NEXCO中日本レポート2018

NEXCO中日本レポート2018

経営計画 チャレンジVファイブ 2016-2020

中日本高速道路株式会社

VEGETABLE OIL INK

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。

2018年6月発行　第2版

中日本高速道路株式会社
名古屋市中区錦 2-18-19
三井住友銀行名古屋ビル 〒460-0003
TEL:052-222-1620　FAX:052-232-3736
http://www.c-nexco.co.jp/

もっと安全に、もっとスムーズに

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。

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

目 次

NEXCO中日本グループの概要 …… 3
トップメッセージ …… 7
経営計画チャレンジV 2016-2020 …… 8
事業の枠組み …… 13
コーポレートガバナンス …… 14
ステークホルダーコミュニケーション …… 17
NEXCO中日本グループのCSR …… 19

特 集
安全性向上への不断の取組み …… 21

各事業の今とこれから
- 高速道路の建設 …… 27
- 高速道路の保全・サービス …… 31
- サービスエリア …… 37

未来へつなぐ基盤づくり
- 技術開発 …… 41
- 地域 …… 43
- 人財 …… 45
- 生産性向上 …… 47
- 環境 …… 49

データ集 …… 55

NEXCO中日本レポートの発行にあたって

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。

・本レポートに記載している施策の実施予定や完了時期は、公表時点のものであり、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、休憩施設などの名称には仮称のものを含み、「IC」、「JCT」、「SA」、「PA」と略記しています。

主要施策など

主要施策に対応する具体的な取組み

NEXCO中日本グループの概要

当社グループの事業は、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

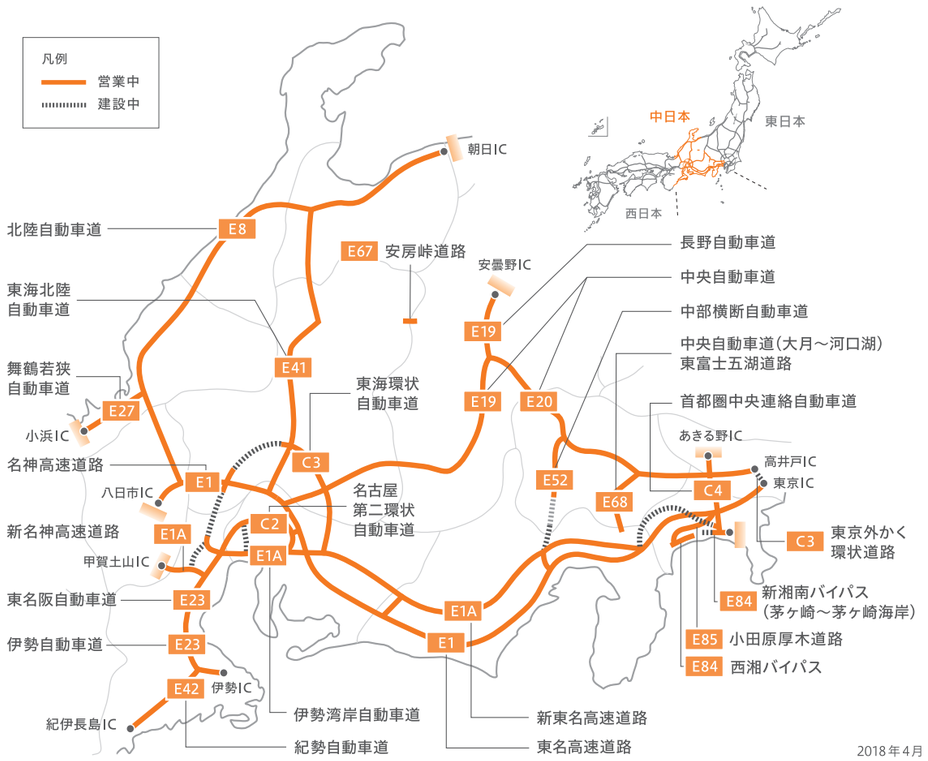
関連事業

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

その他事業

インターチェンジ周辺等地域開発事業、
観光振興事業、海外事業、技術外販事業など



2018年4月

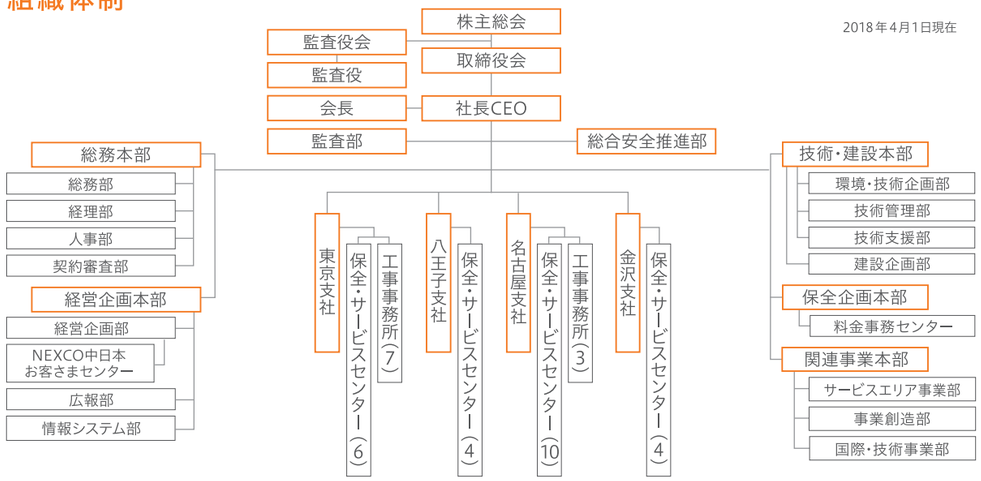
会社概要

2018年3月31日現在

商　　号	中日本高速道路株式会社（Central Nippon Expressway Company Limited）
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	2,085名〔グループ全体 10,183名〕
グループ会社	25社〔持分法適用関連会社 12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、その他事業

組織体制

2018年4月1日現在



NEXCO中日本グループ

2018年4月1日現在

連結子会社 25社

サービスエリア
- 中日本エクシス㈱
- 中日本ハイウェイ・リテール横浜㈱
- 中日本ハイウェイ・リテール名古屋㈱
- 中日本ハイウェイ・アドバンス㈱

料金収受
- 中日本エクストール横浜㈱
- 中日本エクストール名古屋㈱

交通管理
- 中日本ハイウェイ・パトロール東京㈱
- 中日本ハイウェイ・パトロール名古屋㈱

保全点検
- 中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京㈱
- 中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋㈱
- 中日本施設管理㈱

維持修繕
- 中日本ハイウェイ・メンテナンス東名㈱
- 中日本ハイウェイ・メンテナンス中央㈱
- 中日本ハイウェイ・メンテナンス名古屋㈱
- 中日本ハイウェイ・メンテナンス北陸㈱
- 中日本ロード・メンテナンス東京㈱
- 中日本ロード・メンテナンス静岡㈱
- 中日本ロード・メンテナンス東海㈱
- 中日本ロード・メンテナンス中部㈱
- 中日本ロード・メンテナンス金沢㈱
- ㈱東京ハイウエイ
- ティーシーメンテナンス㈱
- ㈱高速保全
- ㈱デーロス・ジャパン

車両管理
- 中日本高速オートサービス㈱

人材サービス
- NEXCO中日本サービス㈱

持分法適用関連会社 12社

その他の関連事業
- 中日本高速技術マーケティング㈱
- （同）NEXCO中日本インベストメント
- NEXCO中日本開発㈱
- 箱根ターンパイク㈱

トラックターミナル
- 北陸高速道路ターミナル㈱

ICT
- ㈱NEXCOシステムズ

技術開発・調査・研究
- ㈱高速道路総合技術研究所

保険代理店
- ㈱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㈱

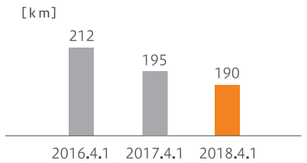
海外事業
- 日本高速道路インターナショナル㈱（JEXWAY）
- FCC Infrastructure Investment Joint Stock Company

NEXCO中日本グループの概要

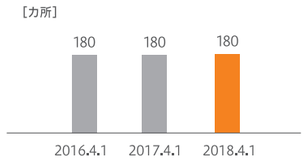
NEXCO中日本グループのあゆみ

高速自動車国道の延長

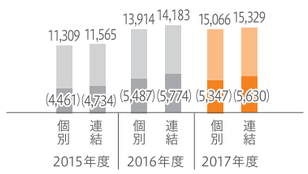
高速道路建設延長※1 **190**km



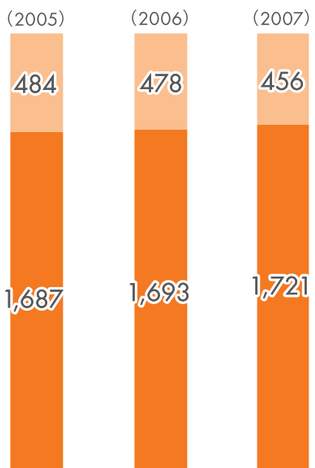
サービスエリア数※2 **180**カ所



総資産※5 （連結） **15,329**億円

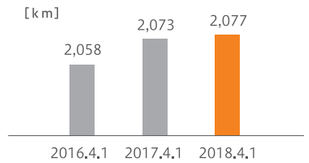


NEXCO中日本の建設延長と営業延長 [km]（年度）

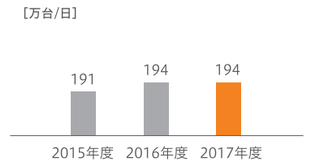


数字で見るNEXCO中日本グループ

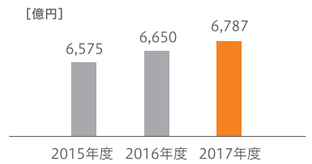
高速道路営業延長 **2,077**km



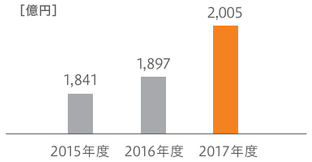
高速道路利用台数 **194**万台/日



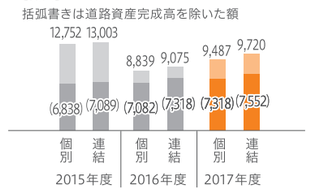
高速道路料金収入 **6,787**億円



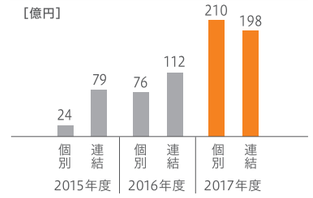
サービスエリア店舗総売上高※3 **2,005**億円



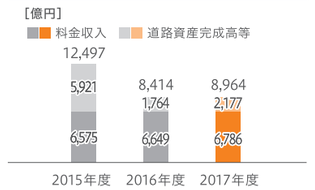
営業収益※4 （連結） **9,720**億円



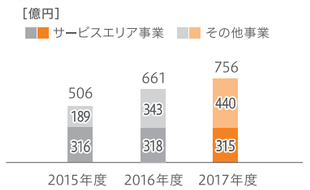
当期純利益※5 （連結） **198**億円



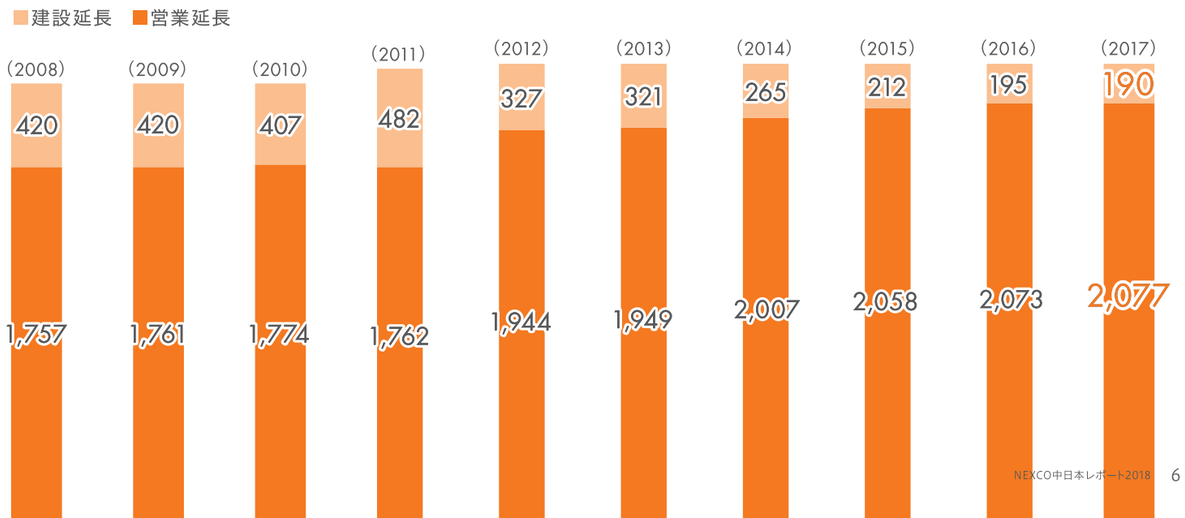
高速道路事業の営業収益（連結） **8,964**億円



関連事業の営業収益（連結） **756**億円



※1 高速自動車国道の延長については整備計画延長としています。
※2 上下線いずれからも利用できるものは1カ所と数えており、第三セクターが営業する施設10カ所及び無人の施設15カ所を含みます。このほか、当社が土地・建物を所有していないサービスエリアが22カ所あります。
※3 第三セクターが営業する施設の売上高を含みます。
※4 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、引き渡す道路資産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。
※5 「親会社株主に帰属する当期純利益」を記載しています。



トップメッセージ

高速道路は、人々の生活に深く根ざし、永く将来にわたり我が国の文化・産業の発展に寄与する重要な社会基盤です。当社グループは、安全で安心・快適にご利用いただけるサービスを24時間・365日提供するとともに、経営方針である「(1)高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み」、「(2)安全・快適を高める技術開発の推進」、「(3)社会・経済の変化も見据えた地域活性化への貢献」、「(4)社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化」を踏まえた、高速道路ネットワークの整備、リニューアルプロジェクトによる老朽化対策、ICTを活用する技術開発、地域活性化や生産性向上などの社会課題の解決に取り組み、社会の信頼と時代の要請に応え続けながら、更なる高みをめざして挑戦し続けています。

当社グループは、経営方針の最上位に「高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み」を位置づけています。お客さまに安全を提供し続けること、そのために当社グループの安全文化を常に高いレベルで維持し続けることは企業経営の根幹です。私たちは2012年12月の中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故を決して忘れることなく、『安全性向上への「5つの取組み方針」』に基づき、高速道路の安全性向上という永遠の挑戦課題に取り組んでいきます。

2015年9月、国連において「持続可能な開発目標(SDGs)」が採択され、我が国においても、企業が事業活動を通じて社会的課題の解決に貢献しようという動きが広がっています。当社グループはこの目標を支持し、高速道路事業をはじめとする事業活動を通じて社会の持続可能な発展に貢献すべく、CSRと経営施策を一元的に推進しています。引き続き社会・環境・ガバナンスにおける取組みを積極的に推進し、さらに企業価値を向上させていくため、「社会の変化」や「社会の要請」を的確に捉え、安全で安心・快適な高速道路をいかに効率的・効果的にお客さまにご提供できるか、いかに大きな付加価値をご提供できるかなど、グループ全体の生産性向上に継続的に取り組み、高速道路の未来へ向け経営基盤を強化していきます。

このレポートは、安全性向上に関する施策をはじめとする経営計画チャレンジVと、私たちの日々の取組みの成果をご紹介するものです。安全を最優先に、高速道路の未来へ向けて、ステークホルダーの皆さまの期待に応え続けられるよう、グループ社員一人ひとりが「私たちの仕事が社会を支えている」、そして「今後の社会の発展をも支えていく」という矜持を持ち、グループ一丸となって経営理念で掲げた「社会的使命」を果たしていきます。本レポートを是非ご一読いただき、今後の当社グループの取組みに忌憚のないご意見を賜りますよう、お願い申し上げます。

中日本高速道路株式会社
代表取締役社長CEO　**宮池 克人**

経営計画チャレンジV 2016-2020

2016年4月、民営化10年の節目と安全性向上3カ年計画の完了を機に、民営化後20年、更に遠く将来を俯瞰した上で2020年度までに達成すべき目標として「経営計画チャレンジV 2016-2020」を策定しました。次ページに示すとおり、5カ年の企業活動の軸として定めた経営方針に基づく経営施策をグループ一体となって着実に実行することで、ステークホルダーの皆さまの期待に応えるとともに、2020年度以降の方向性も見据えながら、経営理念で掲げた社会的使命を高いレベルで果たしていきます。

「経営理念・私たちの役割」はNEXCO中日本グループの普遍の社会的使命です。6つの基本姿勢を拠りどころに、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、更なる高みをめざします。

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カ年の取組み

現在

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

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

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への支援
・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.21～26「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、CO_2削減など地球環境に配慮します。

経営方針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。

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

社会・経済情勢の変化に伴い生じるニーズも見据え、当社グループのノウハウを活用した地域との協働により、地域が抱える課題の解決や、地域の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

業務効率を高める技術開発、組織相互の業務分担や組織体系の最適化、情報システムの最適化による生産性の向上や、当事者意識と高いコンプライアンス意識を有する人財の育成などの取組みにより、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

2017年度の振り返り

5カ年計画の2年目である2017年度においては、新東名高速道路 海老名南JCT～厚木南IC間2kmと東海環状自動車道（東海環状道）養老JCT～養老IC間3kmの新規開通、6つのスマートインターチェンジの運用開始、東名阪自動車道 四日市地区における渋滞対策の効果発現、高速道路リニューアルプロジェクトの計画的な実施など、経営方針の最上位に掲げた「高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み」を着実に進展させることができました。また、経営方針の2～4番に掲げた技術開発、地域活性化、経営基盤強化の各取組みについても、橋梁の鉄筋などの金属腐食の抑制を目的とした新たな凍結防止剤の開発、観光施設の入園などがセットになった新たなドライブプラン販売の本格開始、グループ全体の生産性を高めるための業務プロセスの見直しや人財育成など、着実に進捗しています。

今後の取組み

2018年度においては、これまでの取組みの進捗を踏まえつつ、2020年度の目標達成に向けて、高速道路のネットワーク整備やリニューアルプロジェクトなどの「高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み」をはじめ、技術開発、地域活性化、経営基盤強化の取組みをグループ一体となって推進します。あわせて、熊本地震での橋梁の被災状況を踏まえた耐震補強対策や東海環状道の整備、大雪をはじめとする荒天時の通行確保など、新たに生じた経営課題や社会的要請に対応する施策を着実に推進していきます。

財務計画

（億円、税抜、グループ連結）

			2017年度 計画	2017年度 実績	2018年度 計画	2020年度 計画
	建設事業	道路資産完成高 道路資産完成原価	3,557 3,557	1,456 1,456	7,760 7,760	16,560 16,560
		営業利益	0	0	0	0
		開通延長(新設)累計(2016年度～) (道路資産完成高累計・2016年度～)	20km 4,638	20km 2,537	74km 10,297	173km 28,002
	保全・サービス事業	道路資産完成高 道路資産完成原価	1,452 1,452	713 713	2,062 2,062	2,202 2,202
		高速道路料金収入 道路資産賃借料 営業費用等	6,310 4,339 1,971	6,793 4,927 1,866	6,449 4,400 2,077	6,632 4,532 2,100
		営業利益	0	21	△28	0
高速道路事業		営業利益	0	21	△28	0
関連事業		営業利益	41	50	41	56
全社計		営業利益	41	71	13	56

・高速道路事業の計画値について
国土交通大臣の認可を受けた平成30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。

経営計画チャレンジV 2016-2020

重要業績評価指標（KPI）

当社グループは、グループの現在の姿を示す指標として重要業績評価指標（KPI）を設定しています。
これらの指標によって施策の達成状況を把握し、効果的に事業を進めることで皆さまの期待にお応えします。

経営方針	指標名	指標の説明	2017目標	2017実績		2018目標	2020目標	単位	関連ページ
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	・2014年度から2018年度の5カ年で完了予定	77	79	目標達成	100	100（2018年達成）	%	P.33
	新規開通延長※1	・2016年度からの累計延長	20	20	目標達成	74	150	km［累計］	P.27・28
	暫定2車線の4車線化延長		0	0	目標達成	41	41		
	交通集中に起因する渋滞量	・交通集中に起因する渋滞量	71.4	86.5	目標未達	84.0	75.8	千km・時間	P.34
	お客さま満足度	・JCSI（日本版顧客満足度指数）準拠の調査から算出（100点満点） ・高速道路事業とサービスエリア事業の平均値	64.5	63.2	10%未満の未達	64.7	65.2	点	P.18
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※1	・（下段）は2017年度整備数	36（+8）	34（+6）	10%未満の未達	40	53	カ所［累計］	P.27・28
	サービスエリア店舗売上高	・ガソリンスタンド及び第三セクターが営業する施設の売上を除く売上高	1,260	1,232	10%未満の未達	1,266	1,300	億円	P.37～40
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	・2006年度からの累計額 ・（下段）は2017年度削減額	427（+13）	420（+6）	10%未満の未達	432	452	億円［累計］	P.16
	コンプライアンスに関するeラーニング受講率	・コンプライアンスに関するeラーニングによる研修の受講率	100	100	目標達成	100	100	%	P.15
	コンプライアンス意識浸透度	・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	100	95	10%未満の未達	100	100	%	
	女性採用比率※2	・新卒採用の女性社員比率	30以上	44	目標達成	30以上	30以上	%	P.45・46

※1　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。
※2　指標の対象はNEXCO中日本

【凡例】2017年度達成状況
■ 目標達成　■ 10%未満の未達　■ 10%以上の未達

実績管理KPI

経営方針	指標名	指標の説明	2016実績	2017実績	単位	関連ページ
高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み	補修数（①橋梁）	・診断区分Ⅲの補修対象箇所数 ・点検年度から5カ年以内に補修完了する計画 ・2014年度点検からの累計	29	62（単年度33）	橋［累計］	P.33
	補修数（②トンネル）		12	28（単年度16）	チューブ［累計］	
	補修数（③道路附属物）		8	14（単年度6）	基［累計］	
	橋梁の耐震補強完了率	・15m以上の橋梁数に占める耐震性能2を有する橋梁数の割合	88	88	%	
	年間利用台数	・支払い料金所における年間の通行台数	706	710	百万台	ー
	ETC2.0利用率	・全通行台数（総入口交通量）に占めるETC2.0利用台数の割合	12.9	16.6	%	P.34
	お客さまの安心感	・CS調査における「NEXCO中日本の道路は、安全に安心して運転できる」と感じられるお客さまの割合	73.1	71.6	%	P.18
	死亡事故率	・走行車両10億台キロあたりの事故死亡者数	1.5	1.7	人/10億台キロ	P.34・35
	渋滞量（総計）	・渋滞している距離の長さに時間の長さを乗じたものの合計	131.9	155.9	千km・時間	P.34
	通行止め時間（災害・悪天候）	・災害・悪天候に伴う年間の通行止め時間	284	1,609	時間	P.35
	通行止め時間（事故・その他）	・事故・その他に伴う年間の通行止め時間	620	920	時間	
	通行止め時間（工事）	・工事に伴う年間の通行止め時間	1,689	1,532	時間	
	逆走事故件数	・逆走による事故発生件数	9	7	件	
	更新事業に係る債務引渡額	・特定更新等工事（リニューアルプロジェクト）に係る独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構への債務引渡額	49（単年度40）	185（単年度136）	億円［累計］	P.32・33
	CO_2削減量	・一般道路から高速道路への交通転換に伴う走行車両からのCO_2排出量、及び事業活動における排出量の削減効果	1,874	1,861	千t-CO_2	P.50
社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化	総労働時間※2	・一人あたりの年間総労働時間	2,031	2,052	時間/年	P.45・46
	女性管理職数※2	・リーダー職相当以上の女性社員数	6	7	人	
	ES調査値※2	・社員の働きがい（5点満点）	3.79	3.77	点	

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（機構）とともに創立しました。

建設事業

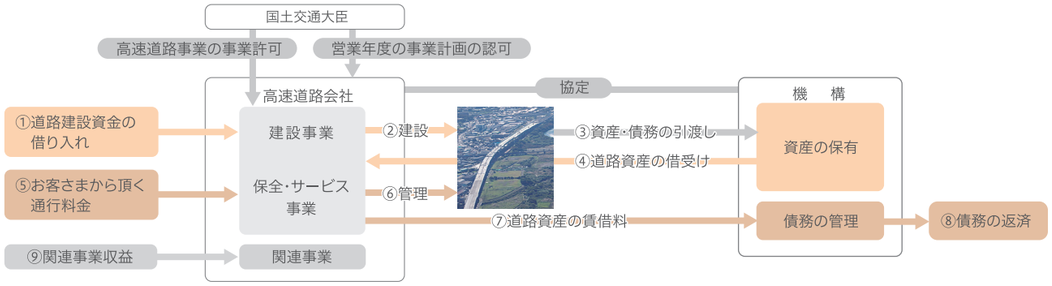
①道路建設資金を借り入れ、②高速道路を建設し、③完成した高速道路資産は、その建設に要した借入金等の債務とともに機構に引き渡します。
引き渡す債務の額を道路資産完成高（収益）に、引き渡す高速道路資産の額を道路資産完成原価（費用）に計上します。

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を、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。



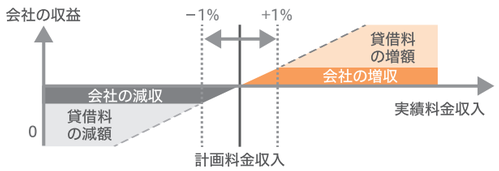
協定上の賃借料、料金収入及び管理費

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）。

計画賃借料 ＝ 計画料金収入 － 計画管理費

変動賃借料

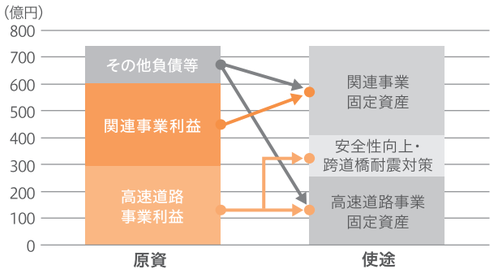
機構との協定には、料金収入が計画に対して一定以上増減した場合に賃借料を増減する「変動賃借料」制度が定められており、料金収入の変動が会社の損益に与える影響を限定しています。
変動賃借料適用の基準となる料金収入の変動額は、計画料金収入の1%（安房峠道路は4%）です。



事業利益の活用状況

2017年度までに当社が計上した利益の累計は603億円で、これらは事業用固定資産の取得や、道路構造物の安全対策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571億円を投資したほか、高速道路の安全性向上及び地方公共団体などが管理する跨道橋の耐震対策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150億円を取り崩しました。

・金額は、第1期から第13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などは、その他負債等を原資としています。
・計上した利益の累計は、厚生年金基金の代行返上に伴う利益を含んでおりません。

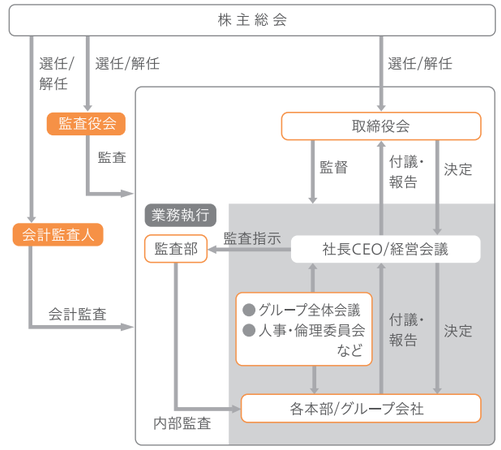


コーポレートガバナンス

業務の適正を確保するために必要な体制を構築しつつ、経営の効率性と事業の健全性・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2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。



2018年4月1日現在

社内の重要会議

取締役会を原則月1回定期的に開催し、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、執行役員などをメンバーとする経営会議を定期的に開催し、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的に開催し、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、また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る仕組みを構築しています。

情報セキュリティの強化

情報セキュリティ統括担当役員（CISO）のもと、日々高まっているインターネットやメールに対する脅威のほか、システム障害など情報システムのインシデントに対し、グループ一体となってソフト・ハード対策に取り組んでいます。

▮情報漏えい対策の取組み

ソフト対策として、誤操作・管理ミスや標的型メール攻撃を防ぐため、eラーニングや研修、訓練など社員の意識向上を図っています。また、ハード対策としてインターネットの閲覧制限、ウイルス対策、不正アクセス対策、添付ファイル自動暗号化などを行っています。

▮情報システムの信頼性向上の取組み

システム・ネットワークの二重化などとあわせて、障害発生時に即時対応できるよう、各種対応計画書を整備しています。

▮情報セキュリティインシデント対策の取組み

グループ会社を含めた「NEXCO中日本CSIRT※」の体制を整え、セキュリティ対策を強化しています。

※コンピュータ・セキュリティ・インシデント・レスポンス・チーム

コーポレートガバナンス

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ています。

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」は、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。

コンプライアンスの推進

当社グループがめざすコンプライアンスの推進に向けて、2018年度は、取組方針や具体策を定めた「風通しの良い職場づくり（スマイル・コンプライアンス）行動計画」を新たに作成し、各職場におけるコンプライアンス・タイムの実施などに取り組んでいます。
また、毎年12月の「コンプライアンス推進月間」には、社外有識者による講演会やeラーニングによる研修などを集中的に実施しています。

当社グループがめざすコンプライアンス

グループCCO会議の開催

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会議を毎年開催し、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、公益通報窓口である「コンプラホットライン」や、「ハラスメント相談窓口」を設置するほか、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。

コンプライアンスに関する指標　（年度）

項　目	2017実績	2018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	100%	100%	100%
コンプライアンス意識浸透度	95%	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、入札及び契約手続に関する意見や勧告に基づく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、契約結果などを当社ウェブサイトにて積極的に開示しています。

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

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、CSR調達を推進しています。2017年度は、当社の取引先約100社に自社のCSRに関する取組み状況について、セルフチェックを実施していただきました。
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・労務単価などの積算基準の見直しにより、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
2.公正な取引
3.人権・労働
4.安全・衛生
5.環境
6.品質の確保
7.情報公開
8.情報セキュリティ
9.社会貢献
10.危機対応

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。

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、2018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5.2兆円です。

データ1

コスト削減

高速道路を早期に、かつできるだけ少ない国民負担のもとで建設するために、現場での創意工夫や新技術・新工法の開発・採用に取り組んでいます。
2017年度は、建設事業において、伐採木の再生可能エネルギーとしての活用による費用の縮減など、3件・6億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452億円の建設コスト削減をめざします。

資金調達とIR活動

当社は、外債（非政府保証）を含む社債の発行を主軸に、低利で安定的な資金調達を行っています。
従来の円、米ドル、豪ドルに加え、2017年度は、香港ドル建ての社債を発行しました。
また、有価証券報告書、報道機関への発表、ウェブサイトなどにより、企業情報を適時適切に開示しているほか、投資家の皆さまが事業活動への理解を深められるよう「ONE on ONEミーティング」や現場見学会を開催するなど積極的なIR活動に努めています。
格付けは、R&I、Moody's、JCRの3社から、日本国債と同格の高い信用の格付けを取得しています。

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

データ2

通行料金などの適切な回収

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、料金所にカメラを設置し、車両を特定することで適正な通行料金の徴収に努めています。不正を行う悪質者に対しては、警察の捜査に積極的に協力するなど強い姿勢で臨んでいます。
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の確実な回収に取り組んでいます。

分かりやすくタイムリーな広報

パブリシティ、ウェブサイトなど各種広報ツールの活用や現場公開を通じて、ステークホルダーの皆さまに当社事業へ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。
また、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。

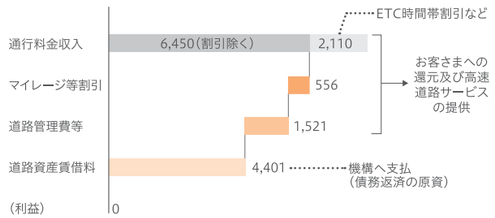
点検技術をお客さまや報道関係者へ公開

コミュニケーション・プラザ川崎
（2018年3月リニューアルオープン）

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。
スタッフがご案内しますので、お気軽にお越しください。

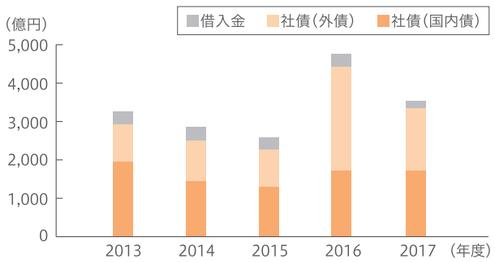
WEB 詳しい情報はこちらをご覧ください。
http://www.c-nexco.co.jp/corporate/prkan/

データ1　2018年度事業計画　高速道路事業［億円］



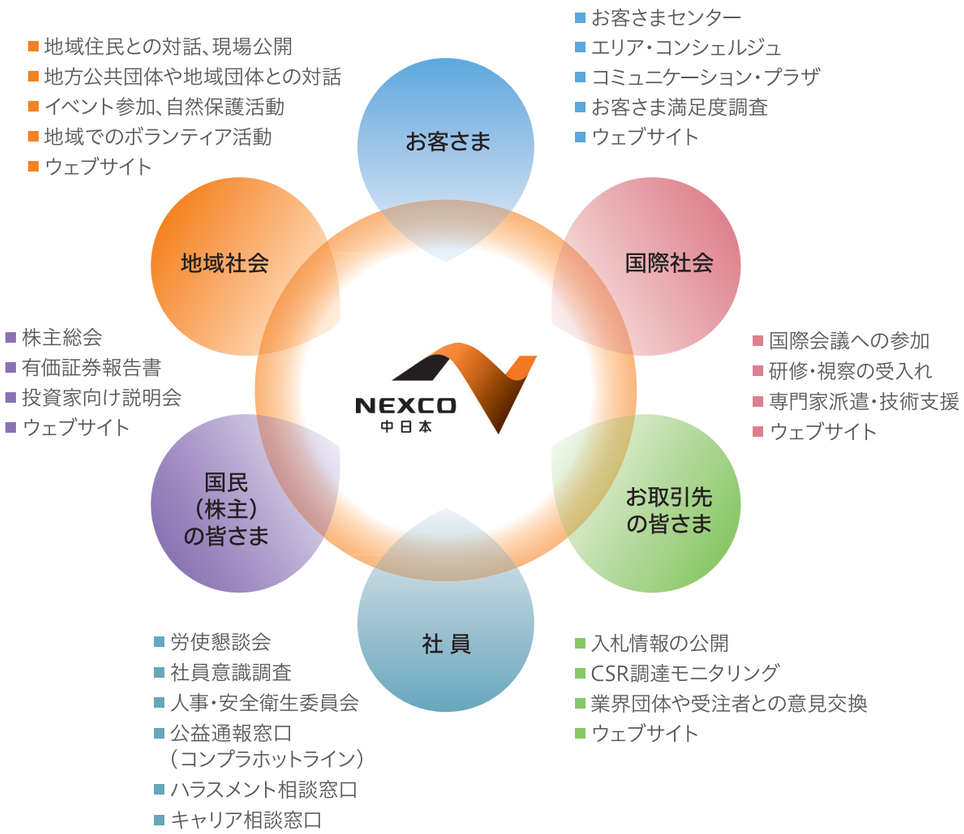
・高速道路事業における損失については、高速道路事業に係る利益剰余金を活用した、地方公共団体などの管理する跨道橋の耐震対策（28億円）を含みます。

データ2　資金調達額の推移



ステークホルダーコミュニケーション

当社グループは、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の皆さま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

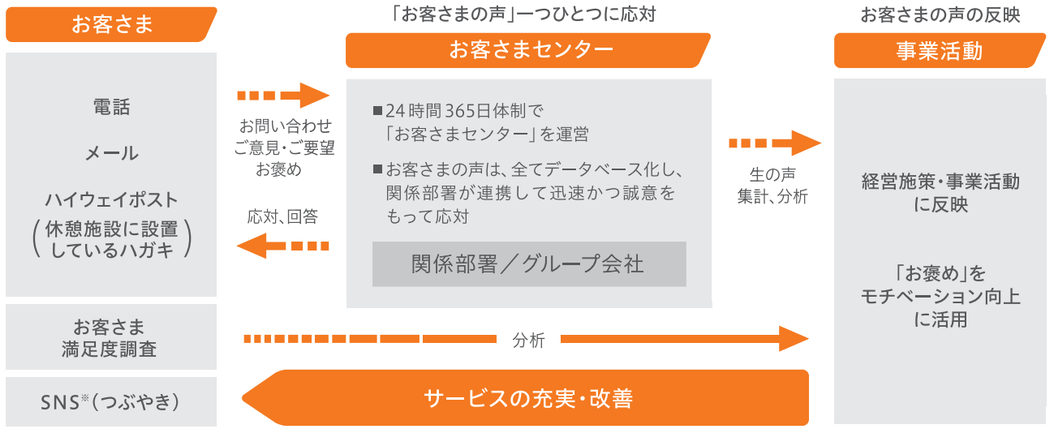
当社グループのコーポレート・ステートメントは、私たちの取組みを通じてステークホルダーの皆さまに提供する価値を表現しています。

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。

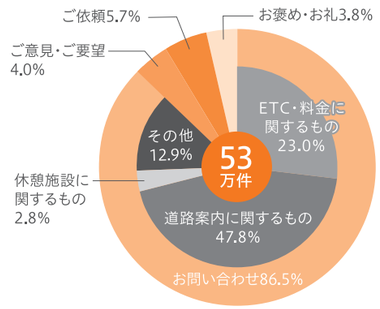
お客さまの声の反映

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し、サービスの充実や改善に活用しています。2017年度は、53万件以上のお問い合わせやご意見、お褒めをいただきました。いただいたご意見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。



当社は、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。
※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（2017年度）



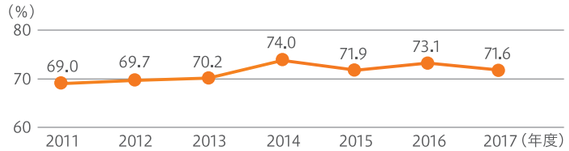
お客さま満足度

（年度）

項　目	2017実績	2018目標	2020目標
お客さま満足度	63.2点	64.7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」と感じるお客さまの割合）



お客さまの声にお応えし改善した事例

お客さまの声

「駐車場から店舗に向かう階段が急です。」
（北陸自動車道 小矢部川SA［上り線］）

改善内容

階段を緩やかにし、手すりを増設しました。

改善前

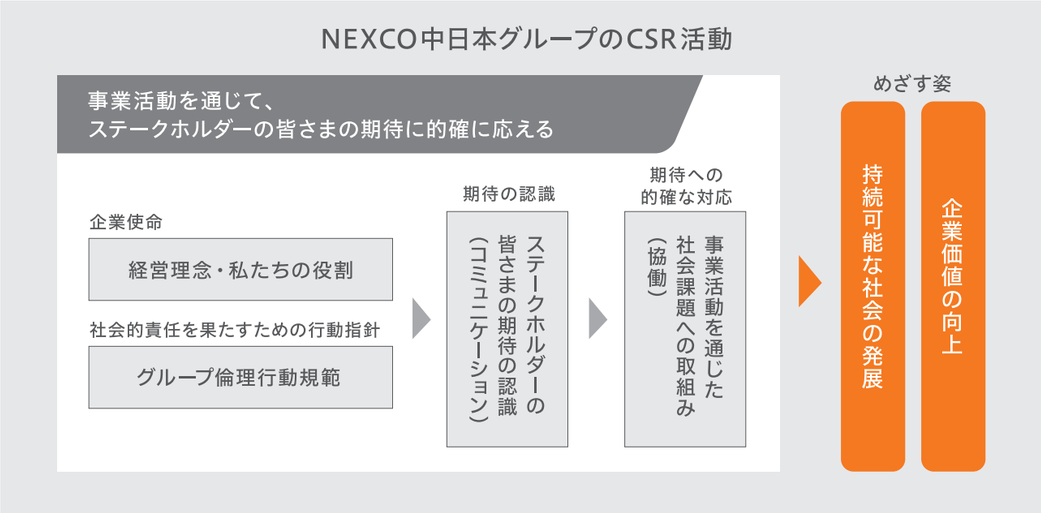
・スロープは設置済み

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

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ていくことが、当社グループのCSR活動です。
私たちは、ステークホルダーの皆さまとの対話と協働のもと、事業活動を通じて社会課題に取り組むことで、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推進体制

当社グループは、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。
CSR活動の課題や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）によって把握することで、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。

WE SUPPORT
UN GLOBAL COMPACT

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS
世界を変えるための17の目標

当社は、2015年9月の国連サミットで採択された17の「持続可能な開発目標（SDGs）」を支持し、高速道路事業をはじめとする事業活動を通じて社会的課題の解決に取り組むことで、世界の持続可能な発展をめざします。

CSR活動の重点テーマ

ステークホルダーの皆さまからの期待を社会・環境・ガバナンスの3つの側面で「重点テーマ」として特定しています。この「重点テーマ」を確実に経営計画に反映し、CSRと事業活動を一元的に推進することで、社会的課題と向き合い課題解決に貢献します。
また、「持続可能な開発目標（SDGs）」の達成に向けて、CSR活動の推進を通じて寄与していきます。

	CSR活動の重点テーマ		SDGsとのつながり
社会	**安全・安心で持続可能な社会基盤の構築**	・質が高くて信頼できる強靭な道路インフラの実現 ・自然災害に対する強靭性及び適応力の強化 ・技術開発の促進、技術革新への対応 ・高齢者、障がい者、女性、子どもなどのニーズへの配慮 ・老朽化への対応、構造物の安全性向上 ・道路インフラの効率的な活用 ・交通事故による死傷者削減 ・維持管理ノウハウの高速道路外での活用	9 産業と技術革新の基盤をつくろう
社会	**持続可能な都市や地域コミュニティの発展への支援**	・都市や地域の良好なつながりの支援 ・地域の産業活性化、観光活性化の支援	11 住み続けられるまちづくりを
環境	**地球温暖化の抑制と地域環境への配慮**	・地球温暖化の抑制 ・資源の3Rの推進 ・地域環境への配慮	13 気候変動に具体的な対策を
ガバナンス	**社会から信頼されるガバナンス・内部統制の強化**	・高い倫理観に根ざした企業文化の醸成 ・事業運営の透明性、効率性の向上 ・社会的要請への適切な対応	

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などを通じ、様々な社会貢献活動に取り組んでいます。グループ社員が参加するボランティア活動は2011年度から実施し、人手不足に直面している農山村の課題解決、活性化に地域住民とともに取り組んでいます。2017年度は、4県7地区で延べ400人のグループ社員が参加しました。
また、地域社会の一員として、就労体験や現場見学、安全講習会などを通じて、次世代を担う学生や子供たちに高速道路の役割や交通安全を学ぶ機会を提供しています。

2017年度　社会貢献活動参加人数 15,000人・日

保育園児の車両見学会

TOPICS　「SDGs」の浸透をめざして

当社では、CSRの基本的な考え方や最新の動向について理解を深め、社員一人ひとりへのCSRの更なる浸透を目的に社内研修を実施しています。2017年度からは、国内の企業や行政、教育現場において急速に普及している「SDGs」について取り上げ、当社グループが取り組むCSR活動の重点テーマと「SDGs」との関係性を説明するなど、社内研修の充実を図るとともにCSRの浸透に努めています。

社員研修の様子

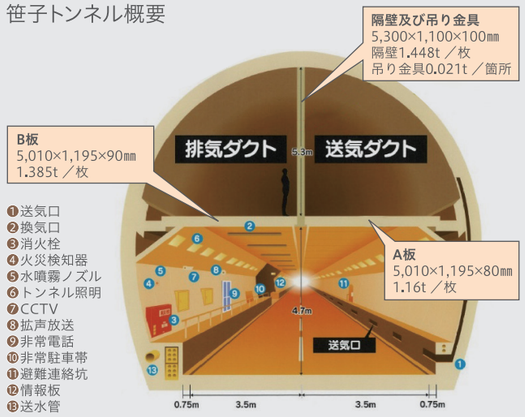
特 集　安全性向上への不断の取組み

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

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た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。

笹子トンネル概要



NEXCO中日本グループでは、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「安全性向上3カ年計画」を策定・実行しました。道路構造物の安全対策については2015年度で完了しましたが、高速道路の「安全性向上」という永遠の挑戦課題に取り組むため、「安全性向上3カ年計画」を継承した『安全性向上への「5つの取組み方針」』を新たに定め、「二度とこのような事故を起こしてはならない」という深い反省と強い決意を胸に、不断の取組みを進めています。

安全性向上への「5つの取組み方針」

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つの取組み方針」に基づき、安全性向上の取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。

「5つの取組み方針」に基づく主な取組み

1 安全を最優先とする企業文化の醸成

【2018年度に向けて】

- 笹子トンネル天井板落下事故の尊い教訓の風化防止、安全を最優先とする経営理念等の更なる浸透、コミュニケーションの充実による価値観の共有など、風通しの良い職場づくりを通じ、グループ全体での安全文化の醸成に向けて、安全の原点に立ち返り、グループ一体となった取組みを地道に継続していきます。
- 経営陣並びに各職場の所属長は、安全を最優先とする経営理念や経営方針を自らの言葉で社員に伝えて更なる浸透を図るとともに、協働するグループ会社などを含めた職場でのコミュニケーションがより円滑になるよう取り組んでいきます。
- 経営陣は、グループ全体の現場の声に耳を傾け、現場の状況・課題を正確に把握するためにも、具体的な行動をとるとともに、現場の声へのフィードバックに努め、部門間・グループ内の共通認識を高めていきます。
- 自律的なリスクマネジメントを推進するため、現場との対話を深め、グループ一体で再潜在化リスク防止などの更なるリスク意識の浸透に取り組んでいきます。

「安全の日」をはじめとしたグループ一体の取組み

12月2日をNEXCO中日本グループの「安全の日」とし、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などを実施しています。
追悼慰霊式では、ご遺族さまのお気持ちにお応えしつつ、グループを挙げて笹子トンネル天井板落下事故の尊い教訓の風化防止に努めるべく、事故後に入社した若手社員や第一線で現場を担う社員及びグループ社員なども参列するとともに、参列できないグループ社員に向けて追悼慰霊式の模様を中継により社内放映しています。このように、グループ一体となった取組みを地道に継続していきます。

追悼慰霊式への若手社員の参列

経営方針や経営理念の浸透

安全を最優先とする経営理念等の更なる浸透を図るため、現場事務所を対象に「安全対話」や「『育ち』の活動」（P.47・48参照）を実施しています。
「安全対話」では、経営陣がご遺族さまの思いや安全を最優先とする経営理念などを具体的なメッセージとして社員に語りかけるとともに、笹子トンネル天井板落下事故の尊い教訓の風化防止と現場の抱える課題の共有を図っています。2018年度以降についても、現場事務所だけでなく、支社やグループ会社など実施対象を拡大します。

経営陣との安全対話

部門間・グループ内の共通認識の醸成

「グループ内の共通認識」が重要課題のひとつと考え、従前から実施している「建設・保全合同会議」、「構造物リスクに関する検討会」などの安全に関するコミュニケーションの場に加え、経営層による直接的な情報・課題共有のための「安全に関するグループ連絡会」を発足させ、2018年度から本格始動します。このような活動を通じて、部門間・グループ内の共通認識を醸成し、安全に関する意識を高めていきます。

安全に関するグループ連絡会

自律的なリスクマネジメントの実施

階層別研修や講演会などを通じて、リスク意識の更なる浸透を図るとともに、現場組織を含む各部署での自律的なリスクマネジメントを実施し、経営陣を中心とした全社的な視点でのモニタリングを継続していきます。

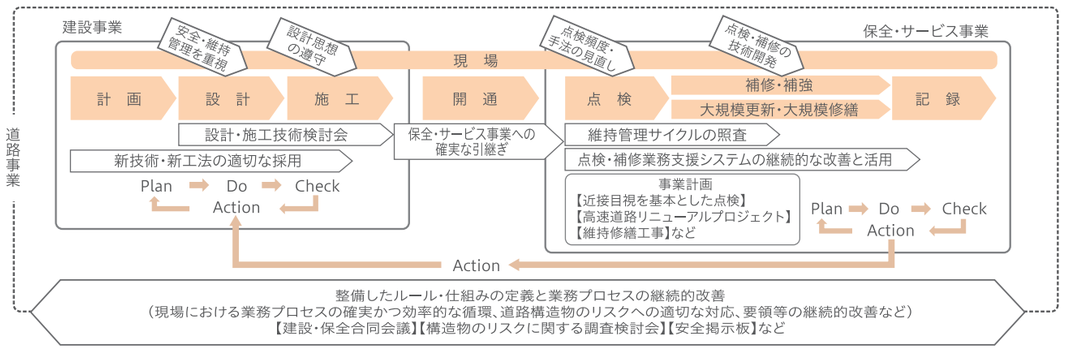
2 道路構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善

【2018年度に向けて】

- 整備したルールや仕組みを現場における日常的な業務に組み込み定着させるとともに、更にこれらを改善して、業務の質をスパイラルアップさせていきます。また、部門間を跨ぐ取組みについては、双方で課題認識を共有し、全体最適を図ります。
- 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、社外で起きているインシデントを含め、潜在的リスクの洗い出し、評価・検討並びに顕在リスクへの対策に継続して取り組んでいきます。
- 安全に関する情報や最新の知見などを要領等へ反映するとともに、要領改訂の主旨を現場へ分かりやすく伝えていきます。
- 「点検・補修業務支援システム」を継続的に改善するとともに、高度で効率的な点検・診断・補修技術などに資する技術開発を推進し、その実用化を図ります。

業務プロセスの定着とＰＤＣＡサイクルの実践

構造物の経年劣化や潜在的リスクへ対応するため、建設段階から管理段階までの業務プロセスを現場の業務に定着させ、PDCAサイクルを着実に実践し、継続的な改善を図ります。



道路構造物のリスクに起因する事象の未然防止

「構造物のリスクに関する調査検討会」で潜在リスクを洗い出し、具体的な対応を図るとともに、社外情報からも未認識リスクの洗い出しに努めています。今後も、社外で起きているインシデント情報も含め積極的に活用し、道路構造物のリスクに起因する事象の未然防止に努めます。

社外情報に基づく点検の実施

安全に関する情報や最新の知見などを要領等へ反映

安全に関する情報や最新の知見などを要領等へ反映させ、安全性向上につなげていきます。

「点検・補修業務支援システム」の継続的な改善及び点検技術の高度化・効率化

- 着実な点検・補修の実施に向けて、現地での使用状況やユーザーの意見などから、「点検・補修業務支援システム」の更なる改善を図ります。
- 高度で効率的な点検・診断・補修などに資する技術開発を進めます。（P.41・42参照）

3 安全活動の推進

【2018年度に向けて】

- 経営陣が先頭に立ち、全社的視点から積極的に情報発信するなど安全性向上の取組みをフォローアップするとともに、引き続き、安全性向上有識者会議のご意見を採り入れて取組みの改善を図ります。
- 安全に関する情報の収集・共有・活用の促進を図るため、研修や各種会議などの場を通じて安全掲示板の意義・活用方法を周知するとともに、海外を含む社内外の情報収集活動を効果的に展開し、情報の整理・分析・体系化を一層図ります。
- 定期的な現場組織巡回により、安全に関する情報から得られた教訓、最新の知見による現場の支援を実施していきます。
- 高速道路の老朽化状況などを最新データに基づき、お客さま視点でわかりやすく情報発信します。

安全性向上の取組みのフォローアップ

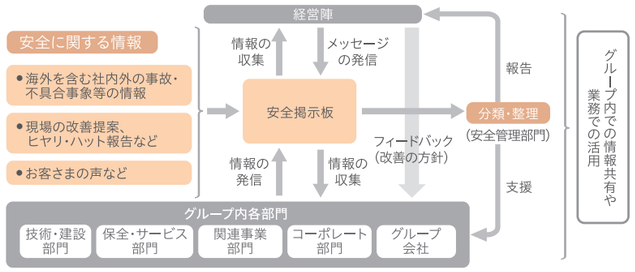
「５つの取組み方針」に基づく取組み状況について、安全性向上委員会（委員長：社長）で全社的な視点から継続的にチェック・フォローアップしていきます。また、取組みの状況と成果、安全文化の醸成や未然防止に向けた方策などについて、有識者からのご意見や助言を頂くため、社外の有識者で構成する「安全性向上有識者会議」を開催し、取組み状況を報告するとともに、取組みの改善に努めます。

安全性向上有識者会議

安全に関する情報の収集・共有・活用の促進

グループ内ポータルサイト「安全掲示板」を活用し、社員からの提案やお客さまの声など、安全に関する情報を幅広く収集し、グループ全体で共有しています。
また、得られた情報から教訓を導き出し、現場への支援にも、より一層活用していきます。

「安全掲示板」の概要



現場支援の実施

定期的な現場組織巡回により、現場組織との安全に関するコミュニケーションの充実を図るとともに、「安全を最優先とする企業文化の醸成」における課題や好事例を収集しています。
2018年度は、収集した課題や好事例を踏まえ、関係部署・関係グループ会社と連携しながら課題解決に努めるとともに、好事例についてはグループ内で水平展開を図ります。また、組織巡回の対象範囲を拡大するとともに、安全性の確保の面からも取組みの支援を実施します。

現場組織巡回でのヒアリングの様子

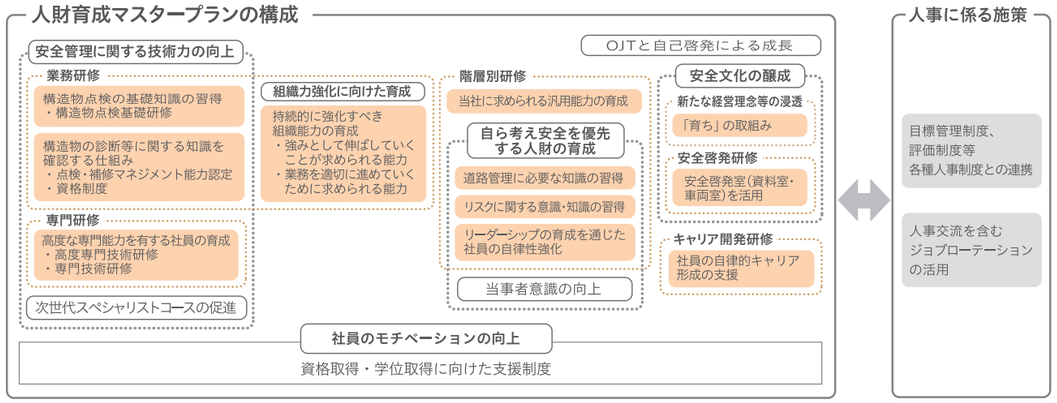
道路構造物の点検計画及び点検結果などをウェブサイトで公表（P.33参照）

4 安全を支える人財の育成

【2018年度に向けて】

- 人財が会社の基盤であるとの認識のもと、それぞれの取組みのＰＤＣＡサイクルを着実に回してスパイラルアップさせながら、中長期的視点に立った人財育成を継続します。
  グループ会社との人事交流を含む現場経験を重視したジョブローテーション等の人事に係る施策と、「人財育成マスタープラン」等との連携により、組織能力強化などとともに、グループ一体感の更なる醸成を図ります。
  また、技術戦略に基づく技術者の育成を進めながら、課題検証を行い、必要な改善につなげていきます。
- グループ全体の共通した安全教育として、「安全啓発研修」を計画どおり2018年度末までに一巡させます。また、これまでの研修について検証し、次期「安全啓発研修」の計画を策定します。
- 各部門が連携した好事例の水平展開などにより「褒める文化」を根づかせ、社員のモチベーションを高めていきます。

「人財育成マスタープラン」に基づく各種研修の計画的な実施



蓄積してきた技術・ノウハウを活用し、工事方法の提案、現場における技術的改善や工夫のほか、課題を把握し、課題の解決を着実に図れる技術者の育成を目指していきます。

安全啓発研修

「安全啓発研修」では、笹子トンネル天井板落下事故でお亡くなりになられた皆さまのご冥福をお祈りするとともに、事故に関する記録・資料から学び、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に努めています。2018年度末で、受講対象者の研修が一巡しますが、２巡目の研修を実施すべく、次期研修内容の計画を策定し、継続的に実施していきます。

安全啓発研修の様子

社員のモチベーションを高めるための「褒める文化」の醸成（P.48参照）

グループ社員のモチベーション向上をめざし、グループ会社の模範となる「お客さま起点」での取組みや行動を表彰しています。また、2018年度以降は、組織での取組みに対する安全大賞の実施や、各職場で行われている「褒める文化」に関する好事例の水平展開を図っていきます。

5 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

【2018年度に向けて】

- 対応方針を策定した顕在リスクへの対策を計画的に実施するために、あらゆる対策を着実に進めていきます。
- 以下の点を踏まえ道路構造物の老朽化対策などを計画的かつ効率的に実施します。
  ・近接目視を基本とした点検を５カ年点検計画に基づき、着実に実施。
  ・点検結果を踏まえた維持修繕計画の見直しを行い、維持修繕工事を着実に実施。
  ・高速道路リニューアルプロジェクト及び耐震補強対策については、一体的な事業管理を図り確実な進捗管理のもと事業を推進。
  ・高速道路リニューアルプロジェクトや維持修繕工事への理解及び認知度を向上。
  ・営業施設については、設備の計画的な更新並びに確実な点検及び保守により、適切な管理を実施。
- 点検結果に基づく補修費用や業務量の増加に対応した経営資源の確保・配分に向け、更なる改善を図っていきます。また、事業を計画的かつ効率的に実施していくため、入札不調対策に取り組みます。

顕在化した構造物のリスク事象への確実な対応

潜在的リスクの洗い出しにより顕在化されたリスクについて、最新の知見や技術などを採り入れて計画的な対策を実施します。

点検計画の着実な実施と補修工事の計画的な実施

道路構造物の老朽化対策として、近接目視を基本とした５カ年点検計画を着実に実施するとともに、道路構造物の健全性の診断結果に基づく維持修繕工事や、高速道路リニューアルプロジェクトを計画的に進めます。

・法令で定められた６種類の構造物の近接目視を基本とした点検を着実に実施します。
（橋梁、トンネル、シェッド、大型カルバート、歩道橋、門型標識など）（P.33参照）
・道路構造物の変状などに対する計画的な補修を行います。
・高速道路リニューアルプロジェクトなどの推進により、道路構造物の老朽化対策などを進めます。（P.32・33参照）
・耐震補強対策の促進を図ります。（P.33参照）
・高速道路リニューアルプロジェクトや維持修繕工事の理解及び認知度の向上に努めます。
・適切な補修により営業施設の延命化を図りつつ、合理的な営業施設の更新を実施します。

事業を確実に執行するための施策

・生産性向上への取組みと適切な経営資源の確保・配分に努めます。
・点検技術の高度化（P.41参照）を図ります。
・入札公告資料に対するアンケートの実施や関係団体との意見交換などを行い、入札不調対策を実施していきます。

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.27・28参照）　・渋滞対策（P.34参照）
・交通事故対策（P.34・35参照）　・災害に強い高速道路（P.35参照）　・自動運転の実用化に向けた支援（P.42参照）など

高速道路の建設

経営方針 1・3

新東名・新名神などの高速道路ネットワーク及び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。

559km	59km	53カ所	452億円
429km	18km	34カ所	420億円
新規開通累計延長	4車線化累計延長	スマートIC累計整備数	建設コスト削減累計額

・数値は、2006年度からの累計で、上段は2020年度目標を、下段は2017年度実績を示しています。

新東名高速道路　海老名南JCT～厚木南IC

主要施策

○ 2018年度から2020年度までに新規開通130km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、19カ所のスマートインターチェンジを整備します。

○ 2018年度から2020年度までに32億円の更なる建設コストの削減に取り組みます。

高速道路ネットワーク整備

2017年度は、新規開通5km、6カ所のスマートインターチェンジを整備しました。

建設中区間及びスマートインターチェンジ（ETC専用）の完成予定（2020年度まで）

建設中区間

路線	区間	延長[km]	完成予定年度
E1A 新東名高速道路	厚木南～伊勢原JCT	4	2018
	伊勢原JCT～伊勢原北	2	2019
	伊勢原北～御殿場JCT	45	2020
E1A 新名神高速道路	新四日市JCT～亀山西JCT	23	2018
E52 中部横断自動車道	新清水JCT～富沢	21	2018
C3 東海環状自動車道	大安～東員	6	2018
	関広見～高富	8	2019
	大野・神戸～大垣西	8	2019
C2 名古屋第二環状自動車道	名古屋西JCT～飛島JCT	12	2020
E41 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

スマートインターチェンジ

名称	設置区間	完成予定年度
E1 東名高速道路		
足柄スマート	大井松田～御殿場	2018
舘山寺スマート	浜松西～三ヶ日	2018
駒門スマート	御殿場～裾野	2019
東名静岡東スマート	清水～静岡	2019
綾瀬スマート	横浜町田～厚木	2020
上郷スマート	岡崎～豊田	2020
E1A 新東名高速道路		
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
新磐田スマート	森掛川～浜松浜北	2020
E1 名神高速道路		
養老SAスマート	大垣～関ヶ原	2018

名称	設置区間	完成予定年度
E1A 新名神高速道路		
鈴鹿PAスマート	菰野～亀山西JCT	2018
E19・E20・E68 中央自動車道		
富士吉田西桂スマート	都留～河口湖	2018
談合坂スマート	上野原～大月	2019
甲府中央スマート	甲府南～甲府昭和	2019
座光寺スマート	松川～飯田	2020
E8 北陸自動車道		
上市スマート	滑川～立山	2020
C4 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）		
厚木ＰＡスマート	圏央厚木～相模原愛川	2018
E68 東富士五湖道路		
富士吉田南スマート	富士吉田～山中湖	2020

・国土交通省と共同で事業を実施する区間にかかるスマートIC（岐阜三輪、海津）の完成予定年度については、今後の事業進捗の状況を踏まえ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://www.c-nexco.co.jp/etc/

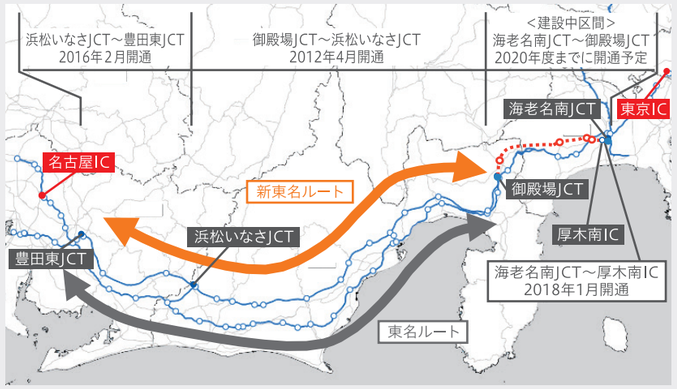
高速道路のストック効果（整備効果）

高速道路の開通は、所要時間の短縮だけでなく、それに伴う経済活動の生産性向上や地域活性化、大規模災害時の早期復旧への貢献、観光振興など、様々なストック効果をもたらします。

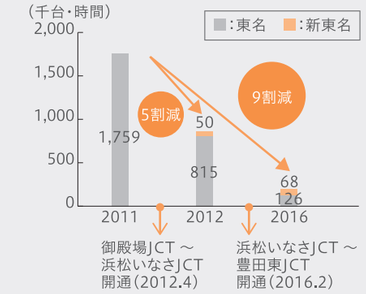
渋滞の減少による生産性の向上

新東名高速道路（新東名）御殿場JCT～豊田東JCT間の開通により、渋滞損失時間※1は約9割減少、所要時間※2は約22分短縮され、定時性（時間信頼性）の向上と物流の効率化、それに伴う生産性の向上に寄与しています。
建設中区間の開通により、更なる渋滞の減少、所要時間の短縮が期待されます。

※1　渋滞の有無による所要時間差で、損失状況を表すもの。当社交通統計データに基づき、混雑時と非混雑時の通過時間差と通過交通台数より算出。
※2　2011年に東名を走行した民間プローブデータと2016年に新東名を走行した民間プローブデータより平均値を算出。



新東名 御殿場JCT～東名 豊田JCTの渋滞損失時間



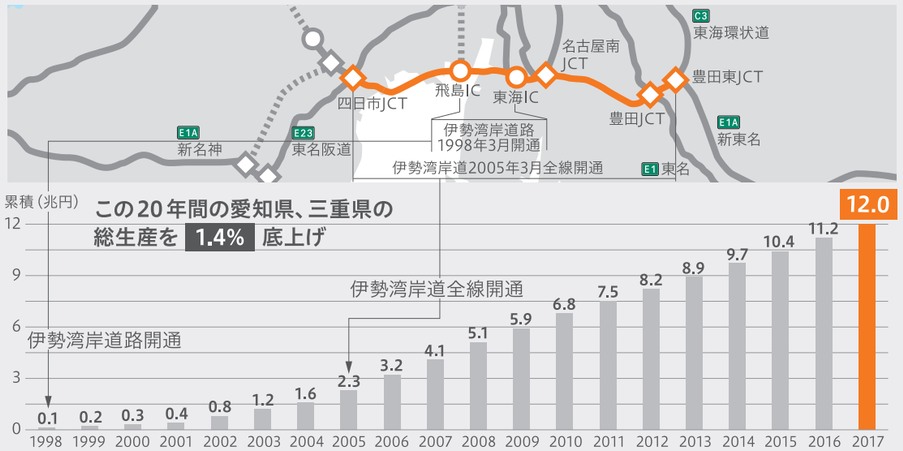
御殿場JCT～豊田JCTの所要時間変化

高速道路の整備による地域経済活性化

伊勢湾岸自動車道（伊勢湾岸道）の整備による20年間の経済波及効果※3は、愛知県、三重県で約12兆円に達し、両県全体の経済を約1.4%底上げしてきたことに値します。

※3　地域計量経済分析モデルと呼ばれる、道路整備による地域間の所要時間変化と、民間の消費、企業の設備投資等の経済活動の関係をモデル化し、所要時間の変化から算出。

伊勢湾岸道の整備有無による20年間の想定経済効果

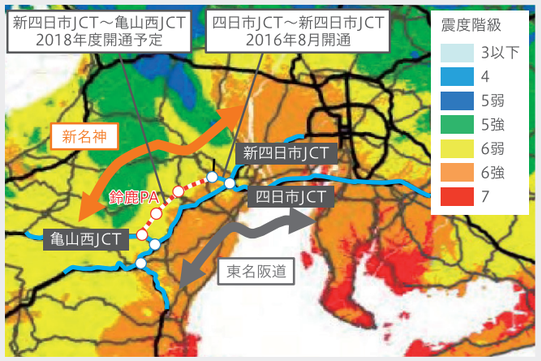


大規模災害時の早期復旧への貢献

新名神高速道路（新名神）新四日市JCT～亀山西JCT間の延伸により、東名阪自動車道とダブルネットワークを形成。リダンダンシー※4の確保とともに、休憩施設の活用により、災害時の救援・救護活動、早期復旧を支援します。

※4　「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、予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ような性質を示します。

内陸を通過し、巨大地震の影響を受けにくい新名神



出典：内閣府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対策検討ワーキンググループ「南海トラフ巨大地震の被害想定」（第二次報告）インフラ施設と震度の関係（陸側ケース）

災害時の救護活動支援の一例（休憩施設へのヘリポート整備）

建設中の新名神 鈴鹿PAにおいても整備を予定しています。

日帰り観光圏域の拡大による観光振興

中部横断自動車道（中部横断道）の全線開通により日帰り観光圏域※5の拡大や、観光入込客数の増加により、山梨県、静岡県の沿線地域の活性化が期待されます。

※5　目的地まで3時間以内で行くことのできる範囲を日帰り観光圏域と定義しています。

中部横断道が全線開通した場合の山梨県峡南地域への日帰り観光圏の変化

WEB 高速道路のストック効果をウェブサイトで紹介しています。
http://www.c-nexco.co.jp/corporate/operation/stock_effect/

高速道路の保全・サービス

経営方針 1·3

**安全を第一に優先し、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。**

東名高速道路 赤渕川橋リニューアル工事

主要施策

- 「高速道路リニューアルプロジェクト」として、更に大規模更新・修繕事業を推進します。
- 橋梁の耐震補強対策を推進します。
- 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。
- 逆走や暫定2車線区間などの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みます。
- 10年先を見据えた保全・サービス事業運営の改革を推進します。

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。この間、日々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、定期的な点検を実施して早期の維持・補修を行います。また、構造物の大規模な取替えや耐震補強工事などを着実に実施し、高速道路の安全性と信頼性を高めていきます。

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）

75.8千km・時間
（2020年度目標）

86.5千km・時間
（2017年度実績）
交通集中に起因する渋滞量

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2,077kmのうち、開通後30年を超える区間は約6割におよび、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起因する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、高速道路構造物のライフサイクルコスト（計画・設計・施工から、維持管理に要する費用）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。

Renewal
高速道路リニューアルプロジェクト
大規模更新・修繕事業

2018年度の工事予定

2018年春	E85 小田原厚木道路	小田原本線料金所～荻窪IC	⚠ 対面通行規制	床版取替
2018年春	E20 中央道	調布IC	⚠ ランプ迂回規制	床版取替
2018年春	E19 中央道	中津川IC～園原IC	⚠ 対面通行規制	床版取替
2018年春	E19 中央道	伊北IC～岡谷JCT	⚠ 対面通行規制	床版取替
2018年春	E8 北陸道	福井IC～鯖江IC	⚠ 対面通行規制	床版取替
2018年秋	E19 中央道	中津川IC～園原IC	⚠ 対面通行規制	床版取替
2018年秋	E19 中央道	伊北IC～岡谷JCT	⚠ 昼夜連続車線規制	トンネル
2019年冬	E1 東名	裾野IC～清水JCT	⚠ 対面通行規制	床版取替

※現在の計画であり、今後関係者との協議により変更する場合があります。

WEB http://www.c-nexco.co.jp/koushin/

■お客さま・沿線住民の皆さまへの広報

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ています。
また、Blue tooth®を活用した所要時間をはじめとするきめ細やかな情報提供を行うなど、お客さまのご迷惑を極力軽減するよう取り組んでいます。

プロジェクトを効果的に進めるための取組み

本プロジェクトは、大規模な工事を行うため対面通行などの交通規制を伴います。お客さまへの工事規制の影響を最小化すべく、より安全性・快適性の向上をめざした交通規制や防護柵の工夫を行います。
また、本プロジェクトに資する技術開発を進めます。（P.42参照）

移動式防護柵設置状況

耐震補強対策の推進

熊本地震における橋梁の被災状況を踏まえ、お客さまに安心して高速道路をご利用いただけるよう橋梁の耐震補強を一層推進します。

メンテナンスサイクルの着実な実施

道路構造物の変状を早期に発見し、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点検です。日々の点検のほか、法令に基づき5年に1度、橋梁やトンネルなどの構造物の詳細点検を近接目視により行っています。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します。この詳細点検結果は、ウェブサイトで公表しています。

WEB http://www.c-nexco.co.jp/koushin/inspect/

データ1　P.36

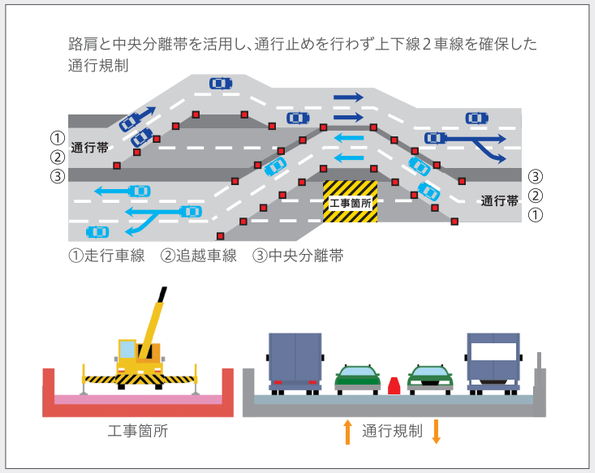
高度な点検技術の採用

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、橋梁点検車やロープアクセスを用いた点検など新たな技術を積極的に採用します。（P.41参照）

橋梁点検車を用いた詳細点検

ロープアクセスを用いた詳細点検

通行規制の例



耐震補強対策の施工例：完全自立構造（ロッキング橋脚）

対策前　対策後

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、重大な交通事故につながる恐れのある重量違反車両に対する取締りを強化しています。IC入口などに専門の取締隊を配置し、重量違反車両に対し高速道路からの退出を求める措置命令のほか、重大な違反者に対しては積荷を軽減させるなどより厳しい措置命令を実施しています（2017年度は292件の積荷の軽減を実施）。特に悪質な違反者に対しては刑事告発も実施しています。また、新たな取組みとして、違反者に対する大口・多頻度割引停止措置などの適用を強化するとともに、自動計測装置の整備を進め、重量違反車両の常時取締りに取り組んでいます。

重量違反車両の取締り状況

高速道路を「賢く使う」

ETC2.0サービスの推進

「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サービスを活用した道路管理・渋滞情報の高度化をめざし、安全運転支援技術の開発や混雑を緩和するための料金について関係機関と連携し検討を進めます。更に利用を増やすため、ETC2.0車載器の普及支援に取り組みます。
また、新たな料金施策として、良好な運転環境を実現するため、高速道路から一時退出し、指定のガソリンスタンドでの給油や、最寄りの道の駅での休憩などを可能とする試行を実施します。

ETC2.0のロゴ

企画割引の拡充

地方公共団体や観光施設と連携したドライブプラン、東京オリンピック・パラリンピックなどを契機に一層増加が予想される訪日外国人旅行者向け「Central Nippon Expressway Pass（CEP）」や「Japan Expressway Pass」、二輪車向け「ツーリングプラン」などの周遊型割引商品の利便性を高めて、地域の活性化や高速道路の利用促進をめざします。また、交通混雑に対する料金調整・割引についても検討を進めます。

WEB http://hayatabi.c-nexco.co.jp/

渋滞対策

交通集中による渋滞対策として、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、東海北陸自動車道飛騨清見IC～小矢部砺波JCTで付加車線の設置などを進めています。
2017年度は、東名阪自動車道 鈴鹿IC～四日市IC間（上り線）の約8kmの区間において、暫定3車線運用を、鈴鹿IC付近では、LEDライトを用い視線誘導する渋滞対策（ドライブ・アシスト・ライト）の運用を開始しました。圏央道 八王子JCTでは、本線2車線運用を開始しました。
上記により対策区間の渋滞量は減少（1.6千km・時間）し、一定の効果がありましたが、当社管内の道路全体としては、2016年度に比べ交通量が増加傾向にあり、特にゴールデンウィークやお盆の交通混雑期に交通が集中したことにより、渋滞量が増加しました。
また、休憩施設における駐車マスの混雑対策として、駐車スペースの有効活用、混雑情報の提供などを進めています。
なお、2017年度から地域の交通特性を熟知した「高速道路ドライブアドバイザー」による交通混雑期における渋滞回避のポイント紹介など、よりきめ細やかな情報発信をしています。

データ2・3　P.36

ドライブアドバイザーによる情報提供

交通事故対策

交通事故防止のため、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を図るソフト対策を展開していきます。

データ4　P.36

交通安全の啓発活動

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

暫定2車線区間の正面衝突事故防止に向け、2017年度は東海環状自動車道、紀勢自動車道、舞鶴若狭自動車道の一部区間に従来のラバーポールに代えてワイヤロープを設置しました。ワイヤロープへの接触事故は17件発生したものの、正面衝突事故には至りませんでした。2018年度は更に設置区間を拡充します。

ワイヤロープ施工例

正面衝突事故防止事例

逆走対策の強化

高速道路の逆走は、逆走以外の事故と比べ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「2020年までに高速道路での逆走事故をゼロに」をめざし、ハード・ソフト面での重層的な対策を講じていきます。

データ5

ハード対策

逆走防止のため全ての高速道路の合流部に路面標示、ラバーポール、矢印標識を設置しました。2018年度は、逆走対策技術の公募の結果、有識者委員会で有効と認められた技術など更なる逆走対策を現地に展開していきます。

ソフト対策

「無くそう・逆走」をキーワードに、休憩施設などでの呼びかけのほか、テレビCMや新聞広告などのマスメディアを活用した交通安全啓発活動を実施しています。

歩行者・自転車等の進入対策

道間違いや誤進入による高速道路への立入りが多く発生しており、IC入口部などに看板による注意喚起、路面標示による進行方向の明示及びラバーポールの設置による物理的な立入防止対策などを進めています。この取組みにより、高速道路への立入りの未然防止や事故防止などの効果が期待されます。

災害に強い高速道路

大規模災害時の高速道路ネットワークを活用した迅速な緊急輸送ルートの確保は当社の重要な役割の一つです。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。

データ6

地震など大規模災害時の対応力強化

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、関係機関の参集拠点での連携強化や機能強化、高速道路ネットワークを活用した迅速な緊急輸送ルートの確保のため、大規模災害などに備えた資機材を備蓄しています。また、防災訓練やお客さまの安全確保を目的に避難誘導訓練を実施し、訓練により顕在化した課題への対応及び関係機関との連携などに努めています。

大雪など荒天時の通行確保強化

大雪による通行止めを極力回避するため、除雪体制の強化や立ち往生車両を早期に発見するための監視カメラの増設、救援車両の配備を実施しています。
また、大雪が予想される場合の事前広報や関係機関との連携強化を図り、高速道路ネットワークの機能確保に努めています。なお、2017年度冬期の北陸地方を中心とした大雪事象などを踏まえ、大規模な車両滞留の抑制と通行止め時間の最小化を図る取組みを推進します。

備蓄資機材を活用した段差修正訓練

休憩施設における避難訓練

自力走行困難車両の移動訓練

自力走行困難車両の移動状況

10年先を見据えた保全・サービス事業運営の改革

人口減少、老朽化社会インフラの増加、事業量増に伴う従業員不足などに対し、IoT（Internet of Things）やビッグデータ、人工知能（AI）等の進展など劇的な環境の変化を捉え、現状の業務手法を抜本的に見直し、未来志向型のパラダイムシフトによる新たな事業環境を検討します。

データ1

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。

データ2

渋滞量（総計）

（年度）

項　目	2015	2016	2017
渋滞量［千km・時間］	132	132	156

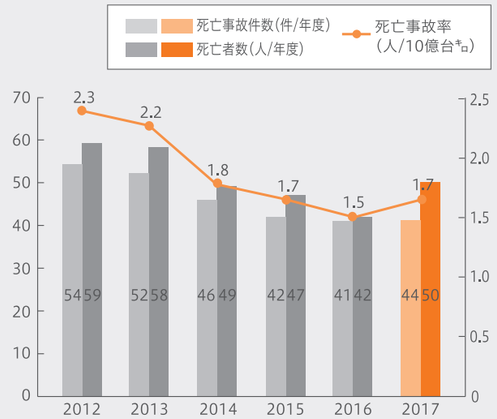
データ3

主な渋滞ポイントと対策

路　線	渋滞ポイント	渋滞対策	
E1 東名高速道路	横浜町田IC～海老名JCT 大和トンネル付近、綾瀬バストップ付近	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
	海老名JCT（内回り）	ランプ部暫定2車線運用	運用中
E20 中央自動車道	高井戸IC～調布IC 深大寺バストップ付近（上り線）	暫定3車線運用	運用中
		付加車線設置	事業中
	八王子JCT～相模湖IC 小仏トンネル付近（上り線）	付加車線設置	事業中
	八王子JCT～相模湖IC 相模湖バストップ付近（下り線）	付加車線設置	事業中
E23 東名阪自動車道	四日市IC～鈴鹿IC	暫定3車線運用	運用中 2017/9/13～
		新名神 新四日市JCT～亀山西JCT建設	事業中
E41 東海北陸自動車道	五箇山IC～小矢部砺波JCT	付加車線設置	事業中
C4 首都圏中央連絡自動車道	八王子JCT（外回り）	本線2車線運用	運用中 2017/12/20～
	八王子JCT（内回り）	本線2車線運用	運用中 2017/12/20～

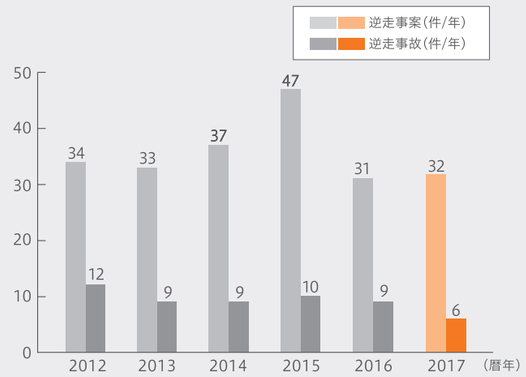
データ4

死亡事故の発生推移



データ5

逆走事案と逆走事故の発生推移



逆走対策公募技術の例

ETC2.0車載器による逆走情報の提供（イメージ）

ラバーポール設置の進行方向表示（イメージ）

データ6

通行止め時間（総数）

（年度）

項　目	2014	2015	2016	2017
通行止め時間（総数）［時間］	3,025	3,062	2,593	4,061

・雨、雪、事故、工事等に伴う年度の通行止め時間です。

サービスエリア

経営方針 3・4

NEOPASA・EXPASAをはじめとするサービスエリア・パーキングエリアでお客さまに快適や寛(くつろ)ぎ、楽しさを提供します。

1,300億円（2020年度目標）

180エリア（2018年度4月1日現在）サービスエリア数

127エリア（2018年度4月1日現在）ぷらっとパーク

51エリア（2018年度4月1日現在）コンシェルジュサービス

1,232億円（2017年度実績）サービスエリア店舗売上高
・ガソリンスタンド及び第三セクターが営業する施設の売上を除く

新名神高速道路 鈴鹿PA建設イメージ（2018年度開業予定）

新東名高速道路 NEOPASA駿河湾沼津（上り線）

東名高速道路 EXPASA富士川（上り線）

東名高速道路 EXPASA海老名（上り線）

新東名高速道路 NEOPASA岡崎

主要施策

○ **地域の特色を活かした店舗づくり、魅力ある商品の販売、景観を活かした演出、様々なニーズに応えるサービスの導入など、特徴と魅力あるサービスエリアづくりに取り組みます。**

個性豊かなサービスエリアづくり

地域資源を活用するとともに、エリアの特性やお客さまニーズをとらえた個性豊かなサービスエリアを展開しています。
2017年度は東名高速道路（東名）上郷SA（上り線）で、「名古屋めし」を豊富に取りそろえたフードコートの充実など、市場のにぎやかさや熱気などの臨場感が味わえる『上郷町市場』をコンセプトにリニューアルを行いました。
また、東名 駒門PA（下り線）の新設オープンでは、幹線道路に接する特徴を活かし、地域のお客さまにもご利用いただけるよう国道側からの出入り口「ぷらっとパーク」に大規模な駐車場を整備し、店舗での品ぞろえを工夫しています。
このほか中央自動車道 談合坂SA（上り線）や諏訪湖SA（下り線）などでリニューアルを行いました。

東名 上郷SA（上り線）

東名 駒門PA（下り線）ぷらっとパーク側駐車場

2018年度以降の新設・リニューアル予定

新　設		リニューアル（2018年度）
E1A 新名神 鈴鹿PA E1A 新東名 秦野SA 小山PA	2018年度予定 2020年度予定	E1 東名 牧之原SA（下り線） E8 北陸道 小矢部川SA（下り線） など

様々なお客さまをお出迎えするサービスエリア

家族やペットにもやさしい多様なサービスエリア

ご家族やペット連れのお客さまが快適にご利用できるよう、キッズコーナーやドッグランの整備を進めています。また、地域のお客さまにもご利用いただけるよう、一般道から出入りできるぷらっとパークの整備に取り組んでいます。
サービスエリアの施設案内や観光情報の提供など、高速道路のご利用がより充実したものとなるよう、コンシェルジュサービスも主要エリアで導入しています。

・ぷらっとパーク……127エリア
・ドッグラン……34エリア
・コンシェルジュサービス…51エリア
（2018年4月1日現在）

ぷらっとパーク

EXPASA足柄（下り線）ドッグラン

NEOPASA浜松（上り線）キッズコーナー

コンシェルジュサービス

TOPICS　アニメとのコラボイベント

NEOPASA駿河湾沼津（上り線）で、沼津市を舞台とする人気アニメ「ラブライブ！サンシャイン!!」のイベントを実施しました。地域と連携し、物語に出てくる場所をめぐるバスツアーやスタンプラリー、市内とエリアを結ぶシャトルバスの運行などで、高速道路をご利用のお客さまだけでなく、ぷらっとパークからも多くのお客さまにお越しいただきました。

ラブライブ！サンシャイン!!
イベントの様子

©2017 プロジェクトラブライブ！サンシャイン!!

TOPICS　接客スキルの向上

お客さまがエリアで快適に過ごしていただけるように、スタッフは日頃から接客力向上に取り組んでいます。
2016年からCS Trinityが主催する接客コンテスト※に参加しており、2017年は当社エリア・コンシェルジュが接客スキルを発揮し、優勝しました。

接客スキルの審査

※百貨店や商業施設のインフォメーションスタッフが、接客スキルを競うコンテスト。

訪日外国人旅行者向けサービスの充実

快適にサービスエリアをご利用いただけるよう、施設案内ピクトサイン、フードピクトサイン、QRコードを活用した商品POPの多言語対応や、免税店（27エリア）、フリーWi-Fi（161エリア）の設置に取り組んでいます。（2018年4月1日現在）
そのほか、コンシェルジュでは翻訳アプリを活用し、外国語に対応したご案内などにも取り組んでいます。

プロドライバー向けサービスの展開

トラックドライバーなど、仕事で高速道路を利用されるお客さまをサポートするため、シャワールーム（15エリア）やコインランドリー（16エリア）、温浴施設（5エリア）などのサービスを展開しています。（2018年4月1日現在）また、これらの施設の営業時間や利用料金などの情報を掲載したプロドライバー向けサイトを新たに開設しました。

プロドライバー向けサイト QRコード

地域の魅力を発信するサービスエリア

魅力ある商品の販売

地元企業の誘致や地域特産品コーナーの充実に加え、店舗と地元事業者による商談会、地元大学と連携した新商品の開発やNEXCO中日本のオリジナルお土産ブランド「プレみや」の展開など、メニュー、お土産品の拡充に取り組んでいます。また、おいしく品質の高い料理を提供できるように地元食材の活用をテーマにした「メニューコンテスト」を開催しています。
このほか、「NEXCO中日本オンラインモール」では、エリアの人気商品や地域の隠れた逸品などの魅力ある商品をご自宅で楽しんでいただけるよう販売しています。

恵那峡SA（下り線）
地域特産品の販売

地元大学と連携した商品開発
NEOPASA岡崎「パンのトラ」で販売

尼御前SA（上り線）の「プレみや」
金のかすてらカット

NEXCO中日本
オンラインモール

地元と連携した取組み

地元農産物の販売や、生産者自身の出店、沿線自治体などと連携したイベントを開催し、地域活性化や地域社会との連携強化に取り組んでいます。

※静岡県内を代表する優良な生産者「農業経営士」による直売マーケット

EXPASA富士川（上り線）
農匠マーケット ※

NEOPASA岡崎
自治体と連携したご当地グルメイベント

NEOPASA静岡（上り線）
地元の皆さまによる太鼓フェスティバル

EXPASA海老名（上り線）
地元の皆さまによる「ぷらっとコンサート」

もっと身近にサービスエリアを知っていただく取組み

Web小説などのコンテンツを展開

より多くのお客さまに高速道路に興味を持っていただけるよう、新東名高速道路をモチーフにしたWeb小説「幻想交流」を展開しています。2017年度はコミックマーケット93に初めてブース出展しました。
（2018年4月現在　小説3編155話　4コマ漫画100話）

コミックマーケット93

PRの場として活用

多くの企業や自治体に商品や観光のPRの場として活用いただいています。

自動車メーカーによる展示プロモーション

NEXCO中日本オリジナルキャラクター「みちまるくん」

高速道路やサービスエリアに親しみを感じていただけるよう、イベントやエリアのフリーペーパーでサービスを紹介しています。

トイレの快適性向上

サービスエリアのトイレの快適性向上は、当社が特に力を入れている取組みの一つです。お客さまが、より快適なひと時を過ごしていただけるよう、設備面や清掃面に様々な工夫を凝らしています。

設備を改善し、使いやすさを向上

すべての洋式トイレを温水洗浄便座に切り替えました。また、最適なトイレ数の算出や、トイレ入口に設置したモニターによる各トイレブースの空き状況の表示、各トイレブースに設置したランプによる利用状況の明瞭化など、お客さまをお待たせしない工夫を施しています。

トイレブースの利用状況ランプ

トイレ入口空き状況表示モニター

訪日外国人旅行者へ、多言語化を推進

訪日外国人旅行者に向けたトイレの多言語化の取組みとして、言語を選択すると、その言語で温水洗浄便座の操作が可能な多言語タブレットを開発しました。現在一部のトイレに試行導入し、利便性向上を進めています。

多言語タブレット設置状況

多言語タブレット拡大

ホスピタリティも意識した清掃活動を展開

“キレイ・スッキリ・臭わない”トイレをめざすとともに、お客さまにとってサービスエリアがより快適で心地よい空間になるよう、更に一歩踏み込んだ清掃活動を展開しています。清掃員をエリアキャストと称して、毎年の清掃研修による技術力アップに加え、「お招き」や「おもてなし」を常に意識した応対ができるよう、有名テーマパークで人材教育を担当された方や、元キャビンアテンダントの方などを講師としてお招きし、挨拶や気遣いなどホスピタリティの基礎を学ぶ接遇研修を実施しています。清掃技術から接客にいたるまで、テーマパークに負けないホスピタリティをめざして、エリアキャスト一丸となってスキル向上に努めています。

清掃研修の様子

おもてなし講習の様子

TOPICS　トイレに関する継続的な取組みが外部表彰を受けました

一般社団法人日本トイレ協会主催の「第33回全国トイレシンポジウム」にてトイレに関する取組み4件が表彰されました。受賞内容は、圏央道 厚木PA（内回り）女性トイレにおける待ち行列対策の取組み、ブース内でドライバーの疲労度を測定し休憩を促すことで交通事故を減らす「健康トイレ」開発に向けた取組みほか2件です。
厚木PAの取組みでは、現場でお客さまの利用行動を観察し、潜在的な混雑の原因を突きとめ、トイレの空間構成を一方通行に変更するなどの対策を取り入れることで行列の発生を抑制することができました。
このような取組みを継続的に行う中でノウハウや技術力を高め、その成果を積極的に発信しています。本表彰をはじめ、日本トイレ大賞「国土交通大臣賞」など様々な外部表彰を受けています。

WEB　ウェブサイト「トイレのヒミツ」
http://www.c-nexco.co.jp/special/toilet/

技術開発

経営方針 2

安全で安心・快適な道路空間の創造、地域の活性化、世界の持続可能な発展に貢献する新たな技術の研究開発を推進します。

新東名高速道路　佐奈川橋（2017年度　土木学会デザイン優秀賞）

主要施策

- ○ 点検の高度化を図るため、点検困難箇所の点検手法や点検・診断を支援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。

安全で安心・快適を高める技術を開発する

点検の高度化につながる技術

高速道路の安全性向上を図るとともに、点検技術者不足などの課題に対応するため、点検技術の高度化に取り組んでいます。また、RAIMS（モニタリングシステム技術研究組合）※に参画し、モニタリングシステムの基準化・標準化に取り組んでいます。

※道路管理者のニーズに合致した最先端のモニタリングシステムの早期実用化をめざす団体

斜張橋ケーブル点検ロボット

フェイズドアレイ（橋梁に発生する亀裂を検知する手法）

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

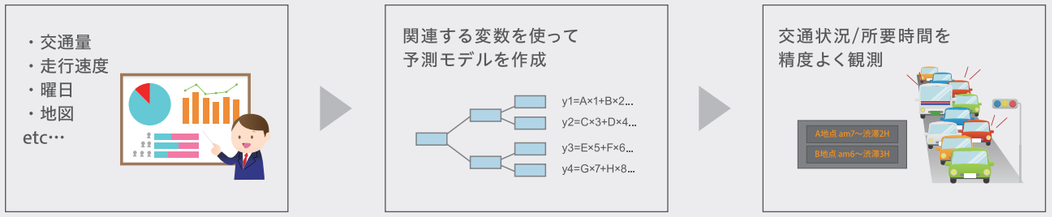
高速道路リニューアルプロジェクト（P.32参照）推進のため、超高性能繊維補強コンクリートを用いた橋梁床版の打替え工法の開発など、経済性を考慮しながら長期間高品質を保つ材料や施工方法の構築に取り組んでいます。また、構造物の劣化要因である塩化ナトリウムに代わる新たな凍結防止剤（プロピオン酸ナトリウム）の開発などに取り組んでいます。

自動運転の普及支援・技術の活用

車の自動運転の実現と普及に向け、高速道路においても技術的な対応を図る必要があり、道路と車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提供する新たなITSシステムの開発に官民協働で取り組むとともに、運転制御・操作支援技術の開発や維持管理車両の自動運転化の研究を進めています。
また、国が「未来投資戦略2017」に基づき、「移動革命」の実現に向けた主な取組みの一つである高速道路でのトラック隊列走行の実用化をめざしており、当社は、後続無人隊列走行の実現に向けて、実証実験の支援などを行っています。

ICT・AI技術の活用

高速道路での逆走による事故や渋滞、訪日外国人旅行者の急増などに対応するため、ICTの活用や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クデータとAIを用いて、走行車両の安全性向上や交通渋滞緩和のための多様な情報を的確に提供する技術の構築に取り組んでいます。



技術・製品の開発及び外販

グループ会社と一体となり、独自技術を活かしたコンサルティングサービス、技術研修サービス、商品開発、商品販売などを行っています。維持管理ノウハウを活用し、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を行っています。

技術提案の募集による技術開発の推進

大学や企業との連携・協働による共同研究・共同開発や新技術・新工法などの提案を募集し、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/

地域

経営方針 3

高速道路ネットワークの機能を高め、地域間交流や連携を促進。地域の特色を活かした取組みを展開し、地域活性化に貢献します。

主要施策

- ○ 事業活動を通じて地域の活性化に貢献します。
- ○ 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受入環境の更なる整備に取り組みます。
- ○ 国際社会との交流及び国際貢献を実施します。

事業活動を通じた地域活性化への貢献

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、災害時の地域との協力体制を強化します。一部地域で津波災害時などに住民が一時避難できるよう、高速道路のり面を利用した避難場所を設置しています。
また、洪水時に高速道路を使って資機材や支援物資を運べるよう高速道路と堤防道路を直結する緊急開口部を設置し、搬送訓練を行うなど防災機能を強化しています。

搬送訓練（緊急開口部から堤防へ流出する様子）

地域とのコミュニケーション強化

地域とのコミュニケーションを強化し、活性化に貢献します。2017年度は、日常業務の巡回などを利用し地域の異変を通報するなど、住民が安心して暮らせる地域づくりの一助となるよう、地方公共団体が推進する地域見守り活動に参画し、1県34市8町と協定を締結しました。（2018年3月31日現在）

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

地域活性化ビジネスの推進

東海環状自動車道 土岐南多治見ICの隣接地で営業する複合商業施設「テラスゲート土岐」は、多くのお客さまにご好評いただいており、中でも「よりみち温泉」は「@niffty温泉年間ランキング2017」で2年連続で岐阜県第1位に選ばれました。
また、今後は高速道路沿線地域の既存農地や耕作放棄地を活用した農業を展開します。

テラスゲート土岐「よりみち温泉」

社宅跡地を活用した不動産開発事業

廃止した社宅跡地を不動産会社などと共同事業方式により宅地開発しています。

ETC多目的利用サービスの拡大に向けた取組み

高速道路以外の施設でもETCカード決済を可能とするため、2カ所の時間貸し駐車場で一般モニターによる試行運用を実施し、技術面・運用面の課題などを検証しました。今後、この結果をもとに、ETC多目的利用サービスの拡大実現に向けて検討を進めます。

TOPICS　「KAIKA Awards 2017※」大賞を受賞

当社の地域づくり支援プロジェクトの取組みが「KAIKA Awards 2017」の大賞を受賞しました。地域との信頼構築と地域活性化に貢献しながら、社会に対する新たな存在価値を構築しつつある取組みであることなどの評価を受けました。
※一般社団法人日本能率協会（JMA）が、「個の成長、組織の活性化、組織の社会性（広がり）」を同時に実現していく運動を「KAIKA」と定義し、この考えに共感した取組みを応援する表彰制度です。

KAIKA Awards 2017表彰式

長距離トラック輸送の効率化支援

長距離トラックドライバーの負担軽減、労働環境改善のために、新東名高速道路 浜松SAに中継物流拠点を整備します。拠点でトラクタヘッド・ドライバーを交換することで、長距離輸送を複数のドライバーが分担し、日帰り運行が可能となります。
また、トラック輸送の省人化に資するよう、1台で大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの導入に向け、環境整備を進めていきます。

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れ環境の整備

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し、地域の魅力を情報発信します。フォトロゲイニング大会などの地域イベントの推進や地域ニーズに合った観光プロモーションを積極的に展開します。また、高速道路のネットワークと地域の観光資源を組み合わせたドライブプラン（周遊エリア内の高速道路が定額で乗り放題となる旅行商品）の充実を図ります。

訪日外国人旅行者の誘客の取組み

訪日外国人旅行者が安心して便利に高速道路を利用できるよう、案内表示の多言語化（P.38参照）を推進するとともに、標識に路線番号を用いて案内するナンバリングの2020年までの概成をめざします。また、周遊型割引商品（P.34参照）や外国語対応の充実を図り、受入環境を整備します。

海外事業の展開と国際交流及び国際貢献の実施

海外への事業展開

アジア・北米を中心に海外事業を展開しています。2017年度は、日本の高速道路会社で初めてベトナム国の有料道路「フーリーバイパス」の運営会社の株式を取得し、有料道路事業への参入を果たしました。同時に、道路整備における相互協力を目的として同国企業と戦略的パートナーシップ協定を締結しました。また、アメリカ合衆国に社員を派遣し、将来的な道路事業への参画をめざして事業機会の探索や人脈形成を行っています。

「フーリーバイパス」運営会社の株式取得契約 調印式

国際社会との交流及び国際貢献

国際会議やセミナーへの参加、JICAなどとの連携による各国からの研修や視察の受入れを通じて、海外道路事業者との関係強化を図っています。各国の高速道路整備計画の策定や現地技術者の能力向上を支援するコンサルティングサービスのほか、道路分野の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。

2017年度の実績

- 国際会議への出席……11件
- コンサルティングサービス…… 6件
- 研修・視察の受入……21件
- 専門家派遣…… 2件
  （キルギス共和国運輸道路省　2011年4月～）
  （在ラオス日本国大使館　2018年3月～）

人財

経営方針 4

「安全を最優先」に、高い使命感と矜持をもった人財を育成し、ダイバーシティ・マネジメントに取り組みます。

44%
（2018年実績）
女性採用比率

3.77点
（2017年度実績）
社員の働きがい調査値
（5点満点）

子育てサポート企業：
厚生労働大臣認定

女性の活躍推進
取組み企業：県認定

主要施策

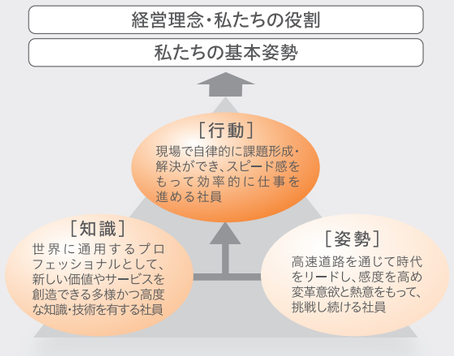
- 「求める社員像」に基づき、安全を最優先にし、自ら考えリーダーシップを発揮し、組織能力の強化に資する社員を育成します。
- 女性社員の活躍の推進をはじめ、多様な人財がそのバックグラウンドを活かし、組織活性化やサービス向上に貢献できるよう、ダイバーシティ・マネジメントに取り組みます。
- ワーク・ライフ・バランスを推進し、安全で働きやすい職場環境のもと、多様で柔軟な働き方を実現します。

人財育成

“社員は会社にとって最大の「財（たから）」である”との考えのもと、「求める社員像」に基づき、「安全を最優先にし、自ら考えリーダーシップを発揮できる社員（環境変化への感度が高く、強い現場力をもつ社員）」を育成します。

- 人財育成は、日々のOJTを基本に、研修などの「学びの機会」を体系的に整理した人財育成マスタープランに基づき実施します。
- 安全意識を高め、自ら考え行動できる人財を育成するため、安全性向上に係る研修を継続して実施します。

NEXCO中日本の求める社員像



- 社員のキャリア形成促進のため、節目ごとのキャリア開発研修の実施や、博士号など学位取得、資格取得、通信教育受講などにより、自己啓発を支援します。
  また、セルフ・キャリアドックを導入し、キャリア相談窓口やキャリア開発研修と連動したキャリア面談などを通じて、積極的にキャリア支援に取り組みます。
- 「KAIKA Awarads 2017」で大賞を受賞した「地域づくり支援プロジェクト」の取組みである地域づくり支援研修は、人財育成だけでなく、組織的にノウハウが蓄積されるよう、継続して実施します。

ダイバーシティ

▮女性の活躍推進

女性の活躍推進を重要課題の一つとして位置づけ、将来の女性管理職の登用拡大（2018年3月末時点7名）を見据えて新卒採用における女性比率の目標値（30%以上）を設定。女性総合基幹職の積極的な採用に取り組むとともに、女性社員で構成される「女性が働きやすい職場推進会議」からの改善提案など、将来の会社の担い手として期待する女性社員が出産や育児などのライフイベント後も働き続けられる環境づくりを進めています。

女性が働きやすい職場推進会議

また、異業種研修への派遣や講演会の開催などを通じ、女性社員のキャリア形成支援に取り組んでいます。

データ1

▮再雇用制度

再雇用制度（65歳まで継続雇用）の導入により、定年退職後もこれまでのキャリアや能力を活かした活躍の場を設けています（2018年4月時点78名）。

▮障がい者の活躍支援

障がい者の就労支援のため、障がい者の就職面接会に参加するなど積極的な採用に取り組んでいます。

ワーク・ライフ・バランスの推進

社員一人ひとりがいきいきと働き続けられる環境づくりとして、法定を上回る育児休業制度や介護休業制度、変形労働時間制の導入、男性社員の育児休業の取得促進など仕事と家庭の両立を支援する取組みを進めています。
また、2017年度から、様々な理由により退職した社員の再雇用制度（ジョブリターン制度）や配偶者海外同行休業制度などを導入し、社内制度の充実を図りました。

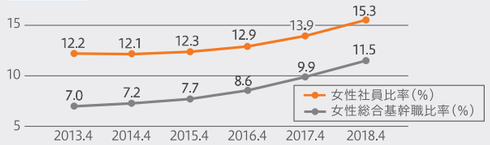
データ2・3・4

労働災害の防止

労働災害ゼロをめざして、安全で働きやすい職場環境の実現や、工事中の事故防止に取り組んでいます。社員の労働災害防止のため、安全衛生委員会を定期的に開催し、職場環境の安全確認や労災事故の分析結果を対策に反映しています。また、工事中事故防止については、過去の事故分析に基づき、事故防止に関する重点事項を定め、工事安全パトロールや日常の現場立会時に点検・確認をしています。安全教育の実施など、建設業界団体や工事受注者と協働して事故防止に取り組んでいます。

データ5

データ1　女性社員の比率（NEXCO中日本）の推移



データ2　育児休業取得者数（NEXCO中日本）（年度）

項目		2015	2016	2017
育児休業取得者（人）	男性	2	4	5
	女性	17	14	18

※各年度から育児休業を取得開始した社員を集計

データ3　出産・育児・介護支援の休暇等制度（NEXCO中日本）

産前産後休暇	社員が出産する場合、産前6週間・産後8週間
配偶者出産休暇	配偶者の出産時、3日間取得できる
養育休暇	配偶者の出産時、出産した子どもや未就学の兄姉の養育のため、産前産後期間に5日間取得できる
養育等のための時間単位休暇	未就学の子どもの養育や父母、家族の介護・看護のため、前年度の有給休暇のうち翌年度に繰り越せる日数を超える日数分を時間換算し、当該時間分を時間単位で取得できる
看護休暇	小学校3年生までの子どもの看護のため、毎年度5日間取得できる
育児休業	子どもが3歳に達する年度末まで取得できる
部分休業	小学校3年生までの子どもの養育のため、1日2時間取得できる
介護休業	父母や家族などを介護するため、通算6カ月間取得できる

データ4　働きやすさに関する指標（NEXCO中日本）（年度）

項目	2015	2016	2017
総労働時間（時間）	2,036	2,031	2,052
ES調査値（点）	3.73	3.79	3.77

・ES調査値は、「働きがいがある会社であるか」について、社員に意識調査を行い算出した数値（5点満点）です。

データ5　労働災害件数（NEXCO中日本グループ）（年度）

項目		2015	2016	2017
労働災害（件）	業務中	29	35	57
	通勤中	12	11	11
	計	41	46	68

生産性向上

経営方針 4

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、グループ全体最適を具体化します。

1,022件
（2017年度実績）
業務研究発表会参加件数

105人
LO（リードオフマン）・ML（ミドルリーダー）の経験者数
（2018年3月31日現在）

主要施策

- ○ 3つの「育ち」の取組みにより生産性向上を推進します。
- ○ 生産性向上に向けたグループ全体最適化を推進します。
- ○ 褒める企業文化の醸成とともに更なる活動の充実と推進を図ります。

生産性向上の取組みの推進

経営環境の急速な変化に対応できる強固な経営基盤の構築をめざし、生産性を継続的に高めていく取組みを推進しています。社員一人ひとりの不断の取組みと生産性向上検討会などの各社内検討会で、取組みの支援や課題解決策を検討・展開しています。

生産性向上推進の枠組み

3つの「育ち」の取組み（社員一人ひとりの不断の取組み）
↔ 連　携
- 生産性向上検討会 ・3つの「育ち」の取組み支援 ・グループ全体最適 など
- 技術戦略会議（技術開発） ・点検の高度化、効率化 など
- 情報システム最適化検討会 ・システム間のデータ連携強化 ・事業運営を効率的にサポートするシステムの開発 など

3つの「育ち」の取組みによる生産性向上

企業活動の生産性を高める視点から、次に掲げる3つの「育ち」の取組みを行っています。2017年度は、グループ会社へ「育ち」の取組みを展開しました。

【育ち1】経営理念等の浸透
経営理念等を社員一人ひとりが理解し自律的に行動することで、日々の業務の効率性向上につながります。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。

【育ち2】自律的な業務環境の改善
各職場単位で自律的に業務効率化・職場活性化活動に取り組み、業務に集中し効率的に仕事ができる環境を整備します。

【育ち3】当事者意識と責任感を有し、自律的に考え行動する人財の育成
適正かつ効率的な業務遂行の観点から、コンプライアンスや「品質（Q）・コスト（C）・納期（D）」などの視点を重視し、OJTを通じて自律的に行動できる人財を育成します。

「育ち」活動

各部署にて3つの「育ち」の取組みに関する活動計画を策定
↓ 活動展開（社員一人ひとりの不断の取組み）
上半期・期末毎に取組み状況を評価し、必要な見直しを実施
↑ 次期活動計画へ反映

「育ち」活動を促進する主な取組み

LO（リードオフマン）・ML（ミドルリーダー）の配置
担当業務を高いレベルで執行しつつ、経営理念に基づいて実務レベルの改善、改革に自律的に取り組む者として、事務所の課長・工事長からLO、支社のサブリーダーからMLを任命しています。LO・MLがロールモデルとして所属する組織全体を感化し、活動を促進させています。

LO・ML会議
四半期に1回、全LO・MLが集う会議を開催し、各職場の好事例や課題の共有を図り、活動を充実させています。

LO・MLと役員との意見交換
2015年度からLO・MLが役員と直接意見交換する機会を設けています。2017年度は、職場での人財育成と現場組織間での一体感について、課題と改善策を提案しました。

会社の未来を考える会
2016年度からLO・MLの提案により始まった「会社の未来を考える会」は、役員と社員が会社の未来を一緒に考える機会です。
ここで得た新たな気づきの実現に向けて、具体的な行動につなげていくことを期待しています。なお、2017年度は開催対象をグループ会社に広げました。

生産性向上に向けたグループ全体最適化の推進

組織間の業務分担の見直し
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の大規模事業を円滑に実施するため、支社と現場の適切な業務分担の見直しを行うことで、業務の正確性と効率性を高めます。

社員の業務分担の見直し
アウトソースを含めた業務分担の見直しを行うことで、社員のキャリアに応じた知識・スキル習得機会の充実を図り、人財を強化します。

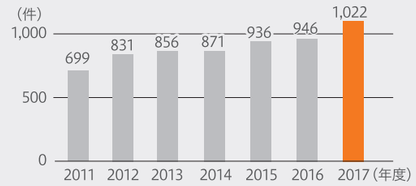
グループ全体の業務分担の最適化
会社間の事務手続に要する労力や、会社相互の業務の重複を解消するなど業務分担の最適化を進め、各社の自律性とグループ全体の業務効率性を高めます。

情報システム最適化の推進
社内情報システムについて、共通基盤導入、システム集約、クラウド導入など、全体コストの削減とともに各事業施策の多様化に迅速に対応する情報システムをめざし構築を進めています。

褒める企業文化の醸成と更なる活動促進

日頃の創意工夫などに基づく優れた取組みを褒めることで更なる活動につなげることや、グループ内での水平展開、技術者の育成を目的に、グループ会社を含めた17カ所で「業務研究発表会」を開催しました。各会場で選考された優れた取組みは、テーマごとに本社主催の「イノベーションフォーラム」、「技術研究発表会」で発表され、その後の表彰式でグランプリをはじめとする各賞を表彰しました。また、2017年度は発表会の更なる充実を目的として、発表者によるワークショップを実施しました。

業務研究発表会参加件数の推移



環境

経営方針 4

高速道路を通じた環境改善及びCO_2排出量の削減などにより、持続可能な社会を実現し、美しい地球と地域を未来に残します。

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。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みます。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、手順などを定めて文書化し、定期的に見直します。さらに、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

1,861千t-CO_2
（2017年度実績）
CO_2削減量

地球温暖化の抑制

事業に係るCO_2の排出量削減

高速道路に関連して排出されるCO_2は、自動車交通に起因するものが大きな割合を占めています。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CO_2排出が抑制されます。
2017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CO_2の排出量は推計約8,606千t-CO_2でしたが、この交通が一般道路（国道）の速度で通行したと仮定すると、その排出量は約10,428千t-CO_2となり、その差1,822千t-CO_2が削減されたと考えられます。そのほか、下記の取組みにより1,861千t-CO_2の排出量を削減しました。

CO_2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	1,821.9千t-CO_2
ETCレーン整備	14.3千t-CO_2
のり面の樹林化	18.1千t-CO_2
省エネルギーの取組み	
高効率照明灯具	1.6千t-CO_2
オフィス活動	0.0千t-CO_2
再生可能エネルギーの導入	
太陽光発電・水力発電	2.5千t-CO_2
ヒートポンプ式融雪設備	0.9千t-CO_2
エコエリアの推進	
エコエリアの推進	1.2千t-CO_2
合　計	1,861千t-CO_2

EV（電気自動車）急速充電器の整備

当社では、EV・PHV（プラグインハイブリット自動車）を利用されるお客さまの利便性向上のため、充電インフラネットワークを整備しています。
当社管内のEV急速充電器は、2018年3月末現在で、103基（95カ所）であり、利用回数は18.6万回/年度（前年度比26%増）となりました。

道路照明の長寿命化、省電力化

トンネル内の老朽化した照明設備（ナトリウム灯）を、LED照明などの省電力かつ長寿命の灯具に交換しています。また、新規路線では、道路照明や内部照明式標識にLED照明を採用しています。道路照明は高速道路の電気使用量の3割以上を占め、LED化により大幅に電力消費を抑えることができます。

データ1　P.51

改良前（ナトリウム灯）

改良後（LED照明灯具）

休憩施設に整備したEV急速充電器

WEB　EV急速充電器設置場所
http://sapa.c-nexco.co.jp/guide/i-stop

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草刈作業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。2017年度のリサイクル率は74%でした。

データ2

▮植物発生材のペレット※1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が神奈川県足柄上郡山北町（旧鮎沢パーキングエリア）で稼働しています。製造したペレットは料金所の空調の燃料などに試行的に活用しています。

※1　小型固型燃料

剪定枝や刈り草を集積

整備した設備でペレット化

完成したペレット

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を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。

データ3

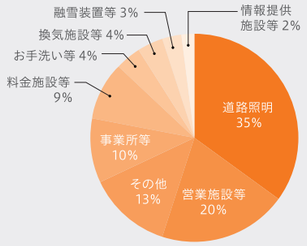
水使用量の削減

休憩施設のお手洗いの洗浄水は、雨水や中水※2の利用、節水型便器や無水型便器などを採用し、水使用量の削減に努めています。

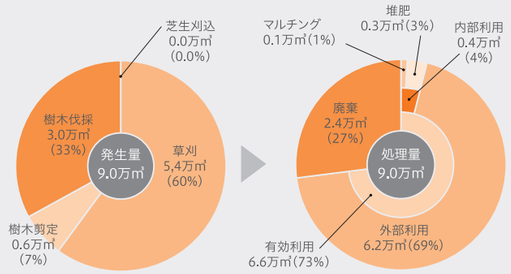
無水型の便器 新東名 岡崎SA

※2　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。

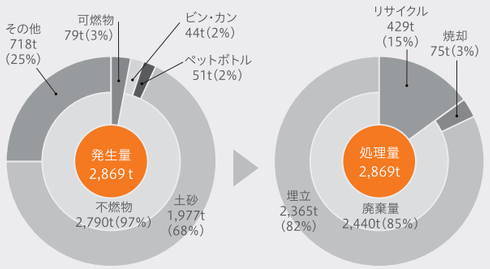
データ1　**電気使用量の内訳（2016年度）**



データ2　**緑のリサイクル量（2017年度）**



データ3　**路面清掃に伴う発生材のリサイクル量（2017年度）**



TOPICS　ISO14001（環境）の新国際規格への移行

当社グループは、経営理念である世界の持続可能な発展への貢献のため、2010年12月より環境マネジメントシステムの国際規格ISO14001を取得しています。2017年12月に新国際規格であるISO14001（2015年版）の更新審査を受け、認証されました。

地域環境への配慮

環境コミュニケーション

▮環境イベント『エコプロ』への参加

当社グループの環境に関する取組みをステークホルダーの皆さまに広く知っていただくため、日本最大級の環境イベント『エコプロ』に毎年参加しています。『エコプロ2017』では、エコロード（自然環境に配慮した道）や地域性苗木による緑化、再生可能エネルギーの導入などを紹介しました。

▮ギフチョウの保全

東海北陸自動車道 城端SA近隣に生息するギフチョウ（環境省：絶滅危惧II類）の生息環境を整備するため、2000年にサービスエリア内に雑木林となる苗木と餌となるヒメカンアオイを植栽しました。2001年から近隣の桜ヶ池周辺の里山で、地元の小学生や団体とともにギフチョウの放蝶会を始め、ギフチョウの生育環境が整った2010年からは、サービスエリア内で放蝶会を行っています。2017年の放蝶会では、約70匹のギフチョウを城端の空に放ちました。

ギフチョウ

ギフチョウと触れ合う小学生

▮ホタルが棲めるサービスエリア

北陸自動車道 有磯海SA（上り線）では、サービスエリア内のせせらぎを活かし、光を嫌うホタルの習性に合わせ、植栽による遮光などホタルが棲める環境を整備するとともに、2011年からホタルの幼虫の放流会を行っています。
2017年は、地元の小学生が育てたホタルの幼虫20匹を放流しました。

ホタルの幼虫を放流する小学生

沿道環境への配慮

▮光源対策

2018年1月に開通した新東名高速道路 海老名南JCT～厚木南IC間では、道路照明から漏れた光が周辺環境や動植物などに及ぼす影響を最小限に抑えるため、低位置照明を採用しました。

低位置照明

TOPICS　サギとの共生

東名阪自動車道 弥富ICと蟹江ICでは毎年春になると数千羽のサギが飛来し、秋にかけて営巣しています。高速道路で野鳥が大規模な繁殖地を形成する例は全国的に極めて稀です。
そのため、2010年から関係団体のご協力を得て、自然（サギ）と人（高速道路）との共生の実現に向けて、高速道路の機能と安全性を損なうことなくサギの生息環境を保護する活動に取り組んでいます。
フェンスの設置によりサギの生息範囲を設定し、高速道路を走行する車両とサギとの接近を防ぐことで、衝突事故が激減しました。
この取組み内容が、2017年10月29日放送のNHK総合「ダーウィンが来た！生きもの新伝説“高速道路に5000羽!? サギ大集結”」で紹介されました。

サギの生息状況

環境マネジメント

当社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

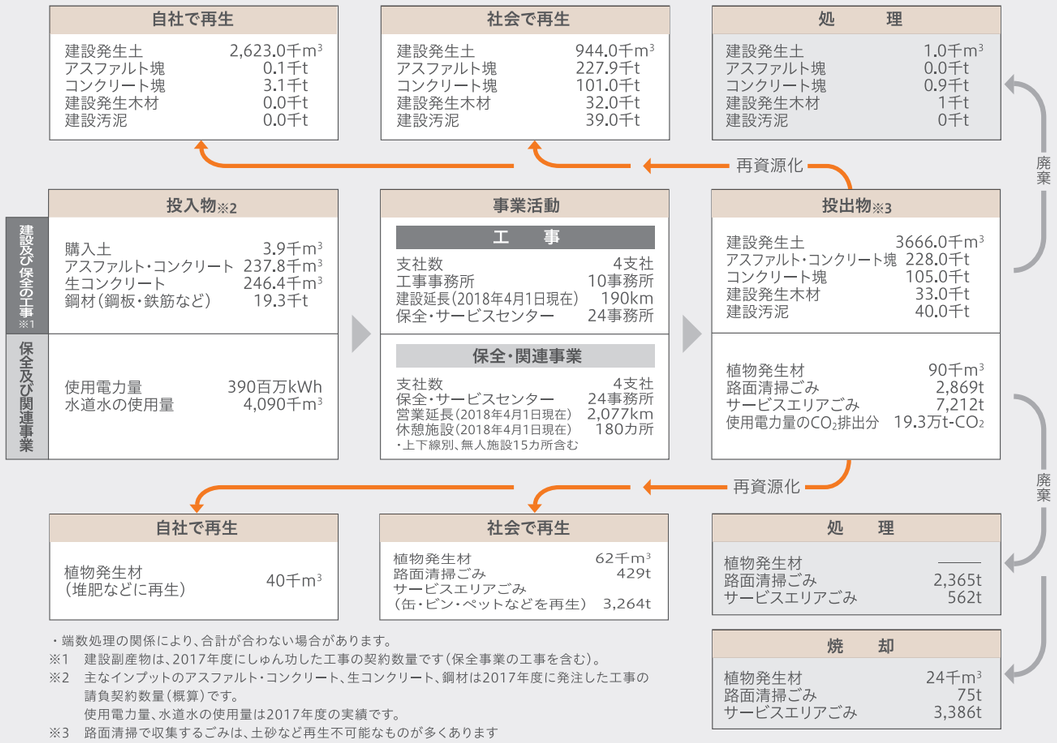
高速道路が環境に及ぼす影響は広範囲にわたることから、環境活動の効果やコストを幅広く定量的に把握しています。

項　目		指　数	長期計画値	2017年度 目標値	2017年度 実績値	2018年度 計画値
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	97.3%（3,666千㎥）	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)	99%以上	長期計画値以上	100%　（228千t）	長期計画値以上
	コンクリート塊	再資源化率(発生量)	99%以上	長期計画値以上	99.2%　（105千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	98.8%　（33千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	99.5%　（40千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2017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2014」(2014年9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。

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2017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。



・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　建設副産物は、2017年度にしゅん功した工事の契約数量です(保全事業の工事を含む)。
※2　主なインプットのアスファルト・コンクリート、生コンクリート、鋼材は2017年度に発注した工事の請負契約数量(概算)です。
使用電力量、水道水の使用量は2017年度の実績です。
※3　路面清掃で収集するごみは、土砂など再生不可能なものが多くあります

環境会計

2017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、2017年度の投資額は、1,092百万円、費用額は12,694百万円となりました。

(百万円)

分　類			投資額※4	費用額※5
(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	169	252
		省エネルギーによる地球温暖化防止	89	361
		植樹(CO_2吸収)による地球温暖化防止	8	1,195
	2.地域環境保全コスト	騒音防止	819	1,572
		植栽・緑化対策	7	3
	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	8,758
(2) 管理活動コスト			0	50
(3) 研究開発コスト			0	499
(4) 社会活動コスト			0	4
合　計			1,092	12,694

環境保全効果

環境保全効果は、「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、2017年度のネットワークやETCレーン整備などの渋滞対策によるCO_2削減量は、1,836千t-CO_2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CO_2削減量	千t-CO_2	1,836
	省エネルギー(オフィス活動含む)によるCO_2削減量	千t-CO_2	6
	植樹(CO_2吸収)によるCO_2削減量	千t-CO_2	18
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	%	97.3
	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	%	99.2
	建設発生木材再資源化・縮減率	%	98.8
	建設汚泥再資源化・縮減率	%	99.5
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)	274
	遮音壁の新設延長	m	6,603
	遮音壁の嵩上げ延長	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、2017年度に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・再生利用やガードレール、トンネル設備のリユースなどにより、2017年度は34,146百万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	63	227
	ヒートポンプ方式の融雪装置の採用	35	
	自然エネルギーの活用、エコエリアの整備・維持管理、オフィス活動	129	
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※6	33,616	33,919
	ガードレール、トンネル設備のリユース	278	
	廃食用油、植物発生材(内部利用のみ)のリサイクル	25	
合　計		34,146	

※4　「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。
※5　「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。
※6　建設発生土などの再利用・再生利用に関する経済効果は、当社事業に再利用したこと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

1. 集計範囲
当社(一部、グループ会社を含む)の事業活動
2. 対象期間
2017年4月1日～2018年3月31日
3. 集計方法
環境会計ガイドライン2005年度版(環境省)、当社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
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CO_2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

高速道路の管理業務の成果（アウトカム指標）

アウトカム指標とは、ご利用いただくお客さまの視点に立って、高速道路の利便性や安全性などの成果を分かりやすく示すための指標です。この指標をもとに事業の成果を評価し、高速道路の適切な管理に努めています。2017年度のアウトカムの実績は以下のとおりです。

指標分類				定　義	2016年度実績値	2017年度 目標値	2017年度 実績値
利用者視点	総合顧客満足度			［単位：ポイント］ CS調査等で把握するお客様の満足度［5段階評価］ ・カギカッコ内は新調査（お客さまの利用実態を踏まえて調査方法の見直しを実施） ・目標値下段の（　）内は中期目標　2020年度	3.7 <3.6>	<3.6> (<3.6>)	<3.6>
利用者視点	年間利用台数			［単位：百万台］ 支払料金所における年間の通行台数	706	713	710
利用者視点	本線渋滞	渋滞損失時間		［単位：万台・時］ 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間（※1）	1,040	1,029	1,242
利用者視点	本線渋滞	ピンポイント渋滞対策実施箇所	新規着手箇所数	［単位：箇所］ ピンポイント渋滞対策を実施している箇所数	3	1	2
利用者視点	本線渋滞	ピンポイント渋滞対策実施箇所	対策実施箇所数		6	–	7
利用者視点	本線渋滞	ピンポイント渋滞対策実施箇所	完了箇所数【H27以降の累計値】		3	–	6
利用者視点	路上工事	路上工事による渋滞損失時間		［単位：万台・時］ 路上工事に起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間（※2）	173	173	207
利用者視点	路上工事	交通規制時間	交通規制時間	［単位：時間／km］ 道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間	86	86 (※4)	99
利用者視点	路上工事	交通規制時間	集中工事（※3）を除く		79	–	92
利用者視点	通行止め時間			［単位：時間］ 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間（※5）	15	15	26
利用者視点	通行止め時間		災害・悪天候		2	–	13
利用者視点	通行止め時間		事故・その他		2	–	3
利用者視点	通行止め時間		工事		11	–	10
利用者視点	ETC2.0利用率（※6）			［単位：%］ 全通行台数（総入口交通量）に占めるETC2.0利用台数	12.9	16.3	16.6
利用者視点	企画割引	販売件数		［単位：千件］ 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数	33	34	80
利用者視点	企画割引	実施件数		［単位：件］ 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数 （　）については、観光振興や地域活性化を一層推進するため、複数の企画割引を合算した後の件数を示している。	12 (9)	(10)	(14)
交通安全	死傷事故率			［単位：件／億台キロ］ 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数（※7） ・目標値下段の（　）内は中期目標　2020年度	6.8	6.0 (5.0)	6.4
交通安全	車限令違反取締		取締実施回数	［単位：回、台又は件］ 高速道路上で実施した車限令違反車両取締	1,062	1,062	982
交通安全	車限令違反取締		引き込み台数		18,505	–	17,084
交通安全	車限令違反取締		措置命令件数		2,222	–	1,822
交通安全	車限令違反取締		即時告発件数		11	–	2

※1　1/1～12/31間の年間値。
※2　1/1～12/31間の年間値。
※3　集中工事を除いた路上工事時間とは、お客さまが迂回や時間・日程調整など回避行動をとることができるよう区間・期間を事前に広く広報した上で行う工事を除いた路上工事時間である。
※4　工事規制時間における2017年度の目標値は、道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間について設定している。
※5　上下線別の通行止め時間に距離を乗じた年間のべ時間・距離を営業延長で除算したもの。
※6　2016年度実績は2017年3月時点、2017年度実績は2018年3月時点の値。
※7　1/1～12/31間の年間値。

指標分類			定　義	2016年度実績値	2017年度 目標値	2017年度 実績値
交通安全	逆走	逆走事故件数	［単位：件］ 逆走による事故発生件数（※8） 目標の下段の（　）内は中期目標。中期目標の年次は、平成32年度。	9	6 (0)	6
交通安全	逆走	逆走事案件数	［単位：件］ 交通事故又は車両確保に至った逆走事案の件数（※8）	33	27	32
交通安全	人等の立入り事案件数		［単位：件］ 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護した事案の件数	833	792	888
交通安全	ガソリンスタンドの空白区間	150km超区間	［単位：区間］ 隣接するGS間の距離が100kmを超える区間数（※9※10） （　）は他会社を跨ぐ区間	4 (4)	0 (0)	0 (0)
交通安全	ガソリンスタンドの空白区間	100km超区間		8 (4)	–	4 (0)
道路保全	快適走行路面率		［単位：%］ 快適に走行できる舗装路面の車線延長	97	95	96
道路保全	橋梁の点検率	橋単位	［単位：%］ 省令に基づく点検の実施率【累計】（※11） 目標の下段の（　）内は中期目標。中期目標の年次は、平成30年度。	52	76 (100)	79
道路保全	修繕着手済橋梁数	橋単位	［単位：橋］ 平成26年度から平成27年度に判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、平成28年度までに修繕（設計を含む）に着手した橋梁数（※12※13） 下段の（　）内は、要修繕橋梁数（単位：橋）　平成26年度から平成27年度に点検し、判定区分Ⅲ・Ⅳと判断された橋梁数	32 (232)	80 (383)	76 (383)
道路保全	トンネルの点検率		［単位：%］ 省令に基づく点検の実施率【累計】（※11） 目標の下段の（　）内は中期目標。中期目標の年次は、平成30年度。	57	68 (100)	84
道路保全	修繕着手済トンネル数		［単位：箇所］ 平成26年度から平成27年度に判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、平成28年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数（※14※13） 下段の（　）内は、要修繕トンネル数（単位：箇所）　平成26年度から平成27年度に点検し、判定区分Ⅲ・Ⅳと判断されたトンネル数	10 (40)	26 (57)	36 (57)
道路保全	道路附属物等の点検率		［単位：%］ 省令に基づく点検の実施率【累計】（※11） 目標の下段の（　）内は中期目標。中期目標の年次は、平成30年度。 下段の（　）内は、要修繕道路附属物等数（単位：施設）　平成26年度から平成27年度に点検し、判定区分Ⅲ・Ⅳと判断された道路附属物等数	59	76 (100)	79
道路保全	修繕着手済道路附属物等数		［単位：施設］ 平成26年度から平成27年度に判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、平成28年度までに修繕（設計を含む）に着手した道路附属物等数（※15※13） 下段の（　）内は、要修繕道路附属物等数（単位：施設）　平成26年度から平成27年度に点検し、判定区分Ⅲ・Ⅳと判断された道路附属物等数	7 (26)	14 (47)	16 (47)
道路保全	橋梁の耐震補強完了率		［単位：%］ 全橋梁数に占める耐震性能2を有する橋梁数（※16） ＊中期目標の年次は平成33年度とし、全ての対策重点地域（※17）で耐震補強を完了することとする。また、平成38年度までに全国で耐震補強の完了を目指すこととする。	88	88	88
道路保全	一般道からSA等への歩行者出入口設置数		［単位：箇所］ 一般道からSA等への歩行者出入口が設置されているSA等の数	126	127	127
地域との連携	占用	占用件数	［単位：件］ 道路占用件数	3,914	3,800(※18)	4,016
地域との連携	占用	道路占用による収入	［単位：百万円］ 道路占用による収入	173	170(※18)	187
地域との連携	占用	入札占用件数	［単位：件］ 入札占用制度による占用件数	0	1（※18）	2
地域との連携	SA・PAの地元利用日数		［単位：日］ 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数	1,784	1,800	2,083
その他	インセンティブ助成（※19）	認定件数	［単位：件又は百万円］ 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成	13	3	5
その他	インセンティブ助成（※19）	交付件数		0	–	1
その他	インセンティブ助成（※19）	交付額		0	–	38

※8　1/1～12/31間の年間値。
※9　区間数は、方向（上下線）別にそれぞれ算出。
※10　ガソリンスタンドの空白区間が150km超の区間については、2017年度までにゼロとすることを目標としている。
※11　管理施設数に対する2014年度から当該年度までの点検数の比率。（2014年12月31日時点を基準としている。）
※12　平成26年7月より施行されたトンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成26年国土交通省告示第426号）に基づき道路橋毎に総合的に健全性が診断された橋梁。
※13　修繕が完了したものを含む。
※14　平成26年7月より施行されたトンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成26年国土交通省告示第426号）に基づき道路橋毎に総合的に健全性が診断されたトンネル。
※15　平成26年7月より施行されたトンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成26年国土交通省告示第426号）に基づき道路橋毎に総合的に健全性が診断された道路附属物等。
※16　兵庫県南部地震と同程度の地震においても軽微な損傷に留まり、速やかな 機能回復が可能な耐震対策が完了した橋梁の割合。
※17　全国地震動予測地図2016年版（地震調査研究推進本部）で示されている首都直下地震や南海トラフ巨大地震等、今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域
※18　数値は占用ニーズに影響を受けるため、目標値は過去3年間の平均としている。
※19　インセンティブ助成とは、高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助成するための仕組みをいう。

連結貸借対照表

単位：億円

科　目	2009.3.31	2010.3.31	2011.3.31	2012.3.31	2013.3.31	2014.3.31	2015.3.31	2016.3.31	2017.3.31	2018.3.31
資産の部										
Ⅰ 流動資産	10,678	12,325	13,789	17,076	8,948	11,091	11,989	8,703	11,252	12,438
現金及び預金	380	273	163	192	249	743	864	734	1,084	1,430
仕掛道路資産	8,538	10,337	11,940	14,737	6,856	8,739	8,961	6,831	8,409	9,698
その他の流動資産	1,759	1,714	1,685	2,146	1,842	1,608	2,162	1,137	1,759	1,308
Ⅱ 固定資産	2,402	2,576	2,729	2,818	2,879	2,811	2,801	2,852	2,914	2,874
有形固定資産	2,247	2,405	2,536	2,589	2,649	2,598	2,597	2,624	2,617	2,634
無形固定資産	75	87	92	104	98	86	77	88	91	100
投資その他の資産	79	83	101	124	130	126	127	138	205	139
Ⅲ 繰延資産	13	15	17	21	12	15	15	9	16	16
資産合計	13,093	14,917	16,536	19,916	11,839	13,918	14,806	11,565	14,183	15,329
負債の部										
Ⅰ 流動負債	1,080	1,133	1,108	1,527	2,112	1,743	2,152	2,338	1,661	1,788
Ⅱ 固定負債	10,205	11,929	13,501	16,377	7,669	10,189	10,612	7,320	10,453	11,229
道路建設関係社債・長期借入金	9,264	11,004	12,579	15,461	6,750	9,175	9,571	6,037	9,188	10,203
その他の固定負債	940	924	922	915	919	1,013	1,040	1,282	1,264	1,025
負債合計	11,286	13,062	14,610	17,905	9,782	11,932	12,765	9,658	12,115	13,018
純資産の部										
Ⅰ 株主資本	1,798	1,853	1,919	1,987	2,031	2,043	2,061	2,142	2,258	2,455
資本金	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650
資本剰余金	716	716	716	716	716	716	716	718	722	721
利益剰余金	431	487	552	621	664	677	694	773	886	1,084
Ⅱ その他の包括利益累計額	△0	△0	△0	△0	△0	△94	△42	△256	△204	△160
Ⅲ 非支配株主持分	9	0	7	23	26	37	22	20	13	15
純資産合計	1,807	1,854	1,926	2,010	2,057	1,986	2,041	1,906	2,067	2,311
負債純資産合計	13,093	14,917	16,536	19,916	11,839	13,918	14,806	11,565	14,183	15,329

・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	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	2016.4.1～2017.3.31	2017.4.1～2018.3.31
Ⅰ 営業収益	7,917	5,815	6,592	5,963	16,810	6,354	9,381	13,003	9,075	9,720
Ⅱ 営業費用	7,799	5,717	6,493	5,874	16,746	6,334	9,338	12,910	9,012	9,648
道路資産賃借料	4,390	3,169	3,286	3,414	3,502	3,605	4,618	4,795	4,794	4,926
高速道路等事業管理費及び売上原価	2,865	2,060	2,698	1,940	12,671	2,137	3,931	7,325	3,408	3,909
販売費及び一般管理費	543	487	509	519	572	590	787	790	809	812
営業利益	117	97	99	88	63	20	43	92	63	71
Ⅲ 営業外収益	26	17	17	15	18	15	28	26	15	14
Ⅳ 営業外費用	5	5	5	3	1	1	0	0	0	0
経常利益	138	109	111	100	80	34	70	118	78	85
Ⅴ 特別利益	5	4	7	19	6	11	14	1	1	225
Ⅵ 特別損失	7	2	11	5	2	2	2	3	3	13
税金等調整前当期純利益	136	112	107	114	83	43	82	116	76	297
法人税、住民税及び事業税	49	66	41	58	33	29	36	37	35	22
法人税等調整額	2	△9	△0	△15	6	0	1	△0	△72	75
当期純利益	84	55	65	72	43	12	44	80	113	199
非支配株主に帰属する当期純利益	3	0	0	3	△0	0	0	1	0	1
親会社株主に帰属する当期純利益	80	55	65	68	43	12	43	79	112	198

・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。

2017年度路線別断面交通量

路線名	区　間	営業延長（km）	車線数※1	断面交通量（台/日）※2	利用交通量（台/日）※3
E19・E20・E68 中央自動車道	高井戸～八王子	25.8	4	77,557	98,535
	八王子～河口湖	68.1	4-6	40,210	46,592
	大月JCT～小牧JCT	272.9	4	31,937	95,754
E1 名神高速道路	小牧～八日市	87.5	4	49,657	80,111
E19 長野自動車道	岡谷JCT～安曇野	33.1	4	39,403	39,187
E1 東名高速道路	東京～小牧 ※4	350.1	4-6	58,524	412,416
E41 東海北陸自動車道	一宮JCT～小矢部砺波JCT	184.8	2-4	15,134	55,366
E1A 新東名高速道路	海老名南JCT～厚木南	1.5	4	2,583	1,802
	御殿場JCT～豊田東JCT	217.1	4	51,630	45,508
E52 中部横断自動車道	六郷～双葉JCT	25.3	2	3,298	3,261
E8 北陸自動車道	米原JCT～朝日	282.1	4	26,239	106,561
C2 名古屋第二環状自動車道	名古屋南JCT～名古屋西	43.6	4	50,188	178,594
E23 東名阪自動車道	名古屋西～伊勢関	55.1	4	72,439	93,554
E23 伊勢自動車道	伊勢関～伊勢	68.8	2-4	24,526	33,786
E1A 伊勢湾岸自動車道	豊田東JCT～東海	30.6	4-6	86,713	136,610
	飛島～四日市JCT	19.6	6	72,943	59,804
E1A 新名神高速道路	四日市JCT～新四日市JCT	4.4	4	5,130	2,612
	亀山JCT～（甲賀土山）	18.8	4	47,324	–
E42 紀勢自動車道	勢和多気JCT～紀伊長島	34.1	2	7,929	4,958
E27 舞鶴若狭自動車道	（小浜）～敦賀JCT	39.0	2	7,006	1,801
E84・C4 新湘南バイパス	藤沢～茅ヶ崎海岸	8.7	4	28,014	49,432
E84 西湘バイパス	西湘二宮～箱根口	14.5	4	30,295	43,968
E68 東富士五湖道路	富士吉田～須走	18.0	2	8,692	16,098
E85 小田原厚木道路	厚木～小田原西	31.7	4	33,401	71,571
E1A 伊勢湾岸道路	東海～飛島	6.1	6	92,897	102,357
C4 首都圏中央連絡自動車道	茅ヶ崎JCT～海老名南JCT	7.9	4	24,576	30,446
	海老名～（あきる野）	36.1	4	61,689	72,739
C3 東海環状自動車道	豊田東JCT～関広見	75.9	2-4	15,431	50,436
	大垣西～養老	9.1	2	3,022	3,731
	東員～新四日市JCT	1.4	2	5,130	5,130
E67 安房峠道路	中ノ湯～平湯	5.6	2	2,961	2,961
合　計		2077.3			1,944,190

・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　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（飛騨清見～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
	圏央道（海老名～相模原愛川）	10.1			2013年 3月30日
2013	圏央道（茅ヶ崎JCT～寒川北）	5.1		1,949	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
	舞鶴若狭道（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
2016	新名神（四日市JCT～新四日市JCT）	4.4		2,073	2016年 8月11日
	東海環状道（東員～新四日市JCT）	1.4			2016年 8月11日
	中部横断道（六郷～増穂）	9.3			2017年 3月19日
2017	東海環状道（養老JCT～養老）	3.1		2,077	2017年10月22日
	新東名（海老名南JCT～厚木南）	1.5			2018年 1月28日
合　計		428.8	25.1		

・端数処理の関係により、合計が合わない場合があります。