



ネットワーク の強化

地域の発展と、暮らしや利便性の向上に貢献する
より安全で、使いやすいネットワークへ

新規建設事業中の新名神高速道路(八幡京田辺JCT・IC～
高槻JCT・IC)成合第一高架橋の橋梁上部工工事(張出架設
工法)。



建設進捗情報



スマートIC
設置情報



工事規制・
通行止め情報



ひと、モノ、未来をつなぐ

新規建設・6車線化

交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の代替機能強化や地域活性化などを目的として、高速道路の建設を推進しています。



IC名称は仮称を含む

1 新名神高速道路

八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC 10.7km(6車線での新規建設)
大津JCT～城陽JCT・IC 25.1km(6車線での新規建設)
甲賀土山IC～大津JCT 22.5km(6車線化)

新名神高速道路建設事業のうち、大津IC～城陽JCT・IC間については、2024年12月に完成時期の見直しを公表しました。引き続き、地元行政や物流デベロッパー等関係機関と密に連携を取りながら、工程の精査を継続し、工事を推進していきます。



新名神高速道路特設サイト

整備効果

- 国土軸のダブルネットワーク化
 - 名神・東名高速とともに国土軸の骨格を形成
 - 事故・災害時における代替路として機能
- 高速走行による所要時間の短縮及び定時性の確保
- 物流の生産性の向上
 - ダブル連結トラックやトラック隊列走行などの次世代物流システム実現に向けた環境を整備
- 観光産業・沿線地域の活性化



枚方トンネル掘削の準備工



建設中の宇治田原ICと物流施設などの開発状況



甲賀土山IC～信楽IC 6車線化工事



富野高架橋 上部工工事

TOPICS

徳島道 全線開通から10年間の整備効果

徳島道は、1994年の藍住IC～脇町IC間の開通を皮切りに、2015年の鳴門JCT～徳島IC間の開通によって、全国的高速道路ネットワークと結ばれました。徳島道の開通により、所要時間の大幅な短縮による物流の向上、四国内外の交流促進や観光振興に貢献するなどの効果を生み出し、また高松道とのダブルネットワークによる安定性の向上など、沿線地域の経済・暮らしを支えています。

交通量推移と経済波及効果

利用交通量は開通から延伸を重ね、約10年間で累計7,800万台に到達
経済波及効果は、10年間で約3,000億円

所要時間・行動範囲の変化

徳島市から松山市までの所要時間を約110分短縮、
徳島市から高知市までの所要時間を約80分短縮(1991年比較)
高速バス利用者は年間200万人前後と、多くの方が利用

沿線の観光動態

観光客数は2,000万人前後を推移し、約4割が県外から来場
県西部では教育旅行受け入れ実績が増加し、
観光地をつなぐ主要アクセスとして寄与

地域生産活動と流通利便性の向上(農業・畜産業)

阿波尾鶏の出荷量は約8倍に増加(1995年度比較)

地域生産活動と流通利便性の向上(工業)

徳島県発着の貨物輸送において
自動車での輸送が約3倍に増加(1995年度比較)
徳島県の製造品出荷額が約2倍に増加(1994年比較)

災害時における徳島道の役割

南海トラフ地震発生時の広域進出拠点のほか、
津波緊急避難場所を備え、地域の防災機能の強化として貢献



1994年 藍住IC～脇町IC間 開通



徳島道の整備により、四国内の自動車による移動時間が大幅に短縮されました



責任者の声 工事の安全を最優先に、1日も早い開通を目指します



新名神高速道路(大津JCT～城陽JCT・IC、八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC)は、工事最盛期を迎えており、全線にわたり鋭意工事を推進しております。新しく建設するIC周辺では、新たな商業施設や次世代基幹物流施設が計画されており、地域の方々からは早期の開通を期待されています。地域にとっても重要なプロジェクトを担う者として、重大事故を起こさず、無事に完成させ、そして地域の皆さまに喜ばれる形で開通を迎えられるよう、引き続き、工程精査を継続しつつ、工事の安全を最優先に、1日も早い開通を目指します。

執行役員 関西支社長 諸富 正和

担当者の声 伝統楽器の素材「ヨシ」の生育環境を守る



淀川橋下工工事と鶴殿ヨシ原

建設中の淀川橋は、淀川河川敷の鶴殿ヨシ原を通過します。ここでは良質なヨシが自生しており、雅楽の楽器「箏(ひちりき)」の素材として、宮内庁にも珍重されています。歴史的・文化的に重要な鶴殿ヨシ原の環境保全と新名神建設事業を両立させるため、2013年に有識者検討会を設立し、環境調査やモニタリング等を行いながら、慎重に施工を進めています。

関西支社 新名神大阪事務所 枚方工事区 北里 泰啓



2 神戸西バイパス(第二神明道路北線) 永井谷JCT～石ヶ谷JCT 6.9km



奥から第三・第四・第五平野西高架橋 下部工工事

整備効果

1. 交通混雑の緩和による第二神明道路の事故減少
2. 物流ネットワーク拡充による東西方向の物流効率化
3. 第二神明道路の代替路の確保

担当者の声 地域の方々と対話を大切に工事を進める

工事を担当している第四・第五平野西高架橋は、住宅・通学路が隣接しているため、工事の騒音や振動の低減、通学時の安全確保について、地域の皆さまと対話をしながら影響を最小化できるよう対策に取り組んでいます。これからも安全と地域の皆さまとの対話を大切にしながら事業を進めていきます。

関西支社 第二神明道路事務所 明石工事区 飯田 祥也



3 大和北道路(京奈和道) 奈良IC～郡山下ツ道JCT、 奈良北IC～奈良IC 12.4km

整備効果

1. 交通混雑の緩和・交通円滑化
2. 交通の転換による、国道24号の交通事故減少
3. 移動時間短縮による観光行動の支援
4. 沿線地域の整備による産業の活性化



発志院北第一高架橋 下部工工事

整備効果

1. ネットワークの拡充による大阪都市圏の交通円滑化
2. 並行する都市高速における通行規制時の迂回路確保及び災害時の避難・救護活動を支える広域的な輸送路としての機能確保
3. 物流の効率化による沿線地域への新たな企業進出等、地域経済の活性化

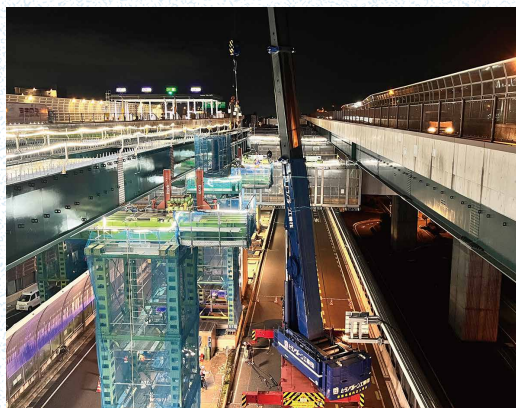
担当者の声 近接する重要インフラと密に連携

当事業は、周辺に近畿道、府道大阪中央環状線、国道1号バイパス、大阪メトロ長堀鶴見緑地線、大阪モノレール延伸部等の重要インフラが近接しています。関係機関と綿密な施工調整を行い、橋桁架設は夜間に行う等、周辺への影響を考慮しながら事業を進めています。

関西支社 新名神大阪東事務所 門真鶴見工事区 樋口 廉



4 淀川左岸線延伸部 門真JCT～阪神高速接続部 1.1km



門真高架橋 鋼上部工工事

業界全体で「誰もがいきいきと働ける建設業界」を目指す

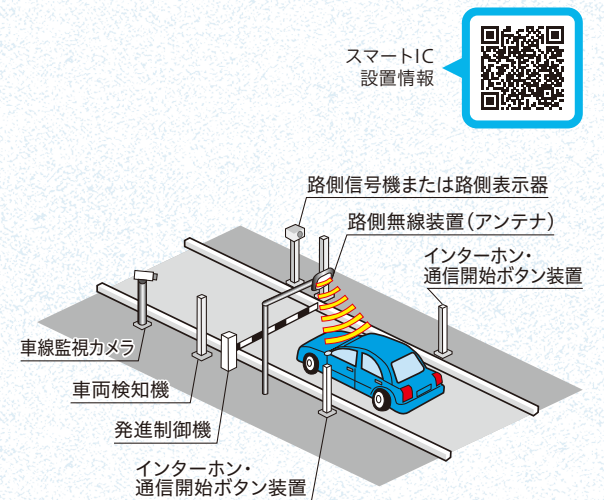
受発注者の若手女性技術者を中心に建設業のあり方を考える「女性技術者交流フォーラム」を、当社と日本建設業連合会で共催しています。女性技術者が当たり前活躍できる職場環境の創出は、男性や他の多様な人々にとっても働きやすい環境につながります。誰もがいきいきと働き続けられる建設業界を実現するため、業界が一体となり、偏見や差別の排除、キャリア形成支援、柔軟な働き方の提供など、職場環境の整備を行っていきます。



地域へのアクセス向上

スマートIC

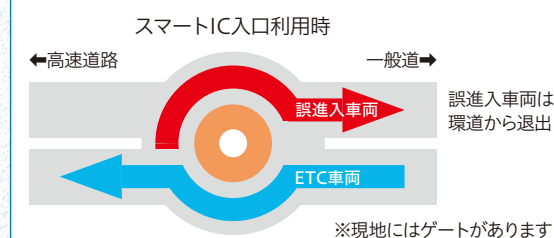
スマートICは、通行可能な車両を、ETCを搭載した車両に限定しているため、簡易な料金所の設置で済み、従来のICに比べて低コストで導入できるなどのメリットがあります。またスマートICの整備により、市街地や観光地へのアクセスが向上し、高速道路が更に利用しやすくなります。



2024年6月9日開通 九州道 小郡鳥栖南スマートIC



ICの出入り口には「環道型退出路」を採用し、ランプ形状をコンパクト化



スマートIC建設に合わせて、アクセス道路として福岡県・佐賀県により県道鳥栖朝倉線も整備(写真左で九州道をまたぐ道路)。物流の効率化や新たな企業誘致、雇用創出など地域産業の更なる飛躍が期待されます。



建設事業中スマートIC 13ヵ所(名称は仮称を含む)

地域の声 九州道 小郡鳥栖南スマートIC開通に寄せて

九州道 小郡鳥栖南スマートICは、全国初の2つの県にまたがるスマートICで、福岡県、佐賀県、小郡市、鳥栖市およびNEXCO西日本が2018年度から整備を進めてきました。開通によって周辺の産業団地や市街地と高速道路のアクセスが向上し、人流はもとより、物流の効率化が図られています。利用台数は当初の想定を上回っており、沿線地域における企業誘致や雇用の創出拡大、地域のシームレスな発展に大きく貢献することを期待しています。人・モノの移動をスムーズにするスマートICにより、国内外の企業から本県が選ばれる力を高め、世界に輝き、産業が育つ福岡県への歩みをさらに進めてまいります。



福岡県知事 服部 誠太郎



安全・安心の更なる向上を目指して

4車線化



建設進捗情報



暫定2車線区間の課題

速度低下・渋滞

4車線区間と比較すると規制速度が低く低速車両の追い越しができないため、後続車両を含め全体的に速度が低下し、渋滞が発生しやすくなっています。

→ 時間信頼性確保



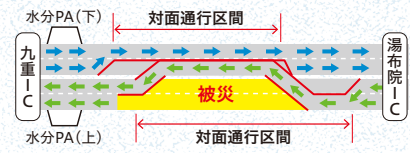
阪和道(印南IC～みなべIC)

通行止めの発生や長期化

- 事故や積雪等による立ち往生発生時に追い越しができず通行止めとなります。
- 大規模な工事を実施する際に、長期間の通行止めが必要となります。
- 災害発生時における全面通行止めの解除に時間がかかります。

→ ネットワークの代替性確保

「令和2年7月豪雨」の被災事例

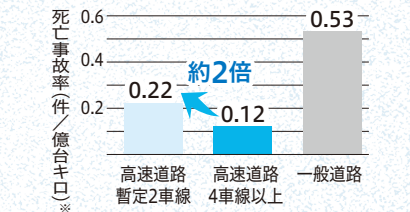


4車線区間では、上下線のいずれかが被災しても残る車線を対面通行とすることで、早期に交通機能確保し、復旧支援や緊急物資運搬等に大きく貢献できます。

正面衝突等による重大事故

反対車線と完全に分離する構造になっておらず、ひとたび事故が発生すると、正面衝突に発展する等により、死亡事故等の重大事故となるおそれが4車線区間と比較すると高くなっています。

→ 事故防止



※高速道路：H25-R3 高速自動車国道(有料)
一般道路：H25-R3 一般国道、主要地方道、県道、市町村道、その他道路

出典：自動車燃料消費量調査 月報の各年1～12月 高速トラカンデータ

事故防止の緊急対策として実施している区画柵の設置については、P.28へ

課題への対応 —4車線化—

暫定2車線区間における課題を踏まえ、お客さまの安全・安心の確保、大規模災害時の早期復旧の支援等の観点からも、暫定2車線区間の計画的な4車線化を推進しています。



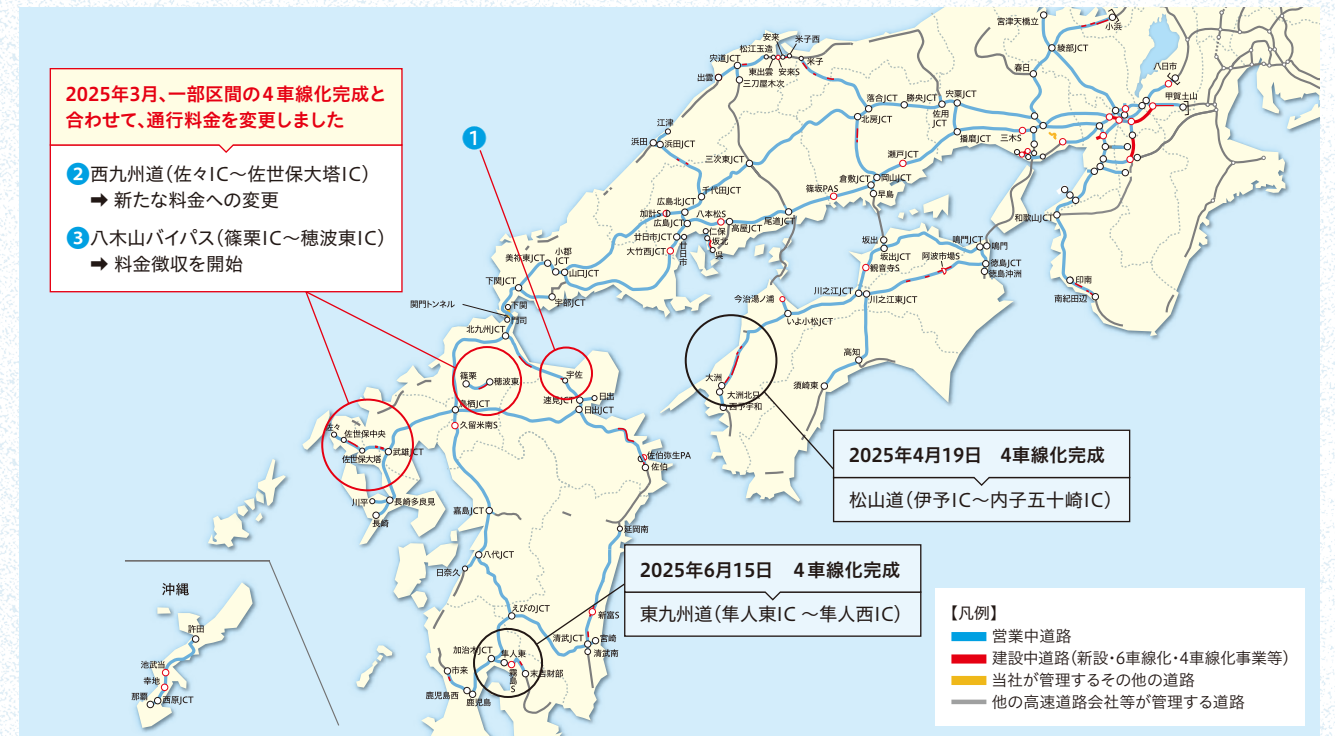
松山道(伊予IC～内子五十崎IC) 2025年4月 4車線化完成



鹿児島道路(美山IC～伊集院IC)



米子道(蒜山IC～江府IC)



2024年度の主な完成箇所

① 東九州道(宇佐IC～院内IC)本線部分
2025年3月7日 4車線化完成



香下大橋付近

② 西九州道(佐々IC～佐世保中央IC)
2025年3月23日 4車線化完成



真串川橋付近

③ 八木山バイパス(篠栗IC～筑穂IC)
2025年3月30日 4車線化完成



新たに設置した篠栗本線料金所

土砂の海上運搬による環境負荷の軽減 広島呉道路(クレアライン) 4車線化工事

広島呉道路4車線化工事における切土・トンネル掘削等による建設発生土約100万m³は、沿岸部という呉の地域特性を活かし、呉ポートピアパークを積み込み拠点として、土運搬船による海上運搬により広島県港湾埋立事業(出島地区)に搬出しています。

担当者の声

CO₂排出量を4,000t削減

海上運搬は一隻で約1,200m³(ダンプトラック約280台分)の土砂を運ぶことができ、多数のダンプトラックによる一般道を使用した陸上運搬に比べ、安全かつ効率的な運搬ができるだけでなく、累計約4,000tのCO₂排出量削減にも効果があると試算しています。

引き続き、工事の安全を最優先に、災害に強い広島呉道路を目指して4車線化工事を進めていきます。

中国支社 広島工事事務所 呉工事区 金氣 陽大



土砂の海上運搬拠点(呉ポートピアパーク)



坂町植田地区～水尻地区における切土工事