

# 西日本高速道路株式会社

## ソーシャルファイナンス・インパクトレポート

2022年度



みち、ひと…未来へ。

E54 松江自動車道 雲南加茂SIC 2022年8月7日開通



西日本高速道路株式会社

2024年3月発行



# 当社概要と中期経営計画「進化2025」



- 2005年10月1日に、日本道路公団の分割・民営化に伴い全額政府出資の株式会社として設立されました

## グループ理念

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。

商号	西日本高速道路株式会社(ブランドネーム: <b>NEXCO</b> (ネクスコ)西日本) West <b>N</b> ippon <b>E</b> xpressway <b>C</b> ompany Limited
目的	高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与すること
資本金	<b>475億円(全額政府出資)</b> ※政府による株式の常時1/3以上の保有義務あり
設立年月日	2005年10月1日

## 中期経営計画「進化2025」における5つのビジョンと重点施策

01 高速道路の安全・安心を いつまでも守り抜く	点検補修の進化、大規模更新・大規模修繕の推進、交通安全対策の進化
02 多発する自然災害から 地域と暮らしを守り抜く	ネットワークの進化～ミッシングリンクの解消等～、ネットワークの強化～暫定2車線区間の4車線化～、 高速道路の強靱化～耐震性の向上～、災害対応力の強化
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	高速道路機能の進化、物流支援～休憩施設の充実～、料金所のキャッシュレス化・タッチレス化、 道路情報提供の高度化、通信ネットワークの進化
04 高速道路の顧客体験価値を高める	新しい価値を提供するSA・PAの進化
05 持続的に進化する企業を目指す	高速道路を活用した地域貢献、社員が活躍できる環境づくり、DX(デジタルトランスフォーメーション)の 推進、環境に関する取り組みの推進～脱炭素社会に向けて～、海外事業の発展、SDGs達成への貢献

# 我が国が抱える社会的課題と当社業務の関係

- 我が国においては、「社会資本整備重点計画」(※1)等において示されているように、加速化するインフラの老朽化、激甚化・頻発化する自然災害、人口減少等による地域社会の変化への対応や、「交通安全基本計画」(※2)等において示されているように、高速道路における安全・安心の確保が求められている状況にあります
- また、当社の事業エリアである西日本地域は、他の地域と比較して、特に台風・豪雨災害などの気象災害の被害を受けやすいという課題を抱えています

※1: 第5次社会資本整備重点計画(2021~2025年)(2021年5月28日閣議決定)  
 ※2: 第11次交通安全基本計画(2021年3月29日中央交通安全対策会議)

- 我が国が抱える社会的課題と当社業務の関係は下記のとおりです

## 当社の道路等建設事業(=ソーシャルプロジェクト)

①高速道路の長期保全

②高速道路の修繕・災害復旧

③高速道路の新設

④高速道路の改築

## 事業(=ソーシャルプロジェクト)の実施による課題解決

### 我が国が抱える社会的課題

①加速化するインフラの老朽化

②激甚化・頻発化する自然災害

③人口減少等による地域社会の変化

④高速道路における安心・安全の確保

### 西日本地域特有の課題=他の地域と比較し、特に台風・豪雨災害の被害を受けやすい

①1995年以降の「災害救助法」適用回数

②2013年8月30日に運用が開始された「大雨特別警報」の発表回数

③過去5年の「激甚災害」の適用実績数

半数以上を西日本地域が占める

## 課題解決による特に社会へのポジティブなインパクト

受益者(=対象とする人々): 主に高速道路の利用者や沿線地域に住む人々、また災害発生時には罹災者を含む一般の人々



# ソーシャル・ファイナンス・フレームワークの概要①

- 当社は、ICMA(国際資本市場協会)が定めるソーシャルボンド原則の4つの核となる要素に基づきソーシャル・ファイナンス・フレームワークを策定。本フレームワークについて、2021年6月30日に外部評価機関である株式会社格付投資情報センター(R&I)からソーシャルボンド原則2021に適合している旨のオピニオンを取得しました

## 1 調達資金の用途

- 当社が本フレームワークで発行するすべての債券及び金融機関等からの借入は、道路建設等事業(=ソーシャルプロジェクト)に充当され、我が国(特に、当社の事業エリアである西日本地域)が抱える社会的課題の解決に貢献します
- 対象プロジェクトにおける具体的な路線名、工事内容等については、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(高速道路機構)との協定により決定されており、進捗状況などは、当社ウェブサイト内「会社案内」>「約款・法令・協定」ページ等で確認可能です

社会的課題	ソーシャルプロジェクト	当社の取組み
1 加速化するインフラの老朽化	高速道路の長期保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高速道路リニューアルプロジェクトをはじめとするNEXCO西日本インフラ長寿命化計画の実施               <ul style="list-style-type: none"> <li>- メンテナンスサイクルの確立と効率的な修繕等、特定更新等工事の実施、点検等に必要な基準類の整備 等</li> </ul> </li> </ul>
2 激甚化・頻発化する自然災害	高速道路の修繕・災害復旧	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「高速道路における安全・安心実施計画」の推進               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 大雨に対する対策、地震に対する対策、工事規制の影響の最小化</li> </ul> </li> </ul>
3 人口減少等による地域社会の変化	高速道路の新設	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新名神高速道路の整備</li> <li>■ 高速道路網が繋がっていない区間(ミッシングリンク)の整備</li> <li>■ 4車線化事業の実施・拡大による高速道路ネットワークの更なる機能強化</li> </ul>
4 高速道路における安全・安心の確保	高速道路の改築	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 暫定2車線区間の4車線化</li> <li>■ 自動運転等のイノベーションに対応した高速道路の進化</li> <li>■ 世界一安全な高速道路の実現</li> </ul>

## ソーシャル・ファイナンス・フレームワークの概要②

### 2 プロジェクトの評価と選定のプロセス

- 高速道路の新設事業は、国土交通省が定める要領に基づき新規事業採択から事業完了後まで適切な評価がなされており、修繕事業は道路法施行規則で義務付けられている点検サイクルに基づき適切に実施されています（新規高速道路整備事業、既存高速道路整備事業、高速道路修繕事業毎に、評価・選定のプロセスを有する）

### 3 調達資金の管理

- 当社の資金は、法令等に基づき道路管理事業やその他の事業から区分された道路建設等事業に充当され、厳格に管理されています。また、資金の充当状況は高速道路機構との協定に基づく収支予算の明細においても開示しており、社会経済情勢や道路政策の変化に応じ、適宜更新されています。さらに、調達資金は年度内に対象プロジェクトに充当されるため、未充当資金は発生しません（仮に発生した場合、1年以内の安全性の高い金融資産で運用）

### 4 レポーティング

- 資金充当状況及びインパクト・レポートは当社ウェブサイトにおいて公開します  
 資金充当状況等・・・「企業・採用情報」> 会社案内 > 約款・法令・協定」  
 社会的課題の解決に関するインパクト・レポート・・・「企業・採用情報」> IR情報 > ソーシャルファイナンス」

#### ソーシャルプロジェクトのご紹介（一例）



大分道 九重IC～湯布院IC  
（盛土のり面の崩落／高速道路の災害復旧）



阪和自動車道 松島高架橋  
（大規模更新／高速道路の長期保全）



新名神高速道路 大津JCT(仮称)  
（ネットワークの機能強化／高速道路の新設）

# 環境へのネガティブインパクトに対する考え方・軽減策

- 高速道路ネットワークがもたらすポジティブインパクトには、自動車による排出ガスの発生抑制が挙げられます
- 一方、道路建設等事業においては森林伐採や、電気・燃料・水等の資源、アスファルト等の資材を消費するといったネガティブインパクトが生じます。当社ではこの軽減策として、「環境基本計画」を策定して環境保全に取り組んでいます

## 1 自動車走行による排出ガスのネガティブインパクトに対する当社の考え方

- 自動車が高速度道路を利用することによって、燃料消費の効率性が高まるほか、自動車交通が一般道から高速道路に転換し、一般道の交通集中の緩和や分散が図られることによって、自動車による排出ガスの発生が抑制されると考えられます。また、高速道路が開通することによる交通量の増加分を加味しても、当該地域全体では自動車走行に起因する温室効果ガスや大気汚染物質の発生が抑制されると考えられます

## 2 道路建設等事業実施によるネガティブインパクトと軽減策

- 道路建設等事業によるネガティブインパクトには、高速道路の建設における、森林伐採や建築物等の取り壊し、高速道路の維持管理における、電気・燃料・水等の資源やアスファルト・コンクリート等の資材を消費するといったことが挙げられます
- 当社では斯かるネガティブインパクトを軽減するため、「環境基本計画」を策定して、環境保全・改善に取り組んでいます
- その一環として、盛土のり面の樹林化を図り、生態系保全、CO<sub>2</sub>の固定に取り組んでいます



EV急速充電設備



ほかの建設工事等で発生した土砂を受け入れ、利用しています



新名神高速道路沿線の淀川では、ヨシの生育環境の保全に取り組んでいます

### 環境方針(2008年制定、2021年一部改訂)

脱炭素社会  
の実現

循環型社会  
の形成

自然と共生する  
社会の推進

### 環境基本計画(環境方針の3テーマで構成し、5か年毎に計画を策定)

環境管理会議において、毎年度計画達成に向けた  
具体目標(アクションプラン)を立て、実績を評価



# 事業を通じたSDGs達成への貢献

- 当社グループでは「事業活動を柱として、社会の持続的な発展に貢献します」というCSR活動方針のもと、ステークホルダーとの対話で得られたご意見を参考にしながら、CSRの重要課題を特定しています
- また、2030年に向けて世界的な優先課題やあるべき姿を明らかにしている「持続可能な開発目標(SDGs)」に、当社グループのマテリアリティを中心とする関連した取り組みを通じて貢献することをめざしています

重要課題 (マテリアリティ)	関連するSDGs	当社の取組み
社会基盤である 高速道路の整備と 長期保全	 	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高速道路ネットワークの機能強化(4車線化による交通渋滞解消や安全性の更なる向上)</li> <li>■ スマートICの整備による高速道路の利便性向上</li> <li>■ 保全事業システムの高度化、効率化</li> </ul>
災害対応力の強化	 	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 耐震補強対策の加速による地震に強い高速道路の実現</li> <li>■ 一般道路との緊密な連携・提携を図るための、全24府県との災害協力協定の締結</li> <li>■ 自衛隊による被災地の救助活動のため、被災地や道路の状況の情報の共有化、初動対応の連携などを目的とした連携協定の締結</li> </ul>
脱炭素社会の実現	  	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 事業活動に伴う電気使用量の削減、太陽光発電の導入、及び樹林化</li> <li>■ 高速道路の自動車交通によって発生する二酸化炭素排出量を削減するための渋滞対策</li> </ul>
「安全」「環境」 「地域貢献」の 取り組み	 	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交通安全の啓発活動</li> <li>■ 西日本各地での森林再生への取り組み</li> <li>■ 障がい者の方への就労支援</li> <li>■ 地域社会の清掃美化活動</li> <li>■ 校外学習活動協力としての職場体験学習の実施</li> </ul>

# インパクト・レポート(2022年度・概要)

- 当社は、ソーシャルボンド及びソーシャルローンによって調達した資金を活用し、社会的課題の解決に資するプロジェクトを実施いたしました。2022年度の社会改善効果は以下のとおりです

## インパクト・レポート(2022年度・概要)

- プロジェクト毎の定量指標(アウトプット指標・アウトカム指標)は以下のとおりです。インパクト指標については、次頁以降のプロジェクト詳細のとおりです。定量指標によって開示することが困難なものについては定性的に公表しております



ソーシャルプロジェクト	具体的なプロジェクト(一例)	アウトプット指標(一例)	アウトカム指標(一例)
高速道路の長期保全	高速道路リニューアルプロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 特定更新事業の完成高 <a href="#">542億円(税抜)</a></li> <li>■ 橋梁の点検率 <a href="#">84%(2巡目)</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 快適走行路面率(快適に走行できる舗装路面の車線延長) <a href="#">98%</a></li> <li>■ 修繕着手済橋梁数 <a href="#">896橋(1巡目)</a></li> </ul>
高速道路の修繕・災害復旧	災害対応力の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高速道路資産の営業延長 <a href="#">3,550km</a></li> <li>■ 橋梁の耐震補強数 <a href="#">4,250橋</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 橋梁の耐震補強対策率 <a href="#">65.7%</a></li> <li>■ 通行止め時間(雨・雪・事故・工事等に伴う年平均通行止め時間) <a href="#">100時間</a></li> </ul>
高速道路の新設	松江自動車道(雲南加茂SIC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新規開通箇所 <a href="#">1箇所(SIC)</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新規路線の開通効果 <a href="#">p10参照</a></li> <li>■ 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数 <a href="#">のべ3,617日</a></li> <li>■ 企画割引の販売件数 <a href="#">246千件</a></li> </ul>
高速道路の改築	単人道路・4車線化工事(単人西IC~加治木IC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 逆走対策箇所数 <a href="#">848箇所</a></li> <li>■ 4車線化完成路線延長 <a href="#">3.6km</a> <small>※道路整備特別措置法第3条に基づく改築事業に限る</small></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 逆走事案件数 <a href="#">66件</a></li> <li>■ 死傷事故率 <a href="#">4.0件/億台キロ</a></li> </ul>



# インパクトレポート①(高速道路の長期保全)

## 高速道路の長期保全

- 当社が管理する高速道路の約5割が開通から30年を超え、老朽化が進んでいます。そのため当社では、道路ネットワーク機能を長期にわたって健全に保つため、橋梁やトンネルなどの構造物をリニューアルする、“高速道路リニューアルプロジェクト”を進めています。
- 地方部での事業の推進に加えて、中国自動車道(吹田JCT～宝塚IC)における事業を進めております。
  - 中国自動車道(吹田JCT～中国池田IC)の終日通行止めが必要な工事は、2022年3月26日をもって無事終了しました。
  - 今後も引き続き中国自動車道(中国池田IC～宝塚IC)において、終日車線規制や夜間通行止め等による工事を継続してまいります。

### 大規模更新



橋梁  
(床版取替)

損傷した鉄筋コンクリート床版を、より耐久性の高い床版に取り替えます。(プレストレストコンクリート床版)



プレストレストコンクリート床版への更新



橋梁  
(桁・床版取替)

桁の損傷が著しい場合は桁と床版をあわせて更新します。



桁と床版の更新



高速道路リニューアルプロジェクト特設サイト



## インパクトレポート

### アウトプット指標

- 特定更新事業の完成高 **542億円(税抜)**
- 橋梁の点検率(※1) **84%(2巡目)**
- トンネルの点検率(※1) **80%(2巡目)**
- 道路付属物等の点検率(※1) **88%(2巡目)**

### 具体的なプロジェクト

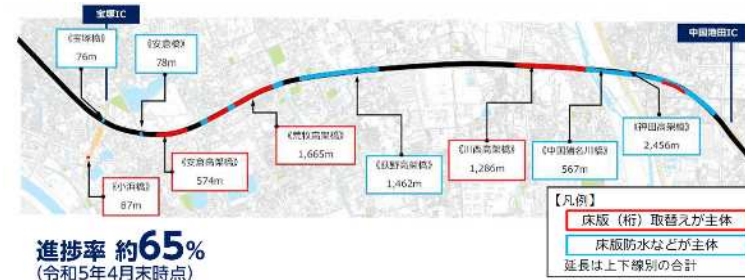
- 中国道リニューアルプロジェクト

※1省令に基づく点検(2019年度～2023年度にかけて行われる2巡目分)の実施率

### E2A 中国自動車道 吹田JCT～宝塚IC リニューアル



進捗率 **100%** (令和5年3月時点) **4.8km/4.8km 完了**



進捗率 **約65%** (令和5年4月末時点)

### アウトカム指標

- 快適走行路面率(快適に走行できる舗装路面の車線延長) **98%**
- 修繕着手済橋梁数(※2) **896橋(1巡目)**
- 修繕着手済トンネル数(※2) **393箇所(1巡目)**
- 修繕着手済道路付属物等数(※2) **163施設(1巡目)**

※2 2014年度～2018年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された構造物のうち、2022年度までに修繕(設計を含む)に着手した構造物の割合

## 高速道路の修繕・災害復旧

- 当社の事業エリアである西日本地域は、1995年以降に「災害救助法」が適用された回数が全国の約半数を占めている他、2013年8月30日に運用が開始された「大雨特別警報」の発表回数や、過去5年の「激甚災害」の適用実績数が全体の半分以上を占めていることからわかるとおり、他の地域と比較して、特に台風・豪雨災害などの気象災害の被害を受けやすいという課題を抱えています。
- 激甚化・頻発化する集中豪雨・台風や地震等の自然災害に対して、引き続き、防災・減災に資する4車線化事業や耐震補強等の対策に取り組むとともに、災害が発生する前の通行規制措置やお客さまへの情報発信、災害が発生した際の速やかな通行止めや応急復旧に向けて、グループ一丸となって取り組みます。

### 耐震補強

南海トラフ地震などの大規模地震が発生した際に速やかに高速道路を機能回復できるよう、耐震補強対策を推進しています。



## インパクトレポート

### アウトプット指標

- 高速道路資産の営業延長 **3,550km**
- 橋梁の耐震補強数 **4,250橋**  
※速やかな機能回復が可能な性能を示す耐震性能2を満足する橋梁数

### 具体的なプロジェクト

- 2022年9月の台風14号対応
- 2023年1月の大雪対応

### E3 九州自動車道 台風14号による被災及び復旧状況

【被災状況】



【応急復旧状況】



### アウトカム指標

- 橋梁の耐震補強完了率 **65.7%**  
※1.5m以上の橋梁数に占める耐震性能2を有する橋梁数の割合
- 通行止め時間(雨・雪・事故・工事等に伴う年間の平均通行止め時間) **100時間**
- 南海トラフ地震被害に備えての資機材の新規備蓄箇所数 **0箇所**(累計:246箇所)
- 地域との包括的相互協力協定の締結実績 **2府22県6市**



# インパクトレポート③(高速道路の新設・改築(主に新設)等)



## 高速道路の新設

- 当社では、地域の発展と、暮らしや利便性の向上に貢献するため、より安全で使いやすい高速道路ネットワークを構築することを目的とし、新名神高速道路などを含む4道路55kmの区間の新設事業を行っています。
- 引続き、新名神高速道路においては、大津JCT～城陽JCT・IC間(25.1km)と八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC間(10.7km)を合わせて35.8kmの建設を進めています。
- 2022年度においては、2022年8月に松江自動車道・雲南加茂SICが開通しました。



### ■ 新規建設区間の概要

- ① 新名神高速道路  
大津JCT～城陽JCT・IC 25.1km  
八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC 10.7km  
 整備効果  
 1. 近畿圏と中部圏の連携強化  
 2. 圏域経済の発展による新名神高速道路・高槻市道・第二京阪道路へ接続する重要な建設網  
 3. 名神高速道路の代替路の確保
- ② 神戸西バイパス(第二神明道路北線)  
金井谷JCT～(4ヶ所)JCT 6.9km  
 整備効果  
 1. 物流ネットワーク基盤による東西方向の物流効率化  
 2. 交通混雑の緩和による第二神明道路の事故減少  
 3. 第二神明道路の代替路の確保
- ③ 大和北道路(京奈和道)  
伊丹IC～藤山ツツジJCT 12.4km  
 整備効果  
 1. 交通安堵の促進・交通円滑化  
 2. 交通の信頼性による、圏域24時間の交通事故減少  
 3. 通勤時間短縮による観光客の増加  
 4. 沿線地域の整備による産業の活性化
- ④ 淀川左岸線延伸部  
門前JCT～新井高速交差点延伸部 1.1km  
 整備効果  
 1. ネットワークの拡大による大規模圏域の交通円滑化  
 2. 通行する都市高速における通行規制等の迂回回避確保及び災害時の避難・救護活動を支える信頼性の高いネットワークの構築確保  
 3. 物流の効率化による沿線地域への新たな企業誘引等、地域経済の活性化



## インパクトレポート

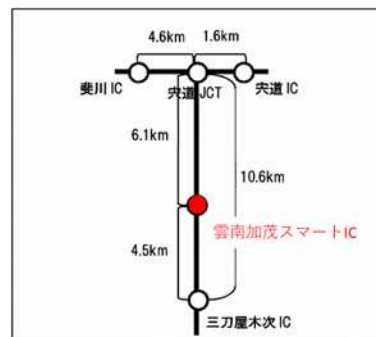
### アウトプット指標

- 新規開通箇所 1箇所(SIC)

### 具体的なプロジェクト

- 松江自動車道・雲南加茂SIC

### E54 松江自動車道 雲南加茂SIC 2022年8月7日開通



### アウトカム指標(一例)

- 雲南加茂SIC開通による近隣都市拠点間ネットワークの強化





## 高速道路の改築

- 暫定2車線区間においては4車線化区間と比べて、渋滞の発生や通行止めの長期化、死亡事故等の重大事故となるおそれが高くなっています。
- 暫定2車線区間における上記の課題を踏まえ、当社としては、お客さまの安全・安心の確保、大規模災害時の早期復旧の支援等の観点からも、暫定2車線区間の解消を重要な施策と認識し、計画的な4車線化を推進しています。
- また当社では、「2029年までに逆走による重大事故ゼロ」を目指し、効果的な対策を見定め、高速道路での逆走事故の撲滅に取り組んでいます。



(上) 逆走車両に対する防眩板応用注益喚起  
(下) 一般道接続部のカラー舗装 (逆走・誤進入防止)



2022年度 4車線化完成箇所

## インパクトレポート

### アウトプット指標

- 逆走対策箇所数 **848箇所**  
※本線上等の分合流箇所
- 暫定2車線区間の4車線化延長  
※道路整備特別措置法第3条に基づく改築事業に限る  
**3.6km**

### 具体的なプロジェクト

- 隼人道路4車線化工事 (隼人西IC～加治木IC)
- 東九州道4車線化工事 (苅田北九州空港IC～行橋IC)

### E78 東九州自動車道(隼人道路) 4車線化



### E10 東九州自動車道(苅田北九州空港IC～行橋IC) 一部4車線化



### アウトカム指標

- 逆走事案件数 **66件**  
(参考 2021年度:73件)
- 死傷事故率 **4.0件/億台キロ**  
(参考 2021年度:3.2件/億台キロ)
- 人等の立入事案件数 **869件**  
(参考 2021年度:815件/億台キロ)



## 西日本高速道路株式会社 財務部 財務課（在 東京事務所）

住所：〒105-0001

東京都港区虎ノ門2-10-1 虎ノ門ツインビルディング東棟17階

電話：03-5561-6989

HP： <https://www.w-nexco.co.jp>

- 本資料及びご説明は、当社概要等について情報提供することを目的とするものであり、有価証券の募集または売出しを意図したものではありません。
- 本資料に掲載されている内容のうち、将来の予測や見通しには、不確定の要素を含んでおります。よって、これらは当社の将来の収支等を保証するものではなく、実際の業績等については、将来大きく異なる可能性があることを予めご了承ください。
- 金融商品取引法等の関係法令で求められる企業情報、決算情報や債券発行状況などのIR情報については、当社企業情報Webサイト(<https://corp.w-nexco.co.jp/ir/>)よりご確認ください。