

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

2021年度

2023年3月

31 御坊南 2 km  
Gobo-minami

みち、ひと…未来へ。



西日本高速道路株式会社

E42 阪和自動車道 2021年12月18日4車線化区間

# 当社概要と中期経営計画「進化2025」

- 平成17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:NEXCO(ネクスコ)西日本) West Nippon Expressway Company 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」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」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
- 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

① 1995年以降の「災害救助法」適用回数

② 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

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 調達資金の使途

- 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)



九州自動車道 溝辺鹿兒島空港IC～加治木JCT  
(のり面土砂崩れ／高速道路の災害対応)



中国自動車道 東ノ迫池橋  
(大規模更新／高速道路の長期保全)



新名神高速道路 大津JCT付近  
(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



新名神高速道路宝塚北SAの急速充電システム



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ヵ年毎に計画を策定)

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(2021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。2021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(2021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	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="#">563億円</a></li> <li>■ 橋梁の点検率 <a href="#">65%(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="#">714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="#">4,023橋</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 橋梁の耐震補強対策率 <a href="#">64.3%</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="#">87時間</a></li> </ul>
高速道路の新設	播磨自動車道 (播磨新宮IC~宍粟JCT) 徳島南部自動車道 (徳島JCT~徳島沖洲IC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新規開通路線延長 <a href="#">16.2km</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新規路線の開通によって短縮される、沿線主要都市間の移動時間 <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3,351日</a></li> <li>■ 企画割引の販売件数 <a href="#">29千件</a></li> </ul>
高速道路の改築	阪和自動車道・湯浅御坊道路・4車線化工事 (有田IC~印南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="#">31.9km</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 逆走事案件数 <a href="#">73件</a></li> <li>■ 死傷事故率 <a href="#">3.2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。
- 大阪万博が開催された1970年より順次開通した中国自動車道吹田JCT～神戸JCT間は、開通から約50年が経過し、橋梁等の構造物の損傷が進行しています。
- このため、抜本的な対策として2020年度より、主に橋梁の桁や床版を取り替えるリニューアル工事を実施しています。



## 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 **563億円**
- 橋梁の点検率(※1) **65%(2巡目)**
- トンネルの点検率(※1) **63%(2巡目)**
- 道路付属物等の点検率(※1) **75%(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

### 中国道リニューアルプロジェクト

社会的影響の最小化に向けた工夫

【案内】 ジャッキアップ工法を用いた床版架設による規制日数短縮

事前に高架下で桁・床版を組み立て、既設の桁・床版撤去後にジャッキアップする工法を採用。通行止め前、高架下で新設機の組み立てを進めておくことで、規制期間を短縮しました。

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(ガード)を用いた横取り工法を使い分けて、安全かつ効率的に工事を進めています。



区間	2021年度			2022年度			2023年度			2024年度		
	4月	7月	10月	1月	4月	7月	10月	1月	4月	7月	10月	1月
① 吹田JCT ～中国池田IC	終日通行止め(上下車) 約1.5ヵ月+6日 ※1 通行規制は「1アンカー」を必要とし、架設車(車)を撤去 ※2 架設設備(2ヵ月+6日)を撤去											
② 中国池田IC ～宝塚IC	終日車線規制(6～4車線運用) ※1 架設設備(2ヵ月+6日)を撤去											
③ 宝塚IC ～神戸JCT	GW	お盆	年末年始	(予定)一部区間で終日車線規制								

### 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) **714橋(1巡目)**
- 修繕着手済トンネル数(※2) **372箇所(1巡目)**
- 修繕着手済道路付属物等数(※2) **161施設(1巡目)**

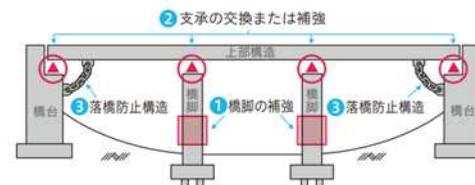
※2 2014年度～2018年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された構造物のうち、2021年度までに修繕(設計を含む)に着手した構造物の割合

# インパクトレポート②(高速道路の修繕・災害復旧)

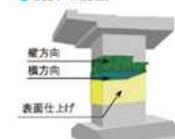
## 高速道路の修繕・災害復旧

- 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。
- 2021(令和3)年8月、九州及び中国地方を中心とした記録的な大雨(一部地域では大雨特別警報発令)により、各地で広範囲の通行止めが生じ、高速道路本線に影響のある被災箇所は30カ所に上りました。このうち4カ所は、のり面の変状や区域外からの流木・土砂等の流入といった大きな被害を受けましたが、24時間体制による応急復旧工事により、早期に交通機能を確保しました。

橋梁の耐震補強イメージ



1 橋脚の補強



連続繊維シート巻立て工法

2 支承の交換(または補強)



交換前(鋼製支承) 交換後(免震ゴム支承)



強化後の縦溝と集水ます

## 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 **4,023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

- 令和3年8月の大雨対応



1 切土のり面上部の変状

／長崎道(東脊振IC~佐賀大和IC)(上)



発生 8/16 15:10頃  
通行止解除 8/20 6:00

2 盛土のり面表層滑り

／浜田道(旭IC~浜田JCT)(上)



発生 8/14 16:00頃  
通行止解除 8/16 16:30

3 区域外から流木・土砂等が流入

／中国道(高田IC~千代田IC)(上)(下)



発生 8/13 11:30頃  
通行止解除 8/15 22:30

4 切土のり面の変状

／尾道道(尾道JCT Aランプ)



発生 8/18 11:50頃  
通行止解除 8/22 6:00

### アウトカム指標

- 橋梁の耐震補強完了率 **64.3%**  
※15m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) **87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 **2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。
- 2021年度においては、2022年3月に播磨自動車道(播磨新宮IC～宍粟JCT)及び徳島南部自動車道(徳島JCT～徳島沖洲IC)が開通しました。併せて16.2kmが新規開通路線延長となっています。



道路名	区間名	建設中延長
1 新名神高速道路	大津JCT～城陽JCT・IC 八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC	25.1km 10.7km
2 神戸西バイパス(第二神明道路北線)	永井谷JCT～石ヶ谷JCT	6.9km
3 大和北道路(京奈和道)	奈良IC～郡山下少道JCT、 奈良北IC～奈良IC	12.4km
4 淀川左岸線延伸部	門真JCT～門真西IC	1.1km

※IC名及びJCT名は仮称を含みます。



城陽高架橋  
富野工事付近上空から  
城陽JCT・IC方面(西)  
を望む

## インパクトレポート

### アウトプット指標

- 新規開通路線延長 **16.2km**

### 具体的なプロジェクト

- 播磨自動車道(播磨新宮IC～宍粟JCT)
- 徳島南部自動車道(徳島JCT～徳島沖洲IC)

開通 播磨道(播磨新宮IC～宍粟JCT)



開通式典

開通 徳島南部道(徳島JCT～徳島沖洲IC)



吉野川サンライズ大橋



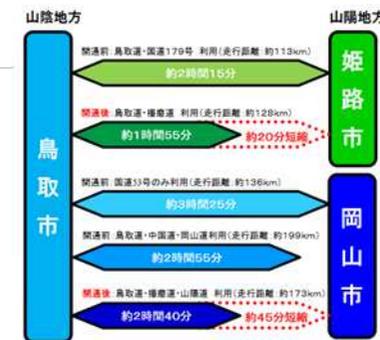
2022年  
3月12日  
開通



2022年  
3月21日  
開通

### アウトカム指標

- 播磨自動車道開通による移動時間短縮効果



出典: H21全国道路利用状況調査  
※ H21全国道路利用状況調査(道路12時間平均旅行速度)・規制速度を適用。また、道路取得時は規制速度70km/hとした。

# インパクトレポート④(高速道路の新設・改築(主に改築)等)

## 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。



特別転回周知看板 (中国道 神戸JCT)



カラー舗装 (夢前スマートIC)



## 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 **31.9km**

### 具体的なプロジェクト

- 阪和自動車道・湯浅御坊道路4車線化工事(有田IC～印南IC)
- 長崎自動車道4車線化工事(長崎IC～長崎芒塚IC)



### アウトカム指標

- 逆走事案件数 **73件**  
(参考 2020年度:47件)
- 死傷事故率 **3.2件/億台キロ**  
(参考 2020年度:3.2件/億台キロ)
- 人等の立入事案件数 **815件**  
(参考 2020年度:886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/>)よりご確認いただけます。