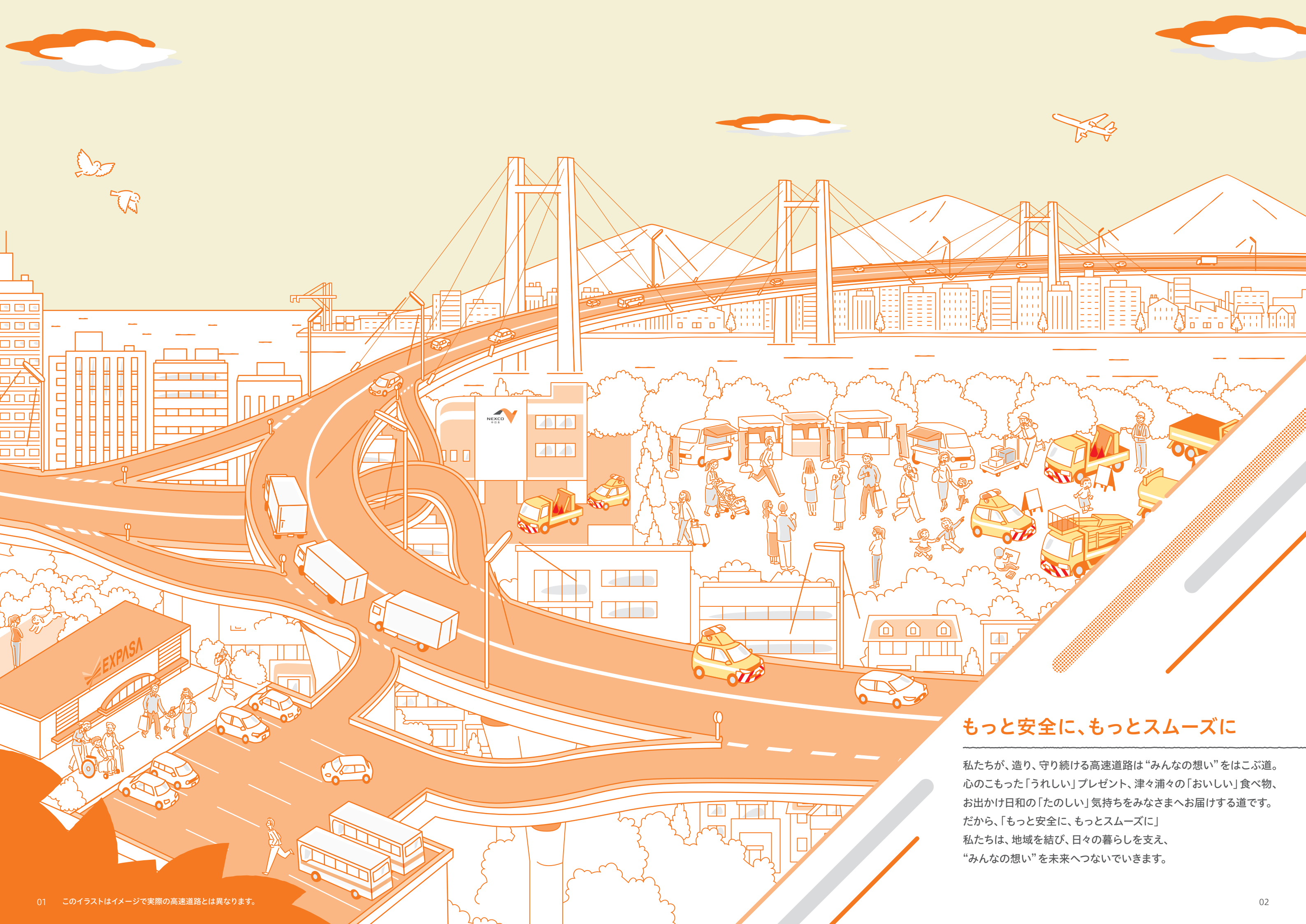


NEXCO中日本レポート2021

〔経営計画〕 **チャレンジV** ファイブ 2021-2025



〔表紙の写真〕 右:新東名高速道路 御殿場JCT
左:EXPASA浜名湖(集約)
上:トンネルのコンクリート打音点検



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。



企業理念・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

③ 経験と知見を結集する

⑤ 時代に即して進化し続ける
- 6つの
基本姿勢
- 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

目次

めざす姿	ハイライト	37
NEXCO中日本グループのあゆみ	デジタル化や脱炭素化などの環境変化に 適応した新たな価値創造への挑戦	41
NEXCO中日本グループの事業概要	お客さまをはじめとするステークホルダーの 期待に応え続けるための経営基盤の強化	51
トップメッセージ	データ集	63
経営計画チャレンジV 2016-2020の振り返り	企業情報	65
経営計画チャレンジV 2021-2025		
安全性向上に向けた不断の取組みの深化		
高速道路の機能強化と広くお客さまに 利用される高速道路空間への進化		23

編集方針

本レポートは、ステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションツールとして、NEXCO中日本グループの事業活動のうち、
社会からの期待に応えるために重要と考えているものを中心に、経営計画とその取組みを総合的に報告しています。シンプル
でわかりやすい表現をめざし、事例や結果など具体的な事項を記載することで理解しやすい内容となるように工夫しました。

・発行年月／2021年8月 ・報告対象期間／2020年4月～2021年3月（必要に応じて当該期間の前後の活動に関する記述も含んでいます）
・報告対象範囲／中日本高速道路株式会社及びNEXCO中日本グループ
・将来の見通しに関する注意事項／本レポートに掲載されている将来についての計画や事業に関する見通しは、その情報の正確性及び完全性を保証又は約束するものではありません。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「IC」「CT」「SA」「PA」と略記しています。

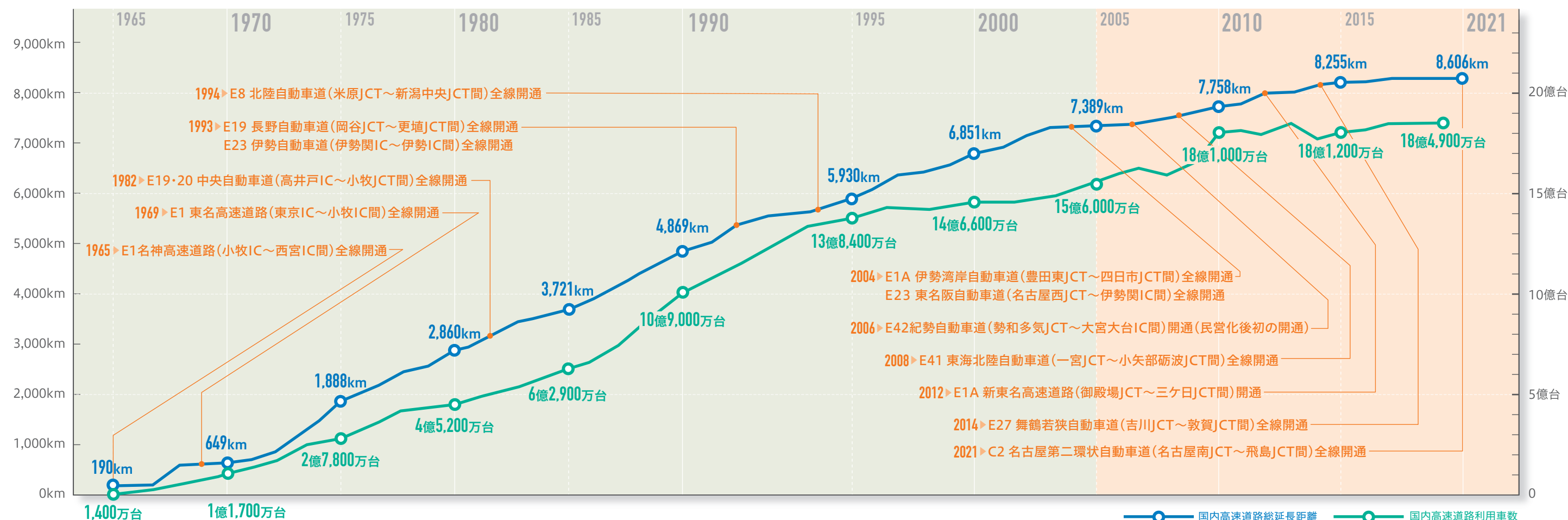
NEXCO中日本グループのあゆみ

当社は、2005年の設立以降、高速道路の建設や24時間365日お客さまに安全で安心・快適な高速道路をお届け
日本道路公団の時代から半世紀以上にわたり、日本の社会・経済を支えてきました。
これからも、時代とともに変化する社会のニーズを的確に捉え、ステークホルダーの皆さまの期待に応える様々な

するために維持管理を着実に行之、

価値を提供し、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※の供用延長・利用台数 ※高速道路会社が管理する高速自動車国道

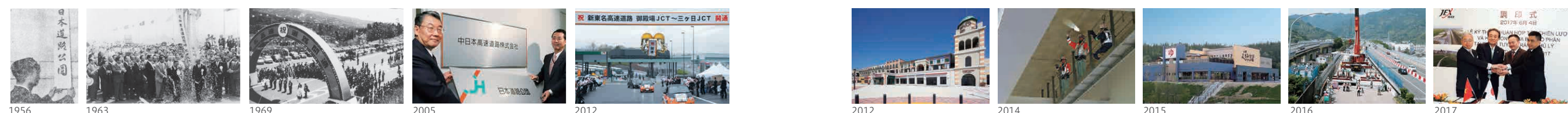


- 1956▶日本道路公団設立
- 1963▶日本初となるE1名神高速道路(栗東IC～尼崎IC間)の開通
- 1965▶E1 名神高速道路(小牧IC～西宮IC間)全線開通
- 1969▶E1 東名高速道路(東京IC～小牧IC間)全線開通
- 1982▶E19・20 中央自動車道(高井戸IC～小牧JCT間)全線開通
- 1991▶高速道路の供用延長5,000km突破
- 1993▶E19 長野自動車道(岡谷JCT～更埴JCT間)全線開通
E23 伊勢自動車道(伊勢関IC～伊勢IC間)全線開通
- 1994▶E8 北陸自動車道(米原JCT～新潟中央JCT間)全線開通
- 2004▶E1A 伊勢湾岸自動車道(豊田東JCT～四日市JCT間)全線開通
E23 東名阪自動車道(名古屋西JCT～伊勢関IC間)全線開通

- 2005▶道路関係四公団の民営化
中日本高速道路株式会社創立
- 2006▶ブランドネーム「NEXCO中日本」とブランドロゴ決定
E42 紀勢自動車道(勢和多気JCT～大宮大台IC間)開通
(民営化後初の開通)
- 2008▶E1A 新名神高速道路(亀山JCT～草津田上IC間)開通
E41 東海北陸自動車道(一宮JCT～小矢部砺波JCT間)全線開通
- 2010▶「EXPASA」ブランド初となる「EXPASA御在所」オープン
- 2012▶訪日外国人向け高速道路周遊パス
「速旅Central Nippon Expressway Pass」販売開始
E1A 新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT間)開通

- 2012▶高速道路の供用延長8,000km突破
「NEOPASA」ブランド初となる
「NEOPASA駿河湾沼津」他6カ所オープン
笹子トンネル天井板崩落事故発生
- 2013▶「安全性向上3カ年計画」の策定
- 2014▶橋梁などの道路構造物に係る省令点検の義務化
E27 舞鶴若狭自動車道(吉川JCT～敦賀JCT間)全線開通
- 2015▶複合商業施設「テラスゲート土岐」開業
E1 名神高速道路全線開通50周年
- 2016▶熊本地震を踏まえた更なる耐震事業の着手
高速道路リニューアルプロジェクト本格着手
『安全性向上への「5つの取り組み方針」』

- 2017▶高速道路ナンバリング標識の設置
高速道路会社初のベトナム有料道路事業への参入
- 2019▶E1 東名高速道路全線開通50周年
「高速道路における安全・安心実施計画」策定
- 2021▶安全啓発館の開設
持続的に成長し、お客さまに選ばれる
NEXCO中日本グループをめざして
経営計画「チャレンジV(2021-2025)」の始動
C2 名古屋第二環状自動車道
(名古屋南JCT～飛島JCT間)全線開通

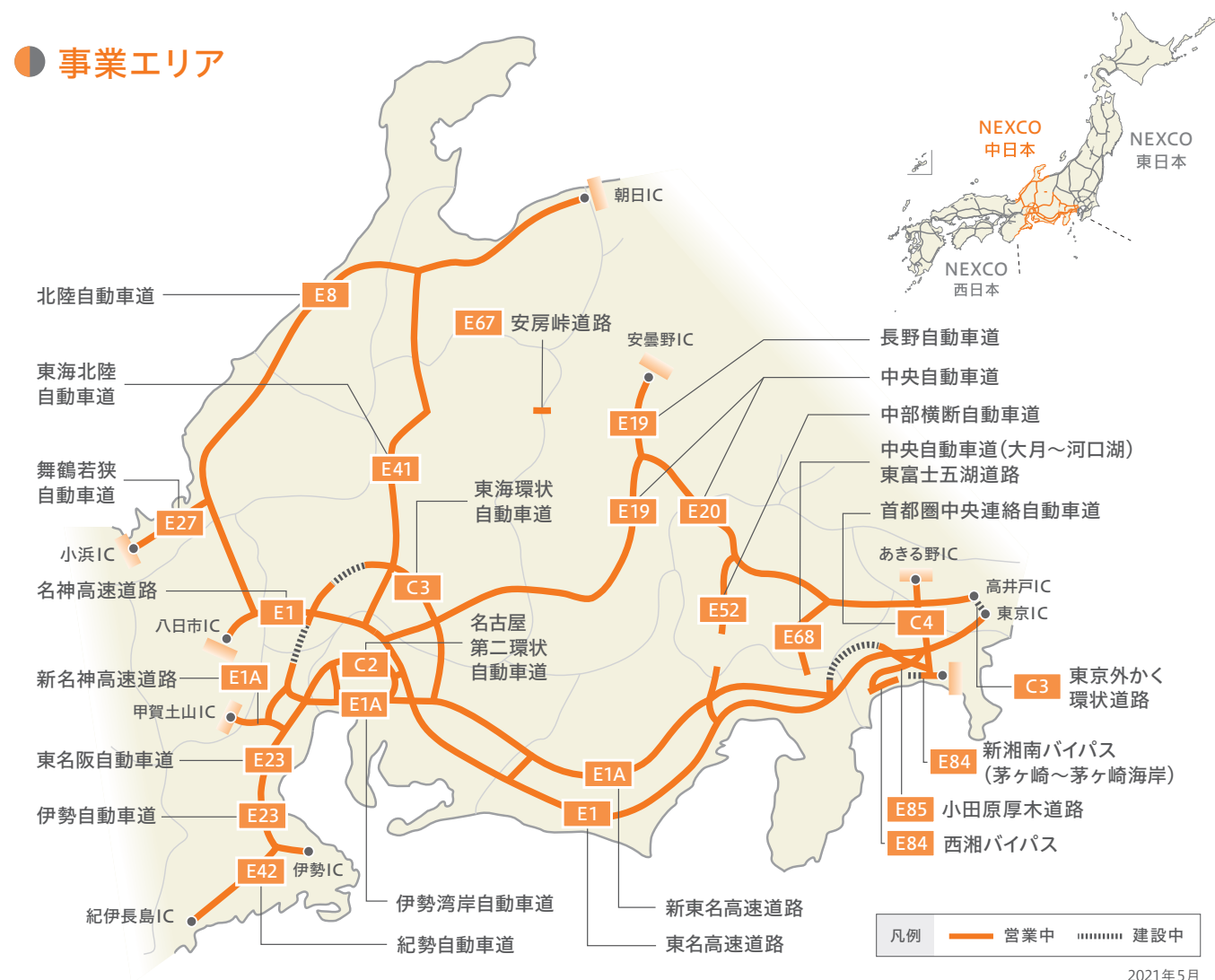


NEXCO中日本グループの事業概要

事業領域

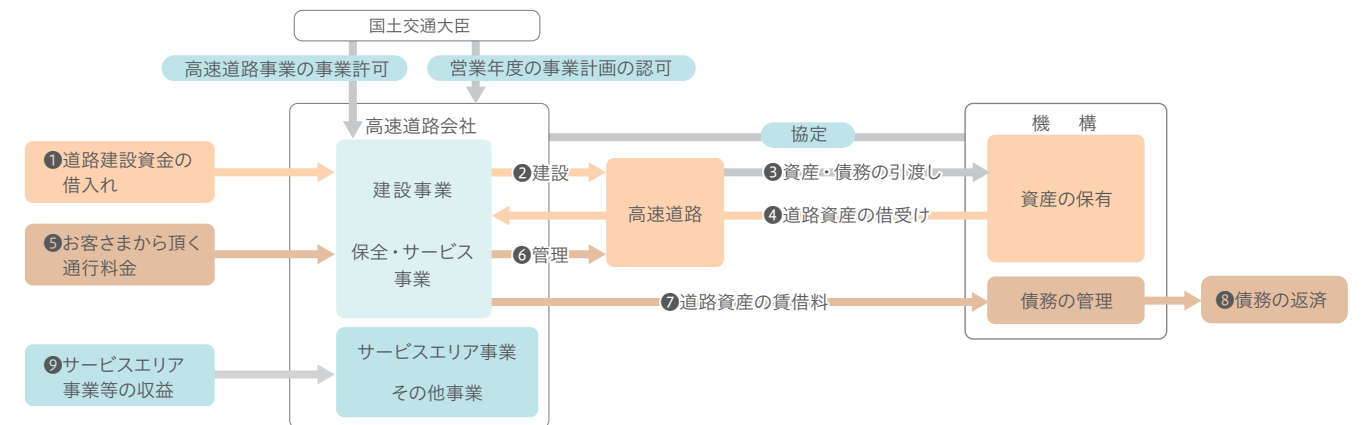
高速道路事業	建設事業 高速道路の新設及び改築
	保全・サービス事業 高速道路の点検、補修、更新、災害復旧、料金収受、交通管理、高速道路リニューアルプロジェクト、耐震補強、その他の維持管理
サービスエリア事業	サービスエリアの新設、改築及び管理・運営
その他事業	インターチェンジ周辺等地域開発事業、観光振興事業、海外事業、技術外販事業など

事業エリア



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）とともに創立されました。



[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等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。

[サービスエリア事業等]

⑨国土交通大臣に届け出て、サービスエリア事業やその他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、サービスエリア事業等が当社の収益の柱となります。

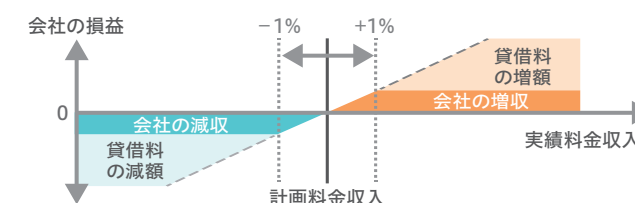
[協定における計画上の賃借料、料金収入及び管理費]

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]

2020年度までに当社が計上した利益の累計は712億円で、これらは道路構造物の安全対策に要する費用や、事業用固定資産の取得に活用しています。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812億円を投資したほか、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16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などは、その他負債等を原資としています。



安全を最優先に、 高速道路の進化と新たな価値創造に 挑戦します。

中日本高速道路株式会社
代表取締役社長CEO 宮池 克人

この写真は、名古屋第二環状自動車道(飛鳥JCT)において開通前に撮影したものです。

新たな経営計画チャレンジV(2021-2025)

当社グループでは、企業理念・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」を掲げ、現在、延長156kmの高速道路の建設、延長2,170km・利用台数172万台/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。

2021年4月に、企業理念・私たちの役割や当社グループの社会的使命をより高いレベルで実現していくために、「経営計画チャレンジV(ファイブ)2021-2025」を新たに策定しました。今日の当社グループの事業環境は、急速に変化しており、社会経済に大きな影響を与えている新型コロナウイルス感染症拡大を契機として、加速した「デジタル技術」の活用や、新しい時代の交通システムに対応していくた

めの「新技術」、「新サービス」の導入、「脱炭素社会」の実現のための環境保全など、将来の変化を見据えた対応が急務となっています。

新経営計画の策定にあたっては、環境の変化に的確に対応していくため、次世代を担う中堅・若手社員、グループ会社からの声も取り入れながら、「新技術・新サービスの積極的な導入」、「デジタル化(DX※)の推進」、「脱炭素社会に向けた取組み」、「働きがいの向上と人財育成」を今後強化する点として新たな経営方針に反映し、事業セグメント毎の施策に落とし込んでいます。

安全性向上の不断の取組み

当社は、「笹子トンネル天井板崩落事故」を引き起こした当事者として、「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、「安全文化」を常に高いレベルで維持し続けるために、経営方針の最上位に、経営方針1「安全性向上に向けた不断の取組みの深化」を掲げています。

「安全」は当社の経営の根幹であり、すべての経営方針に結びつけることで、高速道路の安全性向上という永遠の挑戦課題に、グループを挙げて取り組んでいきます。

高速道路の機能強化と進化

経営方針2「高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化」として、人や物を運び、皆さまの暮らしや産業を支える重要な社会インフラである高速道路の機能強化と進化に取り組んでいきます。

高速道路の機能強化に向けて、新東名高速道路等のネットワーク整備、スマートインターチェンジの整備、渋滞対策、高速道路リニューアルプロジェクトによる老朽化対策、耐震補強対策、豪雨や豪雪など激甚化する自然災害への対応強化などの取組みを計画的に進めていきます。

加えて、東海北陸自動車道をはじめとする暫定2車線区間の4車線化、新東名高速道路・新名神高速道路の6車線化、ダブル連結トラック等高速トラック輸送の効率化に向けた駐車マスや中継物流拠点などの環境整備にも着実に取り組み、高速道路の更なる機能強化を図っていきます。

また、サービスエリアの駐車マスの拡充や計画的なりニューアル、モバイルオーダーなどの「新しい生活様式」に相応しいサービスの提供等、休憩施設の快適性と利便性の向上、地域間交流の促進や地域活性化が期待される企画割引(ドライブプラン)の充実など、より広くお客さまに利用される高速道路空間へ進化させていきます。

新たな価値創造への挑戦

当社グループの将来を見据えた新たな価値創造に向けて、経営方針3「デジタル化や脱炭素化などの環境変化に適応した新たな価値創造への挑戦」を掲げ、取り巻く急速な環境変化に適応し、チャレンジしていきます。

最先端の事業運営を実現し次世代の高速道路空間を創造する「i-MOVEMENT」や建設現場の生産性を向上させる「i-Construction」、高速道路での完全自動運転(Level4)の実現のための路車間協調設備の構築などDX※を推進していくとともに、その実現に向けた革新的な技術開発や高度な専門性を有する人財育成にも積極的に取り組んでいきます。

さらに、高速道路ネットワークの整備をはじめとする当社グループのあらゆる事業活動を通じて、地球温暖化の抑制に寄与するCO2排出量の削減等に着実に取り組むとともに、「脱炭素社会」はもとより、「持続可能な開発目標(SDGs)」がめざす持続可能な社会の実現に向けて貢献していきます。

経営基盤の強化

当社グループの事業活動を着実に展開していくために、経営方針4「お客さまをはじめとするステークホルダーの期待に応え続けるための経営基盤の強化」を掲げ、環境変化への感度が高く強い現場力を持つ人財の育成、リモートワーク環境等のデジタル技術の一層の活用、在宅勤務をはじめとする多様な柔軟な働き方が可能となる制度や職場環境の整備など、生産性向上や働き方改革に資する取組みにこれまで以上にスピード感を持って進め、社員の働きがいの向上に努めていきます。

また、効率的な事業運営のもと、当社グループの競争力を高めるとともに、極めて公共性の高い事業を行っている企業グループとして、コンプライアンスの更なる向上やガバナンスの一層の強化に取り組んでいきます。

SDGsの達成に向けて

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)の取組みを重視しつつ、CSRと経営施策を一元的に推進し、高速道路事業をはじめとする当社グループの事業活動を通じて、ステークホルダーの皆さまへお届けする価値を創出することで、SDGsの達成に寄与していきます。

また、当社は2008年から持続可能な成長を実現する世界的な取組みである国連グローバル・コンパクト(UNGC)を支持し、UNGCで定められた「人権・労働・環境・腐敗防止」の4分野からなる10原則の実現に向けて、社会の良き一員として行動していきます。

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組みの成果を、SDGsとの関わりを含めて紹介するものです。本レポートを是非一読いただき、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。

※ Digital Transformation

経営計画チャレンジV 2016-2020の振り返り

	2016年度から5年間の主な成果	重要業績指標(KPI)	2016 実績[目標]	2018 実績[目標]	2020年度 実績[目標]	今後に向けた課題
経営方針1 高速道路の 安全性向上と 機能強化の 不断の取り組み	▶安全啓発館の新設(2020)、安全啓発研修の継続 ▶新東名高速道路他4路線93kmの整備 ▶東海北陸自動車道4車線化一部完了(2018) 新東名高速道路6車線化完了(2020) 渋滞対策としての付加車線の設置 ▶高速道路リニューアルプロジェクト(2016～) ▶橋梁の耐震対策(2016～) ▶シームレスな料金体系の導入(2016～) ▶重量違反車両の悪質な違反者に対する取締りの開始(2016～)	5年に1度実施する 詳細点検の進捗率(%) <small>法令に基づく5年に1度実施する 点検の進捗率</small>	53 [52]	100 [100]	42 [42]	■安全意識の更なる向上 ■ネットワーク整備の 推進 ■高速道路リニューアル プロジェクトの推進 ■橋梁の耐震対策 ■激甚・頻発化する 自然災害への対応
		新規開通延長(km) <small>2016年度からの累計延長</small>	15 [15]	74 [74]	93 [112]	
		暫定2車線の 4車線化延長(km) <small>2016年度からの累計延長</small>	0 [0]	41 [41]	41 [41]	
経営方針2 安全・快適を 高める 技術開発の推進	▶i-MOVEMENT※1の実現に向けた路車間協調システムの研究の開始 ▶高耐久性コンクリートを用いた橋梁の床版の導入(2020～) 塩化ナトリウムに代わる凍結防止剤の開発(2018) ▶高速道路上の作業員や工事車両などを直接防護する 大型移動式防護車両の導入(2020～) ▶吊り橋の点検におけるロボットの活用及びドローンによる構造物の 点検(2018～) ▶指向性スピーカーによるドライバーへの音声注意喚起の試行(2019) ハイウェイラジオ情報スマホアプリ「みちラジ」リリース(2020)	交通集中に起因する 渋滞量(千km・時間)	73.2 [69.6]	88.1 [84.0]	49.1 [70.6]	■技術戦略における 中長期目標の具体化 ■革新的な技術開発と 開発した技術の普及 ■保有技術の市場への 展開 ■デジタル人材の不足
		お客さま満足度(点) <small>JCSI(日本版顧客満足度指数) モデルにより調査、算出(100点満点) 高速道路事業とSA事業の平均値</small>	64.2 [63.6]	65.7 [64.7]	68.0 [67.4]	
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	▶豊田上郷スマートIC等25カ所の整備 ▶CEP※2、JEP(2017)※3、高速道路周遊パスの販売 及び大口多頻度割引の拡充 ▶中継物流拠点「コネクティア浜松」の整備(2018) ダブル連結トラック(2016)・トラック隊列走行の実証実験(2019) ▶自治体が所有する高速道路上空を横断する橋梁の点検・補修の受託 ▶高速道路会社初の農業への参入(2018)、複合商業施設「テラスゲート土岐」の運営 ▶道路管制センターにおける通訳サービスの導入、案内標識のナンパリング対応 ▶ETC2.0を活用した高速道路から一時退出を可能とする社会実験(2017) ETC多目的利用サービスへの参画(2020) ▶ベトナム有料道路事業への参画(2017)、フィリピン国・米国 現地法人 設立(2019)、台湾での休憩施設の運営(2019～) ▶地域のパートナーと協働した地域支援プロジェクトによる人材育成(2016～)	スマートIC整備数(箇所) <small>2006年度からの累計</small>	28 [34]	39 [40]	48 [50]	■スマートIC整備の 推進 ■サービスエリア事業 での着実な利益の 確保 ■不動産事業や 海外事業などの 収益力強化 ■新たな収益事業の 探索
		サービスエリア店舗 総売上高(億円) <small>ガソリンスタンドの売上げ及び 第三セクターが営業する施設の 売上げを除く売上高</small>	1,247 [1,265]	1,250 [1,266]	769 [1,259]	
		建設コスト削減額(億円) <small>新技術・新工法導入などによる 2006年度からの 工事費削減累計額 (インセンティブ助成申請額)</small>	414 [411]	423 [432]	428 [452]	
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	▶道路保全情報システムの再構築、 グループ全体のネットワークセキュリティの向上 ▶法定を上回る育児・介護に関する休業制度 オフィスサポート業務を中心とした障がい者就労支援 ▶朝方勤務「ゆう活」等の柔軟な勤務形態、 退職した社員の再雇用制度の導入(2018～) ▶新たな契約方式の導入、発注見通しに公表する情報の充実などの 入札不調対策(2019～) ▶事業に係るCO2排出量の削減、エコロードづくりによる地域環境への配慮 ▶グリーンボンドフレームワークに対する株日本格付研究所から 最高位の「Green1」評価を取得(2020)	コンプライアンスに関する e-ラーニング受講率(%)	100 [100]	100 [100]	100 [100]	■新しい生活様式に 対応した環境の整備 ■高いレベルでの 職務遂行能力の開発 ■お取引先の 担い手不足による 入札不調 ■グループ内の情報 システム環境の連携
		女性採用比率(%) <small>新卒採用者における女性の割合</small>	32 [30以上]	35 [30以上]	32 [30以上]	

強化
すべき点と
意義

新技術・新サービスの積極的な導入

多様なステークホルダーとともに能動的に新技術・新サービスの積極的な導入に取り組むことで、会社の持続的な成長に貢献する新たな事業に繋げていく必要があります。特に、高速道路をフィールドとして、CASE※4をはじめとする自動車関連技術の進化を促進し、新たなサービスを創出していく必要があります。

デジタル化(DX※5)の推進

明確な目標設定や効果検証体制を確立した上で、あらゆる分野や部署における既存の業務プロセスのデジタル化(資料作成、押印、電子認証など)をこれまで以上に推進し、生産性を向上させるとともに、業務の進め方の更なる高度化・効率化に取り組む必要があります。

脱炭素社会に向けた取り組み

ネットワーク整備や環境対応車の普及拡大への対応など、事業活動やステークホルダーとの関わりの中での温室効果ガス排出削減により、SDGsの達成を含む、地球温暖化や気候変動といった地球規模の環境問題の解決に貢献していく必要があります。

働きがいの向上と人材育成

ポストコロナにおける新たな生活様式への移行や、若手社員の意見などを踏まえ、社員一人ひとりに応じた多様な柔軟な働き方が選択できる制度や職場環境の整備を一層進めていく必要があります。また、環境変化への感度が高く強い現場力を持つ人材の育成をこれまで以上に推進していく必要があります。

5～10年後に想定される環境変化

内部環境

- 高速道路ネットワークの概成
- 省令点検※6の3巡目、4巡目の実施
- インフラ老朽化への更なる対応
- 「安全・安心実施計画」の実現
- 「i-MOVEMENT」の本格運用

外部環境

- 人口減少、少子高齢化の加速
- 災害の激甚・頻発化
- CASEの普及
- 脱炭素社会への転換
- デジタル社会の進展

若手社員の意見

- 高速道路事業の高度化
- 高度な交通管制機能の実現
- 事業へのIoTの導入
- 地域から愛される会社へ
- 地方公共団体や企業などのパートナーと連携した事業の展開
- 柔軟な働き方の導入
- 生産性向上意識の醸成

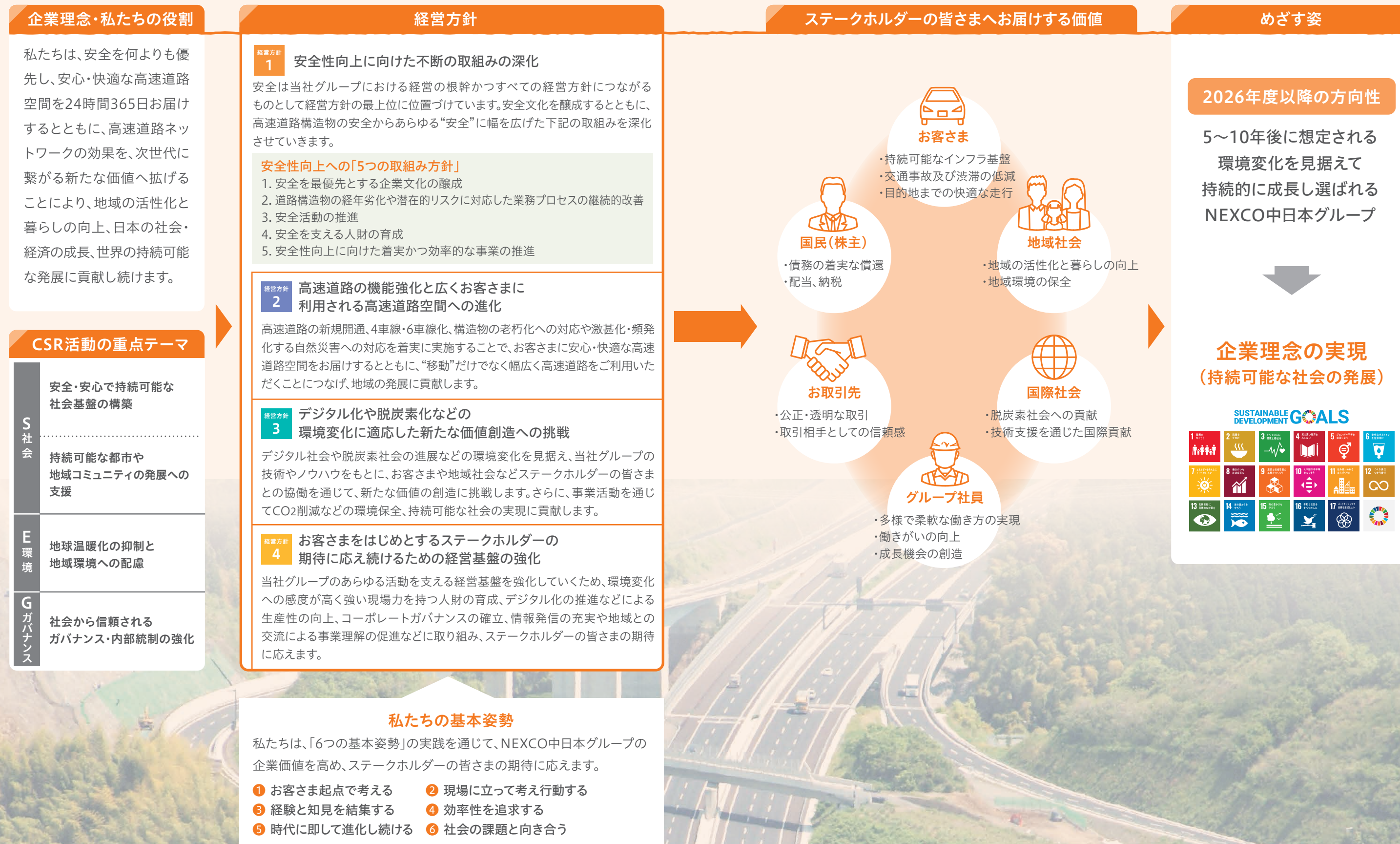
※1 innovative-Maintenance & Operation for Vital-Expressway Management with Efficient "Next Generation" Technology(次世代型技術革新による高速道路保全マネジメント)
 ※2 速旅 Central Nippon Expressway Pass ※3 Japan Expressway Pass

※4 C(Connected:コネクテッド)、A(Autonomous:自動運転)、S(Shared & Service:シェアリング/サービス)、E(Electric:電動化) ※5 Digital Transformation
 ※6 5年に1回の近接目視を基本とした道路構造物等の点検を省令で定めたもの

経営計画チャレンジV 2021-2025











「企業理念・私たちの役割」は当社グループの普遍的社会的使命です。
「私たちの基本姿勢」を掲げどこに、新たな経営方針に基づく施策を推進することで、企業理念の実現をめざす

とともに持続可能な社会の発展に貢献します。



経営計画チャレンジV 2021-2025

当社グループは、各経営方針に紐づく主要施策に達成目標を定めています。
そ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	達成目標（2025年度までにめざす目標）	主要施策	主な個別施策	SDGsとのつながり	関連するページ
1. 安全性向上に向けた 不断の取組みの深化	① 安全意識の更なる醸成 グループ全体で安全意識を更に深化させ、安全を最優先にあらゆる事業を推進	安全性向上の不断の取組み ～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道路構造物等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	■ 経営陣による安全対話などの率先垂範、安全に関する職場討議と安全行動指針の唱和 ■ 保全から建設へのフィードバックによる維持管理に配慮した設計・施工の推進 ■ グループ全体での安全掲示板や安全情報レポートを活用したリスク感度の向上 ■ 笹子トンネル天井板崩落事故の風化防止、重大事故・事象の未然防止に向けた「安全啓発館」での安全啓発研修 など	  	P.17-22
	② 新規開通延長 2025年度までに新東名高速道路など累計82kmの新規開通 ③ 健全性の診断区分Ⅲ※1の構造物の補修完了率 5年以内での補修を100%完了 ④ 快適走行路面率※2 快適な路面を95%以上に維持し続ける ⑤ 死傷事故率 2025年度までに死傷事故率を10%低減(対2019年度比) (2019年度:5.2件/億台km→2025年度:4.6件/億台km) ⑥ 逆走事故件数 2025年度までに逆走事故件数を50%低減(対2019年度比) (2019年度:8件→2025年度4件) ⑦ 交通集中に起因する渋滞損失時間※3 2025年度までに交通集中に起因する渋滞損失時間を25%低減(対2019年度比) (2019年度:595.1万台・時間→2025年度:434.9万台・時間)	高速道路ネットワークの整備・機能強化 加速するインフラ老朽化に対する着実なメンテナンス 激甚・頻発化する自然災害への対応 交通事故及び渋滞の低減 高速道路空間の高度な利用 利用しやすい柔軟な料金サービスの提供 休憩施設の快適性と利便性の向上 地域間交流の促進による地域の活性化	■ 高速道路ネットワークの整備 ■ スマートICの整備 ■ 健全性診断の優先度に基づく計画的な措置の推進 ■ 変状発生を抑制する工法の開発と予防保全の推進 ■ 重量違反車両の取締り強化 ■ 大規模更新・修繕の着実な推進 ■ 工事渋滞の削減、迂回推奨 ■ 耐震補強対策及び支承逸脱対策 ■ 迅速な緊急ルートの確保 ■ 防災・減災対策のマネジメント ■ 荒天時の対応の強化 ■ 事故多発地点での集中的な対策 ■ 逆走対策の強化 ■ 歩行者・自転車などの立入り対策 ■ 暫定2車線区間の安全・安心確保 ■ 渋滞対策の推進 ■ 物流拠点、乗換拠点、ダブル連結駐車マスなどの整備 ■ 隊列走行の合流支援、位置補正への対応 ■ ETC2.0サービスの推進 ■ ETCの専用化等 ■ 戦略的な料金体系の実現 ■ サービスエリアのリニューアル ■ 多様なニーズへの対応 ■ 地域の魅力発信 ■ トイレの快適性向上 ■ 駐車場の混雑対策 ■ インバウンドへの対応 ■ モバイルオーダーやAIコンシェルジュの導入 ■ 地域連携型ドライブプランの拡充 ■ インバウンドへの対応 ■ 社会貢献活動 ■ 地域との連携による取組み	             	P.24-25 P.26-27 P.28 P.29 P.40 P.30 P.31-32・36 P.33-34
3. デジタル化や脱炭素化などの 環境変化に適応した新たな 価値創造への挑戦	⑧ i-MOVEMENTの推進 最先端の事業運営を実現し、次世代の高速道路空間を創造 ⑨ i-Constructionの推進 ICT※4の全面活用による建設生産システム全体の生産性の向上 ⑩ 高速道路での完全自動運転(Level4)の実現 完全自動運転(Level4)の実現のための路車間協調設備の構築 ⑪ CO2削減量 ① 高速道路ネットワークの整備を通じて、一般道から高速道路への交通転換を図り、CO2排出量削減に貢献(対一般道通行比)(2020年度:1,384.34t-CO2) ② 高速道路ネットワークの新規整備、渋滞対策、設備の省エネルギー化などに取り組むことで、排出量を5年間で累計24万t-CO2削減	事業におけるデジタル化の推進 (i-MOVEMENT、i-Constructionの推進) 自動運転を見据えた技術開発の推進 革新的な技術の実装 道路の機能強化に向けた技術の開発と市場への進出 国内外における新たな事業領域の展開 地域環境の保全と脱炭素化への貢献	■ 高速道路での全線監視 ■ 移動体監視※5による日常点検 ■ BIM/CIM※6の実装 ■ 料金収受の機械化や集約化 ■ 工事現場でのICTの活用 ■ 自動運転に必要なインフラ設備の検討 ■ 実証実験の実施と設備・仕様の決定 ■ ライフサイクルコストの低減や品質を確保する技術開発 ■ NEXCO中日本グループの技術を活用したビジネス支援 ■ ETC多目的利用サービスの拡大 ■ 地域活性化ビジネスの展開 ■ 中継物流拠点の運営 ■ 海外における収益事業の推進 ■ CASE※7に対応した技術開発と新ビジネス ■ 省エネルギーの取組み ■ EV設備の拡充 ■ 高速道路ネットワークの整備 ■ 資源の3Rの推進 ■ 工事におけるリサイクル ■ 地球環境への配慮 ■ 省エネルギー化に繋がる技術開発	                  	P.37-38・42 P.39 P.42-43 P.42-43 P.43-44 P.45-50
	4. お客さまをはじめとする ステークホルダーの期待に 応え続けるための経営基盤 の強化	多様な働き方の実現と職場環境の整備 環境変化への感度が高く強い現場力を持つ人財の育成 リスクマネジメントの強化 コンプライアンス意識の醸成とガバナンス強化 グループ全体の生産性向上 入札不調対策と取引先も含めた働き方改革への貢献 ステークホルダーとの連携強化によるプレゼンス向上 財務基盤の強化	■ ダイバーシティ&インクルージョンの推進 ■ 多様で柔軟な働き方ができる制度整備 ■ 働きやすい執務室環境の整備 ■ 専門性を有する人財の育成 ■ チャレンジ精神を育む取組み ■ 若手社員を対象とした体系的・継続的なOJTの実施 ■ 情報セキュリティの継続強化 ■ 休憩施設での安全・安心 ■ 受注者と連携した労災防止に向けた取組みの徹底 ■ 新型コロナウイルス感染症予防対策の徹底 ■ 組織のガバナンス強化 ■ 公正・透明な調達 ■ コンプライアンスの推進 ■ デジタル化推進に関する基本方針の策定 ■ 業務プロセスや役割分担の最適化 ■ グループ内データ基盤連携の推進 ■ デジタル技術活用による生産性向上 ■ 技術・ノウハウの見える化 ■ 中長期的な入札不調対策の実施 ■ 取引先の働き方改革に向けた週休2日制工事等の実施 ■ お客さまの声への迅速・適切・誠実な対応 ■ メディアへの的確な情報発信 ■ 国際交流及び国際貢献 ■ 地域へのこころは運動 ■ 建設業界団体との意見交換 ■ 着実な債務の返済 ■ コストの削減 ■ 休憩施設運営の合理化・効率化 ■ 事業を堅実に行うための資金調達 ■ 通行料金などの適切な回収 ■ 適切な事業費管理の徹底	            	P.52-53 P.53 P.35-36・57 P.55-56 P.54 P.57 P.58-59 P.61-62

※1 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
※2 快適走行路面率＝わだちなどがなく快適で安全に走行可能な道路を利用している交通量÷全体の交通量
※3 交通集中に起因する渋滞が発生したことによるお客さまの年間損失時間

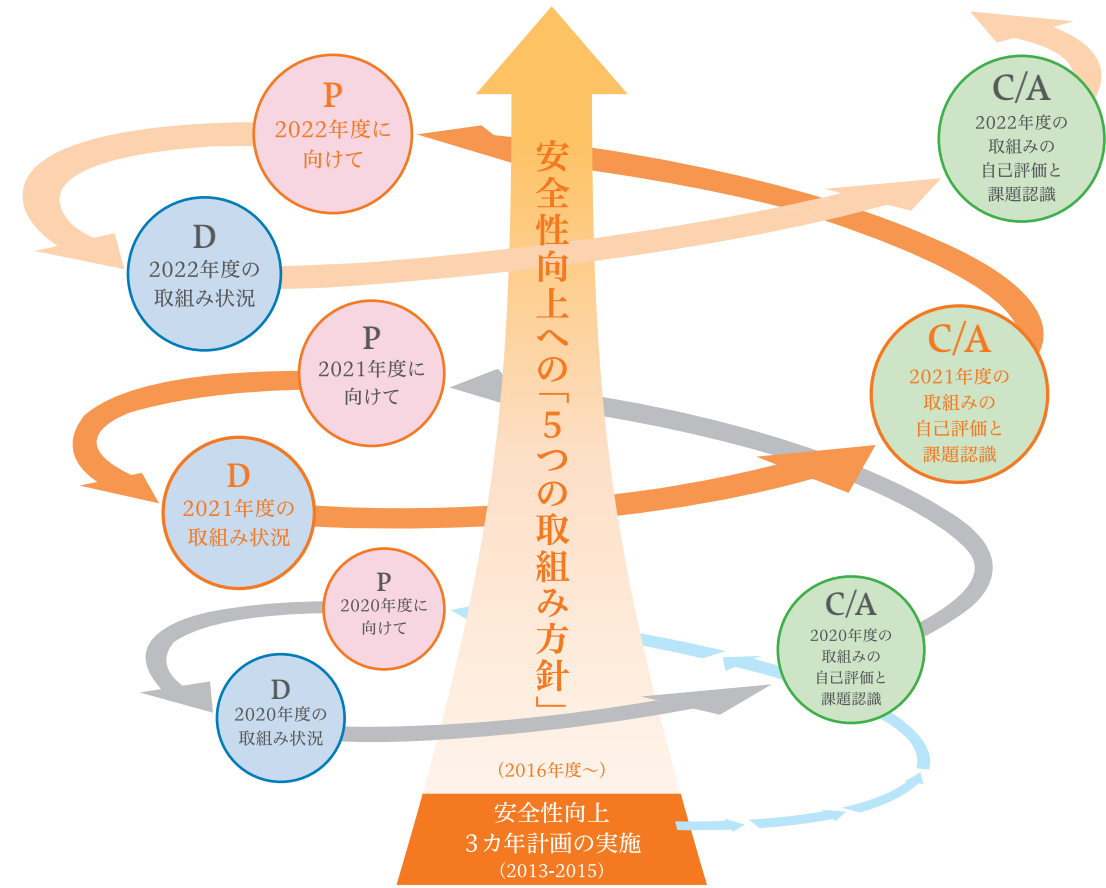
※4 Information and Communication Technology(情報通信技術)
※5 移動が可能な機器及び車両により監視すること
※6 Building Information Modeling, Construction Information Modeling/Management(建築、建設部門における3次元モデリング技術)
※7 C(Connected:コネクテッド)、A(Autonomous:自動運転)、S(Shared & Service:シェアリング/サービス)、E(Electric:電動化)

安全性向上に向けた不断の取組みの深化

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深化させていきます。

安全性向上への不断の取組みの深化 (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まいります。

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組み方針をまとめた「安全性向上に向けた取組み」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)、『安全性向上への「5つの取組み方針」』(2016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。

「経営計画チャレンジV(2021-2025)」においても引き続き「安全性向上に向けた不断の取組みの深化」を経営方針の最上位に位置付け、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深化させていきます。

1 安全を最優先とする企業文化の醸成

当社グループ内の連携・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」の取組みをはじめとした安全を最優先とする意識の浸透

12月2日を当社グループの「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などを実施しています。また、事故後に入社した社員が増加する中、支社等がそれぞれ設置した「安全を振り返る空間」等において安全啓発研修を補完し、尊い教訓として「笹子トンネル天井板崩落事故」の風化防止をさらに強化し、当社グループが一体となって安全を最優先とする意識を浸透させていきます。



慰霊碑の前での追悼慰霊式

経営陣と現場とのコミュニケーションの充実

当社グループの経営陣は、現場事務所をはじめ各職場に赴いて「安全対話」を実施し、ご遺族の皆さまの思いや安全を最優先とする企業理念などを伝えていきます。さらに、経営陣は社員が現場で抱える課題に対して具体的なメッセージを自らの言葉で社員に語りかけ、具体的な行動につながるよう率先垂範を強化していきます。

また、経営陣は経営会議を通じてメッセージを発信し、安全に関する自らの思いを伝えていきます。



経営陣との安全対話

当社部門間・グループ内の共通認識の醸成

当社の各部門とグループ会社の経営層が情報や課題の共有を行う「安全に関するグループ連絡会」において、過去に起きた構造物の劣化や重大事故を踏まえた現場の安全対策の工夫及びグループ会社で作成して活用しているマニュアル類などを共有し、水平展開することにより、工事中・作業中事故防止に向けた部門間・グループ内の共通認識を醸成し、現場の課題解決に向けた取組みを強化して、安全意識の更なる向上に努めていきます。

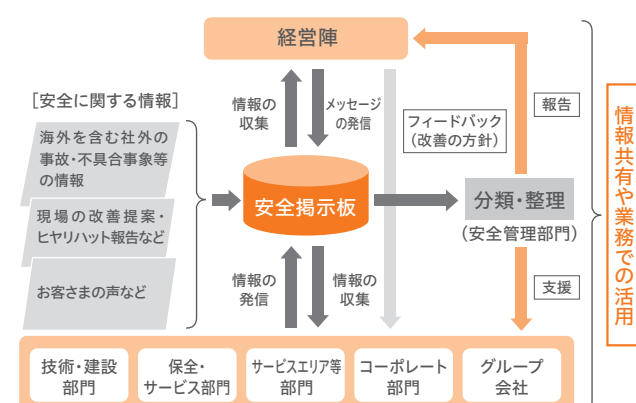


安全に関するグループ連絡会（現地検討会）

自律的なリスクマネジメントの推進

当社はグループ会社と連携して、事業計画とリスク情報を見える化し、社員一人ひとりのリスク意識を高めるよう、各組織が自律的なリスクマネジメントに取り組んでいます。また、経営陣は全社的な視点で課題と対応のモニタリングを継続していきます。なお、社内外のリスク情報は当社グループ内ポータルサイトにある「安全掲示板」に収集し、グループ内に共有して事業計画に反映しています。

●「安全掲示板」を活用した情報の収集・共有のイメージ



2 道路構造物等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

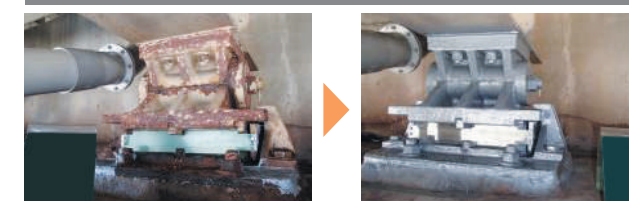
構造物の経年劣化や潜在的なリスクに対応するため、建設段階から管理段階までの業務プロセスを現場に定着させ、PDCAサイクルを着実に実践し、継続的な改善を図っています。道路構造物の安全や維持管理のしやすさに配慮した設計・施工の推進に向け、維持管理段階で把握した課題を建設部門にフィードバックする「建設・保全合同会議」の取組みを当社グループが一体となって継続しています。また、メンテナンスサイクルを着実に実践するために点検の判定会議を通じて、構造物の健全度に対する補修を計画的に実施しています。さらに、トンネルにおける火災事故等の重大事象に対応した防災訓練などの取組みを強化しています。また、災害発生時には社内の専門技術者が現場に急行し、発生原因や応急復旧対策などの技術支援を継続していきます。

維持管理しやすい取組み（例）



点検・作業時の安全確保のために高さ2m以上の段差の上に転落防止柵を設置

構造物の補修（例）



劣化した橋梁支保（橋の上部構造と下部構造の間に設置する部材）の補修

トンネル防災と災害支援（例）



道路巡回車による事故車両排除訓練



専門家による災害現場支援

道路構造物等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、社内外の情報から潜在的リスクを洗い出し、構造物のリスクの低減に向けた継続的な対応を行っています。また、顕在化したリスクが再度潜在的リスクとならないよう、当社グループが一体となり、過去から学ぶための事象データベースを拡充していきます。



点検困難箇所でのロボットによる点検（斜張橋のケーブルの点検例）

安全に関する情報や最新の知見等の要領等への反映

「安全掲示板」に投稿された情報や最新の知見を設計要領等に反映するとともに、要領の変更に伴う現場のリスクアセスメントを行い、安全性向上につなげています。

要領等への反映（例）



プレキャストアーチカルバートにおける耐震補強の要領を策定し繊維シートで補強

点検・補修業務支援システム及び点検技術の高度化・効率化

構造物などの着実な点検・補修に向けて、「点検・補修業務支援システム」を活用しています。また、点検技術の高度化に向けた取組みを当社グループ一体で強化していきます。



無人航空機（UAV）を用いた橋梁の点検

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・指導などに加え、社外の視点も取り入れ、組織横断的な安全活動を深化させます。

経営陣による安全性向上の取り組みのフォローアップ

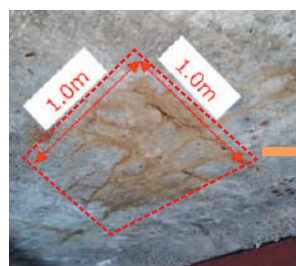
経営陣は、安全性向上の取り組みを社内に設置している「安全性向上委員会」で全社的な視点からチェック・フォローアップするとともに、社外の有識者で構成する「安全性向上有識者会議」に報告し、有識者からご意見や助言をいただき、改善を進めています。



安全性向上有識者会議

海外を含む社内外の安全に関する情報の収集・共有・活用

「安全掲示板」に海外を含む社内外の情報や社員からの提案、お客さまの声など、安全に関する情報を幅広く収集し、当社グループ内に共有しています。また、得られた情報を分類整理し、安全情報のレポートとして現場への支援活動に活用していきます。



安全掲示板の情報から点検を強化し、確認した橋梁の床版下面の変状



劣化したコンクリートを除去した補修中の床版

教訓や最新の知見による現場支援

安全文化の醸成を推進するために2年サイクルで実施する「安全推進活動」と「安全監査」でグループ会社を含む現場組織を巡回し、各組織における安全

性向上の取り組みを確認し、アドバイスや支援を行うとともに、好事例を収集してグループ全社員に共有するなど支援していきます。

安全文化醸成の好事例

・駿河湾地震の発災後10年の報告会



報告会の様子

- ・当社社員が交通管理隊の落下物排除訓練に参加
- ・ハザードマップの作成・共有により危険予測に活用
- ・「安全提案」をフォローアップする会議を毎月開催
- ・OBから建設当時の考え方等を聴く「技術伝承会」を定期的実施

安全性向上の取り組みの情報発信

道路法に基づく点検の実施状況や健全性の診断区分Ⅲ※の補修状況を公表するとともに、経営方針の達成目標と結果などを公表しています。また、外部企業や大学など、社外への安全に関する講演を実施していきます。さらに、工事受注者へ当社の安全の取り組みを説明するとともに、安全が工程や品質より優先することなど、安全講話を継続していきます。

※構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態



受注者への安全講話

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、高い技術力をもって自ら考え行動する人財を育成します。

当社グループが一体となった安全を支える人財の育成

「人財育成マスタープラン」に基づき、各種研修を体系的、計画的に実施してプロフェッショナルの育成に努めています。また、職場においては当社グループが一体で若手社員の人財育成を推進していきます。



E-MAC技術研修センターでの研修



設備点検の専門技術研修

「褒める文化」の醸成

グループ全社員のモチベーション向上をめざし、優れた安全提案などを表彰しています。また、模範となる社員を褒める活動により、働きがいや達成感を高めて安全を最優先とする人財を育成していきます。



取締役会長による工事事務所で安全表彰

「安全啓発館」における安全教育

「事故から学ぶエリア」と「歴史から学ぶエリア」で構成した安全啓発館を設置しました。笹子トンネル天井板崩落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、事故を決して風化させず、二度とこのような事故を起こさないために、研修生自らが何をすべきかを考え行動につなげていく安全啓発研修をグループ全社員が受講していきます。



八王子支社敷地内に整備した「安全啓発館」



現物の天井板等を用いた実物大模型

5 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

新たな技術の開発や導入、経営資源の効果的な投入などにより、幅広く安全性向上に向けた事業を推進します。

点検計画及び点検結果に基づく補修工事の着実な実施

構造物の着実な点検とそ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による老朽化対策及び耐震補強を進めています(P.27参照)。また、休憩施設では、適切な補修で延命化を図りつつ合理的にリニューアルを進めています。

事業を確実に執行するための施策

適切な経営資源の確保・配分、点検・補修技術の開発・導入、入札不調対策(P.57参照)などを推進しています。

幅広い観点から安全性向上の施策の着実な実施

「高速道路の安全・安心実施計画」の実行(P.35参照)、労働災害の防止(P.57参照)に取り組んでいます。

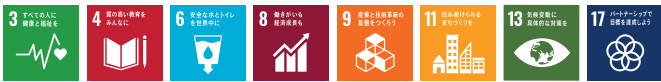
高速道路の機能強化と 広くお客さまに利用される 高速道路空間への進化

高速道路の新規開通、4車線・6車線化、構造物の老朽化や激甚化・頻発化する自然災害への対応を着実に実施することで、お客さまに安心・快適な高速道路空間をお届けするとともに、“移動”だけでなく幅広く高速道路をご利用いただくことにつなげ、地域の発展に貢献します。

主要施策

- 新東名高速道路などのネットワーク整備並びにスマートインターチェンジ及び暫定2車線・4車線区間の4車線・6車線化などの機能強化を推進します。
- 「高速道路リニューアルプロジェクト」の推進や点検から維持・修繕にいたるメンテナンスサイクルの着実な実行により、加速するインフラ老朽化に対して着実なメンテナンスに取り組みます。
- 激甚・頻発化する自然災害の被害を低減するため、道路構造物の耐震補強等を推進します。
- 事故多発地点での集中的な対策や逆走対策などの交通事故対策や渋滞対策などを推進します。
- 高速道路空間を高度に活用して、トラックの隊列走行を含む高性能トラックの新しい物流システムへの対応や、物流拠点・乗換拠点・ダブル連結トラック駐車マスなどの整備を推進します。
- 戦略的な料金体系の実現や料金所のETC専用化など、お客さまが利用しやすい料金サービスを提供します。
- サービスエリアのリニューアルや駐車場の混雑対策など、休憩施設の快適性と利便性向上に取り組みます。
- 企画割引(ドライブプランやCEP※1など)の拡充やサービスエリアでの地域の魅力発信など、地域間交流を促進させる施策により、地域の活性化と発展に貢献します。

※1 速旅 Central Nippon Expressway Pass



達成目標

新規開通延長 2021年度からの累計延長	新東名高速道路など累計82kmを新規開通します。 2021年度目標：32km、2025年度目標：82km
構造物の健全性	5年以内の補修が必要な健全性診断Ⅲ※2評価の構造物の補修を100%完了します。 2021年度目標：100%、2025年度目標：100%
快適走行路面率※3	快適な路面を95%以上維持し続けます。 2021年度目標：95%、2025年度目標：95%
死傷事故率	死傷事故率を10%低減します。(2019年度実績5.2件/億台km ※4) 2021年度目標：5.0件/億台km、2025年度目標：4.6件/億台km
逆走事故件数 [人身事故件数]	逆走事故件数を50%低減します。(2019年度実績8件 ※4) 2021年度目標：6[3]件、2025年度目標：4[2]件
渋滞損失時間 (交通集中)	交通集中に起因する渋滞損失時間を25%削減します。 (2019年度実績595.1万台・時間 ※5) 2021年度目標：561.7万台・時間、2025年度目標：434.9万台・時間

※2 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態

※3 快適走行路面率＝わだちなどがなく快適で安全に走行可能な道路を利用している交通量÷全体の交通量

※4 新型コロナウイルス感染症の影響により交通量が減少したことから、2019年度の実績比としています

※5 交通集中に起因する渋滞が発生したことによるお客さまの年間損失時間

1 高速道路ネットワークの整備・機能強化

2020年度は、新東名高速道路6車線化145km、東海北陸自動車道4車線化2km、スマートインターチェンジ等7カ所を整備しました。また、2021年4月には新東名高速道路7km、スマートインターチェンジ1カ所、5月には名古屋第二環状自動車道12kmが開通しました。

●新規開通予定（2025年度までに82km）

路線	区間	延長[km]	完成年度
E1A 新東名高速道路	新御殿場～御殿場JCT	7	2021.4開通
	伊勢原大山～秦野	13	2021
	秦野～新御殿場	25	2023
C2 名古屋第二環状自動車道	名古屋西JCT～飛島JCT	12	2021.5開通
C3 東海環状自動車道	山県～大野神戸	19	2024
	北勢～大安	6	2024

●4車線化・6車線化及び付加車線の事業中区間

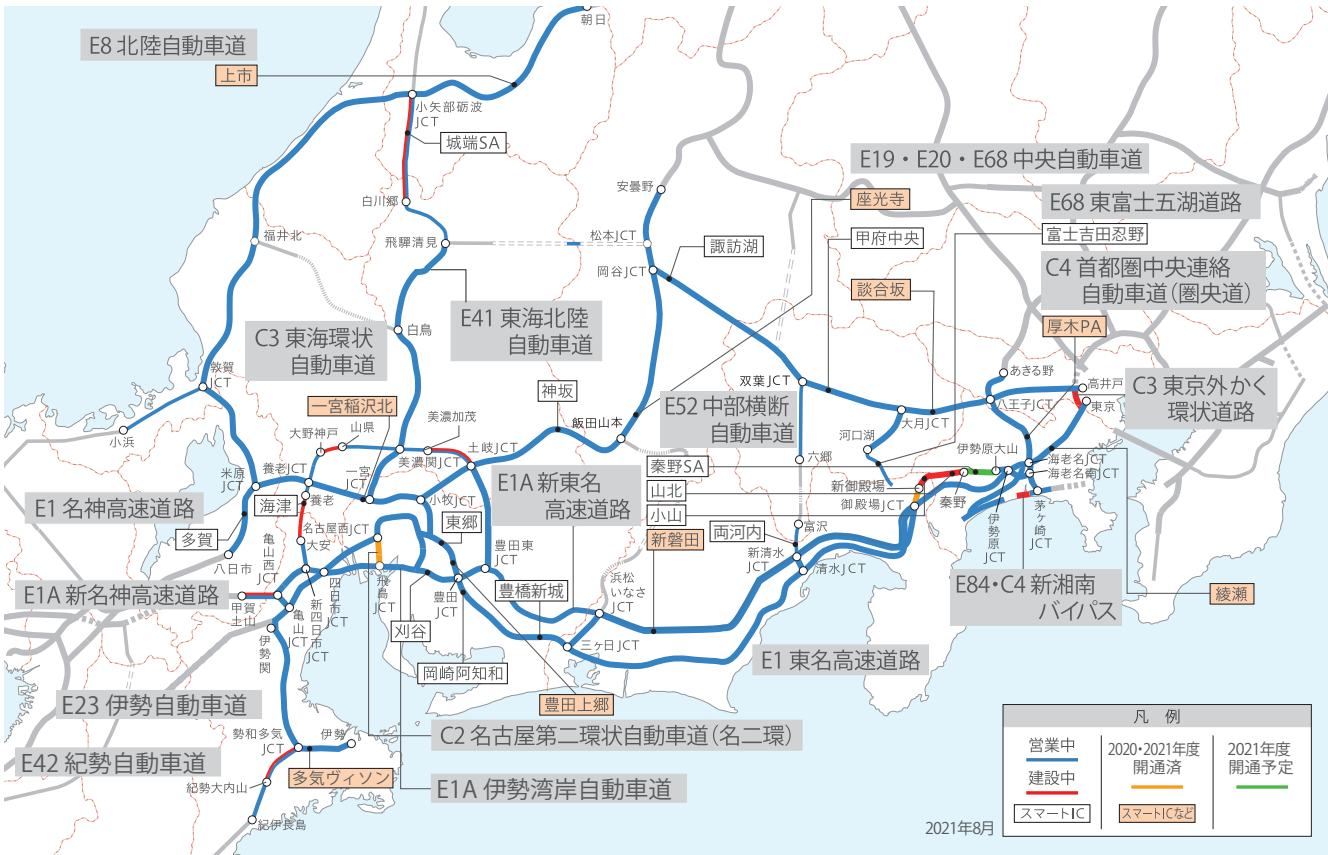
路線	区間	延長[km]
E41 東海北陸自動車道	白川郷～小矢部砺波JCT	30
E1A 新名神高速道路	亀山西JCT～甲賀土山	13
C3 東海環状自動車道	土岐JCT～美濃加茂	10
E42 紀勢自動車道	勢和多気JCT～紀勢大内山	17

●事業中のスマートインターチェンジ

名称	区間
E1 東名高速道路	
豊橋新城スマート	三ヶ日JCT～豊川
岡崎阿知和スマート	岡崎～豊田JCT
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～新御殿場
小山スマート	秦野～新御殿場
新磐田スマート(2021.7開通)	森掛川～浜松浜北
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
E19・E20 中央自動車道	
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
神坂スマート	園原～中津川
E23 伊勢自動車道	
多気ヴィンソンスマート(2021.4開通)	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	
富士吉田忍野スマート	富士吉田～山中湖
E52 中部横断自動車道	
両河内スマート	新清水JCT～富沢
C3 東海環状自動車道	
海津スマート※	養老～北勢

※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

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。

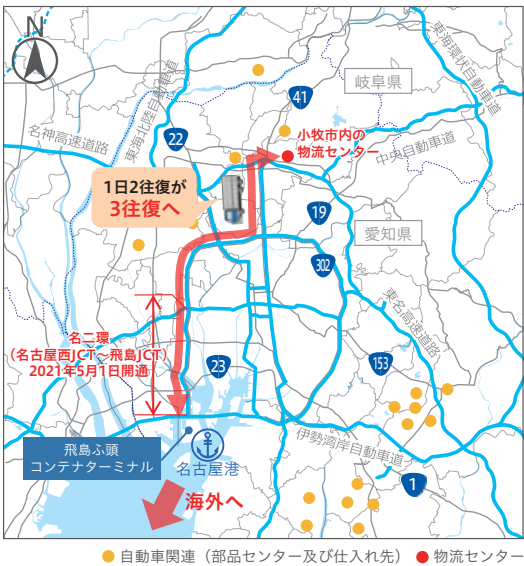


TOPICS ストック効果(整備効果)

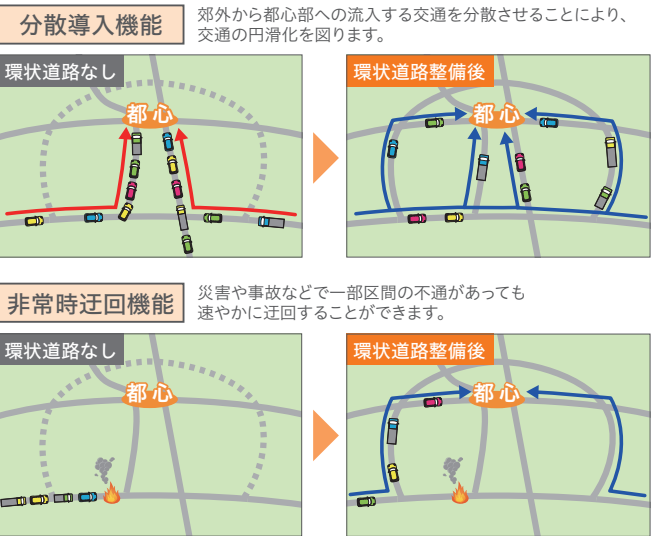
名古屋第二環状自動車道の開通による効果

名古屋第二環状自動車道(名古屋西JCT～飛島JCT間)の整備により、物流の効率化、環状道路としての機能の発揮、非常時の迂回機能や地域経済の発展が期待されます。

●物流の効率化



●環状道路としての機能の発揮



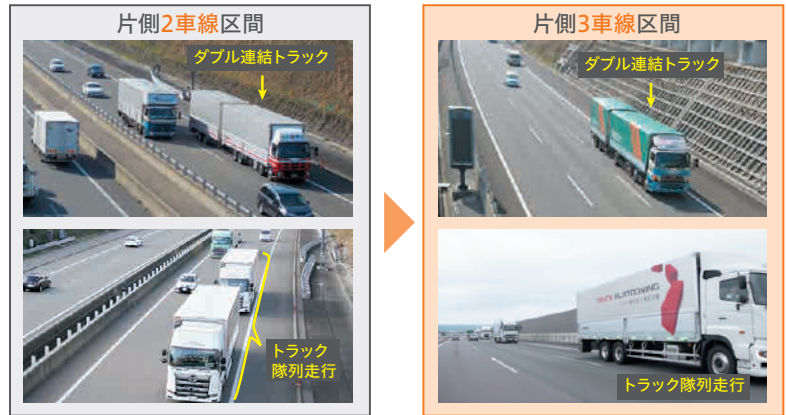
企業の声
(ヒアリング結果より)
飛島ふ頭と小牧市の物流センター間で、1日当たり80～100便のコンテナなどを運送しています。トラックドライバー不足を補うため、物流の効率化を検討しています。名二環の整備により、1日の回転数が2回から3回に高められます。

新東名高速道路
6車線化完成による効果

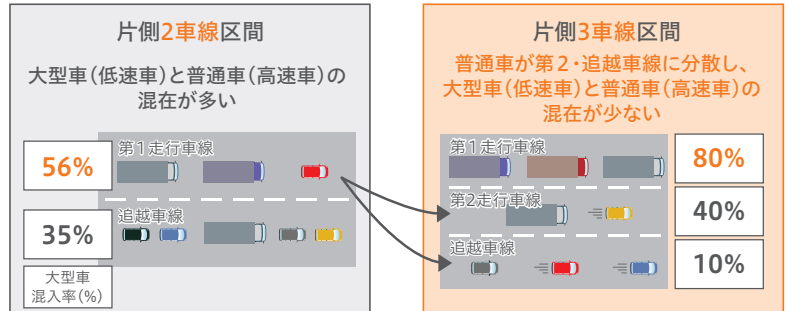
新東名高速道路 新御殿場IC～浜松いなさJCT間の6車線化によりダブル連結トラック・隊列走行(P.40参照)など次世代の物流システムの構築に寄与します。
また、これまで東名高速道路の災害時は、東名高速道路から新東名高速道路へ車両が迂回したことにより、渋滞が発生していましたが、新東名高速道路が6車線に拡幅されたことで渋滞が減少し、ダブルネットワーク機能が強化されました。さらに、大型車と普通車の分散により、走行の安全性が確保されます。

交通量データ:2020年1月、2021年1月の
断面交通量より集計
区間:新清水IC～新静岡IC(上り線)

●ダブル連結トラック、トラック隊列走行を見据えた環境整備



●速度差のある車両の分散



2 / 加速するインフラ老朽化に対する着実なメンテナンス

道路構造物の計画的な保全

開通後30年を超える区間が約6割に及び、大型車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・補強を行っています。



※構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態



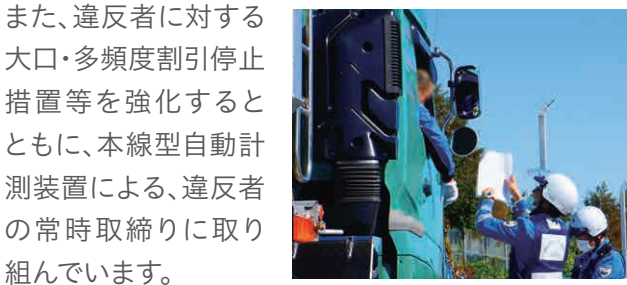
予防保全の推進と技術開発

故障や不具合が生じる前に対応する予防保全の観点から、橋梁継ぎ目部(伸縮装置)に水がたまることによる劣化や交差道路上等でのコンクリート片の落下対策などを推進しています。また、新たな技術開発として、構造物に影響を与えない凍結防止剤の研究・開発に取り組んでいます。



重量など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超過等法令違反車両に対する取締りを強化しています。IC入口等取締隊を配置し、違反者には積荷を軽減させるなどの措置命令を行い、特に悪質な場合は刑事告発をしています。



重量等違反車両の取締り

大規模更新・修繕の着実な推進

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、建設当初と同等又はそれ以上の性能・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「高速道路リニューアルプロジェクト」に取り組んでいます。



大規模更新

高速道路の本体構造物を最新の技術で再施工することにより、現在の新設構造物と同等又はそれ以上の性能を確保し、機能維持と性能強化を図ります。

大規模修繕

高速道路の本体構造物を最新の技術で補修・補強することにより、建設当初と同等又はそれ以上の性能・機能を回復するとともに、長寿命化を図ります。

●2020年度までの高速道路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	25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	16橋
	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
E8 北陸自動車道	橋梁	床版の取替	19橋
E85 小田原厚木道路	橋梁	床版の取替	3橋

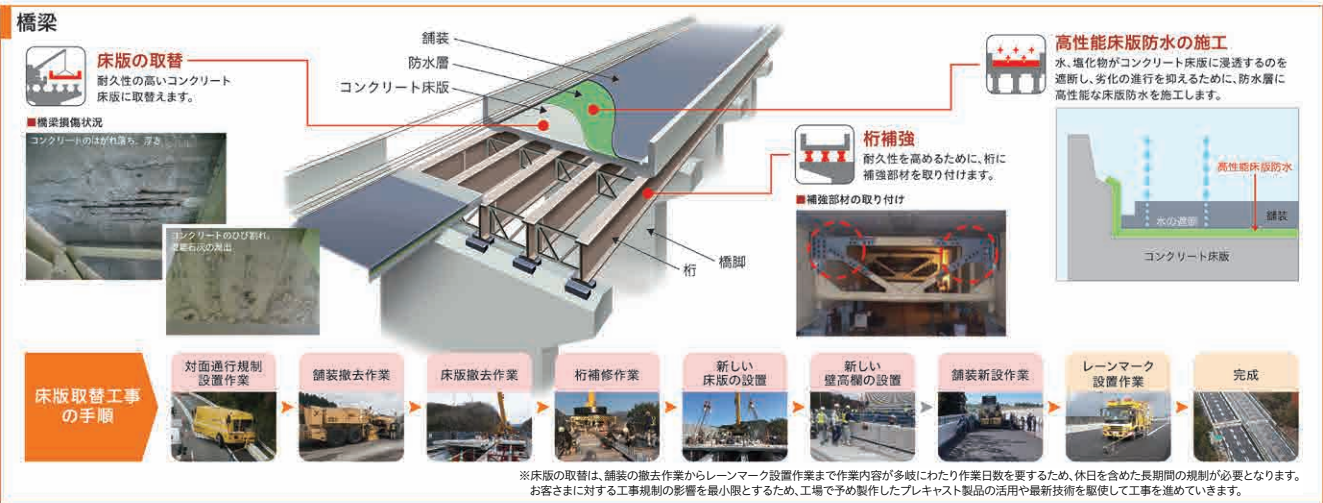


高速道路リニューアル工事(北陸自動車道 福井北IC〜丸岡IC[九頭竜川橋])



高速道路リニューアルプロジェクトについてはこちらをご覧ください。

主な工事内容



3 / 激甚・頻発化する自然災害への対応

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、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、対策を進めています。



迅速な緊急輸送路ルートの確保

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」等に対応し、大規模災害時の緊急輸送ルートを確認するため、資機材を備蓄しています。大規模災害が発生した場合は、緊急輸送路の早期確保をめざします。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。



大規模災害等で生じた道路の段差修正訓練

防災・減災対策のマネジメント

総合的な防災・減災対策として、災害時でも交通が確保できるよう、総合的な防災対策の拠点となる事務所等の浸水・冠水対策に取り組んでいます。また、災害時のお客さま支援に必要な備蓄に加え、大規模災害発生時に関係機関の活動拠点となる休憩施設では、非常用電源や生活用水の確保などの防災機能強化を進めています。



止水対策の試験施工

荒天時の対応の強化

大雪に備え、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。短期間の集中的な大雪が予想される場合は事前に広報や関係機関と連携を強化し、人命を最優先に高速道路上の大規模な車両滞留の回避を図ります。また、大雨や強風などの通行規制に関し、大雨時通行規制基準への土壌雨量指数等の降雨指標の導入や強風時の交通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。



降雪時の除雪作業

●通行止め時間(災害・悪天候) (年度)

項目	2018	2019	2020
通行止め時間[時間]	1,646	1,792	1,509

4 交通事故及び渋滞の低減

事故多発地点での集中的な対策

これまで実施してきた高機能舗装等の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。



導流レーンマーク、横方向パイプラインの施工による速度抑制対策

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5倍、死亡事故では40倍になります。安全・安心実施計画(P.35参照)における「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、一般道からの誤進入対策や公募した新技術を活用しています。

また、「無くそう・逆走」をキーワードに、休憩施設等での呼びかけのほか、テレビCM等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。



逆走対策については
こちらをご覧ください。

歩行者・自転車などの立入り対策

カラー舗装や看板の設置など一般道からの歩行者や自転車などの立入り防止対策を実施しています。また、高速道路マナーガイドの作成・配布など広報活動を実施しています。



一般道でのカラー舗装

●高速道路マナーガイドでの広報



高速道路、自動車専用道路は歩行者、125cc以下の自動二輪車、軽車両などの通行はできませんのでご注意ください。

暫定2車線区間の安全・安心確保

暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策として、土工区間で整備を進めてきたワイヤロープの設置が概成しました。長さが50m未満の橋梁部では、2022年度までにワイヤロープの設置(4車線化工事区間を除く)を進めています。また、長大な橋梁及びトンネル区間への試行設置に向けて技術開発に取り組んでいます。



ワイヤロープ施工例

渋滞対策の推進

交通集中による渋滞対策として、付加車線設置や線形改良の推進、「高速道路ドライブアドバイザー」によるきめ細やかな情報発信などを行っています。また、休憩施設の駐車場混雑対策として、駐車マスの拡充や、混雑情報板の充実を図っていきます。

●交通集中に起因する渋滞量

(年度)

項目	2018	2019	2020
渋滞量[千km・時間]	88.1	74.3	49.1

●主な渋滞区間と対策

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

TOPICS

「みちラジ」の開発

高速道路を走行中のお客さまの位置情報をもとに、ハイウェイラジオで提供している渋滞・事故・通行止めの情報や所要時間情報を入手できるスマートフォンアプリ「みちラジ」を開発し、2021年2月から配信※しています。「みちラジ」は日本語以外に英語、中国語、韓国語の3カ国語にも対応しています。

※首都圏は今後順次配信の予定



Android iOS

5 利用しやすい柔軟な料金サービスの提供

ETC2.0サービスの推進及びETC専用化等

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、安全走行を促進する技術の開発、検討を進めます。さらに利用を増やすため、ETC2.0車載器の普及促進に取り組みます。また、ETC利用率の拡大などの社会情勢の変化を踏まえつつ、ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進します。



●ETC専用化等のロードマップ

都市部は5年、地方部は10年程度での概成をめざして計画的に推進します。

(2020年12月17日公表)

	料金所数※1	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	...	2030年度頃
都市部(首都圏)	中日本 22	導入準備※2		首都圏(圏央道及びその内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(8割程度) (20箇所程度)				順次拡大 ⇒ 全線		
都市部(中京圏)	中日本 71	導入準備※2		中京圏(東海環状及びその内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(8割程度) (60箇所程度)				順次拡大 ⇒ 全線		
地方部	中日本 179	導入準備※2		数箇所導入 ⇒ 運用状況や各地域の特性等を 考慮しつつ順次拡大				全線		

・非ETC車は、料金精算機、免許証確認による後日支払いなど、各料金所の現況等を踏まえ、各高速道路会社が適切な手法を選択(導入時～当面の間)

・導入後の運用状況、ETCの普及状況、関係機関との協議等により、適時変更の可能性

※1 2020年12月1日現在の既存料金所のうちETC専用運用されていない課金料金所数 ※2 カメラ等の設置や関係機関との協議等

中京圏の新たな高速道路料金

中京圏では2021年5月から新たな料金体系を導入しています。名古屋第二環状自動車道(名二環)及び名古屋高速道路は対距離料金制になり、東海環状自動車道内側の東名高速道路、名神高速道路などは大都市近郊区間と同じ料金水準になりました。また、環状道路の利用が内側の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になっています。

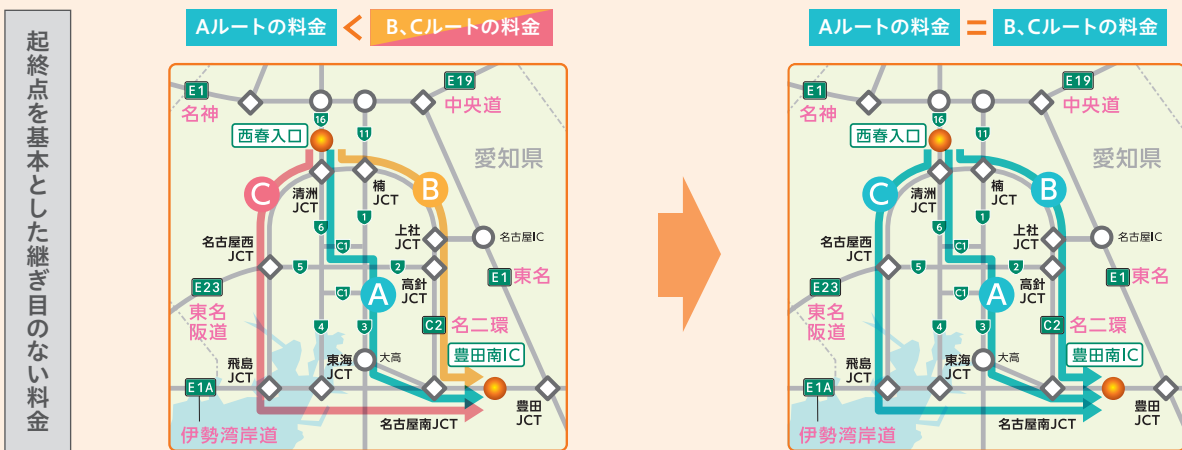
料金の賢い3原則
(高速道路を賢く使う上で共通の理念)

- 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



中京圏の新たな高速道路料金について
詳しくはWEBサイトをご覧ください。

中京圏の新たな料金体系



6 休憩施設の快適性と利便性の向上

サービスエリアのリニューアル

2020年度は、東名高速道路 海老名SA(下り)が「EXPASA海老名(下り)」としてグランドオープンし、店舗の定期的な消毒等、新しい生活様式に対応した上で、より快適に過ごしていただけるサービスエリアに生まれ変わりました。その他にも、北陸自動車道 小矢部川SA(上り)の全面リニューアルや東名高速道路 豊田上郷SA(下り)に高速道路初となるラウンジ付き簡易宿泊施設「ファーストラウンジ豊田上郷」がオープンするなど、お客さまのニーズに対応したリニューアルを行いました。

今後もリニューアルを続け、より快適、より便利に過ごしていただける高速道路空間へと進化します。



ラウンジスペース(豊田上郷SA 下り ファーストラウンジ豊田上郷)



リニューアルしたショッピングコーナー(EXPASA海老名 下り)

多様なニーズにお応えして

▶様々なお客さまの快適性の向上

ご家族向けにキッズコーナー、ペット連れのお客さま向けにドッグランを整備しています。また、地域のお客さまには、一般道から出入りできる「ぷらっとパーク」を整備しています。そして、エリア情報や沿線観光情報の提供、救護室への案内など多様なニーズにお応えするため、主要エリアにはエリア・コンシェルジュを配置しています。



エリア・コンシェルジュ

▶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、調乳用温水器などを設置した24時間利用可能なベビーコーナーを配置している他、売店でのおむつの販売やフードコートではお子さま用のイスやキッズコーナーの配置などを行っています。



ベビーコーナー(NEOPASA駿河湾沼津 下り)

▶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(19エリア)やコインランドリー(20エリア)、温浴施設(5エリア)などのサービスを展開し、今後も拡大・充実を図っていきます。※2021年4月現在



営業時間等の詳細、プロドライバー向けサイトについてはこちらをご覧ください。



コインシャワー(豊田上郷SA 下り)

地域の魅力を発信

沿線地域の活性化や地域社会との連携を強化するため、地元企業との商談会の開催、地域性とオリジナリティに溢れた当社オリジナルお土産ブランド「プレミヤ」の展開などにより、サービスエリアから地域の魅力を発信しています。



「プレミヤ」御在所すいとぼと(EXPASA御在所 下り)

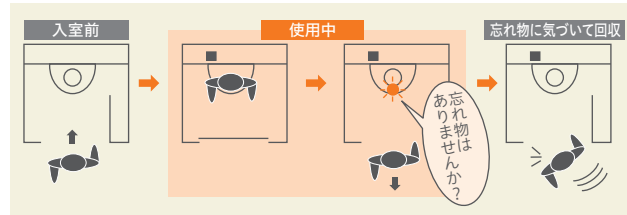
トイレの快適性向上

休憩施設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、設備面や清掃面に様々な工夫を凝らしています。リニューアルを進め快適性の向上を図るとともに、忘れ物や急病のお客さまを早期に発見するセンサーの整備を進めています。2020グッドトイレ選奨では、選奨1件、入選2件を受賞しました。



浜名湖を望む男子トイレ(EXPASA浜名湖 集約)

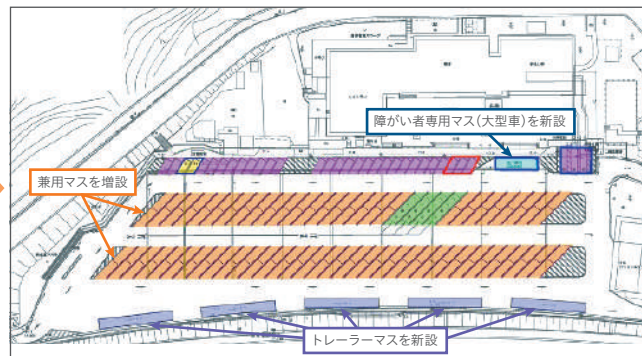
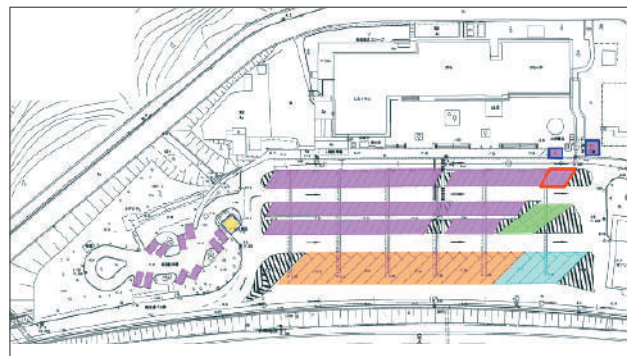
●忘れ物を発見するセンサーの設置



駐車場の混雑対策

駐車場の混雑緩和に向けて駐車マスの拡充や混雑情報の提供を行っています。2020年度は約250台分の大型車駐車マスを拡充しました。2021年度は約500台分の拡充を予定しており、今後も、更なる駐車マス拡充に取り組みます。

●駐車マス拡充事例 北陸自動車道 尼御前SA(下り)



効果 平日夜間の大型車エリアの混雑及び昼間の普通車エリアの混雑が大幅に緩和

改善点 ・休憩施設内の土地を有効利用して駐車マス数を増設
・普通車と大型車のどちらでも利用できる「兼用マス※」を増設することで、大型車の駐車可能台数が増加

※「兼用マス」のご利用にあたっては、普通車、大型車それぞれの駐車マスを優先的にご利用いただき、それぞれの駐車マスが満車の場合に「兼用マス」をご利用ください。

項目	対策前	対策後
小型車 駐車可能台数	136台	150台
大型車 駐車可能台数	25台	70台

【凡例】			
小型車マス	大型車マス	障がい者専用マス(小型車)	
優先マス(高齢者、妊婦など)	バスマス	障がい者専用マス(大型車)	
兼用マス	トレーラーマス	EVマス	

7 地域間交流の促進による地域の活性化

地域連携型ドライブプランの充実

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のラインナップを拡充し、よりご利用いただきやすいものにしていきます。より多くのお客さまにご利用いただくことで、高速道路の利用促進を図るとともに、観光をはじめとした地域経済の活性化に貢献します。併せて、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。



速旅受付TOP画面(WEBサイト)

▶休憩施設でのサービスの充実

案内ピクトグラム、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 (90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。日本語に不慣れなお客さまにもわかりやすく、安心して食事いただけるよう飲食店舗では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。また、エリア・コンシェルジュでは翻訳ツールを活用し、多言語に対応した案内をしています。

(2021年4月現在)



フードピクトグラム(一部抜粋)

▶旅行商品の販売

訪日外国人旅行者向けドライブプラン「速旅 Central Nippon Expressway Pass (CEP)」や「Japan Expressway Pass (JEP)」をレンタカー会社と連携して実施しています。



CEPの英語版のWEBサイトについてはこちらをご覧ください。

インバウンドへの取り組み

▶高速道路での案内

訪日外国人旅行者のお客さまに安心して便利に高速道路をご利用いただけるよう、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行いました。また、道路管制センターへの訪日外国人旅行者のお客さまからの電話を通訳会社に転送し、通訳会社を通じて会話する「3者電話通訳サービス」を24時間体制で導入しています。

〈これまでの標識〉



〈ナンバリング対応〉



社員ボランティア活動(茶畑跡地での植樹)

「地域間交流の促進による地域活性化」は、コロナウイルス感染症の終息に備えた取り組みであり、社会貢献活動においても感染拡大状況を踏まえた上で、感染症対策、移動の制限をして実施しています。

TOPICS 地域連携の取り組み

忍者高速道路プロジェクト

三重県の認知度向上や広域観光誘客を目的に「忍者高速道路プロジェクト」を始動しました。津エアポートライン株式会社と連携し、伊勢自動車道を「忍者高速道路」と名付け、統一ロゴ・呼称により忍者の三重県をPRしています。また、セントレア経由の観光客の誘致を行い、レンタカー会社と連携して、県内広域周遊キャンペーンを行っています。



料金所でのPR

「おざんざ」復活プロジェクト

信州大学及び地元企業4社と連携し、長野県大町市で親しまれた納豆菌を使ったご当地うどん「おざんざ」の復活に取り組みました。学生の意見も取り入れ、味や付け合わせを工夫し、長野自動車道 梓川SA(上り)等で販売しています。「おざんざ」という魅力ある食の販売を通じて、地域の食文化を紡ぐとともに、信州の活性化をめざします。



「信州そば」と「おざんざ(手前)」の食べ比べができる「二色盛り」

地方銀行との協働

中部横断道全通を控えて株式会社山梨中央銀行及び株式会社静岡銀行と連携協定を締結し、「地域企業へのビジネスチャンスの提供」、「地域産品の販路拡大」、「国内外の観光誘客や観光による消費の拡大」、「交流人口や物流の拡大」について協働して取り組んでいます。2020年度はオンライン形式の個別商談会を行い、今後も継続的に実施します。



オンライン商談会

地域の魅力発信「いしコネ」

石川県加賀市、輪島市と連携して地域の魅力を発信するカード「ISHIKAWA CONNECT」(略称:いしコネ)を作成し、両市の全小学校に配付しました。子どもたちがふるさとの魅力を再認識し地域に対する考えを深めること、ふるさとの魅力を「いしコネ」を通じて加賀市と輪島市、相互に発信することにより、移動の誘発や地域の活性化へつなげていきます。



加賀市 大人も子どもも驚くこと間違いなし 不思議な氷の科学実験

世界で初めて人工雪を生み出すことに成功した人、それは加賀市出身の科学者である中谷宇吉郎(なかやうきろう)です。そして、彼の功績を後世に伝えるために建てられたのが雪の科学館です。この科学館は、子どもたちの科学実験を奨励すること、また一般に科学の面白さを伝えることを目的として、雪の科学館を運営しています。雪の科学館では、雪の不思議な性質や、雪の形成の仕組みなど、雪に関する様々な実験が行われます。雪の科学館は、雪の魅力を伝えるだけでなく、雪の科学の面白さを伝えることも目的としています。雪の科学館は、雪の魅力を伝えるだけでなく、雪の科学の面白さを伝えることも目的としています。雪の科学館は、雪の魅力を伝えるだけでなく、雪の科学の面白さを伝えることも目的としています。

※本カードは加賀市・輪島市と連携して発行されたカードです。配布を行っています。各カードの裏面にQRコードが記載されています。2021年1月まで有効です。

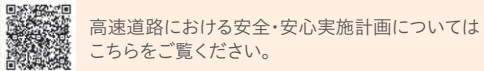
体験時間 20分 中谷宇吉郎 雪の科学館 石川県加賀市 雪の科学館 165-0001 加賀市 雪の科学館 WEBサイトにアクセスしてください。

「いしコネ」カード

高速道路における安全・安心実施計画

高速道路ネットワークの効果的・効率的な利用に向けて、2019年12月20日に「高速道路における安全・安心実施計画」を策定しました。本計画に基づく各施策を経営方針や主要施策に落とし込むことで着実に実施していきます。

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) 暫定2車線区間の解消	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) 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
(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) 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
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	(6) 安全・安心を支えるその他の施策
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	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・安心実施計画については
こちらをご覧ください。

新型コロナウイルス感染症に対する取組み

新型コロナウイルス感染症の感染予防にあたって

社会インフラを担う企業グループとしての使命を果たすため、お客さまが安心して高速道路をご利用いただけるよう「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」に基づき、新型コロナウイルス感染症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・休憩施設)
消毒液の配備、ソーシャルディスタンスの確保や密状態の回避の啓発
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 など
- 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
- 当社が提供する其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組み
当社の各種情報ツールを活用した意識啓発 など

料金所等での感染予防

お客さまと社員の接点である料金所では、社員の手指消毒やマスク着用を徹底し、洗面所備品、トイレ、ドアノブなどの共有設備についても、手袋を着用した上で、定期的に洗浄・消毒を行っています。
また、社員などの感染によって業務停止を招かないように、雪氷詰所の環境改善、料金収受や交通管理などの交替勤務における引継ぎ時の接触機会の削減などにより、社員間の感染拡大防止対策を講じています。



料金所ブースでの手指の消毒

休憩施設での感染予防

お客さまに安心してお買い物やお食事をお楽しみいただくため、店舗の定期的な消毒や客席へのアクリル板設置、レジ待ち位置の明示、客席の間隔確保などの感染防止策に取り組むとともに接触機会を削減する新たなサービス(下記TOPICS参照)を提供しています。また、従業員の体調管理やマスク着用の徹底、お客さまにも出入口での消毒液による手指の消毒やマスクの着用をお願いしています。



フードコート客席へのアクリル板設置



出入口での手指の消毒

TOPICS

接触機会の削減

人と人の接触機会を削減するため、モバイルオーダーサービス、AIコンシェルジュ、ドライブスルー店舗のほか、サービスエリアの飲食メニューを周辺地域へ宅配するサービスの導入など様々な取組みを行っています。

▶ モバイルオーダーサービスの導入

レジや券売機に並ばずにフードコートの座席等でスマートフォンから料理を注文・決済できるモバイルオーダーを一部のサービスエリアに導入しました。スマートフォンを見ながら、楽しく好きなメニューをお選びいただけます。



アプリはこちらからダウンロードください

▶ ドライブスルー店舗の試行導入

新名神高速道路 鈴鹿PA(上り)に高速道路で初めてのドライブスルー店舗「ピットストップSUZUKA」を期間限定※でオープンしました。車から降りずに気軽に軽食をご購入いただけます。

※2021年3月20日～5月30日までの土日祝日、7月22日～8月31日までの毎日



ピットストップSUZUKA

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)」に取り組みます。「i-MOVEMENT」の実現に向けてコンソーシアム方式を採用し、オープンイノベーションを推進とする組織として「イノベーション交流会」を設立しています。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ます。



01 | 高速道路の全線監視

道路管制センターでの全線にわたるカメラ監視を実現することで、タイムリーな情報からの解析・予測に基づく維持修繕作業等への迅速な指示、お客さまの位置情報に応じた渋滞予測・所要時間・事故リスクを踏まえた有益な情報の提供をめざします。



02 | 道路管制センターを中心とした次世代の道路管理

料金収受や点検、維持修繕作業などの日々の業務について、機械化や業務プロセスの改変を推進することで、安全性・生産性の向上をめざします。

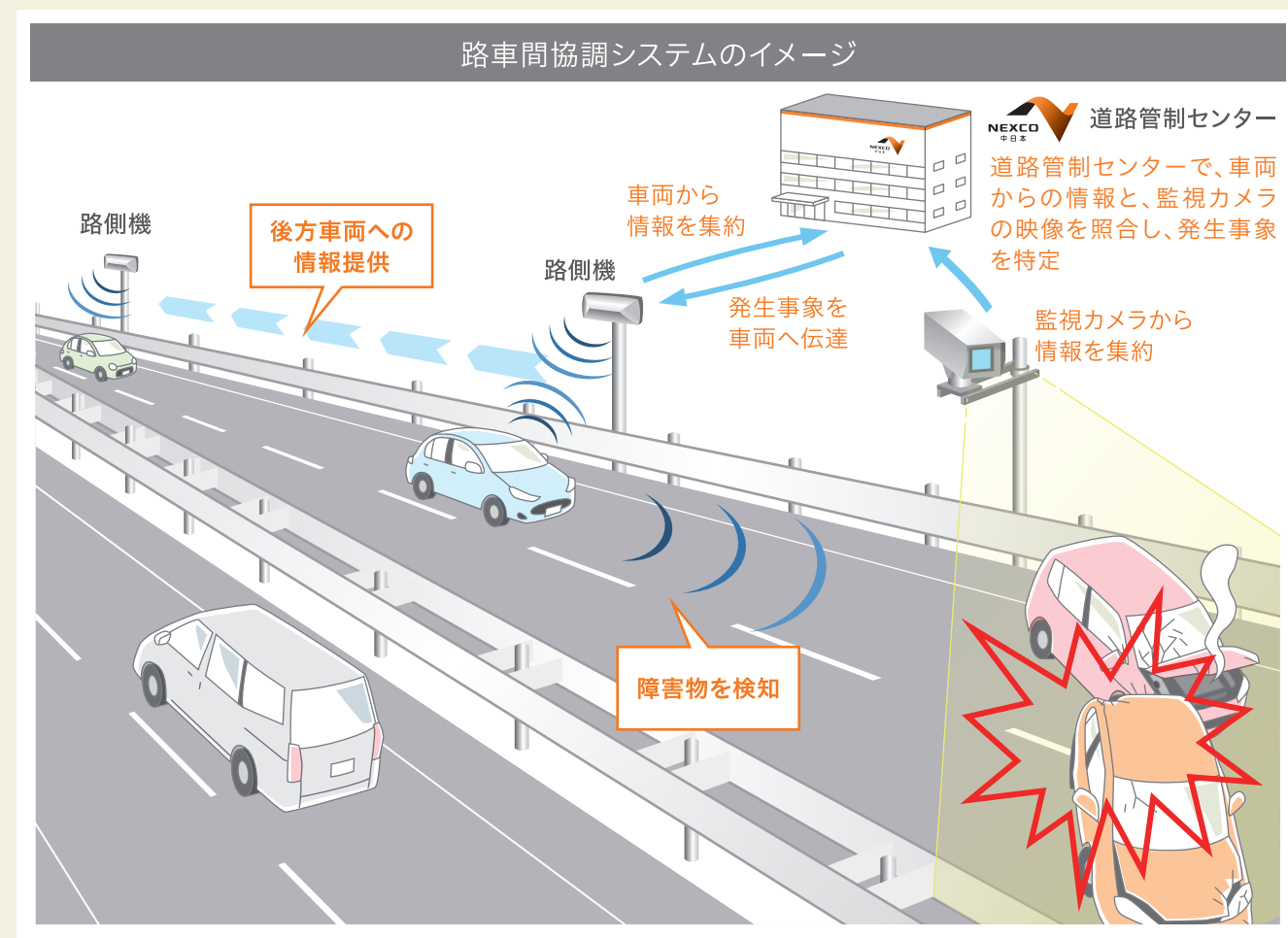


03 | 高速道路での自動運転支援

路車間協調システムによる自動運転支援

高速道路での自動車の完全自動運転（Level4）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。これらの取組みを通じて、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。自動車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。

- 安全走行支援**
- 自動運転車両の各種センサーで検知した情報を高速道路側の路側機で収集し、道路管制センターで監視カメラなどと照合することで、発生事象を速やかに後続車両へ伝達し、事前の回避行動につなげます。
 - インターチェンジや休憩施設の合流部において、本線上の交通情報を合流しようとする車両へ提供することで、安全・円滑な合流を実現します。
 - 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。
- 快適走行支援**
- 車両の混雑状況や速度低下を把握し、最適な走行速度を提供することで、渋滞の緩和や安全・円滑な走行を実現します。



高速道路空間の高度な利用

人口減少や少子高齢化などによる労働力不足、貨物の小口化・多頻度化、顧客ニーズの多様化など物流を取り巻く社会環境の変化を見据えて、物流拠点の整備や高速道路における高性能トラックの実用化に向けた取組みなど輸送の効率化や省人化に資する「高速道路空間の高度な利用」に取り組めます。

01 | 物流拠点・ダブル連結トラック駐車マスの整備

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）で駐車場予約システムの社会実験を実施しています。また、ダブル連結トラックの駐車マスが、大型車・特大車の駐車マスとして利用されることでダブル連結トラックの駐車が困難となっている状況を踏まえ、新東名高速道路 引佐連絡路 浜松いなさICの路外と東名高速道路 足柄SA（上り）でダブル連結トラック専用駐車場を整備し、実証実験を行っています。今後、新東名高速道路 静岡SA（集約）、新名神高速道路 土山SA（集約）でも実証実験を実施していきます。また、現在運用中の「コネクティア浜松」に加えて、関東、中京圏付近の大規模な物流拠点の整備について、関係者と連携して検討を進めていきます。



ダブル連結トラック
(ヤマト運輸株式会社 提供)

ダブル連結トラック専用の予約制路外駐車場

新東名高速道路 引佐連絡路 浜松いなさICの路外にダブル連結トラック専用の予約駐車場を整備しました。30台の駐車が可能で、予約した車両が確実に駐車できるように、ETC2.0を用いて予約車両を判別し、自動で出入口のゲートバーが開閉します。



浜松いなさIC路外駐車場
ダブル連結トラック：1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能な長さ21mを超えるフルトレーラ連結車

中継物流拠点

中継物流拠点「コネクティア浜松」を新東名高速道路 浜松SA（下り）の近隣で運営しています。（P.44 参照）



コネクティア浜松

02 | 高速道路における隊列走行を含む高性能トラックの実用化に向けた取組み

2025年以降の高速道路での完全自動運転（Level4）トラックやそれを活用した隊列走行の実現に向けて、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必要なインフラの整備を行います。また、隊列走行を含む高性能トラックなどの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～大阪間の東名高速道路・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。



隊列走行実験

隊列走行：トラック間を通信による電子連結技術により制御し、数台のトラックが隊列車群を構成し走行するもの

デジタル化や脱炭素化などの 環境変化に適応した 新たな価値創造への挑戦

デジタル社会や脱炭素社会の進展などの環境変化を見据え、当社グループの技術やノウハウをもとに、お客さまや地域社会などステークホルダーの皆さまとの協働を通じて、新たな価値の創造に挑戦します。さらに、事業活動を通じてCO₂削減などの環境保全、持続可能な社会の実現に貢献します。

主要施策



- 次世代技術を活用した革新的な高速道路マネジメント「i-MOVEMENT」、ICT※技術を全面的に活用し建設現場の生産性を向上させる「i-Construction」など事業におけるデジタル化を推進します。
- 安全性向上・ライフサイクルコストの低減・品質を確保する技術開発など、革新的な技術の実用化を推進します。
- 高速道路での完全自動運転（Level4）の実現に向けて、路車間協調システムなど道路側に必要なインフラ設備の開発を推進します。
- 高速道路ネットワークの整備を通じて、CO₂排出量の削減に貢献するとともに、省エネルギー化や渋滞対策など事業活動におけるCO₂排出量を削減します。
- グループ一体となって高速道路などで培った技術を活かした道路の機能強化に関する新技術・新サービスを開発し、外販を推進します。
- 国内外における課題解決事業を探索し、新たな領域での事業を展開します。

※ Information and Communication Technology（情報通信技術）

達成目標

i-MOVEMENTの推進	最先端の事業運営を実現し、次世代の高速道路空間を創造します。
i-Constructionの推進	ICTの全面活用による建設生産システム全体の生産性を向上します。
自動運転（level4）の実現	高速道路での完全自動運転（Level4）の実現のための路車間協調設備を構築します。
CO ₂ の削減	高速道路ネットワークの整備を通じてCO ₂ 排出量削減へ貢献します。
CO ₂ の削減 2021年度からの累計	CO ₂ 排出量を累計24万 t-CO ₂ 削減します。 2021年度目標：2.5万 t-CO ₂ 、2025年度目標：24万 t-CO ₂

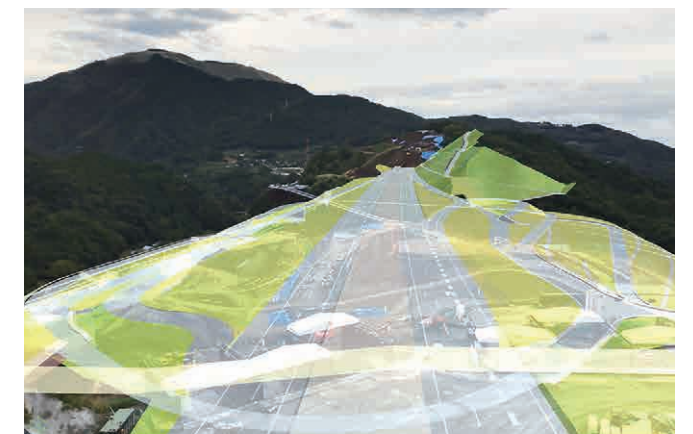
1 / i-Constructionの推進

当社の建設現場では、i-Construction※を推進しており、新東名高速道路において実施中のICT活用工事をはじめ、一部現場においてICT舗装や3次元データの活用を行っています。今後は調査・設計から施工・検査、さらには維持管理・更新までのすべてのプロセスにおいてICTを導入することをめざします。

※「ICTの全面的な活用（ICT土工）」などの施策を建設現場に導入することによって、建設生産システム全体の生産性向上を図り、もって魅力ある建設現場をめざす取り組み



AR（拡張現実）を用いた現場説明



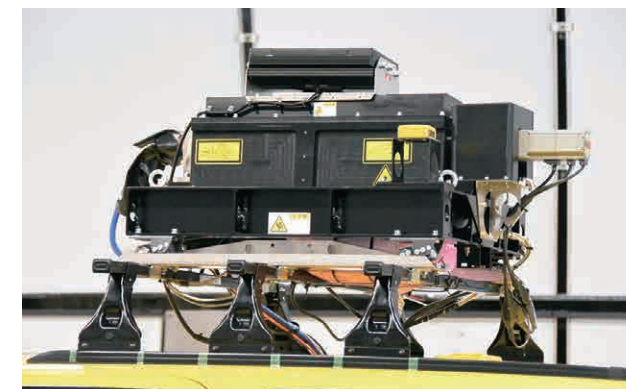
2 / 技術開発と革新的な技術の実装

ICTの高度活用による点検

日常点検で、トンネルを覆うコンクリートのひび割れの進行状況を把握することを目的とした研究開発を行っています。時速100kmで走行した場合でも、0.2mm幅のひび割れを高解像度で撮影することが可能となりました。この技術は、第4回インフラメンテナンス大賞で国土交通大臣賞（技術開発部門）、第9回ロボット大賞で優秀賞（研究開発部門）を受賞しました。



技術を活用した点検のイメージ



撮影装置（近景）

安全性向上につながる技術

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「ハイウェイ・トランスフォーマー」を開発し、高速道路上の作業で活用しています。このハイウェイ・トランスフォーマーは、2020年度グッドデザイン金賞を受賞しました。



高速道路上の作業での活用

GOOD DESIGN AWARD
2020年度受賞



ハイウェイ・トランスフォーマー（全景）

目視点検が困難な箇所(point)の点検技術

人の進入不可能な小さい口径の水路内等の点検を行う自走式点検ロボットを開発し、これまで目視点検が困難であった箇所の新たな点検技術として実用化しています。



小径間点検ロボット(P-CIS)

小口径水路内の点検状況

交通渋滞緩和につながる技術

交通事故などの緊急時、人力で中央分離帯を開けて速やかに滞留車両を流出させる機能と車両防護柵性能を持つ中央分離帯開口部用ガードレール「レーンオープナー」を開発しました。



レーンオープナー(通常時)

レーンオープナー(開口時)

高速道路リニューアルプロジェクトを効率的に進める技術

長期間の車線規制を要する橋梁の床版取替工事による渋滞を極力減らすため、新たな橋梁床版取替工法を開発しました。この工法により、片側車線を昼夜連続で長期間車線規制する従来の工法と比べて、交通量が比較的小さい夜間の時間帯に1車線を規制して工事を行うことで、昼間の車線規制がなくなりました。



新たな床版取替工法の開発(昼間試験施工状況)

ライフサイクルコストを低減する技術

橋梁の床版上面を全面的に打ち換える新たな方法として、工場で製作する床版の材料として使用されている超高性能繊維補強セメント系複合材料(UHPFRC)を現場で打設できる材料に改良し、床版の耐荷力と耐久性を高める技術を開発しています。現在、材料開発が完了し、実用化に向けた施工方法の検討等を進めています。



現場打ちUHPFRCの開発状況

3 新たな事業領域への挑戦

高速道路事業で培った技術の外販

高速道路事業で培った技術・ノウハウを活かして社会インフラの整備・維持管理における技術サービス、製品販売などの積極的な技術外販を進めています。当社グループが持つ技術をあらゆる道路構造物や建造物に役立てていただけるように、様々な形でお手伝いしていきます。



技術外販業務(橋梁点検業務)

進入車両強制停止装置(とまるくん)



NEXCO中日本グループの技術商品については
こちらをご覧ください。

ETC多目的利用サービスの拡大

ETC多目的利用サービス(ETC技術を活用して、駐車場やドライブスルーなど高速道路の料金所以外の施設で決済などを行うサービス)に関する情報処理事業を実施しています。協働各社と業務提携を行い、ETCの情報処理事業を通じて、社会の利便性向上に貢献します。



ドライブスルーでの試行

地域活性化ビジネス

東海環状自動車道 土岐南多治見ICに隣接する複合商業施設「テラスゲート土岐」にある温浴施設「よりみち温泉」は「ニフティ温泉年間ランキング2020」で岐阜県内第1位(5年連続)と東海エリアランキングで初の1位を獲得するなど、多くのお客さまにご好評をいただいています。また、社宅跡地を地域のニーズに合った分譲住宅などに再開発することで、新しい暮らし・新しい街づくりに貢献しているほか、静岡県浜松市にある中日本ファームすずなり株式会社では、新東名高速道路沿線の耕作放棄地などを活用して野菜を栽培・出荷することで農地再生に貢献していきます。



住宅跡地再開発のイメージ



中日本ファームすずなり株式会社 レタスの収穫



テラスゲート土岐については
こちらをご覧ください。

TOPICS

宿泊施設「よりみちの宿」オープン

テラスゲート土岐に宿泊施設「よりみちの宿」がオープンしました。「よりみち温泉」とセットでお得に、また、東濃エリアのビジネスや観光の拠点として、気軽にご利用いただけます。

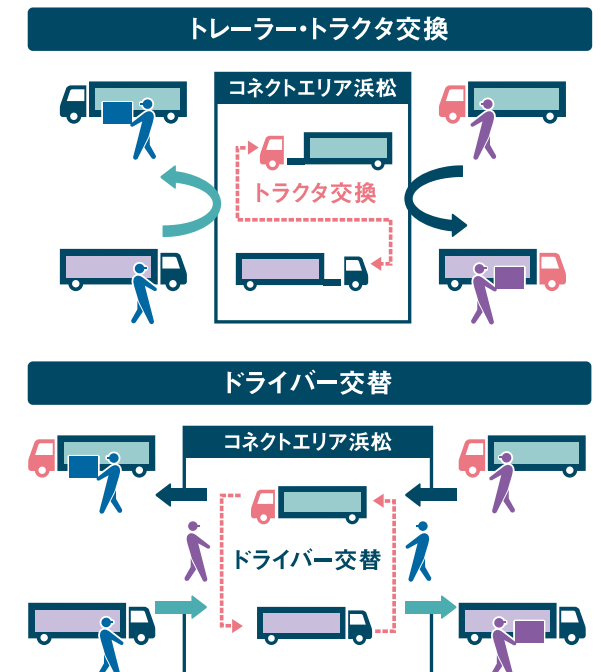


よりみちの宿

中継物流拠点の運営

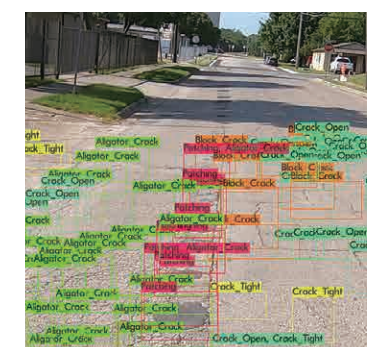
高速道路会社で初となる中継物流拠点「コネクティア浜松」を新東名高速道路浜松SA(下り)の隣接地に整備し、遠州トラック株式会社と共同で運営しています。関東～関西間の日帰り運行が可能になるなど、長距離トラックドライバーの労働時間短縮・負担軽減を通じて、働き方改革に貢献していきます。

●中継物流拠点の運用イメージ



海外における多面的な事業の推進

アジア・北米を中心に海外事業を展開しています。フィリピン国では「NEXCO-CENTRAL Philippines Inc.」を設立し、ダバオ市バイパス建設事業のトンネル設備工事等に参画しています。また、米国では「NEXCO Highway Solutions of America Inc. – A Subsidiary of NEXCO-Central」を設立し、舗装点検ソリューション等、道路管理に関するコンサルティング業務を行っています。

フィリピン国現地法人と元請JV
(共同企業体)との下請負契約締結米国現地法人
AIを活用した路面損傷の可視化

4 地域環境の保全と脱炭素化への貢献

環境方針

当社グループは、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。

地球温暖化の抑制

ネットワーク整備や環境対応車の普及拡大への対応など、事業活動やステークホルダーの皆さまとの関わりの中での温室効果ガス排出量の削減により、地球温暖化や気候変動などの環境問題の解決に貢献します。2020年度に削減したと推定されるCO₂量は1,384.3千t-CO₂です。

●CO₂削減量(2020年度)

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	1,346.9千t-CO ₂
ETCの普及・利用促進	12.0千t-CO ₂
のり面の樹林化	18.5千t-CO ₂
省エネルギーの取組み	
高効率照明灯具	3.4千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	2.2千t-CO ₂
ヒートポンプ式融雪設備	1.3千t-CO ₂
エコエリアの推進	0.1千t-CO ₂
合 計	1,384.3千t-CO ₂

▶ETCの普及・利用促進

ETCの利用により、料金所付近の渋滞が減少し、料金所通過後の再加速に必要なエネルギーも少なくなることから、ETCの普及・利用促進はCO₂排出量の抑制に効果があります。2020年度のETC利用率は93.7%となっており、2020年度はETC運用開始前と比較して約12.0千tのCO₂排出が抑制されたと推測されます。

▶オフィス活動による削減

省エネ活動に取り組むことで、「エネルギーの使用の合理化等に関する法律(省エネ法)」により報告対象となった2010年度から、累計で4千tのCO₂排出量を削減しました。また、「事業者クラス分け評価制度」において、経済産業省より4年連続で最高位のS評価を受け、「省エネ再エネ高度化投資促進税制(うち省エネ促進税制)」について税制措置を受けることができる事業者に出選されました。この税制措置は、対象期間内に対象設備を新たに取得して事業で使用した場合に、特別償却等の税制優遇を受けられるものです。

▶再生可能エネルギーの取組み

太陽光や水力、地熱などの再生可能エネルギーを休憩施設や道路施設に活用し、CO₂排出量の削減を図っています。

名古屋第二環状自動車道 名古屋南JCT～高針JCT間では、掘割部のルーバー※上に太陽光パネルを設置し、発電した電力を掘割区間の照明で利用することで環境負荷低減に取り組んでいます。

※羽板(細長い板)状の部材を平行に複数並べたもの



太陽光パネルの設置

▶EV設備の拡充

環境対応車である電気自動車の普及に合わせた高速道路での急速充電設備の整備及び更新を進めていきます。1基で複数台充電可能なマルチコネクタタイプの充電器の整備を進め、休日の昼間などに発生している休憩施設での充電待ちの改善に努めます。また、今後の急速な電気自動車の普及を見込み、充電時間の短縮や新たな充電方法などの新技術に関する検討をパートナー企業と進めます。



マルチコネクタタイプの充電器のイメージ(株式会社e-Mobility Power 提供)

事業活動によるCO₂排出量の削減

次の取組みにより、当社の事業活動に係るCO₂排出量を5年間で累計24万t-CO₂の削減をめざします。

▶ネットワークの整備

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。

2020年度の当社管内の高速道路において、自動車交通が一般道の速度で通行した場合と比較すると、1,346.9千t-CO₂が削減されたと考えられます。

2025年度までに、新東名高速道路など累計82kmを新規開通することにより、さらに累計で107千t-CO₂の削減をめざします。



開通を迎えた新東名高速道路(新御殿場～御殿場JCT)

▶渋滞対策

交通渋滞の発生は、走行の定時性が損なわれることによる経済的損失に加え、走行速度の低下や停止・発進を繰り返すことにより、自動車から排出される環境負荷物質(二酸化炭素(CO₂))や窒素酸化物(NO_x)・浮遊粒子状物質(SPM)などの排出増加につながります。

ボトルネック箇所の改善等渋滞対策を行うことで渋滞の発生を抑制し、2025年度までに累計で17千t-CO₂の削減をめざします。

渋滞対策の施策についてはP.29を参照ください。

▶高効率照明灯具(LED)への交換

トンネル内の老朽化した照明設備(ナトリウム灯)をLED照明灯具などの高効率照明灯具に交換することで、照明灯具の使用電力を削減します。2020年度は約8,400灯具のLED化を行い、3.4千t-CO₂の削減が出来たと考えられます。

この取組みを進めることで、2025年度までに累計で116千t-CO₂の削減をめざします。



照明灯具交換前



照明灯具交換後

資源の3R推進

▶建設発生土における取組み

高速道路の事業活動が環境に与える影響を可能な限り少なくするため、資源の再利用（リユース）に努めています。高速道路の建設工事において発生する建設発生土を、周辺の工事などで有効利用するよう計画を立て、事業を進めています。社会での有効利用も含め、2020年度の再生利用率は当社で定める長期計画値（95%）を上回る99.9%でした。

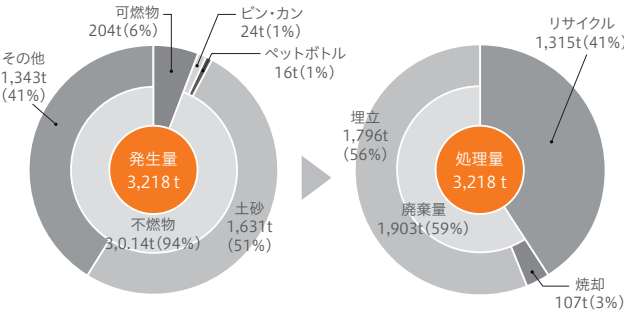


建設発生土の有効利用

▶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、2020年度のビン・カン・ペットボトルのリサイクル率は80%です。

●路面清掃に伴う発生材のリサイクル量(2020年度)

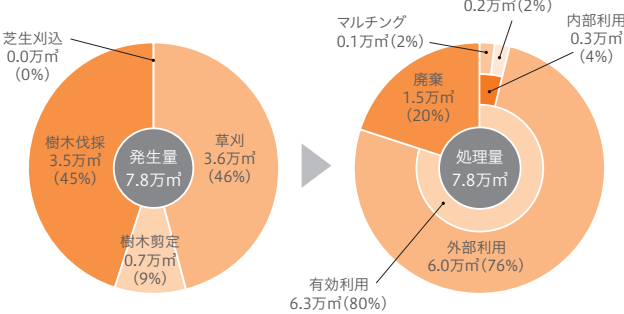


分別回収できるごみ箱(掛川PA)

▶緑のリサイクル

高速道路内の樹木剪定や刈草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。2020年度のリサイクル率は80%でした。

●緑のリサイクル量(2020年度)



TOPICS

環境にやさしいスノープラウエッジ

除雪車に装着するポリウレタンゴム製のスノープラウのエッジからは、路面との摩擦によりマイクロプラスチックが発生しています。竹製ブラシを回転させ除雪する「ササラ電車※」をヒントに従来製よりも環境影響を低減し、環境に優しく、作業性に富んだ「竹製エッジ」を開発し検証しています。



除雪車に装着したスノープラウ



スノープラウの先端に装着した竹製エッジ

※「ササラ」とよばれる竹製のブラシを連ねた帯(ほうき)を回転させて排雪する路面電車の除雪車両

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おり、可能な限り再生資源としてリサイクルをしています。

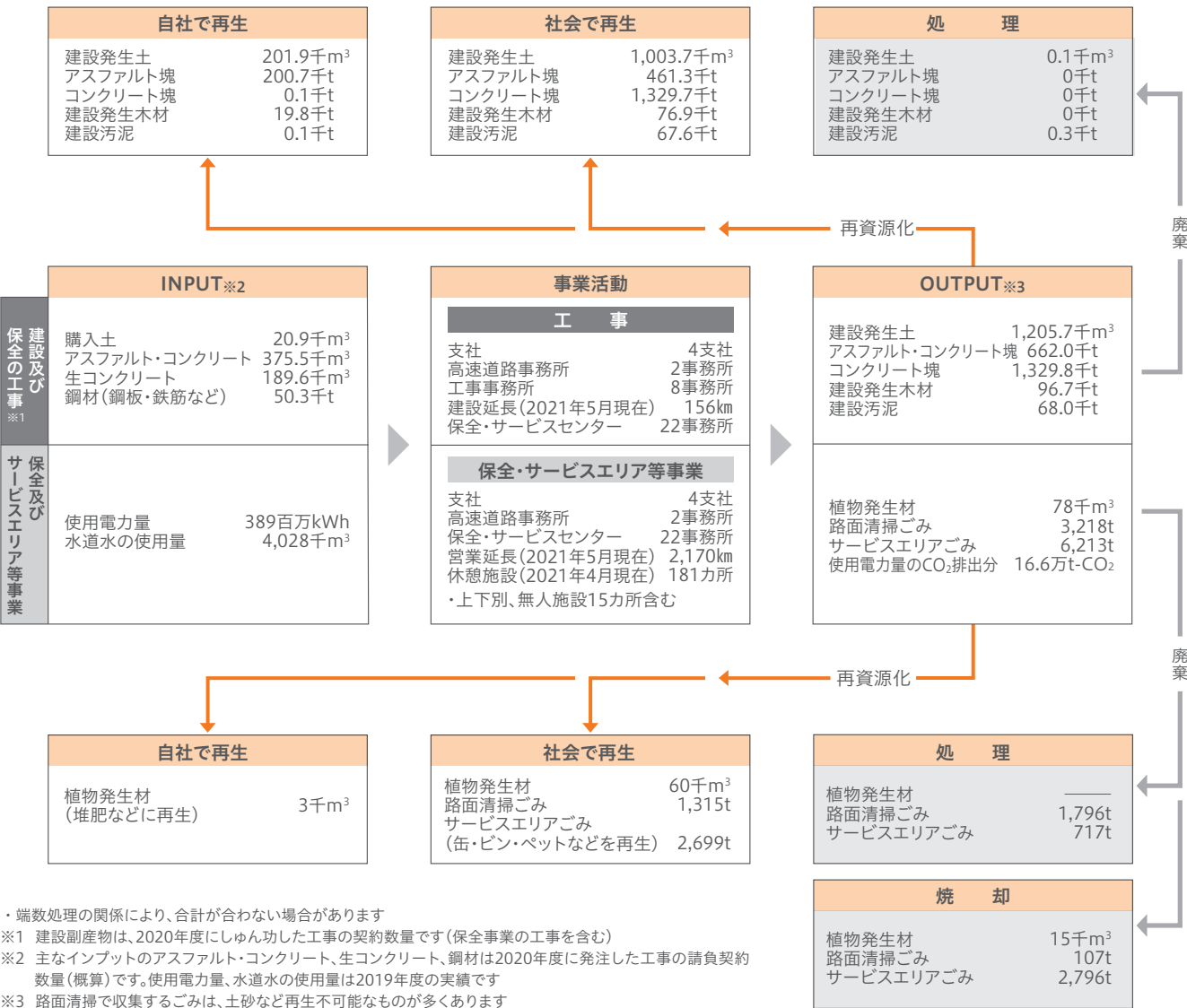
項 目	指 数	長期計画値	2020年度		2021年度 計画値
			目標値	実績値	
資源の3R推進					
建設発生土	再利用率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	99.9% (12,057千㎡)	長期計画値以上
アスファルト・コンクリート塊	再資源化率(発生量)	99%以上	長期計画値以上	100.0% (6,620千t)	長期計画値以上
コンクリート塊	再資源化率(発生量)	99%以上	長期計画値以上	100.0% (13,298千t)	長期計画値以上
建設発生木材	再資源化・縮減率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	100.0% (967千t)	長期計画値以上
建設汚泥	再資源化・縮減率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	99.6% (680千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2020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等を記載しています。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2020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、2020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2020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2019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

地域環境への配慮

▶クロサンショウウオ保全の取組み

東海北陸自動車道が通過する白川郷では、クロサンショウウオ（岐阜県絶滅危惧Ⅱ類）の繁殖場となる湿地や沼地の乾燥化により、その生息数が年々減少していました。そこで、「白川郷周辺に生息する天然のクロサンショウウオをはじめとする両生類や昆虫など、多様な生物が生息できる里山に近い環境とする」ことを目標に、2014年にビオトープを整備しました。これまで、有識者からもご意見をいただきながら、5年後、10年後の保全目標を立て、地元の小学生と共同で植樹を行うなど、段階的に整備・保全活動に取り組んできました。

整備から6年が経過した2020年に、ビオトープでの自然産卵や孵化が初めて確認され、クロサンショウウオに適した生息環境となっていることが確認できました。今後も活動を継続し、生息環境の維持・充実に努めていきます。

また、地元の小学生とともに、卵のうの放流や飼育観察などを行い、地域の自然を学ぶ場を提供しています。



クロサンショウウオ（岐阜県絶滅危惧Ⅱ類）



確認された卵のう



ビオトープで確認されたモリアオガエル



オンライン観察会の様子

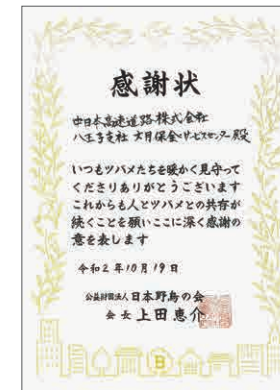


現地からビオトープの中継

▶ツバメの見守り活動

中央自動車道 談合坂サービスエリアでは、約1万羽のツバメが植樹したケヤキをねぐらとしており、全国的に珍しい事例となっています。ツバメと高速道路との共生をめざし、ツバメに対する注意喚起やフンの受け板を設置するなど生息環境の保全に努めています。

この「ツバメの見守り」が評価され、公益財団法人日本野鳥の会より感謝状を頂きました。



公益財団法人
日本野鳥の会からの
感謝状

▶地域と連携した高速道路美化活動

当社は、お客さまや地域の皆さまとの環境コミュニケーションを大切にしています。

北陸自動車道のカルバートボックスでは、落書きや不法投棄を防止するため、地域の小学生に壁画を描いていただくなど環境美化に努めています。

描かれた壁画は地域の皆さまに喜ばれ、地域の新しい景観として親しまれています。



壁画の図案制作



除幕式

TOPICS

「ローカルSDGsみのかも推進に係る連携協力に関する協定」の締結

当社と美濃加茂市、NECソリューションイノベータ株式会社は美濃加茂市の「持続可能な開発目標（SDGs）を規定とした未来のまちづくり」を推進するため、2021年3月に地域連携協定を締結しました。

SDGsをテーマとしたワークショップを共同で開催するなど、得意分野を活かし地域課題解決に向けた取組みを進め、SDGs達成に求められる環境・社会・経済における新しい価値創出と、持続的な好循環社会の実現をめざしています。

今後は、地域課題解決型ワーケーションプログラム、メディカルツーリズム、美濃加茂市がめざす健康ワークシティの構築、インバウンド需要の喚起などで連携協力し、持続可能なまちづくりを協働で推進していきます。

●連携協定で達成をめざすSDGsの目標



締結式

お客さまをはじめとする ステークホルダーの期待に 応え続けるための 経営基盤の強化

当社グループのあらゆる活動を支える経営基盤を強化していくため、環境変化への感度が高く強い現場力を持つ人財の育成、デジタル化の推進などによる生産性の向上、コーポレートガバナンスの確立、情報発信の充実や地域との交流による事業理解の促進などに取り組み、ステークホルダーの皆さまの期待に応えます。

主要施策

- 多様な人財が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、安全で働きやすい職場環境のもと、多様な働き方を実現します。
- 安全を最優先に、環境変化への感度が高く、強い現場力を持つ人財を育成します。
- 社会的責任を全うすべく、グループ全体で高いコンプライアンス意識を維持します。
- 経営の効率性と事業の健全性・透明性の維持に向け、コーポレートガバナンスを充実します。
- 限られた経営資源の効果的活用のため、グループ全体の最適化の推進及び生産性の向上に継続的に取り組みます。
- 着実な事業執行の実現に向け、建設業界との対話を通じて、入札不調対策の拡充や受注者の働き方改革に資する取り組みを推進します。
- ステークホルダーの皆さまとの連携をより強化し、グループ全体のプレゼンスの向上に努めます。
- 当社グループの事業を健全に運営し続けるために、財務基盤を強化します。

達成目標

お客さま満足度	JCSI(日本版顧客満足度指数)モデル準拠のお客さま満足度調査において70.0点を達成します。
財務計画(営業利益)	2025年度までに連結営業利益34億円をめざします。

この挿絵は当社の「障がいワークサポート室」で作成しており、社内報等で活用しています。

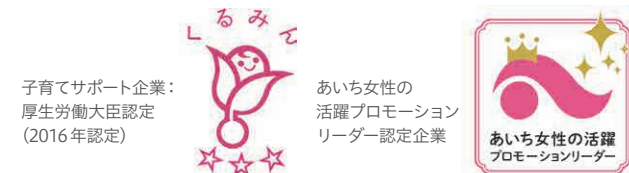


1 / 多様な働き方の実現と職場環境の整備

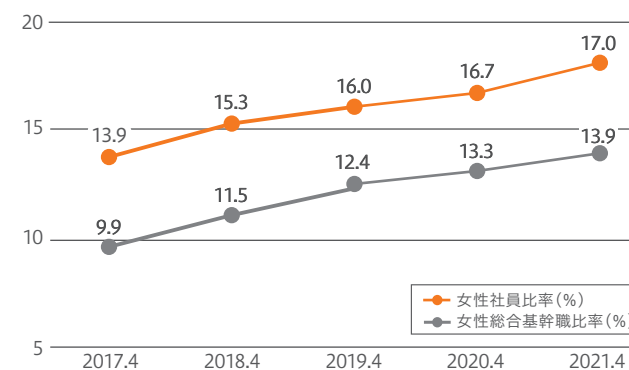
ダイバーシティ&インクルージョン

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。

女性活躍の推進では、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。また、意欲と能力のある社員が定年後に活躍し続けることができるよう「プロフェッショナルコース」を設けています。これらの取り組みを通じ、個人の属性や価値観の異なる多様な人財が一体となって成長や変化を推進しています。



●女性社員の比率の推移(NEXCO中日本)



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テレワーク勤務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に社内制度を充実させています。

●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
養育など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
介護休暇	父母や家族などを介護するため、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
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
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
転勤特例制度	社員等が出産・育児・介護の際に勤務地を一時的に限定できる

●育児休業取得者数(NEXCO中日本) (年度)

項目	2018	2019	2020
育児休業取得者(人)	10	12	12
	男性	12	12
	女性	22	18

●働きやすさに関する指標(NEXCO中日本) (年度)

項目	2018	2019	2020
総労働時間(時間)	2,055	1,995	2,052
ES調査値(点)	3.73	3.72	3.73

・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)

TOPICS

働きやすい職場づくり

女性社員が将来安心して働き続けられるための環境整備や社員とのコミュニケーションの活性化を支援するために、東京地区では、「東京支社女性活躍サポート会議」を行っています。会議には、上司も一緒に参加することで相互理解を深めており、今後も様々な取り組みを通じて、すべての社員が働きやすい職場づくりに取り組んでいきます。

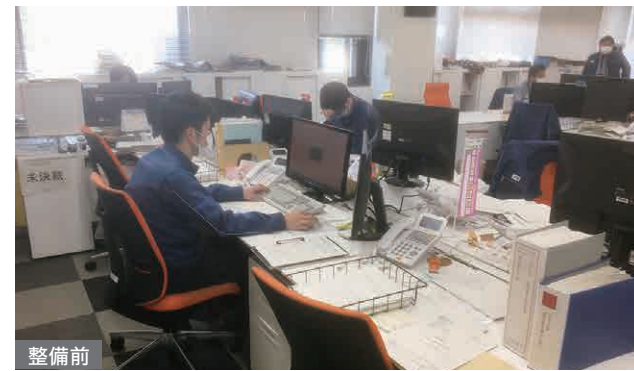


東京支社女性活躍サポート会議

働きやすい執務室環境の整備

社員が執務室に求めるニーズと現状のギャップを把握し、その課題を解決することで誰もが働きやすい、また、多様で柔軟な働き方が可能となる執務室の整備に順次取り組んでいます。この取り組みにより、社員間のコミュニケーションやイノベーションの創出を促進し、働き方改革の加速、生産性の向上につなげていきます。

●職場環境の整備事例



整備前

新たに設置した集中席と
インタラクティブスペース

整備後

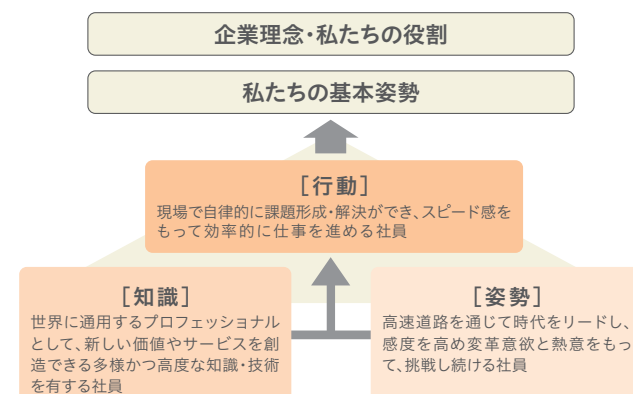
整備のポイント

- ・フリーアドレスにより、縦・横・斜めのコミュニケーションを促進
- ・リラックスできる環境と集中できる環境のメリハリを創出

2 / 環境変化への感度が高く強い現場力を持つ人財の育成

“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)を育成しています。

●NEXCO中日本の求める社員像



専門性を有する人財の育成

博士号等の学位取得や資格取得補助などの支援を通じて、社員の専門性の向上を支援しています。また、専門性を有する人財がめざすべきコースとして、高度専門能力を活かし専門的業務を遂行する「スペシャリストコース」、その早期育成を目的とした「次世代スペシャリストコース」を設けています。

チャレンジ精神を育む取り組み

「主体的なキャリア形成」ができる仕組みとして、社内公募を実施しています。また、組織を超えて業務に参画することで、社員が専門性、知識及びノウハウを深化・探求・拡大させることができる「社内複業(チャレンジ・サポート)」制度を設けています。

3 / グループ全体の生産性向上

会社のあらゆる活動を支える経営基盤を強化していくため、3つの「育ち」の取り組みの推進、業務プロセスの改善、デジタル化の推進、技術開発などによる生産性向上に継続的に取り組んでいます。社員一人ひとりが不断の取り組みを行うとともに、社内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、取り組みの支援や課題の解決策を全社的に検討・展開しています。

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」の取り組みの支援
業務プロセス部会	<ul style="list-style-type: none"> ・書類の電子化等デジタル化の推進 ・働き方改革の推進 ・人財育成 ・グループ全体最適の推進
技術戦略会議	<ul style="list-style-type: none"> ・点検の高度化、効率化 ・構造物の品質を保つ技術開発 ・ICT、AI技術の活用 ・高度技術人財育成

3つの「育ち」の取り組み

社員一人ひとりの生産性向上に向けて、3つの「育ち」活動に取り組んでいます。

【育ち1】

企業理念・新たな経営方針の浸透

企業理念や経営方針への理解と共感を醸成し、これに基づく自律的な行動を促進することで、日々の業務の効率性を向上していきます。

【育ち2】

自律的な業務環境の改善

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を通じて自律的に考え行動できる人財を育成します。

▶リードオフマン(LO)・

ミドルリーダー(ML)の配置

担当業務を高いレベルで執行しつつ、企業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、事務所の課長クラスからLO、支社の課長代理クラスからMLを任命しています。LO・MLが所属長のリーダーシップと率先垂範に協働して、ロールモデルとして所属する組織全体を感化し、3つの「育ち」の活動を促進させています。

業務プロセスや役割分担の最適化

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」、「組織体制」の構築などに取り組んでいます。コンプライアンスやガバナンスの確保を前提に「手続きの簡素化」や「やめる業務」の具現化、デジタル化の推進により業務の削減を図ります。生産性を高めて創出されたリソースを更なる生産性向上や新たな価値の創造に投入していくことで企業価値の向上と業務削減による「働き方改革」の促進を図ります。

データ基盤連携の推進

必要なシステム統合や機能集約を行い、データ連携の強化を推進することで、当社グループの情報システム環境の安全性及び生産性の更なる向上をめざします。

TOPICS

RPAの取り組みとデジタル化の推進

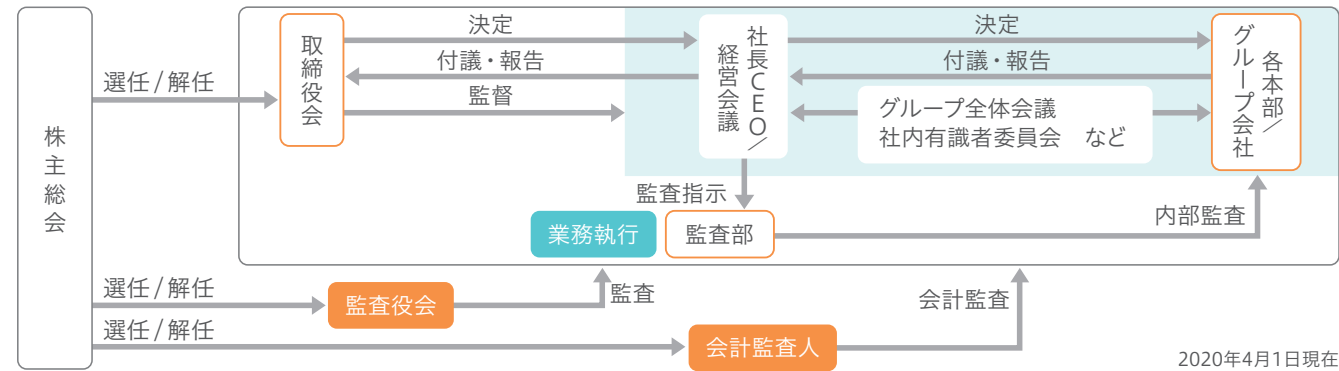
2019年度よりRPA※を活用しています。2020年度は社内技術者の育成に取り組み、約30名の社員がRPAを作成・活用しています。今後も継続して社員教育を充実し、RPAの活用により業務効率化を図り、生み出されたリソースを活用し、新たな価値創造へ挑戦していきます。

※Robotic Process Automation(人間がコンピューター上で行っている定型作業をロボットで自動化するツール)

4 / コンプライアンス意識の醸成とガバナンスの強化

コーポレートガバナンス体制

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、執行役員等による経営会議を定期的に開催し、業務に関する重要事項等を審議・共有しています。この他、グループ会社の社長等が出席する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。

ガバナンスの強化

中央自動車道を跨ぐ橋梁の耐震補強工事において、補強部分の鉄筋コンクリートの一部に鉄筋が不足して

いる施工不良が確認された事案に関し、社外有識者による調査委員会を設置し、原因究明のための調査と再発防止のあり方の検討等を行ってきました。2020年12月26日には同委員会から「中間とりまとめ」が提出され、これを受けて現場の施工管理体制の強化や、契約の適正性確保についての「当面の再発防止策」を策定・公表し、既にこれを実施しています。その後、2021年7月27日には同委員会から「報告書」が提出されたことを受け、再発防止策を策定・公表しました。「報告書」での指摘を重く受け止め、事業執行におけるガバナンス強化の措置を講じていきます。また、策定した再発防止策の実効性を定期的にフォローアップし、合理的かつ効率的な業務実施が可能となるように改善していきます。

公正・透明な調達

▶ 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、入札不調への対策を取り入れるとともに、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。2020年度は、CSRに関する取り組み状況のセルフチェックをお取引先約150社に実施していただきました。

▶ 反社会的勢力の排除の徹底

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、暴力団関係企業などの排除を徹底しています。

コンプライアンス

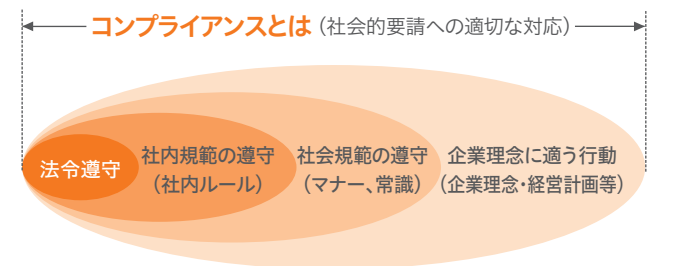
▶ 行動規範の周知徹底

「中日本高速道路グループ倫理行動規範」を定め、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当社の行動指針としており、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り組み

「風通しの良い職場づくり（スマイル・コンプライアンス）第2期行動計画」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、毎年、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会議で、コンプライアンス推進の取り組みの検証及び共有を図っています。

● 当社グループがめざすコンプライアンス

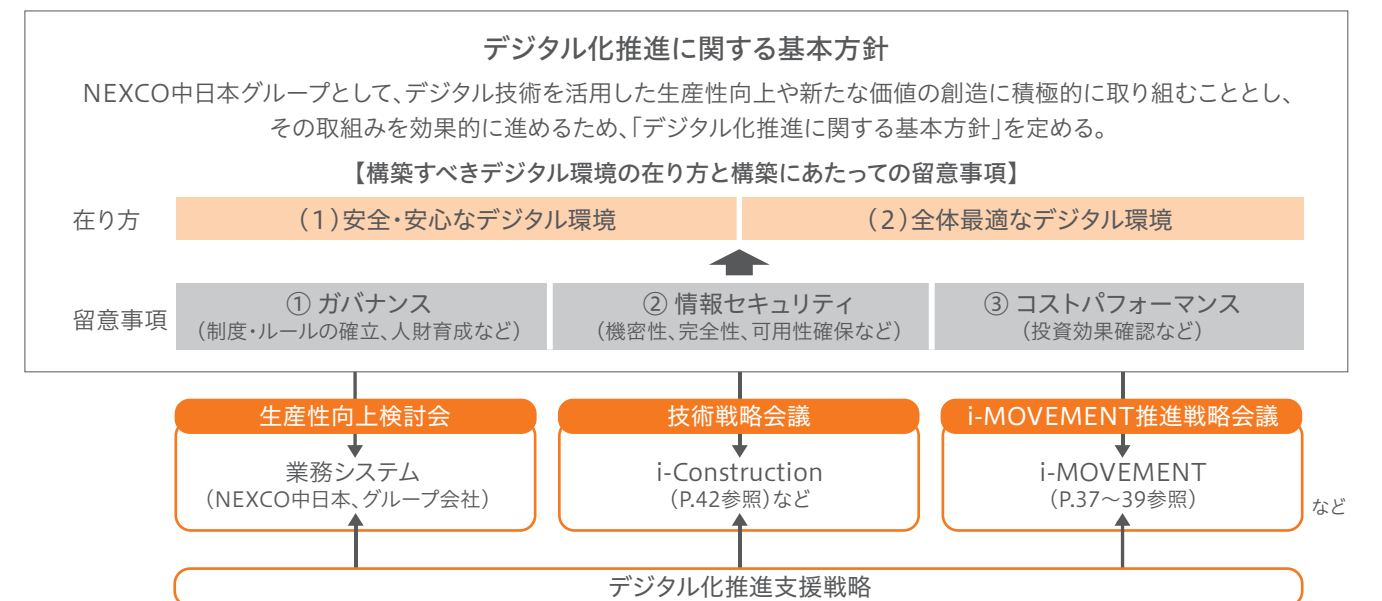


▶ 人事・倫理委員会、相談窓口

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。

デジタル化推進に関する基本方針

当社グループでは、「デジタル化推進に関する基本方針」を定め、デジタル環境の効果的な構築に努めています。



5 / リスクマネジメントの強化

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。

情報セキュリティの強化

新しい働き方に対応したデジタル環境の整備が進む中、日々高まるインターネットやメールに対する脅威、システム障害などの情報システムのインシデントに対し、情報セキュリティ統括担当役員(CISO)のもと、「NEXCO中日本CSIRT※」体制を運用し、ソフト・ハード対策にグループ一体となって取り組んでいます。 ※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

休憩施設での安全安心

災害発生時にお客さまの安全・安心を最優先するため、各サービスエリア・パーキングエリアのスタッフによる避難誘導訓練や防災備品のオペレーション訓練、防災備蓄品の確認を定期的実施しています。



防災備品のオペレーション訓練

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。

●労働災害件数(NEXCO中日本グループ) (年度)	
項目	2020
100万時間あたりの労働災害(件)	3.45

労働災害防止取組み

- ・工事中事故防止検討会の設置・開催
- ・工事中事故防止対策に関する指導事項の改正
- ・労働災害専門家による安全パトロール
- ・安全標語の策定・周知
- ・安全啓発誌「チャレンジ“ゼロ”」の発行・周知



労働災害専門家による安全パトロール

6 / 入札不調対策と取引先も含めた働き方改革への貢献

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あることから、業界全体の働き方改革に資する入札不調対策を順次実施しています。その他、働き方改革に資する具体的な取組みとして、新規工事の発注にあたっては週休2日制を基本とし、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・調査等に適用しています。

2020年度に行った入札不調対策

- 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、施工省力化技術導入総合評価方式の試行導入
 - ・調査等(橋梁耐震設計業務)：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拡充(発注規模を記載)
- 設計成果品の電子媒体による貸与

※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。

7 / ステークホルダーとの連携強化

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	■お客さまセンター ■エリア・コンシェルジュ	■コミュニケーション・プラザ ■お客さま満足度調査	■WEBサイト
地域社会	■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	■イベント参加、自然保護活動 ■地域でのボランティア活動	■WEBサイト
国際社会	■国際会議への参加 ■研修・視察の受入れ	■専門家派遣・技術支援 ■WEBサイト	
国民(株主)の皆さま	■株主総会 ■有価証券報告書	■IR説明会 ■WEBサイト	
お取引先の皆さま	■入札情報の公開 ■CSR調達モニタリング	■業界団体や受注者との意見交換 ■WEBサイト	
社員	■労使懇談会 ■社員意識調査	■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)	■ハラスメント相談窓口 ■キャリア相談窓口

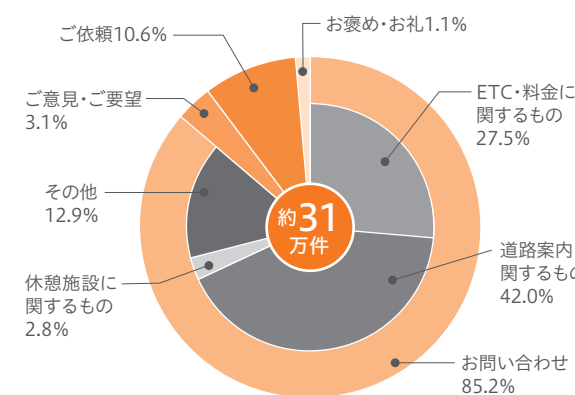
お客さまの声の反映

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。2020年度は、約31万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。



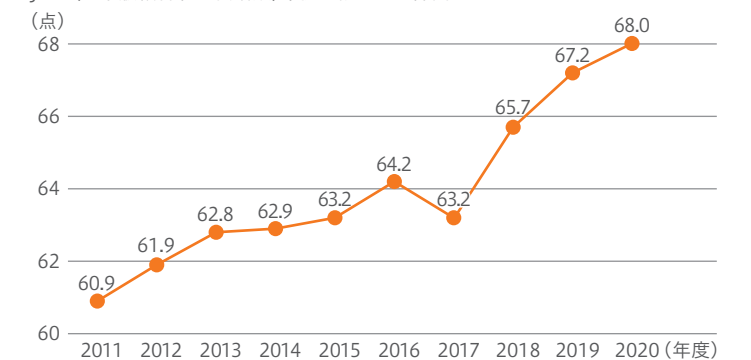
改前事例についてはこちらをご覧ください。

●お客さまの声の内訳(2020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



お手洗い清掃時のお客さまの立入範囲の分割方法をロールスクリーンに変更しました

お客さまの声

異性のエリアキャストが清掃していることが気になります。

取組み

清掃時でもお客さまが快適にお手洗いをご利用でき、エリアキャストも働きやすいよう、清掃時のお客さまの立入範囲の分割方法を、立札やベルトからロールスクリーンに変更しました。



改善前



改善後

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)、公式WEBサイト、SNS、テレビCMなどを通じて、ステークホルダーの皆さまにとって必要な情報をわかりやすくタイムリーにお伝えし、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ています。



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。



開通前に地域の皆さまへ現場公開(2019年11月24日開催)



テレビCM「新しい安心を、あなたと一緒に。」

こんにちは運動

高速道路沿線地域の地方公共団体や学校、企業などの地域と積極的にコミュニケーションを図り、当社グループ事業への理解促進と良好な関係づくりをめざす「こんにちは運動」を展開しています。「こんにちは運動」で得られた情報は、グループ内で共有・活用することで、地域の課題解決などに役立てています。

●事例



NEXCO中日本

地域の皆さまが安心して暮らせるよう、グループ社員が巡回中に、沿線地域で高齢者などの異変を察知したら、地方公共団体との協定に基づき、「〇〇市街地見守りホットライン」に情報提供させていただきます。

高速道路の沿線を巡回する際に地域の様子も見ていただくのは、大変ありがたいです。異変を察知したら通報いただき、一緒に地域を守っていきたいので、今後ともよろしくお願いします。



地方公共団体

国際交流及び国際貢献

国際会議への参加、JICA(独立行政法人国際協力機構)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。



米国 TRB (Transportation Research Board) 年次総会でのオンライン展示

建設業界団体との意見交換

建設現場の課題解決に向けた取組みを発注者と受注者が一体となって進めていくことを目的として、建設業界5団体※1と定期的な意見交換会を開催しています。2020年度は、「働き方改革の推進」、「生産性向上の推進」を主要テーマに意見交換を行い、発注者指定型週休2日制モデル工事の全面的な導入、ICTや建設キャリアアップシステム(CCUS)の積極的な活用促進、ウェアラブルカメラなどの遠隔臨場を用いた施工管理の省力化に取り組みました。

※1 一般社団法人日本建設業連合会、一般社団法人プレストレスト・コンクリート工事業協会、一般社団法人日本橋梁建設協会、一般社団法人日本道路建設業協会、一般社団法人建設コンサルタンツ協会



一般社団法人 日本建設業連合会との意見交換会



一般社団法人プレストレスト・コンクリート工事業協会との意見交換会

NEXCO中日本グループのCSR活動

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、「達成目標」(P.15参照)によって各施策の達成状況を把握することで、PDCAサイクルを回しながらCSR活動を推進しています。

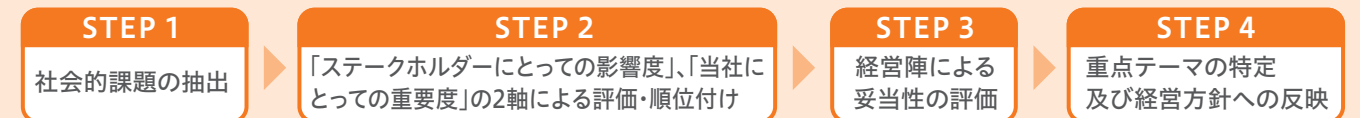
当社は、国連グローバル・コンパクトが提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」の4分野からなる10原則に賛同し、2008年7月からグローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパン(GCNJ)に参加しています。



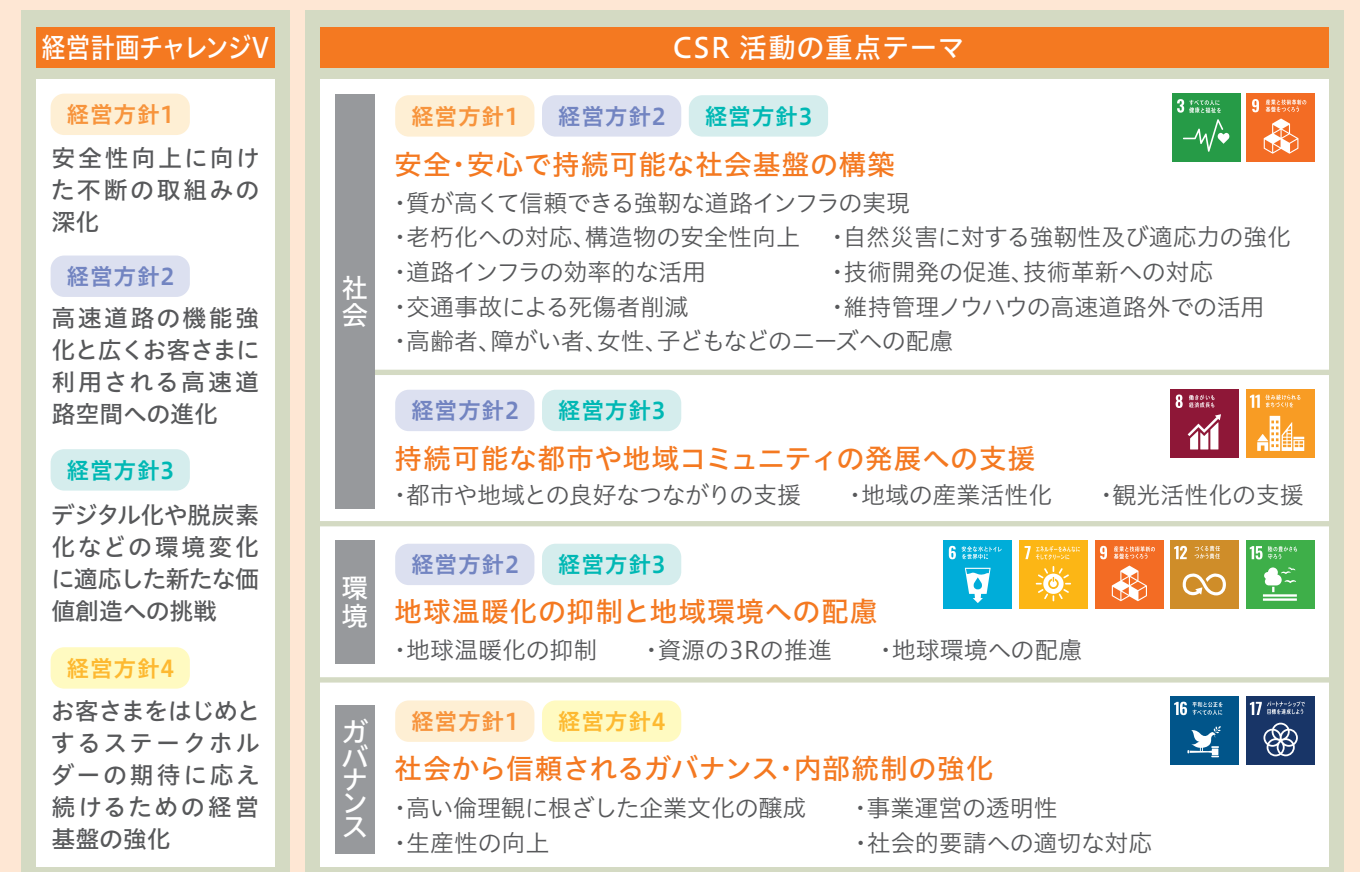
● CSR活動の重点テーマ

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。

重点テーマ特定プロセス



経営計画チャレンジVとCSR活動の重点テーマとの関連



8 財務基盤の強化

財務状況

(億円、税抜、グループ連結)

		2020年度実績	2021年度計画	2025年度達成目標
建設事業	道路資産完成高	651	6,659	1,034
	道路資産完成原価	651	6,659	1,034
	営業利益	0	0	0
保全・サービス事業	道路資産完成高	1,575	3,170	2,068
	道路資産完成原価	1,575	3,170	2,068
	高速道路料金収入	5,762	5,875	6,057
	道路資産賃借料	3,802	4,086	4,604
	営業費用等	1,981	1,793	1,452
	営業利益	▲ 21	▲ 5	0
高速道路事業	営業利益	▲ 21	▲ 5	0
サービスエリア事業等	営業利益	▲ 38	2	34
全社計	営業利益	▲ 59	▲ 2	34

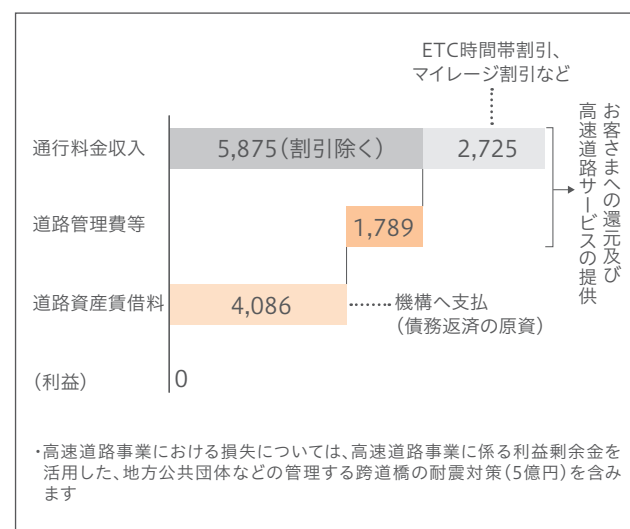
※計画値については、国土交通大臣の認可を受けた令和3事業年度事業計画及び独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構との協定に基づく数値に、その後の事業進捗の状況等を反映しています。

※2021年度計画の高速道路事業営業利益には、高速道路事業の利益剰余金を活用した、地方公共団体等の管理する跨道橋の耐震対策事業に伴う損失(▲5億円)を含みます。

料金割引と債務の着実な返済

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、独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構(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。また、料金割引などによってお客さまに還元しています。民営化以降、2021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6.5兆円です。

●2021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コストで建設・管理するため、「新型照明灯具の開発」、「新たな橋梁形式の採用」など新技術・新工法の採用を推進するとともに、高速道路リニューアルプロジェクトにおける交通規制方式の工夫(トンネル区間において通行止めから対面による通行規制へ変更)等現場での創意工夫にも取り組んでいます。

収益性を高める休憩施設の経営管理

休憩施設の維持管理コストに係る課題を抽出し改善を図るとともに、施設運営の合理化・効率化に取り組み、収益性を高めるための経営管理を行っています。一部店舗の簡易店舗化やテナント化などによる収支改善、管理園地のメンテナンスフリー化によるコストカット、セルフレジの試行導入やWEB媒体を活用したパンフレットの配布などによる既存業務の省力化などに取り組みます。



防草シートの設置によるメンテナンスフリー化

事業を堅実に行うための資金調達

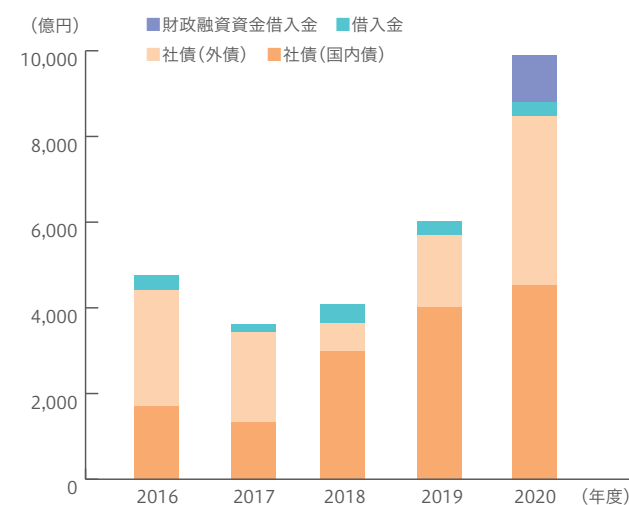
▶安定的な資金調達の実施

高速道路の建設などに必要な事業資金は、社債(国内債及び外債)の発行並びに金融機関などからの借り入れにより調達しています。安定的な資金調達を行うために、有価証券報告書やWEBサイトなどでの企業情報の開示や積極的なIR活動により投資家の皆さまとコミュニケーションを図っています。



IR活動については
こちらをご覧ください。

●資金調達額の推移



TOPICS

グリーンボンドの発行による資金調達の多様化

国際資本市場協会(ICMA)が定めるグリーンボンド原則及び環境省が定めるグリーンボンドガイドラインに基づくグリーンボンド・フレームワークを設定し、当該フレームワークについて最高位の評価(Green1)をJCRから取得しました。本フレームワークのもと、2020年度からグリーンボンド※の発行を行っています。

※「気候変動の緩和や気候変動への適応、自然資源の保全、生物多様性の保存、汚染防止及び管理などの環境目的に貢献する」事業への資金充当のために発行する債券(ICMA「グリーンボンド原則2018 グリーンボンド発行に関する自主的ガイドライン」から引用)



当社のグリーンボンドについては
こちらをご覧ください

グリーンボンドによる調達資金の使途

「気候変動への適応」に資する以下の事業に充当

- ・橋梁更新工事における高性能床版防水工事やPC(プレストレストコンクリート)床版への取替工事(P.27参照)
- ・のり面補強工事における排水施設の改良工事や長期安定化のためのグラウンドアンカー再施工
- ・新設の高速道路における従来の舗装よりも排水性を高めた高機能舗装の施工

【発行実績】

債券名称:中日本高速道路株式会社第16回米ドル建て社債(グリーンボンド(気候変動適応))

発行日:2020年12月10日

発行額:4億米ドル

年限:5年

【持続可能な開発目標(SDGs)との関連】

SDGsとの整合性も確認され、17の目標の内、13番目「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策」に貢献すると評価を受けました。



●●連結貸借対照表

(単位:億円)

科 目	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	2021.3.31
資産の部										
Ⅰ 流動資産	17,076	8,948	11,091	11,989	8,703	11,252	12,438	10,411	13,245	18,303
現金及び預金	192	249	743	864	734	1,084	1,430	1,056	1,359	2,058
仕掛道路資産	14,737	6,856	8,739	8,961	6,831	8,409	9,698	7,860	10,011	13,273
その他の流動資産	2,146	1,842	1,608	2,162	1,137	1,759	1,308	1,494	1,874	2,971
Ⅱ 固定資産	2,818	2,879	2,811	2,801	2,852	2,914	2,874	2,951	3,079	3,166
有形固定資産	2,589	2,649	2,598	2,597	2,624	2,617	2,634	2,654	2,715	2,786
無形固定資産	104	98	86	77	88	91	100	140	186	208
投資その他の資産	124	130	126	127	138	205	139	157	178	172
Ⅲ 繰延資産	21	12	15	15	9	16	16	8	12	16
資産合計	19,916	11,839	13,918	14,806	11,565	14,183	15,329	13,371	16,337	21,486
負債の部										
Ⅰ 流動負債	1,527	2,112	1,743	2,152	2,338	1,661	1,788	2,868	3,424	4,364
Ⅱ 固定負債	16,377	7,669	10,189	10,612	7,320	10,453	11,229	8,055	10,357	14,608
道路建設関係社債・長期借入金	15,461	6,750	9,175	9,571	6,037	9,188	10,203	7,036	9,308	13,080
その他の固定負債	915	919	1,013	1,040	1,282	1,264	1,025	1,019	1,049	1,528
負債合計	17,905	9,782	11,932	12,765	9,658	12,115	13,018	10,924	13,782	18,972
純資産の部										
Ⅰ 株主資本	1,987	2,031	2,043	2,061	2,142	2,258	2,455	2,563	2,678	2,614
資本金	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650
資本剰余金	716	716	716	716	718	722	721	726	730	730
利益剰余金	621	664	677	694	773	886	1,084	1,186	1,298	1,234
Ⅱ その他の包括利益累計額	△0	△0	△94	△42	△256	△204	△160	△123	△123	△100
Ⅲ 非支配株主持分	23	26	37	22	20	13	15	8	-	-
純資産合計	2,010	2,057	1,986	2,041	1,906	2,067	2,311	2,447	2,554	2,513
負債純資産合計	19,916	11,839	13,918	14,806	11,565	14,183	15,329	13,371	16,337	21,486

・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	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	2020.4.1～ 2021.3.31
Ⅰ 営業収益	5,963	16,810	6,354	9,381	13,003	9,075	9,720	14,552	10,314	8,755
Ⅱ 営業費用	5,874	16,746	6,334	9,338	12,910	9,012	9,648	14,402	10,170	8,814
道路資産賃借料	3,414	3,502	3,605	4,618	4,795	4,794	4,926	5,010	4,915	3,802
高速道路等事業管理費 及び売上原価	1,940	12,671	2,137	3,931	7,325	3,408	3,909	8,576	4,454	4,279
販売費及び一般管理費	519	572	590	787	790	809	812	816	800	731
営業利益	88	63	20	43	92	63	71	149	143	△59
Ⅲ 営業外収益	15	18	15	28	26	15	14	17	20	21
Ⅳ 営業外費用	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0
経常利益	100	80	34	70	118	78	85	166	163	△38
Ⅴ 特別利益	19	6	11	14	1	1	225	0	1	3
Ⅵ 特別損失	5	2	2	2	3	3	13	12	5	10
税金等調整前当期純利益	114	83	43	82	116	76	297	153	159	△45
法人税、住民税及び事業税	58	33	29	36	37	35	22	52	49	12
法人税等調整額	△15	6	0	1	△0	△72	75	0	△2	5
当期純利益	72	43	12	44	80	113	199	101	112	△63
非支配株主に帰属する当期純利益	3	△0	0	0	1	0	1	0	0	0
親会社株主に帰属する当期純利益	68	43	12	43	79	112	198	101	111	△63

・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

●●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	
				2019	2020	2019	2020
E19・E20・E68 中央自動車道	高井戸～八王子	25.8	4	77,320	68,627	98,091	88,630
	八王子～河口湖	68.1	4-6	39,805	31,761	46,984	40,175
	大月JCT～小牧JCT	272.9	4	31,862	24,556	95,630	78,816
E1 名神高速道路	小牧～八日市	87.5	4	49,590	40,811	80,360	70,702
E19 長野自動車道	岡谷JCT～安曇野	33.1	4	39,132	31,397	38,613	32,104
E1 東名高速道路	東京～小牧※4	350.1	4-6	58,749	49,694	411,773	369,739
E41 東海北陸自動車道	一宮JCT～小矢部砺波JCT	184.8	2-4	15,304	11,657	54,737	45,424
E1A 新東名高速道路	海老名南JCT～伊勢原大山	8.2	4	8,777	6,862	7,013	8,148
	御殿場JCT～豊田東JCT	217.1	4-6	53,966	43,647	47,852	40,912
E52 中部横断自動車道	新清水JCT～富沢	20.7	2	3,958	3,338	2,049	1,726
	六郷～双葉JCT	25.3	2	4,957	4,256	5,234	4,506
E8 北陸自動車道	米原JCT～朝日	282.1	4	26,855	20,353	107,835	84,986
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	44,501	179,029	158,570
E23 東名阪自動車道	名古屋西～伊勢関	55.1	4	58,068	48,134	92,084	78,739
E23 伊勢自動車道	伊勢関～伊勢	68.8	2-4	24,965	19,834	33,544	27,512
E1A 伊勢湾岸自動車道	豊田東JCT～東海	30.6	4-6	89,705	74,024	139,314	117,205
	飛島～四日市JCT	19.6	6	76,646	62,929	61,382	50,542
E1A 新名神高速道路	四日市JCT～(甲賀土山)	46.1	4	43,781	35,583	6,518	5,042
E42 紀勢自動車道	勢和多気JCT～紀伊長島	34.1	2	8,096	6,824	4,993	4,302
E27 舞鶴若狭自動車道	(小浜)～敦賀JCT	39.0	2	7,561	5,926	2,007	1,774
E84・C4 新湘南バイパス	藤沢～茅ヶ崎海岸	8.7	4	28,345	25,425	52,486	48,084
E84 西湘バイパス	西湘二宮～箱根口	14.5	4	29,101	27,127	42,427	38,608
E68 東富士五湖道路	富士吉田～須走	18.0	2	8,722	6,052	16,117	11,049
E85 小田原厚木道路	厚木～小田原西	31.7	4	31,836	29,038	68,407	62,231
E1A 伊勢湾岸道路	東海～飛島	6.1	6	95,477	78,899	104,651	86,427
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	27,228	35,349	34,027
	海老名～(あきる野)	36.1	4	65,330	58,053	77,338	75,065
C3 東海環状自動車道	豊田東JCT～山県	84.9	2-4	15,687	11,403	51,593	44,081
	大野神戸～養老	16.7	2	3,570	2,736	5,124	5,812
	大安～新四日市JCT	7.8	2	3,761	3,480	7,491	6,387
E67 安房峠道路	中ノ湯～平湯	5.6	2	3,059	1,803	3,059	1,803
合 計		2150.6				1,979,084	1,723,130

・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
2011	箱根新道		13.8		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		1,762	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		2,132	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			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
2021	E1A 新東名高速道路(新御殿場～御殿場JCT)	7.1		2,170 (2021年5月時点)	2021年 4月10日
	C2 名古屋第二環状自動車道(名古屋西JCT～飛島JCT)	12.2			2021年 5月 1日
合 計		421	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

会社概要

2021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	2,218名 (グループ全体 11,055名)
グループ会社	23社 (持分法適用関連会社 9社)
資本金	650億円
事業内容	高速道路の建設事業 (建設延長156km:2021年5月時点)、保全・サービス事業 (営業延長2,170km:2021年5月時点)、サービスエリア事業 (サービスエリア数181カ所:2021年4月時点)、その他事業
事業地域	東京都、神奈川県、静岡県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、愛知県、岐阜県、三重県及び滋賀県

役員一覧

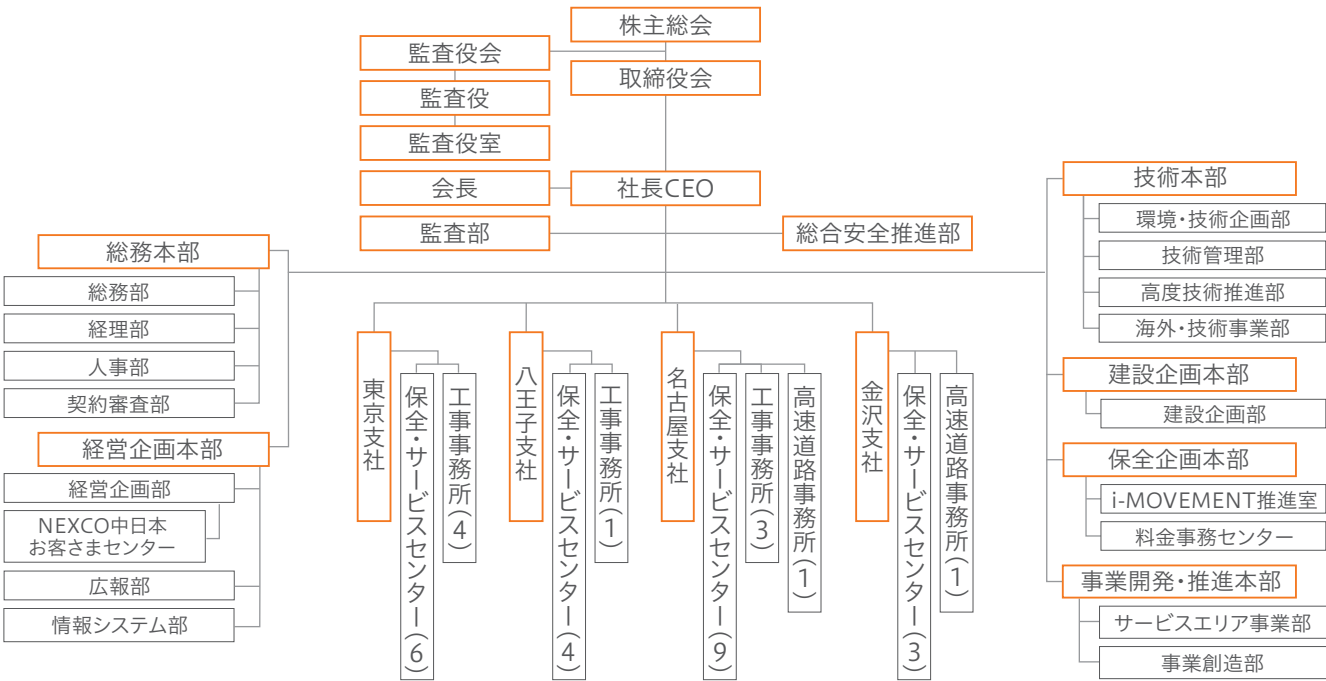
2021年7月1日現在



しらishi ますみ 白石 真澄 監査役 (社外監査役)	こやま とおる 小山 徹 常勤 監査役	ぬのめ ひろし 布目 弘司 取締役 常務執行役員 事業開発・推進本部長	こんどう きよひさ 近藤 清久 取締役 常務執行役員 経営企画本部長 兼 情報セキュリティ統括担当 (CISO) 兼 グループCISO	てらだ まさふみ 寺田 雅史 常勤監査役 (社外監査役)	やまぐち ちあき 山口 千秋 監査役 (社外監査役)
げじま りょういち 源島 良一 取締役 常務執行役員 保全企画本部長	ますだ ゆういち 増田 優一 代表取締役 副社長執行役員 総務本部長 兼 倫理・法令遵守担当 (CCO) 兼 グループCCO	たねむら ひとし 種村 均 取締役会長 (社外取締役)	みやいけ よしひと 宮池 克人 代表取締役社長 CEO 兼 COO 最高経営責任者 (CEO) 兼 グループCEO 兼 最高執行責任者 (COO) 兼 グループCOO 兼 総合安全推進部担当	ふじい もとお 藤井 元生 取締役 常務執行役員 建設企画本部長	

組織体制

2021年7月1日現在



NEXCO中日本グループ

2021年4月1日現在

サービスエリア 中日本エクシス(株) (株)オアシスパーク 中日本ハイウェイ・リテール(株) 中日本ハイウェイ・アドバンス(株) 艾客思國際股份有限公司	維持修繕 中日本ハイウェイ・メンテナンス東名(株) 中日本ハイウェイ・メンテナンス中央(株) 中日本ハイウェイ・メンテナンス名古屋(株) 中日本ハイウェイ・メンテナンス北陸(株) (株)デーロス・ジャパン	トラックターミナル 北陸高速道路ターミナル(株)
料金収受 中日本エクストール横浜(株) 中日本エクストール名古屋(株)	車両管理 中日本高速オートサービス(株)	ICT (株)NEXCOシステムズ
交通管理 中日本ハイウェイ・パトロール東京(株) 中日本ハイウェイ・パトロール名古屋(株)	人材サービス NEXCO中日本サービス(株)	技術開発・調査・研究 (株)高速道路総合技術研究所
保全点検 中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京(株) 中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋(株) 中日本施設管理(株)	その他事業 中日本高速技術マーケティング(株) (同)NEXCO中日本インベストメント NEXCO中日本開発(株) 箱根ターンパイク(株) 中日本ファームすずなり(株)	保険代理店 (株)NEXCO保険サービス
		料金収受機械保守 ハイウェイ・トール・システム(株)
		海外事業 NEXCO Highway Solutions of America Inc. - A Subsidiary of NEXCO-Central - NEXCO-CENTRAL Philippines Inc. 日本高速道路インターナショナル(株) (JEXWAY)

連結子会社 23社

持分法適用関連会社 9社