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。

2019年7月発行　第2版

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

もっと安全に、もっとスムーズに

NEXCO中日本レポート2019

中日本高速道路株式会社

NEXCO中日本 レポート 2019

経営計画
チャレンジV ファイブ
2016-2020

コーポレート・ステートメント

もっと安全に、もっとスムーズに

経営理念・私たちの役割

私たちは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を
24時間365日お届けするとともに、高速道路ネットワークの効果を、
次世代に繋がる新たな価値へ拡げることにより、地域の活性化と暮らしの向上、
日本の社会・経済の成長、世界の持続可能な発展に貢献し続けます。

私たちの基本姿勢

私たちは、「6つの基本姿勢」の実践を通じてNEXCO中日本グループの
企業価値を高め、ステークホルダーの皆さまの期待に応えます。

6つの基本姿勢

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

目次

NEXCO中日本グループとは
- NEXCO中日本グループの概要 …… 3
- トップメッセージ …… 7
- 経営計画チャレンジV 2016-2020 …… 8
- 事業の枠組み …… 13
- コーポレートガバナンス …… 14
- NEXCO中日本グループのCSR …… 17

[特集1] 安全性向上への不断の取組み …… 21

[特集2] 新規開通区間のストック効果 …… 27

[特集3] 東名高速道路全線開通50周年 …… 29

各事業の今とこれから
- 高速道路の建設 …… 31
- 高速道路の保全・サービス …… 33
- サービスエリア …… 39

未来へつなぐ基盤づくり
- 技術開発 …… 43
- 地域 …… 45
- 生産性向上 …… 47
- 人財 …… 49
- 環境 …… 51

データ集 …… 55

NEXCO中日本レポートの発行にあたって

本レポートは、ステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションツールとしてNEXCO中日本グループの事業活動のうち、社会からの期待に応えるために重要と考えているものを中心に、経営計画とその取組みを総合的に報告しています。

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

NEXCO中日本グループの概要

▶ 事業領域

当社グループの事業は、次の4つの事業領域に区分されます。

高速道路事業

建設事業
高速道路の新設及び改築

保全・サービス事業
高速道路の点検、補修、更新、災害復旧、料金収受、交通管理、高速道路リニューアルプロジェクト、耐震補強、その他の維持管理

関連事業

サービスエリア事業
サービスエリアの新設、改築及び管理・運営

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

▶ 事業エリア

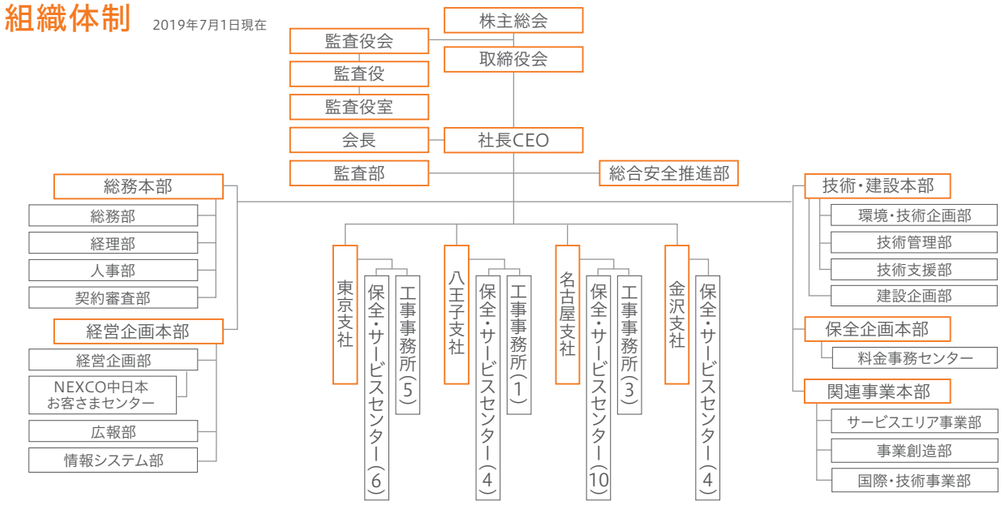
▶ 会社概要

2019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	2,139名〔グループ全体 10,409名〕
グループ会社	25社〔持分法適用関連会社 9社〕
資　本　金	650億円
事業内容	高速道路の建設事業、保全・サービス事業、サービスエリア事業、その他事業

▶ 組織体制

2019年7月1日現在



▶ NEXCO中日本グループ

2019年4月1日現在

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

料金収受
- 中日本エクストール横浜㈱
- 中日本エクストール名古屋㈱

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

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

維持修繕
- 中日本ハイウェイ・メンテナンス東名㈱
- 中日本ハイウェイ・メンテナンス中央㈱
- 中日本ハイウェイ・メンテナンス名古屋㈱
- 中日本ハイウェイ・メンテナンス北陸㈱
- 中日本ロード・メンテナンス東京㈱
- 中日本ロード・メンテナンス静岡㈱
- 中日本ロード・メンテナンス東海㈱
- 中日本ロード・メンテナンス中部㈱
- 中日本ロード・メンテナンス金沢㈱
- ㈱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㈱
- (同)NEXCO中日本インベストメント
- NEXCO中日本開発㈱
- 箱根ターンパイク㈱
- 中日本ファームすずなり㈱

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)

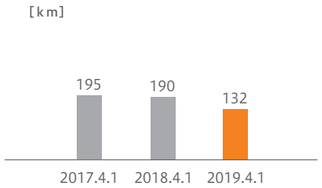
連結子会社 25社

持分法適用関連会社 9社

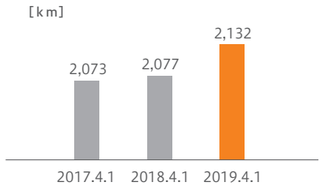
NEXCO中日本グループの概要

▶ 数字で見るNEXCO中日本グループ

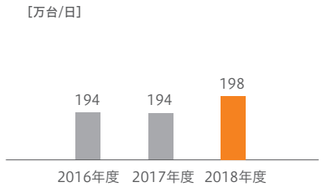
高速道路建設延長※1 132km



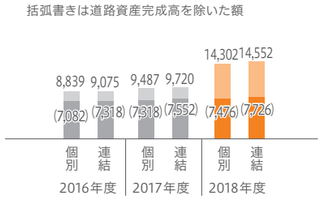
高速道路営業延長 2,132km



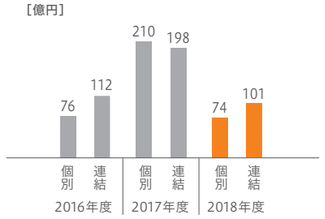
高速道路利用台数 198万台/日



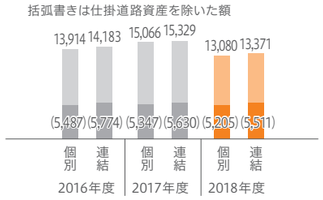
営業収益※4 (連結) 14,552億円



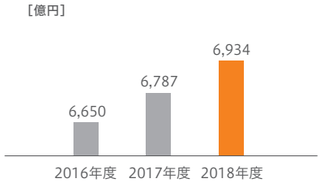
当期純利益※5 (連結) 101億円



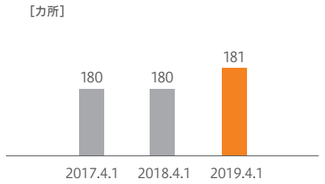
総資産※5 (連結) 13,371億円



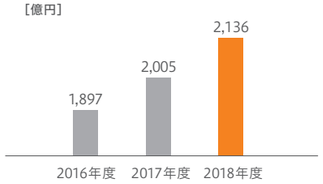
高速道路料金収入 6,934億円



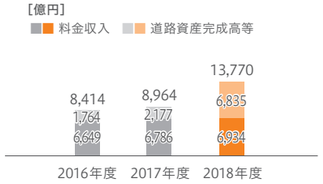
サービスエリア数※2 181カ所



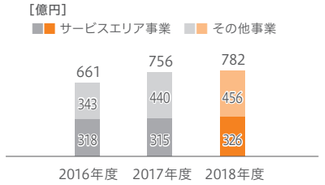
サービスエリア店舗総売上高※3 2,136億円



高速道路事業の営業収益(連結) 13,770億円

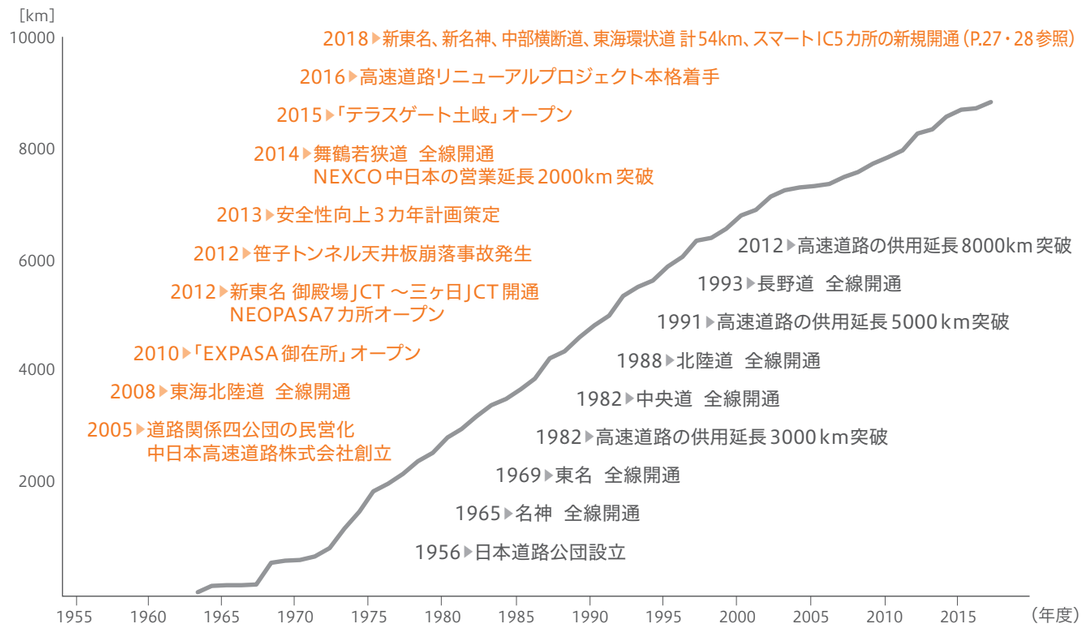


関連事業の営業収益(連結) 782億円

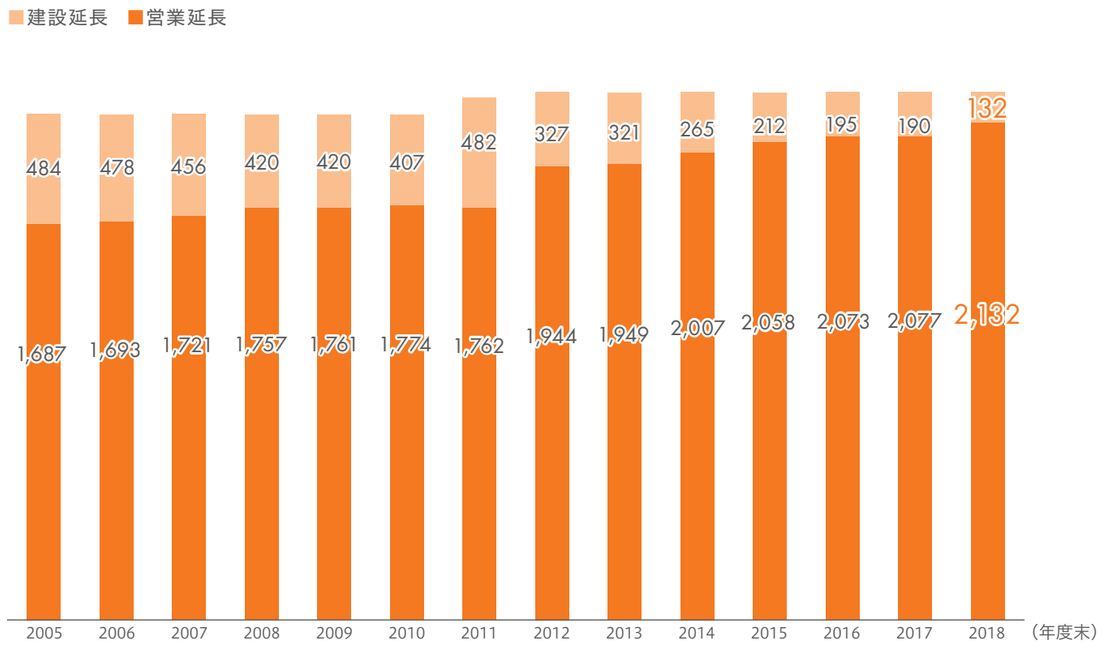


※1 高速自動車国道の延長については整備計画延長としています。
※2 上下線いずれからも利用できるものは1カ所と数えており、第三セクターが営業する施設10カ所及び無人の施設15カ所を含みます。
このほか、当社が土地・建物を所有していないサービスエリアが22カ所あります。
※3 第三セクターが営業する施設の売上高を含みます。
※4 当社は、建設中の道路資産を仕掛道路資産として資産に計上しています。完成した道路資産はその建設に要する費用に充てるために当社が負担した債務とともに独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構に引き渡しますが、その際、引き渡す道路資産の額を道路資産完成高として収益に計上します。このため、営業収益及び総資産は、高速道路の開通によって大幅に変動します。
※5 「親会社株主に帰属する当期純利益」を記載しています。

▶ NEXCO中日本グループのあゆみ／高速自動車国道の延長



▶ NEXCO中日本の建設延長と営業延長[km]



トップメッセージ

安全を最優先に、高速道路ネットワークの効果を次世代に繋がる新たな価値へ拡げます。

高速道路は、人々の生活に深く根ざし、永く将来にわたり我が国の文化・産業の発展に寄与する重要な社会基盤です。当社グループは、安全で安心・快適にご利用いただけるサービスを24時間・365日提供するため、経営方針として「(1)高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み」、「(2)安全・快適を高める技術開発の推進」、「(3)社会・経済の変化も見据えた地域活性化への貢献」、「(4)社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化」を掲げています。

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

近年、頻発化・激甚化する自然災害、少子高齢化や労働人口の急速な減少、ICT分野における急速な技術革新など、社会環境は目まぐるしく変化しており、企業として、どのように社会の持続可能な発展に貢献していくのかが問われています。当社グループは、高速道路ネットワークの整備、リニューアルプロジェクトによる老朽化対策や橋梁の耐震補強による強靭化対策、ICTを活用した技術開発、地域活性化などの社会課題の解決に取り組み、更なる高みをめざして挑戦し続けています。

こうした中、国際社会共通の目標として、2015年に国連で採択された「持続可能な開発目標(SDGs)」に大きな期待が寄せられています。SDGsがめざす方向性は、高速道路事業をはじめとする当社グループの事業活動と密接に関わっており、グループ社員一人ひとりが理解を深め、それぞれの役割を着実に果たすことで、「誰一人取り残さない」世界の実現に向けて貢献していきます。引き続きESG(環境・社会・ガバナンス)における取組みを重視しつつ、CSRと経営施策を一元的に推進していくとともに、更に企業価値を高めるべく、「社会の変化」や「社会の要請」に的確に応え続けながら、グループ全体の生産性向上に取り組み、高速道路の未来へ向け経営基盤を強化していきます。

このレポートは、経営計画チャレンジVと、私たちの日々の取組みの成果を、SDGsとの関わりを含めてご紹介するものです。ステークホルダーの皆さまの期待を超える価値を創造しつつ、社会の持続的な成長に貢献していくため、グループ社員一人ひとりが自らの仕事に矜持を持ち、グループ一丸となって安全を最優先に、高速道路の未来を切り拓いていきます。本レポートを是非ご一読いただき、今後の当社グループの取組みに忌憚のないご意見を賜りますよう、お願い申し上げます。

中日本高速道路株式会社
代表取締役社長CEO　**宮池 克人**

経営計画チャレンジV 2016-2020

「経営計画チャレンジV2016-2020」は、民営化10年の節目と安全性向上3カ年計画の完了を機に、民営化後20年、更に遠く将来を俯瞰した上で2020年度までに達成すべき目標として、2016年4月に策定したものです。次ページに示すとおり、グループ一丸となって、5カ年の企業活動の軸として定めた経営方針に基づく経営施策を着実に実行することで、ステークホルダーの皆さまの期待に応えるとともに、2020年度以降の方向性も見据えながら、経営理念で掲げた社会的使命を高いレベルで果たしていきます。

「経営理念・私たちの役割」はNEXCO中日本グループの普遍の社会的使命です。6つの基本姿勢を拠りどころに、経営計画で定めた5カ年の「経営方針」に基づく「経営施策」の着実な実行を通じて、更なる高みをめざします。

経営理念・私たちの役割

私たちは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を24時間365日お届けするとともに、高速道路ネットワークの効果を、次世代に繋がる新たな価値へ拡げることにより、地域の活性化と暮らしの向上、日本の社会・経済の成長、世界の持続可能な発展に貢献し続けます。

私たちの基本姿勢

私たちは、「6つの基本姿勢」の実践を通じてNEXCO中日本グループの企業価値を高め、ステークホルダーの皆さまの期待に応えます。

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

コーポレート・ステートメント

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

もっと安全に、もっとスムーズに

私たちが、造り、守り続ける高速道路は“みんなの想い”をはこぶ道。
心のこもった「うれしい」プレゼント、津々浦々の「おいしい」食べ物、
お出かけ日和の「たのしい」気持ちをみなさまへお届けする道です。
だから、「もっと安全に、もっとスムーズに」
私たちは、地域を結び、日々の暮らしを支え、“みんなの想い”を未来へつないでいきます。

経営計画チャレンジV 2016-2020

NEXCO中日本グループの
CSR活動の重点テーマ

- 安全・安心で持続可能な社会基盤の構築
- 地球温暖化の抑制と地域環境への配慮
- 持続可能な都市や地域コミュニティの発展への支援
- 社会から信頼されるガバナンス・内部統制の強化

事業活動への反映

経営計画チャレンジV 2016-2020

経営方針1 高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み

2015年度で完了した「安全性向上3カ年計画」に続く取組みは、下記のとおりです。

安全性向上への「5つの取組み方針」

1.安全を最優先とする企業文化の醸成
2.道路構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善
3.安全活動の推進
4.安全を支える人財の育成
5.安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

具体的な取組みはP.21～26「特集1」に掲載しています。

上記の着実な実施とともに、新規開通や4車線化、老朽化への対応（高速道路リニューアルプロジェクト）など高速道路の機能を強化し、お客さまが安心して高速道路をご利用いただくための安全性向上と機能強化の取組みを推進します。また、これらの事業活動を通じ、CO_2削減など地球環境に配慮します。

経営方針2 安全・快適を高める技術開発の推進

高速道路の安全・快適を高める技術開発の推進とともに、自動運転などの技術の革新に的確に対応します。

経営方針3 社会・経済の変化も見据えた地域活性化への貢献

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

経営方針4 社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化

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

経営施策 P.21以降に、主要な経営施策（経営方針に基づいた各部門の施策）と、その取組みを紹介しています。

2020年度以降の方向性

1. 高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み
2. ITS活用など世界トップレベルの高速道路マネジメントの実現
3. 社会・地域の持続可能性を高めるビジネスモデルの展開

▶ 2018年度の振り返り

5カ年計画の3年目である2018年度は、新東名高速道路 厚木南IC～伊勢原JCT間4km、新名神高速道路 新四日市JCT～亀山西JCT間23km、中部横断自動車道 新清水JCT～富沢IC間21km、東海環状自動車道 大安IC～東員IC間6kmの新規開通、東海北陸自動車道 白鳥IC～飛騨清見IC間41kmの4車線化、5カ所のスマートインターチェンジの運用開始、高速道路リニューアルプロジェクトの計画的な実施など、経営方針の最上位に掲げた「高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み」を着実に進展させることができました。また、経営方針の2～4番に掲げた技術開発、地域活性化、経営基盤強化の各取組みについても、点検の高度化に資する技術開発、農業事業への参入や中継物流拠点の開業、グループ全体最適化の推進や人財育成など、着実に進捗しています。

▶ 今後の取組み

2019年度は、これまでの取組みの進捗を踏まえつつ、2020年度の目標達成に向けて、「高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み」をはじめ、技術開発、地域活性化、経営基盤強化の取組みをグループ一丸となって推進します。また、高速道路の老朽化、労働人口の更なる減少や、これによる深刻な担い手不足、「働き方改革」の進展、ICT技術のめざましい進歩など、会社を取り巻く中長期的な環境変化を乗り越え、会社として持続的に成長しつつ、新たな価値を創造していくため、将来を見据えた事業運営の変革に取り組んでいきます。

▶ 財務計画

（億円、税抜、グループ連結）

		2018年度計画	2018年度実績	2019年度計画	2020年度計画
建設事業	道路資産完成高	7,760	5,915	1,510	18,213
	道路資産完成原価	7,760	5,915	1,510	18,213
	営業利益	0	0	0	0
保全・サービス事業	道路資産完成高	2,062	910	2,997	2,354
	道路資産完成原価	2,062	910	2,997	2,354
	高速道路料金収入	6,449	6,934	6,740	6,652
	道路資産賃借料	4,400	5,010	4,590	4,535
	営業費用等	2,077	1,837	2,174	2,117
	営業利益	△28	97	△24	0
高速道路事業	営業利益	△28	97	△24	0
関連事業	営業利益	41	52	46	57
全社計	営業利益	13	149	22	57

・高速道路事業の計画値について
国土交通大臣の認可を受けた平成31事業年度事業計画及び独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構との協定に基づく数値に、その後の事業進捗の状況を反映しています。

経営計画チャレンジV 2016-2020

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

▶ 重要業績評価指標（KPI）

経営方針	指標名	指標の説明	2018目標	2018実績		2019目標	2020目標	単位	関連ページ
高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み	5年に1度実施する詳細点検の進捗率※1	・2014年度～2018年度又は、2019年度～2023年度の5カ年での進捗率	100	100	目標達成	21	41	%	P.35
	新規開通延長※2	・2016年度からの累計延長	74	74	目標達成	93	150	km［累計］	P.27・28 P.31・32
	暫定2車線の4車線化延長		41	41	目標達成	41	41		
	交通集中に起因する渋滞量	・交通集中に起因する渋滞量	84.0	88.1	10%未満の未達	83.4	79.6	千km・時間	P.36
	お客さま満足度	・JCSI（日本版顧客満足度指数）準拠の調査から算出（100点満点） ・高速道路事業とサービスエリア事業の平均値	64.7	65.7	目標達成	66.0	66.2	点	P.20
社会・経済の変化も見据えた地域活性化への貢献	スマートＩＣ整備数※2	・（下段）は2018年度整備数	40（+6）	39（+5）	10%未満の未達	43	54	カ所［累計］	P.31・32
	サービスエリア店舗売上高	・ガソリンスタンド及び第三セクターが営業する施設の売上を除く売上高	1,266	1,250	10%未満の未達	1,259	1,269	億円	P.39～42
社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化	建設コスト削減額	・2006年度からの累計額 ・（下段）は2018年度削減額	432（+12）	423（+3）	10%未満の未達	440	452	億円［累計］	P.16
	コンプライアンスに関するｅラーニング受講率	・コンプライアンスに関するｅラーニングによる研修の受講率	100	100	目標達成	100	100	%	P.15
	女性採用比率※3	・2016年度からの新卒採用の女性社員比率	30以上	35	目標達成	30以上	30以上	%	P.49・50

※1 詳細点検の進捗率、補修数、橋梁の耐震補強完了率については、精査中の数値です。
※2 新規開通延長及びスマートIC整備数については、国土交通省と共同で事業を実施する建設区間の完成時期が見通された段階で重要業績評価指標（KPI）を見直す予定です。
※3 指標の対象はNEXCO中日本

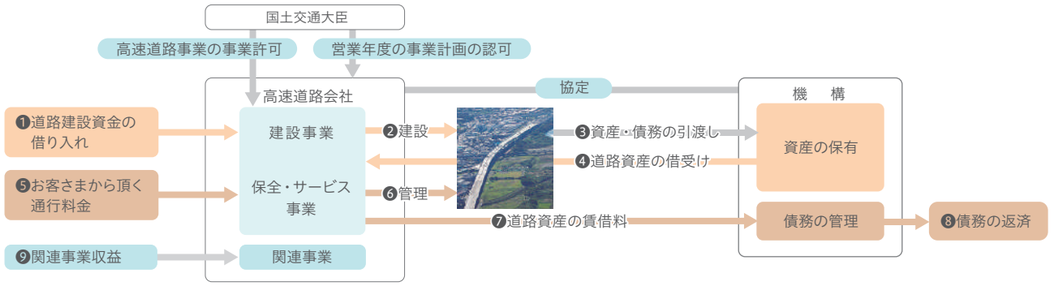
【凡例】2018年度達成状況
目標達成　10%未満の未達　10%以上の未達

▶ 実績管理KPI

経営方針	指標名	指標の説明	2017実績	2018実績	単位	関連ページ
高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み	補修数（①橋梁）※1	・診断区分Ⅲの補修対象箇所数 ・点検年度から5カ年以内に補修完了する計画 ・2014年度点検からの累計	62（単年度33）	124（単年度62）	橋［累計］	P.35
	補修数（②トンネル）※1		28（単年度16）	53（単年度25）	チューブ［累計］	
	補修数（③道路附属物）※1		14（単年度6）	25（単年度11）	基［累計］	
	橋梁の耐震補強完了率※1	・15m以上の橋梁数に占める耐震性能２を有する橋梁数の割合	88	89	%	
	年間利用台数	・支払い料金所における年間の通行台数	710	723	百万台	―
	ETC2.0利用率	・全通行台数（総入口交通量）に占めるETC2.0利用台数の割合	16.6	19.5	%	P.36
	お客さまの安心感	・お客さま満足度調査における「NEXCO中日本の道路は、安全に安心して運転できる」と感じられるお客さまの割合	71.6	73.2	%	P.20
	死亡事故率	・走行車両10億台キロあたりの事故死亡者数	1.7	1.2	人/10億台キロ	P.37
	渋滞量（総計）	・渋滞している距離の長さに時間の長さを乗じたものの合計	155.9	149.8	千km・時間	P.36
	通行止め時間（災害・悪天候）	・災害・悪天候に伴う年間の通行止め時間	1,609	831	時間	P.37
	通行止め時間（事故・その他）	・事故・その他に伴う年間の通行止め時間	920	1,534	時間	
	通行止め時間（工事）	・工事に伴う年間の通行止め時間	1,532	2,250	時間	
	逆走事故件数	・逆走による事故発生件数	7	5	件	
	更新事業に係る債務引渡額	・特定更新等工事（リニューアルプロジェクト）に係る独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構への債務引渡額	185（単年度136）	358（単年度173）	億円［累計］	P.34・35
	CO_2削減量	・一般道路から高速道路への交通転換に伴う走行車両及び事業活動におけるCO_2排出量の削減効果	1,861	1,925	千t-CO_2	P.52
社会の要請に応え続けるための経営基盤の強化	総労働時間※3	・一人あたりの年間総労働時間	2,052	2,055	時間/年	P.49・50
	女性管理職数※3	・リーダー職相当以上の女性社員数	7	7	人	
	ＥＳ調査値※3	・社員の働きがい（5点満点）	3.77	3.73	点	

事業の枠組み

当社は、2005年10月に分割・民営化された日本道路公団の業務の一部を承継し、他の高速道路会社及び独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構（機構）とともに創立しました。



▶ 建設事業

❶道路建設資金を借り入れ、❷高速道路を建設し、❸高速道路資産は、建設に要した借入金等の債務とともに機構に引き渡します。
債務を道路資産完成高（収益）に、高速道路資産を道路資産完成原価（費用）に計上します。

▶ 保全・サービス事業

❹機構から高速道路資産を借り受けて運営・管理し、❺通行料金を、❻道路管理費用と、❼高速道路資産の賃借料に充て、❽機構は賃借料収入を財源に債務を返済します。
❺の通行料金には会社の利潤を含みません。

▶ 関連事業

❾サービスエリア事業のほか、国土交通大臣に届け出て、その他の関連事業を営んでいます。
高速道路事業の通行料金には利潤を含まないため、関連事業が当社の収益の柱となります。

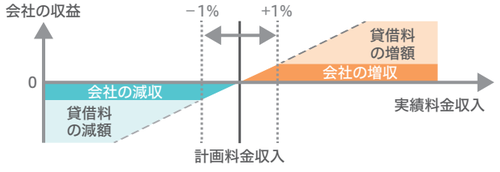
▶ 協定上の賃借料、料金収入及び管理費

賃借料は機構との協定で高速道路の償還までに機構が債務を返済するように設定されており、各年度の賃借料の額は下記により算出します（高速道路事業の計画利益は0になります）。

計画賃借料 ＝ 計画料金収入 － 計画管理費

▶ 変動賃借料

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



▶ 事業利益の活用状況

2018年度までに当社が計上した利益の累計は677億円で、これらは事業用固定資産の取得や、道路構造物の安全対策に要する費用に活用しています。
高速道路の新規開通に伴う料金徴収施設やサービスエリアの新設など、新たな事業用固定資産の取得、維持及び更新に623億円を投資したほか、高速道路の安全性向上及び地方公共団体などが管理する跨道橋の耐震対策に関する事業のために、高速道路事業の利益剰余金から162億円を充当しました。

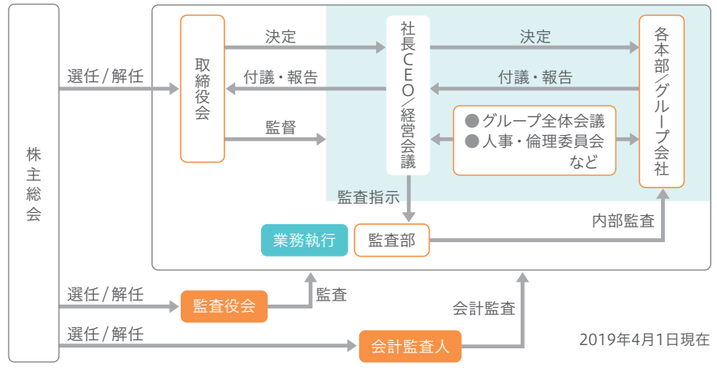
- 金額は、第1期から第14期までの当社個別決算の累計額をもとに算出しており、事業利益を上回る投資などは、その他負債等を原資としています。
- 計上した利益の累計は、厚生年金基金の代行返上に伴う利益を含んでいません。

コーポレートガバナンス

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

▶ 会社の体制

会社法の定めにより、取締役会、監査役会及び会計監査人を設置しています。また、更なる経営の監督・監査の強化を目的として、様々な分野に関する豊富な知識と経験を有する社外取締役・社外監査役を選任しています。
併せて、執行役員制の導入により、取締役による監督機能を強化するとともに、業務執行に関する権限と責任を明確にすることで、機動的な経営を可能としています。



▶ 社内の重要会議

取締役会を原則月1回開催し、経営に関わる重要事項の決定や業務執行状況報告を行っています。
また、執行役員などをメンバーとする経営会議を定期的に開催し、業務に関する重要事項などを審議・共有しています。
このほか、グループ会社の社長などが出席する全体会議を定期的に開催し、グループ経営の基本方針の共有や意見交換を通じて、各社の自主性を尊重しつつ、グループ価値の最大化を図っています。
なお、監査役は社内の重要会議への出席や、重要文書の閲覧などを通じて、業務執行状況を監査しています。

▶ 社外有識者委員会

安全性向上や人事・倫理、入札契約など、専門的・客観的視点を反映すべき事項については、社外有識者による委員会を設置し、透明性・公正性を確保しています。

▶ 内部監査

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

▶ リスクマネジメント

社長を委員長とするリスクマネジメント委員会を設置するとともに、部署ごとにリスクマネージャーを配置し、リスクの把握・変動やリスク対策に体系的かつ継続的に対応しています。

▶ 情報セキュリティの強化

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

▮情報漏えい対策の取組み

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

▮情報システムの信頼性向上の取組み

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

▮情報セキュリティ対策の実施体制

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

※コンピュータ・セキュリティ・インシデント・レスポンス・チーム

コーポレートガバナンス

▶ コンプライアンス

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

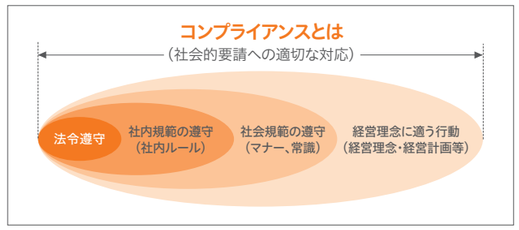
行動規範の周知徹底

「中日本高速道路グループ倫理行動規範」は、役員、社員一人ひとりが高い理念と規範に基づき行動することとしており、マニュアルや携帯用カードなどにより周知徹底しています。

グループ一体での取組み

「風通しの良い職場づくり（スマイル・コンプライアンス）行動計画」に基づき、各職場でコンプライアンス・タイムなどを実施しています。毎年12月の「コンプライアンス推進月間」には、講演会やeラーニングによる研修などを集中的に実施しています。
また、グループ各社の倫理・法令遵守担当役員（CCO）で構成されるグループCCO会議を毎年開催しています。

当社グループがめざすコンプライアンス



人事・倫理委員会、相談窓口

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

コンプライアンスに関する指標　（年度）

項　目	2018実績	2019目標	2020目標
コンプライアンスに関するeラーニング受講率	100%	100%	100%

▶ 公正・透明な調達活動

手続の適正化、透明性の確保

公正な取引の推進、法令遵守、入札・契約情報の積極的な開示などを「NEXCO中日本グループ調達の基本方針」として定め、入札結果の事後審査や分析、談合等不正行為疑義の調査などにより、手続の適正化に努め、発注見通しや入札・契約結果をWEBサイトで積極的に開示しています。
また、社外有識者による「入札監視委員会」を設置し、調達手続に関する意見や勧告に基づく是正を図っています（年10回開催）。

品質・価格・納期に配慮した調達

入札公告資料に対するアンケートや関係団体等との意見交換を踏まえて、昨今の入札不調への対策を取り入れつつ、品質・価格・納期に十分配慮した調達を実施しています。

CSR調達の推進

地域、社会の持続的な発展のために「NEXCO中日本グループお取引先CSR推進ガイドライン」を定めています。2018年度は、お取引先約180社にCSRに関する取組み状況について、セルフチェックを実施していただきました。
また、受注者の皆さまと意見交換会を実施し、調達方式の改善や材料・労務単価などの積算基準の見直しを行い、工事管理等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」の項目

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

暴力団関係企業等の排除の徹底

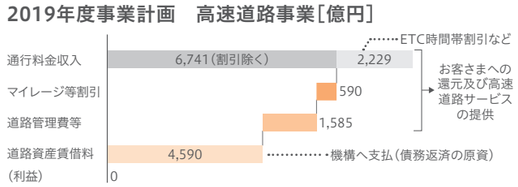
警察庁との間で暴力団関係企業等の排除に関する合意書（2013年3月29日）を締結し、暴力団関係企業等の排除を徹底しています。

▶ 健全な高速道路事業の運営

着実な債務の返済と料金割引

高速道路事業は、お客さまから頂く通行料金に会社の利益を見込まず、料金割引などによってお客さまに還元しています。また、機構への道路資産賃借料の支払いを通じて高速道路建設に要した債務の返済に充てています。民営化以降、2019年3月までに当社が機構に支払った道路資産賃借料の累計は5.7兆円です。

2019年度事業計画　高速道路事業［億円］



・高速道路事業における損失については、高速道路事業に係る利益剰余金を活用した、地方公共団体などの管理する跨道橋の耐震対策（24億円）を含みます。

コスト削減

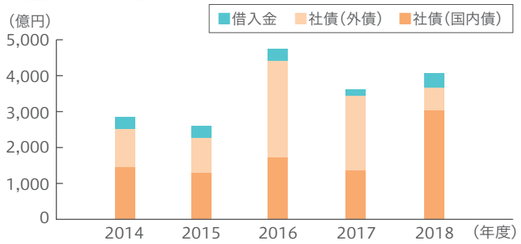
高速道路をできるだけ少ない国民負担で建設するため、現場での創意工夫や新技術の開発・採用に取り組んでいます。2018年度は、3億円のコスト削減を機構に申請しました。2020年度までに、累計452億円の削減をめざします。

資金調達とIR活動

当社は、外債等の社債の発行を中心に、低利で安定的な資金調達を行っています。2018年度は、香港ドル建ての大型起債等について日本の高速道路会社初となる海外金融専門メディアの賞（Rising Star賞）を受賞しました。また、有価証券報告書等の企業情報の開示や積極的なIR活動に努めています。R&I、Moody's、JCRの3社から、日本国債と同格の高い信用の格付けを取得しています。

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

資金調達額の推移



通行料金などの適切な回収

料金所を未課金で通過した車両への対策として、料金所にカメラを設置、車両を特定の上、通行料金の収受に努めています。不正・悪質な通行者に対しては、警察の捜査に積極的に協力するなど強い姿勢で臨んでいます。また、事故に伴う復旧費用を原因者に求める原因者負担金の確実な回収に取り組んでいます。

分かりやすくタイムリーな広報

パブリシティ、WEBサイトなどの広報ツールをはじめ、現場公開やイベント、コミュニケーション・プラザ（川崎・富士）での双方向コミュニケーションにより、ステークホルダーの皆さまに当社事業への理解と関心を深めていただくとともに、高速道路の魅力をお伝えしています。

お客さま・報道関係者へ点検技術の公開

コミュニケーション・プラザ富士（2018年9月リニューアル）

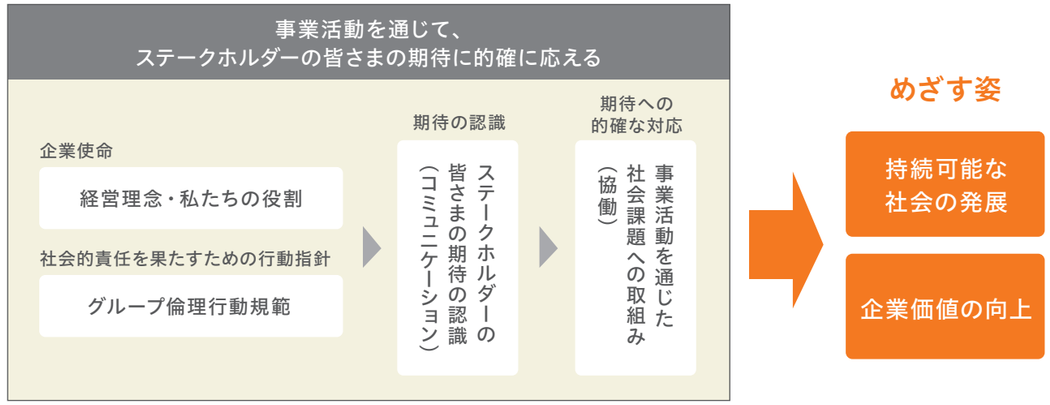
コミュニケーション・プラザ（川崎・富士）は、当社の事業内容を紹介する施設です。スタッフが案内しますので、お気軽にお越しください。

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

NEXCO中日本グループのCSR

高速道路事業をはじめとする私たちの事業活動を通じて、ステークホルダーの皆さまの期待に的確に応えていくことが、当社グループのCSR活動です。私たちは、ステークホルダーの皆さまとの対話と協働のもと、事業活動を通じて社会課題に取り組むことで、持続可能な社会の発展と企業価値の向上をめざします。

NEXCO中日本グループのCSR活動



▶ CSR推進体制

当社グループは、経営トップをメンバーとする経営会議を設置し、経営施策とCSRを一体的に審議することで戦略的にCSRを推進する体制を整えています。
CSR活動の課題や重点テーマを特定し、各施策の達成状況を重要業績評価指標（KPI）によって把握することで、PDCAサイクルを回しながらCSR活動を推進しています。
また、国連グローバル・コンパクトが提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」の4分野からなる10原則に賛同し、2008年7月からグローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパン（GCNJ）に参加しています。

当社グループは、2015年9月の国連サミットで採択された17の「持続可能な開発目標（SDGs）」の実現のため、高速道路事業をはじめとする私たちの事業活動を通じて社会課題の解決に取り組むことで、世界の持続可能な発展をめざします。
グループ報や社員研修などを通じ、グループ全体へのSDGsの浸透を図っています。

▶ CSR活動の重点テーマ

ステークホルダーの皆さまからの期待をESG（環境・社会・ガバナンス）の3つの側面で「重点テーマ」として特定しています。この「重点テーマ」を確実に経営計画に反映し、CSRと事業活動を一元的に推進することで、社会課題の解決に貢献し、SDGsの実現に寄与していきます。

	CSR活動の重点テーマ	主なSDGsとのつながり
社会	**安全・安心で持続可能な社会基盤の構築** ・質が高くて信頼できる強靭な道路インフラの実現 ・自然災害に対する強靭性及び適応力の強化 ・技術開発の促進、技術革新への対応 ・高齢者、障がい者、女性、子どもなどのニーズへの配慮 ・老朽化への対応、構造物の安全性向上 ・道路インフラの効率的な活用 ・交通事故による死傷者削減 ・維持管理ノウハウの高速道路外での活用	3 9
社会	**持続可能な都市や地域コミュニティの発展への支援** ・都市や地域との良好なつながりの支援 ・地域の産業活性化・観光活性化の支援	8 11
環境	**地球温暖化の抑制と地域環境への配慮** ・地球温暖化の抑制 ・資源の3Rの推進 ・地域環境への配慮	7 12 13 14 15
ガバナンス	**社会から信頼されるガバナンス・内部統制の強化** ・高い倫理観に根ざした企業文化の醸成 ・事業運営の透明性・生産性の向上 ・社会的要請への適切な対応	16 17

▶ ステークホルダーコミュニケーション

当社グループは、社会の期待に的確に応えるため、様々なステークホルダーの皆さまとの対話を大切にしています。

お客さま	■ お客さまセンター ■ コミュニケーション・プラザ ■ WEBサイト ■ エリア・コンシェルジュ ■ お客さま満足度調査
地域社会	■ 地域住民との対話、現場公開 ■ イベント参加、自然保護活動 ■ WEBサイト ■ 地方公共団体や地域団体との対話 ■ 地域でのボランティア活動
国際社会	■ 国際会議への参加 ■ 専門家派遣・技術支援 ■ 研修・視察の受入れ ■ WEBサイト
国民（株主）の皆さま	■ 株主総会 ■ 投資家向け説明会 ■ 有価証券報告書 ■ WEBサイト
お取引先の皆さま	■ 入札情報の公開 ■ 業界団体や受注者との意見交換 ■ CSR調達モニタリング ■ WEBサイト
社員	■ 労使懇談会 ■ 人事・安全衛生委員会 ■ ハラスメント相談窓口 ■ 社員意識調査 ■ 公益通報窓口（コンプラホットライン） ■ キャリア相談窓口

NEXCO中日本グループのCSR

▶ 地域社会との協働

当社グループは、地域イベントや環境コミュニケーション活動など様々な社会貢献活動に取り組んでいます。グループ社員が参加するボランティア活動は2011年度から実施しており、人手不足に直面している農山村の課題解決・活性化に地域住民とともに取り組んでいます。2018年度は、4県6地区で延べ300人のグループ社員が参加しました。
また、地域社会の一員として、就労体験や現場見学、安全講習会などを通じて、次世代を担う学生や子どもたちに高速道路の役割や交通安全を学ぶ機会を提供しています。

社員ボランティア活動（世界遺産五箇山合掌造りの茅刈り）

保育園児の車両見学会

2018年度　社会貢献活動参加人数
16,000人・日

▶ グループ会社の社会貢献活動

グループ会社でもそれぞれ独自の社会貢献活動を実施しています。お客さまの安全を守るため、高速道路の巡回や緊急対応などの交通管理業務を行っている中日本ハイウェイ・パトロール東京（株）富士基地では、地域美化活動や富士山女子駅伝の交通誘導ボランティアへ参加しています。更に地域とのつながりを深めるため、静岡県と富士市における健康づくりの取組みに参加し、隊員の健康維持・増進を図っています。こうした取組みが評価され、知事褒章を受章しました。受章後、市からの依頼で周辺企業に取組み内容を紹介するなど、地域社会との交流を促進しています。

健康づくり活動に関する知事褒章受章

TOPICS

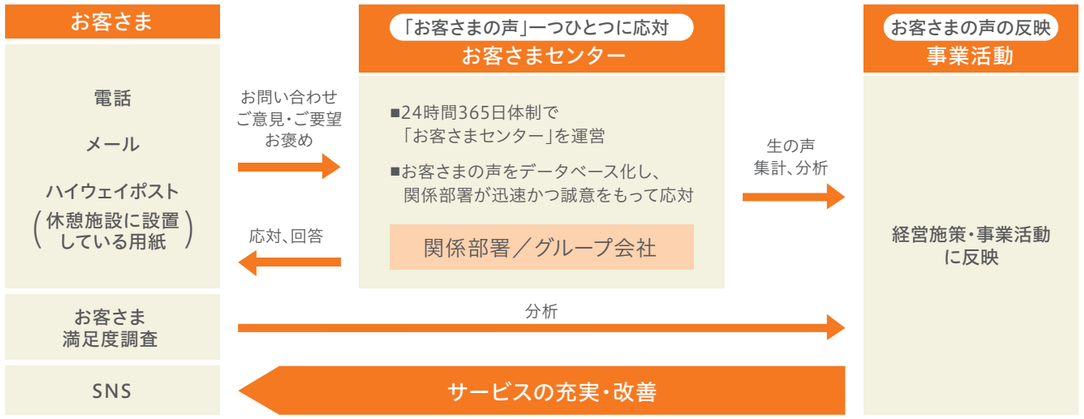
高速道路沿線地域と「共創」をめざして

沿線地域の課題に対し、地方公共団体や当社グループなどが各々有する強み（リソース）を持ち寄って解決のアイデアを模索する「共創」を体感するワークショップを岐阜県美濃加茂市で開催しました。今後、SDGs実現への貢献に向けて、具体的にプロジェクトを立ち上げていくとともに、他の地方公共団体との間でも、同様のワークショップを開催し、共創に向けた取組みを広げていきます。

共創ワークショップ

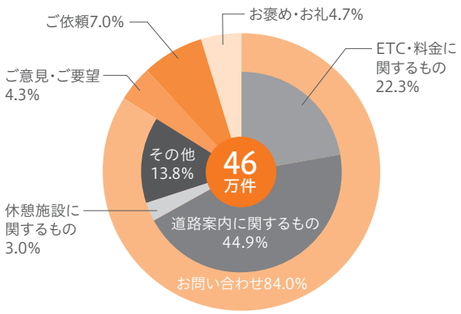
▶ お客さまの声の反映

当社グループでは、お客さま起点で考え、「お客さまの声」一つひとつを大切にし、サービスの充実や改善に活用しています。
2018年度は、約46万件のお問い合わせやご意見・ご要望、お褒めをいただきました。いただいたご意見・ご要望やお客さま満足度調査、SNSの分析などによりお客さまのニーズを把握し、より安全で快適な高速道路空間の提供に努めています。



当社は、ISO10002（品質マネジメント−顧客満足−組織における苦情対応のための指針）の自己適合宣言をしています。

お客さまの声の内訳（2018年度）



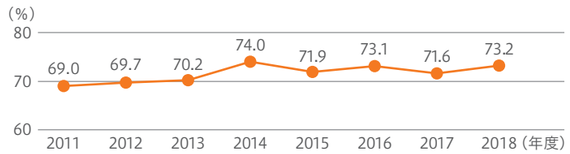
お客さま満足度

（年度）

項　目	2018実績	2019目標	2020目標
お客さま満足度	65.7点	66.0点	66.2点

「お客さまの安心感」の推移

（「当社の道路は安全で、安心して運転できる」と感じるお客さまの割合）



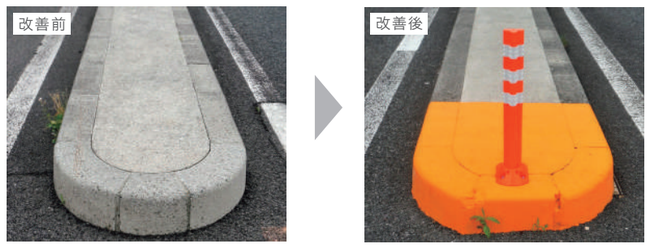
お客さまの声にお応えし改善した事例

お客さまの声

「夜間、駐車場の縁石が見えにくいので危険です。縁石をわかりやすくしてほしいです」
（東名高速道路 足柄SA［下り線］）

改善内容

夜間などの視界不良時もわかりやすいようラバーポールを設置し、縁石を着色しました。



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

特集 1

安全性向上への不断の取組み

安全文化を常に高いレベルで維持し続ける

2012年12月2日、当社の管理する中央自動車道 笹子トンネル（上り線）における
天井板崩落事故により、9名もの尊い命が失われ、多くの方々が被害に遭われました。
お亡くなりになられた皆さま、ご遺族の皆さまに対しまして、深くお詫び申し上げますとともに、
お亡くなりになられた皆さまのご冥福を心からお祈りいたします。
また、事故によってお怪我をされた皆さまや、ご迷惑をおかけした皆さまに心からお詫び申し上げます。

私たちは、事故を引き起こした責任を重く受け止め、
「二度とこのような事故を起こしてはならない」という深い反省と強い決意のもと、
ご遺族の皆さま、被害に遭われた皆さまに真摯に対応するとともに、
グループを挙げて、安全文化の向上、潜在的リスクへの対応、
安全を長期的に確保していくためのハード面の施策など、
高速道路の安全性向上という永遠の挑戦課題に取り組んでまいります。

中日本高速道路株式会社
代表取締役社長CEO　宮池 克人

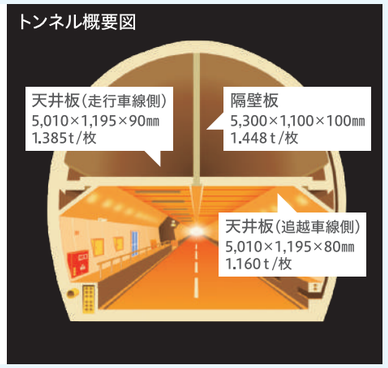
私たちは、2012年12月2日に引き起こした笹子トンネル天井板崩落事故を決して忘れず、
お客さまに安全な高速道路を提供し続けることこそ、最大の使命であるとの強い決意のもと、
次の「5つの取組み方針」に基づき、安全性向上の取組みを持続的に進めます。

安全性向上への「5つの取組み方針」

1. 安全を最優先とする企業文化の醸成
2. 道路構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善
3. 安全活動の推進
4. 安全を支える人財の育成
5. 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

笹子トンネル天井板崩落事故について

発生日時	2012年12月2日　午前8時03分
場　所	中央自動車道（上り線）笹子トンネル内 （延長4.7km、大月JCT～勝沼IC間）
事故概要	笹子トンネル（上り線）の東京側坑口から約1.5km付近で、トンネル内の換気のために設置されていた天井板及び隔壁板などが、約138mにわたり崩落し、走行中の車両3台が下敷きとなり、うち2台から火災が発生しました。



慰霊碑の建立について

笹子トンネル天井板崩落事故によりお亡くなりになられた9名の方々の慰霊を行うとともに、事故の尊い教訓を決して風化させず、事故の再発防止、高速道路の安全性向上及び機能強化に係る不断の取組みを誓うことを目的として、初狩PA（下り線）と笹子トンネル東坑口（下り線）付近の2カ所に慰霊碑を建立いたしました。

初狩PA慰霊碑

笹子トンネル東坑口慰霊碑

特集 1 | 安全性向上への不断の取り組み

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

現在は、「経営計画チャレンジV2016－2020」における経営方針の最上位に「高速道路の安全性向上と機能強化の不断の取組み」を位置づけ、笹子トンネル天井板崩落事故を決して忘れず、お客さまに安全な高速道路を提供し続けることこそ、最大の使命であるとの強い決意のもと、『安全性向上への「5つの取組み方針」』に基づく取組みを、グループを挙げて持続的に進めています。

1 安全を最優先とする企業文化の醸成

グループ内の連携・コミュニケーションの充実により、安全を最優先とする価値観が共有され、自律的な行動が展開される企業文化を醸成します。

「安全の日」をはじめとしたグループ一体の取組み

12月2日をNEXCO中日本グループの「安全の日」とし、追悼慰霊式を執り行うとともに、全職場で、黙とう、安全に関する職場討議を実施しています。追悼慰霊式には、当社社員やグループ会社若手社員が参列するとともに、追悼慰霊式の模様を全社員が視聴し、笹子トンネル天井板崩落事故の尊い教訓の風化防止に努めています。

追悼慰霊式への若手社員の参列

経営方針や経営理念の浸透

経営理念等の更なる浸透を図るため、現場事務所を対象に安全対話や「育ち」活動(P.47・48参照)を実施しています。安全対話では、経営陣がご遺族の皆さまの思いや安全を最優先とする経営理念等を具体的なメッセージとして社員に語りかけるとともに、笹子トンネル天井板崩落事故の風化防止と現場の抱える課題の共有を図っています。

経営陣との安全対話

部門間・グループ内の共通認識の醸成

グループ内の共通認識が重要課題の一つと考え、従前から実施している「建設・保全合同会議」、「構造物のリスクに関する調査検討会」などの安全に関するコミュニケーションの場に加え、経営層による直接的な情報・課題共有のための「安全に関するグループ連絡会」などを通じて、部門間・グループ内の共通認識を醸成し、安全に関する意識の向上に努めています。

安全に関するグループ連絡会

自律的なリスクマネジメントの実施

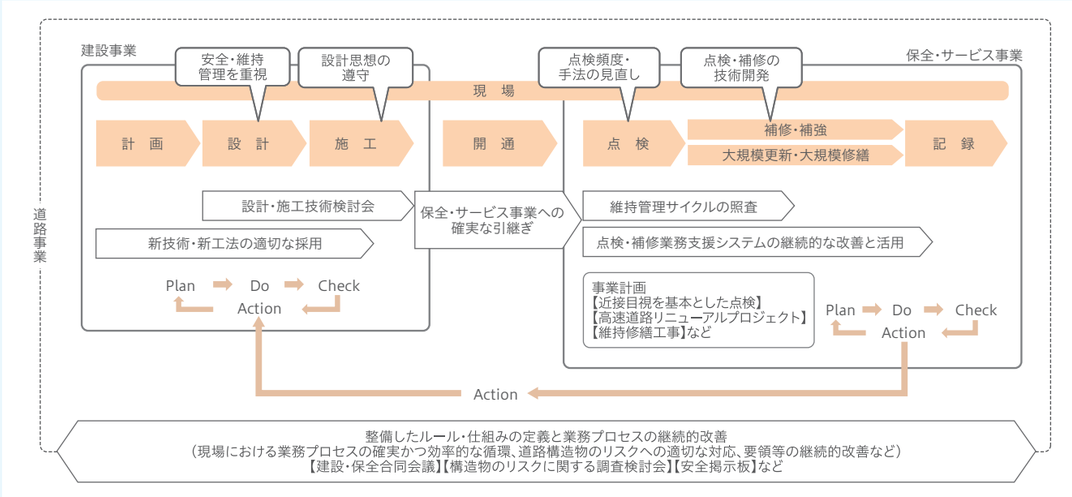
階層別研修や講演会などを通じて、リスク意識の更なる浸透を図るとともに、現場組織を含む各部署での自律的なリスクマネジメントを実施し、経営陣を中心に全社的な視点でのモニタリングを継続しています。

2 道路構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善

道路構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した計画・実行・評価・改善のサイクルを着実に実践し、現場に根ざした業務の継続的改善を行います。

業務プロセスの定着とPDCAサイクルの実践

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



道路構造物のリスクに起因する事象の未然防止

「構造物のリスクに関する調査検討会」で潜在的リスクを洗い出し、具体的な対応を図るとともに、社外情報からも潜在的リスクの洗い出しに努めています。今後も、社外で起きているインシデント情報も含め積極的に活用し未然防止に努めていきます。

インシデント情報に基づく点検の実施

安全に関する情報や最新の知見などを要領等へ反映

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

「点検・補修業務支援システム」の継続的な改善及び点検技術の高度化・効率化

着実な点検・補修の実施に向けて、現地での使用状況やユーザーの意見などから、「点検・補修業務支援システム」の更なる改善を継続しています。高度で効率的な点検・診断・補修などに資する技術開発を進めています。(P.44参照)

3 安全活動の推進

海外を含む社内外の安全に関する多様な情報の収集・共有や、最新の知見によるきめ細やかな現場への支援・指導などに加え、社外の視点も取り入れ、組織横断的な安全活動を推進します。

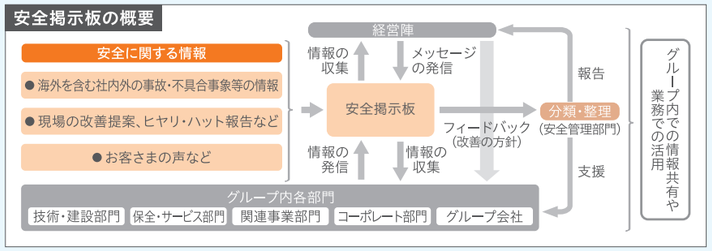
安全性向上の取組みのフォローアップ

「5つの取組み方針」に基づく安全性向上の取組み状況を安全性向上委員会(委員長:社長)で全社的な視点からチェック・フォローアップを継続していくとともに、有識者からのご意見や助言をいただくため、社外の有識者で構成する「安全性向上有識者会議」を開催し、取組み状況を報告するとともに、取組みの改善に努めています。

安全性向上有識者会議

安全に関する情報の収集・共有・活用の促進

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



現場支援の実施

定期的な現場組織巡回により、現場組織との安全に関するコミュニケーションの充実を図っています。「安全を最優先とする企業文化の醸成」における課題や好事例を収集し、水平展開を図るとともに、安全性の確保の面からも取組みの支援を実施しています。

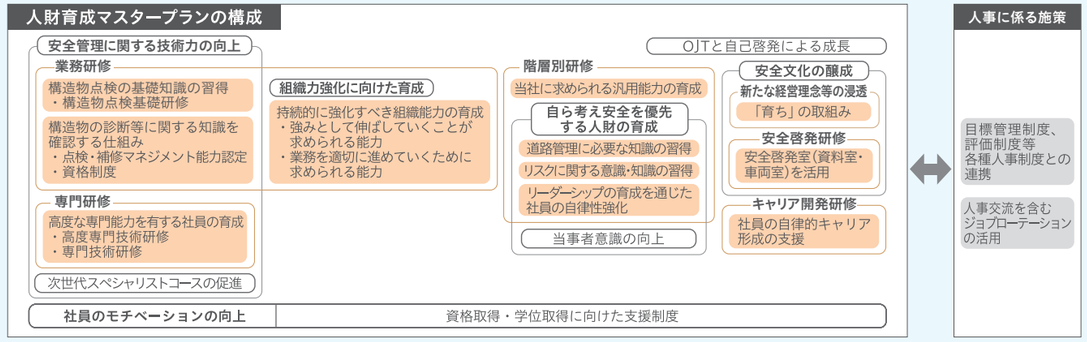
道路構造物の点検計画及び点検結果などをウェブサイトで公表 P.35参照

現場組織巡回でのヒアリング

4 安全を支える人財の育成

安全を最優先し、強い責任感・意欲・誇りと、高い技術力を持って自ら考え行動する人財を育成します。

「人財育成マスタープラン」に基づく各種研修の計画的な実施



安全啓発研修

安全啓発研修では、笹子トンネル天井板崩落事故でお亡くなりになられた皆さまのご冥福をお祈りするとともに、一人ひとりが、事故に関する記録・資料から学び、事故を決して忘れず、安全を最優先とする意識の徹底に努めています。

安全啓発研修

社員のモチベーションを高めるための「褒める文化」の醸成

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

安全提案及びヒヤリハット報告の表彰

5 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

点検・補修技術の更なる向上と、効果的な経営資源の投入により、安全性向上に向けた事業を着実かつ効率的に実施します。

顕在化した構造物のリスク事象への確実な対応

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

点検計画の着実な実施と補修工事の計画的な実施

道路構造物の老朽化対策として、近接目視を基本とした点検計画を着実に実施するとともに、道路構造物の健全性の診断結果に基づく維持修繕工事、高速道路リニューアルプロジェクトや、耐震補強対策の促進を計画的に進めています。また、営業施設については、適切な補修により延命化を図りつつ、合理的な更新を実施しています。

事業を確実に執行するための施策

- 生産性向上への取組みと適切な経営資源の確保・配分に努めています。
- 点検技術の高度化(P.44参照)を図っています。
- 入札不調対策を実施しています。

私たちは、「安全を何よりも優先」とする経営理念のもと、『安全性向上への「5つの取組み方針」』に基づく道路構造物の安全性を高める取組みとともに、事故多発箇所の安全対策やネットワーク整備による渋滞の低減・解消など、お客さまが高速道路を安全に走行いただくために、次に示す取組みを一体的かつ計画的に推進します。

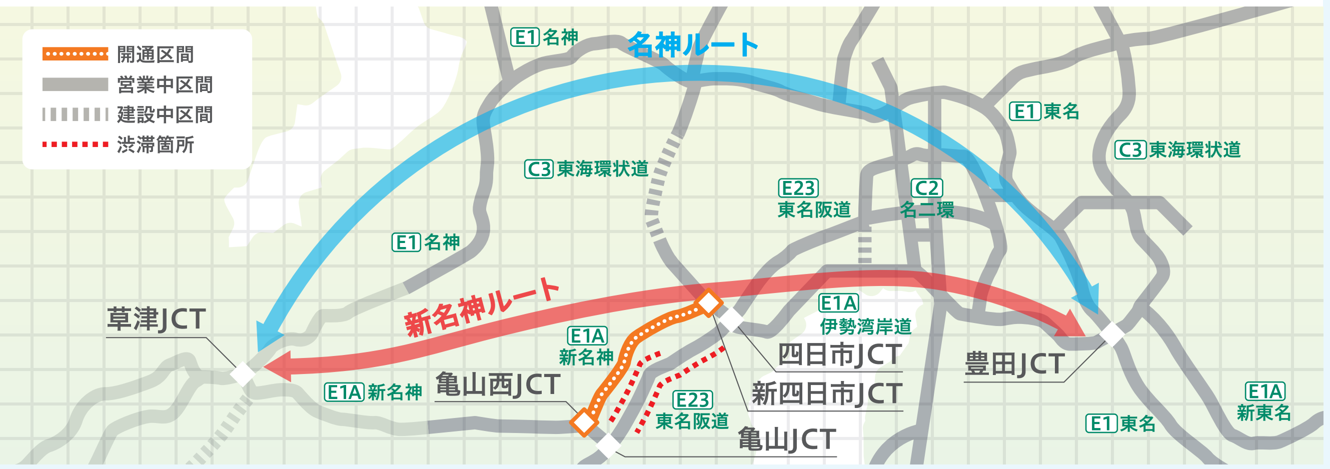
- 高速道路ネットワーク整備、暫定2車線区間の4車線化(P.31・32・36参照)
- 渋滞対策(P.36参照)
- 交通事故対策(P.37参照)
- 災害に強い高速道路(P.37参照)
- 自動運転の実用化に向けた支援(P.44参照)
- 労働災害の防止(P.50参照) など

特集 2

新規開通区間のストック効果

NEWS 1 東海と近畿をつなぐダブルネットワークが完成！

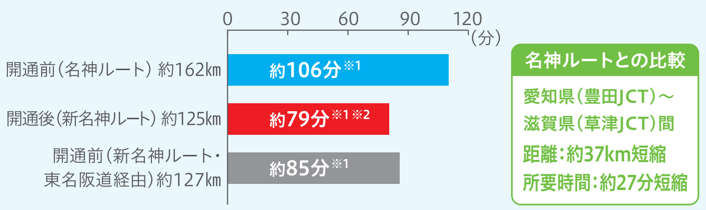
2019年3月17日　新名神高速道路 新四日市JCT ⇄ 亀山西JCT（23km）



所要時間が、もっと短く！

新名神高速道路（新四日市JCT〜亀山西JCT間）の開通により、静岡県（御殿場JCT）〜滋賀県（草津JCT）間のダブルネットワークが完成。災害や事故時の代替手段としての機能が強化されます。また、愛知県（豊田JCT）〜滋賀県（草津JCT）間の所要時間が短くなります。

■愛知県（豊田JCT）〜滋賀県（草津JCT）間の所要時間



※1 2017年11月の7時台〜18時台（昼間）の平均所要時間（ETC2.0データ）
※2 開通後（新名神ルート）の新四日市JCT〜亀山西JCT間は指定最高速度（100km/h）で走行すると想定して算出

渋滞が、もっと少なく！

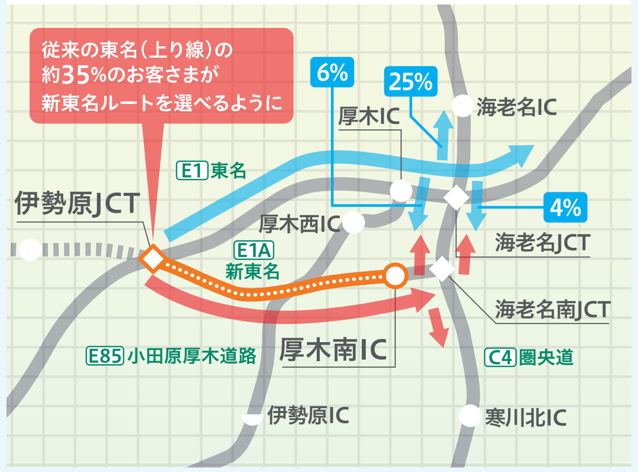
新名神ルートの一部をこれまで担ってきた東名阪自動車道（四日市JCT〜亀山JCT間）では、平日の夕方や休日の朝夕に渋滞が発生していました。この区間の開通により、東名阪自動車道の渋滞が緩和し、所要時間の大幅な短縮が見込まれます。

■東名阪道の渋滞発生回数

※四日市JCT〜亀山JCT間の交通集中による渋滞発生回数（上下線合計）

NEWS 2 交通状況に応じたルートの選択が可能に！

2019年3月17日
新東名高速道路 厚木南IC ⇄ 伊勢原JCT（4km）

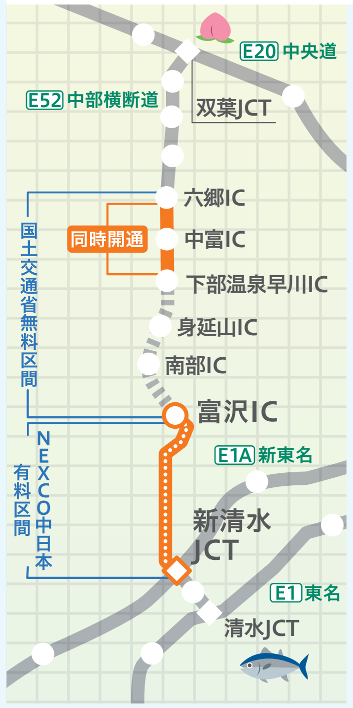


圏央道とのアクセスが便利になり、目的地へスムーズに！

東名高速道路（上り線）で厚木市内や圏央道へ向かうお客さまなどは、新東名ルートを選べるようになり、便利になります。

NEWS 3 静岡県と山梨県が、高速道路で初めて直結！

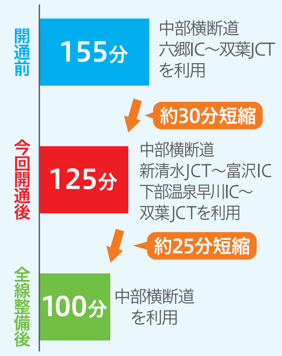
2019年3月10日
中部横断自動車道 新清水JCT ⇄ 富沢IC（21km）



静岡〜山梨間が約30分短縮！

観光地がより身近に、果物や海産物の輸送で鮮度が保たれます。

静岡県庁から山梨県庁への移動時間



・高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道を対象に、高速道路：80km/h、中部横断道：70km/h、一般道路：40km/hで算出。

NEWS 4 地域企業の生産性向上に貢献！

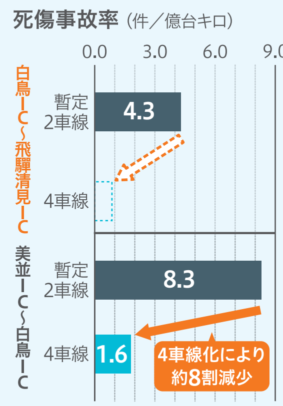
2019年3月17日
東海環状自動車道 大安IC ⇄ 東員IC（6km）

工業製品の輸送効率が向上！

工業団地に多数立地している自動車関連企業では、製品を愛知県三河方面へ輸送するため、高速道路の定時性を重視した多頻度輸送を実施しています。この区間の開通により、大安IC〜東員IC間の所要時間が約半分に短縮され、輸送効率が向上するなど企業の生産性が向上します。

NEWS 5 4車線化で安全性も信頼性もアップ！

2019年3月20日
東海北陸自動車道 白鳥IC ⇄ 飛騨清見IC（41km）



※白鳥IC〜飛騨清見ICの暫定2車線は、2015〜2017年の平均
美並IC〜白鳥ICの暫定2車線は2008年、4車線は2015〜2017年の平均

重大事故・通行止めが減少！

災害や事故が発生した際、暫定2車線区間では通行止めや、重大な事故につながる恐れがあります。また、設備点検や舗装補修、各種更新工事の際は長期間の通行止めが必要になります。4車線化により、渋滞が減少し、走行安全性が向上するとともに、通行止めの減少により、信頼性が高まります。

特集 3

東名高速道路 全線開通50周年

東名高速道路は、2019年5月26日
全線開通50周年を迎えました。
その歴史と果たしてきた
役割をご紹介します。

50周年 ありがとう東名 全線開通

1965 東名高速道路起工式

1968 東京IC～厚木IC 35km、富士IC～静岡IC 40km、岡崎IC～小牧IC 53km開通

1969

大井松田IC～御殿場ICが開通し、全線開通

1971 首都高速道路（渋谷～用賀）の開通、首都高速道路と接続

1972 小牧JCT開通、中央道と接続

1977

足柄SA（上り線）高速道路初の宿泊施設「レストイン足柄」オープン

1979 日本坂トンネル火災事故発生

1983 ハイウェイラジオ実用化開始

1989 ～昭和から平成へ～

1991

大井松田IC～御殿場IC間 7車線化完成

1993 東名阪自動車道（現名二環）接続

1995 厚木IC～大井松田IC間 6車線化完成

1998 日本坂トンネル 新上り線・下り線開通

2003

豊田JCT開通、伊勢湾岸自動車道と接続 アジアハイウェイ1号線に指定

2004 日進JCT開通、名古屋瀬戸道路と接続

2007 東名高速道路初のスマートIC開通

2009 駿河湾地震により牧之原SA付近の上り線の一部が崩落 115時間で復旧

2010

海老名JCT開通、圏央道と接続

2012

新東名高速道路（静岡県区間）開通、清水連絡路・引佐連絡路で接続

2016 新東名高速道路（愛知県区間）開通

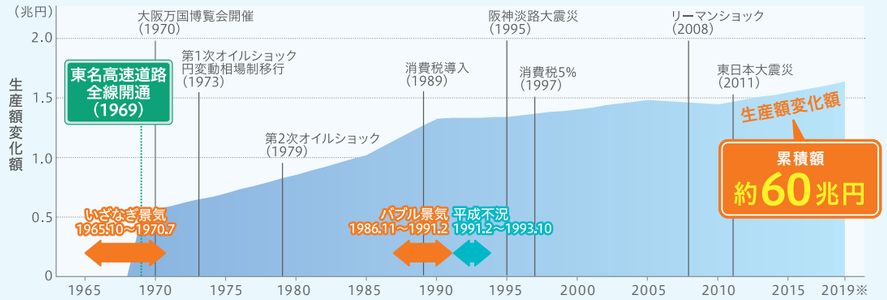
2019 東名高速道路 全線開通50周年

～平成から令和へ～

● 日本経済への貢献

生産額変化額の推移

東名高速道路が整備されたことによる経済波及効果（生産額変化額）は、1969年の全線開通から50年間で累積額が約60兆円にのぼります。



資料：経済産業省ホームページ「年表から見る経済産業統計」　※生産額変化額2019年の数値は、中長期の経済財政に関する試算より　経済波及効果について／空間的応用一般均衡（SpatialComputable GeneralEquilibrium）モデルと呼ばれる地域間の道路整備が交易を活性化させることで生じるマクロ経済的な効果を計測することを目的に開発されたモデルを使用し、算出。

● 所要時間の短縮

東京～名古屋間の所要時間比較

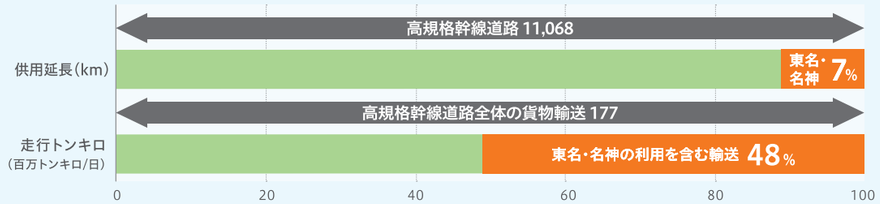
東名高速道路利用で約5時間短縮され、国道1号利用時の約半分の4時間44分で東京～名古屋間を移動できるようになりました。

資料：昭和43年度、平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）

● 日本の物流の根幹を担う

東名・名神軸の貨物輸送分担率

東名・名神軸が高規格幹線道路全体の貨物輸送のうち約5割を担っています。



資料：※新東名・新名神・伊勢湾岸・東名阪を含む（2015年度データ）　国土交通省 社会資本整備審議会 道路分科会 第17回事業評価部会資料 より抜粋

高速道路の建設

新東名高速道路 秋山高架橋（伊勢原JCT～伊勢原大山IC）

新東名・新名神などの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

- 2020年度までに新規開通76km及び15カ所のスマートインターチェンジを整備します。
- 新東名及び新名神における暫定4車線区間の6車線化を推進します。

［ 2020年度目標 ］
・数値は2006年度からの累計

［ 2018年度実績 ］

560km	59km	54カ所
483km	59km	39カ所
新規開通累計延長	4車線化累計延長	スマートインターチェンジ累計整備数

高速道路ネットワーク整備

2018年度は、新規開通54km、5カ所のスマートインターチェンジを整備しました。今後の整備予定は次のとおりです。

新規開通

路線・区間	延長［km］	完成予定年度
E1A 新東名高速道路		
伊勢原JCT～伊勢原大山	2	2019
伊勢原大山～御殿場JCT	45	2020
C3 東海環状自動車道		
関広見～高富	9	2019
大野・神戸～大垣西	8	2019
C2 名古屋第二環状自動車道		
名古屋西JCT～飛島JCT	12	2020

※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は、今後の事業進捗の状況を踏まえ改めてお知らせいたします。
2021年度以降に完成予定の事業につきましても、引き続き進捗を図ります。

暫定4車線区間の6車線化

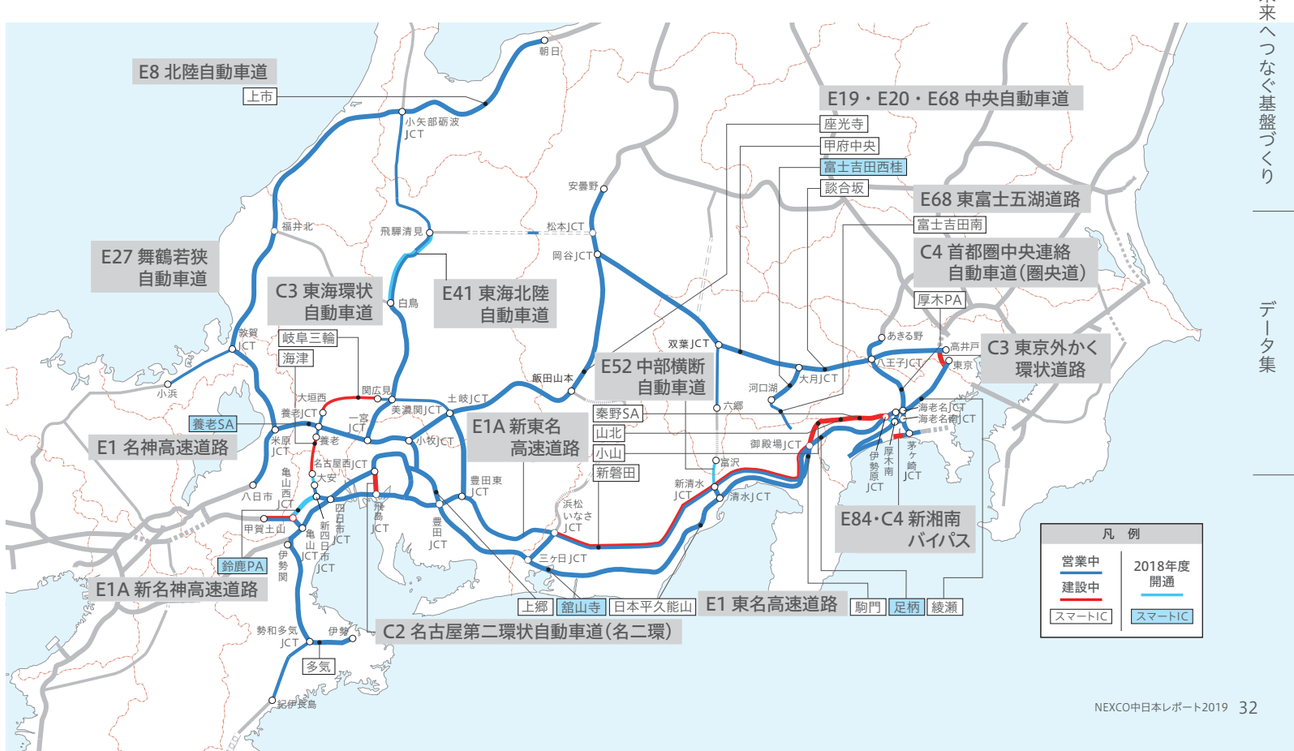
路線・区間	延長［km］	完成予定年度
E1A 新東名高速道路		
御殿場JCT～浜松いなさJCT	145	2020年度から順次
E1A 新名神高速道路		
亀山西JCT～甲賀土山	13	2022年度から順次

スマートインターチェンジ

名　称	設置区間	完成予定年度
E1 東名高速道路		
駒門スマート	御殿場～裾野	2019
日本平久能山スマート	清水～静岡	2019
上郷スマート	岡崎～豊田	2020
綾瀬スマート	横浜町田～厚木	2020
E1A 新東名高速道路		
秦野SAスマート	伊勢原大山～秦野	2020
山北スマート	秦野～御殿場	2020
小山スマート	秦野～御殿場	2020
新磐田スマート	森掛川～浜松浜北	2020
E8 北陸自動車道		
上市スマート	滑川～立山	2020
E19・E20 中央自動車道		
談合坂スマート	上野原～大月	2019
甲府中央スマート	甲府南～甲府昭和	2019
座光寺スマート	松川～飯田	2020
E23 伊勢自動車道		
多気スマート	勢和多気～玉城	2020
C4 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）		
厚木PAスマート	圏央厚木～相模原愛川	2020
E68 東富士五湖道路		
富士吉田南スマート	富士吉田～山中湖	2020

※国土交通省と共同で事業を実施する区間に係るスマートIC（岐阜三輪、海津）の完成予定年度は、今後の事業進捗の状況を踏まえ改めてお知らせいたします。
2021年度以降に完成予定の事業につきましても、引き続き進捗を図ります。
※営業中のスマートICは、WEBサイトでご案内しています。

WEB https://www.c-nexco.co.jp/etc/



高速道路の保全・サービス

中央自動車道 松ヶ平橋 リニューアル工事（園原IC～中津川IC）

安全を最優先し、信頼性の高い高速道路ネットワークとお客さまに満足いただけるサービスを24時間365日お届けします。

主要施策

- 「高速道路リニューアルプロジェクト」として、大規模更新・修繕事業を推進します。
- 橋梁の耐震補強対策を推進します。
- 点検から維持・修繕にいたるメンテナンスサイクルを着実に実行します。
- 重量違反車両の取締りを強化します。
- シームレス料金や渋滞対策など、高速道路を「賢く使う」取組みを推進します。
- 暫定２車線区間や逆走などの交通事故対策を推進します。
- 大規模災害などに備え、高速道路の機能強化に取り組みます。
- 10年先を見据えた保全・サービス事業運営の改革を推進します。

［ 2020年度目標 ］	41%（2019～2023年度）	79.6千km・時間
［ 2018年度実績 ］	100%（2014～2018年度）	88.1千km・時間
	5カ年での点検進捗率	交通集中に起因する渋滞量

1 構造物の計画的な保全

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

高速道路リニューアルプロジェクト

開通後30年を超える区間が約6割に及び、大型車交通の増加や凍結防止剤の影響により構造物の老朽化が進行しています。高速道路リニューアルプロジェクトは、構造物を最新の技術で再施工や補修・補強することによって、建設当初と同等以上の性能・機能を回復し、高速道路ネットワークの機能を長く健全に保つ取組みです。

Renewal

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

お客さま・沿線住民の皆さまへの広報

長期にわたる交通規制にご理解・ご協力いただくため、各種メディアやWEBサイト、ポスターなどを活用した事前広報を展開しています。また、所要時間や渋滞予測の高精度化を進め（P.44参照）Bluetooth®を活用するなど、正確な情報提供に取り組んでいます。

2019年度の工事予定

2019年春	E19 中央道 岡谷JCT～伊北IC ⚠昼夜連続車線規制 トンネル	E19 中央道 園原IC～中津川IC ⚠対面通行規制 床版取替	E20 中央道 高井戸IC～八王子IC ⚠集中工事
	E85 小田原厚木道路 平塚TB～大磯IC ⚠対面通行規制 床版取替	E85 小田原厚木道路 小田原西IC ⚠ランプ通行止め 床版取替	E1 名神 春日井IC～吹田IC ⚠集中工事 ・NEXCO西日本と合同
	E8 北陸道 魚津IC～黒部IC ⚠対面通行規制 床版取替	C2 名二環 E23 東名阪道 E1A 新名神 名古屋IC～草津JCT ⚠リフレッシュ工事 ・NEXCO西日本と合同	E1A 伊勢湾岸道 豊明IC～東海IC・JCT ⚠昼夜連続車線規制
2019年秋	E1 東名 大井松田IC～御殿場JCT ⚠左ルート閉鎖 床版取替	E1 東名 裾野IC～清水JCT ⚠対面通行規制 床版取替	E1 東名 東京IC～伊勢原JCT ⚠集中工事
	E8 北陸道 福井北IC～丸岡IC ⚠対面通行規制 床版取替	E8 北陸道 砺波IC～小杉IC ⚠対面通行規制 床版取替	E1A 伊勢湾岸道 名古屋南IC～東海IC・JCT ⚠昼夜連続車線規制
	E8 北陸道 富山IC～立山IC ⚠対面通行規制 床版取替	E8 北陸道 魚津IC～黒部IC ⚠対面通行規制 床版取替	E19 中央道 園原IC～中津川IC ⚠対面通行規制 床版取替
2019年冬	E1 東名 裾野IC～富士IC ⚠対面通行規制 床版取替	E1 東名 名古屋IC～春日井IC ⚠対面通行規制 床版取替	

※今後関係者との協議により変更する場合があります。 …集中工事・リフレッシュ工事など
※発行時点で完了している工事を含みます。

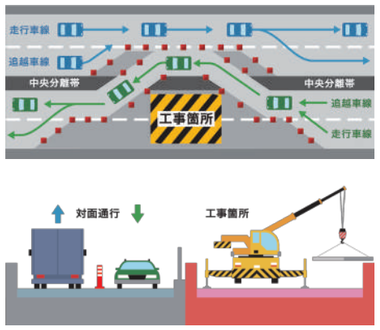
高速道路の保全・サービス

工事の影響の最小化に向けた取組み

本プロジェクトは、大規模な施工のため対面通行などの交通規制を伴いますが、移動式防護柵などの新技術を導入し、ご利用上の安全の確保に努めています。また、お客さまや沿線住民の皆さまへの影響を最小化するために、工事期間の短縮、車線数の確保、迂回を促す料金調整、騒音の低減などに資する技術開発を継続して進めていきます。（P.44参照）

移動式防護柵設置状況

対面通行規制の例



耐震補強対策の推進

熊本地震による橋梁の被災状況を踏まえ、緊急輸送道路としての機能を速やかに回復し、お客さまに安心してご利用いただけるよう、橋梁の耐震補強を推進します。なお、大規模な地震が発生する確率の高い地域から順次、対策を進めます。

耐震補強対策の施工例（ロッキング橋脚を完全自立構造化）

メンテナンスサイクルの着実な実施

構造物を長期的に良好な状態に保つために基本となる点検は、日々きめ細やかに行い、特に橋梁やトンネルなどの構造物は、法令に基づき5年に1度、接近して詳細に点検しています。変状が確認された構造物は、計画的に補修を進めており、定期点検の結果は、WEBサイトで公表しています。

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

高度な点検技術の採用

山間部の狭隘な場所にある橋梁など、接近することが困難な構造物の状態を把握するために、橋梁点検車やロープアクセス、高解像度カメラ、赤外線カメラなどの技術を積極的に採用しています。（P.44参照）

橋梁点検車による点検

ロープアクセスによる点検

重量違反車両の取締り強化

道路構造物の劣化に多大な影響を与え、重大な交通事故につながる重量違反車両に対する取締りを強化しています。IC入口などに取締隊を配置し、違反者に積荷を軽減させるなどの措置命令を出し、特に悪質な場合は刑事告発しています。また、違反者に対する大口・多頻度割引停止措置などを強化するとともに、本線型自動計測装置の整備を進め、違反者の常時取締りに取り組んでいます。

重量違反車両の取締り

2 高速道路を「賢く使う」

高速道路ネットワークの機能を最大限発揮させる「賢く使う」取組みを推進し、安全、円滑、快適で、地域活性化にも資する交通サービスの実現をめざすとともに、中京圏の料金体系のあり方について関係機関と連携し検討を進めます。

ETC2.0サービスの推進

ETC2.0サービスを活用した道路管理・道路交通情報の高度化をめざし、安全走行を支援する技術の開発、検討を進めます。更に利用を増やすため、ETC2.0車載器の普及支援に取り組みます。また、新たな料金施策として、良好な運転環境を実現するため、高速道路から一時退出し、指定のガソリンスタンドでの給油や、最寄りの道の駅での休憩を可能とする試行を実施しています。

トラック輸送の効率化支援

中継物流拠点の整備

長距離トラックドライバーの労働環境改善のために、新東名高速道路 浜松SA（下り線）にて、2018年9月より、中継物流拠点「コネクトエリア浜松」を遠州トラック（株）と共同で運営しています。
トレーラーのヘッド交換又はドライバー交替により長距離輸送を分担することで、日帰り運行を可能とします。

駐車場予約システムの導入

ドライバーの確実な休憩機会を確保するため、大型車駐車マスを増設するとともに、東名高速道路 豊橋PA（下り線）にて、2019年4月より、駐車場予約システム社会実験を実施しています。

ダブル連結トラック用駐車マスの整備

トラック輸送の省人化に資する、1台で大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの導入を受け、専用の駐車マスを新東名高速道路などの休憩施設に順次整備しています。

渋滞対策及び暫定2車線区間の機能強化

交通集中による渋滞対策、暫定2車線区間の機能強化として、付加車線設置を進めています。また、休憩施設における駐車場の混雑に対し、駐車マスの拡充や、混雑情報提供の充実を図っています。
なお、2017年度から地域の交通特性を熟知した「高速道路ドライブアドバイザー」を配置し、交通混雑期における渋滞回避のポイント紹介など、よりきめ細やかな情報発信をしています。

渋滞量（総計）　（年度）

項　目	2016	2017	2018
渋滞量［千km・時間］	131.9	155.9	149.8

主な渋滞ポイントと対策

路　線	渋滞ポイント	対策内容	
E1 東名高速道路	横浜町田IC～海老名JCT 大和トンネル付近、綾瀬パスストップ付近	付加車線設置	事業中
E20 中央自動車道	高井戸IC～調布IC 深大寺パスストップ付近（上り線）	暫定3車線運用	運用中
		付加車線設置	事業中
	八王子JCT～相模湖IC 小仏トンネル付近（上り線）	付加車線設置	事業中
	八王子JCT～相模湖IC 相模湖パスストップ付近（下り線）	付加車線設置	事業中
E23 東名阪自動車道	四日市IC～鈴鹿IC	暫定3車線運用	運用中
		新名神 新四日市JCT～亀山西JCT建設	2019/3/17完成

暫定2車線区間の機能強化（付加車線）

路　線	機能強化区間	対策内容	
E41 東海北陸自動車道	五箇山IC～小矢部砺波JCT	付加車線設置	事業中
	白川郷IC～五箇山IC	付加車線設置	事業中
C3 東海環状自動車道	美濃加茂IC～土岐JCT	付加車線設置	事業中

高速道路ドライブアドバイザーによる情報提供

高速道路の保全・サービス

3 交通事故対策

高機能舗装など走行環境を改善するハード対策と、交通安全啓発活動などのソフト対策を展開していきます。

重大事故対策の推進

暫定2車線区間のラバーポールに代えて、対向車線への飛び出し事故や正面衝突事故防止効果が期待できるワイヤロープを一部区間で設置しています。2018年度は約10kmの区間でワイヤロープを設置し、ワイヤロープへの接触事故は29件発生したものの、正面衝突事故には至りませんでした。今後は土工区間への本格整備とともに、橋梁、トンネル区間への試行設置の検証や技術開発に取り組みます。

ワイヤロープ施工例

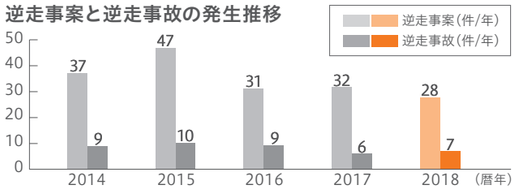
正面衝突事故防止事例

逆走対策の強化

高速道路の逆走は、逆走以外の事故と比べ死傷事故となる割合が4倍、死亡事故では55倍であり、「2020年までに高速道路での逆走事故をゼロに」を実現するために、2019年度は、有識者委員会で有効と認められた公募技術などを活用した逆走対策を現地に展開します。

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

逆走対策広報



交通安全の啓発活動

無料出張講座「NEXCO中日本高速道路交通安全セミナー」や交通管理者と連携した交通安全キャンペーンなどの交通安全啓発活動を実施しています。

4 災害に強い高速道路

大規模災害時の高速道路ネットワークを活用した迅速な緊急輸送ルートの確保に向けて、関係機関との連携や防災機能の強化を進めています。

大規模災害時の対応力強化

国の「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」などに対応し、大規模災害時の緊急輸送ルートを確保するため、関係機関との参集拠点などに資機材を備蓄しています。また、防災訓練やお客さまの安全確保を目的とした避難誘導訓練を実施し、顕在化した課題への対応及び関係機関との連携などに努めています。

大雪など荒天時の通行確保強化

大雪による通行止めを回避するため、除雪体制の強化や立ち往生車両を早期に発見するための監視カメラの増設、救援車両の配備を実施しています。また、大雪が予想される場合の事前広報や関係機関との連携強化に取り組み、車両滞留の抑制と通行止め時間の最小化を図ります。

通行止め時間(災害・悪天候) (年度)

項　目	2016	2017	2018
通行止め時間［時間］	284	1,609	831

5 10年先を見据えた保全・サービス事業の運営改革

～i-MOVEMENT「次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント」～

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

人口減少、社会インフラの老朽化、お客さまニーズの多様化、事業量拡大に伴う労働力不足などに対し、IoTやビッグデータ、AI、RPA※など新しい技術を活用した事業運営により、グループ全体の生産性や高度化を飛躍的に向上させ、お客さまの安全を何よりも優先する、より付加価値の高い安心・快適な高速道路空間の提供に努めます。

※Robotic Process Automation

経営理念・経営方針	
プロジェクト目標	最先端の事業運営を実現し、次世代の高速道路空間を創造する
検討テーマ	主な取組みメニュー
交通運用	・全線監視による対応の迅速化　・交通マネジメントの高度化
料金・サービス	・利用者動向分析の高度化　・料金収受、応対業務の機械化
メンテナンス	・保全点検の機械化　・維持作業、工事規制の機械化
保全マネジメント	・3次元モデリングによる保全管理基盤　・統合DB構築とBIツールによる多角的分析
保全・サービス事業による地域活性化	・保有技術を活用した地域点検支援

※i-MOVEMENTの実現をめざしたイメージ図であり、実際に整備するものとは異なります。

サービスエリア

新名神高速道路 鈴鹿PA（2019年3月開業）　愛称「PIT SUZUKA（ピットスズカ）」
1 商業施設のエントランス（下り線）　2 地元名産を取り揃えたお土産コーナー　3 ご当地メニューを提供するフードコート　4 地元産業などの情報を発信する地域連携スペース
5 高速道路最大級のドッグラン

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

主要施策

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

181エリア
サービスエリア数
（2019年4月1日現在）

129エリア
ぷらっとパーク
（2019年4月1日現在）

［ 2020年度目標 ］1,269億円
1,250億円
サービスエリア店舗売上高
（2018年度実績）
・ガソリンスタンド及び第三セクターが営業する施設の売上を除く

1 個性豊かなサービスエリア

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

サービスエリアの新設・リニューアル

2018年度は、新名神高速道路 鈴鹿PA（上下線集約）（愛称「PIT SUZUKA」）を開業しました。三重県の地元土産やご当地メニューを提供するほか、地元鈴鹿市の産業や伝統工芸を発信する地域連携スペースを設け、レーシングカーや鈴鹿墨、伊勢型紙などを展示しています。
また、東名高速道路 牧之原SA（下り線）のリニューアルでは、「駿河・遠州の旨いもの集合」をテーマに、地元の食材であるシラスやマグロを使用したメニューを充実させました。このほか、北陸自動車道 小矢部川SA（下り線）などでリニューアルを行いました。

2019年度以降の新設・リニューアル予定

新　設	リニューアル
E1A 新東名 秦野SA 小山PA	E1 東名 海老名SA（下り線） E1 東名 浜名湖SA（上下線集約） E8 北陸道 小矢部川SA（上り線） など

2 多様なニーズにお応えして

お客さまの多様なニーズに合わせた各種サービスを提供しています。

様々なお客さまの快適性を向上

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

NEOPASA岡崎（上下線集約）キッズコーナー

EXPASA足柄（上り線）ドッグラン

ぷらっとパーク

コンシェルジュサービス

子育て支援施設の充実

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

ベビーコーナー

訪日外国人旅行者向けサービスの充実

案内ピクトサイン、フリー Wi-Fi（167エリア）、免税店（35エリア）、海外発行カード対応ATM（83エリア）、ムスリム向け礼拝スペース（3エリア）などを設置しています※。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでに、全ての有人レジに QRコード決済対応端末を整備します。そのほか、コンシェルジュでは翻訳アプリを活用するとともに、一部のトイレに多言語タブレットを試行導入し、多言語に対応した案内をしています。

プロドライバー向けサービスの展開

仕事で高速道路を利用されるお客さまをサポートするため、シャワールーム（16エリア）やコインランドリー（17エリア）、温浴施設（5エリア）などのサービスを展開しています※。これらの施設の営業時間などの詳細情報はプロドライバー向けサイトに掲載しています。

プロドライバー向けサイト QRコード

※2019年4月1日現在

サービスエリア

3 地域の魅力を発信

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

魅力ある商品の販売

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

NEXCO中日本
オンラインモール
QRコード

地元大学生と開発した商品のＰＲ販売

NEOPASA岡崎（上下線集約）の「プレみや」味噌チーズケーキ

地元と連携した取組み

地元農産物の販売や生産者自身の出店、沿線地域と連携したイベントを開催し、地域活性化や地域社会との連携を強化しています。

NEOPASA岡崎（上下線集約）
地方公共団体と連携した
ご当地グルメイベント

NEOPASA静岡（上り線）
地元の皆さまによる太鼓フェスティバル

4 サービスエリアをもっと身近に

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

NEXCO中日本オリジナルキャラクター「みちまるくん」

高速道路やサービスエリアに親しみを感じていただけるように、「みちまるくん」はイベントやパンフレット、ポスターなどに登場しています。

PRの場として活用

多くの企業や地方公共団体に商品や観光のPRの場として活用いただいています。

メーカーによるプロモーション

サービスエリアが舞台の物語を配信

高速道路を使う機会の少ないお客さまにもサービスエリアに興味を持ってもらえるよう、サービスエリアに設置されたミニFM局を舞台に、女の子たちが奮闘する物語「ガールズラジオデイズ」をWEBサイトで配信しています。

ガールズラジオデイズ

5 トイレの快適性向上

サービスエリアのトイレの快適性向上は、当社が特に力を入れている取組みの一つであり、設備面や清掃面に様々な工夫を凝らしています。

設備を改良し、使いやすさを向上

すべての洋式トイレを温水洗浄便座に切り替えました。また、最適なトイレ数の算出や、空き状況を表示したモニターの設置、各ブース前に設置したランプによる利用状況の明瞭化など、お客さまをお待たせしない工夫をしています。

2018年度は、トイレ内での忘れ物を減らすため、AI技術を活用して忘れ物を発見し、お客さまへお知らせするアウトラインセンサーを開発しました。実用化に向けて、現在一部のトイレに試行導入しています。

トイレ入口空き状況表示モニター

清掃技術やホスピタリティの向上

お客さまがより快適に過ごせるよう、“キレイ・スッキリ・臭わない”トイレをめざし、研修を実施して清掃技術の向上に努めています。また、清掃員をエリアキャストと称して、有名テーマパークの人材教育講師などをお招きし、挨拶や気遣いなどホスピタリティの基礎を学ぶ接遇研修を実施しています。

接遇研修

高水準のトイレ清掃技術を地域にも

国営公園や地方公共団体の管理する公共施設などに、当社グループのトイレ清掃技術を紹介し、地域にも貢献しています。

公共施設でのトイレ清掃講習

地球にもやさしいトイレ

トイレの洗浄水は、雨水や中水※の利用のほか、節水型便器や無水型便器などを採用し、水使用量の削減に努めています。

無水型の便器 新東名 岡崎SA

※食器の洗浄などで一度使用した生活排水を再生処理し、トイレ洗浄水などに循環利用する水。

TOPICS

最新のトイレ紹介～鈴鹿PA～

2019年3月に新たに開業した鈴鹿PAでは、お客さまのトイレ待ちによる混雑緩和のため、ブースを奥まで見渡せるよう台形型のレイアウトを採用しています。また、内装に伊勢型紙や鈴鹿墨を使うほか、地域と連携したファミリートイレなど、地域の雰囲気を感じられるデザインを取り入れています。

ファミリートイレ

外観

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

技術開発

1道路管制センター 2全天候型ポットホール補修材（TOKE・パック）3路面性状測定車（ロードタイガー）4機械式トリマー型草刈機 5人力で着脱可能な開口部用ガードレール（レーンオープナー）6利用状況案内システムを有したトイレ 7超高輝度LED警告灯（ピカドラ）8トイレ、休憩スペースを備えた多機能車両（サクラ）9無人航空機を用いた橋梁点検

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

主要施策

- 点検の高度化を図るため、点検困難箇所の点検手法や点検・診断を支援する技術を構築します。
- ライフサイクルコストの低減、品質確保、工程短縮などにつながる、高速道路リニューアルプロジェクトに資する技術を構築します。
- 交通安全対策の推進、渋滞緩和のためICT・AI技術を活用するとともに、自動運転を支援する道路インフラ技術を構築します。

技術開発の取組み

点検の高度化や、高速道路のリニューアルプロジェクトに、技術革新が進むICT・AI技術を積極的に活用しています。

点検の高度化につながる技術の導入

構造物の経年劣化や潜在的リスクを的確に把握するため、高所で点検が困難な箇所や、人が入りにくい管路内などへの対応としてロボット技術を導入しています。

橋脚点検ロボット

管路内点検ロボット

構造物の品質を保つ技術の開発

高速道路リニューアルプロジェクト（P. 34・35参照）推進のため、耐久性の高いコンクリートを用いた橋梁床版の打替え工法の開発など、経済性を考慮しながら高品質を保つ技術の構築に取り組んでいます。また、構造物の劣化要因である塩化ナトリウムに代わる新たな凍結防止剤（プロピオン酸ナトリウム）の開発・試行運用に取り組んでいます。

ICT・AI技術の活用

走行車両やスマートフォンから得られるビックデータから人や車の動きをリアルタイムに捉え、AIを活用することで所要時間や渋滞予測の高精度化に取り組んでいます。

ETC2.0利用台数約30万件/日のデータを活用

※表示時間はイメージです

自動運転の普及支援・研究開発

自動運転の実現と普及に向け、道路と車の通信により交通規制や落下物などの道路情報をより早くより正確に提供する新たなITSシステムの開発に官民協働で取り組むとともに、維持管理車両の自動運転化・高度化の研究開発を進めています。
また、国が「未来投資戦略2017」に基づき、「移動革命」の実現に向けた主な取組みの一つとして高速道路でのトラック隊列走行の実用化をめざしており、当社は、後続無人隊列走行の実現に向けて、新東名高速道路で実証実験の支援などを行っています。

隊列走行実証実験

オープンイノベーションの促進

大学や企業との連携・協働による共同研究・共同開発や新技術・新工法などの提案を募集し※、技術開発を推進しています。

ハイウェイテクノフェア（高速道路の建設・管理技術の展示会）における技術提案の募集

※ WEB 技術戦略・技術提案などに関する情報
https://www.c-nexco.co.jp/activity/proposal/

地域

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

主要施策

- 地域活性化に向けた取組みと新規事業の可能性を追求します。
- 事業活動や独自ノウハウを活用して地域の課題解決に貢献します。
- 海外事業を展開し、国際交流・国際貢献に取り組みます。

1 地域活性化に向けた取組み

地域活性化ビジネスの推進

東海環状自動車道 土岐南多治見ICの隣接地で営業する複合商業施設「テラスゲート土岐」は、多くのお客さまにご好評をいただいており、「よりみち温泉」は「@nifty温泉年間ランキング2018」で3年連続で岐阜県第1位に選ばれました。

テラスゲート土岐「よりみち温泉」

ETC多目的利用サービスの拡大へ

高速道路以外でもETCカード決済を可能とするため、時間貸し駐車場やカーフェリーなどでのETC多目的利用サービス拡大の実現に向けて検討を進めています。

ドライブ旅行を軸とした地域観光振興

高速道路ネットワークと地域観光資源を組み合わせたドライブプラン（周遊エリア内の高速道路が定額で乗り放題となる旅行商品）の充実を図ります。また、地方公共団体と連携した地域の魅力発信や地域ニーズに合った観光プロモーションを積極的に展開します。

企画割引の拡充

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

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

訪日外国人旅行者向け案内

2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、訪日外国人旅行者が安心して便利に高速道路を利用できるよう、案内表示の多言語化（P. 40参照）を推進するとともに、標識に路線番号を用いて案内するナンバリングを概成します。

2 地域課題解決への貢献

農地所有適格法人の設立

静岡県浜松市内で、農山村活性化活動（P.19参照）が縁となり、農業生産法人（株）鈴生と連携し、2018年7月に「中日本ファームすずなり（株）」を設立しました。地域の耕作放棄地などを活用して、レタスや枝豆の生産を行っています。

防災協力

当社管内の1都11県と締結した包括的連携協定に基づき、災害時の協力体制を構築しています。高速道路のり面を利用し、住民が津波発生時に一時避難できる場所を一部地域で設置しています。
また、洪水時に高速道路を使って資機材や支援物資を運べるよう堤防道路と直結する緊急開口部を設置し、定期的に搬送訓練を行っています。

地域見守り活動への参画

日常業務の巡回時に発見した地域の異変を通報するなど、住民が安心して暮らせる地域づくりの一助となるよう、地方公共団体が推進する地域見守り活動に参画し、1県42市10町村と協定を締結しました。（2019年3月31日現在）

中央新幹線（リニア）事業の用地取得支援

高速道路事業で培った用地取得のノウハウを活かし、JR東海が進める中央新幹線建設事業における用地取得業務の支援を行うことで、事業の円滑な進捗に寄与しています。

技術・製品の開発及び提供

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

3 海外事業の展開と国際貢献

海外への事業展開

アジア・北米を中心に海外事業を展開しており、アジアではベトナム国の有料道路「フーリーバイパス」事業へ参入し、事業の安全性向上、効率化などの技術移転に関する検討を行いました。また、アメリカ合衆国に社員を派遣し、将来的な道路事業への参画をめざして事業機会の探索や人脈形成を行っています。

国際社会との交流及び国際貢献

国際会議への参加、JICAなどとの連携による各国からの研修や視察の受入れを通じて、海外道路事業者との関係を強化しています。また、現地技術者の能力向上を支援するコンサルティングサービスのほか、道路分野の専門家として社員を各国に派遣するなど国際社会に貢献しています。

2018年度の実績	
	・コンサルティングサービス …… 3件
	・研修・視察の受入 …… 20件
	・長期専門家派遣 …… 2件

TOPICS

日本タウン誌・フリーペーパー大賞審査員特別賞受賞

北陸全域を網羅したイラストレーションマップをはじめ、歴史・文化・自然といった旬の話題をお届けするガイドブック『北陸道楽』が、「日本タウン誌・フリーペーパー大賞2018」審査員特別賞 と 観光部門優秀賞を受賞しました。

生産性向上

ステークホルダーの皆さまの期待に応え続けるために、生産性向上の取組みを展開し、グループ全体最適を推進します。

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

1 生産性向上の取組みの推進

経営環境の急速な変化に対応できる強固な経営基盤の構築をめざし、生産性を継続的に高めていく取組みを推進しています。社員一人ひとりが不断の取組みを行うとともに、生産性向上検討会などで、その支援や課題解決策を検討・展開しています。

生産性向上推進の枠組み

3つの「育ち」の取組み

社員一人ひとりの不断の取組み

連携

生産性向上検討会	技術戦略会議（技術開発）	情報システム最適化検討会
・3つの「育ち」の取組み支援 ・グループ全体最適 ・業務プロセスの改善 など	・点検の高度化、効率化 ・構造物の品質を保つ技術開発 ・ICT・AI技術の活用 など （P.43・P.44参照）	・システム集約や機能共通化などのコスト削減 ・事業施策や生産性向上をサポートするシステム開発 など

2 3つの「育ち」の取組み

企業活動の生産性を高める視点から、次に掲げる3つの「育ち」の取組みを行っています。

【育ち1】経営理念等の浸透

経営理念等を社員一人ひとりが理解し自律的に行動することで、日々の業務の効率性向上につながります。所属長が主体となって浸透を図るこの活動は、「育ち」の基本となる取組みです。

【育ち2】自律的な業務環境の改善

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

【育ち3】当事者意識と責任感を有し、自律的に考え行動する人財の育成

適正かつ効率的な業務遂行の観点から、コンプライアンスや「品質（Q）・コスト（C）・納期（D）」などの視点を重視し、OJTを通じて自律的に行動できる人財を育成します。

「育ち」活動を促進する主な取組み

LO（リードオフマン）・ML（ミドルリーダー）の配置

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

3つの「育ち」活動の推進

年度当初に、所属長及びLO・MLが中心となり、組織単位で活動計画を策定し、3つの「育ち」活動を展開します。半期毎に取組み状況を評価し、必要な見直しを行うことで、取組みをスパイラルアップさせています。全組織のLO・MLが出席するLO・ML会議（四半期に一度実施）では、自組織の取組みの好事例を共有し、水平展開につなげています。また活動全体の更なる促進に向け、毎回テーマを設けて活発な意見交換を行い、3つの「育ち」活動の活性化を図っています。

LO・MLと役員との意見交換

2015年度からLO・MLが役員と直接意見交換する機会を設けています。

3 グループ全体最適化の推進

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

業務プロセスの改善

過年度実施した①組織間の業務分担の見直し、②社員の業務分担の見直し、③グループ全体の業務分担の最適化については随時CA（チェック・アクション）を行い、常に最適となるよう不断の見直しをしています。また、コンプライアンス・ガバナンス・一定の品質の確保を前提として、業務の棚卸・手続の簡素化や、業務のシステム化に順次取り組んでいます。
業務分担の最適化と業務の縮減の両輪で生産性を高めた結果、創出された時間や労力を、更なる生産性向上や業務の高付加価値化に投入していくことで、グループ価値の向上と社員のワーク・ライフ・バランスにつなげていきます。

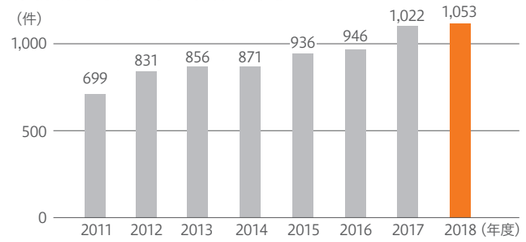
情報システム最適化の推進

システム集約・認証機能等共通化やクラウド導入などコスト削減しつつ、各事業施策の多様化に迅速に対応すること、社員の生産性向上に寄与することなどをめざし最適化を進めています。

4 褒める企業文化の醸成

日頃の創意工夫などに基づく優れた取組みを褒めることで更なる活動につなげることや、グループ内での水平展開、技術者の育成を目的に、グループ会社を含めた17カ所で「業務研究発表会」を開催しています。各会場から選抜された優れた取組みは、グループ全体の本選で発表され、グランプリをはじめとする各賞を表彰するとともに、グループ全体への水平展開を行っています。また、発表者によるワークショップを実施し、グループ内の活発な交流を図っています。

業務研究発表会参加件数の推移



業務研究発表会（本選）

人財

安全を最優先に、高い使命感と矜持をもった人財を育成するとともに、ダイバーシティ・マネジメントに取り組みます。

主要施策

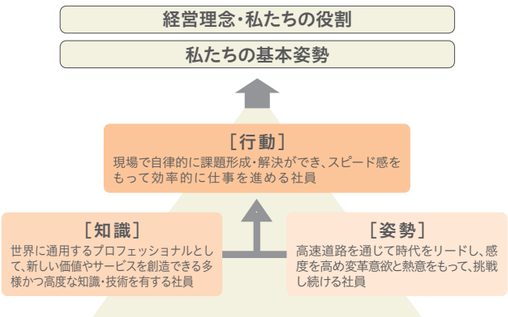
- 安全を最優先に、自ら考えリーダーシップを発揮し、組織能力の強化に資する社員を育成します。
- 女性社員をはじめ、多様な人財がそのバックグラウンドを活かし、活躍できるよう、ダイバーシティ・マネジメントに取り組みます。
- ワーク・ライフ・バランスを推進し、安全で働きやすい職場環境のもと、多様で柔軟な働き方を実現します。

1 人財マネジメント

人財育成

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

NEXCO中日本の求める社員像



- OJTを基本に、研修などの学びの機会を体系化した人財育成マスタープランに基づき実施します。
- 安全意識を高め、自ら考え行動できる人財を育成するため、安全性向上に係る研修を継続して実施します。
- 社員のキャリア形成促進のため、博士号など学位取得、資格取得、通信教育受講の補助などにより、自己啓発を支援します。また、相談窓口やキャリア開発研修と連動したキャリアコンサルティングの実施などのセルフ・キャリアドックにより、積極的にキャリア形成を支援します。
- 「KAIKA Awards 2017」で大賞を受賞した地域づくり支援プロジェクト（地域づくり支援研修）は、組織的にノウハウが蓄積されるよう実施します。

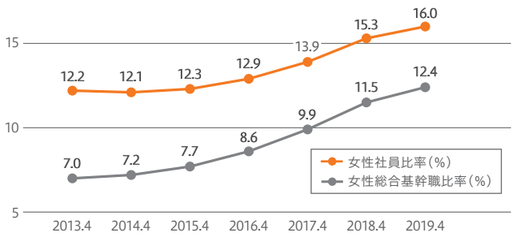
ダイバーシティ

性別、年齢、障がいの有無などの個人の属性や価値観の異なる、多様な人財が、互いを尊重しあいながら、共通の課題に向き合い、活躍できるよう取り組んでいます。

女性の活躍推進

女性管理職の登用拡大や新卒採用における女性比率の目標値を掲げています。女性社員で構成される「女性が働きやすい職場推進会議」では、女性社員自ら働き続けるために必要なことを考え、様々な改善提案が行われています。
また、異業種研修への派遣や講演会の開催などを通じ、女性社員のキャリア形成を支援しています。

女性社員の比率（NEXCO中日本）の推移



子育てサポート企業：厚生労働大臣認定（2016年認定）

女性の活躍推進取組み企業：県認定

継続雇用制度

再雇用制度（65歳まで）などにより、定年退職後も引き続きキャリアや能力を活かした活躍の場を設けています（2019年4月時点69名）。

障がい者の活躍

新たな障がい者雇用に取り組むなど、活躍の場を提供し、就労を支援しています。

ワーク・ライフ・バランスの推進

働き方改革の一環として、社員一人ひとりがいきいきと働き続けられる環境づくりを進めています。
法定を上回る育児・介護に関する休業制度や様々な理由により退職した社員の再雇用制度（ジョブリターン制度）を導入し、2019年度からは、年間を通じた朝型勤務「ゆう活」及び出産・育児・介護の際に勤務地を一時的に限定できる転勤特例制度など、社員一人ひとりの事情に合わせた働き方を選択できるよう社内制度を充実させています。

育児休業取得者数（NEXCO中日本） （年度）

項　目		2016	2017	2018
育児休業取得者（人）	男性	4	5	10
	女性	14	18	13

※各年度から育児休業を取得開始した社員を集計

出産・育児・介護支援の休暇等制度（NEXCO中日本）

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

働きやすさに関する指標（NEXCO中日本） （年度）

項　目	2016	2017	2018
総労働時間（時間）	2,031	2,052	2,055
ES調査値（点）	3.79	3.77	3.73

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

2 労働災害の防止

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

労働災害件数（NEXCO中日本グループ） （年度）

項　目		2016	2017	2018
労働災害（件）	業務中	35	56	41
	通勤中	11	11	5
	計	46	67	46

TOPICS

作業服のリニューアル ～社員の意見をかたちに～

働き方改革の一環として、日本道路公団時代から使用してきた作業服を32年ぶりにリニューアルしました。全社員アンケートのほか、男女若手社員を中心とした「作業服検討委員会」を設置して議論を重ね、汚れが目立ちにくいネイビーを基調に、安全性や機能性を確保した作業服を作製しました。

左：旧作業服
右：リニューアルした作業服

環境

新東名高速道路（静岡県浜松市）　高速道路と風景フォトコンテスト第11回入選「新緑のころ」

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

1,925 千t-CO_2

CO_2 削減量［2018年度実績］

環境方針

NEXCO中日本グループは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間をお届けするとともに、高速道路ネットワークの効果を次世代に繋がる新たな価値へ拡げることにより、地域の活性化と暮らしの向上、日本の社会・経済の成長、世界の持続可能な発展に貢献し続けます。
当社の事業は、高速道路という社会インフラを通じて、お客さまをはじめとするステークホルダーの皆さまのみならず、環境と広く関わりを持っています。このため当社は、環境マネジメントシステムを構築し、環境マネジメントの目的・目標を明らかにするとともに、環境法令及び当社が約束した事項の遵守、ならびに環境汚染の予防に努め、継続的な改善に取り組みます。また、環境マネジメントシステムの運用にあたり、その基準、手順などを定めて文書化し、定期的に見直します。さらに、グループ会社と連携し環境に関わる次に掲げる活動や技術開発に挑戦します。

環境に関わる経営上の重点施策

地球温暖化の抑制	高速道路ネットワークの整備や渋滞緩和、省エネルギーなどの取組みにより、地球温暖化の抑制に貢献します。
資源の３Rの推進	廃棄物の発生の抑制や、事業活動により発生する副産物の有効活用などの資源の３R（リデュース（発生抑制）、リユース（再使用）、リサイクル（再生利用））に努めます。
地域環境への配慮	動植物の生息・生育環境への負荷を低減するエコロード（自然環境に配慮した道）づくりなど地域環境への配慮を推進します。

1 地球温暖化の抑制

事業に係るCO_2の排出量削減

高速道路に関連して排出されるCO_2は、自動車交通によるものが大きな割合を占めています。一般道路より安定した速度で走行できる高速道路の整備が進むことで、自動車交通からのCO_2排出が抑制されます。2018年度の当社管内の高速道路における自動車交通に起因するCO_2の排出量は推計約8,902千t-CO_2でしたが、この交通が一般道路の速度で通行したと仮定すると、その排出量は約10,786千t-CO_2となり、その差1,884千t-CO_2が削減されたと考えられます。そのほか、下記の取組みにより合計1,925千t-CO_2の排出量を削減しました。

CO_2削減量

取組み施策	CO_2削減量
高速道路ネットワーク整備	
ネットワーク整備	1,884.0千t-CO_2
ETCレーン整備	14.4千t-CO_2
のり面の樹林化	18.3千t-CO_2
省エネルギーの取組み	
高効率照明灯具	4.9千t-CO_2
オフィス活動	0.0千t-CO_2
再生可能エネルギーの導入	
太陽光発電・水力発電	1.9千t-CO_2
ヒートポンプ式融雪設備	0.4千t-CO_2
エコエリアの推進	
エコエリアの推進	1.3千t-CO_2
合　計	1,925千t-CO_2

TOPICS

省エネ法に関する評価と税制優遇

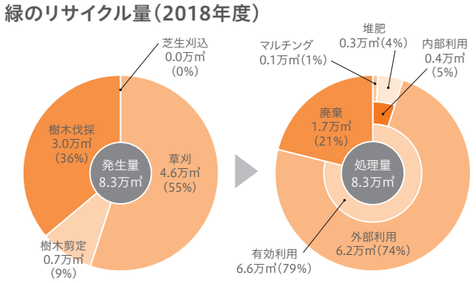
「エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）」の特定事業者などを対象とした定期報告書に基づく「事業者クラス分け評価制度」において、経済産業省より2年連続で最高位のS評価を受け、「省エネ再エネ高度化投資促進税制（うち省エネ促進税制）」について税制措置を受けることができる事業者に選出されました。この税制措置は、対象期間内に対象設備を新たに取得等して事業の用に供した場合に、特別償却等の税制優遇を受けられるものです。

2 資源の3Rの推進

緑のリサイクル

高速道路内の樹木剪定や草刈作業で発生した植物発生材は、堆肥やマルチング材（植物を植えた地表面を覆うためにチップ化したもの）にリサイクルしています。堆肥は植栽時の土壌改良材などに、マルチング材はのり面などの防草対策に活用しています。なお、2018年度のリサイクル率は79%でした。

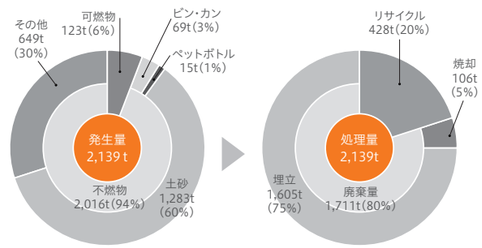
緑のリサイクル量（2018年度）



発生材やごみのリサイクル

高速道路の路面清掃により発生したごみや土砂を分別し、ビン・ペットボトルなど再資源化できるものはリサイクルを、再資源化できないものは廃棄物処理法に基づき適切に処分しています。また、SA・PAに分別回収できるごみ箱を設置し、リサイクルに努めており、ビン・カン・ペットボトルのリサイクル率はほぼ100%です。

路面清掃に伴う発生材のリサイクル量（2018年度）



SA・PA設置のごみ箱

環境

工事におけるリサイクル

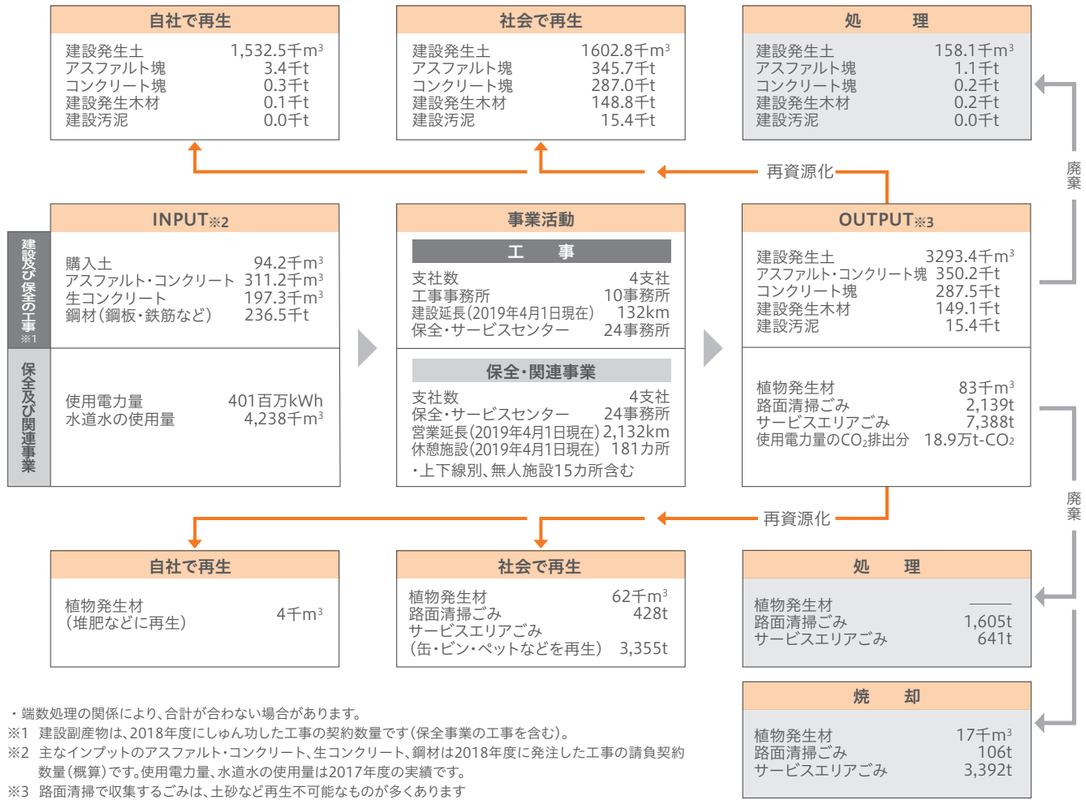
高速道路の建設工事や保全では、主に土砂、アスファルト、コンクリートなどを使用していますが、可能な限り再生資源としてリサイクルをしています。

項　目		指　数	長期計画値	2018年度 目標値	2018年度 実績値	2019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	95.2%（3,293千㎥）	長期計画値以上
	アスファルト・コンクリート塊	再資源化率(発生量)	99%以上	長期計画値以上	99.6%　(350千t)	長期計画値以上
	コンクリート塊	再資源化率(発生量)	99%以上	長期計画値以上	99.9%　(288千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	99.9%　(149千t)	長期計画値以上
	建設汚泥	再資源化・縮減率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	100.0%　(15千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2018年度に完了した「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に定める特定建設資材の工事での再資源化率などを記載しています。長期計画値について、アスファルトコンクリート塊・コンクリート塊及び建設発生木材は、国土交通省の「建設リサイクル推進計画2014」(2014年9月)の計画目標を当社の計画値とし、それ以外については当社独自の計画値としています。
・土壌汚染対策法に定める基準を超えた特定有害物質を含む土砂・汚泥など、リサイクル不可能なものは控除して算出しています。

事業活動に伴うマテリアルフロー

高速道路や休憩施設の建設、維持管理を行う上で、その事業活動が環境に与える影響(環境負荷)の定量的な把握に努めています。事業活動に関する2018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、2018年度にしゅん功した工事の契約数量です(保全事業の工事を含む)。
※2　主なインプットのアスファルト・コンクリート、生コンクリート、鋼材は2018年度に発注した工事の請負契約数量(概算)です。使用電力量、水道水の使用量は2017年度の実績です。
※3　路面清掃で収集するごみは、土砂など再生不可能なものが多くあります

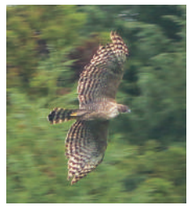
3 地域環境への配慮

エコロードづくり

生物多様性に配慮し、地域生態系への影響を最小限に抑えるため、エコロード(自然環境に配慮した道)づくりに取り組んでいます。2019年3月に開通した新名神高速道路、中部横断自動車道における取組みを紹介します。

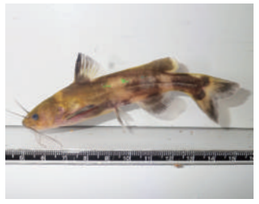
猛禽類に配慮した計画

絶滅危惧種である猛禽類(オオタカ、クマタカ)の生息が確認されたため、専門家による委員会を設け、工事時間の調整や低騒音・低振動機械を使用し、慎重に工事を進めました。猛禽類の繁殖環境を守るため、人工の巣を設置した結果、クマタカの産卵・抱卵が確認されました。これは大きな成果であり、「前例が無く極めて貴重である」とのご意見を専門家からいただきました。


クマタカ

ネコギギの保全

絶滅危惧種であり国の天然記念物に指定されているネコギギの生息が近隣河川にて確認されたため、河川へ濁水が流出しないよう沈砂池を設置するなどの工夫をしました。良好な河川水質を維持した結果、現在までネコギギの安定的な生息を確認しています。


ネコギギ

沈砂池

環境コミュニケーション

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

環境イベント「エコプロ」への参加

当社グループの環境に関する取組みを幅広く知っていただくため、日本最大級の環境イベント「エコプロ」に毎年参加しています。2018年度は、エコロードや地域性苗木※による緑化、再生可能エネルギーの導入などを紹介しました。

※高速道路周辺に自生している樹木の種子から育てた苗木を、その地域の高速道路に植栽するもの

エコプロ2018

「かがやけ☆あいちサスティナ研究所」への参画

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

成果発表会

共同研究メンバー

環境マネジメントシステム

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

高速道路の管理業務の成果（アウトカム指標）

アウトカム指標とは、ご利用いただくお客さまの視点に立って、高速道路の利便性や安全性などの成果を分かりやすく示すための指標です。この指標をもとに事業の成果を評価し、高速道路の適切な管理に努めています。2018年度のアウトカムの実績は以下のとおりです。

指標分類				定　義	2017年度 実績値	2018年度 目標値	2018年度 実績値
利用者視点	総合顧客満足度			［単位：ポイント］ お客さま満足度調査等で把握するお客さまの満足度［5段階評価］	3.6	3.6	3.7
利用者視点	年間利用台数			［単位：百万台］ 支払料金所における年間の通行台数	710	710	723
利用者視点	本線渋滞	渋滞損失時間		［単位：万台・時］ 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間（※1）	1,242	1,222	1,257
利用者視点	本線渋滞	ピンポイント渋滞対策実施箇所	新規着手箇所数	［単位：箇所］ ピンポイント渋滞対策を実施している箇所数	2	1	0
利用者視点	本線渋滞	ピンポイント渋滞対策実施箇所	対策実施箇所数		7	–	4
利用者視点	本線渋滞	ピンポイント渋滞対策実施箇所	完了箇所数【2015年以降の累計値】		6	–	6
利用者視点	路上工事	路上工事による渋滞損失時間		［単位：万台・時］ 路上工事に起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間（※2）	207	207	150
利用者視点	路上工事	交通規制時間	交通規制時間	［単位：時間／km］ 道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間	99	99（※4）	118
利用者視点	路上工事	交通規制時間	集中工事（※3）を除く		92	–	112
利用者視点	通行止め時間			［単位：時間］ 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間（※5）	26	26	34
利用者視点	通行止め時間		災害・悪天候		13	–	15
利用者視点	通行止め時間		事故・その他		3	–	2
利用者視点	通行止め時間		工事		10	–	17
利用者視点	ETC2.0利用率（※6）			［単位：%］ 全通行台数（総入口交通量）に占めるETC2.0利用台数	16.6	19.4	19.5
利用者視点	企画割引	販売件数		［単位：千件］ 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数	80	81	118
利用者視点	企画割引	実施件数		［単位：件］ 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数（　）については、観光振興や地域活性化を一層推進するため、複数の企画割引を合算した後の件数を示している。	（14）	（12）	（17）

※1　1/1～12/31の年間値。
※2　1/1～12/31の年間値。
※3　集中工事を除いた路上工事時間とは、お客さまが迂回や時間・日程調整など回避行動をとることができるよう区間・期間を事前に広く広報した上で行う工事を除いた路上工事時間である。
※4　工事規制時間における2018年度の目標値は、道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間について設定している。
※5　上下線別の通行止め時間に距離を乗じた年間のべ時間・距離を営業延長で除算したもの。
※6　2017年度実績は2018年3月時点、2018年度実績は2019年3月時点の値。

指標分類			定　義	2017年度 実績値	2018年度 目標値	2018年度 実績値
交通安全	死傷事故率		［単位：件／億台キロ］ 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数（※7）	6.4	5.7	5.8
交通安全	車限令違反取締	取締実施回数	［単位：回、台又は件］ 高速道路上で実施した車限令違反車両取締	982	1,015	1,031
交通安全	車限令違反取締	引き込み台数		17,084	–	17,010
交通安全	車限令違反取締	措置命令件数		1,822	–	1,223
交通安全	車限令違反取締	即時告発件数		2	–	6
交通安全	逆走	逆走事故件数	［単位：件］ 逆走による事故発生件数（※8）	6	4	7
交通安全	逆走	逆走事案件数	［単位：件］ 交通事故又は車両確保に至った逆走事案の件数（※8）	32	26	28
交通安全	人等の立入り事案件数		［単位：件］ 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護した事案の件数	888	888	896
交通安全	ガソリンスタンドの空白区間	150km超区間	［単位：区間］ 隣接するGS間の距離が100kmを超える区間数（※9※10） （　）は他会社を跨ぐ区間	0（0）	–	–
交通安全	ガソリンスタンドの空白区間	100km超区間		4（0）	–	–
道路保全	快適走行路面率		［単位：%］ 快適に走行できる舗装路面の車線延長	96	95	95
道路保全	一般道からSA等への歩行者出入口設置数		［単位：箇所］ 一般道からSA等への歩行者出入口が設置されているSA等の数	127	129	129
地域との連携	占用	占用件数	［単位：件］ 道路占用件数	4,016	3,920（※11）	4,047
地域との連携	占用	道路占用による収入	［単位：百万円］ 道路占用による収入	187	180（※11）	194
地域との連携	占用	入札占用件数	［単位：件］ 入札占用制度による占用件数	2	1（※11）	3
地域との連携	SA・PAの地元利用日数		［単位：日］ 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数	2,083	2,100	2,209
その他	インセンティブ助成（※12）	認定件数	［単位：件又は百万円］ 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成	5	1	3
その他	インセンティブ助成（※12）	交付件数		1	–	6
その他	インセンティブ助成（※12）	交付額		38	–	255

※7　1/1～12/31の年間値。
※8　1/1～12/31の年間値。
※9　区間数は、方向（上下線）別にそれぞれ算出。
※10　ガソリンスタンドの空白区間が150km超の区間については、2017年度までにゼロとするよう目標を設定。
※11　数値は占用ニーズに影響を受けるため、目標値は過去3年間の平均としている。
※12　インセンティブ助成とは、高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助成するための仕組みをいう。

連結貸借対照表

（単位：億円）

科　目	2010.3.31	2011.3.31	2012.3.31	2013.3.31	2014.3.31	2015.3.31	2016.3.31	2017.3.31	2018.3.31	2019.3.31
資産の部										
Ⅰ 流動資産	12,325	13,789	17,076	8,948	11,091	11,989	8,703	11,252	12,438	10,411
現金及び預金	273	163	192	249	743	864	734	1,084	1,430	1,056
仕掛道路資産	10,337	11,940	14,737	6,856	8,739	8,961	6,831	8,409	9,698	7,860
その他の流動資産	1,714	1,685	2,146	1,842	1,608	2,162	1,137	1,759	1,308	1,494
Ⅱ 固定資産	2,576	2,729	2,818	2,879	2,811	2,801	2,852	2,914	2,874	2,951
有形固定資産	2,405	2,536	2,589	2,649	2,598	2,597	2,624	2,617	2,634	2,654
無形固定資産	87	92	104	98	86	77	88	91	100	140
投資その他の資産	83	101	124	130	126	127	138	205	139	157
Ⅲ 繰延資産	15	17	21	12	15	15	9	16	16	8
資産合計	14,917	16,536	19,916	11,839	13,918	14,806	11,565	14,183	15,329	13,371
負債の部										
Ⅰ 流動負債	1,133	1,108	1,527	2,112	1,743	2,152	2,338	1,661	1,788	2,868
Ⅱ 固定負債	11,929	13,501	16,377	7,669	10,189	10,612	7,320	10,453	11,229	8,055
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	6,037	9,188	10,203	7,036
その他の固定負債	924	922	915	919	1,013	1,040	1,282	1,264	1,025	1,019
負債合計	13,062	14,610	17,905	9,782	11,932	12,765	9,658	12,115	13,018	10,924
純資産の部										
Ⅰ 株主資本	1,853	1,919	1,987	2,031	2,043	2,061	2,142	2,258	2,455	2,563
資本金	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650
資本剰余金	716	716	716	716	716	716	718	722	721	726
利益剰余金	487	552	621	664	677	694	773	886	1,084	1,186
Ⅱ その他の包括利益累計額	△0	△0	△0	△0	△94	△42	△256	△204	△160	△123
Ⅲ 非支配株主持分	0	7	23	26	37	22	20	13	15	8
純資産合計	1,854	1,926	2,010	2,057	1,986	2,041	1,906	2,067	2,311	2,447
負債純資産合計	14,917	16,536	19,916	11,839	13,918	14,806	11,565	14,183	15,329	13,371

・会計基準の改正に伴い、2015年度より、従来の「少数株主持分」を「非支配株主持分」と表示しています。

連結損益計算書

（単位：億円）

科　目	2009.4.1～2010.3.31	2010.4.1～2011.3.31	2011.4.1～2012.3.31	2012.4.1～2013.3.31	2013.4.1～2014.3.31	2014.4.1～2015.3.31	2015.4.1～2016.3.31	2016.4.1～2017.3.31	2017.4.1～2018.3.31	2018.4.1～2019.3.31
Ⅰ 営業収益	5,815	6,592	5,963	16,810	6,354	9,381	13,003	9,075	9,720	14,552
Ⅱ 営業費用	5,717	6,493	5,874	16,746	6,334	9,338	12,910	9,012	9,648	14,402
道路資産賃借料	3,169	3,286	3,414	3,502	3,605	4,618	4,795	4,794	4,926	5,010
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	7,325	3,408	3,909	8,576
販売費及び一般管理費	487	509	519	572	590	787	790	809	812	816
営業利益	97	99	88	63	20	43	92	63	71	149
Ⅲ 営業外収益	17	17	15	18	15	28	26	15	14	17
Ⅳ 営業外費用	5	5	3	1	1	0	0	0	0	0
経常利益	109	111	100	80	34	70	118	78	85	166
Ⅴ 特別利益	4	7	19	6	11	14	1	1	225	0
Ⅵ 特別損失	2	11	5	2	2	2	3	3	13	12
税金等調整前当期純利益	112	107	114	83	43	82	116	76	297	153
法人税、住民税及び事業税	66	41	58	33	29	36	37	35	22	52
法人税等調整額	△9	△0	△15	6	0	1	△0	△72	75	0
当期純利益	55	65	72	43	12	44	80	113	199	101
非支配株主に帰属する当期純利益	0	0	3	△0	0	0	1	0	1	0
親会社株主に帰属する当期純利益	55	65	68	43	12	43	79	112	198	101

・会計基準の改正に伴い、2015年度より、従来の「少数株主損益調整前当期純利益」を「当期純利益」と、従来の「少数株主利益」を「非支配株主に帰属する当期純利益」と、従来の「当期純利益」を「親会社株主に帰属する当期純利益」と、それぞれ表示しています。

2018年度路線別断面交通量

路線名	区　間	営業延長（km）	車線数※1	断面交通量（台/日）※2	利用交通量（台/日）※3
E19・E20・E68 中央自動車道	高井戸～八王子	25.8	4	79,027	100,316
	八王子～河口湖	68.1	4-6	41,084	47,620
	大月JCT～小牧JCT	272.9	4	32,421	97,494
E1 名神高速道路	小牧～八日市	87.5	4	50,923	82,182
E19 長野自動車道	岡谷JCT～安曇野	33.1	4	39,617	39,113
E1 東名高速道路	東京～小牧※4	350.1	4-6	59,542	417,714
E41 東海北陸自動車道	一宮JCT～小矢部砺波JCT	184.8	2-4	15,199	55,600
E1A 新東名高速道路	海老名南JCT～伊勢原JCT	5.8	4	3,804	2,418
	御殿場JCT～豊田東JCT	217.1	4	53,324	46,867
E52 中部横断自動車道	新清水JCT～富沢	20.7	2	4,638	2,408
	六郷～双葉JCT	25.3	2	3,665	3,603
E8 北陸自動車道	米原JCT～朝日	282.1	4	27,029	109,313
C2 名古屋第二環状自動車道	名古屋南JCT～名古屋西	43.6	4	50,723	179,265
E23 東名阪自動車道	名古屋西～伊勢関	55.1	4	73,756	94,505
E23 伊勢自動車道	伊勢関～伊勢	68.8	2-4	24,637	33,875
E1A 伊勢湾岸自動車道	豊田東JCT～東海	30.6	4-6	89,148	139,804
	飛島～四日市JCT	19.6	6	75,181	61,158
E1A 新名神高速道路	四日市ＪＣＴ～（甲賀土山）	46.1	4	42,963	3,301
E42 紀勢自動車道	勢和多気JCT～紀伊長島	34.1	2	8,036	4,969
E27 舞鶴若狭自動車道	（小浜）～敦賀JCT	39.0	2	7,454	2,008
E84・C4 新湘南バイパス	藤沢～茅ヶ崎海岸	8.7	4	28,308	51,305
E84 西湘バイパス	西湘二宮～箱根口	14.5	4	29,844	43,280
E68 東富士五湖道路	富士吉田～須走	18.0	2	8,825	16,437
E85 小田原厚木道路	厚木～小田原西	31.7	4	32,845	70,432
E1A 伊勢湾岸道路	東海～飛島	6.1	6	95,173	104,666
C4 首都圏中央連絡自動車道	茅ヶ崎JCT～海老名南JCT	7.9	4	26,590	32,752
	海老名～（あきる野）	36.1	4	64,322	76,123
C3 東海環状自動車道	豊田東JCT～関広見	75.9	2-4	15,667	51,693
	大垣西～養老	9.1	2	2,729	4,515
	大安～新四日市JCT	7.8	2	6,288	6,169
E67 安房峠道路	中ノ湯～平湯	5.6	2	3,026	3,026
合　計		2131.6			1,981,666

・端数処理の関係により、合計が合わない場合があります。　※1 整備計画における車線数を記載　※2 断面交通量：区間毎（２つのインターチェンジ間）を通過した台数の平均値
※3 利用交通量：料金所を通過した台数の平均値（１回の利用につき１台カウント）　※4 海老名南JCT～海老名を含む

開通延長と営業延長

年　度	対象区間	開通延長（km）	無料化延長（km）	年度末の営業延長（km）	開通・無料化年月日
2005	紀勢道（勢和多気JCT～大宮大台）	13.4		1,687	2006年 3月11日
2006	中部横断道（増穂～南アルプス）	6.2		1,693	2006年12月16日
2007	圏央道（八王子JCT～あきる野） 新名神（亀山JCT～甲賀土山）	9.2 18.8		1,721	2007年 6月23日 2008年 2月23日
2008	東海北陸道（飛騨清見～白川郷） 紀勢道（大宮大台～紀勢大内山）	24.9 10.4		1,757	2008年 7月 5日 2009年 2月 7日
2009	東海環状道（美濃関JCT～関広見） 圏央道（海老名JCT～海老名）	2.9 1.9		1,761	2009年 4月18日 2010年 2月27日
2010	名二環（名古屋南JCT～高針JCT）	12.7		1,774	2011年 3月20日
2011	箱根新道 圏央道（高尾山～八王子JCT）	2.0	13.8	1,762	2011年 7月26日 2012年 3月25日
2012	西富士道路 新東名（御殿場JCT～三ヶ日JCT） 東海環状道（大垣西～養老JCT） 紀勢道（紀勢大内山～紀伊長島） 圏央道（海老名～相模原愛川）	161.9 6.0 10.3 10.1	6.8	1,944	2012年 4月 1日 2012年 4月14日 2012年 9月15日 2013年 3月24日 2013年 3月30日
2013	圏央道（茅ヶ崎JCT～寒川北）	5.1		1,949	2013年 4月14日
2014	圏央道（相模原愛川～高尾山） 舞鶴若狭道（小浜～敦賀JCT） 圏央道（寒川北～海老名JCT）	14.8 39.0 4.3		2,007	2014年 6月28日 2014年 7月20日 2015年 3月 8日
2015	八王子バイパス 新東名（浜松いなさJCT～豊田東JCT）	55.2	4.5	2,058	2015年10月31日 2016年 2月13日
2016	新名神（四日市JCT～新四日市JCT） 東海環状道（東員～新四日市JCT） 中部横断道（六郷～増穂）	4.4 1.4 9.3		2,073	2016年 8月11日 2016年 8月11日 2017年 3月19日
2017	東海環状道（養老JCT～養老） 新東名（海老名南JCT～厚木南）	3.1 1.5		2,077	2017年10月22日 2018年 1月28日
2018	中部横断道（新清水JCT～富沢） 新東名（厚木南～伊勢原JCT） 新名神（新四日市JCT～亀山西JCT） 東海環状道（大安～東員）	20.7 4.3 22.9 6.4		2,132	2019年 3月10日 2019年 3月17日 2019年 3月17日 2019年 3月17日
合　計		483.1	25.1		

・端数処理の関係により、合計が合わない場合があります。