

# 着実な道路ネットワークの整備と機能向上

高速道路の整備を通じて地域社会・地域経済を支えています

## 基本的な考え方

高速道路は、国民生活を豊かにし経済活動を支える重要な社会資本です。真に必要な道路ネットワークを計画的かつ着実に整備していくことで、輸送コストの削減や、交通事故の減少、バランスのとれた地域社会の発展に貢献していきます。

## 高速道路ネットワークの整備

各地域を結び、自動車交通の混雑緩和や地域間の連携強化に寄与しています

高速道路ネットワークの整備は、自動車交通の混雑緩和や、地域間の交流・連携の強化につながります。NEXCO西日本は、高速道路機構<sup>※1</sup>と締結した協定に基づき、高速道路ネットワークの整備促進に努めています。

2011年度は、舞鶴若狭自動車道の小浜西IC～小浜IC間(11km)が開通しました。

<sup>※1</sup> 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構。日本国内の高速道路に関する施設を保有し、建設債務の返済を行う(78ページ、用語集参照)。

## 2007～2011年度 開通区間

年度	開通区間	延長	
2007年度	阪和道	みなべ～南紀田辺	6km
	新名神	甲賀土山～草津田上	28km
	第二京阪	阪高接続部～巨椋池	1km
2008年度	東九州道	津久見～佐伯	13km
2009年度	山陰道	斐川～出雲	13km
	第二京阪	枚方東～門真JCT	17km
	佐世保道路	佐世保中央～佐世保みなと	3km
2010年度	東九州道	門川～日向	14km
	東九州道	高鍋～西都	12km
2011年度	舞鶴若狭道	小浜西～小浜	11km

(注) 2007～2011年度累計: 118km

## 2012～2016年度 開通予定<sup>※1</sup>

完成予定年度	区間	延長	
2012年度	京都縦貫道	沓掛～大山崎JCT	10km
	東九州道	都農～高鍋	13km
2013年度	東九州道	苅田北九州空港～行橋	9km
2014年度	四国横断道	徳島～徳島JCT～鳴門JCT	11km
	東九州道	行橋～豊津	7km
	東九州道	日向～都農 <sup>※2</sup>	20km
2016年度	新名神	城陽JCT～八幡JCT	4km
	東九州道	椎田南～宇佐 <sup>※3</sup>	28km

(注) 事業中間のIC・JCT名称は仮称

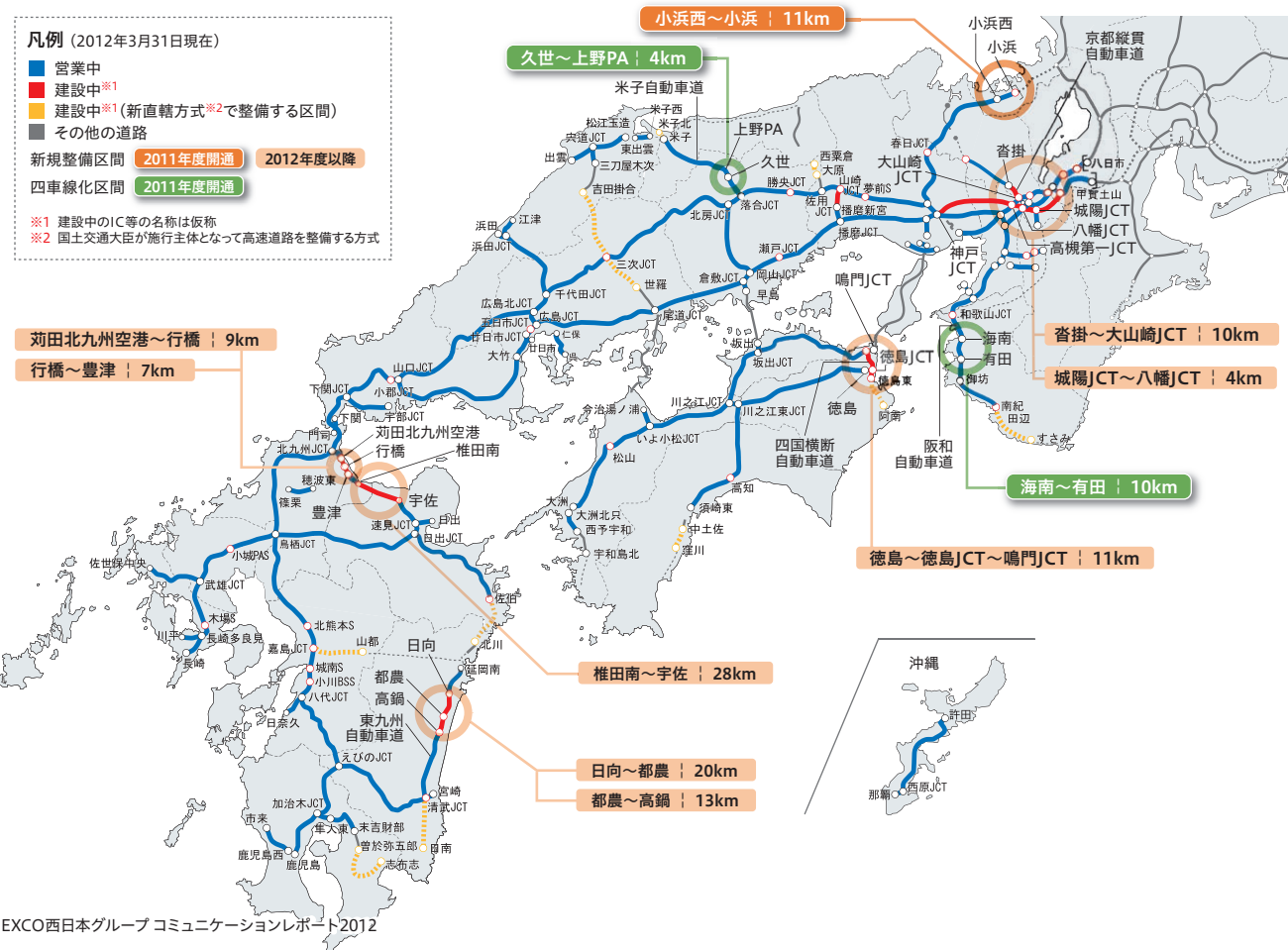
<sup>※1</sup> 高速道路機構との協定に基づく。

<sup>※2</sup> 会社努力目標は2013年度

<sup>※3</sup> 会社努力目標は2014年度

・高槻第一JCT～神戸JCT: 協定上は2018年度、会社努力目標は2016年度

## 2011年度に新たに整備された高速道路ネットワークと、高速道路機構との協定に基づく2016年度までの完成予定



## 舞鶴若狭道 小浜西～小浜間が開通、地域活性化効果が高く評価されています

舞鶴若狭自動車道の小浜西IC～小浜IC間11kmは2011年7月、吉川JCT～小浜西IC間を延伸する形で開通しました。同区間の開通は、並行する国道27号の混雑緩和や京阪神都市圏との連携強化、観光をはじめとする地域産業の活性化などの観点から、沿線地域より強い期待が寄せられていました。

開通前後では、隣接する大飯高浜IC～小浜西IC間の交通量が約7割増となり、効果が顕著に表れています。開通後に行われた福井県知事の記者会見では、敦賀市・福井市の海水浴客が昨年比約1割増加したことが紹介されるなど、開通効果は、沿線地域からも高く評価されています。

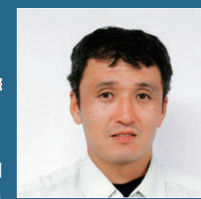
## 舞鶴若狭道の交通状況(小浜～小浜西間 開通前後1週間の比較)



区間	開通前 (2011年7月9日～15日)	開通後 (2011年7月17日～23日)	変化率
① 小浜西IC～小浜IC(全日)	0台	3,520台	-
② 大飯高浜IC～小浜西IC(全日)	2,579台	4,319台	67% UP
③ 舞鶴東IC～大飯高浜IC(全日)	3,476台	5,786台	66% UP
④ 舞鶴西IC～舞鶴東IC(全日)	5,905台	8,325台	41% UP

## 担当社員コメント

NEXCO西日本 福知山高速事務所  
小浜事業所 小浜工事長(2009.6～2012.3) <sup>※</sup>  
正野 繁生



## 「新しい地域の玄関口ができた」との喜びの声をいただきました

施行命令から約13年を経て、舞鶴若狭自動車道の小浜西IC～小浜IC間が開通しました。小浜市主催の開通式典では、小浜市の松崎市長が「小浜ICは市の新たな玄関口。市街地や観光地に人々を迎え、豊かな自然や文化を楽しんでもらえる」と述べられました。また福井県の西川知事は「2014年度には舞鶴若狭自動車道が全線開通して北陸自動車道と連結することで、日本海側の東西交通ルートができる」と、関西・中京・北陸圏とのいっそうの交流促進につながると期待を寄せられました。沿線地域の方からも「非常にきれいな道路で走りやすい。つくってくれてありがとう」などの言葉をいただき、本事業に携わった一員としてうれしい限りです。

<sup>※</sup> 現在は、西日本高速道路エンジニアリング中国(株) 営業部技術営業課 課長



舞鶴若狭自動車道・小浜西IC～小浜IC間 開通記念式典

## 既存ネットワークの機能向上

既存の高速道路の利用を促進するためスマートIC<sup>①</sup>の整備を進めています

高速道路の利便性を向上させるため、スマートICの整備を進めています。スマートICとは、ETC<sup>②</sup>専用の簡易なインターチェンジのことで、ETC搭載車以外は出入りできないものの、一般道路からのアクセス経路が増え、高速道路がさらに利用しやすくなります。

当社は、2011年度までに、13カ所のスマートICを開通しており、現在、さらに12カ所の整備に着手しています。



大山高原スマートIC

## スマートIC開通箇所の一覧

年度	スマートIC名称	設置数
2006年度	大佐(中国道)、加計(中国道)、須恵(九州道)、吉野川(徳島道)	4カ所
2007年度	吉備(山陽道)、金城(浜田道)、喜舎場(沖縄道)	3カ所
2009年度	土佐PA(高知道)、宮島(山陽道)、府中湖(高松道)、別府湾(大分道)	4カ所
2010年度	宮田(九州道)	1カ所
2011年度	大山高原(米子道)	1カ所

(注) 2006～2011年度累計: 13カ所

## スマートICの開通予定<sup>※1</sup>

完成予定年度	スマートIC名称	設置数
2012年度	大和まほろば【名古屋方面】(西名阪道)	(1カ所)
2013年度	蒲生(名神)、大和まほろば【大阪方面】(西名阪道)、小川BS(九州道)	3カ所
2014年度	松茂 <sup>※2</sup> (四国横断道)、行橋PA <sup>※2</sup> (東九州道)	2カ所
2015年度	夢前(中国道)、北熊本(九州道)、城南(九州道)	3カ所
2016年度	上毛PA <sup>※2</sup> (東九州道)	1カ所
2017年度	木場(長崎道)、小城PA(長崎道)	2カ所
2018年度	宝塚北 <sup>※2</sup> (新名神)	1カ所

(注) スマートIC名称および未開通区間の道路名称は仮称

<sup>※1</sup> 高速道路機構との協定に基づく。

<sup>※2</sup> 建設中の本線と同時供用

## 着実な道路ネットワークの整備と機能向上

### 円滑・安全な交通のため、四車線化を進めています

当社管内には、二車線で営業している路線が計902kmあります(2012年3月現在)。しかしながら、追い越しができません。渋滞が発生しやすいことや、中央分離帯がなく安全性・快適性の面で四車線に劣ることから、当社では、渋滞や事故が多く発生している路線から順次、四車線化事業を進めています。

2011年度は、阪和自動車道(10km)および米子自動車道(4km)の2区間計14kmを四車線化しました。



四車線化工事が完了した米子自動車道・久世～上野PA間(左:施工前、右:完成後)

### 阪和道・海南～有田間の四車線化工事が完了し渋滞の大幅緩和につながりました

阪和自動車道・海南IC～有田ICは、1984年3月に二車線で開通しました。その後、交通量は増加し、平日の通勤時間帯や休日を中心に著しい渋滞が発生していたことから、四車線化工事に着手しました(2009年実績:約28,000台/日)。

#### 阪和自動車道の渋滞状況の変化



2010年7月には下り車線(大阪→白浜方面)の二車線運用を開始、2011年5月には上り車線(白浜→大阪方面)の二車線化工事が完了し、四車線運用が開始されました。

四車線化後は、上下線とも渋滞回数・渋滞延長が四車線化前の約5割にまで激減しました。一方で、二車線区間の湯浅御坊道路・有田IC～御坊ICに渋滞多発箇所が移行していることから、同区間の早期四車線化が望まれています。



阪和自動車道・有田IC付近(左:施工前、右:完成後)



阪和自動車道・有田IC付近(左:施工前、右:完成後)

区間	渋滞回数	渋滞回数	変化率
① 海南IC～有田IC	渋滞回数	388回 → 6回	98.5% Down
	10km以上の渋滞回数	93回 → 0回	100% Down
	延べ渋滞時間	1,675時間 → 2時間	99.9% Down
② 有田IC～御坊IC	渋滞回数	66回 → 160回	142.4% UP
	10km以上の渋滞回数	15回 → 24回	60.0% UP
	延べ渋滞時間	79時間 → 292時間	269.0% UP
③ 御坊IC～南紀田辺IC	渋滞回数	13回 → 20回	53.8% UP
	10km以上の渋滞回数	0回 → 1回	
	延べ渋滞時間	12時間 → 43時間	251.1% UP

開通前 (2009年)   
 開通後   
 開通後 (2011年)

## 災害対応力の強化

### 速やかに高速道路機能を回復できる仕組みを整えています

※5ページ「特集・災害対応力の強化」でも、関連記事を掲載しています。

#### 基本的な考え方

災害対応力の強化を図り、信頼性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機能を回復し、被災地域の救急・復旧・復興に貢献します。災害対応力強化にあたっては、実効性のある対策を目指して逐次見直すなど、不断の努力を続けていきます。

#### 防災体制の強化

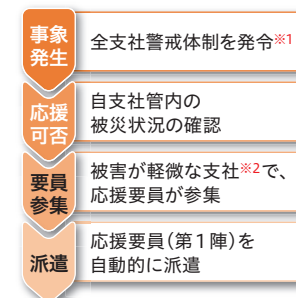
##### 道路機能を迅速に回復できるよう防災体制を強化しています

高速道路は、日常生活に不可欠な社会インフラであることはもちろん、大規模災害時の緊急交通路としても非常に重要な役割を担っています。NEXCO西日本グループでは、過去に経験をしたことがないような災害が発生した場合にも、道路機能を迅速に回復し、安全・安心な道路空間を提供できるよう防災体制の構築・強化を推進しています。

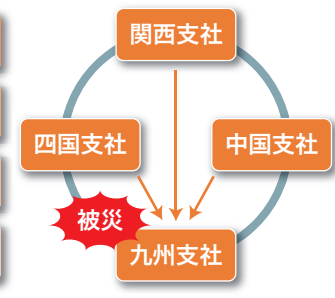
災害発生時やその恐れがある時には、規模に応じて「災害対策本部」を設置します。被災状況、交通状況、復旧状況をただちに連絡・報告したり、復旧に必要な人員、資機材、時間などの情報を早期に共有し、グループ全体が総力を挙げて災害応急対策活動にあたります。

2011年度は、災害対策本部が置かれる本社や支社が被災し、機能しなくなった場合も想定して、相互に応援を派遣できるよう「防災体制発令基準」の見直しを進めました。2012年度は、防災業務要領の改訂や、支社間応援で派遣する人員・車両の規模など支援内容の詳細を検討するとともに、実地訓練にも取り組む予定です。

#### 支社間の相互支援の流れ



#### 支社間の相互支援体制のイメージ



※1 いずれかの支社で震度6強以上の地震(非常参集要件)が発生した場合  
 ※2 複数の事務所で点検対象外(計測震度4.0未満)の震度を記録した支社

#### 地域・他機関との連携の強化

##### 包括協定・災害協力協定の締結を進めています

当社は、地域住民の安全・安心の向上を図るため、管内の府県・政令市に対し、地震など大規模災害時の相互協力を定め

た包括協定※・災害協力協定の締結を推進しています。これら協定では、SA・PAの災害対策拠点としての活用、高速道路と一般道の相互活用、緊急車両の進入路確保、災害情報の共有など、総合的な協力体制を構築することとしています。

※ 包括協定: 災害時協力、地域振興等を含む協定

#### 管内自治体との協定の締結状況(2012年5月31日現在)

締結先	包括協定	災害協力協定
府県(全24府県)	22(21)	24(14)
政令市(全9市)	2(2)	3(1)

(注)カッコ内は、2011年4月以降に新たに締結した数

#### 日頃の取り組みの強化

##### 実践的な防災訓練を実施しています

地震など自然災害の発生時に迅速かつ確かな対応ができるよう、グループ全体で計画的に防災訓練を実施しています。

訓練では、連絡体制の再確認、非常時にも円滑な運営を図るため、通信ケーブル断線を想定した衛星通信設備を使った通話やケーブル接続の訓練など実践的な訓練を行い、防災体制の課題抽出とその対策を進めています。

また、より実践に即した備えをするため、DIG(災害図上訓練)の手法を取り入れた「シナリオのない防災訓練」を警察、消防、医療機関、JAF、バス会社、海上保安庁などの関係機関とともに実施しています。



関係機関合同での図上訓練

##### 津波被害が想定される地域で資機材の備蓄を強化しました

災害発生時の復旧作業にあたっては、交通規制材や土のうなどの資機材を速やかに確保する必要があります。当社では、必要資機材の備蓄を強化することに加え、地域の建設会社などと応急復旧に協力していただく会社と協定を結ぶなどの取り組みも進めています。

2011年度は、東日本大震災の教訓を踏まえ、津波被害が想定される地区では燃料備蓄を3日間分から7日間分に増やすなど、必要資機材の備蓄強化を進めています。

# 海外への事業展開

途上国への技術支援と要素技術の拡販に取り組んでいます

## 基本的な考え方

道路建設や保全業務を通じて培ってきた技術力やノウハウは、国際化が進む時代の中で有効活用が可能な資源です。当社では、国際社会の発展に寄与することを目標に、アジア、アフリカ、アメリカを中心に、海外事業を展開しています。高速道路の建設、維持管理に関するグループのノウハウや技術力、人材などを海外で活用することで、現地のインフラ整備と技術の向上に貢献しています。

## 海外事業の推進

### 海外事業を推進する専任部署を設けています

2008年7月、NEXCO西日本は、海外での事業展開に向け、海外事業課<sup>※</sup>を設置しました。

同課が中心となり、高速道路の建設・維持管理に関するノウハウや技術力、人材などを活用すべく、海外での事業展開を検討し、事業化に向けた取り組みを進めています。

<sup>※</sup> 名称は2011年度未現在の名称

## 開発途上国での道路技術支援事業の展開

### 高速道路運営ノウハウを海外に提供する専門会社 JEXWAY を、高速道路5社で設立しました

当社は、開発途上国における高速道路の開発プロジェクトに関するコンサルタント業務を行っています。

## 2011年度の主な取り組み



2011年9月には、NEXCO3社、首都高速、阪神高速との共同で、国際社会・経済の持続的発展・成長に寄与することを目的として、高速道路の建設・管理・休憩施設運営の3分野にまたがる事業を営む日本高速道路インターナショナル(株)(略称:JEXWAY)を設立しました。また、2011年度は、インドネシアのジャカルタ市に駐在事務所を設立し、道路PPP事業<sup>※</sup>の案件形成の基盤を強化しました。

このほか、フィリピンにおける道路PPP事業の案件形成や、ベトナムの有料道路における料金収受施設への提案についても、積極的に関与しています。

<sup>※</sup> 道路PPP事業:民間の資金や経営・技術力等のノウハウを活用し、効果的かつ効果的な公共サービスの提供を図る公共事業手法



フィリピンでの有料道路事業に関して現地企業と打ち合わせ



インドネシア・ジャカルタ事務所の駐在員

## 開発途上国にJICA長期専門家<sup>※</sup>を派遣しています

派遣期間が1年以上に及ぶJICA長期専門家として、社員を開発途上国に派遣しています。現在は、スリランカ、インドネシア、モザンビークの3カ国に派遣中です。

スリランカでは、同国初の高速道路開通に向けた管理運営体制の整備を支援、2011年11月27日に無事開通を迎えることができました。開通後の現在も、引き続き組織運営について支援に取り組んでいます。

また、インドネシアへは舗装アセットマネジメント<sup>※</sup>の手法について指導する技術者を、モザンビークへは道路計画・維持管理について助言するアドバイザーを、それぞれ派遣しています。

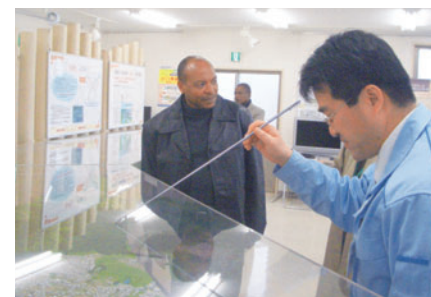
また、アフリカ、東南アジアなどの途上国で土のうを用いた道路改良などに取り組むNPO法人「道普請人」の活動に対して、財政支援を行いました。

<sup>※</sup> JICA長期専門家:高度な知識をもって開発途上国の支援にあたるために、国際協力機構(JICA)の事業によって派遣される専門家

<sup>※</sup> 舗装アセットマネジメント:道路舗装の建設から管理に至るまでのコストを計画的に管理し、長期間にわたる品質保持と省コスト化を実現する手法

## JICA長期専門家の派遣状況(2012年3月現在)

派遣先	支援内容	人数	期間
スリランカ	高速道路開通に向けた管理運営体制整備の支援	1	~2012年8月
インドネシア	舗装のアセットマネジメントに関する支援	1	~2012年6月
モザンビーク	道路計画、維持管理のチーフアドバイザー派遣	1	~2013年7月



モザンビークから来日した調査団のメンバーに、高速道路の建設・管理について説明



モザンビーク調査団幹部へのレクチャー



土のうで道路を簡易舗装するNPO法人「道普請人」の活動(ザンビア)

## 北米での要素技術の拡販

### 橋梁点検技術の受注活動を展開しています

当社グループでは、高解像度カメラ(HDV)と赤外線カメラを用いた橋梁点検技術を開発しています。橋梁健全度の客観的評価や点検の効率化を実現するこの技術は、フロリダ州政府や現地企業から高い評価を得ています。こうした技術の欧米での営業拠点として、また北米の優れた技術の日本への導入拠点として、2011年1月に、ワシントンD.C.に子会社「NEXCO-West USA, Inc.」を設立しました。

同社は、橋梁点検業務の受注活動、道路分野に関連する新製品、新技術の輸出入などを行っています。



NEXCO-West USA, Inc.のオフィスが入るビル



赤外線・高解像度カメラを用いた橋梁点検業務の様子

## 担当社員コメント

日本高速道路インターナショナル(株) 審査・調査チームリーダー 笠松 弘治



## 海外の有料道路事業にオールジャパンで参画していきます

当社は、高速道路各社のノウハウや人材、資金を結集するとともに、日本政府の支援のもと、建設会社、コンサルタント企業、商社、銀行なども含むオールジャパンで事業を推進しています。現在は、アジア諸国で有料道路事業の案件調査を進めているところです。

私は、NEXCO西日本から出向しているのですが、有料道路の運営や建設および保全業務のマネジメントなど、これまでNEXCO西日本で培ってきた経験やノウハウを海外でさらに発展させていきたいと考えています。また、将来、NEXCO西日本に復帰した際には、海外での知見をフィードバックし、国内の高速道路事業のレベルアップにも貢献したいと考えています。

# 高速道路を支える技術の高度化

技術開発や海外との技術交流、技術者の育成に取り組んでいます

## 基本的な考え方

NEXCO西日本では、高速道路事業の使命である「100%の安全・安心の追求」、「お客さま満足度の向上」、「高品質な道路の構築」および「環境保全・創造」を将来にわたり確実に果たすため、少子高齢化や労働者不足、技能者の高齢化による技術力低下、地球温暖化といった社会や社内環境の変化に対応した技術開発に取り組んでいます。

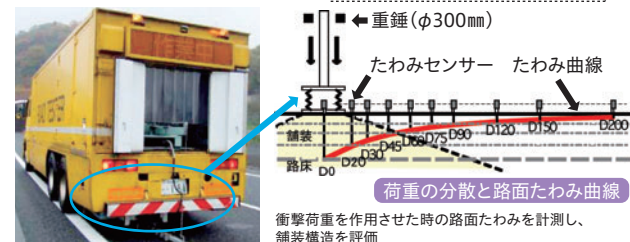
## 実用化した技術開発の事例

### 道路舗装の内部を診断する技術を開発しました

快適・安全な走行環境を提供するには、路面の健全性を適正に診断し、維持管理することが必要です。路面はもちろんのこと、表面からは見えない内部の舗装構造を評価するため、FWD※を用いた舗装構造診断技術(右図)を開発しました。これによって的確な補修計画の立案が可能となり、補修による工事規制が少なくなったことで、お客さまにより快適・安全な走行環境を提供できるようになりました。

※ FWD (Falling Weight Deflectometer) : 衝撃波により生じる各センサーのたわみ量から舗装体内部の損傷範囲などを把握する測定技術

### FWD測定の概要



### 鋼橋のさらなる延命化を目指し、防食性を高める金属溶射※技術を開発しました

鋼橋の防食法に金属溶射の導入を検討しています。金属溶射は、従来の塗装に比べて防食性が高く、維持管理が困難な橋桁の狭い部分などではライフサイクルコストの削減につながります。現在は、鋼橋のさらなる延命化に向けて、金属溶射の適用要件を明確化するため、環境、施工条件、金属の材料および工法などを整理しています。

今後は、NEXCO西日本独自のマニュアルを作成し、2012年度から本格的に導入していく予定です。



保安全にも適用可能な金属溶射

※ 金属溶射: 溶融した亜鉛・アルミニウム・銅などの金属を、圧縮空気で基材に吹き付けて金属被膜を形成する手法。防食・防錆・防カビなどに有効。

### 交通規制が不要なトンネル点検技術を開発しました

トンネル壁面・天井面を覆うコンクリートのはく落は、重大な交通事故の原因となるため、損傷状況の点検が必要です。しかし、従来の点検方法では交通規制が必要なため、快適な通行を妨げる一因となっていました。

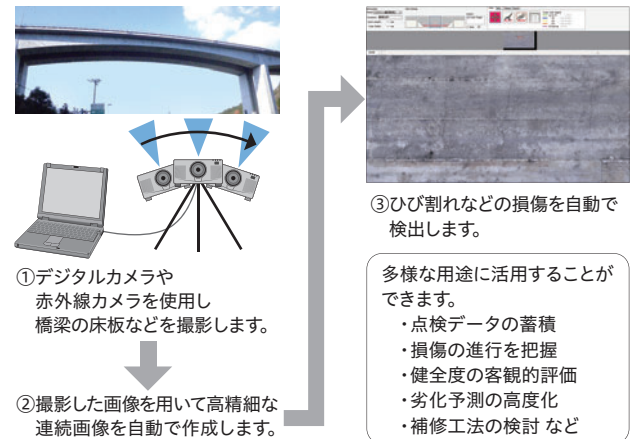
そこで当社では、ハイビジョンビデオカメラを用い、高速走行(時速80km)でトンネルを点検するシステムを開発しました。これにより、交通規制を行うことなく、迅速かつ効率的に点検することが可能になりました。

### 橋梁の損傷を的確に把握する点検技術を開発しました

これまで橋梁点検は、目視や、表面をハンマーで叩いて音で状態を判断するといった方法で実施してきました。しかし、それだけでは損傷の進行状況を把握することは困難でした。

そこで当社では、デジタル機器を用いて橋梁の損傷状況を効率的に把握する橋梁点検システムを開発しました。このシステムによって得た点検データを蓄積し、健全度の客観的評価や劣化予測の高度化を図っています。

### 橋梁点検システムの概要



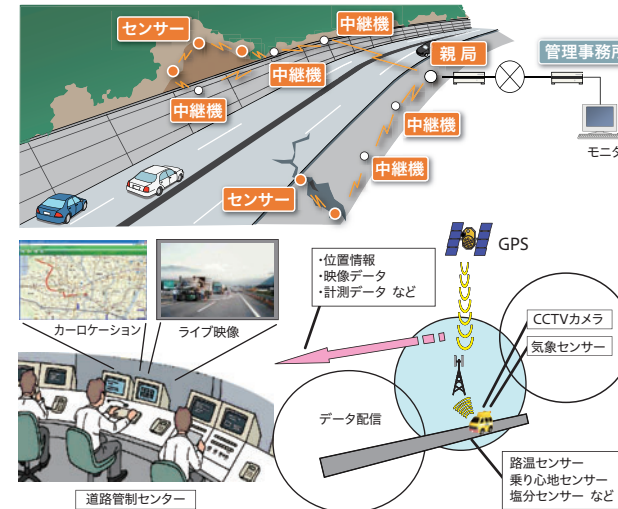
## 実用化を目指す技術開発の事例

### 土砂災害に備えた地盤状況の変化を察知するシステムや耐久性の高い舗装技術を開発しています

災害による道路被害の発生予防・抑制を目指し、集中豪雨などに起因する土砂災害に対して、地盤の状態をリアルタイムに把握し、その変化を察知できるシステム開発を進めています。あわせて、災害発生に迅速に対応できるよう、民間気象会社と協力して、気象情報の精度を高める取り組みも進めています。

また、工事による交通規制を減らすため、補修回数の低減に貢献する技術や、より耐久性の高い舗装構造の開発にも注力し、これまで以上に快適な走行環境の提供を目指しています。

### システムのイメージ



## 他組織との技術交流の推進

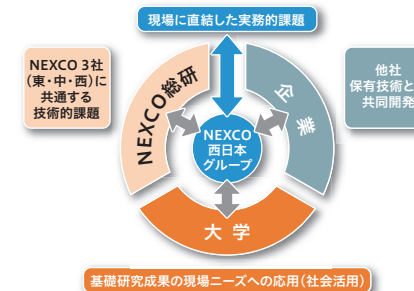
### 産学連携による技術交流を推進しています

技術開発を加速するため大学との研究連携協定を推進しています。各大学の基礎研究成果とNEXCO西日本の現場ニーズをマッチングさせ、研究成果の早期実用化を図るものです。

そのうち大阪大学には「NEXCO西日本高速道路学共同研究講座」を設置し、技術開発に欠かせない基礎研究の推進やスペシャリストの育成に取り組んでいます。

さらに、NEXCO西日本では、技術士などの資格取得支援、専門研修、海外研修などの技術者育成メニューを通じて、自ら問題を提起・解決でき、かつ世界に通用する専門技術者の育成に取り組んでいます。

### 技術交流推進のイメージ



### 大学との研究連携協定一覧

大学名	主な共同研究項目
大阪大学	●道路構造物および道路設備におけるナレッジマネジメント(知識情報の管理)に関する研究
京都大学	●のり面構造物における非破壊評価に関する研究 ●赤外線サーモグラフィを用いた剥離予測手法の開発に関する研究 ●西日本の起震断層を考慮した入力地震動の設定に関する研究
九州大学	●鋼構造物の耐久性向上に関する研究 ●FRP※を用いた橋梁伸縮装置の開発に関する研究

※ FRP: 溶ガラス繊維などの繊維をプラスチックの中に入れて強度を向上させた複合材料

### ステークホルダーコメント

大阪大学大学院工学研究科 特任教授  
吉田 幸信 様



### 産学共同で、蓄積されたデータを安全・安心な走行環境づくりに活用

NEXCO西日本と共同で、舗装やトンネル照明施設の保全に関するナレッジマネジメントの研究を推進しています。これは、NEXCO西日本が蓄積した各種点検記録データの中にある暗黙知を「見える化」し、予防保全計画の精度向上などに活かそうとするものです。特に、長年にわたって蓄積された信頼性の高いデータは、私たち工学研究者にとって、医学における臨床データに匹敵するたいへん貴重な資料です。こうした研究から生まれた成果は、お客さまに対し、さらに安全で安心できる走行環境を提供することにつながるものと確信しています。

ところで、過去の事実を研究し、そこから新しい知識や見解をひらくという意味で「温故知新」という言葉があります。「産」と「学」との二人三脚により技術開発を進めていくうえで、「温故」の部分はわれわれに任せていただき、NEXCO西日本の特に若手社員の皆さまには、「知新」を超える「創新」を目指し、一念発起されることを期待しています。

### 共同研究講座が目指す戦略的/体系的/総合的研究成果

- 各種指針類、学位論文
- 個別研究成果
- 長期的・戦略的視野での新規課題の発掘
- 高速道路技術分野を目指す学生の発掘/養成
- 学術論文
- 拠点形成による社会への情報発信
- 高速道路技術スペシャリストの養成

### 自治体との包括協定で技術交流の深化を図っていきます

当社では、関係自治体との包括的相互協力協定の締結を推進しています。

協定では、地域住民の安全・安心の向上と地域社会の活性化、高速道路利用者の利便性向上と利用促進を図るとともに、双方の資源を有効活用することによる相互の技術交流の活性化を目指しています。

### 海外との積極的な技術交流を推進しています

当社は、海外に専門技術者を派遣し、先進国の技術動向の把握、国際会議への参画、開発途上国への技術支援・指導及び研修、自社保有技術の発信など積極的な技術交流活動を推進しています。