

NEXCO中日本レポート 2026



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。

2026年7月発行

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



Corporate Statement

【コーポレート・ステートメント】

もっと安全に、もっとスムーズに

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



CONTENTS

事業概要	02
I. トップメッセージ	04
II. 価値創造ストーリー	10
1. 私たちの使命	11
2. 成長のあゆみ	14
3. 培ってきた強み	16
4. 価値創造プロセス	18
III. 新経営計画チャレンジV 2026-2030	20
1. 前経営計画チャレンジV 2021-2025の総括	21
2. 新経営計画チャレンジV 2026-2030	22
3. 社員座談会	26
IV. 実現に向けた取組み	32
1. Safety(安全)	33
└ 経営方針1	33
2. Social(社会)	38
└ 経営方針2	38
└ 経営方針3	56
3. Environment(環境)	64
└ 経営方針4	64
4. Governance(ガバナンス)	72
└ 経営方針5	72
└ 経営方針6	78
V. データ・企業情報	96

編集方針

本冊子は、高速道路事業を取り巻く状況や当社の取組みについて、関係する情報を幅広く取りまとめ、全体像を俯瞰できるよう編集したものです。安全・安心の確保やサービス向上、将来に向けた取組みの方向性などを通じて、当社の考え方や姿勢をご理解いただく一助となることをめざしています。

報告対象範囲

・報告対象期間:2025年4月1日～2026年3月31日
・報告対象組織:NEXCO中日本(中日本高速道路株式会社)およびそのグループ会社

将来予測に関する記述とリスク要因

本報告書において提供される情報には、現在における計画、予測、戦略などNEXCO中日本グループの将来の見通しが含まれています。これらの見通しは、現時点において入手可能な情報に基づき判断したものです。したがって、実際の業績は、様々なリスクや不確実性の影響を受けるものであり、見通しと大きく異なる結果となる可能性があります。あることをご了承ください。将来の見通しに影響を与える要素には、NEXCO中日本グループの事業領域を取り巻く経済・事業・競争環境の変化や関連法規制の改正などがありますが、これらの要素に限定されるものではありません。

事業概要

事業セグメント

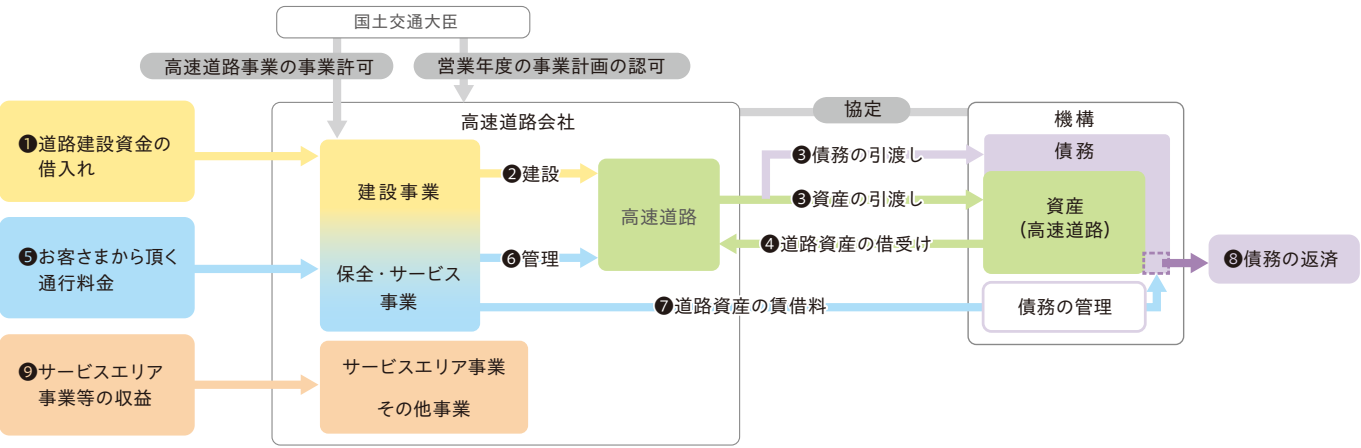
高速道路事業	
建設事業	高速道路の新設および改築
保全・サービス事業	高速道路の点検、補修、更新、災害復旧、料金収受、交通管理、 高速道路リニューアルプロジェクト、耐震補強、その他の維持管理

サービスエリア事業	その他事業
サービスエリアの新設、改築および管理・運営	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、 インフラソリューション事業など

事業の枠組み

NEXCO中日本は、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及び機構との高速道路資産に関わる協定に基づいて、高速道路の建設や管理などを行っています。



高速道路事業		サービスエリア事業	その他事業
建設事業	保全・サービス事業	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 が当社の財務基盤を強化します。	
①道路建設資金を借り入れ、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。	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通行料金が当社の利潤は含まれません。		

事業概況（2026年3月期）

■ 損益状況（連結）

営業収益	1兆2,416億円
営業利益	1億円
経常利益	23億円
純利益	▲2億円

■ 活動状況

高速道路建設中延長 ※1、2	65 km
高速道路営業延長 ※1	2,208km
高速道路年間総利用台数	7億5,900万台
高速道路料金収入	7,054億円
サービスエリア数 ※1	206カ所
サービスエリア営業収益	357億円

※1 2026年4月1日現在
※2 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）を含む。

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右記のとおり算出します（高速道路事業の計画利益は0になります）。

計画賃借料

=

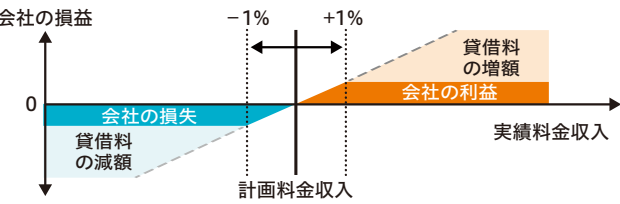
計画料金収入

-

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。

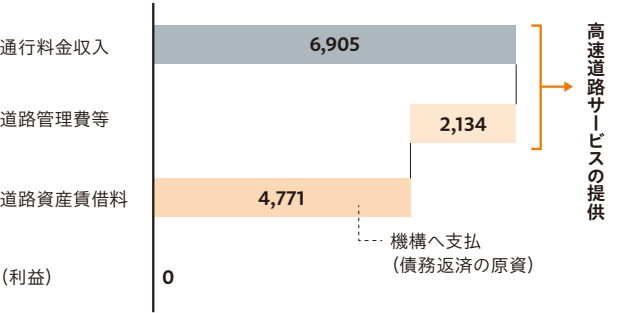


債務の着実な返済

高速道路事業では、お客さまから頂く通行料金に会社の利益を見込まず、機構への道路資産賃借料の支払いを通じて高速道路建設に要した債務の返済に充てています。

民営化以降、2025年度までに当社が機構に支払った道路資産賃借料の累計は8.9兆円です。

■ 2026年度計画 高速道路事業（億円）



I. トップメッセージ



中日本高速道路株式会社
代表取締役社長 兼 グループCEO

縄田 正



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。

当社グループについて

当社グループの企業理念を一言で言えば「社会貢献」です。社会インフラを担う企業として、当社グループが存在する理由そのものを示す、最も根源的な問いへの答えです。安全で安心・快適な高速道路の空間を、常にお客さまにお届けし続けることで、その使命を果たしてまいります。

この理念を実現するために、当社グループでは「安全を何よりも優先する」ことを大前提とした「6つの基本姿勢」を実践しています。「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生産性を高める」、「⑤変革を続ける」、「⑥社会の課題と向き合う」、これらの姿勢を土台として引き続き新しい価値の創造に取り組んでいます。

前経営計画の取り組みと残された課題

前経営計画チャレンジV(ファイブ)2021-2025では、安全性向上を経営方針の最上位に掲げ、高速道路ネットワークの整備、リニューアルプロジェクトの推進による老朽化対策、商業施設のリニューアルによる収益性の向上、i-MOVEMENTやi-Constructionの推進、新技術・新工法の導入によるコスト削減など多岐にわたる事業を進めました。また、グリーンボンド、ソーシャルボンドの発行を通じた資金調達の多様化にも継続的に取り組むことで、環境省が主催するESGファイナンス・アワード・ジャパンから表彰をいただきました。

コロナ禍では交通量が一時的に減少するなどマイナスの影響もありましたが、反面、デジタル化が飛躍

的に進展したという利点もありました。オンライン会議の浸透や、工事現場の遠隔臨場の実現など、働き方そのものが変化するきっかけとなりました。

また、デジタル化の推進は点検技術の進歩にも大きく寄与しています。

様々な技術と機械を用いることで、これまで人の目では点検が困難であった箇所をより効率的に点検ができるようになりました。

例えば、ドローンを活用した高さのある橋脚の目視点検や、レーダー探知による橋梁コンクリート床版の劣化状況の把握、音を用いた切土斜面を支えるアンカー部材の損傷確認など、先進技術を取り入れた点検手法の高度化を進めています。

技術の進歩に伴い対応すべき業務が増加する面もありますが、これまで以上に高速道路の状態を適切に把握でき、最適な維持修繕計画の策定が可能になります。

一方、引き続き取り組むべき課題もあります。限られたリソースを適切に配分できていたかという点では改善すべき部分がありました。道路構造物のメンテナンスの高度化・効率化へも引き続き取り組んでいかなばなりません。新経営計画の5年間ではこれまで以上に安全性を向上させるため、経営陣が事業に必要な資金の調達およびリソース配分の意思決定を確実かつ適切に行うとともに、現場を預かる組織は、点検の効率化、潜在的リスクを早期に発見する技術の確立に向け取り組まなければならないと認識しています。

外部環境への対応

日本の少子高齢化とそれに伴う労働力不足、資材単価・労務単価の高騰、気候変動による災害の激甚



化・頻発化、脱炭素化に向けた社会的要請、そして自動車産業における技術革新など、当社グループを取り巻く状況は大きく変化しています。

特にこの1年で顕著になっていることとして、資材単価や労務単価の高騰が現場業務に深刻な影響を及ぼしていること、AIをはじめとする技術の進展が目覚ましいスピードで進んでいることの2点が挙げられます。AIの活用が進めば、これまでの仕事の仕方が大きく変わります。特に、現場を中心に動く組織と、AIで情報を整理・分析する組織は、働き方そのものが変容していくでしょう。この流れに遅れずに対応していかなければならず、早急に体制を整備する必要があると強く感じています。

こうした外部環境の変化を踏まえ、DXによる技術力・生産性の向上や点検・補修の高度化・効率化、高速道路における自動運転（レベル4）の実現に向けたインフラ整備や自動運転トラックの優先レーンの実証実験、そして、再生エネルギーの活用により高速道路を進化させていきたいと考えています。さらに、地域の皆さまや地方公共団体の皆さま、地域に根づく企業の皆さまとの連携強化も推進していきます。

新経営計画チャレンジV 2026-2030について

新経営計画の根幹は、これからも変わることのない「安全性の向上に向けた不断の取組みの深化」です。笹子トンネル天井板崩落事故の重大性を深く認

識し、安全を経営の根幹とする姿勢に変わりはありません。それを最上位の経営方針とし、当社グループの基幹事業である「安全・安心で利便性・快適性の高い高速道路空間の提供」、全世界的な課題である「脱炭素化をはじめとする地球環境保全への貢献」、そして今回新たに加えた「お客さまや地域、社会の課題に応える新たな価値創造」、これらのベースとなる「エンゲージメントの向上」、「持続的成長を支える経営基盤の強化」これら6つを経営方針として掲げています。

具体的には、道路構造物の安全性確保のための点検・補修はもちろん、路面の維持、渋滞損失時間の削減、休憩施設の混雑対策、CO₂の削減など、それぞれ目標を定めて着実に実行していきます。そして、これまで培ってきた現場力と技術力・ノウハウを当社グループの強みとして、地域社会との連携を強化し高速道路事業の枠を超えた社会貢献をめざします。

高速道路は物流・人流の円滑な交通を確保するための空間というイメージが強いですが、私たちのフィールドではEVの充電設備の提供、自動運転のためのインフラ整備、高速道路をご利用いただくお客さまに対して地域の観光業とタイアップした割引サービスの提供など、幅広く事業を展開しています。また、これらの推進には社員のスキル向上や日々の業務の効率化も不可欠です。さらに新経営計画では、地域共創や、インフラソリューションをベースとした高速道路の枠を超えた事業展開にも注力していく考えです。

企業価値の提供 経営計画チャレンジV 2026-2030

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、コミュニケーションを大切に、「6つの基本姿勢」の実践を通じて、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 生産性を高める
- ⑤ 変革を続ける
- ⑥ 社会の課題と向き合う

経営方針

Safety 安全

- ① 安全性向上に向けた不断の取組みの深化

Social 社会

- ② 安全・安心で利便性・快適性の高い高速道路空間の提供
- ③ お客さまや地域、社会の課題に応える新たな価値創造

Environment 環境

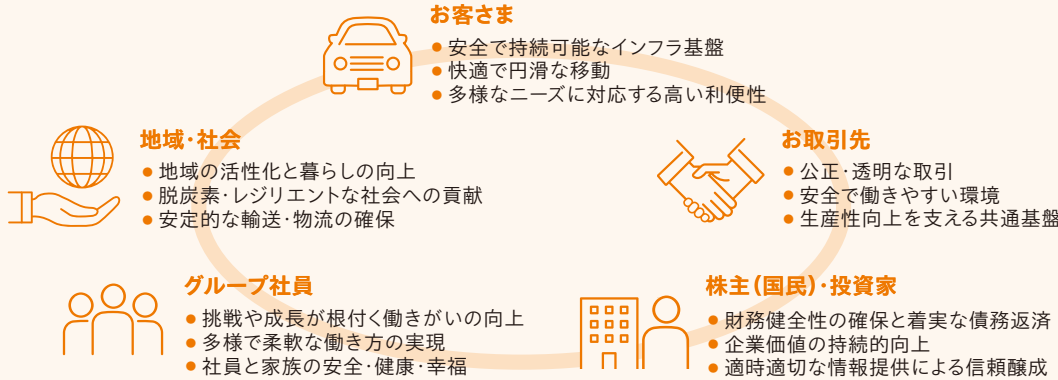
- ④ 脱炭素化をはじめとする環境保全への貢献

Governance ガバナンス

- ⑤ エンゲージメントの向上
- ⑥ 持続的成長を支える経営基盤の強化



ステークホルダーの皆さまへお届けする価値



新たに打ち出す2つの経営方針

前経営計画における4つの経営方針に、今回新たに2つの経営方針を打ち出しました。

1つ目は「お客さまや地域、社会の課題に応える新たな価値創造」です。これは、高速道路というネットワークの蓄積を、価値創造のプラットフォームとして展開していく時期に来ているという認識から生まれたものです。点検・補修ノウハウの提供といったインフラソリューション事業を、技術者の担い手不足に直面している自治体向けに本格的に展開していきます。法律で義務化された橋梁やトンネルの定期点検に対応できない自治体を支援し、私たちが高速道路で活用している様々な技術やノウハウ、安全対策のための機械の提供など、幅広く社会に還元していきます。

2つ目の「エンゲージメントの向上」は、こうした新しい挑戦を推進するために不可欠な基盤と考えます。社員の働きがいが高く、多様な働き方の選択肢を提供することで、一人ひとりの能力を最大限に引き出していきます。

具体的には、拠点を定めて働きたい社員に向けて、今年度から勤務エリアを限定した制度の選択肢を充実させており、多様な価値観に合わせた働き方の環境整備に努めています。社員のエンゲージメントは仕事のやりがいだけで決まるものではなく、それを補うために社員のライフスタイルの多様化に応える制度設計が極めて重要です。

また、異業種交流や研修にも力を入れています。国や地方公共団体の公的機関、研究機関、コンサルタント、さらにはメディアとの研修を通じた交流を積極的に進め、グループ内の常識にとらわれない多様な視野を持った人財を育てていきます。社外で学んだ知識や知見を会社に還元したいという社員意識を根付かせ、それを受け入れる企業風土を醸成します。その土壌作りとして、管理職研修にも注力しています。

安全性向上のための取組み

当社グループにとって、高速道路の安全性向上は永遠の挑戦課題です。「安全」を積み重ね続けることで、初めてお客さまの「安心」につながると考えます。お客さまに安心していただくために、私たちは安全を維持し続ける必要があります。

安全文化の継承も重要な課題です。現在、社員の約5割は、笹子トンネル天井板崩落事故の発生以降に入社しました。事故で何が起きたのかを直接知らない世代が増える中、安全啓発館を活用した「安全啓発研修」、現場でのOJT、各事務所での安全に関する職場討議を継続的に実施しています。約1万人いるグループ社員全員が、昨年度までに安全啓発研修を受け、今年度から2巡目に入っています。さらに、毎年経営陣が笹子トンネル天井板崩落事故のご遺族様と意見交換を行い、いただいたご意見を直接現場に赴いて社員に伝える取組みも続けています。このように繰り返し伝え続けることが、安全文化を当社グループに根付かせるための活動の根幹と考えています。

個人的な経験になりますが、私は以前、環境省に在籍していた時期があり、福島第一原発の放射性物質の処理について対応していました。その時痛感したのは、いくら数字やデータを根拠に安全性を説明しても、住民の皆さまはそれだけでは安心していただけないということでした。「安全」は何十年も積み重ねなければ「安心」につながらないという想いは、今の立場でも変わることはありません。この愚直なまでの継続こそが、お客さまからの信頼を築き、当社グループの未来を支える土台になると確信しています。

長年続けているリニューアルプロジェクトも、その確信を実現するために必要な事業の一つです。根底にあるのは、潜在的なリスクを洗い出したうえで早期に対応するという発想です。笹子トンネル天井板崩落事故の発生を受け、国が補修・保全に関する法律を制定し、5年に1回の法令点検を実施することとなり、5年以内に補修が必要となる構造物等については100%対応することが義務化されました。

だからこそ、リニューアルプロジェクトの一番の課題は「費用の効率化」と考えます。更新が必要な箇所に必要な資金を投入することで、単に補修前と同品質で作り直すだけではなく、より耐久性が高い状態への更新を追求します。さらに、従来は橋梁の床版を剥がして新しいものに取り替えていましたが、技術の進歩により、床版を張り替えず補強できたり、裏側のみを補強できるといった危険箇所だけの補修が可能になりました。このような対応は、労力や費用の効率化を実現すると認識しています。

持続的な活動を支える資金の調達

当社グループの事業は、安全性向上に必要な投資を惜しまないことが基本方針です。サービスエリアなどの関連事業の収益を高めながら、高速道路事業のリソース配分を慎重に見極め、バランスの取れた持続可能な経営を追求していきます。そのために、グリーンボンドやソーシャルボンドの発行など、資金調達の多様化にも引き続き注力していきます。

デジタル化に伴うコスト削減・効率化

業務効率化の要となるのが、デジタル化とAIの活用です。建設事業と保全事業のあらゆる分野で、現場から得られた情報を迅速に処理する仕組みを制度化します。これにより維持管理に必要な費用の削減を最大化させます。ペーパーレス化の実現に向けても引き続き取り組んでいきます。

さらに技術革新にスピード感を持って対応するために、今年度から新たにDXを推進する部署を新設し、DX専門の人財を育成するとともに、グループ全体で統制の取れたDXへの取組みを進めていきます。



ステークホルダーの皆さまへのメッセージ

当社グループが管理している高速道路とその空間は大切な公共財です。安全を何よりも優先したうえで、高速道路ネットワークを確実に維持・管理し、持続的で快適な空間を提供します。それに加えて、デジタル化、脱炭素化、自動運転（レベル4）の実現など、外部環境の変化にも着実に応えることで社会の持続可能な発展へ貢献します。

そして、お客さま、地域の皆さま、お取引先、資金をご提供いただく投資家の皆さま、グループ社員、すべてのステークホルダーの皆さまと信頼関係を築き、新たな価値を提供するとともに、次世代に安全で安心・快適な高速道路インフラを引き継いでいくという、当社グループの使命と責任を全うしていくことをお約束いたします。

引き続き、ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

II. 価値創造ストーリー

私たちの使命 11

成長のあゆみ 14

培ってきた強み 16

価値創造プロセス 18

私たちの使命

「企業理念・私たちの役割」が、NEXCO中日本グループの価値創造の原点です。

NEXCO中日本グループは、「企業理念・私たちの役割」に示された精神を起点に、「私たちの基本姿勢」、「安全性向上への5つの取り組み方針」を定め、社会インフラを担う企業として、お客さまの安全と安心を最優先に日々の事業活動に取り組んでいます。

2026年度から、新しい経営計画「チャレンジV 2026-2030」がスタートしました。私たちは、常に安全を最優先とする精神を基盤に、ステークホルダーの皆さまにお届けする価値の向上に努め、社会課題の解決を実現します。

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。

私たちの基本姿勢

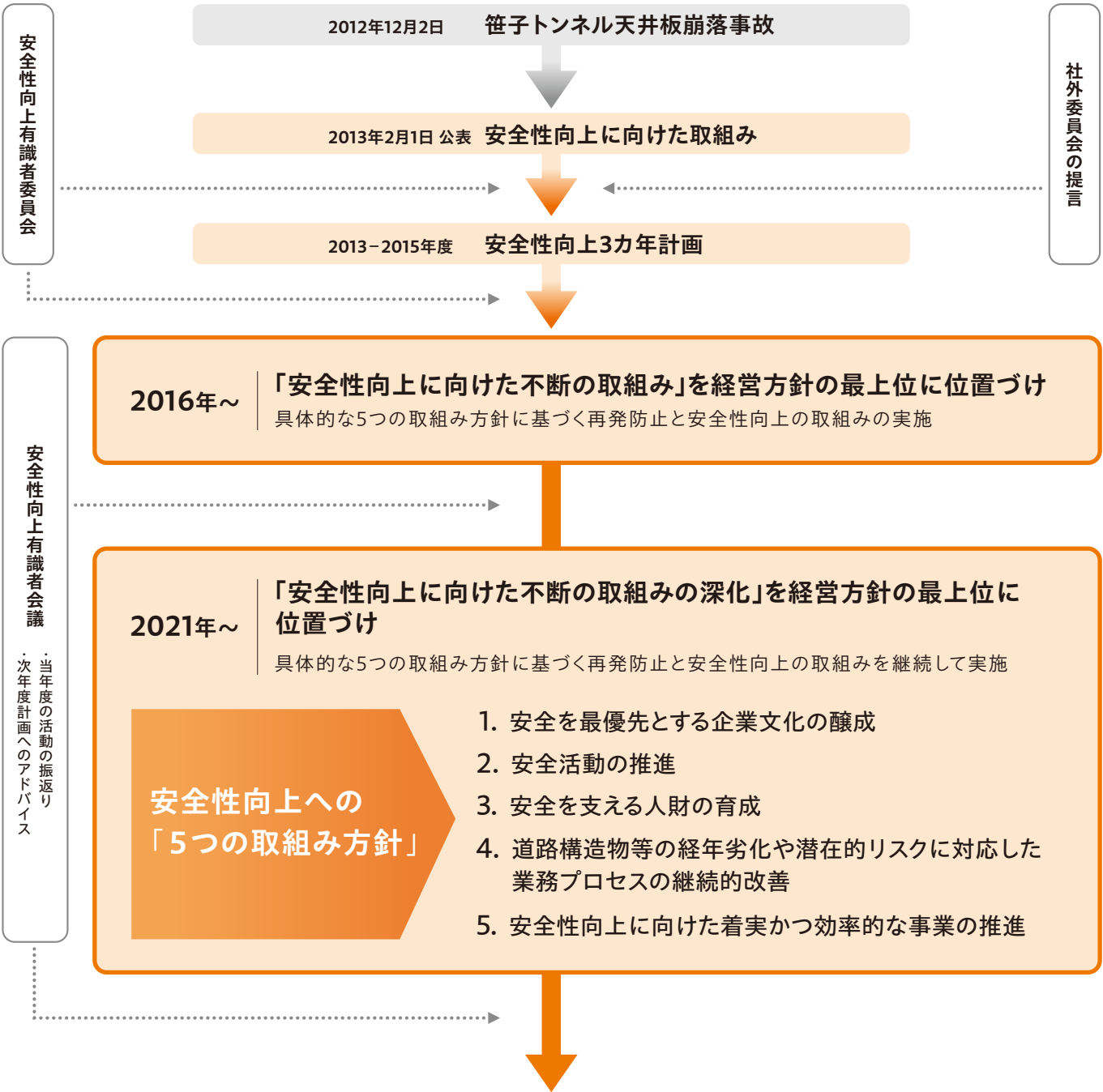
私たちは、コミュニケーションを大切に、「6つの基本姿勢」の実践を通じて、ステークホルダーの皆さまの期待に応えます。

6つの基本姿勢

- | | |
|----------------|--------------|
| ① お客さま起点で考える | ④ 生産性を高める |
| ② 現場に立って考え行動する | ⑤ 変革を続ける |
| ③ 経験と知見を結集する | ⑥ 社会の課題と向き合う |

安全性向上への「5つの取組み方針」

私たちは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ます。



PDCAサイクルを着実に回しながら取組みを継続実施

笹子トンネル天井板崩落事故について

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、ご遺族の皆さまに對しまして、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。

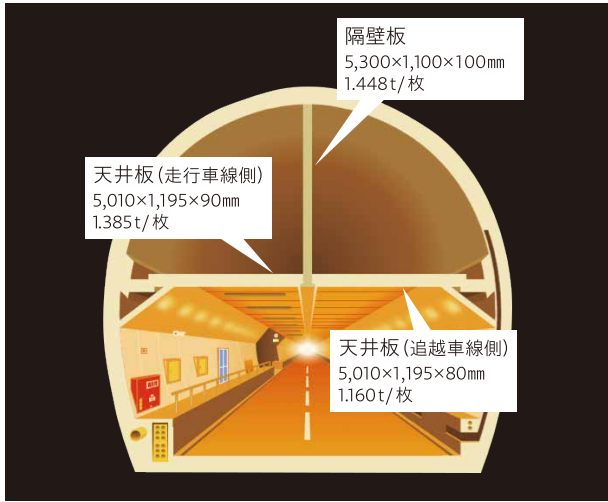
また、事故によってお怪我をされた皆さまや、ご迷惑をおかけした皆さまに心からお詫び申し上げます。

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對応するとともに、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。

■ 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4.8km、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 2026-2030」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。

成長のあゆみ

NEXCO中日本は、日本道路公団の分割民営化により2005年10月に誕生しました。
社会や高速道路を取り巻く環境が変化する中で、安全を最優先に、高速道路の建設から維持管理、サービスの向上に取り組んできました。
これまでのあゆみの中で培われた技術・経験の積み重ねが、現在のNEXCO中日本における価値創造の基盤となっています。

民営化と事業基盤の整備

- 2005年10月 ● 中日本高速道路株式会社設立
(日本道路公団民営化)
- 2006年 3月 ● E42紀勢道
(勢和多気JCT～大宮大台IC)の開通
※民営化後初の開通
- 2007年 4月 ● 高速道路総合技術研究所 設立
- 2008年 7月 ● E41東海北陸道の全線開通
(飛騨清見IC～白川郷IC)



2005年 中日本高速道路株式会社設立

サービス向上と広域ネットワークの整備

- 2010年 9月 ● EXPASA御在所オープン (EXPASAブランド初)
- 2011年 9月 ● 日本高速道路インターナショナル設立
- 2012年 4月 ● E1A新東名 (御殿場JCT～三ヶ日JCT) 開通
4月 ● NEOPASAが7カ所オープン



2012年 新東名 (御殿場JCT～三ヶ日JCT) 開通



2012年 NEOPASA駿河湾沼津オープン

安全性向上の取組みと
インフラ老朽化対策の本格化

- 2012年12月 ● 笹子トンネル天井板崩落事故発生
- 2013年 2月 ● 「安全性向上への取組み」の公表
7月 ● 「安全性向上3カ年計画」の策定
- 2014年 7月 ● 橋梁等の道路構造物に関わる
省令点検の義務化
7月 ● E27舞鶴若狭道の全線開通
(小浜IC～敦賀JCT)
- 2015年 3月 ● C4圏央道 (寒川北IC～海老名JCT) の開通
4月 ● 複合商業施設「テラスゲート土岐」開業
7月 ● E1名神全線開通50周年
- 2016年 2月 ● E1A 新東名 (浜松いなさJCT～豊田東JCT) 開通
4月 ● 安全性向上への「5つの取組み方針」の策定
5月 ● 高速道路リニューアルプロジェクトに本格着手
- 2017年 6月 ● 熊本地震を踏まえた耐震補強工事に本格着手



2014年 橋梁等の道路構造物に関わる省令点検の義務化



2016年 高速道路リニューアルプロジェクト本格着手

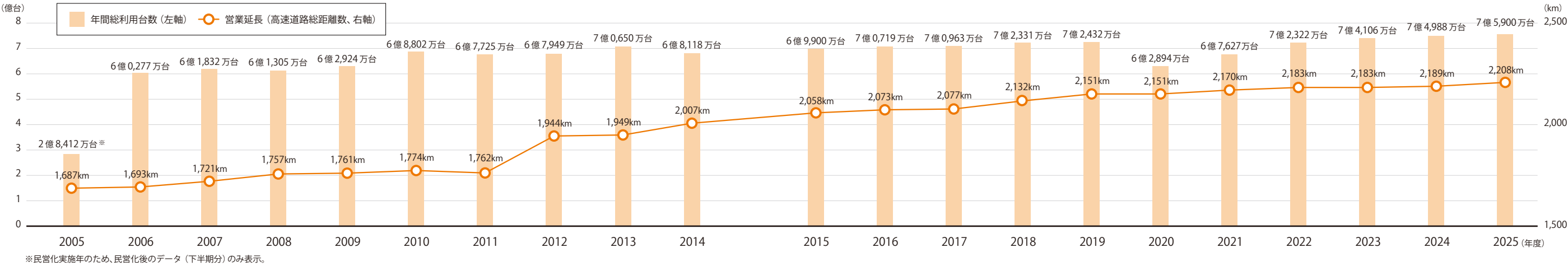


2019年 新名神 (新四日市JCT～亀山西JCT) の開通

事業領域の拡大と安全文化の定着

- 2018年 9月 ● 中継物流拠点「コネクティア浜松」開業
- 2019年 3月 ● E52中部横断道 (新清水JCT～富沢IC) の開通
3月 ● E1A新名神 (新四日市JCT～亀山西JCT) の開通
5月 ● E1東名全線開通50周年
8月 ● 米国に現地法人を設立
10月 ● 比国・台湾に現地法人を設立
- 2021年 3月 ● 東京都八王子市に「安全啓発館」の開設
5月 ● C2 名二環の全線開通 (名古屋西JCT～飛島JCT)
- 2023年 3月 ● E19・20・68 中央道全線開通40周年
3月 ● E19 長野道全線開通30周年
3月 ● E23 伊勢道全線開通30周年
- 2024年 5月 ● 「高速道路の自動運転時代に向けた
路車協調実証実験」を実施
7月 ● E27舞鶴若狭道全線開通10周年
7月 ● E8北陸道全線開通30周年
- 2025年10月 ● 会社設立20周年

■ NEXCO中日本が管理する高速道路



培ってきた強み

私たちの持つ資本は、高速道路の安全・安心を支える技術力、広域ネットワークの建設・管理で培ったノウハウ、そして地域や社会との強い信頼関係といった“高速道路会社ならではの強み”として結実しています。これらの資本をもとに、お客さまをはじめとする多様なステークホルダーに価値を提供し、社会インフラとしての使命を果たしながら、持続的な成長を生み出しています。



インフラ資本

日本の東西交通を担う高速道路網

- 東名阪エリアをつなぐ重交通路線
- 暮らしを豊かにする高速道路網
- 新東名・新名神をはじめとするリダンダンシー

高速道路営業延長 2,208km
サービスエリア数 206カ所



人的資本

圧倒的な現場力

- 安全を何よりも大切にする企業文化
- 24時間365日の現場力と危機管理体制
- 大規模災害時における迅速な緊急交通の確保

グループ社員数 11,575名



知的資本

技術革新と歩んだ道路網の充実

- 革新的な技術を用いた新規ネットワーク整備のノウハウ
- 構造物の機能を維持・向上させる更新事業
- 老朽化への早期対応を可能とする点検技術の向上

新規開通延長 (NEXCO中日本設立後・累計)
559km



財務資本

確かな財務資本

- 高速道路空間の提供による料金収入
- サービスエリア事業を軸とする事業収益
- 更なるサービス向上のための資本投入

高速道路料金収入 7,054億円
サービスエリア事業収益 357億円



社会・関係資本

地域社会と築いた関係性

- 地域社会の生活に欠かせない人流・物流機能
- 地域で暮らす皆さまとの継続的なコミュニケーション
- 社会と誠実に向き合う確かなガバナンス

高速道路年間利用台数
7億5,900万台

凡例

- NEXCO中日本設立前 (民営化前)からの営業路線
- NEXCO中日本設立後の新設路線
- 建設中路線
- 他事業者管理路線

価値創造プロセス

当社グループのパーパスである「高速道路を通じて安全で安心・快適な社会を支える」という使命のもと、企業理念に基づく事業活動を通じて、ビジョンで掲げる「安全で安心・快適な高速道路」と「地域とともに歩む未来」を実現するための道筋を示すもの

人口減少
労働力不足

災害対応
レジリエンス

技術革新
デジタル化

人的資本

知的資本

インフラ資本

グループ社員数

NEXCO中日本設立後の
新規開通延長(累計)

高速道路営業延長

11,575名

559km

2,208km

安全で安心・快適を支える
技術力と経験

高速道路の建設・
維持管理ノウハウ

高速道路
ネットワークの活用

サービスエリア数

206カ所

当社を取り巻く
社会課題

投入する資本

地域共生
地方創生

気候変動
脱炭素化

規制強化
ガバナンス

社会・関係資本

財務資本

高速道路
年間利用台数

高速道路料金収入

7,5,900万台

7,054億円

ステークホルダーの
皆さまとの信頼関係

安定的な
高速道路料金収入

ビジネスモデル (社会的使命)

経営方針 → p.22

Safety

【経営方針1】安全性向上に向けた不断の
取組みの深化

Social

【経営方針2】安全・安心で利便性・快適性の高い
高速道路空間の提供

【経営方針3】お客さまや地域、社会の課題・
ニーズに応える新たな価値創造

Environment

【経営方針4】脱炭素化をはじめとする
環境保全への貢献

Governance

【経営方針5】エンゲージメントの向上

【経営方針6】持続的成長を支える経営基盤の強化

重要課題

安全

社会インフラとしての
信頼性向上

信頼

ステークホルダーとの
信頼関係

技術

技術革新による
価値創造

地域

地域との共創による
価値創造

環境

環境負荷軽減と
持続可能への貢献

収益

持続可能な事業運営と
財務健全性

Purpose パーパス

高速道路を通じて安全で安心・快適な社会を支える

企業理念・私たちの役割

私たちの6つの基本姿勢

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。

私たちは、コミュニケーションを大切に、「6つの基本姿勢」の実践を通じて、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生産性を高める

⑤変革を続ける

⑥社会の課題と向き合う

お客さま

安全で持続可能なインフラ基盤
快適で円滑な移動
多様なニーズに対応する高い利便性

地域・社会

地域の活性化と暮らしの向上
脱炭素・レジリエントな社会への貢献
安定的な輸送・物流の確保

お取引先

公正・透明な取引
安全で働きやすい環境
生産性向上を支える共通基盤

2030年度までの
達成目標

ステークホルダー
にお届けする
価値

グループ社員

株主(国民)・投資家

企画割引販売件数

インフラソリューション売上高

CO₂削減率(2013年度比)

低炭素材料(低炭素アスファルト)の導入率

グループ社員の働きがい
意識調査値

男性育児休業取得率(2週間以上)

総合顧客満足度

SAPA事業連結営業利益

24万5,000件

100億円

50%

年間6%

3.78点

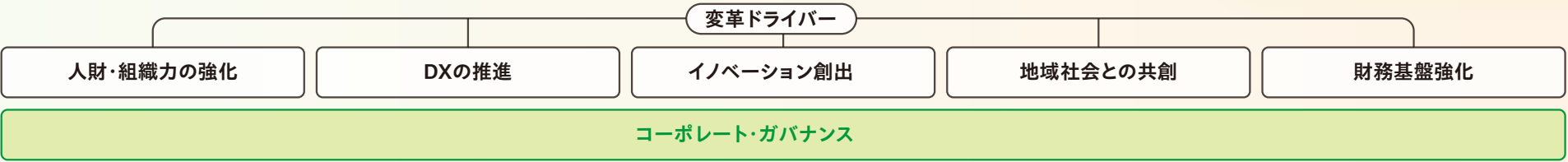
85%

3.8点

57億円

・挑戦や成長が根付く働きがいの向上
・多様で柔軟な働き方の実現
・社員と家族の安全・健康・幸福

・財務健全性の確保と着実な債務返済
・企業価値の持続的向上
・適時適切な情報提供による信頼醸成



持続可能な社会の実現



Ⅲ. 経営計画チャレンジV 2026-2030

前経営計画チャレンジV 2021-2025の総括

21

新経営計画チャレンジV 2026-2030

22

社員座談会：この道の「安全」の上に、「安心」「快適」という感動を

26

前経営計画チャレンジV 2021-2025の総括

経営方針		達成目標(2025年度までにめざす目標)		2021年度から2025年度までの5年間の主な成果
		目 標	実 績	
1 安全性向上に向けた不断の取組みの深化		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		「安全啓発館」での安全啓発研修をグループ全社員が受講（一巡） - 安全対話や安全に関する職場討議、安全行動指針の唱和などの継続 - 社外の有識者の意見を採り入れ、安全性向上の取組みの継続的な改善を図るため、「安全性向上有識者会議」を開催
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		新規開通延長	2021年度から2025年度までの累計57km 2021年度から2025年度までの累計57km	
		構造物の健全性	100% 100%	
		快適走行路面率	95%以上 96%	
		死傷事故率	4.6件/億台km以下 ※2019年度から10%低減（2019:5.2件/億台km） 4.2件/億台km	
		逆走事故件数 [うち人身事故件数]	4[2]件以下 ※2019年度から50%低減（2019:8件[4]件） 17[4]件	
		交通集中に起因する渋滞損失時間	902.0万台・時間以下 1010.0万台・時間	
		企画割引販売件数	2022年度から2025年度までの累計53万1000件 2022年度から2025年度までの累計84万件	
		年間ご利用台数	7億4900万台以上 7億5900万台	
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		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	- 道路管制センターに異常事象対応業務を集約する「東京支社モデル検証」の開始 1拠点から複数料金所の遠隔監視・対応を行う「料金所集約化」の開始（5カ所10料金所・3SICを集約） - BIM/CIMの全面展開、遠隔臨場の導入（約8割の現場でウェアラブルカメラ等を用いた検査・立会を実施） - 新東名における路車協調実証実験、自動運転車優先レーンの実証実験 - 超高性能繊維補強セメント系複合材料、さびにくい凍結防止剤などの技術開発・導入 - 高速道路のノウハウを活用した技術製品やサービスの外販 - 米国における舗装健全度評価サービスの展開 - 賃貸住宅事業「NC STYLE」の展開 - 道路照明17,000灯のLED化 - EV急速充電器380口の整備 - 水素ステーションの設置
		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 削減量	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	
			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よる2021年度から2025年度までの累計削減量	
			16万t-CO ₂ 以上 14万t-CO ₂	
		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%削減するための取組みの推進		
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		働きがいの向上（社員意識調査値）	3.63点以上 3.68点	- 法定を上回る育児・介護に関する休業・休暇制度 - テレワーク勤務・時差出勤等の柔軟な勤務制度 - エリアを限定した勤務制度の拡大 - 健康経営®の推進 - 建設現場における週休2日の定着 - 猛暑日を考慮した工期設定 - グリーンボンド・ソーシャルボンドの発行など資金調達の多様化
		お客さま満足度	70.0点以上 69.0点	
		財務計画（連結営業利益）	35億円以上 1億円	

新経営計画チャレンジV 2026-2030

2026年度から新しい経営計画チャレンジV(ファイブ)2026-2030がスタートしました。当社グループの普遍的社会的使命である「企業理念・私たちの役割」と、企業理念を実現するために社員一人ひとりが業務に向き合う際の行動指針である「私たちの基本姿勢」を基盤に、以下の6つの経営方針に基づく施策を推進することで、ステークホルダーの皆さまへ様々な価値をお届けします。

経営方針	主要施策	個別施策
1 安全性向上に向けた 不断の取組みの深化 2 安全・安心で 利便性・快適性の 高い高速道路空間の提供 3 お客さまや地域、 社会の課題に 応える新たな 価値創造	安全性向上への「5つの取組み方針」に基づく 不断の取組みの深化 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	■ 筐子トンネル天井板崩落事故の記憶と教訓の風化防止 ■ 一人ひとりの「安全を最優先とする意識」の向上 ■ 社内外の安全に関する情報の収集・共有・活用 ■ 安全を最優先に自ら考え行動する人財の育成 ■ 労働災害防止に向けた取組みの推進
	高速道路ネットワークの整備、機能強化・進化	■ 高速道路ネットワークの整備推進 ■ 4車線化・6車線化の整備推進 ■ スマートICの整備推進
	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 ■ 快適な走行路面の維持 ■ 予防保全型マネジメントの推進 ■ 大規模更新・大規模修繕の着実な推進 ■ 重量違反車両対策の推進
	激甚化・頻発化する自然災害への対応	■ 橋梁の耐震補強の推進 ■ グループ一体となった災害対応力の強化
	交通事故及び渋滞の低減	■ 重大事故減少に向けた事故対策の推進 ■ 逆走事故ゼロに向けた対策の強化 ■ 渋滞対策の推進
	利用しやすい柔軟な料金サービスの提供	■ ETC専用化の推進 ■ 混雑などに応じた柔軟な料金体系の実現
	休憩施設の快適性と利便性の向上	■ 駐車マス拡充などの混雑対策と利便性の高い 駐車サービスの実現 ■ 利用しやすいトイレ空間の提供 ■ 休憩施設の新規整備やリニューアルなどによる多様な サービスの実現
	レベル4自動運転の走行実現に向けたインフラの整備	■ レベル4自動運転(高速道路での完全自動運転)に 必要なインフラ支援設備の検証拡大
	高速道路が担う物流機能の高度化	■ 物流を支える中継輸送拠点の整備 ■ レベル4自動運転トラックの実装に必要な拠点の整備
	地域共創につながる連携強化とソリューションの提供	■ 交通結節点の整備及び結節点機能を高めるサービスの実現 ■ 地域の魅力や付加価値を高める地域共創事業の展開 ■ 地域間交流の促進につながるドライブプランの展開 ■ 地域インフラ維持管理支援などインフラソリューションの展開

経営方針	主要施策	個別施策
4 脱炭素化をは じめとする環境 保全への貢献 5 エンゲージ メントの向上	カーボンニュートラルに向けた道路脱炭素化の推進	■ 道路照明や建物照明のLED化 ■ 低炭素材料の導入拡大 ■ 道路関係車両の電動車化 ■ 再生可能エネルギーの導入拡大
	ネイチャーポジティブに向けた生態系保全の推進	■ 現場における野生動植物保護の取組みの推進 ■ 地域と連携した環境保全活動の推進
	循環型社会に向けた資源の有効利用の推進	■ 再資源化材料の利用拡大 ■ マテリアルフローの可視化と情報公開
	挑戦の機会と成長の実感を高める環境の整備	■ 新たな挑戦を促す制度の構築や人事交流などの拡大
	自律的キャリア形成を支える人的資本経営の推進	■ 研修やOJTなどを通じた体系的・継続的な人財育成 ■ 高度な専門性を有する人財の戦略的な育成
6 持続的成長を 支える経営基 盤の強化	心身の健やかさと充実感を高める ウェルビーイングの推進	■ 健康経営の推進 ■ 社員のライフスタイルに応じた多様で柔軟な働き方が できる環境の整備 ■ 働きがい高める職場環境の改善と コミュニケーションの強化
	誰もが活躍できるDE&Iの推進	■ 女性の更なる活躍推進 ■ 男性社員の育児参画促進に向けた環境の整備 ■ シニア層の活躍推進 ■ 障がい者雇用の促進
	DXの推進	
	革新的で高度な高速道路マネジメントの実現	■ 先進技術を活用した維持管理の高度化・効率化 ■ お客さまへ提供する情報の高品質化・多層化
	安全でスマートな施工現場の実現	■ ICT施工の推進 ■ BIM/CIMの推進 ■ 遠隔臨場など施工管理の効率化・高度化・省人化
	効率的で高付加価値な働き方の実現	■ デジタル化やデータ連携、AI活用などによる業務の 合理化・効率化 ■ 業務プロセスや役割分担の最適化
	技術開発の推進	■ 高速道路の機能強化やライフサイクルコストの低減に 資する技術開発
	コンプライアンスの推進と コーポレート・ガバナンスの強化	■ コンプライアンスの推進 ■ 適正な手続による公正・透明な調達 ■ リスクマネジメントの推進 ■ 人権方針に基づく取組みの推進 ■ 情報セキュリティの継続強化
	ステークホルダーとの連携強化によるプレゼンスの向上	■ 社会に向けた的確な情報発信 ■ お客さまの期待を形にする施策の推進
	財務基盤の強化	■ 既存事業の更なる成長と新規事業の展開 ■ 債務の着実な返済 ■ 適切かつ効率的な事業マネジメント ■ 事業を着実に行うための安定的な資金調達

達成目標

経営方針	項目	内容	2025年度実績	2030年度目標
2 安全・安心で利便性・快適性の高い 高速道路空間の提供	① 健全性の診断区分Ⅲの構造物の措置完了率	5年以内に措置が必要な健全性診断区分Ⅲ評価の構造物について、補修等措置の100%完了をめざします。	100%	100%
	② 快適走行路面率	快適な走行路面を95%以上に維持し続けます。	96%	95%
	③ 通行止時間（災害・悪天候）	災害・悪天候による通行止め時間を15時間以下に抑えます。	10時間 (営業延長 1kmあたり)	15時間 (営業延長 1kmあたり)
	④ 死傷事故率	死傷事故率をさらに1割程度低減させ、3.8件/億台km以下の達成をめざします。 (億台km…1万台の車が1万km走行した場合を示す単位)	4.2件/億台km	3.8件/億台km
	⑤ 逆走重大事故件数	逆走重大(人身)事故件数0件の達成をめざします。	4件	0件
	⑥ 渋滞損失時間	交通集中・事故等による渋滞損失時間を1,368万台・時間以下に抑えます。	1,368万台・時間 (暦年)	1,368万台・時間 (暦年)
	⑦ ETC専用化整備率	ETC専用化を推進し、整備率81%の達成をめざします。	32%	81%
	⑧ 休憩施設の混雑対策実施率	大型車駐車マス飽和度が100%を超えているSA・PAにおける混雑対策を推進し、 対策実施率46%の達成をめざします。	17%	46%
3 お客さまや地域、社会の課題に応える 新たな価値創造	⑨ 企画割引販売件数	企画割引販売件数24万5,000件の達成をめざします。	20万7,000件	24万5,000件
	⑩ インフラソリューション売上高	インフラソリューション売上高100億円の達成をめざします。	61億円	100億円
4 脱炭素化をはじめとする環境保全への貢献	⑪ グループの事業活動により排出されるCO ₂ 削減率(2013年度比)	グループの事業活動により排出されるCO ₂ 排出量を、2013年度を基準として50%以上削減します。	10%	50%
	⑫ 低炭素材料(低炭素アスファルト)の年間導入率	低炭素材料(低炭素アスファルト)の年間導入率6%の達成をめざします。 (国土交通省における道路全体の低炭素アスファルトの合材出荷率目標6%)	—	6%
5 エンゲージメントの向上	⑬ 働きがいに関するグループ社員意識調査値	働きがいに関するグループ社員意識調査値3.78点(5点満点)の達成をめざします。	3.68点	3.78点
	⑭ 男性育児休業取得率(2週間以上)	男性育児休業取得率(2週間以上)を85%以上に維持し続けます。	85%	85%
6 持続的成長を支える経営基盤の強化	⑮ 総合顧客満足度	総合顧客満足度を3.8点(5点満点) 以上に維持し続けます。	3.7点	3.8点
	⑯ SA・PA事業連結営業利益	SA・PA事業連結営業利益57億円の達成をめざします。	63億円	57億円

社員座談会

この道の「安全」の上に、 「安心」「快適」という感動を

高速道路の安全・安心・快適を支える仕事は、様々な現場の判断と協働によって成り立っています。本座談会では、異なる領域で働く社員が、自らの業務を通じて感じる使命感と、これからの価値創造への思いを語りました。



公文 弘之

名古屋支社
四日市工事事務所
工務課

小川 亜果梨

本社
事業開発・推進本部
事業創造部
新事業開発課

中村 海地

本社
総務本部
人事部 人事課

奥村 祐子

名古屋支社
羽島保全・
サービスセンター
更新工事担当課

深澤 元

本社
技術本部
高度技術推進部
技術開発課

高速道路に惹かれた、それぞれの原点

司会 NEXCO中日本に入社した経緯と現在ご担当されている業務を教えてください。

公文 大学時代から土木構造物に関心があり、多くの人が利用する高速道路の設計から維持管理まで関わることができる点に魅力を感じ、NEXCO中日本を選びました。現在は四日市工事事務所の工務課に在籍しており、事業全体の調整や予算管理、工程調整、施設移管などに携わっています。

奥村 私も土木系の仕事に携わっています。現在は羽島保全・サービスセンターの更新工事担当として、リニューアル工事や耐震補強工事の設計業務を担当しています。入社したのはコロナ禍の時期で、人の移動が制限される一方、高速道路は人だけでなく物も運ぶ交通インフラであることを強く実感しました。特にNEXCO中日本は、大都市間を結ぶ大動脈の役割を果たす路線を管轄しており、社会や経済活動を支える重要な基盤であると感じています。そのような社会に欠かせない交通インフラを守る仕事に携わりたいと考えたことが入社理由です。

小川 私は少し違う入り口で、高速道路そのものに加えて、SA・PAへの関心が原点にありました。学生時代、出身の大阪から東京へ向かう際によく高速バスを利用しており、高速道路は目的地へ向かう「非日常への入り口」のような存在でした。特にSA・PAが好きで、そうした場所に関わる仕事がしたいと思ったことが、NEXCO中日本を志望したきっかけです。現在は新事業開発課に在籍し、新事業の検討や高速道路沿線の地域開発などを担当しています。入社時に感じていた高速道路やSA・PAへの関心は、現在の担当業務にもつながっています。高速道路そのものに加えて、地域の価値をどのように広げていくかを考えることが、今の仕事の大きなテーマです。

中村 私の場合は、就職活動を始めた当初は高速道路業界を強く意識していたわけではありませんでした。会社説明会を通じて、高速道路が物流や人流に与える影響力の大きさ、社会貢献度の高さを知り、関心を持つようになりました。中でも当社は、首都圏・中京圏・近畿圏を結ぶ交通の要所を担っています。そうしたフィールドで社会に貢献したいと考え、入社を決めました。現在は人事課に在籍していて、ダイバーシティの推進や社内規程の整備・改正など会社の基盤を支える重要な役割を担っているという意識を持ちながら、日々の業務に取り組んでいます。



深澤 皆さんそれぞれ入り口は違いますが、私も自分の関心と高速道路がつながったことが入社理由でした。もともと自動車が好きで、大学では機械工学を学んでいました。就職活動では製造業も視野に入れていましたが、自動車に関わるインフラを考えた時に、高速道路という選択肢が浮かびました。また、私の出身地が当社の事業エリアである山梨県であったことも理由の一つです。現在は技術開発課に在籍して研究開発を担当し、特に自動運転の実現に向けて注力しています。

見えない備えと協働が、安全を支える

司会 みなさん、とてもポジティブな動機でNEXCO中日本に入社されたようですね。では、これまでの業務の中で、実際に誇りや使命感を感じたご経験を教えてください。

公文 仕事の重みを強く感じたのは、2020年度に北陸地方で発生した豪雪対応です。当時は入社2年目で金沢支社に勤務しており、現場経験もまだ限られていました。そのような中、北陸地方は豪雪に見舞われ、結果として高速道路を長時間通行止めする事態へと発展し、本線上に多くの滞留車両が発生しました。私は現場を支援する係の一員として、滞留されているお客さまへ支援物資を配布するなど対応しましたが、労いの言葉をいただくこともあれば、通行止め解除の見通しに対する厳しい声もいただきました。だからこそ、高速道路を止めてはいけない、常に使える状態に維持することの重みを感じました。

奥村 私も、大雪により滞留した車両への対応は強く印象に残っています。入社1年目の時、新名神高速道路で雪による通行止めが発生し、大規模な車両の滞留が発生しました。私は支援の係として、支援物資や食料、ガソリンの購入、お客さまからの電話対応などに携わりました。特に印象に残っているのは、車内に赤ちゃんがいるお客さまから、温かいお湯や

粉ミルクが欲しいという連絡を受け、おむつも含めて用意したことです。高速道路での滞留は人命に関わることであり、全社で備えることの重要性を感じました。

公文 豪雪対応では、本社、支社、事務所、グループ会社など、それぞれの立場の人がそれぞれの役割を担っていました。情報が十分ではない中でも、一人ひとりが早期の通行止め解除に向けて、自分に何ができるかを考えて動いていました。立場は違っても、同じ方向を向いて行動していたことに、組織としての使命感を感じました。

小川 道路そのものを守る業務とは少し異なりますが、私も、多くの関係者と協力しながら一つの取組みを進める重みを感じたことがあります。以前の職場で地域の学校や企業との連携に取り組んでいた時、アウトレットモールを会場としたイベントを開催しました。開催にあたっては、会場管理者、出店者、自治体、消防署、警察など、多くの関係者との調整や申請手続きが必要でした。

手続きは大変でしたが、イベントが無事に開催できた時、来場されたお客さまの笑顔や、出店者の方からの「良いイベントだったね」という声に触れることができました。イベントは当日のにぎわいが目立ちますが、その裏側には見えない準備や調整があります。そうした準備が価値を支えているのだと実感しました。



中村 見えないところでの確認や判断が仕事を支えているという意味では、道路管理業務も同じだと思います。私が富山保全・サービスセンターで道路占用の業務に携わっていた際に、一般道の事例ですが、道路占用の許可基準を満たしていない電線に車両のアームが引っかかり、街路灯が倒れて歩行者が亡くなる事故があったと知りました。高速道路においても書類上での自分の確認ミスや判断ミスが第三者被害につながる可能性があることに気付き、責任の重大さを強く感じました。

小川 SAの運営管理に携わっていた時も、仕事の重みを感じました。コロナ禍で観光のお客さまは大きく減っていた一方、物流など暮らしを支える仕事に関わる方々は絶えずSA・PAを利用されていました。SA・PAは、人々の生活に欠かせない重要な拠点です。道路を利用する方だけでなく、社会を動

かす様々な方にもつながる仕事なのだと実感しました。

深澤 私は、先進技術の実証という場面で、仕事の重みを感じました。新東名の建設中区間で実施した自動運転の路車協調実証実験では、高速道路会社としてフィールドを提供し、電源や通信網を整備したうえで、様々な実証を受け入れました。本社、支社、事務所、企業など、多くの関係者との協議・調整を重ね、全員が一体となって進めなければならない仕事でした。自動運転は先進的な取組みであり、社会からの期待も大きい領域であるからこそ、非常に重みを感じました。

社会からの声に、仕事の意義を見つめる

司会 これまでの業務において、社会的使命や責任を感じた経験をお話いただきましたが、実際にお客さまや地域の方々と接することで、ご自身の仕事の価値を再認識された経験はありますか？

公文 現在、四日市工事事務所で新規路線の建設や拡幅事業に携わっています。2025年3月に一部区間が開通した際、地域のイベントやお祭りで「開通してくれてよかった」、「ありがとう」という言葉をいただき、仕事のやりがいを感じました。高速道路の整備が、地域の方々の期待につながっていることを実感しました。

小川 地域の方々の期待を感じるという点では、私も東京工事事務所で東京外かく環状道路の用地取得業務に携わっていた時に、早期の道路完成を望む声を直接聞く機会がありました。その声を通じて、高速道路は社会から求められているのだと強く感じました。

公文 一方で、すべての方が同じように受け止めているわけではありません。特に高速道路沿線の方は、騒音や日照など、生活に関わる不満を持たれている方もいます。そうした方々とも信頼関係を築き、解決に向けて動いていくことが大切だと感じています。

奥村 私は、通行止め時などに、お客さまの反応を確認している部署から社内にも共有されるSNSに寄せられるコメントを読むことがあります。お客さまの声に触れる機会は限られますが、そうしたコメントを通じて、世間の皆さまにどのように受け止められているのかを感じることができます。

中村 私も、災害時の通行止めや、雪による予防的通行止めなどに関して、担当部署から共有されたSNS上のコメントを読む機会があり、高速道路が社会にとっていかに必要な存在であるかを再認識させられました。早期の通行止め解除に対する感謝の声もある一方で、通行止め解除までに時間を

要していることや、高速道路が利用できないことへの憤りなど、厳しい声も多くいただきました。仕事やプライベートにかかわらず、高速道路を必要としている方が多くいるからこそ、使えなくなること必要なものが届かなかったり、行きたい場所に行けなくなったりします。たとえ短時間であっても、高速道路が使えなくなることの社会的影響は大きく、私たちが支えているものの大きさを改めて実感しました。

奥村 私はどちらかというと、ポジティブな声をよく見えます。「ご苦勞さまでした」、「頑張ってください」といったお言葉をいただくと、自分が携わっている仕事为社会や経済を支える重要なインフラに関わっていることを実感します。



深澤 身近な人の言葉から、高速道路の価値を感じたこともあります。地元の甲府で自営業をしている父が、中部横断自動車道の開通後に「とても便利になった」と話してくれました。身近な人の仕事や暮らしにも高速道路が役立っていることを実感しました。

小川 私は現在、新事業開発に携わっており、社外の方と話す中で、「よく高速道路を使っています」というような言葉をいただくことがあります。自分の仕事も、様々な形でお客さまや地域につながっているのだと感じます。

深澤 技術開発の分野でも、社会からの期待を具体的に感じる場面があります。ハイウェイテクノフェアで自動運転関係の説明係を担当した際には、来場者から「もうここまで来ているのか」、「もっと進めてほしい」というお言葉をいただき、自動運転が社会課題の解決にもつながる可能性を改めて感じました。

公文 施設移管の業務でも社会や地域の課題に向き合う機会が多く、その中で、当初は不安や不満を抱かれていた地域の方と、対話を重ねる中で少しずつ信頼関係が生まれていくことがあります。現地に足を運んだ際に、「君も大変だね、頑張れよ」と声をかけてもらったりすることもあり、そうした関係性が仕事のやりがいにつながっています。

小川 地域の方々やお客さまの声は、道路をつくる仕事だけ

でなく、SA・PA、新事業開発、地域連携など、様々な仕事の中で触れることができます。高速道路の価値は道路そのものにとどまらず、人々の移動、暮らし、地域の活性化といった、社会全体の新しい価値にもつながっていると感じています。

安全・安心・快適を、自らの仕事として受け止める

司会 NEXCO中日本には「高速道路を通じて安全で安心・快適な社会を支える」というパーパスがあり、すべての事業活動の根底にある精神だと思います。これが、ご自身の業務や取組み姿勢にどうつながっているかお聞かせください。

深澤 パーパスが自分につながっていると実感するのは、自分自身が高速道路を利用する時です。家族のいる神奈川から妻の実家がある金沢へ帰省する際、高速道路と一般道を組み合わせて移動することがあります。その際、途中の一般道では特に運転に注意する必要のある峠道の区間があるのですが、再び高速道路に乗った時に、安全で安心、そして快適さを強く感じます。

奥村 私も、利用者としての感覚は大切だと感じています。日々の業務では、6つの基本姿勢にある「お客さま起点で考える」「現場に立って考え行動する」ということを意識しています。自分で高速道路を利用すると、舗装の荒い部分や渋滞に対して、利用者としてストレスを感じることがあります。そうした実感が、快適さを考えるうえで大切なのだと思います。

公文 私も、実際に道路を利用する時の感覚を大事にしています。リニューアル工事後の道路や、新しく開通した路線を利用した時に、違和感がない状態こそが、当たり前の安心や快適につながるのだと感じます。だからこそ、少しでも違和感を覚えた時には、それを見過ごさず、改善につなげることを大切にしています。



奥村 快適さという点では、渋滞対策も大きいと思います。羽島保全・サービスセンターで管理している一宮インターから一宮ジャンクション間では、車線幅や路肩幅を調整し、片側2車線から3車線に変更した区間があります。これによって渋滞が大きく緩和されており、快適さにつながっているのだと思います。

深澤 快適さを支える前提には、安全・安心があります。その安全・安心の重みを考えるうえで、私にとって大きな経験となっているのが笹子トンネル天井板崩落事故です。当時は金沢支社に在籍していましたが、後半の復旧フェーズで大月保全・サービスセンターに応援係として参集し、上り線側トンネルの復旧を担当していました。事故の現場を実際に目の当たりにし、強い衝撃を受けました。その経験から、このような悲惨なことは絶対に起こしてはならないという思いを、これまでの仕事の中で常に持ち続けてきました。安全・安心を支える仕事に携わる者として、事故の記憶と教訓は、自分の中で非常に大きな経験になっています。

奥村 私は、笹子トンネル天井板崩落事故が起きた時は中学生で、ニュースを通じて知りました。入社後、安全啓発館で事故の概要を学び、会社が起こしてしまったことの重大さを実感しました。毎年12月2日の追悼慰霊式でご遺族の皆さまのお言葉を伺うたびに、気が引き締まる思いになります。

公文 私も、笹子トンネル天井板崩落事故については、入社前はニュースで知る程度でした。入社後、原因や背景を学ぶ中で、安全行動指針にある「潜在的リスクにも目を向ける」という考え方の重要性を強く意識するようになりました。先ほどお話しした「違和感」も、潜在的リスクにつながらと思っています。

変化を捉え、次の価値創造に挑む

司会 2026年度から新経営計画チャレンジV(2026-2030)Aがスタートしました。これからの5年間、ご自身が、文字通り、どうチャレンジしていくのかお聞かせください。

小川 新経営計画を自分の仕事に照らし合わせると、新事業開発課に所属する立場として、新しい事業の種を探し、それを事業化して形にしたいという思いがあります。将来的には、新事業が当社の新たな経営の柱の一つになり、お客さまに新たな価値として届くことをめざしています。

公文 新たな価値を拡げていくという意味では、当社が有する技術力やノウハウを、もっと外に広げていくことも大切ではないかと感じています。用地取得業務や維持管理業務で得た知見は、外部にも提供する価値のあるものだと思う

います。そうした技術や知見を、地域への協力や社会への貢献につなげていくことも、これからのチャレンジの一つになるのではないのでしょうか。

深澤 これまで蓄積してきたものをどう広げていくかは重要だと思います。私自身は技術開発に携わる立場として、6つの基本姿勢の中では「変革を続ける」ことを特に大切にしています。自動運転やAIなど、技術進化のスピードは非常に速くなっています。当社が価値を提供していくためには、車両側の技術やトレンドを理解し、私たち自身もアップデートし続ける必要があります。

奥村 私も、新しい経営計画の内容を踏まえ、時代のニーズに合わせて自分自身もアップデートしていかなければならないと感じました。自動運転のような先進技術とは別の視点になりますが、点検の担い手不足が進む中で、維持管理を支える技術やノウハウの重要性はさらに高まっていくと思います。安全で安心なインフラを維持していくためには、これまでのやり方を大切にしながらも、時代に合った方法へと変革を続けていくことが必要です。

中村 新しいことに挑戦していくためには、技術や事業そのものに加えて、それを支える職場の雰囲気も大切だと感じます。私が日々の業務で大切にしているのは、話しかけやすい雰囲気づくりです。今後キャリアを重ね、部下を持つ立場になれば、周囲への影響も大きくなります。だからこそ、相談しやすく、声をかけやすい存在でありたいと考えています。

小川 新事業開発であっても、これまでの道路事業であっても、基本にあるのは「お客さま起点で考える」ことだと思います。新しい事業を考える時も、単に新しいことを始めるのではなく、お客さまにどのような価値を届けられるのかを考えることが大切です。お客さまに新たな価値を届けるという視点を持ちながら、事業開発に取り組んでいきたいと考えています。

地域と人をつなぎ、未来の可能性を広げる

司会 いよいよ最後のテーマになります。今現在、NEXCO中日本で働くことにどういう楽しさを感じているか、そして、これから5年間と言わず、未来に向かって「NEXCO中日本」という道に、どういう景色を描いていきたいかお聞かせください。

小川 現在の仕事では、異なる業界の立場の方々に関わりながら、新しい事業の可能性を考えることに楽しさを感じています。すぐに成果が見える仕事ではありませんが、高速道路や地域の価値をどのように広げていけるのかを考えることに、

大きな意義を感じています。NEXCO中日本だからこそ生み出せる新しい価値を、地域や社会に届けていきたいです。

中村 私も、様々な経験を通じて新しい知識を身につけられることに、仕事の楽しさを感じています。入社以来、道路管理に係る業務やラジオでのイベント広報、大学での講義など、幅広い業務に携わってきました。部署や役割が変わるたびに、自分の知らなかった世界に触れることができ、今後も新しい物の見方や考え方を積極的に吸収しながら成長していきたいです。

奥村 私も、新しいことに挑戦できる環境にいることが、一番楽しいと感じています。自分が挑戦したいことに対し、上司や仲間が背中を押してくれる環境があります。そうした環境があるからこそ前向きに取り組むことができ、新しいことにも挑戦していけるのだと思います。

公文 私にとっては、組織全体の風通しが少しでもよくなるように取り組むことも、仕事の楽しさの一つです。業務全般を通じて、多くの人と話し合いながら解決していくプロセスに仕事の面白さを感じています。工務課は、周囲を取りまとめ、様々な部署から頼られる立場でもあります。だからこそ、他部署とも積極的にコミュニケーションを図り、相談しやすい存在になれるよう意識しています。

深澤 私がこれから先につ作っていきたい景色としては、高速道路を利用されるお客さまが、家で休んでいる時と同じくらいストレスフリーに移動できる状態を思い描いています。ワクワク感やエンターテインメント性を高める考え方もあるかもしれませんが、私自身は、高速道路であることを特別に意識させない自然な安心感こそが、究極の安全・安心・快適につながるのではないかと考えています。



中村 そのような未来を実現するためにも、当社が社会から何を求められているのかを察知し、期待に応えていくことが必要だと思います。人口減少や社会ニーズの変化を踏まえると、これまでと同じ前提だけでは考えられないことも増えていくはずで。だからこそ、社外の視点も持ちながら考え続けることが重要だと感じています。

奥村 私も、社会の変化に合わせて考え続けることは大切だと思います。高速道路は、5年後、10年後、その先も、社会にとって「あって当たり前」の存在であり続けたいと思います。ただ、その当たり前を支えるためには、私たち自身も変わり続けなければなりません。自分自身もアップデートしながら、これからも安全で安心なインフラを支える仕事に携わっていききたいです。

公文 高速道路を支える仕事は、これからの社会や地域にどう価値を届けるかを考える仕事でもあると感じます。私は現在、建設事業に携わっていますので、一日でも早く道路を開通させ、地域と地域を結び、地域の活性化に貢献していきたいと考えています。新たな取り組みとも組み合わせながら、高速道路を整備し、守り、活かすことで、人々や地域の可能性を広げていきたいと思っています。



IV. 実現に向けた取組み

Safety【安全】— 経営方針1 安全性向上に向けた不断の取組みの深化

33

Social【社会】— 経営方針2 安全・安心で利便性・快適性の高い高速道路空間の提供

38

経営方針3 お客さまや地域、社会の課題に応える新たな価値創造

Environment【環境】— 経営方針4 脱炭素化をはじめとする環境保全への貢献

64

Governance【ガバナンス】— 経営方針5 エンゲージメントの向上

72

経営方針6 持続的成長を支える経営基盤の強化

Safety【安全】

経営方針1 安全性向上に向けた不断の取組みの深化



執行役員
総合安全推進部長

合田 聡

事故の記憶と教訓の伝承と、安全文化の深化

笹子トンネルの天井板崩落事故から13年が経過し、事故後に入社した社員の比率も5割に近づいています。事故を直接知らない世代が増える中であって、事故の記憶と教訓を決して風化させることなく、事故を知らない世代がさらに次の世代へと伝承していかなばなりません。

2021年度から開始した安全啓発研修は、2025年度をもってグループ全社員の受講が完了しましたが、2026年度以降も引き続き実施してまいります。次の研修では、事故そのものに加え、発生に至った背景や事故の教訓を深く学び、社員一人ひとりが「自らの言葉で語り伝える」力を身につけることを目標とします。自分の言葉で事故を語ることは、単なる伝承にとどまらず、事故の教訓を日常業務へと落とし込み、安全に対する自律的な行動へとつながるものです。安全意識の向上や安全文化の醸成は、それ自体が目的ではありません。その先にある「二度とこのような事故を起こさない」「お客さまに安全な高速道路空間を提供し続ける」という経営の原点を実現するための、不断の取組みそのものです。

経営計画に基づく安全性向上への不断の取組み

2026年度から始動した経営計画チャレンジV(2026-2030)においても、「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掲げ、二度とこのような事故を起こしてはならないとの深い反省と強い決意のもと、安全性向上への「5つの取組み方針」に基づく取組みを一層推し進めていきます。「5つの取組み方針」は、事故直後に社内ですべての安全性に関する現状の認識と問題点の検証を行い、取りまとめて公表した「安全性向上に向けた取組み」を起点としています。事故後入社の社員にとっては、事故前の状況や当時の課題が実感しづらい面もありますが、だからこそ、「安全性向上に向けた取組み」で整理した事故前の問題点を常に振り返り、「5つの取組み方針」との関係を理解することが、それぞれの取組みの実効性を高めると考えます。

自律的な行動が支える安全性向上への挑戦

すべての社員が安全に関する問題点を自分ごととして捉え、「5つの取組み方針」の意義を深く理解し、納得すること、そしてリスク感度を高め自律的に行動することが、高速道路の安全性向上という永遠の挑戦課題に取り組む原動力となります。事故の記憶と教訓を未来への確かな力に変え、お客さま、社員をはじめとするすべてのステークホルダーの命を守り続ける——それが、私たちに課せられた使命であり、決して譲ることのできない責任です。

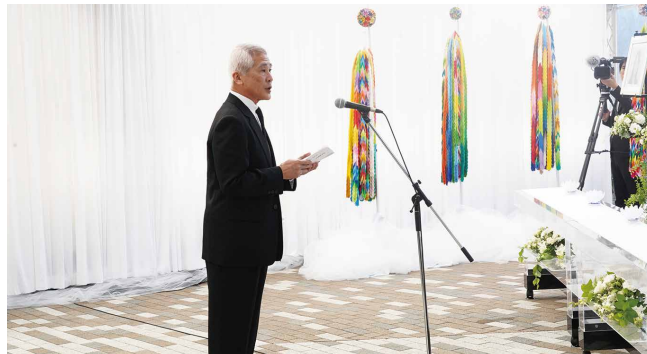


1 安全を最優先とする企業文化の醸成

グループ内の連携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」の取組みを通じた 安全意識の浸透

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、安全に関する職場討議を毎月実施し、笹子トンネル天井板崩落事故の記憶と教訓を風化させることなく、安全を最優先とする意識のさらなる浸透を図っています。



慰霊碑の前での追悼慰霊式

経営陣と現場との安全対話の推進

経営陣は、すべての職場との「安全対話」を通じて、ご遺族の皆さまの想いを各職場に伝えるとともに、安全を最優先とする企業理念や基本姿勢のさらなる浸透に努めています。

また、経営会議を通じて社内メッセージを発信し、安全に関する思いを伝えています。さらに、経営陣および各職場の所属長は、現場で抱える課題に対して自らの言葉で語りかけ、自律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

グループ一体となった安全性向上への取り組み

「安全に関するグループ連絡会」では、過去に発生した構造物の劣化や重大事象を踏まえた安全対策、各社の好事例などを共有し、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、安全意識のさらなる向上に努めながら、グループ一体となって現場の課題解決に取り組んでいます。



スマートIC遠隔対応室の視察

一人ひとりの自律的な行動の推進

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、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、社内外のリスク情報はグループ内の情報共有ツールである「安全掲示板」に収集し、各職場で業務に活用できる環境を整備しています。

これらの取組みを通じて、社員一人ひとりがリスク感度を高め、気づきを共有しつつ、主体的に考え行動する力を高めます。

さらに、心理的安全性の高い職場づくりを進め、グループ内の連携やコミュニケーションを一層充実させることで、安全を最優先とする価値観を共有し、自律的な行動を展開する企業文化を醸成していきます。

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かな現場への支援・指導等に加え、社外の視点も採り入れ、組織横断的な安全活動を推進します。

安全性向上の取組みのフォローアップ

安全性向上の取組みは、社内の「安全性向上委員会」において全社的な視点でチェック、フォローアップしています。また、「安全性向上有識者会議」に報告し、社外有識者の意見や助言を踏まえながら改善を進めています。



安全性向上有識者会議

安全に関する情報の収集・共有と活用

「安全掲示板」を活用し、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することで、情報の活用促進を図っています。

■安全掲示板の共有情報例

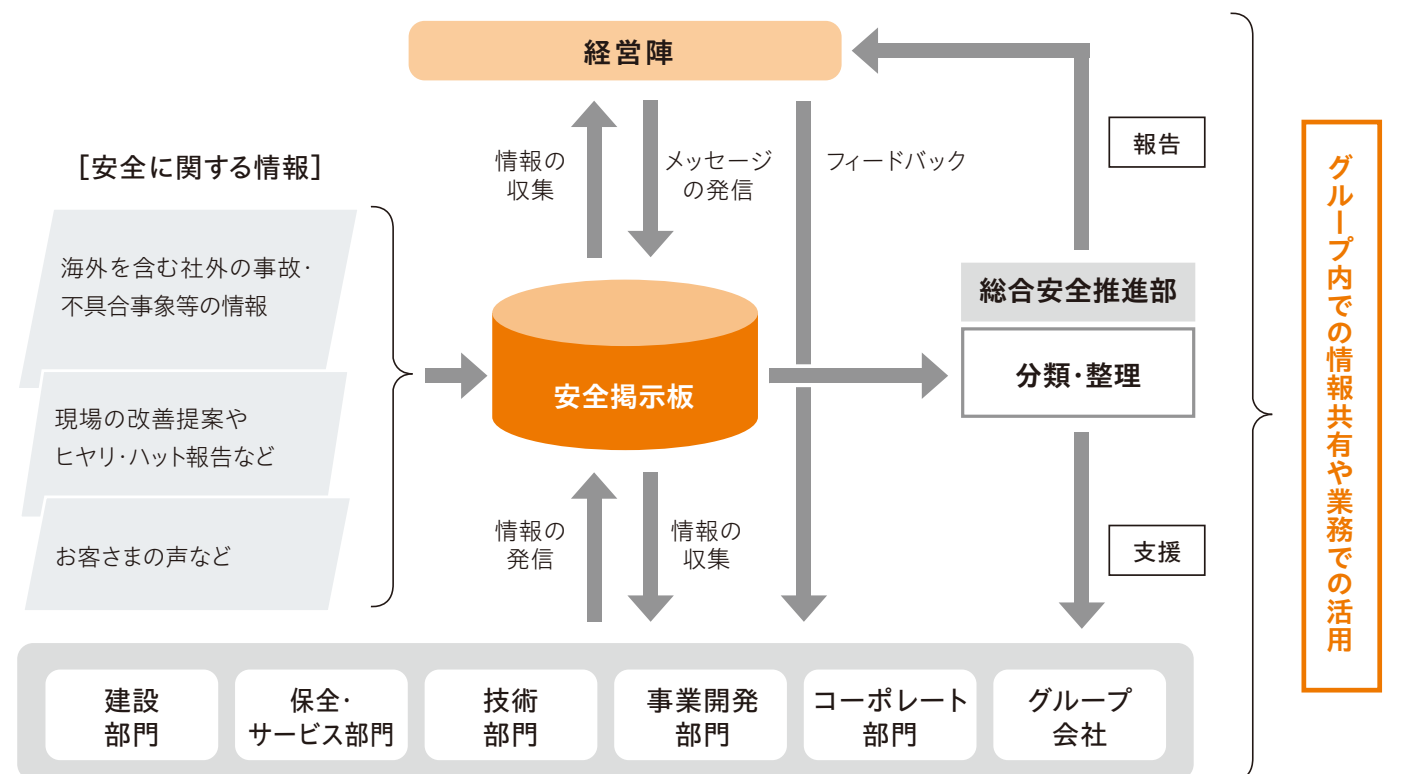


赤色発光の誘導棒

青色発光の誘導棒

霧の発生が多い地域では、誘導棒の赤い発光色は料金所の照明と同化し、ドライバーに認識されにくい。それを改善するために、視認性の高い青色を試行。

■「安全掲示板」を活用した情報の収集・共有のイメージ



組織横断的な活動と現場への支援

グループ会社を含むすべての組織・職場で定期的に行っている「安全推進活動」では、安全管理部門と社員による意見交換を通じ、安全性向上のための課題抽出や職場へのアドバイスを行っています。また、ともに働く工事受注企業には「安全講話」を行い、当社が抱く安全に対する想いを共有しています。

これらの取組みを通じて、安全性向上に向けた改善を図り、社内外の情報共有を進め、業務への活用を促進しています。また、現場での支援や新たな知見の活用により、自律的な安全活動を後押しするとともに、安全に関する具体的な取組みを発信し、お客さまの視点に立ったわかりやすい情報提供にも努めています。今後も、海外を含む社

内外の多様な安全情報の収集・共有や、最新の知見による現場への支援・指導に加え、社外の視点も取り入れながら、組織横断的な安全活動を推進していきます。



工事受注企業への「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、高い技術力を持って自ら考え行動する人財を育成します。

体系的・計画的な人財育成の推進

「人財育成マスタープラン」に基づき、中長期的な視点で各種研修を体系的・計画的に実施しています。

また、「技術戦略」に基づき、環境変化への感度が高く、強い現場力を持つ人財の育成に取り組んでいます。

各職場では、グループ一体で若手社員の育成を推進しています。

社員の達成感の醸成

各種の研修等を通じて相互理解を深める視点を学び、上司に限らず社員同士が互いに褒め合う環境を整え、コミュニケーションの活性化につなげています。また、多様な働き方を支援する取組みを通じて、社員の働きがいの向上にもつなげています。

加えて、現場社員による気付きや提案が自発的に発信され、各種表彰制度を通じて適切に評価される環境を整備することで、社員のモチベーション向上を促進しています。

これらの取組みを通じてエンゲージメントを高め、安全を最優先とする意識を有する人財の育成を進めています。

安全啓発研修による教訓の継承

「事故を風化させないエリア」と「歴史から学ぶエリア」で構成される安全啓発館では、笹子トンネル天井板崩落事故でお亡くなりになられた皆さまを追悼するとともに、事故の記憶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ための安全啓発研修をグループ全社員が受講しています。

今後も安全啓発研修を継続し、研修を通じて、事故の背景や教訓を自らの言葉で語ることができる人財を育成していきます。



「事故を風化させないエリア」での研修の様子

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。

建設から維持管理までを見据えた一体的なマネジメントの強化

道路構造物等の経年劣化や潜在的なリスクに的確に対応するため、建設段階から維持管理段階までを見据えた業務プロセスの定着とPDCAサイクルの着実な実践を通じて、継続的な改善を推進します。

また、安全性および維持管理のしやすさに配慮した設計・施工の実現に向け、維持管理段階で把握した課題や知見を建設部門へ確実に反映する「建設・保全合同会議」の取組みを、グループ一体となって継続的に推進します。

さらに、点検判定会議等において道路構造物等の変状を的確に評価し、健全度に応じた措置を計画的に実施することで、構造物の健全性確保を着実に進めます。

知見の体系化と技術革新による持続的な価値創出

グループ内の情報共有ツール「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へ反映し、現場の実態に即したルールの整備を進め、安全性の向上につなげます。また、生産年齢人口の減少やデジタル技術の進展といった社内外の環境変化への対応として、DXによる点検・補修技術の高度化・効率化に資する技術開発を戦略的に推進します。

こうした組織横断的な知見の結集と、予防保全型マネジメントへの着実な転換により、構造物の長期健全性とリスク対応力を高め、持続可能な安全基盤の確立をめざします。

5 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

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

点検・補修工事等の着実な実施

点検計画および点検結果に基づく補修工事等を着実に実施し、高速道路の安全性向上を図っています。

■ 鋼橋桁端部の腐食の補修例



また、少子高齢化などの社会環境の変化に対応した新技術・新工法の導入、高速道路ネットワークの整備や事故・渋滞対策による交通の円滑化、自然災害への防災対策強化など、幅広い観点から安全性向上の施策を推進します。

労働災害の防止

高速道路事業に従事するすべての人の安全と健康を最優先に掲げ、労働災害の撲滅に取り組んでいます。しかしながら、現場における労働災害発生件数は近年増加傾向にあり、課題として重く受け止めています。

安全と健康の確保は、事業を確実かつ円滑に推進するうえで重要な取組みです。当社は、グループ会社・工事受注企業等と一体となって事故防止対策や安全パトロールに取り組むとともに、安全性向上に資する技術開発も進めています。

これらの取組みを通じて、安全で働きやすい職場環境の実現と工事中の事故防止につなげていきます。

■ 労働災害件数※				
				(件)
項 目	2022	2023	2024	2025
100万時間あたりの労働災害	3.09	2.90	3.34	4.17

※ 工事受注者および当社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

経営方針 2 安全・安心で利便性・快適性の高い高速道路空間の提供



取締役 常務執行役員
建設企画本部長

関谷 富彦

安全を最優先に建設を進め、地域の期待、そして国民の期待に応える

NEXCO中日本グループが建設事業を遂行するうえで、何よりも優先すべきは「安全」です。工事現場における事故を根絶することは、そこに従事する一人ひとりの命と生活を守るのみならず、建設業界の持続的発展を支える不可欠の基盤です。公共工事の発注者として、私たちは誰もが安心して働ける現場の提供に全力を尽くします。

そのために、日常業務において安全意識を徹底的に高めるとともに、グループ内外の受注者や関係者と緊密なコミュニケーションを図り、事故防止を徹底してまいります。また、最先

端技術の導入を推進し、現場の安全性を一層高めていく所存です。

高速道路ネットワークの整備にあたっては、新東名高速道路や東海環状自動車道の建設中区間が開通すれば、期待される地域振興効果のみならず全国的な波及効果も大きくなります。両区間ともトンネル掘削が難航していますが、安全第一を堅持しつつ経済性にも配慮して工事を推進し、一日も早い開通をめざします。

暫定2車線での整備は、初期投資を抑え早期にネットワークを構築できるという有効な手段です。しかし正面衝突など重大事故のリスク、事故処理や復旧のための通行止め時間の延長、災害発生時の交通機能確保の難しさといった課題を抱えています。これらに対応するため、各種データを活用し、リスクの大きい箇所から優先的かつ効果的に4車線化を進めます。

例えば、新東名高速道路の御殿場JCT～浜松いなさJCTは開通当初は暫定4車線でしたが、現在では6車線に整備され、高規格道路として東京・名古屋間の大動脈を支えています。東名高速道路との間で代替性が確保されていることは、所要時間の信頼性向上や災害時の交通確保といった広域的な効果を生んでいます。さらに高い規格の道路構造は自動運転実験の場ともなり、自動運転社会の実現にも貢献しています。

今後も付加車線設置による渋滞対策やスマートインターチェンジの整備を着実に進め、地域の皆さま、国民の皆さまの期待に応えてまいります。安全を最優先に、安心で利便性の高い高速道路空間を創造し続けることをお約束いたします。



高速道路ネットワークの整備、機能強化・進化

新東名高速道路等の新規の道路建設による高速道路ネットワークの整備の他、供用済み道路の4車線化・6車線化やスマートインターチェンジの整備等による高速道路の機能強化を進めています。

これらの事業の完了により、利便性の向上やミッシングリンクの解消による移動時間の短縮、物流の効率化、そして地域間のさらなる連携強化が促進されます。

重要な社会インフラである高速道路ネットワークの整備や機能強化を通じて、お客さまに安全・安心で快適な高速道路空間を提供するとともに、高速道路の幅広い利用につなげることで、地域の発展や暮らしの向上に貢献します。

■ 高速道路ネットワーク整備

路線	区間	延長[km]
E1A 新東名高速道路	新秦野～新御殿場	25
C3 東京外かく環状道路	東名JCT～中央JCT	6
C3 東海環状自動車道	養老～いなべ	18
E84 新湘南バイパス	茅ヶ崎海岸～大磯	6

■ 4車線化・6車線化の事業中区間

路線	区間	車線数	延長[km]
E1A 新名神高速道路	亀山西JCT～甲賀土山	6	8
E41 東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	4	4
	白川郷～小矢部砺波JCT	4	24
E42 紀勢自動車道	勢和多気JCT～紀勢大内山	4	17
C3 東海環状自動車道	土岐JCT～美濃加茂	4	10

■ 準備調査箇所※

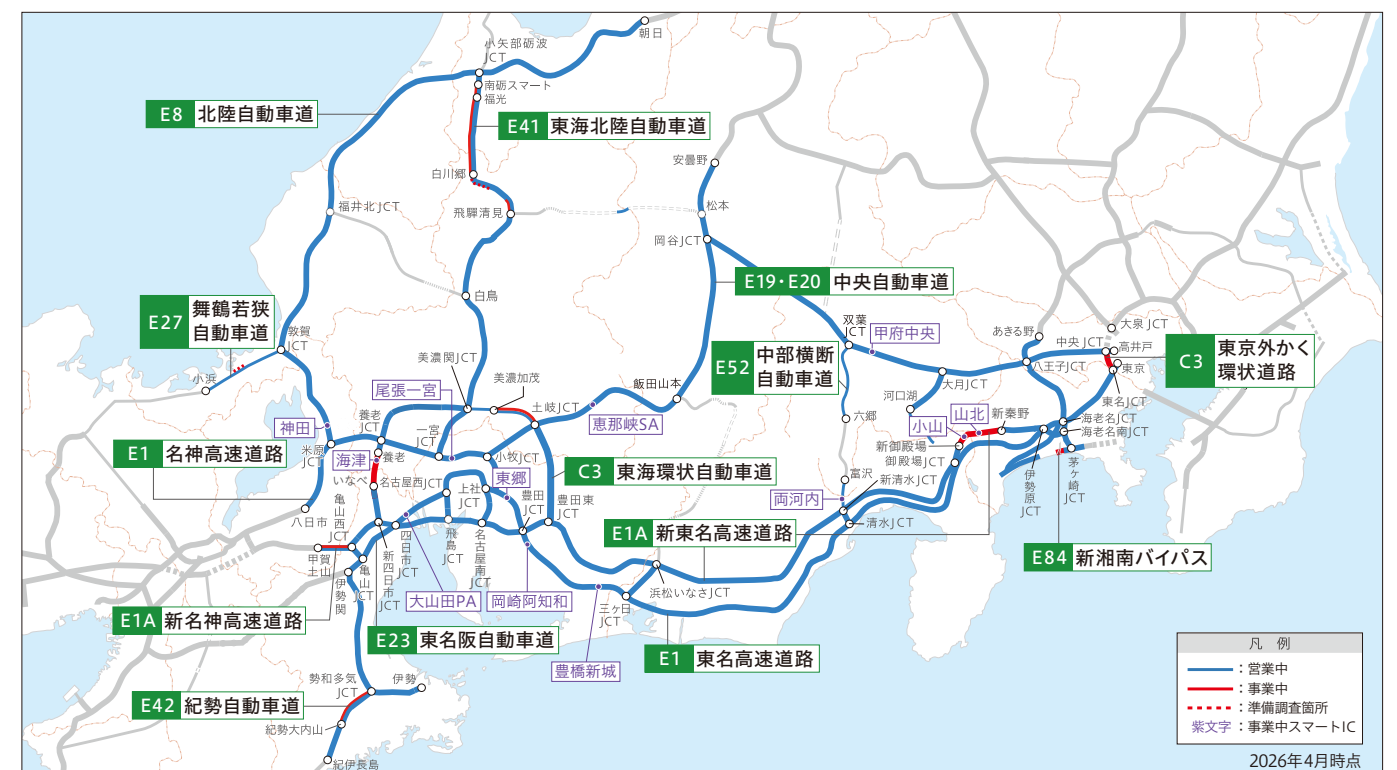
路線	区間	延長[km]
E27 舞鶴若狭自動車道	三方五湖スマート～若狭三方	2
E41 東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	12

※今後、4車線化に向けて事業実施環境を整えるための調査に着手する箇所

■ スマートインターチェンジ事業中箇所

路線	名称
E1 東名高速道路	豊橋新城スマートIC
	岡崎阿知和スマートIC
	東郷スマートIC
E1A 新東名高速道路	山北スマートIC
	小山スマートIC
E1 名神高速道路	尾張一宮PASスマートIC
E8 北陸自動車道	神田スマートIC
E19-E20 中央自動車道	甲府中央スマートIC
	恵那峡SASスマートIC
E23 東名阪自動車道	大山田PASスマートIC
E52 中部横断自動車道	両河内スマートIC
C3 東海環状自動車道	海津スマートIC

※事業中スマートICの名称は豊橋新城スマートICを除き仮称



※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

経営方針 2 安全・安心で利便性・快適性の高い高速道路空間の提供



取締役 常務執行役員
保全企画本部長

牟田 広繁

次世代につながる 高速道路をめざして

当社グループの一番の使命は、『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』ことです。道路をご利用される皆さまの命と地域の暮らし・経済活動を守るため、日々の保全と災害対応などに全力を尽くします。

高速道路の老朽化は喫緊の課題です。2030年には当社が管理する道路の約4割が開通から50年以上を経過することとなり、構造物や設備の劣化は一層進行します。これまでのリニューアル工事に加え、漏水対策や劣化部材の早期対応など「予防保全型マネジメント」を強化し、劣化の進行を抑えて構造物の長寿命化とライフサイクルコストの最適化を図ります。

自然災害への備えも重要な責務です。南海トラフ地震など大規模地震の可能性や、近年の激甚化・頻発化する豪雨・豪雪に備え、緊急輸送道路の耐震補強や優先復旧ルートの確保、BCP(事業継続計画)の見直しなどを行い、指定公共機関としての役割を果たします。

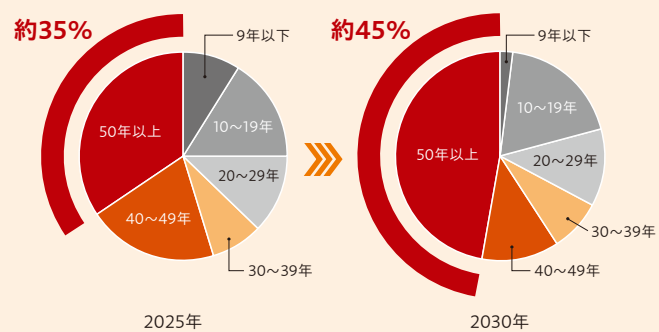
交通安全と快適性の向上にも取り組んでいます。正面衝突を防ぐ設備の導入や逆走対策のための新技術公募、渋滞緩和や休憩施設の混雑対策などを進め、より安心して走行できる環境を整備します。

働き手不足や脱炭素への対応には、デジタル技術を活用した「i-MOVEMENT」※を推進します。AIによる劣化予測、ドローンやセンサー点検、交通情報の高度化などで点検・更新の効率化と環境負荷低減を図ります。

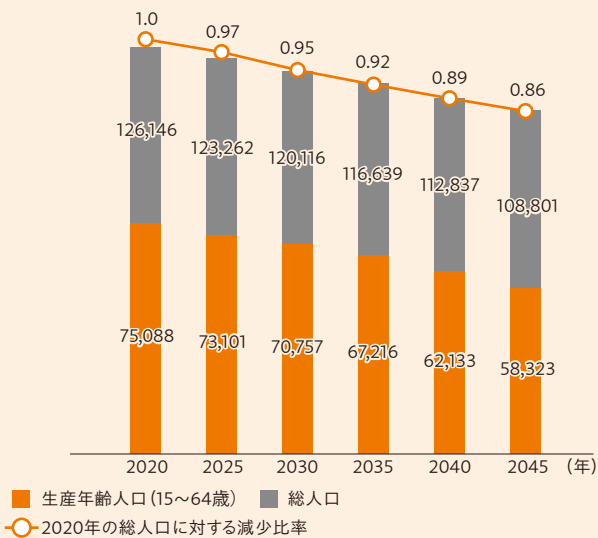
私たちNEXCO中日本グループは、これらの取り組みを着実に実行し、安全で安心・快適な高速道路ネットワークを次世代へ確実につなげてまいります。今後とも、ご利用の皆さまや地域・関係各社の皆さまのご理解とご協力をお願いいたします。

※i-MOVEMENTとは、“Innovative-Maintenance & Operation for Vital-Expressway Management with Efficient Next Generation Technology”の略(P80-81参照)

開通後経過年数の割合



日本の将来推計人口(千人)



国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口(令和5年推計)より
https://www.ipss.go.jp/pp-zenkoku/j/zenkoku2023/pp_zenkoku2023.asp

加速するインフラ老朽化に対する着実なメンテナンス

開通後30年以上が経過した道路が約6割、50年以上が経過した道路が約3割を占める中、大型車交通量の増加や凍結防止剤の影響などにより、構造物の老朽化が進行しています。こうした状況を踏まえ、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、道路構造物の計画的な保全に取り組んでいます。



健全性診断の優先度に基づく計画的な 措置の推進

道路構造物を着実に点検し、健全性診断の優先度に基づき、計画的な維持・補修・補強につなげるメンテナンスサイクルを実行しています。



※ 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



橋梁継ぎ目部からの漏水による鋼板桁端部の腐食に対する鋼橋補修工事

快適な走行路面の維持

快適な走行路面の維持にも取り組むことで、安全・安心な高速道路空間の提供と高速道路の長寿命化を図っています。

今後も、道路構造物の計画的な保全を通じて、安全・安心な高速道路を長期にわたりお客さまへ提供し続けていきます。

予防保全型マネジメントの推進

高速道路の老朽化した構造物に対し、予防保全に向けた修繕等の措置は、高速道路の長寿命化を図るうえで重要です。予防保全型マネジメントの推進により、安全・安心な高速道路を長期にわたり提供し続けることをめざしています。

予防保全の推進

早期の措置が必要な構造物や施設に対する計画的な修繕や機能強化を行うことで、劣化が抑制されます。劣化・損傷が軽微な段階で措置を施す予防保全を推進しています。

新技術の開発・導入・活用

ICT技術・ロボティクス技術・AI技術等、インフラメンテナンスの高度化・効率化に資する新技術の開発・導入・活用を推進しています。

これらの取組みにより、ライフサイクルコストの最適化と高速道路の長寿命化を図っています。今後も、予防保全型マネジメントを推進し、安全・安心な高速道路を長期にわたりお客さまへ提供し続けていきます。

予防保全対策の一例



伸縮装置からの漏水対策



防水工による床版の劣化防止措置

重量違反車両対策の推進

重量超過等の違反は後を絶たず、道路を著しく劣化させる要因となっています。道路構造物の保全と安全・安心な高速道路空間の提供に向けて、重量違反車両対策を推進しています。

重量違反車両の取締り強化

道路構造物の劣化や重大事故につながるおそれのある重量超過等の車両制限令違反車両に対して、車両重量計等を活用した取締りや、本線型自動軸重計測装置による常時取締りに取り組んでいます。

これらの取組みにより、道路の劣化を軽減し、高速道路の長寿命化につなげるとともに、違反大型車両による重大事故のリスク低減にも努めています。こうした重量違反車両の取締り強化により、道路のライフサイクルコスト最適化と長寿命化につなげることで、今後も安全・安心な高速道路を長期にわたりお客さまへ提供し続けます。



重量違反車両等の取締り

大規模更新・大規模修繕の着実な推進

高速道路の老朽化した構造物を最新の技術で補修・補強し、性能や機能を回復することは、高速道路の長寿命化を図るうえで重要です。大規模更新・大規模修繕を着実に進め、安全・安心な高速道路を長期にわたり提供し続けることをめざしています。

高速道路リニューアルプロジェクトの推進

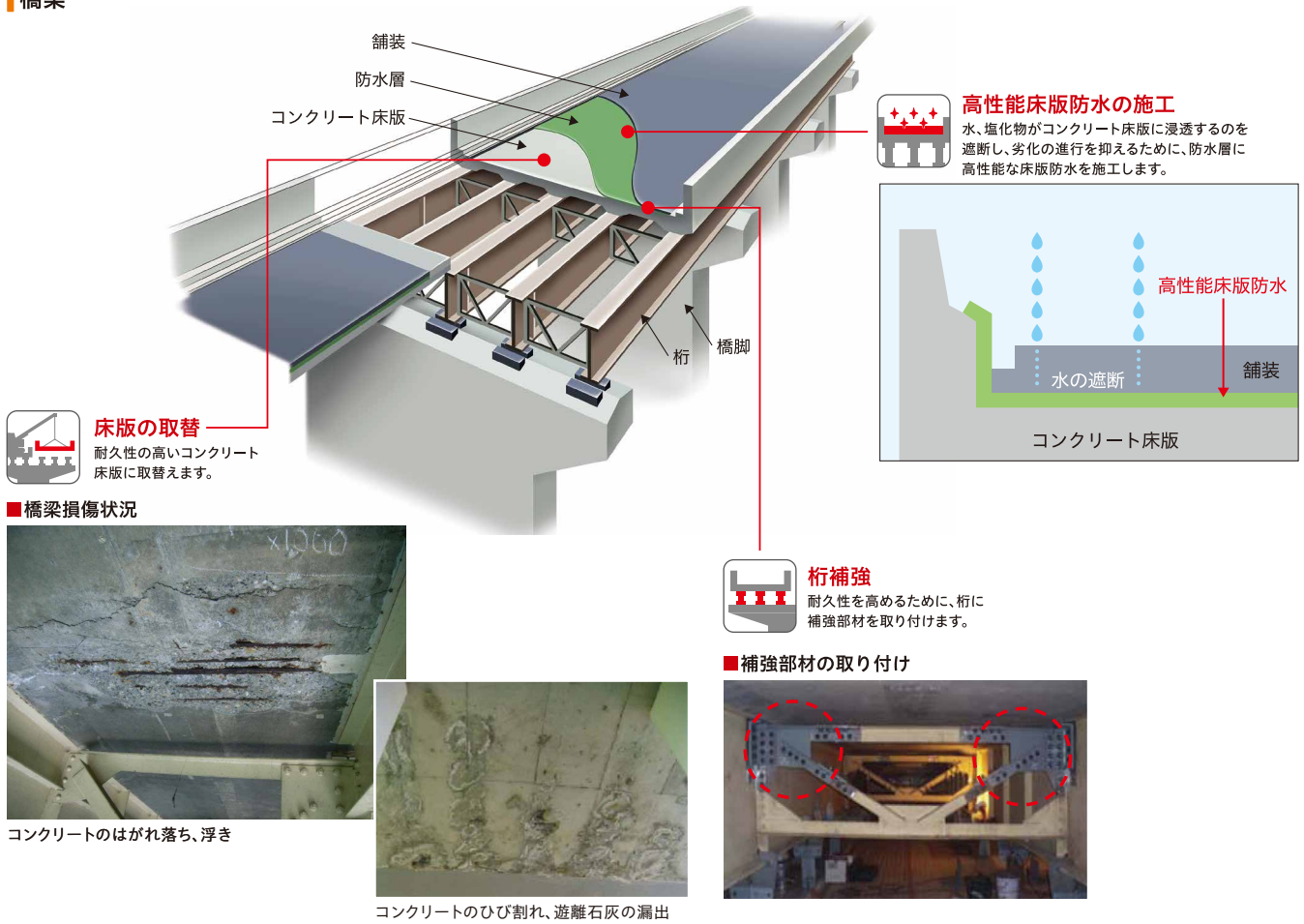
名神高速道路は1965年7月、東名高速道路は1969年5月に全線開通し、すでに55年以上が経過しています。老朽化の進んだ橋梁やトンネルなどについて、最新の技術による補修・補強を行い、高速道路を長く健全に保つ「高速道路リニューアルプロジェクト」を推進しています。

リニューアルプロジェクトの計画

工事内容			全体	E1	E1	E19・20	E8	E84	E85	E23
				東名	名神	中央道	北陸道	西湘バイパス	小田原厚木道路	東名阪道
橋梁	床版の取替	実績 (2025年度まで)	227橋	55橋	4橋	48橋	107橋	6橋	6橋	1橋
		2026年度完了予定	23橋	3橋	－	4橋	9橋	－	2橋	5橋
トンネル	トンネルを覆うコンクリートの補強	実績 (2025年度まで)	17チューブ	2チューブ	－	6チューブ	1チューブ		8チューブ	
		2026年度完了予定	1チューブ	－	－	－	1チューブ		－	

主な工事内容

橋梁



床版の取替
耐久性の高いコンクリート床版に取替えます。

橋梁損傷状況



コンクリートのはがれ落ち、浮き

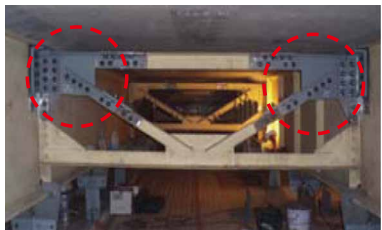


コンクリートのひび割れ、遊離石灰の漏出



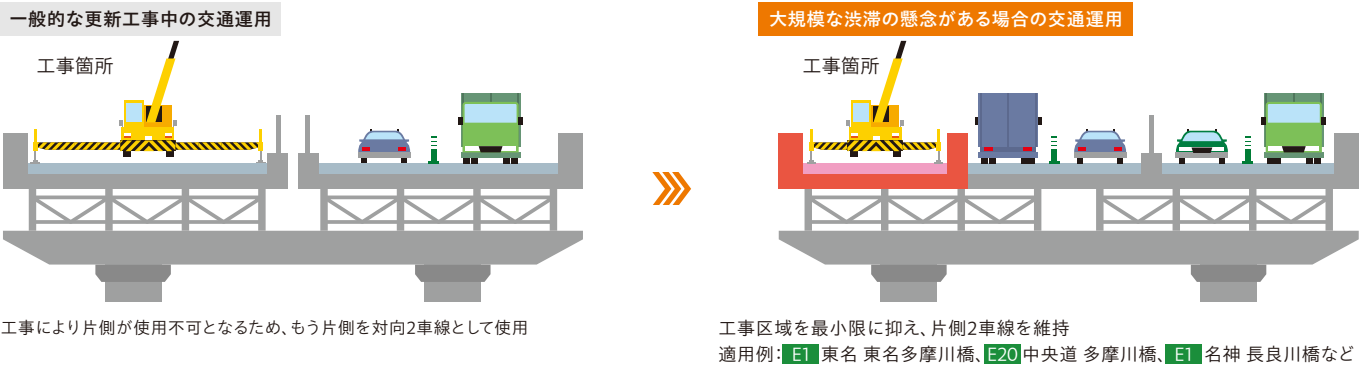
桁補強
耐久性を高めるために、桁に補強部材を取り付けます。

補強部材の取り付け



お客さまへの影響を最小化する工夫

床版取替に伴うリニューアル工事では、対面通行などの車線規制を行います。車線数の減少を伴う工事により大規模な渋滞が懸念される都市部などでは、工事前の車線数を確保できる施工方法を採用し、工事によるお客さまへの影響の最小化に努めています。



新たな更新計画への対応

NEXCO3社では、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年に公表し、2024年3月には「東・中・西日本高速道路の更新計画」の事業許可を受けました。今後も、構造物の新たな劣化事象に対して着実な更新に取り組んでいきます。

これらの取組みにより、高速道路の長寿命化と長期安全性の向上を図っています。今後も、安全・安心な高速道路を長期にわたりお客さまへ提供し続けていきます。

■主に更新が必要な箇所の例

主な対策	PC橋の桁の取替、充填材の再注入	舗装路盤部の高耐久化
内容・効果	橋を支える重要な部材であるPC鋼材が、充填材の充填不足箇所において塩害により著しく腐食。PC鋼材の破断箇所等では架け替えを計画。充填剤の不足箇所には、充填材を再注入することで、橋の長期耐久性を確保する。	交通荷重の繰り返しにより、舗装上層路盤下面からひび割れが発生。舗装路盤部をより耐久性の高い路盤に置き換えることで、補修舗装サイクルが健全化され、ライフサイクルコストの低減につながる。
写真		

激甚化・頻発化する自然災害への対応

橋梁の耐震補強の推進

高速道路は、大規模地震等の災害時において、救急救命活動や復旧支援活動を支える緊急輸送道路としての重要な役割を担っています。大規模地震時の道路損傷を最小限に抑え、高速道路がその役割を十分に果たすための対策の一つとして、橋梁の耐震補強工事を進めています。

グループ一体となった災害対応力の強化

当社は、指定公共機関として、大規模災害時に緊急交通路および緊急輸送道路を迅速に確保する役割を担っており、自然災害に対しても迅速に対応できる体制の強化を進めています。

災害時の対応の強化

業務継続計画(BCP)を整備するとともに、関係機関との連携強化や資機材の備蓄、防災訓練の実施を通じて、災害対応力の強化に取り組んでいます。



防災訓練の様子(浜名湖SA)

防災・減災対策のマネジメント

高速道路沿線にある各保全・サービスセンター等の拠点では浸水・冠水対策を、休憩施設では非常用電源や生活用水の確保、防災備蓄品の拡充などを進めています。当社管内56カ所のサービスエリアまたはパーキングエリアが「防災拠点自動車駐車場」に指定されています。また、災害時等において、現地対策本部を技術的に支援する仕組み(N-TECs※)を運用しています。

※NEXCO中日本 Technical support の略語

■橋脚耐震補強の施工例



荒天時の対応の強化

降雨時の通行止め基準について、土壌雨量指数も考慮に入れた検討を進めています。大雪時には、人命の安全確保を最優先しつつ、予防的通行止めや並行国道との同時通行止めなどを適切に判断し、道路ネットワークへの影響の最小化に取り組んでいます。また、大雪が予想される3日前から、WebサイトやX、広域情報板などを通じて早期の情報発信を行っています。あわせて、荒天時や大雪時における道路管理の高度化・効率化に向けた取組みも進めています。

■災害・悪天候による通行止め時間

(時間:営業延長1kmあたり)				
2021	2022	2023	2024	2025
16	16	16	14	10

■災害・悪天候時の取組み

取組み項目	効果
車両位置システムの活用	雪氷車両の稼働状況可視化、稼働記録の保存
エアード断機®の設置 ※円筒型バルーンの簡易的な遮断機	通行止めに伴う物理的閉鎖までのタイムラグ緩和・解消
レーンオープナー®の増設 ※人力開閉可能な中央分離帯の開口部	滞留時における車両の早期救出
監視カメラ(CCTV)の増設、ウェアラブルカメラの普及	降雪状況・路面状況のリアルタイム共有
ブローブ情報の活用	スタック車両や滞留車両の速やかな検知
キャビテーション車®の活用 ※トンネル内の照明・壁面の清掃を行う車両	圧雪・凍結路面に対する迅速な対応

大雪時における対応の強化

滞留車両のきっかけとなるスタック車両の早期救出に向けて救援車両を事前配置し、対応の迅速化に努めています。さらに、大雪が予想される場合には支援人員や機材、食料などを事前配置しています。万が一、滞留が発生した場合には、みちラジ等による情報発信に加え、関係機関や社内外、工事受注企業の応援協力体制のもと、お客さまの安全確保に取り組んでいます。



除雪作業の様子(北陸自動車道)



エア遮断機使用時の様子(北陸自動車道)

TOPIC 災害発生時における地域支援活動

2024年に発生した能登半島地震や奥能登豪雨では、生活インフラに甚大な被害が発生した被災地域への支援として、各避難場所にトイレカーや散水車を派遣しました。当社グループは、社会を支えるインフラ企業として、高速道路の早期復旧にとどまらず、積極的な被災地支援にも取り組んでいます。



交通事故及び渋滞の低減

重大事故減少に向けた事故対策の推進

交通事故を防ぎ、安全で安心・快適な高速道路空間を実現するため、事故多発地点における重点対策や、暫定2車線区間の安全対策を推進し、重大事故の防止と事故渋滞などの抑制、円滑な交通確保につなげます。

事故多発地点での集中的な対策

最新データの収集・分析をもとに、事故多発地点における速度抑制や注意喚起など、重点的な交通事故対策を進めています。また、交通安全セミナーやキャンペーンなどを通じて、交通安全啓発活動を展開しています。



注意喚起看板



交通安全セミナー実施状況

暫定2車線区間の安全・安心確保

中央分離帯逸脱による正面衝突事故等の重大事故の防止対策を講じています。

土工区間や長さが50m未満の橋梁では、ワイヤロープを設置し、トンネルや50m以上の長大橋梁では、センターブロックやセンターパイプを試行的に設置しています。

■ 正面衝突事故の防止策



ワイヤロープ



センターブロック

逆走事故ゼロに向けた対策の強化

現在も全国で年間200件程度の逆走事案が発生していることを踏まえ、逆走重大事故ゼロの実現に向けて、様々な取組みを実施しています。

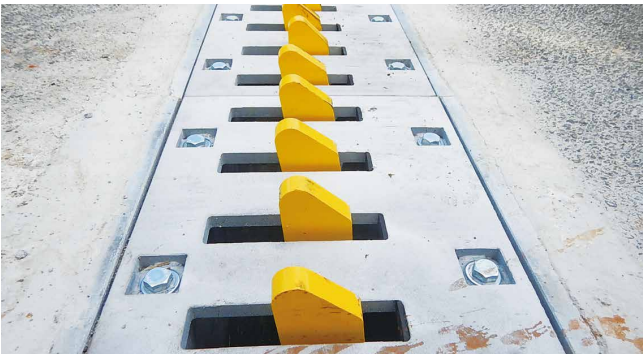
重点対策箇所における逆走対策の強化

重点対策箇所では、逆走していることを運転手に気づかせるための警告看板などの視覚的対策を行っています。また、2028年度までの設置完了をめざし、逆走自体を阻止する道路設備の設置などの物理的対策も進めています。

新たな公募技術の実用化に向けた取組み

新たな公募技術である逆走検知・警告技術について、応募者と共同で実証実験を進め、実用化をめざしています。この技術により、逆走車に逆走していることを気付かせるとともに、順走車へは前方に逆走車両が走行していることを注意喚起することで、重大事故の発生を未然に防ぎます。

■ 逆走対策例



重点対策箇所で実施予定の物理的対策例(路面埋込型ブレード)



公募による対策例(プレッシャーウォール)

渋滞対策の推進

慢性的な渋滞の低減・解消は、高速道路本来の円滑な交通を確保し、利用者の利便性や道路ネットワーク全体の機能を向上させます。高速道路の機能の最適化に向けて、各種渋滞対策を推進し、交通流量の改善に取り組んでいます。

ピンポイント渋滞対策の推進

東名高速道路横浜町田IC～海老名JCT間では、大和トンネル付近の慢性的な渋滞の低減・解消を目的に、付加車線の整備などピンポイント渋滞対策を進めています。

そのほか、中央自動車道小仏トンネル付近などでもピンポイント渋滞対策を推進しています。

これらの取組みは、交通流の改善に加え、追突事故の低減など安全性の向上にもつながります。

なお、2025年度には有数の渋滞ポイントであった名神高速道路一宮IC～一宮JCTで進めてきた渋滞対策工事が完了しました。対策前と比較して、上り線側は渋滞発生回数が約4割減少し、下り線側では本線部の渋滞解消が確認されるなど、着実な効果が得られています。

今後もETC2.0等のビッグデータを活用するなどして、渋滞の実態および要因に合わせた効率的かつ効果的な渋滞対策を着実に進め、国内の人流・物流を支え、お客さま満足度の向上をめざしていきます。

■ ピンポイント渋滞対策実施中の主な区間

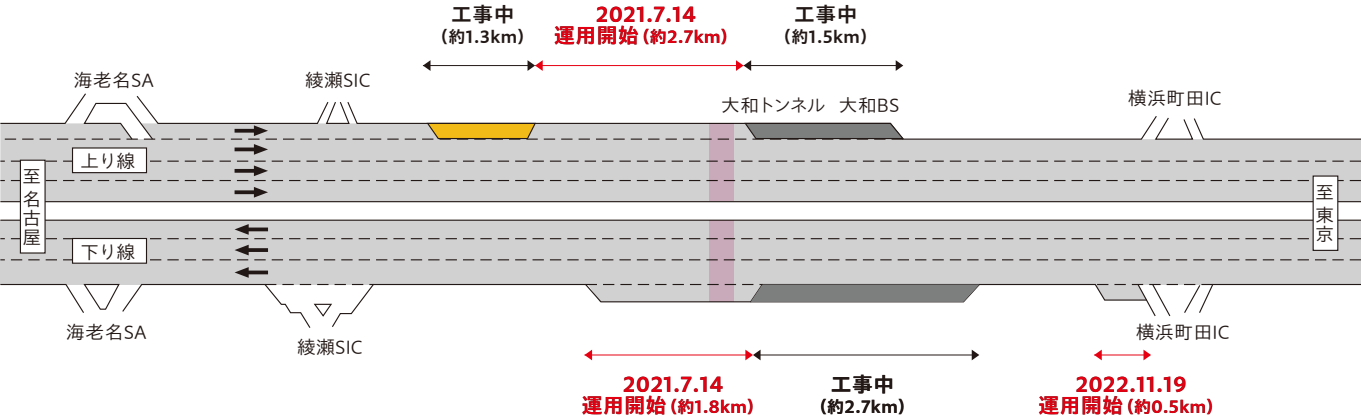
路線	渋滞ポイント
E1 東名高速道路	■横浜町田～海老名JCT ■東名三好～日進JCT(上り)
	■高井戸～調布 三鷹バスストップ付近
E20 中央自動車道	■八王子JCT～相模湖 小仏トンネル付近(上り)
	■八王子JCT～相模湖 相模湖バスストップ付近(下り)
	■国立府中～八王子 日野バスストップ付近(下り)

■ 2019年のIC区間・渋滞ワーストランキング
(2020年6月国土交通省発表)

順位	渋滞 損失時間	都道府県	道路名	方向	区間名
1	171.5	神奈川県・東京	東名高速道路	上り	横浜町田～海老名JCT
2	167.0	東京	中央自動車道	上り	調布～高井戸
3	116.6	神奈川県・東京	東名高速道路	上り	東名川崎～東京
4	110.6	神奈川県・東京	東名高速道路	下り	横浜町田～海老名JCT
5	105.6	埼玉	東京外環自動車道	内回	外環三郷西～草加

※ 渋滞損失時間：渋滞の発生により、道路を走行する際に余分にかかる時間の合計

■ E1東名 大和トンネル付近の付加車線整備の事例



利用しやすい柔軟な料金サービスの提供

料金所のETC専用化などのハード対策や、交通需要の最適化に向けた柔軟な料金体系といったソフト対策により、高速道路の料金に関する側面から、お客さまに提供するサービスの向上に取り組んでいます。

ETC2.0サービスの推進

ETC2.0は、高速道路上のITSスポット（通信アンテナ）との双方向通信により、様々な情報とサービスの提供を可能にします。道路管理・交通情報の高度化に向け、ETC2.0を活用した安全性向上のための技術開発やETC2.0車載器の普及に取り組んでいます。

■ ETC2.0サービスの提供により可能なサービス

広域の渋滞回避ルート / 追加料金のない一時退出・再進入 / 安全運転支援 / 一部区間における料金割引

ETC専用化の取組み

ETC2.0サービスの推進と併せて、2030年度までに料金所233ヵ所（都市部80ヵ所、地方部153ヵ所）のETC専用化を計画しています。これにより混雑緩和に向けた戦略的な料金体系の導入が容易となり、お客さまサービスの向上につながっていきます。

また、料金所がキャッシュレス化・タッチレス化されることで、スタッフの人手不足解消や管理コストの削減等にもつながります。

TOPIC

混雑などに応じた柔軟な料金体系

中央道小仏トンネル付近（上り線）の渋滞緩和に向けて、「中央道のんびりパス」を販売しています。パスを購入し、休日午後の特定期間帯を避けて対象区間を利用されたお客さまに、ETCマイレージポイントを追加付与することで、利用時間帯の分散化を図っています。



概要はこちら

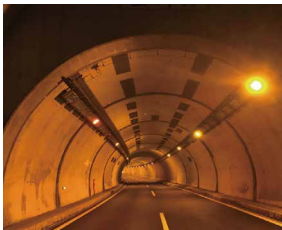
コスト縮減の取組み

社会情勢の変化に伴い経営環境が厳しさを増す中、持続可能な事業運営に向け施工や調達方法の工夫、新技術の開発・導入など、コスト縮減に向けた取組みを進めています。

照明LED化に伴う電力コストの削減

省エネルギー対策および維持管理費削減の一環として、トンネル・道路照明設備等の計画的なLED化を推進しています。

LED化により消費電力量を削減することで、継続的な電力コストの抑制および環境負荷軽減につながります。



短尺ジェットファンの開発

ジェットファン本体の改良（短尺化）により、新設更新時のイニシャルコストの縮減を図っています。また、短尺化されることで吊り下げ金具のアンカーにかかる負荷が軽減され、安全性向上にもつながります。



休憩施設の快適性と利便性の向上（駐車場・トイレ）

休憩施設を快適にご利用いただくためには、ストレスなく駐車場やトイレが利用できる環境が欠かせません。特に混雑対策が急務である、トラックなどの大型車の駐車マス拡充に取り組んでいます。

駐車マス拡充などの混雑対策

大型車の駐車マス不足への対策として、駐車マスの増設、短時間限定の駐車マスやダブル連結トラック専用駐車マスの拡充に取り組んでいます。

2025年度は、東名高速道路牧之原SA（上り）、長野自動車道梓川SA（上下）など4カ所、約200台の大型車駐車マスを拡充しました。

今後もさらなる大型車の駐車マス拡充に取り組むことで、混雑解消とドライバーの休憩機会の確保に貢献し、駐車サービスの利便性向上を推進します。



中央道 小黒川PA（下り）ダブル連結トラック駐車マス



長野道 梓川SA 兼用マスの整備

大型車駐車マスの拡充実績（2025年度）

改善実績 ・区画線を見直して、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」を増設し、大型車の駐車可能台数が増加

改善効果 工事前後の駐車可能台数（2025年度）

項目	改善前	改善後
普通車 駐車可能台数※1	608 (702)	492 (730)
大型車 駐車可能台数※2	363	601

※1（ ）は兼用マスを含んだ台数（兼用マス1台あたり普通車2台分としてカウント）

※2 兼用マスを含んだ大型マス数

トイレの快適性向上

トイレブースの空き状況を示すデジタルサイネージや表示灯の整備を進めています。空き状況を示すことで、利用頻度の少ない奥のブースも案内できるため、混雑緩和に寄与します。

また、トイレ混雑の一因として、お客さまがトイレブースや洗面台を長時間ご利用されることが挙げられます。このため、化粧専用のパウダールームの整備を進め、混雑緩和に努めています。

今後は、これらの取組みをトイレ改修のタイミングで実施することで、利便性の高いトイレ空間の創出を推進します。



トイレブースの空き数を表示するデジタルサイネージ



本巣PAに設置された「お知らせチャイム」。お客さまがチャイムを鳴らすことにより、利用中のお客さまにトイレ待ちのお客さまの存在を気づいていただくために設置しました。

経営方針 2 安全・安心で利便性・快適性の高い高速道路空間の提供



取締役 常務執行役員
事業開発・推進本部長

小坂 卓生

多様化するニーズに寄り添い、快適で魅力的な空間を創造し続ける

SA・PAを取り巻く環境はかつてないスピードで変化しており、消費の主眼は「モノ」から「コト」「トキ」へと変化していく兆しが見られます。さらに、SNSを起点とした個人の発信力が購買行動を決定づけるなど、市場構造そのものにも変化が及んでいます。私たちはこうした社会情勢の変化を機敏に捉え、SA・PAを効率的に運営しつつ、魅力あるものへと高めていかなければなりません。

これまで私たちは、地域の特産品や人気店を導入してリ

ニューアルした「EXPASA」や、新たな設計思想で一から作り上げた「NEOPASA」といった商業施設ブランドを軸に、SA・PAを「旅の目的地」へと昇華させてきました。近年では多様なニーズに応えるため、コインシャワーなど物流を担うドライバー向けの利便施設の拡充や、観光・レジャー向けの施設としての魅力向上にも注力してまいりました。こうした取組みは、日々お届けするサービスを通じてお客さまのご期待を丁寧にくみ取り、「安全・安心・快適」な空間づくりを積み重ねてきた歩みの成果にほかなりません。

2026年度から始まる新たな5年間では、この成果をさらに加速させ、多様化するニーズに寄り添いながら、一人ひとりのお客さまに最適なサービスをお届けします。例えば、新東名高速道路において建設を進めているSA・PAでは、高速道路をご利用のお客さまや周辺地域を訪れる方にとっても魅力的で多彩なサービスを導入し、商業施設を通じた地域の活性化を図ります。既存の商業施設においても計画的にリニューアルすることで鮮度ある個性豊かな店舗づくりを行い、ドライブの楽しさを演出してまいります。さらに、これまで高速道路で培ってきた店舗運営のノウハウやブランド力を活かし、街中での店舗展開を積極的に進めます。お客さまとの接点を高速道路の外へと広げ、得られた知見を活かしSA・PAのさらなる成長やサービス向上を進める好循環のサイクルをめざします。

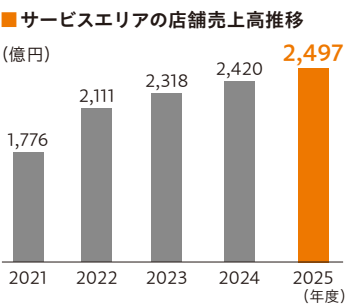
SA・PAは、高速道路とお客さま、そして地域との架け橋となる場所です。私たちは、ステークホルダーの皆さまの期待に応え続けるため常に変化・進化を続け、快適で魅力的な空間を創造することで持続可能な未来に貢献していく決意です。



休憩施設の快適性と利便性の向上(サービスエリア)

高速道路の価値を高める上で、サービスエリアの魅力向上は不可欠です。お客さまの快適性・利便性に対する多様なニーズにお応えするとともに、「高速道路を楽しむ」というエンターテインメントの提供にも取り組んでいます。

また、沿線地域の活性化のため、地域社会との連携を強化し、サービスエリアから地域の魅力を発信しています。



計画的なリニューアルなどによる魅力あるサービスエリアづくり

複合商業施設ブランド「EXPASA(エクスパサ)」「NEOPASA(ネオパーサ)」をはじめ、各サービスエリアでは、商業施設としての鮮度を向上させるため、レイアウトの見直しや店舗入替などの計画的なリニューアルなどを進めることで、お客さまの目的地に選ばれるサービスエリアづくりを行っています。



10カ所
進化したサービスエリア

「EXPASA(エクスパサ)」は、人気店の複数導入、選ぶ楽しさ・見る楽しさといった買いたくなる売場づくり、ゆとりある快適空間、地産地消による地域との交流などを追求した商業施設です。



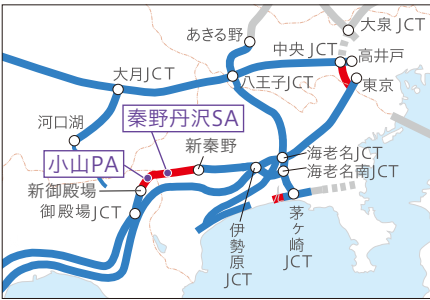
8カ所
個性が輝く先進的なサービスエリア

「NEOPASA(ネオパーサ)」は、先進的で新しいコンセプトをもとに、多様なニーズのお客さまに快適にご利用いただけるよう施設規模や店舗形態・施設配置、園地計画に至るまで新たな設計思想で一から作り上げた商業施設です。

休憩施設の新規整備

高速道路ネットワークの整備にあわせ、新たなサービスエリアとして、新東名高速道路では秦野丹沢SA(上・下)・小山PA(仮称)(上・下)の4カ所を建設しています。

小山PA(上り)では、快適でくつろげる空間を提供するとともに、魅力向上によって多くのお客さまにお立ち寄りいただき、小山地域やモータースポーツの発信拠点となることをめざし、他の事業者と連携して建設を進めています。



商業施設のリニューアル

2025年度は、北陸自動車道 南条SA(下り)や中央自動車道 双葉SA(下り)など、計5カ所で商業施設のリニューアルを行いました。地域の特色を活かしたサービスエリアづくりとして、南条SA(下り)では、店内に恐竜アートや恐竜のオブジェを設置し、「恐竜王国福井」を視覚で感じられる内装とし、地域の魅力を発信しています。



北陸道 南条SA(下り)



中央道 双葉SA(下り)

多様なお客さまニーズに寄り添うサービスの展開

高速道路を安全で安心・快適にご利用いただくための総合案内窓口として、エリア・コンシェルジュを配置しているほか、ご家族向けのベビーコーナーやキッズコーナーなどを整備しています。加えて、サービスエリアで初めて、車中泊

■ 様々なお客さまのニーズにお応えするサービス



52カ所
エリア・コンシェルジュ



61カ所
ベビーコーナー



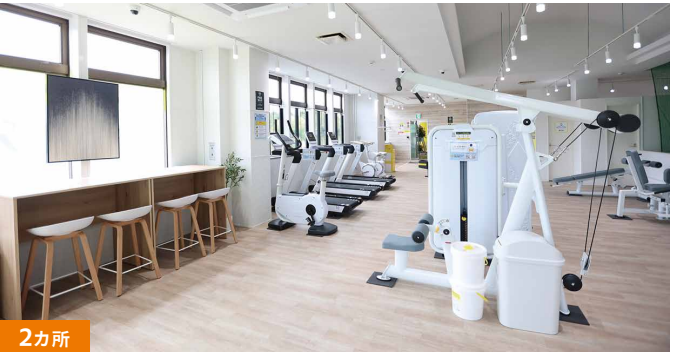
128カ所
一般道から利用できる「ぶらっとパーク」



34カ所
ドッグラン



1カ所
車中泊スポット:新名神 鈴鹿PA(集約)



2カ所
コンビニジム:東名 日本平PA(上り)

■ プロドライバー向けサービス



24カ所
コインシャワー



24カ所
コインランドリー



3カ所
温浴施設



3カ所
宿泊施設

TOPIC デジタル技術を活用したサービスの導入

待ち時間の短縮や混雑の解消などフードコートをより快適にご利用いただけるよう、注文から決済までスマートフォンで完結できる「テーブルオーダーシステム」を2026年3月に北陸自動車道 南条SA(下り)で導入しました。

テーブルオーダーシステム利用可能エリアの拡大に加え、アプリやSNSを活用した情報発信や、AI分析を活用した見やすくわかりやすい売り場づくりによって、お客さまのさらなる利便性向上に取り組んでいます。



■ 観光・レジャー向けサービス

旅の目的地として選ばれるサービスエリアをめざし、観光やレジャーを通じた新たな価値と魅力の創造に取り組んでいます。



観覧車：東名 EXPASA富士川(上り)



遊覧船：東名 EXPASA浜名湖(集約)

TOPIC

複合型レジャー施設をEXPASA浜名湖(集約)に
2026年度オープン予定！



イメージパース：東名 EXPASA浜名湖(集約)

立体迷路などの体験型アトラクションや、愛犬がのびのびと走れるドッグラン、雄大な浜名湖の風景を楽しめる屋内カフェなど、観光・レジャーを楽しんでいただくとともに、浜名湖の自然のすばらしさを実感いただける空間を提供します。

地域と連携した魅力発信の推進

自治体や地域企業などと連携したイベント・キャンペーンを開催し、地域のPR拠点として、サービスエリアをご利用の全国各地からのお客さまに、その地域ならではの魅力を発信しています。また、地域の特色を活かしたサービスエリアづくりをめざし、地域に根付いた店舗の誘致に取り組んでいます。さらに、産学連携を通じて、若い世代のアイデアを取り入れながら、地域の魅力発信を共同で行っています。

■ 地域店舗の誘致



静岡県で展開する弁当・惣菜店
(新東名 NEOPASA清水(集約))

■ 地域連携イベントの開催



■ 産学連携の取組み



地域の食材を活用したメニューを学生と共同して開発



地域の特産品発掘

高速道路沿線地域の銀行と協力し、地域商材を扱う企業とサービスエリアのテナント企業の商談会を実施しています。

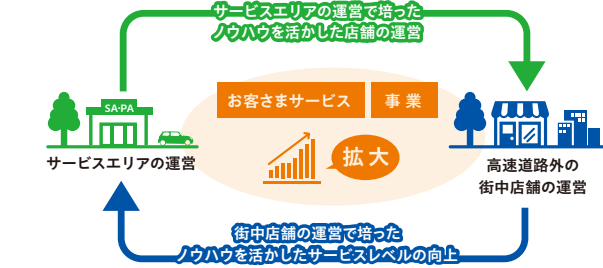
商談がまとまれば、取扱い企業は、自社の地域色の強い魅力的な商品を、多様なお客さまの利用するサービスエリアでPRすることができます。一方、テナント企業は、地域の特産品や名産品を取り揃えることで、お客さまにその土地ならではのサービスの提供が実現できます。



高速道路外の街中の施設・店舗等の拡大

サービスエリア運営で培ったノウハウの活用や、サービスエリアのサービスレベルの向上を目的として、高速道路外の道の駅やレジャー施設の運営、商業施設など街中店舗の出店を進めています。

また、海外では、台湾の高速道路にある清水(チンスイ)SAの店舗運営を行っています。



■ 道の駅・レジャー施設の運営

6カ所



道の駅 八王子滝山(東京都)

■ 商業施設等への出店

5カ所



EXPASA Cafe 羽田(羽田空港 第3ターミナル)



長久手市田圃バレー交流施設(愛知県)



オアシスパーク(岐阜県)



美瑛 東急百貨店吉祥寺店(東京都)
(ベーカリー&カフェ)



シャトレーゼ海老名 上今泉店(神奈川県)

■ 海外のサービスエリアの運営

台湾のサービスエリアで最大規模の清水(チンスイ)SAにおいて店舗を運営し、「日本の食文化」をテーマに、日本の魅力を台湾のお客さまへ発信しています。また、日本と台湾をつなぐ機会の創出をめざし、売り場を活用した日本の自治体との連携等によるインバウンドプロモーションも積極的に推進しています。



2024年にリニューアルした清水(チンスイ)SA



「日本の食文化」をテーマにした飲食店舗



自治体と連動したインバウンドプロモーション

経営方針3 お客さまや地域、社会の課題に応える新たな価値創造



代表取締役 専務執行役員
社長補佐 経営企画本部長

松井 保幸

高速道路ネットワークを起点に、 地域と社会の「明日」を共創する

私たちは、当社の前身である日本道路公団の時代から今日に至るまで、高速道路ネットワークの整備を通じて様々な価値を創造し、社会に貢献してきました。その中でも圧倒的なインパクトを持っていたのは高速道路の建設事業でした。新たな高速道路の開通やサービスエリアの誕生により、地域経済が活性化し、交流人口が増え、地域に雇用や観光が生まれ、さらには防災機能も向上するなど様々な整備効果が発揮され、地域の発展に貢献してきました。高速道路ネットワークの着実な整備は私たちの揺るぎない使命ですが、ネットワーク形成が進み新規高速道路建設が概成しつつある今、私たちは高速道路ネットワークの価値を、さらなる社会の期待に応える「新たな価値創造」へと、大きく拡げていく時を迎えています。

新たな価値創造の中でも、従来から力を入れている分野が、高速道路における自動運転の実現です。従前から、新東名高速道路の建設中区間を活用した実証実験などを積み重ねてき

ました。現在は、新東名高速道路の静岡県内に自動運転車優先レーンを設置し、国やパートナー企業の皆さまとともに、レベル4自動運転の実装に向けたインフラ整備と検証を進めています。自動運転が社会に溶け込んだ未来において、高速道路の役割は劇的に進化していると考えています。道路管制センターでは高速道路上の交通流や異常を全線監視するだけでなく、各車両の走行データをリアルタイムに取得することで、事故や渋滞、落下物の情報から、走行している各車両に対して、その時々状況に応じた安全な走行を支援する情報をタイムリーにお届けできるようになります。

また、移動の概念も変化し、映画鑑賞を楽しむ空間や移動オフィスとしての車両が登場するなど、これまで単なる移動手段であった高速道路がより多彩な空間に変化していくでしょう。自動運転の実現は、物流や移動のコストを低減させるだけでなく、まったく新たなサービスの開発を促し、日本の社会システムを根本的に変化させるものと期待しています。

もう一つの柱が、地域共創の取り組みです。これまでも私たちは、沿線の観光振興に資する高速道路周遊バス「速旅(はやたび)」の販売、沿線の不動産開発、高速道路以外の地域道路の道路点検や維持管理、道の駅の運営などに取り組んできました。新経営計画チャレンジV(2026-2030)では、本社に「地域共創室」を設置し、支社・事務所には「地域共創推進役」を置くことで、地域共創の取り組みを強化・加速させます。地域のみなさんとしっかりコミュニケーションを図ることで、地域の魅力発見や賑わいの創造につながる地域共創事業の展開、深刻化する地域インフラの老朽化対策など地域の課題解決を支援するインフラソリューション事業などにもチャレンジし、新たな事業領域や価値創造の開拓につなげていきます。

沿線地域の活性化により沿線の魅力が増し、そこを訪れる人々も増加し、高速道路自体の交通量にもその効果が現れるといったWIN-WINの関係を築いていくことで、地域と社会の明日を共創していきます。



取締役 常務執行役員
事業開発・推進本部長

小坂 卓生

高速道路の可能性を広げ、 地域と社会の新たな価値を創造する

少子高齢化や労働人口の減少、物流を取り巻く環境変化、地域のにぎわい創出など、日本社会が直面する課題は、当社グループの事業とも密接に関係しています。高速道路は、人とモノの移動を支える基幹インフラであると同時に、地域の交流や産業活動を支える重要な基盤です。私たちは、長年にわたり培ってきた高速道路事業のノウハウや沿線地域とのつながりを活かし、自社の成長にとどまらず、お客さまや地域、社会全体の課題解決につなげるため、「新たな価値創造」の次なるステージに挑戦していきます。

これまで、私たちは既存の枠組みにとらわれない挑戦を続けてきました。その象徴が、インターチェンジ周辺開発のモデルである「テラスゲート土岐」の運営や、地域連携型ドライブプラン

「速旅(はやたび)」による観光需要の創出です。また、ドライバーの労働環境改善に貢献する中継輸送拠点「コネクトエリア」の整備や、賃貸住宅ブランド「NC STYLE」をはじめとする不動産事業など、多角的な事業展開を具体化させてまいりました。これらは、地域社会への貢献と企業成長の両立をめざした、私たち独自のビジネスモデルの端緒といえます。

2026年度からの5年間では、多様な取組みを次なる成長の柱へと育み、より持続可能で戦略的な事業展開へと進化させてまいります。特に物流事業では、「コネクトエリア」で得た知見を活かし、事業者の皆さまのニーズを丁寧に捉えながら、中継輸送拠点の機能向上や活用拡大に取り組み、物流の効率化やドライバーの労働環境改善に貢献していきます。地域共創事業では、「速旅」の展開を通じた交流人口の増加を促進するとともに、「テラスゲート土岐」で培った拠点運営の知見を活かし、沿線地域の魅力向上やにぎわいづくりにつながる取組みを進めます。さらに、不動産事業では「NC STYLE」などの実績を踏まえ、高速道路の近接性や当社グループの資産を活かした多様な可能性を見極めながら、事業のさらなる強化を実現します。

新たな事業への挑戦においては、課題の解決に挑む姿勢に加え、事業として持続的に成長させるための確かな視点の両立が欠かせません。地域や社会の課題を起点に、関係する皆さまとの対話を重ね、実現性や収益性、社会的意義など複合的な要素の一つひとつ確認しながら、着実に事業化へつなげていきます。

私たちの使命は、高速道路という枠組みを超え、人、モノ、地域をつなぐ新たな「価値の起点」となることです。社員一人ひとりが変革を前向きに捉え、グループの力を結集し、新たな価値の創造に邁進することで、社会をリードするサステナブルな社会の実現に挑戦し続けます。

高速道路における完全自動運転をめざして

高速道路における完全自動運転(レベル4自動運転)の実現に向けて、自動運転技術を活用した検証を進めています。

高速道路での完全自動運転の実現に向けては、必要となるインフラ支援の在り方を整理し、検証を進めていくことが重要です。

私たちは、過年度より実施している完全自動運転に必要なインフラ支援の検証結果を踏まえ、自動運転技術を活用した追加検証を行うとともに、その範囲を拡大しています。

路車協調実証実験

建設中の高速道路を使用した路車協調実証実験を2024年度に実施しました。実証実験の参加者を公募し、選ばれた10の企業・団体と実験を行いました。路車間通信技術等を用いた高速道路の高度化メニューを想定し、当社提案のユースケース7件と採用企業・団体提案の3件、計10件を検証しました。



除雪車の自動運転技術

除雪車の運転技術者の担い手不足を補うために、梯団走行※に関する少人化・省力化を目的とした自動運転技術の開発を、日本電気株式会社と共同で実施しています。梯団走行の自動運転技術が確立されることで、運転技術者不足に影響されことなく、除雪作業を円滑に行うことが可能になるとともに、結果として緊急事象の早期解決が期待できます。

※複数の車両が連ねて走ること



梯団走行による除雪作業



開発中の自動運転対応車両



トラック車両の梯団走行実験

新東名高速道路自動運転実証実験

「デジタルライフライン全国総合整備計画」におけるアーリーハーベストプロジェクトの一環として、2025年3月から、新東名高速道路 駿河湾沼津SA～浜松SA間において、合流支援情報提供システムや先読み情報提供システムなどの自動運転トラック実証実験を開始しました。2026年度からは一般乗用車を含めた実験も開始します。



自動運転車優先レーンを走行中の自動運転トラック



実験で使用された自動運転トラック

■ 自動運転トラック実証実験の内容と優先レーンの区分



高速道路が担う物流機能の高度化

物流を支える中継輸送拠点の整備

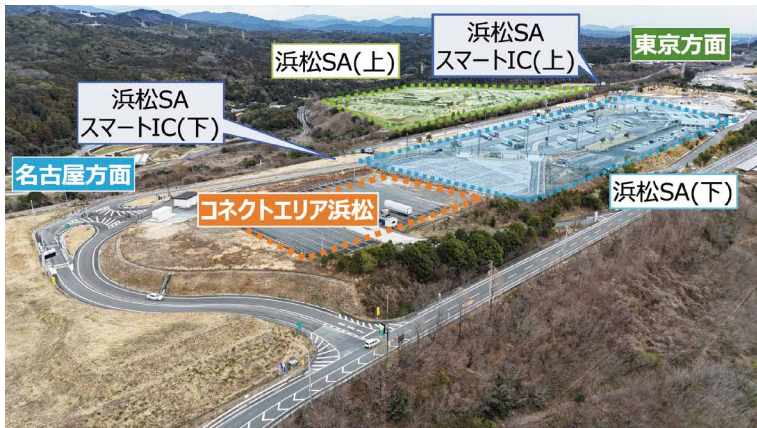
「物流の2024年問題」をはじめとする社会課題に対応するため、長距離トラックドライバーの労働環境の改善に資する取組みとして、物流事業者と共同で中継輸送拠点の整備・運営を進めています。2018年に「コネクトエリア浜松」、2025年6月には「コネクトエリア東名浜松西」および「コネクトエリア静岡」を開業しました。

■コネクトエリア所在地

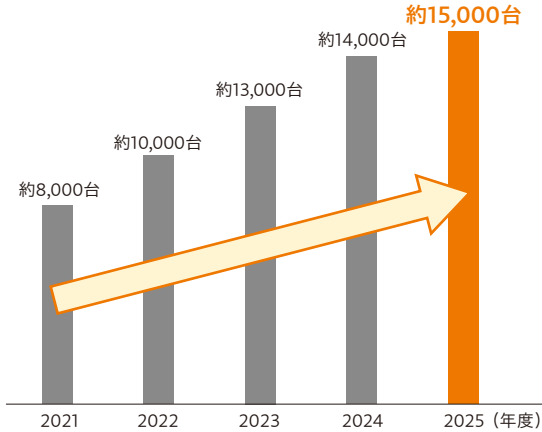


各拠点の位置

■コネクトエリア浜松

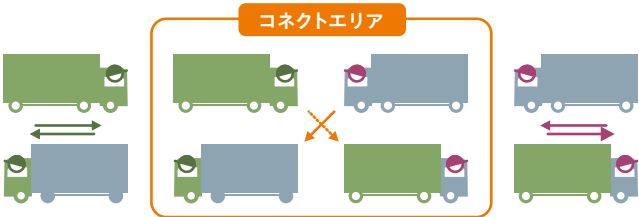


■コネクトエリア年度別延べ利用台数推移

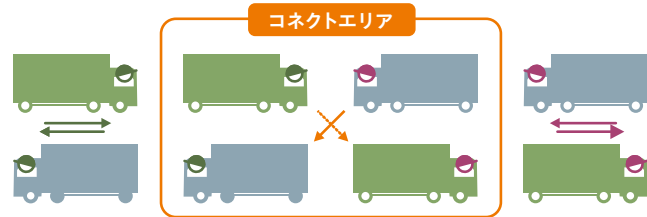


■中継輸送の方式

トレーラー・トラック交換方式の場合



ドライバー交替方式の場合



関東と関西の中間地点に位置するこれらの中継輸送拠点で、輸送トラックのヘッド交換やドライバー交替を行うことで、中継施設を起点とする日帰りの折り返し運行が可能となりました。今後もこの取組みを推し進め、物流業界の働き方改革を後押しするとともに、持続可能な物流の実現に貢献していきます。

地域共創につながる連携強化とソリューションの提供

事業を通じて地域とつながり、高速道路を通じて地域と地域がつながるソリューションを提供することで、地域の魅力向上と地域間交流を促進し、地域と共に新たな価値創造に取り組みます。

地域の魅力を高める地域共創事業の展開

高速道路沿線の開発 沿線開発事業

さらなる地域の活性化と暮らしの向上に向け、高速道路沿線の地域開発に取り組んでいます。

東海環状自動車道・土岐南多治見インターチェンジ隣接地では、地域連携施設、温浴施設、スーパーマーケットなどを集積した複合商業施設「テラスゲート土岐」を運営しています。本施設は地域の憩いの場として親しまれるとともに、東濃地方への玄関口として東濃の観光・文化を発信し、観光拠点として人々の交流を育んでいます。

また、本施設の開業により市民生活の向上と雇用創出をもたらし、地域経済の好循環を生み出すとともに、土岐市と連携した防災・健康づくり・子育て支援などの取組みを通じて地域の課題解決にも貢献しています。



ニフティ温泉年間ランキング2025*の集計結果による(期間2024/12/1~2025/11/30)

※「温浴ファンと施設をつなぐ」年に1度の温泉ランキング。「ニフティ温泉」に掲載された全国22,821施設(2025年11月30日時点)の温浴施設を対象に、ユーザー投票、閲覧数、口コミ、クーポン利用状況など総合的な観点から選出するもの

沿線地域の課題解決 アグリ事業

農業従事者の高齢化や次世代の担い手不足および耕作放棄地等の増加など、沿線地域の課題解決に取り組んでいます。

新東名高速道路 浜松浜北IC周辺の農地を再生し、レタスや枝豆を栽培・出荷しています。2025年度からは新たな作物として、青ネギの栽培を開始しました。

アグリ事業を通じた高速道路沿線の地域の課題解決に取り組むことで、周辺地域の魅力・価値の向上に貢献します。



新たに作付けした青ネギ

不動産事業を通じたまちづくり 不動産事業

不動産事業を通じて、社会環境の変化や地域ニーズに応える新たな「まちづくり」に取り組んでいます。

社宅跡地を活用した分譲住宅の開発に加え、近年では賃貸住宅ブランド「NC STYLE」を立ち上げ、新たな暮らしのスタートにふさわしい、上質でゆとりある住空間を提供する賃貸住宅の運営を行っています。2025年には「NC STYLE」の新シリーズ2棟が竣工し、運営を開始しました。

今後に向けては、住宅利用に限らず、商業施設の誘致や新たなまちづくりへの参画についても検討を進めていきます。

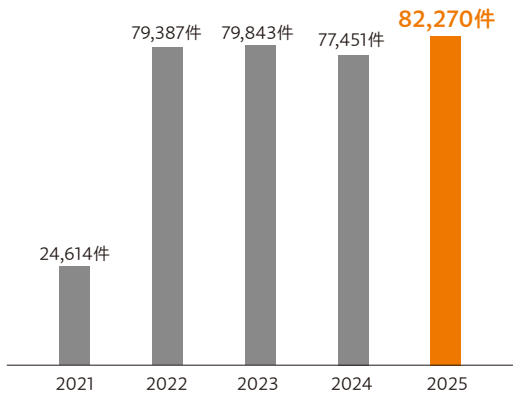


NC STYLE一社

地域間交流の促進につながるドライブプランの展開

高速道路沿線地域の観光振興の取組みとして、速旅^{はやたび}ドライブプランの拡充を進めています。高速道路周遊プランと、テーマパーク・水族館・スキー場・ホテルなどの観光・宿泊施設の利用券等をセットにした地域連携型ドライブプランを管内全域で数多く提供しており、地域の観光促進につなげています。

速旅 地域連携型ドライブプラン 販売件数



速旅ドライブプラン受付TOP画面
(公式WEBサイト)

観光施設提携型ドライブプラン 商品イメージ

高速道路周遊パス

約30～50%割引の定額料金で
高速道路の周遊エリア内が乗り放題！

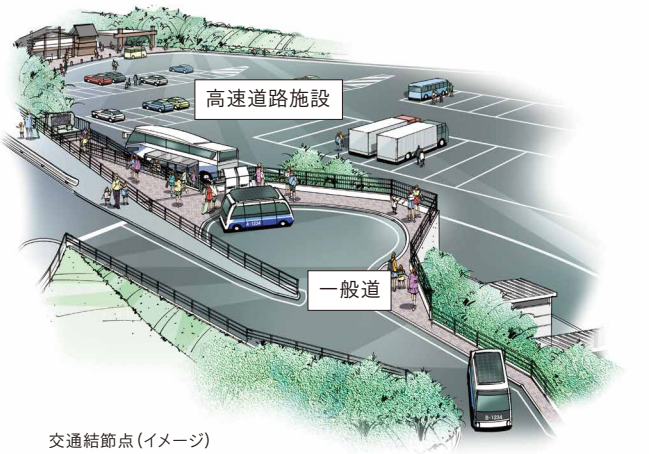
観光施設利用 (入園券など)

または

宿泊利用 (宿泊商品券)

交通結節点機能の整備

高速道路と一般道の乗り換え拠点となる交通結節点を整備し、地域交通を担う事業者と連携・協働することで、地域の交通手段と高速バス等の乗り換えが可能となります。交通結節点を軸として地域と高速道路の周遊性が向上することで、モビリティサービスの利便性の向上や地域共創につながることを期待されます。



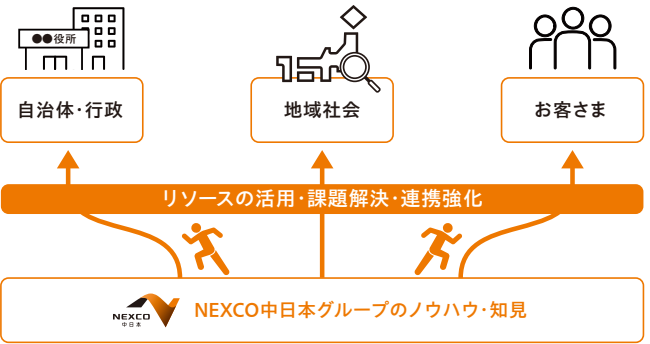
交通結節点 (イメージ)

地域へのインフラソリューションの提供

老朽化の加速や担い手不足などにより、道路交通インフラや公共施設をはじめとする地域インフラは、メンテナンス面でさまざまな課題を抱えています。こうした課題に対し、当社グループは、高速道路や休憩施設の運営・維持管理で培ってきた技術やノウハウをソリューションとして提供することで、課題解決を図り、地域の持続可能な発展に貢献していきます。

自治体等が保有するインフラ資産の点検・補修や技術製品の販売、道の駅の指定管理運営などを、新たに「インフラソリューション事業」として展開していきます。道路分野以外にもソリューション提供の裾野を広げることで、事業ドメインの拡充を図ります。また、地域に密着し、地域課題やニーズを的確かつタイムリーに把握するため、各事業所に「地域共創推進役」を新たに配置し、関係自治体等との連携をこれまで以上に密にし、地域の課題に向き合うことで、高速道路の建設や維持管理等に関するノウハウや知見を基盤とした新たな事業の掘り起こしに注力していきます。

地域共創の取組み

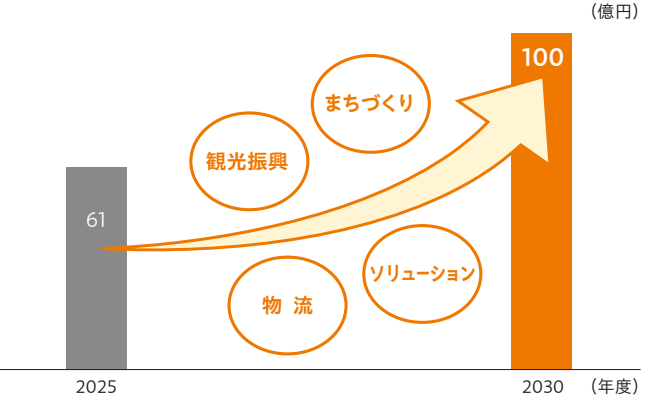


福井県大野市の道の駅「越前おおの 荒島の郷」は、中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋が指定管理者として運営しています。大野市「道の駅 産直の会」と連携し、出荷者が自由にいつでも出荷ができる仕組みを全国で初めて導入しました。奥越の魅力あふれる新鮮な地元野菜を、1年を通じて提供しています。

インフラソリューションによる財務基盤強化

インフラソリューションの提供を通じて、財務基盤の強化につなげていきます。今後は、インフラソリューション事業全体で、2030年度に売上高100億円をめざすとともに、高速道路という「線」のインフラ事業から、地域という「面」のインフラの運営・維持管理へと事業規模を拡充することで、地域の活性化と暮らしの向上に貢献していきます。

インフラソリューション売上目標



高速道路の橋梁の維持・修繕のノウハウを活かし、一般道の橋梁の点検作業にも取り組んでいます。



地方自治体が管理する高速道路をまたぐ橋梁の点検・診断や補修計画、橋梁を集約し、不要となった橋梁の撤去計画も支援しています。

Environment

【環境】

経営方針 4 脱炭素化をはじめとする地球環境保全への貢献



執行役員
技術本部長

前川 利聡

サステナブルな社会に向けて

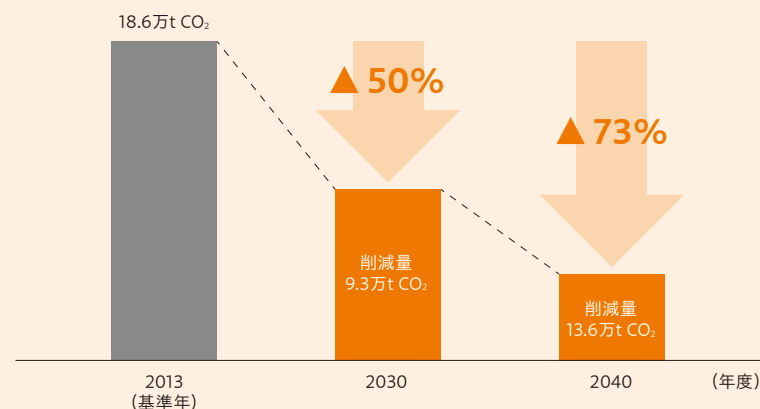
日本政府は2050年までに温室効果ガスの排出実質ゼロ、すなわち「2050年カーボンニュートラル」をめざし、2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減することをめざし、さらに、50%の高みに向けて挑戦を続けていくことを宣言しています。その後、2025年10月に改正道路法が施行されて、国の道路脱炭素化基本方針に基づき道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定する枠組みが導入されています。

当社グループでは、「中日本高速道路株式会社道路脱炭素

化推進計画（以下、「NEXCO中日本脱炭素化推進計画」という）を2026年3月に策定し、道路管理分野すなわちグループの事業活動におけるCO₂排出量の削減目標を2013年度比で2030年度50%、2040年度73%以上の高い目標を掲げています。そのための主な取組みとしては、2030年度までに道路関係車両の電動車化100%、道路・トンネル照明のLED化100%および再生可能エネルギー活用60%になります。また、道路整備分野および道路利用分野では、中温化アスファルトなどの低炭素材料導入など新たな取組みを推進するとともに休憩施設におけるEV急速充電器の整備なども継続していきます。

こうした脱炭素の取組みは、気候変動、生物多様性の損失および汚染という3つの世界的危機に対し、炭素中立（カーボンニュートラル）・自然再興（ネイチャーポジティブ）・循環経済（サーキュラーエコノミー）の政策を統合して相乗効果を発揮させることが重要であると考えています。ネイチャーポジティブの観点では、生態系に影響を及ぼすロードキルの対策など、サーキュラーエコノミーの観点では、再生アスファルト合材などの建設材料のリサイクルなどを推進していきます。それらの着実な実行に向けて、環境に関する長期的な戦略策定やNEXCO中日本脱炭素化推進計画の総合調整を一元的に担う部署として、2026年4月に「環境企画課」を設置しました。新たな組織を筆頭に、NEXCO中日本グループ一丸となって、脱炭素化をはじめとする地球環境保全に貢献してまいります。

■「道路管理分野（Scope 1・2）」全体のCO₂削減目標※



※ 目標値については、社会情勢の変化や技術革新の進展等に基づき、柔軟に調整・見直しを行う

カーボンニュートラルに向けた道路脱炭素化の推進

地球温暖化に伴う気候変動の影響により、自然災害の激甚化・頻発化等が懸念される中、気候変動対策の推進は、地球規模での対応が求められる喫緊の課題となっています。

当社グループの事業もまた、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、環境マネジメントシステムを構築し、その目的・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。

■ 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・生育環境への負荷を低減するエコロード（自然環境に配慮した道）づくりなど、地域環境への配慮を推進します。

サプライチェーン排出量

2024年度の当社グループの事業活動に関係する温室効果ガス排出量（サプライチェーン排出量）を算出しました。

2024年度の当社グループの事業活動に関係する温室効果ガス※のサプライチェーン全体の排出量は、約1,100万t-CO₂eqでした。

※ CO₂、CH₄（メタン）、N₂O（一酸化二窒素）、フロン類などの地球温暖化の主な原因になる気体の総称

Scope1

事業者自らによる温室効果ガスの直接排出を指し、当社グループにおいては、業務用車両（社用車、道路巡回車、標識車、除雪車など）の使用や、社屋や料金所における給湯施設の使用など、主に燃料の燃焼に伴う排出を対象としています。

Scope2

電気事業者から供給された電気の使用に伴う間接排出を指し、当社グループにおいては、高速道路上の

照明設備や路上設備、社屋、料金所、休憩施設などにおける電気の使用に伴う排出を対象としています。

Scope3【上流】

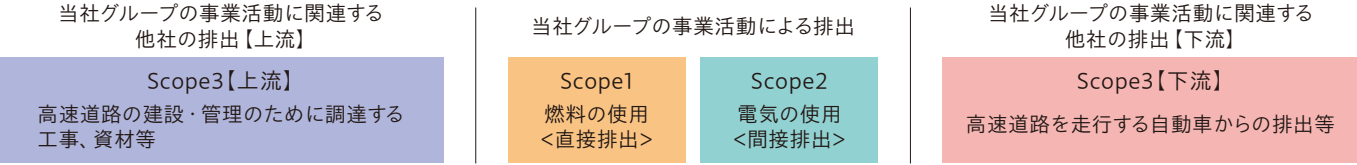
事業者の活動に関連する他社の排出のうち、購入した製品やサービスに関する活動を指し、当社グループにおいては、高速道路・休憩所の建設・管理などのために調達する工事に伴う排出や、社員の通勤や出張に伴う排出などを対象としています。

Scope3【下流】

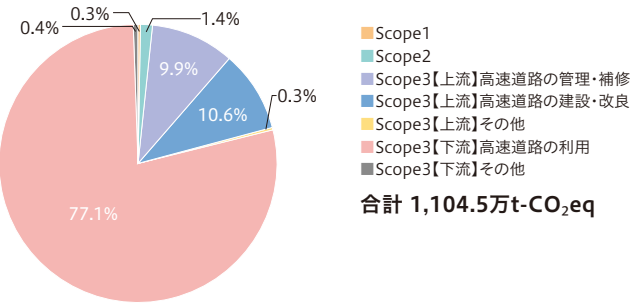
事業者の活動に関連する他社の排出のうち、販売した製品やサービスに関する活動を指し、当社グループにおいては、高速道路を走行する自動車からの排出などを対象としています。

当社グループの事業活動に関係する温室効果ガスのサプライチェーン全体の排出量を把握するとともに、今後は、当社グループの事業活動に関係する温室効果ガスのサプライチェーンの削減をめざします。

■ NEXCO中日本グループのサプライチェーン排出量の範囲



■ サプライチェーン排出量 (Scope1・2・3)



サプライチェーン 排出量	内容	2024年度における 排出量※1 (万t-CO ₂ eq)	
Scope1	燃料の使用など	3.1	0.3%
Scope2	電気の使用	15.5	1.4%
Scope3 【上流】	高速道路の管理・補修	109.6	9.9%
	高速道路の建設・改良	117.9	10.6%
	その他	3.3	0.3%
Scope3 【下流】	高速道路の利用※2	851.2	77.1%
	その他	3.9	0.4%
サプライチェーン排出量 合計		1,104.5	100.0%

※1「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン (Ver.2.7) (環境省 経済産業省)」、国総研資料第671号「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠 (平成22年度版)」に基づき算出し、組織境界は経営支配力基準としています。
※2「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 (国土交通省)」の旅行速度整理表の高速道路平均78.3 km/hを使用しています。

道路照明や建物照明のLED化

当社グループは、『環境方針』において環境に関わる経営上の重点施策のひとつとして、地球温暖化の抑制を掲げるとともに、ESG (環境・社会・ガバナンス) を重点テーマとした事業活動を推進しています。さらに、国内外の動きを踏まえ、サプライチェーンにおけるCO₂の排出量削減を推進するため、2050年のカーボンニュートラルの実現をめざし、国土交通省「道路脱炭素化基本方針 (2025年10月)」に基づき、新たに「道路脱炭素化推進計画 (以下、推進計画)」を2026年3月に策定しました。

Scope1・2
道路管理分野におけるCO₂削減

推進計画では、当社グループの道路管理分野におけるCO₂排出量を、個別施策を推進することで、2013年度比で2030年度に50%、2040年度に73%削減することをめざしています。

■ 2030年度達成目標

	2013年度 (基準年度)	2030年度 (達成目標)
道路関係車両の電動化※	2%	100%
道路照明のLED化	54%	100%
再生可能エネルギー活用	0%	60%

※電動車とは「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」を指します。

道路関係車両の電動化

社用車や管理用車両を、代替可能な電動車がない場合等を除き、電動車へ更新し、走行中のCO₂排出量を削減します。2030年度までに100%の更新をめざしています。

新築建築物のZEB化

新設する社屋等 (社屋、料金所、お手洗い、商業施設) は、原則ZEB Oriented相当以上とし、新築建築物平均でZEB Ready相当をめざしていきます。



ZEB化対応した富山保全・サービスセンター



ZEB Ready 認定書

道路・トンネル照明のLED化

高速道路における道路およびトンネル照明は、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。2030年度までに100%の交換をめざしています。2025年度までにトンネル照明約17,000灯のLED化を行いました。

■ LED照明灯の交換状況



社屋等建物内のLED化

社屋等 (社屋、料金所、休憩施設トイレ、商業施設) の建物内照明のLED化は、2030年度までに100%の交換をめざしています。

再生可能エネルギーの取組み

太陽光発電による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、CO₂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、掘割部上部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しています。新東名高速道路 清水PAでは、屋根に設置した太陽光パネルにより、商業施設の消費電力量を約20%削減し、環境負荷低減に取り組んでいます。引き続き、社屋等 (社屋、料金所) の建物屋根に太陽光パネルの設置を推進していきます。

さらに、次世代型太陽電池 (ペロブスカイト等) の導入に向けて、製品の開発・流通状況に注視し、実現性の検討・実証を進めていきます。今後は、新たに再生可能エネルギーを2030年度までに、当社グループが使用する電力の再生可能エネルギー比率として、順次60%の調達をめざしています。

■ 太陽光パネルの設置



名二環 (名古屋南JCT~高針JCT間)



新東名 清水PA (集約)

低炭素素材の導入拡大

Scope3 道路整備分野(上流側)におけるCO₂削減

高速道路の建設・管理等の整備を行うために調達する工事、資材等のサプライチェーンにおける脱炭素化をめざし、活動を進めます。

中温化アスファルトの導入

2030年度に当社管内のアスファルト合材の6%を中温化アスファルト※で導入できるように、社内の技術基準の整備を進めます。

※アスファルト混合物の製造・施工温度を通常より約30℃低減し、CO₂削減および交通規制時間短縮に寄与する技術

環境配慮型コンクリートの導入

2050年カーボンニュートラルをめざし、「環境配慮型コンクリート設計・施工管理要領(低炭素型コンクリート編)」を2023年度に制定しています(本要領では、CO₂排出量が従来と比較して60%以下になるものを環境配慮型コンクリートとしています)。2024年7月に、本要領に基づき高速道路で初めて環境配慮型コンクリートを用いて、北陸自動車道 阿久和川橋(上り線)のコンクリート製防護柵を施工しました。今後は、他の構造物への適用を進めていきます。

脱炭素型の建設機械の導入

2030年度までに、次世代燃料の使用や電動建設機械を試行導入します。

Scope3 道路利用分野(下流側)におけるCO₂削減

高速道路をご利用いただいたお客さま車両から排出されたCO₂などの削減に取り組めます。

一般道から高速道路への交通転換によるCO₂削減効果

高速道路は一般道よりも安定した速度で走行ができることから、燃費効率も向上する傾向にあり、自動車から排出されるCO₂の削減も期待できます。

また、高速道路ネットワークの整備を進めることで、一般道から高速道路へのさらなる交通転換の促進も見込まれます。仮に、2025年度の当社管内の高速道路の全利用台数が、

一般道を利用した場合の排出量と比較すると、約156.9万t-CO₂の削減となります。

休憩施設におけるEV急速充電器の整備

電気自動車の普及に併せた高速道路での急速充電器の整備および更新を進めており、2025年度末時点で380口の充電器を設置し、サービスエリアでの充電待ちの改善に取り組んでいます。また、今後の急速な電気自動車の普及を見込み、150kW級の急速充電器のさらなる整備や、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。

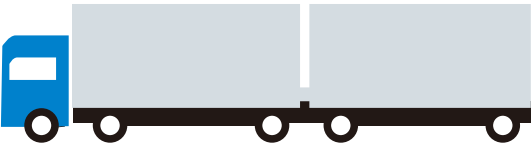
ダブル連結トラック駐車マスの整備

ダブル連結トラックは、1台で2台分の輸送が可能のため物流効率が向上し、結果としてCO₂排出量の削減効果が見込めます。ダブル連結トラックの普及を後押しする目的から、専用駐車マスの整備を進めており、2025年度末で計56カ所(196マス)の駐車マスを整備しています。

今後も、ダブル連結トラック対象路線の拡充状況や休憩ニーズを踏まえ、必要な駐車マスを整備していきます。

■ダブル連結トラック

1台で2台分の輸送



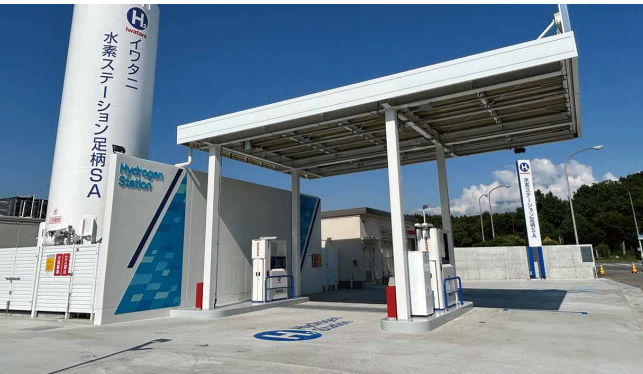
渋滞対策

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に加え、走行速度の低下や停止・発進の繰り返しによる、自動車から排出されるCO₂の排出量の増加にもつながるため、渋滞が激しい箇所を中心に、渋滞対策の取組みを進めています。2025年度は、渋滞対策の実施効果により、約1,300t-CO₂を削減しました。

水素ステーションの設置

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よう、東名高速道路 足柄SA(下り)の水素ステーション※を、2023年に全国の高速道路で初めて開業しました。

※岩谷産業株式会社との共同事業



足柄SA(下り)水素ステーション

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-CO₂を炭素化合物として留め置くことで、大気中のCO₂を削減しました。2030年度までに、建設事業において、約10万本の中低木の植樹をめざしています。

■グリーンインフラ整備例



のり面の樹林化の状況

ネイチャーポジティブに向けた生態系保全の推進

動植物の生息・生育環境への負荷を低減するエコロード(自然環境に配慮した道)づくりに取り組み、生物多様性の保護、生態系サービスの向上によるネイチャーポジティブ(自然再興)の実現をめざします。

現場における野生動植物保護の取組みの推進

新規開通した東海環状自動車道の自然環境豊かな箇所の盛土のり面には、地元の種子から育成した地域性苗木を約3,000本植樹しました。

地域と連携した環境保全活動の推進

クロサンショウウオやヒメタイコウチなど、当社が実施する工事範囲内に生息が確認された希少生物等について、生態系への影響を最小限とするために生息環境の保全活動を行っています。

代わりの生息地となるビオトープを整備し、生息地として定着させるなど、工事中から完了後の現在に至るまで、地域の専門家と連携して生息環境の定期的な整備・管理を行っています。



盛土のり面における地域性苗木



盛土のり面における地域性苗木(拡大)

循環型社会に向けた資源の有効利用の推進(3Rの推進)

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)に取り組んでいます。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、2025年度の再利用率は、当社で定める長期計画値(95%)を上回る98.5%となっています。

■ 3Rの推進状況

項目	指数	長期計画値	2025年度		2026年度 計画値
			目標値	実績値	
建設発生土	再利用率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	98.5% (1,005千㎡)	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% (681千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	98.5% (143千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	96.6% (15千t)	長期計画値以上

・上記表の「資源の3R推進」では、目標・実績は2025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、コンクリート塊および建設発生木材は、国土交通省の「建設リサイクル推進計画2020」(2020年9月)の2025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

再資源化材料の利用拡大

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。再資源化材料の利用拡大を推進していきます。

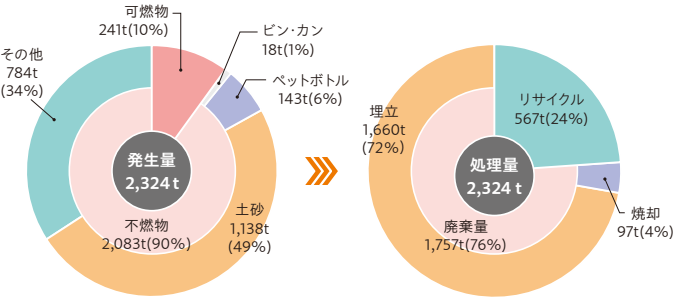


高速道路の建設工事で発生する建設発生土(例)

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、サービスエリアでは分別回収できるごみ箱を設置し、リサイクルに取り組んでおり、2025年度のビン・カン・ペットボトルのリサイクル率は71%となっています。

■ 路面清掃に伴う発生材のリサイクル量(2025年度)

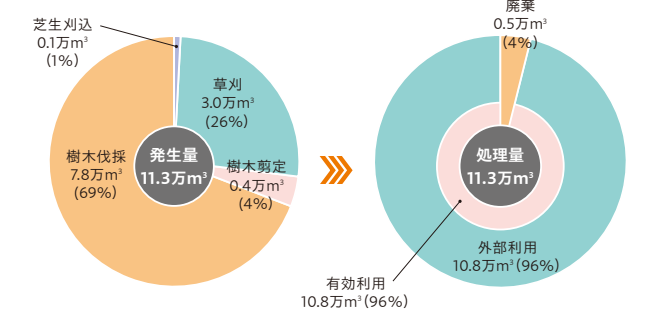


緑のリサイクル

高速道路内の樹木剪定や草刈作業で発生した植物発生材は、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、のり面等の防草対策に活用しています。2025年度の植物発生材のリサイクル率は96%となっています。

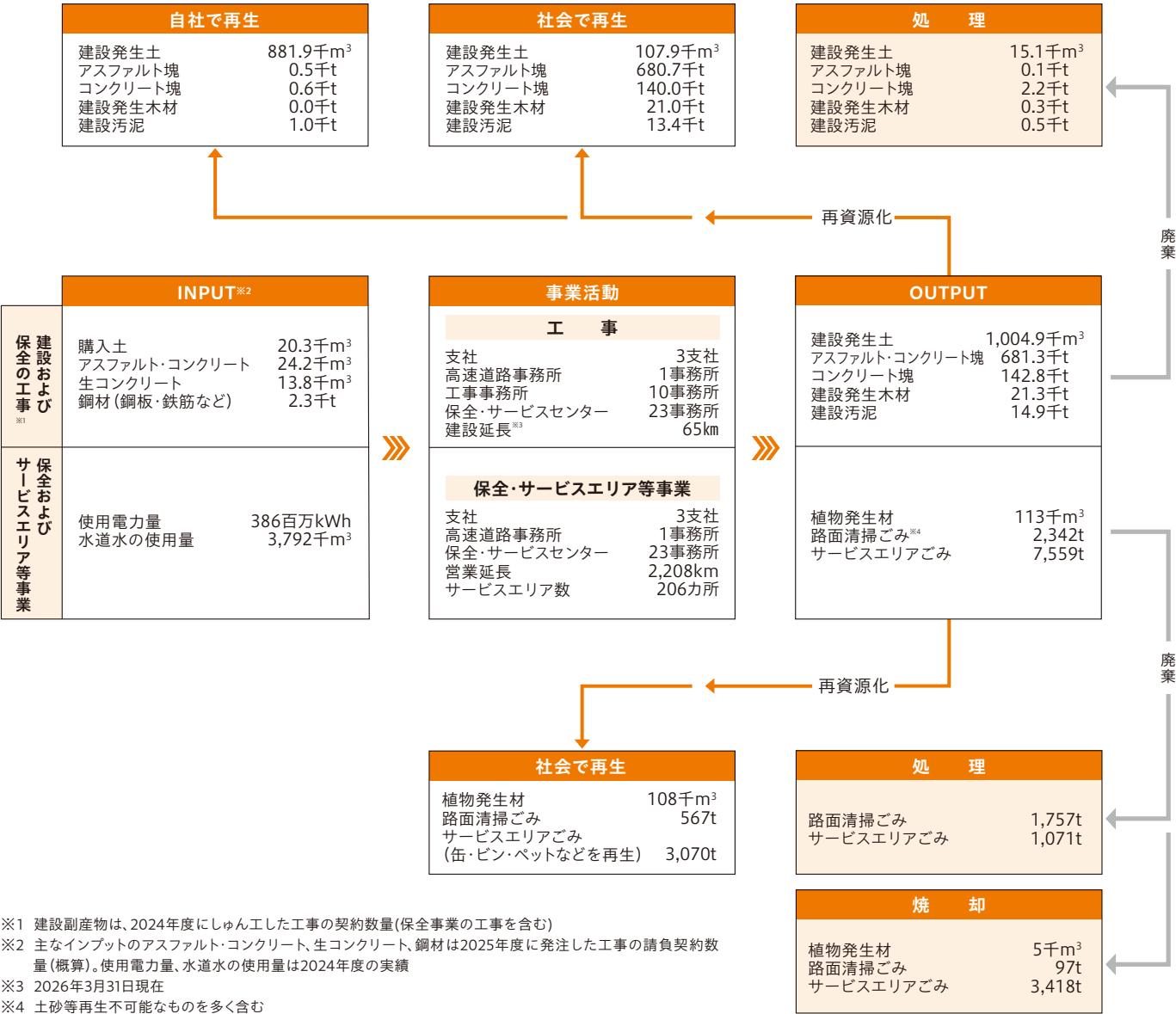
これらの取組みにより、高速道路事業で発生する資源の再利用・再資源化状況の把握につなげていきます。今後も、循環経済の推進をめざします。

■ 緑のリサイクル量(2025年度)



マテリアルフローの可視化と情報公開

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2025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、2024年度にしゅん工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2025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2024年度の実績

※3 2026年3月31日現在

※4 土砂等再生不可能なものを多く含む

Governance

【ガバナンス】

経営方針 5 エンゲージメントの向上



取締役 常務執行役員
総務本部長

光安 達也

社員は最大の「財」

「安全を最優先に社会貢献する」――。端的に言えば、これが当社グループの不変の企業理念です。当社グループは、この企業理念を実現するため、「社員は最大の『財（たから）』である」との考え方の下、自ら考えリーダーシップを発揮できる人財、環境変化への感度が高く、強い現場力をもつ社員の育成に注力しています。

現在、働く価値観の多様化により労働市場の流動性も増しており、我が国の労働環境は大きな転換期にあります。こうした環境下で社会に貢献し続けるには、当社グループが求める人財から「選ばれ続ける企業」であることが重要です。そこで

当社グループは、社員の「エンゲージメント向上」を経営方針の一つに掲げ、総力を挙げて取り組んでいます。

第一に、社員の挑戦意欲を刺激し、成長を実感できる仕組みを強化します。道路構造物の老朽化や自然災害の激甚化に直面して必要となる対策が増える一方、労働力人口の減少によりインフラ業界の担い手不足が深刻化しています。そうした中でも、社員の自律的なキャリア形成を支援するため、社内複業や公募制度を更に活性化させ、越境学習制度を導入して社外企業への派遣など新たな挑戦へと選択肢を広げます。また、研修やOJT（オン・ザ・ジョブ・トレーニング）を通じた体系的な育成に加え、DX（デジタルトランスフォーメーション）を推進する人財の育成や高度専門人材育成コースを強化し、技術の高度化と生産性向上を加速させます。

第二に、これら自律的成長の礎となる社員の「からだところ」の健康増進と社員の個性を活かして働くことのできる環境づくりを強化します。健康経営を推進し、心理的安全性も高めることにより、最高のパフォーマンスを発揮できる職場環境の構築に取り組みます。併せて、女性や前期高齢者をはじめとしたシニア層、障がいを抱える社員など、多様な人財がライフステージの変化に応じて柔軟に、自分らしく長く活躍できるDE&I（ダイバーシティ エクイティ&インクルージョン）を推進します。

社員一人ひとりのエンゲージメントを向上させることで、常に安全で、安心・快適な高速道路空間を提供するとともに、高速道路の枠を超えて、地域が抱える課題を解決するインフラソリューションを提供することにつなげ、地域社会の持続的な発展に貢献し続けます。



挑戦の機会と成長の実感を高める環境の整備

環境変化の激しい時代の中で、社員一人ひとりがそれぞれの持ち場で責任と役割を果たし、「企業理念・私たちの役割」を高いレベルで実現していくためには、社員に様々な挑戦の機会を与え、成長が実感できる環境を整備していく必要があります。

新たな挑戦を促す制度の構築や人事交流などの拡大

新たな挑戦を促す制度構築や人事交流などの拡大に取り組んでいます。社内複業・社内公募の拡大を進めており、2025年度は社内公募・社内複業で20業務を実施し、41名が応募しました。

グループ内の人事交流の拡大

グループ内の人事交流の拡大にも取り組んでいます。グループ全体の体制強化や若手社員が現場実務を学ぶ観点から、グループ会社へ毎年百数十名規模を派遣し、グループ会社からは70名規模を受け入れ、人事交流を実施しています。

■NEXCO中日本の求める社員像

挑戦の機会と成長の実感を高める環境を整備することにより、社員のキャリア形成の選択肢を増やす機会を提供していきます。これにより、新しい価値やサービスを創造できる人財や、変革意欲と熱意をもって挑戦し続ける人財が育成され、社員一人ひとりがそれぞれの持ち場で責任と役割を果たし、「企業理念・私たちの役割」を高いレベルで実現していくことが可能となります。

また、人事交流にて他社と人脈形成を図り、将来的に円滑な業務遂行に役立てるとともに、他社の業務の進め方や働き方を経験することで、復職後にフィードバックし、社内の業務改善等に寄与することを期待しています。

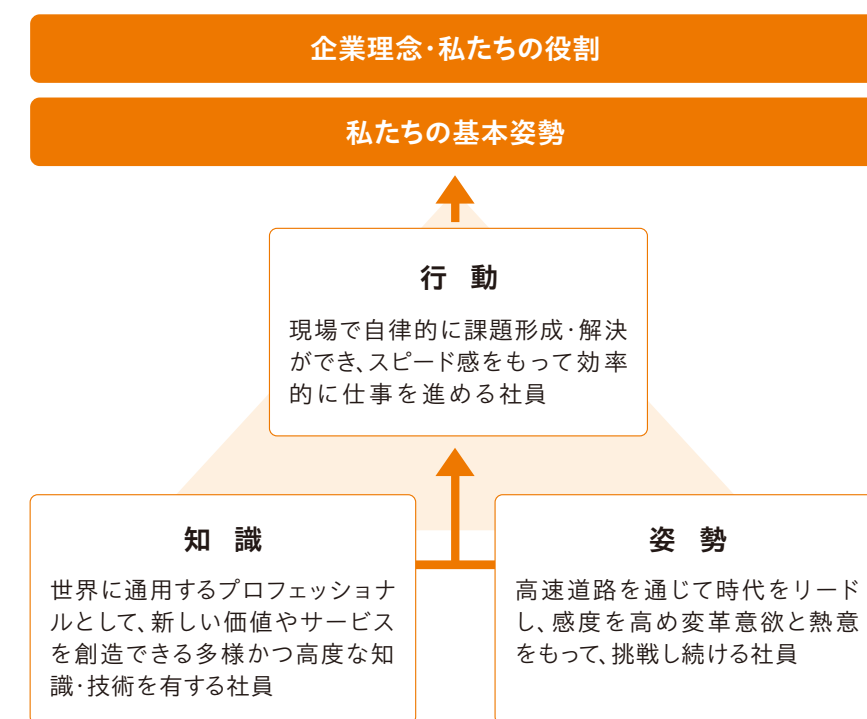
異業種との人事交流や研修の拡大

他企業や自治体等の異業種との人事交流や研修の拡大も進めています。国土交通省をはじめとした省庁に加え、東京都等の行政機関や各高速道路会社、鉄道会社をはじめとした他企業様にも社員を派遣・受入し、人事交流を実施しています。

越境学習制度の創設

社員の挑戦意欲に応える環境構築に向けて、越境学習制度の創設を進めています。この制度では、挑戦したい業務を企画した社員を、実際に事業として運営している企業に派遣することで、社員自身の成長実感の獲得を図ります。

社外で得た経験をもとに社内で活躍することで、社員エンゲージメントの向上が期待できます。



自律的キャリア形成を支える人的資本経営の推進

社員一人ひとりが自らのキャリアを主体的に考え、スキルや経験を積み重ねていける環境を整備するとともに、企業にとって重要な経営資源である「人的資本（人財の知識・技能・経験・健康など）」を戦略的に管理・活用し、企業価値の向上を図っていくことが重要です。また、デジタル化やグローバル化、働き方改革などの社会変化に対応し、柔軟かつ持続的な組織運営を実現していくことが求められています。

研修やOJTなどを通じた体系的・継続的な人財育成

各種研修やOJTなどを通じた体系的・継続的な人財育成に取り組んでいます。階層別研修、キャリア開発研修、部門別研修等の各種研修を実施しており、階層別研修では、各階層に必要なポータブルスキルを具備できるカリキュラムを実施しています。また、社員がキャリアビジョンを描くことができるよう、キャリア開発研修を各年齢層で実施しています。あわせて、各部門における必要な業務知識・スキルを習得できる研修計画を構築するとともに、通信教育、カフェテリア型研修等の自己啓発支援の拡充を進めています。さらに、職場OJTや工事管理エキスパート※による体系的・継続的な若手社員の育成に取り組むとともに、グループ体となった研修の実施および研修施設の充実を進めています。

これらの取組みにより、社員の基礎能力の底上げ、専門的な業務知識・スキルの習得による業務能力の向上、キャリアビジョンの明確化による自己成長意欲の向上、若手社員の早期戦力化と職場定着率の向上を図っています。また、変化する労働環境や技術革新に柔軟に対応できる組織力の強化を進めるとともに、社員のエンゲージメントを向上し、離職率の低減にも寄与していきます。

※高速道路に関する高度で専門的な応用能力を持つとされている社員

高度な専門性を有する人財の戦略的な育成

専門性を有する人財が目指すべきコースとして、高度な

専門技術を活かし業務を遂行するスペシャリストコースや、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。スペシャリストコース社員は15名、次世代スペシャリストコース社員は39名在籍しており、各分野で活躍しています。

今後は、AIやデジタル技術を活用した研修の創設や実践的OJTの高度化を図り、社員一人ひとりが自律的にキャリアを形成できる環境をさらに充実させていきます。

人財育成を推進することで、組織全体の競争力強化を図りつつ、多様性を尊重し、挑戦を促す組織風土を醸成することで、持続的な成長と社会的価値の創造を両立させる企業をめざします。高度な専門性を有する人財がコース転換し、組織的に体制を構築していくことで、会社全体としての課題解決等に寄与することを期待しています。

「育ちの会」（LO・ML活動）

社員一人ひとりの自律的な活動により、職場環境改善やエンゲージメントの向上を目指したLO・ML※1活動を推進しています。高いレベルで担当業務を遂行する社員の中から選ばれたLO・MLが、所属長と協働し3つの「育ち」※2の活動を実践し、職場全体のエンゲージメントの向上にも好影響を与えることをめざします。

※1. リードオフマン（LO）・ミドルリーダー（ML）
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、事務所の管理職からLO、支社の管理職からMLを任命します。

※2. (1) 企業理念・新たな経営方針等の浸透を通じた、「働きがい」の実感
(2) 心理的安全性を高く保つことを通じた、自律的な環境改善活動の実践
(3) 当事者意識と責任感を有し、自律的に考え行動する成長意欲の醸成

心の健やかさと充実感を高めるウェルビーイングの推進

価値観や働き方が多様化する現代社会において、安全で魅力ある職場づくりを実現することは、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に不可欠です。

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」の健康づくりに向けて、人間ドックの推奨、特定保健指導による生活習慣見直しの支援、健康に対する意識向上のセミナー、メンタルヘルスに関する研修、心理的安全性を高める施策等に取り組んでいきます。

目標とする特定保健指導対象者割合20%以下、高ストレス者割合10%以下を継続的に達成することで、社員の健康の保持増進を図り、一人ひとりが能力を最大限に発揮してパフォーマンスを上げることにより、生産性の向上と社員のモチベーション・働きがいの向上をめざします。

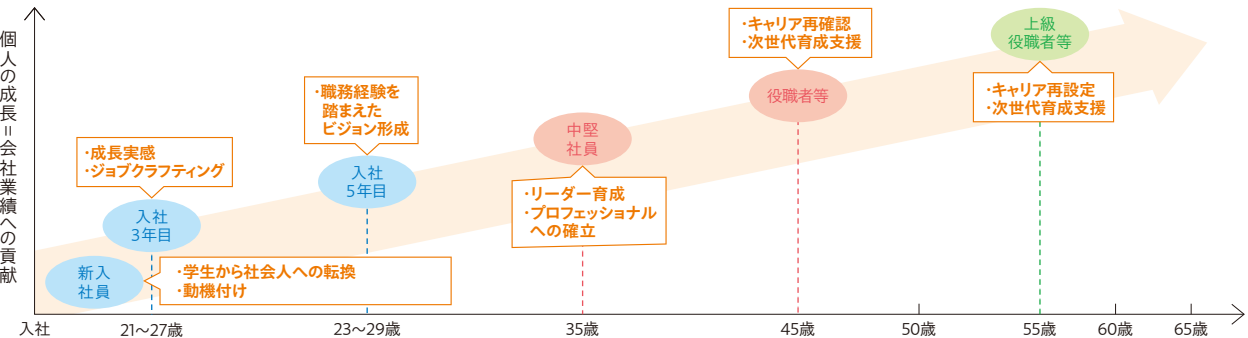
※特定非営利活動法人 健康経営研究会の登録商標



■ 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
看護等休暇	小学校3年生までの子どもの看護等のため、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、または父母や家族などの介護のため、1日2時間取得できる
ウェルネス休暇	生理日の勤務が著しく困難な場合、不妊治療を受ける場合、人間ドック等を受診する場合に毎年度25日間取得できる

■ キャリアアップのイメージ図



働きがい高める職場環境の改善とコミュニケーションの強化

社員が心地よく、効率的に働けるようなオフィス環境を整備し、生産性の向上・コミュニケーションの活性化を推進しています。

WEB会議や1on1ミーティングに対応できる個室や社員の交流を促進するフリースペースの確保など、社員のニーズに応じた柔軟な働き方を推進するため、各組織でオフィス環境の改善に取り組んでいます。

こうした取組みにより、当社グループ全体の「働きがい」のES値も上昇傾向にあり、2021年度の3.57から2025年度には3.68となっています。

多様な働き方を実現し、社員一人ひとりが働きがいを感じられる職場をつくることによって、それぞれの成長を引き出し、組織のパフォーマンスの最大化につなげていきます。



本社オフィス内のフリースペース

■働きがいに関する指標(NEXCO中日本グループ) (点)

年 度	2021	2022	2023	2024	2025
ES調査値*	3.57	3.58	3.60	3.63	3.68

※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)

誰もが活躍できるDE&Iの推進

性別、年齢、障がいの有無等に関係なく多様なバックグラウンドを持つ人財が、一人ひとりの意欲と能力を最大限に発揮できる環境を構築することで、社員のエンゲージメントを向上させ、経営基盤を強化し、持続的な企業価値向上へとつなげていきます。

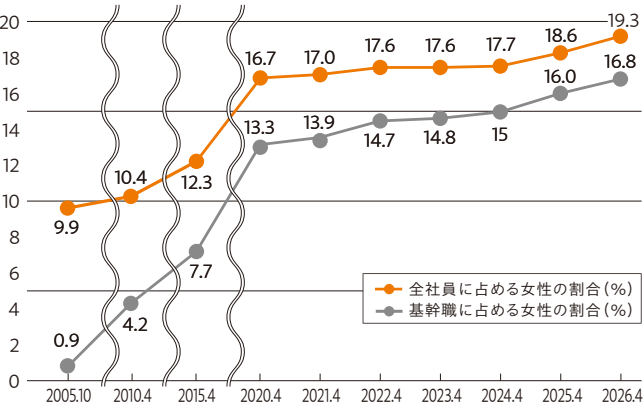
女性の更なる活躍推進

女性の自律的なキャリア形成の支援を目的として、毎年「NEXCO3社女性社員交流フォーラム」の開催や、異業種交流会への研修派遣を実施しています。

社内外のネットワーク構築支援を通じた人財育成の実績として、女性管理職数は5年前の1.5倍以上に拡大しました。

今後もさらなるエンゲージメント向上を図り、女性の活躍を推進します。

■女性社員の比率の推移(NEXCO中日本)



※2005年以外はすべて、各年度末時点の数値

年 度	2021	2022	2023	2024	2025
女性管理職比率	1.4	1.4	1.4	2.1	2.3

※各年度末時点

男性社員の育児休業取得の促進

育児休業を取得しやすい環境整備の施策として、子どもが生まれる社員に対しては、上司や人事部署による面談を通じて各種制度を紹介するとともに、周囲の社員に対する組織的なサポート環境を構築しています。

こうした取組みにより、2025年度には男性の育児休業取得率は85%を達成し、全員が2週間以上の育児休業を取得しました。今後もこの水準を維持・向上できるよう、引き続き誰もが制度を利用しやすい環境づくりを推進します。

■1日以上育児休業取得率(NEXCO中日本) (%)

年 度	2021	2022	2023	2024	2025
育児休業取得率	13.5	44.2	55.3	84.3	85.1
男性	100	100	100	100	100
女性	100	100	100	100	100

シニア層の活躍推進

意欲と能力、経験のあるシニア社員が、高いエンゲージメントをもって活躍し続けることができるよう、定年年齢を65歳へと引き上げました。

フルタイム勤務から短時間勤務、勤務地域の限定など、個々のライフプランに寄り添った柔軟な制度設計を行うことで、シニア世代が培ったノウハウを十分に発揮でき、次世代にも継承できる環境を整えています。

障がい者の活躍促進

様々な社員がそれぞれの特性や強みを活かし、一人ひとりが能力を発揮できる環境づくりを進めています。2018年に新設した「ワークサポート室」では、精神や知的障がいを持つ社員がそれぞれの適性に応じたオフィス業務のサポートを通じて活躍しており、組織全体の生産性向上に貢献しています。今後も、多様な個性がその特徴を活かして活躍できる場をさらに広げていきます。

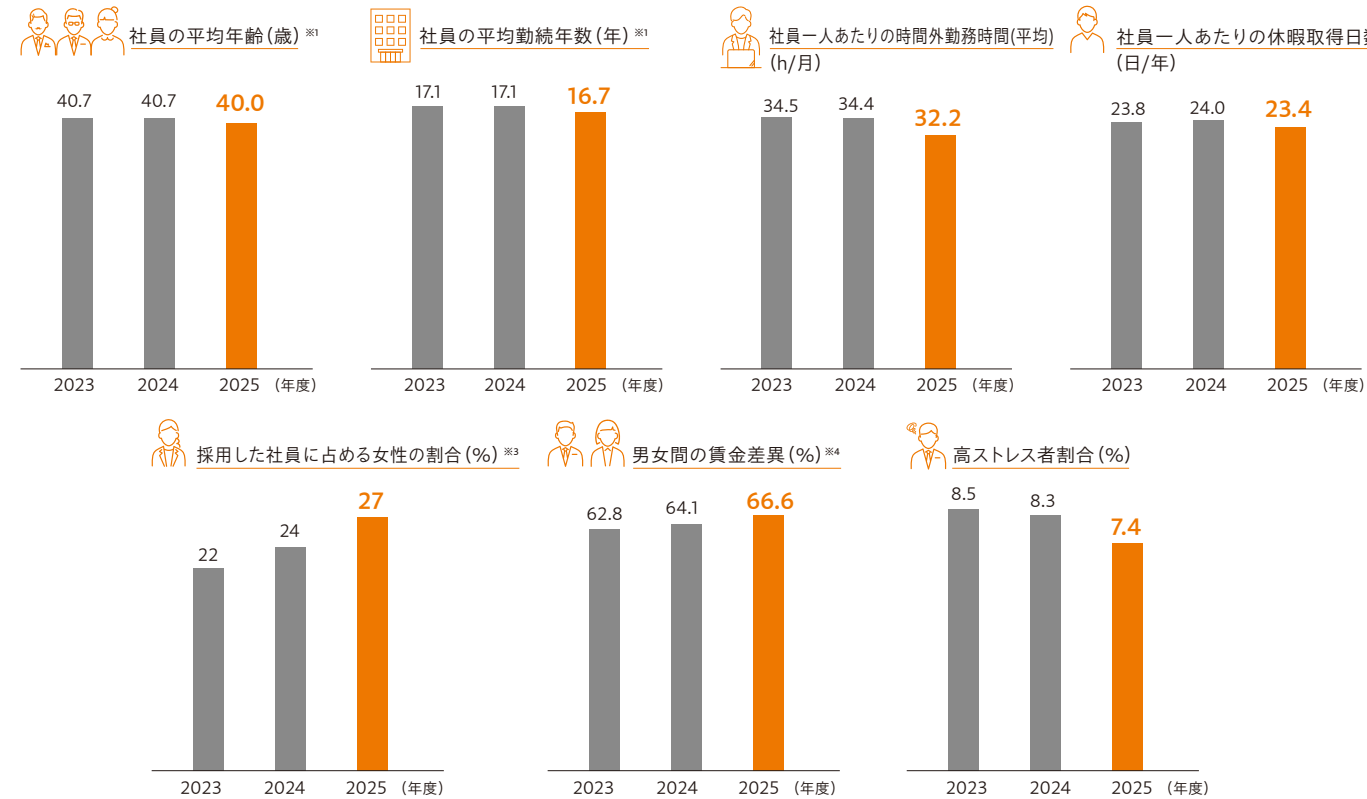


ワークサポート室での勤務の様子



ワークサポート室の社員がデザインしたロゴ

■人材関連データ



※1 各指標とも年度末時点の数値 ※2 年次有給休暇と各種特別休暇の取得日数の合計 ※3 各年度とも4月1日入社 ※4 男性の平均賃金を100とした場合の比較

経営方針 6 持続的成長を支える経営基盤の強化



代表取締役 専務執行役員
社長補佐 経営企画本部長

松井 保幸

変革を恐れず、次世代へつなぐ 強靱な経営基盤を築く

私たちNEXCO中日本グループがめざすのは、安全で安心な高速道路空間を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げる新たな価値へと拡げることにより、地域の活性化と暮らしの向上、日本の社会・経済の成長、そして世界の持続可能な発展に貢献し続けることです。

一方で、私たちを取り巻く経営環境は一層厳しさを増しています。激甚化・頻発化する自然災害への対応やインフラの老朽化の進展に加え、労務単価・資材価格の上昇により、高速道路事業運営に係るコストは増加傾向にあります。こうした環境下においても、社会的責務を果たし、ステークホルダーの皆さまにさまざまな価値を提供し続けていくためには、環境変化に柔軟に対応し得る、強靱な経営基盤の構築が不可欠です。

経営基盤強化のエンジンとなるのは、安全の確保を大前提としたうえでの経営効率の抜本的な向上です。その実現に向けた重要な手段の一つがDXの推進であり、AI技術の活用やデータの連携、業務プロセスの抜本的な改革を通じて、高速道路マネジメントの高度化・革新を図り、維持管理の効率化と品質向上の両立を進めています。

「i-MOVEMENT」プロジェクトでは、AIを活用した交通事故の早期検知によるお客さま対応の迅速化のほか、ドローンや高解像度カメラによる高所点検の高度化、交通監視での侵入車両AI検知システムの導入など現場の安全性向上と省力化を推進しています。また、工事施工現場においては「i-Construction」を展開し、BIM/CIMの展開をはじめICT建機を用いた自動施工、デジタル技術等を用いた遠隔臨場による検査・立会など、施工の効率化・高度化・省人化を推進し、建設業における担い手不足という社会課題にも的確に対応していきます。高速道路事業にとどまらず、社内の様々な業務にデジタル技術等を活用することで、効率的かつ高付加価値な働き方を実現していきます。

こうした経営の効率性向上の本質は、単なる効率化にとどまりません。デジタル活用により創出した時間と資源を新たな価値創造へと再配分することで、地域課題の解決や新たなサービスの創出、そして社員一人ひとりの成長につなげていきます。

経営基盤の強化は、企業として社会に提供できる価値の最大化と軌を一にするものであると考えています。

加えて、将来にわたって健全なインフラを維持していくためには、安定的な財源確保と不断の技術力向上が不可欠です。業界をリードする技術開発を進めることで、当社グループの技術力に対する信頼を一層高めていきたいと考えています。

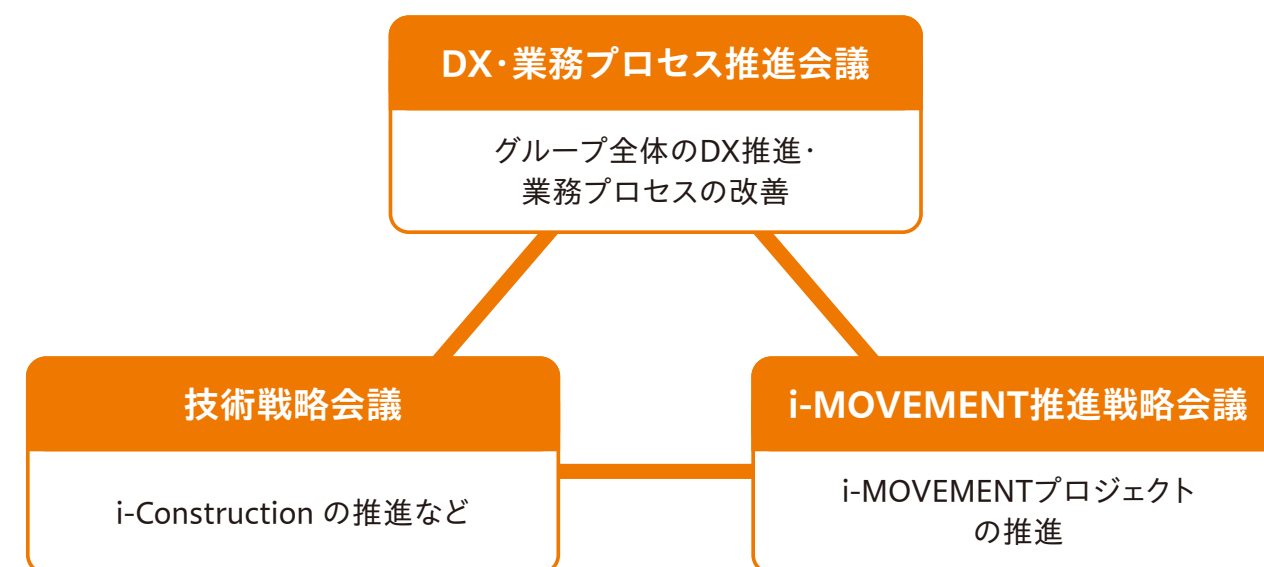
さらに、既存の高速道路事業の深化に加え、サービスエリア事業や不動産事業、街中店舗といった収益事業のさらなる拡大により、収益基盤の多角化と財務基盤の強化を図っていきます。

持続的成長を支える経営基盤の強化は、私たちが社会との約束を果たし続けるための「意志」の表れです。今後も、コンプライアンスの徹底と公正・透明なコーポレート・ガバナンスを経営の根幹に据え、ステークホルダーの皆さまの期待に応えていきます。

絶え間ない自己変革に挑み続ける企業グループとして、さらなる成長と価値創造に取り組む当社グループに、今後ともご期待ください。

DX推進に向けた体制

当社グループの事業基盤を次世代へつなぎ、社会インフラとしての使命を果たすため、デジタル技術を核とした業務や事業の変革(DX)を強力に推進します。日々の業務改善や技術開発など、経営基盤のさらなる強化に向けて現場の社員一人ひとりが「変革の主体」として不断の改善を行うとともに、DXの実現を支える組織横断的な会議体として「DX・業務プロセス推進会議」「技術戦略会議」「i-MOVEMENT推進戦略会議」を設置し、全社的なリソースの最適配分や課題解決を迅速に行うことで、当社グループ全体の生産性を向上させイノベーションを創出し続けます。



DXの推進(効率的で高付加価値な働き方の実現)

当社グループの持続的成長を支える経営基盤の強化を実現していくためには、デジタル技術の活用による業務の効率化を図り、新しい事業分野への進出やさらなるお客さまへのサービス向上の取組みにリソースを集中できる環境を整備していくことが重要です。

グループ全体の生産性向上

グループ全体の業務プロセスの標準化、文書のデジタル化やデータ連携による業務の合理化・効率化に取り組みます。ペーパーレスを基本としたデジタルで完結する業務運営を推進し、業務プロセスにAI等の先進的なデジタル技術を組み入れ、定型的な業務の自動化や省力化を行います。これにより生産性を高め、効率的な働き方の土台となる環境を整えます。

また、社内の情報、ナレッジをデータとして蓄積し、クラウド基盤を活用したシームレスな情報へのアクセス環境を整備し、各事業領域のデータ連携を進めていくことで、資料の検索応答

性の向上や蓄積されたデータを有効活用することで、社員一人ひとりの業務の品質と生産性を向上させます。

さらに、DX・業務プロセス推進会議等で他の職場での効果的なDXの取組み等の情報を共有し、業務課題を自ら改革しようとするDX人財としてのマインドの醸成に取り組みます。

これらの取組みを推進することで、場所や時間に影響を受けない柔軟で効率的な働き方を推進し、グループ全体の生産性向上の実現をめざします。

DXの推進(革新的で高度な高速道路マネジメントの実現)

NEXCO中日本グループは、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。このプロジェクトは、最先端のICT技術やロボティクス技術を積極的に導入することで、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、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。

道路管制センターを基軸にした次世代の道路管理

道路管制センターは、道路情報の収集や提供、初動対応を24時間365日、関係機関と連携して行っています。
最新のセンサーや監視カメラによる全線監視技術の導入により、発生した事象をいち早く検知し、即時の初動対応やお客さまへの情報提供が可能になります。さらに、当社グループ内における情報共有の質も向上し、緊急時の対応力強化・生産性向上も期待されます。

休憩施設メンテナンス作業の高度化

休憩施設では、清掃ロボットの活用やセンサーを用いた備品残量・ごみ箱の堆積量の計測など、メンテナンスの機械化・デジタル化を進めています。
「必要な時に必要な箇所だけ」清掃やメンテナンスをする運用に変更し、均質で最適化されたレベルのサービス提供を実現します。



最新技術による安全な高速道路環境の実現

道路構造物・施設設備の点検業務においては、ドローンで撮影した映像や路上設備に設置したセンサー情報から、損傷や故障予兆をAIが自動診断することで、点検業務の安全性や効率性を向上させ、安全な高速道路環境を実現します。



ドローンによる道路構造物の点検



統括料金所での集約監視

料金収受業務の高度化・生産性向上

スタッフの常駐が24時間365日必要な料金所において、1つの拠点で複数料金所の遠隔監視・応対を実施する「拠点集約型料金収受モデル」を導入することで、労働力不足に対応した料金収受業務への転換を実現します。
現在、遠隔支援プロセスと技術仕様の整備が完了しており、遠隔監視環境が整った料金所から集約型モデルの導入を順次進めています。

きめ細やかな走行情報提供の実現

道路管制センターで取得した最新情報をもとに、AI等の各種デジタル技術を活用し、実走行に近い走行所要時間や通行止め解除見込み時刻に関する情報をきめ細かく提供することで、お客さまの走行利便性を向上させ、快適でスムーズなドライブをサポートします。

DXの推進(安全でスマートな施工現場の実現)

建設業界において、労働力不足や高齢化が進んでおり、業界全体の生産性向上が急務となっています。そのため、建設現場の生産性向上を目的とした「i-Construction」を推進しています。

i-Constructionの推進

i-Constructionの推進として、2017年からBIM/CIM^{※1}の検討に着手してきました。2020年からは、モデル事務所でのICT施工^{※2}やBIM/CIMの試行を重ね、2025年7月に各種要領を制定し、i-Constructionを全面展開しています。

高速道路事業における一連の建設生産・管理システム（計画・調査・設計・施工・維持管理）の生産性向上を目的に、2030年度までは、高度化・省人化をめざしつつ、効率化を主眼に置いて取り組みます。

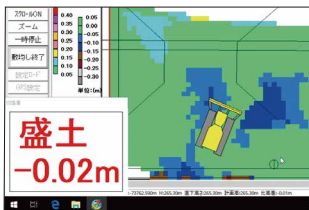
※1 Building/Construction Information Modeling/Management
(デジタル化したデータの統合管理による建設生産・管理システムの効率化)の略語
※2 Information and Communication Technology (情報通信技術)の略語



ICT施工による現場管理の省力化

マシンガイダンスを用いたICT土工では、建設機械周辺の丁張作業を行わずに施工が可能となるため、現場作業の省力化に加え、接触事故リスクも低下します。また、点群データと設計データを重ね合わせた出来形検査も可能となり、現場管理の効率化・高度化が期待できます。

■ マシンガイダンス



ガイダンス画面



ブルドーザーのマシンガイダンスによる敷き均し

遠隔臨場など施工管理の効率化・高度化・省人化

施工管理の省力化に向けた取組みとして、遠隔臨場実施要領を制定し、ウェアラブルカメラ等を用いた検査・立会を約8割の現場で行っています。また、デジタル技術等を用いた検査・立会の効率化に資する様々な新しい技術について、積極的に現場で取り組んでいます。



WEB会議システムを活用した遠隔臨場による検査



BIM/CIMの取組み

2025年7月からBIM/CIMを全面展開しました。まずは、「情報のデジタル化」「共通データ環境の利用」「3次元モデルの作成と活用」の3つの取組みを実施し、事業全体の効率化を進めます。

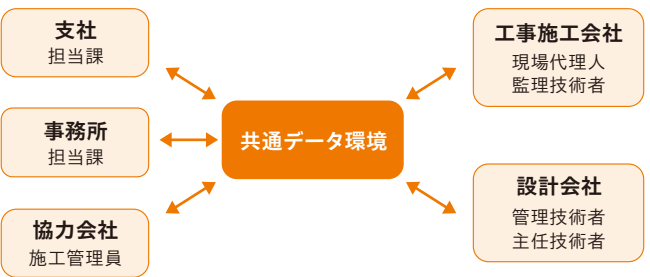
情報のデジタル化

データの取扱いの効率化を目的に、データの授受、閲覧、保管、検索が容易にできるよう、情報のデジタル化に取り組んでいます。デジタルデータを利用することで、受発注者間におけるペーパーレスでの打合せ、場所を選ばない打合せや協議、資料の閲覧等が可能となり、効率的に業務を進めます。

共通データ環境の利用

受発注者間のデータの授受や打合せ、成果品の提出等の効率化を目的に、共通データ環境を活用しています。大容量の3次元モデルの共有やデジタルデータを一元的に管理することで、情報のやり取りが効率化され、正しい情報をお互いに適切なタイミングで取得することができ、効率的に業務を進めます。

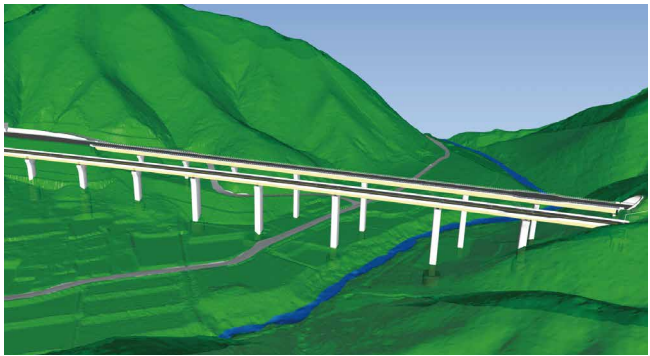
■ 共通データ環境の概念図



3次元モデルの作成と活用

3次元モデルの作成・活用により、業務の効率化を行っています。3次元モデルを作成し、現場イメージや完成形の可視化を行うことで、完成時のイメージを容易に把握・理解することができるため、周辺環境を考慮した最適な構造の比較・選定や設計上の不具合箇所の早期発見、施工計画の検討による手戻りの減少などによる効率化、関係機関や地域の皆さまへの説明会の円滑化が図られます。

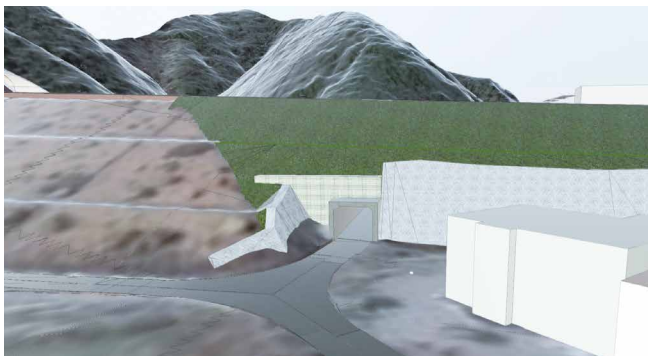
■ 3次元モデルで作成した現場イメージ



橋梁完成形イメージ



施工計画検討



3次元モデルを用いた完成形イメージの比較(左:擁壁構造、右:軽量盛土構造)

技術開発の推進

当社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、技術の基本方針や技術者の役割などを示す「技術戦略」を策定し、当社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。

※ Connected:コネクテッド、Autonomous:自動運転、Shared & Service:シェアリング/サービス、Electric:電動化 の頭文字をとった造語

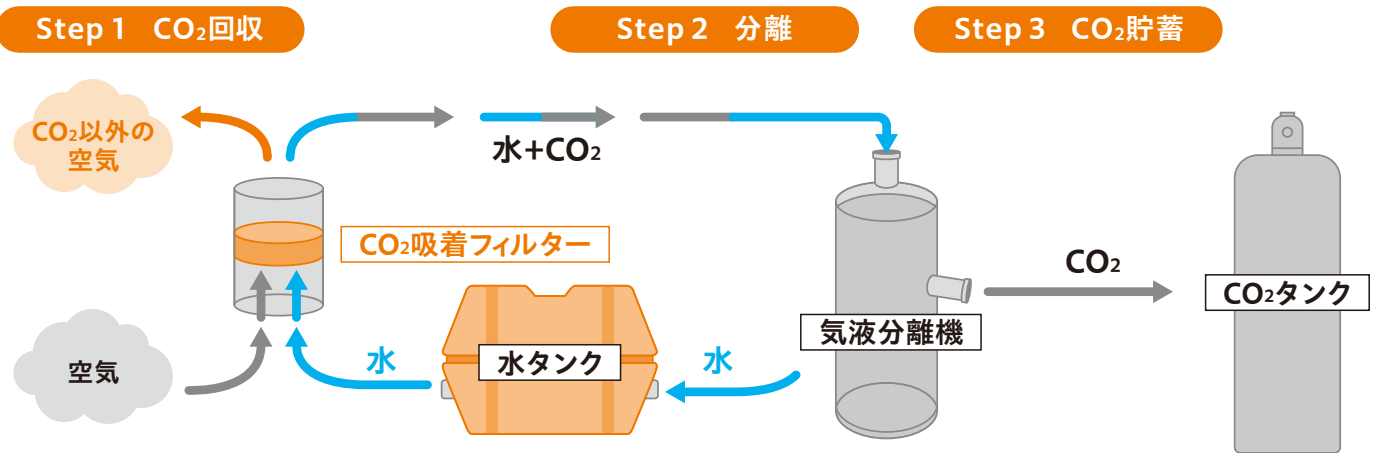
高速道路事業における脱炭素化技術

脱炭素化推進に向け、茨城大学カーボンリサイクルエネルギー研究センターと、CO₂回収技術(湿度スイング法)を高速道路で実用化するために共同研究しています。湿度スイング法は、大気中のCO₂をフィルターで吸着後、水を用いて脱離して回収する、エネルギー効率が良い新しい手法です。湿度スイング法によるCO₂回収技術は、実構造物での実証例がないことから、高速道路で技術開発を行います。



CO₂回収実証実験設備

CO₂回収の仕組み



お客さま支援・災害対応などに活用できる防災用EVバイク

緊急時における車両進入困難箇所への移動手段として、各事務所に2輪車を配備しています。2輪車をEV化することで、環境への配慮ができることと同時に、前輪をスキーに、後輪をキャタピラに換装することで雪上防災バイクとして、スタックによる滞留発生時においてもお客さま支援や情報収集が可能になり、年間を通じて道路管理の効率化を支えます。

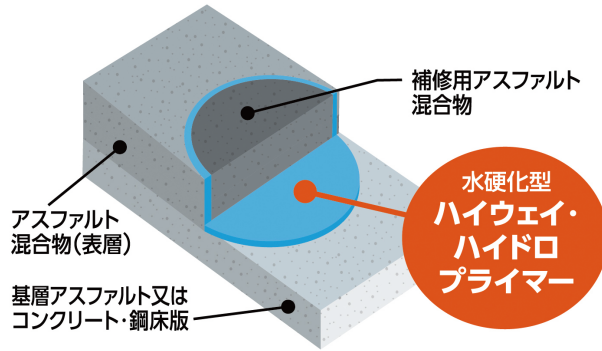


湿潤環境でも使用できる舗装補修用プライマー

舗装補修用プライマー「ハイウェイ・ハイドロプライマー」は、ポットホールの再発原因の一つである補修用合材と基層の接着不足を解消するために開発された水硬化型プライマーです。雨天でも施工可能で高い接着性能を持ち、簡便な施工方法により短期間での再発抑制を実現。これにより補修コストや事故リスクの低減に貢献します。

この技術は2026年3月に開催された世界道路協会(PIARC)「第17回冬期サービスとレジリエンスに関する世界大会」において、特別賞を受賞しました。

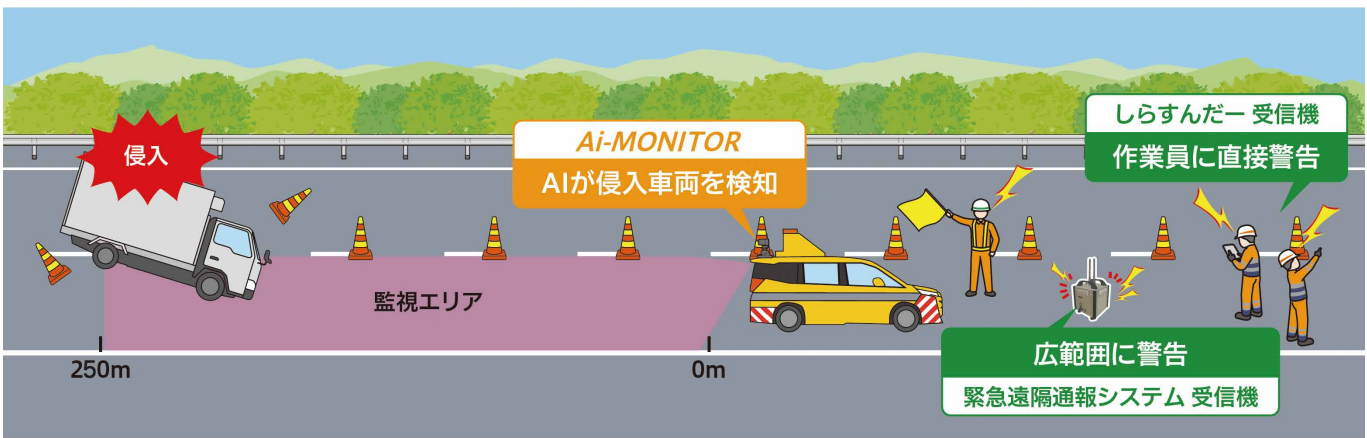
プライマー注入イメージ図



侵入車両AI検知システム

侵入車両AI検知システム「Highway Ai-MONITOR(アイモニター)」は、AIの画像処理技術を用いた工事規制内への一般車両誤侵入の検知システムです。工事規制内に誤侵入する車両をAI技術によりいち早く検知し、作業員に警告アラートを発報します。作業員への発報は、当社グループ全体で普及が進んでいる遠隔警報システム「しらすんダー」と連携し、作業員の安全性と利便性が向上する技術です。

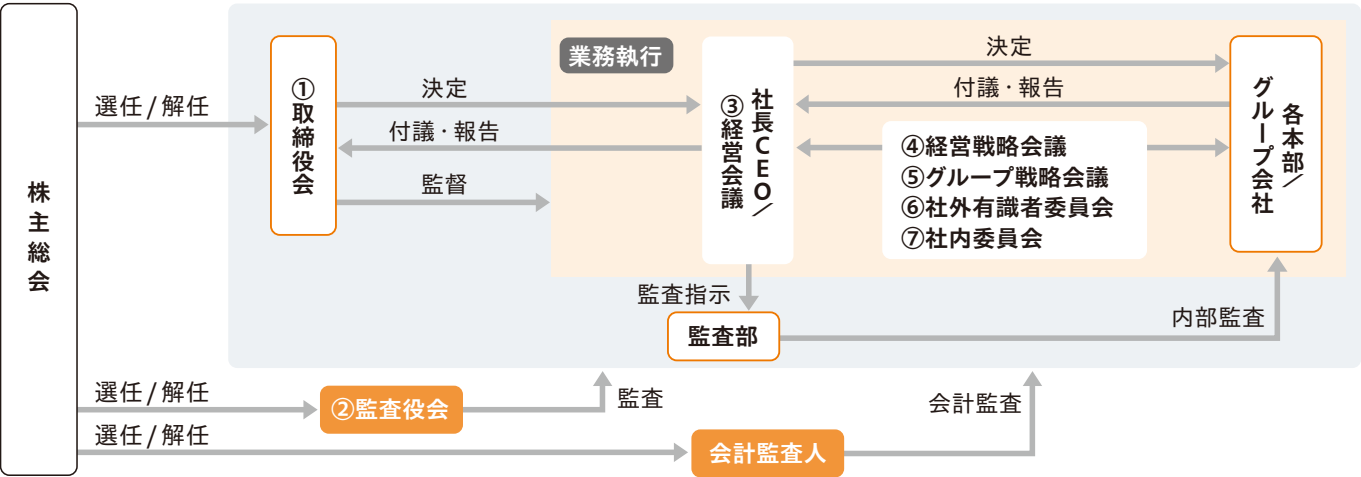
侵入車両検知イメージ



コンプライアンスの推進とコーポレートガバナンスの強化

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、さらなる経営の監督・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。あわせて、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を行っています。法令遵守等内部統制に関わる監査結果を取締役会及び経営会議に報告し、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(2025年度)

氏名※	役職	就任時期	出席状況	
			取締役会	監査役会
水野 明久	取締役会長(社外)	2024年6月	14回/14回	－
縄田 正	代表取締役社長CEO兼COO	2022年6月	14回/14回	－
松井 保幸	代表取締役 専務執行役員	2024年6月	14回/14回	－
浅野 敬広	取締役 常務執行役員	2024年6月	14回/14回	－
小坂 卓生	取締役 常務執行役員	2025年6月	9回/9回	－
牟田 広繁	取締役 常務執行役員	2025年6月	9回/9回	－
関谷 富彦	取締役 常務執行役員	2025年6月	9回/9回	－
泉 公人	監査役(常勤)	2022年6月	14回/14回	14回/14回
藤原 健治	監査役(常勤・社外)	2022年6月	14回/14回	14回/14回
川合 伸子	監査役(非常勤・社外)	2022年6月	13回/14回	12回/14回
溝口 敦子	監査役(非常勤・社外)	2022年6月	14回/14回	14回/14回

※ 2026年3月時点。新たな役員体制についてはP.94-95「役員一覧」を参照

■ 取締役会の主な審議内容(2025年度)

区分	主な審議内容		
決議	・次期経営計画の策定 ・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 ・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	・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 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	・内部統制システムの運用状況	など

コンプライアンスの推進

高速道路の運営管理という社会的使命を有する当社にとって、コンプライアンスとコーポレートガバナンスは、全グループ社員で積極的に取り組むべき重要な経営課題です。

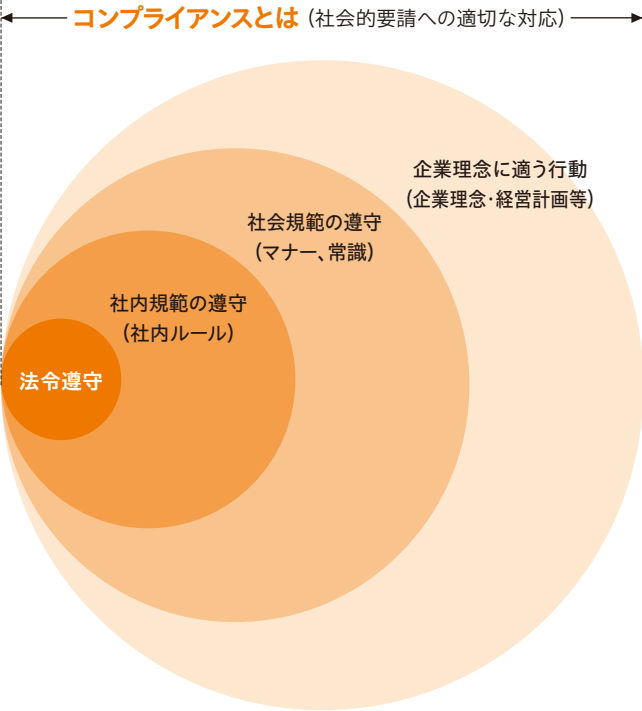
当社グループでは「中日本高速道路グループ倫理行動規範」を定め、役員、社員一人ひとりが高い理念と規範に基づき行動することを行動指針としています。また、コンプライアンス推進行動計画に基づき、定期的に各職場でコンプライアンスについて話し合う場を設けています。さらに、毎年12月を「コンプライアンス推進月間」と定め、講演会やeラーニングなどの取組みを集中的に実施しています。

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会議では、コンプライアンス推進の取組みの検証および共有を行っています。

さらに、公益通報窓口である「コンプラホットライン」のほか、社外相談窓口として「コンプラ弁護士ホットライン」を設置しています。

コンプライアンスの推進により、社員の心理的安全性を向上させるほか、不祥事リスクを低減させ、企業価値の向上につなげていきます。

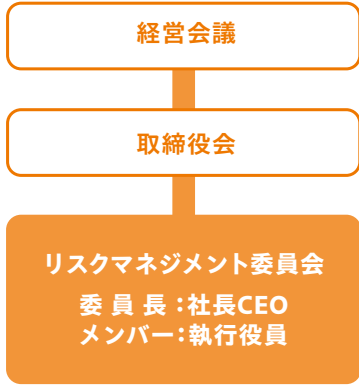
■ 当社グループがめざすコンプライアンス



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、リスクの洗出し、影響度や発生頻度のレベル評価およ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。



保全部門を中心とした道路構造物のリスク検討会や、社員個人ヒヤリハット事例をグループ内へ横断的に発信可能な安全掲示板への投稿などを通じ、あらゆる潜在リスクの顕在化に組織・個人の双方向から対応しています。

また、地震等の災害に備えて、すべてのサービスエリアに防災備蓄倉庫を整備し、スタッフ全員が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およびお客さまの避難誘導訓練を定期的を実施しています。



サービスエリアでの防災備品のオペレーション訓練

適正な手続による公正・透明な調達

「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」等の関係法令を遵守し、談合等の不正行為を排除するなど、健全な競争を確保することが重要です。

「NEXCO中日本グループ調達の基本方針」を定め、公正かつ透明な調達を確保するため、当社WEBサイトを活用した入札・契約情報の公表、入札監視委員会による審査、談合等の不正行為に関する通報・相談窓口の設置などに取り組んでいます。

また、「NEXCO中日本グループお取引先CSR推進ガイドライン」を策定し、お取引先の皆さまのご協力のもと、地域・社会の持続的な発展に資する調達活動を推進しています。

これらの取組みを通じて、品質および価格の両面において、総合的に優れた調達を実現し、調達に対する信頼性を確保します。継続的な取組みにより、社会から信頼される発注者としての責任を果たします。

人権方針に基づく取組みの推進

公共インフラを担う企業として、当社グループの事業活動が多様なステークホルダーに影響を与える可能性を認識しています。そのため、国連「ビジネスと人権に関する指導原則」など、国際的な人権規範を踏まえ、人権尊重を企業経営の基盤として明確に位置づけることを目的に、2025年度に「人権方針」を策定しました。

人権方針のもと、まずは社内基盤の整備を優先し、人権尊重の意識向上や、相談・通報窓口の整備の取組みを進めています。

今後は、人権デュー・ディリジェンスの導入や外部との対話の強化を通じて、人権尊重の取組みを段階的に発展させ、人権尊重の取組みを推進していきます。

情報セキュリティの継続強化

DX推進に伴い、AI・ビッグデータ・IoTなどの新技術を活用したデジタル環境の整備が進む中、日々増大するサイバーセキュリティの脅威に対応するため、NEXCO中日本CSIRT(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)を中心に体制を強化しています。具体的には、リスクの特定・評価・低減策の実施、機密性・完全性・可用性の維持を目的としたセキュリティポリシーの策定と運用、インシデント発生時の迅速な対応体制の構築、社員へのセキュリティ教育・啓発活動の推進など、多角的な対策を実施しています。

こうした全社的なセキュリティガバナンスの継続的な強化により、安全かつ信頼性の高いデジタル環境の維持・発展をめざします。

ステークホルダーとの連携強化によるプレゼンスの向上

建設業界団体との意見交換

高速道路の運営管理という社会的使命を有する当社グループは、様々なステークホルダーの皆さまに対し、誠実な企業姿勢と事業運営を通じ、安全・安心・快適な高速道路空間を提供します。

事業の大部分は、建設業法に基づく工事や設計などのサービスの調達で成り立っています。この調達先である建設業界7団体※と、役員・社員とで、毎年、安定的・持続的な事業執行のための意見交換会を開催し、技術開発の推進と普及を行うことにより、建設業界の労働環境の改善と担い手確保に資する取組みとしています。労働環境の改善の一例として、全ての工事において、週休2日を定着させました。

2025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、ICT活用による業務効率化、DXの推進、BIM/CIMの活用などについて、現在の取組み状況を交えながら意見交換を行いました。

これらの取組みにより、建設業界における働き方改革、生産性向上、処遇改善に貢献し、さらなる建設業界の担い手確保につなげるとともに、当社グループの安定的・持続的な事業執行の一助とします。

※ 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、一般社団法人建設電気技術協会、一般社団法人日本電設工業協会



一般社団法人日本道路建設業協会との意見交換会

国際社会への貢献

国内の高速道路の建設・運営で培ったノウハウを通じて国際貢献を実践しています。

国際会議での当社グループの技術・取組みの紹介、独立行政法人国際協力機構(JICA)等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連携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、各国に道路分野の専門家として社員を派遣するなど国際社会に貢献するとともに、当社グループのプレゼンス向上をめざします。



JICA本邦招へいを通じたインド政府関係者の高速道路建設現場の視察

投資家とのコミュニケーション

2025年度は、投資家の皆さまへのIR活動や、現場見学会などを実施し、高速道路事業の理解を深めていただく機会としています。今後もIR活動等を通じて、投資家の皆さまとのコミュニケーションを深めていきます。



金融機関の関係者を招いたリニューアルプロジェクトの現場視察

お客さまの期待を形にする施策の推進

「お客さまの声」を一つひとつ大切に受け止め、サービスの拡充や改善に活かしています。2025年度には、約31万5,000件の声がお客さまセンターに寄せられました。

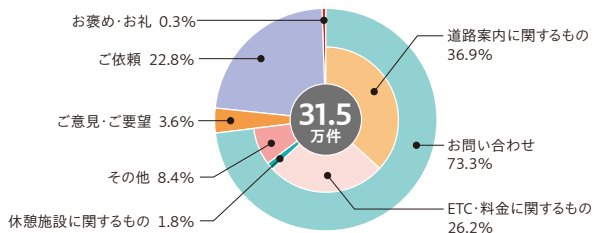
電話やメールでいただくご意見・ご要望、お褒めや励ましに加え、SNS上の投稿の分析などにより潜在的なニーズについても把握し、その結果を速やかに社内でも共有する体制を整えています。

こうした仕組みを通して、お客さまの声を「安全・安心・快適」の向上の取組みにつなげています。

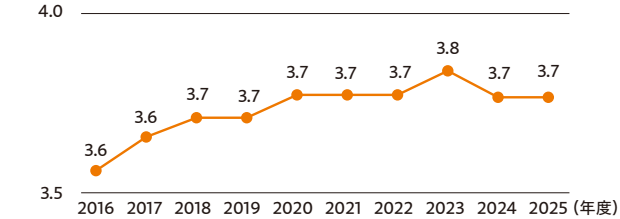
また、工事情報の提供方法の最適化や、SA・PAの利便性向上などの具体的な改善事例は公式WEBサイトに掲載し、情報発信を行っています。

社会からの信頼と期待にお応えできるよう、当社グループ一体となって、お客さまの声を起点とした改善の取組みを、今後も着実に積み重ねていきます。

■ お客さまの声の内訳 (2025年度)



■ 総合顧客満足度



※当社実施の顧客満足度調査（ウェブアンケート）の結果を基に作成。

■ お客さまの声からの改善事例

分岐部手前に道路名標示とカラー舗装を追加し、安全性を高めました。

お客さまの声

名古屋第二環状自動車道から伊勢湾岸自動車道方面と名古屋高速道路方面へ分岐する地点で、急な車線変更をする車が多く、危険を感じることがあります。



取組み

分岐部手前の路面に道路名の標示とカラー舗装を設置し、進行方向を早めに確認できるよう改良しました。余裕をもって車線変更していただくことで、安全性の向上を図っています。



社会に向けた的確な情報発信

当社グループの企業価値およびプレゼンス向上のため、ステークホルダーの皆さまにとって必要な情報を、公式WEBサイト、公式SNS、企業PR館、イベント、テレビCMなどを用いて発信しています。また、社長定例会見、リニューアル工事等の現場公開、記者発表による発信も行っています。

交通情報、冬季の除雪状況や現地の画像等、リアルタイムの発信が有効な情報は、公式WEBサイトとSNSを組み合わせる等、情報の内容や対象に応じたメディア選択を行っています。

今後も、情報発信にあたっては、効率的かつ効果的な発信を心がけ、当社事業への理解と信頼につなげていきます。



報道機関向けにリニューアル工事の現場を公開

財務基盤の強化 (高速道路事業)

高速道路事業では、高速道路の建設に要した債務の着実な返済と、維持管理コストの縮減や省力化・効率化を意識した適切かつ効率的な事業マネジメントに取り組んでいます。

高速道路を取り巻く情勢

高速道路事業運営に係るコストは、労務単価・資材価格の高騰に加え、構造物の老朽化や激甚化する災害への対応などが必要となっており、増加傾向にあります。

2019年と比較しても、運営にかかる計画管理費※1・修繕費※2は、いずれも大幅に増加しています。

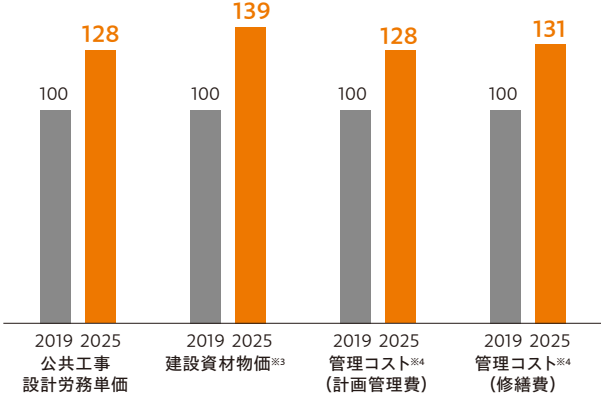
※1:舗装、施設設備の点検・補修、雪水作業、交通巡回、料金收受等に係る費用

※2:土木構造物や施設設備の補修等に係る費用

※3:出典：一般財団法人 建設物価調査会を基に算出

※4:NEXCO東日本・中日本・西日本 3社における実績値を基に算出

■ 各指標の推移 (対2019比)



適切かつ効率的な事業マネジメント

厳しい経営環境への対応として、DXや機械化などによる省力化・効率化を図り、これまで以上に維持管理コストの縮減を意識した事業マネジメントに取り組んでいます。

高速道路をできるだけ少ないコストで建設・管理し、将来にわたり持続可能な事業運営を行うために、社会環境の変化や技術の進歩に応じた既存設備の見直しや、点検の高度化・効率化などを進めています。

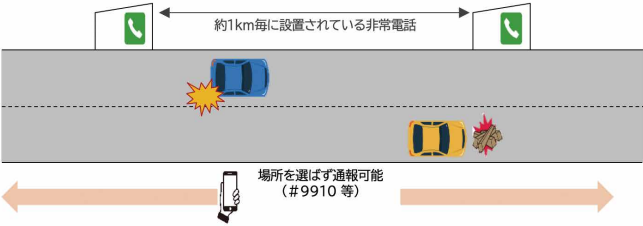
河川に架かる橋梁のような作業員の接近が困難な場所においては、近接目視と同等の点検を実施できるドローンの活用を導入し、高度化・効率化を図っています。また、高速道路上に一定間隔で設置されている非常電話は、携帯電話の普及に伴い役割が縮小しており、廃止による維持・更新に係るコスト縮減の検討を進めています。

■ 高速道路における効率化・コスト縮減の取組み例

ドローンによる点検の高度化・効率化



携帯電話の普及に伴う非常電話の廃止



■ 財務状況 (高速道路事業)

(億円、税抜、グループ連結)

高速道路事業		2025年度実績	2026年度計画
	道路資産完成高	4,592	9,713
	道路資産完成原価	4,592	9,726
	その他収入	12	12
	高速道路料金収入	7,054	6,905
	道路資産賃借料	5,014	4,771
	管理費用等	2,113	2,169
	営業利益	▲60	▲36

※ 2025年度実績の営業利益には、高速道路事業の利益剰余金を活用した、地方公共団体等が管理する老朽化した跨道橋の撤去費用助成に伴う損失(11億円)を含みます。

※ 2026年度計画の営業利益には、高速道路事業の利益剰余金を活用した、地方公共団体等が管理する老朽化した跨道橋の撤去費用助成に伴う損失(6億円)及び道路脱炭素化施策(13億円)を含みます。

財務基盤の強化（関連事業）

関連事業では、環境変化や多様なニーズに対応したサービスの提供による既存事業の収益の最大化と、新たな事業領域への挑戦による収益の拡大をめざします。

ETC多目的利用サービスの拡大

ETCX※事業者のETCソリューションズ株式会社と業務を提携して提供しているETCXサービスにおいて、2025年度は新規の有料道路の料金所などでサービスを開始しました。高速道路以外の有料道路や有料駐車場などでも、ETCXを使ってキャッシュレスで支払いができるようになり、利便性の向上に貢献します。

※ ETCを利用したキャッシュレス決済サービス

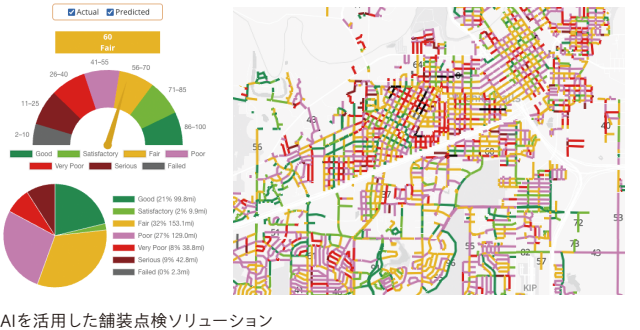


2025年10月にETCXのサービスが開始された伊豆スカイライン（静岡県）

海外における事業の推進

アジア・北米を中心に海外事業を展開しており、「NEXCO-CENTRAL Philippines Inc.（フィリピン国現地法人）」は、フィリピン国にとって初の長距離山岳トンネルを含むダバオ市バイパス建設事業に参画し、トンネルの安全設備や道路管制センターシステムを構築しています。「NEXCO Highway Solutions of America Inc.- A Subsidiary of NEXCO-Central（米国現地法人）」は、舗装

点検ソリューションのサービスを展開しています。このサービスは、スマートフォンで撮影した舗装の画像からAIを使って損傷を検知し、舗装の健全性を診断して地図上に表示するサービスです。さらに、その健全性評価結果をもとに舗装の補修計画方法を提案するという、日本国内にて実際の維持管理を行ってきた当社グループならではのソリューションを提供することにより、差別化を図っています。舗装点検ソリューションは、わかりやすさと低コストで信頼性の高い結果を提供できることが評価され、これまでにテキサス州を中心に自治体と延べ80件以上の契約を締結しており、米国の道路点検・補修に活かされています。ダバオ市バイパス建設事業では、日本でのトンネルの設備工事および維持管理の経験を通じて培ってきた安全・安心に貢献する技術や施設を導入し、同国からの高い期待に応えるべく、鋭意工事を進めています。今後とも、高速道路事業における技術およびノウハウを活用し、社会の利便性向上および世界のインフラ成長に貢献していくとともに、新たな事業領域における収益化により、財務基盤の強化に取り組んでいきます。



AIを活用した舗装点検ソリューション

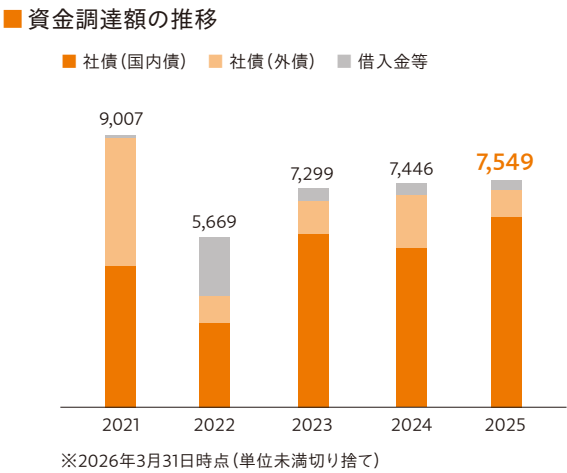
■ 財務状況（関連事業）		（億円、税抜、グループ連結）	
		2025年度実績	2026年度計画
SAPA事業	営業収益	357	365
	営業費用	294	308
	営業利益	63	57
その他の関連事業 （受託事業除く）	営業収益	66	90
	営業費用	68	85
	営業利益	▲2	5
関連事業合計	営業利益	62	62

財務基盤の強化（資金調達）

継続的な事業の推進には、安定的な資金調達が必要不可欠です。

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（国内債および外債）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。高速道路ネットワークの構築・更新を進める上で、資金調達は不可欠なものとなっています。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活動を通じて、ステークホルダーの皆さまとコミュニケーションを図っています。加えて、ESG（環境・社会・ガバナンス）要素を踏まえた資金調達にも注力し、グリーンボンドなどESG債の発行を通じて、環境負荷の低減や地域社会の持続可能な発展に貢献しています。



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。低利かつ安定的な資金調達に取り組み、高い信用格付けの維持を実現しています。これにより、高速道路の建設・更新といった交通インフラの整備を着実に推進しています。

■ 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

また、環境省主催の第7回ESGファイナンス・アワードにおいて銅賞を受賞しました。受賞理由として、資金使途の明確化により、資金使途に応じてグリーン、ソーシャル、ノンラベルを使い分ける独自の対応や、レジリエンスをテーマとしたESG債の発行、ガバナンスの向上、希少生物への配慮を盛り込んだ老朽化対策工事など、ファイナンスと事業を具体的に結びつけた点が評価されました。



高速道路事業は、大規模かつ長期的な投資を必要とする一方で、国内外の金融市場環境は変動が激しく、資金調達の安定性と効率性の確保が求められています。また、多様化する投資家ニーズに対応するとともに、透明性の高い情報開示を継続し、ステークホルダーの皆さまからの信頼を確保していく必要があります。

金融市場やステークホルダーの皆さまとの対話を通じ、国内外の投資家層の拡大、調達手段の多様化を図り、低利で安定的な資金調達を行います。財務健全性の確保と透明性の高い情報開示を継続的に推進し、ステークホルダーの皆さまとの信頼関係を一層強化します。さらに、ESG要素を踏まえた資金調達に積極的に取り組むことで、持続可能な社会の実現に貢献します。

このように、安定的な資金調達を通して、高速道路の建設・更新といった事業を着実に推進し、地域社会の発展と経済成長に寄与するとともに、企業価値の向上をめざします。

役員一覧 ※2026年7月1日時点

取締役



みずの あきひさ

水野 明久

取締役会長
(社外取締役)

1978年 4月 中部電力株式会社 入社
2008年 6月 同 取締役 専務執行役員
経営戦略本部長
2009年 6月 同 代表取締役 副社長執行役員
2010年 6月 同 代表取締役社長 社長執行役員
2015年 6月 同 代表取締役会長
2020年 4月 同 取締役 相談役
2020年 6月 同 相談役(現)
2024年 6月 当社 取締役会長(現)

[重要な兼職の状況]
名古屋鉄道株式会社 社外監査役



まつい やすゆき

松井 保幸

代表取締役 専務執行役員
社長補佐 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

1987年 4月 日本道路公団 入社
2018年 6月 当社 経営企画本部
経営企画部長
2021年 6月 同 執行役員 東京支社長
兼 東京オリンピック・
パラリンピック担当
2024年 6月 同 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
2025年 6月 同 代表取締役 専務執行役員
社長補佐 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(現)



こさか たかお

小坂 卓生

取締役 常務執行役員
事業開発・推進本部長
兼 総務本部副本部長(人事担当)

1987年 4月 日本道路公団 入社
2018年 6月 当社 総務本部 人事部長
2020年 6月 同 執行役員 総務本部 人事部長
2023年 6月 同 常務執行役員 総務本部 人事部長
2024年 6月 同 常務執行役員
総務本部副本部長(人事担当)
兼 総務本部 人事部長
2025年 6月 同 取締役 常務執行役員
事業開発・推進本部長
兼 総務本部副本部長(人事担当)(現)



せきや とみひこ

関谷 富彦

取締役 常務執行役員
建設企画本部長

1989年 4月 日本道路公団 入社
2019年 6月 当社 保全企画本部 保全担当部長
2021年 7月 同 保全企画本部 保全担当部長
兼 保全企画本部
i-MOVEMENT推進室長
2022年 1月 同 保全企画本部 保全担当部長
兼 社長C O O付防災担当部長
2022年 6月 同 執行役員
中日本ハイウェイ・メンテナンス
名古屋株式会社 代表取締役社長
2025年 6月 当社 取締役 常務執行役員
保全企画本部長
2026年 6月 同 取締役 常務執行役員
建設企画本部長(現)



なわた ただし

縄田 正

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

1983年 4月 建設省(現国土交通省) 入省
2012年 9月 東日本高速道路株式会社
経営企画本部 本部付部長
2013年 6月 同 執行役員
2014年 7月 国土交通省 東北地方整備局長
2015年 7月 環境省
放射性物質汚染対処技術統括官
2017年 7月 同 環境再生・資源循環局長
2018年11月 東京海上日動株式会社 顧問
2020年 9月 一般社団法人日本橋梁建設協会
副会長・専務理事
当社 代表取締役

2022年 6月 当社 代表取締役
専務執行役員 建設企画本部長

2024年 6月 同 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

2025年 6月 同 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(現)



むた ひろしげ

牟田 広繁

取締役 常務執行役員
保全企画本部長

1986年 4月 日本道路公団 入社
2017年 6月 当社 技術・建設本部
建設企画部長
2020年 6月 中日本ハイウェイ・メンテナンス
東名株式会社 代表取締役社長
当社 執行役員 技術本部長
兼 経営企画本部副本部長
(生産性向上担当)
2022年 6月 同 取締役 常務執行役員
建設企画本部長
2025年 6月 同 取締役 常務執行役員
建設企画本部長
2026年 6月 同 取締役 常務執行役員
保全企画本部長(現)



みつやす たつや

光安 達也

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

1996年 4月 建設省(現国土交通省)入省
2015年 7月 国土交通省都市局まちづくり推進課
都市開発金融支援室長
名古屋市住宅都市局長
2017年 9月 国土交通省都市局まちづくり推進課長
2020年 7月 同 総合政策局環境政策課長
2022年 7月 復興庁統括官付参事官
2023年 7月 国土交通省大臣官房付
(併)復興庁統括官付参事官
2025年 7月 同 都市局総務課長
2026年 6月 当社 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(現)

監査役



はまさき ひろあき

濱崎 裕昭

常勤監査役

1989年 4月 日本道路公団 入社
2020年 6月 当社 関連事業本部
事業創造部長
2024年 6月 中日本エクシス株式会社
代表取締役社長
2025年 6月 当社 執行役員
中日本エクシス株式会社
代表取締役社長
2026年 6月 当社 監査役(常勤)(現)



やまもと しんき

山本 信基

常勤監査役
(社外監査役)

1992年 4月 三井海上火災保険株式会社
(現三井住友海上火災保険株式会社)
入社
2018年 4月 三井住友海上火災保険株式会社
中部本部 三重自動車営業部長
2021年 4月 同 中部本部 三重支店長
2024年 3月 同 三重支店長
兼 四日市第二支社長
2024年 4月 同 理事 神戸自動車営業部長
2026年 4月 同 公務第一部 開発顧問
2026年 6月 当社 監査役(常勤)(現)



かわい のぶこ

川合 伸子

監査役
(社外監査役)

1992年 4月 弁護士登録
1998年 4月 川合伸子法律事務所
開設・代表(現)
2009年 4月 愛知県弁護士会 副会長
2012年 4月 国立大学法人名古屋大学大学院
法学研究科
教授(実務家教員)
株式会社FUJI社外取締役
2015年 6月 菊水化学工業株式会社
2021年 6月 社外取締役(現)
2022年 6月 当社 監査役(現)
2025年 4月 愛知県弁護士会 会長
日本弁護士連合会 副会長
2026年 6月 住友不動産株式会社
社外取締役(現)

[重要な兼職の状況]
川合伸子法律事務所 代表
菊水化学工業株式会社 社外取締役
住友不動産株式会社 社外取締役



みぞぐち あつこ

溝口 敦子

監査役
(社外監査役)

2003年 4月 名古屋大学大学院工学研究科
助手
2004年 4月 独立行政法人
国立高等専門学校機構
松江工業高等専門学校 助手
2006年 4月 名城大学理工学部 講師
2007年 4月 同 助教
2010年 4月 同 准教授
2017年 4月 同 教授(現)
2020年 3月 東北大学
災害科学国際研究所 教授
(クロスアポイントメント)(現)
2022年 6月 当社 監査役(現)

[重要な兼職の状況]
名城大学理工学部 教授
東北大学災害科学国際研究所 教授
(クロスアポイントメント)

執行役員

常務執行役員 森島 貴代治 中日本エクシス株式会社 代表取締役社長

執行役員 前川 利聡 技術本部長

執行役員 吉田 陽子 経営企画本部 広報部長

執行役員 合田 聡 総合安全推進部長

執行役員 末吉 寿明 名古屋支社長

執行役員 藤村 宏之 保全企画本部副本部長(施設担当)
兼 保全企画本部 施設担当部長

執行役員 江良 嘉宏 経営企画本部副本部長(DX推進担当)

執行役員 樋川 智雄 監査部長
兼 総務本部 笹子トンネル天井板崩落事故被害者ご相談室長

執行役員 長谷川 英介 金沢支社長

執行役員 杉井 淳一 東京支社長

V. データ・企業情報

連結貸借対照表

(単位:億円)

科 目	2016.3.31	2017.3.31	2018.3.31	2019.3.31	2020.3.31	2021.3.31	2022.3.31	2023.3.31	2024.3.31	2025.3.31	2026.3.31
資産の部											
I 流動資産	8,703	11,252	12,438	10,411	13,245	18,303	19,875	17,234	21,437	22,583	24,004
現金及び預金	734	1,084	1,430	1,056	1,359	2,059	4,518	1,257	2,275	1,554	2,683
仕掛道路資産	6,831	8,409	9,698	7,860	10,011	13,273	13,745	13,904	16,102	18,329	18,474
その他の流動資産	1,137	1,759	1,308	1,494	1,874	2,970	1,611	2,072	3,059	2,698	2,845
II 固定資産	2,852	2,914	2,874	2,951	3,079	3,166	3,177	3,107	3,021	3,074	3,303
有形固定資産	2,624	2,617	2,634	2,654	2,715	2,786	2,818	2,759	2,686	2,751	2,953
無形固定資産	88	91	100	140	186	208	183	168	138	113	97
投資その他の資産	138	205	139	157	178	172	176	179	195	209	252
III 繰延資産	9	16	16	8	12	16	17	15	20	22	26
資産合計	11,565	14,183	15,329	13,371	16,337	21,486	23,071	20,357	24,478	25,680	27,334
負債の部											
I 流動負債	2,338	1,661	1,788	2,868	3,424	4,364	6,362	3,617	3,656	3,135	2,894
II 固定負債	7,320	10,453	11,229	8,055	10,357	14,608	14,167	14,168	18,079	19,679	21,495
道路建設関係社債・長期借入金	6,037	9,188	10,203	7,036	9,308	13,080	12,721	12,733	16,720	18,451	20,436
その他の固定負債	1,282	1,264	1,025	1,019	1,049	1,528	1,445	1,434	1,358	1,227	1,058
負債合計	9,658	12,115	13,018	10,924	13,782	18,972	20,530	17,785	21,735	22,814	24,389
純資産の部											
I 株主資本	2,142	2,258	2,455	2,563	2,678	2,614	2,629	2,660	2,756	2,756	2,754
資本金	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650
資本剰余金	718	722	721	726	730	730	730	730	730	730	730
利益剰余金	773	886	1,084	1,186	1,298	1,234	1,249	1,280	1,376	1,376	1,373
II その他の包括利益累計額	▲256	▲204	▲160	▲123	▲123	▲100	▲90	▲91	▲16	105	187
III 非支配株主持分	20	13	15	8	－	－	2	2	2	2	3
純資産合計	1,906	2,067	2,311	2,447	2,554	2,513	2,541	2,572	2,742	2,865	2,944
負債純資産合計	11,565	14,183	15,329	13,371	16,337	21,486	23,071	20,357	24,478	25,680	27,334

・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	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	2023.4.1～ 2024.3.31	2024.4.1～ 2025.3.31	2025.4.1～ 2026.3.31
I 営業収益	13,003	9,075	9,720	14,552	10,314	8,755	10,996	11,549	9,839	10,688	12,416
II 営業費用	12,910	9,012	9,648	14,402	10,170	8,814	10,980	11,512	9,730	10,669	12,414
道路資産賃借料	4,795	4,794	4,926	5,010	4,915	3,802	4,309	4,743	4,770	4,929	5,014
高速道路等事業管理費 及び売上原価	7,325	3,408	3,909	8,576	4,454	4,279	6,214	6,310	4,485	5,228	6,873
販売費及び一般管理費	790	809	812	816	800	731	455	459	473	510	525
営業利益	92	63	71	149	143	▲59	16	37	109	19	1
III 営業外収益	26	15	14	17	20	21	23	16	15	13	22
IV 営業外費用	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
経常利益	118	78	85	166	163	▲38	38	53	123	31	23
V 特別利益	1	1	225	0	1	3	0	0	0	1	0
VI 特別損失	3	3	13	12	5	10	6	8	5	10	4
税金等調整前当期純利益	116	76	297	153	159	▲45	32	44	117	22	19
法人税、住民税及び事業税	37	35	22	52	49	12	12	13	23	24	18
法人税等調整額	0	▲72	75	0	▲2	5	2	▲0	▲1	▲1	3
当期純利益	80	113	199	101	112	▲63	17	31	95	0	▲2
非支配株主に帰属する当期純利益	1	0	1	0	0	－	0	0	0	0	0
親会社株主に帰属する当期純利益	79	112	198	101	111	▲63	17	31	95	0	▲2

・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		
				2023	2024	2025	2023	2024	2025
E19・E20・E68 中央自動車道	高井戸～八王子	25.8	4	77,878	78,313	78,617	97,017	97,750	97,732
	八王子～河口湖	68.1	4-6	42,045	42,380	42,960	49,979	50,030	50,085
	大月JCT～小牧JCT	272.9	4	30,460	30,799	31,432	93,795	94,353	96,053
E1 名神高速道路	小牧～八日市	87.5	4	46,887	46,950	48,176	75,467	76,616	79,358
E19 長野自動車道	岡谷JCT～安曇野	33.1	4	37,683	36,774	36,692	37,507	37,285	37,236
E1 東名高速道路	東京～小牧※4	350.1	4-6	57,653	58,188	58,730	420,929	425,502	428,781
E41 東海北陸自動車道	一宮JCT～小矢部砺波JCT	184.8	4	14,635	15,248	15,365	54,230	55,895	57,295
E1A 新東名高速道路	海老名南JCT～新秦野	21.0	4	8,541	9,303	9,943	15,619	16,980	17,998
	新御殿場～豊田東JCT	224.2	4-6	54,483	55,753	57,413	54,874	57,342	59,052
E52 中部横断自動車道	新清水JCT～富沢	20.7	2	6,627	7,026	7,631	3,302	3,513	3,817
	六郷～双葉JCT	25.3	2	7,089	7,451	8,132	7,235	7,591	8,438
E8 北陸自動車道	米原JCT～朝日	282.1	4	24,849	25,040	25,418	99,124	99,677	99,620
C2 名古屋第二環状自動車道	名古屋南JCT～飛鳥JCT	55.8	4	39,237	39,693	41,059	188,539	193,493	199,339
E23 東名阪自動車道	名古屋西～伊勢関	55.1	4	54,078	56,154	54,505	83,246	85,127	81,599
E23 伊勢自動車道	伊勢関～伊勢	68.8	2-4	25,023	25,336	25,537	33,461	34,030	34,144
E1A 伊勢湾岸自動車道	豊田東JCT～東海	30.6	4-6	91,529	93,148	94,669	139,311	142,076	143,354
	飛鳥～四日市JCT	19.6	6	82,703	82,073	87,615	64,501	64,970	66,697
E1A 新名神高速道路	四日市JCT～(甲賀土山)	46.1	4-6	45,610	46,336	47,177	6,435	6,639	7,096
E42 紀勢自動車道	勢和多気JCT～紀伊長島	34.1	2	8,041	8,177	8,270	4,981	5,061	5,081
E27 舞鶴若狭自動車道	(小浜)～敦賀JCT	39.0	2	7,072	7,099	7,338	2,029	2,063	2,134
E84・C4 新湘南バイパス	藤沢～茅ヶ崎海岸	8.7	4	28,348	29,146	30,023	55,462	56,869	57,586
E84 西湘バイパス	西湘二宮～箱根口	14.5	4	28,262	28,837	29,051	41,048	42,000	42,197
E68 東富士五湖道路	富士吉田～須走	18.0	2-4	6,247	6,394	6,686	14,252	15,136	15,654
E85 小田原厚木道路	厚木～小田原西	31.7	4	32,562	31,707	32,085	69,951	68,109	68,715
E1A 伊勢湾岸道路	東海～飛鳥	6.1	6	98,742	98,963	100,413	107,677	108,350	109,461
C4 首都圏中央連絡自動車道	茅ヶ崎JCT～海老名南JCT	7.9	4	32,573	33,293	33,458	40,257	41,166	41,404
	海老名～(あきる野)	36.1	4	69,472	69,863	70,762	90,900	91,661	90,606
C3 東海環状自動車道	豊田東JCT～養老	120.3	2-4	19,835	19,904	27,789	62,368	63,548	68,705
	いなべ～新四日市JCT	14.3	2	4,813	5,102	4,010	8,189	8,550	9,299
E67 安房峠道路	中ノ湯～平湯	5.6	2	3,057	3,085	3,151	3,057	3,093	3,151
合 計		2,207.9				1,121,249	2,024,742	2,054,474	2,081,688

※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〕	開通年月日	年度末の営業延長〔km〕
2016	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	2,073
	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	2017年10月 22日	2,077
	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	2,132
	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	2019年12月 14日	2,151
	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	2021年 4月 10日	2,170
	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	2022年 4月 16日	2,183
2024	C3 東海環状自動車道(いなべ～大安)	6.5	2025年 3月 29日	2,189
2025	C3 東海環状自動車道(山県～本巣)	11.9	2025年 4月 6日	2,208
	C3 東海環状自動車道(本巣～大野神戸)	6.8	2025年 8月 30日	
合 計		150.3		

・直近10年間の情報を掲載

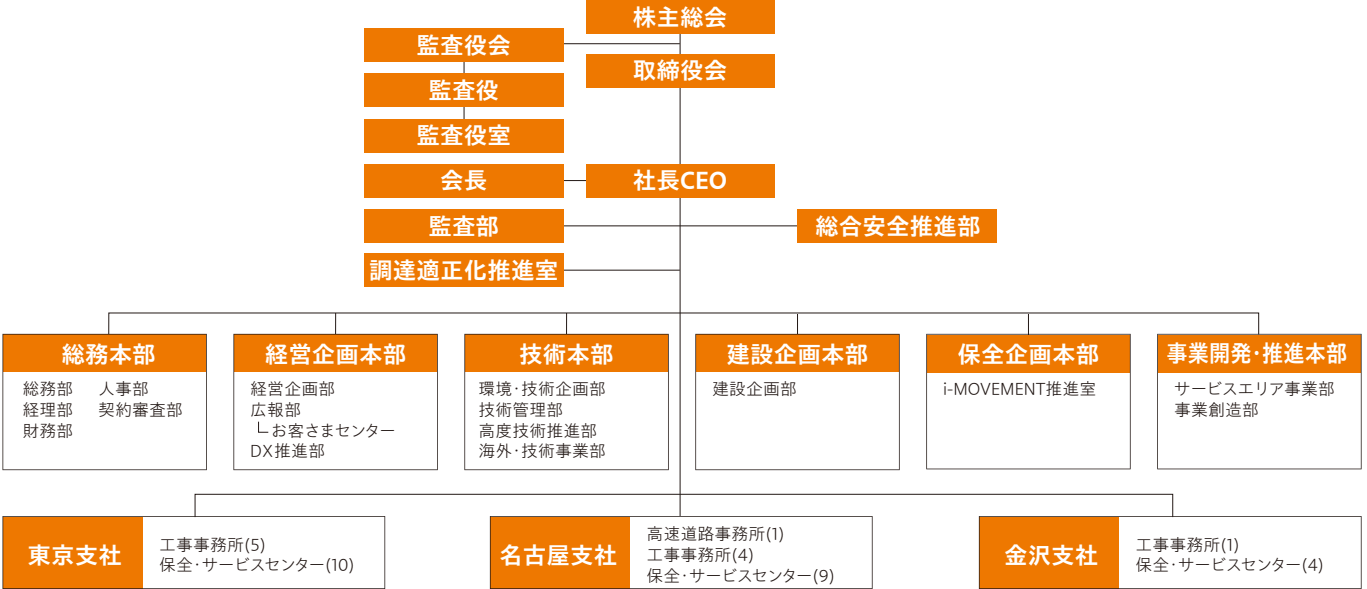
会社概要

(2026年7月1日時点)

商 号	中日本高速道路株式会社 (Central Nippon Expressway Company Limited)	従 業 員 数※	2,292名(グループ全体 11,575名)
代 表 者	代表取締役社長 縄田 正	グループ会社	26社(持分法適用関連会社 8社)
本 社 所 在 地	名古屋市中区錦2丁目18番19号	資 本 金	650億円
設 立 年 月 日	2005年10月1日	※2026年3月31日時点	

組織体制

(2026年7月1日時点)



NEXCO中日本グループ

(2026年7月1日時点)

サービスエリア

- 中日本エクスス(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)
- 中日本商業設備管理(株)
- 艾客思國際股份有限公司

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

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)

トラックターミナル

- 北陸高速道路ターミナル(株)

ICT

- NEXCO中日本スマートデジタル(株)
- (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

料金徴収システム

- 高速道路トルテックノロジー(株)

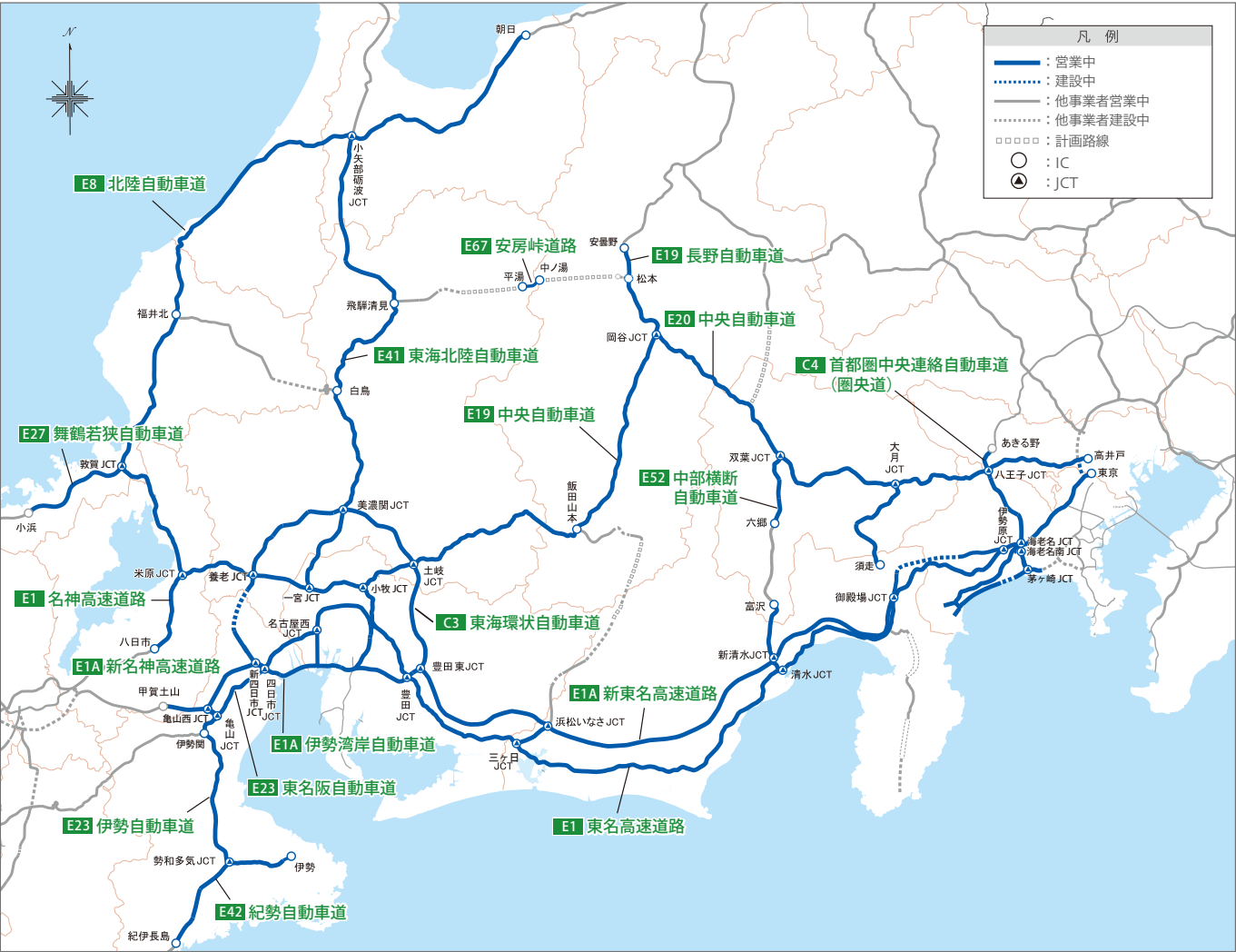
海外事業

- 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)

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)
- 箱根ターンバイク(株)
- 中日本ファームすずなり(株)

事業エリア (2026年4月時点)



NEXCO 中日本オリジナルキャラクター みちまるくん