

# NEXCO中日本レポート2022

〔経営計画〕 **チャレンジV** ファイブ 2021-2025



〔表紙の写真〕  
 左:新東名高速道路 伊勢原大山IC〜新秦野IC  
 上:河川環境楽園オアシスパーク  
 (東海北陸自動車道 川島ハイウェイオアシス)  
 下:降雪時の除雪作業



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クを使用しています。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。

2022年7月発行 第2版

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

もっと安全に、もっとスムーズに





## 企業理念・私たちの役割

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

## 私たちの基本姿勢

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

# 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 めざす姿

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| NEXCO中日本グループのあゆみ                 | 3  |
| NEXCO中日本グループの事業概要                | 5  |
| トップメッセージ                         | 7  |
| 経営計画チャレンジV 2021-2025             | 9  |
| 安全性向上に向けた不断の取組みの深化               | 13 |
| 高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化 | 19 |

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| ハイライト                                      | 31 |
| デジタル化や脱炭素化などの環境変化に<br>適応した新たな価値創造への挑戦      | 35 |
| お客さまをはじめとするステークホルダーの<br>期待に応え続けるための経営基盤の強化 | 45 |
| データ集                                       | 57 |
| 企業情報                                       | 59 |

## 編集方針

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

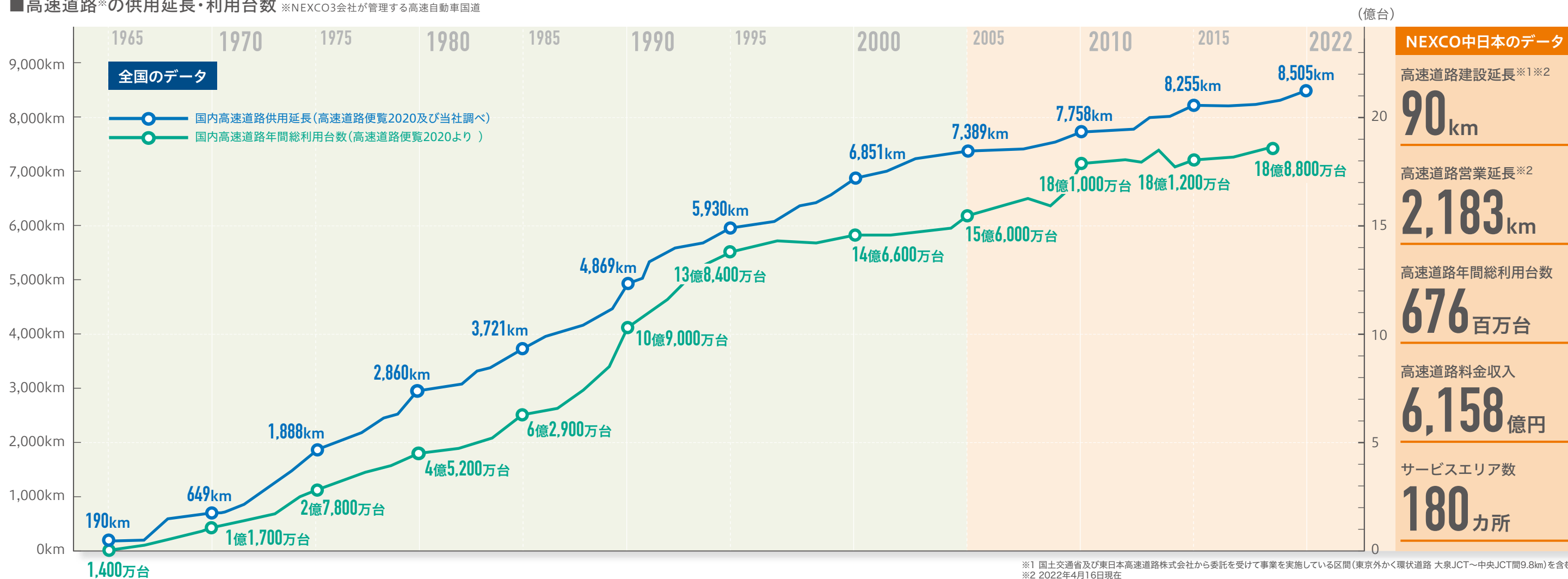
・発行年月／2022年7月  
・報告対象期間／2021年4月～2022年3月(必要に応じて当該期間の前後の活動に関する記述も含んでいます)  
・報告対象範囲／中日本高速道路株式会社及びNEXCO中日本グループ  
・将来の見通しに関する注意事項／本レポートに掲載されている将来についての計画や事業に関する見通しは、その情報の正確性及び完全性を保証又は約束するものではありません。施策の実施予定や完了時期は、公表時点のものであり、状況により見直すことがあります。  
・その他の注意事項／インターチェンジその他連絡施設、休憩施設などの名称には仮称のものを「IC」「JCT」「SA」「PA」と略記しています。また、端数処理の関係により、表等の合計が合わない場合があります。

# NEXCO中日本グループのあゆみ

当社は、日本道路公団の時代から半世紀以上にわたり、  
高速道路の建設や24時間365日お客さまに安全で安心・快適な高速道路をお届けするために維持管理を着実に  
これからも、時代とともに変化する社会のニーズを的確に捉え、ステークホルダーの皆さまの期待に応える様々な

行い、日本の社会・経済を支えてきました。  
価値を提供し、当社グループの社会的使命を果たしていきます。

## ■高速道路※の供用延長・利用台数 ※NEXCO3会社が管理する高速自動車国道



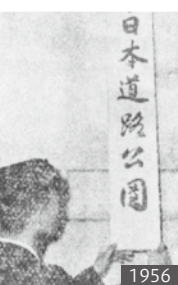
## 会社のあゆみ

- 1956▶日本道路公団設立
- 1963▶日本初となるE1名神高速道路(栗東IC～尼崎IC間)の開通
- 1991▶高速道路の供用延長5,000km突破
- 2005▶道路関係四公団の民営化  
中日本高速道路株式会社設立
- 2006▶E42 紀勢自動車道(勢和多気JCT～大宮大台IC間)開通  
(民営化後初の開通)

- 2010▶「EXPASA」ブランド初となる「EXPASA御在所」オープン
- 2012▶訪日外国人向け高速道路周遊パス  
「速旅Central Nippon Expressway Pass」販売開始  
E1A 新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT間)開通  
高速道路の供用延長8,000km突破  
「NEOPASA」ブランド初となる  
「NEOPASA駿河湾沼津」他6カ所オープン

- 2012▶笹子トンネル天井板崩落事故発生
- 2013▶「安全性向上3カ年計画」の策定
- 2014▶橋梁等の道路構造物に係る省令点検の義務化
- 2015▶複合商業施設「テラスゲート土岐」開業
- 2016▶高速道路リニューアルプロジェクト本格着手  
「安全性向上への『5つの取組み方針』」の策定
- 2017▶高速道路会社初のベトナム有料道路事業への参入

- 2019▶「高速道路における安全・安心実施計画」の策定
- 2021▶安全啓発研修施設「安全啓発館」の開設  
持続的に成長し、お客さまに選ばれる  
NEXCO中日本グループをめざして  
経営計画「チャレンジV(2021-2025)」の始動



日本道路公団設立 1956



名神高速道路(栗東IC～尼崎IC間)の開通 1963



中日本高速道路株式会社設立 2005



新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT)開通 2012



NEOPASA駿河湾沼津オープン 2012



橋梁等の道路構造物に係る省令点検の義務化 2014



高速道路リニューアルプロジェクト本格着手 2016



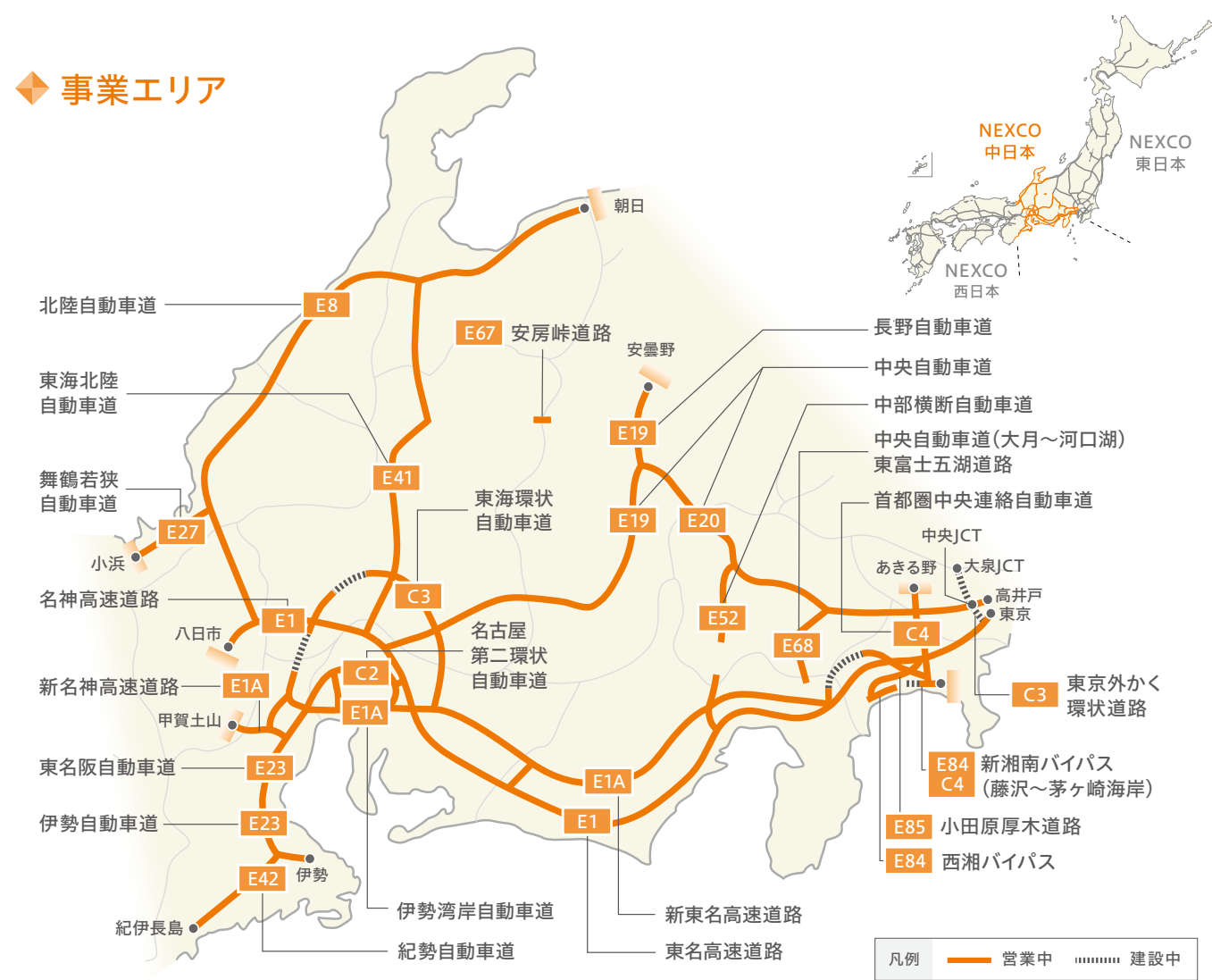
ベトナム有料道路事業への参入 2017

# NEXCO中日本グループの事業概要

## 事業領域

|           |                                                                                 |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 高速道路事業    | <b>建設事業</b><br>高速道路の新設及び改築                                                      |
| サービスエリア事業 | <b>保全・サービス事業</b><br>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 |
| 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

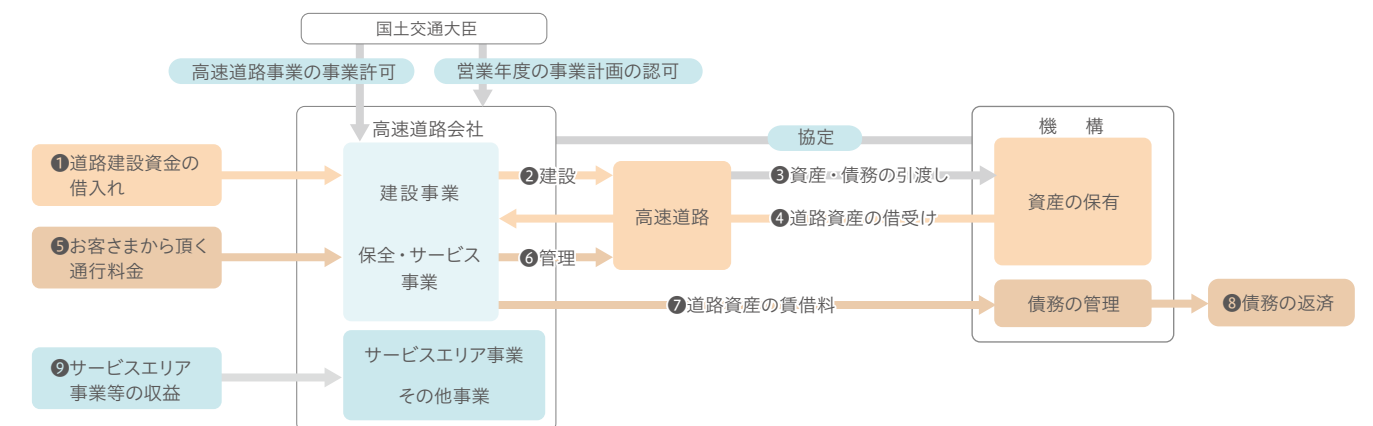


※東京外かく環状道路 大泉JCT～中央JCT間は、国土交通省及び東日本高速道路株式会社から委託を受けて事業を実施

2022年4月16日現在

## 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）とともに設立されました。



### [建設事業]

①道路建設資金を借入れ、②高速道路を建設し、③完成した高速道路資産を、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。

### [保全・サービス事業]

④機構から高速道路資産を借り受けて運営・管理し、⑤通行料金を、⑥道路管理費用と、⑦高速道路資産の賃借料に充て、⑧機構は賃借料収入を財源に債務を返済します。⑤通行料金には会社の利潤を含みません。

### [サービスエリア事業等]

⑨国土交通大臣に届け出て、サービスエリア事業やその他事業を営んでいます。高速道路事業の通行料金には利潤を含まないため、サービスエリア事業等が当社の収益の柱となります。

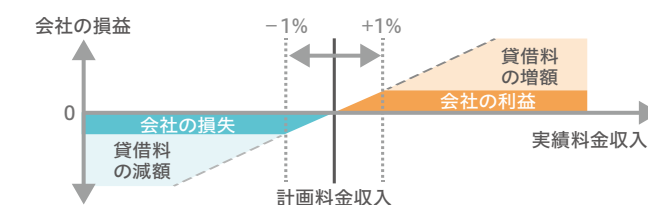
### [協定における計画上の賃借料、料金収入及び管理費]

賃借料は機構との協定において、一定の期間で機構が債務の返済を完了するように設定されており、各年度の賃借料の額は下記により算出します（高速道路事業の計画利益は0になります）。

$$\text{計画賃借料} = \text{計画料金収入} - \text{計画管理費}$$

### [変動賃借料]

機構との協定には、料金収入が計画に対して一定割合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割合は、計画料金収入の1%（安房峠道路は4%）です。



### [利益の活用状況]

2021年度までに当社が計上した利益の累計額は761億円で、高速道路事業で結果として生じた利益は料金所の設備や維持管理車両の更新などに、サービスエリア事業やその他事業による利益は商業施設の改築や新規事業への投資などに活用しています。また、高速道路事業の利益剰余金から、笹子トンネル天井板崩落事故を受けた安全対策事業に120億円、地方公共団体等が管理する跨道橋の耐震対策事業に42億円を充当しました。

なお、利益やその他負債などを原資とした、2021年度までの累計投資額は822億円です。

※記載の金額は、第1期から第17期までの当社個別決算の累計額をもとに算出したものです。

## トップメッセージ

# 安全を最優先に、 高速道路の進化と 新たな価値創造に 挑戦します。

中日本高速道路株式会社  
代表取締役社長CEO

小室 俊二

## ▶ 経営計画チャレンジV (2021-2025)

当社グループでは、企業理念・私たちの役割として「私たちは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を24時間365日お届けするとともに、高速道路ネットワークの効果を、次世代につながる新たな価値へ広げることにより、地域の活性化と暮らしの向上、日本の社会・経済の成長、世界の持続可能な発展に貢献し続けます。」を掲げ、現在、延長185※1kmの高速道路の建設、延長2,183km・年間総利用台数676百万台の高速道路と180カ所のサービスエリアの管理・運営を行っています。

今日の当社グループの事業環境は、急速に変化しており、社会経済に大きな影響を与えている新型コロナウイルス感染症拡大を契機として加速した「デジタル技術」の活用や、新しい時代の交通システムに対応していくための「新技術」、「新サービス」の導入、「脱炭素社会」の実現のための環境保全など、将来の変化を見据えた対応が急務となっています。

このような変化に的確に対応していくために、2021年4月に「経営計画チャレンジV(ファイブ)2021-2025」を策定し、グループ一体となって、当社グループの社会的使命である企業理念・私たちの役割を高いレベルで実現していきます。

## ▶ 安全性向上の不断の取り組み

当社は、「笹子トンネル天井板崩落事故」を引き起こした当事者として、「二度とこのような事故を起こしてはならない」という深い反省と強い決意を胸に、「安全文化」を常に高いレベルで維持し続けていくために、経営方針の最上位に、経営方針1「安全性向上に向けた不断の取り組みの深化」を掲げています。「安全」は当社グループの経営の根幹であり、すべての経営方針に結びつけることで、高速道路の安全性向上という永遠の挑戦課題に、グループを挙げて取り組んでいきます。

## ▶ 高速道路の機能強化と進化

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

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

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

また、サービスエリアの駐車マスの拡充や計画的なりニューアル、モバイルオーダーシステム等のデジタル社会に即した新しいサービスの創出、快適性と利便性の向上、地域間交流の促進や地域活性化が期待される企画割引(ドライブプラン)の充実など、より広くお客さまに利用していただける高速道路空間へ進化させていきます。

## ▶ 新たな価値創造への挑戦

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

最先端の事業運営を実現し、次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント「i-MOVEMENT」や建設現場の生産性を向上させる「i-Construction」、高速道路での完全自動運転(レベル4)の実現のための路車間協調設備の構築などDXを推進していくとともに、その実現に向けた革新的な技術開発や高度な専門性を有する人材育成にも積極的に取り組んでいきます。

さらに、高速道路ネットワークの整備をはじめとする当社グループのあらゆる事業活動を通じて、地球温暖化の抑制に寄与するCO<sub>2</sub>排出量の削減等

に、着実に取り組むとともに、「脱炭素社会」はもとより、「持続可能な開発目標(SDGs)」がめざす持続可能な社会の実現に向けて貢献していきます。

## ▶ 経営基盤の強化

当社グループの事業活動を着実に展開していくために、経営方針4「お客さまをはじめとするステークホルダーの期待に応え続けるための経営基盤の強化」を掲げ、コンプライアンスの徹底、ガバナンスの強化、公正・透明な調達などにより「社会からの信頼」を獲得し続けるとともに、グループ全体の生産性向上や新たな事業領域への拡大などによる「財務基盤の強化」に努めていきます。

また、「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、当社の事業活動の根源である「現場」を中心として「現場」が働きやすい環境を整え、社員一人ひとりが自らの仕事に「誇り」と「やりがい」を持って、それぞれの職場で生き活きと輝ける職場と企業文化をつくっていきます。当社グループの経営基盤を確たるものとして、当社グループの総力を結集して、「現場力」を高め、「良い会社で強い会社」をめざします。

## ▶ SDGsの達成に向けて

国際社会共通の目標として2015年に国連で採択された「持続可能な開発目標(SDGs)」がめざす方向性は、当社グループの事業活動と密接に関わっています。ESG(環境・社会・ガバナンス)の取り組みを重視しつつ、CSRと経営施策を一元的に推進し、高速道路事業をはじめとする当社グループの事業活動を通じて、ステークホルダーの皆さまへお届けする価値を高めていくことで、SDGsの達成に寄与していきます。

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

このレポートは、経営計画チャレンジVと私たちの日々の取り組みの成果を、SDGsとの関わりを含めて紹介するものです。本レポートを是非一読いただき、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。

※1 事業化済の新設延長81km、4・6車線化及び付加車線73km、渋滞対策21km、国土交通省及び東日本高速道路株式会社から委託を受けて事業を実施している区間(東京外かく環状道路 大泉JCT～中央JCT間9.8km)(2022年4月16日現在)

# 経営計画チャレンジV 2021-2025

「企業理念・私たちの役割」は当社グループの普遍的社会的使命です。

「私たちの基本姿勢」を拠りどころに、4つの経営方針に基づく施策を推進することで、企業理念の実現をめざす

とともに持続可能な社会の発展に貢献します。

## 企業理念・私たちの役割

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

## CSR活動の重点テーマ

|            |                         |
|------------|-------------------------|
| S<br>社会    | 安全・安心で持続可能な社会基盤の構築      |
|            | 持続可能な都市や地域コミュニティの発展への支援 |
| E<br>環境    | 地球温暖化の抑制と地域環境への配慮       |
| G<br>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  |

## 経営方針

### 経営方針 1 安全性向上に向けた不断の取組みの深化

安全は当社グループにおける経営の根幹かつすべての経営方針につながるものとして経営方針の最上位に位置づけています。安全文化を醸成するとともに、高速道路構造物の安全からあらゆる“安全”に幅を広げた下記の取組みを深化させていきます。

#### 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. 安全活動の推進
3. 安全を支える人財の育成
4. 道路構造物等の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善
5. 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

### 経営方針 2 高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化

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

### 経営方針 3 デジタル化や脱炭素化などの環境変化に適応した新たな価値創造への挑戦

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

### 経営方針 4 お客さまをはじめとするステークホルダーの期待に応え続けるための経営基盤の強化

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

## 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

## ステークホルダーの皆さまへお届けする価値



## めざす姿

### 2026年度以降の方向性

5～10年後に想定される  
環境変化を見据えて  
持続的に成長し選ばれる  
NEXCO中日本グループ

### 企業理念の実現 (持続可能な社会の発展)



経営計画チャレンジV 2021-2025

当社グループは、各経営方針に紐づく主要施策に達成目標を定めています。  
その達成状況を把握し、常に改善を加えていくことで皆さまの期待にお応えします。

| 経営方針                                      | 達成目標（2025年度までにめざす目標）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 主要施策                                                                                                                                                    | 主な個別施策                                                                                                                                                                                         | SDGsとのつながり                                                                                                                                                                                                                                                        | 関連するページ    |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 1. 安全性向上に向けた不断の取組みの深化                     | ① 安全意識の更なる醸成<br>グループ全体で安全意識を更に深化させ、安全を最優先にあらゆる事業を推進                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 安全性向上の不断の取組み<br>～安全性向上への「5つの取組み方針」～<br>①安全を最優先とする企業文化の醸成<br>②安全活動の推進<br>③安全を支える人財の育成<br>④道路構造物等の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善<br>⑤安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進 | ■ 経営陣及び各職場の所属長による安全対話などの率先垂範、安全に関する職場討議と安全行動指針の唱和<br>■ グループ全体での安全掲示板や安全情報レポートを活用したリスク感度の向上<br>■ 笹子トンネル天井板崩落事故の風化防止、重大事故・事象の未然防止に向けた「安全啓発館」での安全啓発研修<br>■ 保全から建設へのフィードバックによる維持管理に配慮した設計・施工の推進 など |          | P.13-18    |
| 2. 高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化       | ② 新規開通延長<br>2025年度までに新東名高速道路など累計82km※1の新規開通<br>③ 健全性の診断区分Ⅲ※2の構造物の補修完了率<br>5年以内での補修を100%完了<br>④ 快適走行路面率※3<br>快適な路面を95%以上に維持し続ける<br>⑤ 死傷事故率<br>2025年度までに死傷事故率を10%低減(対2019年度比)<br>(2019年度:5.2件/億台km→2025年度:4.6件/億台km)<br>⑥ 逆走事故件数<br>2025年度までに逆走事故件数を50%低減(対2019年度比)<br>(2019年度:8件→2025年度4件)<br>⑦ 交通集中に起因する渋滞損失時間※4<br>2025年度までに交通集中に起因する渋滞損失時間を25%※5低減(対2019年度比)<br>(2019年度:595.1万台・時間→2025年度:434.9万台・時間) | 高速道路ネットワークの整備・機能強化                                                                                                                                      | ■ 高速道路ネットワークの整備 ■ スマートICの整備                                                                                                                                                                    |          | P.20-21    |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 加速するインフラ老朽化に対する着実なメンテナンス                                                                                                                                | ■ 健全性診断の優先度に基づく計画的な措置の推進 ■ 変状発生を抑制する工法の開発と予防保全の推進<br>■ 重量違反車両の取締り強化 ■ 大規模更新・修繕の着実な推進 ■ 工事渋滞の削減、迂回推奨                                                                                            |          | P.22-23    |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 激甚化・頻発化する自然災害への対応                                                                                                                                       | ■ 耐震補強対策及び支承逸脱対策 ■ 迅速な緊急交通路の確保 ■ 防災・減災対策のマネジメント<br>■ 荒天時の対応の強化                                                                                                                                 |          | P.24       |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 交通事故及び渋滞の低減                                                                                                                                             | ■ 事故多発地点での集中的な対策 ■ 逆走対策の強化 ■ 歩行者・自転車などの立入り対策<br>■ 暫定2車線区間の安全・安心確保 ■ 渋滞対策の推進                                                                                                                    |                                                                                             | P.25       |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 高速道路空間の高度な利用                                                                                                                                            | ■ 物流拠点、乗換拠点、ダブル連結駐車マスなどの整備<br>■ 高速道路での完全自動運転(レベル4)トラックやそれを活用した隊列走行の実現に向けた対応                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                | P.34       |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 利用しやすい柔軟な料金サービスの提供                                                                                                                                      | ■ ETC2.0サービスの推進 ■ ETCの専用化等 ■ 戦略的な料金体系の実現                                                                                                                                                       |                                                                                             | P.26       |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 休憩施設の快適性と利便性の向上                                                                                                                                         | ■ サービスエリアのリニューアル ■ 多様なニーズへの対応 ■ 地域の魅力発信 ■ トイレの快適性向上<br>■ 駐車場の混雑対策 ■ インバウンドへの対応 ■ デジタル社会に即した新しいサービスの創出                                                                                          |       | P.27-28    |
| 3. デジタル化や脱炭素化などの環境変化に適応した新たな価値創造への挑戦      | ⑧ i-MOVEMENTの推進<br>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<br>⑨ i-Constructionの推進<br>ICT※6の全面活用による建設生産システム全体の生産性の向上<br>⑩ 高速道路での完全自動運転(レベル4)の実現<br>完全自動運転(レベル4)の実現のための路車間協調設備の構築<br>⑪ CO2削減量<br>① 高速道路ネットワークの整備を通じて、一般道から高速道路への交通転換を図り、CO2排出量削減に貢献(対一般道通行比)(2020年度:134.6万t-CO2)<br>② 高速道路ネットワークの新規整備、渋滞対策、設備の省エネルギー化などに取り組むことで、排出量を5年間で累計24万t-CO2※5削減                                                                 | 事業におけるデジタル化の推進<br>(i-MOVEMENT、i-Constructionの推進)                                                                                                        | ■ 高速道路での全線監視 ■ 移動体監視※7による日常点検 ■ BIM/CIM※8の実装<br>■ 料金収受の機械化や集約化 ■ 工事現場でのICTの活用                                                                                                                  |                                                                                         | P.31-33・36 |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 革新的な技術の実装                                                                                                                                               | ■ ライフサイクルコストの低減や品質を確保する技術開発                                                                                                                                                                    |    | P.36-37    |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 自動運転を見据えた技術開発の推進                                                                                                                                        | ■ 自動運転に必要なインフラ設備の検討 ■ 実証実験の実施と設備・仕様の決定                                                                                                                                                         |                                                                                         | P.34       |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 道路の機能強化に向けた技術の開発と市場への進出                                                                                                                                 | ■ NEXCO中日本グループの技術を活用したビジネス支援                                                                                                                                                                   |    | P.36-37    |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 国内外における新たな事業領域の展開                                                                                                                                       | ■ ETC多目的利用サービスの拡大 ■ 地域活性化ビジネスの展開 ■ 中継物流拠点の運営<br>■ 海外における収益事業の推進 ■ CASE※9に対応した技術開発と新ビジネス                                                                                                        |    | P.37-38    |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 地域環境の保全と脱炭素化への貢献                                                                                                                                        | ■ 省エネルギーの取組み ■ EV設備の拡充・水素ステーションの導入 ■ 高速道路ネットワークの整備<br>■ 資源の3Rの推進 ■ CO2排出量削減に寄与する新材料の活用 ■ 地域環境への配慮 ■ 省エネルギー化に繋がる技術開発                                                                            |    | P.39-44    |
| 4. お客さまをはじめとするステークホルダーの期待に応え続けるための経営基盤の強化 | ⑫ お客さま満足度<br>2025年度までにお客さま満足度(JCSIモデル準拠)の70.0点の達成<br>(2020年度:高速道路67.6点、休憩施設68.3点)<br>⑬ 財務計画(営業利益)<br>2025年度までに連結営業利益34億円                                                                                                                                                                                                                                                                                | 多様な働き方の実現と職場環境の整備                                                                                                                                       | ■ ダイバーシティ&インクルージョンの推進 ■ 健康経営の推進<br>■ 多様で柔軟な働き方ができる制度整備 ■ 働きやすい執務室環境の整備                                                                                                                         |    | P.46-47    |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 環境変化への感度が高く強い現場力を持つ人財の育成                                                                                                                                | ■ 専門性を有する人財の育成 ■ チャレンジ精神を育む取組み<br>■ 体系的・継続的なOJTの充実による若手社員の育成強化                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                              | P.47       |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | リスクマネジメントの強化                                                                                                                                            | ■ 情報セキュリティの継続強化 ■ 休憩施設での安全・安心<br>■ 受注者と連携した労災防止に向けた取組みの徹底 ■ 新型コロナウイルス感染症予防対策の徹底                                                                                                                |                                                                                                                                                                              | P.51       |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | コンプライアンス意識の醸成とガバナンス強化                                                                                                                                   | ■ 橋梁の耐震補強工事施工不良事案の再発防止策※10の確実な実行<br>■ ガバナンスの強化・徹底 ■ 適正な手続きによる公正・透明な調達 ■ コンプライアンスの推進                                                                                                            |    | P.49-50    |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | グループ全体の生産性向上                                                                                                                                            | ■ 業務プロセスや役割分担の最適化 ■ グループ内データ基盤連携の推進<br>■ デジタル技術活用による生産性向上 ■ 技術・ノウハウの見える化                                                                                                                       |                                                                                                                                                                              | P.48-49    |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 入札不調対策と取引先も含めた働き方改革への貢献                                                                                                                                 | ■ 中長期的な入札不調対策の実施 ■ 取引先の働き方改革に向けた週休2日制工事等の実施                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                              | P.51       |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | ステークホルダーとの連携強化によるプレゼンス向上                                                                                                                                | ■ お客さまの声への迅速・適切・誠実な対応 ■ メディアへの的確な情報発信<br>■ 国際交流及び国際貢献 ■ 地域へのこんにちは運動 ■ 建設業界団体との意見交換                                                                                                             |    | P.52-53    |
|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 財務基盤の強化                                                                                                                                                 | ■ 着実な債務の返済 ■ コストの削減 ■ 休憩施設運営の合理化・効率化<br>■ 事業を堅実に行うための資金調達 ■ 通行料金などの適切な回収 ■ 適切な事業費管理の徹底                                                                                                         |                                                                                                                                                                              | P.55-56    |

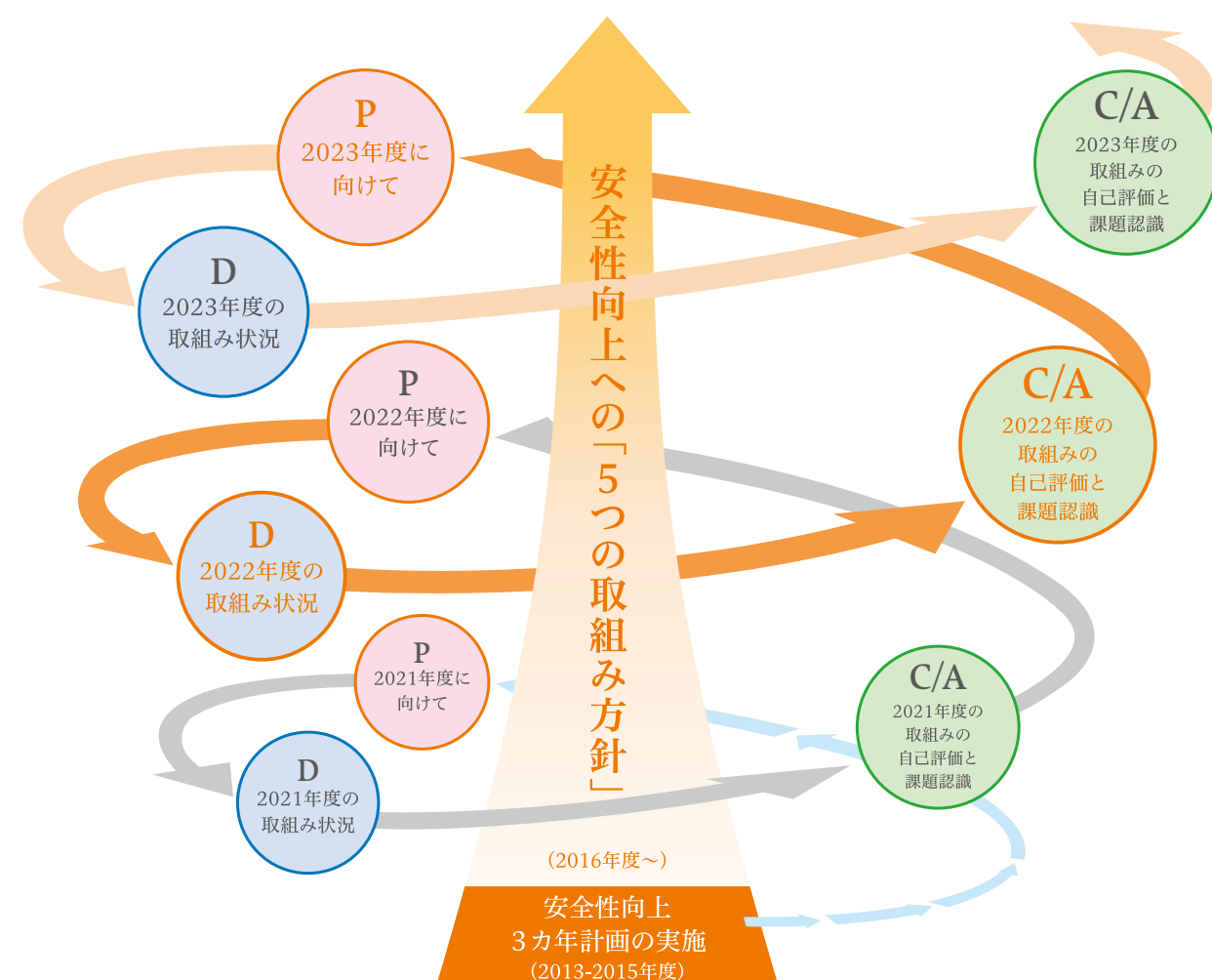
※1 新東名高速道路 新秦野IC～新御殿場IC間25kmを含んでおり、当該区間の2023年度の開通は事業工程精査中  
※2 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態  
※3 快適走行路面率=わだちなどがなく快適で安全に走行可能な道路を利用している交通量÷全体の交通量  
※4 交通集中に起因する渋滞が発生したことによるお客さまの年間損失時間  
※5 ※1の事業工程精査により、達成目標が変動する可能性あり

※6 Information and Communication Technology(情報通信技術)  
※7 移動が可能な機器及び車両により監視すること  
※8 Building Information Modeling、Construction Information Modeling/Management(3次元モデルの導入による建設生産・管理システムの効率化・高度化の取組み)  
※9 C(Connected:コネクテッド)、A(Autonomous:自動運転)、S(Shared & Service:シェアリング/サービス)、E(Electric:電動化)  
※10 「E20 中央道を跨ぐ橋梁の耐震補強工事施工不良に関する調査委員会 報告書」を受けた再発防止策(2021年7月29日 策定)

# 安全性向上に向けた不断の取組みの深化

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空間を提供し続けることこそ、最大の使命であるとの強い決意のもと、安全性向上への「5つの取組み方針」に基づく不断の取組みを、PDCAサイクルを着実に実践しながら深化させていきます。

## 安全性向上への不断の取組みの深化 (課題の解決に向けて)



### 達成目標

安全意識の  
更なる醸成

グループ全体で安全意識を更に深化させ、安全を最優先にあらゆる事業を推進します。

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

お亡くなりになられた皆さま、ご遺族の皆さまに対しまして、深くお詫び申し上げますとともに、お亡くなりになられた皆さまのご冥福を心からお祈りいたします。

また、事故によってお怪我をされた皆さまや、ご迷惑をおかけした皆さまに心からお詫び申し上げます。

私たちは、事故を引き起こした責任を重く受け止め、

「二度とこのような事故を起こしてはならない」という深い反省と強い決意のもと、

ご遺族の皆さま、被害に遭われた皆さまに真摯に対応するとともに、

グループを挙げて、安全文化の向上、潜在的リスクへの対応、

安全を長期的に確保していくためのハード面の施策など、

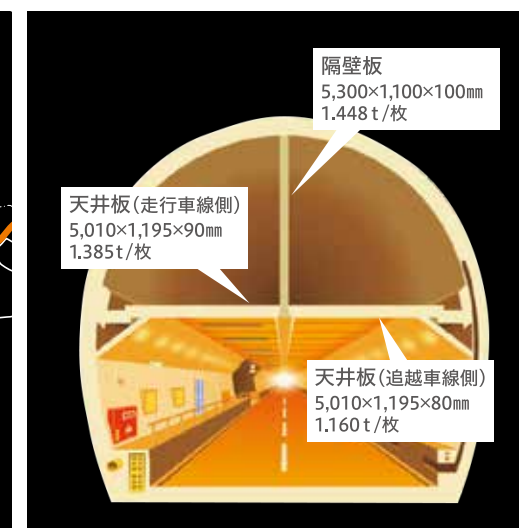
高速道路の安全性向上という永遠の挑戦課題に取り組んでいきます。

### 笹子トンネル天井板崩落事故について

|      |                                                                                                          |      |                                              |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----------------------------------------------|
| 発生日時 | 2012年(平成24年)<br>12月2日 日曜日 午前8時03分                                                                        | 発生場所 | 中央自動車道 笹子トンネル(上り線)内<br>(延長4.7km、大月JCT～勝沼IC間) |
| 事故概要 | 笹子トンネル(上り線)の東京側坑口から約1.5km付近で、トンネル内の換気のために設置されていた天井板及び隔壁板などが約138mにわたり崩落し、走行中の車両3台が下敷きとなり、うち2台から火災が発生しました。 |      |                                              |



位置図



トンネル概要図

当社は、笹子トンネル天井板崩落事故後直ちに安全に関する現状認識と問題点について幅広く検証を行い、再発防止に向けた取組み方針をまとめた「安全性向上に向けた取組み」を2013年2月1日に公表し、国の「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」報告書や外部有識者の意見も踏まえて策定した「安全性向上3カ年計画」(2013-2015年度)、「安全性向上への『5つの取組み方針』」(2016年度～)に基づき、グループを挙げて再発防止と安全性の向上に取り組んできました。

「経営計画チャレンジV(2021-2025)」においても引き続き「安全性向上に向けた不断の取組みの深化」を経営方針の最上位に位置付け、笹子トンネル天井板崩落事故を決して忘れず、お客さまに安全な高速道路空間を提供し続けることこそ、最大の使命であるとの強い決意のもと、「安全性向上への『5つの取組み方針』」に基づく不断の取組みを、PDCAサイクルを着実に実践しながら深化させていきます。

## 1 安全を最優先とする企業文化の醸成

当社グループ内の連携や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、自律的な行動を展開する企業文化を醸成します。

### 「安全の日」の取組みをはじめとした安全を最優先とする意識の浸透

12月2日を「安全の日」とし、追悼慰霊式を執り行うとともに、全職場で黙とう、安全行動指針の唱和、安全に関する職場討議などを実施しています。また、事故後に入社した社員が増加する中、支社ごとに整備した「安全を振り返る空間」では、安全啓発研修を補完し、日常的に社員が活用することで、笹子トンネル天井板崩落事故の尊い教訓を風化させず、一人ひとりの安全を最優先とする意識の更なる浸透に努めています。



慰霊碑の前での追悼慰霊式

### 経営陣と現場とのコミュニケーションの充実

経営陣は、現場事務所をはじめすべての職場との「安全対話」を通じて、ご遺族の皆さまの思いを伝え、安全を最優先とする企業理念や基本姿勢の更なる浸透に努めています。また、経営会議を通じてメッセージを発信し、安全に関する自らの思いを伝えています。さらに、経営陣及び各職場の所属長は社員が現場で抱える課題に対して具体的なメッセージを自らの言葉で語りかけ、具体的な行動につながるようコミュニケーションを強化しています。



経営陣との安全対話

### 現場の課題解決に向けてグループ一体となったコミュニケーションの充実

各部門とグループ会社の経営層が情報や課題の共有を行う「安全に関するグループ連絡会」において、過去に発生した構造物の劣化や重大事象を踏まえた各部門での安全対策、グループ各社で作成している安全に係る要領やマニュアル類の共有、好事例の水平展開など、コミュニケーションの充実を図っています。また、各部門やグループ会社が共通認識を持ち、現場で抱える課題の解決に向け、グループ一体となって安全意識の更なる向上に努めています。

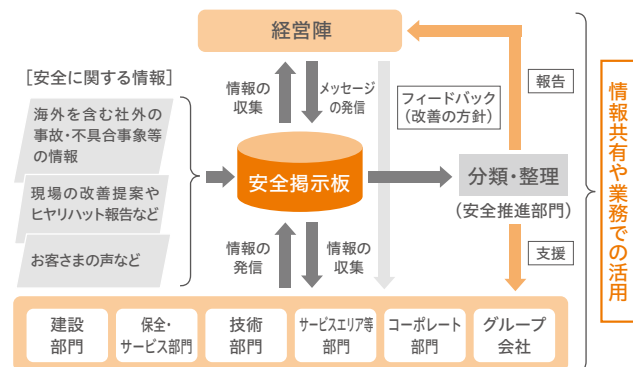


安全に関するグループ連絡会

### 自律的なリスクマネジメントの推進

当社はグループ会社と連携して、事業計画とリスク情報を見える化し、社員一人ひとりのリスク意識を高めるよう、各組織が自律的なリスクマネジメントに取り組んでいます。また、経営陣は社内の「リスクマネジメント委員会」で全社的な視点で課題と対応をモニタリングしています。なお、社内外のリスク情報はグループポータルサイトにある「安全掲示板」に収集し、各職場にて業務に活用されています。

#### ▶「安全掲示板」を活用した情報の収集・共有のイメージ



## 2 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させます。

### 安全性向上の取組みのフォローアップ

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



安全性向上有識者会議

### 海外を含む社内外の安全に関する情報の収集・共有・活用

「安全掲示板」に海外を含む社内外の情報や社員からの提案、お客さまの声など、安全に関する情報を幅広く収集し、グループ内に共有しています。また、得られた好事例を含む情報を分類整理し、「安全に関するグループ連絡会」で水平展開し、活用を促進しています。

#### 情報の収集・共有・活用(例)



中央分離帯開口部の転落防止

### 教訓や最新の知見による現場支援

安全文化の醸成を推進するために2年サイクルで実施する安全推進活動と内部監査でグループ会社を含む現場組織を巡回し、各組織における安全性向上の取組みを確認し、アドバイスや支援を行うとともに、

好事例を収集してグループ全社員に共有するなど支援しています。

#### 安全文化醸成の好事例

- ・受注者と発注者が合同で危険予知活動を行い、関係者全員の安全意識を向上させる取組み



互いに意見を出し合い安全意識を向上

- ・定期的に「安全掲示板」から事象を抽出し、職場内で情報共有や議論する取組み
- ・新入社員が国の「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」報告書を読んで作成したレポートに対して、所属長がフィードバックする事故を忘れない取組み

### 安全性向上の取組みの情報発信

道路法に基づく点検の実施状況や健全性の診断区分Ⅲ※の補修状況を公表するとともに、経営計画の達成目標や結果などを公表しています。また、企業や大学などへの安全に関する講演を通じて情報発信をしています。さらに、工事受注者へ当社の安全の取組みを説明するとともに、安全が工程やコストより優先することを伝えるなど「安全講話」を継続しています。

※構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態



受注者への「安全講話」

### 3 安全を支える人財の育成

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

#### グループが一体となった安全を支える人財の育成

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

#### 「褒める文化」の醸成

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

#### 「安全啓発館」における安全教育

「事故から学ぶエリア」と「歴史から学ぶエリア」で構成した安全啓発館にて安全啓発研修を始めました。笹子トンネル天井板崩落事故でお亡くなりになられた皆さまのご冥福をお祈りするとともに、事故を決して風化させず、二度とこのような事故を起こさないために、研修生自らが何をすべきかを考え行動につなげていく研修をグループ全社員が受講していきます。



八王子支社敷地内に整備した「安全啓発館」



「安全啓発館」における安全啓発研修

#### 社員の声

#### 「安全啓発館」での研修を受けて

金沢支社 敦賀保全・サービスセンター 工事担当

こいずみ しょうたろう  
小泉 翔太郎

「安全啓発館」の研修で、笹子トンネル天井板崩落事故について学びました。ご遺族の方の思いを胸に刻み、二度とこのような事故を引き起こしてはいけないという強い決意とともに、社会的責務の大きい業務に携わっているという自覚が持てました。工事担当として、日々の現場状況を把握し、着実に事業を遂行し、お客さまへのより安全で安心・快適な高速道路空間の提供に取り組んでいきます。



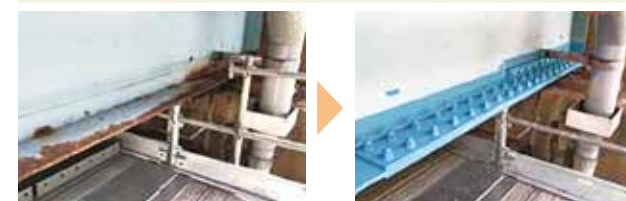
### 4 道路構造物等の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善

道路構造物等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

道路構造物等の経年劣化や潜在的なリスクに対応するため、建設段階から管理段階までの業務プロセスを現場に定着させ、PDCAサイクルを着実に実践し、継続的な改善を図っています。道路構造物等の安全や維持管理のしやすさに配慮した設計施工の推進に向け、維持管理段階で把握した課題を建設部門にフィードバックする「建設・保全合同会議」の取組みをグループ会社と一体となって継続しています。また、点検の判定会議等により道路構造物等の変状を判定し、健全度に応じた必要な補修を計画的に実施しています。

#### 道路構造物等の補修(例)



劣化した橋梁桁の補修

さらに、トンネルにおける火災事故等の重大事象に対応した防災訓練等の取組みを強化しています。

#### トンネル防災訓練(例)



事故車両からの被災者の救出訓練

#### 道路構造物等のリスクに起因する事象の未然防止

「構造物のリスクに関する調査検討会」では、社内外の情報から潜在的リスクを洗い出し、道路構造物のリスクの低減に向けた対応を継続的にを行っています。また、顕在化したリスクが再度潜在的リスクとならないよう、グループが一体となり、過去から学ぶための事故や事象のデータベースを拡充していきます。

#### 顕在化したリスク(例)



PC橋の鋼材の腐食を防止する材料の充填が不足

#### 安全に関する情報や

#### 最新の知見等の要領等への反映

「安全掲示板」に投稿された情報や最新の知見を設計要領等に反映し、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及び点検技術の高度化・効率化

道路構造物等の着実な点検・補修に向けて、「工事・保全情報の見える化システム」を活用しています。また、点検技術の高度化に向けた取組みをグループ一体で強化しています。



橋内部の狭小部を点検するロボット

### 5 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

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

#### 「高速道路における安全・安心実施計画」の着実かつ効率的な実施

i-MOVEMENT (P.31参照)をはじめとする新たな技術の開発や導入、計画に基づいた道路構造物の着実な点検とその診断結果に基づく維持修繕工事や高速道路リニューアルプロジェクト (P.22・23参照) による道路構造物の機能強化、高速道路ネットワークの整備 (P.20参照) などにより、「高速道路における安全・安心実施計画」 (P.26参照) を着実に実施していきます。

また、事業を着実かつ効率的に実施するため、グループ全体の最適な役割分担、業務プロセスの改善、組織体制の構築などを行うとともに (P.48参照)、入札不調対策 (P.51参照) 及び労働災害の防止 (P.51参照) などに取り組んでいます。



# 高速道路の機能強化と 広くお客さまに利用される 高速道路空間への進化

高速道路の新規開通、4車線・6車線化、構造物の老朽化や激甚化・頻発化する自然災害への対応を着実に実施することで、お客さまに安全で安心・快適な高速道路空間をお届けするとともに、“移動”だけでなく幅広く利用いただける高速道路空間へと進化させていきます。

## 達成目標

|                         | 2025年度目標                                        | 2021年度           |                | 2022年度目標         |
|-------------------------|-------------------------------------------------|------------------|----------------|------------------|
|                         |                                                 | 目標               | 実績             |                  |
| 新規開通延長<br>[2021年度からの累計] | 新東名高速道路など<br>累計82km※1を新規開通します。                  | 32km             | 19km           | 13[32]km         |
| 構造物の健全性                 | 5年以内の補修が必要な<br>健全性診断Ⅲ※2評価の構造物の<br>補修を100%完了します。 | 100%             | 100%           | 100%             |
| 快適走行路面率                 | 快適な路面を95%以上<br>維持し続けます。                         | 95%以上            | 96%            | 95%以上            |
| 死傷事故率                   | 死傷事故率を10%低減します。<br>(2019年度比)                    | 5.0<br>件/億台km以下  | 3.8<br>件/億台km  | 5.0<br>件/億台km以下  |
| 逆走事故件数<br>[人身事故件数]      | 逆走事故件数を50%低減します。<br>(2019年度比)                   | 6[3]件以下          | 3[0]件          | 6[3]件以下          |
| 渋滞損失時間                  | 交通集中に起因する<br>渋滞損失時間を25%※3低減します。<br>(2019年度比)    | 561.7<br>万台・時間以下 | 553.4<br>万台・時間 | 555.9<br>万台・時間以下 |

※1 新東名高速道路 新秦野IC～新御殿場IC間25kmを含んでおり、当該区間の2023年度の開通は事業工程精査中  
※2 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態  
※3 ※1の事業工程精査により、2025年度目標が変動する可能性あり

## 1 高速道路ネットワークの整備・機能強化

2021年度は、新東名高速道路7kmの開通、名古屋第二環状自動車道12kmの開通による同道の全線開通、東海北陸自動車道2kmの4車線化、スマートインターチェンジ3カ所の整備を、2022年4月には、新東名高速道路13km、スマートインターチェンジ1カ所が開通しました。また、豊橋新城スマートIC、両河内スマートIC、東海北陸自動車道 福光IC～南砺スマートIC間の一部区間の4車線化が2021年度に事業化され、事業に着手しています。

### ▶ 新規開通予定 (2022～2025年度までに63km)

| 路線          | 区間        | 延長[km] | 完成年度     |
|-------------|-----------|--------|----------|
| E1A 新東名高速道路 | 伊勢原大山～新秦野 | 13     | 2022.4開通 |
|             | 新秦野～新御殿場  | 25     | 工程精査中    |
| C3 東海環状自動車道 | 山県～大野神戸   | 19     | 2024     |
|             | 北勢～大安     | 6      | 2024     |

### ▶ 4車線化・6車線化及び付加車線の事業中区間

| 路線           | 区間            | 延長[km] |
|--------------|---------------|--------|
| E41 東海北陸自動車道 | 白川郷～小矢部砺波JCT  | 33     |
| E1A 新名神高速道路  | 亀山西JCT～甲賀土山   | 13     |
| C3 東海環状自動車道  | 土岐JCT～美濃加茂    | 10     |
| E42 紀勢自動車道   | 勢和多気JCT～紀勢大内山 | 17     |

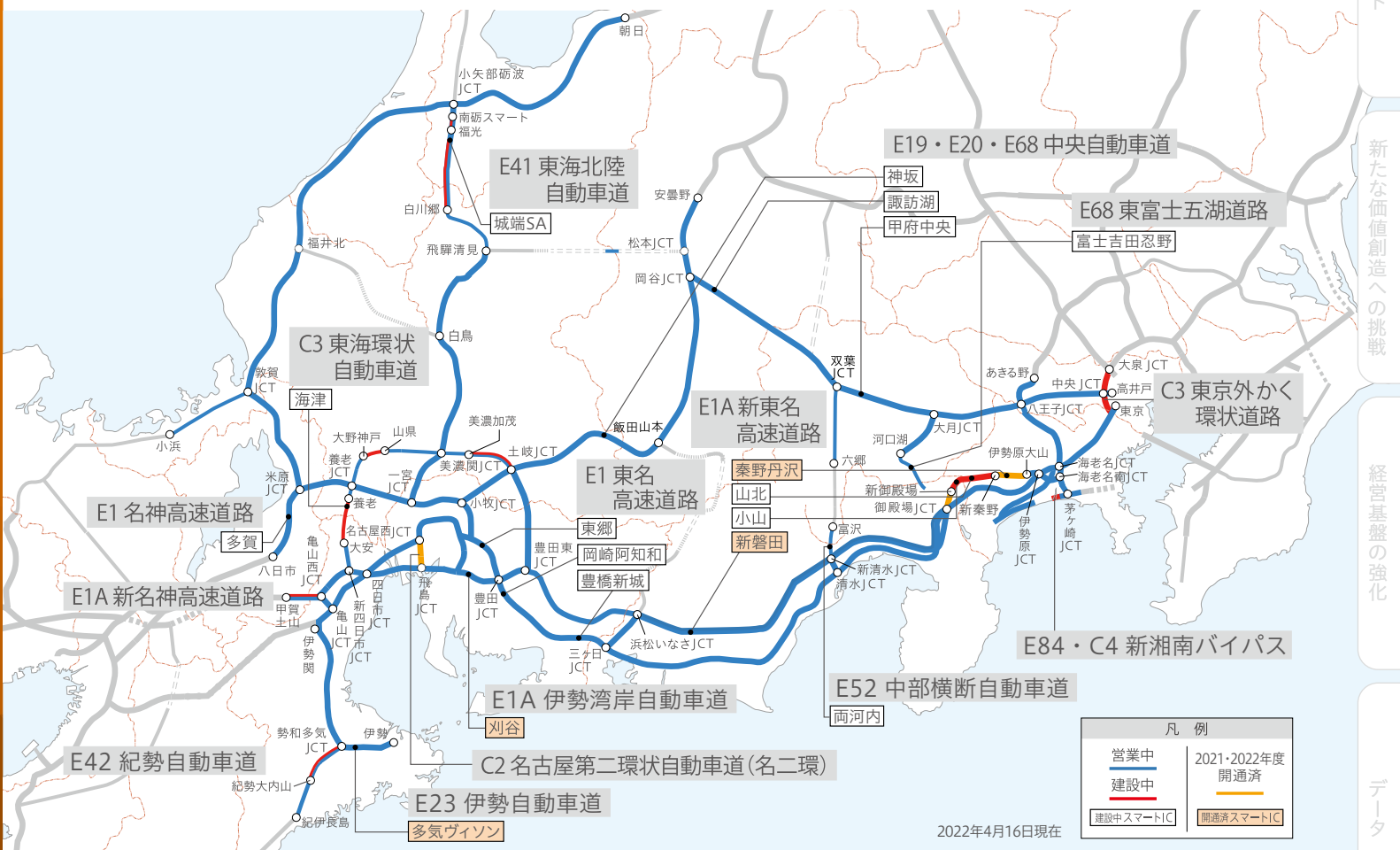
### ▶ 事業中のスマートインターチェンジ

| 名称                 | 区間         |
|--------------------|------------|
| E1 東名高速道路          |            |
| 豊橋新城スマート           | 三ヶ日JCT～豊川  |
| 岡崎阿知和スマート          | 岡崎～豊田JCT   |
| 東郷スマート             | 東名三好～日進JCT |
| E1A 新東名高速道路        |            |
| 秦野丹沢スマート(2022.4開通) | 伊勢原大山～新秦野  |
| 山北スマート             | 新秦野～新御殿場   |
| 小山スマート             | 新秦野～新御殿場   |
| E1 名神高速道路          |            |
| 多賀スマート             | 彦根～八日市     |
| E19・E20 中央自動車道     |            |
| 甲府中央スマート           | 甲府南～甲府昭和   |
| 諏訪湖スマート            | 諏訪～岡谷JCT   |
| 神坂スマート             | 園原～中津川     |
| E41 東海北陸自動車道       |            |
| 城端SAスマート           | 福光～五箇山     |
| E68 東富士五湖道路        |            |
| 富士吉田忍野スマート         | 富士吉田～山中湖   |
| E52 中部横断自動車道       |            |
| 両河内スマート            | 新清水JCT～富沢  |
| C3 東海環状自動車道        |            |
| 海津スマート※            | 養老～北勢      |

※国土交通省と共同で事業を実施する区間にあるスマートインターチェンジ



営業中のスマートインターチェンジは  
こちらをご覧ください。



※東京外かく環状道路 大泉JCT～中央JCT間は、国土交通省及び東日本高速道路株式会社から委託を受けて事業を実施

TOPICS

### 新東名高速道路の開通による効果

新東名高速道路(伊勢原大山IC～新秦野IC間)の開通により、沿線地域の観光活性化、物流の効率化、ダブルネットワークの確保が期待されます。

#### ▶沿線地域の観光活性化

沿線地域の観光地へのアクセス性が向上し、観光活性化に寄与します。また、東京駅から秦野市に直通する高速バスの試験運行が開始されるなど、観光客の増加が期待されます。



#### 観光施設の声

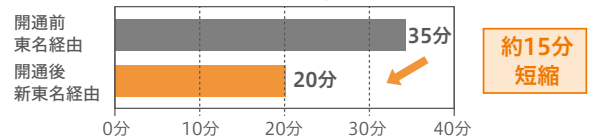
秦野丹沢スマートICが  
県立秦野戸川公園の  
近くにあることから、  
現在よりも広範囲から  
観光に訪れていただく  
ことが期待されます。  
より多くの方に秦野市  
の魅力を知ってもらえ  
ると嬉しいです。

※2021年12月ヒアリング調査結果

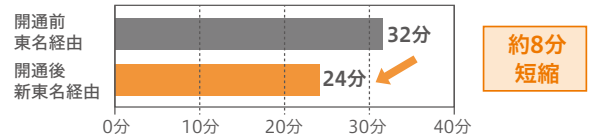
#### ▶物流の効率化による生産性向上

開通区間周辺の工業団地から都心方面への所要  
時間が短縮され生産性の向上が期待されます。

##### ■大秦野工業団地入口～海老名JCT



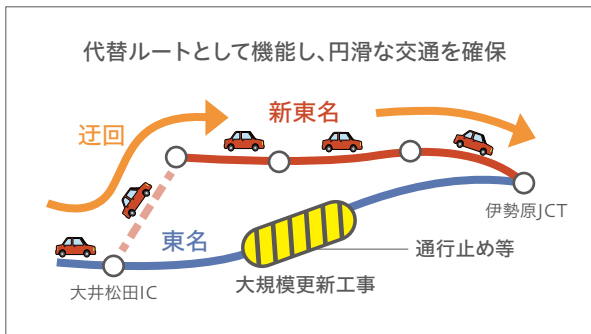
##### ■堀山下テクノパーク入口～海老名JCT



※混雑時旅行速度を用いて算出 (新東名は100km/hで算出)  
出典:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

#### ▶ダブルネットワークの確保

東名高速道路(伊勢原JCT～大井松田IC間)や  
国道246号の並行区間が通行止めの時に代替路  
として機能します。



### 社員の声 大規模プロジェクトに携わって

東京支社 秦野工事事務所 施設工事班 係長

はしもと こうへい  
橋本 光平

2022年4月に開通した新東名高速道路 伊勢原大山IC～新秦野IC間は、様々な設備を備える  
長大トンネルが多く、また、新秦野IC、秦野丹沢スマートICの2カ所が同時に開通した区間です。  
道路設備が非常に多く、施設職として今まで自分が経験したことのない大規模なプロジェクトに  
携わりました。受注者、行政機関、社内など多くの関係者と連携しながら工事を進めていく必要が  
あり、特にコミュニケーションとスピード感を大切にしながら業務にあたりました。



## 2 加速するインフラ老朽化に対する着実なメンテナンス

### 道路構造物の計画的な保全

開通後30年を超える区間が約6割に及び、大型車  
交通量の増加や凍結防止剤の影響により構造物の  
老朽化が進行しています。高速道路ネットワークを  
健全な状態で次世代に引き継ぐために、着実に点検し、  
計画的な維持・補修・補強を行っています。



### 予防保全の推進と技術開発

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



伸縮装置からの漏水対策



コンクリート片落下対策

### 重量違反車両等の取締り強化

道路構造物に大きな損傷をもたらし、重大な交通事故  
につながる重量超過法令違反車両等に対する取締り  
を強化しています。IC入口等取締隊を配置し、  
違反者には積荷を軽減させるなどの措置命令を行い、  
特に悪質な場合は刑事告発をしています。



重量違反車両等の取締り

# 大規模更新・修繕の着実な推進

橋梁やトンネルなどの構造物を最新の技術を用いて補修、補強し、建設当初と同等又はそれ以上の性能や機能を回復することで、高速道路をこれからも長く健全に保つ「高速道路リニューアルプロジェクト」に取り組んでいます。

## 社員の声

### 相手の目線に立って考える

東京支社 伊勢原保全・サービスセンター 工事担当 係長 **中筋 由佳**

西湘バイパスにおける床版取替工事及び耐震補強工事を担当しています。現場が海岸・漁港部にあるため、工事に際して海岸・漁港管理者、漁業関係者、地域の皆さまなど、多数の関係者との調整が求められます。事業の着実な推進に向けて、一方的にこちらの計画を通そうとするのではなく、相手の目線に立って、何かしら地域へ協力できることはないかを意識し、模索しながら仕事をしています。



高速道路リニューアルプロジェクトについてはこちらをご覧ください。



### ▶ 2021年度までの高速道路リニューアルプロジェクトの実績

| 路線             | 構造物の種類 | 工事内容             | 数量    |
|----------------|--------|------------------|-------|
| E1 東名高速道路      | 橋梁     | 床版の取替            | 32橋   |
|                | トンネル   | トンネルを覆うコンクリートの補強 | 1チューブ |
| E19・E20 中央自動車道 | 橋梁     | 床版の取替            | 19橋   |
|                | トンネル   | トンネルを覆うコンクリートの補強 | 2チューブ |
| E8 北陸自動車道      | 橋梁     | 床版の取替            | 27橋   |
| E84 西湘バイパス     | 橋梁     | 床版の取替            | 3橋    |
| E85 小田原厚木道路    | 橋梁     | 床版の取替            | 3橋    |

### ▶ 2022年度 高速道路リニューアルプロジェクトの完了予定

| 路線             | 構造物の種類 | 工事内容             | 数量    |
|----------------|--------|------------------|-------|
| E1 東名高速道路      | 橋梁     | 床版の取替            | 10橋   |
| E19・E20 中央自動車道 | 橋梁     | 床版の取替            | 5橋    |
| E8 北陸自動車道      | 橋梁     | 床版の取替            | 17橋   |
| E84 西湘バイパス     | 橋梁     | 床版の取替            | 2橋    |
| E85 小田原厚木道路    | トンネル   | トンネルを覆うコンクリートの補強 | 8チューブ |



高速道路リニューアル工事（西湘バイパス 早川分岐[早川Bランプ橋]）

## 3 激甚化・頻発化する自然災害への対応

### 耐震補強対策の推進

2016年に発生した熊本地震による橋梁の被災状況を踏まえ、災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、大規模な地震時でも軽微な損傷に抑えられ、速やかな機能回復が可能となるよう橋梁の耐震補強を進めています。



### 迅速な緊急交通路の確保

国の「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」等に対応し、大規模災害時の緊急交通路を確保するため、資機材を備蓄しています。大規模災害が発生した場合は、緊急交通路の早期確保をめざします。また、防災訓練やお客さまの安全確保を目的とした避難誘導訓練を実施し、顕在化した課題への対応や関係機関との連携などに努めています。



災害時段差解消訓練

### 防災・減災対策のマネジメント

災害時でも交通が確保できるよう、総合的な防災対策の拠点となる事務所等の浸水・冠水対策に取り組んでいます。また、災害時のお客さま支援に必要な備蓄に加え、大規模災害発生時に関係機関の活動拠点となる休憩施設では、非常用電源や生活用水の確保などの防災機能強化を進めています。2022年3月には管内56カ所のサービスエリア又はパーキングエリアが広域災害応急対策の拠点となる「防災拠点

自動車駐車場」に指定されました。

加えて、災害発生時の被災状況の迅速な把握、被害の拡大防止、高速道路の早期復旧などを行う現地対策本部を技術的に支援する仕組みとして、2021年7月から「N-TECS※」の試行運用を開始し、2022年5月から本格的に運用しています。

※ NEXCO中国 Technical support



中央自動車道 岡谷JCT～伊北I.C.間で発生した土石流による被災状況（2021年8月15日）

### 荒天時の対応の強化

大雪に備え、除雪体制の強化や立ち往生車両を早期に発見するための監視カメラを増設しています。人命を最優先に高速道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避し、除雪能力を超える降雪に対しては、予防的通行止めを実施して集中除雪を行います。万一の車両滞留に備え、滞留状況の正確な把握やお客さま支援のための専任の体制を確保します。また、最も規格の高い高速道路が災害時においても最大限機能するよう、通行止め基準を降雨経験に基づく基準に替わり、土壌中の水分量に着目した土壌雨量指数等を考慮した科学的データに基づく基準を試行導入し、通行止めの開始や解除のタイミングの適正化や通行止め時間の最小化に取り組んでいます。



降雪時の除雪作業

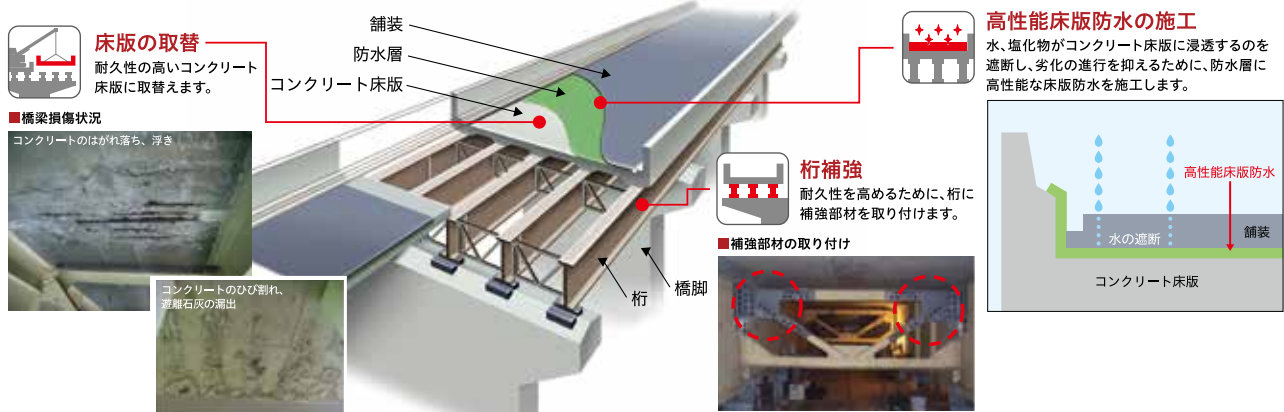
### ▶ 通行止め時間（災害・悪天候）

| 項目         | 2019  | 2020  | 2021  |
|------------|-------|-------|-------|
| 通行止め時間[時間] | 1,792 | 1,509 | 2,284 |

（年度）

## 主な工事内容

### 橋梁



### 床版取替工事の手順



※床版の取替は、舗装の撤去作業からレーンマーク設置作業まで作業内容が多岐にわたり作業日数を要するため、休日を含めた長期間の規制が必要となります。お客さまに対する工事規制の影響を最小限とするため、工場で予め製作したプレキャスト製品の活用や最新技術を駆使して工事を進めています。

## 4 交通事故と渋滞の低減

### 事故多発地点での集中的な対策

これまで実施してきた高機能舗装等の走行環境を改善するハード対策に加え、事故多発箇所におけるデータ収集、解析技術を用いた速度抑制や注意喚起など重点的に交通安全対策を推進します。また、ソフト対策として道路情報板等での注意喚起や交通安全セミナー（P.53参照）の実施など交通安全啓発活動を展開しています。

### 逆走対策の強化

高速道路の逆走は、逆走以外の事故と比べ死傷事故となる割合が5倍、死亡事故では40倍になります。安全・安心実施計画（P.26参照）における「2029年までに高速道路での逆走重大事故ゼロ」を実現するために、一般道からの誤進入対策に加え、電光表示による逆走警告や錯視効果を応用した路面標示などの公募で集まった新技術も活用しています。また、「無くそう・逆走」をキーワードに、サービスエリア等での呼びかけのほか、テレビCM等の各種メディアを活用した交通安全啓発活動を実施しています。



逆走防止の啓発については  
こちらをご覧ください。

### 暫定2車線区間の安全・安心確保

暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策として、土工区間や長さが50m未満の橋梁では、ワイヤロープの設置を行っており、2022年度の設置完了をめざしています。また、長さが50m以上の橋梁とトンネル区間においては、センターパイプやセンターブロックを試行的に設置しています。



ワイヤロープ



センターブロック

### 渋滞対策の推進

交通集中による渋滞対策として、中央自動車道 小仏トンネル付近等での付加車線の設置を推進するとともに、名神高速道路 一宮IC～一宮JCT間での付加車線の設置に向け、2022年1月に工事着手しました。

また、「高速道路ドライブアドバイザー」によるきめ細やかな情報発信を行っています。

#### ▶ 交通集中に起因する渋滞損失時間 (年度)

| 項目            | 2019  | 2020  | 2021  |
|---------------|-------|-------|-------|
| 渋滞損失時間[万台・時間] | 595.1 | 339.7 | 553.4 |

#### ▶ 主な渋滞区間と対策

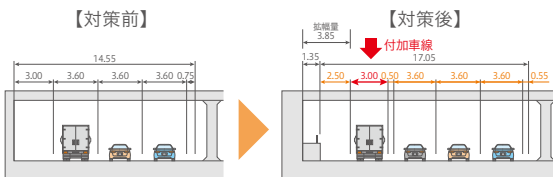
| 路線         | 渋滞ポイント                        | 対策内容    |
|------------|-------------------------------|---------|
| E1 東名高速道路  | ■横浜町田～海老名JCT                  | 付加車線設置  |
|            | ■東名三好～日進JCT(上)                | 付加車線設置  |
| E1 名神高速道路  | ■一宮～一宮JCT                     | 暫定3車線運用 |
| E20 中央自動車道 | ■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

#### TOPICS

### 東名高速道路 大和トンネル付近の付加車線 一部運用開始

全国の高速道路の中でも渋滞が激しい箇所の一つであった大和トンネル付近において、大和トンネルの付加車線の一部を運用開始しました。これにより、交通容量が増加することで、渋滞の緩和が発現しています。

#### ■大和トンネルの横断面



#### TOPICS

### 「みちラジ」管内全域への配信

高速道路を走行中のお客さまの位置情報をもとに、ハイウェイラジオで提供している渋滞・事故・通行止めの情報や所要時間情報を入手できるスマートフォンアプリ「みちラジ」の情報提供範囲が当社管内全域に拡大しました。



Android



iOS

みちラジのダウンロードは  
こちらにアクセスください。

## 5 利用しやすい料金サービスの展開

### ETC2.0サービスの推進

ETC2.0サービスを活用した道路管理・交通情報の高度化をめざし、安全走行を促進する技術の開発、検討を進めます。さらにETC2.0の利用を増やすため、ETC2.0車載器の普及促進に取り組みます。

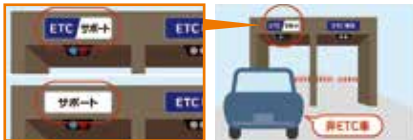


### ETCの専用化等

ETC利用率の拡大などの社会情勢の変化を踏まえつつ、ETCの専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進します。2022年4月1日には、中央自動車道 稲城ICと首都圏中央連絡自動車道 八王子西ICでETC専用化の運用を開始しています。

#### ▶ サポートレーン

ETCが使えない状態で誤ってETC専用料金所をご利用された場合は、「ETC/サポート」または「サポート」と表示されたレーンを通行し、一旦停止して係員等の指示に従ってください。



首都圏中央連絡自動車道 八王子西IC

#### ▶ ETC専用化等のロードマップ

都市部は5年、地方部は10年程度での概成をめざして計画的に推進します。

(2020年12月17日公表)

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

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

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

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

### 高速道路における安全・安心実施計画

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



高速道路における安全・安心実施計画については  
こちらをご覧ください。

### 新型コロナウイルス感染症に対する取組み

#### ▶ 新型コロナウイルス感染症の感染予防にあたって

社会インフラを担う企業グループとしての使命を果たすため、お客さまが安心して高速道路をご利用いただけるよう「中日本高速道路(株)における新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」に基づき、新型コロナウイルス感染症対策に取り組んでいます。



中日本高速道路(株)における新型コロナウイルス感染症予防対策ガイドラインについては  
こちらをご覧ください。

## 6 休憩施設の快適性と利便性の向上

### サービスエリアのリニューアル

2021年度は、東名高速道路 東郷PA(上り・下り)の全面リニューアルを行い、飲食コーナーに加えて新たにコンビニエンスストアをオープンしました。その他にも、東名高速道路 牧之原SA(上り)では、コインシャワーとコインランドリーを増設し、待合室も新設するなど、お客さまのニーズに対応したリニューアルを行いました。

今後も計画的にリニューアルを行い、より快適、より便利に過ごしていただける高速道路空間へと進化を続けます。



全面リニューアルした東名高速道路 東郷PA(下り)

### 多様なニーズにお応えして

#### ■様々なお客さまの快適性の向上

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

加えて、デジタルサービスエリアガイド等新機能を追加したNEXCO中日本公式スマートフォンアプリ「わくわくハイウェイ」でお得なエリア情報等を配信しています。



NEOPASA駿河湾沿津(下り)ベビーコーナー

#### ■新しい生活様式への対応

お客さまが安全に、安心して店舗をご利用いただけるよう、新型コロナウイルスを想定して国が公表した「新しい生活様式」への対応として、店舗の定期的な消毒やレジ待ち位置の明示、アクリル板の設置、客席の間隔確保などに取り組んでいます。

また、接触機会を削減するため、一部の店舗でQRコード決済の拡充やモバイルオーダーシステムを導入するなど、デジタル化を推進し、社会環境の変化に対応した商業施設づくりを進めています。



アクリル板の設置

#### ■プロドライバー向けサービスの展開

仕事で高速道路を利用されるお客さまをサポートするため、シャワールーム(19エリア)やコインランドリー(20エリア)、温浴施設(5エリア)などのサービスを展開しています。また、いつでも軽食等をご利用いただけるよう24時間営業していない店舗や無人パーキングエリアなどに食品自販機の設置を進めるなど、今後もサービスの拡大・充実を図っていきます。



東名高速道路 牧之原SA(下り) コインシャワーの増設



営業時間等の詳細、プロドライバー向けサイトについてはこちらをご覧ください。

### 地域の魅力発信

沿線地域の活性化や地域社会との連携を強化するため、地元自治体等と連携したイベントや物産展を開催することで、サービスエリアから地域の魅力を発信しています。



中央自動車道 恵那峡SA(下り) 五平もち祭りの開催

### 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す。リニューアルを進め、快適性の向上を図るとともに、設備面や清掃面に様々な工夫をしています。2021グッドトイレ選奨では、選奨1件、入選2件を受賞しました。

加えて、外国人のお客さま向けに、温水洗浄便座の操作や正しいトイレの利用方法を14カ国語でご案内するタブレットの整備を進めています。視覚障がい者の方に向けては、立体的なボタンを追加するなど、お客さまの声をもとに改良を重ねています。

また、トイレ内で動けなくなったお客さまや忘れ物を早期に発見するアウトラインセンサーの整備箇所を拡大しました。



タブレットの整備

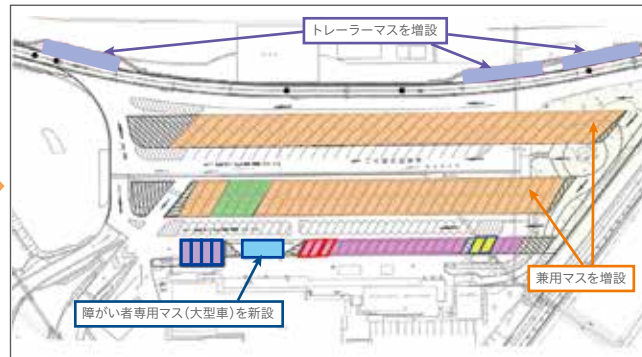
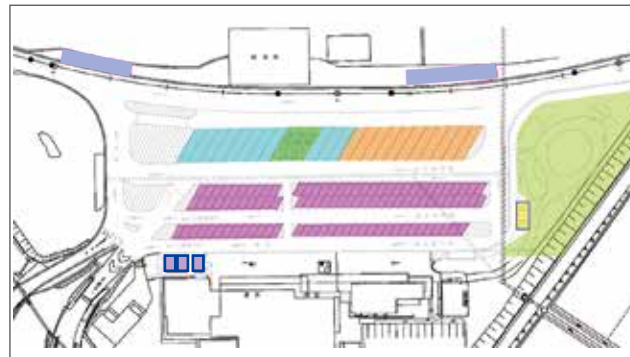


個室満空情報の掲示

### 駐車場の混雑対策

駐車場の混雑緩和に向けて駐車マスの拡充や混雑情報の提供を行っています。2021年度は北陸自動車道 南条SA、伊勢湾岸自動車道 湾岸長島PAなど約470台分の大型車駐車マスを拡充しました。2022年度は新名神高速道路 土山SA、中央自動車道 小黒川PAなど約180台分の拡充を予定しており、今後も、更なる駐車マス拡充に取り組めます。

#### ▶ 駐車マス拡充事例 北陸自動車道 南条SA(上り)



**効果** 平日夜間の大型車エリアの混雑及び昼間の普通車エリアの混雑が緩和

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

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

| 項目         | 対策前  | 対策後  |
|------------|------|------|
| 小型車 駐車可能台数 | 123台 | 144台 |
| 大型車 駐車可能台数 | 27台  | 69台  |

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

## 7 地域間交流の促進による地域の活性化

### 速旅ドライブプランの拡充

高速道路周遊バスと観光施設の利用券などをセットにした速旅ドライブプランのラインナップを拡充し、よりご利用いただきやすいものにしていきます。多くのお客さまにご利用いただくことで、高速道路の利用促進を図るとともに、観光をはじめとした地域経済の活性化に貢献します。併せて、地域の魅力発信や地域ニーズに合った観光プロモーションを積極的に展開します。



速旅ドライブプラン受付TOP画面(公式WEBサイト)



速旅ドライブプランについては  
こちらをご覧ください。

### インバウンドへの取組み

#### ■高速道路での案内

外国人のお客さまにも安心して便利に高速道路をご利用いただけるよう、案内表示の多言語化を推進するとともに、標識に路線番号を用いて案内するナンバリングを行っています。また、道路管制センターへの外国人のお客さまからの電話を通訳会社に転送し、通訳会社を通じて会話するサービスを24時間体制で導入しています。

〈これまでの標識〉



〈ナンバリング対応〉



#### ■サービスエリアでのサービスの充実

施設案内ピクトグラム、フリーWi-Fi(166エリア)、免税店(34エリア)、海外発行カード対応ATM(90エリア)、ムスリム向け礼拝スペース(3エリア)などを設置しています。日本語に不慣れなお客さまにもわかりやすく、

安心して食事いただけるよう飲食店舗では特定原材料などをフードピクトグラムで表示しています。また、エリア・コンシェルジュでは翻訳ツールを活用し、多言語に対応した案内を行っています。

(2022年4月現在)



フードピクトグラム(一部抜粋)

#### ■旅行商品の販売

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



CEPの英語版の  
公式WEBサイトについては  
こちらをご覧ください。

### 社会貢献活動

人手不足に直面している農山村で、地域住民の皆さまとともに環境や景観保全のボランティア活動に取り組んでいます。2021年度は、3県5地区で延べ約300名のグループ社員が参加しました。また、地域社会の一員として、就労体験や安全講習会などを通じて、次世代を担う子どもたちに向けて高速道路の役割などを学ぶ機会を提供しています。



ボランティア活動(茅場の草刈り)

### 地域の声

#### 世界遺産合掌造りの保存

越中五箇山菅沼集落保存顕彰会 会長 **中島 慎一** 様

私は富山県南砺市にある世界遺産五箇山菅沼集落の代表をしています。NEXCO中日本には、世界遺産の合掌造り集落を守るために、屋根に使われる茅(カリヤス)の保全活動を地元住民と一緒に取り組んでいただいています。2012年に集落と保存協定を結び、活動は10年目を迎えました。リピートされる参加者も多く、この取組みは、地域にとって今では欠かせない存在となっており、地元住民も毎回お越しいただけることを楽しみにしています。



### TOPICS

#### 学生アイデアコンペティションの開催

横浜国立大学との包括的な連携推進に関する協定に基づき、同大学及び早稲田大学の学生によるアイデアコンペティションを開催しました。サービスエリア・パーキングエリアに着目して、催事区画を活用した企画やSNSを活用したプロモーションをテーマに、学生のアイデアを活かした魅力的な高速道路空間の実現に向けた活動に取り組んでいます。



学生によるアイデアコンペティション

#### 地域から親しまれる高速道路空間へ

地域環境の美化、高速道路高架下のイメージアップ、地域住民に安らぎを与える高速道路空間の創出を目的に岩倉市、愛知県立岩倉総合高校の美術部員と連携し、名神高速道路石仏高架橋に明るい色調の壁画を制作しました。壁画が見える駅の利用者、地域の皆さまに気持ちのよい空間を提供するとともに、地域との関わりを実感できる取組みとなっています。



壁画の前で記念撮影

#### ベジブル 野菜を使ったジャム「VEGEBLE」の開発

山梨県立大学と連携し、山梨県産の野菜を使用したジャム「VEGEBLE」を中央自動車道 双葉SA(下り)で発売しました。学生との意見交換を踏まえ、「山梨県の魅力を再発見してもらうこと」を目標に、フルーツ王国として知られる同県の個性に富んだ地形で栽培された良質な野菜に着目し、開発しました。野菜が苦手な方でもおいしくいただける商品です。



野菜の頭文字を冠したデザイン  
(お:大塚ニンジン か:甘々娘 も:桃太郎トマト)

#### 若手社員が社会科の先生に

高速道路の役割や効果などを知ってもらうことを目的として、敦賀市立角鹿小中学校の中学2年生と若狭町立気山小学校の5・6年生に、若手社員が先生となり社会の授業を実施しました。授業では、除雪作業をはじめ安全で快適な高速道路を支える取組みやSDGsの達成に向けたトンネル照明のLED化などの事例紹介を通じて、子どもたちに将来の仕事について考えてもらいました。今後もこの活動を継続し、当社事業への理解促進に取り組みます。



若狭町立気山小学校での授業

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

# i-MOVEMENT

## 「次世代型技術革新による高速道路保全マネジメント」



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

当社グループでは、次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント「i-MOVEMENT」に取り組んでいます。デジタルテクノロジーを始めとする最先端の技術を導入することで、人口減少や少子高齢化に伴う労働力不足、脱炭素社会への転換といった社会環境の変化、お客さまニーズの多様化、インフラの老朽化に伴う事業量増大などの、高速道路を取り巻く環境の変化に対応しながら、高速道路モビリティを進化させます。

i-MOVEMENTを実現することで、お客さまに「もっと安全に、もっとスムーズに」高速道路をご利用いただき、当社が「もっと安全に、もっとスムーズに」事業へ取り組むことをめざします。



※イメージ図のため、実際に整備するものとは異なる場合があります。

## 01 道路管制センターを中心とした次世代の道路管理

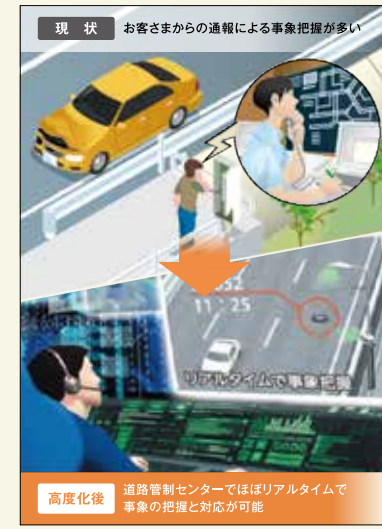
料金収受や点検、維持修繕作業などの日々の業務について、機械化や業務プロセスの改変を推進することで、安全性・生産性の向上をめざします。

道路管制センターを中心とした次世代の道路管理のイメージ



### 伊勢原モデル検証

最新のセンサーや監視カメラなどを活用することで、高速道路の全線監視をはじめとする道路管制センターを中心とした次世代の道路管理を、集中的に検証する「伊勢原モデル検証」を伊勢原保全・サービスセンターで2022年4月から一部開始しました。検証により確認された課題の解決と試行を繰り返すことで、広域的な検証につなげ、全社展開をめざします。



### 社員の声

**次世代の道路管理の実現に向けて**  
東京支社 保全・サービス事業部 道路管制センター 交通管制課  
東京支社 保全・サービス事業部 道路管制センター 管制司令（兼務）  
東京支社 保全・サービス事業部 企画統括課（兼務）  
つのだ まさひこ  
**角田 真彦**

伊勢原モデル検証において、導入した新技術や見直した業務プロセスに基づくオペレーションを、川崎道路管制センターで実際に試行し、検証する業務を担当しています。人と最新技術、それぞれの良い面を掛け合わせる事が重要だと考えており、検証を通して、試行錯誤することで道路管制の高度化・効率化が図れるよう業務に取り組んでいます。



## 02 「マザー現場」での現場実証

i-MOVEMENTを推進するために、技術を先行的に試行する現場を「マザー現場」として定め、22カ所の保全・サービスセンターと2カ所の高速道路事務所を選定しました。実証を重ね、実運用レベルに至ったものから順次展開していきます。

2021年度からマザー現場での現場実証を本格的に展開し、高度化した業務プロセスを実現するために必要な要素技術の実証を進めています。2022年度はさらに取組みを進め、業務の仕様を定めて他の現場への展開を進めます。

### マザー現場

海外で工場を建設する際に、生産システムや生産技術などのモデルとなる「マザー工場」を参考にした、当社グループのオリジナルの用語です。モデルとなる現場を設定して、検証を繰り返し、課題解決に向けた活動を行っています。



## 03 「イノベーション交流会」によるオープンイノベーションの推進

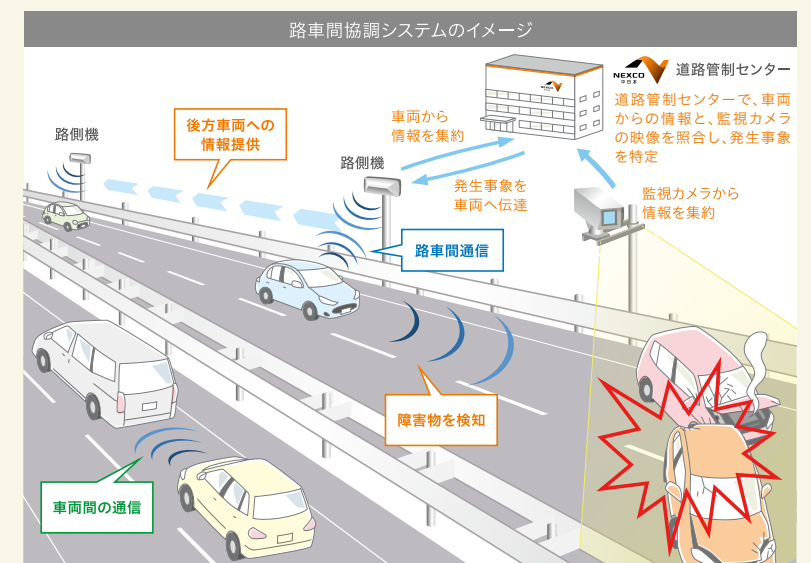
i-MOVEMENTの実現に向けて、複数の企業が共同事業体をつくるコンソーシアム方式を採用した「イノベーション交流会」を設立しています。オープンイノベーションを推進する組織として、当社が抱える業務課題とイノベーション交流会に参加いただいている企業や団体が保有する先端技術を組み合わせることで、新たな技法の創出、業務の高度化を実現し、全社に展開します。

### 2021年度 イノベーション交流会のテーマ

| 高速道路のモビリティマネジメント                                                                                                                                     | 高速道路のインフラマネジメント                                                                                                                                         | 現場オペレーションの高度化                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>全線常時監視による現場状況把握の効率化</li> <li>災害・異常事態自動検知による事象対応の迅速化</li> <li>道路管制センターの機能強化</li> <li>利用者動向把握・分析の高度化</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>構造物等の状況把握(データ取得)の高度化</li> <li>緊急補修オペレーションの高度化</li> <li>3次元モデリングによる保安全管理基盤の導入</li> <li>維持修繕計画の進捗把握の効率化</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>落下物の自動回収</li> <li>料金収受業務の高度化</li> <li>維持作業(清掃及び植栽作業)の機械化による省力化</li> <li>危険予知による作業員の安全管理</li> </ul> |

## 04 高速道路での自動運転支援

高速道路での自動車の完全自動運転(レベル4)を見据えて、路車間協調システムに関する実証実験等を通じて、自動運転支援の技術やシステムの開発に取り組んでいます。自動車側で検知できない事故や渋滞などの情報を、より早く、より正確に自動運転車両を含むコネクテッド車両※に伝えることで、安全な走行や快適な走行の支援が可能になります。



※ICT端末としての機能を有し、車両と車両、車両と道路の間で、事故・渋滞などの情報の通信が可能な自動車

# 次世代物流システムへのチャレンジ

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

## 01 物流拠点・ダブル連結トラック駐車マスの整備

ドライバーの確実な休憩機会を確保するため、東名高速道路豊橋PA(下り)での駐車場予約システムの社会実験や、新東名高速道路引佐連絡路 浜松いなさIC路外駐車場等でのダブル連結トラック※専用の駐車場予約システムの実証実験を実施しています。また、高速道路と一般道を接続する乗換拠点や現在運用中の「コネクティア浜松(P.38参照)」に加えて、関東・中京圏付近の大規模な物流拠点の整備について、関係者と連携して検討を進めていきます。



※1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な長さ21mを超えるフルトレーラ連結車

## 02 高速道路での完全自動運転(レベル4)トラックの実現に向けたインフラ整備

2025年以降の高速道路での完全自動運転(レベル4)トラックやそれを活用した隊列走行の実現に向けて、新東名高速道路・新名神高速道路の6車線化や本線合流部での安全対策、既存サービスエリアの拡幅などの必要なインフラの整備を行います。また、隊列走行※を含む高性能トラック等の新たな物流システムの普及に合わせて、関東及び中京圏付近の大規模な物流拠点の整備や東京～大阪間の新東名高速道路・新名神高速道路等の専用レーン化など、インフラ面の環境整備について、関係者と連携して検討を進めていきます。

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

# デジタル化や脱炭素化などの 環境変化に適応した 新たな価値創造への挑戦

デジタル社会や脱炭素社会の進展などの環境変化を見据え、当社グループの技術やノウハウをもとに、お客さまや地域社会などステークホルダーの皆さまとの協働を通じて、新たな価値の創造に挑戦します。さらに、事業活動を通じてCO<sub>2</sub>削減などの環境保全、持続可能な社会の実現に貢献します。

## 2025年度までの達成目標

|                                      |                                                    |                              |                            |                                     |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|
| i-MOVEMENTの推進                        | 最先端の事業運営を実現し、次世代の高速道路空間を創造します。                     |                              |                            |                                     |
| i-Constructionの推進                    | ICTの全面活用による建設生産システム全体の生産性を向上します。                   |                              |                            |                                     |
| 自動運転(レベル4)の実現                        | 高速道路での完全自動運転(レベル4)の実現のための路車間協調設備を構築します。            |                              |                            |                                     |
| CO <sub>2</sub> の削減                  | 高速道路ネットワークの整備を通じてCO <sub>2</sub> 排出量削減へ貢献します。      |                              |                            |                                     |
| CO <sub>2</sub> の削減<br>[2021年度からの累計] | 2025年度目標                                           | 2021年度                       |                            | 2022年度目標                            |
|                                      |                                                    | 目標                           | 実績                         |                                     |
|                                      | CO <sub>2</sub> 排出量を累計24万t-CO <sub>2</sub> ※削減します。 | 2.5<br>万t-CO <sub>2</sub> 以上 | 2.10<br>万t-CO <sub>2</sub> | 3.55[6.19]<br>万t-CO <sub>2</sub> 以上 |

※事業工程精査により、2025年度目標が変動する可能性あり

## 1 i-Constructionの推進

当社の建設現場では、i-Construction※<sup>1</sup>を推進しており、新東名高速道路で実施中のICT活用工事をはじめ、一部現場においてICT舗装や3次元データの活用を行っています。2021年度には新たに4件の設計業務でBIM/CIM※<sup>2</sup>の活用を開始し、遠隔臨場においては、実施要領を制定し本格的に実施していきます。今後も調査・設計から施工・検査、さらには維持管理・更新までのすべてのプロセスにおいてICTを導入することをめざします。

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

※2 Building Information Modeling, Construction Information Modeling/Management(3次元モデルの導入による建設生産・管理システムの効率化・高度化の取組み)



Web会議システムを活用した遠隔臨場による立会検査

## 2 技術開発と革新的な技術の実装

### ライフサイクルコストを低減する技術

コンクリート構造物の塩害による鋼材の腐食進行を抑制する工法の一つとして、電気を流して鋼材を防食する対策を採用しており、この工法が抱える課題を解決する製品「NAKAROD®」を開発しました。

| 課題                                   | 解決方法                                          |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 外部から電源を取り込むことで、大がかりな装置とメンテナンスが必要であった | コンクリート表面に貼り付けた金属が錆びることで発生する電力を活用することで電源を不要とした |
| これまでの製品は面的な取り付けが必要で、設置作業が大変だった       | 製品内部の金属を棒状にすることで、面的な設置を不要とし、作業を簡易化した          |
| これまでの製品は面的に取り付けていたことから、構造物の点検がしづらかった | 製品を棒状にすることで、コンクリート面を直接点検できるようにした              |
| これまでの製品は複数の部材を取り付ける必要があった            | 複数の部材をユニット化することで、設置作業を簡易化した                   |



開発製品「NAKAROD®」

### 点検・診断を効率的に実施する技術

のり面の地すべりや崩落対策として使用されているグラウンドアンカー※は、現地条件によっては機能低下が進行する可能性があるため、定期的に健全性を確認する試験を行っています。小型バイブレーターの振動により張力を確認できる仕組みを開発することで、試験の際に大がかりな足場や機材が不要となり、従来に比べて大幅な省力化を実現しました。

※のり面に働く地盤のすべり力を緊張力を利用して安定させる構造物



グラウンドアンカーの例



新技術による測定(アンカー頭部)

### 共同研究者の声

#### 緊張力を振動で測る方法を開発

さいとう ひでき  
応用地質株式会社 技術本部 技師長 斎藤 秀樹様

中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋株式会社、岐阜大学との共同研究により、グラウンドアンカー頭部での振動測定によって緊張力を求める技術、VIBRES®(ビブリス)システムを開発しました。この技術をアンカーの維持管理に導入することで、これまで行ってきたアンカーの引っ張り力の確認試験の効率化が見込まれます。今後も共同研究開発を通じて、更なる適用範囲の拡大をめざします。



## ICTの高度活用による点検

橋梁のつなぎ目部分であるジョイントの定期点検では、点検のための車線規制による渋滞の発生や車線規制内で作業する点検員の安全確保が課題となっています。ジョイントの走行音の測定が可能なマイクロホンとGPS及びレーザー変位計を取り付けた小型の「ROAD CAT」を開発することで、走行しながら点検が可能となり、渋滞の解消、点検員の安全性向上や省力化が期待されています。



日常点検車「ROAD CAT」



小型マイクロホン



レーザー変位計

## 劣化した道路を修復する技術

トンネルの表面を覆っている老朽化したコンクリートの一部を撤去して、新たなコンクリートで覆工機能を再生する施工方法や材料を開発しています。これにより老朽化部分の耐荷性能の向上や、寒い日のツララの発生原因となるトンネル内への漏水を減少させることで、冬季の維持管理作業の軽減をめざします。



覆工機能を再生する施工方法

## 維持管理車両の自動運転技術の開発

冬季には、道路の凍結防止剤の散布や除雪車による積雪の除去などの作業を実施しています。作業を行う維持管理車両の自動運転走行に向けて、2021年度は自車の位置を特定する情報の検証を実施し、今後は斜めの隊列自動走行を可能とする高度な制御を要するプログラムの開発を行います。



維持管理車両の自動運転化のイメージ

## 地域活性化ビジネス

東海環状自動車道 土岐南多治見ICに隣接する複合商業施設「テラスゲート土岐」にある温浴施設「土岐よりみち温泉」は「ニフティ温泉年間ランキング2021」で岐阜県内第1位(6年連続)を獲得するなど、多くのお客さまにご好評をいただいています。また、社宅跡地を地域のニーズに合った分譲住宅や賃貸住宅として再開発することで、新しい暮らしや新しい街づくりに貢献しているほか、静岡県浜松市にある中日本ファームすずなり株式会社では、新東名高速道路沿線の耕作放棄地等を活用して野菜を栽培・出荷することで、農地再生に貢献しています。



テラスゲート土岐についてはこちらをご覧ください。  
6年連続 岐阜県第1位  
第16回 ニフティ温泉 年間ランキング2021



土岐よりみち温泉  
中日本ファームすずなり株式会社 耕作地

## 中継物流拠点の運営

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

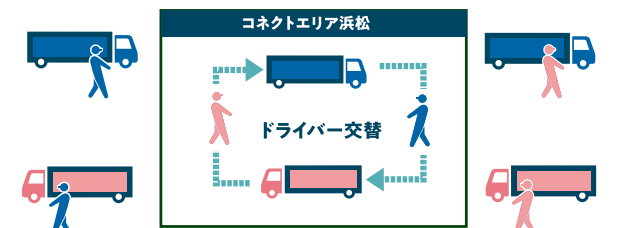
### ▶中継物流拠点の運用イメージ

#### トレーラー・トラクタ交換方式の場合



中継拠点にて、トラクタの交換を実施

#### ドライバー交替方式の場合



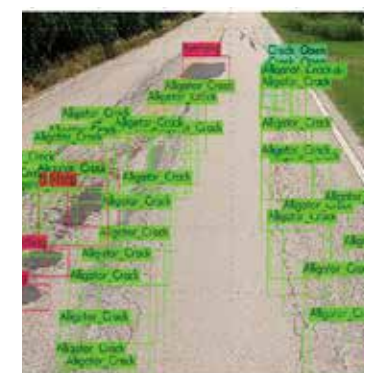
中継拠点にて、ドライバー交替を実施

## 海外における多面的な事業の推進

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



ダバオ市バイパス建設事業



AIを活用した舗装点検ソリューション

## 3 新たな事業領域への挑戦

### 高速道路事業で培った技術の外販

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



エアバッグ式安全チョッキ



地方自治体が管理する橋梁の点検(技術外販)



NEXCO中日本グループの技術商品についてはこちらをご覧ください。

### ETC多目的利用サービスの拡大

ETCの決済技術を活用した情報処理事業を実施しています。協働各社と業務提携を行い、ETCの情報処理事業を通じて、社会の利便性向上に貢献します。2021年度は、伊豆中央道やアネスト岩田ターンパイク箱根などでETCX※での決済を開始しました。

※ETCを利用した新しいキャッシュレス決済サービス



伊豆中央道での決済

### TOPICS

#### 賃貸住宅「NC STYLE豊川」完成

新たに立上げた賃貸住宅ブランド「NC STYLE」の第一号物件として、愛知県豊川市内に「NC STYLE豊川」が2021年8月に完成しました。今後も賃貸事業を推進していきます。



NC STYLE豊川

## 4 地域環境の保全と脱炭素化への貢献

### 環境方針

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

当社の事業は、高速道路という社会インフラを通じて、お客さまをはじめとするステークホルダーの皆さまのみならず、環境と広く関わりを持っています。このため当社は、環境マネジメントシステムを構築し、環境マネジメントの目的・目標を明らかにするとともに、環境法令及び当社が約束した事項の遵守、ならびに環境汚染の予防に努め、継続的な改善に取り組みます。また、環境マネジメントシステムの運用にあたり、その基準、手順などを定めて文書化し、定期的に見直します。さらに、グループ会社と連携し環境に関わる次に掲げる活動や技術開発に挑戦します。

#### 環境に関わる経営上の重点施策

##### ●地球温暖化の抑制

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

##### ●資源の3Rの推進

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

##### ●地域環境への配慮

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

### 地球温暖化の抑制

2021年度は、当社管内において、高速道路をご利用いただく自動車から約780万tのCO<sub>2</sub>が、また、維持管理で使用する電力から約17万tのCO<sub>2</sub>が排出されたと算定しています。2020年度の日本の温室効果ガス(CO<sub>2</sub>換算)総排出量は11億5,000万tとされており、当社管内の高速道路をご利用いただいたお客さまの車両及び当社の事業活動から排出されるCO<sub>2</sub>は、日本の総排出量の約0.7%に相当するものと考えられます。

一方で、当社の事業活動で排出するCO<sub>2</sub>を削減するため、高速道路ネットワークの整備、省エネルギーの取組み、再生可能エネルギーの導入を行うことで、約146.9万tのCO<sub>2</sub>を削減することができました。

#### ■高速道路ネットワークの整備を通じたCO<sub>2</sub>排出量の削減

高速道路は一般道よりも燃費が良く安定した速度で走行できます。そのため、高速道路ネットワークの整備を通じて一般道から高速道路への交通転換が行われることで、自動車交通から排出されるCO<sub>2</sub>を抑制できます。2021年度は当社管内の高速道路をご利用いただいたすべての車両が、仮に一般道をご利用いただいた場合と比べて、約143.1万tのCO<sub>2</sub>が削減されたと算定しています。



開通を迎えた新東名高速道路(伊勢原大山IC～新秦野IC)

#### ▶CO<sub>2</sub>削減量(2021年度)

| 取組み施策        | CO <sub>2</sub> 削減量     |
|--------------|-------------------------|
| 高速道路ネットワーク整備 |                         |
| ネットワーク整備     | 143.1万t-CO <sub>2</sub> |
| ETCの普及・利用促進  | 1.3万t-CO <sub>2</sub>   |
| のり面の樹林化      | 1.9万t-CO <sub>2</sub>   |
| 省エネルギーの取組み   |                         |
| 高効率照明灯具      | 0.2万t-CO <sub>2</sub>   |
| オフィス活動       | 0.0万t-CO <sub>2</sub>   |
| 再生可能エネルギーの導入 |                         |
| 太陽光発電・水力発電   | 0.2万t-CO <sub>2</sub>   |
| ヒートポンプ式融雪設備  | 0.2万t-CO <sub>2</sub>   |
| エコエリアの推進     | 0.0万t-CO <sub>2</sub>   |
| 合 計          | 146.9万t-CO <sub>2</sub> |

### ■事業活動によるCO<sub>2</sub>排出量の削減

#### ●渋滞対策

交通渋滞の発生は、走行の定時性が損なわれることによる経済的損失はもとより、走行速度の低下や停止・発進を繰り返すことで、自動車から排出されるCO<sub>2</sub>の増加にもつながります。そのため、当社では渋滞が激しい箇所を中心に、渋滞対策の取組みを推進しています。

2021年度は渋滞対策の実施により、約200t-CO<sub>2</sub>を削減したと算定しています。

渋滞対策の施策についてはP.25を参照ください。



対策前



対策後

東名高速道路 大和トンネル付近の付加車線設置

#### ●高効率照明灯具(LED)への交換

トンネル内の老朽化した照明設備(ナトリウム灯)をLED照明灯具等の高効率照明灯具に交換することで、照明灯具の使用電力を削減しています。2021年度は約4,200灯のLED化を行い、約1,800t-CO<sub>2</sub>を削減したと算定しています。



交換前

交換後

LEDへの交換の状況

#### ●再生可能エネルギーの取組み

太陽光や水力などの再生可能エネルギーを休憩施設や道路施設の電力として活用し、CO<sub>2</sub>排出量の削減を図っています。

名古屋第二環状自動車道 名古屋南JCT～高針JCT間では、掘割※1上部のルーバー※2上に太陽光パネルを設置し、発電した電力を掘割区間の照明として利用することで環境負荷低減に取り組んでいます。

※1 地面を掘って道路を通したところ

※2 羽板(細長い板)状の部材を平行に複数並べたもの



太陽光パネルの設置

#### ●グリーンインフラの整備

高速道路の盛土のり面を樹林化して、適切な維持管理を行うことで、グリーンインフラとして地球温暖化の抑制に寄与しています。当社では約1,800haの盛土のり面の樹林を整備しており、約18,600t-CO<sub>2</sub>を炭素化合物として留めておくことで、大気中のCO<sub>2</sub>を削減したと算定しています。



施工当初

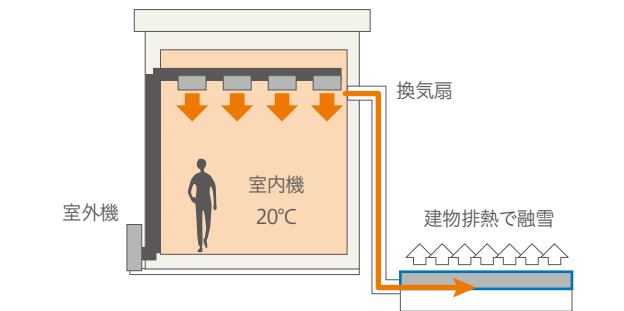


施工23年後

のり面の樹林化の状況

#### ●廃熱利用融雪システムの改良

当社は中部電力株式会社と共同で、寒冷地における除雪作業の省力化に向け、サービスエリアや料金所などの建物内の換気扇から排出される排熱を路面の下に設置した空間に直接送り込んで利用する省エネルギーの融雪システムの改良を進めています。東海北陸自動車道 松ノ木峠PA(上り)における実証試験を通じて効果を確認しながら、今後の事業展開を検討しています。



積雪時



2時間半後

排熱利用融雪システム稼働状況

●EV設備の拡充

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



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

●水素ステーションの設置

東名高速道路 足柄SA(下り)に2023年春の開業をめざして、全国の高速道路で初めてとなる水素ステーションを設置します。環境対応車である燃料電池自動車(FCV)に水素を充填できる場を提供することで、環境の保全と脱炭素化に貢献します。



●CO<sub>2</sub>排出量削減に寄与する新材料の活用  
コンクリートの材料であるセメントは製造過程で大量のCO<sub>2</sub>が発生します。当社の事業でもコンクリートを多く使用していることから、脱炭素化に貢献するため環境配慮型コンクリート※の導入に向けた取組みを開始しています。

※セメントの一部を産業副産物等に置き換えることで、CO<sub>2</sub>排出量を削減できるコンクリート

資源の3Rの推進

■建設発生土における取組み

高速道路の事業活動が環境に与える影響を可能な限り少なくするため、資源の再利用(リユース)に努めています。高速道路の建設工事において発生する建設発生土を周辺の工事等で有効利用する計画を立て、事業を進めています。社会での有効利用も含め、

2021年度の再利用率は当社で定める長期計画値(95%)を上回る99.9%でした。

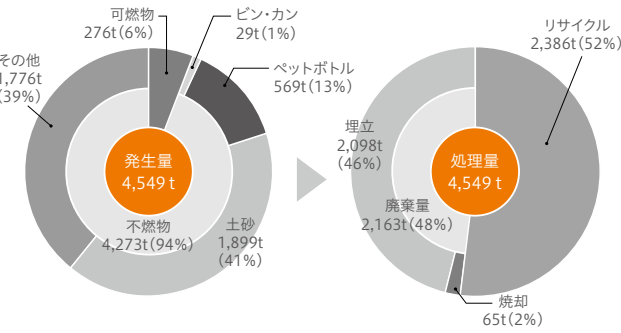


高速道路の建設工事で発生する建設発生土(例)

■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・カン・ペットボトルなど再資源化できるものはリサイクルし、再資源化できないものは廃棄物処理法に基づき、適切に処分しています。また、サービスエリア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、2021年度のビン・カン・ペットボトルのリサイクル率は72%でした。

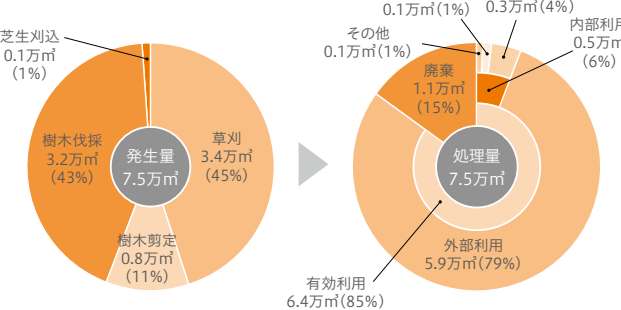
▶路面清掃に伴う発生材のリサイクル量(2021年度)



■緑のリサイクル

高速道路内の樹木剪定や刈草作業で発生した植物発生材は、堆肥やマルチング材(植物を植えた地表面を覆うためにチップ化したもの)にリサイクルしています。堆肥は植栽時の土壌改良材に、マルチング材はのり面等の防草対策に活用しています。2021年度の植物発生材のリサイクル率は85%でした。

▶緑のリサイクル量(2021年度)



■工事におけるリサイクル

高速道路の建設や保全の工事では、土砂、アスファルト、コンクリートなどの建設副産物が発生していますが、可能な限り再生資源としてリサイクルをしています。

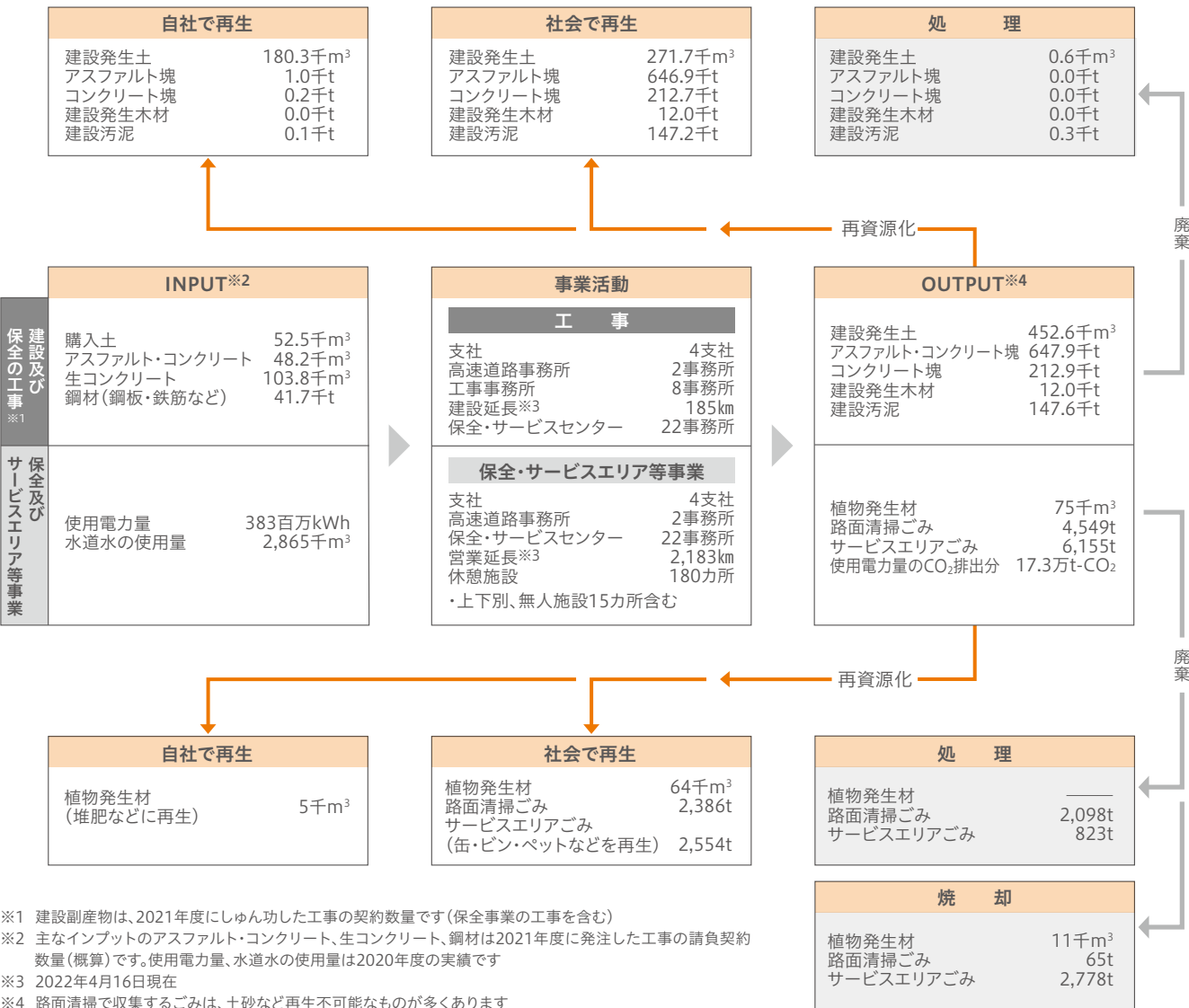
| 項 目            | 指 数           | 長期計画値 | 2020年度  |                | 2021年度<br>計画値 |
|----------------|---------------|-------|---------|----------------|---------------|
|                |               |       | 目標値     | 実績値            |               |
| 資源の3R推進        |               |       |         |                |               |
| 建設発生土          | 再利用率(発生量)     | 95%以上 | 長期計画値以上 | 99.9% (453千㎡)  | 長期計画値以上       |
| アスファルト・コンクリート塊 | 再資源化率(発生量)    | 99%以上 | 長期計画値以上 | 100.0% (648千t) | 長期計画値以上       |
| コンクリート塊        | 再資源化率(発生量)    | 99%以上 | 長期計画値以上 | 100.0% (213千t) | 長期計画値以上       |
| 建設発生木材         | 再資源化・縮減率(発生量) | 95%以上 | 長期計画値以上 | 100.0% (12千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% (148千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2021年度に完了した「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に定める特定建設資材の工事での再資源化率等を記載しています。長期計画値について、アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊及び建設発生木材は、国土交通省の「建設リサイクル推進計画2020」(2020年9月)の2024年度達成基準値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

・土壤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

高速道路やサービスエリアの建設、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2021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。



※1 建設副産物は、2021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2021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2020年度の実績です  
※3 2022年4月16日現在  
※4 路面清掃で収集するごみは、土砂など再生不可能なものが多くあります

## 地域環境への配慮

### ■継続した環境保全活動の取り組み

当社では、環境保全活動や環境コミュニケーションを一過性とせず、継続的に活動を行っています。

#### ●ギフチョウの放蝶活動

東海北陸自動車道 城端SAにおいて、ギフチョウの放蝶会を行いました。この活動は、地元の「ギフチョウの里づくりの会」と富山県南砺市立城端小学校の児童の皆さんと共に、生育環境整備と放蝶活動に取り組んでいるものです。

2000年から活動をはじめ、今年で22年目を迎えています。



ギフチョウ



ギフチョウの放蝶会

#### ●シデコブシの保全活動

2004年に開通した東海環状自動車道 土岐JCT付近では、建設時にシデコブシの生息が確認されたため、移植等の保全活動を行いました。シデコブシは、岐阜県と愛知県、三重県の一部のみに自生する植物で、環境省より準絶滅危惧種に指定されている希少な植物です。

東海環状自動車道が開通してから10年以上経過していますが、現在でも草刈り等の環境整備や遺伝子を保存するための種子採取、種子から育てた苗木の植樹を行っています。

今後も、シデコブシの保護を通じて、地域環境の保全に努めていきます。



シデコブシ



シデコブシ苗木の植樹

#### ●ホトケドジョウの保全活動

2019年に開通した新名神高速道路では、菰野IC付近に生息していたホトケドジョウを保護するため、近隣の水路に移殖しています。

地域の方と協働で、水生生物が生息しやすいように水路の草刈りや堆積土砂の撤去作業を行い、ホトケドジョウの生息状況を確認することができました。今後も、地域の方と一体になって保全活動を継続していきます。



堆積土砂の撤去作業

### ■環境イベントへの出展

当社グループの環境に関する取り組みを幅広く知っていただくため、2010年から日本最大級の環境イベント「エコプロ」に出展しています。2021年度は、約3,600名のブース来場者に対して、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について紹介しました。

また、新たな環境イベントとして、2021年10月に愛知県で開催された「SDGs Aichi Expo」に出展するなど、当社の環境に関する活動を広めています。



「エコプロ」への出展

## TOPICS

### 新東名高速道路の自然環境保全の取り組み

高速道路の建設では環境影響評価の後、詳細な自然環境調査を行い、確認された自然環境や生物の特性を考慮した保全を行っています。新東名高速道路 伊勢原大山IC～新秦野IC間、新御殿場IC～御殿場JCT間は自然が豊かな区域を通過しており、貴重な自然を保全するために様々な対策を行っています。これまでに実施した環境保全策を紹介します。

#### ■希少植物の移植

建設事業により消失する箇所にミズタカモジ等の湿生植物やエビネ等の希少植物が確認されたため、生息に適する箇所に移植を行いました。その後もモニタリング調査により生育を確認しています。



ミズタカモジ育成状況



移植したエビネの生育状況

#### ■魚類の保全策

自然環境調査においてホトケドジョウが確認されたため、生息環境が類似する近隣の河川に移殖しました。また、工事に伴い生じる濁水が河川に流出することを防ぐため処理施設を設置しました。その後、近隣の高校と協働で魚類の生息状況調査を行い、カジカやホトケドジョウといった貴重な魚類の生息を確認しています。



ホトケドジョウの捕獲作業



確認されたホトケドジョウ

#### ■野生動物の移動経路の確保

高速道路の建設により動物の移動経路がなくなること防ぐため、高速道路を横断する地下通路や橋梁の下部に移動経路を設置しています。



哺乳類の移動に配慮した地下通路

#### ■昆虫類の保全策

建設地に確認されたゲンジボタルやヘイケボタルの生息環境を保全するため、工事中にモニタリング調査を継続するとともに、照明設備が必要な箇所は、高速道路外への光漏れが少ない低位置照明を採用しました。



低位置照明の設置例



確認されたゲンジボタル

#### ■両生類の保全策

高速道路脇の排水路に小動物や両生類が落下した場合、そこから這い出せるような機能を持つ排水路を設置しています。



脱出機能を持つ排水路の設置

### 地域の声

#### 高速道路と自然環境の共生

くわばら しゅんぺい  
静岡県立御殿場南高等学校 自然科学部 桑原 隼平様

私たち御殿場南高校自然科学部はNEXCO中日本の方々と新東名高速道路の工事環境下にあるホトケドジョウの保護を行っています。絶滅危惧種のホトケドジョウの現地調査を行う中で、企業の方々がどのように環境保護活動を行っているのかを見て、ホトケドジョウの一時的な保護飼育を一緒に行うなど、私たち高校生にもできることがあることを学びました。今後も協力して活動を進めていきたいです。



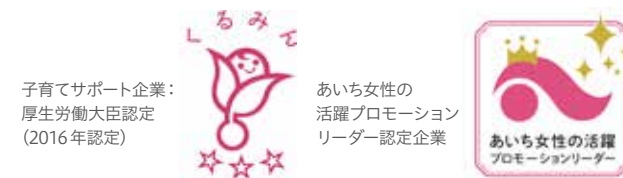
## 1 多様な働き方の実現と職場環境の整備

## ダイバーシティ&amp;インクルージョン

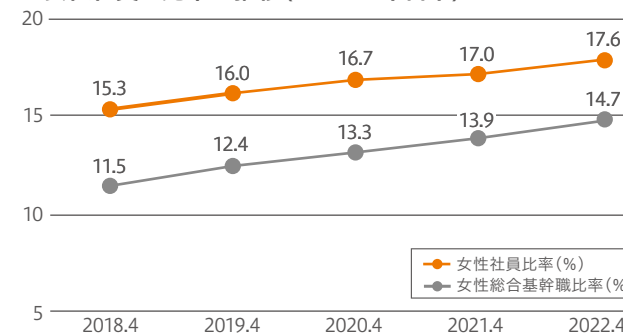
性別、年齢、障がいの有無などの個人の属性や価値観の異なる多様な人財が、互いを尊重し合いながら、共通の課題に向き合い、活躍できる環境づくりに取り組んでいます。

女性活躍の推進では、異業種交流会への研修派遣等社内外のネットワーク構築支援や意識改革に取り組んでいます。また、意欲と能力のある社員が定年後に活躍し続けることができるよう「プロフェッショナルコース」を設けています。

これらの取組みを通じ、個人の属性や価値観の異なる多様な人財が一体となって成長や変化をしていくことを推進しています。



## ▶ 女性社員の比率の推移 (NEXCO中日本)



## TOPICS

## ダイバーシティ推進に向けた取組み(障がい者雇用の促進)

障がい者雇用促進のため、本社、八王子支社、金沢支社に障がい者ワークサポート室を設置し、オフィス業務のサポート等を中心とした業務にあたっています。



高速道路の管理用図面を電子化

## ワーク・ライフ・バランスの推進

働き方改革の一環として、社員がいきいきと働き続けられる環境づくりに取り組んでいます。法定を上回る育児・介護に関する休業制度やテレワーク勤務等の柔軟な勤務形態、様々な理由により退職した社員の再雇用制度(ジョブリターン制度)など、社員一人ひとりの事情に合わせた働き方を選択できるよう社内制度を充実させています。

## ▶ 出産・育児・介護支援の休暇等制度 (NEXCO中日本)

|                |                                                                                |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 産前産後休暇         | 社員が出産する場合、産前6週間・産後8週間取得できる                                                     |
| 配偶者出産休暇        | 配偶者の出産時、3日間取得できる                                                               |
| 養育休暇           | 配偶者の出産時、出産した子どもや未就学の兄弟の養育のため、産前産後期間に5日間取得できる                                   |
| 養育などのための時間単位休暇 | 未就学の子どもの養育や父母、家族の介護・看護のため、前年度の有給休暇のうち翌年度に繰り越せる日数を超える日数分を時間換算し、当該時間分を時間単位で取得できる |
| 看護休暇           | 小学校3年生までの子どもの看護のため、毎年度5日間取得できる                                                 |
| 介護休暇           | 父母や家族などを介護するため、毎年度5日間取得できる                                                     |
| 育児休業           | 子どもが3歳に達する年度末まで取得できる                                                           |
| 介護休業           | 父母や家族などを介護するため、通算6カ月間取得できる                                                     |
| 部分休業           | 小学校3年生までの子どもの養育のため、1日2時間取得できる                                                  |
| 勤務エリア限定等級制度    | 社員等が子の養育・介護の際に、希望する居住地から通勤可能な勤務地に限定できる                                         |

## ▶ 育児休業取得者数 (NEXCO中日本)

| 項目         |    | 年度   |      |      |
|------------|----|------|------|------|
| 育児休業取得者(人) | 男性 | 2019 | 2020 | 2021 |
|            | 女性 | 12   | 12   | 4    |
|            |    | 22   | 18   | 16   |

## ▶ 働きやすさに関する指標 (NEXCO中日本)

| 項目        | 2019  | 2020  | 2021  |
|-----------|-------|-------|-------|
| 総労働時間(時間) | 1,995 | 2,052 | 2,061 |
| ES調査値(点)  | 3.72  | 3.73  | 3.71  |

・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)

## 健康経営の推進

企業理念・私たちの役割と社会的使命をより高いレベルで実現し続けるため、その礎となる社員の「からだ」と「こころ」の健康づくりに取り組む健康経営®※を推進しています。役員のリーダーシップのもと社員、健康保険組合と一体となって健康課題の解決に取り組むことで、一人ひとりが持つ能力を最大限に発揮でき、働きがいのある職場づくりをめざします。

※健康経営®は、特定非営利活動法人 健康経営研究会の登録商標です

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

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

## 達成目標

|            | 2025年度目標                                        | 2021年度 |       | 2022年度目標 |
|------------|-------------------------------------------------|--------|-------|----------|
|            |                                                 | 目標     | 実績    |          |
| お客さま満足度    | JCSI(日本版顧客満足度指数)モデル準拠のお客さま満足度調査において70.0点を達成します。 | 68.4点  | 68.2点 | 68.8点    |
| 財務計画(営業利益) | 2025年度までに連結営業利益34億円をめざします。                      | 8億円    | 16億円  | 20億円     |

## 働きやすい執務室環境の整備

新型コロナウイルスの感染拡大の影響により増加するオンライン研修やTV会議などに対応するため、少人数の利用に特化した多様で柔軟な働き方が可能な新オフィスを本社に開設しました。今後も社員が執務室に求めるニーズを把握し、誰もが働きやすい執務室環境の整備に取り組み、社員間のコミュニケーションやイノベーションの創出を促進し、生産性の向上につなげていきます。



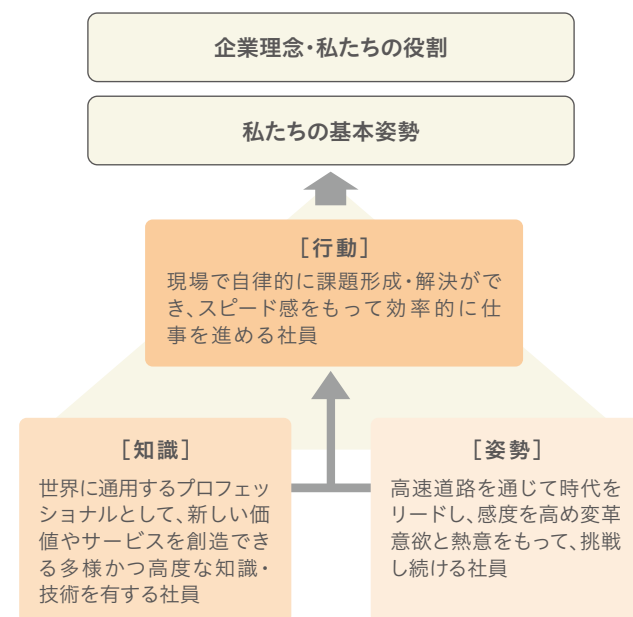
### 整備のポイント

- ・防音遮音を備えた個室ブースを設置
- ・作業効率の向上を図るため、ノートPCとデュアルモニターを設置

## 2 環境変化への感度が高く強い現場力を持つ人財の育成

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

### ▶NEXCO中日本の求める社員像



## チャレンジ精神を育む取り組み

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

## 専門性を有する人財の育成

博士号等の学位取得や資格取得補助などの支援を通じて、社員の専門性の向上を支援するとともに、専門性を有する人財がめざすべきコースとして、高度な専門能力を活かし業務を遂行する「スペシャリストコース」、その早期育成を目的とした「次世代スペシャリストコース」を設けています。また、高速道路事業に関する高度で専門的な应用能力を有する社員を「工事管理エキスパート」として事務所に配置し、業務遂行に必要な技術や能力の向上に資する取組みを推進しています。さらに、N-TECs(P.24参照)の活動を通じて、高度専門技術者の人財育成に努めています。

### 社員の声

#### 工事管理エキスパートとして

東京支社 静岡保全・サービスセンター 専任副所長 兼 専任課長 兼 推進役(工事管理エキスパート) **伊藤 賢一** いとう けんいち

この度、推進役(工事管理エキスパート)を拝命し、若手社員の育成支援の必要性について改めて認識しました。育成支援に当たっては、お互いのことを知ることが大切で、そのために日頃から会話を通じて信頼関係を築くことを心掛けています。また、専門的な知識だけでなく、事故や災害発生時の対応方法など職種を問わず社員の育成に努めています。



## 3 グループ全体の生産性向上

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

| 生産性向上検討会 | 主な取組み                                                                                                                      |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 「育ち」部会   | 社員の生産性向上に向けた3つの「育ち」の取組みの支援                                                                                                 |
| 業務プロセス部会 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・書類の電子化等デジタル化の推進</li> <li>・働き方改革の推進</li> <li>・人財育成</li> <li>・グループ全体最適の推進</li> </ul> |

| 技術戦略会議 | 主な取組み                                                                                                                          |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・点検の高度化、効率化</li> <li>・構造物の品質を保つ技術開発</li> <li>・ICT、AI技術の活用</li> <li>・高度技術人財育成</li> </ul> |

## 3つの「育ち」の取組み

社員一人ひとりの生産性向上に向けて、3つの「育ち」活動に取り組んでいます。

### 【育ち1】

#### 企業理念・新たな経営方針の浸透

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

### 【育ち2】

#### 自律的な業務環境の改善

職場単位で自律的に業務の効率化や職場の活性化に取り組む、業務に集中し効率的に仕事ができる環境を整備します。

### 【育ち3】

#### 当事者意識と責任感を有し、自律的に考え行動する人財の育成

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

## ■リードオフマン(LO)・ミドルリーダー(ML)の配置

担当業務を高いレベルで執行しつつ、企業理念に基づいて実務レベルの改善、改革に自律的に取り組む者として、事務所の課長クラスからLO、支社の課長代理クラスからMLを任命しています。LO・MLが所属長のリーダーシップと率先垂範に協働し、ロールモデルとして所属する組織全体を感化し、3つの「育ち」の活動を促進させています。

## 業務プロセスや役割分担の最適化

限られた経営資源の効果的な活用をグループ全体で推進すべく、最適な役割分担、業務プロセス、組織体制の構築などに取り組んでいます。コンプライアンスやガバナンスの確保を前提に、手続きの簡素化ややめる業務の具現化、デジタル化の推進により業務の削減を継続的に取り組んでいます。生産性を高めて創出されたリソースを更なる生産性向上や新たな価値の創造に投入していくことで、企業価値の向上と業務削減による働き方改革の促進を図っていきます。

## グループ内データ基盤連携の推進

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

### TOPICS

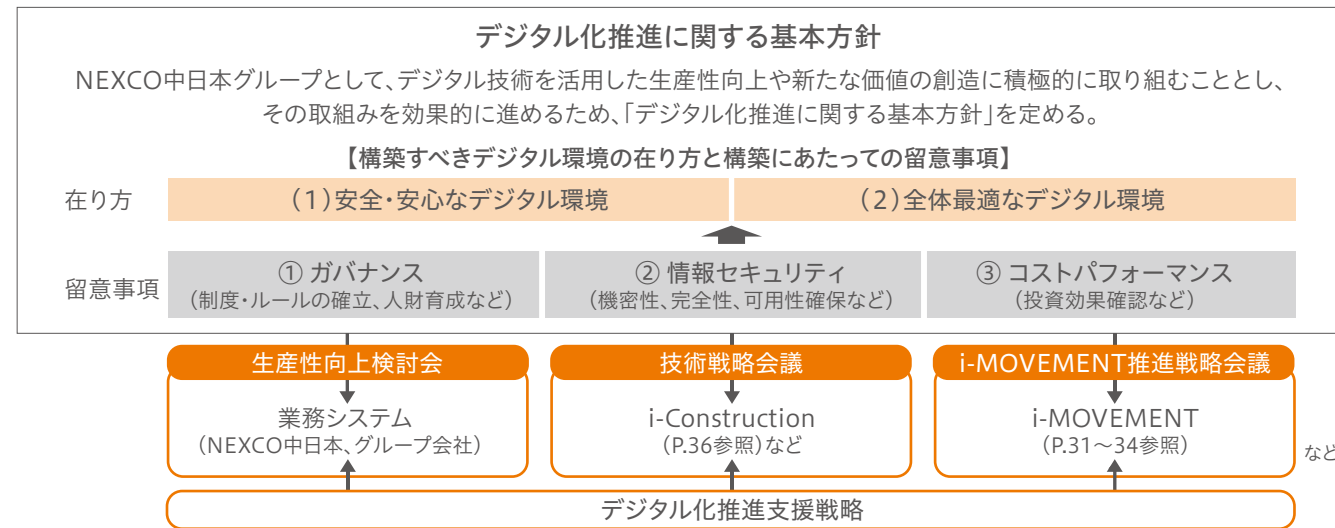
#### RPAの活用とデジタル化の推進

2019年度よりRPA※を活用しています。2021年度までに、約90名の社員が自らRPAを開発・活用しており、年間約5,500時間の業務削減を実現しています。今後も継続して社員教育を充実し、RPAの活用により業務効率化を図り、生み出されたリソースを活用し、新たな価値創造へ挑戦していきます。

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

## デジタル化推進に関する基本方針

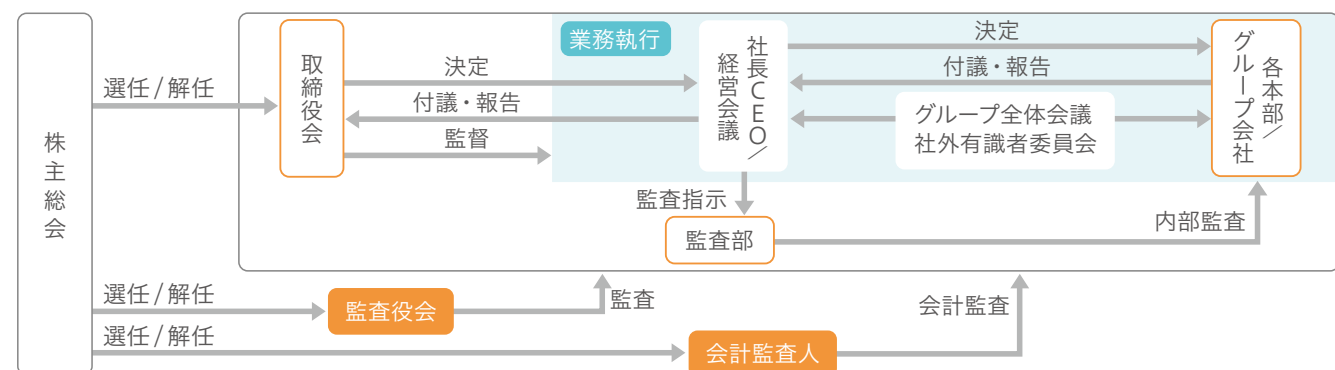
当社グループでは、「デジタル化推進に関する基本方針」を定め、デジタル環境の効果的な構築に努めています。



## 4 コンプライアンス意識の醸成とガバナンスの強化

### コーポレートガバナンス体制

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



### 社内の重要会議

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

### 社外有識者委員会

安全性向上、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。法令遵守等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。

## 橋梁の耐震補強工事施工不良事案の再発防止策<sup>※</sup>の確実な実行

中央自動車道を跨ぐ橋梁の耐震補強工事において、補強部分の鉄筋コンクリートの一部に鉄筋が不足している施工不良が確認された事案に関し、社外有識者による調査委員会を設置し、原因究明のための調査と再発防止のあり方の検討等を行ってきました。2021年7月に同委員会から「報告書」が提出されたことを受け、再発防止策を策定し、公表しました。「報告書」での指摘を重く受け止め、適正な手続きによる公正・透明な調達、コンプライアンスの推進、現場の施工管理体制の強化、体系的・継続的なOJTの充実による若手社員の育成強化など、グループを挙げて再発防止策を確実に実行し、事業活動における組織のガバナンスを強化し、これを徹底します。また、再発防止策の実効性を定期的にフォローアップし、合理的かつ効率的な業務実施が可能となるように改善していきます。

※「E20 中央道を跨ぐ橋梁の耐震補強工事施工不良に関する調査委員会 報告書」を受けた再発防止策(2021年7月29日 策定)

### 公正・透明な調達

#### ■ 手続の適正化、透明性の確保

公正な取引の推進、法令遵守、入札・契約情報の積極的な開示などを「NEXCO中日本グループ調達の基本方針」として定め、入札結果の事後審査や分析、談合等不正行為疑義の調査などにより、手続の適正化に努め、発注見通しや入札・契約結果を公式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行っています。

#### ■ 品質・価格・納期に配慮した調達

入札関係図書取得者へのアンケートや関係団体などとの意見交換を踏まえて、入札不調への対策を取り入れるとともに、品質・価格・納期に十分配慮した調達を実施しています。

#### ■ CSR調達の推進

地域、社会の持続的な発展のために「NEXCO中日本グループお取引先CSR推進ガイドライン」を定めています。2021年度は、CSRに関する取り組み状況のセルフチェックをお取引先約80社に実施していただきました。

#### ■ 反社会的勢力の排除の徹底

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

### コンプライアンス

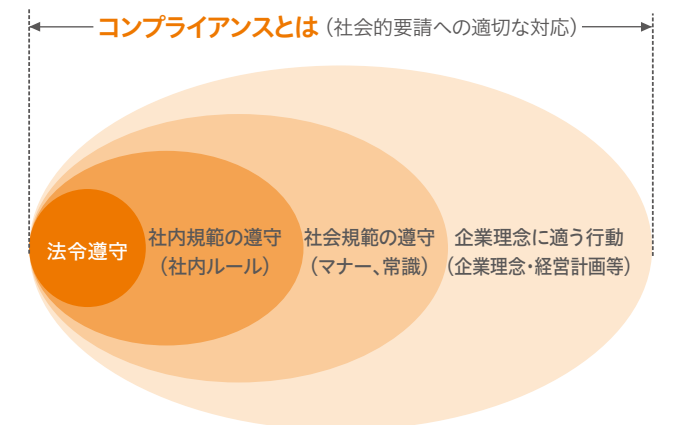
#### ■ 倫理行動規範の周知徹底

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

#### ■ グループ一体での取組み

「風通しの良い職場づくり(スマイル・コンプライアンス)第2期行動計画」に基づき、各職場でコンプライアンスについて話し合う場を設けています。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の取組みを集中的に実施しています。また、毎年、グループ各社の倫理・法令遵守担当役員(CCO)で構成されるグループCCO会議で、コンプライアンス推進の取組みの検証及び共有を行っています。

#### ▶ 当社グループがめざすコンプライアンス



#### ■ 人事・倫理委員会、相談窓口

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

## 5 リスクマネジメントの強化

### リスクマネジメント

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

### 情報セキュリティの強化

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

### 休憩施設での安全・安心

災害発生時にお客さまの安全・安心を確保するため、サービスエリアのスタッフによる避難誘導訓練や防災備品の確認、並びに有事の際に適切に取り扱うことができるようオペレーション訓練を定期的の実施しています。



防災備品の夜間オペレーション訓練

### 労働災害の防止

労働災害ゼロをめざして、安全で働きやすい職場環境の実現や工事中の事故防止に取り組んでいます。

| ●労働災害件数(NEXCO中日本グループ) (年度) |      |      |
|----------------------------|------|------|
| 項目                         | 2020 | 2021 |
| 100万時間あたりの労働災害(件)          | 3.05 | 2.87 |

#### 受注者と連携した労働災害防止の取組み

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



労働災害専門家による安全パトロール

## 6 入札不調対策と取引先も含めた働き方改革への貢献

事業の多様化、事業規模の拡大により、入札不調による事業進捗への影響が看過できない状況にあることから、入札不調対策を順次実施するとともに、働き方改革にも資する具体的な取組みとして、新規工事の発注にあたっては週休2日制を基本とし、ウィークリースタンス・ワンデーレスポンス※1をすべての工事・調査等に適用しています。

#### 2021年度に行った入札不調対策

##### ■新たな契約方式の導入

- ・工事：見積協議方式の適用、公募併用型指名競争入札方式、防災型発注方式、  
施工省力化技術導入総合評価方式、鋼橋の小補修工事への基本契約方式「Me守り契約方式」※2の試行導入
- ・調査等(橋梁設計、道路設計業務)：若手育成型プロポーザル方式、入札参加意思確認型競争入札方式

##### ■発注見通しに公表する情報の拡充(発注規模を記載)

##### ■設計成果品の電子媒体による貸与

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

※2 最大5年間の基本契約のもと、年度毎に受注者が立案した計画に基づき補修工事契約を締結するもので、鋼橋(Metal(メタル)橋)の頭文字(Me)をとった契約名称

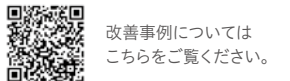
## 7 ステークホルダーとの連携強化

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

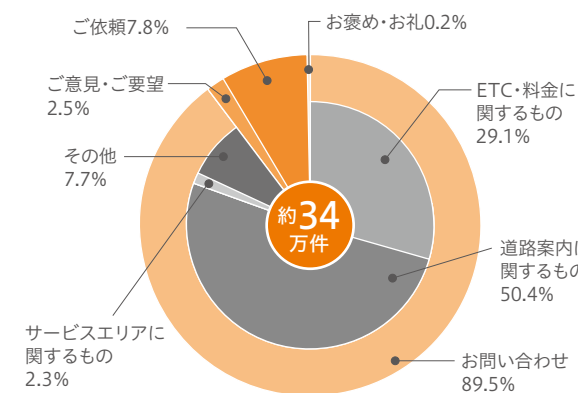
| お客さま       | <ul style="list-style-type: none"> <li>■お客さまセンター</li> <li>■エリア・コンシェルジュ</li> <li>■コミュニケーション・プラザ</li> <li>■お客さま満足度調査</li> <li>■公式WEBサイト(5言語対応)</li> </ul>             |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 地域社会       | <ul style="list-style-type: none"> <li>■地域住民との対話、現場公開</li> <li>■イベント参加、自然保護活動</li> <li>■公式WEBサイト(5言語対応)</li> <li>■ボランティア活動</li> <li>■出前講座</li> </ul>                |
| 国際社会       | <ul style="list-style-type: none"> <li>■国際会議への参加</li> <li>■専門家派遣・技術支援</li> <li>■研修・視察の受入れ</li> <li>■公式WEBサイト(5言語対応)</li> </ul>                                      |
| 国民(株主)の皆さま | <ul style="list-style-type: none"> <li>■株主総会</li> <li>■IR説明会</li> <li>■有価証券報告書</li> <li>■公式WEBサイト(5言語対応)</li> </ul>                                                 |
| お取引先の皆さま   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■入札情報の公開</li> <li>■業界団体や受注者との意見交換</li> <li>■CSR調達モニタリング</li> <li>■公式WEBサイト(5言語対応)</li> </ul>                                 |
| 社員         | <ul style="list-style-type: none"> <li>■労使懇談会</li> <li>■人事・安全衛生委員会</li> <li>■ハラスメント相談窓口</li> <li>■社員意識調査</li> <li>■公益通報窓口(コンプラホットライン)</li> <li>■キャリア相談窓口</li> </ul> |

### お客さまの声の反映

当社グループでは、お客さま起点で考え、「お客さまの声」一つひとつを大切に、サービスの充実や改善に活用しています。2021年度は、約34万件のお問い合わせやご意見やご要望、お褒めの言葉をいただきました。いただいたご意見・ご要望のほか、お客さま満足度調査、SNSの分析などによりお客さまのニーズを把握し、より安全で快適な高速道路空間の提供に努めています。

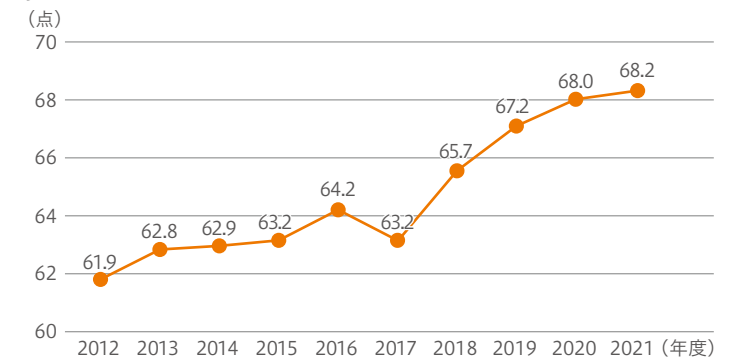


#### ▶お客さまの声の内訳(2021年度)



#### ▶「お客さま満足度」の推移

JCSI(日本版顧客満足度指数)準拠の調査から算出



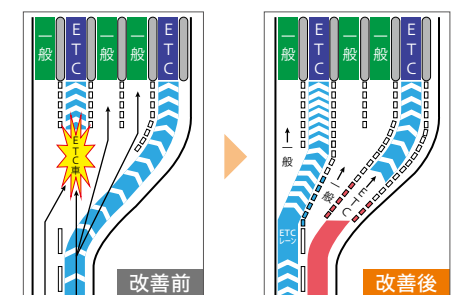
#### ETC車両同士が交錯しないように路面の誘導表示を見直しました

##### お客さまの声

西湘バイパス橋料金所(下り)にて、追越車線を通行する車のほとんどが左のETCレーンに入ってきます。走行車線から左のETCレーンを通行すると、追越車線を通行する車と接触しそうなことが多く危険です。

##### 取組み

追越車線と走行車線のそれぞれから交錯することなくスムーズにETCレーンに進めるようETCレーン手前の路面の誘導表示を見直しました。



## わかりやすくタイムリーな広報

定期的な記者会見や現場公開、イベント、コミュニケーション・プラザ(川崎・富士)、公式WEBサイト、SNS、テレビCMなどを通じて、ステークホルダーの皆さまにとって必要な情報をわかりやすくタイムリーにお伝えし、当社事業への理解と関心を深めていただくとともに、高速道路の魅力をお伝えしています。



コミュニケーション・プラザ(川崎・富士)についてはこちらをご覧ください。



テレビCM「あなたにとって高速道路とはなんですか?」

## TOPICS

### Twitter「みちのつぶやき」

高速道路に乗ってお出かけしたくなる情報や当社に関する様々な話題を配信していきます。Twitter「みちのつぶやき」をお客さまとの相互コミュニケーションツールとして活用し、当社グループの事業等を身近に感じていただくことで、今後の当社グループの各事業の更なる発展につなげていきます。



Twitter「みちのつぶやき」はこちらをご覧ください。

## 出前講座

当社では、無料出張講座「NEXCO中日本高速道路交通安全セミナー」を行っています。高速道路をより安全に走行いただくために企業、各種団体、学校などへ高速道路上での交通事故の発生状況や交通安全のポイントなどについて解説をしています。これまでに、約50万人の皆さまに受講いただいています。



交通安全セミナーについてはこちらをご覧ください。

## 国際交流及び国際貢献

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



国際有料道路協会(米国IBTTA)年次総会での論文発表

## 建設業界団体との意見交換

建設現場の課題解決に向けた取組みを発注者と受注者が一体となって進めていくことを目的として、建設業界5団体※1と定期的な意見交換会を開催しています。2021年度は、「働き方改革の推進」、「生産性向上の推進」、「担い手の確保・育成」を主要テーマに、週休2日の実現に向けた環境整備、ICT活用による業務効率化、DXの推進、BIM/CIM※2の活用などについて当社の取組み状況を交えながら意見交換を行いました。



一般社団法人建設コンサルタンツ協会との意見交換会

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

※2 Building Information Modeling, Construction Information Modeling/Management (3次元モデルの導入による建設生産・管理システムの効率化・高度化の取組み)

## こんにちは運動

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

### ●事例



NEXCO中日本

カルパートボックス※の落書き対策として、地域の小学生による壁画の展示を提案させていただきます。

非常に良い取組みであり賛同します。教育委員会を通じて取り組むこととします。



地方公共団体

※高速道路を横断する地下道

# NEXCO中日本グループのCSR活動

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

## ◆ CSR推進体制

当社グループは、経営会議を設置し、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活動の重点テーマを特定し、「達成目標」(P.11参照)によって各施策の達成状況を把握することで、PDCAサイクルを回しながらCSR活動を推進しています。

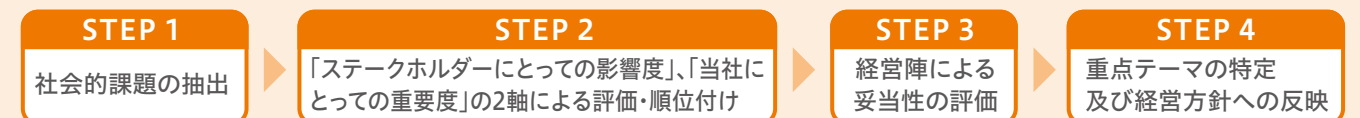
当社は、国連グローバル・コンパクトが提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」の4分野からなる10原則に賛同し、2008年7月からグローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパン(GCNJ)に参加しています。



## ◆ CSR活動の重点テーマ

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

## 重点テーマ特定プロセス



## 経営計画チャレンジVとCSR活動の重点テーマとの関連



## 8 財務基盤の強化

### 財務状況

(億円、税抜、グループ連結)

|            |          | 2021年度計画 | 2021年度実績 | 2022年度計画 | 2025年度達成目標 |
|------------|----------|----------|----------|----------|------------|
| 建設事業       | 道路資産完成高  | 6,310    | 2,885    | 2,543    | 1,285      |
|            | 道路資産完成原価 | 6,310    | 2,885    | 2,543    | 1,285      |
|            | 営業利益     | 0        | 0        | 0        | 0          |
| 保全・サービス事業  | 道路資産完成高  | 1,937    | 1,329    | 4,432    | 2,068      |
|            | 道路資産完成原価 | 1,937    | 1,329    | 4,432    | 2,068      |
|            | 高速道路料金収入 | 5,875    | 6,158    | 5,722    | 5,985      |
|            | その他収入    | 8        | 9        | 6        | 0          |
|            | 道路資産賃借料  | 4,084    | 4,309    | 3,967    | 4,453      |
|            | 営業費用等    | 1,771    | 1,841    | 1,755    | 1,532      |
|            | 営業利益     | 28       | 16       | 5        | 0          |
| 高速道路事業     | 営業利益     | 28       | 16       | 5        | 0          |
| サービスエリア事業等 | 営業利益     | ▲ 20     | ▲ 0      | 14       | 34         |
| 全社計        | 営業利益     | 8        | 16       | 20       | 34         |

※2022年度計画値については、国土交通大臣の認可を受けた令和4事業年度事業計画及び独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構との協定に基づく数値に、その後の事業進捗の状況等を反映しています。

### 料金割引と債務の着実な返済

高速道路事業は、お客さまから頂く通行料金に会社の利益を見込まず、独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構（機構）への道路資産賃借料の支払いを通じて高速道路建設に要した債務の返済に充てています。また、料金割引等によってお客さまに還元しています。民営化以降、2022年3月までに当社が機構に支払った道路資産賃借料の累計は6.9兆円です。

#### ▶ 2022年度事業計画 高速道路事業 [億円]

|         |              |                    |                        |
|---------|--------------|--------------------|------------------------|
| 通行料金収入  | 5,722 (割引除く) | 2,654              | ETC時間帯割引、<br>マイレージ割引など |
| 道路管理費等  | 1,755        |                    |                        |
| 道路資産賃借料 | 3,967        | 機構へ支払<br>(債務返済の原資) |                        |
| (利益)    | 0            |                    |                        |

お客さまへの還元及び  
高速道路サービスの提供

### コスト削減

高速道路をできるだけ少ないコストで建設・管理するため、新型照明灯具の開発、新たな橋梁形式、

新技術、新工法の採用を推進するとともに、高速道路リニューアルプロジェクトにおける交通規制方式の工夫（トンネル区間において、通行止めから対面による通行規制へ変更）等現場での創意工夫に取り組んでいます。

### 収益性を高める経営管理

サービスエリアの維持管理コストに係る課題を抽出し改善を図るとともに、施設運営の合理化・効率化に取り組み、収益性を高めるための経営管理を行っています。一部店舗の簡易店舗化や施設内の遊休スペースへの飲料自販機設置などによる収支改善、管理園地のメンテナンスフリー化によるコストカットに取り組んでいます。また、セルフレジの試行導入やデジタル媒体を活用した情報提供への切り替えによる紙の削減により既存業務の省力化等に取り組めます。



施設内の遊休スペースに自販機を設置

### 事業を堅実に行うための資金調達

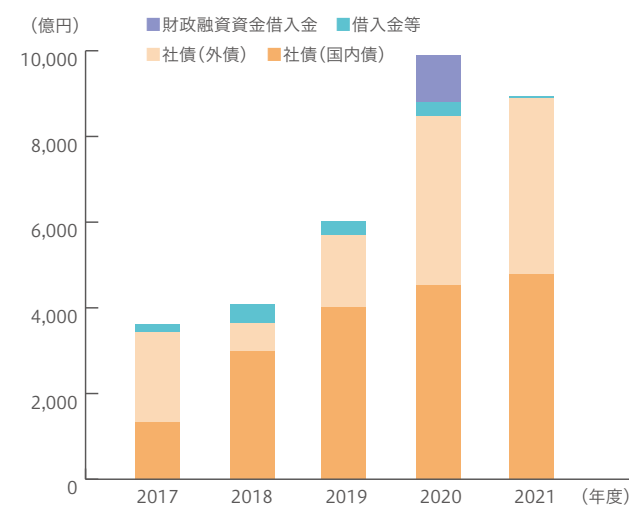
#### ■ 安定的な資金調達の実施

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



IR情報については  
こちらをご覧ください。

#### ▶ 資金調達額の推移



#### ■ 高い信用の格付けの取得

株式会社日本格付研究所 (JCR)、株式会社格付投資情報センター (R&I) 及びムーディーズ・ジャパン株式会社 (Moody's) 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。

#### ▶ 格付の取得状況

|                  |     |
|------------------|-----|
| JCR (発行体格付け)     | AAA |
| R&I (発行体格付け)     | AA+ |
| Moody's (発行体格付け) | A1  |

### 通行料金等の適切な回収

料金所を未課金で通過した車両に対しては、料金所のカメラの映像から通行車両を特定し、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、不正通行事例の公表など強い姿勢で臨んでいます。また、事故などによる道路設備等の破損に伴う復旧費用を、破損した原因者に求める原因者負担金の確実な回収にも取り組んでいます。



不正通行総合対策 (公式WEBサイト)

### TOPICS

#### グリーンボンドの発行による資金調達の多様化

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

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



当社のグリーンボンドについては  
こちらをご覧ください

#### グリーンボンドによる調達資金の使途

- 「気候変動への適応」に資する以下の事業等に充当
- ・橋梁更新工事における高性能床版防水工事やPC (プレストレストコンクリート) 床版への取替工事 (P.23参照)
  - ・のり面補強工事における排水施設の改良工事や長期安定化のためのグラウンドアンカー再施工

#### 【2021年度実績】

債券名称：中日本高速道路株式会社第19回米ドル建て社債 (グリーンボンド (気候変動適応))  
発行日：2022年2月28日  
発行額：1億米ドル  
年限：5年

#### 【持続可能な開発目標 (SDGs) との関連】

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



◆ 連結貸借対照表

| (単位:億円)        |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 科 目            | 2013.3.31 | 2014.3.31 | 2015.3.31 | 2016.3.31 | 2017.3.31 | 2018.3.31 | 2019.3.31 | 2020.3.31 | 2021.3.31 | 2022.3.31 |
| 資産の部           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
| Ⅰ 流動資産         | 8,948     | 11,091    | 11,989    | 8,703     | 11,252    | 12,438    | 10,411    | 13,245    | 18,303    | 19,875    |
| 現金及び預金         | 249       | 743       | 864       | 734       | 1,084     | 1,430     | 1,056     | 1,359     | 2,059     | 4,518     |
| 仕掛道路資産         | 6,856     | 8,739     | 8,961     | 6,831     | 8,409     | 9,698     | 7,860     | 10,011    | 13,273    | 13,745    |
| その他の流動資産       | 1,842     | 1,608     | 2,162     | 1,137     | 1,759     | 1,308     | 1,494     | 1,874     | 2,970     | 1,611     |
| Ⅱ 固定資産         | 2,879     | 2,811     | 2,801     | 2,852     | 2,914     | 2,874     | 2,951     | 3,079     | 3,166     | 3,177     |
| 有形固定資産         | 2,649     | 2,598     | 2,597     | 2,624     | 2,617     | 2,634     | 2,654     | 2,715     | 2,786     | 2,818     |
| 無形固定資産         | 98        | 86        | 77        | 88        | 91        | 100       | 140       | 186       | 208       | 183       |
| 投資その他の資産       | 130       | 126       | 127       | 138       | 205       | 139       | 157       | 178       | 172       | 176       |
| Ⅲ 繰延資産         | 12        | 15        | 15        | 9         | 16        | 16        | 8         | 12        | 16        | 17        |
| 資産合計           | 11,839    | 13,918    | 14,806    | 11,565    | 14,183    | 15,329    | 13,371    | 16,337    | 21,486    | 23,071    |
| 負債の部           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
| Ⅰ 流動負債         | 2,112     | 1,743     | 2,152     | 2,338     | 1,661     | 1,788     | 2,868     | 3,424     | 4,364     | 6,362     |
| Ⅱ 固定負債         | 7,669     | 10,189    | 10,612    | 7,320     | 10,453    | 11,229    | 8,055     | 10,357    | 14,608    | 14,167    |
| 道路建設関係社債・長期借入金 | 6,750     | 9,175     | 9,571     | 6,037     | 9,188     | 10,203    | 7,036     | 9,308     | 13,080    | 12,721    |
| その他の固定負債       | 919       | 1,013     | 1,040     | 1,282     | 1,264     | 1,025     | 1,019     | 1,049     | 1,528     | 1,445     |
| 負債合計           | 9,782     | 11,932    | 12,765    | 9,658     | 12,115    | 13,018    | 10,924    | 13,782    | 18,972    | 20,530    |
| 純資産の部          |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
| Ⅰ 株主資本         | 2,031     | 2,043     | 2,061     | 2,142     | 2,258     | 2,455     | 2,563     | 2,678     | 2,614     | 2,629     |
| 資本金            | 650       | 650       | 650       | 650       | 650       | 650       | 650       | 650       | 650       | 650       |
| 資本剰余金          | 716       | 716       | 716       | 718       | 722       | 721       | 726       | 730       | 730       | 730       |
| 利益剰余金          | 664       | 677       | 694       | 773       | 886       | 1,084     | 1,186     | 1,298     | 1,234     | 1,249     |
| Ⅱ その他の包括利益累計額  | △0        | △94       | △42       | △256      | △204      | △160      | △123      | △123      | △100      | △90       |
| Ⅲ 非支配株主持分      | 26        | 37        | 22        | 20        | 13        | 15        | 8         | -         | -         | -         |
| 純資産合計          | 2,057     | 1,986     | 2,041     | 1,906     | 2,067     | 2,311     | 2,447     | 2,554     | 2,513     | 2,541     |
| 負債純資産合計        | 11,839    | 13,918    | 14,806    | 11,565    | 14,183    | 15,329    | 13,371    | 16,337    | 21,486    | 23,071    |

・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                  | 2012.4.1～<br>2013.3.31 | 2013.4.1～<br>2014.3.31 | 2014.4.1～<br>2015.3.31 | 2015.4.1～<br>2016.3.31 | 2016.4.1～<br>2017.3.31 | 2017.4.1～<br>2018.3.31 | 2018.4.1～<br>2019.3.31 | 2019.4.1～<br>2020.3.31 | 2020.4.1～<br>2021.3.31 | 2021.4.1～<br>2022.3.31 |
| Ⅰ 営業収益               | 16,810                 | 6,354                  | 9,381                  | 13,003                 | 9,075                  | 9,720                  | 14,552                 | 10,314                 | 8,755                  | 10,996                 |
| Ⅱ 営業費用               | 16,746                 | 6,334                  | 9,338                  | 12,910                 | 9,012                  | 9,648                  | 14,402                 | 10,170                 | 8,814                  | 10,980                 |
| 道路資産賃借料              | 3,502                  | 3,605                  | 4,618                  | 4,795                  | 4,794                  | 4,926                  | 5,010                  | 4,915                  | 3,802                  | 4,309                  |
| 高速道路等事業管理費<br>及び売上原価 | 12,671                 | 2,137                  | 3,931                  | 7,325                  | 3,408                  | 3,909                  | 8,576                  | 4,454                  | 4,279                  | 6,214                  |
| 販売費及び一般管理費           | 572                    | 590                    | 787                    | 790                    | 809                    | 812                    | 816                    | 800                    | 731                    | 455                    |
| 営業利益                 | 63                     | 20                     | 43                     | 92                     | 63                     | 71                     | 149                    | 143                    | △59                    | 16                     |
| Ⅲ 営業外収益              | 18                     | 15                     | 28                     | 26                     | 15                     | 14                     | 17                     | 20                     | 21                     | 23                     |
| Ⅳ 営業外費用              | 1                      | 1                      | 0                      | 0                      | 0                      | 0                      | 0                      | 0                      | 0                      | 0                      |
| 経常利益                 | 80                     | 34                     | 70                     | 118                    | 78                     | 85                     | 166                    | 163                    | △38                    | 38                     |
| Ⅴ 特別利益               | 6                      | 11                     | 14                     | 1                      | 1                      | 225                    | 0                      | 1                      | 3                      | 0                      |
| Ⅵ 特別損失               | 2                      | 2                      | 2                      | 3                      | 3                      | 13                     | 12                     | 5                      | 10                     | 6                      |
| 税金等調整前当期純利益          | 83                     | 43                     | 82                     | 116                    | 76                     | 297                    | 153                    | 159                    | △45                    | 32                     |
| 法人税、住民税及び事業税         | 33                     | 29                     | 36                     | 37                     | 35                     | 22                     | 52                     | 49                     | 12                     | 12                     |
| 法人税等調整額              | 6                      | 0                      | 1                      | △0                     | △72                    | 75                     | 0                      | △2                     | 5                      | 2                      |
| 当期純利益                | 43                     | 12                     | 44                     | 80                     | 113                    | 199                    | 101                    | 112                    | △63                    | 17                     |
| 非支配株主に帰属する当期純利益      | △0                     | 0                      | 0                      | 1                      | 0                      | 1                      | 0                      | 0                      | -                      | 0                      |
| 親会社株主に帰属する当期純利益      | 43                     | 12                     | 43                     | 79                     | 112                    | 198                    | 101                    | 111                    | △63                    | 17                     |

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

◆ 路線別断面交通量

| 路線名                | 区 間            | 営業延長 (km) | 車線数※1 | 断面交通量 (台/日) ※2 |        |        | 利用交通量 (台/日) ※3 |           |           |
|--------------------|----------------|-----------|-------|----------------|--------|--------|----------------|-----------|-----------|
|                    |                |           |       | 2019           | 2020   | 2021   | 2019           | 2020      | 2021      |
| E19・E20・E68 中央自動車道 | 高井戸～八王子        | 25.8      | 4     | 77,320         | 68,627 | 72,632 | 98,091         | 88,630    | 92,524    |
|                    | 八王子～河口湖        | 68.1      | 4-6   | 39,805         | 31,761 | 36,101 | 46,984         | 40,175    | 44,987    |
|                    | 大月JCT～小牧JCT    | 272.9     | 4     | 31,862         | 24,556 | 26,467 | 95,630         | 78,816    | 84,986    |
| E1 名神高速道路          | 小牧～八日市         | 87.5      | 4     | 49,590         | 40,811 | 41,603 | 80,360         | 70,702    | 71,997    |
| E19 長野自動車道         | 岡谷JCT～安曇野      | 33.1      | 4     | 39,132         | 31,397 | 33,258 | 38,613         | 32,104    | 33,926    |
| E1 東名高速道路          | 東京～小牧※4        | 350.1     | 4-6   | 58,749         | 49,694 | 53,329 | 411,773        | 369,739   | 397,489   |
| E41 東海北陸自動車道       | 一宮JCT～小矢部砺波JCT | 184.8     | 2-4   | 15,304         | 11,657 | 12,138 | 54,737         | 45,424    | 47,980    |
| E1A 新東名高速道路        | 海老名南JCT～伊勢原大山  | 8.2       | 4     | 8,777          | 6,862  | 7,826  | 7,013          | 8,148     | 9,263     |
|                    | 新御殿場～豊田東JCT    | 224.2     | 4-6   | 53,966         | 43,647 | 47,348 | 47,852         | 40,912    | 46,500    |
| E52 中部横断自動車道       | 新清水JCT～富沢      | 20.7      | 2     | 3,958          | 3,338  | 4,741  | 2,049          | 1,726     | 2,400     |
|                    | 六郷～双葉JCT       | 25.3      | 2     | 4,957          | 4,256  | 5,476  | 5,234          | 4,506     | 5,717     |
| E8 北陸自動車道          | 米原JCT～朝日       | 282.1     | 4     | 26,855         | 20,353 | 21,455 | 107,835        | 84,986    | 89,144    |
| C2 名古屋第二環状自動車道     | 名古屋南JCT～飛鳥JCT  | 55.8      | 4     | 50,507         | 44,501 | 37,170 | 179,029        | 158,570   | 173,059   |
| E23 東名阪自動車道        | 名古屋西～伊勢関       | 55.1      | 4     | 58,068         | 48,134 | 50,718 | 92,084         | 78,739    | 80,654    |
| E23 伊勢自動車道         | 伊勢関～伊勢         | 68.8      | 2-4   | 24,965         | 19,834 | 21,622 | 33,544         | 27,512    | 29,972    |
| E1A 伊勢湾岸自動車道       | 豊田東JCT～東海      | 30.6      | 4-6   | 89,705         | 74,024 | 81,039 | 139,314        | 117,205   | 125,178   |
|                    | 飛鳥～四日市JCT      | 19.6      | 6     | 76,646         | 62,929 | 71,083 | 61,382         | 50,542    | 56,750    |
| E1A 新名神高速道路        | 四日市JCT～(甲賀土山)  | 46.1      | 4-6   | 43,781         | 35,583 | 39,391 | 6,518          | 5,042     | 5,509     |
| E42 紀勢自動車道         | 勢和多気JCT～紀伊長島   | 34.1      | 2     | 8,096          | 6,824  | 7,081  | 4,993          | 4,302     | 4,443     |
| E27 舞鶴若狹自動車道       | (小浜)～敦賀JCT     | 39.0      | 2     | 7,561          | 5,926  | 6,149  | 2,007          | 1,774     | 1,803     |
| E84・C4 新湘南バイパス     | 藤沢～茅ヶ崎海岸       | 8.7       | 4     | 28,345         | 25,425 | 26,864 | 52,486         | 48,084    | 51,556    |
| E84 西湘バイパス         | 西湘二宮～箱根口       | 14.5      | 4     | 29,101         | 27,127 | 25,219 | 42,427         | 38,608    | 33,208    |
| E68 東富士五湖道路        | 富士吉田～須走        | 18.0      | 2     | 8,722          | 6,052  | 7,876  | 16,117         | 11,049    | 14,381    |
| E85 小田原厚木道路        | 厚木～小田原西        | 31.7      | 4     | 31,836         | 29,038 | 30,954 | 68,407         | 62,231    | 67,166    |
| E1A 伊勢湾岸道路         | 東海～飛鳥          | 6.1       | 6     | 95,477         | 78,899 | 87,387 | 104,651        | 86,427    | 95,666    |
| C4 首都圏中央連絡自動車道     | 茅ヶ崎JCT～海老名南JCT | 7.9       | 4     | 28,562         | 27,228 | 30,151 | 35,349         | 34,027    | 37,179    |
|                    | 海老名～(あきる野)     | 36.1      | 4     | 65,330         | 58,053 | 64,404 | 77,338         | 75,065    | 85,552    |
| C3 東海環状自動車道        | 豊田東JCT～山県      | 84.9      | 2-4   | 15,687         | 11,403 | 13,007 | 51,593         | 44,081    | 48,209    |
|                    | 大野神戸～養老        | 16.7      | 2     | 3,570          | 2,736  | 3,173  | 5,124          | 5,812     | 6,415     |
|                    | 大安～新四日市JCT     | 7.8       | 2     | 3,761          | 3,480  | 3,973  | 7,491          | 6,387     | 7,058     |
| E67 安房峠道路          | 中ノ湯～平湯         | 5.6       | 2     | 3,059          | 1,803  | 2,124  | 3,059          | 1,803     | 2,124     |
| 合 計                |                | 2169.9    |       |                |        |        | 1,979,084      | 1,723,130 | 1,852,797 |

※1 整備計画における車線数を記載 ※2 断面交通量:区間ごと(2つのインターチェンジ間)を通過した台数の平均値

※3 利用交通量:料金所を通過した台数の平均値(1回の利用につき1台カウント) ※4 海老名南JCT～海老名を含む

◆ 開通延長と営業延長

| 年 度  | 対象区間                          | 開通延長 (km) | 無料化延長 (km) | 年度末の営業延長 (km)           | 開通・無料化年月日   |
|------|-------------------------------|-----------|------------|-------------------------|-------------|
| 2012 | 西富士道路                         |           | 6.8        |                         | 2012年 4月 1日 |
|      | E1A 新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT)    | 161.9     |            |                         | 2012年 4月14日 |
|      | C3 東海環状自動車道(大垣西～養老JCT)        | 6.0       |            | 1,944                   | 2012年 9月15日 |
|      | E42 紀勢自動車道(紀勢大内山～紀伊長島)        | 10.3      |            |                         | 2013年 3月24日 |
|      | C4 首都圏中央連絡自動車道(海老名～相模原愛川)     | 10.1      |            |                         | 2013年 3月30日 |
| 2013 | C4 首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎JCT～寒川北)    | 5.1       |            | 1,949                   | 2013年 4月14日 |
| 2014 | C4 首都圏中央連絡自動車道(相模原愛川～高尾山)     | 14.8      |            |                         | 2014年 6月28日 |
|      | E27 舞鶴若狹自動車道(小浜～敦賀JCT)        | 39.0      |            | 2,007                   | 2014年 7月20日 |
|      | C4 首都圏中央連絡自動車道(寒川北～海老名JCT)    | 4.3       |            |                         | 2015年 3月 8日 |
| 2015 | 八王子バイパス                       |           | 4.5        | 2,058                   | 2015年10月31日 |
| 2016 | E1A 新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT)  | 55.2      |            |                         | 2016年 2月13日 |
|      | E1A 新名神高速道路(四日市JCT～新四日市JCT)   | 4.4       |            |                         | 2016年 8月11日 |
|      | C3 東海環状自動車道(東員～新四日市JCT)       | 1.4       |            | 2,073                   | 2016年 8月11日 |
| 2017 | E52 中部横断自動車道(六郷～増穂)           | 9.3       |            |                         | 2017年 3月19日 |
|      | C3 東海環状自動車道(養老JCT～養老)         | 3.1       |            | 2,077                   | 2017年10月22日 |
|      | E1A 新東名高速道路(海老名南JCT～厚木南)      | 1.5       |            |                         | 2018年 1月28日 |
| 2018 | E52 中部横断自動車道(新清水JCT～富沢)       | 20.7      |            |                         | 2019年 3月10日 |
|      | E1A 新東名高速道路(厚木南～伊勢原JCT)       | 4.3       |            | 2,132                   | 2019年 3月17日 |
|      | E1A 新名神高速道路(新四日市JCT～亀山西JCT)   | 22.9      |            |                         | 2019年 3月17日 |
|      | C3 東海環状自動車道(大安～東員)            | 6.4       |            |                         | 2019年 3月17日 |
| 2019 | C3 東海環状自動車道(大野神戸～大垣西)         | 7.6       |            |                         | 2019年12月14日 |
|      | E1A 新東名高速道路(伊勢原JCT～伊勢原大山)     | 2.4       |            | 2,151                   | 2020年 3月 7日 |
|      | C3 東海環状自動車道(関広見～山県)           | 9.0       |            |                         | 2020年 3月20日 |
| 2021 | E1A 新東名高速道路(新御殿場～御殿場JCT)      | 7.1       |            | 2,170                   | 2021年 4月10日 |
|      | C2 名古屋第二環状自動車道(名古屋西JCT～飛鳥JCT) | 12.2      |            |                         | 2021年 5月 1日 |
| 2022 | E1A 新東名高速道路(伊勢原大山～新秦野)        | 12.8      |            | 2,183<br>(2022年4月16日現在) | 2022年 4月16日 |
| 合 計  |                               | 431.8     | 11.3       |                         |             |

・直近10年間の情報を掲載しています

# 企業情報

## 会社概要

|        |                                                         |
|--------|---------------------------------------------------------|
| 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 小室 俊二                                        |
| 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   | 2,253名 (グループ全体 11,167名)※                                |
| グループ会社 | 23社 (持分法適用関連会社 9社)                                      |
| 資本金    | 650億円                                                   |
| 事業内容   | 高速道路の建設事業及び保全・サービス事業、サービスエリア事業、その他事業                    |
| 事業地域   | 東京都、神奈川県、静岡県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、愛知県、岐阜県、三重県及び滋賀県       |

※2022年3月31日現在

## 役員一覧



たねむら ひとし  
種村 均  
取締役会長  
(社外取締役)



こむろ としじ  
小室 俊二  
代表取締役社長  
最高経営責任者 (CEO)  
兼 グループCEO  
兼 最高執行責任者 (COO)  
兼 グループCOO  
兼 調達適正化推進室担当



なわた ただし  
縄田 正  
代表取締役 専務執行役員  
建設企画本部長



こんどう きよひさ  
近藤 清久  
取締役 常務執行役員  
経営企画本部長  
兼 情報セキュリティ統括担当 (CISO)  
兼 グループCISO



なかい としお  
中井 俊雄  
取締役 常務執行役員  
保全企画本部長



かたおか しんいち  
片岡 慎一  
取締役 常務執行役員  
事業開発・推進本部長



もちづき かずのり  
望月 一範  
取締役 常務執行役員  
総務本部長  
兼 倫理・法令遵守担当 (CCO)  
兼 グループCCO



いずみ きみと  
泉 公人  
常勤監査役



ふじわら けんじ  
藤原 健治  
常勤監査役  
(社外監査役)



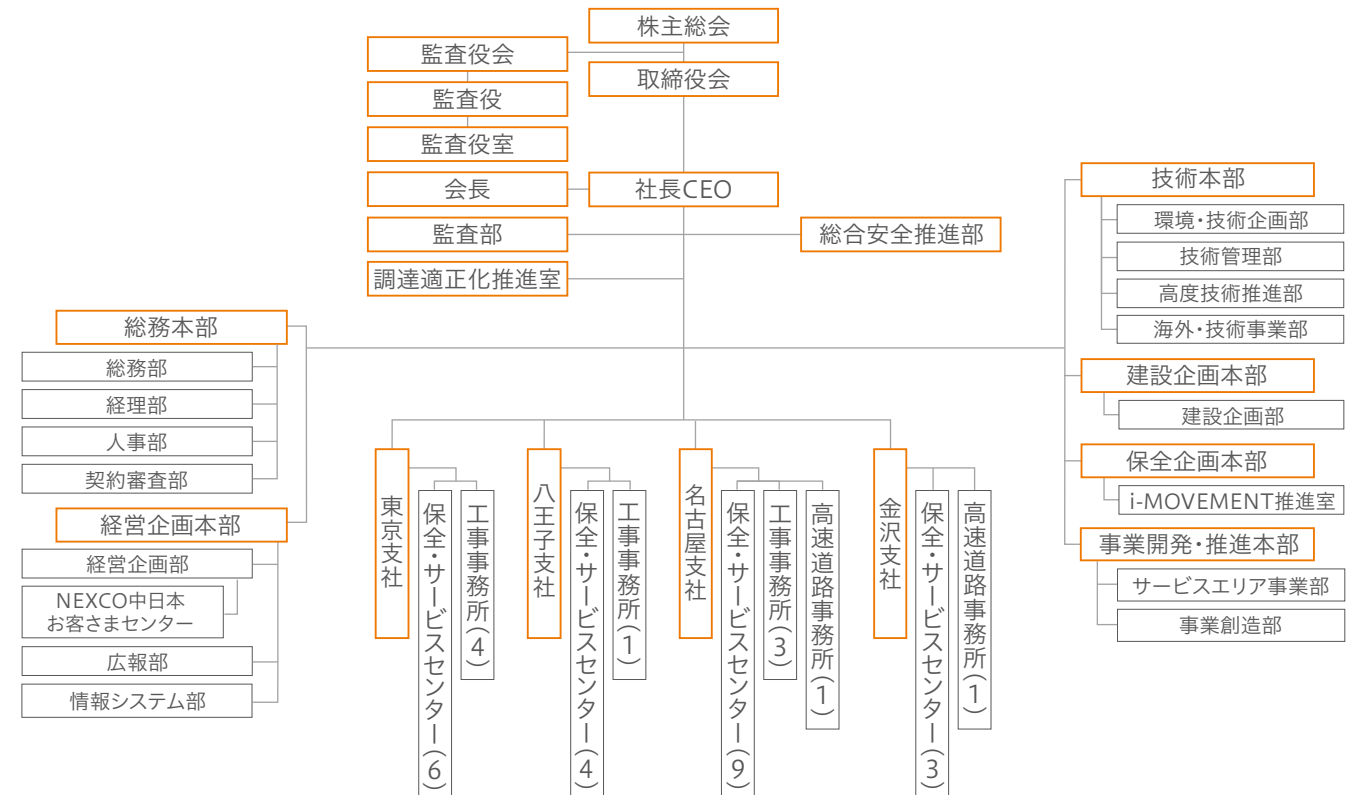
かわい のぶこ  
川合 伸子  
監査役  
(社外監査役)



みぞぐち あつこ  
溝口 敦子  
監査役  
(社外監査役)

(2022年6月28日現在)

## 組織体制



(2022年6月24日現在)

## NEXCO中日本グループ

### サービスエリア

- 中日本エクシス(株)
- (株)オアシスパーク
- 中日本ハイウェイ・リテール(株)
- 中日本ハイウェイ・アドバンス(株)
- 艾客思國際股份有限公司

### 料金収受

- 中日本エクストール横浜(株)
- 中日本エクストール名古屋(株)

### 交通管理

- 中日本ハイウェイ・パトロール東京(株)
- 中日本ハイウェイ・パトロール名古屋(株)

### 保全点検

- 中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京(株)
- 中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋(株)
- 中日本施設管理(株)

### 維持修繕

- 中日本ハイウェイ・メンテナンス東名(株)
- 中日本ハイウェイ・メンテナンス中央(株)
- 中日本ハイウェイ・メンテナンス名古屋(株)
- 中日本ハイウェイ・メンテナンス北陸(株)
- (株)デーロス・ジャパン

### 車両管理

- 中日本高速オートサービス(株)

### 人材サービス

- NEXCO中日本サービス(株)

### その他事業

- 中日本高速技術マーケティング(株)
- (同) NEXCO中日本インベストメント
- NEXCO中日本開発(株)
- 箱根ターンパイク(株)
- 中日本ファームすずなり(株)

### トラックターミナル

- 北陸高速道路ターミナル(株)

### ICT

- (株)NEXCOシステムソリューションズ

### 技術開発・調査・研究

- (株)高速道路総合技術研究所

### 保険代理店

- (株)NEXCO保険サービス

### 料金収受機械保守

- 高速道路トルテックロジー(株)

### 海外事業

- NEXCO Highway Solutions of America Inc.  
- A Subsidiary of NEXCO-Central -
- NEXCO-CENTRAL Philippines Inc.
- 日本高速道路インターナショナル(株) (JEXWAY)

連結子会社 23社

持分法適用関連会社 9社

(2022年6月24日現在)