

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4事業年度

令和 5年11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4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5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4年度豪雨災害（通行の早期確保に向けた取り組み）	18
2.3.3. 冬期における交通確保	24
2.4. 交通安全の取り組み	26
2.4.1. 交通安全対策	26
2.4.2. 交通安全啓発活動（SND）	28
2.4.3. 逆走対策	29
2.4.4. 歩行者等の立入対策	30
2.4.5. 暫定2車線区間での車線逸脱防止対策	32
2.5. 工事安全の取り組み	34
2.5.1. 工事規制区間における安全対策	34
2.5.2. 工事中事故再発防止における意識向上	35
2.6. 日々の業務の着実かつ継続的な実施	35
2.6.1. 保全事業システムの確立・推進	35
2.6.2. 新技術による点検・補修	36
2.6.3. 道路構造物の点検計画と実施状況	37
2.6.4. 道路構造物の補修状況	43
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	46
2.7. 利便性向上・地域連携の取り組み	54
2.7.1. 通行止め時間の削減に向けた取り組み	54
2.7.2. 休憩施設の利便性向上	56

2.7.3.	地域連携型「周遊エリア乗り放題ドライブパス」の実施.....	59
2.7.4.	ETC2.0の普及促進.....	61
第3章	生産性向上の取り組み.....	64
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～）.....	64
3.2.	交通運用の適正化の取り組み.....	65
3.2.1.	工事規制日数削減の取り組み.....	65
3.2.2.	社会的影響に対応した渋滞対策.....	65
第4章	高速道路管理業務に関する各種データ.....	67
4.1.	高速道路管理業務に要した費用等.....	67
4.2.	アウトカム指標.....	69
4.3.	その他のデータ.....	73
4.3.1.	道路構造物延長（令和4年度末時点）.....	73
4.3.2.	その他のデータ（令和4年度末時点）.....	73
4.3.3.	ETC利用率.....	73
4.3.4.	令和4年度の気象状況.....	73

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

経営環境の変化	
高速道路	社 会
<ul style="list-style-type: none">●高速道路の老朽化の進行●自然災害の激甚化・頻発化●CASE※1・MaaS※2の進展●自動運転技術の向上・発展●次世代自動車の普及 等	<ul style="list-style-type: none">●5G※3大容量通信サービスの開始●AI※4やICT※5等の技術革新の進展●少子高齢化の進行●ポストコロナ社会の新しい生活様式の定着●SDGs※6の取り組み 等

※1 Connected(コネクテッド)・Autonomous(自動化)・Shared & Service(シェアリング&サービス)・Electric(電動化)
※2 Mobility as a Service(サービスとしての「移動」) ※3 第5世代移動通信システム ※4 Artificial intelligence(人工知能)
※5 Information and Communication Technology(情報通信技術) ※6 Sustainable Development Goals(持続可能な開発目標)

進化2025における5つのビジョン				
01 高速道路の 安全・安心を いつまでも 守り抜く	02 多発する 自然災害から 地域と暮らしを 守り抜く	03 新しいモビリティ 社会に向けて 高速道路を 進化させる	04 高速道路の 顧客体験価値を 高める	05 持続的に進化する企業を目指す

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則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)	11 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				
	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	総合サービス沖縄	
	メンテナンス 関西	メンテナンス 中国		メンテナンス 九州		
	維持修繕業務会社	富士技建				
	料金收受業務会社	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 5 年 3 月 31 日現在

1.4. 対象路線（令和4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	41.1	
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	3,546.1	

※ 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】

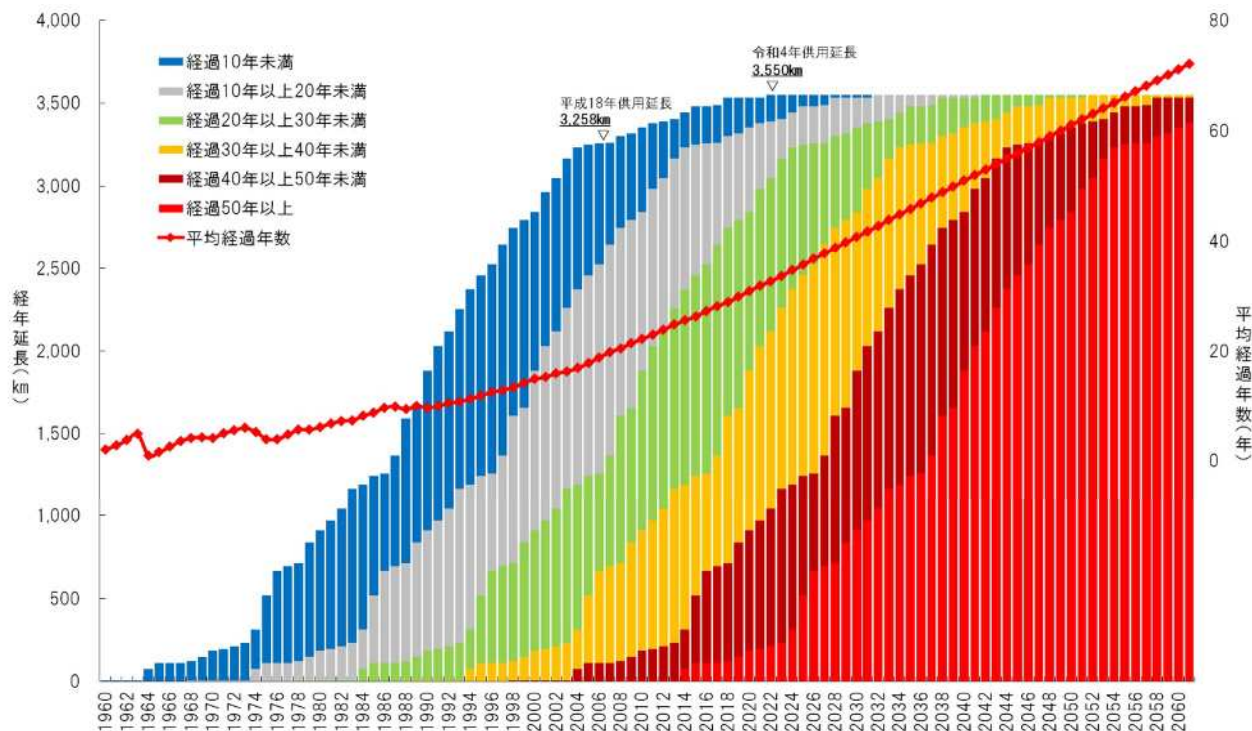
	供用延長 (km)	備考
NEXCO 西日本全体 (全国路線網+関門トンネル)	3,550	

第2章 高速道路管理業務の実施状況

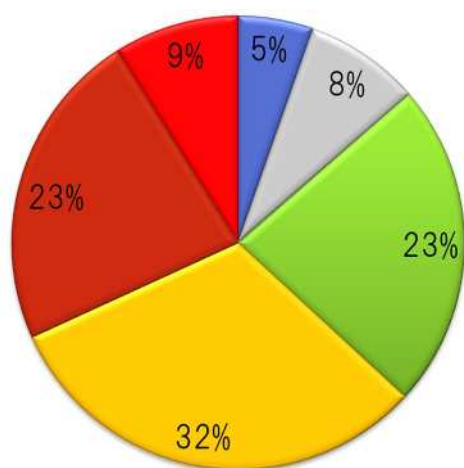
2.1. 老朽化した道路構造物への取り組み

2.1.1. 道路資産の経過年数（令和5年3月時点）

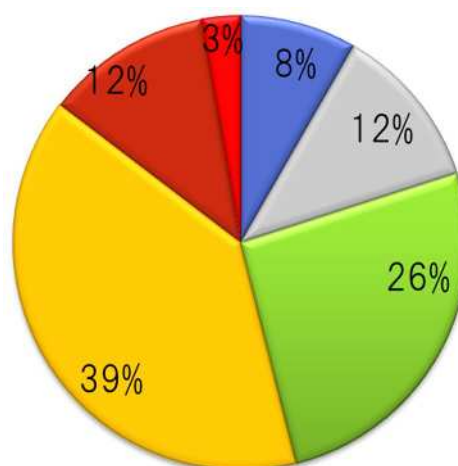
NEXCO 西日本の管理する道路は、開通後 30 年を経過する道路が全体の約 64%（約 2,261 km）となっており、経過年数の増大に伴い道路構造物の老朽化が深刻化しています。



《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。

また、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。

本事業は平成 27 年度より着手しており、引き続き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	8,116 億円
		桁	桁の架替	6 km	499 億円
	小計				8,616 億円
大規模修繕	橋梁	床版	高性能床版防水 など	155 km	662 億円
		桁	桁補強 など	46 km	645 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	2,681 億円
	トンネル	本体・覆工	インバート など	46 km	1,202 億円
小計				5,190 億円	
合計				13,806 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

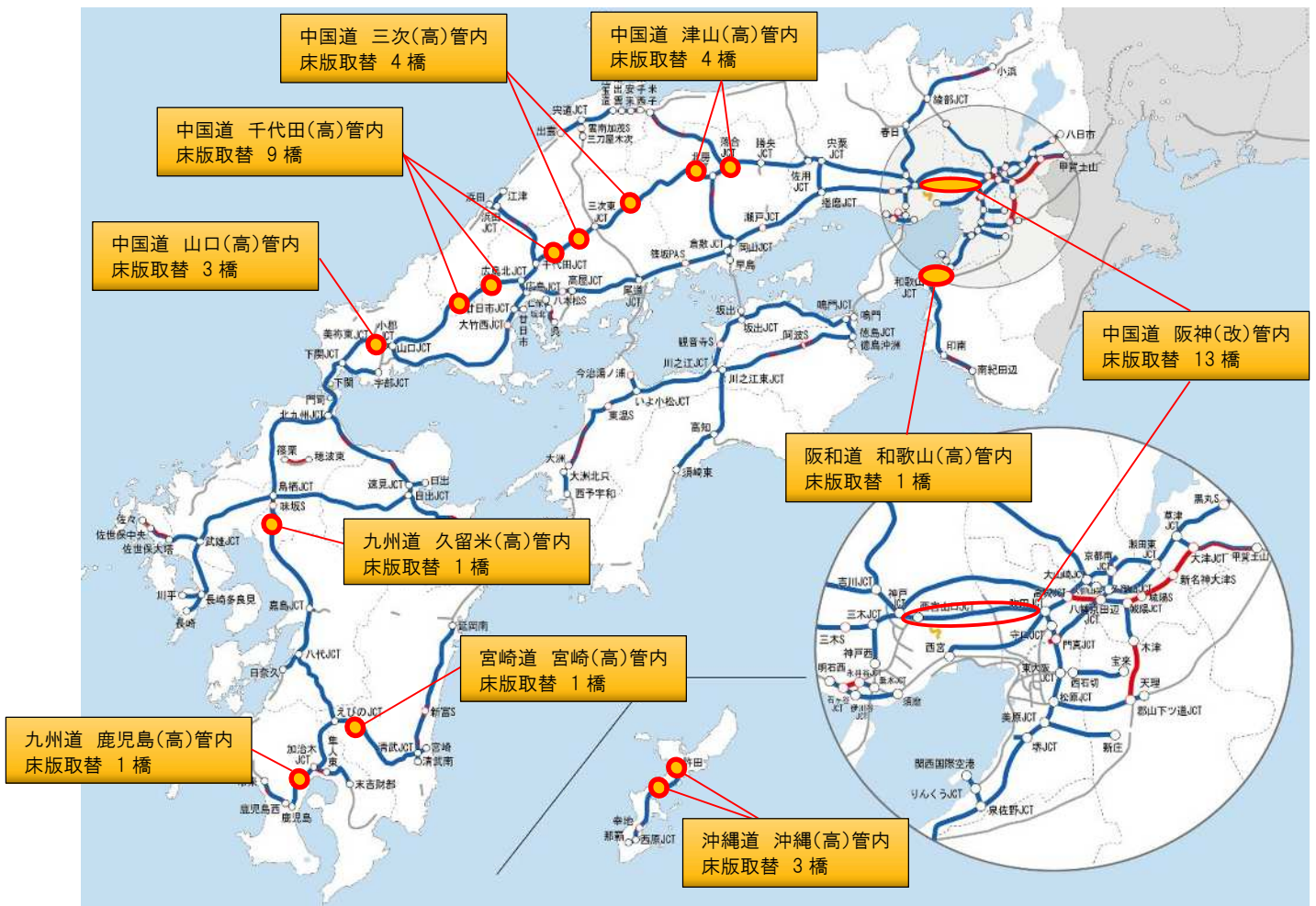
特定更新等工事は、これまでの補修方法では十分に高速道路としての機能を回復できない損傷に対して大規模な更新等（大規模更新・大規模修繕）を行う工事をいい、平成27年3月25日付けで道路整備特別措置法に基づく事業許可を受け、平成27年より『高速道路リニューアルプロジェクト』と呼称し、地方部の中国道や沖縄道から順次実施しています。

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4年度末までの進捗》

工事の内容	令和4年度末時点の進捗
橋梁更新	13.08 km
橋梁修繕	13.41 km
土構造物修繕	1,311 か所
トンネル修繕	4.41 km

《令和4年度施工箇所（橋梁更新）》



(4) 令和4年度の主な取り組み

令和4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。また、新名神（高槻 JCT・IC～神戸 JCT）の開通により、広域う回路が確保されたことから関西都市圏の中国道（吹田 JCT～神戸 JCT）のリニューアルプロジェクトに着手し、令和3年度から令和4年度にかけて吹田 JCT～中国池田 IC間では6回（1回あたり約1.5ヵ月間）の終日通行止めを実施し、全ての終日通行止めが完了しました。中国池田 IC～宝塚 IC間では終日車線規制による床版取替等の工事を引き続き実施し、令和5年2月より宝塚 IC～神戸 JCTにおいても終日車線規制による床版取替等の工事を開始し、中国道（吹田 JCT～神戸 JCT）リニューアル工事の全面展開となりました。阪和道（和歌山北 IC～和歌山南スマート IC）でも通年の終日車線規制による床版取替の工事を実施しています。

関西都市圏の中国道（吹田 JCT～中国池田 IC）は、日本東西を結ぶ高速道路ネットワークの幹線道路と日交通量5万台を超える重交通区間であり、複数の鉄道施設や主要道路と交差・平行するとともに、沿線には住宅街等が近接しているため、工事による騒音、大規模規制に伴う周辺道路の交通混雑等の社会的影響をいかに最小化していくかが最重要課題となります。交通管理者及び他の道路管理者と密に連携し、きめ細やかな事前広報、リアルタイムでのう回情報の提供並びにう回促進策を実施した結果、周辺道路において大きな混乱もなく工事を実施することができました。また、工事では、通行止め前に高架下で新設橋の桁・床版を組み立てておき、既設の桁・床版撤去後にジャッキアップする工法を採用し規制期間の短縮に努めました。その他、施工環境に応じて大型クレーンを用いた一括架設や、架設設備（ガーダー）を用いた横取り工法を使い分け、安全かつ効率的に工事を進めました。終日通行止めでは、舗装補修や植栽作業等の通常維持管理業務の作業集約化により規制回数の削減にも努め、また非常駐車帯の大型化による施設設備の集約、新型低位置照明の導入など維持管理やLCCにも配慮した取組を行いました。

《中国道（吹田 JCT～神戸 JCT）令和4年度の工事区間》



《令和4年度の施工写真》

中国道（吹田 JCT～中国池田



中国道（中国池田 IC～宝塚 IC）



中国道（宝塚 IC～神戸 JCT）



中国道（戸河内 IC～吉和 IC）



九州道（始良 IC～薩摩吉田 IC）



沖縄道（許田 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

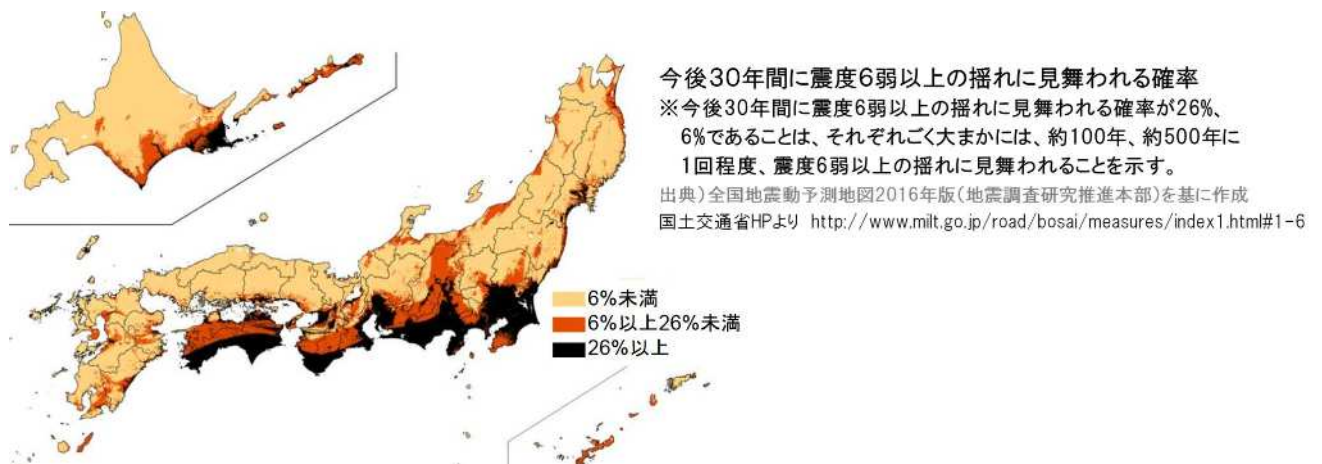
(1) 施策の背景

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500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400橋の設計を実施しています。



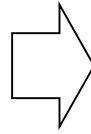
(3) 令和4年度の取り組み

大規模地震発生確率26%以上の地域について、約60橋（累計約70橋）の対策が完了し、約100橋（累計約480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10橋（累計約70橋）の対策が完了し、約20橋（累計約290橋）の契約が完了しました。



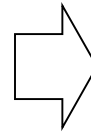
「補強前」



「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既設道路橋の耐震性能2を有する橋梁数の割合	令和3年度実績値	64.5
	令和4年度目標値	67.2
	令和4年度実績値	65.7
	令和5年度目標値	68.9
	令和7年度中期目標値	84.5

(5) 令和5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関係機関との協議等の状況を踏まえ、令和5年度の目標値を68.9%、令和7年度の中期目標値を84.5%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2025』より重点施策として推進してきました。

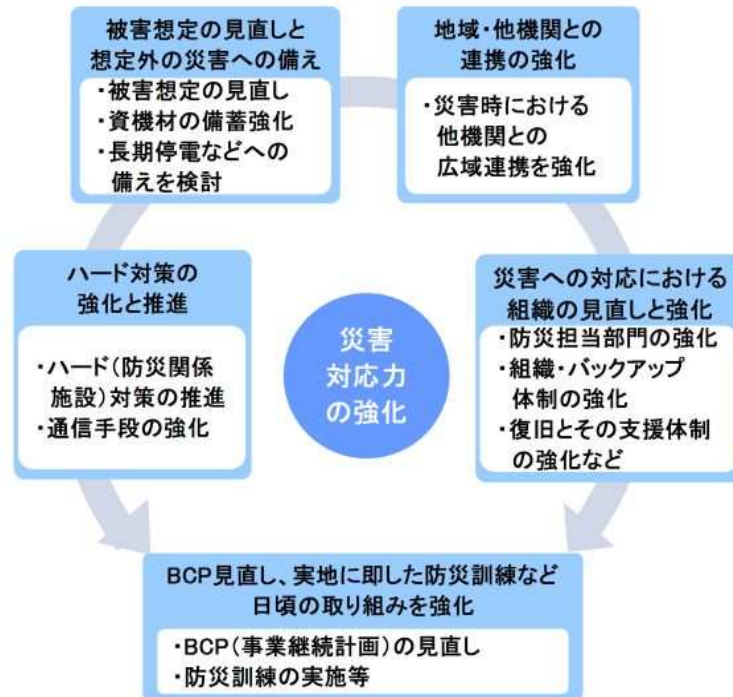
また、平成28年熊本地震を受けて、更なる災害対応力の強化のための課題を抽出し、特に初動対応に

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5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

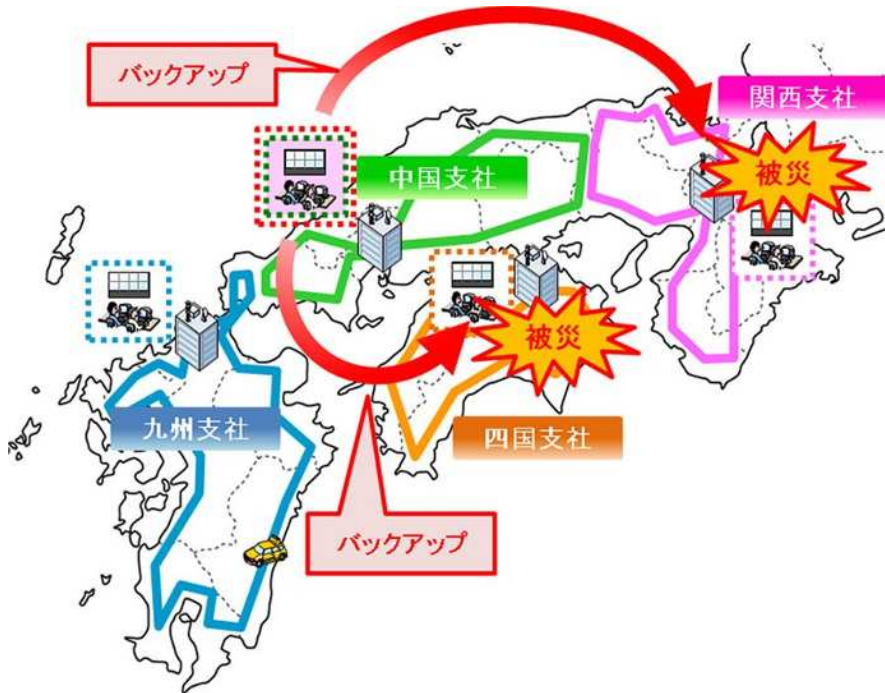
のり面災害等発生後の迅速な道路機能確保に向けて、資機材配備の基本的な考え方を整理し、資機材の配備拠点や対面通行規制を見据えた必要な資機材の配備が完了しました。さらに、地震発生時において一時的に休憩施設に避難されるお客様に対して、必要な防災備蓄品の整備を進めてきました。

令和5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。

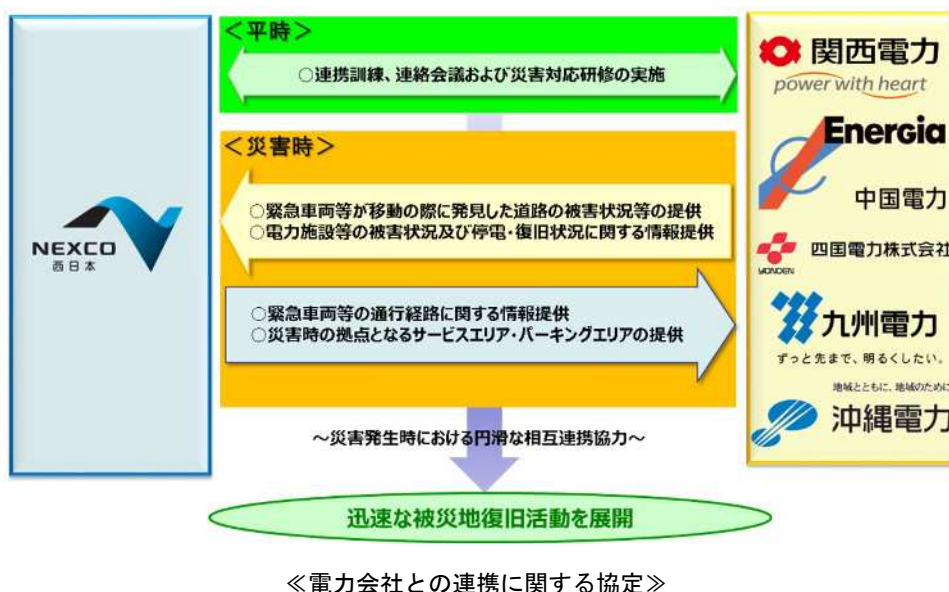


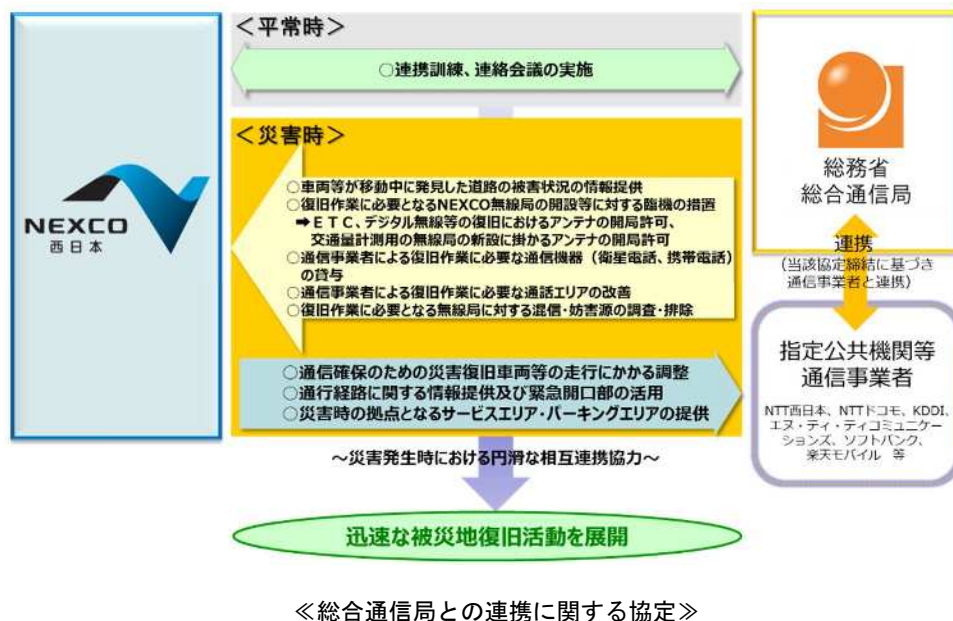
3) DMAT との連携

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し、協定に基づく連絡体系等の確認を行う予定です。

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5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あたるよう、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4年度に実施した主な訓練】



《R4 年度総合防災訓練（本社）》



《陸自ヘリ映伝訓練（本社）》



《道路啓開訓練（高知）》

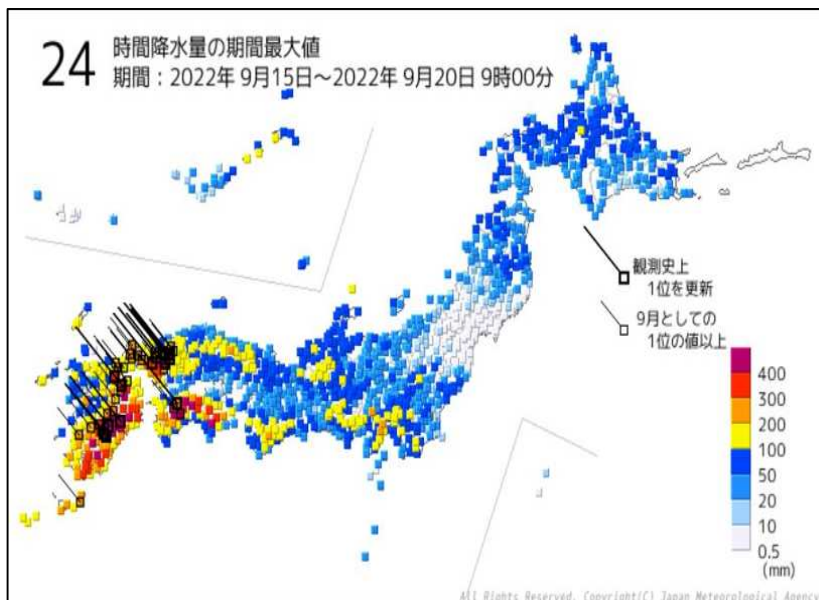
2.3.2. 令和4年度豪雨災害（通行の早期確保に向けた取り組み）

(1) 台風14号

1) 被災概要

令和4年9月17日深夜から沖縄県に接近した台風14号は、18日0時の気象庁発表では中心気圧：910ヘクトパスカル、最大風速：中心付近55メートル、最大週間風速：75メートルであり、この勢力のまま上陸すると、1961年第二室戸台風（925ヘクトパスカル）を上回る過去最強クラスの台風とみられ、最大限の警戒が必要とされていました。同年9月17日21：40には鹿児島県にて防風・波浪・高潮特別警報が発表され、9月18日15：10には宮崎県にて大雨特別警報が発表されました。

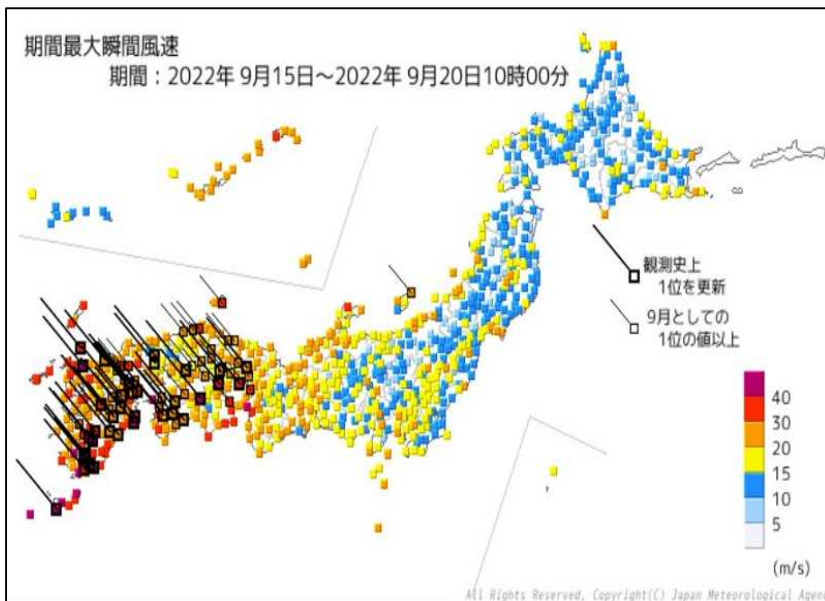
NEXCO西日本では、管理する3,550kmのうち約42%にのぼる21路線の約1,495kmで通行止めとなり、本線に影響のある被災箇所は3箇所発生しましたが、24時間体制による応急復旧工事により、9月20日11時55分をもって、全区間の通行止めを解除することができました。



NEXCO気象観測局データ
降雨状況（9/15～20）

鹿児島県	最大連続雨量	東九州道 前谷橋	414.0mm
	最大時間雨量	九州道 栗野IC	58.5mm/h
宮崎県	最大連続雨量	宮崎道 都城IC	592.5mm
	最大時間雨量	宮崎道 天神TN	73.0mm/h
熊本県	最大連続雨量	九州道 川原谷	281.5mm
	最大時間雨量	九州道 川原谷	99.0mm/h
大分県	最大連続雨量	大分道 飛岳	598.0mm
	最大時間雨量	東九州道 津久見IC	111.0mm/h
福岡県	最大連続雨量	九州道 福智山	272.5mm
	最大時間雨量	九州道 福智山	89.0mm/h
山口県	最大連続雨量	山陽道 欽明路TN	308.5mm
	最大時間雨量	山陽道 欽明路TN	76.5mm/h

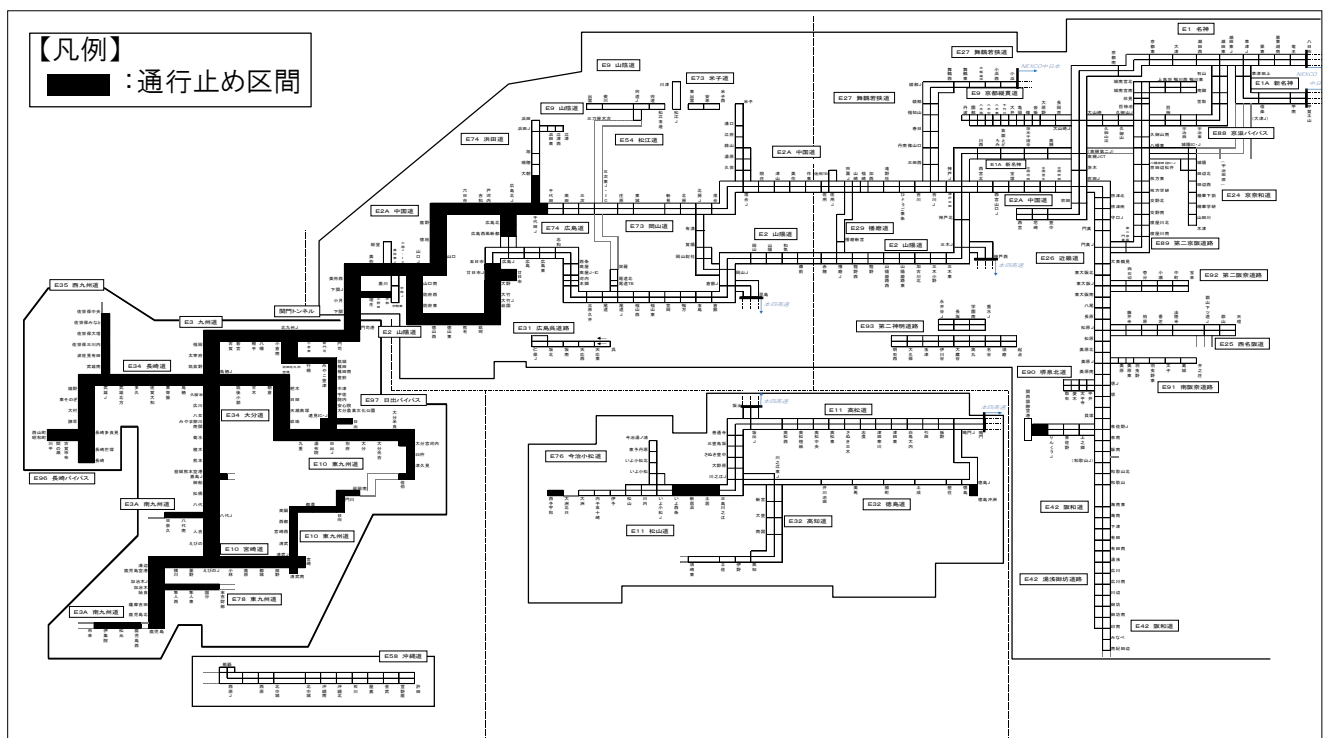
《出典：気象庁（令和4年9月21日発表）》



NEXCO気象観測局データ
強風状況 (9/15～20)

鹿児島県	最大平均風速 東九州道 加治木	18.8mm
	最大瞬間風速 九州道 天降川	31.2mm/h
宮崎県	最大平均風速 宮崎道 西都IC	24.8mm
	最大瞬間風速 宮崎道 大淀川IC	38.0mm/h
熊本県	最大平均風速 九州道 緑川	10.2mm
	最大瞬間風速 九州道 加久藤南	26.9mm/h
大分県	最大平均風速 東九州道 別府IC	21.2mm
	最大瞬間風速 東九州道 別府IC	42.1mm/h
福岡県	最大平均風速 関門橋	26.3mm
	最大瞬間風速 関門橋	33.4mm/h
佐賀県	最大平均風速 西九州道 大塔高架橋	13.7mm
	最大瞬間風速 西九州道 大塔高架橋	33.1mm/h

《出典：気象庁（令和4年9月21日発表）》



《通行止め累計総延長_20路線：約1,495km（総管理延長の42%）》

2) 主な被災状況

① E34 大分自動車道 湯布院IC～日出JCT

【被災概要】

9月18日（日）に道路区域外からの土砂及び濁水流入により上下線に土砂が堆積しました。応急復旧作業を行い、9月20日（火）に交通確保しました。

【位置図】



【被災状況】



【応急復旧状況】



② E3 九州自動車道 溝辺鹿児島空港IC～加治木IC

【被災概要】

9月19日（月）に高速道路の切土のり面の土砂崩落が確認されました。応急復旧作業を行い、9月20日（火）に路肩規制により交通確保しました。

【位置図】



【被災状況】

被災状況①



被災状況②



【応急復旧状況】

復旧作業状況



復旧完了(路肩規制)



③E10 東九州自動車道 国分 IC～末吉財部 IC

【被災概要】

9月19日（月）に高速道路切土のり面の土砂崩落が確認され、応急復旧作業を行い、9月20日（火）に交通確保しました。

【位置図】



【被災状況】



【応急復旧状況】

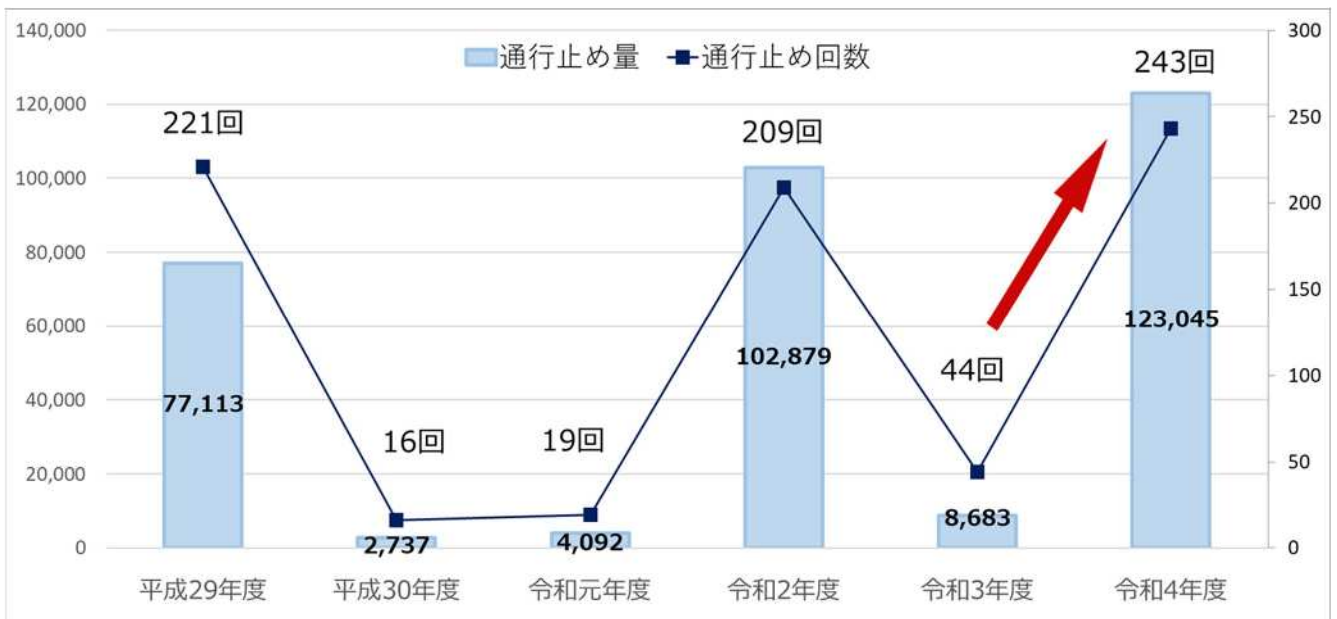


2.3.3. 冬期における交通確保

(1) 令和4年度の冬期気象状況

令和4年度は、12月下旬以降、日本付近に強い寒気が流れ込むことが多かったため、北日本から西日本の日本海側を中心にしばしば大雪となりました。また、直近3カ年と比較すると、各地で気温が低い傾向となりました。

通行止め量 (km・h) : 通行止め延長 (km) × 通行止め時間 (h)



《雪に伴う通行止め量・通行止め回数》

(2) 令和4年度の取り組み

令和4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、NEXCO西日本においても、車両の滞留が予測される場合や除雪能力を超える強雪が予測される場合は、超過見込み時刻の3時間前及び1時間前に通行止め予告広報等を行ったうえで、計14回の予防的通行止めを実施しました。

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、SNS、

iHighway 等を用いた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。

●HP広報(影響予測、MAP)

●予防的通行止め予告広報

●国交省との合同発表

●CM広報(緊急CM放送)

《広報事例の紹介》

(3) 今後の対応方針

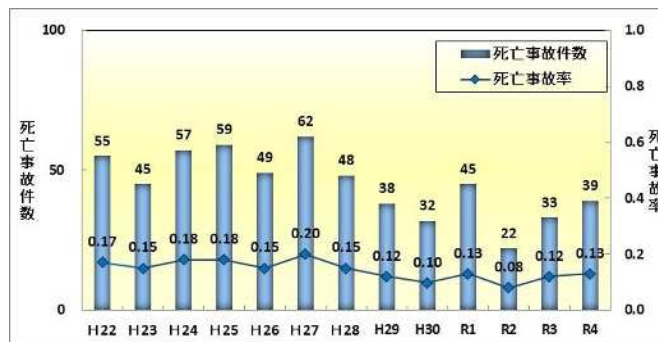
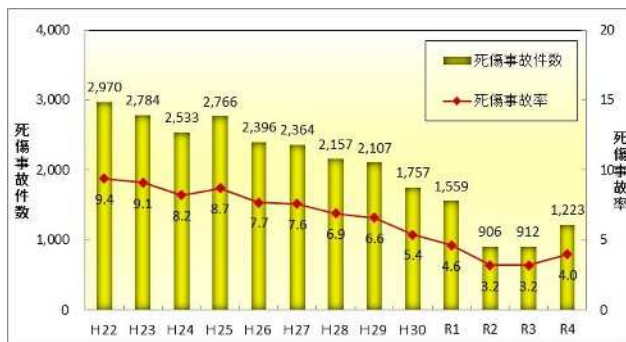
令和5年度は、引き続き「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避すること」を実現するため、関係機関との連携強化を図るとともに、大規模な車両滞留や長時間通行止めの抑制を目的とした積極的な事前広報を行い、冬季の円滑な交通確保に向けて取り組みます。

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3年の平均）しています。令和4年は年間1,223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）	令和3年度実績値	3.2
	令和4年度目標値	4.2
	令和4年度実績値	4.0
	令和5年度目標値	4.0
	令和7年度中期目標値	3.6

(3) 令和4年度の取り組み

令和4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、4.2件/億台キロを目標値として設定しました。令和4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
- ・ 逆走防止対策として、特別転回周知看板の設置や一般道接続部のカラー舗装等の対策を実施
- ・ 暫定2車区間の飛出事事故防止対策として、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・トンネルの飛出事事故防止対策として、令和3年秋に設置した区画柵の効果検証を行い、試行設置拡大を決定。
- ・ 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》



《逆走防止対策》



《区画柵（センターブロック）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) 今後の対応方針

- ・ 事故が多く、更なる対策が必要な箇所において速度抑制・注意喚起等の事故対策を実施
- ・ ETC2.0 データ（急ブレーキ・急ハンドル履歴等）を活用した事故対策を推進
- ・ 暫定2車線区間の事故対策として、土工部・中小橋においてはWR接触事故対策を引き続き実施、長大橋・トンネルにおいては試行設置箇所の検証を推進するとともに試行設置拡大を実施
- ・ 逆走防止対策として、車側の技術革新に応じた、路車連携の取り組みを強化
- ・ 「SND」プロジェクトの展開やウェブサイト等による交通安全キャンペーンやマナーアップ啓発活動を実施

(5) 令和5年度目標及び令和7年度中期目標設定について

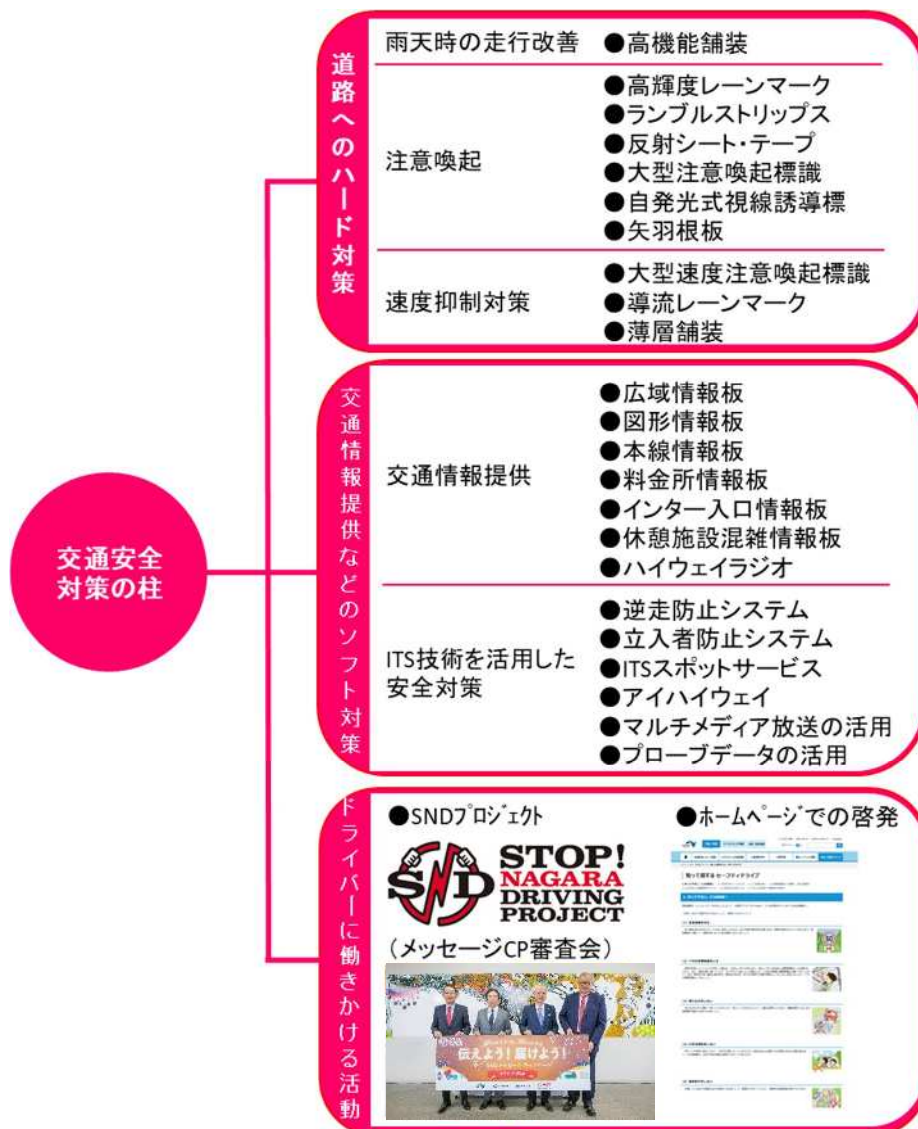
令和7年度の中期目標値は、『中期経営計画 2025』で定めた3.6件/億台キロ（令和元年度実績から約2割削減する目標）に設定しました。また、その達成に向け、4.0件/億台キロを令和5年度の目標値として設定しました。

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 2023」にて発表しました。

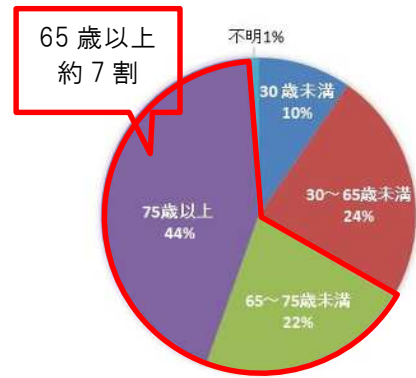
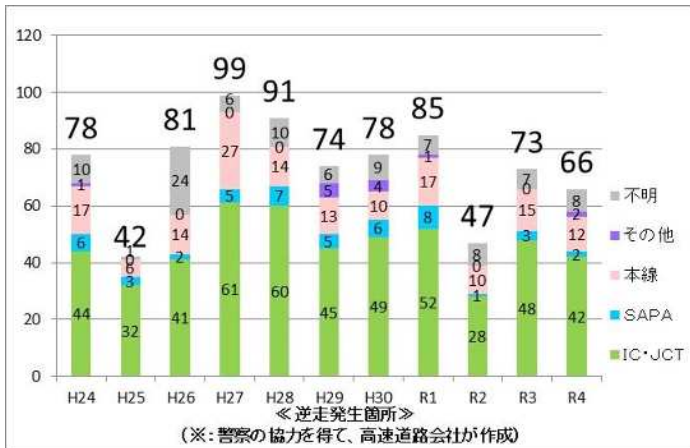


2.4.3. 逆走対策

(1) 施策の背景

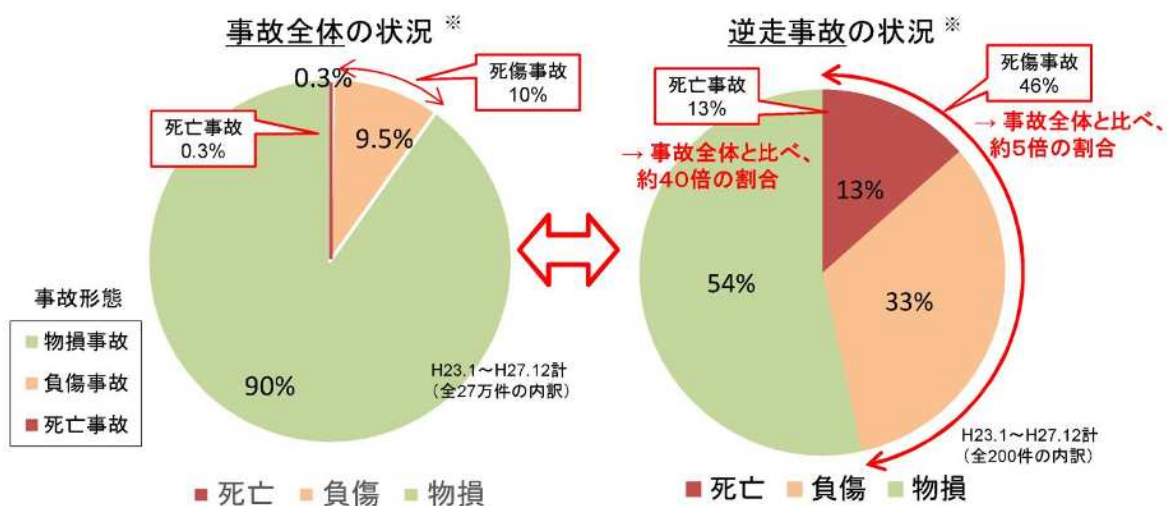
高速道路における逆走は、ひとたび事故が発生すると重大事故となるばかりか、何の落ち度もなく運転されているお客様にも、甚大な被害をもたらす可能性がある非常に危険な行為です。

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 70 件程度発生し、そのうち事故に至った件数は、年間約 10 件程度となっています。



逆走事案の特徴としては、平成 23～令和 4 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 5 倍、死亡事故となる割合が約 40 倍



《逆走事故の状況※警察の協力を得て、高速道路会社が作成》

(2) アウトカム数値結果

逆走事故件数 [単位：件] 逆走による事故発生件数	令和3年度実績値	21
	令和4年度目標値	5
	令和4年度実績値	12
	令和5年度目標値	3
	令和7年度中期目標値	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3年度実績値	73
	令和4年度実績値	66

(3) 令和4年度の取り組み

逆走による事故防止対策として、逆走公募技術テーマⅠの展開、特別転回周知看板の設置、一般道接続部の対策等を実施しました。また、逆走公募技術テーマⅡにおいて、令和3年度に現地試行設置を実施し、効果検証を実施しました。

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5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5年度の目標値を3件に設定しました。

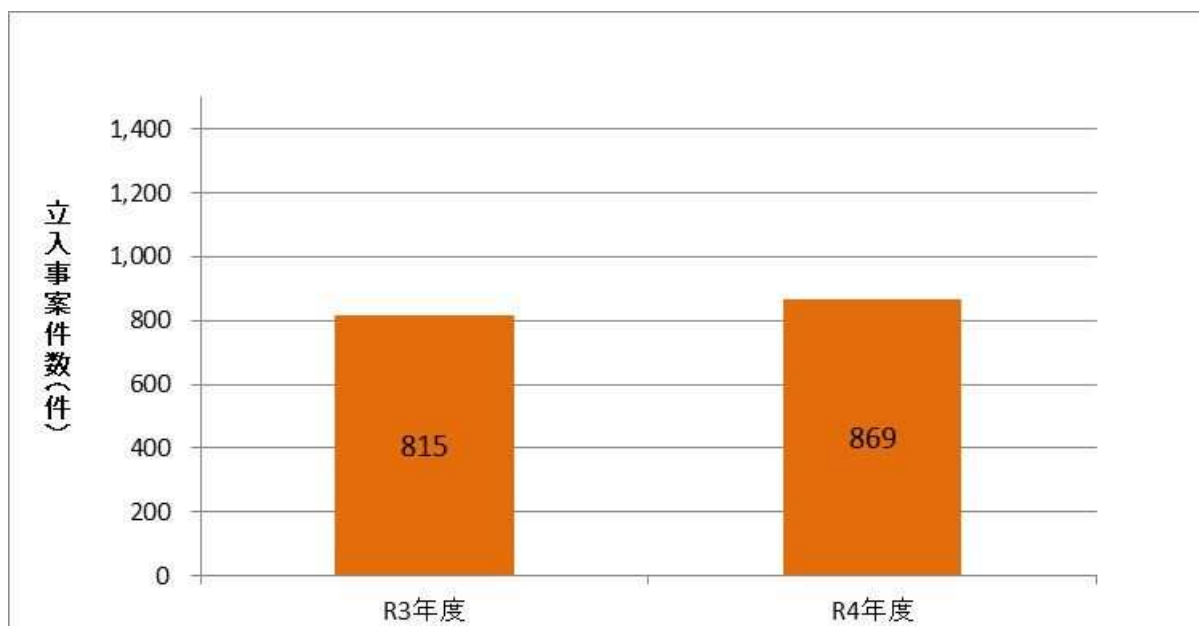
(5) 今後の対応方針

令和4年度に実施した逆走対策に引き続き、一般道接続部の対策、特別転回周知看板の設置、逆走公募技術の更なる現地展開等を進めます。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1,000件程度確認されています。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4年度は、立入原因の約7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3年度	令和4年度	計
道路間違い・誤進入	559	584	1,143
認知症の疑い・飲酒等	98	96	194
その他	27	122	149
不明	131	67	198
計	815	869	1,684

(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	令和3年度実績値	815
	令和4年度目標値	810
	令和4年度実績値	869
	令和5年度目標値	770
	令和7年度中期目標値	700

(3) 令和4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。



《ポストコンクリートカバー及び路面標示による対策》



《標識及び路面表示による対策》

(4) 今後の対応方針

令和 4 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。

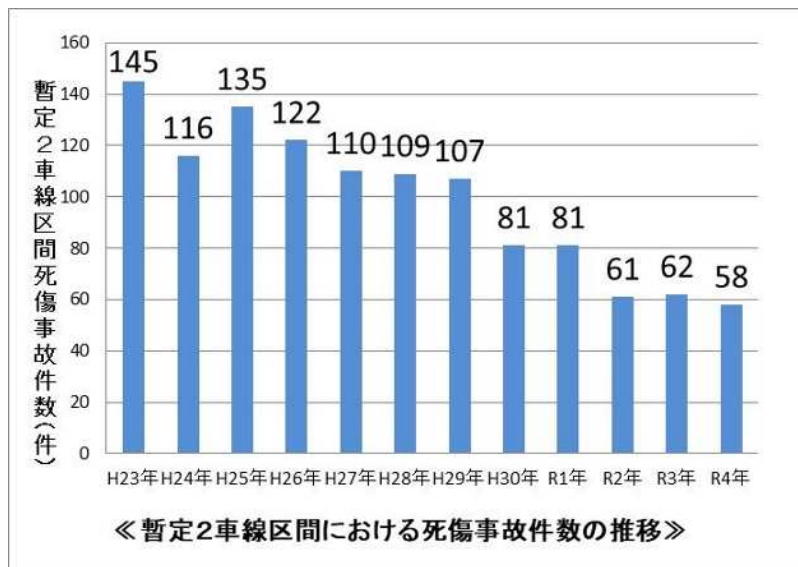
(5) 令和 5 年度目標及び令和 7 年度中期目標設定について

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 5 年度の目標値は 770 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 件程度発生（平成 23 年～令和 3 年平均）しており、令和 4 年においても、58 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。



(2) 令和4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を決定しました。

*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5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超音波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 超音波スピーカーによる一般通行車両への注意喚起

超指向性のある超音波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、トンネル部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反転装置（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4年度においても、受発注者一体となった工事安全の討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。



《安全パトロール実施状況》



《重大事故リスクアセスメント実施状況確認》

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	※R4 点検対象 (橋梁) 1,727 橋 (トンネル) 167 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》



《トンネルの点検状況》



《橋梁の点検状況》



《橋梁の点検状況》

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約84%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					計
			R1 実績	R2 実績	R3 実績	R4 実績	R5 計画	
橋梁	橋	8,391	1,791	1,927	1,601	1,727	1,345	8,391
トンネル	チューブ	892	204	163	183	167	175	892
シェッド	基	1	1	0	0	0	0	1
大型カルバート	基	1,404	417	524	204	162	97	1,404
歩道橋	橋	6	2	3	0	1	0	6
門型標識	基	1,740	274	509	395	294	268	1,740

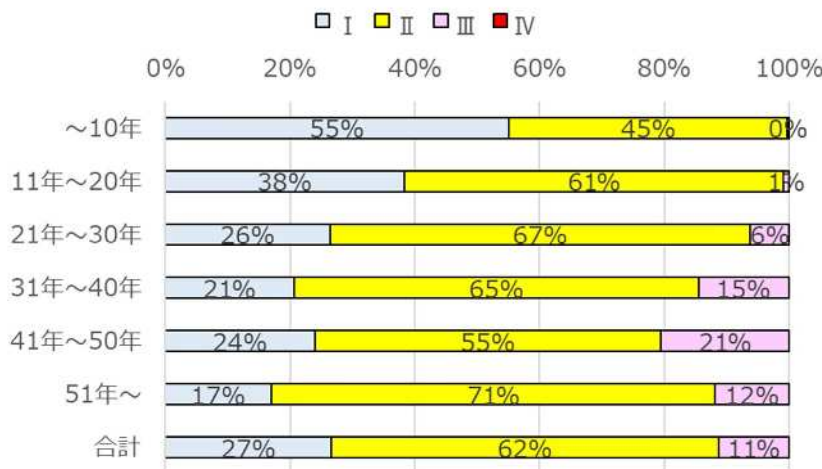
③省令点検による健全性区分

令和4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4年度点検結果＞

構造物	単位	対象数量	令和3年度点検結果				令和4年度点検結果					
			I	II	III	IV	I	II	III	IV		
橋梁	橋	8,391	1,601	232	1,171	198	0	1,727	257	1,203	267	0
トンネル	チューブ	892	183	2	139	42	0	167	5	105	57	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	1,404	204	167	35	2	0	162	131	30	1	0
歩道橋	橋	6	0	0	3	0	0	1	0	1	0	0
門型標識	基	1,740	395	200	189	6	0	294	160	128	6	0

【参考】供用経過年別健全性判定区分（H30～R4 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

令和元年度より省令に基づく点検の2巡目を実施しています。令和5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、計画的に補修を推進してまいります。

②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4年度までの省令点検の結果、健全性Ⅲ以上の要補修構造物における、令和4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4年度)

点検年度	構造物	単位	保全面積 (延坪数)	補修実績数										補修計画数						計
				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											94
	トンネル	箇所	79	0	18	42	9	6	4											79
	シェッド	基	0	0	0	0	0	0	0											0
	大型カルバート	基	43	1	17	7	13	1	4											43
	歩道橋	基	0	0	0	0	0	0	0											0
	門型標識	基	7	0	1	4	2	0	0											7
H27	橋梁	橋	162		9	33	19	19	25	57										162
	トンネル	箇所	160		4	68	69	5	9	5										160
	シェッド	基	0		0	0	0	0	0	0										0
	大型カルバート	基	60		4	21	28	2	2	3										60
	歩道橋	基	0		0	0	0	0	0	0										0
	門型標識	基	4		0	0	4	0	0	0										4
H28	橋梁	橋	125			6	13	20	9	45	32									125
	トンネル	箇所	71			3	42	19	2	1	4									71
	シェッド	基	0			0	0	0	0	0	0									0
	大型カルバート	基	6			0	1	3	1	1	0									6
	歩道橋	基	0			0	0	0	0	0	0									0
	門型標識	基	5			0	4	0	0	1	0									5
H29	橋梁	橋	275				20	51	19	13	29	143								275
	トンネル	箇所	43				0	8	20	1	1	13								43
	シェッド	基	0				0	0	0	0	0	0								0
	大型カルバート	基	12				0	2	3	2	4	1								12
	歩道橋	基	0				0	0	0	0	0	0								0
	門型標識	基	13				2	6	3	1	1	0								13
H30	橋梁	橋	289					3	6	34	20	177	49							289
	トンネル	箇所	44					2	1	19	0	18	4							44
	シェッド	基	0					0	0	0	0	0	0							0
	大型カルバート	基	7					0	3	0	2	0	2							7
	歩道橋	基	0					0	0	0	0	0	0							0
	門型標識	基	11					0	0	5	3	0	3							11
R1	橋梁	橋	220						13	8	18	101	15	65						220
	トンネル	箇所	63						33	1	4	11	3	11						63
	シェッド	基	1						0	1	0	0	0	0						1
	大型カルバート	基	13						6	0	2	4	1	0						13
	歩道橋	基	0						0	0	0	0	0	0						0
	門型標識	基	8						2	0	5	1	0	0						8
R2	橋梁	橋	190							0	19	68	8	42	53					190
	トンネル	箇所	41							0	2	23	3	10	3					41
	シェッド	基	0							0	0	0	0	0	0					0
	大型カルバート	基	2							0	1	1	0	0	0					2
	歩道橋	基	0							0	0	0	0	0	0					0
	門型標識	基	13							0	4	5	1	1	2					13
R3	橋梁	橋	198								5	60	11	7	11	104				198
	トンネル	箇所	42								6	14	0	1	0	21				42
	シェッド	基	0								0	0	0	0	0	0				0
	大型カルバート	基	2								0	1	0	1	0	0				2
	歩道橋	基	0								0	0	0	0	0	0				0
	門型標識	基	6								0	0	0	0	0	3	3			6
R4	橋梁	径間	267									17	9	24	14	8	195			267
	トンネル	箇所	57									7	1	2	2	0	45			57
	シェッド	基	0									0	0	0	0	0	0			0
	大型カルバート	基	1									0	0	0	0	0	1			1
	歩道橋	基	0									0	0	0	0	0	0			0
	門型標識	基	6									0	2	1	1	0	2			6
合計	橋梁	橋	1820	16	22	50	70	107	94	157	123	566	92	138	78	112	195	0		66%
	トンネル	箇所	600	0	22	113	120	40	69	27	17	86	11	24	5	21	45	0		82%
	シェッド	基	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0		100%
	大型カルバート	基	146	1	21	28	42	8	19	6	9	7	3	1	0	0	1	0		97%
	歩道橋	基	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	門型標識	基	73	0	1	4	12	6	5	7	13	6	6	2	6	3	2	0		74%

(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》

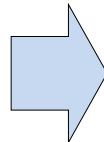


《トンネル覆工の点検状況》

【緊急対応が必要な損傷・補修の例】



《伸縮装置の損傷（補修前）》

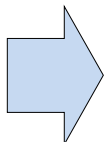


《伸縮装置の損傷（補修後）》

【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》

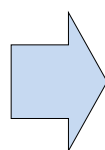


《トンネル換気設備の点検状況》

【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）》

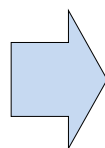


《トンネル照明の緊急補修（補修後）》

【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4年度の取り組み

令和4年度においては点検結果等に基づき、下記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

3) 今後の対応方針

令和4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。



《コンクリート片剥落対策（橋梁）》



《橋梁桁端部補修（橋梁）》

(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27～28年度及び令和2年度においては97%、平成29～令和元年度及び令和3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4年度の取り組み

令和4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、105 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、目標値の98%を達成しました。

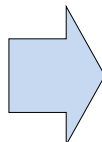
	総資産延長 (km・車線)	要補修数量 (km・車線)	当該年度の 補修数量 (km・車線)	快適走行路面率 (%)
	L	a	b	(L-a+b)/L
R4目標	11,828	362	128	98%
R4実績	11,828	348	105	98%

※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	令和3年度実績値	98
	令和4年度目標値	98
	令和4年度実績値	98
	令和5年度目標値	98
	令和7年度中期目標値	98

5) 令和5年度目標及び令和7年度中期目標設定について

令和5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
R5目標	11,828	430	132	98%

(3) 施設設備

1) 施策の背景

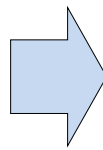
道路照明や情報・通信設備などの施設を健全に機能維持及び機能向上させるために、経過年数や劣化状況、点検結果などを踏まえ、老朽化に対する補修、更新を行いました。

2) 令和4年度の取り組み

トンネル照明設備保全率〔単位：％〕	令和4年度（実績）	98％
トンネル非常用設備保全率〔単位：％〕	令和4年度（実績）	98％



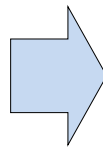
《従前のナトリウム照明》



《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、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	路線・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		路線・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及び排水溝清掃に要する費用の削減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の通水阻害等、災害を誘発する恐れのリスクに対し、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、侵入木による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) 料金收受業務の実施

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、更なる料金收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ています。



《 有人による料金收受 》



《 料金精算機による料金收受 》

◆ 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 5 年 4 月より、新名神高速道路 茨木千提寺料金所等の合計 11 箇所において ETC 専用料金所としての運用を開始する予定です。ETC 専用料金所が設置される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、ET

Cでご利用いただく必要があることをお知らせします。近年のETC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。



《新名神高速道路 茨木千提寺料金所》



《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4年度の実績は下表のとおりです。

《交通管理巡回の令和4年度実績》

定期巡回		緊急巡回		巡回合計	
20,170 千km	224,800 回	1,465 千km	102,300 回	21,635 千km	327,100 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》

◆車両制限令違反車両の取り締まり

1) 施策の背景

道路法令違反には、車両制限令違反（寸法・重量違反等）、積載不適當（走行中に積荷が落下・飛散す

るおそれのある車両)、危険物積載(水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止・制限)に関する違反等があります。これらの違反車両が関係する交通事故が発生すると重大な事故につながりやすく、また、違反車両が走行するだけでも路面や橋梁などの道路構造物を傷め、その寿命を縮める要因ともなり、道路管理者として看過することのできない不法行為です。

2) 過年度の実績

- ・ 措置命令件数 令和3年度：302件 令和4年度：304件
- ・ 即時告発件数 令和3年度：0件 令和4年度：0件

※NEXCO西日本管内における全国路線網と一の路線を含めた件数

3) 令和4年度の取り組み

- ・ 車両制限令違反車両の取り締まり
(令和3年度取締台数：2,564台 令和4年度取締台数：2,386台)
- ・ 他の道路管理者や警察等と連携した取り締まりを定期的を実施
- ・ 法令遵守に向けた啓発活動(ウェブサイトへの掲載や休憩施設等でのチラシの配布)
- ・ 法令違反を繰り返す会社(個人)への車限令講習会の開催及びペナルティ



《車両制限令違反車両の取り締まり》



《車両重量の計測》

4) アウトカム数値結果

■車限令違反取締 [単位：回、台又は件] 高速道路上で実施した車限令違反 車両取締	取締実施回数	令和3年度実績値	1,537
		令和4年度目標値	1,500
		令和4年度実績値	1,565
		令和5年度目標値	1,500
		令和7年度目標値※平均値	1,500

5) 令和5年度目標及び令和7年度中期目標設定について

令和5年度の目標値および令和7年度の中期目標値は、適正かつ効果的な取り締まりの実施を念頭に置きつつ、令和4年度に引き続き各地域の違反傾向に合わせた集中取り締まりを継続し、平成30年度から令和3年度の平均値と同等程度を維持する目標とします。

6) 今後の対応方針

車限令違反車両取り締まりにおいては、引き続き可能な限り頻度を低下させず、効率的な取り締まりと

なるよう、違反疑義者の通行が多く見込まれるような重点取り締まり箇所を選定し、適正かつ効果的な取り締まりを実施してまいります。

また、重大事故につながる恐れのある、車両積載物の落下についても、通常を取り締まりのほか、休憩施設における巡回取り締まりなども含めた効果的な取り締まりを実施し、落下物の発生防止に努めます。

(4) 道路敷地等管理業務の実施

定期的に現場巡回を行うことで、不法投棄物の排除や高架下点検、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》



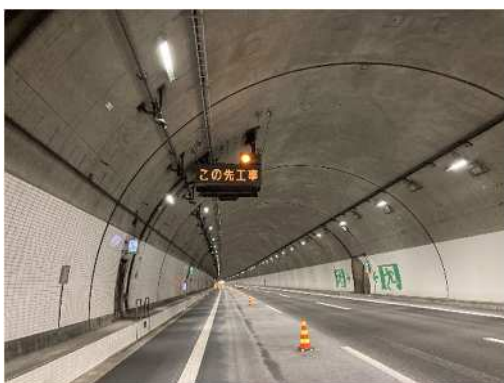
《立入防止柵の補修》

(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4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》



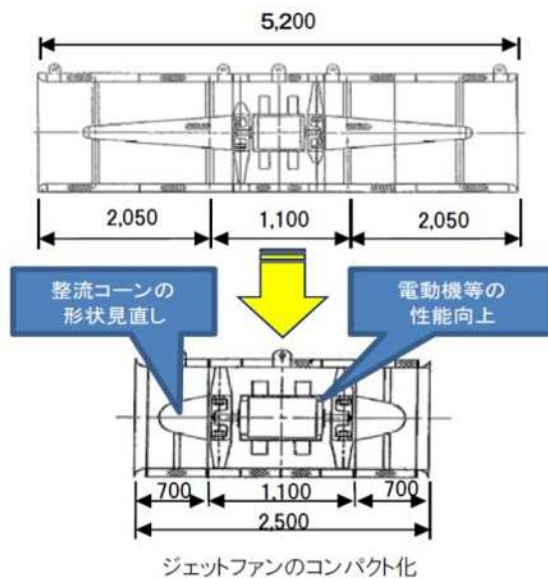
《トイレ照明のLED化》

◆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削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》

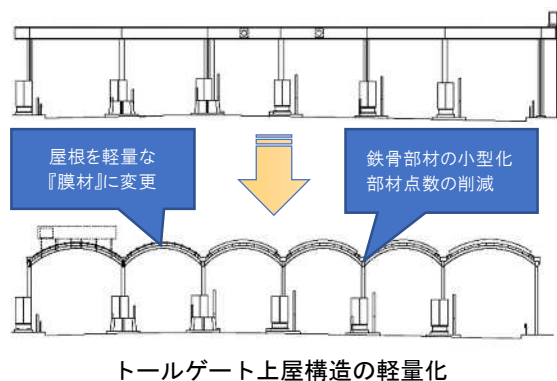


◆料金所トールゲートの新仕様化

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削減に取り組んでいます。



《新型料金所トールゲート》

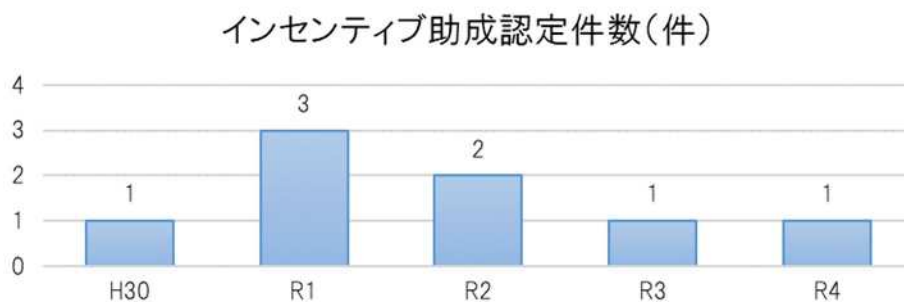


(6) インセンティブ助成

1) 施策の背景

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の下で建設してまいります。

2) 過年度の実績



3) 令和4年度の取り組み

令和4年度は特定更新事業でのコスト削減として、「中国縦貫自動車道 半断面工法採用による上下線連絡路の削減」の1件についてインセンティブ助成認定を受けました。

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	令和3年度実績値	1
		令和4年度目標値	1
		令和4年度実績値	1
		令和5年度目標値	1
		令和7年度目標値※累計値	4
	交付件数	令和3年度実績値	9
		令和4年度実績値	1
	交付額	令和3年度実績値	465
令和4年度実績値		16	

5) 令和5年度目標及び令和7年度中期目標設定について

令和5年度の目標値は新設・改築もしくは修繕・特定更新等工事から1件の認定を目指します。また、毎年1件の認定を目指し、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。

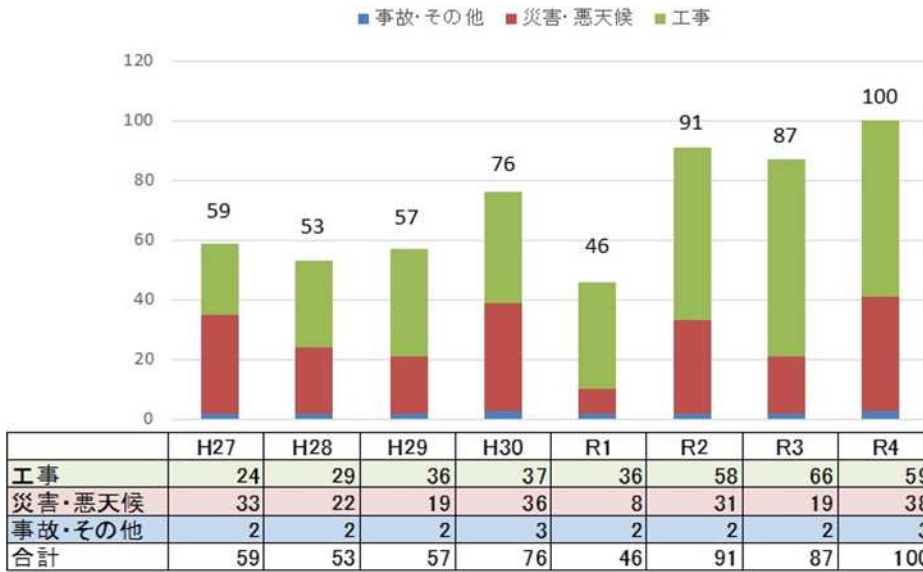
2.7. 利便性向上・地域連携の取り組み

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4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。また、除雪車や凍結防止剤散布車等の雪氷対応車両を昨年度より23台増車しました。

(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	工事	令和3年度実績	66
		令和4年度実績	59
	災害・悪天候	令和3年度実績	19
		令和4年度実績	38
	事故・その他	令和3年度実績	2
		令和4年度実績	3
	計	令和3年度実績	87
		令和4年度実績	100

(5) 今後の取り組み

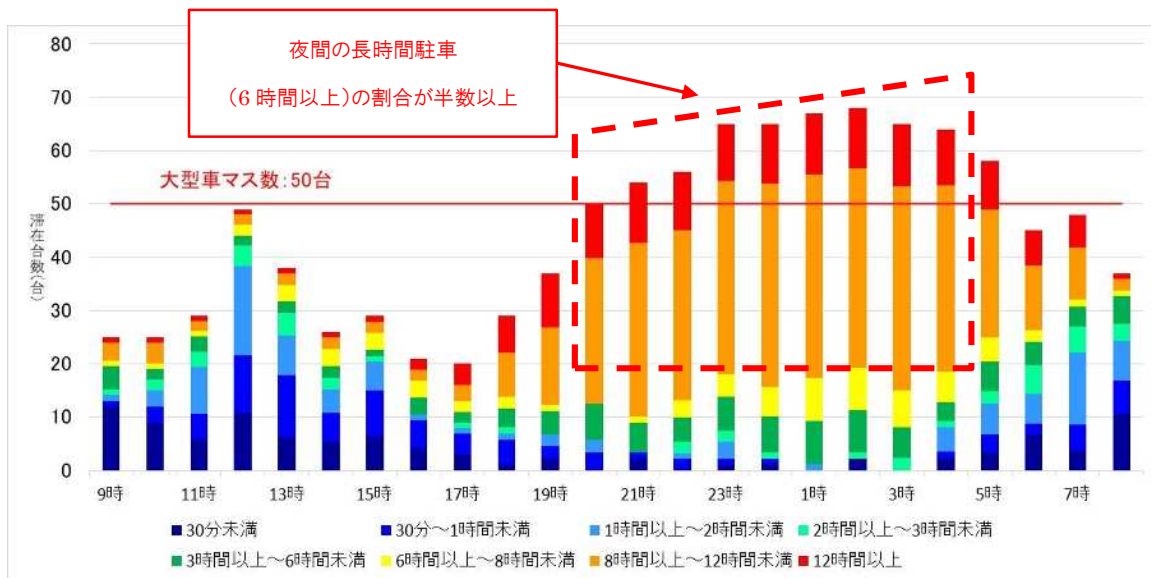
効果的な凍結防止剤の活用や新技術など、広範囲にわたる圧雪凍結路面への迅速な対応が可能となる体制の整備を行うとともに、工事による通行止を引き続き必要最小限に留める等、通行止め時間の減少に努めます。

2.7.2. 休憩施設の利便性向上

(1) 施策の背景

物流の基幹となる高速道路において、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いるなど、休憩施設の不足解消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マ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3年度実績値	▲163	306
令和4年度実績値	▲62	102
令和5年度目標値	▲42	201

※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、身障者用駐車マ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4年度の取り組み

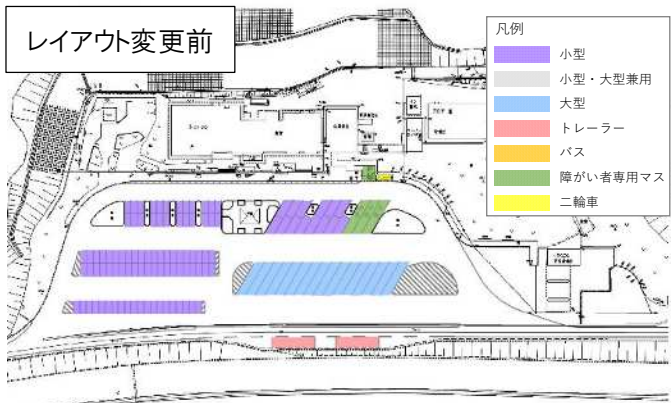
◆トラックドライバーの利便性向上に向けた取組み【E2A 中国道 安佐 SA（上り）の事例】

物流支援の観点から、E2A 中国道 安佐 SA（上り）では、駐車場内のレイアウトを変更し、普通車と大型車がどちらでもご利用可能な兼用マスを新たに整備する等により、大型車駐車マスを約3倍に拡充し、中国道の利便性向上に向けた取組みを実施しています。併せて、令和4年度にコンビニエンスストアの営業（24時間）を開始し、さらに令和5年5月には、中国道で初となるシャワーステーションの営業を開始する予定です。

関西方面と九州方面の間の移動の際には、目的地に応じて、E2 山陽道・E2A 中国道それぞれのご利用をご検討いただきますようお願いいたします。



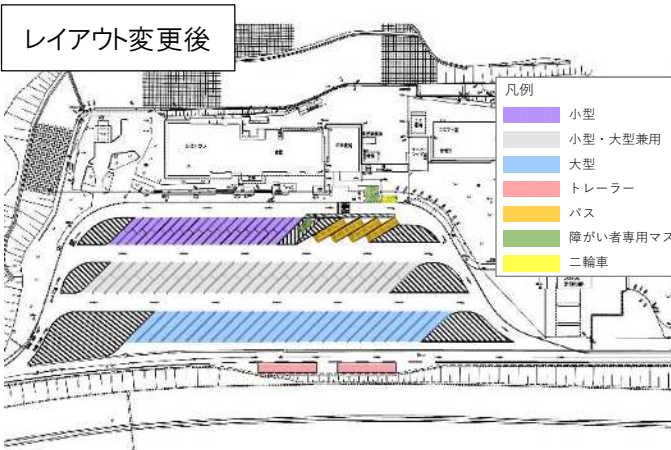
《E2A 中国道 安佐 SA の所在地・位置図》



E2A 中国道 安佐 SA(上り)

平日の大型車時間別駐車台数と駐車可能台数

※大型駐車台数は変更前の2022年3月時点。



《レイアウト変更後の状況 安佐 SA(上り)》



《コンビニエンスストア》



《シャワーステーション》



◆ダブル連結トラック用駐車まスの整備

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4年度は2マス新たに整備しました。



《E3 九州道 宮原 SA(下り)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. 地域連携型「周遊エリア乗り放題ドライブパス」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「高速道路乗り放題ドライブパス」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、地域のみならずと連携しながら「高速道路乗り放題ドライブパス」を実施するなどにより、令和 3 年度までに 71 件の企画を実施し、1,170 千件のご利用をいただきました。

(3) 令和 4 年度の取り組み

令和 4 年度は、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、観光振興による地域社会の活性化を図るため、通行料金が定額でお得となる「高速道路乗り放題ドライブパス」を 9 件実施しました。

特に令和 4 年度は、土曜・日曜・祝日に集中している観光需要を平準化する観点から、「高速道路乗り放題ドライブパス」を平日のみでご利用いただいた場合、販売価格の 15%分の ETC マイレージサービスのポイントを追加付与するキャンペーンの実施に合わせ、4 件の広域エリア乗り放題企画を 3 月 31 日まで実施するとともに、地域において実施されるイベント等と連携することで、より一層地域に喜ばれることを目的に実施する個別テーマ企画として、「えひめ南予きずな博ドライブパス」を実施しました。

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「ツーリングプラン」を実施したほか、政府が掲げる観光立国の推進に係るインバウンドの受入環境の整備の一環として、訪日外国人向け企画を実施しています。(令和 4 年度は新型コロナウイルス感染症の影響により受付停止)

以上 9 件の企画により、令和 4 年度は 246 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
国内向け	京都・若狭路・びわ湖・はりま路ぐるっとドライブパス2022	令和4年7月8日～ 令和5年3月31日	福井県、滋賀県、京都府、兵庫県
	ぶらり中国ドライブパス2022	令和4年7月8日～ 令和5年3月31日	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
	四国まるごとドライブパス！2022	令和4年7月15日～ 令和5年3月31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2022	令和4年7月8日～ 令和5年3月31日	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
	えひめ南予きずな博ドライブパス	令和4年4月24日～ 令和4年12月25日	
	2022ツーリングプラン	令和4年4月25日～ 令和4年11月30日	—
訪日外国人向け	Japan Expressway Pass	平成29年10月13日～令和4年9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



京都・若狭路・びわ湖・はりま路ぐるっとドライブパス2022



ぶらり中国ドライブパス2022



四国まるごとドライブパス！2022



ぎゅぎゅっと九州まんきつドライブパス2022



ツーリングプラン <関西>



ツーリングプラン <四国>



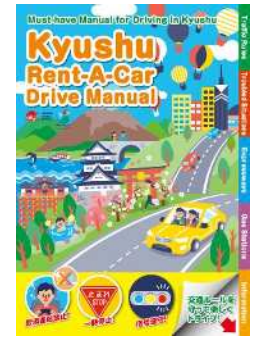
ツーリングプラン <九州>



Japan Expressway Pass



San'in-Setouchi-Shikoku Expressway Pass



Kyushu 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	令和3年度実績値	29
	令和4年度目標値	156
	令和4年度実績値	246
	令和5年度目標値	322
	令和7年度中期目標値※累計値	623
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4年度目標値	0
	令和4年度実績値	0
	令和5年度目標値	2
	令和7年度中期目標値※累計値	32
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3年度実績値	8
	令和4年度実績値	9

(5) 令和5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4年度までの実施状況等を踏まえて、令和5年度は322千件（うちセット販売した企画割引は2千件）、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

これまで実施してきた広域エリア乗り放題企画を通年で販売する他、販売件数にとらわれることなく、地域との連携強化に着目し「地域に喜ばれる企画」を実施していくことで、地域のみなさまのご期待により一層応えられるように取り組んでいきます。

2.7.4. ETC2.0の普及促進

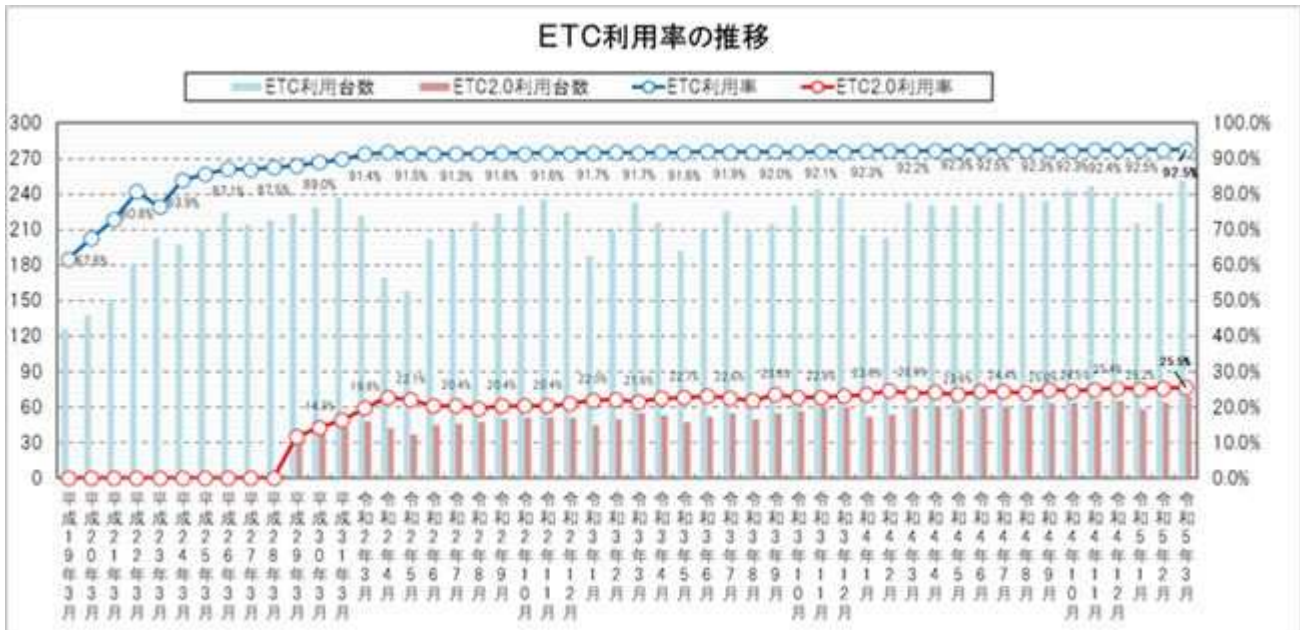
(1) 施策の背景

「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25.5%まで普及しています。（令和5年3月）



(3) 令和4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(R4.4.1～R5.3.31)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 (R4.4.1～R5.3.31)

※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

◆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	令和 3 年度実績値	23.9
	令和 4 年度目標値	26.3
	令和 4 年度実績値	25.5
	令和 5 年度目標値	28.2
	令和 7 年度中期目標値	33.7

※令和 3 年度実績値は令和 4 年 3 月時点の値
 ※令和 4 年度目標値・実績値は令和 5 年 3 月時点の値
 ※令和 5 年度目標値は令和 6 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 5 年度目標及び令和 7 年度中期目標設定について

令和 5 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（令和 5 年 4 月 1 日～令和 6 年 3 月 31 日）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。

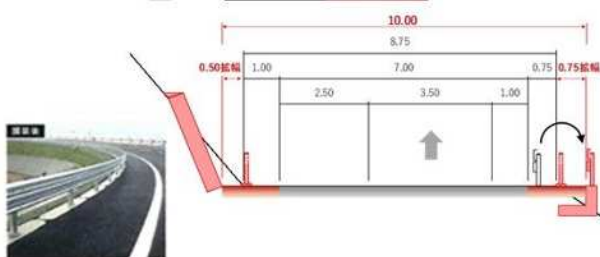
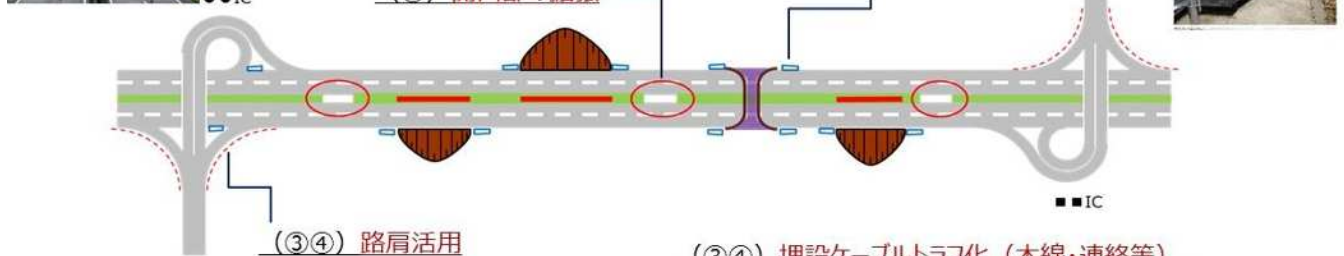
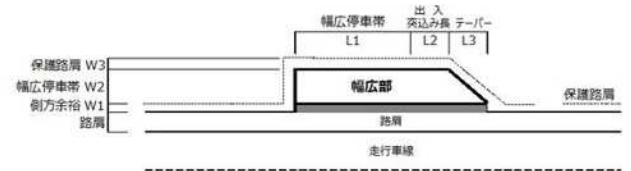
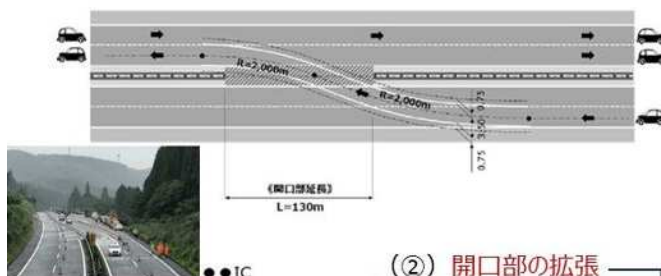
【具体的な取り組み事例】



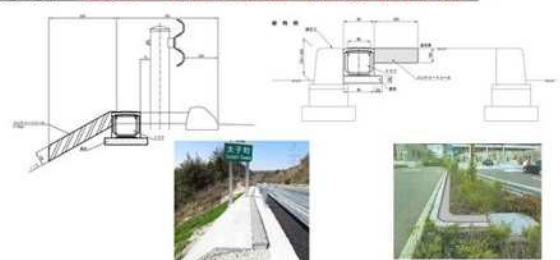
《開口部の拡張》



《埋設ケーブルのトラフ化》



(3)(4) 埋設ケーブルトラフ化（本線・連絡等）



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。



《路上工事による工事規制時間》

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

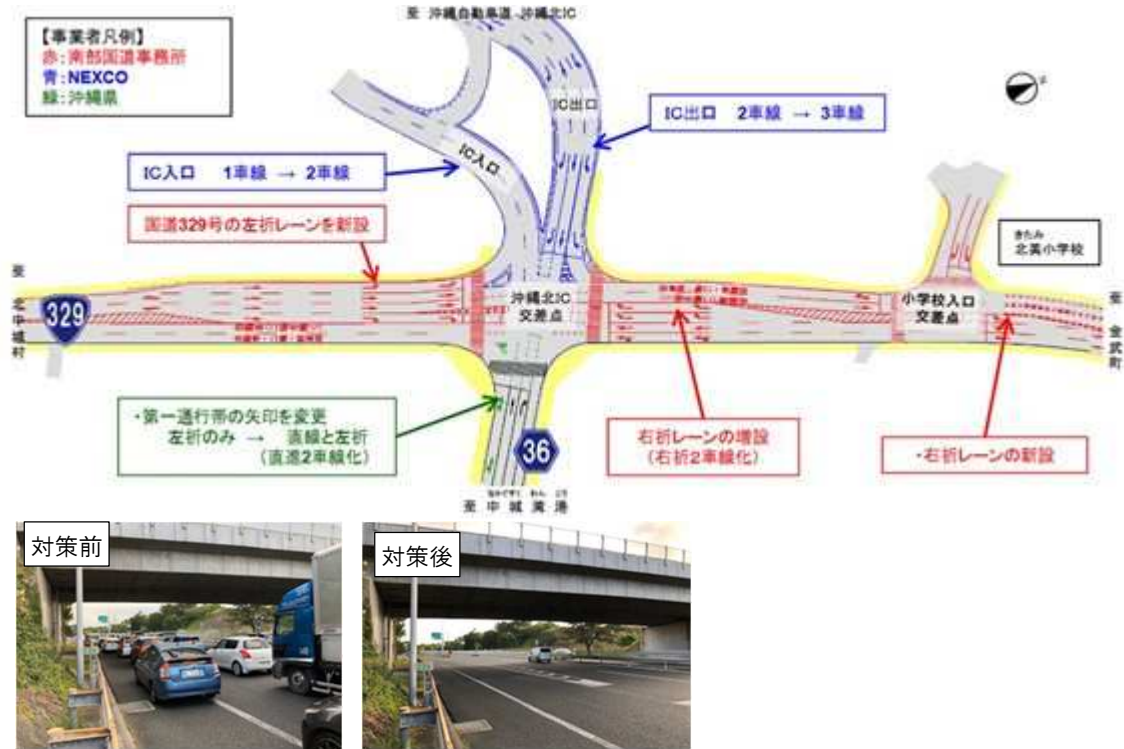
本線渋滞損失時間の推移は下図のとおりです。ETC 休日料金割引や無料化社会実験等の影響を受けた平成21年をきっかけに増加し、近年は横ばい傾向でした。令和2年以降は、新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う自粛などの影響もあり、渋滞損失時間・走行台キロともに減少している状況です。



(3) 令和4年度の取り組み

◆沖縄道 沖縄北 IC 一般道接続部渋滞対策工事

沖縄北 IC 出入口ランプが接続する交差点部について、従前から朝夕のピーク時を中心に慢性的に渋滞が発生しており、また、知花地区への米軍施設移設に伴い、今後交通量増加による更なる交通混雑が懸念されることから、交差点部の改良を行いました（令和5年2月28日～）。対策内容として、出口ランプ・入口ランプの車線増設を実施しています。



本線分岐点での渋滞状況

(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	令和3年度実績値	287
	令和4年度目標値	594
	令和4年度実績値	465
	令和5年度目標値	583
	令和7年度中期目標値	562

(5) 令和5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5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5年度も引き続き、近畿道 車線キープグリーンライン等の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。

(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・箇所を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4年度 実績額	(参考) 令和3年度 実績額	備考
清掃作業		99	96	
植栽作業		141	123	
光熱水費		65	47	
雪氷対策作業		74	66	
保全点検	土木構造物の点検等	113	110	
	施設設備等の点検等	83	77	
土木構造物修繕	橋梁	133	64	
	トンネル	12	10	
	舗装	159	161	
	その他の修繕	53	38	
施設設備修繕	電気施設等(※)	79	76	
車両維持費		18	18	
その他		87	82	
計		1,116	968	

※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4年度計画額(991億円)に対する増減は、補修時期変動等によるもの

2) 管理業務

料金收受業務については、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4年度 実績額	(参考) 令和3年度 実績額	備考
料金收受業務	294	286	
交通管理業務	87	86	
クレジット手数料	96	87	
その他	110	107	
計	587	566	

※端数処理の関係で計が一致しないことがある

※令和4年度計画額(554億円)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(債務引受限度額)

(単位：億円)

項目	単位	数量	実績額	主な工事内容
工事費			1,146	
橋梁修繕	箇所	864	206	床版補修、塗装塗替、壁高欄補修
トンネル修繕	箇所	134	19	内装板補修、監視員通路補修
のり面修繕	箇所	188	33	のり面補強、油水分離ます設置
土工修繕	箇所	187	21	路盤補修
舗装修繕	箇所	395	121	舗装補修、床版防水工
交通安全施設修繕	式	1	36	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	13	標識更新、路面標示工
渋滞対策	箇所	3	9	付加車線設置
休憩施設修繕	箇所	129	10	駐車マス改良、コリドール改良
雪氷対策施設修繕	箇所	65	3	凍結防止剤倉庫修繕
震災対策	箇所	122	273	橋脚補強、落橋防止装置設置
環境対策	箇所	71	36	遮音壁設置・更新・嵩上げ
のり面防災	箇所	1	5	付加車線設置

トンネル施設修繕	IC間箇所	216	126	トンネル照明更新、無停電設備更新
電気施設修繕	IC間箇所	674	117	自家発電設備更新、道路情報板更新
通信施設修繕	IC間箇所	420	55	無線通信設備
建築施設修繕	箇所	391	60	休憩施設トイレ改修
機械施設修繕	箇所	53	3	軸重計更新
その他			304	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計			1,451	

※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				473	
橋梁更新	床版	km	2.42	334	橋梁の床版取替、床版全面打替え
	桁	km	0	0	
橋梁修繕	床版	km	3.08	31	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	254	84	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	1.75	25	トンネル覆工コンクリートの補強
その他				123	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等
計				596	

※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	指標分類	令和3年度実績	令和4年度目標	令和4年度実績	令和5年度目標	中期目標(令和7年度)	コメント(実績・目標)
I-1 安全・安心の確保(交通安全対策)	【死傷事故をへらす】						
	■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	3.2	4.2	4.0	4.0	3.6	事故多発箇所を中心に実施した追及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、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。
	【人の立入をへらす】						
	■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、保護した事案件数	815	810	869	770	700	各種対策を実施したが、目標達成とはならなかった。引き続き、立入の要因分析を実施し、効果の高い対策を推進することで立入事案件数の減少を目指す。
I-2 安全・安心の確保(構造物保全)	【逆走事故をなくす】						
	■逆走事故件数(単位:件)逆走による年間事故発生件数	21	5	12	3	0	一般道接続部における対策を主に実施したが、目標達成とはならなかった。引き続き、逆走事案・事故件数の減少を目指し、路車協調の新たな取組み等の更なる対策を実施していく。
	■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	73	—	66	—	—	
	【構造物を安全に安心して使い続ける】						
■橋梁修繕着手率(単位:%)点検1巡目: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巡目: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	75.6	84.1	94.8	100.0	—	点検1巡目の橋梁の点検で緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、修繕が必要な区分Ⅲの橋梁は945橋であり、そのうち修繕に着手した橋梁は896橋、修繕着手率は94.8%であった。点検2巡目の橋梁の点検で緊急を要する区分Ⅳの橋梁はなく、修繕が必要な区分Ⅲの橋梁は608橋(令和3年度迄の点検診断分)であり、そのうち修繕に着手した橋梁は309橋、修繕着手率は50.8%であった。引き続き、高速道路利用者又は第三者に被害を生ずる恐れのある損傷は速やかに対応するとともに、橋梁毎の損傷状況等を踏まえ修繕計画を策定し、次回の点検までに措置を講じていく。	
■修繕着手済橋梁数(単位:橋)点検1巡目: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 点検2巡目: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 下段の()内は、要修繕橋梁数(単位:橋又は径間)で、当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された橋梁数	714 (945)	—	896 (945)	—	—		
■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巡目分)の実施率【累計】	65 2巡目 3年目	—	84 2巡目 4年目	—	100 2巡目 最終年 (R5)		
■トンネル修繕着手率(単位:%)点検1巡目: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巡目: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	93.7	98.0	99.0	100.0	—		
■修繕着手済トンネル数(単位:箇所)点検1巡目: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 点検2巡目: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 下段の()内は、要修繕トンネル数(単位:箇所)で、当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断されたトンネル数	54.8 372 (397) 57 (104)	43.8 — — — —	69.2 393 (397) 101 (146)	53.2 — — — —	— — — — —		
■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巡目分)の実施率【累計】	63 2巡目 3年目	—	80 2巡目 4年目	—	100 2巡目 最終年 (R5)		
							令和元年度に省令点検の2巡目を開始し、橋梁の点検は全8,391橋のうち7,046橋(点検率:84%)を実施した。(令和4年度点検実施数:1,727橋)引き続き、計画的に点検を実施していく。
							令和元年度に省令点検の2巡目を開始し、トンネルの点検は全892箇所のうち717箇所(点検率:80%)を実施した。(令和4年度点検実施数:167箇所)引き続き、計画的に点検を実施していく。

柱	指標分類	令和3年度実績	令和4年度目標	令和4年度実績	令和5年度目標	中期目標 (令和7年度)	コメント(実績・目標)
I 安全・安心の確保(構造物保全)	■道路附属物等修繕着手率(単位:%) 点検1巡目: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巡目: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	95.8	97.6	97.0	100.0	—	点検1巡目の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等は168施設であり、そのうち修繕に着手した道路附属物等は163施設(修繕着手率は97.0%)であった。 点検2巡目の道路附属物等の点検で緊急を要する区分Ⅳの道路附属物等は45施設(令和3年度迄の点検診断分)であり、そのうち修繕に着手した道路附属物等は33施設(修繕着手率は73.3%)であった。 引き続き、高速道路利用者又は第三者に被害を生ずる恐れのある損傷は速やかに応急対応するとともに、道路附属物等毎の損傷状況等を踏まえ修繕計画を策定し、次回の点検までに措置を講じていく。
	■修繕着手済道路附属物等数(単位:施設) 点検1巡目: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 点検2巡目: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	161	—	163	—	—	
	■道路附属物等の点検率(単位:%) 省令に基づき点検(令和元年度～令和5年度にかけて行われる2巡目分)の実施率【累計】	75	—	88	—	100	
	【構造物に悪影響を及ぼす違反をなくす】						
	■車線令取締実施回数(単位:回) 車線令違反車両取締を実施した回数	1,537	1,500	1,565	1,500	1,500	
	■引込み台数(単位:台) 引込みを行った台数	2,564	—	2,386	—	—	
	■措置命令件数(単位:台) 措置命令を行った台数	302	—	304	—	—	
	■即時告発件数(単位:台) 即時告発を行った台数	0	—	0	—	—	
	【地震に強い道路をつくる】						
	■橋梁の前査補強完了率(単位:%) 15m以上の橋梁数に占める既設道路橋の耐震性能2を有する橋梁数の割合	64.5	67.2	65.7	68.9	85	
II 快適な走行サービスの提供	【渋滞をへらす】						
	■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	287	594	465	583	562	
	■ビンポイント渋滞対策実施箇所(単位:箇所) ビンポイント渋滞対策を実施している箇所	2	—	1	—	—	
	■完了箇所数【H27以降の累計値】	<3>	—	<4>	—	—	
	■通行止め時間(単位:時間) 1段目は災害・悪天候、2段目は事故・その他、3段目は工事に伴う単位営業延長(上下線別)あたり平均通行止め時間	19	—	38	—	—	
	■通行止め時間(単位:時間) 1段目は災害・悪天候、2段目は事故・その他、3段目は工事に伴う単位営業延長(上下線別)あたり平均通行止め時間	2	—	3	—	—	
	■通行止め時間(単位:時間) 1段目は災害・悪天候、2段目は事故・その他、3段目は工事に伴う単位営業延長(上下線別)あたり平均通行止め時間	66	—	59	—	—	

柱	指標分類	令和3年度実績	令和4年度目標	令和4年度実績	令和5年度目標	中期目標(令和7年度)	コメント(実績・目標)
II	【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) 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	51	81	45	81	81	※平均値
	■交通規制時間(単位:時間/km) 上段は送路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間、下段は集中工事時間を除く時間	134	—	121	—	—	—
	■交通規制時間(単位:時間/km) 上段は送路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間、下段は集中工事時間を除く時間	113	—	102	—	—	—
III	【走りやすい道路を維持する】						
	■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比率	98	98	98	98	98	※平均値
	【観光振興に貢献する】						
	■企画割引の販売件数(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	29	156	246	322	623	※累計値
■企画割引の実施件数(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	8	—	9	—	—	—	
■企画割引の販売件数(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	0	0	0	2	32	※累計値	
IV	【地域に施設を開放する】						
	■SA・PA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	3,351	3,536	3,617	3,683	13,000	※累計値
	【道路空間を地域に開放する】						
	■占用件数(単位:件) 道路占用件数	6,767	6,678	6,798	6,757	6,678	※平均値
■道路占用による収入(単位:百万円) 道路占用による収入	277	—	266	—	—	—	
V	【資産を有効活用する】						
	■入札占用件数(単位:件) 入札占用制度による占用件数	2	1	2	2	4	※累計値
	【新技術の活用などによるコスト削減を続ける】						
	■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	1	1	4	※累計値
■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	9	—	1	—	—	—	
■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	465	—	16	—	—	—	
VI	【サービスの向上に努める】						
	■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	—
	【利用者を増やす】						
	■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	985	975	1,062	1,062	961	—
VII	【ETC2.0の普及を促進する】						
	■ETC2.0利用率(単位:%) 全通行台数(税入口交通量)に占めるETC2.0利用台数の割合	23.9	26.3	25.5	28.2	33.7	—

4.3. その他のデータ

4.3.1. 道路構造物延長（令和4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	3,546.1	2,406.6	659.0	480.5	
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4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	2,910	34	0	
関門トンネル	25	65	0	

※1 1回の利用につき1台とカウントした令和4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5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	82	95	96	99	98	93

※無料車を除く

※令和5年3月の利用率

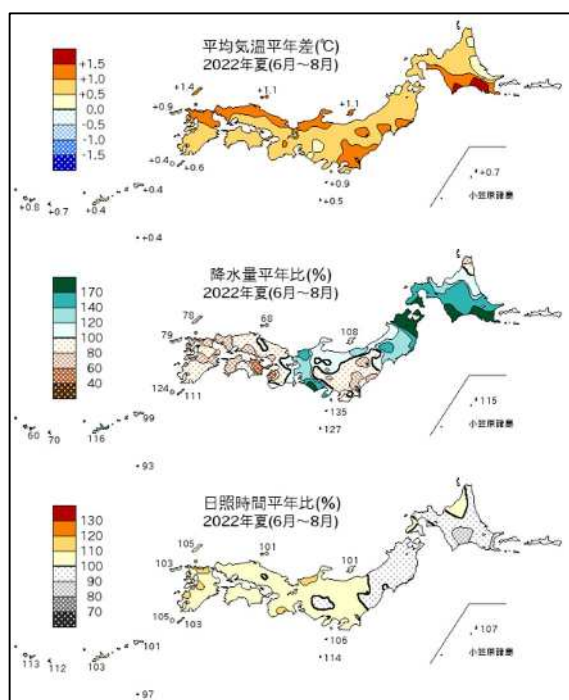
4.3.4. 令和4年度の気象状況

(1) 降雨状況

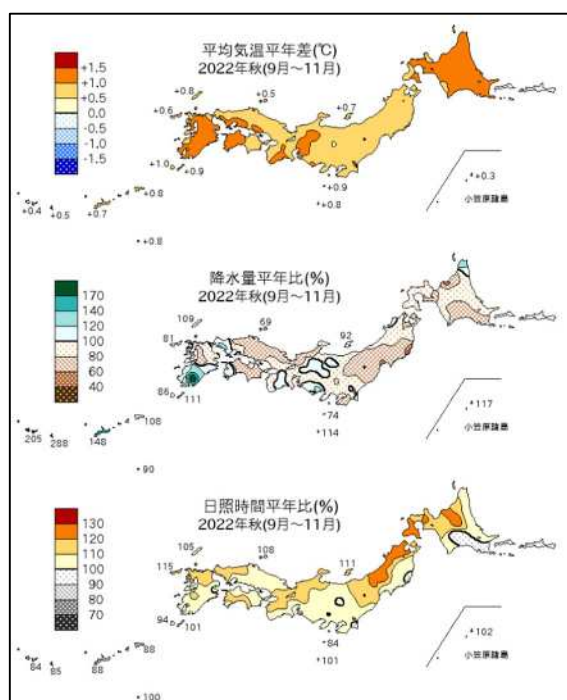
令和4年度の夏（令和4年6～8月）について、6月は、梅雨前線や前線上を東進した低気圧の影響を受けた時期があり、曇りや雨の日があったが、日本海側を中心に高気圧に覆われて晴れた日もあったため、まとまった降水とならなかった所が多かった。7月は、上旬のはじめと下旬は高気圧に覆われて晴れた日が多かったが、上旬の中頃から中旬にかけては台風第4号や低気圧、前線、湿った空気の影響で曇りや雨の日が多く、線状降水帯が発生した日があり、大雨となった所もあった。8月は、上旬を中心に太平洋高気圧に覆われて晴れた日が多く、その後も暖かい空気に覆われたため平均気温が高かった。

令和4年度の秋（令和4年9～11月）について、9月は、上旬は前線や湿った空気、台風第11号の

影響を受け、曇りや雨の日が多かった。中旬の終わりは台風第 14 号の影響で大雨や大荒れとなった所があり、下旬の前半は台風第 15 号の影響で東日本太平洋側を中心に記録的な大雨となった所があった。10 月は、上旬は低気圧や前線、湿った空気の影響を受けやすかったため、曇りや雨の日が多かった。中旬から下旬は、西日本を中心に高気圧に覆われやすく、晴れた日が多かったため、西日本日本海側と西日本太平洋側の月間日照時間は多く、月降水量は少なかった。11 月は、上旬から中旬にかけて高気圧に覆われて晴れた日が多かったが、下旬は低気圧や前線の影響をたびたび受けたため、天気は短い周期で変わった。西高東低の冬の気圧配置が現れにくく寒気の影響が弱かったことや、高気圧に覆われやすかったため、西日本日本海側の月間日照時間平年比は 131%と、1946 年の統計開始以降、11 月として最も多かった。



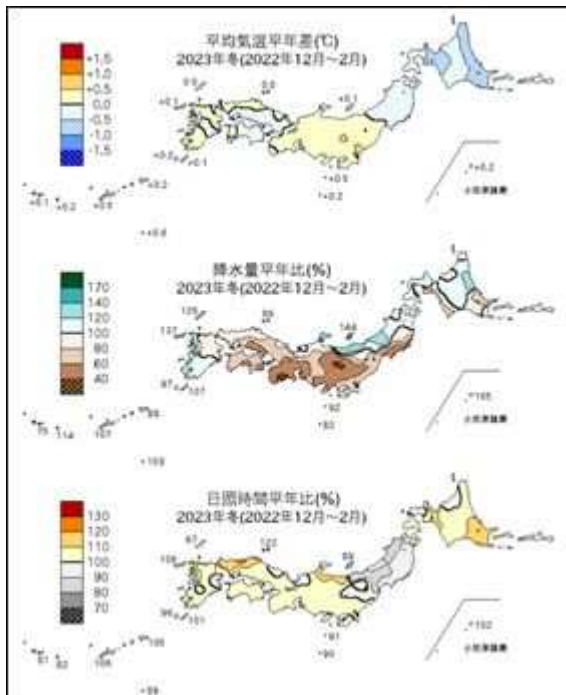
《令和 4 年 6 月～8 月の気候（出典：気象庁）》



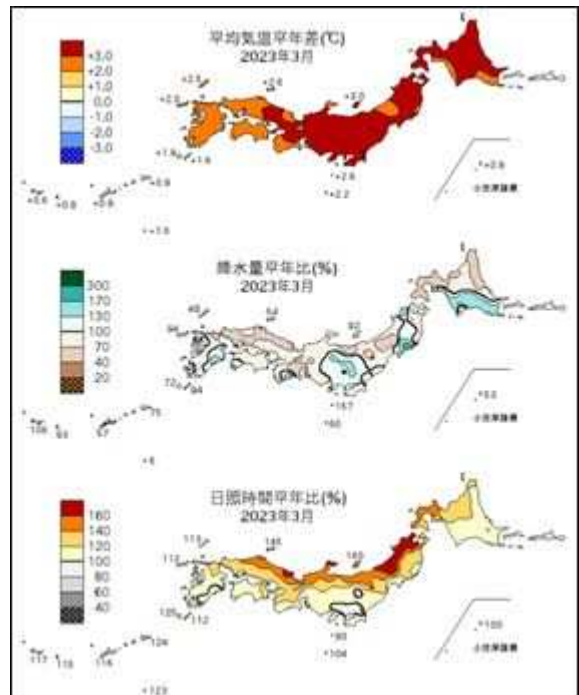
《令和 4 年 9 月～11 月の気候（出典：気象庁）》

(2) 降雪状況

令和 4 年度の雪氷期(11 月～3 月)について、12 月上旬は、高気圧に覆われやすかったが、中旬以降は強い冬型の気圧配置となる日があった。このため、東・西日本日本海側を中心に太平洋側の一部でも交通機関等に影響が出るような大雪となった所があり、高知の月最深積雪は 14cm と、1912 年の統計開始以降、通年で最も大きくなった。1 月は、中旬に西日本を中心に低気圧や前線の影響でまとまった雨となった日があったため、月降水量は西日本日本海側で多かった。下旬は冬型の気圧配置が強まり、強い寒気の影響を受けた時期があったため、日本海側を中心に太平洋側の一部でも大雪となり、下旬の降雪量は西日本日本海側と西日本太平洋側でかなり多かった。津山（岡山県）の月最深積雪は 46cm と、1943 年の統計開始以降、通年で最も大きくなった。このため、月降雪量は西日本太平洋側でかなり多かった。2 月は、高気圧と低気圧が交互に通過して天気は数日の周期で変化し、冬型の気圧配置となりにくかったため、月降雪量は西日本日本海側でかなり少なかった。3 月は、全国的に、大陸からの寒気の影響を受けにくく、日本の東海上を中心に高気圧が強かったため、南からの暖かい空気が流れ込みやすかった。このため、月平均気温は北・東・西日本でかなり高く、沖縄・奄美で高かった。



《令和4年12月~5年2月の気候（出典：気象庁）》



《令和5年3月の気候（出典：気象庁）》