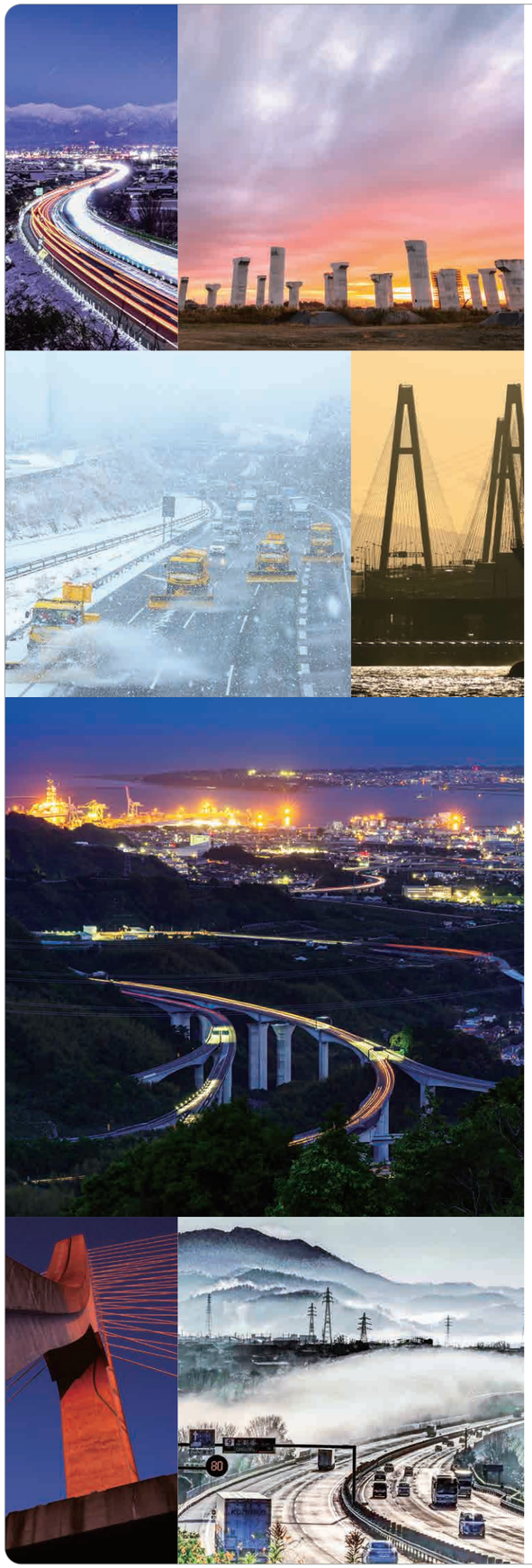
NEXCO中日本レポート2023



NEXCO中日本レポート2023

［経営計画］*チャレンジ V*ファイブ *2021-2025*

［表紙の写真］
高速道路と風景フォトコンテスト受賞作品
1段目左：北陸自動車道（富山県富山市）
1段目右：建設中の東海環状自動車道（岐阜県岐阜市）
2段目左：除雪作業中の東名高速道路（静岡県駿東郡）
2段目右：伊勢湾岸自動車道（愛知県名古屋市）
3段　目：新東名高速道路（静岡県静岡市）
4段目左：伊勢湾岸自動車道（愛知県豊田市）
4段目右：中央自動車道（山梨県上野原市）

2023年7月発行　第2版

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

中日本高速道路株式会社
〒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

中日本高速道路株式会社

企業理念・私たちの役割

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

私たちの基本姿勢

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

1. お客さま起点で考える
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

6つの基本姿勢

目次

めざす姿

NEXCO中日本グループのあゆみ …… 03
NEXCO中日本グループの事業概要 …… 05
トップメッセージ …… 07
経営計画チャレンジV 2021-2025 …… 09

〈経営方針 1〉
安全性向上に向けた不断の取組みの深化 …… 13

〈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 …… 19

ハイライト
①i-MOVEMENT …… 31
②次世代物流システムへのチャレンジ …… 34
③座談会
～日常点検の高度化 現場最前線～ …… 35

〈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 …… 39

〈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 …… 51

データ
データ集 …… 65
企業情報 …… 67

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／2023年7月
・報告対象期間／2022年4月～2023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含み「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行い、日本の社会・経済を支えてきました。これからも、時代とともに変化する社会のニーズを的確に捉え、ステークホルダーの皆さまの期待に応える様々な価値を提供し、当社グループの社会的使命を果たしていきます。

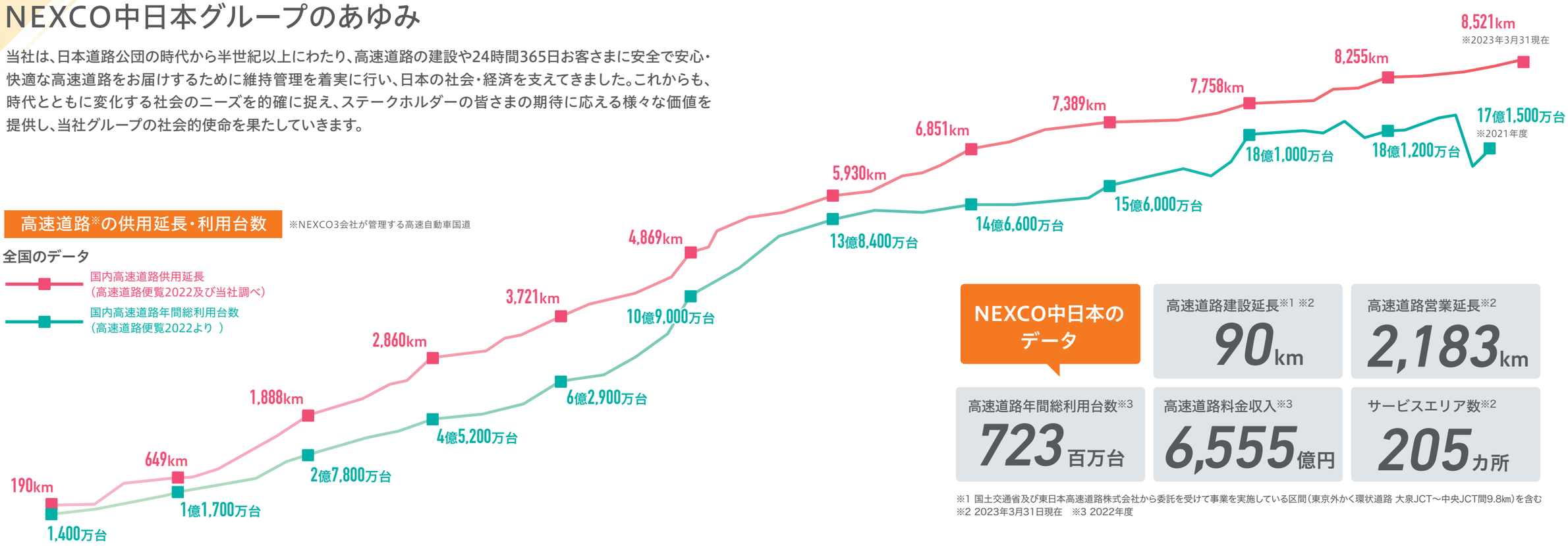
高速道路※の供用延長・利用台数

※NEXCO3会社が管理する高速自動車国道

全国のデータ

国内高速道路供用延長
（高速道路便覧2022及び当社調べ）

国内高速道路年間総利用台数
（高速道路便覧2022より ）



NEXCO中日本のデータ

高速道路建設延長※1 ※2	高速道路営業延長※2
90km	2,183km
高速道路年間総利用台数※3	高速道路料金収入※3	サービスエリア数※2
723百万台	6,555億円	205カ所

※1 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9.8㎞）を含む
※2 2023年3月31日現在　※3 2022年度

1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000 2005 2010 2015 2023

社会背景

1960～
1964▶東京オリンピック開催
東海道新幹線営業開始
1973▶第１次オイルショック
1979▶第２次オイルショック

1980～
1980▶自動車生産台数1,100万台突破、
アメリカを抜き世界第１位となる
1989▶元号が昭和から平成へ
1995▶阪神・淡路大震災発生
1998▶長野オリンピック開催

2000～
2001▶アメリカ同時多発テロ発生
2002▶日韓共同開催によるサッカーFIFAワールドカップ開催
2011▶東日本大震災発生
2019▶元号が平成から令和へ

2020～
2020▶新型コロナウイルス感染症拡大
2021▶東京オリンピック開催
2022▶ロシアのウクライナ侵攻

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5,000㎞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～三ケ日JCT間）開通
高速道路の供用延長8,000㎞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
2019▶米国・比国・台湾に海外現地法人を設立
「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
2022▶E8 北陸自動車道 土砂災害への対応

1956▶日本道路公団設立

1963▶名神高速道路（栗東IC～尼崎IC間）の開通

2005▶中日本高速道路株式会社設立

2012▶新東名高速道路（御殿場JCT～三ケ日JCT間）開通

2012▶NEOPASA駿河湾沼津オープン

2014▶橋梁等の道路構造物に係る省令点検の義務化

2016▶高速道路リニューアルプロジェクト本格着手

2019▶台湾 清水SAオープン

NEXCO中日本グループの事業概要

事業領域

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

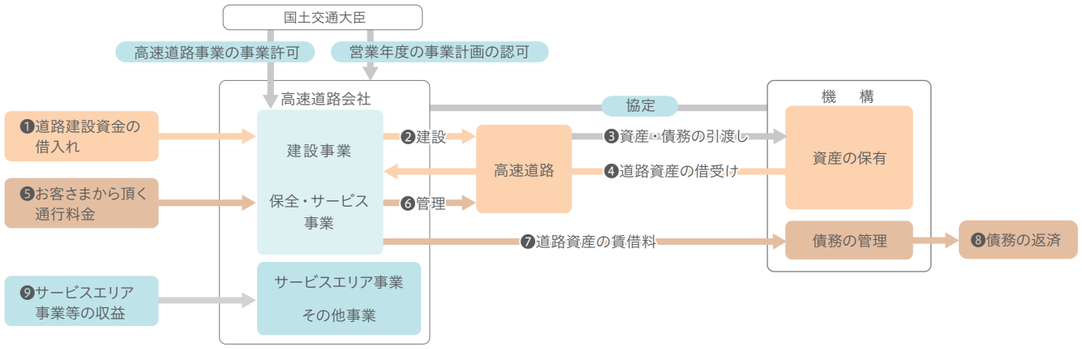
事業エリア

※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

2023年4月現在

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。
道路整備特別措置法（昭和31年法律第７条）及び機構との高速道路資産に係る協定に基づいて、高速道路の建設や管理などを行っています。



【建設事業】

❶道路建設資金を借り入れ、❷高速道路を建設し、❸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】

❹機構から高速道路資産を借り受けて運営・管理し、❺通行料金を、❻道路管理費用と、❼高速道路資産の賃借料に充て、❽機構は賃借料収入を財源に債務を返済します。
❺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】

❾サービスエリア事業や、国土交通大臣に届け出て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。

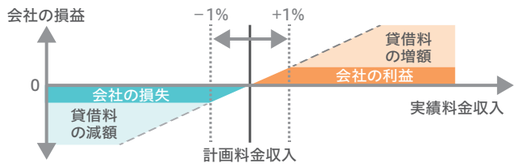
【高速道路の賃借料】

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）。

計画賃借料 ＝ 計画料金収入 － 計画管理費

【変動賃借料】

機構との協定には、料金収入が計画に対して一定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】

2022年度までに当社が計上した利益の累計額は763億円で、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、2022年度までの累計投資額は718億円です。
※記載の金額は、第1期から第18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。

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)

▸P9-12

当社グループを取り巻く環境は、急速かつ劇的に変化して将来の予測が困難な状況にあり、ウィズ・コロナ時代の「新しい日常」への対応やカーボンニュートラルに向けた取組みの加速、デジタル社会の急速な進展、さらには、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組み

▸P13-18

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

▸P19-30

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、高速道路リニューアルプロジェクトによる老朽化対策、交通事故及び渋滞対策、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、最新の知見を踏まえた更新事業などの取組みを計画的に進めていきます。

加えて、東海北陸自動車道をはじめとする暫定2車線区間の4車線化、新名神高速道路の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、計画的なリニューアルや新しいサービスの創出などによる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

▸P39-50

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、高速道路モビリティの進化をめざす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財育成にも積極的に取り組んでいきます。

また、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_2排出量の削減等に着実に取り組むとともに、新たに社員のオフィス活動に関するCO_2排出量の削減計画を策定し、「脱炭素社会」はもとより、「SDGs(持続可能な開発目標)」がめざすサステナブルな社会の実現に貢献していきます。

経営基盤の確立と働きがいの向上

▸P51-64

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、活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SDGsは、当社グループの事業活動と密接に関わっています。ESG(環境・社会・ガバナンス)の取組みを重視しつつ、CSRと経営施策を一元的に推進し、高速道路事業をはじめとする当社グループの事業活動を通じて、ステークホルダーの皆さまへお届けする価値を高めていくことで、SDGsの達成に寄与していきます。

このレポートは、経営計画チャレンジVと私たちの日々の取組みの成果を、SDGsとの関わりを含めて紹介するものです。本レポートをぜひご一読いただき、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。

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の社会的使命です。
「私たちの基本姿勢」を拠り所に、経営方針に基づく施策を推進することで、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。

CSR活動の重点テーマ

（P.62参照）

S 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 環境	地球温暖化の抑制と地域環境への配慮
G 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CO_2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

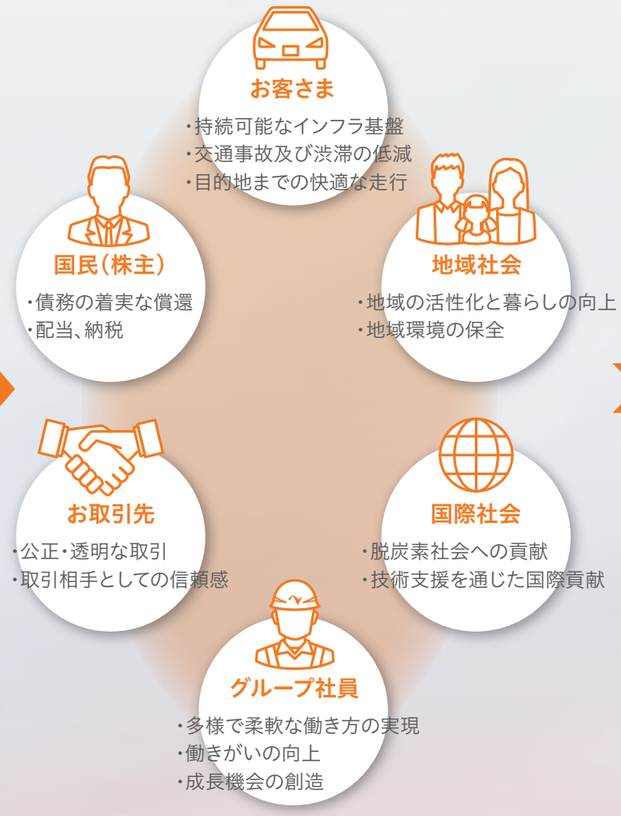
当社グループのあらゆる活動を支える経営基盤を強化していくため、環境変化への感度が高く強い現場力を持つ人財の育成、デジタル化の推進などによる生産性の向上、コーポレートガバナンスの確立、情報発信の充実や地域との交流による事業理解の促進などに取り組み、ステークホルダーの皆さまの期待に応えます。

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）

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

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	❶ 安全意識の更なる醸成 グループ全体で安全意識を更に深化させ、安全を最優先にあらゆる事業を推進	安全性向上の不断の取組み ～安全性向上への「5つの取組み方針」～ ①安全を最優先とする企業文化の醸成 ②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 ■グループ全体での安全掲示板や安全情報レポートを活用したリスク感度の向上 ■笹子トンネル天井板崩落事故の風化防止、重大事故・事象の未然防止に向けた「安全啓発館」での安全啓発研修 ■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	❷ 新規開通延長 2025年度までに新東名高速道路など累計57㎞の新規開通 ❸ 健全性の診断区分Ⅲ※1の構造物の補修完了率 5年以内での補修を100%完了 ❹ 快適走行路面率※2 快適な路面を95%以上に維持し続ける ❺ 死傷事故率 2025年度までに死傷事故率を10%低減（対2019年度比） （2019年度：5.2件/億台㎞→2025年度：4.6件/億台㎞） ❻ 逆走事故件数 2025年度までに逆走事故件数を50%低減（対2019年度比） （2019年度：8件→2025年度4件） ❼ 交通集中に起因する渋滞損失時間※3 2025年度までに交通集中に起因する渋滞損失時間を20%低減（対2019年度比） （2019年度：595.1万台・時間→2025年度：473.2万台・時間） ❽企画割引※4販売件数 2022年度から2025年度までの企画割引販売件数 累計47万6000件 ❾年間ご利用台数 2025年度の年間ご利用台数 6億5700万台	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 ■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.22-24
		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　■緊急交通路の迅速な確保　■防災・減災対策のマネジメント ■荒天時の対応の強化		P.25
		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 ■暫定２車線区間の安全・安心確保　■渋滞対策の推進		P.26
		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 ■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.27
		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 ■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.29-30
		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　■インバウンドへの対応　■社会貢献活動　■地域との連携による取組み		P.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	❿ 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 ⓫ i-Constructionの推進 ICT※5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 ⓬ 高速道路での完全自動運転（レベル4）の実現 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 ⓭ CO_2削減量 ①高速道路ネットワークの整備を通じて、一般道から高速道路への交通転換を図り、CO_2排出量削減に貢献（対一般道通行比）（2020年度：134.6万t-CO_2） 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16万t-CO_2削減 ③社員のオフィス活動に関するCO_2排出量を、2013年度を基準として2030年度に50%以上削減するための取組みの推進	事業におけるデジタル化の推進 （i-MOVEMENT、i-Constructionの推進）	■高速道路での全線監視　■移動体監視※6による日常点検　■BIM/CIM※7の実装 ■料金収受の機械化や集約化　■工事現場でのICTの活用		P.31-33・35-38・40
		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.41-42
		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.43
		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.41-42
		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 ■海外における収益事業の推進　■CASE※8に対応した技術開発と新ビジネス		P.43-44
		地域環境の保全と脱炭素化への貢献	■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　■資源の3Rの推進 ■CO_2排出量削減に寄与する新材料の活用　■地域環境への配慮　■省エネルギー化につながる技術開発 ■太陽光発電の導入　■新築建築物のZEB※9化　■電動車の導入　■再生可能エネルギー電力の調達　■LED照明の導入		P.45-50
4. お客さまをはじめとするステークホルダーの期待に応え続けるための経営基盤の強化	⓮グループ社員の働きがいの向上 2025年度までに働きがいに関するグループ社員意識調査値の3.61点（5点満点）の達成 ⓯ お客さま満足度 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 （類似業種大手企業TOPの水準70.0点） ⓰ 財務計画 2025年度の連結営業利益 24億円	多様な働き方の実現とグループ社員が誇り・やりがいを感じられる職場づくりに向けた取組み	■ダイバーシティ＆インクルージョンの推進　■多様で柔軟な働き方ができる制度整備　■健康経営の推進 ■仕事の成果を実感できるグループ内外へのメッセージの発信　■働きやすい職場づくり（コミュニケーションの充実、執務室環境の整備）		P.52-53
		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　■体系的・継続的なOJTの充実による若手社員の育成強化		P.54
		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 ■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.59
		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 ■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.55-57
		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 ■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.58
		入札不調対策とお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　■お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.59
		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 ■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.60-61
		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 ■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.63-64

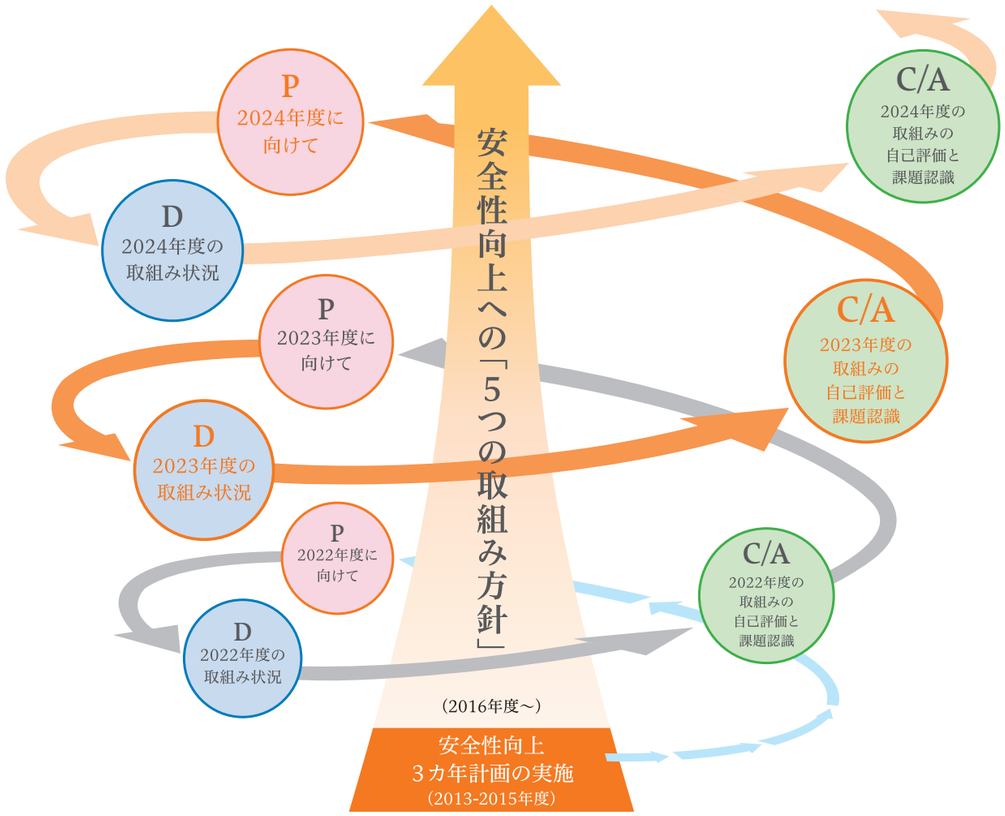
※1 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
※2 管理延長に対し、快適に走行できる舗装路面（概ね５年以内に補修が無いと想定される）の車線延長の比率
※3 交通集中に起因する渋滞が発生したことによるお客さまの年間損失時間
※4 旅行者向けの高速道路定額乗り放題商品（ドライブプラン）
※5 Information and Communication Technology（情報通信技術）の略語
※6　移動が可能な機器及び車両により監視すること
※7　Builging Information Modeling, Construction Information Modeling/Management（3次元モデルの導入による建設精算・管理システムの効率化・高度化の取組み）の略語
※8　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）の頭文字をとった造語
※9　Net Zero Energy Buildingの略語であり、快適な室内環境を実現しながら、建物で消費する年間の一次エネルギーをの収支をゼロにすることを目指した建物のこと
※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）

経営方針 1

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

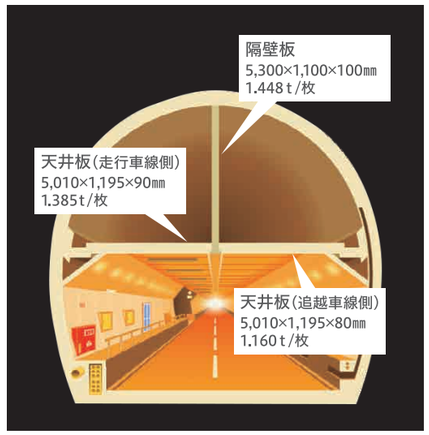
安全意識の更なる醸成	グループ全体で安全意識を更に深化させ、安全を最優先にあらゆる事業を推進します。

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、安全文化の醸成、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） 12月2日　日曜日　午前8時03分	発生場所　中央自動車道 笹子トンネル（上り線）内 （延長4.7㎞、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1.5㎞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

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及び好事例を共有し、安全性向上に向けたコミュニケーション環境を整備しています。

また、各部門やグループ会社が共通認識を持ち、安全意識の更なる向上に努めながら、グループ一体となって現場で抱える課題の解決に取り組んでいます。

安全に関するグループ連絡会

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ことを意識したコミュニケーションを実践しています。

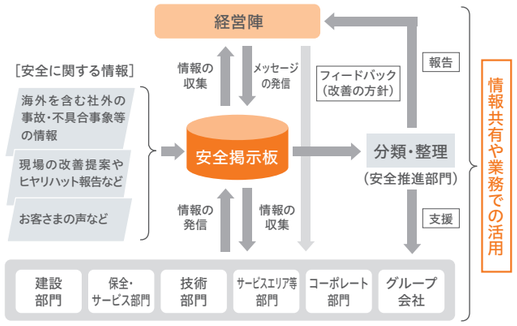
経営陣との安全対話

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することができる環境を整備しています。

■「安全掲示板」を活用した情報の収集・共有のイメージ



2 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に設置している「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整理し「安全情報レポート」としてグループ全体に共有しています。

情報の収集・共有・活用（例）

滑り止めシートの設置事例（写真左）を参考に、
他のグループ会社において防滑塗装（写真右）を実施した事例

教訓や最新の知見による現場支援

安全文化を醸成するために、安全推進活動や内部監査の機会を活用して、グループ会社を含む現場組織を２年サイクルで巡回し、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しています。

安全文化醸成の好事例

・グループ会社間において、お互いの業務を学習・経験することで、新たな気付きの創出・連携強化を図る取組み

交通管理隊員が道路敷地巡回業務（立入防止柵の補修）を経験

・建設段階で、建設時の情報や維持管理上の留意点を取りまとめ、道路を維持管理する保全部門へ確実に引き継ぐ取組み
・他社の安全啓発施設を訪問し、安全意識の向上を図る取組み
・安全掲示板に投稿された情報をまとめて教育訓練等の資料に活用する取組み

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、優れた安全提案等を表彰しています。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実施しています。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る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。

安全啓発館（八王子支社敷地内）

「事故から学ぶエリア」での研修の模様

社員の声

「安全啓発研修」を受けて

名古屋支社　桑名保全・サービスセンター　工事担当　金田（かなだ） 舜（しゅん）

笹子トンネル天井板崩落事故から10年が経つ節目の年に私は入社いたしました。安全啓発研修では笹子トンネル天井板崩落事故の概要についてはもちろんのこと、事故の凄惨さやご遺族の方々の苦しみについても学び、高速道路を管理する立場の者として二度とあのような事故を起こしてはならないという強い思いが芽生えました。
工事担当として、「安全」を第一に考えつつ、円滑な業務遂行に努めていきたいと考えております。そして、お客さまがより安全で快適に高速道路を利用できるよう尽力いたします。

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）

剥離した橋梁下面の補修

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）

車両火災の消火訓練

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（写真右）

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、「点検・補修業務支援システム」とデータ連携した「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。

斜張橋のPCケーブル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.23・24参照）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.27参照）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.58参照）、入札不調対策（P.59参照）及び労働災害の防止（P.59参照）などに取り組んでいます。

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	2022年度		2023年度目標
		目標	実績	
新規開通 [2021年度からの累計]	新東名高速道路など累計57㎞	13[32]㎞	13[32]㎞	0[32]㎞
構造物の健全性	5年以内の補修が必要な健全性診断Ⅲ※1評価の構造物の補修を100%完了	100%	100%	100%
快適走行路面率※2	95%以上維持	95%以上	96%	95%以上
死傷事故率	10%低減(2019年度比) (2019年度:5.2件/億台㎞)	5.0 件/億台㎞以下	4.1 件/億台㎞	4.9 件/億台㎞以下
逆走事故件数 [人身事故件数]	50%低減(2019年度比) (2019年度:8件)	6[3]件以下	9[3]件	4[2]件以下
交通集中に起因する渋滞損失時間※3	20%低減(2019年度比) (2019年度:595.1万台・時間)	555.9 万台・時間以下	779.5 万台・時間	555.9 万台・時間以下
企画割引※4 **販売件数**	累計47万6,000件以上	8万9,000 件以上	20万4,383 件	10万9,000 件以上
年間ご利用台数	6億5,700万台以上	6億6,500 万台以上	7億2,300 万台	6億6,500 万台以上

※1 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
※2 管理延長に対し、快適に走行できる舗装路面(概ね5年以内に補修が無いと想定される)の車線延長の比率
※3 交通集中に起因する渋滞が発生したことによるお客さまの年間損失時間　※4 旅行者向けの高速道路定額乗り放題商品(ドライブプラン)

1 高速道路ネットワークの整備・機能強化

2022年度は、新東名高速道路13㎞が開通、新名神高速道路6㎞が6車線化、東海北陸自動車道6㎞が4車線化、東海環状自動車道1㎞の付加車線が運用開始、及び秦野丹沢スマートインターチェンジ、富士吉田忍野スマートインターチェンジ2カ所が開通しました。また、神田スマートインターチェンジが事業化され、事業に着手しています。
2023年4月には、多賀スマートインターチェンジ(下り線)が開通しました。

■新規開通予定 (2023～2025年度までに25㎞)

路線	区間	延長[㎞]	完成年度
C3　東海環状自動車道	山県～大野神戸	19	2024
	北勢～大安	6	2024

■4車線化の事業中区間

路線	区間	延長[㎞]
E41 東海北陸自動車道	白川郷～小矢部砺波JCT	27
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

■6車線化の事業中区間

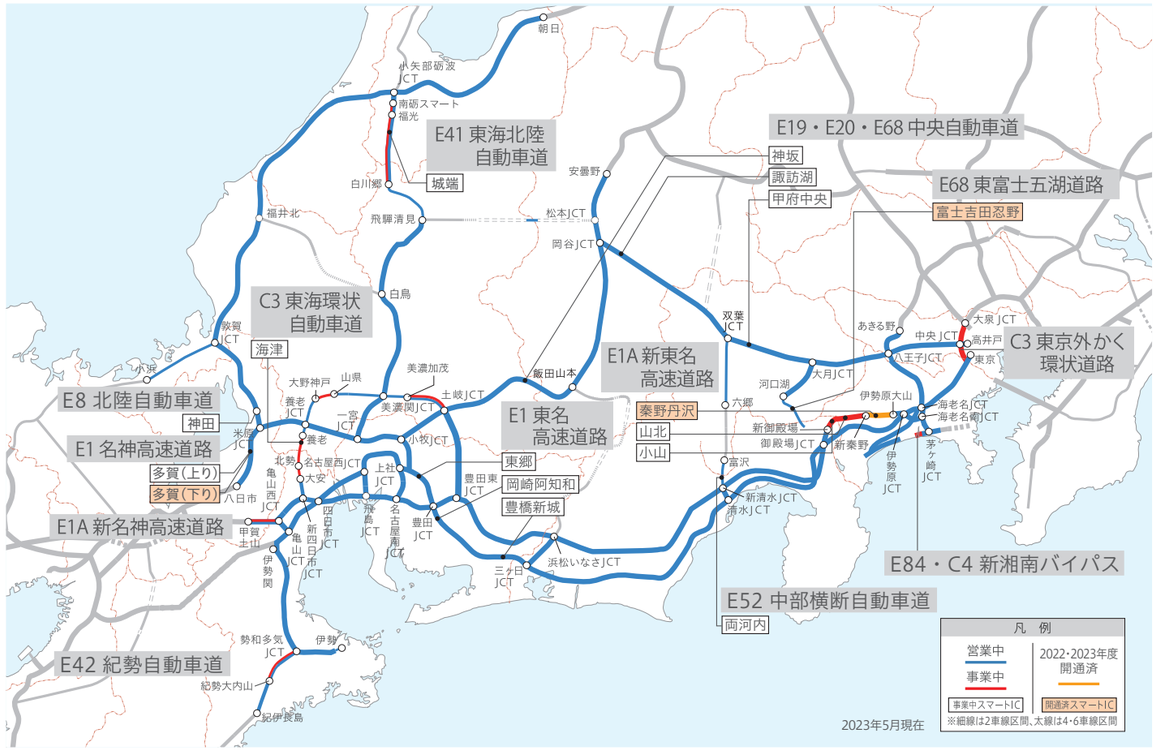
路線	区間	延長[㎞]
E1A 新名神高速道路	亀山西JCT～甲賀土山	8

■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	
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(上り線)	彦根～八日市
E8　北陸自動車道	
神田スマート	米原～長浜
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	
城端スマート	福光～五箇山
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
※多賀スマートICは、2023年4月に下り線が開通し、現在上り線のみ事業中

TOPICS

中央自動車道全線開通（40年）による効果

中央自動車道は、首都圏と甲信地方、そして中京圏を結ぶ、東京都から愛知県及び山梨県の大月JCTで分岐し、山梨県の河口湖ICに至る総延長366.8㎞の高速道路です。1967年12月の調布～八王子間の開通を皮切りに、東名高速道路、首都高速道路、長野自動車道や東海環状自動車道など多数の主要路線と次々に接続してきました。複数の幹線道路を相互に連絡する重要な役割を担ってきた中央自動車道は2022年11月に全線開通から40年を迎えました。

2023年の中央自動車道と接続路線

韮崎IC付近からの写真（1976年頃撮影）

韮崎IC付近からの写真（2022年撮影）

①整備による経済波及効果

首都圏・甲信地方・中京圏をつなぐ高速道路として、内陸部の発展に大きく貢献しています。中央自動車道開通による所要時間の短縮等により、企業の生産性が大きく向上し、中央自動車道が整備されたことによる経済波及効果（生産額変化額累計）は約26兆円となっています。

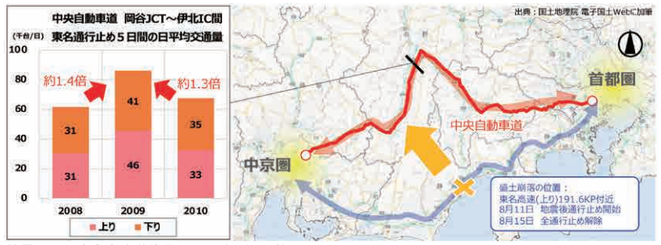
②甲信地方等の産業や経済発展に大きく貢献

中央自動車道の開通により、インターチェンジ周辺で工業団地の立地が進み、沿線市町村の製造品出荷額は開通前の約14倍に増加し、産業や経済の発展に大きく貢献しています。

沿線市町村の製造品出荷額

③リダンダンシー効果の向上

中央自動車道の全線開通により、東名高速道路とともに首都圏と中京圏を結ぶ2つのネットワークが完成。さらに圏央道、東富士五湖道路や中部横断自動車道が完成し、高速道路ネットワークがはしご状に整備され、リダンダンシー機能が向上しています。2009年駿河湾地震に伴う東名高速道路牧之原付近での盛土の崩壊により、東名高速道路が5日間の通行止めとなった際は、迂回路として中央自動車道を利用して首都圏と中京圏を移動する車両が大きく増えました。



地震による東名高速道路通行止め時の迂回状況

社員の声　歴史から感じる中央道の大切さ

八王子支社 総務企画部 企画調整課 係長　**中堀（なかほり） 千嘉子（ちかこ）**

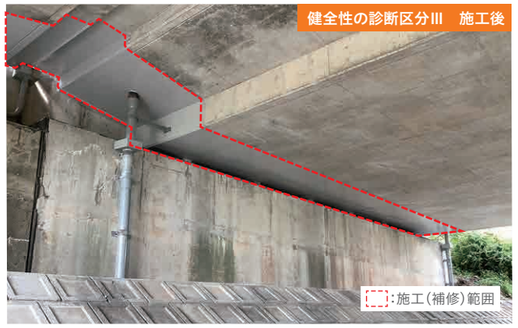
中央道全線開通40年を迎えるにあたり、整備効果の取りまとめを担当しました。建設経緯や段階施工の取組みなどを調べ、中央道が現在に至るまでの苦労を知ることができました。今はあって当たり前の中央道ですが、整備効果を通して、中央道を含めた高速道路ネットワークがなかった時代の不便さに思いをはせ、中央道の歴史と大切さを感じていただければと思います。

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年以上経過した道路が約6割、50年以上経過した道路が約3割に及び、大型車交通量の増加や凍結防止剤の影響により構造物の老朽化が進行しています。高速道路ネットワークを健全な状態で次世代に引き継ぐために、着実に点検し、計画的な維持・補修・補強を行っています。

※構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態



橋梁の継ぎ目部の漏水に対するコンクリート構造物補修工事

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）からの漏水による橋梁等の劣化や交差道路上等でのコンクリート片の落下などへの対策を推進しています。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入口等に取締隊を配置し、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。

また、違反者に対する大口・多頻度割引停止措置等を強化するとともに、本線に設置した自動計測装置で、違反者の常時取締りに取り組んでいます。

重量違反車両等の取締り

3 高速道路リニューアルプロジェクト

Renewal

高速道路リニューアルプロジェクト（大規模更新・修繕工事）の着実な推進

名神高速道路は1965年7月、東名高速道路は1969年5月に全線開通し、すでに50余年が経過しています。当社では、老朽化の進んだ橋梁やトンネルなどの構造物をこれまでの部分的な補修の繰返しではなく、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。

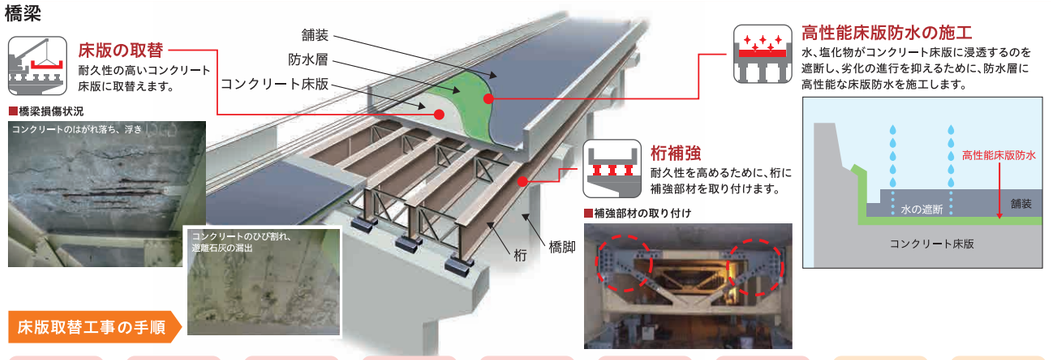
高速道路リニューアルプロジェクトについてはこちらをご覧ください。

NEXCO中日本のリニューアルプロジェクトの計画

路線	構造物の種類	工事内容	2022年度までの実績	2023年度完了予定
E1 東名高速道路	橋梁	床版の取替	39橋	7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	1チューブ
E19・E20 中央自動車道	橋梁	床版の取替	25橋	9橋
	トンネル	トンネルを覆うコンクリートの補強	4チューブ	―
E8 北陸自動車道	橋梁	床版の取替	43橋	24橋
E84 西湘バイパス	橋梁	床版の取替	6橋	―
E85 小田原厚木道路	橋梁	床版の取替	3橋	―
	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	―
E23 東名阪自動車道	橋梁	床版の取替	―	1橋

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、工場であらかじ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

TOPICS 高速道路の果たしている役割

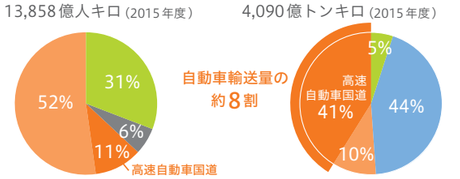
旅客・貨物輸送量を輸送機関別にみると、自動車輸送の割合が高くなっています。

- 旅客輸送の全輸送量に占める高速自動車国道の利用割合は約1割です（鉄道は約3割）。
- 貨物輸送の全輸送量に占める高速自動車国道の利用割合は約4割、自動車輸送のうち高速自動車国道は約8割を占めており、高速道路の役割は大きなものとなってきています。

貨物輸送は高速道路が自動車輸送量の約8割

国内旅客輸送量
13,858億人キロ（2015年度）

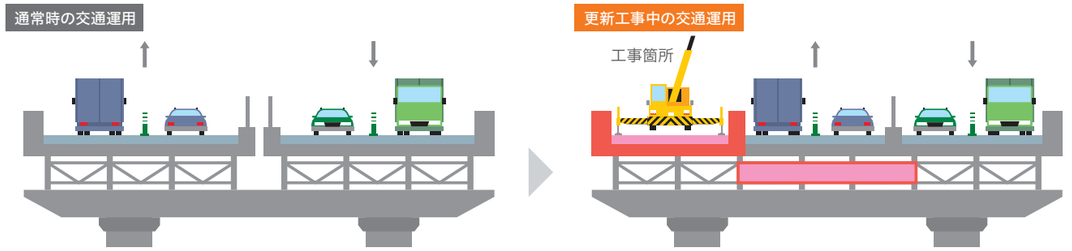
国内輸送機関別貨物輸送量
4,090億トンキロ（2015年度）



出典：高速道路便覧2021 輸送機関別貨物・旅客輸送量（平成27年度）より集計

お客さまへの影響の最小限化の工夫（現況の車線数を確保した施工）

車線数を減少させる工事により大規模な渋滞が懸念される都市部などの区間において、リニューアル工事によるお客さまへの影響を最小限に抑えるために、現場の状況を踏まえ可能な箇所において、工事前の車線数を確保できる施工方法を採用して工事を進めています。



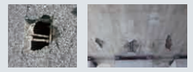
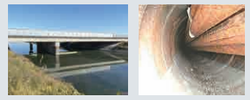
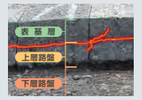
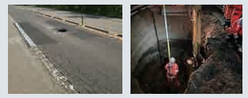
現況車線数確保の交通運用図

適用例：E1東名 東名多摩川橋、E20中央道 多摩川橋、E1名神 長良川橋など

新たな知見により確認した劣化事象に対する取組み

2021年8月4日社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申において、維持管理・修繕・更新への取組みが示されたことを受けて、NEXCO3社においても高速道路の機能を将来にわたり維持、継続するための事業の拡充について「高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会」で検討し、2023年1月30日に委員会が「中間とりまとめ」を公表しました。

NEXCO3社は「中間とりまとめ」を受けて、著しい変状が確認され新たに更新が必要な箇所を対象とした「更新計画（概略）」を2023年1月31日に公表しました。

長期保全メニュー	定期点検や更新事業の実施等により得られた新たな知見	劣化写真
中空床版等の路面陥没等への対応	●橋梁舗装補修の影響により、床版上面にひび割れが発生。交通荷重の影響により、ひび割れから床版の陥没に進展。また、ひび割れから水が床版内に浸透し、滞水することで床版下面まで損傷。	
PC鋼材の腐食及びグラウト充填不足への対応	●海岸からの水分・飛来塩分がコンクリート内に浸透しており、特にグラウトの充填不足の範囲ではグラウトによる防食効果が無いため、桁やPC鋼材が著しく劣化。 ●防水塗装、電気防食などの補修を繰返し実施しているが、架橋から約50年が経過し、これまでの補修方法では劣化が抑制できず、剥離、PC鋼材の著しい腐食が発生。	
舗装路盤部の疲労破壊への対応	●交通荷重の繰返しにより、上層路盤下面からひび割れが発生し表層まで貫通。 ●舗装表面からの水が下層路盤まで浸透した結果、下層路盤の強度が低下し、舗装構成全体にたわみを伴う変形が発生。路盤の変形が戻らないため、表層・基層を補修しても短期間で新たなひび割れが発生。	
火山性堆積物地質における路面陥没への対応	●盛土に浸透した降雨等により、空隙を有する火山堆積地層である原地盤へ、盛土内の細粒分が流出し、路面陥没や沈下が繰り返し発生。 ●空洞の充填、遮水シート等の設置、排水溝の漏水防止対策などの補強、補修を繰り返し実施しているが、建設から約35年が経過し、これまでの補修方法では発生を抑止することが困難。	

社員の声 現場を一から作る

八王子支社 八王子保全・サービスセンター 工事担当課 係長 早野（はやの） 智彦（ともひこ）

八王子支社 八王子保全・サービスセンター 工事担当課 新田（にった） 和音（かずね）

私たちが担当する中央自動車道 多摩川橋の床版取替工事は、中央分離帯、下り線、上り線と3分割施工で現況の車線数を確保したまま床版を取り替える珍しい工事です。供用中の路線が近接した状態かつ狭い施工ヤードの中で作業を行うため、様々な工夫が求められます。前例が少ない分課題も多いですが、その分上司や同僚、受注者とコミュニケーションを取りながら一から現場を作っていけることに面白さを感じています。

4 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及び支承逸脱対策を進めています。

※橋の上部構造（主桁・主構）と下部構造（橋台や橋脚）の間に設置する部材が地震等によりずれてしまうこと

緊急交通路の迅速な確保

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中日本 Technical support

北陸自動車道 敦賀IC～今庄IC間で発生した土石流による被災状況（2022年8月5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や大規模な滞留が予見される場合には、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への情報提供、お客さま支援のための専任の体制の確保、関係機関との連携強化を行います。

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、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）　（年度）

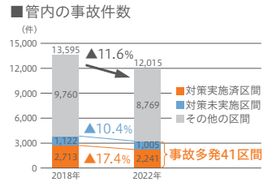
項　目	2020	2021	2022
通行止め時間［時間］	1,509	2,284	2,241

5 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、最新のデータ収集・解析技術などを活用し、事故多発地点において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、交通安全セミナー（P.61参照）の実施など交通安全啓発活動を展開しています。

カラー薄層舗装
（中央道 多治見～小牧東）



逆走対策の強化

安全・安心実施計画（P.27参照）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、公募した新技術等を活用した逆走対策を実施しています。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、TwitterやYouTubeなどのSNS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、2022年度までにワイヤロープの設置が概成しました。トンネル区間や長さが50m以上の橋梁では、2021年度に試行設置したセンターパイプやセンターブロックに、走行性や除雪作業などの維持管理に問題がないことが確認できたため、今後、試行対象区間を拡大します。

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。

■交通集中に起因する渋滞損失時間　（年度）

項　目	2020	2021	2022
渋滞損失時間［万台・時間］	339.7	553.4	779.5

■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	付加車線設置
E20 中央自動車道	■高井戸～調布 三鷹バスストップ付近	付加車線設置
	■八王子JCT～相模湖 小仏トンネル付近（上）	付加車線設置
	■八王子JCT～相模湖 相模湖バスストップ付近（下）	付加車線設置

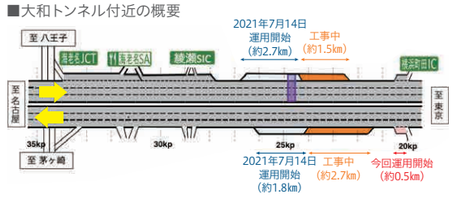
TOPICS

東名高速道路 大和トンネル付近の付加車線を延伸中

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、付加車線工事を行っています。

順次、付加車線の運用を開始しており、2022年11月19日には新たに横浜町田IC（下り線）の加速車線を延伸しました。

■大和トンネル付近の概要



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」を運用しています。また、事故・落下物などといった突発事象に対し、発生地点の約2km手前で音声でお知らせする運用も2023年4月25日より全区間で開始しています。

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。

6 ETCサービスの進化

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。

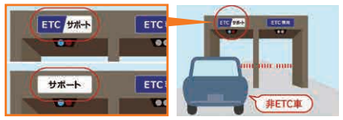
※高速道路等に設置されたITSスポット（通信アンテナ）とETC2.0車載器との双方向通信を行うことにより、自動料金収受（ETC）に加え、渋滞回避支援、安全運転支援などの情報提供を行うサービス

ETC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、2022年6月30日には、首都圏中央連絡自動車道 相模原IC、2023年4月18日には、中京圏の名古屋第二環状自動車道 有松IC（外回り）、鳴海IC（外回り）、東海環状自動車道 山県IC、大野神戸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」又は「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）	NEXCO中日本 22	導入準備※2		首都圏（圏央道及びその内側）数カ所で導入 ⇒ 順次拡大（8割程度）（20カ所程度）				順次拡大 ⇒ 全線		
都市部（中京圏）	NEXCO中日本 71	導入準備※2			中京圏（東海環状及びその内側）数カ所で導入 ⇒ 順次拡大（8割程度）（60カ所程度）			順次拡大 ⇒ 全線		
地方部	NEXCO中日本 179	導入準備※2				数カ所で導入 ⇒ 運用状況や各地域の特性等を考慮しつつ順次拡大				全線

・非ETC車は、料金精算機、免許証確認による後日支払いなど、各料金所の現況等を踏まえ、各高速道路会社が適切な手法を選択（導入時～当面の間）
・導入後の運用状況、ETCの普及状況、関係機関との協議などにより、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、2019年12 月20日に「高速道路における安全・安心実施計画」を策定しました。本計画に基づく各施策を経営方針や主要施策に落とし込むことで着実に実施していきます。

高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する具体施策	
（1）暫定2車線区間の解消	（4）ネットワークの信頼性の飛躍的向上
1）計画的な4車線化の推進	1）災害時の通行止め時間の最小化
2）暫定2車線区間の安全・安心確保	2）工事規制の影響の最小化
（2）自動運転などのイノベーションに対応した高速道路の進化	3）冬期交通の確保
1）自動運転に対応した道路空間の基準などの整備	（5）利用者ニーズを踏まえた使いやすさの向上
2）高速トラック輸送の効率化	1）休憩施設の使いやすさの改善
（3）世界一安全な高速道路の実現	2）高速バスの利便性向上
1）事故多発地点での集中的な対策	3）訪日外国人旅行者への対応
2）逆走対策	4）スマートICなどによる地域とのアクセス強化
3）歩行者・自転車などの立入り対策	5）現地の交通状況に応じた交通運用
	（6）安全・安心を支えるその他の施策
	1）料金施策
	2）世界に誇る最先端の高速道路事業運営の実現による次世代の高速道路空間の創造（i-MOVEMENT）

高速道路における安全・安心実施計画については
こちらをご覧ください。

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

速旅ドライブプランをよりご利用いただきやすいものにするため、高速道路周遊パスと観光施設の利用券などをセットにした商品プラン（地域連携型ドライブプラン）の拡充や、通年を基本とした販売（交通混雑期等を除く）、全国の周遊パス検索サイトの提供などを行っています。また、訪日外国人旅行者向けドライブプラン「速旅Central Nippon Expressway Pass（CEP）」も実施し、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
公式WEBサイトについては
こちらをご覧ください。

CEP公式WEBサイト（英語版）
については
こちらをご覧ください。

■速旅 地域連携型ドライブプラン 販売件数

2021年度実績 24,614件 ▶ 対前年度比 223%増 ▶ 2022年度実績 79,387件

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に向けたボランティア活動を2011年度から取り組んでいます。2022年度は、3県5地区で延べ約500名のグループ社員が参加しました。また、地域の小中学校の校外学習や職場体験を積極的に受け入れ、次世代を担う子どもたちに向けて高速道路の役割等を学ぶ機会を提供しています。

ボランティア活動（茅の葺き替え）

TOPICS

大河ドラマで盛り上がる 愛知県岡崎市との連携活動

徳川家康の出生地であり、大河ドラマ「どうする家康」で盛り上がる愛知県岡崎市と当社及び中日本エクシス株式会社中部支店は、「観光・産業振興と地域社会の活性化」及び「高速道路のお客さまの利便性の向上・利用の拡大」を目的として、2022年10月5日に「連携と協力に関する協定」を締結しました。大河ドラマによる岡崎市への観光客の増加に備え、NEOPASA岡崎において観光案内スペースの新設や、岡崎市の地域特産品をPRするための催事イベントを開催するなど、地域と一体となった連携活動を推進しています。

イベントにて岡崎商工会議所職員がマスコミ取材を受ける様子

TOPICS

産学連携による 地域活性化アイデアの検討

明治大学商学部菊池一夫ゼミナールとの連携により、EXPASA海老名（下り）における一般道側からの集客強化と周辺地域の活性化を目的とした施策の検討を行いました。学生目線ならではの多くの新たなアイデアを得ることができ、今後はそれらの実現に向けて、具体的な取組みを進めていきます。引き続き、若年層の意見を積極的に採り入れながら、地域に求められる新しいサービスエリアの在り方を追求していきます。

明治大学商学部菊池一夫ゼミナールとの集合写真

8 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

直近5年間（2018～2022年度）において、東名高速道路 海老名SA（下り）や浜名湖SA（集約）をはじめ、24カ所のリニューアルを計画的に行いました。
2022年度は、東海北陸自動車道 長良川SA（下り）のリニューアルを行い、フードコート及びショッピングコーナーの拡充に加え、シャワールームを新設し、より快適にお過ごしいただけるサービスエリアに生まれ変わりました。その他にも、名神高速道路 伊吹PA（上り）など3カ所をリニューアルしました。2023年度も、7カ所のリニューアルを予定しており、今後も、より快適、より便利にお過ごしいただける高速道路空間へと進化を続けます。

2019年度 EXPASAに生まれ変わった浜名湖SA（集約）

2022年度 リニューアルした長良川SA（下り）

地域の魅力発信

沿線地域の活性化や地域社会との連携強化を目的として、地元自治体等と連携したイベントや物産展を開催するなど、サービスエリアから地域の魅力を発信しています。

EXPASA海老名（上り） 鎌倉・湘南かながわの味コーナー

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

ご家族向けにベビーコーナー（58カ所）を、ペット連れのお客さま向けにドッグラン（34カ所）を、地域のお客さま向けに一般道から出入りできる「ぷらっとパーク」（127カ所）などを整備しています。加えて、主要エリアには、交通情報や沿線観光情報の提供など、お客さまの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。

エリア・コンシェルジュ

■「ぷらっとパーク」用駐車場の駐車可能台数トップ3

順位	サービスエリア	駐車可能台数
1	EXPASA御在所（上り）	最大140台※ ◀ 60台（2022年度に改修工事実施）
2	NEOPASA駿河湾沼津（上り）	128台
3	鈴鹿PA（集約）	94台

※催事時に従業員駐車場をお客さま用駐車場として開放した場合

観光・レジャー向けサービス

沿線地域との連携により、観覧車、遊覧船、バーベキュー場などを整備し、サービスエリアでも観光・レジャーを楽しんでいただけるよう取り組んでいます。

EXPASA富士川（上り） 観覧車

プロドライバー向けサービス

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カ所）や温浴施設（5カ所）などのサービスを展開しています。2023年度は新たに2カ所の整備を予定しています。

長良川SA（下り）シャワールーム
2022年度 新たに整備

TOPICS

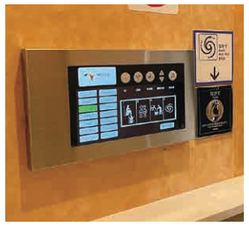
高速道路初！車中泊スポット

アウトドアレジャーとして車中泊の需要が高まる中、新名神高速道路 鈴鹿PA（上り）に高速道路のPAからそのまま利用できる車中泊スポット「RVステーション鈴鹿PA」を2022年10月から試行導入しています。

RVステーション鈴鹿PA

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。
近年ではインバウンド対策として、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、タブレット上に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、快適性の向上のみならず、脱炭素社会の実現に向けて、トイレへの木材利用を促進するなど、持続可能な社会の発展に向けた取り組みを推進しています。

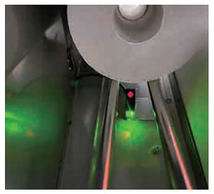

タブレットの整備

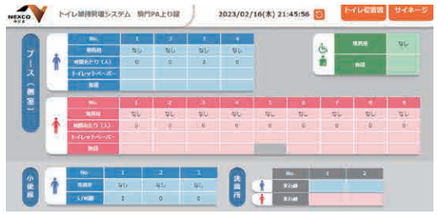
木材利用トイレ

TOPICS

センサー等を用いたトイレ管理の高度化

休憩施設の利用状況等をデータ化して効率的に業務を行う「スマートSA」の実現に向けた取組みを進めています。
また、トイレットペーパーの残量等を検知して、各種データを一元管理するシステムを2023年2月に東名高速道路 駒門PA（上り）に導入しました。
今後、生産性向上のための最適な運用方法を検証していきます。


トイレットペーパー
残量検知センサー取付状況

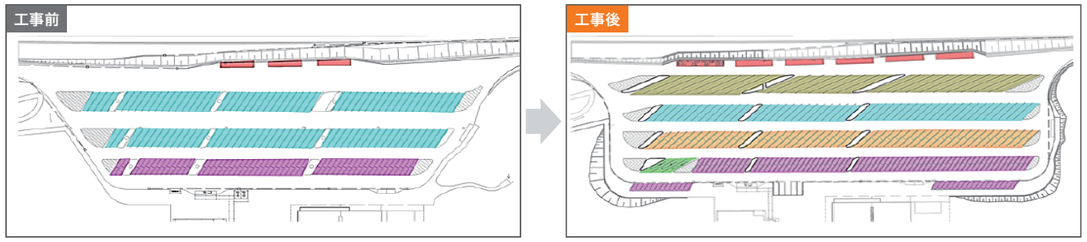


トイレ維持管理システムの画像

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。2022年度は新名神高速道路 土山SA（下り）、鈴鹿PA（上り）など約210台分の大型車駐車マスを拡充しました。2023年度は新東名高速道路 清水PA（上り）、岡崎SA（下り） など約220台分の拡充を予定しており、今後も、更なる駐車マス拡充に取り組みます。

■駐車マス拡充事例 新名神高速道路 土山SA（下り）



効　果　平日夜間の大型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

■工事前後の駐車可能台数

項目	対策前	対策後※
小型車 駐車可能台数	104台	163台
大型車 駐車可能台数	99台	128台

※兼用マス（47マス）は、全て大型車駐車可能台数に含める。
なお、兼用マスには小型2台分が駐車することが可能である。

※「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

ハイライト①

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はじ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。

i-MOVEMENTプロジェクトがめざすイメージ

※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

2022年4月から、「伊勢原モデル検証」と称して、新東名高速道路・東名高速道路の一部を管理する伊勢原保全・サービスセンター管内で、最新のセンサーや監視カメラなど様々な技術を集約して運用する、総合的な検証を進めています。検証により確認された課題の解決と試行を繰り返しつつ、広域的な検証につなげ、全社展開をめざします。

また、この検証状況は、「i-MOVEMENTショーケース」として、当社内部だけではなく、お客さまや地域の皆さまにも幅広く公開しており、2022年10月にマスコミも含めた現場公開を行いました。

現場公開状況

地元の中学生への説明

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。2023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。

2023年度 イノベーション交流会のテーマ

交通サービスの進化・高度化	・高速道路の全線交通データの取得の高度化　・交通環境予測の高度化 ・行動変容を促す交通マネジメントの高度化　・旅行快適化支援など新たなサービスの創出　など
高速道路保全マネジメントの高度化	・構造物状況把握の高度化　・措置計画策定の高度化　・現場管理の高度化　・現場作業の省力化　など

ハイライト②

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」に取り組みます。

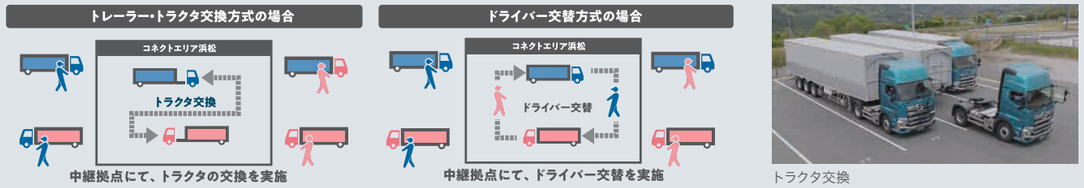
01 中継物流拠点の整備・運営

高速道路会社初となる中継物流拠点「コネクトエリア浜松」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環境の改善を通じて、働き方改革や物流業界における「2024年問題」※対策に貢献しています。2022年度の延べ利用台数は、1万台を超え（前年度比33%増）、2023年度は1万2千台を見込んでいます。また、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。

コネクトエリア浜松

※働き方改革関連法の適用に伴い、2024年4月から自動車運転者の時間外労働時間の上限（年間960時間）が設定されることなどで発生する問題

中継物流拠点の運用イメージ



トラクタ交換

02 ダブル連結トラック※駐車マスの整備

トラック輸送の省人化を促進するため、2019年1月に本格導入されたダブル連結トラックについて、2022年11月に対象路線が拡充され、中央道、北陸道などの路線が新たに通行可能となりました。これらの路線においても順次ダブル連結トラック用駐車マスの整備進め、中央道4箇所（4マス）、北陸道2箇所（2マス）の休憩施設駐車マス整備を含め、2022年度末で計38箇所（144マス）の駐車マスを整備しています。また、ダブル連結トラックをはじめとした大型車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）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（ダブル連結トラック専用駐車場）において、駐車場予約システムの社会実験を実施しています。

※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

浜松いなさIC路外駐車場

03 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

高速道路での完全自動運転（レベル4）トラックの実現を見据えて、本線合流部での情報提供などによる安全対策、既存サービスエリアの拡幅などの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、東京～大阪間の新東名高速道路等の自動運転車用レーンなどのインフラ整備について、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

ハイライト③

座談会
～日常点検の高度化　現場最前線～

村田 朗
中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京㈱
伊勢原道路事務所
土木第二課　保全管理班(日常点検担当)

主に日常点検を担当。中でも本線内点検では、伊勢原管内約90kmを2日に1回の頻度で「車上目視・車上感覚」という手法にて点検業務を担う。

小原 康裕
東京支社
伊勢原保全・サービスセンター
工務担当課長

日常点検（本線内点検）の総合調整を担い、支社・本社・中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京㈱・事務所の調整と実用化に向けた検証を実施。

合田 聡
中日本高速道路㈱ 保全企画本部
i-MOVEMENT推進室 室長
(兼務 保全企画本部 保全担当部長)

i-MOVEMENT推進専門部署のトップとして、全体プロジェクトを統括。6つのプロジェクトチーム（以下、PT）の一つインフラ管理PTを担当し、本PTも自ら牽引。

折野 好倫
東京支社
保全・サービス事業部
道路管制センター　センター長

道路管制センターの既存業務（統括司令・管制司令・制御司令）と新規業務（インフラ司令・サービス司令）の融合をめざし、現場責任者としてその実現に向けPTに参画。

和氣 正秀
東芝デジタルソリューションズ㈱
ＩＣＴソリューション事業部
社会インフラソリューション技術部部長

伊勢原モデル検証に開発企業として参画している東芝グループのＡＩ開発リーダー。実証実験及び本格導入に向けた更なる技術開発を推進中。

「道路管制センターを中心とした次世代の道路管理」の中から保全点検業務にフォーカスし、伊勢原モデル検証における日常点検の高度化について関係者による座談会を実施しました。

保全事業の現場の現状と課題

合田：高速道路の保全事業の現場においては、主に課題が3点あると考えています。1点目は人員に比して業務量が多いこと、2点目は人材教育の難しさ、3点目は、日々発生する事象への対応が多く、長期的視点で計画的に実施するリニューアル工事のようなプロジェクト型事業に専念しづらいということです。保全の現場作業においては、人の手で実施するものが多い実情があります。例えば日常点検では、人が車両で巡回しながら目で確認し、その結果を事務所に帰って報告書にとりまとめています。しかし今後、不可避である生産年齢人口の減少を見据えると、点検作業は機械化・自動化し、人的リソースは別の高度な業務にシフトする必要があります。人材育成は、業務量が多く、じっくりOJTに取り組めない状況にあり、社員自ら学ぼうにも暗黙知も多く習得するのに時間がかかります。また、プロジェクト型事業の推進等、増大する業務量に対応するためには、日々の事象対応は道路管制センターに集約するとともに、その他の業務の自動化・機械化により全体効率をあげることが必要と考えています。

小原：保全・サービスセンター（以下、HSC）の事業領域は多岐に渡り、日常点検は村田技師が所属する中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京株式会社（以下、エンジ東京）が担っています。

村田：私は実際に日常点検を行う班のリーダーをしています。現場の課題はまず点検対象が多いことで、標識だけでも年間4,400基あります。次に人の目で見る点検には限界があり、巡回点検では第一走行車線を走るため一番離れた追越車線側は見えづらいといった課題があります。また路面に変状を発見したら点検車を降りて写真を撮り、緊急対応が必要な場合は通報をするといった工程も物理的に時間がかかっています。

小原：当社も同様な点検を実施する場合がありますが、点検者は路面に降りて写真を撮ったり落下物を拾ったりしているため、このような作業を機械に任せることができれば、点検員の安全性が向上します。現場を預かる我々は、「日常点検の高度化」が、保全事業の現場の3つの課題を具体的に解決するだろうという実感を持って「伊勢原モデル検証」を進めています。

「日常点検の高度化」に向けた現在の取り組み

合田：日常点検の課題は、業務の多くを人的にカバーしている現状に限界があるということに尽きるため、到達イメージは、まず機械化・自動化の実現です。機械化で点検車両にカメラやセンサーが搭載されれば、人の目では見えづらい箇所の見逃しリスクが減りますし、点検とパトロール別々の業務を1台の車両に集約できるかもしれません。また日常点検業務プロセスにAIが実装されれば、変状の判定から通報までが自動化されタイムラグもなくなるわけです。総じて人が手を動かす作業量を大幅に削減することができれば、現場の人員不足が解消されて、より高度な分析業務や長期計画の立案に人を充てられるようになるでしょう。

小原：はい、それがHSCの到達イメージです。ただ日常点検業務というのは非常に広範囲ですから、AIなどの最新技術の適用範囲がどこまで行けるのかはまだ検証中です。現在、お客さまの安全走行に最も影響する「路面」に特化して検証を進めており、今後もグループ各社、そして東芝デジタルソリューションズ社（以下、東芝）など皆で共同して推進したいと思っています。

和氣：私はＡＩ開発企業である東芝のプロジェクトリーダーとしてi- MOVEMENTに参画しています。具体的には、AIの精度向上に必要な変状データの判別、AIと密接に関わるカメラや車両環境について、伊勢原HSC・エンジ東京と連携して検証にあたり、日常点検の高度化に即したAIを開発しています。東芝グループとしては数年前から関わっており、到達イメージは皆さまと共有しています。

合田：これまでHSCで実施していた日々の事象対応を道路管制センターに集約することで、道路管制センターの重要度は更に向上します。道路管制センターは24時間365日高速道路を見守っている組織ですから、保全管理の高度化において重要な役目を担っています。

折野：先ほどの到達イメージに我々の職務を加えますと、「高速道路を使用するお客さまに、精度の高い情報を提供し、走行上支障になる事象を迅速に解決する」という道路管制センター本来の使命が質・量・スピードともに向上する姿といえます。そのためには「伊勢原モデル検証」が非常に重要で、情報の精度が上がることによって、初動である交通規制や路面補修の指令にいち早く確実につなげることができます。

小原：伊勢原モデル検証は、この座談会で話している保全点検だけでなく料金収受や道路敷地管理など広範囲の「i- MOVEMENTショーケース」（P.32参照）を構築しています。その中の日常点検でいえば、現在はAI開発に注力しています。エンジ東京の村田技師からAIが学習するための膨大な教師データを東芝の和氣部長に提供し、それをもとに東芝で開発が進められ、伊勢原HSCの私のところで進捗・検証結果を把握し、適宜、本社・支社含め関係者へ情報提供をする。同時に、先に述べた別のショーケースとの調整も図っています。

村田：教師データは多ければ多いほど良いので、私はカメラやセンサーを複数積んだ車両で高速道路を何度も回ってデータを集め、和氣部長へ届けます。それだけでなく、例えばポットホール（路面に開いた穴）でもこの状態が経過観察レベルなのか補修が必要なレベルなのかといった人間の知識をAIに学習させるために、小原課長のもと過去のデータベース等と合わせて知見を共有しています。

和氣：一般的にAIと聞くと人間の脳の代わりのように思われがちですが、実はその開発は狭小実験の積み上げです。ポットホールを発見し道路管制セン

ターへ通報するためには、まず「路面上の穴を見つける」という検知システムの開発が必要です。続いて、位置・サイズの把握、現場の撮影、リスクの判定、通報の順にシステムが必要であり、AIは一つの万能な脳ではなくて一つずつ小分けされた機能の集合体なので、開発には時間を要します。また人間の代替になるにはかなり高性能でなくてはなりません。そこで今は、3社協業で細やかな実証を行っている状況です。

「日常点検の高度化」の実現にあたって乗り越えるべき壁

小原：まず「路面」に特化して検証に着手しましたが、この後は、標識、遮音壁、のり面などについての検証が待っており、膨大な教師データ収集と各システム開発が必要になります。どこまで可能か、どれだけ時間と手間がかかるかというのが壁でしょうか。また、道路によって幅員が異なりますから、全国各地でAIが日常点検を代替できるまでにはまだまだ課題が多い気がしています。

村田：ミニマムな話として、教師データの収集だけでも経過観察でも問題ないレベルのポットホール、今すぐにではないが数年のうちに補修が必要なレベルまで進展しそうなポットホールなど、AIに学習させたいデータを毎日都合よく取得できるわけではないという現実もあります。

和氣：その対策として、当社ではパターン認識方式のAIを導入しています。一般的にAIで画像認識をする場合、何千枚という画像が必要なのですが、当プロジェクトでは画像データに対して特殊な操作を必要とせず速やかに学習できるパターン認識方式を用いています。日常点検の点検項目は非常に広範囲のため、網羅するには、現在検証中のAIだけでなく他のＡＩやＡＩ以外の各種処理、他システムで収集・処理したデータが必要かと思います。自社技術だけでなく他社さまの技術とも連携し、場合によっては他社さまで取得したデータと連携してシステム構築を進めていくなど、協業先の拡大が進行加速化には欠かせないかもしれません。

折野：私どもでは、HSCで行っている日常点検業務の一部を道路管制センターへ移行する、という解決方法も模索しています。日常点検を高度化して道路管制センターに取り込む本来の目的は、グループ会社含めHSC業務に携わる人的リソースをより長期的な視点の事業計画にシフトすることです。我々は情報を収集して指令を出す文字どおり管理制御拠点ですので、今後は、事象発生時の交通規制といった緊急的業務や現場への出動を道路管制センターで完結できるようにしていくことで、HSCの負担減のサポートをしていかなくてはなりません。道路管制センターに単に人員を投入しただけでは解決になりませんから、人員配置や業務プロセスの再編、新しいシステムの導入などの対策も投じていくことになるでしょう。いずれにしても、日常点検の高度化は、多方面の関係者が連携を図り、新しい視点を取り入れていくことで実現するものと考えています。

高速道路の保全管理の未来

和氣：本プロジェクトに対する将来的な想いとしては、やはりデジタル技術を最大限活用していただければと思っています。よくAIが人の仕事を奪うといった危惧を耳にしますが、そうではなくて、私たちは人と協調して働くことができるAIの開発をめざしています。例えば人材教育において、新人に教えるようにAIに教えると、単純作業が得意な新人（AI）が職場に増えるといったポジティブな将来像を描いているわけです。高速道路においては、今後、道路も技術もさらに進化・変化していき、自動運転車両、EV車両が浸透すれば舗装が変わるかもしれません。そうした時に一から学習しなおすゼロビルドではなく、変化に追従できるような技術がi-MOVEMENTの実現に貢献できることを願っています。

村田：高速道路は、かつて造る時代だったのが効率的に維持管理する時代へとシフトしていますので、異常が発生したら24時間365日、常に迅速に対応することが大切です。その点、日常点検の高度化は何より対応のスピードアップを実現すると期待しています。現在、私自身が非常にやりがいを持って日常点検業務に従事してますので、現在の業務がAIに取って代わるのは少し寂しいと感じますが、それ以上に、異常発生から対応までが短縮されればお客さまが高速道路をより安全・快適にお使いいただけるようになるという実感があります。ですからこの検証も、高速道路に関わる者として非常にやりがいのある仕事だと思っています。

小原：日常点検だけでなく、その他のセンシング技術を活用した道路管理の高度化が実現すれば、お客さまの安全・安心の向上につながるとともに、当社にとっても省力化のメリットが大きいと思っています。一方で、人が行っている点検業務技術の伝承が途絶えてしまわぬようにとの願いや、現実的にあと何年でどこまでいけるのかといった緊張感もありますが、日々前向きに取り組んでいます。

折野：高度化が実現した時、あるいはその過程においても、我々道路管制センターにとっては数値的なデータベースを構築できることが会社全体にも非常に大きな収穫となります。それが今後、高速道路の長期的な補修計画に活用できるだろうと想定しています。また、長期的な視点でいうと、現在は事象の発生から対応までのフェーズを対象としていますが、将来的には、データを予測に活かして事象の未然防止ができると良いですね。

合田：老朽化は避けられない高速道路というインフラにおいて、点検から補修など日々のオペレーションも非常に重要ですが、小さな補修だけでは追いつかない状況もあります。長く高速道路を健全な状態に保ち、お客さまに安全にお使いいただくため、リニューアルプロジェクトを進めるとともに、事象を未然防止する予防保全への転換も必要だと考えます。人が人でなければできない業務に専念し、高速道路のプロフェッショナルとしてやりがい高く、自分の仕事に誇りを持って取り組んでいる保全事業になると良いと思っています。それから、今日は私たち業務を実施する側の話が主でしたけれども、高速道路の社会的役割を将来にわたって果たしながら社会に貢献しなければなりません。近い将来でいえば「自動運転社会に高速道路はどのような役割を果たすのか」という点でもインフラ側がしっかり対応力を備えていかなければなりません。脱炭素社会への貢献、効率的な物流支援、地方創生、災害時に頼りになるなど、我々は視野を広く視点を高く持って事業を持続していく使命があります。それは高速道路をお使いいただいているお客さまのためであり、日本のためであり、世界のためであるという志を忘れずにいたいと思います。

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CO_2削減等の環境保全、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			
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			
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			
CO_2の削減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、CO_2排出量削減へ貢献			
CO_2の削減② ［2021年度からの累計］	**2025年度目標**	**2022年度**		**2023年度目標**
		目標	**実績**	
	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16万t-CO_2削減	3.55［6.19］万t-CO_2以上	2.52［4.62］万t-CO_2	3.27［9.46］万t-CO_2以上
CO_2の削減③	社員のオフィス活動に関するCO_2排出量を、2013年度を基準として2030年度に50%以上削減			

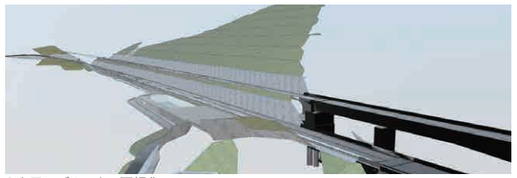
1 i-Construction※の推進

当社の建設現場では、i-Constructionを推進しており、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ています。
新東名高速道路での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。

※「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

3次元モデル作成による可視化

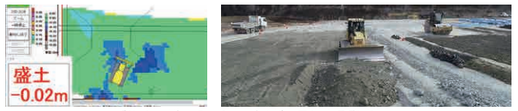
業務の効率化・高度化を目的に、3次元モデルの作成要領を制定し、3次元モデルの作成・活用を行っています。3次元モデル作成により工事内容、施工計画や完成時のイメージを容易に把握・理解することができるようになるため、設計上の不具合箇所の早期発見、手戻りの減少による効率化やお取引先との打合せ、関係機関や地元住民の皆さまへの説明会の円滑化に寄与しています。


3次元モデルによる可視化

本線走行シミュレーションの映像

現場管理の効率化・高度化

マシンガイダンスを用いたICT土工では、建設機械周辺での丁張作業を行わずに施工が可能となるため、接触事故の危険性が減り、省力化のみならず安全性向上にも寄与しています。また、出来形検査では、点群データと設計データを重ね合わせ検査するなど現場管理の効率化・高度化を進めています。



ブルドーザーのマシンガイダンスによる敷き均し

遠隔臨場による施工管理の省力化

施工管理の省力化に向けた取組みとして、実施要領を制定し、ウェアラブルカメラ等を用いた遠隔臨場を行っています。

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

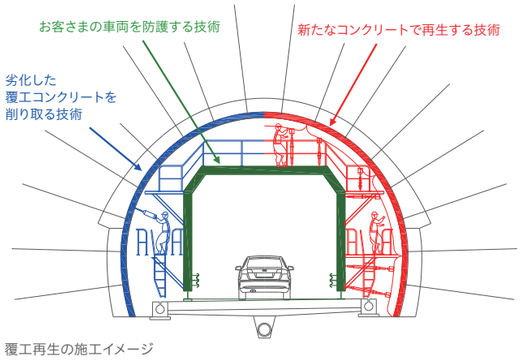
NEXCO中日本グループの事業環境は急速に変化しており、近年めざましく発展した「デジタル技術」の活用や「CASE」など新しい時代の交通システムに対応していくための新技術や新サービスの導入が急務となっています。
将来にわたって事業を進めていく上で、経営方針を具現化するための戦略の一つとして技術の方向性や技術者の役割などを示す「技術戦略」を定め、「技術の目指すべき姿」への到達に向けて、NEXCO中日本グループの技術レベルを向上させるとともに、新たな技術開発に取り組んでいます。

技術の目指すべき姿	
目指すべき姿①	安全を何よりも優先するための技術の構築
目指すべき姿②	高速道路の機能強化と進化を実現する技術の構築
目指すべき姿③	デジタル化（DX）や脱炭素化など環境変化に適応した新たな価値創造を実現する技術の構築
目指すべき姿④	上記を実現する継続的な人財育成

劣化した道路を修復する技術

狭小部での劣化した覆工コンクリートを削り取る技術、新たなコンクリートで再生する技術、お客さまの車両を防護する技術の3つの技術を組み合わせることで、長期間の通行止めを行わずにお客さまにご利用いただきながら、劣化したトンネルの覆工機能を再生する技術を開発しています。

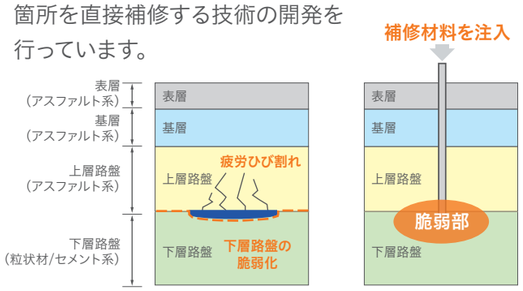
覆工機能を再生する施工方法



覆工再生の施工イメージ

舗装を開削しない深層部の補修技術

脆弱化した舗装の深層部（上層路盤・下層路盤）を補修するには、舗装の上層部（表層・基層）を含めて打ち替える必要があるため、工事に要する車線規制時間が長く、コストが上昇するといった課題があります。そこで、舗装を開削することなく路面から脆弱化した箇所を直接補修する技術の開発を行っています。



新たな舗装深層部補修技術のイメージ

雪氷作業に係る自動運転車両の開発

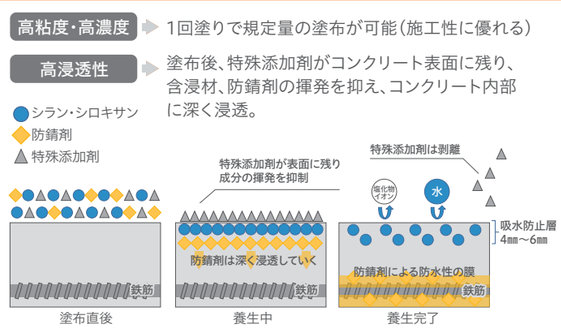
冬季でもお客さまに安全に高速道路をご利用いただけるよう、凍結防止剤の散布や積雪の除去などの雪氷作業を実施しています。少子高齢化や大型車免許取得者の減少により、将来、作業員不足の懸念があるため、少人数の作業員でも雪氷作業を実施できるように維持管理車両（雪氷車両）の自動運転（支援）技術を開発しています。

維持管理車両の自動運転化のイメージ

鉄筋の腐食を抑制する技術

塩害で劣化した既設コンクリートの補修工法として、一般的に表面被覆工法を用いていますが、すでにコンクリート内に浸透した塩化物イオン等による鉄筋腐食を防止する効果が無いなどの課題があります。そこで、外部からの塩化物イオン等の浸入を抑制するとともに鉄筋の防錆効果を有する表面含浸材（商品名：アクアシール防錆剤プラス）を開発しました。

アクアシール防錆剤プラスの吸水防止層及び非腐食環境のメカニズム



本製品は吸水防止効果のある表面含浸材に浸透性防錆剤を追加配合したもので、以下の特徴を有しています。
①シラン・シロキサン系の表面含浸材による防止層を形成し、塩化物イオンや水の浸入を抑制（図中「養生完了」の青色部分）
②浸透性防錆剤が鉄筋近傍まで浸透し、鉄筋周囲に防水性の膜を形成することによる鉄筋腐食を抑制（図中「養生完了」の黄色部分）
③コンクリート表面の状態確認が可能

共同研究者の声

既設コンクリート構造物の延命化

大同塗料株式会社 技術部長 **仲本（なかもと） 善彦（よしひこ）様**

「今ある高速道路を延命化させよう」という思いから、中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京株式会社、株式会社シーテックと共同研究を行い、浸透性防錆剤を配合したシラン・シロキサン系表面含浸材を開発しました。多少の塩分を含んだ既設構造物に対して鉄筋腐食抑制効果を発揮し、既設構造物の延命化につながることを期待しています。

作業性を向上させた床版防水技術

橋梁部の舗装補修において床版防水工を実施する場合、限られた規制時間の中で、現場で材料を加熱・溶解するなどの作業があり、効率性と安全性に課題があります。そこで、現場で加熱・溶解することなく、ローラ刷毛で塗布するだけで作業が完了する床版防水材（商品名：ハイウェイ・スラブボンド）を開発しました。これにより人力舗装補修における床版防水工の品質向上や施工時間の短縮、作業の安全性の確保が可能となりました。

新たな床版防水技術で作業を行う風景

TOPICS

業務研究発表会での技術開発事例表彰

当社では、社員の日頃の創意工夫等に基づく優れた取組みのグループ内での水平展開、技術力やプレゼンテーション能力の強化などの人財育成を目的として、グループ全体で行う「業務研究発表会」を開催しています。各予選会場から選抜された優れた取組みが本選発表に臨み、2022年度は、左記の床版防水材「ハイウェイ・スラブボンド」の開発をグランプリとして表彰しました。

グループ会社での表彰状授与の様子

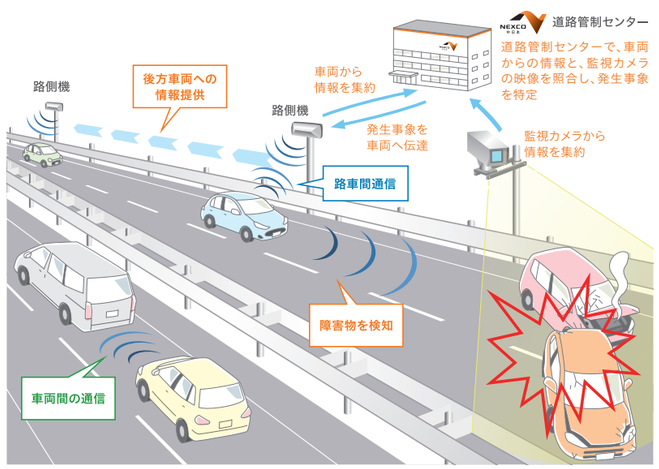
3 高速道路での完全自動運転（レベル4）の実現

自動運転を見据えた技術開発の推進

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。取組みの一環として、2023年度に新東名高速道路の建設中区間の一部を使用し路車間協調システムに関する実証実験を行う予定であり、当社と参加企業で実験に向けた準備を進めています。

路車間協調システムのイメージ



※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

4 新たな事業領域への挑戦

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。現在は、アネスト岩田ターンパイク箱根、鳥飼仁和寺大橋などの有料道路やガソリンスタンドでETCX※での決済を行っていますが、今後駐車場等での事業拡大をめざしていきます。また本サービスを通じて社会の利便性向上に貢献していきます。

※ETCを利用した新しいキャッシュレス決済サービス

ガソリンスタンドでの決済

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や製品の販売など、積極的な技術外販を進めています。

バルカンバリア（人力移動を可能にした鋼製仮設防護柵）

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。

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。

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。

今後も着実に海外事業を推進していきます。

ダバオ市バイパス建設事業（フィリピン）

TOPICS

米国におけるAIを使った舗装診断サービスの展開

米国のテキサス州を拠点とする現地法人では、日本で培った知見を活かし、市販のアクションカメラで撮影した舗装の画像からAIを使って損傷を検知し、その結果に基づいて舗装の健全性を診断し地図上にわかりやすく表示するサービスなどを提供しています。同州プレイノ市から受注した約1,500㎞のプロジェクトを含め、これまでに15件以上実施しています。

アクションカメラを用いた画像収集

AIを活用した舗装点検ソリューション（米国）

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2015年のオープン以来、多くのお客さまにご好評いただき、「ニフティ温泉年間ランキング」で、岐阜県内第1位を7年連続獲得しています。また、静岡県浜松市を生産拠点としてい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、雇用創出や景観の改善、農地再生に貢献しています。

土岐よりみち温泉

中日本ファームすずなり株式会社 収穫したレタス

新しい街づくり

社会の変化や地域のニーズに応じた新しい街づくりとして、高速道路の高架下空間の活用や社宅跡地を活用した分譲住宅、近年では賃貸住宅ブランド「NC STYLE」を立ち上げ、新しい暮らしの始まりと上質でゆとりのある生活空間を提供する賃貸住宅を運営しています。

2023年3月にはNC STYLEシリーズ第2号物件となる「NC STYLE知立」が愛知県知立市内に完成しました。今後も新しい暮らしや新しい街づくりに貢献していきます。

NC STYLE知立

5 地域環境の保全と脱炭素化への貢献

環境方針

NEXCO中日本グループは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を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。
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並びに環境汚染の予防に努め、継続的な改善に取り組みます。また、環境マネジメントシステムの運用にあたり、その基準、手順等を定めて文書化し、定期的に見直します。さらに、NEXCO中日本グループ会社と連携し環境に関わる次に掲げる活動や技術開発に挑戦します。

環境に関わる経営上の重点施策

地球温暖化の抑制
高速道路ネットワークの整備や渋滞緩和、省エネルギー設備の積極的な採用、次世代自動車の普及を後押しする設備の整備など脱炭素化の取組みを推進し、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

2022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816.1万tのCO_2が、また、維持管理で使用する電力などから約18.4万tのCO_2が排出されたと算定しています。
2021年度の日本の温室効果ガス（CO_2換算）総排出量は11億2,200万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たCO_2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、お客さまの高速道路のご利用や、当社の事業活動で排出するCO_2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154.4万tのCO_2を削減することができました。

■CO_2削減量（2022年度）

取組み施策	CO_2削減量
高速道路ネットワーク整備による効果	
一般道からの交通転換	149.8万t-CO_2
2022年度における高速道路事業による削減	
高速道路の新規整備	0.6万t-CO_2
渋滞対策	0.02万t-CO_2
設備の省エネルギー化	1.9万t-CO_2
小　計	2.52万t-CO_2
継続した省エネ・創エネ活動・グリーンインフラの整備による削減	
太陽光発電・水力発電	0.1万t-CO_2
ヒートポンプ式融雪設備	0.1万t-CO_2
のり面の樹林化	1.9万t-CO_2
小　計	2.1万t-CO_2
合　計	154.4万t-CO_2

高速道路ネットワークの整備を通じたCO_2排出量の削減

高速道路をご利用いただく自動車は、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_2を抑制できます。2022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149.8万tのCO_2を削減しました。

開通を迎えた新東名高速道路（伊勢原大山IC～新秦野IC）

事業活動によるCO_2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_2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。
2022年度は渋滞対策の実施効果により、約200t-CO_2を削減しました。
渋滞対策の施策については P.26を参照ください。

東名高速道路 横浜町田IC（下り線）の加速車線の延伸

▶ 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（ナトリウム灯等）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。2022年度は約3,300灯のLED化を行い、約18,800t-CO_2を削減しました。

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_2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 部上部のルーバー※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

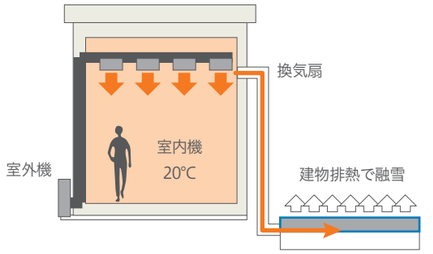
▶ グリーンインフラの整備

高速道路の盛土のり面を樹林化し、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_2を炭素化合物として留め置くことで、大気中のCO_2を削減しました。

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、パーキング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実施しました。
2022年度は高山保全・サービスセンターにおいて本システムを導入しました。更なる展開に向けて検討を進めています。



事務所及びパーキングエリアにおける導入状況

▶ 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おり、2022年度末時点で129基（169口）の急速充電器を設置しています。1基で複数台に充電可能なマルチコネクタタイプの充電器の整備を拡大し、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、150kW級の高出力急速充電器の更なる整備や新たな充電方法などの新技術に関する検討を進めていきます。

浜松SA（下り）に設置した150kW級の高出力急速充電器（写真右側）

▶ 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の整備を進めています。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。

足柄SA（下り）水素ステーションイメージ
（岩谷産業株式会社 提供）

▶ CO_2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_2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_2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

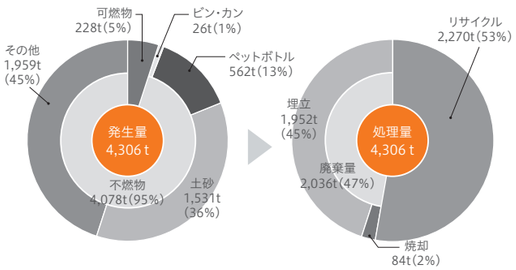
高速道路の事業活動が環境に与える影響を可能な限り少なくするため、資源の再利用（リユース）に努めています。高速道路の建設工事において発生する建設発生土を周辺の工事等で有効利用する計画を立て、事業を進めています。社会での有効利用も含め、2022年度の再利用率は当社で定める長期計画値（95%）を上回る99.1%でした。

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、2022年度のビン・カン・ペットボトルのリサイクル率は74%でした。

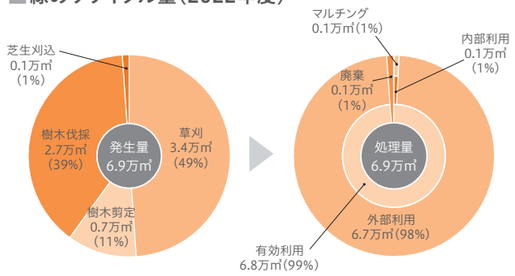
■路面清掃に伴う発生材のリサイクル量（2022年度）



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、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。マルチング材はのり面等の防草対策に活用しています。2022年度の植物発生材のリサイクル率は99%でした。

■緑のリサイクル量（2022年度）



工事におけるリサイクル

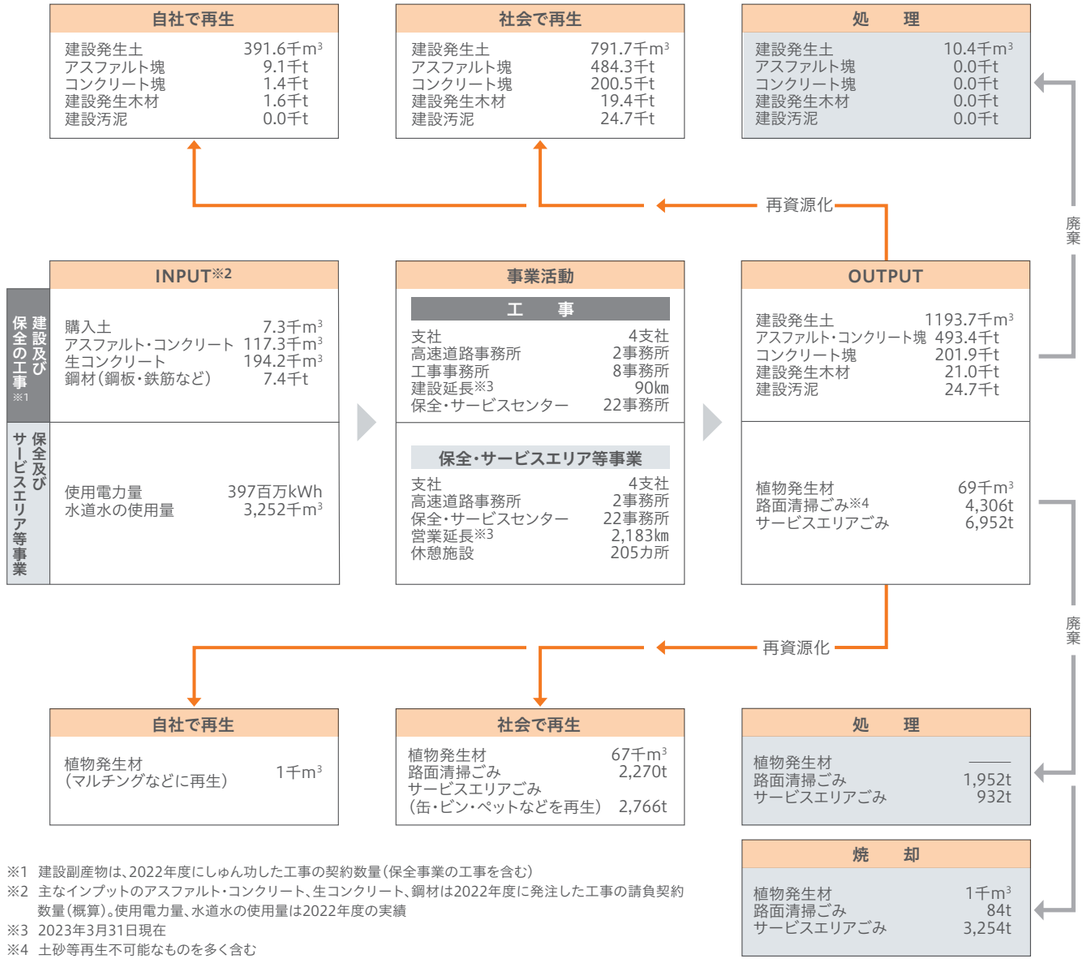
高速道路の建設や保全の工事では、土砂、アスファルト、コンクリートなどの建設副産物が発生していますが、可能な限り再生資源としてリサイクルをしています。

項　目		指　数	長期計画値	2020年度 目標値	2020年度 実績値	2021年度 計画値
資源の3R推進						
	建設発生土	再利用率（発生量）	95%以上	長期計画値以上	99.1%（1,194千㎥）	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%　（493千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%　（202千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%　（21千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%　（25千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2022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。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を記載
・土壌汚染対策法に定める基準を超えた特定有害物質を含む土砂・汚泥など、リサイクル不可能なものは控除して算出

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2022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、2022年度にしゅん功した工事の契約数量（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2022年度に発注した工事の請負契約数量（概算）。使用電力量、水道水の使用量は2022年度の実績
※3　2023年3月31日現在
※4　土砂等再生不可能なものを多く含む

地域環境への配慮

伊勢自動車道における環境保全活動の取組み

伊勢自動車道は、伊勢神宮の内宮と外宮の中間及び伊勢志摩国立公園内を一部通過することから、計画当初より神宮司庁や環境庁（現：環境省）との協議が行われ、自然環境に配慮された道路づくりを行うことが求められました。その後、沿線の生態系の保全に係る事前調査と様々な環境保全策を実施し、1993（平成5）年に開通しました。開通30周年を迎え、当時行った保全策の効果検証を実施しました。

▶ 高速道路のり面の樹林化

道路建設により地形が変わることで生じる周辺樹林への間接的影響の軽減や動植物の生息・生育空間、景観等の保全に配慮して植生復元を図ることを目的に、切土及び盛土のり面の樹林化を行っており、30年を経て良好な生育が確認されました。

開通後1年（H6/1994）

開通後10年（H15/2003）

開通後30年（R5/2023）

▶ 希少な植物の生育状況

伊勢自動車道の周囲約200mの範囲で生育が確認されたレッドデータブック（環境省及び三重県）掲載の絶滅危惧種や、自然公園法に基づく国立公園指定植物などの学術上注目すべき植物種の個体群について、生育状況を確認したところ、138地点において、13種、計2,127個体の生育が確認されました。このうち「マツバラン」（環境省：準絶滅危惧、三重県：絶滅危惧Ⅱ類）は高速道路のり面に生育していました。

確認された希少な植物（左から三重県：絶滅危惧Ⅱ類の「ヒナノシャクジョウ」、「コモウセンゴケ」、「マツバラン」）

▶ 動物の移動路の確保

伊勢自動車道の存在により、動物の生息域が孤立してしまうことを避けるため、横断路（オーバーブリッジ、アンダーパスなど）が設置されています。設置された横断路において動物の利用状況を調査した結果、タヌキやアナグマ、ニホンジカなど高速道路の開通前に確認されたすべての中・大型動物種の利用が確認され、横断路を活用して広範囲に活動できていることが確認できました。

横断路を利用していた動物（左：タヌキ、右：アナグマ）

地域の声

宮域に配慮した取組み　神宮司庁様

平成6年の開通当初より、伊勢自動車道への環境保全活動に従事し、開通30周年を迎えた現在では周辺環境に良好な成果が認められている旨の報告を受けております。伊勢自動車道は一部神宮の宮域を通過しており、NEXCO中日本の宮域に配慮した取組みには感謝申し上げます。全国から多くの参拝者を受け入れる伊勢志摩地域の大動脈として、地域社会・周辺環境への益々のご貢献並びにNEXCO中日本の更なるご発展をご祈念申し上げます。

環境イベントへの出展

当社グループの環境に関する取組みを幅広く知っていただくため、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。2022年度は、約5,300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。

エコプロにて子どもたちに当社の取組みを紹介

来場者でにぎわうブース

TOPICS

オフィス活動に関する温室効果ガス削減目標の策定

当社では、温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置について定める計画（実施計画）を2023年3月に策定しました。
この実施計画に基づき、当社の社員のオフィス活動に関して、2030年度までに、温室効果ガスの排出を50%以上削減します。

項　目	対象範囲等	2030年度の目標値	2022年度までの実績
太陽光発電の導入	設置可能な社屋（敷地含む）※1	約50%以上	約18%
新築建築物のZEB化	新築建築物	平均でZEB Ready※2相当	1社屋を建替工事に着手
電動車※3の導入	社用車（代替不可車両除く）	100%（すべて）	約14%
再生可能エネルギー電力の調達		60%以上	0%
LED照明の導入	既存・新設社屋※1	100%	約17%
温室効果ガス削減目標	2013年度を基準とした排出量	50%以上削減	19%削減（2021年度時点）

※1 賃貸社屋を除く
※2 省エネでエネルギー 50%以下まで削減した建物
※3 電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車

オフィス活動における温室効果ガス排出量は、2022年度時点で約0.86万t-CO_2であり、2013年度を基準として、約20%削減しています。

項　目	2013年度	2022年度	2030年度（見込み）
オフィス活動における温室効果ガス排出量	1.08万t-CO_2	0.86万t-CO_2	0.41万t-CO_2

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。

達成目標

	2025年度目標	2022年度		2023年度目標
		目標	実績	
働きがいの向上	働きがいに関するグループ社員意識調査において3.61点（5点満点）を達成します。	―	3.58点	3.59点
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。	68.8点	68.5点	69.2点
財務計画（営業利益）	2025年度の連結営業利益24億円をめざします。	27億円	37億円	23億円

1 多様な働き方の実現と誇り・やりがいを感じられる職場づくり

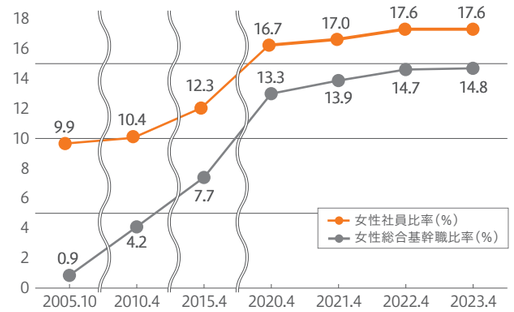
ダイバーシティ＆インクルージョン

性別、年齢、障がいの有無などの個人の属性や価値観の異なる多様な人財が、互いを尊重し合いながら、共通の課題に向き合い、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、経験のある社員が60歳以降も働けるように定年年齢を65歳に引き上げる予定です（2024年度から）。

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）



項　目	2020	2021	2022
女性管理職比率（%）	1.4	1.4	1.4

TOPICS

女性活躍推進に向けた取組み（NEXCO３社の女性交流フォーラムの開催）

NEXCO3社の女性社員同士の人的ネットワークの構築のほか、多様なキャリアや価値観に触れることにより、自分なりの気付きを得ることを目的として女性交流フォーラムを分割民営化後初めて開催しました。

ワーク・ライフ・バランスの推進

働き方改革の一環として、社員が活き活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、結婚・育児・介護といったライフイベントの際に、社員が希望する居住地から通勤可能な勤務地に限定できる「勤務エリア限定等級制度」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姉の養育のため、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

■育児休業取得率（NEXCO中日本）　（年度）

項　目		2020	2021	2022
育児休業取得率（%）	男性	21	14	44
	女性	100	100	100

■総労働時間（NEXCO中日本）　（年度）

項　目	2020	2021	2022
総労働時間（時間）	2,052	2,061	2,030

■働きがいに関する指標（NEXCO中日本グループ）　（年度）

項　目	2020	2021	2022
ES調査値（点）	3.55	3.57	3.58

・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（いしずえ）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。

※特定非営利活動法人 健康経営研究会の登録商標

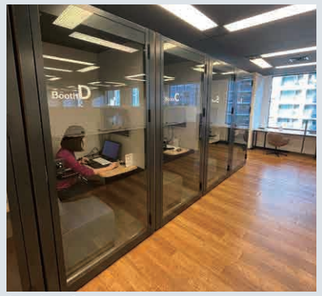
働きやすい執務室環境の整備

WEB会議、少人数打合せ、集中作業など、業務内容に応じた柔軟な働き方が可能となる執務室を、本社、支社、保全・サービスセンターに順次整備しています。今後も社員のニーズを反映した働きやすい執務室環境の整備に取り組むことによって、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。

秘密基地をイメージしたオフィス「N-BASE」

東京支社では、新型コロナウイルス感染症の拡大による働き方の激変やテレワークの増加などに伴うコミュニケーションの低下に対応するため、新しいオフィス「N-BASE」を整備しました。秘密基地をイメージさせる落ち着いた内装となっており、サテライトオフィス機能、リモート会議や上司・部下の面談などに対応する少人数の会議室や、研修等の際に集中できる個人専用ブースなど、多機能な空間となっています。

N-BASEの全景



個人専用ブース

イベントや講演会など幅広い利用に対応

社員の声

時代の進化に応じて

東京支社 総務企画部 総務課 課長代理 **樫村（かしむら） 直哉（なおや）**

全世界でリモート環境が一気に進化し、もはや仕事場所は自分のデスクだけではない時代に突入しました。N-BASEは、従来の執務室の堅いイメージを払拭し、生産性の向上とイベントや休憩にも利用できるカジュアルな空間の両立をめざして細部までこだわった整備検討を進めました。このN-BASEを活用し、私たちも進化し続けていきます。

誇り・やりがいの実感に向けて

社員一人ひとりが自らの仕事に「誇り」や「やりがい」を持って、それぞれの職場で活き活きと輝ける職場と企業文化を作っていくために、コミュニケーションが充実した働きやすい職場づくりや仕事の成果を実感できるグループ内外へのメッセージの発信を強化しています。

取組みの一例としては、グループ社員一人ひとりの仕事内容や実際に働く姿を掲載したスライドを作成し、サービスエリアのデジタルサイネージや当社公式SNSに掲載することで、社員の仕事内容をお客さまに知っていただくとともに、社員のモチベーション向上につなげる取組みを行っています。

社員を紹介したスライド例

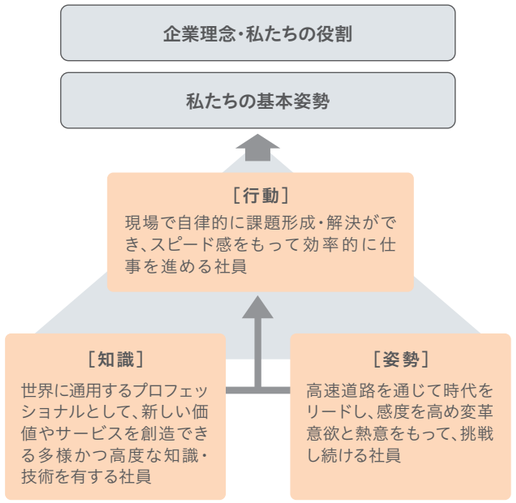
2 環境変化への感度が高く強い現場力を持つ人財の育成

人財育成方針

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

人財育成は、OJTを基本に、研修等の学びの機会を体系化した人財育成マスタープランに基づき実施しています。

■NEXCO中日本の求める社員像



専門性を有する人財の育成

博士号等の学位取得や資格取得補助などの支援を通じて、社員の専門性の向上を支援するとともに、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応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.25参照）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。

チャレンジ精神を育む取組み

「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。

また、社員のキャリア形成促進のため、相談窓口やキャリア開発研修と連動したキャリアコンサルティングの実施などによるセルフ・キャリアドックを通じて、積極的に社員のキャリア支援に取り組むほか、博士号等の学位取得、資格取得、通信教育受講の補助などにより、自己啓発を支援します。

さらに、外部企業との合同研修や、社員が沿線地域の法人等とチームを編成して行う研修を実施しています。研修での企画が、当社のインフラツーリズムとして実施されるなど、具体的な取組みにつながっています。

沿線地域の皆さまと当社社員

社員の声

自分らしいキャリア開発の支援

本社 総務本部 人事部 人財開発課 係長 キャリアコンサルタント **柳沢（やなぎさわ） 麻里（まり）**

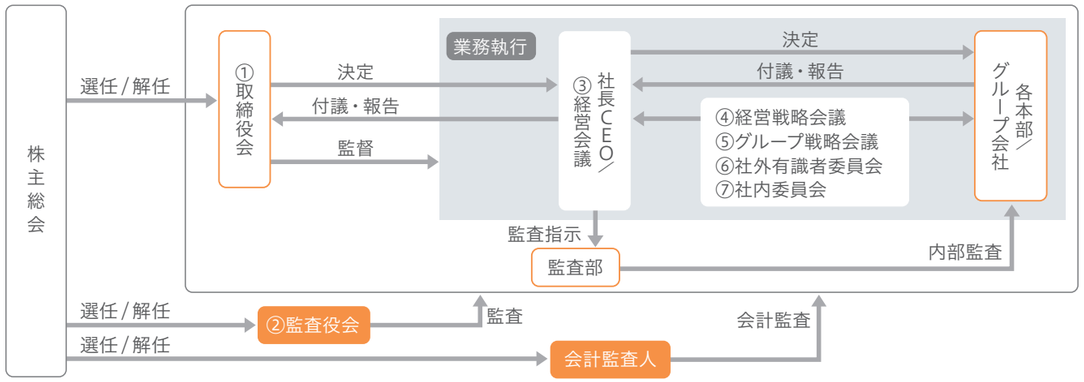
社員一人ひとりが自らのキャリア開発に自律的に取り組むための支援として、キャリアコンサルティングを担当しています。社員との面談では、普段は話すことのない自身のキャリアについて言葉にしていただくことで、自らの考え・気持ちを整理し、前向きな変化を感じることができればと思い臨んでいます。

仕事と家庭の両立についての不安や、もっと自分らしく働きたいなど、社員の気持ちに寄り添いながら、働くことについての相談相手として、より良いキャリアの実現に向けたサポートをしていきます。

3 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。



主な重要会議

①取締役会

原則月1回開催し、経営の方針、法令及び定款で定められた事項その他の全社的に影響を及ぼす重要事項について多面的な検討を経た決議を行うとともに、執行役員から業務執行状況の報告を受け、その内容を監督しています。

②監査役会

原則月1回開催し、監査実施のために必要な決議を行うとともに、監査実施状況の報告等を行っています。なお、監査役は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。

③経営会議

社長CEOの諮問会議として執行役員等が出席し、社長CEOが決定権限を有する業務執行に関する重要事項等を審議・共有しています。

④経営戦略会議

執行役員等が出席し、企業ビジョンや経営施策、CSR基本方針など経営戦略上の重要事項を審議しています。

⑤グループ戦略会議

グループ会社の社長等が出席し、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。

⑥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。

⑦社内委員会

執行役員が出席する社内の委員会を設置して、リスクマネジメントや安全衛生など、全社横断的な取組みが必要な事項について審議・共有しています。

内部監査

社長CEO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。

取締役会の活動状況

■取締役及び監査役の取締役会への出席状況（2022年度）

氏名	役職	就任時期	出席状況	
			取締役会	監査役会
種村 均	取締役会長（社外）	2020年6月	13回/13回	–
小室 俊二	代表取締役社長 CEO兼COO	2022年6月	10回/10回	–
縄田 正	代表取締役 専務執行役員	2022年6月	10回/10回	–
近藤 清久	取締役 常務執行役員	2019年6月	13回/13回	–
中井 俊雄	取締役 常務執行役員	2022年6月	10回/10回	–
片岡 慎一	取締役 常務執行役員	2022年6月	10回/10回	–
望月 一範	取締役 常務執行役員	2022年6月	10回/10回	–
泉 公人	監査役（常勤）	2022年6月	10回/10回	10回/11回
藤原 健治	監査役（常勤・社外）	2022年6月	10回/10回	11回/11回
川合 伸子	監査役（非常勤・社外）	2022年6月	9回/10回	10回/11回
溝口 敦子	監査役（非常勤・社外）	2022年6月	9回/10回	10回/11回

※本レポート発行時点における取締役及び監査役を記載

■取締役会の主な審議内容（2022年度）

区分	主な審議内容	
決議	・高速道路機構との協定の変更 ・年度事業計画の策定・変更 ・資金調達方針の策定 ・株主総会に関する事項 ・決算に関する事項 ・役員人事に関する事項	・高速道路資産の高速道路機構への帰属・債務の引渡しに伴う契約の締結 ・大規模な工事・調査・役務・物品購入等の施行決定 ・経営計画の見直し ・社内規程の重要な改正 など
報告	・各本部が所掌する事業の状況 ・安全性向上への取組みの状況	・工事発注単位の決定状況 ・内部統制システムの運用状況 など

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。

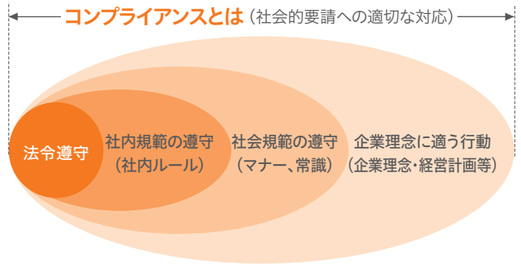
人事・倫理委員会、相談窓口

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。

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



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

お取引先へのアンケートや関係団体との意見交換などを踏まえて、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、お取引先の皆さまのご協力のもと、調達活動を通じたCSRを推進しています。2022年度は、お取引先の約90社に取組み状況のセルフチェックを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。

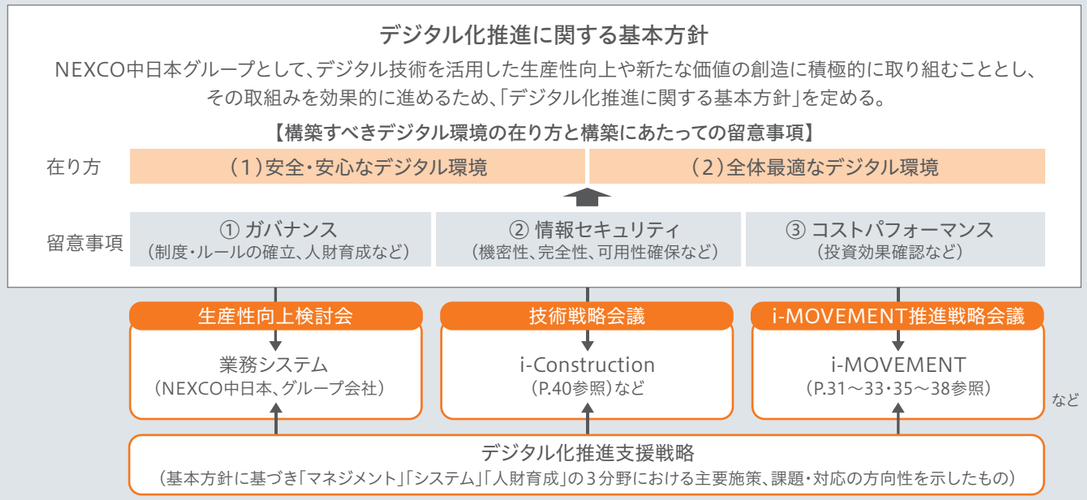
橋梁の耐震補強工事施工不良事案の再発防止策※の確実な実行

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、2021年7月に、社外有識者による調査委員会から「報告書」が提出され、再発防止策に取り組んでいます。
「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・透明な調達を推進するため、社長直轄の「調達適正化推進室」を設置したほか、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、これを徹底しています。
引き続き、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）

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 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	・書類の電子化等デジタル化の推進 ・働き方改革の推進 ・人財育成 ・グループ全体最適の推進

技術戦略会議	主な取組み
	・点検の高度化、効率化 ・構造物の品質を保つ技術開発 ・ICT、AI技術の活用 ・高度技術人財育成

i-MOVEMENT推進戦略会議	主な取組み
	・i-MOVEMENTプロジェクトの統括 ・保全・サービス事業分野の高度化、効率化 ・業務プロセスや役割分担の最適化

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み、業務に集中し効率的に仕事ができる環境を整備します。

【育ち3】当事者意識と責任感を有し、自律的に考え行動する人財の育成

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

リードオフマン（LO）・ミドルリーダー（ML）の配置

担当業務を高いレベルで執行しつつ、企業理念に基づいて実務レベルの改善、改革に自律的に取り組む者として、事務所の課長・工事長からLO、支社の課長代理からMLを任命しています。LO・MLが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とし、抜本的な業務の見直しや手続きの簡素化、デジタル化の推進による業務の削減に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、DX推進の1つとして、RPA※を活用した業務の省力化を推進しています。2022年度までに、約180名の社員が自らRPAを開発・活用しており、2022年度は新たに21体のRPAロボットの開発に着手し、これまでに約6,320時間の労働時間を削減しました。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）

5 リスクマネジメントの強化

リスクマネジメント体制

社長CEOを委員長とするリスクマネジメント委員会を設置し、当社グループの事業ミッションの達成を妨げるリスクの管理・評価を行う全社横断的なリスクマネジメント体制を構築しています。
部署ごとに配置したリスクマネージャーが、リスクの洗い出し、影響度や発生頻度のレベル評価及びリスク対策を立案し、外部環境の変化や施策の実施に伴うリスクの動向に注視するなど、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・安心の向上

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防災備品の在庫確認、有事の際に防災備品を適切に取り扱うことができるようにするためのオペレーション訓練及びお客さまの避難誘導訓練を定期的に実施しています。

防災備品のオペレーション訓練

労働災害の防止

労働災害ゼロをめざして、工事を受注したお取引先とも連携し、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※

（年度）

項　目	2021	2022
100万時間あたりの労働災害（件）	2.87	3.09

※工事受注者及びNEXCO中日本グループにおける高速道路維持管理業務等を対象に算出した件数

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 入札不調対策とお取引先も含めた働き方改革への貢献

事業の多様化、事業規模の拡大において、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。

2022年度に行った入札不調対策

■新たな契約方式の適用
・工事：見積協議方式、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（みまも）守り契約方式」※2
・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、進行状況（公告済、開札済など）、対象都道府県などを記載）
■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、年度ごと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	■お客さまセンター　■コミュニケーション・プラザ※1　■公式WEBサイト（5言語対応） ■エリア・コンシェルジュ　■お客さま満足度調査
地域社会	■地域住民との対話、現場公開　■イベント参加、自然保護活動　■公式WEBサイト（5言語対応） ■こんにちは運動※2　■ボランティア活動　■出前講座
国際社会	■国際会議への参加　■専門家派遣・技術支援 ■研修・視察の受入れ　■公式WEBサイト（5言語対応）
国民（株主）の皆さま	■株主総会　■IR説明会 ■有価証券報告書　■公式WEBサイト（5言語対応）
お取引先の皆さま	■入札情報の公開　■業界団体やお取引先との意見交換 ■CSR調達モニタリング　■公式WEBサイト（5言語対応）
社 員	■労使懇談会　■人事・安全衛生委員会　■ハラスメント相談窓口 ■社員意識調査　■公益通報窓口（コンプラホットライン）　■キャリア相談窓口

※1 川崎市内にある高速道路の建設や管理、サービスエリアの運営などについて紹介する施設
※2 高速道路沿線地域の皆さま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取組み

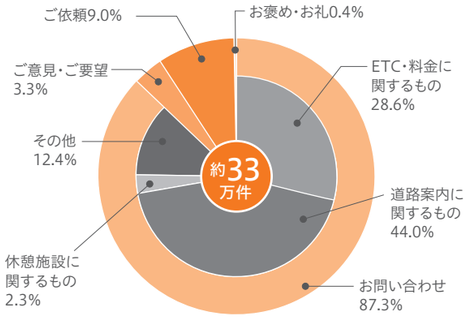
コミュニケーション・プラザについてはこちらをご覧ください。

お客さまの声の反映

当社グループでは、お客さま起点で考え、「お客さまの声」一つひとつを大切にし、サービスの充実や改善に活用しています。2022年度は、約33万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。

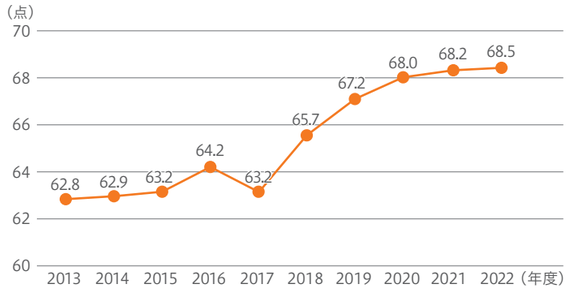
改善事例についてはこちらをご覧ください。

■お客さまの声の内訳（2022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



身体に障がいがある方の優先席を、ステッカーでわかりやすく表示しました。

お客さまの声

車いすに座って利用できるテーブル席で健常者が食事をしていて困ることがあります。身体に障がいがある人のための優先席であることを、表示を大きくするなどしてわかりやすくしてください。

取組み

車いすマークの掲示を、床とテーブル上面のほかに、テーブルの衝立にも追加しました。ステッカーが垂直方向で見えるため、優先席の存在が周囲からも識別できるようになりました。

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。

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

STEP 1 社会的課題の抽出 ›
STEP 2 「ステークホルダーにとっての影響度」、「当社にとっての重要度」の2軸による評価・順位付け ›
STEP 3 経営陣による妥当性の評価 ›
STEP 4 重点テーマの特定及び経営方針への反映

経営計画チャレンジVとCSR活動の重点テーマとの関連

経営計画チャレンジV

- **経営方針1** 安全性向上に向けた不断の取組みの深化
- **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
- **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
- **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

CSR活動の重点テーマ

社会

経営方針1 経営方針2 経営方針3

安全・安心で持続可能な社会基盤の構築

- 質が高くて信頼できる強靭な道路インフラの実現
- 老朽化への対応、構造物の安全性向上
- 自然災害に対する強靭性及び適応力の強化
- 道路インフラの効率的な活用
- 技術開発の促進、技術革新への対応
- 交通事故による死傷者削減
- 維持管理ノウハウの高速道路外での活用
- 高齢者、障がい者、女性、子どもなどのニーズへの配慮

経営方針2 経営方針3

持続可能な都市や地域コミュニティの発展への支援

- 都市や地域との良好なつながりの支援
- 地域の産業活性化
- 観光活性化の支援

環境

経営方針2 経営方針3

地球温暖化の抑制と地域環境への配慮

- 地球温暖化の抑制
- 資源の3Rの推進
- 地域環境への配慮

ガバナンス

経営方針1 経営方針4

社会から信頼されるガバナンス・内部統制の強化

- 高い倫理観に根ざした企業文化の醸成
- 事業運営の透明性
- 生産性の向上
- 社会的要請への適切な対応

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、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発信し、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。

新テレビCM「移動の楽しさ」編(八木莉可子さん出演)

TOPICS

新・会社紹介動画 第1弾を制作

当社事業への理解と関心を深めていただくため、会社紹介動画を新たに制作し、YouTube等で公開しています。第1弾は、リニューアルプロジェクトにスポットをあてた『まもる編』です。社員の実体験や想いを盛り込んだストーリー仕立てにすることで、社員自身も日々取り組む業務への想いをあらためて実感できる内容となっています。

リニューアル工事等の現場公開

高速道路の沿線住民や学生の皆さまを対象に建設現場やリニューアル工事現場の公開、高速道路で働く車両の乗車体験などの現場見学会を開催すると共に、マスコミ向けの現場公開も行っています。これからも沿線住民の皆さまとの対話を大切にしながら、事業を推進してまいります。

マスコミ向けに床版取替工事の現場を公開

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。

ザンビア国での橋梁維持管理に関する技術指導の状況

タイ国道路局長のトンネル建設現場の視察

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。2022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。

一般社団法人プレストレスト・コンクリート建設業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・コンクリート建設業協会、一般社団法人日本橋梁建設協会、一般社団法人日本道路建設業協会、一般社団法人建設コンサルタンツ協会
※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)

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。

8 財務基盤の強化

財務状況

（億円、税抜、グループ連結）

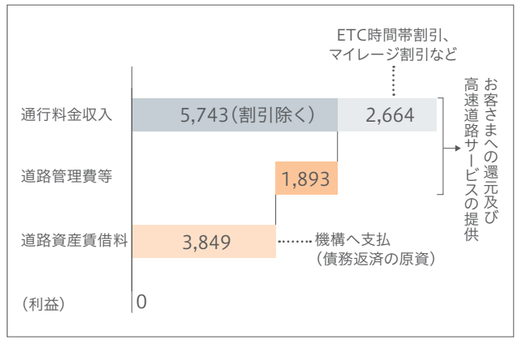
		2022年度計画	2022年度実績	2023年度計画	2025年度達成目標
建設事業	道路資産完成高	2,558	2,502	501	1,911
	道路資産完成原価	2,558	2,502	501	1,911
	営業利益	0	0	0	0
保全・サービス事業	道路資産完成高	2,580	1,818	5,206	2,122
	道路資産完成原価	2,580	1,818	5,206	2,122
	高速道路料金収入	6,299	6,555	5,743	5,926
	その他収入	19	19	11	0
	道路資産賃借料	4,486	4,743	3,849	4,402
	営業費用等	1,823	1,846	1,895	1,524
	営業利益	8	▲14	8	0
高速道路事業	営業利益	8	▲14	8	0
サービスエリア事業等	営業利益	19	51	15	24
全社計	営業利益	27	37	23	24

※計画値及び2025年度達成目標の数値は、国土交通大臣の認可を受けた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、その後の各種施策の進捗及び外部環境の変化などを反映し設定したもの

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、2023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7.4兆円です。

■2023年度事業計画 高速道路事業［億円］



コスト削減

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

会社が保有する事業用不動産を積極的に活用し、更なる収益源の獲得に取り組んでいます。具体的には、サービスエリアでの広告事業や敷地の有効活用事業をはじめ、社宅跡地での宅地分譲事業や賃貸住宅事業を展開するなど、収益の最大化をめざした経営管理を行っています。

サービスエリアでの広告事業

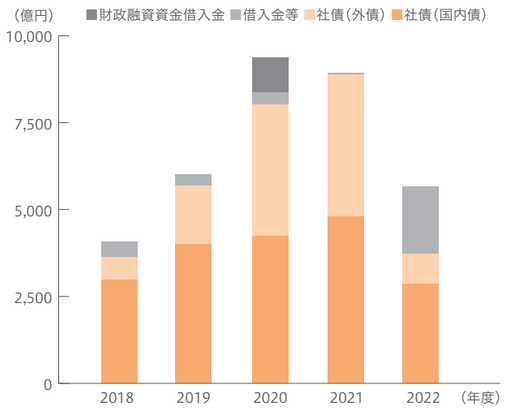
事業を堅実に行うための資金調達

安定的な資金調達の実施

高速道路の建設等に必要な事業資金は、社債（国内債及び外債）の発行並びに金融機関などからの借り入れにより調達しています。安定的な資金調達を行うために、有価証券報告書や公式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。

■格付けの取得状況

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等強い姿勢で臨んでいます。また、事故等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。

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を発行しています。

※「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

［2022年度実績］
債券名称：中日本高速道路株式会社
第99回社債（グリーンボンド（気候変動適応））
発 行 日：2023年3月28日
発 行 額：300億円
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の目標のうち、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。

不正通行総合対策（公式WEBサイト）

データ集

連結貸借対照表

（単位：億円）

科　目	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	2023.3.31
資産の部										
Ⅰ 流動資産	11,091	11,989	8,703	11,252	12,438	10,411	13,245	18,303	19,875	17,234
現金及び預金	743	864	734	1,084	1,430	1,056	1,359	2,059	4,518	1,257
仕掛道路資産	8,739	8,961	6,831	8,409	9,698	7,860	10,011	13,273	13,745	13,904
その他の流動資産	1,608	2,162	1,137	1,759	1,308	1,494	1,874	2,970	1,611	2,072
Ⅱ 固定資産	2,811	2,801	2,852	2,914	2,874	2,951	3,079	3,166	3,177	3,107
有形固定資産	2,598	2,597	2,624	2,617	2,634	2,654	2,715	2,786	2,818	2,759
無形固定資産	86	77	88	91	100	140	186	208	183	168
投資その他の資産	126	127	138	205	139	157	178	172	176	179
Ⅲ 繰延資産	15	15	9	16	16	8	12	16	17	15
資産合計	13,918	14,806	11,565	14,183	15,329	13,371	16,337	21,486	23,071	20,357
負債の部										
Ⅰ 流動負債	1,743	2,152	2,338	1,661	1,788	2,868	3,424	4,364	6,362	3,617
Ⅱ 固定負債	10,189	10,612	7,320	10,453	11,229	8,055	10,357	14,608	14,167	14,168
道路建設関係社債・長期借入金	9,175	9,571	6,037	9,188	10,203	7,036	9,308	13,080	12,721	12,733
その他の固定負債	1,013	1,040	1,282	1,264	1,025	1,019	1,049	1,528	1,445	1,434
負債合計	11,932	12,765	9,658	12,115	13,018	10,924	13,782	18,972	20,530	17,785
純資産の部										
Ⅰ 株主資本	2,043	2,061	2,142	2,258	2,455	2,563	2,678	2,614	2,629	2,660
資本金	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650
資本剰余金	716	716	718	722	721	726	730	730	730	730
利益剰余金	677	694	773	886	1,084	1,186	1,298	1,234	1,249	1,280
Ⅱ その他の包括利益累計額	-94	-42	-256	-204	-160	-123	-123	-100	-90	-91
Ⅲ 非支配株主持分	37	22	20	13	15	8	-	-	2	2
純資産合計	1,986	2,041	1,906	2,067	2,311	2,447	2,554	2,513	2,541	2,572
負債純資産合計	13,918	14,806	11,565	14,183	15,329	13,371	16,337	21,486	23,071	20,357

・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

連結損益計算書

（単位：億円）

科　目	2013.4.1～2014.3.31	2014.4.1～2015.3.31	2015.4.1～2016.3.31	2016.4.1～2017.3.31	2017.4.1～2018.3.31	2018.4.1～2019.3.31	2019.4.1～2020.3.31	2020.4.1～2021.3.31	2021.4.1～2022.3.31	2022.4.1～2023.3.31
Ⅰ 営業収益	6,354	9,381	13,003	9,075	9,720	14,552	10,314	8,755	10,996	11,549
Ⅱ 営業費用	6,334	9,338	12,910	9,012	9,648	14,402	10,170	8,814	10,980	11,512
道路資産賃借料	3,605	4,618	4,795	4,794	4,926	5,010	4,915	3,802	4,309	4,743
高速道路等事業管理費及び売上原価	2,137	3,931	7,325	3,408	3,909	8,576	4,454	4,279	6,214	6,310
販売費及び一般管理費	590	787	790	809	812	816	800	731	455	459
営業利益	20	43	92	63	71	149	143	-59	16	37
Ⅲ 営業外収益	15	28	26	15	14	17	20	21	23	16
Ⅳ 営業外費用	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
経常利益	34	70	118	78	85	166	163	-38	38	53
Ⅴ 特別利益	11	14	1	1	225	0	1	3	0	0
Ⅵ 特別損失	2	2	3	3	13	12	5	10	6	8
税金等調整前当期純利益	43	82	116	76	297	153	159	-45	32	44
法人税、住民税及び事業税	29	36	37	35	22	52	49	12	12	13
法人税等調整額	0	1	0	-72	75	0	-2	5	2	-0
当期純利益	12	44	80	113	199	101	112	-63	17	31
非支配株主に帰属する当期純利益	0	0	1	0	1	0	0	-	0	0
親会社株主に帰属する当期純利益	12	43	79	112	198	101	111	-63	17	31

・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

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		
				2020	2021	2022	2020	2021	2022
E19・E20・E68 中央自動車道	高井戸～八王子	25.8	4	68,627	72,632	76,835	88,630	92,524	96,568
	八王子～河口湖	68.1	4-6	31,761	36,101	40,508	40,175	44,987	48,671
	大月JCT～小牧JCT	272.9	4	24,556	26,467	29,643	78,816	84,986	92,152
E1 名神高速道路	小牧～八日市	87.5	4	40,811	41,603	46,454	70,702	71,997	75,423
E19 長野自動車道	岡谷JCT～安曇野	33.1	4	31,397	33,258	36,690	32,104	33,926	36,434
E1 東名高速道路	東京～小牧※4	350.1	4-6	49,694	53,329	56,859	369,739	397,489	415,435
E41 東海北陸自動車道	一宮JCT～小矢部砺波JCT	184.8	2-4	11,657	12,138	14,065	45,424	47,980	53,364
E1A 新東名高速道路	海老名南JCT～新秦野	21.0	4	6,862	7,826	7,535	8,148	9,263	14,214
	新御殿場～豊田東JCT	224.2	4-6	43,647	47,348	52,700	40,912	46,500	51,894
E52 中部横断自動車道	新清水JCT～富沢	20.7	2	3,338	4,741	6,122	1,726	2,400	3,063
	六郷～双葉JCT	25.3	2	4,256	5,476	6,756	4,506	5,717	6,847
E8 北陸自動車道	米原JCT～朝日	282.1	4	20,353	21,455	23,959	84,986	89,144	97,091
C2 名古屋第二環状自動車道	名古屋南JCT～飛島JCT	55.8	4	44,501	37,170	39,013	158,570	173,059	184,465
E23 東名阪自動車道	名古屋西～伊勢関	55.1	4	48,134	50,718	52,687	78,739	80,654	82,911
E23 伊勢自動車道	伊勢関～伊勢	68.8	2-4	19,834	21,622	24,717	27,512	29,972	33,051
E1A 伊勢湾岸自動車道	豊田東JCT～東海	30.6	4-6	74,024	81,039	88,341	117,205	125,178	134,964
	飛島～四日市JCT	19.6	6	62,929	71,083	81,190	50,542	56,750	62,393
E1A 新名神高速道路	四日市JCT～（甲賀土山）	46.1	4-6	35,583	39,391	44,412	5,042	5,509	6,190
E42 紀勢自動車道	勢和多気JCT～紀伊長島	34.1	2	6,824	7,081	7,655	4,302	4,443	4,771
E27 舞鶴若狭自動車道	（小浜）～敦賀JCT	39.0	2	5,926	6,149	6,771	1,774	1,803	2,007
E84・C4 新湘南バイパス	藤沢～茅ヶ崎海岸	8.7	4	25,425	26,864	28,053	48,084	51,556	54,385
E84 西湘バイパス	西湘二宮～箱根口	14.5	4	27,127	25,219	26,454	38,608	33,208	37,031
E68 東富士五湖道路	富士吉田～須走	18.0	2	6,052	7,876	5,437	11,049	14,381	12,425
E85 小田原厚木道路	厚木～小田原西	31.7	4	29,038	30,954	32,827	62,231	67,166	70,981
E1A 伊勢湾岸道路	東海～飛島	6.1	6	78,899	87,387	95,776	86,427	95,666	104,470
C4 首都圏中央連絡自動車道	茅ヶ崎JCT～海老名南JCT	7.9	4	27,228	30,151	32,067	34,027	37,179	39,526
	海老名～（あきる野）	36.1	4	58,053	64,404	68,656	75,065	85,552	89,641
C3 東海環状自動車道	豊田東JCT～山県	84.9	2-4	11,403	13,007	14,870	44,081	48,209	53,108
	大野神戸～養老	16.7	2	2,736	3,173	3,798	5,812	6,415	7,408
	大安～新四日市JCT	7.8	2	3,480	3,973	4,431	6,387	7,058	7,716
E67 安房峠道路	中ノ湯～平湯	5.6	2	1,803	2,124	2,820	1,803	2,124	2,820
合　計		2182.7					1,723,130	1,852,797	1,981,421

※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
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		2,007	2014年 6月28日
	E27 舞鶴若狭自動車道（小浜～敦賀JCT）	39.0			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
	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
2016	E1A 新名神高速道路（四日市JCT～新四日市JCT）	4.4		2,073	2016年 8月11日
	C3 東海環状自動車道（東員～新四日市JCT）	1.4			2016年 8月11日
	E52 中部横断自動車道（六郷～増穂）	9.3			2017年 3月19日
2017	C3 東海環状自動車道（養老JCT～養老）	3.1		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		2,132	2019年 3月10日
	E1A 新東名高速道路（厚木南～伊勢原JCT）	4.3			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		2,151	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			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～飛島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	2022年 4月16日
合　計		253.6	4.5		

・直近10年間の情報を掲載

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	2,256名〔グループ全体 11,245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

※2023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

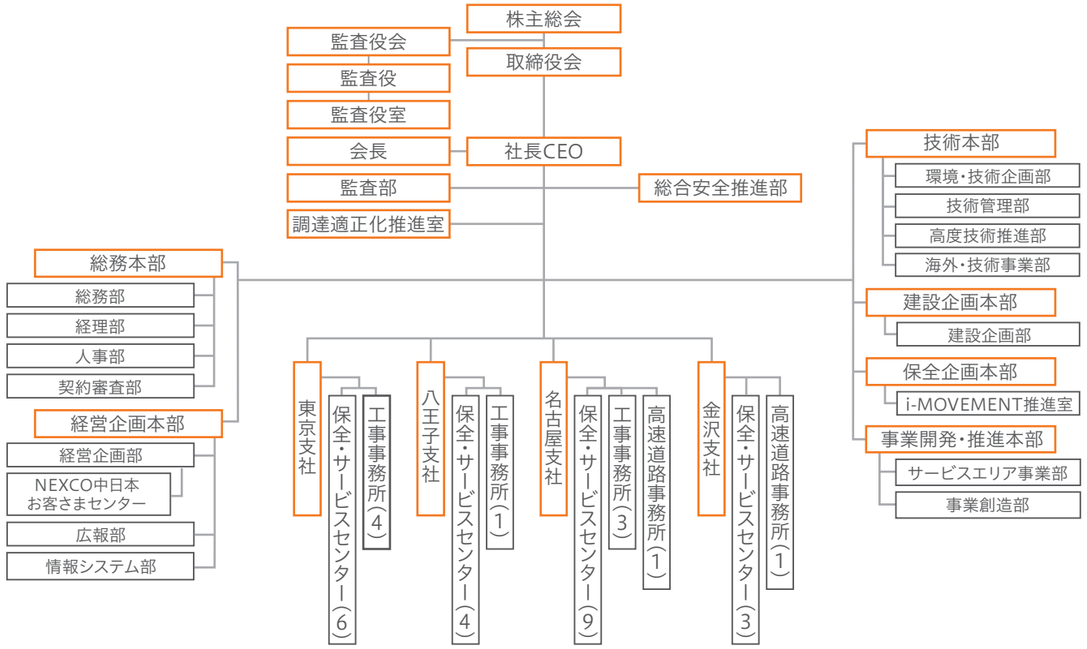
いずみ　きみと
泉　公人
常勤監査役

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)

組織体制



NEXCO中日本グループ

サービスエリア
- 中日本エクシス㈱
- ㈱オアシスパーク
- 中日本ハイウェイ・リテール㈱
- 中日本ハイウェイ・アドバンス㈱
- 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㈱
- 中日本エクストール名古屋㈱

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

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

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

車両管理
- 中日本高速オートサービス㈱

人材サービス
- NEXCO中日本サービス㈱

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

トラックターミナル
- 北陸高速道路ターミナル㈱

ICT
- ㈱NEXCOシステムソリューションズ

技術開発・調査・研究
- ㈱高速道路総合技術研究所

保険代理店
- ㈱NEXCO保険サービス

料金徴収システム
- 高速道路トールテクノロジー㈱

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㈱(JEXWAY)

連結子会社 23社

持分法適用関連会社 9社