

高速道路機構・会社の業務点検

基本データ集

平成27年7月

国土交通省

基本データ集

目次

1. 債務の状況

- ・ 未償還残高 P 1
- ・ 資金調達の状況 P 3

2. 整備・管理の状況

2-1. 整備の状況

- ・ 新設・改築費の状況 P 5
- ・ 民営化後の整備状況 P 6
- ・ 開通年度の達成状況 P 7
- ・ 建設コストの縮減 P 8
- ・ 民営化後に追加された新設事業の一覧 P 9
- ・ 格付けの状況 P 10
- ・ 渋滞の状況 P 11
- ・ 暫定2車線の状況 P 16
- ・ 民営化後に4車線化に着手した区間一覧 P 17

2-2. 管理の状況

- ・ 民営化時の管理コストの縮減状況 P 18
- ・ 高速道路の老朽化の状況 P 19
- ・ 大規模更新の状況 P 20
- ・ インセンティブ助成の状況 P 21
- ・ 利益剰余金の状況 P 22
- ・ 道路橋の劣化に与える影響 P 23
- ・ 法令違反車両の取締状況 P 24
- ・ 特車許可基準等 P 25
- ・ 通行止めの発生状況 P 27
- ・ 道路管理者権限の行使状況 P 32
- ・ 死傷事故数の状況 P 33
- ・ 逆走の発生状況 P 33
- ・ 管理延長の状況 P 34
- ・ アウトカム指標一覧 P 35
- ・ メンテナンス関連費用の状況 P 36

3. 利用者サービスの状況

3-1. 料金の状況

- ・料金割引の経緯・状況 P 3 7
- ・企画割引の実施状況 P 4 3
- ・ETCの利用状況 P 4 4
- ・ETCによる料金所の渋滞解消の状況 P 4 5
- ・料金所レーン数 P 4 6
- ・料金收受業務経費の比較 P 4 6
- ・ETCの料金收受コストの状況 P 4 7
- ・スマートICの設置状況 P 4 8

3-2. SA・PAの状況

- ・SA・PAの損益・売上高の状況 P 4 9
- ・SA・PAのサービスの状況 P 5 0
　　<有人無人、コンビニ、カフェ、トイレ、バリアフリー、Wi-Fi、一般道からの出入口>

3-3. ガソリンスタンド等の状況

- ・ガソリンスタンドの設置状況 P 5 4
- ・電気自動車(EV)向け急速充電器の設置状況 P 5 5

3-4. その他

- ・海外関係の取組状況 P 5 6

4. 経営・業務・組織運営の状況

4-1. 高速道路会社の状況

- ・損益の状況 P 5 7
- ・法人税等の状況 P 6 1
- ・資産の処分状況 P 6 2
- ・社員の状況（社員数・給与等） P 6 3
- ・ファミリー企業の整理及びグループ企業の状況 P 6 5
- ・情報公開の取り組み状況 P 7 9
- ・入札契約の取り組み状況 P 8 1
- ・お客様の声の状況（件数、内訳） P 9 3
- ・技術開発への取組状況（技術開発費の状況、学との連携） P 9 5

4-2. 高速道路機構の状況

- ・収入の状況（貸付料等） P 9 7
- ・一般管理費の状況 P 9 7
- ・職員の状況（職員数等） P 9 8
- ・入札契約の状況 P 9 9

未償還残高(高速道路機構)

(単位:兆円)

	未償還残高	
		うち有利子債務
民営化時(H17.10.1)	42.5	37.4
H18年度期首(実績)	41.6	36.4
H19年度期首(実績)	40.5	35.2
H20年度期首(実績)	39.8	34.4
H21年度期首(実績)	36.2	30.7
H22年度期首(実績)	36.1	30.4
H23年度期首(実績)	35.7	30.0
H24年度期首(実績)	35.4	29.6
H25年度期首(実績)	35.8	30.0
H26年度期首(実績)	35.1	29.3

未償還残高(機構と会社)

(単位:兆円)

	未償還残高	
		うち有利子債務
民営化時(H17.10.1)	43.3	38.1
H18年度期首(実績)	42.6	37.3
H19年度期首(実績)	42.0	36.6
H20年度期首(実績)	41.5	36.0
H21年度期首(実績)	38.2	32.6
H22年度期首(実績)	38.2	32.5
H23年度期首(実績)	37.9	32.3
H24年度期首(実績)	38.0	32.2
H25年度期首(実績)	37.6	31.8
H26年度期首(実績)	37.3	31.4

資金調達状況(高速道路機構)

○資金調達(保有債務)の平均調達(残存)年限、及び平均調達金利

(単位:年・%)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
資金 調達	平均調達年限	12.7	13.4	13.6	13.3	14.2	8.0	10.0	11.8	11.8	13.4
	平均調達金利 ※1	1.72	2.00	1.86	1.76	1.65	0.84	1.04	0.95	0.87	0.77
保有 債務 ※2	平均残存年限(期末)	5.2	5.4	5.8	6.5	6.7	6.6	6.7	6.8	7.2	7.5
	平均金利(期末) ※3	1.71	1.63	1.59	1.62	1.59	1.50	1.48	1.49	1.46	1.40

※1 平均調達金利のうち、借入金は調達額と借入利率を使った加重平均、債券は調達額と応募者利回りを使った加重平均で算出。

※2 債務額は額面ベース。東京湾横断道路に係る長期未払金を含む。

※3 高速道路機構設立時(H17.10時点)の保有債務の平均金利は、1.80%である。

○資金調達の実績

(単位:億円)

調達手段	年限	H17 (下期)	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	合計		
		調達額	調達額	調達額	調達額	調達額	調達額	調達額	調達額	調達額	調達額			
政府 保証	政府保証借入金	1年	-	-	-	-	2,650	-	-	-	-	2,650		
	政府保証債	2年	-	-	-	-	-	4,002	-	-	-	-	4,002	
		4年	-	-	-	-	-	-	1,202	-	-	-	1,202	
		5年	-	-	-	-	-	2,003	1,498	-	-	-	3,501	
		7年	2,201	2,200	1,800	-	-	-	-	-	-	-	6,201	
		10年	6,845	17,434	20,936	21,215	13,944	11,256	12,035	18,360	19,360	14,200	155,584	
		15年	1,404	1,400	402	-	-	-	-	-	-	-	-	3,207
		20年	-	500	1,098	1,803	3,003	2,397	2,701	3,600	3,600	4,000	22,702	
		30年	-	299	499	799	898	898	903	900	900	1,200	7,296	
		40年	-	-	-	-	299	-	-	-	-	-	-	299
計	10,450	21,834	24,734	23,817	18,145	20,556	18,338	22,860	23,860	19,400	203,994			
小計		10,450	21,834	24,734	23,817	18,145	23,206	18,338	22,860	23,860	19,400	206,644		
自主 調達	民間借入金	6ヶ月	-	-	-	-	-	2,100	-	-	-	-	2,100	
		10年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	400	
		15年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	200	
		計	-	-	-	-	-	-	2,100	-	-	600	2,700	
	財投機関債	2年	-	-	-	-	1,000	4,800	1,000	-	1,500	-	8,300	
		4年	-	-	-	-	-	-	1,200	1,500	-	-	2,700	
		5年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	600	
		6年	-	-	-	-	300	-	-	-	-	-	300	
		10年	550	1,699	1,900	1,899	1,028	800	2,400	3,600	3,400	2,200	19,475	
		15年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	400	
		17年	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	200	
		20年	500	1,050	1,599	1,898	949	300	600	700	600	1,050	9,245	
		30年	999	500	200	583	1,227	-	-	-	200	500	4,208	
		40年	300	2,048	2,397	1,098	500	-	-	-	-	-	6,342	
計	2,348	5,296	6,095	5,479	5,203	5,899	5,200	5,800	5,700	4,750	51,769			
小計		2,348	5,296	6,095	5,479	5,203	5,899	7,300	5,800	5,700	5,350	54,469		
合計		12,798	27,130	30,829	29,296	23,348	29,105	25,637	28,660	29,560	24,750	261,112		

※ 単位未満四捨五入のため、合計が一致しない場合がある。

資金調達の状況(高速道路会社)

○資金調達の平均調達年限及び平均調達金利

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
東日本	平均調達年限	7.7年	7.0年	5.0年	4.7年	3.4年	3.0年	3.0年	4.4年	5.0年	5.0年
	平均調達金利	1.24%	1.58%	1.30%	1.16%	0.80%	0.41%	0.43%	0.39%	0.42%	0.28%
中日本	平均調達年限	9.4年	8.9年	8.9年	9.0年	7.1年	6.3年	5.6年	5.9年	4.7年	5.0年
	平均調達金利	1.34%	1.58%	1.65%	1.58%	1.14%	0.84%	0.67%	0.52%	0.37%	0.25%
西日本	平均調達年限	7.7年	7.1年	6.1年	4.9年	4.0年	3.0年	3.0年	3.0年	7.7年	7.4年
	平均調達金利	1.26%	1.50%	1.41%	1.24%	0.90%	0.53%	0.52%	0.43%	0.70%	0.50%
首都	平均調達年限	7.9年	7.4年	6.4年	5.9年	5.6年	5.0年	5.0年	5.0年	5.0年	5.0年
	平均調達金利	1.40%	1.60%	1.45%	1.31%	0.96%	0.59%	0.56%	0.36%	0.37%	0.25%
阪神	平均調達年限	6.8年	8.3年	7.4年	6.8年	5.7年	5.0年	5.0年	3.2年	5.0年	4.0年
	平均調達金利	1.55%	1.49%	1.30%	1.18%	0.78%	0.55%	0.54%	0.43%	0.39%	0.23%
本四	平均調達年限	1.17年	1.50年	1.88年	1.75年	1.88年	1.96年	1.96年	1.96年	1.96年	1.96年
	平均調達金利	0.50%	0.84%	1.11%	1.00%	0.65%	0.57%	0.56%	0.49%	0.47%	0.41%

※ 平均調達のうち、借入金は、調達額と借入利率を用いた加重平均、債券は、調達額と発行時の応募者利回りをを用いた加重平均で算出。

○資金調達の実績

(単位: 億円)

会社	調達手段	年限	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	
東日本	政府保証	政府保証債	10年	599	797	598	497	99	-	-	-	-	-
		小計		599	797	598	497	99	-	-	-	-	-
	自主調達	民間借入金	3年	300	350	1,200	1,100	1,250	300	450	150	-	-
			5年	-	-	-	-	-	-	-	200	300	1,300
			計	300	350	1,200	1,100	1,250	300	450	350	300	1,300
		普通社債	3年	-	250	250	400	600	1,150	1,300	200	-	-
			5年	-	-	-	-	-	-	-	600	1,250	1,450
			計	-	250	250	400	600	1,150	1,300	800	1,250	1,450
	小計		300	600	1,450	1,500	1,850	1,450	1,750	1,150	1,550	2,750	
	合計		899	1,397	2,047	1,997	1,949	1,450	1,750	1,150	1,550	2,750	
中日本	政府保証	政府保証債	10年	998	1,394	1,194	796	298	-	-	-	-	-
		小計		998	1,394	1,194	796	298	-	-	-	-	-
	自主調達	民間借入金	1年	-	-	-	-	-	-	50	40	40	10
			3年	-	-	-	-	-	-	550	500	300	-
			4年	-	-	-	-	-	-	200	-	-	350
			5年	-	-	-	-	900	-	-	-	-	-
			7年	370	798	1,150	1,200	-	-	-	-	-	-
			10年	-	-	-	11	10	-	-	-	-	-
		計	370	798	1,150	1,211	910	750	550	340	340	360	
		普通社債	3年	-	-	-	-	-	-	600	-	450	-
4年			-	-	-	-	-	-	350	400	-		
5年			-	-	-	-	950	900	550	1,400	2,125	2,297	
7年	-		250	200	-	-	500	400	350	250	100		
10年	-	-	300	1,000	550	1,050	1,100	950	100	100			
計	-	250	500	1,000	1,500	2,450	3,000	3,100	2,925	2,497			
小計		370	1,048	1,650	2,211	2,410	3,200	3,550	3,440	3,265	2,857		
合計		1,368	2,442	2,844	3,006	2,708	3,200	3,550	3,440	3,265	2,857		
西日本	政府保証	政府保証債	10年	399	847	816	468	363	-	-	-	-	-
		小計		399	847	816	468	363	-	-	-	-	-
	自主調達	民間借入金	3年	200	410	800	850	1,417	830	810	1,050	-	-
			5年	-	-	-	-	-	-	-	-	200	450
			6年	-	-	-	-	-	-	-	-	1,100	1,050
		計	200	410	800	850	1,417	830	810	1,050	1,300	1,500	
		社債	3年	-	200	250	400	800	750	650	800	-	-
			10年	-	-	-	-	-	-	-	-	1,000	1,000
	計		-	200	250	400	800	750	650	800	1,000	1,000	
	小計		200	610	1,050	1,250	2,217	1,580	1,460	1,850	2,300	2,500	
合計		599	1,457	1,866	1,718	2,579	1,580	1,460	1,850	2,300	2,500		
首都	政府保証	政府保証債	10年	99	271	202	184	121	-	-	-	-	
		小計		99	271	202	184	121	-	-	-	-	
	自主調達	民間借入金	5年	70	205	435	650	420	150	205	150	699	750
			10年	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-
		計	70	205	435	660	420	150	205	150	699	750	
		社債	5年	-	100	100	200	550	400	400	650	300	700
小計	70		305	535	860	970	550	605	800	999	1,450		
合計		169	576	737	1,044	1,091	550	605	800	999	1,450		
阪神	政府保証	政府保証債	10年	63	125	104	75	35	-	-	-	-	
		小計		63	125	104	75	35	-	-	-	-	
	自主調達	民間借入金	1年	-	-	-	-	-	-	-	367	-	
			4年	-	-	-	-	-	-	-	-	85	
			5年	110	-	-	-	-	55	80	80	80	
			7年	-	75	75	156	30	-	-	-	-	
		計	110	75	75	156	30	55	80	447	80	85	
		普通社債	4年	-	-	-	-	-	-	-	-	-	250
	5年		-	-	100	150	250	250	150	350	250	-	
	6年		-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	
計	-	50	100	150	250	250	150	350	250	250			
小計		110	125	175	306	280	305	230	797	330	335		
合計		173	250	279	381	315	305	230	797	330	335		
本四	自主調達	民間借入金	1年	13	16	-	-	-	-	-	-	-	
			2年	-	13	47	62	52	53	45	53	84	112
	小計	13	29	47	62	52	53	45	53	84	112		
	合計	13	29	47	62	52	53	45	53	84	112		

※ 単位未満四捨五入のため、合計が一致しない場合がある。

新設・改築費の状況

(単位:億円)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
東日本	1,839	2,037	1,674	2,075	2,021	2,277	2,906	2,630	3,867
中日本	3,270	3,453	3,102	3,391	4,297	4,209	4,514	5,100	4,710
西日本	1,552	1,695	1,628	2,538	1,778	1,769	2,550	2,842	2,937
首都	1,066	714	906	1,187	1,239	1,212	1,167	942	704
阪神	444	434	343	307	272	369	453	381	368
本四	0	0	0	0	0	0	0	1	3

※事業計画を変更した年度は、変更後の値

※新設・改築費は、事業計画における高速道路新設・改築費のうち新設・改築費
ただし、繰越、特定更新等工事に係る費用を除く

民営化後の整備状況

H27.3月末時点

<民営化時(H18.4月)>

開通済延長

8,885km

事業中延長

1,394km

民営化後 開通 998km (72%)

(主な開通区間)

- ・常磐道 (H27.3.1全線開通)
- ・新東名 (御殿場～浜松いなさ) (H24.4.14)
- ・舞若道 (H26.7.20全線開通)
- ・首都高速品川線 (大井～大橋) (H27.3.7)

開通 47km (22%)

(主な開通区間)

- ・圏央道 (稲敷～神崎) (H26.4.12)
- ・圏央道 (久喜白岡～境古河) (H27.3.29)

民営化後追加

217km

(主な事業)

- ・東京外環 (関越～東名)
- ・名二環
- ・圏央道

<現時点>

9,930km

566km

(主な事業)

- ・新東名高速 (H32年度開通予定)
- ・新名神高速 (H35年度開通予定)

民営化時事業中延長のうち
現時点で開通した延長

約7割

(998 / 1,394)

※端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

※一の路線、移管による区間の延長は除く

※民営化時事業中区間と民営化後追加区間の合計延長のうち現時点で開通した延長は約6割

開通年度の達成状況(民営化後の開通区間)

(H27.3末現在)

		区間数	総延長 (km)	主な区間
前倒し	1～2年前倒し	7	112	道央道(落部～八雲) 新名神(亀山JCT～大津JCT)
	0.5～1年前倒し	7	241	新東名(御殿場JCT～浜松いなさJCT) 北関東道(真岡～桜川筑西)
	0～0.5年前倒し	42	428	北関東道(桜川筑西～笠間西) 道東道(夕張～占冠)
	小計	56	781	
遅れ	0～0.5年遅れ	8	60	東海北陸(飛驒清見JCT～白川郷) 圏央道(八王子JCT～あきる野)
	0.5～1年遅れ	1	9	首都高品川線(大井JCT～大橋JCT)
	1～2年遅れ	3	27	圏央道(海老名～相模原愛川) 圏央道(高尾山～八王子JCT)
	2年以上遅れ	4	97	圏央道(茅ヶ崎JCT～海老名南JCT) 圏央道(茂原長南～木更津東)
	小計	16	193	
計		72	974	

※ 民営化時と最新協定(NEXCO、本四、阪神:H27.3、首都:H26.11)との比較。

※ 区間数は協定の別紙に記載されている区間であり、区間全体が開通していない区間は、上記に計上していない。

建設コストの縮減

(H27.3末現在)

		区間数	総額(億円)	主な区間
縮減	300億円以上縮減	7	▲約4,300	新東名(御殿場JCT～浜松いなさJCT) 名二環(名古屋南JCT～高針JCT)
	100～300億円縮減	11	▲約1,600	東九州道(日向～都農) 新名神(甲賀土山～大津JCT)
	0～100億円縮減	51	▲約1,600	北関東道(伊勢崎～太田桐生) 常磐道(常磐富岡～相馬)
	小計	69	▲約7,500	
増額	0～100億円増額	3	約90	東海北陸(飛騨清見JCT～白川郷) 圏央道(相模原愛川～高尾山)
	小計	3	約90	
計		72	▲約7,400	

※ 民営化時と最新協定(NEXCO、本四、阪神:H27.3、首都:H26.11)との比較。

※ 工事予算ベース(一般管理費、建設中利息を除く。)

※ 区間数は協定の別紙に記載されている区間であり、区間全体が開通していない区間は、上記に計上していない。

民営化後に追加された新設事業の一覧

会社	箇所	延長(km)	
NEXCO		210	
	東日本	東京外環(関越～中央)	10
		仙台北部道路(利府しらかし台～富谷)	8
		圏央道(大栄～松尾横芝)	19
		圏央道(久喜白岡～つくば中央)	48
		圏央道(稲敷～大栄)	20
		圏央道(栄～藤沢)	7
		東京外環(中央～東名)	6
		名二環(名古屋西～飛島)	12
		東海環状(関広見～美濃関)	3
東海環状(関広見～新四日市)		77	
首都高速	横浜環状北西線	7	
合計		217	

格付けの状況

H27.6.1時点

(参考)

	東日本	中日本	西日本	首都	阪神	日本国債
(株)格付投資情報センター (R&I)	AA+					AA+
ムーディーズ・ジャパン(株)	A1					A1
(株)日本格付研究所(JCR)	AAA					AAA

※本四は、社債を発行していないため、格付けを取得していない。

高速道路の渋滞の状況

1. 平成26年(1～12月)の年間の高速道路の渋滞ワーストランキング

1-1. IC区間別※1・渋滞ワーストランキング※2

<年間合計>

順位	渋滞損失時間※3	都道府県	路線名	方向	区間名
1	134	神奈川・東京	東名高速道路	上り	海老名JCT～横浜町田
2	109	神奈川	東名高速道路	上り	秦野中井～厚木
3	105	東京・神奈川	東名高速道路	下り	横浜町田～海老名JCT
4	91	兵庫	中国自動車道	上り	西宮山口JCT～宝塚
5	85	東京	中央自動車道	上り	調布～高井戸
6	82	神奈川・東京	東名高速道路	上り	東名川崎～東京
7	80	愛知	東名高速道路	下り	豊川～音羽蒲郡
8	77	大阪・兵庫	中国自動車道	下り	中国池田～宝塚
9	73	三重	東名阪自動車道	上り	亀山JCT～鈴鹿
10	72	神奈川・静岡	東名高速道路	下り	大井松田～御殿場
11	70	静岡・神奈川	東名高速道路	上り	御殿場～大井松田
12	66	山梨	中央自動車道	上り	大月JCT下り分岐～上野原
13	63	京都・大阪	名神高速道路	下り	大山崎JCT～茨木
14	58	東京	中央自動車道	上り	国立府中～稲城
15	58	埼玉・東京	関越自動車道	上り	所沢～大泉JCT
16	57	兵庫	中国自動車道	下り	宝塚～西宮山口JCT
17	57	三重	東名阪自動車道	下り	四日市～鈴鹿
18	56	愛知	東名高速道路	上り	音羽蒲郡～豊川
19	55	神奈川	東名高速道路	下り	横浜青葉～横浜町田
20	54	大阪・京都	名神高速道路	上り	茨木～大山崎JCT
21	52	埼玉	常磐自動車道	上り	三郷スマート～三郷JCT
22	48	神奈川	東名高速道路	下り	厚木～秦野中井
23	48	三重	東名阪自動車道	上り	鈴鹿～四日市
24	47	佐賀・福岡	九州自動車道	上り	鳥栖JCT～筑紫野
25	45	千葉	京葉道路	下り	宮野木JCT～穴川
26	43	千葉	京葉道路	上り	武石～幕張
27	43	静岡・愛知	東名高速道路	下り	三ヶ日JCT～豊川
28	42	埼玉	関越自動車道	上り	東松山～坂戸西スマート
29	41	千葉・神奈川	東京湾アクアライン	上り	海ほたる～川崎浮島JCT
30	41	大阪	近畿自動車道	京葉道路	摂津北～吹田

※1 上り・下り（内回・外回）を分けて集計。

※2 対象は7時～19時。(12時間)

※3 混雑により余計にかかる時間。(単位：万人・時間/年)

2. 平成26年(1～12月)の高速道路の渋滞の詳細な分析

2-1. IC区間別※1・利用当りの渋滞ワーストランキング

<午前※2ピーク1時間>

順位	利用当り 渋滞損失時間※3	時刻	都道府県	路線名	方向	IC区間名
1	198	7時台	東京	中央自動車道	上り	稲城～調布
2	164	7時台	埼玉	東京外環自動車道	内回	川口JCT～川口中央
3	147	7時台	東京	関越自動車道	上り	大泉JCT～練馬
4	109	7時台	東京	中央自動車道	上り	国立府中～稲城
5	108	7時台	埼玉	東京外環自動車道	内回	美女木JCT～戸田西
6	105	7時台	神奈川・東京	東名高速道路	上り	東名川崎～東京
7	99	7時台	愛知	名古屋第二環状自動車道	内回	小幡～大森
8	98	7時台	千葉	京葉道路	下り	穴川中～穴川東
9	96	7時台	千葉	京葉道路	下り	宮野木JCT～穴川
10	95	7時台	愛知	東海北陸自動車道	上り	一宮西～一宮JCT
11	94	7時台	千葉	京葉道路	上り	武石～幕張
12	92	7時台	埼玉	東京外環自動車道	内回	川口西～外環浦和
13	86	7時台	大阪	近畿自動車道	上り	松原～松原JCT
14	85	7時台	千葉	千葉東金道路	下り	千葉東～千葉東JCT
15	81	7時台	京都	第二京阪道路	下り	巨椋池～久御山JCT
16	77	7時台	神奈川・東京	第三京浜道路	上り	京浜川崎～玉川
17	76	7時台	埼玉	東京外環自動車道	内回	戸田東～美女木JCT
18	72	11時台	神奈川	西湘ハイパス	下り	小田原西～箱根口
19	67	7時台	埼玉	東京外環自動車道	内回	外環浦和～戸田東
20	66	7時台	神奈川	小田原厚木道路	上り	厚木～厚木西
21	66	7時台	埼玉	東京外環自動車道	内回	草加～川口東
22	62	7時台	神奈川	横浜新道	上り	上矢部～川上
23	61	8時台	愛知	名古屋第二環状自動車道	外回	清洲東(A)～清洲JCT
24	60	8時台	大阪・兵庫	中国自動車道	下り	中国池田～宝塚
25	59	7時台	愛知	東名高速道路	上り	名古屋～日進JCT
26	57	8時台	大阪	近畿自動車道	上り	大東鶴見～東大阪北
27	55	7時台	愛知	名古屋第二環状自動車道	内回	引山～上社
28	54	7時台	千葉	京葉道路	上り	幕張～花輪
29	54	7時台	千葉	京葉道路	上り	松ヶ丘南～松ヶ丘北
30	51	7時台	千葉	京葉道路	下り	穴川西～穴川中

※1 対象は7時～19時。(12時間)

※2 7時～12時

※3 混雑により余計にかかる時間。(単位：秒/km)

(参考) 1kmを走行するのにかかる所要時間

速度	100km/h	80km/h	60km/h	40km/h	20km/h
所要時間	36 秒	45 秒	60 秒	90 秒	180 秒

<午後※1ピーク1時間>

順位	利用当り 渋滞損失時間※2	時刻	都道府県	路線名	方向	IC区間名
1	210	17時台	東京	関越自動車道	上り	大泉JCT～練馬
2	208	17時台	千葉	千葉東金道路	下り	千葉東～千葉東JCT
3	153	17時台	愛知	東海北陸自動車道	上り	一宮西～一宮JCT
4	126	17時台	神奈川	小田原厚木道路	下り	厚木西～厚木
5	109	17時台	千葉	京葉道路	上り	武石～幕張
6	105	17時台	神奈川	東名高速道路	上り	厚木～海老名JCT
7	104	17時台	千葉	京葉道路	上り	松ヶ丘南～松ヶ丘北
8	102	17時台	千葉	東京湾アクアライン連絡道	上り	木更津金田第二～木更津金田第一
9	100	17時台	三重	東名阪自動車道	上り	亀山JCT～鈴鹿
10	98	18時台	神奈川	横浜新道	下り	川上～上矢部
11	93	18時台	神奈川	横浜横須賀道路	上り	狩場～起点
12	90	18時台	埼玉	東京外環自動車道	内回	川口JCT～川口中央
13	87	18時台	大阪	近畿自動車道	下り	摂津北～吹田
14	86	18時台	埼玉	東京外環自動車道	外回	和光～和光北
15	85	18時台	神奈川	横浜新道	下り	上矢部～終点
16	85	17時台	兵庫	中国自動車道	上り	西宮北～西宮山口JCT
17	78	18時台	大阪	近畿自動車道	下り	松原JCT～松原
18	76	17時台	三重	東名阪自動車道	上り	亀山～亀山スマート
19	75	17時台	千葉	東京湾アクアライン連絡道	上り	袖ヶ浦第二～袖ヶ浦第一
20	74	18時台	千葉	東京湾アクアライン連絡道	上り	袖ヶ浦～木更津金田
21	71	18時台	千葉	京葉道路	下り	穴川中～穴川東
22	69	15時台	京都	第二京阪道路	下り	巨椋池～久御山JCT
23	66	18時台	和歌山	阪和自動車道	上り	御坊南～御坊
24	65	18時台	兵庫	中国自動車道	上り	神戸JCT～西宮北
25	64	17時台	北海道	札幌自動車道	下り	札幌北(第二)～札幌北(第一)
26	61	17時台	埼玉	常磐自動車道	上り	三郷スマート～三郷JCT
27	60	12時台	神奈川	西湘ハイパス	下り	小田原西～箱根口
28	59	17時台	東京	中央自動車道	上り	稲城～調布
29	59	18時台	神奈川・東京	中央自動車道	上り	相模湖東～八王子JCT
30	58	17時台	三重	東名阪自動車道	上り	亀山スマート～亀山JCT

※1 12時～19時

※2 混雑により余計にかかる時間。(単位：秒/km)

(参考) 1km を走行するのにかかる所要時間					
速度	100km/h	80km/h	60km/h	40km/h	20km/h
所要時間	36 秒	45 秒	60 秒	90 秒	180 秒

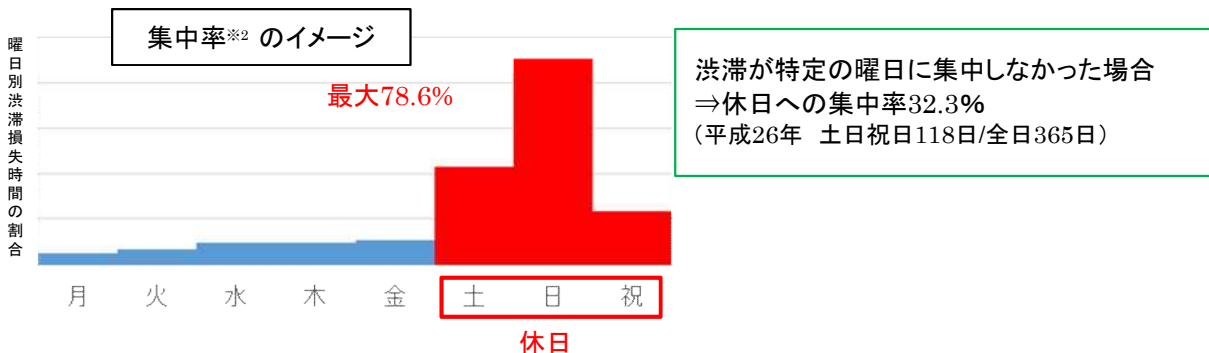
2-2. IC区間別・渋滞の時間的偏りワーストランキング※1
 <休日への集中度※2>

順位	集中度※1	都道府県	路線名	方向	IC区間名
1	78.60%	千葉	東京湾アクアライン連絡道	上り	袖ヶ浦～木更津金田
2	69.60%	千葉	東京湾アクアライン	上り	木更津金田～海ほたる
3	65.40%	山梨	中央自動車道	上り	大月JCT下り分岐～上野原
4	64.90%	千葉・神奈川	東京湾アクアライン	上り	海ほたる～川崎浮島JCT
5	63.70%	神奈川・東京	中央自動車道	上り	相模湖東～八王子JCT
6	61.50%	兵庫	中国自動車道	上り	神戸三田～神戸JCT
7	60.60%	東京	中央自動車道	下り	八王子～八王子JCT
8	60.10%	神奈川	中央自動車道	上り	相模湖～相模湖東
9	59.30%	千葉	東京湾アクアライン連絡道	上り	終点～袖ヶ浦
10	56.80%	千葉	千葉東金道路	下り	大宮～千葉東
11	56.70%	神奈川・千葉	東京湾アクアライン	下り	川崎浮島JCT～海ほたる
12	56.20%	山梨・神奈川	中央自動車道	上り	上野原～相模湖
13	55.40%	埼玉	関越自動車道	上り	本庄児玉～花園
14	54.80%	栃木	東北自動車道	上り	佐野スマート～佐野藤岡
15	54.70%	栃木・群馬	東北自動車道	上り	佐野藤岡～館林
16	53.80%	埼玉	関越自動車道	上り	嵐山小川～東松山
17	53.20%	群馬	関越自動車道	上り	赤城～渋川伊香保
18	53.10%	埼玉	関越自動車道	上り	花園～嵐山小川
19	52.80%	兵庫	中国自動車道	上り	神戸JCT～西宮北
20	52.50%	埼玉	関越自動車道	下り	鶴ヶ島JCT～鶴ヶ島
21	52.50%	栃木	東北自動車道	上り	鹿沼～栃木都賀JCT
22	52.30%	神奈川	東名高速道路	上り	秦野中井～厚木
23	51.80%	三重	東名阪自動車道	上り	亀山～亀山スマート
24	51.40%	東京	圏央道	上り	八王子西～八王子JCT
25	50.20%	沖縄	沖縄自動車道	下り	宜野座～許田
26	50.20%	三重	東名阪自動車道	上り	亀山スマート～亀山JCT
27	50.00%	兵庫	神戸淡路鳴門自動車道	上り	淡路～垂水JCT
28	50.00%	神奈川	東名高速道路	下り	東名川崎～横浜青葉
29	49.90%	群馬	上信越自動車道	上り	松井田妙義～下仁田
30	49.90%	千葉	京葉道路	下り	武石～宮野木JCT

※1 対象は7時～19時。(12時間)

※2 年間の渋滞損失時間のうち、休日の占める割合。

※ 分析対象は年間渋滞損失時間が全区間の平均以上の区間。(820区間)

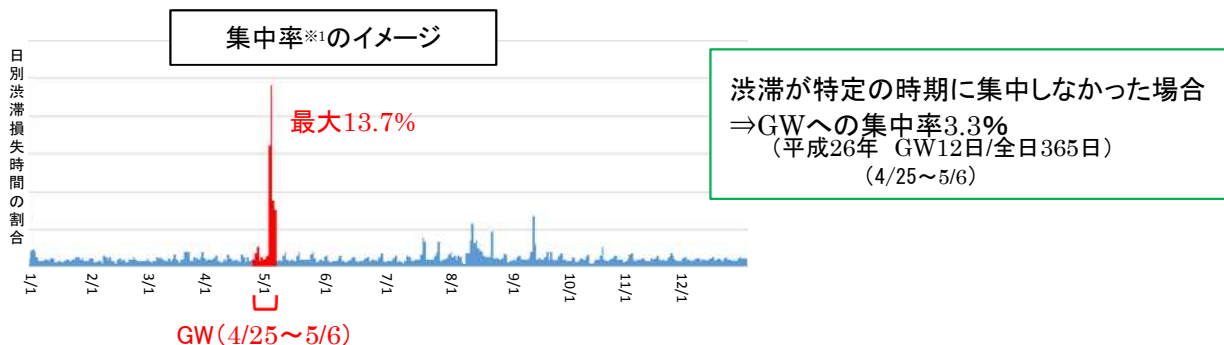


<GWへの集中度※1>

順位	集中度※1	都道府県	路線名	IC区間名
1	13.70%	兵庫	神戸淡路鳴門自動車道	垂水JCT～淡路
2	9.00%	神奈川・千葉	東京湾アクアライン	川崎浮島JCT～海ほたる
3	8.90%	茨城	常磐自動車道	石岡小美玉スマート～岩間
4	8.80%	千葉	東京湾アクアライン	海ほたる～木更津金田
5	8.40%	宮城・岩手	東北自動車道	若柳金成～一関
6	8.20%	福島・宮城	東北自動車道	国見～白石
7	7.90%	栃木	東北自動車道	佐野スマート～岩舟JCT
8	7.80%	栃木	東北自動車道	矢板～西那須野塩原
9	7.70%	福島	東北自動車道	福島松川スマート～福島西
10	7.40%	滋賀	名神高速道路	栗東～草津JCT
11	7.30%	群馬・長野	上信越自動車道	碓氷軽井沢～佐久平スマート
12	7.30%	佐賀	長崎自動車道	鳥栖～東背振
13	7.20%	滋賀	名神高速道路	草津JCT～瀬田東
14	7.10%	栃木	東北自動車道	佐野藤岡～佐野スマート
15	7.10%	茨城	常磐自動車道	谷田部～つくばJCT
16	7.10%	宮城	東北自動車道	築館～若柳金成
17	7.00%	埼玉	関越自動車道	花園～本庄児玉
18	6.90%	栃木	東北自動車道	上河内スマート～矢板
19	6.80%	兵庫	神戸淡路鳴門自動車道	津名一宮～洲本
20	6.80%	栃木	東北自動車道	栃木都賀JCT～鹿沼
21	6.80%	埼玉・群馬	東北自動車道	羽生～館林
22	6.70%	茨城	常磐自動車道	谷和原～谷田部
23	6.70%	大阪	阪和自動車道	岸和田和泉～貝塚
24	6.70%	兵庫	山陽自動車道	山陽姫路西～龍野
25	6.60%	広島	山陽自動車道	三原久井～本郷
26	6.60%	茨城	常磐自動車道	つくばJCT～桜土浦
27	6.60%	埼玉	関越自動車道	嵐山小川～花園
28	6.50%	埼玉	関越自動車道	東松山～嵐山小川
29	6.50%	千葉	京葉道路	武石～宮野木JCT
30	6.50%	群馬・栃木	東北自動車道	館林～佐野藤岡

※1 平成26年1年間の渋滞損失時間のうち、GW(4/25～5/6)の占める割合。

※ 分析対象は年間渋滞損失時間が全区間（上り下りを合算）の平均以上の区間。（409区間）



暫定2車線の状況

○延長

(単位: km)

	東日本	中日本	西日本	NEXCO計	首都	阪神	本四	6社合計
暫定2車線区間延長	1,260	264	954	2,478	3	2	47	2,530
管理延長	3,820	1,983	3,452	9,255	311	259	173	9,998
割合	33.0%	13.3%	27.6%	26.8%	1.1%	0.7%	27.0%	25.3%

※ 平成27年3月末現在

○死亡事故率

(単位: 件/億台km)

	高速道路※
暫定2車線区間	0.3
完成区間	0.16

※ 高速自動車国道(有料区間)のH25暦年の値

民営化後に4車線化に着手した区間一覧

会社	箇所	延長(km)
NEXCO		187
	東日本	38
	館山自動車道(木更津南JCT～富津竹岡)	21
中日本	仙塩道路(仙台港北～利府中)	8
	東海北陸自動車道(白鳥～飛騨清見)	41
西日本	高松自動車道(鳴門～高松市境)	52
	長崎自動車道(長崎芒塚～長崎多良見)	8
	湯浅御坊道路(有田～御坊)	19
合計		187

民営化時の管理コストの縮減状況

政府・与党協議会の方針に基づき、管理コストは平成14年度に比して3割縮減(平成17年度予算)を達成

単位: 億円

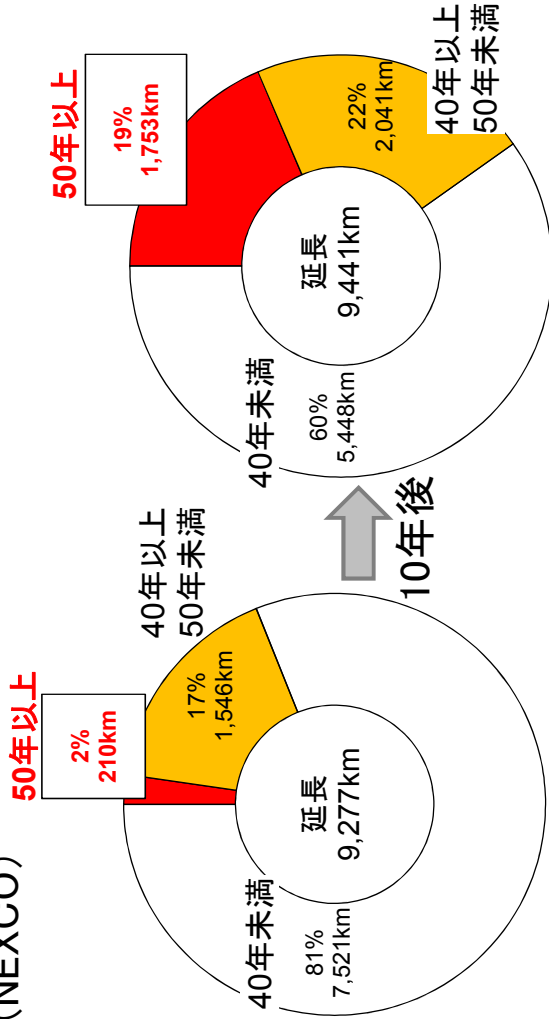
	H14予算 ①	H17予算 ②	削減額 ③=①-②	削減率 ④=③/①
JH系3会社	6,293	4,405	▲1,888	▲30.0%
首都会社	1,250	839	▲411	▲32.9%
阪神会社	781	546	▲236	▲30.2%
本四会社	213	149	▲64	▲30.0%

注) H15以降の新規供用分の管理費は除く

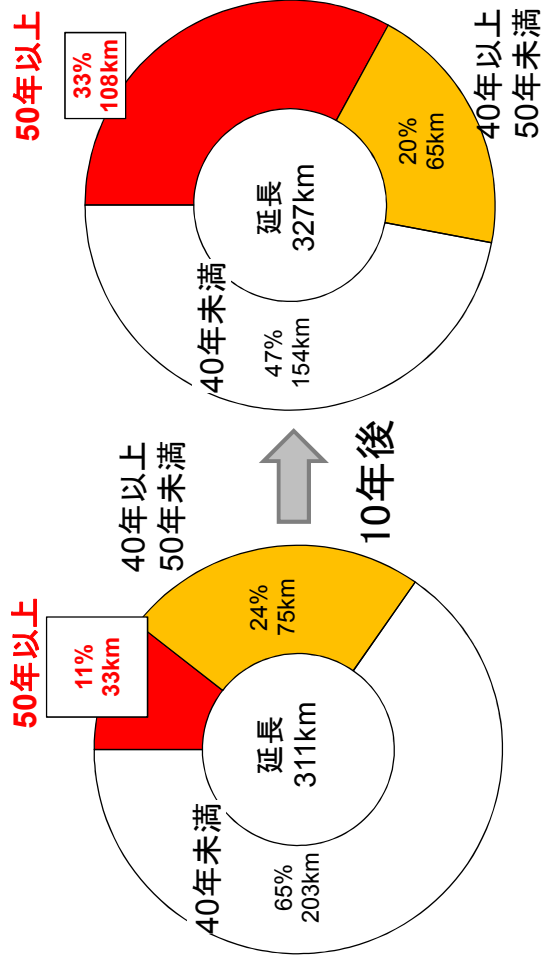
高速道路の老朽化の状況

○開通からの経過年数(H27.3末)

(NEXCO)



(首都高速)



○大規模更新が必要な箇所为例

(首都高速 東品川栈橋 S38年開通)

・コンクリートの剥離、鉄筋腐食が発生

※足場を設置する空間が確保できず、補修が困難



(参考) 橋梁の長寿命化の事例

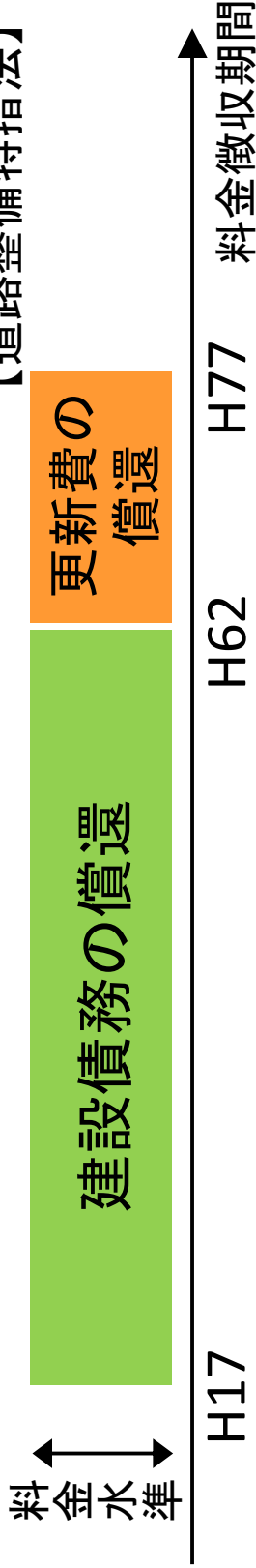
・適時適切な補修・補強により隅田川には80歳以上の橋梁が10橋。

管理者	橋梁名	橋長(m)	架設年	経過年数
国	千住大橋(下り線)	91.5	1927	86
東京都	白鬚橋	168.8	1931	82
国	言問橋	237.1	1927	86
東京都	吾妻橋	150.1	1931	82
東京都	駒形橋	146.3	1927	86
東京都	厩橋	151.4	1929	84
東京都	蔵前橋	173.4	1927	86
国	両国橋	165.5	1932	81
東京都	清洲橋	186.2	1928	85
東京都	永代橋	184.7	1926	87

大規模更新の状況

○ 道路法等の一部を改正する法律(H26.6)

- ① 計画的な更新を行う枠組みの構築
- ・ 高速道路機構・高速道路会社間の協定と、高速道路機構の業務実施計画に、更新事業を明記(国土交通大臣が業務実施計画を認可)【高速道路機構法】
- ② 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(世代間の負担の平準化)
【道路整備特措法】



○ 各高速道路会社の更新計画(H26.11 首都、H27.3 阪神・NEXCO3社・本四)

	首都高速	阪神高速	NEXCO3社	本四高速
事業費	約6,262億円	約3,685億円	約30,064億円	約247億円
必要な料金徴収期間の延長	約15年	約12年	約10年	

インセンティブ助成の状況

(単位：件、百万円)

			H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
東日本	交付件数	新設・改築	-	-	-	3	3	15	15	15	13	8
		修繕	-	-	4	2	3	6	2	2	2	-
		計	-	-	4	5	6	21	17	17	15	8
	交付額	新設・改築	-	-	-	11	9	291	157	266	357	112
		修繕	-	-	31	80	39	98	28	10	54	-
		計	-	-	31	91	48	389	185	275	411	112
中日本	交付件数	新設・改築	-	-	-	-	6	8	7	-	1	13
		修繕	-	-	-	-	1	1	1	1	-	1
		計	-	-	-	-	7	9	8	1	1	14
	交付額	新設・改築	-	-	-	-	98	206	117	-	12	985
		修繕	-	-	-	-	21	24	13	2	-	24
		計	-	-	-	-	119	230	130	2	12	1,009
西日本	交付件数	新設・改築	-	-	-	2	6	6	2	22	13	2
		修繕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		計	-	-	-	2	6	6	2	22	13	2
	交付額	新設・改築	-	-	-	2	17	75	2	667	299	14
		修繕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		計	-	-	-	2	17	75	2	667	299	14
計	交付件数	新設・改築	-	-	-	5	15	29	24	37	27	23
		修繕	-	-	4	2	4	7	3	3	2	1
		計	-	-	4	7	19	36	27	40	29	24
	交付額	新設・改築	-	-	-	13	125	572	276	933	667	1,112
		修繕	-	-	31	80	60	122	41	11	54	24
		計	-	-	31	93	185	694	317	944	721	1,136

※ 端数処理の関係上、計が合わない場合がある。

利益剰余金の状況

(単位:億円)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
東日本	単体	62	137	180	206	229	254	285	319	317
	高速道路事業	55	118	139	147	154	168	178	192	172
	高速道路事業以外	6	18	40	59	75	86	107	126	145
	連結	68	167	254	331	403	481	527	609	632
中日本	単体	125	205	309	363	380	417	439	445	414
	高速道路事業	110	172	237	263	263	277	284	265	213
	高速道路事業以外	14	33	72	99	116	140	154	179	200
	連結	125	241	350	431	487	552	621	664	677
西日本	単体	100	200	254	287	313	337	347	407	402
	高速道路事業	92	174	205	220	230	223	225	226	194
	高速道路事業以外	7	25	49	66	82	113	121	180	207
	連結	100	220	297	355	422	523	551	616	672
首都	単体	29	10	19	39	44	51	60	77	61
	高速道路事業	33	12	17	33	37	42	50	65	40
	高速道路事業以外	▲ 3	▲ 2	2	6	7	9	9	11	20
	連結	29	11	31	64	83	97	114	148	143
阪神	単体	11	24	49	80	99	116	130	141	117
	高速道路事業	11	19	47	77	94	109	121	130	105
	高速道路事業以外	0	5	1	2	5	6	8	10	11
	連結	11	28	58	94	124	168	180	197	178
本四	単体	9	21	30	40	44	45	47	51	55
	高速道路事業	9	20	29	38	41	41	43	46	49
	高速道路事業以外	0	0	1	2	3	3	3	5	6
	連結	9	23	35	49	57	60	66	74	82
6社計	単体	339	599	844	1,017	1,111	1,223	1,309	1,441	1,368
	高速道路事業	309	515	676	780	821	864	904	928	775
	高速道路事業以外	29	83	167	236	290	359	405	513	592
	連結	346	694	1,029	1,327	1,579	1,884	2,060	2,311	2,386

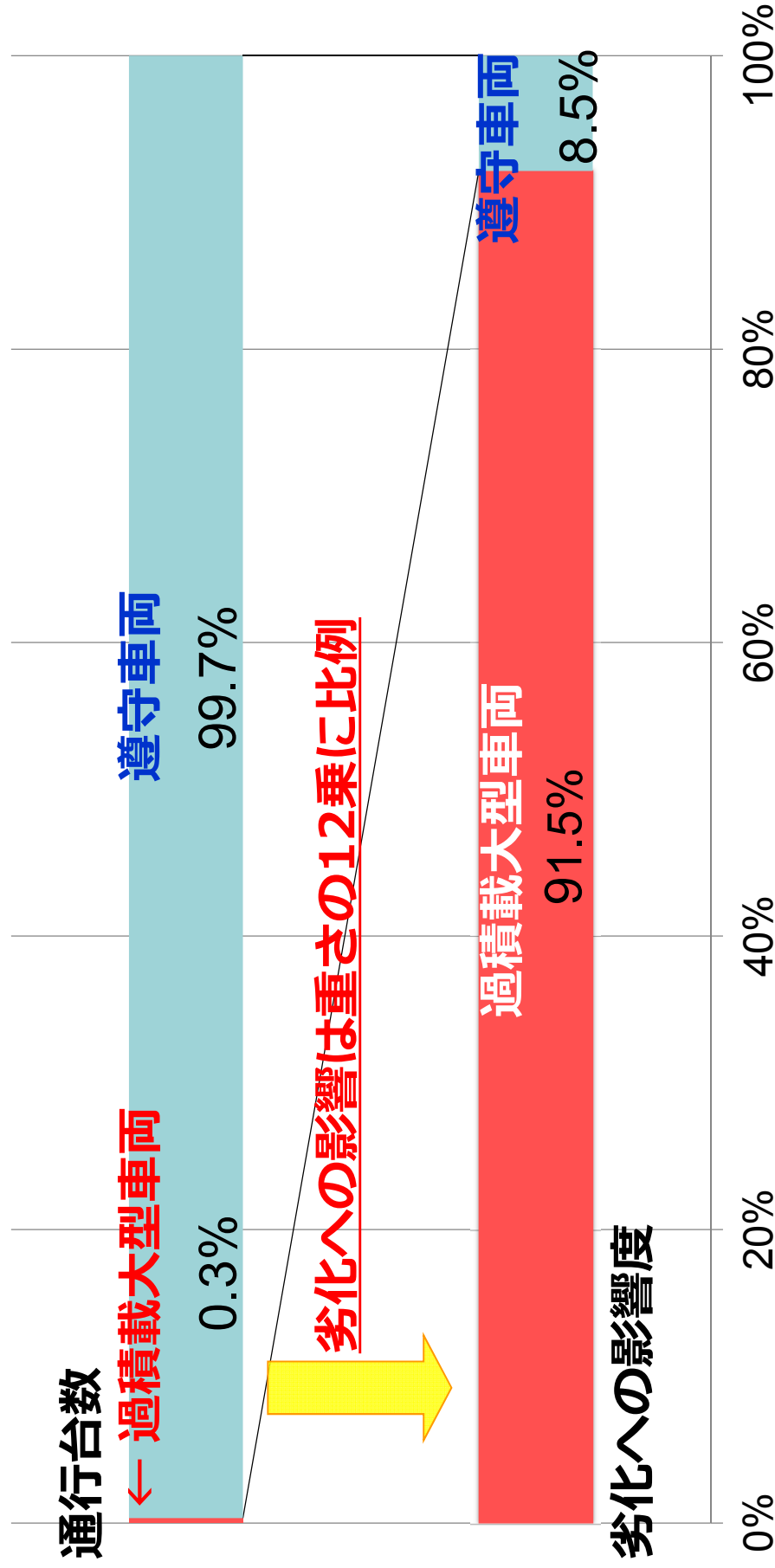
※ 単位未満切捨のため、計が一致しない場合がある。

※ 高速道路事業の利益剰余金を活用して緊急修繕事業を実施している。

＜H25年度(事業計画ベース)＞

東日本:20億円、中日本:40億円、西日本:30億円、阪神:31億円 (中日本はH26、H27も同額(40億円/年)活用予定)

道路橋の劣化に与える影響



※自動計測装置(全国39箇所)のデータから試算

法令違反車両の取締状況

(単位:台)

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
東日本	検問台数	6,632	6,766	7,054	7,039	8,640	11,349	10,777	10,813	12,904
	違反台数	1,335	1,858	2,664	2,546	3,040	3,173	3,357	2,645	2,768
中日本	検問台数	6,330	5,794	6,178	6,229	13,647	13,179	14,067	14,272	13,990
	違反台数	3,638	3,160	3,597	3,097	4,463	4,262	4,152	4,385	3,920
西日本	検問台数	6,147	4,435	4,599	5,324	6,505	7,255	6,297	7,188	8,096
	違反台数	1,865	1,411	1,159	1,717	2,126	2,060	1,592	1,949	2,039
首都	検問台数	/	/	/	/	626	450	1,045	1,323	1,256
	違反台数	/	/	/	/	233	450	1,045	874	803
阪神	検問台数	/	1,086	1,511	2,209	1,676	1,664	1,428	1,409	1,297
	違反台数	/	987	971	1,045	1,020	1,179	1,300	1,251	1,168
本四	検問台数	/	—	—	172	107	148	157	162	223
	違反台数	/	—	2	10	17	19	25	27	26

特車許可基準等

○ 現行の特車許可基準(車両幅員の例)

主な許可基準	高速国道等		一般有料	
	4車線	2車線	4車線	2車線
ネクスコ 東日本	北海道支社 3.3m		3.3m	
	東北支社 3.3m		3.5m	3.25m
	関東支社 3.0m		3.0~3.5m	
	新潟支社 3.3m		—	—
ネクスコ中日本・西日本	3.0m		2.5~3.5m	3.0~3.25m

○ 車両制限令に違反した場合の大口多頻度割引における取扱い

車限令違反による主なペナルティ	車限令違反をした道路		NEXCO	首都・阪神・本四
<違反を重ねた場合> ①大口・多頻度割引の停止(1ヵ月間)			○	×
<①の停止期間中に、違反を重ねた場合> ②ETCコーポレートカードの利用停止(1ヵ月間)			○	×

特車許可基準等

[事例] 特車許可を受けていない車両に対する措置命令書発行基準(指定する場所から流出)

①車両の総重量(トレーラ(バン型)、最遠軸距12.5mの場合)

	制限値 (車両制限令第3条)	措置命令書発行基準	
		民営化時～	平成27年4月～
NEXCO3社	30t	制限値を10%超過	制限値を10%超過
本四高速	27t	制限値を10%超過	
首都高速	27t	基準値を設定 35t	
阪神高速	27t	基準値を設定 35t	

②車両の幅

	制限値 (車両制限令第3条)	措置命令書発行基準	
		民営化時～	平成27年4月～
NEXCO3社	2.5m	制限値を10cm超過	制限値を10cm超過
本四高速		制限値を10cm超過	
首都高速		基準値を設定 2.6mを超過	
阪神高速		基準値を設定 3.0mを超過	

通行止めの発生状況

■東日本

(単位:千km・時間)

要因別	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
災害・悪天候	797.8	501.0	477.2	567.6	98.9
事故・その他	51.9	52.7	65.3	45.6	38.2
工事	64.9	90.4	130.1	87.0	123.2
合計	914.6	644.1	672.6	700.2	260.3

■中日本

(単位:千km・時間)

要因別	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
災害・悪天候	27.4	47.6	56.5	150.4	49.8
事故・その他	11.9	14.1	9.3	10.0	9.5
工事	6.0	9.3	21.4	21.6	34.2
合計	45.3	71.0	87.2	182.0	93.5

■西日本

(単位:千km・時間)

要因別	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
災害・悪天候	288.4	168.9	86.5	169.0	112.9
事故・その他	18.4	14.9	23.6	12.5	12.1
工事	99.1	92.6	123.3	129.0	151.6
合計	405.9	276.5	233.4	310.5	276.6

■首都

(単位:千km・時間)

要因別	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
災害・悪天候	0.4	2.1	9.2	13.8	0.6
事故・その他	0.6	0.8	0.3	0.7	3.5
工事	0.3	0.1	0.9	0.6	1.1
合計	1.3	3.0	10.4	15.1	5.2

■阪神

(単位:千km・時間)

要因別	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
災害・悪天候	7.5	0.4	0.4	6.6	8.5
事故・その他	0.3	0.3	0.2	1.0	1.0
工事	7.0	0.3	5.9	0.1	2.1
合計	14.8	1.0	6.5	7.7	11.6

■本四

(単位:千km・時間)

要因別	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
災害・悪天候	2.4	7.7	1.0	10.1	5.4
事故・その他	0.3	0.3	0.3	0.3	0.1
工事	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	2.6	8.0	1.4	10.4	5.5

高速道路の通行止めの発生状況

NEXCO3社の要因別高速道路通行止め時間(下位30区間)

■災害・悪天候

順位	平成26年度						暫定2車	
	通行止め時間(時間)	運用率	道路名	区間		上下区分		
1	271.0	96.91%	大分自動車道	日出JCT	～	湯布院	上	
	271.0	96.91%	大分自動車道	湯布院	～	日出JCT	下	
3	245.9	97.19%	宇佐別府道路	速見	～	大分農業文化公園	上	○
	245.9	97.19%	宇佐別府道路	大分農業文化公園	～	速見	下	○
	245.9	97.19%	大分自動車道	別府湾PAスマートIC	～	日出JCT	上	
	245.9	97.19%	大分自動車道	日出JCT	～	別府湾SAスマートIC	下	
	245.9	97.19%	大分自動車道	別府	～	別府湾SAスマートIC	上	
	245.9	97.19%	大分自動車道	別府湾SAスマートIC	～	別府	下	
	245.9	97.19%	大分自動車道日出速見支線	速見	～	日出JCT	上	
	245.9	97.19%	大分自動車道日出速見支線	日出JCT	～	速見	下	
11	241.4	97.24%	日出バイパス	日出	～	速見	下	○
	241.4	97.24%	日出バイパス	速見	～	日出	上	○
13	154.7	98.23%	舞鶴若狭自動車道	綾部	～	福知山	上	○
	154.7	98.23%	舞鶴若狭自動車道	福知山	～	綾部	下	○
15	107.2	98.78%	道東自動車道	十勝清水	～	トマム	上	○
	107.2	98.78%	道東自動車道	トマム	～	十勝清水	下	○
17	104.7	98.81%	東海北陸自動車道	ぎふ大和	～	郡上八幡	上	
	104.7	98.81%	東海北陸自動車道	白鳥	～	ぎふ大和	上	
19	102.2	98.83%	東海北陸自動車道	郡上八幡	～	ぎふ大和	下	
	102.2	98.83%	東海北陸自動車道	ぎふ大和	～	白鳥	下	
21	96.9	98.89%	上信越自動車道	佐久平PAスマートIC	～	碓氷軽井沢	上	
	96.9	98.89%	上信越自動車道	佐久	～	佐久平PAスマートIC	上	
23	96.8	98.89%	小田原厚木道路	平塚	～	大磯	上	
	96.8	98.89%	大分自動車道	大分	～	別府	上	
	96.8	98.89%	大分自動車道	別府	～	大分	下	
26	93.2	98.94%	東北自動車道	鹿角八幡平	～	安代	上	
	93.2	98.94%	東北自動車道	安代	～	鹿角八幡平	下	
28	92.9	98.94%	東北自動車道	十和田	～	鹿角八幡平	上	
	92.9	98.94%	東北自動車道	鹿角八幡平	～	十和田	下	
30	91.3	98.96%	東海北陸自動車道	白鳥	～	高鷲	下	○

※運用率

高速道路が通行止めとならず通行可能であった時間の割合

$$\text{区間毎の運用率} = \left(1 - \frac{\text{年間累計通行止め時間} \times \text{区間延長}}{24 \text{時間} \times 365 \text{日} \times \text{区間延長}} \right) \times 100$$

■事故・その他

順位	平成26年度						
	通行止め 時間(時間)	運用率	道路名	区間		上下 区分	暫定 2車
1	95.4	98.91%	山形自動車道	庄内あさひ	～ 湯殿山	上	○
2	68.8	99.21%	西湘バイパス	西湘二宮	～ 橋	下	
	68.8	99.21%	西湘バイパス	橋	～ 国府津	下	
	68.8	99.21%	西湘バイパス	国府津	～ 酒匂	下	
	68.8	99.21%	西湘バイパス	酒匂	～ 小田原	下	
	68.8	99.21%	西湘バイパス	早川	～ 石橋	下	
7	51.4	99.41%	八代日奈久道	八代JCT	～ 八代南	下	○
8	49.4	99.44%	関門トンネル	門司	～ 下関	上	
	49.4	99.44%	関門トンネル	下関	～ 門司	下	
10	46.2	99.47%	第二京阪道路	巨椋池	～ 洛南起点	上	
	46.2	99.47%	第二京阪道路	洛南起点	～ 巨椋池	下	
12	43.1	99.51%	西湘バイパス	橋	～ 西湘西宮	上	
	43.1	99.51%	西湘バイパス	国府津	～ 橋	上	
14	40.3	99.54%	道央自動車道	深川	～ 旭川鷹栖	下	
15	37.8	99.57%	西湘バイパス	小田原	～ 石橋	下	
16	37.4	99.57%	道東自動車道	むかわ穂別	占冠	下	○
17	36.3	99.59%	西湘バイパス	酒匂	～ 国府津	上	
	36.3	99.59%	西湘バイパス	小田原	～ 酒匂	上	
	36.3	99.59%	西湘バイパス	石橋	～ 早川	上	
20	35.6	99.59%	西湘バイパス	小田原西	～ 早川	上	
21	34.7	99.60%	上信越自動車道	新井PASスマートIC	～ 中郷	上	○
	34.7	99.60%	上信越自動車道	上越高田	～ 新井PASスマートIC	上	○
23	33.9	99.61%	道東自動車道	夕張	～ むかわ穂別	下	○
24	33.6	99.62%	上信越自動車道	中郷	～ 新井PASスマートIC	下	○
	33.6	99.62%	上信越自動車道	新井PASスマートIC	～ 上越高田	下	○
26	33.4	99.62%	上信越自動車道	中郷	～ 妙高高原	上	○
	33.4	99.62%	上信越自動車道	妙高高原	～ 中郷	下	○
28	32.1	99.63%	新東名高速道路(引佐連絡路)	三ヶ日JCT	～ 浜松いなさ	上	
29	31.8	99.64%	西湘バイパス	早川JCT	～ 小田原西	下	
	31.8	99.64%	西湘バイパス	小田原西	～ 箱根口	下	

※運用率
 高速道路が通行止めとならず通行可能であった時間の割合
 区間毎の運用率 = $\left(1 - \frac{\text{年間累計通行止め時間} \times \text{区間延長}}{24 \text{ 時間} \times 365 \text{ 日} \times \text{区間延長}}\right) \times 100$

■工事

順位	平成26年度							
	通行止め時間(時間)	運用率	道路名	区間		上下区分	暫定2車	
1	1,440.0	83.56%	関門トンネル	門司	～	下関	上	
	1,440.0	83.56%	関門トンネル	下関	～	門司	下	
3	608.0	93.06%	八戸自動車道八戸青森線	八戸北	～	八戸JCT	上	○
4	247.0	97.18%	磐越自動車道	津川	～	西会津	上	○
	247.0	97.18%	磐越自動車道	西会津	～	津川	下	○
6	224.5	97.44%	宇佐別府道路	院内	～	宇佐	上	○
7	215.5	97.54%	宇佐別府道路	宇佐	～	院内	下	○
8	209.0	97.61%	道東自動車道	占冠	～	むかわ穂別	上	○
	209.0	97.61%	道東自動車道	むかわ穂別	～	占冠	下	○
10	207.8	97.63%	日本海東北自動車道	酒田みなと	～	酒田	上	○
11	206.5	97.64%	宇佐別府道路	安心院	～	院内	上	○
	206.5	97.64%	宇佐別府道路	大分農業文化公園	～	安心院	上	○
	206.5	97.64%	宇佐別府道路	速見	～	大分農業文化公園	上	○
14	204.0	97.67%	日本海東北自動車道	酒田	～	酒田みなと	下	○
15	200.0	97.72%	徳島自動車道	脇町	～	土成	上	○
	200.0	97.72%	徳島自動車道	土成	～	脇町	下	○
	200.0	97.72%	舞鶴若狭自動車道	綾部	～	福知山	上	○
	200.0	97.72%	舞鶴若狭自動車道	福知山	～	綾部	下	○
19	197.5	97.75%	宇佐別府道路	院内	～	安心院	下	○
	197.5	97.75%	宇佐別府道路	安心院	～	大分農業文化公園	下	○
	197.5	97.75%	宇佐別府道路	大分農業文化公園	～	速見	下	○
22	180.0	97.95%	磐越自動車道	新鶴PAスマートIC	～	会津若松	上	○
	180.0	97.95%	磐越自動車道	会津若松	～	新鶴PAスマートIC	下	○
	180.0	97.95%	磐越自動車道	会津坂下	～	新鶴PAスマートIC	上	○
	180.0	97.95%	磐越自動車道	新鶴PAスマートIC	～	会津坂下	下	○
26	165.2	98.11%	舞鶴若狭自動車道	舞鶴東	～	舞鶴西	上	○
27	161.2	98.16%	舞鶴若狭自動車道	舞鶴西	～	舞鶴東	下	○

※運用率

高速道路が通行止めとならず通行可能であった時間の割合

$$\text{区間毎の運用率} = \left(1 - \frac{\text{年間累計通行止め時間} \times \text{区間延長}}{24 \text{ 時間} \times 365 \text{ 日} \times \text{区間延長}} \right) \times 100$$

■全要因

順位	平成26年度					
	通行止め 時間(時間)	運用率	道路名	区間	上下 区分	暫定 2車
1	1,489.4	83.00%	関門トンネル	門司 ~ 下関	上	
	1,489.4	83.00%	関門トンネル	下関 ~ 門司	下	
3	609.8	93.04%	八戸自動車道八戸青森線	八戸北 ~ 八戸JCT	上	○
4	452.4	94.84%	宇佐別府道路	速見 ~ 大分農業文化公園	上	○
5	443.4	94.94%	宇佐別府道路	大分農業文化公園 ~ 速見	下	○
6	356.7	95.93%	舞鶴若狭自動車道	福知山 ~ 綾部	下	○
7	355.4	95.94%	舞鶴若狭自動車道	綾部 ~ 福知山	上	○
8	335.9	96.17%	大分自動車道日出速見支線	速見 ~ 日出JCT	上	
	335.9	96.17%	大分自動車道日出速見支線	日出JCT ~ 速見	下	
10	304.4	96.53%	日出バイパス	速見 ~ 日出	下	○
11	304.4	96.53%	日出バイパス	日出 ~ 速見	上	○
12	285.3	96.74%	大分自動車道	湯布院 ~ 日出JCT	下	
13	271.0	96.91%	大分自動車道	日出JCT ~ 湯布院	上	
14	262.9	97.00%	道東自動車道	むかわ穂別 ~ 占冠	下	○
15	257.0	97.07%	磐越自動車道	西会津 ~ 津川	下	○
16	255.6	97.08%	磐越自動車道	津川 ~ 西会津	上	○
17	247.2	97.18%	大分自動車道	別府湾SAスマートIC ~ 日出JCT	上	
	247.2	97.18%	大分自動車道	別府 ~ 別府湾SAスマートIC	上	
19	245.9	97.19%	大分自動車道	日出JCT ~ 別府湾SAスマートIC	下	
	245.9	97.19%	大分自動車道	別府湾SAスマートIC ~ 別府	下	
21	240.0	97.26%	宇佐別府道路	院内 ~ 宇佐	上	○
22	239.4	97.27%	道東自動車道	占冠 ~ むかわ穂別	上	○
23	239.0	97.27%	徳島自動車道	脇町 ~ 土成	上	○
24	236.2	97.30%	徳島自動車道	土成 ~ 脇町	下	○
25	231.0	97.36%	宇佐別府道路	宇佐 ~ 院内	下	○
26	223.3	97.45%	宇佐別府道路	大分農業文化公園 ~ 安心院	上	○
27	222.0	97.47%	宇佐別府道路	安心院 ~ 院内	上	○
28	214.3	97.55%	宇佐別府道路	安心院 ~ 大分農業文化公園	下	○
29	213.5	97.56%	道東自動車道	夕張 ~ むかわ穂別	下	○
30	213.0	97.57%	宇佐別府道路	院内 ~ 安心院	下	○

※運用率

高速道路が通行止めとならず通行可能であった時間の割合

$$\text{区間毎の運用率} = \left(1 - \frac{\text{年間累計通行止め時間} \times \text{区間延長}}{24 \text{ 時間} \times 365 \text{ 日} \times \text{区間延長}} \right) \times 100$$

道路管理者権限の行使状況

○道路管理権限(公権力の行使)の件数(H17～H26年度)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	計
道路の区域の決定	9	102	69	80	89	89	90	80	73	90	771
道路管理者以外の者の行う工事の承認	5	49	34	14	28	31	48	47	27	33	316
道路の占用の許可	2,321	3,135	3,329	2,060	2,513	3,240	3,446	3,197	2,444	3,568	29,253
道路標識・区画線の決定	16	104	92	106	109	69	72	75	70	79	792
通行の禁止・制限	364	501	500	988	1,202	1,655	1,860	1,778	2,102	2,159	13,109
限度超過車両の通行の許可	606	1,777	2,213	2,308	1,956	1,485	1,924	2,580	2,572	2,884	20,305
車両の通行に関する措置命令	2,164	4,880	4,484	4,972	4,744	5,918	5,914	5,945	5,874	5,541	50,436
連結許可	6	38	47	72	42	37	25	21	31	31	350
災害対策基本法に基づく災害時における車両の移動等(区間指定件数)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5

※ 平成26年5月の道路法等の改正により、平成27年度から占用入札の実施に関する権限が追加されている。
また、変更・更新等を含む。

死傷事故数の状況

(単位:件)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
死傷事故件数	6,219	5,825	5,028	5,381	6,060	5,656	5,502	5,545	5,107

- ※ 暦年データ
- ※ 高速道路会社調べ
- ※ 高速道路会社6社の合計

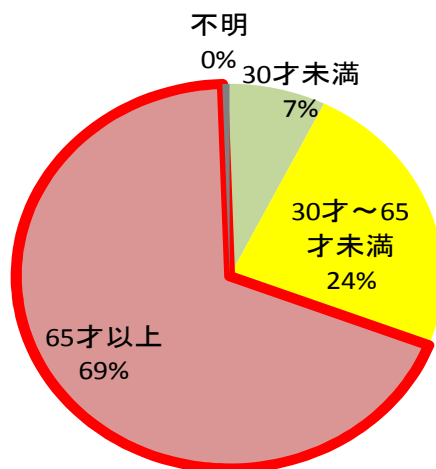
逆走の発生状況

○逆走件数の推移

(単位:件)

	H23	H24	H25	H26
東日本	57	76	52	67
中日本	22	34	33	37
西日本	101	78	42	81
首都	2	2	2	2
阪神	6	5	5	5
本四	15	7	2	6
計	203	202	136	198

- ※ 暦年データ
- ※ 逆走事故または車両確保に至った逆走事案
- ※ 警察の協力を得て高速道路会社が作成



《運転者の年齢》

- ※ H23～H26の逆走(739件)
- ※ 警察の協力を得て高速道路会社が作成

管理延長の状況

(単位: km)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
東日本	管理延長	3,349	3,390	3,447	3,483	3,567	3,594	3,652	3,676	3,732	3,820
	当該年度 開通延長	—	41	70	35	84	27	57	24	57	87
	当該年度 無料開放	—	—	▲ 12	—	—	—	—	—	—	—
中日本	管理延長	1,687	1,693	1,715	1,751	1,754	1,767	1,755	1,921	1,926	1,983
	当該年度 開通延長	—	6	22	36	3	13	2	173	5	57
	当該年度 無料開放	—	—	—	—	—	—	▲ 14	▲ 7	—	—
西日本	管理延長	3,258	3,258	3,293	3,301	3,338	3,364	3,375	3,388	3,427	3,452
	当該年度 開通延長	—	5	35	13	37	26	11	13	39	39
	当該年度 無料開放	—	▲ 5	—	▲ 5	—	—	—	—	—	▲ 13
NEXCO計	管理延長	8,294	8,341	8,455	8,535	8,659	8,725	8,781	8,985	9,085	9,255
	当該年度 開通延長	—	52	127	84	125	66	70	210	101	183
	当該年度 無料開放	—	▲ 5	▲ 12	▲ 5	—	—	▲ 14	▲ 7	—	▲ 13
首都	管理延長	283	287	294	295	299	301	301	301	301	311
	当該年度 開通延長	—	4	7	2	4	2	—	—	—	9
阪神	管理延長	234	234	239	242	242	246	246	255	259	259
	当該年度 開通延長	—	—	6	3	—	4	—	9	4	—
本四	管理延長	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173
	当該年度 開通延長	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6社合計	管理延長	8,984	9,034	9,161	9,245	9,373	9,445	9,501	9,714	9,819	9,998
	当該年度 開通延長	—	56	139	89	129	72	70	219	105	192
	当該年度 無料開放	—	▲ 5	▲ 12	▲ 5	—	—	▲ 14	▲ 7	—	▲ 13

※ 管理延長は、年度末時点の延長。

※ 端数処理の関係で合計が一致しない箇所がある。

アウトカム指標一覧

指標分類	会社	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
本線渋滞損失時間 [単位:万台・時/年]	東日本	454	414	426	374	616	670	640	686	712
	中日本	666	687	728	669	1,002	1,267	1,208	1,126	1,066
	西日本	315	383	335	319	560	597	526	469	548
渋滞が発生することによる 利用者の年間損失時間	首都	3,100	2,900	2,600	1,800	2,100	2,160	2,310	2,460	2,810
	阪神	553	547	503	341	343	405	419	449	530
	本四	3	3	3	3	9	5	4	4	4
路上工事時間 [単位:時間/km・年]	東日本	62	63	65	78	69	73	66(54)	92(59)	70(—)
	中日本	59	59	67	66	75	71	67(59)	75(67)	91(83)
	西日本	81	75	75	74	73	77	77(71)	89(79)	130(110)
道路1kmあたりの路上作業に 伴う年間の交通規制時間	首都	292	260	275	206	210	234	263(262)	283(280)	238(229)
	阪神	135	103	112	107	117	126	112(107)	120(113)	137(128)
	本四	66	66	68	61	106	94	85(—)	86(—)	116(—)
ETC利用率 [単位:%]	東日本	55	63	69	75	82	80			
	中日本	59	69	75	80	87	84			
	西日本	53	62	68	73	81	77			
ETC利用台数/ ETC利用可能料金所通行台数	首都	66	74	80	83	88	89			
	阪神	57	68	74	79	85	86			
	本四	56	64	70	80	89	90			
死傷事故率 [単位:件/億台キロ]	東日本	11.2	10.0	8.9	7.6	6.7	6.5	6.7	6.9	6.3
	中日本	10.2	9.5	9.1	7.8	8.4	8.9	8.4	8.1	8.0
	西日本	9.6	10.7	9.4	9.0	9.3	9.4	9.1	8.2	8.7
自動車走行車両1億台キロ あたりの死傷事故件数	首都	32.0	31.5	27.3	23.1	22.5	22.6	19.2	17.0	17.1
	阪神	29.1	29.7	29.2	24.6	23.3	27.0	25.5	25.1	24.7
	本四	8.9	8.8	7.4	6.0	6.4	6.9	6.0	6.0	5.3
道路構造物保全率(舗装) [単位:%]	東日本	83	86	89	92	94	100(90)	92	96	97
	中日本	91	94	96	97	98	100(95)	95	95	96
	西日本	82	86	90	94	97	100(95)	96	96	95
舗装路面の健全度を表す車線の延長比 率	首都	99	99	99	99	99	99(97)	97	97	97
	阪神	99	99	99	99	99	99(91)	92	88	88
	本四	98	98	98	98	94	96(90)	90	91	89
道路構造物保全率(橋梁) [単位:%]	東日本						87	88	89	89
	中日本						87	88	90	92
	西日本						93	91	92	93
橋梁の健全度※2を表す比率	首都						82	82	83	85
	阪神						88	87	88	89
	本四						82	83	84	93
橋脚補強完了率 [単位:%]	東日本	76	78	85	92	97	99.6	99.8	100	100
	中日本	95	96	98	98	99	100	100	100	100
	西日本	85	86	88	90	95	96	97	99	100
古い基準を適用した橋梁※3で、 耐震補強を必要とする橋脚のうち、補強 が完了している橋脚基数の割合	首都	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	阪神	98	98	98	99.7	99.8	100	100	100	100
	本四	64	69	100	100	100	100	100	100	100
総合顧客満足度 [単位:ポイント]	東日本	3.5	3.5	3.6	3.6	3.6	3.7	3.6	3.6	3.6
	中日本	3.5	3.5	3.6	3.7	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6
	西日本	3.5	3.5	3.6	3.7	3.6	3.6	3.6	3.6	3.5
CS調査等で把握する お客様の満足度(5段階評価)	首都	2.7	2.8	2.8	3.0	3.3	3.3	3.4	3.4	3.4
	阪神	3.0	3.4	3.3	3.5	3.5	3.6	3.6	3.5	3.6
	本四	3.2	3.2	3.2	3.4	3.7	3.7	3.7	3.9	3.9

※1集中工事を除いた路上工事時間とは、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。

※2健全な橋梁とは、点検結果において橋梁本体の安全性に影響する可能性がある損傷が発生しておらず、
早期に修繕を必要としない橋梁をいう。

※3対象は、「道路、新幹線の橋梁の耐震補強の推進について(H17.3国土交通省)」に基づき、
平成7年兵庫県南部地震の被災を踏まえ、昭和55年より古い基準等で設計した橋梁のうち、
特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁。

メンテナンス関連費用の状況

メンテナンス関連費用＝修繕費＋維持管理費

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
東日本	メンテナンス関連費用(億円)	1,071	1,199	1,236	1,043	1,109	1,146	1,340	1,354	1,510
	管理延長(km)	3,390	3,447	3,483	3,567	3,594	3,652	3,676	3,732	3,820
	1km当たり費用(億円)	0.32	0.35	0.35	0.29	0.31	0.31	0.36	0.36	0.40
中日本	メンテナンス関連費用(億円)	789	833	940	932	768	854	994	979	972
	管理延長(km)	1,693	1,715	1,751	1,754	1,767	1,755	1,921	1,926	1,983
	1km当たり費用(億円)	0.47	0.49	0.54	0.53	0.43	0.49	0.52	0.51	0.49
西日本	メンテナンス関連費用(億円)	907	950	946	961	1005	1098	1277	1330	1412
	管理延長(km)	3,258	3,293	3,301	3,338	3,364	3,375	3,388	3,427	3,452
	1km当たり費用(億円)	0.28	0.29	0.29	0.29	0.30	0.33	0.38	0.39	0.41
首都	メンテナンス関連費用(億円)	449	497	638	441	443	495	484	510	572
	管理延長(km)	287	294	295	299	301	301	301	301	311
	1km当たり費用(億円)	1.57	1.69	2.16	1.47	1.47	1.64	1.61	1.69	1.84
阪神	メンテナンス関連費用(億円)	247	295	292	285	281	302	316	327	339
	管理延長(km)	234	239	242	242	246	246	255	259	259
	1km当たり費用(億円)	1.06	1.23	1.21	1.18	1.14	1.23	1.24	1.26	1.31
本四	メンテナンス関連費用(億円)	82	105	101	100	104	117	145	160	192
	管理延長(km)	173	173	173	173	173	173	173	173	173
	1km当たり費用(億円)	0.47	0.61	0.58	0.58	0.60	0.68	0.84	0.93	1.11
合計	メンテナンス関連費用(億円)	3,545	3,879	4,153	3,762	3,710	4,012	4,556	4,660	4,997
	管理延長(km)	9,034	9,161	9,245	9,373	9,445	9,501	9,714	9,819	9,998
	1km当たり費用(億円)	0.39	0.42	0.45	0.40	0.39	0.42	0.47	0.47	0.50

※ 事業計画を変更した年度は、変更後の値。

※ メンテナンス関連費用は、以下の修繕費と維持管理費の合計。

修繕費・・・事業計画における高速道路修繕費のうち修繕費(機構・会社資産にかかるものの計)
ただし、災害復旧補助金、緊急修繕、特定更新等工事に係る費用を除く。

維持管理費・・・事業計画における高速道路管理費のうち道路維持(管理)費

※ 管理延長は、年度末時点の延長。

※ 端数処理の関係で合計が一致しない箇所がある。

NEXCOの料金割引の経緯

民 営 化
(H17.10)

新直轄の導入やコスト縮減などで料金割引をスタート
(深夜3割引(H16.11～)通勤5割引(H17.1～))

-----H20.9 リーマンショック-----

緊急経済対策

H20.10～ 深夜5割引等の拡充(緊急総合対策:10年間(H29年度末迄))

H21.3～ 休日上限1,000円導入(生活対策:2年間(H22年度末迄))

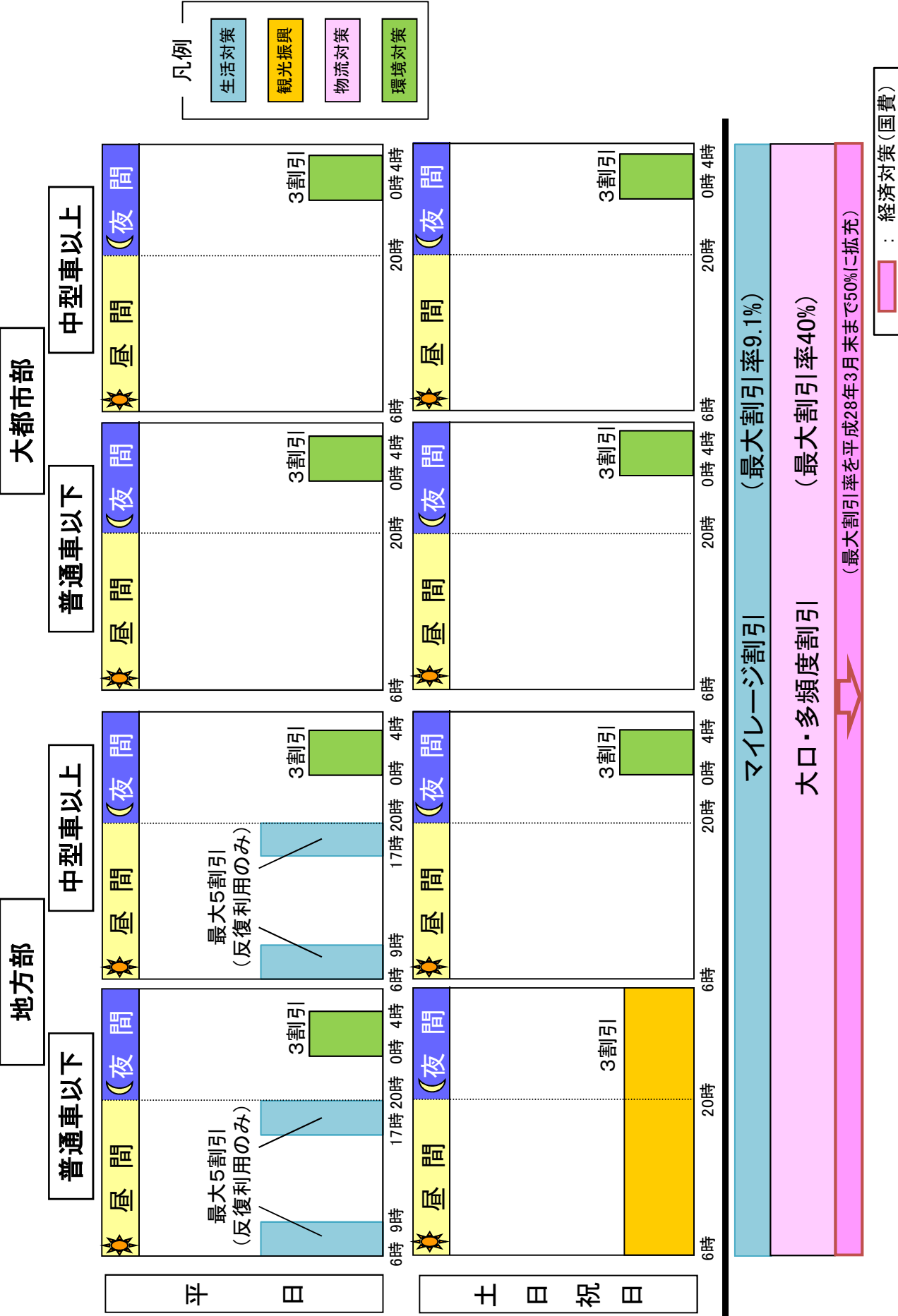
-----H23.3 東日本大震災-----

H23.6 休日上限1,000円等廃止

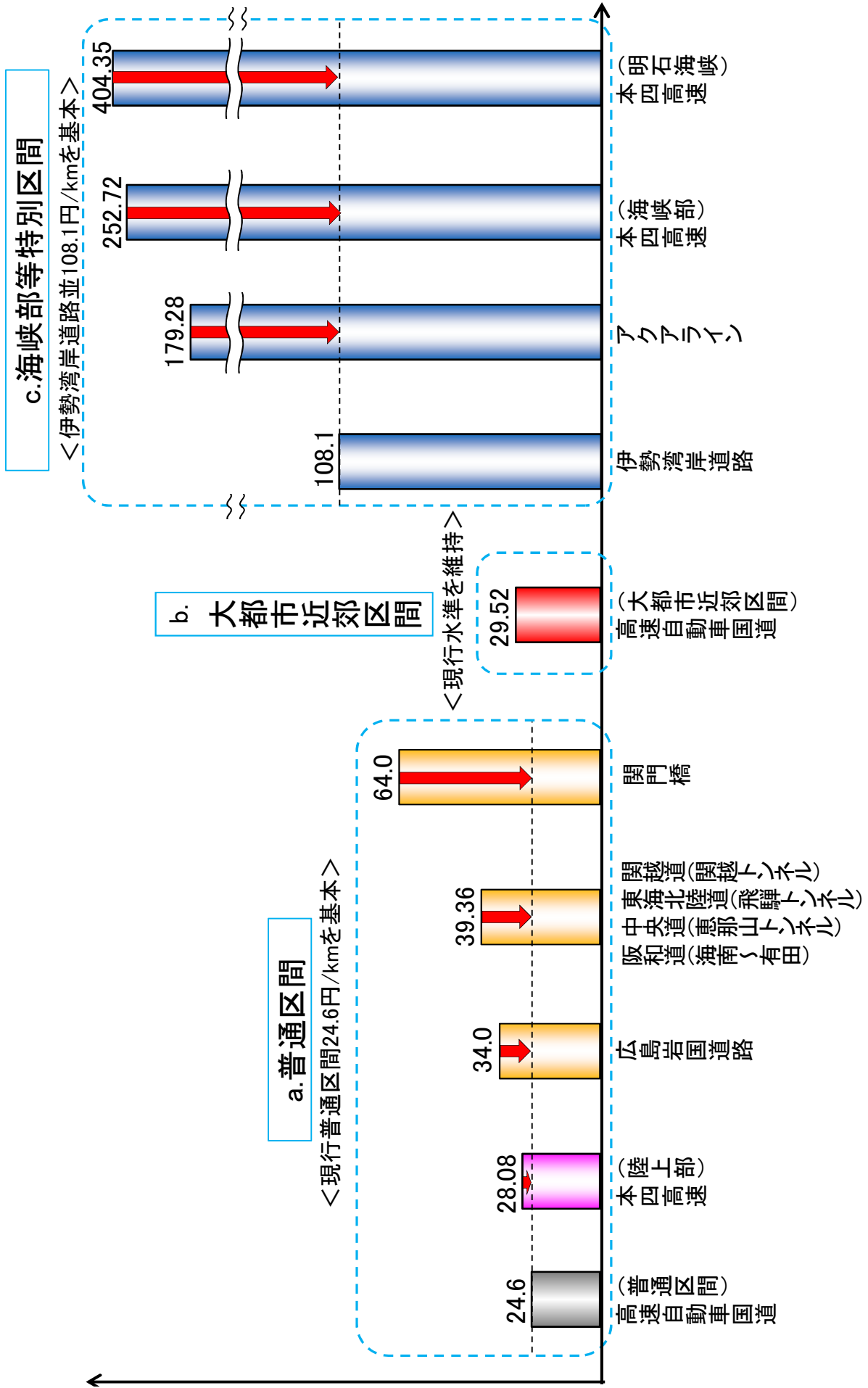
H26.4 料金割引の再編(緊急経済対策による割引終了)



料金割引の再編



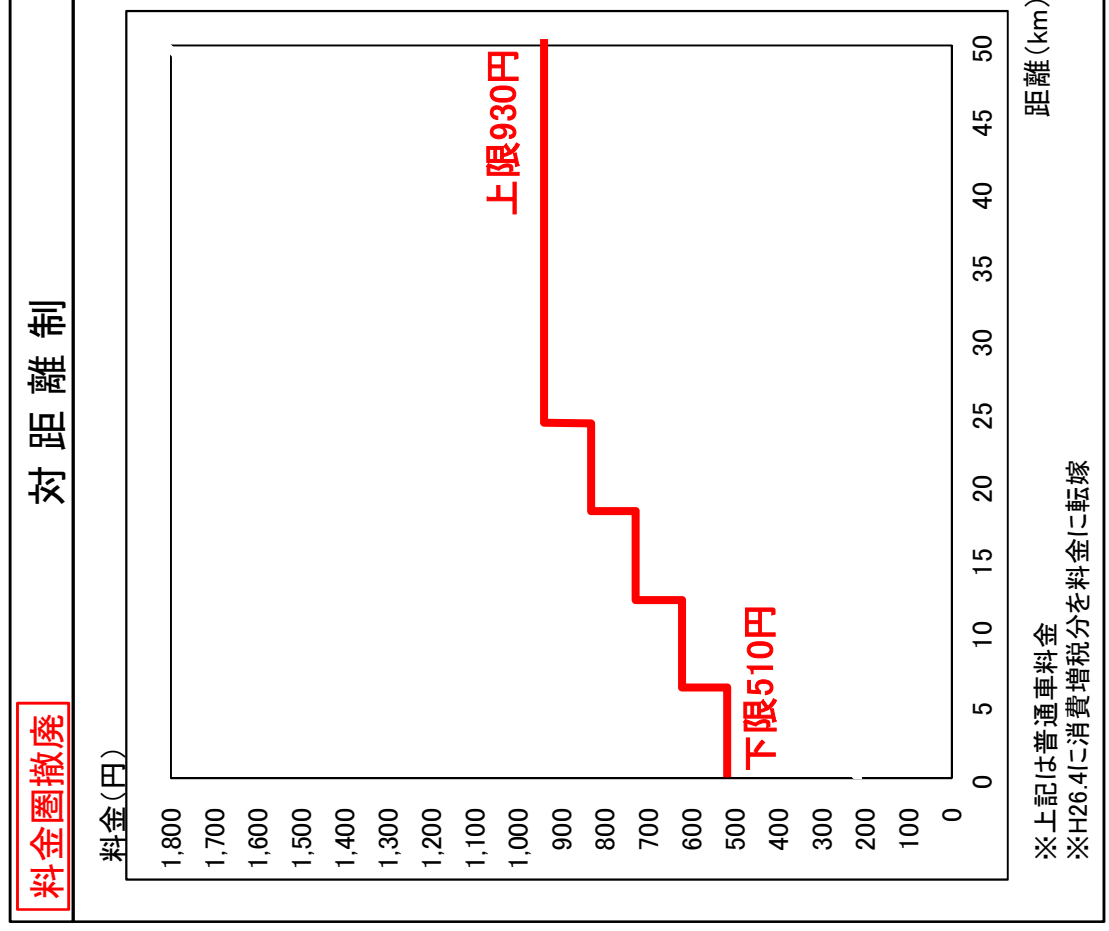
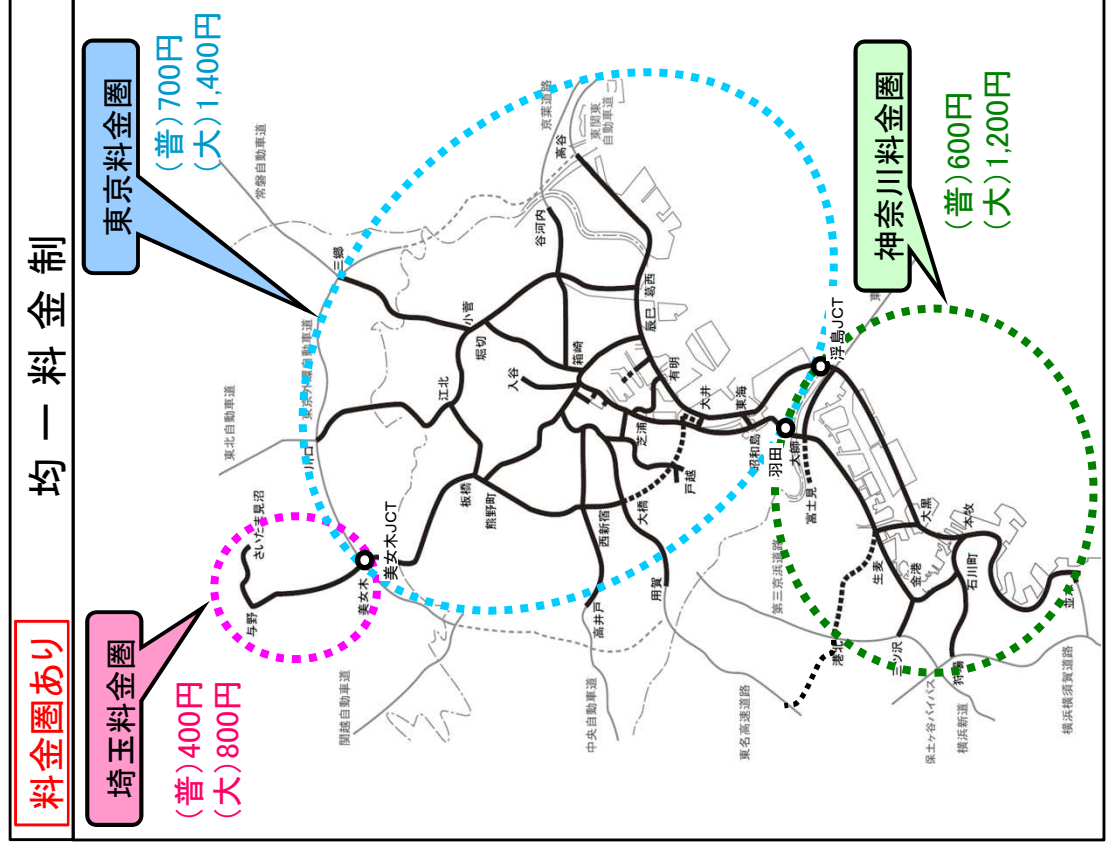
3つの料金水準の導入 ~「整備重視の料金」から「利用重視の料金」への転換~



※料金水準引き下げの対象はETC利用車に限定し、期間は当面10年間とする

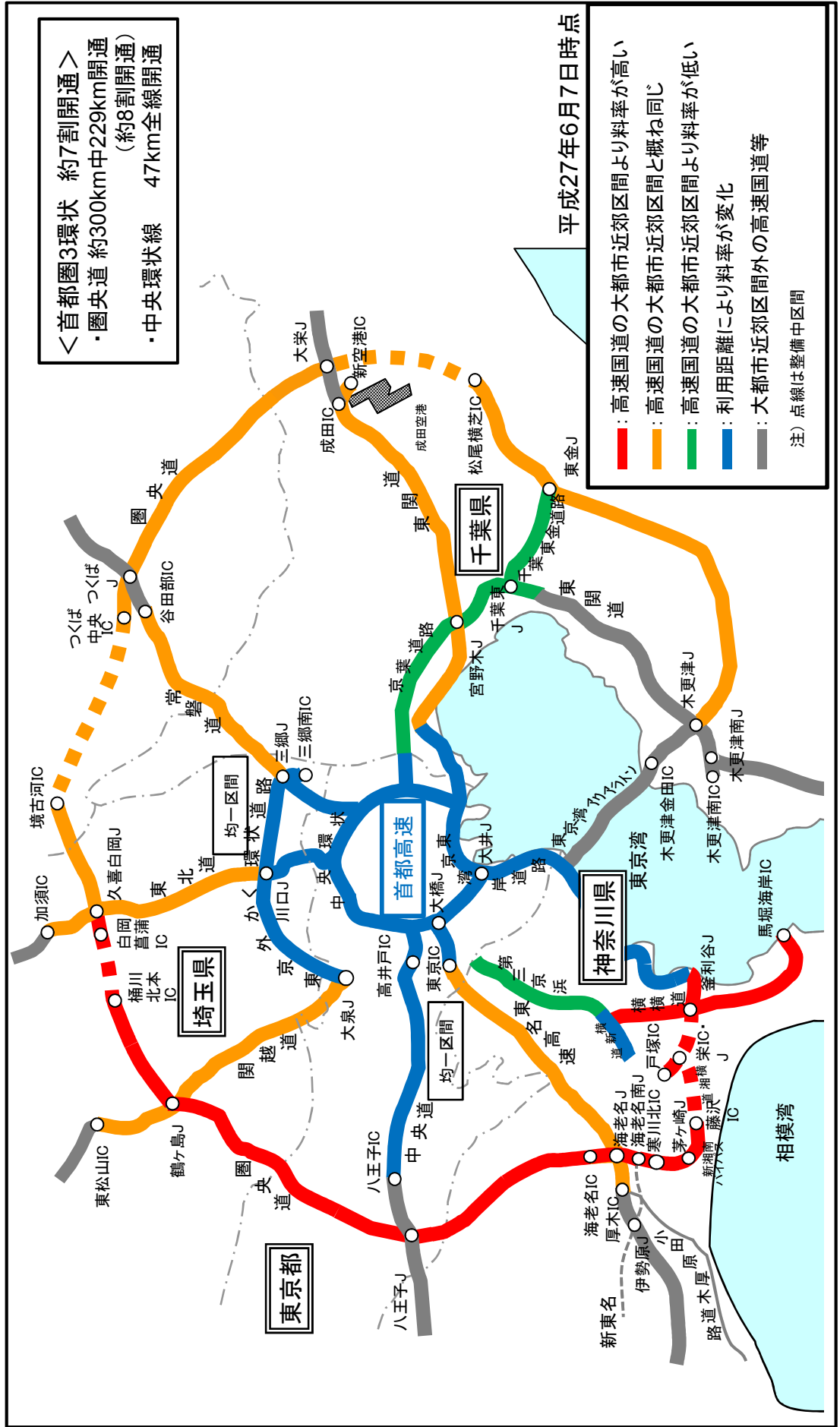
注:料金水準については、普通車の場合

平成24年1月の対距離制への移行(首都高速の例)



首都圏内の料金水準の現状

○ 全国の料金水準は整理された一方で、首都圏内の料金水準は、整備における経緯等が違ふことにより、路線や区間によって異なる



首都圏における同一起終点に対する経路別料金

○ 発着地点が同じでも、経路により料金が異なっているため、自由な経路選択が妨げられるおそれがある

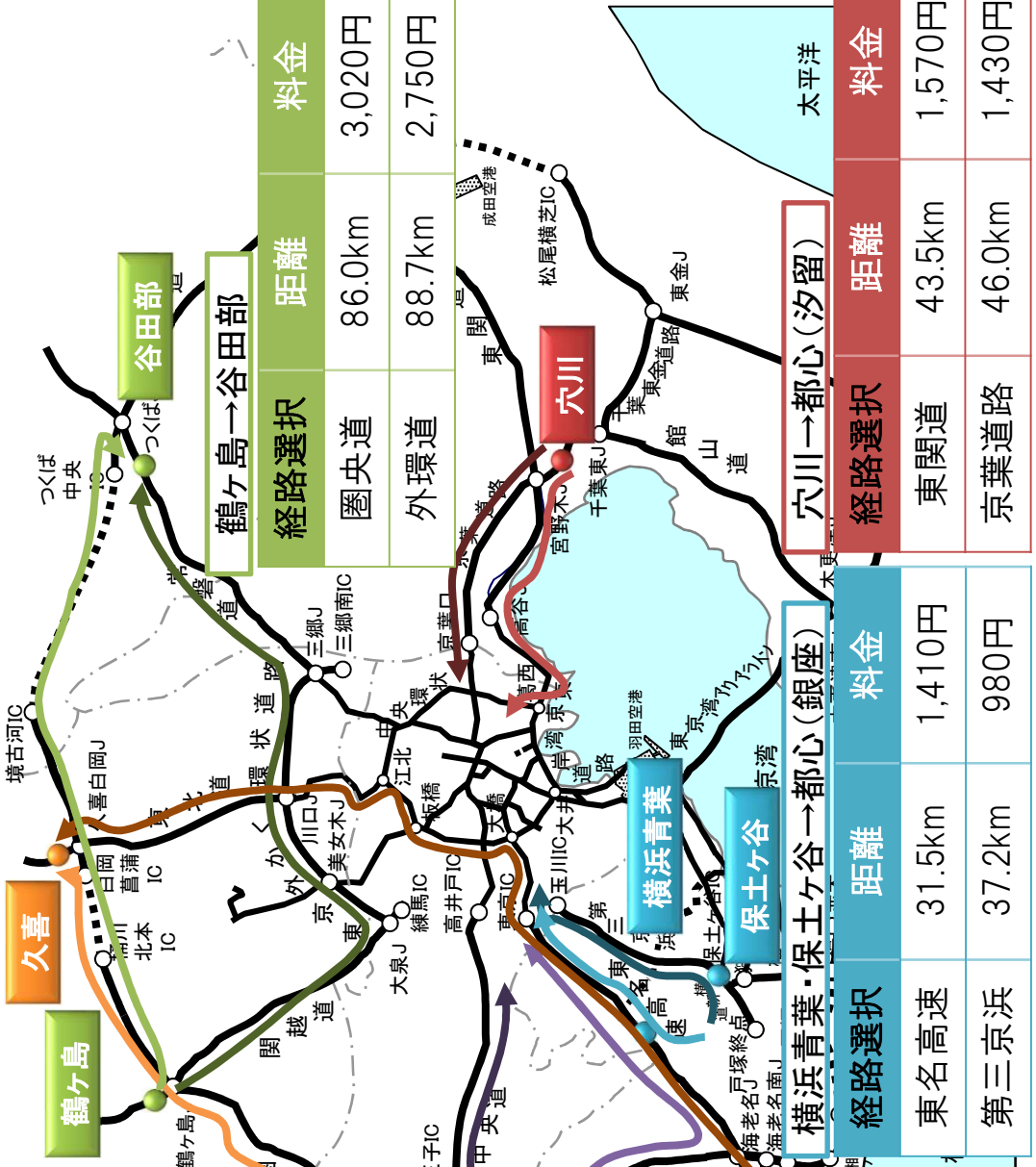
■ 経路別料金の例（料金割引は考慮していない）

※普通車料金

厚木→久喜		
経路選択	距離	料金
圏央道	98.9km	3,770円
首都高速	100.2km	3,180円

鶴ヶ島→谷田部		
経路選択	距離	料金
圏央道	86.0km	3,020円
外環道	88.7km	2,750円

相模原→都心(池尻・用賀)			横浜青葉・保土ヶ谷→都心(銀座)			穴川→都心(汐留)		
経路選択	距離	料金	経路選択	距離	料金	経路選択	距離	料金
東名高速	61.2km	2,730円	東名高速	31.5km	1,410円	東関道	43.5km	1,570円
中央道	62.0km	2,210円	第三京浜	37.2km	980円	京葉道路	46.0km	1,430円



企画割引の実施状況

○平成18年度～平成26年度の合計実施件数・利用台数

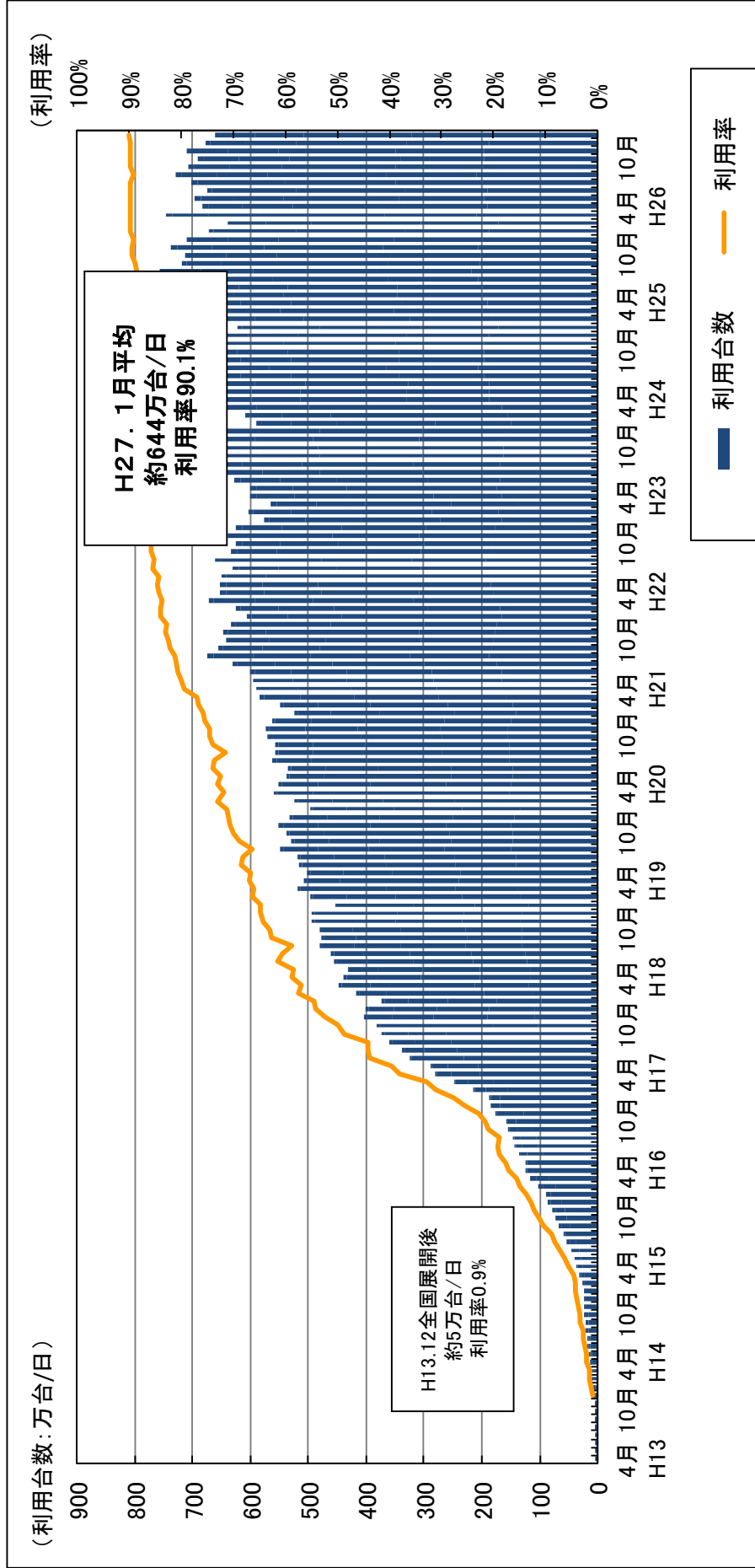
	件数	利用台数※	例
東日本	91件	約3,701百台	・「東北観光フリーパス」
中日本	41件	約844百台	・「まるごと富士山ドライブプラン」
西日本	31件	約450百台	・「東九州自動車道早期開通割引」
首都	2件	約3百台	・「首都高ホリデーパス」
阪神	27件	約1,427百台	・「阪神高速ETC乗り放題パス【SPRING】」
本四	48件	約8,911百台	・「フライトせとうちレンタカープラン」
合計	240件	約15,335百台	

※ 早期開通割引等、利用台数の集計が困難な割引を除く。

○各年度ごとの実施件数(平成18年度～平成26年度)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	合計
東日本	2件	5件	10件	11件	7件	8件	16件	18件	14件	91件
中日本	3件	8件	7件	1件	0件	1件	9件	5件	7件	41件
西日本	0件	4件	6件	1件	0件	0件	7件	5件	8件	31件
首都	0件	0件	1件	0件	1件	0件	0件	0件	0件	2件
阪神	0件	1件	5件	3件	4件	2件	5件	3件	4件	27件
本四	6件	7件	10件	7件	4件	4件	5件	3件	2件	48件
合計	11件	25件	39件	23件	16件	15件	42件	34件	35件	240件

ETCの利用状況



ETC利用率(平成27年1月平均)

	東日本高速	中日本高速	西日本高速	首都高速	阪神高速	本四高速	各社計
月平均	89.3%	91.2%	88.0%	92.9%	91.7%	93.2%	90.1%

※平成22年7月～平成23年6月19日は、無料化社会実験区間を除く集計
 ※平成23年6月20日以降は、東北地方の高速道路の無料開放区間を除く集計

ETCによる料金所の渋滞解消の状況

○世界に先がけて料金所渋滞を解消

【料金所での渋滞】

平成12年
(ETC導入前)

3,974回
(高速道路における渋滞回数の約3割)

※ETCは平成13年に
本格導入

ETCの導入

- ・日本のETCは全国共通、国際標準準拠
- ・ETC利用率は約9割

平成20年
(ETC導入後)

60回

**料金所での
渋滞を解消**

※渋滞回数：年間渋滞回数が30回以上又は平均渋滞長が2km以上かつ渋滞回数が5回以上の主要渋滞ポイントの渋滞回数

料金所レーン数

		H26年度		
		ETC・混在レーン	現金レーン	合計
東日本	レーン数	1,355	971	2,326
中日本	レーン数	1,024	473	1,497
西日本	レーン数	1,301	960	2,261
首都	レーン数	335	0	335
阪神	レーン数	279	54	333
本四	レーン数	83	102	185
合計	レーン数	4,377	2,560	6,937

※ NEXCO・本四は入口と出口のレーン数をカウント
 ※ 首都・阪神は入口のレーン数をカウント

料金收受業務経費の比較

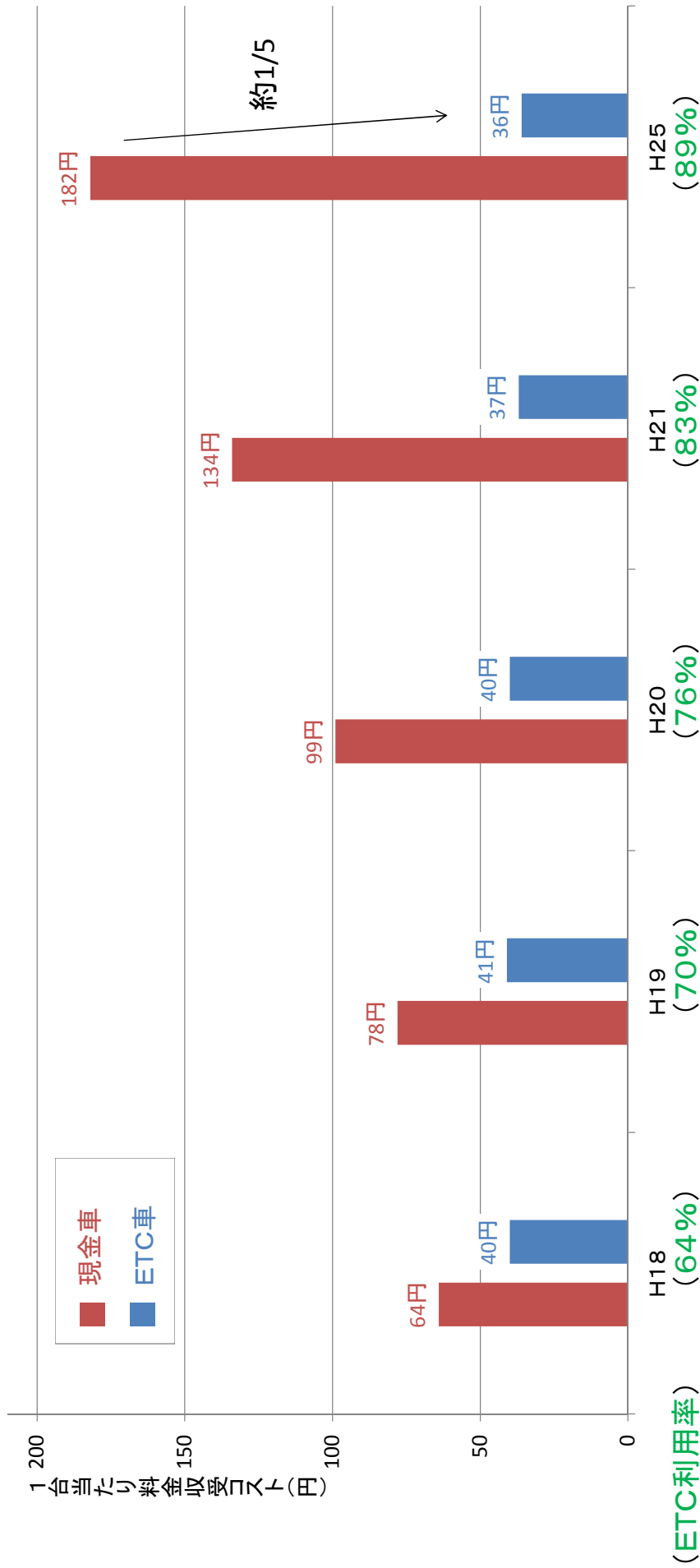
(単位: 百万円)

年度	業務委託費	レーン数	1レーン当たり 業務委託費	削減率
平成12年	128,300	6,175	20.8	45.5%
平成26年	78,600	6,937	11.3	

※ NEXCO・本四は入口と出口のレーン数をカウント
 ※ 首都・阪神は入口のレーン数をカウント
 ※ 民営化時のコスト削減も含む

ETCの料金收受コストの状況

○ 1台当たりの料金收受コストで比較すると、ETC車は現金車の約1/5。



※高速道路会社の決算値を基に総通行台数、ETC利用率により算出

※現金車の料金收受コスト : 施設維持管理費等 + 収受員業務委託費(人件費等)

ETC車の料金收受コスト : 施設維持管理費等 + システム運営管理費 + 収納手数料(カード手数料等)

※各項目の内容

施設維持管理費等 : [現金車]現金収受機器等のメンテナンス費用 [ETC車]ETC機器等のメンテナンス費用

収受業務委託費 : [共用部]共用施設(ブースの上屋、車種判別装置等)を台数比(ETC利用率)により按分 (減価償却費を含む)

システム運営管理費 : 料金収受業務に要する委託費

収納手数料 : ETCシステム等の運営管理に要する費用(ETCマイレージ割引事務局・ETCパーソナルカード事務局等)

: ETCクレジットカード利用に対してクレジットカード会社へ支払う手数料

SA・PAの損益・売上高の状況

○ 損益状況

(単位:億円)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
東日本	SA・PA事業収益	22	255	210	263	358	372	435	455	452	435
	SA・PA事業費用	9	194	148	208	300	329	386	413	416	409
	SA・PA事業営業利益	12	61	62	54	57	43	49	41	36	26
中日本	SA・PA事業収益	28	257	252	256	297	340	361	420	402	313
	SA・PA事業費用	6	162	167	193	217	275	293	354	345	261
	SA・PA事業営業利益	22	95	84	63	80	64	67	66	56	52
西日本	SA・PA事業収益	23	238	229	223	252	250	345	346	347	327
	SA・PA事業費用	9	174	172	174	177	180	280	284	285	277
	SA・PA事業営業利益	13	63	57	49	74	70	64	61	62	49
首都	SA・PA事業収益	/	5	5	5	5	5	4	4	5	5
	SA・PA事業費用	/	4	4	4	4	4	3	3	4	4
	SA・PA事業営業利益	/	0	1	0	1	0	1	1	1	1
阪神	SA・PA事業収益	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	SA・PA事業費用	0	2	2	2	2	1	1	1	1	1
	SA・PA事業営業利益	▲0	▲0	▲0	▲0	▲0	▲0	0	0	0	0
本四	SA・PA事業収益	/	11	11	12	14	14	14	15	14	15
	SA・PA事業費用	/	6	7	7	9	10	9	9	9	10
	SA・PA事業営業利益	/	4	4	4	4	4	4	6	5	4

※ 単位未満切り捨てのため、計が一致しない場合がある。

○ 売上高

(単位:億円)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
東日本	543	1,292	1,276	1,239	1,391	1,409	1,517	1,457	1,489	1,430
中日本	589	1,390	1,401	1,404	1,541	1,586	1,613	1,804	1,867	1,820
西日本	544	1,249	1,281	1,261	1,423	1,453	1,444	1,447	1,547	1,471
首都	14	31	31	31	32	29	27	28	28	26
阪神	3	8	8	8	7	7	8	8	8	7
本四	33	82	83	83	105	102	98	99	96	97
合計	1,726	4,052	4,080	4,026	4,499	4,586	4,707	4,843	5,034	4,851

※ 単位未満四捨五入のため、計が一致しない場合がある。

※ H17年度の売上高は民営化後の半期(H17.10~H18.3)の数値である。

SA・PAのサービスの状況

H27.4.1現在

	SA・PA数			コンビニ	カフェ
	計	有人	無人		
北海道	41	16	25	4	0
青森県	8	2	6	1	0
岩手県	27	15	12	0	0
宮城県	19	10	9	0	0
秋田県	16	4	12	1	0
山形県	7	2	5	0	0
福島県	35	22	13	3	0
茨城県	23	19	4	6	4
栃木県	17	14	3	2	0
群馬県	17	12	5	2	2
埼玉県	19	19	0	4	6
千葉県	19	14	5	6	4
東京都	17	5	12	7	3
神奈川県	25	24	1	9	9
新潟県	42	23	19	2	1
富山県	15	9	6	1	0
石川県	8	6	2	2	0
福井県	13	9	4	4	1
山梨県	14	14	0	1	3
長野県	34	26	8	8	4
岐阜県	29	17	12	6	3
静岡県	36	35	1	19	9
愛知県	22	18	4	9	5
三重県	16	14	2	5	3
滋賀県	21	19	2	7	4
京都府	12	4	8	0	0
大阪府	13	9	4	1	1
兵庫県	46	35	11	9	5
奈良県	4	4	0	0	1
和歌山県	6	6	0	0	2
鳥取県	2	1	1	0	0
島根県	8	2	6	0	0
岡山県	36	20	16	2	0
広島県	38	28	10	5	4
山口県	26	13	13	3	0
徳島県	12	4	8	1	0
香川県	9	7	2	1	0
愛媛県	15	8	7	2	0
高知県	5	3	2	0	0
福岡県	23	16	7	5	2
佐賀県	11	7	4	1	2
長崎県	4	4	0	2	0
熊本県	14	10	4	4	0
大分県	11	3	8	2	1
宮崎県	13	6	7	0	0
鹿児島県	10	3	7	0	0
沖縄県	4	4	0	0	0
計	862	565	297	147	79

※ 集約SA・PAは「1」としてカウント。

トイレ整備の状況

		民営化時	H27.3末現在
東日本	洋式便器	5%	100%
	温水洗浄機能	5%	100%
	多機能 (オストメイト・高齢者・妊婦等)	4%	86%
中日本	洋式便器	31%	84%
	温水洗浄機能	3%	100%
	多機能 (オストメイト・高齢者・妊婦等)	8%	100%
西日本	洋式便器	29%	60%
	温水洗浄機能	17%	98%
	多機能 (オストメイト、高齢者・妊婦等)	0%	60%
首都	洋式便器	29%	63%
	温水洗浄機能	0%	85%
	多機能 (オストメイト・高齢者・妊婦等)	0%	70%
阪神	洋式便器	64%	100%
	温水洗浄機能	0%	100%
	多機能 (オストメイト・高齢者・妊婦等)	0%	71%
本四	洋式便器	26%	71%
	温水洗浄機能	66%	97%
	多機能 (オストメイト・高齢者・妊婦等)	95%	95%

バリアフリー、Wi-Fiの整備状況

○バリアフリー等の整備状況

		民営化時	H27.3末現在
東日本	トイレ内の段差解消	44%	86%
	オストメイト対応トイレの整備	4%	86%
	子ども用トイレの整備	58%	76%
中日本	トイレ内の段差解消	74%	100%
	トイレ大型ブースの整備率	38%	87%
	オストメイト設備の整備率	7%	100%
	身障者駐車場上屋整備率	80%	100%
	駐車場と歩道部の段差解消	24%	45%
西日本	トイレ内の段差解消	47%	76%
	トイレ大型ブースの整備率	27%	62%
	オストメイト設備の整備率	0%	60%
	パウダーコーナーの整備率	0%	40%
	手洗い温水対応の自動水栓	10%	62%
	子ども用トイレの整備	71%	82%
首都	トイレ内の段差解消	70%	90%
	オストメイト設備の整備率	0%	70%
阪神	トイレ内の段差解消	100%	100%
	トイレ内ベビーチェアの整備率	50%	100%
	トイレ内ベビーベッドの整備率	79%	93%
	子ども用トイレの整備	43%	64%
	トイレ大型ブースの整備率	14%	57%
	パウダーコーナーの整備率	0%	64%
	駐車枠の二重線化	0%	82%
	駐車枠のカラー舗装	0%	100%
	短時間駐車枠の設置	0%	21%
本四	トイレ内の段差解消	77%	100%
	トイレ内の手すり設置	0%	45%
	身障者駐車場上屋整備率	35%	70%

○Wi-Fiの整備状況(有人SA・PA)

	H27.3末現在
東日本	80%
中日本	86%
西日本	80%
首都	100%
阪神	83%
本四	62%

一般道からSA等への出入口の整備状況

H27.3末時点

東日本	31
中日本	118
西日本	65
合計	214

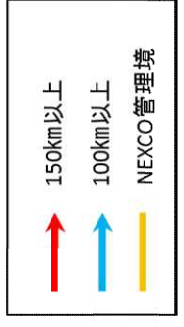
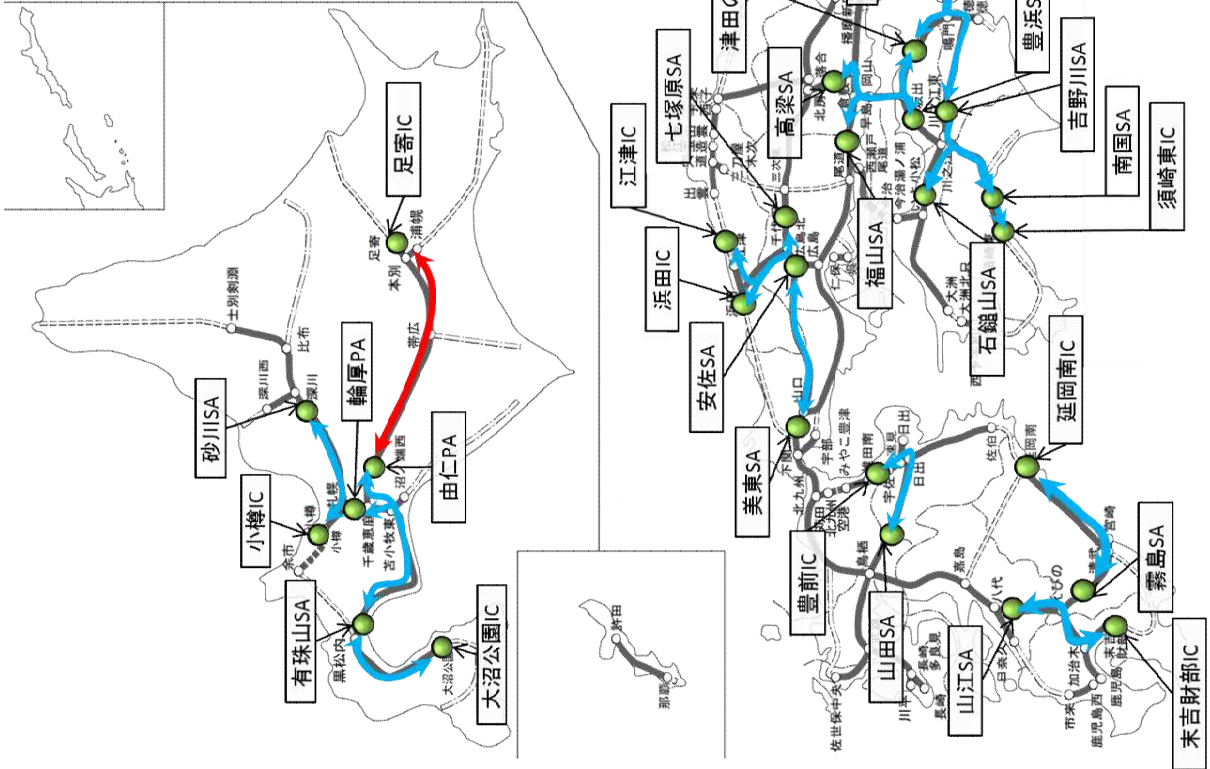
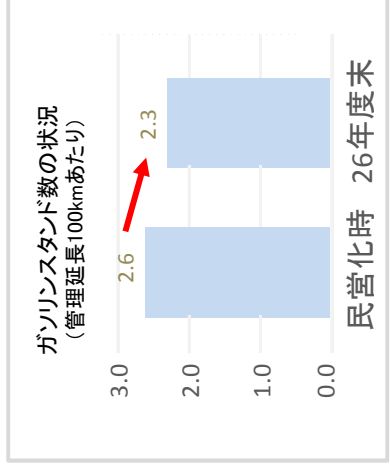
※ 会社が整備した、一般道からSA等への出入口が設けられているSA・PA数を示す。

※ 上下線別々にカウントし、集約SA・PAは「1」としてカウント。

※ 本四、首都及び阪神は無し。

ガソリンスタンドの設置状況 (GS施設間距離が100km以上となる区間)

※通常の利用が想定される経路で算定
(150km超：16区間・100～150km：67区間) 平成27年4月現在



電気自動車(EV)向け急速充電器の設置状況

H27.4.1現在

	設置SA・PA数	設置数
東日本	38	40
中日本	58	63
西日本	105	109
首都	8	8
阪神	6	6
本四	0	0
合計	215	226

海外関係の取組状況

H27.3末現在

	海外コンサルタント 受注件数	専門家派遣数 (長期)	特記事項
東日本	23件	8名	オーストリア高速会社と技術交流協定締結
中日本	27件	6名	マレーシアの高速道路会社UEM/PLUS社及びベトナム高速道路公社(VEC)と人事・技術交流協定を締結
西日本	21件	4名	米国で橋梁点検業務を受注(6件)
首都	25件	5名	海外政府機関・道路会社等と技術協力覚書を締結(5か国、8機関) タイでコンサル業務を受注
阪神	7件	7名	海外政府機関からの直接受注(ケニア)
本四	2件	14名	海外の長大橋管理者会議を開催及び韓国道路公社と技術交流協定締結

※(東・中・西・首・阪)で、高速に関する調査、計画、設計、建設、管理、運営等のノウハウを活用した、日本高速道路インターナショナル株式会社(JEXWAY)を設立。

損益の状況(連結)

(単位:億円)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
東日本	営業収益	4,369	8,667	9,388	8,730	8,084	8,003	8,398	8,404	8,590	10,887
	高速道路事業	3,548	7,780	8,723	8,110	7,517	7,430	7,816	7,807	7,858	10,312
	関連事業	820	888	672	660	615	617	619	641	780	629
	営業費用	4,218	8,524	9,276	8,627	7,990	7,906	8,350	8,327	8,558	10,818
	高速道路事業	3,411	7,689	8,674	8,066	7,481	7,376	7,816	7,770	7,861	10,268
	関連事業	806	836	609	600	557	575	571	601	744	603
	営業利益	151	142	112	103	94	97	48	76	32	68
	高速道路事業	137	90	48	44	35	54	▲0	36	▲3	43
	関連事業	14	51	63	59	57	42	47	40	35	25
	当期純利益	67	98	87	76	72	77	45	82	22	102
中日本	営業収益	3,596	6,902	7,417	7,917	5,815	6,592	5,963	16,810	6,354	9,381
	高速道路事業	3,303	6,356	6,995	7,458	5,356	6,078	5,445	16,261	5,825	8,910
	関連事業	292	546	421	459	458	514	517	549	528	471
	営業費用	3,368	6,714	7,237	7,799	5,717	6,493	5,874	16,746	6,334	9,338
	高速道路事業	3,103	6,260	6,895	7,397	5,330	6,042	5,417	16,260	5,861	8,931
	関連事業	264	454	342	402	387	452	457	485	473	408
	営業利益	227	188	179	117	97	99	88	63	20	43
	高速道路事業	199	96	100	60	25	36	28	0	▲35	▲20
	関連事業	27	91	79	57	71	62	59	63	55	63
	当期純利益	118	116	109	80	55	65	68	43	12	43
西日本	営業収益	4,993	7,878	9,203	8,067	8,680	7,634	7,224	7,330	8,866	10,120
	高速道路事業	3,550	6,993	8,187	7,162	7,939	7,103	6,696	6,723	8,287	9,615
	関連事業	1,442	885	1,017	908	745	535	532	613	586	510
	営業費用	4,795	7,688	9,106	7,989	8,549	7,563	7,159	7,270	8,821	10,064
	高速道路事業	3,367	6,868	8,151	7,134	7,879	7,092	6,681	6,704	8,298	9,606
	関連事業	1,427	820	956	858	675	474	483	572	530	464
	営業利益	197	190	96	78	130	71	64	60	44	55
	高速道路事業	183	125	36	27	59	10	15	18	▲11	8
	関連事業	14	64	60	50	70	60	48	40	55	46
	当期純利益	97	120	76	58	67	100	28	64	34	30

※ 単位未満切り捨て及びセグメント間取引のため、計が一致しない場合がある。

(単位:億円)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
首都	営業収益	1,437	2,923	4,449	3,069	4,991	2,983	2,929	4,336	3,162	5,533
	高速道路事業	1,426	2,837	4,386	2,904	4,917	2,911	2,651	4,026	2,785	5,241
	関連事業	10	86	63	167	77	75	282	314	381	296
	営業費用	1,381	2,882	4,423	3,029	4,941	2,948	2,869	4,271	3,156	5,500
	高速道路事業	1,367	2,800	4,368	2,874	4,876	2,882	2,596	3,968	2,793	5,218
	関連事業	14	82	56	157	68	69	276	307	367	286
	営業利益	55	40	25	40	50	34	60	64	5	32
	高速道路事業	59	36	17	30	41	28	54	57	▲7	23
	関連事業	▲3	4	7	9	9	5	5	7	13	9
当期純利益	29	27	20	32	18	13	17	34	▲4	18	
阪神	営業収益	1,051	1,885	2,135	2,224	1,782	2,507	2,368	2,364	3,293	2,208
	高速道路事業	1,043	1,868	2,082	2,134	1,666	2,366	2,168	2,227	3,167	1,992
	関連事業	8	19	53	89	115	143	203	139	128	216
	営業費用	1,004	1,864	2,100	2,187	1,738	2,473	2,341	2,338	3,307	2,188
	高速道路事業	997	1,850	2,050	2,101	1,628	2,336	2,141	2,205	3,185	1,979
	関連事業	7	15	49	86	110	139	202	135	124	209
	営業利益	46	21	35	36	43	34	27	25	▲14	19
	高速道路事業	46	17	31	33	38	30	26	21	▲18	12
	関連事業	0	3	3	3	5	3	0	3	3	6
当期純利益	11	17	29	36	30	43	11	17	▲19	25	
本四	営業収益		813	859	815	629	642	687	712	788	761
	高速道路事業		787	819	779	591	610	653	677	741	722
	関連事業		25	40	35	37	32	33	35	47	38
	営業費用		788	838	796	620	634	681	703	779	753
	高速道路事業		767	804	767	588	607	653	675	738	720
	関連事業		20	34	29	31	26	27	28	40	32
	営業利益		25	21	19	9	8	6	9	9	7
	高速道路事業		20	14	12	3	2	0	1	2	1
	関連事業		5	6	6	5	5	6	7	6	5
当期純利益		13	11	14	7	3	5	8	8	9	

※ 単位未満切り捨て及びセグメント間取引のため、計が一致しない場合がある。

損益の状況(単体)

(単位:億円)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
東日本	営業収益	4,369	8,516	9,254	8,552	7,813	7,712	8,046	8,032	8,214	10,528
	高速道路事業	3,548	7,775	8,688	8,055	7,447	7,364	7,759	7,746	7,787	10,239
	関連事業	820	741	565	497	366	348	287	286	427	289
	営業費用	4,217	8,392	9,186	8,502	7,772	7,657	8,043	8,018	8,242	10,522
	高速道路事業	3,411	7,684	8,659	8,041	7,439	7,332	7,778	7,746	7,826	10,241
	関連事業	806	708	527	461	332	324	265	272	416	281
	営業利益	151	124	67	49	41	55	2	13	▲28	6
	高速道路事業	137	91	29	14	7	31	▲19	▲0	▲39	▲1
	関連事業	14	33	38	35	33	24	22	14	10	8
	当期純利益	61	75	43	26	22	24	30	33	▲1	24
中日本	営業収益	3,596	6,717	7,255	7,766	5,627	6,348	5,687	16,486	6,034	9,143
	高速道路事業	3,303	6,356	6,963	7,442	5,333	6,045	5,404	16,257	5,824	8,909
	関連事業	292	360	292	323	293	302	283	229	209	234
	営業費用	3,368	6,587	7,098	7,688	5,582	6,285	5,638	16,476	6,065	9,138
	高速道路事業	3,103	6,259	6,865	7,405	5,337	6,026	5,391	16,283	5,882	8,941
	関連事業	264	327	232	283	245	259	246	192	183	196
	営業利益	227	129	157	77	44	62	48	10	▲31	5
	高速道路事業	199	97	97	36	▲3	18	12	▲25	▲58	▲32
	関連事業	27	32	60	40	47	43	36	36	26	38
	当期純利益	119	80	103	53	17	37	21	5	▲30	6
西日本	営業収益	4,993	7,729	9,035	7,895	8,480	7,419	6,915	6,986	8,515	9,795
	高速道路事業	3,550	6,993	8,181	7,154	7,932	7,095	6,679	6,702	8,268	9,591
	関連事業	1,442	735	854	740	548	324	236	284	247	204
	営業費用	4,795	7,575	8,965	7,851	8,408	7,404	6,899	6,963	8,510	9,786
	高速道路事業	3,367	6,869	8,142	7,138	7,894	7,105	6,680	6,696	8,284	9,599
	関連事業	1,427	705	822	713	513	299	219	266	225	186
	営業利益	197	154	69	43	72	14	16	23	5	8
	高速道路事業	183	124	38	16	38	▲10	▲0	5	▲16	▲8
	関連事業	14	29	31	27	34	24	16	17	21	17
	当期純利益	96	99	54	32	26	24	9	60	▲5	4

※ 単位未満切り捨てのため、計が一致しない場合がある。

(単位:億円)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
首都	営業収益	1,437	2,910	4,431	3,052	4,970	2,964	2,905	4,315	3,133	5,502
	高速道路事業	1,426	2,837	4,386	2,904	4,914	2,911	2,649	4,025	2,784	5,240
	関連事業	10	73	45	147	55	53	256	290	348	261
	営業費用	1,381	2,871	4,418	3,026	4,944	2,946	2,864	4,282	3,151	5,492
	高速道路事業	1,367	2,800	4,376	2,884	4,893	2,896	2,608	3,994	2,809	5,233
	関連事業	14	71	42	142	51	50	255	287	342	258
	営業利益	55	38	12	25	25	17	41	33	▲18	10
	高速道路事業	59	36	9	20	20	14	40	31	▲24	7
	関連事業	▲3	1	2	5	4	2	1	2	6	3
当期純利益	29	25	9	19	4	7	8	16	▲16	9	
阪神	営業収益	1,050	1,877	2,120	2,207	1,765	2,485	2,330	2,327	3,261	2,162
	高速道路事業	1,043	1,865	2,071	2,124	1,659	2,359	2,160	2,219	3,160	1,986
	関連事業	6	11	48	82	106	125	170	107	100	175
	営業費用	1,003	1,863	2,090	2,173	1,732	2,459	2,312	2,309	3,283	2,152
	高速道路事業	997	1,854	2,043	2,091	1,630	2,336	2,144	2,204	3,184	1,981
	関連事業	6	9	46	81	102	122	167	105	98	170
	営業利益	46	13	29	34	32	25	18	17	▲21	9
	高速道路事業	46	11	28	32	28	23	16	15	▲23	5
	関連事業	0	2	1	1	3	2	2	2	2	4
当期純利益	11	12	25	31	18	17	13	10	▲23	13	
本四	営業収益	397	801	845	799	612	625	670	694	770	743
	高速道路事業	377	787	820	779	591	610	653	676	740	722
	関連事業	20	14	24	20	21	15	17	17	29	20
	営業費用	375	776	827	784	607	621	668	690	766	741
	高速道路事業	356	763	804	765	587	606	651	673	738	721
	関連事業	19	12	23	18	20	14	16	16	28	20
	営業利益	21	24	17	15	4	4	2	4	4	1
	高速道路事業	20	23	16	13	3	3	2	2	2	1
	関連事業	0	1	1	1	1	1	0	1	1	0
当期純利益	9	12	8	10	3	0	2	4	4	4	

※ 単位未満切り捨てのため、計が一致しない場合がある。

法人税等(法人税、住民税、及び事業税)の状況

(単位:億円)

		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	累計
東日本	連結	97	73	55	68	67	48	40	48	35	44	581
	単体	97	55	32	32	39	25	13	17	7	17	339
中日本	連結	124	94	82	49	66	41	58	33	29	36	615
	単体	124	57	71	24	39	23	34	11	4	20	412
西日本	連結	113	91	52	42	84	52	65	62	31	49	645
	単体	113	63	32	19	52	20	36	39	12	31	421
首都	連結	22	23	13	22	29	14	29	24	10	12	204
	単体	22	20	6	10	17	5	20	13	0	6	123
阪神	連結	19	8	17	18	23	17	17	17	8	4	152
	単体	19	4	13	12	15	10	9	11	4	0	102
本四	連結	/	12	10	10	7	5	5	4	8	2	/
	単体	11	10	8	8	4	3	3	2	6	0	59
6社計	連結	/	304	233	211	279	178	216	189	125	149	/
	単体	389	212	164	108	169	89	118	96	34	76	1,460

※ 単位未満切り捨てのため、計が一致しない場合がある。

資産の処分状況

(単位: 件数)

		処分対象資産数 (民営化後)	処分済資産数 (用途変更等を含む)	処分予定資産数 (H27.3末現在)
東日本	未利用地	55	53	2
	社宅	74	74	0
	戸数	200	200	0
	保養施設等	4	4	0
	計	133	131	2
	処分額(億円)			45
中日本	未利用地	126	87	39
	社宅	48	44	4
	戸数	252	170	82
	保養施設等	4	3	1
	計	178	134	44
	処分額(億円)			25
西日本	未利用地	119	103	16
	社宅	54	50	4
	戸数	142	132	10
	保養施設等	6	6	0
	計	179	159	20
	処分額(億円)			30
首都	未利用地	31	28	3
	社宅	4	4	0
	戸数	106	106	0
	保養施設等	1	1	0
	計	36	33	3
	処分額(億円)			14
阪神	未利用地	161	142	19
	社宅	15	15	0
	戸数	0	0	0
	保養施設等	2	2	0
	計	178	159	19
	処分額(億円)			36
本四	未利用地	5	3	2
	社宅	5	5	0
	戸数	63	63	0
	保養施設等	1	1	0
	計	11	9	2
	処分額(億円)			5

社員の状況

○東日本高速道路株式会社

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
社員数(人)	2,597	2,332	2,253	2,225	2,213	2,192	2,189	2,189	2,196
(グループ全体)	(4,159)	(9,754)	(11,948)	(12,207)	(12,648)	(13,476)	(13,446)	(13,736)	(13,940)
平均給与(千円)	8,115	8,164	8,192	8,119	8,199	8,133	7,916	7,928	7,904

○中日本高速道路株式会社

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
社員数(人)	2,270	2,120	2,111	2,096	2,117	2,094	2,053	2,112	2,126
(グループ全体)	(2,482)	(7,217)	(8,161)	(8,387)	(8,609)	(9,153)	(9,376)	(9,567)	(9,763)
平均給与(千円)	8,281	8,328	8,160	7,996	7,982	7,926	7,994	7,956	7,971

○西日本高速道路株式会社

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
社員数(人)	2,598	2,568	2,559	2,464	2,394	2,322	2,298	2,352	2,376
(グループ全体)	(9,844)	(11,174)	(11,957)	(12,327)	(12,578)	(12,600)	(12,982)	(13,396)	(13,507)
平均給与(千円)	8,086	8,091	7,987	7,871	7,836	7,707	7,720	7,647	7,550

※給与は、有価証券報告書等に記載されている平均年間給与を示す。

○首都高速道路株式会社

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
社員数(人)	1,119	1,099	1,119	1,120	1,100	1,093	1,084	1,068	1,069
(グループ全体)	(2,540)	(2,609)	(3,150)	(3,103)	(4,048)	(4,050)	(3,959)	(4,006)	(4,016)
平均給与(千円)	9,185	9,166	9,052	8,774	8,725	8,837	8,847	8,886	8,979

○阪神高速道路株式会社

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
社員数(人)	781	771	761	739	726	701	688	677	667
(グループ全体)	(849)	(1,122)	(2,326)	(1,903)	(2,004)	(2,039)	(2,100)	(2,138)	(2,153)
平均給与(千円)	8,439	8,425	8,353	8,271	8,213	8,128	8,064	8,041	8,087

○本州四国連絡高速道路株式会社

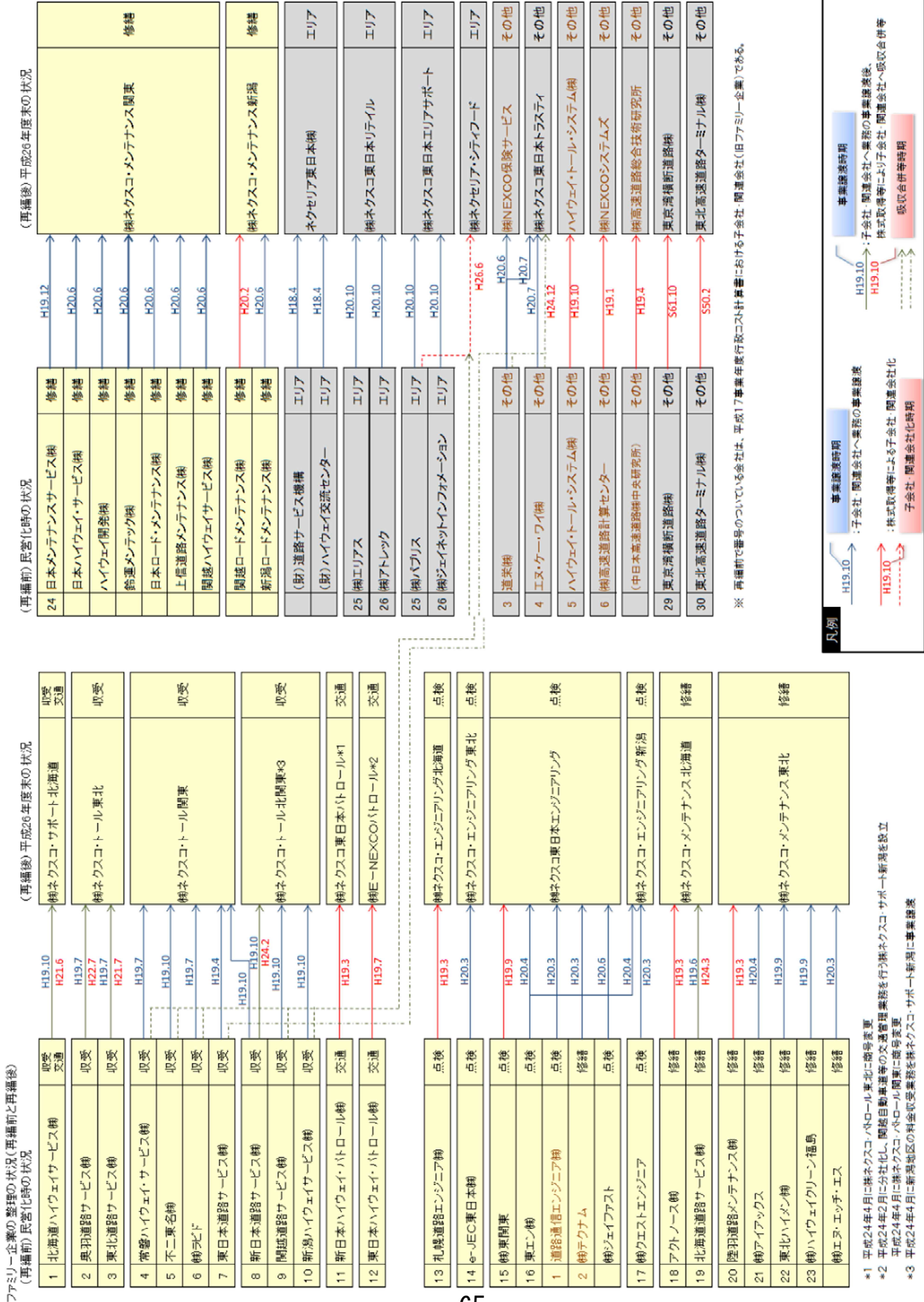
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
社員数(人)	397	397	404	395	393	393	382	375	364
(グループ全体)	(719)	(725)	(795)	(807)	(807)	(832)	(831)	(848)	(854)
平均給与(千円)	8,591	8,409	8,299	8,280	8,149	8,203	8,102	8,215	8,383

※給与は、有価証券報告書等に記載されている平均年間給与を示す。

ファミリー企業の整理及びグループ企業の状況

東日本高速道路株式会社

○ファミリー企業の整理の状況（再編前と再編後）



○現在のグループ企業の状況

グループ会社一覧(平成26年度末時点)

(1)連結子会社(25社)

	名称	住所	資本金 (百万円)	業務内容	議決権の 所有割合
1	株ネクスコ・エンジニアリング北海道	札幌市白石区	60	保全点検業務	100.0
2	株ネクスコ・メンテナンス北海道	札幌市白石区	43	維持修繕業務	100.0
3	株ネクスコ・サポート北海道	札幌市厚別区	40	料金收受及び交通管理業務	100.0
4	株ネクスコ・トール東北	仙台市青葉区	90	料金收受業務	100.0
5	株ネクスコ・エンジニアリング東北	仙台市青葉区	90	保全点検業務	100.0
6	株ネクスコ・メンテナンス東北	仙台市青葉区	99	維持修繕業務	100.0
7	株ネクスコ・パトロール東北	仙台市青葉区	60	交通管理業務	100.0
8	株ネクスコ・トール関東	東京都墨田区	90	料金收受業務	100.0
9	株ネクスコ・トール北関東	東京都荒川区	90	料金收受業務	100.0
10	株ネクスコ東日本エンジニアリング	東京都荒川区	90	保全点検業務	100.0
11	株ネクスコ・メンテナンス関東	東京都足立区	90	維持修繕業務	100.0
12	株ネクスコ・パトロール関東	東京都文京区	90	交通管理業務	100.0
13	株ネクスコ・エンジニアリング新潟	新潟市中央区	40	保全点検業務	100.0
14	株ネクスコ・メンテナンス新潟	新潟県長岡市	72	維持修繕業務	100.0
15	株ネクスコ・サポート新潟	新潟市中央区	40	料金收受及び交通管理業務	100.0
16	株ネクスコ東日本トラスティ	東京都港区	45	用地調査管理業務、不動産事業等	100.0
17	ネクセリア東日本株	東京都港区	1,500	サービスエリア・パーキングエリア内商業施設の管理運営	100.0
18	株ネクスコ東日本リテイル	東京都港区	225	サービスエリア・パーキングエリアの直営店舗運営業務	100.0
19	株ネクスコ東日本エリアサポート	東京都港区	90	サービスエリア・パーキングエリア内商業施設の 管理点検業務及びコンシェルジュ業務	100.0
20	株ネクスコ東日本ロジテム	東京都港区	150	サービスエリア・パーキングエリアの店舗等への 食料及び商品配送等業務	100.0
21	株盛岡セントラルホテル	岩手県盛岡市	55	サービスエリア・パーキングエリアの直営店舗運営業務等	100.0 (100.0)
22	株ホームワークス	東京都港区	20	飲食店舗運営業務	100.0 (100.0)
23	株ネクセリア・シティフード	東京都文京区	60	飲食店舗運営業務	100.0 (100.0)
24	株スノーフーズ	札幌市白石区	20	食品加工卸売業務	100.0 (100.0)
25	株ネクスコ東日本イノベーション& コミュニケーションズ	東京都港区	85	SMH関連技術や情報基盤高度化技術の調査、研究、 開発業務	100.0

※議決権の所有割合の()内は、間接所有割合で内数です。

(2)持分法適用の関連会社(7社)

	名称	住所	資本金 (百万円)	業務内容	議決権の 所有割合
1	株NEXCO保険サービス	東京都千代田区	15	保険代理店業務	33.3
2	株NEXCOシステムズ	東京都台東区	50	NEXCO3社の基幹となるシステムの運用管理	33.3
3	株高速道路総合技術研究所	東京都町田市	45	NEXCO3社の高速道路技術に関する調査・研究・技術開発	33.3
4	ハイウェイ・トール・システム株	東京都中央区	75	NEXCO3社の料金收受機械等保守整備	24.0
5	東京湾横断道路株	東京都大田区	90,000	東京湾アクアライン、海ほたるパーキングエリアの管理・運営	33.3 (0.0)
6	東北高速道路ターミナル株	宮城県名取市	1,082	仙台南トラックターミナル、郡山トラックターミナルの管理・運営	27.0 (0.4)
7	日本高速道路インターナショナル株	東京都千代田区	49	海外の道路事業の道路投資事業・コンサルティング業務・ アドバイザー業務	28.6

※議決権の所有割合の()内は、間接所有割合で内数です。

中日本高速道路株式会社

○ファミリー企業の整理の状況（再編前と再編後）

		(再編前)		(再編後)
		会社名	業種	会社名
1. 維持管理四業務会社	※	中日ハイウェイサービス㈱	収受	⇒ 中日本エクストール名古屋㈱
	※	中日本道路サービス㈱	収受	
		㈱ハイウェル	収受	
	※	北陸ハイウェイサービス	収受	
	※	三重ハイウェイサービス㈱	収受	
	※	㈱ウェイザ	収受	⇒ 中日本エクストール横浜㈱
	※	日本トールック㈱	収受	
		東日本道路サービス㈱	収受	
		不二東名㈱	収受	
		東日本ハイウェイ・パトロール㈱	交通	⇒ 中日本ハイウェイ・パトロール東京㈱
	※	中日本ハイウェイ・パトロール㈱	交通	⇒ 中日本ハイウェイ・パトロール名古屋㈱
		名古屋道路エンジニア㈱	点検	⇒ 中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋㈱
	※	㈱クエストエンジニア	点検	
		東エン㈱	点検	
	※	道路通信エンジニア㈱	点検	
	※	㈱テクナム	点検	
		日本通信エンジニアリングサービス㈱	点検	
		㈱ジェイファスト	点検	
		ハイウェイ・システム㈱	点検	
	⇒	⇒	⇒	⇒
※	中部道路メンテナンス㈱	修繕	⇒ 中日本ハイウェイ・メンテナンス名古屋㈱	
	名古屋ロード・メンテナンス㈱	修繕		
	日本ハイウェイ・サービス㈱	修繕		
	日本ロード・メンテナンス㈱	修繕		
	東京ロードメンテナンス㈱	修繕	⇒ 中日本ハイウェイ・メンテナンス東名㈱	
	㈱東京ハイウェイ	修繕		
	日本メンテックス㈱	修繕		
	㈱ケイミックス	修繕	⇒ 中日本ハイウェイ・メンテナンス中央㈱	
	㈱アルプス	修繕		
	蔦井㈱	修繕		
※	㈱アステック	修繕	⇒ 中日本ハイウェイ・メンテナンス北陸㈱	
2. エリア事業関係会社		㈱道路サービス機構	エリア運営	⇒ 中日本エクシス㈱
		㈱ハイウェイ交流センター	エリア運営	
3. その他		道栄㈱	用地・保険	⇒ ㈱NEXCO保険サービス
	※	エヌ・ケー・ワイ㈱	用地業務	⇒ ㈱NEXCO中日本サービス
		ハイウェイ・システム㈱	機械保守	⇒ ハイウェイ・システム㈱
	※	㈱高速道路計算センター	システム開発運用	⇒ ㈱NEXCOシステムズ
	※	北陸高速道路ターミナル㈱	ターミナル運営	⇒ 北陸高速道路ターミナル㈱

※印は平成17年度行政コスト計算書における子会社、関連会社である。

○現在のグループ企業の状況

【関係会社の状況】

(1) 連結子会社

平成27年3月31日現在

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容
中日本エクシス(株)	名古屋市 中区	45	休憩所事業	100.0	中日本高速道路(株)が保有するサービス エリア・パーキングエリア内営業施設 の運営、管理
中日本エクストール 横浜(株)	横浜市 西区	100	高速道路事業	100.0	料金收受業務
中日本エクストール 名古屋(株)	名古屋市 中区	100	高速道路事業	100.0	料金收受業務
中日本ハイウェイ・ パトロール東京(株)	東京都 新宿区	50	高速道路事業	100.0	交通管理業務
中日本ハイウェイ・ パトロール名古屋(株)	名古屋市 中区	50	高速道路事業	100.0	交通管理業務
中日本ハイウェイ・ エンジニアリング 東京(株)	東京都 新宿区	90	高速道路事業	100.0	保全点検業務
中日本ハイウェイ・ エンジニアリング 名古屋(株)	名古屋市 中区	90	高速道路事業	100.0	保全点検業務
中日本ハイウェイ・ メンテナンス東名(株) (注4)	横浜市 港北区	30	高速道路事業	88.7	維持修繕業務
中日本ハイウェイ・ メンテナンス中央(株)	東京都 八王子市	50	高速道路事業	100.0	維持修繕業務
中日本ハイウェイ・ メンテナンス名古屋 (株)	名古屋市 中区	45	高速道路事業	100.0	維持修繕業務
中日本ハイウェイ・ メンテナンス北陸(株)	石川県 金沢市	50	高速道路事業	100.0	維持修繕業務
NEXCO中日本サービ ス(株)	名古屋市 中区	75	高速道路事業	100.0	不動産関係業務等
中日本高速技術マー ケティング(株)	名古屋市 中区	10	その他(関連) 事業	100.0	技術支援業務
(同)NEXCO中日本イ ンベストメント	名古屋市 中区	10	その他(関連) 事業	100.0	営業上の取引関係なし
(株)エイチ・アール横 浜	横浜市 西区	35	休憩所事業	100.0	営業上の取引関係なし
(株)グランセルセイワ サービス	名古屋市 中区	20	休憩所事業	72.1	営業上の取引関係なし

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容
中日本ハイウェイ・アドバンス(株)	横浜市 港北区	30	休憩所事業	100.0	営業上の取引関係なし
中日本ロード・メンテナンス静岡(株)	静岡県 磐田市	20	高速道路事業	51.0	営業上の取引関係なし
中日本ロード・メンテナンス東京(株)	東京都 町田市	62	高速道路事業	86.1	営業上の取引関係なし
中日本ロード・メンテナンス東海(株)	名古屋市 中区	30	高速道路事業	85.7	営業上の取引関係なし
中日本ロード・メンテナンス中部(株)	名古屋市 中村区	45	高速道路事業	91.1	営業上の取引関係なし
中日本ロード・メンテナンス金沢(株)	石川県 白山市	75	高速道路事業	71.7	営業上の取引関係なし
中日本高速オートサービス(株)	愛知県 一宮市	20	高速道路事業	100.0	車両管理業務
NEXCO中日本開発(株)	名古屋市 中区	90	その他(関連) 事業	100.0	営業上の取引関係なし
箱根ターンパイク(株)	神奈川県 小田原市	37	その他(関連) 事業	100.0	営業上の取引関係なし

(2) 持分法適用の関連会社

平成27年3月31日現在

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業の内容	議決権の 所有割合 (%)	関係内容
北陸高速道路ターミナル(株)	石川県 金沢市	100	その他(関連) 事業	27.6 (3.2)	石川県金沢市におけるトラックターミナル事業用地の賃貸
(株)NEXCOシステムズ	東京都 台東区	50	高速道路事業	33.3	料金、経理、人事、給与等の基幹システムの運用管理
(株)高速道路総合技術研究所	東京都 町田市	45	高速道路事業	33.3	高速道路技術に関する調査・研究及び技術開発業務
(株)NEXCO保険サービス	東京都 千代田区	15	その他(関連) 事業	33.3	保険代理店業務に関するサービスの提供
ハイウェイ・トール・システム(株)	東京都 中央区	75	高速道路事業	24.0 (7.8) [7.8]	料金収受機械保守業務
日本高速道路インターナショナル(株)	東京都 千代田区	49	その他(関連) 事業	28.6	海外の高速道路事業に関する業務
中日本施設管理(株)	東京都 中野区	30	高速道路事業	20.0 (20.0)	営業上の取引関係なし
日本ロード・メンテナンス(株)	東京都 港区	100	高速道路事業	15.0 (15.0)	営業上の取引関係なし
(株)東京ハイウェイ	東京都 千代田区	86	高速道路事業	15.0 (15.0)	営業上の取引関係なし
NHS名古屋(株)	名古屋市 千種区	20	高速道路事業	33.5 (33.5)	営業上の取引関係なし
ティーシーメンテナンス(株)	長野県 松本市	20	高速道路事業	33.4 (33.4)	営業上の取引関係なし
(株)高速保全	東京都 八王子市	30	高速道路事業	33.3 (33.3)	営業上の取引関係なし
(株)デーロス・ジャパン	石川県 金沢市	99	高速道路事業	30.3 (30.3)	営業上の取引関係なし

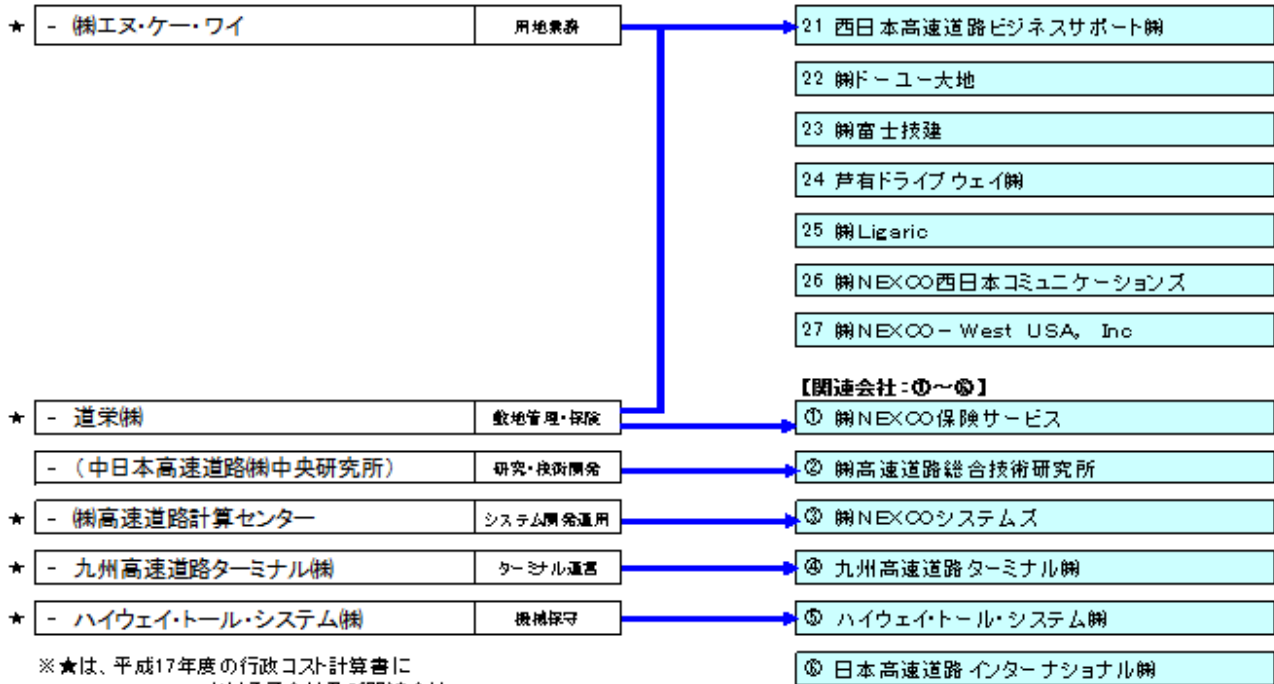
西日本高速道路株式会社

○ファミリー企業の整理の状況（再編前と再編後）

[会社再編状況]



3. その他



※★は、平成17年度の行政コスト計算書に
おける子会社及び関連会社

○現在のグループ企業の状況

子会社

名称	住所	資本金(百万円)	主要な事業の内容	議決権の所有割合(%)
西日本高速道路サービス関西㈱	大阪府吹田市	70	料金收受	100.0
西日本高速道路サービス中国㈱	広島市南区	50	料金收受	100.0
西日本高速道路サービス四国㈱	香川県高松市	40	料金收受、交通管理	100.0
西日本高速道路サービス九州㈱	福岡県太宰府市	50	料金收受	100.0
西日本高速道路パトロール関西㈱	大阪市淀川区	20	交通管理	100.0
西日本高速道路パトロール中国㈱	広島市南区	20	交通管理	100.0(66.0)
西日本高速道路パトロール九州㈱	福岡市博多区	115	交通管理	100.0
西日本高速道路エンジニアリング関西㈱	大阪府茨木市	90	保全点検	100.0(45.0)
西日本高速道路エンジニアリング中国㈱	広島市西区	70	保全点検	100.0(47.6)
西日本高速道路エンジニアリング四国㈱	香川県高松市	60	保全点検、維持修繕	100.0(34.4)
西日本高速道路エンジニアリング九州㈱	福岡市中央区	80	保全点検	100.0(43.6)
西日本高速道路メンテナンス関西㈱	大阪府茨木市	420	維持修繕	100.0
西日本高速道路メンテナンス中国㈱	広島市東区	350	維持修繕	100.0
西日本高速道路メンテナンス九州㈱	福岡市中央区	160	維持修繕	100.0
西日本高速道路ファシリティーズ㈱	大阪府茨木市	160	保全点検、維持修繕	100.0
西日本高速道路総合サービス沖縄㈱	沖縄県浦添市	60	料金收受、交通管理、維持修繕	100.0
西日本高速道路サービス・ホールディングス㈱	大阪市北区	110	サービスエリア・パーキングエリア運営	100.0
西日本高速道路ロジスティックス㈱	大阪市北区	30	各種商材仕入・配送等	100(100.0)
西日本高速道路リテール㈱	大阪市北区	71	パーキングエリア店舗運営	100.0(100.0)
沖縄道路サービス㈱	沖縄県浦添市	30	パーキングエリア店舗運営	91.9(91.9)
西日本高速道路ビジネスサポート㈱	大阪市淀川区	30	不動産・人材派遣等	100.0
㈱ドーユー大地	広島市西区	70	調査設計	100.0
㈱富士技建	大阪市淀川区	80	橋梁補修・技術開発	100.0
芦有ドライブウェイ㈱	兵庫県芦屋市	71	一般自動車道の運営	51.0
㈱Ligaric	大阪府吹田市	75	微細気泡製造器材の製造販売、用途開発	100.0
NEXCO西日本コミュニケーションズ㈱	大阪市淀川区	35	広告事業	100.0
NEXCO - West USA, Inc.	米国(ワシントンDC)	\$1,312,500	米国での橋梁点検等	100.0

※議決権の所有割合の()内は、間接所有割合で内数です。

関連会社

名称	住所	資本金(百万円)	主要な事業の内容	議決権の所有割合(%)
㈱NEXCO保険サービス	東京都文京区	15	保険代理店業務	33.3
㈱高速道路総合技術研究所	東京都町田市	45	研究及び技術開発	33.3
㈱NEXCOシステムズ	東京都台東区	50	システム開発・運用管理	33.3
九州高速道路ターミナル㈱	熊本市東区	539	トラックターミナルの運営	22.3
ハイウェイ・ツール・システム㈱	東京都中央区	75	料金收受機械保守業務	24.1(7.8)
日本高速道路インターナショナル㈱	東京都千代田区	49	海外での高速道路事業	28.7

※議決権の所有割合の()内は、間接所有割合で内数です。

本州四国連絡高速道路株式会社

- 本四会社の前身である本州四国連絡橋公団には、「道路関係四公団の民営化に関し直ちにに取り組む事項について（平成15年3月25日国土交通省）」で「ファミリー企業」と定義された子会社・関連会社は無い。

○現在のグループ企業の状況

（参考）グループ会社

会社名	主な業務	資本金 (百万円)	設立
JB ハイウェイサービス(株)	料金收受管理、 交通管理、 SA・PA事業	50	H17. 11. 21
(株)ブリッジ・エンジニアリング	点検管理、 維持修繕	50	S60. 4. 22 H18. 6. 28 64.3%株式取得 H19. 5. 30 100%株式取得
JB トールシステム(株)	料金收受機械保守整備、 計数管理	30	H17. 5. 2 H21. 3. 10 100%株式取得

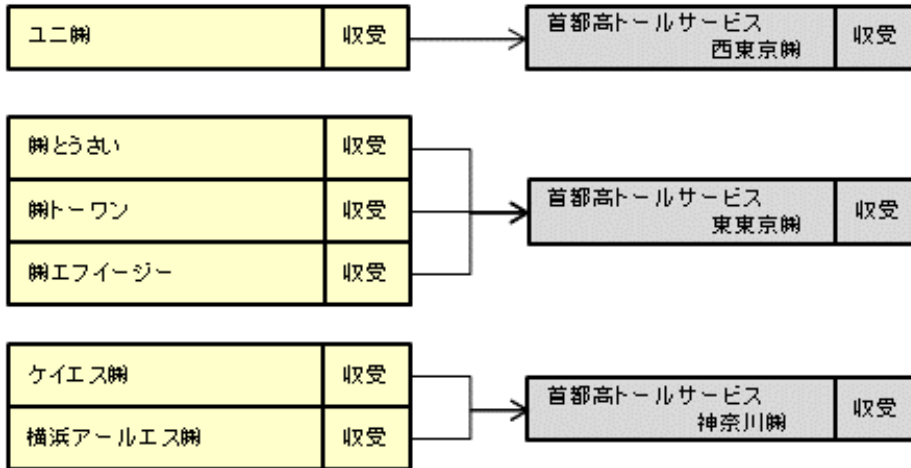
首都高速道路株式会社

○ファミリー企業の整理の状況（再編前と再編後）

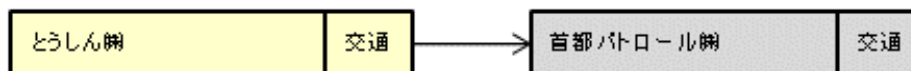
（民営化前）

（現 在）

料金收受業務



交通管理業務



※いわゆるファミリー企業とは、「平成 17 事業年度 行政コスト計算書」(首都高速道路公団)における子会社・関連会社

※上記7社のほか、子会社・関連会社と判定されたが首都高速道路公団との取引がない料金收受会社が他に1社ある。

○現在のグループ企業の状況

首都高グループ会社一覧

平成27年3月1日現在

道路事業子会社	代表者	本店所在地	子会社設立[合併] (株式買取)年月日	資本金 (万円)	出資割合 (%)
料金収受会社					
首都高トールサービス西東京㈱	財部 修	東京都千代田区	[平成20年 7月 1日]	9,000	57.99
首都高トールサービス東東京㈱	大沼 広	東京都中央区	[平成20年 7月 1日]	9,000	100.0
首都高トールサービス神奈川㈱	堀中 茂	神奈川県横浜市	[平成20年 7月 1日]	9,000	70.96
交通管理会社					
首都高パトロール㈱	間宮 清夫	東京都港区	(平成19年 4月 1日)	5,000	100.0
首都高カー・サポート㈱ ^{※1}	間宮 清夫	東京都港区	平成20年 7月 1日	2,000	100.0
維持修繕会社(構造物点検)					
首都高技術㈱	土橋 浩	東京都港区	平成20年 6月 6日	9,000	100.0
維持修繕会社(土木)					
首都高メンテナンス西東京㈱	和泉 公比古	東京都中央区	平成19年 4月 3日	9,000	100.0
首都高メンテナンス東東京㈱	藤井 敏雄	東京都中央区	平成19年 4月 3日	9,000	100.0
首都高メンテナンス神奈川㈱	小笠原 政文	神奈川県横浜市	平成19年 4月 3日	9,000	100.0
維持修繕会社(電気)					
首都高電気メンテナンス㈱	竹田 博幸	東京都中央区	平成19年 4月 3日	9,000	100.0
維持修繕会社(ETC)					
首都高ETCメンテナンス㈱	草刈 利彦	東京都港区	平成19年 4月 3日	9,000	100.0
維持修繕会社(機械)					
首都高機械メンテナンス㈱	田島 清	東京都千代田区	平成20年 3月 7日	9,000	100.0

※1 首都高パトロール㈱の100%出資子会社

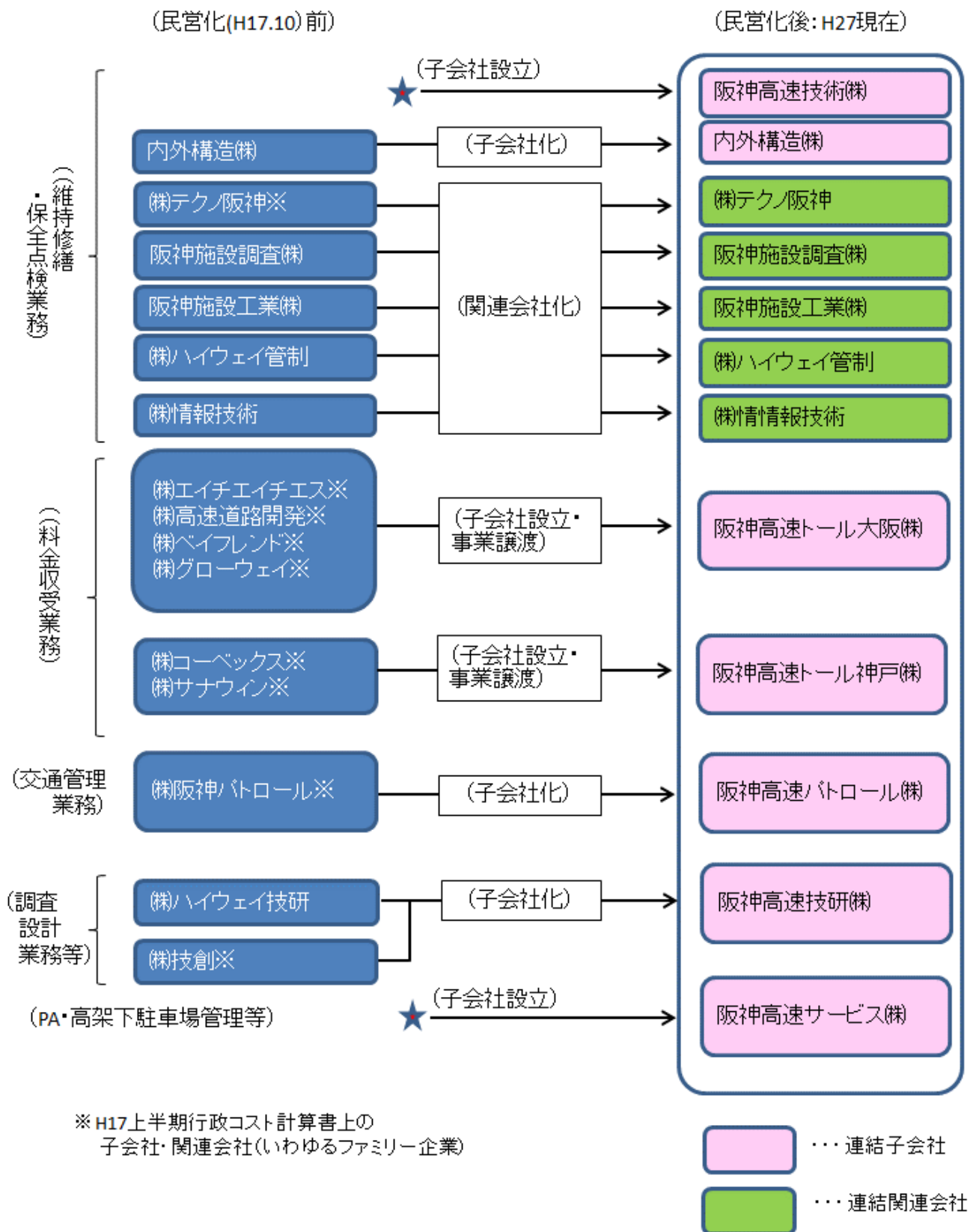
関連事業子会社	代表者	本店所在地	子会社設立[合併] (株式買取)年月日	資本金 (万円)	出資割合 (%)
首都高速道路サービス㈱	野口 秀昭	東京都中央区	平成18年 2月14日	9,000	100.0
首都高保険サポート㈱ ^{※2}	野口 秀昭	東京都中央区	平成18年 9月21日	1,000	100.0
首都高パートナーズ㈱ ^{※2}	諸富 浩一郎	東京都中央区	平成18年 9月21日	1,000	100.0

※2 首都高速道路サービス㈱の100%出資子会社

阪神高速道路株式会社

○ファミリー企業の整理の状況（再編前と再編後）

ファミリー企業の再編・整理



○現在のグループ企業の状況

【関係会社の状況】

(1) 連結子会社

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業の 内容	議決権の 所有割合 (%)
阪神高速サービス(株)	大阪市西区	40	高速道路事業 その他	100.0
阪神高速技術(株)	大阪市西区	80	高速道路事業	100.0
阪神高速パトロール(株)	大阪市西区	10	高速道路事業	100.0
阪神高速トール大阪(株)	大阪市西区	50	高速道路事業	100.0
阪神高速トール神戸(株)	神戸市中央区	50	高速道路事業	100.0
阪神高速技研(株)	大阪市西区	30	高速道路事業	100.0
内外構造(株)	大阪市中央区	21	高速道路事業	66.7 (66.7) [33.3]

(注) 1. 主要な事業の内容欄には、セグメントの名称を記載しております。

2. 連結子会社のうち、特定子会社に該当するものではありません。

3. 議決権の所有割合の()内は、間接所有割合で内数であります。

4. 議決権の所有割合の[]内は、当社と出資、人事、資金、技術、取引等において緊密な関係にあることにより当社との意思と同一の内容の議決権を行使すると認められる者又は当社との意思と同一の内容の議決権を行使することに同意している者の所有割合で外数となっております。

(2) 持分法適用の関連会社

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業の 内容	議決権の 所有割合 (%)
(株)情報技術	大阪市西区	20	高速道路事業	18.0 (18.0) [14.9]
(株)テクノ阪神	大阪市西区	20	高速道路事業	20.1 (20.1)
(株)ハイウェイ管制	大阪市西区	40	高速道路事業	20.0 (20.0)
阪神施設工業(株)	大阪市港区	36	高速道路事業	11.8 (11.8) [8.3]
阪神施設調査(株)	大阪市西区	20	高速道路事業	20.8 (20.8)

(注) 1. 主要な事業の内容欄には、セグメントの名称を記載しております。

2. 議決権の所有割合の()内は、間接所有割合で内数であります。

3. 議決権の所有割合の[]内は、当社と出資、人事、資金、技術、取引等において緊密な関係にあることにより当社との意思と同一の内容の議決権を行使すると認められる者又は当社との意思と同一の内容の議決権を行使することに同意している者の所有割合で外数となっております。

情報公開の取り組み状況

- ◇ 道路関係公団民営化法案に対する衆議院国土交通委員会附帯決議、国土交通省の道路資産評価・会計基準検討会検討報告などにおいて、民営化会社に対し、経営状況・財務状況などについて「独立行政法人等情報公開法」に準じ、積極的に情報公開を行うことが求められている。

【民営化関係法案に対する附帯決議（衆議院国土交通委員会）】

- ・開催日：平成16年4月23日
- ・内容：新会社は、高い公共性を有する高速道路の建設・管理を行うことにかんがみ、独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律に準じ、国民に対して、その経営状況、財務状況等について積極的に情報の開示を行うとともに、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律等の適切な運用を通じ、新会社の経営内容の透明性の確保に努めること。

【情報開示検討会】

- ・開催日：平成18年7月13日
- ・メンバー：有識者 ※1、国土交通省、日本高速道路保有・債務返済機構、高速道路会社
- ・国会附帯決議等のフォローアップとして、機構及び会社の会計情報等の開示時期、内容等について、有識者の方々にご意見を頂くことにより、積極的な情報開示を促進するために開催
 - ※1 小澤一雅（東京大学大学院教授）、梶川融（公認会計士・税理士）、樫谷隆夫（公認会計士・税理士）、黒川行治（慶応大学教授）、長谷川恵一（早稲田大学教授）、横須賀博（日本不動産鑑定協会会長）
[敬称略]

【情報開示に関するアドバイザリーグループとの意見交換会】

- ・開催日：平成18年7月26日
- ・メンバー：有識者 ※2、国土交通省、日本高速道路保有・債務返済機構、高速道路会社
 - ※2 猪瀬直樹（作家）、梅田晴亮（弁護士）、大森政輔（弁護士）、大宅映子（評論家）、金本良嗣（東京大学大学院教授）、森地茂（政策研究大学院大学教授）、矢部文太郎（実践女子大学教授） [敬称略]

◇情報公開規程について

	情報公開規程等
東日本高速道路	東日本高速道路株式会社情報の公開に関する規程
中日本高速道路	中日本高速道路株式会社情報公開規程
西日本高速道路	西日本高速道路株式会社の保有する情報の開示に関する規則
首都高速道路	首都高速道路株式会社が保有する情報の開示に関する規則
阪神高速道路	会社が保有する情報の開示に関する規則
本州四国連絡高速道路	情報の公開に関する規程

◇平成26年度の情報公開請求の状況

	開示請求	全部開示	一部開示	不開示	不存在	取り下げ
東日本高速道路	55	12	0	0	3	40
中日本高速道路	101	77	7	1	0	16
西日本高速道路	16	4	9	3	0	0
本州四国連絡高速道路	0	-	-	-	-	-
首都高速道路	0	-	-	-	-	-
阪神高速道路	19	2	5	0	0	12

入札・契約の取り組み状況

東日本高速道路株式会社

○入札の実施状況

◇ 入札方法等

- ①指名競争入札を原則廃止（H25：約82%を一般競争入札に移行）
- ②総合評価落札方式を実施（H25：競争入札の約92%）
- ③集合型入札を廃止（H25：一般競争入札の100%を電子入札）

- ◇ 年度ごとに「工事契約統計資料」を取りまとめ、入札方式別の契約金額（構成比）等を会社ホームページで公表。

平成25年度（250万円超の工事）の実施状況

・競争入札

一般競争入札	約82%（金額ベース）
拡大型指名競争入札 ※1	約7%（金額ベース）
指名競争入札	約1%（金額ベース）

・随意契約 ※2

約7%（金額ベース）

※1 「拡大型指名競争入札」：入札不調等で調達手続きに時間的余裕がない等の理由で、競争参加条件を満たすすべての者を原則指名し、有資格登録のない者に対しても、その競争参加条件を公告して競争への参加を求める方式。

※2 「随意契約」の主な発注理由：緊急に施工する必要があることから競争する時間的余裕がない場合や設備の改造工事で特定の者でなければ契約の目的を達することができない場合等。

※3 平成25年度の実施状況には、上記のほかに、競争入札の結果、不落札となり、特定の者との契約に移行した契約が約3%。

○入札監視委員会等の状況

- ◇ 各支社に、社外の学識経験者・有識者からなる「入札監視委員会」を設置し、発注した工事などの競争参加資格の設定理由及び経緯などについて審議。入札監視委員会は、各支社において年2回以上開催。

委員からの意見・質問及びそれに対する回答並びに委員会による会社への意見の具申又は勧告の内容等を、審議概要としてホームページで公表。

- ◇ 各支社の入札監視委員会に、必要な調査、再入札の実施及び公正取引委員会への通報を社長または支社長に対し指示する権限を付与。
- ◇ 入札監視統一事務局を常設し、入札結果や談合情報への対応状況等を審査。

○子会社からの発注状況

◇ グループ会社の業務は、その性質上、グループ会社が直営で実施することを基本。なかでも維持修繕業務は、雪氷作業や災害応急対応など業務量の変動が大きい又は部分的に特殊な設備・機械を要するといった特徴を有しており、グループ会社が現場の監理監督等を担う一方、現場の作業自体は、恒常的に従業員を雇用するよりも社外の資源を活用する方が効率化に資する場合があります。業務の一部を地元協力会社や専門業者等に外注する場合があります。（平成25年度では維持管理業務全体の外注率は約3割、業務量の変動が多い維持修繕業務に限れば約6割。）その場合、契約方法は、競争を原則として実施。

◇ 業務履行能力（経験・ノウハウを保有、緊急時への対応力など）や専門性が必要となる業務、災害時の初動対応など緊急性の高い業務については、お客さまサービスや業務品質水準を確実に遂行できる地元協力会社や専門業者等と随意契約を締結。

特に、東日本大震災や昨年度の大規模な豪雪等の事態を踏まえ、災害時にも優先的に作業体制を構築し、当社の事業をサポートするなど、緊急時の対応力を確保。（平成25年度では、維持修繕業務に係る外注のうち随意契約は約6割。）この場合でも、外注先と価格協議を行い単価を適正化。

○談合防止対策

◇チェック機能の強化

- ①発注工事全件で工事費内訳書の提出を実施。
 - ②法令等に基づく公表の他、工種別の金額、件数、落札率、低入札価格調査件数、談合情報件数などの情報をホームページで公表。
 - ③入札監視委員会を全支社に設置（再掲）
 - ④入札監視統一事務局を常設（再掲）
- ※談合等不正が疑われる場合は、会社が調査審議の上、公取へ通報（再掲）

◇制裁の強化

- ①違約金を最大20%まで引き上げ。
- ②競争参加資格停止措置を、最長36ヶ月間に延長。
- ③競争参加を定める際の総合点数に制裁を反映。

◇その他の取組み

- ①倫理行動規範の制定や社員への定期的なコンプライアンス教育を実施。
- ②社内・社外のコンプライアンス相談窓口を設置。
- ③業務監査部門を社長直轄部署に改編。
- ④利害関係企業への再就職規制を導入。

役員：退任後1年間は自粛。その後退任後2年までは届出

幹部社員：退任後1年間までは届出

中日本高速道路株式会社

○入札の実施状況

◇ 入札方法等

- ・ 総合評価方式は、競争入札全体の約 97%（金額ベース）
- ・ 電子入札の実施率は、競争入札全体の件数比で約 88%。

◇ 入札結果、契約締結結果及び年度毎の工事等契約統計資料を取りまとめ、ホームページで公表。

平成 25 年度（250 万円超の工事）の実施状況

- ・ 競争入札
 - 一般競争入札 約 91%（金額ベース）
 - 指名競争入札 約 2%（金額ベース）
- ・ 随意契約 約 4%（金額ベース）
- ・ 個別契約 ※ 約 3%（金額ベース）

※個別契約とは、競争入札により決定した相手方と予め締結している取引基本契約に基づき、個別業務（工事）を発注する都度に締結する契約。

○入札監視委員会の状況

入札監視委員会は入札監視機能の強化の観点から、4 支社全てに設置。東京支社・名古屋支社は年 3 回、八王子支社・金沢支社は年 2 回開催し、入札及び契約手続の状況に関して審議を受け、その審議内容はホームページで公表。

○子会社からの発注状況

- ① 中日本会社グループとしては、24 時間 365 日安全を何よりも最優先とし、安心・快適な道路空間を提供することを使命とし、民営化のメリットを生かした経営に努めているところ。
- ② 中でも、高速道路の維持管理業務のうち管理瑕疵や企業信用に直結する業務は、中日本会社グループが自ら行うべき業務であると考え、グループ間協定に基づく随意契約で実施。
- ③ 一方で、維持修繕及び保全点検業務については、多種多様な工種の作業や工事の組合せで成り立っており、更に、季節変動（雪氷作業）や専門性・地域性を考慮すると、常に人材を抱えておくことは非効率であることから、一部の業務について子会社から他の企業へ外部発注。
- ④ これらの外部発注は、契約の透明性の確保を図るため、基本的に競争に付して受注業者を選定。地域や路線特性に精通し相応の知識・経験及び技術を必要とする場合や事故復旧、災害対応等の緊急作業を必要とする場合には、特定の会社に一定の業務を発注することが必要と判断し、随意契約。

【参考】

- ① 維持管理業務に係る子会社から他の企業への外部発注率（※1）は約5割（約2割）
- ② ①に係る子会社発注の随意契約率は約7割（約3割）
 - ※1 親会社から子会社への発注額に対する子会社から他の子会社・関連会社を含む他の企業への発注額の割合
 - ※2 カッコ書きは親会社から子会社への発注額に対する子会社から他の子会社・関連会社を除く他の企業への発注額の割合

○談合防止対策

- ① 250万円以上の工事は原則として一般競争入札。調達目的達成のために必要な一定の条件を満たす事業者であれば誰でも入札への参加を可能とする制度により、入札の透明性と競争性を確保。（H25年度一般競争入札実施率：約91%）また、総合評価方式の拡大、電子入札の実施により、談合防止と品質の確保等に取り組み。
- ② チェック機能の強化の取り組み
 - 1) 外部有識者によって構成される「入札監視委員会」を4支社全てに設置し、入札及び契約手続の状況に関して審議。意見の具申または勧告が行われた場合には、是正を図ることとしており、その審議内容はホームページで公表。
 - 2) 入札及び契約手続の状況に関する審査・監視機能を備えた契約審査部を設置し、入札状況の審査、社内の各部門に対する点検指導、疑義事案に対する調査等を実施。談合等不正行為の疑いがある場合は公正取引委員会等へ通報。
 - 3) 250万円以上の全工事で工事費内訳書（単価表）の提出を求め、確認。
 - 4) 入札契約適正化法で定められている工事毎の入札結果、契約締結状況のほか、月毎の主要工種の落札率、年度毎の統計（工種毎の件数、契約金額、入札方式、落札率等を集計したもの）をホームページで公表。
- ③ 制裁の強化策
談合等不正行為が発生した場合に受注者から徴収する違約金の率を、
 - 1) 契約金額の10%から最大20%に引き上げ（H17.12）
 - 2) 指名停止措置の最長期間を24ヶ月から36ヶ月に延長（H19.10）
 - 3) 資格登録時の総合点数から減点する措置を導入（H19.4）。
- ④ その他の取り組み
 - 1) 倫理行動規範の制定や定期的なコンプライアンス教育（入札談合等関与行為防止法に関する講習会等）の実施
 - 2) 社内・社外コンプライアンス相談窓口の設置
 - 3) 利害関係企業への再就職規制の導入
役員：退任後1年間は自粛。その後退任後2年までは届出
幹部社員：退任後1年間までは届出

西日本高速道路株式会社

○入札の実施状況

◇ 入札方法

- ・原則として一般競争入札を実施するとともに、価格と価格以外の要素を総合的に評価する総合評価落札方式を拡大。
- ・入札者が一堂に会する機会を減少させる効果もある電子入札を拡大。

平成25年度（250万円超の工事）の実施状況

・契約方法別

一般競争入札 86.7%（金額ベース）

指名競争入札 4.5%（金額ベース）

※原則、指名競争入札は実施していないが、入札不調対策として限定的に実施

随意契約 8.9%（金額ベース）

※主に遠方監視制御設備改造工事等の施工上の経験、知識を特に必要とする場合や現場の状況等に精通した者に施工させる必要がある場合などに随意契約を実施。

○入札監視委員会の状況

◇入札監視委員会

- ・外部有識者からなる「入札監視委員会」にて入札契約の過程並びに契約内容を審議し、適正に手続きが進められていることを確認。
- ・委員会は支社ごとに年2回開催し、開催日、審議した契約件名及び委員からの意見・質問とそれに対する回答などの審議概要をホームページで公表。

◇入札監視事務局

事業部とは独立した「入札監視事務局」により入札手続の事前審査（発注単位・公募要件）並びに入札・契約手続きの結果等の審査を実施。

◇その他

競争入札を実施した250万円を超える全ての工事を対象に、入札参加者から「工事費内訳書」の提出を求め、単価等を確認することにより公正な入札の執行を確保。

また、入札契約適正化法等で定められている個別案件の入札結果等の契約情報のほか、月ごとの主な工種別の契約件数、平均落札率などをホームページで公表し、透明性を確保。

○子会社からの発注状況

- ◇ 管理瑕疵や企業信用に直結する料金收受業務、交通管理業務、保全点検業務、維持修繕業務からなる高速道路の維持管理4業務は、現場管理（工程管理、品質・出来形管理、安全管理）などのマネジメント業務をはじめとして、西日本高速道路グループ自らが行うべき業務であり、基本的に連結子会社のグループ会社で執行する体制を構築。
- ◇ ただし、雪氷対策作業や災害時の応急対策工事等のように、その業務量が季節・気象変化により大きく変動する業務や、補修工事の工種によっては専門的な資機材や技能職を必要とする業務については、必要な人員や資機材を抱えておくことがかえって非効率であることから、地域の実情に応じて、役務的な業務や専門工種の一部を地域の建設会社等に外注。（平成25年度では維持修繕業務の外注率は約7割。）
- ◇ また、保全点検業務は臨時的な点検等で役務が必要となった場合や、点検に必要な特殊車両のオペレータや資機材等、限られた局面において外注を実施。（平成25年度では外注率は約1割。）
- ◇ なお、料金收受業務と交通管理業務については外注せず。
- ◇ グループ会社から協力会社に業務の一部を発注する際には、原則競争による契約とし、常時協力関係を維持する必要がある業務に関しても3年に一度の新規参入機会を設けるとともに総合的な能力評価を加味しつつ、優秀な協力会社との連携による執行体制の確保を図りながら競争性・透明性を確保。

○談合防止対策

談合情報を得て信憑性があると判断した場合に、公正取引委員会に通報するほか、以下の談合等不正行為防止対策を実施。

◇制裁の強化

談合等不正行為があった場合の違約金を最大10%から最大20%に引き上げるとともに、指名停止措置も最長24ヶ月から最長36ヶ月に強化。

また、指名停止期間に応じ、次回の資格登録時における総合点数を減点。

◇内部統制の強化等

倫理行動規範の制定、社内・社外コンプライアンス通報・相談窓口の設置、定期的なコンプライアンス教育（入札談合等関与行為防止法に関する講習会を含む）の実施、契約制限価格等公表前に入札契約に関する情報管理の徹底、社員に対し事業者との不適切な接触の禁止について周知徹底するなどの内部統制の強化や、事業者に対する個別の発注案件に関する営業活動自粛の要請や利害関係企業への再就職規制 ※の導入により、談合や情報漏えい等を未然に防止する仕組みづくりを実施。

※利害関係企業への再就職規制

役員：退任後1年間は自粛。その後退任後2年までは届出

幹部社員：退任後1年間までは届出

本州四国連絡高速道路株式会社

○入札の実施状況

◇ 「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」や「公共工事の品質確保の促進に関する法律」等に基づき、工事の品質を確保しつつ、入札・契約手続きにおける競争性・透明性・公正性の向上と不正防止を図るため、社内規程を整備し、一般競争入札や総合評価落札方式を導入。

◇ 会社が発注する工事は、一般競争入札による総合評価落札方式が原則。ただし、入札不調により、事業運営上特に必要がある場合等においては、指名競争による一般落札方式（価格落札）を実施。

また、近年、入札の不調不落の増加に伴い、着実な事業の執行が危惧されている状況にあり、その対策として1億円未満の工事については、平成26年4月から「総合評価（特別簡易型）落札方式」から「一般落札方式」に移行。

更に、不調不落が多発している特定の工事については、設計金額を上回っても、入札者と協議し、審査のうえ契約できる制度（協議合意方式）及び実勢価格を適切に反映できる制度（見積活用方式）を平成26年10月から実施（試行）中。

なお、電子入札は導入していない。

◇ 平成26年度の一般競争入札の実績：89.2%（金額ベース）、うち総合評価落札方式は81.0%。

なお、不調により指名競争となった工事を一般競争入札とみなした場合、一般競争入札の実績は99.9%となり、うち総合評価落札方式は、83.0%（当初総合評価落札方式であったものを含む）。

○入札監視委員会の状況

◇ 弁護士、大学教授など有識者からなる3名の委員による入札監視委員会を継続。委員会では、入札・契約手続き等の過程、契約内容等を審議、審議を受けた契約件名、契約方式、審議の内容は、ホームページで公表。

◇ 民営化以降、年2回、計19回（平成18年2月～平成27年3月）開催。

○子会社からの発注状況

- ◇ 本四会社では、交通管理、料金收受管理、維持修繕、保全点検等をグループ会社契約としており、このうち、維持修繕及び保全点検の一部作業について、グループ会社が外部に発注。
- ◇ 維持修繕及び保全点検は、多種多様な工種の細かい作業の組合せで成り立っており、季節変動や専門性、地域性を考慮すると、常に人材を抱えておくことは非効率であることから、主に役務作業について部分的にグループ会社から外注。
- ◇ これらの多くは、仮設足場設置、汚水処理設備補修等、道路構造物等に精通し相応の知識・経験及び技術を必要とするもの、ガードレール復旧、災害応急復旧等、緊急作業を必要とするものなどであり、地元業者や専門業者と随意契約。
- ◇ なお、ある程度大規模で計画的に実施できる塗装作業については、公募、競争入札により外注。
- ◇ グループ会社における維持修繕及び保全点検の実施・発注状況
直営：55.1%、一般競争：6.8%、随意契約：38.0%（平成26年度実績）

○談合防止対策

- ◇ 民営化以前から、厳正な入札・契約業務の執行に努めてきたところであるが、不正行為等の防止策を更に徹底するため、他の公共工事発注機関の例を参考としつつ、以下のような施策を新たに導入。
- ◇ 具体的な談合防止対策として、大規模・組織的な談合であって刑事告発等がなされたものについては、指名停止措置を平成17年10月から最長24ヶ月、平成20年9月からは最長36ヶ月に強化。
- ◇ 平成18年4月からは、入札方式の見直しとして、一般競争入札の拡大、総合評価落札方式を導入。
また、チェック機能の強化として、不調により指名競争入札となった場合の指名業者の事後公表や、工事費内訳書の提出の義務づけ、さらに制裁の強化として、公正入札違約金の引き上げ（10%→15%）。
- ◇ なお、本四高速道路（株）の役員・社員の再就職に関する規制は特にはないが、民営化以降、会社と取引がある建設会社に再就職した役員・社員はいない。

首都高速道路株式会社

○入札の実施状況

- ◇ 入札・契約に係る不正行為等の防止に資する契約の方法として、平成17年度から全ての工事において、緊急を要する場合等を除き、一般競争を実施。
- ◇ 平成18年度から総合評価落札方式を導入し、その後、高度な技術提案が必要な橋梁新設工事やトンネル新設工事等、順次その対象を拡大し、積極的に導入。
- ◇ 平成25年12月から施工能力確認方式を導入することにより、一般競争を全て総合評価落札方式で実施。

平成26年度（250万円超の工事）の実施状況

・契約方法別

一般競争入札 81.1%（件数ベース）

指名競争入札 1.1%（件数ベース）

※ 不調・不成立対策として実施している競争参加要請方式（簡易提案・見積審査タイプ）である。

交渉合意契約 15.8%（件数ベース）

随意契約 2.1%（件数ベース）

○入札監視委員会の状況

- ◇ 入札・契約手続の公正の確保と透明性の向上を図るため入札監視委員会を設置し、外部有識者による監視を実施。
- ◇ 委員会は年2回程度開催しており、審議概要として、委員からの意見・質問及びそれらに対する回答並びに委員会による会社への具申又は勧告の内容等をホームページで公表。

○談合防止対策

- ◇ 談合防止対策として、「入札・契約に係る不正行為等の防止策」※を取りまとめ
※平成17年に策定し、平成25年に改訂済み

《主な対策》

①入札方法等の見直し

- ・一般競争の実施

全ての工事について緊急を要する場合等を除き、一般競争を実施。

- ・入札参加者企業の代表者からの誓約書提出の義務化

全ての入札参加者に対して、入札執行前に、「不正行為には関わらない」旨の誓約書を会社の代表者から提出するよう義務付け。

- ・総合評価落札方式の活用

民間技術を活用し、価格と品質の両面で優れた工事を調達する総合評価落札方式を積極的に実施。

- ・いわゆる「不落随契」の原則廃止

一般競争及び指名競争において、再度の入札でも落札者がいない場合は、緊急を要するとき等を除き、改めて競争入札を実施。

- ・工事費内訳書の提出の義務付け

全ての工事において工事費内訳書の提出を義務付け。

- ・電子入札の実施

価格競争落札方式の入札について電子入札を実施。

②チェック機能の強化

- ・入札監視委員会を設置し、外部有識者による監視を実施。
- ・審議概要をホームページで公開。

③制裁の強化

- ・厳格な競争参加停止措置の実施

大規模・組織的な談合であって刑事告発等がなされたものについては、厳格な競争参加停止措置を実施。その際、特に悪質性が際立つ場合には、最長36ヵ月間競争参加停止とする等の措置を実施。

- ・公正入札違約金の上乘せ徴収

特に悪質性が際立つ不公正行為があった場合、10%の公正入札違約金を5%上乘せして徴収（合計最大15%）。

④再就職に関する規制の実施状況

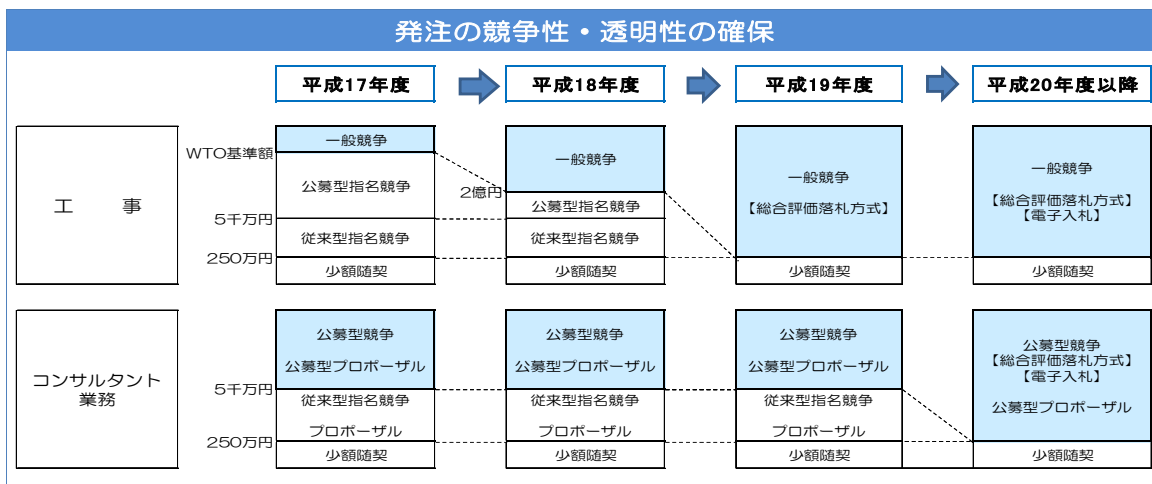
- ・役員及び幹部社員の再就職の自粛

会社発注の公共工事の受注実績を有する企業に対し、役員については、在任中の再就職を目的とした一切の活動を禁止し、退任後、1年間は再就職を自粛。また、退任後2年までの間に再就職した場合、会社に届出。

部局長以上の社員については、在任中の再就職を目的とした一切の活動を禁止し、退任又は退職後、1年までの間に再就職した場合、会社に届出。

○入札の実施状況

- ◇ 競争入札については、従来は一般競争入札方式のほか指名競争入札方式を実施してきたところであるが、平成 20 年度から契約制限価格 250 万円を超える発注には一般競争入札方式（公募型競争含む）全面適用。
- ◇ 競争入札における総合評価落札方式については、工事は平成 19 年度から、コンサルタント業務は平成 20 年度から、全面適用。また、外部有識者を委員とする総合評価委員会を設置し、総合評価に関する公正性・透明性を確保。
- ◇ 電子入札については、工事及びコンサルタント業務の入札において、平成 20 年度から実施。



○入札監視委員会の状況

- ◇ 原則、年4回定例会議を開催しており、委員の氏名及び職業並びに審議概要（開催日、抽出案件数、意見等）をホームページ及び閲覧場所で公表し、透明性を確保。

○談合防止対策

◇入札方法等の見直し、チェック機能の強化、制裁の強化

- ・ 談合防止策のメニューについては、
 - 1) 入札方法等の見直し
入札・契約方式の更なる透明性の向上（一般競争入札方式の全面適用、電子入札導入）
 - 2) チェック機能の強化
民営化以前（平成7年度）から公正入札調査委員会を設置
 - 3) 制裁の強化
 - ・ 平成18年1月から違約金の引き上げ（最大10%→最大15%）
 - ・ 平成19年10月から競争参加停止措置の強化
（最長24か月→最長36か月）を実施するなど、継続的に談合防止策を実施。

◇再就職に関する規制の実施状況

- ・ 当社発注の公共工事の受注実績を有する企業に対し、
 - 当社役員：在任中の再就職を目的とした一切の活動を禁止し、退任後、1年間は再就職を自粛。退任後2年までの間に再就職した場合は会社に届出。
 - 部長級以上の社員：在任中の再就職を目的とした一切の活動を禁止し、退任又は退職後、1年までの間に再就職した場合、会社に届出。なお、現在に至るまで該当者はなし。

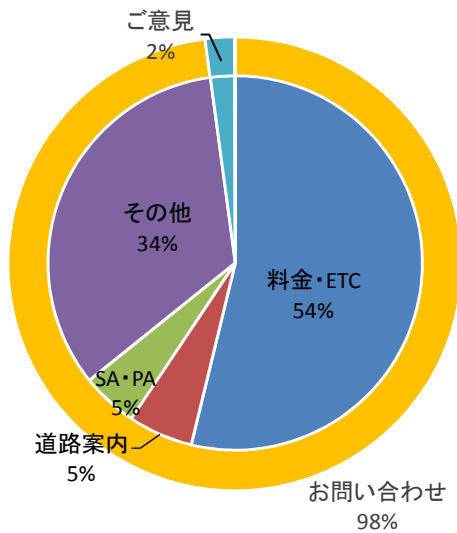
お客様の声の状況

○ お客様の声の状況

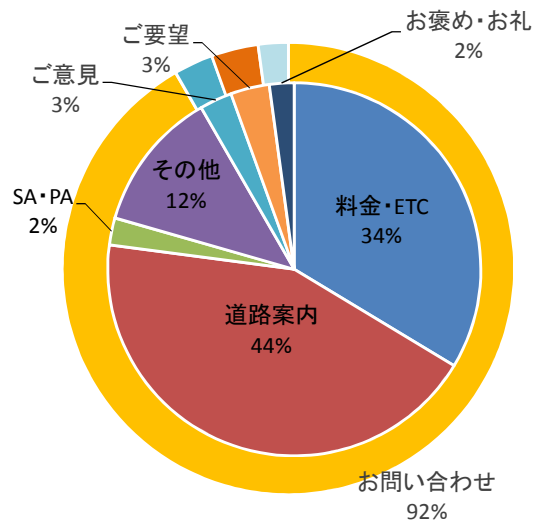
(単位: 万件)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	計
東日本	9	19	48	54	70	66	87	60	59	57	530
中日本	9	13	22	40	65	70	86	77	73	64	518
西日本	13	25	38	67	83	79	73	55	51	48	531
首都	55	68	70	69	73	85	82	83	84	70	739
阪神	3	5	6	7	7	6	8	7	7	7	56
本四	-	1	1	1	5	3	3	2	2	3	21
計	90	132	184	238	302	310	338	284	276	249	2,395

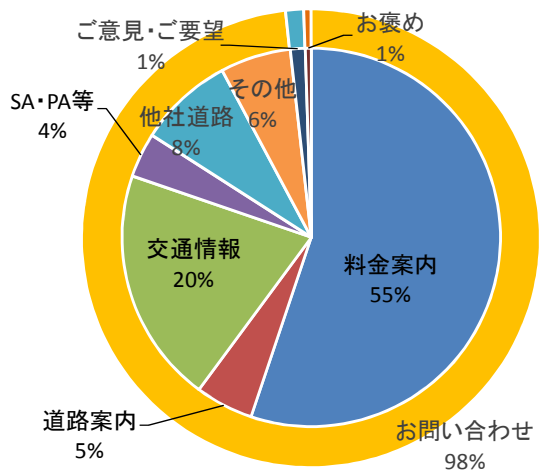
○ 東日本



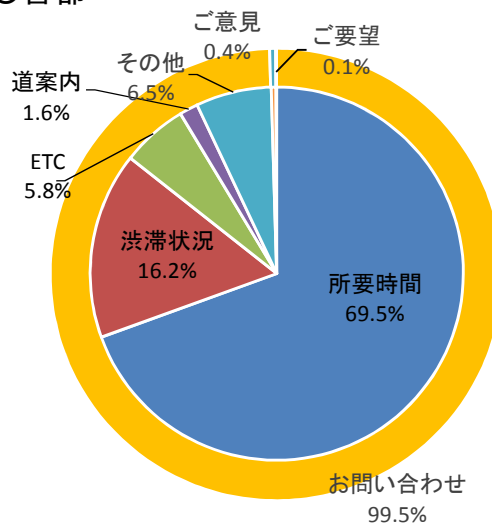
○ 中日本



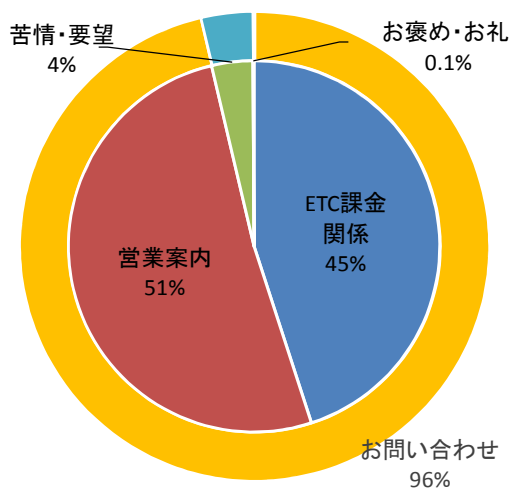
○西日本



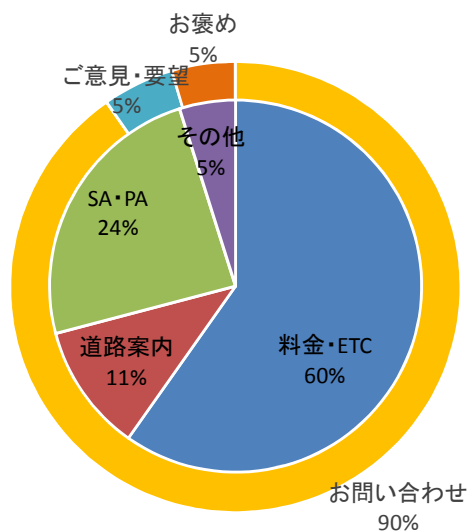
○首都



○阪神



○本四



技術開発への取組状況

○技術開発費の状況

(単位:億円)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
東日本	5.7	9.0	8.4	5.6	5.6	6.8	5.9	10.2	10.4	10.8
中日本	5.4	3.9	7.1	5.9	5.8	7.8	6.3	7.8	8.3	8.7
西日本	5.0	8.5	10.8	12.5	14.2	21.0	8.7	12.1	11.9	12.6
首都	2.3	2.8	2.1	2.9	5.9	5.6	7.4	9.3	10.5	10.2
阪神	1.3	1.6	2.7	2.6	2.5	2.8	5.9	4.4	4.8	4.9
本四	1.0	0.8	1.2	1.0	1.2	1.9	1.2	0.9	1.1	0.9

○産学との連携

	内容	大学/企業
東日本	ICTの活用に関する共同研究	東京大学
	構造物の劣化やインフラ管理に関する共同研究	東北大学
	産学連携協力に関する協定	東京海洋大学/東京湾横断道路(株)
	高度なインフラ・マネジメントを実現する多種多様なデータの処理・蓄積・解析・応用技術の開発	東京大学/北海道大学/大阪大学/民間企業
	道路インフラマネジメントの展開と国内外への実装を目指した統括的研究	東京大学/日本大学/民間企業
中日本	名古屋大学との包括的な連携推進協定	名古屋大学
	道路橋におけるレーザー技術を用いた鋼部材の塗膜除去方法の開発	民間企業
	高速画像処理技術を用いたトンネル内空の点検技術の高度化	東京大学
	道路維持管理用車両への運転操作支援システム導入に関する研究	一般財団法人 日本自動車研究所
	脳機能NIRSを活用した交通安全施設の評価手法の開発	東京大学
	あと施工アンカーの性能低下に関する研究及び非破壊検査技術による状態評価手法の研究	岐阜大学/民間企業
	橋梁モニタリング手法に関する検討業務	東京都市大学/芝浦工業大学/名古屋大学/埼玉大学
	高速道路データの高度利用に関する研究	東京大学
小型落下物回収車の開発	金沢工業大学/民間企業	
西日本	構造物の点検技術やモニタリング手法等に関する研究	京都大学
	道路構造物のナレッジマネジメントに関する研究	大阪大学
	アンカーボルトの健全性評価に用いる非破壊検査技術に関する研究	
	鋼橋の防食と維持管理の合理化に関する研究	九州大学
	新たな橋梁伸縮装置に関する研究、金属溶射の各種性能評価・検証に関する研究	
首都	情報技術によるインフラ高度化	東京大学
	首都高における点検・診断技術の開発・高度化	東京都市大学
阪神	コンクリート構造物の非破壊検査技術の開発	京都大学
	鋼橋の継手構造に関する研究	大阪市立大学
	盛土の耐震性評価に関する研究	大阪大学
	床版の連結化構造に関する研究	大阪工業大学
	舗装の健全性評価、試験方法に関する研究	神戸大学
本四	鋼橋の効率的な疲労損傷調査法の開発	神戸大学
	マスコンクリート表面被覆要領(維持管理編)の作成	
	塗膜劣化要因の化学分析手法に対する技術指導	
	鋼床版ビード貫通亀裂の新たな補修工法の開発	関西大学
	盛土の危険度の評価(マクロ評価)、調査項目、安定解析、盛土補強等に関する技術指導	大阪大学
	斜張橋ケーブルの空力振動に関する研究	横浜国立大学

高速道路機構 収入の状況

(単位:億円)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
貸付料	19,712	19,746	18,624	14,844	15,181	15,466	16,525	17,017
占用料	13	14	13	17	17	18	19	20
連結料	22	22	22	22	22	23	23	23
兼用工作物使用料	3	3	2	2	2	2	2	2

高速道路機構 一般管理費の状況

(単位:百万円)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
一般管理費	1,561	1,615	1,637	1,448	1,359	1,379	1,304	1,287
うち物件費	510	605	666	530	457	447	449	425

高速道路機構 職員の状況

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
職員数(人) ^{※1}	85	85	85	84	84	84	84	85	84	84
給与・報酬等 支給額(百万円)	^{※2} 946	924	885	846	796	788	809	732	735	802
ラスパイレース指数 ^{※3} (上段:年齢勘案値、 ^{※4} 下段:年齢・地域・学歴勘案値)	140.5 125.1	139.1 124.2	133.3 118.1	130.4 114.9	115.3 101.3	120.7 107.1	118.5 103.9	117.5 103.7	113.2 102.3	115.9 115.9 ^{※5}

※1 各年度の4月1日現在の常勤職員数、平成17年度は10月1日現在。

※2 高速道路機構は平成17年10月設立のため、平成17年度下半期支給実績を標準的な年間あたり支給額に換算。

※3 H17のラスパイレース指数については、※2の平成17年度の年間換算額で推計。

※4 機構の給与水準は、以下の理由により、国家公務員に比べて高い。

- ・勤務地が東京と大阪のみであること。
- ・企業で言えば本社の企画・財務部門などの専門性の高い統括的業務に特化した組織であり、しかも時限的な組織であるため、プロパー職員を採用せず、高度な専門性・ノウハウを有する者の出向のみで業務運営を行っていること。

※5 平成26年度の年齢・地域・学歴勘案値は、以下の理由により高くなっている。

- ・平成27年3月31日に主たる事務所を東京都特別区から横浜市へと移転したことにより、平成26年度に東京都特別区において支給された機構職員給与と、相対的に地域手当等が低い横浜市在勤の国家公務員の給与とを比較することになったこと。

高速道路機構 入札契約の状況

(単位:件)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
競争性のない 随意契約	32	80	48	19	16	12	12	12	13	12
契約件数※	35	112	120	134	127	82	92	74	62	86

※ 少額随意契約は除く。