



CSR報告書 2008

Corporate
Social
Responsibility
Report

経営理念

私たちの役割

私たちは、常に変革と向上を求め、安全・安心・快適で、時代をリードする高速道路空間を創出し、地域社会の発展と暮らしの向上、更に広く日本経済全体の活性化に貢献します。

私たちのめざす企業像

「良い会社で強い会社」をめざします。

私たちは、

- ・「良い会社」とは、約束を守る正直な会社、世の中の役に立つ会社、世間に信頼され、喜ばれる会社であり、従業員も家族も胸を張って誇れる会社
- ・「強い会社」とは、適正な利潤をあげ黒字を続ける会社

であると考えます。

「良い会社」になることにより、「強い会社」を実現します。

私たちの基本姿勢

1. お客様を第一にする
2. 衆知を集める
3. 現場にたって考え行動する
4. 変革を続ける
5. 約束を守る

●報告対象組織

- ・ NEXCO中日本(株)
- ・ 中日本エクシス(株) (NEXCO中日本の100%子会社) (※)
- サービスエリア (164箇所)

(※) 報告書中の数値データは、NEXCO中日本と中日本エクシス(株)の集計値です。

《グループ会社については2008年度分以降で順次対応予定》

●報告対象期間

- ・ 2007年4月1日～2008年3月31日の活動実績を中心に記載しております。ただし、一部の実績データについてはそれ以前のものや今後の方針についても記載しています。

●発行日及び次回発行予定

- ・ 2008年6月25日
- ・ 次回は2009年の発行を予定しています。

●参考にしたガイドライン

- ・ 環境省「環境報告ガイドライン (2007年度版)」

●お問い合わせ先

- 企画本部 経営企画部 経営企画チーム
- TEL 052-222-1620(代表)

●ホームページのURL

- ・ URL: <http://www.c-nexco.co.jp/>

項目		データ	備考
高速道路事業	営業延長	1,721km	2008.7.1現在
	利用台数	169万台/日	2007年度
	料金収入	6,043億円	
	建設中延長	456km	2008.7.1現在 上下線別で無人施設 16箇所含む
関連事業	サービスエリア	施設数	164箇所
		売上高	1,400億円 2007年度

目 次

はじめに

トップコミットメント	4
NEXCO中日本グループの事業概要	

特集

2007年度開通区間（新名神と圏央道）	8
新東名～世界をリードする高速道路システム～	10

マネジメント

CSR方針・推進体制	12
コーポレート・ガバナンス	12
グループ経営体制の構築	13
コンプライアンスの推進	14

環境報告

環境理念・環境基本方針	16
環境に対する取り組み内容（総括）	17
高速道路の役割と環境	18
・ 高速道路の役割	
・ 環境と高速道路の関わり	
地球温暖化抑制への取り組み	24
・ 交通渋滞対策の実施	
・ 高速道路のり面の樹林化	
資源の3Rの推進	34
・ 高速道路事業における取り組み	
・ 休憩施設における取り組み	
省資源・省エネルギーへの取り組み	42
技術開発の推進	46
化学物質の管理・対策	48
地域環境への配慮	49
地域景観への配慮	56

トピックス

①植物発生材のリサイクル	3 5
②廃食用油を維持管理車両の燃料に	3 6
③新技術『ランプ清掃が時速50kmで可能に』	4 6
④地域の自生種による再緑化	5 4
⑤世界遺産「白川郷合掌集落」への景観配慮	5 7
⑥お客様の声にお応えした改善事例	5 9
⑦安全・快適なドライブのための「気をつけガイド」	6 4
⑧社員派遣による「交通安全セミナー」	6 4

社会的報告

お客様	58
・ お客様第一の徹底	
・ お客様とのコミュニケーション	
・ CS（お客様満足度）の向上	
・ お得な料金割引制度	
・ 料金割引社会実験やTDM	
・ 周遊タイプの企画割引商品	
・ 安全の推進	
・ ETC普及促進	
・ 快適性の推進	
・ サービスエリア等のサービス向上	
・ 高速道路を活用した新たなビジネス	
・ ビジット・ジャパン対応	
国民の皆さま（株主）	74
・ 情報公開の推進	
・ IT化推進・情報セキュリティ対策	
・ IR活動	
・ 不正通行車両対策の強化	
・ 新直轄事業	
・ コスト削減	
・ アウトカム指標	
地域社会	78
・ 産業・観光の発展	
・ 施設の地域開放	
・ 地域との協働	
・ 災害時における迅速な支援・復旧対応を強化	
取引先	84
・ 公正な取引の推進	
・ 法令・社会規範の遵守	
・ 入札・契約情報の積極的な開示	
・ 環境への配慮	
・ お取引先との信頼関係	
社員	86
・ 新人事制度の本格的な実施・定着	
・ 多様性の尊重	
・ 適材適所の人材配置	
・ ワーク・ライフ・バランスの促進	
・ 社員の健康管理	
・ 人材育成の充実	
・ 健全な労使関係の維持	
・ グループ内の人事交流、人材育成の充実	
・ 労働災害ゼロを目指して	
国際社会	90
・ 諸外国との交流	
・ 国際会議への参加	
・ 諸外国からの視察受け入れ	
CSR懇談会	92
第三者コメント	94

私たちの役割

NEXCO中日本は、旧日本道路公団を含む道路関係四公団の民営化により、2005年10月1日に発足し2年半が経過しました。この間民間会社としての大要を整える一方、民営化の目的である着実な債務返済を行うとともに、コスト削減や事業のスピードアップに努め、効率的な事業執行を展開してまいりました。また一方、様々な料金割引やサービスエリアなどの多様なサービスのご提供を図るとともに、カード事業や旅行業など新規事業にも着手し、一層のお客様サービスの向上に努めてまいりました。

NEXCO中日本は、高速道路ネットワークを通じて、各地域を広域的に結び、地域間の連携と交流を促進しています。高速道路ネットワークは、例えば東海北陸道の全通による北陸経済圏と中部経済圏の連結など、日本の産業・経済・社会といった様々な分野において大きな活力を創出し、国の発展に大きく貢献します。

またNEXCO中日本の高速道路事業は、地域を単に点と線で結ぶのではなく、高速道路を含めた周辺景観もリデザインして、新たな国土形成の一翼も担っています。

今後も民営化の効果を十分に発揮し、グループ全体が一体となって、「お客様第一主義」のもと様々なことにチャレンジし、事業を通じて企業の社会的責任（CSR）を果たしていく所存です。

「良い会社で、強い会社」に

私たちのめざす企業像は、「良い会社で強い会社」です。

「良い会社」とは、約束を守る正直な会社、世の中の役に立つ会社、世間に信頼され、喜ばれる会社であり、従業員も家族も胸を張って誇れる会社です。お客様や地域社会など、会社を支えてくださる数多くのステークホルダー（利益共有者）に対し、本業を土台に企業の社会的責任（CSR）を進んで果たす会社です。

「強い会社」とは、適正な利潤をあげ黒字を続ける会社です。

ここで大切なことは、「良い会社」にすれば、必ず「強い会社」になれるということで、決して順序を逆にしてはなりません。両者の間に良い流れが生まれるとき、社会からの信頼と会社の収益とが循環して、名実ともに社会に役に立つ会社として成長できるようになるのです。

私たちの事業は大変公共性の高いものです。高速道路が一国の経済社会に及ぼす影響力や、建設し供用する時間の長さ、100年単位という将来を考えると、孫や曾孫やその先までをも考えて事業に携わる必要があります。「社会の公器」としての自覚なしに仕事をすることはできません。「安全・安心・快適」を追求し、「良い会社で強い会社」を実現することが、私たちグループの経営理念です。

「CSR報告書」への拡大・発展

NEXCO中日本グループでは、昨年初めて策定・公表しました「環境報告書」を、今年から「CSR報告書」として拡大・発展させることとしました。

これは従来の環境への取り組みを核としつつ、私たちの事業を通じて、お客様・国民の皆様、株主・投資家の皆様、地域社会、取引先、グループ会社も含めた社員など、ステークホルダー（利益共有者）に対し、いかにCSRを果たすかについて、方針と実績を報告するものです。

環境を重視した信頼性の高い、安全・安心・快適な高速道路空間の提供

高速道路事業においては、今後ネットワーク化を進めていきますが、新ネットワークは物流、人流、経済・

産業や広域観光など様々な分野に大きく貢献できるものと考えております。事業活動全般を通じて環境を重視し、信頼性が高く、安全・安心・快適な道路空間を提供していくことが重要であり、地域の期待に応じて事業のスピードアップ、新技術・新工法などによる事業費の削減にも力を注ぐ必要があると考えております。

また既存の路線においても、4車線化などの車線増設による渋滞緩和やスマートICの増設などの利便性の向上や事故多発箇所などの更なる安全対策、災害発生時の復旧体制の強化などに取り組むとともに、より迅速できめ細やかな道路交通情報の提供やサービスエリアのトイレの充実、ETCの普及・促進施策、企画割引などサービス向上にも力を入れてまいります。

関連事業におけるチャレンジ

関連事業においては、「より快適」「より便利」「より楽しい」サービスエリアの実現に向け、地域社会とも連携し、心のこもったサービスを提供してまいります。具体的にはコンビニエンスストアなどの導入拡大や、地域有名店などの地場感のある店舗の誘致や、地域の味覚が満載の「速弁（はやべん）」のようなオリジナル商品の開発を進めます。

さらに、サービスエリアでは、周辺地域のお客様にもっとご利用いただけるよう、新しいエリアづくり・店づくりを進めます。また、「エリア・コンシェルジュ」の全サービスエリアへの導入や、外国からのお客様のための外国語表記による案内の充実など、おもてなしの心でお客様をお迎えするサービス・企画を推進します。

また新規事業の分野では、新東名において新しいコンセプトのサービスエリアの事業化を進めるとともに、旅行業を積極的に展開するなど、新しいビジネスの企画や開発を推進してまいります。

「プレミアムドライバーズカード」については、他会社との提携などにより、更なるカードの魅力向上・会員向けサービスの充実に取り組み、一層入会促進を

図ってまいります。

やりがいの向上とチャレンジ精神

社内での取り組みとしては、グループ発展の鍵である人材育成に力を注ぎ、社員のやりがいを向上させ、チャレンジ精神豊かな職場風土を作ってまいりたいと考えております。このため、グループ会社間の人事交流を進め、教育研修を盛んにします。また働き方の多様性を尊重し、女性、障がい者、高齢者の活躍の場を拡大し、環境づくりに取り組んでまいります。

グループ経営計画「チャレンジV」

私たちの経営計画は、「チャレンジV」を策定して、5ヶ年計画としており、CSR報告書はこの経営計画の進捗報告でもあります。

私たちが「良い会社」を目指し、日々取り組んでいる状況をご覧いただき、忌憚ないで意見を頂戴できれば幸いです。



代表取締役会長CEO

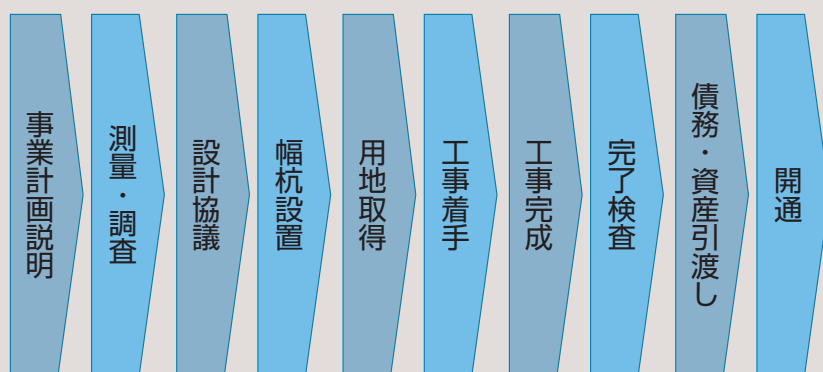
穴野 弘典

■ 高速道路の建設

地域の期待に応え、安全と品質を確保し、環境保全、コスト削減を図りつつ、早期開通に努めています。
(建設延長：456km)



整備の流れ



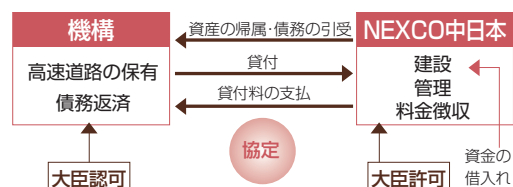
■ 会社の事業スキーム

【民営化の目的】

- 約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
- 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担で建設
- 民間ノウハウの発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスを提供

高速道路事業

高速道路事業は、公共性の高いインフラであることから、高速道路株式会社法などの法令に基づき、運営されております。高速道路の管理・運営や建設事業の基本的な事項については、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と協定を締結し、建設した高速道路資産を機構に債務とともに引き渡すとともに、同資産の貸付を受け、その貸付料を支払うスキームで運営しています。



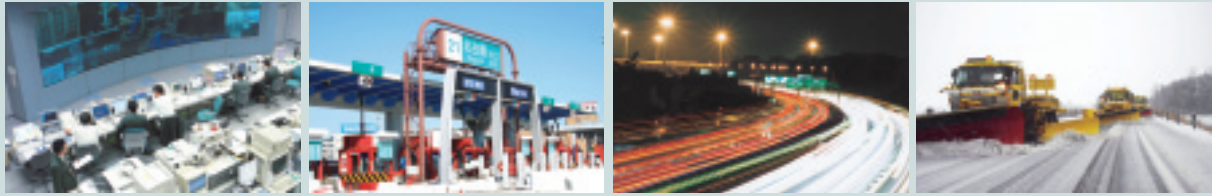
関連事業

サービスエリアの運営やカード事業・旅行業などの新規の事業については、NEXCO中日本の経営責任のもとで展開しています。



■ 高速道路の保全・サービス

沿線地域の皆さまの生活を支える高速道路を24時間365日「安全」「安心」「快適」に管理・運営しています。(管理延長：1,721km、228料金所)



料金収受業務



グループ会社
中日本エクスートル横浜(株)
中日本エクスートル名古屋(株)

交通管理業務



グループ会社
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)

保全点検業務



グループ会社
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)

維持修繕業務



グループ会社
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)

関連事業

● サービスエリア事業

「より快適」「より便利」「より楽しい」サービスエリアを実現して参ります。



(休憩施設数：164箇所)

グループ会社 中日本エクシス(株)

● 新事業

高速道路を活用したビジネスとして、様々な新たなサービスをお客様に提供しております。



● カードサービス

プレミアムドライバーズカードを通じて、会員サービスの拡充に努めて参ります。



上記以外のグループ会社

● 人材サービス・不動産事業など

NEXCO中日本サービス(株)

● トラックターミナルの運営、管理

北陸高速道路ターミナル(株)

● 基幹システムの運用管理

(株)NEXCOシステムズ

● 技術の調査、研究及び開発

(株)高速道路総合技術研究所

● 保険代理店事業

(株)NEXCO保険サービス

● 料金収受機械保守

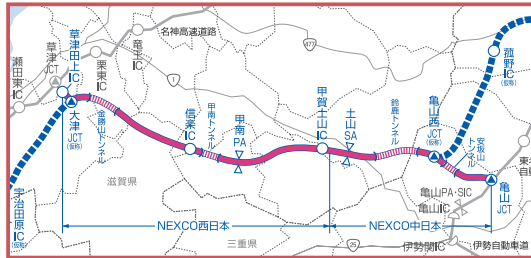
ハイウェイ・トール・システム(株)

2007年度開通区間

新名神高速道路

亀山JCT～草津田上IC (49.7 km)

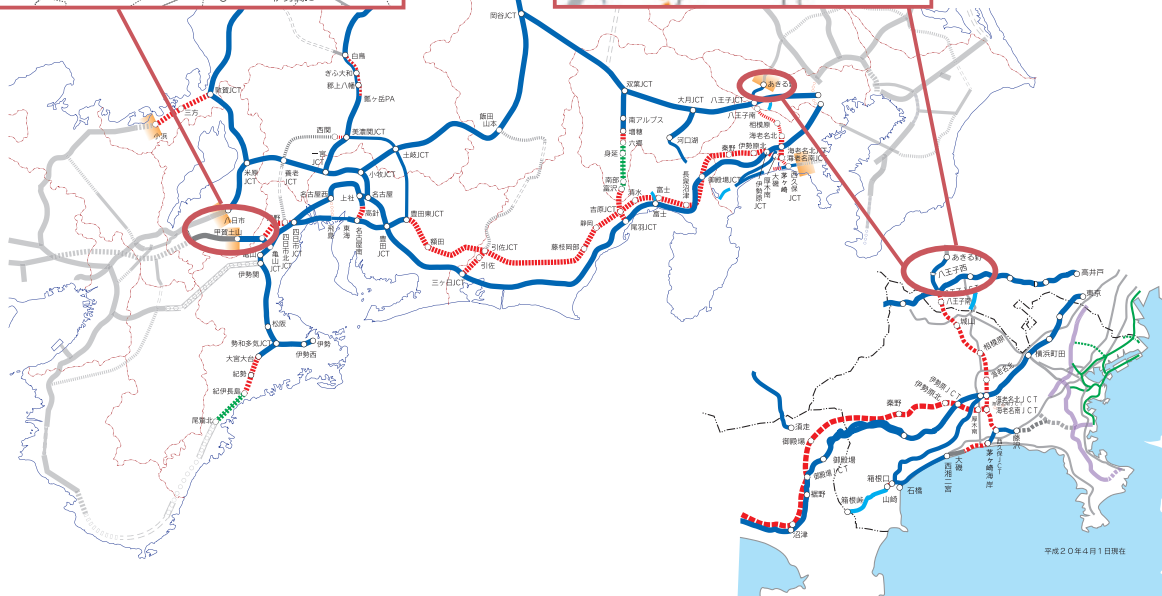
2008年2月23日 (土) 開通



首都圏中央連絡道路 (圏央道)

あきる野IC～八王子JCT (9.6 km)

2007年6月23日 (土) 開通



環境配慮事例

新名神 開通によるCO₂削減効果は、**年間約20万t**と試算 (伊勢神宮の森5,410haの約3.5倍)



盛土のり面の樹林化



地域性苗木の植樹



ソーラー発電



建物の屋上緑化

圏央道



遮音壁の景観



周辺色彩に配慮した柵



小動物侵入防止対策



汚れにくいタイル

お客様の利便性向上

新名神

■ 所要時間の短縮

新名神（亀山JCT～草津田上IC）の開通により、現在の名神高速道路と比較すると、草津JCTから豊田JCT間の距離が約34km、所要時間が約20分短縮されます。



■ 降雪による影響が減少

名神高速道路の関ヶ原付近では「ゲリラ雪」と呼ばれる突発的な大雪の影響による通行止め及び交通規制が多発しています。

新名神高速道路はこうした雪の影響を受けにくい区間を通過するため、名神高速道路の迂回路としての活躍が期待されます。

また、名神高速道路の集中工事、重大事故及び地震災害時の代替道路として大きなリダンダンシー効果を発揮します。



■ 周遊観光圏の拡大、国際観光拠点の魅力向上

京都、高山など国際的にも魅力の大きい観光地では、外国人観光客が年々増加しており、これらを巡る周遊観光ツアーも多くなっています。一方、三重県南部地方は伊勢などの豊富な観光資源を有するものの、現在は、海外からのツアーは少ない状況です。

新名神の開通で、例えば、伊勢は京都から1日行動圏内となり、京都からの日帰りツアーが可能となります。これにより、京都観光の魅力の向上、三重県南部の観光客の増加、更にこれらの相互作用により、外国から日本への観光客の増加などが期待できます。

■ 周辺路線の渋滞対策

新名神の開通に伴い、東名阪の四日市JCT～亀山JCT間や東名の岡崎付近で渋滞が増加しています。渋滞対策として、東名阪では付加車線の設置などを進めるとともに、新東名の豊田東JCT～引佐JCT間及び新名神の四日市JCT～亀山西JCT間の早期開通に向けた取り組みを実施中です。



圏央道

■ 医療・救急への貢献

圏央道の開通に伴い搬送可能な病院の選択肢が増加し、救急医療体制の構築を支援しています。

例えば、秋川消防署では、あきる野市、日の出町、檜原村を管轄しており、2006年の搬送件数全4,303件のうち、圏央道を利用する可能性があるのは721件（約2割）で、開通後2ヶ月間で、あきる野IC周辺で発生した患者を圏央道・中央道経由で都心の病院に約10件搬送しました。

■ ETC時間帯割引の導入

圏央道は、これまでETC時間帯割引の対象外でしたが、八王子JCT～あきる野IC間の開通に合わせ、ETC時間帯割引（深夜割引・早朝夜間割引）を導入しました。

また、料金割引社会実験として、ETC車を対象に圏央道全線利用割引（3割引）や中央道（高井戸方面）圏央道全線利用割引（一律300円割引）を実地しています。

詳しくはHP参照 [Web](#)

新東名～世界をリードする高速道路システム～

新東名を単に現東名高速道路の補完機能に留めることなく、今後の社会、経済の動向を踏まえ、日本の最先端技術を活用した将来の道路交通システムを具現化する場として展開して行くことを重要事項と捉え、わが国が世界に誇るべき社会資本である新東名において、「世界をリードする高速道路システム」を構築するため、新東名リーディングプロジェクト推進委員会を設置し、組織横断的に総力を挙げて検討しています。

基本コンセプト

人、車、道路が協働する「世界をリードする高速道路システム」を構築し、地域の活性化と暮らしの向上、延いては日本全体の発展に貢献することを目指します。

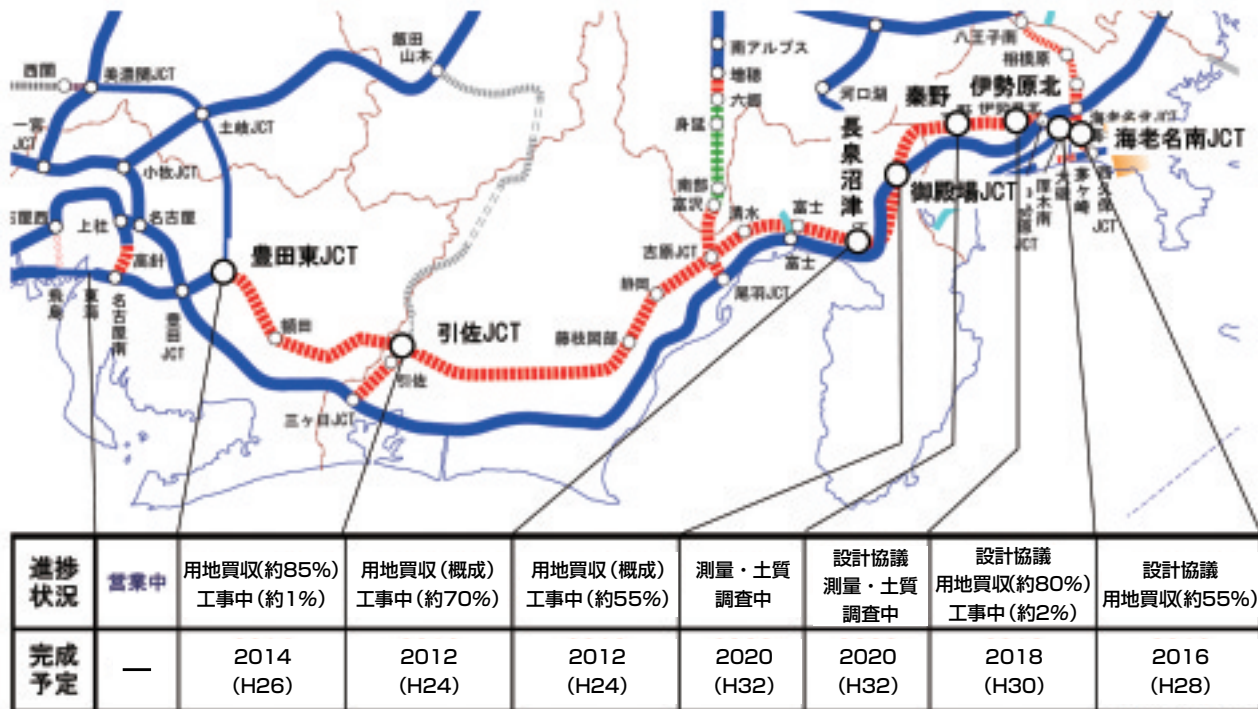
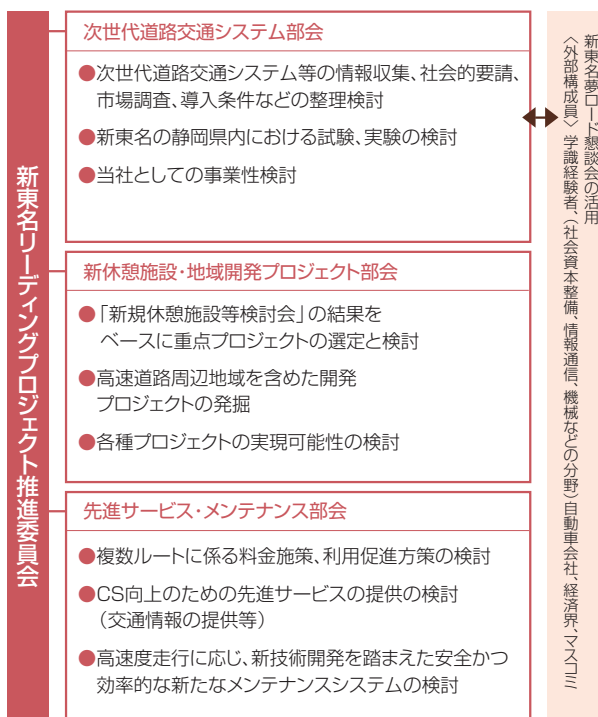
目指すべき方向性

21世紀を迎え、人口減少や少子高齢化の進展、地球環境問題の深刻化、経済のグローバル化、地域間格差の顕在化など、我が国を取り巻く社会経済情勢は大きく変化しております。

今後、持続的な発展を図るには、こうした複雑かつ多様なテーマに的確に対応していく必要があり、以下のテーマに重点的に取り組むこととします。

- 安全・安心の実現
- 環境への対応
- 多様なライフスタイルの実現
- 活力ある社会の実現

推進体制



2008年3月現在

実現するサービスのイメージ(案)

●高速道路

新東名高速道路では、交通事故の削減やCO₂排出量の削減などの環境負荷軽減、定時性の向上などを目

指して、自動車、情報通信、建設等さまざまな分野の最先端技術を適用しています。



短期(全線開通時(2020年)までに開始する主なサービス): 黒字
長期(全線開通時(2020年)以降に開始する主なサービス): 赤字

●休憩施設

新東名高速道路の新規休憩施設では、基本機能の拡充に加え、次世代高速道路に相応しい先進技術の活

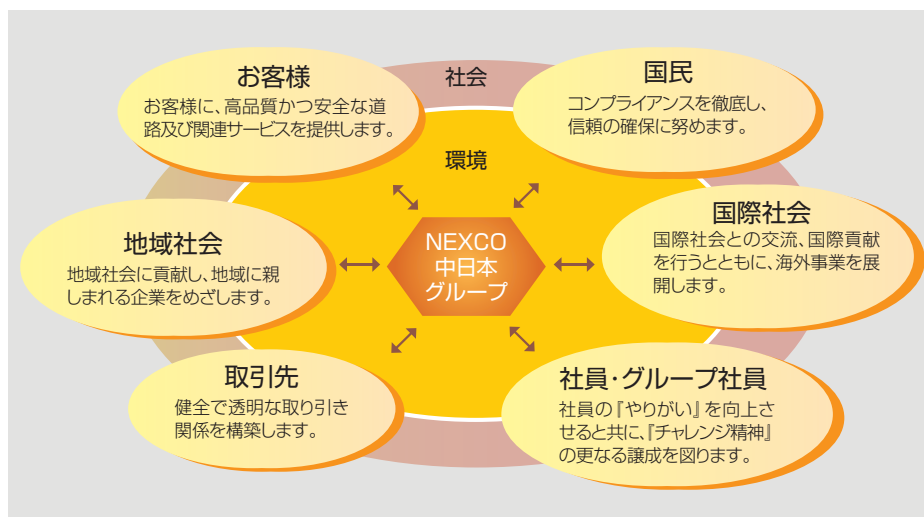
用、環境への積極的な配慮を盛り込んでいます。



CSR方針・推進体制

当社のCSRの基本方針

NEXCO中日本グループの事業を通じて、お客様・国民の皆様、株主・投資家の皆様、地域社会、取引先、グループ会社も含めた社員など、ステークホルダー（利益共有者）に対し、CSR（企業の社会的責任）を果たします。



CSR推進体制

CSR戦略会議（議長：代表取締役会長CEO）のもと、3つの委員会にて当社のCSRの推進を戦略的に展開していく体制を構築しています。



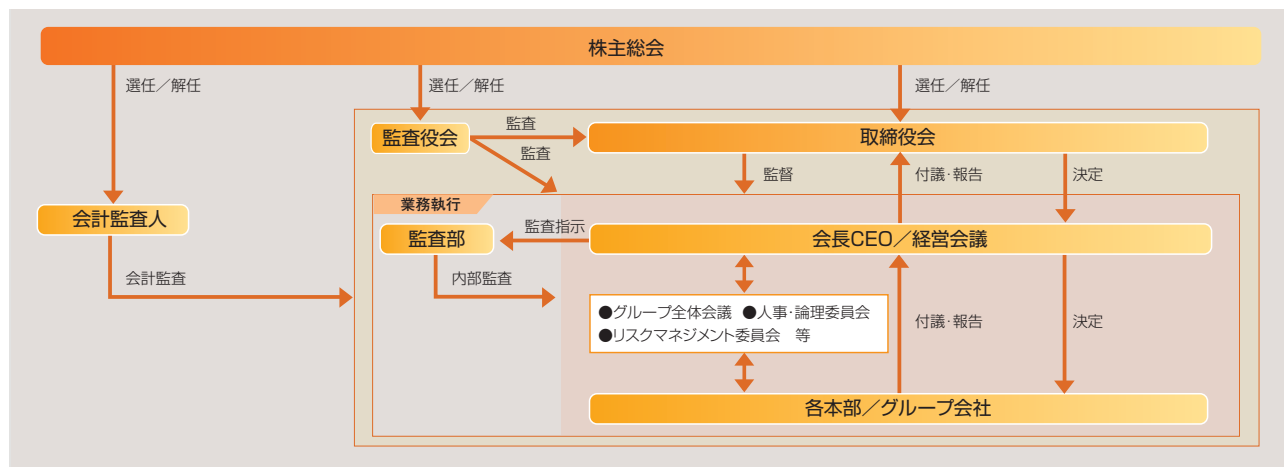
コーポレート・ガバナンス

ガバナンス体制

定例の取締役会を月1回開催し、重要事項について決定するとともに、取締役の職務執行状況を監督しています。併せて、取締役会の機能強化と経営効率の向上のために、全取締役、常務執行役員等をメンバーとする経営会議を月2回開催し、重要事項について審議しています。

また、2007年6月からはグループ全体に影響する全社執行方針の決定・情報共有のほか、グループ全体として共有すべき情報の伝達、確認などのため、全取締役、執行役員等にグループ会社の社長等を加えたグループ全体会議を定期開催しています。

なお、監査役はこれら全ての会議に出席しています。



内部統制システム

会社法及び会社法施行規則の規定に基づき、2006年5月に「業務の適正を確保するための体制に関する基本方針」を策定し、この方針に基づき各種内部統制

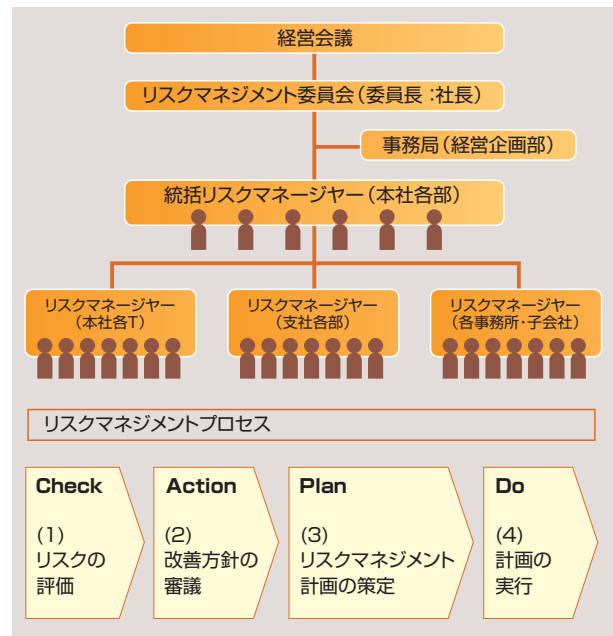
システムを整備しています。

各種内部統制についてはHP参照 [Web](#)

リスクマネジメント体制

NEXCO中日本グループのリスクマネジメント体制は、リスクマネジメントの全社横断の統括組織としてリスクマネジメント委員会を設けるとともに、社内各部署にリスクマネージャーを配置し、(1)リスクの評価 (2)改善方針の審議 (3)リスクマネジメント計画の策定 (4)計画の実行 の4段階のサイクルにより、当社グループを取り巻くリスクの把握・変動及びリスク対策などを体系的かつ継続的に評価・対応することができる仕組みを構築しております。

今後ともNEXCO中日本グループを取り巻くリスクについて、全社的な視点によりPDCAサイクルを実施することにより、合理的かつ最適な方法でリスクを管理してまいります。



2008年度からグループ会社へのリスクマネジメントシステムの導入も開始します。

グループ経営体制の構築

グループ管理体制の構築

グループ管理体制について、2007年4月にグループ会社管理規程を制定し、グループ全体のガバナンス体制を強化しています。

維持管理4業務の子会社化

高速道路事業の根幹をなす維持管理4業務（料金収受、交通管理、保全点検、維持修繕）について、2007年度中にグループ化の作業を進め、2008年度よりNEXCO中日本グループ子会社10社による維持管理業務の実施体制がスタートしました。

維持管理業務は、お客様に安全、安心、快適で信頼さ

れる道路サービスを提供するために不可欠な業務です。グループ経営の導入によってNEXCO中日本グループ全体が使命感を共有し、お客様サービスの向上に努めます。また、業務のノウハウをグループに蓄積、活用することで、業務の一層の効率化を図ってまいります。

2008年度はグループ経営元年

2007年度までにグループ化が完了し、NEXCO中日本グループは当社及びグループ会社17社、合計18社・約9,000人となりました。

これにより、2008年度を「グループ経営元年」と

位置付け、グループ全体で経営理念・経営方針を共有するとともに、各施策を一体的に進めることにより、本格的なグループ経営を推進します。

(P7事業概要参照)

コンプライアンスの推進

取り組みの基本姿勢

コンプライアンスの推進は、当社がめざす企業像である「良い会社で強い会社」の実現に向けて必要不可欠なものと認識し、日々取り組みを行っています。「コンプライアンス」という言葉についても、単に「法令遵守」と捉えるのではなく、当社に求められている「社会的要請へ適切に対応」することと捉え、積極的に社会的責任を果たし、お客様に支持していただける会社を目指

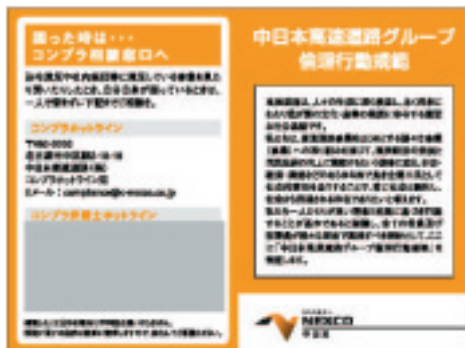
します。

当社の前身である日本道路公団の時代に「橋梁談合事件」が発生し、国民の信頼を大きく損なったことから信頼回復に向け、取り組みを行う必要があります。あらゆる不正行為を根絶し、透明で健全な経営を実現するために、「コンプライアンス」の推進が不可欠です。

具体的な取り組み

「グループ倫理行動規範」の制定

2005年12月に全ての役員及び社員が様々な局面で実践すべき指針として、「中日本高速道路株式会社倫理行動規範」を制定しましたが、2007年8月に、これをグループ全体の指針として拡充したグループ倫理行動規範を制定しました。規範の内容は、社内電子掲示板により役員及び社員に周知するとともに、携帯カードも作成し、全社員に配布しました。



「コンプライアンス・マニュアル」の作成

2006年11月に「コンプライアンス・マニュアル」を作成し、社内電子掲示板により周知をしていましたが、さらなる周知及び遵守の徹底を図るため、2007年10月の改訂を期に「冊子版」を作成し、全社員に配布しました。



国連グローバル・コンパクトの支持・実践

「国連グローバル・コンパクト」が掲げる人権・労働・環境・腐敗防止に関する10原則を支持し、企業戦略の策定や日常業務等の場面で実践していきます。（2008年夏参加予定）

外部有識者による講演会の開催

コンプライアンスに関する様々なテーマについて弁護士などの外部有識者による講演会を開催するとともに、他の企業を訪問し先進事例を伺い幅広い知識や事例を修得し、意識の啓発を図っています。

職場での意見交換の実施

有識者などの話を聞くだけの受身の姿勢に留まるのではなく、各職場でコンプライアンスに関する意見交換を実施し、「自ら考え、実践する」ことを目指した取り組みを続けています。

社内報への連載

2007年2月から社内報に『コンプライアンスの基礎知識』と題して連載を開始し、社員のコンプライアンス意識の啓発を図っています。



社員教育

各種社員研修において、「コンプライアンス」に関する講義枠を設け、担当社員による講義を実施しています。また、独占禁止法、官製談合防止法等の業務に関係の深い法律の研修会を行うなど、様々な機会を活用してコンプライアンス意識の浸透・定着を図るべく取り組んでいます。

コンプライアンス意識調査

これらのコンプライアンスに関する一連の取り組みを通じて、社員のコンプライアンス意識がどのように変化したか、年に1回、全社員に対してアンケート調査を実施し、状況をモニタリングするとともに、効果的な取り組みを検討・策定するための参考としています。

グループ全体における取り組み

『グループ倫理行動規範』の制定後、子会社・関連会社などのグループ会社においても、コンプライアンス関連規程類の制定、コンプライアンス

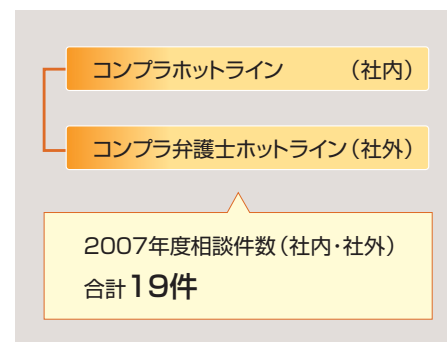
相談窓口の設置などの推進体制の構築を行っています。

コンプラホットラインの設置

2005年10月から相談窓口として「コンプラホットライン」を開設し、コンプライアンスに関する通報・相談を通じて、高度な倫理観の確立や社内秩序・規律の保持、不祥事の未然防止を図っています。このホットラインは、公益通報者保護法の趣旨を踏まえ、派遣社員や取引先など当社の社員以外からも通報・相談を受け付けており、通報等に関する秘密は厳重に管理し、通報等したことを理由に不利益な取扱いを受けることがないようにしています。

また、社外相談窓口として「コンプラ弁護士ホットライン」を開設し、より安心して相談ができる環境を整えています。

グループ会社においても、各々、社内・社外の相談窓口を順次設置しているとともに、当社の「コンプラホットライン」「コンプラ弁護士ホットライン」においては、グループ会社社員からの通報にも対応しています。



コンプライアンス違反事案とその対応(2007年度)

●社員の酒気帯び運転による物損事故

2007年9月に、当社社員が酒気帯び運転で物損事故を起こしました。同年1月にも同様の事故が1件発生しており、同種の事故が再発した事実を当社では極めて深く受け止めております。

事故を起こした社員への懲戒処分はもとより、講習会・講演会の実施による意識啓発、アルコール・チェッカーの全社員への配付、運転前のアルコールチェックなど、再発防止に向けた取り組みを徹底して行い、二度と類似の事案を起こさせません。

●社員の給与データの無断持ち出し

他社から出向していた給与事務担当の社員が、出向元会社への異動後も全社員の給与データを無断で持ち出し、自らのパソコンに保管していたことが判明しました。

社外への流出はなかったとはいえ、当該データがその業務を取り扱う社員によって不正に持ち出され、関係部署以外に流出したことを重く受け、講演会等の実施による意識啓発、注意喚起を行うとともに、取扱マニュアルの制定、情報システム面での対応など、再発防止策の策定及び実施について取り組んでいます。

環境理念・環境基本方針

以下の環境理念及び環境基本方針のもと、地球環境との共生の実現にむけて、環境への取り組みを推進してまいります。

環境理念

高速道路ネットワークを早期かつ効率的に整備し、安全で安心できる高速道路空間を確保し、お客様がより多くの機会にご利用いただけるよう質の高いサービスを提供することにより、都市や地域の社会・経済活動や日常生活の基盤を支えています。

このような事業活動を通じて、渋滞の解消などにより地球温暖化を抑制するとともに、資源の3R(リデュース(抑制)・リユース(再利用)・リサイクル(再生使用))を推進し、環境負荷低減と地域環境への配慮に努めて参ります。

環境基本方針

地球温暖化抑制への取り組み

高速道路ネットワークの整備やETCの普及促進に努め、都市圏の渋滞解消や物流の円滑化により、地球温暖化の抑制に貢献します。

資源の3R推進

循環型社会形成のため、資源の3R推進に努め環境負荷を低減します。

地域環境への配慮

あらゆる事業活動を通じ、騒音・大気などの道路周辺環境への負荷低減に努めます。また、地域の動植物の生息・生育環境への影響を極力減らすエコロード(自然環境に配慮した道づくり)を推進します。

お客様や地域の皆様とともに

お客様や社会との環境コミュニケーションを大切にし、地域との連携を進めます。



東名 富士川橋と富士山

環境に対する取り組み内容(総括)

日本の経済活動を支える高速道路事業は、その事業活動により、例えば建設段階では山間地の自然環境に少なからず影響を与えることやネットワーク化の進展による交通量の増大など、一面的には環境に負の影響を与えることとなりますが、自動車が一般道路から高速道路に転換することによる環境改善効果、産業経済の強化・効率化等による効果は多大なものがあります。

しかしながら、その影響範囲は極めて広範囲となり、すべてを定量的に把握することは困難な面があります。

今回の報告書では、現時点で各施策について把握できた項目を、取りまとめたものです。

当社としては、設計・施工の各段階で大気・騒音、景観、動植物生態系に配慮し、事業全体の活動を通じて、渋滞対策、資源の3R等に取り組み、良好な環境の維持保全に努めるとともに、今後ともできるだけ幅広く環境への影響やコストを定量的に把握していきたいと考えます。

主な取り組み事項	単位	2007		自己評価	2008計画値	長期計画値(2012)	頁
		目標値	実績値				
・交通渋滞対策の実施							
高速道路網の整備 (早期開通へ努力)	km	35km	28km(※1)	△	35km	258km (累計)	26
ETC利用率	%	74%	74.6%	○	76%	80%	28
工事渋滞の削減	工事車線 規制時間	前年度 59以下	67(※2)	△	前年度以下	毎年度 前年度以下	32
・高速道路のり面の樹林化	樹林化 面積比率 (対象1,300ha)	90% (累計1,173)	96% (累計1,247)	○	97% (累計1,261)	100%(※3) (累計1,300)	33
・資源の3Rの推進							
発生土の有効活用(※4)	再利用率	長期計画値以上	98%	○	長期計画値以上	95%以上	34
アスファルト・ コンクリート塊(※4)	再資源化率	長期計画値以上	99.9%	○	長期計画値以上	98%以上	34
コンクリート塊(※4)	再資源化率	長期計画値以上	99.8%	○	長期計画値以上	98%以上	34
建設発生木材(※4)	再資源化・縮減率	長期計画値以上	99.2%	○	長期計画値以上	95%以上	34
建設汚泥(※4)	再資源化・縮減率	長期計画値以上	98.4%	○	長期計画値以上	95%以上	34
使用済み通行券	リサイクル率	100%	100%	○	100%	100%	34
休憩施設における 資源ごみのリサイクル率	リサイクル率	98.9%	99.3%	○	99.5%	100%	37
休憩施設内のレストラン厨房 排水処理を滞留式グリーストラップ からバイオ式へ取替え	取替え率 (累計)	85% (累計145基)	85% (累計145基)	○	91% (累計154基)	100% (累計170基)	40
業務用一般車両	低公害車台数	472台	472台	○	100%	100%	41
エコショップ	展開店舗数	18店舗	18店舗	○	累計 38店舗	累計 65店舗	44
・化学物質の管理・対策							
アスベスト対策	アスベスト対策 必要面積率 (対象12,341m²)	64% (7,861m²)	64% (7,861m²)	○	100% (12,341m²)	—	48
ディーゼル車排ガス	NOx・SPM法区域 内対象車両 (対象台数203台)	174台 (86%)	181台 (89%)	○	182台 (90%)	203台(※5) (100%)	49
・営業中の高速道路からの騒音対策							
遮音壁の設置	設置延長	881km	878km(※6)	△	882km	900km	50
高機能舗装の設置	設置率 (対象6,300km車線)	73% (4,569km車線)	72%(※7) (4,564km車線)	△	74% (4,683km車線)	83% (5,198km車線)	50

※1：東海北陸道 飛騨清見～白川郷(25km)については、難工事のため、開通時期を2008年7月5日に延期することとなりました。一方新名神亀山JCT～甲賀土山(19km)を前倒しで開通させました。

※2：北陸道・中央道・小田原厚木道路等の舗装補修、ジョイント緊急点検並びに取替工事による。

※3：2010年度において完了予定。

※4：2007年度完了工事における工事全体数が対象。

※5：2011年までの目標値

※6：騒音測定結果及び地元協議等による設置延長の減

※7：5ヶ年計画の事業調整による減

■ 高速道路の役割と環境

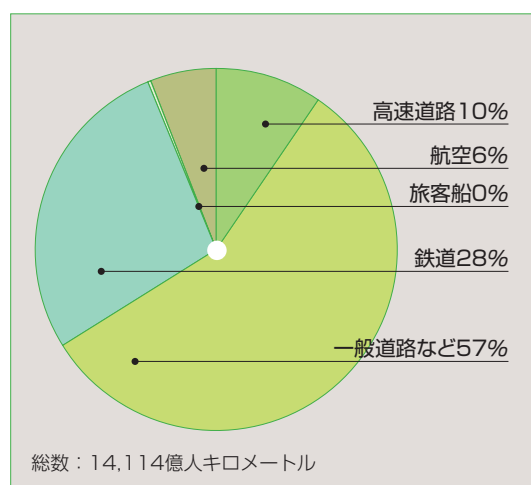
高速道路は、地域間の時間距離の飛躍的短縮など交通機能の向上を通じて、地域間相互の交流や都市交通の円滑化、沿線地域の産業の活性化、広域的な都市圏の形成、行動圏の拡大による日常活動の活発化、空港・港湾など他の交通インフラとの有機的結合による人・モノ・情報の流れの円滑化など、我が国の社会経済活動の根幹を支える社会基盤となっています。

高速道路空間は、路面やトイレ、売店などの施設を除いて緑化されています。その緑地面積も大きく、国土や地域の自然の再形成や環境の保全にも貢献しています。

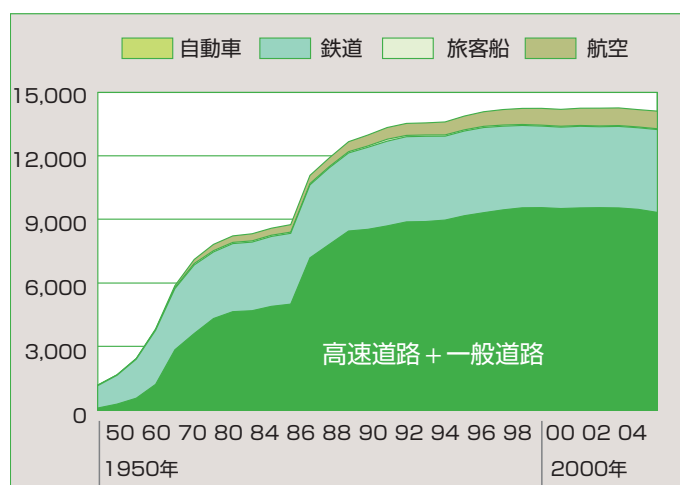
さらに高速道路の事業を進めるにあたっては、人と自然、地球に優しい道路環境の形成に積極的に関与しています。

■ 高速道路の役割

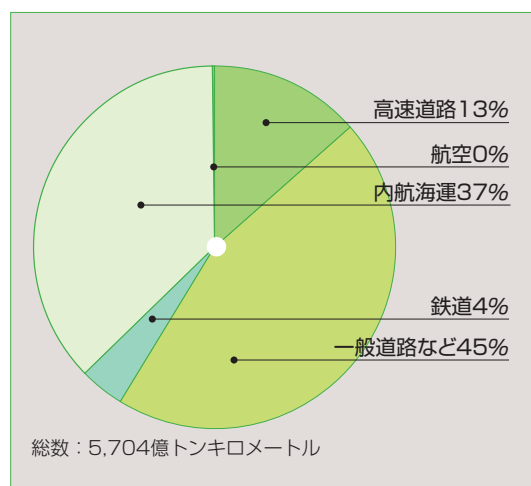
高速道路の総旅客輸送量に占めるシェアは10%、総貨物輸送量に占めるシェアは13%で物流の流れに大きく寄与しています。



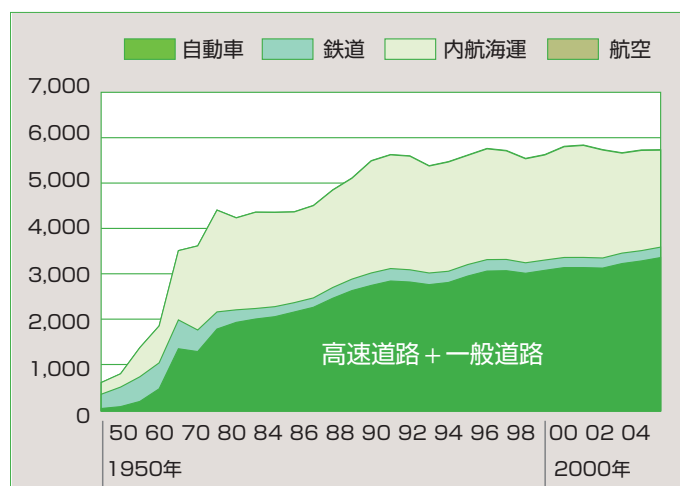
総旅客輸送量に占める全国的高速道路シェア (2005年度)



国内旅客輸送・輸送機関別推移 (人キロベース)



総貨物輸送量に占める全国的高速道路シェア (2005年度)



国内貨物輸送・輸送機関別推移 (トンキロベース)

※1 高速道路は2005年度道路交通センサス(平日)をもとに推計、その他は国土交通省「陸運統計要覧」による。

※2 1987年度からは軽自動車を含む数値になっている。

■ 環境と高速道路の関わり

CO₂排出量については、2008年～2012年の5年間平均で1990年水準から6%削減させることとした京都議定書(2005年2月)の発効をうけて、同年4月に「京都議定書目標達成方針」が閣議決定されました。

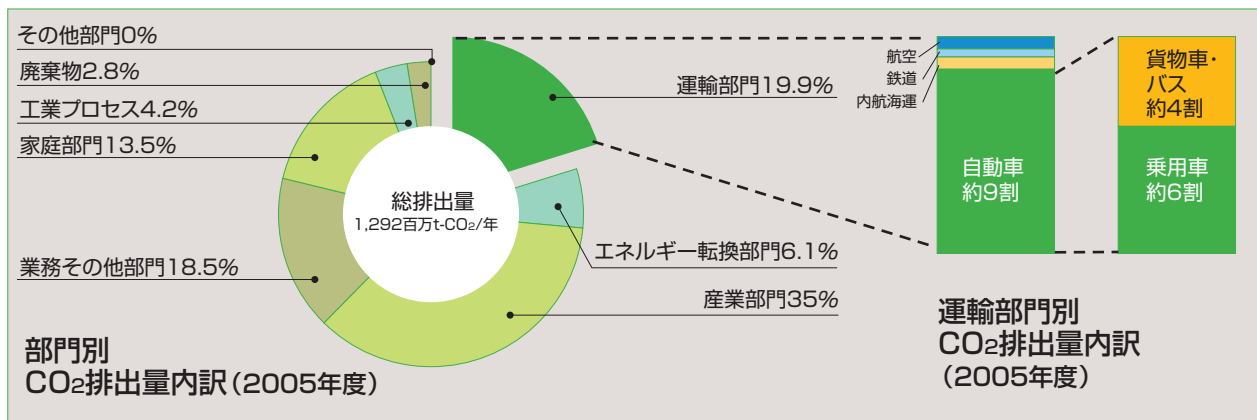
日本の全CO₂排出量のうち約2割が運輸部門で占めており、さらにこのうち約9割(227百万t-CO₂)が自動車交通から排出されています。

「地球温暖化防止のための道路政策会議報告」(2005年12月国土交通省道路局)によれば、『自動車交通からのCO₂排出量は自動車単体の燃費向上や渋滞解消による速度向上等により、1997年から微減傾向となっていますが、今後とも様々な観点からの努力を続けていかなければ、再度増加傾向に逆戻りする恐れ

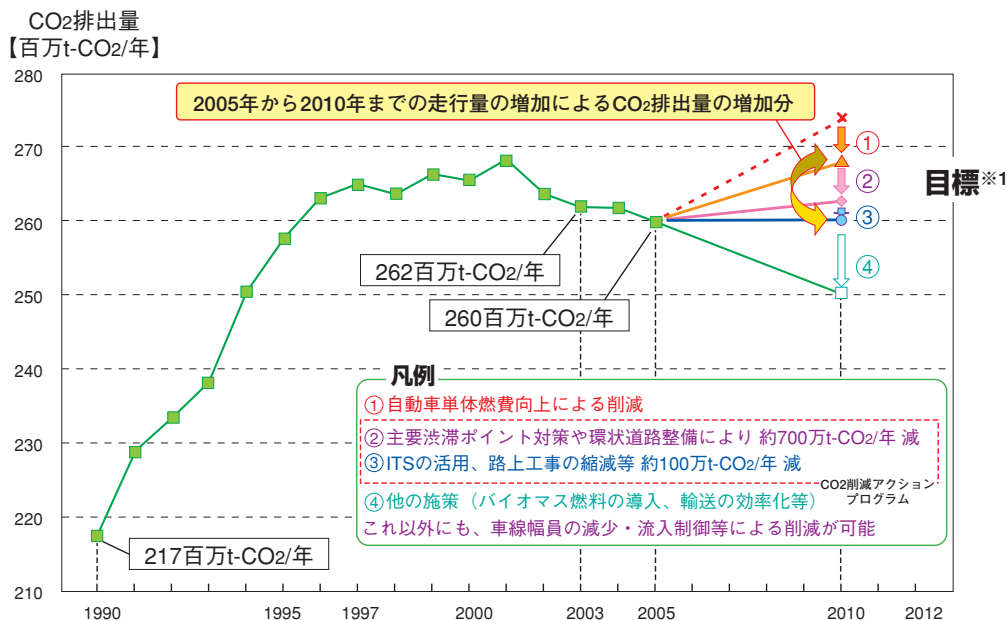
があります。具体的には、2010年までに経済状況の変化及び道路整備等の要因により、自動車交通全体の走行量(台・km)は全体で約3%増加すると見込まれており、その結果、CO₂排出量は約800万t-CO₂/年増加すると推定されます。

このような状況の中で、今後、主要渋滞ポイント対策や環状道路整備により約700万t-CO₂/年の削減、及びITS(Intelligent Transport Systems:高度道路交通システム)の活用促進や路上工事の縮減等により約100万t-CO₂/年の削減を図り、今後少なくとも自動車交通からのCO₂排出量が増加しないよう政策を進めるべきである。』とされています。

●自動車交通からのCO₂排出量



出典：国土交通省道路局HP



※1 目標：京都議定書達成計画の目標

※2 2005年のCO₂排出量は過去5年(2000年～2004年)の値よりトレンドで推計温室効果ガスインベントリオフィス(GIO)、2006年8月30日公表値を用いて作成

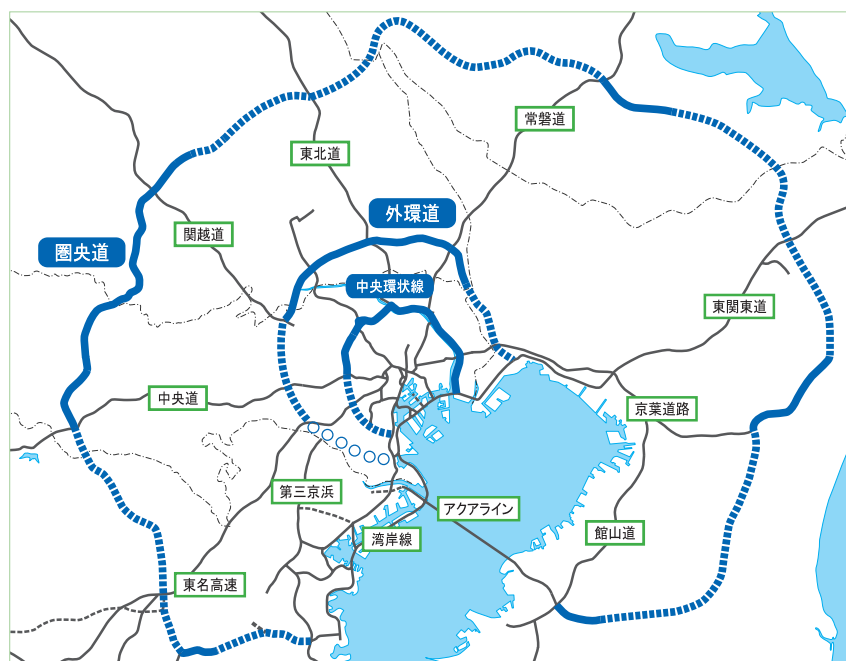
事例1 首都圏・中部圏の都市圏環状道路の整備による 都市交通の円滑化・広域的な都市圏の形成

都市圏の環状道路の整備により、首都圏や中部圏の都市圏交通の分散・緩和が図られるとともに、秩序のある都市圏域の形成が図られます。

凡例

— 営業中 --- 計画・整備中 ○○○ 調査中

■ 首都圏



■ 中部圏



事例2 東海北陸道全通による時間・距離短縮、世界遺産『白川郷』へのアクセス向上など、地域間交流の向上

一宮JCTから小矢部砺波JCT間では、北陸道よりも東海北陸道での利用が、走行距離で約65 km短縮となり、大型車の場合、時間で約35分、小型車（普通自動車等）で約15分の短縮となります。

また、料金においても、名古屋ICから富山ICのご利用の場合、北陸道ルートよりも普通車で850円安くなります。

時間・距離・料金短縮効果



※所要時間の算定：高速道路の規制速度をもとに算出
※（ ）は小型車

大気環境効果

CO₂の排出量の削減

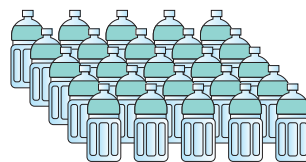


3.4万t/年 (※1)

- 森林面積3,210haに相当
- 兼六園の約290倍に相当

※1 森林の二酸化炭素吸収量は、10.6t-CO₂/ha・年として換算
(出典)土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイドンス (優良手法指針)

SPM^(※2)の削減量



6.5万t/年 (※3)

- 500mlペットボトル
約6.5万本に相当

※2 浮遊粒子状物質
※3 500mlペットボトル1本は、SPM約100gとして換算

NO_x^(※4)排出量の削減



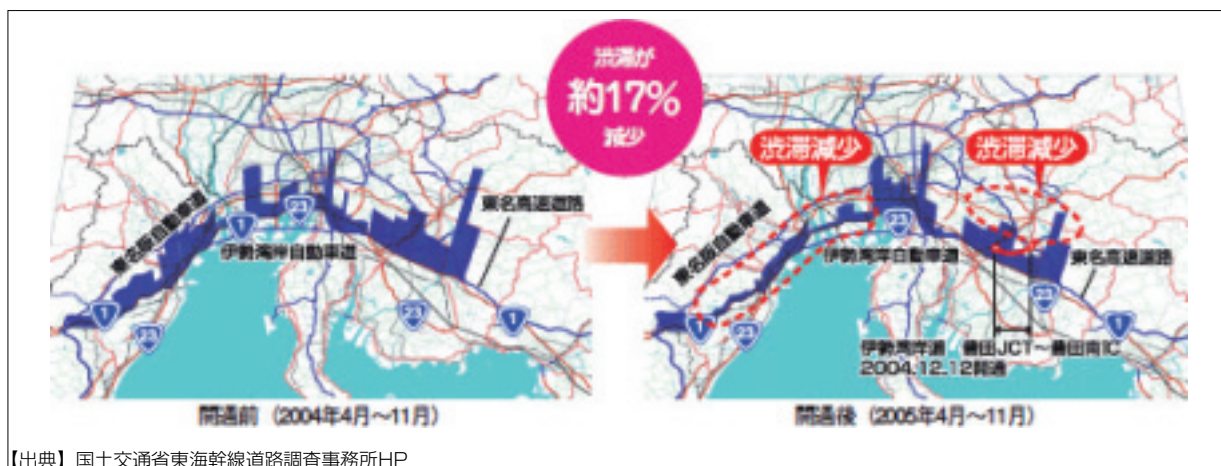
111t/年 (※5)

- 大型車約97万台の
年間排出量に相当

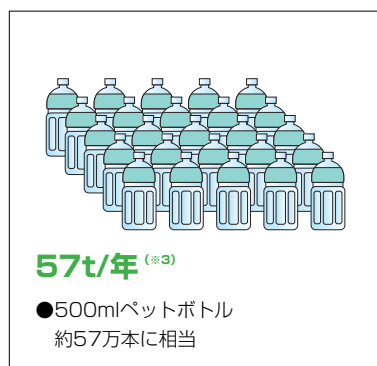
※4 窒素酸化物
※5 大型車が40km/hで平均走行距離（約26km）を走行した場合に排出するNO_x量に換算（4.4g/km・台）
(出典) 高速道路便覧2007、H17年度道路政策評価通達集)

事例3 伊勢湾岸道による中部国際空港や名古屋港へのアクセス強化

伊勢湾岸道が東名から東名阪道までつながったことで、国道23号など一般道路の渋滞が約17%減少しました。

CO₂の削減量

※1 森林の二酸化炭素吸収量は、10.6t-CO₂/ha・年として換算
(出典)土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス
(優良手法指針)

SPM^(※2)の削減量

※2 浮遊粒子状物質
※3 500mlペットボトル1本は、
SPM約100gとして換算
(出典)東京都環境局 自動車公害対策部

NOx(※4)の削減量

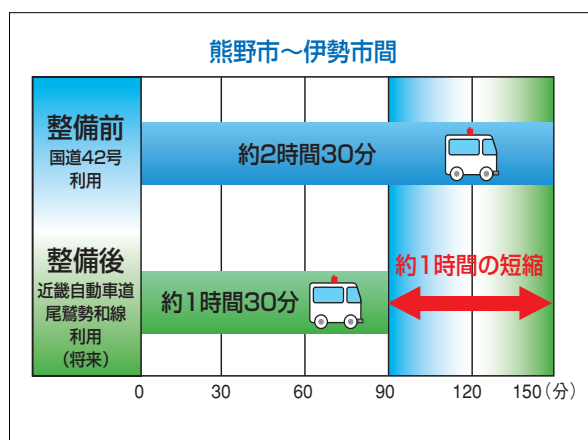


※4 窒素酸化物
※5 国土技術政策総合研究所資料を
もとに普通自動車の排出量を算出
(出典)国土技術政策総合研究所資料
首都高速(株)HP

事例4 高度医療機関へのアクセス向上

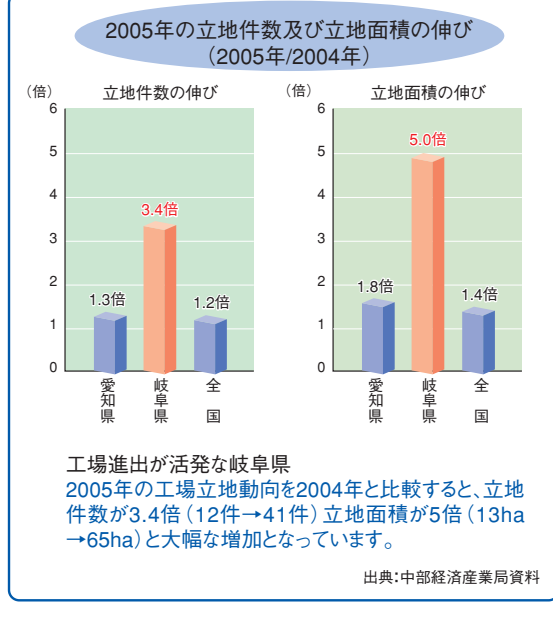
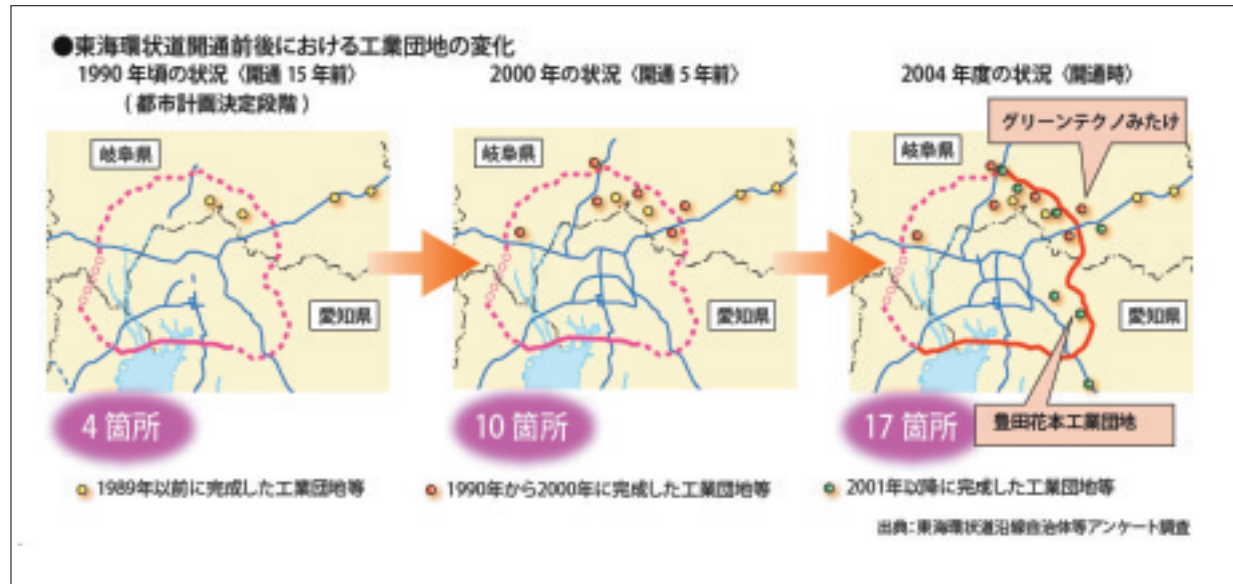
現在整備を進めている紀勢道（近畿自動車道尾鷲勢和線）の整備により、熊野・尾鷲地区から高度医療施設（伊勢市）までの搬送時間が大幅に短縮されます。

■紀勢道による搬送活動の時間短縮効果



事例5 東海環状道の整備に伴う周辺工業団地の立地

東海環状道周辺には工業団地が17箇所で開催され、現在ではほぼ完売状況となっています。
また、岐阜県の工場立地は2005年には前年に対して件数は3.4倍、面積では5倍と大幅に増加しています。



東海環状道整備に伴い国道155号等の 渋滞緩和によるCO₂の削減量



※1 森林の二酸化炭素吸収量は、10.6t-CO₂/ha・年として換算
(出典)土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)

地球温暖化抑制への取り組み

地球温暖化の抑制に関しては、京都議定書の目標達成に向けて国を挙げての対応が必要です。NEXCO中日本では地球温暖化対策の推進に関する法律など関連する法令の趣旨に沿って、持続可能な社会の形成に向けて様々な取り組みを行っています。

事業活動におけるCO₂抑制量（総括）

事業活動での取り組みによるCO₂の抑制は以下のとおりです。

高速道路の整備によるCO₂の抑制量

単位:千t-CO₂/年

	高速道路走行 ①	一般道路走行 ② ※1	CO ₂ 抑制量 ②-①	頁
2007年度	7,986	9,458	1,472	25
2012年度	8,226	9,741	1,515	26

※1 一般道走行時の渋滞増などによるCO₂排出分は加味していない。

これまでの高速道路の整備によるCO₂抑制効果

単位:千t-CO₂/年

路線	主な要因	CO ₂ 抑制量	頁
新名神	名神・一般道の渋滞の緩和	200	8
伊勢湾岸道	一般道の渋滞の緩和	560	22
東海環状道	一般道の渋滞の緩和	16	23

渋滞対策によるCO₂の抑制量

単位:千t-CO₂/年

	対策実施 ③	対策実施せず ④	CO ₂ 抑制量 ④-③	頁
交通集中箇所の渋滞対策	小仏トンネル付加車線 ※6 東海北陸道4車線化	0.43 1.4	0.45 0.4	27 27
ETCの普及・利用促進 (料金所渋滞の減少)	(2007年度) 55.5	(2000年度) 101.8	46.3	28
TDMによる渋滞対策	5.2	5.5	0.3	29
本線料金所の廃止 ※7	1.5	1.7	0.2	30

※6 1～3月の3ヶ月分の数値を計上

※7 6～3月の10ヶ月分の数値を計上

渋滞によるCO₂の増加量

単位:千t-CO₂/年

	2007年度 ⑤	2006年度 ⑥	CO ₂ 増加量 ⑤-⑥	頁
交通集中渋滞 ※2	19.0	17.6	1.4	25
工事渋滞 ※2	5.8	5.6	0.2	25
事故渋滞 ※2	7.7	7.5	0.2	25

※2 渋滞時速度を25km/hと仮定して算出。
2007年度は東名高速道路の交通量自然増加、東名阪道均一区間の昼夜連続規制などにより渋滞が増加しています。

その他のCO₂抑制の事例

単位:千t-CO₂/年

	CO ₂ 抑制量	頁
盛土のり面樹林化の実施	13	33
維持作業用車両へのBDFの使用	0.018	36
高効率照明灯具の採用	0.101	42
ヒートポンプ方式の融雪装置の採用 ※3	0.02	42
トンネル換気運転制御改善 ※4	3	42
効率的な土運搬	2.8	43
自然エネルギーの採用 ※5	0.008	43

※3 東海北陸道白川郷ICでの実績。

※4 中央道恵那山トンネルの実績値での2001年度との比較。

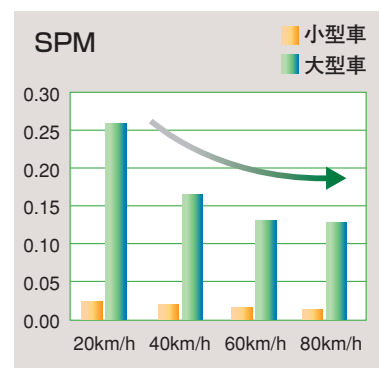
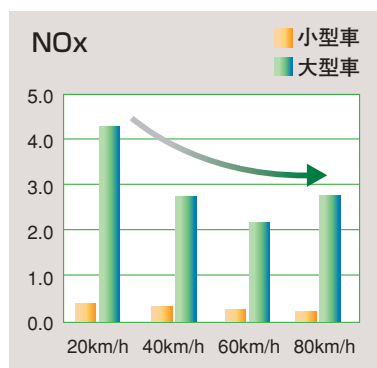
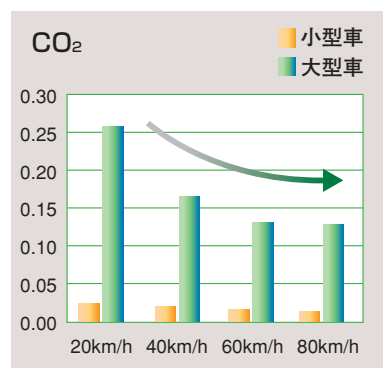
※5 東名足柄SA、中央道談合坂SA、新名神土山SAでの実績
(新名神は2月23日開通のため1ヶ月分のみを計上。)

速度低下による環境負荷物質排出増大

交通渋滞は、定時性が損なわれることによる経済的な損失に加え、走行速度が低下することによりCO₂・NO_x・SPM等の環境負荷物質の排出増大にもつながります。また停止発進を繰り返すことでも多くの環境負荷物質が排出されます。

それらの排出を抑制する取り組みとして、高速道路網の早期整備やETC利用の拡大などによる渋滞緩和や高速道路の利用促進を図るとともに、CO₂吸収源としての道路緑化の推進に取り組んでいます。

速度別排出量の変化



(出典:『国土技術政策総合研究所資料』141自動車排出係数の算定根拠より作成)

■ 高速道路走行車両によるCO₂排出量※1

2007年度の管内の高速道路を走行した車両は年間240億台・kmで、これらの車両から排出されるCO₂量は800万tと推計されます。走行速度とCO₂排出量の関係※2から、240億台・kmの車全てが一般道路の速度で走行した場合と比較すると、年間150万tのCO₂が抑制されると推計されます。これは東京ドームの3万倍の面積（14万ha）の樹林が吸収・固定するCO₂量に相当します。

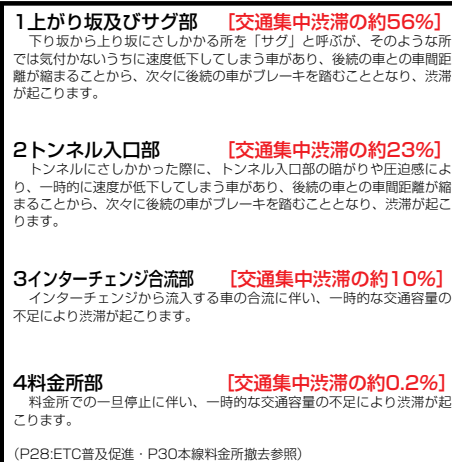
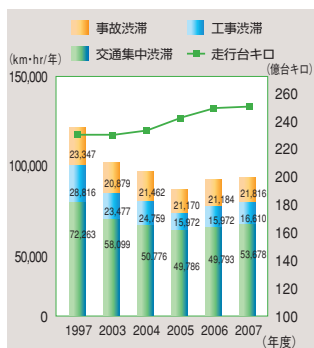
※1 CO₂排出量は走行台・kmにCO₂排出原単位を乗じて算出
CO₂排出原単位：国土技術政策総合研究所「自動車走行時の燃料消費率と二酸化炭素排出係数」2001.11に示す排出係数を用い、2005年道路交通センサスの高速道路と一般道路の平均旅行速度より算定

※2 P24の速度別排出量の変化(CO₂)

■ 交通渋滞対策の実施

渋滞を「時速40km以下で低速走行」または「停止・発進を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続」した状態と定義しています。その原因は、交通集中によるものが58%、事故によるものが24%、工事によるものが18%となっています。

近年は、料金割引制度や新規開通などにより全体の交通量はさらに増加傾向にありますが、管内の高速道路における渋滞量は、1997年をピークに減少傾向にあり、2007年はピーク時の約3/4程度となっています。



※図中の値は、2007年の主要渋滞ポイント（NEXCO中国の高速自動車国道）における渋滞量の比率

管内の高速道路の交通渋滞による2007年度の時間ロスは92,000km・時間となっています。渋滞の緩和・解消を目指し、ネットワーク整備を早期に完成さ

せて交通分散を図るとともに、渋滞要因を分析して各種対策を効果的・効率的に実施するなど、CO₂の抑制に取り組んでいます。

■ 交通渋滞対策の手法

交通渋滞対策

交通集中による 渋滞の緩和・解消

高速道路網の早期整備（環状道路など）

交通集中箇所の渋滞対策（付加車線設置など）

ETCの普及促進・料金割引・TDM^(※)など

交通情報の提供

工事に伴う渋滞の緩和（集中工事など）

事故に伴う渋滞の緩和（事故処理の迅速化など）

※ TDM：交通需要マネジメント（Traffic Demand Management）とは、車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法です。

NEXCO中国では、交通混雑期に交通集中による渋滞が頻発している箇所について、交通の集中する前後の交通量の少ない時間帯にご利用をシフトしていただくよう特定の時間帯の料金を割引く料金TDMを実施しています。

高速道路網の早期整備

NEXCO中日本では大都市圏における通過交通や都市内交通の集中の軽減などによる交通渋滞の緩和・解消をめざして、高速道路網の早期整備を進めています。

この整備により、渋滞の少ない高速道路空間を確保するとともに、停車・発進によるCO₂発生負荷の大きい一般道路から、定速走行によるCO₂発生負荷の小さい高速道路への交通の転換を図ります。

2007年度開通区間

①首都圏中央連絡自動車道（圏央道）

八王子JCT～あきる野：9 km

2007年6月23日

②新名神高速道路

亀山JCT～甲賀土山：19 km

2008年2月23日

計28 km

2012年度までの整備予定

2008年度～2012年度までの5年間で258kmのネットワークを整備する計画であり、このネットワークの完成により、年間150万tのCO₂を抑制する効果が期待できます。

これは東京ドームの3万倍の面積（14万ha）の樹

林が吸収・固定するCO₂量に相当します。

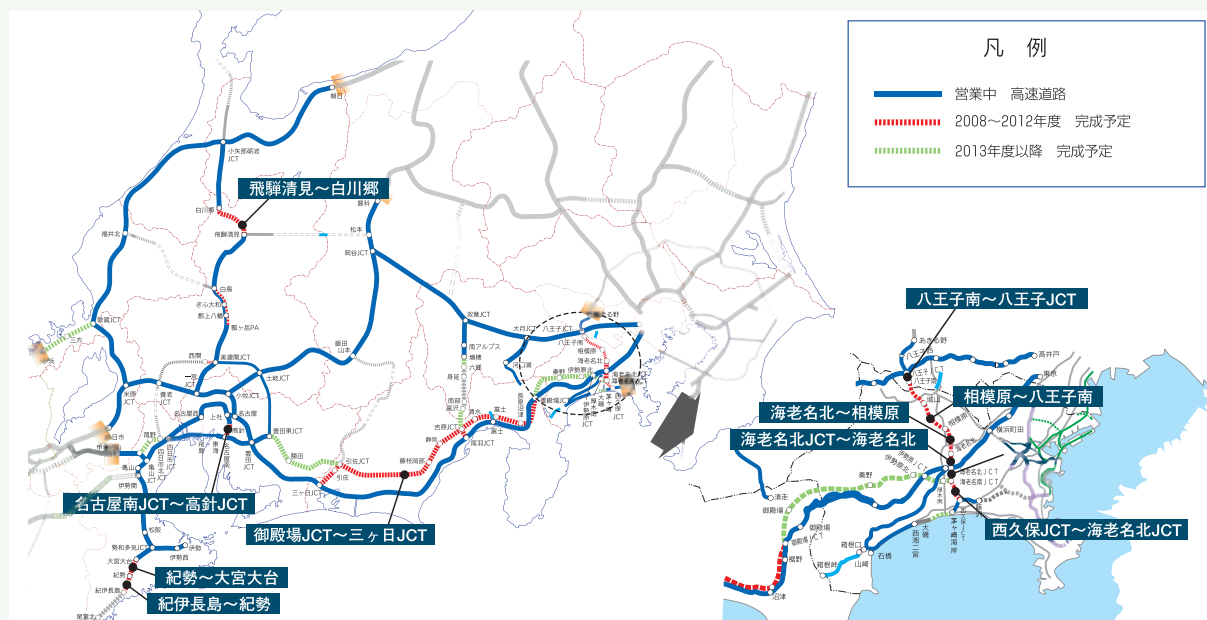
※ネットワーク完成時に2005年道路交通センサスの高速道路と一般道路の平均旅行速度で260億台・kmの走行を前提に算出。算出方法はP25に準ずる。

道路名	区間（IC・JCT名は仮称含む）	延長（※）	完成年度	備考
東海北陸道	飛騨清見～白川郷	25km	2008.7.5	東海北陸道全通
新東名	御殿場JCT～三ヶ日JCT	162km	2012	新東名静岡県内初の開通
東名阪道（名古屋二環）	名古屋南JCT～高針JCT	13km	2010	名古屋二環と伊勢湾岸道が接続
紀勢道	紀伊長島～紀勢	10km	2012	紀勢道の着実な延伸
	紀勢～大宮大台	10km	2008	
圏央道	西久保JCT～海老名北JCT	10km	2010	中央道・東名高速・新湘南バイパスが圏央道を介して接続《圏央道西側区間の完成》
	海老名北JCT～海老名北	2km	2009	
	海老名北～相模原	10km	2010	
	相模原～八王子南	15km	2012	
	八王子南～八王子JCT	2km	2009	
計		258km		

（注）数字は端数処理により、合計が合わない場合があります。

※連絡路（引佐JCT～三ヶ日JCT）などを含む延長です。

2012年度末時点で全体計画延長（約2,171km）に対して約90%、建設計画延長（約484km）に対して約60%の開通を達成する見込みです。



交通集中箇所の渋滞対策

交通集中箇所の渋滞対策として、中央道（上り）小仏トンネル付近の付加車線が2007年11月27日に完成しました。

その結果、交通量の増などにより渋滞解消には至らないものの、渋滞発生までの時間が長くなることにより、年間203tのCO₂を抑制する効果が期待できます。

●付加車線の設置

交通集中により渋滞の発生しやすい箇所の車線数を増やす（付加車線の設置）事業を進めています。これにより年間約6万台・時間の渋滞損失時間が削減し、CO₂発生が抑制されます。

付加車線設置区間

路線名	区間	延長	完成年度
東名阪道（上・下）	四日市東IC～亀山JCT	5.5km	2008
東名（上）	海老名SA付近	0.9km	2008
中央道（下）	元八王子バス停付近	1.0km	2009
計		約7km	



小仏トンネル付近の付加車線設置工事

●暫定2車線（対面交通）区間の4車線化

東海北陸道において、暫定2車線（対面交通）区間を4車線化する事業を進めています。これにより瓢ヶ岳～白鳥間で2007年に約170回あった渋滞が解消（年間約8万台・時間の渋滞損失時間の削減）し、400tのCO₂の発生が抑制されます。

暫定2車線（対面交通）の4車線化区間

路線名	区間	延長	完成年度
東海北陸道	フクベカタケ 瓢ヶ岳PA～ 郡上八幡	8km	2008
	郡上八幡～ ぎふ大和	5km	2009
	ぎふ大和～ 白鳥	5km	2008
計		18km	

暫定2車線時



苅安トンネル付近を
先頭とした渋滞が発生

4車線化後



美並IC（岐阜県郡上市）付近

ETCの普及・利用促進

ETCの利用率は年々高まってきており、それに伴い料金所付近の渋滞は減少しています。また、ETCの利用では料金所の再加速に必要なエネルギーも少なく済むことから、ETCの普及・利用促進はCO₂の抑制に効果があります。

●ETCの普及とCO₂抑制効果

2000年度と2007年度とを比較すると、ETCの導入により年間4.6万tのCO₂が抑制されたと推計されます。これは東京ドームの930倍の面積（4,400ha）の樹林が吸収・固定するCO₂量に相当します。

●ETCの更なる利用促進

渋滞の緩和・解消に有効なETCの普及・利用促進を進めるため、ETCらくらく導入キャンペーン（ETC車載器リース制度）やマイレージポイントプレゼントなどの車載器購入支援や、サービスエリア・大型商業施設におけるETCワンストップサービスを実施するとともにETC利用率90%に対応できるレーンを整備することとしています。

ETC利用促進によるCO₂削減量

	ETC利用率 (%)	料金所渋滞量 (km・時間/年)	料金所部での加速及び、 料金所渋滞で発生する CO ₂ (千t-CO ₂)
2007年度①	74.6	950	55.5
2000年度②	0	4,000	101.8
抑制効果②-①		3,050	46.3

※料金所渋滞時の速度11.8km/hr、通常時の速度40km/hrとして算出。算出方法はP25に準ずる。



東名 名古屋IC

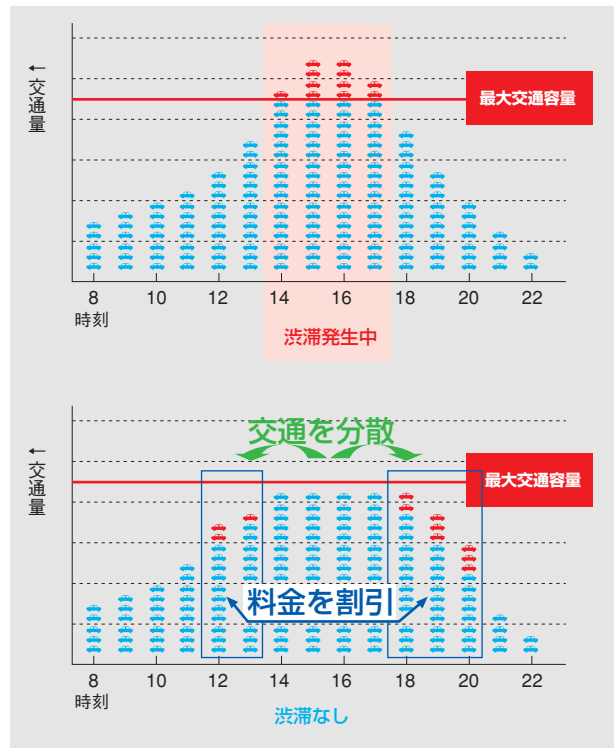
ETCを活用した料金割引TDMによる渋滞対策

交通混雑期に交通集中による渋滞が頻発している箇所について、交通の集中する前後の交通量の少ない時間帯にご利用をシフトしていただくよう特定の時間帯の料金を割引く料金TDMを2007年正月より実施しています。

2007年度は、ゴールデンウィーク、お盆、お正月の交通混雑期に、東名、中央道、東名阪道で実施しました。その結果、割引を実施した時間帯の交通量が増加し、特に継続して実施している東名（上り）大和トンネル付近のTDMについては、割引を実施しなかったと想定した場合に比べて、約3割の渋滞が減少したと推定しています。

2007年度に実施したETCを活用したTDMにより、250 t のCO₂抑制効果があったと推計されます。これは東京ドームの5倍の面積（24ha）の樹林が吸収・固定するCO₂量に相当します。

【料金割引TDMの概念図】



■料金割引TDMの実施状況及び効果（試算値）

		TDM実施①		TDMなし②		TDM実施効果②-①	
		渋滞量	CO ₂ 排出量	渋滞量	CO ₂ 排出量	渋滞削減量	CO ₂ 抑制量
GW	東名上り	756	1,349	1,076	1,437	320	88
お盆	東名上り	844	1,349	1,171	1,430	327	81
	中央道上り	1,280	682	1,294	688	14	6
お正月	東名上り	884	1,371	1,169	1,445	285	74
	中央道上り	249	141	288	146	39	5
	東名阪上り	467	315	498	320	31	5
	合計	4,480	5,207	5,496	5,466	1,016	259

※CO₂排出量:t-CO₂ 渋滞量:km・時間

道路投資の評価に関する指標（案）（道路投資の評価に関する指針検討委員会）の算定式に基づき、非渋滞時の速度80km/hr、渋滞時の速度30km/hrとして算出。

本線料金所の廃止

ETCの普及に伴い、2007年5月31日をもって東名の豊橋本線料金所と北陸道の米原本線料金所を廃止しました。これにより本線料金所での減速・停止が不要となり、6月からの10ヶ月で170tのCO₂抑制効果があったと推計しています。これは東京ドームの

3倍の面積（16ha）の樹林が吸収・固定するCO₂量に相当します。

※80km/hrまでの再加速で排出されるCO₂原単位をETC小型車13.5g/台、大型車108.8g/台、非ETC小型車21.7g/台、大型車166.2g/台として算出。



東名 豊橋本線料金所（廃止前）



東名 豊橋本線料金所（廃止後）

渋滞情報や渋滞原因をお客様にご案内

渋滞する時間の交通を分散させるため、渋滞の原因や発生ポイント、渋滞予測情報をホームページやチラシにより広く広報し、渋滞緩和に向けてお客様にご理解をいただくための取り組みを実施しています。

■中央道すいすいドライブ（八王子支社）



渋滞の原因及び解消メカニズムを紹介

山梨県の観光情報などの紹介

『渋滞で気をつけること』『渋滞用語』などを紹介

『渋滞シミュレーション（渋滞予測・回避情報、旅行時間情報など）』

『観光施設』『イベント』など時間調整で楽しめるプランの紹介

交通情報の提供

VICS（※）や道路交通情報板、ハイウェイラジオ、ハイウェイテレホン#8162、携帯電話ツールなどにより、リアルタイムで交通情報を提供しています。また、年末年始、ゴールデンウィーク、お盆などのハイシーズンを含め渋滞予測情報を提供することで、交通を分散し渋滞の緩和に努めています。

また、冬季には、NEXCO西日本と共同で、冬の雪道情報サービス（ユキイロ.com）を開設し、雪氷対策などの取り組みをお客様に理解していただくとともに、冬期間の高速道路事情をお知らせし、交通混乱を最小限度に抑えるとともに、チェーン携行などの冬用装備に対する注意喚起を行っています。

◆PCトップページイメージ



◆携帯トップページイメージ



マイページの登録内容を変更

よく見るライブ映像を表示

よく見るポイントに情報を表示

よく使う検索条件をプリセット

※VICS（Vehicle Information and Communication System）とは、VICSセンターで編集、処理された渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどの車載器に文字・図形で表示する画期的な情報通信システムです。



工事に伴う渋滞の緩和

工事に伴う渋滞を削減し、高速道路をより安全で快適にご利用いただけるよう、集中工事の採用により車線規制時間を減らしています。

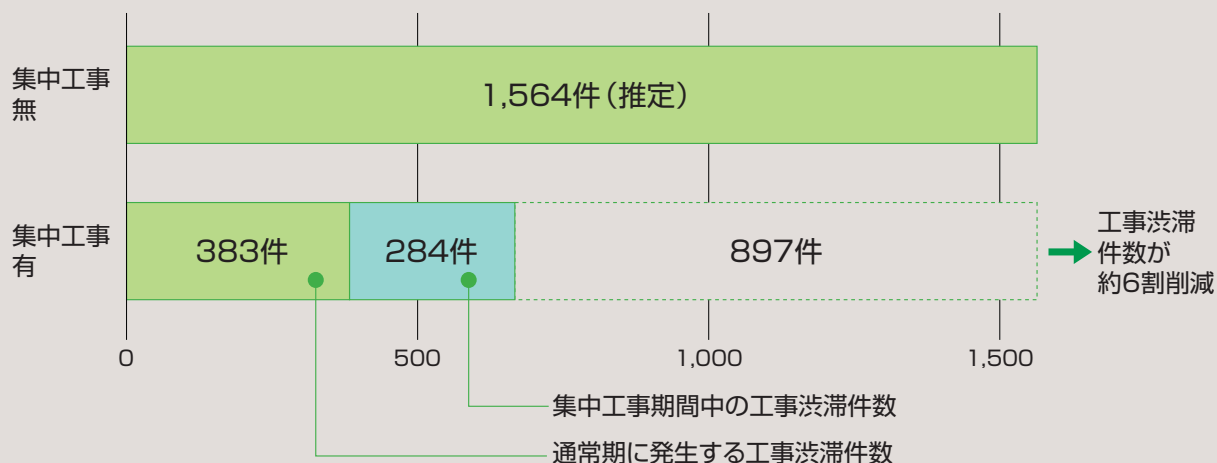
2007年度においては、工事の重点化・集約化、東名集中工事規制箇所の集約や部分解除の積極的実施を

行いましたが、ジョイントに関する緊急点検・舗装補修工事の前倒し等による増加に伴い、目標値に比べ規制時間が増加する結果となりました。今後も、集中工事などの実施による工事の一層の集約化・車線規制時間の削減を行うとともに、交通状況や工事渋滞状況を常に分析し、迅速な対応を実施することで、工事渋滞の削減を図っていきます。

路上工事による車線規制時間〔単位:時間/km・年〕(暦年)		
2007年 目標値	2007年 実績値	2008年 計画値
前年を下回るよう努め、 定期的にチェック (2006年実績:59)	67	前年を下回るよう努め、 定期的にチェック

事例:集中工事による工事渋滞件数の削減

東名(東京IC～一宮IC)の削減例



東名集中工事の作業状況



高速道路のり面の樹林化

高速道路の建設により自然環境に影響を与える場合がありますが、極力自然環境を復元するよう努めています。

また、高速道路沿線の生活環境との調和を図ると

のり面の樹林化

NEXCO中日本の高速道路のり面の樹林面積は約1,247ha（東京ドーム約270個分の面積）であり、年間約1.3万tのCO₂を吸収すると考えられます。

事業内容	対象数量	2007目標値	2007実績値	2008計画値	長期計画値(2010)
のり面樹林化(ha) (累計)	1,300	1,173	1,247	1,261	1,300
進捗率(%)		90%	96%	97%	100%

※自然遷移による樹林化を含む。

※森林の二酸化炭素吸収量は、10.6t-CO₂/ha・年として換算
(出典) 土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティスガイダンス (優良手法指針)



東名高速道路 山北バスストップ周辺

もに、高速道路の走行車両が排出するCO₂を吸収するため、高速道路のり面に樹木を植えて、のり面の樹林化を進めています。

切土のり面の樹林化

切土のり面は一般的には土壌が劣悪で、岩が露出し、盛土のり面よりも勾配が急なため植栽の条件としては大変厳しい場所です。圏央道では、周辺の樹木から種子を採取し、多種類の苗木を育て、切土のり面に植栽することにより、周辺地域に調和した早期の自然回復(樹林化)を行っています。



圏央道八王子JCT 植栽直後(2000.5)



中央自動車道 諏訪南～諏訪間



圏央道八王子JCT 植栽7年後(2007.5)

資源の3Rの推進

限りある資源を有効に活用して廃棄物の抑制に努めることは、持続可能な社会の形成に向けて重要であり、地球温暖化抑制にも寄与します。循環型社会形成推進基本法、資源の有効な利用の促進に関する法律など関連する法令の趣旨に沿って、資源の3R推進や省資源・省エネルギーなどに積極的に取り組んでいます。

高速道路事業における取り組み

建設副産物における取り組み

道路工事における建設副産物のリサイクルに努めています。主要な取り組みとしては、建設副産物の発生が少ない設計・施工・適切な工法選択などによる排出

抑制、建設発生土の現場内利用や汚泥の脱水などによる縮減、他機関の工事などとの調整による建設副産物の利用促進などです。

項目	2007目標値	2007実績値	2008計画値 (累計)	長期計画値 (2012)
建設発生土再利用率 (発生量)	長期計画値以上	98.0% (919万m ³)	長期計画値以上	95.0%以上
アスファルトコンクリート塊 再資源化率(発生量)	長期計画値以上	99.9% (37万t)	長期計画値以上	98.0%以上
コンクリート塊再資源化率 (発生量)	長期計画値以上	99.8% (9.1万t)	長期計画値以上	98.0%以上
建設発生木材再資源化・縮減率 (発生量)	長期計画値以上	99.2% (4.2万t)	長期計画値以上	95.0%以上
建設汚泥再資源化・縮減率 (発生量)	長期計画値以上	98.4% (2.6万t)	長期計画値以上	95.0%以上

注)目標・実績は2007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を取り扱う一定規模以上の工事における再資源化率などを記載。長期計画値について、アスファルトコンクリート塊・コンクリート塊及び建設発生木材は、国土交通省の「建設リサイクル推進計画2008」(2008年4月)における計画の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。



建設現場での現場発生石の破砕



建設発生木材のリサイクル(新東名)

2007年度
『リデュース・リユース・リサイクル
推進協議会会長賞』を受賞

営業中道路の維持管理における取り組み

営業中高速道路の維持管理において発生する廃棄物には刈草などの植物資源、路面清掃による土砂、利用済みの通行券などがあります。これらについても極力リサイクルに取り組み、廃棄物の減量に努めています。

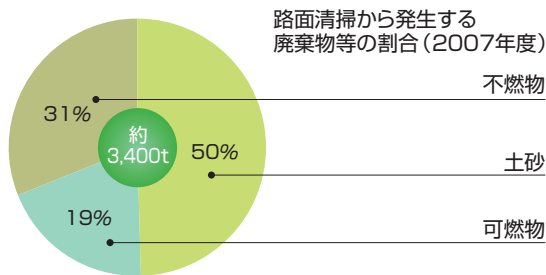
●使用済み通行券のリサイクル

高速道路などを通行する際に使用した通行券は100%リサイクルを目指しています。また、ETCの普及により通行券の使用量自体も徐々に減少しています。

対象項目	2007年 実績値	2008年 計画値	長期計画値 (2010)
使用済み 通行券の リサイクル	100% (110t)	100% (100t)	100%

●路面清掃に伴う発生材のリサイクル

路面清掃は、路面上にある落下物やごみ・土砂などを収集・清掃する作業であり、高速道路での安全な高速走行を確保するために実施しています。路面清掃から発生する廃棄物は、分別のうえペットボトルなど可能なものは再利用やリサイクルに回すなど、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に従って適正に処理しています。



トピックス① 植物発生材のリサイクル

高速道路内で繁茂し過ぎた樹木や雑草は、適切に剪定・草刈りを行ったうえ、NEXCO中日本で保有している7箇所のリサイクルプラントにて堆肥化やチップ化を行い、道路のり面の樹林化用資材などとして再利用し、廃棄物の削減に取り組んでいます。

なお2007年度のリサイクル率は、約94%となっています。



高速道路のり面の草刈など



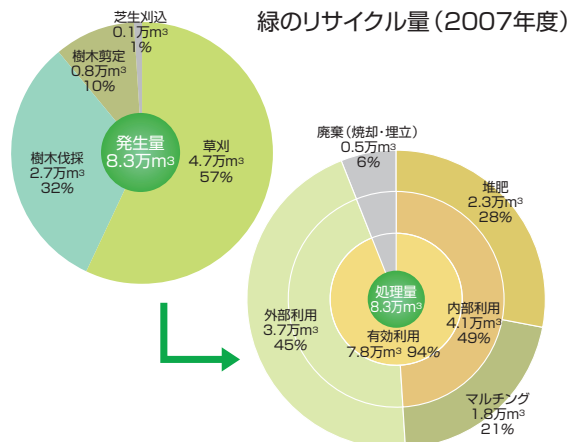
堆肥の製造



完成した堆肥

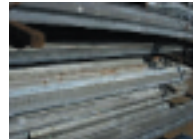


チップ敷均による雑草防止(マルチング)



●ガードレールの再メッキによるリユース

営業路線のガードレール改良などで発生したガードレールを再メッキし、新規建設路線に再利用しています。2007年度は約4,100mのガードレールの再利用をしました。



メッキ処理前



亜鉛メッキ処理



ガードレールの再利用

●ジェットファン・送風機・集塵機装置のリユース

営業路線の4車線化工事などにより不要となったジェットファン・送風機・集塵機装置をオーバーホールして新規建設路線に再利用しています。2007年度はジェットファン29台、送風機4台、集塵機装置1台を再利用しました。

■圏央道のあきる野～八王子JCT間の事例



撤去搬出状況



分解中

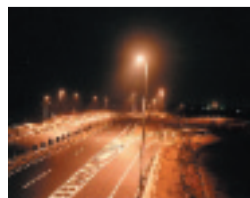


整備後

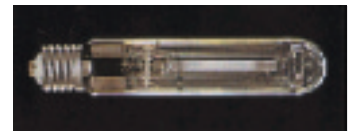
●ランプの長寿命化による廃棄物の削減

道路照明やトンネルの入口部に使用している『高圧ナトリウムランプ』について長寿命化に取り組み、高圧ナトリウムランプの寿命を従来の約18,000時間から約24,000時間に約30%伸ばすことができました。ランプの長寿命化が廃棄物の削減、環境負荷の軽減およびランニングコストの低減にもつながっています。

2007年度は長寿命化高圧ナトリウムランプを約3,000灯採用しました。



ナトリウムランプによる道路照明



長寿命化したランプ

トピックス② 廃食用油を維持管理車両の燃料に

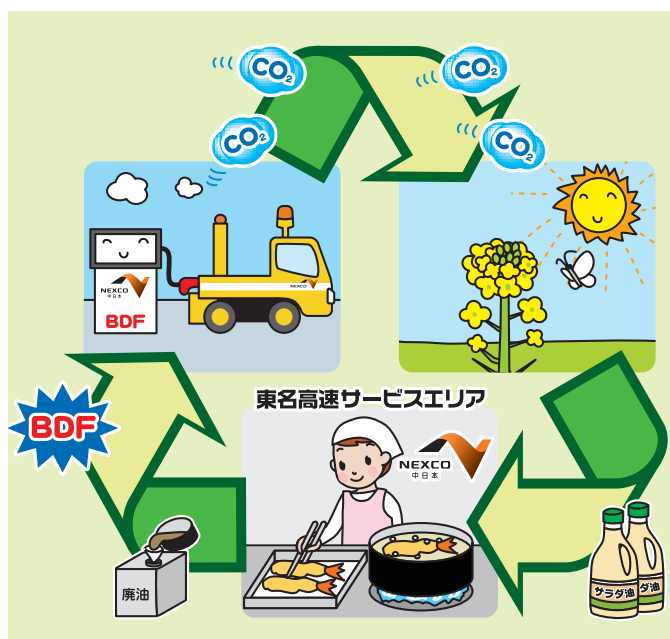
富士保全・サービスセンターでは、管内のサービスエリア等の営業施設で発生する廃食用油をBDF (Bio Diesel Fuel: バイオディーゼル燃料) 化し、2006年12月から本線等で情報提供を行う標識車(2台)の燃料に活用しています。

カーボンニュートラルであるBDFの利用により地球温暖化の抑制に寄与することが目的です。廃食用油を近隣の民間の施設に運び、精製されたBDFを購入しています。カーボンニュートラルとは一連の動作で排出される二酸化炭素と吸収される二酸化炭素が同じ量であることをいい、BDFは植物性のためもともと植物が吸収したCO₂しか排出しません。

この約1年間で1万km以上を走行しましたが、心配されたエンジントラブル等の大きな不具合がなかったことから、今後はBDFの供給体制(備蓄等)を整備しBDF使用車両を拡大していく予定です。

なお、2007年の1年間の実績では約6,800リットルのBDFを使用しており、同量の軽油使用が抑制されたと仮定すると、約17.8トンのCO₂排出が抑えられたことになります。

(※軽油1リットル当りCO₂排出量を2.6kgで換算)



■導入したNEXCO中日本社員藤沢正明の声

現場レベルでも、何か地球温暖化防止への取り組みが行えないかとの思いで始めたのが、BDFの維持作業車への使用です。

環境に優しいBDFですが、軽油引取税の運用ではBDFと軽油の自由な割合での混合使用が認められていないため、軽油を注ぎ足しで給油すると違法となります。そこが解決できれば自由度が増して良いなと思っています。現在BDFを100%で使っており、BDFを給油できる範囲内でしか活動できないため他の保全・サービスセンターの仕

事もする車両や雪氷作業などに応援派遣する車両では、BDF使用に踏み切ることができません。

またBDF車の廃ガスはてんぷらの臭いがしますが、地球温暖化抑制になればと頑張っています。

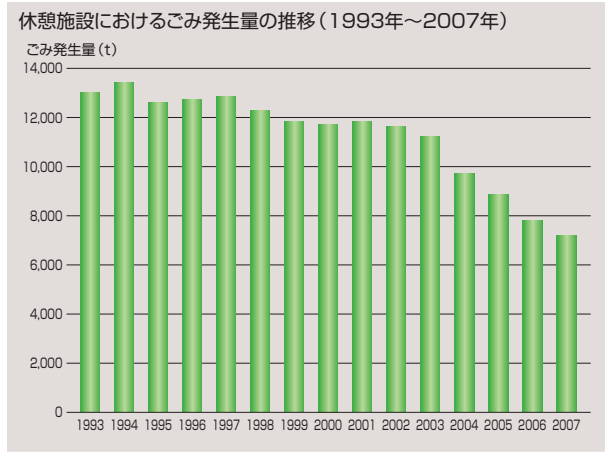
今後とも環境保護・地球保護のためBDF車を継続して使用していきたいと考えています。



※本件は、当社グループの2007年度業務研究発表会の環境部門で最優秀論文賞を受賞しています。

休憩施設における取り組み

休憩施設におけるごみの発生量は、ごみ減量化の取り組みや社会的意識の高まりの中で、1994年度のピーク時約13,400 t に比べ2007年度では約7,240t (約46%減) まで減少し、年々減少傾向にあります。なお、NEXCO中日本の休憩施設で発生するごみの約50%が高速道路外から持ち込まれたものです。



●ごみの分別とリサイクル

サービスエリアでは、お客様のご理解とご協力のものと、地球環境にやさしい「エコ・エリア」をめざして、

■『ごみ箱』から『リサイクルボックス』へ



■そして『リサイクルステーション』へ



今後もNEXCO中日本グループは、休憩施設において多様な業態・サービスを導入してまいります。引き続き、テナントやお客様の協力をいただきながら、地球環境への負荷低減の観点から循環型社会へ向けた3Rの推進の取り組みをさらに進めてまいります。

対象項目	2007 目標値	2007 実績値	2008 計画値	長期計画値 (2012)
エリアごみ発生量(A) (対1994比)	7,802t (58.1%)	7,241t (54.0%)	7,096t (52.9%)	7,025t (52.3%)
うち 資源ごみ量(B)	2,709t	2,555t	2,504t	2,479t
リサイクル量(C) リサイクル率(C/B)	2,680t (98.9%)	2,537t (99.3%)	2,491t (99.5%)	2,479t (100%)

ごみの削減やリサイクルなど環境負荷低減に取り組み、循環型社会に向けた3Rの推進に努めています。

「リサイクルボックス」

- リサイクル率を高めるために、4分別「紙くずなど」「カン」「ビン」「ペットボトル」から、6分別「紙くずなど」「カン」「ビン」「ペットボトル」「新聞・雑誌」「プラスチック・ビニール」へ細分化しました。
- 持込みごみの削減及びリサイクル推進に向けた一次分別の向上を図るため、分別されず大きな袋ごとは入らないように投入口を工夫しました。

お客様のご利用の多い数箇所のSAでは、試行的に「リサイクルステーション」として、分別のお願いやエコPRを行うとともにリサイクルボックスの扉をスケルトンタイプにして、分別の徹底、リサイクル率の向上に取り組んでいます。

スケルトンタイプ=中身が見えます！

ごみのリサイクル作業（ペットボトルの例）

1 リサイクルボックスからごみを回収



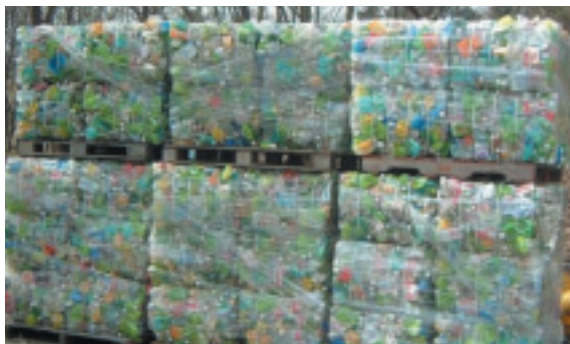
⇒サービスエリアの裏側のお客様から見えない場所にある分別作業場へ回収します。

2 分別・キャップ外し作業



⇒正しく分別されていない他のごみを取り除き、キャップを外します。この作業は全て手作業で行います。

4 固められたペットボトルの山

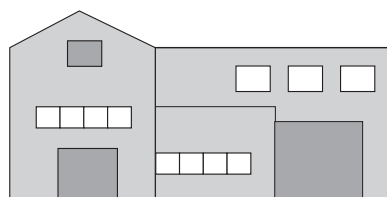
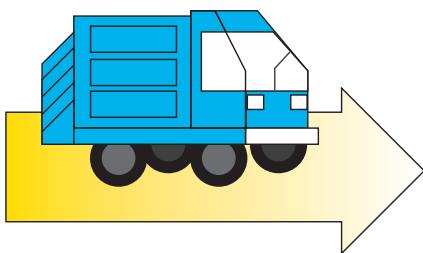


3 ペットボトルの減容



⇒プレスして、容積を小さくします。

5 サービスエリアから周辺の民間リサイクル工場等へ運搬



資源化施設

空き缶やビンも全て手作業で完全分別してからリサイクル工場へ搬出します。



可燃ごみの処理

休憩施設で発生する可燃ごみは、地元自治体のごみ処理施設に搬入・焼却されていますが、自治体施設の処理能力などにより処理が困難な場合には、NEXCO中日本グループ自らが処理施設（2箇所）を設置し、休憩施設から発生する可燃ごみの焼却処理を行っています。



東名足柄SA



中央道一宮御坂IC

不法投棄防止対策

持ち込みごみの抑制などの啓発やマナー向上のPRを行うとともに、不法投棄防止対策として、監視カメラ、防犯灯の設置、看板及び張り紙などの対策を実施しています。



不法投棄物一例



監視カメラ



不法投棄禁止看板



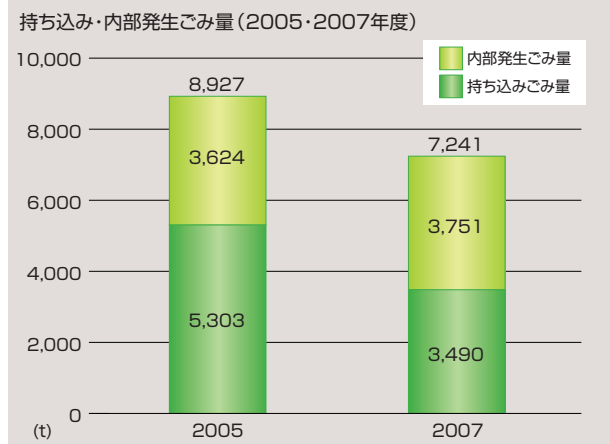
中央道談合坂SA（上下線）における粗大ごみ不法投棄数

	不法投棄数(個)
2006年	149
2007年	37
2007/2006	1/4

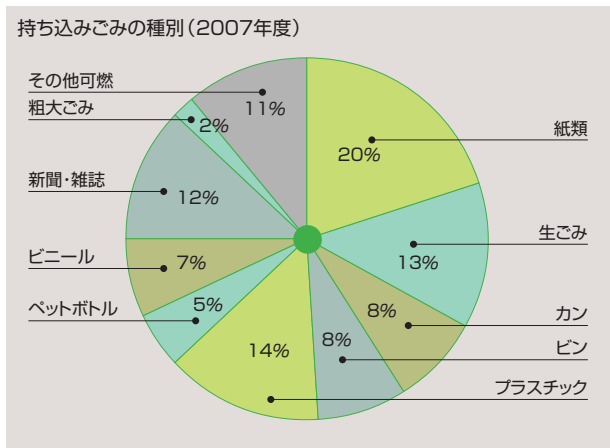
持ち込みごみの抑制

NEXCO中日本の休憩施設で発生するごみの約50%が高速道路外から持ち込まれたごみ（粗大ごみ、家庭ごみ、観光地で発生したごみ、大量の弁当の空き箱など）でした。

ごみの持ち込み防止にはお客様一人ひとりのモラルの向上が不可欠であることから、サービスエリアに啓発看板やポスターを掲示することにより、高速道路外のごみが持ち込まれないよう取り組んでいます。



※ 内部発生ごみ量及び持ち込みごみ量の数値は、主要SAでのサンプリング調査結果による推定率を使用



※ 主要SAでのサンプリング調査結果（2007年度実施）



啓発エコティッシュ



看板・ポスター

厨房排水施設の改良

レストランなどの厨房から排出される雑排水に対しては、これまで滞留式グリーストラップ(従来型)にて油脂成分の除去を行ってきました。

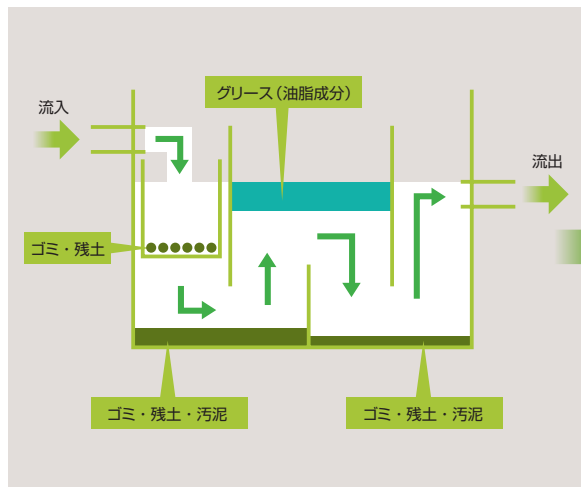
しかし、滞留式は油脂の凝結物が発生し、それを産業廃棄物として別途処分する必要があるため、油脂成分が微生物によって分解され、産業廃棄物の発生が抑制できるバイオ式へと、順次更新しています。

バイオ式厨房排水施設の計画と実績

設置率 (数量)	2007 目標値	2007 実績値	2008 計画値 (累計)	長期計画値 2010 (累計)
(170)	85% (145)	85% (145)	91% (154)	100% (170)

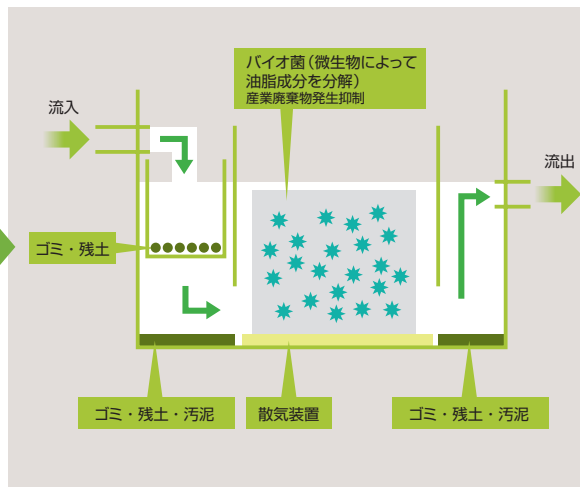
※昨年度数値に対して、排出先の変更等により対象数量を見直し。

■従来型グリーストラップ



従来型グリーストラップ

■バイオ式グリーストラップ



バイオ式グリーストラップの例

■ グリーン購入への取り組み

国及び独立行政法人などは、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」（グリーン購入法、2001年4月1日施行）により、環境負荷の低減に資する原材料、部品、製品、役務の調達を総合的かつ計

画的に推進することとなっています。

NEXCO中日本はこの法律に定める国等の機関には該当しませんが、法律の趣旨に沿って環境にやさしい物品の調達に取り組んでいます。

事例1 トイレットペーパー

「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」（環境省）に定める古紙配合率（※）100%のものをすべてのサービスエリアで購入し使用しています。

※古紙の配合率は、再生紙の原料パルプに占める古紙パルプの割合で、数字が高いほど古紙の配合率が高くなります。

事例2 業務用一般車両

業務用一般車両の更新時に、ハイブリッド車、天然ガス（CNG）自動車、低排出ガス・低燃費車などの低公害車の導入を進めており、2007年度で100%低公害車に更新しました。（2006年度実績33%）

また、道路巡回車及び維持作業車は鳴動サイレン搭載などの改造を施すため、グリーン購入法の規制対象外ですが、NEXCO中日本では、その場合でもベース車両には、低排出ガス基準適合車を採用することとしています。

対象 台数 ※1	2007計画	2007実績
472台 ※2	472台 (100%)	472台 (100%達成)

※1 対象台数は、中日本エクシス（株）を含む。

※2 昨年度数値に対して、車両の増に伴い対象台数を見直し。

事例3 オフィス関連物品

コピー用紙や文房具などの事務用品やパソコンなどの情報機器類などについて、グリーン購入法に基づく再生プラスチックや間伐材などを使用した環境に配慮した製品の購入を進めています。

省資源・省エネルギーへの取り組み

電力などのエネルギー利用の多くは資源の消費を伴います。省資源・省エネルギーは地球温暖化抑制の観点からも重要な取り組みです。エネルギーの使用の合理化に関する法律等の趣旨に沿って省資源・省エネルギーへの取り組みを進めています。

省資源・省エネルギー対策

省エネ型機器の採用

最新技術を活用し、トンネル照明など道路設備の省電力化に努めています。

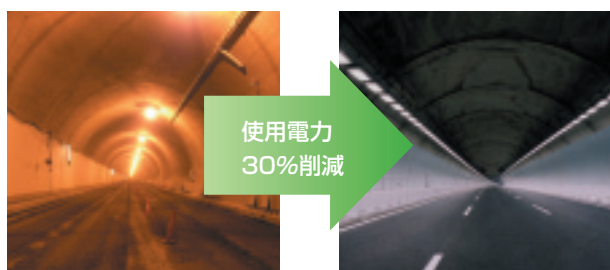
●高効率型照明灯具の採用

老朽化したトンネル照明（ナトリウム灯照明）を更新する際に、Hf(高周波型)蛍光灯などの高効率型照明灯具に換え、使用電力を約30%削減しています。

年度	2007 計画	2007 実績	2008 計画
年間使用電力 削減可能量(万kwh)	約24	約24	約16 ^{※2}
年間CO ₂ 排出 削減可能量(t) ^{※1}	約101	約101	約79

※1 CO₂排出量は、「平成18年度の電気事業者別排出係数（平成19年9月27日環境省公表）」により算出

※2 2008計画の削減量が2007実績より少ないのは、取り替え灯具数が少ないため



●ヒートポンプ方式の融雪装置の採用

東海北陸道白川郷ICにおいては、路面の融雪装置に飛騨トンネルからの湧水を熱源としたヒートポンプ方式を採用し、電熱線方式に比べて使用電力を約70%削減しています。

現在建設中の飛騨清見IC～白川郷IC間でも同様の融雪設備を採用する予定です。

	白川郷IC (実績)	飛騨清見IC ～白川郷IC (予定)
年間使用電力 削減可能量(万kwh)	約4	約114
年間CO ₂ 排出 削減可能量(t)	約20	約540

●サービスエリアでの取り組み

サービスエリアにおいても、省エネタイプの照明器具に取り替えることで、最大25%程度の電力使用量が削減できるため、商業施設の工事に合せて順次更新しています。

トンネル換気運転制御の改善

トンネル内で視認性を確保し、安全で快適に走行していただくための換気設備は、長大トンネルになれば多大な電力を消費します。

トンネル換気設備のトンネル内環境条件の変動予測を取り入れた制御プログラムなど、きめ細かい運転制御に取り組み、延長約8.5kmの恵那山トンネルでは、年間使用電力量を約40%削減（2001年比）しました。

今後、新たに建設する区間においてもこの技術を活用し、省エネルギー化に努めていきます。

	恵那山トンネル (実績)
年間使用電力削減可能量 (万kwh)	約640
年間CO ₂ 排出削減可能量 (t)	約3,000

クールビズ・ウォームビズ

温室効果ガス排出抑制のため、全ての事務室内の温度は、夏は28℃、冬は20℃に設定しています。

COOLBIZ

WARMBIZ

効率的な土運搬

新東名の建設現場では、約450万³mの土を運搬するにあたって、工事中の高速道路本線を活用すべく綿密な施工計画を立案し、路面整備や走行の安全確保を図ることにより、通常は速度20km/hであるのに対し、

50km/hで走行することが可能となりました。これにより、約30%（2007年度は2,800t）のCO₂発生抑制と工程短縮及び運搬経費の大幅な削減が実現できました。



太陽光発電システムの導入

東名高速足柄SA（上り）と中央道談合坂SA（上り）に太陽光発電システムを導入し、主にお手洗い棟の照明用電源として活用しています。2007年度は、新名

神土山SAに太陽光発電、太陽光発電照明、ハイブリッド（太陽光＋風力）発電照明を導入しました。今後も、クリーンな自然エネルギーの活用を進めます。



東名足柄SA太陽光発電システム
（身障者用駐車場部）
年間発電量約0.25万kwh
CO₂削減量約835kg
（遮音壁部）
年間発電量約0.5万kwh
【SA年間使用電力の約0.1%】
CO₂削減量約1.7t

中央道談合坂SA（上り）太陽光発電システム
年間発電量約1.5万kwh
【SA（上り）年間使用電力の約0.5%】
CO₂削減量約5t

自然エネルギーの採用事例

新名神高速道路 土山SA
発電量約1万kw・h/年 SAの年間使用電力量の約0.5%

太陽光

風力

二輪車駐車场上屋に太陽光発電
《年間CO₂削減量 約193kg》

太陽光発電照明
（18W×3基、12W×2基）
《年間CO₂削減量 約104kg》

光触媒コーティング

ハイブリッド照明
（15W×2基）
《年間CO₂削減量 約58kg》

サービスエリアにおける『エコ・ショップ』の展開

導入を進めているセルフカフェショップ、コンビニエンスストアなどにおいては、ソーラーパネルやリサイクル材を用いるなど環境負荷低減を目的とした先行モデル『エコ・ショップ』をテナントと協力して推進しています。

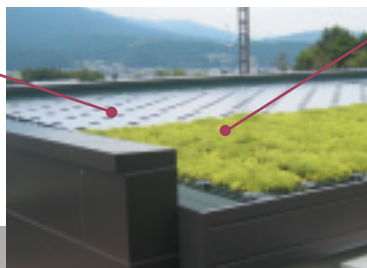
■『エコ・ショップ』計画・実績

対象数量	2007目標値	2007実績値	2008計画値	長期計画値(2012)
65店舗	18店舗 (28%) (累計)	18店舗 (28%)	38店舗 (59%)	65店舗 (100%)

エコ・ショップにおける主なメニュー (★はテナントの取り組み)

屋上冷えルーフ★
(Reduce)

屋上にルーフ状遮熱シートを張り、自然滞留で屋根を冷却し、室内空調負荷を軽減。



屋上緑化 (Reduce)

屋上に自然植物による緑化を行い、室内空調負荷を軽減。

省エネLEDサイン
(Reduce)

看板照明へのLED使用により省電力化。
(店舗サイン)(エリアサイン)



リサイクルガラス照明
(Recycle)

外部照明に廃蛍光灯ガラスを100%再生した照明器具を採用。



エコ・サイディング
(Reduce)

外壁には酸化チタンにより有害物質 (NOx、SOx) を分解し、汚れもセルフクリーニングするサイディングを使用。



太陽光発電非常電源★
(Reduce)

風除室照明電力を100%供給。余剰電力は蓄電し、非常時の電源供給に使用。



太陽光発電システム
(Reduce)

店舗照明に必要なエネルギーの一部を自然エネルギーで供給。また、ショップ外壁に看板を設置し、お客様に発電量をお知らせしています。



■ 節水対策

■ サービスエリアでの取り組み

トイレと洗面水栓に節水機能を導入すると共に、快適性を損なうことのないよう臭気対策の技術導入を行い、消費水量の減量に努めています。

公衆用大便器の1回当たりの洗浄水量は通常、約10リットルです。この洗浄水量を絞り込むことによって節水を図る一方、便器の臭気対策技術を試験導入して快適性を確保すると共に、和式便器であれば噴出水圧、洋式便器であれば水流などを改良することによって洗浄効果を落とすことなく洗浄水量を減量する技術が衛生機器メーカーによって開発されています。

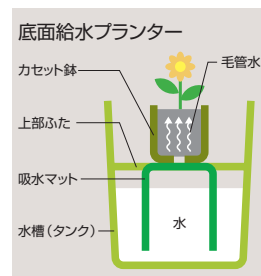
これらの検証結果を踏まえ、休憩施設お手洗いの新設・改良に当たり、節水性能の優れた方式を採用していきます。

また、テナントにおいても、厨房内蛇口まわりなどに「節水」「節電」などの表示を貼付し、節水・節電に取り組んでいます。

■ 底面給水プランターによる節水

サービスエリアを彩る花いっぱいのプランターについても、毎日の散水による使用水量を少しでも節水するよう取り組んでいます。

底面給水プランターは、タンクの水が吸水マットの毛細管現象によりカセット鉢に給水される仕組みです。雨水も自然に貯水されるシステムのため、夏季の晴天の露地条件においては約1週間、冬季には1カ月以上も水やりが不要になり、従来の散水方式に比べ、省力化、省資源化を図っています。



■ ヒートアイランド抑制対策

2008年2月23日に開通した新名神高速道路では、ヒートアイランド抑制対策として、日陰の少ない中央広場のメインコリドールにドライミスト装置を設置して、体感温度を下げることで人に優しい休憩スペースを確保しています。



水が気化する際に周囲の熱を吸収（気化熱）し、冷却効果を発揮

技術開発の推進

(株)高速道路総合技術研究所の活用や民間会社・大学・グループ会社等との共同研究により新技術・新工法・新材料の開発を推進しています。

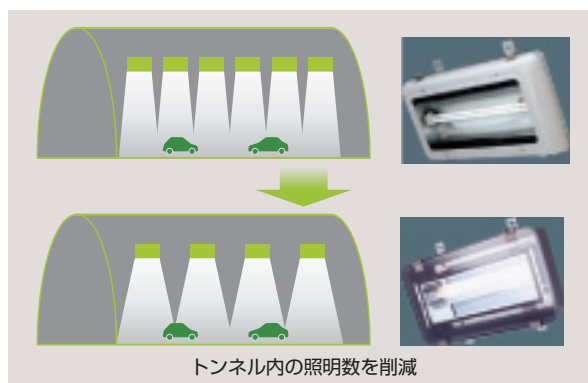
・東名などの老朽化対策として、既存構造物の点検・評価技術及び補修・補強技術の開発、推進を行っています。

・構造物の設計、施工方法の合理化や、新材料活用による更なるコスト縮減を推進します。
・質の高い交通情報提供に向け、最先端技術を活用した技術開発を進めています。

新型トンネル照明の採用

トンネルの照明灯具において、前面カバーを金属製の枠のない構造に変更することで、照明率（灯具内の全光束のうち、被照面に達する割合）を向上したことで、器具設置間隔を広げることが可能になり設置灯具数を削減可能にしました。

これにより新名神のトンネルでは約10%のイニシャルコストの削減と2%程度の電気代の削減を実現しました。



高機能舗装の路上表層再生工法に関する検討

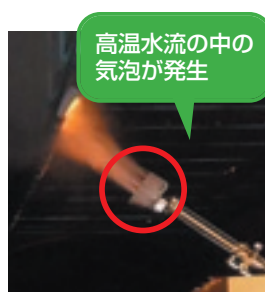
経年劣化や交通荷重により痛んだ舗装を修繕する際、切削した既設表層を舗装発生材（廃材）とするのではなく、その場で再利用して新たな高機能舗装材として活用する技術開発を行っています。

新たに必要となる資源、資材、エネルギーの低減が可能となり、地球環境にやさしい工法です。

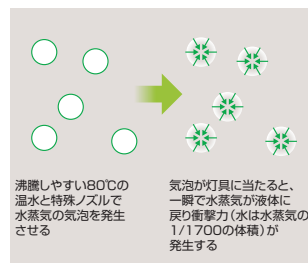
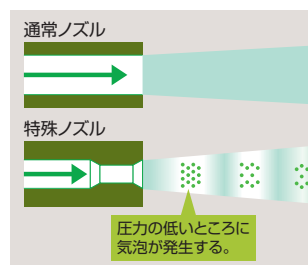


トピックス③ 新技術『ランプ清掃が時速50kmで可能に』

トンネル照明灯具の清掃はこれまで車線規制を伴いブラシ洗浄で実施していました。この清掃を高速でできるキャビテーション清掃装置の開発を(株)高速道路総合技術研究所・NEXCO東日本・西日本とともに進めています。これにより清掃作業が時速50kmで可能となるため、車線規制なしでの清掃を目指しています。(特許第3939722号)



気泡がつぶれる時に発生する衝撃力で、灯具の汚れを落とします。



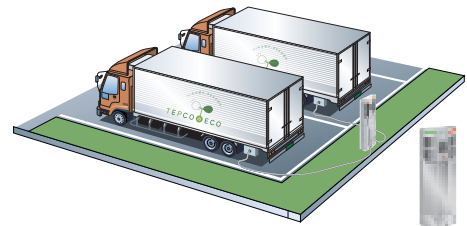
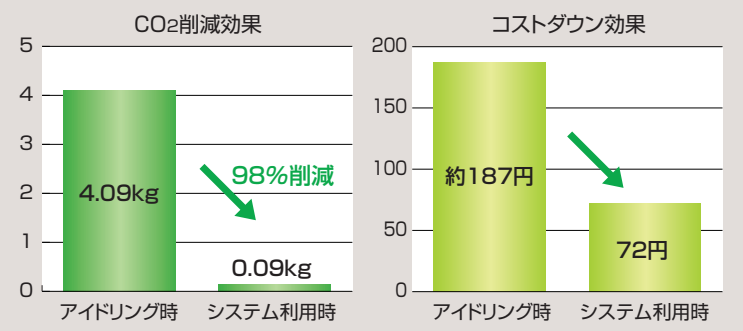
休憩施設におけるアイドリングストップ給電システムの導入の検討

高速道路の休憩施設（サービスエリアなど）において、仮眠や時間調整などのために駐車している長距離トラックなどが空調稼働させるために行っているアイドリングは、NOxやSPMなどの排出による局地的な大気環境の悪化やCO₂排出による地球温暖化につ

ながります。

当社では、そういった駐車中のアイドリングによる影響の軽減に向け、「アイドリングストップ給電システム」の導入を検討しています。

大型トラック1台のアイドリング1時間あたりの試算例



開発者：東京電力、日野自動車

現在、給電システムの設置・運用スキームや試行導入場所（東名・名神など）について検討中です。

竹割り型構造物掘削工法

急峻な斜面に橋脚をつくる場合、従来は広範囲にわたって掘削に伴うのり面が発生し、その保護や維持管理が課題となっていました。このため、橋脚の周囲にリング状の鉄筋コンクリートの壁を構築し、その内側を補強することにより鉛直に掘削する工法を開発しました。これにより掘削面積を最小限に抑えられ、自然環境に与える影響を小さくでき、結果として景観にも優れたものとなっています。新東名など急峻な地形が多い路線では積極的に採用しています。高速道路以外

の事業でも採用されてきています。
（特許第3516391号）



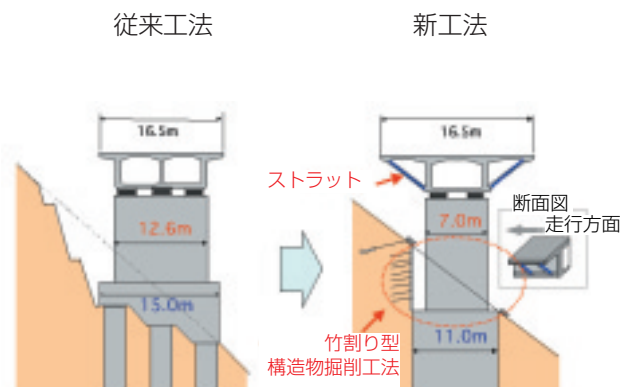
新東名 芝川高架橋

新しい橋梁建設技術

新東名の内牧高架橋では、広幅員橋建設の取り組みとして、日本で初めてプレキャストセグメント工法によるストラット付きPC箱桁橋の架設を、新技術・新工法を開発して採用しました。架設時の軽量化による

コストの縮減や、周辺環境負荷の低減などを実現しています。

（2006年度 土木学会田中賞受賞）



化学物質の管理・対策

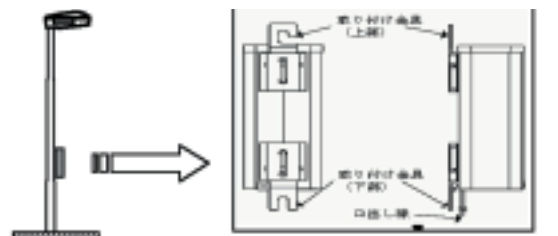
企業活動を進める上で、化学物質の安全な管理は重要な事項です。NEXCO中日本では関連する法律等の趣旨に沿って、化学物質の管理や対策に努めています。

PCB(ポリ塩化ビフェニール)対策

道路照明や受配電設備などに使用していた安定器やトランスなどのPCB含有製品の全数交換を完了し、現在は適正かつ厳重な保管を行っているところです。そして今後は、法令に基づき2016年度までに全数処分を完了します。

道路照明設備

安定器 姿図



アスベスト対策

規制対象となるアスベスト吹付材については飛散防止などの暫定対策を実施した上で、完全封じ込めや撤去工事などの抜本対策を実施し、2008年度末までに対象となる全ての吹付材の撤去を完了する予定です。

また作業をする際には、作業員の安全に配慮し、関係法令に従って適切に実施します。



アスベスト濃度	対象数量	2007目標値	2007実績値	2008計画値
含有率 0.1%以上	12,341m ² (30箇所)	7,861m ² (64%)	7,861m ² (64%)	12,341m ² (100%)

ディーゼル車等大型車の排出ガス抑制対策

自動車NOx・PM法が規制対象とする大都市地域に限らず、全ての地域において、排出ガス規制適合車を採用していきます。

計画・実績

項目	対象数量	2007目標値 (累計)	2007実績値 (累計)	2008計画値 (累計)	長期計画値
NOx・PM 法対象 区域内	203台 ※1	174台 (86%)	181台 (89%)	182台 (90%)	203台 (100%) ※2
同法対象 区域外を含む 全体数量	840台 ※1	491台 (58%)	491台 (58%)	524台 (62%)	840台 (100%) ※3

※1：昨年度数値に対して、車両の増にともない対象台数を見直し。※2：2011年度 ※3：更新時

地域環境への配慮

高速道路は我が国の社会経済活動に不可欠な社会基盤ですが、その一方で道路周辺の環境とのかかわりも大きいことから、沿道環境の保全が重要な課題となります。環境影響評価法、騒音規制法、振動規制法等の趣旨に沿って生活環境、自然環境の保全に取り組めます。

生活環境に関しては、環境施設帯や遮音壁の設置、高機能舗装の整備や路面の平坦性の確保などにより騒音・振動対策を行っています。

また我が国は緑豊かで地形の変化に富んだ国土と相まって、温暖湿潤気候特有の明瞭な四季の下、多種多様な動植物や自然環境に恵まれています。自然環境の保全や生態系との共生をめざしてエコロードの推進とロードキル対策、景観への配慮など様々な取り組みを行っているところです。

大気汚染対策

全国に設置された自動車排出ガス常時測定局のデータによれば、全国における沿道の二酸化窒素（NO₂）及び浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準達成状況を経年

的に見ると次表のとおり、NO₂、SPMともに、5年前と比較すると達成率が向上しています。

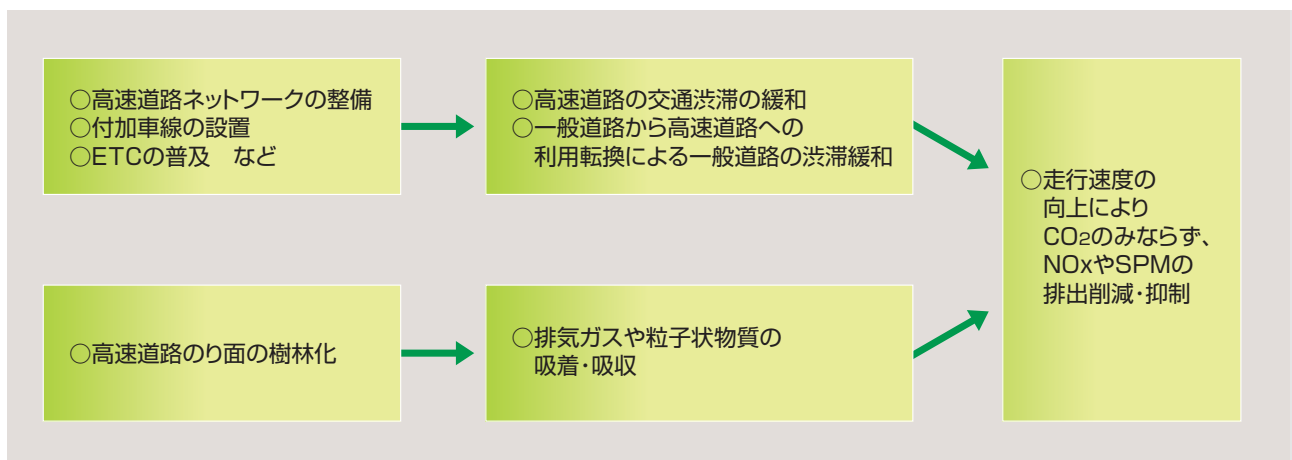
環境基準達成状況

			2002	2003	2004	2005	2006
全国 自排局	NO ₂	環境基準達成率(%)	84	86	89	91	91
		環境基準達成測定局数／測定局数	345/413	365/426	387/434	399/437	400/441
	SPM	環境基準達成率(%)	34	77	96	94	93
		環境基準達成測定局数／測定局数	123/359	301/390	393/409	385/411	388/418

出典）環境省資料より作成

NEXCO中日本では、高速道路ネットワークの整備、付加車線の設置やETCの普及による走行速度の向上、更に高速道路のり面の樹林化などにより、CO₂のみならず、

NO_xやSPMの排出削減・抑制することで高速道路周辺の大気環境改善に貢献しています。以下にNEXCO中日本の大気汚染対策への取り組み概要を示します。



騒音対策

道路交通騒音の低減に向け、道路の計画・設計段階から営業中段階まで、環境基準を遵守するため、遮音壁の設置、高機能舗装対策などさまざまな取り組みを実施しています。道路交通騒音対策の実施に当たって

遮音壁の設置・環境施設帯の設置など

事前の騒音予測や、沿線の地方公共団体からの要請に基づき、遮音壁設置計画を立て、遮音壁を設置しています。

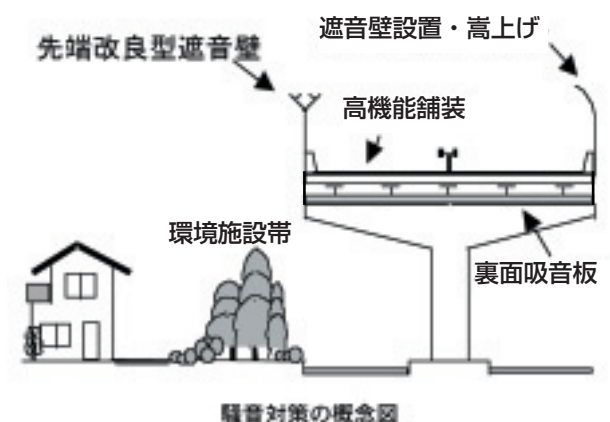
具体的には、2008年度からの5ヶ年計画を策定しており、2012年度末までに新設22km、嵩上げ12kmを整備します。

また、住居の立地状況や土地利用の実情を勘案し、良好な居住環境を保全する必要があると認められる地域には、環境施設帯を設置しています。

さらに、適切な道路構造の改善を行ってもなお、騒音の環境基準を超える住宅に対しては、緊急的措置として防音工事助成を行っています。

遮音壁の計画・実績（累計設置延長）

2007 目標値	2007 実績値	2008 計画値	長期計画値 (2012)
881km	878km	882km	900km



は、道路管理者だけではなく、沿線自治体、警察、さらには高速道路を利用されるお客様や自動車メーカーなど、関係者が一体となって取り組んでいます。

高機能舗装（水はねの少ない舗装）

路面を改善することにより自動車騒音を低減する取り組みとして、高機能舗装の適用を進めています。高機能舗装は、通常の舗装に比べ騒音を低減する効果（約2～4dB）があります。

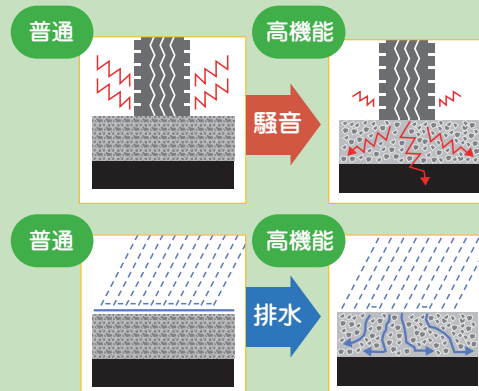
2008年度からの5ヶ年計画を策定しており、2012年度末までに、約634kmの高機能舗装化により、全体車線延長の約8割の対策を実施します。

高機能舗装の計画・実績（累計車線延長）

2007 目標値	2007 実績値	2008 計画値	長期計画値 (2012)
137km車線 (4,569km車線) 73%	132車線 (4,564km車線) 72%	119車線 (4,683km車線) 74%	128車線 (5,198km車線) 83%



高機能舗装 騒音を抑える効果に加え、水はねも少ないため、雨天や雨上がり後の走行も安心・快適。



光害対策

高速道路のインターチェンジやサービスエリア及び一定の条件を満たす重交通量区間の本線部には、交通安全のために道路照明を設置しています。そこから洩れた光が隣接する畑の農作物や周辺の動植物に影響を

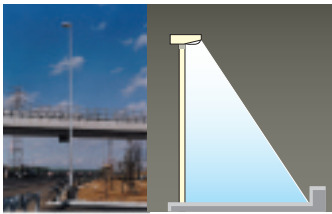
新型照明の採用

照明灯具の形状を、後方への光束洩れを防ぐ遮光板付きのタイプに順次変更しています。

2007年度は、老朽化更新で約90本の後方カット型を用いた新型照明を設置しました。2008年度は、影響を及ぼす可能性のあるところを優先的に約90本更新予定です。



旧型の照明



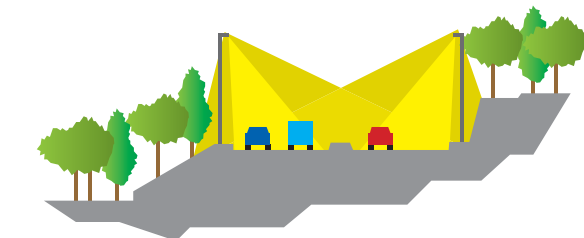
後方カット型を用いた新型照明



新型照明の灯具
(後方カット型)



一般型の照明



周辺への影響を軽減するための照明のイメージ

及ぼしたり、天体観測の支障となったりする場合があります。その対策として、以下のような光害の防止に努めています。

低位置照明の採用

圏央道の八王子JCT付近では、周囲に生息する夜行性動物のムササビに配慮し、周りへの光漏れを少なくするために低位置照明を採用しています。



圏央道 八王子JCT 低位置照明

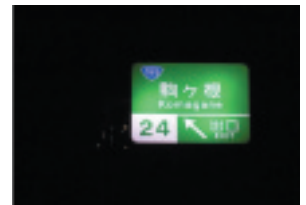
伊勢湾岸道の豊田東ICでは、周辺環境に配慮し、周りへの光漏れを少なくするために低位置照明を採用しています。



伊勢湾岸道 豊田東IC 低位置照明

新型標識の採用

紫外線照射（ブラックライト）型遠方標識は、紫外線を照射することによって、標識自体が発光する新しい方式の道路標識であり、従来の投光式照明と比べ、対向車線や近隣住宅地などへの可視光の漏れがなく、光害の防止や標識の視認性向上に効果を発揮します。中央道駒ヶ根ICで試行的に採用しました。



■ 工事中の騒音・振動・水質汚濁対策

高速道路の建設や保全における工事の実施において沿道地域の方々の環境を守るために、各種の対策を行うことにより、影響の低減に努めています。

■ 騒音・振動対策

事前の騒音予測や、沿線の地方公共団体からの要請に基づき、遮音壁設置計画を立て、遮音壁を設置しています。

● 計画・設計段階での配慮

高速道路の路線選定に当たっては、都市計画などの土地利用計画を勘案し、住居系地域の通過を極力避け、土地利用形態を考慮した適切な断面構造の選定や遮音壁により、沿道地域への影響の低減に努めています。

● 工事段階での配慮

道路の建設に要する期間は比較的長期となるため、建設機械などの騒音・振動対策は、郊外部・都市部を問わず周辺住民の方々にとって関心の高い事項となっています。

対策として、公害対策基本法、騒音規制法や振動規制法及び条例などに従って、国土交通省の基準を満たした低騒音・低振動型建設機械の利用の促進や工事時間制限などを進めています。また住居の集中する地域の工事では、遮音壁を先行設置して工事騒音の軽減を図るケースもあります。



舗装工事での低騒音型建設機械の事例

■ 水質汚濁対策

トンネル工事により発生する汚濁水については、水質汚濁防止法や条例などに従って、水素イオン濃度(pH)や浮遊物質量が許容限度値内となるよう、適切に処理を行っています。



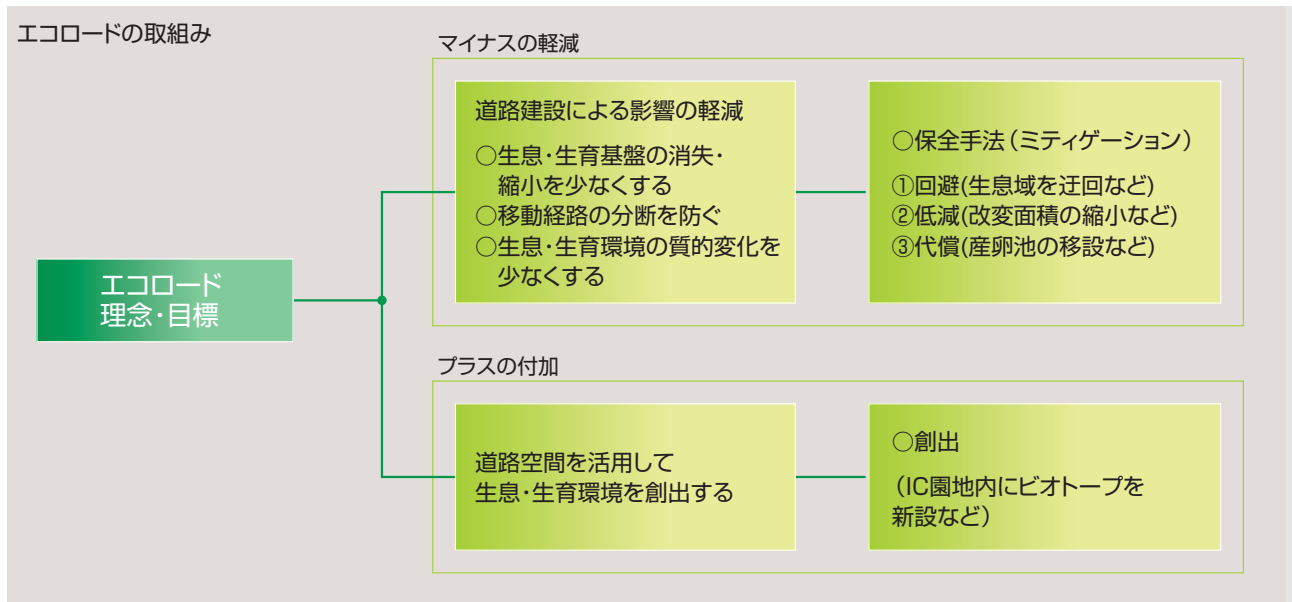
例) 水素イオン濃度(pH)は5.8～8.6の値になるようpH調整剤を用いて中和しています。また、汚濁水中に存在する浮遊物質量(SS)は200ppm以下となるよう凝集沈殿させ浮遊物質を取り除いています。

■ エコロードの推進とロードキル対策

■ エコロードの推進

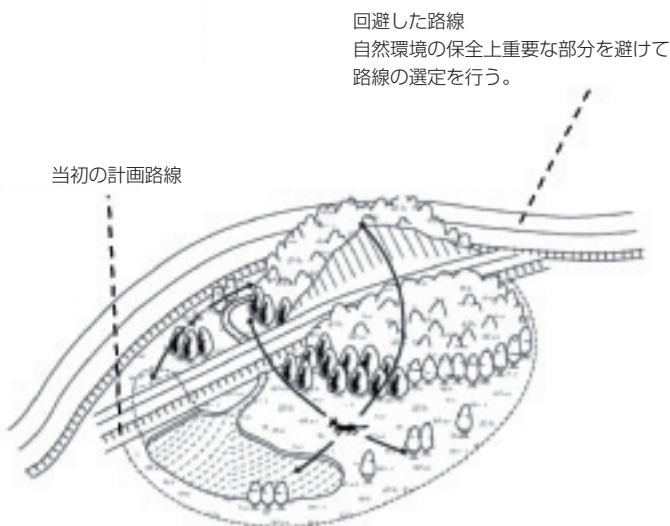
道路の建設は、周辺の動植物の生息・生育基盤の消失・縮小、動物の移動経路の分断、生息・生育環境の質的变化などをもたらすおそれがあります。このためNEXCO中日本では、道路建設に際して地域生態系へ

の影響を回避・低減するとともに、新たな生息・生育環境の創出を目的とした「エコロード」（自然環境に配慮した道づくり）を進めています。エコロードの推進は生物多様性の保全にもつながるものであり、今後も沿線自然環境の保全に努めていきます。



■ 地形改変の縮小

周辺の生態系に配慮して、地形改変の縮小、野生動植物の生息・生育域への影響を可能な限り少なくする道路構造を検討しています。



■ 希少動植物の保全

食物連鎖の頂点に位置するクマタカ等の猛禽類は、絶滅のおそれのある野生生物の種の保存に関する法律の対象種として、また環境省発行のレッドデータブックにおいて絶滅危惧種に指定されています。これらの猛禽類を対象に、建設工事段階ではモニタリングを行うとともに、状況により工事を一時中止するなど、影響軽減に配慮しています。



オオタカのモニタリング

希少植物の生育環境は極力保全し、消失・縮小してしまう場合には可能な限り移植を行い、希少植物の保護・保全に努めます。レッドデータブックなどで指定されている注目すべき植物は、生育環境の近いところに移植するなど、地域植生の早期回復をめざしています。



希少植物の移植（圏央道八王子JCT付近）

希少動植物の保全事例①

GPSを用いたクマタカのモニタリング

最近、クマタカにGPS発信器を装着し、その行動を人工衛星で追跡しています。目視では追いきれない尾根の先まで追跡が可能で、行動範囲が30kmにも及ぶこと、正確な位置情報に基づき高利用域などが明確になるなど成果が多数得られています。これらのデータを事業の評価や予測、さらには学術的なクマタカの生態の解明等に生かしたいと考えています。



希少動植物の保全事例②

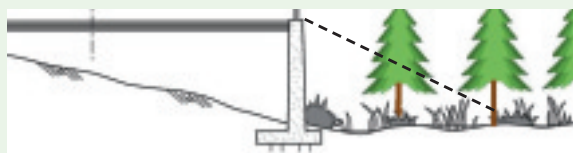
新東名における貴重植物の保全

新東名の建設予定地で、環境省レッドデータブック絶滅危惧ⅠA類※1（現在は絶滅危惧ⅠB類※2）に指定されたタヌキノショクダイの分布が、1999年に確認されました。翌2000年に個体調査を実施し、確認された固体の保全について学識経験者の意見をいただき、道路構造をのり面から擁壁に変更することにより改変面積を約6割に縮小しました。また改変が避けられない箇所を確認した個体について

は非改変地へ移植を行いました。移植先では日照調整等の保全対策を行い、その結果、継続的に生育が確認されています。

※1 絶滅危惧ⅠA類・・・ごく近い将来における野生での絶滅の危険性が極めて高い種

※2 絶滅危惧ⅠB類・・・近い将来における野生での絶滅の危険性が高い種



道路構造変更による保全状況（破線の盛土から擁壁へ）



タヌキノショクダイ



現地の保全状況

トピックス④ 地域の自生種による再緑化

自然環境が豊かな地域を通過する区間では、外来生物法（※3）の施行以来、地域性苗木（※4）による緑化手法が注目されています。

同法施行に先立ち全国に先駆けて、1996年より地域性苗木による道路のり面の緑化を継続し、自然生態系の保全に努めています。建設現場などに自生する樹木の種子をあらかじめ採取し、（株）高速道路総合技術研究所の緑化技術センターで播種より苗木を育成した後、当該現場に植栽しています。

発芽率や生産手法などが不明なものについては、その育成のノウハウも蓄積しています。2007年度には約4.4万本の地域性苗木の植栽を行いました。



種子の採取



緑化技術センターでの育成



苗木の植栽

※3 外来生物法：特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律（2005.10.1施行）

※4 地域性苗木：その地域に自生する樹木の種子から育成した苗木

■ バイオトープの整備

バイオトープは、代償・創出の観点から、道路空間を活用して動植物が生息・生育出来る環境を整備した空間です。池や湿地を創出することで、より多様な空間が確保され、多種多様な動植物の生息・生育が可能となります。

■ 動物への配慮

既存の河川や沢などの付け替え改修では、必要に応じて水際部への蛇かごなどを用いる多自然型の工法を採用しています。



従来の三面張り
コンクリート水路



自然環境復元を目的とした
『多自然型水路』



圏央道八王子JTC内に整備されたバイオトープ
雨水を利用した池を備えています



また、圏央道では動物の移動経路を確保するためのけもの道となるボックスや、排水路などに雨水を利用した小鳥の水飲み場（バードオアシス）の整備、小動物（カエルやトカゲなど）が水路から這い上げられるような構造（斜路側溝）を設けたりしています。



けもの道

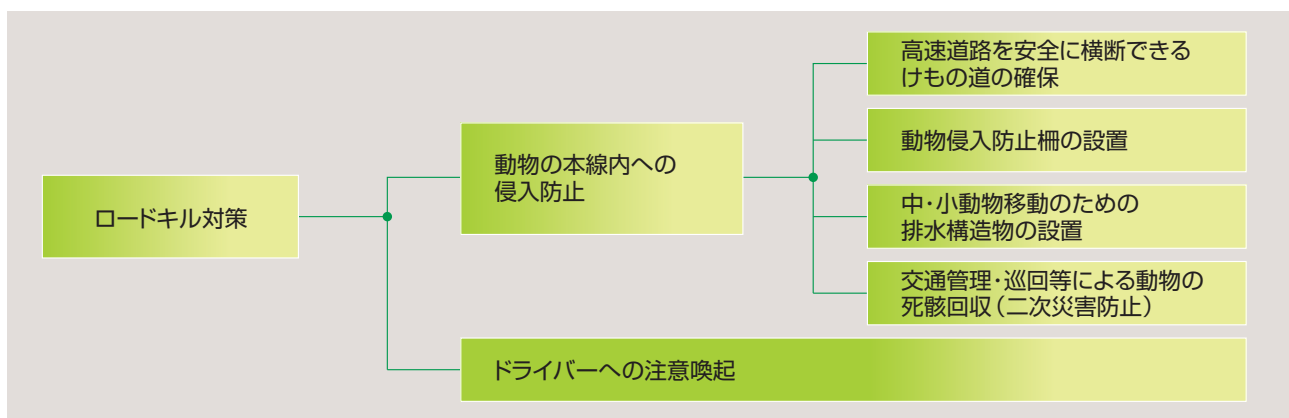


タヌキのボックス利用

■ ロードキル対策

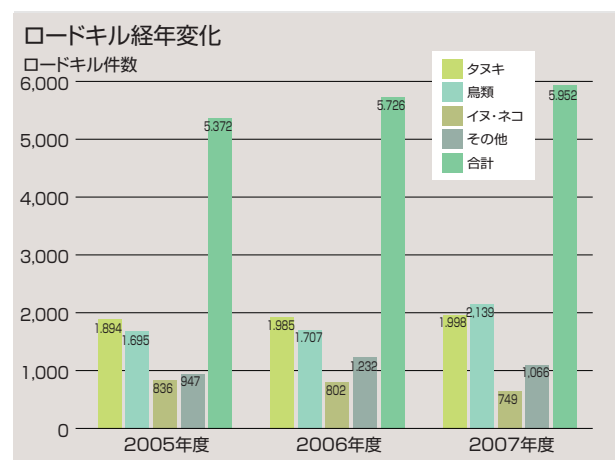
高速道路は、路線によっては自然豊かな地域や野生動物の生息地やその近くを通過する場合があります、走行中の自動車と野生動物の衝突など（ロードキル）が起きています。

自動車の走行の安全を確保するとともに、野生動物を守るため、次のような、動物の本線内への侵入防止策とドライバーへの注意喚起の両面から対策を進めています。



NEXCO中日本が管理する高速道路における、2007年度のロードキル件数は5,952件で、このうち最も多いのは鳥類で全体の約36%を占めています。

道路で災禍にあった動物の死肉を求めて鳥類が飛来するケースもあり、二次的なロードキルの一因ともなることから、速やかな死骸の回収に努めています。



地域景観への配慮

高速道路は完成とともに半永久的に地域景観と一体となることから、国土の景観形成に大きく影響します。道路建設にあっては自然美の保全に努め、自然との調和を考え、新しい美の造形に意を用いることは道路景観を整備する上で重要です。また、営業中の道路においても、周辺住民の皆様にとっての良好な環境を保全することが重要であり、日々の植栽管理や除草などを通じて、道路周辺景観の保全を行っています。今後ともより良好な景観を国民の皆様提供することを目指して取り組んでいます。



優美な曲線を描く浜名湖橋（東名高速）



自然との調和にも配慮された亀山JCT（新名神）



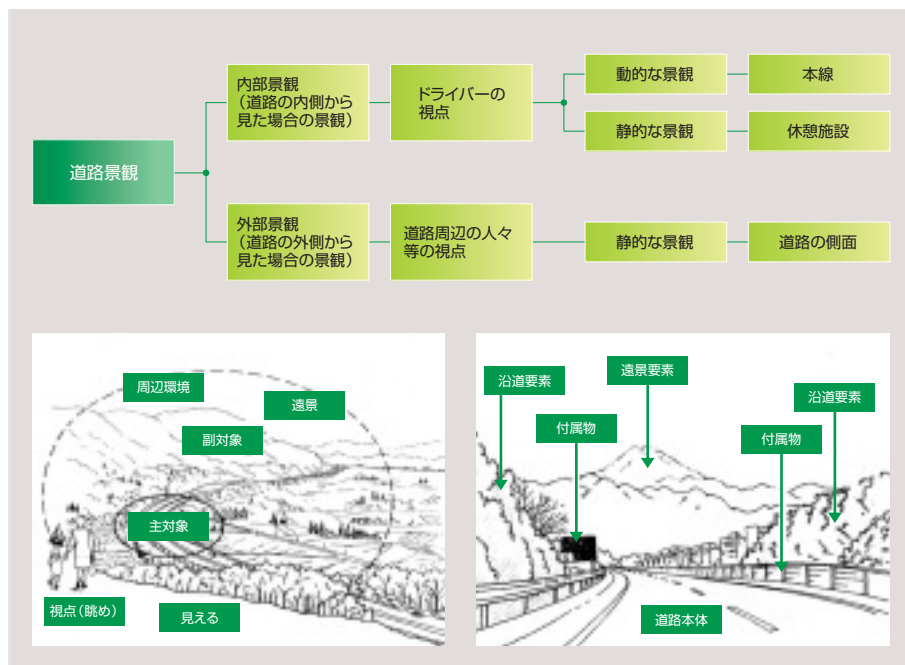
ランドマークを形成する名港トリトン（伊勢湾岸道）



地域の緑地として根付く道路林（八王子バイパス）

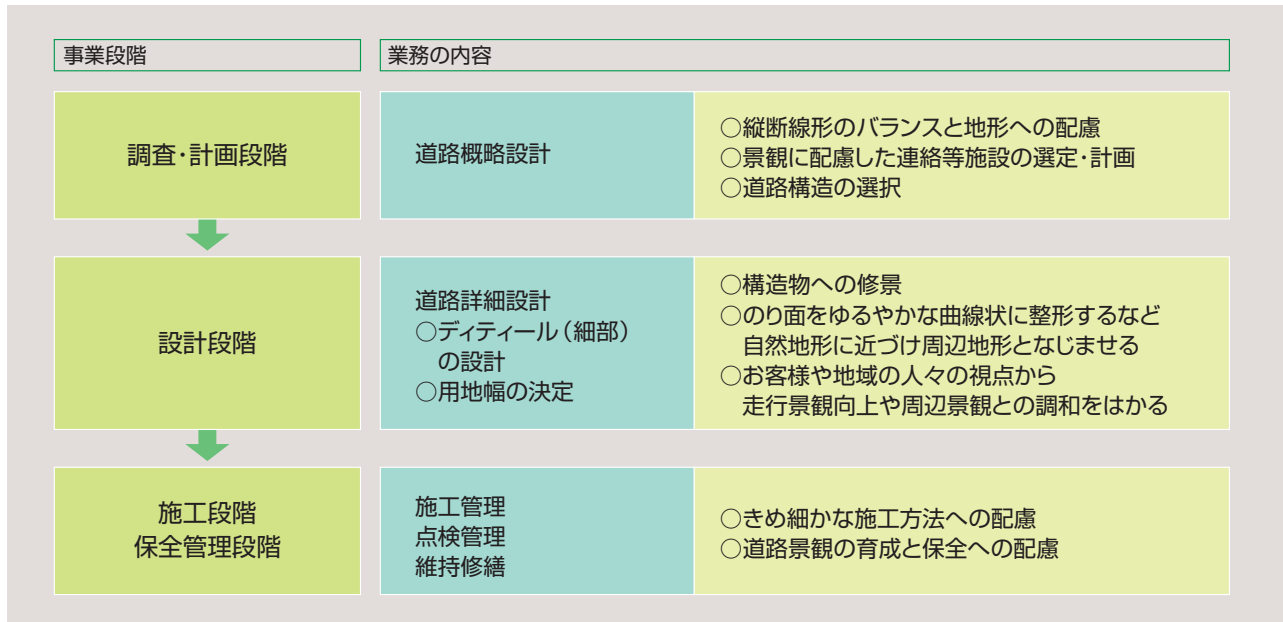
景観とは、ある対象（風景）を人々が見て、それを認識することによって成り立つ現象です。

一般的にはその景観の中心となるもの（主対象）とその周辺を取り囲んでいる環境（副対象）に分けられ、「道路景観」とは、この主体象を道路として捉えています。道路景観は視点が道路の内側と外側にあり、その違いにより異なります。

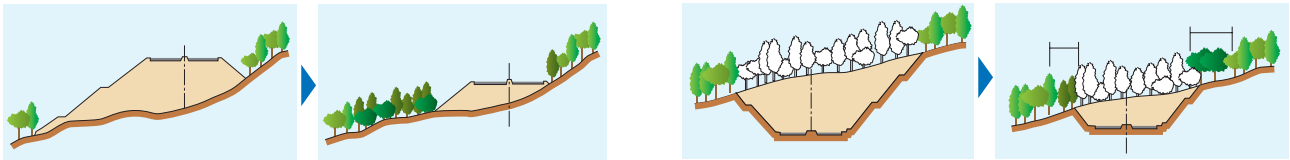


高速道路は、長期にわたり多くの人々に利用される社会資本であることから、周辺と調和した質の高い景

観整備のために、路線選定から設計施工段階まで様々な取り組みを進めています。



道路面の計画高を上げ下げすることにより、地形の改変を軽減するなどの検討をしています。



トピックス⑤ 世界遺産「白川郷合掌集落」への景観配慮

東海北陸道白川郷IC付近は、世界文化遺産である「白川郷合掌造り集落」の近傍を通過することから、集落からの視界に入る高速道路が当該地区の景観に違和感を与えないよう『減らす』『隠す』『馴染ませる』という景観対策コンセプトに基づき対策を行っています。

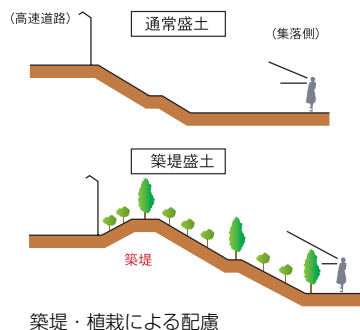
●築堤盛土

ICの盛土部では、築堤を設け、かつ在来種のブナなどの植栽を行い、集落から照明ポールな

どの道路附属施設が極力見えないよう配慮し、自然復元にも努めています。

●その他の主な取り組み

- ・IC切土部は、勾配を周辺地山の傾斜に合わせています。
- ・白川橋では、集落から見えにくくするため、縦断線形を見直し、橋脚高を可能な限り下げています。（約18m）
- ・白川橋の色彩について、土壌や伝統的構造物の建物などに見られる『墨色』を基調にしています。



近景



遠景



白川橋は、目立たせないことを中心に計画・デザインされた橋として、2004年度土木学会デザイン優秀賞を受賞しました。

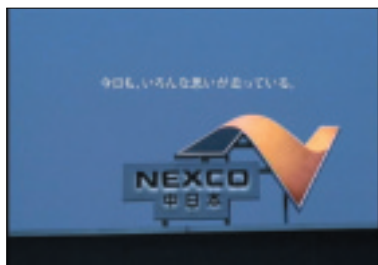
お客様第一の徹底

グループ全体で「お客様第一主義」を徹底し、信頼と好感を得られる企業を目指します。

お客様に満足して高速道路をご利用いただけるように、CS活動を強化し、お客様とのコミュニケーションを大切にするとともに、事業活動を知っていただくため積極的な広報活動を行っています。

お客様とのコミュニケーション

高速道路への理解と関心を深めてもらうとともに、地域の方々やお客様とのコミュニケーションを図るため、高速道路の建設現場や管制センターなどを見学する「ハイウェイみて！みて！ツアーズ」や、SAや集客施設で「お客さま感謝イベント」を開催しています。また、多くのお客様にNEXCO中日本という企業を知っていただくためにテレビ・ラジオでの番組提供・CMの放映、ホームページの充実、フリーペーパー配布などの広報活動を実施しています。



テレビCM



ホームページ



お客さま感謝イベント
(2周年イベント)

CS（お客様満足度）の向上

CS活動の推進

本社及び支社にCS推進委員会を設置し、お客様に満足して高速道路をご利用いただけるように、お客様との接点となる料金所やサービスエリアをはじめ業務全般にわたってお客さま満足の向上のための検討を行っています。

お客様からのお問い合わせ窓口として「お客さまセ

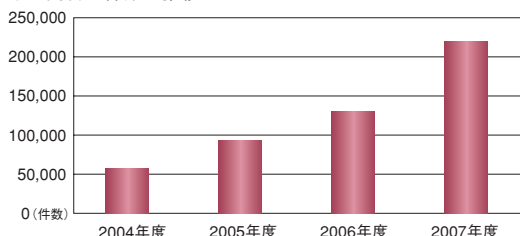
ンター」(※)を24時間365日営業して、お客様からのお問い合わせやご意見・ご要望を受け付けるとともに、いただいたお客様の声は、サービスや業務の改善に活かしております。

※：『NEXCO中日本ハイウェイガイド』は、2008年4月1日から『NEXCO中日本お客さまセンター』へ名称変更いたしました。

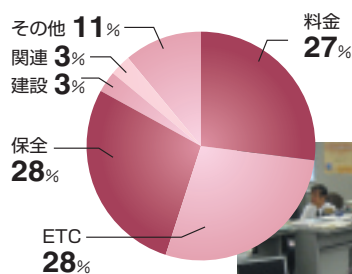
お問合せ件数の推移

2007年度のお客さまセンターへのお問い合わせの件数は、概ね22万件で、年々増大しており、件数の増加に合わせて回線数の増加及び体制の強化を進めています。

●お問合せ件数の推移



お問合せ内容の内訳



NEXCO中日本お客さまセンター

NEXCO中日本お客さまセンターのご案内

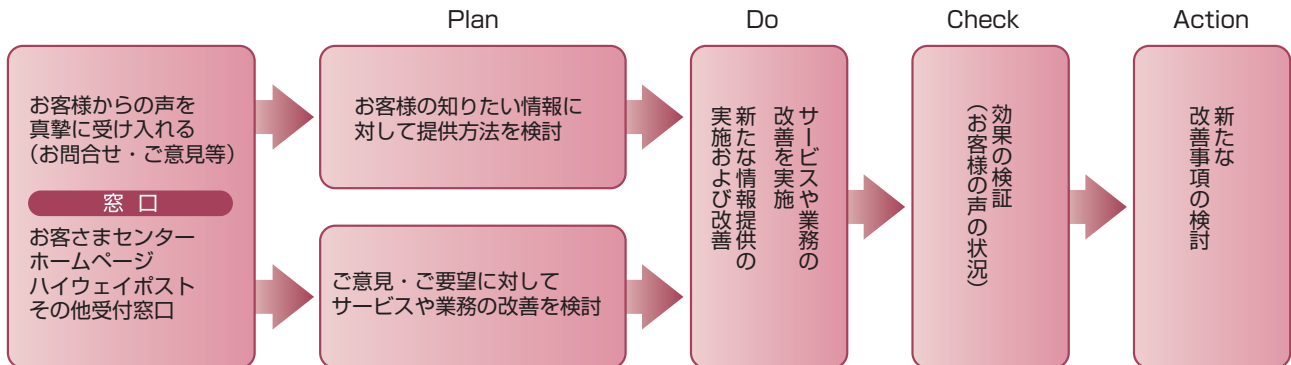
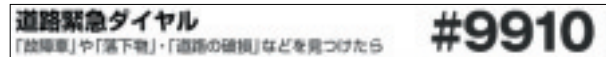
「お客さまセンター」では、現在お客様にご負担いただく通話料金は市内通話料金相当（携帯電話10円／3分、固定電話8.5円／3分）でご利用いただいておりますが、2008年度中にはフリーダイヤル化していく予定です。



道路緊急ダイヤルのご案内

道路緊急ダイヤルは、お客様が高速道路での異状（故障車・落下物、道路の破損など）を発見された際に、NEXCO中日本へご連絡いただくための専用ダイヤルです。

お客様のご協力をよろしくお願いいたします。



サービスエリア等に関するお客様の声については、サービスエリア等を運営する中日本エクシス(株)が迅速に対応するとともに、社内の「お客様の声委員会」において、四半期ごとに分析・検討を行い、CSの向上に努めています。

トピックス⑥ お客様の声にお応えした改善事例

SAを分煙してほしい！！

サービスエリアの歩道部などに禁煙ゾーンを設け、園地内などに喫煙コーナーを整備し、屋外分煙化を推進しています。
（商業施設内は完全分煙化を実施しています）
2007年度は137エリアで屋外分煙化を実施しています。



喫煙コーナー



禁煙ゾーン

SAにETC利用証明書を打ち出せるプリンターを設置してほしい！！

ETC利用証明書を打ち出せることができるプリンターを2007年8月より順次設置し、現在38箇所でご利用いただけます。

設置場所についてはHPをご覧ください。[Web](#)



プリンター

ホームページ等にETC時間帯割引条件の100km以内がどこかわかるシステムを作してほしい！！

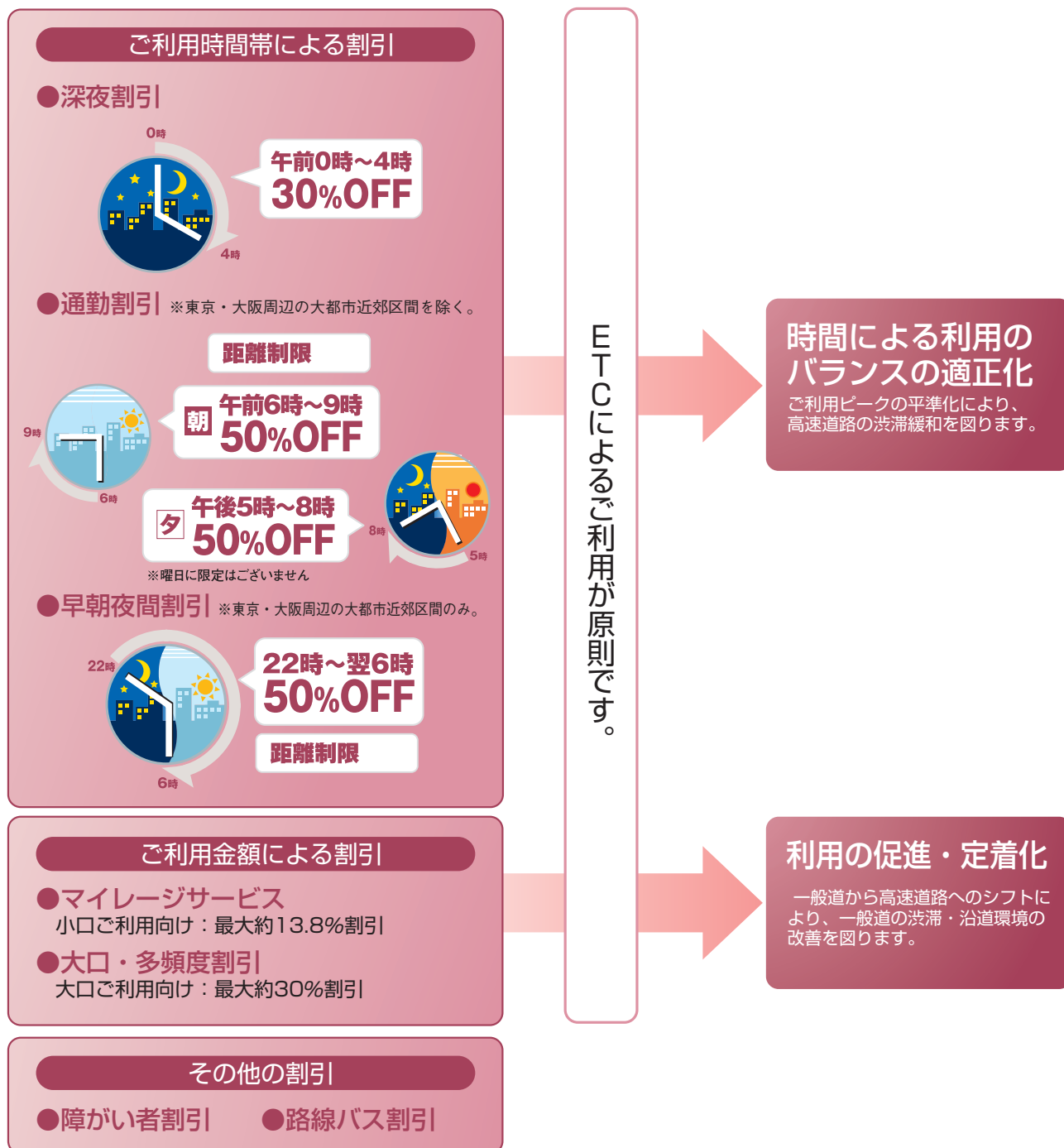
入口のICをクリックすると100km以内のICが表示される『ETC時間帯割引検索マップ』を開設しました。



■ お得な料金割引制度 ～より利用しやすい料金制度を目指して～

時間による利用バランスの適正化、高速道路の利用の促進・定着を目的として、様々な料金割引制度を実施しています。

※各種割引にはそれぞれの要件を満たす必要がありますので、詳しくはHPをご覧ください。 [Web](#)



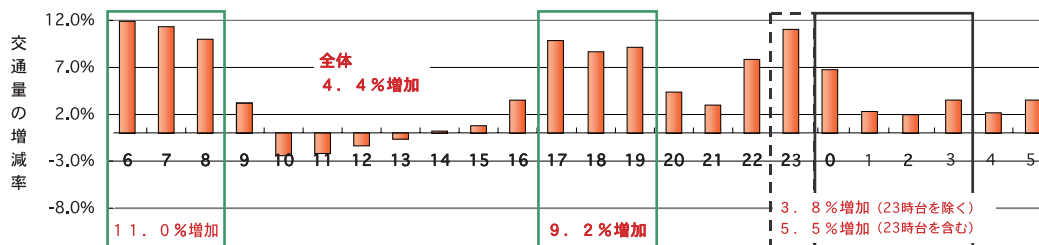
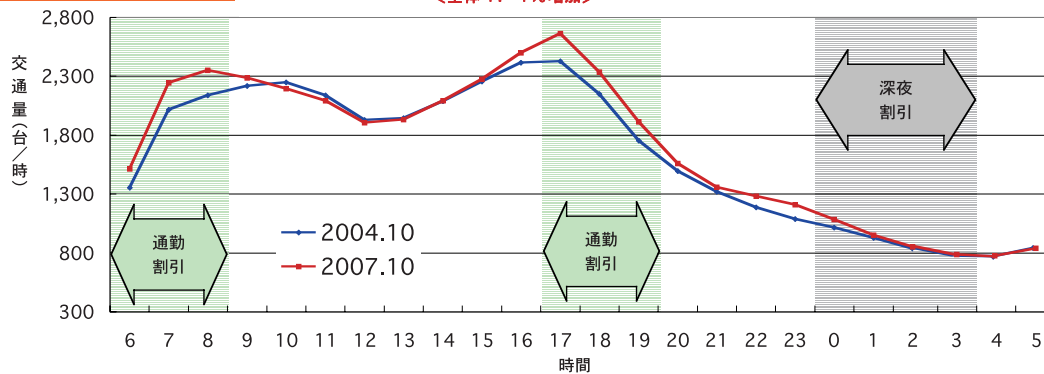
高速道路ネットワークの拡大とETC時間帯割引の導入により 高速道路のご利用が増加しています！

高速道路ネットワークの拡大とETC時間帯割引により、高速道路の利用台数は、割引導入前の2004年10月に比べ3～4%増加しています。

特にETC時間帯割引の適用時間帯では4～11%に増加しており、一般道路からの転換や高速道路の利用時間の変更など、利用動向が変化しています。

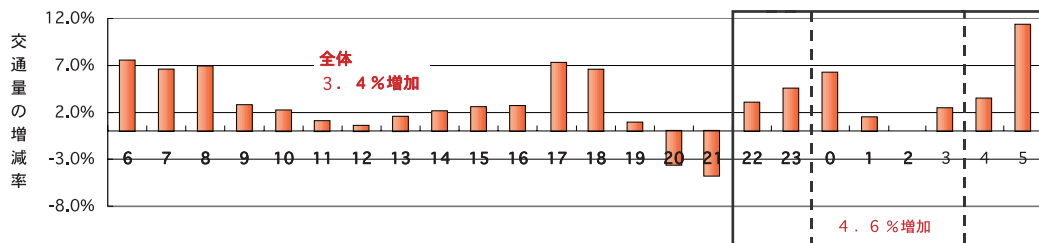
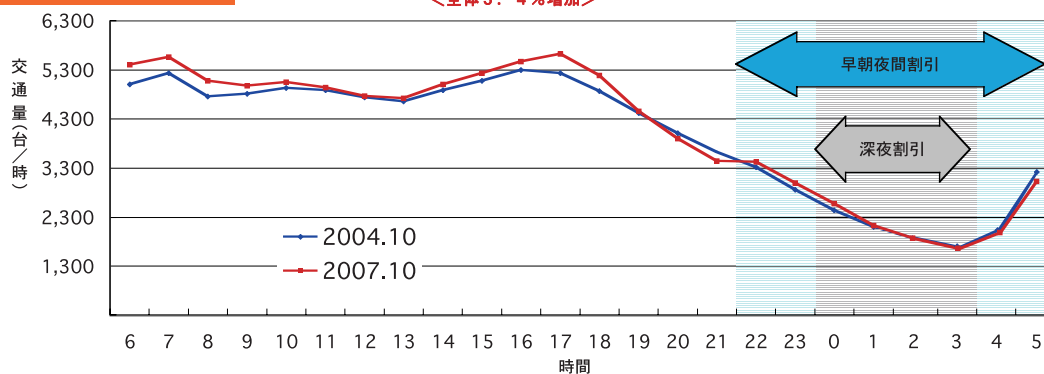
《地方圏》

39,310台/日 (2004.10) → 41,030台/日 (2007.10)
＜全体4.4%増加＞



《大都市圏》

95,670台/日 (2004.10) → 98,940台/日 (2007.10)
＜全体3.4%増加＞



※データの計測ができた以下の評価対象区間で計測。いずれの区間も2007年10月時点で営業していた区間のみで比較。

地方圏：175区間、大都市圏：8区間

※集計データ：当社が管理する高速道路（一部一般有料道路含む）の車両感知器データ（全日）

■料金割引社会実験やTDM

より利用しやすい料金制度を目指して、国土交通省や他の高速道路会社とともに、各種の料金割引社会実験を実施しています。

また、お正月・ゴールデンウィーク（GW）・お盆などの交通集中期に、混雑の緩和を目的とした料金割引施策（料金TDM）を実施しており、今後とも効果が期待できる路線や区間において実施していきます。

※社会実験：新たな施策の展開や円滑な事業執行のため、社会的に大きな影響を与える可能性のある施策の導入に先立ち、市民等の参加のもと、場所や期間を限定して施策を試行・評価するもの。地域が抱える課題の解決に向け、関係者や地域住民が施策を導入するか否かの判断を行うことができます。

※料金TDM：交通量の少ない時間帯の通行料金を割引き、混雑する時間帯からシフトしていただくことにより、交通混雑の緩和を図ろうとするもの。TDMは交通需要マネジメント（Traffic Demand Management）の略称。

●大都市圏の高速道路ネットワークの有効活用

圏央道全線利用割引（30%割引）、
中央道（高井戸方面）・圏央道連続利用割引（一律300円割引）

●地方部で国道に並行する高速道路を有効活用し、 現道の渋滞などの課題を解消・緩和

平日昼間（9時～17時：30%～50%）割引（中央道など3箇所）
平日夕方（15時～17時：30%）割引（東名など9箇所）

観光の振興
地域の活性化

●物流の効率化を促進

深夜割引の適用時間の拡大
（0時～4時：30%割引→22時～23時：20%割引、
23時～24時：30%割引を拡大）（東名・東名阪の一部出口IC）

●原油高騰に伴う緊急対策（安定的な物流コストの確保）

深夜割引の割引率拡大（0時～4時：30%→40%）
（深夜割引の適用がある全路線）

物流機能の強化

●利用時間の変更により休日の高速道路の混雑を緩和

休日大渋滞分散割引（土・日・祝日の20時～22時：50%割引）
（東名・中央道の一部区間）
※2007年12月30日をもって終了

●料金TDM

お正月、GW、お盆の超繁忙期に、比較的交通量の少ない
時間帯に50%割引
（東名、中央道、東名阪道、小田原厚木道路の一部区間）

交通集中期の
混雑緩和

※上記を含めた料金割引につきましては、内容の変更が生じる（終了する場合を含む）ことがありますので、最新情報をHPでご確認下さい。[Web](#)

■ 周遊タイプの企画割引商品

地元自治体や観光協会等との連携のもと旅行会社と提携して、周遊タイプの割引商品を積極的に企画・販売しています。2007年度は「浜名湖かんざんじ温泉割引プラン」など事前登録型の9商品・計5,476件をご利用いただきました。また、この他に「中央道・関越道接続記念キャンペーン」などを約74万件以上ご利用いただきました。

浜名湖かんざんじ温泉割引プラン



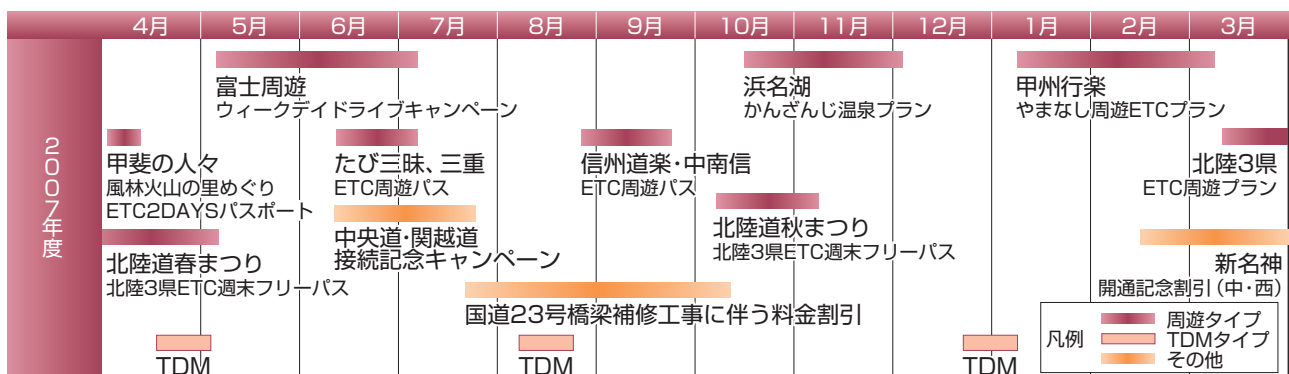
北陸3県ETC周遊プラン



甲州行楽やまなし周遊ETCプラン



信州道楽・中南信ETC周遊パス



2008年度の割引商品（予定）

2008年度からは「速旅（はやたび）」という統一ブランドで、地元自治体や観光協会と連携して、積極的に企画販売していきます。

■富士周遊プラン（4/19～7/18）

■東海北陸道全通記念ETC周遊プラン（7/5～9/30）

上記以外のその他のエリアや期間においても、関係機関等と調整しながら企画検討中です。

おトクに楽しむ、いいトコめぐり

速旅

はやたび

安全の推進

高速道路を安全・安心・快適にご利用いただくために、交通安全活動を広範かつ積極的に推進しています。

交通安全の支援

高速走行時の要注意箇所の紹介（「気をつけガイド」の発行）や、企業・学校などへの社員派遣による交通安全セミナーの実施などの交通安全活動を積極的に実施しています。

トピックス⑦ 安全・快適なドライブのための「気をつけガイド」



お客様がご利用される際に特に注意が必要な「要注意箇所」、安全走行のアドバイス、各種安全対策をご紹介したパンフレット（通年・冬季版）を作成しました。

- 作成初年度（2007年度）は、休憩施設での配布や関係機関への送付を含め、
通年版：約13万部 **冬季版**：約10万部を配布
H P：約8,000件/月PV（2008年5月）
 → 今後、更なる周知・浸透を行い、交通事故削減を目指していきます。

トピックス⑧ 社員派遣による「交通安全セミナー」

お客様個人と会社との結びつきの強化を図り、お客様とのコミュニケーションツールとしての「交通安全セミナー」を通じて、高速道路上での交通事故の発生状況や交通安全のポイント等の情報を提供し、お客様の高速道路上の交通安全の学習を応援しています。



2007年9月開始以降2008年5月までに延べ約6,300名（130団体）に対して開催し、今後も継続して取り組んでいきます。

ドクターヘリ

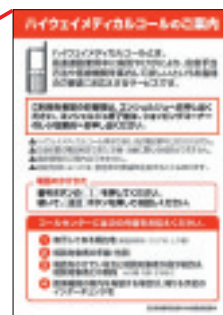
ドクターヘリの運行に関し関係機関と協力し、高速道路における出動実績（2005年10月から2008年3月まで）は25回に達しております。

また、高速道路関連社会貢献協議会と協力して、日本航空医療学会が開催する医師や看護師等医療関係者向けのドクターヘリ講習会の支援を行いました。



救急時の「ハイウェイメディカルコール」

高速道路をご利用中のお客様が急に体調を崩された際、サービスエリアから専用の電話で救急専門医などに、24時間無料でご相談いただける「ハイウェイメディカルコール」サービスを実施しています。



老朽化対策

- 道路構造物等の老朽化、車両の大型化、交通量の増加等の環境変化に対応し、良好な道路資産の維持に向け、効率的かつ効果的な道路機能保全対策を推進します。さらに、走行環境の改善、渋滞解消などに取り組みます。
- 道路構造物の損傷や老朽化に対応した効率的な管理を実施します。
 - ・2007年1月東名(下り)長尾高架橋で発生したジョイント破損事故を踏まえ、2012年度までに旧タイプの鋼製ジョイント約2,000箇所の取替えを実施します。
- 新規ネットワークの完成に伴い、大規模リニューアル工事の計画を策定します。
 - ・名神は1964年の開通後44年、東名は1968年の開通後40年、東名阪道は1975年の開通後33年が経過し、道路構造物の老朽化が進行しています。
- 新規ネットワークの完成に合わせて、名神、東名、東名阪道の修繕計画及び交通規制計画を検討し、順次、



道路構造物の老朽化対策、舗装の全層打換えなどの大規模リニューアル工事に着手します。

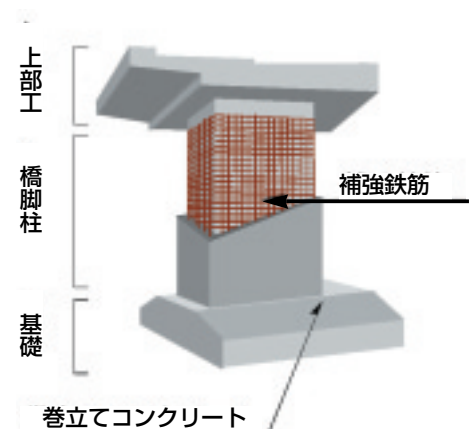
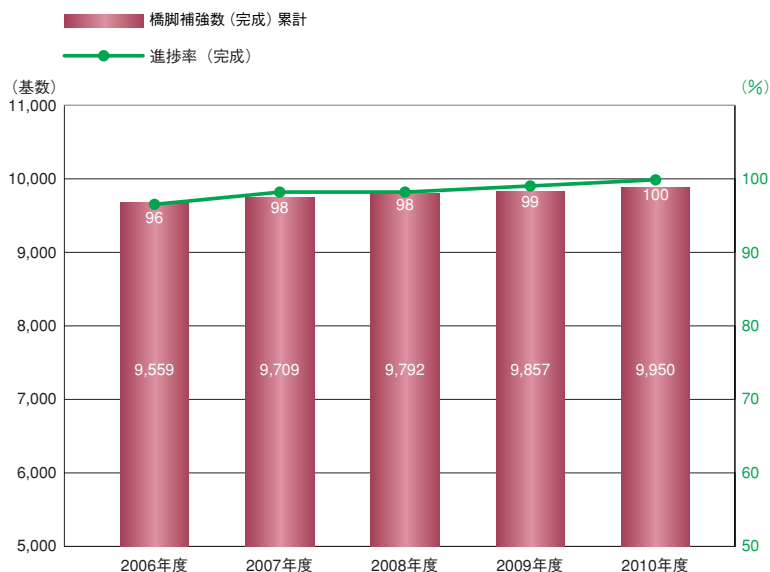
- トンネル照明などの道路施設設備の劣化による損傷を未然に防止し、お客様が安全で安心してご走行いただけるように、毎年行っている精密な点検に基づき、計画・効率的に更新・修繕を実施しています。



耐震補強

耐震補強が必要な橋脚(9,950基)については、2007年度までにすべての橋脚の補強工事に着手

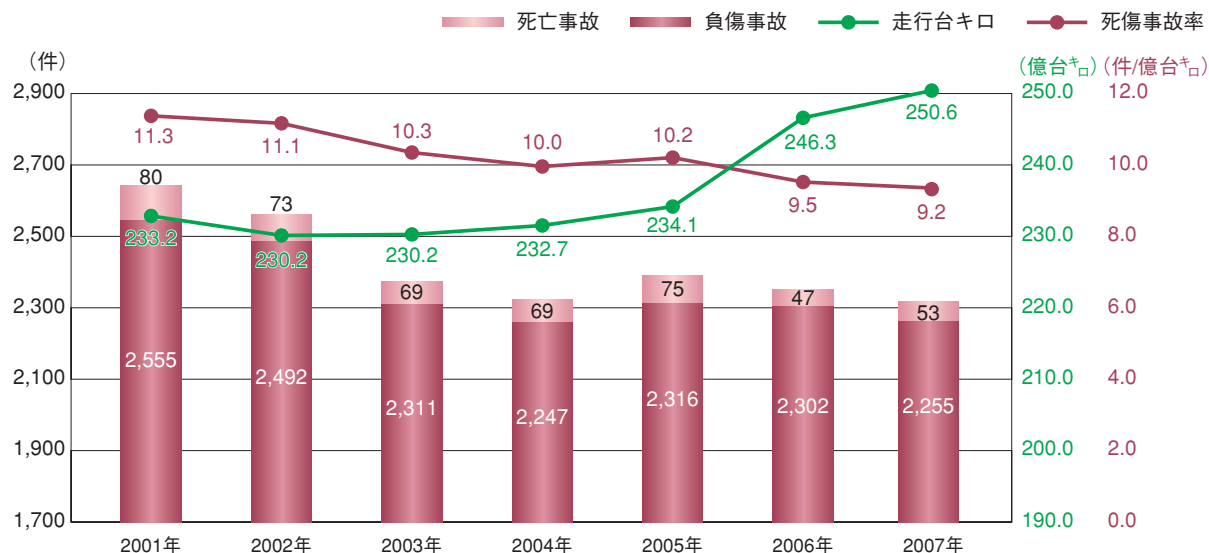
しており(2007年度末で完成9,709基、98%の進捗)、2010年度までに補強を完了します。



■ 事故・安全対策

当社管内における死傷事故の発生件数の推移は以下のとおり減少傾向にあります。事故多発箇所や重大事故発生箇所について事故の発生状況などの事故デー

タを分析し、事故・交通安全対策を実施して、更なる安全性の強化に取り組んでいます。



NEXCO中日本管内死傷事故件数・死傷事故率の推移
(2001年～2006年については警察庁データ。2007年については、財団法人 交通事故総合分析センターの集計データより算出)

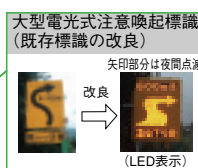
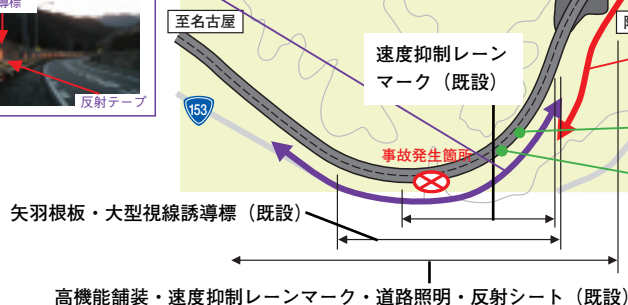
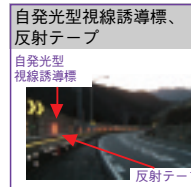
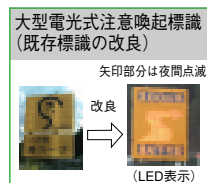
交通安全対策の実施事例

事故が多発する箇所などに、水はねの少ない舗装(高機能舗装)を採用するとともに、導流レーンマーク、

減速ベルト、薄層舗装、高輝度レーンマーク、視線誘導標、矢羽根板、注意喚起標識などの対策を行っています。

事故多発箇所における対策

2006年9月14日に重大事故が発生した中央道阿智地区において、2007年3月までに速度抑制と注意喚起を目的とした各種対策を実施しました。その後、対策実施区間全体の平均走行速度が約2Km/hr減少していることが確認されました。(2007年7月測定)



ETCの普及促進

ETC利用率90%に対応できるETCレーンの整備を推進しています。

ETCの普及促進に向け、車載器購入支援や料金サービスの充実を図ります。

- ・ ETCらくらく導入キャンペーン (ETC車載器リース制度) などの車載器購入支援を継続的に実施します。
- ・ 2007年度の主なETC車載器購入支援として以下の支援策を実施しました。
- ➡ 車載器リース制度を国及び道路会社5社で実施。
(四輪車32万台、二輪車1.5万台を道路会社で負担)
- ➡ マイレージポイントプレゼントはNEXCO3社で四輪車600ポイント、二輪車2000ポイント、

当社独自でワンストップサービスにおける1000ポイントなどを実施。

- ➡ 圏央道・関越道接続記念キャンペーンや新名神早期開通記念料金割引などを実施。
- ・ サービスエリア、大型商業施設及び当社社屋などにおいて、ETCワンストップサービスを実施します。
- ・ 2007年度は大型商業施設、高速道路サービスエリア、当社社屋など延べ32箇所でETCワンストップサービスを実施しました。(2008年3月末現在)

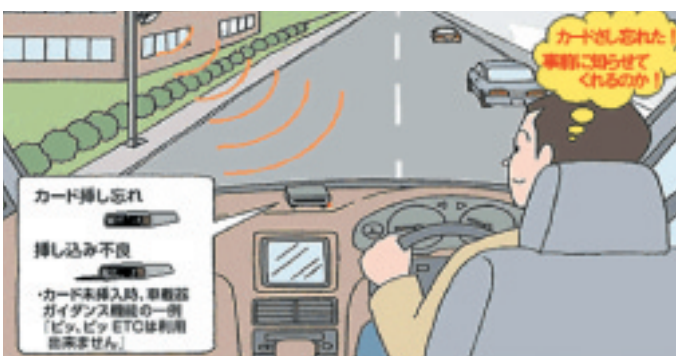
ETCレーン安全対策

ETCレーンにおける安全性の向上に努めます。

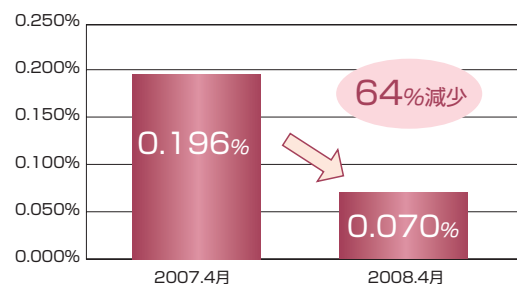
- ・ ETCレーントラブル時におけるお客様車両の退避場所の整備を推進します。
- ・ 混在レーンにおいて、ETCトラブルが発生した場合、車線表示板を「赤灯」「閉鎖中」に表示する運用を統一し、徹底します。
- ・ ETCレーンで停止した際にお客様がどのように行動されたら良いかを具体的に映像で現したDVDを作成し、サービスエリア・教習所・免許センター等でETC利用における安全啓発を実施します。
- ・ ETCレーンで重大な事故を防止するため、開閉バーが開くタイミングを遅らせることで安全な速

度の走行を確保する速度抑制対策を当社管内の全路線に対して導入することを推進します。(富山・石川・福井県では既に実施しています。)

- ・ ETCレーンでの車載器へのETCカードの挿し忘れや挿し込み不良による停止車両の削減のため、ETCカード未挿入お知らせアンテナの設置を推進します。(2007年度は31箇所の整備を実施しました。)
- ・ 2007年度に整備した料金所のカード未挿入による停止率は、64%減少しています。なお、当社のETCレーン全体における停止車両台数は、2,769台/日 [通過台数の約0.15%] (2008年4月)となっています。

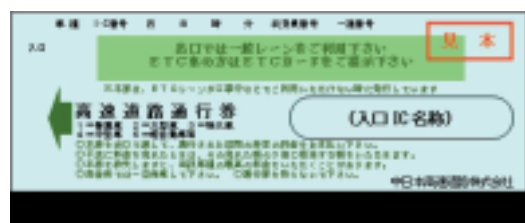


カード未挿入による停止率



青色通行券によるお客様サービスの向上

工事などに伴い、長期間入口ETCレーンを閉鎖する等、お客様がETCをご利用いただけない場合は、通常の黄色の通行券に代えて、青色の通行券を発券することにより、出口でお客様からETC時間帯割引等の適用のお申出をしていただくことなく、料金収受員からお声掛けをするための取り組みを実施しています。



快適性の推進

情報提供等の充実

●渋滞発生、異常気象、事故、工事に関する道路交通情報をより迅速かつきめ細やかに提供します。

- ・ハイウェイラジオやハイウェイテレホン（＃8162）、情報板等を活用して、より迅速かつ詳細に情報を提供します。
- ・通行止め発生時の作業状況をきめ細やかに情報提供するとともに、通行止め解除見込み情報の提供についても実現を目指します。

●トンネル内の不感対策を推進します。

- ・トンネル内で携帯電話がご利用いただけるように、不感対策が必要な残り7トンネルの整備を2009年度までに完了します（2007年度末までに96トンネルのうち、89トンネルについて整備済）。

お手洗いの美化等

●サービスエリアにおけるサービスレベルの向上とユニバーサルデザインを推進します。

- ・お手洗いの段差解消、身障者駐車場の上屋整備、オストメイトを2012年度までに全てのサービスエリア（179箇所・上下別）に整備します。
- このうち、2007年度は段差修正20箇所、身障者駐車場上屋8箇所、オストメイト52箇所の整備を実施しました。

●美しいお手洗いを目指した取り組みを行います。

- ・お手洗い内の改装による美化、女性トイレの増設等のお手洗いのリフレッシュを、2012年までに21箇所整備します。
- このうち2007年度は6箇所の整備を実施しました。
- ・外国人の旅行者に配慮して、S Aは洋式率90%、P Aは70%を目指して整備を推進するとともに、2010年度末までに全ての洋式便器に洗浄器付便座を設置します（2007年度末 49%設置）。



改装による美化



女性用トイレの増設

《2012年度までの洋式化整備計画》

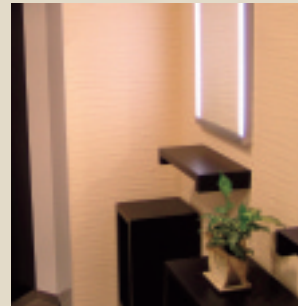
		2008年度		2010年度		2012年度	
		SA	PA	SA	PA	SA	PA
洋式便器	（基）	1,385	1,154	1,709	1,559	1,990	1,641
	整備率	63%	49%	78%	67%	90%	70%
	計	2,539(56%)		3,268(72%)		3,631(80%)	
和式便器（基）		2,003		1,274		911	
合計（基）		4,542		4,542		4,542	

お手洗いパウダールームの整備

サービスエリアにおいては、営業施設のアメニティー向上の一環として、営業施設の改良に合わせて、レストラン併設のトイレに高級パウダールームを設置し、お客様に寛ぎのスペースをご提供しています。



北陸道 南条SA（上り線）



伊勢道 安濃SA（上り線）

花いっぱい運動

お客様が快適にサービスエリアをご利用いただけるよう、エリア内を季節の花で飾り、季節感と華やかさでおもてなしします。



東名 足柄SA（下り線）



東名 富士川SA（上り線）

「NEXCOの花」の販売

高速道路のサービスエリアやインターチェンジなどをいどころ四季折々の花々を栽培している（株）高速道路総合技術研究所緑化技術センターが、その技術を活かして生産した鉢花「NEXCOの花」を販売しています。季節の旬の草花を14箇所（2008年4月現在）のサービスエリアで販売しています。



中央道 談合坂SA（上り線）

■ サービスエリアやパーキングエリアのサービス向上

「より快適」「より便利」「より楽しい」 サービスエリアの実現に向け、サービスエリアの運営子会社である中日本エクシス株式会社と一体となり、地域社会とも連携して、お客様のご要望にお応えしたサービスを提供しています。

■ 街中の人気店舗の新規オープン

お客様のニーズが高いコンビニエンスストア、市中の有名なデザートショップやカフェショップ、沿線地域の有名店などを積極的に導入しています。



東名 新城PA（下り線）



東名 海老名SA（下り線）



東名阪 大山田PA（上り線）



東名 浜名湖SA（集約）

■ 各種イベントで賑わいを演出

キャラクターを用いたキャンペーンや、各種イベントの実施により、サービスエリアに目新しさと賑わい感を演出しています。



キャンペーンポスター



イルミネーションイベント



ハイウェイ・ライブ

■ 老舗料亭の味「速弁（はやべん）」

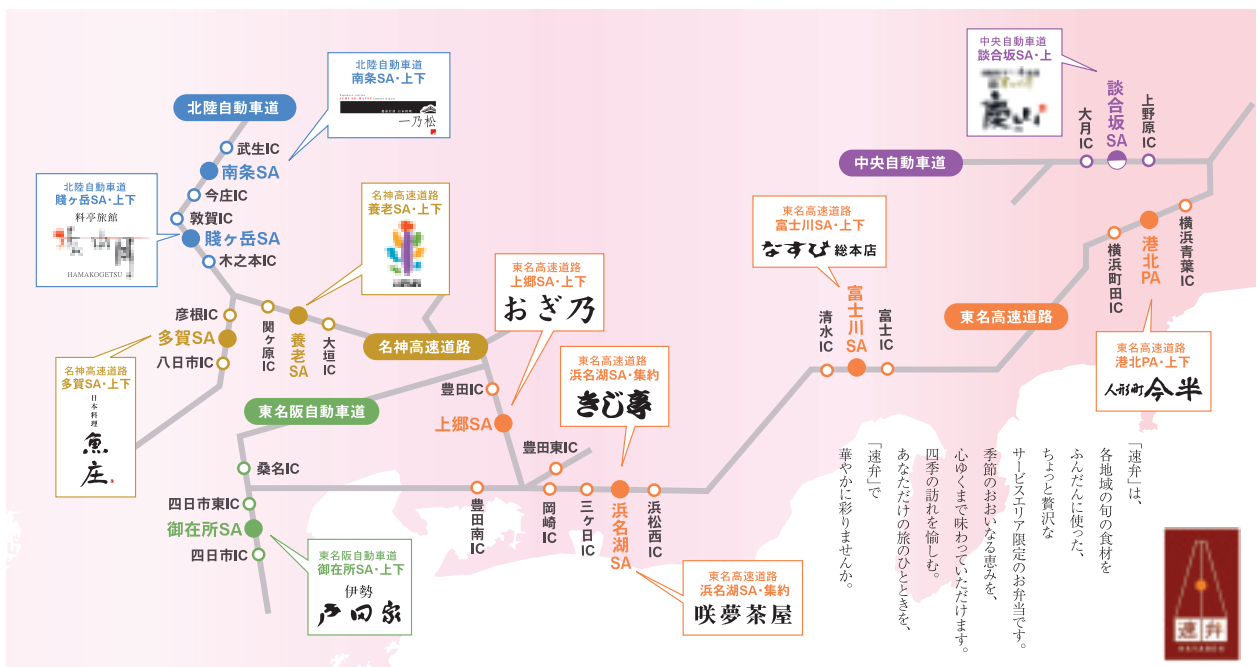
地元の料亭などと提携して開発した当社オリジナルブランドのお弁当「速弁（はやべん）」は、発売開始以降、お客様からご好評をいただいております。四季ごとにメニューを変更して季節感を演出しています。2008年3月末現在で18箇所のサービスエリアで計21種類の速弁を販売しています。



東名 港北PA（上下線）「春の旅路」



東名 浜名湖SA（集約）「國友の春懐石」



2008年4月現在

■ おもてなしの心「エリア・コンシェルジュ」

おもてなしの心でお客様をお迎えするため、道路案内、施設案内、観光案内、救急アシストなどを行う「エリア・コンシェルジュ」を2007年度15箇所に導入し、2008年4月からは44箇所全てのサービスエリアに導入しています。



■ 高速道路を活用した新たなビジネス

■ 可能性を秘めた様々なビジネス

高速道路を活用した新しいビジネスとして、高速道路の高架下スペースを活用した駐車場事業、営業施設の無いパーキングエリアでの自動販売機の設置、新しいアイデアから生まれるオリジナル商品の販売など、お客様に新たなサービスを提供しております。



東急江田駅前の時間貸し駐車場



飛騨トンネルの貫通石を封入した「招福さるぼぼ」「石貫徹」

■ プレミアムドライバースカード

カード会員の方へのサービス拡充に向けて、2007年度においては、東急カードの「TOP&カード」とのポイント相互交換サービスを2008年3月20日より開始したほか、各種商業施設等と割引優待提携を進めて参りました。

一方、ETC車載器を入会特典とした会員募集活動（ETCワンストップサービス等）を実施するなど、積極的な入会促進に取り組むことで、ETC普及促進に貢献しています。



ETCワンストップサービス イベント会場の光景



電子マネー「E d y」一体型の
プレミアムドライバースカード（左）と
ETCプレミアムドライバースカード（右）

旅行業に参入

2007年12月から旅行業に参入し、高速道路に関連する新しい旅行商品を企画するとともにETC企画割引とも連携し（企画割引の詳細は63ページを参照ください。）、特典付きのお得な宿泊プランを提携旅行会社と企画するなど、気軽に出かける新しいドライブ旅行を提案しています。



■ ビジット・ジャパン対応

政府の外国人訪日旅行推進戦略「ビジット・ジャパン・キャンペーン」に積極的に関わり、外国人のお客様がご利用しやすい高速道路となるよう、諸施策を推進しています。

■ 英語版高速道路マップ

高速道路の路線やIC周辺の観光地を英語で紹介する地図をサービスエリアに用意し、外国からのお

客様がスムーズに旅行できるように整備しています。



サービスエリアで配布している外国語（英語）版高速道路マップ

また、2008年度には外国語による高速道路運転ガイドを作成します。さらには、道路情報板・ハイウェイラジオ等による情報提供の外国語表記

についても検証するとともに、空港や観光施設等へアクセスする路線においても試行的な取り組みを行います。

■ 店舗案内の4カ国語表記

サービスエリア内のトイレ・自動販売機コーナー・インフォメーション・喫煙コーナーなどを案内している店舗案内図の表記を、日本語に加え、

英語・中国語・韓国語を追加表記しています。

さらにはピクトグラムも同時に記載し、案内の充実を図っています。



高速道路と国民の皆さまとの関係については、『高速道路の役割』に記載している部分と重複しており、それ以外の部分について記載しております。

■ 情報公開の推進

当社の定めた情報公開の基本方針にある『問われる前にお知らせします』に沿ってＩＲも含めた情報開示

を進め、お客様、国民の皆様への説明責任を全うします。

➡ 情報公開の基本方針はＨＰをご覧ください。[Web](#)

■ IT化推進・情報セキュリティ対策

ＩＴマネジメント体制を充実し、ＩＴ化を推進するとともに、情報セキュリティ対策の充実・強化を図っています。

● ＩＴマネジメント体制の充実

- ・ 2006年度からＩＴ戦略委員会を組織し、全社最適の観点からＩＴマネジメントを統括しています。
- ・ 変革するＩＴ技術に対応し全社のＩＴ能力（リタラシー）を向上させるため、社員のＩＴに関する研修・教育の充実・強化を図っています。

● IT化推進、業務プロセスの刷新と充実

- ・ 業務システムの概成を目指す最終年度として、2007年度は、交通情報データウェアハウスなどを新規導入しました。
- ・ 今後は、基幹システムの最適化、グループ会社間の情報共有システム構築などIT化を更に推進していきます。

● 情報資産の保全管理の充実・強化

- ・ 情報資産の保全管理、特に個人情報保護に関しては研修・教育の充実・強化を図っています。また、グループ会社の情報セキュリティ対策確立を支援し、グループ全体のセキュリティレベルの向上を図っています。
- ・ 基幹システムのインターネットデータセンターへの移設など、情報資産の地震防災対策を実施しています。
- ・ 引き続き、情報持出し防止対策などセキュリティシステムや情報資産のバックアップ体制の強化を図ります。

■ IR活動

2008新経営計画（チャレンジV）において、資金の自主調達を着実に拡大させることを目標とし、IR（インベスター・リレーション）活動を通じ、適時適切な情報開示を行っていくことを方針として定めております。

● 投資家とのコミュニケーション

機関投資家・アナリスト・金融機関の皆様に対し、経営・財務状況及び当社の事業環境について、役員をはじめとした当社からの訪問による説明の機会或いは取材対応を通じて継続的に双方向のコミュニケーションを行っています。

● 情報開示

金融商品取引法などの各種法令・規則に沿って作成する有価証券報告書等のもとより、投資判断に影響を

与えると思われる重要な情報等についても公平性に留意しながらIRホームページで開示を行うなど、情報開示の充実を図っています。

● 社債の格付け取得

資金調達における政府保証債への依存を2010年度にはゼロにし、その後の必要資金は全て自主調達とする予定です。このため金融商品取引法第23条の3に基づく発行登録制度を活用した機動的な社債発行の環境を整えるべく、以下のとおり格付機関から格付けを取得しています。

- ・ 格付投資情報センター（R&I）AAA（2006年12月20日取得）
- ・ ムーディーズ・インベスターズ・サービス（Moody's）Aaa（2008年4月23日取得）

不正通行車両対策の強化を図ります

お客様から公平に通行料金の負担を頂くため『不正通行は許さない』という姿勢のもと、2007年度までに以下の対策の強化に取り組んでいます。

●不正通行対策の取り組み

- ・「高性能カメラ、開閉バーの設置」
(1レーン5台設置します) 不正通行車両の特定に向け高性能カメラを66レーンに設置しました。不正通行抑止策として、一般レーンに開閉バーを59レーンに設置しました。引き続き、増設を進めて参ります。
- ・「法的手続きを視野にいれた対応の実施」
高性能カメラ等で通行車両を特定することにより、8,000件以上の者について適正通行料金の徴収をしています。この他、通行料金の支払いに応じない者に対しては、支払請求訴訟も実施しています。
- ・警察機関との連携を強化し、不正通行のゼロを目指して参ります。

法改正及び摘発事例

「不正通行は犯罪です」「不正通行には罰則があります」
道路公団の民営化に合わせ、道路整備特別措置法が改正され、不正通行を行った場合は、道路整備特別措置法第24条第3項に違反することになり、同法第58条の規定により、30万円以下の罰金が科せられます。中日本高速道路(株)管内においては、2007年までに同法違反による逮捕・書類送検が16件あります。

罰金最高額 300万円



開閉バー



高性能カメラ

2006年度	2007年度
723件	8,139件

新直轄事業

高速道路ネットワークの円滑かつ効率的な構築への参画のため、新直轄区間において工事監理などの技術支援を積極的に実施します。

- ・紀勢道 尾鷲北IC～紀伊長島IC(21km)
- ・中部横断道 富沢IC～六郷IC(28km)

(注) 新直轄事業とは、料金収入で管理費が賄えない路線など整備が難しいと見込まれる区間において、国と地方の負担で高速道路を整備する新たな直轄事業です。通行料は無料になります。

コスト削減

- 事業の実施にあたっては、道路の計画・設計・施工方法の効率化及び新技術・新工法の積極的な採用、資機材調達の工夫等による不断のコスト縮減を進めます。
- これらの成果に基づき、2006年度及び2007年度開通区間の助成申請^{*}を行います。また、2008年度以降も継続して事業の実施段階に応じた助成申請を行います。なお、獲得した助成金の使途については、地域貢献・お客様等へも還元を図ります。

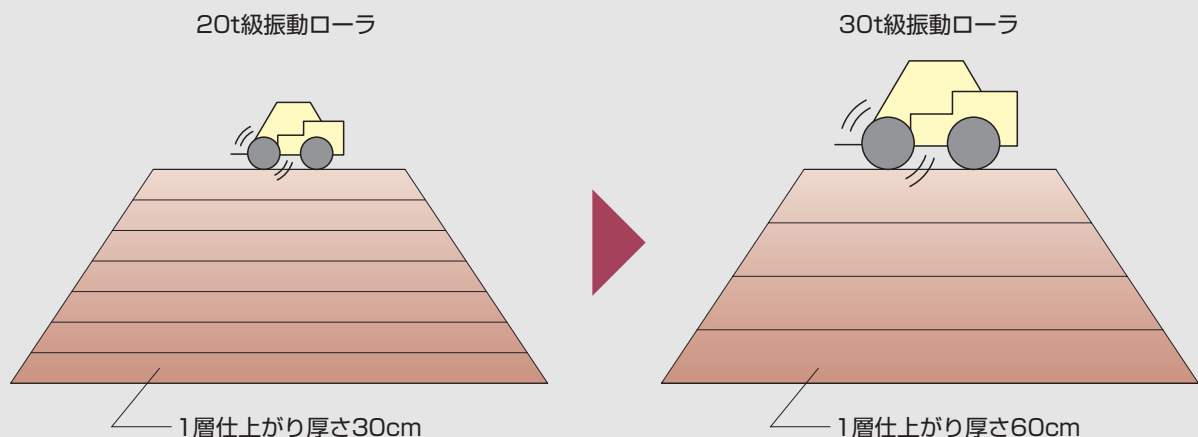
※会社の経営努力により高速道路の新設、改築又は修繕に関する工事に要する費用を縮減した場合には、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に対して助成金（縮減額の一定額）の交付を申請することができます。（インセンティブ助成）

- 2012年度までに行う保全・サービス事業について、2005年度までに実施した2002年度比3割コスト縮減水準を維持しつつ、更なる縮減を目指します。
- 料金収受業務の更なる効率化を図ります。
 - ・出口料金所レーンに「対距離型料金自動収受機」を順次導入するとともに、スマートICにおいても片側1ヶ所で集約制御します。また、複数のスマートICを1箇所では集中制御できるように検討を進めます。

コスト削減取り組み事例1

大型施工機械による土工工事

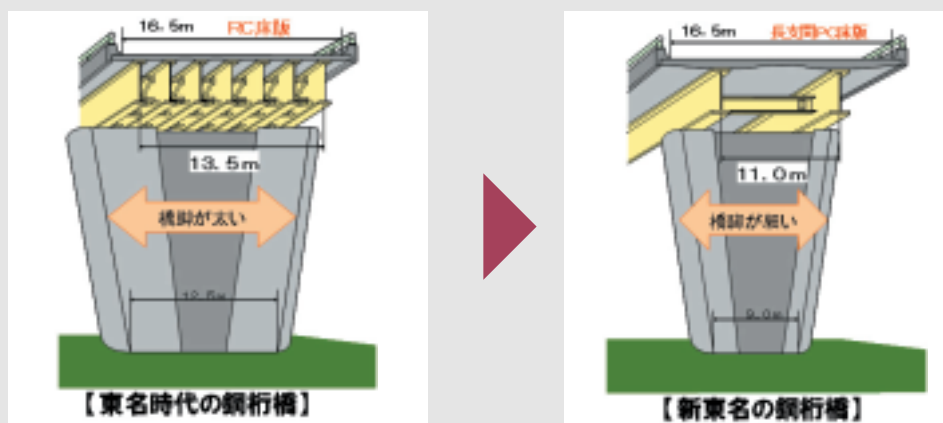
工費約25%削減、工期約50%短縮



コスト削減取り組み事例2

鋼少数主桁の採用による橋梁工事

工費約10%削減



■ アウトカム指標

事業の実施により発生する効果や成果（アウトカム）を表す指標を導入し効果的・効率的な事業運営に努めています。

・走行の安全性、定時性、路上工事による車線規制時間などのサービス向上に資する具体的な指標を設定しています。

区分	アウトカム指標	定義	単位	2005実績値	2006実績値	2007目標値	2007実績値	2008計画			2010計画	2012計画	※全国路線網を対象備考
								年度	上半期	下半期			
安全・安心	死傷事故率 ……①	走行車両1億台kmあたりの死傷事故件数	件/億台km(暦年)	10.2	9.5	前年下回る	※1 9.2	前年を下回るよう努め、定期的にチェックしていく					暦年データ
	舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	91	94	95	96	98	97	98	100	—	
	橋脚補強完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	95	96	98	98	99	98	99	100	—	
快適	ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	59	69	74	74.6	76	75	76	78	80	
	路上工事による車線規制時間	路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間／km(暦年)	59	59(22)	前年下回る	67	前年を下回るよう努め、定期的にチェックしていく					暦年データ 北陸道・中央道・小田原厚木道路等の舗装補修、ジョイント緊急点検並びに取替工事により目標値より上回った。
定時性	本線渋滞損失時間 ……②	本線渋滞が発生することによる利用者の損失時間	万台・時間	666	687(247)	662	728	719	254	465	713	711	暦年データ 料金TDMで減少したものの東名交通量自然増加、東名集中工事でのジョイント取替工事追加等により目標値より上回った。
	利用時間確保率…③	道路が利用可能な時間の割合	%	99.7	99.9(99.9)	前年上回る	99.9	前年を上回るよう努め、定期的にチェックしていく					暦年データ
総合	顧客満足度	C S調査等で把握する維持管理に関するお客様の満足度	5段階評価	3.5	3.5	前年上回る	3.6	前年を上回るよう努め、定期的にチェックしていく					Web調査

※1:財団法人 交通事故総合分析センターの集計データより算出

【アウトカム指標の解説及び補完】

アウトカム指標は会社全体の目標であり、国との協定で定められている指標ですが、よりわかりやすくするため、お客様の視点に立って以下のとおり補完します。

①死傷事故率

＜算出式＞ 死傷事故率＝ Σ （年間死傷事故件数（件））/ Σ （年間走行台キロ（億台km））
 ＜解説＞ 『死傷事故率が9.5件/億台km（2007実績値）』とは…
 （年間死傷事故件数2,349件）/（年間走行246.3億台km）＝9.53件/億台km
 ◆交通量45,000台/日（当社高速道路の平均的な日交通量）で延長10 kmのあるIC区間において一年間に約16件の死傷事故が発生する確率に相当
 ＜補完指標＞ ◆死傷事故の発生件数は、東名豊田J～音羽蒲郡（下り線）で、49件発生（延長：23.8km、交通量：46,000台/日（2007年））

②本線渋滞損失時間

＜算出式＞ 本線渋滞損失時間＝ $\Sigma \left[\left(\frac{\text{最大渋滞長(km)}}{\text{渋滞時速度25km/h}} - \frac{\text{最大渋滞長(km)}}{\text{法定速度(km/h)}} \right) \times \frac{\text{渋滞時間(h)} \times \text{渋滞時捌け交通量(台/h)}}{2} \right]$
 ＜解説＞ 『本線渋滞損失時間が728万台・時間（2007実績値）』とは…
 ◆728万台・時間のうち411万台・時間が東名での損失であり、これは全長で約350 km、通常走行で3時間30分程度要するものが、3時間39分で走行したこととなり、渋滞により平均約9分間の損失が生じたもの
 ＜補完指標＞ ◆通常走行と比べて20分以上の遅れが生じた渋滞が、
 ・東名（横浜町田～厚木間：上下線）で228回/年
 ・東名（豊田J～音羽蒲郡間：上下線）で447回/年
 ・中央道（八王子～相模湖間：上下線）で146回/年発生

③利用時間確保率

＜算出式＞ 利用時間確保率＝ $\left\{ \frac{1 - \Sigma (\text{気象・事故・工事通行止時間(h)} \times \text{通行止延長(km)})}{365 \times 24 \times \text{管理延長(km)}} \right\} \times 100$
 ＜解説＞ 『利用時間確保率が99.9%（2007実績値）』とは…
 ◆中日本管内の任意のICを利用する場合、1,000回に1回の割合で通行止めにより利用できない確率に相当
 ＜補完指標＞ ◆3時間以上の通行止めが、東名で年間16回発生（事故：12回、気象：4回）
 ◆交通事故による通行止め延べ時間が、中日本管内で年間348時間48分

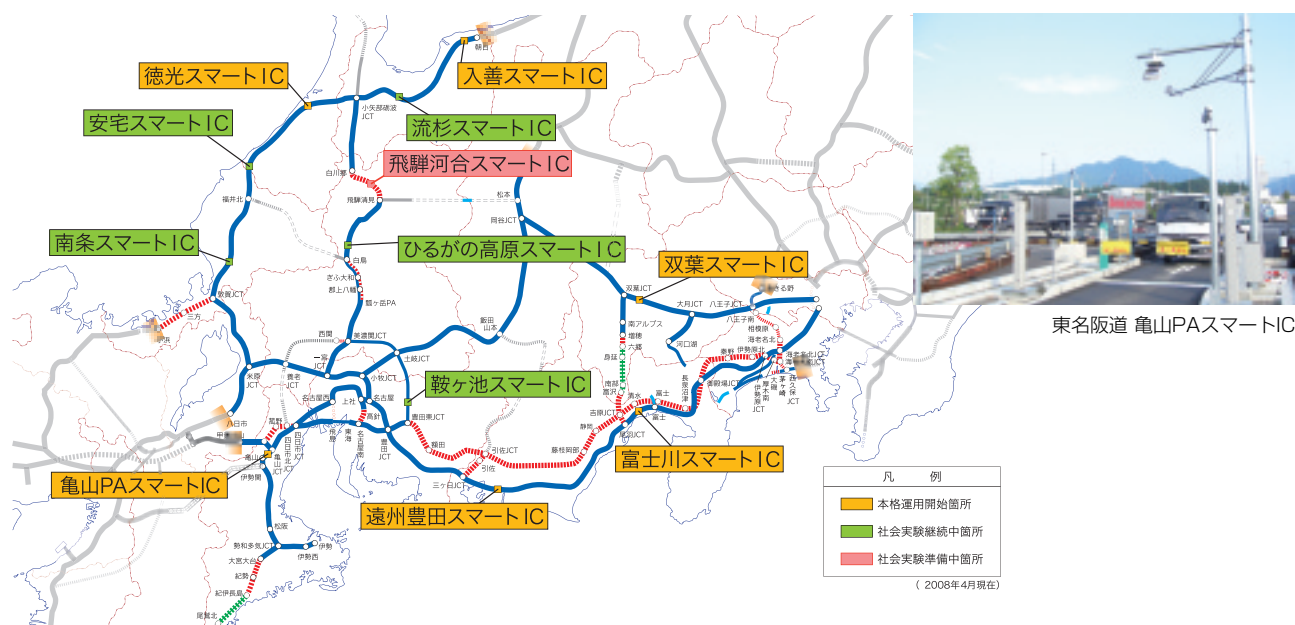
産業・観光の発展

高速道路ネットワークの整備を通じて、地域産業の発展、広域観光の促進、生活利便性の向上など、地域の活性化に貢献できるよう取り組んでいます。

(高速道路ネットワーク等の整備については、『環境報告』(P26以降)に記載しています。)

スマートICの整備

地域の活性化や高速道路の利便性向上等に対応する観点から、地元の要望を踏まえ、国と連携してスマートICの整備を行っています。



包括協定等による地域活性化

関係自治体と包括的提携協定を締結し、高速道路を活用した地域産業・観光の振興、文化の交流等における連携や、災害発生時の協力体制を強化しています。

包括的提携協定

【岐阜県】

- 県の防災訓練に参加し、連絡体制の確認や情報共有を実施。
- 観光パンフレットの配布の協力。

【山梨県】

- 県が奨める『二地域居住推進』に関して、覚書を締結の上、各種協力。
- 災害細目協定に基づき、資機材保有状況を情報交換。
- 観光パンフレットの配布に協力し、当社2周年イベントに県PRコーナーを設置。

【富山県】

- 2008年6月に包括的協定を締結。
- 今後産業振興や地域活性化に向けた具体的な協力内容について調整していく予定。

その他連携

【静岡県】

- 災害発生時に建設中の新東名高速道路を緊急輸送路として活用する協定を締結。

2007年8月に緊急輸送訓練を実施。

※2008年3月末時点で、新東名（御殿場～引佐間）のうち91%が通行可能です。

【石川県】

- 2007年3月の能登半島地震における復旧支援活動として、災害救助車両を無料化や散水車を用いたの給水支援活動などを実施して復興支援活動にも協力。
- 能登半島地震の義援金として、当社から100万円拠出するとともに、高速道路関連社会貢献協議会の協力を得て、200万円を拠出。

災害時における自動販売機の無償提供

バスストップや営業施設の無いパーキングエリアに設置している自動販売機について、飲料メーカーと連携して、災害発生時に自動販売機内の飲料を遠隔操作で無償提供できる自動販売機を設置し、災害発生時に地域支援を行うこととしています。



高速道路関連社会貢献協議会の取り組み

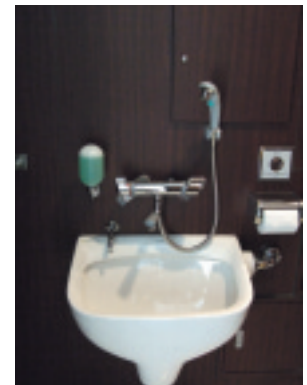
お客様に対する安全性、信頼性及びサービス向上を図る社会貢献事業を行う高速道路関連社会貢献協議会では、NEXCO東日本やNEXCO西日

本のほか、社内関係各部署や支援対象者等との連絡調整を図り、事業の円滑な実施に取り組んでいます。

主な実施内容	整備等の実績
休憩施設へのAEDやAEDモニターの設置	AED新規整備：54箇所 モニター整備：102箇所
ドクターヘリ講習会費用の補助	日本航空医療学会講習会：2回
休憩施設における非常用救援物資の備蓄	雪氷地域：7箇所 地震地域：85箇所
オストメイト対応トイレ整備	新規整備：49箇所
地域社会による高速道路の有効活用支援	白川村の通学バス運行支援 のり面美化活動への支援
災害等への支援	能登半島地震への義援金



AED



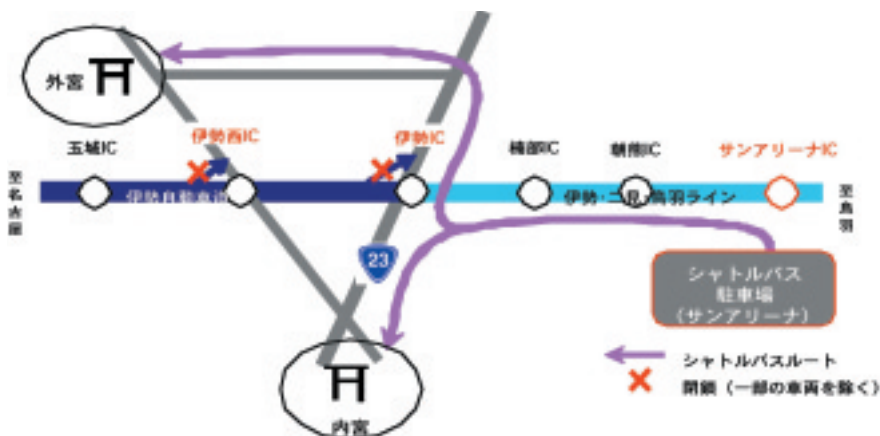
オストメイト

パークアンドライドの実施

地域と連携して、「高速道路を活用したパーク&バスライド」など高速道路やその周辺の一般道の渋滞緩和策の推進に協力しています。

2007年度は、年末年始の伊勢神宮参拝に伴う

伊勢道伊勢IC、F1グランプリ開催時の富士スピードウェイ周辺の渋滞緩和を目的とした「パーク&バスライド」を行政や県警等と連携して実施しました。



パークアンドライドのシャトルバス

施設の地域開放

高速道路をご利用いただくお客様だけでなく沿線住民の皆さまなど多くの方々に、建設中の高速道路現場をご覧いただいたり、休憩施設をご活用いただくなどの取り組みを積極的に行っています。

現場見学会の開催

●ハイウェイ見て見てツアー

各工事事務所では、建設現場を沿線地域の方々に広く開放する、現場見学会「ハイウェイ見て見てツアー」を実施しています。当イベントでは、建設中のトンネルや橋梁などにご案内し、トンネル設備の体験や橋梁からの絶景をご堪能いただくなど、開通後では体験できないことをイベント盛りだくさんでお楽しみいただいております。

こうしたイベントを通じて当社事業PRを行うとともに、地域交流の更なる醸成につながるよう今後とも開催していきます。



●JR東海と「さわやかウォーキング」を共催

2008年2月、JR東海と共催して「さわやかウォーキング（いましか歩けない新東名富士川橋を渡り、軍師・山本勘助ゆかりの地を行く！）」を実施いたしました。

日頃は高速道路と接点の少ない電車ご利用の方々にも新東名をPRできる絶好の機会として、JR東海富士川駅と共同で企画したものです。同イベントの知名度の高さと新東名への関心の高さの相乗効果で、同イベントでは最大規模の約4,500名のご参加をいただきました。



「ぷらっとパーク」の推進

エリア周辺の地域のお客様にサービスエリアをご利用いただけるように整備を進めている、「ぷらっとパーク」を一層ご利用して頂くため、さらに通路や駐車場の設置などを進めます。

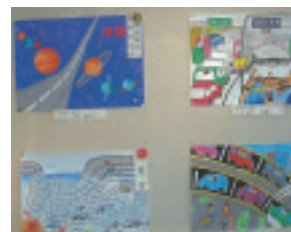
また、地域向け店舗の新設や、地域ニーズに合ったテナントの誘致など、地域のお客様に向けた店づくりを進め、サービスエリアを地域の拠点とする事業に取り組みます。



名神 多賀SA（下り線）

「高速道路絵画展」などの取り組み

横浜支社御殿場保全サービスセンターでは、1997年より御殿場市教育委員会などのご支援のもと、「高速道路絵画展」を開催しています。御殿場市内の小学5、6年生から高速道路をテーマにした作品を募集し、全作品（応募総数261点）を東名足柄SA（下り線）で展示し、運転に疲れたお客様に憩いの場を提供しました。入賞作品として17作品が選ばれました。



■ 地域との協働

地域社会のプロジェクトやイベントへ積極的に参加するとともに、高速道路ののり面を周辺地域に開放して、花壇の整備や樹木を植栽するプロジェクトや周辺地域で生産される新鮮な産直野菜の販売など、地域貢献活動を実施しています。

■ ハイウェイ緑の里プロジェクト

高速道路ののり面を、花壇の整備や樹木の植栽のために、地域の皆さまに開放する「ハイウェイ緑の里プロジェクト」を積極的に展開しています。

2007年度においては、計5箇所で開催し、今後も積極的に活動していきます。

参加者：自治会、学校、会社などの団体

募集箇所：23箇所（予定）

活動内容：参加者が主体となって、花壇の整備や樹木の植栽などの緑化や美化活動を実施。

協力：高速道路ののり面の提供や必要に応じて草花や堆肥を提供。

自治会や学校などへは、高速道路関連社会貢献協議会から助成を実施。

株式会社デンソーの社員の皆さまを中心とした市民ボランティアの皆さまと

場所：愛知県岡崎市内（東名高速道路）

参加者：株式会社デンソー

市民ボランティア 約40名

面積：約1,000m²

数量：約460本（苗木・低木）



中央道国立府中 I C に桜を植える会

場所：中央道 国立府中 I C

参加者：国立市や府中市の有志の方々29名

実施日：2007年2月4日

数量：長寿で日本古来の桜の木である「エドヒガンザクラ」を植樹



■ 産直野菜の「やさい村」開設

サービスエリア周辺地域の生産者の方々と連携して、新鮮な産直野菜などをサービスエリア内で直接販売する「やさい村」を開設しています。

これまで、中央道談合坂サービスエリア（上り線）など計7箇所のサービスエリアで開設し、高速道路をご利用いただくお客様からご好評いただくとともに、周辺地域の魅力を発信し、地域の活性化のお役にも立てるよう取り組んでいます。



中央道 談合坂SA(上り線)

災害発生時における迅速な支援・復旧対応を強化

災害発生時の被害拡大を防ぎ、早期に道路交通を確保するために、グループ全体で防災体制を強化するとともに、国や自治体と綿密な連携を図りながら、迅速な救援・復旧に向けた対応を強化しています。

台風9号に伴う西湘バイパス被災

西湘バイパスでは、2007年9月6日から7日にかけての台風9号の影響により、路面が崩落するなど大きな被害が発生しました。

当社は、国土交通省と協力し、被災箇所の応急復旧工

事に9月8日から着手し、同月27日は対面走行による上下2車線の仮復旧、2008年4月25日に上下4車線の暫定復旧を終えました。



被災箇所は海岸沿いを走る区間であり、復旧工事に当たっては、被災原因のメカニズムの分析をもとに将来にわたる安全性を確保した構造・施工方法の検討を

行うこととし、応急復旧後直ちに専門家による調査検討委員会を設置し、本格的な復旧に取り組みました。

調査検討委員会

- 被災原因を分析し、適切かつ早期の本復旧を実現する上での課題とその対策について、有識者による専門的見地から検討を行うため、学識者の方々による「調査検討委員会」を設置。

西湘バイパス構造物崩落に関する調査検討委員会
(国交省横浜国道 + NEXCO)

■委員長： 宇多 高明（財団法人土木研究センター理事 兼なぎさ総合研究室長）
【主な委員】 佐藤 慎司（東京大学大学院社会基盤学専攻教授）
谷 和夫（横浜国立大学大学院システムの創設部門教授）
前田 良刀（九州共立大学大学院環境・都市システム工学専攻教授）

分科組織：「橋梁小委員会」（NEXCO）

■委員長： 前田 良刀（九州共立大学大学院環境・都市システム工学専攻教授）

西湘バイパスの通行止めにより、国道1号（大磯・二宮地区）で渋滞が発生したため、同区間を併走している有料道路である小田原厚木道路の料金を徴収しないこ

ととし、これにより、国道1号の渋滞がほぼ解消されました。（この措置は応急復旧後の9月27日まで実施）

災害等による一般道路の代替路として、高速道路を無料措置・料金割引措置

■ 台風9号による西湘B Pの被災に伴う小田原厚木道路（全線）の無料措置

2007年9月6日から7日の台風9号の影響により西湘バイパスが通行止めとなったことから、東京・千葉・横浜方面と静岡方面を結ぶ一般国道1号で渋滞が発生したため、その迂回路として小田原厚木道路において無料通行措置を講じました。

（無料措置の実施）

実施区間：小田原厚木道路（全線）

実施日時：2007年9月10日（月）14：00から
9月27日（木）24：00



■ 台風9号による国道20号の被災に伴う中央道（一部）の無料措置

2007年9月6日から7日の台風9号の影響により、上野原市と大月市を結ぶ一般国道20号が通行止めとなり、両市間の道路が中央道を除いて通行不能となったことから、中央道において一時無料通行措置を講じました。

（無料措置の実施）

実施区間：中央道 上野原IC～大月IC

実施日時：2007年9月7日（金）
13:00～22:00（9時間）

■ 国道23号の橋梁補強対策工事（国土交通省）に伴う伊勢湾岸道（一部）の料金割引

一般国道23号の木曾川・揖斐長良大橋の補強対策工事（国土交通省）に伴う車線規制により、名古屋都市圏の交通の大動脈である一般国道23号及び国道1号に渋滞が発生したため、その迂回路として伊勢湾岸自動車道を利用させていただくために、2007年7月25日から補強対策工事の規制を解除した10月12日の80日間、『みえ川越IC～飛島IC間』の通行料金を半額としました。



■ サービスエリアでの緊急地震速報の放送

緊急地震速報をサービスエリア内で自動放送できるように東名日本平PA（下り線）に先行導入しています。今後は、2008年度をめどに、東海地震の強化区域内にある全83箇所を、強化区域外の全90箇所は2012年度をめどに整備を進めています。

これにより、サービスエリアをご利用いただい

ているお客様にもいち早く地震情報を提供することができます。



私たちは、公正・透明な手続きのもと、「より安全なものをより確実に、より良いものをより安く」を基本とし、「調達の基本方針」として以下の5つの方針を定めて調達を実施しております。

《調達の基本方針》

- | | | |
|------------|--------------|------------------|
| 1 公正な取引の推進 | 2 法令・社会規範の遵守 | 3 入札・契約情報の積極的な開示 |
| 4 環境への配慮 | 5 お取引先との信頼関係 | |

■ 公正な取引の推進

公正かつオープンな取引を推進し、お取引先の選定は、品質、経済性、納期の確実性、技術的能力等を勘案して行います。

- ・高速道路事業における250万円以上の調達は、原則として一般競争入札により実施しており、調達目的達成のために必要な一定の条件を満たす事業者であれば誰でも入札に参加できるようになっています。

- ・一般競争入札においては、価格だけでなく、事業者の技術力なども勘案して落札者を決める総合評価落札方式も導入しています。
- ・2006年度から電子入札を導入し、競争性の確保、事務の効率化を推進しています。

■ 法令・社会規範の遵守

関連法令及びその精神並びに社会規範を遵守します。

- ・「独占禁止法」、「建設業法」、「公共工事の入札及び契約の適正化に関する法律」、「WTO政府調達協定」など調達に関する法令の遵守はもとより、「中日本高速道路グループ倫理行動規範」など社内コンプライアンスに関する規程においても、公正な取引の確保に向けた社員及び役員の行動基準を定めて、より高度な社会規範に則った調達活動を推進しています。
- （具体的なコンプライアンス活動については14ページを参照ください。）
- ・調達に対するチェック機能を強化するため、各支

社に「入札監視委員会」を設置し、発注案件における競争参加資格などについて審議し、その審議内容を公表しています。2007年度は、合計10回開催しました。

- ・本社に「入札監視委員会事務局」を設置し、入札・契約手続きに関する事前・事後の審査及びデータの収集・分析を行うとともに、年度ごとにその結果を公表しています。2006年度まで増加していた低入札は減少傾向にあり、入札不調は近年増加傾向にあります。（2007年度 低入札件数78件（前年度142件）、入札不調件数97件（前年度50件））

【談合等不正行為に対する損害額の回収（違約金）】

当社では談合等の不正行為が判明した際、その損害額（違約金）を請求しております。

● 交通表示設備工事の契約違反

2005年4月に公正取引委員会より排除勧告のあった交通表示設備工事談合の対象業者に、当社管内に係る工事の違約金2件 約400万円を2006年6月に請求し、全額回収済。

● 鋼橋上部工工事の契約違反

2005年9月に公正取引委員会より排除勧告のあった鋼橋上部工工事談合の対象業者に、当社管内に係る工事の違約金25件 約39億6千万円を2006年9月より請求し、現在23件 38億8千万円を回収済。（未回収の2件 8千万円については、現在、支払請求訴訟中）

当社としては、再発防止に向けた取り組みとして、入札談合等関与行為の改善措置（2006年2月公正取引委員会へ通知）を確実に実施しております。

【工事使用材料の試験データの改ざん等について】

橋梁工事で使用する材料（円筒型枠、ポリエチレン製円筒管（PEシース））について、品質確認の試験データに、改ざん、ねつ造が行なわれていた問題が発生したことに対し、緊急点検および学識経験者による委員会を設置し、安全性や耐久性に問題がないことの確認を行ないました。

再発防止に向け、技術基準や品質管理体制の見直しを緊急に行っています。

■ 入札・契約情報の積極的な開示

工事等の発注情報、契約情報などについて、適時適切な情報の開示を推進します。

- ・ 発注公告、年度の発注見通し、入札結果など調達

に関する各種情報は、ステークホルダーの皆様が容易に入手できるよう、当社ホームページ内の「契約情報」で積極的に公開し、調達の透明性を高めています。

- ①発注見通し
年間の発注予定をお知らせしています。
- ②入札公告・発注予告
発注案件の入札公告や発注予告をお知らせしています。
- ③入札結果
実施した入札案件の結果をお知らせしています。



■ 環境への配慮

グリーン調達をはじめ環境負荷の軽減をはかり、社会と協働して資源循環型社会の形成に努めます。

- ・ 「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」(グリーン購入法、2001年4月1日施行)の趣旨に沿って低公害車の導入等環境にやさし

い物品の調達に取り組んでいます。(グリーン購入については41ページを参照ください。)

- ・ 従前から実施している環境に配慮した技術提案を評価した契約方式を継続すると共に環境負荷低減の試行工事を2008年度に導入します。

■ お取引先との信頼関係

お取引先の皆様とは、公正かつ誠実な取引を通じてより確かな信頼関係を築き、協働して社会の発展に貢献します。

- ・ 当社とお取引先の皆様が、調達活動を通じて相互信頼の下に相互の発展を目指し、ともに地域社会

の発展に貢献することを目指して行動します。

- ・ お取引先の皆様との信頼関係の向上に向けて、必要な情報を状況に応じて提供するなどの意思の疎通に努め、お取引先の皆様に納得いくものとなるよう取り組んでいます。

商業ディベロッパーとして、サービスエリア等の店舗を運営しているテナントを支援する企画を強化

- ・ シークレットカスタマー調査やお客様アンケート調査による調査結果・ランキングをテナントに知らせ、お客様サービス向上に向けた支援を行います。
- ・ CS評価委員会を年2回開催し、評価ランキングの上位店舗を優良店舗としてHP等で幅広くお客様に紹介します。



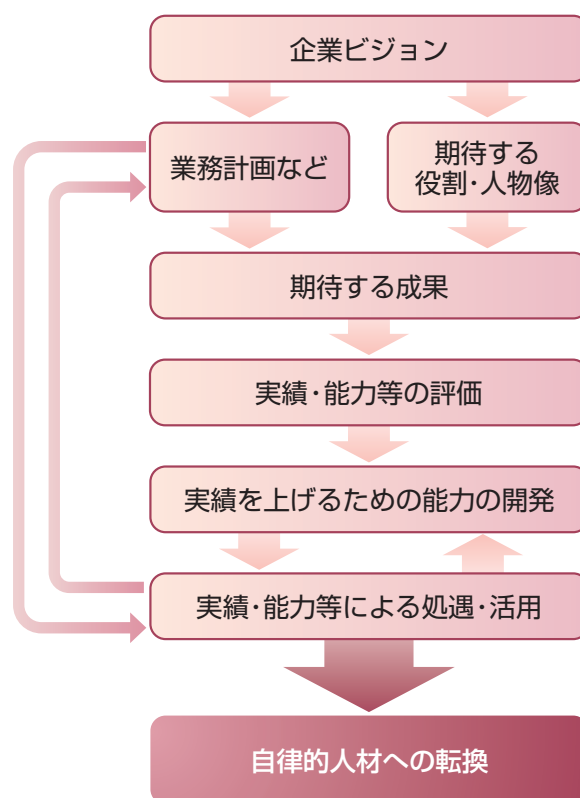
社員の「やりがい」を向上させるとともに、「チャレンジ精神」の更なる醸成を図っています。

■ 新人事制度の本格的な実施・定着

- ・ 民営化以降、民間企業として相応しい新しい人事制度を2007年度までに順次導入し、これまで、コース制度・等級制度・給与制度・再雇用制度について実施し、定着を図ってきています。
- ・ また、目標管理制度・人事評価制度については、試行運用を踏まえ、2007年度から本格的に運用し、目標の好事例や評価の改善点を要領に順次盛り込むとともに、より適切な運用が図れるよう、繰り返しの訓練を実施しています。

■ 人事制度の基本的な考え方

企業ビジョン等をもとに社員に期待する役割等を明確にした上で、役割を具体的に展開した目標の達成度、行動・能力等により社員を公正に評価し、会社と社員がベクトルを合わせ会社の実力向上と社員の能力開発に繋げていきます。



■ 多様性の尊重

《2008年3月末現在の社員の基本諸元》

- ◆社員数：2,120名
- ◆平均年齢：41.7歳
- ◆平均勤続年数：19.3年

■ 女性社員の積極的採用

全社員のうちの女性比率は1割程度ですが、2007年度・2008年度ともに、新入社員のうちの女性比率は概ね4分の1となっています。引き続き、女性の積極的採用に取り組んでいきます。

■ 障がい者の方の積極的な採用活動

現時点では障がい者の方の法定雇用率1.8%に達していませんが、2007年度は障がい者採用面接会に計6回参加するなど積極的な採用活動を行い、新たに9名の採用を実現しています。入社後は、各分野で活躍していただいています。
(民営化以降に採用した障がい者の離職者は0名です。)

■ 高齢者の方の人材の有効活用

再雇用制度の活用を図るとともに、グループ会社も含めた人材の有効活用を図り、現在当社内では26名の方が再雇用制度を活用して勤務しています。

■ 民間企業のノウハウ活用

民間企業で活躍してこられたノウハウを当社内で活かしていただくため、専門分野の経験者を積極的に中途採用しているほか、民間企業在籍の方の出向受入をすすめています。

■ 適材適所の人材配置

定期的な人事ヒアリングを実施しています。

2007年度には、身上報告書の記入・面談・登録を簡素にできるシステムを導入することにより、社員負担

を減らすとともに、各社員の適性・専門性を一層反映した人材配置を行うようにしています。

■ ワーク・ライフ・バランスの促進

■ 勤務時間管理

2006年度から導入した「勤務時間管理簿」の活用により、上司と部下との直接コミュニケーションに基づく時間外命令など、勤務時間管理に努めています。

さらに、2008年度には、全社的に「就業管理システム」を導入し、勤務時間管理のより適正化・客観化を図ることとしています。

■ 仕事と家庭・地域活動との両立の支援

育児休業制度、介護休暇制度、ボランティア休暇制度について、その要件等を見直し、より取得しやすい

環境を整えました。
(2008年4月から実施しています。)

育児休業制度

期間：3歳の誕生日の前日まで
→ 3歳の誕生日の年度末まで

給与：無給
→ 最初の2週間は有給

介護休暇制度

給与：無給
→ 最初の10日間は有給

ボランティア休暇制度

取得要件：災害被災地などでの救援活動や障がい者施設における介護・支援活動に限定

→ 公的機関主催の地域貢献活動を追加。
(地方公共団体・学校・保育園・PTA・消防団・公民館・自治会・町内会)

■ 社員の健康管理

■ 健康相談室

社員の健康維持・増進を支援するため、「健康相談室」を設置し、法定項目に追加してより詳細な検査項目を加えた定期健康診断や診療、健康診断受診後のフォローアップを実施しています。



■ メンタルヘルス

メンタルヘルスケアについては、専門医の面接及び電話によるカウンセリングを実施しています。

2008年度からは、メンタル問題の未然防止と早期発見に有効な手段としてのチームリーダー層を中心と

した管理者向けの研修やメンタルヘルス関連専門機関の専門家を招いて講演会を開催するなど、さらに充実を図っていきます。

人材育成の充実

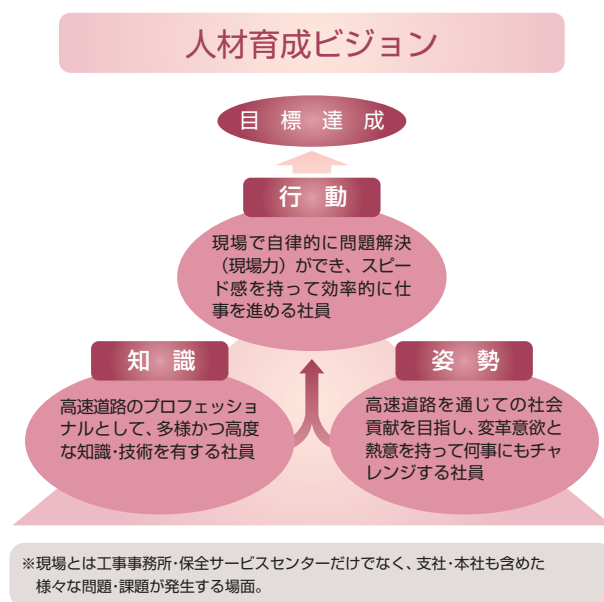
人材育成ビジョンの作成と基本スタンス

会社としてどのような社員を育成していくのかを明確にし、表明するため、社内での議論・検討を踏まえ、「人材育成ビジョン（求める社員像）」を作成しました。

このビジョンのもと、仕事を通じて社員を育成するOJTを基本に、研修や自己啓発等のoff-JT（職場を離れた知識・能力開発）の充実を図り、キャリアパス（職務経歴）の各段階に応じた知識・能力の修得養成を行っていきます。

人材育成ビジョンとは

- 会社として、どのような社員を育成していくのかを明確にし、育成に係わる基本的スタンスを全社的・中長期的な視点に立って表明するもの。
- どのような社員を育成していくのか＝求める社員像は、会社の目指す「ありたい姿」につながるものであり、経営計画と整合が取れたもの。



社員研修の充実

これまで、キャリアパスの各段階における階層別研修や、業務上必要な能力を養成する専門研修を着実に実施してまいりました。

また、2007年度には、新たなメニューとして、思考能力向上研修やタイムマネジメント研修を実施しました。

《2007年度の研修実績》

- ◆階層別研修
計14回（参加者：約440名）
- ◆専門研修
計20回（参加者：約340名）

これからも、階層別研修および専門研修を中心に、研修のさらなる充実を図っていきます。

また、グループ化の進展を踏まえ、2007年度から、グループ会社の社員を含めて、専門技術研修やトンネル点検・施設講習会（NEXCO総研主催）を実施しています。

今後、グループ化の進展に寄与すべく、グループ会社社員の参加を拡大していきます。

さらに、施設の充実など研修環境の整備を進めます。



健全な労使関係維持

健全な労使関係の維持

社員一人ひとりがスムーズに仕事を進め、また、十分にチームワークを発揮するうえで、職場の円滑なコミュニケーションとこれを通じた社員相互の強い信頼感が大切であると考えています。

このことは、健全な労使関係のベースでもあると考え、風通しのよい職場づくりと社員の良好な人間関係の維持に努めています。

会社と労働組合とが対等の立場で、社員の労働条件などに関して交渉・協議を行っています。これまでの新人事制度についても、労使双方の認識を十分に確認・協議しながら導入しています。

また、定期的に「労使懇談会」を開催して経営方針等を説明し、労使で意見交換するなど、対話を通じて相互の理解を深め、健全な労使関係の維持に努めています。

■ グループ内の人事交流、人材育成等の充実

■ グループ会社との間の人事交流

グループ会社の発足や事業開始にあわせて、出向や転籍などによる人事交流を行ってきました。

2008年度からは、中堅・若手の社員の相互出

向も含め、幅広い層を対象とするグループ内の人事交流を行うこととしています。

■ 労働災害ゼロを目指して

■ 労働災害の防止

安全衛生管理を推進するため「安全衛生委員会」を定期的開催し、安全チェックリストによる点検や定期的な講習会の実施など、グループ全体での災害防止に努め、労働災害ゼロを目指しています。

※「安全衛生委員会」は、人事部（担当役員・部長）、各事業本部代表、労働組合代表で構成されており（オブザーバーとしてグループ会社委員も出席）、本社と各支社のそれぞれに設置しています。

■ 建設工事における工事中事故の現況と対策

当社で発注する建設工事において、2007年度に30件の工事中事故があり、うち、重大事故（死亡）が4件ありました。

最近の事故の特徴として、①高所作業に伴う事故が多い、②新規入場者（現場入場3ヶ月未満）、公衆（一般）事故が増加、が挙げられます。

これらに対する再発防止として、高所作業時の安全帯の着用や、新規入場者のヘルメットへの若葉マークの表示などを再徹底しました。

更に今後は安全確保のための対策（自律的な対策）として、ハード面の他、“人”に視点をおいた対策を検討し、実施していきます。



■ 保全工事における工事中事故の現況と対策

当社で発注する保全工事において、2007年度に31件の工事中事故（自責事故：22件、他責事故：9件）があり、うち、重大事故（死亡）が2件（自責事故：1件、他責事故：1件）ありました。

最近の事故の特徴として、自責事故の原因として作業員本人の不注意、他責事故として前方不注意やわき見運転による工事車線規制への進入が上げられます。

これらに対する再発防止として、作業手順の確認や車

両移動での誘導員指示の徹底。工事車線規制中はドライバーへ工事車線規制を早めに認知させ、規制箇所の視認性向上や作業員の防護態勢の意識向上を再徹底しました。

更に今後は、工事車線規制時の渋滞末尾における追突事故を防止するための更なる安全確保に向けた検討を実施していきます。

■ ETCレーンの安全対策

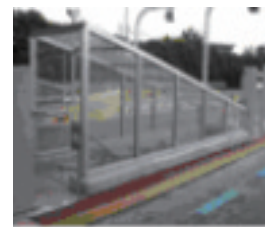
2006年度に当社管内のETCレーンにおいて死亡事故が発生し、これをうけETCレーンの安全対策として、安全通路を設置しています。

屋上通路や地下通路などの整備を進めるとともに、今後開通する道路の料金所も同様の対策を講じます。

（2007年度は14箇所の整備を実施しました。）



屋上通路



地下通路（出入口）

これまで培ってきた技術やノウハウを活用し、積極的な国際貢献・国際交流を推進しています。

■ 諸外国との交流

ベトナム

①ベトナム道路公社（V E C）との技術交流に関する覚書の締結

V E Cと当社は、技術情報の交換及び研修等の人事交流等に関する覚書を2007年11月に締結しました。この協定に基づき、ベトナムの道路整備への技術的協力を実施していきます。



②ベトナム高速道路セミナーへの参加

南北高速道路の整備を計画するベトナムにおいて、2008年3月に開催されたベトナム高速道路セミナー（国土交通省及びベトナム交通運輸省共催）に参加し、日本における高速道路の整備手法に関する講演を行いました。



③ベトナム高速道路調査への社員派遣

経済産業省が実施している「地球環境・プラント活性化事業等調査」に他の道路会社等と共同で参加し、当社の優れた技術・ノウハウを活用してベトナム政府が行う南北高速道路プロジェクトの調査設計業務を行いました。

④ベトナムの交通マスタープラン調査のための日本国内委員会への社員派遣

JICAの要請に基づき、日本で進められている「持続可能な総合運輸交通開発戦略策定調査」のうち、運輸交通分野における中期マスタープラン策定のために日本国内に設けられた委員会に、社員を派遣し、当社の技術・ノウハウを活用した貢献をしています。

マレーシア

マレーシア道路会社との国際交流

マレーシアの高速道路のうち、南北高速道路などの管理会社を束ねるPLUS社（PLUS Expressways Bhd）と、人事交流などを通じた関係強化を進めるべく協議を進めています。PLUS社はマレーシア以外のアジアの国でも事業を展開している国際的な会社であり、当社が今後推進する国際貢献のノウハウなどの習得が期待できます。



インドネシア

インドネシア高速道路調査への社員派遣

インドネシアではPPP(Public-Private-Partnership)を活用した道路整備が計画されています。2008年2月にJICAを通じて専門家を派遣し、道路関係機関との意見交換や、JICA主催のセミナーで、日本での用地取得手法などに関する講演を行いました。



フランス

フランス道路会社との交流

完全民営化されたフランスの3道路会社（ASF、SAPRR、SANEF）などを2007年6月に訪問し、料金収受システムや休憩施設などについて意見交換を行いました。今後も継続的に交流を続けることにより、国際貢献を推進していきます。



国際会議への参加

様々な国際会議に出席し、当社の技術・ノウハウを提供することで積極的な国際貢献を行うとともに、多くの国の関係機関との関係をより強固なものにしていきたいと思います。

①IBTTA年次総会

(International Bridge, Tunnel, Turnpike Association)

世界各国の有料道路事業者や関係企業が加盟するIBTTAに2007年から新たに参加し、同年10月にオーストリアで開催された年次総会に社員を出席させ各国の参加者との意見交換を行いました。



②PIARC世界道路会議

(Permanent International Association of Road Congress)

道路関係政策及び実施に関する情報の共有を目的とした国際的組織であるPIARCが主催する世界道路会議が2007年9月にフランスで開催され、当社はグループ会社も含めた社員を派遣し、様々な視点からの情報収集や意見交換を行いました。



③ITS(Intelligent Transport Systems)世界会議

ITS世界会議は、最先端の情報通信技術を活用した高度道路交通システムに関し、各国の取り組みや研究の成果などについてディスカッションを行う場です。2007年は10月に中国で開催され、当社社員が、ETC利用率増加に伴う交通運用円滑化をテーマに講演を行いました。



④技術交流会議

アジアの6カ国(日本、韓国、マレーシア、インドネシア、中国及びタイ)は、相互の技術発展のために定期的な情報交換を行う場を設けています。2007年11月にマレーシアで開催された会議に社員を出席させ、各国の出席者と交流を深めるとともに、日本のリスクマネジメントに関する紹介を行いました。



⑤第3回EST会議

(Environmentally Sustainable Transport)

EST会議は、UNCRD(国際連合地域開発センター)と環境省がアジアにおける環境的に持続可能な交通の実現を目的として設置された政策対話会合の場です。2008年3月に開催された第3回の会合に社員を派遣し、日本での事例の紹介やディスカッションに参加しました。

諸外国からの視察受け入れ

国際貢献の一環として、諸外国からの視察を積極的に受け入れています。2007年は、韓国、マレーシア、パキスタン、インドネシアなどの道路関係機関をはじめ、道路関係団体などから合計150名以上の視察を受け入れました。



環境に関する事項をはじめ、企業が社会や文化の発展に果たすべき役割・意義などについて、当社経営陣との間で、大局的な観点から意見交換をさせていただくことを目的とした「CSR懇談会」を設置しています。

「環境懇談会」から「CSR懇談会」へ

従来の環境への取り組みのみならず、会社を支えてくださるステークホルダー（利益共有者）に対し、高速道路事業を通じて私たちの社会的責任を果たしていくため、「環境懇談会」を改め、「CSR懇談会」に変更しました。

第1回CSR懇談会

2008年5月の第1回CSR懇談会では、当社として初めての発行となる「CSR報告書2008」及び今後当社が取り組むべき環境・CSRへの期待などについてご意見を伺いました。

座長 奥野 信宏	中京大学 総合政策学部長
委員 青山 佳世	フリーアナウンサー
亀山 章	東京農工大学 農学部 地域生態システム学科 教授
川勝 平太	静岡文化芸術大学 学長
城戸 真亜子	洋画家
柴田 昌治	日本ガイシ株式会社 代表取締役会長
嶋津 八生	NHK解説委員
服部 力	建築家 (株式会社服部都市建築設計事務所主宰)
※敬称略 五十音順	

委員からの主なご意見

- 高速道路の敷地のうち、舗装面以外は緑で覆われていて多くの動植物の生息地があり、それらの土地を集約して考えれば広大である。国土の自然の保全に貢献している意識を持つべき。
- 高速道路では、大木となる長寿の木を植樹し維持管理の低減を図るとよい。また繁殖力の強い『竹林』や『クス』が周辺を侵食する場合もあり、地域環境保全にも配慮していくべき。
- 高速道路では他の事業に先駆けて、その地域に自生している樹木の種子を予め採取し、別のプラントで苗木（地域性苗木）として育てた後、現地に植栽するという取り組みを行っている。こうした取り組みは、大変先進的であり、評価できる。
- 車の単体制規や排出量取引などに係わらず、高速道路会社は自らの努力で、CO₂削減の取り組みを引き続き行う必要がある。
- 今後は電気自動車・ECOディーゼル車・小型車などの普及が予想され、高速道路では充電設備などインフラづくりが重要となってくるため、問題意識を持って取り組むべき。
- 高速道路での技術革新について、工事費の削減や長寿命化によるライフサイクルコストの削減などをわかりやすくPRすることも必要。
- 旅行業では、NEXCO中日本らしさを出した環境やCSRの取り組みを、産業観光や視察観光のような形で盛り込んだ商品開発を行うと面白い。
- 会社独自の情報網を使って、サービスエリアでのイベントやパウダールーム、あるいは地域特産物や観光・ビュースポットなどを紹介するとよい。
- 『地域との共生』という問題意識を持っていることが重要。



奥野座長



青山委員



亀山委員



川勝委員

新東名の建設現場を視察

2007年3月13日、CSR懇談会の委員の皆さまに新東名高速道路（静岡市域～浜松市域）の建設現場を視察していただきました。

建設現場における地域性苗木の植栽、希少動植物（タヌキノショクダイなど）の保護、建設により発生した枝葉や根株の堆肥化利用（緑のリサイクル）など、地域ごとの環境に配慮した取り組みをご覧いただきました。



都田川橋



緑のリサイクル

- 日本では、外国人旅行者への案内表示などの対策が遅れている。現在は観光バスでのツアーが中心かも知れないが、今後はレンタカーによる観光も増加することが予想される、引き続き高速道路ではハード・ソフト対策をしっかりと行ってもらいたい。
- 地域間の連携の動きが活発化してきており、中日本の高速道路が果たす役割は大変大きい。太平洋側と日本海側を結ぶ東海北陸道や、中部横断道への地域の期待は大きくなっている。
- 最近NPOによる菜の花から油をとってBDFに使うプロジェクトや、『学校林』など教育現場で自然と親しむためのプロジェクトが動きつつある。高速道路の周辺にも目を向けて、山林の保護・育成などの観点から地域貢献を行うことも考えてみたらどうか。

- 生態学的循環型リサイクルが一番理想的なものだといわれている。のり面の樹木の間伐材をサービスエリアのベンチ、焼き杭、踏板に活用するなどNEXCO中日本だからできることを今後考えてみてほしい。

- 概要版作成にあたっては、代表的なものに限定するなどポイントを押え、見やすさに重点をおいて作成するとよい。



城戸委員



柴田委員



嶋津委員



服部委員

■ 中部圏の南北連携への期待

少子高齢社会に入って、国の活力をどのように維持し向上させるかが課題になっている。鍵を握るのは、人の移動と交流が生み出すダイナミズムだろう。その具体的なテーマとして、日本海側と太平洋側の広域連携がある。

戦後の高度成長期において、京浜・中京・阪神の太平洋側が成長センターになり、日本海側との経済格差が歴然となって、裏日本と表日本の位置づけが決定的になった。しかし21世紀に入って、日本海経済圏、特に北陸経済が顕著に伸び、また日本海を取り巻く韓国と中国の成長に加えてロシア経済が正常化しつつあって、環日本海交流圏の活動が実態をともなってきた。それにより中部圏では北陸と東海の両圏域が交流し連携することによって、双方にメリットが出てくるという機運が高まった。

その前提になっているのが、両圏域を結ぶ高速自動車交通網の整備である。東海北陸自動車道については開通が間近に迫り、両圏域の間でその活用について様々な具体的な動きが出てきている。注目すべきもう一つの中部圏の南北の広域連携は、静岡県と日本海側

との連携である。静岡県では、これまで東西の移動・交流には関心が高かったが、それに比べると南北の交流への関心が低かったように思う。しかし最近、新東名と三遠南信自動車道を活用した浜松から妻籠・馬籠・高山・金沢の観光ルートの開拓や、中部横断自動車道による静岡市と新潟県との交流連携を模索する動きが出てきており、静岡県を基点とする太平洋側と日本海側の広域連携に向けての機運が醸成されつつある。

アジアの各都市圏が成長し、日本の各都市圏と経済・社会文化活動等において競争関係になっている。中部の都市圏には、これからのわが国を牽引する役割が期待されているが、そのためには中部の日本海側と太平洋側の各都市圏が高速交通ネットワークが結ばれて、一体として機能できる基盤の整備が急がれる。



中京大学 総合政策学部長
奥野 信宏



道路名	IC区間	営業中延長(km)	車線数	平均断面交通量 (千台/日)※1	利用交通量 (千台/日)※2
中央自動車道	高井戸 ～ 八王子	26	4	81	117
	八王子 ～ 河口湖	68	4・7	42	55
	大月 JCT ～ 小牧 JCT	273	4・6	34	94
名神高速道路	小牧 ～ 八日市	87	4	62	75
長野自動車道	岡谷 JCT ～ 豊科	33	4	37	36
東名高速道路	東京 ～ 小牧	347	4・7	78	434
東海北陸自動車道	一宮 JCT ～ 飛騨清見	117	2・4	14	45
	白川郷 ～ 小矢部砺波 J	42	2	3	4
中部横断自動車道	増穂 ～ 双葉 J	16	2	3	2
北陸自動車道	朝日 ～ 米原	282	4	24	97
東名阪自動車道	高針 JCT ～ 名古屋西	33	4	50	130
	名古屋西 ～ 亀山南 JCT	53	4	62	101
伊勢自動車道	関 JCT ～ 伊勢	69	4	23	34
伊勢湾岸自動車道	豊田東 JCT ～ 東海	31	6	50	87
	飛島 ～ 四日市 JCT	19	6	44	44
新名神高速道路	亀山 JCT ～ 甲賀土山	19	4	30	－
紀勢自動車道	勢和多気 JCT ～ 大宮大台	14	2	5	3
新湘南バイパス	藤沢 ～ 茅ヶ崎海岸	9	4	14	24
西湘バイパス	西湘二宮 ～ 箱根口	15	4	17	38
東富士五湖道路	富士吉田 ～ 須走	18	2	9	18
小田原厚木道路	小田原西 ～ 厚木	32	4	27	64
伊勢湾岸自動車道	東海 ～ 飛島	6	6	62	72
首都圏中央連絡自動車道	八王子 JCT ～ (あきる野)	9	4	21	10
東海環状自動車道	豊田東 JCT ～ 美濃関 JCT	73	4	14	40
箱根新道	山崎 ～ 箱根峠	14	4	8	8
八王子バイパス	相原 ～ 打越	5	4	33	33
西富士道路	<富士市> ～ <富士宮市>	7	4	22	22
中部縦貫自動車道 (安房峠道路)	<上宝村> ～ <安曇村>	6	2	3	3
	合計	1,721			1,693

※1 平均断面交通量：区間毎（2つのインターチェンジ間）を通過した台数の平均値。※2 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）



(注1) 数字は、端数処理により、合計で合わない場合があります。
(注2) () 内のICは他の高速道路会社の所掌です。
(注3) < >内は接続道路との接点部地名 (ICではありません)。
(注4) 交通量は2007年度データです。
(注5) 「交通量」は原則として各路線ごとの支払料金所における通行台数をカウントしています。

「NEXCO中日本」ブランド



ブランド・ネーム

会社の英語表記の一部である「Nippon Expressway Company」の頭文字であると同時に「NEXT(次なる)」「Co(共に)」という、ふたつの言葉を組み合わせ私たちの姿勢や熱意を表現しました。

ロゴマーク

シンボルマークは、頭文字「N」を3次元的に造形することによって、未来へと続く高速道路のダイナミズムをあらわすと同時に「道进行すること」がもたらしてくれる心の躍動感をあらわしています。ロゴタイプは、丸みと広がりを持たせたボールド書体によって、ゆとりある道路空間を表現しています。

ブランド・カラー

ネクスコ・オレンジ。中部日本エリアの活発なにぎわいをイメージした、力強いいきいきとしたオレンジ色。



認定番号 K0301090



A-(1)-060001



本報告書は、間伐材を含む用紙を使用しています。印刷インクは、石油系溶剤の使用ゼロ、VOC（揮発性有機化合物）発生ゼロのインクを使用しています。印刷には、インク転写時に廃液が発生しない、水なし印刷方式を採用しています。

「NEXCO中日本」はチーム・マイナス6%に参加しています。



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%



中日本高速道路株式会社

名古屋市中区錦2-18-19 三井住友名古屋ビル 〒460-0003

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

2008年6月発行