

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会

第5回 本州・九州連携小委員会

ヒアリング資料

西日本高速道路(株)

令和8年7月16日

みち、ひと…未来へ。



1. 会社概要
2. NEXCO西日本の取り組み
3. 関門橋・関門トンネルの概要
 - 3-1. 関門橋の維持管理の状況
 - 3-2. 関門トンネルの維持管理の状況
 - 3-3. 関門トンネルの新たな事業計画
4. 関門海峡 高規格道路ダブルルートの必要性
5. まとめ

1. 会社概要

NEXCO

西日本高速道路株式会社 道路網図

高速道路凡例

- 営業中 3,625 km
- 建設中 ※1 ※2 72 km ※3
- NEXCO西日本グループが管理するその他の道路
- 他の道路管理者が管理する道路

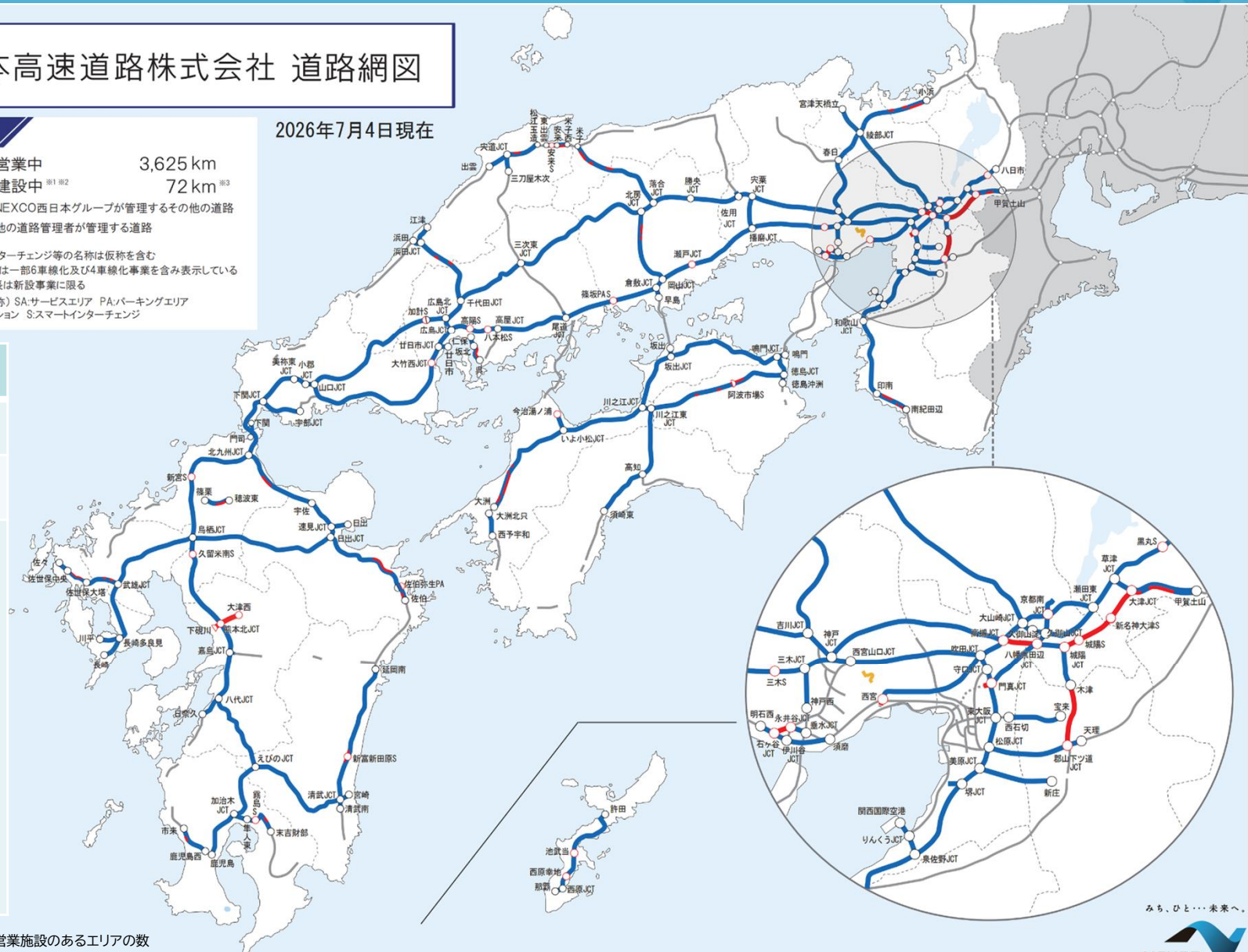
※1 事業中のインターチェンジ等の名称は仮称を含む
 ※2 図中においては一部6車線化及び4車線化事業を含み表示している
 ※3 建設中の延長は新設事業に限る
 ※ (表記上の略称) SA:サービスエリア PA:パーキングエリア
 JCT:ジャンクション S:スマートインターチェンジ

2026年7月4日現在

会社概要

◆資本金	475億円	
◆従業員数※1	2,712人 (16,174人)	R8.3.31
◆事業データ		
【高速道路事業】		
営業中道路	3,625 km	R8.4.10
利用台数	313万台/日	R7年度実績
料金所数	480箇所	R8.7.4
料金収入	8,041億円	R7年度実績 (税込み)
事業中道路	72 km	R8.4.10
【関連事業】		
SA・PA数※2	313箇所 (194箇所)	R8.4.10
売上高※3	1,849億円	R7年度実績 (税抜き)

※1 ()内はグループ全体の従業員数
 ※2 上下線を各1箇所ずつでカウントしたエリアの数、()内は第三セクター運営を除いた営業施設のあるエリアの数
 ※3 第三セクター運営等を除く、ガソリンスタンドの売上高を含む



みち、ひと...未来へ。

NEXCO
西日本

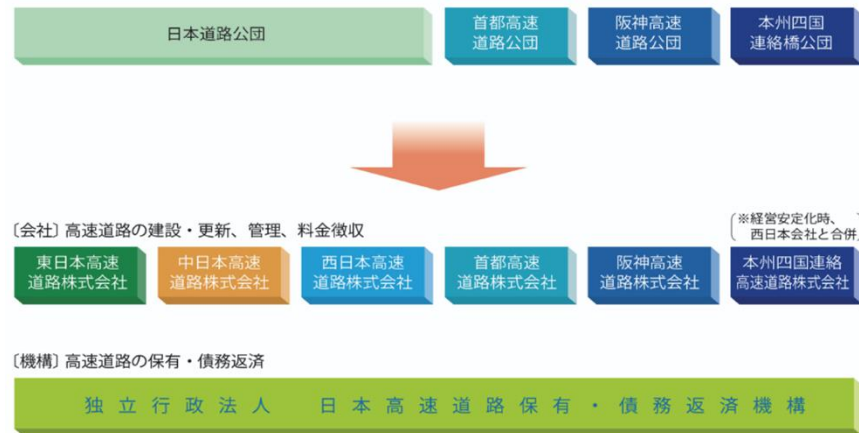
1. 会社概要

- 当社は高速道路会社法に基づき設立された特殊会社（政府が総議決権の1/3以上の保有が必要（会社法第3条））
- 国土交通大臣の許可を受けて道路事業を実施（道路整備特別措置法第3～4条）

<民営化の目的>

- 約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
- 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担で建設
- 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスを提供

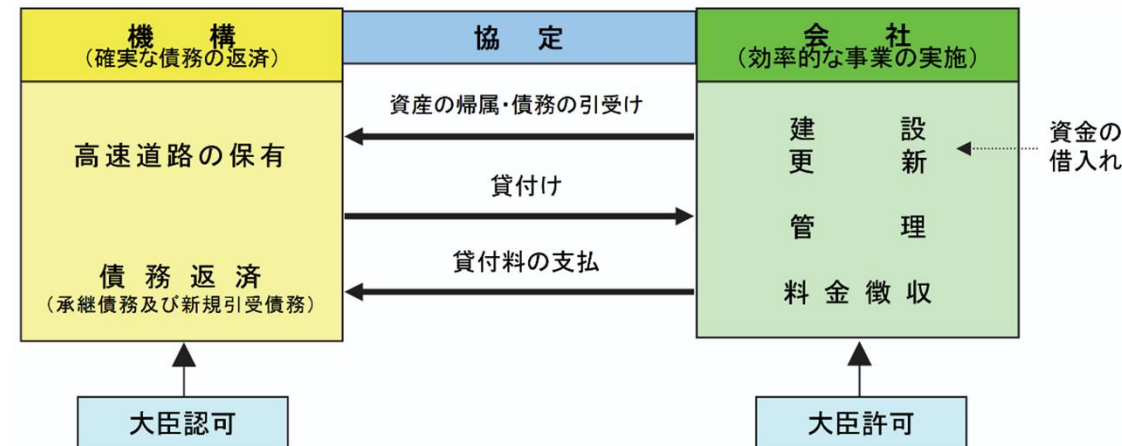
【民営化の概要】



<道路関係四公団民営化関係4法>

- 高速道路株式会社法
- 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構
- 日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律
- 日本道路公団等民営化関係法施行令

【高速道路事業の実施スキーム】



出典：高速道路機構ファクトブック2025

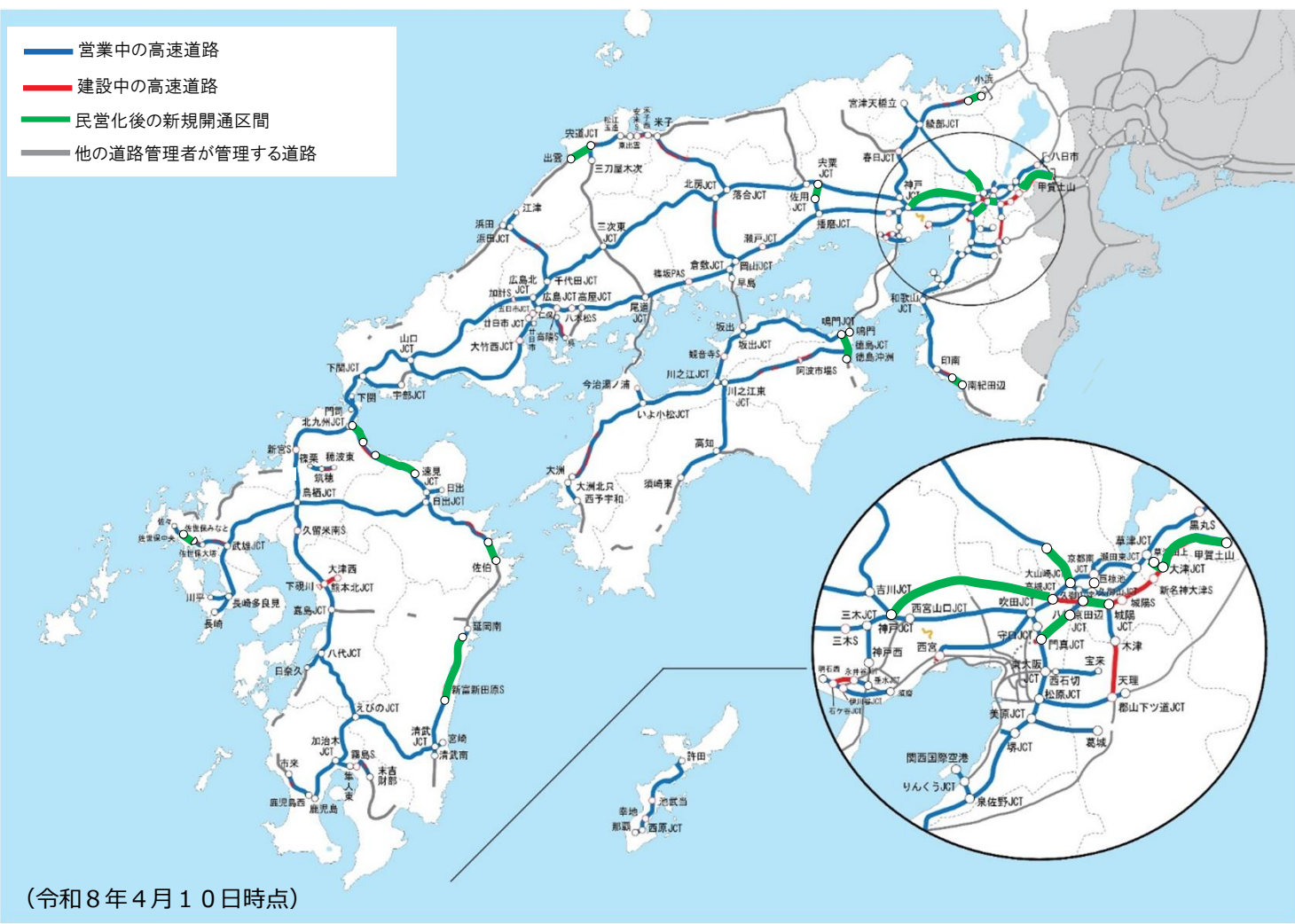
新たな資産を形成する建設や更新などの事業に必要な資金は、自主調達

2. NEXCO西日本の取り組み(建設事業)



- 民営化以降、新規路線事業延長289kmが完成
- 民営化以降完成した新規路線の事業費(約2.0兆円) ※1

【民営化以降の新規路線完成区間】



■完成済の新規路線事業(289km)

	道路名	区間名	開通年月日	延長(km)
1	東九州道	北九州JCT ~ 苅田北九州空港IC	H18.2.26	8.2
2	山陰道	宍道JCT ~ 斐川IC	H18.11.25	4.6
3	阪和道	みなべIC ~ 南紀田辺IC	H19.11.11	5.8
4	第二京阪道路	阪神高速接続部 ~ 巨椋池IC	H20.1.19	0.9
5	新名神	甲賀土山IC ~ 草津田上IC	H20.2.23	28.0
6	東九州道	津久見IC ~ 佐伯IC	H20.6.28	13.0
7	山陰道	斐川IC ~ 出雲IC	H21.11.28	13.6
8	第二京阪道路	枚方東IC ~ 門真JCT	H22.3.20	16.9
9	佐世保道路	佐世保みなとIC ~ 佐世保中央IC	H22.3.20	2.9
10	東九州道	高鍋IC ~ 西都IC	H22.7.17	12.1
11	東九州道	門川IC ~ 日向IC	H22.12.4	13.9
12	舞鶴若狭道	小浜西IC ~ 小浜IC	H23.7.16	11.3
13	東九州道	都農IC ~ 高鍋IC	H24.12.22	12.9
14	京都縦貫道	沓掛IC ~ 大山崎JCT	H25.4.21	9.8
15	東九州道	日向IC ~ 都農IC	H26.3.16	20.0
16	東九州道	苅田北九州空港IC ~ 行橋IC	H26.3.23	8.6
17	東九州道	行橋IC ~ みやこ豊津IC	H26.12.13	7.4
18	東九州道	椎田南IC ~ 宇佐IC	H27.3.1	21.1
19	徳島道	鳴門JCT ~ 徳島IC	H27.3.14	10.9
20	東九州道	椎田南IC ~ 豊前	H28.4.24	7.2
21	新名神	城陽IC ~ 八幡京田辺IC	H29.4.30	3.5
22	新名神	高槻第一JCT ~ 川西IC	H29.12.10	23.6
23	新名神	川西IC ~ 神戸JCT	H30.3.18	16.9
24	播磨道	播磨新宮IC ~ 宍粟JCT	R4.3.12	11.4
25	徳島道	徳島沖洲 ~ 徳島JCT	R4.3.21	4.7
合計				289

(令和8年4月10日時点)

※1 残事業中の事業含む

2. NEXCO西日本の取り組み(建設事業)

- 民営化以降、完成した新規路線延長289kmのうち、橋梁は約140橋を建設
- 現在も新名神高速道路など72kmの新規路線を建設中(うち、橋梁は約60橋)



東九州自動車道
(寺迫ちょうちよ大橋)
PC連続箱桁橋(世界初のバタフライウェブ)



新名神高速道路
(武庫川橋)
PRC5径間連続バタフライウェブエクストラードスローメン橋



徳島南部自動車道
(吉野川サンライズ大橋)
PC連続箱桁橋(日本最長級)



(建設中)



新名神高速道路
(淀川橋)
PRC7径間連続エクストラードスローメン橋



2. NEXCO西日本の取り組み(橋梁技術)

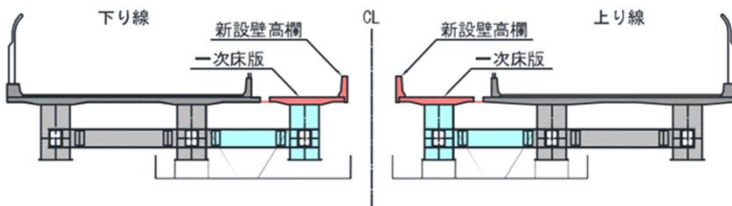
- 新たな橋梁技術への高度な挑戦を通して、長大橋梁の建設技術・既設橋梁の維持管理技術・災害時の緊急対応力など橋梁に関する幅広い分野で高度な技術力を発揮
- 橋梁技術に関する学会等の委員会に多数の技術者が参加
- 橋梁補修技術の開発及び工事・コンサルタント・調査等事業を実施するグループ会社を保有

■長大橋梁の建設技術

(例)既設橋梁に挟まれた橋梁拡幅工事



橋梁拡幅工事の概要



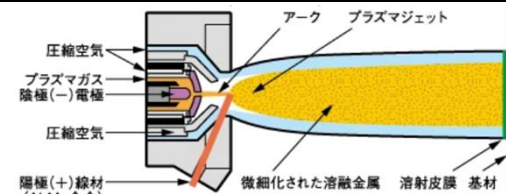
- 長大橋の本線中央分離帯側の拡幅
- 工事ヤードが狭隘なうえ、限られた交通規制時間内での架設が必要
- 設計方針の早期確立、施工計画の立案、関連機関との早期合意で高難易度の工事実施に寄与

■既設橋梁の維持管理技術

(例)鋼橋の防食性能向上



金属溶射の概要(プラズマアーク溶射)



出典：TAPS工法研究会HPより引用

- 防食性能向上を目的として、いち早く鋼橋に金属溶射を採用
- 従来の課題であった狭隘部施工を可能とする特許技術を開発(TAPS工法)

<金属溶射とは>

溶かした金属を表面に吹き付けてコーティングする技術

■災害時の緊急対応力

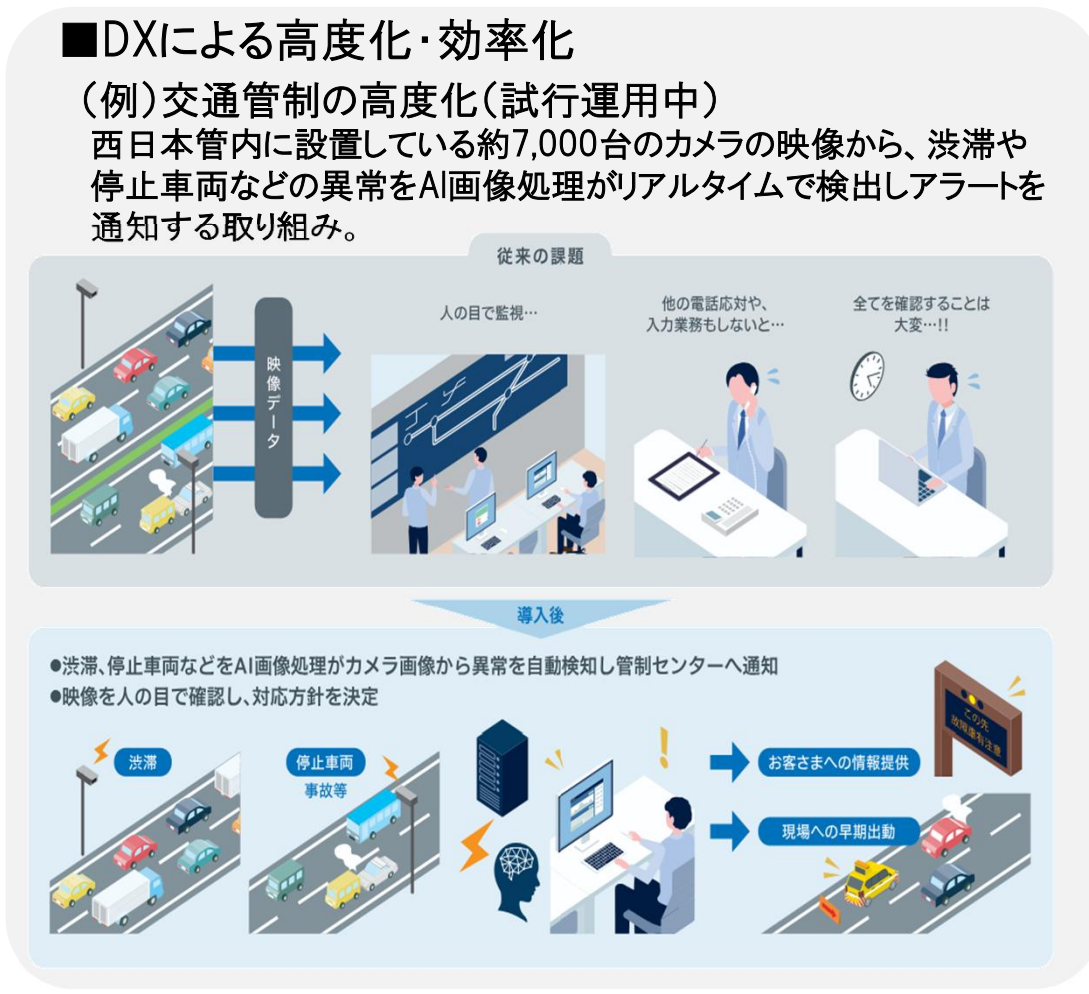
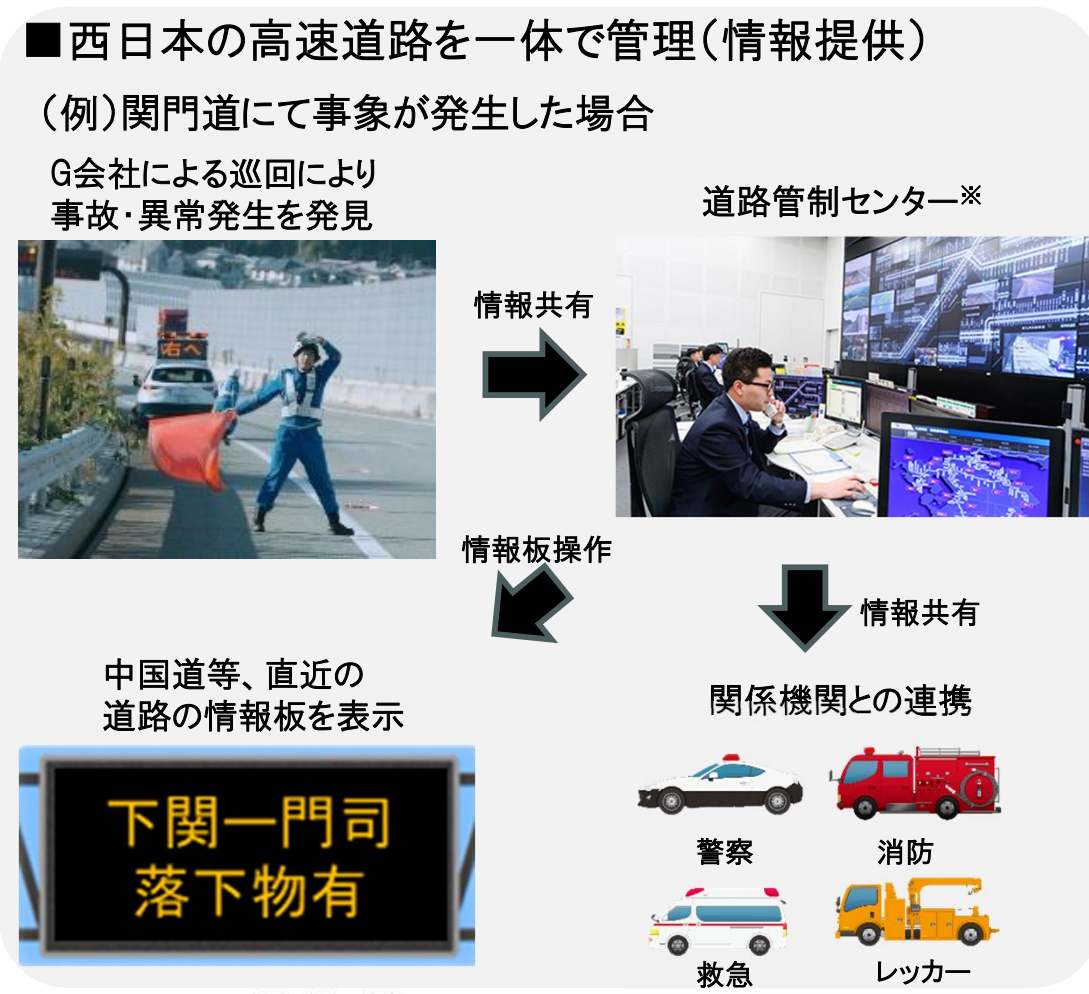
(例)平成30年 関空連絡橋の被災と復旧



- 橋梁専門技術者による被災状況確認、復旧計画立案
- 損傷した桁を照査し、取替対象部材を最小限
- 桁製作・架設に要する期間を最小限に留めることで早期復旧に寄与

2. NEXCO西日本の取り組み(保全事業)

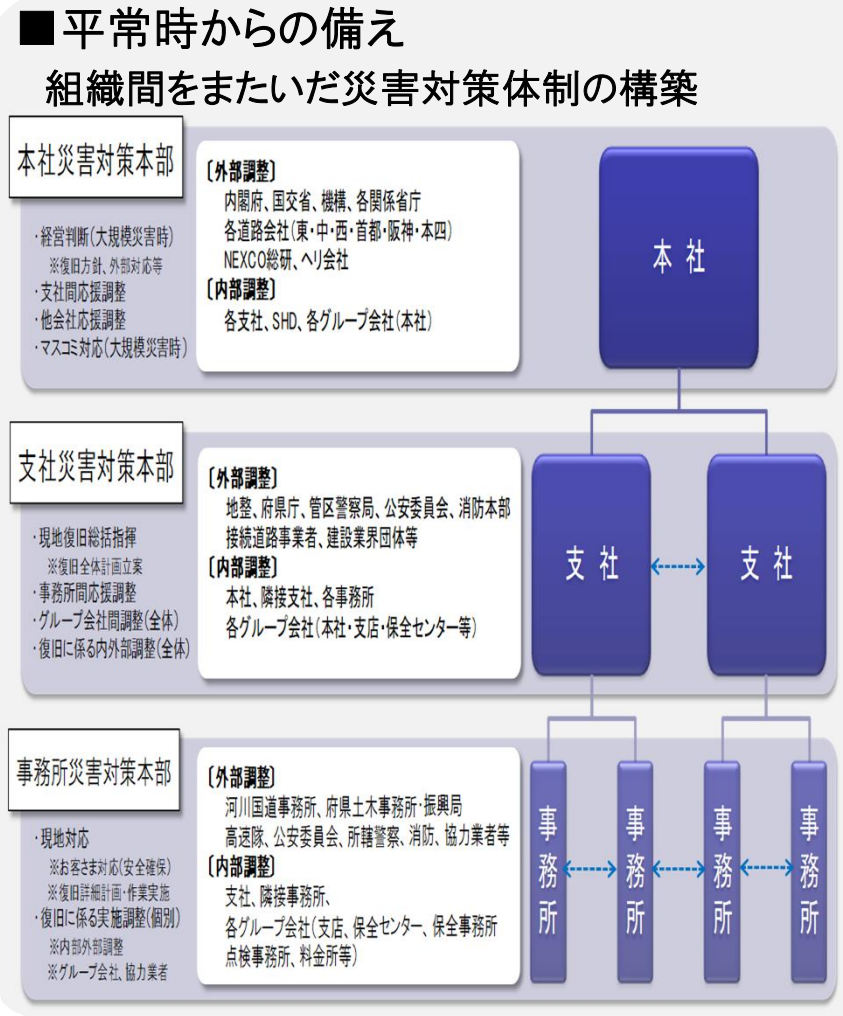
○24時間365日体制の定期巡回及び道路管制センターにより高速道路の異常を察知し、管内の道路交通情報を速やかに提供
 ○DXを取り入れることにより、更なる高度化・効率化に取り組んでいる



2. NEXCO西日本の取り組み(危機管理)



○支社等管理地域の枠を超えた災害対策体制及び関係機関との協力体制を構築し、
合同の防災対策訓練を行うことで、平常時から関係機関との連携強化に取り組んでいる



2. NEXCO西日本の取り組み(災害対応)

- 平成28年熊本地震時には、グループ会社を含め、25日間で延べ約1,200人の人員を動員し、早期復旧を実現
- 一般道が被災により通行止めとなった場合には、高速道路を代替路とした無料措置を実施し、地域への影響を抑制

■平成28年熊本地震 【通行止め(最大):9道路507km(管理延長の約14%)】

- ・九州熊本地区を中心に大規模な地震が発生し、盛土のり面崩落、橋梁損傷等により通行止めを実施
- ・迅速な緊急・応急復旧により、跨道橋の落橋等が発生した一部区間を除き、概ね**半日以内に緊急車両の通行を確保。本震の12日後には一般交通に開放**

・被災状況

益城バスストップ付近



本線盛土崩壊・路面陥没

緑川PA付近



跨道橋の落橋

・NEXCO西日本管内各G会社から復旧応援 (応援内容)

- ・エンジニアリング会社による点検・調査対応
- ・メンテナンス会社による復旧対応
- ・パトロール会社による交通規制対応



NEXCOグループによる応援体制

■令和7年 鹿児島豪雨災害

- ・豪雨災害に伴う国道10号(鹿児島県霧島市隼人町野久美田地内～始良市加治木町錦江町地内)の通行止めにより、令和7年8月11日から一般道通行止め解除まで代替路として無料措置を実施

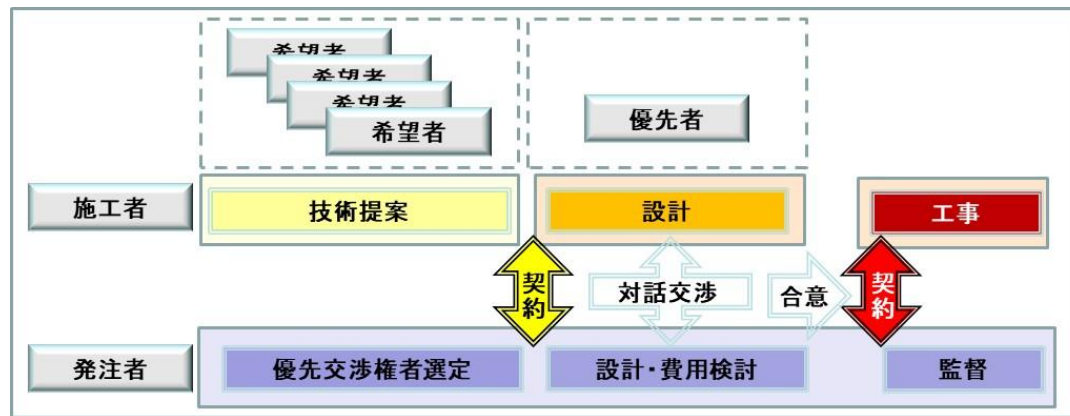


国土地理院HPから引用・加工して作成

2. NEXCO西日本の取り組み(入札契約方式)

- 様々な入札契約方式を導入しており、工事内容や工事規模によって選定
- 技術的難易度が高い工事については、施工者の高度で専門的な工法等を設計段階から活用するため、技術提案・交渉方式(設計交渉・施工タイプ)を導入
- 設計にあたっては、施工方法に加えて、これまでのノウハウも踏まえ将来の維持管理を見据えて検討

【契約形態】



- ・技術提案に基づき選定された優先交渉権者と設計業務の契約を締結
- ・設計の過程で価格等の交渉を行い、交渉が成立した場合に工事の契約を締結
- ・設計及び建設工事共同企業体での応札参加も可能

【事例】(中国自動車道 特定更新事業)

- ・重交通路線である中国道の終日通行止めを伴う橋梁架け替え工事
- ・一般道やモノレールに挟まれ、大型クレーンが配置できないこと及び短期間での撤去・架設が必要なため、施工難易度が高い
- ・工事受注者の施工ノウハウを活かして、高架下ヤードを活用するジャッキアップ工法を新たに考案・採用(国内初の新工法)

施工イメージ



施工状況



2. NEXCO西日本の取り組み(地域連携)

- NEXCO西日本では、高速道路を活用し地域の新しい魅力を作り続ける「地域づくりのプラットフォーム」を目指し、西日本各地の新たな魅力づくりに挑戦
- 本州・九州の地域連携強化に対する取り組みとして、現場見学受入・インフラツーリズムや関門ONAIRを実施

現場見学受入・インフラツーリズムの実施

- 国・地公体、公的機関、教育機関、地域等からの見学ニーズに応じ、関門橋や関門トンネルといった当社管理インフラの見学を受入
(のべ30団体以上・570名超／R7年実績)

関門橋主塔



関門トンネルバックヤード



関門ONAIR (デジタル音声メディア)

- 2021年6月からNEXCO西日本が下関市・北九州市と連携し、音声とウェブが融合したデジタル音声メディア「関門ON AIR」を配信開始。
現在は、WEB (<https://kanmon-onair.com/>) & 「Spotify」にて配信
- 地域で活躍している方をパーソナリティとして迎え、下関・北九州両市のご当地情報(歴史・文化・施設・史跡・事業者・特産品など)を主に配信しており、2026年4月末時点での放送回数は**693回**、出演ゲスト数は**220名超**。
- 2024年9月からは「デジタルツーリズムマップ」も公開し、関門ONAIRでそのスポットを取り上げることで、その場所でその時しか得られない旬な情報をお届けし、地域の魅力発信に貢献しています。(現在**53スポット**掲載中)。



3. 関門橋、関門トンネルの概要



- 関門橋は、関門海峡をつなぐ全長1,068mの吊り橋(高速自動車国道関門自動車道の一部)
- 関門トンネルは、関門海峡を海底トンネルで結ぶ延長3,925m(うちTN延長3,461m)の維持管理有料道路



関門橋の料金(円)

	軽車両	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
現金車(ETC車)	—	320(260)	370(280)	370(300)	630(360)	1000(480)

関門トンネルの料金(円)

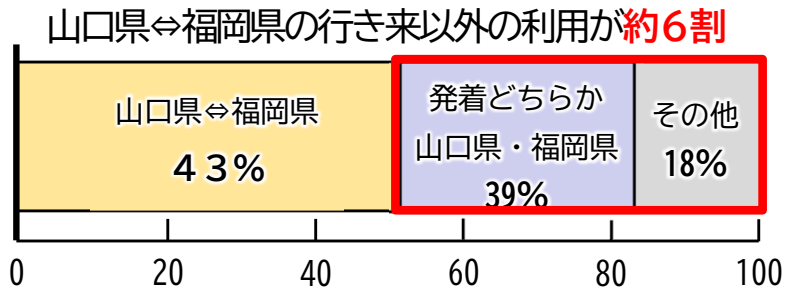
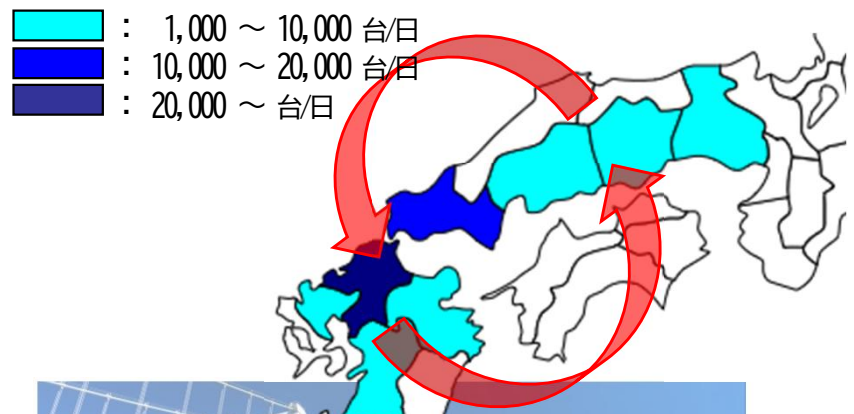
	軽車両	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
～R8.5.31	20	110	160	210	260	420
R8.6.1～R12年頃	20	160	230	300	370	600
R12年頃～(ETC導入時期を目途)	30	210	300	390	490	790

3. 関門橋、関門トンネルの概要

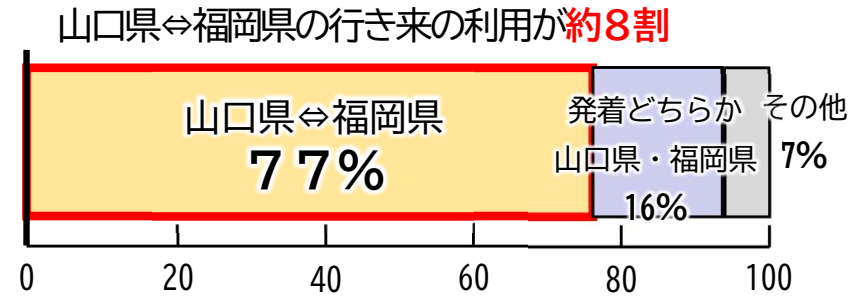
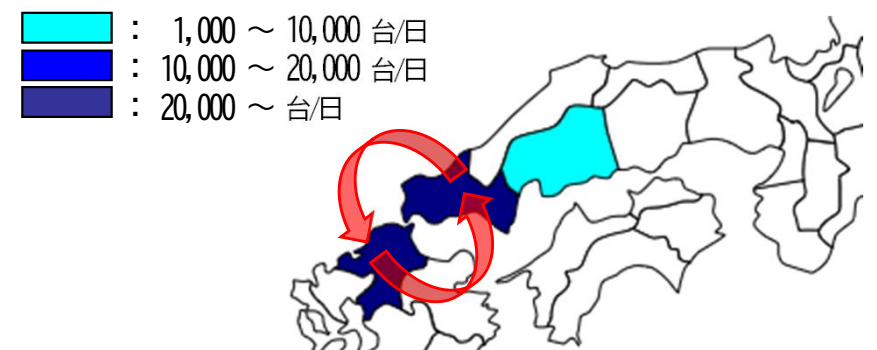


- 関門橋は、長距離交通の利用が約6割と高規格道路ネットワークとしての役割を主に担う
- 関門トンネルは、山口県と福岡県間の利用が約8割と生活道路としての役割を主に担う

“関門橋” 利用者の出発・到着地



“関門トンネル” の利用者の出発・到着地



3. 関門橋、関門トンネルの概要



○ともに開通から50年以上経過している関門橋・関門トンネルは、橋梁形式とトンネルと異なる構造を生かし、相互補完しながら、関門断面の交通機能を担う



		関 門 橋	関門トンネル
道路諸元	供用年	昭和48（1973）年 開通から52年	昭和33（1958）年 開通から68年
	道路規格	第1種第3級	第3種第2級（相当）
	車線数（中央分離帯の構造）	6車線〔3＋3車線〕（分離構造）	2車線〔1＋1車線〕（対面）
	交通容量（構造令値）	約66,000台/日	約14,000台/日
	規制速度（異常気象時は除く）	100km/h	40km/h
	通行対象	車道：自動車（125cc以上）	車道：自動車（125cc以上）
		125cc以下は通行不可	歩行者・軽車両等は、人道にて通行可
	主な通行規制	通行可能制限値（総重量）	44 t（原則）個別照査で60 t 超の通行実績あり
危険物積載車両通行		規制なし	通行禁止または制限あり
異常気象等による事前通行規制基準		風：10分間の平均風速が20m/sを目安 雨：連続雨量300mm、 組合せ：連続250mm／時間60mm	風：なし 雨：なし
データ	交通量（令和7年度）	39,400台/日	25,000台/日
	大型車混入率（令和7年度）	38%	15%
	道路の利用形態	長距離交通が主	近距離交通が主
	通行料金（普通車）	ETC車：280円（現金車等：370円）	230円 ※令和8年5月まで160円、令和12年頃より300円
	通行止め（令和7年度）	1回_延べ18時間51分（主な内訳：雨）	130回_延べ42時間24分（主な内訳：落下物）

3. 関門橋、関門トンネルの概要(一体管理)



- リフレッシュ工事期間中は、相互に迂回道路として活用することで代替え機能を発揮。
- 関門トンネルのリフレッシュ工事期間中は、関門橋の通行料金の料金調整を実施。

関門橋

●関門トンネルリフレッシュ工事時の代替え機能

床版取替 (平成21年~22年)

人道

床版取替等により人道部も通行止めを実施した際は、人やバイク等をバスやトラックで代替輸送を実施

●関門トンネルリフレッシュ工事時の関門橋料金調整

関門トンネルの工事期間中は迂回路が関門橋のみとなることから、関門橋の料金を関門トンネルと同額にする料金調整を実施。

■関門トンネル通行止め期間(H26.10.15~H26.12.23)の迂回路通行料金

		軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
関門橋	下関 ~門司港	250 (310)	280 (310)	300 (360)	350 (620)	480 (980)
	下関 ~門司	360 (510)	410 (590)	460 (680)	570 (880)	850 (1350)
調整額 (関門TN同額)		100 (100)	150 (150)	210 (210)	260 (260)	410 (410)

※記載の料金の()内は非ETC車の料金

関門トンネル

●関門橋リフレッシュ工事時の代替え機能

門司港IC入口・出口閉鎖

下関IC

門司港IC入口・出口閉鎖

太刀浦CT

関門自動車道

門司IC

門司インター

黒川

長谷口

丸山二丁目

東本町二丁目

めかりPA

塩之浦PA

関門トンネル

昼夜連続車線規制

う回路①

う回路②

う回路③

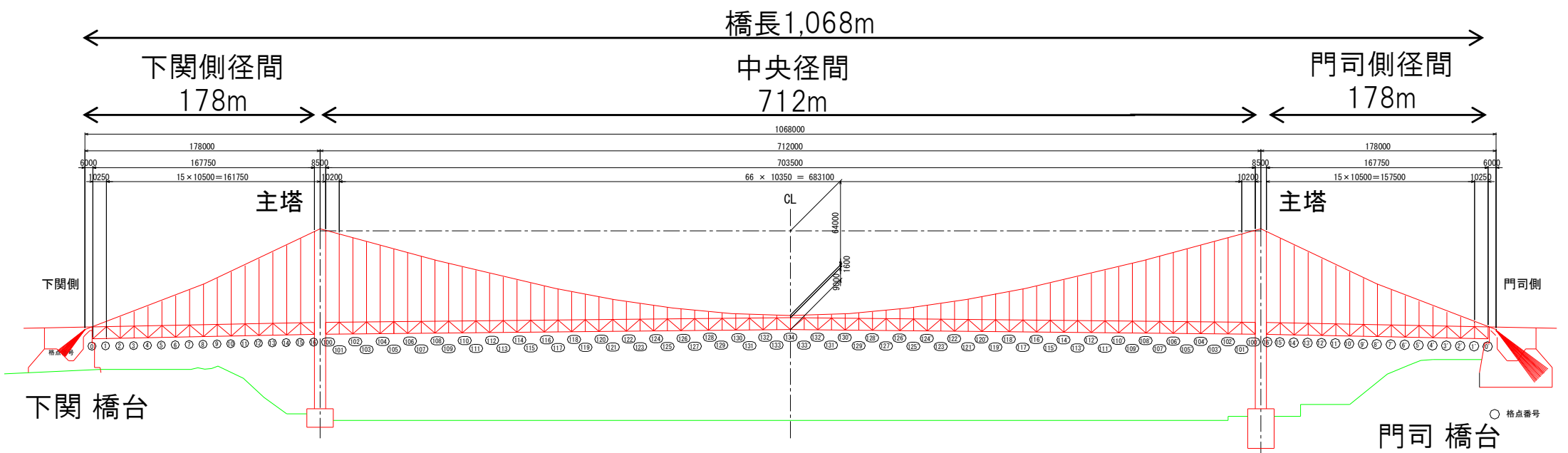
う回路④

至小月IC

至門司港IC

至小倉東IC

3-1. 関門橋の維持管理状況(構造)

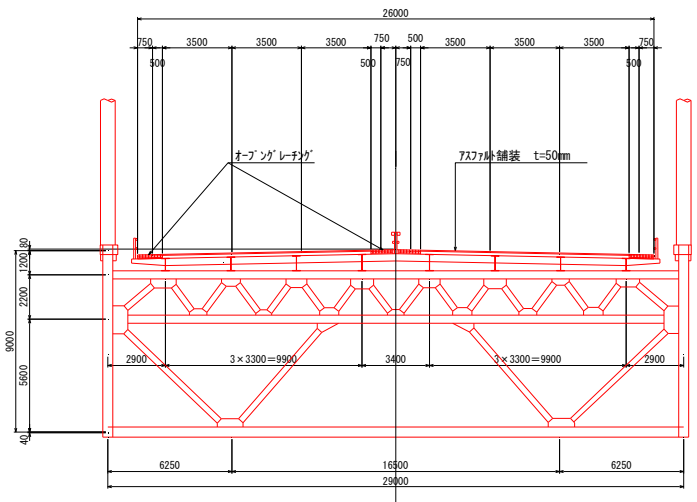


断面図
中央径間

関門橋の諸数値

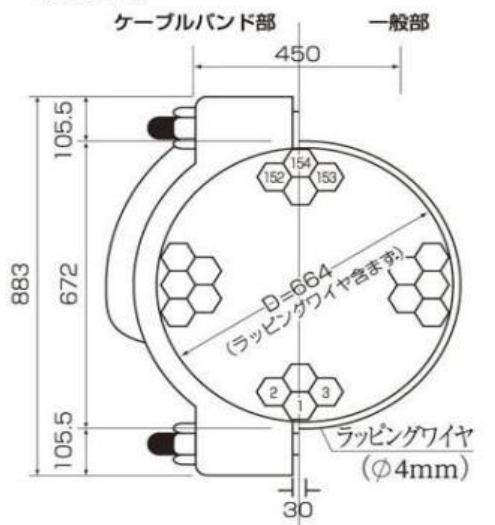
項目	数値	項目	数値
橋長	1,068m	中央支間長	712m
側径間長	178m	桁下高	61m
塔の高さ	133.8m	塔の海面上の高さ	140.8m
ケーブルの直径	664mm	ワイヤーの本数 (ケーブル1本当り)	14,014本
ワイヤーの総延長	32,500km	ハンガーロープの径	53mm
車線数	6車線	路面幅	26m
総鋼重	30,000t	総コンクリート量	151,000m ³
総セメント量	39,000t	工期	5年
事業費	300億円		

※関門橋工事報告書より



ケーブル標準断面図

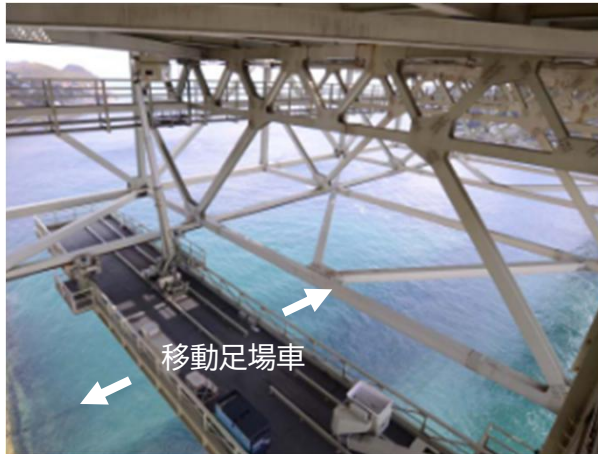
(成形完了後)



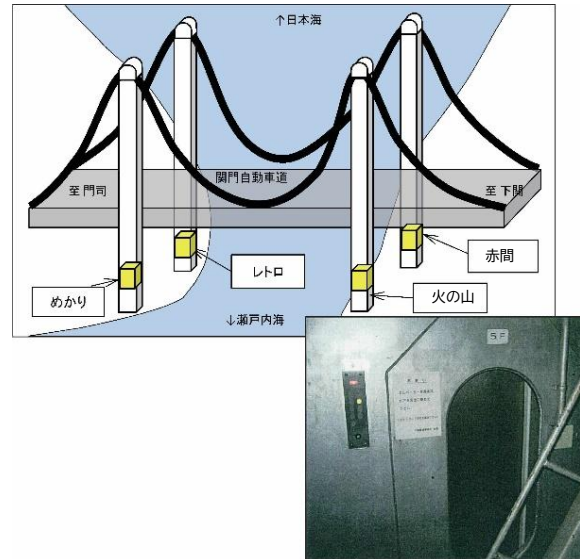
3-1. 関門橋の維持管理状況(日常管理)

○関門海峡の交通機能を実守るため、吊り橋本体・付属物の管理を日々実施

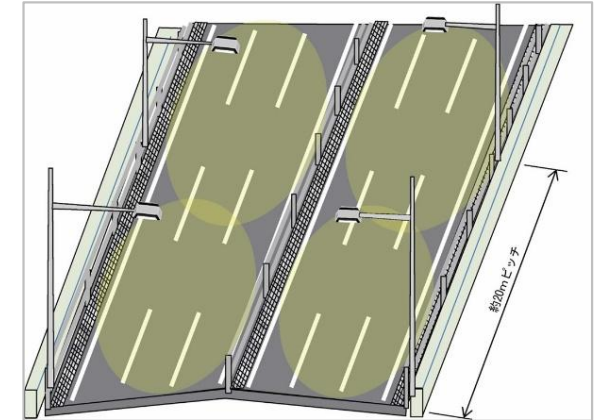
■移動足場車



■昇降用エレベーター



■照明



<主な定期管理>

○ケーブル (年1回)

ケーブル上を歩いて劣化・腐食等の点検を定期的に行い評価・判定した結果をもとに補修計画を立案

○ケーブルバンド (年1回)

主ケーブルと主ケーブルから伸びるハンガーロープを繋ぐもので、劣化等の点検及び軸力調査を実施

○移動足場車 (年2回)

走行車両、レール、昇降機などの動作確認を行うもの
足場車点検を行いつつ、補剛桁の劣化・腐食等の点検も合わせて実施
※関門海峡を跨ぐことから航路灯も配備されている
(灯具等の点検保守も定期的に実施)

<主ケーブル点検状況>

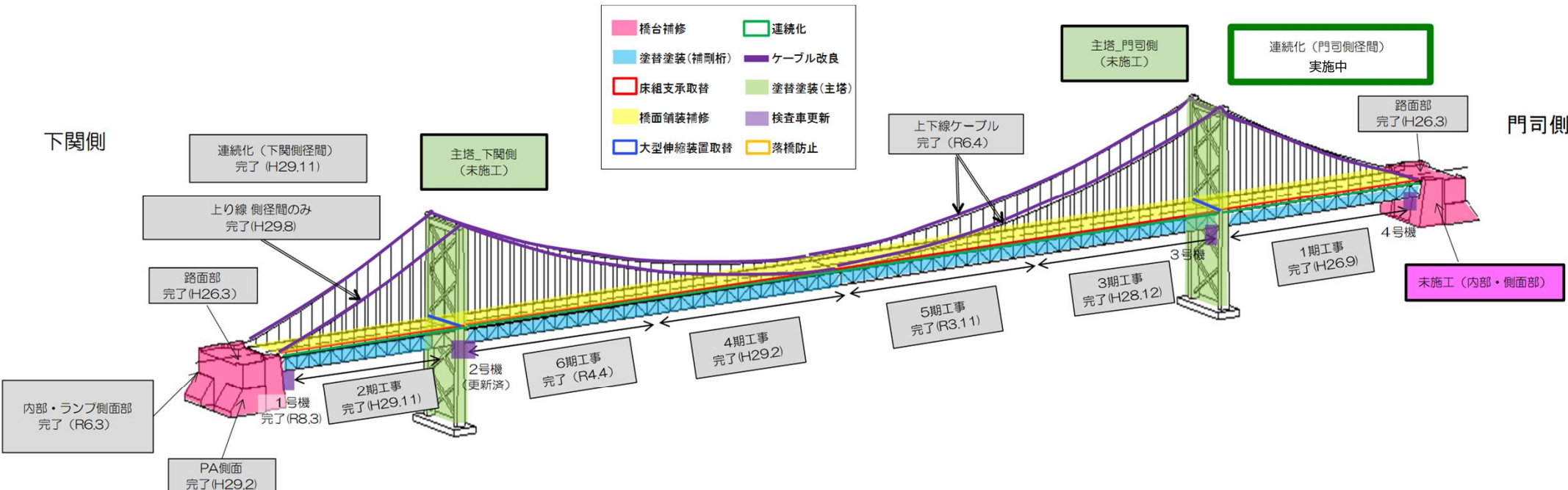


関門橋の主ケーブル上を歩いて目視でケーブルの損傷・腐食状況を点検

3-1. 関門橋の維持管理状況(リフレッシュ工事)



○関門橋は昭和48年の開通から50年以上が経過し、経年劣化による鋼材腐食や疲労損傷が顕在化
○平成23年より、補剛桁・主ケーブル・アンカレイジなど大規模なリフレッシュ工事を実施

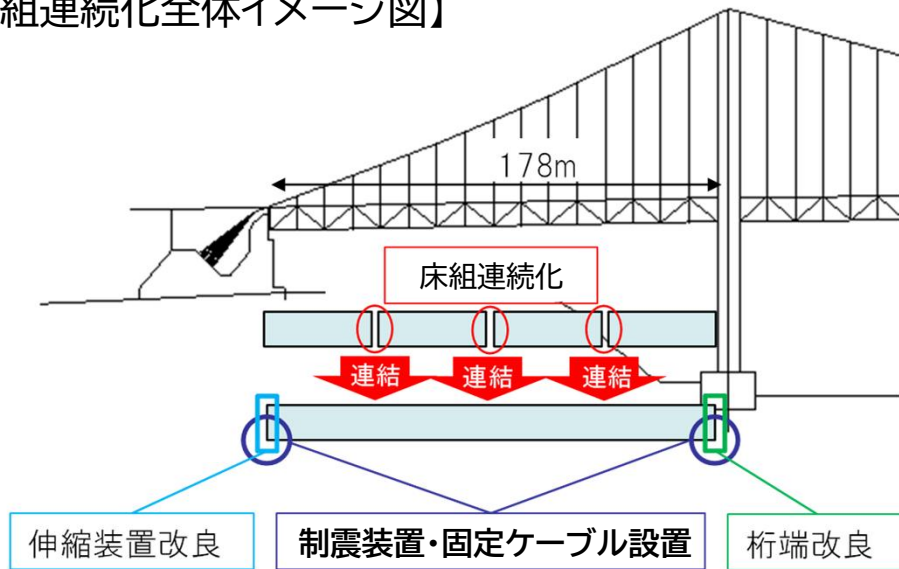


部 位	対 策
橋台	床版打換, 内部排水装置改良, 壁面補修(下関側の壇之浦PA側 側面のみ完了)
補剛桁・床トラス・床組	塗替塗装, 疲労亀裂対策(支承取替), 床組連続化(下関側のみ実施済み)
主ケーブル	送気システム, 塗替塗装, ケーブルバンドボルト取替
ハンガーロープ	塗替塗装
Iビーム床版・舗装	舗装改良, 防水工
主塔	塗替塗装
その他	点検検査路取替, ケーブル移動検査車改良, 補剛桁移動検査車改良(1・2号機は改良済み), 大型伸縮装置改良

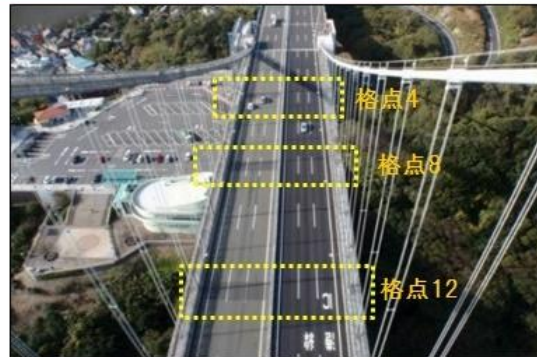
3-1. 関門橋の維持管理状況(リフレッシュ工事-事例-)

- 主ケーブル内部の湿度が90%を超える状況が確認されたため、本州四国連絡高速道路(株)他3社が所有する特許「吊構造用ケーブルの防食方法」を活用した主ケーブル送気システムを導入
- 漏水による損傷の防止や走行性改善、振動・騒音の低減、耐震性の向上のため、伸縮装置、損傷・腐食した既設桁等を撤去し、縦桁と床版を連結(連続化)させる工事を実施中

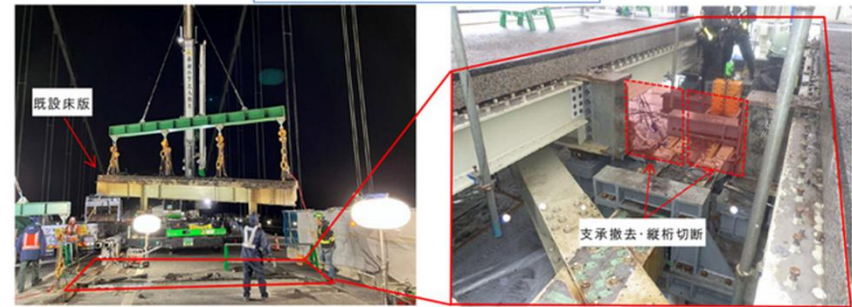
【床組連続化全体イメージ図】



床組連続化後



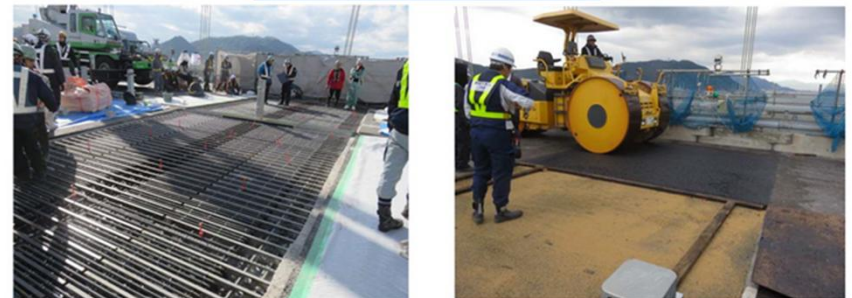
既設床版・横桁・支承の撤去・縦桁の切断



新設支承・横桁・縦桁の設置

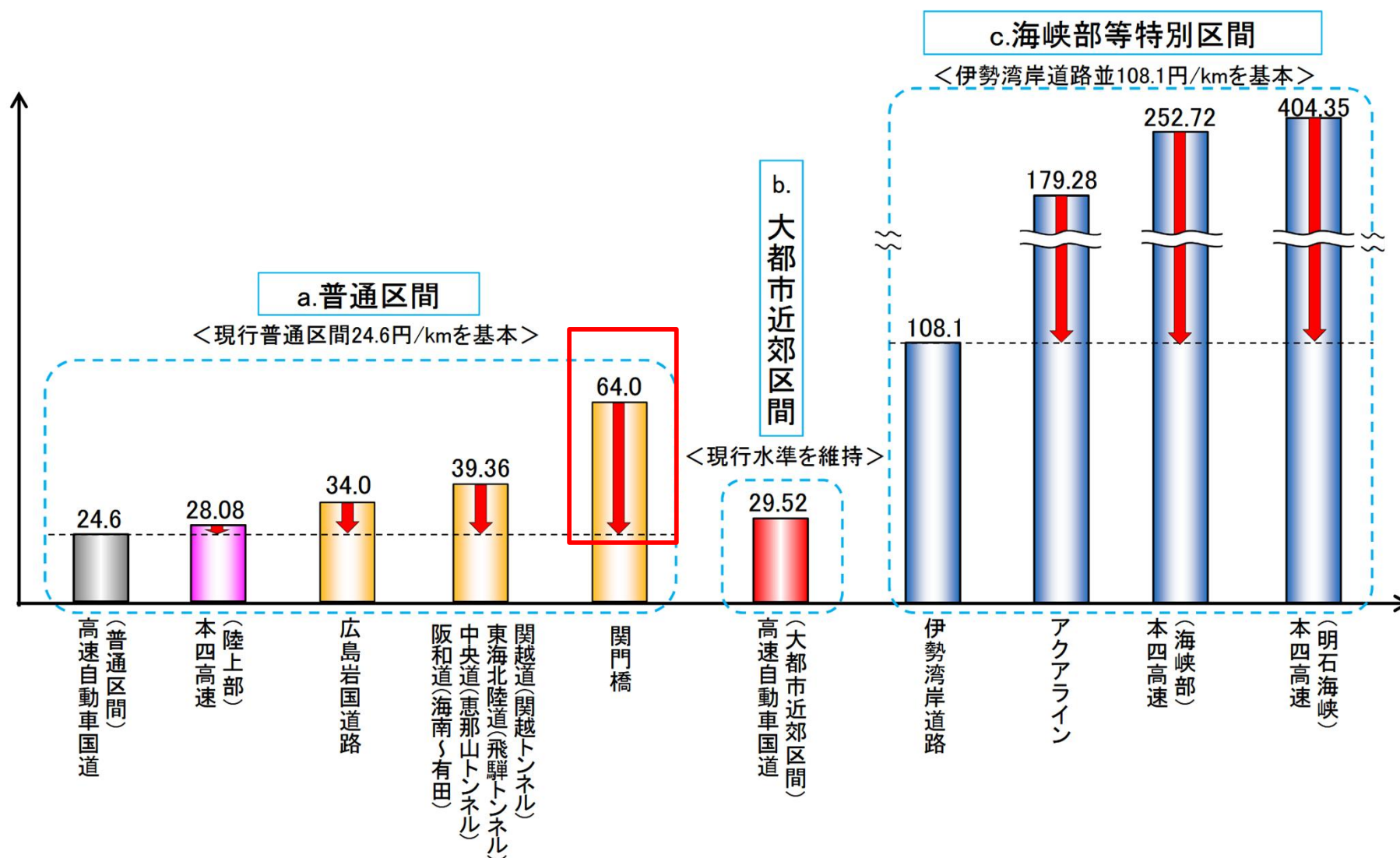


床版の設置、舗装状況



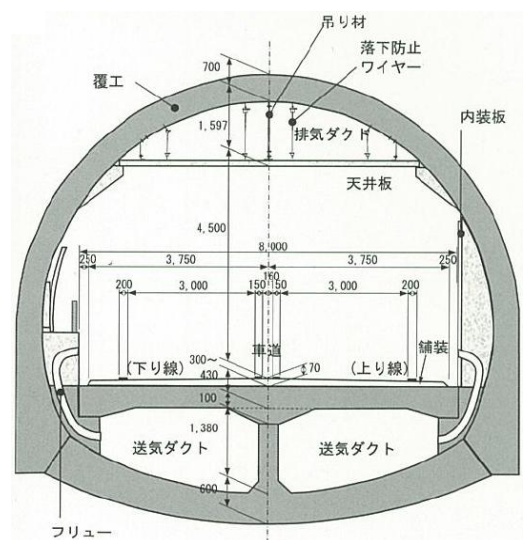
3-1. 関門橋の維持管理状況(料金水準)

- 償還主義・公正妥当主義に基づき料金水準を設定
- 平成26年4月より「3つの料金水準」が導入
- 関門橋の料金水準(普通車)は、64.0円/km⇒24.6円/kmへ引き下げ(ETC車限定、令和15年度末まで)

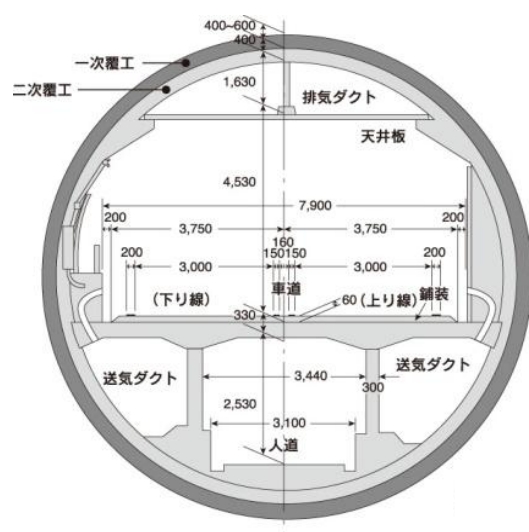


3-2. 関門トンネルの維持管理状況(構造)

○片側1車線の対面通行であり、車道下に人道を併設



断面図 (陸上部)

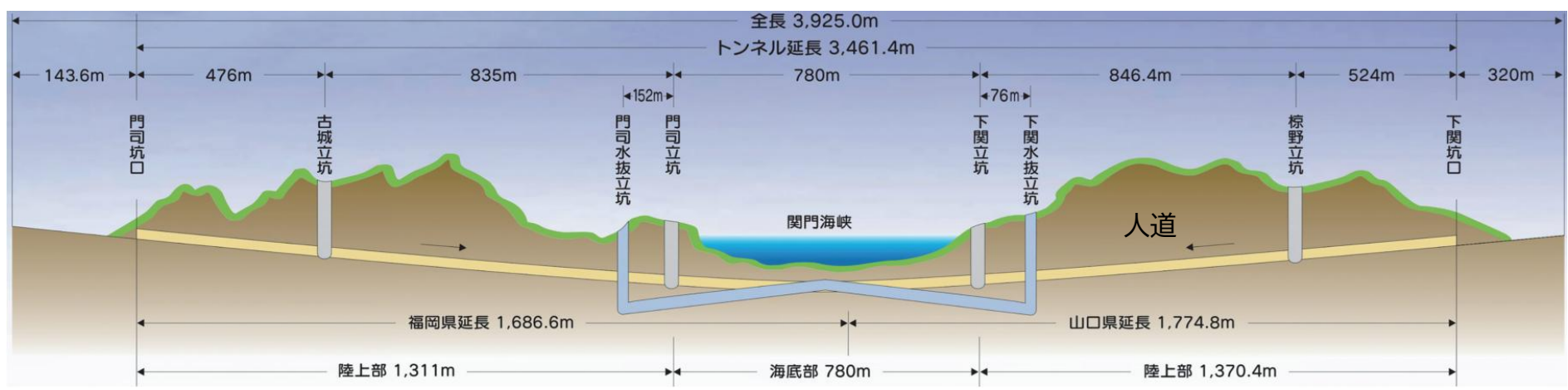


断面図 (海底部)



人道

※人道トンネルは6：00～22：00開放



3-2. 関門トンネルの維持管理状況(特殊性)

【トンネルの換気】

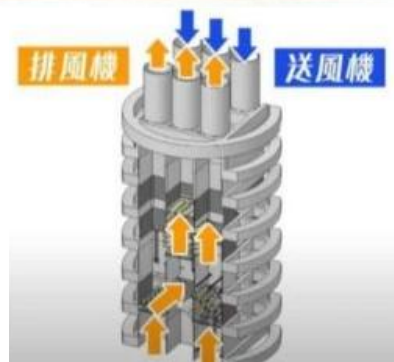
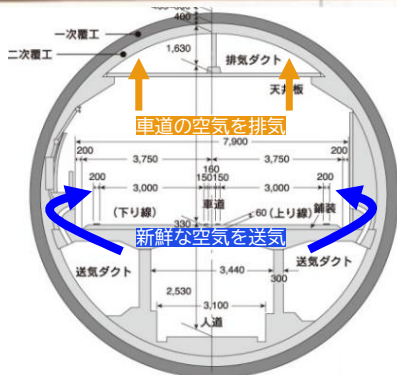
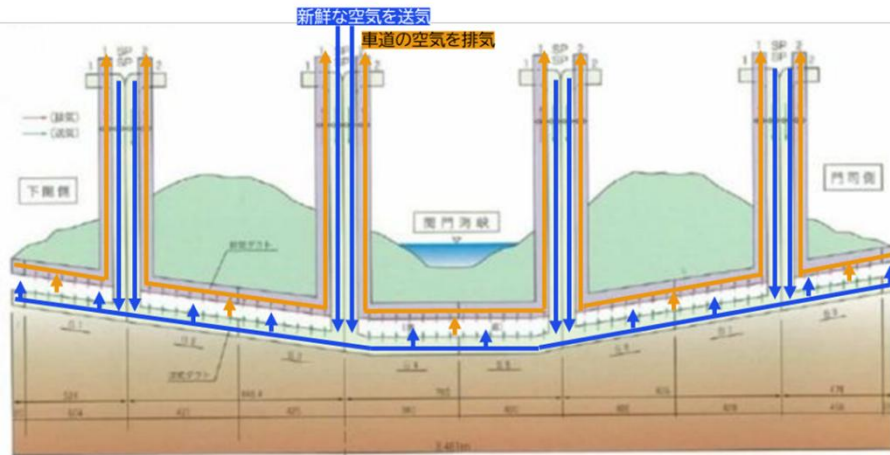
○車道下の送気ダクトから車道へ新鮮な空気を送り込み、車道の空気を車道上の排気ダクトを通じ換気塔から排出する横流換気方式(火災発生時には避難設備としても機能発揮)

【湧水の排水】

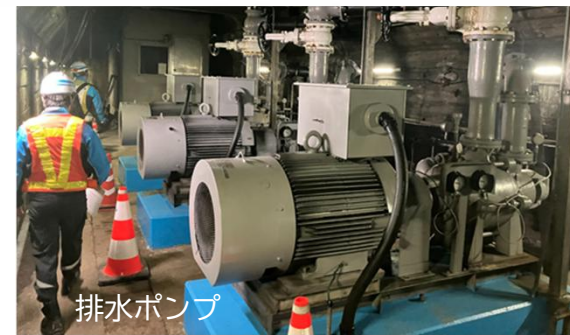
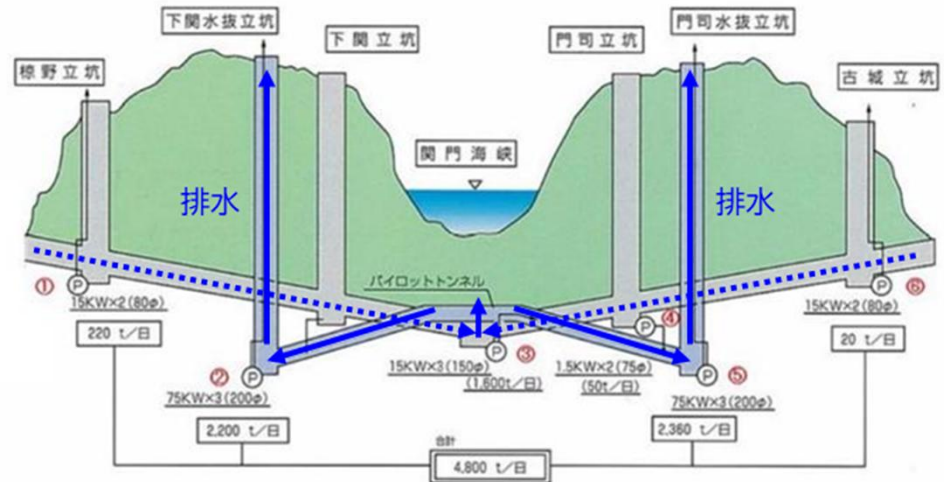
○海底トンネルである関門トンネルは、岩盤から一日あたり約4,800tの湧水があり、20分毎に水抜ポンプによる排水が必須(排水不能となった場合、約3時間で海底部が冠水)

○遠隔常時監視、ポンプ及び電力のバックアップ体制、設備保守・更新により安全を確保
これまで重大事象の発生なし

◆換気システム系統図

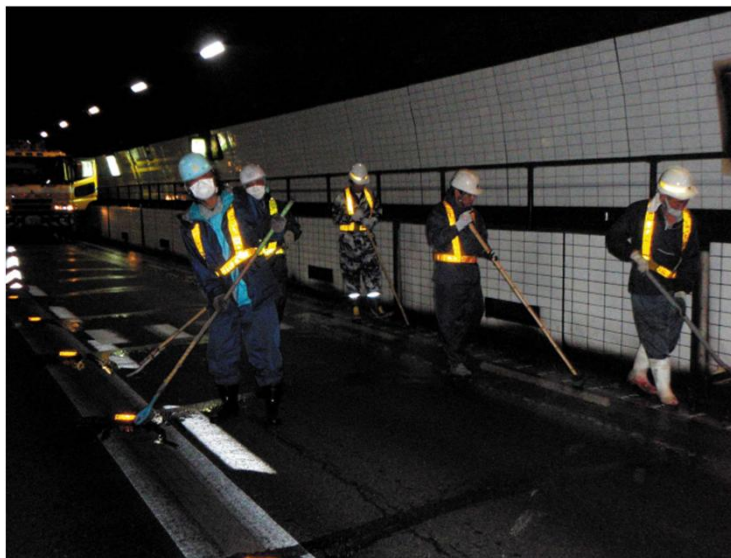


◆排水システム図及び排水ポンプ



3-2. 関門トンネルの維持管理状況(日常管理)

- 2か月に1回、片側車線規制(夜間23時～翌5時)を行い、路面清掃や照明点検等の維持管理を実施
- 施設設備等は、定期的に分解整備や補修を行いながら機能を確認



路面清掃



照明点検



特殊高所点検(ロープアクセス)



排風機分解設備

3-2. 関門トンネルの維持管理状況(リフレッシュ工事)

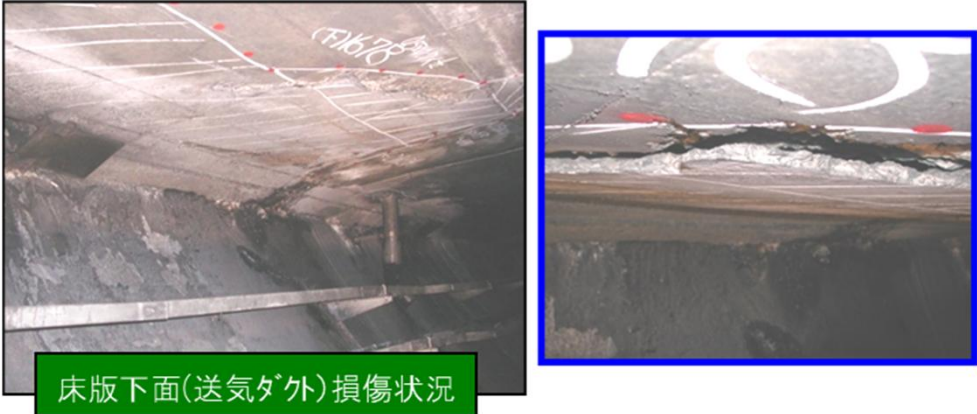
○関門トンネルは海底トンネルという特殊な環境に加え、利用交通量の増加等により変状が進行
 ○抜本的な修繕のため、これまで概ね10年毎に終日通行止めを行いリフレッシュ工事を実施

	リフレッシュ工事実施年度	連続通行止め日数
1	1979年(昭和54年)	90日
2	1988年(昭和63年)	30日
3	1989年(平成元年)	90日
4	1998年(平成10年)	80日
5	1999年(平成11年)	30日
6	2008年(平成20年)	60日
7	2009年(平成21年)	109日
8	2010年(平成22年)	108日
9	2014年(平成26年)	60日

平成26年：天井板更新工事



平成21年～22年：床版取替工事（海底部）



海底部において、床版下面のコンクリートはく離等の変状が進行
 平成21～22年に海底部780mの床版取替を実施



3-3. 関門トンネルの新たな事業計画(現状と課題)

○構造本体: 早期措置が必要な変状は速やかに補修を実施しているものの、部分的な補修に留めているものも存在

【床版】



鉄筋露出状況

【立坑】



鉄筋露出状況

はく離状況

○施設設備: 定期的な分解整備や補修を実施し健全な機能を確保しているが、一部設備では必要な更新ができていない

【非常用設備】

火災対応の非常用設備



消火栓
(設置から26年経過)

水噴霧設備
(設置から25年経過)



火災検知器
(設置から11年経過)

誘導標識
(設置から14年経過)

【照明設備】

トンネル照明設備



照明設備
(設置から22年経過)

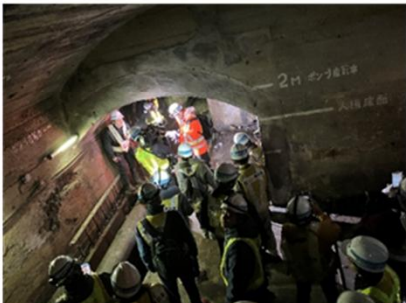


排水ポンプ
(設置から14~30年経過)

3-3. 関門トンネルの新たな事業計画



○料金改定による財源確保も反映した、新たな事業計画を策定(R8.1事業許可)
○今後は適切な時期での予防保全や更新、交通上の課題への対応のための機能向上等を実施

	①予防保全や更新の実施	②機能向上の実施	③取り巻く環境の変化への対応	④インフラ管理への理解促進の取り組み
内容	今後も利用者負担を継続しながら、ライフサイクルマネジメントを意識した予防保全や更新を実施し、長期的な健全性を確保することが必要	必要な財源を確保した上で、安全性、走行性、利便性等の機能向上が必要	建設資材価格・労務費等の上昇等や将来生じる環境の変化に柔軟に対応することが必要	地域活性化の観点に加え、老朽化するインフラ管理への理解促進を図るためにも、理解促進の取り組みも継続的に実施することが必要
具体的な取り組み (写真はすべてイメージ)	- 点検や詳細調査の継続的な実施 - ライフサイクルマネジメントを意識した予防保全の実施 - 床版の一部や施設設備等の更新の実施	- 料金所部における渋滞緩和・利便性向上 - トンネル内交通の整流化 - 車線区分構造の設置 - 視認性の向上	- 直近までの管理費の実績値等を参考に、適正な管理費用を計画に反映 - 将来の変化には適宜計画を見直しながら対応 - 必要に応じ、料金の見直しについても検討	土木遺産としての価値等を活かしたインフラツーリズムや、地域との連携活動を実施
	■床版取替  ■トンネル設備更新 	■料金所部における渋滞緩和・利便性向上  ■視認性の向上 	■適正な管理費用を計画に反映 	■継続実施  インフラツーリズム例

3-3. 関門トンネルの新たな事業計画

- 昭和48年に建設債務を返済し、維持管理有料道路に移行
- 今後も関門トンネルを安全・安心にご利用いただくために必要な事業を着実に実施するために、令和8年6月から段階的に通行料金の見直しを実施

<通行料金>

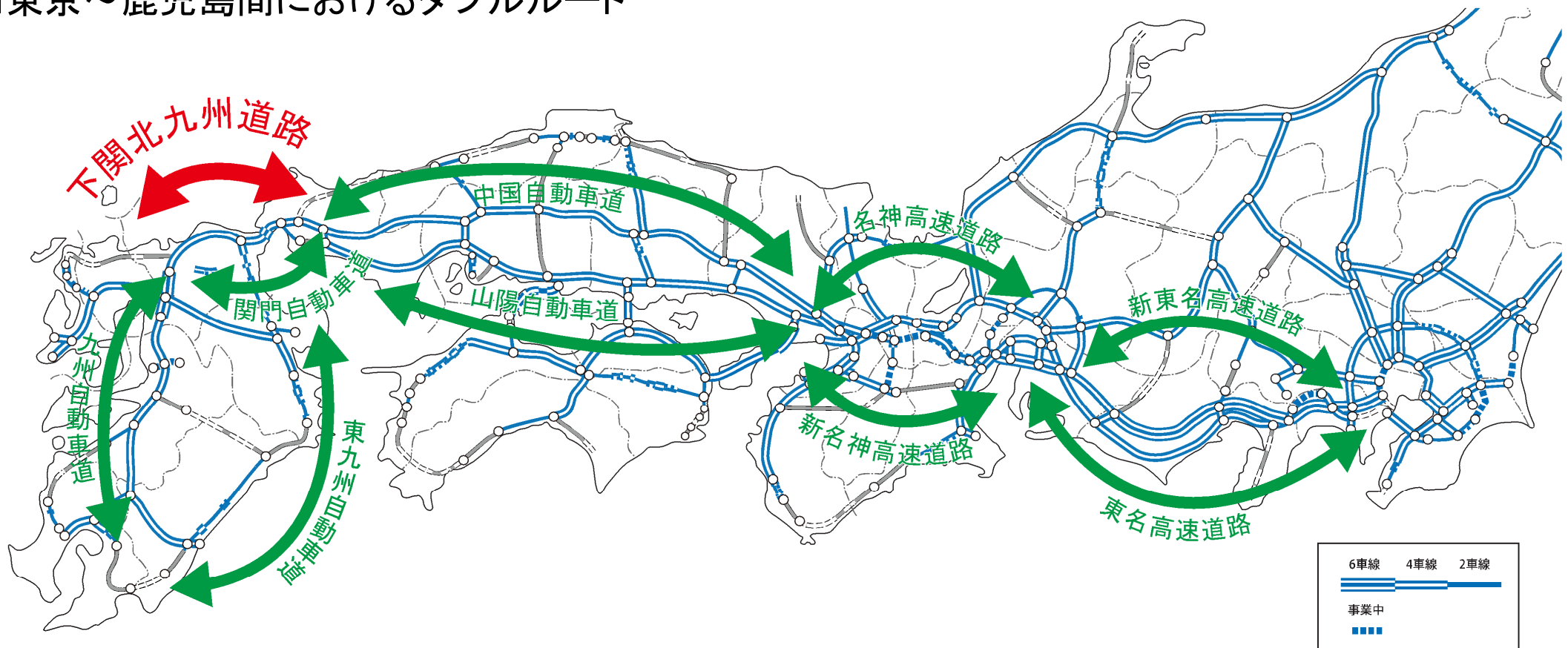
期間	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	軽車両等 (人道含む)
～R8.5	110円	160円	210円	260円	420円	20円
<現行料金> R8.6～R12年頃	160円	230円	300円	370円	600円	20円
R12年頃～ (ETC導入時期を目途)	210円	300円	390円	490円	790円	30円

※利用者の急激な負担増を軽減するため段階的な料金引き上げを行う

4. 関門海峡 高規格道路ダブルルートの一必要性

- 東京～鹿児島間においては、建設中区間を含むものの、高規格道路によるダブルルートが概成済みであり、高速走行による所要時間の短縮、時間信頼性の向上、事故・災害時における代替路の確保が図られている
- 下関～北九州間の高規格道路は関門自動車道のみであり、並行する一般道も関門トンネルのみで非常に脆弱であることから、下関北九州道路を中心とした高規格道路による東西国土軸のネットワーク強化は必要

■東京～鹿児島間におけるダブルルート



5. まとめ

- 民営化以降、大規模な道路建設・広域的な高規格道路ネットワークの維持管理・災害対策を実施。（事業に必要な資金の調達にあたっては、平均調達金利の低減に努めている。）
これらを通じて、事業マネジメントのノウハウ・NEXCO西日本グループの管理体制・他の道路管理者や関係機関との連携関係を構築。
橋梁技術に関する技術者及びグループ会社を保有。建設・保全・災害対応の現場でNEXCO西日本グループ全体の橋梁技術力を発揮。
- 関門橋及び関門トンネルはどちらも供用から50年以上経過し、老朽化が進展。通常の補修に加えて、大規模なリフレッシュ工事を実施。
橋梁とトンネルの異なる構造形式を活かし、相互補完しながら、関門断面の交通機能を担う。
維持管理有料道路である関門トンネルは、予防保全や更新の実施・機能向上の実施・取り巻く環境の変化（建設資材価格・労務費等の上昇等）への対応に必要な財源を確保するため料金を見直し。
- 下関～北九州間の高規格道路は関門自動車道のみであり、並行する一般道も関門トンネルのみで非常に脆弱であることから、下関北九州道路を中心とした高規格道路による東西国土軸のネットワーク強化は必要。