



安全・安心

社会インフラとしての責任を自覚し、
安全・安心を最優先に、事業を行っています



中国道(山口JCT～小郡IC) 樺野川橋の床版取替工事。

工事規制・工事通行止め情報

スマホアプリ

ウェブサイト

X

リアルタイム交通情報

今も、将来にも、100%の安全・安心を

高速道路の保全



時代の変化に応える 維持・管理の進化

快適な走行環境を守り、高速道路を将来にわたって健全な状態に保つためには、構造物等の状態を正確かつ迅速に把握・診断し、いっどのような対策を実施するのか、または監視していくのかなど、適切な維持補修計画を策定し実行することが重要です。当社グループでは、点検・診断・補修・記録・蓄積の一連のサイクルである「保全事業システム」の確立と高度化・効率化を推進しています。



メンテナンスにかかる仕事量が増大

近い将来、管理延長は約3,700kmに拡大

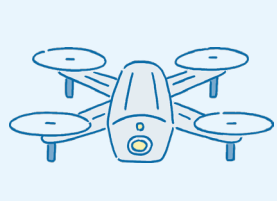
現在の業務サイクル・品質の維持が困難

10年後には高速道路の3割以上が経過年数50年超え

DXを実現する4つの柱で、業務効率化を図る

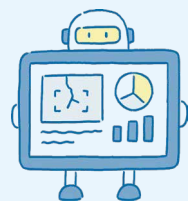
01 機械化

スマートデバイスの活用で
安全かつ効率的に仕事をこなす



02 自動化

AI・BI・RPAとの協働で
手間のかかる作業を軽減する



03 システム化

システム開発・データ連携で
情報を使いやすくする



04 マップ化

GISによる見える化で
意思決定のスピードを上げる



- DX(Digital Transformation): デジタル技術を活用して、業務そのものやプロセスを変革すること
- AI(Artificial Intelligence): 人工知能
- BI(Business Intelligence): システムに蓄積した膨大なデータを可視化するツール
- RPA(Robotic Process Automation): 定型的に反復する事務作業を高効率で処理するソフトウェアロボット
- GIS(Geographic Information System): 地図上で位置や空間に関する情報を管理・分析するシステム
- NDO(Nexco Data Ocean): 当社の維持・管理に関するデータベース

就労支援 × 高速道路の維持管理

当社グループでは、障がいのある方の活躍を支援することを目的に、高速道路の維持管理に関する軽作業等を障がい者支援施設に委託しています。

長崎道 金立SA(上)における草花の植込み作業
(西日本高速道路メンテナンス九州(株))



TOPICS

新たな構造物点検を高度化・効率化

高速道路の構造物等の点検業務は、就労人口の減少や労働時間制限といった社会的課題に加え、構造物の老朽化や自然災害の頻発化・激甚化など、環境の変化により一層厳しさを増しています。このような状況の中においても、お客さまに安全・安心な高速道路をご提供し続けるため、点検業務の高度化・効率化に向けた取り組みを進めています。

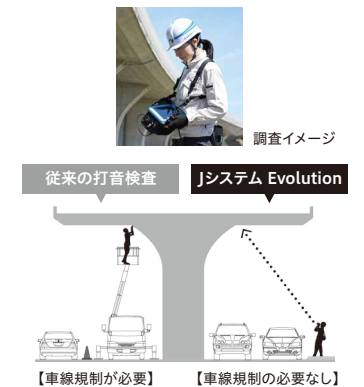
担当者の声

お客さまと現場作業員の安全性が向上



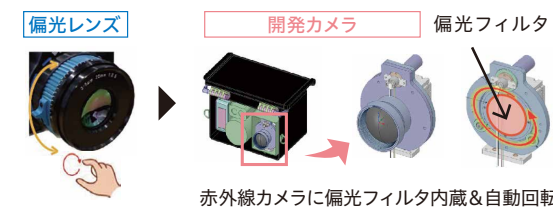
従来より、赤外線カメラを用いてコンクリートの変状を抽出するシステム「Jシステム」を導入しており、高所作業車を用いて実施する打音検査の対象範囲の削減に取り組んできました。2025年度からは偏光フィルタ内蔵レンズを採用した「JシステムEvolution」を活用することで、従来は夜間に限定されていた赤外線調査を昼夜を問わず実施することが可能となりました。これにより、より一層の交通規制回数の削減が可能となり、お客さま並びに現場作業員の安全性向上に寄与しています。

保全サービス事業本部 保全サービス事業部
保全サービス統括課 三瀬 友貴



「Jシステム Evolution」の新技术

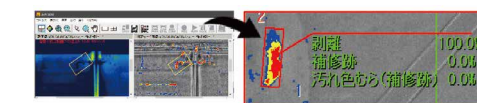
新開発 偏光レンズを手動回転から自動回転へ



新開発 可視カメラと赤外線カメラを一体化



新機能 赤外線画像のAI損傷自動診断



点検員の経験に依存しない調査が可能に
点検時間を65%縮減 ↓ 解析時間を75%縮減 ↓
※夜間調査(偏光レンズ導入前との対比)

「橋梁などのコンクリート変状において遠望非接触にて赤外線法により検出する技術」の取り組みが、国土交通省などが実施した「第9回インフラメンテナンス大賞」で優秀賞を受賞



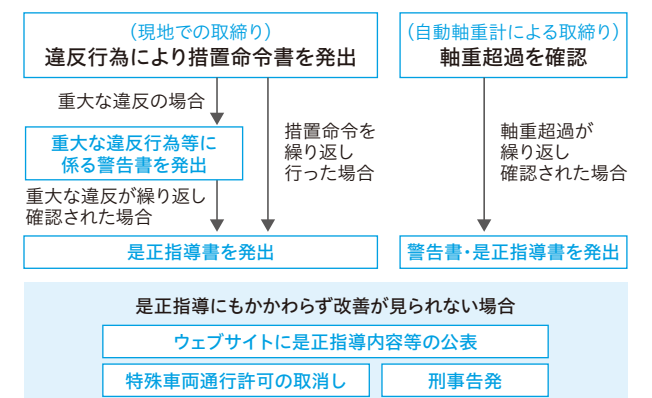
通行車両による道路へのダメージを減らす

▶ 重量超過等の法令違反車両の取締り

重量超過等の違反車両の走行は、高速道路の損傷や老朽化を加速させる要因となっており、また、パンク等により交通事故の原因にもなります。当社グループでは、高速道路を永く、安全に通行していただけるよう、法令違反車両に対する指導・取締りを行い、特に常習的・悪質な違反者に対しては、当社ウェブサイトでの是正指導内容の公表や警察への告発を行っています。



違反者に対する指導の流れ



100%の安全・安心を支え続けるために

高速道路 リニューアル プロジェクト



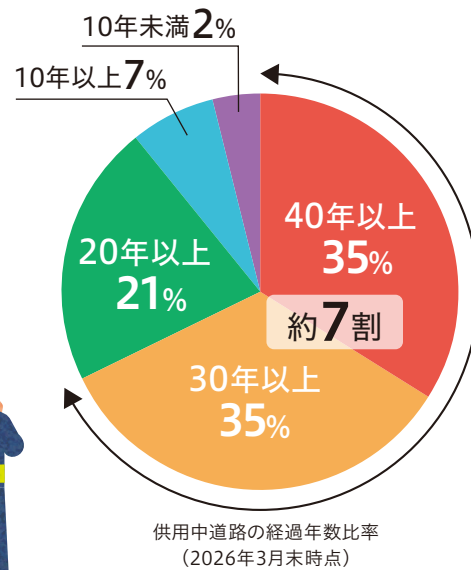
高速道路リニューアルプロジェクト特設サイト



いま対策を行えば、 高速道路は“安全に長生き”します

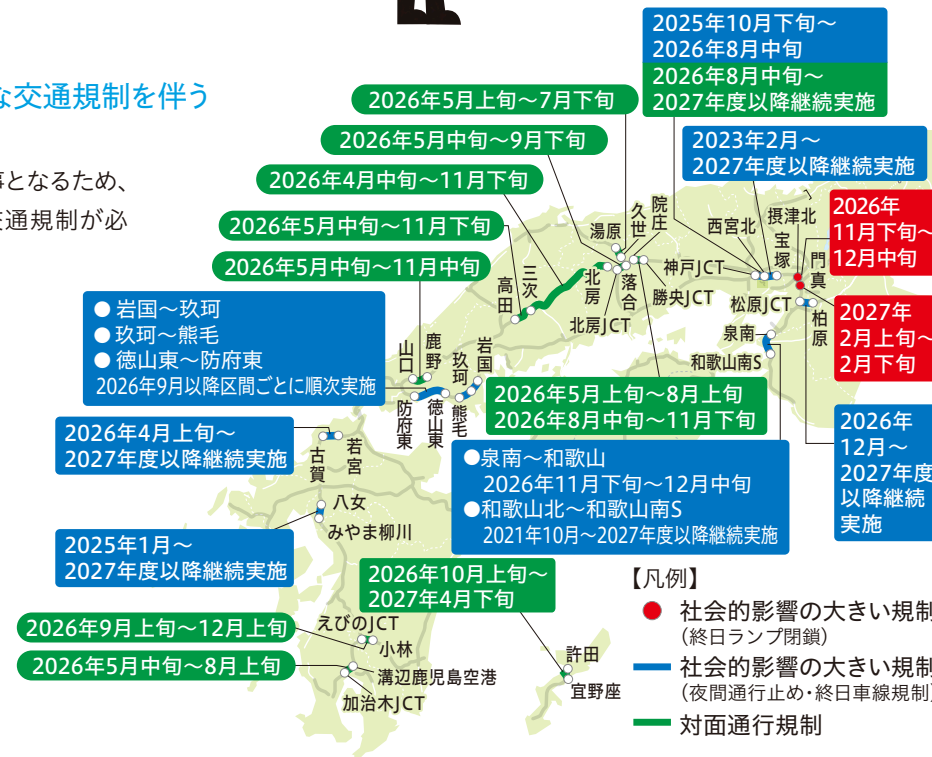
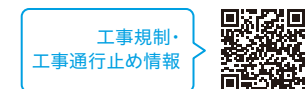
1963年、日本で最初の高速道路である名神高速道路(栗東IC～
尼崎IC)が開通してから60年以上が経過し、現在、当社が管理する
高速道路のうち約7割が供用から30年を超えました。

経過年数の増加や、大型車交通量の増加、車両総重量の増加、凍結
防止剤の散布などにより、道路の老朽化や劣化が進行しています。
当社グループでは、高速道路ネットワークの機能を将来にわたり維
持していくために、2015年から「高速道路リニューアルプロジェクト」
を実施しています。

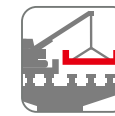


▶2026年7月以降に大規模な交通規制を伴う リニューアルプロジェクト

橋を架け替えるなど、大規模な工事となるため、
通常の補修工事よりも長期間の交通規制が必
要です。



主な工事内容



橋梁の床版取替

損傷した鉄筋コンクリート床版をより耐久性の高い床版
に取替



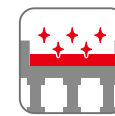
床版取替前



床版取替後



床版取替状況



橋梁の床版修繕

損傷したコンクリート床版の厚さを増す補修や、水がしみ
込まないための高性能床版防水を施工

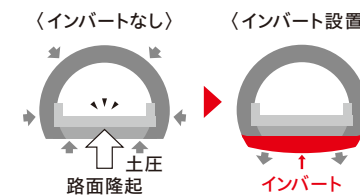


高性能床版防水施工状況

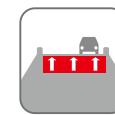


トンネルインバート設置

山の性質が悪く、経過年数の増加に伴い過度な力がかかっ
ているトンネルを、リング状のより強い構造とすることで安
定性を向上

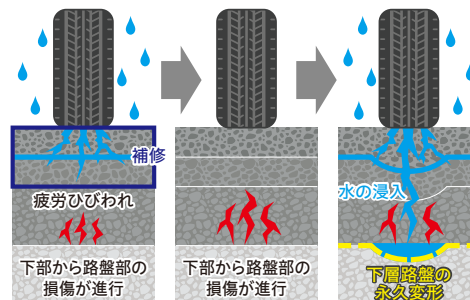


既設コンクリート舗装の撤去状況

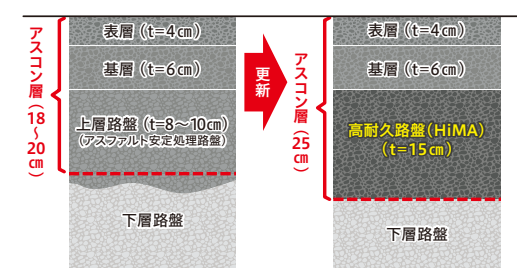


舗装路盤部の高耐久化

変状が生じている路盤を、耐久性に優れた路盤材料に置き換える
ことで長寿命化を図る



【舗装の高耐久化のイメージ図】



工事の様子



工事完了後

担当者の声 グラウンドアンカー設置工事

中国道(六日市IC～鹿野IC)の切土補強工事
では、切土のり面の長期安定性を確保するた
め、損傷が確認されたグラウンドアンカーに
代わり、防食性能が強化された新た
なグラウンドアンカーを追加で施工
しました。



中国支社 山口高速道路事務所
改築第二課 松本 太朗

工事による社会的影響を抑えるために

▶長期間にわたる床版取替工事に伴う施工計画・工事管理の工夫

床版取替工事などの大規模なリニューアル工事を実施するにあたり、構造条件や周辺の環境、交通への影響など、様々な制約条件を踏まえたうえで、最適な工法や施工計画を検討しています。

▲担当者の声 複数橋の同時施工と通年工事で効率性を確保

九州道（八女IC～みやま柳川IC）矢部川橋床版取替工事では、矢部川橋の床版取替工事に加え、矢部川橋の前後に位置する溝口橋及び中島橋の高性能床版防水工事も合わせて実施しています。これまで部分的な補修、補強しかできませんでしたが、3橋を同一車線規制内で施工することで、構造物の長期的な安全性や耐久性を確保できる工事を効率的に進めています。

また、高速道路本線上の限られたスペースで施工を行う必要があることから、架設機を採用した施工計画を立案するなど、施工計画段階から工事受注者と入念な打ち合わせを重ね、作業手順や安全対策、施工ヤードの配置などを詳細に検討したうえで、工事に着手しています。

矢部川橋は、一級河川である矢部川を横断する橋梁であり、施工ヤードが河川管理区域内に入るため、河川管理者と入念な協議を行いました。

本工事は、施工期間が長期に及ぶため、梅雨や台風の影響で河川が増水しやすい出水期（6月～9月末）と、比較的水位が安定し、河川が増水しにくい渇水期（10月～5月末）で、河川の様子が異なります。

このため、出水期に河川の水位が上昇した場合も、河川に影響を与えることがないように、吊り足場を橋梁内に収める構造へ変更可能な仕様としたことで、通年での施工が可能となり、計画的かつ安定した工事環境を確保しながら、工事を進めています。

本工事はまだ続きますので、安全第一で日々の工事管理を行っていきます。

九州支社 久留米高速道路事務所
改築課 松原 一樹



渇水期は作業スペースの高さを確保し効率化



出水期は水位上昇に備え足場を高くし、工事を継続

TOPICS

中国道（北房IC～新見IC）高尾トンネルのインバート設置工事が完了

中国道（北房IC～新見IC）では、2016年から高速道路リニューアルプロジェクトの一環として、毎年、対面通行規制を行いながら、橋梁の床版取替工事などを進めてきました。2024年と2025年に実施した対面通行規制の中では、約40年前に矢板工法（鋼アーチ支保工と木矢板を用いた工法）で建設された高尾トンネル（上）において、路面隆起による「盤ぶくれ」が繰り返し発生していたことから、抜本的な対策として、トンネルをリング状のより強い構造とするため、トンネル底面を掘削しコンクリートで固めるインバートを新たに設置する工事を進め、2025年11月に工事が無事に完了いたしました。

▶周辺の環境に配慮しながら、安全に工事を進めるための取り組み

中国道の北房IC～新見IC間は、冬季に凍結防止剤の散布や除雪作業が必要であり、ご利用されるお客さまや雪氷作業用の作業車が安全に走行できるように、対面通行規制の可能な期間が4月中旬～11月末までと限られています。限られた期間の中で安全に工事を進めるため、掘削時の覆工コンクリートの沈下対策として、1年目に背面の空洞注入工とロックボルトを施工し、2年目にインバートの設置工事を行いました。また、インバートを設置するために掘削する際は、トンネル坑内の粉じんの飛散防止や坑口周辺の家屋に対する騒音対策を行うなど環境保全に配慮するとともに、トンネルの挙動を把握するため、覆工コンクリートを面的にリアルタイムで計測し、変化を色でわかりやすく表示する仕組みを導入し可視化することで、沈下等の変状を早期に把握するようにしました。これらの取り組みにより、各年の施工が11月末を超えることなく、予定された工期内で工事を完了させることができました。



工事前（路面隆起により段差が発生）



工事中



工事後

▲責任者の声 中国山地の厳しい条件下で進むリニューアル工事

中国道の北房IC～新見IC間は、中国山地の山間部を通過する地形・気象条件が厳しい区間であり、トンネルや橋梁などの構造物が連続しています。開通から40年以上を経過しており、構造物の老朽化が進んでいることから、毎年対面通行規制を行い、リニューアル工事を進めているところです。また、地形の条件から上り線と下り線が大きく分離しており、対面通行規制の際は、その距離が8km弱と非常に長くなり、ご利用されるお客さまや関係機関の皆さまには、毎年、ご不便・ご迷惑をおかけしております。そのような中で、高尾トンネルのインバート設置工事を無事に完了し、冬季を迎える前に対面通行規制を解除できたことに安堵しております。供用中の矢板工法のトンネルに新たにインバートを設置する事例が全国的にも少ないことから、有識者や（株）高速道路総合技術研究所・当社グループ会社、工事受注者と連携しながら工事を進めてまいりました。本工事を無事に終えることができたのは、地元住民の皆さまのご理解とご協力、そして設計から施工まで携わった多くの関係者の支えがあってこそだと感じており、心より感謝申し上げます。引き続き、高速道路の健全性を永続的に確保し、高速道路ネットワークの機能を将来的に維持していくため、高速道路リニューアルプロジェクトに取り組んでまいります。

中国支社 津山高速道路事務所 所長 八田 匡伸



▶工事広報の強化

工事渋滞を抑制するために、工事による車線規制などの日程や迂回ルート、渋滞予測などの情報発信を強化しています。特に影響の見込まれる工事では、特設のウェブサイトを開設するなど、きめ細やかな情報発信を行っています。



工事規制・
工事通行止め情報



特設
ウェブサイト例

多発する自然災害から、地域と暮らしを守り抜く

災害対応力の強化



橋梁の耐震補強

地震発生時、人命救助・被災地の復旧のためには、高速道路が緊急輸送路としての機能を速やかに確保することが重要です。2016年発生の中東地震で得た教訓を活かし、災害時に速やかに機能回復できる道路とするべく、耐震補強対策を進めています。



熊本地震で九州道を横架する県道が落橋

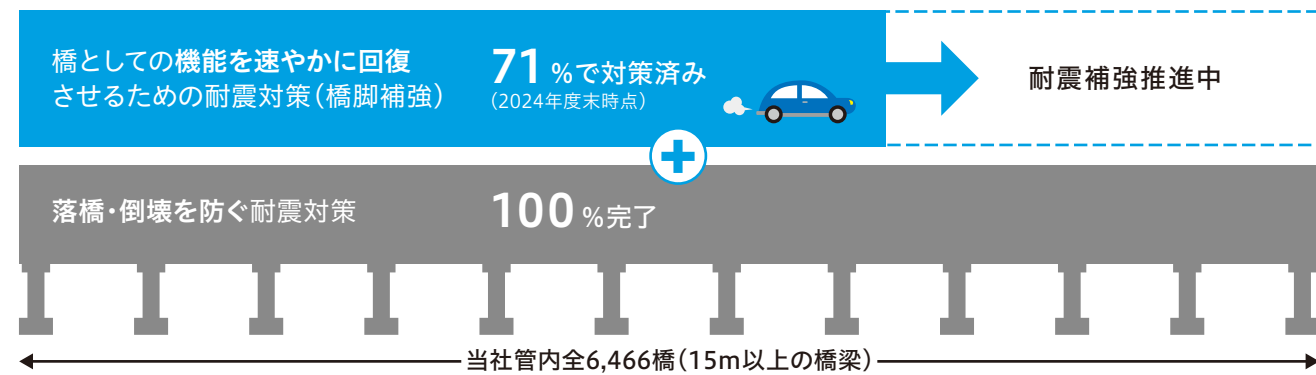


<施工前>

松山道(土居IC~新居浜IC)浦山川橋耐震補強工事



<施工後>



耐震対策の概要

橋脚補強	支承取替	落橋防止
大きな地震力に対し橋脚を補強することで変形・破壊を抑制します。	地震エネルギーを吸収し、構造系に作用する力を低減します。	想定を超える変位・変形が橋に生じた場合、落橋という不測の事態を防止します。
補強前		
補強後		
阪和道(泉佐野JCT~阪南IC) 新家川橋	山陽道(神戸JCT)	西名阪道(藤井寺IC~松原JCT) 松原高架橋

更なる推進に向けて

- 耐震補強工事の入札不調対策、新技術の採用等の取り組みとともに、組織体制の強化により、耐震補強対策を加速化
- 上下線の橋脚が分離している橋梁では、どちらか一方の橋脚補強を優先するなどの手法を採用

高速道路の耐震補強実施計画(2024年1月公表)



NEXCO西日本グループの災害対応タイムライン

豪雨や地震による被害を抑制するために、グループ一丸となって災害対応力の強化に努めています。

構造物の強化による被害予防

橋梁の耐震補強



耐震補強はP.25で詳しく紹介

津波一時避難場所の整備



徳島南部道本線橋の津波避難場所(赤枠内)

のり面排水機能の強化



強化後の縦溝と集水ます

降雨災害時ののり面被害は、排水構造物が直接関与した崩壊が約半数を占め、さらに、その約半数が縦溝や集水ます等の合流部で発生。これらを踏まえ、高速道路リニューアルプロジェクト(P.21-24)の中で、のり面の排水構造物の大規模修繕に取り組んでいます。

災害対応訓練

交通機能確保等の社会的役割を果たすため、防災業務計画の整備や防災訓練等、グループ一丸となって、関係機関と連携し、ソフト面の災害対応力を強化しています。

連携協定



グループ会社や関係機関との合同による段差復旧訓練



- ・大規模災害発生時等における相互協力に関する協定(自治体)
- ・津波緊急避難における高速道路敷地の一時使用に関する協定(自治体)
- ・災害時の相互連携に向けた協定(電力会社)
- ・災害時における総合通信局との相互連携に関する協定(総務省各総合通信局) など

季節前の準備



降雨出水期前の防災会議



資器材の準備

過去の災害の勉強会

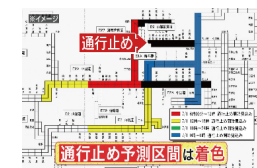


次世代へ災害経験を継承



お客さまへの情報発信

事前通行止め等による被害抑制



テレビCMやウェブサイト、SNS、関係機関との合同記者会見等による情報発信



近年、頻発化・激甚化する集中豪雨や台風等に対し、災害対策を行うとともに、お客さまへ通行規制に関する実施状況等の情報を積極的に発信しています。

2025年8月に発生した豪雨による被災



<被災直後>



<全車線開放後>

担当者の声

大雨による被災からの早期復旧

2025年8月に発生した大雨により、熊本県内でも約129.8kmにわたって通行止め規制を行っていたところ、複数箇所で切土のり面が崩壊し、本線内に土砂が流入しました。これを受け、速やかに流入土砂の撤去等の応急対策を行い、5日後には一部車線規制を含む形で全ての通行止めを解除し、地域の災害復旧に貢献しました。その後、仮復旧工事で土留め壁を設置。10月に全車線開放を行い、更にお客さまが安全・快適に走行できるようになりました。



九州支社 熊本高速道路事務所 保全計画第二課 中島 桃子

通常期

災害発生

応急復旧
緊急交通路として速やかに機能回復

本復旧

24時間365日、安全で、円滑な高速道路へ

交通安全



24時間体制での交通管理

24時間365日の安全・安心を守るため、道路管制センターと交通管理隊が、24時間体制で道路上の各種設備や道路巡回により情報を収集し、事故・落下物等への緊急対応やお客さまへの情報提供を行っています。

隊員の声

お客さまからの「ありがとう」が力になる仕事

運転が好きなることを活かせる仕事として管理隊員に興味を持ち、高速道路の安全を支える社会貢献度の高さに魅力を感じて入社しました。

現在は路線の巡回や落下物の排除、故障・事故対応などを行い、困っている利用者を直接助け、感謝の言葉をいただけることに大きなやりがいを感じています。入社当初は女性の少ない職場に不安もありましたが、先輩方に恵まれ、性別に関係なく意見を言い合える温かい環境の中で、自分らしく成長できています。

西日本高速道路サービス四国(株) 徳島基地 森本 和佳奈



高速道路走行中に落下物等の道路異常を発見した際は、
道路緊急ダイヤル#9910へ

安全運転の啓発

交通事故の根絶には、ドライバーをはじめとするお客さまのご理解・ご協力が不可欠です。当社グループでは、ステークホルダーの皆さまとともに、安全な高速道路を目指すため、高速道路内外での交通安全広報・キャンペーン等を推進しています。

▶SNDプロジェクト —交通事故をゼロにするための危険運転撲滅プロジェクト—

当社と阪神高速道路(株)、本州四国連絡高速道路(株)、(株)エフエム大阪の4社共同で、高速道路での交通事故につながる「ながら運転」による危険運転を撲滅し、交通事故ゼロを目指すべく、「STOP! NAGARA DRIVING PROJECT(通称SNDプロジェクト)」を推進しています。



ともに行動・応援
していただける
サポーター募集中

メッセージ
キャンペーン
グランプリ作品



無理せずに 休む勇気も
運転力

わき見・よそ見しながら運転

疲れながら運転
居眠り運転など

間違いながら運転
逆走、不注意の運転ミスなど

イライラしながら運転
あおり運転など

逆走対策

高速道路での逆走は、死亡事故等の重大な事故につながる可能性が高く、正しく走行している車両をも巻き込む可能性のある極めて危険な行為です。「2029年までに逆走による重大事故ゼロ」を目指し、効果的な対策を見定め、高速道路での逆走事故の撲滅に取り組んでいます。

▶逆走重点対策の実施

重点対策箇所(重大事故発生箇所、複数回発生箇所、平面交差箇所)を選定し対策強化を行っています。重点対策箇所については、公募技術を活用し、視覚的対策だけでなく物理的対策を中心とした対策を実施しています。

▶啓発用教材の一般公開

NEXCO 3 社による「無くそう逆走」の取り組みでは、企業・団体や地域コミュニティにおける交通安全講習会などで使用していただける教材として、高速道路の逆走防止啓発の動画教材などをウェブサイトで公開しています。

- ・年間**80件程度**の逆走事案(事故または確保)※事故に至るのは10件程度
- ・65歳以上の**高齢者によるものが7割**近くを占める
- ・逆走事故は、死傷事故・死亡事故となる割合が高い
(高速道路での事故全体に対して、死傷事故**5倍**、死亡事故**40倍**)



過去の技術公募により採用した逆走対策



動画教材

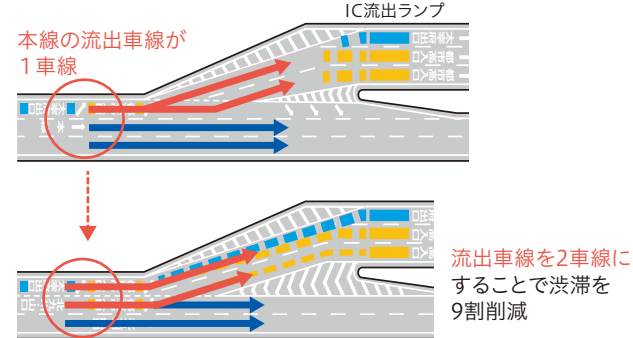


渋滞対策

ハード対策 渋滞しない道路を目指す

1. ネットワークの強化(P.31-38)
2. 車線拡幅(P.37-38)
3. 車線運用の変更
4. ETC利用率向上

渋滞状況を踏まえた車線運用の変更(太宰府IC)



ソフト対策 交通分散を促す

1. ウェブサイト・テレビ・YouTube等による渋滞予測の広報
2. ウェブサイト及びスマホアプリによるリアルタイム交通情報の提供(アイハイウェイ)
3. 休日割引の対象日からGW、お盆、年末年始及び3連休等を除外(P.44)

YouTubeでの広報

渋滞予測カレンダー

高速料金・ルート検索
渋滞予測を考慮した所要時間を算出

リアルタイム交通情報(アイハイウェイ)

正面衝突事故防止対策

反対車線への飛び出しにより正面衝突につながりやすい暫定2車線区間では、区画柵の設置・検証を実施しています。区画柵を設置済みの箇所では、正面衝突による死亡事故が0件となりました。(2026年3月現在)



ワイヤーロープ

センターブロック

センターパイプ

降雪時の交通確保に向けて

基本方針 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

冬の高速道路の安全・安心を確保するため、上記基本方針のもと、凍結防止剤散布作業や除雪作業等、高速道路の安全で円滑な交通確保に向けて各種対策に取り組み、大雪時の雪氷対策の強化を図っています。

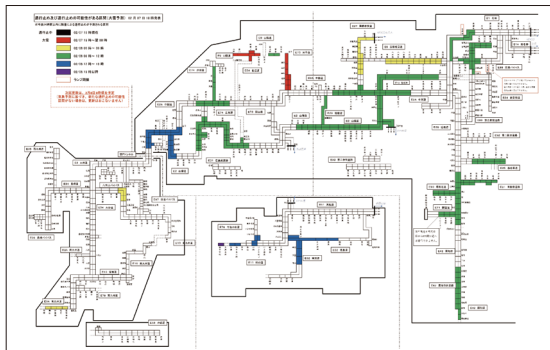
気象予測情報により大雪が予測される場合は、立ち往生車や滞留車が発生する前に躊躇なく通行止めを行うことを想定し、以下のオペレーションを基本として実施します。



大雪時のタイムライン

段階	国・自治体・警察・気象台など	NEXCO西日本	記者発表	ウェブサイト	X	高速道路影響情報サイト	テレビCM ラジオCM YouTube	道路情報板
1週間前	気象情報の共有など	通常の雪氷体制			冬装備 安全運転		冬装備 安全運転	冬装備 安全運転
3日前	情報連絡本部での連携	体制強化 ・応援派遣 ・協力要請 (災害協定事業者など)	大雪が予想される地域と時期 注意喚起・出控え・予想される通行止め区間				出控え (切替)	
1日前	大雪に関する緊急発表		通行止め可能性区間と時間帯 ※概ね6時間毎に見直し					注意喚起
降雪中	・情報の一元的収集・共有 ・関係機関での各種調整・協議 ・道路利用者や地域住民への 情報提供	立ち往生車・ 車両滞留発生前に 予防的通行止め 集中除雪	【通行止めの場合】 ・通行止め区間 ・作業状況・解除見込みなど				冬タイヤ装着/ チェーン携行 規制情報 通行止め等	

概ね2日前から通行止め可能性マップを公表



スマホアプリやSNSでは、ライブカメラや現地の作業状況などを配信



スマホアプリ X(旧Twitter)



高速道路各社の重要なお知らせを発信する「高速道路影響情報サイト」

お客さまご自身の命を守るためにも、「大雪に関する緊急発表」や「大雪警報」等が出されるような大雪への警戒が特に必要な場合には、外出をお控えいただくとともに、広域的な迂回、出発時間の変更などをお願いします。

お出かけ前のお願い

- ・お出かけ前には最新の交通情報を確認してください。
- ・冬の高速道路は、冬用タイヤで走りましょう。
- ・タイヤチェーンは常に用意しましょう。

荷主企業・運送事業者の皆さまへのお願い

大雪の影響に伴う広範囲の通行止めが予測される際には、気象予測等をご確認いただき、広域迂回の実施や通行ルートの見直し、運送日の調整などのご協力をお願いします。

走行中のお願い

- ・雪道の走行では、『急ハンドル』、『急加速』、『急ブレーキ』は厳禁です。速度は控えめに、車間距離は通常時より多めにとりましょう。
- ・インターチェンジ入口や本線等に設置された情報板及びハイウェイラジオにより気象状況等をお知らせしています。目的地までの情報に注意して走行してください。
- ・凍結防止剤散布や除雪作業を行っている雪氷対策作業車とは車間距離を十分にとり、後ろをゆっくりと走行してください。

TOPICS

西日本エリア全域で「予防的通行止め」を実施

2026年1月・2月は冬型の気圧配置の影響を受け、西日本エリアに寒波が襲来しました。気象予測により、大雪が予測される場合は、現地状況を踏まえ、関係機関と協議、調整のうえ広域的に予防的通行止めや並行国道との同時通行止めを実施しました。特に、2月7日～9日にかけて襲来した寒波の影響により、普段雪の降らない地域を含めた西日本エリア全域で大雪となったことから、当社管内の総管理延長の約50%にあたる1,794kmが通行止めとなりました。関係機関と連携し、当社グループ総力をあげて対応にあたった結果、大規模な車両滞留を回避することができました。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」という基本方針を遵守し、国民の皆さまへ予防的通行止めの理解度向上を目指す広報活動を強化するとともに、当社グループ一体となって通行止めオペレーションを徹底してまいります。

担当者の声

これまでより通行止め時間を削減

名神・新名神では、大雪による予防的通行止めを2026年1月に2回行いました。これまでの知見を活かしながら大規模な車両滞留を防止するとともに、通行止めの間に集中的な除雪を行うことで、2025年2月に実施した予防的通行止めよりも通行止め時間を短縮することができました。今後も、現場ノウハウの蓄積に努め、大雪時におけるお客さまの更なる安全確保に努めます。

関西支社 滋賀高速道路事務所
保全計画課 尾崎 由季



雪による通行止め時間(NEXCO中日本管内を含む)



スタックによる車両滞留の発生と、 同記事象を繰り返さないための冬用タイヤチェックの強化

2026年1月2日、広島岩国道路(大野IC～大竹IC間)において、ノーマルタイヤ装着車両のスタックを起因とする大規模な車両滞留が発生しました。情報を確認後、速やかに通行止めを実施し、グループ総出でスタック車両及び滞留車両の排除をして除雪作業を行いました。通行止めの解除まで最大で約17時間を要しました。この事象を受け、警察と連携し、冬用タイヤチェックを強化しました。2026年1月11日～12日にかけて、山陽道及び広島岩国道路のインターチェンジ料金所等で冬用タイヤチェックを実施し、約3,000台のノーマルタイヤ装着車両の高速道路利用をお断りしました。これにより、スタック車両の発生を未然に防止することができました。引き続き、関係機関と連携した冬用タイヤチェック等を実施するとともに、冬用タイヤ装着の重要性について周知・啓発に取り組んでまいります。



責任者の声

冬用タイヤチェックへご協力をお願いします

2026年1月2日～3日にかけての通行止めではお客さまにご不便、ご迷惑をおかけしたことから、冬用タイヤチェックを強化し降雪時の交通確保に努めています。2026年1月23日～25日にかけて、警察、隣接の事務所と連携し広島・山口県内の冬用タイヤ規制を実施している区間の一部ICで冬用タイヤチェックを実施したところ、5%のお客さまがノーマルタイヤでした。冬の高速道路では、わずか1台の立ち往生が、長時間の車両滞留を引き起こし、多くの方の命に関わる事態に発展する可能性があります。当社グループでは、複数レーンでのチェックや自動判別装置の使用など、冬用タイヤチェックに伴う渋滞削減にも取り組んでいます。お客さまの安全のためにも冬用タイヤチェックへのご協力をお願いします。

中国支社 広島高速道路事務所 所長 三井 邦弘

