

**高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等
(他1路線)に関する維持、修繕その他の管理の報告書**

令和6事業年度

令和7年12月



目 次

第1章 基本方針・管理の水準等.....	1
1. 基本方針～経営計画チャレンジV 2021-2025～.....	1
2. 管理の水準.....	2
3. 対象路線.....	3
第2章 高速道路管理の実施概要.....	4
1. 安全性向上に向けた不断の取組みの深化.....	4
2. 高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化.....	4
2-1. 加速するインフラ老朽化に対する着実なメンテナンス	4
2-1-1. 道路構造物の計画的な保全	4
2-1-2. 道路構造物・道路設備の点検実施状況	5
2-1-3. 道路構造物等の修繕状況	9
2-1-4. 安全な走行環境の提供	13
2-1-5. 重量違反車両等の取締り強化	15
2-1-6. 路上工事に伴う規制時間及び渋滞の削減	18
2-1-7. 通行止め時間の抑制	22
2-2. 高速道路リニューアルプロジェクト(特定更新等工事)の着実な推進	23
2-3. 激甚化・頻発化する自然災害への対応	26
2-3-1. 橋梁の耐震補強対策の推進	26
2-3-2. 大規模災害への備え	28
2-4. 交通事故及び渋滞の削減	31
2-4-1. 交通事故対策等の推進	31
2-4-2. 逆走対策の推進	35
2-4-3. 歩行者・自転車等の立入対策の推進	40
2-4-4. 渋滞対策の推進	42
2-5. 利用しやすい柔軟な料金サービスの提供	47
2-5-1. ETC2.0サービスの推進	47
2-5-2. ETC専用化の取組み状況	49
2-6. 休憩施設の快適性と利便性の向上	51
2-7. 地域間交流の促進による地域の活性化	55
2-7-1. 道路の利用状況	55
2-7-2. 企画割引の拡充	56
2-8. 高速道路の維持業務等	59
2-8-1. 維持業務	59
2-8-2. 料金収受等業務	64
3. デジタル化や脱炭素化などの環境変化に適応した新たな価値創造への挑戦	67
3-1. 次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント(i-MOVEMENT)	67
4. お客さまをはじめとするステークホルダーの期待にこたえ続けるための経営基盤の強化	69

4-1. コンプライアンス意識の醸成とガバナンスの強化	69
5. その他(令和7年度に発生した事象).....	69
第3章 各種データ集.....	70
1. 計画管理費及び修繕費(債務引受額)等の実績	70
1-1. 計画管理費の実績.....	70
1-2. 修繕費(債務引受額)の実績	71
1-3. 特定更新等工事費(債務引受額)の実績.....	72
2. アウトカム指標.....	73
3. 道路資産等データ	76
3-1. 道路構造物延長	76
3-2. その他のデータ	76
3-3. ETC利用率(令和7年3月)	76

第1章 基本方針・管理の水準等

1. 基本方針～経営計画チャレンジV 2021-2025～

「企業理念・私たちの役割」は当社グループの普遍の社会的使命です。
「私たちの基本姿勢」を拠り所に、経営方針に基づく施策を推進することで、持続可能な社会の発展に貢献します。

企業理念・私たちの役割

私たちは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を
24時間365日お届けするとともに、高速道路ネットワークの効果を、
次世代に繋がる新たな価値へ拡げることにより、
地域の活性化と暮らしの向上、
日本の社会・経済の成長、世界の持続可能な発展に貢献し続けます。

私たちの基本姿勢

私たちは、「6つの基本姿勢」の実践を通じてNEXCO中日本グループの
企業価値を高め、ステークホルダーの皆さまの期待に応えます。

- 
- 1. お客様起点で考える
 - 3. 経験と知見を結集する
 - 5. 時代に即して進化し続ける
 - 2. 現場に立って考え行動する
 - 4. 効率性を追求する
 - 6. 社会の課題と向き合う

■経営方針と主要施策

当社グループは、各経営方針に紐づく主要施策に達成目標を定めています。その達成状況を把握し、常に改善を加えていくことで皆さまの期待にお応えします。

経営方針	主要施策
1. 安全性向上に向けた不断の取組みの深化	安全性向上の不断の取組み ～安全性向上への「5つの取組み方針」～ ① 安全を最優先とする企業文化の醸成 ② 安全活動の推進 ③ 安全を支える人財の育成 ④ 道路構造物等の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善 ⑤ 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

2. 高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路ネットワークの整備・機能強化 ・加速するインフラ老朽化に対する着実なメンテナンス ・激甚化・頻発化する自然災害への対応 ・交通事故及び渋滞の低減 ・高速道路空間の高度な利用 ・利用しやすい柔軟な料金サービスの提供 ・休憩施設の快適性と利便性の向上 ・地域間交流の促進による地域の活性化
3. デジタル化や脱炭素化などの環境変化に適応した新たな価値創造への挑戦	<ul style="list-style-type: none"> ・事業におけるデジタル化の推進 (i-MOVEMENT、i-Construction の推進) ・革新的な技術の実装 ・自動運転を見据えた技術開発の推進 ・道路の機能強化に向けた技術の開発と市場への進出 ・国内外における新たな事業領域の展開 ・地域環境の保全と脱炭素化への貢献
4. お客さまをはじめとするステークホルダーの期待に応え続けるための経営基盤の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な働き方の実現と職場環境の整備 ・環境変化への感度が高く強い現場力を持つ人財の育成 ・リスクマネジメントの強化 ・コンプライアンス意識の醸成とガバナンス強化 ・グループ全体の生産性向上 ・入札不調対策と取引先も含めた働き方改革への貢献 ・ステークホルダーとの連携強化によるプレゼンス向上 ・財務基盤の強化

2. 管理の水準

高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等に関する協定第13条、一般国道158号(中部縦貫自動車道(安房峠道路))に関する協定第12条に基づき、道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕その他の管理を行い、もって一般交通に支障を及ぼさないよう努めるため、別添参考資料「維持、修繕その他の管理の仕様書(以下「仕様書」という。)」により、各々の業務目的と管理水準を設定しています。

なお、仕様書に記載している管理水準は、標準的な管理水準を記載したものであり、交通混雑期や閑散期、気象条件、路線特性など現地の状況に則した対応を図るために、現場の判断において変更することがあります。

3. 対象路線

当社が維持管理を行う対象路線は下表のとおりです。

■全国路線網 (令和7年3月31日現在)

路線名	供用延長(km)
中央自動車道 富士吉田線	93. 9
中央自動車道 西宮線 ^{注1}	360. 4
中央自動車道 長野線 ^{注2}	33. 1
第一東海自動車道	350. 1
東海北陸自動車道	184. 8
第二東海自動車道 横浜名古屋線	275. 8
中部横断自動車道	46. 0
北陸自動車道 ^{注3}	282. 1
近畿自動車道 名古屋亀山線	98. 7
近畿自動車道 伊勢線	81. 0
近畿自動車道 名古屋神戸線 ^{注4}	65. 7
近畿自動車道 尾鷲多気線	34. 1
近畿自動車道 敦賀線 ^{注5}	39. 0
一般国道1号(新湘南バイパス)	8. 7
一般国道1号(西湘バイパス)	14. 5
一般国道138号(東富士五湖道路)	18. 0
一般国道271号(小田原厚木道路)	31. 7
一般国道302号(伊勢湾岸道路)	6. 1
一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道) ^{注6}	44. 0
一般国道475号(東海環状自動車道)	115. 9
合 計	2, 183. 6

※高速自動車国道にあっては、「高速自動車国道」の表記は省略

注1:山梨県大月市から滋賀県東近江市まで(八日市IC含む)

注2:長野県岡谷市から長野県安曇市まで(安曇野ICを含む)

注3:滋賀県米原市から富山県下新川郡朝日町まで(朝日ICを含む)

注4:愛知県海部郡飛島村から滋賀県甲賀市まで(甲賀土山ICを含まない)

注5:福井県小浜市から敦賀市まで(小浜ICを含まない)

注6:茅ヶ崎市から海老名市門沢橋まで及び海老名市中新田からあきる野市まで(あきる野ICを含まない)

■一の路線

(令和7年3月31日現在)

路線名	供用延長(km)
一般国道158号(中部縦貫自動車道)	5. 6

第2章 高速道路管理の実施概要

1. 安全性向上に向けた不斷の取組みの深化

安全は当社グループにおける経営の根幹かつすべての経営方針につながるものとして経営方針の最上位に位置づけています。安全文化を醸成するとともに、高速道路構造物の安全からあらゆる“安全”に幅を広げた下記の取組みを深化させています。

安全性向上への「5つの取組み方針」

1. 安全を最優先とする企業文化の醸成
2. 安全活動の推進
3. 安全を支える人財の育成
4. 道路構造物等の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善
5. 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

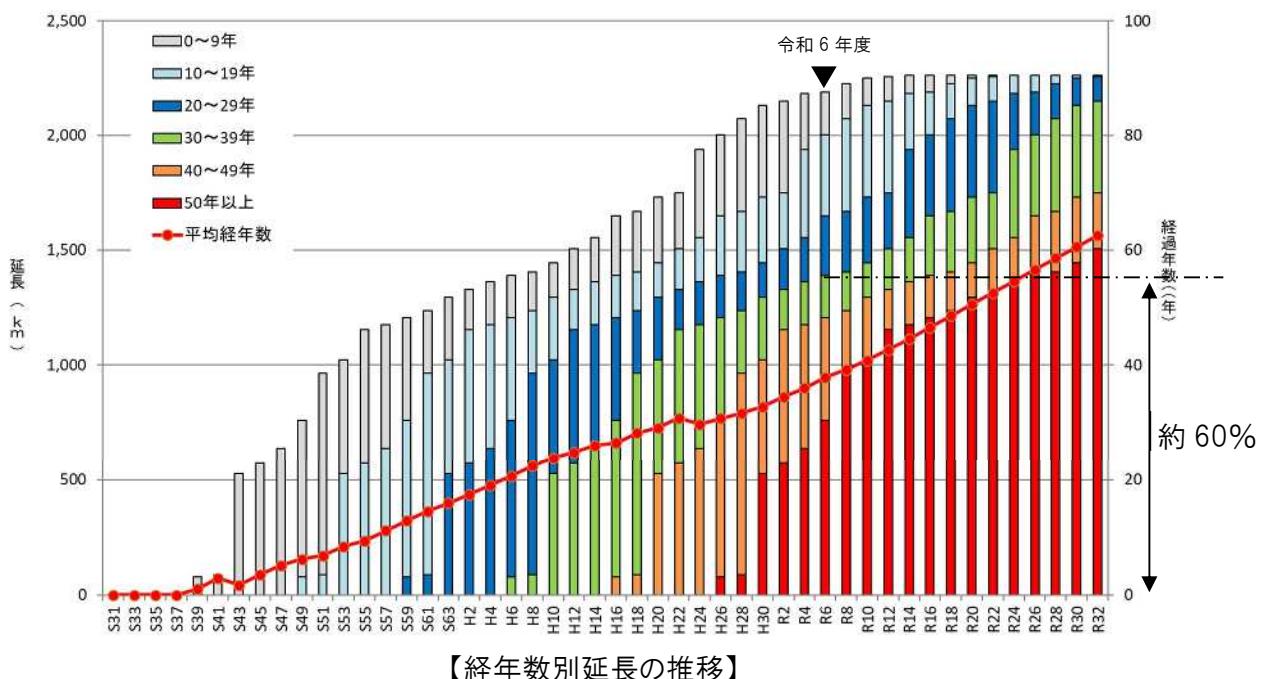
2. 高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化

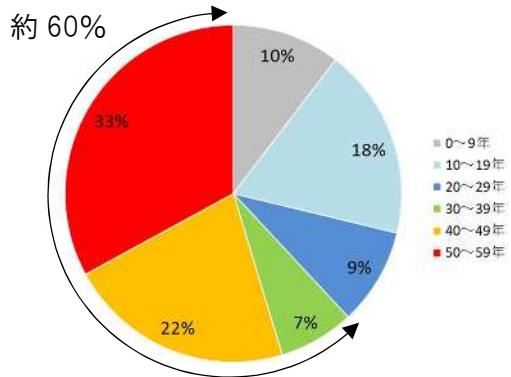
2-1. 加速するインフラ老朽化に対する着実なメンテナンス

2-1-1. 道路構造物の計画的な保全

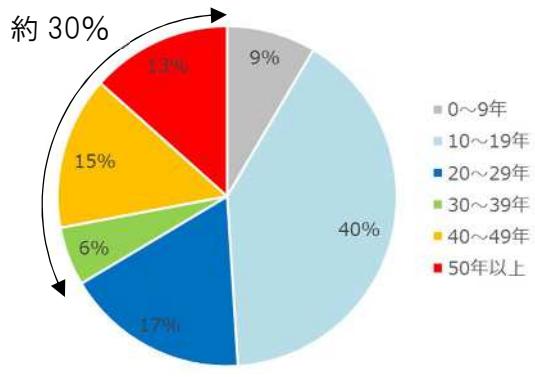
当社が管理する高速道路約2,189km のうち、開通後の経過年数が30年を超える割合は、総延長の約 60%を占めています。構造物ごとにみると、30年を超える橋梁の延長は約 60%、トンネルの延長は約 30%を占めています。(令和7年3月31日時点)

老朽化の進行や、大型車交通量の増加、冬期の凍結防止剤の散布、近年の異常降雨の増加など厳しい環境変化によって著しい損傷や劣化等(以下「変状」という。)が顕在化してきており、構造物の安全性を確保し、高速道路ネットワークの機能を将来にわたり維持していくため、維持管理等を実施しています。





【経年数別橋梁数の割合】



【経年数別トンネル数の割合】

2-1-2. 道路構造物・道路設備の点検実施状況

道路構造物等の変状を早期に発見し、迅速で適切な措置を行い、長期的に良好な状態を保つための基本となるのは、道路構造物等の点検です。

日々の巡回により、道路構造物の状態を確認しているほか、平成26年7月1日に施行された「道路法施行規則の一部を改正する省令(以下「省令」という。)」、「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」ならびにこれらを反映した保全点検要領に基づき、点検を実施しています。

■ アウトカム指標

【アウトカム指標】橋梁の点検率※ 〔単位:%〕 省令に基づく点検の実施率【累計】	令和5年度 実績値	100
	令和6年度 実績値	22
【アウトカム指標】トンネルの点検率※ 〔単位:%〕 省令に基づく点検の実施率【累計】	令和5年度 実績値	100
	令和6年度 実績値	17
【アウトカム指標】道路附属物等の点検率※ 〔単位:%〕 省令に基づく点検の実施率【累計】	令和5年度 実績値	100
	令和6年度 実績値	17

※令和5年度は点検2巡目(平成元年度～令和5年度)の5年間を対象として、また令和6年度は点検3巡目(令和6年度～令和10年度)の5年間を対象として実施する総数に対する各年度の点検率を記載しています。

(1)令和6年度の取組み結果

橋梁やトンネル等について、省令で定められた5年に1回の頻度で行う点検を着実に実施しており、その実施状況を公表しています。

令和6年度の点検による健全性診断の結果、緊急措置段階である判定区分Ⅳの構造物はありませんでした。なお、早期措置段階である判定区分Ⅲは、引き続き計画的に措置を実施していきます。

＜健全性の診断の判定区分＞

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

※トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成二十六年国土交通省告示第四百二十六号)

■点検頻度

区分	点検種別		作業水準
土木点検	日常点検		4日以上／2週(交通量 25,000台/日未満) 5日以上／2週(交通量 50,000台/日未満) 6日以上／2週(交通量 80,000台/日未満) 7日以上／2週(交通量 80,000台/日以上)
	基本点検		1回以上／年
	詳細点検		1回以上／5年
施設点検	日常機能点検		1(回／1・2・3ヶ月)
	定期機能点検		1(回／6・12ヶ月)
	構造点検	施設設備	1(回／5年)【橋梁部・トンネル以外】
			1(回／3年～5年)【橋梁部・トンネル】
	建物		1(回／1・3・5年)

■省令点検の実施状況

《点検2巡目(令和元年度～令和5年度)》

構造物名	単位	対象施設数	2019(R1)	2020(R2)	2021(R3)	2022(R4)	2023(R5)
			点検実績	点検実績	点検実績	点検実績	点検実績
橋梁	橋	5,859	1,352	1,098	1,166	1,174	1,069
トンネル	箇所	435	86	86	97	83	83
道路附属物等	箇所	2,553	472	580	568	533	400

《点検3巡目(令和6年度～令和10年度)》

構造物名	単位	対象施設数	2024(R6)	2025(R7)
			点検実績	点検計画
橋梁	橋	6,105	1,366	1,199
トンネル	箇所	445	79	83
道路附属物等	箇所	2,673	474	572

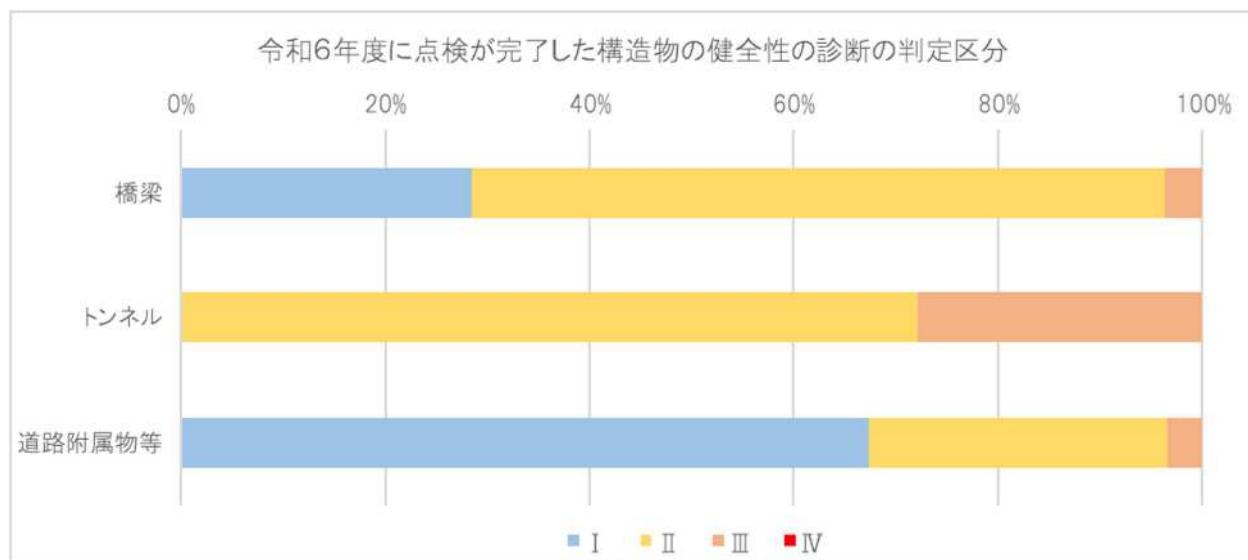
■点検に基づく健全性の診断の判定区分

《点検2巡目(令和元年度～令和5年度)》

構造物名	単位	実施 施設数	令和元年～令和5年度点検結果			
			I	II	III	IV
橋梁	橋	5,859	1,124	4,086	649	0
トンネル	箇所	435	9	368	58	0
道路附属物等	箇所	2,553	1,516	985	52	0

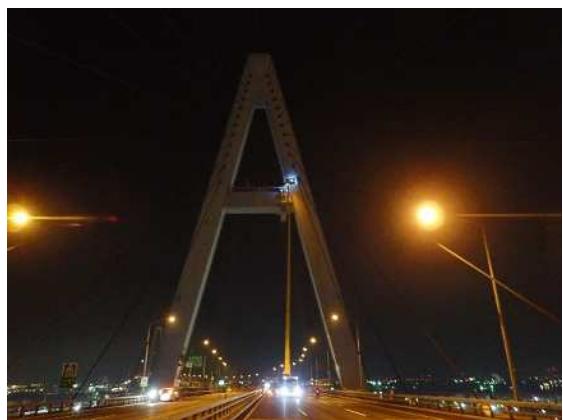
《点検3巡目(令和6年度～令和10年度)》

構造物名	単位	実施 施設数	令和6年度点検結果			
			I	II	III	IV
橋梁	橋	6,105	389	926	51	0
トンネル	箇所	445	0	57	22	0
道路附属物等	箇所	2,673	319	139	16	0



【令和6年度に点検が完了した構造物の健全性の診断の判定区分】

■点検の実施状況



【橋梁の点検実施状況】



【トンネルの点検実施状況】



【遮音壁の点検実施状況】



【無人航空機(UAV)を用いた橋梁の点検実施状況】

■点検技術の高度化

高速道路の安全性の向上を図るとともに、点検技術者不足などの課題に対応するため、点検技術の高度化に取組んでいます。

鋼橋において、ドローンによる撮影動画を活用した点検について現場検証した結果、従来の近接目視と同等の精度で健全性の診断を行うことが可能であることや従来の近接目視では人が近接しづらく変状を確認しにくい部分の状態の把握が容易であること、従前必要となる交通規制や点検用足場が不要となることで、点検にかかる費用が縮減可能ということが確認できました。そのため、鋼橋（主として鉄桁橋・箱桁橋）において動画による点検を導入することとしました。



【従来の橋梁点検「橋梁点検車を活用】



【ドローンを活用した橋梁点検（飛行状況）】

(2)今後の取組み

令和6年度からは、省令点検3巡目が始まり、対象となる施設の点検を着実に実施しました。次年度以降も引き続き、計画的に点検を実施し、道路構造物等の変状を早期に発見してまいります。具体的には、道路、河川、鉄道等の交差箇所における関係機関との協議調整を計画的に実施するとともに、点検技術の高度化を進めながら、点検の円滑な進捗を図ります。

2-1-3. 道路構造物等の修繕状況

道路構造物等を長期に良好な状態に保つため、詳細点検結果を踏まえて健全性の診断を行い、判定区分をⅢ（早期措置段階）と判定した施設や、その他の局所的あるいは部分的な変状について、修繕計画を策定し適切に措置を行っています。

■アウトカム指標 修繕着手率

【アウトカム指標】 橋梁修繕着手率 〔単位:%〕 判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに橋梁修繕(設計を含む)に着手した率 判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁数 〔単位:橋〕 数量の下段の()内は、要修繕橋梁数	点検2巡目に 対する進捗状況	令和5年度 実績値	率	28.2
		数量	165 (586)	
	令和6年度 実績値	率	46.3	
		数量	301 (649)	
	点検3巡目に 対する進捗状況	令和7年度 目標値	率	75.6
		数量	491 (649)	
	点検3巡目に 対する進捗状況	令和6年度 実績値	率	0
		数量	0	
		令和7年度 目標値	率	13.7
		数量	7 (51)	
【アウトカム指標】 トンネル修繕着手率 〔単位:%〕 判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までにトンネル修繕(設計を含む)に着手した率 判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネル数 〔単位:箇所〕 数量の下段の()内は、要修繕トンネル数	点検2巡目に 対する進捗状況	令和5年度 実績値	率	26.2
		数量	11 (42)	
	令和6年度 実績値	率	31.0	
		数量	18 (58)	
	点検3巡目に 対する進捗状況	令和7年度 目標値	率	63.7
		数量	37 (58)	
	点検3巡目に 対する進捗状況	令和6年度 実績値	率	0
		数量	0	
		令和7年度 目標値	率	27.2
		数量	6 (22)	
【アウトカム指標】 道路附属物等修繕着手率 〔単位:%〕 判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに道路附属物等修繕(設計を含む)に着手した率 判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等数 〔単位:施設〕 数量の下段の()内は、要修繕道路附属物等数	点検2巡目に 対する進捗状況	令和5年度 実績値	率	46.9
		数量	23 (49)	
	令和6年度 実績値	率	69.2	
		数量	36 (52)	
	点検3巡目に 対する進捗状況	令和7年度 目標値	率	86.5
		数量	45 (52)	
	点検3巡目に 対する進捗状況	令和6年度 実績値	率	6.2
		数量	1 (16)	
		令和7年度 目標値	率	37.5
		数量	6 (16)	

※点検2巡目とは、令和元年度～令和5年度の5年間、点検3巡目とは、令和6年度～令和10年度の5年間

■アウトカム指標 修繕完了率

【アウトカム指標】 橋梁修繕完了率 〔単位: %〕 判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した橋梁数の割合	点検2巡目に 対する進捗状況	令和6年度 実績値	率	42.0
		数量	273 (649)	
		令和7年度 目標値	率	69.0
		数量	448 (649)	
	点検3巡目に 対する進捗状況	令和6年度 実績値	率	0
		数量	0	
		令和7年度 目標値	率	3.9
		数量	2 (51)	
【アウトカム指標】 トンネル修繕完了率 〔単位: %〕 判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了したトンネル数の割合	点検2巡目に 対する進捗状況	令和6年度 実績値	率	27.5
		数量	16 (58)	
		令和7年度 目標値	率	50.0
		数量	29 (58)	
	点検3巡目に 対する進捗状況	令和6年度 実績値	率	0
		数量	0	
		令和7年度 目標値	率	27.2
		数量	6 (22)	
【アウトカム指標】 道路附属物等修繕完了率 〔単位: %〕 判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した道路附属物等数の割合	点検2巡目に 対する進捗状況	令和6年度 実績値	率	65.3
		数量	34 (52)	
		令和7年度 目標値	率	86.5
		数量	45 (52)	
	点検3巡目に 対する進捗状況	令和6年度 実績値	率	6.2
		数量	1 (16)	
		令和7年度 目標値	率	37.5
		数量	6 (16)	

※点検2巡目とは、令和元年度～令和5年度の5年間、点検3巡目とは、令和6年度～令和10年度の5年間

(1)令和6年度の取組み結果

省令に定められる橋梁・トンネル等の健全性の診断の判定区分Ⅲとされた施設のうち、令和6年度は点検2巡目で判定区分Ⅲとされた152施設の修繕を行いました。また、点検3巡目において新たに判定区分Ⅲとされた施設についても、速やかに措置を行い1施設の修繕を行いました。その他の施設についても修繕計画を策定しました。

また、健全性によらず、その他の局所的あるいは部分的な変状について、点検等の結果を踏まえ、修繕計画を策定し、修繕計画に基づく措置を行いました。

以上の取組みを実施することにより、お客さまの安全・円滑な通行確保のための道路構造物等の機能を維持・向上しました。

■ 令和元年度(点検2巡目)以降の点検で健全性の診断の判定区分Ⅲと判定した施設の修繕状況と計画

点検 年度	点検 年度	構造物	単位	判定区分Ⅲ 以上の施設数	措置実績数						措置計画数					合計		
					R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11			
R1 年度	2 巡 目	橋梁	橋	109	0	6	1	28	54	20							109	
		トンネル	箇所	10	2	1	1	0	5	1							10	
		シェッド	箇所	0	0	0	0	0	0	0							0	
		大型カルバート	箇所	3	0	2	0	0	0	1							3	
		横断歩道橋	橋	0	0	0	0	0	0	0							0	
		門型標識等	基	9	0	3	1	4	1	0							9	
R2 年度		橋梁	橋	128		0	0	10	9	62	47						128	
		トンネル	箇所	5		0	0	0	1	2	2						5	
		シェッド	箇所	0		0	0	0	0	0	0						0	
		大型カルバート	箇所	12		0	0	1	3	4	4						12	
		横断歩道橋	橋	0		0	0	0	0	0	0						0	
		門型標識等	基	9		0	3	2	2	1	1						9	
R3 年度		橋梁	橋	229		1	6	15	38	116	53						229	
		トンネル	箇所	10		0	0	0	0	3	7						10	
		シェッド	箇所	3		0	0	0	0	3	0						3	
		大型カルバート	箇所	2		0	0	0	2	0	0						2	
		横断歩道橋	橋	0		0	0	0	0	0	0						0	
		門型標識等	基	7		0	1	0	1	2	3						7	
R4 年度		橋梁	橋	120		0	7	8	10	43	52						120	
		トンネル	箇所	17		1	0	0	4	6	6						17	
		シェッド	箇所	0		0	0	0	0	0	0						0	
		大型カルバート	箇所	2		0	0	0	0	0	2						2	
		横断歩道橋	橋	0		0	0	0	0	0	0						0	
		門型標識等	基	2		0	0	1	0	0	1						2	
R5 年度		橋梁	橋	63		0	8	2	10	10	33						63	
		トンネル	箇所	16		0	2	4	0	6	4						16	
		シェッド	箇所	1		0	0	1	0	0	0						1	
		大型カルバート	箇所	0		0	0	0	0	0	0						0	
		横断歩道橋	橋	0		0	0	0	0	0	0						0	
		門型標識等	基	2		0	1	0	0	1	0						2	
R6 年度		橋梁	橋	51		0	2	0	0	5	44						51	
		トンネル	箇所	22		0	6	3	2	9	2						22	
		シェッド	箇所	0		0	0	0	0	0	0						0	
		大型カルバート	箇所	1		0	0	0	0	0	1						1	
		横断歩道橋	橋	1		0	0	0	0	0	1						1	
		門型標識等	基	14		1	5	1	1	5	1						14	
合計		合計			2	12	7	53	97	153	212	128	79	57	48	848		

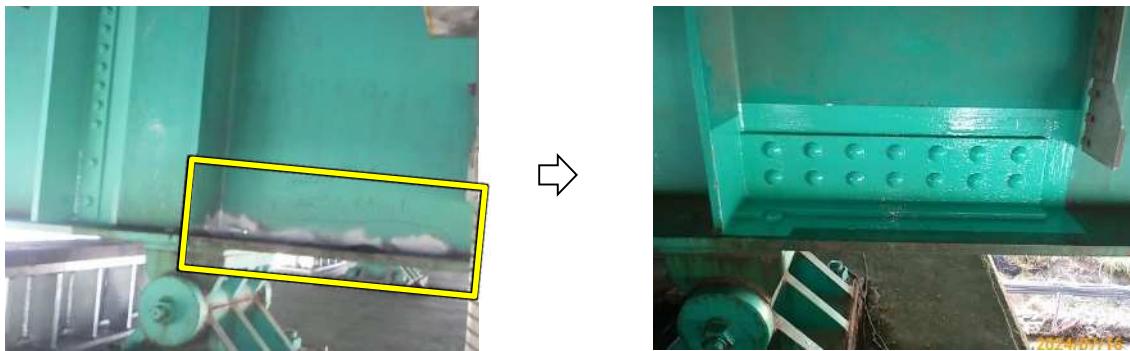


【判定区分Ⅲとした施設の修繕事例 橋梁上部工等の損傷(E20 中央自動車道 竜王高架橋)】

■ 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、速やかな措置が必要な変状の対応状況*

	令和5年度末 残存变状数	令和6年度		令和6年度末 残存变状数
		変状発見数	措置件数	
土木点検による変状と措置状況 ^{*1}	540箇所	372箇所	216箇所	696箇所
施設点検による変状と措置状況	0箇所	980箇所	980箇所	0箇所

*道路橋、トンネル、シェッド・大型カルバート、横断歩道橋、門型標識を対象



【速やかな対策が必要な変状の措置事例 鋼桁端部の断面欠損(E23 東名阪自動車道)】

(2)今後の取組み

点検等の結果を踏まえ、措置に対する優先順位付けを行い、工法等の措置方法を選定の上、策定した修繕計画の円滑な進捗を図ることで、道路構造物等を長期的に良好な状態に保ってまいります。

2-1-4. 安全な走行環境の提供

安全で快適な走行環境をお客さまに提供するために、健全な舗装路面の確保に努め、調査・点検の結果等に基づき、変状を有する路面を計画的に補修・更新しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】快適走行路面率 〔単位:%〕 快適に走行できる舗装路面の車線延長比率	令和5年度 実績値	96%
	令和6年度 実績値	97%
	令和7年度 目標値	95%
	(参考)令和4年度から 令和7年度の平均値	95%

(1)令和6年度の取組み結果

令和6年度では、路面性状調査等において確認された変状に対し、当年度中に新規に発生した変状等を踏まえ、優先度が高いと判断した約317km・車線について補修を実施し、高速走行に支障がないよう道路機能を保持し、お客様の安全、円滑な通行を目的とした管理水準を維持しました。

■令和6年度舗装補修数量(単位:km・車線)

資産数量※1	翌年度までに補修目標値に達すると想定される延長			当該年度 補修対象 数量※2	快適走行 路面率
	期首	当年度中に新規に発生	計		
8,665	374	212	633	317	97%

※1 令和6年度期首の資産数量(一の路線は含まない)

※2 日常点検等に基づく補修数量は含まない



【舗装補修事例(E1A 伊勢湾岸自動車道 名港潮見IC～名港中央IC)】

(2)今後の取組み

引き続き、計画的に舗装補修を実施していきます。具体的には、路面性状調査等を継続して実施するとともに、舗装補修に伴う工事規制に係る関係機関との協議・調整を計画的に実施し、リニューアル工事など他の工事規制計画を考慮した計画を立案するなど、お客様へのご迷惑を最小限にする取組みを実施しながら、着実に健全な舗装路面の確保に努めます。

■令和7年度の目標設定の考え方

路面性状調査結果等により確認した補修対象数量を着実に補修し、快適走行路面率95%を上回ることを目標として設定しています。

(単位:km・車線)

資産数量※1	要補修数量			当該年度 補修対象 数量※3	快適走行 路面率
	期首	当年度中に新規に発生※2	計		
8,665	270	350	686	221	95%以上

※1 令和7年度期首の資産数量(一の路線は含まない)

※2 過年度に新規発生した要補修箇所から想定した値

※3 日常点検等に基づく補修数量は含まない

2-1-5. 重量違反車両等の取締り強化

高速道路の構造物の劣化に多大な影響を与え、交通安全上重大な事故に繋がる恐れのある重量超過など車両制限令に違反する車両に対して、専門の取締り部隊による取締りや自動計測装置による取締り、常習違反者への講習会、大口・多頻度割引の割引停止などを実施し、違反車両の撲滅に取組んでいます。

また、違反者に対する積荷の軽減措置命令や悪質な違反車両への刑事告発の実施など、取締りの厳罰化に努めています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】車限令違反車両取締 〔単位:回、台又は件〕 高速道路上で実施した 車限令違反車両取締	取締実施回数	令和5年度 実績値	1, 208
		令和6年度 実績値	1, 202
		令和7年度 目標値	1, 200
		(参考)令和4年度から 令和7年度の平均値	1, 199
引き込み台数	引き込み台数	令和5年度 実績値	5, 280
		令和6年度 実績値	4, 767
	措置命令件数	令和5年度 実績値	705
		令和6年度 実績値	686
即時告発件数	即時告発件数	令和5年度 実績値	2
		令和6年度 実績値	1

(1)令和6年度の取組み結果

■取締りの強化

➤ 合同の取締り実施

取締り強化の一環として、並行・接続する他高速道路会社、他道路管理者、警察等関係機関と合同で、複数箇所の取締りを同時に実施しました。



【警察等関係機関との連携による合同取締り】

➤ 効果的な取締りの実施

過去の違反傾向から取締り場所・時間帯を分析することで効果的に実施しています。

また、車重計が設置されていないインターチェンジ等においても、ポータブル車重計を使用し、広域的な取締りを実施しています。



【ポータブル車重計での取締り】

➤ 自動計測装置による取締り

本線等に軸重の測定やナンバー読取機能を有する自動計測装置を整備し、軸重違反嫌疑車両の常時取締りを実施しています。



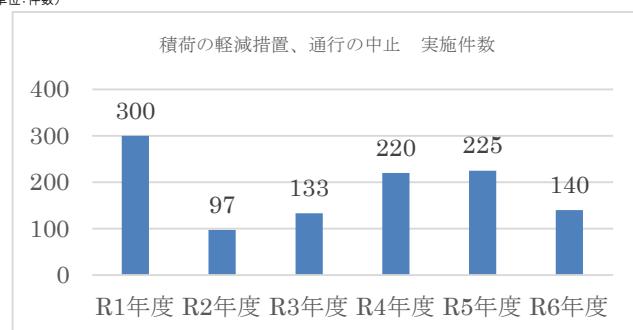
【本線型自動計測装置】

■ 違反者に対する対応

➤ 重大な車限令違反車両に対する積荷の軽減措置等

平成27年度より、違反車両に対して高速道路からの退出を命じる措置命令(行政処分)を拡充するため、従前より実施していた「U ターン」「指定IC流出」に、重大な違反への「積荷の軽減措置」「通行の中止」による措置命令を追加し、実施しています。

(単位:件数)



【積荷の軽減措置の実施状況】

➤ 悪質な車限令違反車両に対する即時告発の実施

平成27年度より、総重量が基準の2倍以上となる悪質な重量違反車両に対して、即時告発を実施しています。(令和6年度 即時告発実施件数:1件)

➤ 大口・多頻度割引停止措置等における見直し

平成29年4月より、高速道路会社6社と連携し、車両制限令違反者に対する大口・多頻度割引停止措置等の見直し・強化を行っており、違反の累積点数に応じて、講習会による指導や割引停止、利用停止等の措置を実施しています。

＜講習会参加対象者数および割引停止等実施件数の推移＞

	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度	令和5 年度	令和6 年度
講習会参加 対象者数	149社	84社	31社	50社	55社	54社	55社
割引停止等 実施件数	21件	6件	0件	1件	1件	1件	0件



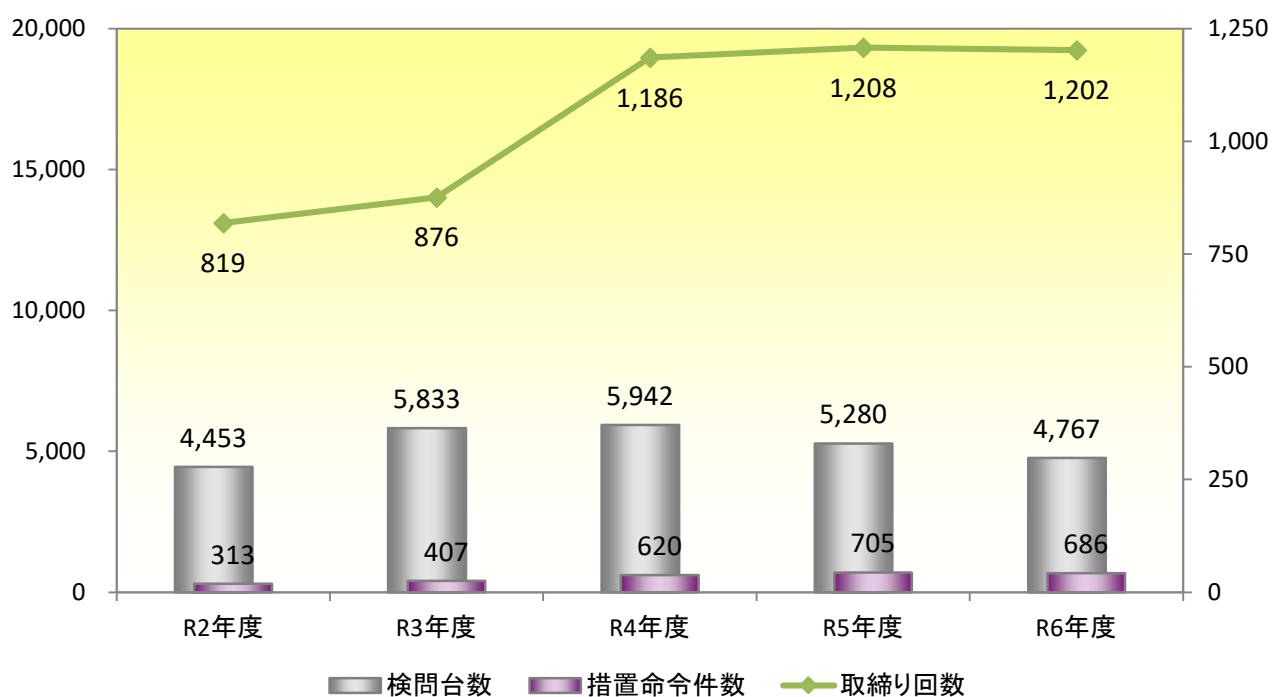
【車両制限令違反者への講習会】

■ 令和6年度の結果分析

令和6年度の車限令取締実施について、検問台数及び措置命令台数、取締り回数は減少したものの、検問台数あたりの措置命令件数は、0.13件から0.14件に増加する結果となりました。これは、取締員の違反疑義車両に対する見極めが向上したことにより、効率的に取締りを行えたものと考えられます。

(単位:件数)
【取締実施回数・措置命令件数】

(単位:件数)
【取締回数】



【検問台数及び措置命令件数、取締り回数の推移】

(2)今後の取組み

引き続き、重量超過等の車両制限令に違反する車両の取締りに積極的に取組んでいきます。

■令和7年度の目標設定の考え方

令和6年度における取締実施回数について、令和5年度を数回下回る結果となりましたが、令和6年度の取締実績件数について、コロナウィルス感染症拡大期以前の取締実施回数を上回る結果であり、雨天等のやむを得ない事情により中止する事態を除くと、同程度の取締実施回数を見込めるため、令和4年度から6年度までの3年平均取締実施回数である1,200回を令和7年度の目標として設定することとします。

2-1-6. 路上工事に伴う規制時間及び渋滞の削減

路上工事に伴う渋滞が原因となるお客様へのご迷惑を最小限とするために、工事の厳選・集約化や車線運用の工夫、きめ細かな情報提供や料金調整などによるお客様の行動変容の促進、工事における新技術の採用などの取組みを実施しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】交通規制時間 〔単位：時間／km〕 道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間※1 下段の()内は、集中工事等を除いた数値※2	令和5年度 実績値	280 (199)
	令和6年度 実績値	227 (162)
【アウトカム指標】路上工事による渋滞損失時間 〔単位：万台・時〕 路上工事に起因する渋滞が発生したことによる 利用者の年間損失時間※1	令和5年度 実績値	347
	令和6年度 実績値	444
	令和7年度 目標値	379
	(参考)令和4年度から 令和7年度の平均値	368

※1 历年データによる集計

※2 集中工事等を除いた交通規制時間とは、お客様が迂回や時間・日程調整など回避行動をとることができるよう、区間・期間を事前に広く広報した上で行う工事を除いた路上工事時間

(1)令和6年度の取組み結果

リニューアル工事などの事業において、工事の集約や車線運用の工夫などに取組んだ結果、交通規制時間は前年度と比較し、53時間／kmの減少となり、前年度比23%の減少という結果となりました。

路上工事による渋滞損失時間について、お客様へのご迷惑を最小限とするため、きめ細かな情報提供や料金調整などによる迂回などに取組んでいるところですがリニューアルプロジェクト等の大規模規制工事の着実な実施に伴い、前年度と比較し、97万台・時の増加という結果となりました。

■E1東名リニューアル工事における仮設中央分離帯の工夫

交通量が多いE1東名高速道路での対面通行規制を実施するにあたり、車両の中央分離帯突破などの重大事故を防止するため、工事中の仮設中央分離帯にコンクリート製防護柵を設置する必要があります。その設置・撤去作業に伴う交通規制を削減するため、昨年度に続き、移動式防護柵を採用しています。



【E1東名高速道路における移動式防護柵の設置状況】

■リニューアル工事における料金調整等の取組み

首都圏のE1東名リニューアル工事やE20中央道リニューアル工事では、迂回して頂いたお客様を対象とした「料金調整」や「渋滞回避サンクスキャンペーン」などを実施しました。また、東海圏のE23東名阪リニューアル工事やE19中央道リニューアル工事などでも同様の施策を実施しています。

「料金調整」は、工事規制区間を迂回して頂いた場合は、直通利用された場合と料金を同額とする
もので、これにより迂回利用を促進し、工事規制区間の渋滞抑制を図りました。

「渋滞回避サンクスキャンペーン」は、迂回して頂いたお客様へ、更に200円分の電子クーポンをプレゼントするもので、これにより、更なる迂回利用を促進し、渋滞抑制を図りました。



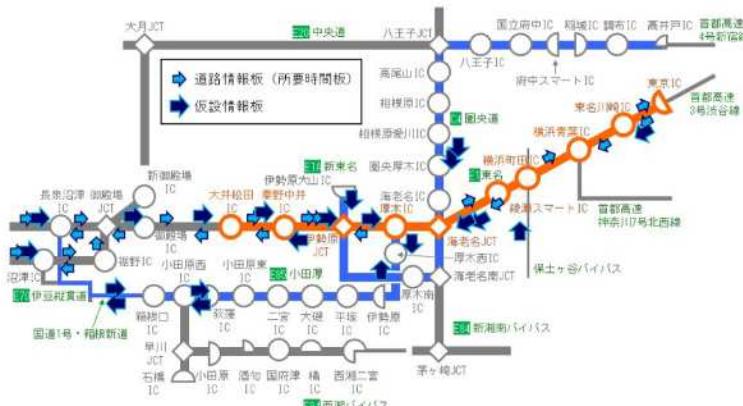
【渋滞回避サンクスキャンペーンの広報事例】

■E20中央道集中工事、E1東名集中工事(首都圏)における取組み

E20中央道集中工事、E1東名集中工事(首都圏)については重交通区間であることから、お客さまへのご迷惑を最小限とするため、日々に実施する規制を集中工事に集約し、昼夜連続規制で実施しました。

渋滞が予測されるため、迂回の分岐点となる箇所へ仮設 LED 情報板を設置し、一般道を含めた所要時間の提供や迂回広報を実施しました。さらに、料金調整を実施することで、さらなる迂回の促進を図りました。

なお、E1東名集中工事(首都圏)では過年度の迂回状況から、E68東富士五湖道路を活用した迂回と料金調整に新たに取り組み、お客さまへのご迷惑の最小化を図りました。



【E1東名集中工事における仮設 LED 情報板の設置箇所】

【仮設 LED 情報板】

■E23東名阪道リニューアル工事における施工計画の工夫

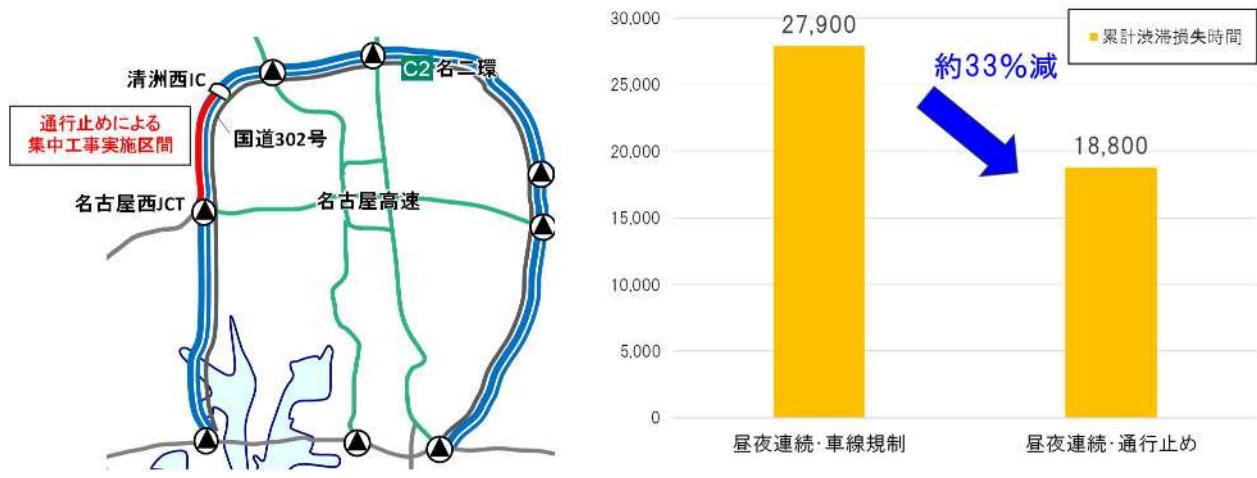
令和7年1月から実施している E23東名阪道リニューアル工事(名古屋西 IC～弥富 IC)では、令和5年11月に工事が完了した弥富高架橋の床版取替工事の際に実施した、高架下の沿道からの資機材搬入出や運搬用の軌道設備を用いる施工計画を参考にすることで、大幅な規制時間の削減および渋滞の削減を達成できるよう努めます。



【E23東名阪リニューアル工事 弥富高架橋における高架下の沿道からの資機材搬入出や運搬用の軌道設備】

■C2名二環集中工事における取組み

昼夜連続車線規制による集中工事の社会的影響や施工時の安全面を低減するため、令和5年度から昼夜連続・通行止めによる集中工事を導入しました。令和6年度も同様に実施し、規制日数の縮減、渋滞量の減少による社会的影響の抑制を実現しました。



【C2名二環・名古屋高速・国道302号の渋滞損失時間】

(2)今後の取組み

リニューアル工事のさらなる本格化に伴い、引き続き工事の厳選・集約化や車線運用の工夫、きめ細かな情報提供や料金調整・各種迂回キャンペーンの実施、新技術・新工法の導入などに積極的に取り組み、お客様へのご迷惑を最小限にしてまいります。

■令和7年度の目標設定の考え方

➤ 路上工事による渋滞損失時間

最新の工事計画を反映し、目標を設定しています。

2-1-7. 通行止め時間の抑制

日本の東西基幹交通を担う大動脈である E1東名高速道路、E1名神高速道路をはじめ、沿線地域の皆さまの生活を支える高速道路の交通の確保に努めています。

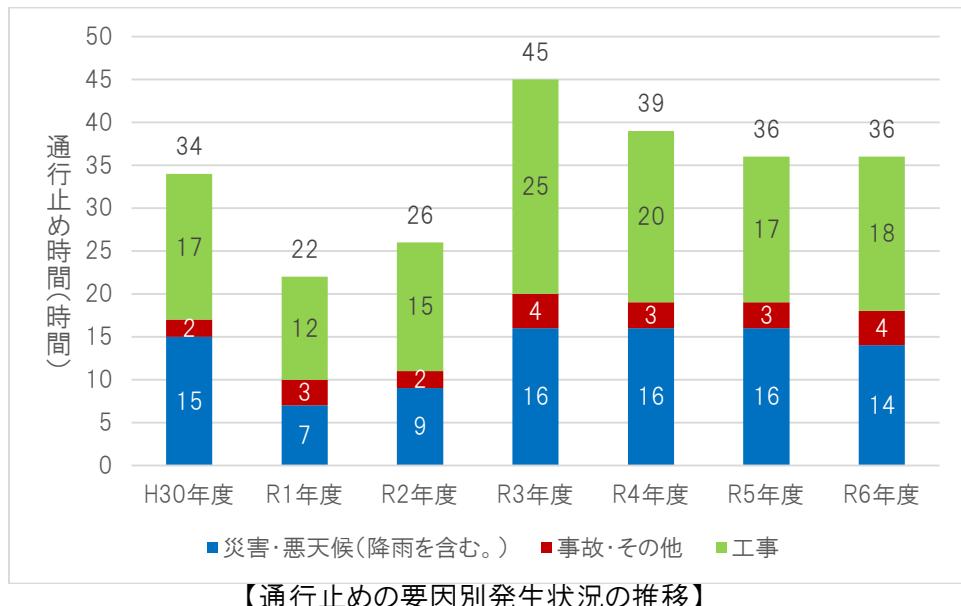
■アウトカム指標

【アウトカム指標】通行止め時間(※) 〔単位:時間〕 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間	令和5年度 実績値	36
	令和6年度 実績値	36

※上下線別の通行止め時間に距離を乗じた年間延べ時間・距離を営業延長で除算したもの

(1)令和6年度の取組み結果

令和5年度と比較して災害・悪天候(降雨を含む。)の通行止め時間が減少し、工事及び事故・その他の通行止め時間が増加したことから、令和6年度の通行止め時間は全体として横ばいとなりました。



(2)今後の取組み

引き続き、工事の厳選・集約化、施工計画、規制方法の工夫等により、お客様へのご迷惑を最小限とする取組みを進め、工事による通行止めを必要最小限に留めるとともに、工事以外についても過年度の災害復旧や雪氷対策の知見、課題等を踏まえた対応により通行止め時間の減少に努め、高速道路の交通確保を図ってまいります。

2-2. 高速道路リニューアルプロジェクト(特定更新等工事)の着実な推進

E1名神高速道路は昭和40年7月、E1東名高速道路は昭和44年5月に全線開通し、すでに50余年が経過しています。当社では、老朽化の進んだ橋梁やトンネルなどの構造物をこれまでの部分的な補修の繰返しではなく、最新の技術を用いて補修、補強し、建設当初と同等又はそれ以上の性能や機能を回復することで、高速道路をこれからも長く健全に保つ「高速道路リニューアルプロジェクト」に取り組んでいます。

■先行特定更新等工事の計画概要(協定 令和7年3月24日付け 別紙特1)

分類	区分	項目	主な対策	対策延長※1	事業費※2
大規模更新	橋梁	床版	床版取替	106km	11, 239億円
		桁	桁の架替	2km	183億円
				小計	11, 422億円
大規模修繕	橋梁	床版	高性能床版防水など	125km	621億円
		桁	表面被覆など	58km	1, 174億円
	土構造物	盛土・切土	グラウンドアンカー 水抜きボーリングなど	4, 977箇所	830億円
	トンネル	本体・覆工	インバートなど	35km	2, 085億円
				小計	4, 710億円
				合計	16, 132億円

※1 上下線別及び連絡等施設を含んだ延べ延長

※2 端数処理の関係で合計が合わない場合がある

■後行特定更新等工事の計画概要(協定 令和7年3月24日付け 別紙特1)

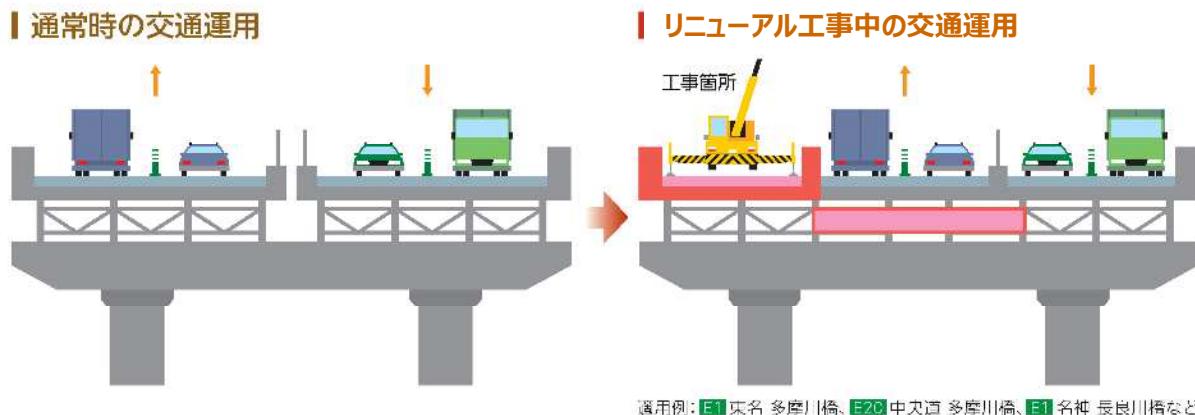
区分	項目	主な対策	対策延長※1	事業費※2
橋梁	床版	床版取替、全面打替え	23km	3, 209億円
	桁	PC橋の桁の架替 PC橋の充填材再注入、外ケーブル補強、表面被覆、電気化学的防食等	18km	638億円
			小計	3, 847億円
土工・舗装	舗装	路盤の更新(高耐久化)	214km	557億円
	盛土	盛土の更新(盛土材の置換等)	8km	397億円
			小計	954億円
			合計	4, 801億円

※1 上下線別及び連絡等施設を含んだ延べ延長

※2 端数処理の関係で合計が合わない場合がある

(1)お客様への影響の最小限化の工夫(現況の車線数を確保した施工)

車線数を減少させる工事により大規模な渋滞が懸念される都市部などの区間において、リニューアル工事によるお客様への影響を最小限に抑えるために、現場の状況を踏まえ可能な箇所において、工事前の車線数を確保できる施工方法を採用して工事を進めています。



【車線確保のイメージ図】

(2)令和6年度の取組み結果

下表のとおり、床版取替工事を E1東名高速道路、E1名神高速道路、E8北陸自動車道、E19長野自動車道、E19・E20中央自動車道、E85小田原厚木道路で行いました。また、E1東名高速道路(2橋)、E1名神高速道路(3橋)、E20中央自動車道(1橋)、E23東名阪自動車道(4橋)では、通年での床版取替工事を施工しています。加えて、予防保全および性能向上として、高性能床版防水、鋼桁補強、塩害対策、土構造物修繕などの大規模修繕を行いました。

高速道路をこれからも長く健全に保つため、最新の技術を用いて性能や機能の回復や通年施工による施工期間の短縮に努めています。

路線	構造物の種類	工事内容	令和6年度実績
E1東名高速道路	橋梁	床版の取替	5橋
E1名神高速道路			1橋
E8北陸自動車道			25橋
E19長野自動車道			1橋
E19・E20中央自動車道			7橋
E85小田原厚木道路			2橋



【E1東名高速道路 東名多摩川橋】
(現況の車線数を確保した床版取替え)



【E8北陸自動車道 手取川橋】
(対面通行規制による床版架替え)

(3)今後の取組み

高速道路リニューアルプロジェクトは、供用中路線での工事となることから、万全な安全対策とともに、交通規制及びそれに伴い発生する交通渋滞といった社会的影響の最小化が必須です。

特に、本格的な展開が予定されている都市部での高速道路リニューアルプロジェクトについては、平成27年3月の事業化後約9年にわたる期間で得た知識と経験を総動員して挑むべきプロジェクトです。渋滞発生を抑制するための現況車線数を確保した規制計画の立案や環状道路ネットワークを活用した迂回促進策など、過去の事例を参考にしつつ、新たな発想を持って取り組んでまいります。

NEXCO3社では、高速道路の機能を将来にわたり維持、継続するための事業の必要性について「高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会」(以下、長期保全委員会)で検討してきました。そして、令和6年1月12日に長期保全委員会、同年1月16日に社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会での審議を経て、同年3月27日にNEXCO3社で策定した「東・中・西日本高速道路の更新計画」が事業許可を受けました。

今後、構造物の新たな劣化事象に対して、着実な更新に取り組んでいきます。

高速道路リニューアルプロジェクトを円滑に進めるためには、高速道路会社のみならず関係機関や地域社会等も含めた調整を行い、社会的なコンセンサスを得る必要があります。

また、プロジェクトを着実に進めるために引き続き、各種技術基準やマニュアル類の整備、人財育成に取り組みつつ技術者等の担い手不足への対応として、入札・契約手法等の改善にも取り組んでまいります。

2-3. 激甚化・頻発化する自然災害への対応

2-3-1. 橋梁の耐震補強対策の推進

平成28年に発生した熊本地震による橋梁の被災状況を踏まえ、災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、大規模な地震時でも軽微な損傷に抑えられ、速やかな機能回復が可能となるよう橋梁の耐震補強を進めています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】橋梁の橋脚耐震補強完了率 〔単位: %〕 15m 以上の橋梁数に占める既設道路橋の 耐震性能2※1を有する橋梁数の割合	令和5年度 実績値	92. 8
	令和6年度 実績値	94. 0
	令和7年度 目標値	94. 7
	令和7年度 中期目標値※2	94. 7
【アウトカム指標】橋梁の橋脚耐震補強完了率 〔単位: %〕 令和5年度までに耐震補強を実施した橋梁に、暫定的な整備手法※3による令和6年度以降の耐震補強を計画している橋梁を加えた橋梁数に占める既設道路橋の耐震性能2を有する橋梁数の割合	令和5年度 実績値	94. 0
	令和6年度 実績値	95. 1
	令和7年度 目標値	95. 8
	令和7年度 中期目標値※2	95. 8

※1 兵庫県南部地震と同程度の地震においても軽微な損傷に留まり、速やかな機能回復が可能な耐震性能

※2 令和7年度中期目標値については、計画見直し中のため、今後目標値の変更あり

※3 暫定的な整備手法とは、今後の耐震補強対策を効果的かつ確実に進めるために策定した「高速道路の耐震補強実施計画(2024.1.13)」に基づき、上下線の橋脚が分離している橋梁では、どちらか一方の橋脚補強を優先するなどの整備手法を指す。

(1)令和6年度の取組み結果

熊本地震で特に被害の大きかったロッキング橋脚を有する橋梁の耐震対策は、全119橋の落橋・倒壊を防ぐ対策が完了しました。それ以外の形式の橋梁の耐震対策については、大規模地震の発生確率が26%以上の対策重点地域※の橋梁を優先して対策を行っており、令和6年度には54橋(累計228橋)の対策が完了し、2橋の工事契約が完了(工事着手中174橋)しました。また、発災後の緊急輸送道路の確保のために仮受資材の準備等により復旧を早期化する取り組みを行っています。

※ 「全国地震動予測地図2020年版(地震調査研究推進本部)」で示されている首都直下地震や南海トラフ巨大地震等、今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域



(2)今後の取組み

今後も継続して、耐震設計、関係機関との協議及び工事等を行い、計画的に対策を実施することで、災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えて参ります。

東日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社（以下、「3会社」と）と合同で、外部有識者を委員とする「高速道路における耐震補強対策の効率的な進め方に関する検討委員会」を令和6年1月13日に開催しました。同委員会では、大規模地震発生時に橋脚の損傷に起因して、上下線共に通行不能になる恐れがある区間を早期に解消させるために、現地の条件等を踏まえた橋脚耐震補強の効率的な整備手法についての検討が行われました。弊社では、これを踏まえて、3会社と連名で「高速道路の耐震補強実施計画」（以下、「実施計画」）を策定しました。

今後は、実施計画に基づき以下の整備手法を基本として橋脚耐震補強を推進してまいります。

《今後の橋脚補強の整備手法》

1. 上下線の橋脚が分離している橋梁は、いずれか一方の橋脚補強を先行して整備する。
2. 段階的に4車線化した路線等の橋梁については、先行整備側の橋脚補強時期を見直す。

2-3-2. 大規模災害への備え

(1) 円滑な道路交通の確保に向けた大雪への対策

令和6年1月24日から25日にかけての大雪の影響により、E1名神高速道路(関ヶ原地区)で大規模な車両滞留を発生させ、お客さまや地域にお住まいの皆さま、関係機関の皆さまに多大なご迷惑をお掛けいたしました。

「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」を雪氷対策の基本方針とし、再発防止とともにこれまでの大雪時の雪氷対策を継続しつつ、関係機関と連携し、お客さまの安全確保及び道路ネットワークへの影響の最小化に努めております。

■ 令和6年度の取組み状況

令和6年度は雪氷に関する通行止めは13回、うち予防的通行止めは7回実施しました。下記の各種取組みを実施することで、大規模な車両滞留の発生はありませんでした。

① 通行止めの確実な実施

- 除雪能力を超過する強降雪が予測される場合において、スタック車両の発生及びそれに伴う大規模な車両滞留の発生を防止するための予防的通行止め、実況降雪による通行止め、直轄国道との同時通行止めの確実な実施に向け、地方整備局をはじめ関係道路管理者と対象区間や具体的の運用に関して事前調整を行い連携を強化
- E1名神高速道路(関ヶ原地区)では、黒路面が維持できなくなる降雪量を「実況降雪による通行止め基準」として設定。またこの数値を用いた予防的通行止め基準値の見直しも併せて実施

項目	これまで	令和6年度冬季から
実況降雪による通行止め基準	—	1. 15~1. 75cm/15分(実況)
予防的通行止め基準	8. 0cm/時間が3時間継続(予測)	4. 6~7. 0cm/時間(予測)

② 大雪予測時のスタック車両発生による大規模滞留発生の防止に関する取組み

『ハード面での取組み』

- リアルタイムに降雪量を把握して除雪作業等を実施するため、気象変化点などに降雪量計を2箇所増設(計112箇所設置)
- 本線規制までのタイムラグを解消し、通行困難な区間への流入車両をより早く抑制するためにインターチェンジ流出部手前に簡易規制装置を令和3年度から試行的に導入を開始し、令和6年度に1箇所増設(計19箇所設置)
- 車両滞留が発生した際に、速やかに車両を流出させるため、人力で脱着可能な中央分離帯緊急開口部を令和3年度から試行的に導入し、令和6年度に7箇所増設(計57箇所設置)



【簡易規制装置】



【人力で脱着可能な中央分離帯緊急開口部】

≪ソフト面での取組み≫

- スタック車や滞留車両の早期発見を目的に、雪氷巡回班の増隊や専任のモニター監視員の配置、気象実況情報と重ね合せた商用車プローブデータを用いた交通監視の試行運用
- スタック発生のリスクが高い箇所への救援車両の事前配置、滞留車両の早期救出に向けたスタック車両へのアプローチパターン、滞留車両の救出パターンをあらかじめ整理
- 各県の乗員保護本部に属する関係機関や自衛隊と降雪期前に乗員保護に関する事前調整を実施
- 万が一の滞留車両発生に備え、お客様の救出や食料・飲料の配布など社員及びグループ社員のほか災害時協力会社や工事受注者にも協力をいただき体制を構築

③ 情報提供の充実に向けた取組み

- 大雪が予測される3日前から広報を実施とともに、行動変容を促す訴求力の高いメッセージへの見直しや関係機関と合同で緊急記者会見を実施
- 大雪に関する緊急発表を契機として、企業広報やリニューアル工事などの工事広報 CM を含め緊急広告に差し換えを行うとともに、より多くの方に届くよう TVCM やラジオの出稿数を拡大 (TVCM: 8局→33局、ラジオ:8局→40局)
- 管外の経済団体も含めて協力をいただき、荷主企業や物流事業者に当社からの情報提供を直接受信できるよう受信登録企業を拡大(664社→960社)
- 強降雪のライブ映像や除雪作業状況をi-HighwayやSNS、休憩施設映像配信モニターなどによる提供を継続実施



【訴求力の高いメッセージ】



【工事 CM など緊急広告への差し替え】

(2)令和6年能登半島豪雨での地域支援活動

令和6年9月21日から22日にかけて、日本海の低気圧や前線に向かって南から暖かく湿った空気が流れ込んだため、大気の状態が非常に不安定となり、線状降水帯が発生するなど猛烈な雨が能登半島に降り続きました。当社管内の高速道路に影響はありませんでしたが、奥能登を中心に河川の氾濫、土砂災害が多発するなど、令和6年1月1日に発生した令和6年能登半島地震の被災地に甚大な被害が発生しました。

当社の金沢支社では、9月21日から11月29日までの期間、地域支援本部を設置し、輪島市内の公民館などにトイレカー8台、輪島市内の道路清掃のため散水車2台を派遣するなどグループ協働で地域支援を行いました。



【公民館に派遣したトイレカー】



【道路を清掃する散水車】

(3)南海トラフ地震臨時情報発表への対応

令和6年8月8日17時に、令和元年5月31日にの提供開始以来初となる「南海トラフ地震臨時情報（調査中）」が発表され、同日19時15分には「南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）」が発表されました。8月15日の政府としての特別な注意の呼びかけが終了するまでの間、情報収集体制を構築するほか、あらゆる媒体を活用したお客様への情報提供、社内行動計画や資機材、防災備蓄品の状況、関係機関との情報伝達体制など、地震に対する備えの再確認を実施しました。

また、令和7年1月13日にも「南海トラフ地震臨時情報（調査中）」が発表され、体制を構築し情報収集を実施しました。



【休憩施設 MIB(マルチインフォメーションボード)での情報提供】



【本線料金所での情報提供】

2-4. 交通事故及び渋滞の削減

2-4-1. 交通事故対策等の推進

死傷事故の削減を図るための交通安全対策の実施などにより事故の防止に努めています。

令和7年度の中期目標値について、令和元年度実績をベースに死傷事故率10%減を目指す目標を設定し、交通安全対策に取り組んでいます。

【アウトカム指標】

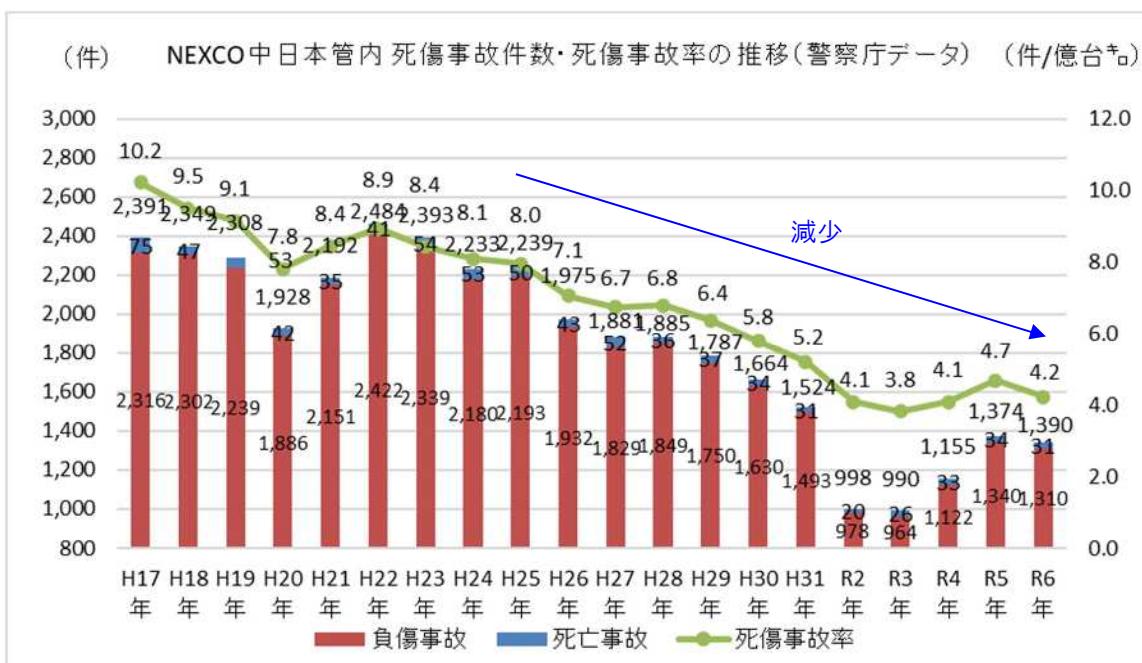
死傷事故率*	令和5年度 実績値	4.7
〔単位:件／億台キロ〕	令和6年度 実績値	4.2
自動車走行車両1億台キロあたりの 死傷事故件数	令和7年度 目標値	4.6
	令和7年度 中期目標値	4.6

* 死傷事故率とは、営業する全高速道路で発生する1億台[†](10台の車が各々100km走れば1千台[‡])当たりの死傷事故件数のこと(暦年データによる集計)

(1)令和6年度の取組み結果

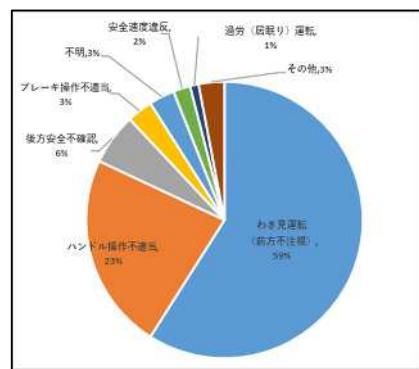
■ 令和6年度の結果

当社管内の事故件数は、平成22年度をピークに減少傾向が続いています。令和6年度の死傷事故率は4.2件／億台キロであり、新型コロナウイルス感染症拡大以前の平成31年度(5.2件／億台キロ)よりは低い値となり、令和5年度と比較して低下しました。

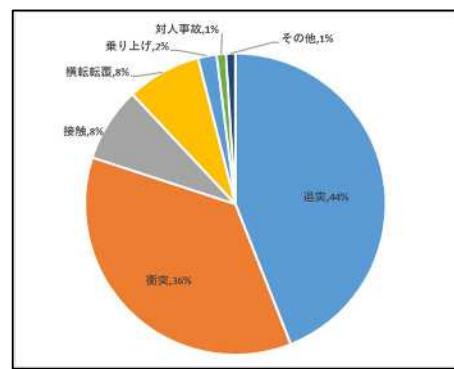


【死傷事故件数・死傷事故率の推移※警察庁の協力を得て高速道路会社が作成】

令和6年における死傷事故発生の要因としては、わき見運転による事故の占める割合が約 60%をと大半を占め、事故の形態としては追突事故が約44%と大半を占める状況となっています。



【事故発生要因】



【事故の形態】

■ 令和5年と比較した令和6年の事故件数

① 天候別の事故件数推移について

➢ 晴・曇における事故が減少しましたが、雨・雪における事故が増加しました。

② 渋滞状況別の事故件数推移について

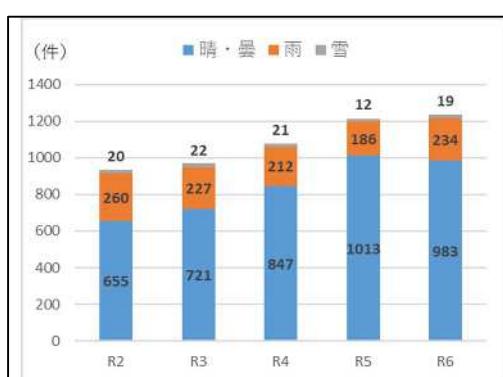
➢ 渋滞中、渋滞最後尾の事故は減少しました。

③ 路肩逸脱の事故件数推移について

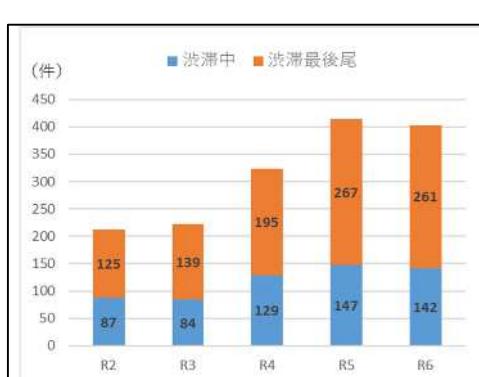
➢ 路肩逸脱事故に増減はありませんでした。

④ 二輪関係の事故件数推移について

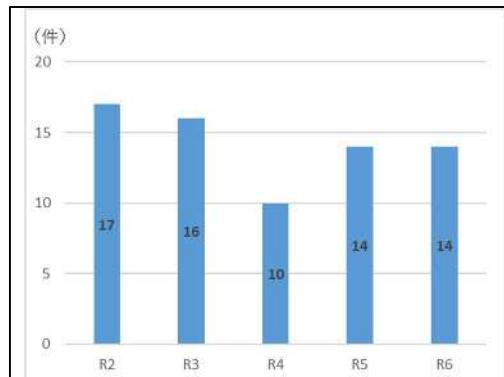
➢ 二輪関係事故は死亡事故、負傷事故ともに減少しました。



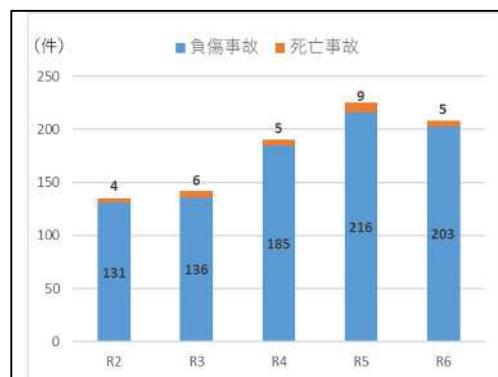
【天候別事故件数】



【渋滞状況別事故件数】



【路肩逸脱事故件数】



【二輪関係事故件数】

■交通安全対策の実施状況

① 事故多発地点での集中的な対策

さらなる交通事故の削減を図るため、事故多発区間41箇所において、最新のデータ収集・解析などにより発生要因を分析し、令和6年年末に完了しました。



【事故対策事例(速度抑制対策: カラー薄層舗装)】

② ETC2.0プローブデータを活用した分析

事故多発区間41箇所について、ETC2.0プローブデータを使い顕在的な事故発生要因の分析、潜在的な危険個所の抽出を実施しました。また、事故対策実施後は速度分析や挙動分析などにより継続的にモニタリングを行い、効果検証に活用します。

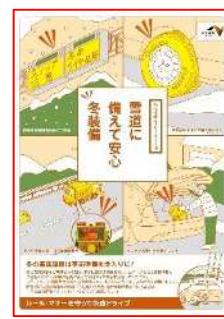
③ 交通安全啓発活動

高速道路を安全・快適にご利用いただくため、春・秋の全国交通安全運動及び独自に実施する交通安全キャンペーン(夏・冬)期間中に各休憩施設でお客様に交通事故の特徴・傾向をお知らせしたり、高速道路での安全走行をサポートする「セーフティドライブ」「地震に備えて」「雪用心」の各冊子をリニューアルし、交通安全セミナー(無料出張講座)で配布するなど、交通安全啓発活動を展開しています。

また、休憩施設内に設置されたマルチインフォメーションボードやSNS(X(旧Twitter))等を活用した動画による交通安全啓発、当社WEBサイトでの広報を通じて、高速道路を安全で快適にご利用いただくための様々な情報をお知らせしています。



【交通安全イベント(SA・PA)】



【SNS(X(旧Twitter))等による広報】



【当社 WEB サイト】

④ 暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策

暫定2車線区間において、区画柵など(ワイヤロープ等)の整備を中心に、重大事故につながりやすい反対車線への正面衝突事故防止対策を進めています。高い飛び出し防止効果が確認されたワイヤロープは、試行の検証結果を踏まえ、平成30年度より土工区間、令和2年度より中小橋区間へ本格導入し、令和4年度に概成し、令和5年4月に残る0.1km(中小橋:2橋)が完了しました。

<ワイヤロープの設置状況>

区間	設置対象延長	設置済延長	進捗率
土工部	37.5km	37.5km	100%
中小橋	0.6km(21橋)	0.6km(21橋)	100%
合計	38.1km	38.1km	100%

※令和5年度末時点



【土工区間(E52中部横断道)】 【中小橋区間(C3東海環状道 関テクハイ橋)】

また、トンネル区間および長大橋(延長50m 以上の橋梁)区間については、路面下に排水溝や床版等があり、ワイヤロープの適用が困難であったため、公募により新たな技術開発を行い、性能が検証されたセンター ブロックとセンター パイプの2技術について、令和3年11月に管内2箇所、令和6年度に13箇所で試行設置しました。検証の結果、走行性や除雪作業等の維持管理に問題がないことを確認したため、今後、試行対象区間を拡大して、事故発生時の安全性などを更に検証していく予定です。



【左:センター ブロック(C3東海環状道 栃洞トンネル)】

【右:センター パイプ(E52中部横断道 福士川第三橋)】

(2)今後の取組み

令和7年度の目標値に向け、令和6年度は段階的な死傷事故率の削減を見据えた目標値を設定し、引き続き、各種安全対策の積極的な推進に努めるとともに、暫定2車線の長大橋・トンネル区間での正面衝突事故防止対策については、令和6年度試行設置した新たな区画柵の検証を行い、本格展開を進め、死傷事故の削減を図ってまいります。

2-4-2. 逆走対策の推進

高速道路の逆走は、高速道路上での逆走以外の事故と比べて、死傷事故となる割合が5倍、死亡事故では40倍となり、非常に危険な行為です。

こうした重大事故につながる可能性の高い高速道路での逆走に対し、令和11年度までに逆走による重大事故ゼロを目指し、本線合流部や IC 出入口等での各種対策を講じてきました（令和2年度までに概成済）。

依然として発生している状況を踏まえ、個々の逆走事案を踏まえた対策を進めつつ、早期逆走検知や路車協調による逆走注意喚起等の対策の展開を検討しています。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】逆走事故件数※ 〔単位：件〕 逆走による事故発生件数 うち[]内は人身事故件数	令和5年度 実績値	6[2]
	令和6年度 実績値	5[1]
	令和7年度 目標値	4[2]
	令和7年度 中期目標値	4[2]
【アウトカム指標】逆走事案件数※ 〔単位：件〕 交通事故または車両確保に至った逆走事案の件数	令和5年度 実績値	32
	令和6年度 実績値	38

※暦年データによる集計

(1)令和6年度の取組み結果

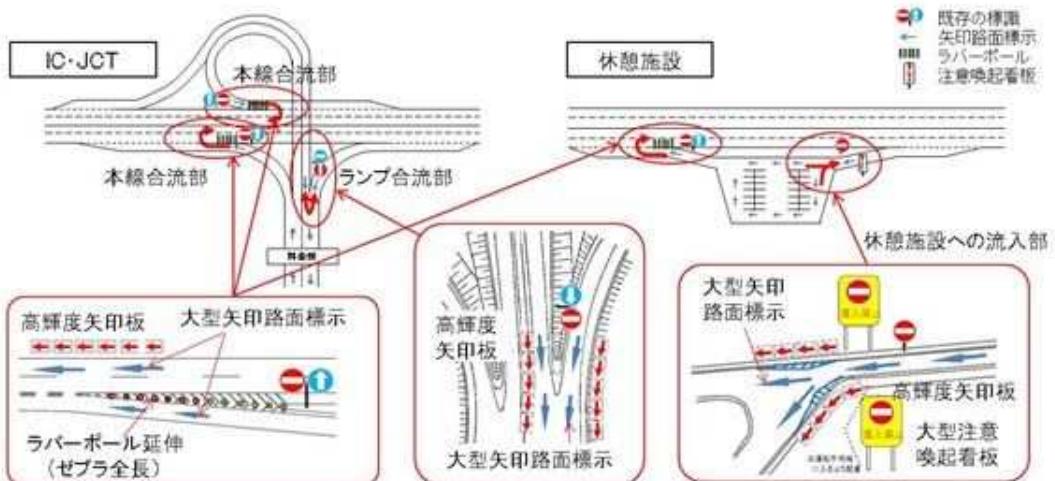
■当社管内における逆走の状況と特徴

- 逆走事故件数については、令和6年度は令和5年度と比較して減少しましたが、逆走事案件数は増加しました。
- 平成28年度から令和5年度の逆走事案件数のうち、約60%は65歳以上の高齢者によるものとなっています。

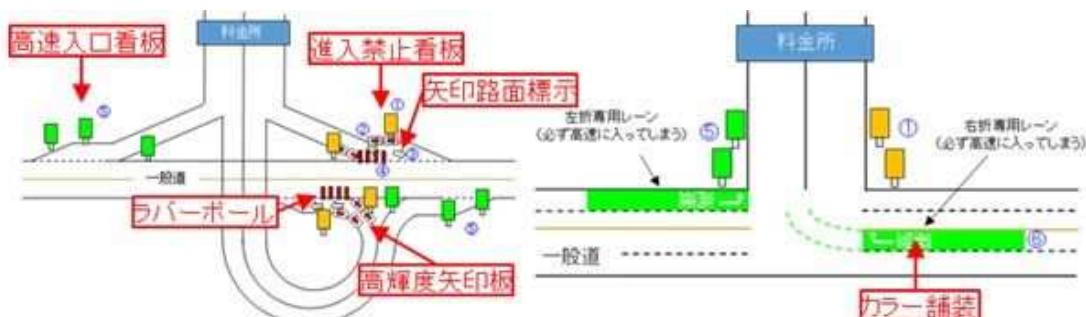
	逆走の発生状況	運転者年齢構成																																																																																										
逆走事故	<p>(件)</p> <p>逆走事故(件数)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地区</th> <th>口物損</th> <th>口負傷</th> <th>■死亡</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H29</td><td>5</td><td>6</td><td>1</td></tr> <tr><td>H30</td><td>3</td><td>7</td><td>4</td></tr> <tr><td>H31</td><td>4</td><td>8</td><td>4</td></tr> <tr><td>R2</td><td>4</td><td>4</td><td>0</td></tr> <tr><td>R3</td><td>3</td><td>3</td><td>0</td></tr> <tr><td>R4</td><td>6</td><td>2</td><td>1</td></tr> <tr><td>R5</td><td>4</td><td>6</td><td>2</td></tr> <tr><td>R6</td><td>4</td><td>5</td><td>1</td></tr> </tbody> </table>	地区	口物損	口負傷	■死亡	H29	5	6	1	H30	3	7	4	H31	4	8	4	R2	4	4	0	R3	3	3	0	R4	6	2	1	R5	4	6	2	R6	4	5	1	<p>逆走事故の年齢構成割合</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地区</th> <th>■30歳未満</th> <th>□30～65歳未満</th> <th>△65～75歳未満</th> <th>■75歳以上</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H29(n=6)</td><td>17%</td><td>17%</td><td>17%</td><td>50%</td></tr> <tr><td>H30(n=7)</td><td>14%</td><td>14%</td><td>43%</td><td>29%</td></tr> <tr><td>H31(n=8)</td><td>0%</td><td>38%</td><td>38%</td><td>25%</td></tr> <tr><td>R2(n=4)</td><td>0%</td><td>75%</td><td>0%</td><td>25%</td></tr> <tr><td>R3(n=3)</td><td>33%</td><td>33%</td><td>33%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>R4(n=9)</td><td>0%</td><td>33%</td><td>22%</td><td>44%</td></tr> <tr><td>R5(n=6)</td><td>0%</td><td>17%</td><td>33%</td><td>50%</td></tr> <tr><td>R6(n=5)</td><td>40%</td><td>0%</td><td>40%</td><td>20%</td></tr> </tbody> </table>	地区	■30歳未満	□30～65歳未満	△65～75歳未満	■75歳以上	H29(n=6)	17%	17%	17%	50%	H30(n=7)	14%	14%	43%	29%	H31(n=8)	0%	38%	38%	25%	R2(n=4)	0%	75%	0%	25%	R3(n=3)	33%	33%	33%	0%	R4(n=9)	0%	33%	22%	44%	R5(n=6)	0%	17%	33%	50%	R6(n=5)	40%	0%	40%	20%									
地区	口物損	口負傷	■死亡																																																																																									
H29	5	6	1																																																																																									
H30	3	7	4																																																																																									
H31	4	8	4																																																																																									
R2	4	4	0																																																																																									
R3	3	3	0																																																																																									
R4	6	2	1																																																																																									
R5	4	6	2																																																																																									
R6	4	5	1																																																																																									
地区	■30歳未満	□30～65歳未満	△65～75歳未満	■75歳以上																																																																																								
H29(n=6)	17%	17%	17%	50%																																																																																								
H30(n=7)	14%	14%	43%	29%																																																																																								
H31(n=8)	0%	38%	38%	25%																																																																																								
R2(n=4)	0%	75%	0%	25%																																																																																								
R3(n=3)	33%	33%	33%	0%																																																																																								
R4(n=9)	0%	33%	22%	44%																																																																																								
R5(n=6)	0%	17%	33%	50%																																																																																								
R6(n=5)	40%	0%	40%	20%																																																																																								
逆走事案	<p>(件)</p> <p>逆走事案(件数)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地区</th> <th>口確保</th> <th>口物損</th> <th>口負傷</th> <th>■死亡</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H29</td><td>26</td><td>5</td><td>1</td><td>0</td></tr> <tr><td>H30</td><td>21</td><td>3</td><td>4</td><td>0</td></tr> <tr><td>H31</td><td>15</td><td>4</td><td>4</td><td>0</td></tr> <tr><td>R2</td><td>19</td><td>4</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>R3</td><td>30</td><td>3</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>R4</td><td>28</td><td>6</td><td>2</td><td>1</td></tr> <tr><td>R5</td><td>26</td><td>4</td><td>2</td><td>0</td></tr> <tr><td>R6</td><td>33</td><td>4</td><td>0</td><td>0</td></tr> </tbody> </table>	地区	口確保	口物損	口負傷	■死亡	H29	26	5	1	0	H30	21	3	4	0	H31	15	4	4	0	R2	19	4	0	0	R3	30	3	0	0	R4	28	6	2	1	R5	26	4	2	0	R6	33	4	0	0	<p>逆走件数の年齢構成割合</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地区</th> <th>■30歳未満</th> <th>□30～65歳未満</th> <th>△65～75歳未満</th> <th>■75歳以上</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H29(n=32)</td><td>16%</td><td>25%</td><td>16%</td><td>44%</td></tr> <tr><td>H30(n=28)</td><td>7%</td><td>21%</td><td>25%</td><td>46%</td></tr> <tr><td>H31(n=23)</td><td>9%</td><td>30%</td><td>22%</td><td>39%</td></tr> <tr><td>R2(n=23)</td><td>0%</td><td>17%</td><td>22%</td><td>61%</td></tr> <tr><td>R3(n=33)</td><td>6%</td><td>33%</td><td>18%</td><td>42%</td></tr> <tr><td>R4(n=37)</td><td>0%</td><td>27%</td><td>24%</td><td>49%</td></tr> <tr><td>R5(n=32)</td><td>3%</td><td>19%</td><td>25%</td><td>53%</td></tr> <tr><td>R6(n=38)</td><td>5%</td><td>26%</td><td>18%</td><td>50%</td></tr> </tbody> </table>	地区	■30歳未満	□30～65歳未満	△65～75歳未満	■75歳以上	H29(n=32)	16%	25%	16%	44%	H30(n=28)	7%	21%	25%	46%	H31(n=23)	9%	30%	22%	39%	R2(n=23)	0%	17%	22%	61%	R3(n=33)	6%	33%	18%	42%	R4(n=37)	0%	27%	24%	49%	R5(n=32)	3%	19%	25%	53%	R6(n=38)	5%	26%	18%	50%
地区	口確保	口物損	口負傷	■死亡																																																																																								
H29	26	5	1	0																																																																																								
H30	21	3	4	0																																																																																								
H31	15	4	4	0																																																																																								
R2	19	4	0	0																																																																																								
R3	30	3	0	0																																																																																								
R4	28	6	2	1																																																																																								
R5	26	4	2	0																																																																																								
R6	33	4	0	0																																																																																								
地区	■30歳未満	□30～65歳未満	△65～75歳未満	■75歳以上																																																																																								
H29(n=32)	16%	25%	16%	44%																																																																																								
H30(n=28)	7%	21%	25%	46%																																																																																								
H31(n=23)	9%	30%	22%	39%																																																																																								
R2(n=23)	0%	17%	22%	61%																																																																																								
R3(n=33)	6%	33%	18%	42%																																																																																								
R4(n=37)	0%	27%	24%	49%																																																																																								
R5(n=32)	3%	19%	25%	53%																																																																																								
R6(n=38)	5%	26%	18%	50%																																																																																								

■ 令和6年度の取組み

令和2年度までにインターチェンジ合流部や料金所プラザ部、出入口付近における路面標示・ラバーポール・矢印板などの、物理的・視覚的な対策を実施してきましたが、依然として逆走事案が発生している状況を踏まえ、令和3年度以降は個々の逆走事案を踏まえたきめ細やかな対策を進めています。令和6年10月に、E20中央自動車道 双葉スマートICを起点とした逆走死亡事故の発生を受けて、同様の構造を有するスマートICの逆走対策の強化を検討し、一部対策を完了しました。



【逆走対策(分合流部・出入口部)】



【逆走対策(一般道との接続部)】



【代表的な対策事例】



【E20中央道 双葉SA下りにおける対策状況(路面標示(矢印)、ラバーポールの施工)】

■交通安全啓発活動の実施状況

交通安全啓発活動として、SNS や休憩施設などで呼びかけを実施しています。特に、高齢ドライバー等による発生件数が多い逆走については、家庭内からの注意喚起につながる内容の啓発を実施しています。



【SNS を用いた啓発活動】



【イベントへの出展を通した啓発活動】

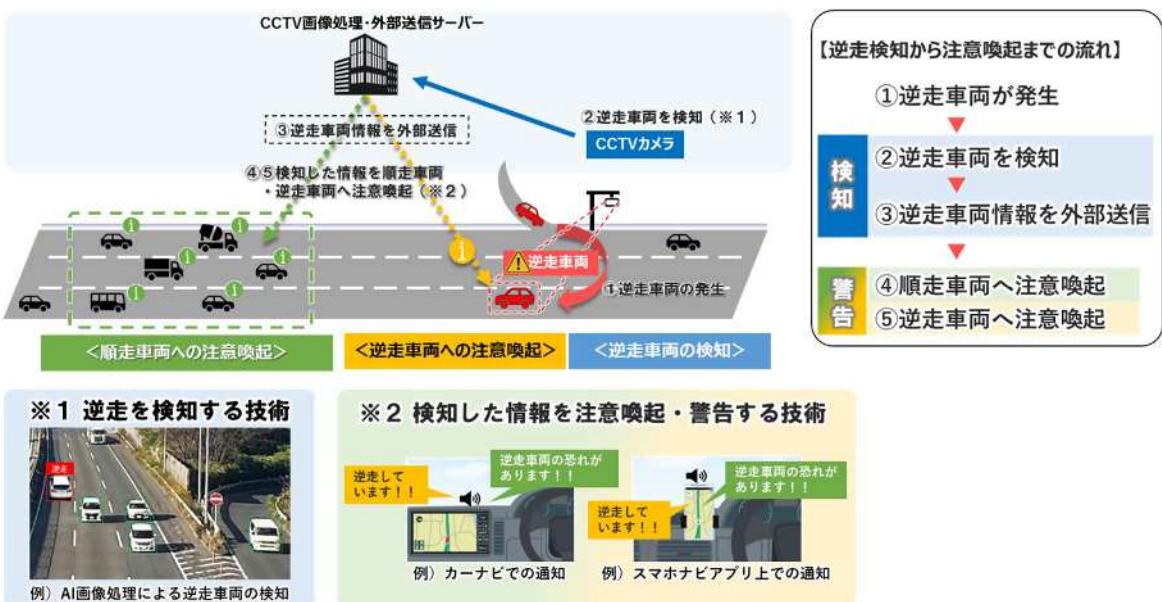
■公募技術による逆走対策技術の実施状況

平成28年11月22日から平成29年2月10日まで、民間企業等からの逆走対策技術の公募を行った結果、100件の応募があり、実道での検証等を行う技術として28技術を選定しました。平成29年度より実道での検証により有効性・適用性を評価し、「高速道路での逆走対策に関する有識者委員会(平成30年12月18日)」を踏まえ、現地展開技術として18技術が選定され、当社ではそのうち11技術について令和元年度より現地展開を行い、現在検証を実施しています。

また、さらなる対策として、DX 等技術の進展、スマートフォン等デバイスの普及、道路管理設備(CCTV 等)の充実といった変化を踏まえ、それらを活用した新規技術の公募(テーマIV・V)による現地展開に向けて、令和6年12月に公募を開始しました。



公募技術のイメージ（テーマIV：道路設備CCTVカメラを活用した逆走検知～個車注意喚起）



公募技術のイメージ（テーマV：自車設備による逆走自動検知～注意喚起）



(2)今後の取組み

「高速道路における安全・安心基本計画」(令和元年9月 国土交通省)及び「高速道路における安全・安心実施計画」(令和元年12月 NEXCO 中日本)における、令和11年度までに逆走による重大事故ゼロとする目標に基づき、過年度の逆走事故件数の実績を踏まえ、段階的な削減を見据えた目標値を設定し、引き続き、逆走事故・事案件数の削減を目指し、さらなる対策を実施していきます。具体的には、交通安全啓発活動を実施するとともに、さらなる逆走対策として、公募技術による対策の更なる展開や路車協調による画像認識技術を用いた逆走対策の現地展開を推進してまいります。

2-4-3. 歩行者・自転車等の立入対策の推進

高速道路等の自動車専用道路への歩行者や自転車等の立入は、第三者を巻き込む悲惨な事故につながる恐れがあります。歩行者や自転車等の立入状況及び、その特徴を分析し、警察などの関係機関と連携を図りながら対策を推進しています。

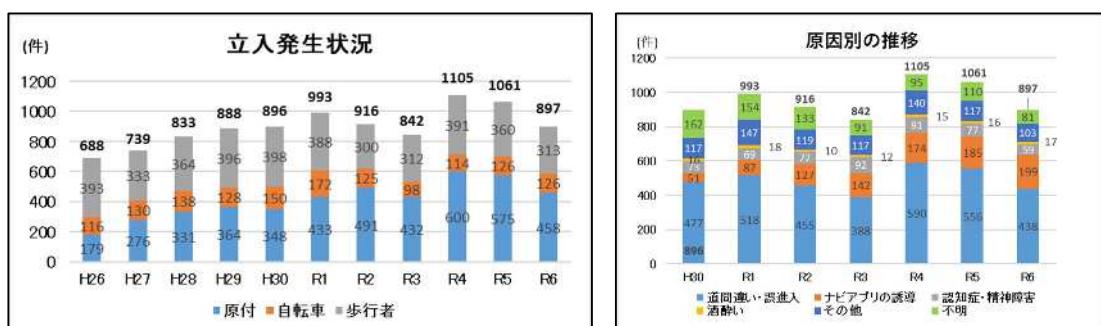
■アウトカム指標

【アウトカム指標】人等の立入事案件数 〔単位:件〕 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入った事案の件数	令和5年度 実績値 1,061
	令和6年度 実績値 897
	令和7年度 目標値 897
	令和7年度 中期目標値 644

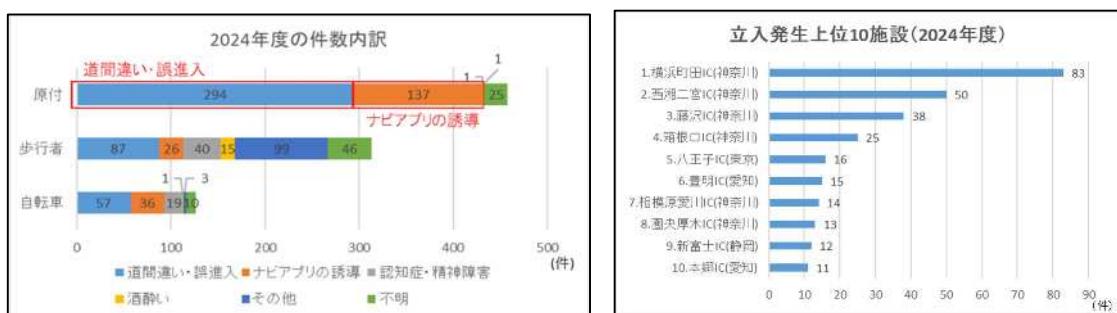
(1)令和6年度の取組み結果

■当社管内における高速道路への歩行者や自転車等の立入状況と特徴

- 令和6年度は、立入事案が897件発生し、1,000件を下回りました。
- 原付による立入が全体の半数を占めております。原因別では道間違い・誤進入が50%弱を占めていますが、発生件数は減少傾向にあります。全体の件数は減少しておりますが、原付を中心にナビアプリの誘導による立入件数も増加傾向にあります。
- 一般道から直結するIC入口等での立入が多く、特定の箇所に集中する傾向があります。特に、都市部の幹線道路と接続しているICで多く発生するなど、地域特性が表れる傾向があります。



【歩行者や自転車等の立入の推移(件)】



【令和6年度の件数内訳】

【令和6年度の立入上位10ICの内訳】

■令和6年度の取組み

- インターチェンジ入口付近に原付等の誤進入対策としてカラー舗装を設置
- 外国人向けの誤侵入啓発(高速バス会社と連携した啓発など)
- 誤進入多発箇所におけるナビアプリ運営会社と連携した経路案内改善の取組み
- 原付ユーザーに向けた誤進入防止動画の作成



【高速道路入口付近の標識設置(横浜町田 IC)】



【高速バスに乗車した外国人への啓発チラシ】



【高速道路各社とナビアプリ運営会社と連携した取組み※】

※ 株式会社ナビタイムジャパン プレスリリース引用



【クイズ形式の原付誤進入防止動画】

(2)今後の取組み

これまで実施した対策の効果検証を踏まえ、より有効な対策を立案し、誤侵入多発箇所における注意喚起対策や啓発活動を進めます。

■令和7年度の目標設定の考え方

増加傾向にあるナビアプリ利用時の原付等の誤進入に対し、経路案内改善に向けたアプリ会社への継続的な働きかけや、誤进入防止動画等を活用した各ターゲット別の広報、関係機関と連携した幅広い啓発活動の実施による効果を見込み、目標を設定しています。

2-4-4. 渋滞対策の推進

日本の物流の大動脈を担う E1 東名高速道路・E1 名神高速道路をはじめとする管内の高速道路の定時性を向上させ、信頼度の高いサービスをお客さまに提供するため、渋滞対策等の取組みを実施しています。

■ アウトカム指標

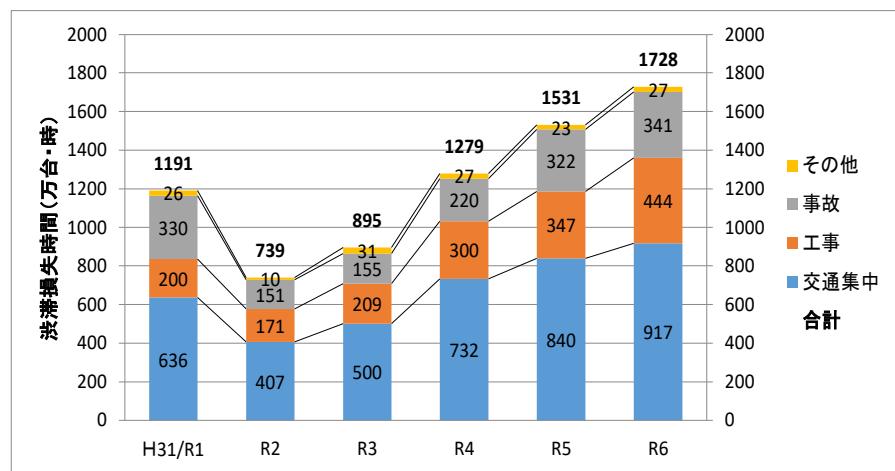
【アウトカム指標】本線渋滞損失時間※1 〔単位：万台・時／年〕 本線渋滞が発生することによる お客様の年間損失時間	令和5年度 実績値	1, 531	
	令和6年度 実績値	1, 728	
	令和7年度 目標値	1, 640	
	令和7年度 中期目標値	990	
【アウトカム指標】 ピンポイント渋滞対策実 施箇所※2 〔単位：箇所〕 ピンポイント渋滞対策を 実施している箇所数	新規着手箇所数	令和5年度 実績値	0
		令和6年度 実績値	0
	対策実施箇所数	令和5年度 実績値	8
		令和6年度 実績値	7
	完了箇所数 【平成27年度以降の累計 値】	令和5年度 実績値	6
		令和6年度 実績値	7

※1 本線渋滞損失時間とは、渋滞がなく通常の速度で走行した所要時間に対し、渋滞した結果のろのろとした速度で走行した所要時間との差分を渋滞に巻き込まれた総台数分に換算した時間(暦年データによる集計)

※2 渋滞対策に関する会議(他の道路管理者や警察等を構成員に含む協議会、WG 等)において、データを用いて渋滞要因の分析し、具体的な対策を公表している箇所。ただし、ネットワーク整備及びその一連の事業は除く。上下線別に対策を実施している場合、各1箇所の計2箇所としてカウントしている。着手の基準日は、具体的な渋滞対策案を公表した会議開催日としている。

(1)令和6年度の取組み結果

令和6年度は、名神一宮地区(上り線)の付加車線事業を完成させ、渋滞損失時間の減少を図りました。一方で交通需要は、新型コロナウィルス感染症の流行以前(令和元年度以前)の交通需要と同等程度まで回復している状況です。加えて東名や圏央道における首都圏部において、交通需要が増回傾向にあったことを受けて交通集中による渋滞損失時間が前年度比で増加しました。引き続き、ピンポイント渋滞対策は、7箇所において対策を実施しています。



【渋滞の要因別発生状況の推移(暦年)】

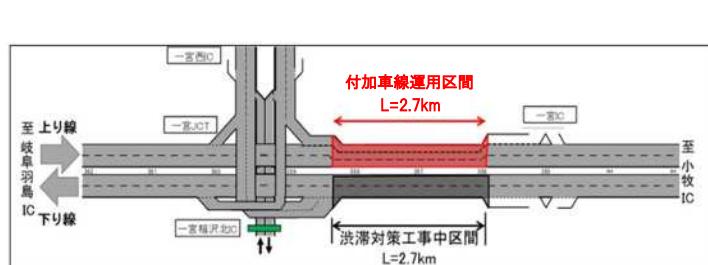
■ピンポイント渋滞対策の実施状況

ビッグデータ等を活用して渋滞の原因や発生個所を特定することで、早期に対策の効果を発現させることを目的としたピンポイント渋滞対策を、下表のとおり7箇所において実施しています。

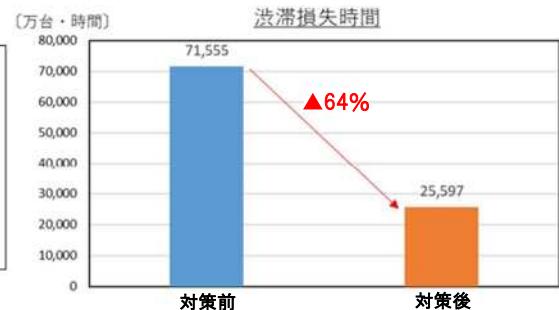
番号	対策箇所	対策内容	状況
1	E1 東名上り 大和トンネル付近	付加車線の設置(約4km)	実施中 (令和3年7月:約2.7km 完了)
2	E1 東名下り 大和トンネル付近	付加車線の設置(約5.5km)	実施中 (令和3年7月:約1.8km 完了 令和4年11月:約0.5km 完了)
3	E20 中央道上り 小仏トンネル付近	別線トンネル(約3.5km)と既存 道路用地を活用した付加車線の 設置(約1.5km)	実施中
4	E20 中央道下り 相模湖付近	付加車線の設置(約2km)	実施中
5	E1 名神上り 一宮 JCT 付近	既存の道路幅員を活用した暫定 3車線運用(約2.7km)	完成(令和6年9月)
6	E1 名神下り 一宮 JCT 付近	既存の道路幅員を活用した暫定 3車線運用(約2.7km)	実施中
7	E1 東名上り 東名三好付近	付加車線の設置(約7km)	実施中
8	E20 中央道 三鷹 BS 付近	付加車線の設置(約1km)	実施中

■E1 名神 一宮 IC～一宮 JCT(上り線)の付加車線事業完成

E1名神高速道路(名神)一宮インターチェンジ(IC)～一宮ジャンクション(JCT)間で進めている渋滞対策工事のうち、上り線の工事が完成し、令和6年9月7日(土)から上り線において付加車線の運用を開始した。本区間は、中京圏有数の渋滞多発区間であり、朝夕の通勤時間帯や交通混雑期を中心に激しい渋滞が発生していましたが、付加車線事業の完成により渋滞の低減を図ることができました。



【位置図】



【付加車線運用開始後の交通状況※】

※集計期間

対策前：令和5年9月12日(火)から同年12月10日(日)

対策後：令和6年9月10日(火)から同年12月8日(日)

■情報通信アプリ「みちラジ」の開発

ハイウェイラジオで提供している交通情報をスマートフォン(スマホ)からでも入手できる情報通信アプリ「みちラジ」を開発し、令和元年度から運用しています。「みちラジ」は、高速道路を走行中のお客様の位置情報をもとに、渋滞・事故・通行止めの情報や所要時間情報などを、あらかじめ設定した個人のスマホに明瞭(めいりょう)な音声でプッシュ通知により情報提供を行うもので、迂回や安全運転の支援等に活用頂けます。また、更なる支援のため、令和5年度から「みちラジ」の機能を拡充し、事故や落下物など突発事象や過去に事故が多く発生している地点の約2km手前で注意喚起情報および大雪などにより万が一高速道路上で滞留が発生した際に、滞留に巻き込まれたお客様が現在発生している事象や除雪状況などの情報が入手できるサービスの提供を開始しています。



【画面イメージ (アプリ起動時)】



【画面イメージ(音声受信時)と提供情報のイメージ】



【直近事象に対する注意喚起情報提供イメージ】



【任意エリアに対する情報提供イメージ】

■「スイスイ旅」アプリの実証実験

E20中央自動車道において、沿線の観光施設・店舗などの観光情報（一部施設）や混雑情報と「中央道 渋滞減らし隊」で提供するAI渋滞予測情報を、芝浦工業大学が開発した「スイスイ旅」アプリを通じて高速道路利用者に提供し、観光需要の分散を図りました。令和6年度は地域の一部の店舗にも協力をいただき、各店舗で15時以降に使用できる割引を「スイスイ旅山梨版」アプリで表示しました。

旅行者の損失している時間を有効な滞在時間へと転換することによって、地域での消費の拡大と渋滞削減に取り組みました。また、令和7年度以降も継続して実証実験に取り組んでいきます。



【スイスイ旅のイメージ図】

■ その他の対策

交通混雑期における交通分散対策の実施(簡易 LED 標識による速度回復情報の提供、渋滞予測ガイドの配布、利用時間分散のための TDM[※]の実施)や、集中工事等による工事の集約化や規制時間帯の厳選などの対応により、渋滞の削減に努めています。なお、平成29年度から地域の交通特性を熟知した「高速道路ドライブアドバイザー」による交通混雑期における渋滞回避のポイント紹介など、よりきめ細やかな情報発信を行っています。

また、E20中央自動車道上り線小仏トンネル内で、指向性スピーカーを用いた音声案内による情報提供や E23東名阪自動車道に設置しているドライブ・アシスト・ライトにより、速度回復を促しています。

(2)今後の取組み

引き続き、渋滞の要因分析、対策案の検討、関係機関協議を行い、効率的かつ効果的な渋滞対策を推進することで、高速道路の定時性を向上させ、信頼度の高いサービスを提供してまいります。

■ 令和7年度の目標設定の考え方

➤ 本線渋滞損失時間

リニューアル工事など大規模な工事規制を必要とする工事が増加することが見込まれていますが、お客さまへのご迷惑を最小限とする取組みを行うとともに、付加車線事業などのハード対策や交通需要や利用時間分散のための TDM の実施などのソフト対策効果を見込み目標を設定しています。

2-5. 利用しやすい柔軟な料金サービスの提供

2-5-1. ETC2.0サービスの推進

「ETC2.0」は、高速道路通行料金の支払いだけではなく、渋滞回避や安全運転支援などドライバーにとって有益な運転支援サービスを提供しています。

当社では、ETC2.0サービスを活用した道路管理・渋滞情報の高度化をめざし、安全走行を促進する技術の開発、検討を進めています。

また、関係機関とともに ETC2.0の利用を増やすため、ETC2.0車載器の普及促進に取り組んでいます。

■アウトカム指標

【アウトカム指標】ETC2.0利用率 〔単位:%〕 全通行台数(総人口交通量)に占める ETC2.0利用台数	令和5年度 実績値	34.3%
	令和6年度 実績値	37.5%
	令和7年度 目標値	37.5%
	令和7年度 中期目標値	37.0%

※令和5年度実績は令和6年3月時点、令和6年度実績は令和7年3月時点の値、
令和7年度目標及び中期目標は令和8年3月時点の値

(1)令和6年度の取組み結果

ETC2.0普及促進に向け、ETC2.0を対象とした高速道路通行料金割引及び車載器購入助成キャンペーン等を実施し、ETC2.0利用の促進を通じて利用率を3.2ポイント向上しました。

■高速道路通行料金割引

- ETC2.0割引
【C4圏央道(茅ヶ崎JCT～海老名南JCT、海老名～木更津JCT)、
E84新湘南BP(茅ヶ崎JCT～藤沢)、
C3東海環状道(豊田東JCT～山県、大野神戸～養老、大安～新四日市JCT)】
- 大口・多頻度割引のETC2.0搭載車両対象割引率10%拡充

■車載器購入助成キャンペーン

- 南関東・甲信・東海・北陸エリア
ETC / ETC2.0車載器購入助成キャンペーン2024
(令和6年8月9日から同年10月31日)



【車載器購入助成キャンペーンチラシ】

■「道の駅」への一時退出実験

- ETC2.0車載器を搭載した車両が対象ICで流出後、指定の「道の駅」を利用し、時間内に対象ICから順方向に再度流入した場合に、高速道路を降りずに利用した場合と同じ料金に調整しています。

「道の駅」名	対象 IC
もっくる新城	E1A 新東名 新城 IC
しらね	E52 中部横断道 白根 IC

■駐車場予約システム社会実験(物流事業者さま向け)

- 当社は、国内の物流を支えるトラックなどのドライバー不足が進行する中、労働生産性や働き方の改善を推進するため、ドライバーの確実な休憩機会を確保する、駐車場予約サイト社会実験を実施しています。



【駐車場予約システム社会実験実施箇所位置図】

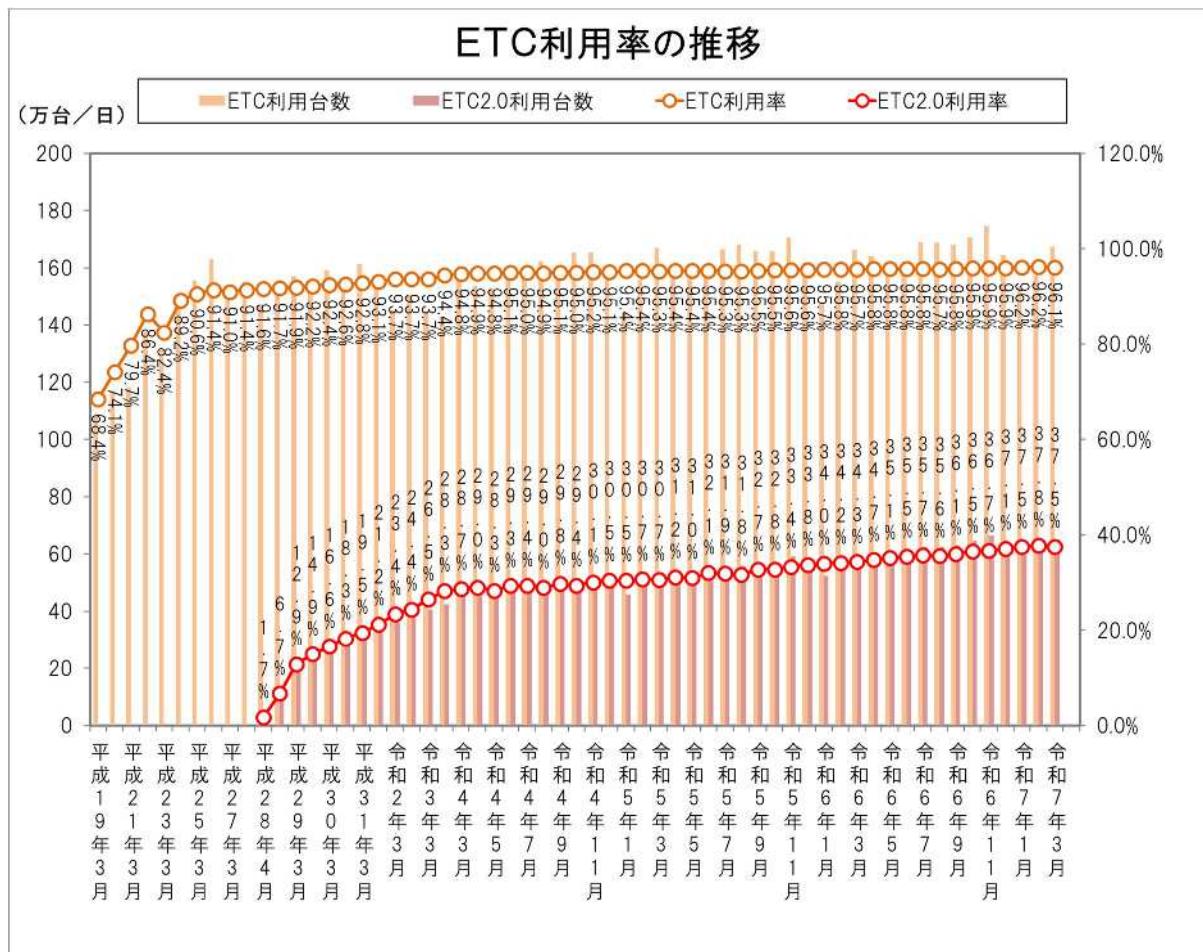
■(一財)ITSサービス高度化機構と連携した広報活動

- (一財)ITSサービス高度化機構と連携して、ETC2.0お役立ちハンドブックやETC割引ガイドブック等の更新を行うとともに、ETC2.0サービスの案内、アンケート調査の実施等、普及促進のための活動を実施しました。



【お役立ちハンドブック・チラシ】

これらの取組みにより、平成27年8月から本格的な販売を開始して以降、ETC2.0の利用率も増加傾向となっています。



区分	路線およびIC名		運用開始日
都市部 (首都圏)	C4 圏央道	圏央厚木IC、寒川南IC	令和6年3月26日
都市部 (中京圏)	C2名二環	有松 IC(内回り)、鳴海 IC(内回り)、植田 IC(内回り)、植田 IC(外回り)、上社南 IC、千音寺南 IC、富田 IC(内回り)、富田 IC(外回り)、南陽 IC(内回り)、南陽 IC(外回り)、飛島北 IC(内回り)	令和6年4月4日
		東員 IC、大安 IC、養老 IC、大垣西 IC	令和6年4月10日
	C3東海環状道	可児御嵩 IC、せと品野 IC	令和6年4月11月
地方部	いなべ IC ※新規供用		令和7年3月29日
	E1A 新名神	菰野 IC	令和6年4月10日
	E8 北陸道	鯖江 IC、福井北 IC、富山西 IC	令和6年12月5日
	E20 中央道	上野原 IC	令和7年3月25日
E68 中央道	都留 IC		令和7年3月25日



【C4 圏央道 圏央厚木 IC】



【E1A 新名神 菰野 IC】

(2)今後の取組み

引き続き、ETC 専用化等のロードマップ(令和2年12月17日公表)に基づき、都市部は5年、地方部は10年程度での概成を目指して計画的に推進します。



・非ETC車は、料金精算機、免許証確認による後日支払いなど、各料金所の現況等を踏まえ、各高速道路会社が適切な手法を選択(導入時～当面の間)

・導入後の運用状況、ETCの普及状況、関係機関との協議などにより、適時変更の可能性あり

※1 2020年12月1日現在の既存料金所のうちETC専用運用されていない課金料金所数 ※2 カメラ等の設置や関係機関との協議など

2-6. 休憩施設の快適性と利便性の向上

高速道路の休憩施設において、顕在化している駐車エリアの混雑に対し、駐車マスの拡充の取組みを進めています。また、駐車エリアの利用状況に応じて、普通車と大型車双方で利用可能な兼用マスを整備しています。

さらに、きめ細やかな満空情報の提供などによる駐車施設の利用平準化を図るとともに、夜間帯を中心に長時間駐車が駐車マス不足の一因となっていることも踏まえ、お客様の協力もいただきながら、長時間駐車の確認・抑制などの取組みを進めています。

(1)令和6年度の取組み結果

令和6年度は、下表の休憩施設4箇所においては利用実態に応じた駐車マスの整備を進め、大型車マスを約220台拡充し、ダブル連結トラック駐車マスを12台増設しました。

路線名	休憩施設名	① 普通車マス数(台) ※1			② 大型車マス数(台) ※2			① + ②		
		工事前	工事後	増減	工事前	工事後	増減	工事前	工事後	増減
E1東名高速道路	港北PA(下り)	72 (72)	72 (72)	0 (0)	56	61	+5	128	133	+5
E1名神高速道路	多賀SA(下り)	198 (244)	76 (266)	-122 (+22)	92	160	+68	290	236	-54
E1A新東名高速道路	清水PA(下り)	32 (116)	32 (122)	0 (+6)	77	208	+131	109	240	+131
E19中央自動車道	辰野PA(上り)	18 (18)	18 (18)	0 (0)	8	20	+12	26	38	+12
計		320 (450)	198 (478)	-122 (+28)	233	449	+216	553	647	+94

※1:()は兼用マスを含んだ台数(兼用マス1台あたり普通車を2台分としてカウント)

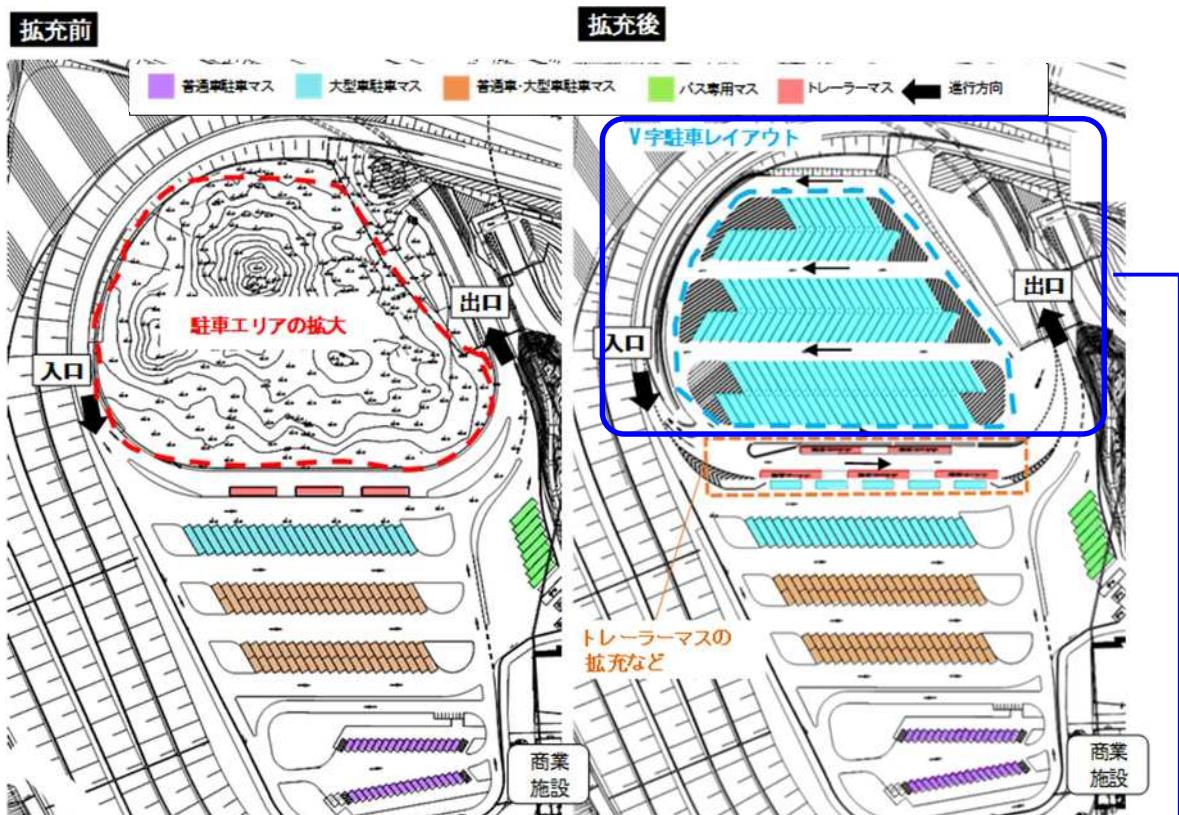
※2:兼用マスを含んだ大型車マス数

■E1A 新東名 清水PA下りの大型車マスの拡充

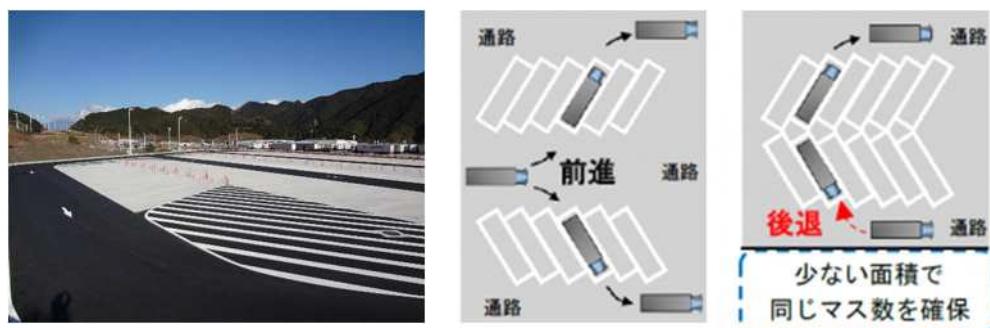
E1A 新東名(御殿場 JCT～浜松いなさ JCT)下り線の大型車マスは、夜19時～翌2時までの間、飽和状態となっていましたが、清水 PA 下りの大型車マスの拡充により、飽和状態が解消される見込みとなりました。大型車マスの拡充にあたり、少ない面積で駐車マス数を確保できるV字型駐車レイアウトを採用しています。



【E1A 新東名(御殿場 JCT～浜松いなさ JCT)下り線の休憩施設の大型車駐車台数の合計】



【E1A 新東名 清水PA 下りの駐車マス拡充前後のレイアウト図】



【V字型駐車レイアウトの概要】

■ その他の駐車マスにおける取組み

○ 兼用マスの整備

限りある駐車エリアを効率的にご利用いただくため、普通車と大型車のどちらでもご利用いただける「兼用マス」の整備を進めています。



【「兼用マス」を青色ラインで明示している例】

○短時間限定駐車マスの整備

一部の大型車マスを短時間利用に限定する「短時間限定駐車マス」を E1 東名 足柄 SA 上りに整備し、実証実験を開始しています。利用台数増加、回転率増加などの効果が確認できたため、更なる休憩機会の確保に向け、令和6年度は E1 東名 駒門 PA 上り、東郷 PA 上りで整備を拡大しました。駐車マスの回転率を上げることで休憩の機会を逸していた車両が確実に駐車・休憩できる効果を期待しています。



【短時間限定駐車マス設置状況】



【短時間限定駐車マス案内看板】

○ETC2.0簡易型路側機を用いた駐車場予約システム(簡易型)の整備

ダブル連結トラック優先駐車マスに一般車両が駐車してダブル連結トラックが駐車できないという課題に対応するため、ETC2.0簡易型路側機を用いた駐車場予約システム(簡易型)を追加整備し、検証を実施しています。



【駐車場予約システム(簡易型)】

○満空表示板による情報提供

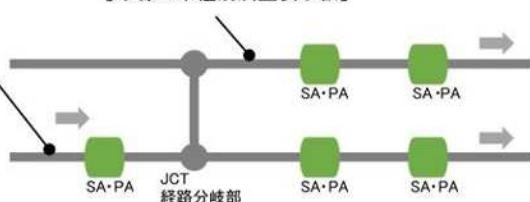
各休憩施設相互の駐車場利用の平準化を図るために、車種別(大型・小型)の混雑状況を表す満空表示板による情報提供について、休憩施設手前の本線での情報提供に加え、ジャンクションの経路分岐部での提供も実施しています。



【経路分岐部の車種別満空表示板】



【本線の車種別満空表示板】



■ 休憩施設内における取組み

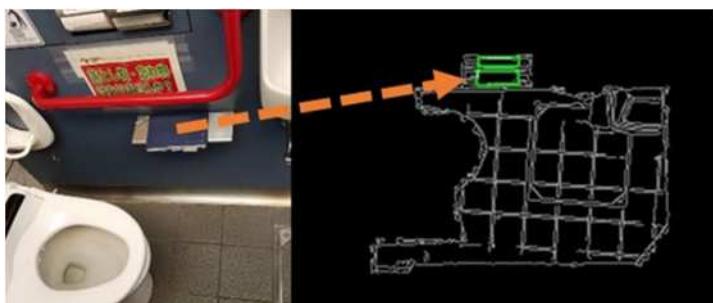
休憩施設トイレの便器数は駐車マス数を基準に算定しています。駐車マス数の拡充によりお客様のご利用が増加することが想定されますが、トイレの増設にも取り組んでいます。また、既存トイレの改修による快適性の向上や、脱炭素社会の実現に向けて施設規模に応じ、木材利用を促進するなど、持続可能な社会の発展に向けた取組みも推進しています。



【トイレ改修の事例】

○多言語タブレットの整備

個室トイレ内で「動けなくなった人」や「忘れ物」をシルエットにより検知してお知らせするアウトラインセンサーや、外国人のお客さま向けに、温水洗浄便座の操作や正しいトイレの利用方法を14ヵ国語でご案内する多言語タブレットの整備を行っています。



【アウトラインセンサー(忘れ物を検知)】



【多言語タブレット】

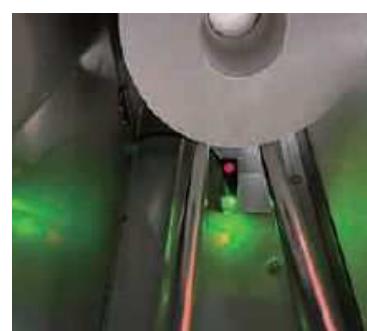
(2)今後の取組み

引き続き、駐車マスの拡充の取組みを実施していきます。令和7年度は6箇所の休憩施設において、新たに約290台の大型車マスの拡充を行い、混雑緩和に努めてまいります。

また休憩施設トイレについても既存トイレの改修による快適性の向上を図るとともに、休憩施設の利用状況等をデータ化して効率的なトイレ管理を行う「スマートSA」の実現に向けた取組みを進めています。



【トイレ維持管理システムの画像】



【トイレットペーパー残量検知センサー】

2-7. 地域間交流の促進による地域の活性化

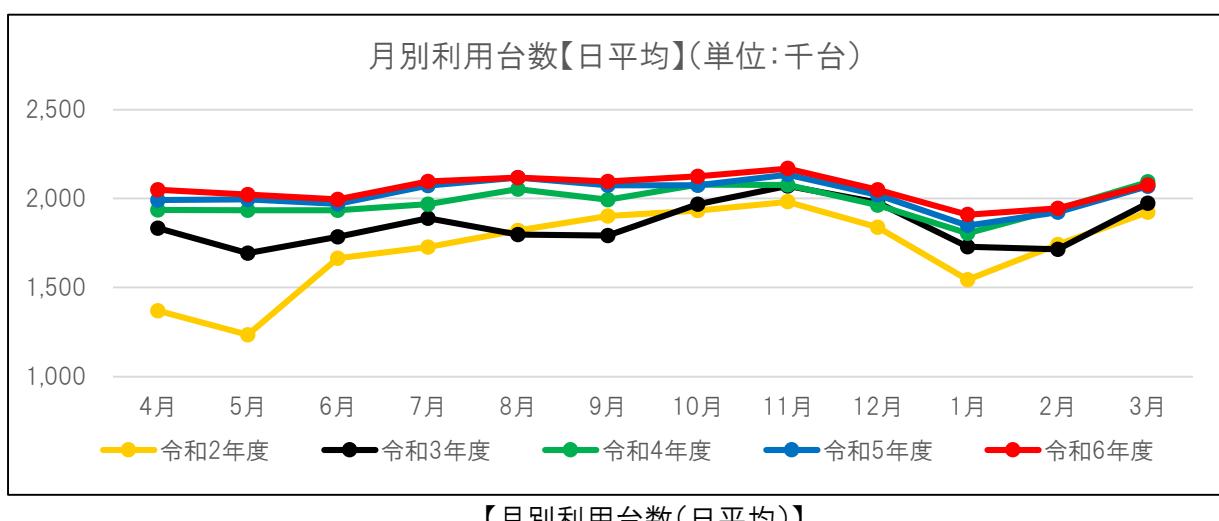
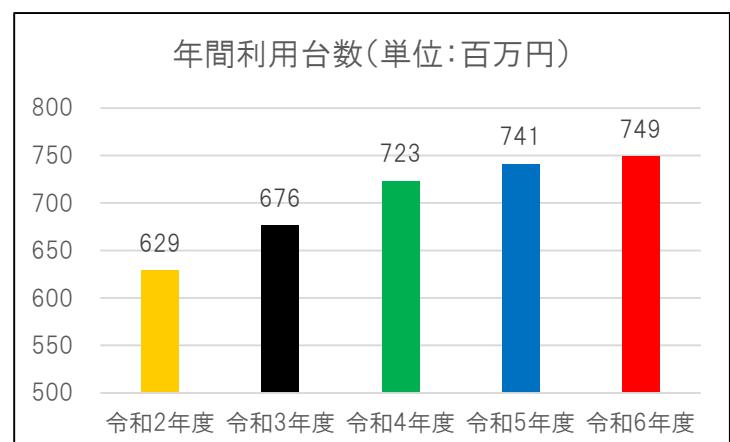
2-7-1. 道路の利用状況

■アウトカム指標

【アウトカム指標】年間利用台数 〔単位:百万台〕	令和5年度 実績値	741
支払料金所における年間の利用台数	令和6年度 実績値	749
	令和7年度 目標値	749
	令和7年度 中期目標値	657

(1)令和6年度の取組み結果

令和6年度は、コロナ禍以降の景気の回復等により利用台数は増加傾向であり、年間利用台数は749百万台となりました。



(2)今後の取組み

令和7年度は、引き続き、多様な料金サービスの提供などにより、更なる利用促進を図ります。

2-7-2. 企画割引の拡充

各種企画割引の充実等により、お客さまがご利用しやすい多様な料金サービスの提供に努めています。

■ アウトカム指標

企画割引	【アウトカム指標】販売件数 〔単位：千件〕 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数	令和5年度 実績値	225
		令和6年度 実績値	204
		令和7年度 目標値	204
		(参考)令和4年度から 令和7年度の累積値	837
企画割引	【アウトカム指標】実施件数 〔単位：件〕 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数 ※観光振興や地域活性化を一層推進するため、複数の企画割引を合算した後の件数を示している。	令和5年度 実績値	15
		令和6年度 実績値	16
		令和5年度 実績値	80
		令和6年度 実績値	77
企画割引	【アウトカム指標】観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数 〔単位：千件〕 地域振興や観光振興を目的とした企画割引のうち、観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数	令和7年度 目標値	79
		(参考)令和4年度から 令和7年度の累積値	315

(1)令和6年度の取組み結果

令和6年度は、自治体や旅行会社等と連携して、地域の観光シーズンなどに高速道路の料金がお得になる企画割引を実施しました。また、観光施設や宿泊施設と連携し、高速道路の特定区間乗り放題（周遊バス）と観光施設入園券や宿泊商品券などをセットにした「地域・観光施設提携型ドライブプラン」を販売しました。これに加え、ETC二輪車を対象に、「首都圏ツーリングプラン」「中京圏ツーリングプラン」等を実施しました。

販売件数は、国内旅行需要の堅調な推移や企画割引の商品知名度の向上などにより、順調に伸びています。

■令和6年度に実施した企画割引

- 高速道路周遊単独型ドライブプラン

※周遊バスのみを提供したドライブプラン

No	名称	実施期間
1	Central Nippon Expressway Pass (CEP)	令和4年10月1日から 令和6年9月30日
2	二輪車ツーリングプラン2024	令和6年4月1日から 同年11月30日
3	信州めぐりフリーパス	通年
4	京都・若狭路・びわ湖・はりま路ぐるっとドライブパス2024	令和7年1月1日から 令和8年12月31日

- 宿泊提携型ドライブプラン

※当社と宿泊施設が直接提携し、周遊バスと宿泊（宿泊商品券）とセットしたドライブプラン

宿泊施設と直接連携し、観光消費波及効果の大きい宿泊をセットにした施策を実施しました。

No	名称	実施期間
5	宿泊施設と直接提携2024	通年

- 地域・観光施設提携型ドライブプラン

※周遊バスと観光施設入園券、宿泊商品券等をセットしたドライブプラン

観光施設、観光協会などの団体と提携し、実施しました。

No	名称	実施期間
6	地域・観光施設提携型ドライブプラン(岐阜 DP)2024	令和6年1月1日から 同年12月31日
7	地域・観光施設提携型ドライブプラン(岐阜 DP)2025	令和7年1月1日から 同年12月31日
8	地域・観光施設提携型ドライブプラン(北陸 DP)2024	令和6年1月1日から 同年12月31日
9	地域・観光施設提携型ドライブプラン(北陸 DP)2025	令和7年1月1日から 同年12月31日
10	地域・観光施設提携型ドライブプラン(愛知・三重 DP)2023	令和5年1月1日から 令和6年4月25日
11	地域・観光施設提携型ドライブプラン(愛知・三重 DP)2024	令和6年1月1日から 同年12月31日
12	地域・観光施設提携型ドライブプラン(愛知・三重 DP)2025	令和7年1月1日から 同年12月31日
13	地域・観光施設提携型ドライブプラン(静岡 DP)2024	令和6年1月1日から 令和7年2月28日

14	地域・観光施設提携型ドライブプラン(静岡 DP)2025	令和7年1月1日から 同年12月31日
15	地域・観光施設提携型ドライブプラン(山梨 DP)2025	令和7年1月1日から 同年12月31日
16	地域・観光施設提携型ドライブプラン(安房峠道路 DP)2024	令和6年4月1日から 令和8年3月31日



【CEP】



【信州めぐりフリークス】



【地域・観光施設提携型】

(2)今後の取組み

引き続き、お客さまが利用しやすい企画割引の提供に努めます。

■令和7年度の目標設定の考え方

令和7年度目標値は令和6年度実績値をもとに設定しました。

2-8. 高速道路の維持業務等

お客さまに安全で安心・快適に高速道路をご利用いただけるよう、維持業務(清掃作業、植栽管理作業、雪氷対策作業、緊急作業、交通事故復旧作業)のほか、料金収受業務や交通管理業務を実施しています。

2-8-1. 維持業務

(1) 清掃作業

車両の高速走行上支障をきたすことのないように道路機能を保持するとともに、休憩施設等を利用される際、お客さまに不快感を与えない環境を保持することを目的として、計画的に清掃作業を実施しています。

■現地の状況に則した対応

➤ 交通混雑期における対応

ゴールデンウィーク等の交通混雑期において過年度の状況を踏まえ、休憩施設等の巡回を行うとともに休憩施設清掃やゴミの回収作業等の作業時間延長及び頻度を増やし、快適空間の提供に努めています。

➤ 不測の事態に備えた対応

昨今の局所的豪雨や異常降雨時において、予め把握された注意箇所等の排水設備の清掃を実施し、排水不良に伴う滯水や災害発生を未然に防ぐ対応を図っています。



【休憩施設清掃状況】

【のり面排水溝清掃状況】

■現場の工夫による業務効率化、コスト削減の取組み

➤ 路面清掃における工夫事例

路面清掃において、従来作業員が行っていた路面清掃作業の一部である路肩やガードレール脇などに落ちているペットボトルなどのゴミの回収などを担う、吸引機能が付いた「新型路面清掃車」を開発・試行導入し、作業の省力化および安全性向上に努めています。



【新型路面清掃車】

➤ お手洗い清掃における工夫事例

トイレ床面及びエントランス床面清掃を担う「清掃ロボット」を令和3年度に試行導入し、順次、拡大導入を行っています。

その後、新たに小便器底面と便器下床面(狭小部)を自動で清掃する「狭小部清掃ロボット」を E1 A 新東名高速道路 浜松 SA(下り)のトイレにて実証を開始し、令和6年度においては、有人環境下においても近接する人を感知し、停止、再稼働する機能の開発が完了しており、トイレ清掃で特に負担の大きい作業である小便器下部の清掃を機械化することにより、生産性向上及び清掃作業の負担軽減に努めています。



【床清掃ロボット】



【狭小部清掃ロボット運用状況】

(2)植栽管理作業

道路、沿道、気象等の状況に応じて、生育状況が異なる樹木、樹林、芝生、草花等の植物について、その目的や植生を踏まえて、保護や育成を行うほか、成長によって生じる走行上の支障や社会通念上の不快感となる状況等に対応することを目的に、計画的に植栽管理作業を実施しています。

■現地の状況に即した対応

➤ 高速道路に影響を及ぼすおそれのある樹木への対応

これまでの知見を踏まえ、生育不良等により倒木の恐れがある樹木について、活力に着目した点検等を行い、計画的に伐採を実施しています。

なお、高速道路区域内にある樹木で、倒木時に第三者等被害の恐れのある場合には、速やかに伐採を行い、倒木による事故の発生を未然に防ぐ対応を図っています。



【生育不良木等の伐採状況】

➤ 高速道路区域外にある高速道路に影響を及ぼすおそれのある樹木への対応

高速道路区域外にある樹木で、倒木時に高速道路の走行に影響を及ぼす恐れのある場合は、速やかに樹木所有者に伐採を依頼、又は樹木所有者の委託を受けて伐採を実施し、高速道路区域外からの倒木による事故発生を未然に防ぐ対応を図っています。

■現場の工夫による業務効率化、コスト削減の取組み

➤ 植栽管理作業における工夫事例

草刈作業に「ラジコン型草刈機」を導入して、利用条件を満たす箇所での業務省力化を進めており、加えて植栽の成長を抑制する薬剤管理による草刈作業の頻度を低減する検証を進めております。令和6年度においては、試行導入で得られた結果から、従来手法による作業、機械作業、薬剤管理、これらを組み合わせ、現場ごとに即した最適な緑地管理手法を確立、標準化することで、効率的に費用を抑えて維持管理することを目指し、具体的なマニュアルの作成に着手しました。

また、規制を伴う植栽管理作業については、他の工事規制等と併せて作業を実施したり、のり面の防草対策を実施する等により、業務効率化や維持管理コスト縮減に努めています。



【ラジコン型草刈機】



【のり面の防草対策】

(3)雪氷対策作業

高速道路の冬期における安全かつ確実な交通を確保することを目的に、雪氷対策作業を実施しています。

■雪氷対策作業の水準及び実績

作業名	作業種別	標準散布量 ^{※3}	作業水準	実績
凍結防止対策作業	湿塩散布	20g/m ² ^{※1}	路面凍結が予測される都度に適時実施	雪氷対策日数 115日 ^{※4}
	固形剤散布	20g/m ²		
	溶液散布	0.1リットル/m ² ^{※2}		
	固定式散布	0.1リットル/m ² ^{※2}		
除雪作業	新雪除雪	—	積雪状況や降雪予測等の現場条件により適時実施	降雪日数 90日 ^{※5}
	圧雪処理	—		
	拡幅除雪	—		
	運搬排雪	—		
	その他の雪氷処理	—		

※1 固形塩分15g/m²+水分5g/m²、※2 12%水溶液の場合

※3 凍結防止対策作業は、標準散布量を参考に現地状況を勘案し実施

※4 雪氷対策日数は、代表保全・サービスセンターの雪氷対策を実施した日数の合計

※5 降雪日数は、代表保全・サービスセンターの降雪があった日数の合計

※6 通行止め回数は、代表保全・サービスセンターの雪による通行止めとなった日数の合計

雪による通行止めが発生した場合は、初動から通行止め解除に至るまでの間の作業実施状況を検証し、必要な改善を行います。また、当社が保有する雪氷対策車両を有効に活用するため、気象予測に基づき、例えば南岸低気圧で関東方面の降雪が予測される場合は、応援派遣として中部・北陸方面からの車両を事前に移動して配備するなどの体制強化を行っています。

■現場の工夫による業務効率化、コスト削減の取組み

○除雪車両のワンマン化

除雪車両のオートマ化、操作卓のジョイスティック化、無線機のハンズフリー化、全周囲モニターの開発を進め、梯団除雪の一部車両のワンマン化の試行導入を行っております。

これにより、作業の省力化及び安全性向上に努めています。



【除雪車の操作卓(ジョイスティック化)】

また、令和5年7月頃から、昨今の作業従事者の高齢化や労働人口減少に対し、これに関わる運転や作業の少人化・省力化を目的とした技術開発として、除雪車の梯団走行の自動運転化の実現を目指し、平坦路や勾配のある曲路で隊列走行から梯団展開と梯団集束の実証実験を行い、令和6年度には、建設中区間(E1A 新東名高速道路 新秦野 IC～新御殿場 IC間)において、ICランプからの本線合流や事故・故障車などの路上障害物があった場合を想定した実証実験を行いました。



【実証実験(昼間・勾配なし・曲路なし)状況】



【実証実験(夜間・勾配あり・曲路あり)状況】

(4)車両法定点検・整備

維持・巡回作業車や清掃作業車、雪氷用特殊作業車等の道路管理・維持用車両を使用した業務が安全に行えるように関係法令等に基づき、車両の定期点検、整備、修理等を行っております。



【車両点検状況】

(5)交通事故復旧作業

交通事故等により、道路構造物や附属物、機械、電気、通信、建築施設などに被害が生じた場合、その原形を復旧することで、交通の安全確保や従前の道路機能に回復させる作業を行っております。



【交通事故復旧作業状況】

2-8-2. 料金収受等業務

■料金収受の取組み

料金所において、お客さまが安全・快適に高速道路をご利用いただけるよう、円滑な収受を実施するため、交通状況に応じたレーン開放を行うとともに、正確、迅速な対応を実施できるよう業務知識の維持、接客マナーの向上に取り組みました。



【車線の応対業務】



【料金精算機による収受】



【スタッフによる収受】

■遠隔収受や料金所集約化による効率化の取組み

生産年齢人口の減少を見据え、遠隔地の拠点または隣接料金所から遠隔操作によってオペレーション業務(お客さま応対、機械操作など)を実施する体制への移行を進め、将来にわたる料金所スタッフの安定的な確保、労働環境の改善等により効率的な料金収受体制の構築を図っていきます。

これまで新設路線で取り組んでいたところですが、令和6年9月25日に E19 中央自動車道 多治見料金所において、周辺の営業中の2料金所の機能の集約化を行いました。営業中の料金所の集約化は初めての取組みで、今後、多治見料金所をロールモデルとして、運用効果を検証し、取組みの拡大を図っていきます。



【多治見料金所の集約化状況】



【料金所集約の範囲】

■通行料金等の適切な回収のための取組み

道路整備特別措置法の改正に伴い、車検証上の使用者への請求、軽自動車・二輪車の車両の使用者の情報取得を実施し、更なる適切な回収に取り組みました。

また、強行突破等の未課金車両や不正通行への対策として、料金所にカメラを設置し、映像確認やデータの調査解析による車両の特定、警察の捜査への積極的な協力など、不正に免れた通行料金の徴収に努めています。(不正利用の場合は、通行料金に加え、割増金を徴収します。)

有料道路事業は、道路をご利用いただくすべてのお客さまから公平に通行料金をご負担いただくことで成り立っており、『不正通行は断固として許さない』という姿勢で、次のとおり取り組んでいます。

- ① カメラなどを活用して、不正利用者を特定し支払交渉を実施
- ② 常習者や悪質者については、支払請求訴訟や刑事罰適用（30万円以下の罰金）に向け、警察への通報や捜査協力
- ③ ポスターなどを作成し、SA・PAでの掲示やWEBサイトへの掲載による広報を実施
- ④ WEB サイトにて ETC の正しい通行方法等を周知



2-8-3. 交通管理業務

■ 交通管理巡回業務

お客さまが高速道路等を安全かつ円滑に走行できるように、24時間365日体制での巡回により交通事故、路上障害物などの異常事象を未然に防ぎ、また、それらの事象が発生した場合には、警察・消防と協力して早期回復を図り、規制作業を効率的に行うことにより後続のお客さまの二次的事故の防止に努めています。

■ 令和6年度の実績

- 交通管理巡回距離: 約16,099千 km
- 出動回数: 約230千回

	定期巡回	緊急巡回	その他	計
走行距離(千 km)	約14,577	約1,252	約270	約16,099
回数(千回)	約141	約74	約15	約230

- 異常事象対応件数: 約94,000件

交通事故	故障車	路上障害物
約12,800件	約27,000件	約57,300件



【交通管理巡回】



【路上障害物対応状況】

■異常事象を未然に防ぐためのさらなる取組み

巡回時における道路構造物の目視点検により、異常事象の早期発見に努めています。また、ポットホールを発見した場合には、状況に応じ応急補修を実施しています。

■法令違反車両等取締業務

専門の部隊(車限隊)を組織し、高速道路の構造物の劣化に多大な影響を与え、交通安全上重大な事故に繋がる恐れのある重量超過など車両制限令に違反する車両、特殊な車両の通行に関する許可条件に違反した車両、積載物積載車両等に対して取締りを実施し、道路構造の保全及び道路における交通の安全と円滑を確保に努めています。

■道路管制業務

道路管制センターでは24時間365日体制で交通状況、気象情報等の情報収集を行い、情報提供設備により道路交通情報等を提供し、異常事象発生時には、警察・消防との連携を図るとともに、交通管理隊などと連絡を取りながら、指揮系統の核としての役割を果たし、道路の安全かつ円滑な交通の確保に努めています。また、道路管制センターの高度化として「東京支社モデル検証」を令和6年4月よりスタートさせ、従前の3司令(統括・管制・制御)に新たに2司令(インフラ・サービス)を加え、事故等復旧の早期対応やお客さまへのきめ細かな情報提供などについて効果検証しています。

《各司令の主な役割》

司令	主な役割
統括	道路管制センター内の統括
管制	事故や落下物など高速道路上の事象に対し、交通管理隊などへ対応を指示
制御	トンネルや施設設備(情報板など)を常時監視し、障害発生時に対応を指示
インフラ	事故等で損傷した道路構造物の復旧について、メンテナンス会社などへ対応を指示
サービス	高速道路上の事象についての情報を収集し、お客さまへきめ細かな情報を提供



【道路管制センター】

3. デジタル化や脱炭素化などの環境変化に適応した新たな価値創造への挑戦

デジタル社会や脱炭素社会の進展などの環境変化を見据え、当社グループの技術やノウハウをもとに、お客さまや地域社会などステークホルダーの皆さまとの協働を通じて、新たな価値の創造に挑戦します。さらに、事業活動を通じて CO₂ 削減等の環境保全、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

3-1. 次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント(i-MOVEMENT)

当社グループでは、次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント「i-MOVEMENT」に取り組んでいます。デジタルテクノロジーを始めとする最先端の技術を導入することで、人口減少や少子高齢化に伴う労働力不足、脱炭素社会への転換といった社会環境の変化、お客さまニーズの多様化、インフラの老朽化に伴う事業量増大などの、高速道路を取り巻く環境の変化に対応しながら、高速道路モビリティを進化させます。



Innovative-Maintenance &
Operation for Vital-Expressway Management with
Efficient “Next generation” Technology

■道路管制センターを中心とした次世代の道路

道路管制センターは、高速道路の安全確保のため、道路の情報収集や提供、初動対応を24時間365日、関係機関と連携して行っています。

道路構造物の点検、維持修繕作業、お客さまへの情報提供といった日々の業務について、機械化や自動化、AIの活用などによる業務プロセスの改革を通じて安全性・生産性を向上させ、道路管制センターを中心とした次世代の道路管理を目指します。



【道路管制センターを中心とした道路管理(イメージ)】

■「イノベーション交流会」によるオープンイノベーションの推進

i-MOVEMENTの実現に向けて、複数の企業が共同事業体をつくるコンソーシアム方式を採用した「イノベーション交流会」を令和元年7月に設立し、高速道路の「交通サービスの進化・高度化」、「高速道路保全マネジメントの高度化」をテーマに136団体(令和6年度末時点)の会員の皆さんと活動しております。

オープンイノベーションを推進する組織として、当社が抱える業務課題とイノベーション交流会に参加している会員が保有する先端技術を組み合わせることで、新たな技法の創出、業務の高度化を実現し、全社に展開します。

勉強会（概ね1回/月）		意見交換会・現場見学会（各2回/年）	
目的	■ 会員企業との情報共有および会員同士の交流の場を提供し、ニーズ・シーズマッチングを促進する	目的	■ 会員企業にNEXCOグループの業務内容や高度化後のイメージを理解いただき、会員企業のニーズへの理解を促進する
実施内容	➢ 会員企業へのイベント情報・活動結果の共有 ➢ 部会の活動報告および内容についてディスカッションを実施	実施内容	➢ NEXCO社員・グループ会社社員からテーマに沿って業務内容を説明、会員企業との意見交換を実施 ➢ 会員企業を招き、業務や高度化技術の現場見学を実施
勉強会実施状況		意見交換会（テーマ:災害検知）の実施状況	
i-MOVEMENTショーケース見学会の実施状況			

4. お客さまをはじめとするステークホルダーの期待にこたえ続けるための経営基盤の強化

当社グループのあらゆる活動を支える経営基盤を強化していくため、環境変化への感度が高く強い現場力を持つ人財の育成、デジタル化の推進などによる生産性の向上、コーポレートガバナンスの確立、情報発信の充実や地域との交流による事業理解の促進などに取り組み、ステークホルダーの皆さまの期待に応えます。

4-1. コンプライアンス意識の醸成とガバナンスの強化

■橋梁の耐震補強工事施工不良事案の再発防止策※の確実な実行

中央自動車道を跨ぐ橋梁の耐震補強工事において、補強部分の鉄筋コンクリートの一部に鉄筋が不足している施工不良が確認された事案に関し、令和3年7月に、社外有識者による調査委員会から「報告書」が提出され、再発防止策に取り組んでいます。「報告書」での指摘を重く受け止め、適正な手続きによる公正・透明な調達を推進するため、社長直轄の「調達適正化推進室」を設置したほか、コンプライアンスの推進、現場の施工管理体制の強化、体系的・継続的なOJTの充実による若手社員の育成強化など、グループを挙げて再発防止策を確実に実行し、事業活動における組織のガバナンスを強化し、これを徹底しています。

引き続き、再発防止策の実効性を定期的にフォローアップし、合理的かつ効率的な業務実施が可能となるように改善していきます。

※「E20中央道を跨ぐ橋梁の耐震補強工事施工不良に関する調査委員会 報告書」を受けた再発防止策(令和3年7月29日 策定)

5. その他(令和7年度に発生した事象)

■広域的なETCシステム障害発生に関する危機管理の強化

令和7年4月に管内的一部料金所において、広域的なETCシステム障害が発生し、一部車両への正常な課金ができなくなりました。広域的なETCシステム障害時の対応マニュアルがなかったことから、初動において、ETC利用者に対して停止いただいた上で、現場で1台ずつ後日のお支払い手続きを案内し、料金所渋滞を発生させるなど、お客さまに多大なご迷惑をおかけしました。

これを受け、社外有識者を含めた「広域的なETCシステム障害発生時の危機管理検討委員会」を設置し、広域的なETCシステム障害が発生した際の体制構築基準、障害原因・影響範囲の特定及び障害の復旧など、お客さまにご不便をお掛けしないための再発防止策及びその再発防止策を確実に実施するための危機対応マニュアルを定めました。再発防止策及びマニュアルを現場で従事するグループ会社を含めた社員全員が理解し、迅速に行動できるよう、訓練などを実施し周知徹底に取り組んでいます。

【再発防止策の基本方針】

- ①広域的なETCシステム障害時にも、交通の流れを止めないよう、現場で即時に必要な対応を行う。
- ②広域的なETCシステム障害時において、料金徴収において必要な情報を把握できず、円滑な料金の徴収が困難となった場合は、料金を徴収しない。

第3章 各種データ集

1. 計画管理費及び修繕費(債務引受額)等の実績

維持管理は、清掃作業、植栽作業など費用計上される計画管理費と、橋梁修繕、トンネル修繕など債務引受の対象となる修繕費により実施しています。それぞれの実績は以下のとおりです。

1-1. 計画管理費の実績

1) 維持修繕費

業務名		令和6年度 計画	(税抜・億円)	
			実績額	備考
清掃作業		令和6年度 計画	87	
植栽作業			104	
光熱水費			61	
雪氷対策作業			208	
保全点検	土木構造物の点検等		136	
	施設設備等の点検		96	
土木構造物修繕	橋梁等※2		259	
施設設備修繕	電気施設等※3		84	
車両維持費			30	
その他			105	
計		901	1,172	

※1 端数処理の関係上、計があわないことがある

※2 トンネル、舗装、その他修繕を含む

※3 通信施設、トンネル施設、建築施設を含む

<主な増減理由>

- 公共工事設計労務単価の上昇等に起因し各種作業の労務単価が上昇
- 冬期の降雪量増加に伴う雪氷対策費の増

2) 管理業務費

(税抜・億円)

業務名		令和6年度 計画	(税抜・億円)	
			実績額	備考
料金収受業務		令和6年度 計画	211	
交通管理業務			74	
クレジット手数料			91	
その他			86	
計			437	461

※端数処理の関係上、計があわないことがある

1-2. 修繕費(債務引受額)の実績

(単位:億円)

業務名	令和5年度 (参考)	令和6年度	
	実績額	実績額	主な工事内容
工事費	841	892	
橋梁修繕	43	38	コンクリート片剥落対策、塗替塗装、伸縮装置取替等
トンネル修繕	9	25	覆工補強、はく落防止対策等
のり面修繕	13	6	のり面補強、落石防止網設置等
土工修繕	38	16	用排水工修繕、防草対策等
舗装修繕	53	22	舗装改良、床版防水工、注意喚起工等
交通安全施設修繕	41	17	強化型防護柵、立入防止柵改良等
交通管理施設修繕	5	9	標識更新等
渋滞対策	11	87	付加車線
休憩施設修繕	20	5	休憩施設修繕、駐車マス改良等
雪氷対策施設修繕	8	11	雪氷対策設備修繕等
震災対策	286	475	橋脚補強、落橋防止装置設置等
環境対策	16	5	遮音壁の新設・改良等
トンネル防災	25	0	トンネル避難連絡坑新設等
トンネル施設修繕	15	36	トンネル設備更新等
電気施設修繕	91	88	道路照明設備・道路情報板・受配電設備更新等
通信施設修繕	135	24	通信ケーブル更新等
建築施設修繕	27	25	休憩施設トイレ改修等
機械施設修繕	5	4	軸重計、浄化槽設備更新等
その他費	236	280	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計	1,078	1,172	

※端数処理の関係上、計が合わないことがある

1-3. 特定更新等工事費(債務引受額)の実績

(単位:億円)

業務名	令和5年度		令和6年度	
	実績額(参考)	実績額	主な工事内容	
工事費	973	941		
橋梁更新	床版	630	563	橋梁の床版取替
	桁	0	0	—
橋梁修繕	床版	191	177	橋梁の床版の補修、補強(高性能床版防水工等)
	桁	68	123	橋梁の上部構造の補修、補強(疲労亀裂対策)
土構造物修繕	盛土 切土	47	75	のり面排水施設の補修、補強(用排水溝、跳水防止対策等)
トンネル修繕	本体 覆工	37	3	トンネル覆工コンクリートの補強
その他費		238	276	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計		1,211	1,217	

※端数処理の関係上、計が合わないことがある

2. アウトカム指標

指標分類	令和5年度 実績値	令和6年度 目標値	令和6年度 実績値	令和7年度 目標値	令和7年度 中期目標値	コメント
I - 1. 安全・安心の確保（交通安全対策）						
【死傷事故をへらす】						
■死傷事故数 〔単位：件／億台キロ〕 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	4.7	4.8	4.2	4.6	4.6	令和6年度は、事故多発地点における集中的な対策を完了させるとともに、交通安全啓発活動などの各種事故対策の取組みを実施し、目標を達成した。 令和7年度は、渋滞渦中や渋滞末尾での事故防止のため、渋滞対策を強化するとともに、逆走対策や区画柵の整備など、関連する安全対策と合わせて、網羅的に重大事故の抑止に努めている。
【人の立入をへらす】						
■人等の立入事故件数 〔単位：件〕 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入った事案の件数	1,061	693	897	897	644	令和6年度は、立入頻発箇所での標識設置等による誤進入対策の実施に加え、SA・PA内での安全啓発や運転免許センターの講習での注意喚起、ナビアプリの経路案内変更、他の道路管理会社と連携した誤進入防止動画の制作を行い、目標は達成しなかったものの、令和5年度の1,061件からは減少した。 令和7年度は、引き続き運転免許センター等での啓発活動を継続するとともに、ナビアプリの経路案内の改善や誤进入防止動画を活用した広報の強化、画像処理等を用いた検知・警告システムの試行導入を行う。
【逆走事故をなくす】						
■逆走事故件数 〔単位：件〕 逆走による事故発生件数	6	4	5	4	4	令和6年は、10月に発生した双葉SICの逆走死亡事故を受け、同様の構造を有する箇所での逆走対策強化を実施、メディアでの啓発活動も継続し、令和5年から逆走事故が1件減少したもの、目標達成とはならなかった。 令和7年は、物理的・視覚的な逆走対策の現地展開に加え、公募技術（逆走の検知技術）の現場検証の実施、新たな逆走啓発動画による啓発活動など、引き続き対策を展開していく。
I - 2. 安全・安心の確保（構造物保全）						
【構造物を安全に安心して使い続ける】						
■橋梁修繕着手率・修繕完了率 〔単位：%〕 点検一巡目：平成26年度から平成30年度まで 点検二巡目：令和元年から当該年度の前年度まで	着手率 完了率	100 100	— —	100 100	— —	【点検1巡目】 点検1巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の橋梁は767橋、うち修繕に着手した橋梁は767橋であり、修繕着手率は100%であった。また、修繕の完了した橋梁は767橋であり、修繕完了率は100%であった。
上段：判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに橋梁修繕（設計を含む）に着手した率 下段：判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した率	着手率 完了率	28.2 23.4	44.8 41.1	46.3 42.0	75.6 69.0	— —
■橋梁の点検率 〔単位：%〕 省令に基づく点検の実施率【累計】	橋単位	100	—	22	—	100 ※令和10年度(3巡目最終)
【点検2巡目】 点検2巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の橋梁は649橋、うち修繕に着手した橋梁は301橋であり、修繕着手率は46.3%であった。また、修繕の完了した橋梁は273橋であり、修繕完了率は42.0%であった。						
■橋梁の点検率 〔単位：%〕 省令に基づく点検の実施率【累計】						【橋梁の点検率】 令和6年度から省令点検の3巡目を開始し、橋梁の点検は全6,105橋のうち1,366橋が完了し、点検率は22%であった。
■トンネル修繕着手率・修繕完了率 〔単位：%〕 点検一巡目：平成26年度から平成30年度まで 点検二巡目：令和元年から当該年度の前年度まで	着手率 完了率	100 100	— —	100 100	— —	【点検1巡目】 点検1巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上のトンネルは93箇所、うち修繕に着手したトンネルは93箇所であり、修繕着手率は100%であった。また、修繕の完了したトンネルは93箇所であり、修繕完了率は100%であった。
上段：判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までにトンネル修繕（設計を含む）に着手した率 下段：判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した率	着手率 完了率	26.2 26.2	31.0 29.3	31.0 27.5	63.7 50.0	— —
■トンネルの点検率 〔単位：%〕 省令に基づく点検の実施率【累計】		100	—	17	—	100 ※令和10年度(3巡目最終)
【点検2巡目】 点検2巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上のトンネルは58箇所、うち修繕に着手したトンネルは18箇所であり、修繕着手率は31%であった。また、修繕の完了したトンネルは16箇所であり、修繕完了率は27.5%であった。 (事前調査に基づく、設計実施により工程に見直しが生じたため、目標達成とはならなかった。)						
■トンネルの点検率 〔単位：%〕 省令に基づく点検の実施率【累計】						【トンネルの点検率】 令和6年度から省令点検の3巡目を開始し、トンネルの点検は全445箇所のうち79箇所が完了し、点検率は17%であった。
■道路附属物修繕着手率・修繕完了率 〔単位：%〕 点検一巡目：平成26年度から平成30年度まで 点検二巡目：令和元年から当該年度の前年度まで	着手率 完了率	100 100	— —	100 100	— —	【点検1巡目】 点検1巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の道路附属物等は91施設、うち修繕に着手した道路附属物等は91施設であり、修繕着手率は100%であった。また、修繕の完了した道路附属物等は91施設であり、修繕完了率は100%であった。
上段：判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路付属物のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した率 下段：判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路付属物のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した率	着手率 完了率	46.9 46.9	65.4 63.5	69.2 65.3	86.5 86.5	— —
■道路附属物等の点検率 〔単位：%〕 省令に基づく点検の実施率【累計】		100	—	17	—	100 ※令和10年度(3巡目最終)
【点検2巡目】 点検2巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の道路附属物等は52施設、うち修繕に着手した道路附属物等は36施設であり、修繕着手率は69.2%であった。また、修繕の完了した道路附属物等は34施設であり、修繕完了率は65.3%であった。						
■道路附属物等の点検率 〔単位：%〕 省令に基づく点検の実施率【累計】						【道路附属物等の点検率】 令和6年度から省令点検の3巡目を開始し、道路附属物等の点検は全2,673施設のうち474施設が完了し、点検率は17%であった。

I - 2. 安全・安心の確保（構造物保全）							
【構造物に悪影響を及ぼす違反をなくす】							
■車限令取締実施回数 〔単位：回〕 高速道路上で実施した車限令違反車両取締を実施した回数	1,208	1,208	1,202	1,200	1,199	※令和4～7年度の平均値 令和6年度の車限令取締実施について、車限令取締実施回数については、取り締まり箇所の見直しにより、目標値を下回ったが、交通量の多いTB等にて取締りを行うことによって、取締り一回あたりの措置命令件数が、前年度よりも増加し、より効率的な取締りを実現できている。 引き続き、効率的・効果的な取締りを実施していく。	
■引込み台数 〔単位：台〕 取締りにより引込みを行った台数	5,280	—	4,767	—	—		
■措置命令件数 〔単位：台〕 措置命令を行った台数	705	—	686	—	—		
■即時告発件数 〔単位：台〕 即時告発を行った台数	2	—	1	—	—		
【地震に強い道路をつくる】							
■橋梁の耐震補強完了率 〔単位：%〕 上段：15m以上の橋梁数に占める耐震性能2を有する橋梁数の割合	92.8	94.0	94.0	94.7	94.7	速やかな機能回復が可能な性能を示す耐震性能2を有する橋梁は、全4,673橋のうち4,391橋が完了。 R5年度までに耐震補強を実施した橋梁に、暫定的な整備手法※2によるR6年度以降の耐震補強を計画している橋梁を加えた全4,616橋のうち4,391橋が完了。	
下段：東日本高速道路㈱、中日本高速道路㈱、西日本高速道路㈱、本州四国連絡高速道路㈱において、R5年度までに耐震補強を実施した橋梁に、暫定的な整備手法によるR6年度以降の耐震補強を計画している橋梁を加えた橋梁数に占める既設道路橋の耐震性能2を有する橋梁数の割合	94.0	95.1	95.1	95.8	95.8		
II. 快適なサービスの提供							
【渋滞をへらす】							
■渋滞損失時間 〔単位：万台・時〕 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間	1,531	1,495	1,728	1,640	990	【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策】 令和6年度は、名神一宮地区（上り線）の付加車線事業を完成させ、当該箇所の渋滞損失時間が減少した一方、当社管内全体では昨年度に続き、交通需要が増加したこと等を受け、目標達成とはならなかった。 引き続き、ネットワーク整備、ピンポイント渋滞対策等のハード対策を推進するとともに、LED標識による渋滞案内や利用時間分散のためのTDMの実施等のソフト対策を実施していく。また、工事においては、規制時間帯の厳選や分散利用の情報提供の強化を実施していく。 【通行止め時間】 令和6年度は、令和5年度と比較して災害・悪天候（降雨含む）の通行止め時間が減少し、工事および事故・その他の通行止め時間はほぼ横ばいとなった。	
■通行止め時間 〔単位：時間〕 雨、雪、事故、工事等に伴う単位営業延長（上下線別）あたり平均通行止め時間	災害・悪天候 3 工事	16 — 17	14 4 18	— — —	— — —		
■ピンポイント渋滞対策実施箇所 〔単位：箇所〕 ピンポイント渋滞対策を実施している箇所数	新規着手箇所数 対策実施箇所数 完了箇所数 (平成27年度以降の累計値)	0 8 6	— — —	0 7 7	— — —		
■路上工事による渋滞損失時間 〔単位：万台・時〕 路上工事に起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間	347	416	444	379	368	※令和4～7年度の平均値 令和6年度は前年度と比較すると、工事件数の増加に伴い渋滞損失時間は増加し、目標達成とはならなかった。 令和7年度はリニューアル工事等の平準化に取り組み、路上工事渋滞損失時間の増加を抑制を図りつつ、目標値は最新の工事計画を反映し設定した。引き続き、工事中や工事後に工事専用HPなどで渋滞や所要時間の実績などをお伝えすることや、みちびき・ETC2.0に加えSNSを活用した工事のお知らせなど高速道路上の情報提供強化を実施する。	
■交通規制時間 〔単位：時間／km〕 道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間	交通規制時間 集中工事を除く	280 199	— —	227 162	— —		
■走りやすい道路を維持する】	■快適走行路面率 〔単位：%〕 快適に走行できる舗装路面の車線延長比率	96	95	97	95	96	

III. 地域との連携						
【観光振興に貢献する】						
■企画割引の販売件数 [単位: 千件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数	225	129	204	204	837	※令和4～7年度の累計
企画割引の実施件数 [単位: 件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数	15	—	16	—	—	
■観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数 [単位: 千件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引のうち、観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数	80	100	77	79	315	※令和4～7年度の累計
【地域に施設を開放する】						
■SA・PAの地元利用日数 [単位: 日] 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数	2,500	2,845	2,879	2,879	10,102	※令和4～7年度の累計
【道路空間を地域に開放する】						
■占用件数 [単位: 件] 道路占用件数	4,289	4,188	4,370	4,284	4,284	※令和4～7年度の累計
道路占用による収入 [単位: 百万円] 道路占用による収入	235	—	244	—	—	
【資産を有効活用する】						
■入札占用件数 [単位: 件] 入札占用制度による占用件数	1	1	0	0	1	※令和4～7年度の累計
(IV) コスト縮減						
【新技術の活用などによるコスト縮減を続ける】						
■インセンティブ助成の認定件数 [単位: 件] 新設改築・更新・修繕等での助成委員会にて認定した件数	2	1	2	1	6	※令和4～7年度の累計
インセンティブ助成の交付件数 [単位: 件] 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成交付した件数	4	—	12	—	—	
インセンティブ助成の交付額 [単位: 百万円] 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成交付した額	463	—	996	—	—	
(V) 総合的な取組の推進						
【サービスの向上に努める】						
■総合顧客満足度 [単位: ポイント] CS調査等で把握するお客様の満足度[5段階評価]	3.8	3.8	3.7	3.7	3.6	快適な路面を保つための舗装補修、日常的な維持管理、駐車ます対策、お手洗いの美化などを継続して取り組んだことにより、中期目標は達成したものの、年度目標は未達となつた。引き続き、お客様の声を利用者サービスに反映するなど、一定水準の確保を目指す。
【利用者を増やす】						
■年間利用台数 [単位: 百万台] 支払料金所における年間の通行台数	741	660	749	749	657	令和6年度は、コロナ禍以降の景気の回復等により利用台数は増加傾向であり、目標を大きく上回った。引き続き、多様な料金サービスの提供等の取組み等により、更なる利用促進を図る。
【ETC2.0の普及を促進する】						
■ETC2.0利用率 [単位: %] 全通行台数(総入口交通量)に占めるETC2.0利用台数の割合	34.3	35.0	37.5	37.5	37.0	ETC2.0車載器購入助成キャンペーンやETC2.0割引等の効果により、利用率が増加した。 引き続き、普及促進に向けて広報活動等を実施する。

3. 道路資産等データ

3-1. 道路構造物延長

路線名	(km)	供用延長			備考
		土工延長 (km)	橋梁延長 (km)	トンネル延長 (km)	
全国路線網 計	2,183.6	1,373.4	517.3 (6,125 橋)	292.9 (449 トンネル)	令和6年度末 データ
一般国道158号 (中部縦貫自動車道)	5.6	0.8	0.1 (2 橋)	4.7 (2 トンネル)	令和6年度末 データ

※1 橋梁延長：本線橋梁及び本線高架橋構造物の下り線延長

()内は本線橋梁及び本線高架橋構造物(橋梁・高架橋名単位)の総数

※2 トンネル延長：本線トンネルの下り線延長

()内は本線トンネルの総数

3-2. その他のデータ

路線名	その他			備考
	交通量 (千台/日)	経年数 (年)	重雪寒地域 (km)	
全国路線網 計	2,051	38	186.4	令和6年度末 データ
一般国道 158 号 (中部縦貫自動車道)	3	27	5.6	令和6年度末 データ

※交通量：1回の利用につき1台とカウントした令和6年度の通行台数の日平均値(千台／日)

※経年数：路線毎供用単位毎の供用開始から令和7年3月31日までの累計経過年数を供用延長にて加重平均して算出した年数

※重雪寒地域：10年間平均最大積雪深が1m以上の地域

3-3. ETC利用率(令和7年3月)

路線名	ETC利用率(%)					
	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	合 計
中日本 計	88.9	97.0	97.7	99.5	99.3	96.1

※無料車を除く