

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 5 事業年度

令和 7 年 1 月

みち、ひと…未来へ。



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 5 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 6 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	6
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 5 年度豪雨災害	18
2.3.3. 冬期における交通確保	22
2.4. 交通安全の取り組み	24
2.4.1. 交通安全対策	24
2.4.2. 交通安全啓発活動（SND）	26
2.4.3. 逆走対策	27
2.4.4. 歩行者等の立入対策	29
2.4.5. 暫定 2 車線区間での車線逸脱防止対策	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	33
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	34
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	40
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	43

2.7. 利便性向上・地域連携の取り組み	50
2.7.1. 通行止め時間の削減に向けた取り組み	50
2.7.2. 休憩施設の利便性向上	51
2.7.3. ドライブパスの実施	54
2.7.4. ETC2.0の普及促進	56
第3章 生産性向上の取り組み	59
3.1. 最適管理構造（～減災・縮災、大雪時等の車両解消に資するとともに通常時の維持管理も容易とする道路構造～）	59
3.2. 交通運用の適正化の取り組み	60
3.2.1. 工事規制日数削減の取り組み	60
3.2.2. 社会的影響に対応した渋滞対策	60
第4章 高速道路管理業務に関する各種データ	62
4.1. 高速道路管理業務に要した費用等	62
4.2. アウトカム指標	64
4.3. その他のデータ	68
4.3.1. 道路構造物延長（令和5年度末時点）	68
4.3.2. その他のデータ（令和5年度末時点）	68
4.3.3. ETC利用率	68

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



進化2025における5つのビジョン



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」により実施しています。

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があります。

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
グループ会社	保全点検業務等会社	ファシリティーズ			
		イノベーションズ			
	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 中国	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			
	料金収受業務会社	サービス関西	サービス中国	サービス四国	サービス九州
	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

※上記は保全サービス事業に関連する実施体制

※令和 6 年 3 月 31 日現在

1.4. 対象路線（令和5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四万十線	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	
一般国道10号 椎田道路	10.3	

路線名 (※)	供用延長 (km)	備考
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)	7.8	
合 計	3,598.7	

※ 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

【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】

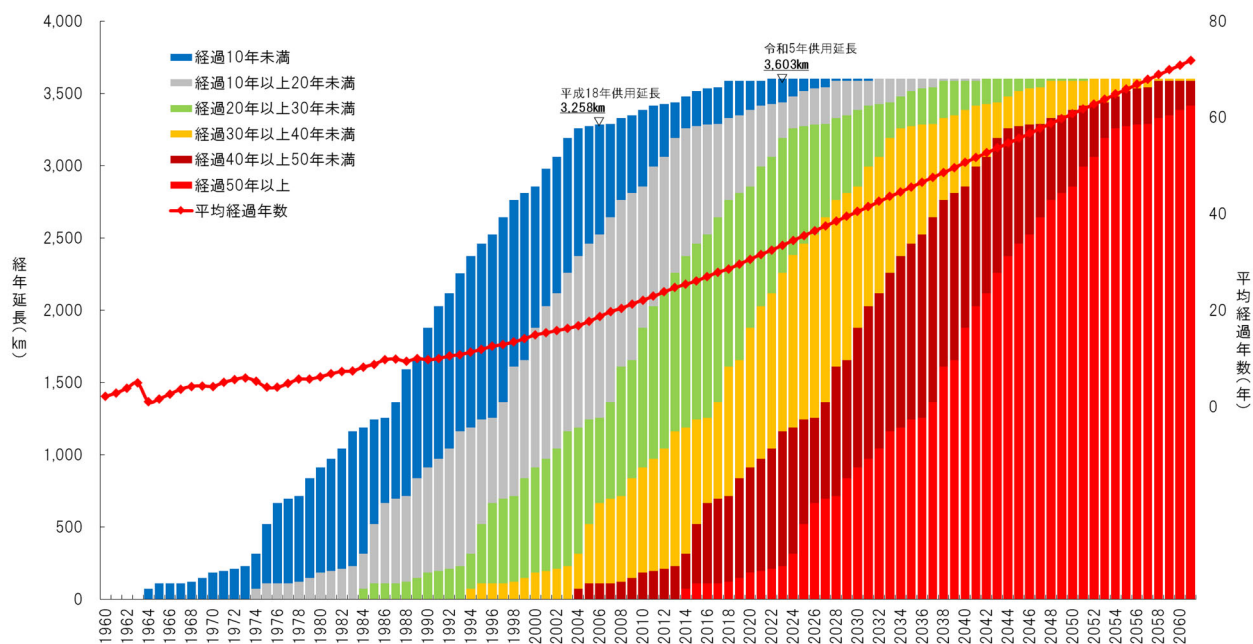
	供用延長 (km)	備考
NEXCO 西日本全体 (全国路線網+関門トンネル)	3,603	

第2章 高速道路管理業務の実施状況

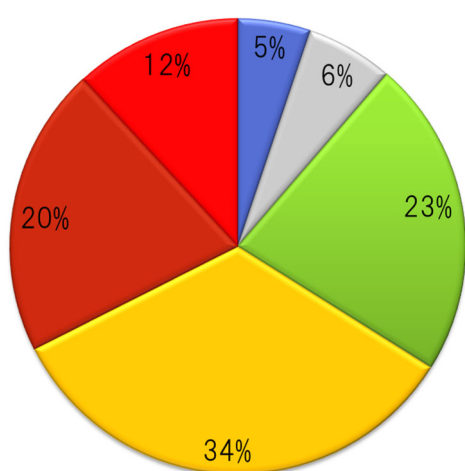
2.1. 老朽化した道路構造物への取り組み

2.1.1. 道路資産の経過年数（令和6年3月時点）

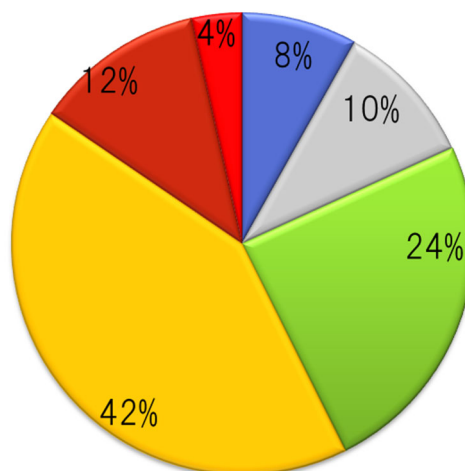
NEXCO 西日本の管理する道路は、開通後30年を経過する道路が全体の約66%（約2,383 km）となっており、経過年数の増大に伴い道路構造物の老朽化が深刻化しています。



《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。

◆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）・トンネルの変状



《グラウンドアンカーの機能低下によるのり面変状》



《トンネル路面隆起による段差》

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 日付け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 日付け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 日付け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 日付け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きます。

(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 15 年間で完了させるべく、事業を進めてまいります。

《西日本高速道路の更新計画（全体の内訳）》

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	74 km	8,333 億円
		桁	桁の架替	6 km	513 億円
	小計			8,846 億円	
大規模修繕	橋梁	床版	高性能床版防水 など	155 km	680 億円
		桁	桁補強 など	46 km	662 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	2,752 億円
	トンネル	本体・覆工	インバート など	46 km	1,234 億円
小計			5,329 億円		
合計			14,174 億円		

※1 上下線別及び連絡等施設を含んだ延べ延長

※2 端数処理の関係で合計が合わない場合がある

《西日本高速道路の新たな更新計画（全体の内訳）》

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	18 km	942 億円
		床版	床版取替	6km	587 億円
	小計			1,529 億円	
	舗装 土工	舗装	舗装路盤部の高耐久化	342 km	927 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	100 億円
		小計			1,027 億円
	合計			2,556 億円	

※1 上下線別及び連絡等施設を含んだ延べ延長

※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

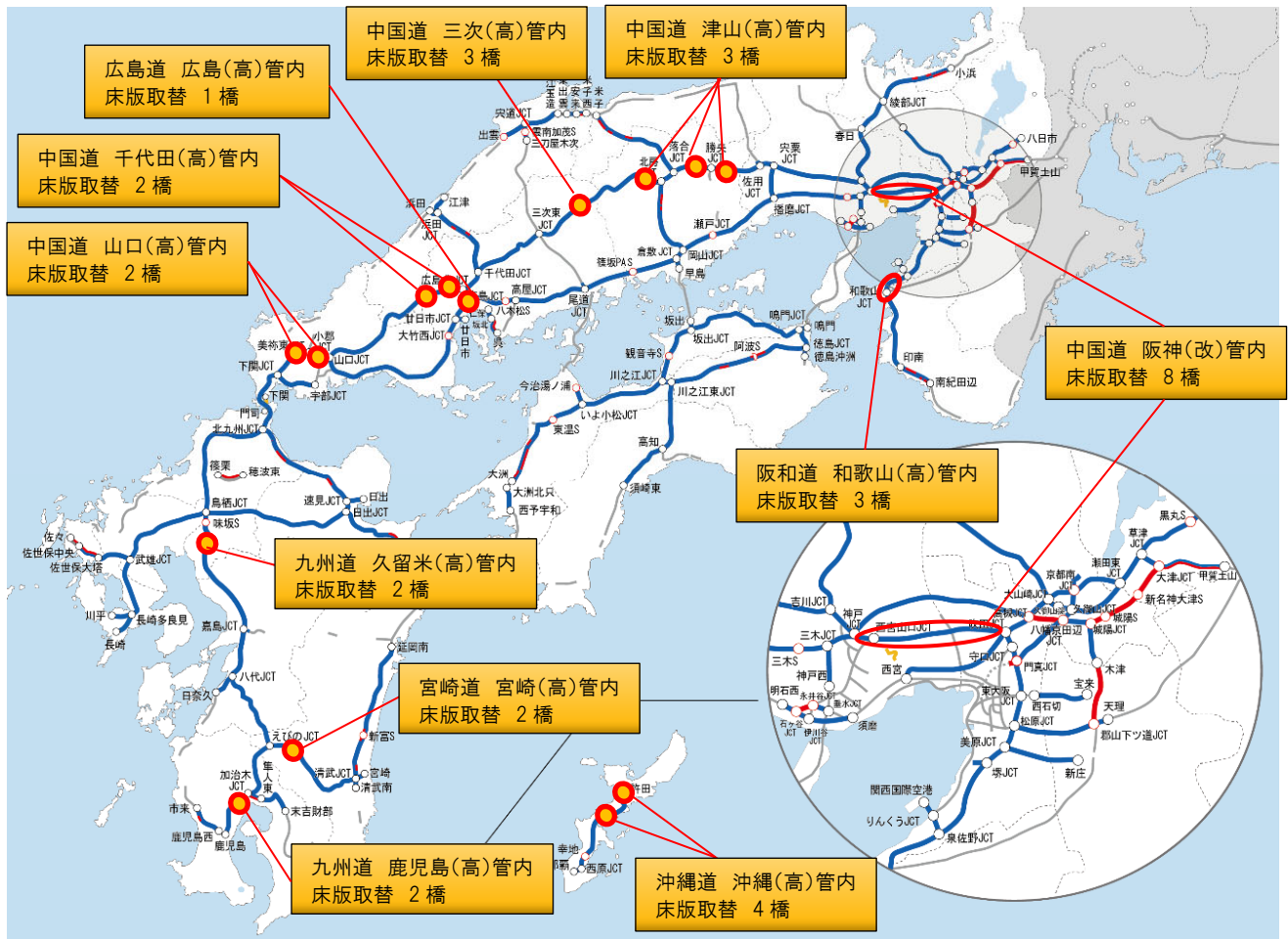
特定更新等工事は、これまでの補修方法では十分に高速道路としての機能を回復できない損傷に対して大規模な更新等（大規模更新・大規模修繕）を行う工事をいい、平成 27 年 3 月 25 日付けで道路整備特別措置法に基づく事業許可を受け、平成 27 年より『高速道路リニューアルプロジェクト』と呼称し、地方部の中国道や沖縄道から順次実施しています。

地方部では交通量が少ないこ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さまや沿道にお住まいの皆さまへの影響が最小限となるよう努めてまいります。

《令和 5 年度末までの進捗》

工事の内容	令和 5 年度末時点の進捗
橋梁更新	16.28 km
橋梁修繕	14.39 km
土構造物修繕	1,560 箇所
トンネル修繕	4.41 km

《令和5年度施工箇所（橋梁更新）》



(4) 令和5年度の主な取り組み

令和5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工、排水機能強化、盛土における脆弱岩対策を推進しました。

関西都市圏の中国道（吹田 JCT～神戸 JCT）リニューアルプロジェクトでは、令和4年度に吹田 JCT～中国池田 IC 間で実施していた終日通行止めによる床版取替工事が完了しました。中国池田 IC～神戸 JCT 間では終日車線規制による床版取替等の工事を令和5年度も引き続き実施しております。阪和道（和歌山北 IC～和歌山南スマート IC 間）では通年の終日車線規制による床版取替の工事を継続実施しています。また、泉南 IC～和歌山 JCT 間では令和5年11月より夜間通行止めによる床版取替を開始いたしました。

中国地方では、中国道及び広島道での対面通行規制による床版取替を引き続き実施しております。

九州地方では、九州道（鳥栖 JCT～久留米 IC 間）で実施していた車線分離規制を含めた終日車線規制による床版取替工事が完了しました。その他の路線においても、床版取替工事を引き続き実施しております。

《令和5年度の施工写真》

中国道（中国池田 IC～宝塚 IC）



中国道（宝塚 IC～神戸 JCT）



阪和道（泉南 IC～和歌山 JCT）



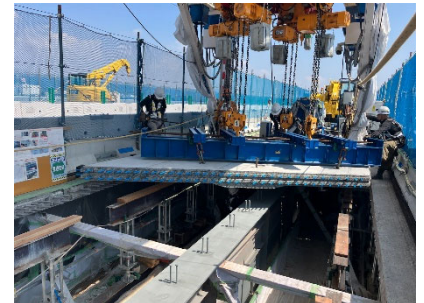
中国道（北房 IC～新見 IC）



広島道（広島西風新都 IC～広島 JCT）



九州道（鳥栖 JCT～久留米 IC）



（5）主な社会的影響の最小化策

① 事業の認知度向上に向けた取り組み

テレビ・ラジオ CM、新聞広告、鉄道・バス広告、専用 Web サイト、空港デジタルサイネージ、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>



③ 細かな情報提供とう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）では渋滞予測、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。

<みちトク交通ナビでの交通情報提供>



<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

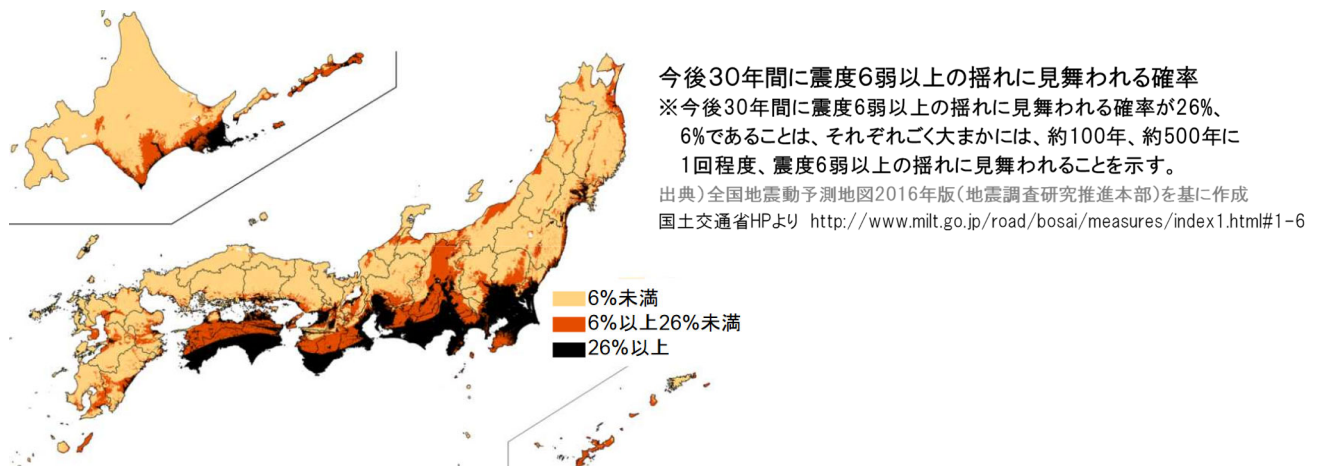
(1) 施策の背景

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、ロッキ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。

ロッキ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、その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560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340橋の設計を実施しています。



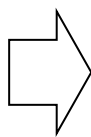
(3) 令和5年度の取り組み

大規模地震発生確率26%以上の地域について、約110橋(累計約180橋)の対策が完了し、約90橋(累計約560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100橋(累計約170橋)の対策が完了し、約10橋(累計約260橋)の契約が完了しました。



《補強前》



《補強後（繊維巻立て）》



《補強前》



《補強後（支承取替）》

(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5年度	68.9	69.0
	令和6年度	71.2	
	令和7年度中期	74.2	

(5) 令和6年度目標及び令和7年度中期目標設定について

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6年度の目標値を71.2%、令和7年度の中期目標値を74.2%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 2015』より重点施策として推進してきました。

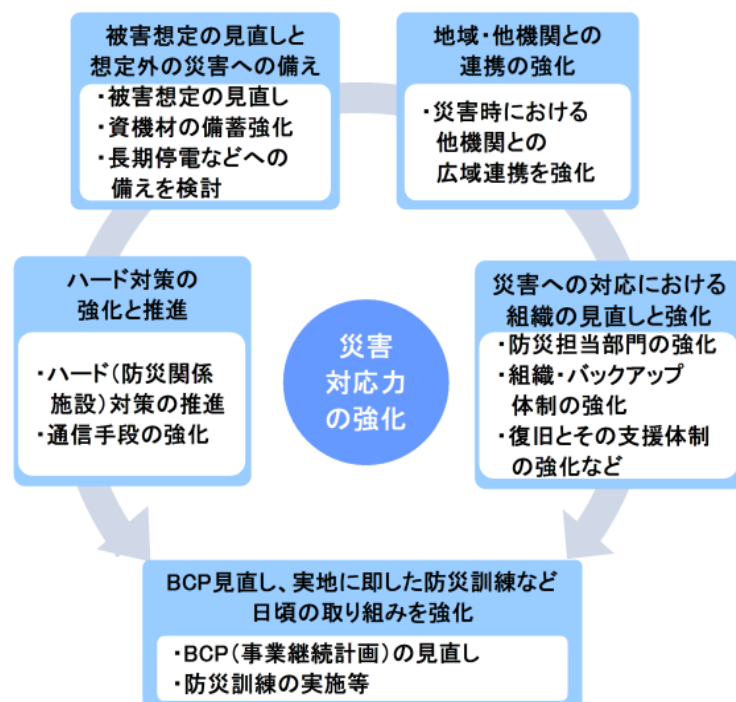
また、平成28年熊本地震を受けて、更なる災害対応力の強化のための課題を抽出し、特に初動対応に

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 6 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、事故・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

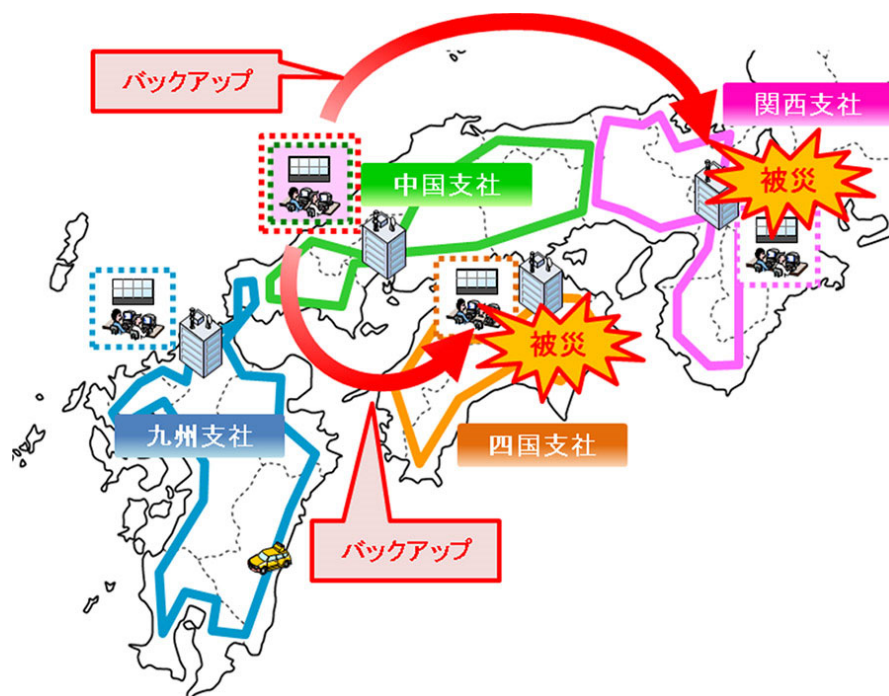
のり面災害等発生後の迅速な道路機能確保に向けて、資機材配備の基本的な考え方を整理し、資機材の配備拠点や対面通行規制を見据えた必要な資機材の配備が完了しました。さらに、地震発生時において一時的に休憩施設に避難されるお客様に対して、必要な防災備蓄品の整備を進めてきました。

令和 6 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、中断なく業務を維持できる（バックアップ管制）機能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。

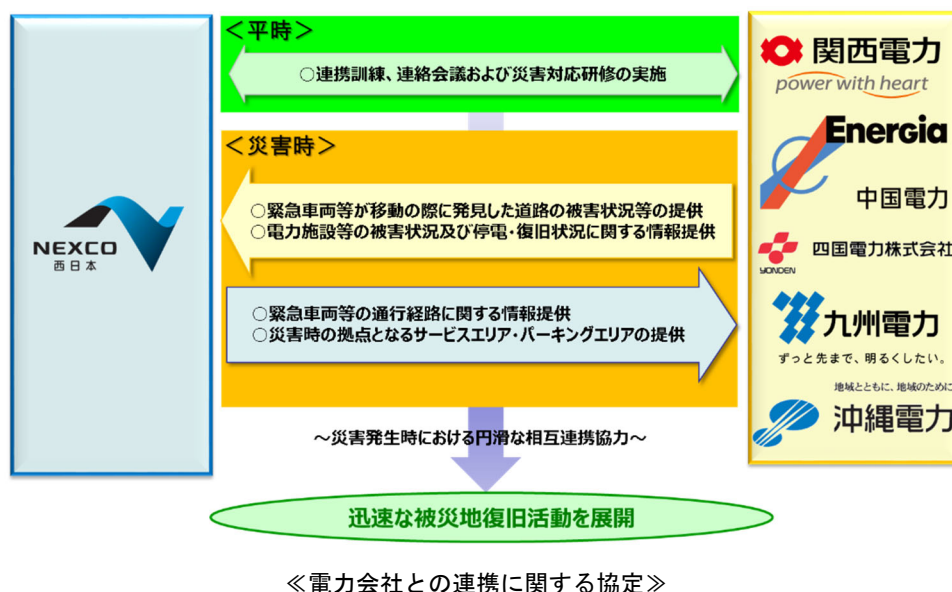


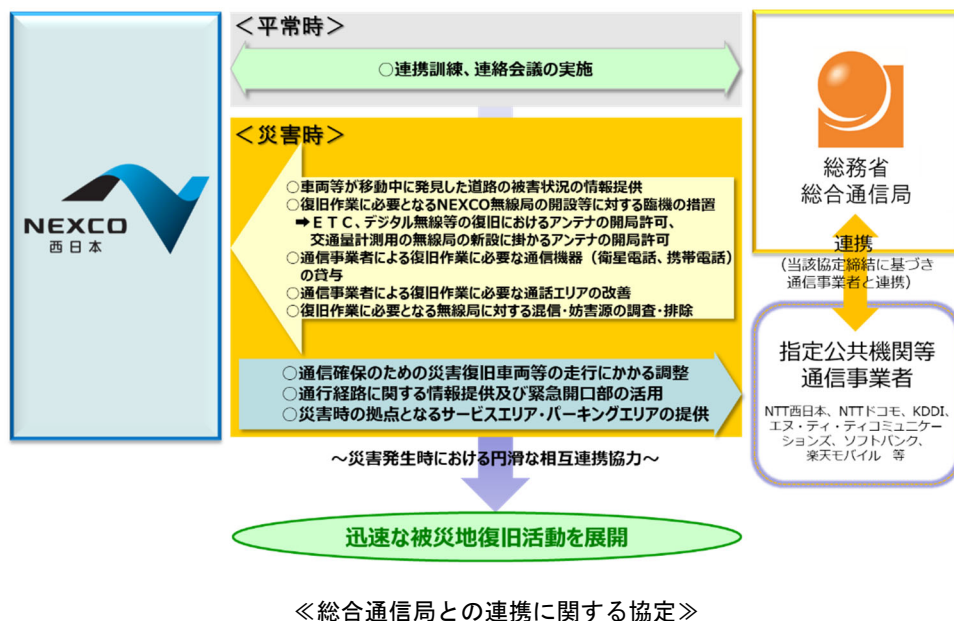
3) DMAT との連携

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 5 年度大規模地震時医療活動訓練（内閣府主催）においては、豊浜 SA、別府湾 SA を DMAT 参集拠点としての活用に協力するとともに、協定に基づく連絡調整会議体系等の確認を行いました。

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 6 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当たれるよう、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 5 年度に実施した主な訓練】



＜上空（陸自ヘリ映伝）からの被災状況把握訓練：本社＞



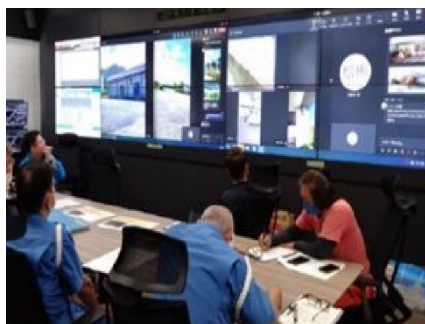
＜降雪スタック車両対応訓練：京都（高）＞



＜南海トラフ地震机上シミュレーション訓練：中国支社＞



<南海トラフ地震机上シミュレーション訓練：四国支社>



<現地状況映像伝送訓練：九州支社>



<災害発生時炊き出し訓練：九州支社>

2.3.2. 令和5年度豪雨災害

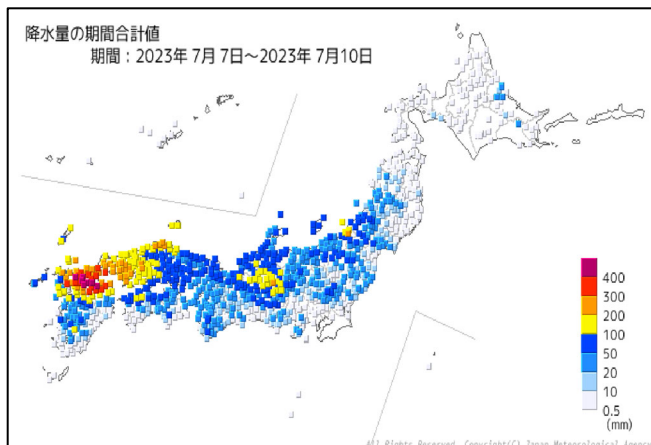
(1) 九州北部における大雨

1) 被災概要

令和5年7月10日から梅雨前線の影響で、九州北部地方で局地的な雨雲が発達し、一部地域（福岡県、大分県）では線状降水帯の発生に伴う短時間での非常に激しい雨を観測しました。この大雨により、10日朝に福岡県と大分県を対象に大雨特別警報が発表されました。

NEXCO 西日本では、管理する3,603kmのうち約8%にのぼる6路線の約280kmで通行止めとなり、本線に影響のある災害は14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、7月15日22時02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。

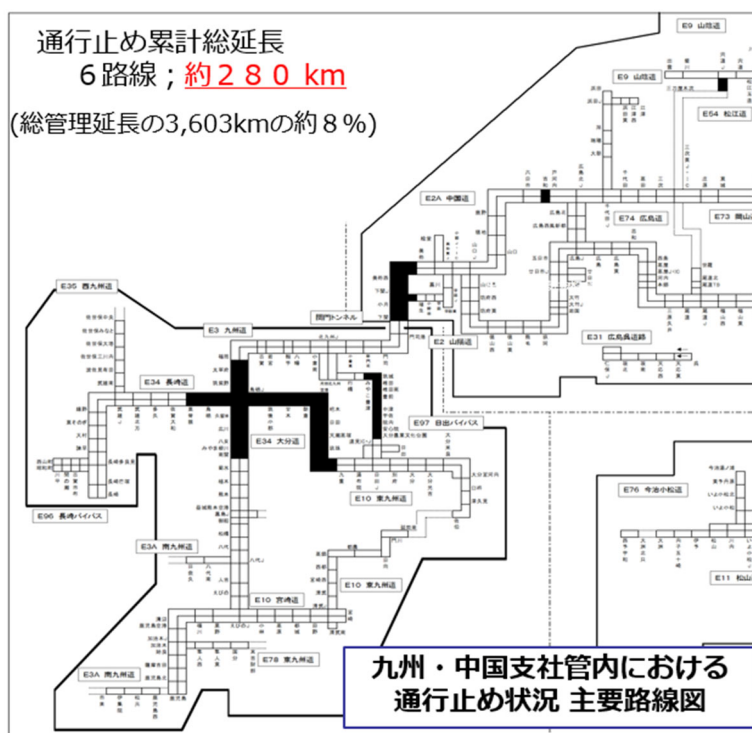
《出典：気象庁（令和5年8月8日発表）》



NEXCO 西日本：雨量データ

佐賀県	最大連続雨量	
	長崎道 東脊振IC	196.5mm
福岡県	最大時間雨量	
	長崎道 嬉野IC	63.5mm/h
大分県	最大連続雨量	
	大分道 杷木IC	487.0mm
大分県	最大時間雨量	
	九州道 広川IC	104.5mm/h
大分県	最大連続雨量	
	東九州道 宇佐IC	255.5mm
大分県	最大時間雨量	
	大分道 日田IC	67.0mm/h

《通行止め累計総延長_6路線：約280km（総管理延長の8%）》



2) 主な被災状況

E34 大分自動車道 朝倉IC～杷木IC

【被災概要】

令和5年7月10日に道路区域外からの大規模な土砂流入により、高山（こうやま）トンネルの西坑口（上り線）及び東坑口（下り線）に土砂が堆積しました。東坑口（下り線）の崩落箇所については現地の沢水が多く、危険なことから西坑口（上り線）を優先して復旧し、上り線を活用した対面交通による交通確保を計画しました。

対面交通を確保するために、崩落した土砂・倒木の撤去、トンネル坑口上部への土のう・落石防護ネットの設置、対面交通に必要な渡り線の造成及びポストコーンや仮設情報板といった安全施設の設置等を行いました。

7月14日11時00分に緊急車両の交通を確保し、7月15日22時02分に一般車両の交通を確保しました。

※その後、下り線の復旧作業を実施し、令和6年4月25日に上下線4車線の交通を確保しました。

【位置図】

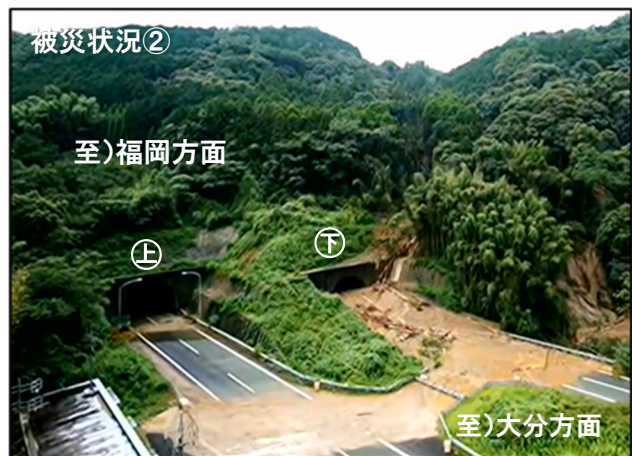


【被災状況】

高山トンネル

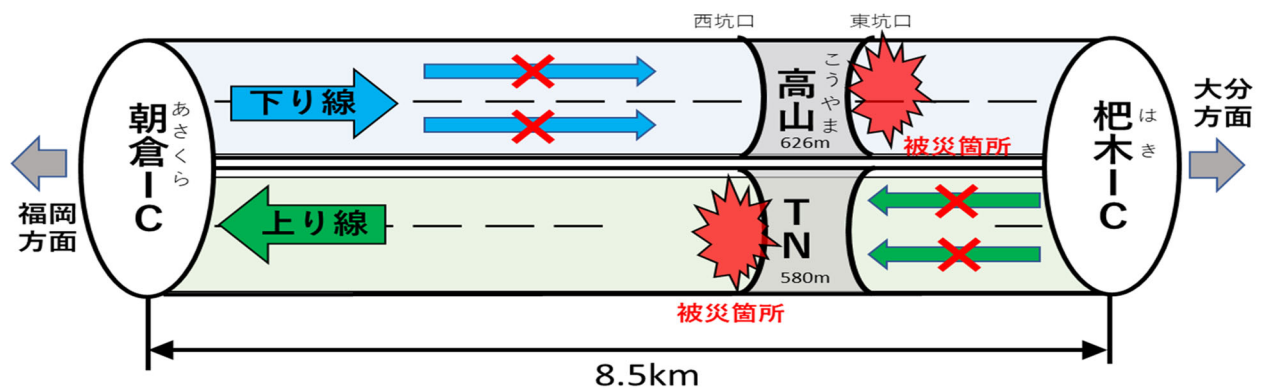
(西坑口を望む)

(東坑口を望む)

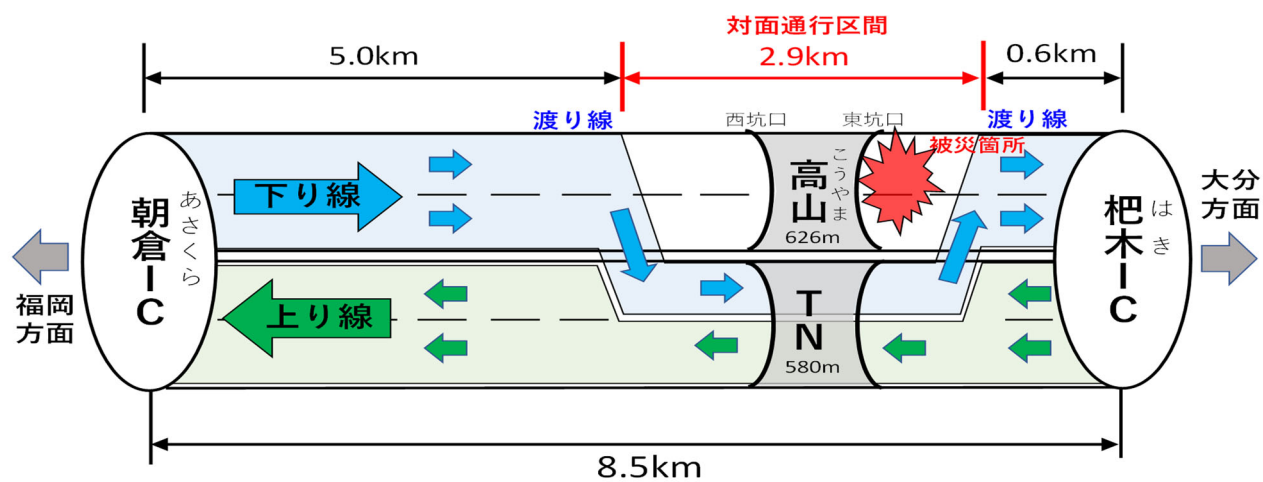


【応急復旧状況】

《応急復旧前》



《応急復旧後》 上り線を活用し対面通行にて交通を確保

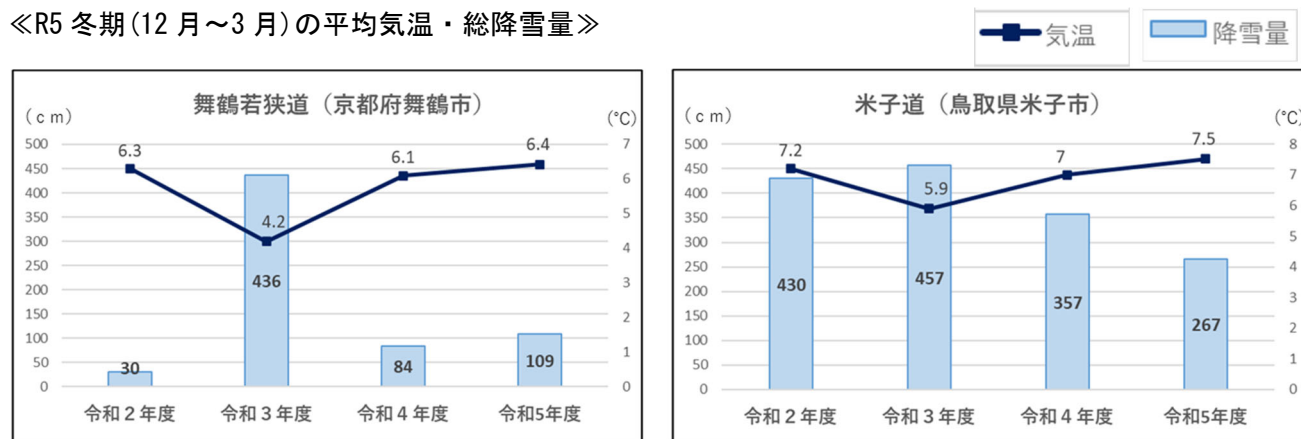


2.3.3. 冬期における交通確保

(1) 令和5年度の冬期気象状況

令和5年度は、冬型の気圧配置が長続きせず、2月を中心に南から暖かい空気が流れ込んだ時期があったため、気温は全国的にかなり高く、降雪量は西日本日本海側で少なくなりました。また、直近3カ年と比較すると、各地で気温が高い傾向となりました。

《R5 冬期(12月～3月)の平均気温・総降雪量》



《R5 冬期の主な通行止め事象【R6. 1. 23～26 大雪事象】》

日本付近は23日頃より冬型の気圧配置が強まり、今季一番の強い寒気が南下した。日本海には筋状の活発な雪雲(JPCZ)が形成され、島根県～滋賀県を中心に流れ込み短時間強雪を含む大雪となった。JPCZが南下しなかった九州地方・中国地方西部・四国地方においても、上空の西北西寄りの風により活発な雪雲が断続的に流れ込み、強弱をつけて積雪に至る降雪が25日夜間まで続きました。《図1参照》

西日本高速道路が管理する高速道路(3,603km)のうち約23%にあたる約837kmにおいて、通行止め(累計延長)が発生、京都縦貫道(宮津天橋立～京丹波わち)においては、最長となる約48時間の通行止めを実施しました。《図2参照》

《図1：気象概況》



《図2：通行止め状況》



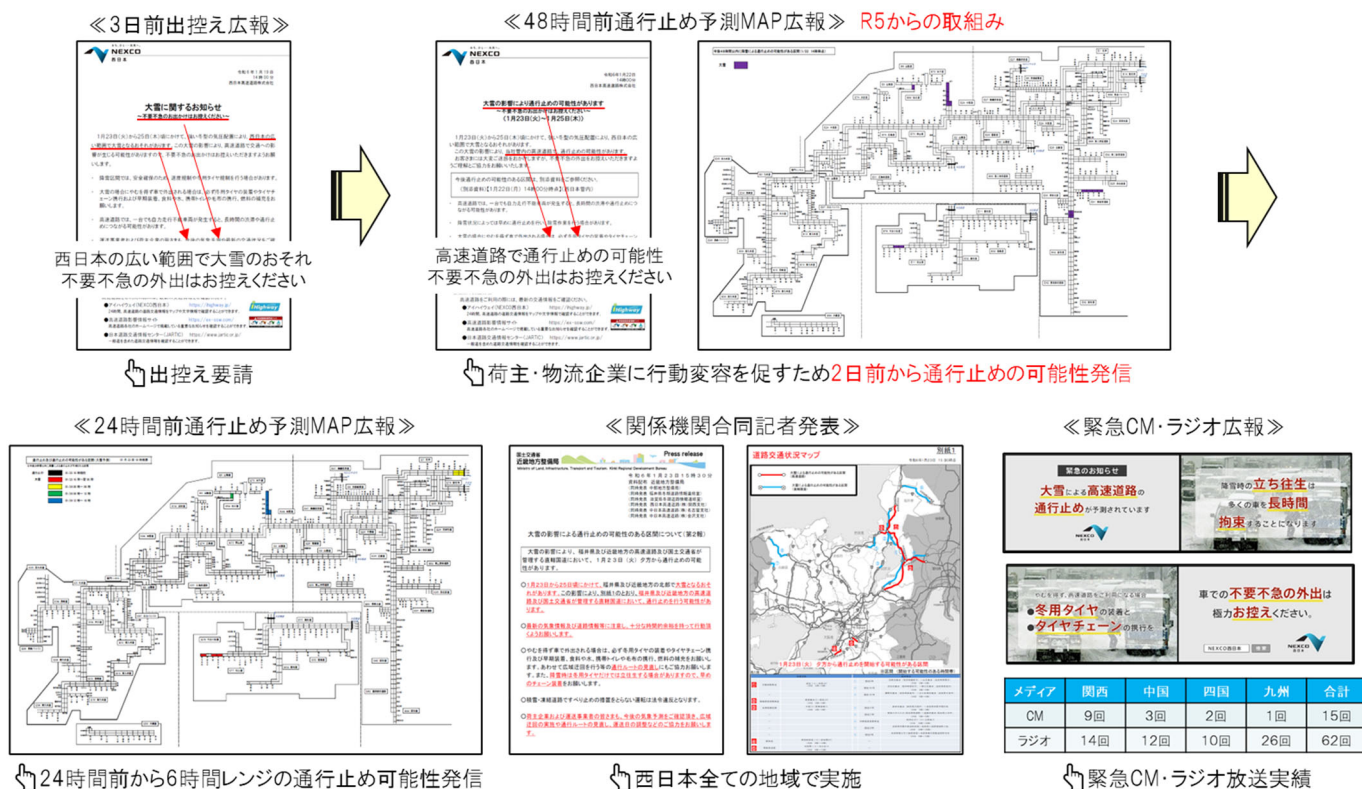
(2) 令和5年度の取り組み

令和5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、SNS、iHighway等を用いた事前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、車両滞留が発生した際は、交通監視カメラ映像等の確認、トラクターショベル・大型レッカー車等の事前配備等の取り組みにより、早期解消に努めました。

《R5 冬期に実施した情報提供の取組み》



< 当 日 >

《X(旧Twitter)広報》 6,047PV



3,726PV

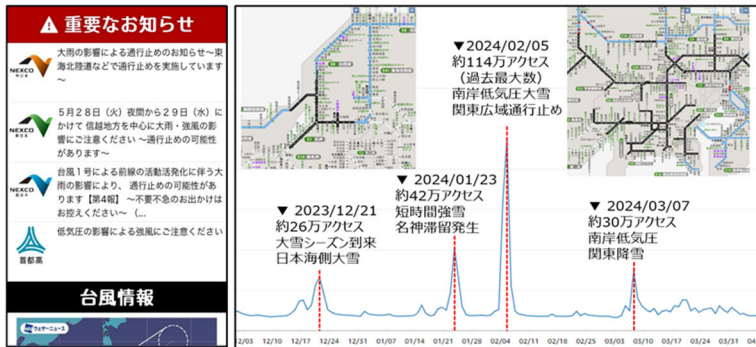


16,000PV



動画による作業状況広報

《高速道路影響情報サイト》 <https://ex-ssw.com/>



高速各社のHP広報を集約

《情報板によるノーマルタイヤ車への啓発》



「ノーマルタイヤ通行不可」(関西)



「ノーマルタイヤ通行危険」(九州)

(3) 今後の対応方針

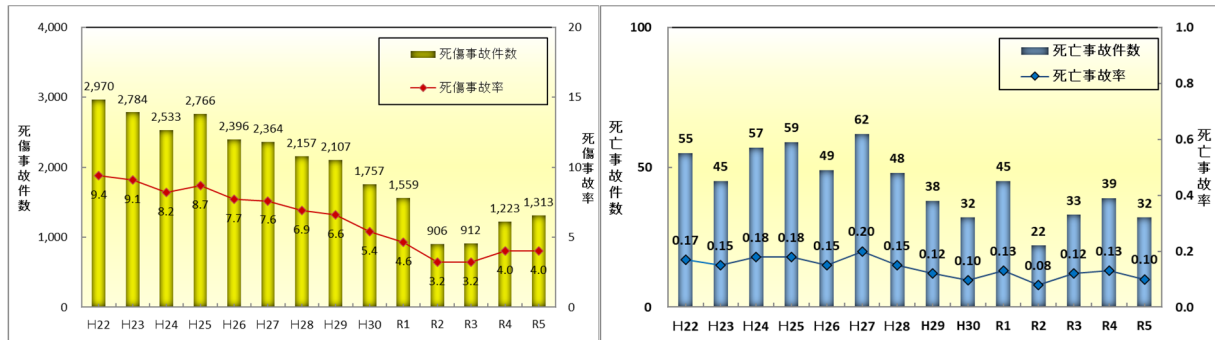
令和6年度は、引き続き「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避すること」を実現するため、関係機関との連携強化を図るとともに、大規模な車両滞留や長時間通行止めの抑制を目的とした積極的な事前広報を行い、冬時の円滑な交通確保に向けて取り組みます。

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2,100件発生(平成22年~令和4年の平均)しています。令和5年は年間1,313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 5 年度	4.0	4.0
	令和 6 年度	3.8	
	令和 7 年度中期	3.6	

(3) 令和 5 年度の取り組み

令和 5 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、4.0 件/億台キロを目標値として設定しました。令和 5 年度の実績値は 4.0 件/億台キロとなり、目標値を達成しました。

【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 車区間の車線逸脱防止対策として、ワイヤロープ区間における視認性向上等の追加対策を実施
- ・ 暫定 2 車線区間の長大橋・トンネルの車線逸脱防止対策として、R3 秋に設置した区画柵の効果検証を行い、試行設置拡大箇所について計画通り実施
- ・ 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



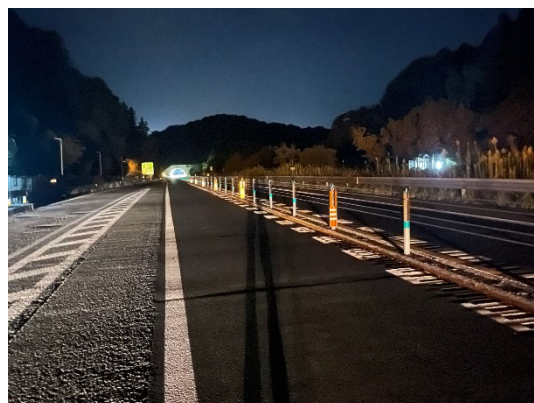
《導流レーンマーク》



《逆走防止・誤進入対策》



《区画柵（センターパイプ）の試行設置》



《ワイヤロープ区間における視認性向上対策》

（4）令和 6 年度目標及び令和 7 年度中期目標設定について

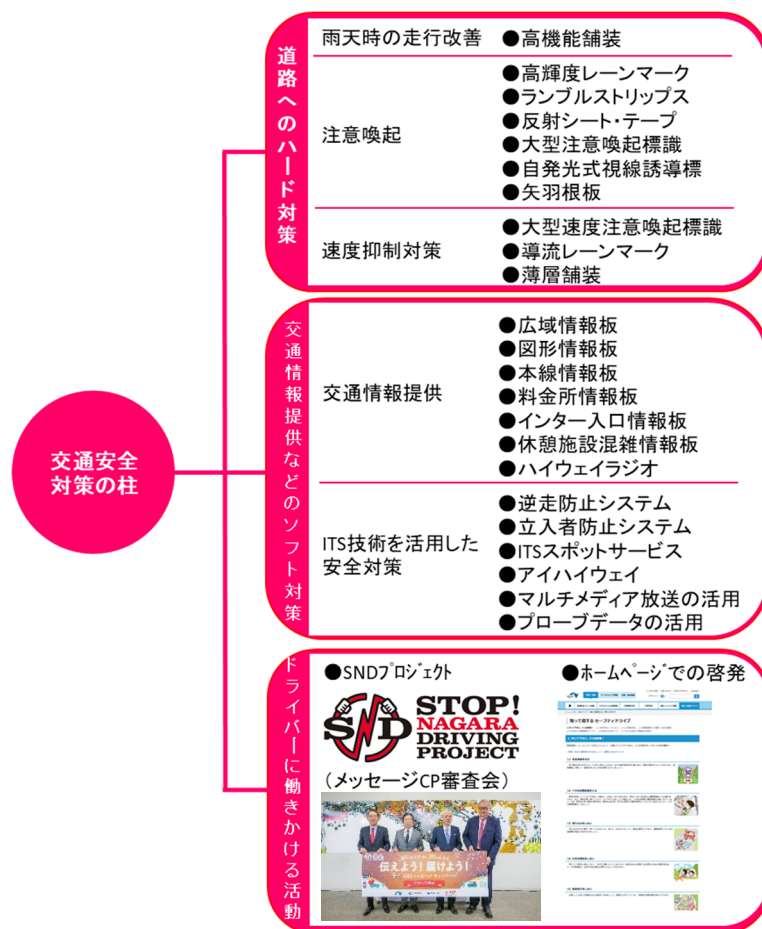
死傷事故率の令和 7 年度の中期目標値は、『中期経営計画 2025』で定めた 3.6 件/億台キロ（令和元年度実績から約 2 割削減する目標）に設定しました。また、その達成に向け、3.8 件/億台キロを令和 6 年度の目標値として設定しました。

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での「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 2024」にて発表しました。

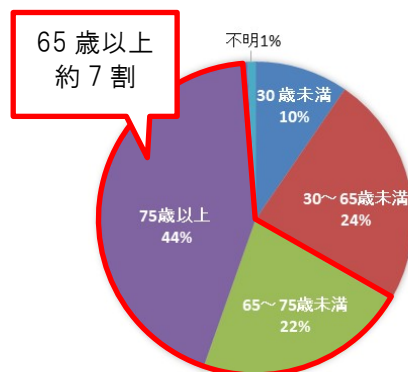
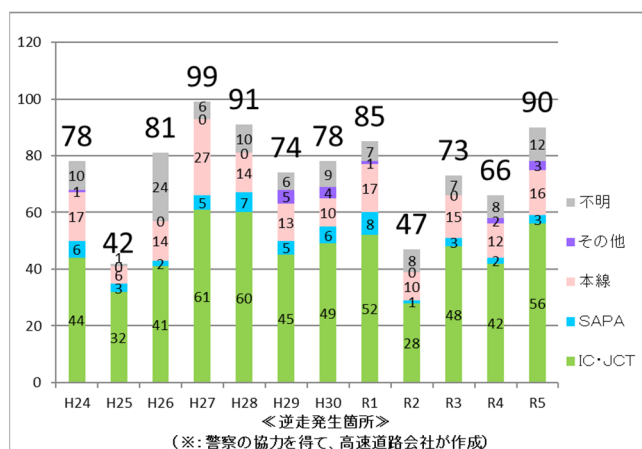


2.4.3. 逆走対策

(1) 施策の背景

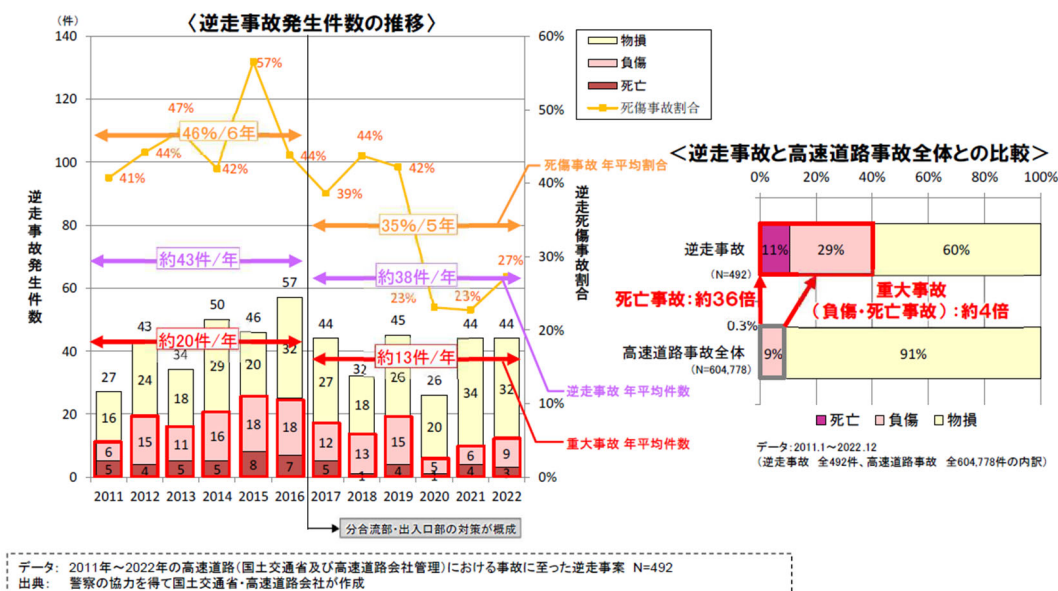
高速道路における逆走は、ひとたび事故が発生すると重大事故となるばかりか、何の落ち度もなく運転されているお客様にも、甚大な被害をもたらす可能性がある非常に危険な行為です。

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 75 件発生し、そのうち事故に至った件数は、年間約 10 件となっています。



逆走事案の特徴としては、平成 23 年～令和 5 年における交通事故または車両確保に至った逆走事案件数を分析したところ、以下のような特徴があることが確認されています。

- ・ 逆走事案の約 6 割はインターチェンジ（IC）、ジャンクション（JCT）で発生
- ・ 65 歳以上の高齢者の方によるものが約 7 割
- ・ 逆走事故は死傷事故となる割合が高速道路での事故全体に比べ約 4 倍、死亡事故となる割合が約 36 倍



(2) アウトカム数値結果

		目標値	実績値
逆走事故件数 [単位：件] 逆走による事故発生件数	令和 5 年度	3	10
	令和 6 年度	1	
	令和 7 年度中期	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 5 年度	—	90

(3) 令和 5 年度の取り組み

逆走による事故防止対策として、一般道接続部の対策、逆走公募技術テーマⅠ（道路側での物理的・視覚的対策、道路側での逆走車両への注意喚起に関する技術）・テーマⅡ（道路側で逆走を発見し、その情報を収集する技術）の効果検証等を実施しました。

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。



《一般道接続部の対策状況》



《特別転回周知看板》



《逆走啓発活動》

(4) 令和 6 年度目標及び令和 7 年度中期目標設定について

『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 年度の中期目標値は 0 件に設定しました。また、その達成に向け、令和 6 年度の目標値を 1 件に設定しました。

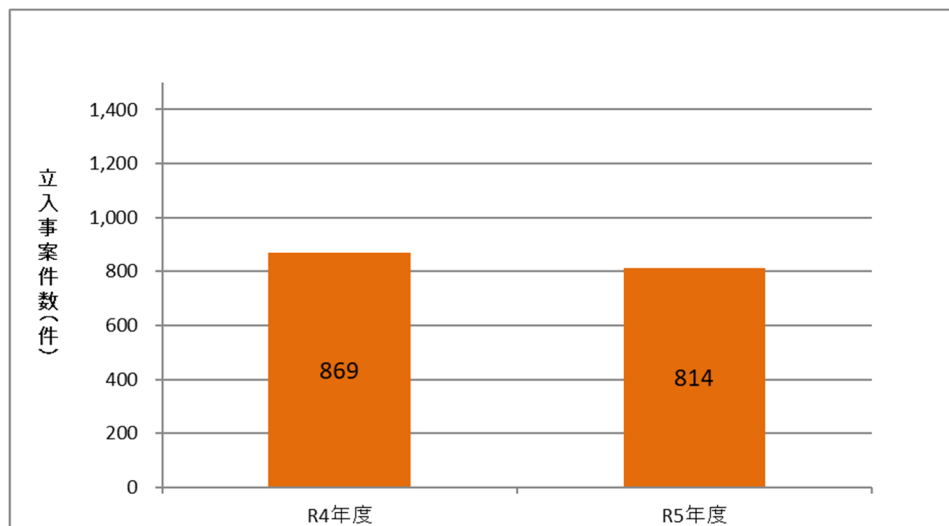
(5) 今後の対応方針

令和 5 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 3 年度に着手した路車連携に向けた取り組みについて、現地展開を目指します。

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。



令和 5 年度は、立入原因の約 5 割が誤進入であり、また立入者の約 4 割が 60 歳以上であるため、高齢者に対してより効果的な対策を検討する必要があります。

《立入事案の理由（NEXCO 調べ）》

	令和 4 年度	令和 5 年度	計
道路間違い・誤進入	584	379	963
認知症の疑い・飲酒等	96	89	185
その他	122	294	416
不明	67	52	119
計	869	814	1,683

(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 5 年度	770	814
	令和 6 年度	730	
	令和 7 年度中期	700	

(3) 令和 5 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。



《ポストコーンカバーによる対策》



《標識及び路面表示による対策》

(4) 今後の対応方針

令和 5 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。

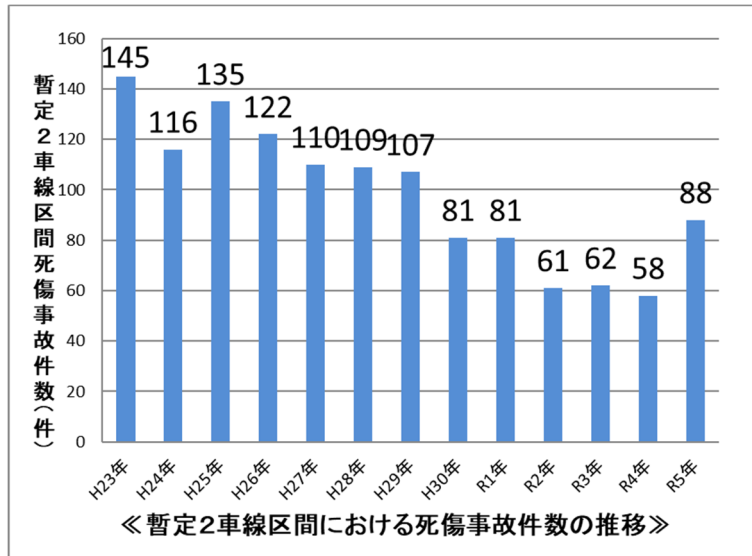
(5) 令和 6 年度目標及び令和 7 年度中期目標設定について

令和 7 年度の中期目標値については、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。中期目標値の達成に向け、令和 6 年度の目標値は 730 件としました。

2.4.5. 暫定2車線区間での車線逸脱防止対策

(1) 施策の背景

暫定2車線区間における死傷事故件数は、毎年約100件発生（平成23年～令和4年平均）しており、令和5年においても、88件発生しています。暫定2車線区間の高速道路では、その大部分がラバーポールで上下線を区分する構造となっており、対向車線への車両の逸脱による正面衝突事故が発生する等、重大事故の発生が懸念されたため、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。



※本線内事故、完成2車線除く、NEXCO調べ

(2) 令和5年度の取り組み

暫定2車線区間での車線逸脱防止対策として、導流レーンマークや凹凸レーンマーク、漫然運転防止等のための啓発活動等を実施しました。また、対向車線への車両の逸脱による正面衝突事故を防止するため、土工部・中小橋梁^{*1}においては一部を除きワイヤロープの整備完了し、長大橋梁^{*2}・トンネルにおいては区画柵（センターパイプ、センターブロック）試行設置後の効果検証及び更なる試行設置拡大箇所について計画どおり実施しております。

*1 中小橋梁：橋梁延長50m未満の橋梁 *2 長大橋梁：橋梁延長50m以上の橋梁



《ワイヤロープの設置》



《ワイヤロープ支柱カバー》



《センターブロック》



《センターパイプ》

(3) 今後の対応方針

令和6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。

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。



《超指向性スピーカーによる注意喚起（USIMPACT）》

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回転装置（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

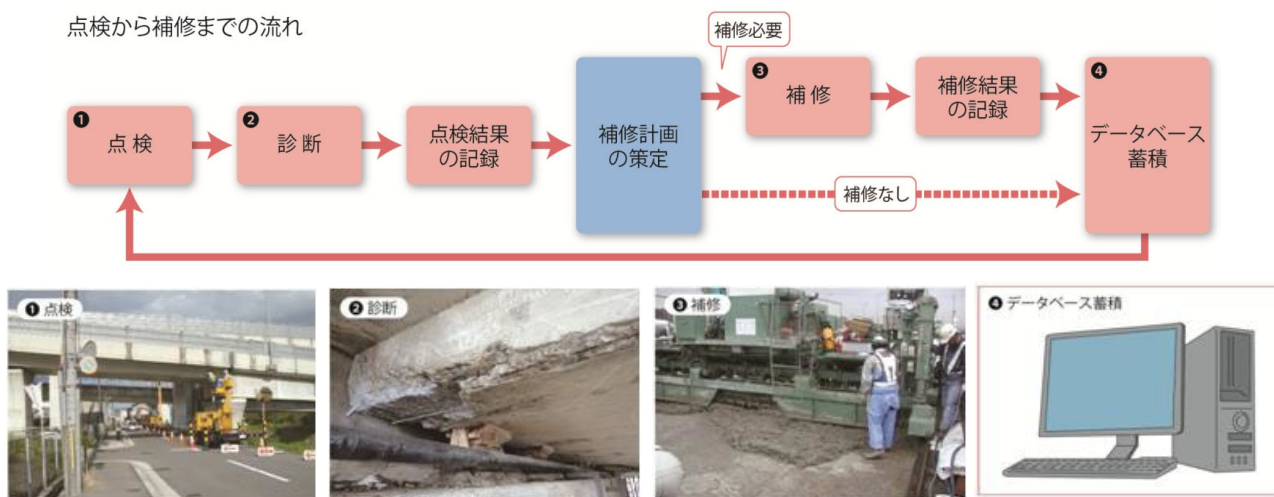
2.6.1. 保全事業システムの確立・推進

(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（平成 27 年 6 月）
- ・ 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》



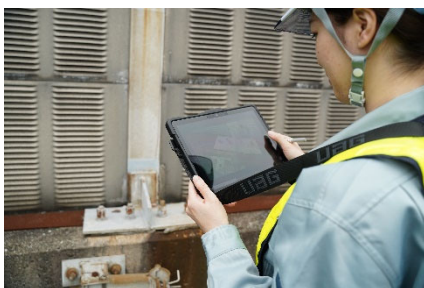
《路面性状調査》



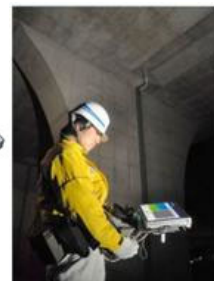
《デジタルカメラ撮影システム》



《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

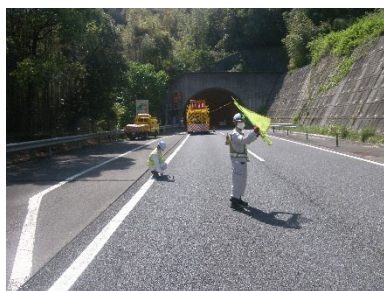
(1) 点検計画と実施状況

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
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	※R5 点検対象 (橋梁) 1,368 橋 (トンネル) 178 チューブ
施設点検	日常機能点検	1 回以上／月	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／年	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
	詳細検査	1 回／1・3・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、令和元年度より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。

<省令点検計画>

構造物	単位	対象数量	点検施設数					
			R1 実績	R2 実績	R3 実績	R4 実績	R5 実績	計
橋梁	橋	8,506	1,815	1,939	1,640	1,744	1,368	8,506
トンネル	チューブ	922	216	167	183	178	178	922
シェッド	基	1	1	0	0	0	0	1
大型カルバート	基	1,416	445	510	195	162	104	1,416
歩道橋	橋	8	2	3	0	1	2	8
門型標識	基	1,771	294	499	388	302	288	1,771

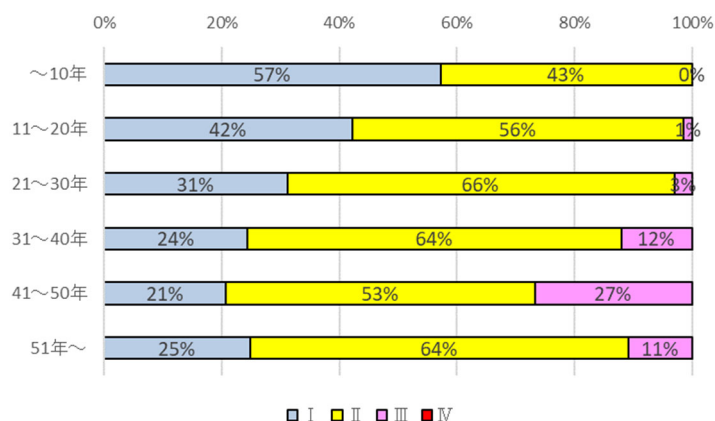
③ 省令点検による健全性区分

令和5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5年度点検結果>

構造物	単位	対象 数量	令和４年度点検結果					令和５年度点検結果				
				I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
橋梁	橋	8,506	1,744	259	1,218	267	0	1368	210	927	231	0
トンネル	チューブ	922	178	5	116	57	0	178	1	135	42	0
シェッド	基	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大型カルバート	基	1,416	162	131	30	1	0	104	94	9	1	0
歩道橋	橋	8	1	0	1	0	0	2	2	0	0	0
門型標識	基	1,771	302	165	131	6	0	288	167	112	9	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。

③ 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 5 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 5 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 10 年度)

点検年度	構造物	単位	健全度Ⅲ以上の 構造物数	補修実績数											補修計画数					補修率 (R5年度末時点)
				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%	
	門型構造物	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%	
	門型構造物	基	4		0	0	4	0	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%	
	門型構造物	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%	
	門型構造物	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%	
	門型構造物	基	11					0	0	5	3	0	3						100.0%	
R1	橋梁	橋	220						13	8	18	101	54	26					88.2%	
	トンネル	箇所	63						33	1	4	11	5	9					85.7%	
	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					92.3%	
	歩道橋	基	0						0	0	0	0	0	0					0.0%	
	門型構造物	基	8						2	0	5	1	0	0					100.0%	
R2	橋梁	橋	190						0	19	68	37	31	35					65.3%	
	トンネル	箇所	41						0	2	23	11	3	2					87.8%	
	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%	
	門型構造物	基	13						0	4	5	1	1	2					76.9%	
R3	橋梁	橋	198							5	60	34	5	21	73				50.0%	
	トンネル	箇所	42							6	14	2	0	1	19				52.4%	
	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	1	0	0				50.0%	
	歩道橋	基	0							0	0	0	0	0	0				0.0%	
	門型構造物	基	6							0	0	4	1	1	0				66.7%	
R4	橋梁	橋	267								17	79	12	23	12	124			36.0%	
	トンネル	箇所	57								7	29	0	2	0	19			63.2%	
	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	1		0.0%	
	歩道橋	基	0								0	0	0	0	0	0	0		0.0%	
	門型構造物	基	6								0	1	2	1	1	1			16.7%	
R5	橋梁	橋	231								17	11	16	41	11	135			7.4%	
	トンネル	箇所	42								0	6	0	2	0	34			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								1	0	0	0	0	0	0		100.0%	
	歩道橋	基	0								0	0	0	0	0	0	0		0.0%	
	門型構造物	基	9									0	0	2	0	0	0	7	0.0%	
H26～R5 合計	橋梁	橋	2051	16	22	50	70	107	94	157	123	566	270	85	95	126	135	135	71.9%	
	トンネル	箇所	642	0	22	113	120	40	69	27	17	86	51	18	5	21	19	34	84.9%	
	シェッド	基	1	0	0	0	0	0	0	1	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	0	1	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%	
	門型構造物	基	82	0	1	4	12	6	5	7	13	6	9	4	6	1	1	7	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》

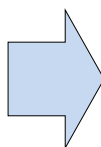


《トンネル覆工の点検状況》

【緊急対応が必要な損傷・補修の例】



《伸縮装置の損傷（補修前）》

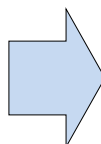


《伸縮装置の損傷（補修後）》

【計画的に対応する損傷・補修の例】



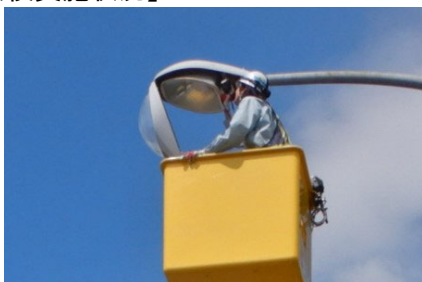
《橋梁上部工はく落対策（補修前）》



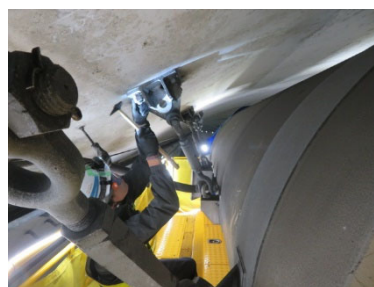
《橋梁上部工はく落対策（補修後）》

2) 施設

【点検実施状況】



《道路照明の点検状況》

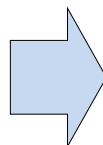


《トンネル換気設備の点検状況》

【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）》

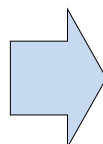


《トンネル照明の緊急補修（補修後）》

【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5年度の取り組み

令和5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5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、端部の防錆、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いきます。

(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、平成30年度～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年度～令和4年度においては98%の快適走行路面率を確保しました。

3) 令和5年度の取り組み

令和5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、73 km・車線（補修工事実施箇所の内、補修目標値（※1）を超える箇所の延長等）の舗装補修を実施しましたが、各路上工事間での施工時期調整等により計画に対して1%の減となる97%の快適走行路面率となりました。

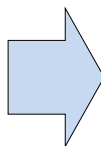
	総資産延長 (km・車線)	要補修数量 (km・車線)	当該年度の 補修数量 (km・車線)	快適走行路面率 (%)
	L	a	b	$(L-a+b)/L$
R5目標	11,828	430	132	98
R5実績	11,828	430	73	97

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

<舗装補修状況>



《補修前》



《補修後》

4) アウトカム指標

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		目標値	実績値
	令和5年度	97	97
	令和6年度	98	
	令和7年度中期	98	

5) 令和6年度目標及び令和7年度中期目標設定について

令和6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、快適走行路面率98%確保を目指します。

また、令和7年度の中期目標値については、高水準な快適走行路面率の確保を目指し、98%としました。なお、『中期経営計画2025』においても同様の目標を定めています。

	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
R6目標	12,112	271	59	98

(3) 施設設備

1) 施策の背景

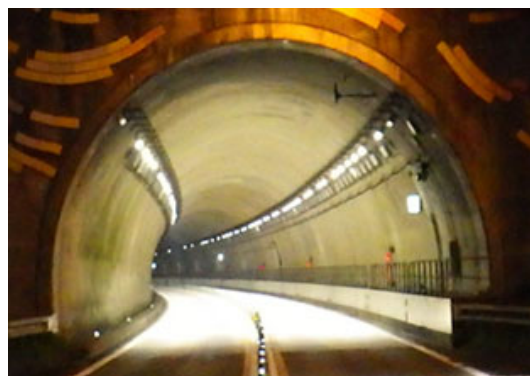
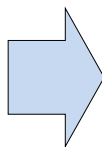
道路照明や情報・通信設備などの施設を健全に機能維持及び機能向上させるために、経過年数や劣化状況、点検結果などを踏まえ、老朽化に対する補修、更新を行いました。

2) 令和5年度の取り組み

トンネル照明設備保全率〔単位：％〕	令和5年度（実績）	98％
トンネル非常用設備保全率〔単位：％〕	令和5年度（実績）	98％



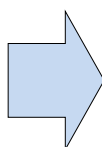
《従前のナトリウム照明》



《更新後のLED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	作業種別	作業水準
土木清掃作業	路面清掃	路面清掃 A	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
		路面清掃 C	
	連絡等施設	域内清掃 A	
		域内清掃 B	
		域内清掃 C	
	公衆トイレ清掃		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		必要の都度
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》



《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）』を展開し、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。



《集水ます清掃》

◆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あるリスクに対し、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めます。



《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

お客さま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。また、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６年３月１８日より、名神高速道路 瀬田西料金所等の合計１７箇所においてＥＴＣ専用料金所としての運用を開始し、累計２８箇所ですべて運用しています。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、E T C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E T C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、E T C専用料金所として運用開始した後においても非E T C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E T C普及促進等の取組によりE T C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5年度の実績は下表のとおりです。

《交通管理巡回の令和5年度実績》

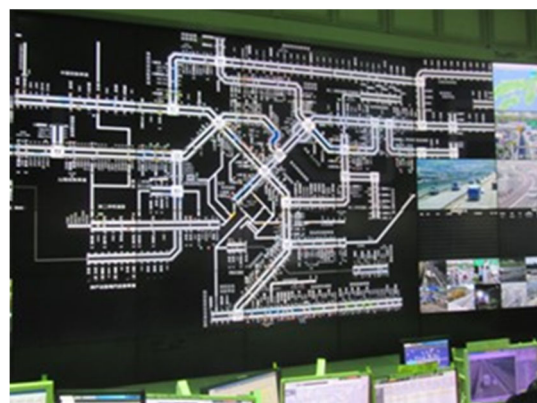
定期巡回		緊急巡回		巡回合計	
20,790 千km	230,000 回	1,550 千km	108,600 回	22,340 千km	338,600 回

◆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》



《道路管制センター》

(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 5 年度における主な取り組み事例は下記のとおりです。

◆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照明灯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。



《トンネル照明のLED化》



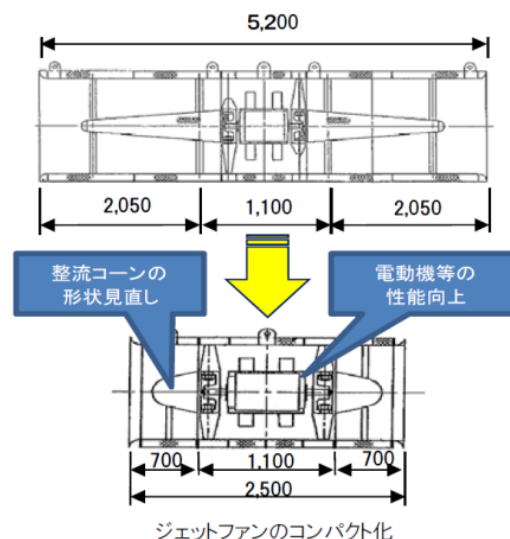
《道路照明のLED化・低位置化》

◆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》

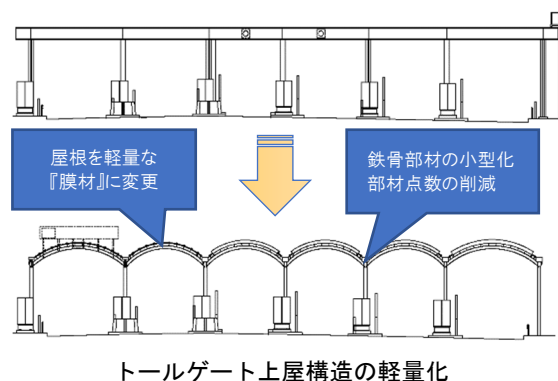


◆料金所トールゲートの新仕様化

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》

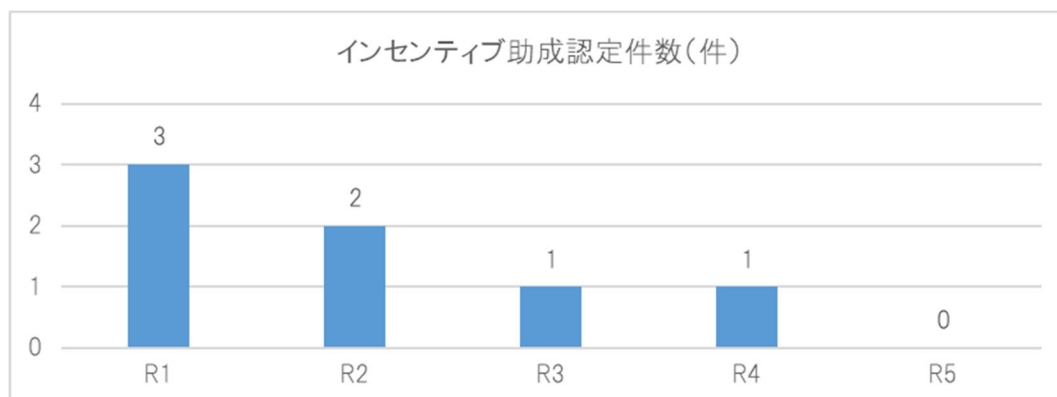


(6) インセンティブ助成

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5年度の取り組み

令和5年度においては、インセンティブ助成認定を受けることができませんでしたが、認定済み案件2件、192百万円の交付を受けました。

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5年度	1	0
		令和6年度	1	
		令和7年度 (※令和4-7年度累計値)	4	
	交付件数	令和5年度	—	2
	交付額	令和5年度	—	192

5) 令和6年度目標及び令和7年度中期目標設定について

令和6年度の目標値は1件の認定を目指します。また、令和7年度の中期目標値は令和4年度～令和7年度の累計で4件を目標とします。

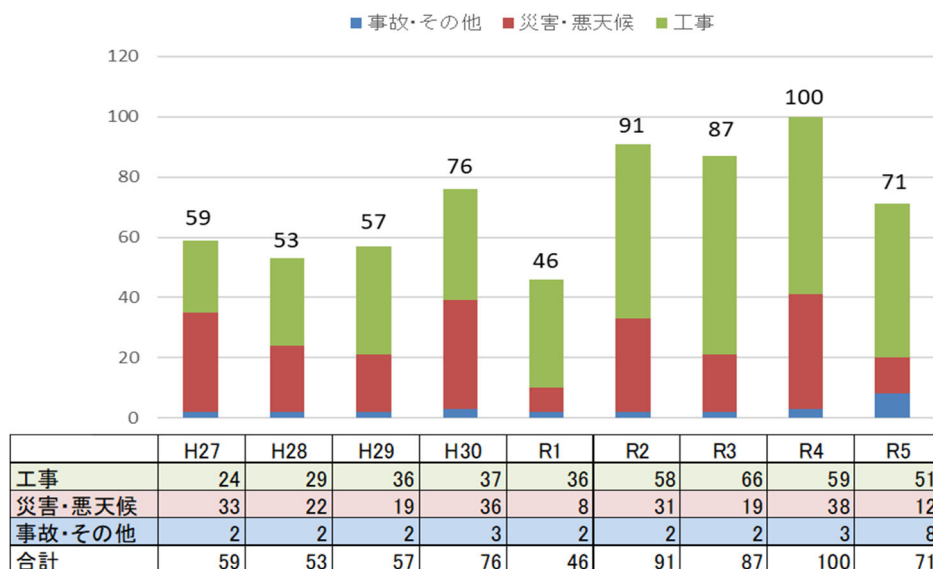
2.7. 利便性向上・地域連携の取り組み

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



《通行止め時間×距離／延長（H・km/km）の推移（年度）》

(3) 令和5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、ホームページ等でお客さま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5年度実績値
	工事	51
	災害・悪天候	12
	事故・その他	8
	計	71

(5) 今後の取り組み

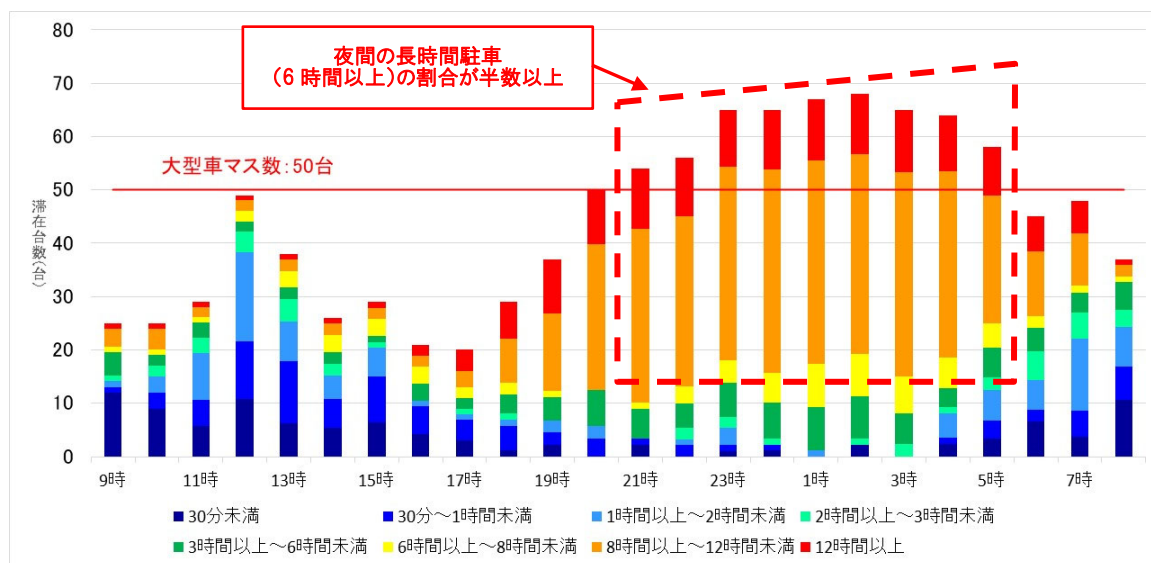
冬期においては、効果的な凍結防止剤の活用や新技術など、広範囲にわたる圧雪凍結路面への迅速な対応が可能となる体制の整備を行いつつ人命を最優先に状況に応じて躊躇ない通行止めを実施する一方、工事による通行止を引き続き必要最小限に留める等、通行止め時間の減少に努めます。

2.7.2. 休憩施設の利便性向上

(1) 施策の背景

令和6年4月より施行されるトラック運転者の改善基準告示により、長距離貨物運送ドライバーにおける休息期間の拡充が求められています。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

(2) 全体計画及び過年度の実績

◆まず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ス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。

	普通車マス増設数（台） ※1	大型車マス増設数（台） ※2
令和4年度実績値	▲12	102
令和5年度実績値	▲29	218
令和6年度目標値	95	165

※1 兼用マスを含んだ台数（兼用マス1台あたり普通車2台分としてカウント）

※2 兼用マスを含んだ大型車マス数

◆駐車場と園地境の段差解消、身障者マス整備等のバリアフリー対策

駐車場と園地境の段差解消を順次進めてまいります。

また、身障者用駐車まスの整備については、令和3年3月時点で全ての施設にて整備を完了しております。

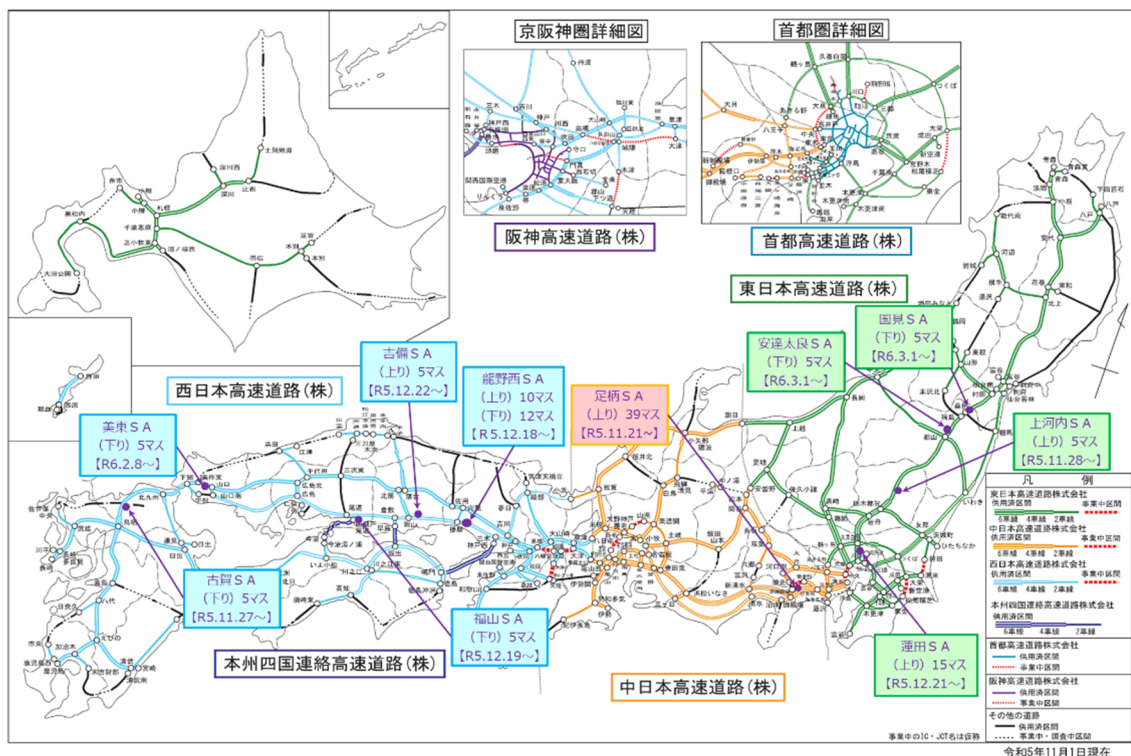


(3) 令和5年度の取り組み

◆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り組みとして、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、11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」として整備し運用する実証実験を、2023年11月から実施しています。

（中国道 美東SA（下）、山陽道 龍野西SA（上下）、吉備SA（上）、福山SA（下）、九州道 古賀SA（下）の6箇所の実証実験を実施）



◆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台で通常的大型トラック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5年度は11マス新たに整備しました。



《九州道 古賀SA（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。また、休憩施設のバリアフリー対応についても順次取り組んでいきます。

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・利用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することにより、令和4年度までに80件の企画を実施し、1,416千件のご利用をいただきました。

(3) 令和5年度の取り組み

令和5年度は、関西、中国、四国及び九州の各地域で、自治体で実施されるイベント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、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度から受付停止していた訪日外国人向け企画2件について販売を再開しました。

さらに、新たな取り組みとして、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11件の企画により、令和5年度は300千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
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
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
京都・若狭路・びわ湖・はりま路ぐるっとドライブパス2023	令和5年7月14日～ 令和5年11月30日	福井県、滋賀県、京都府、兵庫県
四国まるごとドライブパス！2023	令和5年7月14日～ 令和5年11月30日	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
石見旅ドライブパス	令和5年7月14日～ 令和6年2月29日	島根県
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～	—
2023ツーリングプラン	令和5年4月1日～ 令和5年11月30日	—
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



四国まるごとドライブパス！
2023



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



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5年度	322	301
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	令和6年度	350	
	令和7年度中期※累計値	623	
	令和5年度	2	0.01
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	令和6年度	10	
	令和7年度中期※累計値	32	
	令和5年度		11

(5) 令和 6 年度目標及び令和 7 年度中期目標設定について

販売件数の目標値は、令和 5 年度までの実施状況等を踏まえて、令和 6 年度は 350 千件（うちセット販売した企画割引は 10 千件）、令和 7 年度の中期目標は令和 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

引き続き各自治体等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。

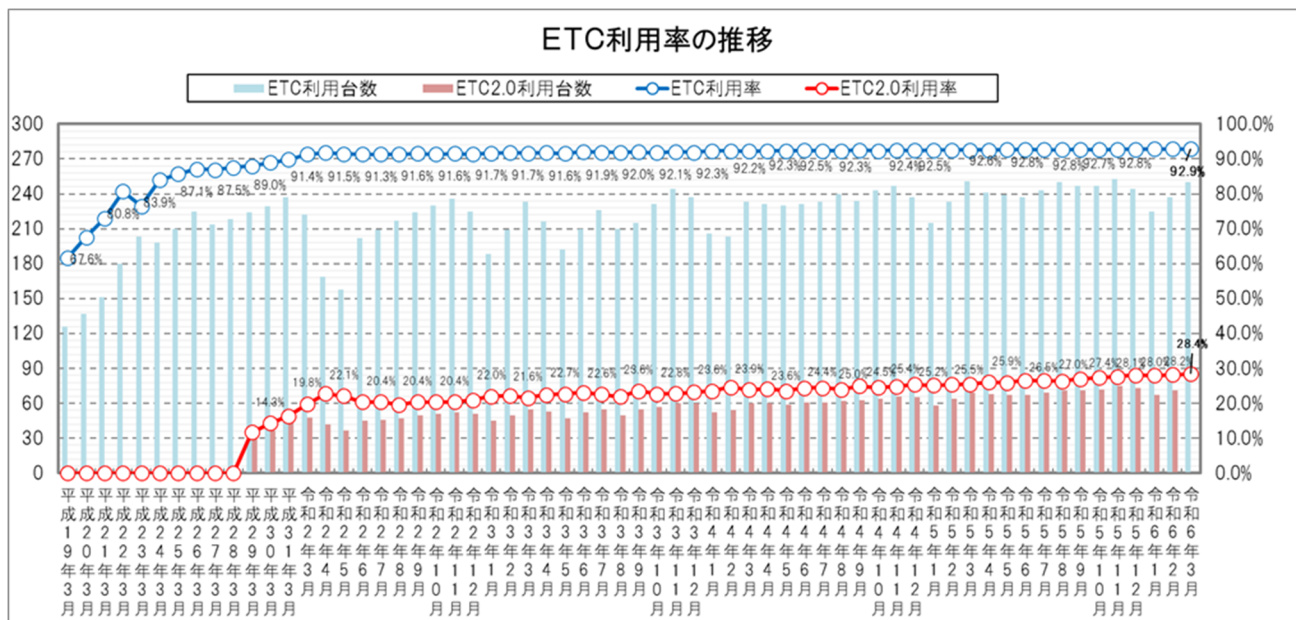
2.7.4. ETC2.0 の普及促進

(1) 施策の背景

「ETC2.0」とは、いままでの 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 28.4%まで普及しています。（令和 6 年 3 月）



(3) 令和 5 年度の取り組み

ETC2.0 の普及促進に向け、大口・多頻度割引の ETC2.0 搭載車両対象割引率 10%拡充（R5. 4. 1～R6. 3. 31）及び ETC2.0 限定「道の駅」一時退出社会実験を対象とした高速道路通行料金割引や休憩施設への ETC2.0

普及促進ポスターの掲載等の広報活動を実施しました。また、車載器購入助成キャンペーンを実施しました。

◆大口・多頻度割引の ETC2.0 搭載車両対象割引率 10%拡充（R5.4.1～R6.3.31）

※10%拡充は ETC2.0 を使用する事業用車両（注）に限り適用される割引率です。

（注）道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 58 条に定める自動車検査証において道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）第 35 条の 3 第 1 項第 13 号について事業用と区別、又は道路運送車両法施行規則第 63 条の 2 に定める軽自動車届出済証において事業用と区別されている ETC2.0 搭載車両。

◆ETC2.0 限定「道の駅」一時退出社会実験

ETC2.0 車載器を搭載した車両が対象 IC で流出後、指定の「道の駅」を利用し、2 時間以内に対象 IC から順方向に再度流入した場合に、高速道路を降りずに利用した場合と同じ料金に調整しています。

駅 名	道の駅所在地	対象 IC
若狭おばま	福井県小浜市	E 2 7 舞鶴若狭道・小浜 IC
アグリの郷栗東	滋賀県栗東市	E 1 名神高速・栗東 IC
丹波おばあちゃんの里	兵庫県丹波市	E 2 7 舞鶴若狭道・春日 IC
奥大山	鳥取県日野郡江府町	E 7 3 米子道・江府 IC
舞ロード IC 千代田	広島県山県郡北広島町	E 2 A 中国道・千代田 IC
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 IC
むいかいち温泉	島根県鹿足郡吉賀町	E 2 A 中国道・六日市 IC
ソレーネ周南	山口県周南市	E 2 山陽道・徳山西 IC
みまの里	徳島県美馬市	E 3 2 徳島道・美馬 IC
霧の森	愛媛県四国中央市	E 3 2 高知道・新宮 IC
彼杵の荘	長崎県東彼杵郡東彼杵町	E 3 4 長崎道・東そのぎ IC
人吉	熊本県人吉市	E 3 九州道・人吉球磨スマート IC
えびの	宮崎県えびの市	E 3 九州道・えびの IC
都城 N i Q L L	宮崎県都城市	E 1 0 宮崎道・都城 IC

◆ETC2.0 普及促進広報

休憩施設で ETC2.0 普及促進広報物の掲載を実施しました。

(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 5 年度	28.2	28.4
	令和 6 年度	31.1	
	令和 7 年度中期	33.7	

※令和 5 年度目標値・実績値は令和 6 年 3 月時点の値

※令和 6 年度目標値は令和 7 年 3 月時点の値

※令和 7 年度中期目標値は令和 8 年 3 月時点の値

(5) 令和 6 年度目標及び令和 7 年度中期目標設定について

令和 6 年度目標および令和 7 年度中期目標については、これまでの利用率の推移や 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（R6.4.1～R7.3.31）を実施します。

第3章 生産性向上の取り組み

3.1. 最適管理構造（～減災・縮災、大雪時等の車両解消に資するとともに通常時の維持管理も容易とする道路構造～）

今後、高速道路の老朽化が更に進むことが想定されています。また、昨今の異常気象による被災の頻発と重篤化に見舞われています。更に少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少による、慢性的な担い手不足が懸念されています。

以上のことから、災害時及び緊急事象発生時に必要な道路機能の確保や交通規制の軽減、日常的な維持管理の効率化を目指し『最適管理構造』を検討していきます。検討した結果は、新規供用路線の建設や既供用路線の改良に活用します。

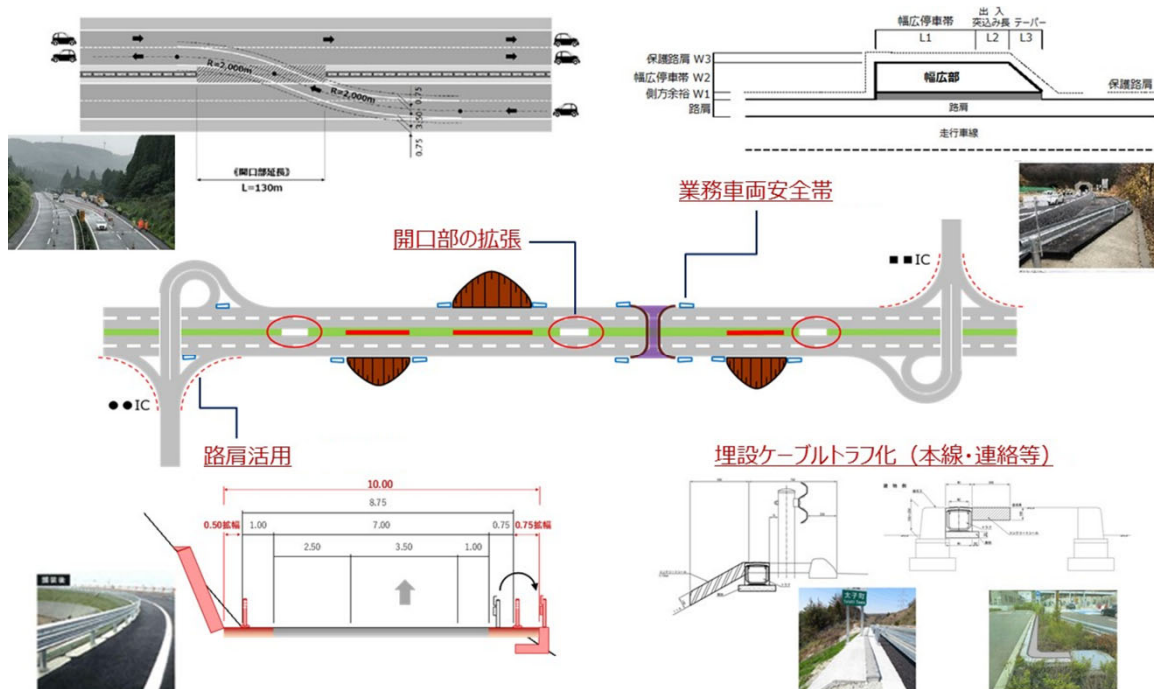
【具体的な取り組み事例】



《開口部の拡張》



《埋設ケーブルのトラフ化》

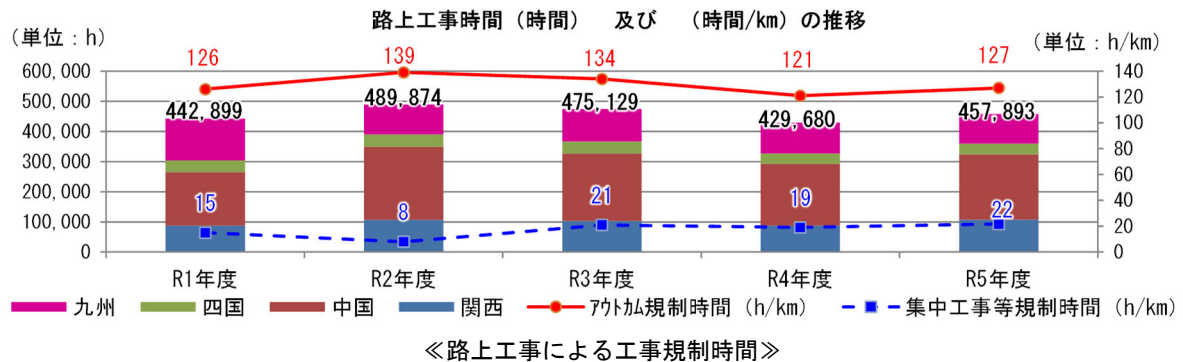


3.2. 交通運用の適正化の取り組み

3.2.1. 工事規制日数削減の取り組み

4車線区間の夜間通行止め等による工事規制の集約化の取り組みや、通行止めを要する建設工事に保全事業も積極的に相乗り調整を行うことにより、維持修繕に要する車線規制日数について削減を図りました。

特定更新等事業による交通規制は今後も継続的に必要となるため、通常交通規制については、調整により積極的な相乗り作業を行うとともに、集約することにより効率化につながる場合は、通行止め等による集中工事化を検討していきます。



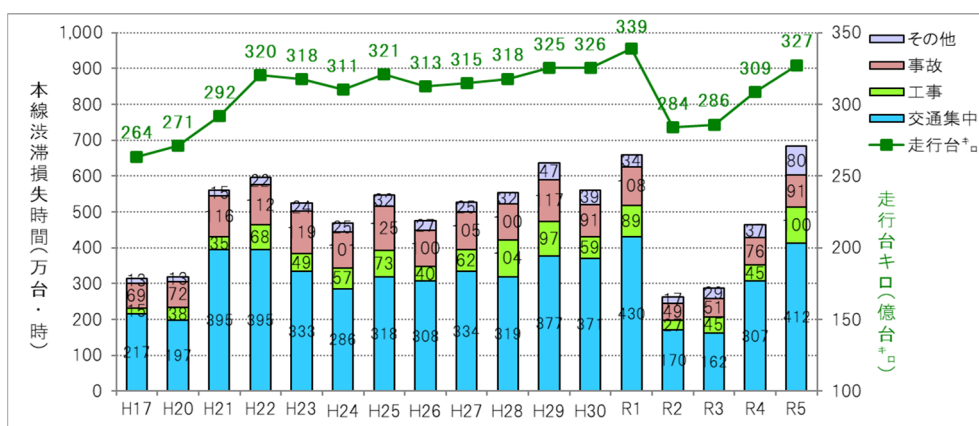
3.2.2. 社会的影響に対応した渋滞対策

(1) 施策の背景

本線渋滞が発生することによるお客様の損失時間の減少を目指します。また、今あるネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取り組みとして、上り坂やトンネルなど構造上の要因で、速度が低下し、交通が集中する箇所をデータにより特定し、効果的に対策する取り組みを実施します。

(2) 全体計画と過年度の実績

本線渋滞損失時間の推移は下図のとおりです。ETC 休日料金割引や無料化社会実験等の影響を受けた平成 21 年をきっかけに増加し、横ばい傾向でした。令和 2 年以降は、新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う自粛などの影響もあり、渋滞損失時間・走行台キロともに減少していましたが、令和 5 年度は新型コロナウイルス感染症の 5 類感染症への移行に伴い、交通量の増加や雪等の災害に伴い、渋滞損失時間が増加しました。



(3) 令和5年度の取り組み

近畿自動車道（摂津北 IC～摂津南 IC 間）下り線において、渋滞緩和を目的として車線キープグリーンラインを整備しました。



《E26 近畿道 摂津北 IC～摂津南 IC（下り）の整備状況》

(4) アウトカム指標

■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		目標値	実績値
	令和5年度	583	693
	令和6年度	573	
	令和7年度中期	562	

(5) 令和6年度目標及び令和7年度中期目標設定について

令和7年度の中期目標値については、令和元年度の実績値に対して、その後の渋滞対策状況を勘案し、15%程度を削減する目標を設定しました。また、その達成に向けて令和6年度の目標値を設定しました。

(6) 今後の対応方針

渋滞損失時間は、全体的な交通量の変動による影響を受けやすいものの、渋滞の軽減に寄与すべく、令和6年度も引き続き、効率的かつ効果的なピンポイント渋滞対策を実施していくとともに、集中工事や大規模リフレッシュ工事期間における回促進の取り組みを実施します。

第4章 高速道路管理業務に関する各種データ

4.1. 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（料金收受、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）等の債務引受の対象となる修繕工事費（債務引受額）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5年度 実績額	（参考） 令和4年度 実績額	備 考
清掃作業		112	99	
植栽作業		145	141	
光熱水費		61	65	
雪氷対策作業		62	74	
保全点検	土木構造物の点検等	120	113	
	施設設備等の点検等	86	83	
土木構造物修繕	橋梁	105	133	
	トンネル	4	12	
	舗装	188	159	
	その他の修繕	39	53	
施設設備修繕	電気施設等（※）	75	79	
車両維持費		18	18	
その他		94	87	
計		1,110	1,116	

※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5年度計画額（1,063億円）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 トラブル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 5 年度 実績額	(参考) 令和 4 年度実績額	備 考
料金収受業務	303	294	
交通管理業務	91	87	
クレジット手数料	101	96	
その他	103	110	
計	598	587	

※端数処理の関係で計が一致しないことがある

※令和 5 年度計画額 (563 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(債務引受額)

(単位：億円)

項目	単位	数量	実績額	主な工事内容
工事費			1,356	
橋梁修繕	箇所	685	219	床版補修、はく落対策、伸縮装置取替
トンネル修繕	箇所	75	16	はく落対策、漏水対策、円形水路補修
のり面修繕	箇所	145	13	のり面補強
土工修繕	箇所	163	21	擁壁(地すべり対策)設置、カルバート補修、横断管補修
舗装修繕	箇所	266	105	舗装補修、床版防水工
交通安全施設修繕	式	1	26	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	12	標識更新、路面標示工
渋滞対策	箇所	4	80	付加車線設置
休憩施設修繕	箇所	120	11	駐車マス改良、車線分離標設置
雪氷対策施設修繕	箇所	80	10	凍結防止剤倉庫修繕
震災対策	箇所	189	513	橋脚補強、落橋防止装置設置
環境対策	箇所	85	52	遮音壁更新
のり面防災	箇所	1	1	付加車線設置

トンネル施設修繕	IC 間箇所	199	80	トンネル照明更新、水噴霧設備更新
電気施設修繕	IC 間箇所	658	120	受配電設備更新、道路情報板更新
通信施設修繕	IC 間箇所	358	24	遠方監視制御設備改造
建築施設修繕	箇所	388	48	休憩施設トイレ改修
機械施設修繕	箇所	45	5	軸重計更新
その他			377	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計			1,733	

※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)

(単位：億円)

項目		単位	数量	実績額	主な工事内容
工事費				641	
橋梁更新	床版	km	3.04	432	橋梁の床版取替、床版全面打替え
	桁	km	0.16	22	橋梁の桁取替
橋梁修繕	床版	km	0.98	108	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	249	78	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	0	
その他				133	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計				774	

※端数処理の関係で計が一致しないことがある

4.2. 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置いたものです。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4年度実績	令和5年度目標	令和5年度実績	令和6年度目標	中期目標(令和7年度)	コメント(実績・目標)
1-1・安全・安心の確保(交通安全対策)		【死傷事故を減らす】						
	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	4.0	4.0	3.8	3.6	令和5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指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に伴い、死傷事故件数が令和4年に比べて減少は見られなかったものの、目標を達成した。引き続き、積極的な安全対策の推進に努めていく。 令和6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・舗装改良や指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	869	770	814	730	700	令和5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、カラー舗装等を実施した。また、R5.12.6に地図アプリ業者へ高速道路6会社にて「高速道路への歩行者、自転車、原動機付自転車等の誤進入対策に係るアプリ等の改良について（協力要請）」の文書を発表し、そのうち株式会社ナビタイムジャパンについては、アプリの改良を実施していただき、誤進入多発ポイントでの注意喚起を開始した。令和6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。
	従指標	逆走事案件数 【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	66		90			令和5年度については、これまでと同様に、一般道接続部の対策の実施及び公営技術の効果検証等を実施した。 令和6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、より効果が発揮されるように、箇所毎に見直しを図る。また、公営技術については更なる現地展開を見据え、設置の検討を進める。
1-2・安全・安心の確保(構造物保全)		【構造物を安全に安心して使い続ける】						
	主指標	上段：橋梁修繕着手率 【単位：％】 点検1回目：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回目：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回目：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回目：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	94.8	100	100	100		点検1回目に見発された要修繕橋梁に対する修繕着手率・修繕完了率 【点検1回目】 点検1回目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857橋であり、修繕完了率は90.7%であった。 【点検2回目】 点検2回目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の橋梁は875橋、うち修繕に着手した橋梁は530橋であり、修繕着手率は60.6%であった。また、修繕の完了した橋梁は257橋であり、修繕完了率は29.4%であった。 【橋梁の点検率】 令和元年度から省令点検の2回目を開始し、橋梁の点検は全8,506橋のうち8,506橋が完了し、点検率は100%であった。（令和5年度点検実施数：1,368橋）
	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回目分及び令和6年度～令和10年度にかけて行われる3回目分）の実施率【累計】	84		100		100	
	主指標	上段：トンネル修繕着手率 【単位：％】 点検1回目：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回目：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回目：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回目：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	99.0	100	100	100		点検1回目に見発された要修繕トンネルに対する修繕着手率・修繕完了率 【点検1回目】 点検1回目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394箇所であり、修繕完了率は99.2%であった。 【点検2回目】 点検2回目の修繕が必要な区分Ⅲ以上のトンネルは203箇所、うち修繕に着手したトンネルは148箇所であり、修繕着手率は72.9%であった。また、修繕の完了したトンネルは85箇所であり、修繕完了率は41.9%であった。 【トンネルの点検率】 令和元年度から省令点検の2回目を開始し、トンネルの点検は全922箇所のうち922箇所が完了し、点検率は100%であった。（令和5年度点検実施数：178箇所）
	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回目分及び令和6年度～令和10年度にかけて行われる3回目分）の実施率【累計】	80		100		100	
	主指標	上段：道路附属物修繕着手率 【単位：％】 点検1回目：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回目：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 下段：道路附属物修繕完了率 【単位：％】 点検1回目：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回目：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	97.0	100	100	100		点検1回目に見発された要修繕道路附属物に対する修繕着手率・修繕完了率 【点検1回目】 点検1回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。 【点検2回目】 点検2回目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の道路附属物等は52施設、うち修繕に着手した道路附属物等は40施設であり、修繕着手率は76.9%であった。また、修繕の完了した道路附属物等は32施設であり、修繕完了率は61.5%であった。 【道路附属物等の点検率】 令和元年度から省令点検の2回目を開始し、道路附属物等の点検は全3,196施設のうち3,196施設が完了し、点検率は100%であった。（令和5年度点検実施数：394施設）
	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回目分及び令和6年度～令和10年度にかけて行われる3回目分）の実施率	88		100		100	

柱	主従区分	指標分類	令和4年度実績	令和5年度目標	令和5年度実績	令和6年度目標	中期目標(令和7年度)	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】	1,565	1,500	1,426	1,300	1,500 ※平均値	取締体制を再編した結果、取締回数が減少し、引込台数も結果的に減少することになった。一方、違反車両動向分析に基づく取り締まりや隣接区での同時取り締まり等の実施により、措置命令件数は増加していることから、今後もより効率的な取り締まりを行い、構造物に悪影響を与える車両制限令違反車両の撲滅に寄与していきたい。
	従指標	車限令違反車両取締を実施した回数						
		引込み台数 【単位：台】	2,386		2,182			
		引込みを行った台数						
		措置命令件数 【単位：台】	304		338			
		措置命令を行った台数						
	主指標	即時告発実施件数 【単位：台】	0		0			
		即時告発を行った台数						
	主指標	【地震に強い道路をつくる】						
		橋梁の耐震補強完了率 【単位：％】	65.7	68.9	69.0	71.2	74.2	速やかな機能回復が可能な性能を示す耐震性能2を有する橋梁は、全6,466橋のうち4,464橋が完了。
Ⅱ・快適な走行サービスの提供	主指標	本線渋滞損失時間 【単位：万台・時】	465	583	683	573	562	【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策】 令和5年度は、5月8日以降、新型コロナウイルスが感染法上の5類に移行したことにより、交通量が回復し、かつ、雪等の災害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6年度の目標値は、新型コロナウイルス感染症による影響を受ける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6年度のピンポイント対策については、引き続き、効果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。 【通行止め時間】 令和5年度は、災害・悪天候による通行止めが、令和4年度と比較して大幅に減少した。 令和6年度においても、引き続き工事による通行止め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。
		渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間						
	従指標	通行止め時間 【単位：時間】	100		71			
		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						
		ピン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) 【単位：箇所】	1		0			
		ピンポイント渋滞対策を実施している箇所	(1)		(0)			
		上段は新規着手箇所数(単年度値) 中段は対策実施箇所数(単年度値) 下段は完了済箇所数(累積値)	<4>		<4>			
	主指標	【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】	45	81	100	82	81 ※平均値	令和5年度は交通需要がほぼ回復したことに加え、都市部における大規模規制等の増加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、う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。
	従指標	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						
		交通規制時間 【単位：時間/km】	(121)		(127)			
		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	<102>		<105>			
	主指標	【走りやすい道路を維持する】						
		快適走行路面率 【単位：％】	98	98	97	98	98 ※平均値	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73km・車線の舗装補修を実施。引き続き、計画的に舗装補修を実施していく。
		快適に走行できる舗装路面の車線延長比率						

柱	主従区分	指標分類	令和4年度実績	令和5年度目標	令和5年度実績	令和6年度目標	中期目標(令和7年度)	コメント(実績・目標)
Ⅲ 地域との連携		【地域振興に貢献する】						
	主指標	(企画割引)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	246	322	301	350	623 ※累計値	
	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	9		11			令和5年度については、販売件数は目標値を下回ったものの、各地域で実施する広域型企画の通年販売化やインバウンド企画の販売再開などにより、販売件数、実施件数ともに過去最高となった。 令和6年度も、販売件数の増加に向け、自治体イベントにあわせた企画や観光施設の入場券などのセット企画などを引き続き実施していく。
	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] 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	2	0.01	10	32 ※累計値	
		【地域に施設を開放する】						
	主指標	SAPA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	3,617	3,683	3,625	3,663	13,000 ※累計値	令和5年度の利用日数については、目標は下回ったものの、前年度実績を上回る結果となった。令和6年度は、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。
		【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	6,798	6,757	6,862	6,809	6,678 ※平均値	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5年度は令和4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6年度も占有コースに応じ道路空間の有効かつ適正な活用に取り組んでいく。事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
	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	266		277			
		【資産を有効活用する】						
	主指標	入札占用の実施件数 [単位:件] 入札占用制度による占用件数	2	2	0	1	4 ※累計値	令和5年度は対象となる占用要望がなく入札占用の実績はなかった。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
Ⅳ コスト削減		【新技術の活用などによるコスト削減を続ける】						
	主指標	インセンティブ助成の認定件数 [単位:件] 当該年度に助成委員会にて認定した件数	1	1	0	1	4 ※累計値	
	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	1		2			令和5年度は助認定対象となる工事はなかった。 また、認定済み案件2件192百万円の助成金を申請し、交付を受けた。 引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創業工夫等による積極的なコスト削減を目指していく。
	従指標	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	16		192			
Ⅴ 総合的な取組みの推進		【サービスの向上に努める】						
	主指標	総合顧客満足度 [単位:ポイント] CS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	3.7	快適な路面を保つための舗装補修、標識や路面標示などの各種交通安全対策や休憩施設の駐車スペース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通行止時間削減に取り組むなど、更なる向上を目指す。
		【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 ※首都高速道路網・阪神高速道路網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	1,062	1,062	1,095	1,082	961	令和5年度における年間利用台数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う影響が改善しつつあることや企画割引の実施等により、目標を達成した。 令和6年度も引き続き、多様な料金サービスの取り組み等により、更なる利用促進を図る。
	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	25.5	28.2	28.4	31.1	33.7	ETC2.0の普及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。

4.3. その他のデータ

4.3.1. 道路構造物延長（令和5年度末時点）

	供用延長				備考
	(km)	土工延長 (km)	橋梁延長※1 (km)	TN 延長※2 (km)	
全国路線網	3,598.7	2,432.1	669.9	496.7	
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

4.3.2. その他のデータ（令和5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 計	2,992	35	0	
関門トンネル	25	66	0	

※1 1回の利用につき1台とカウントした令和5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6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

4.3.3. 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	83	95	96	99	98	93

※無料車を除く

※令和6年3月の利用率