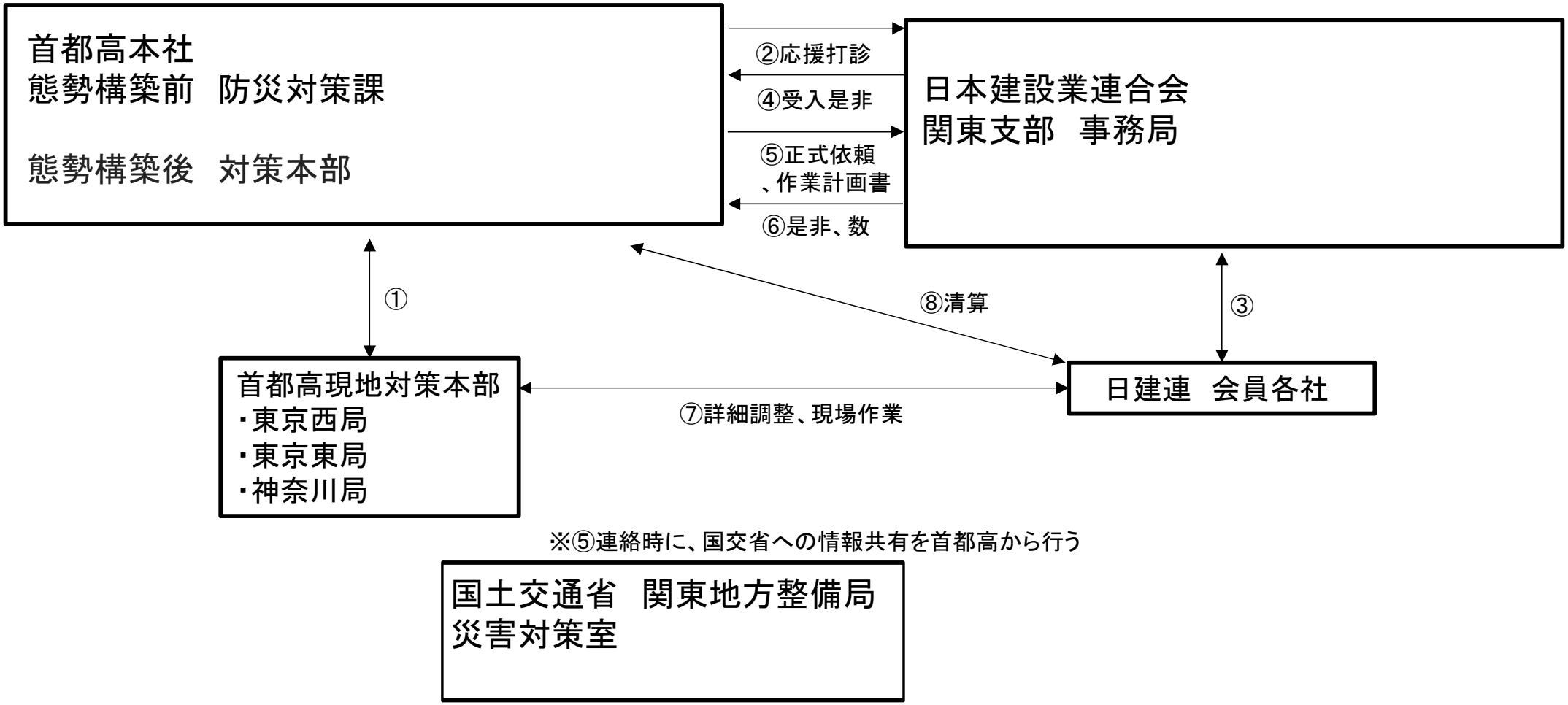
○ すべて除排雪した状況

- 雪凍対応については、局を通じて支援・応援の要請をお願いしておりますが、**有事の際には、さらなる上積み**も引き続きお願いします。

- 様々な災害に対しても、協力依頼について日本建設業連合会を通じたご相談をしていきたいと思います。

■ 今冬の災害対策講習会
2025年12月3日(水)実施
・「包括的災害協定」に基づく積雪凍結対策支援要請について

日建連あて応援依頼時の連絡フロー（包括的災害協定）



調整目安：出動の
②～④：72時間前～
⑤～⑦：48時間前～

資料6

2025 年度 首都高速道路（株）と日本建設業連合会との意見交換テーマ

テーマ：建設業界の発展に向けて（全発注機関共通の要望）

1．働き方改革の推進

①時間外労働上限規制適用に伴う新たな課題への対応

時間外労働上限規制の適用に伴う物流コストの上昇、生コンクリート打設日の制約、クレーンの作業時間の制約により、コストや工期への影響も拡大しつつある。

こうした受注者の責めによらない条件変更に対し、引き続き受発注者間による設計変更協議を現場へ徹底し、適切な工期および請負代金について契約変更をお願いしたい。併せて、時間外労働の上限規制を遵守するために要した技術者増員や業務委託等による経費増についても引き続き適切に請負代金に反映いただきたい。

また、適正な工期設定であっても関係機関協議等が未了なために工事着手ができず、契約後すぐの工期変更を余儀なくされる場合があり、詳細設計、対外機関との設計協議、支障物移設等を発注前に完了していただきたい。

②完全週休二日工事の完全実施

建設業の担い手（技術者・技能労働者）を確保し、時間外労働の上限規制を遵守するためには、土日閉所を基本とした週休二日の実現が不可欠である。既契約を含む全ての工事で土日閉所による週休二日制工事（完全週休二日）を原則導入していただきたい。

2．工事書類の削減・簡素化

書類作成について、引き続き工事書類作成マニュアルを現場に徹底いただくとともに、補助業務を含め、受注者が実施すべき範囲を超える書類作成（関係機関協議資料、社内向け説明資料、など）や業務に要した期間・費用については、引き続き適切に設計変更にて対応されたい。

3．設計変更の適正化

設計変更手続きを円滑化していくことは、受発注者双方の業務負担軽減や受注者の適正な利益確保につながることから、引き続き以下の改善をお願いしたい。

- 受注者の責によらない条件変更に対して、適切な契約変更を現場へ徹底すること
- 設計変更協議に係る説明資料や見積の作成が時間外労働に影響を及ぼすため、設計変更協議の負担軽減を図ること

- 直接工事の増減によらず、工期を延長する場合は材料・機械等の増加費用を契約変更しやすくなるよう、工事一時中止ガイドラインの適用を拡大すること

4．新技術・新工法の現場実装の推進

建設技能者の高齢化と離職者の増加が進む中、新技術・新工法を現場に実装し生産性を上げていくことは重要である。このため、受注者提案による新技術・新工法の現場への導入に当たって、発注者が必要経費を負担する仕組みについて制度化や ICT 活用を進めるようお願いしたい。

テーマ：高速道路会社特有の課題に対する要望

5．入札契約制度の改善

総合評価落札方式においてより技術力を重視した入札契約制度とするために、以下の改善をお願いしたい。

- 総合評価落札方式全般で技術評価点の単独 1 位を設けること
- “技術提案評価方式”における低入札調査基準価格を下回る入札価格を評価しないこと

6．発注見通しや積算条件の開示

充実した施工体制の構築や、積算業務担当社員の働き方改革を進めるために、以下の情報を入札前に開示していただきたい。

＜発注見通しの公表内容の拡大＞

- 公告時期、入札時期等を月単位で公表
- 概算工事価格

＜入札公告時の公表内容の拡大＞

- 採用した他団体の積算基準名称
- 間接工事費補正区分
- 積算基準適用年月
- 単価適用年月

以　上

資料7

一般社団法人日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

2025年度

首都高速道路･日建連意見交換会
説明資料

2025年12月

（一社）日本建設業連合会

1．①時間外労働上限規制適用に伴う新たな課題への対応

一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

時間外労働上限規制の適用に伴う物流コストの上昇、生コンクリート打設日の制約、クレーンの作業時間の制約により、コストや工期への影響も拡大しつつある。
こうした受注者の責めによらない条件変更に対し、引き続き受発注者間による設計変更協議を現場へ徹底し、適切な工期および請負代金について契約変更をお願いしたい。併せて、時間外労働の上限規制を遵守するために要した技術者増員や業務委託等による経費増についても引き続き適切に請負代金に反映いただきたい。
また、適正な工期設定であっても関係機関協議等が未了なために工事着手ができず、契約後すぐの工期変更を余儀なくされる場合があり、詳細設計、対外機関との設計協議、支障物移設等を発注前に完了していただきたい。

A） 時間外労働上限規制の影響

◆2024年4月からの時間外労働上限規制が適用されたことにより、どのような影響がありましたか。【複数回答可】

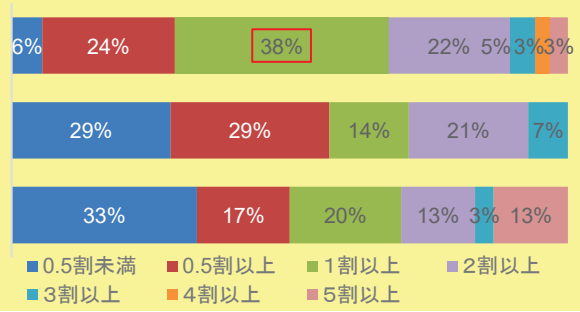
時間外労働上限規制により、資機材や運搬費のコストが上昇している。また、資機材の納入日や納入時間の指定が難しくなっている

		首都高速（6現場）	高速道路会社（272現場）	国(道路･河川)（186現場）
コスト	資機材や運搬費のコストが上昇した	50%	40%	39%
	ポンプ車の圧送作業時間の制約により、稼働率の低下を補うためコストが上昇	0%	8%	4%
	クレーンの基本作業時間の見直しによる稼働率の低下を補うためコストが上昇している	50%	11%	8%
時間	資機材の注文から納入までに要する時間が増加した	17%	18%	16%
	資機材の納入日や納入時間の指定が難しくなった	33%	24%	22%
	緊急時の資機材調達の対応が難しくなった	0%	10%	8%
	生コンプラントの土日祝日休止が増加し、コンクリート打設日の制約が生じている	0%	18%	17%
	17時以降の打設ができないなど、コンクリート打設時間の制約が生じている	0%	3%	5%
	クレーン会社の上限規制により基本作業時間の見直し	33%	8%	6%

出典：円滑な施工の確保に関するアンケート調査（日建連／2024年11月）

＜資機材コストの上昇幅＞

資機材・運搬費が1割～2割上昇した現場が38%



◆時間外労働上限規制適用後の課題への対応として求めること

①コスト上昇について
資機材などの価格上昇は、スライド条項によるより一層の適切な対応

②工期について
資機材、生コン、クレーンの影響で工期が伸びる場合、当初設計において余裕を持たせた工期設定。また、上記影響が受注者の責によらないことを発注者に認めてもらった上で、契約変更協議に柔軟に対応

③歩掛について
ポンプ車の圧送作業時間の制約やクレーンの作業時間の見直しにより稼働率が低下した工種については、施工実態調査を通じてできるだけ早期に歩掛の見直し

④ヤードの確保
資機材等の保管や、移動時間削減のためのクレーンの止置き場として活用できる十分なヤードを確保した状態で工事の発注

1．②完全週休二日工事の完全実施

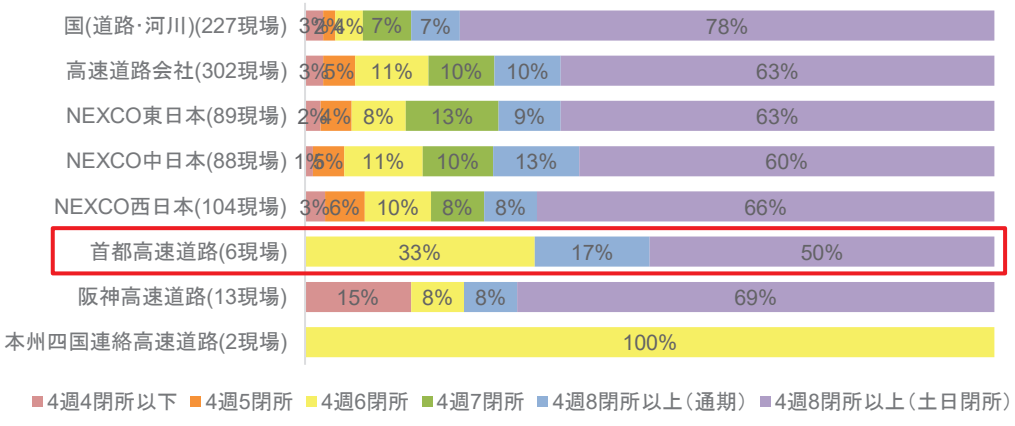
一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

建設業の担い手（技術者・技能労働者）を確保し、時間外労働の上限規制を遵守するためには、土日閉所を基本とした週休二日の実現が不可欠である。既契約を含む全ての工事で土日閉所による週休二日制工事（完全週休二日）を原則導入していただきたい。

A） 現場閉所実績

◆工期開始日から本日まで（竣工済みの場合は竣工まで）の現場閉所日数を教えてください。

国(道路･河川)工事では、78%の現場で土日閉所を基本とした4週8閉所以上を取得



出典：円滑な施工の確保に関するアンケート調査（日建連／2024年11月）

B） 完全週休2日の実現等の多様な働き方への支援（国土交通省）

国は令和7年度から完全週休2日（土日）の補正係数を新設。他産業と遜色ない建設業の働き方の実現に向け取り組みを進める

令和7年度の週休2日補正係数

<現場閉所>

工期単位（4週8休）	月単位	週単位（完全週休2日（土日））
補正無し	労務費：1．02 共通仮設費：1．01 現場管理費：1．02	労務費：1．02 共通仮設費：1．02 現場管理費：1．03

<交替制>

工期単位（4週8休）	月単位	週単位（完全週休2日）
補正無し	労務費：1．02 現場管理費：1．02	労務費：1．02 現場管理費：1．03

出典：令和7年度土木工事・業務の積算基準等の改定（国土交通省／2025年2月）

C） 完全週休二日の制度化（首都高）

首都高では、他の発注機関に先駆けて土日閉所による完全週休二日を制度化

4．発注方式
次のいずれかによる方式を基本とする。
ただし、建築工事（営繕工事）において一つの工事現場で複数の工事が分離発注される場合は、全ての工事について同一の方式を選択する。
なお、月単位の週休２日とは完全週休２日（土日）Ⅰ型又は完全週休２日（土日）Ⅱ型に係わらず、通期の週休２日が前提となる。
（１）完全週休２日（土日）Ⅰ型
受注者が工事着手前に「完全週休２日（土日）」に取り組む旨を発注者と協議したうえで取り組む方式（月単位の週休２日及び通期の週休２日は必須）
（２）完全週休２日（土日）Ⅱ型
受注者が、完全週休２日（土日）及び月単位の週休２日の取り組みについて工事着手前に選択をし、選択結果について発注者と協議する方式（通期の週休２日は必須）

D） 完全週休二日の課題と対応策

◆完全週休二日の課題

①従来の通期・月単位の週休二日では、悪天候等により平日が休工となった場合、作業を土日に振り替えてリカバリーできたが、土日閉所の場合はそれができず、現場稼働率が低下して工期が延びる。

②複数日に渡る連続作業が土日にかかる場合、作業を翌週に延期することが必要となり、通期・月単位の週休二日と比べて工期が延びる。

③完全週休二日工事において金曜日夜間作業（土曜日の0:00以降に及ぶ）ができないと判断されると、夜間作業の可能日は週4日（月～木）のみとなる。

⇒　同じ工事数量でもそれに要する暦日日数が増えるため、余裕を持った工期設定が必要。

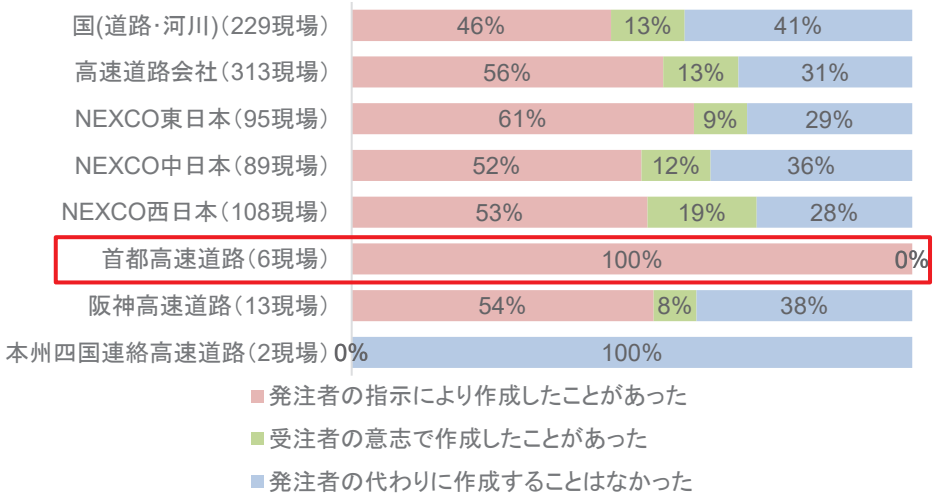
2. 工事書類の削減・簡素化

書類作成について、引き続き工事書類作成マニュアルを現場に徹底いただくとともに、補助業務を含め、受注者が実施すべき範囲を超える書類作成（関係機関協議資料、社内向け説明資料、など）や業務に要した期間・費用については、引き続き適切に設計変更にて対応されたい。

A） 書類作成の肩代わり

◆発注者が作成すべき書類を、発注者の代わりに作成したことはありましたか。

高速道路会社の56%の現場で発注者が作成すべき書類を
発注者の指示で受注者が作成

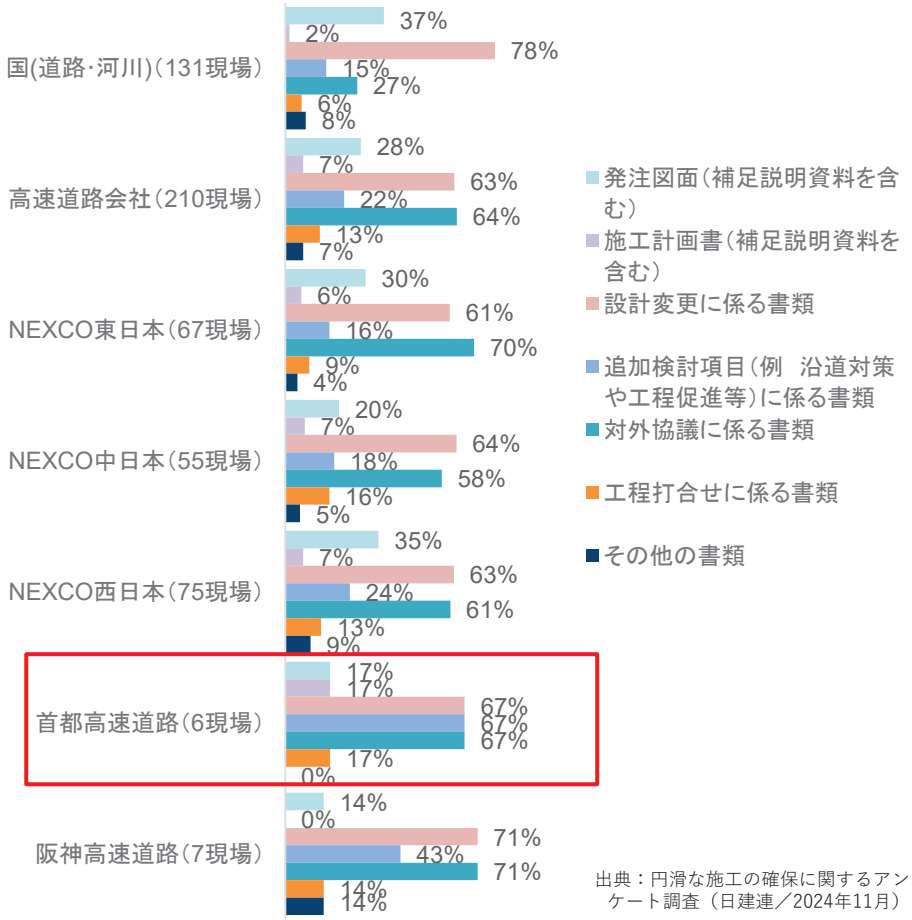


出典：円滑な施工の確保に関するアンケート調査（日建連／2024年11月）

B） 肩代わりした書類の内容

◆発注者の代わりに作成した書類を教えてください。

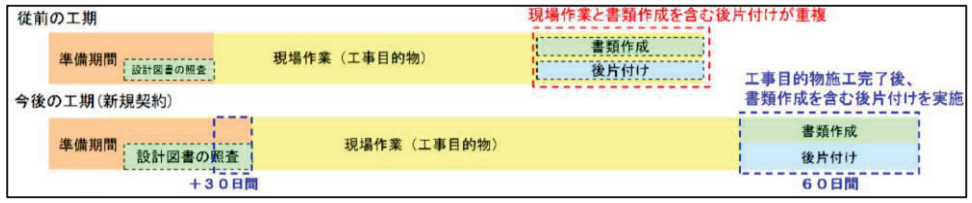
作成を肩代わりした書類は設計変更に係る書類と対外協議に係る書類が多い



出典：円滑な施工の確保に関するアンケート調査（日建連／2024年11月）

C） 書類作成に必要な期間の付与

NEXCOは書類作成に必要な期間を工期に付与する取り組みを実施。



出典：工事円滑化ガイドライン（NEXCO東日本／2024年3月）、工事円滑化ガイドライン（NEXCO中日本／2024年3月）、工事管理スリム化ガイド（NEXCO西日本／2024年3月）

3. 設計変更の適正化

一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

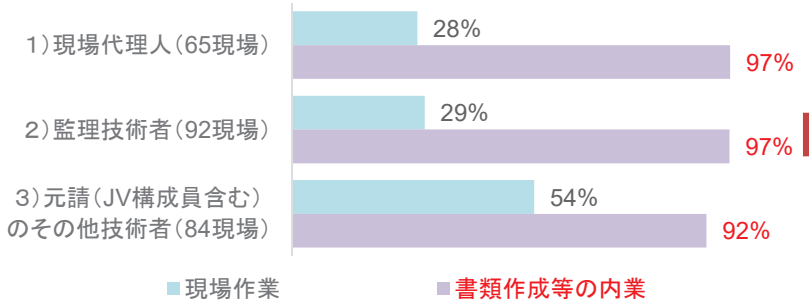
設計変更手続きを円滑化していくことは、受発注者双方の業務負担軽減や受注者の適正な利益確保につながることから、以下の改善をお願いしたい。

- 受注者の責によらない条件変更に対して、適切な契約変更を現場へ徹底すること
- 設計変更協議に係る説明資料や見積の作成が時間外労働に影響を及ぼすため、設計変更協議の負担軽減を図ること
- 直接工事の増減によらず、工期を延長する場合は材料・機械等の増加費用を契約変更しやすくなるよう、工事一時中止ガイドラインの適用を拡大すること

A） 時間外労働上限規制に影響する書類

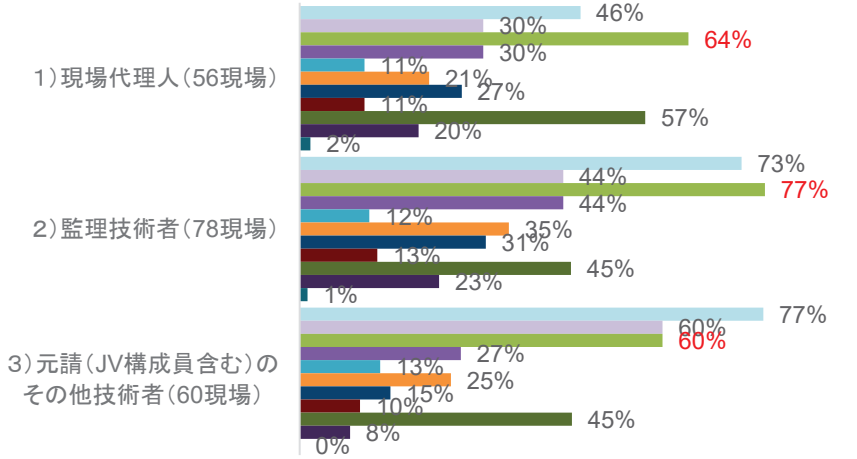
時間外労働が増加する主な要因は書類作成等の内業であり、特に設計変更協議に係る書類の作成は、現場代理人や監理技術者の時間外労働に影響する

◆時間外労働の上限規制（特例条項）を守れない理由を教えてください。【複数選択可】



出典：円滑な施工の確保に関するアンケート調査（日建連／2024年11月）

◆どのような書類が原因で時間外労働の上限規制を守れなかったですか。【複数選択可】



出典：円滑な施工の確保に関するアンケート調査（日建連／2024年11月）

B） 工期延長に伴う増加費用の支払い（国土交通省）

国土交通省では、直接工事費の増減や工事一時中止の有無によらず、工期延期に要した費用を契約変更する

1. 対象工事
発注者が，工事請負契約書第19条により必要があると認め、設計図書の変更を行い，工期を延長する工事及び工事請負契約書第20条により一時中止（以下「中止」という。）を行う工事とする。

2. この通達において，次の各号に掲げる用語の意義は，それぞれ当該各号に定めるところによる。
(1) 現場搬入済の材料，機械等……中止以前に工事現場に到着又は搬送手配済の材料，機械等
(2) 期間要素を考慮して計上されている材料，機械等……中止指示時点（以下「中止時点」という。）における当該工事の設計書（以下「元設計」という。）において，供用されている期間の長さによって積算額が変わるものとして，取扱われている材料，機械等

3. 請負代金額または工期の変更
工事における工期延長等をした場合において，「必要があると認められる」ときは，請負代金額又は工期が変更されなければならない。

出典：国官技第364号「工事における工期の延長等に伴う増加費用の積算方法について」（国土交通省／2020年2月）

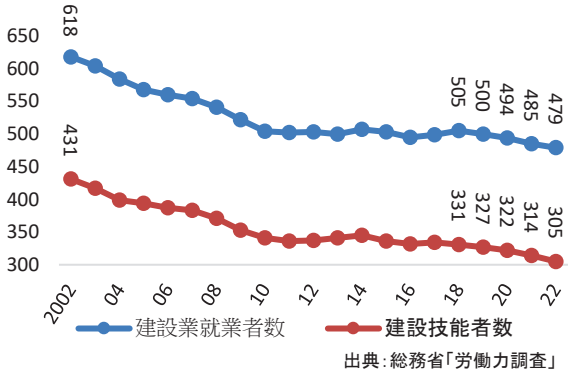
4. 新技術・新工法の現場実装の推進

一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

建設技能者の高齢化と離職者の増加が進む中、新技術・新工法を現場に実装し生産性を上げていくことは重要である。このため、受注者提案による新技術・新工法の現場への導入に当たって、発注者が必要経費を負担する仕組みについて制度化やICT活用を進めるようお願いしたい。

A） 建設業就業者数の推移

建設業就業者の高齢化、就業者数の減少は著しく、新技術・新工法を現場に実装し、生産性を上げていくことが重要



出典：総務省「労働力調査」

B） 発注者による経費負担

国土交通省では、新技術の導入において発注者が費用負担を行う仕組みに、ICT活用工事、BIM／CIM導入、SI型（発注者が指定したテーマ）が制度化されている

ICT活用工事 出典： ICTの全面的な活用の推進に関する実施方針	（発注者指定型） 別途定める積算要領により必要な経費を計上
	（施工者希望型） 設計変更の対象とし、別途定める積算要領により必要な経費を計上
BIM/CIM 出典： BIM/CIM 適用工事実施要領	活用内容の詳細が受注者との協議により決定すること及び3次元モデルの作成に要する作業が標準化の途上であることを鑑み、契約後に受注者からの見積により契約変更で対応
ＳＩ型 出典：発注者責任を果たすための今後の建設生産・管理システムのあり方に関する懇談会 会議資料	・発注者が示した仕様と比較して技術向上提案の実施に必要な費用が大きい場合で、発注者が当該提案を採用した場合は、発注者から変更指示し設計変更対象とする

C） 建設DXの活用 （現場管理システム）

現場状況の把握を遠隔から、効率的に行うことを目的として様々な情報を一つの画面に表示できるシステムが導入されており、工事の進捗管理や夜間、休暇中における警報発令時や中震後の現場点検、工事出入口における防犯対策などの業務が現地に行かなくても把握できるため、現場職員の業務効率化に直結している

事務所の大型モニター(現場カメラ映像を表示)

携帯端末による遠隔モニタリング

＜現場管理システムの導入例＞

建設現場向けダッシュボードシステム

現場見える化統合管理システム
Field Browser®

5. 入札契約制度の改善

一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

総合評価落札方式においてより技術力を重視した入札契約制度とするために、以下の改善をお願いしたい。

- 総合評価落札方式全般で技術評価点の単独1位を設けること
- “技術提案評価方式”における低入札調査基準価格を下回る入札価格を評価しないこと

A） 技術評価点単独1位が求められる背景

技術評価点での同率1位が生じる結果、価格勝負によって入札者が決定している。また、僅差での価格勝負に対応するため、各社の積算担当者は入札価格の検討に大きな負担が生じる

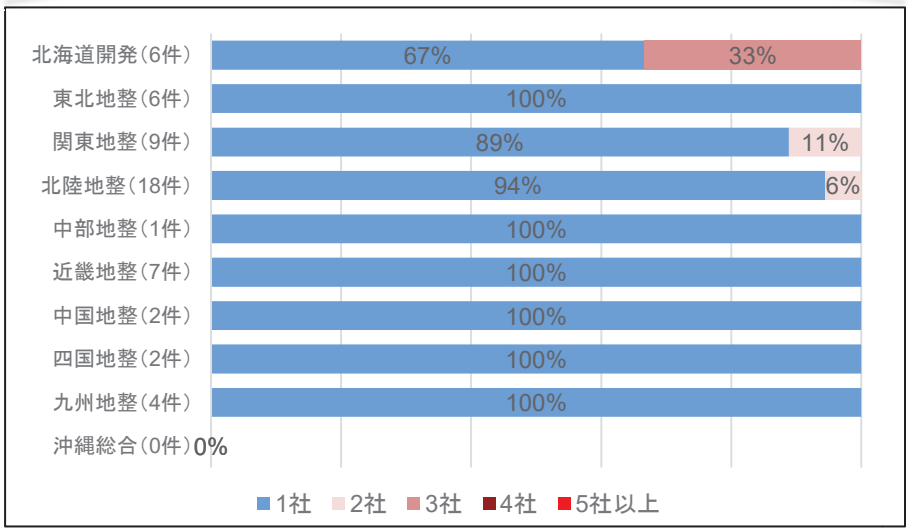
業者名	価格以外の入札項目 配置予定技術者の能力等	基礎点＋加算点(A)	第1回入札金額(B)	評価値(A)/(B)	評価値≧基準評価値
	92.0000	192.0000	2,080,970	9.2264	○
		100.0000	2,273,000	予定価格超過	－
	90.0000	190.0000	2,083,810	9.1179	○
	92.0000	192.0000	2,080,450	9.2287	○
	92.0000	192.0000	2,080,790	9.2272	○
	92.0000	192.0000	2,080,400	9.2289	○
	94.0000	194.0000	2,080,640	9.3240	○
	92.0000	192.0000	2,100,000	9.1428	○
	90.0000	190.0000	2,080,340	9.1331	○
	92.0000	192.0000	2,080,550	9.2283	○
	－	－	無　効		
	90.0000	190.0000	2,080,750	9.1313	○
	94.0000	194.0000	2,080,440	9.3249	○
	－	10万円差での決着			
	94.0000	194.0000	2,080,340	9.3253	○

僅差での落札者決定の事例（国土交通省）

B） 総合評価落札方式における技術評価点単独1位の発生状況

国土交通省では技術評価点単独1位の発注案件が全体の9割超

同点会社数			
	1社	51件/55件	92.7%
	2社	2件/55件	3.6%
	3～4社	2件/55件	3.6%
	5社以上	0件/55件	0%



出典：　日建連事務局調べ＜2024年年度国（道路・河川）発注工事：一般土木WTO＞

6. 発注見通しや積算条件の開示

一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

充実した施工体制の構築や、積算業務担当社員の働き方改革を進めるために、以下の情報を入札前に開示していただきたい。

＜発注見通しの公表内容の拡大＞
- 公告時期、入札時期等を月単位で公表
- 概算工事価格

＜入札公告時の公表内容の拡大＞
- 採用した他団体の積算基準名称
- 間接工事費補正区分
- 積算基準適用年月
- 単価適用年月

A） 各発注者別　工事設計書、インターネットでの開示状況

国土交通省・東京都に準じ、単価表レベルの開示とインターネットでの電子開示をお願いしたい

		国土交通省	地方公共団体（東京都建設局）	NEXCO	鉄道運輸機構
開示内容	内訳書	・一式当たり内訳表 ※一式計上された工種の内訳数量、単価等が明示	・種別内訳書 ※各工種の歩掛数量、機械損料、材料単価等が明示	・大内訳項目 ※一式計上された工種の内訳数量、単価等の明示なし	・細別内訳書 ・作業単位内訳書 ※各工種の歩掛数量、機械損料、材料単価等が明示
	単価表	・一次単価表 ※各工種の内訳数量、単価等が明示	・代価明細表 ※各工種の内訳数量、単価等が明示	なし	なし
	下位単価表	・参考資料 ※歩掛数量、機械損料、材料単価等が概ね開示	・参考資料 ※歩掛数量、機械損料等が概ね開示	なし	・参考資料 ※歩掛数量、機械損料、材料単価等が概ね開示
インターネットでの開示の有無		実施（一部の整備局を除く）	実施	実施（大内訳項目のみ）	なし

＜見積参考資料の例＞

参考事項に内訳数量や積算条件の詳細が明示

工事名	○○トンネル工事		工種区分	トンネル工事	
工事区分・工種種別・細別積算要素	規格		参考事項		
			名称	単位	数量
掘削・支保	大断面DI切羽監視責任者有　鏡吹付工施工無		掘削等＜掘削、吹付、ﾛｯｸﾎﾞﾙﾄ、金網、鋼製支保工＞　支保構造区分=大断面；岩区分=DⅠ；加背区分=上半；設計掘削断面積(㎡)=80；ずり出し運搬距離=L=1.2km以下；ｾﾒﾝﾄの種類=普通(ﾊﾟﾗ)；ﾛｯｸﾎﾞﾙﾄ1m当りの本数の増減の有無=有；ﾛｯｸﾎﾞﾙﾄ1m当りの増減本数(実数入力)=-1本；注入急結剤使用の有無=無；切羽監視責任者の有無；鏡吹付工施工の有無=無；	m	107.7

※国土交通省資料より日建連事務局作成

出典

アンケート調査概要

①「円滑な施工の確保に関する調査」

実施時期：2024年11月～12月（過年度も同様の調査を実施）

対象企業：日建連　公共積算委員会構成会社、電力・エネルギー工事委員会構成会社、鉄道工事委員会構成会社、
鉄道専業会社　計58社

対象工事：2023年10月1日から2024年9月末までに「竣工」あるいは「施工期間中」の3億円以上の土木工事

設問テーマ：適切な工期設定と工程管理／条件明示、書類の簡素化、設計変更、時間外労働、現場閉所／休日確保、
工事一時中止、資材調達、生産性向上に向けた取り組み、BIM/CIM・ICT、遠隔臨場、
カーボンニュートラル、技能者の賃金

有効回答：施工中＞1,281現場、竣工済み＞459現場　計1,740現場

※資料中の集計結果は設問ごとに未回答現場を除くため、設問ごとに標本数に変動あり

首都高グループ

UD FONT ユニバーサルデザイン(UD)の考えに基づいた見やすいデザインの文字を採用しています。

本書に掲載のイラスト・写真・文章の無断転載及び複写を禁じます。

2025年8月発行

首都高速道路株式会社

首都高グループ

shutoko 20th

首都高サステナビリティレポート2025

首都高サステナビリティレポート2025
Sustainability Report 2025

代表取締役社長
寺山 徹

TOP MESSAGE

安全・安心な道で ひと・まち・くらしを 未来につなぐ

はじめに

2024年度は、コロナ禍からの回復に伴うインバウンド需要や、景気の緩やかな回復とともに、多くのお客さまに首都高をご利用いただきました。お客さまに首都高を安全・安心にそして快適にご利用いただけるよう、引き続き日々の点検・補修や渋滞対策を計画的･確実に推進してまいります。

中央環状線は全線開通から10周年

2025年3月に中央環状線が全線開通10周年を迎えました。中央環状線は、構想開始から52年かけて全線開通し、現在は1日33万台以上のお客さまにご利用いただいております。周辺の1都7県への経済効果をもたらすとともに、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、渋滞損失時間が約6割減少しております。併せて、追突・車両接触事故も約6割減少していることから、交通安全へも貢献しております。近年は、首都高の交通量が増加傾向にあるため、引き続き交通円滑化対策に取り組んでまいります。

また、大橋JCT内の屋上に整備した「おおはし里の杜」が、第5回グリーンインフラ大賞にて「国土交通大臣賞」を受賞いたしました。道路空間という限られたスペースの中で、都市部における自然の再生、多種多様な生きものの生息環境の維持、環境教育の場として活用している点などが評価されました。引き続き地域と連携し、取り組んでまいります。

各事業の計画的な推進に向けて

ETC専用入口の拡大化に向けた料金所のリニューアル工事を開始し、2025年度中に新たに55箇所（累計90箇所）がETC専用入口となります。ETC専用入口の拡大により、ETC車と現金車の錯綜及び停車･発進の繰り返しを削減し、安全性と快適性の向上に貢献してまいります。また、日本橋区間地下化事業に伴い、高速八重洲線を2025年4月から2035年度まで長期間通行止めし、トンネルの一部改築工事を行います。これまでの経験を活かして、お客さまのご理解とご協力を得ながら、着実に事業を進めてまいります。

さらに、円滑で時間が読めて、誰にでもやさしく利用しやすい首都高を目指すために、首都高快適走行ビジョン2040を策定しました。安全・円滑な首都高を追求すべく、さらなるサービスを提供してまいります。

サステナビリティ経営の実現に向けて

2024年度にサステナビリティ推進体制を構築し、「100年先も豊かに進化し続ける首都圏」の実現を目指すため、価値創造ストーリー（詳細はp7）を策定いたしました。このストーリーに基づきサステナビリティ経営を進め、すべてのステークホルダーの皆さまに貢献できる企業として成長してまいります。

ステークホルダーの皆さまへ

2025年10月に、首都高速道路株式会社は創立20周年を迎えます。これまで支えてくださったすべてのステークホルダーの皆さまへ深く感謝申し上げます。この20年間、私たちは重要な社会インフラである高速道路の建設や維持管理等の様々な事業に取り組んでまいりました。私たちを取り巻く社会環境は変化しますが、これからも「安全・安心な道でひと・まち・くらしを未来につなぐ」ために、首都高グループ一丸となり、どんなときも頼りにされる存在として、100年先を見据えたサステナブルな経営を行ってまいります。

CONTENTS

トップメッセージ……01
首都高グループの価値創造ストーリー……07
担当役員インタビュー……09

特集1
座談会　民営化 20 周年とサステナビリティ……11

特集2
ETC 専用入口の拡大……15

首都高の歴史……17
首都高ハイライト……19

安全・安心の追求
安全・安心に向けた取り組み……21
交通安全対策の推進……29
災害対応力の強化……32

快適・便利なサービスの提供
渋滞緩和に向けた取り組み……35
お客さまサービスの向上……37
高速道路ネットワークの整備……41

技術開発・DX の推進
社会に根差した技術革新……43

環境・社会への対応
環境への取り組み姿勢……47
脱炭素社会に向けて……48
循環型社会に向けて……50
沿道環境の改善に向けて……52
生物多様性の保全に向けて……53
環境への取り組みの発信 ～ shuto-E-co ～……56

成長分野への挑戦
既存事業の強化・拡充……57
国内外における社会インフラサポート事業の拡大展開……59

都市・街づくりへの貢献
更新事業との連携……63
地域社会との連携……63

人財・組織とガバナンスの強化による企業価値の向上
人材育成の推進……67
誰もが安心して働ける職場づくり……71
強固な経営基盤の構築に向けて……73
コーポレート・ファイナンス……76
事業評価……79
入札・契約手続……80
工事の安全対策……81

グループ会社概要……82

編集方針

首都高サステナビリティレポートは、ステークホルダーの皆さまに対して、首都高速道路株式会社のサステナビリティに関する考え方、取り組みなどを広くお伝えすることを目的として作成しています。
当社のサステナビリティ経営方針や経営計画をはじめ、首都高の建設、維持、管理に係る事業概要、事業活動を通じた社会への取り組み、環境への取り組みなどを幅広く紹介しています。

首都高サステナビリティレポート 2025

〈対象範囲〉
当社の事業活動を対象としています。

〈対象期間〉
主に 2024 年 4 月 1 日～ 2025 年 3 月 31 日の期間における事業活動について報告していますが、継続的な取り組み等はその前後の活動についても記述しています。

〈参考ガイドライン〉
- ISO26000（国際標準化機構）「社会的責任に関する手引き」
- GRI「サステナビリティ・レポーティング・スタンダード」
- 国連グローバル・コンパクト原則
- 環境省「環境報告ガイドライン（2019 年度版）」

〈使用する略称〉
本レポートでは、「当社」は首都高速道路株式会社を表します。また「高速道路機構」は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構を表します。ジャンクションは「JCT」、パーキングエリアは「PA」と略記します。

シンボルマーク：トライアングルストリーム
東京を中心に神奈川・千葉・埼玉の 3 方面へ伸びる首都高速道路のネットワークと、そのネットワークづくりを通じて「ひと・まち・くらし」を支えていくという当社の姿勢を表現したものです。

首都高グループの価値創造ストーリー

これまでも、これからも、変わりゆく社会の中で頼りにされる存在であり続け、日々の様々な事業活動を通じて「100年先も豊かに進化し続ける首都圏」の実現に貢献していきます。

実現したい社会

100年先も豊かに進化し続ける首都圏

パーパス

安全・安心な道で、ひと・まち・くらしを未来につなぐ

これまでも、これからも、どんな時も頼りにされる存在であり続けます。
進化し続ける首都高ネットワークの力で、
持続可能でワクワクする未来を首都圏から創出します。

ステークホルダーからの期待

外部環境変化

解決すべき社会課題 ― 事業活動 ― による解決 ― 創出する価値

- インフラの高齢化への対応
- CO_2 排出量の抑制
- 地域コミュニティの活性化
- 首都圏の経済の活性化
- 多様な人財の挑戦・活躍支援 柔軟な働き方の実現

マテリアリティ

事業を通じた価値創出

1. 安全・安心の追求
2. 快適・便利なサービスの提供
3. 技術開発・DXの推進
4. 環境・社会への対応
5. 成長分野への挑戦
6. 都市・街づくりへの貢献

価値創出を支える組織の体現

7. 挑戦する企業風土の醸成
8. 強固な経営基盤を有する組織の構築
9. 未来志向の首都高人財の育成

戦 略

- 中期経営計画
- 年度経営計画
- カーボンニュートラル戦略 ほか

2050年の首都高

未来を創る人財、
信頼される組織をつくり、
継続と進化を両立しながら、
さらなる挑戦で飛躍を遂げる

継続・進化 / 挑戦・飛躍

道路事業 / 関連・新事業

未来を創る人財・信頼される組織

- 安全・安心で強靭性の高い都市づくり
- 気候変動の抑制・自然環境保全
- 人口減少下における地域社会との共生
- 次世代の新たな経済づくり
- ダイバーシティ・エクイティ＆インクルージョン・well-beingの実現

担当役員インタビュー

CS・サステナビリティ推進部
インタビュアー・千野

執行役員
横山 英樹

CS・サステナビリティ推進部
インタビュアー・齊藤

Q 首都高グループの価値創造ストーリーはどのように策定されたのでしょうか。

首都高グループは、これまでも首都圏の社会基盤を支える大動脈として、その成長を支えてきました。しかしながら、社会環境は劇的な変化を遂げており、首都高インフラの長期的な健全性の確保にとどまらず、あらゆる分野への課題に対応する必要があります。そこで、首都高グループでも、サステナビリティの推進を経営の指針として明確に掲げ、持続可能な社会の実現と企業価値の持続的向上の両立を目指していきます。「100年先も豊かに進化し続ける首都圏」を目指す社会として位置づけ、これからもステークホルダーの皆さまから頼りにされ、必要とされる存在となっていくために、全役員で構成されたサステナビリティ推進会議の議論を通じてそれぞれの思いを込め、首都高グループならではの価値創造ストーリーを策定しました。

Q 今回定めた首都高グループのパーパスやマテリアリティについて教えてください。

首都高グループのパーパスは、「安心・安全な道で、ひと・まち・くらしを未来につなぐ」です。その中には、安全性と快適性を確保しながら、首都高ネットワークを継続的に提供することに加え、時代のニーズに応じて進化と深化を重ねつつ、さらに発展させていくことで、社会に不可欠な存在としての責務を現在から未来に向かって果たし続けていく意志が込められています。また、同時にこれらの取り組みが首都圏のみならず、日本全体の活性化へつながるものと信じています。

マテリアリティについては、まず、目指す社会と現在の中間地点である「2050年のありたい姿(ビジョン)」をイメージした上で、現在の解決すべき社会課題とのギャップを踏まえて、事業活動に6つの重要テーマを見出しました。加えて、2050年という長期視点で見ると、重要テーマのほか、どのような課題があるか検討した結果、3つを追加し、計 9つのテーマを定めました。事業を通じた価値創出のみならず、それを支える組織を体現すべく、企業風土・組織・人財といった課題にも踏み込んだものとなっています。挑戦に寛容な環境、道路事業に依存しない経営基盤、未来志向の首都高人財の育成などに取り組んでいくことで、さらなる飛躍を遂げていきます。

Q 価値創造ストーリーに込めた思いをお聞かせください。

今回策定した価値創造ストーリーは、グローバルスタンダードの根幹部分を抑えつつ、首都高グループらしさを十分に取り入れたものとなるよう意識しました。サステナビリティ推進会議では、各自が持つ首都高の未来に対する強く熱い思いからか、議論が盛り上がり、ひとつの形にまとめるのに苦労した点も多くありました。社員へのアンケートや若手社員・各グループ会社との意見交換会、有識者への意見聴取も踏まえながら議論を重ね、最終的には首都高

グループが創るワクワクする未来が想起できるような、ふさわしい形となったと感じています。

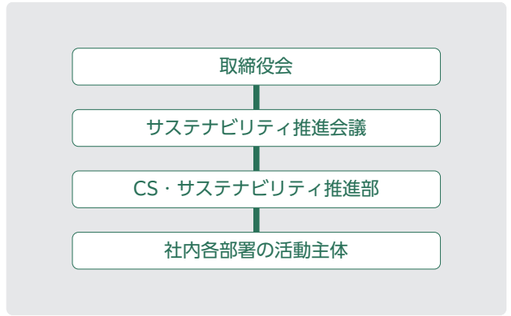
そのようにして誕生したこの価値創造ストーリーですが、策定して一度きりで終了するものではなく、ステークホルダーの皆さまからの期待や外部環境の変化に機敏に対応していき、循環しながら、パーパスの体現とその先にある目指す社会の実現に向けて進化を続けていきます。

Q 今後の課題や意気込みについてお話しください。

価値創造ストーリーの策定は、サステナビリティ経営における序章に過ぎず、首都高グループの一人ひとりが今後いかに理解・共感し、日々の行動に結びつけていくかが重要になってきます。これらは結果として、社員のエンゲージメントの向上にもつながってきます。そのためには、トップダウンとボトムアップの両面からのアプローチと、継続的なコミュニケーションが不可欠と考えています。今後も首都高グループ一丸となってサステナビリティの実現に向けて取り組んでまいります。

サステナビリティ推進体制

首都高グループのサステナビリティ経営を推進するため、当社の全役員で構成されたサステナビリティ推進会議を2024年度に発足しました。サステナビリティ推進全体の責任者は、代表取締役社長が担当します。



特集1

座談会　民営化20周年とサステナビリティ

首都高速道路株式会社は、2025年に民営化20周年という節目を迎えます。この節目の年に、社歴や職種の異なる5名の社員が集い、これまでの歩みや民営化前後の変化、サステナビリティへの想い、そして未来の首都高について語り合いました。インフラの担い手としての誇りと責任や変化に柔軟に対応しながらも首都高らしさを受け継ぐ意志が交差する座談会となりました。

2015年入社（事務職）
総務・人事部 総務室 法務課
小野 翔太

2000年入社（電気職）
技術部 DX推進室 DX推進課
高橋 義隆

2022年入社（土木職）
神奈川局 保全工事事務所
長塚 里紗子

2000年入社（事務職）
事業開発部 新事業創造室 新事業創造課
小林 浩平

2019年入社（土木職）
技術部 技術推進課
須田 郁慧

まずは自己紹介をお願いします

高橋 義隆（以下、高橋）　私は2000年に入社しました。当時はETCの運用が始まるころで、大規模なシステムを扱えることに魅力を感じて首都高を志望し、入社以来ずっとシステム関係の業務に従事しています。規模が大きく、ひとたび何か起これば多方面に影響を及ぼすシステムを扱うため、プレッシャーも大きいですが、それ以上にやりがいを感じています。

小林 浩平（以下、小林）　私も高橋さんと同じ2000年入社で、最初の思い出はETCの導入です。浦和の料金所でETCの試験運用が始まるというタイミングで、当時は支払い手段の5割が現金、3割が回数券、2割がハイウェイカードという状況だったと記憶していますが、現在ではETCが98％超となっています。料金の収受体系が25年でここまで変わったことに感慨深さを覚えます。

小野 翔太（以下、小野）　私は幼いころから道路が好きで、特に道路の立体交差を車が走っている様子にワクワクしていました（笑）。首都高を志望したのも、道路に関わる仕事がしたいという思いからです。入社後は「おおはし里の杜」で子どもたちに稲作体験をしてもらう活動や、それを含む環境活動の広報、社員の採用業務を経験し、現在は文書のリーガルチェック等の法務を担当しています。

須田 郁慧（以下、須田）　私も小野さんと同じく、大きな構造物が好きで、大学では土木工学を学びました。そこで培った知識を活かせる職場で働きたいと思い、首都高を志望しました。首都高は新しい構造物を造るだけでなく、古いものを造り替えたり補修する機会も多く、幅広い経験ができます。これまで、構造物の設計やその設計をもとに実際に現場で形にするプロジェクトに携わりました。自分が図面上でOKを出したものが、現場で形になっていく様子を見られたことは、非常に貴重な経験でしたね。

長塚 里紗子（以下、長塚）　私は大学で街づくりについて学んだ際に、インフラとしての首都高速道路の役割に関心を持ったことが入社のきっかけです。入社後は事故・渋滞対策の検討や、実際に私の考えた安全標識を取りつける業務を行っています。若手でも自分のアイデアを形にできる環境があり、職場の風通しの良さや、周囲のサポートの手厚さには日々感謝しています！

入社からこれまで、大きく変わったと感じることは？

小林　お客さまサービスの質は、間違いなく向上していると思います。川口ハイウェイオアシスのような都市公園一体型施設の整備をはじめ、各PAのトイレがきれいになったり、魅力的な店舗が増えたりと、お客さまの満足度も上がっているのではないでしょうか。民営化によって、サービスの質が向上しただけでなく、組織内の風通しも良くなり、社員間のコミュニケーションもより活発になったと感じます。

高橋　確かに、公団時代は現場の担当者と管理職の間にそれなりの距離がありました。正直、風通しが良くなかったと思います（笑）。そのため、民営化に際しては、組織をフラット化するための様々な施策が行われ、結果として社内の雰囲気は大きく変わりましたね。

長塚　そんな時代があったんですね。私は上司にも普通に話しかけています。むしろ、近すぎて「すみません」くらいの感覚です（笑）。

小野　私はちょうど入社10年目ですが、この10年間でも変化は多くありましたね。入社当初は、何をするにもまずは紙で準備する文化がありましたが、今ではすっかり電子化されています。

また、当時は残業するのが当たり前という雰囲気でしたが、最近では「早く帰ろう」という意識が浸透してきています。男性の育休取得も、今では「取らないのが不思議」という空気感があり、自分から言い出さなくても「いつごろ取るの？」と周囲から声をかけられるくらいです。10年でここまで変わったのかと実感しています。

須田　私はコロナ禍の前年に入社しましたが、間もなく満足に出社できない日々が始まり、それを機に働き方改革が一気に加速した印象がありますね。それまで当たり前だったことを見直す動きが広まり、形骸化していた業務の見直しも一気に進んだと感じています。

長塚　働き方改革は、今も進行中ですよね。新しい制度を「ちょっとこれやってみよう」という感じで試すことが多く、試行錯誤している印象です。その姿勢からは「より良い職場にしていこう」という意志をしっかり感じています。

仕事の上で「サステナビリティ」をどう受け止めていますか？

須田　最初にサステナビリティという言葉を聞いたときは、自分にはあまり関係のない、遠いテーマのように感じていました。でも最近は、役員の考えや会社の方針が見えるようになってきて、自分の業務とサステナビリティのつながりを意識するようになりました。設計や工事の現場でも、環境負荷の少ない材料や工法を使っていこうという視点が注目されるようになり、実務レベルでも変化を実感しています。

長塚　「サステナビリティ＝持続可能」と言われても、最初はピンときませんでした（笑）。でも、これまで携わった見沼たんぼ首都高ビオトープや、地域と連携して取り組んだイベントなどを思い返すと、それらもサステナビリティの一環だったのだと気づきました。首都高速道路は地域とともにあるべき存在だという想いが、環境や社会との調和につながっていると感じています。

小野　会社全体としても、サステナビリティを担当するCS・サステナビリティ推進部の新設や、役員によるサステナビリティ推進会議の情報発信などを通じて、サステナビリティに本気で取り組んでいる姿勢が伝わってきます。また、最近は社員の声を吸い上げて経営に活かす風土が強まり、若手社員の意見や提案が社内制度や事業に反映される場面も増えてきました。多様な視点を取り入れる姿勢そのものが、持続可能な組織づくりにつながっていると思います。

小林　私は今、新事業創造課で新たな柱となる事業をつくる取り組みを進めているのですが、そのための風土改革や意識の醸成もサステナビリティにつながるものだと捉えています。新事業のアイデアを社員が提案できる制度も2025年度から運用を開始する予定で、そうした取り組みの中で得られた経験を、日々の業務にも還元していけるようにしていきたいですね。

高橋　私は、“サステナビリティを推進しなければ企業が生き残れない”という危機感を持っています。例えば、デジタル技術への適応が遅れれば、社会から求められなくなる可能性もあります。私が今携わっているDX推進も、社員の生産性向上や働きやすさの実現を通じて、結果的にサステナビリティ経営につながっていくものだと考えています。最新技術をどう取り入れ、どう活かすか、それはまさに、首都高グループの未来に直結していると感じています。

働いて感じる首都高の良さやこれからの首都高の理想の姿を教えてください

小林　公団時代からの良さだと思いますが、困っている人がいれば自然と助け合う文化が根づいています。社外の方からも「依頼に対して丁寧に対応してくれる」と評価されることがあり、真面目で協力的な社風は、首都高ならではの強みだと感じます。

一方で、首都高速道路という構造物や交通ネットワークの存在感と比べると、首都高自体の認知度は十分とは言えないかもしれません。だからこそ、もっと企業としての魅力も発信していければ、社員一人ひとりの誇りにもつながるはずです。挑戦できる風土も整ってきているので、新しいチャレンジを後押しする会社になってほしいと思います。

高橋　時代の変化に合わせて柔軟に進化しながら、この先も首都高速道路を持続させていかなければならないと思います。その中で、私はシステム分野を担当しているので、特に自動車の進化にどう対応していくかを日々考えています。電気自動車や自動運転といった技術変化に対応し、首都高速道路がそれらと連携していく未来を想像すると、とてもワクワクしますね。

須田　首都高に求められている役割は非常に大きく、その期待に応えるのは決して簡単なことではありません。それでも、「当たり前に機能している」という信頼を支えることに大きなやりがいを感じています。だからこそ、働く環境や社員の意欲をさらに高められるような、より魅力的な会社であってほしいです。

長塚　首都高速道路は、単なる道路インフラにとどまらず、街づくりや沿道地域との共生といった役割も担うべきだと感じています。地域とのつながりをもっと深め、街に溶け込む存在として、より親しまれる首都高速道路を目指していきたいです。そうなれば、社員の誇りにもつながっていくと思います。

小野　多くの人のくらしに直結するインフラに携わっていることを、日々の生活の中でも実感しています。プライベートで友人や家族と話す中でも首都高速道路の話題が出ることが多く、そのたびに自分の仕事の意義を再確認できます。自分が関わった仕事が社会に影響を与えているという実感は、何よりの働きがいです。

未来の仲間へメッセージをお願いします

長塚　先にも述べましたが、若手の声にしっかり耳を傾けてくれる風土があると感じています。だからこそ、自分の考えや疑問をそのままにせず、どんどん発信していってほしいです。首都高には、周囲が必ず応えてくれる環境があります。

須田　首都高のようなインフラ企業では、地道な作業や裏方の仕事も少なくありませんが、それらが社会の基盤を支えているという誇りがあります。仕事でのチャンスは、性別に関係なく平等に与えられる会社です。「老舗のインフラ企業だから堅そう」と感じている人にも、ぜひ一度訪ねてきてほしいです！

小野　首都高速道路は生活に密着しているインフラなので、プライベートでも話題に上ることがよくあります。そうした場面で「首都高で働いている」と言えることを、私は誇らしく感じています。多くの人の生活に影響を与える仕事にやりがいを感じる方には、ぴったりの職場だと思います。

高橋　新しいことに挑戦したいという想いがあっても、インフラ企業では保守的な側面から、実現が難しいと感じることがあるかもしれません。だからこそ、“やりたいことを遠慮せずに発信できる人”と一緒に働きたいです。変革とは、そうした前向きな意志から始まるのだと思います。

小林　今、首都高は変革の途上にあります。だからこそ、若手の柔軟な視点や発想が、これからの会社を形づくっていく力になると信じています。ぜひ一緒にチャレンジしていきましょう。

特集 2

ETC専用入口の拡大

首都高は2025年度に新たに55箇所（累計90箇所）がETC専用となります。
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、安全性と快適性の向上、環境改善などが期待されます。

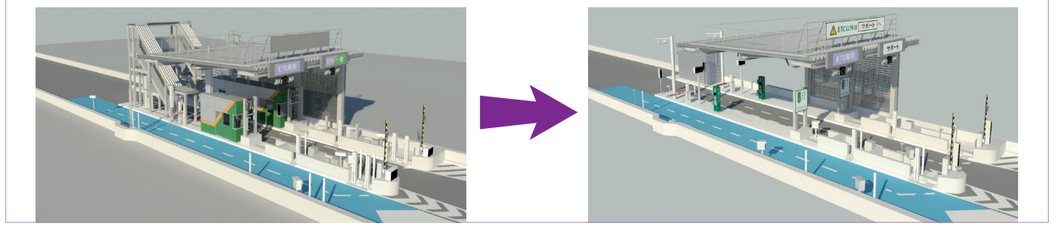
首都高速道路をETC専用に

2022年度 **35**箇所 → 2025年度 **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

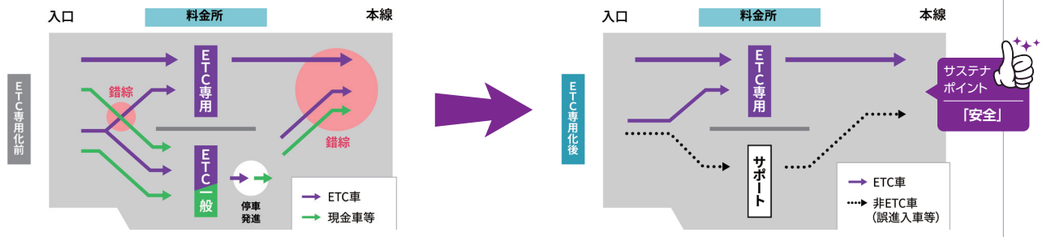
- ETC機器のリニューアルにより、レーン閉鎖機会が減少します
- 料金所無人化※1に伴い、テレビインターホン等を整備し、安定したサービスを継続します
- ETCカードの挿し忘れ等で車両停止したお客さまには、追加設置したアンテナで通信処理します※2



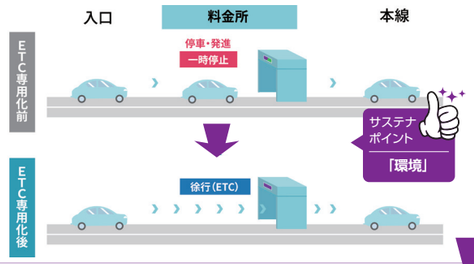
※1 ETC専用運用開始後、持続可能な料金所を実現するため、料金所は無人化します。　※2 遠隔地からETCカード挿入のご案内・通信処理するため、インターホン・アンテナを追加設置します。

料金所がETC専用になると

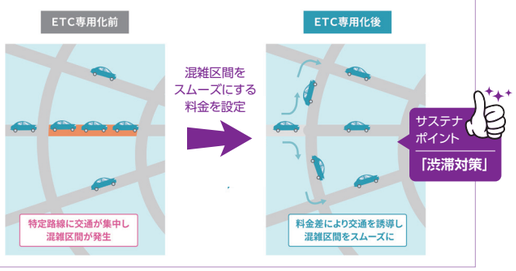
- ETC車と現金車の錯綜、停車・発進の繰り返しが削減され、安全性と快適性が向上します。



- 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。



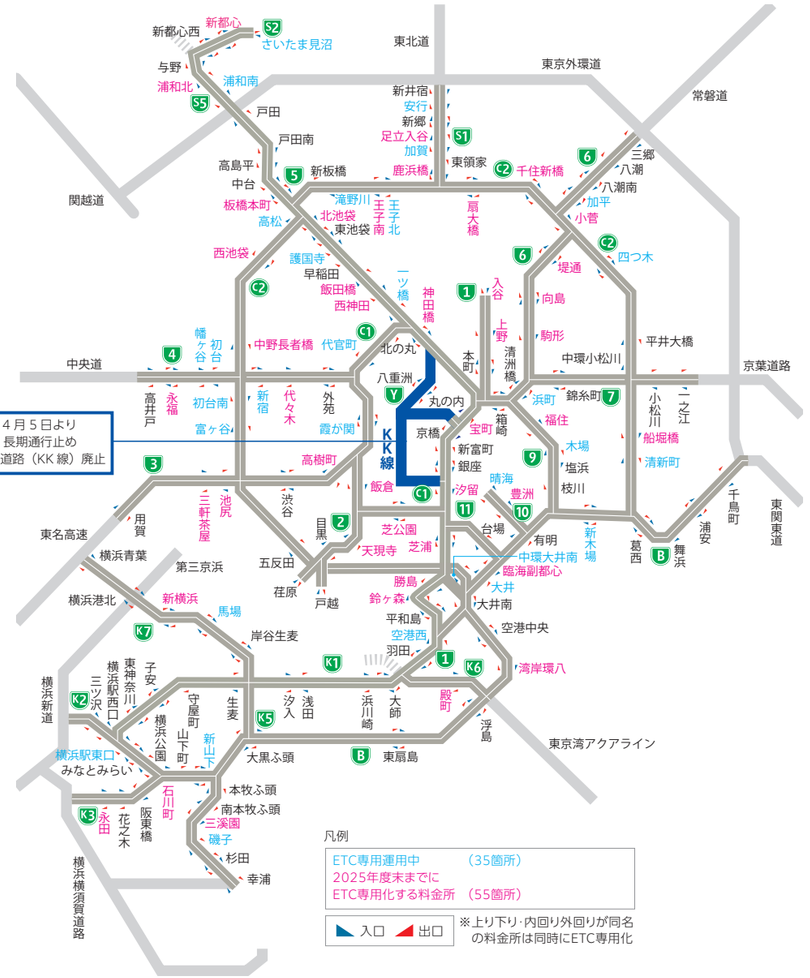
- 空いている時間帯や経路の割引等の柔軟な料金設定により、お客さまの混雑区間でのご利用がスムーズになります。



ETC専用入口を拡大することを通じて、首都高グループのサステナビリティをさらに推進してまいります。

ETC専用の料金所位置図

※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
全線の料金所数：177箇所　※2025年4月現在



2025年5月下旬から通行止めを伴う料金所リニューアル工事を順次開始しますので、最新情報についてはホームページをご確認ください。

VOICE

首都高速道路（株）営業企画部 営業企画課

大森 崇司

私たちはETC専用化を多くの方に認知・理解していただけるよう取り組んでいます。

これまで様々な課題に直面しましたが、国土交通省や地方公共団体と連携して課題解決を図ってきました。

今年度は90箇所への拡大を行い、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専用化を目指してまいりますが、将来的なETC専用道路の実現を目指し、ステークホルダーの皆さまのご理解を得ながら、安定したサービスを継続していきます。

通行止めを伴うリニューアル工事を順次開始しており、通行止め期間中は首都高をご利用のお客さまにご迷惑をおかけしますが、工事完了後はリニューアルされた新しい入口の料金所を、ぜひともご利用いただければと思います。

首都高の歴史

東京都心部の慢性的な交通渋滞の緩和のため、1959年に首都高速道路公団が設立されました。設立以降は各路線の整備のための高速道路の建設工事を行い、1971年以降は各高速道路会社の路線との接続工事を進めました。

2005年に民営化し首都高速道路株式会社となり、現在は、首都圏のネットワークの強化を目指し、さらなるネットワーク整備を進めつつ、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取り組んでいます。

1950年代の東京

都心環状線(京橋～芝浦間)開通式

三郷線開通式

建設中のかつしかハープ橋

建設中のレインボーブリッジ

中央環状線山手トンネル
(湾岸線～渋谷線間)開通式

シンボルカラーをデザインに採用。"20"のゲートを越えて伸びる道が、過去から現在、未来へ進む首都高の姿を表現しています。

20周年ロゴマーク

1959 6月17日 『首都高速道路公団』設立

1962 12月20日 首都高初の開通 (1号線京橋～芝浦間4.5km)

1967 7月4日 芝公園～霞が関間の開通により、都心環状線が形成される

1968 7月19日 神奈川県内初の開通 神奈川1号横羽線 (浅田～東神奈川間) ／ 総延長50km突破

1971 3月21日 6号向島線 (江戸橋JCT～向島間)、7号小松川線全線開通／京葉道路と接続

1973 12月21日 3号渋谷線全線開通／東名高速道路と接続

1973 2月15日 八重洲線開通／総延長100km突破

1976 5月18日 4号新宿線全線開通／中央自動車道と接続

1978 1月20日 千葉県内初の開通 湾岸線 (新木場～浦安間)

1985 1月24日 埼玉県内初の開通 6号三郷線 (小菅JCT～三郷JCT間) ／ 常磐自動車道と接続

1987 9月9日 中央環状線(四つ木～葛西JCT間)、中央環状線(千住新橋～江北JCT間)、川口線(江北JCT～川口JCT間)開通／東北自動車道と接続／総延長200km突破

1989 9月27日 横浜ベイブリッジ(湾岸線)開通

1993 8月26日 レインボーブリッジ(11号台場線)開通

1994 12月21日 鶴見つばさ橋 (湾岸線)開通

1994 10月26日 5号池袋線(戸田南～美女木JCT間)開通／東京外環自動車道と接続

1997 12月18日 東京湾アクアラインと接続

1998 3月30日 ETC一般サービス開始 (11料金所)

1998 5月18日 埼玉大宮線 (美女木JCT～与野間) 開通

2001 10月22日 湾岸線全線開通

2002 12月25日 中央環状線 (板橋JCT～江北JCT間)開通

2005 10月1日 『首都高速道路株式会社』設立

2006 8月4日 埼玉新都心線 (新都心～さいたま見沼間) 開通

2007 12月22日 中央環状線 (4号新宿線～5号池袋線間)開通

2009 2月11日 10号晴海線 (豊洲～東雲JCT間)開通

2010 3月28日 中央環状線(3号渋谷線～4号新宿線間)開通

2010 10月20日 神奈川6号川崎線(殿町～大師JCT間) 開通／総延長300km突破

2012 1月1日 均一料金から距離別料金へ移行

2014 11月20日 首都高速道路更新事業 国土交通大臣の事業許可

2015 3月7日 中央環状線(湾岸線～3号渋谷線間)開通 中央環状線全線開通

2016 4月1日 5車種区分 対距離料金へ移行

2017 3月18日 神奈川7号 横浜北線開通

2018 3月10日 10号晴海線 (晴海～豊洲間)開通

2020 3月22日 神奈川7号 横浜北西線開通

2022 4月1日 ETC専用化 (35料金所)

2025 10月1日 民営化20周年

(年)

建設中の一ノ橋JCT

新宿線全線開通式

横浜ベイブリッジ(湾岸線)開通式

湾岸線全線開通式

神奈川横浜北線開通式

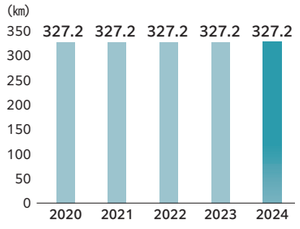
晴海線(晴海～豊洲間)開通

首都高ハイライト

首都高の現状

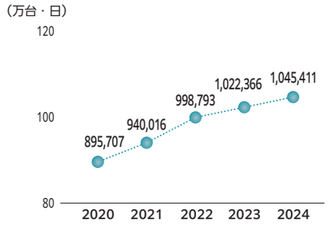
首都高速道路供用延長

約327.2 km



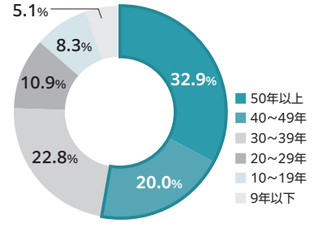
首都高速道路1日平均通行台数

約104 万台



開通からの経過年数比率(2025年4月時点)

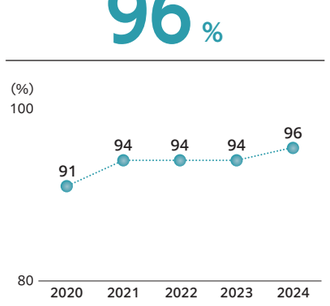
開通から40年以上経過する区間 **約53 %**



安全・安心の追求

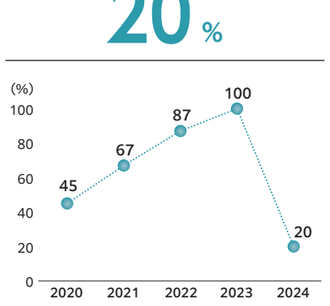
健全橋梁率*1

96 %



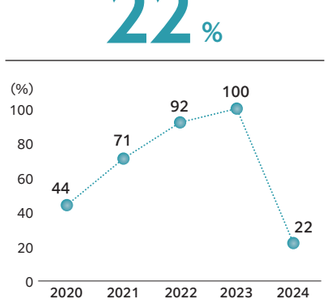
橋梁点検率*2

20 %



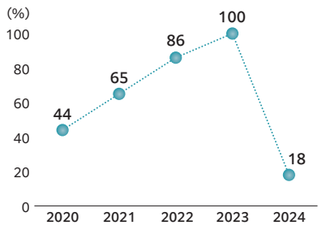
トンネル点検率*2

22 %



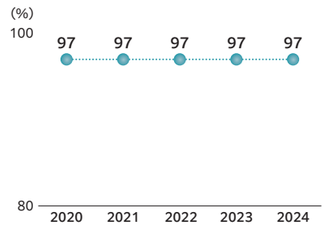
道路附属物点検率*2

18 %



快適走行路面率*3

97 %



*1：橋梁の健全度を表す比率 ：((全橋梁径間数)－(早期に修繕を必要とする橋梁径間数))÷全橋梁径間数

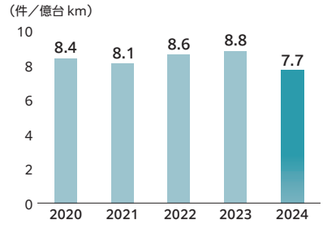
*2：法令に基づく、5か年目を100%とする各年の点検進捗率

*3：道路利用者が車両走行を快適に感じる舗装の状態の延長割合で以下の式で定義
快適走行路面率(%)＝(LP－Lpa)／LP×100
LP：総延長
Lpa：路面管理水準を下回った舗装延長

快適・便利なサービスの提供

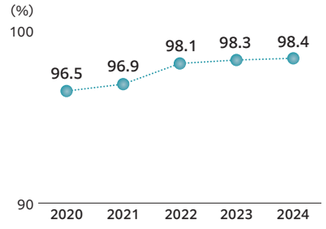
死傷事故率

7.7 件／億台km



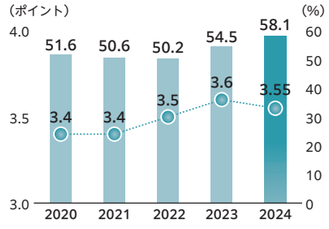
ETC利用率

98.4 %



お客さまからの評価総合満足度(5段階評価)*4(左軸)「お客さまを重視している会社」と評価した人の割合*5(右軸)

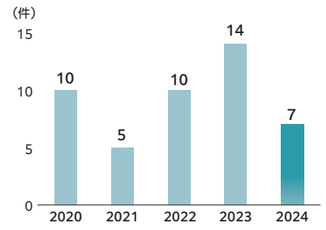
3.55ポイント/58.1 %



技術開発・DX の推進

技術開発件数

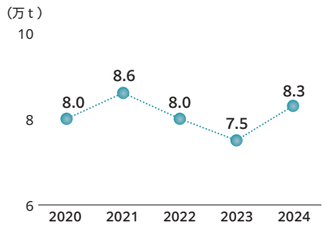
7 件



環境・社会への対応

CO_2排出量(事業活動)

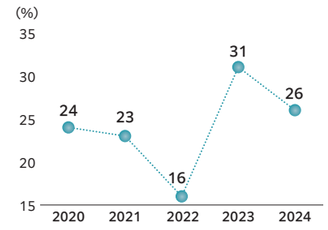
8.3 万t



未来志向の首都高人財の育成

新規採用における女性採用者比率*6

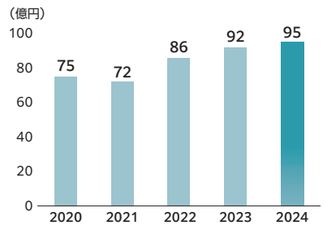
26 %



成長分野への挑戦

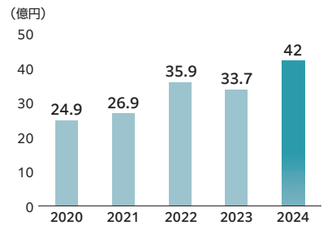
関連事業売上金額(連結)

95億円



社会インフラサポート事業*7受注金額(連結)

42.0億円



*4：当社が実施するアンケート調査で把握する首都高に対する総合的な満足度

*5：当社が実施するアンケート調査における顧客エンゲージメントに関する設問への肯定的回答率

*6：首都高速道路株式会社における取り組み

*7：首都高で培った技術や経験等を活かし、インフラ事業者が抱える課題解決をサポートするもの(国内・海外の技術コンサルティング事業、メンテナンス事業、用地補償コンサルティング事業、建築コンサルティング事業の総称)

安全・安心の追求

新技術で効率的・効果的に維持管理や計画的更新を実施します。
また、災害に備え、防災・減災対策や危機管理体制を強化します。

安全・安心に向けた取り組み……21
交通安全対策の推進……29
災害対応力の強化……32

安全・安心に向けた取り組み

貢献するSDGsの目標

着実な点検・補修の推進

確実な点検

国土交通省が定める維持修繕に関する省令・告示の規定に基づき、道路構造物(橋梁・トンネル等)に対する計画を策定し、安全・安心な道路を維持するための点検を確実に行っています。

人の立ち入りが困難な場所や狭い空間(狭隘部)で高所作業車による人の接近が困難な箇所では、ロープを使ってアクセスする点検や、ロボット・無人飛行機(ドローン)などの新技術を活用した点検を実施しています。立地条件や構造に応じて適切な点検方法を選択し、きめ細やかな点検を目指します。

〈首都高の保全〉

橋梁の近接点検

海上部でのロープを使ってアクセスする点検

狭隘部でのロボットによる点検

無人飛行機(ドローン)による点検

計画的な補修

お客さまが安全・安心に首都高をご利用いただけるよう、道路構造物(橋梁・トンネル等)を健全に保つための補修を計画的に進めています。補修工事は、交通への影響が少ない時間帯に行っています。

損傷に対する補修実施件数
(2024年度実績)
約34,000件

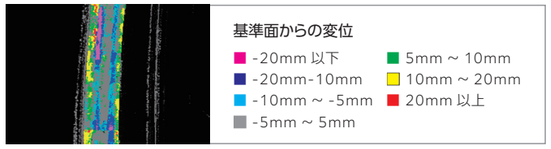
土木構造物(伸縮継手)の補修

土木構造物(コンクリート床版)の補強

[快適走行を目指した舗装の補修]

お客さまに快適に走行いただけるよう、日常的な巡回点検、定期的な詳細点検により舗装路面状況を適切に把握し、劣化箇所を補修しています。

MMS※計測による定期的な詳細点検



MMS※計測による路面点検結果

舗装工事実施状況

※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

効率的な維持管理

生産年齢人口の減少に伴い、維持管理を担う技術者の不足が懸念されています。このような課題を解消し、効率的な維持管理を実現するために、スマートインフラマネジメントシステム i-DREAMs®※を運用しています。

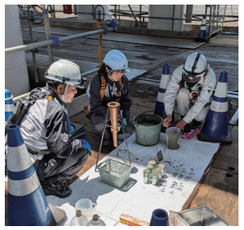
※維持管理に必要な情報をGIS(地理情報システム)プラットフォームに統合し、取得した3次元点群データ、ICT、AIを活用する維持管理システム

確実な施工管理による品質の確保

お客さまに首都高を安全・安心にご利用いただくために、経験豊富な技術者が仕様書や基準等に基づいて細やかな施工管理を行い、品質を確保しています。

また、目的とする構造物が設計図書どおりにつくられるよう、確実な出来形管理を行っています。

擁壁の配筋検査状況


無収縮モルタルの品質確認状況

VOICE

首都高メンテナンス西東京(株) 護国寺事務所 工事部 工事一課
高橋 綺羅々

私は土木構造物の維持管理工事に携わり、主に路面舗装補修を担当しています。首都高は日本の経済と社会を支える重要なインフラであり、その安全性と快適性を維持するためには、適切な補修が欠かせません。

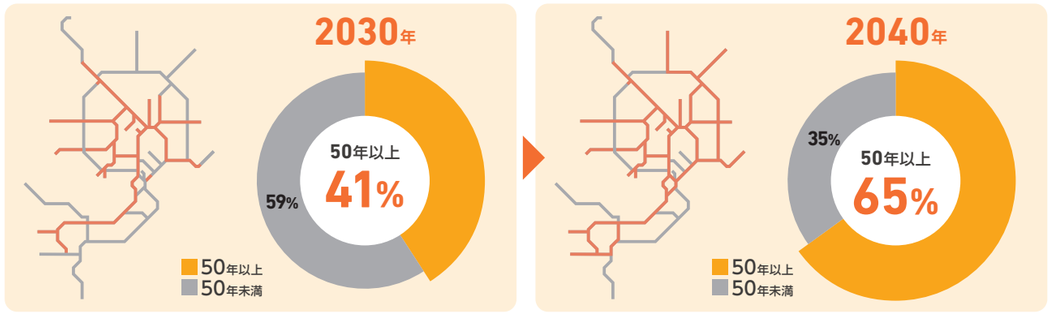
お客さまが安全に走行する様子を見ると、舗装補修という私たちの仕事を通じて社会に貢献していると実感し、大きなやりがいを感じます。これからも多くの人々のくらしを支えているという誇りを胸に、質の高い維持管理に努めてまいります。

長期の安全・安心を確保する「更新事業」

首都高は、1962年の京橋～芝浦間の開通から60年以上が経過しており、首都圏の重交通を支える過酷な使用状況下、重大な損傷が発見されています。構造物を長期にわたり健全に保ち、お客さまに安全・安心な道路を提供し続けるために、2014年より更新事業を推進しています。

重大な損傷から構造物を長期にわたり健全に保ち、お客さまに安全・安心な道路を提供し続けるため、これからも更新事業を着実に推進していきます。

開通からの経過年数割合



大型車が非常に多いなど過酷な使用状況

一般道と比べて 約5倍の 大型車交通量

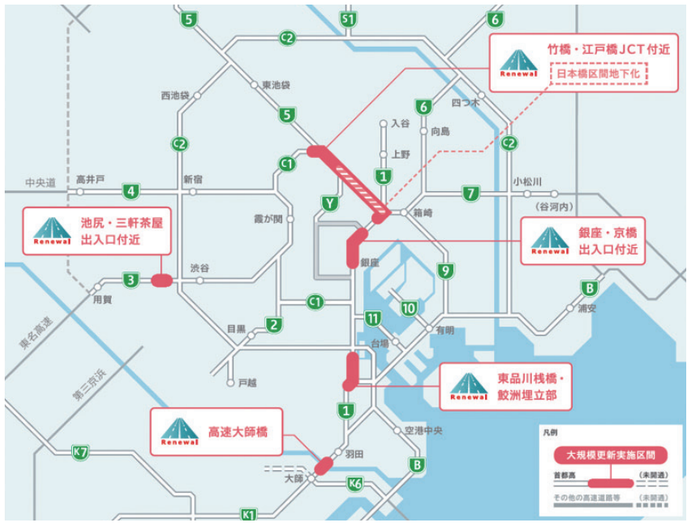
貨物車の割合は 約40% 1日 約100万台の 交通量

構造物の重大な損傷が発見

腐食、消失した鉄筋

広範囲に及ぶ塗装のはがれ

主な更新事業箇所



更新事業の推進

[東品川桟橋・鮫洲埋立部]

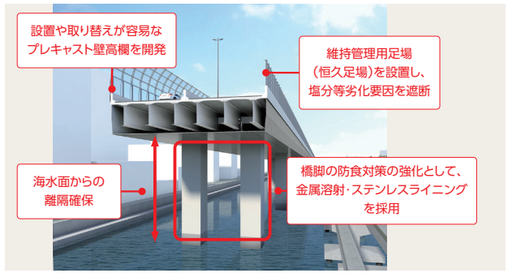
〈 東品川・鮫洲更新 〉

東品川桟橋・鮫洲埋立部は1963年の開通から50年以上が経過し、過酷な使用状況や、海水による激しい腐食環境から重大な損傷が多数発生していました。構造物の長期的な安全性を確保するため、耐久性と維持管理性に優れた構造に造り替えています。

損傷状況（東品川桟橋）

損傷状況（鮫洲埋立部）

新たな技術の活用等（東品川桟橋）



施工状況

[高速大師橋]

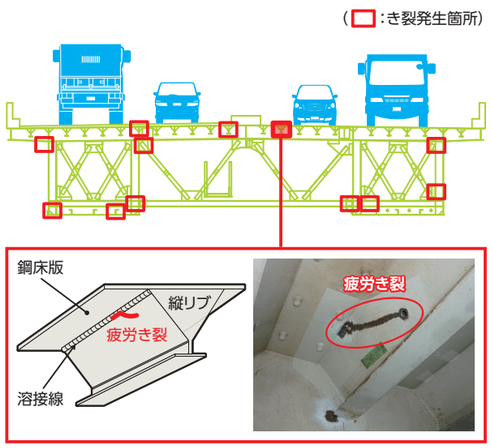
〈 高速大師橋 〉

高速大師橋は1968年の開通から50年以上が経過し、過酷な使用等により、橋梁全体に多数の疲労き裂が発生していました。構造物の長期的な安全性を確保するため、耐久性と維持管理性に優れた構造に造り替えています。

※2023年5月27日から6月10日までの2週間、羽田線の終日通行止めを実施し、新設橋への架け替え工事が完了

損傷状況

（□：き裂発生箇所）



架け替えの状況　通行止めから開通までの架け替えを2週間の短期間で施工

既設橋のスライド撤去状況

新設橋のスライド架設状況

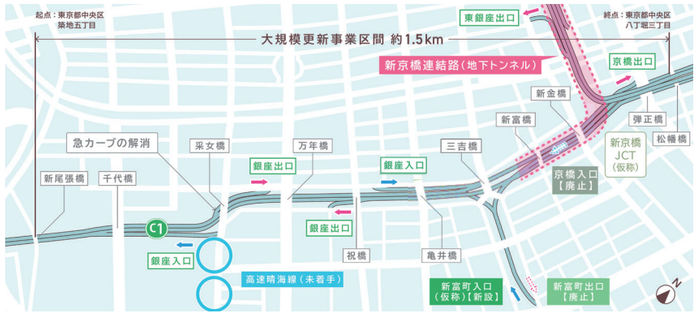
［銀座・京橋出入口付近（築地川区間）］

銀座・京橋出入口付近は1962年の開通から60年以上が経過し、老朽化した擁壁等において、コンクリートの剥離や鉄筋腐食が発生しています。構造物の長期的な安全性を確保するため、現行基準に合った耐久性と維持管理性に優れた構造に造り替えていきます。

なお、日本橋地区地下化に伴う新たな都心環状ルートの整備事業である新京橋連結路の接続部となる築地川区間については、整備事業に併せて構造物の更新を行います。

現在の状況

損傷状況

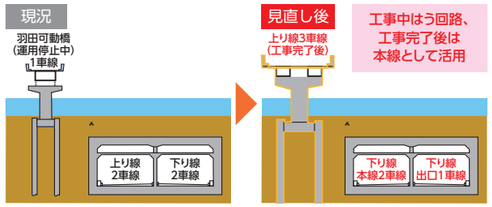


［羽田トンネル付近］

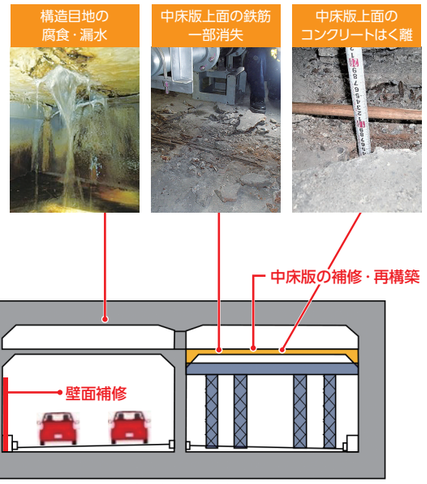
羽田トンネルは1964年8月に開通した首都高初の海底トンネルです。

海水による塩害の影響などを受けやすい環境であるため、塩分を含む漏水による鉄筋腐食に起因する損傷が発生しています。

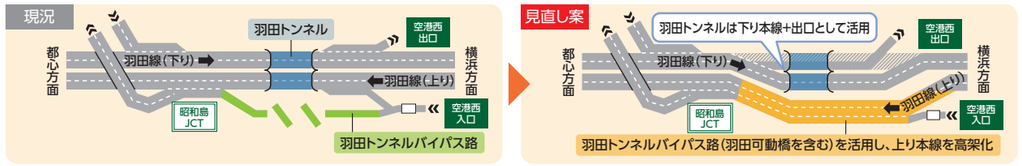
長期にわたる健全性を確保するため、トンネル内の中床版の再構築等の抜本的な対策を行うとともに、更新にあたっては、う回路を設けることで交通影響の軽減に努め、工事後はう回路を本線運用することで渋滞緩和を図ります。



運用の見直し案（断面イメージ）



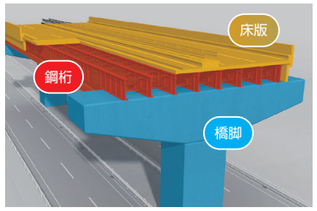
主な損傷の事例



運用の見直し案（平面イメージ）

大規模修繕事業

大規模修繕事業は、橋梁単位で全体的に補修することにより、新たな損傷の発生・進行を抑制し、長期の耐久性を向上させるものです。2024年度は、1号上野線・2号目黒線・6号向島線・7号小松川線などで鋼桁、鋼橋脚の補修等を行いました。



維持管理性の向上 床版 鋼桁

高い耐久性を備えた恒久足場を設置することで、点検や補修を円滑に行っています。また、恒久足場が周囲と調和するように景観性も考慮しています。

コンクリート橋脚はく落防止対策 橋脚 床版

劣化したコンクリート片の落下等を防止するため、塗料やシートを用いて被覆を行うことで、安全性、耐久性が向上します。

鋼桁・鋼橋脚の腐食部の補強 鋼桁 橋脚

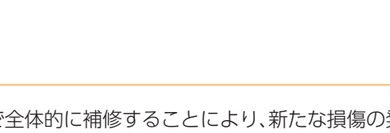
鋼桁・鋼橋脚の腐食は、錆を除去した上で、鋼板にて補強、耐久性の高い塗料を用いて被覆補修を行うことで、耐久性が向上します。

鋼桁・鋼橋脚の補修 鋼桁 橋脚

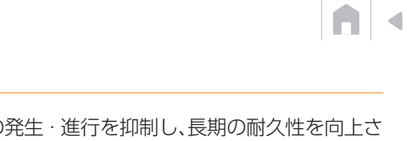
劣化した既設の塗膜を除去し、耐久性の高い塗料を用いて被覆補修を行うことで、従来よりも防食性能が向上します。

「更新事業」特設サイト

更新事業に関する基本的情報や更新事業現場紹介動画、工事進捗状況などの幅広い情報を、特設サイトにてお届けしています。



首都高リニューアル特設サイト



更新事業紹介動画

［荒川湾岸橋］

荒川湾岸橋は1978年に開通した全長840mの鋼橋です。古い仕様の塗装を使用しており、下地付近から塗膜が広範囲にはがれる事象や部材破断等の重大な損傷を確認しました。なお、古い仕様の塗装が使用されている荒川湾岸橋以外の鋼橋においても、広範囲の塗膜はく離や鋼材腐食等が発生しています。

そのため、古い塗装仕様である塗膜を下地から除去し、高耐久な塗装を行うとともに、損傷部位を全面的に取り替えや補修を行うことで、長期にわたる健全性を確保します。併せて点検通路等を設置し、維持管理性の向上を図ります。

開通直後の様子（1978年撮影）

2010年時点

塗膜はく離による腐食（2021年）

ガセットプレートの破断（2021年）

日本橋区間地下化事業

新しい日本橋の「まち」へ

日本橋川周辺は、国家戦略特区の都市再生プロジェクトに位置づけられ、多くの再開発計画が立ち上がり、新しいまちづくりが始まろうとしています。当社は、「立体道路制度」を活用して建物の地下にトンネルを整備することで、これらのまちづくりと一体となって地下化事業に取り組み、地域の魅力のさらなる向上に貢献します。それにより、日本橋川周辺の景観や環境の改善が図られ、新しい日本橋の「まち」へ生まれ変わります。

日本橋川周辺のまちづくり

〈日本橋地下化事業〉

再開発の計画は現時点の情報をもとに作成したイメージです。

TOPICS

高速八重洲線の長期通行止めを開始しました

地下化工事に伴い、高速八重洲線のトンネルの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44月5日より開始し、本格的な地下化工事に着手しました。

※汐留出入口、東銀座出口は、これまでどおりご利用できます。

神田橋JCT閉鎖部

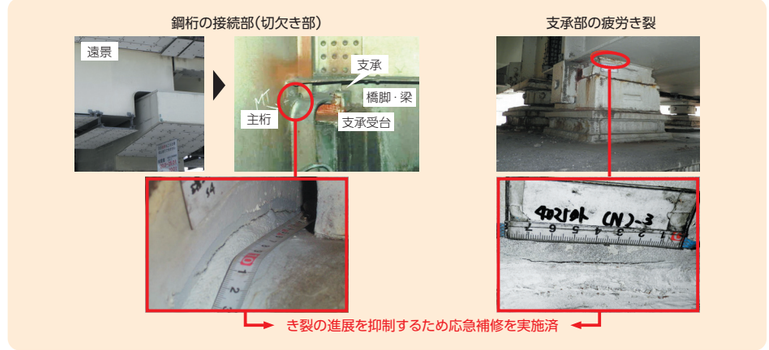
通行止め時の状況(西銀座JCT)

安全・安心な新しい「道」へ

日本橋川上空の首都高は、都心部の渋滞解消のために、1964年の東京オリンピック前に建設され、1963年の開通から60年以上が経過しています。この区間は、1日当たり約10万台の自動車が走行する過酷な使用状況にあるため、構造物の損傷が激しく、更新が必要となっています。都心部の交通を支える首都高を、次世代へつなぐ、安全・安心な道にするため、新たに地下ルートを整備する地下化事業に取り組んでいます。

[事業概要(日本橋区間地下化)]

路線名	C1 都心環状線
事業区間	東京都千代田区内神田二丁目～ 東京都中央区日本橋小網町
延長	約1.8km
道路の区分	第2種第2級(自動車専用道路)
車線数	往復4車線
設計速度	60km/時、 50km/時(ジャンクション部 40km/時)
出入口の廃止	3箇所(常盤橋、呉服橋、江戸橋)
換気所	常盤橋換気所(改築)
道路構造	トンネル構造 約1.1km 高架構造 約0.4km 擁壁構造 約0.3km



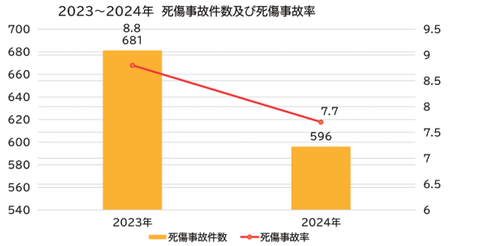
交通安全対策の推進

貢献するSDGsの目標

交通安全の実現に向けて

渋滞・事故分析に基づく安全対策

事故多発箇所において、事故要因に応じた交通安全対策等、効果的な対策を実施し事故防止に努めています。また、重大事故発生箇所の現地対策に合わせて、重大事故発生に関する注意喚起をX等で配信しています。さらに、渋滞に伴う追突事故啓発広報（お盆）や車両接触事故啓発広報（年末）をSNSを利用した注意喚起動画広告を作成し、首都高の交通状況に合わせた啓発、高速道路各社と連携した各種啓発活動を実施しています。



江戸橋～箱崎間の色別案内

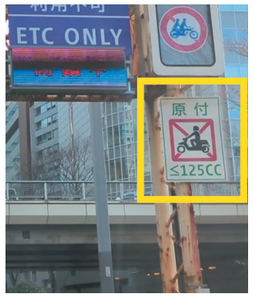
分岐部付近の青看板・路面表示

追突注意路面表示

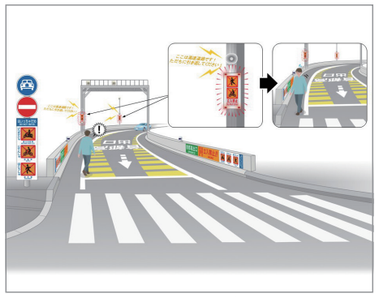
降車に関する注意喚起

立入・逆走分析に基づく安全対策

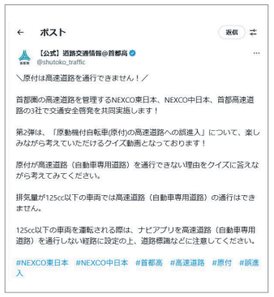
車の逆走、歩行者・自転車等の立ち入りによる事故を防止するため、各出入口共通の注意喚起対策として、注意喚起看板や路面文字等を設置しています。また、立ち入り実績のあった箇所等へ、センサーを用いた立入、逆走検知・警告システムの導入や出口部への立入防止カラー舗装の実施を進めており、今後も継続的な実施を予定しています。さらに、立ち入り防止に関するソフト対策として、SNSを利用した逆走対策のための注意喚起動画広告、高速道路各社と連携した各種啓発活動を実施しています。



ピクト表示による原付立入注意喚起看板



立入、逆走検知・警告システムイメージ



Xを活用したクイズ形式の注意喚起

交通安全啓発活動推進

PA等における交通安全キャンペーン、当社社員による安全運転講習会の実施等、交通安全啓発活動を推進しています。また、交通管理者による不正改造車両の取締りに協力し、文字情報板等による注意喚起を行いました。SNSによる啓発活動、高速道路各社と連携した活動も実施しています。

交通安全キャンペーン実施回数
（2024年度）
134回

交通安全キャンペーン実施状況

法令違反車両対策の強化

効果的な取締り

道路法（車両制限令）に定められている車両の大きさや重さに違反する車両の通行は、道路構造物や交通に著しい悪影響を与える可能性があります。

道路構造物を保全し交通の危険を防止するため、違反車両に対して警察や他の道路管理者と協力した合同取締り、軸重測定設備※を用いた取締り等、効果的な取締りを実施しています。

さらに、落下物接触事故を防止するため、積荷の是正指導等を実施しています。

※自動的に走行車両の軸重を測定し、違反車両を特定する設備

現場取締実施回数
（2024年度）
1,376回

反復・悪質違反者への対応

道路法（車両制限令）違反車両情報を高速道路会社6社で共有し、違反の反復状況に応じて、違反者講習会や大口・多頻度割引の割引停止措置等を実施しています。

また、違反を繰り返す悪質な違反者に対しては個別訪問による是正指導を実施するなど、厳正に対処しています。

法令違反車両取締りの様子

TOPICS

交通巡回隊員の想い

～ お客さまに安全な首都高速道路を24時間365日ご利用いただくために ～

[交通巡回の実施]

パトロールカーにより定期的に首都高全線を巡回監視しています。交通事故、故障車、落下物等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事故対応を行うほか、故障車の支援、落下物の回収など、安全で円滑な交通の確保を図ります。

交通事故、故障車、落下物等の対応件数
（2024年度）

約38,000回

〈 お客さまの声 〉

トンネル内で車が故障してしまった際に、安全を確保の上、やさしく・爽やかに・手際良く地上まで脱出させてくださいました。どうしてよいか分からない状況でしたが、安心して切り抜けることができました。スーパーヒーローを見た気持ちになりました。心から感謝しております。

トンネル内の事故に巻き込まれたとき、パトロール隊の方が、事故に巻き込まれて不安な私と妻に対し非常に誠実かつ親身に状況を説明してくれて安心できました。事故処理を迅速に進めながら私たちにも配慮していただき、本当にプロの仕事でした。ありがとうございました。

VOICE

首都高パトロール(株) 東東京事業本部 志村交通管理部

山岸 俊太郎

私たちは、お客さまの「安全・安心・快適」なドライブワークをサポートするため、24時間365日安全を第一に考え交通管理業務を行っています。

現場では、二次的な事故防止の措置を講じることとお客さま一人ひとりに寄り添った対応を心がけています。

私たちの仕事は危険を伴いますが、迅速に事案処理を完了したときやお客さまから感謝の言葉をいただいた際、社会やお客さまの役に立っていることを実感し、やりがいを感じます。

これからも関係機関と協力し、同僚と切磋琢磨しながら、業務に邁進してまいります。

首都高パトロールのことをもっと知りたい方はこちら ▶▶▶

災害対応力の強化

貢献するSDGsの目標

災害時の安全確保に向けて

首都圏のくらしや社会経済活動を支える重要な役割を担っている首都高。お客さまの安全の確保、道路交通機能の維持のため、災害対策を強化し、大雪・大雨などの異常気象や地震の発生に備えています。

迅速な対応を実現する地震防災対策

地震等の災害発生時にお客さまの安全を確保するとともに、道路交通機能を維持し緊急交通路※1・緊急輸送道路としての社会的役割を果たすために「防災業務計画」を定め、国や関係機関等と災害発生時の連携協定を締結するなど緊密な連携を保ちつつ、地震その他の災害に対する措置を講じています。

※1 大規模な災害発生時に、災害対応を実施する消防・救急・警察・自衛隊などの緊急車両や道路点検車、災害応急対応車両の通行を優先し、一般車両の通行を禁止する道路

災害発生時の連携協定締結先の例

2016年 9月	陸上自衛隊東部方面隊
2019年 10月	東京ガスネットワーク株式会社
2020年 3月	KDDI株式会社
2020年 10月	東京電力ホールディングス株式会社
2022年 6月	東日本電信電話株式会社
2023年 11月	ソフトバンク株式会社
2024年 3月	楽天モバイル株式会社
	株式会社JDRONE
2024年 4月	エアロセンス株式会社
2024年 5月	KDDIスマートドローン株式会社
2024年 6月	NTTコミュニケーションズ株式会社
2024年 12月	国土交通省関東地方整備局
2025年 1月	株式会社NTTドコモ

緊急交通路の確保

地震発生時に橋梁の損傷を軽微なものに留め、早期の緊急交通路の確保を可能にするため、支承（橋桁を支える台座）や落橋防止構造の一層の強化を進めています。

大規模地震が発生した際は、「首都直下地震道路啓開計画（八方向作戦）」※2に基づき、関係機関と連携して緊急交通路を確保し、消防車、救急車、自衛隊等の緊急車両の通行を可能とする必要があります。迅速に緊急交通路を確保するために段差修正材等の応急資機材の配備を進めるとともに、首都高グループが一体となって訓練を行っています。

※2 首都直下地震道路啓開計画検討協議会（国土交通省、東京都、当社等が参加している）が定めた計画

地震時の緊急交通路確保（訓練の様子）

速やかな情報収集・共有

災害発生時に速やかに情報を収集し、高度な情報共有や復旧計画の策定支援を行う「総合防災情報システム」の運用を2018年より開始しました。これにより、迅速な緊急交通路の確保につなげていきます。

総合防災情報システムの主な機能

大雨対策の強化

大雨時でもお客さまが安全·安心に首都高をご利用できるよう対策を強化しています。

降雨時には、文字情報板によりお客さまへの注意喚起を行っています。気象予測情報から大雨が予測される場合には、排水桝の事前清掃など滞水等の事前準備を行います。

また、排水施設、舗装の改良等による対策を行っており、滞水による交通障害の防止に努めています。

文字情報板での注意喚起イメージ

排水桝の事前清掃

積雪・凍結対策の取り組み

当社では、2018年1月22日からの積雪・凍結により発生した「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ています。

また、2020年度に北陸地方で発生した大規模車両滞留を踏まえた、国の「冬期道路交通確保対策検討委員会」による『大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ(令和3年3月改定)』においては、従来の「出来るだけ通行止めにしない」や「道路ネットワーク機能への影響の最小化」から、「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避する」ことへ基本的な考え方を転換することとされました。

これらを踏まえ、当社は、ソフト·ハードの両面から様々な取り組みを実施していきます。

「車両滞留」の防止

[予防的通行止めの実施]

首都高では大雪が予想される場合、車両滞留を予防するため、路面状況が悪化することを想定して、あらかじめ早い段階で行う予防的通行止めを実施することがあります。

その際は、降雪前から出控え広報を含め適切な情報提供を行い、現場状況を正確に把握できる体制や、車両滞留が発生した場合のお客さま支援体制を強化します。

冬期は冬用タイヤの装着とタイヤチェーンの携行をお願いするとともに、雪道走行時のチェーン装着の徹底を呼びかけてまいります。

[車両立ち往生発生リスク箇所への対応]

路面への積雪・凍結に伴うお客さまの車両の立ち往生を防ぐため、過去の事例や勾配などのデータから選定した車両立ち往生のリスク箇所を中心にカメラの増設等を行い、監視体制を強化しています。

また、車両立ち往生が発生した場合は、事前に付近に配備したレッカー車により迅速に車両移動を行います。

(参考)2024年度の取り組みポスター

「通行止めの長期化」の防止

[首都高の構造的特性に応じた積雪·凍結対策の強化]

首都高は高架構造の割合が高く、冬期は構造物が上下から冷やされ、降雨・降雪時に路面凍結が起こりやすいという構造上の特性があります。加えて首都高は路肩が狭く、積雪時には雪を路肩に寄せるスペースがないことから、除雪車両で積もった雪を集める「除雪」と、集めた雪をダンプカーに積んで道路外に運び出す「排雪」の２段階の作業が必要となる特性があります。これらの特性に応じた積雪時の除排雪作業体制の強化を進めてきました。

2024年2月4日～7日の経験を踏まえ、通行止め路線の拡大にも適切に対応し、速やかな通行止め解除を実現するべく、関係機関とのさらなる連携強化等による「除排雪体制の再構築」及び除排雪作業の進捗管理を行う専任者の配置等による「現場を把握する力と本部·現場の連携強化」を進めてまいります。

除排雪作業状況

除排雪作業状況

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予防的な通行止め情報の提供、不要不急の外出を控えていただくための事前広報を関係機関と協力しながら実施します。また、通行止めとなった際は、解除予定情報を提供します。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、ラジオ再放送、拡声放送設備を活用し、情報提供を行います。

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。

Xアカウント:【公式】道路交通情報@首都高

@shutoko_traffic

快適・便利なサービスの提供

首都圏の大動脈である首都高速道路の都市高速道路ネットワークを強化するため、
渋滞緩和、安全対策、情報提供の多様化をさらに推進します。

渋滞緩和に向けた取り組み……35
お客さまサービスの向上……37
高速道路ネットワークの整備……41

渋滞緩和に向けた取り組み

貢献するSDGsの目標

渋滞対策の推進

2024年度においては、お客さまにさらに快適にご利用いただくために交通状況を分析し、対策効果が最大限発揮されると想定される箇所を中心に対策を実施しました。併せて、お客さまの運転意識の啓発や対策の効果を促進させるため、渋滞を避けた走行方法や渋滞対策を適切に広報しました。

2024年度の主な取り組み

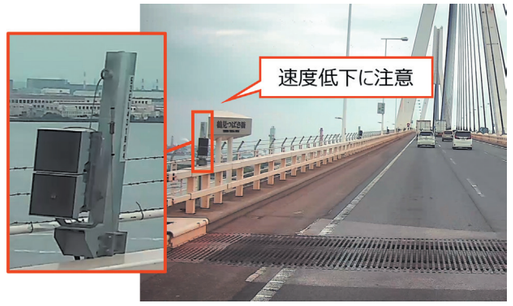
［ 合流部における対策 ］

江戸橋JCT～箱崎JCTまでのご利用について、都心環状線（内回り）からご走行されるお客さまは、9号深川線・湾岸線方面へ向かわれる方は「青色」の車線を、6号向島線・7号小松川線方面へ向かわれる方は「赤色」の車線のご利用を、都心環状線（外回り）からご走行されるお客さまへは、6号向島線・7号小松川線方面へ向かわれる方は「赤色」の車線を、9号深川線・湾岸線方面へ向かわれる方は「青色」の車線をご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。

色別で行先の車線をご案内（都心環状線（内回り）江戸橋JCT合流後）

［ 上り勾配区間での速度回復の促進 ］

上り勾配区間の速度低下による渋滞発生の対策として、湾岸線鶴見つばさ橋付近の首都高の路肩にスピーカーを設置し、音声を流すことによる速度回復を促す対策を実施しました。



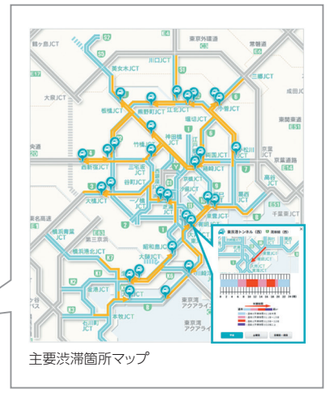
音声案内による上り勾配区間での渋滞対策（鶴見つばさ橋）

［ お出かけ前の渋滞予想情報の提供 ］

お客さまに渋滞を避けてご利用いただけるよう、「渋滞予想カレンダー」や主要渋滞箇所の混雑する時間帯を示した「主要渋滞箇所マップ」を当社WebサイトやSNSにて配信し、混雑する日や時間帯をお知らせしています。また、「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ています。

知って得する渋滞回避のポイントなど渋滞豆知識をWeb掲載していますので、お出かけ前にご確認ください

渋滞予想カレンダー


主要渋滞箇所マップ

首都高快適走行ビジョン2040

2015年3月の中央環状線全線開通及び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に減少しましたが、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です。そこで、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、首都高はさら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、渋滞半減を目指します。

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に取り組みます。

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します。

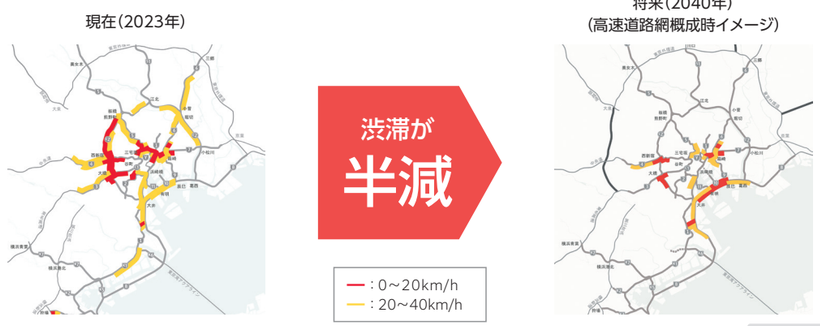
柱3 誰にでもやさしい首都高

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します。

首都高快適走行ビジョン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

17時台（夕ピーク）の渋滞状況



詳細はこちら

※1 旅行速度や通行止めから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 一人ひとりのモビリティ（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）

お客さまサービスの向上

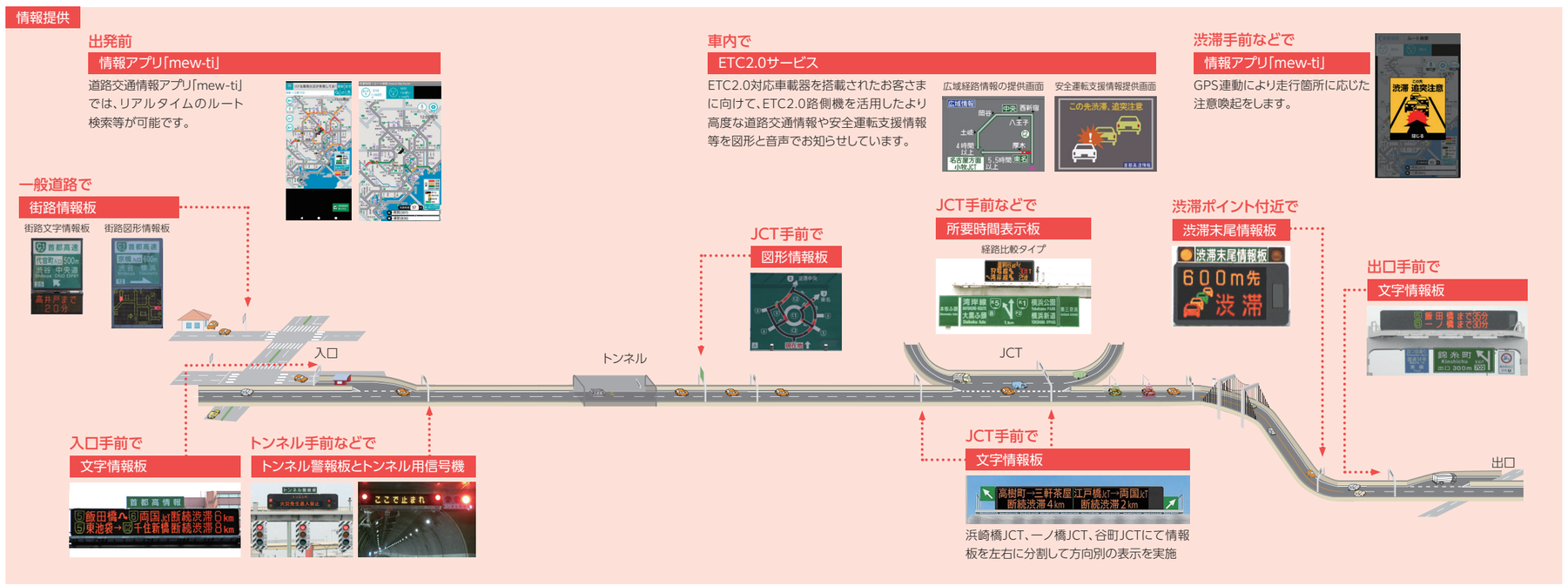
貢献するSDGsの目標

多様化するニーズに対応する情報提供を目指して

交通管制と情報提供

24時間365日体制で交通管制を行うとともにパトロールカーによる迅速な事故処理や落下物の回収に努めています。道路交通情報は、交通管制システムを駆使し、刻々と集まってくるデータを迅速に処理して、高速道路上の文字情報板など様々なメディアでリアルタイムにお客さまに情報を提供しています。

交通管制室大型ディスプレイ



道路交通情報アプリやSNSを活用した情報提供サービス

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。

スマートフォンによる交通情報案内や走行箇所に応じた交通安全情報提供に対応できるよう、アプリ「mew-ti」やSNS（X、LINE）を活用しています。これらにより、通常時の交通情報だけでなく、災害や事故による通行止めの際には解除見込み情報等のお客さまに必要な情報をより迅速に提供します。さらに、より高度な情報の提供を目指し、最新技術を取り込んだ交通情報提供への検討を進めています。

［ 道路交通情報アプリ「mew-ti」 ］

［ Xによる情報提供 ］　［ LINEによる情報提供 ］

快適に通行できる料金所を目指して

料金収受業務では、料金所係員が使命感を持ち、迅速かつ正確な料金収受を心がけて日々の業務に取り組んでいます。本業務に必要な機器の操作や基本動作に加え、様々な料金制度や緊急時の対応等も確実に行えるよう、日々の研修や朝礼での確認を徹底し、技能向上に努めています。また、お客さまに気持ち良くご通行いただけるよう、接客スキルの向上にも積極的に取り組んでいます。

お客さまサービス向上研修の様子

ETC2.0サービスの提供

ETC2.0路側機（通信アンテナ）を活用し高度な道路交通情報や安全運転支援情報等を提供するサービスを展開しています。

VOICE

首都高トールサービス東東京（株）
深川営業所
井上 利也

私は、営業所の事務社員として勤務しており、料金所係員のブースへの送迎をはじめとしたサポートや日々の精算業務等を担当しています。

当社では“絆プロジェクト”という取り組みがあり、会社に対する愛着と誇りを持ち、お客さまサービス向上のため、自らが進んで行動することを推進しています。今後、ETC専用化が順次拡大されていくことに伴いETC専用レーンの監視を遠隔で行う業務が中心となっていきますが、分かりやすい対応を行い、お客さまに円滑にご利用いただけるよう、社員一同、引き続き努めてまいります。

お客さまの声に迅速に応えるために

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として『首都高お客さまセンター（営業時間24時間(年中無休)）』を設置しています。また、当社Webサイトにお問い合わせフォーム(グリーンポスト)を設けるなど、お客さまの声に対して迅速に対応し、様々なご意見を承る機会を充実させています。

過去3か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	2022年度	2023年度	2024年度
お客さまセンター	628,557件	634,215件	620,890件
	2,400件	2,150件	2,114件
グリーンポスト	1,075件	905件	729件

●お客さまセンター欄中、上段の件数は所要時間や渋滞状況等に関するお問い合わせ件数、下段の件数は上段の件数のうちご意見等にあたる件数を示すもの

お客さまからのご意見件数
(2024年度)
2,843件
●お客さまセンター、グリーンポスト合計

〈 首都高ドライバーズサイト 〉

お客さまのご意見を改善に活用させていただく流れ

お客さまのご意見

課題の抽出
お客さまのご意見や過去に実施した案件を通して改善すべき課題を抽出します。

実施策を検討
専門知識を持った様々な部門が連携し、具体的な実施策を検討します。

実施
課題の抽出・検討を経て、改善策を実施します。

評価・分析
実施した改善事例は当社Webサイトで公表するとともにお客さま満足度調査を通して評価をいただきます。

お客さまの声を改善へつなげるサイクル（2024年度実施）

お客さまの声の確認
お客さまの声
62万件／年
・お客さまセンター
・WEB(グリーンポスト)
・お客さま満足度調査

課題の抽出
ご意見・ご要望
2,855件／年
お客さまのご意見や過去に実施した案件を通して改善すべき課題を抽出

カルテ化
カルテ化
167件
施設改善に関する案件を「カルテ」として登録

改善の実施
実施完了
142件
カルテ化し進捗管理

お客さまの声を活かした改善の実施

2024年度には174件の改善を実施しました。今後も、お客さまのご要望、貴重なご意見を真摯に受け止め、さらなる改善に努めます。

お客さまの声による改善実施件数
(2024年度)
174件

お客さまの声を活かした改善の実施　分岐案内の改善【3号渋谷線（上り）池尻出口付近】

お客さまの声 1
3号渋谷線（上り）において、大橋JCT分岐と池尻出口分岐が連続しており、どちらも右分岐であるため分かりづらい。
※2023年度お客さま満足度調査

改良後

改善しました
池尻出口への付加車線起点部に、出口補助看板を設置しました。

池尻出口付加車線起点部(6.4kp付近)

お客さまの声 2
大橋JCTへ向かう際、誤って池尻出口へ行きそうになった。
※2023年度お客さま満足度調査

改良後

改善しました
池尻出口分岐部標識の本線側に設置されていた大橋JCTの案内標識を取り替えました。

大橋JCT分岐部600m手前(6.1kp付近)

高速道路ネットワークの整備

貢献するSDGsの目標

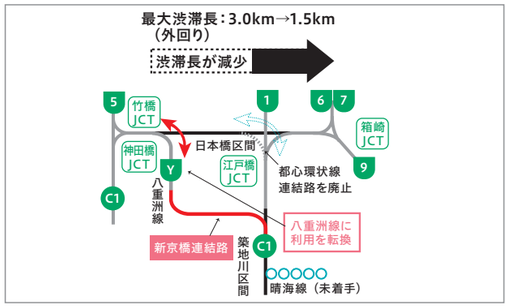
首都高ネットワークの充実を目指して

首都圏の大動脈である首都高は、将来にわたってより快適な走行空間をお客さまへ提供するため、更新の機会を捉えてネットワーク機能の向上を図ります。また、都市内プロジェクトを着実に実施してきた強みを活かし、都市高速道路ネットワークをさらに強化し利便性を向上させます。

新京橋連結路事業

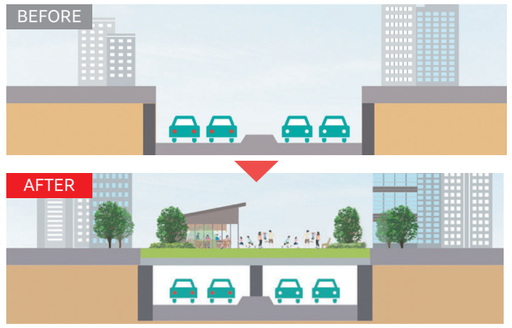
[ネットワークのさらなる強化]

日本橋地区地下化に伴う新たな都心環状ルートである本事業については、老朽化した擁壁の取替えなどを行う築地川区間の更新事業と連携を図りながら整備を推進します。整備により、江戸橋JCT周辺（外回り）の渋滞を避けた環状機能が確保され、ネットワーク整備のさらなる進展による交通の高効率化につながります。



[更新事業と連携したまちづくりへの貢献]

自治体の取り組みと密接に連携しながら、本事業を、日本橋区間地下化事業、築地川区間と一体的に整備することで、都市構造の変革をもたらす都心部のまちづくりを実現するなど、首都東京のポテンシャルを活かした魅力的な都市空間の形成に貢献します。

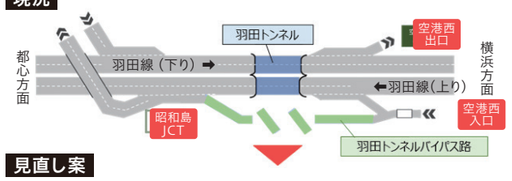


上部空間の活用イメージ（都心環状線の掘割区間）

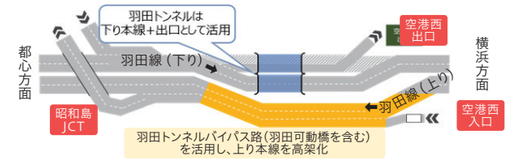
羽田トンネル更新事業

- 羽田トンネルの高齢化対策と併せた機能強化
- 上り線を3車線化、下り線はトンネルを活用

現況

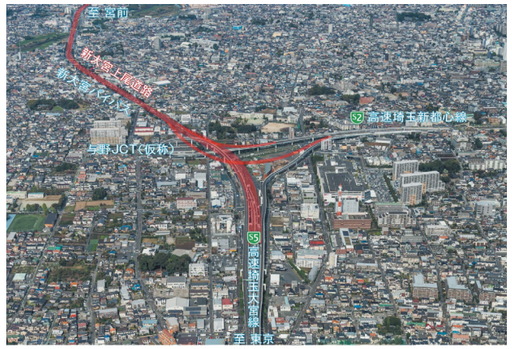


見直し案



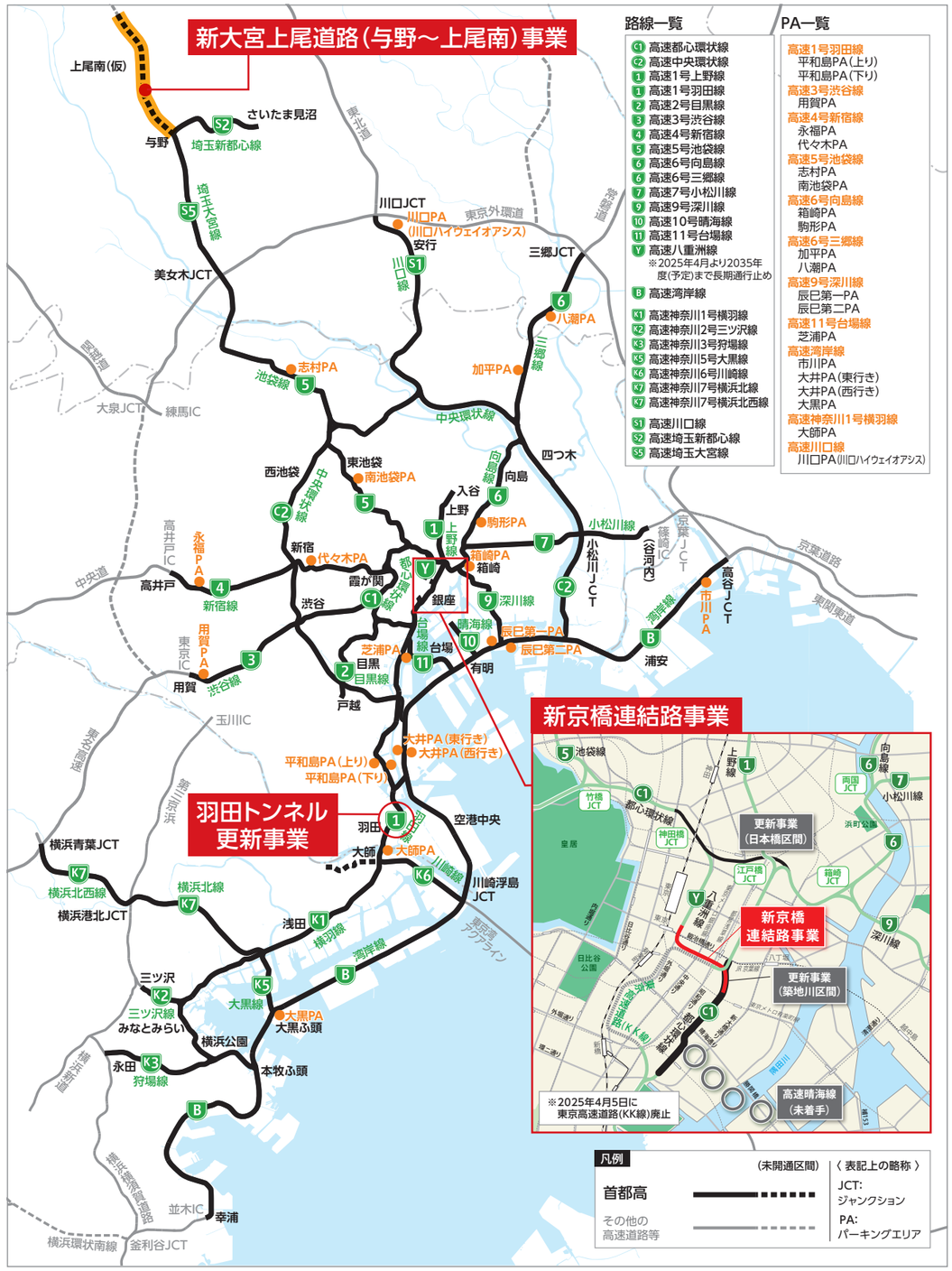
新大宮上尾道路（与野～上尾南）事業

- 圏央道沿線から都心方面へのアクセス性向上
- 国道17号の慢性的な交通渋滞の緩和



与野JCT（仮称）付近（2024年10月31日撮影）

首都高ネットワーク



路線一覧

- C1 高速都心環状線
- C2 高速中央環状線
- 1 高速1号上野線
- 1 高速1号羽田線
- 2 高速2号目黒線
- 3 高速3号渋谷線
- 4 高速4号新宿線
- 5 高速5号池袋線
- 6 高速6号向島線
- 6 高速6号三郷線
- 7 高速7号小松川線
- 9 高速9号深川線
- 10 高速10号晴海線
- 11 高速11号台場線
- Y 高速八重洲線
  ※2025年4月より2035年度（予定）まで長期通行止め
- B 高速湾岸線
- K1 高速神奈川1号横羽線
- K2 高速神奈川2号三ツ沢線
- K3 高速神奈川3号狩場線
- K5 高速神奈川5号大黒線
- K6 高速神奈川6号川崎線
- K7 高速神奈川7号横浜北線
- K7 高速神奈川7号横浜北西線
- S1 高速川口線
- S2 高速埼玉新都心線
- S5 高速埼玉大宮線

PA一覧

- 高速1号羽田線
  - 平和島PA（上り）
  - 平和島PA（下り）
- 高速3号渋谷線
  - 用賀PA
- 高速4号新宿線
  - 永福PA
  - 代々木PA
- 高速5号池袋線
  - 志村PA
  - 南池袋PA
- 高速6号向島線
  - 箱崎PA
  - 駒形PA
- 高速6号三郷線
  - 加平PA
  - 八潮PA
- 高速9号深川線
  - 辰巳第一PA
  - 辰巳第二PA
- 高速11号台場線
  - 芝浦PA
- 高速湾岸線
  - 市川PA
  - 大井PA（東行き）
  - 大井PA（西行き）
  - 大黒PA
- 高速神奈川1号横羽線
  - 大師PA
- 高速川口線
  - 川口PA（川口ハイウェイオアシス）

（2025年8月現在）

技術開発・DXの推進

労働力不足や構造物の高齢化、環境問題に対応するため、省力化・CO_2削減技術を推進します。
災害に強い道路と迅速な復旧のため、通信技術を導入し、DXで革新を目指します。

社会に根差した技術革新……43

社会に根差した技術革新

貢献するSDGsの目標

都市高速道路の技術開発の推進

大都市内に位置する首都高は、その限られた空間の中で円滑な道路ネットワークの維持、高齢化が進む道路構造物の補修・補強、切迫する首都直下地震に備えた耐震補強、騒音・振動等沿道環境負荷の軽減等に加え、近年は地球温暖化や気象の激甚化の要因とされているCO_2の排出量削減、就労人口減少社会に備えたミニマムメンテナンス化にも積極的に取り組んでいく必要があります。これらの課題を解決する新技術を効率的に開発するために、グループ会社、首都高速道路技術センター、高速道路会社、鉄道会社、大学、他企業等と連携を図っています。また、開発した技術が首都高速道路だけでなく全国のインフラ事業に活用されることで社会貢献ができるよう努めています。

お客さまや周辺へ配慮した技術開発を目指して

新技術を開発・採用することで、環境負荷軽減、耐震性向上技術の開発、新規開通、交通規制低減による利便性向上を実現しています。

［ 環境にやさしい水性塗料を使用した鋼橋の塗替え技術 ］

- 令和2年度 土木学会賞 田中賞 作品部門 受賞

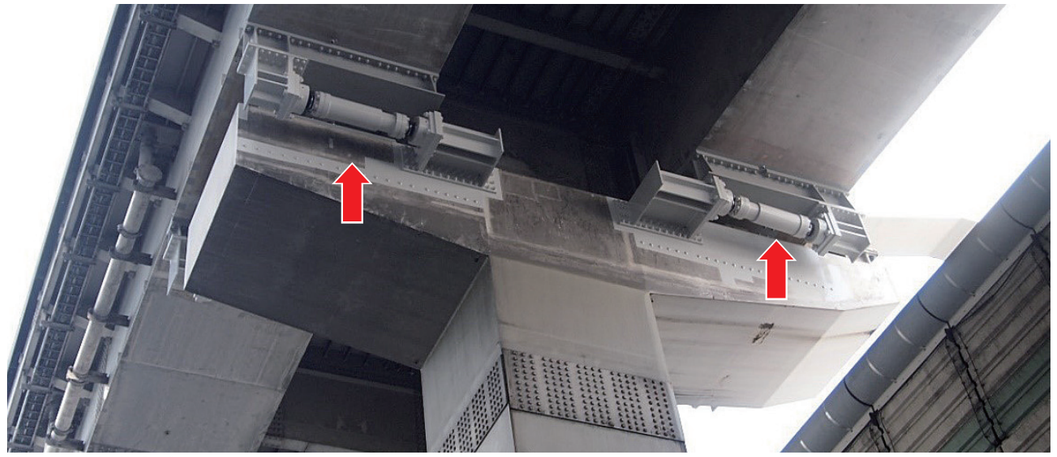
鋼橋の塗替え塗装に用いられる塗料には、大気汚染の原因となり引火しやすい揮発性有機化合物(VOC)が含まれています。そこで、VOCを従来塗料の約1／5に削減した水性塗料を標準材料として採用しました。鋼橋に水性塗料を塗布することは、錆の発生や塗りにくさといった課題がありましたが、独自の規格・仕様を定めることでこれらの課題を解決しています。

水性塗料を用いた塗替え

［ 制震デバイスによる高架橋の耐震性向上技術 ］

- 特許第6344836号、特許第6476055号、特許第6476054号
- 第23回 国土技術開発賞 入賞

高架橋の耐震性向上に用いるダンパー等の制震デバイスを開発し、補強が必要な橋梁に順次設置しています。首都高速道路は地震後、緊急車両の通行路として機能し、人命救助を援護するといった重要な役割を担います。そのため、地震による構造物の損傷を制御する各種制震デバイスとその設計方法を民間企業との共同研究で開発しています。



ダイス・ロッド式摩擦ダンパー

［ 高速施工と高耐久化を実現した都市高速道路の更新技術　～東品川桟橋・鮫洲埋立部更新事業～ ］

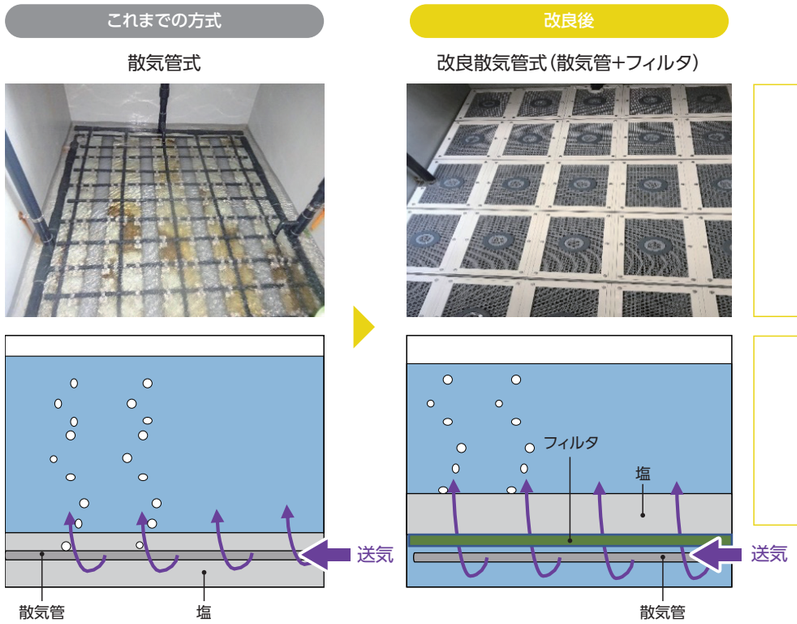
- 令和3年度 土木学会賞インフラメンテナンスプロジェクト賞 受賞
- 日建連 第2回土木賞 受賞
- 令和3年度 全建賞 受賞

東品川桟橋・鮫洲埋立部更新事業～都市高速道路の構造物の更新は、限られた作業空間で、通行止めによる社会的影響を最小限にとどめながら工事を進める必要があります。そのため、迂回路を設置し長期の通行止めを回避しながら、高架部にはプレキャスト製の床版や高欄を、土工部にはプレキャストボックスカルバートを採用することで、限られた空間で高速施工を実現しています。また、更新後の橋梁に恒久足場を設置することにより、長期耐久性に加え維持管理性や景観性も向上させています。

東品川桟橋部の現場状況

［ 路面凍結防止用塩水の製造能力向上技術 ］

冬季降雪時には、路面凍結を防止するため、塩水散布車により路面に塩水を散布します。散布する塩水は、塩化ナトリウムと水を混合して濃度20%となるように塩水製造施設で製造しています。降雪が長期化すると大量の塩水が必要となることから、塩水製造施設の下部に設置している散気管の上部に塩化ナトリウムを保持するためのフィルタを追加し、散気管の通気口の閉塞を防ぐことにより、溶解速度を向上させ、塩水製造能力の向上を実現しました。



［ 次世代無線通信基盤の研究・開発 ］

首都直下地震等の大規模災害発生時においても現地情報を素早く確実に収集できることや、お客さまの安全・安心の向上、快適・便利なサービス提供の発展を目指し、ローカル5Gをはじめとした次世代無線通信基盤の研究・開発・整備を進めています。

首都高グループ一丸となりDXのさらなる推進

昨今の急速なDXの動きを捉え、ステークホルダーと連携し、首都高グループにおけるデジタル技術活用を加速・進化・拡大させるべく、2023年に「首都高DXビジョン」を策定しました。また、このビジョンで掲げた5つの柱の実現に向け、柱ごとに『施策群』、具体な『実行メニュー』、進め方を俯瞰的に見える化した『ロードマップ』を取りまとめた「首都高DXアクションプログラム」を昨年策定しました。首都高グループでは、生産性向上や働き方改革をはじめとする様々な課題の解決に加え、新たな価値の創造につながるようにDXを推進してまいります。

首都高DXビジョン

首都高グループを取り巻く様々な経営課題から取り組むべき大きな5つの柱を設定し、2030年代までに実現したい姿を示したものです。

2030年代に実現したい姿

全体像 DXを通じて、サービスや業務プロセスを再デザインし、イノベーションを促進することにより、生産性向上や働き方改革をはじめとする様々な課題を解決するとともに新たな価値を創造します

- **柱1 安全・安心の追求** ～いつでも強靭で安全・安心な姿を保つ首都高～
  例）劣化予測等を用いた道路点検・維持管理の高度化（次世代 *i*-DREAMs®の開発）
- **柱2 情報提供・道路サービスの進化** ～最先端技術を用いた情報や道路サービスを提供する首都高～
  例）災害時の即時性やMaaSとも連携可能な情報提供内容の高度化
- **柱3 現場の安全性・生産性・品質の向上** ～最先端技術を導入し、現場を効率化・高度化する首都高～
  例）技術の共有や継承、安全性向上を目指した工事規制の自動化
- **柱4 社会への貢献** ～首都圏の持続可能な未来社会に寄与する首都高～
  例）データ連携により社会サービスの高度化、渋滞・事故ゼロを目指す
- **柱5 働き方改革・企業変革の促進** ～組織カルチャーの変革に向けイノベーションを実現する首都高～
  例）効率的で無駄の少ない働き方推進やオープンイノベーションの実施

取り組み例

次世代 *i*-DREAMs®の開発

- 首都高グループが管理している維持管理情報の統合
- 効率的にデータ共有するためのインターフェイスの構築
- AIやIoT等の最新デジタル技術を取り入れたシステムへの進化

効率的にデータ共有するためのインターフェイスのイメージ

データ更新の自動化、生産性向上を目的とした業務変革につながるように、首都高グループ全体ならびに受注者、外部機関と効率的にデータ共有するためのインターフェイスを検討し、構築を進めます。

オープンイノベーションの推進

- 効率的なオープンイノベーションの仕組み構築
- オープンイノベーションを活用した事業創出

オープンイノベーションのイメージ

最新のテクノロジー・サービスを持つ企業、大学、研究機関等と融合し、幅広く技術・アイデアを取り入れ、自社だけでは生み出せない新たな価値を創出するオープンイノベーションの仕組みを構築します。

環境・社会への対応

カーボンニュートラルの実現に向け、省エネ化を推進します。生物多様性の保全や景観創出にも取り組み、地域社会とのより一層の共生を目指します。

環境への取り組み姿勢 …… 47
脱炭素社会に向けて …… 48
循環型社会に向けて …… 50
沿道環境の改善に向けて …… 52
生物多様性の保全に向けて …… 53
環境への取り組みの発信 …… 56

環境への取り組み姿勢

当社は、持続可能な社会の実現に貢献するとともに、より良い環境の実現と地域社会との共生を目指し、「首都高カーボンニュートラル戦略」「生物多様性」に向けて取り組んでまいります。

首都高カーボンニュートラル戦略

2050年カーボンニュートラルを目指す

2021年10月「地球温暖化対策計画」及び「気候変動適応計画」が改定され、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて気候変動対策を着実に推進していくことが政府より示されました。

SDGs(持続可能な開発目標)のゴール13においても「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」とされており、多くの国や企業が脱炭素社会の実現に向けた取り組みを拡大しています。

また、国土交通省の「道路分野の脱炭素化政策集ver1.0」をはじめ、東京都などの地方公共団体でも地球温暖化対策計画等に関する施策が策定されています。

当社においては、気候変動が地球存続に対するトップリスクであることを再認識し、2022年3月に首都高カーボンニュートラル戦略を策定し、2050年カーボンニュートラルを首都高グループ一丸となって目指すことをいち早く宣言しました。道路インフラを最大限に活用するとともに、省エネルギーの徹底や再生可能エネルギーの導入、新技術の開発などを積極的に推進し、カーボンニュートラル社会の実現に貢献してまいります。

「首都高カーボンニュートラル戦略」の詳細はこちら

生物多様性

次世代の豊かな暮らしにつながる生物多様性の保全を推進

当社は経営理念である「地域社会との共生」の中で、地域の皆さまとともにより良い環境の実現と地域社会の発展を目指しています。中期経営計画(2024-2026)においても、当社として初めて「次世代につながる生物多様性の保全の推進」を掲げており、「30by30目標※」へ貢献のため、2024年度には「おおはし里の杜」がOECMとして国際データベースに登録されました。今後も「おおはし里の杜」や「見沼たんぼ首都高ビオトープ」等の取り組みを推進し、近隣に点在する他の緑地と連携をすることでエコロジカル・ネットワークを形成し、都市部における生物多様性の保全への貢献を目指します。

※健全な生態系目標を持続的に維持するため、生物多様性の損失を止め、自然を回復軌道に乗せる「ネイチャーポジティブ」に向けて、2030年までに陸と海の30%以上を自然環境エリアとして保全することを目標としたもの。

脱炭素社会に向けて

貢献するSDGsの目標

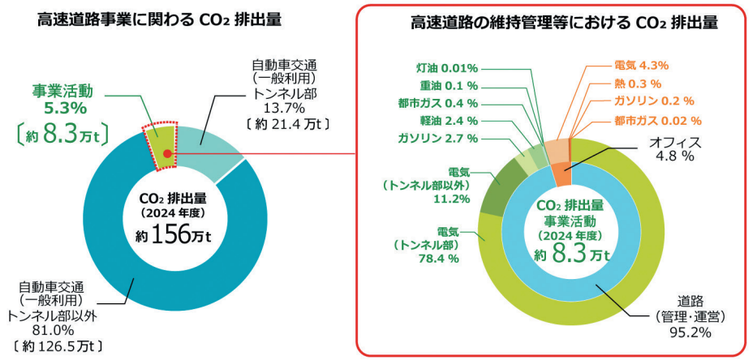
カーボンニュートラル実現に向けた目指すべきゴールの考え方

2050年カーボンニュートラル実現にあたっては、2030年度を中期年次として、目指すべき中間目標を設定しました。

事業活動に伴うCO₂排出量削減への取り組み

事業活動に伴うCO₂排出量

首都高の事業活動において、2024年度に排出されたCO₂は約8.3万トンと推計されます。その内訳は、道路の維持管理に関わるものが95.2%、オフィス(社屋)に関わるものが4.8%となっており、トンネル部の電気の割合が大部分を占めます。



※自動車交通に関わるCO₂排出係数は、各年度の係数を採用　※電気・ガス・燃料等の排出係数は、「温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度」における排出係数を採用

オフィスにおける省エネルギー活動

オフィスにおける省エネルギー活動の取り組みとして、執務室内の照明の調整や不要な照明の消灯、空調温度の適切な設定、省エネルギー機器の導入などを実施しています。

オフィスでの電力使用にかかる2024年度のCO₂排出量は、3,616トン/年であり、2013年度と比較して約25%の削減を達成しました。

2030年カーボンハーフに向けて、社員の環境行動指針を策定し、取り組みを加速していまいります。

LEDの導入

[道路照明のLED化]

道路LED照明は従来の水銀灯や高圧ナトリウム灯と比較して消費電力が少なく長寿命であるため、LED化により省エネルギー化を図り地球温暖化の抑制に貢献することができます。

当社は他の高速道路会社に先駆け、初めて高架部の道路照明にLEDを導入するなど、道路照明のLED化を推進しています。

水銀灯

高圧ナトリウム灯

LED照明灯

[景観照明のLED化]

レインボーブリッジをはじめとした大規模な橋梁の景観照明(イルミネーション)のLED化も進めており、ランドマークとしての役割と省エネ化の両立を図っています。なお、LED化したレインボーブリッジの景観照明が、優秀な照明施設を表彰する「2020年照明普及賞(主催：一般社団法人照明学会照明普及分科会)」を受賞しました。

(デザイン監修・施工を行った株式会社石井幹子デザイン事務所、岩崎電気株式会社と共同受賞)

LED化による削減効果

約70%減

(190kWh→50kWh)

※レインボーブリッジでの削減効果

[PA等施設のLED化]

湾岸線大井PA(東・西行き)・代々木PA・加平PA・川口HWOでは、環境配慮型PAとして、節水型トイレ、ソーラーLEDブロック、LEDダウンライトなどの環境にやさしい技術を取り入れています。

今後、その他のPAでも、積極的に環境に配慮した取り組みを推進していきます。

再生可能エネルギーの導入

首都高上のPAやトンネル坑口に太陽光発電設備や風力発電設備を整備しています。

発電した電力は、トンネル内の空調設備に利用される電力の一部や、PAの建物、トイレの照明などに利用しています。

発電規模

約170kWh

再生可能エネルギー設備

9箇所

再生可能エネルギーの主な設置場所

神奈川局「脱炭素先行地域」加入への取り組み

みなとみらい21地区に位置する神奈川局社屋において、2025年2月に同地区が取り組む「脱炭素先行地域※」への参画を表明しました。

これに伴い、同年4月より神奈川局社屋で使用する「電力」及び冷暖房に使用する「熱」について再生可能エネルギープランを導入し、脱炭素化を実現しました。

※環境省が公表する「2030年度までに民生部門の電力消費に伴うCO_2排出の実質ゼロ」を実現する地域

MINATO MIRAI 21 Carbon 0

道路空間の緑化の推進

都市内に立地し、高架橋やトンネルなどの構造物が占める割合が95%を超える首都高では、JCTやPA、換気所などにおいて植栽可能な空間をできる限り有効利用し、周辺環境との調和や維持管理性に優れた緑化を推進しています。

西新宿凍結防止剤倉庫

西新宿換気所

新横浜換気所

次世代自動車普及のための環境整備

ZEVの普及促進

地球温暖化抑制のための環境改善対策のひとつとして、ZEV※が近年注目を集めています。当社はZEV普及支援の一環として、2008年に高速道路会社で初めてPAにEV用急速充電器を設置しました。現在は8箇所のPA(平和島(上り)、用賀、代々木、志村、八潮、市川、大黒、川口)で急速充電器をご利用いただけます。

また、都市計画駐車場等においてもEV用充電器の設置を拡充しています。

※電気自動車やプラグインハイブリッド自動車などの走行時にCO_2を排出しない自動車(ゼロエミッションビークル)

EV用急速充電器設備
(2025年3月末時点)

8PA

循環型社会に向けて

貢献するSDGsの目標

マテリアルフロー

当社では、高速道路の建設や管理・運営、さらにオフィスでの活動を含む事業活動において、資材やエネルギーを使用し、またCO_2や廃棄物(リサイクル資源含む)を排出しています。環境と経済を両立し、より良い環境の実現を図るため、これらの排出量を定量的に把握し、各種取り組みの基盤とすることに努めています。

詳細はこちら

環境負荷低減を目指して

工事における環境負荷低減の取り組み

工事により発生する土、コンクリート塊等の建設副産物を、再生資源として有効利用するなど、環境負荷低減に向けた取り組みを推進しています。

グリーン購入法に基づく購買活動の推進

「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(グリーン購入法)」に準じて、特定調達品目ごとの調達目標を設定して推進します。

TOPICS

首都高発、人もエコもつながるアップサイクルプロジェクト CIRCULATION SHUTOKO

[サーキュレーション首都高]

サーキュレーション首都高は、社員が実現したいアイデアを持ち寄り、事業化を目指す社内提案制度「バーチャルハリウッド」から2009年に発足したプロジェクトです。首都高の環境への取り組みをより身近に感じてもらうため、高速道路の事業に伴って発生する廃材に新しい価値を付加する試みとなっています。スクラップ＆ビルドだけではない循環型社会の実現への第一歩として、これまでも様々な廃材が製品化されています。

[旗から生まれた楽しくて働き者の“はたらくトート”]

高速道路をご利用のお客さまに工事のお知らせや交通マナーの啓発を行うため、首都高では年間約800枚の横断幕が使用されています。横断幕は風雨にさらされても劣化しない丈夫な素材ゆえにリサイクルが困難ですが、逆にその耐久性・耐水性を活かしてトートバックを製作しています。はたらくトートは、横断幕ならではの大きな日本語表記や、色彩のコントラスト、生地についた汚れやシミまでもが唯一無二のデザインです。この製品を通して、高速道路で日々活躍する横断幕という存在そのものにも光を当てています。

オンラインストア「首都高みやげ」、
首都高PA等で販売

横断幕がバックに生まれ変わる

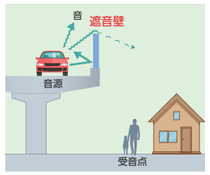
沿道環境の改善に向けて

貢献するSDGsの目標

騒音・振動対策の推進

遮音壁

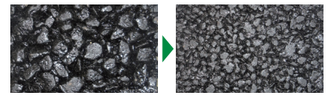
これまでは、沿道環境に対する交通騒音低減を目的として吸音型遮音壁を設置してきました。今後は、経年劣化により機能が低下した吸音型遮音壁を大判化した透光型遮音壁に取り替えていくことにより、交通騒音の低減に加えて、開放的な走行空間を提供し、沿道環境に対する日照阻害も軽減します。



エコセーフ舗装

エコセーフ舗装である小粒径ポーラスアスファルト混合物を採用し、優れた排水性により雨天時でも安全な走行環境をお客さまに提供するだけでなく、従来の低騒音舗装よりも路面騒音値が7dB程度小さくなる超低騒音性を有しています。また、走行車両の燃費が4.5%改善され、CO_2排出量の削減に寄与します。さらに、耐久性に優れるため、これらの機能が長期間持続します。

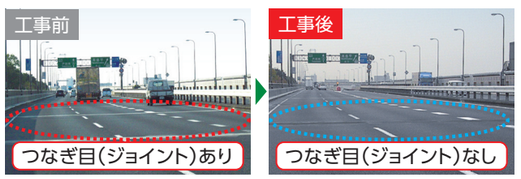
なお、この舗装材料は、その優れた性能が評価され、2024年第26回国土技術開発賞の優秀賞に入選しました。



従来の低騒音舗装　エコセーフ舗装

ノージョイント

高架橋のつなぎ目（ジョイント）は、車両の通行による騒音・振動の発生や走行快適性の悪化の要因となります。そこで、高架橋のつなぎ目をなくすノージョイント化を進めていくことで、騒音・振動を軽減するとともに、車両のスムーズな走行を実現します。



周辺環境に配慮した道路照明

埼玉新都心線では、ビオトープの生きものや周辺の農作物を守るため、照明を低位置に設置しています。これは、夜間に高架橋から漏れる明かりにより生きものへ影響を与えないよう、照明器具を箱に入れて道路両端の高欄上（路面から約1mの高さ）に設置し、道路面だけを照らすものです。

2号目黒線でも、国立科学博物館附属自然教育園に飛来する野鳥などへの影響に配慮し、同様の対応をしています。

埼玉新都心線

2号目黒線

大気環境対策の取り組み

環境ロードプライシング割引の実施

この割引は、沿道に住所地域が多い神奈川1号横羽線から湾岸線へ特大車・大型車の転換を図るため、湾岸線や神奈川6号川崎線を利用するETC特大車・大型車に対して割引を行い、湾岸線や神奈川6号川崎線を利用しやすくする取り組みです。浮遊粒子状物質（SPM）や二酸化窒素（NO_2）等の排出量が多い特大車・大型車をご利用のお客さまに湾岸線を積極的にお使いいただくことで、神奈川1号横羽線沿道の環境改善につながるように取り組んでいます。

生物多様性の保全に向けて

貢献するSDGsの目標

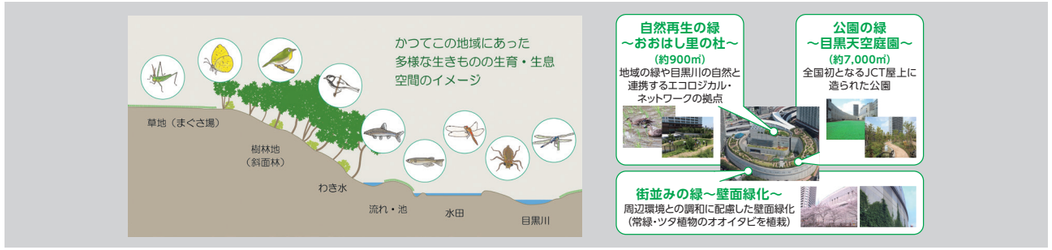
自然再生の緑「おおはし里の杜」

「おおはし里の杜」とは

「おおはし里の杜」は、かつての目黒川周辺の原風景をモデルに、大橋JCT内のトンネル換気所屋上に整備した約900㎡に及ぶ自然再生緑地です。

昭和初期の目黒川周辺には谷部（谷底平野）と段丘があり、谷部には水田等の湿地、段丘には茅などの草地が広がり、段丘崖（だんきゅうがい）には斜面林や湧水地、せせらぎが分布していたと考えられています。

換気所の建物には換気のための勾配があり、その勾配を利用してかつての目黒川周辺の自然を再現しています。



稲作体験を通じた子どもたちの学びへの貢献

近隣地域の小学生を招待し、稲作体験（田植え、自然観察会、稲刈り、脱穀）を開催しています。これらの体験を通じて、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。

また、社内研修の一環として若手社員も参加することで、環境や地域社会との共生に対する理解を促進しています。

おおはし里の杜

稲作体験児童数累計
（2011年度から2024年度まで）
715名

田植え

稲刈り

脱穀

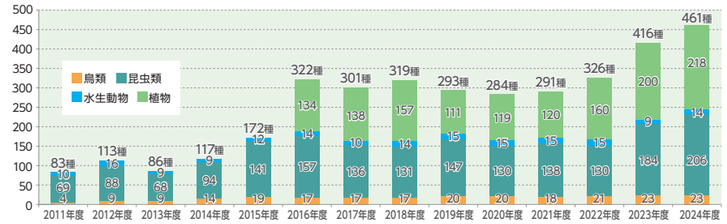
「エコロジカル・ネットワーク」としてのおおはし里の杜

おおはし里の杜では、継続的に実施しているモニタリング調査によって、2024年度に約460種の動植物が確認されており、植生の発達とともに昆虫類や鳥類が増加しています。2019年度以降オオタカの飛来も確認されており、捕食場所として利用されています。

これらのことからも、周辺の緑地等をつなぐエコロジカル・ネットワーク※の拠点のひとつとしての役割が期待されます。

※分断された生物種の生育・生息空間について、生態系の拠点を適切に配置してつながりをつくり、劣化した生態系の回復を図ったり、生物多様性の保全を図ろうとする構想や活動

おおはし里の杜モニタリング調査結果



※植物モニタリングは2016年度より実施
※維持管理の観点で除去する種を含む、確認全種を計上したもの
※調査時の天候等による偶発性を含むことに留意

エコロジカルネットワーク（おおはし里の杜）

おおはし里の杜で継続した取り組みへの評価

おおはし里の杜は、地域社会との共生及び生物多様性保全の推進に向けて、多様な生きものの生息・生育空間である「生きもの中心の緑地」として整備しました。整備後は定期的モニタリング調査の実施や、在来野草育成を目的として、化学薬品を用いた除草剤・殺虫剤を使用せずに外来種除去といった生態系に配慮した維持管理や環境教育の場としての活用などが評価され、外部からも高い評価をいただいています。

評価されたポイント

換気所屋上という特殊な場所で、生態系に配慮し在来種にこだわった緑地空間を創出している点

地域の小学生を招いた稲作体験の実施などの環境教育への取り組みにより地域社会へも貢献している点

都市部にありながら貴重な緑を供給し、周辺の緑地等をつなぐエコロジカル・ネットワークを形成しており、都市緑化の優良モデルとなっている点

第5回グリーンインフラ大賞「国土交通大臣賞」を受賞

グリーンインフラ官民連携プラットフォーム（事務局：国土交通省）が主催する第5回グリーンインフラ大賞※において、高速道路会社で初めて「国土交通大臣賞」を受賞しました。

※「グリーンインフラ大賞」とは、グリーンインフラに関する優れた取り組み事例を表彰し、広く情報発信することで「自然と共生する社会」の実現を目指したグリーンインフラの社会実装を加速化するもの

グリーンインフラ
自然と共に創る社会インフラ

自然共生サイト（OECM）

2023年度に高速道路会社として初めて認定され、2024年度には「自然共生サイト」を通じて、国連環境計画世界自然保全モニタリングセンター（UNEP-WCMC）及び国連自然保護連合（IUCN）が運営する国際データベースにOECMとして登録されました。

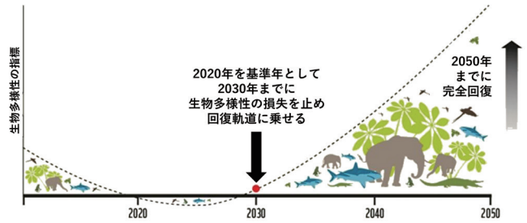
OECM 30by30

自然共生サイトとは

「民間の取組等によって生物多様性の保全が図られている区域」を国が認定する区域のこと。認定された区域のうち、保護地域との重複を除いた区域は、「OECM（保護地域以外の生物多様性保全に資する区域）」として国際データベースに登録される。

OECMとは

OECM（Other Effective area-based Conservation Measures）。国立公園などの保護地域でない地域のうち、生物多様性の保全に資する地域のこと。



出典：naturepositive.org

その他の取得した認証

JHEP CERTIFIED AAA
JHEP認証
“AAA”（最高ランク）
取得

EDO-MIDORI
「江戸のみどり登録緑地」の優良緑地に登録

Social & Environmental Cases 2025 SEGES
社会・環境貢献緑地評価システム「SEGES」に認定

詳細はこちら

見沼たんぼ首都高ビオトープ

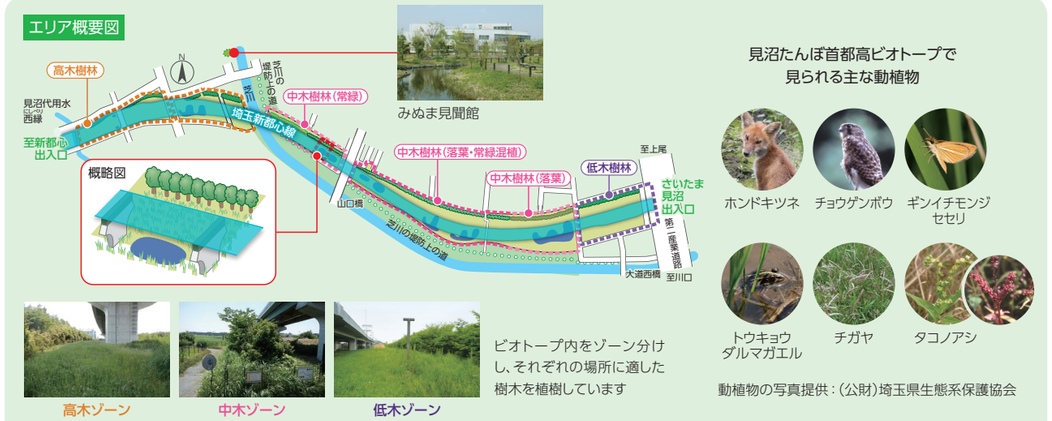
「見沼たんぼ首都高ビオトープ」とは

埼玉新都心線の見沼たんぼ地域では、首都近郊に残された数少ない貴重な緑地空間である同地域の生態系を再生するため、高速道路の高架下に延長1.7km、面積6.3haのビオトープ※を整備しています。整備にあたっては、遺伝子レベルで生態系を守るために在来植物の中から樹種選定を行い、見沼たんぼ地域で集めた種子を育てて苗木を生産・植栽しました。現在では、モニタリングを通じた適切な管理により、順調に植物が育っています。

また、地域の幼稚園児を招いての自然観察会や環境を学ぶ学生たちの現場実習を実施しています。モニタリングや外来種の駆除等の維持管理作業も地域の方々のご協力のもと進めており、地域の自然との調和だけでなく、地域の皆さまに親しまれるビオトープを目指しています。

見沼たんぼ首都高ビオトープ

※地域に元来生息する生きものが暮らす場所



「ハンノキ・プロジェクト」を通じた自然再生の試み

ビオトープ近隣の小中学校と連携し、埼玉県の蝶であり準絶滅危惧(埼玉県レッドデータブック)に指定されている「ミドリシジミ」を呼び戻す「ハンノキ・プロジェクト」を進めています。このプロジェクトは、ミドリシジミが好み、かつて見沼たんぼ地域に広く生育していた樹木「ハンノキ」をビオトープに植えることで、ミドリシジミの生息環境を取り戻す自然再生プロジェクトです。2023年には初めて成蝶を確認しました。

ミドリシジミ
写真提供：
(公財)埼玉県
生態系保護協会

ハンノキ・プロジェクト

「彩の国埼玉環境大賞」優秀賞を受賞

2007年の整備以後、継続的な育成管理を行い、「ハンノキ・プロジェクト」をはじめ、イベントや授業での利用開放など多数の団体と連携し、環境学習・施策の推進に幅広く貢献したことが評価され、2023年度「彩の国埼玉環境大賞」※優秀賞を受賞しました。

※「彩の国埼玉環境大賞」とは、他の模範となる優れた環境保全の取り組み等を行う県民団体(NPO法人、一般社団法人等含む)、個人及び事業者を対象に、埼玉県知事が表彰するものです

環境への取り組みの発信～shuto-E-co～

貢献するSDGsの目標

環境イベント等を通じて地域社会や一般の方との交流を図り、環境共生社会の実現に向けた首都高の環境への取り組みについて広く情報発信を行っています。

首都高環境サイト shuto-E-co

当社の環境への取り組みを詳しく紹介する専用サイトです。首都高カーボンニュートラル戦略の説明やイベントのお知らせ・開催報告など様々な取り組みを紹介しています。

〈 shuto-E-co 〉

消灯によるCO_2削減啓発イベント

地球温暖化の防止に寄与するとともに、一人でも多くの皆さまの環境への配慮意識の向上を図ることを目的に、夏至と七夕の2日間(2024年6月21日・7月7日)、レインボーブリッジ、鶴見つばさ橋、横浜ベイブリッジ、かつしかハーブ橋、五色桜大橋でライトダウンを実施しました。

また、同様のイベントである「EARTH HOUR(アースアワー)2025」(2025年3月22日開催)にも参加し、レインボーブリッジ、鶴見つばさ橋、横浜ベイブリッジでライトダウンを実施しました。

レインボーブリッジ ライトアップ時

レインボーブリッジ ライトダウン時

環境教育・啓発活動

2022年3月にカーボンニュートラル戦略を策定し、これまで社員を対象に、説明会やキャラバンを実施しました。

また、2025年2月には首都高グループの若手社員に対して首都高の環境への取り組みに関する知識の習得及び意識醸成に向けた環境研修を行っています。

TOPICS

「首都高環境フェア2024」を開催

「首都高環境フェア2024」では、サイエンスショーやヒーローショーといったステージイベントのほか、段ボールを利用した体験型展示や役目を終えた横断幕を再利用してバッグを製作するワークショップを行い、首都高と環境のつながりを分かりやすくご紹介しました。今後も首都高における環境への取り組みを発信し、カーボンニュートラル実現をはじめとする環境に関する活動への理解の促進に努めてまいります。

段ボール製の体験型展示「シュトコースター」

ヒーローショー

ワークショップ

成長分野への挑戦

地域課題に応える施設整備や首都高リソースの活用に取り組み、国内外でインフラマネジメントを展開し、既存事業の強化と新分野への進出を目指します。

既存事業の強化・拡充 …… 57
国内外における社会インフラサポート事業の拡大展開 …… 59

既存事業の強化・拡充

快適な都市型PAの実現に向けて

首都高には大小合わせて20箇所のPAがあります。都心の限られたスペースの中でお客さまに安心・快適にご利用いただけるよう、PAのサービス向上に取り組んでいます。

PAリニューアルの推進

PAのリニューアルの際には、太陽の熱や光、風といった自然のエネルギーを積極的に活用した空間設計によりPAのエネルギー消費を抑えるとともに、木材利用を推進することで炭素の排出抑制に貢献し、これまで以上に環境にも人にもやさしいPAを目指します。

施設のバリアフリー化の推進

全20PAにおいて、身体障がい者専用駐車マスやオストメイト対応トイレの設置が完了しています。

緑と水のオアシス空間「川口ハイウェイオアシス」

首都高初のハイウェイオアシス※「川口ハイウェイオアシス」は、川口市が整備する都市公園「イイナパーク川口」と川口PAを連結し一体的に整備した施設で、首都高を降りることなく緑豊かな公園や地域を散策することができます。2022年度のオープン以来、首都高をご利用のお客さまはもちろんのこと、地域住民の皆さまの憩いの場としても賑わいを見せ、多くの人が訪れる快適な空間となっています。

※高速道路の休憩施設と都市公園などとを一体的に整備し、高速道路利用者に潤いのあるスペースを提供するとともに、都市公園などの利用増進を図る施設

TOPICS

首都高オリジナルコーヒーの開発

お客さまに美味しいコーヒーでひと息ついて安全運転をしていただきたいという思いから、首都高オリジナルコーヒーの提供を開始しました。豆の選定から抽出の細かい調整まで、パートナー企業の協力を得ながらすべて首都高速道路サービス株式会社と事業開発部とで行いました。社会的に人手不足が問題となっている中、できるだけ省人化しながらも、ハイクオリティなコーヒーの開発を進めてきました。これからも継続的に新たな技術や外部企業との取り組みを模索し、より持続可能で高品質なサービスの提供を目指します。

VOICE

首都高速道路サービス（株）営業第二部 休憩所営業課
三村 想

私たちは、お客さまにより快適なドライブをしていただくための新しいサービスの企画・立案に取り組んでいます。

お客さまからの「美味しいコーヒーを楽しみたい」というニーズと、コーヒーでほっとひと息ついて安全運転していただきたいという私たちの思いから、2025年4月から一部PAにて首都高オリジナルコーヒー「SHUTO COFFEE（しゅとコーヒー）」の販売を開始しました。

「自分がPAに立ち寄った際、どんなコーヒーが飲みたいか」という点を意識し、抽出方法にもこだわり、ドライバーに寄り添った一杯が完成しました。

これからも、より良いサービスの提供ができるよう努めてまいります。

先進的な駐車場機能の導入

社会経済情勢の変化や技術革新に対応し、最新技術の活用等により、事業の強化・拡充に取り組んでいます。

環境負荷を低減した「信濃町駅前駐車場」の開業

首都高グループ初の環境負荷低減型の駐車場として、2025年4月に信濃町駅前駐車場が開業しました。信濃町駅前駐車場では、駐車場の運営に必要な電力を賄うため敷地内に太陽光パネルを設置しました。駐車場内の照明設備、防犯カメラなどの機器を太陽光発電のクリーンな電力で賄うことが可能であり、駐車場運営に伴い排出される炭素を抑制しています。

国内外における社会インフラサポート事業の拡大展開

貢献するSDGsの目標

国内における社会インフラサポート事業

首都高グループはこれまで半世紀以上にわたり、首都高の計画・建設・維持管理・交通運用を担ってきました。その中で培われた技術・経験・ノウハウ（首都高グループのアセット）を活かし、国及び地方自治体、その他インフラ事業者が抱える課題やお困りごとを総合的にサポートする事業「社会インフラサポート事業※」を実施しています。

また、社会インフラサポート事業の活動フィールドを首都圏から日本全国へ、「道路だけでなく空港、鉄道、港湾などのインフラ事業」へ拡大し、「首都高グループのアセット×お客さまのお困りごと」のco-creationを実現することで新しい価値や可能性をつくることを目指しています。

※技術コンサルティング事業、メンテナンス事業、用地補償コンサルティング事業、建築コンサルティング事業の総称

from TOKYO to ALL JAPAN

お困りごとのトータルサポート

国内技術コンサルティング事業

［ 技術コンサルティング事業、メンテナンス事業 ］

国や地方公共団体、鉄道会社、空港分野が管理する構造物の点検・診断・補修設計及び補修工事を実施しています。また、首都高グループと（一財）首都高速道路技術センターで協働開発した道路構造物の維持管理システム（i-DREAMs®）を道路分野のほか鉄道分野に展開しています。その他、首都高での各技術・経験・ノウハウを高速道路公社の実施する改築事業や自治体の道路管理に活かす技術支援等も実施しています。

メンテナンス事業（一般道照明工事）

空港管理業務へのインフラパトロールの導入

［ 建築コンサルティング事業 ］

当社はこれまでに道路事業で500棟を超える管理用建物の設計や工事を手がけてきました。これらの実績をもとに、2007年に一級建築士事務所を設立し、その技術力を活かしながら設計から工事・工事監理まで首都高グループとして一貫した建築コンサルティングを行っています。

近年は、国・地方公共団体が促進する緊急輸送道路沿道建築物の耐震診断・補強設計や公共建築などの設計業務を行っており、安全・安心なまちづくりに貢献しています。

当社事務所で設計した板橋区公衆トイレ

用地補償コンサルティング事業

用地取得に係る経験者が減少している中、都市内の複雑な権利を解決する用地ノウハウ、半世紀以上にわたる公共用地取得業務の実績・経験を活用し、地方公共団体や鉄道事業者などの用地取得業務全般のサポートをしています。用地交渉、補償金照査、土地収用手続、用地補償人材育成といった用地関係業務のニーズに応え、トータルサポートから一部だけのお手伝いまで、首都高グループならではのアイデアと専門性で幅広くきめ細やかに対応し、事業推進に貢献しています。

© Central Japan Railway Company. All rights reserved.

© Central Japan Railway Company. All rights reserved.

VOICE

首都高アソシエイト（株） 甲府用地事務所

丹沢 直斗

私はリニア中央新幹線にかかる用地取得業務を担当しています。

お持ちの土地に対して深い思い入れのある地権者さまから厳しいご意見をいただくこともありますが、誠意を持った丁寧な説明を心がけております。

「あなた方と話ができてよかった」というお言葉をいただくことや、地域の歴史を学ばせていただくこともあり、地域の皆さまと良い関係を築けたことにやりがいを感じます。

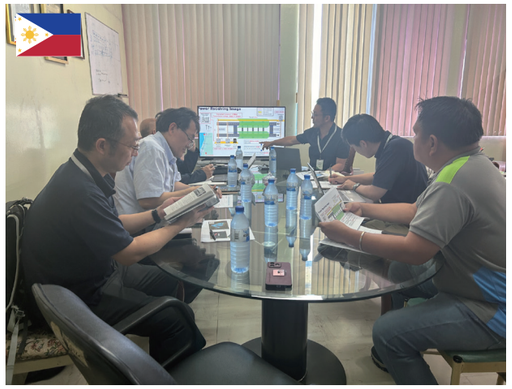
これからも、用地取得という事業の進捗を左右する最前線の現場において、粘り強く業務に取り組んでまいります。

海外における社会インフラサポート事業

海外技術コンサルティング事業

2010年より、海外に向けた技術コンサルティング事業を展開し、新興国を中心にトンネル維持管理・交通管理・ITS（高度道路交通システム）などの業務を実施しています。これらの事業を通じて、持続可能なインフラの整備と交通安全の向上に貢献しています。

さらに、2024年にはタイ国バンコクに現地法人を設立し、タイ及びその周辺国を中心とした事業拡大を進め、地域社会の発展に寄与しています。今後も、海外企業や政府機関と連携し、地域のニーズに応じた持続可能な技術支援を提供してまいります。



ラグナ湖岸道路ミーティング［フィリピン国・DPWH］

ダバオ市バイパス建設事業に関する現場視察［フィリピン国］

国際貢献

JICA（国際協力機構）等が実施する研修プログラムを積極的に受け入れ、世界各国の研修生を工事現場などへ招待し、実践的な技術交流を推進しています（2024年度の受け入れ実績：16か国、258名）。また、ASEAN諸国を中心とする7か国の12の政府道路機関等と「技術協力に関する覚書」を締結し、官民連携によるインフラ技術の向上に貢献しています。

さらに、新興国の政府機関等へ長期的な技術者派遣を行い、専門的な技術指導や人材育成を支援しています。これまでに計10か国へ37名（2024年3月時点）の専門家を派遣し、持続可能なインフラ整備と技術継承に尽力してきました。今後も、技術指導や国際協力を通じて、社会課題の解決と持続可能な社会の実現に貢献してまいります。

東品川鮫洲更新事業現場視察［各国省庁関係者］

川口ハイウェイオアシス現場視察［タイ国・高速道路公社（EXAT）］

TOPICS

首都高グループの新しい取り組み～展示会出展～

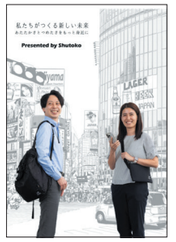
3NEW（新しい分野・新しい皆さん・新しい地域）での社会インフラサポート事業拡大を見据え、首都高グループの新しいビジネスの形として、首都高で実際に使っている製品の販売事業に着手しました。特に「防災」分野で全国の展示会に出展し、より多くの皆さんに広められることを目指しています。私たち首都高グループとしての活動だけではなく、応急復旧や首都高で使用される「プロ仕様の製品」を身近に感じていただくことで、防災意識の向上や備えることの重要性を拡げ、災害時にひとつでも救える命を増やせる防災の輪の実現に貢献していきます。

第29回震災対策技術展への出展（2025.2.6～7）

九州イノベーションWEEK 九州防災・災害対策EXPO（2025.6.4～5）

私たちのプロ製品をもっと身近に

私たちが首都高の防災・維持管理・工事のために開発した独自製品をもっと身近に、もっと皆さんに使ってほしい！独自製品の開発の背景には、首都高グループならではのこだわりがたくさん。一般的に販売されている製品とは違う、とことんこだわりぬいた首都高のプロ製品は、必ず皆さんのお役に立てるはず。よりサステナブルな防災や社会の実現にプロ製品の展開で貢献していきます。



「社会インフラサポート事業」特設サイト
IDEA FOR THE FUTURES
バーチャル展示会も開催しています！

特設サイトは
こちら

都市・街づくりへの貢献

自治体や地域と連携しながら更新事業に取り組み、都心部の街づくりを実現します。
首都圏のポテンシャルを活かした魅力的な都市空間の形成に貢献します。

更新事業との連携 …… 63　　地域社会との連携 …… 63

更新事業との連携

貢献するSDGsの目標

■まちと一体となった道路空間の利活用による新たな事業(築地川区間)の創出…… p25、p41
■新たな空間価値の創出と併せた道路線形の改良等(築地川区間)の具体化 …… p25、p41
■日本橋周辺の再開発と連携した首都高の地下化事業の推進 …… p27

地域社会との連携

貢献するSDGsの目標

自治体との相互協力

各自治体と当社が持つそれぞれの資源の有効活用を目的に、4つの都県市と包括的連携協定を結んでいます。防災・災害対策の面で相互に協力することにより、高速道路における安全・安心の確保や環境保全推進の取り組みなど幅広い分野での連携を強化しています。また、イベント・広報活動なども協力して行うことによって、観光振興への貢献などを図るとともに、PAにおける地域情報の発信、地域産品のPRなども行っています。

包括的連携協定の締結実績

2011年 2月	東京都
2012年10月	千葉県
2016年12月	神奈川県
2020年 3月	横浜市

地域活性化を目指して

地域との連携を強化し積極的な情報発信を進めることで、多様性を活かした魅力ある地域づくりを目指すとともに、地域が抱える課題の解決や地域活性化に貢献していきます。

地域協働イベント

[地域の魅力を伝え、観光を促進するPAイベント]

地方公共団体と連携し、地域の魅力発信や観光促進を目的としたイベントを、PAで実施してきました。今後もPAを活用し、地域との連携をより一層深めていきます。

地域の魅力を伝え、観光を促進するPAイベント

[地域を盛り上げる現地でのイベント]

レインボーブリッジを期間限定のスペシャルライトアップで彩り、お台場地区を盛り上げることで、地域活性に向けた取り組みを行ってきました。

また、首都高域外においても、茨城県で開催された「シン・いばらきメシ総選挙2024」にブース出展するなど、地域の盛り上げにも寄与しました。今後も首都高沿線をはじめとした地域の皆さまと協働して、地域の魅力をPRする取り組みを行っていきます。

レインボーブリッジ　スペシャルライトアップ

日本遺産オフィシャルパートナーシップの締結

2024年9月に文化庁と「日本遺産オフィシャルパートナーシップ」を締結しました。文化庁は「地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリー」を日本遺産として認定しており、2024年度より文化庁と企業等が相互に協力し、文化・伝統の魅力を発信し文化資源への理解を深めるためのパートナーシップ制度が開始されました。当社はこのプログラムの趣旨に賛同し、首都高のお客さまに日本遺産の魅力発信を行うことで地域活性化・観光振興を図ってまいります。

日本遺産 JAPAN HERITAGE

アウェアネスカラーライトアップ

レインボーブリッジと鶴見つばさ橋では、アウェアネスカラー※によるライトアップを実施しています。社会運動への賛同を示すとともに、首都高をご利用のお客さまと周辺地域の皆さまにライトアップをお楽しみいただいています。2024年度は、乳がんの早期発見や適切な治療の大切さを伝える「ピンクリボンフェスティバル」、臓器移植医療の定着と推進を目的とした「グリーンリボン運動」など、7件実施しました。

※その色のリボンを装着したり、建造物をライトアップしたりすることで、社会運動への支援・賛同を示す色

ピンクリボンフェスティバル

グリーンリボン運動

次世代育成の支援

未来を担う子どもたちの健やかな成長を支援するため、首都高の事業に関する見学会・地域イベント・自然体験等を行い、次世代育成活動に取り組んでいます。首都高の事業を通じて、子どもたちが新たな発見やさらなる学びを得ることで、子どもたちの豊かな成長を支援し未来を考える機会を提供しています。

[夏休み親子見学会]

日本橋区間地下化事業周辺の地元小学校の親子を対象に、夏休み親子見学会を開催しました(6小学校、118名参加)。今年度の見学会では対象小学校を2校増やし、計6小学校の親子を対象に実施しました。屋根のないクルーズ船に乗って、呉服橋・江戸橋出入口の撤去後の状況等を見学してもらうとともに、クイズを交えながら分かりやすく解説しました。

夏休み親子見学会

[地元保育園との交流活動]

地域貢献の一環として、地元保育園と交流を行っています。施設や現場見学のほか、毎年秋のハロウィンイベントでは、保育園児のパレードを出迎え、地元地域の一員として地域の子どもたちを見守っています。

ハロウィンイベント

地域共生への取り組み

清掃活動

[首都高お掃除隊]

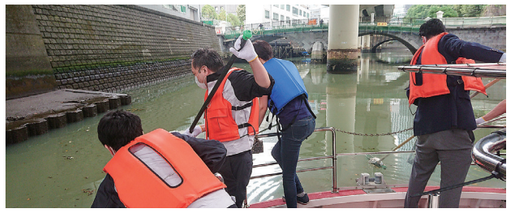
首都高グループ各社と協働して関係自治体の清掃活動に参加し、首都高の高架下や社屋周辺等の清掃を実施しています。

[地域の一斉清掃への参加]

中央区や江東区が主催する一斉清掃活動にも参加し、美しい街づくりに貢献しています。

[日本橋川清掃活動]

地域の団体である名橋「日本橋」保存会らが主催している日本橋川の清掃活動に参加し、川の浄化、清掃に貢献しています。



美化活動

[ハマロード・サポーター]

身近な道路の清掃や美化活動等を行うボランティア団体(ハマロード・サポーター)として月に１回、社屋周辺道路の清掃等を行っています。

[中央通り「はな街道」フラワーサポートプログラム]

フラワーサポーターとして、日本橋・中央通りの景観保全や新たな賑わい創出として花壇に花を咲かせる活動を支援するとともに、花壇や中央通り周辺の清掃活動にも参加しています。

[大黒PA園芸活動]

春と秋の年2回、地域の学生と共同で大黒PA内の花壇に季節を彩る花を植えています。

支援活動

[ノーマライゼーション首都高]

障がい者支援団体と連携し、高架下管理地の除草作業を委託することで就労支援を行っています。

情報発信

首都高沿線をはじめとした地域の皆さまとの共創に向け、様々な媒体を利用した情報発信を行っています。

Webページ

[「首都高で行こう！」特設サイト]

首都高沿線地域の魅力を発信するとともに、旬なドライブ情報やおすすめスポットなどをお届けしています。またメールマガジンや公式SNSと連動し、イベント、キャンペーンやプレゼントの情報なども発信しています。

[「首都高NEWS」特設サイト]

当社の事業や業務の紹介だけでなく、沿線風景や思い出に触れたコンテンツなど、首都高や地域の魅力を様々な角度から発信しています。

ドライブ情報誌

[「首都高るるぶ」]

首都高のPAや関東近郊の道の駅などで無料配布しているほか、スマホなどで閲覧できる電子BOOKも展開しています。首都圏近郊の魅力発信に向けた特集や首都高を利用した観光案内、関連豆知識など様々な情報を提供しています。

ラジオ放送

[TOKYO FM「THE TRAD」内、「首都高 presents おでかけTRAD」]

毎週月曜日に放送中のラジオ番組「THE TRAD」内に首都高提供コーナーを設け、ドライブ情報や沿線スポットの魅力、首都高のトピックス等を発信しています。

公式X(道路情報以外)の運用開始

[様々な情報を発信する公式Xの運用開始]

これまでも道路交通情報についてはX(@shutoko_traffic)にて発信していましたが、2024年9月より、首都高の取り組みやトピックス、お客さまへのお役立ち情報などをお届けするX公式アカウント(@ShutokoOfficial)を新設し、より積極的な情報発信を行っています。

𝕏 @ShutokoOfficial

メルマガ会員募集中

より多くの皆さまに、首都高に関する情報を発信するため、メルマガ会員を募集しています。

登録方法等の詳細はこちら

人財・組織とガバナンスの強化による企業価値の向上

これまでの技術やノウハウを継承し、変化に対応できる人財を育成し、社員から信頼される組織づくりを目指します。広く社会から信頼されるグループとなるよう、コーポレートガバナンスの充実を図り、経営の健全性、効率性及び透明性を確保します。

人材育成の推進 …… 67
誰もが安心して働ける職場づくり …… 71
強固な経営基盤の構築に向けて …… 73
コーポレート・ファイナンス …… 76
事業評価 …… 79
入札・契約手続 …… 80
工事の安全対策 …… 81

人材育成の推進

貢献するSDGsの目標

自己成長を続ける人材の育成

当社の人材育成においては、未来を担う社員や自律的な成長の促進により自らの成長を実感できる社員の計画的・体系的な育成を目的に掲げ、基本的な考え方をまとめた「人材育成基本方針」を策定しています。

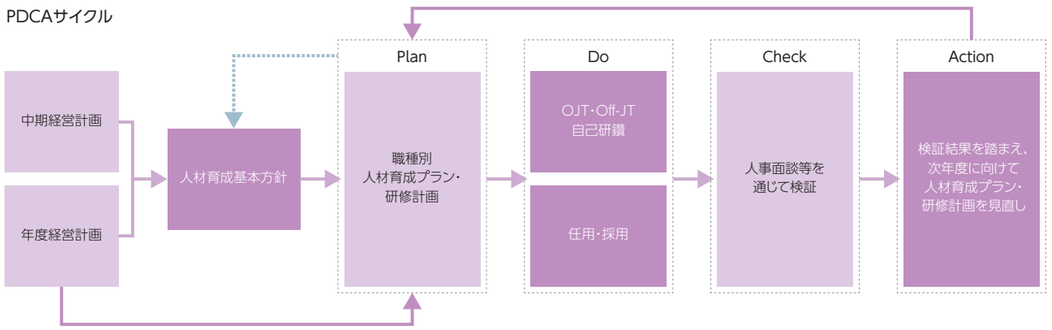
会社が期待する社員像

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、相互に連携・支援しつつ責任感を持って仕事に取り組み、自らの力を高めて何事にもチャレンジする社員

人材育成のPDCAサイクルの構築

会社が期待する社員の育成のため、職種ごとの人材育成プランや研修計画を策定し、これらに基づくOJT(On the Job Training)、Off-JT(Off the Job Training)を実施しながら、社員の自発的な自己研鑽もサポートできる体制を整備しています。また、社員一人ひとりが自らの力を高め、その能力・適性を十分に発揮できるよう、人事面談等を通じてその効果を確認し、次年度の研修計画等に反映させる人材育成のPDCAサイクルを構築しています。

PDCAサイクル



[OJT]

先輩社員を新入社員に対するOJTリーダーに選任することで、社会人としての基本から業務に至るまで、OJTリーダーを窓口として新入社員が相談しやすく、職場全員で手厚くサポートできる体制を整えています。また、各階層別研修において、部下・後輩への育成力を向上させるためのプログラムを実施しています。

[自己研鑽]

通信教育受講料の援助や推奨資格取得時の経済的支援などを実施しています。また、高速道路事業を支えるとともに、多様な事業展開に対応できる社員の能力開発を推進するため、海外・国内留学制度を設けています。

[Off-JT]

各階層に期待される能力の向上等を目的とした「共通研修」、各部門における専門的知識、能力、技術力の習得を目的とした「部門別研修」、専門的知識の習得のため外部機関が実施する研修等に社員を派遣する「派遣研修」を主に行っています。また、管理職層を対象とするマネジメント強化のための研修を継続的に実施し、組織マネジメント力の向上に努めています。

研修参加者数(2024年度)

	共通研修	部門別研修	派遣研修
実施件数	35件	52件	120件
受講者数(延べ人数)	1,950名	917名	369名

主な資格等保有社員数(2025年3月現在)

技術士 55名	博士 8名	一級建築士 16名
コンクリート診断士 45名	土木鋼構造診断士 20名	交通工学研究会 認定TOE 6名
宅地建物取引士 118名	社会保険労務士 8名	経営学修士(MBA) 9名

研修の様子

技術力、ノウハウの伝承

当社が培ってきた、都市内高速道路を「つくる・つかう・まもる」の3つの技術力は国内外で高い評価を得ています。これらの首都高を管理する技術力や知識・経験の伝承を確実なものとするための社内活動に力を入れています。

[エキスパート制度]

社内外で指導できる高度な専門技術力や知識、業務経験を有する社員を、各分野における「エキスパート」に任命し、その他の社員の自己成長に対するモチベーションにつなげるとともに、社内の人材育成、専門技術力強化、質の高いサービス提供等の促進を図っています。当社ではエキスパートの役割を次のように位置づけています。

エキスパートによる講演の様子

[エキスパートの位置づけ]

1	2	3	4
特定の専門分野に関する後進の指導・育成、人から人への技術の伝承	実務課題への指導及び助言	外部の人脈等の活用による最新技術の収集、社内共有化	専門技術力の社外アピール

[社内勉強会や発表会等の社内活動]

若手エンジニアの基礎知識・専門技術力向上のため、職場での日常業務に関わらず誰もが参加可能な現場見学会、専門技術分野別の勉強会、技術的工夫・技術開発・研究成果や過程を発表する技術発表会を開催しています。

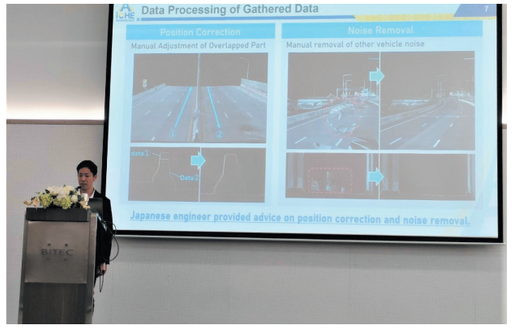
その他にも、業務に関する知識や経験の伝承に資する勉強会等も開催しています。

技術研究会の様子

グローバル人材の育成

海外技術コンサルティング事業や国際貢献事業への参画と海外大学への留学経験、国際会議への参加等を通じてグローバル人材を育成しています。

技術協力プロジェクト業務での現地視察（タイ国）



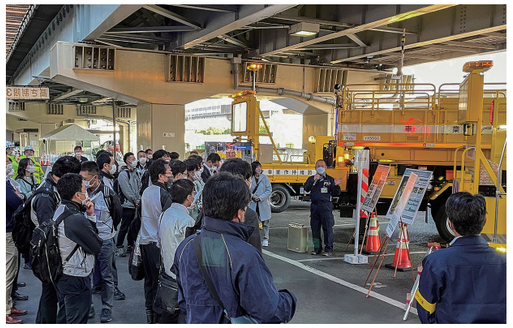
海外での論文発表

安全意識の向上

お客さまに安全・安心な道路を提供するためには、社員一人ひとりの安全意識を高め、首都高を守る自覚を育てることが重要です。

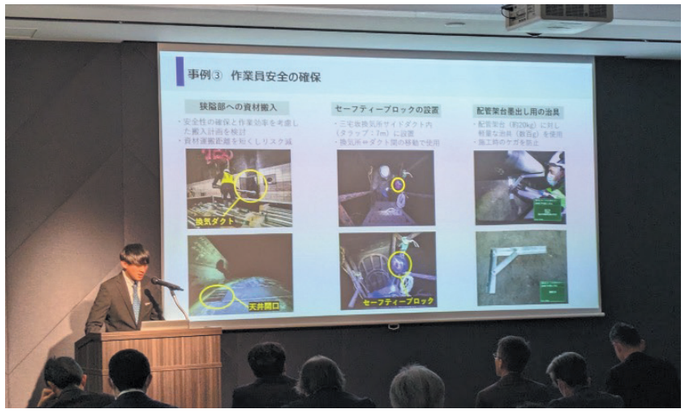
取り組みのひとつとして、当社では「首都高安全月間」を定めています。その中で社員が直接現場で目視点検を行う「首都高ウォッチング」、最新の点検・補修技術を学ぶ「点検・補修デモ」、首都高グループとお客さまが一体となり安全文化を醸成する「安全標語」及び施設安全・工事安全・交通安全をテーマに社員の安全への相互理解を深める「安全対策事例発表会」の実施などを通じて、安全意識のさらなる向上を図っています。

社員による首都高ウォッチングの実施



社員が学ぶ点検・補修デモの実施

2024年度交通安全標語ポスター



安全対策事例発表会の実施

PAでの安全標語の掲示

誰もが安心して働ける職場づくり

貢献するSDGsの目標

働き方改革の深化・社員のエンゲージメントが向上する施策の推進

職場の心理的安全性を確保しつつ、多様なバックグラウンドを有する社員一人ひとりが首都高グループで働くことに意義と愛着を感じ、自らが会社や社会に貢献する意思を持って自走する、働きがいと誇りを持てる職場づくりのために各種の施策を推進しています。

多様で柔軟な働き方の推進

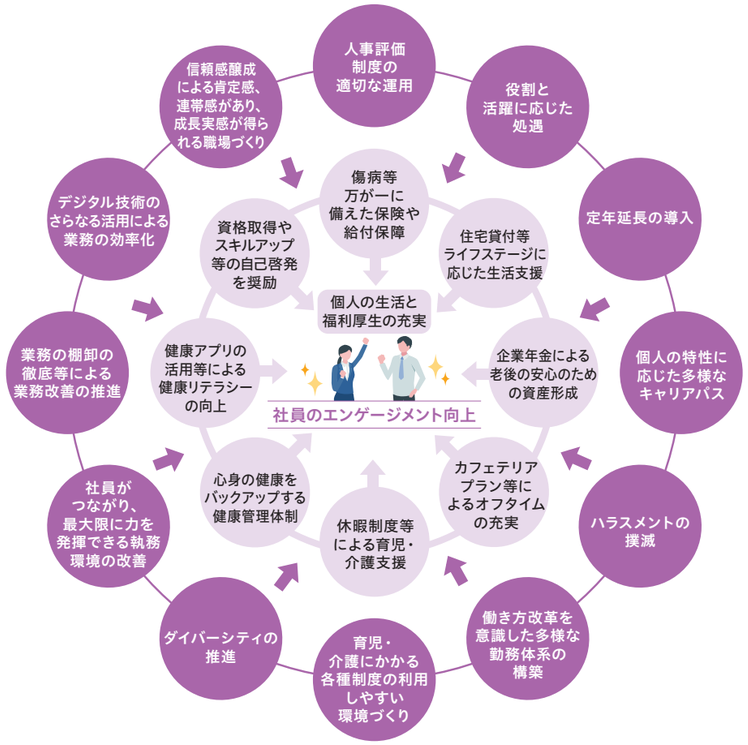
社員は職場だけでなく、社会生活において家事や育児、家族の介護、ボランティア、地域活動など様々なシーンでそれぞれの役割を担っています。当社では、スライド勤務や在宅勤務といった多様な勤務体系を導入し、社員のライフスタイルやライフステージに応じた柔軟な働き方を推進しています。

また、社員の仕事と育児・介護の両立を支援するため様々な取り組みも行っています。育児に関しては、育児休業や育児目的休暇の積極的な取得を推奨しており、男女問わず多くの社員が取得しています。これらの取得実績や各種の制度整備等の取り組みが評価され、厚生労働大臣から「プラチナくるみん認定※」を受けています。社員が選択できる保育所の幅を広げるため企業主導型保育所の共同利用の仕組みも利用しており、子育てをしながら働き続けることができる環境づくりに努めています。

2017年12月認定

※子育てサポート企業の認定制度である「くるみん」よりもさらに両立支援の取り組みが進んでいる企業が、一定の基準を満たした場合に受けることができる特例認定

社員のエンゲージメント向上



育児休業取得率

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
男性	7%	23%	33%	50%	95%
女性	100%	100%	100%	100%	100%

両立支援のための主な制度

産前産後休暇	出産予定日の6週間前（多胎妊娠の場合は14週間前）～出産日の8週間後までの期間
育児休業	子が3歳に満たない期間（2回まで分割取得可）
出生時育児休業（産後パパ育休）	出産日の8週間後までの期間（合計4週間（28日）以内。2回まで分割取得可）
部分休業	子が小学校3年生を修了するまでの期間（1日2時間以内）
子の看護等休暇	子が小学校3年生を修了するまでの期間（毎年度5日以内。対象の子が2人以上の場合は10日以内）
配偶者の出産休暇	配偶者の入退院の付き添いや公的手続きを要する期間（3日以内）
男性の育児参加休暇	配偶者の出産予定日の6週間前（多胎妊娠の場合は14週間前）～出産日の8週間後までの期間（5日以内）
積立年休（育児・介護）	小学校3年生までの子を看護する場合や要介護者を介護する場合（過年度の未使用分を積み立てた年休を使用）
介護休業	要介護者を介護する場合（同一介護状態につき合計180日以内）
介護休暇	要介護者を介護する場合（毎年度5日以内。対象の要介護者が2人以上の場合は10日以内）

女性の活躍推進

女性の積極的な採用とより活躍できる環境整備に取り組んでおり、女性社員の多くが仕事と家庭を両立しながら長期にわたり活躍しています。また女性活躍推進法に基づく行動計画を策定しており、当社における女性社員のロールモデルを提示するとともに、ジョブローテーションや出向も含めた体系的な育成プランの構築を推進しています。

女性活躍行動計画・数値目標と実績

	数値目標		実績				
	～2024年3月31日	～2027年3月31日	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
管理職に占める女性比率	3.0%以上		2.4%		3.1%	2.8%	3.1%
新規採用における女性採用者数	毎年度20%以上	毎年度40%程度	24%	23%	16%	31%	26%

多様な人材確保を目指して

会社が期待する社員像をもとに、多様な人材に活躍してもらうことを目指し採用選考活動を実施しています。2024年度の新入社員は36名（男性25名、女性11名）です。

また、多様なキャリア経験を当社で活かしてもらうため、キャリア採用を推進し、障がい者雇用にも取り組んでいます。

定年延長制度の導入

社員のキャリアを活かし、長く働きがいを持って活躍できる機会を提供するため、2024年度より定年年齢を2年に1歳ずつ段階的に65歳まで引き上げ、定年退職日を誕生日月の月末から年度末に統一しました。

定年年齢が引き上げられたことにより、2024年度中に定年退職となる社員は0名でした。なお、60歳以降の新たな働き方として、フルタイムで勤務することが困難な社員を想定し、短時間勤務の形態を新たに導入するとともに、定年が65歳に引き上げられるまでの間、暫定的に65歳までの再任用制度を取り入れました。

職場環境の整備

業務の効率化及び生産性の向上を図るため、職場環境の整備を推進しています。

［ コミュニケーションスペースの設置 ］

相互理解の促進のためのスペースを設置し、社員間のコミュニケーションの創出を図っています。

強固な経営基盤の構築に向けて

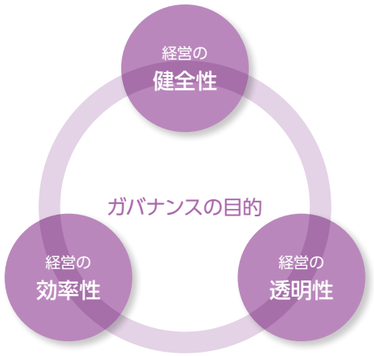
貢献するSDGsの目標

コーポレート・ガバナンス

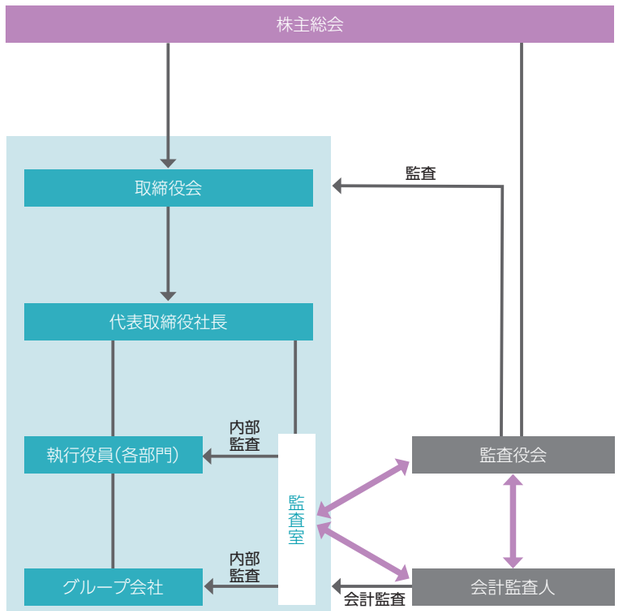
基本的な考え方

当社では、経営の意思決定、業務執行及び監督さらにはグループの統制、情報開示等について適正な体制を整備し、経営の健全性、効率性及び透明性の確保に努めています。

また、内部統制システムの運用状況の概要を開示するなど、コーポレート・ガバナンスの充実を図っています。



コーポレート・ガバナンス体制



● 内部監査、監査役監査及び会計監査人監査の相互連携については、内部監査実施状況報告、常勤監査役と内部監査部門との定期的な連絡会の開催、常勤監査役に対する会計監査人からの監査実施状況報告等を通じて情報交換を図り、相互に効率的かつ効果的な監査活動が行えるよう努めています。

取締役会の役割

取締役会は、経営の方針、法令で定められた事項その他の全社的に影響を及ぼす重要事項について、多面的な検討を経た決議をするとともに、取締役の職務の執行状況を監督しています。開催は月１回を原則とし、法令に定められた事項のほか、必要と認められる事項について報告を行うとともに、迅速かつ的確な意思決定をしています。

監査役会の役割

当社は、監査役制度を採用しており、監査役４名(全員、社外監査役)で構成される監査役会を設置しています。

監査役は、取締役会その他重要な会議に出席する等により、取締役の職務執行の監査を行っています。また、監査役会は、監査役会規程に則り月１回開催を原則とし、必要に応じて随時監査役会を開催し、監査実施のために必要な決議を行うとともに、監査実施状況の報告等を行っています。

コンプライアンス

企業倫理憲章・社員行動倫理規範

取締役会が定めた「企業倫理憲章」及び「社員行動倫理規範」に基づき、社員は法令、定款及び社会規範を遵守した行動をとることとしています。

首都高コンプライアンスマニュアル

社員一人ひとりが常にコンプライアンスに則った行動をとる助けとするため「首都高コンプライアンスマニュアル」を作成し、これを活用した研修や講演会を通じて、コンプライアンス意識の徹底を図っています。

コンプライアンス委員会の設置

コンプライアンスに関する事項を審議するため、社長、総務・人事部担当役員、監査担当役員及び社長が指名する役員をもって構成するコンプライアンス委員会を設けています。また、社外の特別委員からの助言・指導を受けています。

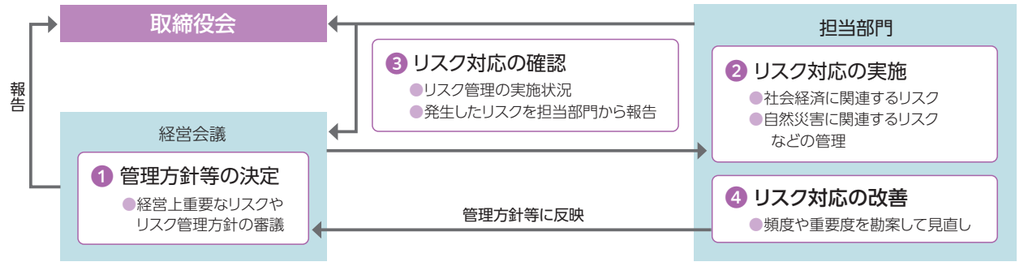
アラームネット(内部通報制度)

業務の遂行に伴う不正行為等のコンプライアンス違反を防止し、首都高グループ全体の社会的信頼を確保することを目的に、社員等からの通報を受ける窓口「アラームネット」を設置しています。

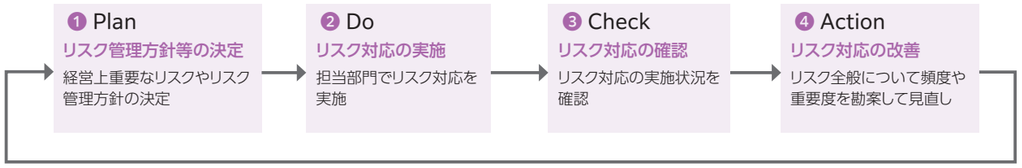
リスク管理

社会経済に関連するリスク、自然災害に関連するリスクなどリスク全般について頻度や重要度を勘案し、毎年度、経営上重要なリスクやリスク管理方針を経営会議の審議を経て定めています。発生したリスクは取締役会及び経営会議に報告するなど、リスク対応の実施状況を確認し、リスク管理を徹底しています。

リスク管理体制



PDCAサイクル



個人情報保護

当社は、個人情報について、「個人情報保護方針（プライバシーポリシー）」を定め、公表しています。今日のデジタル社会において個人情報の保護が極めて重要な社会的責務であることを深く認識し、個人情報の保護を図っています。

1.法令等の遵守
個人情報の保護に関する法令及びその他の規範を遵守し、個人情報の保護に万全を尽くします。

2.取扱いの制限
個人情報を取扱うにあたっては、その利用目的をできるだけ特定して行います。また、当該目的の達成に必要な範囲を超えて、個人情報を取扱うことがないよう措置します。

3.利用目的の明示
お客さまご本人から書面等に記録された個人情報を提供いただく場合には、法令に定める場合を除き、あらかじめ利用目的を明示します。

4.適正な取得
個人情報を取得するにあたっては、適法かつ公正な手段により行います。

5.安全管理の措置
当社自らが取扱う個人情報を漏えい、滅失、毀損その他の危険から守るため、これを厳重に管理します。また、取扱う必要がなくなった個人情報については、速やかにこれを消去または破棄します。

6.役員及び社員の義務
当社の役員及び社員またはその職にあった者においては、業務に関して知り得た個人情報の内容をみだりに他人に知らせたり、または不当な目的で利用したりすることを厳に慎み、この方針に基づく義務を遵守します。

7.外部委託業者の適切な選定と監督
外部の委託業者に個人情報を提供する場合、個人情報を適正に取扱っていると認められる委託先を選定し、委託契約等において、個人情報の安全な管理、秘密保持、再提供の禁止等のために必要な事項を定めるとともに、適切な監督を行います。

8.利用及び提供の制限
法令に基づく場合を除て、利用目的以外の目的のために個人情報を自ら利用したり、第三者に提供したりしません。

9.お客さまご本人からのお申し出による開示、訂正、利用停止等
お客さまご本人から自らの個人情報の開示、訂正、利用停止等のお申し出があったときは、法令に基づき、合理的な期間及び範囲で対応します。

10.組織・体制の整備
この方針を実行するため、適切な管理責任体制を構築するとともに、研修・教育を通じて継続的に役員及び社員に対する意識啓発と周知徹底を図ります。

情報セキュリティ

当社では、経営理念の実現に向け、業務上保有する情報資産を的確に取り扱うとともにこれを適正に保護することを目的として、情報セキュリティ対策の基本方針（情報セキュリティポリシー）を以下のとおり定めています。

適用範囲
この基本方針は、業務上保有する情報資産及びこれを利用するすべての者（以下「情報利用者」といいます。）に適用します。

情報セキュリティ体制
内部の組織ごとに情報セキュリティ責任者を設置し、情報セキュリティ体制を構築します。

情報セキュリティ対策
情報資産の可用性・完全性・機密性が確保されるよう、物理的セキュリティ、人的セキュリティ、技術的セキュリティの3面から適切な対策を実施します。また、これにより契約の相手先のセキュリティ水準を把握し、適正な履行を確保します。

情報セキュリティに関する整備
情報セキュリティに関する体制の構築や対策が確実に行われるよう、内部規則を定め、遵守を情報利用者に義務付けます。また、対策水準の向上を図るため、内部規則は継続的に見直します。

個人情報の取扱い
個人情報の取扱いに関しては、今日の高度情報社会において個人情報の保護が極めて重要な社会的責務であることにかんがみ、別にプライバシーポリシーを定め、保護を図ります。

情報セキュリティに関する教育
情報セキュリティ水準の維持又は向上を図るため、必要な教育を継続的に実施し、関係法令及び規則に関する情報利用者の理解を深めることに努めます。

着実な債務の引渡しと返済

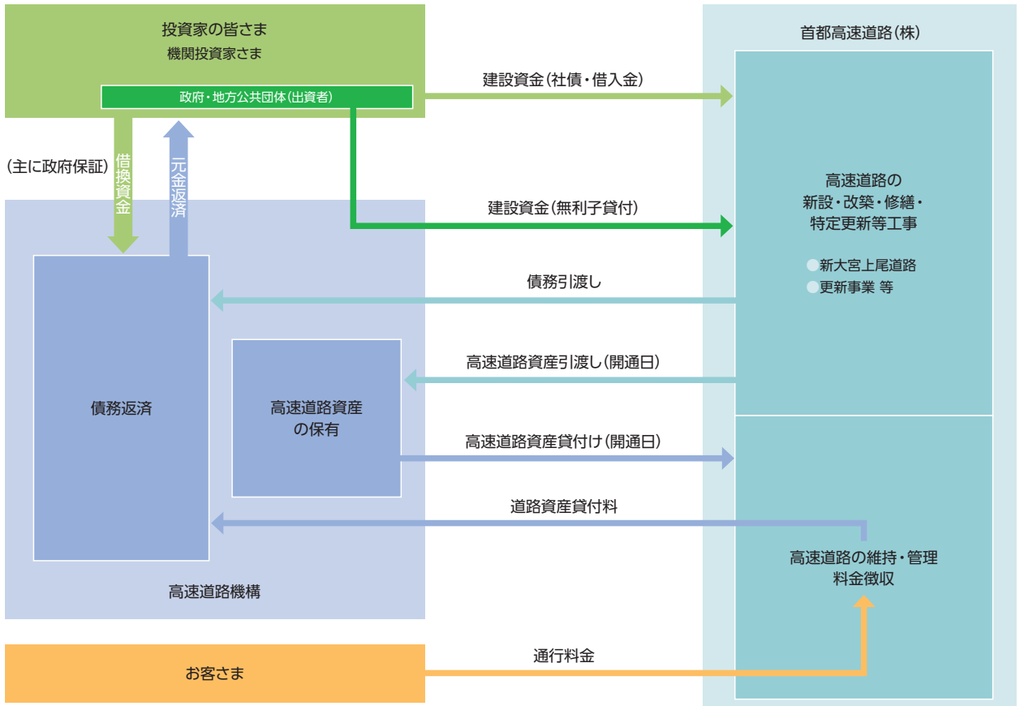
債務の引渡しとは

道路資産（会社資産となるものは除く）の完成後、道路資産の形成に要した額と同額の債務を高速道路機構に引き渡します（＝高速道路機構が債務を引き受ける）。

債務の引渡しに当たっては、高速道路機構と債務引受契約を締結し、原則として弁済期日が到来する順に債務を選定し、高速道路機構へ引き渡します。

新設工事等の場合にあっては高速道路の開通ごとに、また修繕工事にあっては四半期ごとに高速道路機構へ債務を引き渡します。

高速道路事業スキームにおける資産・債務の流れ



債務の引渡し実績

（単位：百万円）

	2016年度迄	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	合計
債務引渡実績額	1,507,850	143,373	93,945	251,383	110,765	124,834	90,430	10,570	151,825	2,484,975
うち無利子借入	494,903	18,373	2,295	64,033	765	834	0	0	1,825	583,028
うち有利子債務	1,012,947	125,000	91,650	187,350	110,000	124,000	90,430	10,570	150,000	1,901,947

●2025年3月31日現在
●政府保証債及び社債（財投機関債）は額面ベースです。

債務の引渡し予定

（単位：百万円）

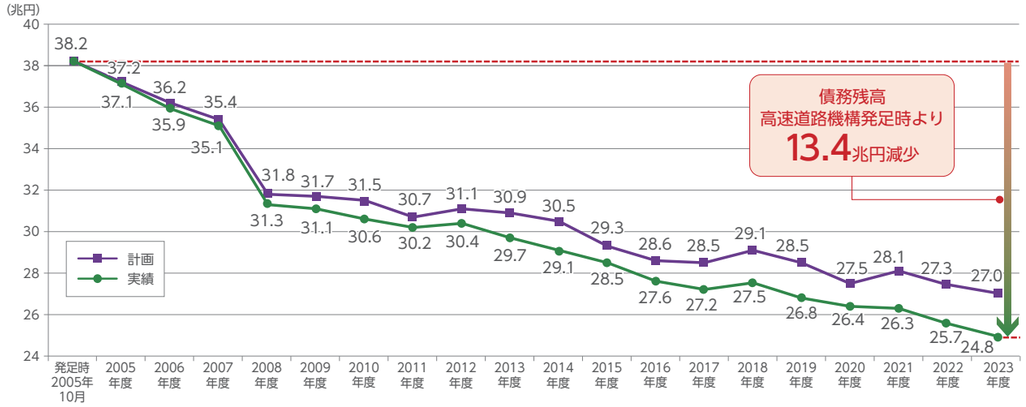
	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	2031年度	2032年度
債務引渡予定額	85,502	98,035	151,719	244,378	58,216	49,772	118,322	44,286
うち無利子借入	0	0	1,660	0	0	0	706	0
うち有利子債務	85,502	98,035	150,059	244,378	58,216	49,772	117,616	44,286

●2025年3月31日現在
●引渡予定額は原則として「都道首都高速1号線等に関する事業」（2024年3月28日付変更）の収支予算の明細に基づき記載しています。
●各年度における実際の債務引渡額は、工事の進捗状況等により上記予定と異なる場合があります。

債務の返済

2024年3月末現在の高速道路機構の債務残高は、発足時より▲13.4兆円の24.8兆円となっています。

高速道路機構の債務残高（高速道路会社6社合計）



出典：「高速道路機構ファクトブック2024」

ソーシャル・ファイナンスによる資金調達

当社は、国際資本市場協会（ICMA）が定めるソーシャルボンド原則等に基づくソーシャル・ファイナンス・フレームワークを策定し、2022年6月に株式会社格付投資情報センター（R&I）から第三者評価を取得しています。2022年度からソーシャル・ファイナンス※として資金調達を開始し、趣旨にご賛同いただいた多くの投資家の皆さまから投資表明及び融資表明をいただいています。

当社は、調達した資金を活用し、所要時間の短縮や渋滞の緩和、インフラの高齢化対策、大気環境改善などの当社が直面する社会的課題の解決に努めていきます。

※「ソーシャル・ファイナンス」とは、社会的課題解決に向けたプロジェクトに充当することを目的とした資金調達手段です。

〈 ソーシャル・ファイナンス 〉

高速1号羽田線更新工事

高速大師橋工事

投資家の皆さまに向けたIR活動

投資家個別訪問

投資家の皆さまを個別に訪問し、高速道路事業スキームや債務の特性、調達した資金の充当先等についてご説明するとともに、年度全体の資金調達計画等をお伝えすることで、投資家の皆さまに当社事業への理解を深めていただけるよう努めています。

現場視察会及び各種説明会の開催

市場関係者向けに、当社事業への理解をより深めていただくことを目的とし、調達した資金の充当先である高速道路の建設現場等をご覧いただく現場視察会を定期的に開催しています。また、当社の今後の計画や、財務情報等をご理解いただくために、事業計画説明会や決算説明会を開催しています。

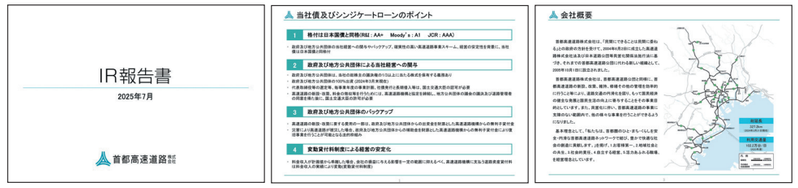
現場視察会

IR報告書及びIR動画の作成

投資家の皆さまに向け高速道路事業スキームや債務の特性、調達した資金の充当先等についてとりまとめた「IR報告書」及び「IR動画」を作成し、当社Webサイトで公表するとともに、投資家の皆さまを個別訪問する際にも活用しています。

〈 IR情報 〉

IR報告書イメージ



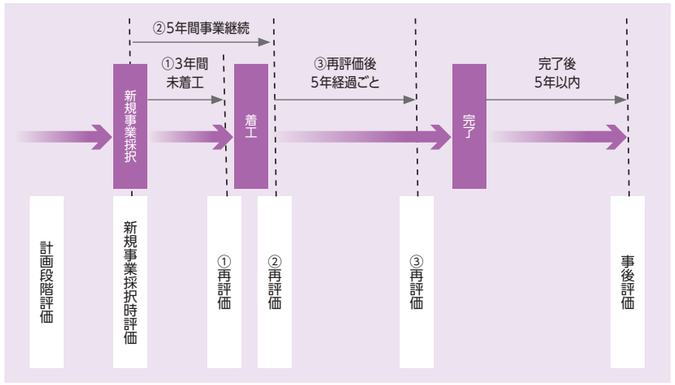
事業評価

貢献するSDGsの目標

道路事業に係る厳格な評価の実施

事業の効率性や実施過程における透明性を一層向上させるため、事業着手前から完了後までの各段階において、事業の必要性や効果を客観的に評価し公表しています。

事業評価の実施フロー



近年の事業評価実施実績

実施年度	事業評価	事業名
2022年度	事後評価	高速晴海線
2023年度	再評価	新大宮上尾道路（与野～上尾南）
2024年度	事後評価	高速横浜北線　高速横浜北西線

事業評価の仕組み

［ 新規事業採択時評価 ］

新規事業の採択時において、費用対効果（B/C）分析を含めた事業評価を実施します。

［ 事業再評価 ］

「事業採択後3年間未着工または5年間継続中の事業」・「再評価実施後に5年間が経過した時点で継続中の事業」について再評価を実施し、必要に応じて見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止します。

［ 事後評価 ］

事業完了後5年以内に、事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置、同種事業の計画・調査のあり方等を検討します。

事業評価監視委員会の設置

再評価、事後評価を実施する際は、当社が提出した対応方針（案）について、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会を設置して審議を行っています。不適切な点や改善すべき点があると認められたときは意見の具申を行います。

入札・契約手続

貢献するSDGsの目標

新たな取り組み

公共工事の発注者に求められる競争性、公平性、透明性を確保しつつ、高い品質を目指した契約方式を採用しているほか、円滑な事業推進と品質確保等への新たな取り組みを行っています。

新たな取り組みとその特徴は次のとおりです。

技術評価点の評価項目にカーボンニュートラルの取り組み実績を導入

- 温室効果ガス排出削減目標であるSBT認定を取得している場合に技術評価点を加算

配置予定技術者の契約後特定

- 配置予定技術者の特定時期について、参加表明書提出時から契約後の特定を標準とすることで、より柔軟な受注体制・技術者配置を実現

工事における一括審査方式の試行導入

- 一定の条件を満たす複数の工事案件について、競争参加資格確認等の一連の手続きを一括して行う一括審査方式を試行導入

担い手育成促進業務の試行

- 次世代の担い手育成を目的として、従前の首都高未経験技術者活用業務に代わり2023年４月より試行を開始
- 経験の少ない技術者を管理技術者として配置するとともに、経験を補うために管理補助技術者を配置した場合には技術評価点を加点
- 技術者資格以外の項目は管理技術者（経験の少ない技術者）に代わり管理補助技術者で評価

ICT活用推進による受発注者双方の生産性向上

- 工事及び調査・設計業務で競争を行うすべての方式において、電子入札を実施
- 契約金額が250万円を超えるすべての契約案件において、電子契約を実施
- 契約手続において、Webを活用した資料閲覧を導入
- 工事に加え、調査・設計業務に情報共有システム（ASP）を試行導入

入札監視委員会の設置

入札・契約手続における公正の確保と透明性の向上を図るため、外部有識者で構成された「入札監視委員会」を設置しています。入札監視委員会における主要な業務は次の3つです。

1.入札監視

入札・契約手続の運用状況等についての報告を受け、一般競争に係る資格の設定理由等を審議の上、意見の具申または勧告を行います。

2. 独占禁止法違反の監視

入札に参加した業者間に独占禁止法違反等の違法行為の疑いがある場合は、事実調査の実施及びその結果報告を会社に求めます。

3. 再苦情処理

入札及び契約の過程に関する再苦情処理についての審議を行います。

なお、入札監視を行う定例会議は年に2回程度、独占禁止法違反の監視を行う臨時会議や再苦情処理を行う再苦情処理会議は必要に応じて開催しています。

入札監視委員会定例会議
（2024年度実績）
6月、12月開催

反社会的勢力への対応

反社会的勢力には毅然として対応しており、当社が発注する工事等の契約手続において暴力団排除に関する誓約事項の承諾を求めるルールを定めるなど、暴力団関係企業等の排除を徹底しています。

工事の安全対策

貢献するSDGsの目標

工事事故防止の取り組み

工事事故防止に向け、「工事安全重点事項の５項目」を定め、様々な取り組みを実施しました。

1. 火災事故の防止
2. 労働災害の防止
3. 公衆災害の防止
4. 交通事故の防止
5. 規制内進入事故の削減

安全意識向上に向けた各種講習会の開催

工事安全に対する知識の習得や危険に対する意識の向上を目的とする講習会を作業従事者向けに開催し、事故防止を呼びかけています。特に塗装工事現場で働く作業従事者を対象とした講習会は、(一社)日本橋梁・鋼構造物塗装技術協会ご協力のもと、2024年度は7回開催し、約280名が受講しました。

作業従事者向け講習会

現場安全パトロールの継続実施

現場に潜むリスクを確実に把握し、事故発生を未然に防止するため、工事現場における火災予防、有害物質取扱いによる健康障害予防、足場からの墜落・転落等事故防止及びライフラインへの接触・損傷事故防止対策の推進等をテーマとして、現場安全パトロールを定期的に実施しました。

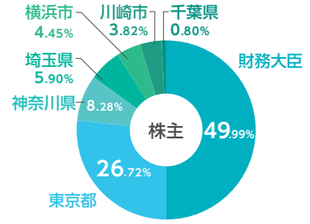
安全パトロールの実施

グループ概要

当社は、「民間にできることは民間に委ねる」との政府の方針を受けて、2004年６月２日に成立した高速道路株式会社法及び日本道路公団等民営化関係法施行法に基づき、それまでの首都高速道路公団(1959年設立)に代わる新しい組織として、2005年10月１日に設立されました。首都高速道路公団と同様に、首都高の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを事業目的に据えています。また、民営化に伴い高速道路事業に支障のない範囲内で、他の様々な事業を行うことができるようになりました。

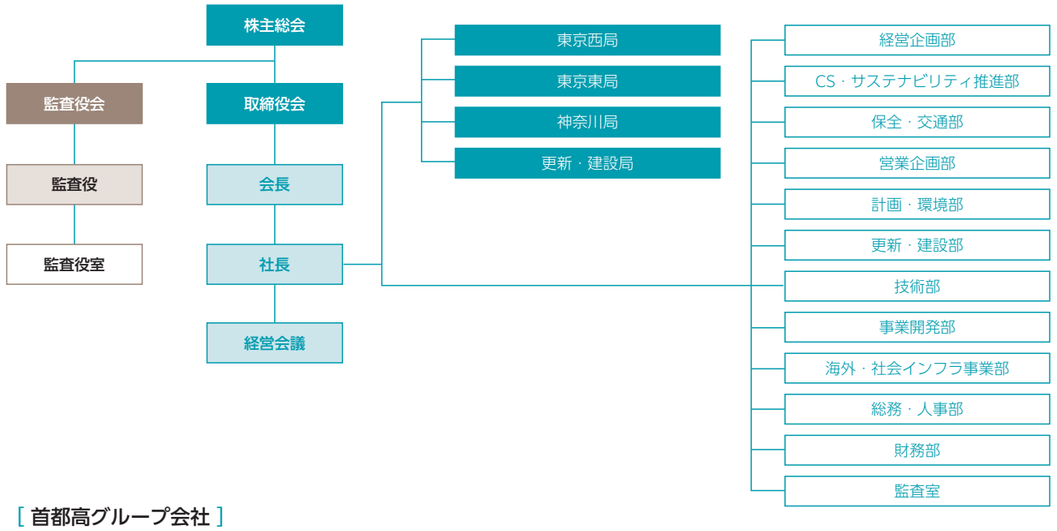
社　　名	首都高速道路株式会社 Metropolitan Expressway Company Limited
代 表 者	代表取締役社長　寺山 徹
所 在 地	東京都千代田区霞が関1-4-1
設　　立	2005年10月1日
資 本 金	135億円
社 員 数	1,142人(2025年3月31日現在)

当社の株主構成



〈株主〉　財務大臣、東京都、神奈川県、埼玉県、横浜市、川崎市、千葉県

[組織体制(2025年7月現在)]



[首都高グループ会社]

高速道路事業

- **料金収受**　首都高の料金収受業務
  - 首都高トールサービス西東京株式会社
  - 首都高トールサービス東東京株式会社
  - 首都高トールサービス神奈川株式会社
- **交通管理**　首都高の交通巡回業務、管制業務、取締業務等
  - 首都高パトロール株式会社
  - 首都高カー・サポート株式会社
- **維持修繕**　首都高の構造物等点検業務、緊急補修業務、設備の監視業務等
  - 首都高技術株式会社
  - 首都高メンテナンス西東京株式会社
  - 首都高メンテナンス東東京株式会社
  - 首都高メンテナンス神奈川株式会社
  - 首都高電気メンテナンス株式会社
  - 首都高ＥＴＣメンテナンス株式会社
  - 首都高施設メンテナンス株式会社
- **用地管理等**　首都高の用地業務、工事広報業務等
  - 首都高アソシエイト株式会社

関連事業

- **駐車場事業、PA事業等**
  - 首都高速道路サービス株式会社
  - 首都高ファシリティマネジメント株式会社
  - 首都高リテイル株式会社
- **技術コンサルティング事業等**
  - Shutoko International (Thailand) Company Limited
  - 首都高デジタル＆デザイン株式会社
- **保険代理店事業等**
  - 首都高保険サポート株式会社
- **労働者派遣事業等**
  - 首都高パートナーズ株式会社

当社の主な事業

高速道路事業

首都高の維持管理

お客さまに安全・安心に首都高をご利用いただくため、点検、補修・補強、清掃、緊急応急対応、積雪・凍結対策を行っています。

首都高の更新事業

進行する構造物の高齢化に対応するため、道路構造物の造り替え等の更新事業や修繕事業を進めています。

首都高の新設・改築

新規路線の整備や既存路線の改築を行うことでネットワークの強化を図り、渋滞緩和、移動時間の短縮や物流の効率化等に取り組んでいます。

首都高の料金収受

限られた道路空間の中で、お客さまにより快適にご利用いただくため、ETCを活用しながら効率的な料金収受を行っています。

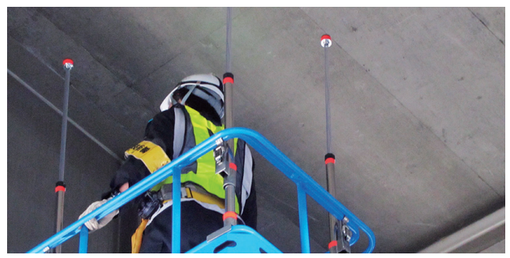
関連事業

駐車場やPAの運営・管理

高架下等を活用した駐車場や首都高上のPAの運営・管理を行っています。

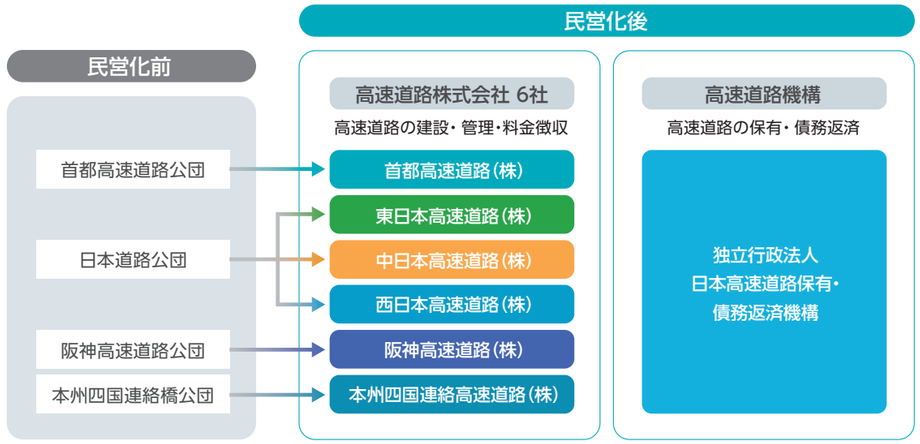
技術コンサルティング

高速道路事業において培った技術・ノウハウを活用し、コンサルティング事業として国内外で展開しています。



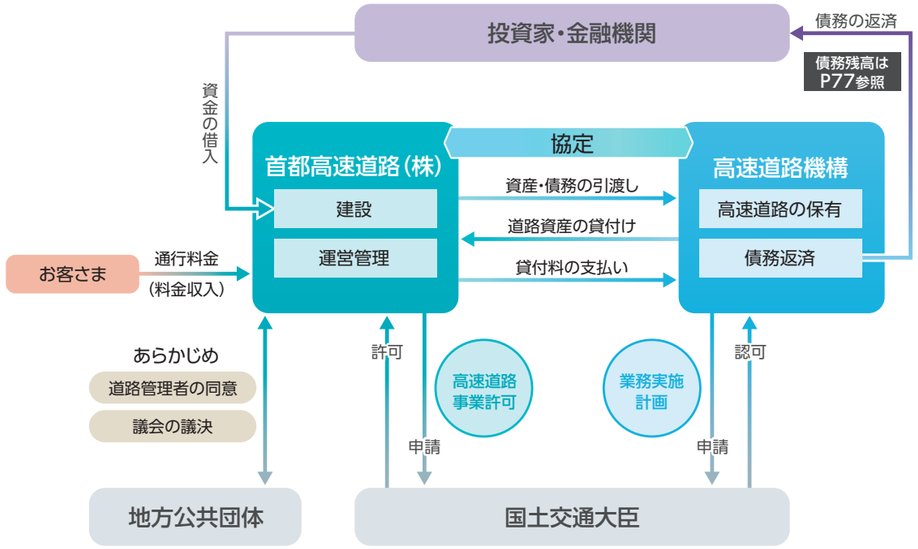
高速道路会社の民営化

2005年10月1日に首都高速道路公団、日本道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団が解散し、高速道路の建設及び管理を行う高速道路株式会社６社と高速道路資産の保有と債務の返済を行う高速道路機構が設立されました。



[高速道路事業の運営スキーム]

当社は、高速道路機構と締結する「協定」に基づき、高速道路の建設及び管理等を行います。



決算

連結損益計算書

（単位：億円）

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
営業収益	3,575	3,852	3,506	3,402	3,912
営業費用	3,606	3,796	3,512	3,358	3,890
道路資産賃借料	1,597	1,665	1,839	1,841	1,889
高速道路等事業管理費及び売上原価	1,901	2,014	1,554	1,400	1,880
販売費及び一般管理費	107	115	118	116	120
営業利益	△30	56	△5	43	22
営業外収益	2	4	3	3	4
営業外費用	1	1	0	0	1
経常利益	△28	60	△2	46	25
特別利益	—	—	3	—	—
特別損失	7	1	2	1	0
親会社株主に帰属する当期純利益	△45	45	△4	30	13

連結貸借対照表

（単位：億円）

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
流動資産	2,780	3,142	3,031	4,080	3,472
現金及び預金	169	185	199	221	219
高速道路事業営業未収入金	481	452	280	768	326
棚卸資産	1,222	1,372	1,563	2,068	1,874
受託業務前払金	6	4	6	8	9
その他流動資産	900	1126	980	1,012	1,041
固定資産	711	695	678	653	679
有形固定資産	652	637	610	585	585
無形固定資産	23	22	20	21	25
その他固定資産	35	35	48	45	69
資産合計	3,491	3,837	3,710	4,733	4,151

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
流動負債	700	714	590	759	622
高速道路事業営業未払金	351	416	294	474	323
1年以内返済予定長期借入金	76	42	69	68	50
受託業務契約負債	—	19	10	16	14
受託業務前受金	20	—	—	—	—
その他流動負債	251	235	216	200	234
固定負債	2,173	2,466	2,445	3,250	2,727
社債	960	1,310	1,230	1,880	1,500
長期借入金	915	853	922	1,097	977
その他固定負債	298	303	292	273	250
負債合計	2,874	3,181	3,035	4,009	3,349
株主資本	647	692	687	718	732
非支配株主持分	5	5	16	15	14
純資産合計	617	656	674	723	801
負債・純資産合計	3,491	3,837	3,710	4,733	4,151

当社Webサイトのご案内

首都高速道路株式会社コーポレートサイト

当社の企業情報や事業内容、IR情報、安全・環境・渋滞・景観に関する取り組み、グループ会社、入札契約情報、採用に関する情報などを公開しています。

Web 詳細はこちら

首都高速道路株式会社 検索

https://www.shutoko.co.jp/

首都高環境サイト shuto-E-co

当社の環境への取り組みを詳しく紹介する専用サイトです。首都高カーボンニュートラル戦略の説明やイベントのお知らせ・開催報告など様々な取り組みを紹介しています。

Web 詳細はこちら

首都高環境サイト 検索

https://www.shutoko.jp/ss/shutoeco/

首都高ドライバーズサイト

首都高をご利用いただく際に必要な情報と、皆さまに首都高を知って楽しんでいただくための様々な情報を公開しています。路線図や料金、工事・通行止めの情報はもちろん、おすすめドライブガイドや首都高名所なども紹介しています。

Web 詳細はこちら

首都高ドライバーズサイト 検索

https://www.shutoko.jp/

建設工事を発注する民間事業者・施主の皆様に対するお願い（2025年11月版）

一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

建設業は、他産業より賃金が低く、労働時間も長い等、厳しい労働条件を背景に就労者数は減少を続けております。将来にわたって、皆様の期待に応え続けられる**持続可能な建設業になるため**にも、必要な**担い手の確保に向け、資材価格の高騰や労務費上昇の価格転嫁の対策などを強化**していくことが急務となっております。こういった課題に対し国会において**建設業法等の一部改正法が成立**（2024年6月7日）し、解決策の方向性が決定されました。御理解と御協力をお願いいたします。

1. 政府から適正な価格転嫁、工期の確保が求められています

○「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」内閣官房・公正取引委員会（2023.11.29）
発注者及び受注者それぞれが採るべき行動、求められる行動を12の行動指針として取りまとめ
＜指針抜粋＞ 2. 発注者として採るべき行動／求められる行動
【行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】
【行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと】
3. 受注者として採るべき行動／求められる行動
【行動④：発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示】

○「工期に関する基準」中央建設業審議会決定（2024.3.27）
・発注者は、受注者やその下請負人において、その労働者一人ひとりの長時間労働の是正、週休2日の確保などを実現できるよう、時間外労働規制を遵守して行う工期の設定に協力し、当該規制への違反を助長しない

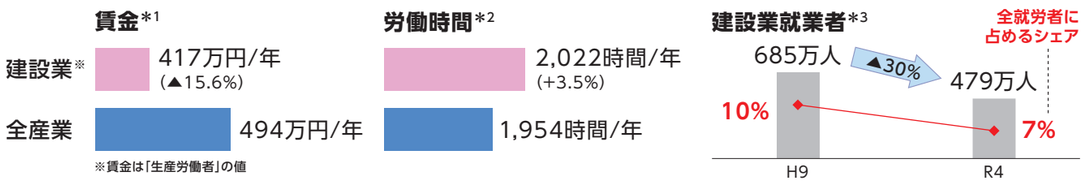
○「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律の一部の施行について」（国土交通省不動産・建設経済局建設業課長→民間発注者団体あて通知(2024.12.13)）
・建設工事の受発注者はパートナーの関係にあるという基本認識の下、その相互のコミュニケーションを促すために、工期や請負代金の額に影響を及ぼす事象に関する情報の通知など、契約変更協議の円滑化に関する措置を設けたところであり、その実効性の確保のためにも、発注者のご理解と適切な対応をお願い

2. みなさまの期待に応えるための持続可能な建設業を目指して

国土交通省「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律（概要）」から抜粋

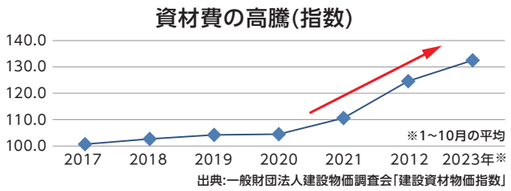
背景

○建設業は、他産業より**賃金が低く、就労時間も長い** ➡ 担い手の確保が困難

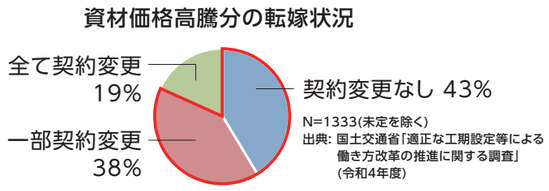


出典：＊1 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(令和4年) ＊2 厚生労働省「毎月勤労統計調査」(令和4年度) ＊3 総務省「労働力調査」を基に国土交通省算出

○**資材高騰**分の適切な**転嫁**が進まず、労務費を圧迫



出典:一般財団法人建設物価調査会「建設資材物価指数」



○**時間外労働**の罰則付き上限**規制**が適用開始

方向性

処遇改善、価格転嫁、働き方改革、生産性向上に総合的に取り組む
▶賃上げによる**処遇改善**
▶資材価格高騰や労務費上昇の**価格転嫁**
▶真に適正な工期の確保による**労働時間の適正化**と**生産性の向上**

就労状況の改善 ➡ **担い手確保**

3. 改正建設業法において請負代金や工期に関するルールが変更されました（2024年12月13日施行）

改正建設業法の施行に伴って改定された「発注者・受注者間における建設業法令遵守ガイドライン（第7版）」（国土交通省不動産・建設経済局）に以下の内容が示されました

資材高騰分等の価格転嫁を円滑にするために

契約前
○資材高騰等に伴う請負代金等の「変更方法」が契約書の法定記載事項になりました。なお、**「契約変更を認めない」**契約は、契約書の法定記載事項として**認められません**。
※「（請負代金の額の変更及び）その額の算定方法」としては、例えば、「（受発注者が）協議して定める。協議に当たっては、工事に係る価格等の変動の内容その他の事情等を考慮する。」旨を記載することが考えられます。
○受注予定者は、**見積書交付時等のタイミング**で資材高騰等のリスク**「おそれ情報」を発注者に通知**します。「おそれ情報」を注文者・受注予定者の双方で共有します。

契約後
○契約後、実際に**「おそれ情報」が発生し、資材高騰等が顕在化した場合**には、受注者は、注文者に契約上の**「変更方法」に基づいて請負代金等の変更の協議を申し入れ、注文者は誠実に協議に応ずる努力義務**があります。
○注文者は、受注者の変更協議の申出に対して、**協議のテーブルについたうえで、変更可否について説明する必要があります**。
【「誠実」に協議に応じていないと思われる例】
• 協議の開始自体を正当な理由なく拒絶する
• 協議の申出後、合理的な期間以上に協議開始をあえて遅延させる
• 受注者の主張を一方的に否定、または十分に聞き取らずに協議を打ち切る
なお、事前通知がなかったことのみで協議を拒むことはできないとされています。

工期の変更協議を円滑にするために

契約前
○受注予定者は、**見積交付時等のタイミング**で資材の入手困難等の**「おそれ情報」を注文者に通知**します。（注）不可抗力に伴う工期変更は、契約書の法定記載事項（現行）

契約後
○契約後、実際に**「おそれ情報」が発生し、工期の変更が必要となった場合**には、受注者は、注文者に契約上の**工期の変更の協議を申し入れ、注文者は、誠実に協議する努力義務があります**。

設計図書と工事施工環境の乖離等への対応について

契約前
○受注予定者が、**設計、施工条件の疑義、相違等を発注者に通知**したときには、**発注者は契約締結以前に十分に確認**することが求められています。
○発注者と受注予定者の確認によっても明らかにならない事象の発生が予想される場合は、受注予定者から発注者に対してその旨を通知します。

契約後
○契約後に**設計図書と工事施工環境の乖離等により工期に影響が生じた場合**は、契約の定めに従って、適切に**設計、請負代金、工期に関する変更協議を行います**。その際には、上記『資材高騰等の価格転嫁を円滑にするために』に準じて**誠実に協議する**ことが求められています。

日建連においても、「労務費見積り尊重宣言」などによる技能労働者の処遇改善、「週休二日実現行動計画」や「適正工期確保宣言」などに基づく適正な工期設定に向けた活動や「生産性向上推進要綱」に基づく生産性向上に資する様々な施策の実践などにより働き方改革を推進し、持続可能な建設業を目指しています。

2025.11

建設資材高騰・労務費の上昇等の現状（2025年11月版）

一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

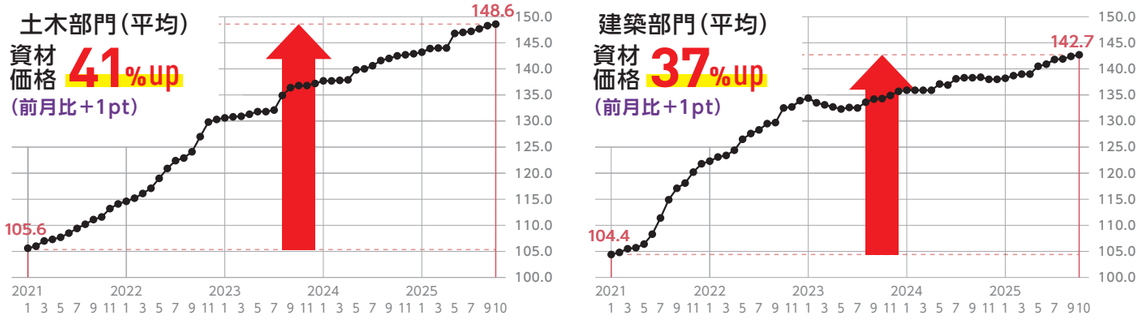
世界的な原材料及び原油等エネルギーの品不足や価格高騰・円安の影響を受けて、建設工事の資材価格なども高騰しています。

※個々の資材の値上がり状況については別紙をご覧ください

建設資材物価は、2021年1月と比較して37%上昇しています。（（一財）建設物価調査会の推計）

2021年1月～2025年10月の建設資材物価指数（東京）の推移（2015年平均＝100）

建設全体（平均） 資材価格 **37%up**



建設物価調査会総合研究所　資料（11月4日付け）より作成

材料費割合を50～60%と仮定すると、この57か月で、資材等高騰の影響により全建設コスト（平均）は、19～22%上昇

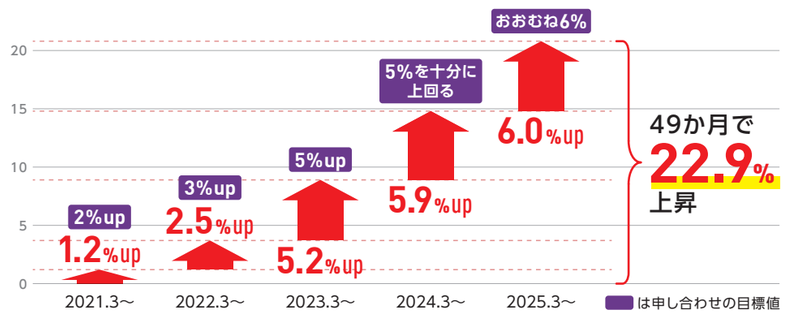
政府の賃上げの方針や労務単価の引き上げなどを受けて、建設現場で働く建設技能労働者の賃金も上昇しています。

○建設技能者の賃金相当として積算される「**公共工事設計労務単価**（全国の労働市場の実勢価格を基に毎年政府において決定）」**は2021年に比べ、22.9%引上げ**られています。（図1参照）

○**国土交通大臣と日建連を含む建設関係4団体**（元請会社の団体・下請会社の団体）は、2021年から毎年行っている**賃金上昇の申し合わせ**において、技能者の賃上げについて**2025年は、おおむね6%の上昇を目標**とすることとされ、当会は、国土交通省から、その実現に向けた御指導をいただいています（国土交通省不動産・建設経済局建設業課長通知（2025.2.18））。

注）申し合わせは、技能労働者の賃金計算の基準（日給等）につき行われています。

図1 公共工事設計労務単価（平均）の引上率



労務費割合を30%と仮定すると、この49か月で、労務費上昇の影響により全建設コストは、6.9%上昇

（2024年は37か月で4.8%上昇）

材料費割合を50～60%、労務費率30%と仮定すると、この57か月で、建設資材の高騰・労務費の上昇の影響により、仮設費・経費などを含めた全建設コスト（平均）は、26～29%上昇※

（土木分野27～31%上昇、建築分野25～29%上昇）

※ 例えば100億円の建設工事では、労務費+原材料費80～90億円が106～119億円に上昇。ほとんどの工事について、2021年1月当時の契約金額相当額を、「労務費+原材料費」のみで上回る状況となっています。　**前月の全建設コスト（平均）は、25～29%上昇でした。**

注1）「労務費」は、建設工事現場で働く技能労働者の賃金等の原資です。したがって、元請の現場監督や本社社員の賃金などは含まれません。

注2）特注品の設備機器が多く採用されていたり、設備協力会社の繁忙度により労務費や経費等が大幅に高騰している案件については、別紙『設備工事費上昇の現状について』で個別に御説明します。

資材価格高騰とは別に、設備関連や一部建設資材において、納期遅延が発生し、工期への影響が出ています。

○建築関係では、躯体、仕上げ、設備等幅広い分野で納期遅延が発生しています。

○資材等の納期遅延は、工期への影響のほか、一旦代替品で仮引き渡しをした後、本来の資材の調達後に再度工事を行い完成させることによる**代替品調達や追加工事の費用増**も惹起しています。

○特に、一部の建築設備工事については、工事の集中により職人さんの手配がタイトになっており、資材調達の問題と相俟って、工期への影響が出ています。

当会会員が納入遅れありと認識している資材・設備

躯体 〈〈〈 アイアンショック他

- BCP（鉄骨用コラム）
- トラス筋付デッキ型枠
- コンクリート膨張材
- ○ 超高強度コンクリート用セメント
- ○ 軽量コンクリート用人工軽量骨材
- 既製コンクリート杭

仕上

- 木製建具・木質系床 〈〈〈 ウッドショック
- アスファルト防水 〈〈〈 工場設備損傷
- フッ素樹脂焼付塗装鋼板 〈〈〈 半導体需要の高まり、環境対策等によるフッ素樹脂原料不足
- 金属断熱サンドイッチパネル（物流倉庫・生産施設）
- 自動開閉装置 〈〈〈 中国のロックダウン
- 断熱発泡ウレタン・パネル 〈〈〈 HFO発泡剤メーカーのハリケーン被災
- ガラス
- ○ 長尺塩ビシート 〈〈〈 一部のメーカーの工場火災
- 耐火クロスを用いた防火・防炎シャッター、スクリーン等 〈〈〈 ロシア産耐火クロスの調達難
- OAフロア（コンクリート製） 〈〈〈 現地工場作業員不足（新型コロナ）

設備 〈〈〈 半導体不足・樹脂原料不足・アイアンショック等

電気設備

- ○ 受変電設備
- ○ 高圧ケーブル
- ○ 低圧ケーブル
- 照明機器
- 電話
- ○ 発電機
- ○ 盤類
- 自動火災報知設備
- ○ UPS（無停電電源装置）
- 弱電設備
- ○ インバーター盤
- ○ 中央監視設備
- 樹脂系コネクタ

空調設備

- ○ 冷凍機
- チラー（冷却水循環装置）
- PAC（パッケージエアコン）
- ○ 自動制御盤
- ○ 送風機
- ○ 空調機
- ○ ポンプ
- ○ ボイラー
- エアコン

衛生設備

- シャワートイレ
- ○ 厨房設備
- ○ コンプレッサー
- スプリンクラーヘッド
- 給湯器
- ○ 冷凍冷蔵設備

昇降機設備

- ○ 乗用エレベーター
- ○ 荷物用エレベーター
- 機械式駐車場（タワーパーキング）

注）図中、赤文字は過去に受注停止等が発生したもの。○は現在もひっ迫が続いているもの。・は現在はひっ迫が収束したもの。

建設技能労働者の労務単価の上昇

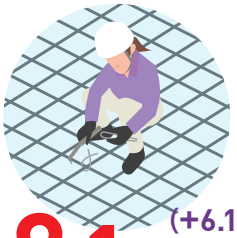
（2025年2月更新版）

一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

2025年3月から適用になっている公共工事設計労務単価は、2021年1月当時（2020年3月から適用の単価）と比べ、全国全職種単純平均で22.9%上昇しています。

注）公共工事設計労務単価は公共工事の積算に用いる労務費の単価であり、「公共工事・民間工事を問わず・・・発注者、元請業者、下請業者のそれぞれの関係者が、新労務単価の水準を踏まえた適正な請負代金による契約を行い、技能労働者の賃金水準の更なる改善を図ることが必要」とされています。
（国土交通省不動産・建設経済局長通知（2025.2.17））

鉄筋工



18.1%up (+6.1pt)

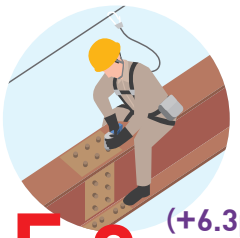
溶接工

22.5%up (+10.6pt)

型わく工

21.9%up (+6.5pt)

鉄骨工



15.2%up (+6.3pt)

防水工

20.7%up (+6.3pt)

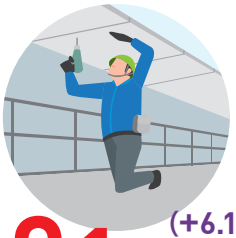
左官

19.1%up (+7.9pt)

塗装工

21.9%up (+6.4pt)

内装工



19.1%up (+6.1pt)

電工

27.8%up (+9.8pt)

ダクト工

32.7%up (+11.6pt)

保温工

22.0%up (+6.6pt)

配管工

24.9%up (+7.0pt)

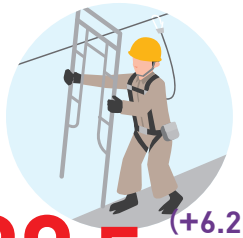
運転手（特殊）

26.0%up (+6.6pt)

普通作業員

24.7%up (+6.6pt)

とび工



20.5%up (+6.2pt)

交通誘導警備員A

30.3%up (+7.7pt)

労務費のUP率：2021年1月当時の公共工事設計労務単価（東京都・2020年3月から適用）と2025年3月から適用されている労務単価（東京都）との比較　（　）は2024年3月からの増減ポイント

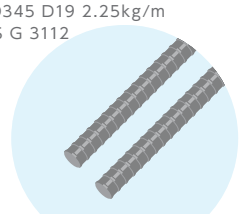
建設工事の資材価格高騰（2025年11月版）

一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

世界的な原材料及び原油等エネルギーの品不足や価格高騰・円安の影響を受けて、建設工事の資材価格なども高騰しています。

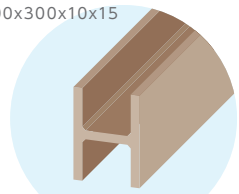
新型コロナ禍による生産・供給制約 / コンテナ不足等、物流のひっ迫・停滞 / EVシフトに伴う半導体需要増大 / CN対応に伴う設備投資コスト上乗せ / 生産拠点の被災 / ウクライナ危機

異形棒鋼
SD345 D19 2.25kg/m
JIS G 3112



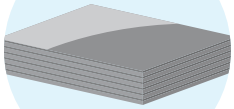
54%up

H形鋼
SS400
300x300x10x15



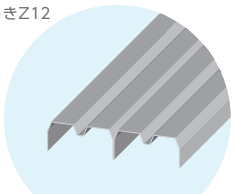
42%up（-1pt）

鋼板 中厚板
(SPHC又は無規格品)
16～25×1,524×6,096



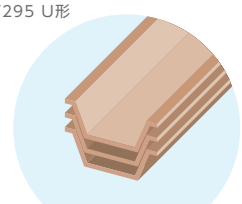
66%up

フラットデッキ
630×75×1.2
めっきZ12



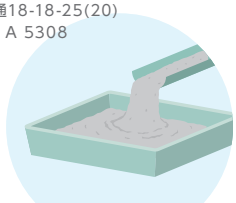
44%up

鋼矢板
SY295 U形



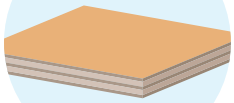
42%up

生コンクリート
普通18-18-25(20)
JIS A 5308



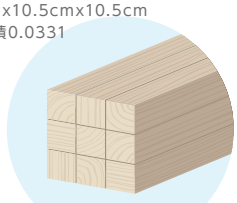
69%up

コンクリート型枠用合板
無塗装品(輸入品) 12x900x1800
JAS板面品質B-C



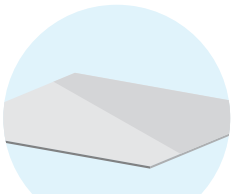
43%up

管柱 杉KD
3mx10.5cmx10.5cm
材積0.0331



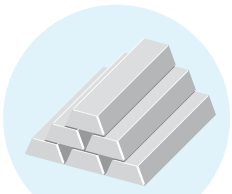
21%up

ステンレス鋼板



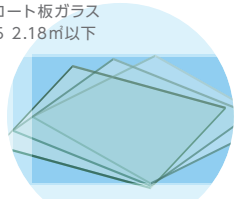
51%up※1

アルミ地金



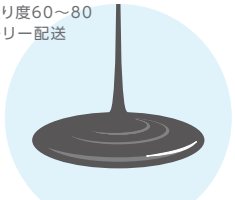
87%up※1（+6pt）

板ガラス
フロート板ガラス
FL5 2.18㎡以下



83%up

ストレートアスファルト
針入り度60～80
ローリー配送

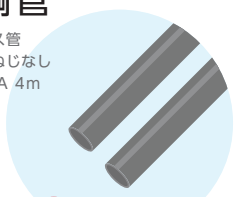


52%up（-4pt）

600Vビニル絶縁電線
IV 1.6mm 単線
標準条長

101%up（+12pt）

配管用炭素鋼鋼管
ガス管
白ねじなし
50A 4m



73%up

硬質ポリ塩化ビニル管
一般管
(VP：JIS K 6741)
呼び径100㎜x
外径114㎜

45%up

軽油
ローリー配送

36%up（-5pt）

資材のUP率：（一財）建設物価調査会の建設物価 2021年1月号掲載価格（東京）と2025年12月号掲載価格（東京）との比較
※1：日刊鉄鋼新聞 2021年1月の高値・安値の中間値と2025年11月7日付け数値の比較　（ ）は前月からの増減ポイント

設備工事費上昇等の現状について

2025年秋版

一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

近年、製造業の国内回帰を受け、国内で活発な工場建設が行われるとともに、大都市圏や地方都市における大型プロジェクトやデータセンター建設等が同時期に進行していること等の影響で、全国で多くの**設備工事の需給がタイト**になり、**資機材・工事価格が大きく高騰**するとともに、**納期遅延が発生**しています。
元請建設会社においても、可能な限りの手段を講じて手配に最大限の努力をいたしますが、以下につき御理解と御協力をお願いします。

1. 設備工事の価格動向を各社から御説明します

大規模建築物等には、**特注品の設備機器**が多く使われており、また特注品以外でもいわゆる**中心価格帯のものとは異なる**場合が多いことから、**平均的な資機材の価格動向と異なり大幅に高騰**しているものがあります。また、設備協力会社の繁忙度により労務費や経費等が他の専門工事分野と比べ、大幅に高騰しているものがあります（技能労働者の遠方からの支援のための宿泊費や交通費等も含む）。2024年度からは、時間外労働の上限規制適用に伴う経費の上昇も発生しています。
予定工期・工程にズレが生じると、予定していた設備協力会社の人員確保が困難となります。新たに確保するには、大幅に費用が上昇する懸念が生じます。
御発注の工事に必要な設備工事の価格につき、各社から個別に御説明します。

2. 時間的な余裕をもって御相談・御発注ください

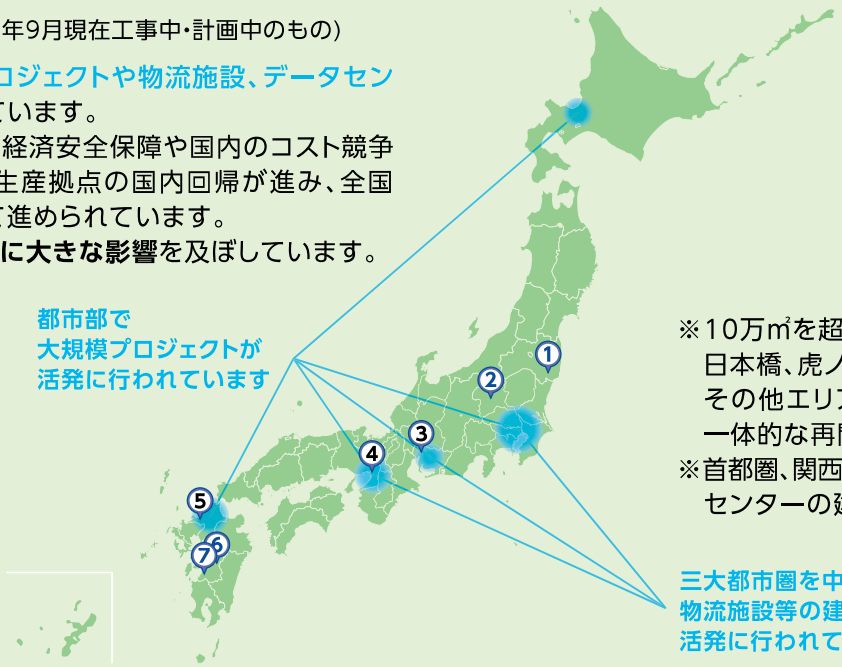
現在、**設備協力会社は工事を多く抱えており**、必ずしも、**すぐに工事を請け負える状況にはありません**。必要な協力会社を確保する上でも、早めに御相談・御発注をお願いします。また、資機材においても手配困難等が発生した場合には、元請建設会社から**設計変更や代替品・工法等の提案**をさせていただく場合がありますので、御協力をお願いします。

3. 適正な工期の確保をお願いします

設備協力会社においても、**建設業の時間外労働上限規制適用**を踏まえ、4週8閉所（週休二日）の取り組みが進められており、適正な工期が確保されていない案件については、受注を回避する傾向が出ています。**適正な工期での御発注**をお願いします。また、設計段階での仕様決定や発注品目の決定の遅延、着工時期の変更、着工後の設計変更も工期遵守の上で大きな負担となっています。可能な限り回避をお願いします。

近年の国内投資の例（2025年9月現在工事中・計画中のもの）

都市部で大規模な**都市再生プロジェクトや物流施設、データセンター等の建設**が活発に行われています。
また、サプライチェーンの強化、経済安全保障や国内のコスト競争力の上昇等を背景に製造業の生産拠点の国内回帰が進み、全国各地で**工場等の建設**が併行して進められています。
こうした状況が**設備工事の需給に大きな影響**を及ぼしています。



① 東京応化工業 郡山工場（福島）
② 大型電池工場（群馬県）
③ ザ・ランドマーク 名古屋（愛知県）
④ 大阪IRプロジェクト（大阪府）
⑤ 福岡空港 国際線ターミナルビル等 増改築工事（福岡県）
⑥ 三菱電機 合志工場（熊本）
⑦ JASM（TSMC） 熊本第2工場（熊本）

※10万㎡を超える超大型プロジェクトが日本橋、虎ノ門エリア等で複数進行中。その他エリアにおいても、都市基盤と一体的な再開発事業が複数進行中。
※首都圏、関西圏において大型データセンターの建設が複数進行中。

設備工事費上昇等の現状について

2025年秋版

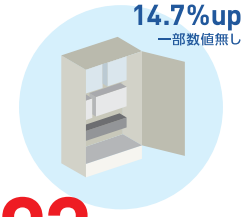
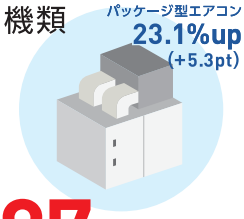
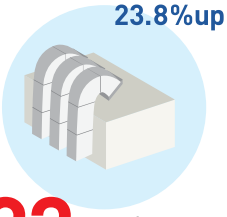
一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

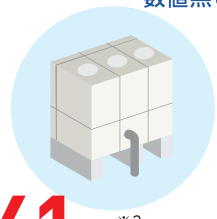
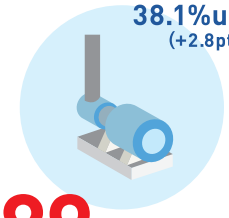
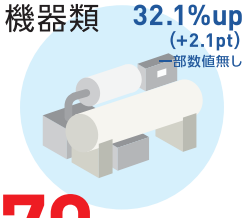
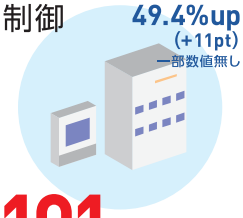
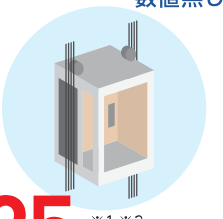
「建設工事を発注する民間事業者・施主の皆様に対するお願い（日建連発行パンフレット）」の中で、建設工事に係る資材や労務費の高騰や納期遅延につき御説明をしていますが、基となる物価調査会の「指数」が、

- 汎用品をベースに作成しており、特注品や新素材・新商品等が反映されないこと
- 中型、中級グレードを基準としており、当会会員が手掛けるような規模、グレードと合致していないこと
- 調査対象は売り手側(メーカー、販売店など)が基本となっており、設備協力会社等の経費上昇分が反映されていないこと

等の理由から、当会会員の案件における設備工事の現状を十分御説明できていません。

※例えば、以下のように設備工事について当会会員企業の案件**（大規模建築物等）**における上昇率は、物価調査会の数値を大きく超えるものもあります。
なお、上昇率の数値（下図の赤文字）は、参考として物価調査会の数値の上昇率との比較のため特注品等の機器につき単純平均したもので、個々の機器の値上がり状況を示すものではありません。

変電設備	自家発電装置	盤類	空調機類	ダクト類
物価調査会 数値無し	物価調査会 数値無し	物価調査会 標準分電盤 14.7%up 一部数値無し	物価調査会 エアハンドリングユニット/パッケージ型エアコン 23.1%up (+5.3pt)	物価調査会 スパイラルダクト 23.8%up
				
119%up※1 (+24pt)	64%up※1	92%up※1 (+9pt)	87%up (+6pt)	82%up※2 (+15pt)

水槽類	ポンプ類	熱源機器類	自動制御	エレベーター
物価調査会 数値無し	物価調査会 渦巻ポンプ 38.1%up (+2.8pt)	物価調査会 冷凍機/冷却塔 32.1%up (+2.1pt) 一部数値無し	物価調査会 電気式調節器/三方弁 49.4%up (+11pt) 一部数値無し	物価調査会 数値無し
				
61%up※2 (+4pt)	89%up (+12pt)	70%up (+3pt)	101%up (+19pt)	95%up※1※2 (+6pt)

注1) 上記の赤文字の数値は、2020年12月と2025年9月の該当設備機器(特注品等)について、調査価格を比較できる大手建設会社12社(※1は11社)の価格上昇率を平均したもの。 ※2は設置工事に係る労務費分を含む。
注2) 上記の青文字の数値は、同程・類似の設備機器(汎用品)に係る物価調査会の数値における2020年12月と2025年9月の価格上昇率（各品目単純平均）
（ ）は2025春版からの増減

納期や工事着手に期日がかかる設備工事

電気設備

電気設備機器については長納期が常態化している。
特に、受変電設備、非常用発電機、無停電電源装置、盤類、中央監視、電力計、電線・ケーブル等の納期が長期化。
受変電設備においてはトップランナー変圧器第三次判断基準への適合（2026年度）が必要。また、特殊な電気工事は専門の作業員も限られているため、注意が必要。

衛生設備

衛生設備機器については長納期が常態化している。
特に、消火設備（特定駐車場用泡ヘッド、感熱開放継手など）、特殊仕様のポンプ等の納期が長期化。
PFAS（有機フッ素化合物）含有泡消火薬剤の製造販売中止に伴う対応が必要。また、消火設備工事は全国的に材工とも需給バランスが崩れており、注意が必要。

空調設備

空調設備機器については長納期が常態化している。
特に、空調機、特殊仕様のファン類等の納期が長期化。
また、自動制御設備工事は全国的に需給バランスが崩れており、注意が必要。

昇降設備

需給ひっ迫により、昇降機工事に大きな影響が生じている。

<例）昇降機工事の対応可能時期（首都圏の場合）>

○15人乗りを超えるエレベーター(特注)	原則として2026年度以降着工（メーカーによっては2029年度以降）
○超高層建物用エレベーター(特注)	原則として2030年度以降着工（メーカーによっては2031年度以降）

※首都圏について、現時点における会員の声をとりまとめたもの。地域によって状況は異なる。

設備工事費上昇等の現状について

2025年秋版

一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

(一財)経済調査会では、全国11都市(札幌・仙台・東京・新潟・金沢・名古屋・大阪・広島・高松・福岡・那覇)を対象とした「労務需給」、「施工費変動」の調査を実施・公表しています。
3カ月前と比較した現況および先行きの調査結果を確認できますのでご参照ください。

※東京以外の都市、最新の調査結果は経済調査会ホームページよりご確認いただけます

全国:「第36回」労務需給調査(建築・設備工事)

一般財団法人経済調査会
2025年8月調査

【 調査概要 】

● 調査の目的
- 全国11都市(札幌・仙台・東京・新潟・金沢・名古屋・大阪・広島・高松・福岡・那覇)における総合工事業者の工事受注状況および工種別労務需給状況を把握することを目的としている。

● 調査対象業者
- 対象都市において、元請として工事を受注している総合工事業者、延べ約420社を選定。

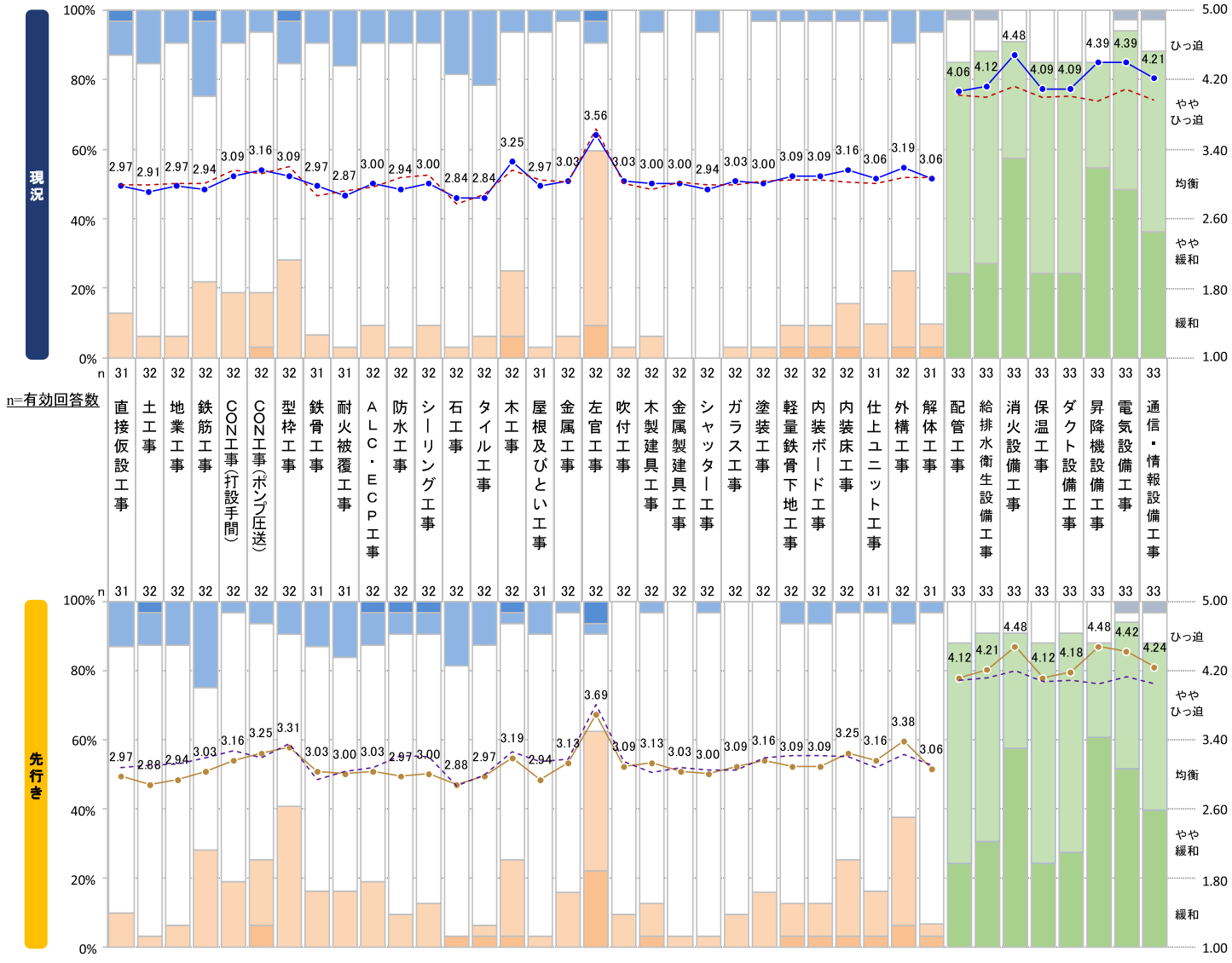
● 調査時期
- 2025年7月中旬~8月中旬。

● 調査方法
- 書面調査。所定の項目に対して、回答者が以下のような5段階で評価・判断して記入する。
- 工事受注状況
  1:減少 2:やや減少 3:不変 4:やや増加 5:増加
- 工種別労務需給状況
  1:緩和 2:やや緩和 3:均衡 4:ややひっ迫 5:ひっ迫

● 集計方法
- 工事受注状況および工種別労務需給状況について、対象都市(全国11都市)ごとの単純平均により代表値を算出(小数第3位を四捨五入)した上でグラフ化する。

東京

【 工種別労務需給状況 】現状の労務需給および3カ月後の見通しについて



【 凡例 】

	緩和	やや緩和	均衡	ややひっ迫	ひっ迫
建築工種:					
設備工種:					

平均値

- 「現況(東京)」
- 「全国現況」
- 「先行き(東京)」
- 「全国先行き」

設備工事費上昇等の現状について

2025年秋版

一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

(一財)経済調査会では、全国11都市(札幌・仙台・東京・新潟・金沢・名古屋・大阪・広島・高松・福岡・那覇)を対象とした「労務需給」、「施工費変動」の調査を実施・公表しています。
3カ月前と比較した現況および先行きの調査結果を確認できますのでご参照ください。

※最新の調査結果は経済調査会ホームページよりご確認いただけます

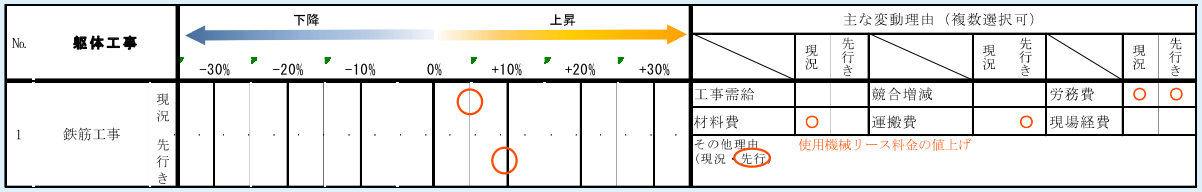
全国:「第4回」施工費変動状況調査(建築・設備工事)

一般財団法人経済調査会
2025年8月調査

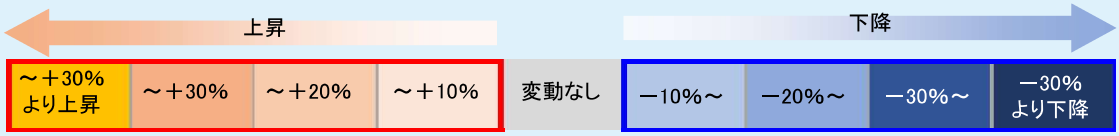
【 調査概要 】

- 調査の目的
  - 全国11都市(札幌・仙台・東京・新潟・金沢・名古屋・大阪・広島・高松・福岡・那覇)を対象に、総合工事業者の工種別の施工費変動状況を把握することを目的としている。
- 調査対象業者
  - 対象都市において、元請として工事を受注している総合工事業者、延べ約420社を選定。
- 調査時期
  - 2025年7月中旬~8月中旬。
- 調査方法
  - 書面調査。所定の項目に対して、回答者が以下の記入例のように○を記入する。
- 集計方法
  - 施工費変動率の回答数および施工費の主な変動理由について、対象都市(全国11都市)の合計値を算出しグラフ化する。
- 比較時期
  - 現況 :3カ月前と比較した現在(2025年7月~8月)の状況
  - 先行き:現在(2025年7月~8月)と比較した3カ月後の見通し

【 記入例 】

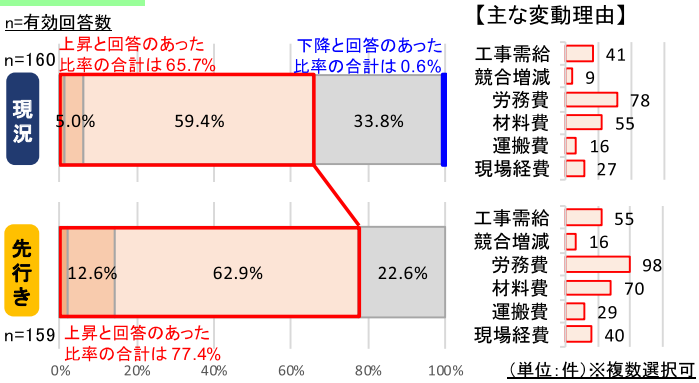


【 凡例 】

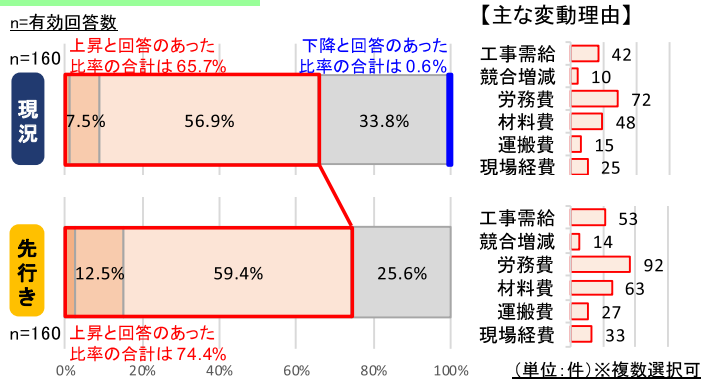


3%未満のグラフの数値は非表示にしています。
上昇と回答のあった比率の合計を赤字、下降と回答のあった比率の合計を青字にてグラフに記載しています。
構成比は小数第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100%とはなりません。

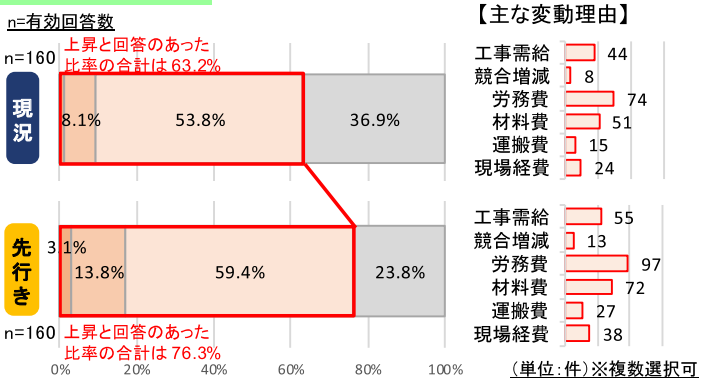
配管工事



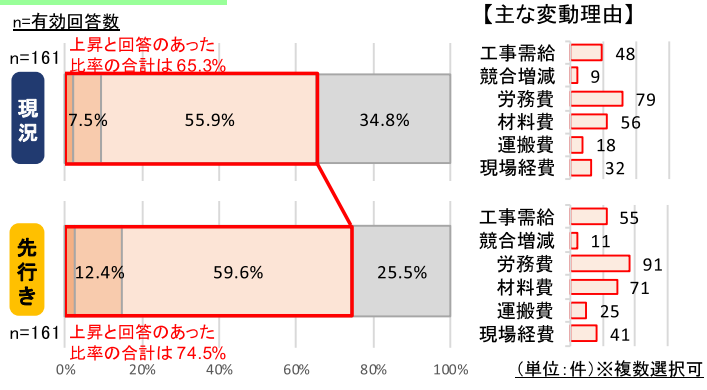
ダクト設備工事



消火設備工事



電気設備工事



土木賞選考委員会

木村　亮	京都大学名誉教授	岩波　基	岩波地下構造技術士事務所 （元早稲田大学教授）
田島芳満	東京大学教授	小島　優	国土交通省
野中　賢	日経ＢＰ	多田　智	建設コンサルタンツ協会
杉山玄六	日本建設機械施工協会	河上清和	日建連表彰委員会土木部会
清水正巳	日建連表彰委員会土木部会	中田　稔	日建連表彰委員会土木部会

（2025年9月1日時点）

表彰パネル・賞牌

発注者（施設管理者）に贈られる、受賞したプロジェクト・構造物に取り付けることのできるブロンズ製表彰パネル

設計者、施工者及び建設関係者に贈られる賞牌

事業の意義を継承し
土木技術の進歩向上を目指す
日建連表彰土木賞への応募をお待ちしています

確かなものを　地球と未来に
一般社団法人 日本建設業連合会
JAPAN FEDERATION OF CONSTRUCTION CONTRACTORS

〒104-0032 東京都中央区八丁堀2-8-5 東京建設会館5階
URL https://www.nikkenren.com/doboku/prize

日建連表彰 土木賞

The Construction Excellence Prize of the JFCC Award

日建連表彰
土木賞

日本建設業連合会（日建連）では、60年の長きにわたり、わが国の優れた建築物を表彰してきた「BCS賞」に並ぶ新たな表彰として、2020年、「日建連表彰 土木賞」を創設しました。
「土木賞」は、社会基盤として国民生活と経済活動を支える土木分野の優れたプロジェクト・構造物を表彰するものです。出来上がった構造物だけでなく、事業企画から設計・施工、維持管理までを視野に入れ、施工の過程で直面する様々な問題を解決しながら、関係者が一丸となり、現場で要求される品質をいかにクリアしたかを選考の視点とする新たな表彰制度です。
日建連は、良好な土木資産を創出し、国民生活と産業活動の基盤の充実に寄与すべく、土木賞をはじめとする活動を進めて参ります。

【日建連表彰 土木賞ロゴについて】
土木賞の特徴である「多様な関係者」を六角形の輪郭とし、
その共通する視点として、六角形の中心に位置する施工プロセスを具現化するため、
応募の多い代表的な土木構造物であるダム・トンネル・橋梁を配しました。
さらに、立方体として3次元を表現することで、3Dデータなど最新技術の活用を通した
土木技術の進歩向上への貢献を表しています。

日建連表彰「土木賞」の概要

① 募集の前年末までに概ね竣工した土木分野の**プロジェクト・構造物**を対象にします。

② 施工者は勿論のこと、発注者や設計者など幅広い関係者の応募が可能です。
日建連会員以外の建設会社が施工した案件も対象になります。

③ 施設管理者（発注者を含む）、設計者、施工者（これを支える専門工事業者等を含む）など**多様な関係者**を表彰対象者にします。

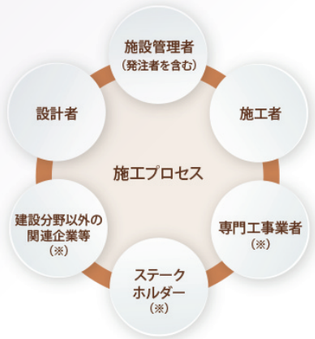
④ 施工者団体が設ける賞として、事業企画から維持管理までの総合評価に加え、**施工プロセスの視点**（施工プロセスの改善、良質な社会資本の効率的創出、土木技術の発展・伝承など）を重視します。

⑤ 固有の課題への取組みで特に優れているものを**特別賞**として表彰します。

⑥ 特別賞を含め10件内外を表彰します。

⑦ 受賞者には、表彰状、表彰パネル、賞牌を贈呈します。

⑧ 選考にあたっては、学識者、行政、建設コンサルタンツ、建設施工機械メーカー、メディア、施工者から構成される選考委員会で多面的な評価を行います。



※施設管理者（発注者等を含む）、設計者、施工者を支える関係者

特別賞について

総合評価の結果によらず、固有の課題に対する取組み（施工プロセスを支えた活動、技術開発など）で特に優れた案件を、土木賞の中で特別賞として表彰することとしています。
いわば、施工プロセスにおいて「**何かキラリと光る取組み**」に焦点を当てて選考を行います。

キラリと光る取組み
以下のような、型にはまらない切り口による課題への挑戦が、特別賞として着目されています。

- 新しい技術を活用しつつ、技術の伝承
- 構造物の歴史的価値と当時の施工技術の保全
- 地球温暖化対策（カーボンニュートラル）
- 前例がなく手探りの施工
- 地域住民との協働
- 厳しい工期への挑戦

日建連表彰「土木賞」で期待される効果

毎年、優良なプロジェクト・構造物を表彰し、広く内外に紹介することにより、土木に係る事業企画の質及び計画・設計、施工、環境、維持管理、その他土木技術の進歩向上を図ることができます。
その結果、良好な土木資産を創出し、わが国の国民生活と産業活動の基盤の充実に寄与することが見込めます。（日建連の目的（定款３条）の達成）

受賞プロジェクト・マップ

※下記の番号と色は、次ページ以降に紹介している受賞プロジェクトに対応

■第1回(2020年)
■第2回(2021年)
■第3回(2022年)
■第4回(2023年)
■第5回(2024年)
■第6回(2025年)

❶北海道
3-1 4-12 6-3

❷青森県
3-7

❸岩手県
1-4 3-7 4-10

❹秋田県
1-8 5-1

❺宮城県
6-1

❻福島県
1-7 6-9

❼栃木県
4-3

❽群馬県
1-9 3-8

❾千葉県
2-7 2-8 5-11 6-5

❿東京都
2-4 2-11 3-5 3-6 4-4 4-6 4-7 5-3 5-5 6-6 6-8

⓫神奈川県
1-10 3-3 4-7 5-2 5-3

⓬長野県
2-6 4-8 5-6 6-2

⓭岐阜県
4-8

⓮福井県
4-9 6-10

⓯静岡県
3-12 6-2

⓰愛知県
6-7

⓱滋賀県
6-11

⓲京都府
1-2 4-2

⓳兵庫県
2-5 4-11 5-9

⓴大阪府
1-6 2-9 3-9 4-5 5-8

㉑奈良県
4-1

㉒鳥取県
3-11

㉓島根県
1-11 3-2

㉔広島県
5-10 6-12

㉕愛媛県
2-2

㉖高知県
5-4

㉗福岡県
3-4

㉘大分県
2-1 5-7

㉙熊本県
1-1 1-3 2-3 5-12 6-4

㉚宮崎県
3-10

㉛鹿児島県
1-5 2-10

※複数都府県に跨るプロジェクトは、当該複数都府県にそれぞれ記載

「日建連表彰 土木賞
－建設業の功績と価値を未来へ－」
PR映像

PR映像はこちらのQRコードからご覧いただけます.
URL https://www.youtube.com/watch?v=MjBVphvYdDM

1女川原子力発電所　防潮堤かさ上げ工事

■所　在　地　宮城県牡鹿郡女川町～石巻市
■施設管理者　東北電力
■設　計　者　東北電力　鹿島建設
■施　工　者　鹿島建設
■関　係　者　加賀　北興建設　ケミカルグラウト　セイア　丸磯建設
大阪砕石エンジニアリング　大興物産　地震工学研究所
基礎地盤コンサルタンツ　リテックエンジニアリング
■着　工　日　2013年5月20日
■竣　工　日　2024年3月29日

東日本大震災被災地で安全性向上を追求し続けた
国内最高レベルの防潮堤建設工事

東日本大震災の最新知見をもとに岩盤の断層面での挙動や大規模地すべりの発生場所を考慮し、震災時の津波高さ約 13m を大幅に上回る津波高さ 23.1m を設定して原子炉の安全対策を徹底追求した防潮堤かさ上げ工事。高圧噴射攪拌工法による改良地盤に下杭鋼管を建込み、鋼製遮水壁を一体化させた上杭鋼管をソケット結合させ海抜 17m の防潮堤を 29m にかさ上げした。

2三遠南信自動車道の青崩峠トンネル（仮称）整備事業

■所　在　地　長野県飯田市～愛知県浜松市
■施設管理者　国土交通省中部地方整備局
■設　計　者　片平新日本技研
■施　工　者　五洋建設　安藤・間
■関　係　者　飯田市　浜松市　東京都立大学都市環境学部
伊那谷自然友の会　日本応用地質学会　中日本高速道路
日本建設機械施工協会施工技術総合研究所
国立研究開発法人土木研究所　木下工務所　木部建設　デンカ
■着　工　日　2018年8月8日
■竣　工　日　2025年3月24日

強大な地山荷重を「いなす」支保構造のトンネルを
中央構造線近傍で掘削

長野・静岡県境をまたぐ高規格幹線道路のトンネル工事。中央構造線からの離隔が約 500m 程度しかなく、強大な地山荷重が作用した。安全性と経済性を両立させるために、大土被り部では 54N/mm² の超高強度吹き付けコンクリートを導入した二重支保工を採用。また、支保とインバートの閉合に時間差を持たせ、荷重を「いなす」構造を取り入れて課題を克服した。

3新桂沢ダム堤体建設工事

■所　在　地　北海道三笠市
■施設管理者　国土交通省北海道開発局札幌開発建設部
■設　計　者　日本工営
■施　工　者　鹿島・岩田地崎・伊藤特定建設工事共同企業体
■関　係　者　山崎建設　栄建設　北興建設
■着　工　日　2016年8月26日
■竣　工　日　2024年3月22日

施工時期が限られる豪雪極寒地での同軸嵩上げによる
コンクリートダム再開発

堤高を 11.9m 嵩上げすることにより総貯水容量を約 1.6 倍にしたダム再開発。厳しい気象条件から半年間に限定されたコンクリート打設に大型クレーンを適用し、越冬期間のコンクリート養生に新材料を活用。情報化施工、自動スライド型枠の採用により工事期間中も洪水調節機能と利水補給機能を維持し、豪雪極寒地における「同軸嵩上げ」を実現した。

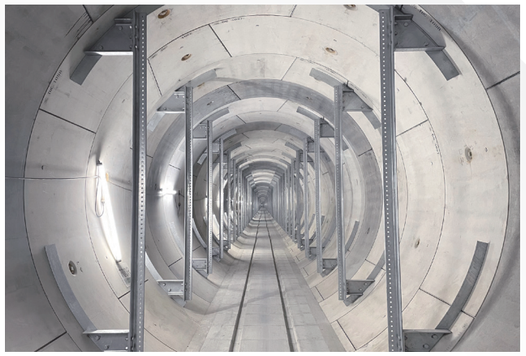
4立野ダム建設工事

■所　在　地　熊本県菊池郡大津町～阿蘇郡南阿蘇村
■施設管理者　国土交通省九州地方整備局立野ダム工事事務所
■設　計　者　ニュージェック　八千代エンジニアリング　建設技術研究所
■施　工　者　西松・安藤ハザマ・青木あすなろ特定建設工事共同企業体
■関　係　者　ダム技術センター　ニュージェック
いであ　IHIインフラシステム　アルファナビゲーション
東京索道　日本基礎技術　中央精機
■着　工　日　2016年2月16日
■竣　工　日　2024年3月28日

熊本地震を乗り越え革新した柱状工法で挑む
国内最大級の「穴あきダム」

熊本市中心部を流れる白川沿川の洪水被害を防ぐ国内最大級の流水型 (水を貯めない）ダム建設。河床岩盤の一部に強度・変形性が劣る溶岩自破砕部が分布し、加えて熊本地震により本体工事の着手が約2年遅延する課題を、柱状工法による曲線重力式ダムの採用、ケーブルクレーンの自動化などにより工期短縮を図り、地震前の完成時期目標を達成した。

5千葉印西エリア洞道新設工事

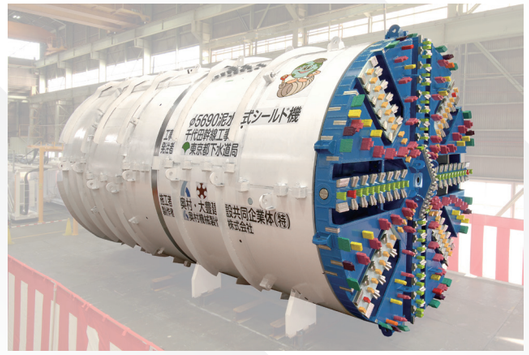


■所　在　地　千葉県船橋市～印西市
■施設管理者　東京電力パワーグリッド
■設 計 者・施 工 者　千葉印西エリア洞道新設工事共同企業体
（大成建設、佐藤工業、大豊建設共同企業体）
■関　係　者　成豊建設　高橋建設　川野建設
アクティオ　加藤建設　コプロス
■着　工　日　2020年3月25日
■竣　工　日　2025年1月20日

崩壊性の高い砂地盤を超短工期で貫く
シールドトンネルの築造

千葉ニュータウンエリアにおいて、データセンターの建設等による電力需要増加に対応するため、電力設備増強に向けた約 12.3km の地中送電線用のシールド洞道新設工事。需要急増の期限まで 3 年 3 ヶ月しかなく、トンネル地山の大半が崩壊性砂地盤で掘削も困難であるため、設計・計画を発注者と施工会社が連携、施工も泥水泥土複合シールド機等の新技術採用により、難題を解決した。

6千代田幹線整備事業



■所　在　地　東京都千代田区～港区
■施設管理者　東京都下水道局
■設　計　者　日本水工設計
■施　工　者　奥村・大豊建設共同企業体
■関　係　者　奥村機械製作　IHI建材工業　ショーレジン　新トモエ電機工業
■着　工　日　2016年11月21日
■竣　工　日　2024年4月11日

日本最長の下水道構築へ
都心部を縦断する超長距離・大深度シールド施工

千代田区飯田橋から港区港南までの全長 8.7kmの新設下水道幹線を整備し、既設6幹線を再構築するシールド工事。平均土被りが 51mと大深度かつ高水圧下のもと、セグメント継手部の止水性を確保した全ピース同一六角形状の「ハニカムセグメント」や高耐久性ピット「スタミナピット」などの対策技術を採用し、大深度・長距離掘進を終えることができた。

7東名阪自動車道弥富高架橋（下り線）の大規模更新

■所　在　地　愛知県弥富市
■施設管理者　中日本高速道路
■設　計　者　大林組・本間組・加藤建設特定建設工事共同企業体
・施 工 者
■関　係　者　川口組　岸本建設　橋本建設　宮本組　ケミカル工事
三信工業　大林道路　富士ピー・エス　トヨタT&S建設
JFEエンジニアリング　コンクリートコーリング
第一カッター興業　揖斐川工業　ケイコン　ベルテクス
■着　工　日　2019年11月2日
■竣　工　日　2025年4月3日

高速道路の床版取り替えと拡幅の同時施工で
工期を8カ月短縮

建設後 50 年が経過した高架橋の床版取り替えと車線拡幅を同時に行う工事。安全確保と工期短縮のため、高速道路本線を介さずに床版を搬出入できる揚重・搬送設備を日本で初めて導入し、新たに敷設するプレキャスト PC 床版同士の接合に、常温硬化型 UFC を用いた新構造を採用。これらの工夫により工期を 8 カ月短縮した。

8日比谷線虎ノ門ヒルズ駅設置に伴う土木工事

■所　在　地　東京都港区
■事 業 主 体　都市再生機構
■発　注　者　東京地下鉄
■再開発事業者　森ビル
■設　計　者　メトロ開発
■施　工　者　鹿島・大林特定建設工事共同企業体
■関　係　者　太洋基礎工業　エムジェイ　ケミカルグラウト　向井建設
北陸産業　オックスジャッキ　新妻鋼業　高幸建設
アサノ大成基礎エンジニアリング　東亜利根ボーリング
コンクリートコーリング　カジマメカトロエンジニアリング
■着　工　日　2015年12月3日
■竣　工　日　2023年6月20日

大規模交差点直下における地下鉄営業線運行下での
新駅設置工事

東京メトロ日比谷線虎ノ門ヒルズ駅は、環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区の交通結節機能強化として、東京メトロ日比谷線の霞ケ関駅～神谷町駅間に新設。2015 年 12 月に着手し、東京オリンピック・パラリンピック開催前に供用開始という短工期を遵守。周辺再開発ビルとの同時施工で、多数の関係者との連携と協力により完成した。

第6回（2025年）

The 6th Construction Excellence Prize

9 福島第一原子力発電所ALPS処理水希釈放出設備工事

■所　在　地　福島県双葉郡大熊町
■施設管理者　東京電力ホールディングス
■設　計　者・施　工　者　大成建設
■関　係　者　東亜建設工業　向井建設　アクティオ　大成ユーレック　成豊建設　JIMテクノロジー　高橋建設　丸栄コンクリート工業
■着　工　日　2021年6月2日
■竣　工　日　2024年2月27日

作業制限の多い施工条件に対応した
海底シールドトンネルほか放水施設の築造

ALPS 処理水の希釈放水設備として、陸上の立坑水槽と沖合約 1km の放水口の両者をつなぐ放水トンネルなどを設置する工事。厳しい海象条件の下、シールド機到達用隔壁を内包する放水口ケーソンや、到達後のシールドと隔壁を海中から一体回収する国内初の工法を採用するなどの工夫により、限られた工期内での施工を達成した。

10 北陸新幹線、深山トンネル他

■所　在　地　福井県敦賀市
■施設管理者　鉄道建設・運輸施設整備支援機構北陸新幹線建設局
■設　計　者　パシフィックコンサルタンツ
■施　工　者　三井住友建設・極東興和・道端組特定建設工事共同企業体
■関　係　者　原工業　SMCシビルテクノス　スガナミ　楠工務店　オカモト・コンストラクション・システム　竹本基礎工事　植田基工
■着　工　日　2017年3月13日
■竣　工　日　2023年3月10日

ラムサール条約登録湿地の環境保全の取組みと
トンネル工事等の生産性向上策

ラムサール条約登録湿地である中見池湿地の環境保全と工期短縮に配慮したトンネル、橋梁等工事。完成後の地下水位低下等で湿地の環境に影響を与えないよう、平面線形や計画高を変更するとともにトンネルを円形非排水構造とした。また、高架橋ではハーフプレキャスト部材を用い橋脚を急速施工する SPER 工法等を採用し、北陸新幹線開業に向けて工期を大幅に短縮した。

【特別賞】

11 新名神高速道路　信楽川橋下部工事

■所　在　地　滋賀県大津市
■施設管理者　西日本高速道路
■設　計　者　八千代エンジニアリング
■施　工　者　青木あすなろ建設
■関　係　者　日本ジュウキケンセツ　タグチ工業　三島土木　岡山建設　東興ジオテック
■着　工　日　2018年12月20日
■竣　工　日　2023年11月3日

斜度54度のインクラインを利用した
急峻な山間部における橋梁下部工事

急峻な傾斜地での新名神高速橋脚工事。高低差 76m、斜度 54 度のインクライン設置にあたり、高精度の軌条架設が求められる支柱工事に、新工法として工場生産した支柱とブレス材を現場でボルト締結し、支柱パネルとして建てこむパラミックス工法と、大型クレーンでのパネルの横架設を採用したことで、架設精度と目標工期の両立を実現した。

【特別賞】

12 鳥越川1号砂防堰堤

■所　在　地　広島県広島市
■施設管理者　国土交通省中国地方整備局広島西部山系砂防事務所
■設　計　者　いであ
■施　工　者　山陽工業
■着　工　日　2015年3月13日
■竣　工　日　2016年12月28日

砂防堰堤を活用し、
地域の方と共に復興支援

未明からの豪雨により広島県の住宅地が土石流に襲われ、77 名の尊い命が失われた。発災翌日から現地に入り、10 年に渡り復興に携わり、思いは被災者と同じ「災害を若い世代に語り継ぎ、風化させない」。現場学習会を通じた自然災害知識・防災意識向上、土木の魅力発信への取組みは、「地域の守り手としての建設業」のイメージアップの好事例である。

※竣工日は一部、部分竣工日を表記している場合がございます。

受賞案件の詳細はこちらのQRコードからご覧いただけます。
URL https://www.nikkenren.com/doboku/prize/award/2025

これまでの受賞一覧（第1～5回）

第1回（2020年）

The 1st Construction Excellence Prize

1 阿蘇大橋地区斜面防災対策工事
i-Constructionを活用した迅速・安全な大規模災害復旧

所在地／熊本県　竣工日／2017年11月20日
施設管理者／国土交通省九州地方整備局熊本復興事務所　設計者・施工者／熊谷組　関係者／国際航業　日本工営　八千代エンジニヤリング

2 天ヶ瀬ダム再開発 トンネル放流設備流入部建設工事
3次元に可視化して高難度な水中工事を克服

所在地／京都府　竣工日／2019年3月29日
施設管理者／国土交通省近畿地方整備局琵琶湖河川事務所　設計者／ニュージェック　施工者／大成建設　関係者／極東建設 アクティオ　オカモト・コンストラクション・システム

3 荒瀬ダム本体等撤去工事
日本初の本格的なコンクリートダム撤去工事

所在地／熊本県　竣工日／2018年3月20日
施設管理者／熊本県　設計者／建設技術研究所 中電技術コンサルタント　施工者／フジタ・中山建設工事共同企業体　関係者／日本発破技研

4 国道45号夏井高架橋工事における i-Bridge の取組み
橋梁工事における生産性向上「i-Bridge」を実施

所在地／岩手県　竣工日／2018年9月28日
施設管理者／国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所　設計者／復建技術コンサルタント　施工者／三井住友・安部日鋼・日本ピーエス特定建設工事共同企業体

5 鶴田ダム再開発事業
ダム再生ビジョンを代表するリーディングプロジェクト

所在地／鹿児島県　竣工日／2018年10月31日
施設管理者／国土交通省九州地方整備局鶴田ダム管理所　設計者／日本工営　建設技術研究所　施工者／鹿島・西松特定建設工事共同企業体　日立造船　関係者／ダム技術センター　豊国工業 IHIインフラシステム　アジア海洋　協拓建設　寄神建設

6 阪神高速道路大和川線 シールドトンネル工事
特殊条件下における大断面シールドトンネルの施工

所在地／大阪府　竣工日／2019年3月31日
施設管理者／阪神高速道路　設計者／日本シビックコンサルタント　オリエンタルコンサルタンツ　施工者／鹿島・飛島建設工事共同企業体　関係者／地域地盤環境研究所　山吉工業　計測技研　ジオスター　小西咲　カジマメカトロエンジニアリング　ケミカルグラウト　シンコー

7 福島第一原子力発電所陸側遮水壁（凍土壁）
世界最大の凍土遮水壁による廃炉・復興への貢献

所在地／福島県　竣工日／2018年3月31日
施設管理者／東京電力ホールディングス　設計者／東京電力ホールディングス　鹿島建設　施工者／鹿島建設　関係者／ケミカルグラウト　カジマメカトロエンジニアリング

8 三種浜田風力発電所建設プロジェクト
ウインドリフト工法による巨大風車の組立

所在地／秋田県　竣工日／2017年10月31日
施設管理者／大林ウインドパワー三種　設計者・施工者／大林組　関係者／巴技研

9 ハッ場ダム本体建設工事
高品質を確保しつつ大幅な工程短縮を実現

所在地／群馬県　竣工日／2020年3月31日
施設管理者／国土交通省関東地方整備局　設計者／日本工営　施工者／清水・鉄建・IHI 異工種建設工事共同企業体　関係者／大阪砕石エンジニアリング 石井組　エスシー・マシーナリ　セイア　南星機械　睦商事 白岩工業 東京索道　日特建設 日本基礎技術　水谷建設　山﨑建設 大和工機 神戸鉄工建設

10 横浜北線鉄道（JR, 京急）交差部 新設工事
10線路と立体交差する曲線桁の跨線道路橋

所在地／神奈川県　竣工日／2017年10月30日
施設管理者／首都高速道路　横浜市　東日本旅客鉄道　設計者／ジェイアール東日本コンサルタンツ・日本交通技術設計共同企業体　施工者／鹿島・前田・京急建設共同企業体　関係者／横河ブリッジ　オリエンタル白石　宮地エンジニアリング 川田工業　ゼンテック

【特別賞】

11 湖陵多伎道路多伎PC上部工事
橋梁工事の生産性向上・品質管理への取組み

所在地／島根県　竣工日／2019年1月31日
施設管理者／国土交通省中国地方整備局松江国道事務所　施工者／IHIインフラ建設　関係者／北部組　オフィスケイワン　千代田測器

受賞案件の詳細はこちらのQRコードからご覧いただけます。
URL https://www.nikkenren.com/doboku/prize/award/2020

第2回（2021年）

The 2nd Construction Excellence Prize

1 大分川ダム建設工事
フィルダム建設へのICT実装による i-Construction推進加速

所在地／大分県　竣工日／2020年3月31日
施設管理者／国土交通省九州地方整備局大分川ダム工事事務所　設計者／建設技術研究所　施工者／鹿島・竹中土木・三井住友特定建設工事共同企業体　関係者／冨島建設　サイテックジャパン　コイシ

2 鹿野川ダムトンネル洪水吐新設工事
運用中のダムにトンネル洪水吐を新設させるという非常に難易度が高い工事

所在地／愛媛県　竣工日／2019年11月29日
施設管理者／国土交通省四国地方整備局　設計者／日本工営　施工者／清水・安藤ハザマ特定建設工事共同企業体　関係者／IHIインフラシステム　豊国工業　佐藤鉄工

3 国道325号 阿蘇大橋上下部工事（新阿蘇大橋 渡河部）
熊本地震からの早期復興にむけた阿蘇大橋の架け替え工事

所在地／熊本県　竣工日／2021年3月3日
施設管理者／国土交通省九州地方整備局熊本復興事務所　設計者／長大　施工者／大成・IHIインフラ・八方地域維持型建設共同企業体　関係者／タグチ工業　原田建設　山本建設　盛起建設　大誠工業建設　重設工業　水原組　玉石重機　小畑組

4 首都高速1号羽田線 東品川桟橋・鮫洲埋立部更新事業（I期）
高速施工と高耐久化を実現した都市高速道路の更新

所在地／東京都　竣工日／2020年5月28日
施設管理者／首都高速道路　設計者・施工者／大林・清水・三井住友・東亜・青木あすなろ・川田・東骨・MMB・宮地高速1号羽田線(東品川桟橋・鮫洲埋立部)更新異工種建設工事共同企業体　関係者／野口工務店　木田組　佐藤重機建設　SMCシビルテクノス　ライト工業　金子建設　島川工業　藤井建設　小林建設　丸喜興業

5 新名神高速道路 神戸ジャンクション建設プロジェクト
社会的影響を最小限にした供用高速道路のジャンクション増設工事

所在地／兵庫県　竣工日／2018年8月19日
施設管理者／西日本高速道路　設計者／西日本高速道路　施工者／大林組

6 中央自動車道（特定更新等）弓振川橋床版取替工事
夜間のみの交通規制で床版を取り替える「DAYFREE」の開発と施工

所在地／長野県　竣工日／2021年5月24日
施設管理者／中日本高速道路　設計者・施工者／大林組　関係者／ベルテクス　三信工業　大林道路　コンクリートコーリング

7 東京外環自動車道　大和田工事
住宅密集地における国内最大規模の開削トンネル・シールド工事

所在地／千葉県　竣工日／2019年7月9日
施設管理者／東日本高速道路関東支社　国土交通省関東地方整備局首都国道事務所　設計者・施工者／清水・前田・東洋東京外環自動車道大和田工事特定建設工事共同企業体　関係者／石井組　大崎建設　幸和建設興業　向井建設　大綱建設　盟和工業

8 東京外環自動車道 京成管野アンダーパス工事
鉄道下の道路交差部函体の世界最大断面への挑戦

所在地／千葉県　竣工日／2018年3月31日
施設管理者／国土交通省関東地方整備局首都国道事務所　東日本高速道路関東支社千葉工事事務所　京成電鉄　設計者／京成電鉄　施工者／清水・京成・東急建設共同企業体　関係者／植村技研工業　フロントエ事　日本基礎技術

9 阪神高速道路 西船場 JCT 下部その他工事
都市高速道路を供用しながらの拡幅技術

所在地／大阪府　竣工日／2020年8月31日
施設管理者／阪神高速道路　設計者／中央復建コンサルタンツ　日本工営　セントラルコンサルタント　施工者／清水建設　関係者／横河ブリッジ　藤井組　加藤建設　コンクリートコーリング　角田土木　日本基礎技術　ジオダイナミック　昭和コンクリート工業

10 北薩横断道路 北薩トンネル出水工区
山岳トンネルの大量湧水を減水する「RPG（Ring-Post-Grouting）工法」の開発

所在地／鹿児島県　竣工日／2017年3月17日
施設管理者／鹿児島県　設計者・施工者／熊谷・西武・渡辺・鎌田特定建設工事共同企業体　関係者／応用地質　日特建設　笹島建設

【特別賞】

11 常磐橋修復事業
伝統技法の継承と最先端技術の組み合わせによる歴史的名橋の修復

所在地／東京都　竣工日／2020年9月30日
施設管理者／東京都千代田区　設計者／文化財保存計画協会　施工者／鉄建建設　関係者／常磐橋修理工事専門委員会　小林石材工業　アート　アント　常陸大理石　昭和測量　加藤建設　ピーエス三菱　石川工務所　エイト日本技術開発

受賞案件の詳細はこちらのQRコードからご覧いただけます。
URL https://www.nikkenren.com/doboku/prize/award/2021

第3回（2022年）

The 3rd Construction Excellence Prize

1 一般国道40号 音威子府村 音中トンネル工事

蛇紋岩の強大地圧下における山岳トンネルの建設

所在地／北海道　竣工日／2022年6月10日
施設管理者／北海道開発局旭川開発建設部士別道路事務所　設計者／パシフィックコンサルタンツ
施工者／清水・伊藤・岩倉特定建設工事共同企業体
関係者／山﨑建設　佐々木・広谷建設　苫重建設　旭都鉄筋工業所　エイチ・アール・オー　エーティック

2 千本ダム耐震補強改修プロジェクト

市民生活を支えて100年、文化遺産のインフラをメンテナンスでさらに100年

所在地／島根県　竣工日／2020年12月23日
施設管理者／松江市上下水道局　設計者／ダム技術センター 中電技術コンサルタント
施工者／大林組　関係者／日特建設　大林道路　藤井基礎設計事務所　田部石材

3 相鉄東急直通線 新横浜駅地下鉄交差部土木工事

駅の下に駅をつくる
～駅前交差点直下における大規模アンダーピニング

所在地／神奈川県　竣工日／2022年1月31日
施設管理者／鉄道建設・運輸施設整備支援機構 横浜市交通局　設計者／八千代エンジニヤリング 日本交通技術　施工者／鹿島・鉄建・不動テトラ・NB建設共同企業体　関係者／オックスジャッキ　東亜利根ボーリング　協拓建設　ケミカルグラウト　寺尾運輸興業　新光工業　タイヨー建設　高幸建設

4 高尾川地下河川整備事業

住宅密集地を流れる河川直下での地下河川整備

所在地／福岡県　竣工日／2020年7月30日
施設管理者／福岡県　設計者／中央コンサルタンツ　施工者／安藤ハザマ・大豊・環境施設特定建設工事共同企業体　関係者／青山機工　日豊建設　ライト工業　地中空間開発

5 東京港臨港道路南北線沈埋函（4号函・5号函・6号函）製作・築造等工事

海中における長大コンクリート構造物
（沈埋トンネル函）の接合への挑戦

所在地／東京都　竣工日／2020年5月29日
施設管理者／国土交通省関東地方整備局　国土交通省関東地方整備局東京港湾事務所　設計者／オリエンタルコンサルタンツ　日本シビックコンサルタント　日本工営　施工者／五洋・東洋・新日鉄住金エンジ特定建設工事共同企業体　関係者／エム・エムブリッジ　三井住友建設鉄構エンジニアリング　深田サルベージ建設　渋谷潜水工業　真栄測量

6 東京メトロ銀座線渋谷駅移設工事

鉄道営業線大規模改良工事における
BIM/CIMの実践

所在地／東京都　竣工日／2021年3月15日
施設管理者／東京地下鉄　設計者／メトロ開発
施工者／東急・清水・鹿島建設工事共同企業体
関係者／白岩工業　宮地エンジニアリング　東急軌道工業

7 東北自動車道 十和田管内高速道路リニューアル工事

フルプレキャスト・コッター床版工法を用いた
新しい建設システムの構築

所在地／岩手県～青森県　竣工日／2022年3月22日
施設管理者／東日本高速道路 東北支社十和田管理事務所　設計者／八千代エンジニヤリング　熊谷組　施工者／熊谷組・ショーボンド建設株式会社東北自動車道十和田管内高速道路リニューアル工事特定建設工事共同企業体　関係者／川崎技興　栄建設

8 発電所水圧鉄管路のTBMによる斜坑掘削プロジェクト（神流川発電所）

グリーン社会の実現に向けた
水力発電需要に貢献する斜坑掘削技術の発展

所在地／群馬県　竣工日／2008年4月30日
施設管理者・設計者／東京電力リニューアブルパワー　施工者／奥村組・フジタ・錢高組特定建設共同企業体　関係者／村崎建設　小松製作所　丸太運輸　三菱重工業　東洋電機工業　計測テクノ　塚本建設

9 阪神高速12号守口線床版更新工事

既設床版急速撤去工法と高耐久軽量PCaPC床版を用いた床版更新技術の高度化

所在地／大阪府　竣工日／2021年4月30日
施設管理者／阪神高速道路　設計者・施工者／飛島建設　鹿島建設　関係者／第一カッター興業　オリエンタルコンサルタンツ　富士ピー・エス　デンカ　住友電気工業　丸栄コンクリート工業　ケイコン　カジマメカトロエンジニアリング　リテックエンジニアリング　橋梁技建

10 山須原発電所ダム通砂対策工事

国内初! 3ダム連携通砂事業を目指した
ダムリニューアルへの挑戦

所在地／宮崎県　竣工日／2022年5月31日
施設管理者／九州電力　設計者／西日本技術開発
施工者／前田建設工業株式会社・青木あすなろ建設株式会社・松本建設株式会社共同企業体　関係者／横山基礎工事　塩月工業　大阪防水建設社　テクアノーツ　志誠健　寄神建設　丸島アクアシステム　外薗運輸機工　梶原建設クレーン　倉本鐵工

【特別賞】

11 史跡鳥取城跡擬宝珠橋復元工事

文化財である城跡の木造橋を日本初の工法で復元

所在地／鳥取県　竣工日／2019年3月29日
施設管理者／鳥取市教育委員会事務局文化財課
設計者／文化財保存計画協会　大日本コンサルタント　施工者／戸田建設　関係者／小田原鋳物研究所　渡辺梵鐘　いちい　日鉄ステンレス　楢崎製作所　川本造園　大昌エンジニアリング　モクラボ　平山工務店

【特別賞】

12 浜松市沿岸域津波対策施設等整備事業 浜松防潮堤建設工事

地元と共に造った「CSGによる"日本最長"防潮堤」

所在地／静岡県　竣工日／2020年5月7日
施設管理者／静岡県　設計者／日本工営
施工者／前田建設工業　西松建設　須山建設　中村組　中村建設　林工組　鈴木組　関係者／浜松地区建設事業協同組合　浜松市　赤堀産業　泉組　伊藤組　植松鈴木組　小笠原マル舅　小松組　西遠建設　常盤工業　とやま建材　浜建　藤野建設　水野組　山平建設

受賞案件の詳細はこちらのQRコードからご覧いただけます。
URL https://www.nikkenren.com/doboku/prize/award/2022

第4回（2023年）

The 4th Construction Excellence Prize

1 赤谷3号砂防堰堤工事

国内初となる災害現場における砂防堰堤自動化施工

所在地／奈良県　竣工日／2023年3月20日
施設管理者／国土交通省近畿地方整備局　紀伊山系砂防事務所　大規模土砂災害対策技術センター
設計者／エイト日本技術開発　協和設計　施工者／鹿島建設　関係者／冨島建設　西尾レントオール　カジマメカトロエンジニアリング　大興物産　ランデス　フィールドテック　ニコン・トリンブル　NTJジオテックス

2 天ヶ瀬ダム再開発トンネル減勢池部建設工事（Ⅰ期～Ⅲ期）

困難な条件下における国内初の
超大断面トンネル型減勢工の建設

所在地／京都府　竣工日／2023年3月31日
施設管理者／国土交通省近畿地方整備局　設計者・施工者／大林・飛島特定建設工事共同企業体
関係者／吉田直土木　北陸鋼産　吉川組

3 五十里ダム施設改良工事・五十里ダム取水放流設備新設工事

今後のハイブリッドダムの取組みを促進する
無振動ダム堤体削孔技術の開発

所在地／栃木県　竣工日／2020年2月27日
施設管理者／国土交通省関東地方整備局　設計者／日本工営　施工者／大成建設　豊国工業
関係者／西技計測コンサルタント　三沢工務店

4 環2地下トンネル（仮称）及び築地換気所（仮称）ほか築造工事（27一環2築地工区）

高度に土地利用がされた東京都心での
道路建設における施工面での様々な工夫

所在地／東京都　竣工日／2023年3月16日
施設管理者・設計者／東京都第一建設事務所　施工者／大成・大日本・徳倉建設共同企業体　関係者／成和リニューアルワークス　向井建設

5 北大阪急行線の延伸事業のうち土木工事

地上49階の高層マンションに近接した支障物撤去とシールド掘進を住民合意形成のもと施工

所在地／大阪府　竣工日／2023年6月30日
施設管理者／北大阪急行電鉄　設計者／阪急設計コンサルタント　施工者／熊谷組・フジタ・森組特定建設工事共同企業体　関係者／精研　日特建設　地中空間開発　笹島建設　森川工務店

6 JR 飯田橋駅ホーム移設事業

徹底した機械化による急速施工で安全性向上
「過去に例のない軌道低下・ホーム低下工事」

所在地／東京都　竣工日／2022年5月31日
施設管理者／東日本旅客鉄道　設計者／JR東日本コンサルタンツ　施工者／鉄建建設・前田建設工業共同企業体　東鉄工業　関係者／大信工業　保線機器整備　オムテック　建研工業　第一カッター興業　タカタ　テッケン興産　ビッグ測量設計　向井建設　アント　オックスジャッキ

第4回（2023年）

The 4th Construction Excellence Prize

7 多摩川スカイブリッジ

国内最大の支間長を誇る橋梁～空、橋、河川の三層が織りなす優雅な曲線とスレンダーなシルエット～

所在地／神奈川県～東京都　竣工日／2022年3月31日
施設管理者／川崎市建設緑政局広域道路整備室 東京都建設局　設計者・施工者／五洋・日立造船・不動テトラ・横河・本間・高田共同企業体　関係者／国立研究開発法人土木研究所　五栄土木　大新土木　パシフィックコンサルタンツ　鹿島道路　トーヨーテクニカ　深田サルベージ建設　磯部塗装　河川河口の環境アドバイザー会議　景観検討会　オリエンタルコンサルタンツ

8 中央自動車道上田川橋の床版取替え

オールプレキャストによるPC合成桁橋の
床版取替え技術の開発と急速施工

所在地／長野県～岐阜県　竣工日／2021年3月15日
施設管理者／中日本高速道路　設計者／大林組
施工者／大林組・JFEエンジニアリング特定建設工事共同企業体　関係者／安部日鋼工業　ケイコン　川口組　コンクリートコーリング

9 北陸新幹線 福井開発高架橋建設プロジェクト

国内初のフルプレキャストによる
鉄道ラーメン高架橋の急速施工

所在地／福井県　竣工日／2021年7月5日
施設管理者／鉄道建設・運輸施設整備支援機構北陸新幹線建設局　設計者／日本交通技術　施工者／大林・名工・道端特定建設工事共同企業体
関係者／鉄道総合技術研究所　大木建設　ケイコン　日本カイザー　壺山建設　マルチビルダー　東京鐵鋼　藤井組

10 陸前高田市震災復興事業の工事施工等に関する一体的業務

土砂運搬専用吊り橋により工程を大幅に短縮した
大規模土工事

所在地／岩手県　竣工日／2021年2月28日
施設管理者／陸前高田市　都市再生機構東北震災復興支援本部　設計者・施工者／清水建設・西松建設・青木あすなろ建設・オリエンタルコンサルタンツ・国際航業陸前高田市震災復興事業共同企業体

【特別賞】

11 廣野ゴルフ倶楽部コース改修工事

名門ゴルフ場を90年前の美しい原形へ復元する
ー英国人設計者とともに歩んだ9か月ー

所在地／兵庫県　竣工日／2019年9月30日
施設管理者／廣野ゴルフ倶楽部　設計者／MACKENZIE&EBERT LIMITED　施工者／竹中土木　関係者／古賀ゴルフ・クラブ　タニインターナショナル　ニホンターフメンテナンス　ゴルフ場用品

【特別賞】

12 芽登第二発電所　導水路改造プロジェクト

前例のない発破方法により極寒地の日本最古級
PC水路橋を解体! 電力インフラの導水路を更新

所在地／北海道　竣工日／2022年7月29日
施設管理者・設計者／電源開発　施工者／奥村組・J-POWERハイテック共同企業体　関係者／萩原建設工業　日立造船　ノーベル技研工業

受賞案件の詳細はこちらのQRコードからご覧いただけます。
URL https://www.nikkenren.com/doboku/prize/award/2023

第5回（2024年）

The 5th Construction Excellence Prize

1 秋田新幹線斉内川橋りょう改築工事

工期を2年短縮した活線施工での
河川改修事業のための新設橋りょう工事

所在地／秋田県　竣工日／2023年2月28日
施設管理者／東日本旅客鉄道　設計者／JR東日本コンサルタンツ　施工者／鉄建建設　関係者／ジェイテック　ユニオン建設　羽賀興業　川田建設　宮地エンジニアリング　第一建設工業　日本電設工業　日装施設　ハンシン建設　日本基礎技術

2 JR横須賀線武蔵小杉駅 2面2線化他

ECI方式での設計・施工による
駅周辺の混雑緩和に向けた取り組み

所在地／神奈川県　竣工日／2023年9月20日
施設管理者／東日本旅客鉄道　設計者／JR東日本コンサルタンツ　施工者／大林組　関係者／小林工務店　大木建設　JFEスチール　ジェコス

3 首都高速道路 高速大師橋更新事業

高速1号羽田線の交通規制を伴った河川上での
横取り一括架替え

所在地／東京都～神奈川県　竣工日／2023年6月9日
施設管理者／首都高速道路　設計者・施工者／大成・東洋・IHI・横河高速大師橋更新事業異工種共同企業体　関係者／日本通運　寄神建設　島川工業　ナプコ　オックスジャッキ　八千代建設　大成ロテック　日本リーテック　深田サルベージ建設　技研施工　川野建設　第一カッター興業　日本圧送　竹本基礎工事

4 新日下川放水路工事

早期通水により浸水被害から地域を守る
国内最長の放水路工事

所在地／高知県　竣工日／2023年7月31日
施設管理者／国土交通省四国地方整備局　設計者／いであ　施工者／鹿島建設　熊谷組・大豊建設特定建設共同企業体　関係者／協拓建設　タカハシ工務店　ガイアート　日特建設

5 新宿駅東西自由通路新設他

約300万人が利用する
世界一のターミナル駅周辺の回遊性向上

所在地／東京都　竣工日／2022年5月20日
施設管理者／東日本旅客鉄道　設計者／JR東日本コンサルタンツ　施工者／大成建設　関係者／高橋建設　日特建設

6 清内路水力発電所 新設工事の内 土木・建築本工事

日本一の星空の村で日本一狭いトンネルを
NATM工法で5km掘削

所在地／長野県　竣工日／2022年7月20日
施設管理者・設計者／中部電力　施工者／前田・西松・シーテック・吉川・木下共同企業体　関係者／木下工務所　橋本建設　中日本技工　丸河商事　櫻井技研工業

7 玉来ダム本体建設工事

洪水被害を経験してきた市民に
安全・安心を提供する洪水調節専用ダムの建設

所在地／大分県　竣工日／2023年3月15日
施設管理者／大分県　設計者／建設技術研究所
施工者／大成・菅・友岡特定建設共同企業体　関係者／高山組　玉石重機　日特建設　成豊建設　ヤマウ

8 東海道線支線南2地区 路盤新設他工事

狭隘近接東海道本線営業線直下での
交差部桁受替・直下切換工事

所在地／大阪府　竣工日／2024年2月29日
施設管理者／西日本旅客鉄道　設計者／ジェイアール西日本コンサルタンツ　施工者／大成建設・大鉄工業特定建設工事共同企業体　関係者／駒井ハルテック　MARUTA　吉田重機建設　オカモト・コンストラクション・システム　山柿工業　田村建設　ハンシン建設　大成ロテック　高砂金属工業　根建組　ミック　喜多重機興業　守軌道　林正　オックスジャッキ

9 阪神高速3号神戸線床版更新工事

工程短縮と社会的影響の最小化に貢献する
都市高速道路の床版更新技術

所在地／兵庫県　竣工日／2023年10月31日
施設管理者／阪神高速道路　設計者・施工者／飛島建設　鹿島建設　清水建設　関係者／第一カッター興業　オリエンタルコンサルタンツ　富士ピー・エス　デンカ　住友電気工業　丸栄コンクリート工業　昭和コンクリート工業　ユニタイト　巴機械工業　王子ホールディングス　進晃

10 三ツ子島埠頭 第三桟橋新設工事

国内初のRC中空構造を採用した
大型プレキャスト部材による桟橋の急速化施工

所在地／広島県　竣工日／2023年8月31日
施設管理者／三ツ子島埠頭　設計者・施工者／五洋建設　関係者／国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所　港湾空港技術研究所　国立大学法人東京工業大学　大新土木　深田サルベージ建設　パシフィックコンサルタンツ

【特別賞】

11 蔵玉隧道・拡幅工事（県単道路改良（幹線）工事）

道路使用の安全と周辺住民の生活環境に配慮した
トンネル活線拡幅の施工

所在地／千葉県　竣工日／2023年3月24日
施設管理者／千葉県　設計者／サンコーコンサルタント　施工者／飛島・伊藤特定建設工事共同企業体　関係者／国道465号バイパス期成同盟会

【特別賞】

12 白川発電所 熊本地震の震災復旧工事

震源断層などの影響で被災した
長距離かつ狭小な導水路トンネルの復旧と再生

所在地／熊本県　竣工日／2020年5月15日
施設管理者／JNC　発注者／JNC JNCエンジニアリング　設計者／熊谷組　八千代エンジニヤリング
丈建築事務所　施工者／熊谷組　関係者／共栄機械工事　笹島建設　日特建設　キザイテクト　SNC

受賞案件の詳細はこちらのQRコードからご覧いただけます。
URL https://www.nikkenren.com/doboku/prize/award/2024

選考〜受賞後

第二次選考の様子（現地調査、プレゼンテーション）

表彰式の様子

表彰パネルの設置風景

阿蘇大橋地区斜面防災対策工事
（第１回土木賞受賞）

国道325号阿蘇大橋上下部工事（新阿蘇大橋渡河部）
（第2回土木賞受賞）

大分川ダム建設工事（第2回土木賞受賞）

年間スケジュール

11月	次年募集要項発表
1月	募集（約1カ月）
〜4月頃	第一次選考（書類選考）
〜6月	第二次選考（現地調査、プレゼンテーション）
8〜9月	選考結果公表
11〜12月	表彰式

応募プロジェクトの事例

事例1　技術開発により大幅な生産性の向上（工期短縮）を図った工事

■施工プロセスの視点　生産性向上（工期短縮）　環境の維持（CO_2排出量削減）

急速施工技術として実績のある○○工法について打設後、○時間で型枠が外される状況でも所定の耐久性を確保できることを確認し、同工法の採用を決定、大幅な工期短縮を実現した。

事例2　徹底的な無人化施工技術の活用により、工事現場の安全確保を図った工事

■施工プロセスの視点　生産性向上（機械化・ロボット化、i-Construction）　特別な事業マネジメント　復興支援

人が立ち入ることができない条件の工事現場において、調査・設計・施工・管理の**すべての段階においてi-Constructionを取り入れ**、安全かつ迅速に工事を進めるとともに、受発注者が一体となった**事業マネジメント体制を構築**することで、早期完成を実現した。

事例3　狭隘で制約が多い小規模現場を工夫により問題解決を図った工事

■施工プロセスの視点　生産性向上（工期短縮）　特別な安全対策（第三者、施工者）　小規模工事

他工事近接現場で、**人力による運搬に頼らざるを得ない等の小規模ながら施工条件に制約が多く**、工期遵守や安全性向上のために、**建設機械の改良、張りブロックの小型化の提案**などにより、これらの課題を解決した。

TOKYO MX

YouTube
TOKYO MX公式チャンネル

藤井聡 × ももいろクローバーZ “インフラバラエティ番組”

ももいろインフラーZ
momoiro Infrastructure variety

年末特別番組
2025年12月29日(月)、30日(火)
午後5時～

【放送日時】 2025年12月29日(月)、30日(火) 17:00～17:54＜TOKYO MX1＞

【出演】 藤井聡(京都大学大学院教授)
ももいろクローバーZ(百田夏菜子、玉井詩織、佐々木彩夏、高城れに)

本番組は、無料動画配信サービス「Rチャンネル」での同時配信でもご覧いただけます。

『ももいろインフラーZ』 年末特番概要

TOKYO MXは、“インフラバラエティ番組”『ももいろインフラーZ』を、2023年4月から偶数月の第1日曜11:00～11:55にレギュラー放送を開始しました。
今回は過去の放送回を再編集し、新たに撮影したコメントを追加して放送します。

◆番組概要

※下記内容は都合により変更となる場合があります。予めご了承ください。

【タイトル】 ももいろインフラーZ 年末特別番組(仮)

【放送日時】 2025年12月29日(月)～30日(火) 17:00～17:54＜TOKYO MX1＞

Rチャンネル ※本番組は、無料動画配信サービス「Rチャンネル」でも視聴可能です。

【出演】 藤井聡(京都大学大学院教授)
ももいろクローバーZ(百田夏菜子、玉井詩織、佐々木彩夏、高城れに)

【備考】 **ももいろクローバーZ関連の視聴者プレゼント企画あり**

◆特番内容

テーマ	過去放送月
災害復旧・復興	2025年2月放送
空港	2025年4月放送
インフラ偉人伝	2025年6月放送
高速道路	2025年8月放送
海洋土木	2025年10月放送

『ももいろインフラーZ』は、ももいろインフラーZ広報協議会のご協力のもと制作しています。

【ももいろインフラーZ広報協議会】

株式会社安藤・間　株式会社大林組　株式会社奥村組　鹿島建設株式会社　株式会社熊谷組
株式会社鴻池組　五洋建設株式会社　清水建設株式会社　株式会社錢高組　大成建設株式会社
株式会社竹中土木　鉄建建設株式会社　東亜建設工業株式会社　東急建設株式会社
東洋建設株式会社　戸田建設株式会社　飛島建設株式会社　西松建設株式会社
株式会社フジタ　前田建設工業株式会社　三井住友建設株式会社

過去の番組も含め、YouTube、
TVerで全国からいつでも
ご覧いただけます！

TOKYO MX

YouTube
TOKYO MX公式チャンネル

TVer
番組ページ

藤井聡 × ももいろクローバーZ
“インフラバラエティ番組”

ももいろインフラーZ
momoiro Infrastructure variety

土木学会
土木広報大賞2023
最優秀賞
受賞番組

2026年2月1日(日) 午前11時～放送！

テーマは“海外で大活躍！日本のインフラ技術”

【放送日時】 2026年2月1日(日) 11:00～11:55＜TOKYO MX1＞

【出演】 藤井聡(京都大学大学院教授)
ももいろクローバーZ(百田夏菜子、玉井詩織、佐々木彩夏、高城れに)

本番組は、無料動画配信サービス「Rチャンネル」での同時配信でもご覧いただけます。

『ももいろインフラーZ』 放送中

TOKYO MXは、“インフラバラエティ番組”『ももいろインフラーZ』を、2023年4月から偶数月の第1日曜11:00～11:55にレギュラー放送中。

毎回様々なテーマで、私たちの生活にとって欠かすことができない“インフラ”について楽しく学びます。

今回（2月1日）は「海外で大活躍！日本のインフラ技術」をテーマにお送りします。

◆番組概要

※下記内容は都合により変更となる場合があります。予めご了承ください。

【タイトル】 ももいろインフラーZ

【放送日時】 偶数月の第1日曜 11:00～11:55＜TOKYO MX1＞

Rチャンネル※本番組は、無料動画配信サービス「Rチャンネル」でも視聴可能です。

【出演】 藤井聡（京都大学大学院教授）
ももいろクローバーZ（百田夏菜子、玉井詩織、佐々木彩夏、高城れに）
※各回には、ももいろインフラーZ広報協議会の建設会社若手社員が出演し、インタビューに答えます。

◆過去の放送（YouTubeで視聴可能）

	放送回	テーマ
特番	第1回(22年9月)	治水
	第2回(23年3月)	道路
レギュラー	第1回(23年4月)	地震対策
	第2回(23年6月)	新幹線
	第3回(23年8月)	港
	第4回(23年10月)	電力
	第5回(23年12月)	橋
	第6回(24年2月)	高潮
	第7回(24年4月)	トンネル
	第8回(24年6月)	まちづくり

	放送回	テーマ
レギュラー	第9回(24年8月)	液状化防止
	第10回(24年10月)	国道(道の駅)
	第11回(24年12月)	河川(ダム) 公開収録
	第12回(25年2月)	災害復旧・復興
	第13回(25年4月)	空港
	第14回(25年6月)	インフラ偉人伝
	第15回(25年8月)	高速道路
	第16回(25年10月)	海洋土木
	第17回(25年12月)	地下鉄 公開収録

『ももいろインフラーZ』は、ももいろインフラーZ広報協議会のご協力のもと制作しています。

【ももいろインフラーZ広報協議会】

株式会社安藤・間　株式会社大林組　株式会社奥村組　鹿島建設株式会社　株式会社熊谷組
株式会社鴻池組　五洋建設株式会社　清水建設株式会社　株式会社錢高組　大成建設株式会社
株式会社竹中土木　鉄建建設株式会社　東亜建設工業株式会社　東急建設株式会社
東洋建設株式会社　戸田建設株式会社　飛島建設株式会社　西松建設株式会社
株式会社フジタ　前田建設工業株式会社　三井住友建設株式会社

スマートなけんせつのチカラで未来を切り拓く

建設業の長期ビジョン 2.0

【要約版】

はじめに

建設業は、いつの時代にあっても、その時代の文明を支え、文化をつくってきました。それは今後も変わることはありません。

我が国は、これから、本格的な人口減少時代を迎えますが、その中にあっても、活力に満ちた豊かな社会を目指して、新しいまちづくりや、住まい、店舗、インフラなどの整備が行われることでしょう。

そうした新しい時代のニーズに対して、建設業は、しっかりと応えていかなければなりません。万が一にでもその供給力に不足をきたすようなことになれば、国民の暮らしや経済が立ち行かなくなってしまいます。

そのようなことが起きないよう、建設業は、様々な課題を克服して、明るい未来に貢献していきます。特に最近のAI・デジタル技術の進歩には目覚ましいものがありますので、これを活用して、建設現場をスマートな生産の場へと大きく変革していきます。また、同時に働き方の柔軟化も進め、若い人や外国人から魅力的な産業として選ばれるようにしていきます。

本ビジョンのタイトルである「スマートなけんせつのチカラで未来を切り拓く」には、そうした想いを強く込めています。

本ビジョンの策定には、日建連の総合企画委員会等の構成委員をはじめ、外部の有識者や関係機関などの多くの関係者にご協力をいただきました。ここに改めて感謝の意を表します。

本ビジョンが、建設業の中長期的な方向を示す共通の指針として、建設業に関わる多くの関係者にとって活動の手がかりとしていただければ、望外の幸せであります。

2025年7月

一般社団法人　日本建設業連合会　　会長　宮本洋一

第Ⅰ部　2050年に向けて建設業はさらに進化する

2050年の時代の概観（8つのトレンド）

人口減少 高齢化の進展 / デジタル・AI技術の本格展開 / 働く場所や時間の多様化 / 災害激甚化 / インフラのリストラクチャリング / カーボンニュートラルな社会の実現 / 国際情勢の影響 / 人類未踏領域への進出

2050年の建設業の役割

普遍的使命
- ❶人類の文明・文化を支える
- ❷国民の暮らしや生業を支える
- ❸地域に寄り添う

更なる使命
- ❶国民の安全・安心を守る
- ❷豊かな地域、国、世界づくりへの貢献
- ❸持続可能な地域、国、世界づくりへの貢献
- ❹人類未踏領域進出への貢献

2050年の建設業の姿

- 高度な技術・技能を持つ **プロフェッショナルの集合体**
- 飛躍的な技術革新でスマートに生産する **次世代現場**
- 安全・安心社会の **守り手**
- 未来のまち、国、世界、フロンティアを拓く **イノベーター**

→ 未来予想図

第Ⅱ部　2035年に向けて建設業は突き抜ける

2035年の見通し

建設投資額（名目値） **84.3** 兆円

技能労働者不足見込み **129** 万人

→ **生産性向上**と**入職者の増加**により克服

けんせつのチカラの強化
- 生産性25%向上
- 多様化する新たな社会的課題解決への貢献

選ばれる産業への変革
- 異次元の処遇改善
- 人材育成の抜本的強化
- 多様な人材活躍

基盤

すべてのサプライチェーンにおけるWin-Win関係の構築

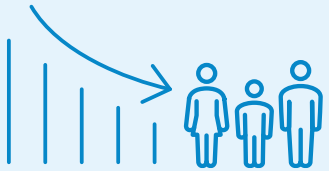
第Ⅲ部　常に推進すべきこと

- コンプライアンスの徹底
- 安全対策の徹底
- 建設業の魅力の発信

第Ⅰ部　2050年に向けて建設業はさらに進化する

第１章　2050年の時代の概観

人口減少
高齢化の進展



デジタル・
AI技術の本格展開

働く場所や
時間の多様化

災害激甚化

インフラの
リストラクチャリング

カーボン
ニュートラルな
社会の実現

国際情勢の影響

人類未踏領域への
進出

第２章　2050年の建設業の役割

普遍的使命

- 人類の文明・文化を支える
- 国民の暮らしや生業を支える
- 地域に寄り添う

更なる使命

■ 国民の安全・安心を守る

建設業は、災害の脅威から国民の生命と財産を守るため、施設整備や復旧・復興に重要な役割を果たす。

■ 豊かな地域、国、世界づくりへの貢献

建設業は、国内外で、技術力を最大限に活かして、地方創生、インフラ再生、新興国等の成長支援を担う。

■ 持続可能な地域、国、世界づくりへの貢献

建設業は、脱炭素や資源循環に意欲的に取り組むとともに、持続可能な社会の実現へ国際的にも貢献する。

■ 人類未踏領域進出への貢献

人類未踏の地にあっても、施設の建設や維持補修は、建設業の技術なくしてはなしえない。ここでも建設業は大きな貢献をする。

第３章　2050年の建設業の姿

AIやロボットの活用によるデジタル化が進展

建設業従事者の役割・作業環境・労働条件、生産体制が抜本的に変革

高度な技術・技能を持つ プロフェッショナルの集合体

- 技能労働者の労働内容はより進化し、高技能・高収入なプロフェッショナルなものに
- オフィスからロボットを遠隔管理
- 技術者と技能労働者の融合やマルチタスク化の進展
- 仮想空間や遠隔作業の実現で、事業展開がボーダレスに

飛躍的な技術革新でスマートに生産する 次世代現場

- 建築物や資機材の工業化・規格化・モジュール化が普及
- 完全自動施工により、時間や天候の影響が最小限に
- 単品受注生産・現地施工方式は、プレミアムな建築物を求める顧客層向けの高価値のサービスに

安全・安心社会の 「守り手」

- 先端技術等を活用した予防保全型のメンテナンスの実施
- 災害時に広域応援体制を構築
- 危険地での遠隔操作による迅速な復旧を実現
- 高効率な生産プロセスによる早期復興を実現

未来のまち、国、世界、フロンティアを拓く 「イノベーター」

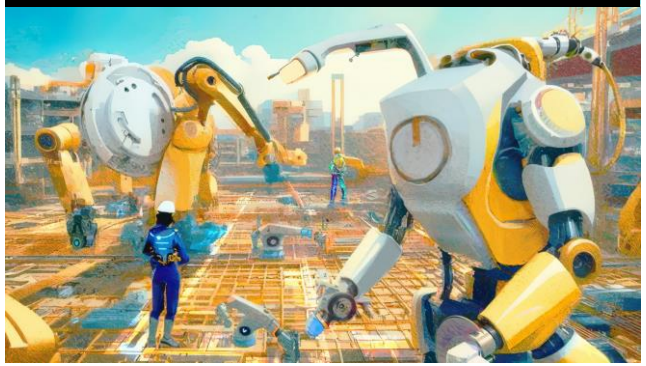
- 社会的課題に建設業が企画・開発・運営の全段階で貢献
- 技術力で世界の持続的な発展を先導
- 未知領域で建設業が先端技術提供

第４章　未来予想図

日建連では、2050年に日本経済を担っている若者（2024年4月1日現在10歳～35歳）から
『建設業の未来の姿』を広く募集した。
その結果、1,543件の応募があり、これら全体をAIを駆使して統合し、
現代の若者が描く夢や希望の集合体として取りまとめたものが「建設業の未来予想図」である。

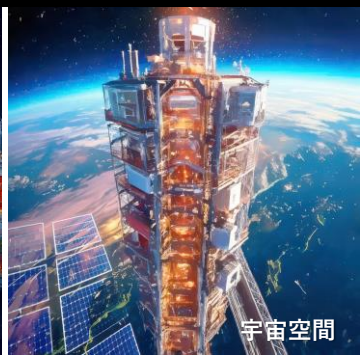
仮想空間を介したボーダーレスな事業展開

先進的かつ安全(死傷病者ゼロ)な職場環境の実現



リモート管理、マルチタスク化

未踏領域への挑戦



ドローン、AI等の活用による快適・安全社会の実現

第Ⅱ部　2035年に向けて建設業は突き抜ける

第１章　2035年における建設市場及び担い手の見通し

2035年の見通し

建設投資額（名目値）	技能労働者数	必要技能労働者数	技能労働者不足見込み
84.3 兆円	**264** 万人	**393** 万人	**129** 万人

建設市場および担い手の見通し	2025年度	2035年度
建設投資額（名目値）	68.5兆円	**84.3**兆円
技能労働者数（予測）	299万人	**264**万人

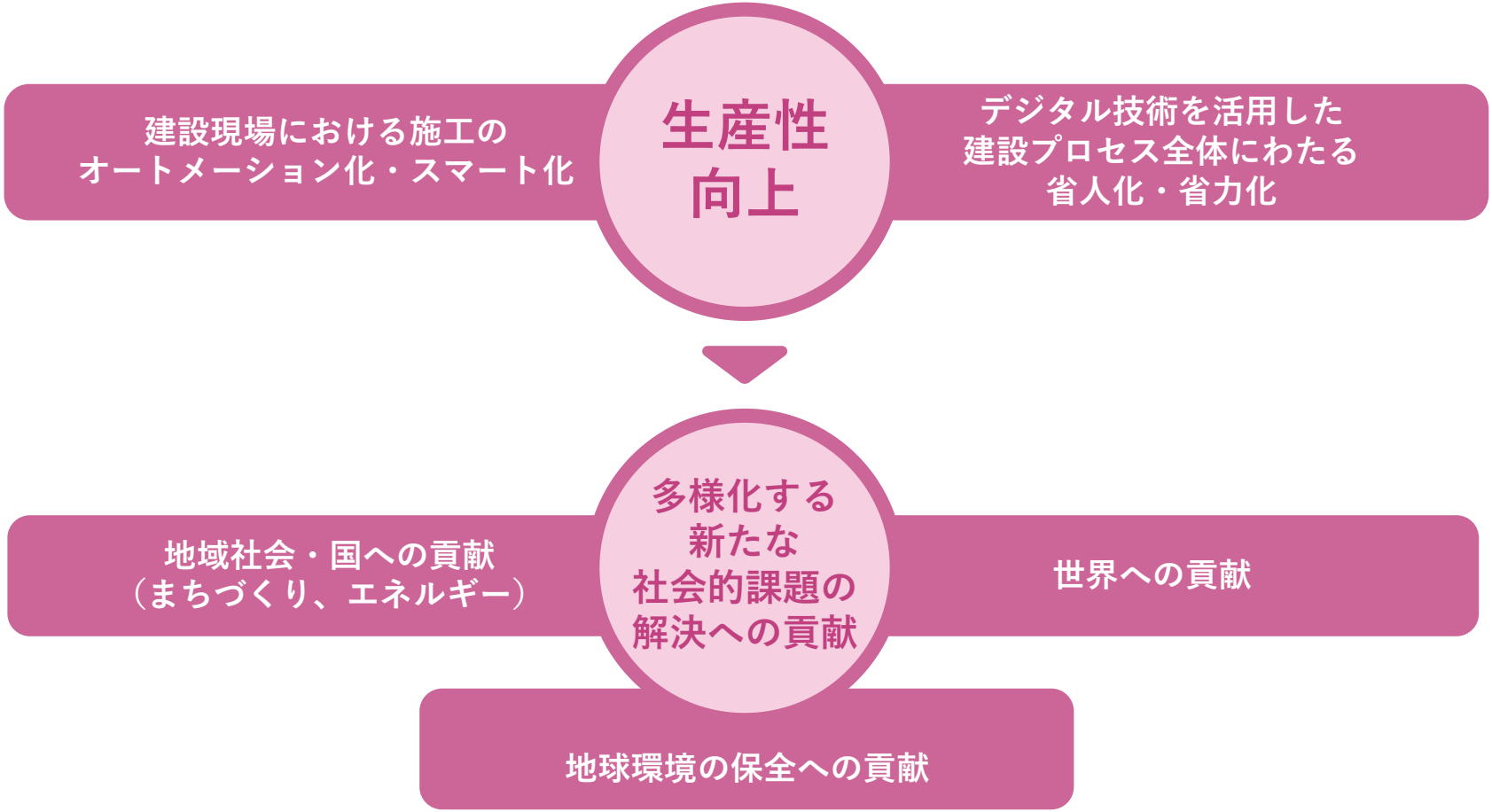
生産性向上　　**入職者の増加**

技能労働者不足見込み	生産性向上による不足解消数		入職者増加による不足解消数
129万人	98万人	i-Construction2.0実現ケース	31万人
	61万人	日建連過去10年と同程度のケース	68万人

第２章　けんせつのチカラの強化

～技術のチカラで「生産性向上」と
「新たな社会的課題の解決」を実現 ～

技術のチカラで目指す２つの方向性



具体的方策　生産性向上

目標　2025年比で、生産性を25%向上

建設現場における 施工のオートメーション化・スマート化

- **工業化（プレキャスト化、3Dプリント等）・規格化**の推進
- **自動運転技術・自律型重機等**の導入　など

デジタル技術を活用した 建設プロセス全体に亘る省人化・省力化

- **BIM／CIM、XR技術、ドローン、ロボット**の活用

具体的方策　多様化する新たな社会的課題の解決への貢献

目標　施工段階におけるCO_2排出量を2013年度比60%削減

地域社会・国への貢献（まちづくり、エネルギー）

- **老朽化したインフラの長寿命化**のための技術提案
- **都市のエコシステム化**への技術貢献

地球環境保全への貢献

- **「カーボンニュートラル」**の実現に向けた設計、施工等各段階での取組み
- **ネイチャーポジティブの実現**に向けた建設活動手法の研究開発と普及促進

世界への貢献

- **アジア・アフリカ**地域への質の高いインフラ提供
- **「課題先進国」日本**の建設業として、**環境、エネルギー、交通、災害**等の技術やノウハウを諸外国に提供

若者や外国人から選ばれる産業となるための三本柱

具体的方策　異次元の処遇改善

賃金の持続的向上

目標

- **年平均7%以上の持続的な賃上げにより、技能労働者の「所得倍増」を目指す。**
- **40代での平均年収1,000万円超を目指す。**

- 「労務費に関する基準」による**労務費の確保・行き渡り**
- **適切な価格転嫁**の徹底
- **CCUSの完全実施**
- 公共工事設計**労務単価の持続的な引上げ**
- **建退共の抜本的改善**（CCUSを活用したレベル別掛金、退職金1,000万円超の確保）
- 「**社員化**」の推進
- **重層下請構造の改善**

働き方・休み方改革

目標

- **建設現場：すべての現場を「土日祝日（夏季、年末年始休暇を含む）一斉閉所」にする。**
- **個　　人：多様な働き方・休み方を選択できる。**

- 業界を挙げて「**土日祝日（夏季、年末年始休暇を含む）一斉閉所運動**」を展開
- **労働規制の柔軟化**（夏季は短く、夏季以外は長くなど）
- **猛暑日の作業回避**（屋外作業禁止の法制化など）

具体的方策　人材育成の抜本的強化

目標　すべての技能労働者が体系的に技能を習得できるようにする。

- 教育施設での「学習」と建設現場での「実践」を組み合わせた育成システムの導入
- 業界標準の学習プログラムの開発
- 既存教育施設の機能充実、連携強化

具体的方策　多様な人材活躍

外国人材の積極的獲得

目標　外国人材が、建設業の主要な担い手としてキャリアアップしつつ活躍する環境を国を挙げて整備する。

- 外国人材のニーズに応じた**多様なキャリアパス**の構築
- **ターゲット国**を決め、来日前に日本語教育や技能習得を支援
- **同一労働同一賃金**の原則を徹底
- 体系的な人材育成計画のもと、**継続的なスキルアップ**を促進
- **日本語教育や日常生活をサポート**する体制を整備・充実 など

女性活躍の加速化

目標　女性就業者数100万人（うち、女性技能労働者数20万人）を目指す。

- 国交省・各建設業団体間の連携強化（2025年3月策定「建設産業における女性活躍・定着促進に向けた**実行計画**」の着実な推進）
- 日建連「**けんせつ小町活動**」をさらに加速

多様な人材が活躍できる環境構築

目標　多様な人材が快適にイキイキと働ける環境にする。

- 技能と経験を備えた**高齢者の登録制度**を設け、指導員として積極的に活躍
- 建設現場の**書類**関係業務を電子化した上で、**バックオフィス業務に集約** など

第４章　すべてのサプライチェーンにおけるWin-Win関係の構築

技能労働者の減少が見込まれる中、堅調な建設需要に持続的に対応していくためには、
「けんせつのチカラの強化」（第２章）や「選ばれる産業への変革」（第３章）を
推進する基盤として、サプライチェーン全体でWin-Winな関係を構築

進まない価格転嫁　　技能労働者へのシワ寄せ

発注者 ⟷ 元請 ⟷ 協力会社

新たな請負契約のルールの導入

良好なコミュニケーションの促進

具体的方策　すべてのサプライチェーンにおけるWin-Win関係の構築

「共利」の実現に向けた当事者の意識変革

- **経営層**等の意識改革
- 建設業団体による「**法令適正履行宣言**」（仮称）の実施
- 民間発注者等への積極的な働きかけと行動変容を促す**認証制度**等の実施
- **カスタマーハラスメント**の根絶

契約リテラシーの向上

- **契約セミナー**の実施 など

公共発注者の率先垂範

- 民間工事の模範となる取組みを期待

協力会社との「共利」

- 下請取引適正化に関する**自主行動計画**に基づく取組みの推進 など

公的機関等の適切な関与

- **建設Gメン**の指導、**ADR**の活用

第１章　コンプライアンスの徹底

各主体によるコンプライアンスの徹底

- 建設業団体をはじめ、元請企業も協力会社も、積み上げてきた建設業に対する期待や信頼は、コンプライアンス違反により簡単に崩れてしまうものであることを銘記し、それぞれの立場で全力でコンプライアンスの徹底に取り組む。

ダンピングの排除

- ダンピングは、それ自体が法令違反であることはもとより、協力会社や技能労働者へのしわ寄せや品質の低下を招き、ひいては建設産業全体を弱体化させることになることを十分踏まえ、建設業界全体で適正価格での受注を徹底する。

社会的信頼の獲得

- コンプライアンスの徹底はもとより、公正かつ誠実な企業活動の実践、建設業に関わるすべての人の人権の尊重、社会との共生に関する活動を展開し、建設業に対する社会の信頼を高める。

第２章　安全対策の徹底

次世代に向けた安全対策の深化

- 建設業では業界全体の取組みにより労働災害が減少傾向にある。今後も安全最優先の方針のもと、法令遵守やリスクアセスメントの徹底、現場パトロールや研修の継続に加え、AIなどによる機械的制御の導入も進めていく。

外国人労働者の増加に伴う安全確保

- 日本語教育や日本文化研修に加え、翻訳機や多言語動画、ピクトグラムなどの教育支援ツールの活用が重要である。
- 安全に関するコミュニケーションに齟齬が生じないよう、外国人に寄り添った「やさしい日本語」での対話や、日本人の外国語や異文化の理解促進が求められる。

健康管理の推進

- 建設現場では屋外作業が多く、熱中症リスクが高い。地球温暖化による猛暑の常態化を踏まえ、休憩の確保や作業時間の調整、予防教育、緊急時の対応など従来の対策を徹底することが重要である。加えて、「報告体制の整備」「手順の作成」「関係者への周知」などにより重篤化の防止を図る必要がある。
- 新型コロナを経て感染症対策の重要性も再認識されており、今後のパンデミックへの備えが求められる。
- 高齢の技能労働者の増加に伴い、健康診断や作業負荷の軽減といった計画的な健康管理も不可欠である。

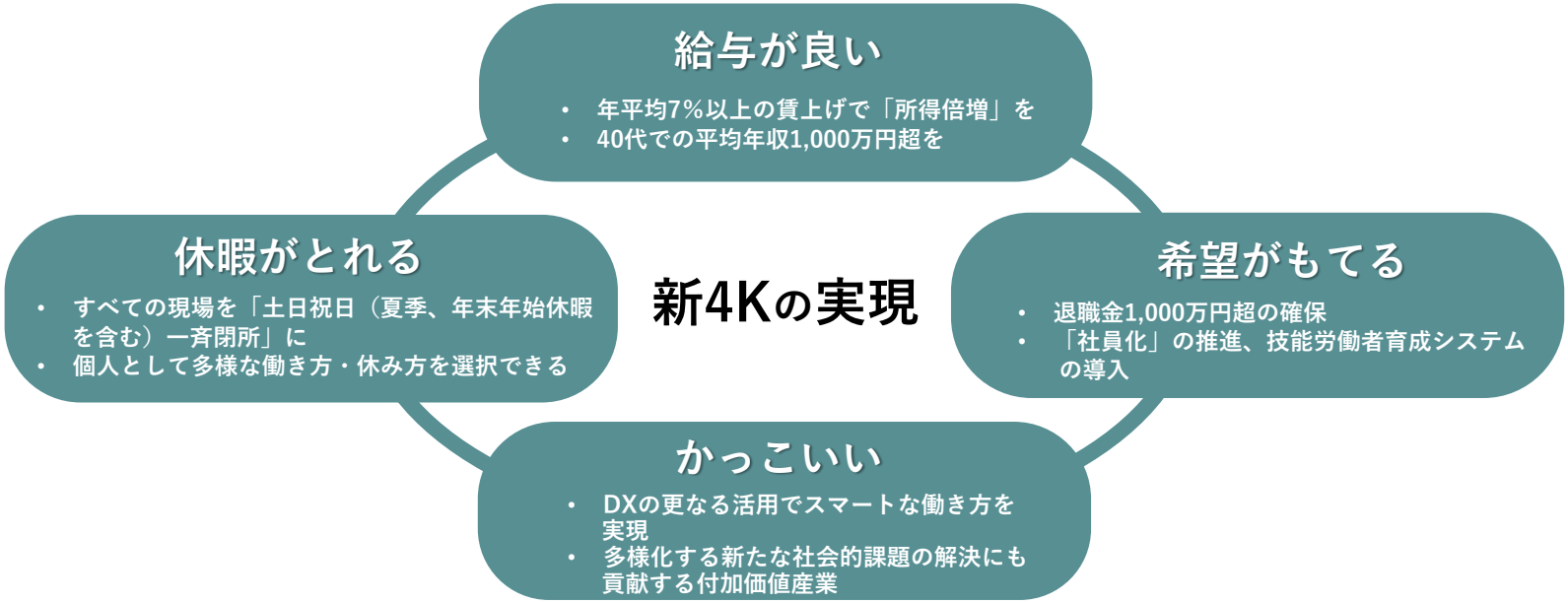
契約の適正化の推進

- 適正な施工の確保と、労働災害や公衆災害等の防止を図るため、適正な請負代金や工期での請負契約に努める。

第３章　建設業の魅力の発信

建設業の本来の魅力の積極的な発信

- 建設業が若い世代、女性、外国人等から選ばれる産業となっていくためには、「建設業の本来の魅力」を再定義した上で、積極的に打って出ていくことが重要である。
- 魅力の発信は、日建連の活動だけでなく、各会員企業が日常の広報活動の中で積極的に行うとともに、他の建設業団体や行政機関等とも連携し、業界全体の取組みとして展開していく。

新4Kの効果的訴求

- 新3K（給与が良い、休暇がとれる、希望がもてる）において異次元の処遇改善を図りながら、「ＤＸを活用したスマートな働き方の実現」や「多様化する新たな社会的課題の解決への貢献」などにより、4つ目のＫである「かっこいい」を追求していく。