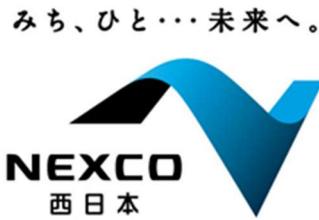


高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する
維持、修繕その他の管理の報告書

令和 6 事業年度

令和 7 年 1 2 月



目次

第1章 基本方針・管理の水準等	1
1.1. 中期経営計画 進化 2025 の推進	1
1.2. 管理の水準	2
1.3. 管理の実施体制	2
1.4. 対象路線（令和 6 年度末）	3
第2章 高速道路管理業務の実施状況	5
2.1. 老朽化した道路構造物への取り組み	5
2.1.1. 道路資産の経過年数（令和 7 年 3 月時点）	5
2.1.2. 構造物の現状	6
2.1.3. 長期保全の確立に向けた取り組み	7
2.1.4. 大規模更新・大規模修繕（特定更新等工事）計画	7
2.2. 更なる耐震補強の推進	12
2.3. 大規模災害などの緊急時に備えて	13
2.3.1. 災害対応力の強化	13
2.3.2. 令和 6 年度豪雨災害（通行の早期確保に向けた取り組み）	18
2.3.3. 冬期における交通確保	23
2.4. 交通安全の取り組み	27
2.4.1. 交通安全対策	27
2.4.2. 交通安全啓発活動（SND）	28
2.4.3. 逆走対策	29
2.4.4. 歩行者等の立入対策	31
2.5. 工事安全の取り組み	32
2.5.1. 工事規制区間における安全対策	32
2.5.2. 工事中事故再発防止における意識向上	34
2.6. 日々の業務の着実かつ継続的な実施	34
2.6.1. 保全事業システムの確立・推進	34
2.6.2. 新技術による点検・補修	35
2.6.3. 道路構造物の点検計画と実施状況	36
2.6.4. 道路構造物の補修状況	41
2.6.5. 24 時間 365 日、安全かつ円滑に走行していただくための維持管理業務の実施	44
2.7. 利便性向上・地域連携の取り組み	51

2.7.1. 通行止め時間の削減に向けた取り組み	51
2.7.2. 休憩施設の利便性向上	52
2.7.3. ドライブパスの実施	54
2.7.4. ETC2.0 の普及促進	55
2.8. 社会的課題解決に向けた取り組み	57
2.8.1. デジタル技術を活用した働き方改革とサービスの高度化	57
2.8.2. 脱炭素社会の実現に向けた取組	60
第3章 高速道路管理業務に関する各種データ	61
3.1. 高速道路管理業務に要した費用等	61
3.2. アウトカム指標	63
3.3. その他のデータ	67
3.3.1. 道路構造物延長（令和6年度末時点）	67
3.3.2. その他のデータ（令和6年度末時点）	67
3.3.3. ETC 利用率	67

第1章 基本方針・管理の水準等

1.1. 中期経営計画 進化2025の推進

西日本高速道路株式会社（以下「NEXCO西日本」という。）は2016年度から2020年度まで『中期経営計画2020』を推進してきました。現在、「私たちは、高速道路の安全・安心を最優先に、高速道路の進化に挑み続け、地域の発展と豊かな未来の実現に貢献します。」という新たなグループ理念を掲げ、2021年度から2025年度まで『中期経営計画2025』をグループ一丸となって推進しています。

■進化2025策定の背景

経営環境の変化

高速道路

- 高速道路の老朽化の進行
- 自然災害の激甚化・頻発化
- CASE^{※1}・MaaS^{※2}の進展
- 自動運転技術の向上・発展
- 次世代自動車の普及 等

社会

- 5G^{※3}大容量通信サービスの開始
- AI^{※4}やICT^{※5}等の技術革新の進展
- 少子高齢化の進行
- ポストコロナ社会の新しい生活様式の定着
- SDGs^{※6}の取り組み 等

※1 Connected(コネクテッド)・Autonomous(自動化)・Shared & Service(シェアリング&サービス)・Electric(電動化)

※2 Mobility as a Service(サービスとしての「移動」) ※3 第5世代移動通信システム ※4 Artificial intelligence(人工知能)

※5 Information and Communication Technology(情報通信技術) ※6 Sustainable Development Goals(持続可能な開発目標)

進化2025における5つのビジョン

01

高速道路の
安全・安心を
いつまでも
守り抜く

02

多発する
自然災害から
地域と暮らしを
守り抜く

03

新しいモビリティ
社会に向けて
高速道路を
進化させる

04

高速道路の
顧客体験価値を
高める

05 持続的に進化する企業を目指す

1.2. 管理の水準

NEXCO 西日本は、高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定第 13 条等に基づき、協定の対象となる道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕その他の管理を行い、もって一般交通に支障を及ぼさないよう努めるべく、別添参考資料「維持、修繕その他の管理の仕様書」に基づき管理を実施しています。

管理の仕様書に記載されている管理水準は、通常行う管理水準を示したものであり、ハイシーズンや閑散期、気象条件、路線特性など現地の状況に即した対応を図るために現場の判断において変更することあります。

1.3. 管理の実施体制

各地区の地域特性（利用、ネットワーク、構造、気象等）に応じた管理を適切に実施するため、NEXCO 西日本とグループ会社が一体となった業務執行体制を構築しています。

		関西地区	中国地区	四国地区	九州地区
NEXCO	NEXCO本社	本社			
	NEXCO支社	関西支社	中国支社	四国支社	九州支社
	NEXCO事務所 (高速道路事務所・ 道路事務所・改築事務所)	12事務所	10事務所	4事務所	9事務所
	保全点検業務等会社	ファシリティーズ			
グループ会社	維持修繕業務会社	エンジニアリング 関西		エンジニアリング 四国	エンジニアリング 九州
		メンテナンス関西	メンテナンス中国	メンテナンス 九州	
		富士技建			
		サービス関西	サービス中国	サービス九州	
	料金收受業務会社	サービス四国		サービス四国	
	交通管理業務会社	パトロール関西	パトロール中国	パトロール九州	
総合サービス沖縄					

※上記は保全サービス事業に関連する実施体制

※令和 7 年 3 月 31 日現在

1.4. 対象路線（令和6年度末）

NEXCO西日本が維持、修繕その他の管理を行う対象は下表の通りです。

【全国路線網】

路線名 ^(※)	供用延長(km)	備考
中央自動車道西宮線	105	
近畿自動車道天理吹田線	56	
近畿自動車道名古屋神戸線	72	
近畿自動車道松原那智勝浦線	110	
近畿自動車道敦賀線	123	
中国縦貫自動車道	543	
山陽自動車道吹田山口線	417	
山陽自動車道宇部下関線	28	
中国横断自動車道姫路鳥取線	25	
中国横断自動車道岡山米子線	107	
中国横断自動車道尾道松江線	26	
中国横断自動車道広島浜田線	71	
山陰自動車道鳥取益田線	18	
四国縦貫自動車道	222	
四国横断自動車道阿南四十萬線	228	
四国横断自動車道愛南大洲線	15	
九州縦貫自動車道鹿児島線	345	
九州縦貫自動車道宮崎線	83	
九州横断自動車道長崎大分線	257	
東九州自動車道	205	
関西国際空港線	7	
関門自動車道	9	
沖縄自動車道	57	
一般国道1号 京滋バイパス	21.5	
一般国道1号 油小路線	7.4	
一般国道1号 第二京阪道路	28.3	
一般国道2号 第二神明道路	29.9	
一般国道2号 広島岩国道路	16.2	
一般国道3号 南九州西回り自動車道(八代日奈久道路)	12.0	
一般国道3号 南九州西回り自動車道(市来～鹿児島西)	21.3	
一般国道9号 安来道路	19.1	
一般国道9号 江津道路	14.5	

路線名 (※)	供用延長(km)	備考
一般国道 10 号 椎田道路	10.3	
一般国道 10 号 宇佐別府道路	22.7	
一般国道 10 号 日出バイパス	9.0	
一般国道 10 号 延岡南道路	4.4	
一般国道 10 号 隼人道路	7.3	
一般国道 24 号 京奈和自動車道（京奈道路）	17.0	
一般国道 26 号（堺泉北道路）	4.7	
一般国道 31 号（広島呉道路）	15.8	
一般国道 34 号 長崎バイパス	15.1	
一般国道 42 号 湯浅御坊道路	19.4	
一般国道 163 号（第二阪奈道路）	13.4	
一般国道 165 号（南阪奈道路）	16.9	
一般国道 196 号 今治・小松自動車道（今治小松道路）	13.0	
一般国道 478 号 京滋バイパス	2.4	
一般国道 478 号 京都縦貫自動車道	93.7	
一般国道 481 号 関西国際空港連絡橋	4.6	
一般国道 497 号 西九州自動車道（武雄佐世保道路）	22.0	
一般国道 497 号 西九州自動車道（佐世保道路）	16.9	
合計	3607.8	

※ 高速自動車国道にあっては、「高速自動車国道」の表記は省略

【一の路線】

路線名	供用延長(km)	備考
一般国道 201 号 八木山バイパス	13.3	

【その他】

路線名	供用延長(km)	備考
一般国道 2 号 関門トンネル	3.9	

※ 関門トンネルは旧道路整備特別措置法第 5 条に基づき管理有料道路として位置づけられており、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構との協定第 13 条に基づき定めた「維持、修繕その他の管理の仕様書」には含まれていません。

【全体】

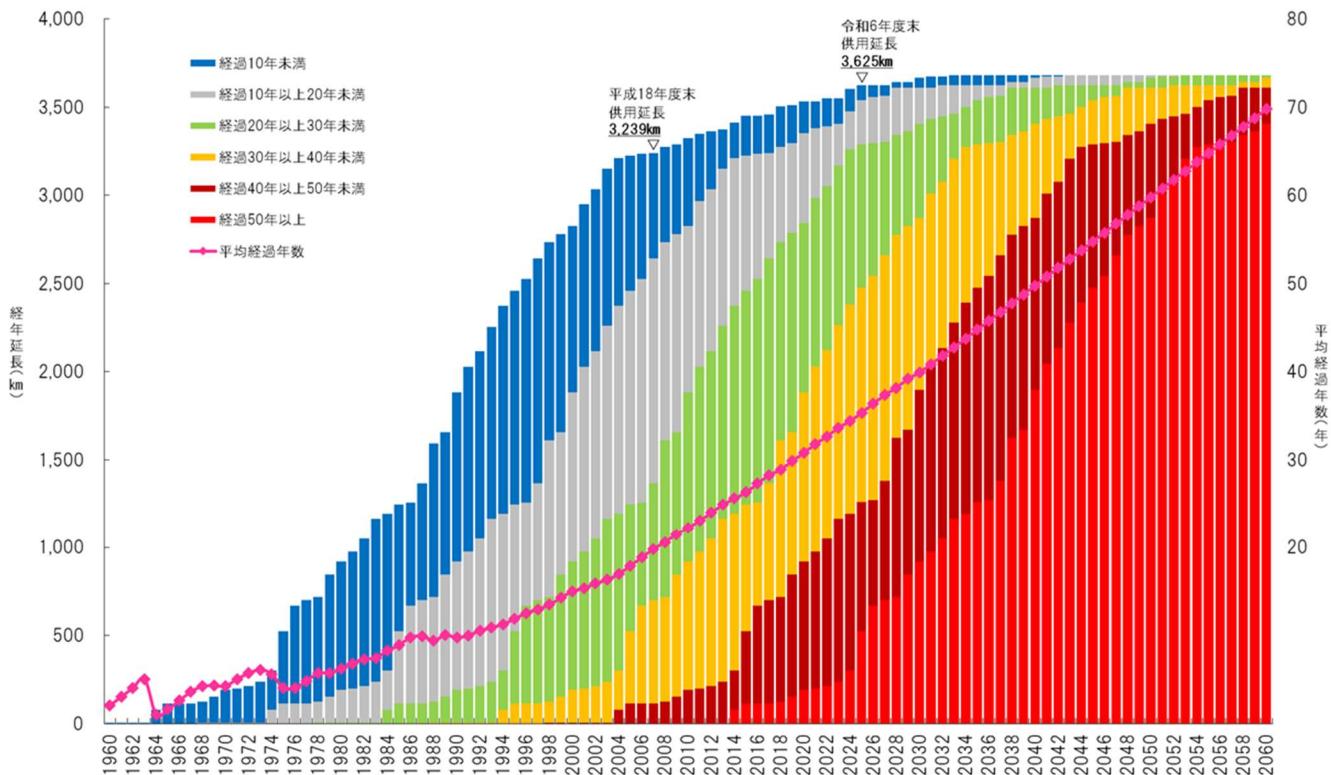
	供用延長(km)	備考
NEXCO 西日本全体（全国路線網・一の路線・関門トンネル）	3,625	

第2章 高速道路管理業務の実施状況

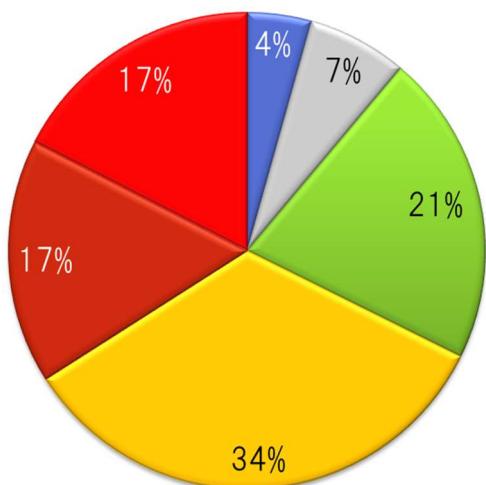
2.1. 老朽化した道路構造物への取り組み

2.1.1. 道路資産の経過年数（令和7年3月時点）

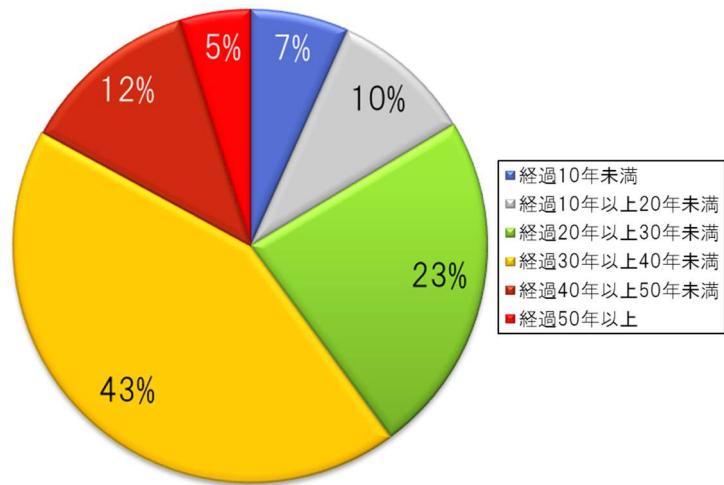
NEXCO 西日本の管理する道路は、開通後30年を経過する道路が全体の約68%（約2,476km）となっており、経過年数の増大に伴い道路構造物の老朽化が深刻化しています。



《高速道路の経過年数の推移》



《橋梁の経過年数比率》



《トンネルの経過年数比率》

2.1.2. 構造物の現状

経過年数の増大に伴う経年劣化の進展に加え、車両の大型化並びに大型車交通の増加、スパイクタイヤ廃止の影響による凍結防止剤使用量の増加という過酷な使用環境、さらには短時間異常降雨の増加に代表される自然環境の変化などにより、更なる道路構造物の変状リスクが顕在化してきています。

また、点検技術の高度化を踏まえた詳細調査の結果、交通荷重の繰り返しによる上層路盤の疲労ひび割れの発生や下層路盤の永久変形、地すべりを起こしやすい地質が分布している切土のり面の変状の進行といった、新たな道路構造物の変状が確認されています。

◆橋梁の変状



《床版下面のコンクリート剥離・鉄筋腐食》



《床版上面のコンクリート土砂化》

◆土構造物（グラウンドアンカー・切土のり面）の変状



《グラウンドアンカーの機能低下によるのり面変状》



《地すべりの進行によるのり枠の変状》

◆トンネル・舗装の変状



《トンネル路面隆起による段差》



《路盤の変状を起因とする表層のひび割れ》

2.1.3. 長期保全の確立に向けた取り組み

NEXCO 西日本では、平成 27 年 3 月に「NEXCO 西日本インフラ長寿命化計画(行動計画)」を策定し、管理するインフラの戦略的な維持管理・更新に向けた取り組みを推進してきました。また、これまでの取り組み状況等を踏まえ、「持続可能なインフラメンテナンス」の実現に向け、今後推進していくべき取り組み等をまとめた、第 2 次の「NEXCO 西日本インフラ長寿命化計画(行動計画)」(計画期間：令和 3 年度から令和 7 年度まで) を令和 3 年度に策定しました。

第 2 次の計画は、NEXCO 西日本が実施してきたインフラメンテナンスの取り組みに加え、「予防保全」の推進等によりトータルコストの縮減と確実な高速道路機能の維持、新技術等を用いたインフラ管理の更なる効率化・高度化・生産性向上の取り組みによる省力化を目指すものです。

2.1.4. 大規模更新・大規模修繕（特定更新等工事）計画

(1) 施策の背景

これまで、日常的に点検を実施し、点検結果に応じた補修に取り組んできましたが、構造物を永続的に健全な状態で管理していくためには、部分的な補修の繰り返しでは、構造物の性能は低下し、いずれ所要の性能を発揮することができなくなる恐れがあると予測しており、これまでのような部分的な補修に加えて、本体構造物を再施工する大規模更新や、予防保全的な観点も踏まえた大規模修繕のような抜本的な対策が必要であることが分かってきました。

そこで、平成 24 年 11 月に、NEXCO 東日本、NEXCO 中日本、NEXCO 西日本(以下、「NEXCO3 会社」という。) 及び、NEXCO 総研とともに有識者からなる「高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会」を設置し、技術的打合せを重ね、平成 26 年 1 月に「高速道路における更新計画(概略)」を公表しました。平成 27 年 1 月 15 日には、NEXCO3 会社の更新計画を社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会に報告し、審議いただいた結果をもとに関係機関との協議を進め、平成 27 年 3 月 24 日付で独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構との協定を締結し、平成 27 年 3 月 25 日付で道路整備特別措置法に基づく事業許可を受けました。

また、長期保全等検討委員会において、新たな劣化メカニズムの解明や更新の必要性について審議を行い、令和 5 年 1 月 31 日に著しい変状が確認され新たに更新が必要な箇所を対象に NEXCO3 会社として更新計画(概略)を公表しました。その後、令和 6 年 1 月 12 日に開催した同委員会(第 9 回)で審議を行い、令和 6 年 1 月 16 日に社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会に報告し、審議いただいた結果をもとに関係機関との協議を進め、令和 6 年 3 月 21 日付で独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構との協定を締結し、令和 6 年 3 月 27 日付で道路整備特別措置法に基づく事業許可を受けました。

事業の実施に当たっては具体的な進め方を検討し、関係機関と連携しながら進めています。

(2) 全体計画と過年度の実績

大規模更新・修繕事業について、「高速道路リニューアルプロジェクト」と呼称し、平成27年度から事業を進めています。

《先行特定更新等工事の計画（全体の内訳）》

令和7年3月末時点

分類	区分	項目	主な対策	延長※1	事業費※2
大規模更新	橋梁	床版	床版取替	74km	8,637億円
		桁	桁の架替	6km	531億円
	小計			9,168億円	
大規模修繕	橋梁	床版	高性能床版防水など	155km	705億円
		桁	桁補強など	46km	686億円
	土構造物	盛土・切土	グラウンドアンカー、水抜きボーリングなど	13,820箇所	2,853億円
	トンネル	本体・覆工	インバートなど	46km	1,279億円
小計				5,523億円	
合計				14,691億円	

※1 上下線別及び連絡等施設を含んだ延長

※2 端数処理の関係で合計が合わない場合がある

《後行特定更新等工事の計画（全体の内訳）》

令和7年3月末時点

分類	区分	項目	主な対策	延長※1	事業費※2
大規模更新	橋梁	桁	充填材の再注入	18km	947億円
		床版	床版取替	6km	590億円
	小計			1,538億円	
大規模修繕	舗装 土工	舗装	舗装路盤部の高耐久化	342km	932億円
		盛土・切土	切土区間のボックスカルバート化 押え盛土	1箇所	101億円
	小計			1,033億円	
合計				2,570億円	

※1 上下線別及び連絡等施設を含んだ延長

※2 端数処理の関係で合計が合わない場合がある

(3) 各種施策の進捗状況

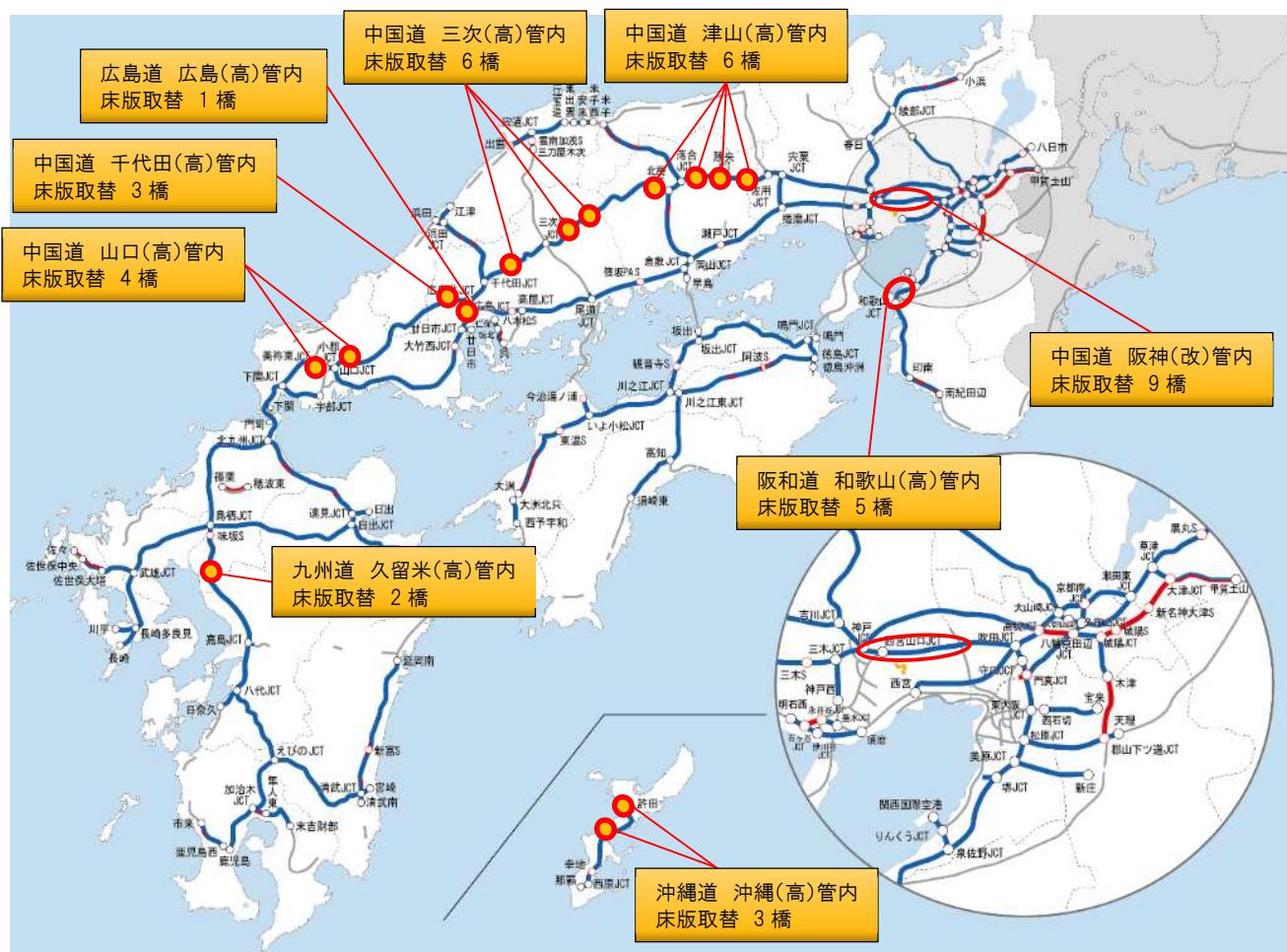
特定更新等工事は、これまでの補修方法では十分に高速道路としての機能を回復できない損傷に対して大規模な更新等（大規模更新・大規模修繕）を行う工事をいい、平成27年3月25日付けで道路整備特別措置法に基づく事業許可を受け、平成27年より『高速道路リニューアルプロジェクト』と呼称し、地方部の中国道や沖縄道から順次実施しており、令和2年度から関西の都市部においても事業着手しています。

地方部では交通量が少ないとから主に対面通行規制により工事を実施しておりますが、都市部においては同様の規制方法では工事期間が長く、渋滞などの社会的影響が大きくなる場合があることから、う回路となる高速道路ネットワークや一般道の状況を鑑みて様々な規制方法を検討し、高速道路をご利用のお客様や沿道にお住まいの皆さまへの影響を低減するよう努めてまいります。

『令和6年度末までの進捗』

工事の内容	令和6年度末時点の進捗
橋梁更新	20.73km
橋梁修繕	19.61km
土構造物修繕	1,742箇所
トンネル修繕	4.41km

『令和6年度施工箇所（橋梁更新）』



(4) 令和6年度の主な取り組み

令和6年度は、床版取替工事の他、大規模修繕として高性能床版防水や、切土のり面におけるグラウンドアンカーアー工、排水機能強化、盛土における脆弱岩対策、トンネル覆工補強、舗装の高耐久化を推進しました。

床版取替として、関西都市圏の中国道（中国池田 IC～神戸 JCT 間）をはじめとし、阪和道や中国地方および九州地方において、現地の交通状況に応じた対面通行規制、終日幅員減少規制や夜間通行止め等の規制を採用するなど、社会的影響の低減を図りながら工事を実施いたしました。

盛土における脆弱岩対策および切土のり面補強として、九州地方の長崎道（佐賀大和 IC～多久 IC）をはじめとし、関西地方および中国地方において盛土の水抜きボーリング工事やグラウンドアンカーの設置工事等を実施いたしました。

トンネル覆工補強として、中国道（北房 IC～新見 IC 間）において、炭素繊維シートによる覆工補強工事を実施いたしました。

舗装路盤部の高耐久化として、中国地方の山陽道（岩国 IC～玖珂 IC 間）において、上層路盤部に新たに開発した高弾性アスファルト混合物を使用した舗装補修工事に着手いたしました。

《令和 6 年度の施工写真》

中国道（中国池田 IC～宝塚 JCT）



高性能床版防水設置

阪和道（泉南 IC～和歌山 JCT）



夜間通行止めによる床版取替

中国道（北房 IC～新見 IC）



トンネル覆工補強

山陽道（岩国 IC～玖珂 IC）



高耐久路盤の舗設

広島道（広島西風新都 IC～広島 JCT）



半断面施工による床版取替

長崎道（佐賀大和 IC～多久 IC）



グラウンドアンカー設置

(5) 主な社会的影響の低減施策

① 事業の認知度向上に向けた取り組み

テレビ・ラジオ CM、専用 Web サイト、各種ポスター・リーフレット配布等さまざまな広報媒体を幅広く活用し、積極的な広報展開を実施しました。

テレビ CM



専用 Web サイト



テレビ・専門誌等向けプレスツアー



② 事業への理解・共感を深める取り組み

事業の必要性や進め方、施工状況を解説したパンフレットや各種映像の配信を積極的に実施し、事業への理解促進に努めました。

<パンフレット>



<子供向けマンガ冊子>



<Youtube 配信>



終日車線規制での作業状況



多軸台車による一括撤去・架設状況

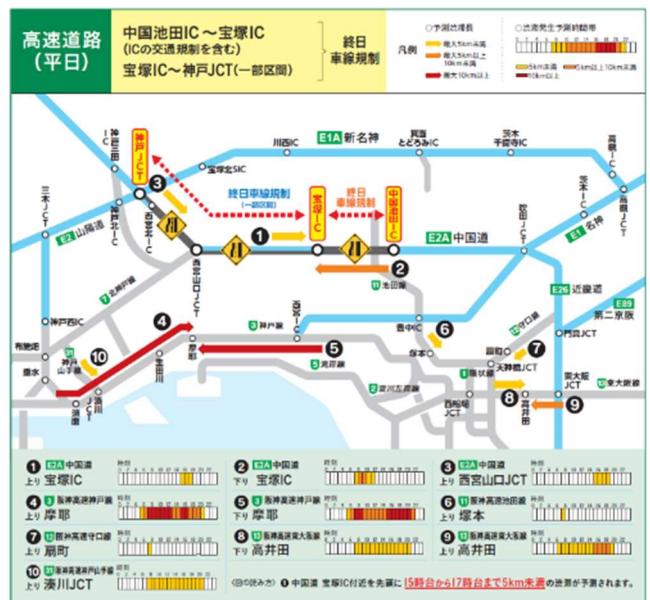
③ 細かな情報提供と迂回路をご利用いただくための取り組み

迂回路の案内や時差通行の推奨、公共交通利用の呼びかけなど渋滞低減のためにさまざまな対策を実施しました。みちトク交通ナビ（専用 Web）による渋滞予測や、LED 情報板を活用したリアルタイム所要時間、前日までの所要時間実績、渋滞ヒートマップなどを提供し、専用 Web サイトでは規制情報、渋滞予測、迂回ルート等のご案内を行い、工事の進捗状況や各種広報動画を配信しました。

<LED情報版でのリアルタイム所要時間提供>



<専用Webサイトでの渋滞予測情報>



2.2. 更なる耐震補強の推進

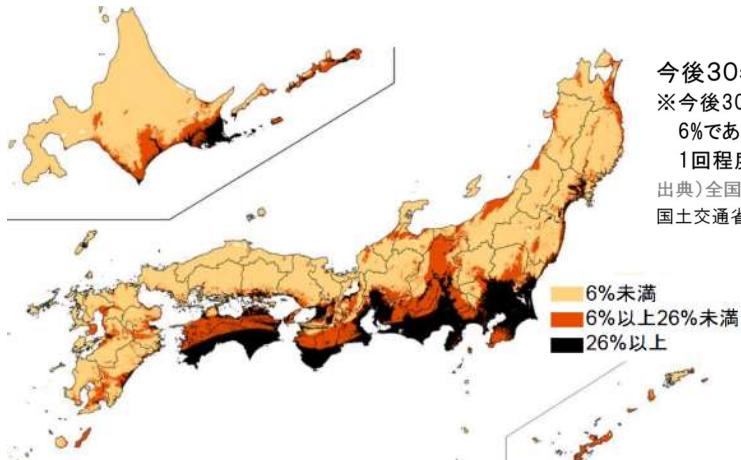
(1) 施策の背景

これまでに平成7年兵庫県南部地震での被災を踏まえ、落橋・倒壊等の致命的な損傷に至らない橋梁の耐震対策を実施してきました。また、平成28年4月に発生した熊本地震の教訓を受け、大規模地震等の発災後に速やかな機能回復を行い緊急車両等の通行を確保することで、災害時に人的支援・物資輸送に寄与できるよう耐震対策を推進していきます。

(2) 全体計画と過年度の実績

地震発生後速やかな機能回復が可能な性能を目指す耐震対策を、ロックング橋脚を有する橋梁については令和元年度まで、大規模地震の発生確率が26%以上の地域の橋梁については早期の対策完了を目指し推進しています。

ロックング橋脚を有する橋梁の耐震対策については、全89橋の耐震対策が完了しました。また、他の橋梁についても、大規模地震の発生確率26%以上の地域の橋梁を優先し、約580橋について工事に着手しました。また、大規模地震の発生確率26%未満の地域の橋梁も合わせて、約240橋の設計を実施しています。



今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率

※今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が26%、

6%であることは、それぞれごく大まかには、約100年、約500年に

1回程度、震度6弱以上の揺れに見舞われることを示す。

出典)全国地震動予測地図2016年版(地震調査研究推進本部)を基に作成
国土交通省HPより <http://www.mlit.go.jp/road/bosai/measures/index1.html#1-6>

(3) 令和 6 年度の取り組み

大規模地震発生確率 26%以上の地域について、約 60 橋（累計約 250 橋）の対策が完了し、約 20 橋（累計約 580 橋）の契約が完了しました。

大規模地震発生確率 26%未満の地域について、約 30 橋（累計約 210 橋）の対策が完了し、約 20 橋（累計約 280 橋）の契約が完了しました。



(4) アウトカム指標

■橋梁の耐震補強完了率 [単位：%] 15m 以上の橋梁数に占める耐震性能 2 を有する橋梁数の割合		目標値	実績値
	令和 6 年度	71.2	70.5
	令和 7 年度	73.4	

(5) 令和 7 年度目標設定について

橋梁個別の耐震設計の進捗及び現地状況や関係機関との協議状況等を踏まえ、令和 7 年度の目標値を 73.4%とします。

(6) 今後の対応方針

引き続き、橋梁個別の耐震設計及び関係機関との協議等を行い、計画的に対策を実施していきます。

2.3. 大規模災害などの緊急時に備えて

2.3.1. 災害対応力の強化

東日本大震災は、地震動、地滑り、液状化といった直接被害のほか、大津波による壊滅的被害、原子力発電所の被災、大規模火災、長期間に及ぶ大規模停電など重大災害が同時に発災し、広い地域、範囲で都

市機能が失われるなど、これまでにない未曾有の激甚災害でした。

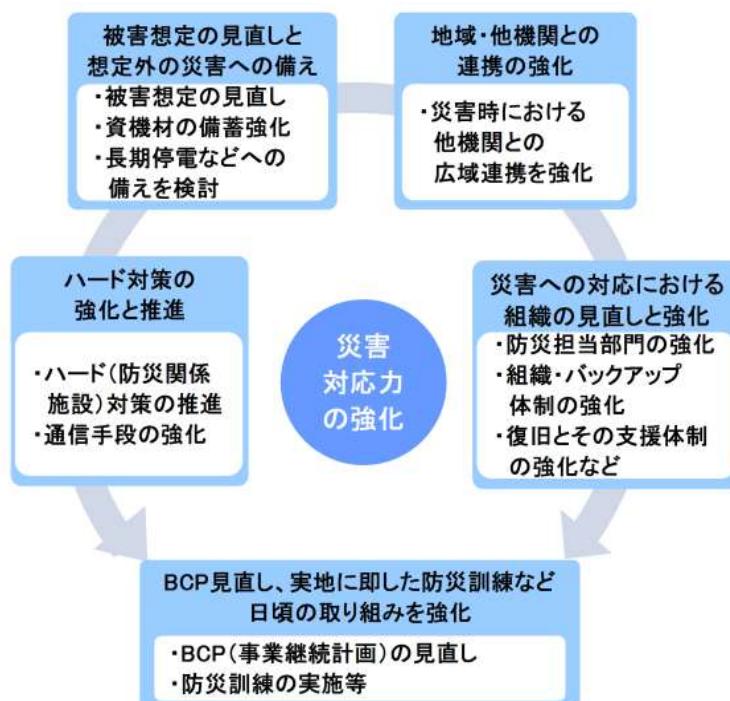
NEXCO 西日本では「災害対応力の強化」を図り、信頼性の向上を実現するため「想定を超えた広範囲の激甚災害にも対応できる仕組みを構築」し、発災時には速やかに高速道路を復旧し、被災地域の救急・復旧・復興に貢献することを中期経営計画（MP2015）より重点施策として推進してきました。

また、平成 28 年熊本地震を受けて、更なる災害対応力の強化のための課題を抽出し、特に初動対応に係る課題について、初期点検方法の見直しや初期情報把握ツールの整備を実施しました。

令和 7 年度以降も、これまで取り組んだ内容について、防災訓練や研修の他、降雨災害・雪氷等で日頃から活用できる体制作りを推進し、災害対応力の強化を図ります。

(1) 災害対応力の強化

災害対応力の強化にあたっては、「①着実に機能を果たす仕組み」「②臨機に対応できる仕組み」「③地域・他機関と連携した仕組み」の 3 つの視点から整理した「5 つのテーマ」について取り組んでいます。



(2) 被害想定の見直しと想定を超える災害への備え

◆道路構造物の被害想定の見直し

NEXCO 西日本管内で想定される地震としては、南海トラフの海溝型地震の他、それよりも前に発生する可能性が高いとされる内陸活断層に伴う直下地震があります。直下地震については、これまで、国により公表されている 36 の活断層について有識者を交えた委員会により審議し、潜在するリスクを明確化するとともに高速道路に及ぼす影響について検証を実施してきました。また、海溝型地震については、東日本大震災を踏まえ、中央防災会議（内閣府）で見直された被害想定をもとに、高速道路における津波影響範囲の把握や必要備蓄資機材の検討を実施してきました。

◆資機材の備蓄強化

のり面災害等発生後の迅速な道路機能確保に向けて、資機材配備の基本的な考え方を整理し、資機材の配備拠点や対面通行規制を見据えた必要な資機材の配備が完了しました。さらに、地震発生時において一時的に休憩施設に避難されるお客様に対して、必要な防災備蓄品の整備を進めてきました。

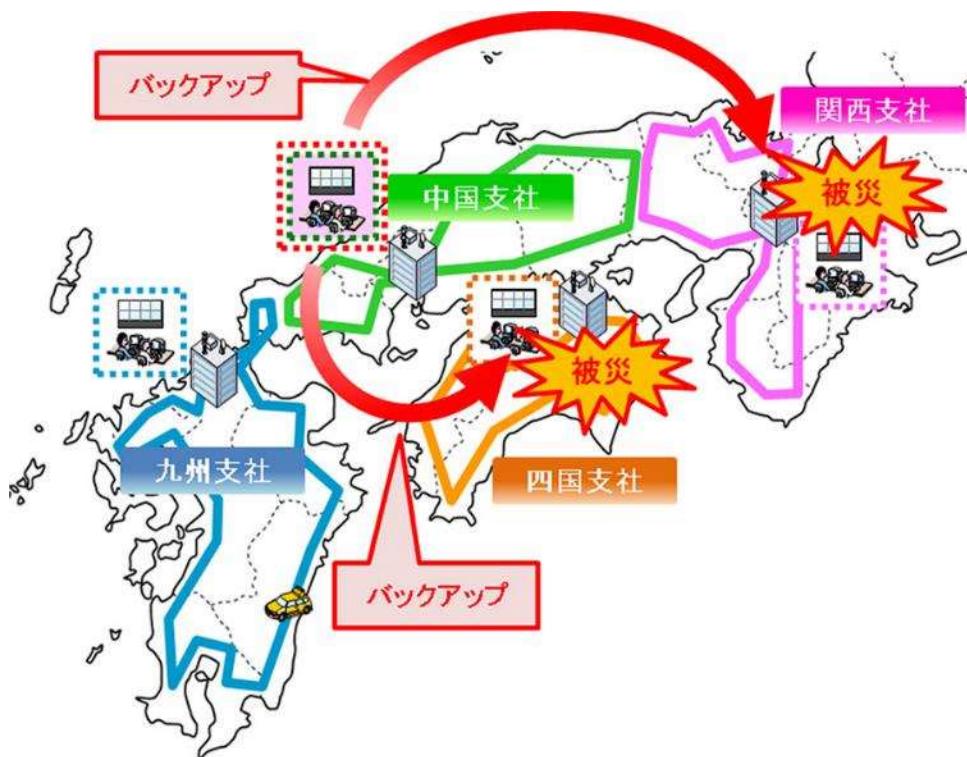
令和7年度は整備された資機材を活用した訓練を引き続き実施することにより、災害発生時に迅速な対応ができるよう実効性を高めていきます。

(3) ハード対策の強化と推進

◆通信手段の強化

地震などの災害で各支社の道路管制業務の拠点である道路管制センターが壊滅的な被害を受けた場合においても、集中制御機能により効率的にネットワーク経路を切り替える災害対応型の交通管制システムを導入することで、間断なく業務を維持できる機能（バックアップ管制）を付加した新たな道路管制センターを、中国支社にて運用を開始しています。災害発生時の迅速な対応に備え、定期的にバックアップ訓練を実施していきます。

«南海トラフ地震が発生し関西・四国支社が被災した場合のバックアップイメージ»



(4) 地域・他機関との連携の強化

◆災害時における他機関との広域連携を強化

1) 自治体との連携

大規模な災害が発生した場合に、初動段階から高速道路及び一般道の管理者が相互に緊密な連携・調整を図り、迅速かつ円滑な災害対応を図ることを目的に、関係する24府県と「大規模災害発生時等における相互協力に関する協定（防災協定）」を平成24年度までに締結を完了しました。

2) 自衛隊との連携

大規模災害時の迅速な緊急交通路確保や被災地支援を連携して実施することを目的に、陸上自衛隊中部方面隊及び同西部方面隊と「連携に関する実施協定」を平成 24 年度に締結するとともに、具体的な連携内容の調整、合同訓練を実施してきました。また、自衛隊が保有するヘリコプターからの映像を活用する協定も締結し、災害時に備えた様々な連携を強化に努めています。令和 6 年度は、中部方面隊及び西部方面隊とヘリコプターを実際に飛行させ、映像伝送を相互確認する訓練や休憩施設の開口部を活用した自衛隊車両の通過訓練を実施するなど連携強化に努めました。

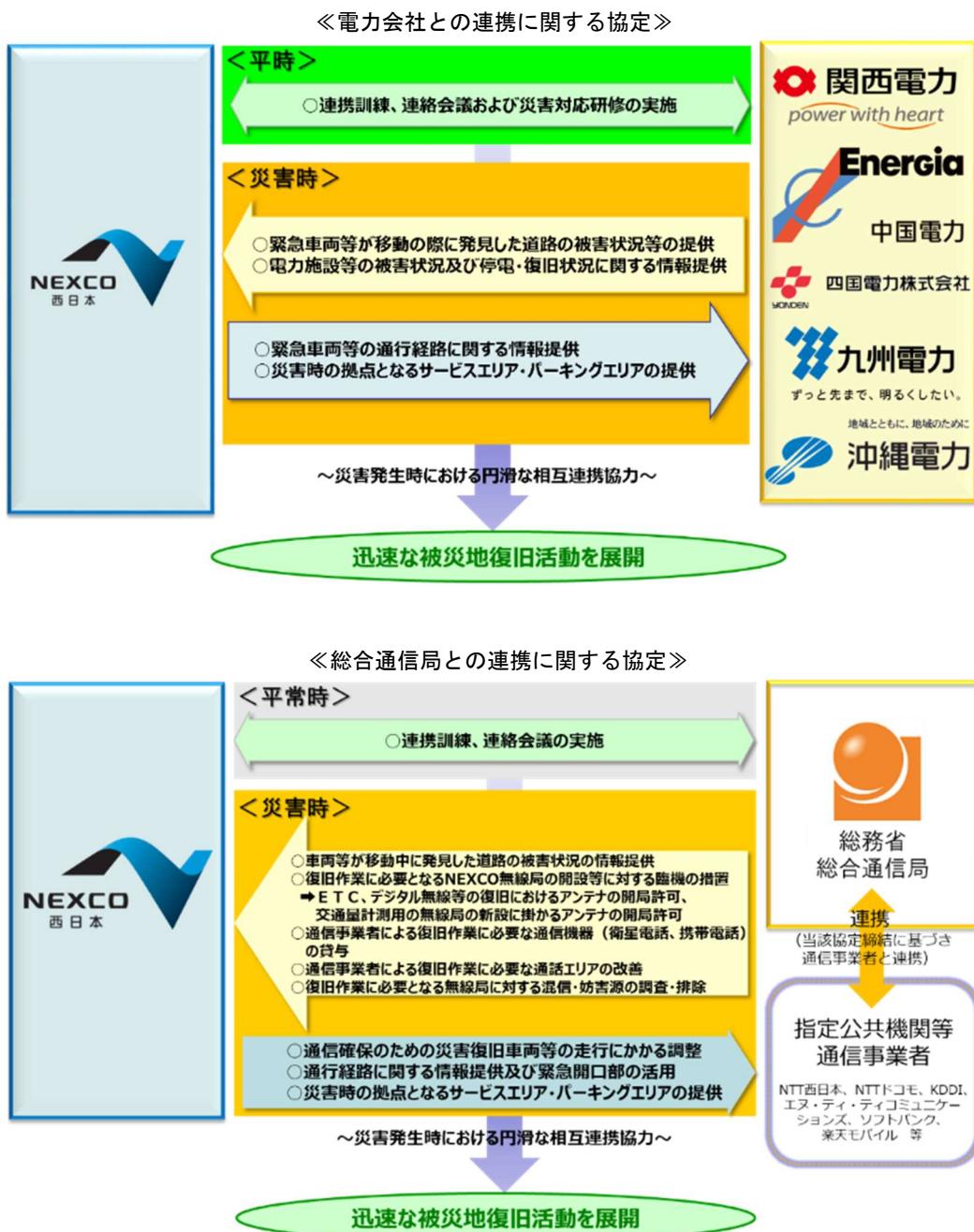


3) DMAT との連携

災害発生時における被災地域医療活動との連携強化を図ることを目的に、独立行政法人国立病院機構医療センター及び同法人大阪医療センターと NEXCO3 会社において、「災害発生時における連携に関する協定」を平成 28 年度に締結しました。令和 6 年度においては、協定に基づく連携マニュアルの作成や DMAT 事務局との連絡調整会議を行い、協定の運用に関して認識共有を図るなど、顔の見える関係づくりの構築に努めました。

4) インフラ事業者との連携

災害発生時において、迅速な被災地での復旧活動の展開を目的に、平成 30 年 1 月に関西電力株式会社と、平成 30 年度には中国電力株式会社、四国電力株式会社、九州電力株式会社及び沖縄電力株式会社との相互連携に係る協定を締結しました。また、令和 2 年 6 月に中国総合通信局、令和 4 年度には近畿総合通信局、四国総合通信局、九州総合通信局との相互連携に係る協定を締結しました。引き続き、日頃から災害対応の課題を共有し、連携訓練、連絡会議等を通じて本協定の実効性を高めていきます。



5) 今後の対応方針

令和7年度は整備された設備や備蓄資材を用いて、引き続き関係機関と連携した実動訓練を行うとともに、課題抽出及び改善等に継続的に取り組み、災害発生時の対応強化を進めます。

(5) 防災訓練など日頃の取り組みを強化

関係機関が機能的かつ円滑に災害対応にあたれるよう、日頃から図上訓練や災害の疑似体験、実動訓練を合同で開催し、発災時の役割分担、災害対応上の課題や情報の共有が重要と認識することで、関係機関と顔の見える関係の構築に効果をあげています。

今後も引き続き関係機関と合同による図上訓練、実動訓練などを通じて日頃から関係機関との連携強化、災害対応手順の相互確認を継続します。

《令和6年度に実施した主な訓練》



<大規模津波防災総合訓練：京都(高)>



<和歌山県 総合統制室応急対策訓練：関西支社>



<大雪対応訓練：中国支社>



<緊急開口部活用訓練（総合通信局）：四国支社>



<現地状況映像伝送訓練：九州支社>



<緊急開口部活用訓練（陸自）：宮崎(高)>

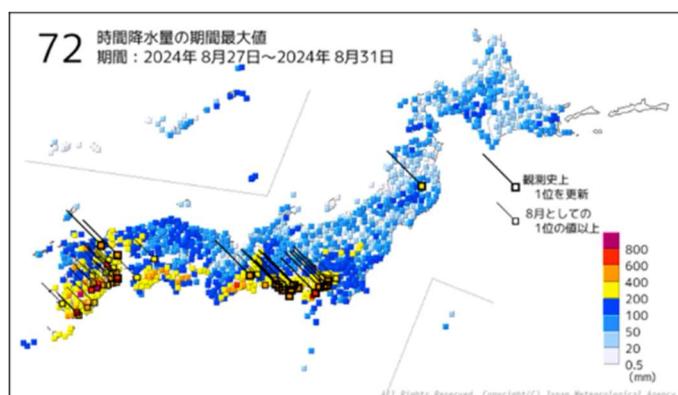
2.3.2. 令和6年度豪雨災害（通行の早期確保に向けた取り組み）

(1) R6年8月台風10号

1) 被災概要

令和6年8月に発生した台風10号が非常に強い勢力のまま九州南部に上陸して、非常に遅い速度で勢力を弱めながら九州を横断するように進行し、令和6年8月27日から9月1日にかけて西日本の太平洋側を中心に大雨となった。この台風により鹿児島県や宮崎県南部に暴風・波浪特別警報が発表され、大分県や宮崎県では線状降水帯が発生し河川氾濫や土砂災害などの災害も多数発生し甚大な被害が生じた。NEXCO西日本では、管理する3,603kmのうち約19%にのぼる677.7kmで通行止めとなり、本線に影響のある災害は3箇所発生しましたが、24時間体制による応急復旧工事により、10月23日10時00分をもって、全区間の通行止めを解除することができました。

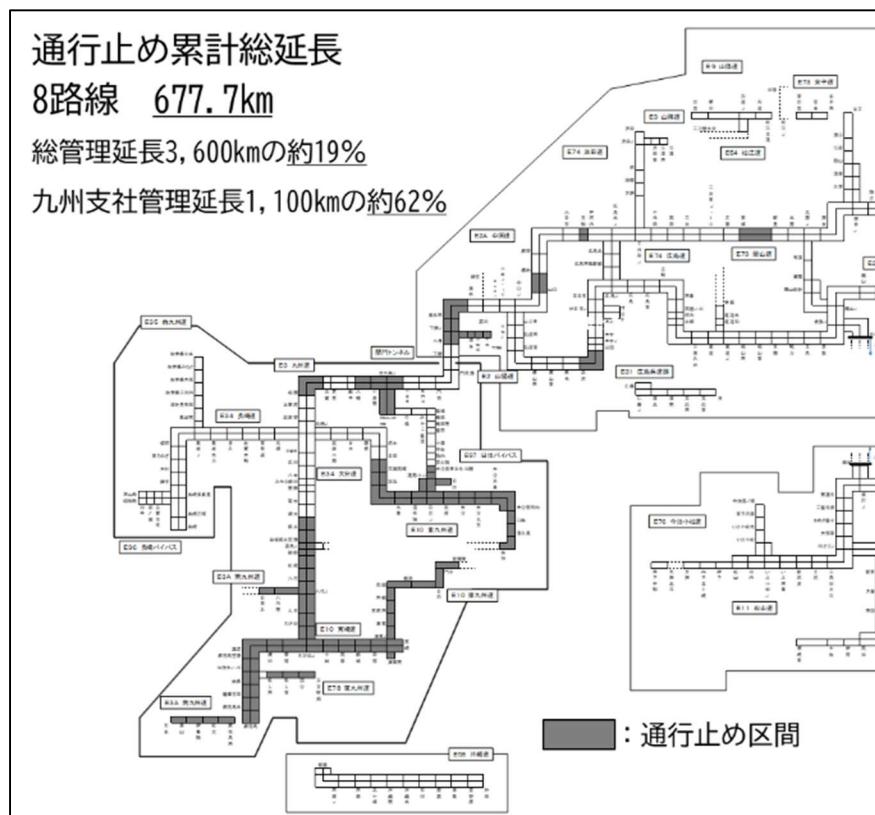
《出典：気象庁（令和6年8月8日発表）》



NEXCO西日本：雨量データ

鹿児島管内	最大時間雨量 東九州道 前谷橋 56.5mm/h 最大連続雨量 南九州道 松元橋 375.0mm
宮崎管内	最大時間雨量 東九州道 宮崎西IC 78.5mm/h 最大連続雨量 九州道 池島川 452.5mm
大分管内	最大時間雨量 大分道 飛岳 80.0mm/h 最大連続雨量 大分道 飛岳 772.5mm

«通行止め累計総延長：677.7km(総管理延長の19%)»



2) 主な被災状況

① E34 大分自動車道 湯布院IC～日出JCT

【被災概要】

8月29日（木）に道路区域外からの土砂流入により上下線に土砂が堆積しました。応急復旧作業を行い、9月3日（土）に暫定交通開放（上り線を暫定1車線開放）として通行止め解除、9月9日（月）には、復旧が完了し、全面開放を実施しました。

【位置図】



【被災状況】



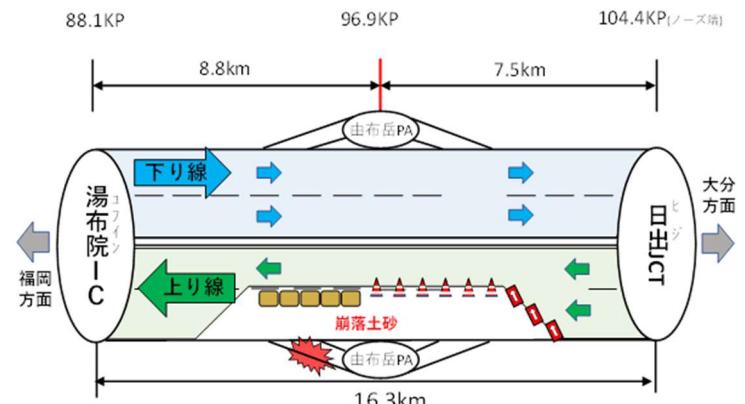
【作業状況①:8/31_14:30時点】



【作業状況②:8/31_14:30時点】



【暫定交通開放】



【復旧完了後】



② E10 東九州自動車道 真木IC～津久見IC

【被災概要】

8月29日（木）に大雨の影響により切土のり面が崩落しました。24時間の復旧体制を構築し、有識者による技術委員会を立ち上げ、復旧方法に対する技術的指導や助言のもと、早期通行止め開放を念頭に置いた復旧対策を検討し、通行止め開始から約2か月後の10月23日（水）に本復旧が完了し、通行止めを解除しました。渋滞対策として災害時交通マネジメント検討会が設置され、関係機関と連携しうるルートを案内するなど、お客様への広報も適切に実施しました。

【位置図】



【被災状況】



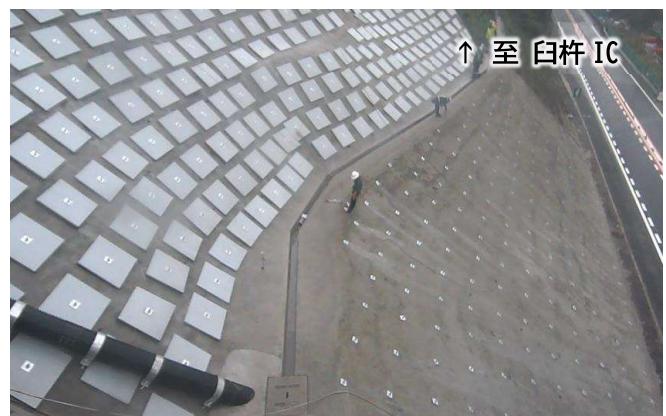
【作業状況】



【技術検討会 開催状況】



【復旧完了後】

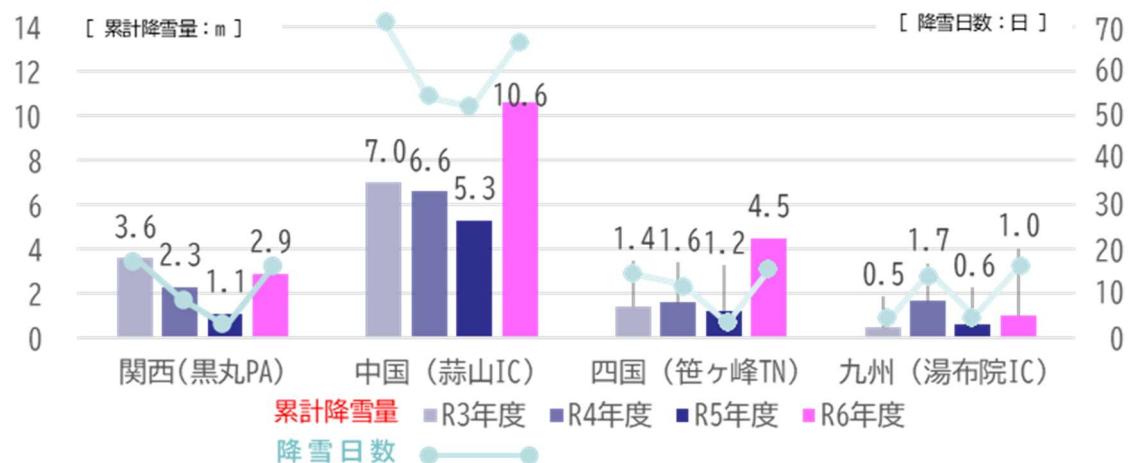


2.3.3. 冬期における交通確保

(1) 令和 6 年度の冬期気象状況

令和 6 年度は、寒気の流れ込みが強く、2 月を中心に強い冬型の気圧配置が長期間にわたって続きました。日本海側を中心に大雪となり、全国的に気温も低く低下したため、暖冬といわれた昨年度（R5 年度）と比較すると、降雪量・降雪日数は増加しました。

«R6 冬期(12 月～3 月)の総降雪量（各支社代表地点）»

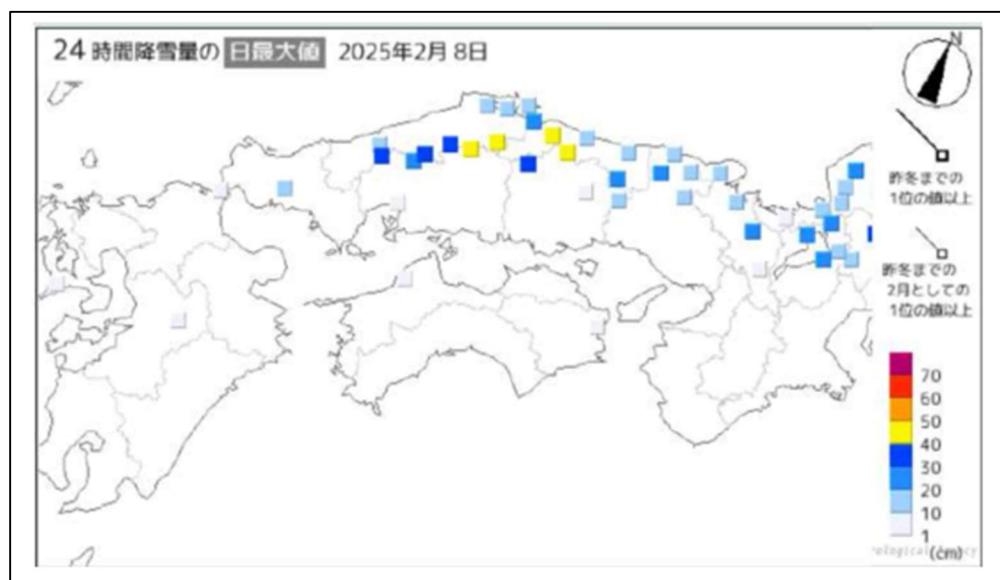


《R6 冬期の主な通行止め事象【R7. 2. 3~9 大雪事象】》

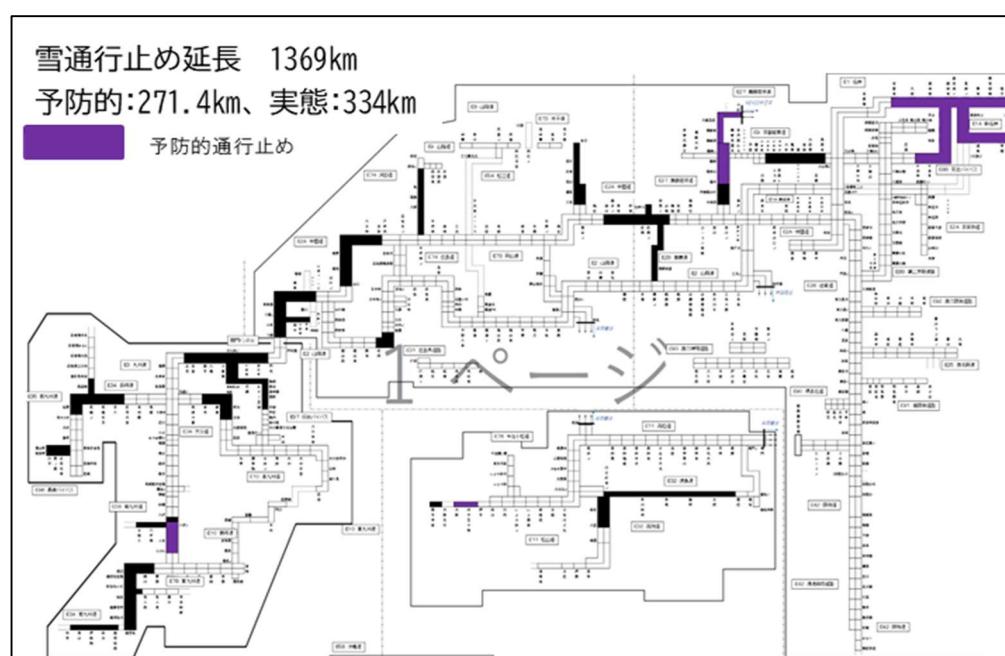
日本付近は2月3日から強い冬型の気圧配置となり、今シーズン一番の強烈な寒気が流れ込みました。日本海には筋状の活発な雪雲（JPCZ）が形成され、西日本の広範囲で雪雲が発達・流入し、降雪が強まり、4日から6日頃にかけては西寄りの風の影響で、7日～8日頃は北西の風の影響で、それぞれ強弱をつけながら降雪が続きました。

西日本高速道路が管理する高速道路（3,603km）のうち約38%にあたる約1369kmにおいて、通行止め（累計延長）が発生しました。また、2月7日（金）夜間には、名神・新名神及び並行する国道との同時の予防的通行止めを実施し、国土交通省・NEXCO中日本・関係府県・警察など関係機関一体となった対応により、大規模な車両滞留等を回避することができました。

《出典：気象庁（令和7年2月9日発表）》



《通行止め累計総延長：1369km（総管理延長の38%）》



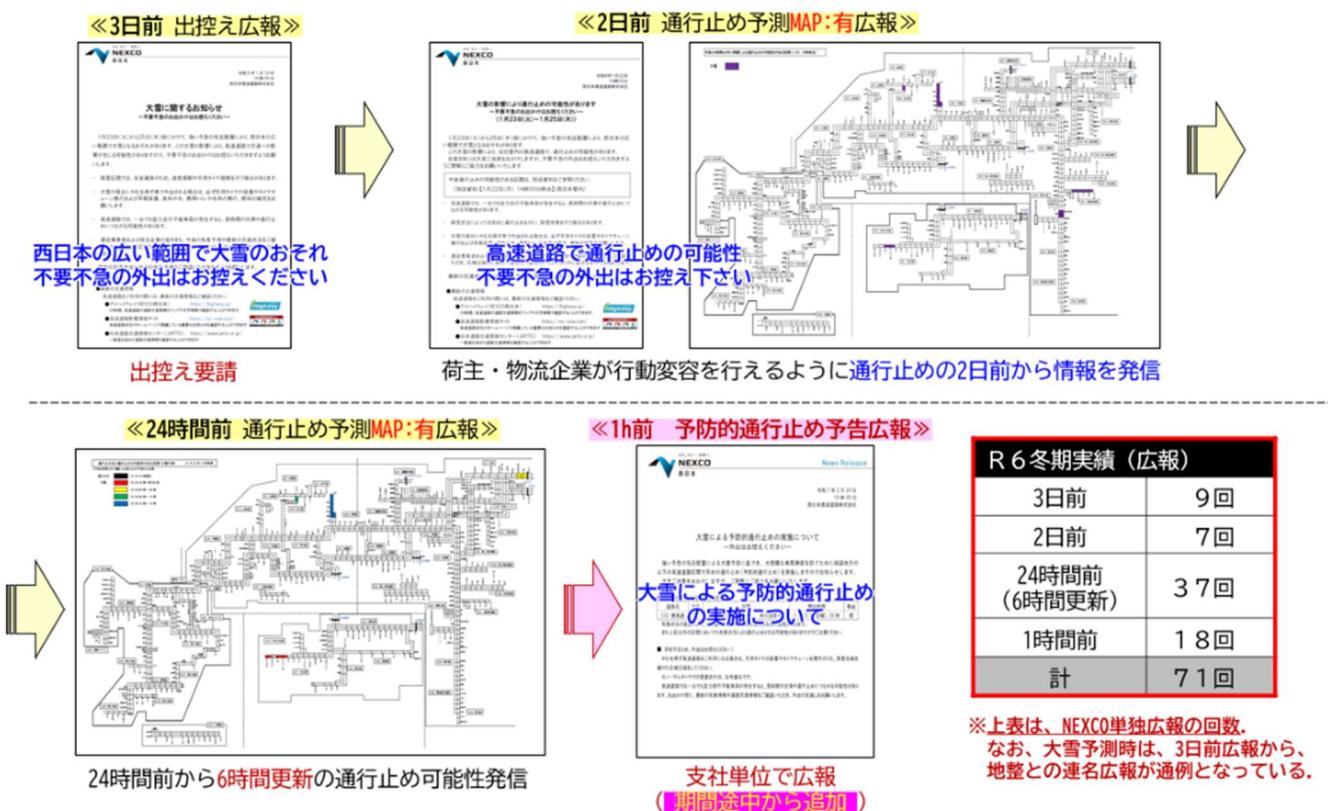
(3) 令和 6 年度の取り組み

令和 6 年度においては、令和 3 年 3 月に改訂された国の大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ(平成 30 年 5 月)における大雪時の道路交通を確保するための具体的な対応方針である「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避する」という考え方に基づき、通行止めの早期実施・早期解除に努めました。

なお、大規模な車両滞留や長時間通行止めの抑制を目的として、シーズン突入前の記者発表や HP、CM、ラジオ、WEB、SNS、iHighway 等を用いた出控え広報を行うとともに、最新の交通状況や気象情報の確認、冬用タイヤ装着などのお願いを繰り返し行いました。

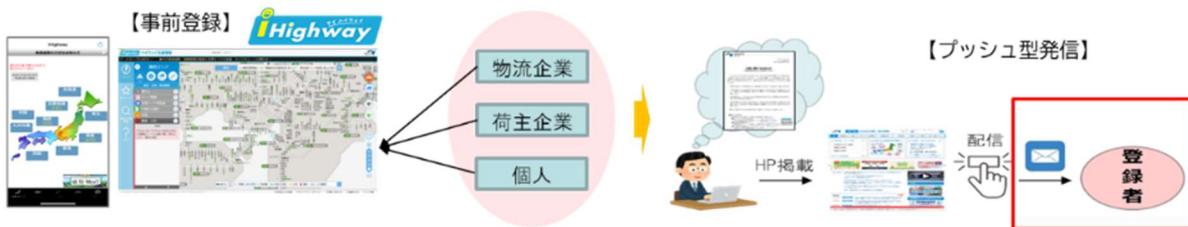
また、iHighway のメール送信機能を活用して、運送事業者や荷主等へ当社 HP に掲載された情報を、メールアドレス登録者のうち、お知らせメール受信希望者へ道路交通情報をプッシュ型で発信しました。

《R6 冬期に実施した情報提供の取組み》





« プッシュ型広報の取組み »



(3) 今後の対応方針

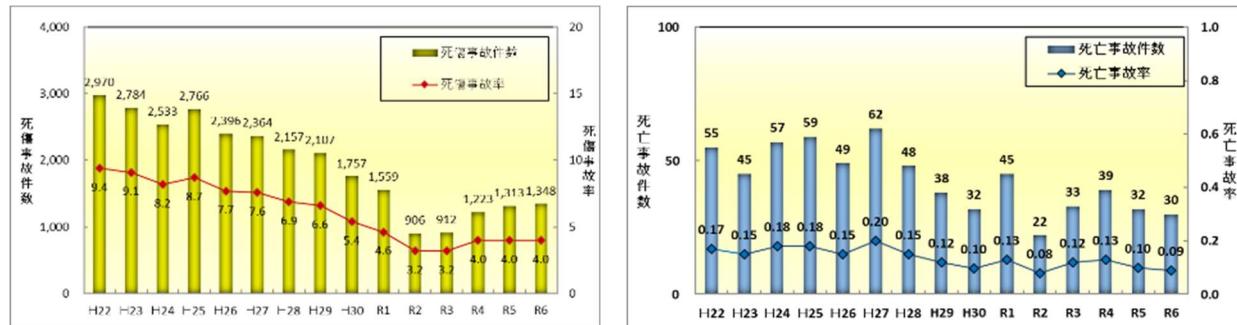
令和7年度は、引き続き「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避すること」を実現するため、関係機関との連携強化を図るとともに、大規模な車両滞留や長時間通行止めの抑制を目的とした積極的な事前広報を行い、冬季の円滑な交通確保に向けて取り組みます。

2.4. 交通安全の取り組み

2.4.1. 交通安全対策

(1) 施策の背景

高速道路における交通事故（死傷事故）は、過年度では毎年約2,000件発生（平成22年～令和5年の平均）しています。令和6年は年間1,348件発生しており、過年度平均と比較すると減少傾向となっています。引き続き高速道路における安全・安心を確保すべく、円滑な交通を確保し、安全対策を推進することにより、死傷事故の減少を目指します。



「死傷事故、死亡事故の推移」※暦年データ

(2) アウトカム数値結果

死傷事故率 [単位：件/億台キロ] 自動車動向車両1億台キロあたりの死傷事故件数（警察調べ）		目標値	実績値
	令和6年度	3.8	4.0
	令和7年度中期	3.6	

(3) 令和6年度の取り組み

令和6年度は、『中期経営計画2025』で定めた令和7年度の目標値である3.6件/億台キロの達成に向けて、3.8件/億台キロを目標値として設定しました。令和6年度の実績値は4.0件/億台キロとなり、目標の達成には至りませんでしたが、引き続き、事故多発箇所を中心に実施した追突及び車両接触事故対策や暫定二車線区間における対向車線逸脱防止対策などの各種対策の推進を図ります。

車線逸脱防止対策（導流レーンマーク・凹凸レーンマーク等）及び区画柵（ワイヤロープ）による対向車線逸脱防止対策を実施し、安全・安心を確保するための対策を継続的に推進してきました。

【主な取り組み】

- ・事故多発箇所において、舗装改良や注意喚起看板の設置等を実施
- ・暫定2車線区間の車線逸脱防止対策・正面衝突事故防止対策として、導流レーンマーク、凹凸レーンマーク及び区画柵（ワイヤロープ・センターパイプ・センターブロック）による対策を継続的に実施。併せて、ワイヤロープ区間では視認性向上等の対策を実施。
- ・事故防止対策の取り組みとして、交通管理者と連携を図りながら安全対策、啓発活動を実施



«区画柵（ワイヤロープ）の設置»



«区画柵（センターパイプ）の設置»



«区画柵（センターブロック）の設置»



«ワイヤロープ区間における視認性向上対策»

(3) 今後の対応方針

令和7年度においては、長大橋梁・トンネルに試行設置した区画柵（センターパイプ、センターブロック）の試行設置拡大を順次進めてまいります。

(4) 令和7年度目標設定について

死傷事故率の令和7年度の目標値は、『中期経営計画2025』で定めた3.6件/億台キロ（令和元年度実績から約2割削減する目標）に設定しました。

2.4.2. 交通安全啓発活動（SND）

わき見をし「ながら」の運転、スマートフォンを操作し「ながら」の運転、運転手の身勝手なあおり運転（イライラし「ながら」の運転）などのいわゆる「ながら」運転を対象に、高速道路での交通事故につながる危険運転を撲滅し、交通事故ゼロを目指すべく、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社、株式会社エフエム大阪とNEXCO西日本の4社共同で、持続的な交通安全啓発活動として「STOP! NAGARA DRIVING PROJECT」（通称「SNDプロジェクト」）を推進しました。

公式ホームページ内の「サポーター」の募集、交通安全啓発へのメッセージを発信するラジオ番組の放送、「ながら」運転撲滅へのメッセージを募集するメッセージキャンペーンの開催、地域と連携した交通安全啓発イベントの開催など、ドライバーの方々の交通安全意識の向上に取り組みました。

また、メッセージキャンペーンの結果は、SND プロジェクトと連携している、エフエム大阪が主催する飲酒運転撲滅プロジェクト「STOP! DRUNK DRIVING PROJECT」（通称「SDD プロジェクト」）において毎年開催される「LIVE SDD 2025」にて発表しました。

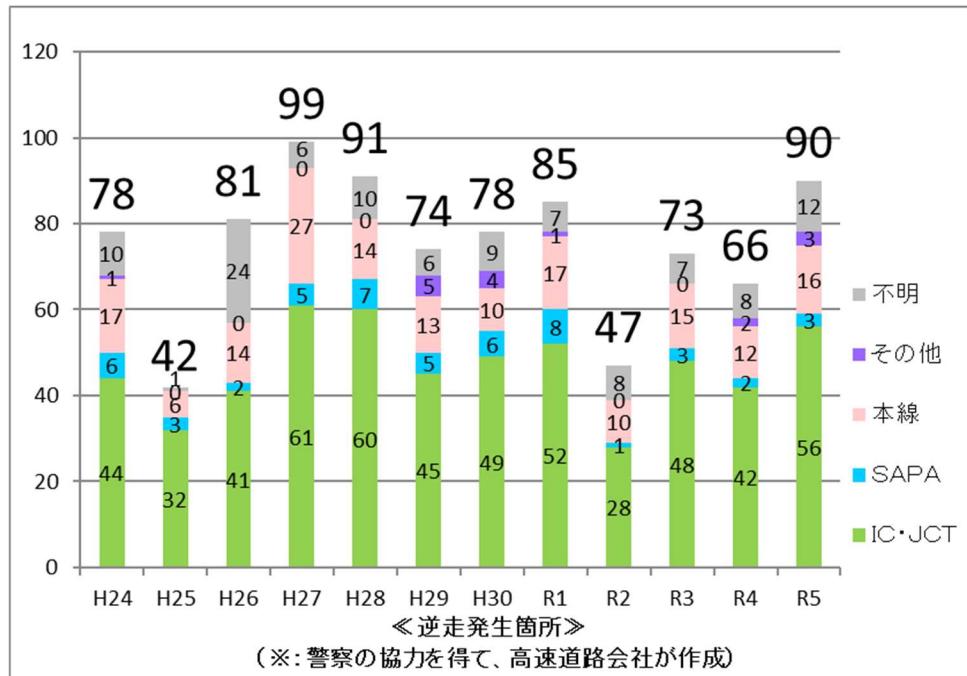


2.4.3. 逆走対策

(1) 施策の背景

高速道路における逆走は、ひとたび事故が発生すると重大事故となるばかりか、何の落ち度もなく運転されているお客様にも、甚大な被害をもたらす可能性がある非常に危険な行為です。

NEXCO 西日本管内における逆走件数^(※)は、以下のとおり推移しており、年間約 70~90 件発生し、そのうち事故に至った件数は、年間約 10~20 件となっています。



(2) アウトカム数値結果

逆走事故件数 [単位：件] 逆走による事故発生件数		目標値	実績値
	令和6年度	1	13
	令和7年度	0	
逆走事案件数 [単位：件] 交通事故又は車両確保に至った逆走事案件数	令和6年度	—	84

(3) 令和6年度の取り組み

移管を受けた道路についても、逆走による事故防止対策として、高速道路本線合流部や出入口部での対策の他、一般道接続部の対策を着実に実施しました。また、逆走が複数回発生している IC について、動画による啓発活動等も新たな対策として取り組みました。そのほか、全国統一での逆走啓発活動「無くそう逆走」を引き続き実施しました。



《高速道路本線合流部》



《高速道路出入口部》



《逆走啓発活動》

◆取組事例(諫早ICへのアクセス案内:NEXCO西日本)



«動画による啓発活動(長崎道 諫早 IC)»

(4) 令和 7 年度目標設定について

『中期経営計画 2025』にて逆走事故の撲滅を目標としており、令和 7 年度の目標値は 0 件に設定しました。

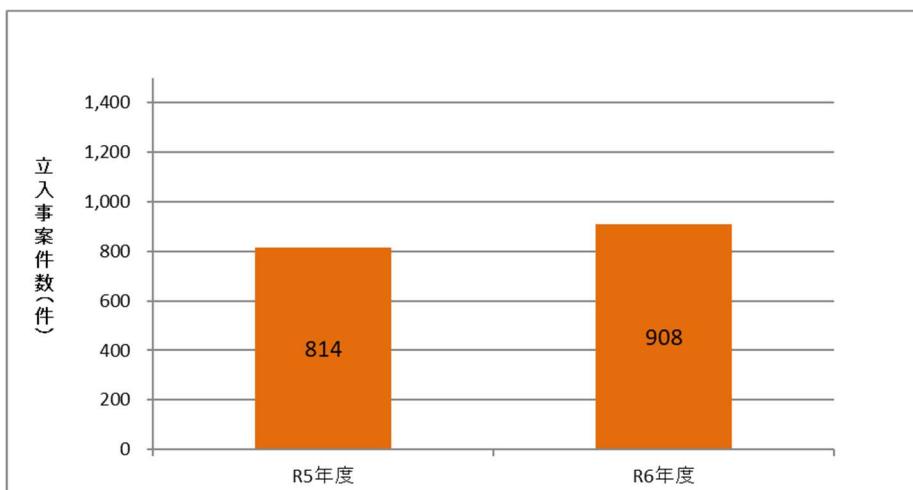
(5) 今後の対応方針

令和 6 年度までに実施した逆走対策の見直しを含め、一般道接続部の対策、逆走公募技術の更なる現地展開が可能な箇所について、対策を進めます。また、令和 6 年度に着手した新たな公募技術（テーマ IV・テーマ V）の技術検証等にも取り組んでまいります。

2.4.4. 歩行者等の立入対策

(1) 施策の背景

NEXCO 西日本における歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立ち入り、保護した事案の件数は以下のとおり推移しており、毎年約 900 件確認されています。高速道路における立ち入りは、重大事故に発展する可能性が高く非常に危険な行為です。



«立入事案の理由 (NEXCO 調べ) »

	令和 5 年度	令和 6 年度	計
道路間違い・誤進入	379	424	803
認知症の疑い・飲酒等	89	92	181
その他	294	355	649
不明	52	37	89
計	814	908	1,722

(2) アウトカム数値結果

人の立入事案件数 [単位：件] 歩行者、自転車、原動付自転車等が高速道路に立入り、保護した事案の件数	目標値	実績値
	令和 6 年度	730
	令和 7 年度	700

(3) 令和 6 年度の取り組み

立入対策として、一般道接続部において注意喚起看板や路面標示の設置を実施しました。また、休憩施設においても注意喚起看板等の設置を実施しました。



«ポストコーン・路面シール等による対策»



«標識及び路面表示による対策»

(4) 今後の対応方針

令和 6 年度の立入件数は種々の対策を講じているものの、昨年と比較して増加傾向にある為、更なる減少を目指し、引き続き対策を強化していきます。

(5) 令和 7 年度目標設定について

令和 7 年度の目標値については、令和 2 年度実績の 886 件から約 2 割削減することを目標とし、700 件としました。

2.5. 工事安全の取り組み

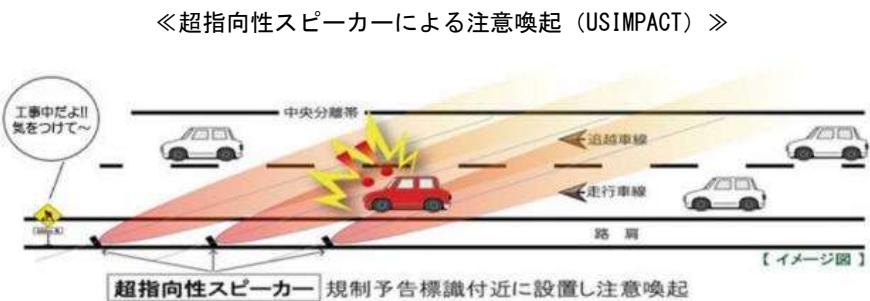
2.5.1. 工事規制区間における安全対策

維持管理・修繕工事などの工事規制中において、一般通行車両に工事関係者が撥ねられる受傷事故が発

生したことを受け、工事規制中の安全対策として、①超指向性スピーカーによる一般通行車両への注意喚起、②工事規制材の設置・撤去時の安全対策に取り組んでいます。

① 超指向性スピーカーによる一般通行車両への注意喚起

超音波を用いた超指向性スピーカーを標識車へ搭載し、一般通行車両へ注意喚起音を行い、工事規制中の安全に取り組んでいます。



② 工事規制材の設置・撤去の安全対策（機械化）

従来、人力で実施していた工事規制材の設置・撤去を、専用の車両で行うことで、工事関係者の安全確保に取り組んでいます。（ラバーコーンの設置・回収：ロボコーン、矢印板の設置・回収：ロボアロー）



《工事規制矢印板・ラバーコーン自動設置・撤去車両（ロボコーン・ロボアロー）》

また、トンネル手前など規制設置位置が固定化される箇所や路肩狭小部における工事規制予告標識の設置・撤去時の安全対策のため、固定式自動回転規制標識を設置し、安全確保に取り組んでいます。



《工事規制予告標識自動反転装置（E - 標識ローテーター）》

2.5.2. 工事中事故再発防止における意識向上

労働災害などの工事中事故について、令和5年度においても、受発注者一体となった工事安全の協議及び安全パトロールを実施し、社員・工事関係者の工事中事故における意識向上に取り組みました。



«重大事故リスクについての
受発注者間での確認・協議実施状況»



«安全パトロール実施状況»

2.6. 日々の業務の着実かつ継続的な実施

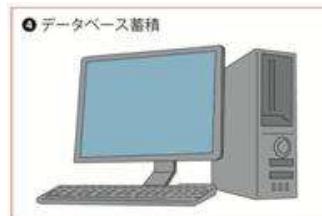
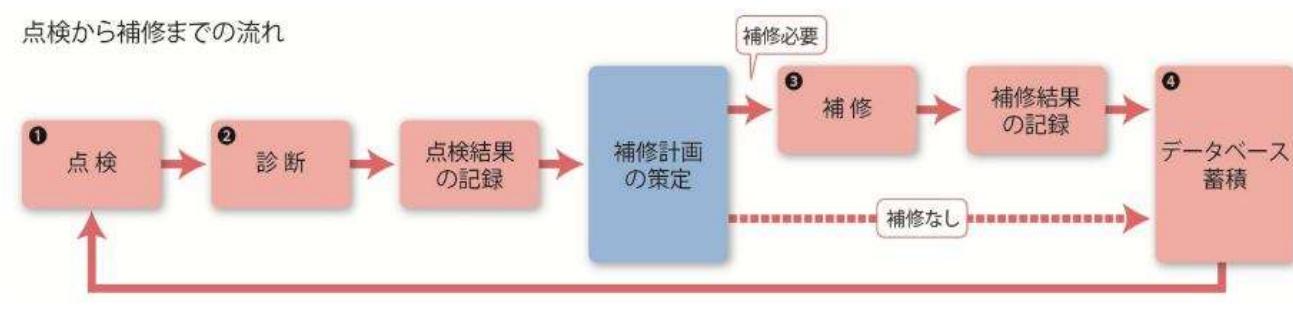
2.6.1. 保全事業システムの確立・推進

(1) 施策の背景

NEXCO西日本では、老朽化が著しく進展している道路構造物に対し、点検から補修に至る一連の業務を開始から完了まで管理するトータルマネジメント（保全事業システム）を確立し、点検の確実性と効率性を高め、的確な補修実施の判断と中長期的な補修計画の立案までを行う体制の構築に取り組んでいます。

また、日々の点検・調査結果や補修履歴など、道路保全業務で得たノウハウを共有・蓄積し、高速道路の新規建設事業等にも活かすことで、一層、耐久性の高い道路づくりに取り組んでいます。

点検から補修までの流れ



(2) 主な取り組み

■実施体制の強化

- ・ グループ協働体制による点検員の増員
- ・ 点検要領の見直し・業務の手順やルールの規定化
- ・ 人材育成・教育・体験型研修が可能な茨木技術研修センター開設
- ・ 点検の信頼性向上に向けた点検診断資格者制度の構築

■確実性、効率性を目指した、データベースの体系化

- ・ 点検計画から補修に至るデータや地図、図面、画像データなどを一体的なデータベースとして再構築

2.6.2. 新技術による点検・補修

高速道路の信頼性を高めるため、点検・補修や災害対策といった総合的な予防保全を効率的に進め、外部機関とも連携しながら、さらなる技術の高度化や新技術の開発を推進しています。

これまでの目視・打音・触診等による点検に加えて、新技術により橋梁・トンネルなどのコンクリートの表面や舗装路面を撮影し、ひび割れ等の変状を客観的に確実に把握する技術を取り入れています。

また、点検業務等へ GPS を搭載した共通の業務支援タブレットを導入し、現場作業の効率化や、資料作成作業の軽減を図ります。



«トンネル覆工調査»



«路面性状調査»



《高解像度デジタルカメラ撮影システム》



《UAV活用例》



《業務支援タブレット活用例》



《赤外線画像判定支援システム》



2.6.3. 道路構造物の点検計画と実施状況

(1) 点検計画と実施状況

お客様が 24 時間 365 日、安全かつ円滑にご利用いただけるよう、路面や構造物、施設設備などの点検に努めました。

橋梁、トンネル等の詳細点検の方法と頻度については、道路法施行規則が一部改正（「道路法施行規則の一部を改正する省令」平成 26 年 3 月 31 日公布、平成 26 年 7 月 1 日施行）されたため、保全点検要領を一部改訂し平成 26 年 7 月 1 日から近接目視により、5 年に 1 回の頻度を基本として実施しています。

①点検種別・作業水準・数量（詳細の内容については、維持、修繕その他の管理の仕様書に記載）

区分	点検種別	作業水準	点検数量(R6 年度)
土木点検	日常点検	4 ~ 7 日／2 週	作業水準どおり実施
	基本点検	1 回以上／年	作業水準どおり実施
	詳細点検	1 回以上／5 年	(橋梁) 1,681 橋 (トンネル) 180 チューブ
施設点検	日常機能点検	1 回以上／年	作業水準どおり実施
	定期機能点検	1 回以上／年	作業水準どおり実施
	日常点検	1 回以上／1・3 年	作業水準どおり実施
	詳細検査	1 回以上／5 年	作業水準どおり実施



≪路面の点検状況≫



≪遮音壁の点検状況≫



≪情報板の点検状況≫



≪トンネル覆工の点検状況≫



≪橋梁下面の点検状況≫

② 省令点検の実施状況と今後の計画

省令に基づく点検について、令和5年度より2巡目点検を開始し、点検進捗のため関係機関との協議・調整を図った結果、5箇年で実施する総資産の全ての点検を完了しました。

令和6年度年度も引き続き3巡目の点検を計画的に実施しました。

<省令点検計画>

構造物	単位	対象 数量	点検施設数					
			R6 実績	R7 計画	R8 計画	R9 計画	R10 計画	計
橋梁	橋	8,536	1,681	1,605	1,537	1,898	1,815	8,536
トンネル	チューブ	931	180	202	178	169	202	931
シェッド	基	1	1	0	0	0	0	1
大型カルバート	基	1,425	293	293	235	290	314	1,425
歩道橋	橋	8	2	3	0	1	2	8
門型標識	基	1,780	319	406	354	345	353	1,780

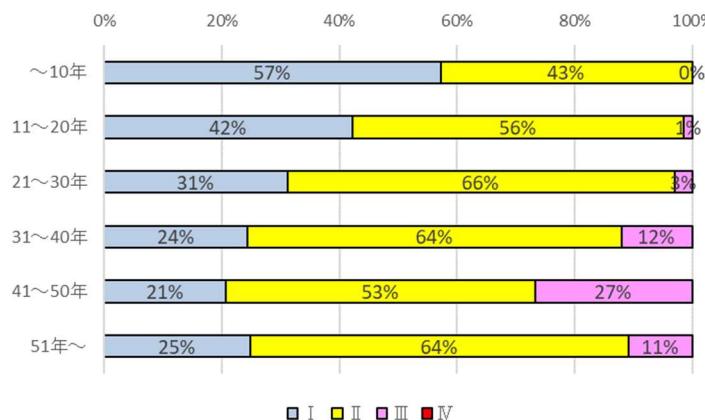
③ 省令点検による健全性区分

令和6年度の点検による健全性区分は下表のとおりです。経年数の増加とともに健全性Ⅲが占める割合が高くなっています。

<令和6年度点検結果>

構造物	単位	令和5年度点検結果					令和6年度点検結果				
		I	II	III	IV		I	II	III	IV	
橋梁	橋	1368	210	927	231	0	1681	327	1135	219	0
トンネル	チューブ	178	1	135	42	0	180	0	144	36	0
シェッド	基	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
大型カルバート	基	104	94	9	1	0	293	207	85	1	0
歩道橋	橋	2	2	0	0	0	2	0	2	0	0
門型標識	基	288	167	112	9	0	319	144	163	12	0

【参考】供用経過年別健全性判定区分 (R1～R5 全構造物)



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

④ 今後の対応方針

令和6年度より省令に基づく点検の3巡目を実施します。令和6年度も引き続き計画的に点検を推進して参ります。

(2) 点検結果に基づく補修計画及び実施状況

① 補修の推進

省令点検で確認された要補修構造物及び損傷について、緊急対応が必要な損傷・補修については即時対応し、その他の損傷・補修については計画的に補修を推進してまいります。

① 省令点検結果で健全性Ⅲ以上の構造物の補修状況及び計画

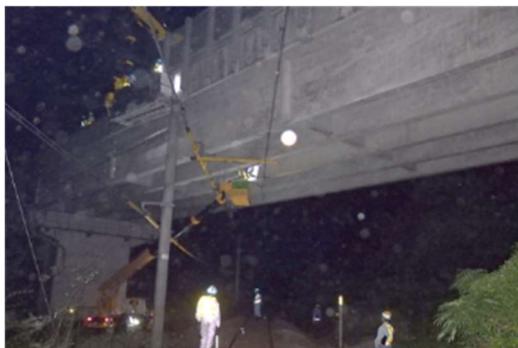
令和6年度までの省令点検の結果で健全性Ⅲ以上の要補修構造物における、令和6年度までの補修状況及び今後の補修計画は下表のとおりです。(平成26年度～令和11年度)

点検年度	構造物	単位	健全度基準以上の構造物数	補修実績数										補修計画数					補修率	
				H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10		
H26	橋梁	橋	94	16	13	11	18	14	22										100.0%	
	トンネル	箇所	79	0	18	42	9	6	4										100.0%	
	シェッド	基	0	0	0	0	0	0	0										0.0%	
	大型カルバート	基	43	1	17	7	13	1	4										100.0%	
	歩道橋	基	0	0	0	0	0	0	0										0.0%	
	門型標識	基	7	0	1	4	2	0	0										100.0%	
H27	橋梁	橋	162		9	33	19	19	25	57									100.0%	
	トンネル	箇所	160		4	68	69	5	9	5									100.0%	
	シェッド	基	0		0	0	0	0	0	0									0.0%	
	大型カルバート	基	60		4	21	28	2	2	3									100.0%	
	歩道橋	基	0		0	0	0	0	0	0									0.0%	
	門型標識	基	4		0	0	4	0	0	0									100.0%	
H28	橋梁	橋	125		6	13	20	9	45	32									100.0%	
	トンネル	箇所	71		3	42	19	2	1	4									100.0%	
	シェッド	基	0		0	0	0	0	0	0									0.0%	
	大型カルバート	基	6		0	1	3	1	1	0									100.0%	
	歩道橋	基	0		0	0	0	0	0	0									0.0%	
	門型標識	基	5		0	4	0	0	1	0									100.0%	
H29	橋梁	橋	275			20	51	19	13	29	143								100.0%	
	トンネル	箇所	43		0	8	20	1	1	13									100.0%	
	シェッド	基	0		0	0	0	0	0	0									0.0%	
	大型カルバート	基	12		0	2	3	2	4	1									100.0%	
	歩道橋	基	0		0	0	0	0	0	0									0.0%	
	門型標識	基	13		2	6	3	1	1	0									100.0%	
H30	橋梁	橋	289			3	6	34	20	177	49								100.0%	
	トンネル	箇所	44		2	1	19	0	18	4									100.0%	
	シェッド	基	0		0	0	0	0	0	0									0.0%	
	大型カルバート	基	7		0	3	0	2	0	2									100.0%	
	歩道橋	基	0		0	0	0	0	0	0									0.0%	
	門型標識	基	11		0	0	5	3	0	3									100.0%	
R1	橋梁	橋	220				13	8	18	101	54	20							97.3%	
	トンネル	箇所	63			33	1	4	11	5	11								103.2%	
	シェッド	基	1		0	1	0	0	0	0									100.0%	
	大型カルバート	基	13		6	0	2	4	0	1									100.0%	
	歩道橋	基	0		0	0	0	0	0	0									0.0%	
	門型標識	基	8		2	0	5	1	0	0									100.0%	
R2	橋梁	橋	190				0	19	68	37	38	28							85.3%	
	トンネル	箇所	41			0	2	23	11	1	4								90.2%	
	シェッド	基	0			0	0	0	0	0	0								0.0%	
	大型カルバート	基	2		0	1	1	0	0	0									100.0%	
	歩道橋	基	0		0	0	0	0	0	0									0.0%	
	門型標識	基	13		0	4	5	1	0	0	3								76.9%	
R3	橋梁	橋	198				5	60	34	35	21	43							67.7%	
	トンネル	箇所	42			6	14	2	3	1	16								59.5%	
	シェッド	基	0			0	0	0	0	0	0								0.0%	
	大型カルバート	基	2		0	1	0	0	0	0	1								50.0%	
	歩道橋	基	0		0	0	0	0	0	0	0								0.0%	
	門型標識	基	6		0	0	4	0	1	0	1	1							66.7%	
R4	橋梁	橋	267				17	79	53	23	12	83							55.8%	
	トンネル	箇所	57			7	29	1	2	0	18								64.9%	
	シェッド	基	0			0	0	0	0	0	0								0.0%	
	大型カルバート	基	1			0	0	1	0	0	0								100.0%	
	歩道橋	基	0			0	0	0	0	0	0								0.0%	
	門型標識	基	6		0	1	0	1	1	3									16.7%	
R5	橋梁	橋	231				17	74	16	41	11	72							39.4%	
	トンネル	箇所	42			0	5	0	2	0	35								11.9%	
	シェッド	基	0			0	0	0	0	0	0								0.0%	
	大型カルバート	基	1			1	0	0	0	0	0								100.0%	
	歩道橋	基	0			0	0	0	0	0	0								0.0%	
	門型標識	基	9		0	4	2	0	0	3									44.4%	
R6	橋梁	橋	219				5	30	53	55	51	25							2.3%	
	トンネル	箇所	36			0	7	8	8	4	9								0.0%	
	シェッド	基	0			0	0	0	0	0	0								0.0%	
	大型カルバート	基	1			0	0	0	0	0	0								0.0%	
	歩道橋	基	0			0	0	0	0	0	0								0.0%	
	門型標識	基	12			0	0	0	0	0	0	12							0.0%	
合計	橋梁	橋	2051	16	22	50	70	107	94	157	123	566	270	220	88	96	94	72	0	71.9%
	トンネル	箇所	642	0	22	113	120	40	69	27	17	86	51	21	7	18	18	35	0	84.9%
	シェッド	基	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100.0%	
	大型カルバート	基	147	1	21	28	42	8	19	6	9	7	3	2	0	1	0	0	98.0%	
	歩道橋	基	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%	
	門型標識	基	82	0	1	4	12	6	5	7	13	6	9	4	7	2	3	0	76.8%	

(3) 実施状況

1) 土木

【点検実施状況】



《橋梁下面の点検状況（鉄道交差）》



《橋梁下面の点検状況》



《ボックスカルバートの点検状況》

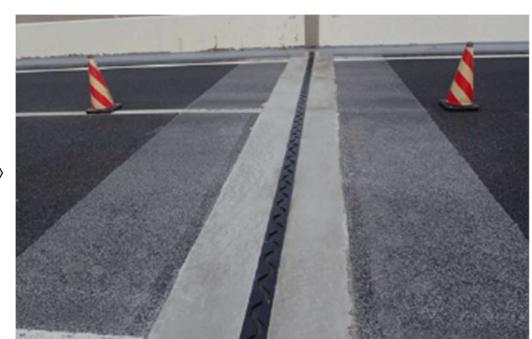
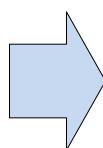


《トンネル覆工の点検状況》

【緊急対応が必要な損傷・補修の例】



《伸縮装置の損傷（補修前）》

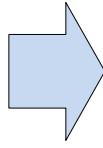


《伸縮装置の損傷（補修後）》

【計画的に対応する損傷・補修の例】



《橋梁上部工はく落対策（補修前）》



《橋梁上部工はく落対策（補修後）》

2) 施設

【点検実施状況】



«道路照明の点検状況»

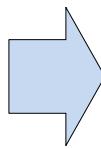


«トンネル換気設備の点検状況»

【緊急対応が必要な損傷・補修の例】



«トンネル照明の緊急補修（補修前）»

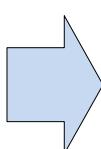


«トンネル照明の緊急補修（補修後）»

【計画的に対応する損傷・補修の例】



«トンネルジェットファン（補修前）»



«トンネルジェットファン（補修後）»

2. 6. 4. 道路構造物の補修状況

(1) 橋梁、トンネル、道路付属物

1) 施策の背景

橋梁、トンネル、道路構造物の健全性を維持し、安全な道路空間の確保を目指します。

2) 令和6年度の取り組み

令和6年度においては点検結果等に基づき、以下の補修を実施しました。

- ・ コンクリート片の剥落対策（橋梁・トンネル・大型カルバート）を実施
- ・ トンネル内装板を撤去し、必要に応じて内装塗装に変更
- ・ 漏水及び後打ちコンクリートの損傷がある伸縮装置の補修・取替



«コンクリート片剥落対策（橋梁）»



«桁端部補修（橋梁）»

3) 今後の対応方針

令和6年度に引き続き、橋梁補修においては既発注工事の推進に加え、大規模更新・大規模修繕（特定更新等工事）として床版補修等を計画的に着手していく予定であり、劣化が進行している桁端部補修や、端部の防鏽、床版防水工等を推進します。

トンネル及び道路附属物についても、点検結果に基づきトンネル覆工補修や標識板の補修・取替え、また、漏水樋の取替え設置等を計画的に実施してまいります。

(2) 舗装

1) 施策の背景

健全な舗装路面を確保し、安全で快適な道路路面の提供を目指します。

2) 全体計画と過年度の実績

安全で快適な道路路面を提供するために、路面の調査結果等から補修が必要と判断された箇所等についての補修を推進してまいります。

過年度の実績として、令和元年度においては98%、令和2年度においては97%、令和3・4年度においては98%、令和5年度においては97%の快適走行路面率を確保しました。

3) 令和6年度の取り組み

令和6年度の目標は、路面のわだち掘れ等の調査結果から、当該年度期首に補修が必要と判断した箇所の補修を実施し、過年度の目標達成状況を踏まえ、目標値を98%に設定しました。実施状況として、補修が必要となる箇所の精査を行いながら、51km・車線（補修工事実施箇所の内、補修目標値（※）を超える箇所の延長等）の舗装補修を実施し、目標値の98%を達成しました。

	総資産延長 (km・車線)	要補修数量 (km・車線)	当該年度の 補修数量 (km・車線)	快適走行路面率 (%)
	L	a	b	(L-a+b/L)
R6 目標	12,112	271	59	98
R6 実績	12,112	271	51	98

※ 補修目標値 わだち掘れ 25mm、ひびわれ率 20%、平坦性 (IRI) 3.5mm/m 等

＜舗装補修状況＞



4) アウトカム指標

快適走行路面率 [単位：%]		目標値	実績値
	令和6年度	98	98
	令和7年度	95	

5) 令和7年度目標設定について

令和7年度においても、補修が必要と判断された箇所（わだち掘れ・ひび割れを中心に）の補修を着実に実施すると共に、突発的な損傷等新たに補修が必要となった箇所においても迅速且つ確実に対応します。舗装路盤部の損傷が発生している箇所においては、後行更新事業による路盤部の高耐久化を図ります。路盤部に至る深さ方向の補修量が増加することで面積の補修量は過年度より小さくなることを考慮し、快適走行路面率95%確保を目指します。

	総資産延長 (km・車線)	要補修数量 (km・車線)	当該年度の 補修数量 (km・車線)	快適走行路面率 (%)
	L	a	b	(L-a+b/L)
R7 目標	12,112	841	169	95

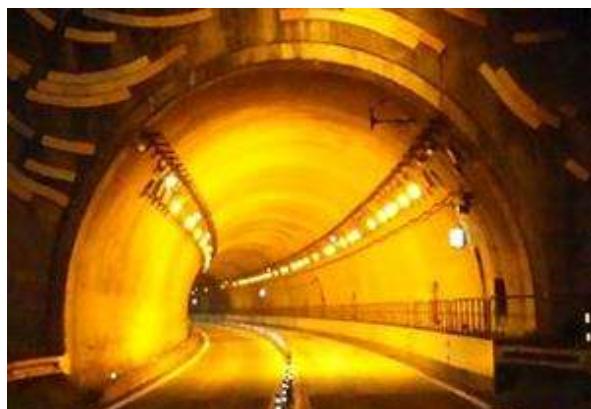
(3) 施設設備

1) 施策の背景

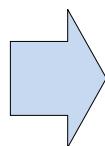
道路照明や情報・通信設備などの施設を健全に機能維持及び機能向上させるために、経過年数や劣化状況、点検結果などを踏まえ、老朽化に対する補修、更新を行いました。

2) 令和 6 年度の取り組み

トンネル照明設備保全率〔単位：%〕	令和 6 年度（実績）	98%
トンネル非常用設備保全率〔単位：%〕	令和 6 年度（実績）	99%



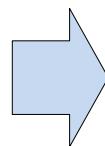
«従前のナトリウム照明»



«更新後の L E D 照明»



«従前の消火栓»



«更新後の消火栓»

2. 6. 5. 24 時間 365 日、安全かつ円滑に走行していただくための維持管理業務の実施

(1) 維持作業の実施状況

お客様が 24 時間 365 日、安全かつ円滑に通行することを目的とした路面や排水設備の清掃、植栽管理、冬期の雪氷作業などを日々実施しました。

◆主な維持作業の水準（詳細の内容については「維持、修繕その他の管理の仕様書」に記載）

区分	作業名	作業水準
土木清掃作業	路面清掃	区間毎の道路特性や過去のゴミの発生量、季節変動等を勘案し、各々に設定
	域内清掃	
	お手洗い清掃	1回/日
	トンネル側壁清掃	区間毎の道路特性や過去のゴミの発生量、季節変動等を勘案し、各々に設定
	排水設備清掃	必要な都度
施設清掃作業	道路照明灯具清掃	汚損状況により実施
	トンネル照明灯具清掃	汚損状況により実施
	標識照明灯具清掃	ランプ交換の際に実施
	トンネル標識灯具清掃	視認性や汚損状況により実施
	ジェットファン清掃	汚損状況により実施
	自発光デリニエーター清掃	視認性や汚損状況により実施
	受水槽等清掃	法令による周期及び汚損状況により実施
	可変情報板等清掃	視認性や汚損状況により実施
	消火栓等清掃	視認性や汚損状況により実施
	非常電話等清掃	視認性や汚損状況により実施
	ラジオ再放送用誘導線清掃	聴取状況により実施
	浄化槽清掃	法令による周期及び汚損状況により実施
	建物清掃	汚損状況により実施
植栽管理作業	形状管理（草刈り・剪定等）	交通安全上における視認性阻害や苦情で必要とされる場合に実施
	育成管理（施肥・薬剤散布）	生育障害が発生し、植栽機能が損なわれる場合に実施



《路面清掃》



《植栽作業》



《集水ます清掃》



《雪氷作業》

◆清掃作業における取り組み事例

災害に対する予防保全として排水溝清掃等の付属物清掃の強化に取り組んでいます。平成26年度より、のり面を専属的に点検監視・小規模補修（通水阻害解消）等を実施する『のり面保守業務（山守）』を開設し、台風・ゲリラ豪雨等による災害の未然防止に取り組んでいます。

◆植栽作業における取り組み事例

飛来種子の成長木による倒木事象や排水溝周りの草木による通水阻害等、災害を誘発する恐れのリスクに対し、計画的に伐採及び草刈を実施し、倒木リスクや災害要因の排除に取り組んでいます。倒木対策は区域内・外について特別点検により危険木のリストアップを行ったうえ、随時撤去等を進めており、植栽管理費は増加傾向となっています。今後も引き続き、切土等からの倒木リスクの排除や伐採後の薬剤散布による草地管理を行うことでトータルコストの削減を図りつつ、予防保全的・戦略的な対策に取り組みます。



《成長した支障木の伐採》



《全面草刈の機械化による省力化》



《倒木の状況》

(2) 料金収受業務の実施

お客様から正確かつ迅速に通行料金を収受し、快適に料金所をご利用いただくために必要な接客サービスの向上に努めました。また、更なる料金収受業務の効率化を図るため、料金精算機を設置し料金所の機械化を進めるとともに、遠隔地の拠点または隣接の料金所から遠隔操作によって収受する取り組みを実施しています。



《料金精算機による料金収受》



《遠隔操作による料金収受》

◆既設 ETC レーンにおける安全対策

ETC レーン横断における料金所サービススタッフ等の安全対策については、これまでにも ETC トラブル処理時のマニュアルの整備、安全教育の実施及び ETC レーン横断禁止ロープ等の設置など対応を図ってきたところです。更なる安全対策及び安全行動の指導についても継続的に取り組んでいます。

【主な取り組み】

- ・ ETC レーン横断が生じないよう安全通路（上屋または地下通路）を設置
- ・ ETC レーン横断時に信号・誘導表示を切り替え及び遮断バー実施による横断
- ・ 料金収受員等への更なる安全行動の指導徹底

また、ETC レーン内でのバー接触や追突事故を防止するため、ETC 開閉バーが開く時間を遅らせる等、ETC レーン内速度の抑制対策を展開しています。



«料金所上屋通路»



«料金所地下通路»

◆ETC 専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化について

料金所のキャッシュレス化・タッチレス化の一環として、令和 5 年度より順次 ETC 専用料金所としての運用を開始し、累計 60箇所で運用しています。ETC 専用料金所が設置されたインターチェンジ付近では、高速道路本線及び一般道の標識に標示板を添架し、ETC でご利用いただく必要があることをお知らせしています。近年の ETC 利用率の拡大等の社会情勢の変化を踏まえ、今後も料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進します。

また、ETC 専用料金所として運用開始した後においても非 ETC 車で誤進入される車両があることから、施策によるメリット等を広報するとともに ETC 普及促進等の取組により ETC への転換を図っていきます。



«山陰自動車道 宍道料金所»



«高速道路本線上の標示板»

(3) 交通管理業務の実施

◆交通管理巡回

お客様が日々、安全・円滑に走行できるよう異常事象（事故、故障、路上障害物等）の未然防止及び発生時の早期交通の確保に努めました。令和6年度の実績は下表のとおりです。

«交通管理巡回の令和6年度実績»

定期巡回	緊急巡回	巡回合計	
20,381千km	226,000回	1,650千km	114,000回

◆交通管制業務

24時間365日体制で、安全運転に必要な情報の収集・発信や道路設備の監視・制御を行い、お客様の安全確保に努めました。



«交通管理巡回»



«交通管制業務»

(4) 道路敷地等管理業務の実施

定期的に現場巡回を行い、不法投棄物の防止啓発・排除、高架下点検や立入防止柵の補修等を行い、道路敷地の適正な管理に努めました。



«不法投棄物の防止啓発・排除»



«高架下点検»



«立入防止柵の補修»

(5) コスト削減に関する取り組み

NEXCO西日本では、老朽化が著しく進展している道路構造物に対し、より効率的に補修を進めていくために種々のコスト削減について取り組んでいます。令和6年度における主な取り組み事例は以下のとおりです。

◆各種照明設備の LED 化による電力料金の削減

トンネル内照明設備やトイレ、非常電話照明設備等の各種照明設備については、老朽化更新に併せて、LED 照明器具を採用する事により使用電力量の削減に取り組んでいます。また、従来のポール照明は高所作業車による保守作業が必要でしたが、低位置照明を採用することにより、交通規制の抑制や灯具落下等の第三者被害リスクの解消を図っています。



«トンネル照明の LED 化»



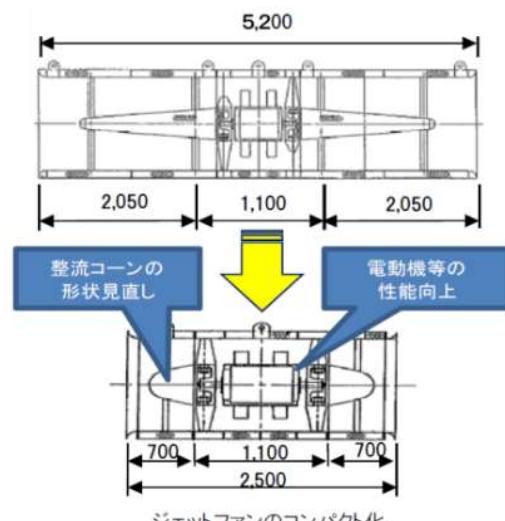
«道路照明の LED 化・低位置化»

◆トンネルジェットファンの新仕様化

トンネル換気設備について、電動機等の性能向上と形状見直しにより小型軽量化を図った新仕様のジェットファンを平成 26 年度より導入開始し、更新・分解整備に関する費用の縮減に取り組んでいます。



«トンネルジェットファンの小型軽量化»

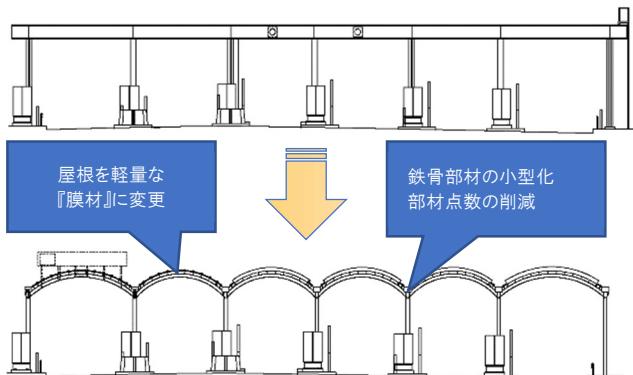


◆料金所トールゲートの新仕様化

料金所トールゲートについて、基礎や柱といった構造体への負担が少なくなるよう、屋根を軽量な「膜材」とし、鉄骨部材の小型化と部材点数を削減した新たな料金所トールゲートを令和元年度より導入開始し、更新（建替え）・新設に関する費用の縮減に取り組んでいます。



«新型料金所トールゲート»



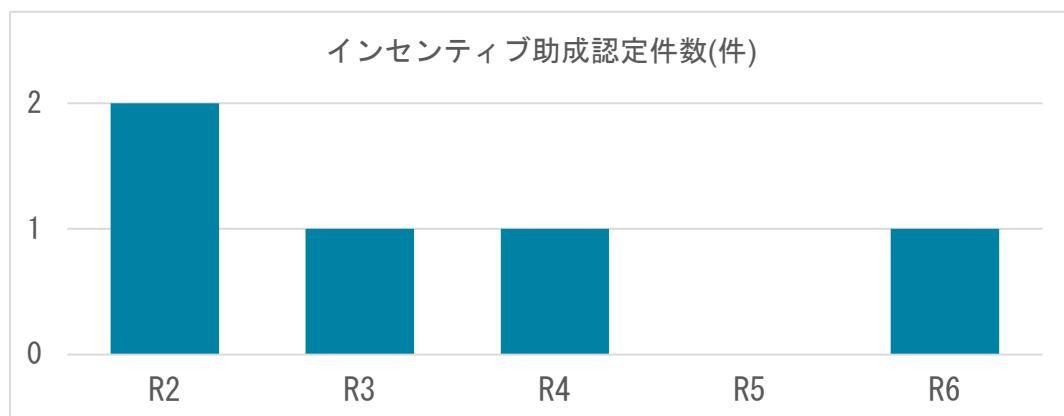
トールゲート上屋構造の軽量化

(6) インセンティブ助成

1) 施策の背景

インセンティブ助成制度は、有料道路として整備すべき区間（真に必要な道路）について、民間の経営上の判断を取り入れつつ、必要な道路を早期にかつできるだけ少ない国民負担で建設することを目的として制定されたものであり、会社が行った工事費用の縮減について委員会に諮り、経営努力によるものと認められたものの5割が会社に対して助成金として交付される制度です。

2) 過年度の実績



3) 令和6年度の取り組み

令和6年度においては、「本線照明設備における新型低位置照明器具の開発」の1件についてインセンティブ助成認定を受けました。

4) アウトカム指標

インセンティブ助成 [単位：件又は百万円] 新設改築・更新・修繕等での インセンティブ助成	認定件数		目標値	実績値
		令和6年度	1	1
	令和7年度	1		
	交付件数	令和6年度	-	-
	交付額	令和6年度	-	-

5) 令和7年度目標設定について

令和7年度の目標値は1件の認定を目指します。

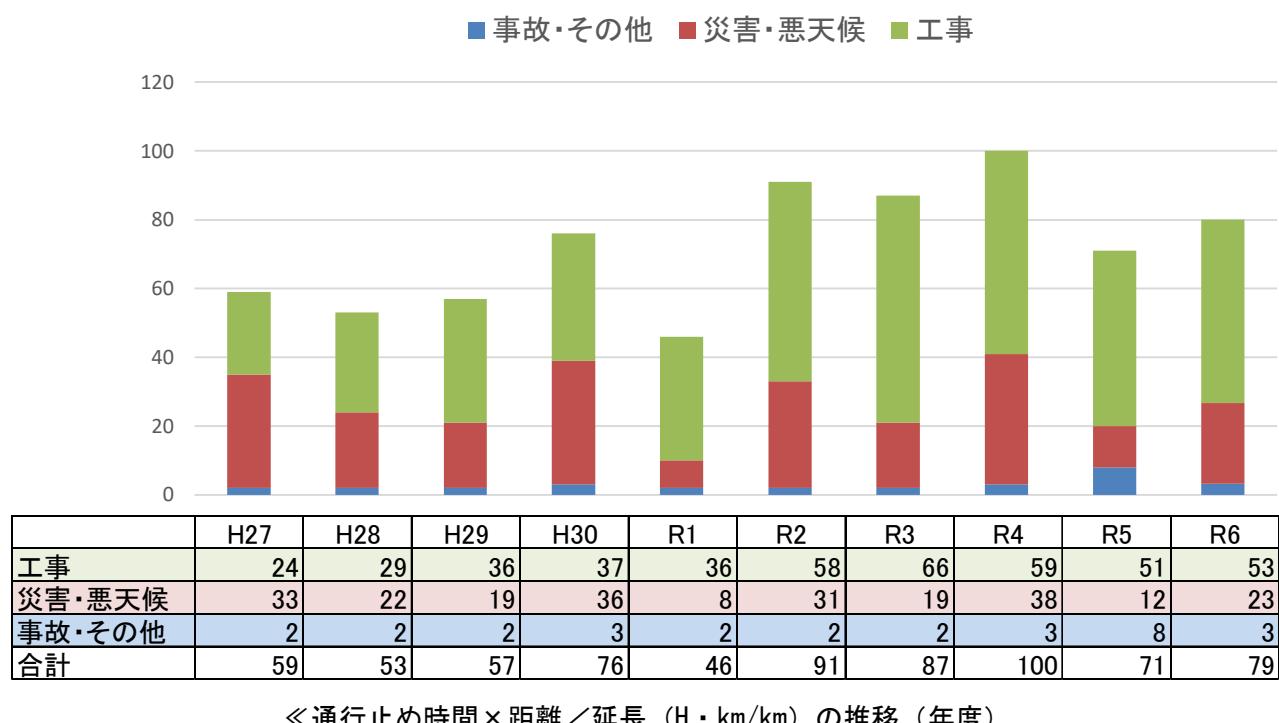
2.7. 利便性向上・地域連携の取り組み

2.7.1. 通行止め時間の削減に向けた取り組み

(1) 施策の背景

降雨や降雪、事故等による通行止め時間を削減し、より信頼される高速道路を目指します。

(2) 全体計画と過年度の実績



(3) 令和6年度の取り組み

○大雪による通行止め対応

気象予測情報により大雪が予測される場合は、立ち往生車や滞留車が発生する前に予防的通行止めを行うことを想定し、ホームページやSNS等でお客様へ注意喚起として情報を発信しました。

(4) アウトカム指標

■通行止め時間 [単位：時間] 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間		令和6年度実績値
	工事	53
	災害・悪天候	23
	事故・その他	3
	計	79

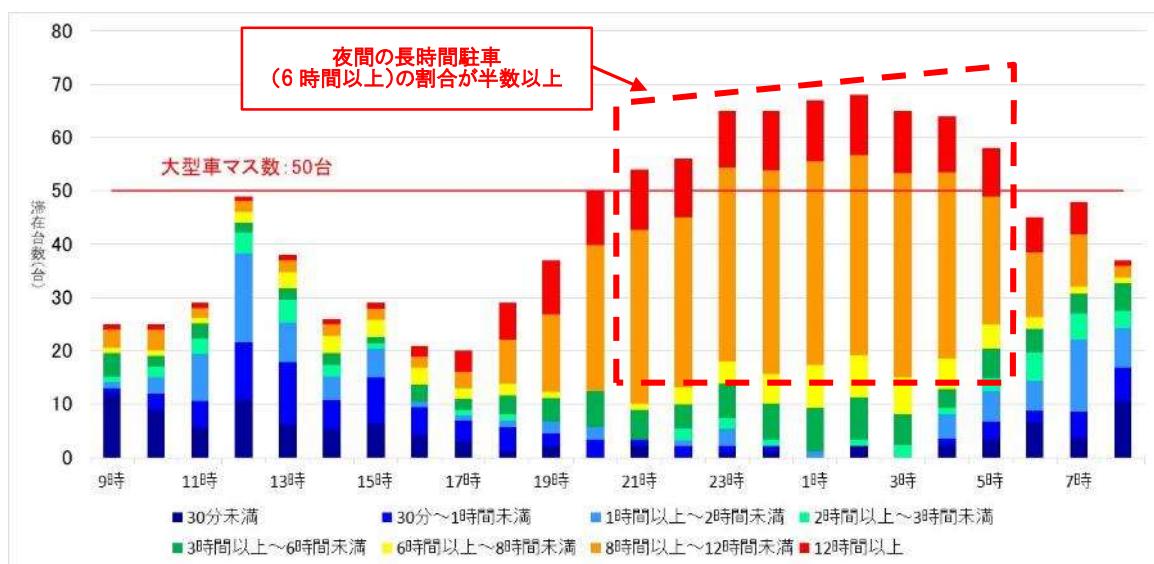
(5) 今後の取り組み

冬期においては、効果的な凍結防止剤の活用や新技術など、広範囲にわたる圧雪凍結路面への迅速な対応が可能となる体制の整備を行いつつ人命を最優先に状況に応じて躊躇ない通行止めを実施する一方、工事による通行止めを引き続き必要最小限に留める等、通行止め時間の減少に努めます。

2.7.2. 休憩施設の利便性向上

(1) 施策の背景

物流の基幹となる高速道路においては、長時間駐車等により深夜帯を中心に大型車等の駐車マス不足が問題化しており、休憩施設の不足解消による確実な休憩・休息機会の確保が必要となっています。また、利用者サービスの更なる向上を図るため、休憩施設の充実やユニバーサルデザイン化等の更なる利便性向上が求められています。



《時間帯別の大型車滞在台数：名神 菩提寺PA（下り） ※令和4年10月調査結果より》

(2) 全体計画及び過年度の実績

◆マス改良等による利便性向上

既存休憩施設の駐車エリアを有効活用した改良により、駐車マスを拡充します。また、駐車エリアの利用状況に応じて、普通車と大型車双方で利用可能な兼用マスを整備します。

また、SA・PA 相互の駐車場利用の平準化を図るために、車種別（大型・小型）の混雑状況を表す混雑情報板による情報提供を推進しており、大型車及び普通車の駐車ますの適正利用については、高速道路会社の WEB サイト、SA・PA における啓発ポスターなどによる呼びかけを行っています。

	大型車マス増設数（台） ※
令和 5 年度実績値	218
令和 6 年度実績値	158
令和 7 年度目標値	154

※兼用マスを含んだ大型車マス数

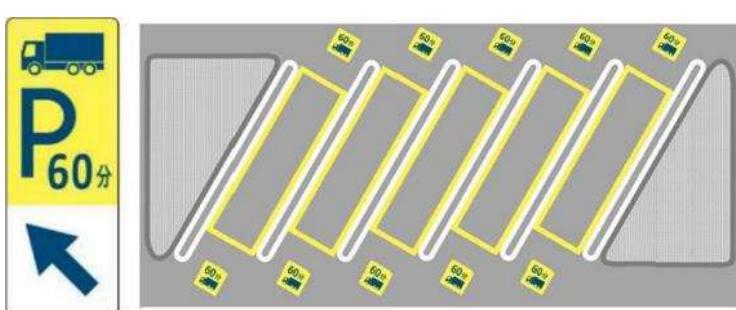
(3) 令和 6 年度の取り組み

◆短時間限定駐車マスの導入

SA・PA における利便性向上の取組みとして、大型車駐車マスの拡充に加え、大型車ドライバーのより確実な休憩機会の確保を目的に、西日本管内では 14箇所の休憩施設において、大型車駐車マスの一部を 60 分以内の駐車とする「短時間限定駐車マス」を順次整備しております。

◆ダブル連結トラック用駐車ますの整備

物流事業者のニーズを踏まえ、1 台で通常の大型トラック 2 台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の駐車マスを令和 6 年度は 16 マス新たに整備しました。



«短時間限定駐車マス 案内看板・路面標示例»



«中国道 江の川 PA（下）の整備状況»

(4) 今後の対応方針

既存休憩施設の駐車エリアを有効活用した改良により、駐車ますの拡充を図っていきます。混雑の要因となっている長時間駐車抑制に対しては、注意喚起などの啓発活動を引き続き実施していくとともに、今後新たなソフト対策などを検討してまいります。

2.7.3. ドライブパスの実施

(1) 施策の背景

NEXCO西日本では、例年、観光・文化の振興など地域社会の活性化や高速道路利用者の利便性向上・利便促進を図ることを目的として、各自治体等と連携しながら、周遊エリア内の高速道路が定額で乗り放題となるドライブパスを実施しています。

(2) 全体計画と過年度の実績

平成24年度以降、地域との連携強化を目指した包括的相互協力協定に基づき、地域のみなさまと連携しながらドライブパスを実施しています。また、令和5年度からは観光施設等と連携し、ドライブパスと観光施設の入場券等とのセット企画の販売を開始しました。

以上により令和6年度までに91件の企画を実施し、1,715千件のご利用をいただきました。

(3) 令和6年度の取り組み

令和6年度は、関西、中国、四国及び九州の各地域で、自治体等と連携したドライブパスをあわせて7件実施しました。

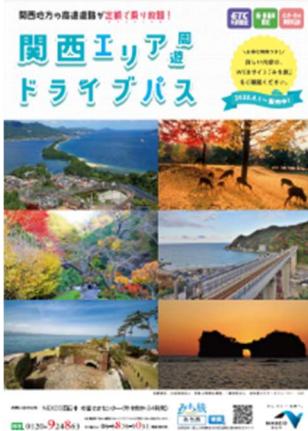
また、ツーリング需要の喚起による観光地等の活性化等を目的として二輪車を対象とした企画を実施したほか、訪日外国人向け企画2件を継続して実施しました。

さらに、令和5年度から販売を開始したドライブパスと観光施設の入場券等とのセット企画1件を継続して実施しました。

以上11件の企画により、令和6年度は282千件のご利用をいただきました。

割引名称	実施期間	連携自治体
関西エリア周遊ドライブパス	令和5年4月1日～	京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県、大阪府
ぶらり中国ドライブパス	令和5年4月1日～	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国周遊ドライブパス	令和5年4月1日～	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
四国まるごとドライブパス	令和6年7月12日～	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
ぎゅぎゅっと九州まんきつドライブパス	令和5年4月1日～	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
ぎゅぎゅっと九州 マリンワールド海の中道ドライブパス	令和6年3月22日～	—
2024ツーリングプラン	令和6年4月1日～ 令和6年11月30日	—
石見旅ドライブパス	令和6年7月13日～	島根県
京都・若狭路・びわ湖ぐるっとドライブパス	令和7年1月6日～	福井県、滋賀県、京都府

San'in - Setouchi - Shikoku Expressway Pass	平成29年3月25日～	兵庫県、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県
Kyushu Expressway Pass	平成28年9月1日～	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県



関西エリア周遊ドライブパス



石見旅ドライブパス

ぎゅぎゅっと九州 マリンワールド海の中道
ドライブパス(セットプラン)San'in-Setouchi-Shikoku
Expressway Pass

(4) アウトカム指標

販売件数 [単位：千件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数	目標値	実績値
	令和6年度	
販売件数 [単位：千件] 観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数	280	-
	令和7年度中期※累計値	623
実施件数 [単位：件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数	10	0.5
	令和7年度	-
	令和7年度中期※累計値	32
令和6年度		11

(5) 令和7年度目標設定について

販売件数の目標値は、令和6年度までの実施状況等を踏まえて、令和7年度は280千件（うちセット販売した企画割引は20千件）、中期目標は令和4年度～令和7年度の累計で623千件（うちセット販売した企画割引は32千件）とします。

(6) 今後の対応方針

引き続き各自治体と連携しながらドライブパスを実施するとともに、ドライブパスと観光施設の入場券等とのセットとした企画の販売にも取り組むことで、地域の観光振興により一層寄与してまいります。

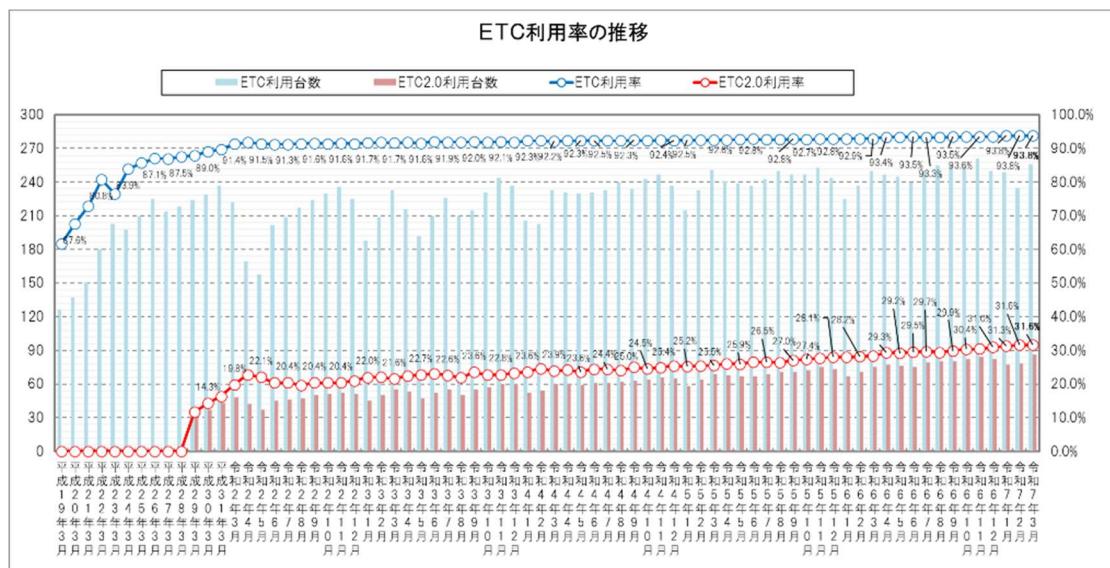
2.7.4. ETC2.0の普及促進

(1) 施策の背景

「ETC2.0」とは、今までのETCによる高速道路の料金収受だけではなく、渋滞回避や安全運転支援といったドライバーに有益な情報を提供するサービスで、関係機関とともに普及促進に取り組んでいます。

(2) 過年度の実績

平成 23 年 3 月に ITS スポットサービスとして本格運用を開始し、同年 8 月に高速道路上を中心に ITS スポットが設置され、全国的なサービス運用が始まりました。平成 27 年 7 月から ETC2.0 車載器の販売が開始され、これまでに車載器購入助成キャンペーンの普及促進の取り組み等により、現時点では ETC2.0 利用率が 31.6%まで普及しています。(令和 7 年 3 月)



【NEXCO 西日本管内の対象箇所一覧】

駅名	道の駅所在地	対象 I C
若狭おばま	福井県小浜市	E 27 舞鶴若狭道・小浜 I C
アグリの郷栗東	滋賀県栗東市	E 1 名神高速・栗東 I C
丹波おばあちゃんの里	兵庫県丹波市	E 27 舞鶴若狭道・春日 I C
奥大山	鳥取県日野郡江府町	E 73 米子道・江府 I C
舞ロード I C 千代田	広島県山県郡北広島町	E 2 A 中国道・千代田 I C
来夢とごうち	広島県山県郡安芸太田町	E 2 A 中国道・戸河内 I C
むいかいち温泉	島根県鹿足郡吉賀町	E 2 A 中国道・宍道湖 I C
ソレーネ周南	山口県周南市	E 2 山陽道・徳山西 I C
みまの里	徳島県美馬市	E 32 徳島道・美馬 I C
霧の森	愛媛県四国中央市	E 32 高知道・新宮 I C
彼杵の荘	長崎県東彼杵郡東彼杵町	E 34 長崎道・東そのぎ I C
人吉	熊本県人吉市	E 3 九州道・人吉球磨スマート I C
えびの	宮崎県えびの市	E 3 九州道・えびの I C
都城 N i Q L L	宮崎県都城市	E 10 宮崎道・都城 I C
いたの	徳島県板野郡板野町	E 11 高松道・板野 I C

(4) アウトカム指標

■ETC2.0 利用率 [単位：%] 全通行台数（総入口交通量）に占める ETC2.0 利用台数		目標値	実績値
	令和 6 年度	31.1	31.6
	令和 7 年度	33.7	

※令和 6 年度目標値・実績値は令和 7 年 3 月時点の値

※令和 7 年度目標値は令和 8 年 3 月時点の値

(5) 令和 7 年度目標設定について

令和 7 年度目標については、利用率の推移や ETC2.0 普及促進の取り組みを踏まえ設定しています。

(6) 今後の対応方針

大口・多頻度割引の ETC2.0 搭載車両対象割引率 10%拡充 (R7. 4. 1～R8. 3. 31) を実施します。

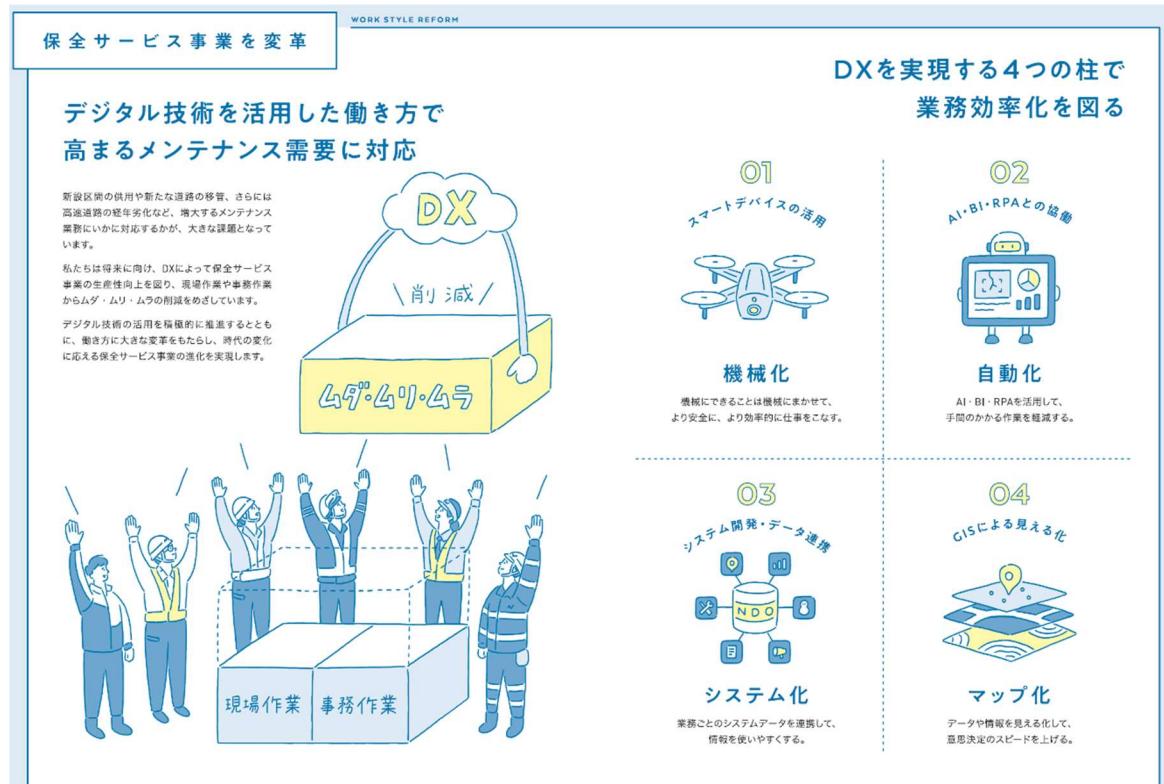
2.8. 社会的課題解決に向けた取り組み

2.8.1. デジタル技術を活用した働き方改革とサービスの高度化

(1) デジタル技術を活用し、業務効率化・生産性の向上を推進し高速道路事業を進化

NEXCO 西日本グループでは、デジタル技術を活用して業務の効率化・生産性の向上を図るなど『地に足の着いた DX』を推進するため NEW ACE DXs の取組みを進めており、高速道路保全サービス事業においても、NEW ACE DXs の方針のもとに進めています。

【高速道路保全サービス事業を変革】



【NEW ACE DXs】とは

『 NEXCO West Advanced Challenge and Evolution will drive DX strategy 』

- ◆ デジタル技術を活用し、人に頼る業務や作業の改善を図る等の働き方改革による業
務効率化・生産性向上を推進し、高速道路事業を進化させる
- ◆ 業務フローの大胆な刷新や新たなチャレンジへ繋げることで、創造的な高速道路マ
ネジメントへ変革を遂げ、グループ全体の企業価値を最大化させる

NEXCO西日本グループの重点施策

1 マインド醸成

グループ全社員の意識改革

2 基盤整備

DXに必要となる環境整備

3 人財育成

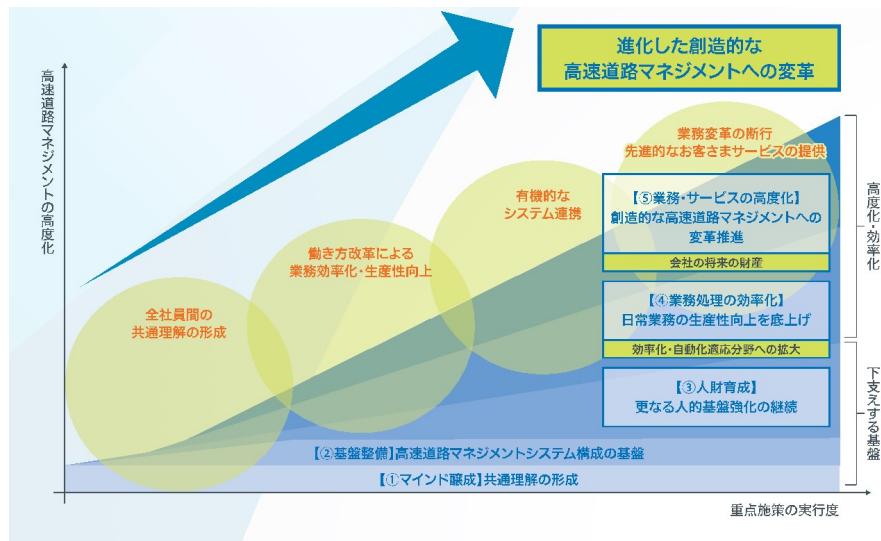
デジタル知識を活用できる人財の育成

4 業務処理の効率化

業務効率化と自動化の実現

5 業務・サービスの高度化

高速道路マネジメントの高度化

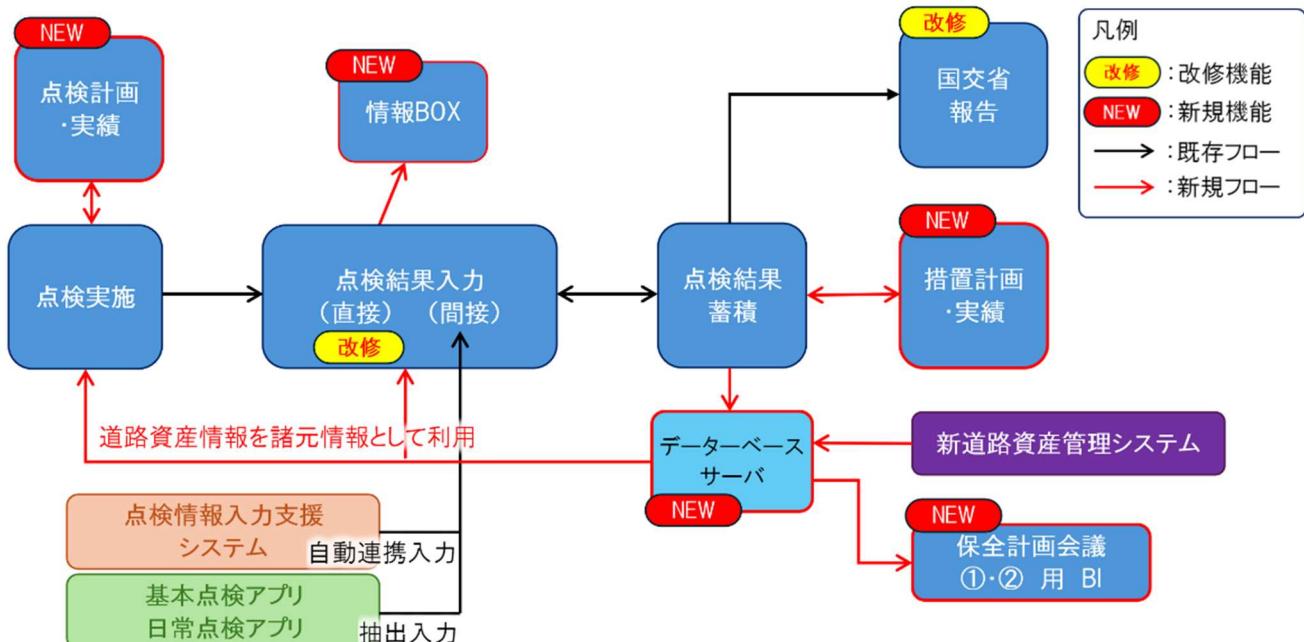


(2) 高速道路の点検から補修に至る業務サイクルの DX 化

土木構造物を効率的に維持管理するためにこれまでの点検補修管理システムを新規機能の実装及び改修により刷新し、点検計画立案から措置情報の整理、さらには国への報告まで一元的な管理が可能となりました。

点検結果を現場で入力することで、帰社後にシステム入力する等の重複作業が削減され、点検業務の効率化が図られるとともに点検から補修業務に関する PDCA を効率よく回すことが可能となりました。また、BI ツールを利用し補修の進捗状況等を可視化することにより、補修計画策定の迅速化が図られ構造物の健全性の向上に寄与しています。

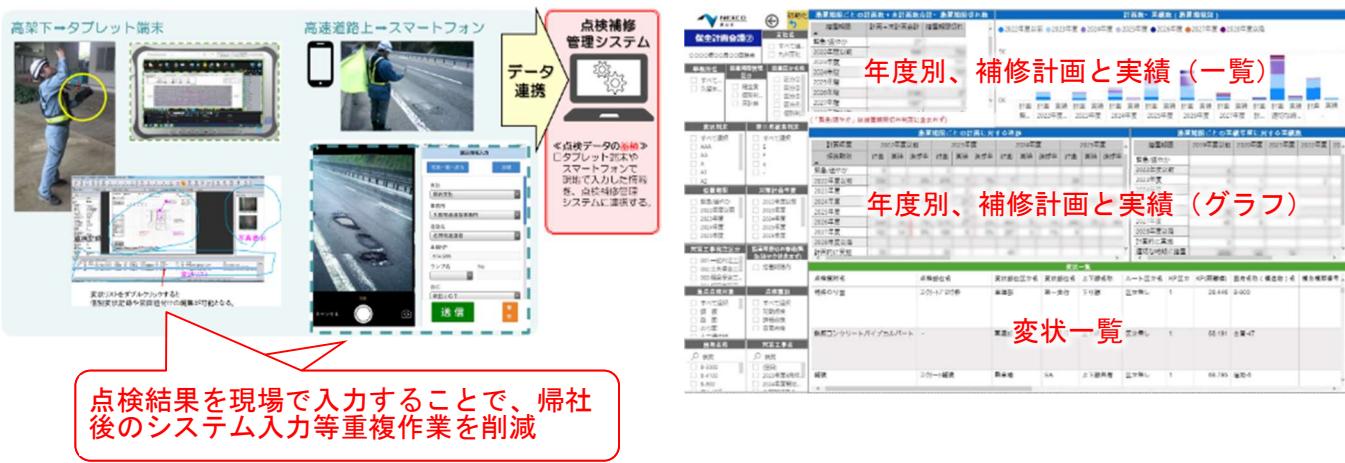
【新点検補修管理システムの概要】



【点検補修管理システムの特徴】

- 点検データ入力（データの蓄積）の効率化
タブレット端末やスマートフォンを活用し、点検結果を現場で入力

- 点検データの見える化
BIツールを利用し、変状数の変化や規模感、補修計画に対する進捗状況を把握・可視化



2.8.2. 脱炭素社会の実現に向けた取組

近年、地球温暖化の影響による気温上昇により国内外では様々な異常気象や災害が発生しており、このまま地球温暖化が深刻化した場合、社会・経済活動等、様々な分野への影響が懸念され、世界各国の共通課題として温室効果ガスの排出削減に向けた取り組みが進められているところです。

このような社会環境の変化に対応すべく、NEXCO西日本グループでは脱炭素社会の実現に向け環境負荷を低減する取組として、高速道路ネットワーク整備による交通の円滑化(渋滞の解消・緩和)に加え、トンネル照明や道路照明のLED化、急速充電設備の整備、社屋への太陽光パネルの設置など、多角的な施策を進めています。

【トンネル照明のLED化】



【料金所屋根への太陽光パネルの設置】



【電気自動車(EV)の急速充電設備の整備】



【社屋等における省エネルギー化の取組】

2030年度目標の主な取り組み

1. 社屋の50%以上に太陽光発電設備を設置
2. 新築建築物の平均をZEB Ready相当へ
3. 社用車は電動車へ
4. 電力の60%以上を再生可能エネルギーに
5. LED照明の100%導入

社屋屋上への太陽光パネル設置
(九州支社 宮崎高速道路事務所)



第3章 高速道路管理業務に関する各種データ

3.1. 高速道路管理業務に要した費用等

高速道路の維持、修繕その他の管理は、維持修繕業務（清掃、植栽、点検、補修）や管理業務（料金受取、交通管理）等の費用計上される計画管理費と、新たな資産形成（橋梁床版補修、耐震補強、交通安全対策）等の債務引受けの対象となる修繕工事費（債務引受け額）により行っています。また、大規模な更新・修繕事業（橋梁床版取替等）については特定更新等工事費（債務引受け額）により行っています。

(1) 計画管理費

1) 維持修繕業務

常時良好な道路空間の確保と適正な維持修繕による道路管理を行うため、清掃・植栽作業等は必要な時期・箇所に厳選して実施しました。道路構造物については、経年による道路構造物の老朽化が進行する中、点検結果から道路機能の維持や原状回復に必要となる補修・取替え方法を適宜選定し、適切な補修や取替えを実施しました。

(消費税抜き・億円)

業務名		令和6年度 実績額	(参考) 令和5年度 実績額	備考
清掃作業		118	112	
植栽作業		154	145	
光熱水費		62	61	
雪氷対策作業		93	62	
保全点検	土木構造物の点検等	116	120	
	施設設備等の点検等	92	86	
土木構造物修繕	橋梁	62	105	
	トンネル	5	4	
	舗装	206	188	
	その他の修繕	47	39	
施設設備修繕	電気施設等(※)	92	75	
車両維持費		23	18	
その他		94	94	
計		1,164	1,110	

※通信施設、トンネル施設、建築施設を含む

※端数処理の関係で計が一致しないことがある

※令和6年度計画額(1,058億円)に対する増減は、補修時期変動等によるもの

2) 管理業務

料金収受業務については、料金所毎の平均的な時間交通量により算定された標準時間別開放車線数に基づく必要人員を配置し、適正な数の入口及び出口車線を開放するとともに、ETC ブラック時におけるお客様誘導等の安全確保など迅速かつ適切な対応を図りました。

交通管理業務については、お客様が高速道路等を安全かつ円滑に走行できるように、24 時間 365 日体制で、交通事故や路上障害物などの異常事態を未然に防ぐために巡回を実施しました。また、異常事態の発生時は、警察・消防と協力し早期回復を図るとともに、後続のお客様の 2 次事故を防止するために事故処理、路上障害物処理等を実施しました。

(消費税抜き・億円)

業務名	令和 6 年度 実績額	(参考) 令和 5 年度 実績額		備 考
料金収受業務	311 95 104 112 622	303	91 101 103 598	
交通管理業務		91		
クレジット手数料		101		
その他		103		
計		598		

※端数処理の関係で計が一致しないことがある

※令和 6 年度計画額（561 億円）に対する増減は、クレジット手数料増等によるもの

(2) 修繕工事費(債務引受け額)

(単位：億円)

項目	単位	数量	実績額	主な工事内容
工事費			1,249	
橋梁修繕	箇所	561	208	床版補修、塗替塗装、伸縮装置取替、支承取替、壁高欄補修、はく落対策
トンネル修繕	箇所	58	6	内装板補修、監視員通路補修、はく落対策
のり面修繕	箇所	127	12	のり面補強
土工修繕	箇所	125	11	路盤補修、防草対策
舗装修繕	箇所	285	85	舗装補修、床版防水工
交通安全施設修繕	式	1	23	防護柵更新・改良、立入防止柵設置・改良
交通管理施設修繕	式	1	3	標識更新、路面標示工
渋滞対策	箇所	1	10	付加車線設置
休憩施設修繕	箇所	121	20	駐車マス改良、コリドール改良
雪氷対策施設修繕	箇所	58	8	凍結防止剤倉庫修繕
震災対策	箇所	239	443	橋脚補強、落橋防止装置設置
環境対策	箇所	37	3	遮音壁更新・嵩上げ
のり面防災	箇所	2	123	付加車線設置

トンネル施設修繕	IC 間箇所	202	82	トンネル照明更新、無停電設備更新、消火栓更新、防災受信盤更新
電気施設修繕	IC 間箇所	721	144	自家発電設備更新、道路情報板更新
通信施設修繕	IC 間箇所	401	38	衛星通信設備更新、中央局改造、無線通信設備更新
建築施設修繕	箇所	340	27	休憩施設トイレ改修、建物屋上防水
機械施設修繕	箇所	36	2	軸重計更新
その他			366	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計			1,615	

※端数処理の関係で計が一致しないことがある

(3) 特定更新等工事費(債務引受額)

1) 先行特定更新等工事

(単位 : 億円)

項目	単位	数量	実績額	主な工事内容
工事費			1,484	
橋梁更新	床版	km	5.72	橋梁の床版取替、床版全面打替え
	桁	km	0	0
橋梁修繕	床版	km	4.06	橋梁の床版の補修、補強
	桁	km	0	0
土構造物修繕	盛土 切土	箇所	192	70 土構造物の補修、補強及びのり面排水施設の補修、補強等
トンネル修繕	本体 覆工	km	0	8 トンネル覆工コンクリートの補強に関する不隨工事
その他			346	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計			1,831	

※端数処理の関係で計が一致しないことがある

3.2. アウトカム指標

アウトカム指標とは、ご利用いただくお客様の視点に立って、高速道路の利便性や安全性等の成果を分かりやすく示すための指標です。従前の業務量や費用という観点ではなく、実際に高速道路事業にもたらされた成果に観点をおいたものです。アウトカム指標には、定時性を確保するための渋滞の問題、道路路面の健全性を示した舗装の保全率、維持管理に関するお客様の満足度など具体的な項目を設定しています。

柱	主従区分	指標分類	令和5年度実績	令和6年度目標	令和6年度実績	令和7年度目標	コメント（実績・目標）	
【死傷事故を減らす】								
I - 1 安全・安心の確保（～交通安全対策）	主指標	死傷事故率 〔単位：件／億台キロ〕 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	4.0	3.8	4.0	3.6	令和6年度については、事故多発箇所を中心に実施した追突及び車両接触事故対策や暫定二車線区間における対向車線逸脱防止対策などの各種対策の推進を図ったが、目標の達成には至らなかった。引き続き、積極的な安全対策の推進に努めていく。 令和7年度の目標値は、中期経営計画に基づき設定した。事故多発箇所での路面標示・舗装改良や暫定二車線区間での事故対策など、これまでに実施してきた対策を引き続き推進していく。	
【人の立入を減らす】								
	主指標	人等の立入事案件数 〔単位：件〕 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護した事案の件数	814	730	908	700	令和6年度については、これまでと同様に、高速道路入口部における立入禁止看板、路面標示、カラーフィルム等を実施した。またナビアプリ業者へ協議を行い、一部案内の改善を図った。 令和7年度の目標値は、中期経営計画に基づき設定した。引き続き事案分析や対策効果の検証を行い、立入が多い施設において重点的に対策を進める。なお、歩行者と原付を比較すると、依然として、原付による立入の方が多いため、原付の多発箇所を中心に対策を推進していく。	
【逆走事故をなくす】								
	主指標	逆走事故件数 〔単位：件〕 逆走による年間事故発生件数	10	1	13	0	令和6年度については、これまでの対策の効果検証や見直しなどを継続的に実施した。また、逆走事故の減少にむけ、効果検証などを取りまとめた公募技術テーマⅣ・Ⅴの公募を開始した。	
	従指標	逆走事故件数 〔単位：件〕 交通事故または車両確保に至った逆走事案の年間件数	90		84		令和7年度の目標値は、中期経営計画に基づき設定した。これまで実施してきた内容については、より効果が發揮されるように、箇所毎に発生要因の分析を深堀し、適宜対策の見直しを図るとともに、逆走公募テーマⅠの現地展開を図る。	
柱	主従区分	指標分類	令和5年度実績 (2巡目5年目)	令和6年度目標 (3巡目1年目)	令和6年度実績 (3巡目1年目)	令和7年度目標 (3巡目2年目)	コメント（実績・目標）	
【構造物を安全に安心して使い続ける】								
I - 2 安全・安心の確保（～構造物保全）	主指標	上段：橋梁修繕着手率 〔単位：%〕 点検1巡回：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した橋梁数の割合 点検1巡回：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した橋梁数の割合 点検1巡回：令和6年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した橋梁数の割合 下段：橋梁修繕完了率 〔単位：%〕 点検1巡回：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した橋梁数の割合 点検2巡回：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した橋梁数の割合 点検2巡回：令和6年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した橋梁数の割合	点検1巡回に発見された要修繕橋梁に対する修繕着手率・修繕完了率	100 90.7	100 92.0	100 93.1	100 94.8	令和6年度については、これまでの対策の効果検証や見直しなどを継続的に実施した。また、逆走事故の減少にむけ、効果検証などを取りまとめた公募技術テーマⅣ・Ⅴの公募を開始した。
	従指標	橋梁の点検率 〔単位：%〕 省令に基づく点検（令和元年度～令和5年度にかけて行われる2巡回目及び令和6年度～令和10年度にかけて行われる3巡回目）の実施率〔累計〕	点検2巡回に発見された要修繕橋梁に対する修繕着手率・修繕完了率	60.6 29.4	55.6 28.0	67.8 42.0	75.8 53.1	令和7年度の目標値は、中期経営計画に基づき設定した。これまで実施してきた内容については、より効果が發揮されるように、箇所毎に発生要因の分析を深堀し、適宜対策の見直しを図るとともに、逆走公募テーマⅠの現地展開を図る。
	主指標	上段：トンネル修繕着手率 〔単位：%〕 点検1巡回：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数の割合 点検1巡回：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数の割合 点検1巡回：令和6年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数の割合 下段：トンネル修繕完了率 〔単位：%〕 点検1巡回：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了したトンネル数の割合 点検2巡回：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数の割合 点検2巡回：令和6年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数の割合	点検1巡回に発見された要修繕トンネルに対する修繕着手率・修繕完了率	100 99.2	100 99.5	100 99.5	100 99.5	【橋梁の点検率】 点検1巡回の修繕が必要な区分Ⅲ以上の橋梁は945橋、うち修繕に着手した橋梁は945橋であり、修繕着手率は100%であった。また、修繕の完了した橋梁は880橋であり、修繕完了率は93.1%であった。
	従指標	トンネルの点検率 〔単位：%〕 省令に基づく点検（令和元年度～令和5年度にかけて行われる2巡回目及び令和6年度～令和10年度にかけて行われる3巡回目）の実施率〔累計〕	点検2巡回に発見された要修繕トンネルに対する修繕着手率・修繕完了率	72.9 41.9	67.8 55.1	69.0 57.1	71.8 71.0	【トンネルの点検率】 点検1巡回の修繕が必要な区分Ⅲ以上のトンネルは397箇所、うち修繕に着手したトンネルは397箇所であり、修繕着手率は100%であった。また、修繕の完了したトンネルは395箇所であり、修繕完了率は99.5%であった。
	主指標	上段：トンネル修繕着手率 〔単位：%〕 点検1巡回：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数の割合 点検1巡回：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数の割合 点検1巡回：令和6年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数の割合 下段：トンネル修繕完了率 〔単位：%〕 点検1巡回：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了したトンネル数の割合 点検2巡回：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数の割合 点検2巡回：令和6年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数の割合	点検3巡回に発見された要修繕トンネルに対する修繕着手率・修繕完了率			0.0 0.0		【トンネルの点検率】 点検1巡回の修繕が必要な区分Ⅲ以上のトンネルは245箇所、うち修繕に着手したトンネルは169箇所であり、修繕着手率は69.0%であった。また、修繕の完了したトンネルは140箇所であり、修繕完了率は57.1%であった。
	従指標	トンネルの点検率 〔単位：%〕 省令に基づく点検（令和元年度～令和5年度にかけて行われる2巡回目及び令和6年度～令和10年度にかけて行われる3巡回目）の実施率〔累計〕	100 (2巡回) 100 (2巡回)		19 (3巡回)			【トンネルの点検率】 点検1巡回の修繕が必要な区分Ⅲ以上のトンネルは931箇所のうち180箇所が完了し、点検率は19.3%であった。

柱	主従区分	指標分類	令和5年度実績 (2巡目5年目)	令和6年度目標 (3巡目1年目)	令和6年度実績 (3巡目1年目)	令和7年度目標 (3巡目2年目)	コメント(実績・目標)
I - 2 - 安全・安心の確保（構造物保全）	主指標	上段：道路附属物修繕着手率 【単位：%】 点検1巡目：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した道路附属物等数の割合 点検2巡目：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した道路附属物等数の割合 点検3巡目：令和元年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した道路附属物等数の割合 点検4巡目：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した道路附属物等数の割合 点検5巡目：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した道路附属物等数の割合	100	100	100	100	点検1巡目に見受けられた要修繕道路附属物に対する修繕着手率・修繕完了率
		99.4	100.0	99.4	99.4	【点検1巡目】 点検1巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の道路附属物等は168施設、うち修繕に着手した道路附属物等は168施設であり、修繕着手率は100%であった。また、修繕の完了した道路附属物等は167施設であり、修繕完了率は99.4%であった。	
		76.9	74.2	74.2	85.5	【点検2巡目】 点検2巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の道路附属物等は62施設、うち修繕に着手した道路附属物等は46施設であり、修繕着手率は74.2%であった。また、修繕の完了した道路附属物等は36施設であり、修繕完了率は58.1%であった。 一部関係機関との協議により、目標達成とならなかった。	
		61.5	61.3	58.1	71.0	【点検3巡目】 点検3巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の道路附属物等は168施設、うち修繕に着手した道路附属物等は168施設であり、修繕着手率は100%であった。また、修繕の完了した道路附属物等は167施設であり、修繕完了率は99.4%であった。	
					7.7	【点検4巡目】 点検4巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の道路附属物等は62施設、うち修繕に着手した道路附属物等は46施設であり、修繕着手率は74.2%であった。また、修繕の完了した道路附属物等は36施設であり、修繕完了率は58.1%であった。	
					0.0	【点検5巡目】 点検5巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の道路附属物等は62施設、うち修繕に着手した道路附属物等は46施設であり、修繕着手率は74.2%であった。また、修繕の完了した道路附属物等は36施設であり、修繕完了率は58.1%であった。	
	従指標	下段：道路附属物修繕完了率 【単位：%】 点検1巡目：平成26年度から平成30年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した道路附属物等数の割合 点検2巡目：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した道路附属物等数の割合 点検3巡目：令和元年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した道路附属物等数の割合 点検4巡目：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した道路附属物等数の割合 点検5巡目：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した道路附属物等数の割合	100 (2巡目)		19 (3巡目)		【道路附属物等の点検率】 令和6年度から省令点検の3巡目を開始し、道路附属物等の点検は全3,214施設のうち615施設が完了し、点検率は19.1%であった。
		省令に基づく点検（令和元年度～令和5年度にかけて行われる2巡目及び令和6年度～令和10年度にかけて行われる3巡目）の実施率	令和5年度実績	令和6年度目標	令和6年度実績	令和7年度目標	コメント(実績・目標)
柱	主従区分	指標分類	令和5年度実績	令和6年度目標	令和6年度実績	令和7年度目標	コメント(実績・目標)
I - 2 - 安全・安心の確保（構造物保全）	主指標	【構造物に悪影響を及ぼす違反をなくす】 車限令違反車両取締回数 【単位：回】 車限令違反車両取締を実施した回数	1,426	1,300	1,212	1,300	【点検1巡目】 令和5年10月に取締体制を再編し、車限隊が1隊減となっており、令和5年実績は旧体制と現体制の数値が混在しているため、令和6年度は取締回数が減少することになった。 一方、引込み台数、措置命令件数は減少しているが、違反車両の取締実績等のデータから動向を分析し、効率よく取締を実施した結果、違反車両取締の割合は前年比から若干向上している。 今後もより効率的な取締を行い、構造物に悪影響を与える違反車両の撲滅を推進していく。
		引込み台数 【単位：台】 引込みを行った台数	2,182		2,009		【点検2巡目】 令和5年10月に取締体制を再編し、車限隊が1隊減となっており、令和5年実績は旧体制と現体制の数値が混在しているため、令和6年度は取締回数が減少することになった。 一方、引込み台数、措置命令件数は減少しているが、違反車両の取締実績等のデータから動向を分析し、効率よく取締を実施した結果、違反車両取締の割合は前年比から若干向上している。 今後もより効率的な取締を行い、構造物に悪影響を与える違反車両の撲滅を推進していく。
		措置命令件数 【単位：台】 措置命令を行った台数	338		304		【点検3巡目】 令和5年10月に取締体制を再編し、車限隊が1隊減となっており、令和5年実績は旧体制と現体制の数値が混在しているため、令和6年度は取締回数が減少することになった。 一方、引込み台数、措置命令件数は減少しているが、違反車両の取締実績等のデータから動向を分析し、効率よく取締を実施した結果、違反車両取締の割合は前年比から若干向上している。 今後もより効率的な取締を行い、構造物に悪影響を与える違反車両の撲滅を推進していく。
		即時告発実施件数 【単位：台】 即時告発を行った台数	0		2		【点検4巡目】 令和5年10月に取締体制を再編し、車限隊が1隊減となっており、令和5年実績は旧体制と現体制の数値が混在しているため、令和6年度は取締回数が減少することになった。 一方、引込み台数、措置命令件数は減少しているが、違反車両の取締実績等のデータから動向を分析し、効率よく取締を実施した結果、違反車両取締の割合は前年比から若干向上している。 今後もより効率的な取締を行い、構造物に悪影響を与える違反車両の撲滅を推進していく。
		即時告発を行った台数					【点検5巡目】 令和5年10月に取締体制を再編し、車限隊が1隊減となっており、令和5年実績は旧体制と現体制の数値が混在しているため、令和6年度は取締回数が減少することになった。 一方、引込み台数、措置命令件数は減少しているが、違反車両の取締実績等のデータから動向を分析し、効率よく取締を実施した結果、違反車両取締の割合は前年比から若干向上している。 今後もより効率的な取締を行い、構造物に悪影響を与える違反車両の撲滅を推進していく。
	従指標	【地震に強い道路をつくる】 橋梁の耐震補強完了率 【単位：%】 上段は15m以上の橋梁数に占める既設道路橋の耐震性能2を有する橋梁数の割合 下段はR6年度までに耐震補強を実施した橋梁に、暫定的な整備手法によるR6年度以降の耐震補強を計画している橋梁を加えた橋梁数に占める既設道路橋の耐震性能2を有する橋梁数の割合	69.0	71.2	70.5	73.4	【点検1巡目】 令和5年10月に取締体制を再編し、車限隊が1隊減となっており、令和5年実績は旧体制と現体制の数値が混在しているため、令和6年度は取締回数が減少することになった。 一方、引込み台数、措置命令件数は減少しているが、違反車両の取締実績等のデータから動向を分析し、効率よく取締を実施した結果、違反車両取締の割合は前年比から若干向上している。 今後もより効率的な取締を行い、構造物に悪影響を与える違反車両の撲滅を推進していく。
		75.0	77.4	76.7	79.7	【点検2巡目】 令和5年10月に取締体制を再編し、車限隊が1隊減となっており、令和5年実績は旧体制と現体制の数値が混在しているため、令和6年度は取締回数が減少することになった。 一方、引込み台数、措置命令件数は減少しているが、違反車両の取締実績等のデータから動向を分析し、効率よく取締を実施した結果、違反車両取締の割合は前年比から若干向上している。 今後もより効率的な取締を行い、構造物に悪影響を与える違反車両の撲滅を推進していく。	
		【渋滞をしらす】 本線渋滞損失時間 【単位：万台・時】 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間	683	573	751	661	【点検3巡目】 令和5年10月に取締体制を再編し、車限隊が1隊減となっており、令和5年実績は旧体制と現体制の数値が混在しているため、令和6年度は取締回数が減少することになった。 一方、引込み台数、措置命令件数は減少しているが、違反車両の取締実績等のデータから動向を分析し、効率よく取締を実施した結果、違反車両取締の割合は前年比から若干向上している。 今後もより効率的な取締を行い、構造物に悪影響を与える違反車両の撲滅を推進していく。
		通行止め時間 【単位：時間】 雨、雪、事故、工事等に伴う 単位営業延長（上下線別）あたり平均通行止め時間	71		79		【点検4巡目】 令和5年10月に取締体制を再編し、車限隊が1隊減となっており、令和5年実績は旧体制と現体制の数値が混在しているため、令和6年度は取締回数が減少することになった。 一方、引込み台数、措置命令件数は減少しているが、違反車両の取締実績等のデータから動向を分析し、効率よく取締を実施した結果、違反車両取締の割合は前年比から若干向上している。 今後もより効率的な取締を行い、構造物に悪影響を与える違反車両の撲滅を推進していく。
		0 【単位：箇所】 ピントポイント渋滞対策実施箇所（実施箇所・着手箇所・完了済箇所） ピントポイント渋滞対策を実施している箇所	(0)		(0)		【点検5巡目】 令和5年10月に取締体制を再編し、車限隊が1隊減となっており、令和5年実績は旧体制と現体制の数値が混在しているため、令和6年度は取締回数が減少することになった。 一方、引込み台数、措置命令件数は減少しているが、違反車両の取締実績等のデータから動向を分析し、効率よく取締を実施した結果、違反車両取締の割合は前年比から若干向上している。 今後もより効率的な取締を行い、構造物に悪影響を与える違反車両の撲滅を推進していく。
II - 快適な走行サービスの提供	従指標	上段は新規着手箇所数（単年度） 中段は対策実施箇所数（単年度） 下段は完了済箇所数（累積値）	<4>		<4>		【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策】 令和6年度は、新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行に伴い、交通量が増加傾向であること、かつ、工事に伴い渋滞損失時間が増加し、目標達成とはならなかった。 令和7年度の目標値は、コロナ禍以前の令和元年度の実績値をもとに、渋滞対策計画を勘案して設定している。 令和7年度のピンポイント対策については、引き続き、効率的かつ効果的なピンポイント渋滞対策を実施するために、渋滞発生の要因分析等を行っていく。
		【渋滞損失時間】 令和6年度は、令和5年度と比較して雪等の災害に伴い「災害・悪天候」は増加した。一方で、「事故・その他」は減少した。 令和7年度においても、工事による通行止め時間を必要最低限にとどめる等、通行止め時間の減少に努める。					【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策】 令和6年度は、新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行に伴い、交通量が増加傾向であること、かつ、工事に伴い渋滞損失時間が増加し、目標達成とはならなかった。 令和7年度の目標値は、コロナ禍以前の令和元年度の実績値をもとに、渋滞対策計画を勘案して設定している。 令和7年度のピンポイント対策については、引き続き、効率的かつ効果的なピンポイント渋滞対策を実施するために、渋滞発生の要因分析等を行っていく。
		【路上工事の渋滞を最小化する】 路上工事による渋滞損失時間 【単位：万台・時】 路上工事に起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間	100	82	125	93	【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策】 令和6年度は、新型コロナ禍からの復調により交通需要が回復したことにも加え、都市部における大規模規制等により渋滞損失時間及び交通規制時間が前年度に比して増加した。 工事規制による交通影響の最小化のため、路上工事の集約化、夜間通行止めによる集中施工、一回広報施策の充実等、過年度からの取組みを継続していく。
		交通規制時間 【単位：時間／km】 上段は道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間 下段は交通規制時間のうち集中工事※を除いた値	(127)		(104)		【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策】 令和6年度は、新型コロナ禍からの復調により交通需要が回復したことにも加え、都市部における大規模規制等により渋滞損失時間及び交通規制時間が前年度に比して増加した。 工事規制による交通影響の最小化のため、路上工事の集約化、夜間通行止めによる集中施工、一回広報施策の充実等、過年度からの取組みを継続していく。
		※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とできるよう区間・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である	<105>		<74>		路面のわだち掘れやひび割れ等の調査・点検結果を踏まえ、要補修箇所約71km・車線の舗装補修を実施。 舗装路盤に損傷が発生した箇所では、抜本的な補修を行い、路盤部の高耐久化を図る。このため、深さ方向の補修量が増える一方で、補修面積は過年度より縮小することを考慮した目標を設定した。
	主指標	【走りやすい道路を維持する】 快適走行路面率 【単位：%】 快適に走行できる舗装路面の車線延長比率	97	98	98	95	【走りやすい道路を維持する】 路面のわだち掘れやひび割れ等の調査・点検結果を踏まえ、要補修箇所約71km・車線の舗装補修を実施。 舗装路盤に損傷が発生した箇所では、抜本的な補修を行い、路盤部の高耐久化を図る。このため、深さ方向の補修量が増える一方で、補修面積は過年度より縮小することを考慮した目標を設定した。

柱	主従区分	指標分類	令和5年度実績	令和6年度目標	令和6年度実績	令和7年度目標	コメント(実績・目標)	
【地域振興に貢献する】								
III 地域との連携	主指標	(企画割引) 販売件数 〔単位：千件〕 ※() 内は令和4年度から該当年度までの累積値 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数	301 (528)	350	282 (810)	280 (1090)		
	従指標	(企画割引) 実施件数 〔単位：件〕 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数	11		11		令和6年度については、販売件数は目標値を下回ったものの、企画の通年販売を継続して実施したこと等により、おおむね昨年度実績と同水準を維持することができた。また、実施件数についても自治体と連携した企画の実施等により、前年の過去最高件数となる11件を維持することができた。 令和7年度は自治体と連携した企画や観光施設の入場券等とのセット企画などを引き続き実施とともに、ドライブバスの広報を積極的に行うことで販売件数の増加を図る。	
	主指標	(企画割引) 販売件数（観光施設とのセット販売） 〔単位：千件〕 ※() 内は令和4年度から該当年度までの累積値 地域振興や観光振興を目的とした企画割引のうち、観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数（地域振興や観光振興を目的とした観光施設等と連携した優待特典付きの企画割引は除いた件数）	0.01 (0.01)	10	0.50 (0.51)	20 (20.51)		
【地域に施設を開放する】								
IV コスト縮減	主指標	S A P A の地元利用日数 〔単位：日〕 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数	3,625 (7,242)	3,663	3880 (11,122)	3880 (15,002)	令和6年度の利用日数については、目標値及び前年度実績ともに上回る結果となった。令和7年度も引き続き、制度概要の説明等を通じて利用を促すなど、更なる地元利用の増加に向けて地元関係機関と調整を実施していく。	
	従指標	【道路空間を地域に開放する】						
	主指標	占用件数 〔単位：件〕 道路占用件数 ※道路占用に係る令和3年度実績値及び令和4年度目標値は、高速道路機構が算出及び設定している	6,862	6,809	6,906	6,855	占用申請に対し、機構との間で締結している事務委託契約等に基づき適切に対応し、令和6年度は令和5年度と比較して占用件数、占用料収入は共に増加した。令和7年度も占用ニーズに応じて道路空間の有効かつ適正な活用に取り組んでいき、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。	
V 総合的な取組みの推進	従指標	道路占用による収入 〔単位：百万円〕 道路占用による収入	277		293			
	【資産を有効活用する】							
	主指標	入札占用の実施件数 〔単位：件〕 ※() 内は令和4年度から該当年度までの累積値 入札占用制度による占用件数	0 (2)	1	0 (2)	1 (3)	令和6年度は対象となる占用要望がなく入札占用の実績は無かった。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。	
【新技術の活用などによるコスト縮減を続ける】								
IV コスト縮減	主指標	インセンティブ助成の認定件数 〔単位：件〕 ※() 内は令和4年度から該当年度までの累積値 当該年度に助成委員会にて認定した件数	0 (1)	1	1 (2)	1 (3)		
	従指標	インセンティブ助成の交付件数 〔単位：件〕 当該年度に助成交付した件数 インセンティブ助成の交付額 〔単位：百万円〕 当該年度に助成交付した額	2		0		令和6年度は、中国線自動車道における「本線照明設備における新型低位位置照明器具の開発」の件が認定された。引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト縮減を目指していく。	
	【サービスの向上に努める】							
V 総合的な取組みの推進	主指標	総合顧客満足度 〔単位：ポイント〕 C S 調査等で把握するお客様の満足度 [5段階評価]	3.7	3.7	3.7	3.7	快適な路面を保つための舗装補修、大雪時の事前広報・リアルタイム広報の強化、休憩施設の駐車ます増設等を継続的に取り組んだことにより、目標を達成した。引き続き、舗装補修による快適走行路面率の確保や進行時間削減に取り組むことを目指す。	
	【利用者を増やす】							
	主指標	年間利用台数 〔単位：百万台〕 支払料金所における年間の通行台数 ※首都高速道路㈱・阪神高速道路㈱は支払い料金所を複数回通過した場合でも「1台」として集計	1,095	1,082	1,109	1,109	各種企画割引の取組み等の高速道路の利用促進に努めること等により利用台数は増加した。引き続き、多様な料金サービスの提供の取組等により、更なる高速道路の利用促進を図る。	
【ETC2.0の普及を促進する】								
V 総合的な取組みの推進	主指標	ETC2.0利用率 〔単位：%〕 全通行台数（総入口交通量）に占めるETC2.0利用台数の割合	28.4	31.1	31.6	34.2	ETC2.0の普及と促進に関する広報活動や車載器購入助成キャンペーンの実施等により、ETC2.0利用率が増加し、目標を達成した。引き続き、各種広報活動や車載器購入助成キャンペーンを行い、利用率向上を目指していく。	

3.3. その他のデータ

3.3.1. 道路構造物延長（令和6年度末時点）

	(km)	供用延長			備考
		土工延長 (km)	橋梁延長※1 (km)	TN 延長※2 (km)	
全国路線網	3,607.8	2,436.6	671.9	499.3	
一の路線	13.3	9.4	2.0	1.9	
関門トンネル	3.9	0.4	0.0	3.5	

※1 橋梁延長：本線橋梁及び本線高架橋構造物の下り線延長

※2 TN 延長：本線トンネル及び本線カルバート構造物の下り線延長

3.3.2. その他のデータ（令和6年度末時点）

	その他			備考
	交通量※1 (千台/日)	経年数※2 (年)	重雪寒地域※3 (km)	
全国路線網	3,015	35	0	
一の路線	23	40	0	
関門トンネル	25	67	0	

※1 1回の利用につき1台とカウントした令和6年度のインターチェンジ出口の取扱交通量の日平均値

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

※3 重雪寒地域：10年間平均最大積雪深が1m以上の地域

3.3.3. ETC 利用率

	ETC 利用率 (%)					
	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	合計
西日本 合計	86	96	97	99	99	94

※無料車を除く

※令和7年3月の利用率

※小数点以下は四捨五入