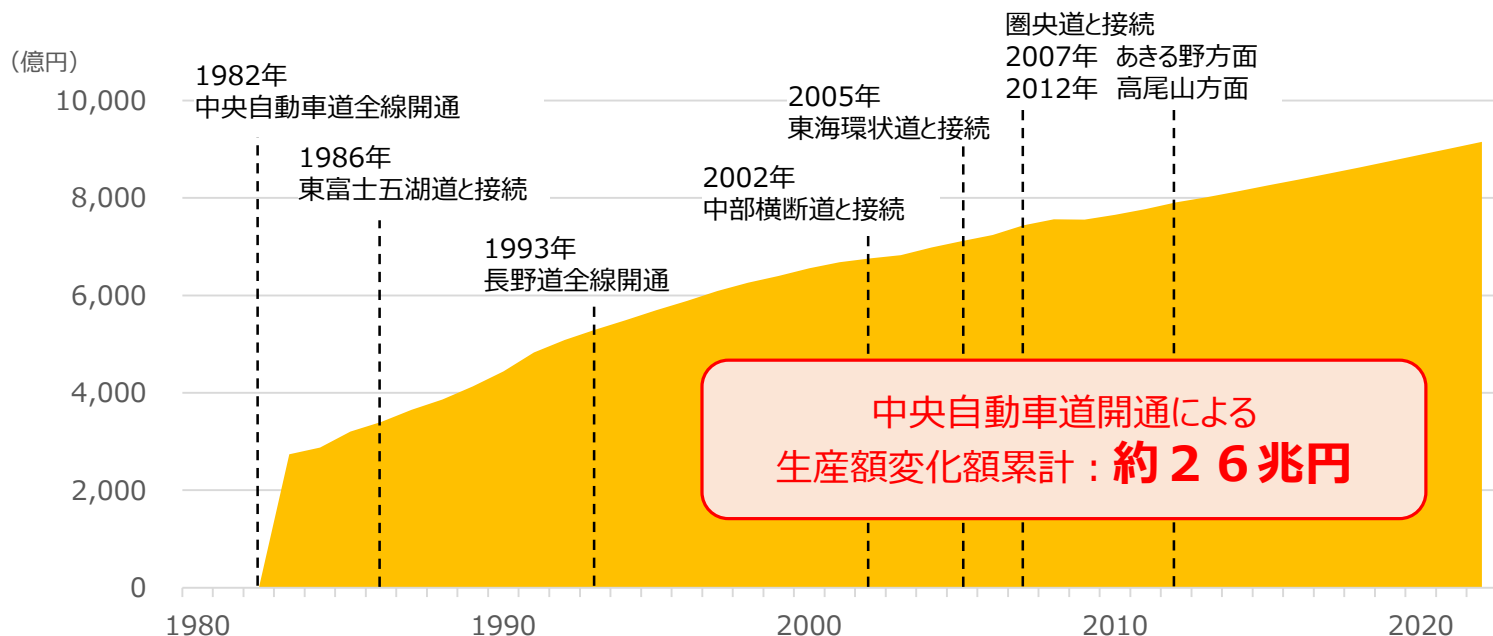


① 整備による経済波及効果

○中央自動車道開通による所要時間の短縮などにより企業の生産性が大きく向上。その効果は40年間の累計で約26兆円に。

■全線開通後40年間の生産額変化額の推移

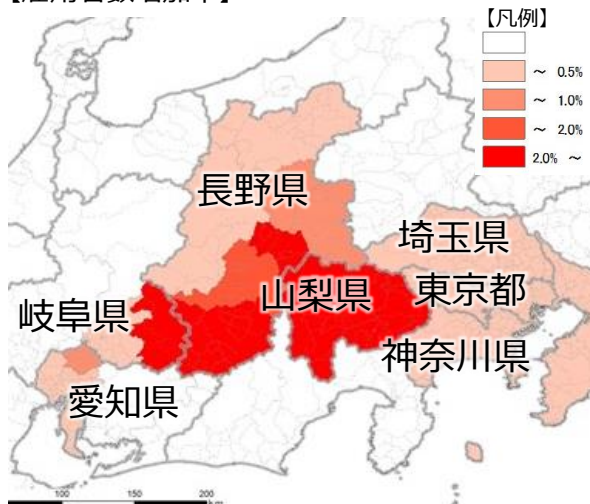


※道路整備による地域間の所要時間の短縮などによる企業の生産性向上などの経済活動の関係をモデル化し、道路整備あり・なしの場合の差を算出
 ※山梨大学大学院武藤慎一教授監修のもと、空間的応用一般均衡（Spatial Computable General Equilibrium）モデルと呼ばれる地域間の道路整備が交易を活性化させることで生じるマクロ経済的な効果を計測することを目的に開発されたモデルを使用し算出
 ※民間企業資本ストックのH27年比を乗じることによって40年間の生産額を算出
 ※地域間交通パラメータは、「国土交通省全国貨物純流動調査」の調査票情報より設定

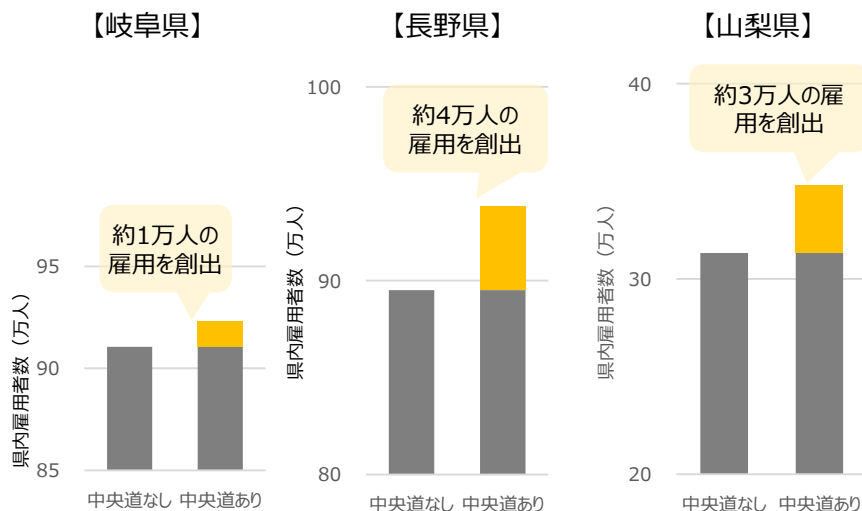
○中央自動車道整備による波及効果を雇用者数に換算した場合、沿線3県（山梨・長野・岐阜）で約8万人の雇用が増加。

■中央自動車道の沿線を中心に雇用者数の増加に寄与

【雇用者数増加率】



■中央自動車道の整備による雇用者数の増加



中央自動車道あり：内閣府 県民経済計算における県内雇用者数

中央自動車道なし：上記から中央自動車道整備による雇用者増加数（NEXCO中日本が算出）を除いた数

※道路整備による地域間の所要時間の短縮などによる企業の生産性向上などの経済活動の関係をモデル化（空間的応用一般均衡モデル）し、道路整備あり・なしの場合の差を算出

②甲信地方の産業や経済発展に大きく貢献

○中央自動車道のインターチェンジ周辺で工業団地の立地が進み、**産業や経済の発展に大きく貢献**。

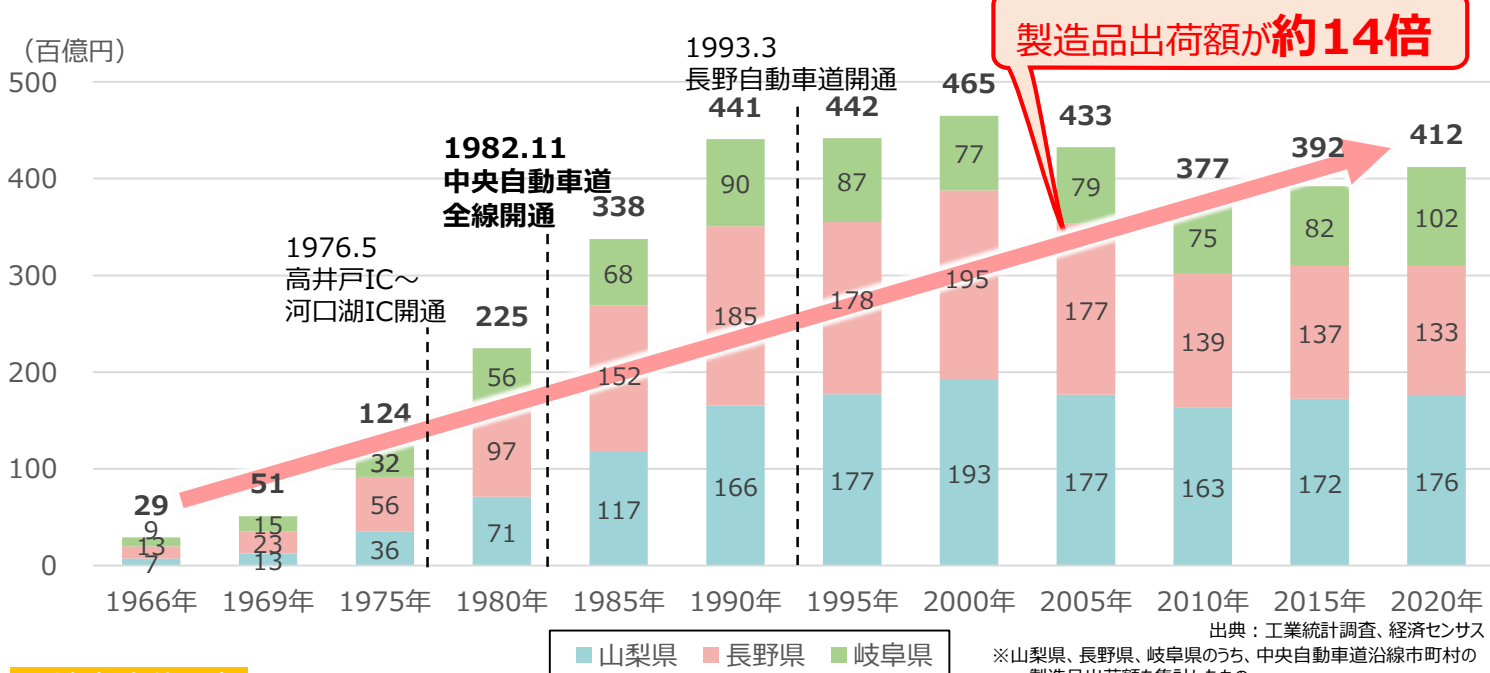
■中央自動車道沿線の工業団地立地状況



出典：長野県（長野県工場団地ガイド/長野県産業立地ガイド/国土数値情報） 山梨県（山梨県の交通ネットワーク工業団地地図） 岐阜県（企業立地ガイド岐阜/国土数値情報）

○中央自動車道の**沿線市町村※**の製造品出荷額は約14倍に増加。

■山梨・長野・岐阜における沿線市町村の製造品出荷額



沿線自治体の声

●岐阜県中津川市商工観光部工業振興課

中央自動車道開通後にICから2kmというアクセス性の良い場所に中核工業団地が整備されましたが、交通の便を立地条件とした企業ですぐに完売、現在も16企業が立地し、市内製造業従事者の約1/4にあたる約3,500人の雇用を生み出しています。

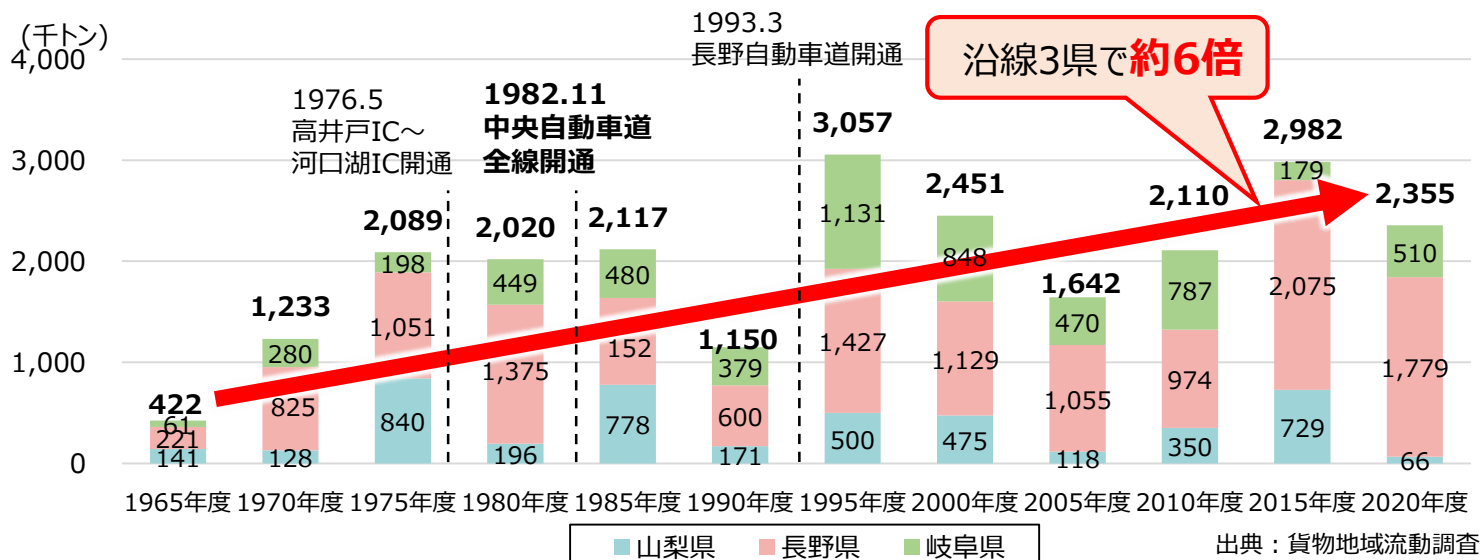
【自治体ヒアリング調査より】



②甲信地方の産業や経済発展に大きく貢献

- 輸送時間短縮により、鮮度を保ったまま輸送が可能となり、**農水産品の県外向け自動車貨物輸送量は沿線3県で約6倍に増加**。
- 特に野菜・果物の出荷量が大幅に増加。

■山梨・長野・岐阜の農水産品の自動車輸送量の変化（県外向けの出荷）



沿線自治体の声

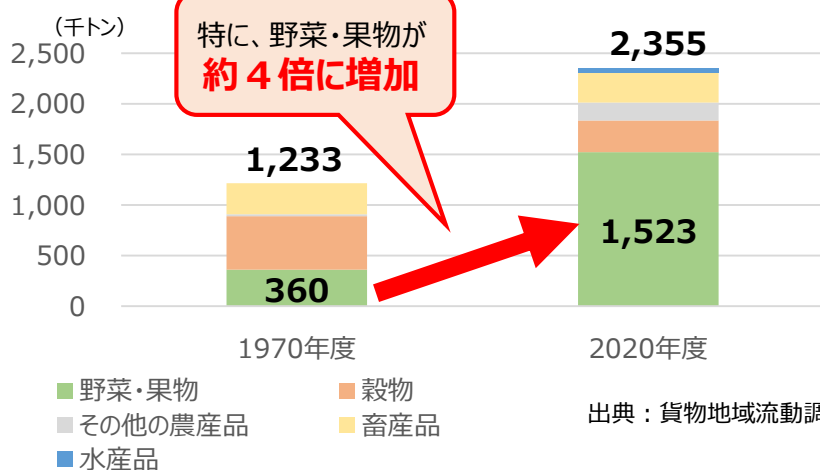
●山梨県内自治体

ふるさと納税の返礼品として県内のフルーツを扱っており、高速道路を利用することで速達性が担保されているため、東北や関西方面にも1日で届けることができます。フルーツに関しては産地直送で常温の配送も多いため、時間の経過による傷みや品質の劣化に注意しなければならないが、中央自動車道の存在により、速達性が確保されているからこそその常温配送が可能となっています。

【自治体ヒアリング調査より】



■農水産品の品目別の変化（県外向けの出荷）



沿線企業の声

●農産物加工卸業者

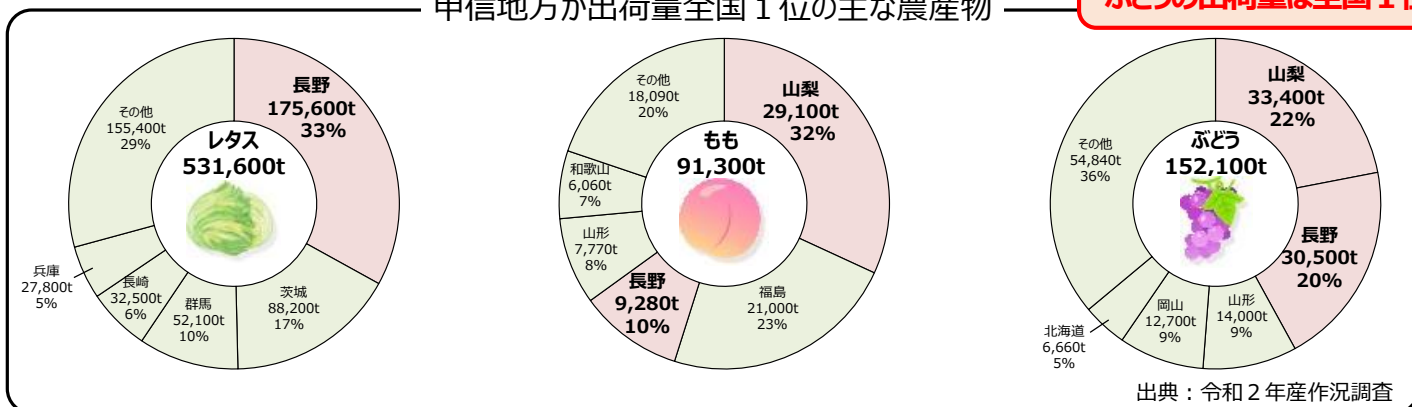
中央自動車道開通前は中京方面からの入荷が主でしたが、開通後は関東方面からの入荷も増えました。また、出荷先も開通前はほぼ地元のみでしたが、開通後は岐阜・愛知県方面が大幅に増加しました。

【沿線企業ヒアリング調査より】



甲信地方が出荷量全国1位の主な農産物

甲信地方のレタス、もも、ぶどうの出荷量は全国1位！

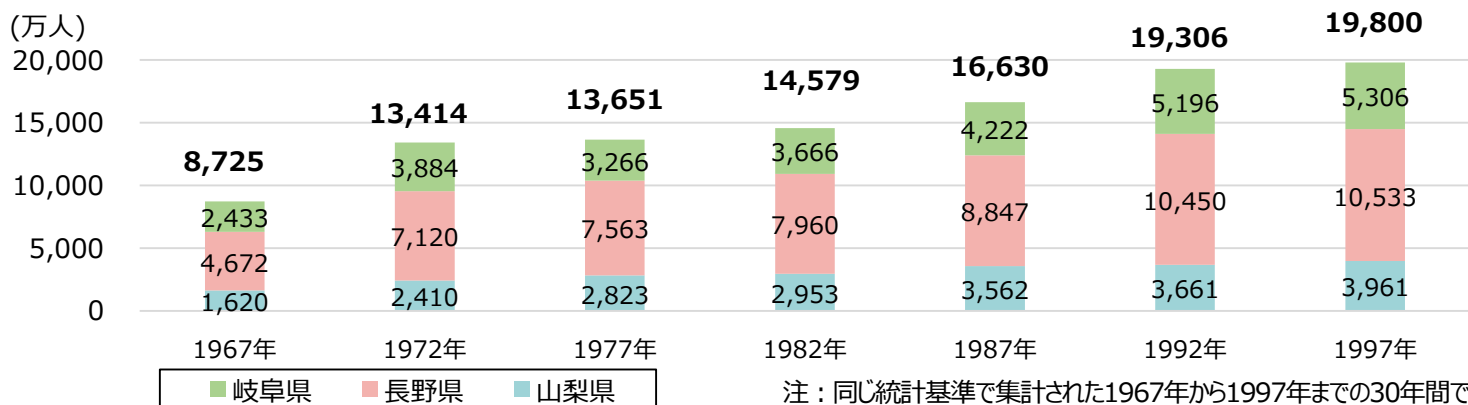


②甲信地方の産業や経済発展に大きく貢献

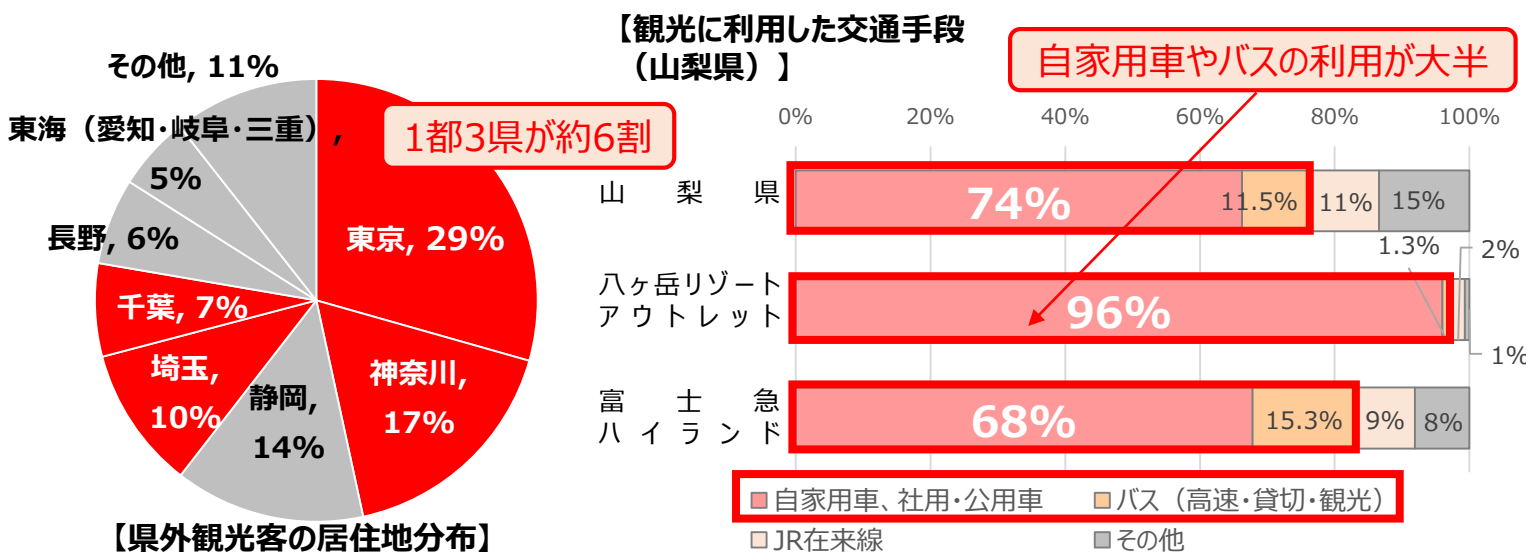
- 首都圏・中京圏からのアクセス向上により、**沿線3県の観光入込客数が増加**。
- 観光客の約6割を首都圏居住者が占める山梨県では観光利用交通の大半を自家用車やバスが占め、**中央自動車道が観光産業を支える機能を発揮**。



■山梨・長野・岐阜の観光入込客数の推移



■県外観光客の居住地分布及び観光に利用した交通手段（山梨県）



沿線企業の声

●松本市内の観光関連団体

松本市は長野県の中心に位置し県内観光の拠点となっています。特に首都圏からの来訪客が多い傾向にあり、中央自動車道を利用し、首都圏だけでなく中京圏からも多くの方が来訪しています。

【沿線企業ヒアリング調査より】



③ 甲信地方の生活を支える路線

○沿線の第3次救急医療施設からの所要時間短縮により圏域が拡大。

山梨県立中央病院からの30分圏域人口は9万人増加。

○近年ではワーケーションなど新たなライフスタイルに貢献。二次的住宅・別荘用住宅軒数は約4倍に。

■第3次救急医療施設からの所要時間圏域の変化



中央自動車道利用により搬送時間が短縮し、第3次救急施設からの60分圏域が拡大

所要時間（高速道路利用）

■ 30分圏域
■ 60分圏域

所要時間（高速道路非利用）

■ 30分圏域
■ 60分圏域

高速道路利用における第3次救急施設からの
圏域拡大範囲

出典：国土交通省 総合交通分析システム（NITAS）

消防関係者の声

● 瑞浪市消防本部

近年、コロナの影響もあり市外の高度医療が受診可能な県立病院へのニーズが高まっていると考えられます。市外の医療施設へ一般国道を利用すると渋滞などの影響で長時間搬送となり、傷病者・救急隊員の負担が増加しますが、中央自動車道を利用することで搬送時間が短縮し、負担軽減だけでなく、治療開始が早まるため救命率向上につながっています。また、中央自動車道は救急車の振動が少なく、傷病者への負担が大幅に軽減されています。

【消防・医療関係者ヒアリング調査より】



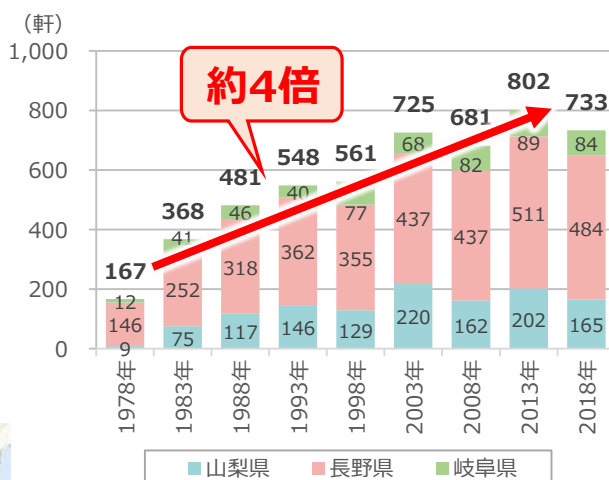
■ワーケーションを活用した新たなライフスタイル

【山梨・長野・岐阜の主な避暑地】



出典：国土地理院 電子国土Webに加筆

【二次的住宅・別荘用住宅軒数の推移】

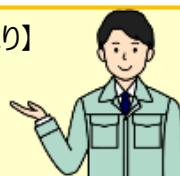


出典：平成30年住宅・土地統計調査、空き家の内二次的住宅・別荘用住宅の推移を整理
※二次的住宅・別荘用住宅とは、残業で使ったときに寝泊りするなど、たまに使用する住宅や週末や休暇時に避暑・避寒・保養などの目的で利用する住宅

沿線自治体の声

コロナ禍を契機とした意識の変化やテレワークの普及などにより、首都圏在住者の地方回帰への関心が高まっており、長野県への移住者数も増加しています。長野県への移住の主な動機の一つが「三大都市圏からのアクセスの良さ」となっており、信州の魅力、強みとなっています。

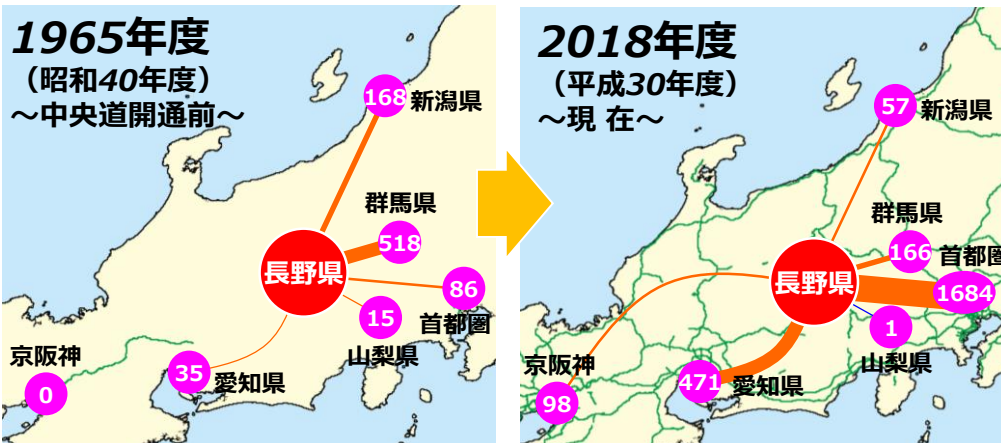
【沿線自治体ヒアリング調査より】



④ 広域交流の促進

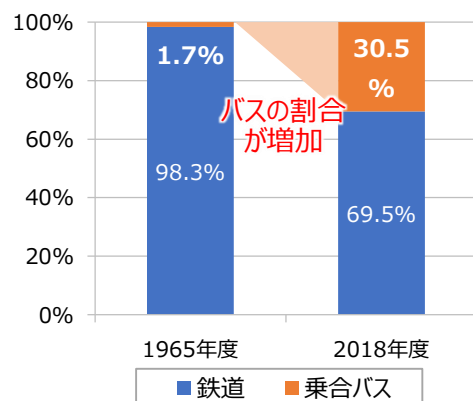
- 中央自動車道の開通前後で長野県発着の乗合バス旅客輸送人員数が増加。
- 首都圏・甲信地方・中京圏の長距離移動手段として、バスによる高速移動が可能となり、広域交流の促進に寄与。
- スポーツ観戦などの移動時間短縮に貢献。選手の負担軽減やサポーターの敵地観戦しやすさ向上に寄与。

■長野県発着乗合バス旅客輸送人員の変化



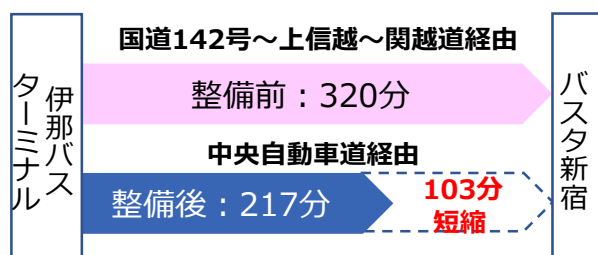
出典：昭和40年度・平成30年度 旅客地域流動調査（首都圏＝埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県、京阪神＝京都府・大阪府・兵庫県）

■長野・愛知県間旅客輸送人員の輸送機関割合の変化



出典：昭和40年度・平成30年度旅客地域流動調査

■高速バス拠点間の中央自動車道整備前後の所要時間



出典：ETC2.0プローブ

沿線企業の声

●バス事業者

中央自動車道の開通により地域外、特に大都市への移動時間が大幅に短縮されたため、各大都市への路線を開業することができました。開通前は鉄道主体であった大都市への移動が、バスで手軽に出かけられる身近なものとなり、輸送人員は年々増加、今では高速バスの収入が全体の収入の中で大きな割合を占めるまでに成長しています。

【沿線企業ヒアリング調査より】

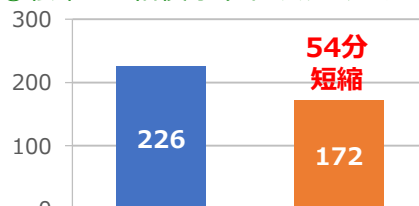


■Jリーグチームのアウェイゲーム時の移動時間短縮

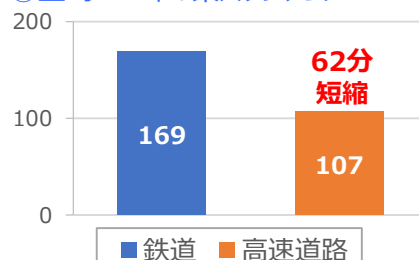


出典：ETC2.0プローブデータ2021.10休日 12時間平均旅行速度

①松本 → 相模原ギオンスタジアム



②韮崎 → 味の素スタジアム



■鉄道 ■高速道路

NEXCO中日本調べ

沿線企業の声

●Jリーグチーム運営者

ヴァンフォーレ甲府は県内唯一のJリーグプロクラブであり、中央自動車道があることで、県内各地からサポーターが訪れ、観客数を確保することができています。また、首都圏から相手チームサポーターも多く来場することができ、観客数はチーム経営の上で貴重な収入源となるため、中央自動車道の存在意義は非常に大きいです。

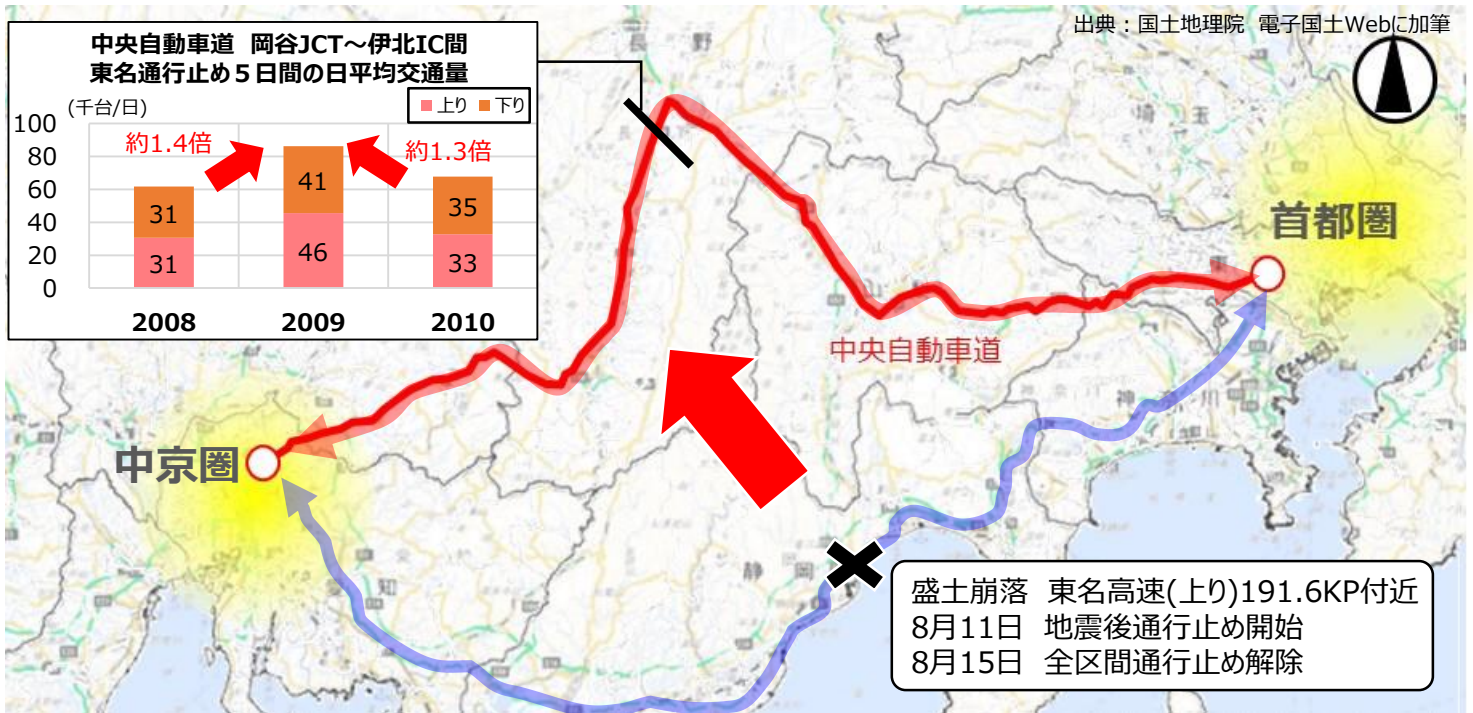
【沿線企業ヒアリング調査より】



⑤ リダンダンシー効果の向上

- 災害時に東名、新東名が通行止めとなった際の迂回路として機能を発揮。
- 富士山が噴火した場合の東西交通の確保にも重要な路線。
- 中央防災会議では南海トラフ地震の発災時の代替機能等として中央自動車道が必要とされている。

■ 2009年 地震による東名高速道路通行止め時の迂回状況



- ネットワーク整備の促進により、リニューアル工事・集中工事で中央自動車道を経由する迂回案内が可能に
- 2022年11月に東名集中工事では、東富士五湖道路経由と首都圏中央連絡自動車道経由の2つの迂回経路を案内。

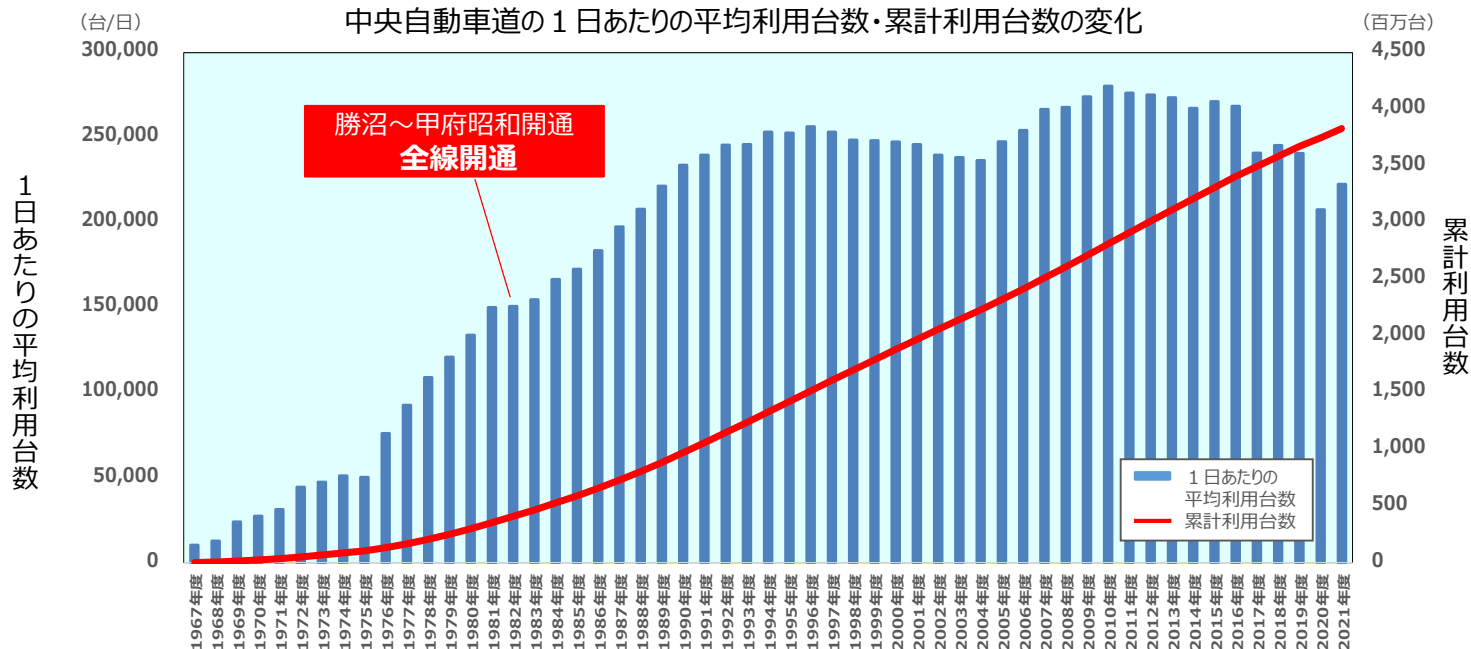
■ リニューアル工事・集中工事における迂回機能



中央自動車道の交通量推移

- 全線開通から1日あたりの平均利用台数が約2倍に増加。
- 開通からの累計利用台数は2021年度末時点で約38億台。

■中央自動車道の開通からの交通量

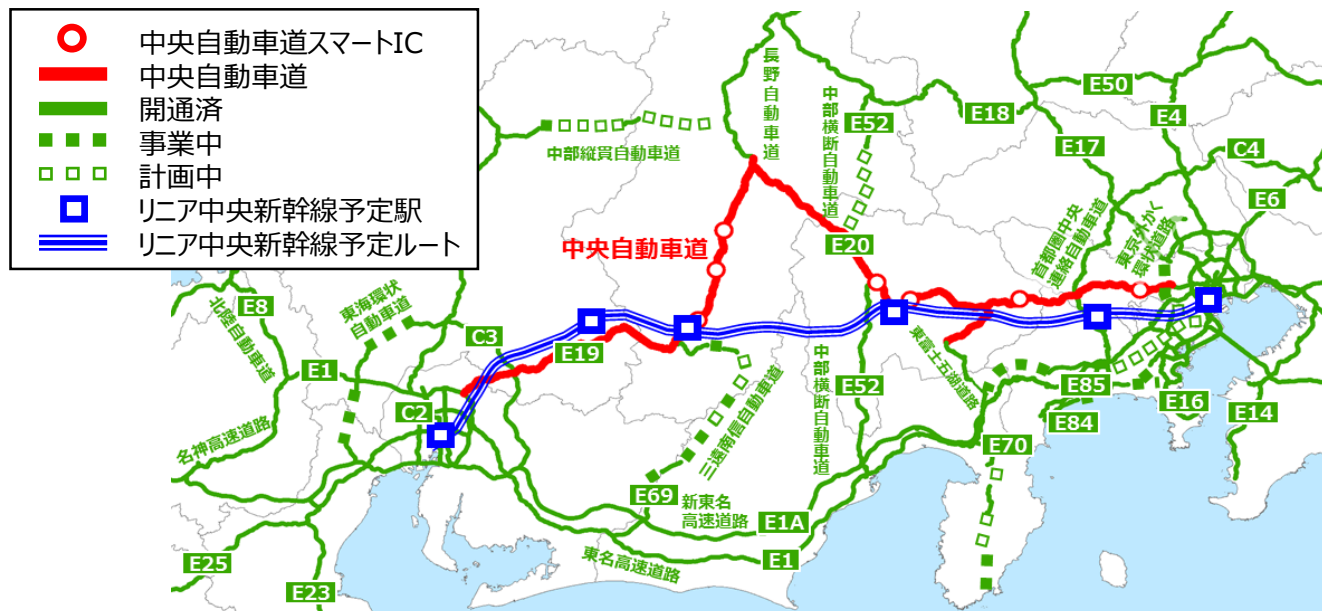


出典：NEXCO中日本資料

今後のネットワーク

- 中央自動車道沿線の中津川、飯田、甲府にリニア中央新幹線の新駅が立地予定。甲府では、中央自動車道とスマートインターチェンジで直結の計画。
- リニア駅を交通結節の核とする新幹線・高規格道路ネットワークの形成により、1時間圏の中に、多様な自然や文化を有する地域を内包する世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域が形成。

■現在の高速道路ネットワーク図とリニア中央新幹線の計画



内陸部の発展に貢献し続ける中央自動車道



奥野 信宏 氏

OKUNO Nobuhiro

公益財団法人名古屋まちづくり公社
名古屋都市センター長

◀ 略 歴 ▶

京都大学大学院農学研究科修士課程修了。経済学博士。名古屋大学経済学部部長、副総長、中京大学商学部部長、総合政策学部部長、学校法人梅村学園理事・学術顧問などを歴任。国土審議会会長など、国土交通省をはじめ、政府の委員会で委員を歴任。また、中日本高速道路株式会社CSR懇談会でも委員を務めた。「新しい公共を担う人びと」など著書多数。

中央自動車道は我が国の時代を画す 歴史的な高速道路

一中央自動車道の建設から開通当時について

国土計画の長い歴史の中で考えますと、特に高度成長期、中央自動車道は、日本の時代を画する歴史的な高速道路になると期待されていました。

1つ目は中部内陸部を通過するため、日本の高速道路ネットワークの要になること、2つ目は内陸部の発展を促すことが期待されていました。そういう政策のシンボリックなのが中央自動車道だったと思います。

内陸部のものづくり産業・観光・農業の 飛躍的な発展に貢献

一中央自動車道の開通による時間短縮効果が産業や 経済発展に与えた影響について

岐阜県東濃地域や長野県、山梨県の内陸部のものづくりは、中央自動車道とともに発展してきたと思います。

観光地としての飛躍も中央自動車道の存在は大きいです。近年の中央自動車道を活用した広域観光には特徴があります。観光資源を発掘し、一つのテーマごとにモデルコースをつくり、観光プロジェクトとして提案しています。いろいろな観光地を1日で回るのではなく、日帰りで何回かに分けて回る観光客が増えていると思います。日帰り感覚で捉えられているということも中央自動車道の効果だと思います。

農業は、中央自動車道の開通で大きく産業として変わってきています。アクセスが飛躍的に向上したことで高付加価値化が実現していると思います。また、山梨県は首都圏をにらんだ近郊農業地域になっており、観光農業も盛んであまり時間を取られない楽しみとなっているようです。

沿線地域の一体感の強化と 広域的な地域生活圏の形成

一中央自動車道の開通が沿線住民の生活様式や文化等に与えた影響について

西側では恵那山トンネルの効果が大きいと思います。名古屋などからの利便性が向上し、沿線の一体感を強めています。広域的な医療や通学、買い物などが可能になり、広域的な生活圏ができたと思います。

リニアとの相乗効果で大都市圏の生活が日常に 一今後中央自動車道が果たすべき役割や期待について

内閣官房の国土強靱化に10年ほど関わってきましたが、その中で感じたことは中央自動車道の役割です。日本の要である首都圏と中京圏を結ぶ道路の中でも東名高速道路、新東名高速道路と比べ、中央自動車道は内陸部を走っており、リダンダンシーの強化に貢献しています。

リニアは高速道路との相乗効果が大きいです。甲信地域でも、首都圏や中京圏という大都市圏が日常になってきます。今後リモートワークが大規模に進展するのは、中央自動車道とリニアの沿線だと思っています。

社会資本の維持管理はこれからの強靱な国土を つくるための基本

一今後の維持管理（メンテナンス）のあり方について

昭和の終わりから平成の初めにかけて、社会資本が急速に整備され、今後、社会資本の老朽化が日本の重大問題になると言われていましたが、国土強靱化を推進することで、「荒廃する日本」は今のところ防げていると思っています。公共事業に対する偏見は今でも根強いが、「荒廃する日本」が現実にならないよう社会資本の機能を十分に発揮できる維持管理をしていただくことが大事です。

地域のライフラインとして中央自動車道とともに

丸山 荘 氏

MARUYAMA So

京王電鉄バス株式会社 取締役会長

公益社団法人日本バス協会
高速バス委員会委員長

◀ 略 歴 ▶

京王帝都電鉄株式会社（現 京王電鉄株式会社）入社。西東京バス株式会社代表取締役社長、京王電鉄株式会社常務取締役、京王電鉄バス株式会社代表取締役社長などを歴任。



全線開通への期待、開通で首都圏が身近に

一中央自動車道全線開通時の記憶について

私は安曇野市出身で、18歳で上京した時、中央自動車道は部分的に開通していました。車で帰省する際は、途中のICで降りる必要があり、いつも一般道で渋滞に巻き込まれていました。全線開通が待ち遠しかったですね。

中央自動車道の全線開通と、長野自動車道接続により、車で帰省する際の所要時間が格段に短くなりました。24時間いつでも思い立った時に大きな荷物を持って、ストレスなく往来できるようになり、甲信地方と首都圏が時間的・地理的に近くなったことを実感しました。

高速バス利用が拡大、ICが核となり周辺が発展

一中央自動車道開通に伴う高速バスの普及について

高速道路ネットワーク整備と合わせて、中央高速バス※を拡充できたことは、バス事業者として、また、沿線出身者としても、二重にうれしかったです。

高速バスの可能性が多くの方に認知され始めたのは、新宿と伊那・飯田をつなぐ伊那飯田線の開業からです。伊那・飯田の周辺は、首都圏から鉄道で行くとき、途中乗り換えが必要で便利とは言えない地域でしたので、地元の方々にとっても歓迎されました。開業当初から多くのお客さまにご利用いただいています。

また、松本線については、開通当初の利用は多くありませんでしたが、高速バスの利便性が浸透し、リピーターが増えていったことで、増便もおこない、多くのお客さまに支持されています。

※中央高速バスは、京王電鉄バス(株)と山梨県、長野県、岐阜県等の地元バス会社が共同で運行している、バスタ新宿を起点とした中央自動車道経由の高速バスの総称

一中央自動車道開通に伴う地域の発展について

長野県の代表的な産業といえば精密機器です。昔は、たくさんの小さな工場が支えていましたが、今は集約化されて大きな工場群がICのそばにできています。

また、甲府南IC周辺には山梨大学医学部、山梨県立考古博物館などができ、ICを中心に賑やかに、人が集まるようになったことが印象的でした。

ネットワーク拡充によるアクセス向上に期待

一今後の高速道路ネットワーク拡大の効果について

中央自動車道からのアクセスを考えると長野県佐久地域、岐阜県奥飛騨地域、福井県などは、途中山岳・山地に阻まれるため、まだまだ不便です。中部横断自動車道や中部縦貫自動車道が繋がれば、アクセスが格段に向上し、地域経済のさらなる活性化につながっていくと思います。これらの地域は自然も豊かで観光地も多く、インバウンド需要も見込め、ニーズも高いと考えており、高速バス事業者としても早期開通を期待しています。

時代のニーズに応えお客さまからの「信頼」を維持

一交通体系の展望と中央自動車道や高速バスの位置づけ

中央自動車道の大動脈としての役割は全線開通当時も、これからも変わりません。将来的にはリニアの開通、自動運転の進展、少子高齢化・人口減少などによって、交通体系は変化していくと思われます。公共交通である高速バスは、鉄道と比較して、乗降できる場所（停留所）が多い、運賃も安いなどの強みがあります。またそれぞれの地域で、災害時対応など重要な役割を果たしてきました。

これからも中央高速バスは、その時々が多様なニーズに応えていくことで、地域の皆様の信頼を維持し、必要不可欠な地域の皆様のライフラインとして、中央自動車道とともにサービスを提供し続けていきます。

全線開通までの歩み

○急峻な山岳地帯を通過する中央自動車道は1962年の施行命令から全線開通までに20年を要して完成。

1960年代

1967年 調布～八王子【①】開通
1968年 八王子～相模湖【②】暫定2車線開通
1969年 相模湖～河口湖【③】暫定2車線開通



1970年代

1973年 八王子～大月【④】4車線化
1976年 高井戸～調布【⑤】開通
1976年 斐崎～小淵沢【⑥】開通
1977年 伊比南【⑦】全線開通
1977年 大月～勝沼【⑧】開通



1980年代

1980年 甲府昭和～斐崎【⑨】開通
1981年 小淵沢～伊比【⑩】開通
1982年 勝沼～甲府昭和【⑪】開通
1984年 大月～河口湖【⑫】4車線化
⇒1984年中央自動車道全線開通



2022年（令和4年）

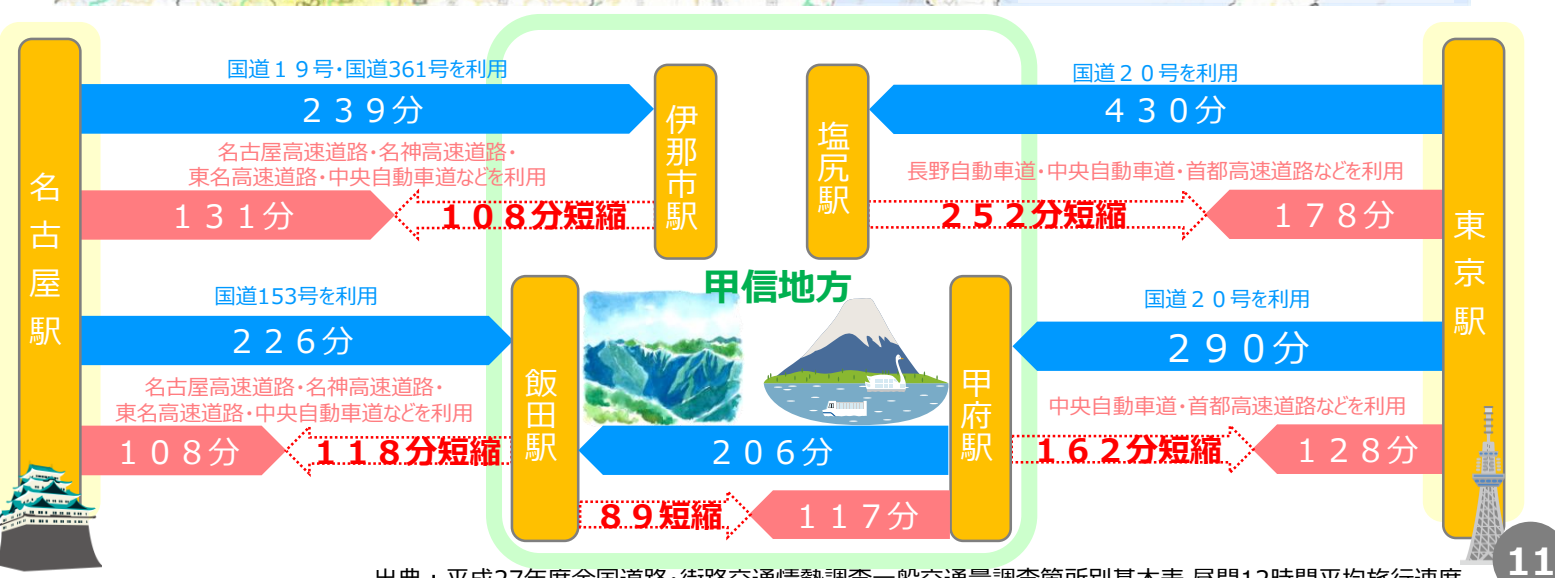
全線開通後、ヒポイント渋滞対策やスマートIC等の整備を推進



■ 中央自動車道の利用による時間短縮



出典：国土地理院 電子国土Webに加筆



出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査箇所別基本表 昼間12時間平均旅行速度

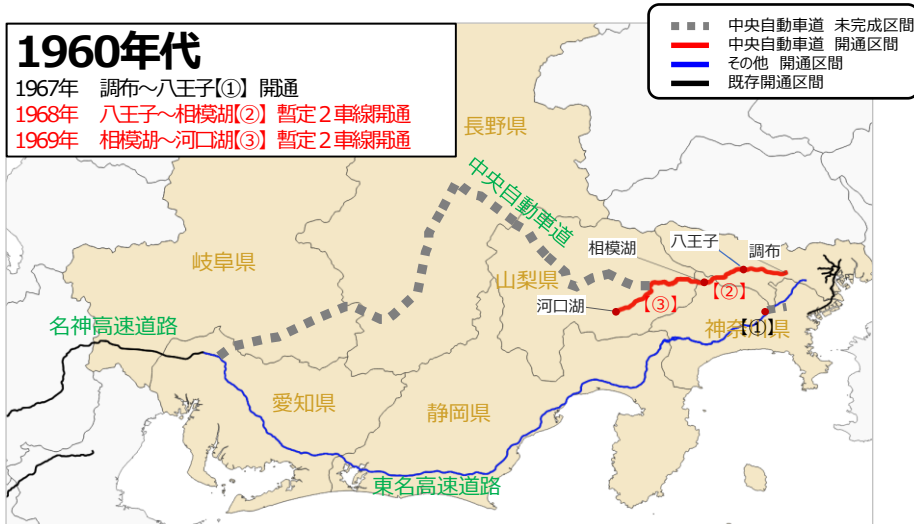
日本で初めて暫定2車線区間

- 中央自動車道は日本で初めて暫定2車線区間として運用。
- 開通後の、居眠り運転などにより対向車線にはみ出す事故などが多発。
- 八王子IC～大月ICは開通から約5年で4車線化に。

暫定2車線開通		四車線化		暫定2車線→四車線化の期間
1968	八王子IC～相模湖IC暫定2車線開通	1973	八王子IC～大月IC4車線化	約5年
1969	相模湖IC～河口湖IC暫定2車線開通	1984	大月IC～河口湖IC4車線化	約15年
1975	飯田IC～中津川IC間 暫定2車線開通	1985	飯田IC～中津川IC4車線化	約10年

1960年代

- 1967年 調布～八王子【①】開通
- 1968年 八王子～相模湖【②】暫定2車線開通
- 1969年 相模湖～河口湖【③】暫定2車線開通



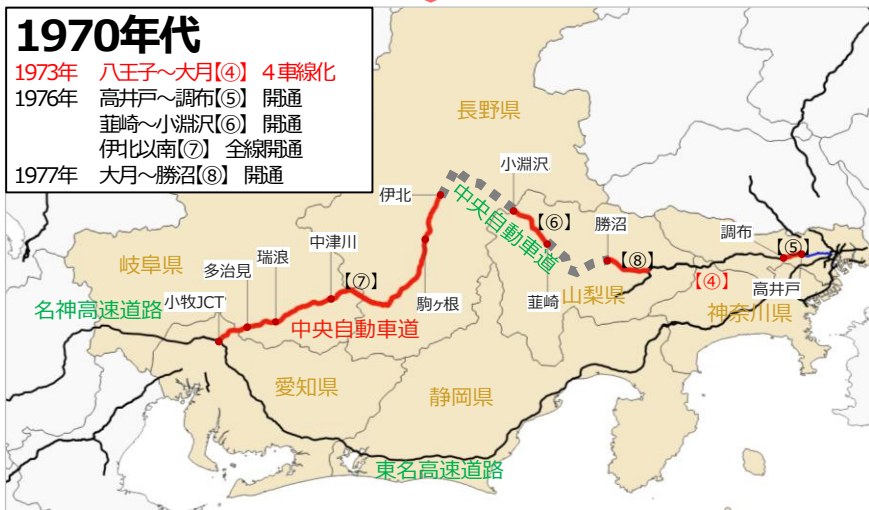
開通当時の中央自動車道相模原市付近



出典：『中央高速道路工事誌』

1970年代

- 1973年 八王子～大月【④】4車線化
- 1976年 高井戸～調布【⑤】開通
- 1976年 斐崎～小淵沢【⑥】開通
- 1977年 伊北以南【⑦】全線開通
- 1977年 大月～勝沼【⑧】開通



橋梁の近接施工状況



出典：『中央道拡幅工事～八王子～大月間』

1980年代

- 1980年 甲府昭和～斐崎【⑨】開通
- 1981年 小淵沢～伊北【⑩】開通
- 1982年 勝沼～甲府昭和【⑪】開通
- 1984年 大月～河口湖【⑫】4車線化
- ⇒1984年 中央自動車道 全線開通



大鶴地区（4車線供用前）



出典：『中央高速道路拡幅工事誌』

中央自動車道のあゆみ

西暦	経年	中央自動車道のあゆみ・周辺ネットワークとの接続	沿線・世の中のできごと
1962		中央自動車道富士吉田線 施行命令	1964 東京オリンピック開催
1966		中央自動車道西宮線 施行命令（～1971）	
1967		調布IC～八王子IC開通	
1968		八王子IC～相模湖IC暫定2車線開通	
1969		相模湖IC～河口湖IC暫定2車線開通（富士吉田線 全線開通）	
1972		多治見IC～小牧JCT開通	
1973		八王子IC～大月IC4車線化、瑞浪IC～多治見IC開通	
1975		中津川IC～瑞浪IC開通、駒ヶ根IC～中津川IC開通 （飯田IC～中津川IC間は暫定2車線開通）	
1976		高井戸IC～調布IC開通、首都高速道路と接続 伊北IC～駒ヶ根IC開通、韮崎IC～小淵沢IC開通	
1977		大月JCT～勝沼IC開通	
1980		甲府昭和IC～韮崎IC開通	
1981		小淵沢IC～伊北IC開通	
1982	全線開通	勝沼IC～甲府昭和IC開通、中央自動車道が全線開通(11月10日)	
1984		大月IC～河口湖IC4車線化	
1985		飯田IC～中津川IC4車線化	高速道路シートベルト着用義務化
1986		岡谷JCT開通 長野自動車道と接続 東富士五湖道路・富士吉田IC～山中湖IC開通 東富士五湖道と接続	1987 石和温泉が新日本観光地百選で3位に
1988		中央自動車道ではじめての集中工事実施	1994 松本空港 ジェット化
1992	10		1998 長野オリンピック開催
2002	20	双葉JCT開通 中部横断道と接続	2001 ETCサービス開始
2005		土岐JCT開通 東海環状自動車道と接続	
2006		中央自動車道初のスマートIC 双葉SASマートIC開通	
2007		八王子JCT（あきる野IC方面）開通、首都圏中央連絡自動車道と接続	2011 東日本大震災
2012	30	八王子JCT（高尾山IC方面）開通、首都圏中央連絡自動車道と接続 中央自動車道・笹子トンネル上り線で天井板崩落事故(12月2日)	
2013		「安全性向上3カ年計画」の策定	富士山世界遺産登録
2014		橋梁などの構造物に係る省令点検の義務化	
2016		高速道路リニューアルプロジェクト本格着手 『安全性向上への「5つの取り組み方針」』策定	熊本地震
2019		「高速道路における安全・安心実施計画」策定	ラグビーワールドカップ日本開催
2021		安全啓発館の開設	東京2020オリンピック開催
2022	40	中央自動車道全線開通40年（11月10日）	

笹子トンネル天井板崩落事故の概要と安全性向上への取り組み

【笹子トンネル天井板崩落事故の概要】

発生日時：2012年12月2日（日曜日） 午前8時03分

発生場所：中央自動車道笹子トンネル（上り線）内（延長4.7km、大月JCT～勝沼IC間）

事故概要：笹子トンネル（上り線）の東京側坑口から約1.5km付近で、トンネル内の換気のために設置されていた天井板及び隔壁板等が約138mにわたり崩落し、走行中の両3台が下敷きとなり、うち2台から火災が発生しました。この事故で、9名もの尊い命が失われ、多くの方々が被害に遭われました。



お亡くなりになられた皆さま、ご遺族の皆さまに対しまして、深くお詫び申し上げますとともに、お亡くなりになられた皆さまのご冥福を心からお祈りいたします。また、事故によってお怪我をされた皆さまや、ご迷惑をおかけした皆さまに心からお詫び申し上げます。

私たちは、事故を引き起こした責任を重く受け止め、「二度とこのような事故を起こしてはならない」という深い反省と強い決意のもと、ご遺族の皆さま、被害に遭われた皆さまに

真摯に対応するとともに、グループを挙げて、「安全文化」を常に高いレベルで維持し続けていくために、経営方針の最上位に「安全性向上に向けた不断の取り組みの深化」を掲げています。

「安全」は当社グループの経営の根幹であり、すべての経営方針に結びつけることで、高速道路の安全性向上という永遠の挑戦課題に、グループを挙げて取り組んでいきます。

老朽化対策の取組み

■ 高速道路リニューアルプロジェクト

当社が管理する高速道路（高速自動車国道及び一般有料道路）は2,000kmを超え、供用から30年以上経過した道路が約60%、50年以上経過した道路が約25%を占めており、10年後の2032年には約2倍の50%を超過する予定です。

これに加え、大型車交通の増加、積雪寒冷地などでの凍結防止剤の使用などにより高速道路の橋梁・トンネル・土構造物の老朽化が進んでいます。

これらの課題に対し、構造物の最新の技術を用いて補修、補強し、建設当初と同等また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。

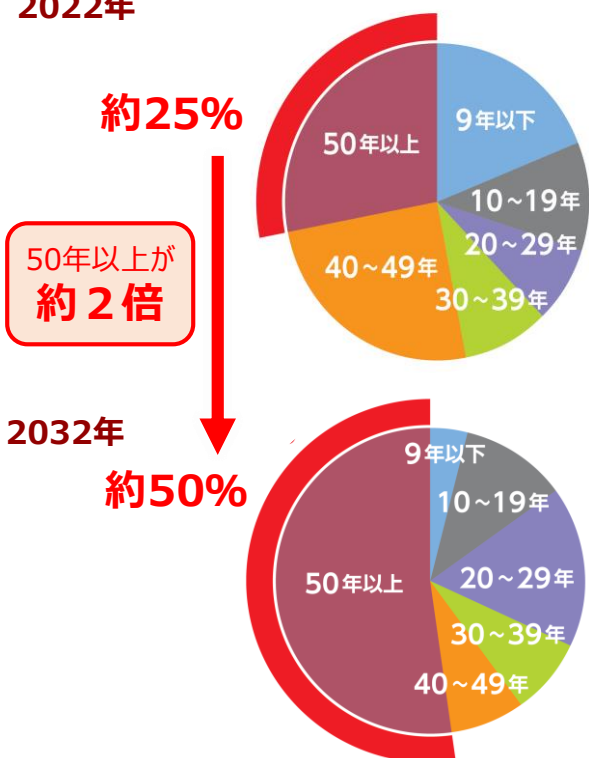
2022年

約25%

50年以上が
約2倍

2032年

約50%



■ 開通後経年別路線図



中央自動車道では、2018年春より中央自動車道リニューアル工事に着手し、2022年12月までに高井戸IC～伊北IC間で調布インター橋他2橋、園原IC～中津川IC間で松ヶ平橋他12橋、土岐IC～多治見IC間で深沢橋の床版取替などが完了しています。



中津川IC～園原IC間 松ヶ平橋
床版下面のはく落・鉄筋の腐食



中津川IC～園原IC間 新茶屋橋
撤去した既設床版



中津川IC～園原IC間 落合川橋
鋼橋の既設床版撤去状況



調布IC 調布インター橋
仮橋の夜間一括架設状況



伊北IC～岡谷JCT間 天竜川橋
鋼橋の新設床版架設状況



大月JCT～勝沼IC間 日川橋
P C箱桁橋のリニューアル実施状況