



広島高速道路公社
中期経営計画
2025-2028

策定にあたって

広島高速道路公社は、1997年（平成9年）6月に設立されて以降、国土交通大臣の許可を得た5路線・全体延長29kmのうち高速1号線から4号線の延長25kmを供用し、これらの供用路線は、多くの皆様にご利用される広島都市圏になくてはならない交通インフラとなっています。

現在、「公社ガバナンスの強化」・「将来を見据えた組織づくり」・「職員が幸せを感じる職場環境の整備」の3つの方向性に基づき公社改革を進めるとともに、供用路線の安全性・走行性を高める取組や老朽化対策、そして、高速5号線の早期完成に向け安全・安心を第一として工事を推進しております。

こうした中、広島都市圏では、令和5年に供用した国道2号東広島・安芸バイパスをはじめ、明神高架橋や広島呉道路の4車線化など、道路ネットワークの整備が着実に進展していることに加え、広島都心部の再開発等も進行しており、道路の交通需要の増大が見込まれる状況です。

さて、社会情勢を見渡すと、人口の減少や建設・交通・運輸関係産業における人材不足の深刻化、激甚化・頻発化する自然災害への対応が喫緊の課題となっており、こうした社会的課題を解決するためにも、高速性と定時性を備えた高速道路ネットワークの重要性はますます高まっています。

このような公社を取り巻く環境の変化を踏まえ、広島高速道路が広島都市圏の発展をけん引する重要なインフラとしてその役割を担っていくため、有料道路事業者としてサービス水準の質向上や更なる高速道路ネットワークの充実強化を図るとともに、進化するDX技術を積極的に活用しつつ、これまで進めてきた公社改革を新たに「第2ステージ」として展開し、引き続き組織の基盤強化を進めたいと考えています。

以上の考えのもと、新たな中期経営計画（2025-2028）を策定しました。高速5号線につきましては、本計画期間内での早期供用を目指しており、また、2027年（令和9年）6月には公社設立30周年を迎えます。こうした節目を契機とし、本計画期間は、みなさまに広島高速道路の利便性を広く知っていただき、広島高速道路の存在感を高めていく4年間といたします。

今後とも、広島高速道路が活力とにぎわいのある広島都市圏の発展に貢献できるよう、職員一丸となって本計画を推進してまいります。



広島高速道路公社
理事長

友道 康仁

目次

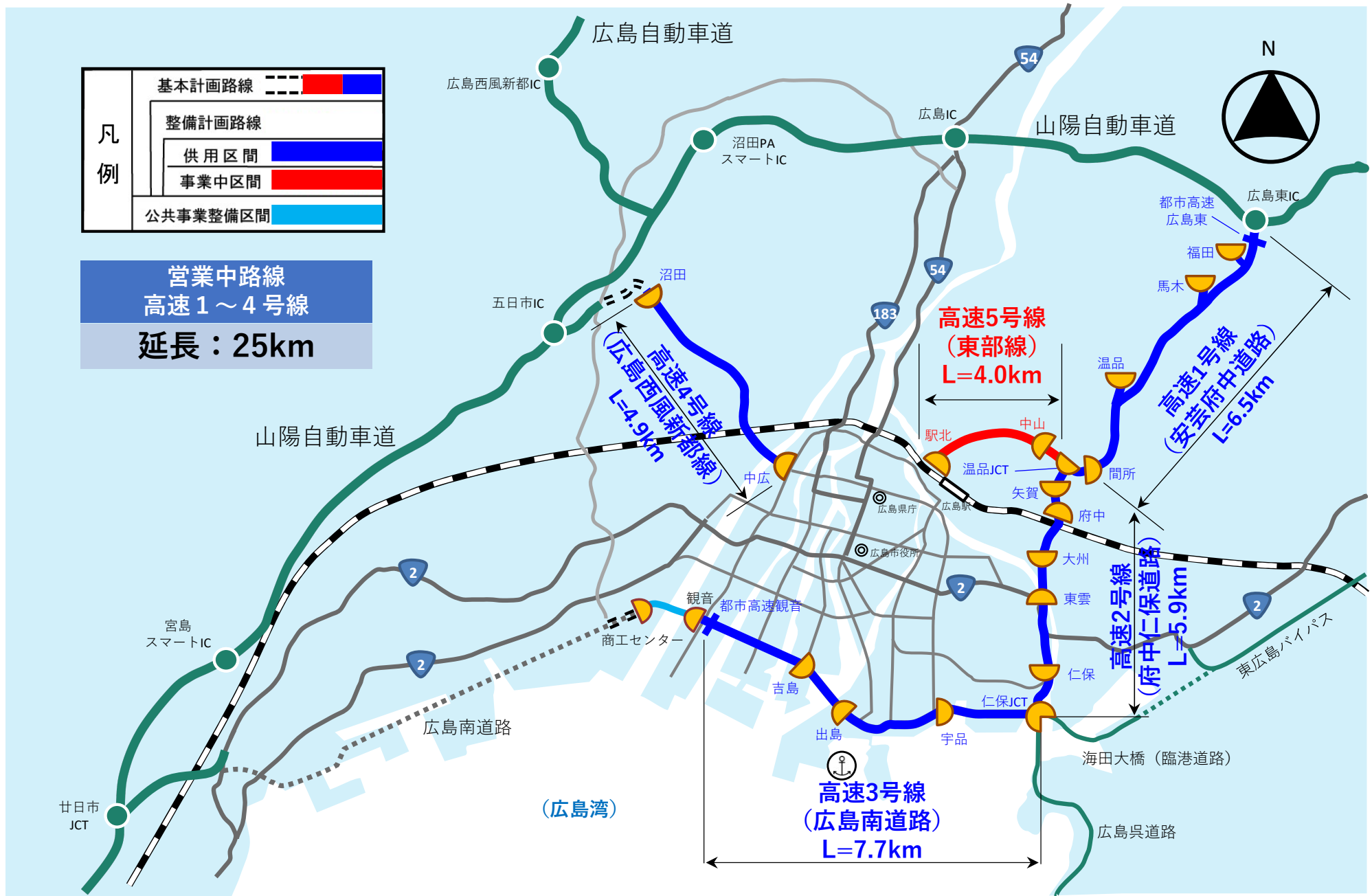
- 広島高速道路図 1
- 広島高速道路公社について 2
- 広島高速道路のあゆみ 3
- 中期経営計画の位置づけ 4
- 前中期経営計画(2021-2024)の振り返り 5
- 公社を取り巻く外部環境の変化 6
- 公社の現状と課題(通行台数・収支状況の推移) 8
- 目指す姿(2035年)の考え方 9
- 中期経営計画(2025-2028)の全体像と基本方針 10
- 中期経営計画(2025-2028)の施策体系 11

主要施策と取組項目

- 広島高速5号線事業の推進 13
- ネットワーク機能の拡充・強化 14
- 安全・安心な走行環境の提供 16
- 新技術を活用した高度な道路管理 19
- 情報提供の高度化 21
- シームレスなインフラマネジメントの推進 22
- ライフサイクルコストを意識した維持管理 23
- 組織の生産性向上 24
- 利用しやすい料金サービスの提供 25
- 人材力の強化 27
- 広島高速道路事業の見える化 28
- 広島高速道路の認知度向上 29

- 計画の実現に向けて 30

広島高速道路図



広島高速道路公社について

<p>広島高速道路公社について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 広島高速道路公社は、地方道路公社法に基づき、国の認可及び広島県・広島市の各2分の1の出資を受け、広島都市圏に指定都市高速道路を整備することにより地域の発展に寄与することを目的として設立された特別法人です。 ■ 指定都市高速道路を整備する地方道路公社としては、名古屋、福岡・北九州に次いで全国で3番目に設立されました。 									
<p>指定都市高速道路とは</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 指定都市高速道路とは、政令で指定された市[※]の区域及びその周辺地域において、都市計画において定められた、1つの道路網(ネットワーク)を構成する自動車専用道路です。(道路整備特別措置法第12条) ■ 指定都市高速道路を構成する各路線の整備費用は、道路網全体の料金収入で賄われます。 <p style="text-align: right;">※名古屋市、北九州市、札幌市、福岡市及び広島市</p>									
<p>有料道路の種類に基づく高速道路公社の位置づけ</p>	<p>■ 有料道路の種類[※]と事業主体 <small>※有料道路の種類は道路整備特別措置法に基づく分類</small></p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">有料道路の種類</td> <td style="text-align: center;">高速道路</td> <td style="text-align: center;">株式会社 <small>(東日本高速道路・中日本高速道路・西日本高速道路・首都高速道路・阪神高速道路・本州四国連絡高速道路)</small></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">一般国道等</td> <td style="text-align: center;">地方公共団体(県・市)、地方道路公社</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">指定都市高速道路</td> <td style="text-align: center;">高速道路公社(名古屋・福岡北九州・広島)</td> </tr> </table>	有料道路の種類	高速道路	株式会社 <small>(東日本高速道路・中日本高速道路・西日本高速道路・首都高速道路・阪神高速道路・本州四国連絡高速道路)</small>		一般国道等	地方公共団体(県・市)、地方道路公社		指定都市高速道路	高速道路公社(名古屋・福岡北九州・広島)
有料道路の種類	高速道路	株式会社 <small>(東日本高速道路・中日本高速道路・西日本高速道路・首都高速道路・阪神高速道路・本州四国連絡高速道路)</small>								
	一般国道等	地方公共団体(県・市)、地方道路公社								
	指定都市高速道路	高速道路公社(名古屋・福岡北九州・広島)								

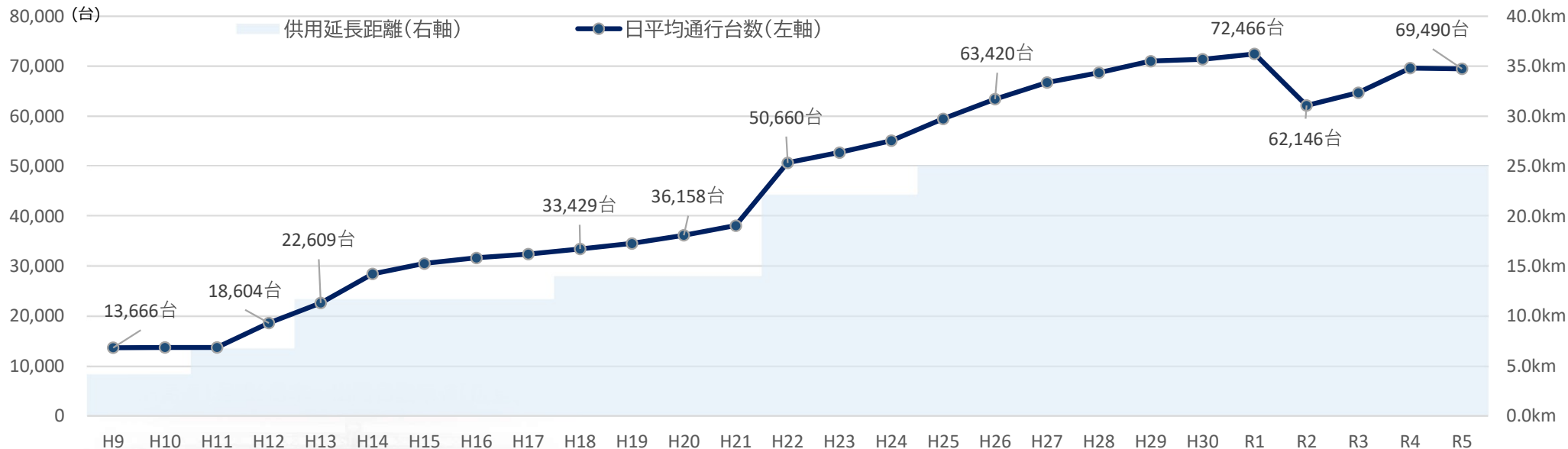
広島高速道路の数字

累計通行台数 4億7,412万台 <small>(令和7年1月末まで)</small>	料金所の数 17か所	総事業費 4,340億円 <small>現行整備計画(令和5年10月許可)</small>
年間通行台数 2,543万台 <small>(令和5年度)</small>	年間料金収入 121億円 <small>(令和5年度)</small>	ETC利用率 92.7% <small>(令和5年度)</small>
		供用延長／総延長 25km／29km <small>現行整備計画(令和5年10月許可)</small>

広島高速道路公社の数字

設立年月日 平成9年(1997年)6月3日 ※2025年は設立28年目	役職員数 79名 ・役員 3名 ・職員 76名 <small>(令和7年1月現在)</small>
出資金 900億5,210万円 <small>(令和5年度末)</small>	

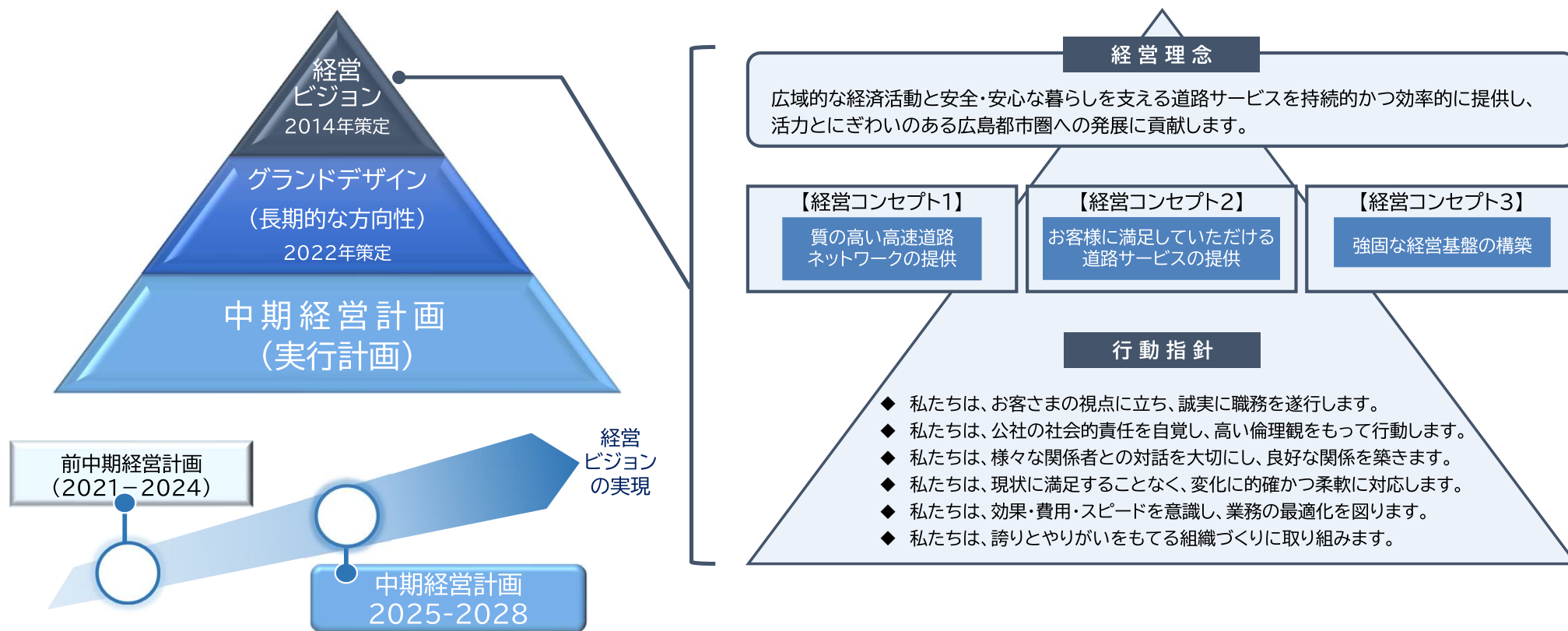
通行台数の推移



沿革



中期経営計画は、経営ビジョンで掲げた経営理念及び経営コンセプトを実現するために策定する具体的な実行計画です。本計画(2025～2028)は、2021年に策定した前計画(2021～2024)に引き続き、今後4年間(高速5号線の完成に伴い現行整備計画の事業が完了し、一つの区切りを迎える2028年度(令和10年度)までの4年間)の実行計画として新たに策定するものです。



経営ビジョンとグランドデザインについて

経営ビジョンは、国土交通大臣の許可を得た5路線・全体延長29.0kmのうち、高速3号線Ⅲ期区間(吉島～観音)の開通により延長25.0kmが完成したことを契機として、2014年6月に策定しました。

グランドデザインは、社会環境の変化に適切に対応し、設立目的等の使命を忘れず着実に事業を継続していくため、長期的な視点で描いた将来像として2022年3月に策定しました。

前中期経営計画(2021－2024)の振り返り

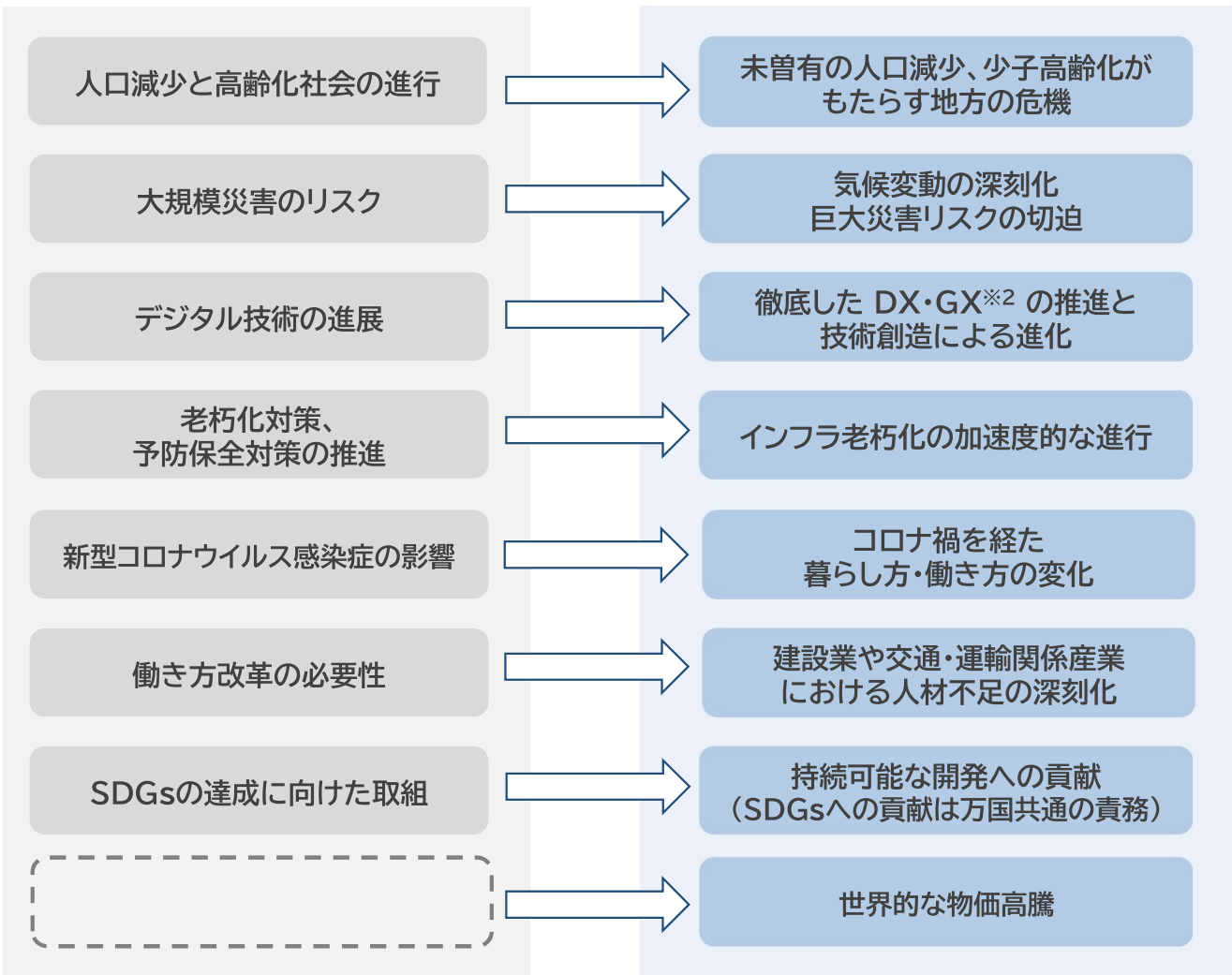
「予防保全対策等の推進」については、高速1号線の橋梁修繕を計画どおり進め、「災害対応力の強化」については、4か所の電気室に防水対策を実施しました。また、「組織力の強化」については、経営会議の設置による意思決定の適確化・円滑化や、プロパー職員の計画的な登用・採用など、公社改革の方向性に基づく具体的な取組を進めました。一方で、「ネットワーク機能の強化」については、高速5号線が計画期間内での完成に至っておらず、今後も引き続き重要な課題となります。

重点テーマ・取組項目		前計画での取組状況 ○ 達成、△ 一部達成、× 未達成	計画期間内に生じた課題等
重点テーマ① ネットワーク機能の強化	広島高速5号線事業の推進 ネットワーク機能の拡充	△ 牛田地区の掘削完了・連結路工事の進捗 × 高速5号線の供用開始 ○ 高速2号線4車線化等の早期整備の必要性について機運醸成が図られた。	<ul style="list-style-type: none"> ● 本線のシールドトンネル工事の遅れや、連結路の入札不調等に伴う高速5号線の事業進捗の遅れ ● 労務単価等の急激な上昇による事業費の増大 ● 新規事業の追加に向けた採算性の確保
重点テーマ② 予防保全対策等の推進	老朽化対策の推進 予防保全対策の推進 第三者被害の未然防止 新技術を活用した効率的かつ高精度な道路維持管理	○ 高速1号線3橋の橋梁修繕を実施 △ 高速3号線(I区間)の床版防水を一部実施 △ 高速3号線(I区間)の剥落防止ネットを一部設置 ○ ドローンを用いた橋梁点検等を試行	<ul style="list-style-type: none"> ● 土木構造物において、顕在化する損傷が増加傾向にある。また、多くの電気通信機械設備が更新時期を迎えている。 ● 床版防水及び剥落防止ネット設置については、コロナ禍による通行台数の減少を考慮し、進度調整を行った。
重点テーマ③ 災害対応力の強化	大規模地震等の災害に対応した交通管理・管制体制の運用 激甚災害に耐えうる道路施設の強靱化	○ 残留車両排除マニュアルを策定 総合啓開訓練への参加 ○ 宇品、出島、東雲、江波電気室の扉を防水型へ更新	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害時にも機能する高速道路の構築に向け、残留車両排除などソフト面だけでなく、暫定2車線区間の通行止めリスク等を踏まえ、4車線化などハード面も含めて幅広く取組を進めていく必要がある。
重点テーマ④ 安全な走行	交通事故の削減 逆走、誤進入の削減	○ 対策工等の実施により数値目標(事故率)を概ね達成 ○ 対策工等の実施により逆走・誤進入の発生を目標数値以下に概ね抑制	<ul style="list-style-type: none"> ● 「逆走・誤進入の削減」については、逆走が複数回発生する料金所が残存しており、引き続きの対策が必要。
重点テーマ⑤ 組織力の強化	公社ガバナンスの強化 将来を見据えた組織づくり 職員が幸せを感じる職場環境の整備	○ 意思決定に係るプロセスの適確化・円滑化 内部監査体制の整備、入札契約制度の改正 ○ プロパー職員の管理・監督職への登用 新規職員採用の実施 ○ 在宅勤務の制度化や労務管理ソフトの導入	<ul style="list-style-type: none"> ● 技術職の計画的な採用を行うには、応募につながる知名度向上の取組や継続的な募集が不可欠。 ● 公社の生産性・効率性を一層向上させるためには、デジタル技術を活用した業務変革(DX)が必要。 ⇒公社改革の「第2ステージ」へ

前計画策定時(2020年)において既に顕在化していた問題について、それぞれ深刻化・加速化が進んでいます。

前計画策定時(2020)「公社を取り巻く社会動向」

現在(2025)「公社を取り巻く社会動向」※1



計画策定に当たり踏まえるべき背景

➤ 高規格道路ネットワーク強化の必要性の高まり

国土幹線道路部会 (R5.10.31) 抜粋
高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめ
シームレスなサービスレベルが確保された高規格道路ネットワークで国土を結び、これを最大限多機能に活用することで、誰もが安全に円滑に移動できる交通環境を確立するとともに、物流危機や国土安全保障の確保など、山積する諸課題を解決する可能性がある。

➤ 高速道路の更なる進化、改良の必要性

国土幹線道路部会 (R3.8.4) 抜粋
中間答申
高速道路への社会的要請の変化が明らかとなった時点で、求められる機能を速やかに把握し、遅滞なく高速道路を適切に進化・改良していくことが重要である。

➤ 労働市場における担い手不足

国土交通白書 (2023) 抜粋
建設業及び運輸業について見ると、就業者のうち55歳以上の占める割合が全産業平均より高い水準で増加傾向にある一方、就業者のうち29歳以下の占める割合の増加は緩やかであり、今後、高齢就業者の大量退職が見込まれることから、将来の担い手不足が懸念される。

➤ インフラ分野のDX推進

インフラ分野のDXアクションプラン第2版の策定 (国土交通省：R5.8.8)

➤ 働き方の多様化を踏まえた割引見直し

「新たな高速道路料金に関する基本方針」の改定 (国土交通省 R5.12.22)

(※1) 参考 国土幹線道路部会 (R3.8.4) 中間答申「更新・進化のための改革の方向性」 国土形成計画 (R5.7.28)
国土幹線道路部会 (R5.10.31) 「高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ」

(※2) 「グリーントランスフォーメーション」(Green Transformation) の略。化石エネルギー中心の産業構造・社会構造をクリーンエネルギー中心へ転換すること。(経済産業省「GX実現に向けた基本方針」より引用)

公社を取り巻く外部環境の変化②(周辺道路ネットワークの進展)

前計画期間内(2021年度～2024年度)において、国道2号の東広島・安芸バイパスが全線開通し、広島南道路の木材港西～廿日市間が新規事業化されたほか、広島南道路の明神高架橋や西広島バイパスの都心部延伸事業が推進されるなど、周辺の高規格道路ネットワークの整備が進展しています。これにより、広島都市圏の交通体系の根幹をなす広島高速道路の重要性は、ますます高まっています。

整備計画路線	
広島 高速道路	供用区間 (2車線) (4車線)
	事業中区間
	未整備区間
	整備 I C
	未整備 I C
凡例	基本計画路線等
	計画検討路線
高規格幹線道路	
一般国道(直轄) (事業中区間)(供用区間)	
その他有料道路 (事業中区間)(供用区間)	
その他道路 (未整備区間)(事業中区間)(供用区間)	



西広島バイパス：完成時のイメージ図 (広島市役所前交差点付近)
出典：広島国道事務所HP



広島南道路(木材港西～廿日市)完成イメージ
出典：広島国道事務所HP



東広島・安芸バイパス全線開通
出典：広島国道事務所プレスリリース



広島南道路(明神高架橋)の整備状況 (R5.3)
広島国道事務所提供



広島呉道路4車線化の整備状況
出典：NEXCO西日本HP

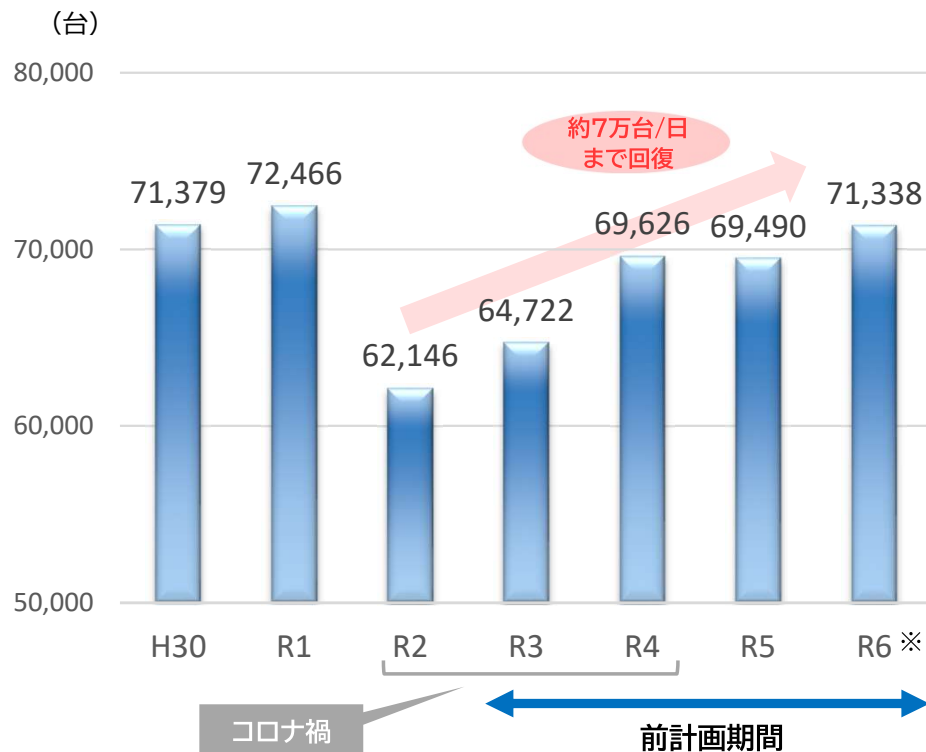
広島都市圏における幹線道路の整備状況と広島高速道路の未整備区間の状況

会社の現状と課題(通行台数・収支状況の推移)

令和2年度以降は、コロナ禍による通行台数の減少と、老朽化による橋梁の修繕や設備更新等による管理費の増加が課題となっています。

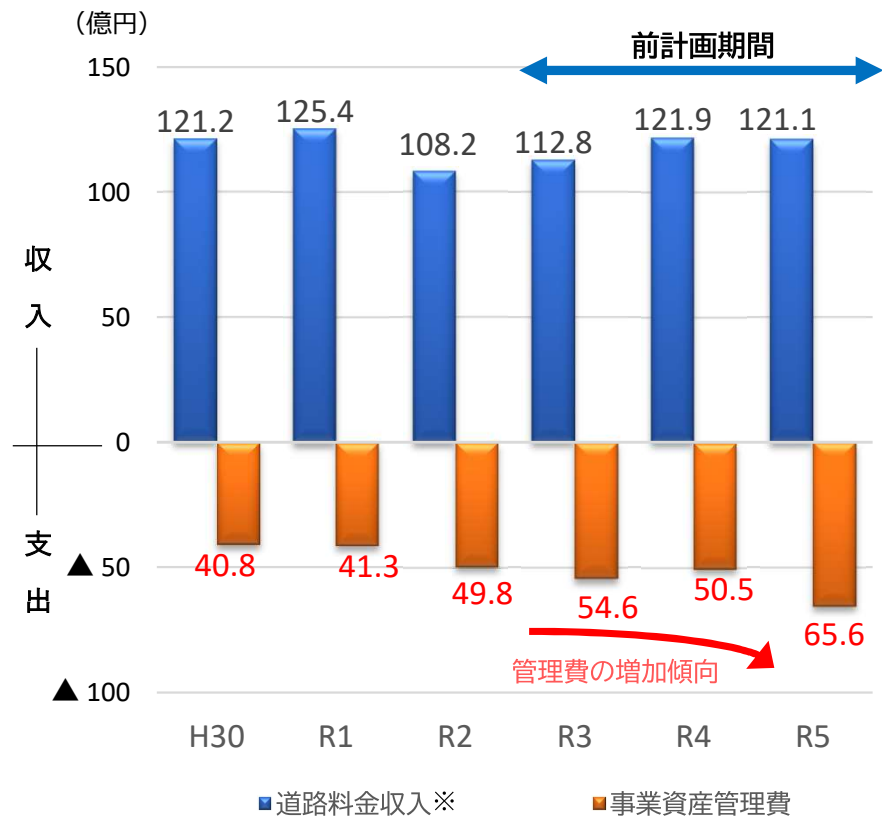
現状・課題	高速5号線工事の遅れ	ネットワーク機能の強化に遅れが生じている。また、供用の遅れに伴い交通量の発現にも遅れが生じている。
	管理費の増加傾向	土木構造物において顕在化する損傷が増加傾向。また、多くの電気通信機械設備が更新時期を迎えている。
	通行台数の更なる増加	コロナ禍により減少した通行台数から概ね回復しつつあるが、採算性の向上に向け、更なる増加が必要。

通行台数の推移



※令和7年1月までの実績

収支状況の推移



※ETCマイレージ還元負担金収入を含む

目指す姿(2035年)は、前計画の目指す姿からの継続性を前提に、前中期経営計画の振り返り、公社を取り巻く外部環境の変化及び公社の現状と課題を踏まえ、次のとおり設定します。

前計画の振り返り・外部環境の変化・現状と課題

前中期経営計画の振り返り

- 新規事業の追加に向けた採算性の確保
- 災害時にも機能する高速道路の構築
- 更なる逆走対策の必要性
- 新たな公社改革「第2ステージ」の展開 等

公社を取り巻く外部環境の変化

- 周辺道路ネットワークの進展
- 高速道路の更なる進化、改良の必要性
- 労働市場における担い手不足
- インフラ分野のDX推進
- 働き方の多様化を踏まえた割引見直し 等

公社の現状と課題

- 高速5号線工事の遅れ
- 管理費の増加傾向
- 通行台数の更なる増加 等

目指す姿(2035年)

1

新規事業の整備が着実に進捗し、広島都市圏の道路ネットワークの中で広島高速道路が存在感を発揮している。

2

使いやすい料金のもと、快適な走行環境を提供している広島高速道路が、選択経路としてお客さまからあたりまえに選ばれる道路となっている。

3

時代の要請や技術革新の進展に的確に反応し、都市高速道路にふさわしい高水準の道路サービスを実施している。

4

デジタル技術の活用など、徹底した業務変革を通じて、持続性と収益性に優れた経営体質を実現している。

5

社会の多様な要請に対応できる人材の育成が進み、全ての職員が高い倫理観と意欲を持って最大限に能力を発揮し、社会貢献のできる組織を形成している。

目指す姿(2035年)の実現に向けた計画期間の方向性として、次のとおり基本方針を設定し、これに基づく施策を推進していきます。



中期経営計画(2025-2028)の施策体系

基本方針	主要施策	取組項目（具体的な取組内容）
計画的な建設事業の展開	広島高速5号線事業の推進	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高速5号線本線の供用 ■ 高速2号線・5号線連結路工事の完成 ■ 高速5号線事業に係る建設DXの推進 DX
	ネットワーク機能の拡充・強化	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高速2号線の4車線化及び東雲南向きランプの整備 ■ 高速3号線の4車線化 ■ 高速4号線の延伸 ■ 計画検討路線に係る検討
技術の進展に応じた、安全・安心で質の高い道路サービスの提供	安全・安心な走行環境の提供	<ul style="list-style-type: none"> ■ 橋梁の老朽化対策 ■ 災害予防（緊急輸送道路の機能維持）DX ■ 事故発生リスクの低減 ■ 逆走・誤進入対策の実施 ■ 交通規制の低減 ■ 保全情報管理システムの効果的な活用 DX
	新技術を活用した高度な道路管理	<ul style="list-style-type: none"> ■ 道路点検に係る新技術の導入 DX ■ 逆走検知システムの導入検討 DX ■ 雪氷対策の高度化（新技術を活用した解析）DX ■ A Iを活用した交通事故等の事案認知 DX
	情報提供の高度化	<ul style="list-style-type: none"> ■ JARTICとのデータ連携 DX ■ デジタルツール等を利用したお客様対応 DX
持続可能な経営の実現・収益体質の変革	シームレスなインフラマネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> ■ 建設段階における3次元モデルの作成・活用と保全部門への展開 DX
	ライフサイクルコストを意識した維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ■ 橋梁の老朽化対策（長寿命化）※再掲 ■ 保全情報管理システムの効果的な活用 DX※再掲 ■ 雪氷対策の高度化（過剰散布の回避）DX※再掲 ■ 電気通信機械設備の計画的な更新 ■ 道路照明・トンネル照明のLED化
	組織の生産性向上	<ul style="list-style-type: none"> ■ 管制システム統合等による業務効率化 DX ■ 電子決裁の導入、情報セキュリティの高度化・効率化 DX ■ 保全情報管理システムの効果的な活用 DX※再掲 ■ 雪氷対策の高度化 DX※再掲 ■ デジタルツール等を利用したお客様対応 DX※再掲
	利用しやすい料金サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ■ 料金体系の検討 ■ 利用しやすい料金の実現に向けた割引制度の検討 ■ 企画割引等の実施による利用促進 ■ ETC専用化による料金所のキャッシュレス化 DX
組織の持続的成長を支える人づくり	人材力の強化	<ul style="list-style-type: none"> ■ プロパー職員の登用と採用の加速 ■ 職員の技術力の向上・人材育成 ■ 継続的な採用活動と会社の知名度向上につなげる取組
設立30周年に向けた積極的なPR	広島高速道路事業の見える化	<ul style="list-style-type: none"> ■ 3次元モデルを活用した事業PRや現場見学会等の実施（高速5号線等建設事業及び老朽化対策等保全事業のPR）DX
	広島高速道路の認知度向上	<ul style="list-style-type: none"> ■ 広報・イベント等の実施（設立30周年記念事業・高速5号線開通イベント等の実施） ■ 企画割引等の実施による利用促進 ※再掲 ■ 継続的な採用活動と会社の知名度向上につなげる取組 ※再掲

広島高速DXプランにより取組を推進

DXの推進（全ての施策の効果向上に資する横断的な方針）

主要施策と取組項目



広島高速5号線事業の推進

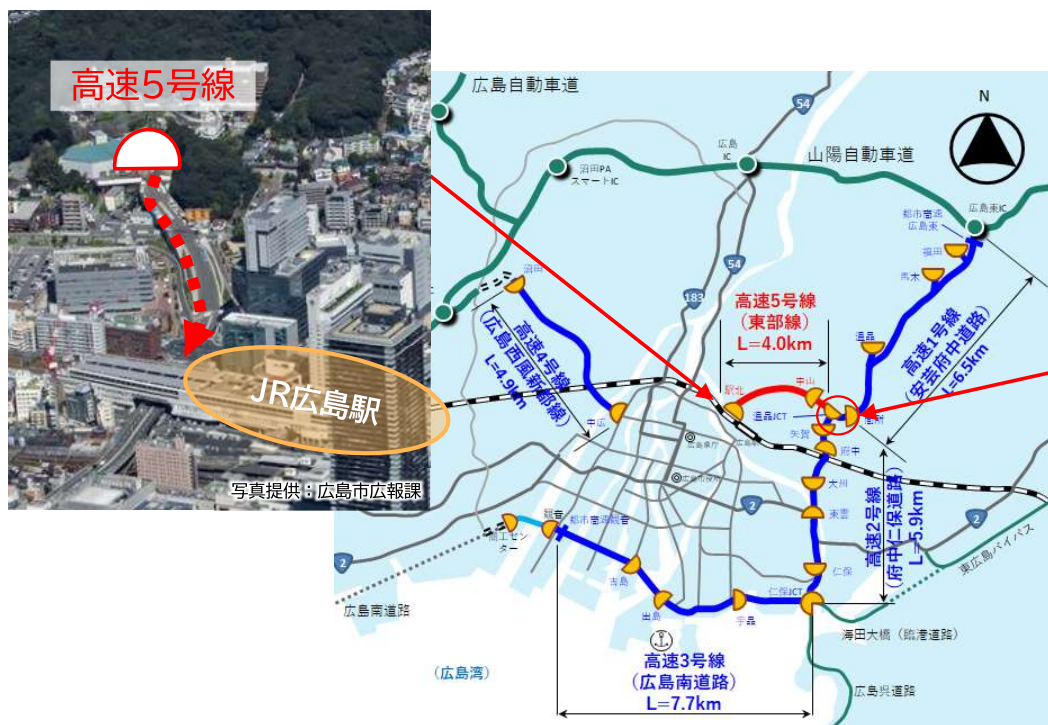
広島市都心部に直結する広島高速5号線は、陸の玄関口である広島駅と、中国四国地方全域に延びる高速道路を結び、救命救急医療機関へのアクセス向上などにも寄与します。早期に整備することで、活力とにぎわいのある広島都市圏の発展と、安心できる暮らしの確保に貢献していきます。



取組項目

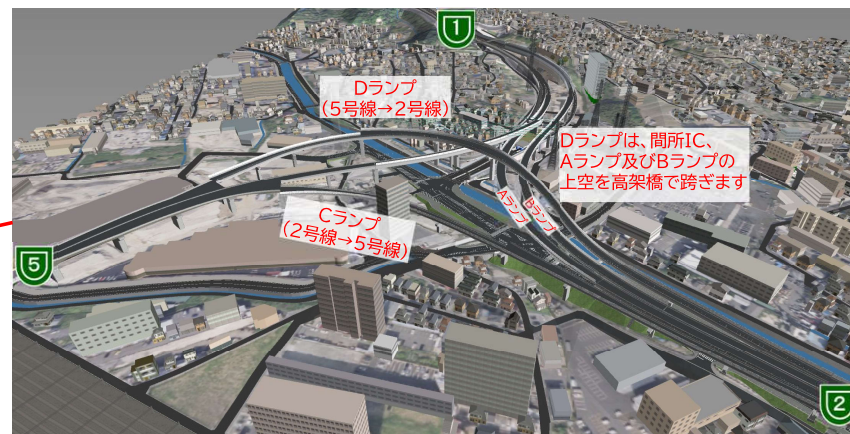
高速5号線本線の供用

令和10年上期の本線供用開始に向け、安全・安心を第一に、各工事の工程調整を図りながら着実に整備を進め、1日も早い完成を目指します。



高速2号線・5号線連結路工事の完成

連結路の整備により、高速2号線を介して広島呉道路や東広島・安芸バイパスと接続するなど、広島駅周辺と呉方面や東広島方面との広域的なアクセス強化が図られます。令和10年度の完成を目指し、橋脚工事や上部工事等の工程を適切に管理しながら、安全かつ着実に整備を進めていきます。



高速2号線・5号線連結路(イメージパース)

高速5号線事業に係る建設DXの推進

舗装工事において、ICT施工や遠隔臨場の導入による生産性の向上に取り組めます。

主要施策

ネットワーク機能の拡充・強化

広島都市圏の道路ネットワーク機能の拡充・強化を図るため、暫定2車線区間の4車線化のほか、基本計画路線や計画検討路線について、広島高速道路及び周辺道路の整備の進捗状況や、交通状況・社会情勢等を勘案しながら検討していきます。



取組項目

高速2号線の4車線化及び東雲南向きランプの整備

令和5年3月に供用を開始した東広島・安芸バイパスに加え、広島南道路の明神高架橋や広島呉道路の4車線化など、順次供用が見込まれている高規格道路の整備に伴う交通需要の高まりに遅滞なく対応するため、高速2号線の暫定2車線区間の4車線化及び東雲南向きランプの早期整備に向けた取組を進めます。

高速3号線の4車線化

周辺道路の整備状況や都市開発の状況等を踏まえながら、高速3号線の暫定2車線区間の事業着手に向けた検討を進めます。



高速3号線(暫定2車線区間)
事故時の渋滞状況



高速2号線4車線化等整備効果

高速4号線の延伸

高速4号線を延伸し山陽自動車道と接続させることで、都心と県北部方面とのアクセス強化等を図るため、広島市が実施している都市計画決定手続き後の早期事業化に向け、必要な準備を行っていきます。



広島高速4号線延伸事業の位置図(出典:広島市HP)

計画検討路線に係る検討

広島都市圏の高規格道路ネットワークの形成に向け、計画検討路線(東部線Ⅱ期・南北線・草津沼田道路)の熟度の高まりに応じて、関係機関との協議・調整を進めていきます。



安全・安心な走行環境の提供

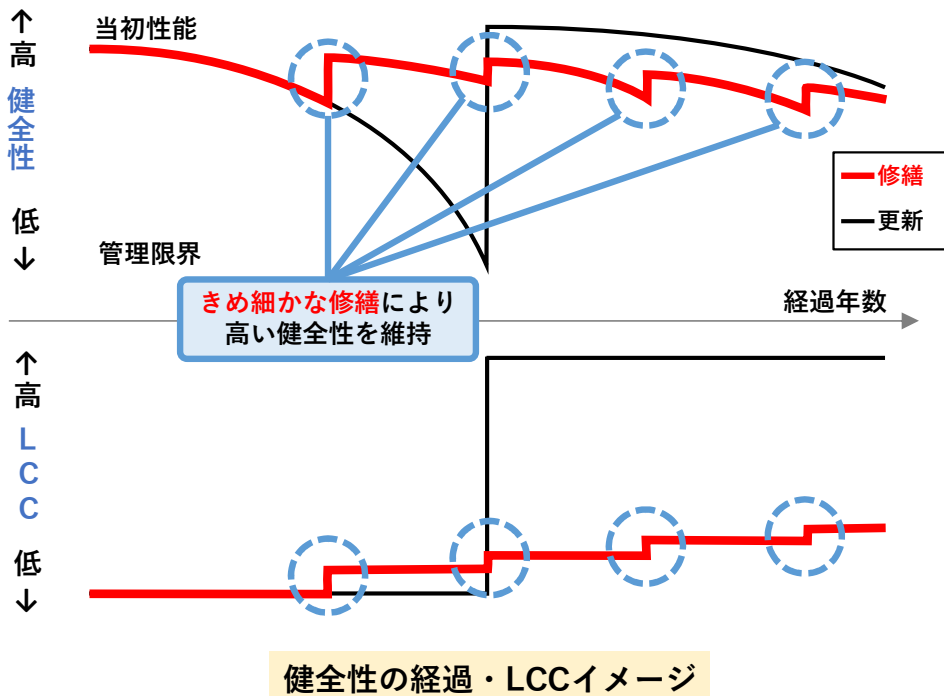
広島高速道路を将来にわたり安全・安心にご利用いただけるよう、構造物の長期的な安全性を確保する橋梁の老朽化対策をはじめ、日常的に潜む事故発生リスクを低減する取組や、緊急輸送道路としての機能を維持する災害予防等に努めます。



取組項目

橋梁の老朽化対策

広島高速道路の約6割を占める橋梁について、コンクリート床版は高性能な床版防水に改修し、鋼橋は重防食塗装系に塗り替え防食性能を強化するなど、耐久性を向上させるとともに、きめ細かな修繕によりライフサイクルコストの低減を図ります。



■床版防水

コンクリート床版については、床版面への雨水の浸入が劣化の原因になります。広島高速道路では、高性能床版防水(複合防水)を施工することにより、コンクリート床版の防水性能を強化し、長期的な耐久性を確保するとともに、ライフサイクルコストの低減を図ります。



高性能床版防水(複合防水) 施工状況

■塗装塗替

鋼製の橋梁では、腐食による機能低下を防ぐため、塗装を施す必要があります。広島高速道路では、耐久性の高い重防食塗装系(フッ素樹脂塗料)に塗り替えることにより、鋼材の防食性能を強化し、長期的な耐久性を確保するとともに、ライフサイクルコストの低減を図ります。



塗装塗替施工状況(上塗り)

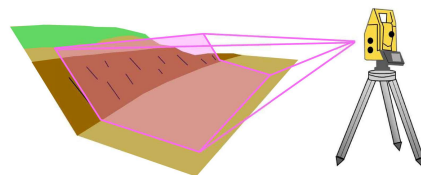
災害予防(緊急輸送道路の機能維持)

土工部区間が多い高速1号線において、連続する長大切土法面及び高盛土の健全性を診断するため、3次元計測技術を活用した定期点検を実施し、必要に応じて速やかに修繕することで、災害に対する安全性を向上させ、緊急輸送道路としての機能維持を図ります。

■法面点検



法面点検実施状況



3次元データ計測

※出典:国土交通省関東地方整備局
「3次元計測技術を用いた出来形管理の活用手引き(案)」

■法面修繕



施工前(植生荒廃)



施工後(モルタル吹付)

事故発生リスクの低減

事故発生件数の多い高速1号線を中心に、高機能舗装(排水性舗装)への打換えや側溝蓋掛けなど、様々なハード対策により走行環境の改善を実施し、事故発生リスクの低減を目指します。

■高機能舗装(排水性舗装)



■動物侵入対策



立入防止柵(山間部用)



動物侵入対策型立入防止柵
※出典:中日本高速道路㈱HP

逆走・誤進入対策の実施

重大事故に繋がりやすい逆走・誤進入の発生を防ぐため、接続道路管理者(広島市)とも連携し、広島高速道路への進入前の防止対策を進めます。



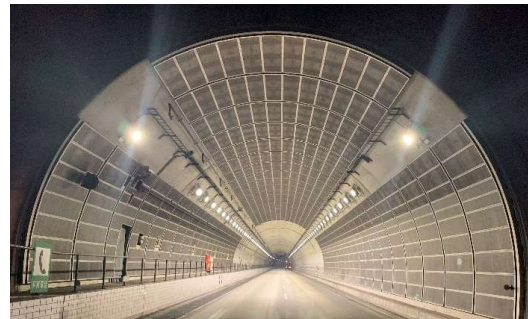
逆走対策(大州出口)



逆走対策(仁保出口)

交通規制の低減

道路照明のランプ交換や除草などの維持作業に伴う交通規制を低減するため、照明のLED化や、防草シートの設置範囲を拡大し、走行快適性の向上を図ります。



LED灯に更新した高速4号線 西風トンネル (2022年度)



防草対策(張コン・シート)

保全情報管理システムの効果的な活用

道路構造物の点検記録、損傷状況の診断結果及び損傷に対する修繕情報を逐次蓄積するため、保全情報管理システムを運用しています。このシステムに蓄積したデータを効果的に活用し、必要な修繕を適切な時期に実施することで、安全・安心を確実に提供します。また、道路構造物に係る情報を速やかに活用できる環境を整えることで、災害時の情報共有・優先点検箇所抽出をスムーズに実施するなど、事業継続体制の強化に繋がります。



保全情報管理システムの概念図

新技術を活用した高度な道路管理

高速道路を取り巻く環境や技術革新等が大きく変化する中で、都市高速道路にふさわしい道路サービスを提供するため、社会の要請や技術革新の進展に的確に反応し、新技術を活用した高度な道路管理を行っていきます。



取組項目

道路点検に係る新技術の導入

新技術情報提供システム(国土交通省が運用する新技術に係る情報のデータベース)に登録されている点検・補修技術を積極的に活用し、水中部や土中部など、これまで状況把握が困難であった箇所を含めた点検の実施を目指します。

取組実施例:新技術を活用した定期点検及び診断



[UAVを用いた橋梁点検]



[振動計測によるケーブル張力測定]

逆走検知システムの導入検討

逆走・誤進入が発生した場合において、早期の事案発見・対応を行い、事故の重大化を防ぐため、国や他団体の動向を踏まえ、逆走検知システムの導入について検討を進めます。

○道路側での逆走車両への注意喚起

- ・ センサーとLED表示板・音・光等を用いた注意喚起 等



○道路上の物理的・視覚的対策

逆走検知システムのイメージ

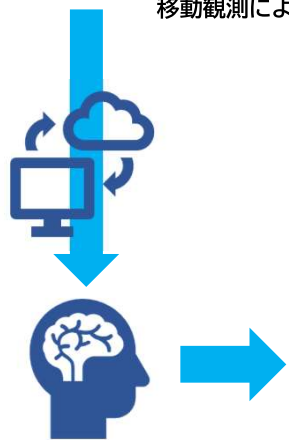
出典:第7回 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会 資料

雪氷対策の高度化(新技術を活用した解析)

巡回車や凍結防止剤散布車両へカメラを搭載し、移動観測によるリアルタイム計測を実施します。また、取得した路面データは、AI等の新技術で解析し、気象予測の精度向上や凍結防止剤の散布量・区間・時間帯・雪氷体制レベルの決定など、適切な対応を行う判断材料として活用します。



移動観測によるリアルタイム計測の実施



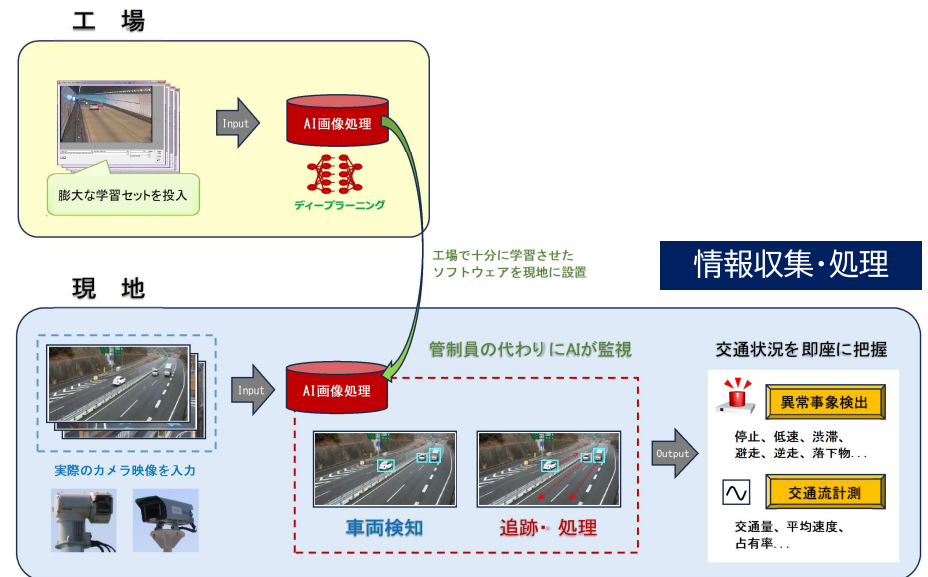
AI等の新技術で解析



適切な対応(凍結防止剤の散布)に活用

AIを活用した交通事故等の事案認知

交通管制システムの情報収集・処理において、AI検知システムを導入することにより、CCTVカメラを通じて認知した交通事故や落下物等の情報を即座にお客様に情報提供するなど、事案への対処を迅速化します。



道路情報版



交通管制室

情報提供の高度化

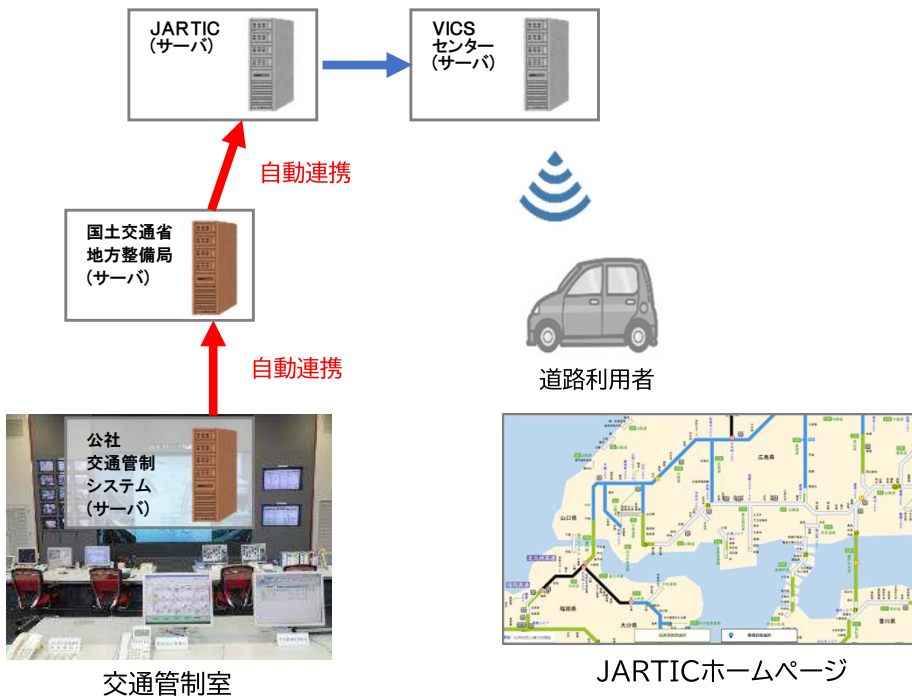
広島高速道路に関する情報を迅速かつ正確に提供するため、従来のホームページの改良に加え、VICS(道路交通情報をリアルタイムにカーナビに届けるシステム)を通じた情報提供を強化し、お客様が合理的な経路選択等を行える環境を整えます。



取組項目

JARTICとのデータ連携

交通管制システムの更新に合わせ、公社の交通管制室と日本道路交通情報センター(JARTIC)のデータ連携を図り、JARTICを通じて渋滞情報や交通規制情報をリアルタイムにお客様に提供いたします。



デジタルツール等を利用したお客様対応

AIチャットボットにより、24時間365日のお問い合わせ対応が可能なツールをホームページに導入し、お客様サービスの向上を図ります。



AIチャットボットのイメージ
※出典:総務省HP「国・地方共通相談チャットボット(Govbot)」

シームレスなインフラマネジメントの推進

3次元モデル(BIM/CIMモデル)を用いた情報のデジタル化により、調査・測量・設計・施工・維持管理等の各段階に携わる受発注者のデータ共有・活用を容易にし、一連の建設・管理システムの効率化を図ります。



取組項目

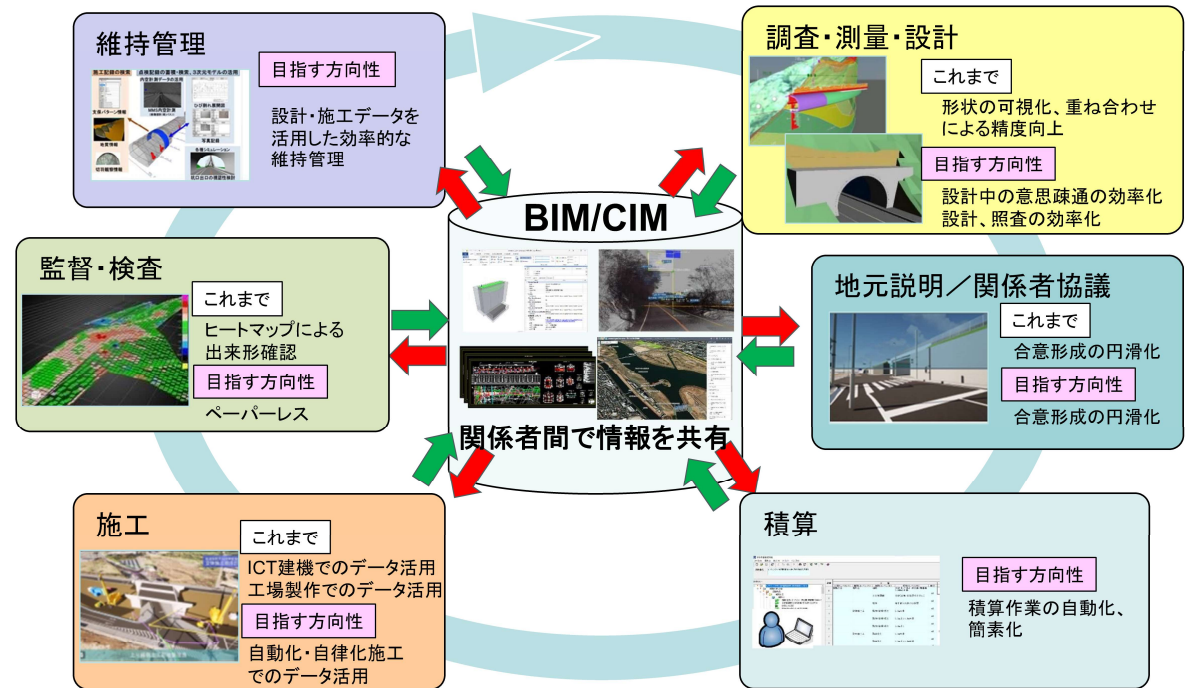
建設段階における3次元モデルの作成・活用と保全部門への展開

高速2号線5号線連結路をモデルケースとして、3次元モデル(BIM/CIMモデル)を作成し、測量、調査、計画・設計、施工から維持・管理までの各段階間においてデータ連携を行い、関係者間での情報共有を図ります。

3次元モデル(BIM/CIMモデル)の活用により各段階における効率化を図るとともに、地域住民の事業への理解促進等を図ります。



高速2号線5号線連結路イメージパース



BIM/CIMによる各段階間でのデータ連携・活用

出典:国土交通省 第12回 BIM/CIM推進委員会資料(令和6年7月26日)

ライフサイクルコストを意識した維持管理

致命的欠陥が発現する前に必要な対策を講じることで、ライフサイクルコストの縮減を図る「予防保全」の重要性を認識し、持続可能な維持管理の実現に向けて、ライフサイクルコスト最小化の視点を重視した取組を展開していきます。



取組項目

橋梁の老朽化対策(長寿命化)※再掲

広島高速道路の約6割を占める橋梁について、コンクリート床版は高性能な床版防水に改修し、鋼橋は重防食塗装系に塗り替え防食性能を強化するなど、耐久性を向上させるとともに、きめ細かな修繕によりライフサイクルコストの低減を図ります。

保全情報管理システムの効果的な活用 ※再掲

システムに蓄積したデータを効果的に活用し、必要な修繕を適切な時期に実施することで、ライフサイクルコストの低減を目指します。

雪氷対策の高度化(過剰散布の回避) ※再掲

移動観測によるリアルタイム計測により、路面の露点温度や水分量を精度よく実測し、凍結リスクを定量的に把握します。

取得した路面データは、AI等の新技術で解析し、気象予測の精度向上や凍結防止剤の散布量・区間・時間帯・雪氷体制レベルの決定など、適切な対応を行う判断材料として活用します。

これにより、凍結防止剤の過剰散布を回避し、雪氷作業の効率化や道路構造物への影響低減を図ることで、構造物の長期的な修繕費用の削減を目指します。

電気通信機械設備の計画的な更新

電気通信機械設備について、突然の故障により円滑な通行に支障をきたすことがないよう、予防保全の考え方を基本としつつ、設備の劣化状況や重要度等を考慮し、計画的な更新を行っていきます。

道路照明・トンネル照明のLED化

道路照明について、メンテナンスを行う人的リソースの不足や交換コストの増大が全国的な課題となっている状況を踏まえ、電気使用量の減少によるライフサイクルコストの縮減や、環境負荷低減にも貢献できるLED化を進めます。

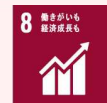


LED化の状況

※令和6年度末時点のLED化率: 約45%

組織の生産性向上

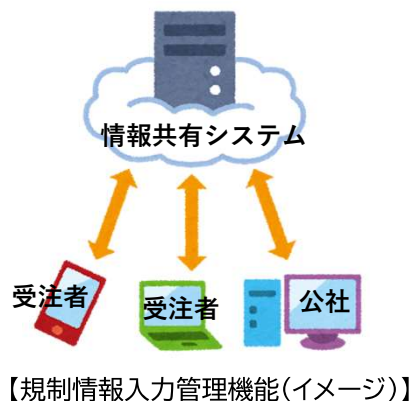
深刻化する労働力不足、技能継承といった社会的課題の解消に向け、可能な限りデジタル技術を活用するなど、組織の生産性向上に資する取組に一層注力していきます。



取組項目

管制システム統合等による業務効率化

電気通信設備等を監視する施設管制室を交通管制室に統合し、一体管理による業務効率化を図ります。また、交通規制を実施する受注者が交通管制システムに規制情報を入力できる機能を追加し、受発注者間での規制情報の共有化を実現することで、規制作業の効率化を図ります。



電子決裁の導入、情報セキュリティの高度化・効率化

電子決裁の導入を見据え、文書やデータの適切な管理・保存方法を見直し、安全かつ効率的な運用を目指します。

情報資産の適切な管理を目的として、専用ソフトウェアの活用など、管理手法の見直しを行い、情報資産管理の高度化及び負担軽減に取り組みます。

増加するクラウドサービスへのアクセスを統制し、安全かつ効率的な運用を確保します。

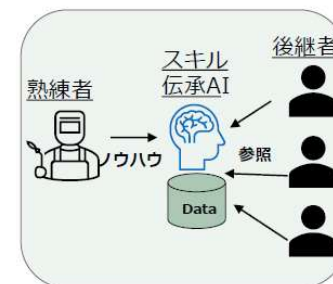
サイバー攻撃への対応力を高めるため、セキュリティ対策の見直しや向上に取り組みます。

保全情報管理システムの効果的な活用 ※再掲

保全情報管理システムの更新・高度化により、全ての職員が道路構造物に係る情報を活用できる環境を整えることで、情報探索・共有を効率化し、組織としての生産性の向上を図ります。

雪氷対策の高度化 ※再掲

雪氷対策にあたっては、リアルタイム計測により取得した路面データをAI等の新技術で解析し、これに基づき凍結防止剤の散布量・区間・時間帯・体制レベルを決定するなど、組織としての対応力向上を目指します。



新技術による組織力向上のイメージ
出典: 経済産業省「デジタル社会の実現に向けて」

デジタルツール等を利用したお客様対応 ※再掲

AIチャットボット(人とコンピュータが対話できるシステム)をホームページに追加し、お客様からのお問い合わせに24時間365日、自動回答を行うことにより、お客様の利便性向上に加えて、窓口業務・電話対応の省力化による生産性の向上を図ります。

利用しやすい料金サービスの提供

広島高速道路の料金について、社会情勢の変化等に対応し、次世代への負担を残さない範囲で可能な限り利用しやすい料金を実現し、広島高速道路が選択経路としてお客様からあたりまえに選ばれる道路となることを目指します。



取組項目

料金体系の検討

料金体系については、国土幹線道路部会において示されている考え方などの全国的な動向を踏まえつつ、より利用しやすい料金という視点を大切にしながら検討します。



首都圏料金の賢い3原則 ~賢く使うための合理的な料金体系~

利用度合いに応じた公平な料金体系	・対距離制を基本とした料金
管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系	・管理主体間の継ぎ目を感じない料金
交通流動の最適化のための戦略的な料金体系	・効率的・柔軟な利用を実現する料金

「首都圏料金の賢い3原則」は、我が国の高速道路における今後の料金体系の基本とも考えられることから、首都圏とともに日本経済を牽引する近畿圏や中京圏の料金体系についても、ネットワーク整備の進展に合わせて、地域固有の課題等について整理した上で、議論を進めることが必要である。

国土幹線道路部会 中間答申(平成27年7月30日)より引用

利用しやすい料金の実現に向けた割引制度の検討

広島高速道路の割引制度については、現制度の導入目的と効果を検証した上で、国で議論が進められている働き方の多様化を踏まえた見直し(「新たな高速道路料金に関する基本方針」令和5年12月22日 国土交通省)等も踏まえながら、より多くのお客様が利用しやすい料金の実現に向けて検討を進めます。



今後の見直しの方針

より政策課題の解決に寄与するよう、他の交通機関への影響も考慮した上で、高速道路の料金割引の見直しを進める

(例)

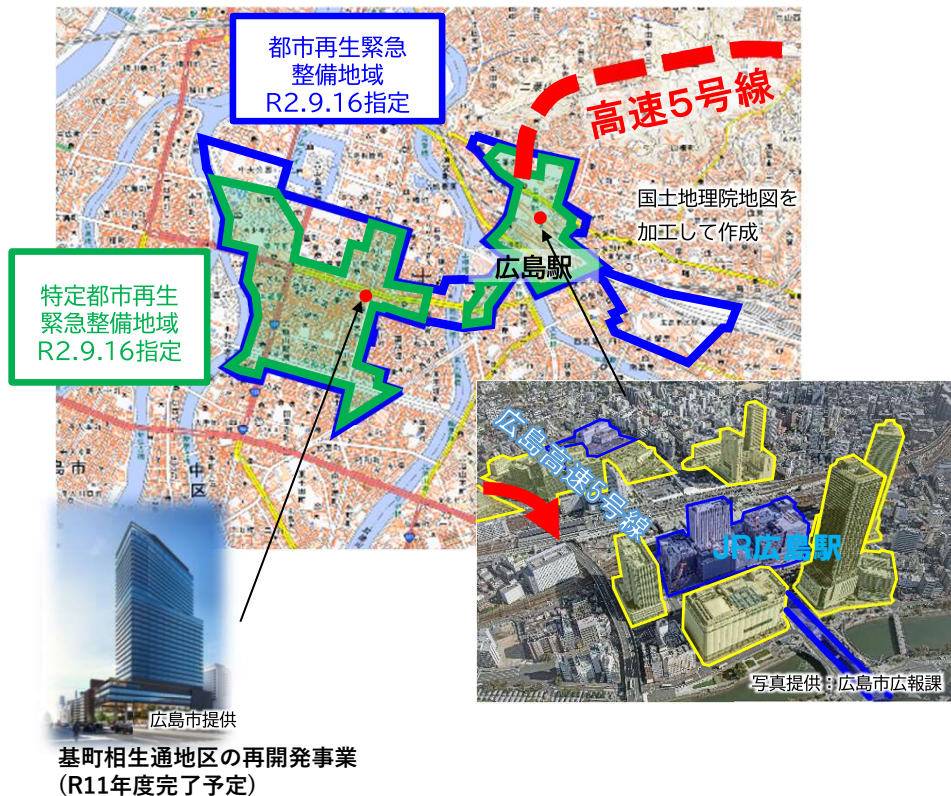
- ・働き方の多様化を踏まえた平日朝夕割引の見直し
- ・深夜割引の適用時間帯の走行分のみを割引の対象とする見直し
- ・平日と休日の割引のバランスの見直し
- ・時間変動料金の導入の拡大に向けた検討

料金割引の見直しの方針

(出典:令和5年12月22日「新たな高速道路料金に関する基本方針」国土交通省)

企画割引等の実施による利用促進

都市機能が集積し、開発が進む都心へのアクセス性が大きく向上する高速5号線について、その利便性をお客様にいち早く実感していただけるよう、新規開通を契機とした企画割引の実施等の方策について検討します。



ETC専用化による料金所のキャッシュレス化

近年のETC利用率拡大などの社会情勢の変化を踏まえ、料金所のETC専用化については、ETC利用率、現金車の交通量、近隣出入口での代替性等を考慮した上で、一部の料金所において試行的に運用することを検討します。



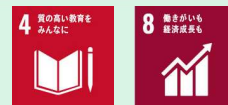
ETC専用化のイメージ

ETC専用
現金車利用不可

※サポートレーン：ETC が使えない状態の車両（ETC 車載器を搭載していない車両又は ETC カード未挿入の車両等）が誤って ETC 専用料金所に進入された場合に通行いただくレーン

人材力の強化

令和2年に公表した「公社改革の方向性」に基づき推進してきた組織づくりを新たに第2ステージとして展開するため、今計画期間においては「将来を見据えた組織づくり第2期計画」として、人材力の強化を更に進めていきます。



取組項目

プロパー職員の登用と採用の加速

より主体的な組織運営に向け、「公社改革の方向性に基づく将来を見据えた組織づくり～第2期～」を着実に推進し、プロパー職員の管理・監督職への登用や新規採用を加速させます。

職員の技術力の向上・人材育成

指定都市高速道路事業の円滑な推進を図るため、他の高速道路公社(名古屋・福岡北九州)との技術連携や人事交流を行うとともに、公社運営上必要な資格の取得に向けた支援制度を充実させるなど職員の技術力の向上と人材育成を進めます。



三公社相互協力基本協定の締結

また、デジタルツールの活用により、職員のデジタルスキルの向上を促進します。情報セキュリティへの理解を深めるため、デジタルリテラシー向上を目的とした研修や訓練(標的型攻撃メール訓練等)を継続的に実施します。

継続的な採用活動と公社の知名度向上につなげる取組

応募者の更なる掘り起こしを図るため、柔軟な職員採用試験(適切な時期、受験資格、試験方法等)を検討し実施します。

各大学、高等専門学校等を訪問し、公社事業・仕事内容のPR(合同企業説明会や学会への参加、就職担当教授や学生への個別説明等)を実施するとともに、将来の応募者候補となる学生(大学・高等専門学校・高校)を対象として、公社事業への理解を深めるための現場見学会も開催します。

SNSや動画配信等を活用して、企業情報(事業内容・経営状況等)や採用情報を積極的に発信します。



学会での事業説明



学生への個別説明(大学)

広島高速道路事業の見える化

事業説明会や現場見学会等において、AR技術等を活用するなど、建設・保全事業の「見える化」を推進します。参加者の公社事業に対する理解を深めてもらうとともに、広島高速道路のイメージ向上に努めます。



取組項目

3次元モデルを活用した事業PRや現場見学会等の実施(高速5号線等建設事業及び老朽化対策等保全事業のPR)

高速2号線5号線連絡路をモデルケースとして、3次元モデル(BIM/CIMモデル)を作成・活用することにより、地域住民の事業への理解促進を図ります。また、3次元モデルによる走行シミュレーションやAR技術等を現場見学会等において活用し、土木学生等の事業への理解促進や、広島高速道路のイメージ向上に努めます。さらに、今後の新規路線事業においても、AR技術等を活用し、積極的に公社事業のPRを行います。



高速2号線5号線連絡路
BIM/CIMモデル



学生向け現場見学会の実施風景
(高速2号線5号線連絡路工事)



学生向け現場見学会の実施風景
(床版取替え工事)



Googleを用いたVR体験風景
(中国インフラDXセンターにて)

広島高速道路の認知度向上

公社設立30周年や高速5号線供用等を契機とした広報・記念イベント等のPR活動を継続的に展開することで、広島高速道路の認知度を高め、選択経路としてお客様から選ばれるよう努めていきます。



取組項目

広報・イベント等の実施(設立30周年記念事業・高速5号線開通イベント等の実施)

周辺道路を含めた通行データ分析により、目的・ターゲットの明確化を図った上で、効果的な利用促進を展開します。

また、公社設立30周年や高速5号線開通等の節目を見据え、地域交流イベントへの参加など、広報等のPR活動を継続的に展開することで、お客さまとの繋がりを深め、認知度の向上を図っていきます。

取組実施例: お客さまとの繋がりを深めるイベント等の実施



ひろしま駅ファミリーフェス



広島みなと 夢 花火大会



高速3号線(吉島~観音)開通イベント



デジタルスタンプラリー実施(2022年)

取組実施例: オリジナルグッズの配付



トートバック



アルミブランケット

企画割引等の実施による利用促進 ※再掲

都市機能が集積し、開発の進む都心へのアクセス性が大きく向上する高速5号線について、その利便性をお客様にいち早く実感していただけるよう、新規開通を契機とした企画割引の実施等の方策について検討します。

継続的な採用活動と公社の知名度向上につなげる取組 ※再掲

SNSや動画配信等を活用して、企業情報(事業内容・経営状況等)や採用情報を積極的に発信します。

中期経営計画に掲げた目指す姿の実現に向けて、取組項目を計画的かつ着実に推進するため、公社が一丸となって取組を進めます。取組の実施にあたっては、毎年度、進捗状況の管理やフォローアップを行い、必要に応じて、中間年度(2026年度)を目途に見直しを行います。

数値目標／SDGsとの関連

基本方針	主要施策	数値目標 (現状値 → 2028年度)	SDGsとの関連
計画的な建設事業の展開	広島高速5号線事業の推進	■ 日平均交通量の増加 70,000台 ^{※1} → 90,000台	
	ネットワーク機能の拡充・強化	■ 広島駅～広島空港間の自動車による所要時間短縮 52分 ^{※2} → 44分	
技術の進展に応じた、安全・安心で質の高い道路サービスの提供	安全・安心な走行環境の提供	■ お客様満足度「走りやすさ、快適性、安全性」を現状値(4.3) ^{※3} から向上	
	新技術を活用した高度な道路管理	■ 事故率の低減 80.5件/億台 ^{※4} → 66.0件/億台 ^{※4}	
	情報提供の高度化	■ 逆走・逆行の減少 6件/年 ^{※4} → 3件/年	
持続可能な経営の実現・収益体質の変革	シームレスなインフラマネジメントの推進	■ お客様満足度「料金、割引制度」を現状値(3.2) ^{※3} から向上	
	ライフサイクルコストを意識した維持管理	■ 日平均交通量の増加 70,000台 ^{※1} → 90,000台【再掲】	
	組織の生産性向上	■ 道路照明のLED化率の向上 45% ^{※5} → 60%	
	利用しやすい料金サービスの提供	■ お問い合わせにおけるデジタルツール利用率 ^{※6} の増加 0% → 70%	
組織の持続的成長を支える人づくり	人材力の強化	■ 支援制度の充実等による公社運営に必要な資格の新たな取得 ^{※7} 3人以上 ■ 技術職員確保に向けた公社アピール先の訪問数 5か所 ^{※5} → 10か所	
設立30周年に向けた積極的なPR	広島高速道路事業の見える化	■ お客様満足度「料金、割引制度」を現状値(3.2) ^{※3} から向上【再掲】	
	広島高速道路の認知度向上	■ 日平均交通量の増加 70,000台 ^{※1} → 90,000台【再掲】	

※1：R6年度実績見込み（千台単位切捨て） ※2：R3年度 道路交通センサス ※3：公社が実施するお客様満足度調査（5段階評価）の令和6年度実績
 ※4：R5年度実績（億台キロあたりの事故件数） ※5：令和6年度実績 ※6：デジタルツール（チャットボット等）利用件数／（お問い合わせ窓口への電話件数＋デジタルツール利用件数）
 ※7：技術士、電気主任技術者、情報処理技術者など