

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

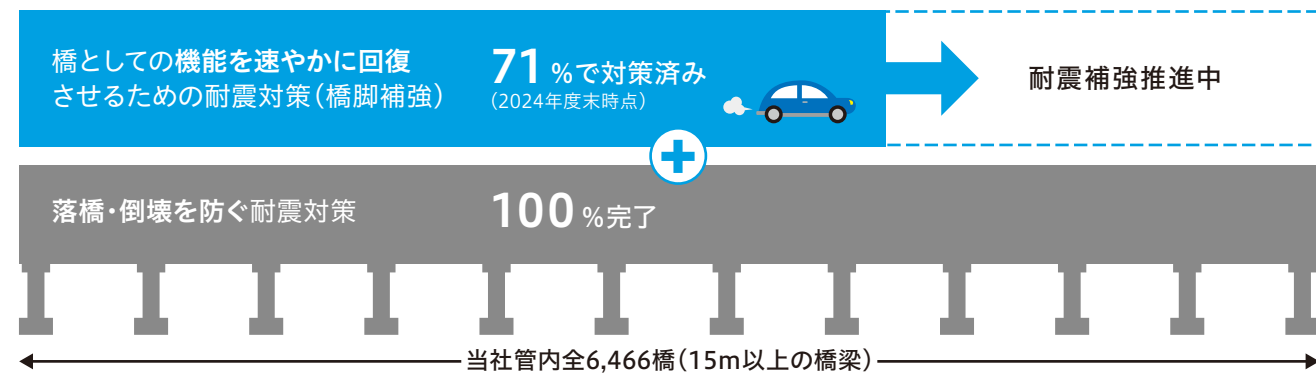


<施工前>

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。

通常期

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



グループ会社と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



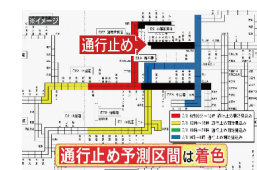
次世代へ災害経験を継承



気象予測等に応じて防災体制を構築強化

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