



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(作東IC～美作IC)吉野川橋の床版取替工事。



工事規制・
通行止め情報



Highway
ハイウェイ交通情報サイト
リアルタイム交通情報

スマホアプリ



ウェブサイト



X



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、いつ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3,680km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。

徳島道 徳命高架橋における草刈作業
(西日本高速道路エンジニアリング四国(株))



TOPICS

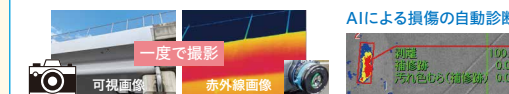
点検手法のDXから、

点検・補修サイクル全体のDXへ

高速道路の構造物等の点検は、これまでの技術開発により、赤外線調査や損傷状況のAI診断、ドローン(UAV)での点検の導入など、点検手法の高度化・効率化が進んできました。
2024年度は、そうした点検で得られた記録や診断結果を用いて、補修計画を立て、現地で補修を行い、補修実績を記録し、次の点検計画へつなげていくという、保全事業システムのプロセス全体の業務効率化につながる「点検補修管理システム」のリニューアルを行いました。

点検手法のDX事例

打音点検範囲を削減する次世代赤外線画像判定システム「Jシステム Evolution」



ドローンによる
鋼橋の点検



グループ全体の業務を効率化する「点検補修管理システム」

構造物等の詳細点検や日常点検等における計画・記録・補修計画などを効率化するため、点検計画から補修完了までを一元的に管理できるよう、2024年6月にシステムを全面リニューアルしました。

点検担当者の声 点検の精度も向上



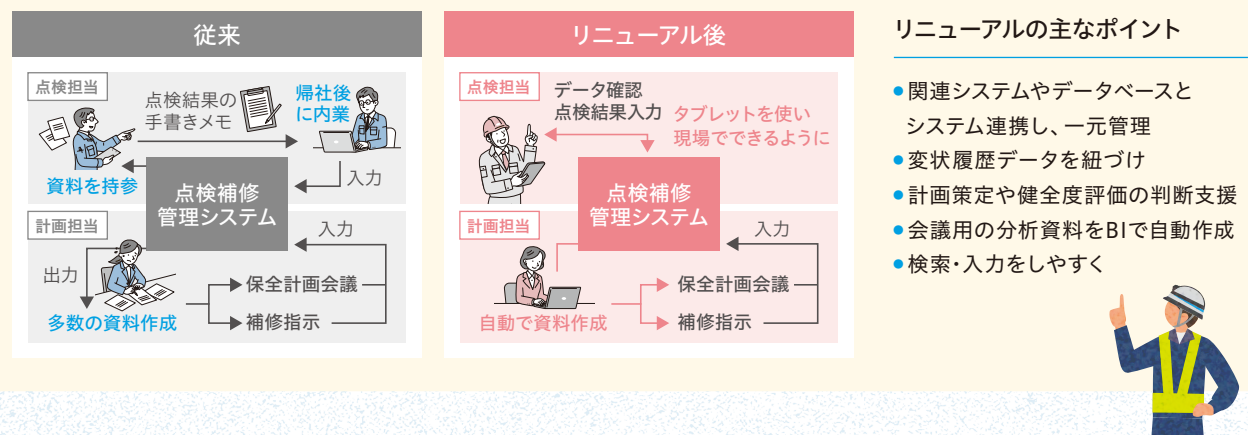
現場で点検結果をタブレットに入力できるため、内業の負担が減りました。また、現場で前回点検時の写真や変状概要が確認できるため、正確な損傷位置の把握や、前回点検からの劣化進行具合の確認等が容易になり、再点検の防止および点検の精度向上につながっています。

西日本高速道路エンジニアリング中国(株)
広島保全技術事務所 保全第二課 清水勇司

計画担当者の声 補修までの時間が短縮

点検計画や会議資料をエクセルで作成していた頃に比べ、年度や工事毎の補修計画策定・資料作成がスムーズになり、補修指示までの時間が短縮されています。その時間で損傷現場に行き、原因究明や補修方針の決定ができるため、効率化にもつながります。

九州支社 大分高速道路事務所
保全計画第一課 奥原 瑠依

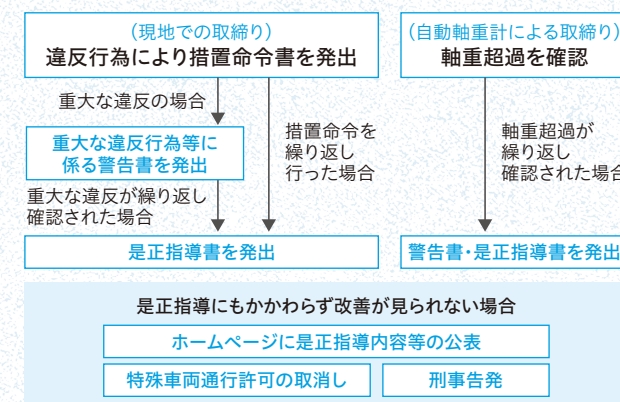


通行車両による 道路へのダメージを減らす

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
特設サイトは
こちら

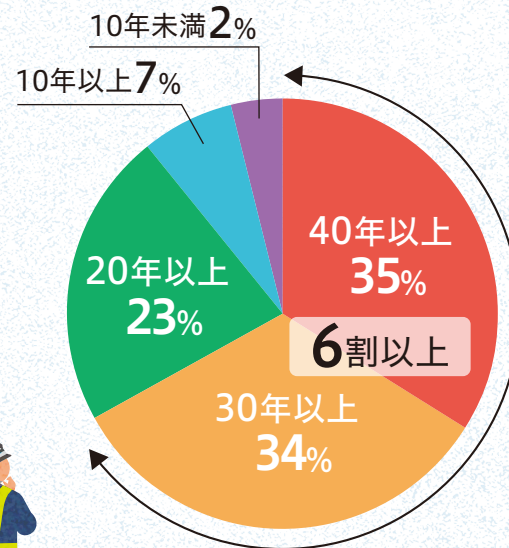


いま対策を行えば、 高速道路は“安全に長生き”します

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年が経過し、現在、当社が管理する高速道路のうち6割以上が供用から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。



供用中道路の経過年数比率
(2025年3月末時点)

2025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

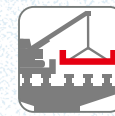
橋を架け替えるなど、大規模な工事となるため、通常の補修工事よりも長期間の交通規制が必要です。



工事規制・
通行止め情報



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(コンクリート床版下面)



床版取替後(プレキャストPC 床版下面)

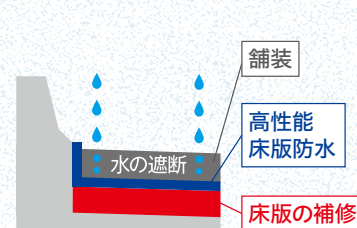


床版取替状況

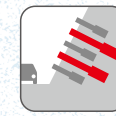


橋梁の床版修繕

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

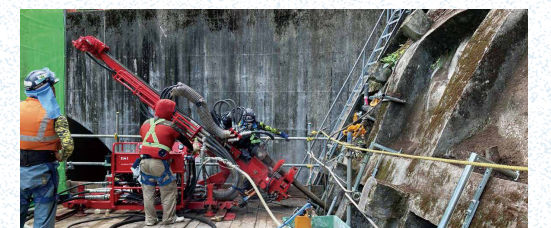


高性能床版防水施工状況



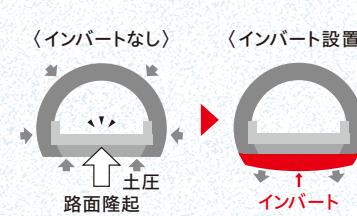
のり面グラウンドアンカー設置

のり面の安定性を高めるため、追加のグラウンドアンカーを設置



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



4車線化で完成した トンネルを活用し工事着手

西九州道 天神山トンネルでは路面隆起による「盤ぶくれ」が発生しています。4車線化工事により新たなトンネルが完成したため、既設トンネルを通行止めにし、インバート設置工事を進めています。

九州支社 佐世保工事事務所
舗装工事区 蔵田 祥之



舗装路盤部の高耐久化

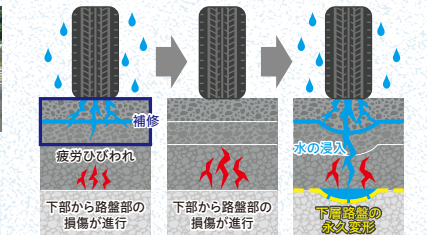
変状が生じている路盤を、耐久性に優れた路盤材料に置き換えることで長寿命化を図る



工事の様子



工事完了後

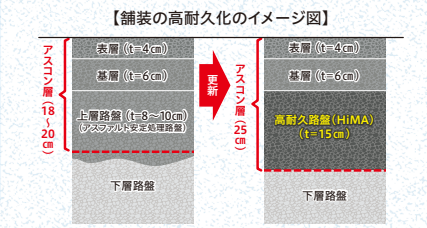


お客さまへ、スピード感のある工事の情報提供



舗装の高耐久化工事を昼夜連続規制で施工しています。管内では交通規制に伴う渋滞が頻繁に発生するため、民間プローブデータを活用したシステムと連携し、特設のウェブサイトや現地に配置した簡易LED情報板へ渋滞発生状況や通過所要時間などお客さまの安全で快適な走行に役立つ情報の迅速な提供に努めています。

中国支社 周南高速道路事務所 改良課 山本 涼



工事渋滞による社会的影響を抑えるために

可能な限り通行帯を確保できる工法の採用

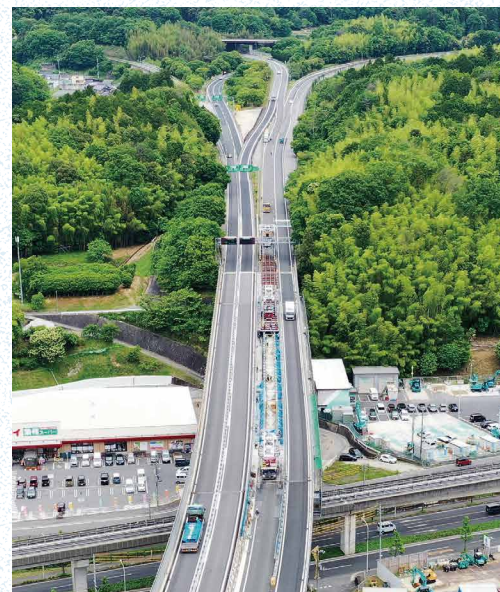
床版取替工事などの大規模なリニューアル工事の場合でも、現場の交通状況を踏まえて、交通規制の規模を抑えられる工法を選定しています。

担当者の声 半断面での床版取替による変則的な対面通行規制を採用し、山陽道の渋滞を回避

広島道(広島JCT～広島西風新都IC)伴高架橋上り線の床版取替工事では、工法検討時に、片側一車線の対面通行で工事をした場合の渋滞予測を算出した結果、広島市内から広島西風新都ICの工業団地等への通勤利用が多いため、平日の通勤時間帯に上り線での渋滞が予測されました。そこで、工事渋滞が東西の物流を担う山陽道まで波及しないよう、床版を半分に分割し、半断面で順次床版取替を行い、上り線2車線・下り線1車線を確保しながら施工する変則的な対面通行規制を採用しました。また、ソフト面でも、迂回広報の強化や工業団地等への通勤時間帯変更の協力依頼なども行った結果、8カ月間の工事期間中、目立った渋滞もなく工事が完了。JCTに近接しているため、計7ステップの規制切替を通行止めにより行う必要があり、事前調整や工程管理が大変でしたが、すべての規制ステップを計画通り無事に終えたときは達成感を感じました。



中国支社 広島高速道路事務所 改築課 横山 功基



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・通行止め情報



施設設備のリニューアルによるメンテナンス性の向上

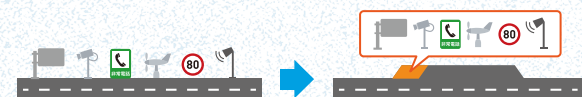
新型低位置照明の開発・導入

従来は、高い位置から広く路面を均一に照らすことができるポール照明が主流でした。設置高が12mあるので高所作業車によるメンテナンスが必要だったため、広スパン化を可能とした道路低位置照明灯具を開発しました。設置数が減り、更新コストが縮減でき、支柱がないため第三者被害リスクが低く、高所作業車を使用せずに効率的な保守作業が可能です。



路側設備の配置集約化

新設路線や設備が老朽化した区間では、非常駐車帯を大型化し、高速道路本線上にある非常電話や可変式速度標識、情報板などの設備を集約し、メンテナンス性を向上。



担当者の声 メンテナンスしやすい道路は、お客さまも走りやすい道路

中国道(吹田JCT～宝塚IC)のリニューアル工事に合わせて、新型低位置照明の導入と路側設備の集約化を行いました。メンテナンス性の向上は、直接的な維持管理コストやCO₂排出量の削減だけでなく、メンテナンス時の交通規制日数等の削減により、工事規制による渋滞削減にもつながります。

関西支社 阪神改築事務所 施設工事区 向井 瑞記



TOPICS

中国道(吹田JCT～宝塚IC)の橋梁の床版取替工事が完了

中国道(吹田JCT～神戸JCT)では、2020年からリニューアルプロジェクトを開始。都市部では前例のない大規模な終日通行止めをはじめ、終日車線規制や夜間通行止めにより工事を進め、2025年4月、吹田JCT～宝塚IC間の床版取替工事が完了しました。



荒牧高架橋 終日車線規制による橋梁更新



安倉高架橋 既設橋梁の解体・撤去



小浜橋 移動多軸台車による一括架設



宮の前高架橋 1000tクレーンによる一括架設

安全かつ効率的に工事を進めるための取り組み

工事期間の短縮や渋滞抑制のため、区間の特徴や環境に応じた工法の採用や、工事渋滞を回避するための積極的な広報展開、迂回促進のためのクーポンやアプリなど、様々な取り組みを実施しました。今回得た知見を活用し、引き続き当社管内全域で実施中のリニューアル工事を、安全・安心に進めていきます。

6車線ある幅員を活かし、車線規制で4車線を確保しながら順次施工

中国池田IC 上下線 宝塚IC

更新した橋梁の延長 3.6km

規制形態 終日車線規制

工事ステップイメージ

3分の1ずつ床版を取替

上下線の通行止めにより集中的に工を行い、工事期間を大幅に短縮

吹田JCT 上下線 中国池田IC

更新した橋梁の延長 4.8km

規制形態 終日通行止め

工事箇所

あらゆる箇所から同時に取替



渋滞抑制のため、新名神への迂回を促進するキャンペーンを展開



交通規制時間短縮のため、仮設防護柵を迅速に設置・撤去できるロードジッターシステムを採用

責任者の声 リニューアルした中国道で、大阪・関西万博を迎える

1970年の大阪万博の開催に合わせて開通し、日本の暮らしと経済を支えてきた中国道(吹田JCT～宝塚IC)のリニューアル工事を、2025年4月の大阪・関西万博が開幕するまでに概成できたことを嬉しく思います。特に、吹田JCT～中国池田IC間は、東西の大動脈を3年間にわたり断続的な終日通行止め(計7回、延べ293日間)を行うという、関西圏域では前例のない大規模なプロジェクトであり、生活や物流への影響が大きい工事でした。新技術の採用等による工事期間の削減や、テレビCM・迂回促進キャンペーン等の戦略的なソフト対策などが功を奏し、社会的な混乱が生じることなく無事完了することができました。工事にご理解・ご協力いただいた地元住民の皆さまや関係機関の皆さまに感謝申し上げるとともに、歴代の受発注者の努力の結晶として誇りに思います。引き続き、老朽化していく道路構造物に対して計画的に補修・更新等を行い、安全で快適・便利な高速道路空間の提供に取り組んでいきます。

関西支社 阪神改築事務所 所長 松井 隆行



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年発生の熊本地震で得た教訓を生かし、災害時に速やかに機能回復できる道路とすべく、耐震補強対策を進めています。



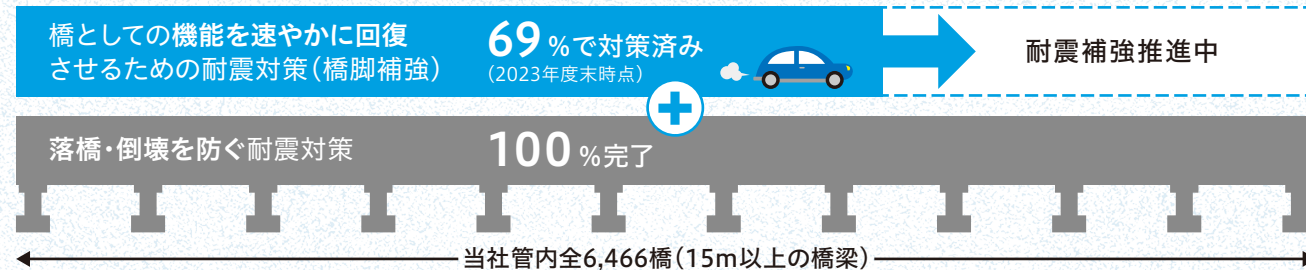
熊本地震で九州道を横架する県道が落橋



河川内での耐震補強工事



橋脚補強の施工状況



耐震対策の概要

補強前	補強後
橋脚補強 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。	支承受替 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。
落橋防止 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。	
高知道（新宮IC～大豊IC） 久保ヶ内橋	大分道（湯布院IC～日出IC） 福万川橋
中国道（北房IC～新見IC） 下布瀬橋	

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）



情報提供例（デジタルサイネージ）

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



徳島南部道本線横の津波避難場所（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。



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

連携協定



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



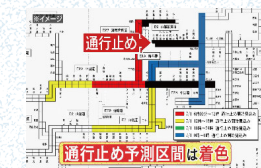
次世代へ災害経験を継承



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

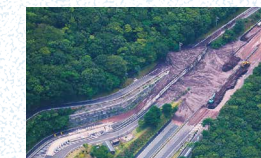
事前通行止め等による被害抑制



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



2024年8月29日に発生した台風10号による大分道の被災



由布岳PA付近
区域外からの土砂流入
（5日後に応急復旧し通行止め
暫定開放。11日後に本復旧し
全面開放）



近年、激甚化・頻発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。

臼杵IC～津久見IC
切土のり面の崩壊
（約2ヵ月後に本復旧）

担当者の声 ドローンを活用した早急な被害把握



ドローン撮影は、迅速かつ安全に配慮しながら広範囲にわたり撮影することが可能であり、災害時に被災箇所状況を容易に把握することが出来ます。台風10号による災害発生時は、天候の回復後、臼杵IC付近と由布岳PA付近の被災状況を空撮し、復旧に向けた情報収集を行いました。また、復旧工事着手後は進捗状況の撮影も実施。引き続き、訓練を重ね、災害発生時の早期復旧に貢献できるよう日々精進していきます。

西日本高速道路エンジニアリング九州（株） 別府支店 点検課 岡 凜太郎



台風10号での空撮の様子

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。

責任者の声 隊員の安全は、お客さまの安全

交通管理隊の業務は、本線上での事故対応など危険が伴います。入社後1ヵ月間の研修では、隊員一人ひとりの成長に寄り添い、短期間で自身とお客さまの安全を担保できる知識とスキルが身に付くプログラムにしています。また、安全確保の技術に加え、様々な状況におかれたお客さまに親身に寄り添える隊員の育成を心掛け、お客さまに安全と安心を届けられるよう、日々奮闘しています。

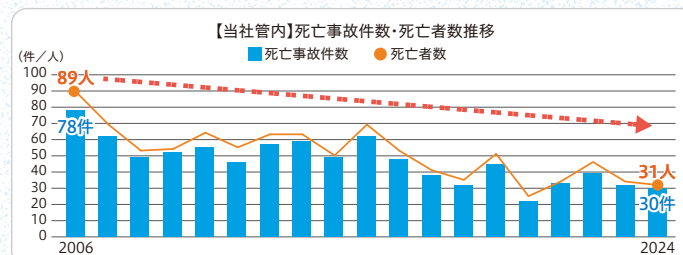
西日本高速道路/パトロール関西(株)
事業部 安全教育課 課長 西野 仁



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。



死亡事故件数は徐々に減少していますが、未だ多くの尊い命が失われています。

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



気になるなあ! 見たいなあ!
でも本当にみたいのは
未来の私と家族の笑顔。

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。

技術公募による逆走対策

逆走対策をより一層推進するため、技術公募を行っています。今後、道路上のカメラで検知し逆走車両及び順走車両に注意喚起する技術など、最新技術も取り入れた対策を行っていきます。

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HP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
(高速全事故に対して、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



動画教材などは
こちら

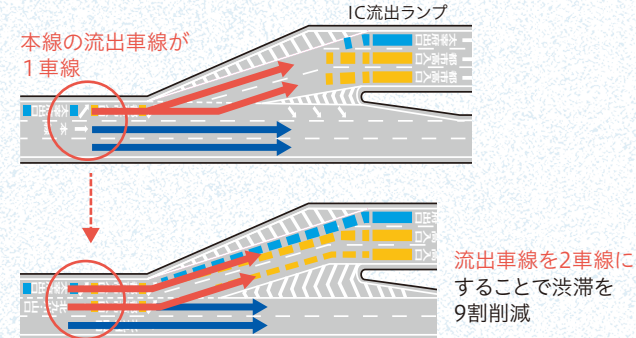


渋滞対策

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.43)



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。(2025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。

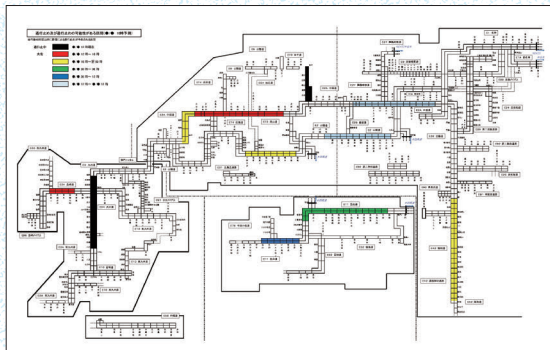
気象予測情報により大雪が予測される場合は、立ち往生車や滞留車が発生する前に躊躇なく通行止めを行うことを想定し、以下のオペレーションを基本として実施します。



大雪時のタイムライン

大雪時のタイムライン			高速道路利用者への呼びかけ					
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 LINE	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)	注意喚起
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					
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



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、不要不急の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

名神・新名神では初となる「予防的通行止め」の実施 (2025年1月～2月)

2025年1月～2月にかけて襲来した寒波の影響に伴い、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ました。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。予防的通行止めは物流などへの社会的影響が生じるものではありませんが、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、国民の皆さまへご理解・ご協力を求める広報活動を強化するとともに、当社グループ一丸となって通行止めオペレーションの検討をまいります。

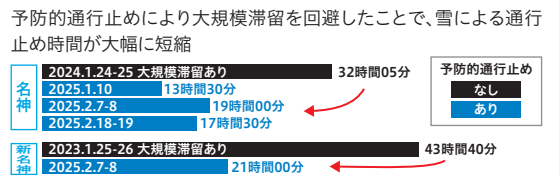


2025年2月4日～9日の大雪では、2月7日夜～8日夕方にかけて、名神(小牧IC～京都東IC)や新名神(四日市JCT～草津JCT)、並行する国道との同時の予防的通行止めを行い、大規模な車両滞留を回避

名神・新名神におけるこれまでの大雪対応

- 2023年 1月 大雪により新名神で大規模な車両滞留が発生
12月 関係機関とともに**広域的な雪害対応の方針を公表**
 - 2024年 1月 大雪により名神で大規模な車両滞留が発生
12月 **広域的な雪害対応の方針の改定を公表**
・通行止め基準の見直し ・通行止め区間の改善 ・行動変容を促す広報の強化
- 今後も継続して関係機関と連携し、対応方針の改善を実施します**

雪による通行止め時間(NEXCO中日本管内を含む)



運送業者の声 安全を最優先した運行計画が立てられるようになりました

従来は何か目的地まで向かうよう求められることがありましたが、事前に通行止めが決定されることで、無理な運行を避け、安全を最優先した計画を立てることが可能となりました。安全確保や業務の効率化にもつながっており、大変ありがたく感じております。

「お客さまの声」への投稿より抜粋

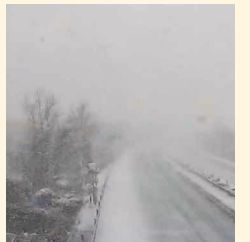


責任者の声 過去の教訓を活かした連携により、大きな混乱なく終えられました



2月7日～8日の大雪では、グループ一丸となって除雪対応をし、当事務所だけでも延べ320名・大型雪氷車両82台等が出動しました。3回に亘る名神等の予防的通行止め時は、過去事例に学び、関係機関一体でSNSや合同記者会見などによる積極的な広報を展開するとともに、事前準備や対策をしっかりと行ったことで、大規模渋滞などの大きな混乱もなく無事に乗り切ることができ、安堵しました。

関西支社 滋賀高速道路事務所 所長 溝口 淳司



実際の降雪状況(名神 黒丸PA)

スタックによる車両滞留への対応事例

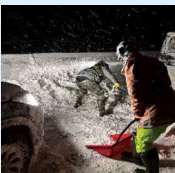
2025年2月7日15時35分頃、米子道(江府IC～蒜山IC)上り線で大車2台によるスタックが発生。すり抜けようとした大型車1台が更にスタック。通行止めとなり滞留車両が発生するも、乗員保護班総員約20名での対応等により人的被害もなく解消しました。



スタックした車両



滞留車両への物資配布



滞留車両の周りは人力除雪

責任者の声 人的被害の最小化に、グループ一丸となって取り組む

関係機関と合同による大雪立ち往生対応訓練などの事前準備により、通行止め20分後には滞留車両への物資配布を開始し、車線閉塞の原因となった車両の排除も迅速に行えたものの、滞留車両約100台の流出には約3時間半を要しました。一度滞留すると除雪などに長時間必要となり、お客さまの人的被害にもつながりかねません。スタック車を発生させないためにも、冬用タイヤ装着に向けた広報強化を行うとともに、早期通行止めなど、引き続き、グループ一丸となって人命を最優先とした対応力の強化を図っていきます。

中国支社 米子高速道路事務所 所長 光田 剛史

