NEXCO中日本レポート
経営計画 2015 チャレンジV
2015年6月発行

NEXCO中日本レポート 経営計画2015 チャレンジV

NEXCO中日本レポート

— 経営計画 2015 *チャレンジ V*ファイブ —

VEGETABLE OIL INK

ミックス
責任ある木質資源を使用した紙
FSC® C011109

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

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

道を通じて感動を 人へ、世界へ

中日本高速道路株式会社

INDEX

トップメッセージ …… 1
企業ビジョン …… 3
KPI（重要業績評価指標） …… 5
コーポレートガバナンス …… 7
NEXCO中日本グループのCSR …… 9

特集
「安全性向上3カ年計画」の具体的な取組み状況 …… 11

主な事業の取組み …… 21
高速道路の建設
高速道路の保全・サービス
関連事業

ステークホルダーへの取組み …… 33
お客さまとともに
地域社会とともに
国際社会との関わり
国民（株主）の皆さまとともに
お取引先の皆さまとともに
社員とともに

環境への取組み …… 41
環境方針
地球温暖化の抑制
資源の3Rの推進
地域環境への配慮
環境マネジメント
環境会計

データ集 …… 47

民営化10年の取組み/
名神高速道路全線開通50周年 …… 49

NEXCO中日本グループ概要 …… 51

■編集方針

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

・本冊子に記載している施策の実施予定や完了時期は、公表時点のものです。状況により見直すことがあります。また、インターチェンジその他連絡施設などの名称には仮称のものを含みます。表中のインターチェンジ名称は、ICという表記を略して記載しています。

本冊子の構成

私たちNEXCO中日本グループは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間の提供に全力で取り組みます

高速道路は日本の大動脈であり、人々の生活に深く根ざし、永く将来にわたり我が国の産業・文化の発展に寄与する重要な社会基盤です。
この重要なインフラである高速道路を預かる当社グループは、安全で安心・快適にご利用いただけるサービスを24時間365日提供するとともに、ネットワーク機能の強化、個性豊かで地域と連携したサービスエリアづくり、新たな事業領域と新技術の開発などを通じて、飛躍へのたゆまぬ挑戦を続けています。
そして、社会の期待に応え、地域社会の発展と暮らしの向上、日本経済全体の活性化、世界の持続可能な発展に貢献していくことが私たちの役割だと考えています。

当社グループは、中期経営計画「チャレンジV（ファイブ）」を策定・公表し、社内外の環境変化に応じて毎年更新しています。2015年度は、2013年度に公表した5カ年計画を基に、これまでの施策の達成状況や経営環境の変化などを反映し、「経営計画2015チャレンジV」として見直すこととしました。

私たちは、2012年12月の中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故でお亡くなりになられた9名の方のご冥福をお祈り申し上げるとともに、「二度とこのような事故を起こしてはならない」という深い反省と強い決意のもと、2013年7月に策定した「安全性向上3カ年計画」の着実な実行に取り組んでいます。

2015年度は3カ年計画の最終年度です。
道路上に設置された構造物の撤去・移設や二重の安全対策をはじめ、安全を最優先とする企業文化の構築、構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの見直しなど、グループを挙げて事故の再発防止と高速道路の安全性向上に徹底的に取り組んでまいります。

また、新東名、新名神など高速道路ネットワークの早期整備を進めつつ、経年劣化する高速道路の機能を将来にわたって健全に保ち、永続的に活用することも今後の重要な課題です。
本年3月に高速道路の大規模更新・大規模修繕が事業化されましたが、お客さまをはじめ、ステークホルダーの皆さまにご理解とご協力をいただけるよう、合理的かつ効率的に事業を進めてまいります。

このほか、建設事業においては、スマートインターチェンジなどの整備や既開通区間のストック効果（整備効果）、保全・サービス事業においては、災害に強い高速道路づくり、事故や渋滞対策、高速道路を「賢く使う」施策など、また関連事業においては、地域の特色を活かした個性豊かな店舗づくり、魅力ある商品の販売、高速道路の価値を高めるインターチェンジ周辺開発など、事業ごとに主要施策をまとめています。
事業施策以外については、それぞれのステークホルダーの皆さまのための主要施策と環境への取組みをとりまとめています。

このレポートは、安全性向上施策をはじめとする中期経営計画と、それに基づく私たちの日々の取組みやこれまでの成果をご紹介するものです。
「安全を最優先とする企業文化を有し、社会から信頼される会社」をめざして事業を進めている私たちの姿を、皆さまに分かりやすくお伝えいたします。

是非ご一読いただき、忌憚のないご意見を頂戴できれば幸いです。

2015年6月

中日本高速道路株式会社
代表取締役社長CEO
宮池 克人

経営理念

私たちの役割

私たちは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を提供することにより、
地域社会の発展と暮らしの向上、日本経済全体の活性化、そして世界の持続可能な成長に貢献します。

私たちの基本姿勢

私たちは、「より良い会社でより強い会社」をめざし、「6つの基本姿勢」を掲げて、私たちの役割を果たします。

1. お客さまを第一にする
2. 社会の信頼を獲得する
3. 革新的であり続ける
4. 環境を重視する
5. 現場に立って考え行動する
6. チームワークを大切にする

経営方針

2013年度から2017年度までの5カ年の経営基本方針

『安全を最優先し、安心・快適を提供する世界一の高速道路会社をめざして』

～ 安全性向上の不断の取組み
～ すべてのステークホルダーの皆さまに感動と満足を
～ 飛躍へのたゆまぬ挑戦

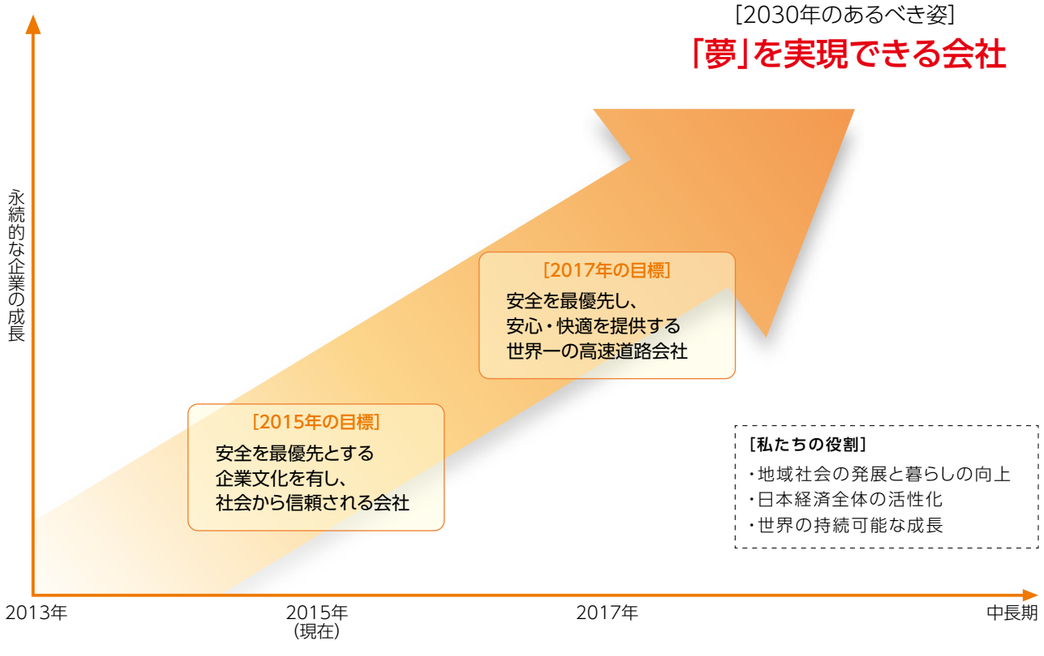
2015年度の経営方針

安全性向上3カ年計画の達成

コーポレート・スローガン

「道を通じて感動を 人へ、世界へ」

私たちはお客さまに私たちのサービスを通じて、感動を得ていただけるように常に努めていきます。
この感動を、より幅広くさまざまな人へ、さまざまな国へ広げていきます。
そして未来につないでいきます。



数値目標

(億円・税抜：グループ連結)

		2015年度	2017年度
建設事業	道路資産完成高	6,628	2,927
	道路資産完成原価	6,628	2,927
	税引前利益	0	0
	開通延長(新設)累計(2015年度～)	60km	92km
	(道路資産完成高累計・2015年度～)	6,628	13,974
保全・サービス事業	道路資産完成高	966	1,221
	道路資産完成原価	1,006	1,221
	高速道路料金収入	6,079	6,425
	道路資産賃借料	4,217	4,533
	営業費用等	1,862	1,892
	税引前利益	△40	0
高速道路事業	税引前利益	△40	0
関連事業	税引前利益	44	60
全社計	税引前利益	4	60
	税引後利益	3	41

注1) 高速道路事業の目標値について
国土交通大臣の認可を受けた平成26事業年度事業計画及び独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構(以下、「機構」といいます。)との協定に基づく数値に、その後の事業進捗の状況を反映しています。

注2) 高速道路事業について、2015年度は40億円の損失を見込んでいます。
これは、国の平成24(2012)年度補正予算において高速道路会社が実施することとされた高速道路の緊急補修・耐久性向上に係る事業の一部について、事業に要する費用に充てるために当社が負担した債務を機構による債務引受の対象としないことを予定しているためです。

NEXCO中日本グループは、グループの現在の姿と今後のめざすべき到達点（目標値）を示す指標としてKPI（重要業績評価指標：Key Performance Indicator）を設定しています。これらの指標によって施策の達成状況を把握し、効果的に事業を進めることで皆さまの期待にお応えします。

【凡例】2014年度の達成状況
■ 目標達成　■ 10%未満の未達　□ 10%以上の未達

カテゴリ		測定指標	単位	2014年度目標	2014年度実績	2015年度目標	2017年度目標	2014年度の主な事業活動	2015年度以降の方針	ページ	ISO26000中核主題	国連グローバル・コンパクト
お客さま	安全	死亡事故率	人/10億台・km	1.9	1.8 ■	1.6	1.1	・事故多発地点や重大事故発生地点の調査と対策の実施 ・関係機関と協調した交通安全啓発活動・指導の継続 ・死亡事故率が低い欧州諸国の調査と効果的対策の立案	・事故多発地点や重大事故発生地点の調査と効果的対策 ・関係機関と協調した交通安全啓発活動・指導の継続 ・逆走防止対策の更なる推進を実施	P25〜28	消費者課題	人権　原則1、2
		橋梁補修数 ①変状が発生しており早期に補修を行う橋梁数	橋	70	71 ■	58	29	・「安全性向上3カ年計画」の着実な実行 ・高速道路の大規模更新、大規模修繕に関する概略計画の公表 ・149橋の補修を実施	・「安全性向上3カ年計画」の着実な実行 ・高速道路の大規模更新・大規模修繕の実施 ・2015年度は135橋の補修を実施	P11〜20	消費者課題	人権　原則1、2
		②軽微な変状が進行する前に計画的に補修を行う橋梁数		78	78 ■	77	49					
		道路上の重量構造物に対する安全対策進捗率	%	62	65 ■	100	———	・道路上の重量構造物に対する安全対策の推進 （鋼製ダクトの撤去、トンネル内重量構造物・門型標識類の撤去・移設・二重の安全対策など）	・道路上の重量構造物に対する安全対策の推進 （鋼製ダクトの撤去、トンネル内重量構造物・門型標識類の撤去・移設・二重の安全対策など） （2015年度に完了予定）	P11〜20	消費者課題	人権　原則1、2
	安心	お客さまの安心感 当社の道路は安全で、安心して運転できると感じるお客さまの割合	%	72.7	74.0 ■	74.2	77.2	・「安全性向上3カ年計画」の着実な実行と進捗状況公表	・「安全性向上3カ年計画」の着実な実行と進捗状況公表	P11〜20	消費者課題	人権　原則1、2
		通行止め時間	時間	3,148	3,025 ■	4,127（※1）	2,320	・事故多発地点や重大事故発生地点の調査と対策の実施 ・関係機関との相互応援体制の強化、救援・復旧の連携 ・効果的な除雪作業や体制の強化	・事故多発地点や重大事故発生地点の調査と効果的対策 ・関係機関との相互応援体制の強化、救援・復旧の連携 ・効果的な除雪作業や体制の強化 ※1 安全性向上3カ年計画の規制計画の精査を行い目標値を見直しました ※2 五カ年平均で算出（2013年度豪雪の影響を含む）しています	P25〜28 P35	消費者課題 コミュニティへの参画及びコミュニティの発展	環境　原則8
		事故・災害・雪によるもの		1,658（※2）	1,295 ■	1,637（※2）	1,637（※2）					
	快適・感動	渋滞量	千km・時間	162.0	124.2 ■	148.1（※3）	112.0（※3）	・東名大和地区付加車線事業の推進 ・中央道小仏地区の速度感覚コントロールシステム（ベクション）設置 ・中央道調布地区・小仏地区の対策事業の検討	・東名大和地区付加車線事業の推進 ・新東名（三ヶ日JCT〜豊田東JCT）建設事業の推進 ・中央道 調布地区の対策事業の推進 ・中央道 小仏地区の対策事業の検討 ※3 2014年度実績及び新東名開通時期変更等に伴い「交通集中」による渋滞量を見直しました	P25〜28	消費者課題	環境　原則8
		交通集中・事故等に起因するもの		123.4	105.6 ■	107.1（※3）	93.3（※3）					
		CS調査値 高速道路事業とサービスエリア事業のお客さま満足度の平均値	点	66.7	62.9 ■	69.2	74.0	・ISO10002に基づく「お客さま第一」の応対プロセスを適切に管理 ・CS行動指針「STTR」の実践のため、社員のCS意識向上策を実施 ・社員のCSマインド醸成に向けた取組みの試行（東京支社） ・SNSの活用により、お客さまの潜在的ニーズを収集・分析 ・お客さまの声（提案・要望）に対応した施策の水平展開 ・地域性のある店舗づくり、本物志向の品揃えや地場産品を充実	従来の取組みに加えて、次の施策に取組む ・プロドライバーの満足度・ニーズを把握 ・試行中の社員のCSマインド醸成に向けた取組みを拡大 ・個性豊かで魅力的なサービスエリアや新たな価値を創造する売り場づくりと商品開発	P29〜34	消費者課題	人権　原則1、2 環境　原則9
		感動指数	点	45.2	44.8 ■	45.8	47.1					
社会的責任	コンプライアンス	コンプライアンスに関するeラーニング受講率	%	100	99 ■	100	100	・「コンプライアンス意識向上に向けた行動計画」（2012〜2014）に基づき、コンプライアンス・タイム、理解度チェックテストなどを実施 ・同行動計画における取組みを検証のうえ、「コンプライアンス意識向上に向けた第2期行動計画」（2015〜2017）を策定	「コンプライアンス意識向上に向けた第2期行動計画」（2015〜2017）に基づき、コンプライアンス意識向上に向けた取組みを継続実施	P7〜8	組織統治	腐敗防止　原則10
		コンプライアンス意識浸透度	%	93	92 ■	100	100					
	環境	CO_2排出量 オフィス活動によるもの （※4）	t-CO_2	9,237	9,408 ■	9,237	9,237	・ISO14001の運用を通じた省エネルギーの取組み ・省エネルギーに関する法令への適切な対応 ※4 環境省が2014年度に公表した排出係数で算出しています。経営計画2014公表時の目標値「6,841（t-CO_2）」は2013年度に公表された排出係数で算出したもので、2014年度の公表された排出係数で算出すると「9,237（t-CO_2）」になります。	・ISO14001の運用を通じた省エネルギーの取組み ・省エネルギーに関する法令への適切な対応	P41〜46	環境	環境　原則7、8、9
		CO_2削減量（ネットワーク整備等によるCO_2削減効果）	万t-CO_2	19	16 □	20（※5）	24	・高速道路のネットワーク整備 （圏央道 寒川北IC〜海老名JCT、相模原愛川IC〜高尾山IC、舞鶴若狭道 小浜IC〜敦賀JCTの開通）	・高速道路のネットワーク整備 ※5 交通量推計の結果にあわせて目標値を見直しました	P21〜24 P41	環境	環境　原則7、8、9
拡大成長・技術	関連事業	サービスエリア店舗総売上高（GSを除く） （※6）	億円	1,307	1,193 ■	1,198	1,262	・圏央道厚木PA、舞鶴若狭道三方五湖PAのオープン ・大手テレビ局とのタイアップイベントの開催（EXPASA足柄㊦） ・季節商品の強化、常に新鮮さを感じていただけるキャンペーンの開催 ・地域食材を活かしたメニューコンテストなど地域活性化や地域社会との連携強化の実施	・岡崎SA、長篠設楽原PAのオープン ・大手テレビ局とのタイアップイベントの開催 ・季節商品の強化、常に新鮮さを感じていただけるキャンペーンの開催 ・地域食材を活かしたメニューコンテストなど地域活性化や地域社会との連携強化の実施 ※6 燃料油価格の変動が不安定であるためGSを除いた店舗総売上高に変更しました	P29〜32 P35〜36	消費者課題 コミュニティへの参画及びコミュニティの発展	———
	技術開発	パテント出願件数	件	18	19 ■	20	22	・トンネル灯具の落下防止構造を開発 ・簡易で耐久性のあるコンクリート補修材を開発 ・無人で橋梁のケーブルを点検できる装置を開発	・引き続き、研究開発を推進	P33〜34	消費者課題 環境	環境　原則9
組織・人材	モチベーション	ES調査値（働きがい）	点	3.62	3.50 ■	3.66	3.66	働きがい向上に向けた取組みの推進 ・OJTや研修などによる人財育成 ・ダイバーシティの推進 ・ワーク・ライフ・バランスの推進 ・労働災害ゼロに向けた取組み	働きがい向上に向けた取組みの更なる推進 ・OJTや研修などによる人財育成 ・ダイバーシティの更なる推進 ・ワーク・ライフ・バランスの更なる推進 ・労働災害ゼロに向けた取組みの推進	P39〜40	人権 労働慣行	人権　原則1、2 労働慣行　3、4、5、6
	ダイバーシティ	女性管理職数	人［累計］	5	5 ■	6	8	・女性社員の積極的な採用や活躍を支援する取組みの実施	・女性社員の積極的な採用や活躍を支援する取組みの継続実施	P39〜40	人権 労働慣行	人権　原則1、2 労働慣行　3、4、5、6
生産性	生産性	建設コスト削減累計額	億円［累計］	367	374 ■	396（※7）	437（※7）	・設計段階の道路構造見直しによる費用の縮減 ・早期供用による費用の縮減（建設中金利の縮減）	・新技術、新工法の採用や、設計段階の道路構造等見直しによる積極的なコスト削減 ※7 2014年度の達成状況等を踏まえて目標値を見直しました	P37	消費者課題 公正な事業慣行	環境　原則9
		サービスエリア事業売上高営業利益率 サービスエリア事業営業利益／サービスエリア事業営業収益	%	12	14 ■	8（※8）	11（※8）	・サービスエリア店舗売上の拡大に向けた諸施策の実施 ・支社、グループ会社も含めたコスト削減プロジェクトを開催し、費用削減メニューの洗い出しを行い、コストコントロールを実施	・引き続き、サービスエリア店舗売上の拡大に向けた諸施策及び、コスト削減を実施 ※8 安全性向上に向けた施策の実施に伴う費用増により、目標値を見直しました	P29〜32 P35〜36	消費者課題 コミュニティへの参画及びコミュニティの発展	———

事業のスキーム

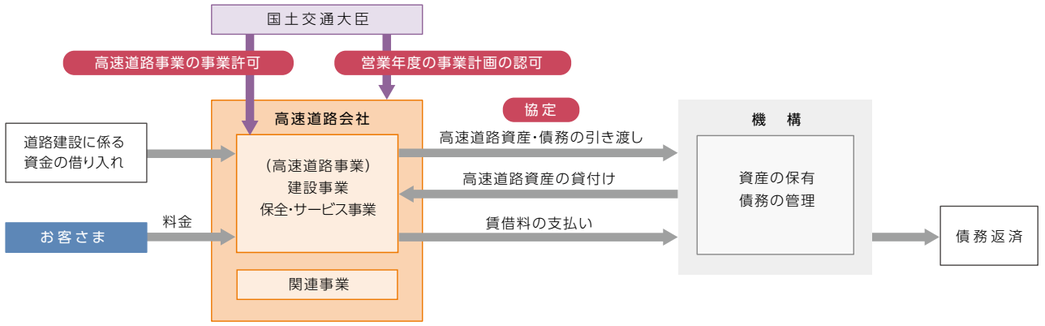
当社は、2005年10月に旧道路関係4公団の民営化により、旧日本道路公団が分割されて設立された会社です。

※P.49 に民営化の目的について示しています。

●事業のスキーム

保全・サービス事業では、独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構（機構）から、高速道路資産を借り受けて管理運営し、お客さまから頂く料金収入を管理費用と機構への賃借料の支払いに充てています。建設事業では、借り入れた資金で新たな高速道路を建設し、完成した資産と債務を機構に引き渡しています。これらの事業の実施について、協定を機構と締結するとともに、国土交通大臣から事業許可を受けています。

また、サービスエリアの運営をはじめとする関連事業を実施し、当社の収益の基本としています。



コーポレートガバナンス

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

●会社の体制

当社は、会社法の定めるところにより、取締役会、監査役会及び会計監査人を設置しています。取締役は5名（うち社外取締役は1名）、監査役は4名（うち社外監査役は3名）が選任されており、それぞれが豊富な知識と経験に基づいて経営を監督・監査しています。また、執行役員制を導入して経営の監督機能と執行機能を分離し、取締役による監督機能を強化するとともに、業務執行に関する権限と責任を明確にすることで機動的な経営を可能としています。

●社内の重要会議

取締役会を原則月1回定期に開催して重要な業務執行に関する決定及び業務執行状況の報告を行うほか、社長CEOが業務を効率的に執行できるように、執行役員等をメンバーとする経営会議を定期に開催して重要事項を審議し、経営上の方針を共有しています。

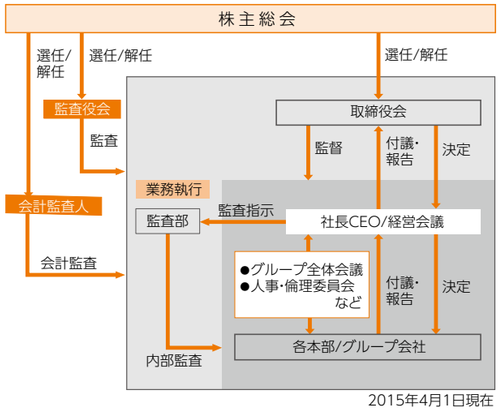
また、当社の執行役員等のほか、グループ会社の社長等が出席する全体会議を定期に開催してグループ経営の基本方針を共有することにより、各社の自主性を尊重しつつ、企業集団としての価値の最大化を図っています。なお、監査役は、役員及び社員の業務執行を監査するために、いつでも、これら社内の重要会議に出席し又は関係文書を閲覧できることとしています。

●企業ビジョンと経営計画

経営層とその他の社員が当社の経営や事業に関する価値観と矜持を共有し、経営目標の実現に向けて組織的活動が効果的に行えるように、企業ビジョン及び経営計画を策定して社員への浸透を図っています。

●内部監査

社内の各組織及びグループ会社の業務については、社長直属の監査部スタッフが定期的に内部監査を実施しています。また、監査結果を経営会議に報告し、業務の改善について必要な検討を行っています。



2015年4月1日現在

コンプライアンス

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

●行動規範の周知徹底

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

●コンプライアンス意識の更なる向上に向けて

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

●具体的な取組み
～eラーニングによる研修や社外有識者による講演会～

2014年度は、グループ社員約9,000名に対し、eラーニングによる研修やコンプライアンス意識の浸透度調査を実施しました。また、社外有識者による講演会を開催し、会場参加や衛星中継により多くの社員が聴講しました。

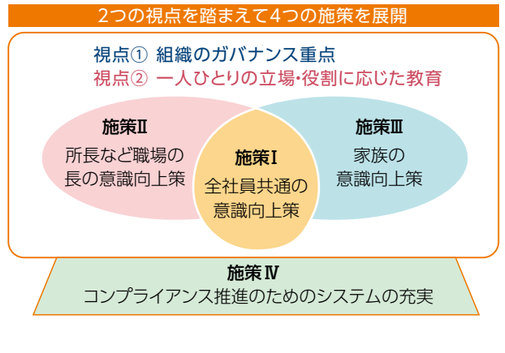
●グループCCO会議の設置

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

●人事・倫理委員会、社内外相談窓口の運営

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

▶コンプライアンス意識向上に向けた第2期行動計画



KPI 測定指標	2014年度	2015年度	2017年度
コンプライアンスに関するeラーニング受講率	実績 99%	目標 100%	目標 100%
コンプライアンス意識浸透度	実績 92%	目標 100%	目標 100%

リスクマネジメント

社長CEOを委員長とするリスクマネジメント委員会を設置し、定期的に審議を行うとともに、部署ごとにリスクマネージャーを配置し、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います。

2014年度は、組織単位の部会を設置するとともに、個々のリスク対策のPDCA サイクルを自律的に回すマネジメントの仕組みを構築するなど、リスクマネジメントの強化を図りました。

●情報セキュリティの強化

情報システム担当役員のもと、日々高まる情報漏えいなどのセキュリティリスクに対応するために、関係規程の改正やグループ会社も含めたセキュリティの高いネットワーク構築などのセキュリティ対策に取り組んでいます。また、情報セキュリティに対する意識向上を目的としたeラーニングや研修などを活用した社員教育を実施しています。

主な情報セキュリティ対策

ハード対策

- PC操作記録機能の強化
- USBメモリなど外部記憶媒体の利用制限の強化
- グループ会社を含めたセキュリティの高いネットワーク構築（予定）

ソフト対策

- 情報セキュリティ対策規程類のリスクに対応した見直し
- 社員教育の強化
- 業務委託先企業の監督強化

NEXCO中日本グループのCSR基本方針

本業を通じて的確に社会の期待に応えることが私たちのCSR活動です。

NEXCO中日本グループは、企業ビジョンを実践し、私たちの役割を果たすことで持続可能な社会に貢献するために「CSR基本方針」を定めています。
ISO26000などの国際規格を基に、コーポレートガバナンス、コンプライアンスなど企業価値の維持・向上のための基本的CSR活動に加え、自社の経営資源や強みを活かした『NEXCO中日本ならでは』のCSR活動として、「安全の最優先、安心・快適の推進、感動の提供」、「地域連携の強化、地域社会・経済への貢献」、「環境・持続可能社会への貢献」の3つの重点領域に取り組むことで、本業（NEXCO中日本グループの事業活動）を通じたCSRを実践します。

CSR推進体制

●社会の期待に応える経営の取組み

NEXCO中日本グループでは、経営トップをメンバーとする経営会議を設置し、企業ビジョンの実現に向けた経営施策とCSRを一体的に審議することで、戦略的にCSR活動を推進する体制を構築しています。

●CSR懇談会

社外有識者を委員とした「NEXCO中日本CSR懇談会」を設置し、企業が社会や文化の発展に果たすべき役割や意義、更には環境に関する事項などについて、大局的な観点から当社経営陣と定期的に意見交換をしています。
2014年度は2回開催し、安全性向上の取組みや自然環境保全や緑化の取組みなどについて貴重な意見をいただきました。

CSR懇談会委員　※敬称略 五十音順

座長：奥野　信宏　中京大学 理事
委員：青山　佳世　フリーアナウンサー
　　亀山　　章　公益財団法人 日本自然保護協会 理事長
　　川勝　平太　静岡県知事
　　城戸真亜子　洋画家
　　嶋津　八生　フリージャーナリスト
　　服部　　力　建築家（株式会社服部都市建築設計事務所 代表取締役会長）

●国連グローバル・コンパクトへの参加・ISO26000の視点

世界共通の課題である持続可能な成長の実現に向けて、社内外とCSRの価値観を共有し、連携を図っていくことが重要であると考えています。

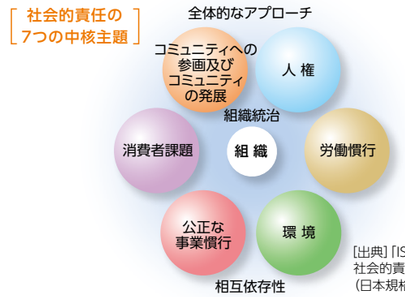
2008年7月に、国連グローバル・コンパクトが提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」の4分野からなる10原則に賛同し、グローバル・コンパクト・ジャパン・ネットワーク（GC-JN）に参加しています。
また、ISO26000の視点を取り入れ、CSR活動の課題や重点施策を抽出し、各施策の達成状況をKPIによって把握し、PDCAサイクルを回しながら、CSR活動を推進しています。

※P.5～6に事業活動とガイドラインとの関連を示しています。

▶国連グローバル・コンパクトの10原則

人　権	原則1	人権擁護の支持と尊重
	原則2	人権侵害への非加担
労　働	原則3	組合結成と団体交渉権の実効化
	原則4	強制労働の排除
	原則5	児童労働の実効的な排除
	原則6	雇用と職業の差別撤廃
環　境	原則7	環境問題の予防的アプローチ
	原則8	環境に対する責任のイニシアティブ
	原則9	環境にやさしい技術の開発と普及
腐敗防止	原則10	強要・賄賂等の腐敗防止の取組み

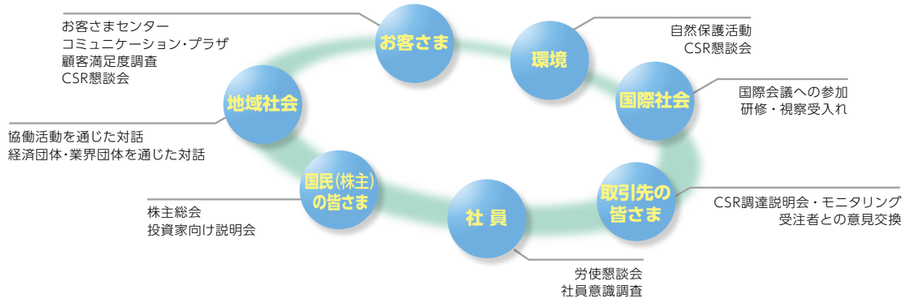
▶ISO26000の7つの中核主題



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

●ステークホルダーエンゲージメント

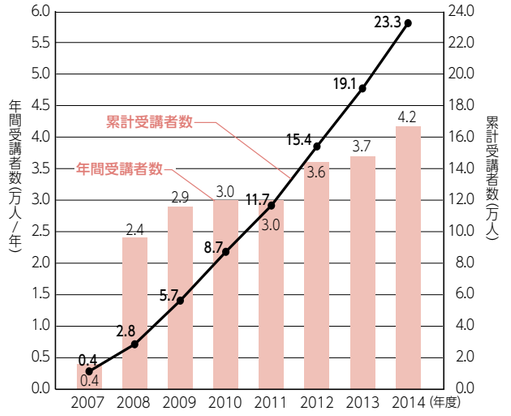
NEXCO中日本グループは、的確に社会の期待に応えるため、様々なステークホルダーとの対話を大切にしています。



NEXCO中日本グループのCSRの取組み事例

●高速道路交通安全セミナー

高速道路での事故を防止するためには、ドライバーの皆さまのご協力を欠かすことができません。NEXCO中日本では、高速道路上での交通事故発生状況や安全走行のポイントなどを多くの皆さまにお伝えすることで、事故を減らし、お客さまに安全に走行いただくことを目的として、無料出張講座「NEXCO中日本高速道路交通安全セミナー」を開催しています。
企業、団体、学校などからのご要望に応じて、当社社員が訪問して講座を開くもので、2007年度から2014年度までの8年間で、約23万人に受講いただきました。



●高速道路沿線でのボランティア活動

NEXCO中日本グループは、地域社会の一員として、高速道路の沿線地域の皆さまとの対話・協働に努めています。
2011年度からは、社員によるボランティア活動として、人手不足などの課題を抱えた高速道路沿線の農山村で、住民とともに地域の活性化に取り組んでいます。活動は、4県6地区に広がり、累計で1,300人のグループ社員が参加しています。

静岡県内の新東名高速道路沿線3地区で休耕地の草刈などの支援

東海北陸自動車道 五箇山IC周辺で合掌造りの屋根に使われる茅場の保全

新名神高速道路建設中の亀山市で国産紅茶の復活プロジェクトに参画

舞鶴若狭自動車道の三方五湖PA付近でラムサール条約指定湿地に登録されている三方五湖の自然保護活動

2014年度　活動実績（6地区合計）
活動回数 29回　　グループ社員参加人数 400人

また、2014年11月には、当社で初めての試みとして「地域課題を考えるワークショップ」を富山県の五箇山で開催しました。茅葺などの体験や、地域の住民、大学生、行政担当者との交流や対話を通じて、農山村が抱える課題についての社員の理解を深めました。

「地域課題を考えるワークショップ」の地域見学の様子

上記の取組みに加え、東日本大震災被災地における復興支援活動や地域イベントへの参加など、様々な社会貢献活動に取り組んでいます。

2014年度　社会貢献活動人数　約13,000人日

特集 「安全性向上3カ年計画」の具体的な取組み状況

安全性向上3カ年計画

■「安全性向上3カ年計画」（2013年7月26日策定、以下「3カ年計画」といいます。）では、5つの取組み方針のもとに、それぞれ具体的な取組みを定めています。

■当社グループでは、3カ年計画で定めた個々の取組みを着実に進めております。この取組みの状況について、お客さまをはじめ、ステークホルダーの皆さまに積極的に情報を提供し、高速道路の安全に対する信頼の回復につなげていきます。本特集では、取組み項目と具体的な取組み状況について紹介します。

※本特集は、特に記載のない限り2014年度末現在の取組み状況です。

① 安全を最優先とする企業文化の構築

取組み項目

1 安全への意識改革

「お客さまの安全が何よりも優先する」という意識を経営理念の根幹とし、「安全性向上3カ年計画実行にあたっての姿勢（行動指針）」の浸透により、安全への意識を徹底します。また、経営陣及び社員が、安全に関するリスクを継続して認識・共有する文化を構築します。

さらに、これらを確実に進めるため、組織の抜本的な改革を進めます。

2 安全に対するグループ内の連携・コミュニケーションの強化

職位や部門を超えて、安全に関する現場の課題を共有するために、相互の連携・コミュニケーションを強化します。

具体的な取組み状況

1 安全への意識改革

▌「お客さまの安全が何よりも優先する」という安全意識の徹底

●安全を最優先とする経営理念への見直し（2013年8月）

	経営計画2012（-2016）	経営計画2014（-2017）
私たちの経営理念	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、日本経済全体の活性化、そして、世界の持続可能な成長に貢献します。	私たちは、**安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を提供することにより、**地域社会の発展と暮らしの向上、日本経済全体の活性化、そして世界の持続可能な成長に貢献します。

・「安全性向上3カ年計画実行にあたっての姿勢（行動指針）」の唱和の定着化

・「安全に関する職場討議」の定着化
　各職場で、お客さまの安全を何よりも優先するための具体的な行動について、定期的に議論を実施

・「安全の日」（12月2日）の取組み
　事故を決して忘れず再発防止に取り組むため、毎年12月2日を「安全の日」と制定し、追悼慰霊式を執り行うとともに、全職場での黙とう、「安全に関する職場討議」を実施

・経営陣による率先垂範
　経営陣は、「安全を最優先」とする経営理念を具体的なメッセージとして発信し続けるなど、率先垂範して安全に対する姿勢と行動を社員に示すことで、経営理念を徹底

事務所での「行動指針」の唱和

「安全に関する職場討議」の状況

「安全の日」職場での黙とう

▌安全に関するリスクを継続して認識・共有する文化の構築

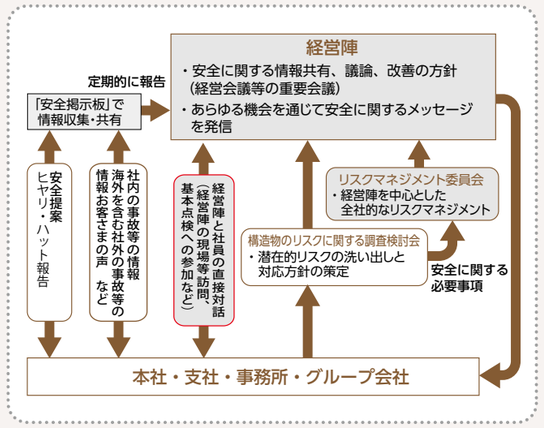
●全社的なリスクマネジメントの推進
・現場が参画する全社的なリスクマネジメント体制の確立
・事業施策とリスク対策とを一元化した新たなマネジメントの仕組みの構築
・経営陣を中心とするリスクマネジメント委員会（委員長：社長）における重点取組みリスクの審議

●「構造物のリスクに関する調査検討会」の開催
・道路構造物について、現地調査や既存資料の検討から潜在的リスクを抽出して対応方針を策定
　潜在的リスクの情報を、建設段階と維持管理段階へフィードバック

●経営陣と社員の安全に関するコミュニケーションの強化
・経営陣と社員の直接対話（経営陣の現場訪問、基本点検への参加など）
・「安全掲示板」を通じた安全に関する情報の共有

●安全に関する知識や情報に対する感度を高めるための外部講師による講演会の開催

▶安全に関する情報の共有（概念図）



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

安全掲示板とは、情報共有ツールとしてのグループ内ネットワーク上の電子掲示板

▌組織改革のモニタリング

●組織改革のモニタリング体制と視点
・組織改革推進委員会（委員長：社長）のもとに、担当役員を配置したモニタリングチームを設置
・継続した改善につなげるため、組織改革の成果などを引き続きモニタリング
・モニタリングの視点

▶指示命令系統や権限責任の明確化などを目的とした新たな機能分担の状況
▶新たな機能分担に基づき見直された業務プロセスによる、各部署内及び部署横断的な業務の実施状況
▶通常業務における自律的なPDCAサイクルの状況

2 安全に対するグループ内の連携・コミュニケーションの強化

▌経営陣と現場とのコミュニケーションの強化

●経営陣と現場が課題を共有するとともに、「安全を最優先」とする経営理念を徹底するための取組み
・社長の現場訪問及び意見交換（2014年9月～）
・経営陣の現場出張時の意見交換
・経営陣による保全・サービスセンターの基本点検への参加と現場社員との意見交換（2014年度：12カ所）
・「安全掲示板」を通じたコミュニケーション

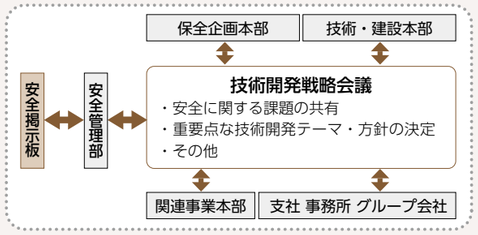
社長の現場訪問及び意見交換
支社及び35事務所（すべての工事事務所、保全・サービスセンター）を対象として、協働するグループ会社社員も参加し、2015年3月末までに、19カ所にて実施

▶グループ社員から寄せられる安全提案やヒヤリ・ハット報告などを分類・整理して、定期的に経営会議で報告
▶社長自らが発信した安全性向上に関する具体的なメッセージをグループ内で共有

部門を超えた安全に関するコミュニケーションの強化

- 「建設・保全合同会議」の開催（本社、各支社、事務所ごと：227回）
- 「技術開発戦略会議」の開催（2014年8月・2015年3月）
- 「構造物のリスクに関する調査検討会」の開催
  ※P.12に、内容を示しています。
- 維持管理業務を行うグループ会社社長とNEXCO中日本本社の保全部門幹部との定期的な情報共有・意見交換の場である「グループ連絡会」の開催（毎月実施、計14回）

▶「技術開発戦略会議」の体系図



② 構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの見直し

取組み項目

1 PDCAサイクルの再構築

構造物の経年劣化や潜在的リスクへ対応するため、業務プロセスを再検証し、マネジメント体制を確立します。また、潜在的リスクを把握する仕組みを作り、計画保全を進めます。

2 構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した要領・マニュアルの見直し

構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した点検要領に見直します。また、建設段階から引き継がれた設計・施工に関する情報、不具合情報などを確実に維持管理段階に引き継ぐとともに、維持管理段階の不具合情報を建設段階にフィードバックさせ、設計要領に反映します。さらに、調査・検討委員会や道路メンテナンス技術小委員会などの情報も要領に反映します。

3 点検・補修技術の承継・高度化

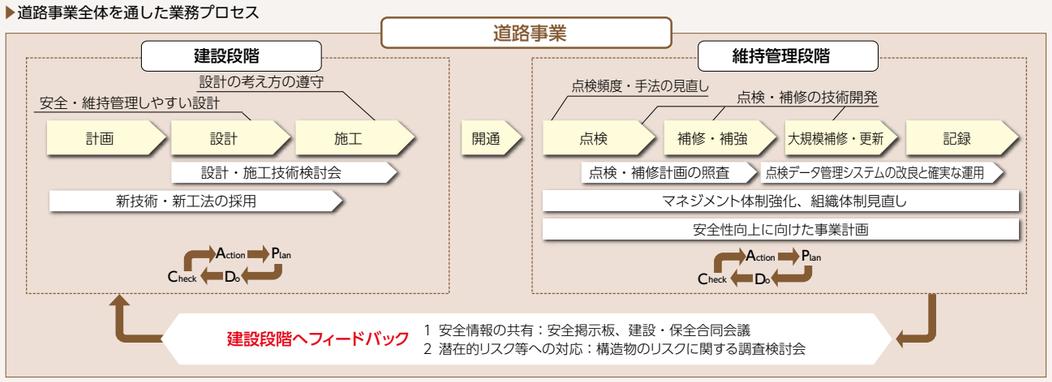
点検・補修技術の組織的継承・高度化を目的として、人材育成や人事交流を行い、点検・補修データの更なる活用や点検・補修への新たな技術の導入を行います。

具体的な取組み状況

1 PDCAサイクルの再構築

道路事業全体を通した経年劣化や潜在的リスクへの対応

▶道路事業全体を通した業務プロセス



●「構造物のリスクに関する調査検討会」（2013年6月社内設置）で、洗い出した潜在的リスクのうち、全社に共通するリスクへの対応方針を策定

全社的に共通する潜在的リスクの例

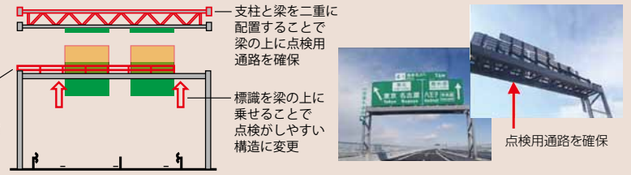
あと施工アンカーで固定されたトンネル、橋梁の補強鋼板

橋梁の裏面吸音板

把握した新たなリスクや、過去の不具合事象から得られた留意点を点検時の着目点として整理の上、全社で共有し、現場での点検時に活用

●「建設・保全合同会議」で、維持管理しやすい道路の設計・施工など、51項目を提案

提案例：大型標識の点検用通路の確保



点検通路などを計画する際の着目点を「効率的な点検通路の確保に向けた留意点」として整理

建設段階から道路構造物の長期的な安全性を目指した設計・施工

●将来の安全や維持管理に配慮した設計の提案（提案例：点検ルートを設定した上で、のり面昇降設備を設置）

●「設計・施工技術検討会議」で、設計上の考え方や施工上の配慮事項などを、設計者、施工者、発注者で共有（2013年度に明確化した運用ルールに基づく運用）

●「新技術・新工法」の採用（2013年度に制定した新たなルールについて、2014年度に以下の見直しを実施）

▶審査の適用範囲の明確化、採用時の審査体制の強化、採用時と同じ体制での維持管理段階における評価など、更なる改善策として整理

●2014年度に開通した圏央道、舞鶴若狭道に関し、開通時点で必要な文書、資料などを、建設段階から維持管理段階へ確実な引継ぎを実施（2013年度に明確化した運用ルールに基づく運用）

経年劣化や潜在的リスクに対応した維持管理段階のマネジメント体制の強化

●「保全業務の手引き」の作成（2014年10月）
- 点検全体計画の立案・実施・記録、点検結果を基にした変状要因の分析、詳細調査計画の立案・実施、維持修繕計画の立案・実施にいたるまでの業務プロセスなどをとりまとめ、業務に活用

●点検業務の確実な実施（2013年度に明確化した運用ルールに基づく運用）
- 全ての保全・サービスセンター（24事務所）で、2カ月に1回の頻度で点検判定会議を開催
  点検データを見える化し、協働するグループ会社と共有しながら、確実に点検業務を実施

●点検から維持補修にいたる業務のマネジメント体制の強化（2013年度に制定した新たなルールに基づく実施）
- 「維持管理サイクル照査要領」に基づく維持管理サイクルの照査
- 専門的知見による現場の技術支援　※P.18に、内容を示しています。

長期的な視野に立った計画保全の推進

●効率的、効果的な投資による構造物の長期安全性の確保
- 計画保全の推進
- 大規模更新・大規模修繕の事業化（2015年3月）
  ※P.26に、内容を示しています。
  WEB http://www.c-nexco.co.jp/koushin/repair/

大規模更新・大規模修繕の現地説明会の状況

周辺自治体など関係機関との連携強化

●集中工事など大規模な通行規制に関する関係機関などへの事前説明

●「高速道路を跨ぐ橋梁の維持管理に関する連絡協議会」（2013年度に12都県に設置）
- 12都県すべてで開催された協議会において、跨道橋の管理者へ維持管理計画（点検・補修など）の策定を依頼

2 構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した要領・マニュアルの見直し

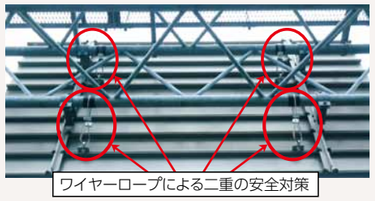
点検要領の改訂

●「保全点検要領（構造物編）」の改訂概要

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

技術基準の改訂

●「高速道路付属物の二重の安全対策設計・施工暫定要領」の制定（2014年7月）
・要領の運用などに関する通達を発出（2014年8月）し、落下によりお客さま及び第三者への被害が懸念される道路付属物を対象とすることと、対策方針などを明確化
●安全最優先を目的とした「設計要領」の改訂（2014年7月）



「標識の二重の安全対策」の施工事例

3 点検・技術の承継・高度化

点検データ管理システムの改善

●点検データ管理システムの継続的な改善
・補修計画策定支援機能の改善（2014年6月）
・部位別損傷件数集計機能、他システム参照機能の追加（2014年9月）
●抜本的なシステム改善の検討に着手

側面：路側付属物（支柱）の状況

路面：橋梁部の伸縮装置の状況
スリット撮影方式による撮影イメージ

技術の開発、導入による点検・補修技術の確実性、効率性の向上

●長期にわたり構造物の安全性を確保するための技術開発の推進
・スリット撮影方式による高速路面点検システムの製作
画像撮影技術を用いて高速走行で路面や路側付属物などの状況を撮影し、データベース化して活用（開発）

点検・補修業務の確実性・効率性向上のための大学や民間企業などとの共同研究や連携強化

●大学や他企業などとの共同研究
・トンネル内の機器（ジェットファン、照明等）のずれを日常点検時に自動検出できるイメージスキャナを用いた技術の開発（走行試験を実施中）
・目視、打音点検以外の客観的な手法として、センサーなどの非破壊検査機器によるあと施工アンカーの健全度評価手法の確立

イメージスキャナー搭載車両による走行試験

③ 安全管理体制の確立

取組み項目

1 社内の安全管理体制の強化

社長直轄の組織である安全管理部が安全に関する情報収集・共有の仕組みを構築して情報提供、安全指導を行うことや、監査部による安全監査の実施などにより、グループ全体の安全管理体制を強化します。
また、安全に関する取組みについて、情報開示に取り組むとともに、有識者委員会へ報告し、ご意見をいただくことで透明性の確保に努めます。

2 有識者委員会への報告と検証

3カ年計画で策定した具体的施策の取組み状況を有識者委員会へ報告し、計画の進捗状況や成果を検証します。

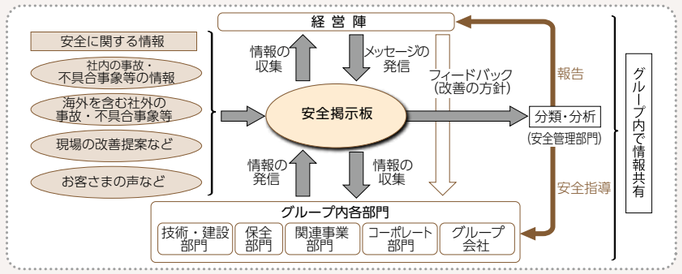
具体的な取組み状況

1 社内の安全管理体制の強化

安全に関する情報収集・共有の仕組みの構築・運用による安全管理体制の強化

●「安全掲示板」の運用による安全に関する情報の一括管理と活用
・約1,300件の安全に関する情報を登録（2015年3月末）
・2014年度は、グループ社員から約300件の安全提案やヒヤリ・ハット報告が寄せられ、これに対するフィードバックを実施
・「安全掲示板」の情報は、2カ月ごとに分類・整理し、経営会議で報告するとともに、「安全掲示板」により、グループ内で情報共有

▶「安全掲示板」の概要（イメージ）



安全に特化した監査・指導の実施

●安全に力点をおいた内部監査（2014年度：グループ内39組織）
●3カ年計画の取組み状況などについての安全指導（現地ヒアリング）（2014年度：グループ内23組織）
●工事の品質向上に向けた品質管理巡回指導等（現場の技術指導）（2014年度：全事務所で合計250回以上）

安全に関する情報開示の取組み

●安全に関するKPI（重要業績評価指標）の公表と進捗管理
・安心・安全に関わるKPI　※P.5～6に、KPIを示しています。
橋梁補修数
道路上の重量構造物に対する安全対策進捗率
お客さまの安心感
●道路構造物の点検計画の策定と公表
・道路構造物について、2014年度から2018年度までの5カ年間の点検計画を策定し、ウェブサイトで公表
●3カ年計画の実施状況や安全性向上に取り組む姿勢をポスターやウェブサイトなどで発信

▶2014～2018年度の点検計画

対象構造物	単位	総数	点検実施年度（完了年度）				
			2014	2015	2016	2017	2018
道路橋	橋	5,567	513	1,016	1,450	1,272	1,316
道路トンネル	箇所	375	2	70	93	90	120
シェッド	基	10	0	1	1	4	4
大型カルバート	基	948	79	151	267	223	228
横断歩道橋	橋	9	0	0	4	1	4
門型標識等	基	1,495	249	429	218	235	364

※2015年1月1日現在の計画であり、今後関係者との協議により変更する場合があります。

2 有識者委員会への報告と検証

●3カ年計画で策定した具体的施策について、2014年度の実施状況を取りまとめ、有識者委員会に報告（2015年5月）
・報告内容とこれに対する有識者委員会の審議状況は、ウェブサイトをご参照ください。

WEB http://www.c-nexco.co.jp/corporate/safety/plan/committee/

④ 体系化された安全教育を含む人材育成

取組み項目

1 安全管理に関する技術力の向上
道路管理を行う社員として必要な知識や、点検・補修技術に関する知識・技術力を向上します。

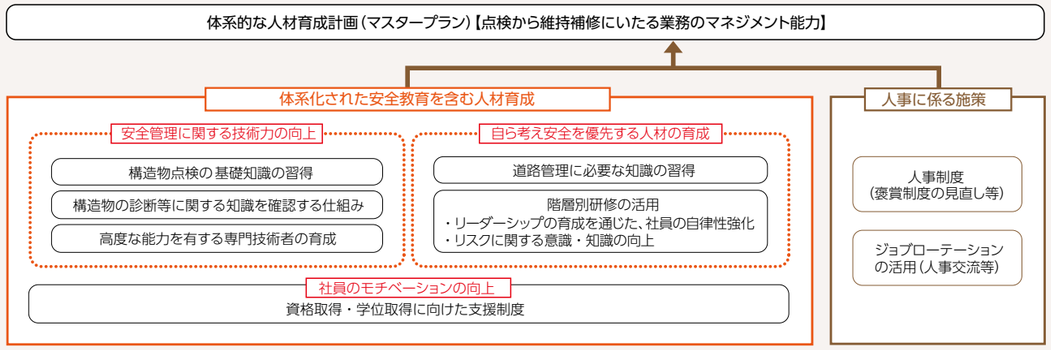
2 自ら考え安全を優先する人材の育成
安全を最優先として、自ら課題を考え、解決していく人材を育成します。

3 社員のモチベーションの向上
点検・補修業務の「見える化」を行い、社員の達成感を醸成します。

具体的な取組み状況

▌体系的な人材育成計画

●「点検から維持補修にいたる業務のマネジメント能力」に関する人材育成計画（マスタープラン）



1 安全管理に関する技術力の向上

▌点検・補修技術の向上及び技術者の育成

●構造物点検の基礎知識の習得：「構造物点検基礎研修」

・点検研修施設（NU2-BRIDGE）を活用し、保全・サービスセンターの事務系社員及び新入社員を対象に2014年1月から開始し、2014年度は7回実施

NU2-BRIDGE（呼称：ニューブリッジ）
・全国で更新に伴い撤去された橋梁を再利用し、名古屋大学構内に設置した研修施設

●構造物の診断などに関する知識を確認する仕組み：「点検補修マネジメント能力認定研修」

・現場において点検から維持補修にいたる業務のマネジメントに深く関わる土木系及び施設系社員を対象として、2014年10月から開始し、6回実施
・保全マネジメント、構造物診断について研修し、その到達点を確認
・施設系社員への研修は、実践的な体験施設である「E-MAC 技術研修センター」で実施

E-MAC技術研修センター
・中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋が、高速道路の安全性向上のために高度なスキルを身に付けることを目的として2014年5月に設置
・高速道路で実際に使用していた機器などを使い、点検や作業などを実体験で学ぶことができる

「点検補修マネジメント能力認定研修」（施設）の実施状況

E-MAC技術研修センター

●道路構造物の点検・診断に関する資格制度

・点検を行うグループ会社において、点検結果を基に変状・劣化要因の推定、健全度等の判定、診断、処置方針の立案など、点検技術力の向上を目的に、点検に関する社内資格制度を創設
・点検や診断の信頼性向上などをめざし、NEXCO3会社合同で資格制度の創設を検討中

●高度な能力を有する専門技術者の育成

・専門研修の実施：「高度専門技術研修」
2013年度までのトンネル及び橋梁の2分野に、土工、舗装、交通及び環境の4分野を加えた6分野で、2014年10月から6回実施
・専門的知見による現場の技術支援
2014年4月に設置した構造技術・支援部が、最新の情報や高度な専門的知識を活用した技術的助言・指導を実施
災害時に即時に現地に出向き、原因究明、応急復旧方法などの技術指導を実施
・次世代スペシャリストコースの創設
キャリアの早い時期から高度な専門技術者の育成をめざす「次世代スペシャリストコース（NSコース）」を創設し、2014年7月に8名をコース認定
・グループ会社との人事交流を含むジョブローテーションの実施

構造技術・支援部による技術支援
台風被害によるのり面崩落

2 自ら考え安全を優先する人材の育成

▌道路管理を行う者としての自覚と自律の醸成

●道路管理を行う社員として必要な知識に関する講義：2014年度は、階層別研修において5回実施

●社員の自律性強化のためのリーダーシップに関する講義：2014年度は、階層別研修において8回実施

●リスクに関する意識や知識を高めるためのリスクに関する講義：2014年度は、階層別研修において6回実施

3 社員のモチベーションの向上

▌点検・補修業務の「見える化」による社員の達成感の醸成等

●点検・補修に従事する社員の達成感を醸成するため、橋梁、トンネルなどの点検計画及び点検実績について、組織別に「見える化」し、社内掲示板で共有

●グループ社員から「安全掲示板」に寄せられた構造物に関する安全提案やヒヤリ・ハット報告の全てに対し、フィードバックを実施（2014年度は、約300件）

●学位取得のため、2013年度から博士号取得支援の募集時期を年2回に拡充し、支援制度を充実
本支援制度を利用し、博士号を取得した社員が各種学会などで活動

▶資格取得者数及び博士号取得者数の推移

支援項目		2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
資格取得	対象資格数（資格）	73	79	79	82	91	91
	資格取得者数（人）	60	76	79	86	45	63
学位取得	博士号取得者数（人）	1	3	1	0	3	5

●褒賞制度の見直し

・企業ビジョン実現を支える現地の地道な取組みや、重要な気づきにつながる安全提案、ヒヤリ・ハット報告を表彰するよう、褒賞制度を見直し
・2014年度は、現地での地道な取組みについて4件、安全提案、ヒヤリ・ハット報告について16件を表彰

●社員の業務に関する達成感を把握するための意識調査の実施（2014年10月）
（意識調査の結果を、グループ会社も含め各職場にフィードバック）

安全提案、ヒヤリ・ハット報告の表彰式（2014年10月）

⑤ 安全性向上に向けた事業計画

取組み項目

1 道路上などに設置された構造物（トンネル天井板や換気ダクト等の重量構造物など）の撤去・移設または二重の安全対策など、3カ年で完了するよう集中的に実施します。接着系アンカーにより固定されているトンネル内の大型標識や情報板についても、順次、撤去・移設または二重の安全対策を行います。

2 鉄道など重要交差箇所でのコンクリートの剥落対策を推進します。

3 点検通路の設置や橋梁床版取替え、特殊橋梁の耐震補強等、事後保全から計画保全への転換など、潜在的リスクへの対応を含め安全を長期的に確保するための施策を計画的に実施します。

4 商業施設の建物について、高所設置物の二重の安全対策や天井点検口の追加などを集中的に実施するとともに、計画保全の観点から補修を実施します。

具体的な取組み状況

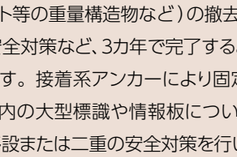
1 道路上などに設置された構造物（トンネル天井板や換気ダクト等の重量構造物など）の撤去・移設または二重の安全対策の実施

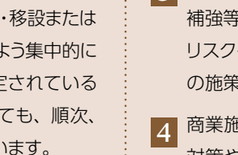
●KPI 道路上の重量構造物に対する安全対策進捗率（累計）：2014年度実績 65%／2014年度計画62%

KPI	項目	施設内容	対策内容	単位	3カ年全体数量	2013年度 実績	2014年度 計画	2014年度 実績	2014年度末進捗率	2015年度計画	備考
	トンネル天井板等	天井板	撤去	チューブ	3	3	–	–	100%	–	2013年度完了
		換気用鋼鉄ダクト類		チューブ	17	11	4	5	94%	1	
			撤去	チューブ	14	11	3	3	100%	–	2014年度完了
			二重の安全対策	チューブ	3	0	1	2	67%	1	環境対策用のため撤去できない換気ダクト対策が完了するまでは点検強化及びセンサーによる監視強化
	トンネル内吊重量構造物	情報板・大型標識	撤去・移設・二重の安全対策	チューブ	50	8	20	18	52%	24	接着系アンカーを使用しているもの
		ジェットファン情報板・大型標識		チューブ	51	8	20	22	59%	21	接着系以外のアンカーを使用しているもの
	門型柱	標識類		箇所	42	23	7	10	79%	9	
		情報板類		箇所	9	2	0	1	33%	6	
	道路の重量構造物に対する安全対策進捗率				172	55	51	56	65%	61	

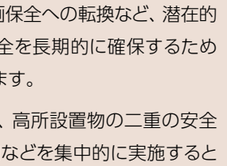
※チューブは、トンネルを上下線別に1つとした単位です。

換気用鋼製ダクト撤去事例

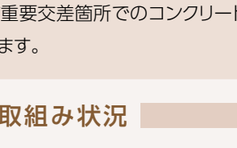

撤去前

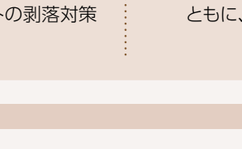

撤去後

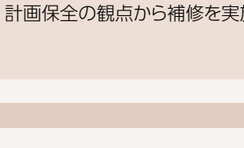
換気用鋼製ダクトの二重の安全対策の事例


対策後

トンネル内の大型標識の撤去・移設の事例


撤去前


撤去後


移設後

2 鉄道など重要交差箇所でのコンクリートの剥落対策の推進

対策内容	単位	3カ年全体数量	2013年度 実績	2014年度 計画	2014年度 実績	2015年度 計画	契約状況 2014年度契約済	契約状況 2015年度契約予定	2014年度末進捗率
橋梁剥落対策	橋	444	14	136	91	339	256	83	81%
トンネル剥落対策	チューブ	186	2	56	24	160	120	40	78%
カルバートボックス剥落対策	基	402	46	93	118	238	209	29	93%
計		1,032	62	285	233	737	585	152	85%

※2014年度末進捗率は、（2013年度実績+2014年度実績+2014年度契約済）/3カ年全体数量により、算出しています。

3 潜在的リスクへの対応を含め、安全を長期に確保するための施策の実施

●主な施策の実施状況

項目	2014年度計画	2014年度実績
橋梁補修	148橋	149橋
深層部を含む舗装打換え	24.5km・車線	37km・車線
トンネル照明設備の更新	22チューブ	14チューブ
トンネル非常用設備の更新	4チューブ	2チューブ

●点検環境の改善策としての点検通路（トンネル監視員通路）の設置
・2015年度に点検通路を設置するため、試験施工、準備工（消火栓の移設など）を実施

●これらの他、橋梁床板取替工事、防護柵改良工事、各種設備の更新などの工事を実施

4 商業施設の建物の安全対策等

●旧耐震基準の建物の劣化・耐震診断による安全性確認
・対象となる建物（40エリア）の劣化・耐震診断を全て完了（2013年度：12エリア、2014年度：28エリア）
・診断結果に基づき、安全性を向上させるための補強工事を2015年度に実施予定

●屋根防水などの修繕工事
・5エリアで、屋根防水などの予防保全的な修繕工事を実施

事業費

（単位：億円・税込）

安全性向上3カ年計画に基づく安全対策を含む修繕計画	2013年度実績	2014年度実績	2015年度計画	3カ年見込み
Ⅰ. 安全性向上に向けた事業計画	520	577	1,253	2,350
①顕在化した損傷などに対して集中的に実施する施策（2015年度までに完了する施策）	140	113	537	790
道路上などに設置された構造物の撤去・移設又は二重の安全対策など ●直ちに行うトンネル天井板の撤去など ●門型標識柱、料金所のコンクリート製の上屋などの撤去 ●トンネル内接着系アンカーボルト使用の大型標識などの移設 ●ジェットファン・撤去できない標識、情報板などの二重の安全対策	137	61	252	450
コンクリート剥落対策（重要交差箇所及び変状があり機能低下している箇所） ●橋梁、トンネル、カルバート・ボックス	3	52	285	340
②潜在的リスクへの対応を含め安全を長期的に確保していくための施策（2016年度以降も継続して実施する施策）	380	464	716	1,560
道路構造物の耐久性向上など ●橋梁床版取替え、特殊橋梁耐震補強、電気設備更新など	342	453	640	1,435
点検環境改善施策など ●トンネル監視員通路設置、橋梁検査路設置など	38	7	75	120
点検データ管理システム改良	0	4	1	5
Ⅱ. その他の事業費（環境対策、給排水設備改良など）	37	4	59	100
総額（Ⅰ＋Ⅱ）	557	581	1,312	2,450

※事業の内容や事業費の内訳は、今後の点検の結果や優先順位の見直しにより変更する場合があります。

高速道路の建設

新東名・新名神の整備によるダブルネットワークの形成や大都市圏の環状道路の整備など、
効果的で信頼性の高い高速道路ネットワークの整備を着実かつ効率的に進め、地域の期待に応えます。

主要施策

2017年度までに92kmの高速道路を開通させ、22カ所のスマートインターチェンジを整備します。

高速道路ネットワークの建設

建設中区間の完成予定

▶2017年度までに開通を予定している区間

路線	区間	延長[km]	完成予定年度
新東名高速道路	海老名南JCT～厚木南	2	2016
	浜松いなさJCT～豊田東JCT	55	2015
中部横断自動車道	六郷～増穂	9	2016
	新清水JCT～富沢	21	2017
新名神高速道路	四日市JCT～新四日市JCT	4	2015
東海環状自動車道	東員～新四日市JCT	1	2015

▶2018年度以降に開通を予定している区間

路線	区間	延長[km]	完成予定年度
新東名高速道路	厚木南～伊勢原北	7	2018
	伊勢原北～御殿場JCT	45	2020
新名神高速道路	新四日市JCT～亀山西JCT	23	2018
東海北陸自動車道（暫定2車線区間の4車線化）	白鳥～飛騨清見	41	2018

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

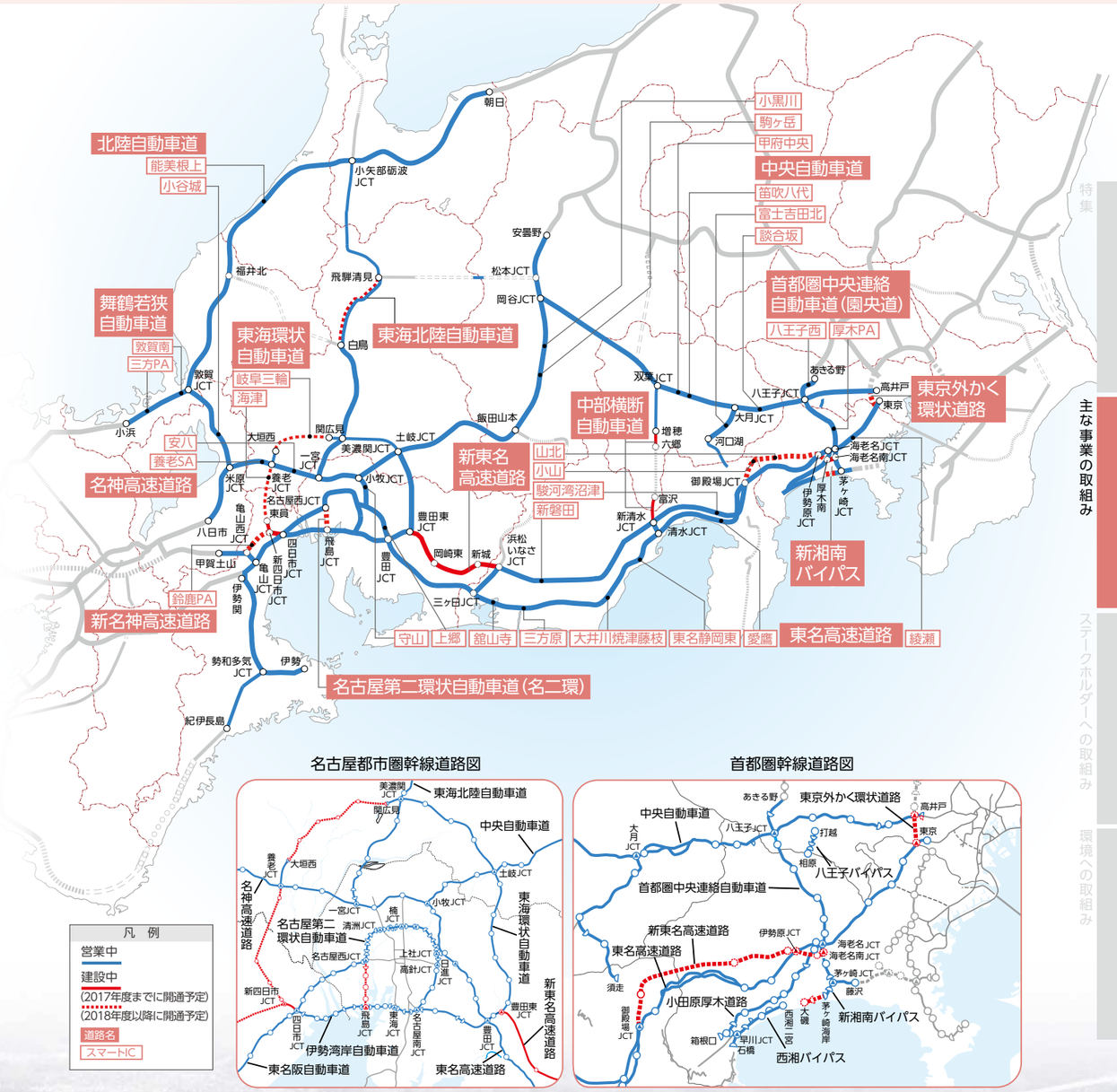
スマートインターチェンジ(ETC専用)の完成予定

名称	設置区間	完成予定年度
東名高速道路		
綾瀬スマート	横浜町田～厚木	2017
愛鷹スマート	沼津～富士	2015
東名静岡東スマート	清水～静岡	2017
大井川焼津藤枝スマート	焼津～吉田	2015
三方原スマート	浜松～浜松西	2016
舘山寺スマート	浜松西～三ヶ日	2016
上郷スマート	岡崎～豊田	2016
守山スマート	名古屋～春日井	2017
新東名高速道路		
山北スマート	秦野～御殿場	2020
小山スマート	秦野～御殿場	2020
駿河湾沼津スマート	長泉沼津～新富士	2016
新磐田スマート	遠州森町スマート～浜松浜北	2016
名神高速道路		
安八スマート	岐阜羽島～大垣	2016
養老SAスマート	大垣～関ヶ原	2015

名称	設置区間	完成予定年度
新名神高速道路		
鈴鹿PAスマート	菰野～亀山西JCT	2018
中央自動車道		
小黒川スマート	伊那～駒ヶ根	2017
駒ヶ岳スマート	駒ヶ根～松川	2017
甲府中央スマート	甲府南～甲府昭和	2019
談合坂スマート	上野原～大月	2016
富士吉田北スマート	都留～河口湖	2016
笛吹八代スマート	一宮御坂～甲府南	2015
首都圏中央連絡自動車道（圏央道）		
八王子西スマート	あきる野～高尾山	2015
厚木PAスマート	相模原愛川～圏央厚木	2018
北陸自動車道		
能美根上スマート	美川～小松	2017
小谷城スマート	長浜～木之本	2016
舞鶴若狭自動車道		
敦賀南スマート	若狭美浜～敦賀JCT	2016
三方PAスマート	若狭上中～若狭三方	2017

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

※営業中のスマートICは、ウェブサイトでご案内しています。 WEB http://www.c-nexco.co.jp/etc/



名古屋都市圏幹線道路図

首都圏幹線道路図

凡例
- 営業中
- 建設中
- (2017年度までに開通予定)
- (2018年度以降に開通予定)
- 道路名
- スマートIC

新東名高速道路　浜松いなさJCT～豊田東JCT間 豊田東JCT付近

高速道路の建設

高速道路のストック効果（整備効果）

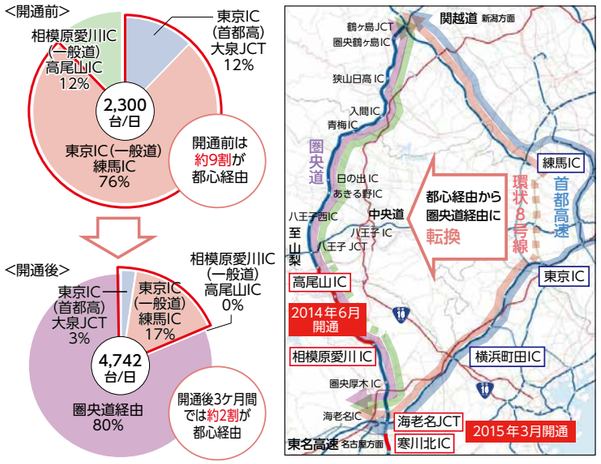
開通後の整備効果　首都圏中央連絡自動車道（圏央道）

茅ヶ崎JCT～あきる野IC間の交通量
38,800台/日

主な整備効果
- 東名高速道路と中央自動車道・関越自動車道が接続したことにより、都心を通過する車が減り、環状道路としての機能を発揮し広域ネットワークを形成
- 観光地へのアクセス向上、物流への貢献
- 災害に備えるための道路のリダンダンシー（多重性）の強化

●都心経由から圏央道経由への転換

▶東名高速ー関越道間の乗り継ぎ交通の状況※1



都心経由が約9割から約2割に減小

経路について
- 東名高速ー首都高ー関越道を経由
- 東名高速ー(東京IC)ー一般道ー(練馬IC)ー関越道を経由
- 東名高速・圏央道ー一般道ー圏央道ー関越道を経由
- 東名高速ー圏央道ー関越道を経由

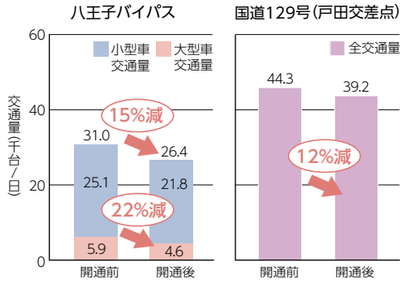
●一般道の走行環境の改善

開通区間に並行する八王子バイパスや国道129号の交通量が減少し、旅行速度の向上や渋滞の減少など走行環境が改善されました。

▶並行する一般道の所要時間の変化※2

国道129号	4分短縮	開通前　22分 開通後　18分
国道16号	平均5分短縮	開通前　平均26分 開通後　平均21分

▶開通前後の交通量比較※3



開通後の整備効果　舞鶴若狭自動車道 全線開通

小浜IC～敦賀JCT間の交通量
7,200台/日

主な整備効果
- 近畿、東海、北陸地方の広域ネットワーク形成
- 観光地へのアクセス向上、物流への貢献
- 災害に備えるための道路のリダンダンシー（多重性）の強化

●輸送ルートの拡充

舞鶴若狭道の開通によって、「物流の配送時間が短縮された」、「渋滞に巻き込まれることがなく、安定輸送が可能になった」などの声をいただいています。

▶福井市～京都・福知山方面間の旅行時間

<開通前>	北陸道・国道27号・舞鶴若狭道経由	2時間40分
<開通後>	北陸道・舞鶴若狭道経由	2時間10分

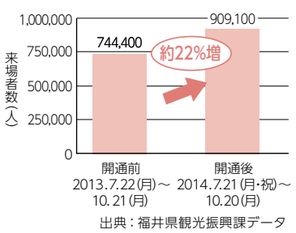
約30分短縮

※高速道路は規制速度、一般道は実走行調査より算出

●観光における効果

福井県嶺南地域の主要観光地では、開通前(前年)の同時期と比較し、来場者が約22%増加しました。

▶福井県嶺南地域の主要観光地来場者数



出典：福井県観光振興課データ

新東名高速道路（新東名）浜松いなさJCT～豊田東JCTに期待される整備効果

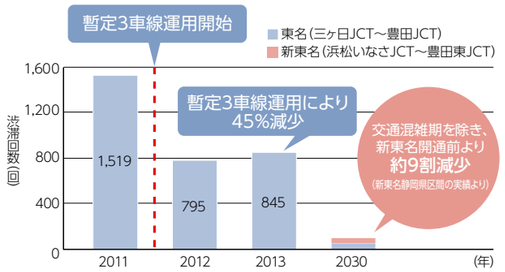
建設中の新東名 岡崎東ICと岡崎東部工業団地

●東名高速道路（東名）の渋滞緩和・定時性の向上

2012年4月に新東名高速道路（新東名）御殿場JCT～三ヶ日JCTの開通に伴い、東名 三ヶ日JCT～豊田JCT の交通量が2013年までに約11%増え、この区間の渋滞が増加しました。2011年10月から東名 音羽蒲郡IC～豊田JCT間で暫定3車線運用を実施したことで、渋滞は約45%減少しましたが、依然として三ヶ日JCT～豊田IC間では約800回/年の渋滞が発生しています。

2015年度に予定している新東名 浜松いなさJCT～豊田東JCT間の開通により、交通が分散することで、東名の渋滞緩和が期待されます。

▶渋滞回数



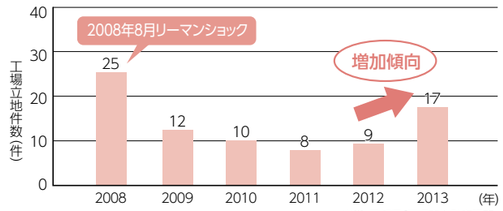
●工場立地の促進

新東名 浜松いなさJCT～豊田東JCT 間の沿線地域では、リーマンショック後の経済不況から工場立地件数は横ばい傾向でしたが、2012年より増加傾向にあります。新東名の開通により沿線地域の利便性が向上し、企業立地が増加することで地域産業の活性化への貢献が期待されます。

●観光の活性化

新東名 浜松いなさJCT～豊田東JCT間の開通により、奥三河地域の観光施設へのアクセス向上による、観光客の増加（現在年間約300万人）や観光による消費の押し上げなど、地域活性化への貢献が期待されます。

▶東三河・岡崎地域の工場立地動向



出典：愛知県「工場立地動向調査」

▶奥三河地域の観光資源

茶臼山高原（平成22年6月5日撮影）
出典：一般財団法人 茶臼山高原協会ウェブサイト

愛知県民の森
出典：愛知県民の森 ウェブサイト

●大規模災害時の早期復旧への貢献

新東名は、南海トラフ巨大地震の被害想定における想定震度７以上の箇所を通過しておらず、東名より内陸部に位置することから被害を受けにくい環境にあります。また、東名とダブルネットワークを形成することにより、災害など緊急時の代替路線や避難路・緊急輸送路として機能を発揮し、被災地への進出の際、リダンダンシー（多重性）が確保され、救援・救護活動、早期復旧に貢献することが期待されます。

※1 <開通前>2013.11の平日のETC利用データ　<開通後>2014.10の平日のETC利用データより作成

※2 国道129号　東真土二丁目交差点～文化会館前交差点　<開通前>2015年1月の民間プローブデータより　<開通後>2015年4月14日(火)実走行データ　出典:国土交通省
国道16号　左入橋～橋本五差路　<開通前>2013年7～10月平日の7～9、16～18時台　<開通後>2014年7～10月平日の7～9、16～18時台　出典:プローブデータ

※3 八王子バイパス　<開通前>2014年6月3日(火)の日交通量　<開通後>2014年9月11日(木)の日交通量
国道129号(戸田)　<開通前>2015年1月29日(木)の日交通量　<開通後>2015年3月24日(火)の日交通量　出典：国土交通省

高速道路の保全・サービス

皆さまの生活を支える高速道路として、構造物の老朽化、近年の厳しい気象環境などの課題に機敏に対応し、信頼性の高い高速道路ネットワークを管理・運営するとともに、お客さまに満足していただける高速道路サービスを24時間365日提供します。

主要施策

大規模更新・大規模修繕事業に着手するとともに、道路構造物の計画的な保全により、高速道路ネットワークの機能を永続的に維持し、さらに向上していきます。

大雪や大規模災害に備え、災害に強い高速道路をつくります。

KPI 測定指標	2014年度	2015年度	2017年度
通行止め時間※1	実績 3,025時間	目標 4,127時間	目標 2,320時間

ソフト対策とハード対策の両面から交通事故の削減と走行環境の改善を図り、高速道路における死亡事故を減少させます。

KPI 測定指標	2014年度	2015年度	2017年度
死亡事故率	実績 1.8人/10億台・km	目標 1.6人/10億台・km	目標 1.1人/10億台・km

渋滞のボトルネックとなる箇所に付加車線を整備するなど、渋滞対策を実施します。

KPI 測定指標	2014年度	2015年度	2017年度
渋滞量※2	実績 124.2千km・時間	目標 148.1千km・時間	目標 112.0千km・時間

首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系を構築します。

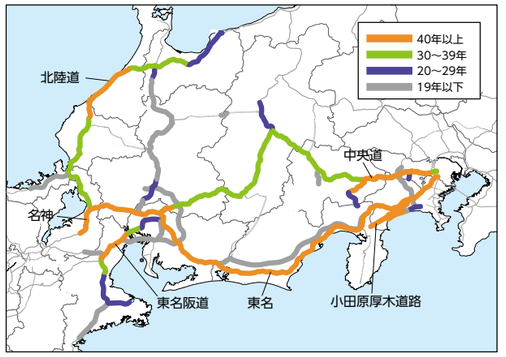
※1 2015年度の目標値については、安全性向上３カ年計画の規制計画の精査を行い、目標値を見直しました。
※2 目標値については、2014年度実績と新東名高速道路（浜松いなさJCT～豊田東JCT間）の開通時期を変更したことに伴い、「交通集中」による渋滞量を見直しています。

道路構造物の更新・修繕

高速道路の現状と課題

NEXCO中日本が管理する高速道路2,007kmのうち、開通後の経過年数が30年を超える延長は約1,200kmに達し、総延長の約6割を占めています。構造物ごとにみると、30年を超える橋梁の延長は約6割、トンネルの延長は約3割を占めています。老朽化の進行や、大型車交通の増加、降雪期の凍結防止剤の散布、近年の異常降雨の増加など厳しい環境変化によって、著しい変状が顕在化してきており、構造物の安全性を確保し高速道路ネットワークの機能を将来にわたり維持していくため、維持管理・更新等をより的確に実施していきます。

▶開通後の経過年数別路線図（2015年3月末現在）



▶高速道路が抱える課題

老朽化の進行

総重量超過車両（制限25トン以上）大型車両の24％

凍結防止剤に含まれる塩分による劣化（塩害）

近年の異常降雨などの厳しい環境変化

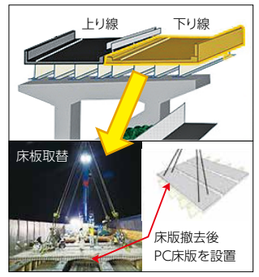
道路構造物の大規模更新・大規模修繕の実施

2015年3月25日付で国土交通大臣から大規模更新・大規模修繕の実施について、道路整備特別措置法に基づく事業許可を受けました。
2015年度から事業の具体的な進め方を検討し、また、関係機関と連携しながら大規模更新・大規模修繕事業を進めていきます。

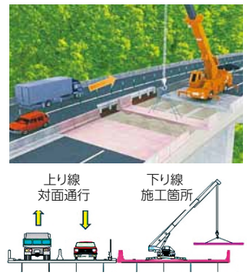
●大規模更新の実施イメージ　床版取替え工事

鉄筋コンクリート床版をより耐久性が高いプレストレストコンクリート床版に取替えます。対面通行規制により片側ずつ取替えることで、工事による交通への影響を軽減します。

▶工事の概要（床版取替え）



▶対面通行規制のイメージ



重量超過等違反車両の取締り強化

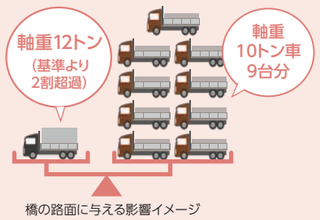
高速道路の構造物の劣化に多大な影響を与え、交通安全上重大な事故に繋がる恐れのある重量超過など車両制限令に違反する車両に対して、専門の取締り部隊による取締りや、常習違反者への「講習会」、「大口多頻度割引」の割引停止などを実施し、違反車両の撲滅に取り組んでいます。
今後は、重大な違反者への「積荷の軽減」「通行の中止」などを命じる措置や、車両重量を自動計測する装置を用いた常時取締りなどの取締りの強化に取り組みます。

重量超過車両の取締り状況（重量測定）

重みでタイヤがつぶれている状況

TOPIC ---- 重量超過等違反車両による影響 ----

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



高速道路の保全・サービス

災害に強い高速道路づくり

災害時の緊急輸送路確保

災害対策基本法の一部改正を受け、大規模地震や大雪等の災害時に緊急車両の通行の妨げとなる放置車両や立ち往生車両を移動させる対策を強化しています。

2014年12月の岐阜県を中心とした豪雪時に、同法を高速道路において初めて適用し、立ち往生車両71台を移動することにより、通行ルートの早期確保や、緊急救援車両の通行支援に努めました。

立ち往生車両を移動する状況

荒天時の通行確保

2014年2月の関東・甲信地方の記録的な豪雪を受け、出控えを推奨する事前広報の拡充、雪道の安全走行への啓発活動の充実、除雪車両の事前配置の強化やロータリー除雪車の増強、位置情報システムの導入による効率的な運用など除雪体制の強化、関係機関との連携強化などに取り組み、大雪などの荒天時における円滑な通行の確保に努めています。

特殊橋梁の耐震補強

大規模地震発生時において、緊急輸送路を確保した後、本復旧が容易となるよう、特殊橋梁の更なる耐震補強工事を進めていきます。

▶特殊橋梁の一例

トラス橋

斜張橋

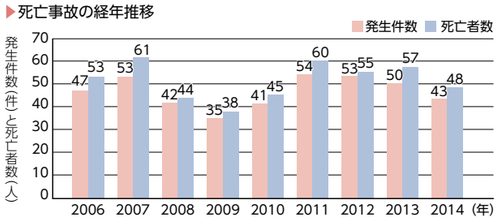
アーチ橋

交通事故防止、交通安全対策

2014年の死亡事故は、前年に比べ僅かに減少傾向ですが、「対停止車両」や「対人」事故が多く発生しています。高輝度レーンマークなど重大交通事故の削減と走行環境の改善につながる「ハード対策」と、交通安全キャンペーンや高速道路交通安全セミナーの開催、安全走行や渋滞予測ガイドの提供など、安全啓発活動である「ソフト対策」を展開しています。

また、中央自動車道 多治見地区では、交通事故リスクの低減と交通容量の増加を目的に、登坂車線を走行車線に切り替える車線運用を試行導入します。

▶死亡事故の経年推移



▶重大交通事故を防止するためのハード対策

高機能舗装

雨天時の水はねが少なく走行環境が改善されます。

防護柵改良

高速道路外への車両の逸脱を防止します。

高輝度レーンマーク

車線の視認性を高め、車線逸脱を防止します。

▶交通安全啓発活動などのソフト対策

全国交通安全運動の様子

逆走防止対策等の強化

重大事故の発生につながる高速道路での逆走防止のため、インターチェンジやサービスエリアに、大型矢印路面標示などの視覚的な対策、Uターン防止のラバーポールの設置など物理的な対策を実施しています。

大型矢印路面標示

高輝度矢印標示

ラバーポール

ISO39001　「道路交通安全マネジメントシステム」により施策の効果の検証と最適化を行っています。

渋滞対策

ボトルネック箇所の交通混雑緩和策の推進

渋滞が多発する箇所への対策として、2014年度は、東名高速道路 海老名SA付近に付加車線を整備しました。今後は、東名高速道路 大和トンネル付近や中央自動車道 調布付近の交通混雑箇所への付加車線の設置や、新東名・新名神高速道路などの整備によるネットワーク形成を順次進め、ボトルネック箇所の交通混雑緩和を推進します。

また、ベクションや電光掲示によるドライバーへ速度回復を促す取組みや、お客さまへの渋滞予測の提供、交通量が少ない時間帯にご利用を誘導するキャンペーンの実施などのソフト対策の取組みも通じて、交通混雑緩和を推進します。

ベクションを利用した渋滞対策

［解説］
ベクションとは、視覚情報から生じる自己運動感覚のことで、例えば電車に乗っているときに隣の電車が動き出すのを見て自分が乗っている電車が動き出したように感じる錯覚がこれにあたります。この効果を利用して、道路端に設置した発光器を流れる光の速度を制御することによりドライバーの速度感覚に働きかけ、走行速度の抑制や回復を促すことができます。

不正通行等への対応

不正通行等への対応

強行突破等の不正通行やETC未課金車両への対策として、料金所に遮断バーや監視カメラを増設し、映像確認やデータの調査解析等によって車両を特定するなど、不正に免れた通行料金の徴収に努めています。

常習者や悪質者については、支払請求訴訟や警察への通報・捜査協力など強い姿勢で臨みます。

また、事故後の道路復旧に要する費用負担をその事故の原因者に求める原因者負担金について、確実な回収に取り組んでいます。

道路を賢く使う

首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系

2015年1月に社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会が取りまとめた「高速道路を中心とした『道路を賢く使う取組』の基本方針」に基づき、円滑・安全・快適で、地域の活力向上にも資する道路交通サービスを実現するための料金体系を構築します。①利用度合いに応じた公平な料金、②管理主体を超えた継ぎ目のない料金、③交通流動の最適化のための戦略的な料金、という3原則をもとに、圏央道の概成時、東京オリンピック・パラリンピック、3環状完成時などを踏まえ、首都圏から段階的に料金体系の見直しを行っていきます。

［解説］3環状とは、圏央道（首都圏中央連絡自動車道）、外環（東京外かく環状道路）、中央環状（首都高速道路中央環状線）の3つの環状道路の総称です。

ETC2.0サービスの活用

ETC2.0サービスを活用した安全運転支援技術の開発、関係機関との連携した検討を推進します。

道路交通の調査・管理の効率化・高度化、構造物の保全対策、都市圏の環状道路における継ぎ目のない料金体系などの実現に向け、ITSスポットを活用して車両の走行経路を把握する社会実験を継続して実施します。

▶提供サービスの一例

渋滞回避支援

広域な道路交通情報をリアルタイムに配信
前方の渋滞状況も静止画でお知らせ

簡易図形

静止画

安全運転支援

落下物や渋滞末尾情報、前方の静止画など危険事象に関する情報を提供

簡易図形

この先渋滞、追突注意

静止画

雪のため注意して走行してください

災害時の支援

災害発生と同時に災害発生状況とあわせて、支援情報を提供

簡易図形

地震発生、通行止です
後方を確認し
ハザードランプをつけ
ゆっくり左側に
停車してください

［解説］
ITSスポットとは、ETC2.0サービス対応の車載器と通信を行い、広範囲の渋滞情報の配信、安全運転支援、ETCなどのサービスの提供と、走行経路情報を収集するための道路上の設備です。ETC2.0サービスは、これまで「ITSスポットサービス」と呼ばれていたサービスのことを示します。

関連事業

地域の特色を活かした店舗づくり、地場産品の充実、景観を活かした様々な演出など、特徴と魅力あるサービスエリアづくりや、高速道路の価値を高めるインターチェンジ周辺開発など、新たな事業の展開に取り組んでいます。

主要施策

特徴と魅力のあるサービスエリアづくりと、当社グループの経営資源を活用した新しいビジネスの創出による事業領域の拡大をめざします。

KPI 測定指標	2014年度	2015年度	2017年度
サービスエリア店舗 総売上高（GSを除く）	実績 1,193億円	目標 1,198億円	目標 1,262億円
サービスエリア事業 売上高営業利益率※1	実績 14%	目標 8%	目標 11%

※1　安全性向上に向けた施策の実施に伴う費用増により、目標値を見直しています。

特徴と魅力あるサービスエリアづくり

個性豊かなサービスエリアの展開

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

2014年度　新規オープン	
首都圏中央連絡自動車道 (圏央道)　厚木PA	内外回り
舞鶴若狭自動車道　三方五湖PA	上下線一体

2014年度　リニューアルオープン	
北陸自動車道　南条SA	上り線
中央自動車道　恵那峡SA	下り線

三方五湖PA

厚木PA（外回り）

2015年度　新規オープン予定	
新東名高速道路　岡崎SA	上下線一体
新東名高速道路　長篠設楽原PA	上下線

岡崎SA 完成イメージ

地域と連携した店舗づくり

地域特産品コーナーの充実や各種キャンペーンなどを通じて地域商材を使った地産地消メニューを展開しています。

鮮魚販売　NEOPASA駿河湾沼津（下り線）

刃物市　関SA（上り線）

地域の工芸品を器に使用　有磯海SA（下り線）

魅力ある商品の販売

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

三越伊勢丹グループの編集型小型店　EXPASA富士川（上り線）

漆器・和雑貨コーナー　梓川SA（下り線）

家族やペットにもやさしいサービスエリア

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

キッズコーナー　NEOPASA浜松（上り線）

ドッグラン　EXPASA足柄（下り線）

関連事業

企業とのコラボレーション企画

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

紙兎ロペシーサイド商店街　NEOPASA駿河湾沼津（上り線）

相棒テラス　EXPASA富士川SA（上り線）2015年3月31日イベント終了

NEXCO中日本オリジナルキャラクター

NEXCO中日本オリジナルキャラクターを通じて、サービスエリアをはじめとする高速道路空間の「ホスピタリティ」や「楽しさ」をPRします。

オリジナルキャラクターである「みちまるくん」を商業施設の各種イベントや販促キャンペーン等で活用し、お客さまに楽しんでいただくとともに、キャラクターグッズの商品化を図ります。

「みちまるくん」

販売しているキャラクターグッズ

広告事業

サービスエリア商業施設のリーフレットスタンド、デジタルサイネージ、イベントスペースを企業や自治体のプロモーションの場として活用いただいています。

自動車メーカーによる展示プロモーション

イベントスペースを活用した自治体のプロモーションの様子

新たな事業領域への挑戦

地域と連携した地域開発事業

地域活性化を目的として、高速道路外で初めてとなる複合商業施設『テラスゲート土岐』の運営を開始するなど、地域と連携した開発事業を進めています。

テラスゲート土岐

高速道路を活用した観光振興事業

高速道路のネットワークと地域の観光資源を組み合わせたドライブプラン、バスツアーや地域イベントを積極的に展開することで、訪日外国人旅行者も対象としたハイウェイドライブ旅行を促進し、高速道路を活かした沿線地域の観光振興に取り組んでいます。

フォトロゲイニング 富士吉田大会2014

開通前ウォーキングバスツアー（圏央道）

社宅跡地を活用した不動産開発事業

横浜市や町田市などにおいて、当社が土地売主となる共同事業方式によるマンション分譲、戸建住宅分譲事業を進めています。

横浜市におけるマンション分譲事業

技術・ノウハウを活用した国内外での収益事業

アジア・欧米等で、高速道路事業を展開するため、情報収集や現地機関との関係強化に努めています。特に、ベトナムでは現地拠点を設置し、インドシナ半島全域の調査をしています。コンサルティング業務は、国際貢献につながる案件を中心に進めています。また、国内外において当社の持つ技術を基盤としたサービス・製品等の積極的な外販を進めています。

2014年度は、ベトナム、キルギス、カンボジア、モンゴル及びスリランカで高速道路を整備する計画の策定や現地技術者の橋梁・トンネル維持管理能力向上の支援など、幅広い分野で国際社会に貢献しました。また、グループ会社のJEXWAY(日本高速道路インターナショナル株式会社)を通じ、インドネシアの有料道路運営会社の株式の一部を取得しました。

お客さまとともに

主 要 施 策

「お客さま第一」の姿勢を徹底し、グループ全体の企業活動を通じて、お客さま満足度の向上に努めます。

KPI 測定指標	2014年度	2015年度	2017年度
CS調査値※1 高速道路事業とサービスエリア事業に対するお客さま満足度の平均値	実績 62.9点	目標 69.2点	目標 74.0点

KPI 測定指標	2014年度	2015年度	2017年度
感動指数※2	実績 44.8点	目標 45.8点	目標 47.1点

高度な高速道路サービスの提供に向け、技術開発を推進します。

KPI 測定指標	2014年度	2015年度	2017年度
パテント出願件数	実績 19件	目標 20件	目標 22件

※1 CS調査値は、JCSI(日本版顧客満足度指数)モデルにより調査・算出したお客さま満足度(100点満点)です。
※2 感動指数は、専門家の助言のもと、「楽しい」「興奮」「助かった」「楽ちん」など、感動を構成すると考えられる因子をアンケート調査によって得点化(100点満点)したものです。

お客さま第一経営

CS行動指針「STTR」 ～すべてのステークホルダーに感動と満足を～

当社グループの基本姿勢「お客さまを第一にする」を実践するために取るべき行動とその優先順位を示したCS行動指針「STTR」を定めています。
最優先する行動は、「お客さまの安全」です。
グループ全社員が、「すべての業務がCSに繋がる」ことを意識し、「STTR」を念頭に置いた行動ができるよう、CSに関する職場での意見交換会、研修、講演会、お褒め事例の共有などを通じて意識向上に取り組んでいます。

CS行動指針「STTR」

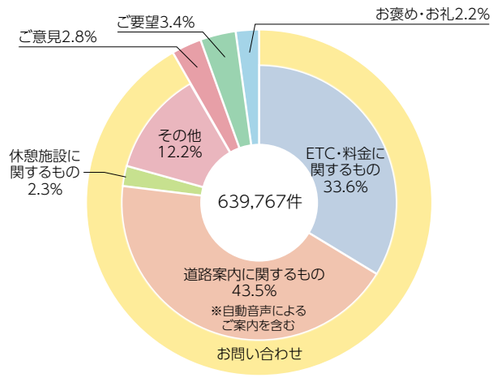
1 安全を最優先する ―― Safety
2 ありがとうの気持ちを持つ ―― Thanks
3 時間を大切にする ―― Time
4 安らげる空間を創る ―― Relax

お客さま応対品質と社内のCS意識の向上をめざして、苦情対応マネジメントシステムの国際規格「ISO10002」への適合を宣言しています。

お客さまの声の反映

「お客さまの声」一つひとつを大切にし、サービスの充実や改善に活用しています。24時間365日体制で「お客さまセンター」を運営し、電話やメールでお客さまの快適な走行をサポートしています。
2014年度は約64万件のお問い合わせをいただきましたが、すべてデータベース化し、お客さまセンターと関係部署が連携して迅速かつ誠意をもってお応えしています。
また、「お客さまの声」やSNSの分析、CS調査などによりお客さまのニーズを把握し、お客さまの視点を経営に反映しています。

▶2014年度 お客さまセンターへのお問い合わせの内訳



お客さまの声にお応えし改善した事例

[お客さまの声]
駐車場に設置してある車止めにつまづき、危険です。車止めを変更できないですか?

[改善]
ブロックによる車止めをラバーポールに変更し、歩道部の縁石に、注意喚起のためのペイントを施しました。

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

お客さま応対品質の向上

「お招き」と「おもてなし」の心が、サービスエリアのスタッフに浸透するよう、一人ひとりを対象にCS講習会や接客研修を行っています。
また、接客コンテストの開催により、サービスレベルの向上を図っています。

接客コンテストの競技シーン

適時適切な広報

お客さまをはじめ、ステークホルダーの皆さまとの双方向のコミュニケーションの場として、各種イベントやコミュニケーション・プラザ川崎/富士を活用し、高速道路事業への理解と関心を深めていただくとともに、高速道路の魅力をお伝えします。
また、パブリシティに加え、ウェブサイトなど各種広報ツールを活用して、高速道路の大規模更新・大規模修繕の必要性をお伝えします。

コミュニケーション・プラザ川崎/富士

トンネル工事現場を案内

技術開発

安全を最優先し、安心・快適を実感できる高速道路空間を創造することをめざし、大学・他企業などとともに新しい技術の研究・開発を推進しています。

レーザーによる鋼材の塗膜除去工法の開発

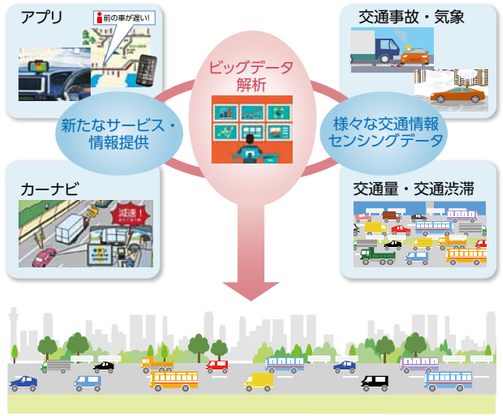
鋼材の塗装塗替え後の耐久性の向上、施工環境の向上のため、鋼材表面の残存塩分を完全に除去し、作業中の騒音や粉じんの発生を抑えることができるレーザーによる塗膜除去工法を開発しています。

レーザーを用いて鋼橋の桁の塗膜を除去している様子

ビッグデータの活用

交通量、気象データなど高速道路に関するビッグデータを活用した安全・安心のための情報サービスの提供に向けた研究開発に取り組みます。

▶ビッグデータの活用イメージ



地域社会とともに

主 要 施 策

地域との連携を図りながら、地域の人々の生活に密着した事業を行い、地域社会の発展に貢献します。

地域との連携、地域と密着した事業展開

地方公共団体との連携

高速道路を活用した地域産業・観光の振興、地産地消の促進、文化交流、人材育成などや、災害発生時の協力体制強化のため、当社事業エリア内の1都11県と「包括的連携協定」を締結し、地域との連携を強化しています。

2014年度は、静岡県と南海トラフ巨大地震などの大規模災害発生時に休憩施設を防災拠点として活用するための基本協定を締結しました。

また、地方公共団体などと連携し、高速道路を活用した観光促進に力を入れています。周遊エリア内の高速道路が定額で乗り放題となる「速旅」などの企画割引を2014年度には8種類販売し、地域の観光施設で使える優待券などを付けたリーフレットを配布するハイウェイキャンペーンなどを実施しました。

企画割引「速旅」

越中・飛騨観光圏協議会と実施したキャンペーン

地域に愛されるエリアづくり

地産地消の促進のため、地域との連携による「農匠マーケット」をNEOPASA清水（上下線一体）、NEOPASA浜松（上下線）で定期的に開催しています。

EXPASA多賀（下り線）では、周辺地域の皆さまによるフリーマーケットを定期的に開催しています。

地産商品の販売　軽トラ市
（NEOPASA清水（上下線一体））

フリーマーケット
（EXPASA多賀（下り線））

高速道路の機能強化による災害時の地域支援

広域災害への備えとして、自衛隊などの救援部隊の進出拠点としての活用や高速道路のお客さま及び周辺住民の一時避難に対応できるよう、休憩施設の防災機能強化を進めています。

休憩施設の防災拠点としての活用イメージ

障がい者就労支援

地域や福祉の社会課題解決や、次世代の育成を目的に、事業活動を通じて社会に貢献します。

障がい者団体と連携し、当社管内96カ所（地区）で、高速道路の清掃や植栽作業などの就労支援に積極的に取り組んでいます。

2014 年度　就労支援件数　193 件

教育への貢献

小・中学生を対象に、職場体験の機会提供や、交通安全教育を推進しています。

ガムバスター体験をする生徒たち

両手で丁寧に模擬収受体験

国際社会との関わり

主 要 施 策

高速道路に関する技術やノウハウを活かし、人材交流や技術協力により世界の持続的成長に貢献します。

訪日旅行のお客さまが利用しやすい高速道路環境の整備やサービスの提供を進めます。

国際交流・国際貢献

海外の道路事業者との関係強化を図るとともに、情報収集や相互の人的交流を深めています。

国際会議・セミナーなどへの参加や JICA などを通じた各国からの研修や視察の受け入れにより情報発信を行っています。

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

IBTTA（世界有料道路連盟）の年次総会で、当社の新東名高速道路プロジェクトが、世界各国の優れた取組みに贈られる Toll Excellence Award を受賞しました。

賞を授与される当社役員

キルギスの現場で関係者と打ち合わせをする当社社員

2014年度の実績
- 国際会議への出席　10回
- 研修・視察受入れ　24カ国

専門家派遣実績
- キルギス運輸通信省（2011年4月～）
- フランスPIARC事務局（2012年10月～）

観光立国に向けた取組み

訪日外国人旅行者の受入環境整備

政府が推進している観光立国の実現に向けて、サービスエリアに設置している情報ターミナルなど、高速道路上の案内表示の多言語化を推進するとともに、高速道路運転時の注意点をまとめた『高速道路運転ガイド（英語版・中国語版（簡体・繁體）・韓国語版）』を作成するなど、訪日外国人旅行者が高速道路を安心して便利に利用していただけるよう受入環境を整備しています。

高速道路運転ガイド（外国語版）

訪日外国人旅行者向けの旅行商品

また、訪日外国人旅行者向けの旅行商品の販売やサービスエリアでのコンシェルジュによるタブレット端末を活用した外国人旅行者への案内サービスなどにも取り組んでいます。

お客さまニーズへの対応

中央自動車道 EXPASA談合坂（下り線）では、免税品取扱店として、スーベニアショップをリニューアルオープンしました。

山梨銘菓や甲州印伝をはじめ、化粧品など、海外から訪れるお客さまのニーズに対応しています。

EXPASA談合坂（下り線）

国民(株主)の皆さまとともに

主 要 施 策

日本高速道路保有・債務返済機構を通じて、着実に債務を返済します。

低利で安定的な資金の自主調達、コスト削減の取組みを行います。

KPI 測定指標	2014年度	2015年度	2017年度
建設コスト削減累計額※1	実績 374億円	目標 396億円	目標 437億円

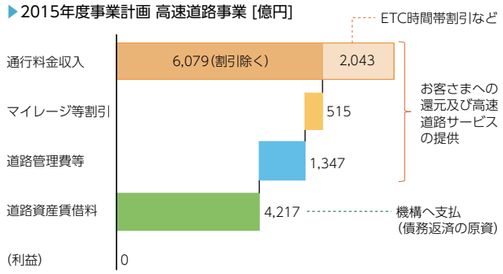
※1 民営化以降の建設コスト削減額を累計したものです。

健全な高速道路の事業運営

着実な債務の返済と料金割引

高速道路事業は、お客さまから頂く通行料金に会社の利益を見込まず、料金割引などによってお客さまに還元しています。
また、機構への道路資産賃借料の支払いを通じて、高速道路建設に要した債務の返済に充てています。
民営化以降、2015年3月までに当社が機構に支払った道路資産賃借料の累計は、3.7兆円です。

▶2015年度事業計画 高速道路事業 [億円]



建設コスト削減

高速道路を早期にかつ出来るだけ少ない国民負担の下で建設するために、道路構造設計の最適化や新技術・新工法の開発・採用に取り組んでいます。
2014年度は、設計段階における道路構造の見直しなど、3件・37億円のコスト削減実績を機構に申請しました。
2017年度までに、累計437億円の建設コスト削減をめざします。

資金調達とIR活動

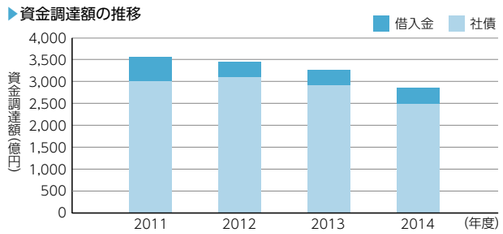
NEXCO中日本グループでは、IR活動を通じて、投資家・金融機関の皆さまと双方向の対話を重ねています。

●低利で安定的な調達

マーケット動向を注視しながら、社債の発行を主軸とした、低利で安定的な資金調達を行っています。

2013年度からは外債(非政府保証、ユーロドル債)の発行を行っています。

▶資金調達額の推移



●社債の格付取得

当社への投資の客観的な評価を拡充するため、R&I、Moody's、JCRの3社から格付を取得し、いずれも日本国債と同格の高い信用の格付となっています。
当社グループは、有価証券報告書をはじめ、報道機関への発表、当社ウェブサイトへの掲載など、当社グループを取り巻く状況の変化に応じて、公平で透明性の高い企業情報をタイムリーに開示しています。

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

また、市場との対話を重視し、投資家の皆さまとの「ONE on ONEミーティング」や現場見学会などにより、当社グループの事業活動への理解を深めていただくよう努めています。

▶格付投資情報センター(R&I)/長期個別債務格付　2011年12月21日付

AAA	AA		A		BBB		BB		B		CCC		CC	D
	+	−	+	−	+	−	+	−	+	−	+	−		

▶ムーディーズ・ジャパン(Moody's)/長期発行体格付　2014年12月3日付

Aaa	Aa			A			Baa			Ba			B			Caa			Ca	D
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3		

▶日本格付研究所(JCR)/長期発行体格付　2015年1月23日取得

AAA	AA		A		BBB		BB		B		CCC		CC	C	LD	D
	+	−	+	−	+	−	+	−	+	−	+	−				

高 ◀ 信用力 ▶ 低

お取引先の皆さまとともに

主 要 施 策

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、調達活動を行います。

NEXCO中日本グループお取引先CSR推進ガイドラインに基づき、お取引先の皆さまとともにCSR調達を推進します。

調達活動

公正な取引

「NEXCO中日本グループ調達の基本方針」である公正な取引の推進、法令遵守、入札・契約情報の積極的な開示などを推進し、入札契約手続きの適正化と透明性を確保しています。

●入札契約手続きの適正化、透明性の確保の具体策

・入札監視機能

社外有識者による「入札監視委員会」を設置し、入札及び契約手続きについて審議いただき、意見や勧告に基づき是正を図っています。(年10回開催)
審議内容は当社ウェブサイトの「入札監視委員会の審議概要」に掲載しています。
また、入札結果などの事後審査や統計のとりまとめ及び分析を行うとともに、談合等不正行為の疑いがある場合は調査を行うことにより、手続きの適正化に努めています。

・入札契約情報の公開

年間発注見通しや入札結果、契約締結結果など、積極的な情報開示を実施しています。入札契約情報などは、当社ウェブサイトの「発注見通し公表」「入札情報」に掲載しています。

●暴力団関係企業等の排除の徹底

当社と警察庁との間で暴力団関係企業等の排除に関する合意書(2013年3月29日)を締結し、警察との緊密な連携のもと、当社が発注する工事などから暴力団関係企業等の排除を徹底しています。

●総合評価項目の見直し

Q・C・D(品質確保・コスト縮減・納期の確実性)に重点を置き、若手技術者の中長期的な育成・確保にも目を向け、企業の技術力などを総合的に評価する入札・契約制度を推進します。
2014年度は、過度な技術提案の抑制や総合評価(簡易型)をWTO政府調達協定基準額以上の工事へ適用拡大など総合評価方式の見直しを行いました。

CSR調達の推進

●お取引先の皆さまへの説明会の実施

地域・社会の持続的な発展のために、「NEXCO中日本グループお取引先CSR推進ガイドライン」(2012年1月4日公表)を定め、説明会やセルフチェックなどを通じてお取引先の皆さまとともにCSR調達を推進しています。
また、高速道路の建設・修繕工事や調査・設計業務の受注者の皆さまとの意見交換会を実施し、設計変更ガイドラインなどにその意見を反映することや入札方式の改善、材料・労務単価・諸経費を含めた積算基準の見直しを行うことにより発注者の責務を果たし、工事管理の改善に努めています。

NEXCO中日本グループ お取引先CSR推進ガイドライン

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

説明会の状況

社員とともに

主 要 施 策

求める社員像に基づき、「安全を最優先にし、自ら考えリーダーシップを発揮するとともに組織能力の強化に資する社員」を育成します。

多様な人材がそのバックグラウンドを活かして組織活性化やサービス向上に貢献できるよう、ダイバーシティ・マネジメントに取り組みます。

KPI 測定指標	2014年度	2015年度	2017年度
女性管理職数(累計)	実績 5人	目標 6人	目標 8人

ワーク・ライフ・バランスを推進し、安全で働きやすい職場環境のもと、多様で柔軟な働き方を実現します。

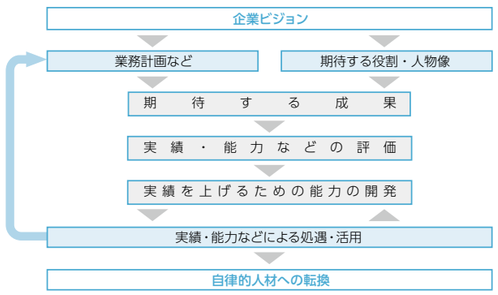
KPI 測定指標	2014年度	2015年度	2017年度
ES調査値(働きがい)※1	実績 3.50点	目標 3.66点	目標 3.66点

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

働きがいのある会社であるために

人事制度

企業ビジョンの実現のために社員に期待する役割・成果を明確にし、自律的なP(Plan)、D(Do)、C(Check)、A(Action)の確立や当事者意識の醸成を図るとともに、目標の達成度や行動などを公正に評価することにより、社員のモチベーションを高め、主体的なキャリア形成を支援しています。



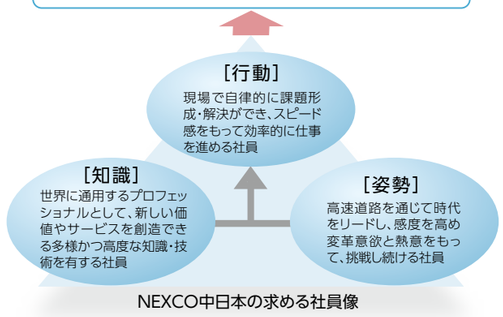
人財育成

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

・OJT を基本に、研修や自己啓発の支援を体系的に実施し、専門知識の習得や課題解決能力、対人関係能力を高めます。
・一人ひとりの安全への意識を高め、自ら考え行動できる人財を育成するため、安全性向上の研修内容を充実させます。
・博士号取得、資格取得、通信教育の支援など、自己成長を促す制度を充実させます。

道を通じて感動を 人へ、世界へ

私たちはお客さまに私たちのサービスを通じて、感動を得ていただけるように常に努めていきます。この感動を、より幅広くさまざまな人へ、さまざまな国へ広げていきます。そして未来につないでいきます。



NEXCO中日本の求める社員像

ダイバーシティ

●女性の活躍推進

女性社員の活躍を推進するため、女性総合基幹職の積極的な採用や、異業種研修への参加機会の提供、女性が働きやすい職場推進会議、キャリアアップのための講演会を開催しています。

「女性が働きやすい職場推進会議」の様子

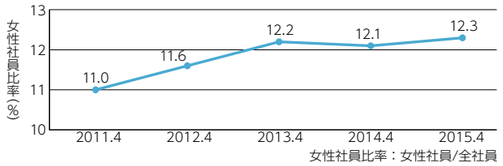
●キャリア開発と再雇用制度

社員のキャリア形成の支援のため、節目ごとにキャリア開発研修を実施しています。
また、定年退職後も、キャリアを活かし能力を発揮する場として再雇用制度(65歳まで継続雇用)を導入しており、2015年4月時点で72名が活躍しています。

●障がい者の活躍支援

障がい者の就労支援のために、障がい者の就職面接会に参加するなど積極的な採用に取り組み、2015年3月時点で法定雇用率(2.0%)を達成しています。

▶女性社員比率の推移



女性社員比率：女性社員/全社員

働きやすい会社であるために

ワーク・ライフ・バランスの推進

ワーク・ライフ・バランス(仕事と生活の調和)を推進し、次世代育成を支援するために、1カ月単位の変形労働時間制など柔軟な勤務形態の導入や業務効率化などによる時間外労働の削減、休暇の取得推進に取り組んでいます。
また、男性社員の育児休業など、次世代育成支援対策推進法に基づく行動計画を達成し、「子育てサポート企業」として認定を受けています。(2010年、2012年：厚生労働省認定)

▶出産・育児支援の休暇等制度

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

くるみん

愛知県ファミリーフレンドリー企業

労働災害の防止

NEXCO中日本グループでは、安全で働きやすい職場環境を実現するために、労働災害ゼロをめざしています。

・社員の労働災害防止のため、安全衛生委員会を定期的に開催し、職場環境の安全確認や労災事故の分析結果を安全対策に反映しています。
・工事中の労働災害防止のため、工事受注者と一体となった工事安全パトロール・専門家によるパトロールの実施や安全に関する研修の実施など、安全啓発、安全教育を実施しています。事故発生時には、受注者が作成した「再発防止計画書」を確認し、情報共有を行って再発防止の徹底に努めています。
・サービスエリアでの労働災害防止のため、商業施設の安全確認を実施し、テナントスタッフの安全確保に努めています。

イノベーション活動

NEXCO中日本グループの更なる飛躍のため、社員のイノベーション活動を推進しています。

●業務研究発表会

日頃の業務成果を共有する業務研究発表会の開催を通じて、優れた取組みの水平展開と、更なる成果を生み出す活動を促進しています。

業務研究発表会の様子

2014最優秀グランプリ賞 笑顔判定装置を用いた「笑顔グランプリ」の開催

●企画提案制度 C-ING：C-nexco Innovation Gateway

社員自身が考えたアイディアにチャレンジすることが出来る企画提案制度を通じて、新たなビジネスの創造を促進しています。

▶2015新商品「道路付属物・補修用キット」
コンクリート剥落対策などで使用される樹脂接着工法を道路付属物(配管や装置筐体等)の補修用商品として加工し、工具など付属物とあわせセット商品化

電気ケーブルの破損(補修前)

キットを使って補修した状況

環境方針

環境方針

NEXCO中日本グループは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を提供することにより、地域社会の発展と暮らしの向上、日本経済全体の活性化、そして世界の持続可能な成長に貢献します。

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

このため当社は、環境マネジメントシステムを構築し、環境マネジメントの目的・目標を明らかにするとともに、環境法令及び当社が約束した事項の遵守ならびに環境汚染の予防に努め、継続的な改善に取り組みます。また、環境マネジメントシステムの運用にあたり、その基準、手順等を定めて文書化し、定期的に見直します。

当社は、安全を最優先し、安心・快適を提供する世界一の高速道路会社をめざして、
NEXCO中日本グループ会社と連携し環境に関わる次に掲げる活動や技術開発に挑戦します。

環境に関わる経営上の重点施策

● 地球温暖化の抑制

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

● 資源の3Rの推進

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

● 地域環境への配慮

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

この環境方針は、すべての従業員に周知するとともに公開します。

2014年7月31日
中日本高速道路株式会社
代表取締役社長CEO　宮池　克人

KPI 測定指標		2014年度	2015年度	2017年度
CO_2排出量	オフィス活動によるもの	実績 9,408 t-CO_2	目標 9,237 t-CO_2	目標 9,237 t-CO_2

KPI 測定指標		2014年度	2015年度	2017年度
CO_2削減量※1	ネットワーク整備等によるCO_2削減効果	実績 16万 t-CO_2	目標 20万 t-CO_2	目標 24万 t-CO_2

※1　民営化以降のネットワーク整備等によるCO_2削減量を集計しています。

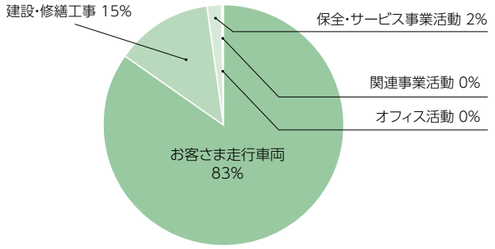
地球温暖化の抑制

高速道路事業に係るCO_2の排出量と削減に向けた取組み

NEXCO中日本は、「環境・持続可能社会への貢献」をCSR重点領域の一つとして掲げ、高速道路ネットワークの整備などのあらゆる事業活動を通じて環境負荷の低減をめざし、環境に関するKPIを設定してCO_2排出量の削減に取り組んでいます。

事業活動により排出される2014年度のCO_2排出量は約950万t-CO_2となりました。

▶要因別CO_2排出量の割合(2014年度)



CO_2排出量の削減に向けた取組み

2014年度は、下記の取組みによりCO_2排出量を削減しました。

取組み施策	CO_2削減量
高速道路ネットワーク整備	
ネットワーク整備	1,775.5 千t-CO_2
ETCレーン整備	14.0 千t-CO_2
のり面の樹林化	17.4 千t-CO_2
その他施策	0.4 千t-CO_2
省エネルギーの取組み	
高効率照明灯具	1.4 千t-CO_2
オフィス活動	0 千t-CO_2
再生可能エネルギーの導入	
太陽光発電・水力発電	1.8 千t-CO_2
ヒートポンプ式融雪設備	0.5 千t-CO_2
「エコエリア」の推進	
エコエリアの推進	1.2 千t-CO_2
合　計	**1,812 千t-CO_2**

高速道路ネットワークの整備

高速道路ネットワークの整備による混雑の緩和や定時走行の確保により、自動車から排出される環境負荷物質(CO_2やNOx、浮遊粒子状物質)を抑制します。

2014年度は舞鶴若狭自動車道の小浜IC～敦賀JCT間の39km、首都圏中央連絡自動道(圏央道)の相模原愛川IC～高尾山IC間の14.8km、寒川北IC～海老名JCT間の4.3kmが開通しました。

これらの開通区間では、周辺一般道における混雑の緩和や、交通事故件数の減少効果が確認されています。

▶舞鶴若狭自動車道

▶首都圏中央連絡自動道(圏央道)

EV(電気自動車)急速充電器の整備

当社ではEV(電気自動車)・PHV(プラグインハイブリッド自動車)の急速充電器の整備を推進しています。

2014年は、新たに開通した舞鶴若狭自動車道の三方五湖PAでの整備をはじめ、東名・名神高速道路や中央自動車道、北陸自動車道などの休憩施設にも追加整備し、NEXCO中日本が管理する高速道路でご利用いただけるEV急速充電器は、全部で61カ所になりました(2015年3月末現在)。2015年度は、夏までに16カ所整備し、全部で77カ所となる予定です。今後も利用実態を考慮し、新規設置を検討していきます。

休憩施設に整備したEV急速充電器

資源の3Rの推進

トンネル照明の長寿命化

トンネル内の老朽化した照明設備（ナトリウム灯）を更新する際に、LED照明などの省電力かつ長寿命の照明灯具に交換しています。

改良前（ナトリウム灯）

改良後（LED照明灯具）

緑のリサイクル

高速道路内の樹木の剪定や雑草の刈り取りで発生した植物発生材を、堆肥やマルチング材にリサイクルしています。堆肥は植栽時の土壌改良材などに、マルチング材はのり面などの防草対策に有効活用しています。2014年度のリサイクル率は82%でした。

▶緑のリサイクル量（2014年度）

●植物発生材のペレット化

高速道路で発生する剪定枝や刈草をペレット化する設備を旧鮎沢PAに整備しました。製造したペレットは料金所の空調などに試行的に活用しています。

高速道路で発生した剪定枝や刈草を集積

旧鮎沢PAに整備した設備でペレット化

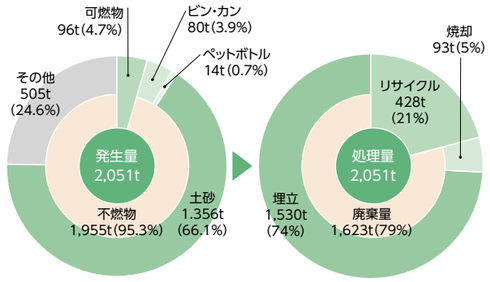
ペレットをボイラーで燃やして空調などに利用

完成したペレット

清掃に伴う発生材のリサイクル

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

▶路面清掃に伴う発生材のリサイクル量（2014年度）



成長した樹木の有効利用

植栽から50年が経過し、間伐が必要となった東名高速道路のケヤキを、新規建設中の新東名高速道路 浜松いなさJCT～豊田東JCT間へ移植しています。伐採しなければならない樹木を貴重な資源として活用するとともに、建設工事にかかる植栽費用の低減を図っています。

移植準備の様子（東名）

移植の様子（新東名）

地域環境への配慮

湿原の保全

舞鶴若狭自動車道 若狭三方IC付近にはわが国でも数少ない「低層湿原」が広がっています。ここに生育する貴重な動植物を保全するため、当初予定していた盛土構造を橋梁に変更し、湿原の改変を最小限に抑えました。

[解説]
低層湿原とは、河川の下流域や地下水位の高い所などにみられる湿原です。ヨシ・スゲ類が生育します。

保全した湿地

若狭三方IC付近の様子

エコロード（自然環境に配慮した道）づくり

高速道路の建設は、周辺の動植物の生息・生育基盤の消失や動物の移動経路の分断をもたらす恐れがあります。当社では、動植物の生息基盤を人工的に復元するビオトープや、けもの道となる通路の設置、小動物などが水路に落ちても這い出せるような水路構造の採用など、エコロード（自然環境に配慮した道）づくりによる生物多様性の保全に取り組んでいます。

[解説]
ビオトープとは、動植物が恒常的に生活できるように造成または復元された生息空間を示します。

創出したビオトープ（舞鶴若狭道）

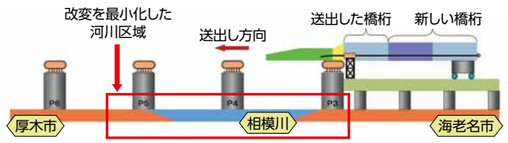
けもの道となる通路を利用するアナグマ（圏央道）

這い出し可能な水路（舞鶴若狭道）

創出したビオトープに生息するモリアオガエル（圏央道）

河川環境の保全

圏央道建設時の相模川への橋の架設工事では、河川内にクレーンなどの重機を入れずに橋桁を架設する送り出し工法を採用し、川の流れや周辺の生態系への影響を最小限に抑えました。また、周辺の河川区域内にはタコノアシやカワヂシャなどの絶滅危惧種が確認されたため、工事ヤードから外し保護しました。



カワヂシャ

タコノアシ

環境コミュニケーション

お客さまや地域の皆さまとの環境コミュニケーションを大切にし、地域との連携を進めています。高速道路の緑化で培った栽培技術を活用して、地域に自生する植物から種などを採取し、育成した「地域性苗木」を、地域住民の方々などの協力を得ながら高速道路以外の場所でも植樹しています。

名古屋市近郊では、国や地方自治体、地元NPO法人などと協働し、緑を増やすための植樹活動に取り組んでいます。2009年から活動を継続し、6年間かけて2,000本を植樹しました。

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

[解説]
地域性苗木とは、その地域に自生する樹木から種子を採取し、育てた苗木です。他の地域の植物との交雑を避け、種と遺伝子レベルの生物多様性を守ることができます。

名古屋市近郊での植樹の様子

丹沢山地の登山道での植栽の様子

環境マネジメント

環境マネジメントの取組み

「環境・持続可能社会への貢献」をCSRの重点領域に掲げ、NEXCO中日本グループの環境に関わる取組みを継続的に改善していく環境マネジメントを経営に取り入れて活動を進めています。

環境活動成果

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

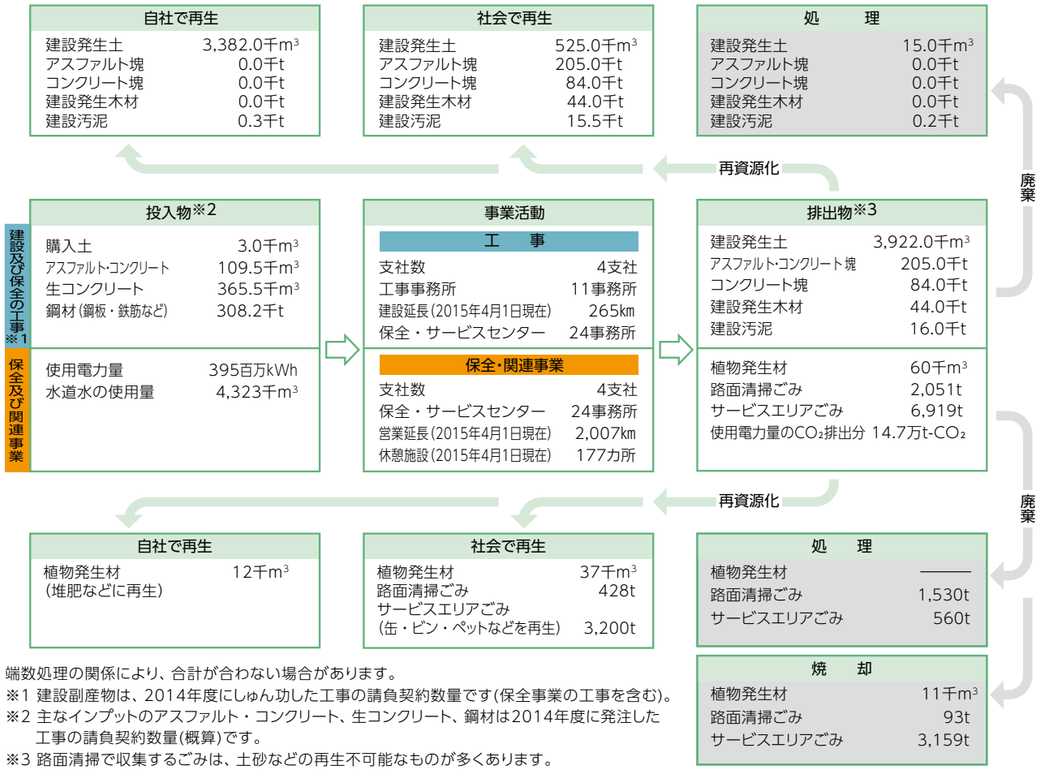
項目	指数	長期計画値	2014年度 目標値	2014年度 実績値	2015年度 計画値
資源の3R推進					
建設発生土	再利用率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	99.6%(3,923千m^3)	長期計画値以上
アスファルト・コンクリート塊	再資源化率(発生量)	98%以上	長期計画値以上	100% (205千t)	長期計画値以上
コンクリート塊	再資源化率(発生量)	98%以上	長期計画値以上	100% (84千t)	長期計画値以上
建設発生木材	再資源化・縮減率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	100% (44千t)	長期計画値以上
建設汚泥	再資源化・縮減率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	96.5% (16千t)	長期計画値以上

上記表の「資源の3R推進」では、目標・実績は2014年度に完了した「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に定める特定建設資材の工事での再資源化率などを記載しています。長期計画値について、アスファルトコンクリート塊・コンクリート塊及び建設発生木材は、国土交通省の「建設リサイクル推進計画2008」(2008年4月)の計画目標を当社の計画値とし、それ以外については当社独自の計画値としています。

事業活動結果

高速道路や休憩施設の建設、維持管理を行う上で、その事業活動が環境に与える影響(環境負荷)の定量的な把握に努めています。

事業活動に関する2014年度の環境負荷のマテリアルフローは以下のとおりです。



端数処理の関係により、合計が合わない場合があります。
※1 建設副産物は、2014年度にしゅん功した工事の請負契約数量です(保全事業の工事を含む)。
※2 主なインプットのアスファルト・コンクリート、生コンクリート、鋼材は2014年度に発注した工事の請負契約数量(概算)です。
※3 路面清掃で収集するごみは、土砂などの再生不可能なものが多くあります。

環境会計

2014年度の集計結果

環境保全コスト

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

その結果、2014年度の投資額は1,035百万円、費用額は10,189百万円となりました。

(百万円)

分類			投資額※1	費用額※2
(1)事業エリア内コスト	1. 地球環境保全コスト	渋滞対策による地球温暖化防止	418	211
		省エネルギーによる地球温暖化防止	68	258
		植樹(CO_2吸収)による地球温暖化防止	0	1,420
	2. 地域環境保全コスト	騒音防止	268	243
		植栽・緑化対策	281	68
	3. 資源循環コスト(資源の3R)	資源の効率的利用、産業・一般廃棄物のリサイクル	0	7,676
(2)管理活動コスト			0	70
(3)研究開発コスト			0	242
(4)社会活動コスト			0	1
合計			1,035	10,189

環境保全効果

環境保全効果を、「事業活動から排出する環境負荷に関する指標」「事業活動から排出する廃棄物に関する指標」「その他の指標」に分類して整理を行いました。このうち、2014年度の渋滞対策によるCO_2削減量は、1,790千t-CO_2となりました。

分類	指標	単位	効果(数量)
1. 事業活動から排出する環境負荷に関する指標(地球環境保全)	渋滞対策によるCO_2削減量	千t-CO_2	1,790
	省エネルギー(オフィス活動含む)によるCO_2削減量	千t-CO_2	4.8
	植樹(CO_2吸収)によるCO_2削減量	千t-CO_2	17.4
2. 事業活動から排出する廃棄物に関する指標(資源循環)	建設発生土再利用率	%	99.6
	アスファルト・コンクリート塊再資源化率	%	100
	コンクリート塊再資源化率	%	100
	建設発生木材再資源化・縮減率	%	100
	建設汚泥再資源化・縮減率	%	96.5
3. その他の指標(地域環境保全)	高機能舗装化延長	車線・延長(km)	182
	遮音壁の新設延長	m	1,725
	遮音壁の嵩上げ延長	m	468

環境保全対策に伴う経済効果

環境保全対策に伴う経済効果(環境保全対策を進めた結果、企業などの経済的利益に貢献する効果)については、2014年度において発生が回避されたと認められる費用を算定しました。建設発生土などの再利用・再生利用などにより、2014年度は18,664百万円の経済効果となりました。

(百万円)

分類	2014年度の取組み内容	実質的効果(費用縮減)	
地球環境保全(省エネルギー)による経済効果	トンネル内高効率化照明灯具の採用	69	213
	ヒートポンプ方式の融雪装置の採用	17	
	自然エネルギーの活用、エコショップの整備・維持管理、オフィス活動	127	
資源循環による経済効果	建設発生土などの再利用・再生利用※3	18,369	18,451
	ガードレール、トンネル設備のリユース	73	
	植物発生材(内部利用のみ)のリサイクル	8	
	サービスエリアにおけるリサイクルなど	1	
合計			18,664

※1「投資額」は、減価償却資産への投資額のうち、環境保全を目的とした支出額を計上しました。
※2「費用額」は当社の費用のうち、環境保全を目的とした発生額を計上しました。なお費用額には、減価償却資産の減価償却費を含めることを基本としていますが、独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構への引き渡し資産にかかる減価償却費については計上していません。
※3 建設発生土などの再利用・再生利用に関する経済効果は、再利用により発生が回避された資材購入費、処分場への運搬費及び処理費や、他事業に再利用したことにより発生が回避された処分場への運搬費及び処理費を計上しています。

環境会計集計の基本的事項

1. 集計範囲
   NEXCO 中日本(一部、グループ会社を含む)の事業活動
2. 対象期間
   2014年4月1日～2015年3月31日
3. 集計方法
   環境会計ガイドライン2005年度版(環境省)、NEXCO 中日本グループ内での独自の研究成果を参考にして集計

複合コストの考え方

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

●高速道路ネットワーク整備事業、車線拡幅事業
期待される3便益(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)の合計額に対するCO_2排出削減貨幣価値換算額の比率(0.2%)で按分

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

連結貸借対照表

単位:億円

科目	2010.3.31	2011.3.31	2012.3.31	2013.3.31	2014.3.31	2015.3.31
資産の部						
Ⅰ 流動資産	12,325	13,789	17,076	8,948	11,091	11,989
現金及び預金	273	163	192	249	743	864
仕掛道路資産	10,337	11,940	14,737	6,856	8,739	8,961
その他の流動資産	1,714	1,685	2,146	1,842	1,608	2,162
Ⅱ 固定資産	2,576	2,729	2,818	2,879	2,811	2,801
有形固定資産	2,405	2,536	2,589	2,649	2,598	2,597
無形固定資産	87	92	104	98	86	77
投資その他の資産	83	101	124	130	126	127
Ⅲ 繰延資産	15	17	21	12	15	15
資産合計	14,917	16,536	19,916	11,839	13,918	14,806
負債の部						
Ⅰ 流動負債	1,133	1,108	1,527	2,112	1,743	2,152
Ⅱ 固定負債	11,929	13,501	16,377	7,669	10.189	10,612
道路建設関係社債・長期借入金	11,004	12,579	15,461	6,750	9,175	9,571
その他の固定負債	924	922	915	919	1,013	1,040
負債合計	13,062	14,610	17,905	9,782	11,932	12,765
純資産の部						
Ⅰ 株主資本	1,853	1,919	1,987	2,031	2,043	2,061
資本金	650	650	650	650	650	650
資本剰余金	716	716	716	716	716	716
利益剰余金	487	552	621	664	677	694
Ⅱ その他の包括利益累計額	△0	△ 0	△ 0	△0	△94	△42
Ⅲ 少数株主持分	0	7	23	26	37	22
純資産合計	1,854	1,926	2,010	2,057	1,986	2,041
負債純資産合計	14,917	16,536	19,916	11,839	13,918	14,806

※2010 年度より「評価・換算差額等」を「その他の包括利益累計額」と表示しています。

連結損益計算書

単位:億円

科目	2009.4.1～2010.3.31	2010.4.1～2011.3.31	2011.4.1～2012.3.31	2012.4.1～2013.3.31	2013.4.1～2014.3.31	2014.4.1～2015.3.31
Ⅰ 営業収益	5,815	6,592	5,963	16,810	6,354	9,381
Ⅱ 営業費用	5,717	6,493	5,874	16,746	6,334	9,338
道路資産賃借料	3,169	3,286	3,414	3,502	3,605	4,618
高速道路等事業管理費及び売上原価	2,060	2,698	1,940	12,671	2,137	3,931
販売費及び一般管理費	487	509	519	572	590	787
営業利益	97	99	88	63	20	43
Ⅲ 営業外収益	17	17	15	18	15	28
Ⅳ 営業外費用	5	5	3	1	1	0
経常利益	109	111	100	80	34	70
Ⅴ 特別利益	4	7	19	6	11	14
Ⅵ 特別損失	2	11	5	2	2	2
税金等調整前当期純利益	112	107	114	83	43	82
法人税、住民税及び事業税	66	41	58	33	29	36
法人税等調整額	△ 9	△ 0	△ 15	6	0	1
少数株主損益調整前当期純利益	–	65	72	43	12	44
少数株主利益又は損失	0	0	△3	△0	0	0
当期純利益	55	65	68	43	12	43

※2011 年度より「少数株主損益調整前当期純利益」を追加しています。

2014年度路線別断面交通量など

路線名	区間	営業延長(km)	車線数※1	平均断面交通量(台/日)※2	利用交通量(台/日)※3
中央自動車道	高井戸～八王子	25.8	4	77,989	114,322
	八王子～河口湖	68.1	4-6	39,166	59,359
	大月JCT～小牧JCT	272.9	4	32,141	93,565
名神高速道路	小牧～八日市	87.5	4	49,191	76,739
長野自動車道	岡谷JCT～安曇野	33.1	4	40,726	38,042
東名高速道路	東京～小牧※4	350.1	4-6	62,361	409,180
新東名高速道路	御殿場JCT～三ヶ日JCT	161.9	4	48,546	33,525
東海北陸自動車道	一宮JCT～小矢部砺波JCT	184.8	2-4	14,783	53,476
中部横断自動車道	増穂～双葉JCT	16.0	2	3,589	2,705
北陸自動車道	朝日～米原JCT	282.1	4	25,558	104,357
名古屋第二環状自動車道	名古屋南JCT～名古屋西	43.6	4	50,488	170,934
東名阪自動車道	名古屋西～伊勢関	55.1	4	69,834	92,263
伊勢自動車道	伊勢関～伊勢	68.8	2-4	25,162	35,021
伊勢湾岸自動車道	豊田東JCT～東海	30.6	6	72,967	126,190
	飛島～四日市JCT	19.6	6	66,506	56,295
新名神高速道路	亀山JCT～(甲賀土山)	18.8	4	43,107	-
紀勢自動車道	勢和多気JCT～紀伊長島	34.1	2	7,781	5,003
舞鶴若狭自動車道	(小浜)～敦賀JCT	39.0	2	6,510	1,453
新湘南バイパス	藤沢～茅ヶ崎海岸	8.7	4	22,469	33,500
西湘バイパス	西湘二宮～箱根口	14.5	4	28,539	41,950
東富士五湖道路	富士吉田～須走	18.0	2	9,621	18,241
小田原厚木道路	厚木～小田原西	31.7	4	33,181	70,792
伊勢湾岸道路	東海～飛島	6.1	6	85,921	94,800
首都圏中央連絡自動車道(圏央道)	茅ヶ崎JCT～海老名南JCT	7.9	4	4,199	4,069
	海老名～(あきる野)	36.1	4	33,873	50,684
東海環状自動車道	豊田東JCT～関広見	75.9	2-4	14,706	47,092
	養老JCT～大垣西	6.0	2	2,809	2,809
八王子バイパス	相原～打越	4.5	4	27,511	27,511
安房峠道路	中ノ湯～平湯	5.6	2	2,796	2,796
合　計		2006.9			1,866,672

※1 整備計画における車線数を記載　※2 平均断面交通量:区間毎(2つのインターチェンジ間)を通過した台数の平均値
※3 利用交通量:料金所を通過した台数の平均値(1回の利用につき1台カウント)　※4 首都圏中央連絡自動車道(海老名南JCT～海老名)を含む

営業延長

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

民営化10年の取組み

NEXCO中日本は、2005年10月1日に発足してから約10年が経過し節目を迎えます。民営化の目的に沿って、進めてきた取組みについて、ご紹介します。

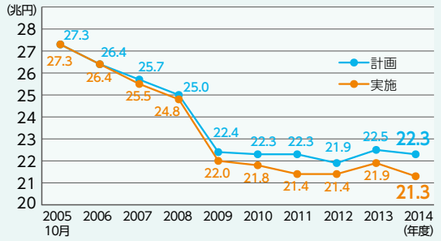
民営化の目的

◆道路関係４公団合計で約４０兆円に上る有利子債務を一定期間内に確実に返済
◆有料道路として整備すべき区間について、民間の経営上の判断を取り入れつつ、必要な道路を早期に、かつできるだけ少ない国民負担のもとで建設
◆民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定、サービスエリアをはじめとする道路資産や関連情報を活用した多様なサービスを提供

債務の確実な返済

当社は、日本高速道路保有・債務返済機構（機構）への道路資産賃借料の支払いを通じて、高速道路建設に要した債務の返済を進めています。2015年3月までの9年半の累計で3.7兆円の道路資産賃借料を機構へ支払いました。

機構の有利子債務の推移（NEXCO3会社合計）



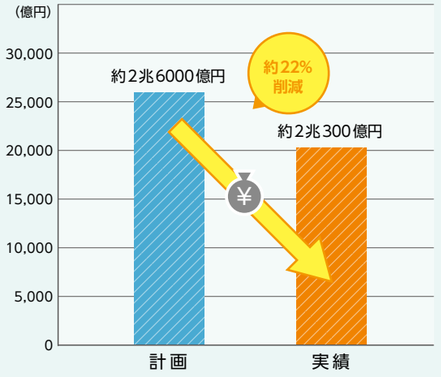
高速道路ネットワークの早期整備とコスト削減

民営化以降、2015年3月までに18区間、約354kmを開通させました。
早期整備とコスト削減に努め、計画に対し、約22%の建設費削減を実現しました。

民営化以降の開通区間

開通年月日	道路名	区間	延長
2006.3.11	紀勢道	勢和多気JCT～大宮大台	13.4km
2006.12.16	中部横断道	増穂～南アルプス	6.2km
2007.6.23	圏央道	八王子JCT～あきる野	9.2km
2008.2.23	新名神	亀山JCT～甲賀土山	18.8km
2008.7.5	東海北陸道	飛騨清見～白川郷	24.9km
2009.2.7	紀勢道	大宮大台～紀勢大内山	10.4km
2009.4.18	東海環状道	美濃関JCT～関広見	2.9km
2010.2.27	圏央道	海老名JCT～海老名	1.9km
2011.3.20	名二環	名古屋南JCT～高針JCT	12.7km
2012.3.25	圏央道	高尾山～八王子JCT	2.0km
2012.4.14	新東名	御殿場JCT～三ヶ日JCT	161.9km
2012.9.15	東海環状道	大垣西～養老JCT	6.0km
2013.3.24	紀勢道	紀勢大内山～紀伊長島	10.3km
2013.3.30	圏央道	海老名～相模原愛川	10.1km
2013.4.14	圏央道	茅ヶ崎JCT～寒川北	5.1km
2014.6.28	圏央道	相模原愛川～高尾山	14.8km
2014.7.20	舞鶴若狭道	小浜～敦賀JCT	39.0km
2015.3.8	圏央道	寒川北～海老名JCT	4.3km
合計			353.9km

民営化以降に開通した区間の建設費※1



※1 2006年4月から2015年3月までに完成し、機構へ引き渡した高速道路資産の額を集計しています。

民間のノウハウを発揮した多様なサービス提供

民営化時のコスト削減による深夜割引等の時間帯割引の実施や独自の企画割引の実施などの多様で弾力的な料金設定、お客さまに感動いただけるサービスエリアの創造、新規事業の展開などに取り組んでいます。

企画割引

新東名・NEOPASA浜松（上り線）

トイレの美化

※これらの取組みについてはウェブサイトをご参照ください。 WEB http://www.c-nexco.co.jp/corporate/pressroom/challenge/

ありがとう 50th 名神全線開通50周年

名神高速道路全線開通50周年

名神高速道路は、1957年に建設大臣から施行命令が下り、建設に着手されました。1963年7月に栗東IC～尼崎IC間が日本で初めての都市間高速道路として開通し、1965年7月の小牧IC～一宮IC間の開通をもって約190kmが全線開通しました。2015年7月1日に、全線開通50周年を迎えます。この間、経済の発展と生活の向上に資する重要な社会基盤として、大きな役割を果たしてきました。

名神高速道路全線開通までのあゆみ

年月日	区間
1957.10.17	・建設大臣から日本道路公団に対する施行命令が発出（小牧IC～西宮IC）
1963. 7.16	・栗東IC～尼崎IC 開通 日本で初めての高速道路の開通
1964. 4.12	・関ヶ原IC～栗東IC 開通
1964. 9. 6	・一宮IC～関ヶ原IC 開通 ・尼崎IC～西宮IC　開通
1965. 7. 1	・小牧IC～一宮IC 開通 名神高速道路全線開通

名神高速道路のストック効果（整備効果）

時間短縮効果

小牧IC～西宮IC間の所要時間は、一般道路を利用すると約7時間かかりますが、名神高速道路を利用すると約2時間30分に短縮されます。
この短縮を金額に換算すると、1年間で約5,000億円にものぼり、大きな経済効果をもたらしていることが見て取れます。

※2 経済効果は、費用便益分析マニュアル（2008.11 国土交通省）に基づき、NEXCO中日本が試算した結果です。

地域産業の活性化

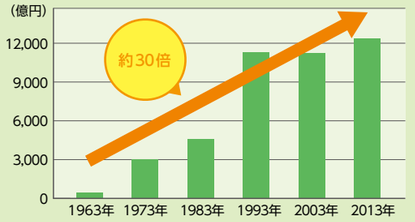
高速道路を利用する事業所数の多いインターチェンジのランキング上位に、名神高速道路のインターチェンジが複数並んでいます。また、インターチェンジのある小牧市の製造品出荷額は、開通当初と比較すると約30倍と着実に増加しています。
名神高速道路の整備により、インターチェンジ周辺地域の産業集積が進み、地域経済の活性化に大きく貢献していると言えます。

高速道路IC利用事業所数　上位5位（出荷）

1位	厚木IC	／	東名高速道路
2位	小牧IC	／	名神高速道路
3位	京都南IC	／	名神高速道路
4位	吹田IC	／	名神高速道路
5位	福岡IC	／	九州自動車道

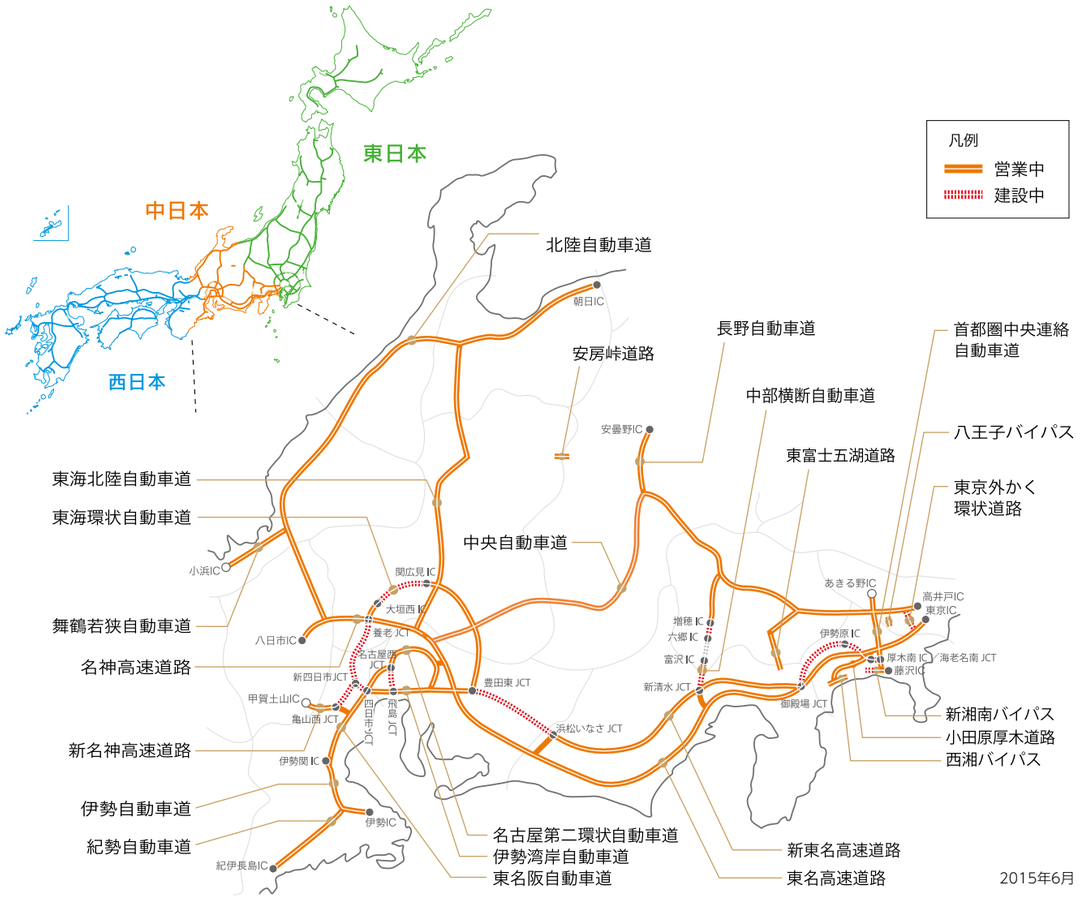
出典：全国貨物純流動調査（2010年）

小牧市の製造品出荷額の推移



出典：工業統計調査（1963年～2013年）

小牧ICの昔と現在



2015年6月

会社概要

2015年3月31日現在

商　　号	中日本高速道路株式会社(Central Nippon Expressway Company Limited)
代 表 者	代表取締役社長CEO　　宮池　克人
本社所在地	名古屋市中区錦2丁目18番19号
設立年月日	2005年10月1日
従業員数	2,126名〔グループ全体　9,763名〕
グループ会社	25社〔持分法適用関連会社13社〕
資 本 金	650億円
事業内容	高速道路の建設、保全・サービス事業、サービスエリアその他の関連事業

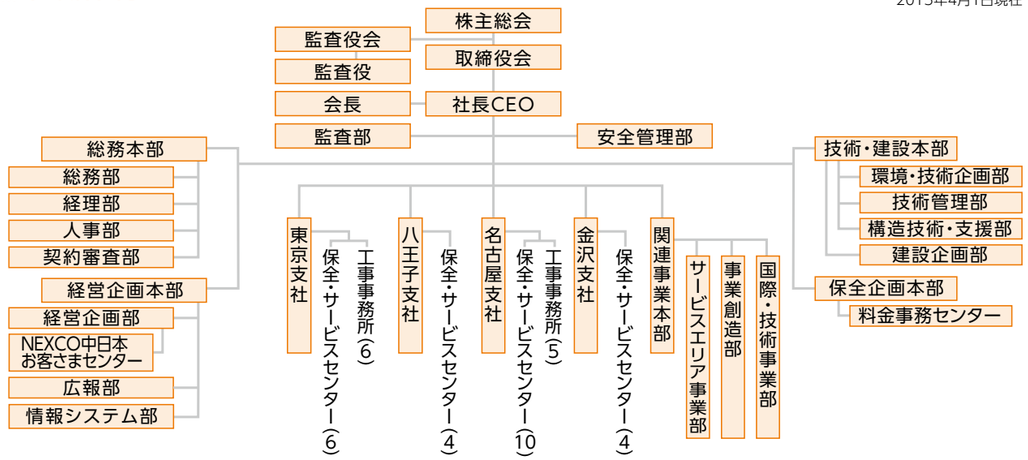
▶事業データ

グループ連結売上高		〔億円〕	9,381	2014年度実績
高速道路事業	営業延長	〔km〕	2,007	2015年4月1日現在
	利用台数	〔万台/日〕	187	2014年度実績
	料金収入	〔億円〕	6,339	2014年度実績
	建設延長	〔km〕	265	2015年4月1日現在
	営業収益	〔億円〕	8,910	2014年度実績
関連事業	サービスエリア	〔カ所〕	177 ※1	2015年4月1日現在
	店舗売上高	〔億円〕	1,820 ※2	2014年度実績
	営業収益	〔億円〕	471	2014年度実績

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

組織体制

2015年4月1日現在



グループ会社概要

2015年4月1日現在

連結子会社 25社

持分法適用関連会社 13社

サービスエリア
- 中日本エクシス㈱
- ㈱エイチ・アール横浜
- ㈱グランセルセイワサービス
- 中日本ハイウェイ・アドバンス㈱

料金収受
- 中日本エクストール横浜㈱
- 中日本エクストール名古屋㈱

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

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

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

車両管理
- 中日本高速オートサービス㈱

人材サービス
- NEXCO中日本サービス㈱

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

トラックターミナル
- 北陸高速道路ターミナル㈱

ICT
- ㈱NEXCOシステムズ

技術開発・調査・研究
- ㈱高速道路総合技術研究所

保険代理店
- ㈱NEXCO保険サービス

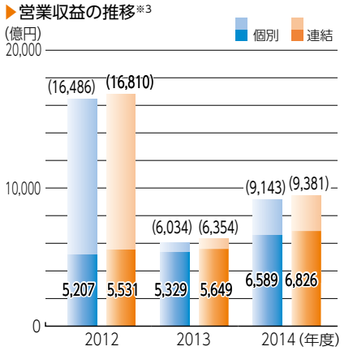
料金収受機械保守
- ハイウェイ・トール・システム㈱

海外事業
- 日本高速道路インターナショナル㈱(JEXWAY)

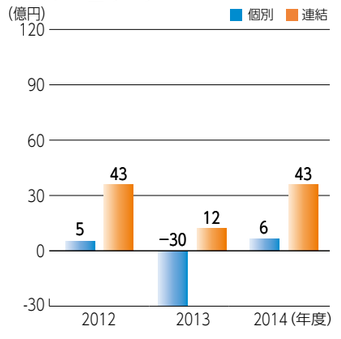
2015年7月1日に、社名変更(㈱エイチ・アール横浜を中日本ハイウェイ・リテール横浜㈱、㈱グランセルセイワサービスを中日本ハイウェイ・リテール名古屋㈱)を予定しています。

グループ業績

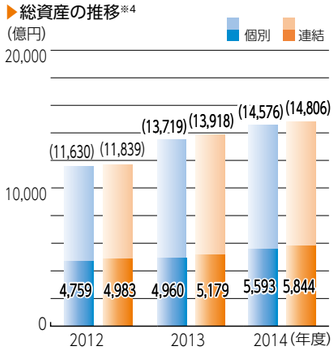
▶営業収益の推移※3



▶当期純利益の推移



▶総資産の推移※4



当社は、建設中の道路資産を仕掛道路資産として資産に計上しています。完成した道路資産はその建設に要する費用に充てるために当社が負担した債務とともに独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構(機構)に引き渡しますが、その際、引き渡す債務の額を道路資産完成高として収益に計上します。このため、営業収益及び総資産は、高速道路の開通によって大幅に変動します。
※3 営業収益に関する摘要：料金収入・関連事業収入などを示しています。道路資産完成高を合算した総額は、括弧書きで示しています。
※4 総資産に関する摘要：　会社資産など(総資産から仕掛道路資産を除いた資産)を示しています。仕掛道路資産を合算した総額は、括弧書きで示しています。