

業務点検セルフフォローアップ 【概要版】

西日本高速道路(株)

令和7年5月22日

みち、ひと…未来へ。



○広域的なETCシステム障害への対応について

○概況(経営基盤の状況)

- 1 会社概要
- 2 料金収入およびSA・PA飲食物販売上高
- 3 経営状況

1. 高速道路事業の取組状況

1－1 ネットワーク整備・機能強化の取組

- ・新規路線・4車線化
- ・整備効果【新名神(高槻～神戸)】
- ・新名神高速道路の事業状況

1－2 コスト縮減の取組

- ・建設コストの状況と課題

1－3 維持管理・老朽化対策の取組

- ・維持管理・老朽化対策
- ・中国道リニューアルプロジェクト

1－4 災害・事故対応

- ・平成30年7月豪雨
- ・平成28年熊本地震
- ・耐震補強対策

1－5 工事等の品質確保

- ・工事の安全に関する取組
- ・建設業2024問題への対応

2. 関連事業の取組状況

2－1 SA・PAのサービスの充実

2－2 人口減少下でのサービス維持

2－3 社会的課題解決に向けた取組

- ・ガソリンスタンド(GS)の持続的運営
- ・シャワーステーションの設置

3. 国、機構との関係で特に提案したい事項

3－1 高速道路事業の安定的な運営

3－2 利便性向上に向けた費用負担のあり方

- ・ガソリンスタンド
- ・シャワーステーション

○広域的なETCシステム障害への対応について



○令和7年4月6日に、NEXCO中日本管内で広域的なETCシステム障害が発生した

【NEXCO西日本での対応】

- ・NEXCO中日本からETCシステム障害の連絡を受け、当社管内において異常がないことを確認
- ・NEXCO中日本からETC通信ができなかったお客さまに通行券を発券している旨の情報を得た
- ・料金所出口に通行券を持ったお客さまが通常よりも多く来られることが予想され、出口渋滞が発生させないよう料金所に周知
- ・通行券を持ったお客さまから通常どおり料金収受を実施
- ・なお、本件に伴う当社管内における料金所出口渋滞等のトラブルはなし

○これを受け、「広域的なETCシステム障害発生時の危機管理検討委員会」にて、当面の対策を4月22日にとりまとめた

○今後さらに、NEXCO東日本及び中日本と緊密に連携し、当委員会での議論を踏まえ、6月中を目途に、広域的なシステム障害が発生した際の危機対応マニュアルの策定を行う

○概況(経営基盤の状況)

1 会社概要



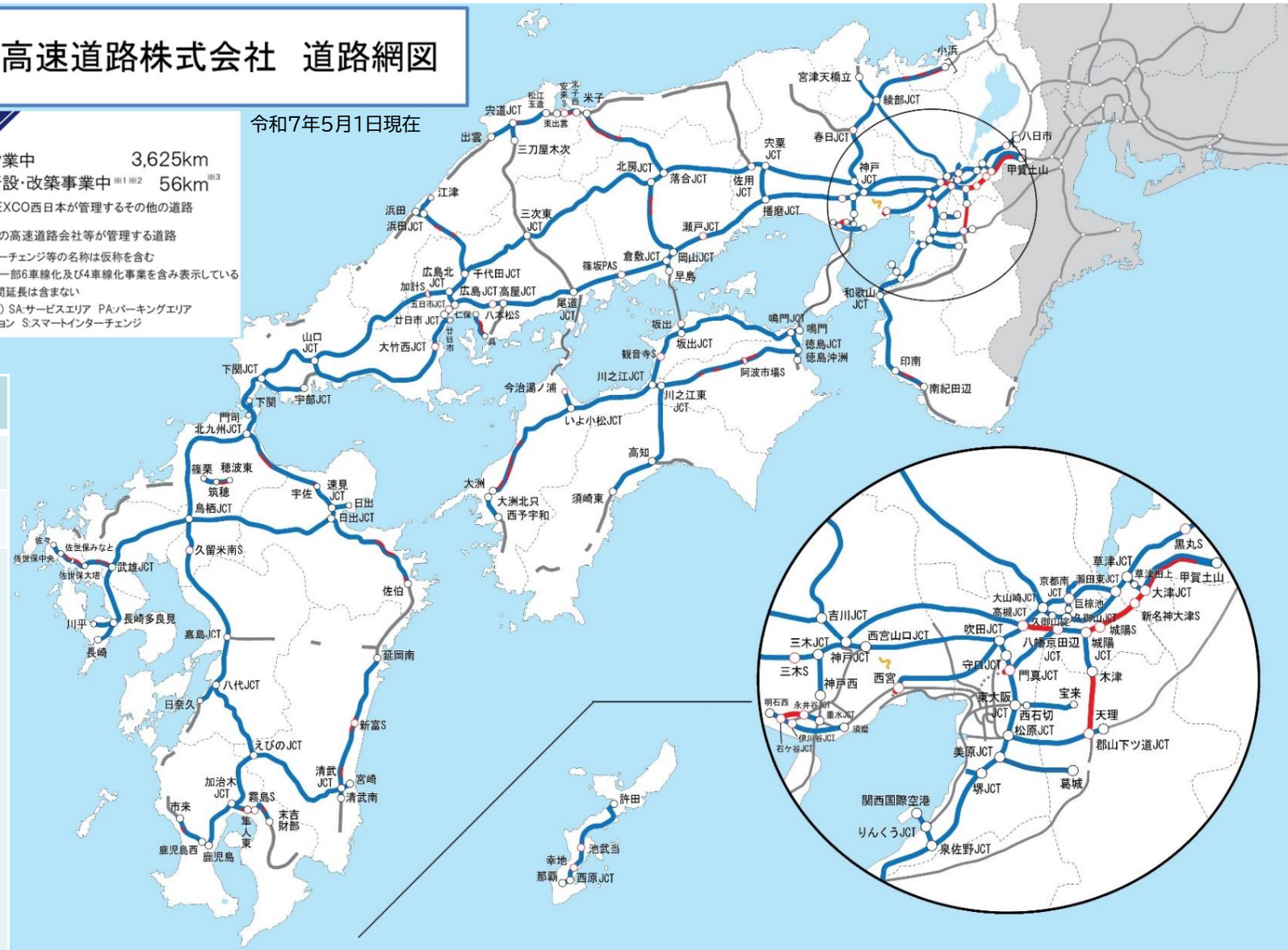
西日本高速道路株式会社 道路網図

高速道路凡例

- 営業中 3,625km
- 新設・改築事業中 ※1 ※2 56km
- NEXCO西日本が管理するその他の道路
- 他の高速道路会社等が管理する道路

※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 改築事業中区間延長は含まない
※ (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

令和7年5月1日現在



会社概要

◆資本金	475億円	
◆従業員数	2,721人	R6.9.30
◆事業データ		
【高速道路事業】		
営業中道路	3,625 km	R7.4.1
利用台数	301万台/日	R5年度実績
料金所数	494箇所	R7.4.1
料金収入	8,363億円	R5年度実績(税込み)
事業中道路	56 km	R7.4.1
【関連事業】		
SA・PA数※1	313箇所(192箇所)	R7.4.1
売上高※2	1,742億円	R5年度実績(税抜き)

※1 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
※2 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

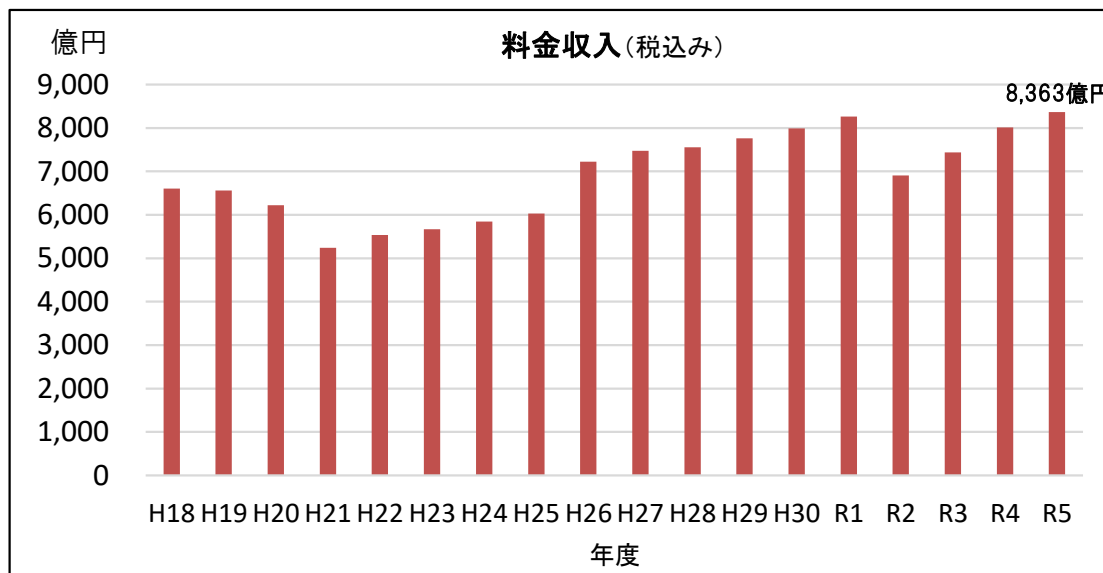


○概況(経営基盤の状況)

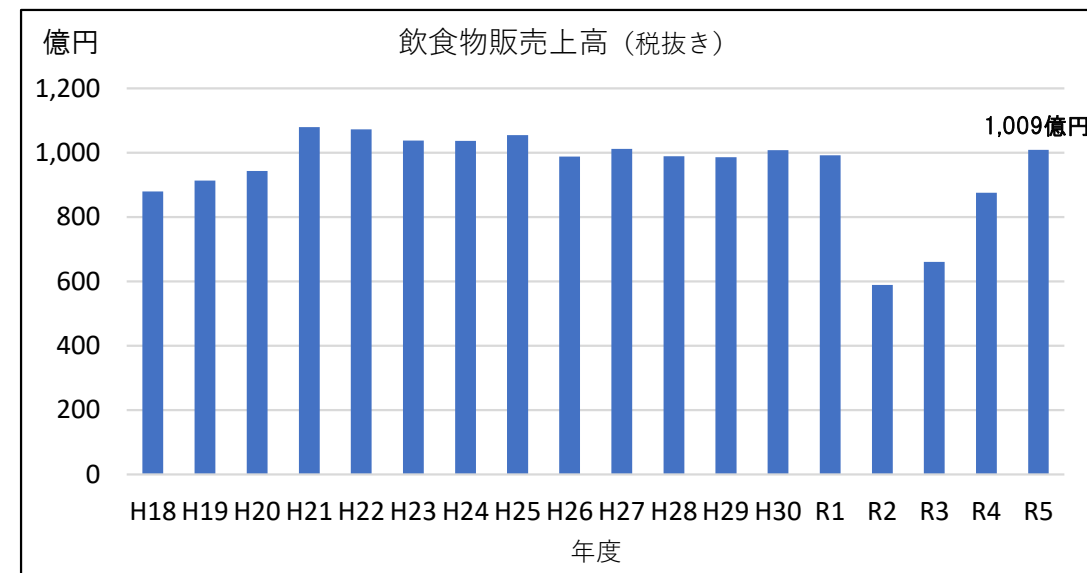
2 料金収入およびSA・PA飲食物販売上高

- 料金収入およびSA・PA飲食物販売上高はともに、令和2年以降新型コロナウイルス感染症の影響により一時減収したものの、概ねコロナ禍以前の水準まで回復
- 料金収入においては、将来は人口減少に伴い交通量が減少する計画

■料金収入



■SA・PA 飲食物販 売上高



平成18年度から令和5年度までの料金収入は約12.5兆円
このうち、維持管理費用を除き機構※へ支払った貸付料は約9.3兆円

※(独)日本高速道路保有・債務返済機構

○概況(経営基盤の状況)

3 経営状況

■当期純利益

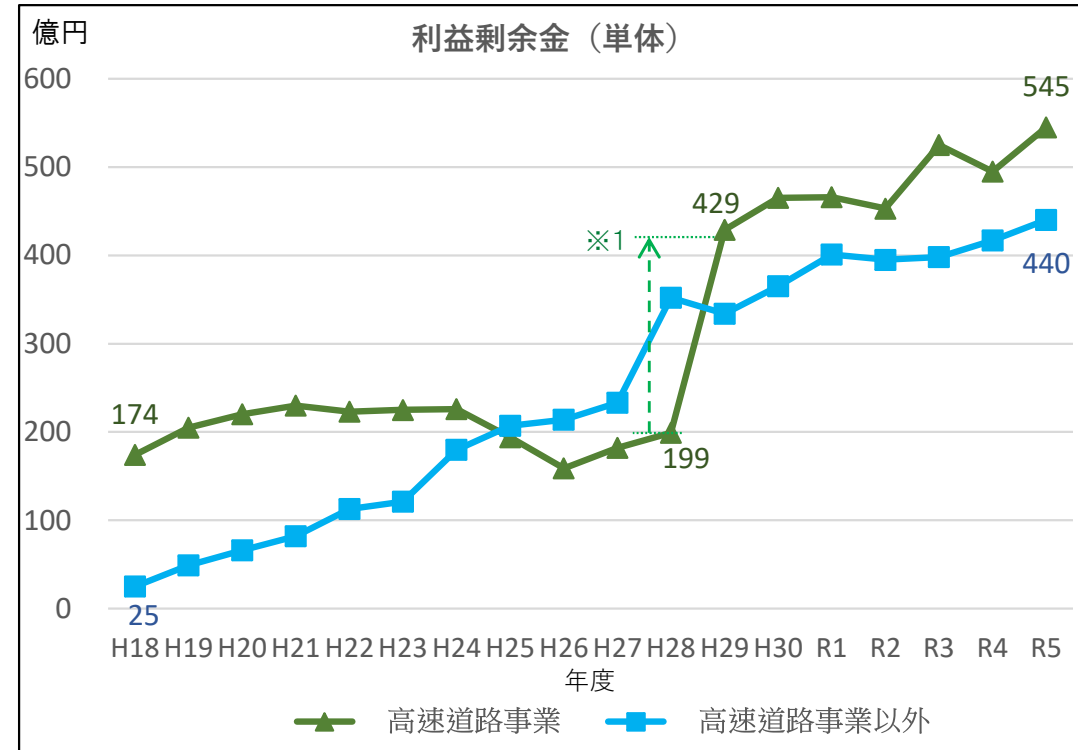
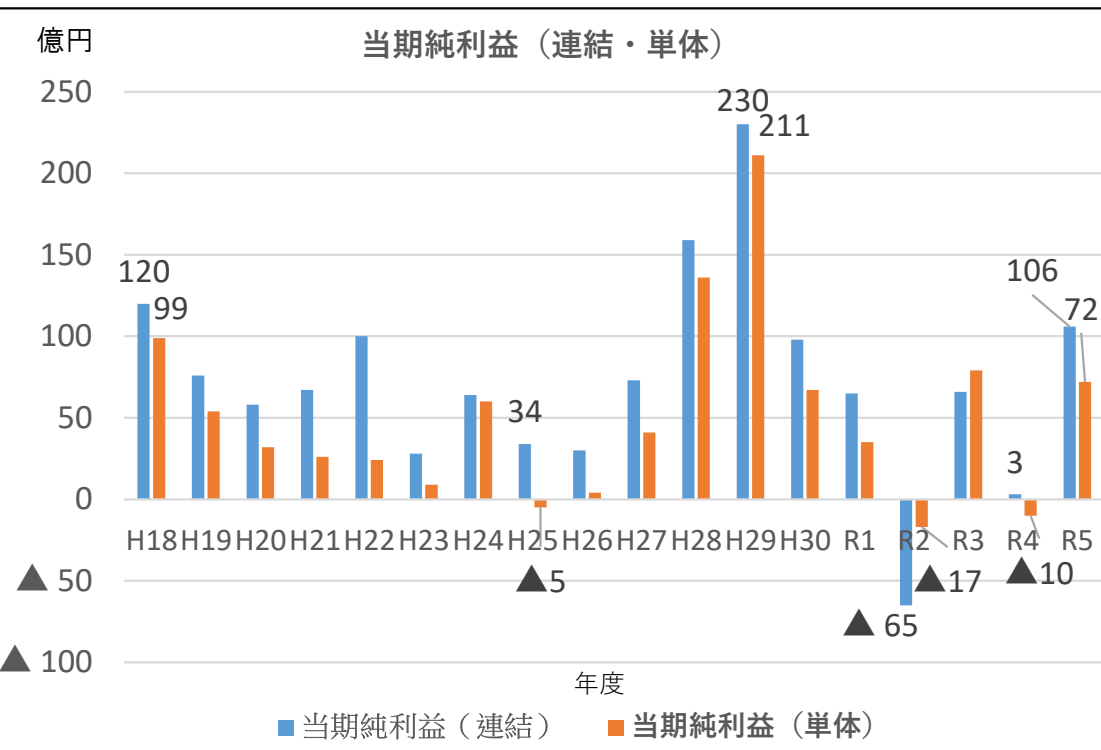
○当期純利益(連結)は、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けたR2年度を除いて黒字

○累計925億円(連結)の法人税等を納付

■利益剰余金

○道路事業での利益剰余金(単体)は545億円(料金収入の変動等への備え)

○関連事業での利益剰余金(単体)は440億円(SA・PA等の投資に充当)



※1 厚生年金基金の代行返上益を計上し、安全対策・サービス高度化積立金を創設

1. 高速道路事業の取組状況

1-1 ネットワーク整備・機能強化の取組(新規路線・4車線化)

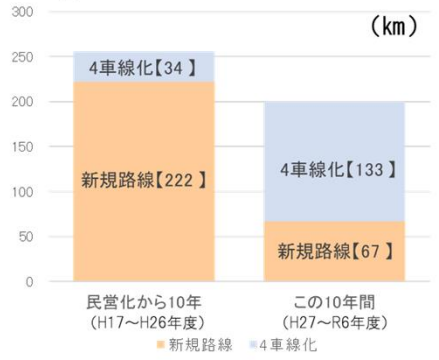


- 民営化後44区間456kmが完成
- うちこの10年間で、新規路線6区間67km、4車線化14区間133kmが完成
- これらにより、現在3,625kmを管理(うち 暫定2車線区間723km)

【民営化後の新規路線開通・4車線化完成区間】



【開通・完成延長の比較】



【新規路線の開通延長】

	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 ～ 巨勢池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	東九州道	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				289.2km

↑ 民営化から10年 (H17～H26年度)
↓ この10年間 (H27～R6年度)

【4車線化の完成延長※】

	道路名	区間名	開通年月日	延長(km)
①	高知道	馬立PA ～ 大豊IC	H20.7.31	13.7
②	高知道	南国SA ～ 高知IC	H20.7.31	2.3
③	岡山道	総社PA ～ 賀陽IC	H22.11.26	4.8
④	阪和道	海南IC ～ 有田IC	H23.5.21	9.8
⑤	米子道	久世IC ～ 上野PA	H23.12.9	3.5
⑥	阪和道	みなべIC ～ 南紀田辺IC	H27.7.9	1.2
⑦	高松道	津田寒川IC ～ 高松東IC	H30.4.25	8.9
⑧	舞鶴若狭道	綾部PA ～ 舞鶴西IC	H30.11.13	4.7
⑨	高松道	鳴門IC ～ 志度IC	H31.3.8	42.9
⑩	長崎道	長崎多良見IC ～ 長崎芒塚	R1.6.28	8.3
⑪	舞鶴若狭道	福知山IC ～ 綾部IC	R3.3.26	10.2
⑫	湯浅御坊道路	有田IC ～ 御坊IC	R3.12.18	19.4
⑬	阪和道	御坊IC ～ 印南IC	R3.12.18	9.5
⑭	長崎道	長崎芒塚IC ～ 長崎IC	R4.3.17	3.0
⑮	隼人道路	隼人西IC ～ 加治木IC	R4.11.30	3.6
⑯	佐世保道路	佐世保みなとIC ～ 佐世保大塔IC	R7.1.29	4.5
⑰	佐世保道路	佐々IC ～ 佐世保中央IC	R7.3.23	9.9
⑱	隼人道路	隼人東IC ～ 隼人西IC	R7.3.28	0.9
⑲	八木山バイパス	篠栗IC ～ 筑穂IC	R7.3.30	5.7
合計				166.8km

↑ 民営化から10年 (H17～H26年度)
↓ この10年間 (H27～R6年度)

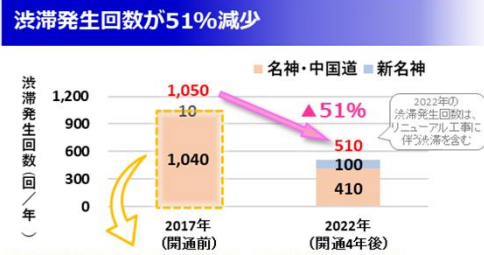
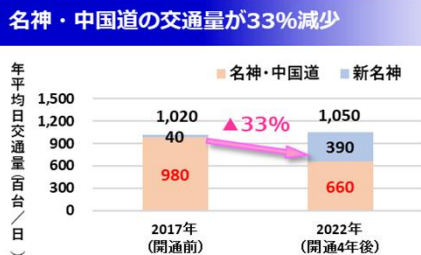
※4車線化の完成延長は、IC間の一部の場合も含む

1. 高速道路事業の取組状況

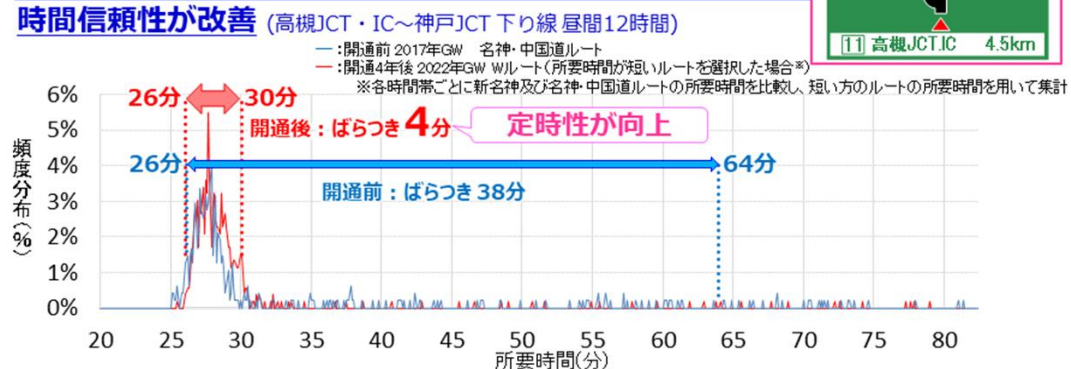
1-1 ネットワーク整備・機能強化の取組(整備効果)

- 新名神(高槻JCT・IC～神戸JCT)の43.1kmが平成30年3月に開通
- 並行する名神・中国道の交通量が減少し**渋滞・事故が減少**
- ルートを選択可能となり、**定時性が向上**

○渋滞・事故の減少



○定時性の向上



阪急阪神 不動産株式会社

※企業ヒアリング調査 (2022年12月実施)

入居テナントからも名神・中国道と新名神をそれぞれ活用できる交通利便性の高さが好評です。

川西市在住の方

※WEBアンケート調査 (2022年12月実施)

名神・中国道が頻繁に渋滞して時間が読まれへんほどやったけど、新名神が開通したおかげで時間が短縮されました。

※交通量: 車両感知器データより算出(加重平均より算出)
 渋滞: 事故: NEXCO西日本渋滞・事故データより集計(渋滞: 上下計・交通集中渋滞、事故: 上下計・渋滞中及び渋滞最後尾の事故)
 (開通前) 2017年1月～12月
 (開通1年後) 2019年1月～12月
 (開通4年後) 2022年1月～12月(2022年の交通量・渋滞発生回数・事故件数は、中国道リニューアル工事を含む)
 ※渋滞の定義: 時速40km/hで低速走行、あるいは停止渋滞を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した状態

1. 高速道路事業の取組状況

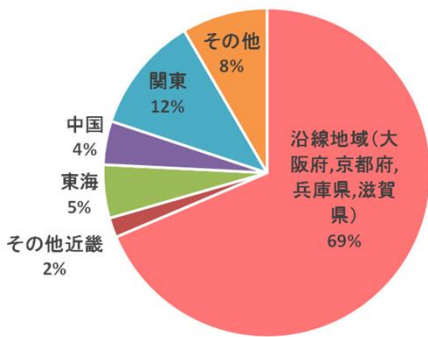
1-1 ネットワーク整備・機能強化の取組(整備効果)

- 新名神(高槻JCT・IC～神戸JCT)の開通によって生み出された経済波及効果は、令和元年～4年の4年間で平均約**1,500億円以上/年**
- 沿線やその周辺の地域において、物流施設や大規模小売店舗の立地件数が増加

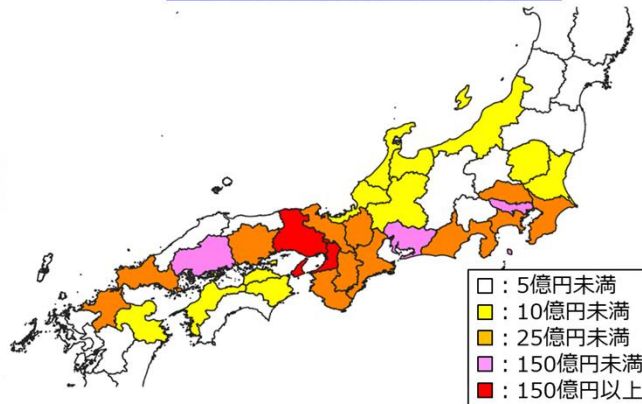
○経済波及効果

4年間で平均約1,500億円/年以上(※)

<域内総生産の内訳>



<地域別波及額の都道府県別内訳>



■域内総生産(GRP)とは
ある地域における一定期間に地域内で生産された財貨・サービスの付加価値の総額。

(※)経済波及効果・地域別生産額:
産業連関分析により算出。産業連関表は、各都道府県から公表されている最新版(2015年表)を基に、全国分を接続した地域間接続表を用いている。

<経済波及効果の算出>
沿線の9自治体(池田市、高槻市、茨木市、箕面市、豊能町、神戸市北区、宝塚市、川西市、猪名川町)の製造品出荷額の増加額や新規企業立地による生産額等を基に、全国平均の伸び率との差分を用いて最終需要を推計。推計した最終需要及び産業連関表を用いて経済波及効果を算定。

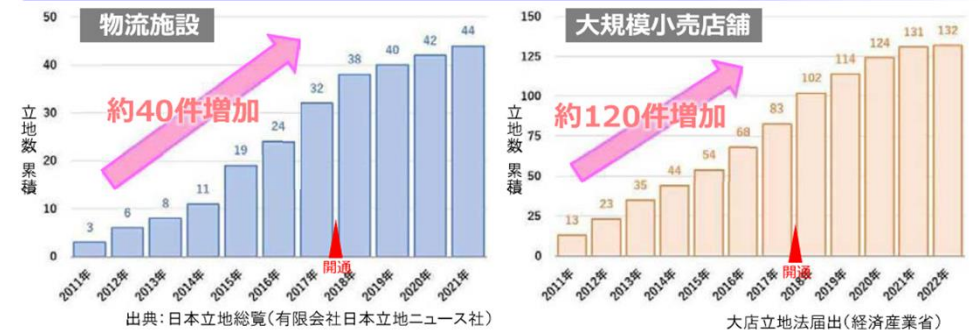


○物流施設や大規模小売店舗の立地



出典:日本立地総覧(有限会社日本立地ニュース社)

物流施設・大規模小売店舗の累積立地件数の推移※



大店立地法届出(経済産業省)

※下記の沿線・周辺市町で集計

京都府:京都市(東山区、南区、伏見区、山科区)、宇治市、城陽市、向日市、長岡京市、八幡市、京田辺市、大山崎町、久御山町
 大阪府:池田市、高槻市、茨木市、箕面市、豊能町、枚方市、島本町、能勢町

兵庫県:宝塚市、川西市、猪名川町、神戸市北区、西宮市、三田市、神戸市西区、三木市、加東市、小野市

1. 高速道路事業の取組状況

1-1 ネットワーク整備・機能強化の取組(新名神高速道路の事業状況)

- 新名神高速道路は、名神高速道路等とともに国土軸の骨格となり、日本経済の大動脈を形成する路線
- 未開通区間(大津～城陽、八幡京田辺～高槻)の早期整備を最優先課題として、着実に進めていく



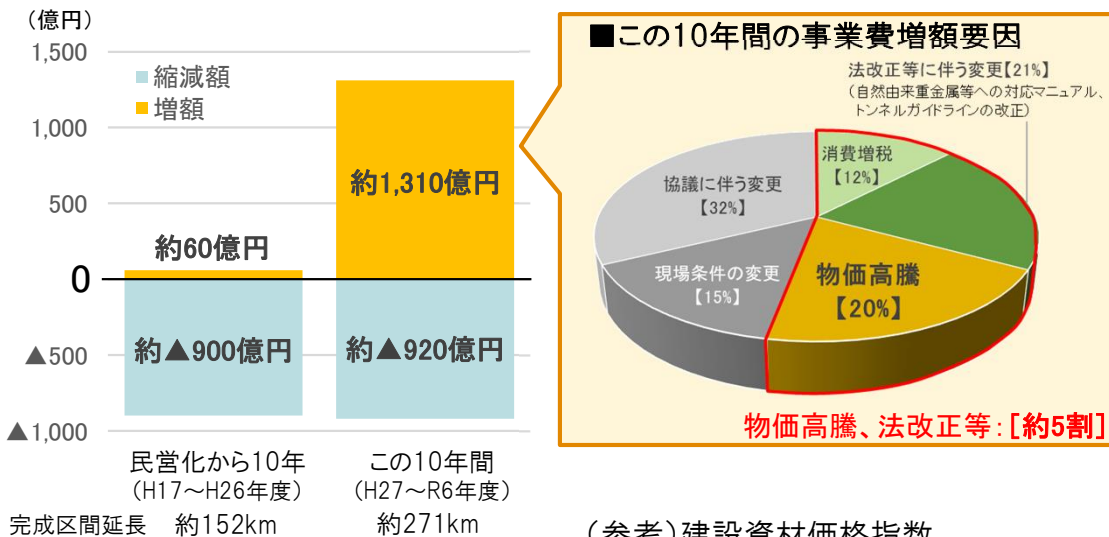
区間	高槻～神戸	八幡京田辺～高槻	城陽～八幡京田辺	大津～城陽	甲賀土山～大津	亀山西JCT～甲賀土山
延長	約40km	約10km	約4km	約25km	約29km	約13km
進捗状況	四車線：開通	用地取得中 六車線：工事推進中	四車線：開通	六車線：工事推進中	四車線：開通 六車線：工事推進中	四車線：開通 六車線：工事推進中
開通予定	高槻～川西： 平成29年12月10日開通 川西～神戸： 平成30年3月18日開通	令和9年度 (暫定四車線) ※用地等の明渡しや、トンネル 工事の進捗が順調な場合	平成29年4月30日開通	工程精査(継続) ※現時点における工事の進捗を踏 まえると、今後の土工事、橋梁 工事、舗装施設工事の完了に少 なくとも4年以上、工事の進捗に よっては更に1～2年程度の期間 を要する見込み	四車線：平成20年2月23日開通	

1. 高速道路事業の取組状況

1-2 コスト縮減の取組（建設コストの状況と課題）

- 開通区間において、民営化後10年と比べて、この10年間の**建設コストは増加傾向**
- 特に昨今、建設資材や労務費の価格高騰が続いており、今後の事業においても建設コストの増額が想定されることから、**更なるコスト縮減や事業全体のマネジメント強化に取り組む**
- 今後の新規事業においては、当初事業費の精度向上に加え、将来の事業費増額リスクを見込んだ事業費の算定について検討が必要

○完成区間の建設コスト



○マネジメントの強化の例

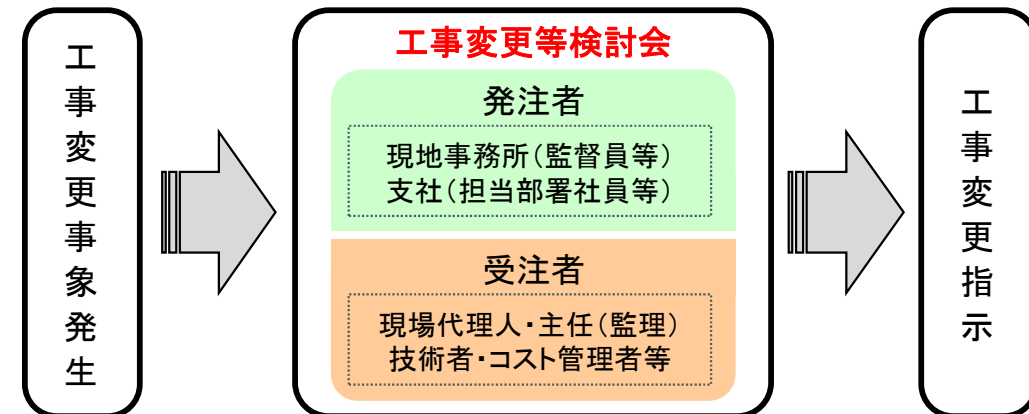
＜調査・設計段階＞

設計条件や現地条件に関する確認および課題等について、受発注者間での認識の共有を図り、調査・設計段階での精度向上を図る合同現地踏査の実施



＜工事段階＞

事業の工程や事業費に大きな影響が生じる可能性があると考えられる場合、工事の変更指示にあたり、受発注者が一同に介した検討会を実施



※事業全体のクリティカルとまらない場合は、工期の延長も考慮しつつ事業費が最小となるよう検討

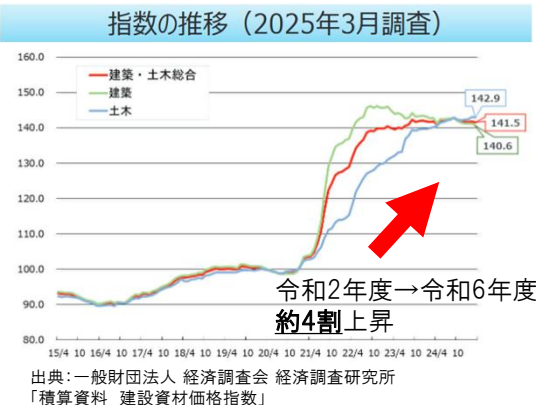
(参考)コスト縮減の事例

(四国横断自動車道 阿南四万十線
徳島沖洲～徳島JCT)
浚渫土の他事業への搬出による処分費
の削減(▲15億円)
(当初計画)
浚渫土を産業廃棄物として
処理



↓
県の養浜事業・埋立事業
へ搬出し、処分費減

(参考)建設資材価格指数

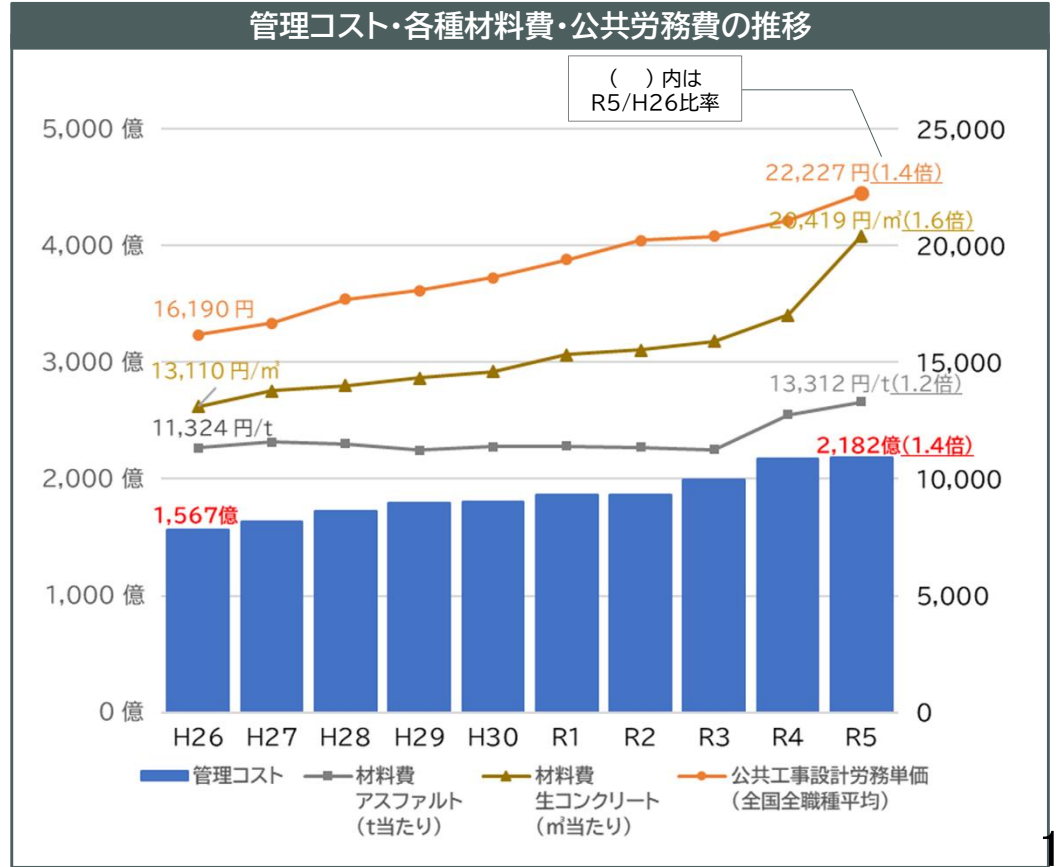
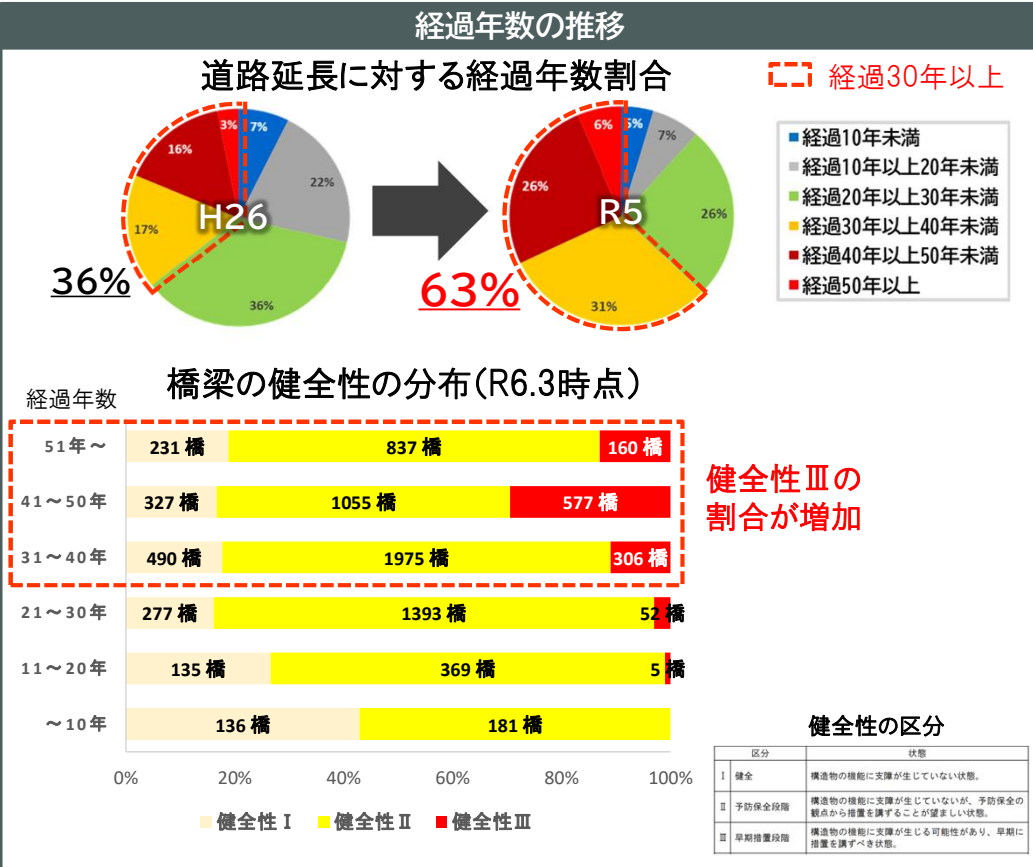


1. 高速道路事業の取組状況

1-2 維持管理・老朽化対策の取組(経過年数と管理コスト推移)

○高速道路建設後30年以上の延長比率が63%に増加し、橋梁では劣化が顕在化
○老朽化の進展に伴う補修増、材料費・労務費高騰に加え、点検強化、雪氷体制強化の取組等により、効率化を進めているものの管理コスト※は10年前と比べて1.4倍に増加

※管理コスト: 維持修繕費、管理業務費、一般管理費の合計



1. 高速道路事業の取組状況

1-3 維持管理・老朽化対策の取組(点検の効率化)

- 道路の維持修繕に関する省令に基づき、5年に1回、近接目視を基本として道路構造物(トンネル、橋梁等)の点検を実施
- 作業効率化のため **新たな点検支援技術を積極的に活用**
- 健全性診断Ⅲ[※]の施設に対し計画的に補修を行っているが、点検の都度新たな変状が発見され **残存要補修施設数は横ばい傾向**

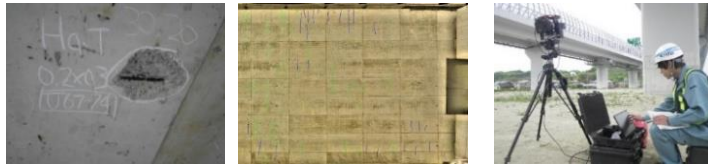
※健全性診断Ⅲ：構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態

＜高速道路で活用している主な点検支援技術＞

高解像度カメラ

橋梁における近接目視による点検について、「ひび割れ・エフロレッセンス[※]」などの**外観変状を確実に検出し、効率的な点検を支援**
⇒ひび割れ変状の自動抽出が可能で、点検記録入力も効率化

※コンクリート内を雨水が浸透して、コンクリートの石灰分が打継目やひび割れ部等から滲出物となって現れる現象



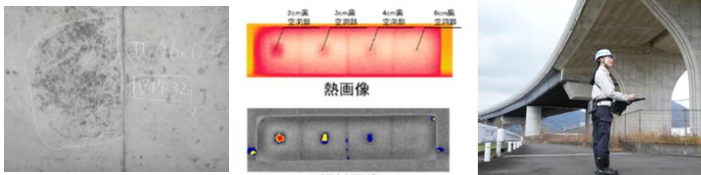
対象となる変状例

コンクリート床版下面の画像とひび割れの自動抽出

使用状況

赤外線カメラ

コンクリート部材における打音による点検について、「浮き・はく離」などの**内部変状を確実に検出し、第三者被害の防止と効率な点検を支援**



対象となる変状例

解析画像

使用状況

ドローン (UAV)

高橋脚や河川高架橋など、**近接が困難な橋梁**に対して適用
従来は点検に足場やロープアクセスを実施していたが、ドローンを適用することで**点検費用の縮減可能**かつ、安全性も向上

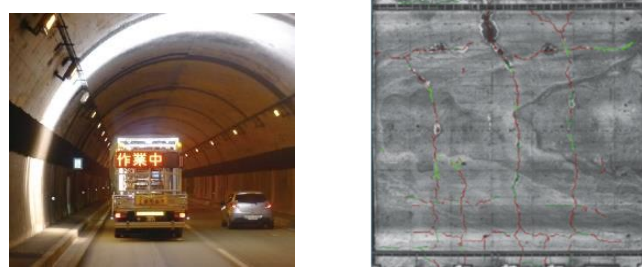


従来は点検用に仮設足場を設営

UAV使用による点検状況

トンネル覆工画像撮影

高速走行での撮影が可能であり、交通規制が不要
ひび割れを自動抽出し、トンネル覆工の健全性把握が可能
⇒**点検費用の縮減及び安全性も向上**

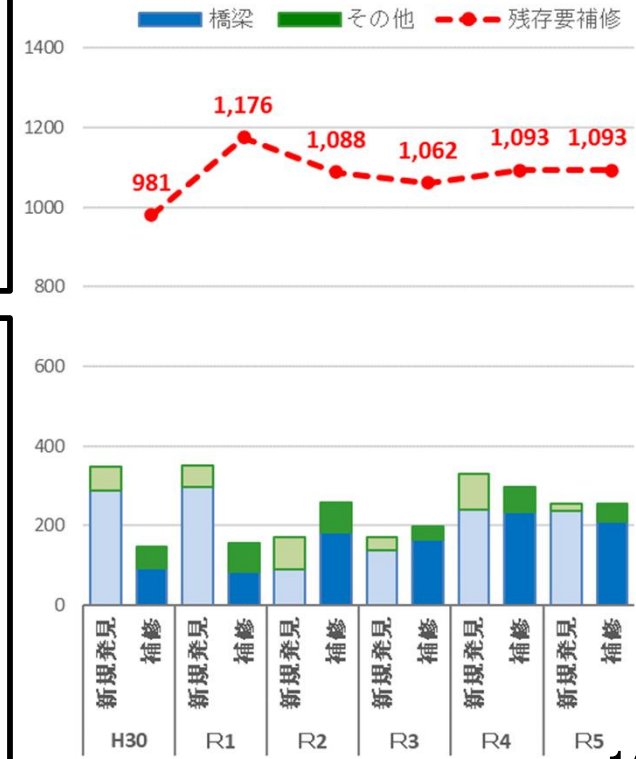


トンネル覆工撮影状況

ひび割れ自動抽出

＜健全性診断Ⅲ 施設数＞

新規発見数と補修数が拮抗し
残存要補修施設数は横ばい傾向



1. 高速道路事業の取組状況

1-3 維持管理・老朽化対策の取組(管理コストの分析)

- 管理コストの現状把握・増加要因分析に加え、管理水準の見直しに向けた現地検証を実施中
- 並行して予防保全の本格導入に向けた検討も実施

現状把握・増加要因分析



清掃



植栽



点検



雪氷



修繕



設備



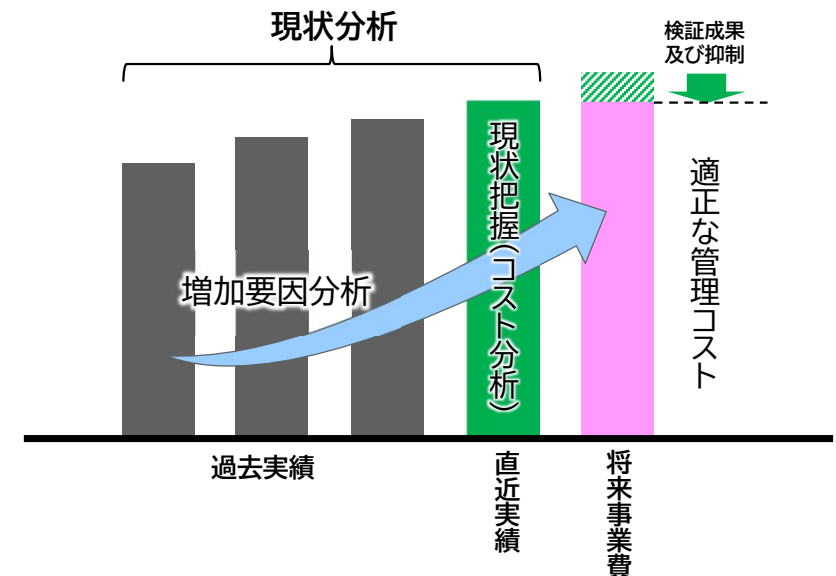
料金
収受

高速道路の主な管理事業

現地検証※

頻度見直し、縮減、
廃止、高度化、効率化

※安全・安心に影響を及ぼさない範囲で検証



1. 高速道路事業の取組状況

1-3 維持管理・老朽化対策の取組(中国道リニューアルプロジェクト)

- 中国道(吹田JCT～神戸JCT間)は開通から約50年が経過し、構造物の長期的な安全性や耐久性の確保が困難になりつつあるため、抜本的なリニューアル工事を令和2年(試験工事)から開始
- 吹田JCT～中国池田IC間において、対面通行規制では約5年の工事期間を要する見込みであったため、新名神をう回路とした終日通行止めを行い、集中的に工事することで約2年に短縮
- 吹田JCT～中国池田IC間の終日通行止め(計7回)は令和5年に完了し、現在は中国池田IC～神戸JCT間において終日車線規制にて工事中
- 渋滞のソフト対策として、テレビCMやSNS、WEB等による広報やう回クーポン付与も実施



1. 高速道路事業の取組状況

1-4 災害・事故対応(平成30年7月豪雨)

- 平成30年7月豪雨では、西日本を中心に多くの観測点で観測史上1位の降雨量を更新するなど記録的大雨が発生【大雨通行止め:37道路・2,299km(管理延長の約65%)】
- 11府県で大雨特別警報が発表され管内全域に渡って甚大な被害が発生(約300箇所)

被災箇所 約300箇所

復旧に時間を要する箇所

49箇所

関西 10箇所
中国 20箇所
四国 5箇所
九州 14箇所

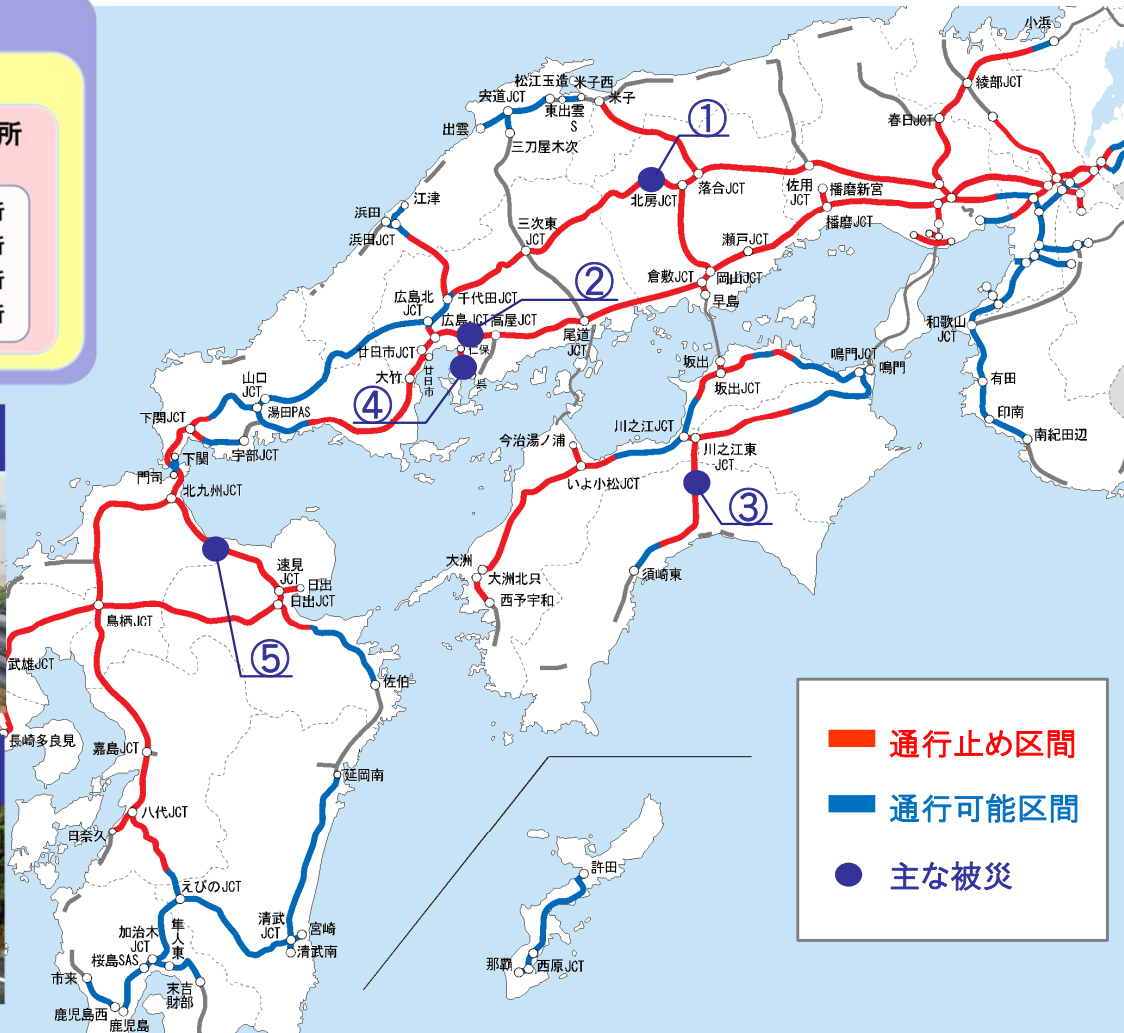
重篤被災箇所
10箇所

関西 0箇所
中国 7箇所
四国 1箇所
九州 2箇所

④広島呉道路



⑤東九州道 椎田南IC～豊前IC



①中国道 北房IC～新見IC



②山陽道 志和トンネル



③高知道 立川橋



1. 高速道路事業の取組状況

1-4 災害・事故対応(平成30年7月豪雨)

○被災地の復旧支援に高速道路をいち早く活用するため、緊急復旧や応急復旧により道路交通を迅速に確保

緊急復旧 緊急車両の通行確保

山陽道(西条IC～高屋JCT)の例 <平成30年7月5日被災>

堆積した土砂や流木を排除して

緊急車両が通行可能な最低限の車線幅を確保し、
4日後に被災地へ向かう緊急車両の通行を確保



片側交互通行による通行路の確保

応急復旧 緊急車両の円滑な通行確保・一般車両の通行確保

高知道(新宮IC～大豊IC)の例 <平成30年7月6日被災>

橋梁上部工が流出した上り線の復旧には相当の時間を要するため、下り線の2車線を対面
通行運用で開放し、7日後に通行止めを解除



※令和元年7月8日(1年後)に
橋梁等の復旧が完了し4車線運用に切り替え

土砂崩落による立川橋(上り線)
橋梁上部工の流出を確認

下り線の健全度評価
(散水車載荷試験※、目視調査)

※活荷重載荷に伴う上部構造の異常たわみ・異常振動有無の確認

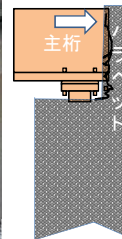
下り線の対面通行運用で通行止め解除

1. 高速道路事業の取組状況

1-4 災害・事故対応(平成28年熊本地震)

- 平成28年熊本地震では震度7の前震・本震が発生し、九州支社が管理する道路の約5割が通行止めとなるなど、広域に渡り甚大な被害が発生
- 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

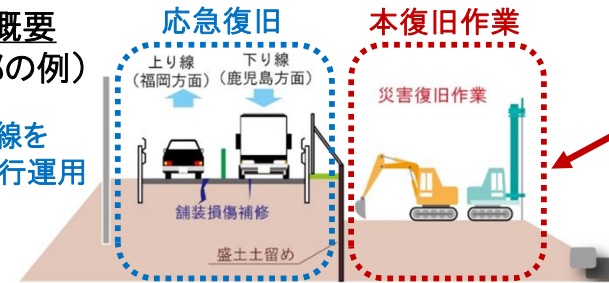


■緊急復旧・応急状況復旧



■復旧概要 (土工部の例)

上り線を
対面通行運用



作業内容

下り線を本復旧するため
地盤改良、盛土、舗装、
遮音壁や防護柵等を復旧

平成29年4月28日(約1年)
4車線復旧完了

本震(4/16 1:25発生)に 伴う通行止め及び解除状況



■Step1 緊急車両通行開始

松橋～八代 ⇒ 14.5時間後
植木～益城熊本空港 ⇒ 3日後



■Step2 一般開放

嘉島JCT～八代 ⇒ 10日後
植木～嘉島JCT ⇒ 12日後

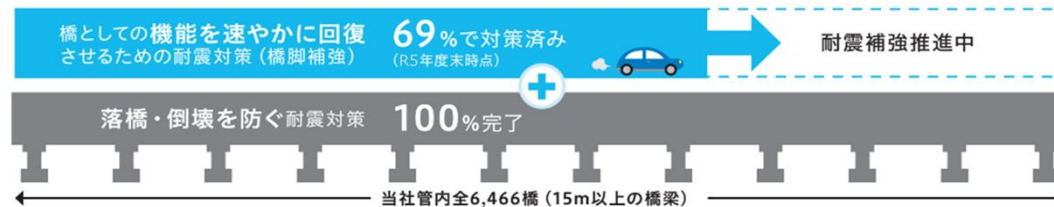


1. 高速道路事業の取組状況

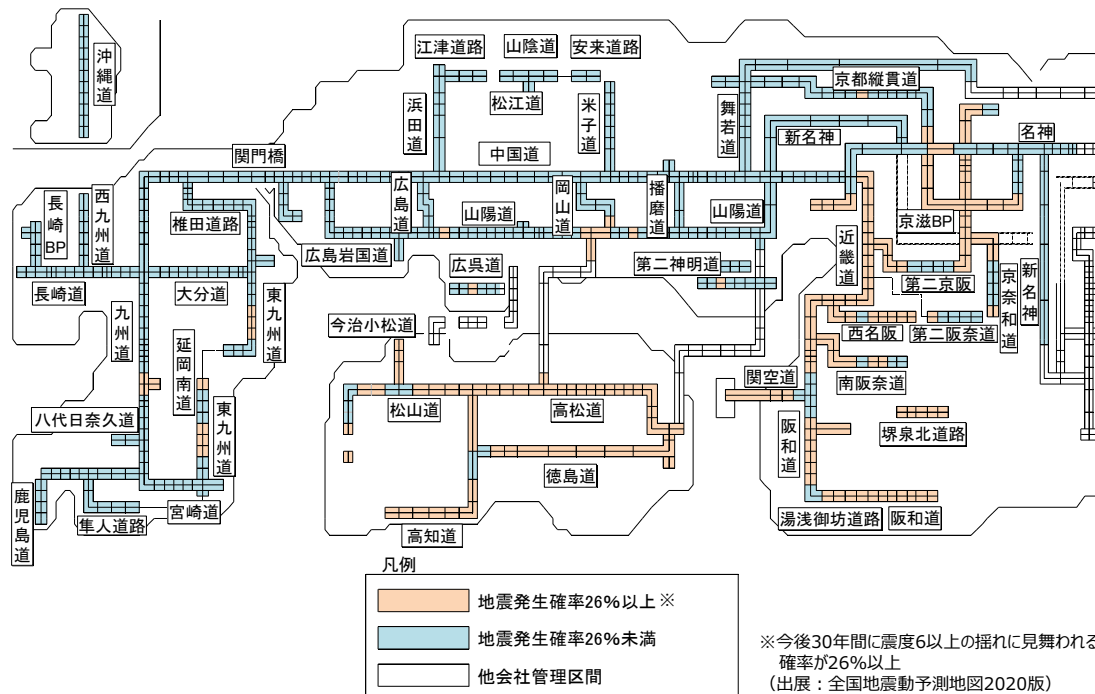
1-4 災害・事故対応(耐震補強対策)

- 熊本地震で得た教訓も活かし、南海トラフ巨大地震等に備え、橋梁の耐震補強対策を実施中
- 落橋・倒壊を防ぐ耐震対策は100%完了しており、現在は橋としての機能を速やかに回復させるための耐震対策(橋脚補強)を推進中
- 大規模地震の発生確率が26%以上の地域の早期対策完了を目指し推進

■進捗状況

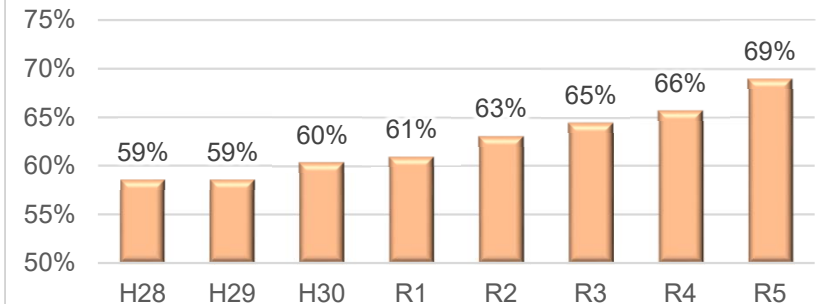


■地震発生確率の分布



耐震補強 完了率

橋としての機能を速やかに回復させるための耐震対策



■対策概要

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。



支承取替

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。



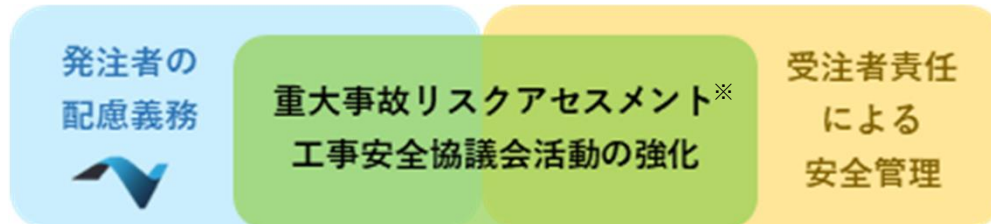
1. 高速道路事業の取組状況

1-5 工事等の品質確保(工事の安全に関する取組)

- 安全を第一に考え、「安全と品質を確保したうえで、工期内に工事を完成させ、社会に貢献する」という受発注者共通の目標のもと、工事安全管理に取り組んでいる
- 平成28年の新名神建設工事における有馬川橋橋桁落下事故を契機に、「工事安全管理規程」を制定し、重大事故リスクアセスメントを軸とした工事中事故撲滅に向けた安全管理に努めている

○重大事故リスクマネジメントシステムの着実な運用

『受発注者一体となりリスクコミュニケーションを行い、安全な現場を目指す』



※受注者が抽出した重大事故リスクについて、受発注者間で重大事故リスクの確認等を実施。
受注者において重大事故リスクの決定及び現場の安全対策を行う。

○「工事安全誓いの日」

- ・新名神高速道路有馬川橋橋桁落下事故のあった4月22日を「工事安全誓いの日」と定め、毎年4～5月を中心に事故を風化させない取組を実施



有馬川橋事故の記録映像を視聴

○社員教育

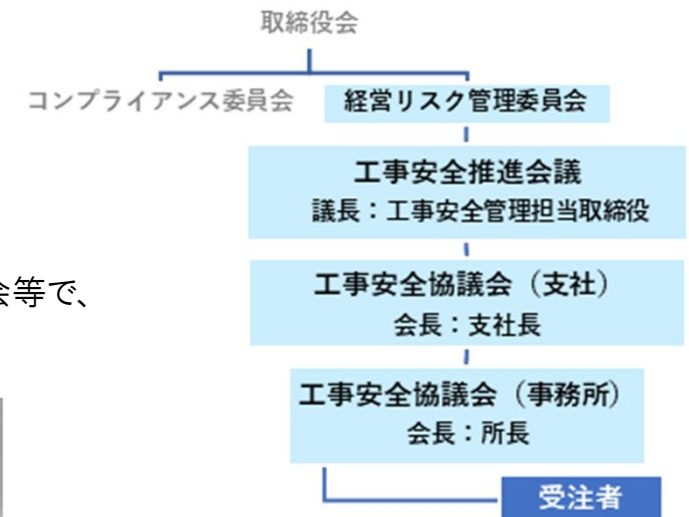
- ・階層別研修や外部講師を招いた講演会等で、知識向上と意識高揚を図っている



工事安全管理責任に関する弁護士講義

○工事の安全管理体制

- ・工事中事故を経営リスクとして捉え、経営リスク管理委員会内に工事安全推進会議を設置
- ・全社的な情報共有による安全施策の水平展開や意見交換、安全技術の検討を行い、工事安全レベルの向上を図っている



1. 高速道路事業の取組状況

1-5 工事等の品質確保(工事の安全に関する取組)

○令和7年1月の中国道鷹の巣橋吊足場崩落事故をはじめ、工事における重大事故が短期間に続発したことを受け、**工事の安全管理の徹底について、今一度受発注者間で確認を行い、安全対策の強化を実施**

【工事における重大事故の連鎖を防ぐための緊急対応】

- (1) 全ての工事において工事中事故再発防止の徹底及び緊急の安全点検を実施
- (2) 全支社において当社及び受注者による緊急安全大会を開催
事故概要や再発防止策の共有並びに工事安全の取組と安全意識の高揚を図る討議を実施
- (3) 重大事故発生工事の施工会社トップに対し下記安全対策の徹底を強く要請
✓ トップからの指示により安全総点検及び協力会社を含めた安全確認を実施すること
✓ 元請と協力会社とのコミュニケーションをしっかりとること
- (4) 緊急の工事安全推進会議を実施し、社内で事故の詳細や再発防止策を共有
- (5) 社員に向けて、社長から「工事安全に関する緊急メッセージ」を発出



緊急工事安全推進会議



受発注者による緊急安全大会

1. 高速道路事業の取組状況

1-5 工事等の品質確保(建設業2024問題への対応)

○NEXCO3社は発注者として、業界団体との意見交換会等を踏まえ、**工事管理の効率化や書類の簡素化に取り組んできたところ**

○さらに、令和6年4月からの建設業における時間外労働の上限規制の適用を踏まえ、長時間労働の是正のため、さらに以下の取り組みを進めてきた

(1)適正な工期の設定 (2)書類作成の軽減 (3)施工管理の効率化・省力化 (4)設計図書の品質向上

取組み項目
(1)適正な工期の設定
① 週休2日工事の完全実施
・既契約の未対応工事を週休2日指定工事へ移行
・雨天日、猛暑日を考慮した工期設定
② 書類作成工期の付与と費用負担
③ 適正な工期算出のための歩掛の設定、これに伴う必要な経費等の計上（交通規制など）
(2)書類作成の軽減
① 設計変更時及び対外協議の作成資料の軽減
・過剰な作成資料の状況把握、事例のとりまとめ
・意思決定を迅速化し過剰な資料作成指示を抑制させる仕組みの導入
・変更指示、対外協議における協議資料の簡素化及び役割分担の明確化
・NEXCO社員および施工管理員への意識の徹底
② 工事書類の簡素化と受発注者間の認識合わせ
・土木工事関係書類簡素化ガイドラインの策定
・工事情報共有・保存システム(K-cube2)の機能改良
・新たな利便性機能を付与した新システムの構築検討

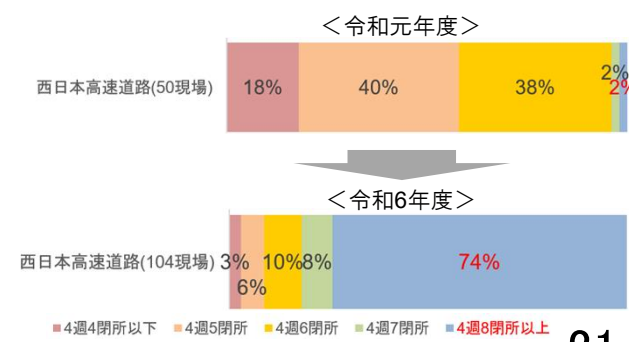
取組み項目
(3)施工管理の効率化・省力化
① 検査や立会手法の改善
・遠隔臨場の適用拡大などIT活用による、検査立会時間の短縮
・DXなど新技術活用の拡大による、書類作成時間の削減
→ コンクリート施工管理要領の改定による書類の削減
→ 土工・舗装・構造物施工管理要領の改定による書類の削減
→ 施工管理アプリケーション・サービスを使用した業務の省力化
② プレキャスト製品の更なる活用方針
(4)設計図書の品質向上
① 精度の高い設計図書の作成
② 積算条件の明示等への配慮

○工事管理スリム化ガイド(4-you)の整備による周知・徹底



○取組の効果等

週休2日(4週8閉所)の取組は拡大



2. 関連事業の取組状況

2-1 SA・PAのサービスの充実

○全ての皆さまに快適な休憩施設を(「お客さま満足施設」への変革)

- ・店舗リニューアルによるSA・PAの魅力の進化
- ・無人PAへの営業店舗の設置
- ・シャワーステーション・ウェルカムゲートの拡充
- ・DX技術を活用した顧客体験価値向上施策の展開

■店舗リニューアル等による魅力の進化

- ・地域の特色を活かし、より楽しく快適にご利用いただけるよう店舗リニューアルを実施し「ここにしかない出逢い」を演出
- ・老朽化対応のため、店舗建物・GSタンク等の計画的な補修・更新等を実施



商業施設の 老朽化状況 (経過年数 R7.4)	9年以下	10～19年	20～29年	30年以上
	25箇所 13%	12箇所 6%	39箇所 21%	114箇所 60%

■無人PAへの営業店舗の設置

高速道路を利用されるお客さまの更なる利便性の向上・サービス拡充を目的に、無人であったPAに営業施設(コンビニ)を設置(4箇所)

- ・山陽道 篠坂PA(上り・下り)
- ・東九州道 大分松岡PA(上り・下り)



■シャワーステーション・ウェルカムゲートの整備促進

- ・高速道路をご利用されるお客様の疲労回復・くつろぎの提供としてシャワーステーションを整備

H26年度 8箇所
→ R6年度 11箇所



- ・地域の皆さまにも日常的にご利用いただけるウェルカムゲート※を整備

H26年度 65箇所
→ R6年度 84箇所



※SA・PAに、一般道からでも施設が利用できるように設けた出入口

■デジタル技術を活用した顧客体験価値向上施策の展開

デジタルスタンプラリーを活用した地域への誘客促進・観光振興や、デジタルスタンプカードによるお客さま一人ひとりに寄り添った販促活動・サービス提供を実現



2-2 人口減少下でのサービス維持

○地方部の人口減少、従業員の担い手不足等の社会情勢の変化も踏まえたサービスの維持

- ・地方部の周辺人口減少等により、現在の店舗サービスの維持が困難な状況
- ・省人化対応など、新たなサービス提供・運営維持のあり方を模索中

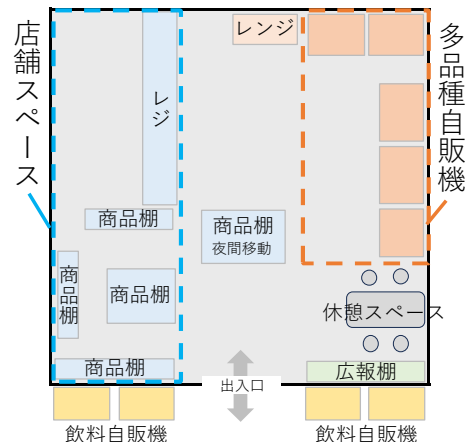
■物販店舗の時間帯別営業体制（中国道 江の川PA）

- ・物販店舗(対面販売)の営業時間帯を、上下線の店舗のピーク時間帯にあわせた店舗人員の配置とすることで、社会課題である人手不足に対応するとともにサービスを維持

【運営体制(平常時)】

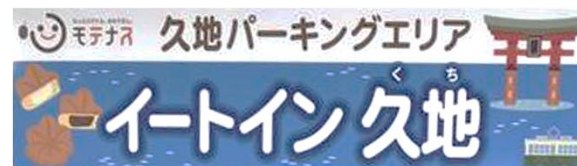
午前：上り線（大阪方面）勤務
午後：下り線（広島方面）勤務

上下線を移動し、
パート社員1名で運営
繁忙期は近隣店舗から応援対応



■冷凍食品自販機の設置導入（広島道 久地PA）

- ・スナックコーナーを廃止し、冷凍食品自販機を導入することで、担い手不足に対応
- ・また、飲食の提供時間の拡大が可能に(8時間⇒24時間化)



2. 関連事業の取組状況

2-3 社会的課題解決に向けた取組(全体概要)

○SA・PAは、単に休憩するだけの機能だけでなく、物流ネットワークや災害時の対応等において大きな役割を担っている

○物流事業や利用者のニーズにおける課題等を踏まえ、適時適切な対策を実施していく必要がある

■休憩に加えてSA・PAが求められる機能と社会的課題

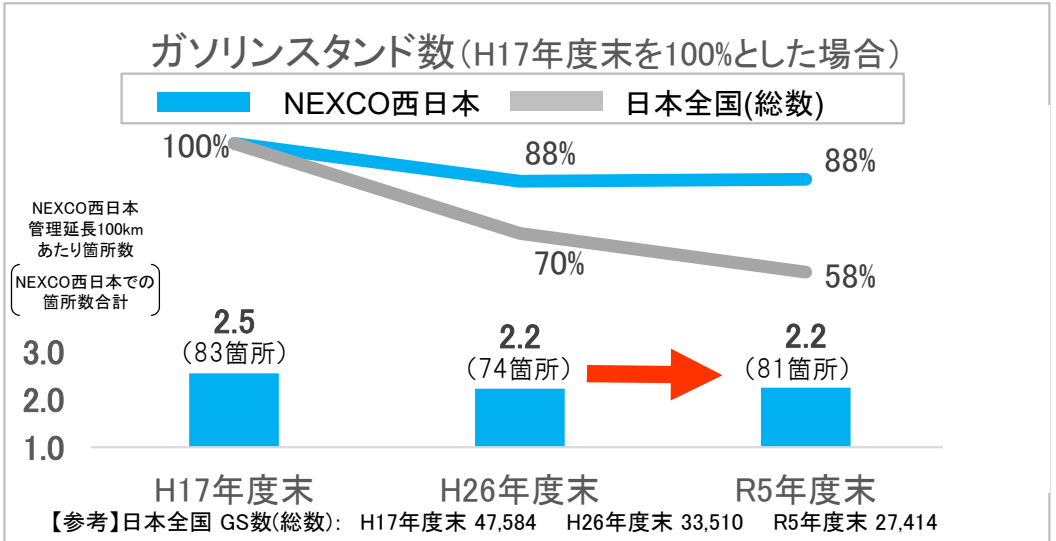
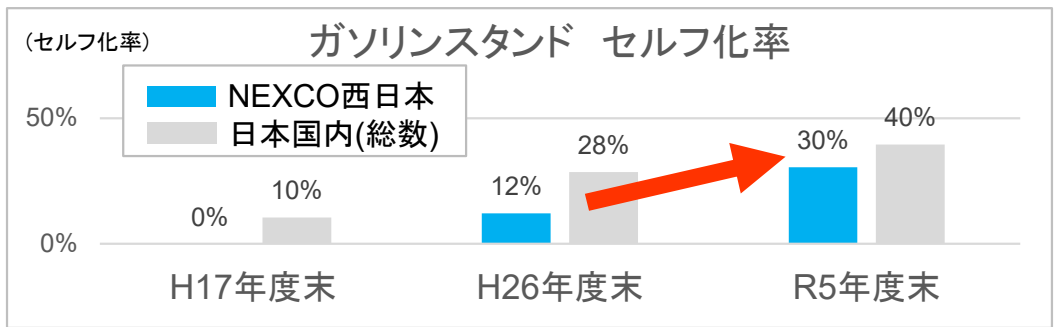
	求められる機能	社会的課題
1	ガソリンスタンド(GS)の持続的運営	・ガソリンスタンド網の維持 ・災害時の緊急車両への給油
2	シャワーステーション等の設置	・トラックドライバーの労働環境改善
3	EV充電への対応	・脱炭素化の実現等に向けたEVの普及促進

2. 関連事業の取組状況

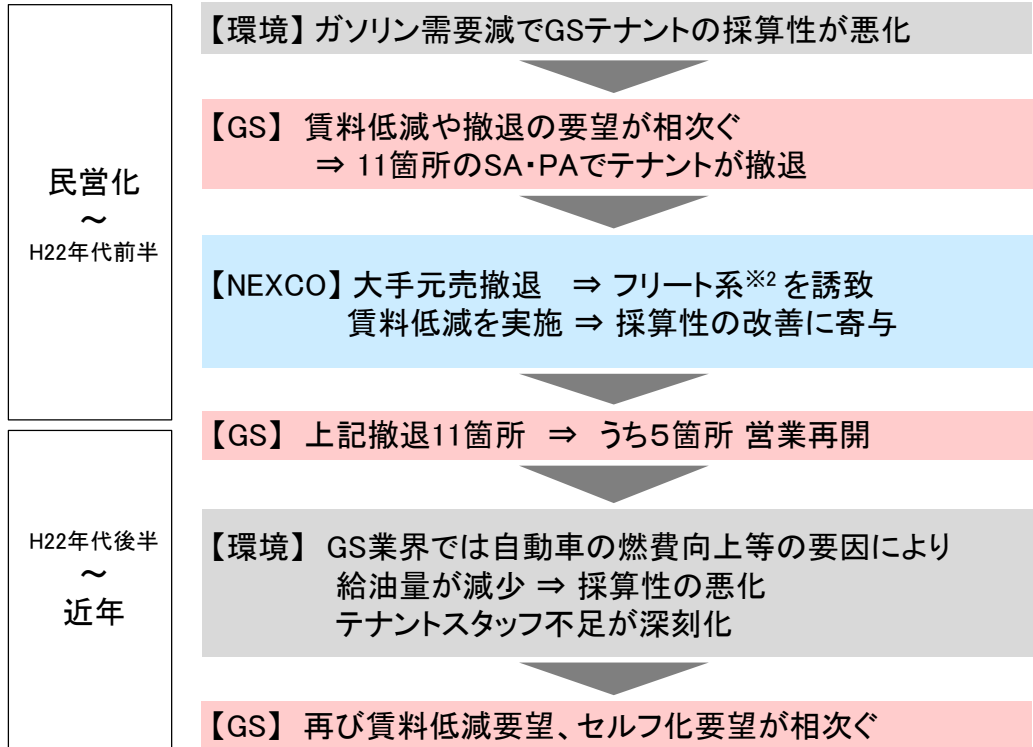
2-3 社会的課題解決に向けた取組(ガソリンスタンド(GS)の持続的運営)

- 高速道路のガソリンスタンドは、お客さまの車両だけではなく、災害時において、警察や消防、自衛隊などの緊急車両にも給油
- 立地上の制約やスタッフ不足により厳しい経営環境^{※1}であるが、賃料低減やセルフ化等によりガソリンスタンド網を維持している状況
- 今後は老朽化した地下タンクの更新が課題

※1 市中ガソリンスタンドが油外取引(車検サービスやタイヤ販売など)で利益を確保している一方、SA・PAガソリンスタンドはこれらの収入が見込めないため、市中の同程度の給油量スタンドと比べても利益確保が難しい。



(参考)SA・PAのガソリンスタンドの状況と各種取組み



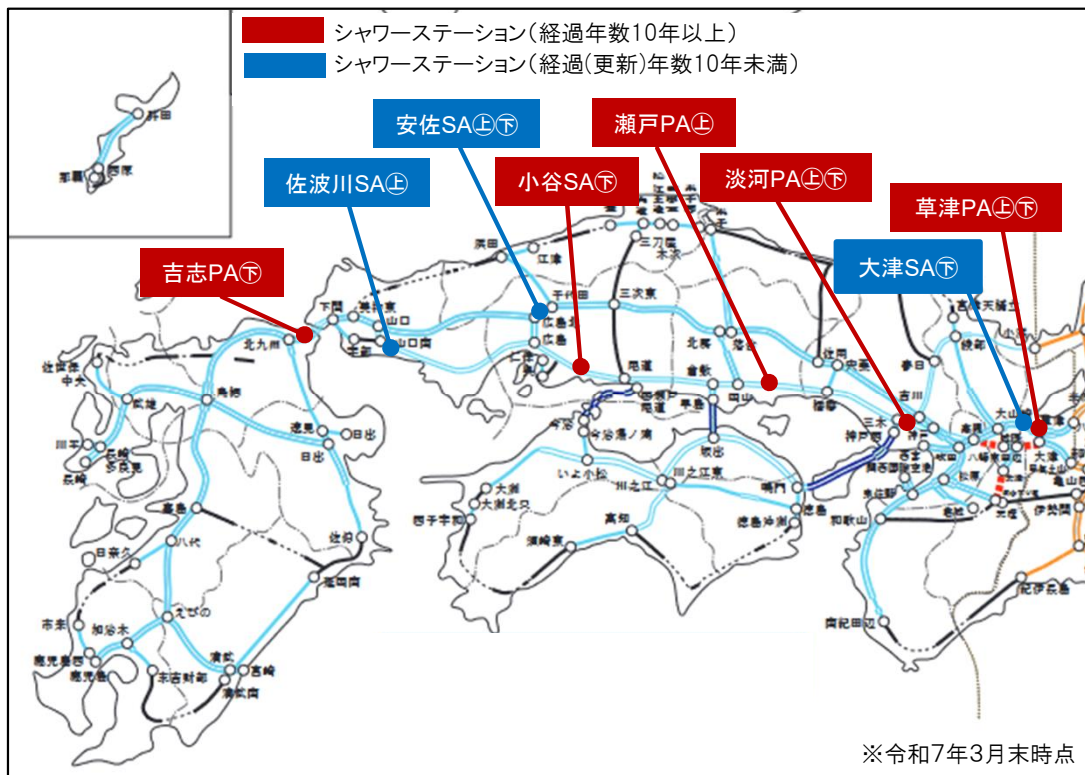
※2 物流事業者等を対象に専用カードの掛払を主としたサービスステーション(SS)を広域チェーン展開する事業者

2. 関連事業の取組状況

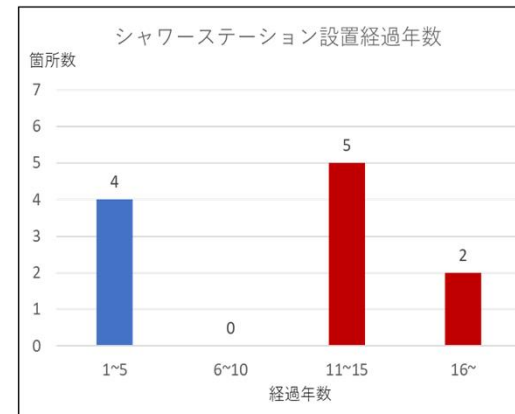
2-3 社会的課題解決に向けた取組(シャワーステーションの設置)

- お客さまの利便性向上としてシャワーステーションの設置を行っており、トラックドライバーからは労働環境改善として更なる設置を要望されている
- 一方、設置から10年以上経過しているシャワーステーションが大半を占めており、設備更新が課題

●設置状況



●経過年数



九州道 吉志PA(下り線)

●利用料金

シャワー利用料金 300円/10分



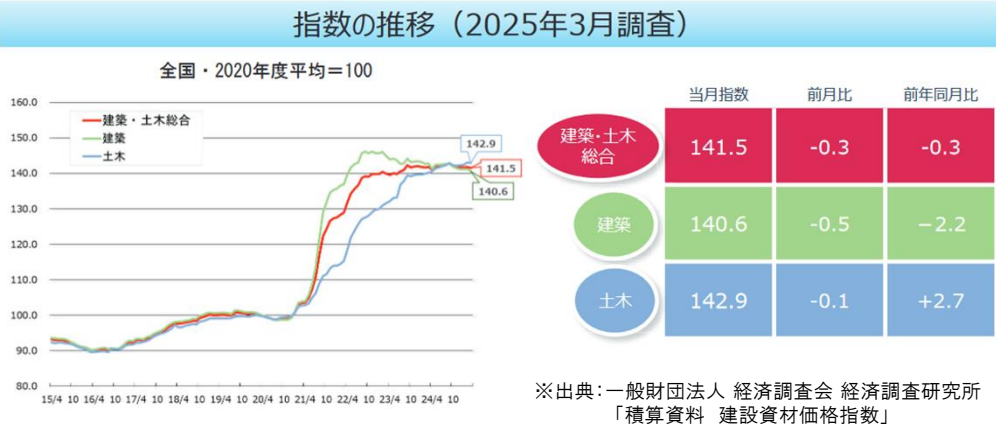
3. 国、機構との関係で特に提案したい事項

3-1 高速道路事業の安定的な運営



- 近年の建設資材価格・労務単価の急激な高騰に伴い、高速道路事業にかかる各種費用が増加している状況
- 引き続き、高速道路事業において、老朽化等への対応や大規模災害への備えを進めつつ、建設業・運輸業における働き方改革、脱炭素社会に向けた取組等の社会情勢の変化にも対応していくことが求められている

●建設資材価格指数
令和2年度→令和6年度：約4割上昇



●公共工事設計労務単価
平成24年度→令和6年度：約8割上昇
(令和2年度→令和6年度：約2割上昇)



提案
したい
事項

- 建設資材・労務単価の高騰等の社会情勢のもと、お客さまに安全で安心・快適にご利用いただくための高速道路事業の実施には、財源の確保策の検討が必要
- 加えて、将来の建設資材・労務単価の変動等の社会情勢の変化に対応できる高速道路事業のあり方の検討が必要

3. 国、機構との関係で特に提案したい事項

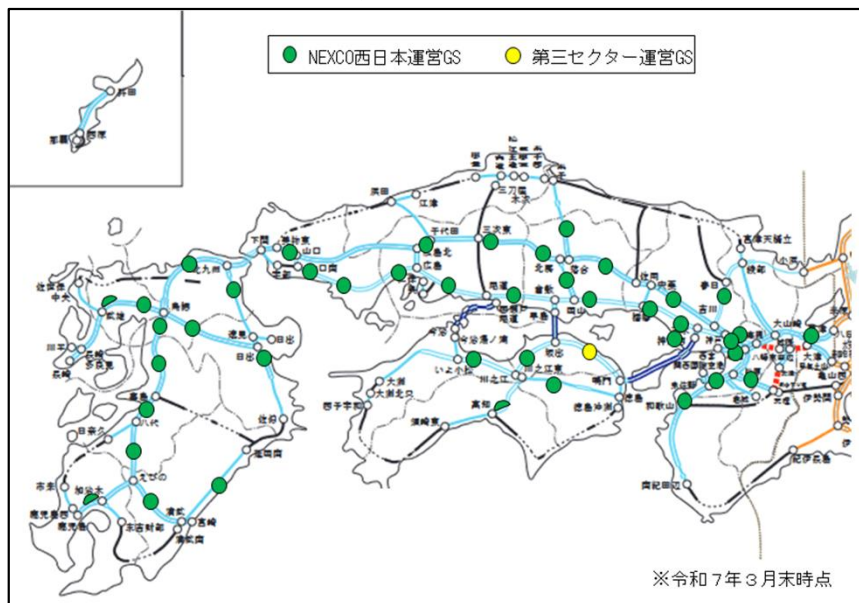
3-2 利便性向上に向けた費用負担のあり方

- これまでセルフ化等によりガソリンスタンド網を維持してきたものの経営環境は依然として厳しく※、さらに老朽化した地下タンク更新時期の集中に伴う投資負担が課題
- また、ドライバーのニーズを踏まえたシャワーステーションの設置については、新たな整備に加え、設備更新における投資負担が課題

※ 市中ガソリンスタンドが油外取引(車検サービスやタイヤ販売など)で利益を確保している一方、SA・PAガソリンスタンドはこれらの収入が見込めないため、市中の同程度の給油量スタンドと比べても利益確保が難しい。

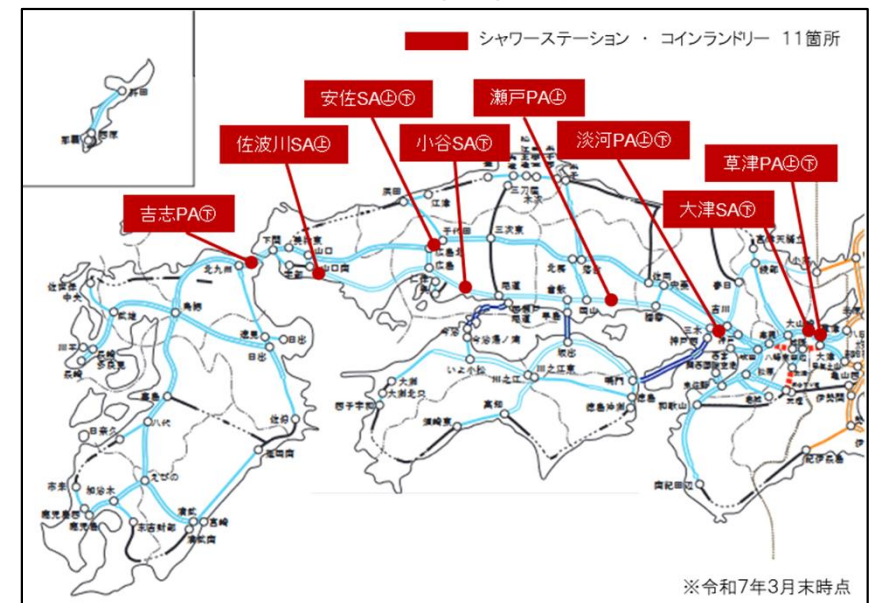
●ガソリンスタンドの設置状況

【ガソリンスタンド数: 西日本81箇所】



●シャワーステーション等の設置状況

【シャワーステーション設置数: 西日本11箇所】



提案
したい
事項

- 引き続き、関連事業としてシャワーステーション等の整備・更新を継続して取り組む
- しかし、整備・更新の促進には財源的な制約があり、安全対策・サービス高度化積立金の活用など高速道路事業としての支援や、さらには関係機関を含めた幅広い支援など費用負担のあり方の検討が必要