

NEXCO中日本レポート2016

— 経営計画 *チャレンジⅤ* ファイブ 2016-2020 —



本書は、FSC®認証紙を使用しています。印刷インクには、VOC（揮発性有機化合物）の発生が少ない植物油インキを使用しています。また、印刷には有害廃液を出さない、水なし印刷方式を採用しています。



INDEX

■ はじめに 1

トップメッセージ

重要業績評価指標（KPI）




財務計画

NEXCO中日本グループの事業

ステークホルダーコミュニケーション

■ 特集「安全性向上への不断の取り組み」... 9

■ 各事業部門の今とこれから 21

-  高速道路の建設
-  高速道路の保全・サービス
-  関連事業

■ 価値向上・創造の源泉 35

-  技術開発
-  地域
-  人財 生産性向上
-  環境

■ NEXCO中日本グループを支える基盤 ... 49

事業の枠組み

コーポレートガバナンス

NEXCO中日本グループのCSR

■ データ集 55

■ NEXCO中日本グループ概要 57

トップ
メッセージNEXCO中日本グループは、安全
高速道路ネットワークの効果を次

社会・経済の大きな変化も見据えて

NEXCO中日本グループは、安全で安心・快適な高速道路空間をご提供するため、2005年10月の創立以来、民営化の目的である（1）有利子債務の確実な返済、（2）真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担で建設、（3）民間ノウハウの発揮による多様で弾力的な料金設定や多様なサービスの提供、の3点に沿って事業を進めてきました。

具体的には、高速道路機構への着実な高速道路賃借料の支払いによる有利子債務の返済、延長409kmに及ぶ高速道路の新規開通と4車線化、サービスエリアの店舗の多様化や地域と連携した企画割引の充実など、この10年間で確かな成果を挙げてまいりました。

昨夏、国が設置した検討会において行われた「高速道路機構・会社の業務点検」の中では、これらの実績に対し一定の評価をいただいた一方で、民営化後における東日本大震災や大雪等による自然災害の脅威の高まり、笹子トンネル天井板落下事故や高齢者の逆走事故等の発生を受け、「今後必要な取り組み」として、高速道路ネットワークの整備や計画的な老朽化対策の推進、災害に対する強靱性・対応力の強化、地域振興の核となるサービスエリアの展開をはじめ、将来の経営基盤となる関連事業への積極的な取り組みなどが求められています。

笹子トンネル天井板落下事故から3年余りが経過しました。2013年7月に策定した「安全性向上3カ年計画」に基づく道路構造物の安全対策は2015年度で完了しましたが、改めてこの事故をしっかりと胸に刻み込み、ご遺族の皆さま、被害に遭われた皆さまへのお詫びの気持ちと「二度とこのような事故を起こしてはならない」という強い決意を胸に、安全性の向上という永遠の挑戦課題に取り組む必要があります。

今般、この10年間の歩みと、安全性向上をはじめ今後さらに注力すべき課題を踏まえつつ、「経営計画チャレンジV（ファイブ）2016-2020」を策定いたしました。

民営化10年の節目を機に、社会・経済の大きな変化も見据え、民営化20年、さらに遠く将来を俯瞰した上で、当社グループが進むべき方向性を明確に打ち出す必要があると判断したためです。

広く社員と議論しながら検討を進めてきた経営理念と2020年度までの5カ年の経営方針、これらを具体化した経営施策をグループ一丸となって実行することで、ステークホルダーの皆さまの期待に応え続けます。



中日本高速道路株式会社
代表取締役社長CEO 宮池 克人

を最優先に、安心・快適な高速道路をお届けするとともに、
世代に繋がる新たな価値へ拡げます。

“さらなる高み”をめざす「経営理念・私たちの役割」

下図に示す「経営理念・私たちの役割」は、当社グループの普遍的社会的使命を明文化したものです。現状に満足することなく、日々の業務の積み重ねを通じて“さらなる高み”をめざし続けることを企図しています。

また、昨今の社会・経済情勢の動向を踏まえ、「高速道路ネットワークの効果を次世代に繋がる新たな価値へ拡げる」という方向性を追加していますが、これは、当社グループの事業活動は「高速道路空間」に留まることなく、地域と連携しながら高速道路がもたらす効果を「線」から「面」へ拡げることで地域の持続可能性を高め、次世代においても当社グループが社会・経済に貢献し続ける、という方針を明確に示したものです。

“抛りどころ”となる6つの「基本姿勢」

下図に示す「私たちの基本姿勢」は、グループ社員一人ひとりが業務に向き合う際の抛りどころであり、社員の日々の行動の基本から始まり、企業価値の向上に不可欠な姿勢へと展開しています。

お客さまが何を求めているかを重視する「お客さま起点」、サービスの質を継続的に高めるための「効率性の追求」、技術革新や社会・経済環境の変化への適応など「時代に即した進化」、さらには少子高齢化の加速や地球温暖化等の「社会の課題」の解決への貢献など、重要な公共インフラを担う当社グループ社員の心構えを示しています。

この基本姿勢の実践を通じてステークホルダーの皆さまの期待に応えることが重要であり、その上で、生産性や収益力を向上させながら従来以上の価値をご提供し続ける、このスパイラルアップこそが当社グループの企業価値の向上に繋がると考えます。

「経営理念・私たちの役割」はNEXCO中日本グループの普遍的社会的使命です。
6つの基本姿勢を抛りどころに、経営計画で定めた5カ年の「経営方針」に基づく
「経営施策」の着実な実行を通じて、“さらなる高み”をめざし続けます。

経営理念・私たちの役割

私たちは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を24時間365日お届けするとともに、高速道路ネットワークの効果を、次世代に繋がる新たな価値へ拡げることにより、地域の活性化と暮らしの向上、日本の社会・経済の成長、世界の持続可能な発展に貢献し続けます。

5カ年の
取り組み

経営計画チャレンジV 2016-2020

経営方針

2016年度から2020年度までの5カ年の経営方針

経営施策

経営方針に基づく各部門の施策

現在

私たちの基本姿勢

私たちは、「6つの基本姿勢」の実践を通じて
NEXCO中日本グループの企業価値を高め、ステークホルダーの皆さまの期待に応えます。

1. お客さま起点で考える
2. 現場に立って考え行動する
3. 経験と知見を結集する
4. 効率性を追求する
5. 時代に即して進化し続ける
6. 社会の課題と向き合う

コーポレート・ステートメント もっと安全に、もっとスムーズに

2020年度までの5カ年の「経営計画チャレンジV 2016-2020」

経営理念で掲げた「社会的使命」をより高いレベルで果たすため、2020年度までに達成すべき目標を取りまとめたものが「経営計画チャレンジV（ファイブ）2016-2020」であり、次ページの図に示すとおり、5カ年の企業活動の軸となる「経営方針」を定め、これを「経営施策」として具体化し、グループ一体となって着実に実行してまいります。

経営方針1. 高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み

「安全性向上3カ年計画」に基づく道路構造物の安全対策は2015年度で完了し、安全を最優先とする企業文化の構築、業務プロセスの見直し、安全管理体制、人材育成に取り組んできましたが、安全性向上は永遠の挑戦課題であり、これまでの成果を踏まえた今後の方針を『安全性向上への「5つの取組み方針」』として定め、安全性向上の不断の取組みを進めます。

加えて、高速道路ネットワーク整備や暫定2車線区間の4車線化、老朽化が進む高速道路のリニューアルプロジェクトの着実な実施や大規模自然災害に対する耐性の強化などにより、お客さまが安心して高速道路をご利用いただくための安全性向上と機能強化の取組みを一体的かつ計画的に推進します。

経営方針2. 安全・快適を高める技術開発の推進

少子高齢化や労働人口の減少、道路構造物の老朽化、高速道路ネットワークの概成、ITSを活用した道路交通の高度化など、当社グループの経営環境は今後大きく変化することが予想され、これらを見据えながら、経営方針の1番目に掲げる「安全性向上と機能強化」を支える技術開発を推進します。

点検の高度化・効率化技術の構築、品質・耐久性の向上や現場作業の安全に資する技術の開発、自動運転を支援する道路情報提供システムの研究など、高速道路の「安全」と「快適」を高めるための技術開発や研究に取り組めます。

経営方針3. 社会・経済の変化も見据えた地域活性化への貢献

企業グループとして存続し、発展を続けるためには、いかなる情勢においてもステークホルダーの皆さまから必要とされ、そのための「進化」を加速することが重要です。

社会・経済の変化に伴い変わりゆく地域の状況やニーズに応じ、高速道路を利活用していただくための取組みとともに、地域活性化の核となるサービスエリアの展開、地域と連携した新規事業の可能性の追求などの地域協働により、地域課題の解決や地域活性化に貢献します。

経営方針4. 社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化

少子高齢化や労働人口の減少が加速する中で、将来にわたって当社グループの社会的使命を高いレベルで担い続けるためには、経営基盤を強化し、効率的な事業運営や効果的な投資によりサービスの質を維持し、高めていく必要があります。

「業務効率を高める技術開発」と「組織相互の業務分担や組織体系の最適化」との両輪による生産性の向上に加え、当事者意識と高いコンプライアンス意識を有し、業務の正確性とともに効率性も重視する人財の育成、これらの基盤となるグループ全体のガバナンス強化により、社会の信頼と時代の要請に応え続けます。



2020年、そしてその先の進化に向けて

今般策定した「経営計画チャレンジV」の最終年度となる2020年には、社会・経済の急激な変化や絶え間ない技術革新によって、高速道路の「使われ方」も大きな変化を迎えることが想定されます。

当社グループは、高速道路の安全性と機能を高めつつ、ITSを活用した世界トップレベルの高速道路マネジメントや、地域の持続可能性を高めるビジネスモデルの展開など、常に時代を先取りし、“さらなる高み”をめざすための具体的な方向性を視線の先に捉えています。

当社グループを取り巻く状況が如何に変わろうとも、将来を見据えた体力づくりとスピーディーな対応の重要性が変わることはありません。ステークホルダーの皆さまのご期待に応え続けるために、当社グループは、着実かつ迅速に「進化」を続けてまいります。

“ステークホルダーの皆さまの期待”に応える事業活動を通じ、当社グループの『進化』をめざします。

NEXCO中日本グループに対する“ステークホルダーの皆さまの期待”が高いテーマ

- 安全・安心で持続可能な社会基盤の構築
- 持続可能な都市や地域コミュニティの発展の支援
- 地球温暖化の抑制と地域環境への配慮
- 社会から信頼されるガバナンス・内部統制の強化

期待の反映

経営計画チャレンジV 2016-2020

経営方針

1. 高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み

2015年度で完了した「安全性向上3カ年計画」に続く取組みは、下記のとおりです。

安全性向上への「5つの取組み方針」 （具体的な取組みはP.9～20「特集」に掲載しています。）

1. 安全を最優先とする企業文化の醸成
2. 道路構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善
3. 安全活動の推進
4. 安全を支える人財の育成
5. 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

上記の着実な実施とともに、新規開通や4車線化、老朽化への対応（高速道路リニューアルプロジェクト）など高速道路の機能を強化し、お客さまが安心して高速道路をご利用いただくための安全性向上と機能強化の取組みを推進します。また、これらの事業活動を通じ、CO₂削減など地球環境に配慮します。

2. 安全・快適を高める技術開発の推進

高速道路の安全・快適を高める技術開発の推進とともに、自動運転などの技術の革新に的確に対応します。

3. 社会・経済の変化も見据えた地域活性化への貢献

社会・経済情勢の変化に伴い生じるニーズも見据え、地域の活性化に貢献します。

4. 社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化

ステークホルダーの皆さまからの期待に応え続けるため、生産性の向上や人財育成など、経営基盤を強化します。

経営施策

P.21以降に、主要な経営施策（経営方針に基づいた各部門の施策）と、その取組みを紹介しています。

2020年度以降の
方向性

1. 高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み
2. ITS活用など世界トップレベルの高速道路マネジメントの実現
3. 社会・地域の持続可能性を高めるビジネスモデルの展開

重要業績評価指標（KPI）

経営方針	指標名	2015年度実績	2016年度目標	2020年度目標	単位	備考
高速道路の安全性向上と機能強化の 不断の取組み	5年に1度実施する 詳細点検の進捗率	30	52	100 (2018年度)	%	・2014年度から2018年度の 5カ年で完了予定 ・点検については、P.27に掲載
	新規開通延長		14	112	km[累計]	・2016年度からの累計延長 ・国土交通省と共同で事業を 実施する建設区間を除く延長
	暫定2車線の4車線化延長		0	41		
	交通集中に起因する渋滞量	75.7	69.6	47.0	千km・時間	
	お客さま満足度	63.2	63.6	65.2	点	・JCSI(日本版顧客満足度 指数)モデルにより調査、 算出(100点満点) ・高速道路事業とサービス エリア事業の平均値
社会・経済の変化も 見据えた地域 活性化への貢献	スマートIC整備数	22	34	53	カ所[累計]	・国土交通省と共同で事業を 実施する建設区間にかかる スマートICを除く整備数
	サービスエリア 店舗総売上高	1,231	1,265	1,384	億円	・ガソリンスタンドの売上及び 第三セクターが営業する 施設の売上を除く売上高
社会の要請に 応え続けるための 経営基盤の強化	建設コスト削減額	396	411	452	億円[累計]	・2006年度からの累計額
	コンプライアンスに関する eラーニング受講率	99	100	100	%	
	コンプライアンス意識 浸透度	93	100	100	%	・コンプライアンスに関する 意識浸透度調査における 望ましい回答の選択率
	女性採用比率	23	32(実績)	30以上	%	・NEXCO中日本における 新卒採用の女性社員比率

・新規開通延長及びスマートIC整備数については、国土交通省と共同で事業を実施する建設区間の完成時期が見通された段階で重要業績評価指標(KPI)を見直す予定です。

財務計画

			(億円・税抜：グループ連結)		
			2016年度	2018年度	2020年度
建設事業	道路資産完成高		1,955	6,906	14,449
	道路資産完成原価		1,955	6,906	14,449
	営業利益		0	0	0
	開通延長(新設)累計(2016年度～)		14 km	71 km	45 km
	(道路資産完成高累計・2016年度～)		1,955	14,098	28,592
保全・サービス事業	道路資産完成高		733	1,280	1,425
	道路資産完成原価		733	1,280	1,425
	高速道路料金収入		6,504	6,423	6,470
	道路資産賃借料		4,522	4,439	4,440
	営業費用等		1,982	1,984	2,030
	営業利益		0	0	0
高速道路事業	営業利益		0	0	0
関連事業	営業利益		17	37	42
全社計	営業利益		17	37	42

・高速道路事業の計画値について
国土交通大臣の許可を受けた平成28事業年度事業計画及び独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構との協定に基づく数値に、その後の事業進捗の状況を反映しています。

NEXCO中日本グループの事業

NEXCO中日本は、高速道路株式会社法第5条の規定に基づいて、高速道路事業及び関連事業を営んでいます。
これらの事業は、次の4つの事業領域に区分されます。

高速道路事業


建設事業

高速道路の新設及び改築



保全・サービス事業

高速道路の点検、補修、更新、災害復旧、料金収受、交通管理、高速道路リニューアルプロジェクト、耐震補強、その他の維持管理



関連事業

サービスエリア事業

サービスエリアの新設、改築及び管理・運営



その他の関連事業

インターチェンジ周辺等の開発事業、旅行業、海外事業、オリジナル商品の企画など



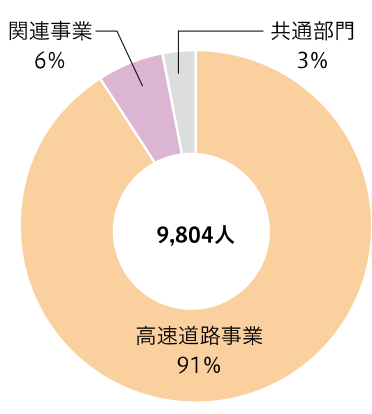
事業データ

グループ連結売上高		(億円)	13,003	2015年度実績
高速道路事業	営業延長	(km)	2,058	2016年4月1日現在
	利用台数	(万台/日)	191	2015年度実績
	料金収入	(億円)	6,575	2015年度実績
	建設延長	(km)	212	2016年4月1日現在
	営業収益	(億円)	12,497	2015年度実績
関連事業	サービスエリア	(カ所)	180※1	2016年4月1日現在
	店舗売上高	(億円)	1,841※2	2015年度実績
	営業収益	(億円)	506	2015年度実績

※1 サービスエリアの施設数は、上下線いずれからも利用できるものは1カ所と数え、その他は上下線をそれぞれ数えています。また、第三セクターが営業する施設10カ所及び無人の施設14カ所を含みます。
このほかに、当社が土地・建物を所有していないサービスエリアが20カ所あります。

※2 店舗売上高は、第三セクターが営業する施設の売上高を含みます。

グループ従業員数の事業別割合



2016年3月31日現在

ステークホルダーコミュニケーション

NEXCO中日本グループは、社会の期待に的確に応えるため、様々なステークホルダーとの対話を大切にしています。



■コーポレート・ステートメント

NEXCO中日本グループのコーポレート・ステートメントは、私たちの取組みを通じてステークホルダーの皆さまに提供する価値を表現しています。

もっと安全に、もっとスムーズに

私たちが、造り、守り続ける高速道路は
“みんなの想い”をはこぶ道。

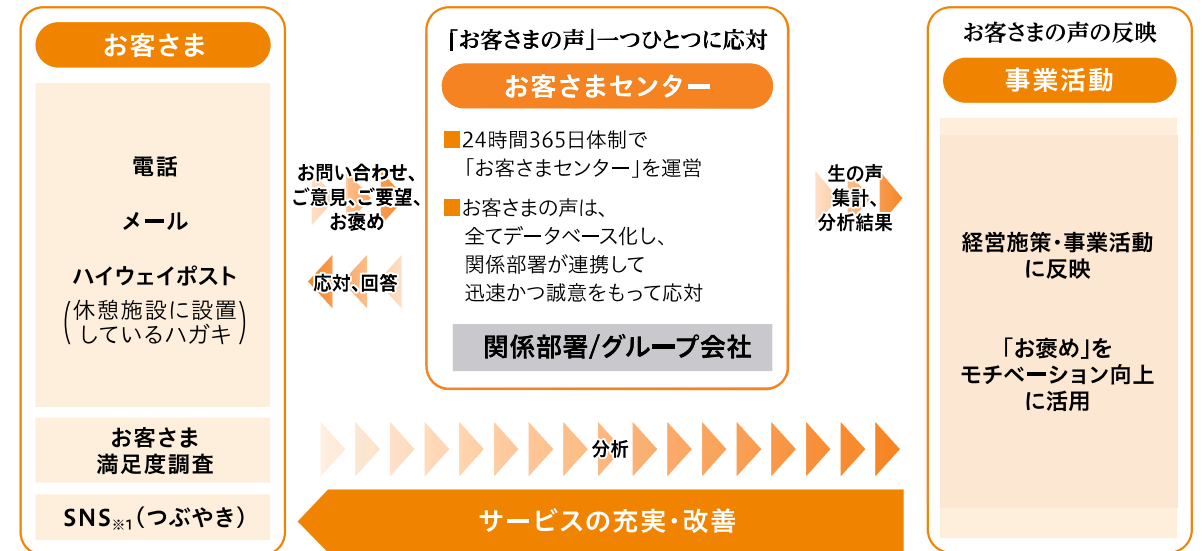
心のこもった「うれしい」プレゼント、
津々浦々の「おいしい」食べ物、
お出かけ日和の「たのしい」気持ちを
みなさまへお届けする道です。

だから、「もっと安全に、もっとスムーズに」

私たちは、地域を結び、日々の暮らしを支え、
“みんなの想い”を未来へつないでいきます。

■お客さまの声の反映

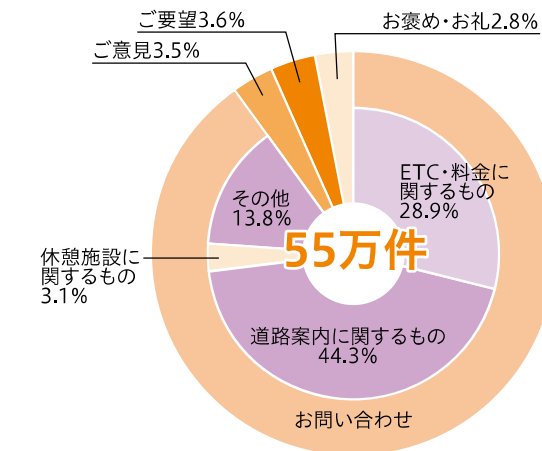
当社グループでは、お客さま起点で考え、「お客さまの声」一つひとつを大切に、サービスの充実や改善に活用しています。2015年度は、55万件以上のお問い合わせやご意見、ご要望、お褒めをいただきました。いただいた「お客さまの声」やお客さま満足度調査、SNSの分析などによりお客さまのニーズを把握し、より良い高速道路空間をめざして事業に反映しています。



NEXCO中日本は、ISO10002(品質マネジメント-顧客満足-組織における苦情対応のための指針)の自己適合宣言をしています。

※1 SNS(Social Networking Service)とは、インターネット上の交流を通して社会的ネットワークを構築するサービスのことです。

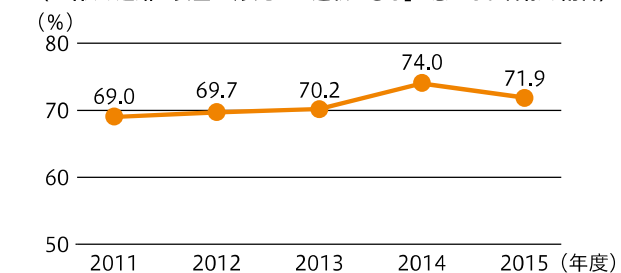
▶お客さまの声の内訳(2015年度)



▶お客さま満足度

項目	2015実績	2016目標	2020目標
お客さま満足度	63.2点	63.6点	65.2点

▶「お客さまの安心感」の推移 (「当社の道路は安全で、安心して運転できる」と感じるお客様の割合)



▶お客さまの声にお応えし改善した事例

●お客さまの声

「高速バスの停留所から歩道橋までの間、高速道路のすぐ脇を歩くので、ガードレールがあると安心です。」
(東名高速道路 豊田IC)

●改善内容

お客さまの歩行ルートに、ガードレールを設置しました。

改善前



改善後



WEB 改善事例をウェブサイトで紹介しています。
<http://highwaypost.c-nexco.co.jp/voice/index.html>

2012年12月2日、当社が管理する中央自動車道 笹子トンネル(上り線)における天井板落下事故により、9名もの尊い命が失われ、多くの方々が被害にあわれました。

お亡くなりになられた方々のご冥福を心からお祈りいたしますとともに、ご遺族の皆さまに対しまして、深くおわび申し上げます。また、事故によってお怪我をされた方や、ご迷惑をおかけした皆さまに心からおわび申し上げます。

笹子トンネル天井板落下事故について

発生日時 2012年12月2日 午前8時03分

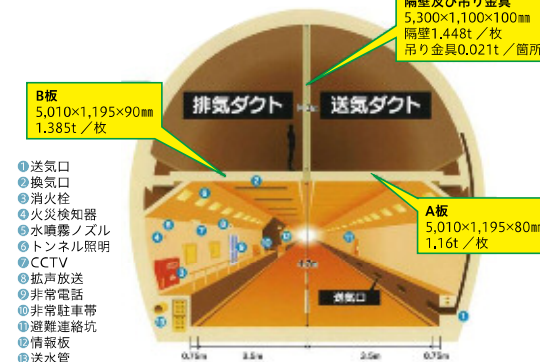
場 所 中央自動車道(上り線) 笹子トンネル内(延長4.7km、大月JCT～勝沼IC間)

事故概要 笹子トンネル(上り線)の東京側坑口から約1.5km付近で、トンネル内の換気のために設置されている天井板及び隔壁板などが、約138mにわたり落下し、走行中の車両3台が天井板などの下敷きとなり、うち2台から火災が発生しました。この事故で、9名もの尊い命が失われ多くの方々が被害にあわれました。 お亡くなりになられた方:9名 お怪我をされた方:2名

位置図



笹子トンネル概要



NEXCO中日本では、この事故を受け、安全に関する問題点を検証し、事故の再発防止に向けた4つの取り組み方針をまとめ、2013年2月1日に「安全性向上に向けた取り組み」として公表しました。

その後、社外の有識者からなる「安全性向上有識者委員会」のご意見を伺いながら、4つの取り組み方針である

1. 安全を最優先とする企業文化の構築
2. 構造物の経年劣化や潜在的风险に対応した業務プロセスの見直し
3. 安全管理体制の確立
4. 体系化された安全教育を含む人材育成

に、5. 安全性向上に向けた事業計画を加えた5つの取り組み方針のもとに、58項目の具体的な施策を定めた「安全性向上3カ年計画」(以下、「3カ年計画」といいます。)を2013年7月26日に策定しました。そして、「二度とこのような事故を起こしてはならない」との深い反省と強い決意のもと、事故の再発防止と安全性向上に向けて、グループを挙げて実行してきました。この、2013年度から2015年度までの3カ年の取り組みについて、ご報告します。

3カ年計画の具体的な取り組み内容(2013～2015年度)

1. 安全を最優先とする企業文化の構築

①安全への意識改革

主な取り組み

- 安全を最優先とする経営理念への見直し
- NEXCO中日本グループの「安全の日」の制定(12月2日)
- 「行動指針」の浸透、「安全に関する職場討議」の定着化
- 安全啓発室の整備と、グループ会社を含めた社員への「安全啓発研修」の開始
- 経営陣による安全を最優先とする具体的なメッセージの継続的な発信
- 経営陣を中心とし、現場が参画する全社的なリスクマネジメント体制の確立
- 抜本的な組織改革(支社を主軸とした組織構造、現場の保全担当要員等の増員など)



「安全の日」の職場での黙とう

笹子トンネル事故を決して忘れず、再発防止と安全性向上に取り組むため、毎年12月2日をNEXCO中日本グループの「安全の日」としています。「安全の日」には、追悼慰霊式を執り行うとともに、全職場での黙とう、「安全に関する職場討議」を行っています。



「安全に関する職場討議」

各職場で、「安全に関する職場討議」を定期的に毎月1回以上行い、お客さまの安全を何よりも優先するための具体的な行動などについて議論しています。安全性向上に関する社長のメッセージを、自らの職場での具体的な業務に落とし込んだ討議も行われています。



資料室での説明



グループディスカッション

安全啓発室での「安全啓発研修」の実施

事故の被害にあわれたワゴン車や、事故に関わる記録・資料等を保存・掲示した「安全啓発室」を、川崎市内に整備しました。事故でお亡くなりになられた方々のご冥福をお祈りするとともに、事故に関する記録・資料等から学び、事故を決して忘れず、安全を最優先とする一人ひとりの意識の徹底を図るため、グループ会社も含めた社員約6,000名を対象とした安全啓発室での「安全啓発研修」を2015年9月から開始しました。2015年度は、半年余りの期間で約800名のグループ会社を含む社員が、この研修を受講しました。

②安全に対するグループ内の連携・コミュニケーションの強化

主な取り組み

- 経営陣と社員との直接的な対話の推進(社長の現場訪問・意見交換、経営陣の基本点検※1参加など)
- 「建設・保全合同会議」、「技術開発戦略会議」(及びその後の「技術戦略会議」)、「構造物のリスクに関する調査検討会」などでの部門を超えた安全に関するコミュニケーションの充実



社長の現場訪問及び意見交換

全ての支社(4支社)並びに事務所(工事事務所及び保全・サービスセンター:36事務所)を対象とし、社長との意見交換を実施しました。事務所においては、協働するグループ会社社員も参加しました。



経営陣の基本点検への参加

経営陣は、毎年4月から5月にかけて行われる保全・サービスセンターでの基本点検に参加し、意見交換の場を持つことで、現場の社員とのコミュニケーションを図っています。

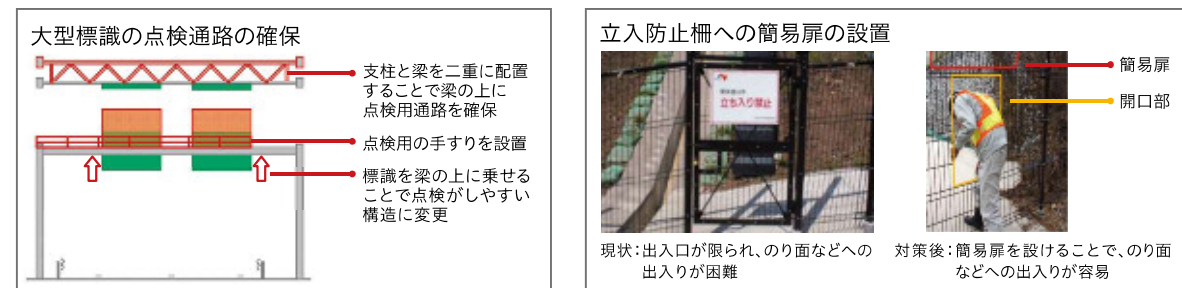
※1 基本点検とは、構造物における第三者等被害を未然に防止することも含め、管理区間全体の構造物の状況を把握するために、年1回以上実施する定期点検です。

2. 構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの見直し

① PDCAサイクルの再構築

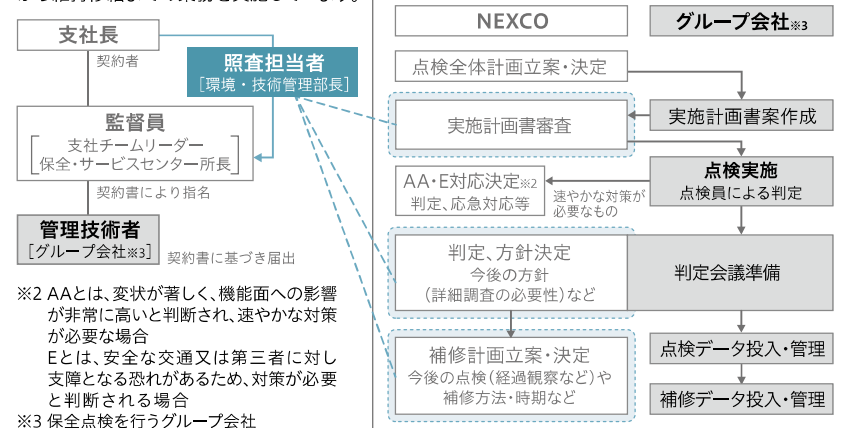
- 主な取り組み**
- 「構造物のリスクに関する調査検討会」の設置
 - 「建設・保全合同会議」に関する運用ルールの制定
 - 新技術・新工法の適切な採用、保全事業への確実な引継ぎ（採用手続き等のルール化）
 - 工事段階における「設計・施工技術検討会議」のルール化（ガイドラインの制定）
 - 設計図書や技術関係資料などの確実な保存、建設事業における各種情報を保全事業に確実に引き継ぐための規則、要領等の改正
 - 保全事業のプロセスの見える化（「保全業務の手引き」、「維持修繕計画要領」の制定）
 - 点検計画の立案、点検の実施、判定、補修にいたる一連の業務プロセスが適正な手続きのもとに行われているか、点検、補修補強等の記録が確実に保存されているかなどを照査する仕組みの構築（「維持管理サイクル照査要領」の制定）

維持管理しやすい設計・施工の取り組み事例（「建設・保全合同会議」などでの提案例）



照査担当者の役割（詳細点検業務の例）

点検・補修計画の照査体制を構築して点検から維持修繕までの業務を実施しています。



点検判定会議の状況



保全・サービスセンターでは、支社の照査者（照査担当者による任命）の出席のもと、点検判定会議及び対策検討会議を定期的（原則1回/2カ月）に開催しています。点検結果（変状状況・判定区分内容）の確認や補修状況の確認、点検データ管理システムへの点検及び補修データの入力状況の確認などを行っています。

② 構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した要領・マニュアルの見直し

- 主な取り組み**
- 「保全点検要領（構造物編）」の改訂、「施設保管理要領」の制定
 - 安全性を最優先し、将来の維持管理に配慮した「設計要領」の改訂

「保全点検要領（構造物編）」の改訂概要

項目	改訂概要（2014年7月及び2015年4月）
定期（詳細）点検の手法	● 近接目視、触診や打音等 ・ 第三者等被害想定箇所：近接目視かつ触診や打音等 ・ 上記以外の箇所：近接目視、必要に応じ触診や打音等
近接目視の定義	● 肉眼により構造物の変状の状態を把握し、評価が行える距離まで接近して目視を行う方法
定期（詳細）点検頻度	● 1回以上／5年
診断	● 診断区分の分類：従来からのNEXCOにおける個別判定及び健全度評価の結果を、法令で定める診断区分に分類（Ⅰ：健全、Ⅱ：予防保全段階、Ⅲ：早期措置段階、Ⅳ：緊急措置段階）
法令点検外の点検手法の制定	● 対象構造物：舗装、土工構造物、防護柵、遮音壁、トンネル附属物本体（取付部は法令点検） ● 点検手法：構造物の重要度から点検頻度、点検手法を設定
点検困難箇所への対応	● 点検困難箇所：高橋脚の上・下部工、鉄道交差箇所、狭小部・隠蔽部、土中部、水中部 ● 近接目視に替わる点検手法：高解像度カメラ、赤外線カメラ、トンネル覆工表面画像について、定められた適用範囲で活用可能
記録	● 点検・診断・措置の記録の保存（対象構造物が利用されている期間）

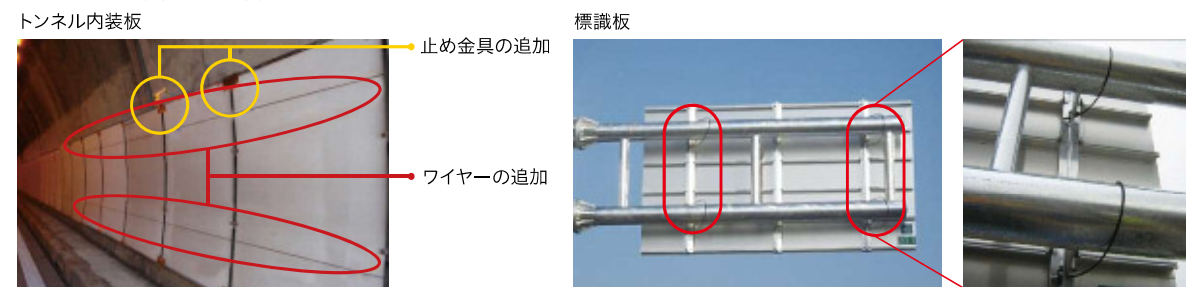
【点検困難箇所への対応】

点検が困難で変状を確認できない箇所を、潜在的リスクとして「構造物のリスクに関する調査検討会」などを通じて洗い出しました。代表的な点検困難箇所や変状発生時に調査が必要な箇所、その対応手法について、保全点検要領に記載し、点検困難箇所は近接目視、触診、打音と同等の成果を得られる手法により対応する旨を明確にしました。

安全性を最優先とした「設計要領」の改訂

- 【配慮すべき事項の記載】**
- ・「点検のしやすさ」、「維持管理のしやすさ」へ配慮した点検施設などの設置
 - ・「長期耐久性」を考慮した設計、材料や構造への配慮など
 - ・落下物による「第三者等被害の確実な防止」（必要に応じ二重の安全対策の実施）
- 【個別事項】**
- ・ 標識や情報板の設置位置への配慮（明かり部は土工部への設置の推奨）
 - ・ 緩み止めナットの性能規定の設置
 - ・ 点検のしやすい遮音壁構造の見直し（落下防止ワイヤー等の設置位置の見直し）
 - ・ 跳水や溢水を配慮した用・排水溝の構造の見直し
 - ・ 情報板支柱地際部の防錆対策
 - ・ 料金所アイランド周りの安全対策（地下通路への漏水防止対策）
 - ・ 耐久性を向上させたFRP製検査路の規定の設置 など

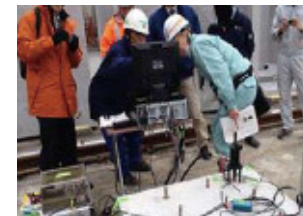
二重の安全対策の施工例



③ 点検・補修技術の承継・高度化

- 主な取り組み**
- 点検データ管理システムの継続的な改善
 - 長期にわたり構造物の安全性を確保するための技術開発（非破壊検査手法の開発など）
 - 道路上の重量構造物に対して、変状を把握するためのセンサや集中監視できる技術の開発（ICT技術による道路附属施設構造検査手法の開発など）
 - 国のプロジェクトと連動したインフラモニタリングの技術開発

技術開発の例



あと施工アンカーの健全度（アンカーボルトの断面欠損やアンカー定着箇所のコンクリートの損傷）の評価のための打音の周波数解析を用いた非破壊検査手法の開発



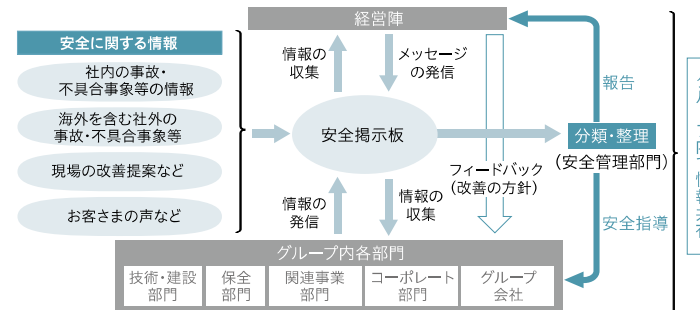
道路附属施設のうち、支柱構造物の損傷・異常を把握するためのセンサによる点検手法の開発

3. 安全管理体制の確立

① 社内の安全管理体制の強化

- 主な取り組み**
- 安全に関する情報を収集・共有する仕組みとして、「安全掲示板」を構築し、運用を開始
 - 現場の安全に関する情報（安全提案やヒヤリ・ハット報告）に対する確実なフィードバック
 - 安全監査、安全指導、工事の品質向上に向けた現場の技術指導（品質管理巡回指導など）

「安全掲示板」の概要



安全に関する情報を収集・共有する仕組みとして「安全掲示板」をグループ内ポータルサイトに立ち上げ、運用を開始しました。

- ・ 社内及び海外を含む社外の安全に関する情報が、約1,900件登録されています。
- ・ 「安全掲示板」の安全情報は、2カ月ごとに分類・整理を行い、経営会議で報告するとともに、「安全掲示板」に登録しグループ内で情報共有を図っています。
- ・ 安全に関する情報（安全提案、ヒヤリ・ハット報告、社内外の事故・不具合事象等の情報、お客さまの声など）が組織横断的に共有され、グループ全体で業務に活用することができるようになりました。

②有識者委員会への報告と検証

- 主な取り組み
- 3カ年計画の実施状況を取りまとめ、安全性向上有識者委員会へ報告
 - 安全・安心に関する重要業績評価指標（KPI）の公表、その定期的な進捗管理
 - 点検計画及び点検結果をウェブサイトで公表

2014年度の詳細点検（法令に基づく構造物の点検）の結果

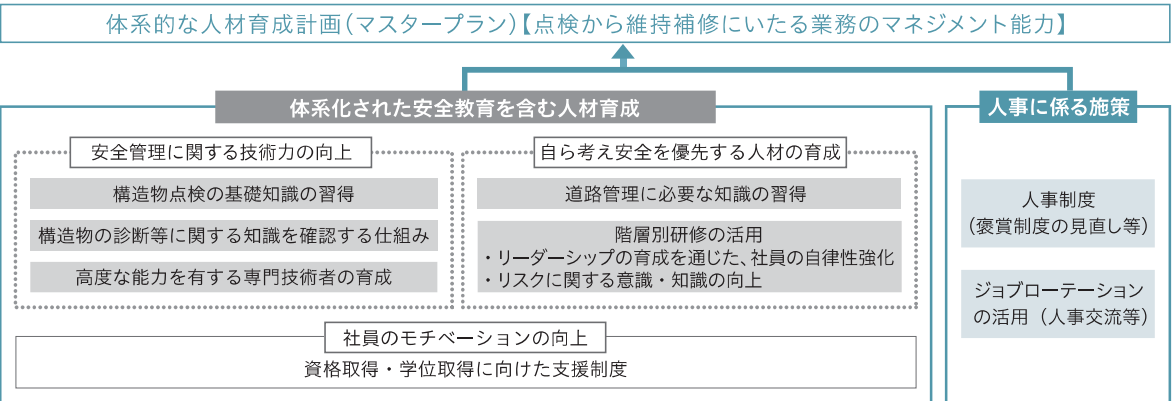
道路施設	単位	管理施設数	点検実施数	点検実施率	判定区分			
					I	II	III	IV
橋梁	橋	4,396	379	9%	3	296	80	0
トンネル	カ所	375	2	1%	1	1	0	0
道路附属物等	施設	2,462	344	14%	200	137	7	0

（点検計画については、P.27「メンテナンスサイクルの着実な実施」に掲載しています。）

【判定区分】		
区 分		状 態
I 健全		構造物の機能に支障が生じていない状態
II 予防保全段階		構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III 早期措置段階		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
IV 緊急措置段階		構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

4. 体系化された安全教育を含む人材育成

「点検から維持補修にいたる業務のマネジメント能力」に関する体系的な人材育成計画（マスタープラン）を策定し、人材育成を進めてきました。



①安全管理に関する技術力の向上

- 主な取り組み
- 構造物点検の基礎知識の習得のための「構造物点検基礎研修」の開始
 - 保全マネジメント、構造物診断等についての知識を確認する「点検・補修マネジメント能力認定研修」の開始
 - 点検や診断の信頼性向上等をめざしたNEXCO3会社合同での資格制度の創設
 - 高度な能力を有する専門技術者の育成をめざした「高度専門技術研修」の拡充
 - 専門的知見による現場への技術支援
 - 次世代の専門家社員の育成（「次世代スペシャリストコース」の創設）
 - グループ会社との人事交流を含むジョブローテーション

「構造物点検基礎研修」



N2U-BRIDGE
(ニューブリッジ)
全国で更新に伴い撤去された橋梁を再利用した、名古屋大学構内にある構造物点検の研修施設です。

「点検・補修マネジメント能力認定研修」



E-MAC
技術研修センター
高速道路で使用していた各世代の電気設備やトンネル非常用設備を使用し、点検・各種作業を実体験で学ぶことができます。

現場への技術支援



本社組織の構造技術・支援部は、台風被害によるのり面崩落等に際して、即時に現地において原因究明、応急復旧方法等について技術支援を行いました。

②自ら考え安全を優先する人材の育成

- 主な取り組み
- 道路管理を行う者としての自覚と自律の醸成に向け、階層別研修において、「道路管理に必要な知識に関する講義」、「リスクに関する講義」及び「リーダーシップに関する講義」を拡充

③社員のモチベーションの向上

- 主な取り組み
- 点検・維持補修業務の「見える化」による社員の達成感の醸成
 - 資格取得や学位取得のための支援制度の拡充
 - 褒賞制度の見直し（安全提案、ヒヤリ・ハット報告の表彰など）

5. 安全性向上に向けた事業計画

①顕在化した損傷などに対して集中的に実施する施策【3カ年で達成する施策】

道路上などに設置された構造物（トンネル天井板や換気ダクト等の重量構造物など）の撤去・移設又は二重の安全対策を最優先で進め、完了しました。

- 道路上の重量構造物に対する安全対策

主な取組み

項 目	施策内容		単 位	3カ年 計画数量	3カ年 実績数量			
					2013年度	2014年度	2015年度	
トンネル天井板等の 撤去	天井板		チューブ	3	3	—	—	3
	換気用鋼製ダクト類		チューブ	17	11	5	1	17
撤去・移設、 二重の安全対策	トンネル内 吊重量構造物	情報板・大型標識	チューブ	50	8	18	24	50
		ジェットファン・ 情報板・大型標識	チューブ	51	8	22	21	51
	門型柱 ^{※4}	標識類	カ所	42	23	10	9	42
		情報板類	カ所	9	2	1	6	9
		合 計			172	55	56	61

※4 標識類や情報板類が添架されている門型柱について、路面標示にて代替できる門型柱の撤去数量と、F型柱に移設できる門型柱の数量を計上しています。

換気ダクトの撤去

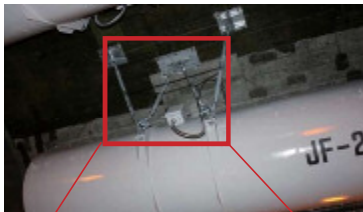


撤去前 北陸道 今庄トンネル(上り線)



撤去後

ジェットファンの二重の安全対策



二重の安全対策状況



補強部材

トンネル内大型標識の撤去・移設



撤去前



移設後

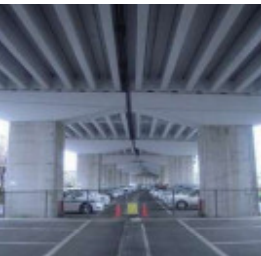
主な取り組み

重要交差箇所及び変状があり機能低下している箇所のコンクリート剥落対策を完了しました。

- コンクリート剥落対策

項 目	施策内容	単 位	3カ年計画数量	3カ年実績数量			
				2013年度	2014年度	2015年度	
コンクリート剥落対策	橋梁	橋	444	14	91	339	444
	トンネル	チューブ	186	2	24	160	186
	カルバート・ボックス	基	402	46	118	238	402
合 計			1,032	62	233	737	1,032

橋梁の剥落対策



連続繊維シート施工後

**②潜在的リスクへの対応を含め安全を長期的に確保していくための施策
【3カ年及びそれ以降も継続する施策】**

主な取組み

道路構造物の耐久性向上や、点検環境改善などの安全を長期的に確保していくための施策についても、3カ年計画として計画した工事を完了しました。

- 道路構造物の耐久性向上
橋梁補修(変状が発生しており、早期に行う補修):166橋
橋梁補修(軽微な変状が進行する前に計画的に行う補修):200橋
舗装(深層部打換え):93km・車線
トンネル照明設備更新:59チューブ
トンネル非常用設備更新:22チューブ
橋梁床版取替え:2橋
- 点検環境改善施策(トンネル監視員通路設置):4チューブ

橋梁床版取替え



床版撤去
中央道 上長房橋(上り線)



PC床版施工

トンネル監視員通路の設置



設置前
東海環状道 猿投山トンネル(外回り)



設置後

③商業施設の建物の安全対策

主な取組み

商業施設の建物についても、3カ年計画として計画した安全対策を完了しました。

- テレビなどの高所設置物の二重の安全対策:78エリア
- 天井点検口の追加設置:130エリア
- 旧耐震基準の建物の劣化・耐震診断:40エリア
及び、これに基づく耐震補強工事:13エリア

3カ年計画に基づく安全対策に係る事業費

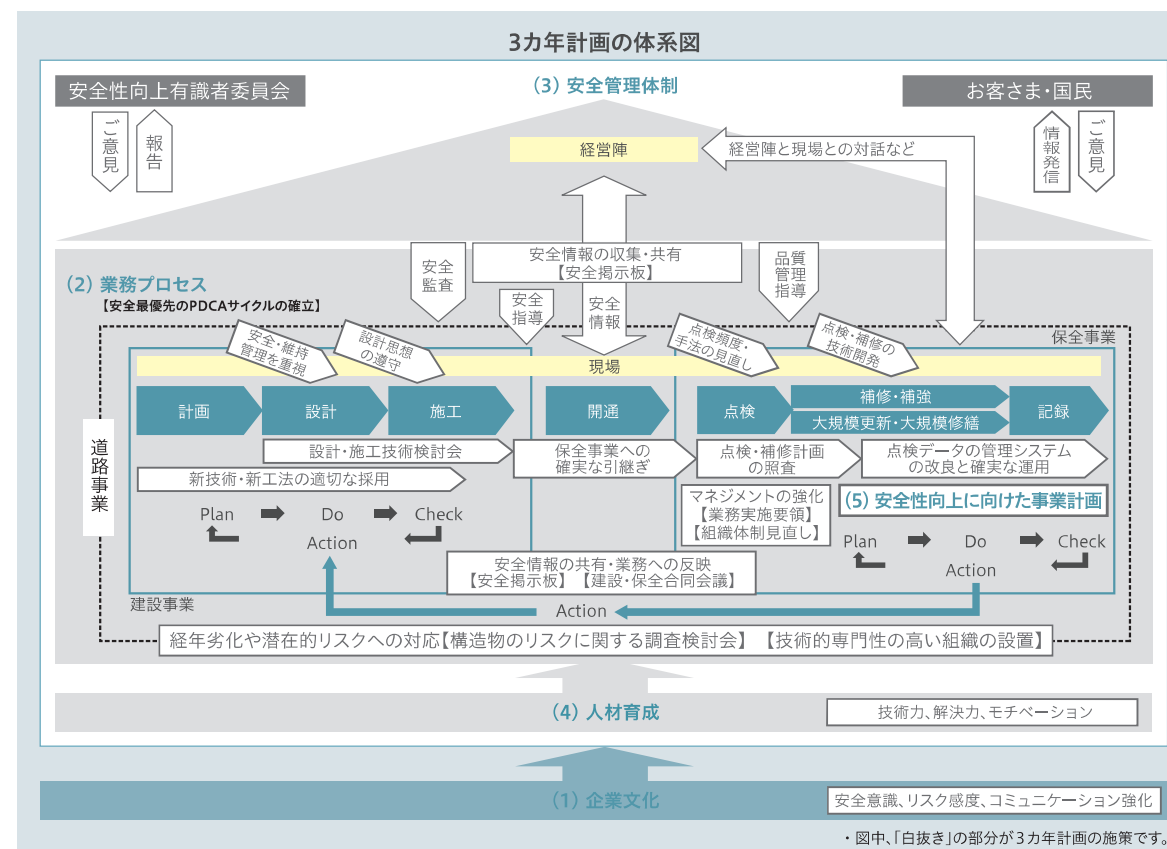
(億円・税込)

3カ年計画に基づく安全対策を含む修繕計画	3カ年実績			3カ年実績
	2013年度	2014年度	2015年度	
I. 安全性向上に向けた事業計画	520	577	1,316	2,413
①顕在化した損傷などに対して集中的に実施する施策(2015年度までに完了する施策)	140	113	420	673
<div> <div> 道路などに設置された構造物の撤去・移設又は二重の安全対策など <ul style="list-style-type: none"> ● 直ちに行うトンネル天井板等の撤去など ● 門型標識柱、料金所のコンクリート製の上屋などの撤去 ● トンネル内接着系アンカーボルト使用の大型標識などの移設 ● ジェットファン・撤去できない標識、情報板などの二重の安全対策 </div> <div> コンクリート剝落対策(重要交差箇所及び変状があり機能低下している箇所) <ul style="list-style-type: none"> ● 橋梁、トンネル、カルバート・ボックス </div> </div>	137	61	177	375
	3	52	243	298
②潜在的リスクへの対応を含め安全を長期的に確保していくための施策(2016年度以降も継続して実施する施策)	380	464	896	1,740
<div> <div> 道路構造物の耐久性向上など <ul style="list-style-type: none"> ● 橋梁床版取替え、特殊橋梁耐震補強、電気設備更新など </div> <div> 点検環境改善施策など <ul style="list-style-type: none"> ● トンネル監視員通路設置、橋梁検査路設置など </div> <div> 点検データ管理システム改良 </div> </div>	342	453	837	1,632
	38	7	56	101
	0	4	3	7
II. その他の事業費(環境対策、給排水設備改良など)	37	4	11	52
総額(Ⅰ＋Ⅱ)	557	581	1,327	2,465

3 力年計画の取組みの成果と課題

【取組みの成果】-

安全性向上に向けた種々の施策を体系化・見える化し、経営陣が先頭に立ち、全社的にチェック・フォローアップしながら今後も継続的に進めていくことができる体制を確立しました。



3カ年計画の実行を通じた具体的な成果は、次のとおりです。

- 3カ年計画の58項目の具体的な施策のうち、「5. 安全性向上に向けた事業計画」として定めた施策は、全て完了しました。事業計画以外の4つの取組み方針に係る54項目の具体的な施策に関しては、それぞれの施策のPDCAサイクルを確実に回しながら着実に取り組み、今後も継続的に実行していく仕組みができました。
- 安全に関する意識調査の結果から、一人ひとりの安全やリスクに対する意識は、3カ年計画の取組みを通じて高まっていることがうかがえます。また、中・長期的な視点から体系的な人材育成計画（マスタープラン）を策定し、安全を支える人材を育成しています。
- 組織改革として、以下の取組みを実行しました。
 - ✓安全を中心とした現場の課題を迅速・的確に解決するとともに、指示命令系統・権限責任の明確化を図るため、事業計画策定や執行管理などの事業執行機能を地域拠点である支社へ集約しました。
 - ✓点検から維持補修にいたる業務のマネジメント能力を強化するため、本社の技術・建設本部に環境・技術企画部、技術管理部及び構造技術・支援部を設置し、技術力向上のための体制を強化しました。
 - ✓保全・サービスセンターなどに約130名の保全担当要員の増員を行い、現場の体制を強化しました。
- 業務プロセスの見直しとして、建設事業におけるルールや仕組みの整備により、将来の安全や維持管理を重視した設計・施工の取組みが行われるとともに、建設事業における各種情報が、確実に保全事業に引き継がれるようになりました。また、保全事業でも、「保全点検要領（構造物編）」の見直しをはじめとするルールや仕組みの整備や、点検データ管理システムの改善などにより、点検から維持補修にいたる業務の役割・責任をより明確にして、点検計画の策定、点検の実施、点検・診断結果に基づく補修の実施、点検・診断・措置の記録の保存、これらのデータの次の点検計画への反映という一連の維持管理サイクルが、現場でより確実に回り始めました。さらに、グループの衆知を集めて潜在的风险を洗い出し、その対応方針を策定するなど、道路構造物のリスクへの対応を継続的に行う仕組みが整いました。
- 進行する道路構造物の老朽化等への抜本的な対策として、高速道路リニューアルプロジェクト（大規模更新・大規模修繕）に係る事業許可を受け（2015年3月）、現場体制を強化して、これに着手しました。

【課題】

高速道路の安全性向上への取り組みを体系的にマネジメントする枠組みはできたものと認識していますが、トンネル照明灯具落下事象など、道路構造物のリスクに起因する事象が発生しています。NEXCO中日本では、次に示す課題が最も重要であると考え、さらに注力して取り組んでいく必要があると認識しています。

- 安全を最優先とする自律的な行動が展開される安全文化をグループ全体で醸成し、根付かせていくこと。
- 整備したルールや仕組みを日常業務の中で定着させ、ルールや仕組みが形骸化しないようにすること。
- トンネル照明灯具落下事象などについては、同種箇所の緊急点検の実施や、外部有識者による委員会を設置して原因究明等を行い、再発防止に取り組んできましたが、今後は、こうした道路構造物のリスクに起因する事象の未然防止に向けて取り組んでいくこと。
- 道路構造物の老朽化等への抜本的な対策を計画的かつ着実に進めていくこと。

【安全性向上有識者委員会のご意見(骨子)】

3カ年計画の取り組みについて、2016年6月8日に、安全性向上有識者委員会に報告しました。有識者委員会からは、取り組みの成果に対するご意見と、今後の安全性向上の取り組みにあたって留意すべき点についてのアドバイスをいただきました。その骨子は、次のとおりです。

「安全性向上3カ年計画」の取り組みに対する意見(骨子)

- NEXCO中日本では、経営陣が先頭に立ち、取り組みをチェック・フォローアップしながら組織的に継続して安全性向上に取り組んでいくことができる枠組みをつくり、その枠組みのもと、具体的な施策を体系化し、実行プロセスを見える化して全ての施策に精力的に取り組んできたこと、そして、以下のような成果をあげたことは、評価できる。
 - ✓安全性向上に向けた事業として計画した道路上などに設置された構造物の撤去、移設又は二重の安全対策など、現時点で必要と考える対策を完了させたこと。
 - ✓個々の具体的な施策の成果を検証し、課題を認識した上で、今後も継続的に取り組むべき内容を明確にしたこと。

今後の取り組みに際しての留意事項(骨子)

- 事故の記憶や安全を希求する気持ちを風化させることなく、安全性向上の取り組みを継続していく必要がある。そのためには、経営陣が強いリーダーシップを発揮し、グループ一丸となって、粘り強く取り組みを積み重ね、「安全」を日常業務の中に組み込んで定着させることが重要である。
- 高速道路の安全を現実的に支えているのは、グループ会社を含めた現場の社員であり、その安全意識を高いレベルに間断なく保つとともに、意欲と誇りを向上させる必要がある。そのためには、経営陣は常に現場に向き合い、現場で起こっている事実を迅速かつ正確に聞こうとする姿勢、現場を重視する姿勢を、率先して具体的な行動で示し続けることが重要である。
- 今後も劣化していく道路構造物では、これまでに経験していない事象が発生し得ることも考え、リスクに備えていく必要がある。そのためには、リスクに対する意識や感度を高めるとともに、経営陣と現場とがリスクを共有して、組織全体でリスクマネジメントを地道に継続していくことが重要である。
- 「人」と「技術」は、高速道路の安全を支える基盤であり、「人」と「技術」に磨きをかけていく必要がある。そのためには、中長期的な視点から、安全を担う専門性を持った人材を育て、責任と誇りをもって、十分力を発揮して働ける環境を整えるとともに、高速道路の安全性を高める技術開発を推進することが重要である。

【今後の取り組み】

当社の経営計画である「経営計画チャレンジV」における経営方針の柱の一つとして「高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取り組み」を位置づけ、3カ年計画を継承した『安全性向上への「5つの取り組み方針」』に基づく取り組みを、たゆむことなく継続していきます。

2016年度以降の安全性向上の取り組み

安全性向上への「5つの取り組み方針」

私たちは、2012年12月2日に引き起こした笹子トンネル天井板落下事故を決して忘れず、お客さまに安全な高速道路を提供し続けることこそ、最大の使命であるとの強い決意のもと、次の「5つの取り組み方針」に基づき、安全性向上の取り組みを持続的に進めます。

- 1. 安全を最優先とする企業文化の醸成**
グループ内の連携・コミュニケーションの充実により、安全を最優先とする価値観が共有され、自律的な行動が展開される企業文化を醸成します。
- 2. 道路構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善**
道路構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した計画・実行・評価・改善のサイクルを着実に実践し、現場に根ざした業務の継続的改善を行います。
- 3. 安全活動の推進**
海外を含む社内外の安全に関する多様な情報の収集・共有や、最新の知見によるきめ細かな現場への支援・指導等に加え、社外の視点も採り入れ、組織横断的な安全活動を推進します。
- 4. 安全を支える人財の育成**
安全を最優先し、強い責任感・意欲・誇りと、高い技術力を持って自ら考え行動する人財を育成します。
- 5. 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進**
点検・補修技術の更なる向上と、効果的な経営資源の投入により、安全性向上に向けた事業を着実かつ効率的に実施します。

私たち一人ひとりは、以下の安全行動指針を拠りどころとして、自律的に行動します。

- 【安全行動指針】**
- 事故を決して忘れず、お客さまの安全を何よりも優先します。
 - 現場に向き合い、現場から学び、考え行動します。
 - 潜在的リスクにも目を向け、計画・実行・評価・改善のサイクルを着実に実践します。
 - 安全に関する情報を積極的に収集し、自らの問題として考え行動します。
 - 安全について自らのテーマを設定し、自己研鑽します。

1. 安全を最優先とする企業文化の醸成

①一人ひとりの「安全を最優先とする意識」の維持向上

- 安全を最優先とする経営理念の更なる浸透
 - ・新人研修・階層別研修・役員講話等における背景等の説明を通じた浸透
 - ・日々の業務における各職場の所属長を通じた浸透
- グループ全体での「安全の日」(12月2日)の取り組み
- グループ会社も含め、より幅広い階層の社員を対象とした「安全啓発研修」の実施
- 「安全行動指針」の唱和、「安全に関する職場討議」、「安全に関するeラーニング」の実施

②経営陣及び各職場の所属長による安全を最優先とする姿勢・行動の率先垂範

- 具体的なメッセージの継続的な発信
- 経営会議等の重要会議での安全に関する情報の共有・議論
- 安全性向上に関する社員からの提案等に対する表彰の実施

③安全に関するコミュニケーションの充実

- 階層間のコミュニケーション
 - ・経営陣の基本点検への参画・現場訪問等の直接的な対話や、日々の業務における各職場の所属長を通じた対話の推進
- 部門間のコミュニケーション
 - ・「建設・保全合同会議」、「構造物のリスクに関する調査検討会」、「技術戦略会議」や、各組織階層でのグループ会社との定期的な連絡会などを通じたコミュニケーションの充実

④自律的なリスクマネジメント

- 階層別研修や講演会等を通じたリスク意識の浸透
- 経営陣が中心となり現場組織も参画する自律的なリスクマネジメントの実施とリスクマネジメント委員会におけるモニタリング

具体的な取り組み

2. 道路構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善

具体的な取組み

①整備したルールや仕組みの定着と業務プロセスの継続的改善

- 建設事業から保全事業にいたる道路事業全体を通じての業務プロセスの現場における確実かつ効率的な循環
 - ・「建設・保全合同会議」などを活用した安全性向上に関する取組みの推進（維持管理しやすい設計・施工、維持管理段階の不具合情報の建設段階へのフィードバックなど）
 - ・新技術・新工法の適切な採用と、維持管理段階への引継ぎと評価の実施
 - ・「設計・施工技術検討会議」による設計思想等の引継ぎと施工への反映
 - ・設計・施工過程が確認できる設計成果・施工管理・品質検査記録等の引継ぎと保存
 - ・点検から維持補修にいたる維持管理サイクルの現場における確実かつ効率的な循環
 - ・維持管理サイクルの照査と専門性の高い技術者の支援による点検から維持修繕にいたる業務のPDCAサイクルの強化
 - ・「安全掲示板」による安全に関する情報の収集・共有と業務での活用

②道路構造物のリスクへの適切な対応

- 最新の知見や技術などを採り入れた要領等に基づく業務のPDCAサイクルの実践
- 「構造物のリスクに関する調査検討会」による道路構造物のリスクへの適切な対応（対応方針を策定した顕在リスクへの対策のフォローアップと潜在的リスクの洗い出し）

③安全に関する情報や最新の知見などの要領への反映

- 部門を超えた情報交換（「建設・保全合同会議」や各部門からの提案）、海外を含む社内外の構造物の損傷情報、道路構造物のリスク情報、国の法令や各種委員会等の提言などの要領への反映
- 二重の安全対策等致命的な状態を回避する構造、点検手法に配慮した構造、交換を前提とした設計、更新の考え方などの設計要領への反映、高速道路リニューアルプロジェクト（大規模更新・大規模修繕）に対応した技術基準の体系化
- 高度な点検・補修技術の活用、保全点検要領の継続的改善

④点検・補修業務支援システムの継続的な改善と道路構造物の安全性を高める技術開発の推進

- 点検・補修業務支援システムの活用と継続的な改善
- 点検・診断から補修・補強・更新までを高度で効率的に実施する技術の開発と導入
- 劣化要因を除去し耐久性を向上させる技術、ライフサイクルコスト低減や品質確保につながる技術の開発と活用
- 点検・補修技術に関する国・大学・企業等との共同研究の推進

3. 安全活動の推進

具体的な取組み

①安全性向上の取組みのフォローアップ

- 経営陣による社内の重要会議での安全性向上の取組みのフォローアップ

②安全に関する情報の収集・共有

- 「安全掲示板」等を通じた海外を含む社内外の安全に関する情報の収集・共有

③安全に関する情報を活用した組織横断的な現場の支援

- 安全監査や、安全に関する情報等から得られた教訓、最新の知見などに基づく現場への技術支援・安全指導

④社外の視点からの継続的な改善と情報発信

- 安全性向上有識者会議（仮称）への報告
- 「道路構造物の点検計画及び点検結果」の公表
- 安全・安心に関わる重要業績評価指標（KPI）の設定及びその情報発信

4. 安全を支える人財の育成

具体的な取組み

①安全を最優先し、自ら考え行動する人財の育成、安全管理に関する技術力の向上、社員のモチベーションの向上

- 階層別研修を活用した「道路管理」、「リスク」に関する知識の向上、「リーダーシップ」能力の強化
- 道路構造物の診断等に関する能力の強化
- 高度な能力を有する専門技術者の育成
- 道路構造物点検の基礎知識の向上
- 社員の能力・モチベーション向上のための人事制度（グループ会社の現場業務の経験を積む等の人事交流を含む）の活用
- 資格取得・学位取得に向けた支援制度の充実（自己啓発支援の実施）

②「安全啓発研修」の実施

- グループ会社も含め、より幅広い階層の社員を対象とした「安全啓発研修」の実施〔再掲〕

③社員の達成感の醸成

- 点検・維持補修業務に係る計画及び結果の見える化の継続

5. 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

具体的な取組み

①道路構造物のリスクへの対策

- 対応方針を策定した顕在リスクへの計画的な対策の実施

②計画的な事業の推進

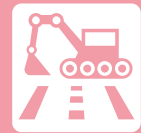
- 近接目視を基本とした5カ年点検計画の着実な実施
- 高速道路リニューアルプロジェクト（大規模更新・大規模修繕）や維持修繕工事の着実な推進
- 点検及び補修による商業施設の適切な管理

③公正性及び透明性が確保された着実な調達

- 事業を確実に執行するための入札不調対策の実施

私たちは、「安全を何よりも優先」とする経営理念のもと、『安全性向上への「5つの取組み方針」』に基づく道路構造物の安全性を高める取組みとともに、事故多発箇所の安全対策や、ネットワーク整備による渋滞の低減・解消など、お客さまが高速道路を安全に走行いただくために、次に示す取組みを一体的かつ計画的に推進します。

- ・ 高速道路ネットワーク整備、暫定2車線区間の4車線化（P.21参照）
- ・ 渋滞対策（P.28参照）
- ・ 交通事故対策（P.29参照）
- ・ 災害に強い高速道路（P.30参照）
- ・ 自動運転の実用化に向けた支援（P.36参照） など



高速道路の建設

409km(2015年度実績)▶

521

 km
(2020年度目標)

新規開通の累計延長

22カ所(2015年度実績)▶

53

 カ所
(2020年度目標)

スマートインターチェンジの累計整備数

396億円(2015年度実績)▶

452

 億円
(2020年度目標)

建設コスト削減累計額



高速道路ネットワーク建設

■ 建設中区間の完成予定

▶ 2020年度までの開通予定

路 線	区 間	延長[km]	完成予定年度
新東名高速道路	海老名南JCT～厚木南	2	2017
	厚木南～伊勢原北	7	2018
	伊勢原北～御殿場JCT	45	2020
中部横断自動車道	六郷～増穂	9	2016
	新清水JCT～富沢	21	2017
新名神高速道路	四日市JCT～新四日市JCT	4	2016
	新四日市JCT～亀山西JCT	23	2018
東海環状自動車道	東員～新四日市JCT	1	2016
東海北陸自動車道	白鳥～飛騨清見(暫定2車線区間の4車線化)	41	2018

・国土交通省と共同で事業を実施する建設区間の完成予定年度については、完成時期が見通された段階で改めてお知らせいたします。

NEXCO中日本グループは、高規格幹線道路(14,000km)のうち、当社として整備すべき区間について、早期に、できるだけ少ない国民負担のもとで建設を進めています。2005年10月の会社設立以降、19区間・409kmの新規区間の開通と、22カ所のスマートインターチェンジを整備しました。新東名・新名神などの安全性・快適性を高めるダブルネットワークや大都市圏の環状道路の整備、高速道路の有効利用や地域の活性化を促進するスマートインターチェンジの整備を着実かつ効率的に進め、地域の期待に応えます。

経営方針 13

主要施策

- 2020年度までに153kmの高速道路を開通させ、31カ所のスマートインターチェンジを整備します。
- 建設コストの削減に取り組みます。

■ スマートインターチェンジ(ETC専用)の完成予定

名 称	設置区間	完成予定年度
東名高速道路		
三方原スマート	浜松～浜松西	2016
舘山寺スマート	浜松西～三ヶ日	2016
上郷スマート	岡崎～豊田	2016
綾瀬スマート	横浜町田～厚木	2017
東名静岡東スマート	清水～静岡	2017
守山スマート	名古屋～春日井	2017
足柄スマート	大井松田～御殿場	2018
駒門スマート	御殿場～裾野	2019

新東名高速道路		
駿河湾沼津スマート	長泉沼津～新富士	2016
新磐田スマート	森掛川～浜松浜北	2016
秦野SAスマート	伊勢原北～秦野	2020
山北スマート	秦野～御殿場	2020
小山スマート	秦野～御殿場	2020

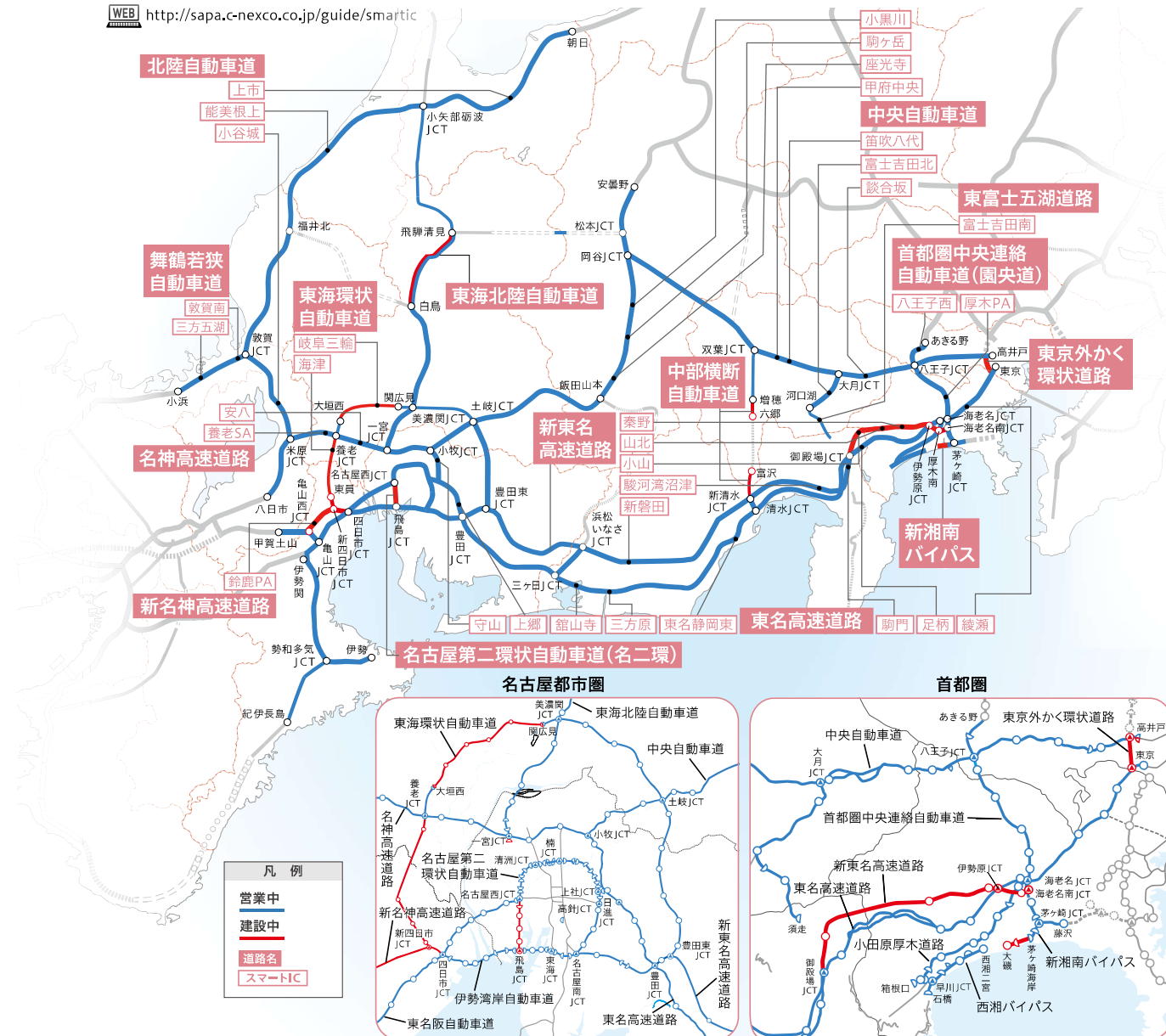
名神高速道路		
安ハスマート	岐阜羽島～大垣	2016
養老SAスマート	大垣～関ヶ原	2018

新名神高速道路		
鈴鹿PAスマート	菰野～亀山西JCT	2018

・国土交通省と共同で事業を実施する建設区間にかかるスマートICの完成予定年度については、完成時期が見通された段階で改めてお知らせいたします。

・営業中のスマートICは、ウェブサイトでご案内しています。

WEB <http://sapa.c-nexco.co.jp/guide/smartic>



高速道路のストック効果[新東名高速道路 浜松いなさJCT～豊田東JCT開通]

高速道路の開通により、沿線や近隣の地域などに、渋滞の緩和や交通事故の削減、大規模災害時の早期復旧への貢献、地域産業や観光の活性化など様々なストック効果がもたらされます。2016年2月に開通した新東名高速道路 浜松いなさJCT～豊田東JCTにおける効果を紹介します。

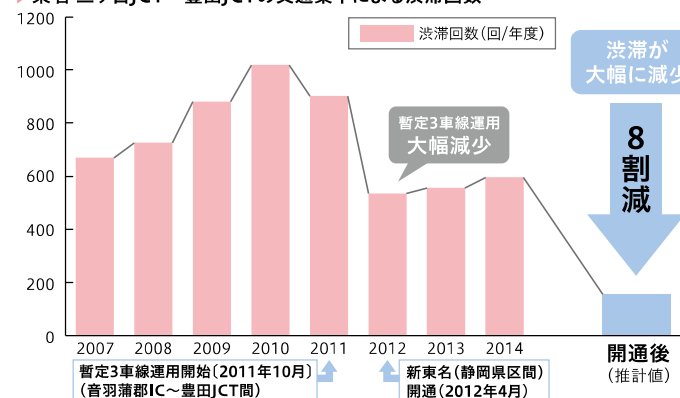
■ ダブルネットワークによる効果

● 東名高速道路の慢性的な渋滞の大幅な緩和

新東名高速道路(新東名) 浜松いなさJCT～豊田東JCTの開通による交通の分散によって、東名高速道路(東名)の大幅な渋滞緩和が見込まれ、移動時間が短縮するとともに交通事故の減少が期待されます。東名 御殿場JCT～豊田JCT間の所要時間^{※1}は、この新東名の開通前と比較して約60分短縮されます。なお、東名の交通集中による渋滞は開通前と比較して大幅に減少しています。

※1 東名 御殿場JCT～豊田JCT間の所要時間は、2010年当時に東名のみを通行した場合の所要時間(朝夕の平均速度)と比較して算出しています。

▶ 東名 三ヶ日JCT～豊田JCTの交通集中による渋滞回数



渋滞の定義: 速度40km/h以下の状態が、1km以上かつ15分以上継続した状況を1回とカウント
出典: 中日本高速道路株式会社交通データ

▶ 東名 三ヶ日JCT～豊田JCTの交通事故の発生状況(新東名開通前)



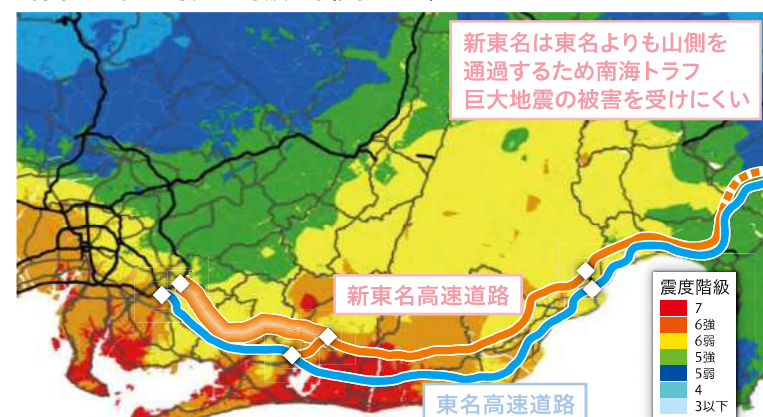
▶ 東名 音羽蒲郡IC～豊田JCTの渋滞状況(新東名開通前)



● 大規模災害時の早期復旧への貢献

東名とダブルネットワークを形成することにより、リダンダンシー^{※2}が確保され、災害時の救援・救護活動、早期復旧を支援します。〈災害に対する取組みは、P.30「災害に強い高速道路」に掲載しています。〉

▶ 南海トラフ巨大地震による震度分布(陸側ケース)



出典: 内閣中央防災会議防災対策推進検討会議「南海トラフ巨大地震の被害想定(第二次報告)のポイント」(2013年3月18日発表)

※2 リダンダンシーとは、「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、あらかじめ交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示します。

出典: 国土交通省

- ・大規模災害時の拠点として休憩施設を活用
- ・関係機関と連携した訓練を実施



自衛隊による休憩施設での訓練



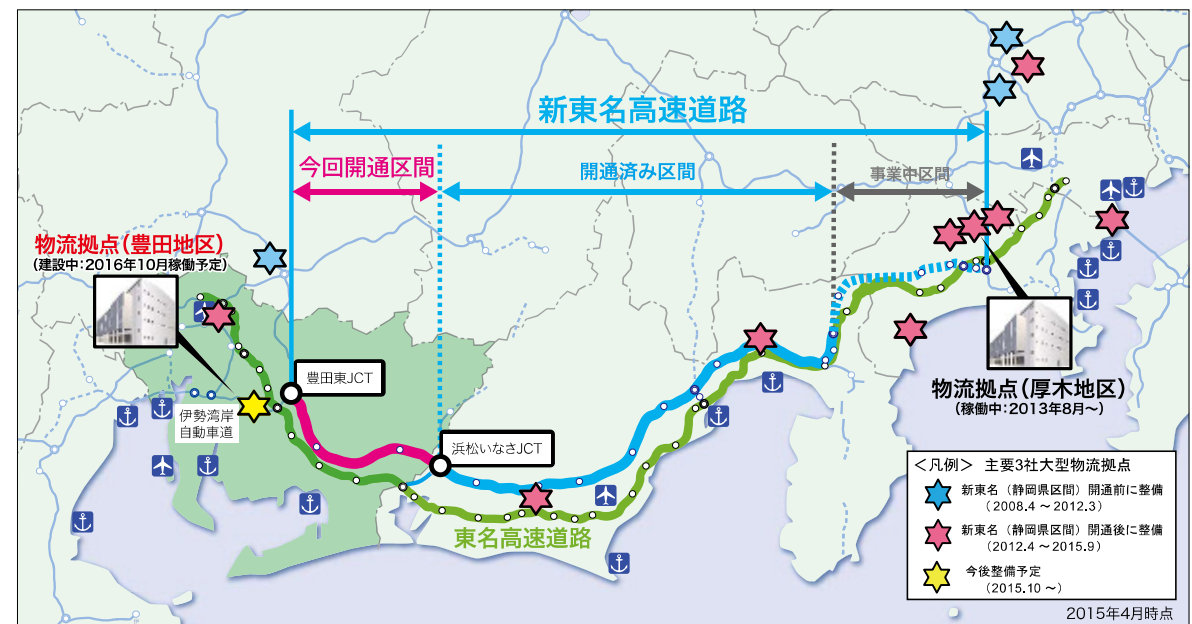
地域消防による休憩施設での訓練

■ 地域の産業や観光への貢献

● 物流の効率化を支援

ダブルネットワークの形成により定時性が確保され、夜間以外の時間帯でも長距離幹線輸送が可能となります。大都市間の当日配達の実現され、配送のスピードアップが期待されます。開通後、企業からは「渋滞が回避され、時間帯にかかわらず安定した運行ができるようになった」、「運送時間が読めるので運行管理がしやすくなった」などの声があがっています。

▶ 高速道路IC付近に立地する大型物流拠点

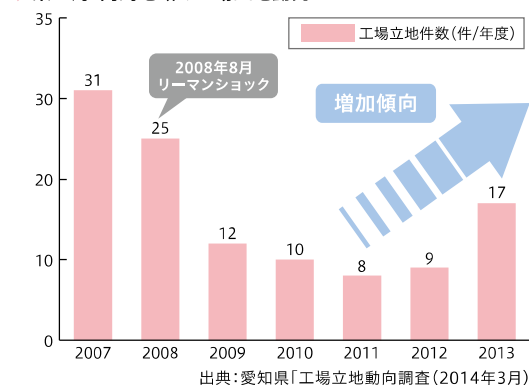


出典: 新東名(愛知県)開通効果検討会議

● 工場の立地を支援

沿線地域において横ばいだった工場立地件数が近年増加傾向となっています。今回の開通により、沿線地域の利便性が向上し、企業立地の増加による地域産業の更なる活性化が期待されます。

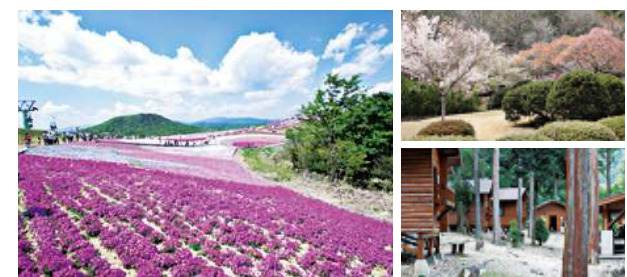
▶ 東三河・岡崎地域の工場立地動向



新城IC
あさみ
新城有海工業団地

● 奥三河地域への日帰り観光圏域の拡大

今回の開通により、奥三河地域への日帰り観光圏域人口が約540万人から約940万人へ増加(約400万人増)すると予測されています。利用者アンケートでは「渋滞が緩和されて出かけやすくなった」との声もあがっており、観光の活性化への貢献が期待されます。



茶臼山高原(2010年6月5日撮影)
出典: 一般財団法人 茶臼山高原協会ウェブサイト

愛知県民の森
出典: 愛知県民の森 ウェブサイト



高速道路の保全・サービス

100%

2018年度までの点検進捗率
(5年に1度実施する詳細点検)

75.7千km・時間(2015年度実績)▶

47.0

千km・時間
(2020年度目標)

交通集中に起因する渋滞量

NEXCO中日本グループは、1都11県で、日本の大動脈である東名高速道路や名神高速道路をはじめとする2,058kmの路線を管理・運営しています。

構造物の老朽化、近年の厳しい気象環境などの課題に機敏に対応し、高速道路の機能を最大限に発揮させることで、信頼性の高い高速道路ネットワークとお客さまに満足いただけるサービスを24時間365日お届けします。

経営方針 ①

主要施策

- 「高速道路リニューアルプロジェクト」として、新たに大規模更新・修繕事業を推進します。
- 点検から維持・修繕にいたるメンテナンスサイクルを着実に実行します。
- 重量違反車両の取締りを強化します。
- シームレス料金や渋滞対策など、高速道路を「賢く使う」取組みを推進します。
- 逆走防止など交通事故対策を推進します。
- 大規模災害などに備え、高速道路の機能強化に取り組めます。



道路構造物の計画的な保全

1963年の名神高速道路の開通を皮切りに日本の高速道路ネットワークは順次拡大し、我が国の社会・経済や国民生活を支える重要なインフラとなりました。名神高速道路は2015年7月に全線開通から50年を迎え、この間の構造物の点検や損傷の補修、高機能舗装の施工などの走行環境の改善、橋梁の耐震補強による大規模地震への備えなど、最新の技術を導入しながら高速道路の維持管理に努めてきました。

当社は、高速道路ネットワークを健全な状態に保ち、次世代に引き継いでいくために、定期的な点検と点検結果を踏まえた早期の維持・補修を行います。これに加え、構造物の大規模な取替えや補強などのリニューアルを着実に実施し、高速道路の安全性と信頼性を高めていきます。

■高速道路リニューアルプロジェクト

当社管内の高速道路2,058kmのうち、開通後30年を超える区間は約1,233kmにおよび、老朽化や大型車交通の増加、凍結防止剤の影響、近年の異常気象などによる構造物の著しい変状が顕在化しています。

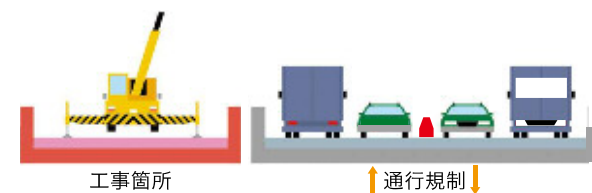
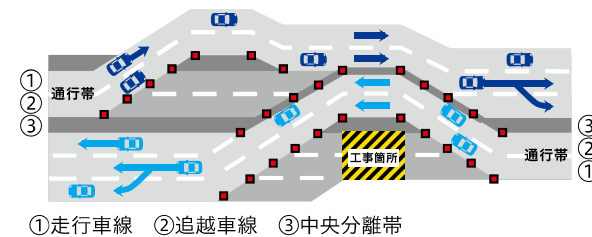
「高速道路リニューアルプロジェクト」は、高速道路の本体構造物のライフサイクルコスト(役目を終えるまでにかかる全ての費用)の最小化、予防保全(故障や不具合が生じる前に行う保全方法)及び性能向上の観点から、必要かつ効果的な対策を講じることにより、高速道路ネットワークの機能を長期にわたって健全に保つために行うものです。



●プロジェクトを効果的に進めるための取組み

このプロジェクトは、大規模な工事を行うため長期にわたる交通規制が伴います。お客さまへのご迷惑を極力軽減すべく、代替路線となる高速道路ネットワークの整備状況や交通量、渋滞状況などを考慮し、工事を行います。

▶通行規制の例(東名 静岡IC～焼津IC間 用宗高架橋)
通行止めを行わず路肩を車線として活用し、上下線2車線を確保した通行規制



通行規制による橋梁床版取替工事の様子
(東名 静岡IC～焼津IC間 用宗高架橋)

●お客さま・沿線住民の皆さまへの事前広報

お客さまや沿線住民の皆さまへ、各種メディアやウェブサイト、ポスターなどを活用した事前広報を展開し、長期にわたる交通規制へのご理解・ご協力をいただけるよう努めます。

▶2016年度の工事予定

2016年春	東名	静岡IC～焼津IC	床版取替
	中央道	岡谷JCT～伊北IC	床版取替
2016年秋	北陸道	滑川IC～魚津IC	床版取替
	北陸道	今庄IC～武生IC	床版取替
	中央道	諏訪南IC～諏訪IC	床版取替



■メンテナンスサイクルの着実な実施

道路構造物等の変状を早期に発見し、迅速で適切な措置を行い、長期的に良好な状態を保つための基本となるのは、道路構造物の点検です。

日々の巡回により、道路構造物の状態を確認しているほか、法令に基づき5年に1度、橋梁やトンネルなどの構造物を近接目視等により詳細点検を行っています。この詳細点検の結果は、ウェブサイトで公表しています。点検により損傷が確認された構造物は、補修計画を策定し、早期に補修を行います。また、狭隘な場所にある橋梁など点検が困難な構造物の状態を的確に把握するために、新たな点検技術を積極的に採用します。

▶詳細点検(法令に基づく構造物の点検)の点検計画

		(年度)					
道路施設	単位	2014	2015	2016	2017	2018	合計
橋梁	橋	384	860	1,161	959	1,032	4,396
トンネル	カ所	2	70	93	90	120	375
道路附属物等	施設	328	581	490	463	600	2,462

・2015年8月時点の計画です。このほかに、溝橋(カルバート)の点検を1,171カ所計画しています。



トンネル覆工表面画像処理による点検

●安全対策の推進

劣化による損傷が進行する恐れがあるものや、点検が困難な道路構造物は、撤去や二重の安全対策を行うなど、高速道路の安全性を高める対策を行っています。



門型標識の撤去状況

■重量違反車両の取締り強化

道路構造物の劣化に多大な影響を与え、重大な交通事故に繋がる恐れのある重量超過など車両制限令に違反する車両に対して、2015年度から取締りを強化しています。厳しい措置命令の導入や特に悪質な違反者に対する警察への告発など、違反車両の撲滅に取り組んでいます。

〈主な取組み内容〉

・取締りの強化

インターチェンジ入口などに配置する専門の取締隊により、重量違反車両に対する措置命令を実施しています。

・刑事告発の実施

国の「車両総重量が基準の2倍以上となる重量超過の悪質違反者に対しては、その違反事実をもって告発を行う」方針に基づき刑事告発を実施しています。
〔2015年度:7件〕

・新たな取組み

自動計測装置の整備箇所拡大による常時取締りや、重量違反者に対する大口・多頻度割引の停止などの取組みを強化します。

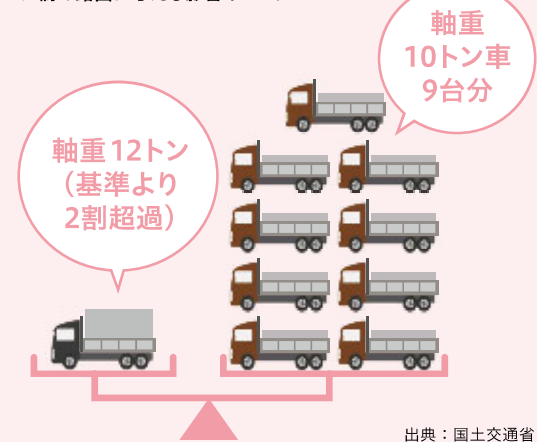


「積荷の軽減」の実施状況

TOPICS ー重量超過等違反車両による影響ー

車両の重量による道路構造物の疲労に及ぼす影響は、道路橋の床版で12乗といわれています。仮に、大型車両1台が、制限値である軸重10トンよりも2トン超過した場合は、床版に対しては約9台分〔(12/10)の12乗〕の疲労が蓄積されることになり、少しの重量オーバーでも大きな影響を与えます。

▶橋の路面に与える影響イメージ



出典：国土交通省

高速道路を「賢く使う」

■首都圏シームレス料金の導入

社会資本整備審議会の中間答申などに基づき、2016年4月1日より首都圏の高速道路料金を見直しました。これまでは整備経緯の違いにより、車種区分や料金水準が路線や管理者ごとに異なっていましたが、料金体系を整理・統一し、起終点間の最短距離を基本とした料金に変更しました。これにより、環状道路への交通転換による都心部の渋滞緩和など、首都圏の高速道路の利便性がいっそう高まっています。

■ETC2.0サービスの推進 ～「賢く使う」新たな料金施策～

「ETC2.0」は、高速道路通行料金の支払いだけではなく、渋滞回避や安全運転支援など、ドライバーにとって有益な運転支援サービスを提供しています。

当社ではETC2.0サービスを活用して道路管理・渋滞情報の高度化をめざしており、安全運転支援技術の開発や混雑を緩和するための政策的な料金について関係機関と連携し検討を進めます。

また、関係機関とともにETC2.0車載器の普及支援に取り組みます。

■企画割引の拡充

伊勢志摩サミットや東京オリンピック・パラリンピックを契機に、一層増加が予想される訪日外国人旅行者に対し、Central Nippon Expressway Pass(CEP)の利便性を更に高めて、地域の活性化や高速道路の利用促進をめざします。

工事や災害など通行規制時や、交通混雑期の料金調整・割引についても検討を進めます。

▶Central Nippon Expressway Passの周遊エリア



■渋滞対策

高速道路では交通集中や工事規制、交通事故などによる渋滞が発生しています。

交通集中による渋滞対策として、新東名高速道路や新名神高速道路などのダブルネットワークの整備を進めるとともに、東名高速道路 大和トンネル付近や中央自動車道 小仏トンネル付近で付加車線の設置など、交通混雑を緩和する対策を進めています。また、路肩部分を含めた車線運用の工夫による暫定車線の整備など、高速道路を「賢く使う」対策を実施しています。

休憩施設においても、更なる駐車スペースの有効利用などの混雑対策を進めます。

▶主な渋滞ポイントと対策

路 線	渋滞ポイント	渋滞対策	
東名 高速道路	横浜町田IC～海老名JCT 大和TN付近、綾瀬BS付近	付加車線設置	事業中
	海老名JCT(外回り)	ランプ部 暫定2車線運用	運用中
	豊田JCT～音羽蒲郡IC	暫定3車線運用	運用中
中央 自動車道	高井戸IC～調布IC 深大寺BS付近(上り線)	暫定3車線運用 付加車線設置	運用中 事業中
	八王子JCT～相模湖東IC 小仏TN付近(上り線)	付加車線設置	事業中
東名阪 自動車道	四日市IC～鈴鹿IC	暫定3車線運用	運用中
	新名神 新四日市JCT ～亀山西JCT 建設		事業中

▶渋滞量(総数)

項 目	2013	2014	2015
渋滞量 [千km・時間]	148.7	124.2	131.8

▶暫定車線の運用状況(中央道 高井戸IC～調布IC)



▶東名 海老名JCTの対策効果

項 目	運用開始前	運用開始後
渋滞回数	平日：6回/10日間 休日：2回/10日間	渋滞の発生なし
平均渋滞時間	平日：220分/回 休日：220分/回	

運用開始前：2015年10月16日(金)～10月25日(日)
運用開始後：2015年10月31日(土)～11月9日(月)



交通事故対策

当社管内の高速道路において、2015年度に発生した死亡事故は42件、死亡者数は47名でした。2014年度と比較して、減少しています。

交通事故防止のため、高輝度レーンマークの整備など走行環境を改善する「ハード対策」と、お客さまの安全意識の向上などの「ソフト対策」を展開していきます。

●交通安全のPR

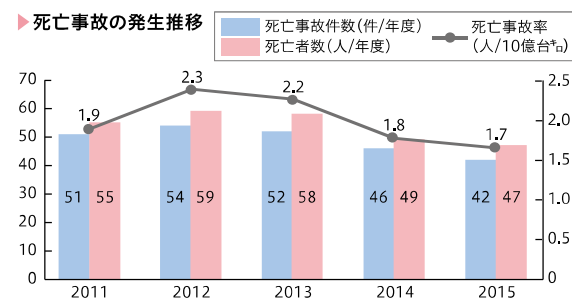
無料出張講座「NEXCO中日本高速道路交通安全セミナー」の開催や交通安全キャンペーンなどの交通安全啓発活動を実施しています。

●重大事故防止に向けた事業の推進

高機能舗装やガードレールの改良、高輝度レーンマークの整備などのハード対策に加え、自動車メーカーで開発が進められている自動運転支援システムなどと協調した対策に取り組んでいます。

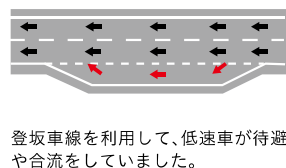
中央自動車道 多治見地区では、交通事故の低減と交通容量の増加を目的に登坂車線を走行車線に切り替える車線運用を試行的に実施しています。

▶死亡事故の発生推移



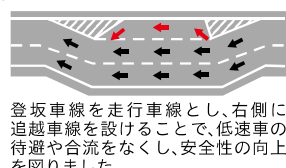
▶中央道 多治見地区における対策

運用開始前



登坂車線を利用して、低速車が待避や合流をしていました。

運用開始後

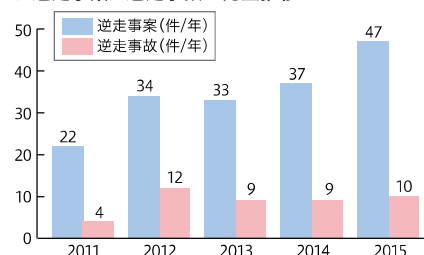


登坂車線を走行車線とし、右側に追越車線を設けることで、低速車の待避や合流をなくし、安全性の向上を図りました。

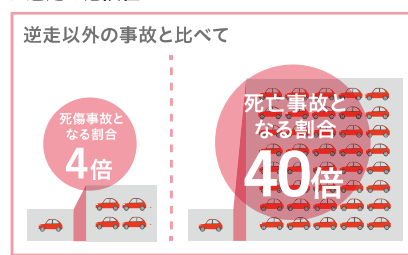
■逆走防止対策の強化

高速道路の逆走は、逆走以外の高速道路上での事故と比べて死傷事故となる割合が4倍、死亡事故では40倍となり、非常に危険です。当社管内では年間約30件の逆走事案が発生しており、逆走防止対策を進めています。今後さらに、「2020年までに高速道路での逆走事故をゼロに」をめざし、対策を講じていきます。

▶逆走事案と逆走事故の発生推移



▶逆走の危険性



▶逆走防止対策の状況



TOPICS 一休憩施設で快適に過ごしていただくために一

民営化以降、お客さまに休憩施設で快適なひと時を過ごしていただくため、設備のリニューアルや清掃方法を工夫し、おもてなしの心を持って、「キレイ・スッキリ・臭わない」トイレづくりを徹底してきました。長時間の移動での疲労やストレスを解消する場所としての役割を担うトイレ空間の創造をめざし、これらの活動を継続していきます。

●日本トイレ大賞を受賞

2015年9月4日に発表された「日本トイレ大賞」(主催:内閣官房すべての女性が輝く社会づくり推進室)において、高速道路の休憩施設での「より快適、より便利、より楽しい、より美しい」トイレ空間の創造として、新東名高速道路NEOPASA 清水のトイレが「国土交通大臣賞」を受賞しました。

●冊子「トイレのヒミツ」

これまで取り組んできた快適なトイレ空間の創造への取り組み事例や、清掃スタッフによる掃除の工夫やおもてなし事例を紹介しています。

<http://www.c-nexco.co.jp/special/toilet/>



災害に強い高速道路

大規模災害時の緊急輸送ルートの迅速な機能確保も高速道路会社である当社の重要な役割です。大規模災害や大雪に備え、関係機関との連携強化や防災機能の強化を進めています。

▶通行止め時間(総数)

項目	2013	2014	2015
通行止め時間(総数)[時間]	5,428	3,025	3,062

・雨、雪、事故、工事等に伴う年度の通行止め時間です。

●大規模災害時の緊急輸送ルートの確保

大規模災害時に、ネットワークを活用した迅速な緊急輸送ルートの確保に向け、業務継続計画(BCP)に基づき、防災訓練の実施や関係機関との連携強化及び復旧に必要な資機材の備蓄などに努めています。また、大規模地震発生時においても甚大な被害を防ぐため、一層の耐震補強を進めます。



緊急輸送ルート確保のための段差修正訓練の様子



陸上自衛隊と連携した訓練の様子

●休憩施設における取組み

国の「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」や「首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画」などに対応し、自衛隊、災害医療チーム(DMAT)などの参集拠点として休憩施設での連携強化や、お客さまの避難誘導訓練なども実施しています。



熊本地震発生後における休憩施設の活用状況 多賀 SA



津波避難訓練の様子 西湘 PA

●荒天時の通行確保

大雪など荒天時において円滑な交通を確保するため、冬装備や出控えを推奨する事前広報の充実、走行困難となった車両に対する救援車両の事前配置や位置情報システムを活用した効率的運用による除雪体制の強化、関係機関との連携強化などに取り組んでいます。



大雪による走行困難車両に対する救援車両配備の様子

高速道路管理業務の成果(アウトカム指標)

指標名	定義	(年度)				単位
		2014実績	2015目標	2015実績	2016目標	
総合顧客満足度	C S調査等で把握するお客さまの満足度 [5段階評価]	3.6	3.6	3.6	3.6	ポイント
年間利用台数	支払料金所における年間の利用台数	670	—	692	—	百万台
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 [暦年集計]	55	—	21	—	時間
本線渋滞損失時間	渋滞が発生することによるお客さまの年間損失時間 [暦年集計]	1,238	—	1,057	—	万台・時
路上工事時間	道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間	94	—	118	—	時間/km
死傷事故率	自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数 [暦年集計]	7.1	6.7	6.7	6.4	件/億台 [※]
車限令違反車両取締台数	高速道路上で実施した車限令違反車両取締における引き込み台数	13,990	—	17,018	—	台
逆走事案件数	交通事故または車両確保に至った逆走事案件数 [暦年集計]	37	—	47	—	件
人等の立入事案件数	歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入った事案件数 [暦年集計]	1,302	—	1,286	—	件
快適走行路面率	快適に走行できる舗装路面の車線延長比率	96	95以上	96	95以上	%
要補修橋梁数	2015年度に点検した橋梁の健全性区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数 [健全性区分Ⅲ:早期措置段階、Ⅳ:緊急措置段階]	80	—	144	—	橋

・指標は、2015年度に独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構へ報告した項目を掲載しています。



関連事業

1,231億円(2015年度実績)▶

1,384億円
(2020年度目標)

サービスエリア店舗総売上高
(ガソリンスタンドの売上及び第三セクターが営業する施設の売上を除く)

NEXCO中日本グループは、NEOPASA、EXPASAをはじめとするサービスエリア・パーキングエリアを180カ所で営業するとともに、新規事業や海外事業に取り組んでいます。地域の特色を活かした店舗づくり、魅力ある商品の充実、景観を活かした演出など、特徴と魅力あるサービスエリアづくりや、道路技術を活かした外販、不動産開発などの新たな事業の展開に取り組めます。

経営方針 ③④

主要施策

- 地域の特色を活かしたサービスエリアづくりとともに、新事業・新サービスを展開してお客さまを迎え、「おもてなし」をするエリアづくりに取り組みます。
- 当社グループの経営資源を活用した新しいビジネスの創出など、事業領域の拡大をめざします。
- 国際社会との交流及び国際貢献を実施します。



特徴と魅力あるサービスエリアづくり

■ 個性豊かなサービスエリアの展開

地域の特色を活かした店舗づくりと、本物志向の品揃えや地場産品などを充実させるとともに、景観を活かした様々な演出を施すなど、個性豊かで魅力的なサービスエリアを展開しています。

2015年度 新規オープン		2015年度 リニューアルオープン	
新東名高速道路 NEOPASA岡崎	上下線一体	北陸自動車道 賤ヶ岳SA	上り線
新東名高速道路 長篠設楽原PA	上下線	東名高速道路 上郷SA	下り線



長篠設楽原PA(上り線)



長篠設楽原PA(下り線)



NEOPASA岡崎(下り線側)

■ 地域と連携した店舗づくり

地元企業の誘致や地域特産品コーナーの充実に加え、各種キャンペーンなどを通じて、地域商材を使った地産地消メニューを展開しています。



地元生産者グループによる出店
NEOPASA岡崎



美濃和紙コーナー
恵那峡SA(上り線)



2015年度SAPAメニューコンテストグランプリ※1
(株)ホテルニューオータニ高岡

地元食材を使用したメニューの提供
有機海SA(下り線)

※1 2015年度SAPAメニューコンテストとは、NEXCO3会社の創立10周年を記念し、NEXCO東日本、NEXCO西日本と共同で開催する「全国の高速道路No.1グルメ」を決定する大会です。全国のサービスエリアのレストランなど158品から、予選会を勝ち抜いた12品が全国大会に挑み、地域に伝わる郷土料理や調理方法を活用するなど、そこでしか味わうことのできない新作メニューで競い合いました。

■ 魅力ある商品の販売

書籍、雑貨、地場産品など、これまで取り扱っていなかった商品やその地域でしか買えない隠れた名産品をご提供していきます。



「TSUTAYA(ツタヤ)」と「スターバックス コーヒー」によるBook & Café
NEOPASA駿河湾沼津(上り線)



ライダー用品専門店「クシタニ」
NEOPASA清水



地元工芸品の販売
尼御前SA(下り線)

■ 家族やペットにもやさしいサービスエリア

家族やペットとゆったりとリラックスできるサービスエリアをめざして、お子さま向け施設やドッグラン・ドッグカフェの整備を進めています。



室内遊園地「yukids」
上郷SA(下り線)



ドッグラン
EXPASA足柄(下り線)

■ プロドライバー向けサービスの充実

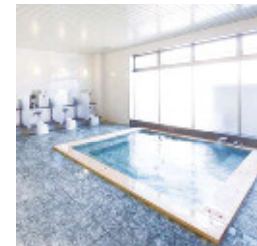
プロドライバーなど高速道路で忙しい毎日をご過ごしている方をサポートするサービスを展開しています。



シャワールーム



コインランドリー



温浴施設

主なサービス

- ・シャワールーム……………15 エリア
- ・コインランドリー……………16 エリア
- ・温浴施設……………5 エリア

■ 企業とのコラボレーション企画

有名企業ブランドやメディアとコラボした話題性のある物販イベントを開催しています。



NERV中日本 EVANGELION足柄
EXPASA足柄(下り線)



北海道物産展
EXPASA海老名(上り線)

■ 新東名高速道路をモチーフにしたWeb小説を展開

Web小説を展開するなど、新たなコンテンツによるサービスエリアの楽しみ方を提供しています。



新東名高速道路の各サービスエリア、
パーキングエリアをモチーフとしたキャラクターや、
日本が誇る高速道路の技術など、
フィクションとリアリティの入り混じった物語。

「dwango」との共同企画によるWeb小説
<https://genso-koryu.jp/>



■ NEXCO中日本オリジナルキャラクター

NEXCO中日本オリジナルキャラクター「みちまるくん」
を通じて、サービスエリアをはじめとする高速道路空間の
「ホスピタリティ」や「楽しさ」をPRします。商業施設の
各種イベントや販促キャンペーンでお客さまに楽しんで
いただくとともに、キャラクターグッズも販売しています。

「みちまるくん」



新たな事業領域への挑戦

■ 社宅跡地を活用した不動産開発事業

町田市や横浜市などにおいて、当社が土地売主となる共同事業方式による戸建住宅分譲、マンション分譲事業に取り組んでいます。



戸建住宅分譲事業「フォレストガーデン町田」



横浜市におけるマンション分譲事業

■ 技術・ノウハウを活用した国内外での収益事業

当社グループが高速道路の建設・保全で培った技術やノウハウを活かして、社会資本の整備や維持管理における技術外販を進めています。

● 国内事業

グループ会社と一体となって、「コンサルティングサービス」、「技術研修サービス」、「商品開発」、「商品販売」などを実施しています。
維持管理ノウハウを活かして、地方公共団体が管理する
跨高速道路橋の点検や補修の支援も行っています。



国内での「技術研修サービス」の様子

● 海外事業

国外では国際貢献につながる案件を中心に「コンサルティングサービス」を進めています。
2015年度は、ベトナム、キルギス、カンボジア及び
スリランカで高速道路の整備計画の策定や現地技術者の
維持管理能力向上の支援を行いました。
また、ベトナムにおいては、現地企業と協力関係を
構築し、有料道路事業参画に向け協議を進めています。
インド、インドネシアでは、グループ会社のJEXWAY
(日本高速道路インターナショナル(株))を通じ、有料
道路投資事業への参画に向けた活動を行っています。



スリランカで橋梁維持管理の技術支援を行う当社グループ社員

国際交流・国際貢献

海外の道路事業者との関係強化を図るとともに、情報収集や相互の
人的交流を深めています。国際会議・セミナーへの参加、JICAなどを
通じた各国からの研修や視察の受入れにより海外への情報発信を行って
います。

また、高速道路専門家として社員を各国に派遣するなど、国際社会に
貢献しています。

2015年度の実績

- ・ 国際会議への出席…………… 22回
- ・ 研修、視察の受入れ…………… 23カ国

専門家派遣実績

- ・ キルギス運輸通信省(2011年4月～)



第95回TRB年次総会(ワシントンD.C.)出展ブース



キルギスの現場で関係者と打合せをする当社社員



技術開発



NEXCO中日本グループは、技術戦略のもと、安全を最優先に、技術者の不足や道路構造物の老朽化などの課題や自動運転技術などの新たな技術革新に的確に対応し、安心・快適な道路空間の創造、地域の活性化と暮らしの向上、世界の持続可能な発展に貢献する新たな技術や工法の研究開発を推進します。

経営方針 ②

技術戦略	
技術の基本方針	技術目標
安全を確保する効果的・効率的な道路保全を実現します	高度で効率的な点検・診断の実現
	高耐久やライフサイクルコストの低減につながる技術の構築
	効率的な高速道路リニューアルプロジェクトの実施
安全で円滑な使いやすい高速道路を実現します	交通渋滞を解消、交通安全を支援
	わかりやすい情報提供、自動運転の普及支援・技術の活用
災害に強く安全なネットワークを実現します	地震、火山噴火発生後に速やかに高速道路機能を確保
	集中豪雨等による被害を最小限化
	トンネル火災事故による被害を最小限化
地球温暖化を抑制する取組みを実現します	高速道路事業に要するエネルギー消費を削減
	高速道路から排出されるCO ₂ の抑制

主要施策

- 点検の高度化や効率化を図るため、点検困難箇所の点検手法や点検・診断を補完する技術を構築します。
- ライフサイクルコストの低減、品質確保、工程短縮などにつながる、高速道路リニューアルプロジェクトに資する技術を構築します。
- 交通安全対策の推進、交通渋滞の緩和のため、ICTを活用するとともに、自動運転を支援する道路インフラ技術を構築します。

安全・安心・快適を高める技術を開発する

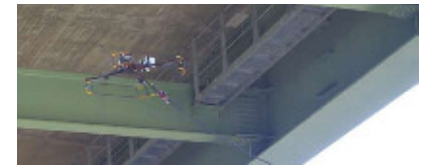
■点検の高度化・効率化

2014年の道路法の改正により、5年に1回の近接目視点検が道路管理者に義務付けられました。一方、それらを実施する点検技術者の不足が課題となっています。高速道路を安心してご利用いただくための点検技術の高度化とともに、効率化が求められています。

このため、ICTの活用を図りながら、高い場所に位置する橋梁等を点検する技術、橋梁等の内部の健全度を把握する技術、肉眼では判断し難い細かい損傷を点検する技術の構築が必要です。当社グループでは、高速画像処理技術や無人航空機を用いた点検手法、鋼部材の内部のき裂を検知する技術、センサを用いたモニタリングシステムなどの開発に取り組んでいます。



高速画像処理技術を搭載した車両による走行試験の様子



無人航空機を用いた点検手法の開発

■高速道路リニューアルプロジェクトを推進するための技術

当社が管理する高速道路のうち約6割が開通後30年を超え、老朽化の進行に加え、凍結防止剤の影響、重量違反車両により構造物の劣化が加速しています。この対応として、高速道路リニューアルプロジェクトに取り組んでいます。

このプロジェクトの推進のためには、経済性を考慮しながら長期間高品質を保つ材料や施工方法の技術の構築が必要です。当社グループでは、超高性能繊維補強コンクリートを用いた橋梁床板の打替え工法の開発に取り組んでいます。このほかに、構造物の劣化要因である凍結防止剤(塩化ナトリウム)にかわる新たな凍結防止剤の開発や、重量違反車両の取締り対策として高性能で汎用性の高い交通荷重計測システムの開発などにも取り組んでいます。

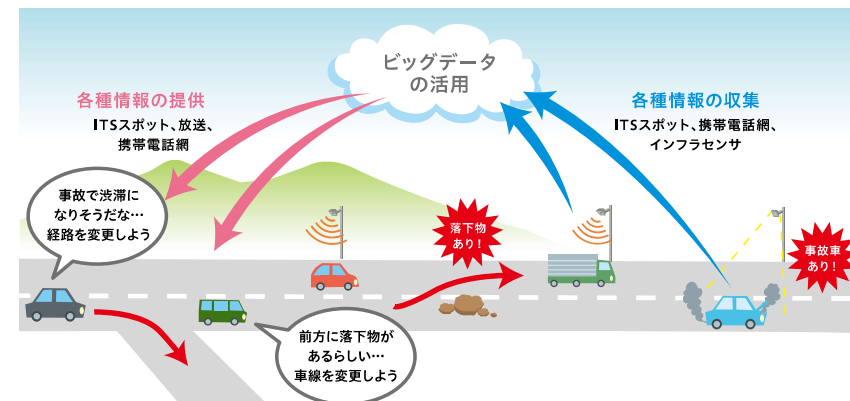
■ICTの活用

車の自動運転へ向けた技術革新が加速しており、その実現が間近に迫っています。

このため、高速道路においても、実現と普及に向けたハード面・ソフト面の技術的対応を図る必要があります。当社グループでは、道路と車との通信により、交通規制や落下物などの道路情報を、より早くより正確に車に提供する技術の開発に取り組んでいます。

また、高速道路での逆走による事故、重交通路線での渋滞、訪日外国人旅行者の急増などへの対応も求められています。このため、適確で多様な情報提供技術の構築が必要です。当社グループでは、高速道路の交通情報、走行車両の情報、SNSなどから得られるビッグデータの活用による交通安全向上や交通渋滞緩和のための技術開発に取り組んでいます。

▶交通安全向上や交通渋滞緩和のための技術開発のイメージ



■技術に関する人材育成と開発の推進

2016年度から技術者の育成を目的とした「技術研究発表会(仮称)」を開催し、グループ会社の取組みを含めた技術に関する成果や課題の共有を図ります。

また、大学や企業との連携・協働による共同研究・共同開発や技術提案の募集を行い、技術開発を推進しています。

WEB 技術提案の募集
<http://www.c-nexco.co.jp/activity/proposal>



地元小学生の現場見学(中部横断自動車道建設現場・静岡県静岡市清水区)

NEXCO中日本グループは、人々の生活に深く根差し、我が国の文化・産業の発展に寄与する重要な社会基盤である高速道路を通じて、地域社会と密接に結びついた事業を行っています。

都市や地方をつなぐ高速道路ネットワークの機能をより高めていくことで地域間の交流や連携を促進し、それぞれの多様性を活かした魅力ある地域づくりに皆さまとともに取り組むことで、地域が抱える課題の解決と地域活性化に貢献していきます。

経営方針 ③

主要施策

- 高速道路事業を通じて地域の課題解決へ貢献します。
- 地域活性化に向けた取組みと新規事業の可能性を追求します。
- 高速道路の需要を高める取組みや訪日外国人旅行者の受入環境の更なる整備に取り組めます。

高速道路事業を通じた地域課題解決への貢献

●高速道路ネットワークとスマートインターチェンジの整備

2020年度までに、新規開通112km及び暫定2車線区間の4車線化41kmの高速道路ネットワーク、31カ所のスマートインターチェンジの整備を進めます。

●防災協力

当社管内の1都11県と締結した包括的連携協定に基づき、災害時の相互協力に関する調整を進め、地域との協力体制を強化します。自然災害発生時に被災した住民の一時的な受入や避難所を提供するため、休憩施設の防災機能の強化を図ります。

●地域とのコミュニケーション強化

高速道路沿線の地方公共団体とのコミュニケーションを強化します。
高速道路の利活用を図り、地域の課題解決に資する施策の提案、支援を行います。

●移動販売車による買物支援

藤枝パーキングエリア周辺地域における買物の利便性を向上させるため、パーキングエリアのテナントをパートナーとして、移動販売車の派遣による日用品の買物支援を実施しています。

地域の活性化に向けた取組みと新規事業の可能性の追求

●地域活性化の核となるサービスエリアづくり

地域特産品コーナーの充実や地域商材を使った地産地消メニューを展開するなど、地域と連携した店舗づくりを行います。



地場産品の充実、
景観を活かした
演出など、地域の
特色を活かした
サービスエリアを
展開

「やさい村」の様子
設合坂SA(上り線)

●商談会などによる地域商材発掘

地元メーカーや地方公共団体と連携を図り、地域ごとに特色のある商品の販売に取り組みます。また、国際的なイベントに合わせ、地域商品の開発などの商品力の強化に取り組めます。

●地域活性化ビジネスの推進

地域活性化を目的としたインターチェンジ周辺開発事業の推進や物流施設事業の検討など、新規事業の可能性を追求します。

よりみち温泉
高速道路外で初めての複合商業施設「テラスゲート土岐」

地域連携施設 まちゆい

●地域の道路インフラ管理

地方公共団体が管理する跨高速道路橋の点検や補修について協働を図ります。

●農山村活性化のボランティア活動

グループ社員のボランティアとして、高速道路沿線住民とともに農山村活性化に取り組んでいます。2015年度までに4県7地区で累計1,700人が参加しました。

高速道路の需要を高める取組みや訪日外国人旅行者の受入環境の整備

■高速道路ネットワークを活かした
交流人口増加の取組み

地方公共団体と連携を図り、地域の魅力を地域とともに情報発信します。

地域イベントの推進や「クルマ観光」の促進に向けて、地域ニーズに合った観光プロモーションを提案し、積極的に展開します。

周遊エリア内の高速道路が定額で乗り放題となる「企画割引」などの充実を図ります。



観光資源を活かしたフォトゲイニングなどのイベントを展開



「企画割引」新東名開通記念など各種ドライブプランを販売

■訪日外国人旅行者(インバウンド)の誘客の
取組み

高速道路上の案内表示の多言語化を推進するとともに、個人旅行者が安心して便利に高速道路を利用できるよう、訪日外国人旅行者向け周遊型割引商品の周知やウェブサイトの外国語案内の充実を図り、受入環境を整備します。

また、災害時の避難勧告などの情報提供や一時避難の受入などについて検討を進めます。

お客さまの利用動向調査を踏まえて免税商品の充実などに取り組めます。

「企画割引」
訪日外国人向けの周遊型割引
商品の販売「免税取扱店」
EXPASA設合坂(下り線)

生産性向上

社会・経済情勢の急激な変化が予測される中、高速道路ネットワーク整備が概成し、次世代に健全な高速道路資産を継承するための「高速道路リニューアルプロジェクト」をはじめとする本格的な維持管理の時代を見据え、当社グループが、事業を通じた質の高いサービスの提供により、ステークホルダーの皆さまのご期待に応え続けるために、生産性向上の取組みを展開し、“グループの全体最適化”を具体化します。

■ 効率性向上に向けた3つの「育ち」の取組み

企業活動の生産性を高める視点から、従来から行ってきた業務効率化の取組みに、①経営理念等の浸透、②業務環境の改善、③業務の効率性に資する人材育成の3つの「育ち」の取組みを新たに組み入れました。

①新たな経営理念等の浸透

経営理念等を社員一人ひとりが自ら考えて理解することで、日々の業務を通じた効率性の実践につながると考えています。所属長が主体となって浸透を図るこの活動は、「育ち」の基本となる取組みです。

②自律的な業務環境の改善

各職場単位で、業務に集中し、効率的に仕事ができる環境整備を行うことで、職場の自律的な「育ち」を促します。

③当事者意識と責任感を有し、自律的に考え行動する人材の育成

コンプライアンスやタイムマネジメントを重視し、業務の適正かつ効率的な遂行に向けて自律的に行動できる人材の「育ち」を促します。

経営層とミドルリーダーの意見交換

当社の将来を担うミドルリーダー(中堅社員)が、経営層との議論に参画する機会を設けています。これにより、階層間の意識と職場における課題の共有ができ、また、ミドルリーダーの当事者意識の醸成も期待されます。経営理念等の浸透についての「育ち」の取組みは、ミドルリーダーが提案したものです。

■ 生産性向上の枠組みの構築と強化

より質の高いサービスをご提供し、ステークホルダーの皆さまのご期待に応え続けるためには、限りある経営資源の効果的な活用が重要であり、グループ全体で生産性向上に取り組めます。

●組織横断の取組み

①組織間の業務分担の検証と見直し

日々の道路管理や有事の際の迅速な対応を行いつつ、高速道路リニューアルプロジェクトなど大規模事業を円滑に実施するため、支社と現場の役割の最適化など適切な組織間の業務分担により、業務の正確性と効率性を高めます。

▶生産性向上のための枠組み

生産性向上検討会

- グループ全体の生産性向上
- 社員の業務効率性向上

技術戦略会議(技術開発)

- 点検の高度化・効率化
- 高耐久やライフサイクルコストの低減 など

〈技術開発については、P.35～36に掲載しています〉

生産性向上と技術開発の取組みで、社会の期待に応え、“さらなる高み”をめざす

②社員の業務分担の見直し

社員のキャリアに応じたスキル習得の促進のため、アウトソースも含めた業務分担の見直しを行います。

●業務ラインの取組み

①グループ全体の業務分担の最適化

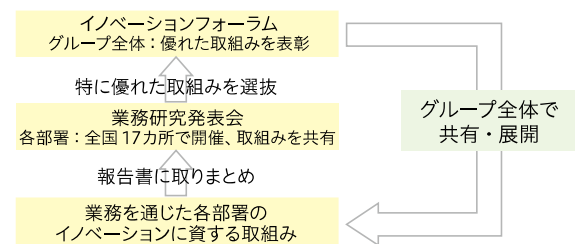
当社とグループ各社、グループ会社間の事務手続きに要する労力や、グループ会社相互の業務の重複等が課題となっています。これを解消し、各社の自律性とグループ全体の業務効率性を高めるため、グループ全体の業務分担の最適化を図ります。

②現場の作業負荷の軽減

現場の作業負荷の軽減を図るため、点検、補修に関するシステム改良など、情報システムの最適化等を実施します。

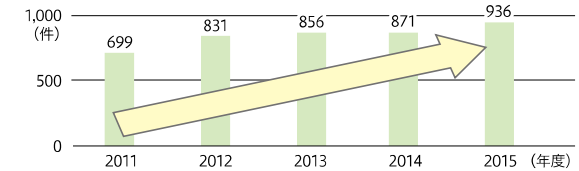
■イノベーションの推進

日頃の業務成果を共有し、優れた取組みの水平展開と、更なる成果を生み出す活動の奨励を目的に「イノベーションフォーラム」を開催しています。



2015年度イノベーションフォーラム 受賞者

▶業務研究発表会応募件数の推移



TOPICS —NEXCO中日本グループ社員の声—

「私たちの仕事は社会を支えている」という矜持のもとで

当社グループの社員一人ひとりの行動は、ステークホルダーの皆さまの期待に応えることができこそ意味を持つと考えています。それぞれがどんな思いを抱き、どんな力を注いでかかっているのか。4人の最前線に目を向け、ご紹介します。

高いモチベーションで臨んだ付加車線設置工事。お客さま起点の考えが基本でした。

真邊 剛典 中日本高速道路株式会社 八王子保全・サービスセンター 保全担当課長

私が携わった業務は、通勤時間帯の慢性的な渋滞が課題となっていた中央道(上り線)調布付近の付加車線設置工事。ステークホルダーの皆さまの思いを十分に理解した上で企画・設計から関わった私は、「自分がやらなければ誰がやるのか」というくらいのモチベーションでこの事業に取り組みました。期間中、常に頭の中にあっただのは目標を達成することだけでなく、日々の工事に際しても「お客さま起点で考える」こと。工事規制の計画や実施管理がお客さまの安全に直結するからです。また、「現場に立って考え行動する」ことも心がけました。最初に問題が発生するのも、最後に成果が現れるのも現場であるため、できるだけ足を運びました。体力と気力を維持するのは大変ですが、やり遂げた感激はそのぶん大きくなります。



トラブルが発生したとき、いかに適切に対応できるか。日頃の準備が決め手でした。

庭山 初子 中日本エクストール横浜株式会社 東京料金所



私たちの働く職場では24時間365日ひとつとして同じことは起きません。ある日、料金所入口のETC車線において、通信が正しく行われなかった車両が発生。事務室からインターフォンで呼びかけても反応がなかったため、お客さまの元に駆けつけました。乗車されていたご夫婦の身振り手振りによってお二人とも聴覚障がいをお持ちとわかったので、以前から学んでいた手話で対応し、安全にご案内することができました。いかなるときもお客さまに迷惑がかけられないようにスタッフが連携し、対応することを心がけていたので、それが実行できたことが何より嬉しかったです。後日、そのご夫婦のお嬢さまから感謝のメールをいただいたときは、お役に立てたことに改めて喜びとやりがいを実感。これからもお客さまが求めていることに最適な方法で対応できるよう努めたいと思います。

テラスゲート土岐内の施設づくりを担当。思いを貫く大切さを学びました。

金子 豊

中日本高速道路株式会社 関連事業本部 サービスエリア事業部 企画統括チーム サプリリーダー (前職:出向) NEXCO中日本開発株式会社 店舗事業部長

高速道路外で初めての複合商業施設「テラスゲート土岐」内にある、地域の魅力発信拠点「まちゆい」の開業が私の役割でした。新規事業に挑戦するワクワク感と不安が折り混ざる中、コンセプトづくりからスタート。その後、この事業の運営主体となるNEXCO中日本開発(株)で、パートナーである土岐市と連携しながら、テナントの契約から商品選定まで、開業に必要な全てのステップを推進していきました。多くの方が参画する事業のため、心がけたのは「地域にこだわる」、「ひと・もの・ことをつなぐ」という「まちゆい」の基本方針がぶれないこと。携わった仲間たちと描いた施設が形となり、たくさんのお客さまにお越しいただいたときの喜びはひとしおで、大きなやりがいを感じました。思いを貫くことの大切さは、NEXCO中日本に戻った今も私の指針になっています。



出産、育児を経て仕事に復帰。制度と周りの方のフォローが背中を押してくれました。

高木 真由子

中日本高速道路株式会社 八王子支社 保全・サービス事業部 保全チーム



高速道路の傷んだ箇所の修繕や老朽化した構造物を更新するための工事計画や発注を担当する業務に、産前・産後休暇、育児休業を経て復帰。仕事から離れていたため不安もありましたが、子どもと一緒に時間を過ごせたことで、新たな気持ちで仕事に戻れたと感じています。現在は部分休業を活用して、仕事と家庭のバランスをとり、以前よりも時間を大切にしよう心がけています。勤務時間が限られること、子どもの体調不良などで急遽休みを取ったりと予定が思うようにいかないことで、もどかしい思いをしたり悩んだりもしますが、上司や同僚にフォローしてもらいながら働いています。そのような環境であるからこそ、一緒に課題を解決した時の達成感も味わうことができている。この経験から、わからない先のことで思い悩んだりせず、自分が進みたい方向に一步踏み出すことが大切だと思っています。



NEXCO中日本グループは、環境方針のもと、高速道路のネットワーク化や渋滞解消によるCO₂排出量の削減、高速道路を通じた環境改善などに取り組んでいます。

持続可能な社会を実現し、美しい地球と地域を未来に残すため、グループ一丸となって環境活動を推進していきます。

経営方針 ①

環境方針

NEXCO中日本グループは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間をお届けするとともに、高速道路ネットワークの効果を、次世代に繋がる新たな価値へ広げることにより、地域の活性化と暮らしの向上、日本の社会・経済の成長、世界の持続可能な発展に貢献し続けます。

当社の事業は、高速道路という社会インフラを通じて、お客さまをはじめとするステークホルダーの皆さまのみならず、環境と広く関わりを持っています。

このため当社は、環境マネジメントシステムを構築し、環境マネジメントの目的・目標を明らかにするとともに、環境法令及び当社が約束した事項の遵守ならびに環境汚染の予防に努め、継続的な改善に取り組めます。また、環境マネジメントシステムの運用にあたり、その基準、手順等を定めて文書化し、定期的に見直します。さらに、NEXCO中日本グループ会社と連携し環境に関わる次に掲げる活動や技術開発に挑戦します。

環境に関わる経営上の重点施策

・地球温暖化の抑制

高速道路ネットワークの整備や渋滞緩和、省エネルギーなどの取組みにより、地球温暖化の抑制に貢献します。

・資源の3Rの推進

廃棄物の発生の抑制や、事業活動により発生する副産物の有効活用などの資源の3R(リデュース(発生抑制)、リユース(再使用)、リサイクル(再生利用))に努めます。

・地域環境への配慮

動植物の生息・生育環境への負荷を低減する「エコロード(自然環境に配慮した道)」づくりなど地域環境への配慮を推進します。

この環境方針は、全ての従業員に周知するとともに公開します。

中日本高速道路株式会社
代表取締役社長CEO 宮池 克人

地球温暖化の抑制

■事業に係るCO₂の排出量削減

高速道路に関連して排出されるCO₂の大きな割合は、自動車交通に起因します。一般道路より安定した速度で走行できる高速道路の整備が進むことで、自動車交通からのCO₂排出が抑制されます。

2015年度の当社管内の高速道路における自動車交通に起因するCO₂の排出量は推計約7,962千tですが、この交通が一般道路(国道)の速度で通行したと仮定して推計すると、その排出量は約9,764千tとなり、その差1,802千tが削減されたと考えられます。

これらの取組みのほか、ETCレーン整備による料金所渋滞の解消、省エネルギーの取組み、再生可能エネルギーの導入などにより、2015年度のCO₂削減量は、1,847千tとなりました。

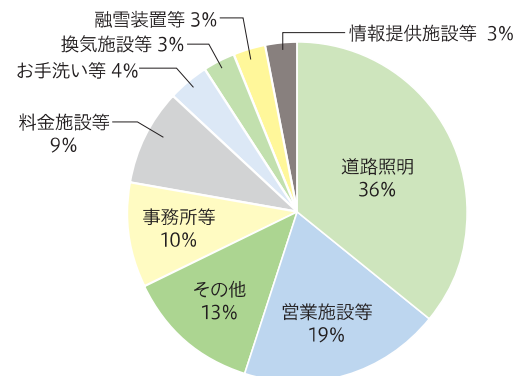
▶CO₂削減量

取組み施策	CO ₂ 削減量
高速道路ネットワーク整備	
ネットワーク整備	1801.9千t-CO ₂
ETCレーン整備	14.2千t-CO ₂
のり面の樹林化	17.2千t-CO ₂
その他施策	0.1千t-CO ₂
省エネルギーの取組み	
高効率照明灯具	6.7千t-CO ₂
オフィス活動	0.4千t-CO ₂
再生可能エネルギーの導入	
太陽光発電・水力発電	3.0千t-CO ₂
ヒートポンプ式融雪設備	0.3千t-CO ₂
「エコエリア」の推進	
エコエリアの推進	3.5千t-CO ₂
合 計	1,847千t-CO₂

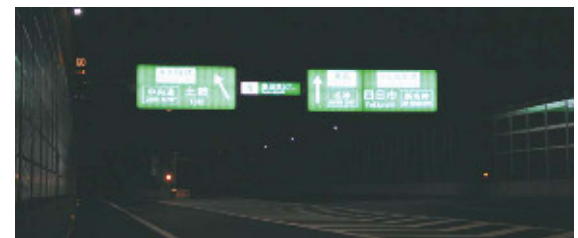
■道路照明、内部照明式標識の省電力化

電気使用量3割以上を占める道路照明について、大幅に電力消費を抑えることができるLED化を進めています。

▶電気使用量の内訳(2014年度)



2016年2月に開通した新東名高速道路(新東名)浜松いなさJCT～豊田東JCTでは、トンネル照明をはじめとした道路照明全てと、インターチェンジ出口付近の内部照明式標識にもLED照明を採用しています。



LED照明を採用した標識

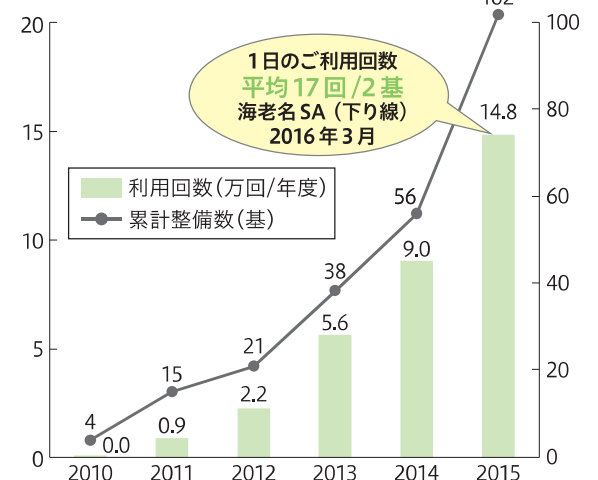
■EV(電気自動車)急速充電器の整備

当社ではEV(電気自動車)・PHV(プラグインハイブリッド自動車)を利用されるお客さまの更なる利便性の向上をめざし、充電インフラネットワークの拡充を実施しています。

2015年度は、新規に開通した新東名 岡崎SAへの新設のほか、利用回数が多い休憩施設や、坂道が連続する区間に位置する休憩施設に計46基(33カ所)を設置しました。これにより、当社が管理する高速道路でご利用いただける急速充電器は、2016年3月末現在で、102基(94カ所)となりました。

WEB 設置場所は、ウェブサイトでご案内しています。
<http://sapa.c-nexco.co.jp/guide/i-stop>

▶EV急速充電器の利用回数と累計整備数の推移



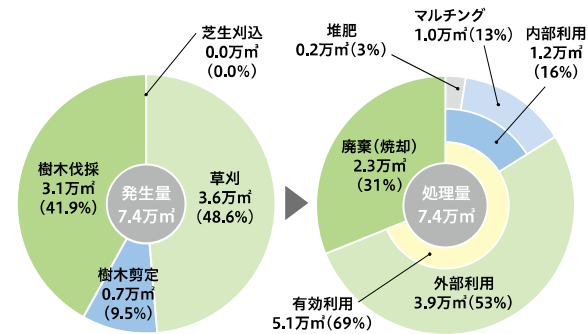
休憩施設に整備したEV急速充電器

資源の3Rの推進

■ 緑のリサイクル

高速道路内の樹木の剪定や雑草の刈り取りで発生した植物発生材を、堆肥やマルチング材にリサイクルしています。堆肥は植栽時の土壌改良材などに、マルチング材はのり面などの防草対策に有効活用しています。2015年度のリサイクル率は69%でした。

▶ 緑のリサイクル量(2015年度)



● 植物発生材のペレット化

高速道路で発生する植物発生材をペレット化する設備を神奈川県足柄上郡山北町(旧鮎沢PA)に整備しました。製造したペレットは料金所の空調などに試行的に活用しています。



高速道路で発生した剪定枝や刈り草を集積



完成したペレット

旧鮎沢PAに整備した設備でペレット化

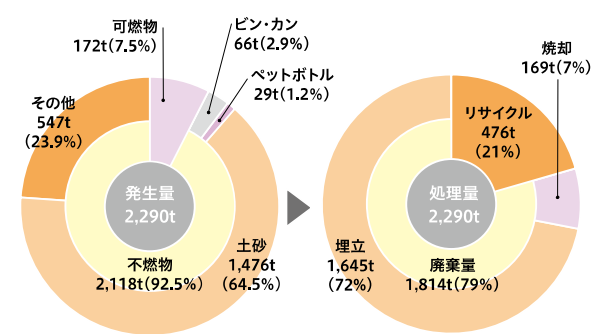


ペレットボイラーで燃やして空調などに利用

■ 清掃に伴う発生材のリサイクル

高速道路の路面清掃により発生したごみや土砂などの廃棄物を分別して、ビン・ペットボトルなど再資源化が可能なものはリサイクルしています。再資源化できないものは廃棄物処理法に基づき適切に処分しています。

▶ 路面清掃に伴う発生材のリサイクル量(2015年度)



■ 現地発生材の再利用

高速道路の建設時に発生する岩や土、木材などの発生材についても、有効利用しています。新東名 浜松いなさJCT～豊田東JCTの休憩施設では、現地で発生した岩を、歩道と駐車場の境の車止めや石垣の材料に活用しています。



建設時に発生した岩



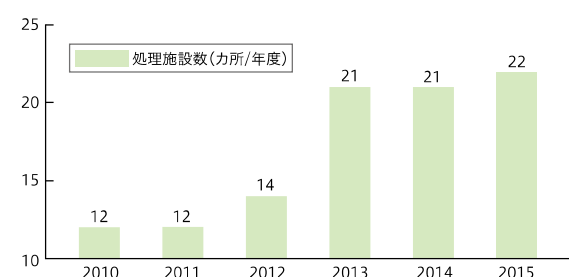
修景に活用した例 岡崎SA

■ 水使用量の削減

休憩施設のお手洗いの洗浄水は、雨水や中水※1の利用、節水型便器や無水型の便器などを採用し、水使用量の削減に努めています。

※1 中水とは、食器の洗浄などで一度使用した生活排水を再生処理し、トイレ洗浄水などに循環利用する水を指します。

▶ 再生水(中水)処理施設数の推移



地域環境への配慮

■ エコロード(自然環境に配慮した道)づくり

高速道路の建設は、周辺の動植物の生息・生育基盤の消失や動物の移動経路の分断をもたらす恐れがあります。当社グループでは、これを最小限に抑えるため、エコロード(自然環境に配慮した道)づくりに取り組んでいます。

2016年2月に開通した新東名 浜松いなさJCT～豊田東JCTにおける取組みを紹介します。

● 希少植物の移植

工事着手前の自然環境調査で、エビネやヒメカンアオイ等の希少種が発見されたため、工事の影響の少ない場所に移植しました。移植先は、日影ができるように日よけネットを設置し、なるべくもとにあった場所と同じ環境になるよう工夫しました。

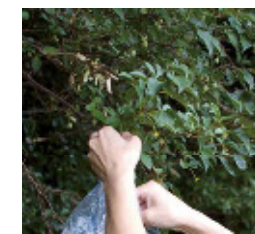


移植作業の様子



ヒメカンアオイ

「地域性苗木」を用いて緑化しています。他の地域の植物との交雑を少なくし、遺伝子レベルの生物多様性を守ることができます。この区間では約6万本の地域性苗木を植栽しました。



種子の採取



地域性苗木の育成



キンラン



コクラン

● 水生昆虫の移植

東海地方に生息する絶滅危惧種に指定されている水生昆虫ヒメタイコウチは、工事の影響を受けない場所へ移植しました。

● 地域性苗木による緑化

高速道路のり面は、建設現場の周辺に自生する樹種の種子をあらかじめ採取し、その種子から育てた

● 希少魚類の移植

ホトケドジョウやナガレホトケドジョウといった絶滅危惧種に指定されている魚類は、生息環境が近い近隣河川や、生き物が棲みやすいように配慮して新たに造成した代替河川へ移植しました。



生き物に配慮した代替河川



ナガレホトケドジョウの放流

■ 環境コミュニケーション

お客さまや地域の皆さまとの環境を通じたコミュニケーションを大切にし、地域との連携を進めています。

2007年から愛知県新城市内のさくら再生活動(100万本の桜プロジェクト)と協働しています。これまでに新東名 長篠設楽原パーキングエリア付近に、地元の学生が育てたヤマザクラ約700本を、地元の学生や企業の皆さまと一緒に植樹しました。

また、鹿の食害で裸地化が進む丹沢山地(神奈川県)において、鹿の嫌う草本類やササ類を植栽し、登山道の植生を回復させる活動を行っています。神奈川県、NPO法人と2012年から活動を継続し、約3,000株の植物を植えました。



地元の学生の皆さまとの植樹(長篠設楽原PA付近)



NPO法人の方々の植樹(丹沢山地)

環境マネジメント

NEXCO中日本グループの環境活動を継続的に改善していく環境マネジメントを経営に取り入れて活動を進めています。

■ 環境活動成果

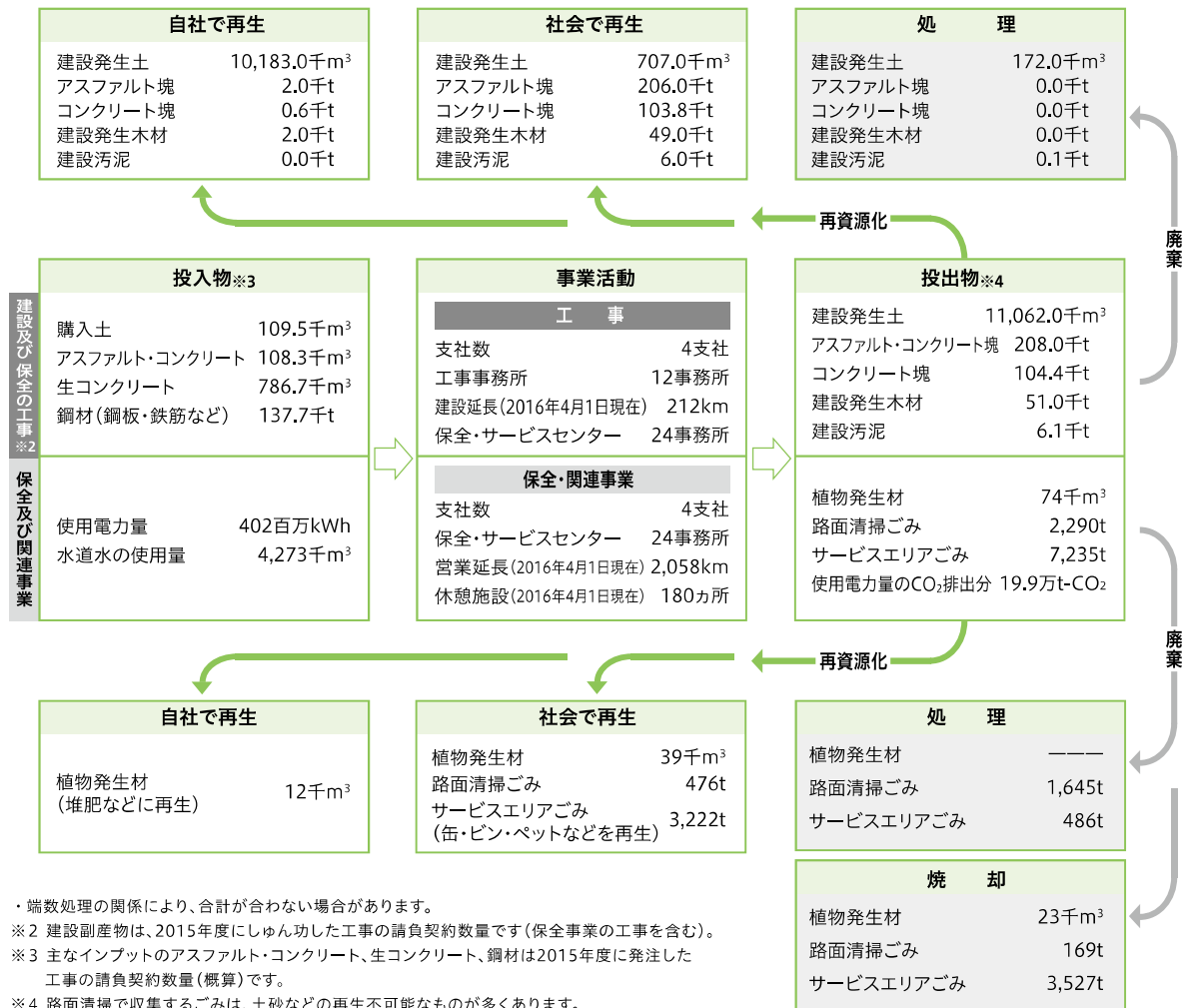
高速道路が環境に及ぼす影響は広範囲にわたることから、環境活動の効果やコストを幅広く定量的に把握しています。

項 目	指 数	長期計画値	2015年度		2016年度 計画値
			目標値	実績値	
資源の3R推進					
建設発生土	再利用率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	98.4% (11,062千㎡)	長期計画値以上
アスファルト・コンクリート塊	再資源化率(発生量)	98%以上	長期計画値以上	100% (208千t)	長期計画値以上
コンクリート塊	再資源化率(発生量)	98%以上	長期計画値以上	100% (104千t)	長期計画値以上
建設発生木材	再資源化・縮減率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	100% (51千t)	長期計画値以上
建設汚泥	再資源化・縮減率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	99.6% (6千t)	長期計画値以上

・上記表の「資源の3R推進」では、目標・実績は2015年度に完了した「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に定める特定建設資材の工事での再資源化率などを記載しています。長期計画値について、アスファルトコンクリート塊・コンクリート塊及び建設発生木材は、国土交通省の「建設リサイクル推進計画2008」（2008年4月）の計画目標を当社の計画値とし、それ以外については当社独自の計画値としています。
・行政指導により最終処分とした一部工事の汚泥は控除して算出しています。

■ 事業活動結果

高速道路や休憩施設の建設、維持管理を行う上で、その事業活動が環境に与える影響（環境負荷）の定量的な把握に努めています。事業活動に関する2015年度の環境負荷のマテリアルフローは以下のとおりです。



環境会計

■ 2015年度の集計結果

●環境保全コスト

環境保全コストは事業活動に応じ、事業エリア内コスト、管理活動コスト、研究開発コスト、社会活動コストに分類し、投資額と費用額のそれぞれについて算出を行いました。

その結果、2015年度の投資額は4,870百万円、費用額は17,095百万円となりました。

			(百万円)	
分 類			投資額※5	費用額※6
(1) 事業エリア内コスト	1. 地球環境保全コスト	渋滞対策による地球温暖化防止	1,029	220
		省エネルギーによる地球温暖化防止	255	361
		植樹(CO₂吸収)による地球温暖化防止	0	1,314
	2. 地球環境保全コスト	騒音防止	3,392	272
		植栽・緑化対策	194	44
	3. 資源循環コスト(資源の3R)	資源の効率的利用、産業・一般廃棄物のリサイクル	0	13,681
(2) 管理活動コスト			0	71
(3) 研究開発コスト			0	1,130
(4) 社会活動コスト			0	2
合 計			4,870	17,095

●環境保全効果

環境保全効果を、「事業活動から排出する環境負荷に関する指標」「事業活動から排出する廃棄物に関する指標」「その他の指標」に分類して整理を行いました。このうち、2015年度の渋滞対策によるCO₂削減量は、1,816千t-CO₂となりました。

分 類	指 標	単 位	効果(数量)
1. 事業活動から排出する環境負荷に関する指標(地球環境保全)	渋滞対策によるCO₂削減量	千t-CO₂	1,816
	省エネルギー(オフィス活動含む)によるCO₂削減量	千t-CO₂	14
	植樹(CO₂吸収)によるCO₂削減量	千t-CO₂	17
2. 事業活動から排出する廃棄物に関する指標(資源循環)	建設発生土再利用率	%	98.4
	アスファルト・コンクリート塊再資源化率	%	100
	コンクリート塊再資源化率	%	100
	建設発生木材再資源化・縮減率	%	100
	建設汚泥再資源化・縮減率	%	99.6
3. その他の指標(地域環境保全)	高機能舗装化延長	車線・延長(km)	207
	遮音壁の新設延長	m	36,337
	遮音壁の高上げ延長	m	0

●環境保全対策に伴う経済効果

環境保全対策に伴う経済効果（環境保全対策を進めた結果、企業などの経済的利益に貢献する効果）については、2015年度において発生が回避されたと認められる費用を算定しました。建設発生土などの再利用・再生利用、トンネル設備のリユースなどにより、2015年度は72,132百万円の経済効果となりました。

			(百万円)
分 類	取組み内容	実質的効果 (費用縮減)	
地球環境保全 (省エネルギー) による経済効果	トンネル内高効率化照明灯具の採用	279	479
	ヒートポンプ方式の融雪装置の採用	13	
	自然エネルギーの活用、エコショップの 整備・維持管理、オフィス活動	187	
資源循環による 経済効果	建設発生土などの再利用・再生利用※7	71,367	71,653
	ガードレール、トンネル設備のリユース	273	
	廃食用油、植物発生材(内部利用のみ)のリサイクル	13	
	サービスエリアにおけるリサイクルなど	0	
合 計		72,132	

※5 「投資額」は、減価償却資産への投資額のうち、環境保全を目的とした支出額を計上しました。

※6 「費用額」は当社の費用のうち、環境保全を目的とした発生額を計上しました。なお費用額には、減価償却資産の減価償却費を含めることを基本としていますが、独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構への引き渡し資産にかかる減価償却費については計上していません。

※7 建設発生土などの再利用・再生利用に関する経済効果は、再利用により発生が回避された資材購入費、処分場への運搬費及び処理費や、他事業に再利用したことにより発生が回避された処分場への運搬費及び処理費を計上しています。

環境会計集計の基本的事項

- 集計範囲**
NEXCO中日本（一部、グループ会社を含む）の事業活動
- 対象期間**
2015年4月1日～2016年3月31日
- 集計方法**
環境会計ガイドライン2005年度版（環境省）、NEXCO中日本グループ内での独自の研究成果を参考にして集計

複合コストの考え方

事業活動の環境保全コストのうち、複合コストとして認識されるものについては、当社グループ内での独自研究成果をもとに設定した暫定基準を参考にするなど、合理的な基準により按分集計しました。

●**高速道路ネットワーク整備事業、車線拡幅事業**
期待される3便益（走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少）の合計額に対するCO₂排出削減貨幣価値換算額の比率（0.2%）で按分

●**ETCレーン整備、高機能舗装化按分など**
簡便集計としてコストの25%で按分

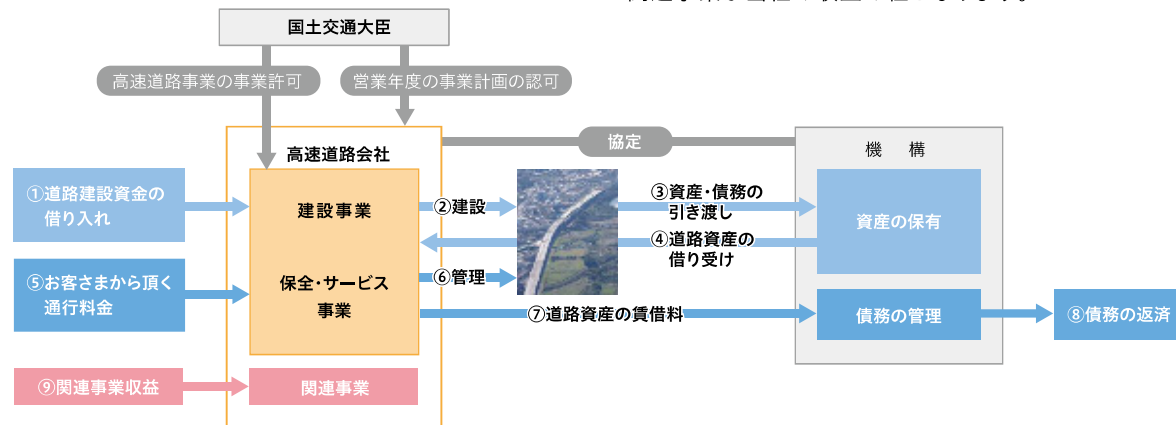
事業の枠組み

当社は、2005年10月に分割・民営化された日本道路公団の業務の一部を承継し、他の高速道路会社及び独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構と共に創立しました。

■ 建設事業

①資金を借入れ、②高速道路を建設し、③完成した高速道路資産は、その建設に要した借入金等の債務とともに機構に引き渡します。

引き渡す債務の額を道路資産完成高(収益)に、引き渡す高速道路資産の額を道路資産完成原価(費用)に計上します。



■ 協定上の賃借料、料金収入及び管理費

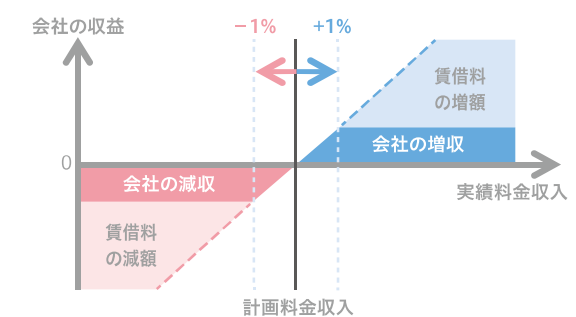
機構への賃借料は機構との協定で定めています。賃借料は、高速道路の償還までに機構が債務を返済するように設定されており、各年度の賃借料の額は下記により算出します(高速道路事業の計画利益は0になります)。

$$\text{計画賃借料} = \text{計画料金収入} - \text{計画管理費}$$

■ 変動賃借料

機構との協定には、料金収入が計画に対して一定以上増減した場合に賃借料を増減する「変動賃借料」制度が定められており、料金収入の変動が会社の損益に与える影響を限定しています。

変動賃借料適用の基準となる料金収入の変動額は、計画料金収入の1%(安房峠道路は4%)です。



■ 保全・サービス事業

④機構から高速道路資産を借り受けて高速道路を運営・管理し、⑤お客さまから頂く通行料金は、⑥高速道路の管理費用と、⑦機構に支払う高速道路資産の賃借料に充て、⑧機構は賃借料収入を財源に債務を返済します。なお、⑤の通行料金には会社の利潤を含みません。

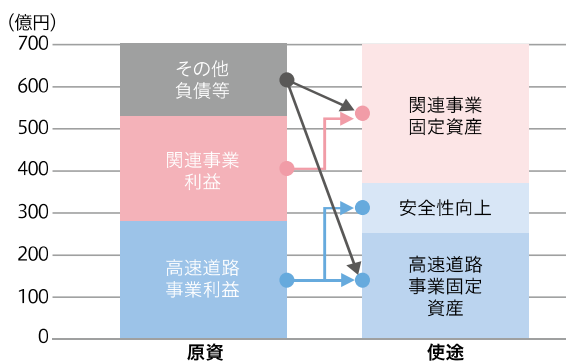
■ 関連事業

⑨サービスエリア事業のほか、国土交通大臣に届け出て、その他の関連事業を営んでいます。高速道路事業の通行料金には利潤を含まないため、関連事業が当社の収益の柱となります。

■ 事業利益の活用状況

2015年度までに当社が計上した利益の累計は540億円で、これらは事業用固定資産の取得や「安全性向上3カ年計画」の実施に要する費用に活用しています。高速道路の新規開通に伴う料金徴収施設やサービスエリアの新設など、新たな事業用固定資産の取得、維持及び更新に574億円を投資したほか、安全性向上に関する事業に充てるために高速道路事業の利益剰余金から120億円を取り崩しました。

※金額は、第1期から第11期までの当社個別決算の累計額を基に算出しており、事業利益を上回る投資等は、その他負債等を原資としています。



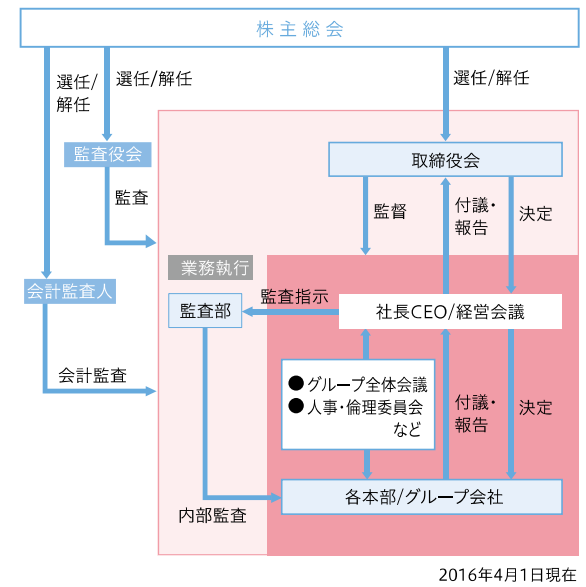
コーポレートガバナンス

業務の適正を確保するために必要な体制を構築しつつ、経営の効率と事業の健全性・透明性を高める取組みを行っています。

■ 会社の体制

会社法の定めるところにより、取締役会、監査役会及び会計監査人を設置しています。取締役7名(うち社外取締役1名)、監査役4名(うち社外監査役3名)が選任されており、それぞれが豊富な知識と経験に基づき経営を監督・監査しています。

また、執行役員制の導入により、取締役による監督機能を強化するとともに、業務執行に関する権限と責任を明確にすることで機動的な経営を可能としています。



■ 社内の重要会議

取締役会を原則月1回定期に開催し、経営に関わる重要事項の決定や業務執行状況報告を行っています。また執行役員等をメンバーとする経営会議を定期に開催し、業務に関する重要事項などを審議・共有しています。

上記のほか、グループ会社の社長等が出席する全体会議を定期に開催し、グループ経営の基本方針の共有や意見交換を通じて各社の自主性を尊重しつつ、企業集団としての価値の最大化を図っています。なお、監査役による監査の実効性を高めるため、監査役は、いつでもこれら社内の重要会議に出席し又は関係文書を閲覧できることとしています。

■ 社外有識者委員会

安全性向上や人事・倫理に関すること、入札契約に関することなど、専門的・客観的視点を反映すべき事項については、社外有識者による委員会等を設置し、透明性・公正性を確保しています。

■ 経営理念及び経営計画の浸透

経営層と社員が事業の方向性と価値観を共有し、経営目標の実現に向けて効果的な組織活動が行えるように、経営理念や経営計画を定め、社員への浸透を図っています。

■ 内部監査

社長直属の監査部スタッフが定期的に内部監査を実施しています。監査結果は経営会議に報告し、業務の改善について審議するなど、監査の実効性を担保しています。

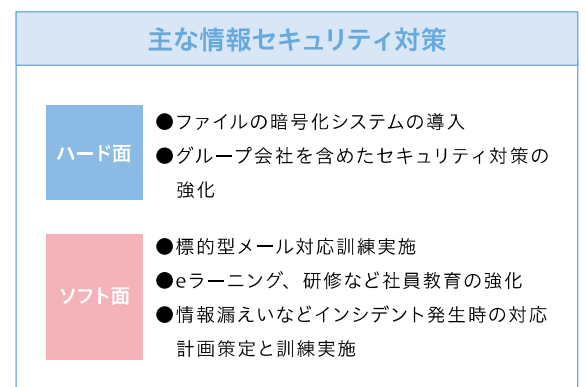
■ リスクマネジメント

社長CEOを委員長とするリスクマネジメント委員会を設置し、定期的に審議を行うとともに、部署ごとにリスクマネージャーを配置し、リスクの把握・変動及びリスク対策などを体系的かつ継続的に評価・対応することができ仕組みを構築しています。

2015年度は、経営施策とリスク対策の進捗の一元的なモニタリング体制の整備やリスクマップによる「見える化」など、リスクマネジメントの強化を図りました。

■ 情報セキュリティの強化

情報システム担当役員のもと、標的型メール攻撃や情報漏えいなど日々高まる脅威に対応すべく、新たなウイルス対策ツールの導入やグループ会社も含めたセキュリティの高いネットワーク構築などハード・ソフト面においてセキュリティ対策強化の取組みを行います。また、情報セキュリティに対する意識向上と課題認識のため、eラーニングや研修、セキュリティ対策の訓練などを活用した社員教育を実施しています。



■ コンプライアンス

当社グループは、良き企業市民として社会的責任を全うすることで、常に社会と調和し、社会から信頼される存在でありたいと考えます。

● 行動規範の周知徹底

「中日本高速道路グループ倫理行動規範」により、役員、社員一人ひとりが高い理念と規範に基づき行動することを基本としています。この行動規範は、社内電子掲示板への掲載や携帯用カード、マニュアル冊子の配付などにより周知徹底しています。

● コンプライアンス意識の更なる向上

当社グループの社員一人ひとりの高い倫理観に根ざした企業文化の醸成とその維持向上を目的に、2012年に策定した「コンプライアンス意識向上に向けた行動計画」の取組みを検証の上、「コンプライアンス意識向上に向けた第2期行動計画」を策定し、社員の意識向上に向けた取組みを進めています。

2015年度には、当社グループ社員に対して、eラーニングによる研修やコンプライアンス意識の浸透度調査等を実施しました。また、社外有識者による講演会を開催し、多くの社員が聴講しました。

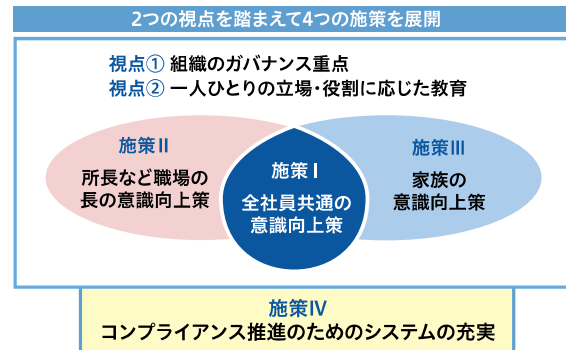
● グループCCO会議の設置

グループ各社の倫理・法令遵守担当役員(CCO)で構成されるグループCCO会議を設置し、グループ一体でコンプライアンスを推進しています。

● 人事・倫理委員会、社内外相談窓口の運営

役員及び社員の高度な倫理観の確立を図り、社内秩序・規律の維持や不祥事の未然防止などを目的として、社外有識者を委員とした「人事・倫理委員会」を設置しています。また、社内相談窓口として「コンプラホットライン」、「セクハラ相談窓口」を、社外相談窓口として「コンプラ弁護士ホットライン」を設置しています。

▶ コンプライアンス意識向上に向けた第2期行動計画



▶ コンプライアンスに関する指標

項 目	2015実績	2016目標	2020目標
コンプライアンスに関するeラーニング受講率	99%	100%	100%
コンプライアンス意識浸透度	93%	100%	100%

■ 公正・透明な調達活動

公正な取引の推進、法令遵守、入札・契約情報の積極的な開示などを「NEXCO中日本グループ調達の基本方針」として定め、入札契約手続きの適正性と透明性の向上に取り組んでいます。

● 入札契約手続きの適正化、透明性の確保

社外有識者による「入札監視委員会」を設置し、入札及び契約手続きに関する意見や勧告に基づき是正を図っています(年10回開催)。入札結果の事後審査や分析、談合等不正行為の疑いがある場合の調査の実施など、手続きの適正化に努めています。

また、発注見通しや入札結果、契約結果など、積極的な情報開示を実施し、当社ウェブサイトに入札契約情報などを掲載しています。

入札契約情報
<http://www.c-nexco.co.jp/corporate/contract/>

● 暴力団関係企業等の排除の徹底

警察庁との間で暴力団関係企業等の排除に関する合意書(2013年3月29日)を締結し、暴力団関係企業等の排除を徹底しています。

● 品質(Q)・価格(C)・納期(D)のバランスに配慮した調達の実施

昨今の入札不調の発生状況に対応し、入札不調対策を取り入れつつ、Q・C・Dにも十分配慮した調達を実施しています。

● CSR調達の推進

地域・社会の持続的な発展のために「NEXCO中日本グループお取引先CSR推進ガイドライン」を定め、お取引先の皆さまへの説明会などを通じてCSR調達を推進しています。2015年度に開催した説明会には、約141社の方にご参加いただきました。

また、受注者の皆さまとの意見交換会を実施し、設計変更ガイドラインや入札方式の改善、材料・労務単価など積算基準の見直しへの反映などにより、工事管理の改善に努めています。

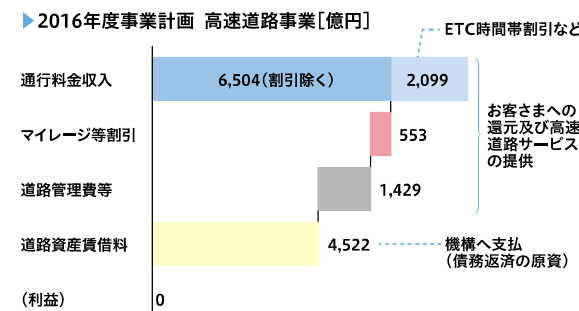
▶ NEXCO中日本グループ お取引先CSR推進ガイドライン

ガイドラインの項目	
1.法令・社会規範の遵守	6.品質の確保
2.公正な取引	7.情報公開
3.人権・労働	8.情報セキュリティ
4.安全・衛生	9.社会貢献
5.環境	10.危機対応

■ 健全な高速道路事業の運営

● 着実な債務の返済と料金割引

高速道路事業は、お客さまから頂く通行料金に会社の利益を見込まず、料金割引などによってお客さまに還元しています。また、機構への道路資産賃借料の支払いを通じて高速道路建設に要した債務の返済に充てています。民営化以降、2016年3月までに当社が機構に支払った道路資産賃借料の累計は4,2兆円です。



● コスト削減

高速道路を早期にかつ出来るだけ少ない国民負担の下で建設するために、道路構造設計の最適化や新技術・新工法の開発・採用に取り組んでいます。2015年度は、設計段階の道路構造の見直しによる費用の削減など、2件・22億円のコスト削減実績を機構に申請しました。2020年度までに、累計452億円 of 建設コスト削減をめざします。

● 資金調達とIR活動

当社グループでは、IR活動を通じて、投資家・金融機関の皆さまと双方向の対話を重ねています。マーケット動向を注視しながら、社債発行を主軸とした、低利で安定的な資金調達を行っており、2013年度以降、外債(非政府保証、ユーロドル債)を継続発行しています。当社への客観的な評価を拡充するため、R&I、Moody's、JCRの3社から格付けを取得しています。いずれも日本国債と同格の高い信用の格付けとなっています。

投資家・金融機関の皆さまに対する適時適切な企業情報の開示により、事業への理解を深め、長期的・安定的な関係を築いています。有価証券報告書をはじめ、報道機関への発表、当社ウェブサイトへの掲載などを通じて、タイムリーに、公平で透明性の高い企業情報を積極的に開示しています。

IR情報
<http://www.c-nexco.co.jp/corporate/ir/>

また、投資家の皆さまとの「ONE on ONEミーティング」や現場見学会など、積極的できめ細やかなIR活動を通じ、事業活動への理解を深めていただくよう努めています。

● 不正通行等の対策

料金所の強行突破などの不正通行やETC未課金車両への対策として、料金所に高性能カメラを増設し、映像確認やデータの調査解析による車両の特定など、適正な通行料金の徴収に努めています。常習者や悪質者に対しては、支払請求訴訟や警察への通報・捜査協力を積極的に行うなど強い姿勢で臨みます。

また、事故に伴う道路復旧に要する費用を原因者に求める原因者負担金について、確実な回収に取り組んでいます。

● 適時適切な広報

パブリシティ、ウェブサイトなど各種広報ツールを活用して、全てのステークホルダーの皆さまに高速道路事業の理解と関心を深めていただくとともに、高速道路の魅力をお伝えします。双方向コミュニケーションの場として、イベントやコミュニケーション・プラザ(川崎・富士)を活用していきます。



ハイウェイテクノフェア2015で当社グループの技術を紹介



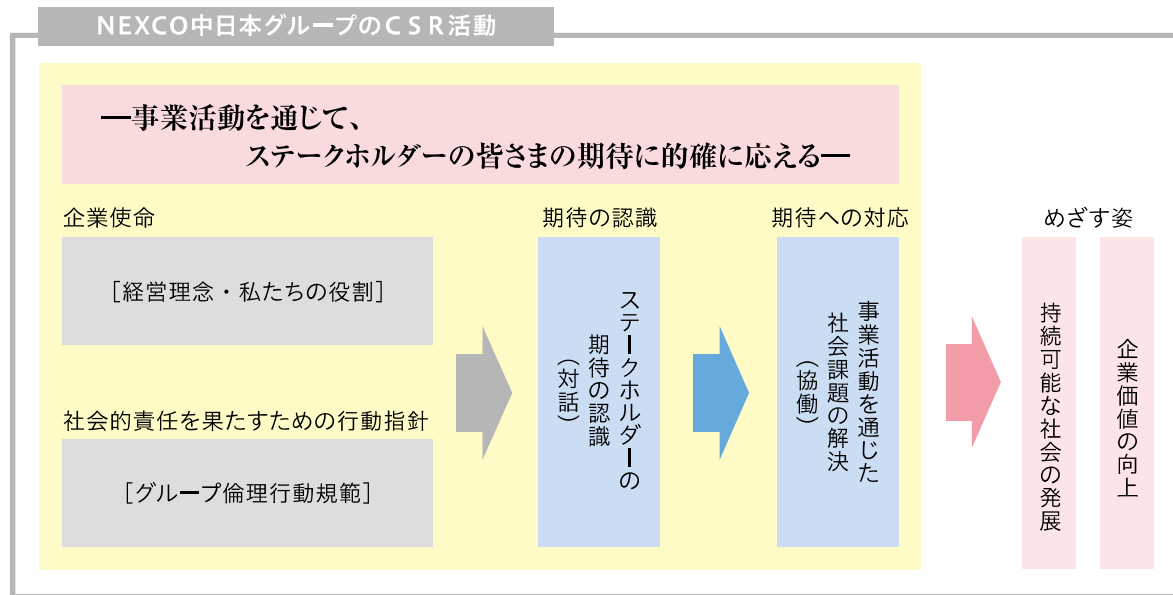
コミュニケーション・プラザ富士

コミュニケーション・プラザ(川崎・富士)は、お客さまに高速道路をより身近に感じていただくために、当社の事業内容を紹介する施設です。どなたでもご覧いただけます。

詳しい情報はこちらをご覧ください。
<http://www.c-nexco.co.jp/corporate/prkan/>

NEXCO中日本グループのCSR

高速道路事業をはじめとする私たちの事業活動を通じて、ステークホルダーの皆さまの期待に的確に応えることが、当社グループのCSR活動です。私たちは、ステークホルダーとの対話と協働のもと、事業活動を通じて社会課題の解決に取り組むことで、持続可能な社会の発展と企業価値の向上をめざします。



■CSRの推進

当社グループでは、経営トップをメンバーとする経営会議を設置し、経営施策とCSRを一体的に審議することで戦略的にCSRを推進する体制を整えています。

ISO26000の視点を取り入れ、CSR活動の課題や当社グループが取り組むべき「重点テーマ」を特定し、各施策の達成状況を重要業績評価指標(KPI)によって把握し、PDCAサイクルを回しながら、CSR活動を推進しています。

また、国連グローバル・コンパクトが提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」の4分野からなる10原則に賛同し、2008年7月からグローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパン(GCNJ)に参加しています。



▶ISO26000の7つの中核主題

【社会的責任の7つの中核主題】



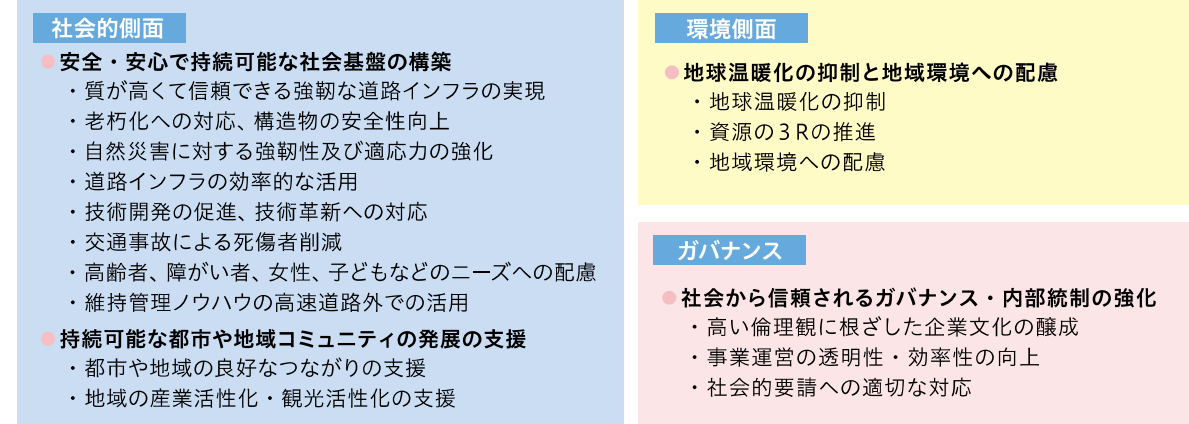
出典:「ISO26000:2010社会的責任に関する手引」(日本規格協会)

▶国連グローバル・コンパクトの10原則

人 権		原則1 人権擁護の支持と尊重
		原則2 人権侵害への非加担
労 働		原則3 結社の自由と団体交渉権の承認
		原則4 強制労働の排除
		原則5 児童労働の実効的な廃止
		原則6 雇用と職業の差別撤廃
環 境		原則7 環境問題の予防的アプローチ
		原則8 環境に対する責任のイニシアティブ
		原則9 環境にやさしい技術の開発と普及
腐敗防止		原則10 強要や賄賂を含むあらゆる形態の腐敗防止の取組み

■当社グループが取り組むべき「重点テーマ」

当社グループは、ステークホルダーの皆さまの期待を経営に反映させる視点で、社会・環境・ガバナンスの3つの側面について取り組むべき「重点テーマ」を特定し、経営計画へ反映することにより、CSRと事業活動を一元的に推進します。



■社会貢献の取組み

当社グループは、地域イベントの参加や環境コミュニケーション活動を通じた地域社会への貢献、グループ社員によるボランティア活動、東日本大震災被災地における復興支援活動など、様々な社会貢献活動に取り組んでいます。

2015年度 社会貢献活動人数 13,000人・日

TOPICS —社会課題解決に向けた取組み事例—

交通事故による死傷者を減らすために

「交通事故による死傷者の削減」という社会課題を、当社グループが取り組むべき「重点テーマ」の一つとして捉え、解決に向けた取組みを進めています。

それらの活動は、主に事業領域である高速道路内で行われていますが、その範囲にとどまらず、高速道路外へと広げることで、社会課題の解決と世界の持続可能な発展に、より効果的な影響を与える活動となることをめざしています。

社会的な活動との協働

国連が策定した「持続可能な開発目標(SDGs)」と「交通安全のための行動の10年」を支持し、FIA(国際自動車連盟)がこれに基づき推進する国際的な交通安全キャンペーンを支援しています。



高速道路外における事業活動

高速道路の交通事故を防ぐためには、運転をしているお客さまのご協力が欠かせません。そのため、お客さまに安全に走行いただくための出張講座「NEXCO中日本高速道路交通安全セミナー」を実施し、2015年度末までに5.2万人の方に受講いただいています。また、次世代を担う子どもたちに交通安全教育を行っています。



高速道路内における事業活動

（ 具体的な取組みは、P.29「交通事故対策」に掲載しています。 ）

連結貸借対照表

単位:億円											
科目	2006.3.31	2007.3.31	2008.3.31	2009.3.31	2010.3.31	2011.3.31	2012.3.31	2013.3.31	2014.3.31	2015.3.31	2016.3.31
資産の部											
Ⅰ 流動資産	6,065	7,674	9,694	10,678	12,325	13,789	17,076	8,948	11,091	11,989	8,703
現金及び預金	1,342	704	266	380	273	163	192	249	743	864	734
仕掛道路資産	3,390	5,830	7,753	8,538	10,337	11,940	14,737	6,856	8,739	8,961	6,831
その他の流動資産	1,331	1,139	1,674	1,759	1,714	1,685	2,146	1,842	1,608	2,162	1,137
Ⅱ 固定資産	2,072	2,275	2,330	2,402	2,576	2,729	2,818	2,879	2,811	2,801	2,852
有形固定資産	1,977	2,145	2,182	2,247	2,405	2,536	2,589	2,649	2,598	2,597	2,624
無形固定資産	45	55	64	75	87	92	104	98	86	77	88
投資その他の資産	50	75	83	79	83	101	124	130	126	127	138
Ⅲ 繰延資産	3	5	8	13	15	17	21	12	15	15	9
資産合計	8,141	9,955	12,034	13,093	14,917	16,536	19,916	11,839	13,918	14,806	11,565
負債の部											
Ⅰ 流動負債	2,069	1,425	1,425	1,080	1,133	1,108	1,527	2,112	1,743	2,152	2,338
Ⅱ 固定負債	4,646	6,921	8,865	10,205	11,929	13,501	16,377	7,669	10,189	10,612	7,320
道路建設関係社債・長期借入金	3,715	5,927	7,864	9,264	11,004	12,579	15,461	6,750	9,175	9,571	6,037
その他の固定負債	931	994	1,001	940	924	922	915	919	1,013	1,040	1,282
負債合計	6,716	8,347	10,291	11,286	13,062	14,610	17,905	9,782	11,932	12,765	9,658
純資産の部											
Ⅰ 株主資本	1,425	1,608	1,717	1,798	1,853	1,919	1,987	2,031	2,043	2,061	2,142
資本金	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650
資本剰余金	650	716	716	716	716	716	716	716	716	716	718
利益剰余金	125	241	350	431	487	552	621	664	677	694	773
Ⅱ その他の包括利益累計額	-	-	△0	△0	△0	△0	△0	△0	△94	△42	△256
Ⅲ 非支配株主持分	-	-	25	9	0	7	23	26	37	22	20
純資産合計	1,425	1,608	1,742	1,807	1,854	1,926	2,010	2,057	1,986	2,041	1,906
負債純資産合計	8,141	9,955	12,034	13,093	14,917	16,536	19,916	11,839	13,918	14,806	11,565

・会計基準の改正に伴い、2015 年度より、従来の「少数株主持分」を「非支配株主持分」と表示しています。

連結損益計算書

単位:億円											
科目	2005.10.1～ 2006.3.31	2006.4.1～ 2007.3.31	2007.4.1～ 2008.3.31	2008.4.1～ 2009.3.31	2009.4.1～ 2010.3.31	2010.4.1～ 2011.3.31	2011.4.1～ 2012.3.31	2012.4.1～ 2013.3.31	2013.4.1～ 2014.3.31	2014.4.1～ 2015.3.31	2015.4.1～ 2016.3.31
Ⅰ 営業収益	3,596	6,902	7,417	7,917	5,815	6,592	5,963	16,810	6,354	9,381	13,003
Ⅱ 営業費用	3,368	6,714	7,237	7,799	5,717	6,493	5,874	16,746	6,334	9,338	12,910
道路資産賃借料	2,068	4,658	4,664	4,390	3,169	3,286	3,414	3,502	3,605	4,618	4,795
高速道路等事業管理費 及び売上原価	1,039	1,493	2,026	2,865	2,060	2,698	1,940	12,671	2,137	3,931	7,325
販売費及び一般管理費	260	563	545	543	487	509	519	572	590	787	790
営業利益	227	188	179	117	97	99	88	63	20	43	92
Ⅲ 営業外収益	13	25	17	26	17	17	15	18	15	28	26
Ⅳ 営業外費用	5	11	7	5	5	5	3	1	1	0	0
経常利益	235	201	189	138	109	111	100	80	34	70	118
Ⅴ 特別利益	2	5	5	5	4	7	19	6	11	14	1
Ⅵ 特別損失	1	8	5	7	2	11	5	2	2	2	3
税金等調整前当期純利益	236	199	189	136	112	107	114	83	43	82	116
法人税、住民税及び事業税	124	94	82	49	66	41	58	33	29	36	37
法人税等調整額	△6	△11	△1	2	△9	△0	△15	6	0	1	△0
当期純利益	118	116	108	84	55	65	72	43	12	44	80
非支配株主に帰属する当期純利益	-	-	△0	3	0	0	3	△0	0	0	1
親会社株主に帰属する当期純利益	118	116	109	80	55	65	68	43	12	43	79

・会計基準の改正に伴い、2015 年度より、従来の「少数株主損益調整前当期純利益」を「当期純利益」と、従来の「少数株主利益」を「非支配株主に帰属する当期純利益」と、従来の「当期純利益」を「親会社株主に帰属する当期純利益」と、それぞれ表示しています。

2015年度路線別断面交通量など

路線名	区間	営業延長 (km)	車線数※1	平均断面交通量 (台/日)※2	利用交通量 (台/日)※3
中央自動車道	高井戸～八王子	25.8	4	78,155	115,998
	八王子～河口湖	68.1	4→6	38,968	60,789
	大月ＪＣＴ～小牧ＪＣＴ	272.9	4	31,758	94,359
名神高速道路	小牧～八日市	87.5	4	49,248	78,103
長野自動車道	岡谷ＪＣＴ～安曇野	33.1	4	40,246	38,362
東名高速道路	東京～小牧※4	350.1	4→6	62,328	406,363
東海北陸自動車道	一宮ＪＣＴ～小矢部砺波ＪＣＴ	184.8	2→4	15,037	54,628
新東名高速道路	御殿場ＪＣＴ～豊田東ＪＣＴ	217.1	4	50,299	35,707
中部横断自動車道	増穂～双葉ＪＣＴ	16.0	2	3,617	2,703
北陸自動車道	朝日～米原ＪＣＴ	282.1	4	26,131	105,724
名古屋第二環状自動車道	名古屋南ＪＣＴ～名古屋西	43.6	4	48,864	172,100
東名阪自動車道	名古屋西～伊勢関	55.1	4	70,579	92,909
伊勢自動車道	伊勢関～伊勢	68.8	2→4	23,875	33,773
伊勢湾岸自動車道	豊田東ＪＣＴ～東海	30.6	4→6	75,943	128,662
	飛島～四日市ＪＣＴ	19.6	6	68,074	57,060
新名神高速道路	亀山ＪＣＴ～(甲賀土山)	18.8	4	44,872	-
紀勢自動車道	勢和多気ＪＣＴ～紀伊長島	34.1	2	7,905	5,007
舞鶴若狹自動車道	(小浜)～敦賀ＪＣＴ	39.0	2	6,686	1,556
新湘南バイパス	藤沢～茅ヶ崎海岸	8.7	4	26,671	44,643
西湘バイパス	西湘二宮～箱根口	14.5	4	29,451	42,858
東富士五湖道路	富士吉田～須走	18.0	2	8,834	16,453
小田原厚木道路	厚木～小田原西	31.7	4	32,443	69,278
伊勢湾岸道路	東海～飛島	6.1	6	87,501	96,370
首都圏中央連絡自動車道 (圏央道)	茅ヶ崎ＪＣＴ～海老名南ＪＣＴ	7.9	4	17,723	22,186
	海老名～(あきる野)	36.1	4	47,827	65,290
東海環状自動車道	豊田東ＪＣＴ～関広見	75.9	2→4	14,826	48,107
	養老ＪＣＴ～大垣西	6.0	2	2,982	2,982
八王子バイパス	相原～打越	(4.5)	4	25,572	25,572
安房峠道路	中ノ湯～平湯	5.6	2	2,986	2,986
合 計		2057.6			1,909,839

・端数処理の関係により、合計が合わない場合があります。

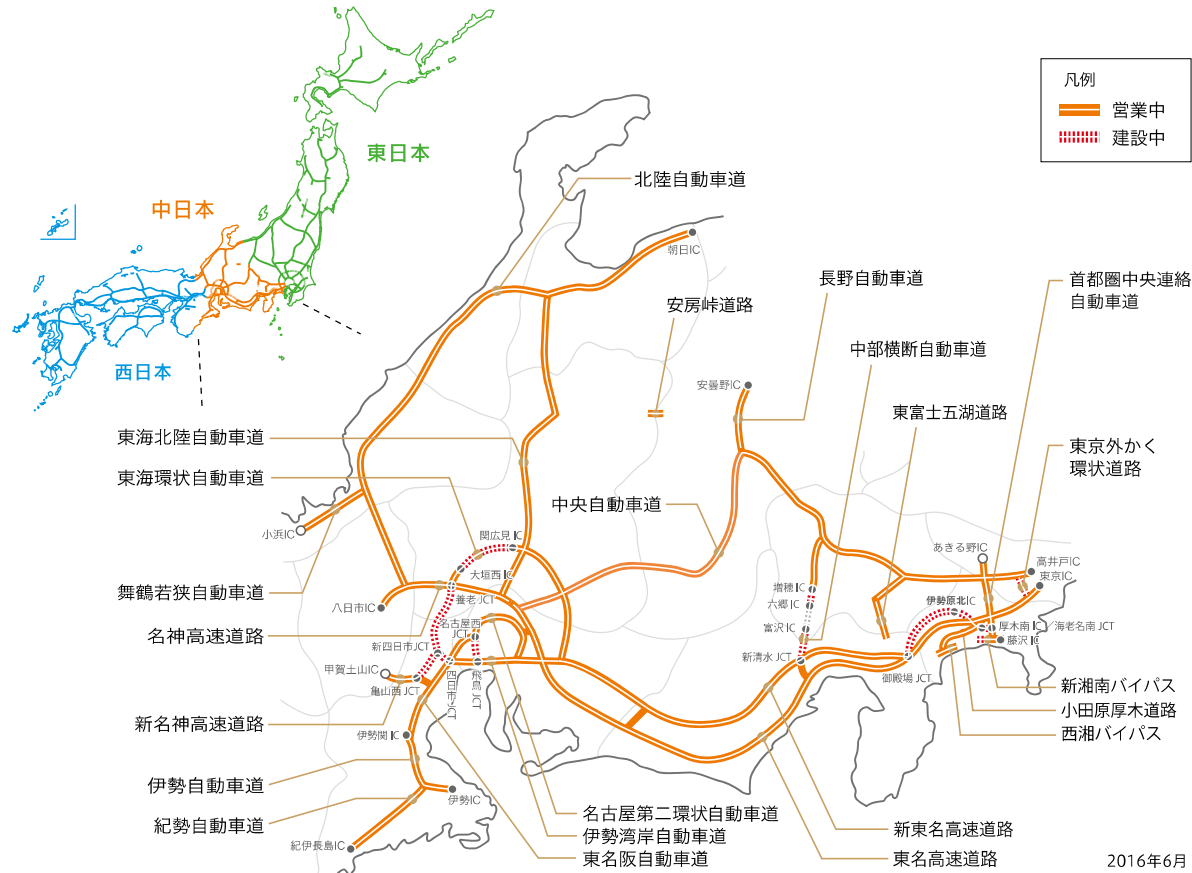
※1 整備計画における車線数を記載 ※2 平均断面交通量：区間毎(2つのインターチェンジ間)を通過した台数の平均値

※3 利用交通量：料金所を通過した台数の平均値(1回の利用につき1台カウント) ※4 海老名南ＪＣＴ～海老名を含む

開通延長と営業延長

年度	対象区間	開通延長 (km)	無料化延長 (km)	年度末の営業延長 (km)	開通・無料化年月日
2005	紀勢道(勢和多気)ＪＣＴ～大宮大台	13.4		1,687	2006年 3月11日
2006	中部横断道(増穂～南アルプス)	6.2		1,693	2006年12月16日
2007	圏央道(八王子)ＪＣＴ～あきる野	9.2		1,721	2007年 6月23日
	新名神(亀山)ＪＣＴ～甲賀土山	18.8			2008年 2月23日
2008	東海北陸道(飛騨清美～白川郷)	24.9		1,757	2008年 7月 5日
	紀勢道(大宮大台～紀勢大内山)	10.4			2009年 2月 7日
2009	東海環状道(美濃関)ＪＣＴ～関広見	2.9		1,761	2009年 4月18日
	圏央道(海老名)ＪＣＴ～海老名	1.9			2010年 2月27日
2010	名二環(名古屋南)ＪＣＴ～高針ＪＣＴ)	12.7		1,774	2011年 3月20日
2011	箱根新道		13.8	1,762	2011年 7月26日
	圏央道(高尾山～八王子)ＪＣＴ)	2.0			2012年 3月25日
2012	西富士道路		6.8	1,944	2012年 4月 1日
	新東名(御殿場)ＪＣＴ～三ヶ日)ＪＣＴ)	161.9			2012年 4月14日
	東海環状道(大垣西～養老)ＪＣＴ)	6.0			2012年 9月15日
	紀勢道(紀勢大内山～紀伊長島)	10.3			2013年 3月24日
2013	圏央道(海老名～相模原愛川)	10.1		1,949	2013年 3月30日
	圏央道(茅ヶ崎)ＪＣＴ～寒川北)	5.1			2013年 4月14日
2014	圏央道(相模原愛川～高尾山)	14.8		2,007	2014年 6月28日
	舞鶴若狹道(小浜～敦賀)ＪＣＴ)	39.0			2014年 7月20日
	圏央道(寒川北～海老名)ＪＣＴ)	4.3			2015年 3月 8日
2015	八王子バイパス		4.5	2,058	2015年10月31日
	新東名(浜松いなさ)ＪＣＴ～豊田東)ＪＣＴ)	55.2			2016年 2月13日
合計		409.1	25.1		

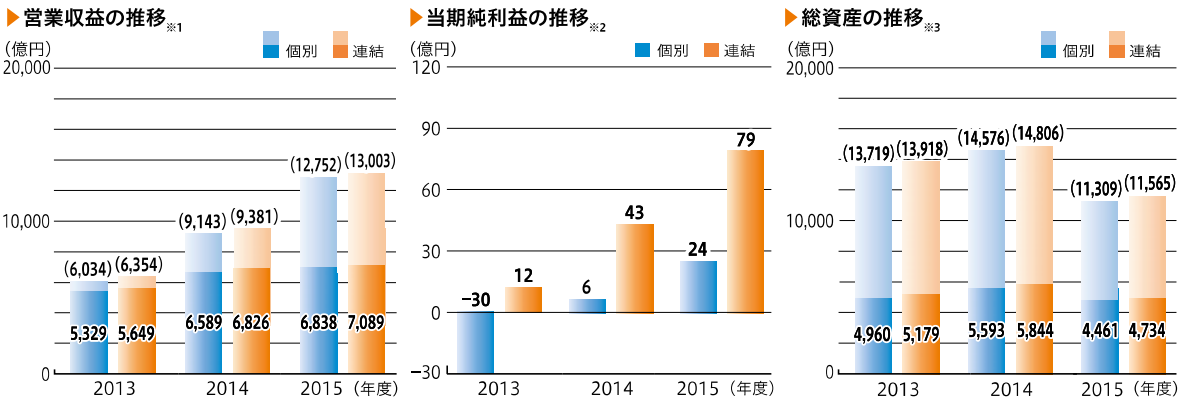
・端数処理の関係で合計が合わない場合があります。



会社概要

商号	中日本高速道路株式会社 (Central Nippon Expressway Company Limited)	2016年3月31日現在
代表者	代表取締役社長CEO 宮池 克人	
本社所在地	名古屋市中区錦2丁目18番19号	
設立年月日	2005年10月1日	
従業員数	2,112名 (グループ全体 9,804名)	
グループ会社	25社 (持分法適用関連会社 13社)	
資本金	650億円	
事業内容	高速道路の建設事業、保全・サービス事業、サービスエリア事業、その他の関連事業	

グループ業績



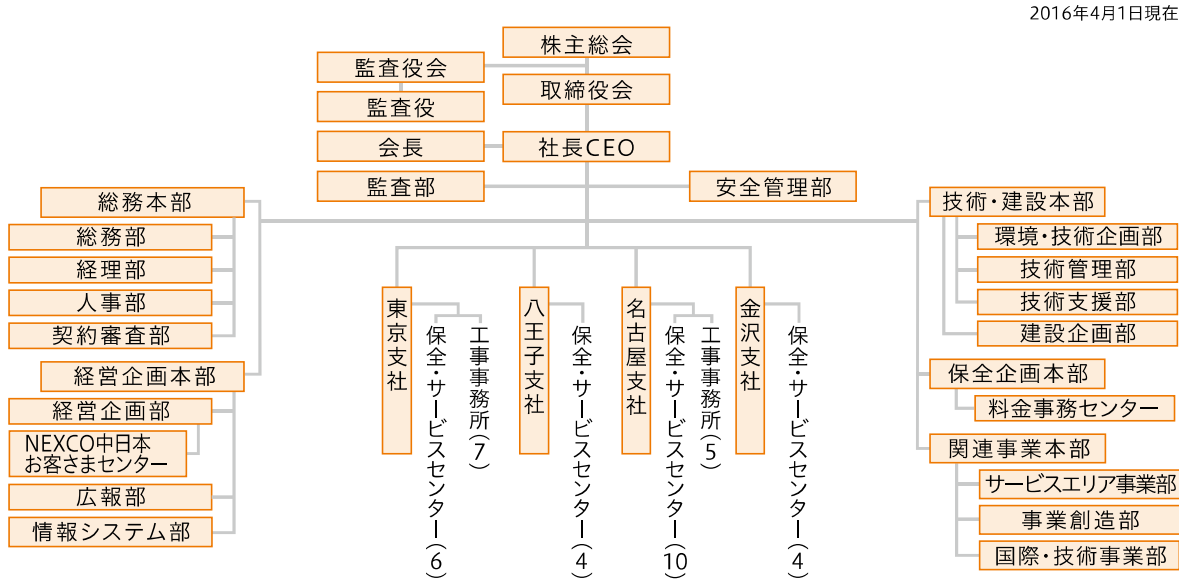
・当社は、建設中の道路資産を仕掛道路資産として資産に計上しています。完成した道路資産はその建設に要する費用に充てるために当社が負担した債務とともに独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構に引き渡しますが、その際、引き渡す債務の額を道路資産完成高として収益に計上します。このため、営業収益及び総資産は、高速道路の開通によって大幅に変動します。

※1 営業収益に関する摘要：料金収入・関連事業収入などを示しています。道路資産完成高を合算した総額は、括弧書きで示しています。

※2 当期純利益に関する摘要：連結の当期純利益は「親会社株主に帰属する当期純利益」を記載しています。

※3 総資産に関する摘要：会社資産など(総資産から仕掛道路資産を除いた資産)を示しています。仕掛道路資産を合算した総額は、括弧書きで示しています。

組織体制



NEXCO中日本グループ

連結子会社 25 社	保全点検 ■ 中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京(株) ■ 中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋(株) ■ 中日本施設管理(株)	人材サービス ■ NEXCO中日本サービス(株) その他の関連事業 ■ 中日本高速技術マーケティング(株) ■ (同)NEXCO中日本インベストメント ■ NEXCO中日本開発(株) ■ 箱根ターンパイク(株)
持分法適用関連会社 13 社	維持修繕 ■ 中日本ハイウェイ・メンテナンス東名(株) ■ 中日本ハイウェイ・メンテナンス中央(株) ■ 中日本ハイウェイ・メンテナンス名古屋(株) ■ 中日本ハイウェイ・メンテナンス北陸(株) ■ 中日本ロード・メンテナンス東京(株) ■ 中日本ロード・メンテナンス静岡(株) ■ 中日本ロード・メンテナンス東海(株) ■ 中日本ロード・メンテナンス中部(株) ■ 中日本ロード・メンテナンス金沢(株)	トラクターミナル ■ 北陸高速道路ターミナル(株)
サービスエリア ■ 中日本エクス(株) ■ 中日本ハイウェイ・リテール横浜(株) ■ 中日本ハイウェイ・リテール名古屋(株) ■ 中日本ハイウェイ・アドバンス(株)	料金収受 ■ 中日本エクストール横浜(株) ■ 中日本エクストール名古屋(株)	ICT ■ (株)NEXCOシステムズ
交通管理 ■ 中日本ハイウェイ・パトロール東京(株) ■ 中日本ハイウェイ・パトロール名古屋(株)	車両管理 ■ 中日本高速オートサービス(株)	技術開発・調査・研究 ■ (株)高速道路総合技術研究所
		保険代理店 ■ (株)NEXCO保険サービス
		料金収受機械保守 ■ ハイウェイ・トール・システム(株)
		海外事業 ■ 日本高速道路インターナショナル(株) (JEXWAY)

編集方針

本レポートは、ステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションツールとして、NEXCO中日本グループの事業活動のうち、社会からの期待に応えるために重要と考えているものを中心に、経営計画とその取組みを総合的に報告しています。安全性向上3カ年計画の取組み状況を報告するとともに、経営理念の実現に向けた具体的な取組みについて紹介しています。

・本冊子に記載している施策の実施予定や完了時期は、公表時点のものです。状況により見直すことがあります。

また、インターチェンジその他連絡施設などの名称には仮称のものを含まず、表中のインターチェンジ名称は、ICという表記を略して記載しています。

