

第 10 回 安全性向上有識者会議

日時 2025 年 6 月 17 日(火) 15:00～17:00

場所 中日本高速道路株式会社 伏見社屋5F

議 事 次 第

1. 「安全性向上への不断の取組み」実施状況報告(2024 年度)
2. 広域的な ETC システム障害の発生について

配布資料

資料1 安全性向上有識者会議 委員名簿

資料2 安全性向上への不断の取組み
－ 「5つの取組み方針」に基づく取組み(2024 年度) －

中日本高速道路株式会社安全性向上有識者会議 委員名簿

(敬称略)

座長	なかむら ひかる 中村 光	名古屋大学大学院工学研究科土木工学専攻 副工学研究科長 教授
----	---------------------------------	-----------------------------------

座長代行	たかの けんいち 高野 研一	慶應義塾大学大学院 システムデザイン・マネジメント研究科 附属研究所 顧問
------	----------------------------------	---

委員	いけだ けいこ 池田 桂子	弁護士、弁理士
----	---------------------------------	---------

委員	さしだ ともひさ 指田 朝久	東京海上ディーアール株式会社 主幹研究員
----	----------------------------------	-------------------------

委員	すずき かずゆき 鈴木 和幸	電気通信大学大学院情報学専攻 特任教授
----	----------------------------------	------------------------

委員	むらた いちろう 村田 一郎	西日本旅客鉄道株式会社 理事 山陽新幹線統括本部長
----	----------------------------------	------------------------------

NEXCO中日本グループ 安全性向上への不断の取組み

－「5つの取組み方針」に基づく取組み(2024年度)－

2025 年 6 月 17 日

中日本高速道路株式会社

NEXCO中日本グループ一丸となって、安全を追求し続ける

2012年12月2日、当社が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名もの尊いお命を奪うという、あってはならない事故を引き起しました。

お亡くなりになられた皆さま、ご遺族の皆さまに対し、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。

NEXCO中日本グループでは、「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、「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づけ、「安全性向上への『5つの取組み方針』」に基づき、高速道路の安全性向上に向けた様々な取組みを進めてまいりました。

あわせて、お客さまに安全で安心してご利用いただける高速道路を提供し続けていけるよう、「リニューアルプロジェクト」や暫定2車線の4車線化事業の推進など、高速道路の安全性や機能の更なる強化につきましても、NEXCO中日本グループの総力を挙げて着実に進めています。

笹子トンネル天井板崩落事故から12年が経過し、事故後に入社した社員は全体の4割を超え、5割に近づきつつあります。事故を直接知らない世代が増えていく中、「安全啓発館」における安全啓発研修をはじめとする社員教育を継続し、事故の記憶と教訓を風化させることなく、安全を最優先として高い倫理観と自律性をもって行動できる人財の育成を続けています。

安全性向上への取組みに終わりはありません。「笹子トンネル天井板崩落事故のような事故は二度と発生させない」という強い決意のもと、私自身が先頭に立ち、高速道路の安全性向上という「永遠の挑戦課題」にグループ一丸となって取り組んでまいります。

中日本高速道路株式会社
代表取締役社長 CEO 縄田 正

I.はじめに

筐子トンネル天井板崩落事故の概要.....	1
安全性向上への取組みの変遷.....	1
安全性向上への「5つの取組み方針」.....	2
本報告書の構成.....	4

II.2024年度取組み状況と2025年度取組み方針

1.安全を最優先とする企業文化の醸成.....	5
2.安全活動の推進.....	16
3.安全を支える人財の育成.....	26
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.....	37
5.安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進.....	50
【参考1】 安全性向上への「5つの取組み方針」の位置づけ(2016年度～).....	64
【参考2】 「安全掲示板」等を通じた海外を含む社内外の安全に関する情報収集・共有.....	65
【参考3】 人財育成マスタープラン.....	65
【参考4】 安全性向上の取組みに関する自己評価.....	66
【参考5】 点検の計画と実施状況及び点検に基づく健全性の診断結果.....	67
【参考6】 判定区分Ⅲとした構造物の修繕等措置の計画及び実績.....	69
【参考7】 当社の社会的使命やステークホルダーからの要請に基づき、目標を明示する指標.....	70
【参考8】 2024年度取組み方針の補足.....	71

本文中の下線を付けた青色文字の箇所には、弊社公式WEBサイト等へのリンクを設定しています。公式WEBサイト上で本資料を閲覧されている場合は、該当箇所をクリックすると、関係する資料を参照いただけます。

I.はじめに

笹子トンネル天井板崩落事故の概要

発生日時:2012年12月2日(日曜日)午前8時3分

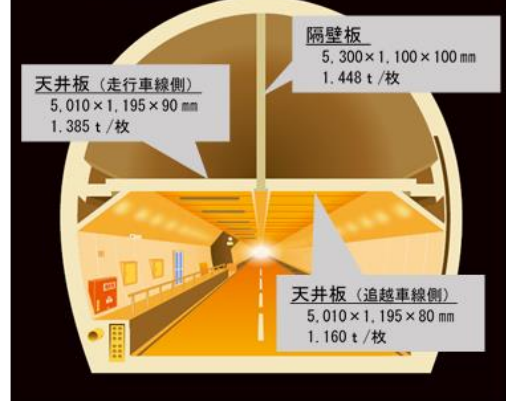
発生場所:中央自動車道(上り線)笹子トンネル内(延長4.7km、大月JCT～勝沼IC間)

事故概要:笹子トンネル(上り線)の東京側坑口から

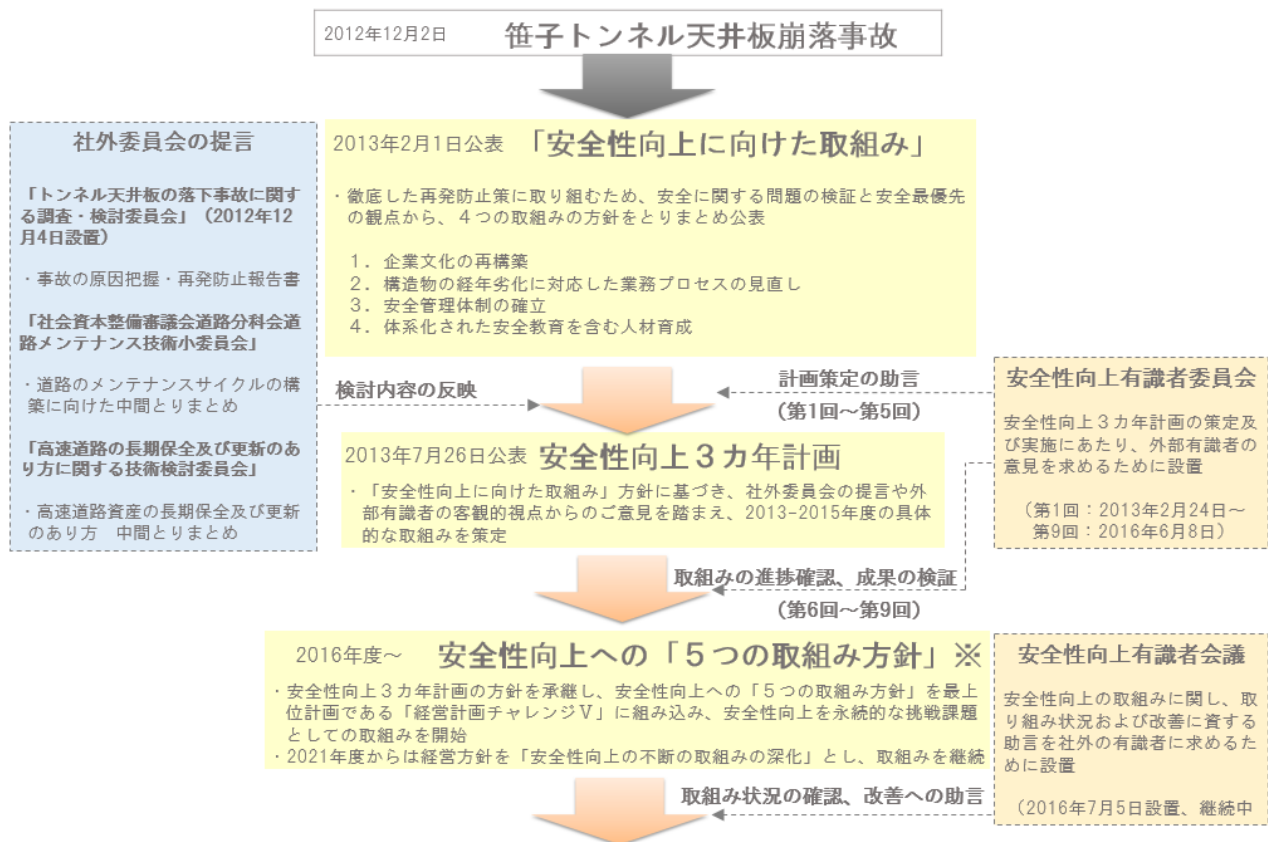
約1.5km付近で、トンネル内の換気のために設置されていた天井板、隔壁板等が約138mにわたり崩落し、走行中の車両3台が下敷きとなり、うち2台から火災が発生しました。

この事故で、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。

<トンネル概要図>



安全性向上への取組みの変遷



PDCAサイクルを着実に回しながら取組みを継続実施

※P.64【参考1】安全性向上への「5つの取組み方針」の位置づけ(2016年度～)参照

安全性向上への「5つの取組み方針」

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

1. 安全を最優先とする企業文化の醸成

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

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。

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。

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。

5. 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

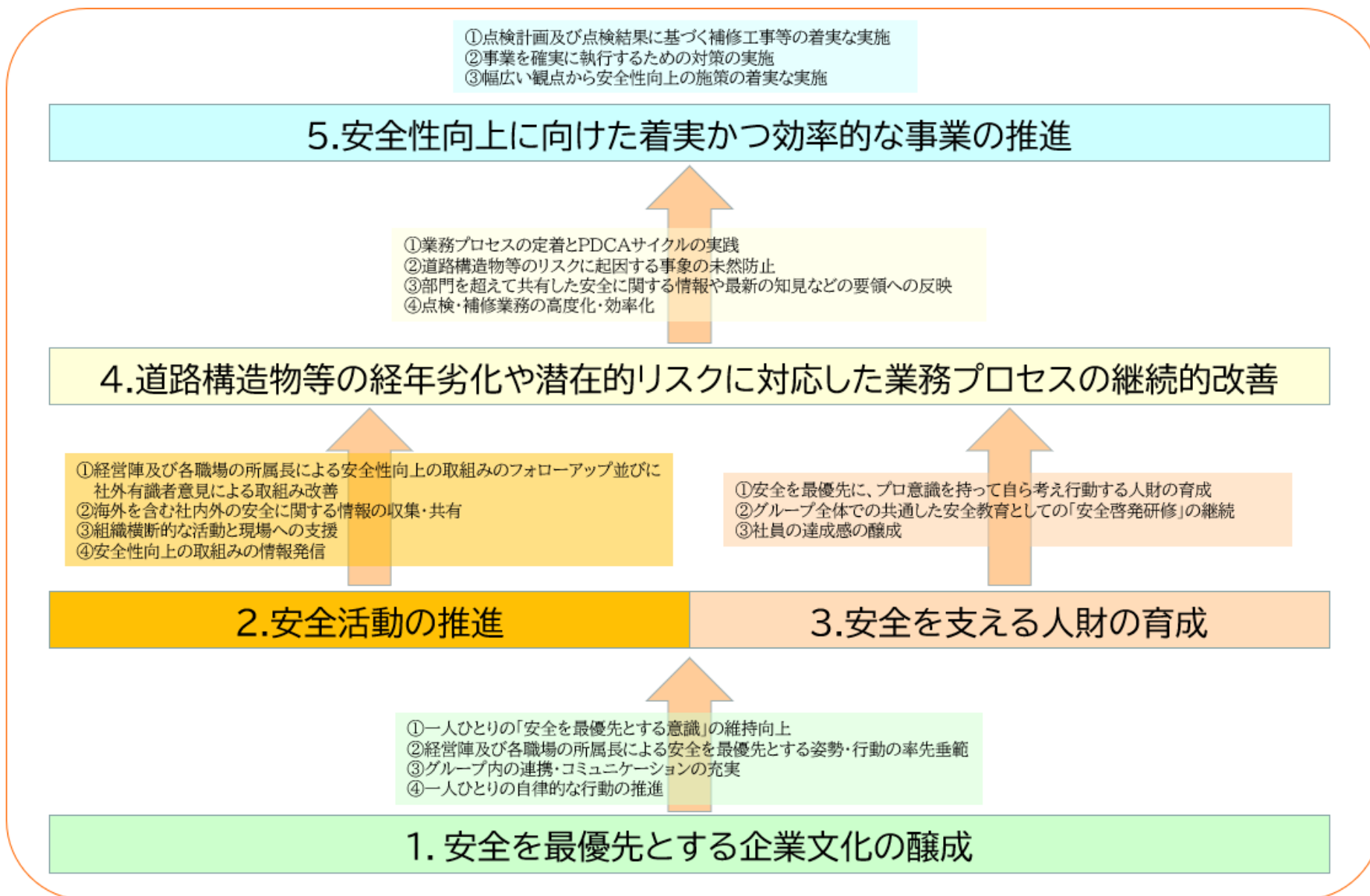
点検・補修技術の更なる向上と、効果的な経営資源の投入により、安全性向上に向けた事業を着実かつ効率的に実施します。

私たち一人ひとりは、以下の安全行動指針を拠り所として、自律的に行動します。

[安全行動指針]

- ◆ 事故を決して忘れず、お客さまの安全を何よりも優先します。
- ◆ 現場に向き合い、現場から学び、考え行動します。
- ◆ 潜在的リスクにも目を向け、計画・実行・評価・改善のサイクルを着実に実践します。
- ◆ 安全に関する情報を積極的に収集し、自らの問題として考え行動します。
- ◆ 安全について自らのテーマを設定し、自己研鑽します。

【安全性向上への「5つの取組み方針」の関係(2025年度の取組み方針)】



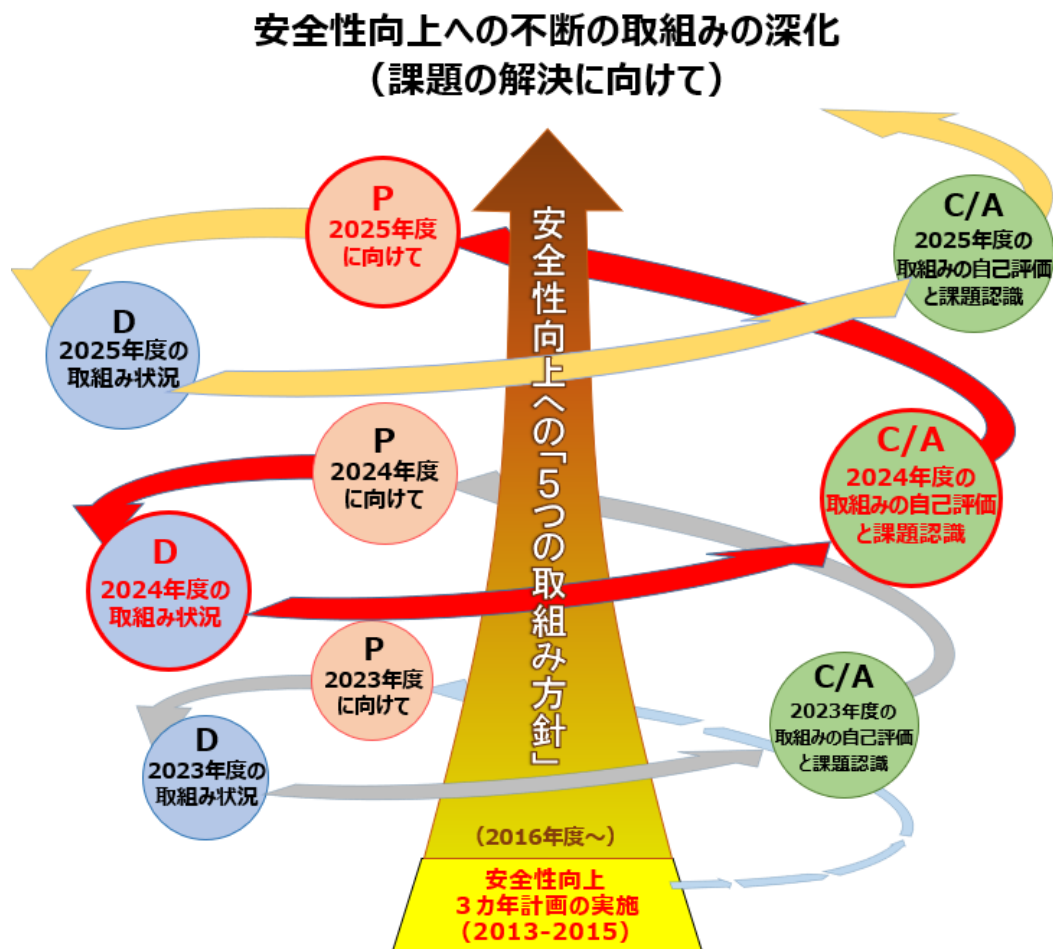
本報告書の構成

本報告書は、安全性向上への「[5つの取組み方針](#)¹」に基づく、NEXCO中日本グループの2024年度における取組みを取りまとめたものです。

NEXCO中日本グループは、「[第9回安全性向上有識者会議\(2024年5月20日\)](#)²」で有識者委員からいただいたご意見やアドバイスを踏まえ、これらの取組みを、PDCAサイクルを着実に実践しながらスパイラルアップさせ、継続してきました。

取組み方針ごとに以下の項目に分けて報告します。

- ・「2024年度の取組み方針(P)」、「有識者委員からの取組みへのアドバイス」
- ・「主な取組み状況(D)」
- ・「取組みの自己評価と課題認識(C/A)」
- ・「2025年度の取組み方針(P)」



¹ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>安全への取組み>安全性向上への「5つの取組み方針」>安全性向上への「5つの取組み方針」

² 公式WEBサイト>企業情報ホーム>安全への取組み>安全性向上への「5つの取組み方針」>安全性向上有識者会議

Ⅱ.2024年度の取組み状況と2025年度の取組み方針

1.安全を最優先とする企業文化の醸成

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

2024年度の取組み方針(P)

① 一人ひとりの「安全を最優先とする意識」の維持向上

- 笹子トンネル天井板崩落事故の記憶と教訓の風化防止、安全を最優先とする企業理念の更なる浸透、コミュニケーションの充実による価値観の共有等、風通しの良い職場づくりを通じ、グループ全体での安全文化の醸成に向けた取組みを地道に継続し、形骸化しないよう、一人ひとりが常に自分事としてとらえて行動することをめざしていきます。また、安全意識調査の詳細な分析をもとに、安全意識向上に有効な対策を講じていきます。
- ご遺族様との対話を継続し、その想いに直接触れることにより、参加した社員が、社内研修やそれぞれの職場での職場討議等で、ご遺族様の想いや今後の取組みに活かすこと等を自身の言葉で発信していくことで「安全を最優先とする意識」の更なる維持向上を図ります。

② 経営陣及び各職場の所属長による安全を最優先とする姿勢・行動の率先垂範

- 経営陣及び各職場の所属長は、「安全を最優先」とする意識が社員に根づくよう企業理念や経営方針を自らの言葉で伝えるとともに、各職場の取組みを見える化し、社員の具体的な行動につながるよう、更なる安全意識の浸透を図ります。
- 経営陣は、対話など様々な場を通じて、引き続き、事業を進めるうえでの優先順位の考え方(「S(安全)L(コンプライアンス)Q(品質)D(工期)C(コスト)」)及び「安全と並び、コンプライアンスは会社の事業運営の大前提であり、事業推進のためのコンプライアンス軽視は絶対にしてはならない」ことを繰り返し伝え、グループ全社員の意識の徹底を図ります。

③ 安全に関するコミュニケーションの充実

- 経営陣及び各職場の所属長は、現場の状況・課題を正確に把握するため、グループ全体の現場の声に耳を傾け、具体的な行動をとるとともに、現場の声へのフィードバックを行い、部門間やグループ全体の共通認識を高めて、好事例の水平展開を更に進め、課題解決に向けた安全の取組みをリードしていきます。また、協働するグループ会社を含めた職場でのコミュニケーションがより円滑になるよう取り組んでいきます。

④ 自律的なリスクマネジメントの推進

➤ 自律的なリスクマネジメントを推進するため、事業施策とリスクの一体的なマネジメントを継続します。また、海外を含む社内外の情報の収集・分析・共有により、グループ会社と一体でリスクが再び潜在化することの防止と更なるリスク意識の向上に取り組みます。さらに歴史から学ぶことにより、一人ひとりが具体的な行動につなげるよう取り組んでいきます。

【有識者委員からの取組みへのアドバイス】

- 安全性を形成する上でダイバーシティへの取組みは重要と思われる。多様性を認めて、はじめてステークホルダーの安全・安心が守れるとともに、違いを生かした人財育成や企業活動に発展があるという意識へ転換していくことが大切で、そのような視点での事業活動の見直しや研修が望まれる。また、人財不足への対応という点からも、女性の採用拡大や活用が必要である。
 - 「安全(S)、コンプライアンス(L)、品質(Q)、工期(D)、コスト(C)※」の優先順位を繰り返し伝達し、全社員一人ひとりの日常業務に如何に展開・具現化するかを具体例で示し現場での実践を図られたい。
- ※「安全(Safety)、コンプライアンス(Law compliance)、品質(Quality)、工期(Delivery)コスト(Cost)」

主な取り組み状況(D)

① 一人ひとりの「安全を最優先とする意識」の維持向上

➤グループ全体での安全文化の醸成に向けた取り組み

- ・[笹子トンネル天井板崩落事故](#)³が発生した12月2日をNEXCO中日本グループの「安全の日」と定め、追悼慰霊式を執り行うとともに、その模様をグループ全社員が視聴し、すべての職場で黙とう及び「安全に関する職場討議」を実施しています。



(初狩 PA 慰霊碑前での追悼慰霊式)



(追悼慰霊式の視聴と黙とう)

- ・グループ全社員が毎月行う「安全行動指針」の唱和及び「安全に関する職場討議」は、各職場の継続的な取り組みとして定着しています。「安全に関する職場討議」では、各職場が抱える課題に関して、独自のテーマを設定し自主的に議論するとともに、年に2回、グループ全体で統一テーマを設け、グループ全体の課題を議論しています。

<事例紹介:「安全に関する職場討議」>

◇ 12月の統一テーマを「事故を決して忘れず、お客さまの安全を最優先とした行動を続けるために」とし、事故を決して忘れず、お客さまの安全を何よりも優先するために、自分自身が、この1年間具体的に取り組んできたことや今後の取組み等を議論しました。

(討議での意見)

- ・日常業務や現場を訪れる際にも事故の教訓を思い出し、自分たちの仕事に対して責任感を持つことが重要である。
- ・自動車の進化による自動運転やEV車両の火災リスク等、次世代技術の進化に対応した勉強や情報収集を行い、知見を深めていきたい。



(「安全の日」の職場討議)

➤安全意識調査

- ・毎年、グループ全社員に安全意識調査を実施しています。安全意識調査の結果は、2021年度に下落して以降、微増傾向が続いているものの、2020年度の数値までは回復していません。各職場では、安全意識調査結果と安全文化の8軸⁴モデルによる分析結果を活用し、安全に関する取組みの改善につなげています。

³ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>安全への取組み>笹子トンネル天井板崩落事故について

⁴ 安全文化の8軸:日本独自の安全文化を考慮し、国内外の様々な研究をもとにした安全文化の8つの構成要素

①組織統率、②責任関与、③相互理解、④危険認知、⑤学習伝承、⑥作業管理、⑦資源管理、⑧動機づけ

- ・総合安全推進部は、安全意識調査結果をもとに、組織の安全文化と高い相関を持つ指標を見出し、ベンチマークとなる事務所の優れた取組みを紹介するなど、他の事務所の取組みの改善に活用すべく分析を行っています。

<事例紹介：安全意識調査結果の分析>

- ◇ 2023年度の安全意識調査の分析結果により、組織の安全文化と高い相関を持つ指標が「情報共有」と「エンパワメント」であったことを踏まえ、「安全推進活動」(P.18参照)等で、これらの指標が高い組織の優れた取組みを紹介し、他の組織に取組みの改善を促しています。
- ◇ 社員からは、分析結果は非常に納得感があり、どのような点に留意すれば組織が良い方向に向かっていくか、参考になったといった意見がありました。

➤「安全性向上の取組みに関するご説明会」・ご遺族様と社員との対話

- ・ご遺族様に当社の安全性向上に関する取組み状況をお伝えする場として、2013年から毎年「安全性向上の取組みに関するご説明会」を設けています。この説明会では、ご参加いただいたご遺族様に、安全性向上への「5つの取組み方針」に沿って、1年間の取組み状況等を経営陣からお伝えするとともに、ご遺族様の想いや様々なご意見を賜っています。ご遺族様の想いや様々なご意見は、「安全対話」(P.9参照)で経営陣から社員に直接伝え、安全意識の更なる向上を図っています。ご遺族様と社員との対話は、社員がご遺族様の想いに直接触れることで、事故の記憶や教訓の風化を防止し、今後の取組みを更に深めることにつながることから、ご遺族の皆さまと相談させていただきながら次の開催時期を検討しています。

② 経営陣及び各職場の所属長による安全を最優先とする姿勢・行動の率先垂範

➤経営陣及び各職場の所属長による率先垂範

- ・社長及び本部長は、毎月の経営会議で、安全を最優先とする行動を促す具体的なメッセージを自らの言葉で発信しています。あわせて、社長は、社会や社内の安全に関する変化を捉えたグループCEOメッセージを隔月で発信しています。これらのメッセージは、グループ全社員が「安全掲示板」(P.65【参考2】参照)で見ることができます。

<事例紹介：2024年度の経営会議における安全に関するメッセージ(要旨)>

- ◇ 部下が悪いニュースを報告したときに、その責任を問うのではなく、報告に感謝する上司が、心理的安全性の高い組織風土を築くために求められる。
- ◇ 失敗を恐れたり現状が当たり前と思い込んだりせず、PDCAを回しながら、どんな小さなことでも業務改善やストレッチした目標にチャレンジする気持ちを持ち続けることで、高速道路の更なる安全性向上を目指していこう。
- ◇ お客さま、地域住民の皆さま、取引先企業など、当社のサプライチェーン全体の安全性向上を考えることが非常に大切である。

- ・新任の事務所長が、安全のリーダーとして組織を統括し、安全を最優先とした判断を即時に行えるよう、総合安全推進部長が各事務所に出身きアドバイスを行っています。また、各事務所で得られた好事例の取組みは、安全情報レポートに掲載し、グループ全体で共有しています。
 - ・経営陣及び各職場の所属長は、LO(リードオフマン)・ML(ミドルリーダー)⁵と協働し、安全性向上の取組みのほか、各職場が抱える課題の解決に向け、自律的に行動する人材の育成に取り組んでいます。LO・ML活動の中で、所属長とLO・MLが協力して「職場力向上診断⁶」や「安全意識調査の分析結果」を活用し、社員の自由意見を把握した上で、職場のきめ細かな改善に向けた取組みを実施しています。
 - ・事務所長は、グループ報「みちの明日へ」を通じて、安全に対する思いや考え、それを実現する具体的な取組みをグループ全社員に発信しています。
 - ・事務所長は、毎年「安全性向上の取組みに関する自己評価」(P.66【参考4】参照)を行い、自ら社員の意見を反映した安全性向上のための重点施策に取り組んでいます。
- 「安全とコンプライアンスの最優先」の定着を目的とした社員への啓発
- ・優先順位の考え方、「安全(S)、コンプライアンス(L)、品質(Q)、工期(D)、コスト(C)」に関し、「安全とコンプライアンスの最優先」の定着を目的として、安全推進活動や安全性向上 e ラーニング(P.30参照)など、様々な機会を捉えてグループ全社員への啓発を行いました。

③ 安全に関するコミュニケーションの充実

➤経営陣による現場の状況・課題の把握とフィードバック

- ・「安全対話」では、会長、社長をはじめとする経営陣が、現場に出身き社員一人ひとりと対話を行い、ご遺族様の現在の想いを伝えるとともに、グループ全体が抱える課題を丁寧に説明し、率直な意見交換を実施することで、安全意識の更なる向上につなげています。

<事例紹介:「安全対話」における経営陣の主な発言>

- ◇ 安全とコンプライアンスが確保されて初めて事業が進められる。
- ◇ 「…かもしれない」ということを常に念頭に置き、安全だと思って作業をしないよう心掛けてほしい。
- ◇ 様々なリスクがある中で、致命的リスクをなくすためにどうすればよいのか、こうした対話の機会に考えていくことがよい。
- ◇ 事故を二度と繰り返さないためにも、疑問点を感じるがあれば必ず一度立ち止まって考える、前例を頼りすぎない、見えない部分を作るリスクを常に念頭に置くということを意識しながら仕事をしてほしい。



(社長との「安全対話」)

⁵ LO(リードオフマン)・ML(ミドルリーダー): 担当業務を高いレベルで執行しつつ、安全を最優先とする企業理念に基づき実務レベルの改善、改革に自律的に取り組む者として、事務所の課長、工事長の中から所長が任命した者をLO、支社の各部門の課長代理の中から支社長が任命した者をMLといいます。

⁶ 職場力向上診断:ES調査の評価軸を補完し、各職場の種々の活動に対する職場の変化の定量的かつ短期間の時系列的な診断によって活動のPDCAを支援するもので、年3回実施しています。

・経営陣は、毎年行う基本点検⁷で現場を歩いて確認し、グループ会社を含む社員に直接アドバイスをを行っています。



(本部長が若手社員にアドバイス)

・支社長及びグループ会社の社長等は、「安全掲示板」に寄せられた安全性向上に関する好事例に対し、現場を訪問して社員等をねぎらい褒めています。また、各職場では所属長が優れた「安全提案」や「ヒヤリ・ハット情報」の投稿者に対して直接、表彰を行っています。

<事例紹介:褒める文化の実践>

◇旧中山道 馬籠宿を訪れる外国人観光客が、中央自動車道 馬籠バスストップで高速バスを下車し、本線を横断する事案があったことから、現地調査に基づき、英語の案内看板の設置などを提案した投稿に対し、グループ会社社長が投稿者に対して直接、表彰を行いました。



(「安全提案」を表彰)

・グループ全社が参加する「業務研究発表会」は、論文発表や若手社員によるポスターセッションを通じて、経営陣と社員が交流する場になっています。



(論文発表)



(ポスターセッション)

・内部通報窓口及び公益通報窓口を設け、通報内容の定期的なモニタリングを継続しています。

➤協働するグループ会社とのコミュニケーション

・2024年度は、「安全に関するグループ連絡会」を5回開催し、総合安全推進部長、各支社及びグループ各社の安全推進役(副支社長、グループ各社の担当役員等)が、現場視察を交えながらグループ各社の安全性向上の取組みを確認し、好事例をグループ内で共有するなど、定期的にコミュニケーションを深めています。

・事務所長は、グループ会社との連絡会議等を通じて、現場で発生するリスクへの対応や「安全掲示板」に投稿された「安全提案」及び「ヒヤリ・ハット情報」への対応を、グループ会社と一体で実施しています(P.17参照)。

⁷ 基本点検:管理区間全体の構造物の状態を把握するために、主として本線外から年1回以上実施する点検をいいます。



(道路敷地巡回車両を視察)



(グループ会社との連絡会議)

➤DE&I(ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョン)の取組み

- ・多様性を尊重し、共通の課題に向き合い、活躍できる環境づくりに配慮したDE&Iの取組みを通じて、誰もが発言しやすい風通しのよい職場、心理的安全性の高い職場を創出することをめざしています。

＜事例紹介：DE&Iの取組み＞

- ◇ 女性活躍の推進として、異業種交流会への研修派遣
- ◇ 多様な働き方を求める社員のニーズに対応するため、[勤務エリア特定等級](#)⁸を導入
- ◇ 子育てしやすい環境を整え、子育てを行う社員の不安を解消するための支援
 - ・男性の1か月を超える育児休業支援のために各支社1名増員
 - ・子どもが生まれる社員とその上司、人事部署の3者での面談や子育てを行う社員の情報交換を支援する「パパママカフェ」により育児支援
- ◇ 障がい者の職業人としての自立を支援するため、個々人がそれぞれの希望やスキルに合った仕事で活躍できる場を提供

④ 自律的なリスクマネジメントの推進

➤事業施策とリスクの一体的なマネジメント

- ・経営陣は、全社的な視点で「[リスクマネジメント委員会](#)⁹」を開催し、各部門が報告したリスクに関して、その影響度や発生頻度を評価し、各事業施策の実行により対策を講じています。
- ・各職場では、事業施策とリスクを一体的にマネジメントする「事業計画・リスク一覧」の仕組みを運用しています。また、グループ会社と一体でリスク等の把握に取り組んでいます。

➤海外を含む社内外の情報の収集・分析・共有

- ・海外を含む社外の情報も積極的に収集し、当社でも発生し得るリスク情報を抽出し「安全掲示板」等を通じて、グループ全体で共有しています(P.41参照)。
- ・グループ全社員が、道路構造物等の安全に関する「気づき」を見つけ出せる目を養い、イメージを膨らませて現場業務を行うことを目的に「安全掲示板」の情報をもとに、現場における「リスク感度を高めるヒント集」を更新し、グループ全体で共有しています。

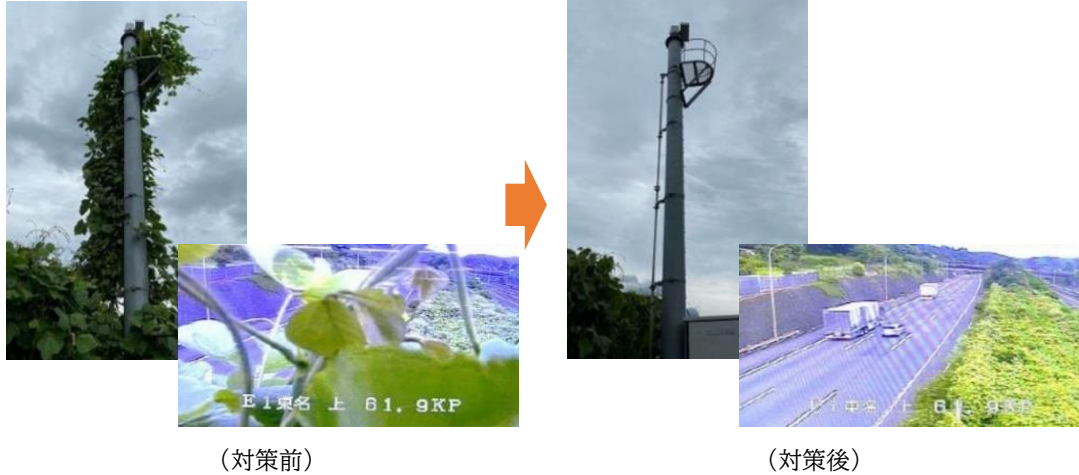
⁸ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>大学卒等新規採用>募集要項(新卒採用)

⁹ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>会社案内>コーポレートガバナンス>リスクマネジメント

<事例紹介:「リスク感度を高めるヒント集」に掲載>

◇ 標識や設備などの視認性に関し注意喚起

葛の葉の繁茂により、カメラの映像が確認できない状況を改善した事例です。葛など成長の早い植物へのリスクに関して注意喚起を行っています。



- ・グループ全社員のリスクの意識及び感度の向上のため、リスクマネジメント研修や外部講師による「安全に関する講演会」を実施しています。

<事例紹介:安全に関する講演会>

◇ 2024年度は、「道路土構造物の安全を一緒に考える～「結び」(むすび)と「解き」(ほどき)を念頭に～」と題し、岐阜大学特任教授・名誉教授の八嶋 厚氏に講演していただきました。講演では、社会的環境の変化の中で、高速道路が当初の健全度を維持しているかを判断する必要があること、NEXCO中日本グループの社員が、そうした判断ができる目を養い、安全な高速道路を実現しなくてはならないこと等をお話いただきました。



(八嶋 厚 氏による講演)

- ・歴史から学ぶ場として、「安全啓発館」で、過去に発生した様々な事故や事象を年表形式で取りまとめ、事象別・事務所別等で検索できる年表システムを構築しています。各職場に関係する過去の事象から現場のリスクを学ぶことで、リスクの潜在化防止につなげています。(P.42参照)。
- ・「安全啓発館」で行う安全啓発研修の後、各研修生が職場で更に1年をかけてオンライン研修を行い、安全啓発研修の振り返りや過去の事象を自ら記録・伝承する取組みを通じて、自律的に行動できる人財を育成しています(P.31参照)。

取組みの自己評価と課題認識(C/A)

① 一人ひとりの「安全を最優先とする意識」の維持向上

- 笹子トンネル天井板崩落事故後に入社した社員が増加しており、「安全対話」でも、事故の記憶や教訓を風化させない取組みを更に実施していく必要があるという意見がありました。
 - ⇒ 事故後に入社した社員が、事故の記憶や教訓を次世代に伝えていくための取組みを検討するなど、事故の記憶や教訓の風化防止の取組みを継続・改善していくことで、一人ひとりの「安全を最優先とする意識」の維持向上を図ります。
- 安全意識調査の結果は、2021年度に下落して以降、微増傾向が続いているものの、2020年度の数値までは回復していません。このため、安全意識調査結果をもとに、組織の安全文化と高い相関を持つ指標を見出し、ベンチマークとなる事務所の優れた取組みを紹介するなど、他の事務所の取組みの改善に活用すべく分析を行いました。
 - ⇒ 安全意識調査の詳細な分析を継続して行い、安全意識向上に有効な打ち手を検討し展開していきます。

② 経営陣及び各職場の所属長による安全を最優先とする姿勢・行動の率先垂範

- 経営陣及び各職場の所属長は、「安全を最優先」とする意識が社員に根づくよう、企業理念や経営方針を自らの言葉で伝えるとともに、各職場の取組みを見える化しました。
 - ⇒ 経営陣及び各職場の所属長は、社員の具体的な行動につながるよう、継続して安全を最優先とする姿勢・行動の率先垂範を行います。
- 優先順位の考え方、「安全(S)、コンプライアンス(L)、品質(Q)、工期(D)、コスト(C)」関し、「安全とコンプライアンスの最優先」の定着を目的として、安全推進活動や安全性向上 e ラーニングなど、様々な機会を捉えてグループ全社員への啓発を行いました。
 - ⇒ SLQDCの優先順位の浸透度を把握するとともに、一人ひとりがSLQDCの優先順位に関して意識の徹底と現場での実践を行うよう、取組みを続けていきます。

③ 安全に関するコミュニケーションの充実

- 安全に関する一人ひとりの意識の向上と、経営陣と現場組織との一体感を醸成するため、「安全対話」などの取組みを実施しました。
 - ⇒ 経営陣自らが社員一人ひとりとコミュニケーションを取り、安全の重要性の認識を高められるよう、引き続き、当社グループが一体となって、「安全対話」などの取組みを実施していきます。
- 「安全に関するグループ連絡会」や各職場におけるグループ会社との会議等を通じて、グループ会社を含む安全に関するコミュニケーションの充実が見られます。
 - ⇒ 「安全に関するグループ連絡会」の改善に取り組むなど、グループ会社を含む安全に関するコミュニケーションを継続して充実させていきます。

➤風通しのよい職場、心理的安全性の高い職場を創出するため、多様性を尊重し、共通の課題に向き合い、活躍できる環境づくりに配慮したDE&I(ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョン)の取り組みを行っています。

⇒ DE&Iの取り組みを、引き続き、充実させていきます。

④ 自律的なリスクマネジメントの推進

➤事業施策とリスクの一体的なマネジメントを継続したほか、海外を含む社内外の情報の収集・分析・共有により、グループ会社と一体でリスクが再び潜在化することの防止と更なるリスク意識の向上に取り組みました。さらに歴史から学ぶことにより、一人ひとりが具体的な行動につなげる取り組みを実施しました。

⇒ 一人ひとりの自律的な行動が展開されるよう、継続して取り組みを推進していきます。

2025年度の取組み方針(P)

① 一人ひとりの「安全を最優先とする意識」の維持向上

- 笹子トンネル天井板崩落事故の記憶と教訓を風化させず、安全を最優先とする企業理念を浸透させる取組みを継続します。また、安全意識調査の詳細な分析結果をもとに対策を講じるなど、新たな取組みを加え、取組みを改善していきます。ご遺族様との対話を継続し、その想いを受け止めることで、安全意識の更なる向上と劣化防止を図ります。
- 一人ひとりが、事業を進めるうえでの優先順位の考え方(「安全(S)、コンプライアンス(L)、品質(Q)、工期(D)、コスト(C)」)の理解を深め、「安全とコンプライアンスは会社の事業運営の大前提」であることを定着させるとともに、現場で実践します。

② 経営陣及び各職場の所属長による安全を最優先とする姿勢・行動の率先垂範

- 経営陣及び各職場の所属長は、「安全を最優先」とする意識が社員に根づくよう、企業理念や経営方針を自らの言葉で伝えるとともに、各職場の取組みを見える化し、社員の具体的な行動につながるよう、更なる安全意識の浸透を図ります。

③ グループ内の連携・コミュニケーションの充実

- 経営陣及び各職場の所属長は、現場の状況・課題を正確に把握するため、グループ全体の現場の声に耳を傾け、具体的な行動とフィードバックを行います。さらに部門間やグループ全体のコミュニケーションを充実し、共通認識を高めることで、課題解決に向けた安全への取組みをリードします。
- 一人ひとりが安全を最優先とする価値観を共有できるよう、グループ会社を含めた職場全体のコミュニケーションの円滑化に取り組みます。また、DE&I(ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョン)の取組みを充実させ、誰もが発言しやすい風通しのよい職場、心理的な安全性の高い職場を創出することをめざします。

④ 一人ひとりの自律的な行動の推進

- 自律的なリスクマネジメントを推進するため、事業施策とそれに係るリスクの管理を一体化させたマネジメントを継続します。
- 心理的安全性の高い職場づくりや業務改善事項の発表機会の創出、褒める文化の実践などを通じて、一人ひとりの自律的な行動を推進し、職場の安全性向上を促進します。

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。

2024年度の実施方針(P)

① 経営陣及び各職場の所属長による安全性向上の取り組みのフォローアップ並びに社外有識者意見による取り組み改善

➤経営陣及び各職場の所属長が先頭に立ち、自然災害等重大リスクに対するBCPの実効性を高めるべく常に改善していきます。また、全社的視点から積極的に情報発信するとともに、「リスクマネジメント委員会」等を通じて安全性向上の取り組みをフォローアップし、引き続き、「安全性向上有識者会議」のアドバイスを採り入れて取り組みの改善を図ります。

② 「安全掲示板」等を通じた海外を含む社内外の安全に関する情報の収集・共有

➤安全に関する情報の収集・共有・活用を促進させるために、研修や「安全推進活動」の場を通じて社員等の声を確認し、検索・アクセスしやすい工夫を行うなど、引き続き、「安全掲示板」の改善を図っていきます。

③ 安全に関する情報から得られた教訓や、最新の知見による現場への支援

➤「安全推進活動」では、安全に関する情報から得られた教訓、最新の知見及びアンケートにより確認した現場の課題等を各職場と共有し、「安全性向上の取り組みに関する自己評価」も踏まえて、意見交換やアドバイスを行うことで、各職場の安全性向上に向けた取り組みを支援していきます。また、内部監査とも連携して各職場の安全性向上に向けた取り組みの効果を検証していきます。

④ 安全性向上の取り組みの情報発信

➤社長定例会見にて具体的な取り組みを積極的に発信するとともに、高速道路の老朽化の状況等の最新データに基づき、お客さま視点でわかりやすい情報発信を進めます。また、安全性向上の取り組みを積極的に学会、地方公共団体など外部機関へ情報発信するとともに、安全講話を通じて受注者との一体感をもった安全意識を醸成していきます。

【有識者委員からの取り組みへのアドバイス】

- 構造物の老朽化の状況の他、耐震補強の進捗状況など構造物に関する発信量を率先して増やす取り組みを続けていくことが望まれる。
- 安全に関する社員からの投稿について、年齢や職種など投稿意識の差に着目した分析を行い安全活動に反映出来るとよい。

主な取り組み状況(D)

① 経営陣及び各職場の所属長による安全性向上の取り組みのフォローアップ並びに社外有識者意見による取り組み改善

➤各職場の所属長は、隔月で発信される「グループCEOメッセージ」を踏まえ、自組織での課題を再確認し、安全性を向上させる取り組みの更なる改善に努めています。

＜事例紹介：関係者全員の安全意識を向上させる取り組み＞

◇ 過去に事務所管内で発生した事象を振り返ることで、対応方法の再確認を行い、再発防止や安全意識の醸成につなげています。



(過去に発生した事象を伝承)

➤当社グループの安全性向上の取り組み状況やその評価に基づき作成した取り組み方針に対する「[第9回安全性向上有識者会議](#)¹⁰」での有識者委員のご意見やアドバイスを、7月の「グループ戦略会議」で共有するなど、当該年度の取り組み状況に関して、「安全性向上委員会」で定期的なフォローアップを行っています。

➤「第9回安全性向上有識者会議」で報告した2023年度の安全性向上への取り組みを映像化し、グループ全体の共通認識の醸成に向け、「安全対話」の際にグループ全社員が視聴し再確認しました。



(取り組みのDVD映像)

② 「安全掲示板」等を通じた海外を含む社内外の安全に関する情報の収集・共有

➤安全に関する情報を収集・共有し、活用を促す取り組みとして、「安全掲示板」を社内ポータルサイトで運用し、定期的に情報を整理してグループ全体に発信しています。

➤「安全掲示板」へのすべての投稿に対し、コメントを付してフィードバックしています。重要な投稿は、注目情報として経営会議で報告するとともに、「安全情報レポート」や「安全に関するグループ連絡会」にて広くグループ全体で周知し、グループ会社を含む経営陣や各職場の所属長によるフォローアップ、好事例の水平展開を行っています。

¹⁰ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>安全への取り組み>安全性向上への「5つの取り組み方針」>安全性向上有識者会議

「安全掲示板」への投稿数(件)

内 訳	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
「安全掲示板」への投稿	1,534	2,039	2,540	2,351	2,355
注目情報の報告数	100	88	48	44	38

<事例紹介:「安全に関するグループ連絡会」で周知>

◇ ①路面清掃車の左後輪脱落事象を受け、タイヤの脱着時及び一定距離走行後の締め付けトルク値の記録と増し締めの実施、さらにホイールナットインジケーターをすべての車輪に装着することによるナット緩みを可視化した事例。

◇ ②輪止め外し忘れ防止のために、2個の輪止めと「輪止め実施中」と記載したタグを結束し、磁石でタグを車体に取り付けることで、サイドミラーから視認できるようにした事例。



(① 装着状況)



(② 取り付け状況)

➤「安全掲示板」には、「職場の安全の取組み」や「安全推進活動の活動内容」等を掲載し、好事例の水平展開に向け、各職場で活用できるよう工夫しています。また、社内外で発生した労働災害や工事中事故に関する情報等を収集し掲載するとともに、外部の講演会やシンポジウム等の開催情報も掲載し、週1回グループ全社員へ発信しています。さらにグループ社員から寄せられた意見を踏まえて、トップページのレイアウトを改善し、運用を開始しています。

➤海外を含む社内外の情報から安全に関する内容を確認し、最新の情報は毎日のニュース※や週報として、また、情報を整理し「安全情報レポート」として、グループ全体で共有しています(P.43参照)。※2024年度に情報収集・共有したニュースは、「8761件」です。

➤現地でリスク対応が必要と思われる「安全提案」等は、各組織に措置を促すとともに、その対応を「安全掲示板」で見える化する仕組みを運用しています。

③ 安全に関する情報から得られた教訓や、最新の知見による現場への支援

➤「安全推進活動」は、総合安全推進部がグループ会社を含むすべての職場を隔年で訪問し、安全に関する取組み状況をヒアリングしてアドバイスする活動です。また、その結果を各支社やグループ会社に報告するとともに、各職場へのフィードバックを「安全掲示板」を通じて、グループ全体で共有しています。

<事例紹介：2024年度「安全推進活動」における取り組み>

- ◇ 事前アンケートやES調査による職場の情報共有及び動機づけに関する状況の分析を実施
- ◇ 安全文化の診断分析結果の共有及び安全文化の診断分析結果が相対的に高い組織の取り組み事例を紹介
- ◇ 「[第9回安全性向上有識者会議](#)¹¹」の報告、安全性向上への不断の取り組み(2024年度取り組み方針)の説明を実施
- ◇ 職場の心理的安全性を高めるとともに、安全性向上の取り組みの継続的改善に向けた自律的な行動を促すことをテーマに、前回のフィードバック後のPDCAの状況や「安全性向上の取り組みに関する自己評価」を踏まえた改善状況を確認し、好事例の収集やアドバイスを実施
- ◇ 事務所幹部、事務所課長職、中堅担当者、若手担当者及びグループ会社の5階層に分けてヒアリングを行い、職場における「情報共有」、社員等への「エンパワメント(動機づけ)」の状況を確認し、意思決定に必要な情報が共有され、業務遂行に必要なスキルが継承される組織づくりや自律的なチャレンジへの支援、働きかけ、成長を促す取り組みを確認
- ◇ 担当者に幹部ヒアリングで確認した意見・思いを伝えるとともに、階層間の認識のギャップ等による隠れた課題の抽出とその解決策を洗い出し、事務所幹部にフィードバックを実施
- ◇ 事後アンケートや事務所幹部から「安全推進活動」の内容、進め方等に関するフィードバックを直接受ける意見交換を実施して「安全推進活動」の成果や課題を抽出
- ◇ 安全(S)、コンプライアンス(L)、品質(Q)、工期(D)、コスト(C)の優先順位を意識するようにアドバイスを実施

【「安全推進活動」の事後アンケートの意見】

- ・階層別に考えていることを再認識できる良い機会となった。
- ・グループ会社からの率直な意見を報告いただいたことで、翌週の事務所グループ幹部会にて情報共有でき、グループ会社と共に担当課と改善に向けた検討を開始することができた。
- ・現場の話を聞いていただく機会はありがたく感じる。



(若手担当者ヒアリング)



(グループ会社ヒアリング)

¹¹ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>安全への取り組み>安全性向上への「5つの取り組み方針」>安全性向上有識者会議

<事例紹介:「安全推進活動」で収集した各職場の取組み>

◇ 安全性向上の取組み

- ・社員の交通事故防止のために、AIを活用した安全運転管理システムを導入し、ドライバーや管理者への異常通知が行われるようにした取組み
- ・事務所業務レポートや過去の事象をまとめた安全年表を作成し、随時追加や活用を促すことで改善をしながら後世に残すべき事象を伝承する取組み
- ・朝礼時に輪番制で時事の安全に関する話題やヒヤリ・ハットした経験など、「安全の一言」を発表し、所内全員の安全意識を向上させる取組み

◇ モチベーション向上の取組み

- ・「営業所だより」を毎月発刊し、管内料金所の活動を中心に写真を多く掲載し、スタッフのやりがい向上につなげる取組み
- ・地元FMラジオ局に社員が直接出演し、リニューアル工事や夜間通行止めの情報提供を実施する取組み

◇ コミュニケーション活性化の取組み

- ・経験の浅いスタッフの安心感や安全確認行動喚起として「ひと声かけ」運動を実施する取組み
- ・事務所勉強会を役職者から担当者に行うだけでなく、担当者から役職者にも実施することで、話しやすい雰囲気づくりを創出する取組み
- ・キャリア形成の一助となるよう、興味のある職種の経験が豊富な先輩社員との対話を実施する取組み

◇ 工事管理エキスパートによる人財育成の取組み(P.28参照)。

④ 安全性向上の取組みの情報発信

➤社長定例会見では、「安全性向上への不断の取組み」に関する積極的な情報発信に加え、会見や[リニューアル工事](#)¹²の現場公開を実施するなど、安全性向上に関する取組みの情報発信を強化しています。

2024年度の社長定例会見で情報発信した「安全性向上への不断の取組み」

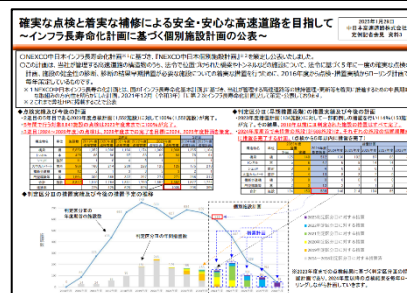
年 月	内 容
2024年 4月	EIA 新東名建設中区間で「高速道路の自動運転時代に向けた路車協調実証実験」を2024年5月13日(月)から実施します
	橋梁内部の可視化により予防保全へ ～理研小型中性子源システムを活用した非破壊検査技術の開発に着手～
	長期にわたる交通規制を行う大規模な工事計画(2024年度)
	新名神集中工事、名神集中工事、中央道リニューアル工事
	NEXCO 中日本における降雪時の対応に関する検討会

¹² 公式WEBサイト>企業情報ホーム>事業案内>高速道路の保全・サービス>高速道路リニューアルプロジェクト

2024年 7月	長期にわたる交通規制を伴う大規模な工事計画(2024年度)
	名神集中工事
	除雪車の梯団走行の少人化・省力化のため、E1A 新東名建設中區間で「除雪車の自動運転化に向けた実証実験」を実施します
	NEXCO 中日本における降雪時の対応に関する検討会 とりまとめ概要 ～名神(関ヶ原地区)を対象とした大雪時の対策～
2024年 9月	長期にわたる交通規制を伴う大規模な工事計画(2024年度)
	東名集中工事(愛知)
2024年11月	2024年度冬期交通確保の取組み ～早めの冬道装備の準備とお出かけ前の交通情報の確認をお願いします～
	長期にわたる交通規制を伴う大規模な工事計画(2024年度)
	東名阪道リニューアル工事
2025年 1月	2024年における交通死亡事故の発生状況と安全安心な高速道路を目指した交通事故防止の取組み
	確実な点検と着実な補修による安全・安心な高速道路を目指して ～インフラ長寿命化計画に基づく個別施設計画の公表～
	2025年度 高速道路における影響の大きい工事規制予定について
	長期にわたる交通規制を行う大規模な工事計画(2025年度)
	工事規制内進入事故防止の取組み



(社長定例会見)



(定例会見資料)

- 省令で定められた6種類の構造物を5年に1回の頻度で点検し、その[実施状況](#)¹³を公表しています。
- 6種類の構造物に関して、2019年度～2024年度に詳細点検が完了した構造物全体の健全性の診断結果は参考5のとおりです。点検の結果、「健全性の診断の判定区分Ⅲ」の構造物の措置は5年以内に実施しています。なお、緊急を要する判定区分Ⅳの構造物はありませんでした(P.68【参考5】参照)。
- 詳細点検により、「健全性の診断の判定区分Ⅲ」とした構造物の補修計画及び実績¹⁴は、参考6のとおりです(P.69【参考6】参照)。

¹³ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>会社案内>情報公開>建設・維持・管理などの状況

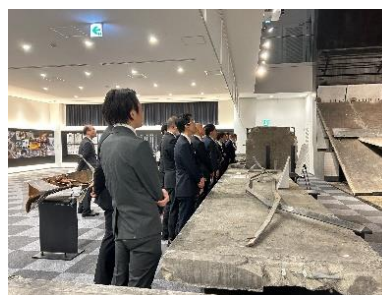
¹⁴ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>会社案内>情報公開>建設・維持・管理などの状況

- 近年の高速道路を取り巻く情勢を踏まえ、[高速道路の維持、修繕その他の管理の取組み状況など事業の状況](#)¹⁵を幅広くお客さまに理解していただくために、達成目標を見える化し、透明性の確保に努めています([P.70【参考7】参照](#))。
- 外部の安全に関する情報を積極的に収集するために、シンポジウム等に聴講参加するだけでなく、自ら発表することで幅広く社外の組織と交流を深めています。なお、聴講参加した内容は、「安全情報レポート」に掲載し、グループ内で共有しています。
- 総合安全推進部長は、当社グループ各社と、共に働く受注者と安全に対する想いを共有し、高速道路の安全性向上に取り組むため、各職場で受注者を対象とした安全講話を行っています。講話では、安全が工程より優先すること、構造物の長期的安全性の観点から、建設時の品質管理や各種対策、情報等の伝承が重要であること、他工区や供用中の高速道路での気づきを共有することが大切であることの3点を伝え、受注者に協力を要請しています。



(受注者への安全講話)

- 「一般社団法人 NEXCO中日本安全・安心みちの基金」を活用して、[笹子トンネル天井板崩落事故](#)¹⁶の記憶と教訓の風化防止のための施設等の維持管理及び地域社会の安全性向上に関わる活動への支援を行っています。



(安全啓発館の視察)

¹⁵ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>会社案内>経営計画

¹⁶ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>安全への取組み>笹子トンネル天井板崩落事故について

取組みの自己評価と今後の対応（C/A）

① 経営陣及び各職場の所属長による安全性向上の取組みのフォローアップ並びに社外有識者意見による取組み改善

- 「安全性向上有識者会議」におけるご意見・アドバイスの観点を踏まえ、社内の「安全性向上委員会」及び「グループ戦略会議」で全社的な視点からフォローアップ等を実施しました。
- ⇒ 有識者委員からの助言等に対し、グループ会社と一体でPDCAを回し、取り組んでいきます。

② 「安全掲示板」等を通じた海外を含む社内外の安全に関する情報の収集・共有

- 「安全対話」や「安全推進活動」等により、安全情報の重要性の認識が高まり、気づきや具体的な取組みに関する投稿が増加しています。
- ⇒ 引き続き、「安全推進活動」を通じて、安全情報の報告と共有、活用の重要性の理解促進に努めていきます。
- 「安全掲示板」のレイアウトを変更しました。また、「安全掲示板」に投稿された「安全提案」により、リスクが見える化し、現場組織で対策を行っています。さらにその対応を「安全掲示板」に掲示しています。
- ⇒ 「安全掲示板」をより使いやすく工夫するとともに、好事例の水平展開や取組みの見える化を図り、好事例の展開を促進します。
- 海外を含む社内外の情報を収集し、現地へ迅速に伝達するとともに、重要な内容は、分析・検証し情報共有を行っています。
- ⇒ 引き続き、情報を幅広く収集し、多角的に分析・検証しながら共有していきます。

③ 安全に関する情報から得られた教訓や、最新の知見による現場への支援

- 「安全推進活動」等を通じて、安全に関する様々な課題の解決に向けた取組みの支援を進めています。安全意識調査による「安全文化の8軸」の評価は、総体的に微増となりましたが、各項目とも有意な変化は見られませんでした。
- ⇒ 各職場が自己評価を活用し、自組織の取組みを振り返り、アンケート調査結果等を踏まえて、コミュニケーション活性化の取組みを、グループ会社一体となって改善するよう「安全推進活動」で支援していきます。

④ 安全性向上の取組みの情報発信

➤ 社長定例会見で、「安全性向上への不断の取組み」を外部に向けて情報発信しています。

⇒ 社長自らが外部へ情報発信する取組みを進めます。

➤ 安全性向上の取組みを幅広くステークホルダーに理解していただくため、達成目標、点検結果、補修計画等を継続的に発信しています。また、高速道路リニューアルプロジェクトでは報道機関に対して構造物の劣化・損傷状況を現場で公開するなどの取組みを行っています。

⇒ 積極的な情報発信を進めます。

➤ シンポジウム等に聴講参加するだけでなく、自ら発表し情報発信することで、外部から講演依頼を受けるなど、社外の組織と交流を行っています。また、安全に対する意識の共有に向けて、工事等の受注者に働きかける安全講話を継続しています。

⇒ 積極的に社外への情報発信を進めるとともに、直接工事や作業に携わる関係者との交流を深め、安全に関する一体感の醸成に向けた取組みを継続していきます。

2025年度の実組み方針(P)

① 経営陣及び各職場の所属長による安全性向上の実組みのフォローアップ並びに社外有識者意見による実組み改善

➤経営陣及び各職場の所属長が、安全に関するメッセージや情報を社員へ発信し、先頭に立って実組みを推進します。また、「安全性向上への不断の実組み -5つの実組み方針に基づく実組み-」などを通じて、安全性向上の実組みをフォローアップするとともに、「安全性向上有識者会議」でのアドバイスをもとに実組みを改善します。

② 海外を含む社内外の安全に関する情報の収集・共有

➤社内外の安全に関する情報を収集するとともに、安全投稿の傾向分析を行い安全活動に反映します。また、社員の声を反映し、検索やアクセスを容易にする工夫を進めながら、「安全掲示板」の改善を続けます。

③ 組織横断的な活動と現場への支援

➤総合安全推進部が、グループ会社を含むすべての職場を隔年で訪問し、社員との意見交換を通じて課題を抽出するとともに、新たな知見を採り入れてアドバイスを行う「安全推進活動」を継続し、各職場の安全性向上に向けた自律的な実組みを支援します。

④ 安全性向上の実組みの情報発信

➤社長定例会見で、安全に関する具体的な実組みを積極的に発信します。さらに高速道路の老朽化状況などの最新データをもとに、お客さま視点でわかりやすい情報提供を進めます。

➤安全性向上の実組みを外部に発信するとともに、安全講話を通じて受注者との一体感を醸成し、安全意識を高めます。

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。

2024年度の実施方針(P)

① 自ら考え安全を最優先する人財の育成、安全管理に関する技術力の向上

- 人財が会社の経営基盤であるとの認識のもと、安全性向上に向けたそれぞれの取り組みのPDCAサイクルを着実に回してスパイラルアップできるよう中長期的視点に立った人財育成を継続するとともに、専門技術者の育成に努めます。
- グループ会社との人事交流を含む現場経験を重視したジョブローテーション等の人事に係る施策と人財育成マスタープラン等との連携により、個人及び組織の能力強化を図り、安全に関する知見を高めるとともに高い倫理観を備え自律的な行動ができる人財をグループ会社と一体で育成していきます。
- 高速道路リニューアルプロジェクトや耐震補強等の事業増大や「i-MOVEMENT」(次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント)を推進するため、グループ会社と一体で高度な技術者の育成・活用を進めるとともに、人財の採用・保持に努めます。

② グループ全体での共通した安全教育としての「安全啓発研修」の継続

- グループ全体の安全文化醸成に向けた共通の教育として「安全啓発館」を活用し、グループ全社員を対象とした「安全啓発研修Ⅱ」を計画的に進めていきます。併せて、グループ会社を含めた新入社員には「安全啓発研修Ⅰ」を継続して実施します。

③ 社員の達成感の醸成

- コミュニケーションを活性化し、風通しの良い職場の中で、安全性向上の使命感を持った人財を育て、社員の達成感を醸成します。
- 現場の社員の行動をよく観察し、表彰や日常的な業務評価でのフィードバックを適切に行い褒めることを通じて、関係者のモチベーションの向上に努めます。

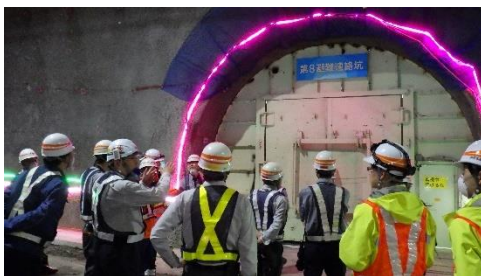
【有識者委員からの取り組みへのアドバイス】

- 他社との交流会や道路会社間での人事交流を増やすことで、外部のことを知り、自社の取り組みの位置づけを知るきっかけとすることがよい。
- 自ら考え行動する人財育成の観点で、安全に対するエキスパートを育てる仕組みが重要である。安全は自分たちで作り上げるものだという気持ちを忘れず、安全に関する取り組みや人財を増やす仕組みが必要である。
- 下位の立場の者が上位の者に問題や失敗等を伝えることは難しい。経営陣は、挑戦行動や本音での意見(反対意見等)を述べることをプラス評価する仕組み作りなど、自ら考え実践していく人財を育てるための活動を促進し、より高度な取り組みや新たな取り組みを実践した人財の登用や人事的な配慮を行える経営方針を示すなど社員がやりがいを持てる組織マネジメントを行うとともに、専門知識や技能が職務評価にも生かされているか、フィードバックがなされているか、評価者の評価技法は点検しているか継続的に確認していく必要がある。
- 事故から年月が経過するなか、風化防止のため事故について伝えていく必要があるが、事故後入社の社員は聞く側になってしまっているので、いかに事故後入社の社員から次の世代へ伝えていくかを考える必要がある。

主な取組み状況(D)

① 自ら考え安全を最優先する人財の育成、安全管理に関する技術力の向上

- 「人財育成マスタープラン」([P.65【参考3】参照](#))に基づき、中長期的視点に立った各種研修を体系的、計画的に実施しています。
 - ・各種研修は、「自律型人財の育成」、「組織能力の強化」、「専門人財の育成」、「キャリア開発の支援」の4つの視点に基づき体系的に実施しています。
- 管理職の人財育成能力を充実させる取組みを行っています。
 - ・日常的なOJTの担い手となる上司に対する階層別研修に、部下育成能力の向上を目的としたカリキュラムを取り入れています。
 - ・部下の成長を促すための目標設定や面談方法を習得するため、評価者育成研修を実施しています。
- 「[技術戦略](#)¹⁷」に基づき、環境変化への感度が高く、強い現場力を持つ技術者の育成に取り組んでいます。
 - ・高度な専門性を有する人財を育成するため、「[専門技術研修](#)」や「[高度専門技術研修](#)」¹⁸等を実施しています。



(高度専門技術研修)

- ・現場の工事管理等の実務に精通した工事管理エキスパートを、各事務所に配置し相談窓口及びOJT担当として若手技術者を育成しています。



(若手担当者との現場確認)

- ・他社に学び、自社の安全に関する取組みの位置づけを知ることを促すため、異業種のインフラ管理者との交流会を実施しています。

¹⁷ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>企業活動>技術提案の募集>技術戦略について

¹⁸ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>採用>大学卒等新規採用>社員の働く環境>人財育成



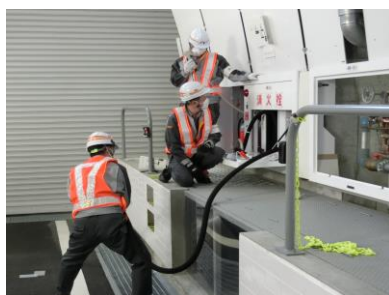
(大阪ガスネットワーク株式会社)



(東京地下鉄株式会社)

➤組織の能力強化及び一体感の醸成のため、グループ一体で人財を育成しています。

- ・高速道路の点検に関する技術力やマネジメント能力の維持向上のために、グループ各社が保有する施設を活用した研修を実施しています。

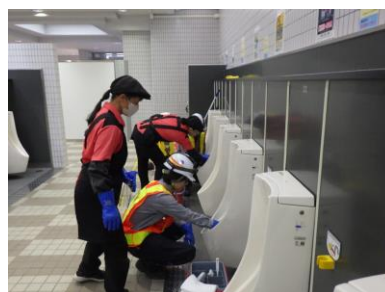
(技術研修所¹⁹)(E-MAC技術研修センター²⁰)

- ・パトロール会社から他のグループ会社に出向し、各社の社員に対して路上作業や安全運転に関わる訓練を行うなど、グループ会社との人事交流を実施しています。

人事交流の推移(人)

出向先	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度
当社からグループ会社	88	93	91	90	82	90	96
グループ会社から当社	104	94	82	80	82	86	72

- ・グループ各社の業務を学ぶため、新入社員に対してグループ会社研修を実施しています。グループ会社の実施する業務を実際に体験することで、知識の習得とともに相互の連携強化を図っています。



(研修の状況)

¹⁹ 中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京株式会社公式WEBサイト>技術研修所

²⁰ 中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋株式会社公式WEBサイト>技術・開発>技術研修施設、専門研究施設の紹介

・技術力の継続的発展のために、公的資格や学位の取得を促進しています。グループ会社では、[高速道路点検診断士²¹](#)等の取得目標を設定し、資格取得に向けた研修を実施しています。

資格取得・学位取得の推移(単年度ごと)

支援項目		2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度
資格取得	支援対象資格数(資格)	124	125	125	123	126	127	128
	公的資格取得者数(人)	168	183	84	144	155	235	382
学位取得	博士号取得支援者数(人)	2	2	2	1	2	0	2
	博士号取得者数(人)	2	2	4	2	3	2	3

※ 取得者、支援者数は当社のみの数字

高速道路点検診断士取得者数の推移(単年度ごと)

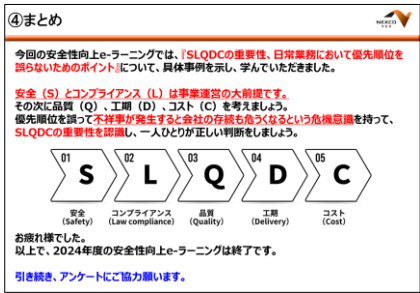
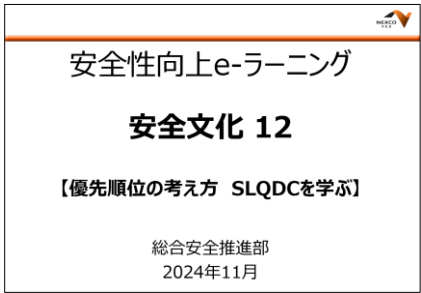
支援項目	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度
高速道路点検診断士【土木】	92	132	158	176	206	224
高速道路点検診断士【施設】	115	165	208	257	303	314

※ 取得者数はエンジ系会社2社の数字

・「安全に関する e ラーニング」をグループ全社で実施しています。2024年度は、「優先順位の考え方 - SLQDCを学ぶ -」をテーマに実施しました。SLQDCの優先順位を誤った企業の不祥事を参考に、優先順位を誤らないためのポイントを学びました。

【受講者の声】

- ・SLQDCの言葉の意味や重要性が学べたことは大変有意義であった。
- ・SLQDCの優先順位が正しく理解できたことでスッキリとし、腹落ちできた。
- ・SLQDCの優先順位が明確に示されたことで自分の業務への落とし込みができる。
- ・安全とコンプライアンスを優先すべきことを改めて理解できた。
- ・優先順位を誤らないためのポイントも解説されており、風通しの良い職場作りやバットニュースファーストの重要性も改めて認識できた。



(安全性向上 e ラーニング)

²¹ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>事業案内>高速道路の保全・サービス>道路構造物などの点検>点検要領の見直し>点検実施基準及び資格に関する検討委員会

➤ [i-MOVEMENT](#)²²をはじめとする次世代技術の導入・活用を加速させるため、関連部署間の連携強化を図り、組織・人員の強化を継続的に検討します。また、技術研修やOJTを通じて、全社員のITリテラシー向上と次世代技術に関する知識習得を促進します。

- ・採用環境が厳しい中での人財の確保と一層の働きがいの向上や多様な働き方を求める社員ニーズに対応するため、「勤務エリア特定等級」を創設し、2026年度以降に入社する社員は、入社当初から勤務エリア特定コースを選択可能としました。
- ・「デジタル化推進に関する基本方針」に基づき、デジタル化推進に対応した人財育成、グループ全体のITリテラシーの底上げ等を目的に、ITパスポート資格の取得を促進しています。2024度からは全社員に対し、「ITリテラシー研修」、「デジタル技術動向に関する講習会」を実施しました。

② グループ全体での共通した安全教育としての「安全啓発研修」の継続

➤「安全啓発館」を整備し、グループ会社を含むすべての新入社員を対象とした、「安全啓発研修Ⅰ」及びグループ全社員を対象とした「安全啓発研修Ⅱ」を実施しています。



(安全啓発館)



(初狩 PA 慰霊碑)



(安全啓発研修)

²² 公式WEBサイト>企業情報ホーム>事業案内>高速道路の保全・サービス>i-MOVEMENT「次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント」

※i-MOVEMENT: innovative-Maintenance & Operation for Vital-Expressway Management with Efficient “Next generation” Technology（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）：最先端のICT技術・ロボティクスの導入により、人口減少等の高速道路を取り巻く環境の激変に対応しつつ、高速道路モビリティの進化をめざすNEXCO中日本の活動(ムーブメント)を表しています。

<事例紹介:「安全啓発館」での安全啓発研修>

- ◇「安全啓発館」は、天井板等の現物を用いて再現した事故現場や被害車両から事故の重大さや凄惨さを目の当たりにする「事故を風化させないエリア」と、変状をきたしている道路構造物等の現物、過去に発生した事故や災害の年表から様々な事象を学ぶ「歴史から学ぶエリア」で構成しています。
- ◇「安全啓発研修Ⅰ」では、「事故を風化させないエリア」にて、笹子トンネル天井板崩落事故がどのような事故であったかを学ぶとともに、事故の凄惨さと向き合います。
- ◇「安全啓発研修Ⅱ」では、「安全啓発研修Ⅰ」の内容に加え「歴史から学ぶエリア」にて、リスク感度を高め、安全を最優先として自律的に行動できるよう学びます。研修後は1年間のオンライン研修を行い、自らの学びや気づきを「安全手帳」に記録し、安全意識の定着を図るとともに、各自が経験した事象等をまとめることで、過去の事象を後世に伝える重要性を学んでいます。また、半年後に行う研修生同士のグループ討議で「研修を通じて得た気づきや今後実践しようとする安全性向上に向けた取組み」に関して意見交換しています。
- ◇「安全啓発研修Ⅰ」、「安全啓発研修Ⅱ」共に、初狩PAの慰霊碑を訪れ、二度と事故を起こしてはならないという決意を新たにしています。

【安全啓発研修Ⅰにおける研修生の声】

- ・大切な人を失ったらどんな気持ちになるのか痛感した。多くの人に利用していただく高速道路を維持管理していくためには、覚悟と責任が必要不可欠であると感じた。
- ・ご遺族様の追悼慰霊式でのお言葉を拝聴し、安全が当たり前でなくてはならない企業の社員として心が引き締まる思いがした。
- ・自分の現場、設置した構造物がお客さまの命に関わる事があることを知り、一つ一つ責任を持って作業していこうと思った。

【安全啓発研修Ⅱにおける研修生の声】

- ・安全啓発研修Ⅰから、様々な業務に従事したのちにこの安全啓発研修Ⅱを受講したため、今まで漠然と受け止めていた当時の状況が、よりリアルに感じた。
- ・事故発生現場の悲惨さを実感し、このような事故を起こさないためにも点検で適切な判定ができるよう、構造物に対する知識と経験を身に付けていきたい。
- ・二度とこのような事故をおこさないために、事故を知ることの重要性を感じ、事故を知らない若い世代にも伝え、風化させてはならないと感じた。

【安全啓発研修Ⅱ半年後の意見交換における研修生の声】

- ・オンライン研修を通じて安全掲示板を見ることが習慣化された。今後も掲示板から情報を収集し、他組織の好事例など、自組織でも展開していきたい。
- ・研修を受けた直後は意識が高いが、時間の経過とともに、その意識が薄れてしまいかねない。オンライン研修は意識の維持につながり、大変有効だと思う。
- ・この事故を後世に伝えていくことが使命。ただし、事故があったことだけを伝えるのではなく当時感じた思いを、次の世代に伝えることが重要。事故当時自分が感じた思いを伝えていきたい。

③ 社員の達成感の醸成

- 「風通しのよい職場づくり(スマイル・コンプライアンス)第2期行動計画」等に基づき、コミュニケーションの活性化とモチベーション向上に努めています。
- ・2023年度に投稿された、「安全提案」及び「ヒヤリ・ハット情報」2,351件のうち、優れた投稿44件に対して、投稿した社員を表彰しました。

<事例紹介:安全の特別大賞「工事規制標識支柱の補強について」>

【投稿内容】

リニューアル工事の車線規制で長期間使用している仮設標識の支柱について、添架しているガードケーブルとの接地面で振動による擦過痕や亀裂等の変状を発見したため、標識支柱に2種類の緩衝材を試行的に巻付ける対策を実施した。その結果、半年後でも損傷は見られていない。

【受賞理由】

第三者への被害も想定されるリスクを発見し、リスクを低減するという自発的リスクマネジメントがなされていることに加え、今後の他のリニューアル工事にも展開できる可能性がある取組みである。



(仮設標識)



(支柱の損傷状況)



(ゴム製緩衝材で補強)



(ウレタン製緩衝材で補強)

- ・「安全掲示板」への投稿から、安全性向上に対する姿勢や安全意識などが他の模範となる事例を投稿した社員を、支社長やグループ会社社長から直接褒める取組みを行っています。2024年度は、昨年度323件から429件に増加しました。
- ・無意識の思い込みによるコミュニケーション不全防止を目的に、思い込みの払拭や、各階層・年代における思考の傾向・常識の隔たり等を理解するため、年代の異なる各階層(経営層・課長・係長・新入社員)を対象に、外部専門家による研修を実施しています。
- ・「健康経営推進についての基本方針」に基づき、社員の「からだ」と「こころ」の健康づくりに取り組んでいます。ストレスチェックや生活習慣病リスク低減のための健康増進イベント等を実施しています。



(外部専門家による研修)



(健康経営レポート)

取組みの自己評価と今後の対応（C/A）

① 自ら考え安全を最優先する人財の育成、安全管理に関する技術力の向上

- 「人財育成マスタープラン」に基づき、研修を体系的、計画的に実施しています。
 - ⇒ 安全性向上に関する研修・カリキュラムを継続的に実施していきます。
- 「技術戦略」に基づき、高度で専門的な知識を有する社員の育成を行っています。現場レベルでは工事管理エキスパートによる人財育成の活動が定着しています。
 - ⇒ グループ一体となって高度な専門性を有する社員の育成を進めるとともに、工事管理エキスパートの活動等、若手技術者の成長を支援していきます。
- 他のインフラ企業との交流会等が各組織主導で行われています。
 - ⇒ 異業種との交流の機会を設け、自社の安全の取組みを見直す機会を創出します。
- 当社とグループ会社、グループ各会社間の人事交流等の人事施策により、各グループ会社が持つ専門性を他のグループ会社に展開しています。
 - ⇒ グループ会社との人事交流を継続するとともに、現場レベルでのグループ会社との連携を促進します。
- グループ各社が保有する施設を活用した研修や公的資格取得の推進等による専門技術者の育成を進めています。また、グループ会社の業務を実際に体験する研修等を通じて、相互理解の促進を図っています。
 - ⇒ 専門技術者育成に向けた研修を継続的に実施していきます。
- i-MOVEMENT・i-ConstructionによるDX化を見据え、デジタル化推進に対応した人財育成、グループ全体のITリテラシーの底上げ等を目的に、ITパスポート資格の取得を促進しています。また、社員一人ひとりの事情に合わせた働き方を選択できるよう、社内制度の充実やキャリア採用を活用した人財の確保にも努めています。
 - ⇒ 引き続き、豊富な業務経験や知識を有する人財の確保を進めていきます。

② グループ全体での共通した安全教育としての「安全啓発研修」の継続

- 「安全啓発館」を活用した安全啓発研修を継続しています。研修は予定どおり実施しました。
 - ⇒ 全対象社員の研修受講を2025年度までに完了（一巡目）させます。
- 特異事象とその対応を後世に残す取組みとして整備した年表システムでは、研修受講者が作成した個票の登録を進めています。
 - ⇒ 「安全啓発研修Ⅱ」を通じて、年表システムに研修受講者が現場の具体的な記録を登録することで、年表を充実させていきます。

➤「優先順位の考え方 - SLQDCを学ぶ-」をテーマに実施した「e ラーニング」は、アンケートの結果、「SLQDCの優先順位が明確に示されたことで、今後の自分の業務への落とし込みができる」等の意見がありました。

⇒ 引き続き、安全とコンプライアンスが最優先というSLQDCの考え方を社員に浸透させるよう取り組むとともに、社員の安全意識の向上に資する情報を提供していきます。

③ 社員の達成感の醸成

➤各種表彰や各職場での風通しのよい職場づくり等を通じて、関係者のモチベーション向上に努めています。

⇒ グループ全社員が互いに褒め合えるよう、経営陣が率先して褒める文化を醸成していきます。

2025年度の実施方針(P)

① 安全を最優先に、プロ意識を持って自ら考え行動する人財の育成

- 人財を会社の経営基盤と位置づけ、安全性向上に向けた取り組みのPDCAサイクルを確実に実行し、スパイラルアップするための中長期的な人財育成を継続します。また、高度な専門能力を有する社員の育成を進めます。
- グループ会社との人事交流を含む現場経験を重視したジョブローテーションなどの人事施策と人財育成マスタープランの連携を通じて、個人及び組織の能力強化を進めます。また、安全に関する知識を深め、高い倫理観と自律的な行動力を備えた人財を、グループ全体で育成します。

② グループ全体での共通した安全教育としての「安全啓発研修」の継続

- グループ全体の安全文化を醸成するため、「安全啓発館」を活用し、グループ全社員を対象とした「安全啓発研修Ⅱ」を計画的に実施します。また、グループ会社を含む新入社員には「安全啓発研修Ⅰ」を継続して行い、2025年度内にグループ全社員の安全啓発研修受講(一巡目)を完了させます。
- 安全啓発研修等により、笹子トンネル天井板崩落事故後に入社した社員が事故の教訓を後世に伝承できるよう教育し、事故の風化防止を図ります。

③ 社員の達成感の醸成

- コミュニケーションを活性化し、風通しの良い職場を構築する中で、安全性向上の使命感を持つ人財を育成し、社員の達成感を高める取り組みを通じて、エンゲージメントを向上させます。
- 現場の社員の行動を観察し、表彰や日常的な業務評価でのフィードバックを適切に行うことで、社員の努力を認め、関係者のモチベーション向上につなげます。

4.道路構造物等の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善

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

2024年度の取組み方針(P)

① 業務プロセスの定着とPDCAサイクルの実践

➤整備したルールを現場の日常的な業務に組み込み、定着させるとともに、より効果的なプロセスに見直しながら、専門技術者チームの知見を活用し、業務の質をスパイラルアップさせていきます。また、部門間を跨ぐ取組みは、双方で課題認識を共有して全体最適を図ります。

② 道路構造物等のリスクに起因する事象の未然防止

➤道路構造物等のリスクに起因する重大事象の未然防止に向けて、社内外のインシデントを自らの業務に置き換えて考えるなど、潜在的リスク及び顕在リスクへの対応に継続して取り組んでいきます。また、過去に発生した事象を年表システム等の活用によりグループ全体で伝承し再び潜在化しないようにしていきます。

③ 部門を超えて共有された安全に関する情報や最新の知見などの要領への反映

➤グループ会社を含む社員の提案や安全に関する情報、最新の知見などを要領等へ反映するとともに、要領改定の主旨を現場へわかりやすく伝えていきます。また、要領と現場の実態が乖離しないよう要領の遵守を徹底するとともに、必要な場合は要領の改定を行います。

④ 点検・補修業務支援システムの継続的な改善及び点検技術の高度化・効率化

➤「工事・保全情報の見える化システム」を活用することにより、点検・診断・補修等を確実かつ効率的に実施していきます。また、点検技術や大規模更新技術、情報収集・提供等に関する技術開発やi-MOVEMENTの実現に向けて他企業の技術も活用しながら推進するとともに、社内外で活用されるよう学会等において積極的に発表するなどの活動を行っていきます。

【有識者委員からの取組みへのアドバイス】

- 道路構造物の法令点検が3巡目を迎えることを意識して取り組んでいるが、2巡目までの気づきや改善点を具体的にまとめ、情報を発信していくことが大事である。また、それらを反映させ、法令点検3巡目に入るにあたっての方針を明確に示していくことが必要である。
- 点検技術などの改善のヒントは、技術部門の社員に限定されることなく、また、異業種を含めた幅広い情報交換、経験交流から生まれる時代であり、積極的にそのような場を作出し、社員各層に体験や交流の機会を確保することを推奨する。
- 労働力がなくなっていく中で、道路公団以来50年間で蓄積された運用経験やノウハウをデータベースにして予防保全に生かしていくことが肝要である。

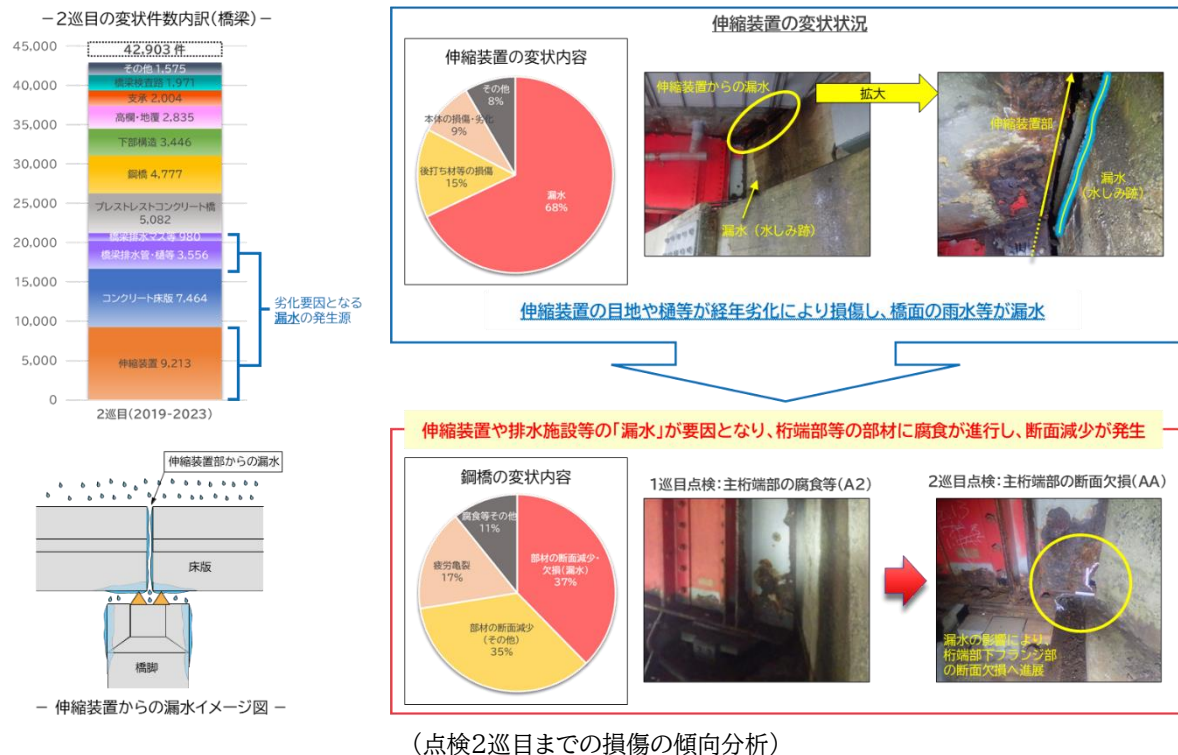
主な取り組み状況(D)

① 業務プロセスの定着とPDCAサイクルの実践

➤ 業務プロセスの見直しと定着

- ・道路構造物や施設設備の維持管理サイクルは、保全点検実施要領等に基づき着実に実践するとともに、過去の事象や点検結果から得られた教訓を、グループ会社間で共有し、業務プロセスを継続的に改善しています。事象が発生した際には、その原因を再検証し、維持管理サイクルだけでなく建設事業にも速やかに反映することで、同様の事象の未然防止を図っています。
- ・構造物の法令点検3巡目では、2巡目までの損傷の発生状況を分析し、措置計画の立案に反映するなど、維持管理サイクルの改善につなげていきます。

具体的には、橋梁では伸縮装置や排水施設等の漏水に起因した構造部材の腐食進行が著しいことから、変状の進行防止や要因排除を推進するなど、措置方針の明確化に取り組んでいます。



- ・過去に発生した道路構造物の損傷事象を踏まえて、点検報告書に記載する記録項目を標準化するとともに、現地の道路構造と図面の不一致の解消に向け、現地の状況確認や橋梁一般図の修正等に取り組んでいます。

- ・業務プロセスとして定着し、PDCAサイクルを継続している一例として、警察や消防等の関係機関と連携したトンネル防災訓練を定期的に行っています。トンネル火災時におけるお客さまの安全確保、トンネル防災設備を含めたオペレーションを確認し、PDCAサイクルを実践しています。

<事例紹介：関係機関と連携したトンネル防災訓練>

	
(中央道 籠坂トンネル)	(中部横断道 八之尻トンネル)

➤専門技術者チームの知見の活用

- ・社内の高度な専門性を有する技術者が、災害現場に駆けつけて技術的な支援を行うとともに、支社で開催している各種検討会議等でのアドバイスや現場に赴き橋梁の損傷状況から早急に床版取替が必要か否かの判断など、専門的な見地から現場の課題に対する技術的な助言を行っています。
- ・国土交通省のTEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)を参考に、自然災害、事故等発生時に現場を支援するため、新たな専門家チーム、「N-TECs²³(NEXCO中日本Technical support)」を2021年7月に創設し、活動しています。2024年度末時点で180名をN-TECsに登録しており、災害等が発生した場合、事象等に応じて選抜し現場に派遣しています。

<事例紹介：専門技術者チームによる技術支援活動>

2-1. 現場支援(夏場に起きた路面隆起) ・令和4年6月29日午後3時頃、高気圧の影響で中央自動車道のコンクリート版に10cmの路面隆起が発生した。当日中に路面隆起を起こした箇所約15cm高を取り除き、アスファルト混合物を埋めた応急復旧が完了した。  ・10月、路面たわみ量(WD)調査と開削調査により、コンクリート版下に空洞を確認 →「当該区間の補修方法を決定 →「コンクリート版とセメント安定処理路盤までを撤去し、アスファルトオーバーレイ層を舗装する」 ・12月上旬、下り線2車線の補修完了 支社の若手が11月の日本道路会議へ論文投稿 	2-2. 現場支援(新技術の指導)  従来の橋梁防水工仕様 課題：従来の防水工は時間制約のある補修工事では適用できない 新技術：防水工の5層を1層で代用 新技術：防水工の5層を1層で代用 ・今後の安全での展開に鑑み、新技術の試験施工に立会(2022年3月) ・NEXCO独自の開発技術や、社員と実務に携わって施工と品質管理上の留意点の指導 ・人材育成、新技術保全若手職員が「高速道路と自動車」の技術レポートに本件を投稿 
(現場の課題に対する技術支援)	(新技術に関する技術支援)

➤部門間を跨ぐ取組み

- ・建設部門と保全部門のコミュニケーションを密にし、安全を中心とした情報共有や部門相互の調整を図る、「建設・保全合同会議」を運営しています。維持管理のしやすさを重視した設計・施工や維持管理段階も含めた新技術・新工法の適切な採用などに、継続して取り組んでいます。

²³ N-TECsとは、地震や降雪雨の他、構造物の変状などにより高速道路機能に支障をきたす災害が発生した際、あらかじめ任命されたメンバーが状況の迅速な把握・被害の拡大防止・二次災害の防止・高速道路の早期復旧その他災害応急対策を担う現地対策本部に対して、技術的知識や経験、マネジメント能力を生かして円滑かつ迅速に支援を実施する災害対応支援チーム

<事例紹介:採用検討段階の新技术・新工法>

注入開始時 (→空気 / ←樹脂) 高流動のエポキシ樹脂を用い、注入開始時にコンクリートの内部の 空気を排出することで、微細なひびわれまで充填が可能		(補修箇所)
IPH工法(内圧充填接合補強) — 極力はつり落としをしなくても可能な「コンクリート補強対策」 —		

② 道路構造物等のリスクに起因する事象の未然防止

> 潜在的风险及び顕在リスクへの対応

・道路構造物に係る、全社的に取組む顕在リスクの対策方針案の策定、支社検討会で洗い出した潜在的风险の評価等を行い、高速道路の安全性向上を図る、「構造物のリスクに関する調査検討会」を運営しています。

2024年度は、最近発生している構造物に関する損傷事象について、「変状していても表面化しておらず変状が確認できないもの」、「旧基準により設計・施工され、所要の安全性が確保されていない可能性があるもの」などの疑いをもって原因、背景、類似の構造物等を確認し、類似事象の再発防止や事象の情報共有に取り組みました。また、過去に顕在的风险とした事象の対策の進捗状況も併せて確認しました。

<事例紹介:調査検討会で報告された最近発生している構造物の事象>

(損傷状況)	(補修工事)	(完了)
(東名阪道 佐屋高架橋床版剥落事象)		

> 社内外のインシデントの情報発信

・「安全掲示板」で収集した社内外の事象等から、今後、当社でも起こりうるリスクを想定し、類似するリスクがないかを検証するとともに、新たなリスクの洗い出しにも努めています。

2024年度は、ボルチモア港貨物船衝突による橋の崩落事故を受け、同様のリスクが考えられる名古屋港にかかる名港大橋3橋に対して、海上保安庁名古屋海上保安部と緊急時の連絡体制確認書を締結しました。



(安全情報レポートによる情報発信と類似事象が考えられる名古屋港)

- ・2025年1月に、NEXCO西日本管内で2名の方が亡くなる吊り足場落下事故が発生しました。他社管内の事象も自分事として捉え、同様の事故を発生させないために、吊り足場を使用している全工事で緊急点検を実施しました。



(緊急点検の状況)

➤過去に発生した事象の再潜在化防止の取り組み

- ・本社・支社・事務所では、事故・災害の記憶と教訓の風化防止と技術伝承に向けた様々な取り組みを組織的に実施しています。重大な事故や事象は特異事象として年表システムに集約し、さらに地理情報システムに発生箇所や事象内容を登録することで、グループ全社で風化防止や経験の伝承を継続しています。

<事例紹介：年表システムによる過去の事故・災害の記憶と教訓の風化防止>

下記指定年から+10年まで表示		事象DB ID	社内事象	(日本坂トンネル火災の個票) 概要、原因、対策、教訓等
1970年代				
1978年	6月		(トンネル火災) 中央道 恵那山TN (下) 配線ショート 下り線通行止 15分	名称 東名高速道路 日本坂トンネル火災事故 日時 1979年7月11日 18:40頃 死者 死者7名、負傷者2名、車両173台 事象概要 東名高速道路下り線 日本坂トンネル、北口約400m地点で大規模火災発生。乗用車2台が燃焼する送電事故により火災が発生。火災発生後、トンネル内に進入した車両が燃焼。火災発生後、トンネル内に進入した車両が燃焼。火災発生後、トンネル内に進入した車両が燃焼。 原因の推定 (警察発表の概要) ・大規模火災発生後、トンネル内に進入した車両が燃焼。火災発生後、トンネル内に進入した車両が燃焼。火災発生後、トンネル内に進入した車両が燃焼。 その他の対応と教訓 ・トンネル内での火災発生、トンネル内での火災発生、トンネル内での火災発生。
1978年	7月		笹子トンネル車両火災事故	
1978年	7月		網掛トンネル車両火災事故	
1978年	9月		恵那山トンネル 中津川片坑口 大規模地すべり(20,000㎡)	
1978年	10月			
1978年	12月			
1979年	1月		由比地区地すべりの滑動に伴う供用中摩連トンネル・のり面の変状現象	
1979年	3月			
1979年	3月			
1979年	4月			
1979年	6月			
1979年	7月		日本坂トンネル車両火災事故	名称 東名高速道路 日本坂トンネル火災事故 日時 1979年7月11日 18:40頃 死者 死者7名、負傷者2名、車両173台 事象概要 東名高速道路下り線 日本坂トンネル、北口約400m地点で大規模火災発生。乗用車2台が燃焼する送電事故により火災が発生。火災発生後、トンネル内に進入した車両が燃焼。火災発生後、トンネル内に進入した車両が燃焼。火災発生後、トンネル内に進入した車両が燃焼。 原因の推定 (警察発表の概要) ・大規模火災発生後、トンネル内に進入した車両が燃焼。火災発生後、トンネル内に進入した車両が燃焼。火災発生後、トンネル内に進入した車両が燃焼。 その他の対応と教訓 ・トンネル内での火災発生、トンネル内での火災発生、トンネル内での火災発生。
1979年	7月		東名高速 日本坂トンネル火災	
1979年	8月			

(年表システム：1970年代)

③ 部門を超えて共有した安全に関する情報や最新の知見などの要領への反映

➤部門を超えて共有した安全に関する情報

・社内外で発生した事故や事象などの情報を、「安全掲示板」を活用しグループ全体で共有しています。現地では、「安全掲示板」の情報を安全大会等で協力会社を含む受注者にも幅広く共有するとともに、リスクの発見と対応に努めています。また、建設段階や管理段階で考えるべき課題を、「安全情報レポート」の注目情報等にまとめ、グループ全体で共有することにより、リスクの低減に努めています。

2024年度は、路面清掃車の脱輪事象を受け、適正なトルク管理の徹底とホイールナットの緩みを目視で容易に確認できるホイールナットインジケーターの装着などの情報を共有しました。

＜事例紹介：安全情報レポートによる事象と再発防止対策の共有＞



・異業種を含めた社外との情報交換として、東京地下鉄株式会社や大阪ガスネットワーク株式会社などのインフラ管理者との交流会を行いました(P.28参照)。また、各職場では、日本航空株式会社の「安全啓発センター」や西日本旅客鉄道株式会社の「祈りの杜」、阪神高速道路株式会社の「震災資料保管庫」などの自主的な視察を通じて、安全意識の向上や業務プロセスの継続的改善に向けたヒント収集に努めています。

➤最新の知見などの要領への反映

・最新の知見やこれまでに発生した事象、「安全掲示板」に掲載した情報などをもとに、要領・基準の見直しを行っています。要領・基準を改定した際には、グループ会社を含めた説明会をオンラインも活用しながら現場の最前線まで浸透するよう、丁寧な説明に努めています。また、説明会の動画は社内ポータルサイトにより、関係者が確認できるようにしています。

<事例紹介:要領・基準の改定>



(改定概要の説明会)



(オンライン説明会)



令和6年7月技術基準改定説明会
土工編



令和6年7月技術基準改定説明会
橋梁編



令和6年7月技術基準改定説明会
トンネル編



令和6年7月技術基準改定説明会
舗装編



令和6年7月技術基準改定説明会
交通安全施設編・交通管理施設編

(社内ポータルサイトからいつでも確認可能)

・高速道路事業における計画・調査から維持管理までの一連の建設生産・管理システムを、「効率化」及び「高度化」並びに「省人化」し、生産性向上を図る目的で i-Constructionの取組みを推進しています。2025年度からはBIM/CIMの全面適用を計画しています。すでに関係部門が協働して、「i-Constructionの基本方針」及び「i-Construction試行導入の手引き」を策定し、現場における導入促進や効果の水平展開を図るべく好事例の収集を継続しています。また、i-MOVEMENTとの連携など、将来像を明確にし、現場への丁寧な説明も含めて段階的に取り組んでいます。



(測量・調査、設計から工事までの一連の業務プロセスにおける将来像)

④ 点検・補修業務支援システムの継続的な改善及び点検技術の高度化・効率化

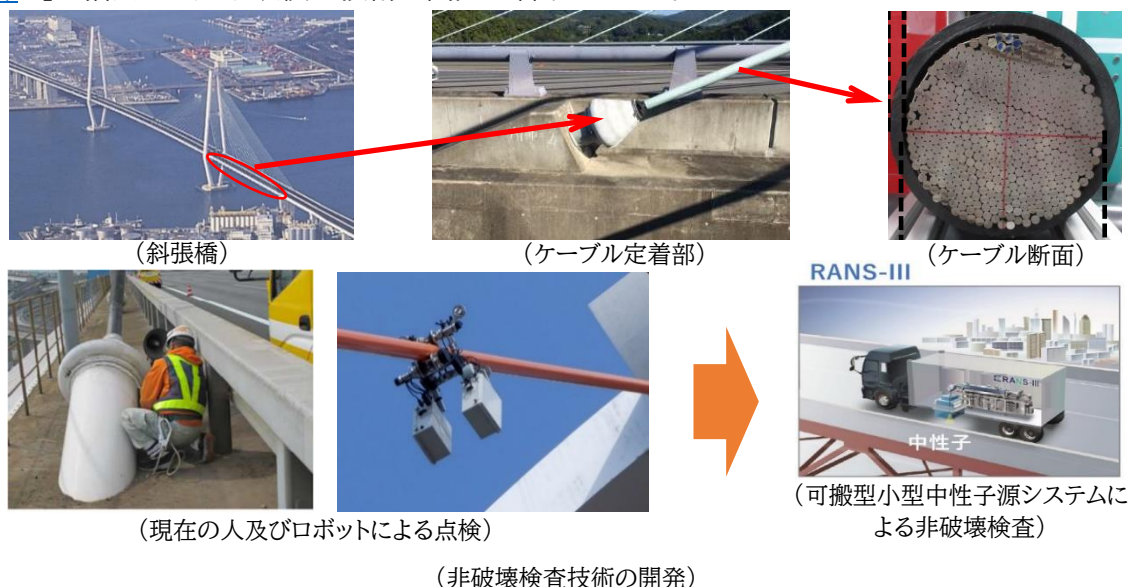
➤点検・補修業務支援システムの継続的な改善

・情報システムを活用した業務合理化・効率化の実現の一つとして、「点検・補修業務支援システム」とデータ連携した、「工事・保全情報の見える化システム」を運用しています。各事務所では、「点検判定会議」で補修計画を立案するとともに、事務所全体の補修が必要な数量等を、全員が共通認識を持つなど活用が広がっています。

➤点検技術の高度化・効率化

・高度で効率的な点検・診断技術や補修技術の開発を進めています。また、技術提案を募集し、大学や企業が保有する技術を活用した共同研究・共同開発も進めています。さらに開発した技術は現地で活用しています。

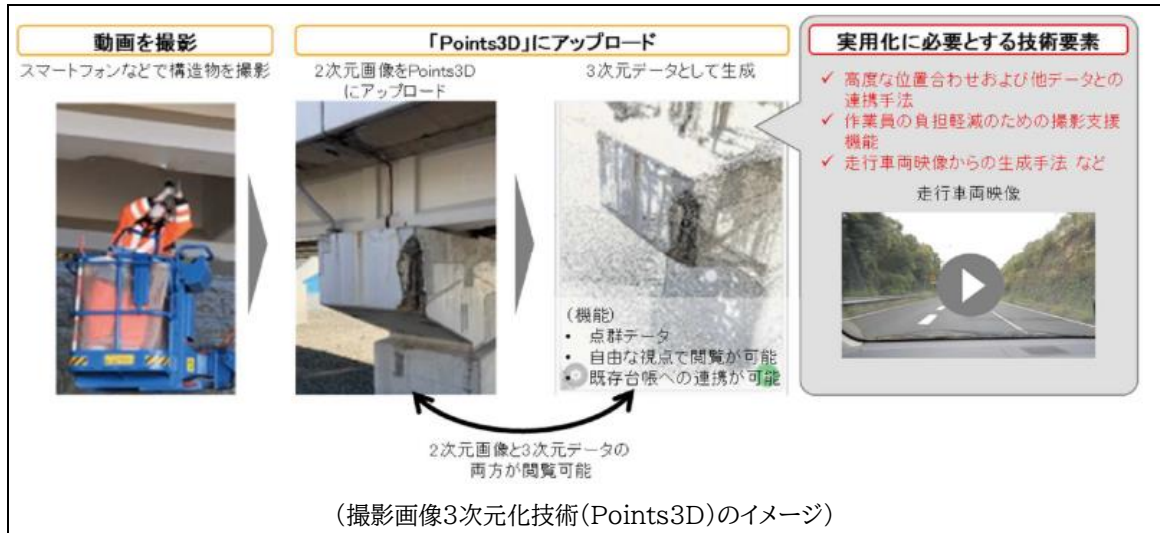
2024年度は、斜張橋のケーブル定着部の内部など、目視による点検が困難な箇所に対して、腐食変状等の要因となる水の浸入を可視化するため、「[理研小型中性子源システム-RANS\(ランズ\)²⁴](#)」を活用した非破壊検査技術の開発に着手しました。



²⁴ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>ニュースリリース>2024年4月25日 橋梁内部の可視化により予防保全へ ～理研小型中性子源システムを活用した非破壊検査技術の開発に着手～

・i-MOVEMENTは、AI、IoT、ビッグデータ解析、ロボティクス等の最先端デジタルテクノロジーを統合的に活用し、社会環境の変化、多様化する顧客ニーズ、増大する事業量、そして深刻化する労働力不足といった高速道路事業を取り巻く喫緊の課題に対応し、持続可能な高速道路運営と新たなモビリティサービスの提供をめざします。そのために、最新のセンサー、監視カメラ、ドローン等、様々な要素技術に対し実証実験を通じて検証する、「i-MOVEMENTショーケース」の取組みを推進し、得られた知見を当社グループ内のみならず、広く外部にも公開することで技術の普及と更なるイノベーションを促進します。

<事例紹介:3D化アプリ(Points3D)を活用した点検業務の効率化>



<事例紹介:i-MOVEMENTショーケース見学会(伊勢原・富山)>



取組みの自己評価と課題認識(C/A)

① 業務プロセスの定着とPDCAサイクルの実践

- 道路構造物等の点検から補修までの維持管理サイクルが効率的、効果的に実施できるよう取り組み、着実に構造物の変状対策を進めています。また、事象が発生した際には、グループ会社と一体となって業務プロセスの再検証・見直しを行い、建設事業にも反映することにより、事象の未然防止に取り組んでいます。
 - ⇒ 建設段階から点検・補修までを確実にかつ効率的に実施するよう、引き続き、建設・保全双方で課題認識を共有し、グループ会社も一体となった改善に取り組んでいきます。
- 構造物の法令点検2巡目までの損傷の発生状況を分析しており、今後、変状箇所の措置にあたっては優先順位づけの考え方を整理していきます。
 - ⇒ 引き続き、優先順位づけの考え方を明確にし、損傷の適切な措置に取り組んでいきます。

② 道路構造物等のリスクに起因する事象の未然防止

- 「構造物のリスクに関する調査検討会」で、潜在的リスクの洗い出しや顕在リスクの対応を進めています。
 - ⇒ 引き続き、収集した社内外の事象等から潜在的リスクを洗い出し、必要な対策を推進するとともに、リスクが再び潜在化しないよう取り組んでいきます。
- 災害などの特異事象は「年表システム」や「地理情報システム」に登録し、風化防止・伝承を継続し、類似事象の未然防止を図っています。
 - ⇒ 引き続き、システムを活用した災害や特異事象等の風化防止・伝承に努め、各職場における類似事象の未然防止に取り組んでいきます。

③ 部門を超えて共有した安全に関する情報や最新の知見などの要領への反映

- 社内外で発生した事故や事象は、「安全掲示板」を通じてグループ全体で共有するとともに、データを蓄積しています。また、注目すべき事項は、「安全情報レポート」にまとめグループ全体で共有し、リスクの低減に努めています。
 - ⇒ 引き続き、「安全掲示板」及び「安全情報レポート」を通じて、安全に関する情報をグループ全体及び受注者を含めて広く共有し、リスクの低減に努めています。
- 異業種を含めた社外との情報交換を通じて、安全意識の向上や業務プロセスの継続的改善に向けたヒント収集に努めています。
 - ⇒ 引き続き、異業種や部門を超えた交流を通じて、安全意識の向上や業務プロセスの継続的改善に向けたヒント収集に努めていきます。
- 最新の知見や現場での発生事象を踏まえた構造や点検とするため、要領等への反映を通じて安全性向上に取り組んでいます。また、既存の要領・基準や作業手順等が現場の実態に即しているか、運用状況を含め確認し、必要に応じて見直しています。

⇒ 引き続き、最新の知見や発生事象、現場実態との乖離の有無も確認しながら、要領・基準の見直しを進め、現場の最前線まで浸透するよう努めていきます。

➤ 高速道路事業における計画・調査から維持管理までの一連の建設生産・管理システムを「効率化」及び「高度化」並びに「省人化」し、生産性向上を図る目的で i-Constructionの取組みを推進しています。2025年度からはBIM/CIMの全面適用を計画しています。

⇒ 引き続き、i-Constructionの取組みを推進し、建設生産システム全体の生産性向上を図り、もって魅力ある建設現場をめざす取組みを継続していきます。

④ 点検・補修業務支援システムの継続的な改善及び点検技術の高度化・効率化

➤ 「工事・保全情報の見える化システム」を運用し「点検判定会議」等に必要データの分析及び報告資料作成の効率化を行い、さらに点検や補修計画作成に活用しています。

⇒ 引き続き、点検の効率化や補修を効果的に進めていきます。

➤ i-MOVEMENTの実用化に向け、段階的な現場実装を進めています。2022年度から開始した総合的な検証に加え、2024年度からは「東京支社モデル検証」として、特定の支社における本格的な導入に向けた検証範囲を拡大しました。さらに「i-MOVEMENTショーケース見学会」を定期的で開催し、最新の技術や検証状況を外部に積極的に公開することで、関係機関との連携強化と社会的な理解促進を図っています。

⇒ 広く活用されるよう、基準・規程を整えて実用化を進めるとともに、外部に積極的に情報を発信します。

2025年度の取組み方針(P)

① 業務プロセスの定着とPDCAサイクルの実践

- 整備したルールを現場の日常業務に定着させるとともに、より効果的なプロセスへの見直しを継続します。また、高度な技術支援が必要な課題に対しては、専門技術者チームの知見を積極的に活用します。さらに部門間を跨ぐ取組みでは、課題認識を共有し全体最適の実現をめざします。

② 道路構造物等のリスクに起因する事象の未然防止

- 社内外のインシデントを自らの業務に置き換えて考え、潜在的リスク及び顕在リスクへの対応を継続します。また、過去に発生した事象は年表システムなどを活用してグループ全体で伝承し、事象が再び潜在化することを防ぎます。

③ 部門を超えて共有した安全に関する情報や最新の知見などの要領への反映

- グループ会社を含む社員の提案や安全に関する情報、最新の知見などを要領に反映し、改定の主旨を現場へわかりやすく伝えます。また、要領が確実に現場に反映されるよう遵守を徹底するとともに、現場の実態に応じて要領を改定します。

④ 点検・補修業務の高度化・効率化

- 深刻化する労働人口の減少、急速なデジタル化の進展、そしてインフラ老朽化の加速といった社会情勢の変化に対応するため、i-MOVEMENTを基盤とした点検・補修技術の革新を加速します。また、開発された先進技術は、技術講習会、実演会、技術論文等を通じて、社外にも積極的に情報発信し、業界全体の技術力向上に貢献します。

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

2024年度取り組み方針(P)

① 点検計画及び点検結果に基づく補修工事等の着実な実施

- 以下の点を踏まえ、道路構造物の老朽化対策等を計画的かつ効率的に実施します。
 - ・近接目視を基本とした省令に定める5年に1回の点検を計画に基づき着実に実施
 - ・点検結果を踏まえて見直した維持修繕計画に基づき、維持修繕工事を着実に実施
 - ・高速道路リニューアルプロジェクト、耐震補強事業を維持修繕工事と一体的に管理し推進
 - ・高速道路リニューアルプロジェクト等の事業に対するステークホルダーの理解及び認知度を向上するため、積極的な情報発信を実施
- 商業施設の設備の計画的な更新、確実な点検と保守により、適切な資産管理を行っていきます。

② 事業を確実に執行するための対策の実施

- 安全で効率的な点検・補修技術の導入を進めていきます。
- 事業を計画的に実施していくため、入札不調対策に取り組みます。
- 建設業界の担い手不足解消に向け、工事等の受注者の働き方改革の推進に取り組みます。
- 事業量の増加に対応した経営資源の確保・適切な配分を図っていきます。
- 労働災害の防止に向け、グループ会社・工事受注者等と一体となった工事中事故防止の取り組みや技術開発等を進めていきます。

③ 幅広い観点から安全性向上の施策の着実な実施

- 高速道路ネットワークの整備や事故・渋滞対策など安全性向上につながる施策を推進します。
- 激甚・頻発化する自然災害等に対し、防災対策を強化します。

④ 高速道路の使いやすさへの配慮

- 高速道路の使いやすさに配慮した施策に取り組んでいきます。

⑤ 地域環境の保全と脱炭素化への貢献

- 高速道路ネットワークの整備や次世代自動車の利用環境整備、環境配慮型コンクリートの導入推進等によるCO₂排出量の削減に向けた施策に取り組んでいきます。

【有識者委員からの取組みへのアドバイス】

- 点検保守の見直しから安全性向上の取組みは進められてきたが、設計・施工における脆弱性の作りこみをしてしまうことをいかに防ぐかの観点も重要であり、今後取組みの形骸化をふせぐための仕組みも検討していくことが必要である。
- 輸送の効率化、駐車場での社会実験、地球や地域の環境への貢献などを継続していくことが、実は最も安全や安心に配慮した事業活動の展開につながっていくと思われ、このことを更に意識して、事業活動を継続されたい。
- 能登半島地震から得た知見を踏まえ、自社管理施設で同様な事象が発生する可能性を改めて検証し、安全性向上に努めてもらいたい。

主な取り組み状況(D)

① 点検計画及び点検結果に基づく補修工事の着実な実施

➤ 省令で定められた構造物の近接目視を基本とする5か年点検

- ・2014年に施行された定期点検の法令化以降、5年に1回の頻度で近接目視による点検を確実に実施しています。
- ・2024年度から3巡目となる点検を開始しました。2024年度は、「健全性の診断の判定区分Ⅳ」に該当する構造物はありませんでした。また、構造物の部材ごとの個別の判定区分「AAA²⁵」に該当する変状もありませんでした。

➤ 点検結果を踏まえた構造物の補修

- ・点検結果等を踏まえ、維持修繕計画を年2回見直しながら、次期点検までに措置する、「健全性の診断の判定区分Ⅲ」の構造物の措置を計画的に行っています([P.69【参考6】参照](#))。



(判定区分Ⅲ 補修前)



(補修後)

➤ 予防保全の取り組み

- ・健全性の診断の判定区分Ⅰ・Ⅱの構造物が、次回点検でⅢに進展しないよう「予防保全」の推進、新技術等を活用したインフラメンテナンスの更なる高度化及び効率化の取り組みに重点をおいた「[NEXCO中日本インフラ長寿命化計画\(行動計画\)](#)²⁶」を実行しています。
- ・変状が軽微な段階での早期措置、特定更新等工事の推進、構造物の機能強化、潜在的リスクへの対応や劣化抑制対策等を推進しています。

➤ 高速道路リニューアルプロジェクト(大規模更新・修繕事業)

- ・橋梁やトンネルなどの構造物を、最新の技術を用いて補修・補強し、建設当初と同等又はそれ以上の性能や機能を回復することで、高速道路をこれからも長く健全に保つ、「高速道路リニューアルプロジェクト」に取り組んでいます。
- ・2024年度の長期にわたる工事規制を伴うリニューアル工事は、計画していた41橋すべての床版取替工事が完了しました。

²⁵ 判定区分 AAA:変状が極めて著しく、構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、通行止め等の緊急措置を講じる必要がある状態をいいます。

²⁶ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>事業案内>高速道路の保全・サービス>インフラ長寿命化計画(行動計画)



(床版取替施工状況)



(グラウンドアンカー施工状況)

➤耐震補強事業

- ・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路上の橋梁に関し、大規模な地震時でも軽微な損傷にとどまり、速やかな機能回復が可能となる[耐震補強](#)²⁷を推進しています。
- ・[橋梁耐震補強の進捗状況](#)²⁸は、補強が必要な橋梁数4,616橋に対して、4,391橋が完了しており174橋の工事を実施しています。(2025年3月時点)



(橋脚補強)



(支承取替)

➤高速道路リニューアルプロジェクト・耐震補強事業の理解及び認知度の向上

- ・社会に広く構造物の劣化状況を伝え、各事業の必要性の理解を深め、長期間にわたる工事規制等への協力を求めるため、1年を通じて、TVCM及びデジタル広告並びに公式WEBサイト等を活用した事業理解広報を展開しました。
- ・アンケート調査による高速道路リニューアルプロジェクトの認知度は、月1～3回程度ご利用されるお客さまを対象とした場合88%であり、週1回以上ご利用されるお客さまを対象とした場合84%で、認知度は向上しています(昨年度の認知度は、それぞれ86%、82%でした)。



(パンフレット)



(事業紹介動画)

²⁷ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>事業案内>高速道路の保全・サービス>橋梁の耐震補強計画について

²⁸ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>事業案内>高速道路の保全・サービス>橋梁の耐震補強計画について>熊本地震以降の耐震補強の進捗状況【2024年3月31日時点】

➤点検及び補修による商業施設の適切な管理

- ・商業施設設備の点検結果を踏まえ、商業施設の安全性を確保するために計画的な補修を行うとともに、店舗のリニューアル時期も考慮しながら、ライフサイクルコストを考慮した中長期設備更新計画を作成し、効率的な設備更新に取り組んでいます。

項 目	2021～2025年度 計画	2024年度末時点で 完了済み
受配電設備	25エリア	18エリア
幹線ケーブル	46エリア	34エリア
排水設備	57エリア	43エリア
空調設備	38エリア	32エリア
屋根防水	33エリア	30エリア
PA 改築	4エリア	3エリア

＜中長期設備更新計画(2021～2025年度)＞

② 事業を確実に執行するための対策の実施

➤安全で効率的な点検・補修技術の導入

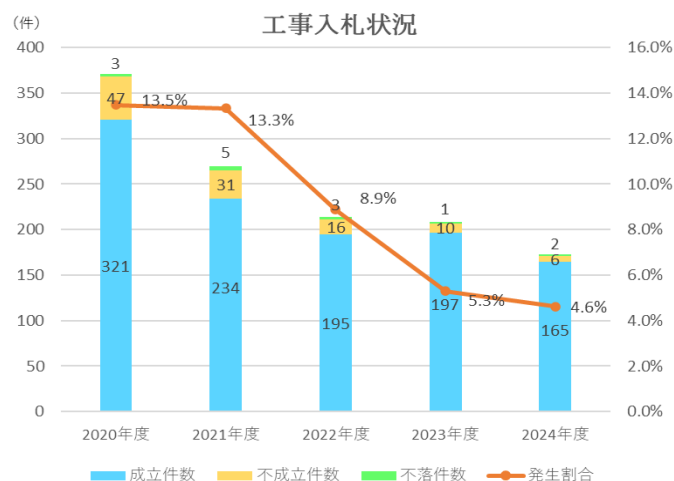
- ・デジタルテクノロジーをはじめとする最先端の技術を導入することで、人口減少や少子高齢化に伴う労働力不足などの社会環境の変化、インフラの老朽化に伴う事業量増大などの環境の変化に対応するため、次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント、「i-MOVEMENT」の実現に取り組んでいます。

➤事業を計画的に実施していくための入札不調対策

- ・入札不調対策を継続的に実施しています。入札不調の発生割合は減少し、2025年3月末時点では4.6%でした。

➤発注見通し公表・中期計画の公表

- ・「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」等に基づき、透明性の確保等の観点から、各年度の工事及び調査等業務の[発注見通しを公表](#)²⁹しています。なお、入札参加希望者が受注計画を立案しやすくするように、契約手続きの進行状況(公告済、開札済等)や対象都道府県等の



- ※ 競争入札を実施した250万円以上の工事の入札不調の状況
- ※ 不調案件は、再発注手続き等を実施中
- ※ 2024年度値は2025年3月末現在(速報値)
- ※ 発生割合の計算には、成立件数に含まれない契約手続き中の件数を含む

情報を追加するとともに、翌年度以降の案件で公表可能なものから公表しています。さらに新設・

²⁹ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>調達・お取引>発注見通し公表

改築事業及び耐震補強事業並びに特定更新事業に関して、事業名及び事業箇所並びに事業概要等、3か年の[中期的な発注見通しを公表](#)³⁰しています。

➤NEXCO中日本の事業や魅力ある工事発注の取組み等の理解の促進

・お取引先の皆さまに、当社の事業や魅力ある工事発注の取組み等をご理解いただくため「[魅力ある工事発注及び適切な工事管理に向けた取組み](#)³¹」に関する資料の公表等を実施しています。

➤業界団体との意見交換等を踏まえた適切な業務執行に向けての対応

・NEXCO東日本、NEXCO西日本と共に、発注者として建設業の働き方改革を実現し、高速道路における工事現場の環境改善を促進するため、一般社団法人日本建設業連合会との意見交換や現地ヒアリングで課題を抽出するとともに、各種の取組みを策定しながら実施してきており、これらの取組みを、「[働き方改革及び工事円滑化に向けた取組み\(最終とりまとめ\)](#)³²」としてとりまとめました。

➤事業量の増加に対応した経営資源の確保・適切な配分

・2024年度の人員配置計画に基づき、事務所工事担当者を91%の組織で複数人化するとともに、工事管理エキスパートを強化(1名)しました。

・パトロール会社からエンジニアリング会社へ異動し、交通規制の安全訓練を行う人財として活躍いただくなど、グループ会社間で人財の適切な配置を行っています。また、グループ会社でも、定年を65歳に延長して経験豊富な人財の活躍の場を創出しています。

➤労働災害の防止に向け、グループ会社・工事受注者等と一体となった工事中事故防止の取組みや技術開発等

・2024年度は、工事中の死亡事故が2件発生しました。うち1件は、交通規制機材の撤去作業中に発生しました。

・事故の再発防止策として、交通規制機材等の設置・撤去作業に先立ちテーパー³³先端部に保安施設(発炎筒等)を設置する場合は、お客さまへの注意喚起、路上作業関係者の安全確保のため、交通監視員が監視等を行うことを徹底しました。

・グループ会社では、規制作業用の転落防止安全装置「[楽ちん楽座](#)³⁴」や道路情報板が故障した際に遠隔からの電源リセット(OFF→ON)を実施で現地での作業を省くことができる「[Webリセットブレーカ](#)³⁵」等の技術商品を開発しました。

・一人ひとりの安全意識の高揚及び安全啓発を目的に、NEXCO社員、グループ会社社員、施工管理員、受注者(協力会社含む)やその家族から「安全標語」を募集し、入賞標語の表彰を実施するとともに、表彰作品をポスター等にして各現場事務所で掲示を行っています。

³⁰ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>調達・お取引>工事における中期計画

³¹ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>調達・お取引>契約関係規程・要領>魅力ある工事発注及び適切な工事管理に向けた取組み

³² 公式WEBサイト>企業情報ホーム>お知らせ>NEXCO3社と一般社団法人日本建設業連合会における働き方改革及び工事円滑化に向けた取組みについて

³³ 工事規制における「テーパー」とは、工事箇所手前を矢印板により車線を絞り込み、車両通行帯が次第に移り変わっていく部分をいいます。

³⁴ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>NEXCO中日本グループ技術紹介・ソリューション>NEXCO中日本技術商品

³⁵ 中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京株式会社WEBサイト>製品情報・技術開発>設備関連製品

<事例紹介:2024年度 入賞標語(最優秀本部長賞)>

- ◇ 特定分野Ⅰ(交通規制に係わる事故)
 - ・規制作業 車はあなたを 見ていません
 - ・マンネリ化「だろう」誘導 潜む事故
- ◇ 特定分野Ⅱ(基本姿勢)
 - ・「危ないよ」伝える勇気が 命綱
 - ・ちょっと待て 感じた違和感 再確認
- ◇ 家族分野
 - ・守ってね 毎日会える 幸せを



(現場での表彰)

③ 幅広い観点から安全性向上の施策の着実な実施

➤ 高速道路ネットワークの整備の推進

- ・2025年3月29日(土)に、東海環状自動車道いなべIC～大安IC間が開通しました。
- ・2025年4月6日(日)に、東海環状自動車道 山県IC～本巣IC間が開通しました。

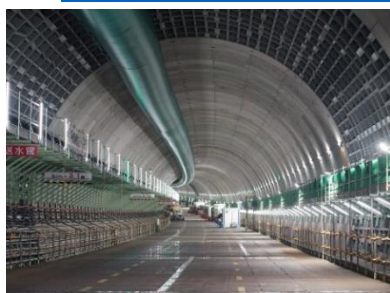


(いなべIC～大安IC間)



(山県IC～本巣IC間)

- ・交通渋滞の緩和、環境改善に寄与し、経済活動とくらしを支える重要な交通ネットワークとなる[東京外かく環状道路や新東名高速道路 新秦野IC～新御殿場IC間](#)³⁶の建設を進めています。



(外環 中央JCT～東名JCT)



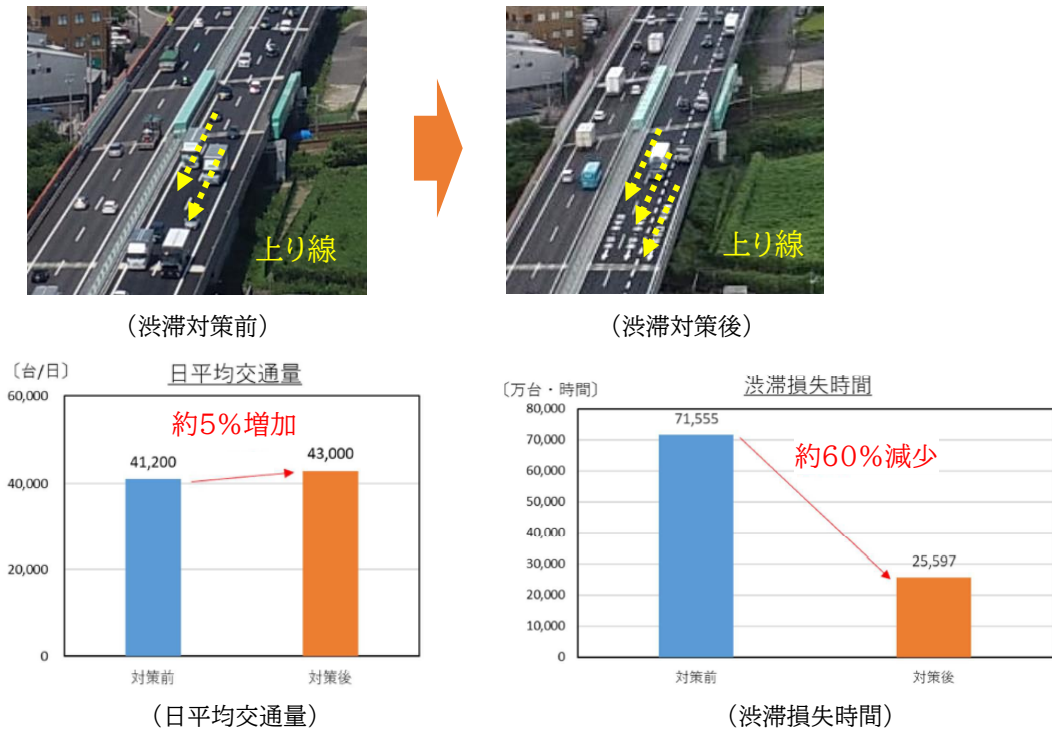
(新東名 新秦野IC～新御殿場IC間)



³⁶ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>事業案内>高速道路の建設>高速道路の建設情報

➤ 事故・渋滞対策の推進

- ・渋滞が発生していた名神高速道路 一宮JCT～一宮IC(上り線)で、[3車線運用による渋滞対策](#)³⁷を実施したことにより、渋滞件数が約40%、渋滞損失時間が約60%減少しました。



➤ 激甚化・頻発化する自然災害等に対する防災対策の強化

- ・能登半島地震を踏まえ、約600か所(高さ10m 以上、集水地形上に造成、過去5年以内に水の影響に関する点検記録や所見がある盛土)の盛土のり面の点検を実施し、検討が必要となる27か所ののり面が抽出され、今後、調査や対策工を実施していきます。
- ・8月8日に南海トラフ地震臨時情報(巨大地震注意)が初めて発表されました。各種マニュアル等により行動計画の確認、道路管理者及び関係機関の情報伝達体制の確認、斜面変状など継続監視を行っている箇所に対して、監視の強化やお客さまへの情報提供などの対応を行いました。
- ・臨時情報発表時は非常体制を1週間継続することとしていましたが、中日本エリアから離れた地域での地震発生による臨時情報発表時は、通常業務への影響等も考慮し、後発地震に即応できる体制を確保した上で、警戒体制を継続することに見直しました。



³⁷ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>ニュースリリース>2024年12月23日【3カ月速報】E1 名神一宮JCT～一宮IC(上り線)の3車線運用により渋滞が大幅に緩和

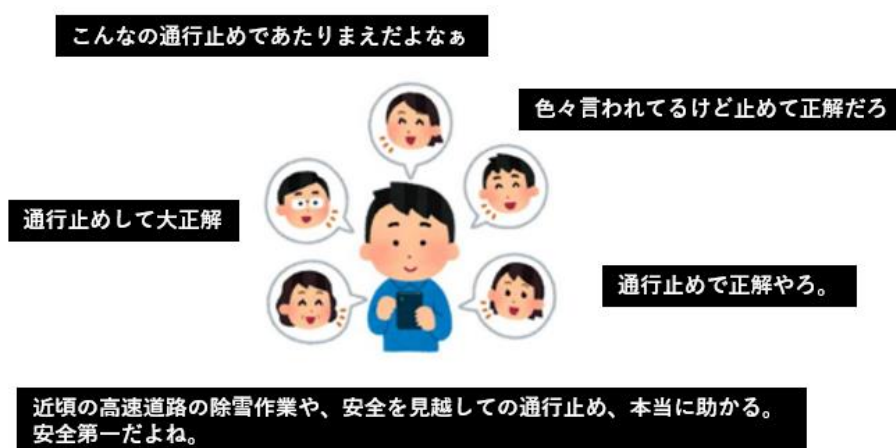
➤大雪時の道路交通確保に向けた取組み

- ・2024年1月に発生した名神(関ヶ原地区)における大雪時の大規模車両滞留事象を踏まえ、関係機関との連携強化、降雪時の監視機能・体制強化、大雪時の応援体制強化、お客さま支援の強化、広報の改善などを全社的に取り組んだ結果、予防的通行止めを計7回実施するなどし、人命に係わる大規模車両滞留は発生しませんでした。



(雪氷作業の状況)

- ・雪氷対応に関して、X(旧Twitter)にお客さまからの励ましの言葉が多数寄せられました。



(励ましのお言葉)

④ 高速道路の使いやすさへの配慮

➤高速道路ネットワークの整備や次世代自動車の利用環境整備

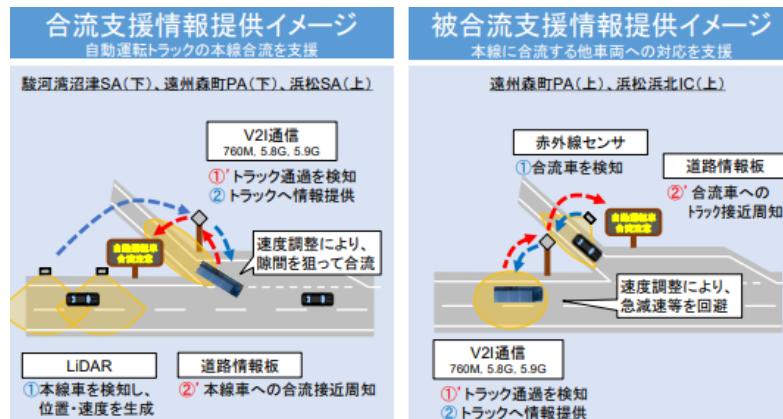
- ・新東名高速道路建設中区間で企業10団体と、高速道路の自動運転時代に向けた[路車協調実証実験](#)³⁸を実施しました。



(実証実験)

³⁸ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>事業案内>自動運転への取組み

- ・新東名高速道路(駿河湾沼津SA～浜松SA)に設定された自動運転車優先レーンを活用し、国や車両開発メーカーとの連携により、路車協調(合流支援情報提供、先読み情報提供等)によるレベル4自動運転トラックの実現に向けた実証実験³⁹を開始しました。



(自動運転トラック実証実験)

- ・除雪車の梯団走行の少人化・省力化のため、新東名高速道路建設中区間で、事故・故障車などの路上障害物があった場合の運用上の課題を把握することを目的とした、除雪車の自動運転化に向けた実証実験⁴⁰を実施しました。



(除雪車の自動運転化に向けた実証実験)

³⁹ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>ニュースリリース>2025年2月7日 新東名高速道路における自動運転トラックの実証実験を開始～自動運転車優先レーンを活用し自動運転トラックの走行をインフラから支援～

⁴⁰ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>ニュースリリース>2024年7月31日 除雪車の梯団走行の少人化・省力化のため、E1A 新東名建設中区間で「除雪車の自動運転化に向けた実証実験」を実施します

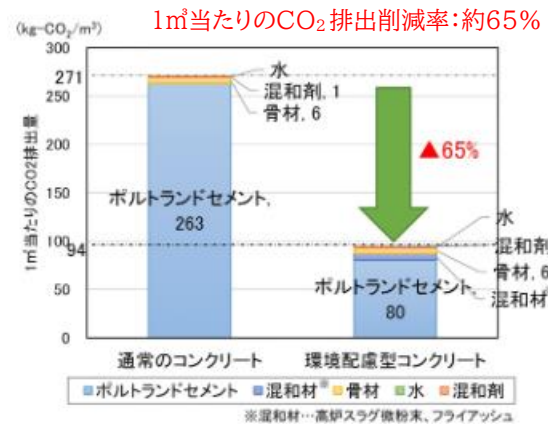
⑤ 地域環境の保全と脱炭素化への貢献

➤ 環境配慮型コンクリートの導入推進等によるCO₂排出量の削減に向けた取組み⁴¹

- ・高速道路事業の脱炭素化の取組みでは、高速道路で初めて環境配慮型コンクリートを使用して、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。

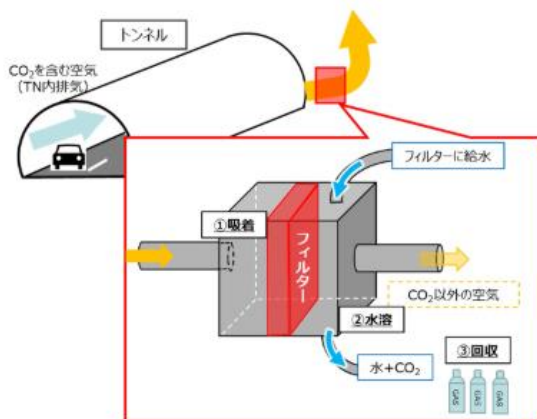


(環境配慮型コンクリートの防護柵)



(環境負荷軽減効果)

- ・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回収技術を高速道路で実用化するために共同研究に着手しました。



<湿度スイング法>

設置する乾いたフィルターがCO₂を吸着し、これに水を与えて湿らせてCO₂を脱離し、その後、水とCO₂を分離してCO₂を回収する技術。CO₂を効率よく回収するためには、常時一定方向に風がある環境が望ましいことから、換気による風の流れがある高速道路トンネルを対象に実施。

(CO₂回収技術の共同実験)

⁴¹ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>ニュースリリース>2025年7月31日 高速道路初の脱炭素の取組みとして新たに2つの技術を推進
(1)CO₂回収技術の共同研究に着手 (2)環境配慮型コンクリートを導入

取組みの自己評価と課題認識(C/A)

① 点検計画及び点検結果に基づく補修工事等の着実な実施

- 省令に定められた5年に1回の点検を計画どおり2巡目まで実施し、3巡目の点検を開始しています。2巡目までの点検結果から、NEXCO3社と株式会社高速道路総合技術研究所にて、構造物単位(橋梁、標識など)の変状の進展状況等を整理し、その結果を踏まえ、更なる点検の効率化、変状の優先順位づけ、予防保全への転換などに取り組んでいます。
 - ⇒ 点検3巡目に関しても、関係する法令に従い、5か年以内にすべての構造物の点検を完了するよう進めていきます。引き続き、更なる点検の効率化、変状の優先順位づけ、予防保全への転換などに取り組んでいきます。
- 維持修繕工事は、点検結果を踏まえた計画の見直しを行いながら実施し、次期点検までに、「健全性の診断の判定区分Ⅲ」の構造物を着実に措置しています。変状が軽微な段階での措置及び劣化抑制対策を実施し、予防保全につなげています。
 - ⇒ 引き続き、予防保全に努めるとともに、維持修繕工事を劣化状況や現場条件に応じて効果的かつ効率的に行うため、高速道路リニューアルプロジェクト等と一体で実施していきます。
- 高速道路リニューアルプロジェクト等の事業計画の事前広報や大規模工事規制の情報をわかりやすく提供するなど、お客さまに迂回等を働きかけながら、各種工事を進めています。また、リニューアル工事の現場公開を積極的に行い、ステークホルダーへ事業の必要性を訴求しています。
 - ⇒ 引き続き、お客さまにわかりやすい事業計画や工事規制及び事業の必要性への理解を促すための情報提供を行い、経営資源を効率的に配分し、リニューアルプロジェクトを進めていきます。
- 商業施設における点検・設備更新等を計画的に実施しています。また、グループ会社が一体となり、テナントと共同し、安全性と快適性の向上に努めています。
 - ⇒ 引き続き、お客さまの安全が確保できるよう、点検・設備更新等を計画的に実施していきます。

② 事業を確実に執行するための対策の実施

- 様々な入札不調の対策に取り組み、入札不調発生割合が前年度より減少しました。
 - ⇒ 引き続き、契約手続きの公平性・透明性を確保し、入札不調対策に取り組んでいきます。
- 適正な工期設定が行えるガイドラインの制定や中期的な発注計画の公表等、業界のニーズを反映した効率化・省力化及び発注機会の平準化に取り組みました。
 - ⇒ 業界団体と継続的にコミュニケーションをとりながら、建設業界の働き方改革の推進を継続していきます。
- 事業を着実かつ効率的に進めるための現地組織の増強や限られた経営資源での実施体制の強化を進めています。
 - ⇒ 働き方改革への対応も含め、引き続き、現地の課題解決に向けた改善を図っていきます。

➤ 社員及び受注者を対象に、重大事故防止の説明会を開催し再発防止策と浸透策を議論して安全意識を高め、受注者・発注者一体となって工事中事故の防止に努めています。なお、2024年度の工事中の死亡事故は2件でした(2023年度は2件)。

⇒ 引き続き、工事中事故防止の活動や安全の技術開発を進めるとともに、工事中事故防止対策の好事例を水平展開するなど、労働災害の防止に努めていきます。

③ 幅広い観点から安全性向上の施策の着実な実施

➤ 東海環状自動車道の開通、名神高速道路 一宮JCT～一宮IC(上り線)の渋滞対策等、高速道路ネットワークの整備や渋滞対策等を推進しています。

⇒ 引き続き、高速道路の安全性向上に資する各事業を計画的に推進するとともに、新たな技術やソフト対策の活用にも取り組んでいきます。

➤ 能登半島地震を踏まえ、盛土のり面の点検を実施し、今後、詳細な土質調査や対策工を実施予定です。8月と1月の南海トラフ地震臨時情報の発令時には、地震に対する備えの確認と、お客さまへの情報提供等を実施しました。また、「工事の一時中止」及び「料金収受体制」並びに「休憩施設テナント営業」の対応等をルール化しました。

⇒ 引き続き、高まる地震リスク、温暖化の影響による巨大台風、異常降雨や大雪に対する防災対策に取り組んでいきます。

④ 高速道路の使いやすさへの配慮

➤ レベル4自動運転トラックの実現に向けた実証実験や除雪車の自動運転化に向けた実証実験を実施しました。

⇒ 引き続き、高速道路での自動車の完全自動運転(レベル4)を見据えた取組みを進めていきます。

⑤ 地域環境の保全と脱炭素化への貢献

➤ CO₂排出量の削減に向け、環境配慮型コンクリートの導入に取り組んでいます。

⇒ 引き続き、地球環境の保全に向けて、PDCAを回して取り組んでいきます。

2025年度の取組み方針(P)

① 点検計画及び点検結果に基づく補修工事等の着実な実施

- 近接目視を基本とした省令で定める5年に1回の点検を確実に実施し、点検結果を反映した計画に基づいて維持修繕工事を行います。
- リニューアルプロジェクトや耐震補強事業など構造物の更新を進めることにより、維持修繕工事の効率化を図ります。また、商業施設など道路構造物以外についても、点検・維持修繕を着実に実施します。

② 事業を確実に執行するための対策の実施

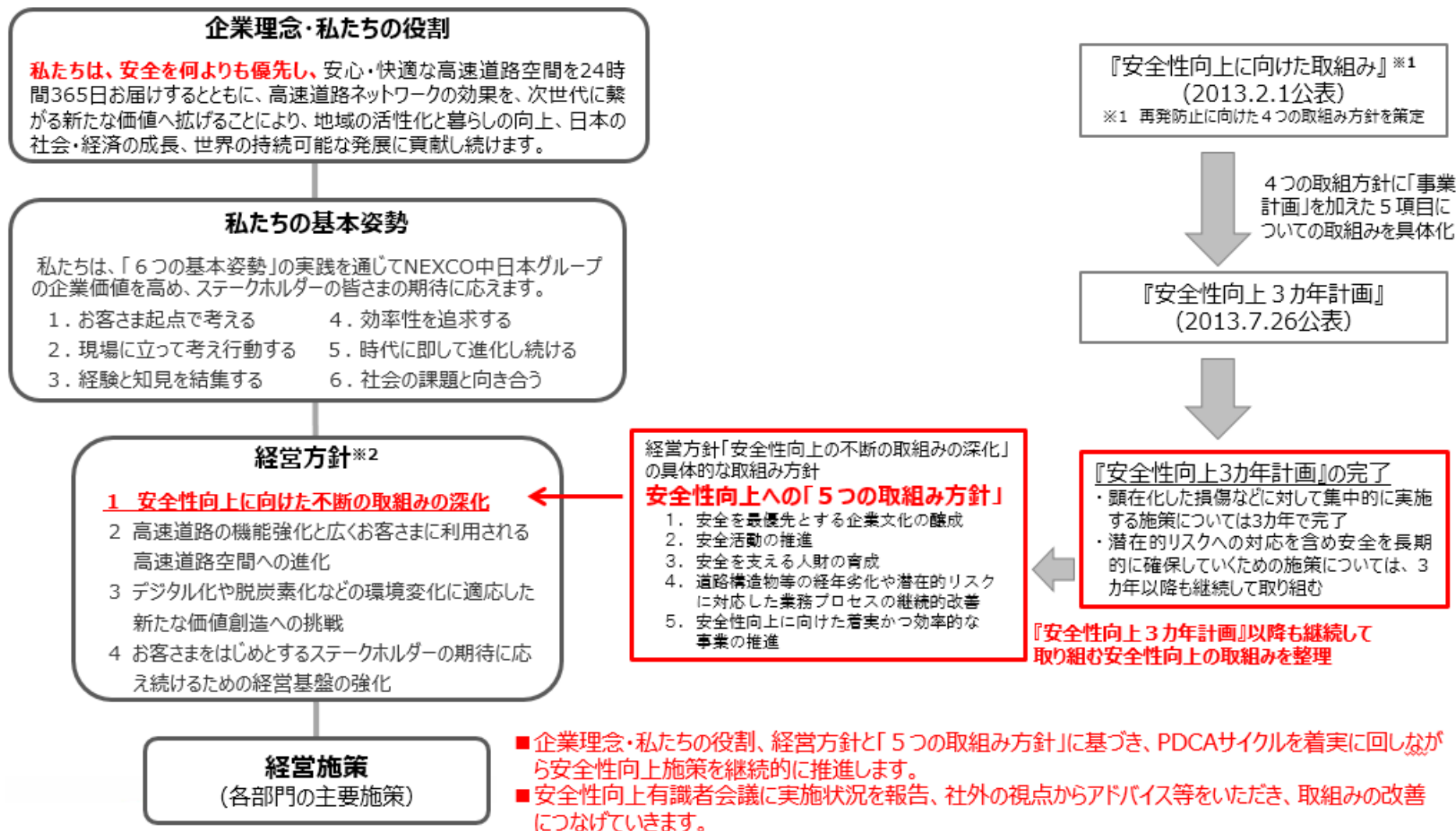
- 少子高齢化など社会環境の変化に対応した新技術・新工法の導入を進めます。
- 建設業界の担い手不足解消を目的に、働き方改革を推進します。
- 労働災害防止に向け、グループ会社や工事受注者と連携し、工事中の事故防止対策を強化します。

③ 幅広い観点から安全性向上の施策の着実な実施

- 高速道路ネットワークの整備や事故・渋滞対策など安全性向上につながる施策を実施します。
- 激甚化・頻発化する自然災害に対し、防災対策を強化します。

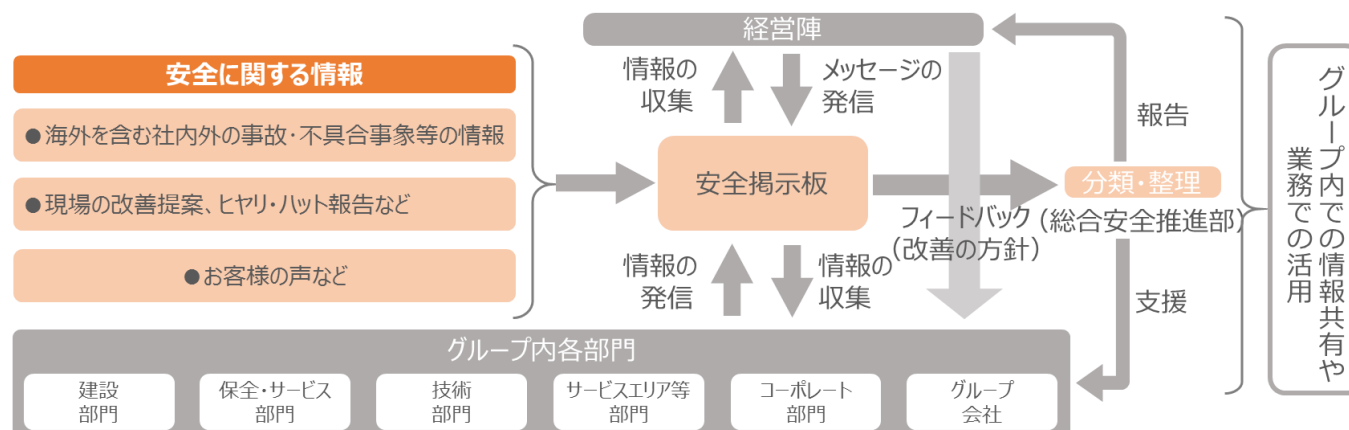
【参考1】安全性向上への「5つの取組み方針」の位置づけ(2016年度～)

◎「企業理念・私たちの役割」「経営方針」に安全性向上施策を継続することを明記



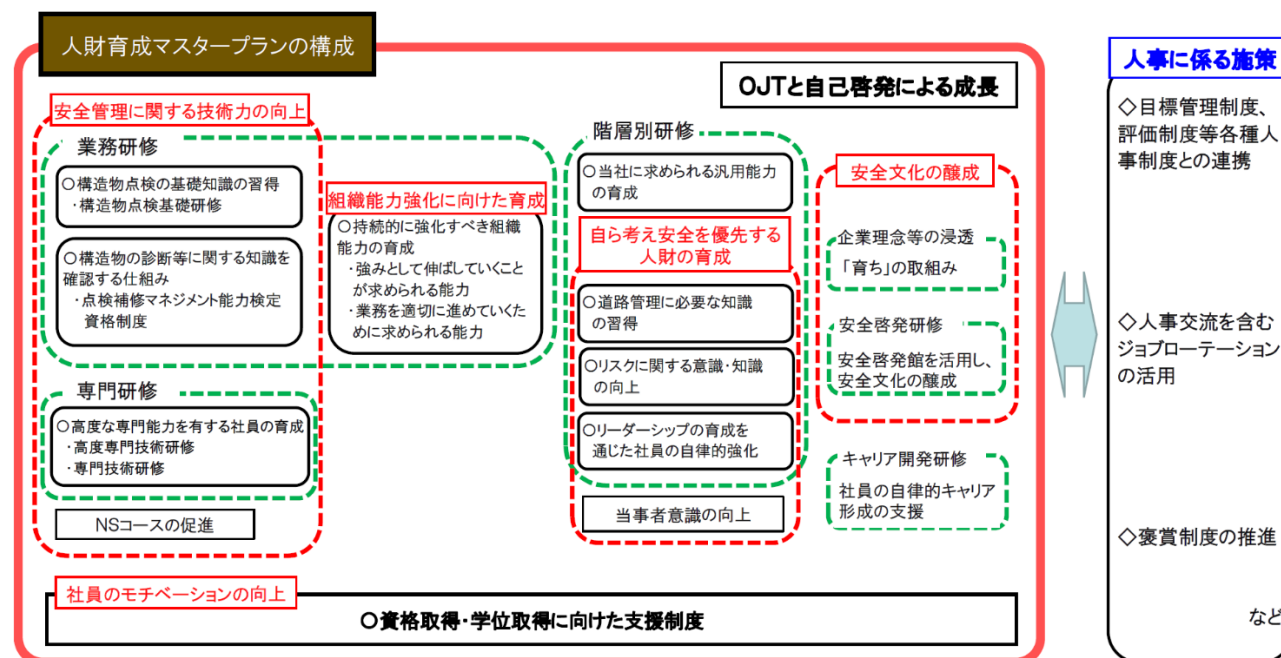
※2 2021年度から取り組む新しい「経営計画 チャレンジV 2021-2025」を策定し、経営方針を見直しました。

【参考2】「安全掲示板」等を通じた海外を含む社内外の安全に関する情報収集・共有



※「安全掲示板」は、社内外の安全に関する情報を幅広く収集し、NEXCO 中日本グループ全体で共有することにより、安全に関するコミュニケーションを活発にし、得た情報から安全意識の向上や安全性向上のための各種改善活動を推進することを目的としています。

【参考3】人財育成マスタープラン



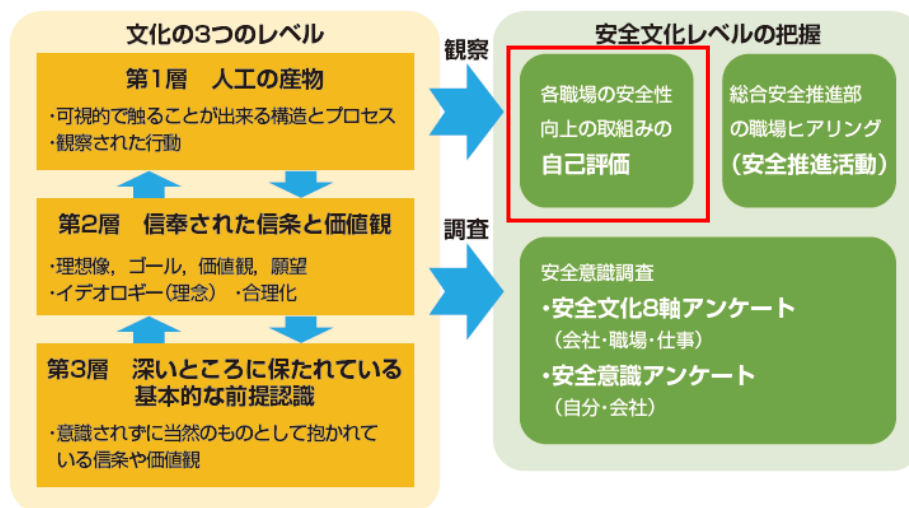
【参考4】安全性向上の取組みに関する自己評価

<安全性向上の取組みに関する自己評価の運用プロセス>

- ① 各職場が安全意識調査の結果を確認(2月頃～)
- ② 自己評価を用いた安全性向上の取組みに関する実施状況の確認(3～4月)
 - ・安全意識調査のうち「安全文化の8軸」の評価値と紐づく自己評価の項目の評価レベルを比較
 - ・比較結果を参考に強化すべき安全性向上の取組みの重点項目を設定
- ③ 安全性向上に関する各取組みの具体的な目標の設定、計画の策定
- ④ 安全性向上に関する各取組みの実施
- ⑤ 総合安全推進部が各職場の取組み状況をヒアリングし、アドバイスを実施(隔年の「安全推進活動」)

<安全性向上の取組みに関する自己評価の概念>

「文化の3つのレベル」(エドガー・H・シャイン)の第1層に該当する観察可能な行動(各職場の取組み)を確認して改善することで第2層の価値観に働きかけ、安全文化の醸成を促進します。



(「文化の3つのレベル」と安全文化レベルの把握)

<安全性向上の取組みに関する自己評価のポイント>

評価項目は「安全性向上に向けた『5つの取組み方針』に基づく取組み」と整合させています。各職場で取組みのPDCA(継続改善)サイクルを着実に実践するように評価基準を設けています。

安全性向上の取組みに関する自己評価の評価レベルの基本的な考え方

- ① 文書化したルール(手順)がある。
- ② 目的・目標を設定している。
- ③ 実行に関わる責任と権限を割り当てている。
- ④ ルール(手順)に基づき実行している。
- ⑤ 定期的にレビューを行っている。
- ⑥ 改善を文書化したルール(手順)に反映している。
- ⑦ 上記を可用な形で記録している。

【参考5】点検の計画と実施状況及び点検に基づく健全性の診断結果

点検の計画と実施状況(2 巡目完了)

構造物名	単位	管理数量 ^{*1}	2019年度		2020年度		2021年度		2022年度		2023年度		点検 ^{*2} 実施率
			計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	
橋梁	橋	5,859	1,355	1,352	1,097	1,098	1,252	1,166	1,173	1,174	1,069	1,069	100%
トンネル	チューブ	435	84	86	84	86	101	97	82	83	83	83	100%
シェッド	基	11	1	1	0	0	4	4	5	5	1	1	100%
大型カルバート	基	966	158	160	211	214	242	239	227	228	125	125	100%
横断歩道橋	基	12	2	2	1	1	3	3	3	3	3	3	100%
門型標識等	基	1,564	317	309	363	365	305	322	259	297	271	271	100%

*1 管理数量は、2019 年 3 月末時点

*2 点検実施率は、2019 年 3 月末時点の管理数量に対する点検数の累積比率

点検の計画(3 巡目)

構造物名	単位	管理数量 ^{*1}	2024年度		2025年度		2026年度		2027年度		2028年度		点検 ^{*2} 実施率
			計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	
橋梁	橋	6,105	1,365	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※
トンネル	チューブ	445	78	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※
シェッド	基	11	1	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※
大型カルバート	基	1,008	175	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※
横断歩道橋	基	10	2	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※
門型標識等	基	1,644	256	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※	※※

*1 管理数量は、2025 年 3 月末時点

*2 点検実施率は、2025 年 3 月末時点の管理数量に対する点検数の累積比率

精査中

点検に基づく健全性の診断結果

構造物名	単位	2018年度点検結果					2019年度点検結果					2020年度点検結果				
			I	II	III	IV		I	II	III	IV		I	II	III	IV
橋梁	橋	1,250	100	1,006	144	0	1,352	116	1,127	109	0	1,098	123	847	128	0
トンネル	チューブ	60	1	46	13	0	86	3	73	10	0	86	0	81	5	0
シェッド	基	4	0	2	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
大型カルバート	基	199	21	162	16	0	160	56	101	3	0	214	73	129	12	0
横断歩道橋	基	3	1	2	0	0	2	0	2	0	0	1	0	1	0	0
門型標識等	基	310	228	73	9	0	309	217	83	9	0	365	228	128	9	0

構造物名	単位	2021年度点検結果					2022年度点検結果					2023年度点検結果				
			I	II	III	IV		I	II	III	IV		I	II	III	IV
橋梁	橋	1,166	209	728	229	0	1,174	305	749	120	0	1,069	371	635	63	0
トンネル	チューブ	97	0	87	10	0	83	3	63	17	0	83	3	64	16	0
シェッド	基	4	0	1	3	0	5	2	3	0	0	1	0	0	1	0
大型カルバート	基	239	145	92	2	0	228	165	61	2	0	125	101	24	0	0
横断歩道橋	基	3	1	2	0	0	3	0	3	0	0	3	1	2	0	0
門型標識等	基	322	185	130	7	0	297	189	106	2	0	271	153	116	2	0

健全性の診断の判定区分※

区 分		状 態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	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
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

※トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成26年国土交通省告示第426号)

【参考6】 判定区分Ⅲとした構造物の修繕等措置の計画及び実績

2018年度以降の詳細点検により判定区分Ⅲとした構造物の修繕等措置の計画及び実績

点検 年度	構造物名	単位	判定区分Ⅲ 施設数	2019 年度 実績	2020 年度 実績	2021 年度 実績	2022 年度 実績	2023 年度 実績	2024 年度 計画	2024 年度 実績	2025 年度 計画	2026 年度 計画	2027 年度 計画	2027 年度 計画	2028 年度 計画
2019 年度	橋梁	橋	109	0	6	1	28	54	20	**					
	トンネル	チューブ	10	2	1	1	0	5	1	**					
	シェッド	基	0	0	0	0	0	0	0	**					
	大型カルバート	基	3	0	2	0	0	0	1	**					
	横断歩道橋	基	0	0	0	0	0	0	0	**					
	門型標識等	基	9	0	3	1	4	1	0	**					
2020 年度	橋梁	橋	128	-	0	0	10	9	56	**	**				
	トンネル	チューブ	5	-	0	0	0	1	2	**	**				
	シェッド	基	0	-	0	0	0	0	0	**	**				
	大型カルバート	基	12	-	0	0	1	3	5	**	**				
	横断歩道橋	基	0	-	0	0	0	0	0	**	**				
	門型標識等	基	9	-	0	3	2	2	1	**	**				
2021 年度	橋梁	橋	229	-	-	1	6	15	41	**	**	**			
	トンネル	チューブ	10	-	-	0	0	0	0	**	**	**			
	シェッド	基	3	-	-	0	0	0	0	**	**	**			
	大型カルバート	基	2	-	-	0	0	0	2	**	**	**			
	横断歩道橋	基	0	-	-	0	0	0	0	**	**	**			
	門型標識等	基	7	-	-	0	1	0	0	**	**	**			
2022 年度	橋梁	橋	120	-	-	-	0	7	6	**	**	精査中			
	トンネル	チューブ	17	-	-	-	1	0	1	**	**				
	シェッド	基	0	-	-	-	0	0	0	**	**				
	大型カルバート	基	2	-	-	-	0	0	0	**	**				
	横断歩道橋	基	0	-	-	-	0	0	0	**	**				
	門型標識等	基	2	-	-	-	0	0	0	**	**				
2023 年度	橋梁	橋	63	-	-	-	-	0	7	**	**	**	**	**	
	トンネル	チューブ	16	-	-	-	-	0	2	**	**	**	**	**	
	シェッド	基	1	-	-	-	-	0	0	**	**	**	**	**	
	大型カルバート	基	0	-	-	-	-	0	0	**	**	**	**	**	
	横断歩道橋	基	0	-	-	-	-	0	0	**	**	**	**	**	
	門型標識等	基	2	-	-	-	-	0	1	**	**	**	**	**	
2024 年度	橋梁	橋	**	-	-	-	-	-	0	**	**	**	**	**	**
	トンネル	チューブ	**	-	-	-	-	-	0	**	**	**	**	**	**
	シェッド	基	**	-	-	-	-	-	0	**	**	**	**	**	**
	大型カルバート	基	**	-	-	-	-	-	0	**	**	**	**	**	**
	横断歩道橋	基	**	-	-	-	-	-	0	**	**	**	**	**	**
	門型標識等	基	**	-	-	-	-	-	0	**	**	**	**	**	**

注：精査により、構造物の補修状況及び計画の数値が変更となる可能性があります。

なお、現在 2025 年度以降の補修計画は策定中のため、策定後に公表する予定です。

【参考7】 当社の社会的使命やステークホルダーからの要請に基づき、目標を明示する指標

項目	2025年度目標	2024年度計画	2024年度実績※	2025年度計画
1.安全意識の更なる醸成	グループ全体で安全意識を更に深化させ、安全を最優先にあらゆる事業を推進します。	－		
2.新規開通延長	新東名高速道路など累計57kmを新規開通します。 【 】内は2021年度からの累計値	25km 【57】km	18km 【50】km	7km 【57km】
3.健全性の診断区分Ⅲの構造物の補修完了率	5年以内の補修が必要な健全性診断Ⅲ評価の構造物の補修を100%完了します。	100%	100%	100%
4.快適走行路面率	快適な路面を95%以上に維持し続けます。	95%	97%	95%以上
5.死傷事故率	死傷事故率を10%低減します。(対2019年度比)	4.8件/億台km	4.4件/億台km	4.6件/億台km
6.逆走事故件数	逆走事故件数を50%低減します。(対2019年度比) 【 】内は人身事故件数	4件	5件	4件
		【2】件	【2】件	【2】件
7.交通集中に起因する渋滞損失時間	交通集中に起因する渋滞損失時間902.0万台・時間以下をめざします。	501.6万台・時間	935.9万台・時間	902.0万台・時間
8.企画割引販売件数	2022年度から2025年度までの企画割引販売件数累計52万6000件以上をめざします。	12万9,000件	19万8,955件	19万9,000件
9.年間ご利用台数	年間ご利用台数6億5700万台以上をめざします。	6億6,000万台	7億4,900万台	7億4,900万台
10.i-MOVEMENTの推進	最先端の事業運営を実現し、次世代の高速道路空間を創造します。	－		
11.i-Constructionの推進	ICTの全面活用により建設生産システム全体の生産性を向上します。	－		
12.高速道路での完全自動運転（レベル4）の実現	高速道路での完全自動運転（レベル4）の実現のため路車協調技術の実証を開始します。	－		
13.CO ₂ 削減量	高速道路ネットワークの整備を通じてCO ₂ 排出量削減へ貢献します。(対一般道通行比)	－		
	CO ₂ 排出量を累計16万t-CO ₂ 削減します。 【 】内は2021年度からの累計値	3.58万t-CO ₂ 【13.04】万t-CO ₂	確認中	3.91万t-CO ₂ 【16.94】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%以上削減するための取組みを推進します。	－		
14.グループ社員の働きがいの向上	働きがいに関するグループ社員意識調査において3.63点（5点満点）の達成をめざします。	3.60点	3.63点	3.63点
15.お客さま満足度	JCSI（日本版顧客満足度指数）モデル準拠のお客さま満足度調査において70.0点の達成をめざします。	69.6点	68.9点	70.0点
16.財務計画	（策定中）	31億円	確認中	策定中

※2024年度実績は2025年2月時点の見込であるため、確定した実績値は「NEXCO中日本レポート2025」にてお知らせします。

【参考8】 2024年度取組み方針の補足

2023年度の取組みに対する自己評価及び第9回安全性向上有識者会議における有識者委員からのご意見やアドバイスを受け、「2024年度取組み方針」について以下のとおり補足し、グループ全体で対応していきます。

2024年度取組み方針の補足

【1. 安全を最優先とする企業文化の醸成】

- ・経営陣及び各職場の所属長は、SLQDCの優先順位の浸透を継続するとともに、全社員一人ひとりの日常業務に展開・具現化できる具体例を示し、現場での実践を図ります。
- ・経営陣は、多様性を認めてはじめてステークホルダーの安全・安心が守れ、違いを活かした人財育成や企業活動に発展があるとの意識を持って、ダイバーシティの取組み強化に努めます。

【2. 安全活動の推進】

- ・社員からの安全投稿をもとに、年齢や職種など投稿意識の差に着目した分析を行い、安全活動に反映してまいります。
- ・社長定例会見での積極的な情報発信を継続するとともに、構造物の老朽化の状況や耐震補強の進捗状況など構造物に関する発信量を増やしてまいります。

【3. 安全を支える人財の育成】

- ・経営陣は、下位の立場の者から上位者への本音やバッドニュースの報告に対し、その行動を評価する基準や仕組みづくりなどを行い、下位の立場の者の心理的不安をやわらげ、課題の共有など上司に問題提起できる環境整備に努めてまいります。
- ・自ら考え行動する人財育成の観点で、将来的に安全の要となるエキスパートの育成や安全に関する取組みを増やす仕組みを検討してまいります。
- ・外部のことを知り、自社の取組みの位置づけを知ることを促すため、他社との交流の機会創出に努めます。

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

- ・道路構造物の法令点検3巡目に向けて、2巡目までの気づきや改善点を具体的にまとめ、情報発信を行うとともに、それらを反映し、3巡目にあたっての方針を明確に示していきます。
- ・社員の職種や部門にとらわれず、また、異業種を含めた社外との情報交換や交流を行い業務プロセスの継続的改善に向けたヒント収集に努めます。

【5. 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進】

- ・設計・施工における脆弱性の作りこみの防止に向け、これまでの取組みを継続するとともに、形骸化を防ぐ対策を進めます。
- ・アセットが増加する一方、少子高齢化により技術者不足が懸念される社会情勢も踏まえ、人財を安定して供給できる仕組みや、安定して仕事を供給できる仕組みを検討してまいります。
- ・輸送効率化や地域や地球環境への貢献など、当社が求められている社会への役割を考え、幅広く事業活動を継続してまいります。
- ・能登半島地震から得た知見を踏まえ、災害時も高速道路が幹線道路としての機能が確保できるよう安全性向上に努めます。

以 上