

NEXCO中日本レポート2020

経営計画

チャレンジ **V** ファイブ 2016-2020

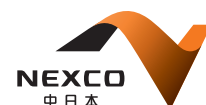


本書は、FSC®認証紙を使用しています。印刷インクには、VOC（揮発性有機化合物）の発生が少ない植物油インキを使用しています。また、印刷には有害廃液を出さない、水なし印刷方式を採用しています。

2020年7月発行 第2版

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

もっと安全に、もっとスムーズに



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。



目次

NEXCO中日本グループとは

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
NEXCO中日本グループのCSR	17

特集

〔特集1〕安全性向上への不断の取組み	21
〔特集2〕進化する高速道路	27

各事業の今とこれから

高速道路の建設	31
高速道路の保全・サービス	35
サービスエリア	41
海外事業	44

未来へつなぐ基盤づくり

技術開発	45
地域	47
生産性向上	49
人財	51
環境	53

データ集	57
------	----

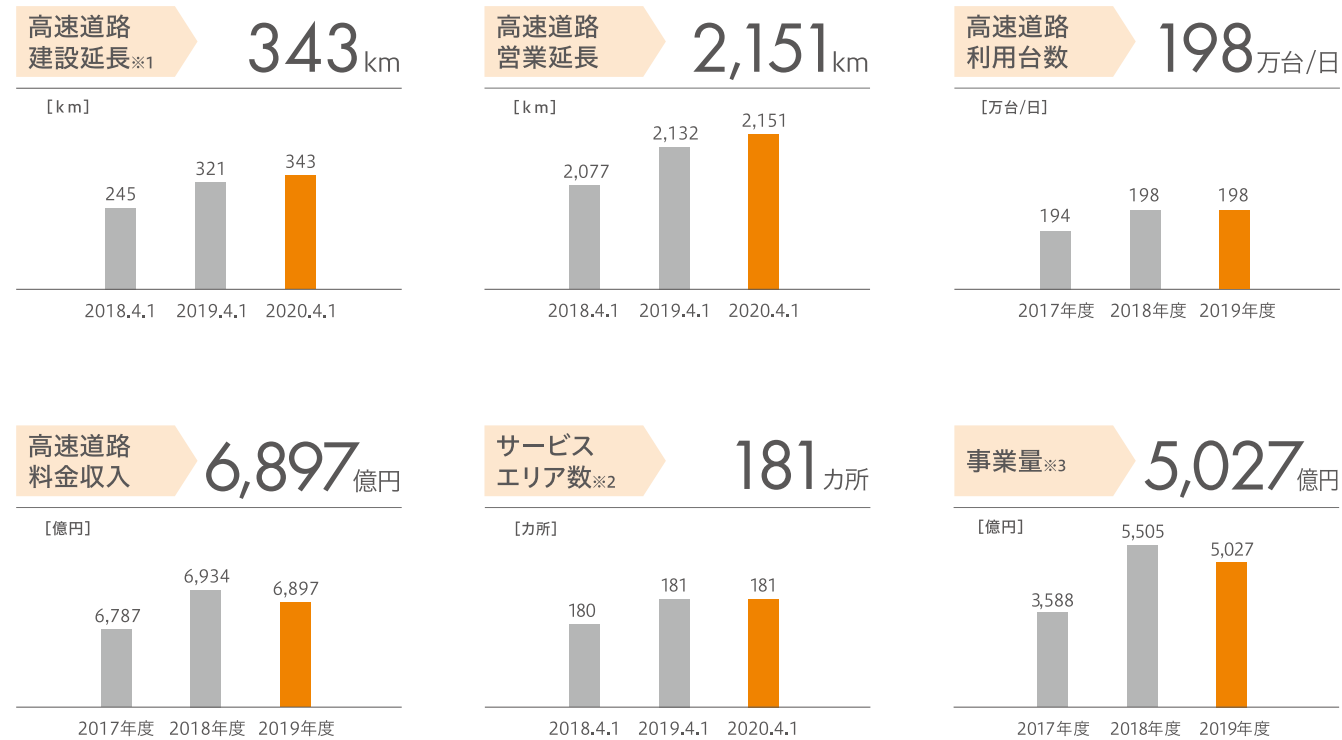
NEXCO中日本レポートの発行にあたって

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。

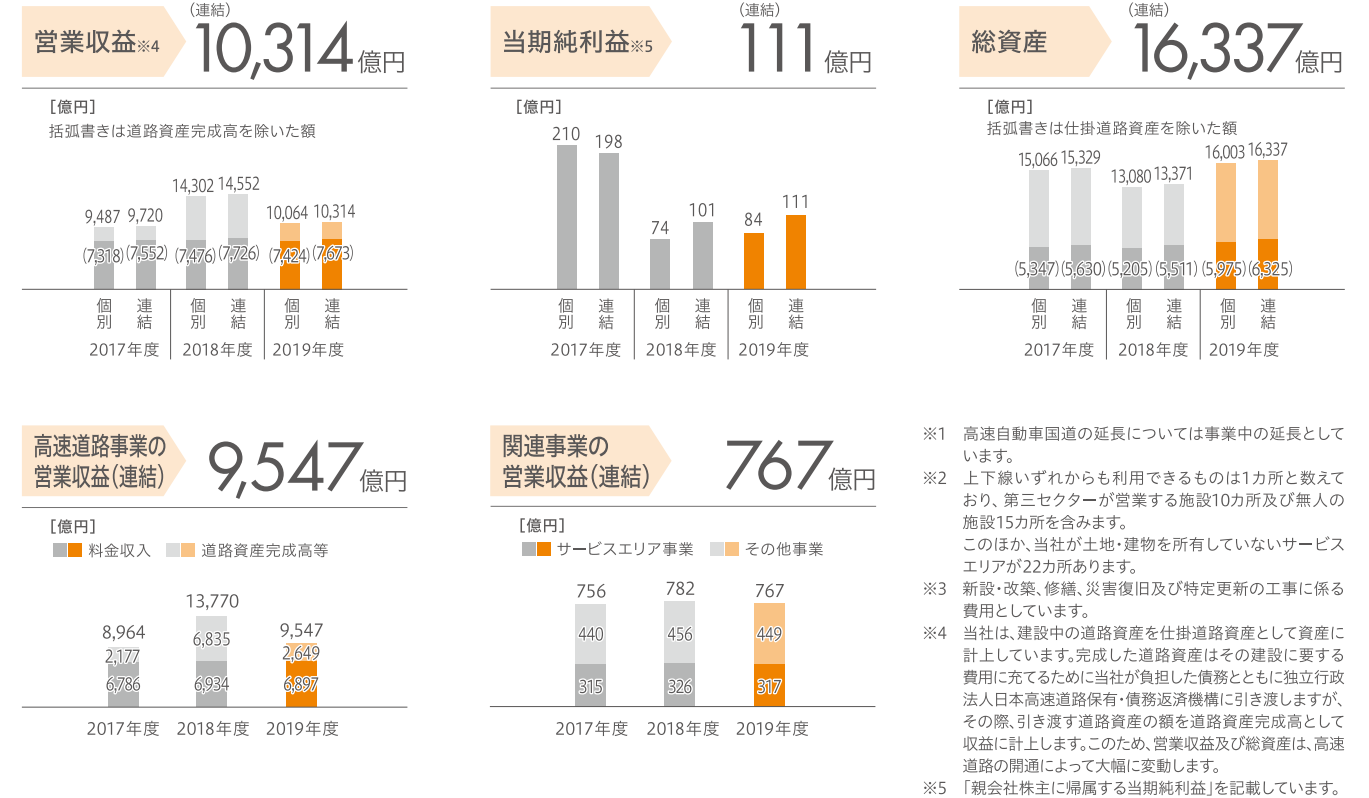
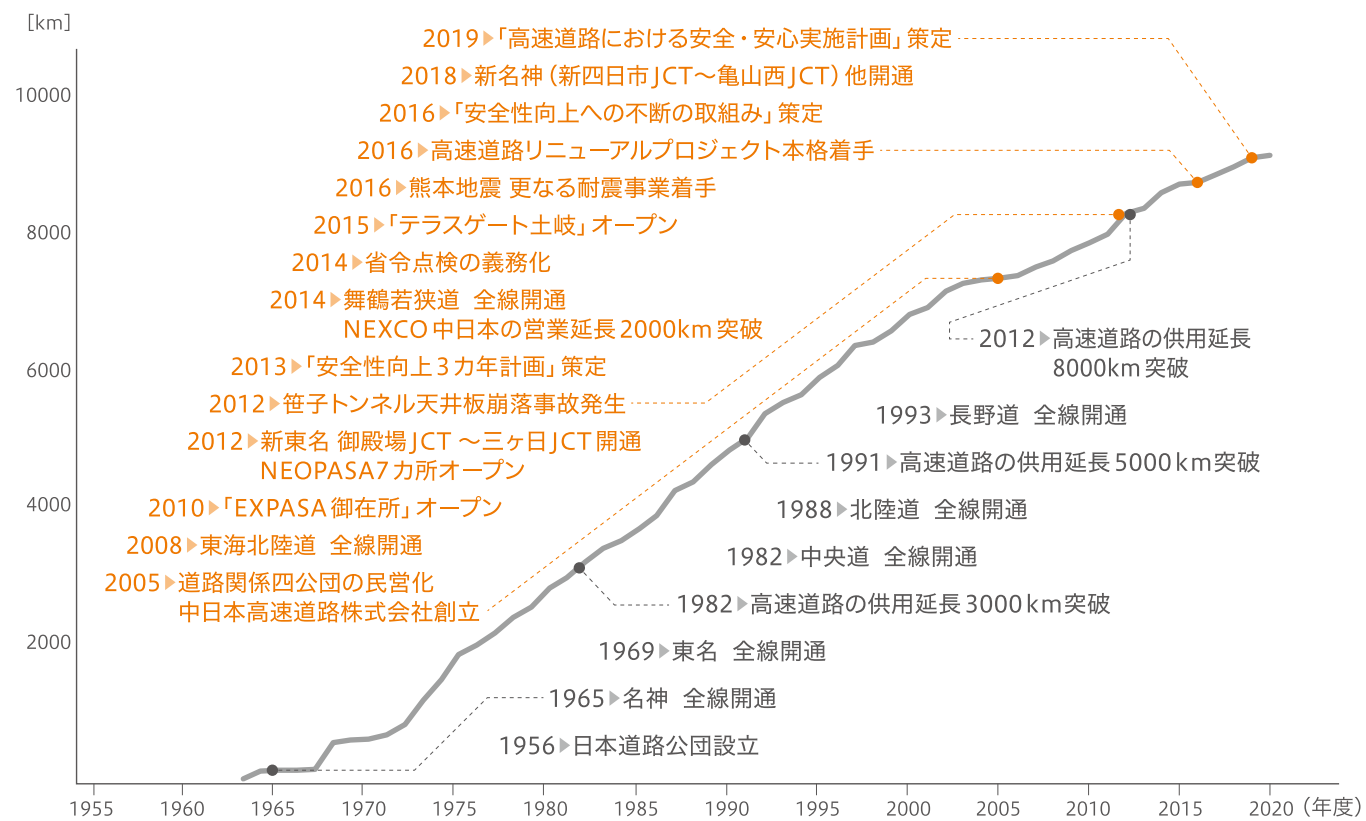
本レポートに記載している施策の実施予定や完了時期は、公表時点のものであり、状況により見直すことがあります。また、インターチェンジその他連絡施設、休憩施設などの名称には仮称のものを含み、「IC」、「JCT」、「SA」、「PA」と略記しています。

[NEXCO中日本グループの概要]

▶ 数字で見るNEXCO中日本グループ



▶ NEXCO中日本グループのあゆみ／高速自動車国道の開通推移



▶ 財務状況

(億円、税抜、グループ連結)			
		2019年度計画	2019年度実績
建設事業	道路資産完成高	1,510	1,321
	道路資産完成原価	1,510	1,321
	営業利益	0	0
保全・サービス事業	道路資産完成高	2,997	1,318
	道路資産完成原価	2,997	1,318
	高速道路料金収入	6,740	6,897
	道路資産賃借料	4,590	4,915
	営業費用等	2,174	1,891
高速道路事業	営業利益	△ 24	100
関連事業	営業利益	46	42
全社計	営業利益	22	143

・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令和2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。
・2020年度計画について
新型コロナウイルス感染症の影響を適切に見込んだ段階でWEBサイトに掲載します。

トップメッセージ

安全を最優先に、 グループ一丸となって 高速道路の進化に取り組みます。

中日本高速道路株式会社
代表取締役社長CEO

宮池 克人

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。

当社グループでは、経営理念・私たちの役割として、「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。」を掲げ、現在、延長343kmの高速道路の建設、延長2,151km・利用台数198万台/日の高速道路と181カ所の休憩施設の管理・運営を行っています。

経営方針の最上位には「高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取り組み」を位置付けており、お客さまに安全を提供し続けるためには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が企業経営の根幹であるとの認識から、2012年12月の中央自動車道 笹子トンネル天井板崩落事故を決して忘れることなく、『安全性向上への「5つの取り組み方針」』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ます。

また、社会インフラの老朽化、近年頻発化・激甚化する自然災害、少子高齢化や労働人口の減少、ICT分野における急速な技術革新など、社会環境は目まぐるしく変化しており、企業としてどのように社会の持続可能な発展に貢献していくかが問われています。

こうした中、当社グループは、高速道路ネットワークの整備と管理運営に加え、リニューアルプロジェクトによる老朽化対策、橋梁の耐震補強など自然災害強靱化対策、ICT技術を積極的に取り込んだ技術開発や生産性向上の取り組み、さらには、地域活性化などの種々の活動を通じて、社会課題の解決に取り組み、更なる高みをめざして挑戦し続けています。

2019年9月には、国土交通省が「高速道路における安全・安心基本計画」を策定したのを受けて、当社では施策の実施主体として、同年12月に「高速道路における安全・安心実施計画」を策定しました。高速道路の安全性・信頼性や使いやすさを向上する各施策として、計画的な4車線化の推進、自動運転に対応した道路空間の整備、高速トラック輸送の効率化、進化するデジタル技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメントなどに鋭意取り組んでいます。

このように、当社グループに求められた対処すべき課題は山積の状況にあります。

また、今般発生した新型コロナウイルス感染症については、感染予防対策ガイドラインを策定し、お客さま、グループ社員、工事受注者等の皆さまの感染防止に向けて取り組むとともに、BCPの観点からの検証や「新しい生活様式」の定着など、新たな課題についても取り組んでいます。

さて、国際社会共通の目標として、2015年に国連で採択された「持続可能な開発目標(SDGs)」がめざす方向性は、当社グループの事業活動と密接に関わっています。ESG(環境・社会・ガバナンス)の取り組みを重視しつつ、CSRと経営施策を一元的に推進していくとともに、更に企業価値を高めるべく社会の信頼と時代の要請に的確に応え続けながら、グループ全体の生産性向上に取り組み、経営基盤を強化していきます。

このレポートは、経営計画チャレンジVと私たちの日々の取り組みの成果を、SDGsとの関わりを含めて紹介するものです。新たな価値を創造しつつ、社会の持続的な成長に貢献するため、グループ一丸となって弛みなき安全性の追求の上に、高速道路空間を進化させていきます。本レポートを是非ご一読いただき、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。

経営計画チャレンジV 2016-2020

「経営計画チャレンジV 2016-2020」は、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、2016年4月に策定したものです。

次ページに示すとおり、グループ一丸となって、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とともに「2021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

「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、更なる高みをめざします。

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。

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

コーポレート・ステートメント

当社グループのコーポレート・ステートメントは、私たちの取り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。

NEXCO中日本グループのCSR活動の重点テーマ

安全・安心で持続可能な社会基盤の構築

地球温暖化の抑制と地域環境への配慮

持続可能な都市や地域コミュニティの発展への支援

社会から信頼されるガバナンス・内部統制の強化

CSRについてはP.17・18「NEXCO中日本グループのCSR」に掲載しています。

事業活動への反映

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」

- 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

具体的な取組みはP.21～26「特集1」に掲載しています。

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、お客さまに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。

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。

2021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

※Intelligent Transport Systems
(高度道路交通システム)

▶ 2019年度の振り返り

5カ年計画の4年目である2019年度は、新東名高速道路 伊勢原JCT～伊勢原大山IC間2km、東海環状自動車道 大垣西IC～大野神戸IC間8km及び関広見IC～山県IC間9kmの新規開通、駒門、日本平久能山、岐阜三輪の3カ所のスマートインターチェンジの運用開始、高速道路リニューアルプロジェクトや橋梁の耐震補強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、オープンイノベーションの促進、高速道路上での作業員の安全確保に向けた移動式防護車両の開発、アジア・米国でのコンサルティング業務の展開や多様で柔軟な働き方の実現に資する取組みなど、5カ年計画の最終年度に向けて着実に進捗しています。

▶ 今後の取組み

5カ年計画の最終年度となる2020年度は、新型コロナウイルス感染症対策を徹底しながら、目標達成に向けて、「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丸となってより一層加速させていくとともに、その中で、「高速道路における安全・安心実施計画」に基づく施策を着実に進め、高速道路の更なる安全性の向上に努めていきます。また、「2021年度以降の方向性」を見据え、最先端の技術を幅広く取り入れた次世代の高速道路空間を念頭に、私たちの社会と暮らしになくてはならない高速道路の進化と新たな価値の創造にチャレンジしていきます。

▶ 安全・安心実施計画

2019年12月に「高速道路における安全・安心実施計画」を策定しました。各施策の実施により、当社グループの社会的使命を果たしていきます。

高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する具体施策	(4) ネットワークの信頼性の飛躍的向上
	1) 災害時の通行止め時間の最小化 2) 工事規制の影響の最小化 3) 冬期交通の確保
(1) 暫定2車線区間の解消 1) 計画的な4車線化の推進 2) 暫定2車線区間の安全・安心確保	(5) 利用者ニーズを踏まえた使いやすさの向上 1) 休憩施設の使いやすさの改善 2) 高速バスの利便性向上 3) 訪日外国人旅行者への対応
(2) 自動運転などのイノベーションに対応した高速道路の進化 1) 自動運転に対応した道路空間の基準などの整備 2) 高速トラック輸送の効率化	4) スマートICなどによる地域とのアクセス強化 5) 現地の交通状況に応じた交通運用
(3) 世界一安全な高速道路の実現 1) 事故多発地点での集中的な対策 2) 逆走対策 3) 歩行者・自転車などの立入り対策	(6) 安全・安心を支えるその他の施策 1) 料金施策 2) 世界に誇る最先端の高速道路事業運営の実現による次世代の高速道路空間の創造(i-MOVEMENT)



高速道路における安全・安心実施計画
https://www.c-nexco.co.jp/corporate/pressroom/news_release/4703.html

経営計画チャレンジV 2016-2020

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。

重要業績評価指標（KPI）

経営方針	指標名	指標の説明	2019 目標	2019実績			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 不断の取り組み	5年に1度実施する 詳細点検の進捗率	・2019年度から2023年度の 5力年で実施する詳細点検の進捗率	21	21	<div></div>		41	%	P.37
	新規開通延長※1	・2016年度からの累計延長	93	93	<div></div>		112	km [累計]	P.31・32
	暫定2車線の 4車線化延長		41	41	<div></div>		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	83.4	74.3	<div></div>		70.6	千km・ 時間	P.38
	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)	66.0	67.2	<div></div>		67.4	点	P.19
		・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※1	・(下段)は2019年度整備数	43 (+4)	42 (+3)	<div></div>		50	カ所 [累計]	P.31・32
	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	1,259	1,216	<div></div>		※2	億円	P.41～43
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2019年度削減額	440 (+17)	425 (+2)	<div></div>		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	<div></div>		100	%	P.15
	女性採用比率※3	・2016年度からの 新卒採用の女性社員比率	30	33	<div></div>		30以上	%	P.51・52

・新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて重要業績評価指標（KPI）を見直す場合があります。

※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目標を見直す予定です。

※2 新型コロナウイルス感染症の影響を適切に見込めた段階でWEBサイトに掲載します。

※3 指標の対象はNEXCO中日本

【凡例】2019年度達成状況

目標達成 10%未満の未達 10%以上の未達

新型コロナウイルス感染症対策への取り組み

2020年5月に「中日本高速道路(株)における新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」を策定し、新型コロナウイルス感染予防対策に取り組んでいます。

【ガイドラインの主な内容】

- 高速道路を利用されるお客さまへの感染予防対策
- (料 金 所) 消毒・マスクの着用、社員等の意識向上、料金所の機能確保
 - (休憩施設) 社員等の健康管理の徹底及び意識向上、消毒・マスクの着用、ソーシャルディスタンスの確保、密状態の回避の啓発、消毒液の配備 など

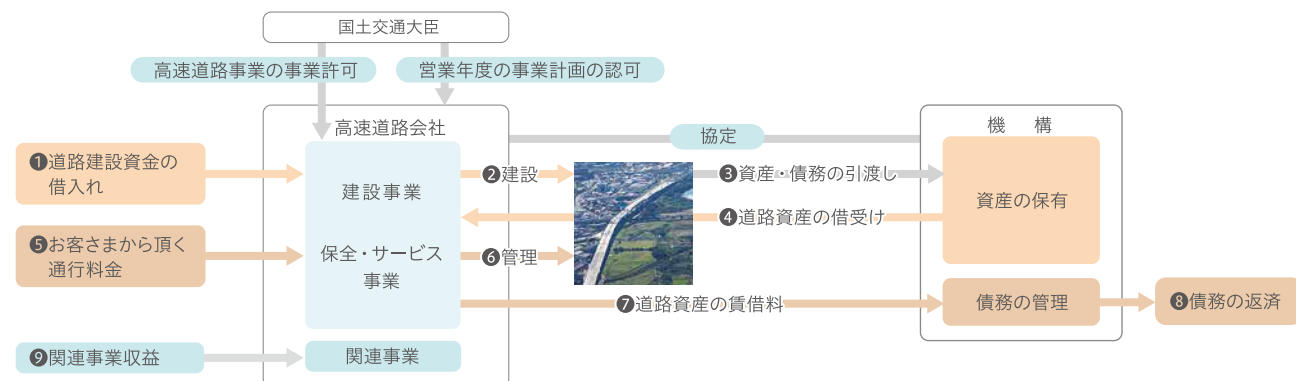
実績管理KPI

経営方針	指標名	指標の説明	2018実績	2019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 不断の取り組み	補修数(①橋梁)	・診断区分Ⅲの補修対象箇所数	124 (単年度62)	269 (単年度145)	橋 [累計]	P.37
	補修数(②トンネル)	・点検年度から5力年以内に 補修完了する計画	53 (単年度25)	66 (単年度13)	チューブ [累計]	
	補修数(③道路附属物)	・2014年度点検からの累計	25 (単年度11)	45 (単年度20)	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	89	91	%	
	年間利用台数	・支払い料金所における年間の通行台数	723	724	百万台	—
	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	19.5	23.4	%	P.39
	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	73.2	76.7	%	—
	快適走行路面率	・快適に走行できる舗装路面の割合	95	96	%	—
	死亡事故率	・走行車両10億台キロあたりの 事故死亡者数	1.2	1.2	人/ 10億台 キロ	P.39
	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	149.8	142.3	千km・ 時間	—
	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	1,646	1,792	時間	P.39・40
	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	719	719	時間	
	通行止め時間(工事)	・工事に伴う年間の通行止め時間	2,250	2,119	時間	
	逆走事故件数	・逆走による事故発生件数	5	7	件	P.36・37
	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	358 (単年度173)	827 (単年度469)	億円 [累計]	
	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	1,925	1,917	千t-CO ₂	P.54
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※3	・一人あたりの年間総労働時間	2,055	1,995	時間/年	P.51・52
	女性管理職数※3	・リーダー職相当以上の女性社員数	7	7	人	
	E S 調査値※3	・社員の働きがい(5点満点)	3.73	3.72	点	

- 道路機能維持に必要な感染予防対策
- 社員等の健康管理の徹底、通勤時の感染防止、勤務時の感染予防、24時間継続業務における業務継続計画の実施
- 工事等における感染拡大防止対策
- 工事及び調査等の一時中止措置等の対応、学校の臨時休業に伴う建業法上の取扱い緩和、中小企業・小規模事業者に対する官公需における配慮、施工管理業務の勤務形態に関する臨機の措置 など
- 当社が提供するその他サービスにおける感染予防対策
- 温浴施設、商業施設、旅行業等における感染予防対策の実施(休憩施設に準じる)
- 感染拡大防止の社会的要請に応じた取り組み
- 当社の各種情報ツールを活用した意識啓発 など

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道路建設資金を借入れ、②高速道路を建設し、③高速道路資産は、建設に要した借入金などの債務とともに機構に引き渡します。債務を道路資産完成高（収益）に、高速道路資産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運営・管理し、⑤通行料金を、⑥道路管理費用と、⑦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。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、関連事業が当社の利益の柱となります。

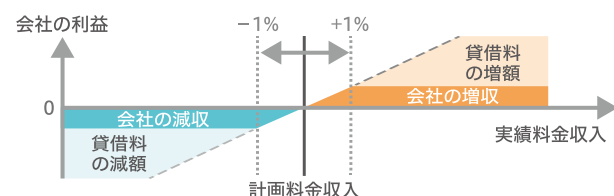
▶ 協定における計画上の賃借料、料金収入及び管理費

賃借料は機構との協定で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上の利益は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。



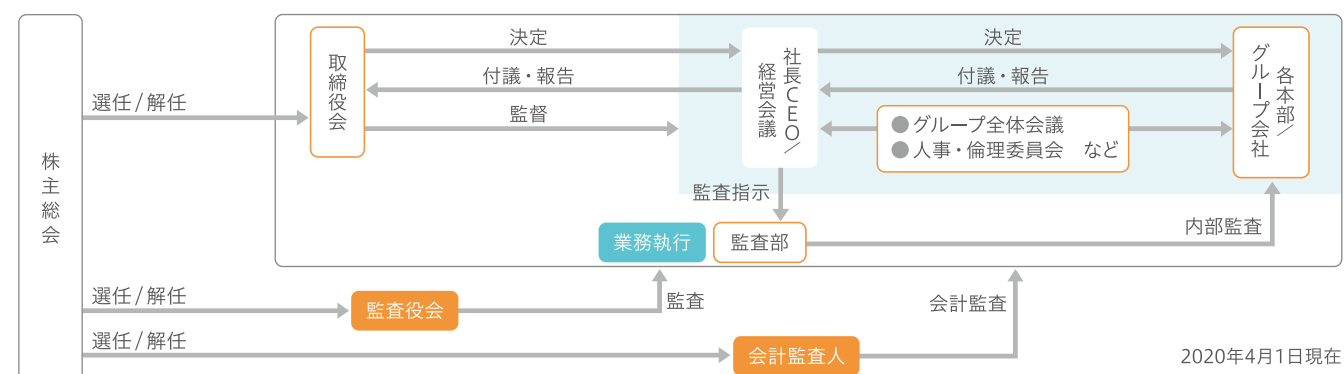
▶ 事業利益の活用状況

2019年度までに当社が計上した利益の累計は762億円で、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721億円を投資したほか、高速道路の安全性向上及び地方公共団体等が管理する跨道橋の耐震対策に関する事業のために、高速道路事業の利益剰余金から162億円を充当しました。

- ・金額は、第1期から第15期までの当社個別決算の累計額をもとに算出しており、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。
- ・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

当社は、業務の適正を確保するために必要な体制を構築し、経営の効率性と事業の健全性・透明性の確保に努めています。



▶ 会社の体制

会社法の定めにより、取締役会、監査役会及び会計監査人を設置しています。また、更なる経営の監督・監査の強化を目的として、様々な分野に関する豊富な知識と経験を有する社外取締役・社外監査役を選任しています。併せて、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。このほか、グループ会社の社長など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、グループ価値の最大化を図っています。なお、監査役は社内の重要会議への出席や重要文書の閲覧などを通じて、業務執行状況を監査しています。

▶ 社外有識者委員会

安全性向上や人事・倫理、入札契約など、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を設置し、透明性・公正性を確保しています。

▶ 内部監査

社長直属の監査部が定期的に内部監査しています。法令遵守など内部統制に係る監査結果を経営会議に報告し、監査の実効性を担保しています。

▶ リスクマネジメント

社長を委員長とするリスクマネジメント委員会を設置するとともに、部署ごとにリスクマネージャーを配置し、リスクの把握・変動やリスク対策に体系的かつ継続的に対応しています。また、BCP（事業継続計画）を策定し、様々なリスクに備えています。

▶ 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、インターネットやメールに対する脅威、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、研修、訓練などにより社員の情報セキュリティ意識向上を図っています。ハード対策として、インターネットアクセス制限、各種ウイルス対策、監視体制などを強化しています。

■ 情報システムの信頼性向上の取組み

システム、ネットワークの冗長化のほか、障害発生時に即時対応できるよう、各種対応マニュアルを整備しています。

■ 情報セキュリティ対策の実施体制

グループ全体で「NEXCO中日本CSIRT※」を構築し、インシデント対応を強化しています。

※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。

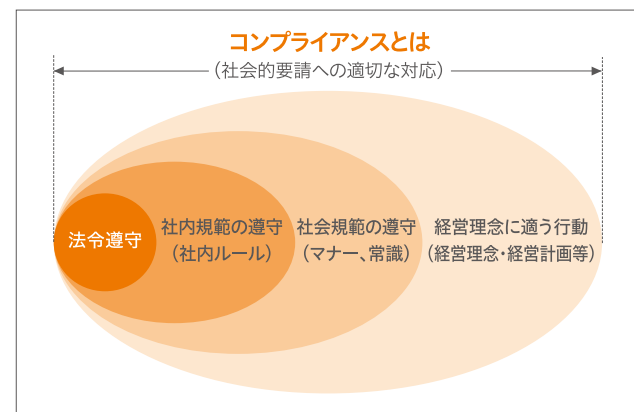
■ 行動規範の周知徹底

「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としており、マニュアルや携帯用カードなどにより周知徹底しています。

■ グループ一体での取組み

「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」に基づき、各職場でコンプライアンス・タイムなどを実施しています。毎年12月の「コンプライアンス推進月間」には、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。また、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会議を毎年開催しています。

当社グループがめざすコンプライアンス



■ 人事・倫理委員会、相談窓口

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」のほか、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

項目	2019実績	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%

▶ 公正・透明な調達活動

■ 手続の適正化、透明性の確保

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、入札結果の事後審査や分析、談合等不正行為疑義の調査などにより、手続の適正化に努め、発注見通しや入札・契約結果をWEBサイトで積極的に開示しています。また、社外有識者による「入札監視委員会」を設置し、調達手続に関する意見や勧告に基づく是正を図っています。

■ 品質・価格・納期に配慮した調達

入札関係図書取得者へのアンケートや関係団体などとの意見交換を踏まえて、昨今の入札不調への対策を取り入れつつ、品質・価格・納期に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」を定めています。2019年度は、お取引先約100社にCSRに関する取り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。

「NEXCO中日本グループお取引先CSR推進ガイドライン」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

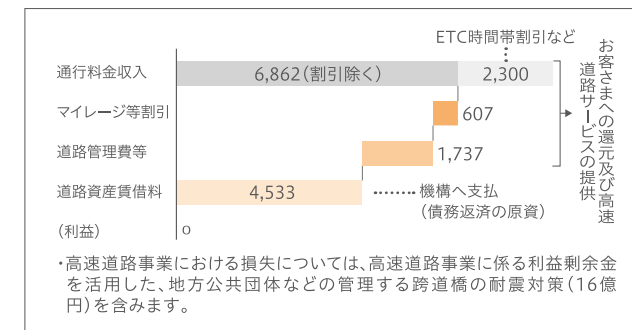
警察庁との間で高速道路3会社が行う公共工事からの暴力団関係企業等の排除に関する合意書(2013年3月29日)を締結し、暴力団関係企業等の排除を徹底しています。

▶ 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、2020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6.1兆円です。

2020年度事業計画 高速道路事業[億円]



■ コスト削減

高速道路をできるだけ少ない国民負担で建設するため、現場での創意工夫や新技術の開発・採用に取り組んでいます。2019年度までに、425億円のコスト削減を機構に申請しました。2020年度までに、累計452億円のコスト削減をめざします。

TOPICS

入札不調対策、受注者の働き方改革に資する取組み

事業の多様化、事業規模の拡大により、入札不調による事業進捗への影響が看過できない状況になっていることから、更なる入札不調対策の拡充を実施しています。また、働き方改革に資する取組みとして、ウィークリースタンス・ワンデーレスポンス※を、すべての工事・調査等に適用するとともに、週休2日制モデル工事の推進に取り組んでいます。

※受注者と発注者の両者が、1週間の仕事の進め方を確認し共有すること、相互間の問い合わせに対して1日又は期限を決めて回答すること。

【主な入札不調対策】

- 新たな契約方式の導入
 - ・工事:見積協議方式の適用、公募併用型指名競争入札方式、防災型発注方式の導入
 - ・調査等(橋梁耐震補強設計業務):若手育成型プロポーザル方式、入札参加意思確認型競争入札方式の導入
- 発注見通しに公表する情報の充実(発注見通しに発注規模を記載)
- 設計成果品の電子媒体による貸与の開始
- 工事・調査等発注に関する事業者向け説明会の開催

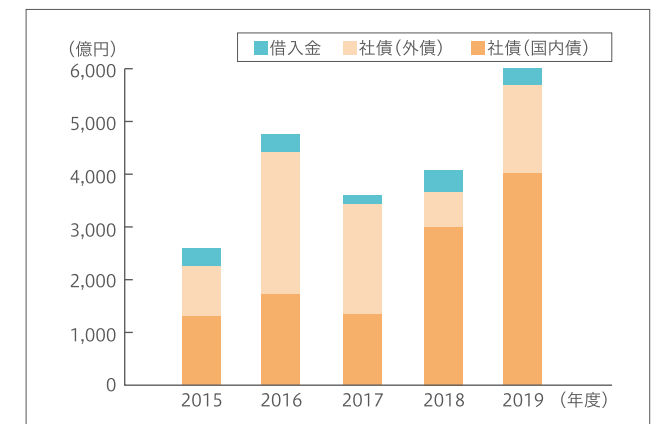
■ 資金調達とIR活動

当社は、外債等の社債の発行を中心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、ユーロに加え、2019年度は、人民元建て及びニュージーランドドル建て社債を発行しました。また、有価証券報告書等の企業情報の開示や積極的なIR活動に努めています。

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
<https://www.c-nexco.co.jp/corporate/ir/>

資金調達額の推移

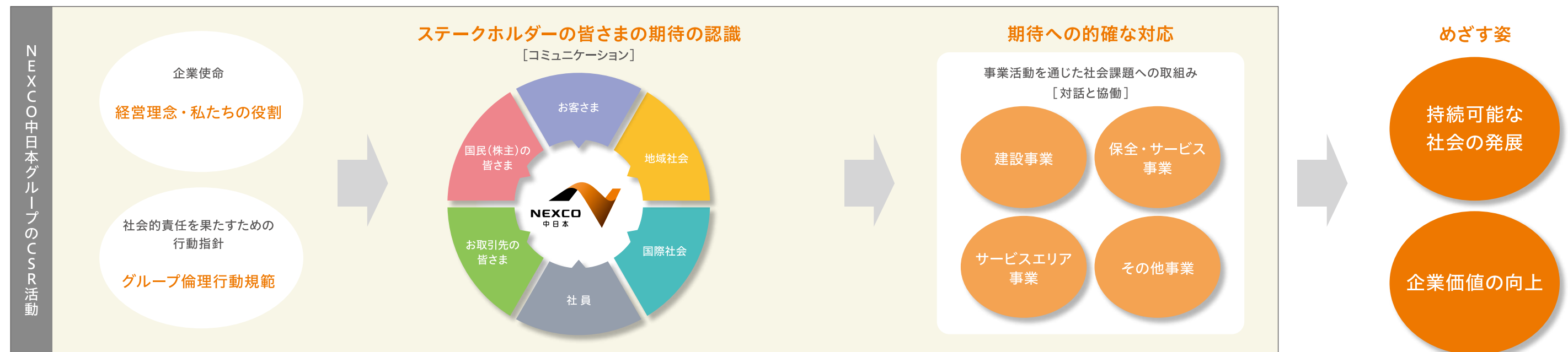


■ 通行料金などの適切な回収

料金所を未課金で通過した車両への対策として料金所にカメラを設置し、車両を特定の上、通行料金の適正な収受に努めています。不正・悪質な通行者に対しては、不正通行事例の公表など強い姿勢で臨んでいます。また、事故などに伴う道路の損傷の復旧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。

[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。



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



当社グループは、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)」の実現のため、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社会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。グループ報や社員研修などを通じ、グループ全体へのSDGsの浸透を図っています。

▶ 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ESG(環境・社会・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、社会課題の解決に貢献し、SDGsの実現に寄与していきます。

	CSR活動の重点テーマ	主な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 <ul style="list-style-type: none"> ・質が高く信頼できる強靱な道路インフラの実現 ・自然災害に対する強靱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 	
	持続可能な都市や地域コミュニティの発展への支援 <ul style="list-style-type: none"> ・都市や地域と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 	
環境	地球温暖化の抑制と地域環境への配慮 <ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化の抑制 ・資源の3Rの推進 ・地域環境への配慮 	
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 <ul style="list-style-type: none"> ・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・生産性の向上 ・社会的要請への適切な対応 	

【ステークホルダーコミュニケーション】

当社グループは、様々なステークホルダーの皆さまの期待に的確に応えるため、対話と協働を大切にしています。

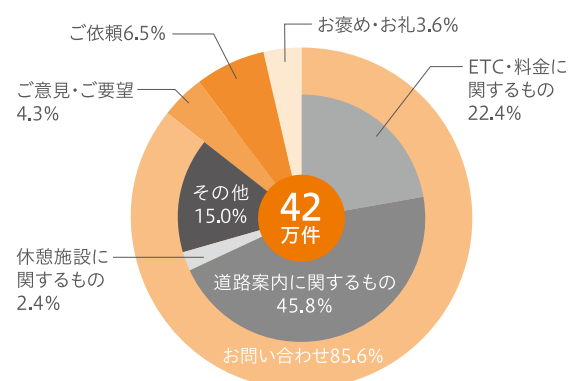
お客さま	<ul style="list-style-type: none"> ■お客さまセンター ■エリア・コンシェルジュ 	<ul style="list-style-type: none"> ■コミュニケーション・プラザ ■お客さま満足度調査 	<ul style="list-style-type: none"> ■WEBサイト
地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ■地域住民との対話、現場公開 ■地方公共団体や地域団体との対話 	<ul style="list-style-type: none"> ■イベント参加、自然保護活動 ■地域でのボランティア活動 	<ul style="list-style-type: none"> ■WEBサイト
国際社会	<ul style="list-style-type: none"> ■国際会議への参加 ■研修・視察の受入れ 	<ul style="list-style-type: none"> ■専門家派遣・技術支援 ■WEBサイト 	
国民(株主)の皆さま	<ul style="list-style-type: none"> ■株主総会 ■有価証券報告書 	<ul style="list-style-type: none"> ■投資家向け説明会 ■WEBサイト 	
お取引先の皆さま	<ul style="list-style-type: none"> ■入札情報の公開 ■CSR調達モニタリング 	<ul style="list-style-type: none"> ■業界団体や受注者との意見交換 ■WEBサイト 	
社員	<ul style="list-style-type: none"> ■労使懇談会 ■社員意識調査 	<ul style="list-style-type: none"> ■人事・安全衛生委員会 ■公益通報窓口(コンプラホットライン) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ハラスメント相談窓口 ■キャリア相談窓口

▶ 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。

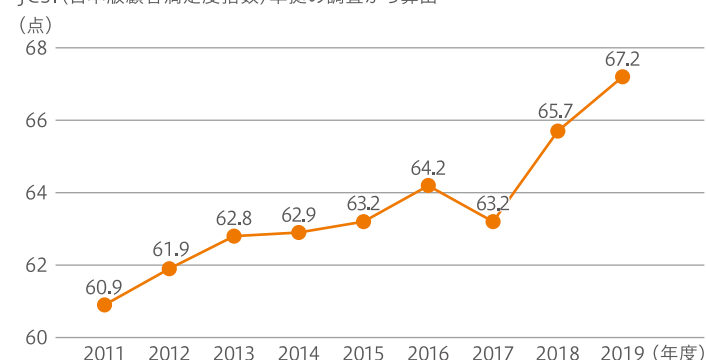
2019年度は、約42万件のお問い合わせやご意見・ご要望、お褒めをいただきました。いただいたご意見・ご要望のほか、お客さま満足度調査、SNSの分析などによりお客さまのニーズを把握し、より安全で快適な高速道路空間の提供に努めています。

お客さまの声の内訳(2019年度)



「お客さま満足度」の推移

JCSI(日本版顧客満足度指数)準拠の調査から算出



お客さまの声にお応えし改善した事例

お客さまの声 「駐車マスの空き状況が一目でわかると便利です」

改善内容 圏央道 厚木PA(内回り・外回り)で、各駐車マスの空き状況をお知らせする灯具を路面に設置しました。

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



改善事例
厚木PA(外回り)駐車場

▶ わかりやすくタイムリーな広報

定期的な記者会見や現場公開、イベント、コミュニケーション・プラザ(川崎・富士)、WEB サイト、SNSなどでの双方向コミュニケーションにより、ステークホルダーの皆さまに当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ています。

WEB コミュニケーション・プラザ(川崎・富士)についてはこちらをご覧ください。
<https://www.c-nexco.co.jp/corporate/prkan/>

現場公開



▶ ステークホルダーの声

地域社会

高速道路について広く理解を深めていただき、親しみを持っていただくために、高速道路の歴史や役割、仕組み、これまで高速道路の建設・管理・運営で培ってきた技術などをわかりやすくまとめた図鑑「わたしたちの高速道路」を当管内沿線の教育委員会を通じて小中学校約4,100校と図書館約300館に寄贈しました。

このたびは、市内の小学校・中学校への「わたしたちの高速道路」のご寄贈を賜り、心よりお礼申し上げます。

ご寄贈いただきました「わたしたちの高速道路」は、児童・生徒たちの高速道路への理解や関心を深める役割を果たすものであり、各学校で活用させていただきます。



彦根市教育委員会 教育長
西嶋 良年 様

お取引先

当社は、生産性向上と働き方改革に向けて、すべてのステークホルダーに配慮した取組みを推進しています。事業推進における重要なパートナーである工事受注者とは、業務を円滑かつ効率的に進めるためウィークリースタンス・ワンデーレスポンス(P.16参照)の実施、週休2日制モデル工事の導入など新たな取組みを行っています。

NEXCO中日本との連絡は勤務時間内とし、施工・検査など当面6週間の工程表により、毎週工程会議を実施しており、相互間の協議・業務の見える化を業務時間内に行う意識付けができています。これにより、円滑かつ効率的な業務体制が確立され、ひいては働き方改革に寄与するものと実感しています。

大成ロテック株式会社
岸 健一 様



社員

当社グループは、社員も重要なステークホルダーと考え、社員自身が働きがいを感じられる会社をめざしています。

東京外環道の建設事業に携わっており、東京都内の地下40m以深に本線トンネル7kmを掘削する工事を担当しています。国内最大級の断面のシールドトンネル掘削の推進に向け、坑内設備の構築から土砂搬出に至るまで、受注者とともに、施工計画を立て、練り直し、実現させ、進捗を目のあたりにできることに大きなやりがいを感じています。地元の皆さま、受注者、国交省、関係自治体、NEXCO東日本など、多くの関係者と調整、協議をしながら事業を進める中で、皆が納得する方法を常に模索しながら、仕事をしています。

中日本高速道路株式会社 東京支社
東京工事事務所 外環大泉工事区
係長 呉 菲



私たち交通管理隊は24時間365日お客さまに安全安心な高速道路をお届けするため、落下物の早期発見、異常事態現場の早期車線確保・解放を念頭に業務に従事しています。故障や事故でお困りのお客さまに対し、日々の訓練で得た知識や技能を活かして対応し、「ありがとう」「助かりました」とほめて感謝していただけることを喜びと誇りに感じています。今後もお客さまに満足していただけるサービスをお届けできるよう知識・技能の維持向上をめざし日々訓練に励んでいきます。

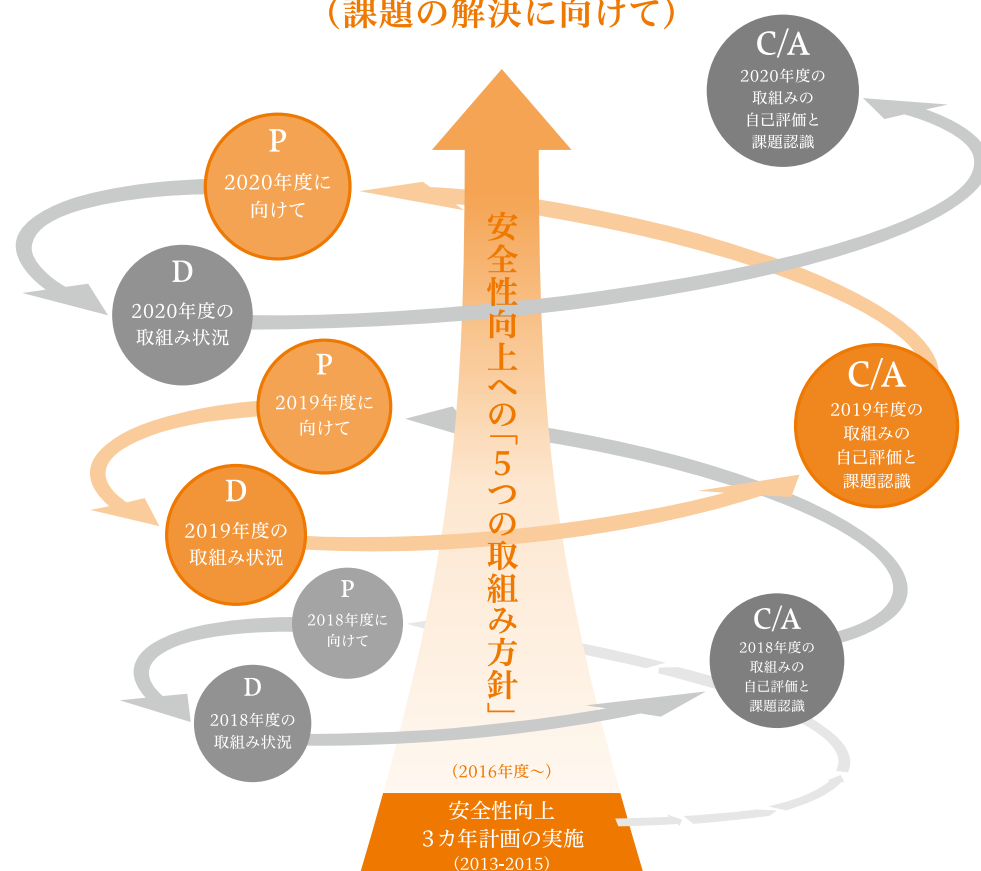
中日本ハイウェイ・パトロール名古屋株式会社
豊田基地 小塚 勇希



| 特集 1 |

安全性向上への
不断の取組み安全文化を常に
高いレベルで維持し続ける

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崩落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、安全性向上への「5つの取組み方針」に基づく不断の取組みを、PDCAサイクルを着実に実践しながら継続していきます。

安全性向上への不断の取組み
(課題の解決に向けて)

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

私たちは、事故を引き起こした責任を重く受け止め、「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のもと、ご遺族の皆さま、被害に遭われた皆さまに真摯に対応するとともに、グループを挙げて、安全文化の向上、潜在的リスクへの対応、安全を長期的に確保していくためのハード面の施策など、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。

中日本高速道路株式会社
代表取締役社長CEO 宮池 克人

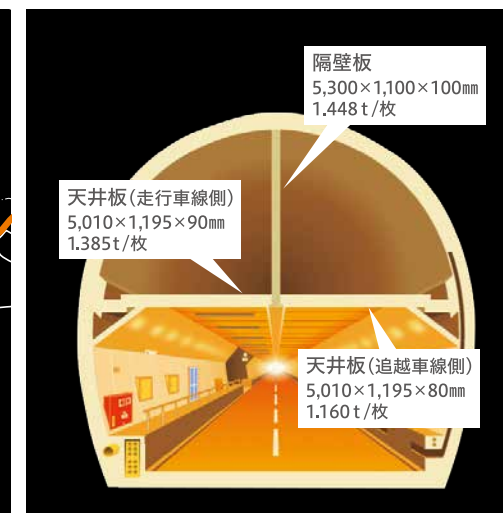


笹子トンネル天井板崩落事故について

発生日時	2012年(平成24年) 12月2日 日曜日 午前8時03分	発生場所	中央自動車道 笹子トンネル(上り線)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にわたり崩落し、走行中の車両3台が下敷きとなり、うち2台から火災が発生しました。		



位置図



トンネル概要図

当社は、笹子トンネル天井板崩落事故後直ちに安全に関する現状認識と問題点について幅広く検証を行い、再発防止に向けた取り組み方針を取りまとめた「安全性向上に向けた取り組み」を2013年2月1日に公表し、国の「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」報告書や外部有識者の意見も踏まえて策定した「安全性向上3カ年計画」(2013-2015年度)に基づき、グループを挙げて再発防止と安全性の向上に取り組んできました。

現在は、『経営計画チャレンジV2016-2020』における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り組み」を位置付け、笹子トンネル天井板崩落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、『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、グループを挙げて持続的に進めています。

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。

「安全の日」をはじめとした安全を最優先とする意識の浸透

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、黙とう、安全行動指針の唱和、安全に関する職場討議等を実施し、笹子トンネル天井板崩落事故の尊い教訓の風化防止に努めています。



慰霊碑(初狩PA)前での追悼慰霊式

経営陣と現場とのコミュニケーションの充実

現場事務所をはじめ各職場で実施している「安全対話」では、経営陣がご遺族の皆さまの思いや安全を最優先とする経営理念等を、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崩落事故の風化防止と現場の抱える課題の共有をグループ一体で行っています。



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

グループ会社の経営層と情報や課題の共有を行う「安全に関するグループ連絡会」などを通じて、過去に起きた重大事故を風化させない取り組みや、各社が作成し活用しているマニュアル類を共有することにより、部門間・グループ内の共通認識を醸成し、安全に関する意識の向上に努めています。



安全に関するグループ連絡会(現地検討会)

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、経営陣を中心に全社的な視点でのモニタリングを継続しています。

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。

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、継続的な改善を図っています。道路構造物の安全や維持管理のしやすさに配慮した設計・施工の推進に向け、維持管理段階で把握した課題を建設部門にフィードバックする「建設・保全合同会議」などの取り組みをグループ一体となって実施しています。また、維持修繕サイクルを着実に実践し、点検結果などを踏まえた構造物の補修を計画的に実施しています。

維持管理しやすい取り組み(例)



構造物の補修(例)



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」では、顕在化したリスクに適切な対応を図るとともに、社外情報からも潜在的な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未然防止に努めていきます。



超音波探傷器を用いたアンカーボルトの点検

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」の更なる改善を継続しています。また、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ています。(P.46参照)

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やかな現場への支援・指導等に加え、社外の視点も取り入れ、組織横断的な安全活動を推進します。

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」に基づく安全性向上の取組み状況を、安全性向上委員会で全社的な視点からチェック・フォローアップを継続していくとともに、有識者からのご意見や助言をいただくため、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、取組み状況に対する改善に努めています。



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に安全掲示板を立ち上げ、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、得られた情報を分類・整理して、現場への支援に活用しています。



安全掲示板に掲載されたアンカーボルトの腐食事例



安全掲示板の情報を基に点検を行い発見した変状

現場支援の実施

グループ会社を含む現場組織を2年サイクルで巡回し、各組織における安全性向上に向けた取組みを確認して、アドバイスや支援を行うとともに、6カ月後のフォローアップにより、その後の取組み状況等を確認することで安全文化の醸成を推進しています。

現場組織巡回でアドバイスした主な内容

- 安全文化の醸成に欠かせない褒める活動の取組み方
- グループ内のコミュニケーションを活性化する工夫
- 過去に起こった事象を確実に伝承する方法
- 安全掲示板の情報を効率的に活用する方法

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。

「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



トンネルの専門技術研修



道路構造物の点検研修



交通管理隊の規制設置訓練

自ら考え安全を最優先とする人財の育成

人財が会社の基盤であるとの認識のもと、安全意識の向上や、技術の向上に向けた取組みのPDCAサイクルを着実に回してスパイラルアップできるよう中長期的視点に立った人財育成に努めています。また、各職場では、若手社員の育成を目的とした実践的な取組みを実施しています。



若手社員による現場説明の実践

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

グループ社員のモチベーション向上をめざし、社員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、組織での取組みに対する安全表彰の実施や、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ます。これらの取組みにより、安全に関する投稿が増加しています。



業務研究発表会でのワークショップ

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着実かつ効率的な事業を実施します。

点検計画及び点検結果に基づく補修工事の着実な実施

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、高速道路リニューアルプロジェクトや、耐震補強対策の促進を計画的に進めています。また、商業施設については、適切な補修により延命化を図りつつ、合理的な更新を実施しています。

道路構造物の点検計画及び点検結果などをWEBサイトで公表

P.37参照

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・配分に努めています。(P.49・50参照)
- 新たな点検・補修技術の導入を進めています。(P.37・46参照)
- 工事等の受注者の働き方改革を推進していきます。(P.16・20・50参照)
- 工事中事故防止の取組みや技術開発を進めています。(P.46・52参照)
- 入札不調対策を実施しています。(P.16参照)

幅広い観点から安全性向上の施策の着実な実施

- 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.32参照)
- 渋滞対策(P.38参照)
- 交通事故対策(P.39参照)
- 災害に強い高速道路(P.39・40参照)
- 逆走対策(P.39参照)
- 自動運転の実用化に向けた支援(P.29参照)
- 労働災害の防止(P.52参照)
- 安全・安心実施計画(P.10参照) など

TOPICS

安全啓発館の新設

新たに「安全啓発館」を設け、事故当時の笹子トンネル断面の実物大模型や、変状があり撤去した構造物などを保存して、潜在的リスクや高速道路などで発生する多くの事象について学ぶことによって、自律的に行動できる人財を育成します。

安全啓発館(完成予想図)



進化する高速道路

高速道路のイノベーションを 加速させる

人口減少及び少子高齢化に伴う労働力不足、社会インフラの老朽化、
お客さまのニーズの多様化、ICT分野の急速な技術革新など
様々な社会の変化に、高度化を図りながら進化する高速道路で応えます。



進化する高速道路保全マネジメントをめざして

～ i-MOVEMENT 「次世代型技術革新による高速道路保全マネジメント」～



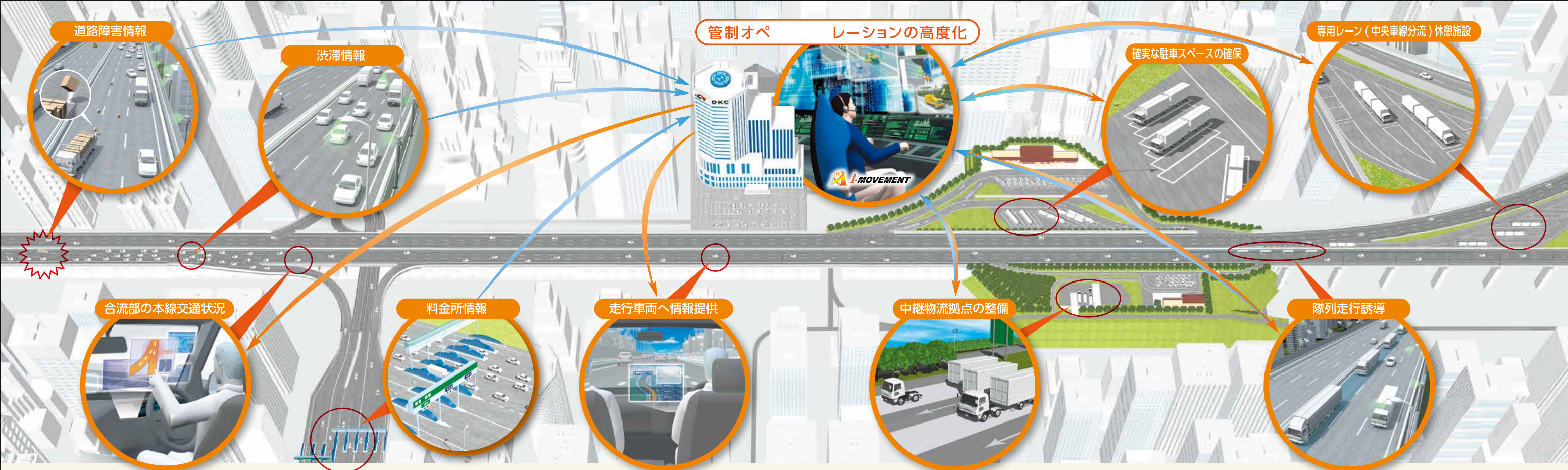
innovative-Maintenance &
Operation for Vital-Expressway Management with
Efficient “Next generation” Technology

最先端のICT技術・ロボティクス技術の導入により、社会環境の変化、お客さまニーズの多様化、事業量拡大に伴う労働力不足などの高速道路を取り巻く環境の激変に対応しながら、高速道路モビリティの進化をめざした「次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント (i-MOVEMENT)」に取り組めます。

最新技術を取り入れた高速道路事業運営への変革

IoTやビッグデータ、AI、RPAなど最新技術を取り入れ、高速道路上のあらゆる状態をデータ化することにより、高度な分析・解析・予測が可能となります。この分析結果などにより、高速道路オペレーションの迅速化・省力化・機械化が実現し、点検作業や日常的な維持作業などが高度化・効率化します。将来的には、高速道路での自動運転車両などの交通の安全・円滑化や隊列走行などの効率的な輸送の実現に貢献します。





※イラストは今後めざしていく道路空間をわかりやすく表したイメージ図です。

1 高速道路での自動運転をめざして

高速道路での自動車の完全自動運転を見据えて、自動運転支援の技術やシステムの開発に取り組んでいます。
自動運転車両、一般車両の交通の安全・円滑化の実現をめざします。

情報収集・提供システムの構築

自動車側で検知できない事故や渋滞などの情報を、より早く、より正確に自動運転車両に伝えることで、経路変更や衝突回避が可能になります。そのために必要な情報を道路管制センターで一元的に収集し、提供するシステムを研究・開発しています。

道路障害情報	渋滞情報	料金所情報	合流部の本線交通状況
高速道路の事故や落下物などの路上障害状況を早期に把握し、情報提供アンテナにより上流の車に知らせることで、安全な走行を確保します。	IC出口などでの渋滞情報を早期に把握し、情報提供アンテナにより上流の車に知らせることで、渋滞対応への移行を円滑化します。	ETCレーンなどの運用情報を早期に把握し、情報提供アンテナにより上流の車に知らせることで、料金所内の安全・円滑な走行を実現します。	IC合流部において、合流先の交通情報を合流前の車両に伝えるシステムを開発しています。自動運転車両の安全・円滑な合流を実現します。

■ 路車協調システム

高度化した自動運転車両が持つ様々なセンサー情報と、道路管制センターが一元管理する高速道路情報を連携させた『路車協調システム』の開発に取り組んでいます。これにより、自動車と高速道路の間で高度な情報共有を行い、自動運転を可能にします。また、トンネルなどでのGPS精度の低下対策の検討を進めていきます。

路車協調システムの仕組み



2 より効率的な輸送をめざして

持続的な経済成長や国際競争力の強化に向け、ダブル連結トラックやトラック隊列走行などの新たな物流システムに対応したインフラの環境整備や中継物流拠点の整備など、高速トラック輸送の効率化やドライバーの労働環境の改善に資する取組みを積極的に展開していきます。

■ 確実な駐車スペースの確保

高速道路の休憩施設において顕在化している駐車エリアの混雑に対し、2019年度は新東名高速道路を中心に約340台の駐車マスを増設するなど駐車マスの拡充の取組みを進めています。

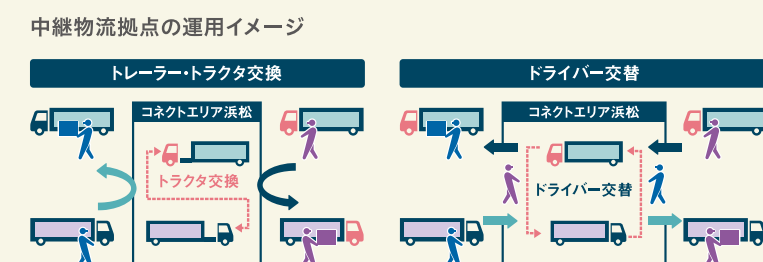
また、ドライバーの確実な休憩機会を確保するため、東名高速道路 豊橋PA(下り線)にて駐車場予約システムの社会実験を実施しています。さらに、ダブル連結トラックの駐車マスの常時確保に向け、簡易予約駐車マスや路外駐車マスの整備など新たな取組みを行っていきます。

中継物流拠点の整備

長距離トラックドライバーの労働環境改善を支援する取組みとして、新東名高速道路 浜松SA(下り線)にて、中継物流拠点「コネクトエリア 浜松」を遠州トラック(株)と共同で運営しています。今後も、新たな中継物流拠点の整備など物流事業の働き方改善に貢献していきます。

後続車無人隊列走行の実現を見据えたインフラ環境整備

現在、新東名高速道路で実証実験が行われている後続車無人隊列走行システムの2022年度以降の商業化(東京～大阪間)に向けて、新東名高速道路・新名神高速道路の6車線化や本線合流部での安全対策、既存サービスエリア・パーキングエリアの拡幅などの実証環境整備を行います。また、新たな物流システムの普及に合わせて、関東及び中京圏付近の大規模な物流拠点の整備や東京～大阪間の新東名・新名神高速道路等の専用レーン化などインフラ面の環境整備について、関係者と連携して検討を進めていきます。





各事業の今とこれから

高速道路の建設

経営方針
1・3

主な
SDGsとの
つながり

9
産業と技術革新の
基盤をつくろう

11
住み続けられる
まちづくりを

13
気候変動に
具体的な対策を



新東名高速道路(御殿場JCT)

1 高速道路ネットワーク整備

2019年度は、新規開通19km、3箇所のスマートインターチェンジを整備しました。新東名高速道路、新名神高速道路では6車線化事業を進めており、新東名高速道路は2020年度から、新名神高速道路は2022年度から順次完成する予定です。また、暫定2車線区間のうち、災害・渋滞・事故発生箇所などから総合的に選定した区間において、4車線化及び付加車線の設置を進めます。

2020年度の新規開通予定

路線	区間	延長[km]
E1A 新東名高速道路	御殿場～御殿場JCT	7
C2 名古屋第二環状自動車道	名古屋西JCT～飛島JCT	12

2021年度以降の新規開通予定

路線	区間	延長[km]
E1A 新東名高速道路	伊勢原大山～御殿場	38
C3 東海環状自動車道*	山県～大野神戸	19
	養老～大安	24
C3 東京外かく環状道路*	中央JCT～東名JCT	6
E84 新湘南バイパス*	茅ヶ崎海岸～大磯	6

※国土交通省と共同で事業を実施する区間

6車線化・4車線化及び付加車線の設置予定

路線	区間	延長[km]
E1A 新東名高速道路	御殿場JCT～浜松いなさJCT	145
E1A 新名神高速道路	亀山西JCT～甲賀土山	13
E41 東海北陸自動車道	白川郷～小矢部砺波JCT	33
C3 東海環状自動車道	土岐JCT～美濃加茂	11
E42 紀勢自動車道	大宮大台～紀勢大内山	6

スマートインターチェンジ整備予定

名称	設置区間
E1 東名高速道路	
綾瀬スマート	横浜町田～海老名JCT
岡崎阿知和スマート	岡崎～豊田JCT
豊田上郷スマート	豊田JCT～豊田
東郷スマート	東名三好～日進JCT
E1A 新東名高速道路	
秦野SAスマート	伊勢原大山～秦野
山北スマート	秦野～御殿場
小山スマート	秦野～御殿場
新磐田スマート	森掛川～浜松北
E1A 伊勢湾岸自動車道	
刈谷スマート	豊田南～豊明
E1 名神高速道路	
多賀スマート	彦根～八日市
E8 北陸自動車道	
上市スマート	滑川～立山
E19・E20 中央自動車道	
談合坂スマート	上野原～大月
甲府中央スマート	甲府南～甲府昭和
諏訪湖スマート	諏訪～岡谷JCT
座光寺スマート	松川～飯田
神坂スマート	園原～中津川
E23 伊勢自動車道	
多気スマート	勢和多気JCT～玉城
E41 東海北陸自動車道	
城端SAスマート	福光～五箇山
E68 東富士五湖道路	
富士吉田南スマート	富士吉田～山中湖
C3 東海環状自動車道	
海津スマート*	養老～北勢
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

※国土交通省と共同で事業を実施する区間にあるスマートインターチェンジ

WEB 営業中のスマートインターチェンジはこちらをご覧ください。
<https://sapa.c-nexco.co.jp/guide/smartic>

新東名・新名神高速道路などの高速道路ネットワークの整備並びに安全・安心実施計画を着実かつ効率的に進め、地域の期待に応えます。

主要施策

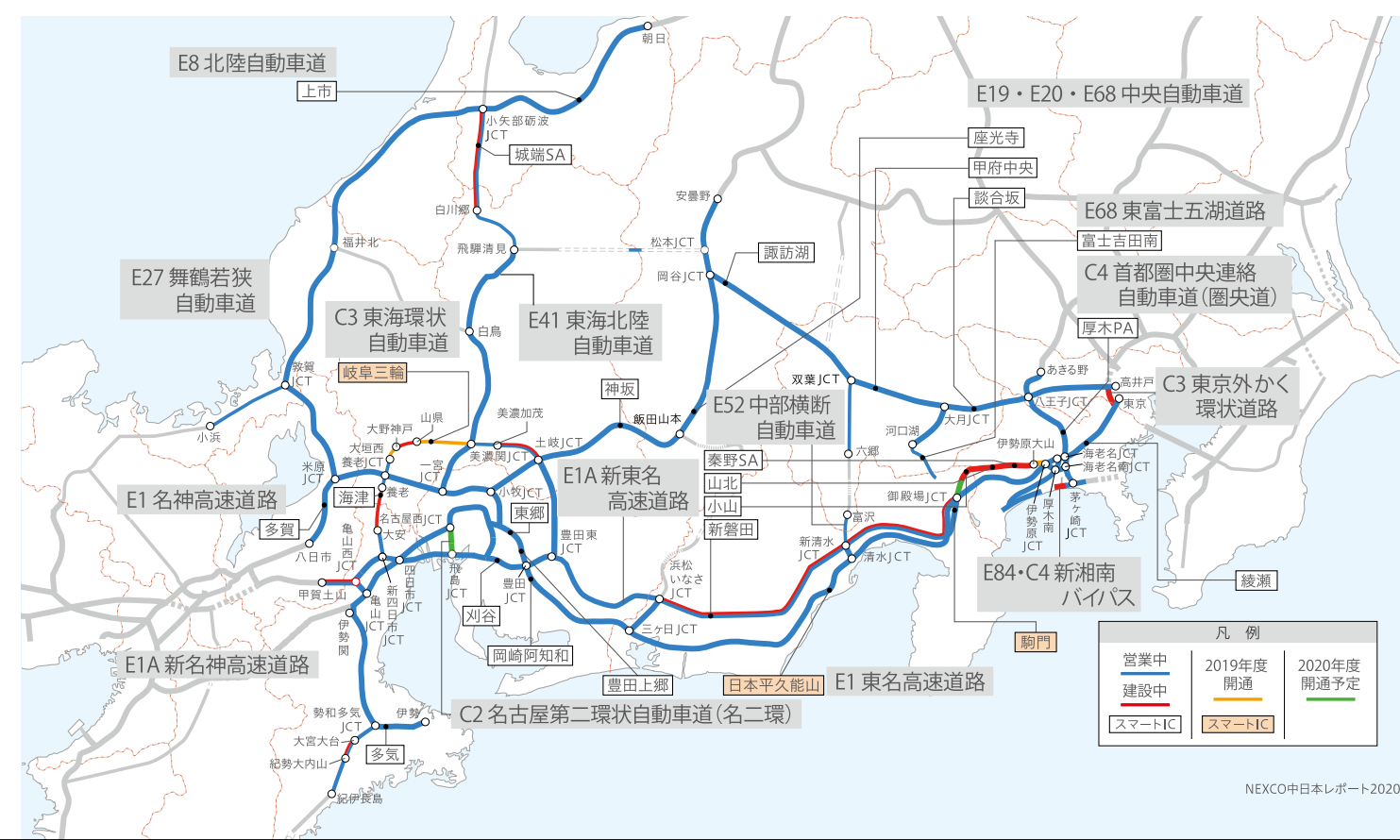
- 2020年度までに新規開通19kmを整備します。
- スマートインターチェンジの整備を促進します。
- 新東名高速道路及び新名神高速道路における暫定4車線区間の6車線化を推進します。
- 暫定2車線区間の4車線化及び付加車線設置を推進します。

[2020年度目標]
・数値は2006年度からの累計

[2019年度実績]

521km
502 km
新規開通累計延長

59km
59 km
4車線化累計延長

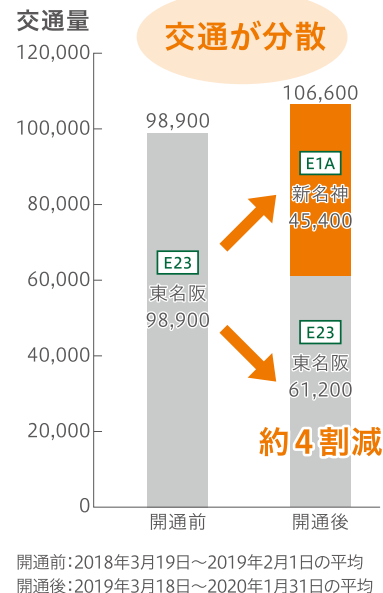
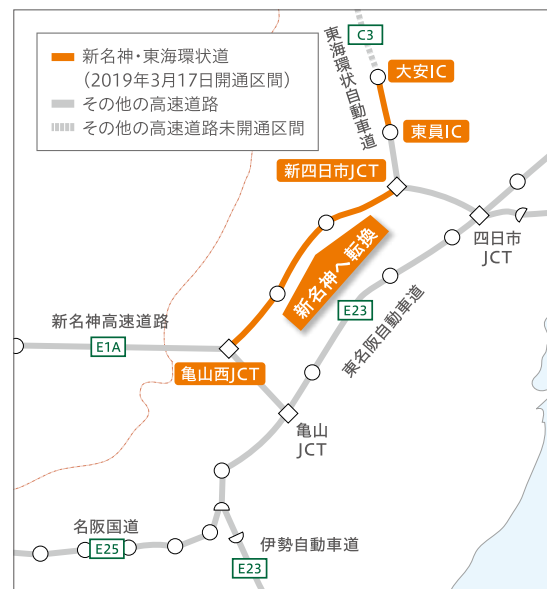


凡 例			
営業中	2019年度 開通	2020年度 開通予定	
建設中			
スマートIC	スマートIC		

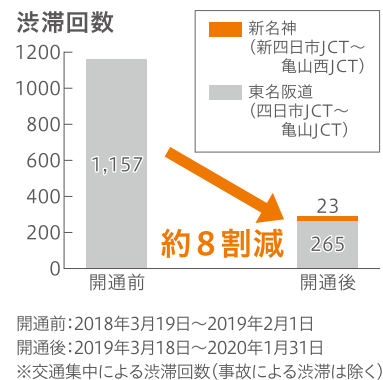
2 高速道路のストック効果(整備効果)

渋滞の減少

新名神高速道路 新四日市JCT～亀山西JCT間の開通により、東名阪自動車道から新名神高速道路へ交通が分散され、東名阪自動車道四日市JCT～亀山JCT間の渋滞回数が約8割減少しました。情報提供の強化などによる新名神高速道路への更なる転換を促進することにより、東名阪自動車道に残る渋滞は減少する見込みです。



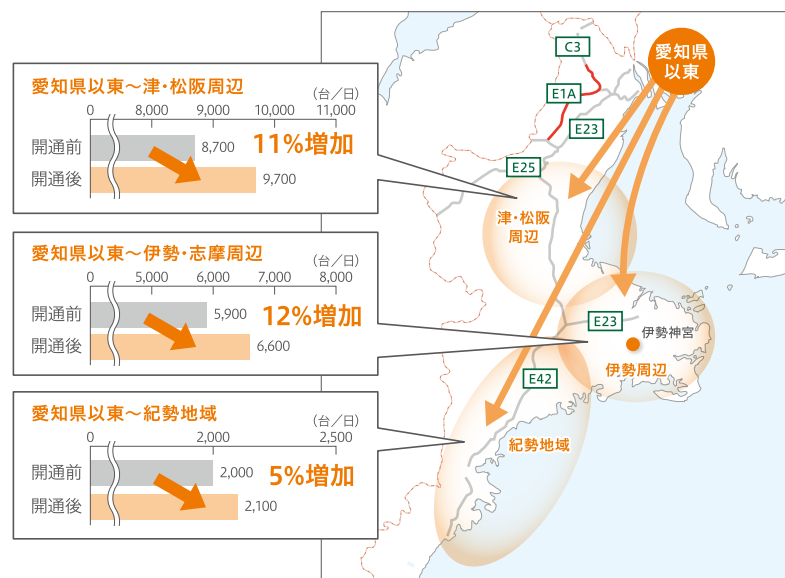
東名阪自動車道(四日市IC～鈴鹿IC)



観光振興

新名神高速道路開通後の休日において、愛知県東から三重県中南部への交通量が最大12%^{*1}増加しました。また、2019年度の三重県観光入込客数は、開通前の2018年度に比べ、約83万人増加^{*2}しました。

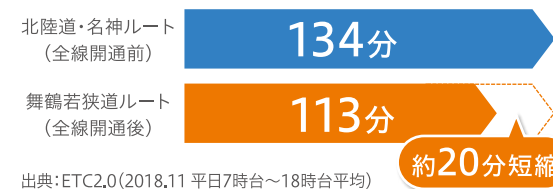
※1 愛知県東:愛知県全域及びそれ以外の都道府県
 対象期間 開通前 2018年3月19日～2019年2月1日
 開通後 2019年3月18日～2020年1月31日
 ※2 出典:三重県観光局資料
 県内主要21施設の下記期間累計比較
 ゴールデンウィーク:10日間(2018年は9日間)
 夏休み:51日間
 正月:3日間



所要時間の短縮と生産性の向上

舞鶴若狭自動車道の全線開通により、吉川JCT～敦賀JCT間の所要時間が、北陸自動車道・名神高速道路経由より約20分短縮され、速達性が確保されました。また、渋滞多発区間を回避できるため、北陸～関西・中国圏への定時性が確保され、物流の生産性向上にも寄与し、福井県嶺南地域、関西・中国圏の経済発展に貢献しています。

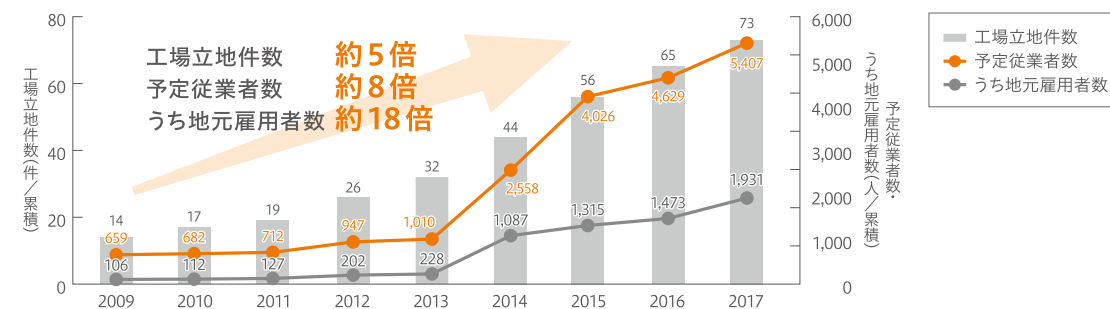
吉川JCT～敦賀JCT間移動にかかる所要時間



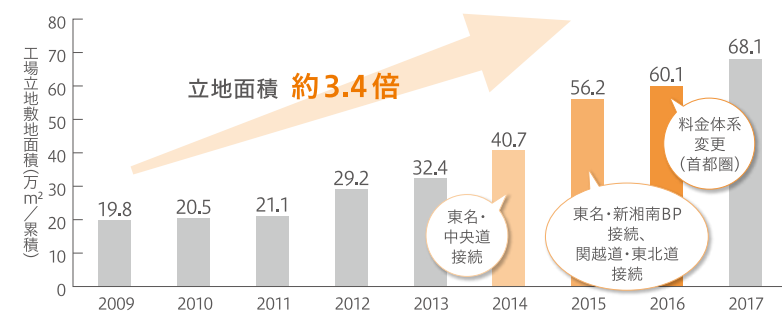
高速道路ネットワークの整備による地域活性化

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の開通(2014年 海老名JCT～八王子JCT、2015年 茅ヶ崎JCT～海老名JCT)により、新湘南バイパスから東名高速道路、中央自動車道を経て、関越自動車道、東北自動車道などと接続し、首都圏の中央部を結ぶ環状道路が概成しました。圏央道 茅ヶ崎JCT～八王子JCT間沿線では、開通以前と比較して、工場立地件数が約5倍、予定従業員数が約8倍となり、地元の雇用を支えています。

工場立地件数・予定従業員数・うち地元雇用者数



工場立地敷地面積



※沿線地方公共団体:藤沢市、茅ヶ崎市、鎌倉市、寒川町、厚木市、海老名市、大和市、座間市、綾瀬市、愛川町、清川村、相模原市
 出典:工場立地動向調査
 (工場又は研究所を1,000㎡以上の用地を取得して新設・増設した事業者を集計)



各事業の今とこれから

高速道路の保全・サービス

経営方針
1・3

主な
SDGsとの
つながり

3 すべての人に
健康と福祉を

9 産業と技術革新の
振興をつくろう

11 住み続けられる
まちづくりを



1 床版全幅を一括架設(中央自動車道 園原IC～津川IC[落合川橋]) 2 複数箇所を同時に施工(東名高速道路 富士IC～清水JCT[八木沢橋]) 3 中京圏初のリニューアル工事(東名高速道路 名古屋IC～春日井IC[庄内川橋])

安全を最優先し、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。

主要施策

- 「高速道路リニューアルプロジェクト」として、大規模更新・修繕事業を推進します。
- 巨大地震による被害を低減するため、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。
- 道路に大きな損傷をもたらし、重大事故につながる重量違反車両の取締りを強化します。
- 新たな高速道路料金の導入や渋滞対策など、高速道路を「賢く使う」取組みを推進します。
- 暫定2車線区間での車線逸脱や、逆走による交通事故対策を推進します。
- 大規模災害時の対応力強化と、荒天時の通行確保強化に取り組めます。

[2020年度目標]

41%(2019～2023年度)

70.6千km・時間

[2019年度実績]

21% (2019～2023年度)

74.3千km・時間

5カ年での点検進捗率

交通集中に起因する渋滞量

1 道路構造物の計画的な保全

高速道路ネットワークを健全な状態で次世代に引き継ぐために、着実に点検し、計画的な維持・補修・補強を行います。



高速道路リニューアルプロジェクト

開通後30年を超える区間が約6割に及び、大型車両の交通量の増加や凍結防止剤の影響により構造物の老朽化が進行しています。高速道路リニューアルプロジェクトは、橋梁やトンネルなどの構造物を最新の技術を用いて補修・補強することによって、建設当初と同等以上の性能・機能を回復し、高速道路ネットワークの機能をこれからも長く健全に保つ取組みです。

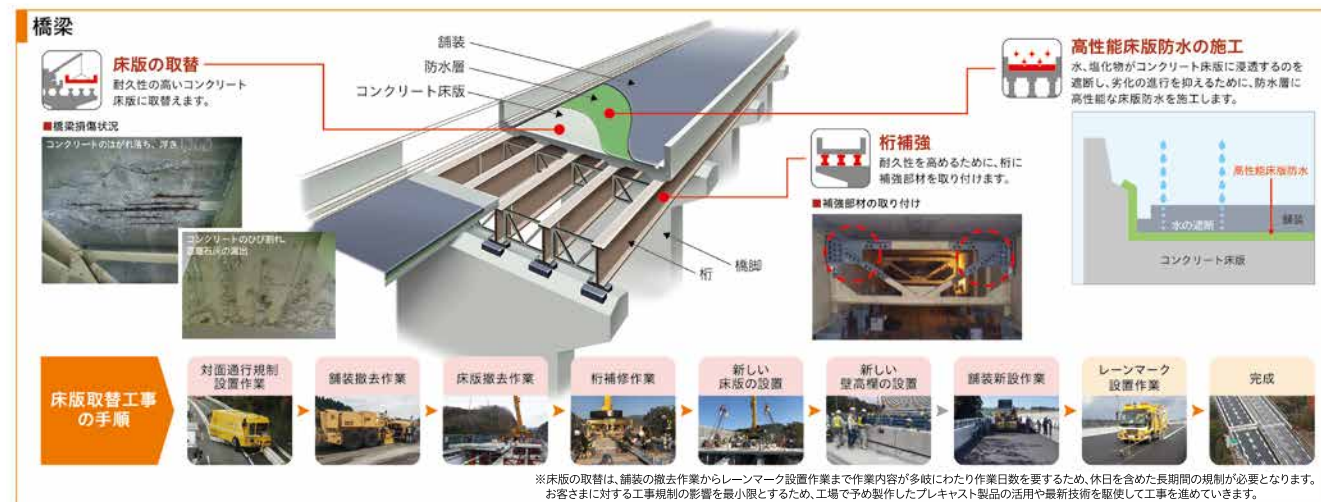


WEB <https://www.c-nexco.co.jp/koushin/>

2019年度までのリニューアルプロジェクトの実績

路線	構造物の種類	工事内容	数量
E1 東名高速道路	橋梁	床版の取替	15橋
	トンネル	トンネルを覆うコンクリートの補強	1チューブ
E19・E20 中央自動車道	橋梁	床版の取替	12橋
E8 北陸自動車道	トンネル	トンネルを覆うコンクリートの補強	2チューブ
	橋梁	床版の取替	9橋
E85 小田原厚木道路	橋梁	床版の取替	3橋

主な工事内容

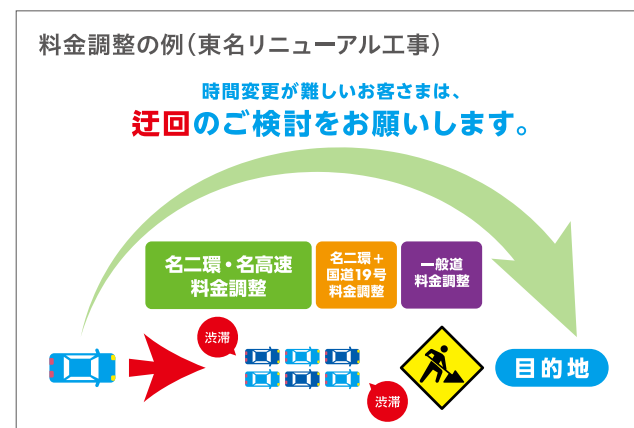


■工事の影響の最小化に向けた取り組み

本プロジェクトは、大規模な施工のため対面通行などの交通規制を伴いますが、移動式防護柵などの新技術を導入し、ご利用上の安全の確保に努めています。また、お客さまや沿線住民の皆さまへの影響を最小化するために、工事期間の短縮、車線数の確保、ネットワークを活用した料金調整とリアルタイムの所要時間情報の提供による迂回の推奨、騒音の低減などに資する技術開発を継続して進めています。



移動式防護柵設置状況



耐震補強対策の推進

2016年に発生した熊本地震による橋梁の被災状況を踏まえ、緊急輸送路としての機能を速やかに回復し、お客さまに安心してご利用いただけるよう、橋梁の耐震性の向上や落橋防止の工事を推進します。なお、大規模な地震が発生する確率の高い地域から順次、対策を進めます。



橋脚の耐震補強対策の施工例



メンテナンスサイクルの効率的な実施

構造物を長期的に良好な状態に保つために基本となる点検は、日々行い、特に橋梁やトンネルなどの構造物は、法令に基づき5年に1度、接近して詳細に点検しています。定期点検の結果は、WEBサイトで公表しています。変状が確認された構造物は計画的に補修を進めています。2014年から開始した1巡目の点検は完了し、現在は2巡目の点検を行っています。

WEB <https://www.c-nexco.co.jp/koushin/inspect/>

■高度な点検技術の採用

山間部の狭隘な場所にある橋梁など、接近することが困難な構造物の状態を把握するために、橋梁点検車やロープアクセス、高解像度カメラ、赤外線カメラなどの技術を積極的に採用しています。（P.46参照）



橋梁点検車による点検



ロープアクセスによる点検

重量違反車両の取締り強化

道路構造物に大きな損傷をもたらし、重大な交通事故につながる重量違反車両に対する取締りを強化しています。IC入口などに取締隊を配置し、違反者に積荷を軽減させるなどの措置命令を出し、特に悪質な場合は刑事告発しています。また、違反者に対する大口・多頻度割引停止措置などを強化するとともに、本線型自動計測装置の整備を進め、違反者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

2 高速道路を「賢く使う」

高速道路ネットワークの機能を最大限発揮させる「賢く使う」取組みを推進し、安全、円滑、快適で、地域活性化にも資する交通サービスの実現をめざすとともに、中京圏の新たな高速道路料金の導入に向けて関係機関と連携し準備を進めます。

中京圏の新たな高速道路料金の導入

路線ごとに料金水準などが異なる中京圏の料金体系について、利用に応じた公平性の確保や交通流動の最適化をめざし、料金水準を整理、統一し、名古屋第二環状自動車道（名二環）においては対距離料金制を導入します。また、東海環状自動車道、名二環の利用が東名・名神高速道路及び名古屋高速道路の利用に比べて料金面で不利にならないような料金体系とします。導入時期については、名二環 名古屋西JCT～飛鳥JCT間の開通時を予定しています。

料金の賢い3原則と具体方針

料金の賢い3原則 （高速道路を賢く使う上で共通の理念）

- ① 利用度合いに応じた公平な料金体系
- ② 管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系
- ③ 交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

具体方針

- ① 料金体系の整理・統一とネットワーク整備
 - ・対距離制の導入
 - ・車種区分を5車種区分に統一
- ② 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の現実
 - ・経路によらない起終点の最短距離を基本とした料金

渋滞対策

交通集中による渋滞対策として、暫定3車線運用、付加車線設置を進めています。2019年度は、新たに名神高速道路一宮地区、東名高速道路三好地区のほか、中央自動車道三鷹地区の渋滞対策を行うことが決定しました。また、休憩施設における駐車場の混雑に対し、駐車マスの拡充や、混雑情報提供の充実を図っています。

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」を配置し、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。

交通集中に起因する渋滞量

（年度）

項目	2017	2018	2019
渋滞量[千km・時間]	86.5	88.1	74.3

主な渋滞ポイントと対策

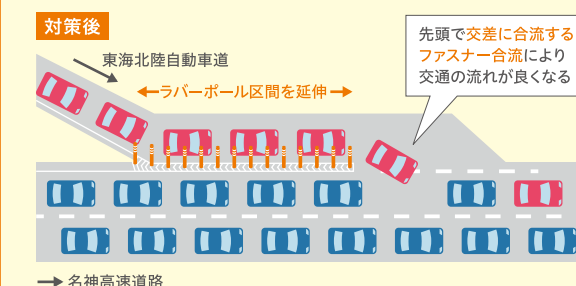
路線	渋滞ポイント	対策内容
E1 東名高速道路	横浜町田IC～海老名JCT 大和トンネル付近、 綾瀬バスストップ付近	付加車線設置
	東名三好IC～日進JCT	付加車線設置
E1 名神高速道路	一宮IC～一宮JCT	暫定3車線運用
E20 中央自動車道	三鷹バスストップ付近	線形改良 付加車線設置
	高井戸IC～調布IC 深大寺バスストップ付近（上り線）	付加車線設置
	八王子JCT～相模湖IC 小仏トンネル付近（上り線）	付加車線設置
	八王子JCT～相模湖IC 相模湖バスストップ付近（下り線）	付加車線設置

TOPICS

「ファスナー合流」大作戦

名神高速道路 一宮JCT（上り線）では、東海北陸自動車道からの車が入ったところから名神高速道路に合流するため、渋滞発生の一因になっていました。新たな渋滞対策として、合流箇所を設置するラバーポールを加速車線の先頭方向まで伸ばすことによって、規則正しく1台ずつ交互に合流する「ファスナー合流」を促し、合流時の流れをスムーズにすることで、渋滞による損失時間※が約3割減少しました。

※渋滞損失時間：（渋滞時の通過時間－非渋滞時の通過時間）×通過台数



ETC2.0サービスの推進

ETC2.0サービスを活用した道路管理・交通情報の高度化をめざし、安全走行を支援する技術の開発、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を可能とする試行を実施しています。



3 交通事故対策

これまで実施してきた高機能舗装など走行環境を改善するハード対策に加え、事故多発箇所におけるデータ収集、解析技術を用いて重点的に交通安全対策を推進します。また、交通安全啓発活動などのソフト対策を展開していきます。

暫定2車線区間の事故対策の推進

暫定2車線区間における当面の緊急対策として、2018年6月から土工区間においてワイヤロープを本格的に整備し、2019年度は約10kmの区間でワイヤロープを設置、2020年度の設置完了をめざします。今後は橋梁、トンネル区間への試行設置の検証や技術開発に取り組みます。



ワイヤロープ施工例



正面衝突事故防止事例

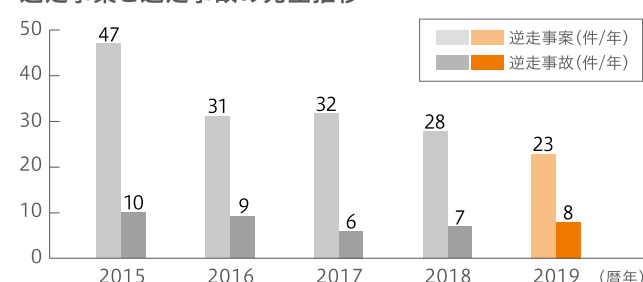
逆走対策の強化

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55倍であり、「2029年までに高速道路での逆走重大事故ゼロ」を実現するために、2020年度は、引き続き、一般道からの誤進入対策や民間から公募した新技術の活用などに積極的に取り組みます。また、「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などの各種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。



逆走対策広報

逆走事案と逆走事故の発生推移



交通安全などの啓発活動

無料出張講座「NEXCO中日本高速道路交通安全セミナー」や警察と連携した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。また、高速道路マナーガイドを作成し、駐車マナーやあおり運転など交通マナーやルールに関する啓発に努めています。

4 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に向けて、関係機関との連携や防災機能の強化を進めています。

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」などに対応し、大規模災害時の緊急輸送ルートを確保するため、関係機関との参集拠点などに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とした避難誘導訓練を実施し、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・台風・豪雨など荒天時の通行確保強化

大雪による通行止めを回避するため、除雪体制の強化や立ち往生車両を早期に見発するの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。大雪が予想される場合は事前広報や関係機関との連携強化に取り組み、車両滞留の抑制と通行止め時間の最小化を図ります。また、大雨や強風等の通行規制に関し、大雨時通行規制基準への土壌雨量指数などの降雨指標の導入や強風時の通行規制の運用改善検討により、安全性を確保しつつ、交通機能の確保に取り組んでいます。

なお、大規模災害が発生した場合は、24時間以内に緊急交通機能を確認し、緊急輸送路の早期確保をめざします。

通行止め時間(災害・悪天候)

(年度)

項目	2017	2018	2019
通行止め時間 [時間]	1,784	1,646	1,792



2019年台風19号による被災(中央自動車道)



復旧作業の様子

日常の維持管理

安全に走行できる道路環境を維持するため、日常的に点検や路面などの補修を行っています。また、安心して高速道路をご利用いただけるよう、適正な道路の管理や料金の収受を行っています。

料金収受



落下物の回収



路面補修



構造物・設備点検





1 お客さまで賑わうグランドオープンしたEXPASA浜名湖 2 リニューアルした海老名SA(下り線)フードコート 3 海老名SA(下り線) 商業施設の増築部分にカフェを新設
4 NEOPASA駿河湾沼津(上り線) ラブライブ!サンシャイン!!イベント 5 鈴鹿PA 高速道路最大級のドッグラン

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ぎ、楽しさをお届けします。

- 主要施策
- 個性豊かなサービスエリアづくりに取り組みます。
 - 多様なニーズに応えるサービスを推進します。
 - サービスエリアから地域の魅力を発信します。
 - サービスエリアをもっと身近に感じていただける取組みを推進します。
 - サービスエリアのトイレの快適性向上に取り組めます。

181 エリア 129 エリア 1,216 億円

サービスエリア数
(2020年4月1日現在)

ぶらっとパーク
(2020年4月1日現在)

サービスエリア店舗売上高
(2019年度実績)
・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

1 個性豊かなサービスエリア

高速道路沿線の地域資源を活用した個性豊かなサービスエリアを各地で展開しています。

サービスエリアの新設・リニューアル

2019年度は、東名高速道路 浜名湖SA(上下線集約)が「EXPASA浜名湖」としてグランドオープンしました。コンビニの新設やフードコートの座席数を大幅に増やすことで利便性を向上させるとともに、浜名湖産うなぎを使用した鰻重や、浜松餃子など、地元の食が楽しめるメニューの充実を図っています。

また、東名高速道路 海老名SA(下り線)は第一期リニューアルとして、フードコートの一部改良と併せて、商業施設を増築し、ショッピングコーナーやカフェなどを新設しました。2020年度には「EXPASA海老名(下り線)」としてグランドオープン予定です。

2020年度以降の新設・リニューアル予定

新 設	リ ニューアル
E1A 新東名 秦野SA 小山PA	E1 東名 海老名SA(下り線) E8 北陸道 小矢部川SA(上り線) など

2 多様なニーズにお応えして

お客さまの多様なニーズに合わせた各種サービスを提供しています。

多様なお客さまの快適性を向上

ご家族やペット連れのお客さま向けに、キッズコーナーやドッグランを整備しています。地域のお客さまには、一般道から出入りできる「ぶらっとパーク」を整備しています。また、サービスエリア施設の案内のほか、沿線の観光情報を提供するコンシェルジュサービスを主要エリアで導入しています。



ぶらっとパーク

子育て支援施設の充実

小さなお子さまをお連れのお客さまのために、24時間利用可能なベビーコーナーやおむつの販売など子育て支援の充実を図っています。



ベビーコーナー

プロドライバー向けサービスの展開

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(16エリア)やコインランドリー(17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※。これらの施設の営業時間などの詳細はプロドライバー向けサイトに掲載しています。

※2020年4月1日現在 コインシャワー

WEB プロドライバー向けサイト
<https://sapa.c-nexco.co.jp/special?id=1013>

安全・安心な食の提供

安心して食事をしていただくため、飲食店舗ではアレルギー表示を行っています。外国人のお客さまにもわかるように、特定原材料などをフードピクトグラムで表示しています。



フードピクトグラム(一部抜粋)

3 地域の魅力を発信

地域特産品の販売や地元と連携したイベントの開催など、サービスエリアから地域の魅力を発信しています。

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、地元事業者との商談会の開催、地元大学と連携した新商品の開発や当社オリジナルお土産ブランド「プレみや」の展開など、魅力あふれるメニューやお土産を拡充しています。「NEXCO中日本オンラインモール」では、サービスエリアの人気商品や地域の隠れた逸品を販売しています。



地元大学生と開発した商品
「贅沢おかき 三重のよくばりさん」

WEB NEXCO中日本オンラインモール
<https://www.c-nexcomall.jp/>

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、沿線地域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を強化しています。



NEOPASA静岡(上り線)
地元の皆さまによる太鼓イベント

NEOPASA岡崎
地元プロ野球チームとの連携イベント

4 サービスエリアをもっと身近に

WEBサイトやオリジナルキャラクターを活用して、多くのお客さまにサービスエリアを知っていただく取組みを行っています。

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に、「みちまるくん」はイベントやパンフレット、ポスターなどに登場しています。



サービスエリアが舞台の物語を配信

高速道路を使う機会の少ないお客さまにもサービスエリアに興味を持っていただけるよう、サービスエリアに設置されたミニFM局を舞台に、女の子たちが奮闘する物語「ガールズラジオデイズ」をWEBサイトで配信しています。2020年2月には、富士市などと連携し、東名高速道路富士川SAでコラボイベントを開催しました。



ガールズラジオデイズ

5 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あり、設備面や清掃面に様々な工夫を凝らしています。2019グッドトイレ選奨では、グッドトイレ選奨2件、入選3件を受賞しました。

設備を改良し、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、空き状況を表示したモニターの設置、各ブース前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しています。

2019年度は、訪日外国人のお客さまにトイレを快適にご利用いただくため、洗浄便座の操作ボタンや正しいご利用方法を14カ国語でご案内するタブレット端末を開発し、海老名SAをはじめとした一部のトイレに導入しました。また、忘れ物や急病で動けなくなったお客さまを早期に発見する「アウトラインセンサー」を本格導入しました。

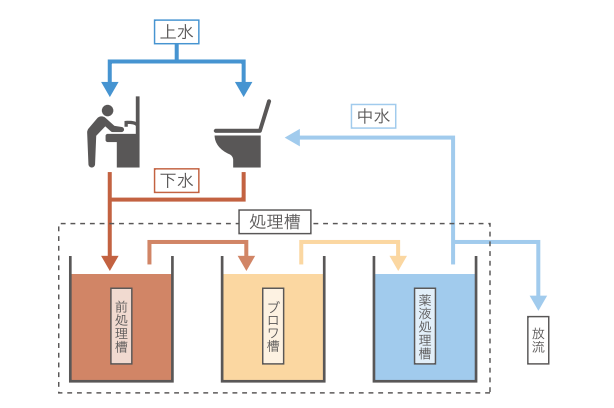


タブレット端末画面

地球にもやさしいトイレ

トイレの洗浄水は、雨水や中水の利用のほか、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。

生活排水の再生・活用循環システムの仕組み



アジア・米国などで当社のノウハウを活かした各種事業を展開し、持続的な発展に寄与しつつ、国際交流・国際貢献に取り組めます。

主要施策

- フィリピン国及び米国の現地法人でコンサルティング業務などを展開します。
- 各国からの研修や視察の受入れなどにより、海外道路事業者との関係を強化します。
- 各国への技術協力コンサルティングサービスや長期専門家派遣などにより、国際社会に貢献します。

21件

研修や視察の受入れ
(2019年度)

4件

技術協力
コンサルティングサービス
(2020年4月1日現在)

3件

長期専門家派遣
(2020年4月1日現在)

1 海外事業の展開

アジア・北米を中心に海外事業を展開しており、ベトナム国の有料道路「フーリーバイパス」への参入を果たし、有料道路事業の安全性向上及び効率化などに取り組んでいます。

2019年8月に米国において、現地法人「NEXCO Highway Solutions of America Inc.-A Subsidiary of NEXCO-Central」を設立し、道路管理に関するコンサルティング業務などを行っています。また、同年10月にフィリピン国にも現地法人「NEXCO-CENTRAL Philippines Inc.」を設立し、インフラ整備事業を通じたコンサルティング業務などを開始しています。



フィリピン国 技術協力
(老朽化橋梁の補修診断)



フィリピン国 道路建設事業協力
(関係機関との打ち合わせ)

2 国際社会との交流及び国際貢献

国際会議への参加、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。また、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。



世界道路会議



米国 TRB
(Transportation
Research Board)
ブース展示



未来へつなぐ基盤づくり

技術開発

経営方針
2

主な
SDGsとの
つながり

8 働きがいも
経済成長も

9 産業と技術革新の
基盤をつくろう



1 大型移動式防護車両 2 点検補助器具「点検楽つく」 3 発炎筒投下装置 4 作業員に危険を知らせる通報システム「NIGERO」 5 ミリ波レーダー式交通監視システム

安全で安心・快適な高速道路空間を提供するため、
NEXCO中日本技術戦略^{※1}を定め、
オープンイノベーションを促進し、技術開発を推進します。

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、渋滞緩和のためICT・AI技術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(P.28・29参照)を構築します。

技術開発の取組み

点検の高度化や、高速道路のリニューアルプロジェクトに資する新たな技術の導入に向け、目覚ましい革新が進むICT・AI技術を積極的に取り入れ開発して、現場で活用するとともに、様々な検証・改善を行っています。

点検の高度化・支援につながる技術

構造物の経年劣化や潜在的风险を的確に把握するため、高所で点検が困難な箇所や、人が入りにくい死角となりやすい箇所などへの対応としてロボット技術を導入しています。



斜張橋における斜材の点検ロボット

細部点検用ドローン(SCIMUS)

リニューアルプロジェクトに係る技術

高速道路リニューアルプロジェクト(P.36参照)推進のため、耐久性の高いコンクリートを用いた橋梁床版の効率的な取替え・打替え工法の開発など、工事渋滞の削減や経済性を考慮しながら高品質を保つ技術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・試行運用に取り組んでいます。



高耐久性コンクリートによる
橋梁床版打替え工法の開発状況

プロピオン酸ナトリウム(顆粒状)

ICT・AI技術の活用

高速道路上に設置しているカメラの画像を解析することで、自動的に事故や渋滞の発生を検知する技術を開発しています。また、AIを活用し、様々な環境条件のデータを学習することで、高精度な検知をめざしています。

交通事故防止につながる技術開発

交通事故防止の取組みとして、指向性スピーカーを用いた音声注意喚起システムを開発し、試行運用を行っています。標識などの視覚情報に加え、聴覚情報により注意喚起を行うことで、認知効果を高めます。



指向性スピーカー

作業の安全性向上につながる技術開発

交通規制を伴う高速道路上の作業において、誤って規制区域内に進入してきた車両から、作業員や工事車両などを直接防護し、安全な作業スペースを確保する「大型移動式防護車両」を開発しました。

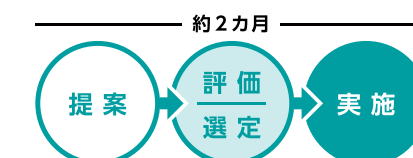


大型移動式防護車両(左:走行時、右:作業時)

オープンイノベーションの促進

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・新工法などの技術提案^{※1}を募集し、技術開発を推進しています。

提案から実施までの流れ



提案書の内容に基づきヒアリングを行い、提案内容を総合的に評価・選定します。

また、「i-MOVEMENT(P.28参照)」の実現に向けてコンソーシアム方式を採用、オープンイノベーションを推進する組織として「イノベーション交流会」を設立し、会員約90団体^{※2}とともに提案技術の実現性などを検討しています。今後は、高速道路の「モビリティマネジメント」、「インフラマネジメント」、「現場オペレーションの高度化」をテーマに検討を進めていきます。

※1 WEB 技術戦略・技術提案などに関する情報
<https://www.c-nexco.co.jp/activity/proposal/>
※2 2020年5月時点

高速道路ネットワーク機能を高め、地域間交流や連携を促進します。
地域とのコミュニケーションを強化し、課題解決や活性化に貢献します。

主要
施策

- 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。
- 事業活動や独自ノウハウなどを活用して地域の課題解決に貢献します。
- インバウンドに向けた取組みを推進します。

1 地域の活性化に向けた取組み

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をいただき、「よりみち温泉」は「@nifty 温泉年間ランキング2019」で4年連続で岐阜県第1位に選ばれました。また、当社の関連会社である中日本ファームすずなり(株)では、地域の耕作放棄地などを活用して静岡県浜松市内で野菜の栽培を行っています。2019年度は、地域企業へのビジネスチャンスの提供や地域産品の販路拡大など、地方銀行と協働して地域経済の成長の支援にも取り組みました。



テラスゲート土岐「よりみち温泉」

インフラツーリズムの拡充

高速道路のインフラを「観光資源」と位置付け、それらを巡るインフラツーリズムの更なる推進を図ります。今後は本格的に展開していく大規模リニューアル事業へも拡大し、多くの方に実際の現場に足を運んでいただき、事業を肌で感じていただけるような企画を進めます。

企画割引を活用した地域観光振興

高速道路の利用増を地域の観光消費に直結させるドライブプラン(高速道路周遊パスと観光施設の利用券などをセットにした旅行商品)を更に拡充し、地域の活性化や高速道路の利用促進をめざすとともに、地域の魅力発信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。

[WEB https://hayatabi.c-nexco.co.jp/](https://hayatabi.c-nexco.co.jp/)

TOPICS

優良外食産業「農林水産大臣賞」受賞

SA・PA の管理・運営を行っているグループ会社、中日本エクスシス(株)が、台湾高速道路の清水SAで食や土産品を通じた日本の魅力発信や地域の名産品「プレミヤ」の販売などの地域活性化の取組みが評価され、第28回優良外食産業「農林水産大臣賞」を受賞しました。



「農林水産大臣賞」受賞

2 地域課題解決への貢献

技術・製品の開発及び外販

独自技術を活かしたコンサルティング、技術研修、製品開発、商品販売の実施や、地方公共団体が管理する跨高速道路橋の点検・補修の支援などをグループ会社と一体で行っています。

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、災害時の協力体制を構築しています。高速道路の斜面を利用した津波一時避難場所を一部地域で設置しています。また、洪水時の資機材や支援物資運搬を想定した搬送訓練を定期的に行っています。

社会貢献活動

人手不足に直面している農山村で地域住民とともに環境や景観保全のボランティア活動に取り組んでいます。2019年度は、4県6地区で延べ約250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、安全講習会などを通じて、次世代を担う子どもたちに高速道路の役割などを学ぶ機会を提供しています。



ボランティア活動(お茶収穫の手伝い)

3 インバウンドに向けた取組み

休憩施設でのサービスの充実

案内ピクトサイン、フリーWi-Fi(166エリア)、免税店(34エリア)、海外発行カード対応ATM(87エリア)、ムスリム向け礼拝スペース(3エリア)などを設置しています※。また、東京オリンピック・パラリンピックまでに、すべての有人レジにQRコード決済対応端末を整備します。そのほか、コンシェルジュでは翻訳ツールを活用するとともに、一部のトイレに多言語タブレットを試行導入し、多言語に対応した案内をしています。(P.43参照)

※2020年4月1日現在

高速道路での案内

2021年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、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に、案内表示の多言語化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を概成します。また、道路管制センターで、お客さまからの電話を通訳会社に転送し、通訳会社をとおしてお客さまに対応する「3者間電話通訳サービス」を24時間体制で導入しています。



高速道路を利用した旅行商品の販売

訪日外国人旅行者向けのドライブプランとして、「Central Nippon Expressway Pass(CEP)」や「Japan Expressway Pass」を販売しています。CEPは2019年度は約13,000件のご利用をいただいています。

TOPICS

北陸地区のインバウンド推進

広域観光促進の新たな取組みとして、地方公共団体等と連携し、訪日外国人旅行者向けにSNSなどを活用した北陸地区の観光情報を発信しています。併せて、レンタカーで高速道路を利用する訪日外国人旅行者の動態分析を行います。



プロモーション動画

ステークホルダーの皆さまの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推進します。

主要施策

- 社員一人ひとりの生産性向上に向けた3つの「育ち」の取組みを推進します。
- 限られた経営資源の効果的活用のため、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。社員一人ひとりが不断の取組みを行うとともに、社内の部署を横断した会議体として、生産性向上検討会や技術戦略会議を設置し、その支援や課題解決策を検討・展開しています。生産性向上検討会は更に3つの部会を設置し、テーマに沿った活動を行っています。

生産性向上検討会	
「育ち」部会	社員の生産性向上に向けた3つの「育ち」の取組みの支援
業務プロセス部会	・業務の縮減 ・社員・組織間の業務分担の見直し ・グループ全体の業務分担の最適化
情報システム部会	情報システム最適化の推進

技術戦略会議	
・点検の高度化、効率化	P.46参照
・構造物の品質を保つ技術開発	
・ICT・AI技術の活用など	

1 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、次に掲げる3つの「育ち」の取組みを行っています。

【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」活動を促進する取組み

■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、支社の課長代理から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。

■3つの「育ち」活動の推進

年度当初に、所属長及びLO・MLが中心となり、職場単位で活動計画を策定し、3つの「育ち」活動を展開します。半期ごとに取組み状況を評価し、必要な見直しを行うことで、取組みをスパイラルアップさせています。各職場のLO・MLが出席するLO・ML会議(四半期に

一度実施)では、取組みの好事例を共有し、水平展開につなげています。また活動全体の更なる促進に向け、毎回テーマを設けて活発な意見交換を行い、3つの「育ち」活動の活性化を図っています。

2019年度は、次期中期経営計画の策定に向けて、若手社員の5つのプロジェクトチームから役員に提言が行われました。

2 業務プロセスの改善

限られた経営資源の効果的な活用をグループ全体で推進すべく、最適な役割分担、業務プロセスの構築などに取り組んでいます。

過年度実施した①組織間の業務分担の見直し、②社員の業務分担の見直し、③グループ全体の業務分担の最適化については随時CA(チェック・アクション)を行い、常に最適となるよう不断の見直しをしています。また、コンプライアンスやガバナンスの確保を前提とした「やめる業務」や「手続きの簡素化」の具現化や、業務のシステム化を行い、業務の縮減を図ります。業務の縮減と業務分担の最適化の両輪で生産性を高め、創出されたリソースを更なる生産性向上や業務の高付加価値化に投入していくことで、企業価値の向上と「働き方改革」を促進していきます。

3 情報システム最適化などの推進

システム集約・認証機能等共通化やクラウド導入などコスト削減しつつ、各事業施策の多様化に迅速に対応すること、社員の生産性向上に寄与することなどをめざし、各種社内システムの最適化や社員のテレワーク勤務を促進するハードウェアの更新、社員のリテラシー向上などを進めています。

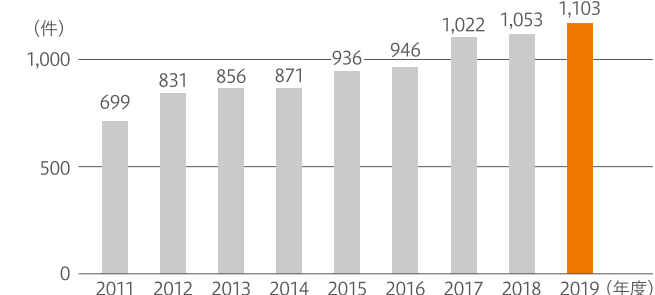
2020年度システムリリース予定

上半期	・経理処理・資産管理システム刷新 ・人事関連システム刷新 ・データ可視化システム順次導入
下半期	・契約関連システム導入 ・調達・お取引サイト刷新

4 褒める企業文化の醸成と更なる活動推進

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」を開催しています。各会場から選抜された優れた取組みは、グループ全体の本選で発表され、グランプリをはじめとする各賞を表彰するとともに、グループ全体への水平展開を行っています。また、発表者によるワークショップを実施し、グループ内の活発な交流を図っています。

業務研究発表会参加件数の推移



業務研究発表会(本選)

TOPICS

ICTを活用した生産性向上の取組み

多様な働き方の実現や業務効率化のため、テレワークの取組みやテレビ会議システム、RPAの活用を進めています。また、設計・施工においてICTを積極的に活用することで、受発注者双方の生産性向上を図っています。引き続き3次元モデルの活用など新たな情報基盤を導入し、最先端のICTとの融合を図ることで、更なる生産性向上に努めます。

安全を最優先に、重要な社会インフラを担う高い使命感と 矜持をもった人財を育成するとともに、 ダイバーシティ・マネジメントに取り組みます。

主要施策

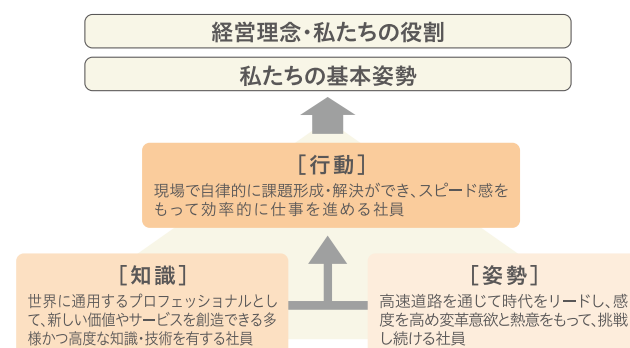
- 安全を最優先に、自ら考えリーダーシップを発揮し、組織能力の強化に資する社員を育成します。
 - 女性社員をはじめ、多様な人財がそのバックグラウンドを活かし、活躍できるよう、ダイバーシティ・マネジメントに取り組みます。
 - ワーク・ライフ・バランスを推進し、安全で働きやすい職場環境のもと、多様で柔軟な働き方を実現します。
 - 労働災害ゼロをめざし、職場環境の整備や事故などの防止に取り組みます。
- これらの施策により、社員のエンゲージメントを高めます。

1 人財マネジメント

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(環境変化への感覚が高く、強い現場力をもつ社員)を育成します。

NEXCO中日本の求める社員像



- ・OJTを基本に、研修などの学びの機会を体系化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。
- ・社員のキャリア形成促進のため、博士号など学位取得、資格取得、通信教育受講の補助などにより、自己啓発を支援します。また、相談窓口やキャリア開発研修と連動したキャリアコンサルティングの

実施などのセルフ・キャリアドックにより、積極的にキャリア形成を支援します。
・「KAICA Awards 2017」で大賞を受賞した地域づくり支援プロジェクト(地域づくり支援研修)を組織的にノウハウが蓄積されるよう実施します。

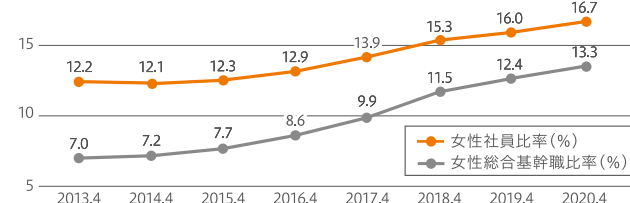
ダイバーシティ&インクルージョン

性別、年齢、障がいの有無などの個人の属性や価値観の異なる、多様な人財が、互いを尊重し合いながら、共通の課題に向き合い、一体となって成長や変化を推進しています。

■女性の活躍推進

新卒採用における女性比率や女性管理職数の目標値を掲げています。また、外部機関が実施する異業種交流会への研修派遣等、社内外のネットワーク構築支援や意識改革に取り組んでいます。さらに、各地域単位で女性社員が自律的に会議を開催し、将来も働き、活躍し続けるために必要なことを考え、様々な改善提案やキャリア形成に対する意識向上に取り組んでいます。

女性社員の比率(NEXCO中日本)の推移



子育てサポート企業：
厚生労働大臣認定
(2016年認定)



あいち女性の
活躍プロモーション
リーダー認定企業

■継続雇用制度

再雇用制度(65歳まで)をはじめ、定年退職後も引き続きキャリアや能力を活かした活躍の場を設けています。また、2020年からは制度の一部見直しを行い、管理役職者などでの経験を活かしながら、特定業務の遂行、若手社員への指導・支援を担う「プロフェッショナルコース」を新設しました(2020年4月時点再雇用社員数52名)。

■障がい者の活躍

障がい者雇用として、基幹職コースなどのほかに新たな雇用形態を新設し、オフィスサポート業務を中心に取り組むなど、活躍の場を提供し、就労を支援しています。

ワーク・ライフ・バランスの推進

働き方改革の一環として、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を進めています。法定を上回る育児・介護に関する休業制度や朝型勤務「ゆう活」などの柔軟な勤務形態、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)など、社員一人ひとりの事情に合わせた働き方を選択できるよう社内制度を充実させています。

育児休業取得者数(NEXCO中日本)

項目	2017	2018	2019
育児休業取得者(人)	5	10	12
男性	18	13	22
女性			

※各年度から育児休業を取得開始した社員を集計

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週間取得できる
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弟の養育のため、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	未就学の子どもを養育する父母、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
転勤特例制度	社員等が出産・育児・介護の際に転勤地を一時的に限定できる

働きやすさに関する指標(NEXCO中日本)

項目	2017	2018	2019
総労働時間(時間)	2,052	2,055	1,995
ES調査値(点)	3.77	3.73	3.72

・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)

2 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、工事での事故防止に取り組んでいます。安全衛生委員会を定期的に開催し、職場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、過去の重大事故分析に基づき事故防止対策を検討し、指導事項を定め、安全パトロールや現場立会時に点検しています。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取り組んでいます。

労働災害件数(NEXCO中日本グループ)

項目	2017	2018	2019
労働災害(件)	56	41	42
業務中	11	5	5
通勤中	67	46	47
計			

TOPICS

すべての社員が 働きやすい職場づくりに向けて

2019年度は、女性社員で構成する「女性が働きやすい職場推進会議」に男性上司も参加することで、互いの「個」の尊重や日頃のコミュニケーションの大切さなど、上司部下双方が気付きを得る場となりました。今後も、誰もが働きやすい職場づくりに取り組んでいきます。



「女性が働きやすい職場推進会議」(名古屋地区)



東海北陸自動車道 五箇山橋

高速道路を通じた環境改善及び
CO₂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。

1,917 千t-CO₂
CO₂削減量〔2019年度実績〕

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。

1 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は、自動車交通によ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CO₂排出が抑制されます。2019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8,879千t-CO₂でしたが、この交通が一般道路の速度で通行したと仮定すると、その排出量は約10,758千t-CO₂となり、その差1,879千t-CO₂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合計1,917千t-CO₂の排出量を削減しました。これは、ナゴヤドーム約37個分の樹木が1年間に吸着したCO₂と同じ量になります。

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	1,879.0千t-CO ₂
ETCレーン整備	15.0千t-CO ₂
のり面の樹林化	18.4千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	1.8千t-CO ₂
ヒートポンプ式融雪設備	0.2千t-CO ₂
エコエリアの推進	
エコエリアの推進	1.5千t-CO ₂
合 計	1,917千t-CO ₂

TOPICS

サギとの共生の取組み ～中学校の副読本に～

東名阪自動車道 蟹江ICと弥富ICでは、春から秋にかけて数千羽のサギがIC内で営巣します。関係団体と協働し、営巣エリアにフェンスを設置することで、サギと車両の衝突事故が激減し、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全しています。この取組みが愛知県内「特別の教科 道徳」副読本の「明るい人生 1年」に取り上げられました。



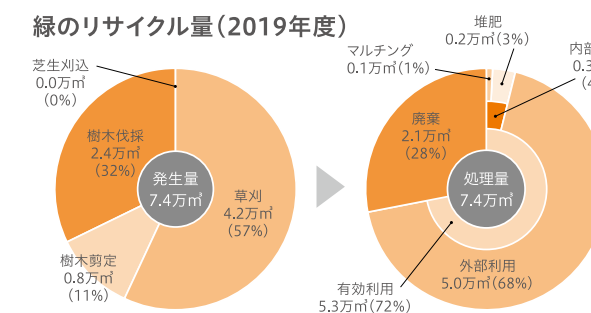
2 資源の3Rの推進

事業活動により発生する廃棄物の抑制や再生利用、また発生する副産物の再使用、再生利用など資源の3Rに努めます。

緑のリサイクル

高速道路内の樹木剪定や草刈作業で発生した植物発生材は、堆肥やマルチング材（植物を植えた地表面を覆うためにチップ化したもの）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活用しています。なお、2019年度のリサイクル率は72%でした。

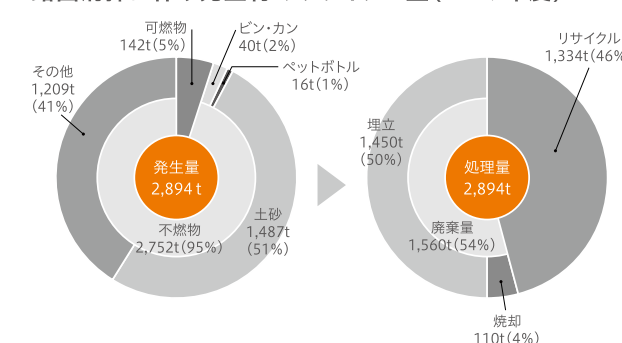
緑のリサイクル量（2019年度）



発生材やごみのリサイクル

高速道路の路面清掃により発生したごみや土砂を分別し、ビン・ペットボトルなど再資源化できるものはリサイクルを、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。また、サービスエリア・パーキングエリアに分別回収できるごみ箱を設置し、リサイクルに努めており、ビン・カン・ペットボトルのリサイクル率は96%です。

路面清掃に伴う発生材のリサイクル量（2019年度）



工事におけるリサイクル

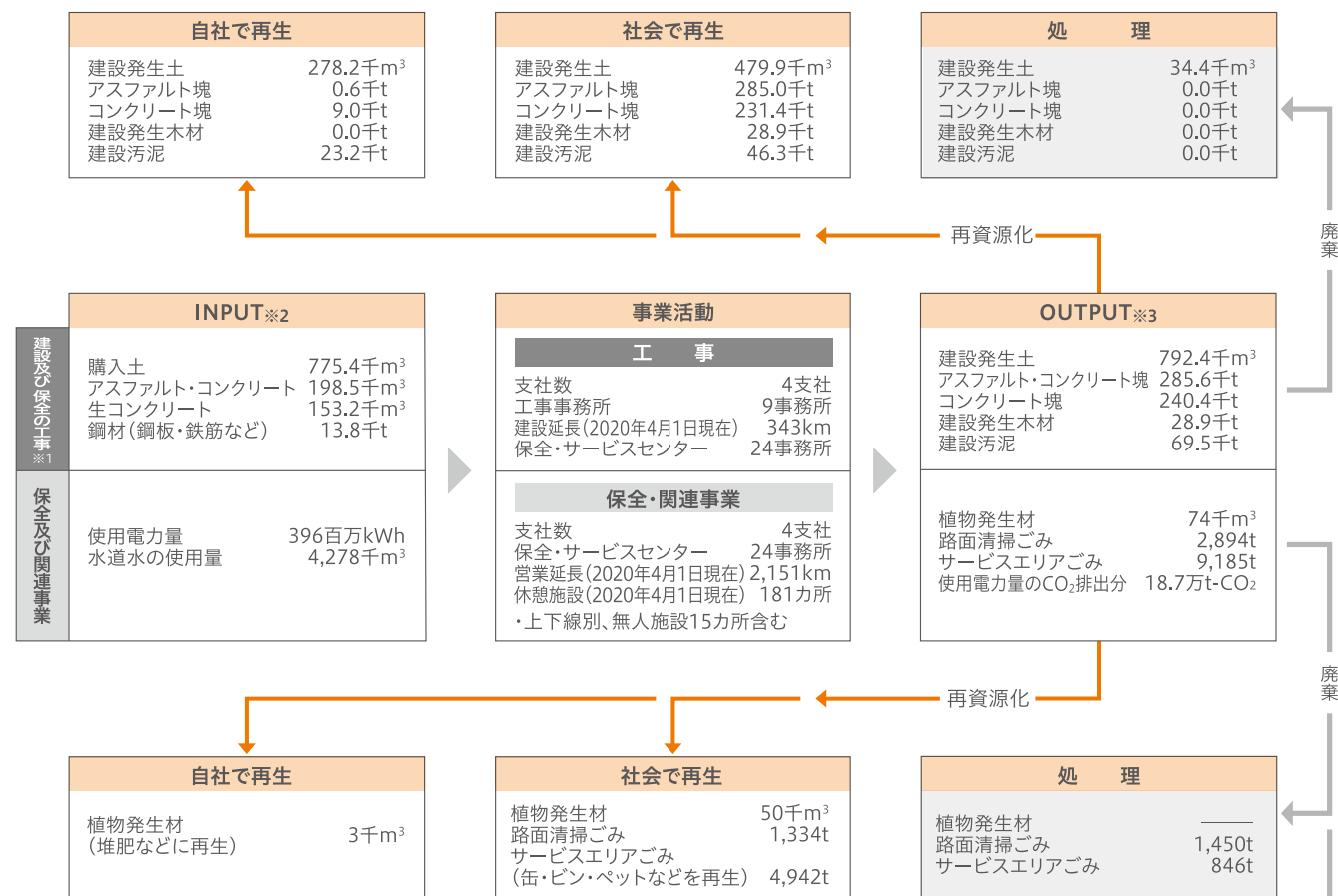
高速道路の建設工事や保全では、主に土砂、アスファルト、コンクリートなどを使用していますが、可能な限り再生資源としてリサイクルをしています。

項 目	指 数	長期計画値	2019年度		2020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	95.7% (792千㎡)	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	100.0% (286千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	100.0% (240千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	100.0% (29千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	100.0% (70千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2019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。
・土壌汚染対策法に定める基準を超えた特定有害物質を含む土砂・汚泥など、リサイクル不可能なものは控除して算出しています。

事業活動に伴うマテリアルフロー

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2019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、2019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2019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2018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。

3 地域環境への配慮

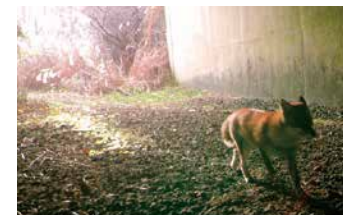
動植物の生育・生育環境への負荷を低減するエコロード(自然環境に配慮した道)づくりなど地域環境への配慮を推進します。

エコロードづくり

生物多様性に配慮し、地域生態系への影響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。東富士五湖道路では自然豊かな富士箱根伊豆国立公園を通過するため、30年以上前の開通時からエコロードに取り組み、継続的に調査を行っています。

■野生動物に配慮した移動経路の確保

高速道路では、野生動物の習性を踏まえた動物侵入防止柵などを設置し野生動物との衝突事故防止対策に努めています。東富士五湖道路周辺では、ニホンジカ・タヌキなどの中・大型哺乳類が高速道路上を横断せずに移動できるよう、カルバートボックスを設置するなど、移動経路を確保する取り組みを行っています。調査の結果、野生動物の利用が確認され、取り組みの効果が認められました。



カルバートボックスを利用するキツネ

■周辺環境に配慮した樹林化の取り組み

東富士五湖道路は、自然豊かな地域を通過するため、可能な限り早く周辺環境と同様の盛土のり面となるように、建設時に採取した森林表土の活用や、地域に自生する樹木と同種の樹木を植えています。現在は周辺環境と遜色のない樹林となっています。



樹林化したのり面

環境マネジメントシステム

世界の持続可能な発展に貢献するため、2010年度に環境マネジメントシステムの国際規格であるISO14001の認証を取得し、運用しています。



環境コミュニケーション

お客さまや地域の皆さまとともに環境コミュニケーションを大切に、地域との連携を進めています。

■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り組みを幅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。2019年度は、エコロードや資源の3Rの推進、再生可能エネルギーの導入などを紹介しました。社会科見学などで多くの子どもたちが来場し、当社ブースには約2,800人が来場しました。



エコプロ2019



■「かがやけ☆あいちサスティナ研究所」への参画

愛知県が、グローバルな視点でエコアクションを実施する若手人材を育成するために立ち上げた、合同ワークショップ「かがやけ☆あいちサスティナ研究所」にパートナー企業として参画しました。半年にわたり4人の研究生と共同研究を行い、具体的な提案や成果発表を通じて、当社グループにおける環境の取り組みに理解を深めていただきました。



成果発表会



共同研究メンバー

▶ データ集

連結貸借対照表

(単位:億円)

科 目	2011.3.31	2012.3.31	2013.3.31	2014.3.31	2015.3.31	2016.3.31	2017.3.31	2018.3.31	2019.3.31	2020.3.31
資産の部										
Ⅰ 流動資産	13,789	17,076	8,948	11,091	11,989	8,703	11,252	12,438	10,411	13,245
現金及び預金	163	192	249	743	864	734	1,084	1,430	1,056	1,359
仕掛道路資産	11,940	14,737	6,856	8,739	8,961	6,831	8,409	9,698	7,860	10,011
その他の流動資産	1,685	2,146	1,842	1,608	2,162	1,137	1,759	1,308	1,494	1,874
Ⅱ 固定資産	2,729	2,818	2,879	2,811	2,801	2,852	2,914	2,874	2,951	3,079
有形固定資産	2,536	2,589	2,649	2,598	2,597	2,624	2,617	2,634	2,654	2,715
無形固定資産	92	104	98	86	77	88	91	100	140	186
投資その他の資産	101	124	130	126	127	138	205	139	157	178
Ⅲ 繰延資産	17	21	12	15	15	9	16	16	8	12
資産合計	16,536	19,916	11,839	13,918	14,806	11,565	14,183	15,329	13,371	16,337
負債の部										
Ⅰ 流動負債	1,108	1,527	2,112	1,743	2,152	2,338	1,661	1,788	2,868	3,424
Ⅱ 固定負債	13,501	16,377	7,669	10,189	10,612	7,320	10,453	11,229	8,055	10,357
道路建設関係社債・長期借入金	12,579	15,461	6,750	9,175	9,571	6,037	9,188	10,203	7,036	9,308
その他の固定負債	922	915	919	1,013	1,040	1,282	1,264	1,025	1,019	1,049
負債合計	14,610	17,905	9,782	11,932	12,765	9,658	12,115	13,018	10,924	13,782
純資産の部										
Ⅰ 株主資本	1,919	1,987	2,031	2,043	2,061	2,142	2,258	2,455	2,563	2,678
資本金	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650
資本剰余金	716	716	716	716	716	718	722	721	726	730
利益剰余金	552	621	664	677	694	773	886	1,084	1,186	1,298
Ⅱ その他の包括利益累計額	△0	△0	△0	△94	△42	△256	△204	△160	△123	△123
Ⅲ 非支配株主持分	7	23	26	37	22	20	13	15	8	-
純資産合計	1,926	2,010	2,057	1,986	2,041	1,906	2,067	2,311	2,447	2,554
負債純資産合計	16,536	19,916	11,839	13,918	14,806	11,565	14,183	15,329	13,371	16,337

・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	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	2018.4.1～ 2019.3.31	2019.4.1～ 2020.3.31
Ⅰ 営業収益	6,592	5,963	16,810	6,354	9,381	13,003	9,075	9,720	14,552	10,314
Ⅱ 営業費用	6,493	5,874	16,746	6,334	9,338	12,910	9,012	9,648	14,402	10,170
道路資産賃借料	3,286	3,414	3,502	3,605	4,618	4,795	4,794	4,926	5,010	4,915
高速道路等事業管理費 及び売上原価	2,698	1,940	12,671	2,137	3,931	7,325	3,408	3,909	8,576	4,454
販売費及び一般管理費	509	519	572	590	787	790	809	812	816	800
営業利益	99	88	63	20	43	92	63	71	149	143
Ⅲ 営業外収益	17	15	18	15	28	26	15	14	17	20
Ⅳ 営業外費用	5	3	1	1	0	0	0	0	0	0
経常利益	111	100	80	34	70	118	78	85	166	163
Ⅴ 特別利益	7	19	6	11	14	1	1	225	0	1
Ⅵ 特別損失	11	5	2	2	2	3	3	13	12	5
税金等調整前当期純利益	107	114	83	43	82	116	76	297	153	159
法人税、住民税及び事業税	41	58	33	29	36	37	35	22	52	49
法人税等調整額	△0	△15	6	0	1	△0	△72	75	0	△2
当期純利益	65	72	43	12	44	80	113	199	101	112
非支配株主に帰属する当期純利益	0	3	△0	0	0	1	0	1	0	0
親会社株主に帰属する当期純利益	65	68	43	12	43	79	112	198	101	111

・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。

2019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	77,320	98,091
	八王子～河口湖	68.1	4-6	39,805	46,984
	大月JCT～小牧JCT	272.9	4	31,862	95,630
E1 名神高速道路	小牧～八日市	87.5	4	49,590	80,360
E19 長野自動車道	岡谷JCT～安曇野	33.1	4	39,132	38,613
E1 東名高速道路	東京～小牧※4	350.1	4-6	58,749	411,773
E41 東海北陸自動車道	一宮JCT～小矢部砺波JCT	184.8	2-4	15,304	54,737
E1A 新東名高速道路	海老名南JCT～伊勢原大山	8.2	4	8,777	7,013
	御殿場JCT～豊田東JCT	217.1	4-6	53,966	47,852
E52 中部横断自動車道	新清水JCT～富沢	20.7	2	279	2,049
	六郷～双葉JCT	25.3	2	4,957	5,234
E8 北陸自動車道	米原JCT～朝日	282.1	4	26,855	107,835
C2 名古屋第二環状自動車道	名古屋南JCT～名古屋西	43.6	4	50,507	179,029
E23 東名阪自動車道	名古屋西～伊勢関	55.1	4	58,068	92,084
E23 伊勢自動車道	伊勢関～伊勢	68.8	2-4	24,965	33,544
E1A 伊勢湾岸自動車道	豊田東JCT～東海	30.6	4-6	89,705	139,314
	飛島～四日市JCT	19.6	6	76,646	61,382
E1A 新名神高速道路	四日市JCT～(甲賀土山)	46.1	4	43,781	6,518
E42 紀勢自動車道	勢和多気JCT～紀伊長島	34.1	2	8,096	4,993
E27 舞鶴若狭自動車道	(小浜)～敦賀JCT	39.0	2	7,561	2,007
E84・C4 新湘南バイパス	藤沢～茅ヶ崎海岸	8.7	4	28,345	52,486
E84 西湘バイパス	西湘二宮～箱根口	14.5	4	29,101	42,427
E68 東富士五湖道路	富士吉田～須走	18.0	2	8,722	16,117
E85 小田原厚木道路	厚木～小田原西	31.7	4	31,836	68,407
E1A 伊勢湾岸道路	東海～飛島	6.1	6	95,477	104,651
C4 首都圏中央連絡自動車道	茅ヶ崎JCT～海老名南JCT	7.9	4	28,562	35,349
	海老名～(あきる野)	36.1	4	65,330	77,338
C3 東海環状自動車道	豊田東JCT～山県	84.9	2-4	15,687	51,593
	大野神戸～養老	16.7	2	3,570	5,124
	大安～新四日市JCT	7.8	2	3,761	7,491
E67 安房峠道路	中ノ湯～平湯	5.6	2	3,059	3,059
合 計		2150.6			1,979,084

・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:区間ごと(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
2010	C2 名古屋第二環状自動車道(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
	C4 首都圏中央連絡自動車道(高尾山～八王子JCT)	2.0			2012年 3月25日
2012	西富士道路		6.8		2012年 4月 1日
	E1A 新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT)	161.9			2012年 4月14日
	C3 東海環状自動車道(大垣西～養老JCT)	6.0		1,944	2012年 9月15日
	E42 紀勢自動車道(紀勢大内山～紀伊長島)	10.3			2013年 3月24日
2013	C4 首都圏中央連絡自動車道(海老名～相模原愛川)	10.1			2013年 3月30日
	C4 首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎JCT～寒川北)	5.1		1,949	2013年 4月14日
2014	C4 首都圏中央連絡自動車道(相模原愛川～高尾山)	14.8			2014年 6月28日
	E27 舞鶴若狭自動車道(小浜～敦賀JCT)	39.0		2,007	2014年 7月20日
	C4 首都圏中央連絡自動車道(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		2015年10月31日
	E1A 新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT)	55.2		2,058	2016年 2月13日
2016	E1A 新名神高速道路(四日市JCT～新四日市JCT)	4.4			2016年 8月11日
	C3 東海環状自動車道(東員～新四日市JCT)	1.4		2,073	2016年 8月11日
	E52 中部横断自動車道(六郷～増穂)	9.3			2017年 3月19日
2017	C3 東海環状自動車道(養老JCT～養老)	3.1			2017年10月22日
	E1A 新東名高速道路(海老名南JCT～厚木南)	1.5		2,077	2018年 1月28日
2018	E52 中部横断自動車道(新清水JCT～富沢)	20.7			2019年 3月10日
	E1A 新東名高速道路(厚木南～伊勢原JCT)	4.3			2019年 3月17日
	E1A 新名神高速道路(新四日市JCT～亀山西JCT)	22.9		2,132	2019年 3月17日
	C3 東海環状自動車道(大安～東員)	6.4			2019年 3月17日
2019	C3 東海環状自動車道(大野神戸～大垣西)	7.6			2019年12月14日
	E1A 新東名高速道路(伊勢原JCT～伊勢原大山)	2.4		2,151	2020年 3月 7日
	C3 東海環状自動車道(関広見～山県)	9.0			2020年 3月20日
合 計		414.4	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。