

第11回 安全性向上有識者会議

日時 2026年5月27日(水) 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(2025年度)

2. 「安全性向上への不断の取組み」

－ 5カ年の総括と次期5カ年に向けた取組み －

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(2025年度) －

資料3 安全性向上への不断の取組み
－ 5カ年の総括(2021~2025年度)、
次期5カ年(2026~2030年度)に向けた取組み －

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・50音順)

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 教授
座長代行	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	とうせ あきら 東瀬 朗	新潟大学 社会連携推進機構 産業安全文化協創センター 副センター長・教授
委員	むらた いちろう 村田 一郎	大鉄工業株式会社 取締役兼常務執行役員 土木本部長

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(2025年度)—

2026年5月27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こしました。

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、2026年度から始まる新たな『経営計画チャレンジV2026-2030』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づけ、「安全性向上への『5つの取組み方針』」に基づく取組みを継続し、更に「深化」させてまいります。

あわせて、「安全・安心で利便性・快適性の高い高速道路空間の提供」「お客さまや地域、社会の課題に応える新たな価値創造」「脱炭素化をはじめとする環境保全への貢献」などにも、NEXCO中日本グループの総力を挙げて着実に取り組んでまいります。

笹子トンネル天井板崩落事故から13年が経過し、事故後に入社した当社の社員は全体のほぼ5割に達します。「安全啓発館」における安全啓発研修は2025年度までにグループ全社員の一巡目の受講が完了しましたが、事故を直接知らない世代が増えていく中、2026年度以降もグループ全社員を対象に安全啓発研修を継続して、事故の記憶を風化させず、事故の背景や教訓を自らの言葉で語り、次世代へ伝承できる人財を育成してまいります。

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

目次 INDEX

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
【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)】.....	3
本報告書の構成.....	4

II.2025年度取組み状況と2026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.....	17
3.安全を支える人財の育成.....	28
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.....	39
5.安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進.....	58
【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~).....	72
【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.....	73
【参考3】人財育成マスタープラン.....	74
【参考4】安全性向上の取組みに関する自己評価.....	75
【参考5】2025年度取組み方針の補足.....	76

本文中の下線を付けた青色文字の箇所には、当社公式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

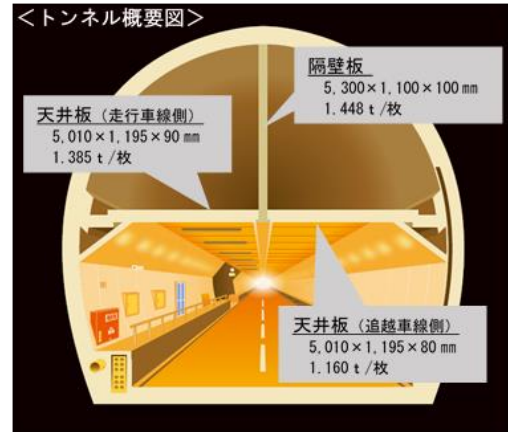
管子トンネル天井板崩落事故の概要

発生日時:2012年12月2日(日曜日)午前8時3分

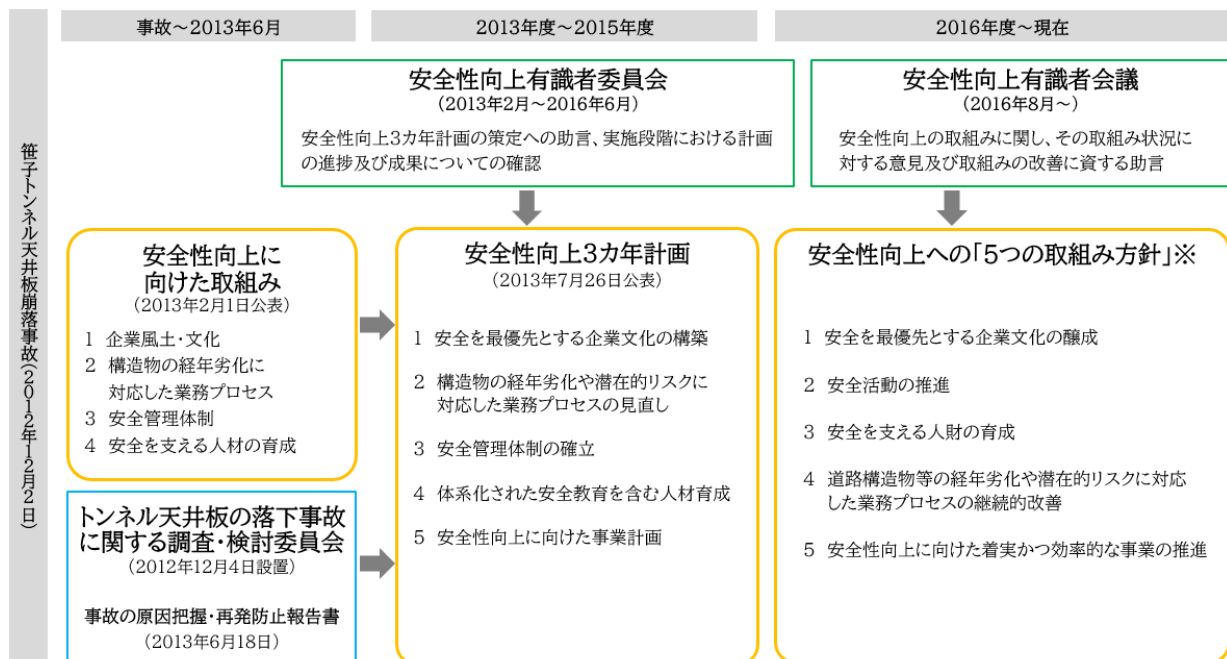
発生場所:中央自動車道(上り線)管子トンネル内(延長4.8km、大月JCT~勝沼IC間)

事故概要:管子トンネル(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。



安全性向上への取組みの変遷



※P.72【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

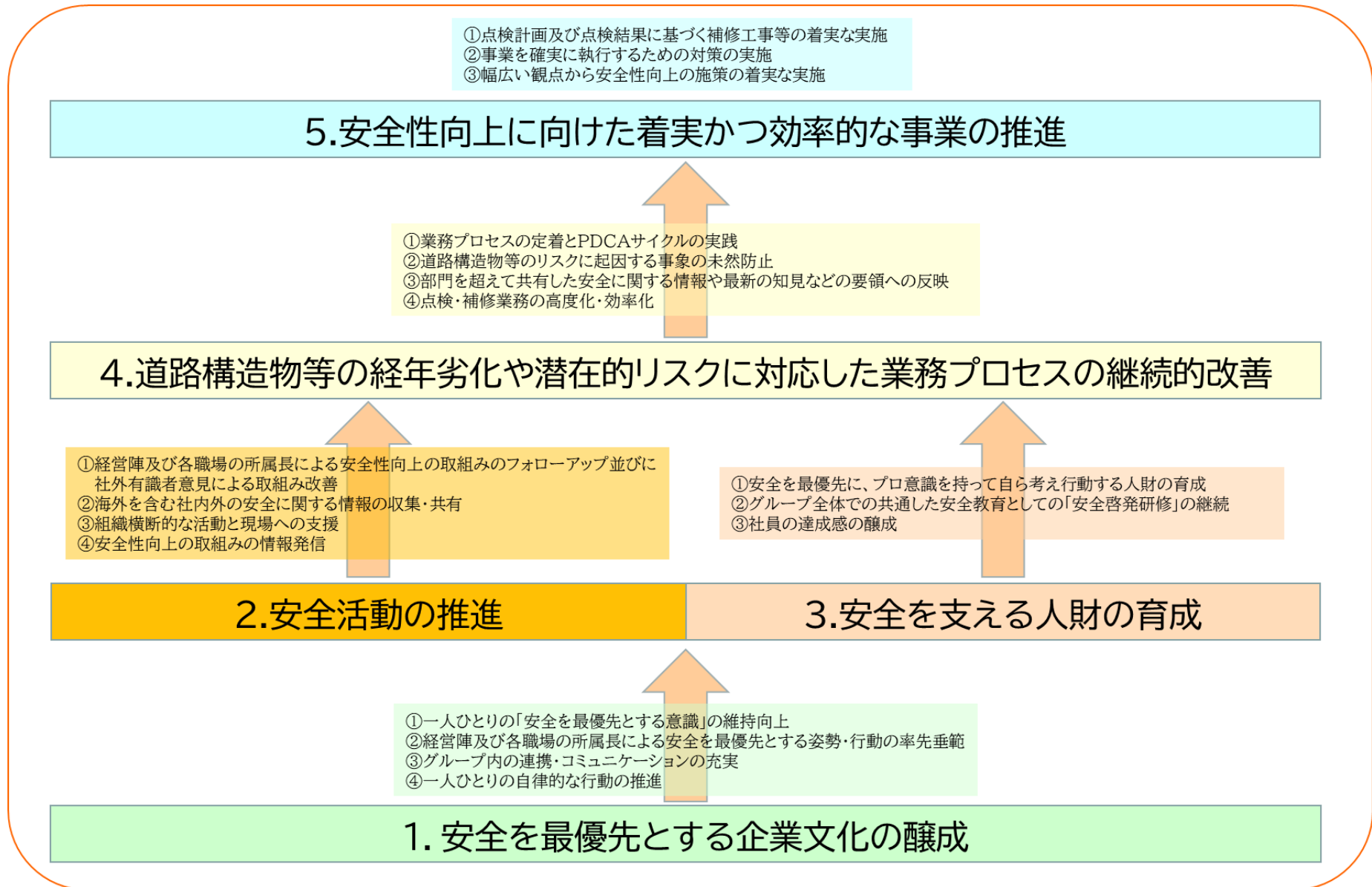
点検・補修技術の更なる向上と、効果的な経営資源の投入により、安全性向上に向けた事業を着実かつ効率的に実施します。

私たち一人ひとり、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

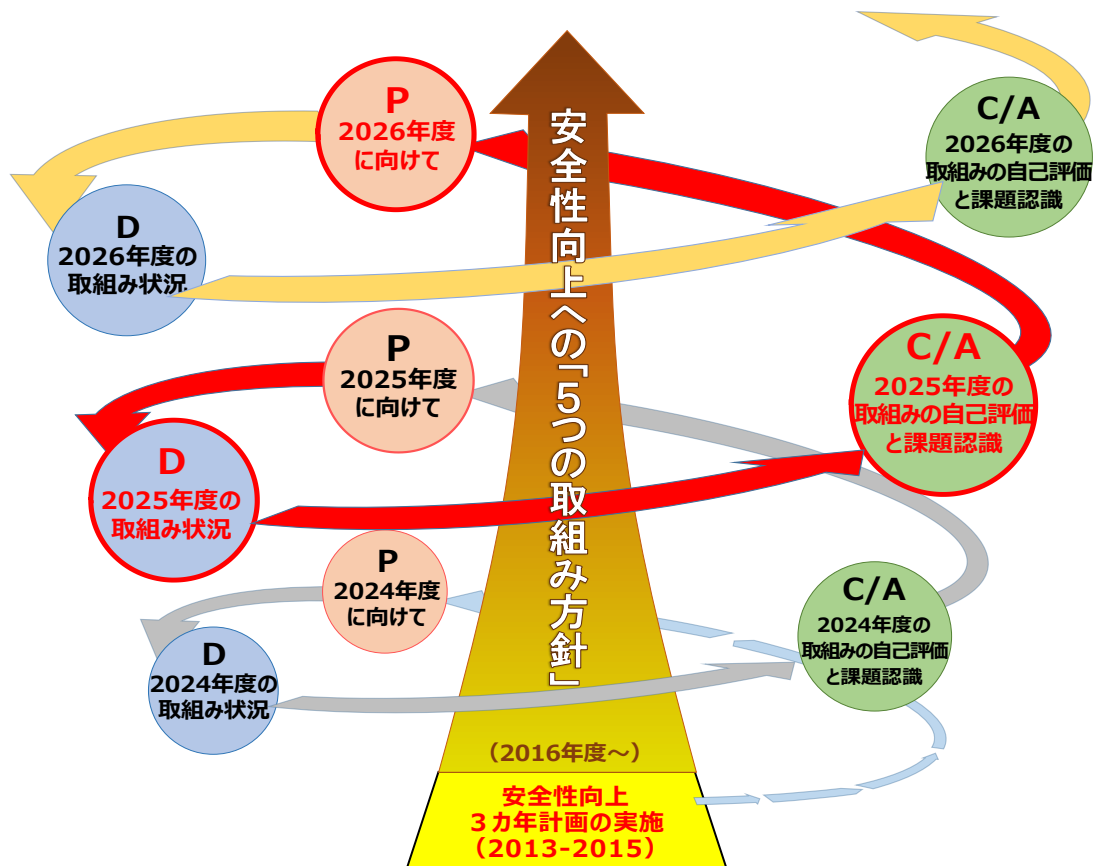
本報告書は、安全性向上への「[5つの取組み方針](#)」¹に基づく、NEXCO中日本グループの2025年度における取組みをまとめたものです。

NEXCO中日本グループは、「[第10回安全性向上有識者会議\(2025年6月17日\)](#)」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、これらの取組みにおいて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。

- ・「2025年度取組み方針(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)」
- ・「2026年度取組み方針(P)」

安全性向上への不断の取組みの深化 (課題の解決に向けて)



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」

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.2025年度の取組み状況と2026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。

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良い職場、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。

【有識者委員からの取り組みへのアドバイス】

- NEXCO中日本の安全への取り組みは、日本でもトップクラスであると思う。無力感にとらわれることなく、自律的に課題を見つける意識をもって安全性向上の取り組みを継続していただきたい。
- 「二度とこのような事故を起こしてはならない」との反省と決意で安全性向上に取り組んでいるが、笹子トンネル天井板崩落事故の原因や背景を正しく理解し、同様の原因、背景で発生した事故や、事故で得られた反省と教訓が守られずに発生した事故は「このような事故」であるとの共通認識を全社員で共有し、どのような小さな事故でも、これら共通認識に基づく対応が重要である。

主な取組み状況(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組み



(初狩 PA 慰霊碑前での追悼慰霊式)

◆[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。



(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、自主的に議論しています。例年は年に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が、2025年度は、追悼慰霊式でのご遺族様、ご友人様のお言葉を改めて考える機会を設けるため、統一テーマによる職場討議を1回追加して3回実施しました。



(「安全の日」の職場討議)

【事例:安全に関する職場討議】

◇追悼慰霊式でのご遺族様、ご友人様のお言葉を改めて考える機会として、統一テーマを「社員一人ひとりが安全を最優先として自律的に行動し、思っていることを積極的に声に出して、人を尊重する組織にしていくために」とした職場討議を実施しました。

< 討議での意見 >

- ・「どうせ変わらない」「言っても仕方がない」と思われたいよう、声に出して話してくれたことに対してしっかりと向き合って、一緒に考えることが大切だと思う。
- ・集団になると他の人への意見が言いづらく、結果として組織の判断を誤る「集団浅慮」に陥らないために、様々な意見を取り入れることを心掛けたい。

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

- ◆安全文化醸成のため、外部講師による「安全に関する講演会」を毎年開催し、グループ全体で視聴しています。各支社やグループ会社でも、随時安全講座や講演会等を開催しています。



(村田 一郎氏による講演)

【事例:安全に関する講演会】

◇2025年度は「鉄道の安全と鉄道構造物の維持管理」と題し、当社安全性向上有識者会議委員で、大鉄工業株式会社取締役兼常務執行役員土木本部長の村田 一郎氏に講演していただきました。講演では、JR西日本でのご経験をもとに、福知山線列車事故の反省を踏まえた取組みや、安全の実現に欠かせない視点等についてお話しいただきました。

- ◆有識者委員からのアドバイスを踏まえ、笹子トンネル天井板崩落事故と同様の原因、背景により発生した事故や、事故で得られた反省と教訓が守られずに発生した事故は「同様の事故」であるとの認識を、グループ全社員で共有することが重要であることから、「安全推進活動(P.21参照)」等の機会を捉えて啓発を行いました。あわせて、「このような事故」の捉え方や、日々の業務の中で留意すべき事項に関して解説を加え、どのような小さな事象であっても「同様の事故」につながる可能性があることを認識し、確実に事故の反省と教訓を活かした行動につなげられるよう、全社員へ周知しました。

➤ 安全意識調査の分析と安全文化向上に向けた活用

- ◆毎年グループ全社員で「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、上昇傾向が続いているものの、2020年度の水準には至っていません。各職場では、安全意識調査結果と安全文化8軸モデル⁴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。
- ◆総合安全推進部は、安全意識調査結果の分析を通じて組織の安全文化と高い相関を持つ指標を見出すとともに、これらの指標に着目した取組みを推進することで、安全文化の向上につなげています。具体的には、安全推進活動において当該指標が高い組織の優れた取組みを紹介し、各組織が自らの課題に応じた改善策を講じることを促すなど、分析結果に基づく取組みの改善に活用しています。これらの取組みの効果を継続的に確認しながら、組織全体の安全文化の底上げに向けた取組みを進めています。

【事例:安全意識調査結果の分析】

- ◇過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。
- ◇一部のグループ会社でも、安全性向上に向けた取組みの改善につなげるため、それぞれの組織の安全文化と相関の高い指標を分析しています。

⁴ 安全文化8軸モデル: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つの構成要素です。

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

➤ 安全性向上の取組みに関するご説明会

◆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.11参照)」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

◆2023年度に続き2回目となる「ご遺族様と社員との対話」を行いました。ご遺族様からは、13年経っても癒えることがない事故に対する想いや、社員との対話を再発防止に活かしてほしいとお話をいただきました。社員からは、事故当時に考えたことや、事故後に安全性向上に向けて取り組んでいること、ご遺族様のお話を伺って感じたことなどをお伝えしました。対話に参加した社員は、それぞれの職場等でご遺族様から伺った想いや、今後の取組みに活かすことなどを自身の言葉で発信し、社内の安全意識の更なる浸透を図っています。

➤ 「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

◆事業を進めるうえで安全とコンプライアンスが最優先であるという認識を定着させるため、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、安全推進活動等の機会を捉えて啓発を行うとともに、事務所長が行う「安全性向上の取組みに関する自己評価(P.75【参考4】参照)」の項目として取り入れました。

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

- ◆取締役は、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.73【参考2】参照)」で見ることができます。

【事例：2025年度の経営会議における安全に関するメッセージ(要旨)】

- ◇過去の成功体験から自身の能力を過大評価し、リスクを過少評価する「ベテラン・バイアス」に陥ることがないよう、新入社員なども含めてお互いに意見を出し合い、議論したうえで安全を判断することが大事である。
- ◇笹子トンネル天井板崩落事故の前後での状況の変化について、それを知らない事故後入社の新社員に分かりやすく伝える必要がある。
- ◇三重県四日市市で止水板の故障により地下駐車場が水没した事象を教訓に、それぞれの担当業務において、定期的に点検を行うなど、安全の確保に努めていく必要がある。
- ◇本社が定めたルールが現場に合っていないと思ったら、声を上げてほしい。意見交換を通して理解し合うことが実行を伴う真のルールになる。
- ◇グループ会社の社員一人ひとりが安全を最優先とする企業理念を自分事として理解し、更なる安全性向上をめざす企業集団となるために、今後も安全啓発館での研修がいっそう有効に継続実施されるべきと考える。

- ◆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向き、アドバイスをを行っています。また、各事務所で得られた好事例の取組みを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、「安全意識調査の分析結果」や「職場力向上診断⁵」を活用し、リードオフマン(LO)・ミドルリーダー(ML)⁶と協働して、安全性向上や各職場が抱える課題の解決、自律的に行動する人財の育成に取り組んでいます。
- ◆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、それを実現するための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」を行い、社員の意見を反映した安全性向上のための重点施策に、自ら取り組んでいます。

⁵ 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。

⁶ リードオフマン(LO)・ミドルリーダー(ML)：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。

③ グループ内の連携・コミュニケーションの充実

➤ 経営陣などによる現場の状況・課題の把握とフィードバック



(会長との「安全対話」)

◆「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向いて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。



(現場を歩いて確認する社長)

◆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行っています。

➤ 協働するグループ会社とのコミュニケーション



(スマートIC遠隔対応室の視察)

◆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安全性向上の取組みを共有する「安全に関するグループ連絡会」を5回開催するなど、グループ会社とのコミュニケーションを深めています。

2025年度は新たな取組みとして、安全に関するグループ連絡会の中で、毎回テーマを設けた意見交換を実施しました。

【事例：安全に関するグループ連絡会における意見交換】

◇「安全に関するグループ内の連携・コミュニケーション」をテーマに意見交換を実施し、サービスエリアに関する会社間でのミーティングの実施、パトロール会社が実施する交通安全講習会への参加、複数のメンテナンス会社が共同で実施する現場の安全パトロールなどの事例を紹介しました。

◇意見交換では、安全に関して各社が作成している動画共有などで連携を図ることや、現場で独自に実施しているグループ会社間のコミュニケーションに対し、各社の本社が支援していくことなどを確認しました。



(グループ会社との連絡会議)

◆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.19参照)。

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。

➤ 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



(障がい者雇用社員
によるイラスト)

◆女性の活躍推進、継続雇用制度、障がい者雇用等を通じて、性別、年齢、障がいの有無など、個人の属性や価値観の異なる多様な人材が、互いを尊重し合いながら共通の課題に向き合い活躍できるよう取り組むことで、誰もが発言しやすい風通しの良い職場、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。



(滑り止めテープを設置)

【事例:階段の手すりを誰でも使いやすくする取組み】

◇料金所のスタッフが使用する階段の手すりには、直径が5cmと太めのものがあり、女性や高齢のスタッフには握みにくい状況でした。そこで、女性スタッフからの提案で滑り止めテープを取り付けたところ、階段の昇降がより安全になり、すべてのスタッフが安心して利用できるようになりました。



(AED使用方法の訓練)

【事例:エリアキャストを対象としたAED使用方法の訓練】

◇メンテナンス会社の女性社員がAED講習を受講した際、実際に胸骨圧迫を行ってみると想像よりも力が必要であり、力の弱い女性が十分な圧迫を行うためには訓練が必要であると感じていました。その気づきから、AEDが設置されているサービスエリアやパーキングエリアで業務を行うエリアキャストの方が、緊急時にAEDを適切に使用できるよう各職場で訓練を実施しました。

④ 一人ひとりの自律的な行動の推進

➤ 一人ひとりの自律的な行動の推進

- ◆「風通しの良い職場づくり(スマイル・コンプライアンス)第2期行動計画⁸」等に基づき、気軽に声を掛け合え、部下が相談・報告しやすい環境づくりに取り組んでいます。
- ◆グループ全社が参加する「業務研究発表会」は、論文発表を通じて自律的な業務改善事項の発表の機会となるとともに、経営陣も含めたグループ会社間での幅広い交流の場になっています。また、デジタル技術の活用等による「業務の省人化・省力化の取組みコンテスト」を開催しています。



(業務研究発表会)

【事例:業務研究発表会及び業務の省人化・省力化コンテスト】

- ◇業務研究発表会では、ポットホール用水硬化型プライマーの開発(P.20、62参照)に関する論文がグランプリを受賞しました。
- ◇業務の省人化・省力化コンテストでは、ビジネスインテリジェンスツール(BIツール)による構造物変状分布の可視化の取組み(P.51参照)など、6件が優秀賞に選出されました。

- ◆「安全掲示板」に寄せられた「安全提案」及び「ヒヤリ・ハット情報」のうち、優れた投稿に対しては、支社長やグループ会社の社長等が現場を訪問して直接社員をねぎらい、褒めています。さらに、特に優れた投稿に対しては、グループCEOが表彰を行っています。こうした「褒める文化」の実践を通じて、一人ひとりの自律的な行動を後押しすることにつながっています。



(「安全提案」を表彰)

【事例:褒める文化の実践】

- ◇同じ高速道路上で作業するグループ会社が集まって熱中症に関する学習会を開催し、各社の熱中症対策の取組みや熱中症対策グッズに関する情報を共有し、労働災害防止に向けたグループ会社間の連携を強化したことを報告した安全投稿に対し、グループ会社役員が投稿者に対して直接表彰を行いました。

➤ 事業施策とリスクの一体的なマネジメント

- ◆経営陣は、組織横断的な視点から「[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、グループ会社との連絡会議等を通じて、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。

⁸ 風通しの良い職場づくり(スマイル・コンプライアンス)第2期行動計画:2021年度から2025年度まで、i)「社会的要請に適切に対応する」(コンプライアンス Compliance)、ii)「自ら考え行動する」(コミットメント Commitment)、iii)「何でも話し合える」(コミュニケーション Communication)の3つの取組方針に基づき、風通しのよい職場づくり(スマイル・コンプライアンス)を推進しています。

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

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

- 筐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いる中で、「二度とこのような事故を起こさない」という決意を改めて問い直すため、有識者委員からのアドバイスを踏まえ、筐子トンネル天井板崩落事故と同様の原因、背景により発生した事故や、事故で得られた反省と教訓が守られずに発生した事故は「同様の事故」という認識を、グループ全社員が共有するよう啓発を行いました。
- 筐子トンネル天井板崩落事故の反省と教訓を改めて振り返ることで、一人ひとりの「安全を最優先とする意識」を維持向上させるとともに、事故について自らの言葉で伝える機会を創出することで、事故の反省と教訓を次の世代へ確実に伝承します。
- 安全意識調査の結果は、2021年度に下落して以降、上昇傾向が続いているものの、2020年度の水準には至っていません。このため、安全意識調査結果の分析により、組織の安全文化と高い相関を持つ指標を特定し、当該指標に着目した取組みを各組織で推進することで、安全文化の向上に取り組みました。具体的には、安全推進活動等で当該指標が高い組織の優れた取組みを共有し、各組織が自らの課題に応じた改善策を講じるよう展開するなど、分析結果に基づく取組みの改善を進めています。
- 2024年度から継続して実施している安全文化と高い相関を持つ指標に着目した取組みに関して、その効果を検証するとともにより実効性の高い打ち手を検討し、展開していきます。
- 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)」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、安全推進活動等の機会を捉えてグループ全社員への啓発を行うとともに、事務所長が行う「安全性向上の取組みに関する自己評価」の項目として取り入れました。
- 事務所長の自己評価の結果などを活用して、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定着と現場での実践を行うよう、取組みを続けていきます。

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ています。
- 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。

③ グループ内の連携・コミュニケーションの充実

- 社員一人ひとりの安全に関する意識の向上と、経営陣と現場組織との一体感の醸成を目的として、「安全対話」などの取組みを実施しました。また、「安全に関するグループ連絡会」では、テーマを設定した意見交換を新たに実施するなど、グループ会社を含む安全に関するコミュニケーションの充実に取り組みました。これらの取組みを通じて現場の状況や課題の把握を進めるとともに、課題に対する対応の方向性を共有しています。
- 今後は、安全に関する気づきを声に出すことのできる環境づくりを継続するとともに、経営陣及び各職場の所属長が現場の声を踏まえた課題に対して具体的な行動とフィードバックを確実に実施することで、改善の実効性を高めていきます。あわせて、グループ全体の安全に関する連携・コミュニケーションをいっそう充実させ、自律的な安全活動の定着につなげていきます。
- 風通しの良い職場、心理的安全性の高い職場の創出に向けて、多様性を尊重し、共通の課題に向き合いながら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)の取組みを行いました。これにより、多様な価値観を持つ社員が発言しやすい環境づくりを進め、現場における気づきや違和感を共有することで、潜在的リスクへの対応につなげています。
- 引き続きDE&Iの取組みを充実させることで、多様な視点からの意見や気づきを安全活動に活かし、潜在的リスクの早期把握と対応につなげていきます。

④ 一人ひとりの自律的な行動の推進

- 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、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支援しました。
- 自律的なリスクマネジメントを推進するとともに、社員一人ひとりの自律的な行動が展開されるよう、心理的安全性の高い職場づくりや、エンゲージメントの向上に継続して取り組みます。

2026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、「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を新たにし、安全を最優先とする企業理念の更なる浸透とその実践に向けた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等をもとに、新たな取組みを加え改善していきます。ご遺族様との対話を継続し、その想いを受け止め自らの言葉で伝えることで、安全に関する共通認識の醸成と、次世代への継承を進めます。
- 社員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)」に関し、「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、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、その内容を実践し、社員の具体的な行動を後押しします。

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、現場の状況や課題を正確に把握するために現場の声に耳を傾け、社員一人ひとりが安全を最優先とする価値観を共有し、気づきを声に出すことができるよう対話を重ね、課題を踏まえた具体的な行動とフィードバックを行います。さらに、安全に関する共通認識を高め、グループ全体で連携した安全への取組みを自律的に継続します。
- 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、多様な価値観を持つ社員が発言しやすい風通しの良い職場、心理的安全性の高い職場づくりを通じて、潜在的リスクへの対応につなげます。

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に、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。
- 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エンゲージメントを高め、社員一人ひとりの自律的な行動を促します。

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。

2025年度の取組み方針(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

- 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、先頭に立って取組みを推進します。また、「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-」などを通じて、安全性向上の取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取組みを改善します。

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」の改善を継続します。

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取組みを支援します。

④ 安全性向上の取組みの情報発信

- 社長定例会見で、安全に関する具体的な取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。
- 安全性向上の取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。

【有識者委員からの取組みへのアドバイス】

- メンテナンスに関する外部発信がまだまだ少ない。携わっている社員の励みにもなることから、メンテナンスに関する情報を定例記者会見等で発信していただきたい。
- NEXCO中日本の安全性向上の取組みは、他社と比べてもしっかりとやっている。一方、ホームページでの取組みの発信が分かりづらいので、現在の取組みやこれからの取組みを分かりやすく掲載するなど、広報面でも考えていただきたい。

主な取組み状況(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

➤ 安全性向上の取組みの推進とフォローアップ

◆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組みの更なる改善に努めています。



(安全講座)

【事例:関係者全員の安全意識を向上させる取組み】

◇社員が講師となり笹子トンネル天井板崩落事故等の経験を伝える「安全講座」を実施し、事故の尊い教訓を学び風化させず、安全を最優先とする企業風土を継続して構築するとともに、次世代へ着実に継承しています。

➤ 「安全性向上有識者会議」でのアドバイスに基づく取組みの改善

◆当社グループの安全性向上の取組み状況や、その評価に基づき作成した取組み方針に対する「第10回安全性向上有識者会議」での有識者委員のご意見やアドバイスを、2025年7月の「グループ戦略会議」で共有するなど、当該年度の取組み状況に関して社内の「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。



(安全対話)

◆「第10回安全性向上有識者会議」で報告した2024年度の安全性向上への取組みを映像化し、取組み内容に対して振り返り、確認を行うとともに、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。

② 海外を含む社内外の安全に関する情報の収集・共有

➤ 「安全掲示板」を活用した安全に関する情報の収集・共有と改善

◆安全に関する情報を収集し活用を促す取組みとして、「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で共有しています。

◆「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」で共有し、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。

- ◆安全投稿の傾向分析を踏まえた投稿促進の取組みとして、投稿内容の分析結果をもとに、安全推進活動等の機会を通じて、職位や経験に関わらず多様な気づきや提案を積極的に発信することの重要性を周知しました。あわせて、グループ会社本社への安全推進活動において、「安全掲示板」の運用状況の確認や活用促進に関する意見交換を行い、自社内にとどまらずグループ全体での投稿活性化に向けた働きかけを実施しました。

「安全掲示板」への投稿数(件)

内 訳	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
「安全掲示板」への投稿	2,039	2,540	2,351	2,355	2,776
注目情報の報告数	88	48	44	38	28



(見本動画)

【事例：安全掲示板の情報を安全に関するグループ連絡会で周知】

◇後退誘導時の事故防止のため、誘導時に現場で多用する「素手」「黄旗」「赤色灯」の3方式を字幕付きで収録した見本動画を作成し、有資格者を講師とした現地訓練を反復することで、正しい手順の定着と理解の浸透を図りました。

- ◆現地でリスク対応が必要と思われる「ヒヤリ・ハット情報」等は、各組織に措置を促すとともに、「安全掲示板」で対応状況が見える化しています。あわせて、進捗状況を確認し、提案者にフィードバックを行うなど、「ヒヤリ・ハット情報」を活用したグループ全体の現場改善につながる仕組みづくりを行っています。
- ◆「安全掲示板」には、職場の安全の取組みや安全推進活動の内容等を掲載し、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、隔月で「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.46参照)。[※]2025年度に情報収集・共有したニュースは、「8,723件」です。
- ◆グループ全社員が道路構造物等の安全に関する「気づき」を得られる目を養い、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」に投稿された「安全提案」及び「ヒヤリ・ハット情報」から内容を整理し、現場における「リスク感度を高めるヒント集¹⁰」として取りまとめ、グループ全体で共有しています。

¹⁰ リスク感度を高めるヒント集：安全掲示板に寄せられた「安全提案」や「ヒヤリ・ハット情報」の事例をもとに、道路構造物を中心とした現場のリスク感度を高めるためのヒントを、10の視点から整理したものです。

【事例：リスク感度を高めるヒント集に掲載】

◇防護のための構造により点検できない箇所が生まれるリスク

・料金所トールゲートの柱に目地材が巻き立てられ点検できなくなっており、目地材を撤去したところ柱に腐食が見られたため、補修を実施した事例。防護のための構造により点検できない箇所が生まれるリスクに関して、注意喚起を行っています。



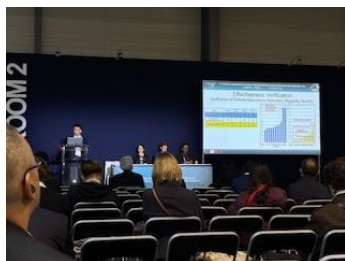
(トールゲートの柱へのプロテクター設置状況)



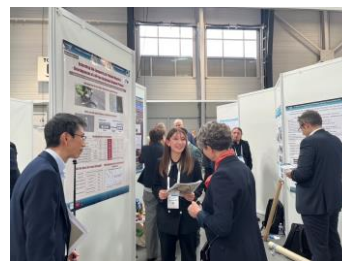
(プロテクター撤去後の柱の状況)

➤ 安全に関する情報の社外からの収集と社外への共有

- ◆社員が外部の講演会やシンポジウム等に積極的に参加できるよう、安全に関する各種講演会等の開催情報を「安全掲示板」に掲載するとともに、週に1回グループ全社員へ講演会等の開催予定の情報を発信しています。また、各職場の所属長に対し、若手担当者の積極的な参加を後押しするよう促しています。
- ◆外部の安全に関する情報を積極的に収集するために、各種講演会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、グループ全体で共有しています。
- ◆社外への情報発信の取組みとして、世界道路協会¹¹が主催する第17回世界道路冬期サービスとレジリエンスに関する世界大会(シャンベリー冬季大会)で、「水硬化型ハイウェイ・ハイドロプライマー」に関する技術発表を行いました。本技術は、冬期環境下における路面管理のレジリエンス向上に資する取組みとして評価され、「特別賞(レジリエンス部門)」を受賞しました。これらの発表を通じて当社グループの技術や取組みを国際的に発信するとともに、海外の道路管理に関する知見の収集や技術交流の促進につなげています。



(論文発表)



(ポスターセッション)

¹¹ 世界道路協会(World Road Association):道路と道路交通分野における国際的協力の推進、発展を目的とした道路交通分野で最も歴史のある非営利の国際機関です。

③ 組織横断的な活動と現場への支援

➤ 各職場の安全性向上に向けた自律的な取組みの支援

◆「安全推進活動」では、総合安全推進部がグループ会社を含むすべての対象組織を隔年で訪問し、安全に関する取組み状況に対して意見交換やアドバイスを行うとともに、好事例の収集と水平展開に取り組んでいます。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。



(若手担当者との意見交換)



(グループ会社との意見交換)

【事例:2025年度 安全推進活動における取組み】

- ◇事前アンケートやES調査による職場の「情報共有」及び「エンパワメント」に関する状況分析を実施
- ◇安全文化の診断分析結果を共有するとともに、安全文化と高い相関を持つ指標に着目した取組みが改善のきっかけとなり、安全文化の向上につながることを示しつつ、「過去の災害や工事中事故の教訓を風化させないための事象伝承会」や「ベテラン社員が自身のキャリアを説明する勉強会」など、当該指標が相対的に高い組織の取組み事例を紹介
- ◇「第10回安全性向上有識者会議」の報告、安全性向上への不断の取組み(2025年度取組み方針)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・課長職・中堅担当者・若手担当者及びグループ会社の5階層に分けて意見交換を行い、職場における「情報共有」、社員等への「エンパワメント」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、成長を促す取組みを確認
- ◇担当者に幹部との意見交換で確認した意見・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
- ◇事後アンケートを実施して参加者の声や「安全推進活動」に対する具体的な改善事項を集約し、成果や課題を次年度の活動に反映
- ◇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、翌週の事務所及びグループ会社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。



(赤色発光の誘導棒<試行前>)



(青色発光の誘導棒<試行後>)

【事例: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

- ・霧の発生が多い地域の料金所で、誘導棒の発光色が料金所の照明の色と重なり合い、ドライバーに認識されにくく危険な状況が発生していたが、パトロール会社との合同訓練で視認性の向上に効果のある色を学んだ経験から青色の誘導棒を試行した取組み
- ・過去の事故事例を一覧にまとめ、朝礼時に同日に発生した事故の振り返りを行うことで、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

- ・従前管理職により行われていた安全に関する情報共有やアドバイスを代行する「安全リーダー」を各部署の担当者から選出し、安全の取組みをリードすることで、安全を考える機会の創出と主体性を向上させる取組み
- ・市内の小学生に対して、高速道路や会社の魅力を伝えるイベントを開催し、社員自らが行う業務の意義の再確認ややりがいの向上につなげる取組み

◇コミュニケーション活性化の取組み

- ・「え(笑顔がつながる職場で)、が(頑張りすぎず)、お(応援しあえる仲間になろう)」の事務所独自標語を掲げ週に1度、唱和をすることで職場の一体感を向上させる取組み
- ・職場で行われる学習会の中で、役職者による大災害の経験談や転職経験者による視点の変化を発表することで、個人の経験やノウハウを共有し、組織知として蓄積する取組み
- ・高速道路への動物侵入事象に関して、道路の敷地管理業務を行う敷地管理員と、発生したロードキル¹²の処理を行う交通管理隊員が意見交換を行い、お互いの業務や立場を理解し合う取組み

¹² ロードキル:高速道路上で自動車などの車両と野生動物が衝突し、野生動物が死傷する交通事故のことをいいます。

④ 安全性向上の取組みの情報発信

➤ 社長定例会見での安全に関する取組みの積極的な情報発信

◆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、規制内進入事故などの具体的なデータを用いた説明や、動画を活用した視覚的にわかりやすい発信を行うなど、お客さま視点に立って相互理解の促進に努めるとともに、老朽化する道路構造物等の点検や補修など、高速道路を取り巻く様々な環境の変化に対応した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。

2025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」

	2025年4月	長期にわたる交通規制を行う大規模な工事計画(2025年度) 伊勢湾岸道・新名神集中工事	
	2025年7月	安全性向上に向けた取組みの経緯について 第10回 安全性向上有識者会議 議事概要 高速道路の脱炭素化に向けた技術開発に関する情報提供依頼(RFI)を実施します	
 (社長定例会見)	2025年10月	安全性向上への取組み(保全点検業務) 2025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行う大規模な工事計画(2025年度) 東名・名神集中工事 高速道路のDXを加速する独自性のあるソリューションを幅広く募集します「2025年度高速道路DXアクセラレーションプログラム」を開催	
		2025年12月	雪道走行時の注意事項 高速道路における逆走対策の推進について～重点対策箇所における実施計画の公表 管内40か所で対策を実施～
		2026年2月	2026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 2025年における交通死亡事故の発生状況と安全運転のお願い、安全安心な高速道路を目指した交通事故防止の取組み 安全性向上の取組み(維持修繕業務)



(取組み紹介)

◆定例会見等で、グループ会社が実施する保全点検業務の難易度の高さや維持修繕業務の危険性と併せ、作業を安全に行うための取組みに関しても情報発信しました。

- ◆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。
- ◆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**¹⁴を多くのお客さまに理解していただくために、達成目標が見える化し、透明性の確保に努めています。

➤ 安全性向上の取組みの社外への発信



(社外での講演)

- ◆「NEXCO中日本における安全性向上の取組み」をテーマに、社外のシンポジウムで講演を行うなど、安全性向上の取組みを外部に発信しています。



(受注者への安全講話)

- ◆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、安全を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、既存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点を伝えています。



(工事現場の視察)

- ◆「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の記憶と教訓の風化を防止するための施設等の維持管理や、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。

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>経営計画

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」におけるご意見や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。
- 「安全性向上に向けた取組み」で示された問題点に立ち返り、その後の取組みも振り返り、確認を行うとともに、有識者委員からのアドバイス等を踏まえ、グループ一体となってPDCAを回し改善を進めます。

② 海外を含む社内外の安全に関する情報の収集・共有

- 「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、気づきや安全提案等の投稿が増加しています。
- 「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」に投稿された「安全提案」によりリスクを見える化し、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」に対するアンケートによりグループ社員の意見を取り入れ、「安全掲示板」をより使いやすく工夫するとともに、各職場の取組みを見える化し、好事例の水平展開を促進します。
- 海外を含む社内外の情報を収集し、現場組織へ迅速に伝達するとともに、重要な内容は「グループ連絡会」や「安全情報レポート」などで情報共有を行っています。
- 情報を幅広く収集し、リスクとの関連性を踏まえたうえで、内容を整理・確認しながら共有していきます。

③ 組織横断的な活動と現場への支援

- 「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8軸モデル」の評価は、相対的に調査開始以来最も高い値となりました。
- 各職場が「安全性向上の取組みに関する自己評価」を活用して自組織の取組みを振り返り、アンケート調査結果等から課題を明確にしたうえで、更なるコミュニケーションの活性化と課題解決に向けた主体的な取組みが進むよう「安全推進活動」を通じて支援し、グループ一体となった改善につなげます。

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。
- 社長自らが外部へ積極的に情報発信するとともに、作業を安全に行うための取組みなどについても情報発信を進めます。
- 安全性向上の取組みを多くのステークホルダーに理解していただくために、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、保全点検業務や維持修繕業務に関する情報や、より安全に作業を行うための取組みに関しても情報発信を行いました。
- 安全性向上に関する具体的な取組みに関し、お客さまの視点に立ち、積極的に情報発信を進めます。
- 講演会や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、設計や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。
- 安全性向上の取組みの全体像やこれまでの経緯をわかりやすく整理して積極的に社外へ情報発信することで、社会からの理解と信頼の向上に取り組むとともに、設計や工事等の直接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。

2026年度の取組み方針(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

- 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、先頭に立って取組みを推進します。また、「安全性向上に向けた取組み」で示された問題点に立ち返り、その後の取組みも振り返り、確認を行うとともに、「安全性向上有識者会議」でのアドバイスを踏まえ、取組みの改善を進めます。

② 海外を含む社内外の安全に関する情報の収集・共有及び活用

- 社内外の安全に関する情報を収集し、当社グループにおけるリスクとの関連性を踏まえたうえで、迅速かつわかりやすく共有して業務への活用を図ります。また、社員の声を反映し、検索性やアクセス性を高める工夫を進めながら、「安全掲示板」の改善を継続することで、情報の活用促進を図ります。

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対象組織を隔年で訪問し、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取組みを支援します。

④ 安全性向上の取組みの情報発信

- 社長定例会見で、安全に関する具体的な取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等に関する最新データをもとに、お客さまの視点に立ったわかりやすい情報提供を進めます。
- 安全性向上の取組みの全体像やこれまでの経緯をわかりやすく整理して外部へ発信することで、社会からの理解と信頼性の向上に取り組むとともに、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。

2025年度の取組み方針(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。

【有識者委員からの取組みへのアドバイス】

- 安全啓発研修の継続は大切。一巡した次年度以降の研修方針も報告していただきたい。

主な取組み状況(D)

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

➤ 「人財育成マスタープラン」に基づく体系的・計画的な取組み

◆求める社員像を明確にした「人財育成マスタープラン(P.74【参考3】参照)」に基づき、中長期的な視点で各種研修を体系的・計画的に実施しており、これらの研修は「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つの視点で構成しています。

➤ 管理職の人財育成能力向上の取組み

◆管理職の人財育成能力を強化する取組みとして、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。また、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。さらに、目標管理制度において人財育成に関する目標を設定し、その達成に向けた取組みを通じて、計画的かつ実効性のある人財育成を推進しています。

➤ 高度な専門能力や多様な視点を有する社員の育成

◆「[技術戦略](#)¹⁵」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。

【事例：人財育成の取組みや外部企業との交流】



(高度専門技術研修)



◇高度な専門性を有する人財を育成するため、「[専門技術者研修](#)」や「[高度専門技術者研修](#)」¹⁶等を実施しています。



(若手技術者との現場確認)



◇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。



(日本航空株式会社)



(首都高速道路株式会社)

◇他社の事例に学び自社の安全への取組みを客観的に捉え直すため、異業種のインフラ企業との交流会を実施し、連携強化に努めています。交流を通じて得られる多様な視点を現場に還元するとともに、開かれた価値観を持つ次世代の人財育成へとつなげています。

¹⁵ 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

¹⁶ 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

＞ 公的資格及び学位取得の促進による個人の能力強化

◆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](#)¹⁷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		2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
資格取得	支援対象資格数(資格)	123	126	127	128	130
	公的資格取得者数(人)	144	155	235	382	410
学位取得	博士号取得支援者数(人)	1	2	0	2	3
	博士号取得者数(人)	2	3	2	3	1

※ 取得者、支援者数は当社のみ数字

高速道路点検診断士取得者数の推移(単年度ごと)

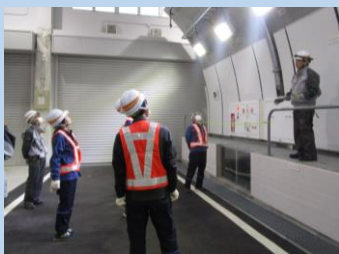
支援項目	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
高速道路点検診断士【土木】	158	176	206	224	242
高速道路点検診断士【施設】	208	257	303	314	332

※ 取得者数はエンジ会社2社の数字

＞ グループ一体となった人財育成による組織の能力強化

◆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。

【事例:グループ一体となった研修の取組み】



(技術研修所¹⁸)



(E-MAC技術研修センター¹⁹)

◇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。



(研修の状況)

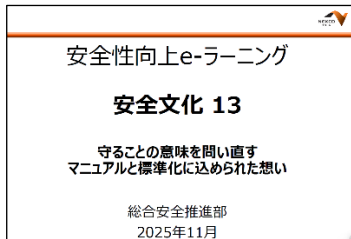
◇グループ各社の業務を学ぶために、新入社員に対してグループ会社研修を実施しています。グループ会社の実施する業務を実際に体験することで、現場作業の知識を習得するとともに、相互の連携強化につなげています。

¹⁷ 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

¹⁸ 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

¹⁹ 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

◆「安全性向上に関するeラーニング」をグループ全社で実施しています。2025年度は「守ることの意味を問い直すマニュアルと標準化に込められた想い」をテーマに実施し、マニュアルがただの手順書ではなく多くの経験や失敗等から得られた学びと想いが込められていることや、マニュアルをなぜ守っているのか常に意識しながら必要に応じてその改善を進めること、業務を標準化することで「安全を最優先とする文化」を組織に根付かせることなどを学びました。



(安全性向上 e ラーニング)

< 受講者の声 >

- ・マニュアルは過去の先輩の経験が詰まったものであると、改めて重さを感じることができた。
- ・ちょっとした油断の積み重ねが常態化されると、安全意識の低下につながり、大きな事故を引き起こす要因になってしまうことを改めて認識しました。
- ・マニュアルに関して現地の実態に合わせて見直すことが重要であることを、ポイントとして取り上げていた点が良かった。

> グループ会社をはじめとした各種の人事交流

◆当社とグループ会社間では、各社が有する業務特性や安全に関する知見を相互に共有し、グループ全体の連携強化と安全水準の向上を図るために人事交流を実施しています。

人事交流の推移(人)

出向先	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
当社からグループ会社	90	82	90	96	118
グループ会社から当社	80	82	86	72	67

◆自社にない知見や知識、技術の習得を目的として、他のインフラ企業等との人事交流を通じて、多様な視点を持つ人財の育成を推進しています。

> ITリテラシーの向上及び次世代技術の導入と活用

◆[i-MOVEMENT](#)²⁰をはじめとする次世代技術の導入と活用を加速させるため、関連部署間の連携を強化するとともに、組織体制や人員の拡充を継続的に検討しています。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の習得を進めています。

²⁰ 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。

- ◆「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。
- ◆生成AIを活用した業務効率化に取り組むため、2025年度からdailyAIを導入しました。今後は、eラーニングをはじめとした社内研修を実施し、生成AIの活用を推進していきます。

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」を継続しています。



(安全啓発館)



(安全啓発研修)



(慰霊碑への献花)

【事例: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」にて簞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は、「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。

- ◆「安全啓発館」で行う安全啓発研修ののち、各研修生が職場で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し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。

◆グループ全社員を対象とした「安全啓発研修Ⅱ」は、2025年度までに対象となる全社員一巡目の受講を完了しました。今後も、安全啓発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社員の育成をめざし、研修を継続するとともに、受講者の意見等を踏まえて研修内容や教材の改善を行い、次年度以降の研修に向けて内容の充実を進めました。

【事例：安全啓発研修における研修生の声】

<安全啓発研修Ⅰ>

- ◇何の罪もない方の命を奪ってしまったのだという事実を心に刻むことができました。二度とこのような事故が起きないように、日々の業務に責任を持って行動しようと感じました。
- ◇亡くなられたご遺族の皆さまのお気持ち、お話を聞き、事故のことを決して忘れず風化させてはならないと思った。2度と同じ過ちをしないために、NEXCO中日本グループの一員として日々のやるべき業務に専念し、安全に走行できる道路づくりに携わりたいと感じた。
- ◇我々NEXCO中日本グループとして、お客さまに安全を提供することの大切さ、無事に目的地まで送り届けなければならない使命感を改めて感じた。

<安全啓発研修Ⅱ>

- ◇安全啓発研修Ⅰの際も視聴させていただいたが、改めてご遺族様からの言葉をしっかり受け止めて、同じようなミスを起こさないように業務を行っていきたい。
- ◇安全啓発研修Ⅰを受講してから期間が経っていたので、再度研修を受けたことで安全に関する意識が更に強くなりました。所属課でも過去に発生した殉職事故の風化防止研修等も行っているところですが、他のNEXCO中日本グループ会社の皆さまとのディスカッションで様々な方向からの意見等を聞くことができたので、とても勉強になった。この研修で得たものを今後の業務に活かして、次世代につないでいきたいと思う。
- ◇今回の研修を受けて2度目の訪問になりますが、いつこちらを訪れても、そこにお亡くなりになった皆さまの魂が留まっているかのように何とも言えない痛ましさを感じます。NEXCO中日本グループの社員は絶対ここを訪れなければならない、そうでなくては事故や安全を語れないと思いました。

<安全啓発研修Ⅱの半年後の意見交換>

- ◇安全掲示板から情報を収集し、他組織のヒヤリ・ハット報告から自組織でも起こりうる事象を社内へ展開することを続け、安全性向上につなげていきたい。
- ◇オンライン研修で改めてご遺族様の追悼慰霊式でのお言葉を聞き、身の引き締まる思いがした。
- ◇当時研修では時間が足りなかった部分が、オンライン研修の受講で補完することができた。研修を受けたことで事故を自分事として考え、日々の業務でも関係者全体の安全を考える視点を持つきっかけになった。
- ◇事務職のため土木的な知識に乏しく、八王子で受講した研修時間内では自分の理解がまだ追いついていない部分があると感じていたが、オンライン研修を通じて復習することで情報を補完することができ、職場討議等で技術系職員にも尋ねることができるなど、継続した学びにつながった点良かった。

③ 社員の達成感の醸成

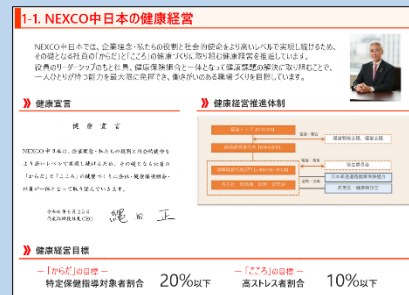
➤ コミュニケーションの活性化とエンゲージメントの向上

- ◆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・年代における思考傾向の理解、常識の隔たり等を解消するため、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²¹](#)」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。また、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も実施しています。

【事例：階層別研修の状況と健康経営レポート】



(外部専門家による研修)



(健康経営レポート)

- ◆採用環境が厳しい中での人財の確保といっそうの働きがいの向上、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²²](#)」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。

➤ 日常的な業務評価での適切なフィードバック

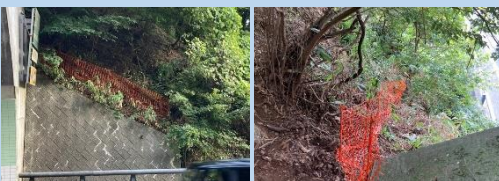
- ◆2024年度に投稿された「安全提案」及び「ヒヤリ・ハット情報」2,355件(P.19参照)のうち、優れた投稿38件に対して、投稿した社員を表彰しました。

【事例：安全の特別大賞】

『落石の可能性のある障害物発見時の適切な報告実施で、危険の芽を摘んだ事例』



(落石があった現地の状況)



(落石防止ネットの対策)

<投稿内容>

◇本線上の障害物調査中、発見した石が粘土質であり落下物で多く見受けられる碎石類とは異なると感じたことから、のり面からの落石である可能性を考え、通常の落下物処理とはせず関係者へ報告したことで、点検と落石防止ネットの設置が速やかに行われたもの。

<受賞理由>

◇落石を回収しただけでなく高い安全意識からリスクを察知し、その気づきをグループ会社間で共有し迅速に対策を行ったことで、第三者被害を未然に防止した好事例であり、他の模範となるものである。

²¹ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>会社案内>健康経営の取組み

²² 公式WEBサイト>企業情報ホーム>採用>大学卒等新規採用>募集要項(新卒採用)

【事例：安全の特別大賞】

『Google mapによる誤ったルート案内と改善報告』



(管理用道路で脱輪した一般車)

<投稿内容>

◇高速道路をつなぐ管理用通路において、複数台の一般車両誤侵入が発生。その原因がGoogle mapの誤りであることを突き止め、社内の関係部署と協力しGoogleへ問題報告を行ったことにより、案内が改善されたもの。

<受賞理由>

◇管理用通路が地図上で経路案内されるという新たなリスクに気づいたこと、また、そのリスクに対しGoogleへ問題提起を粘り強くグループ一体となって行い、解決につなげたことは他の模範となるものである。



(現場の状況)

◆「安全掲示板」への投稿から安全性向上に向けた取組みや姿勢、安全意識等が他の模範となる事例を投稿した社員に対し、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。2025年度は、昨年度429件から442件に増加しています。

取組みの自己評価と今後の対応 (C/A)

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

- 「人財育成マスタープラン」に基づき、各研修を体系的・計画的に実施しています。また、「技術戦略」に基づき、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。
- 人財を会社の経営基盤と位置づけ、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。また、グループ一体となって、高度な専門能力を有する社員の育成をはじめとした人財育成に、中長期的な視点で取り組んでいきます。
- 当社とグループ会社、グループ会社間の交流等の人事施策により、グループ会社が持つ専門性を個人や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、現場レベルでグループ会社との連携を強化していきます。
- 異業種のインフラ企業等との交流会や外部企業との人事交流施策により、当社グループにはない視点を持つ社員が育成され、安全に関する知識も深まっています。
- 外部企業との各種交流を継続し、様々な視点を持つ経験豊かな人財を育成するとともに、得られた知見を自社の取組みに反映し、更なる安全性向上につなげます。
- 公的資格の取得促進等による専門技術者の育成に取り組んでおり、個人の能力強化が進んでいます。また、デジタル化推進に対応した人財育成や生産性向上を目的に、生成AIの活用を促進しています。
- 専門技術者の育成や、次世代技術を活用できる人財の育成に継続的に取り組んでいきます。

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

- 2021年度から始まった「安全啓発研修」は、2025年度で全社員の受講一巡目を完了しました。
- 2026年度以降も安全啓発研修を継続し、笹子トンネル天井板崩落事故の背景や教訓を繰り返し学ぶことで、自分事として深く理解できる学びの環境を整備します。
- 事故後に入社した当社の社員は、全体のほぼ5割に達します。事故の背景や教訓を、次世代へ確実に伝承し続けます。
- 「安全啓発研修」を繰り返し受講するとともに、事故の背景や教訓、事故後の安全性向上の取組みを深く理解し、自らの言葉で語り次世代へ伝承します。

③ 社員の達成感の醸成

- 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、社員の働きがいにつなげています。
- 各職場では、風通しの良い職場環境を整備し、コミュニケーションの活性化を図るとともに、関係者が達成感を実感できる環境づくりを通じて、エンゲージメントの向上に努めていきます。

- 現場社員による気づ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、関係者のモチベーション向上につなげています。
- 経営陣が率先して褒める文化を浸透させることで、日常業務における取組みが評価につながることを実感できる環境を整備し、気づきや提案の自発的な発信を促すとともに、適切な評価を通じてモチベーション向上につなげていきます。

2026年度の取組み方針(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組みのPDCAサイクルを確実に実行し、継続的な改善活動を主導できる人財の育成に中長期的な視点で取り組みます。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等の人事施策と、人材育成マスタープランとの連携を通じて、個人及び組織の能力強化を進めます。また、外部企業との交流により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」を活用して、グループ全社員を対象とした安全啓発研修を継続します。また、事故後入社社員の割合が更に高まることを踏まえ、笹子トンネル天井板崩落事故の背景や教訓を繰り返し学び、自分事として深く理解することを通じて、社員一人ひとりが安全を最優先とした自律的な行動へと結び付けられるよう、継続的な学びの環境を整備します。
- 安全啓発研修等を通じて、笹子トンネル天井板崩落事故後に入社した社員が、事故の背景や教訓を自らの言葉で語り、次世代へ確実に伝承できるよう育成します。あわせて、事故の記憶と教訓の風化を防ぎ、組織として継承し続ける取組みを推進します。

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を構築する中で、安全性向上の使命感を持つ人財を育成するとともに、挑戦と成長を実感できる環境の整備を通じてエンゲージメントを向上させます。
- 現場の社員による気づきや提案の自発的な発信を促すとともに、日常業務における取組みを適切に評価し、表彰制度等を活用してその成果を組織として共有することで、社員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。

2025年度の実行方針(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、部門間を跨ぐ取り組みでは、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、改定的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。

【有識者委員からの取り組みへのアドバイス】

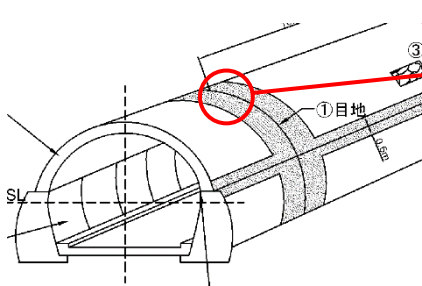
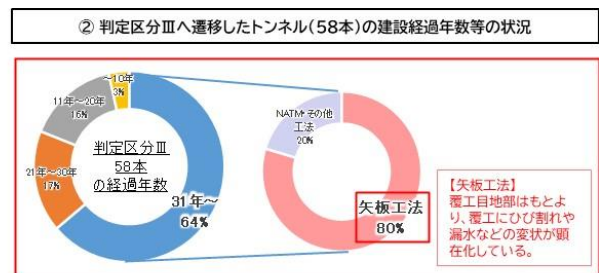
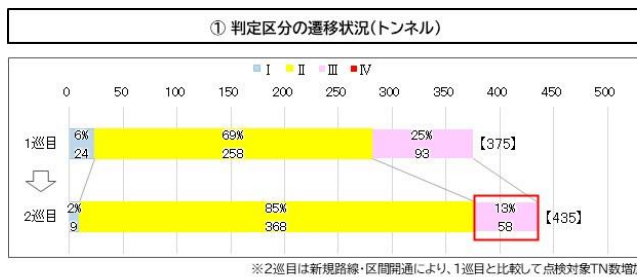
- 安全対策については、フェールセーフの視点で見直しを行い、その通り実行されているか、リーダーは部下に考えさせるよう徹底していただきたい。
- 「マニュアル」は不断の努力の成果だということを、現場の人の感情に訴えていただきたい。また、標準を守ることの大切さを現場の人に伝えていただきたい。
- 構造物の補修に関する目標設定は、さらに高い目標である予防保全に向けての目標を検討いただきたい。

主な取組み状況(D)

① 業務プロセスの定着とPDCAサイクルの実践

➤ 整備したルールの定着と業務プロセスの改善

- ◆道路構造物や施設設備の維持管理は、保全点検要領等に基づく維持管理サイクルを着実に実践しています。また、発生した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、業務プロセスの継続的な改善に取り組んでいます。
- ◆構造物の法令点検3巡目では、2巡目までの点検結果や損傷発生状況の分析結果を踏まえ、措置計画の立案や維持管理サイクルの改善に取り組んでいます。2巡目の点検では、健全性の診断の判定区分Ⅲ²³と判定された施設のうち、橋梁が約9割(649橋)を占めており、桁端部や床版端部、下部工付近において、伸縮装置や排水施設からの漏水に起因する構造部材の腐食の進行が確認されました。次いで多くの割合を占めるトンネルでは、判定区分Ⅲとされたもの(58本)のうち、建設後31年以上経過したものが約6割を占め、特に矢板工法²⁴により施工されたトンネルでは、覆工のひび割れや漏水等の変状が多く確認されました。このため、急激な変状の進行や機能低下を抑制する観点から、環境要件(塩害等)を考慮した優先度(路線別等の地域性考慮)に基づく維持修繕計画の立案や、漏水対策をはじめとする劣化防止に有効な対策を優先的に進め、構造物の健全性確保にも取り組んでいます。



(矢板工法トンネルの構造図)



(トンネル打継目から漏水)



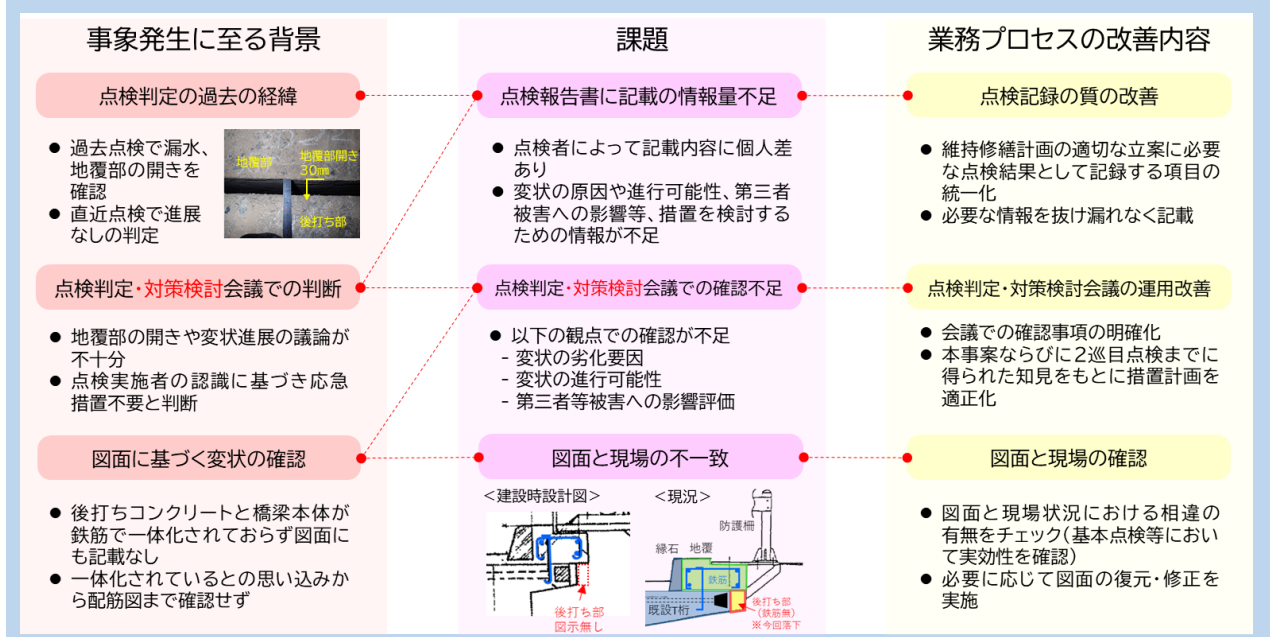
(漏水対策状況:樋設置)

²³ 健全性の診断の判定区分Ⅲ: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のことをいいます(早期措置段階)。

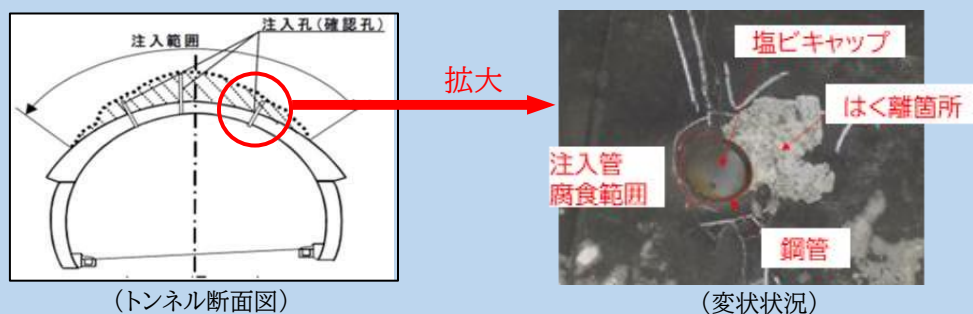
²⁴ 矢板(やいた)工法:トンネル掘削後に木材や鋼材の板(矢板)と支保工で地山を支え、その内側をコンクリートで固める伝統的な山岳トンネル工法のことをいいます。

◆2024年度に発生した道路構造物の損傷事象(内阿原避溢橋)を踏まえ、同様事象の未然防止と維持管理の信頼性確保を目的として、構造物の状態を的確に把握・評価し維持修繕計画の実効性を高めるため、変状の状態、原因、進行可能性、第三者被害への影響、判定根拠等の必要な項目の標準化を図る点検記録の質の向上に取り組んでいます。また、「点検判定会議」及び「対策検討会議」では、構造物の機能面や第三者被害への影響、図面との整合性といった観点から確認すべき事項を明確化し、措置計画の適正化を行うなど業務プロセスを改善したうえで、これらを保全点検要領等に明記しました。さらに、2025年度では、長野自動車道の塩嶺トンネルで建設時の裏込め注入管²⁵と思われる鋼管が腐食し、周囲の覆工コンクリート²⁶がはく落した事象を踏まえて、同様事象の再発を防止するべく、注入管が施工されたトンネルに関して、事象発生の背景とともに点検時の留意事項を保全点検要領等に反映しました。

【事例：2024年度の教訓を踏まえた業務プロセスの改善】



【事例：2025年度に発生した事象から得られた教訓に基づく業務プロセスの改善】



◆点検時の留意点

建設時では、地山が悪い箇所や坑口付近において背面空洞注入を実施しており、その際に使用したグラウトパイプ(鋼管)が覆工内面(走行空間側)に露出している箇所が多く見受けられる。グラウトパイプ(鋼管)の腐食により、その周辺のコンクリートが劣化しはく落した事例があることから、同様な箇所がある場合は、注入口周辺を入念に打音点検する必要がある。

²⁵ 裏込め注入管:トンネルのコンクリート壁(覆工)と地山の隙間に、モルタルや発泡ウレタンなどの注入材を充填するためのパイプのことをいいます。

²⁶ 覆工コンクリート:山岳トンネルなどで、掘削直後の不安定な地山の内側にコンクリートを打設し、トンネルの最終的な強度、安定性、耐久性を確保する構造体のことをいいます。

➤ 業務プロセスの定着とPDCAサイクルの実践

◆ 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、トンネル内での重大事故を想定した防災訓練を警察や消防等の関係機関と連携し、定期的を実施しています。トンネル火災等を想定した訓練を通じて、お客さまの安全確保に向けた対応手順やトンネル防災設備を含めたオペレーションを確認するとともに、訓練結果を踏まえた改善を行うことで、PDCAサイクルの継続的な実践に取り組んでいます。

【事例：関係者と連携したトンネル防災訓練の実施】



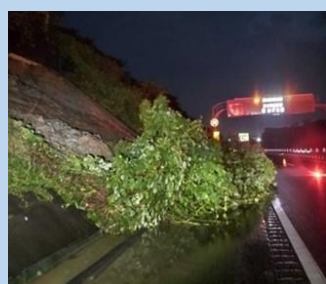
(中部横断道 樽峠トンネル)



(富士五湖道路 籠坂トンネル)

➤ 専門技術者チームの知見の積極的活用

◆ 自然災害や事故等の発生時における現場支援体制の強化を目的として、社内各分野のスペシャリスト等で構成した専門家チーム「N-TECs²⁷(NEXCO中日本 Technical support)」を創設しています。2025年度末時点で232名を登録しており、災害等の発生時には、事象の内容に応じて選抜した技術者を現場に派遣し、迅速な技術支援を行っています。



(崩落したのり面)

【事例：専門技術者チームによる技術支援活動】

◇ 社内の高度な専門性を有する技術者が専門的見地から助言を行うなど、現場の課題解決に向けた技術支援を実施しています。具体的には、2025年7月2日の降雨により新名神高速道路(四日市JCT~新四日市JCT間)ののり面が崩落した事象で、高度な技術力を持った社内専門家が速やかに状況確認及び過去の資料調査を実施するとともに、現場に赴き現地条件を踏まえた復旧計画の立案に対し、技術的助言を行いました。その結果、迅速な復旧が可能となり、翌朝には通行止めの解除に至りました。

²⁷ N-TECs: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事象が発生した際に、あらかじめ任命されたメンバーが現場状況の迅速かつ的確な把握・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応急対策を担う現地災害対策本部に対して、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災害復旧が進むように支援を実施する災害対応支援チームです。

➤ 部門間を跨ぐ取組みの実効性の強化

◆建設部門と保全部門の連携強化を目的として「建設・保全合同会議」を開催し、安全を中心とした情報共有や部門間の調整を行っています。合同会議を通じて、維持管理のしやすさを考慮した設計・施工の推進や、維持管理段階も含めた新技術・新工法の積極的な採用に取り組んでいます。また、2025年度では、8月に保全部門で発生した点検員の墜落死亡事故に関して合同会議で発生状況や想定原因などの情報共有を行うとともに、橋梁・高架における人の転落の恐れのある間隙に対し転落防止網の設置範囲を定め、関係部門と連携して再発防止に取り組んでいます。



(腐食の発生が懸念される部分)



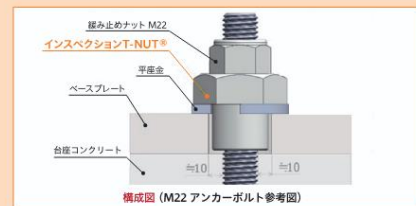
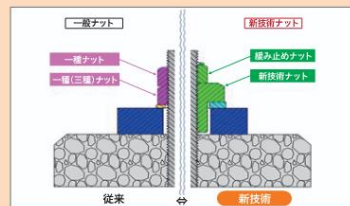
(非破壊検査など特殊技術が必要)

【事例：維持管理しやすい設計・施工の取組み】

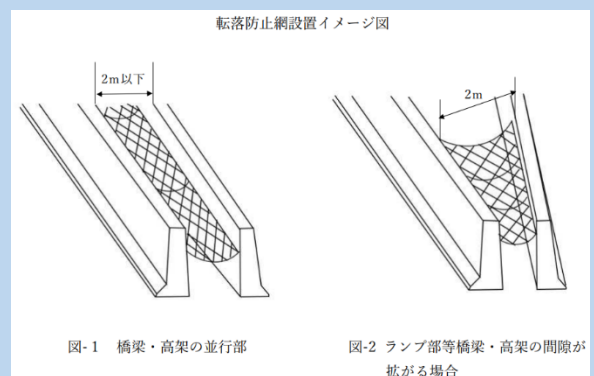
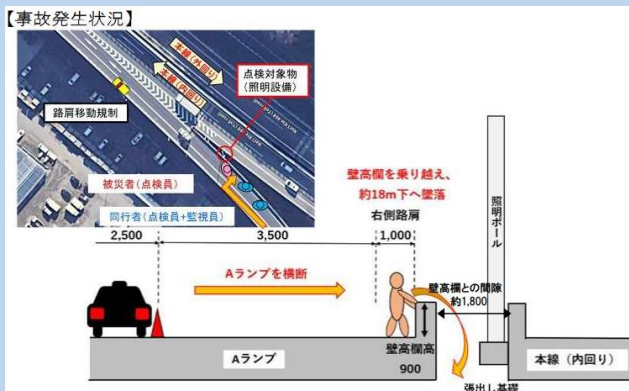
◇道路照明設備等のアンカーボルトに、点検用の「特殊ナット」を複数の現場で導入しました。これにより、従来の点検で行っていた非破壊検査が不要となり、点検時にはボルト全周から基礎部までを容易に目視確認ができ、維持管理性の向上を図っています。



従来との断面比較イメージ図・構成図



【事例：点検員の墜落死亡事故を踏まえた対応】



② 道路構造物等のリスクに起因する事象の未然防止

➤ 潜在的リスク及び顕在リスクへの対応

◆道路構造物等に係るリスクの把握と対策の検討を目的として「構造物のリスクに関する調査検討会」を定期的を開催しています。2025年度の検討会では、社内外で新たに発生した事象やヒヤリ・ハット情報など200件以上をリスト化し、発生原因や対策内容を整理するとともに、構造物への影響や同様事象の発生可能性の観点から潜在リスクに該当するものがないか評価を行い、新たに4件のリスクを抽出しました。また、抽出したリスクについて必要な対策方針の検討を進めるとともに、その進捗状況を継続的に確認することにより、道路構造物等の安全性向上に取り組んでいます。

＜2025年度の新たな潜在的リスク等の洗い出し結果＞

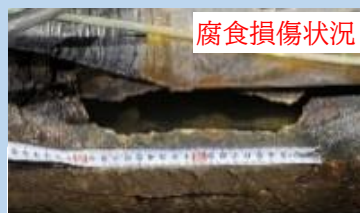
- ①目地材で被覆されたトールゲート柱の腐食
- ②岩塊盛土の空洞化
- ③笹子トンネルの防災本管の老朽化・漏水の発生
- ④グレーチング床版の下面鋼板の変状による落下の恐れ

【事例：笹子トンネルの防災本管の老朽化・漏水の発生】

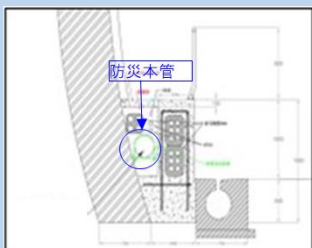
◇笹子トンネルの防災本管は、設置から50年(供用から48年)が経過し老朽化が著しい状況であることから、点検の強化、埋設部の管体調査や埋設環境調査を実施していましたが、その最中に漏水が発生しました。腐食環境下で経年により腐食した箇所へ、AA等級²⁸の高い水圧(応力)が集中したことにより、腐食箇所に穴が空いたと推測しています。近年の腐食に起因する漏水は、設置後41年以上経過したAA等級トンネルで発生しているため、41年以上のAA等級トンネルの防災本管は腐食状況調査を実施し、優先順位に基づいた更新計画を立案していきます。



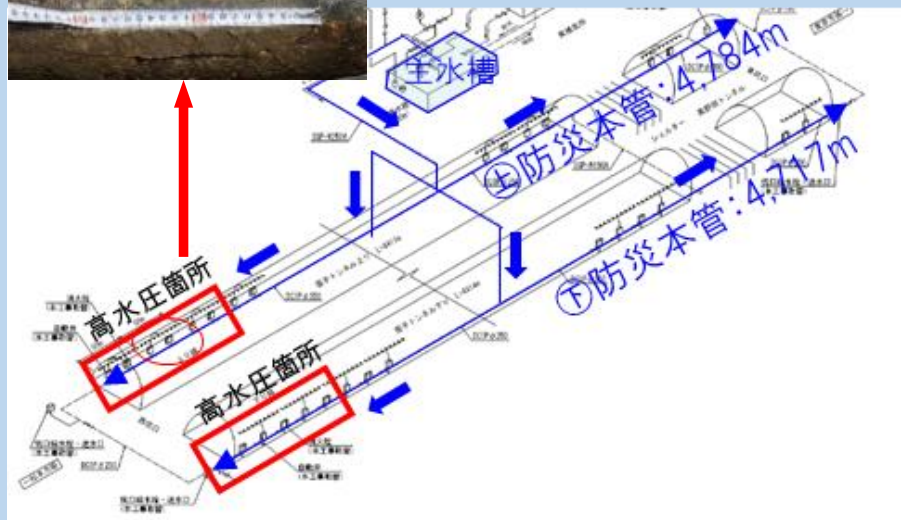
(事故発生状況)



腐食損傷状況



(横断面図)



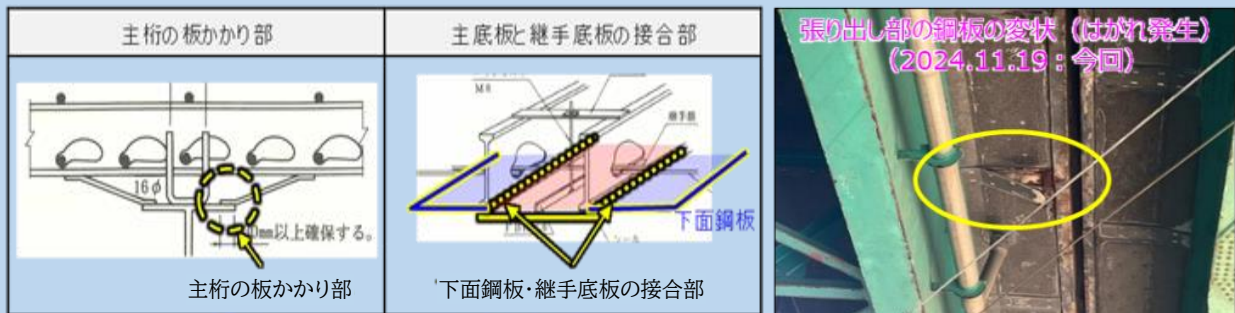
(防災本管配置図と損傷箇所)

²⁸ AA等級：火災などの緊急時に備え、トンネルの長さや交通量に応じて設けられた「AA～D」の5段階の安全基準のことです。

【事例：グレーチング床版の下面鋼板の変状による落下のリスク】

◇鉄道交差箇所の日常点検を行ったところ、I型鋼格子床版(グレーチング床版)における中央分離帯の張り出し床版下面の鋼板が変状し、落下する危険性を確認しました。当該橋梁は、鋼板部の支持方法が現在の技術規格で明確化される以前(1994年以前)に施工されたもので、下面鋼板と継手底板を溶接で接合した構造となっていました。この構造では、鋼板の継ぎ目から侵入した伝い水により溶接部の腐食が進行し、鋼板の支持機能が低下したことが本事象の原因と推定されます。このため、同様に床版下面に鋼板を有し、支持構造が十分でない可能性のある橋梁について緊急点検を実施しました。点検の結果、落下の危険性が確認された橋梁については、鋼板の撤去又は落下を防止する措置を実施するとともに、撤去が完了するまでの間は点検を強化しました。

『下面鋼板の落下リスクに影響する変状部位』



◆2025年度の検討会では、橋梁を中心とした損傷事象への対応状況を確認するとともに、橋梁の劣化メカニズムを踏まえた措置計画の適正化や、腐食劣化要因(漏水等)の除去対策の推進などを審議しました。具体的には、名港トリトン²⁹における鋼床版疲労き裂の補修方針や、特定橋梁に集中して発生している損傷事象の発生要因等を確認し、必要な対応方針の整理を進めました。あわせて、予防保全の観点から効果的な措置工法の選定や、漏水対策等の劣化要因の除去の推進など、今後の維持管理における対策の方向性を確認しました。

²⁹ 名港トリトン:名古屋港をまたぐ伊勢湾岸自動車道(東海IC~飛島IC)の3つの斜張橋(東大橋・中央大橋・西大橋)の愛称です。

➤ 予防保全の取組み

◆国のインフラ長寿命化基本計画に基づき、「[NEXCO中日本インフラ長寿命化計画\(行動計画\)](#)³⁰」及び「個別施策計画」を策定し、健全性の判定区分Ⅲと診断された橋梁やトンネルなどの構造物に関して、期限内における計画的な措置を実施しています。2巡目の点検の結果、1巡目と比較すると、橋梁とトンネルいずれも判定区分Ⅲの割合は減少しています。

◆橋梁では、健全性の判定区分Ⅲの診断にもつながりかねない構造物の機能不全を招く可能性のある変状を対象に、その発生状況や劣化メカニズム等を詳細に分析しました。その結果、凍結防止剤を含む漏水による鋼部材の腐食や、コンクリート部材の塩害が、各種部材に共通する大きな劣化メカニズムの要因であることを改めて確認しました。また、鋼部材のき裂や伸縮装置などの道路付属物の損傷に関しては、交通荷重による疲労や、雪氷作業車のスノープラウの接触などが要因であることが想定されました。これらの劣化要因に対し、漏水対策や防食強化、補強対策などの予防保全策を計画的に講じ、従来の事後保全と併せて取り組んでいくことで、ライフサイクルコストが最適となる措置計画を策定し、予防保全型マネジメントを推進していく方針を確認しました。

＜橋梁の機能不全を招く可能性のある変状の劣化メカニズム等の分析結果＞

	部材	変状	想定される主な劣化メカニズム	重点的な対策方針
機能不全を招く可能性のある変状	鋼部材	腐食	＜鋼桁等＞ ・排水施設等の損傷により凍結防止剤を含む路面排水が漏水・滞水 ⇒ 部材の腐食やコンクリートの塩害が急速に進行	●橋梁主要部材の劣化防止措置 ① 漏水対策(排水、漏水を遮断) ② 付属物取替(伸縮装置取替、橋梁排水管取替) ③ 端部防食強化・端部補修(鋼桁塗装等を含む)
		疲労	＜アーチ＞ ・古い基準による板厚の薄さ ⇒ 局所的に高い応力が繰り返し発生、疲労に伴うき裂が進展 ＜鋼床版＞ ・古い基準によるデッキ厚の薄さ ⇒ 交通荷重に伴う疲労き裂が進展	●鋼橋(アーチ橋、鋼床版等)の疲労き裂対策 ① き裂対策・補強 ② 塗替塗装等 ③ 鋼繊維補強コンクリート舗装による補強
	コンクリート部材	塩害	＜PC桁＞ ・漏水等に伴う塩害(鋼部材と同様) ＜PCT桁間詰部＞ ・収縮や繰り返し荷重による応力集中 ⇒ 間詰部にひび割れが生じ、凍結防止剤を含む路面排水が侵入、内部の鉄筋やPC鋼材の腐食が進行	●橋梁主要部材の劣化防止措置 ※鋼部材と同様の劣化対策 ●PC鋼材破断の措置・対策
		疲労	＜RC床版＞ ・繰り返し荷重に伴う疲労や凍結防止剤による塩害、滞水に伴う土砂化 ⇒ 複合的に作用し劣化が進行	●特定更新等事業の着実な実施 ●床版防水工の推進
	付属物等	その他	＜伸縮装置＞ ・輪荷重による繰り返しの衝撃(舗装同様の劣化機構) ・スノープラウの接触による損傷(衝撃)	●橋梁主要部材の劣化防止措置 ※主要部材の劣化防止策等と合わせて補修

³⁰ 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)

➤ 過去事象の伝承と再潜在化の防止

◆本社・支社・事務所では、事故や災害などの記憶と教訓の風化防止と、技術伝承に向けた様々な取組みを組織的に実施しています。

【事例：年表システムの継続的な活用と要領改定の契機となった事象の整理】

◇重大な事故や災害などは特異事象として年表システムに集約するとともに、要領改定のきっかけとなった事象を整理しています。これらの取組みを通じて、事故や災害などから得られた知見を組織的に蓄積・共有し、社員一人ひとりの理解を深めることで、グループ全社での再発防止や教訓の確実な伝承と、リスクの再潜在化の防止につなげています。また、将来的には道路管理GIS³¹との連携により、特異事象の発生箇所や構造物の位置情報と関連づけた活用を行うことで、事象の発生傾向の把握や潜在リスクの可視化など、組織的なリスクマネジメントへの活用拡大に向けた取組みを進めます。

目次番号	件名	
1	西湘BPの道路情報板転倒	コンテンツ 「要領改訂のきっかけとなった事象」 事例No. 1
2	宇利TN照明落下	カテゴリ 「構造物等」 「施工不良」 「附属物」 「情報板転倒」
3	火災検知器誤発報	名称 新湘南の道路情報板転倒
4	東名盛土崩壊	日時 2012年6月20日 5:00分頃
5	東名日本坂TN火災	被害 本線道路情報板(人的被害なし)
6	新東名 床版防水グレードII	事象概要 新湘南バイパス(下り) 茅ヶ崎中央～茅ヶ崎海岸 I C間(伊勢原HSC 6.7kmの橋梁上に設置された道路情報板の支柱が、点検開口部から半円形に き裂が発生し本線上に転倒した。
7	区域外からの転石に伴う事象	原因 ・風による振動によって、板厚の薄い支柱(標準厚11.1mm) 転倒した支柱6.4mm) に設けられた角開口部の疲労強度を超過する繰り返し応力が生じ、疲労亀裂 が発生した。 ・構造検査時に亀裂を発見できなかった。 ・継続的に支柱が振動していた。 ・支柱再利用時の仕様確認が不十分であった。 ・疲労を設計で想定していなかった。
8	阪神・淡路大震災	
9	東日本大震災	
10	川音川 遮音壁傾倒	
11	銅製伸縮装置の一部が破断	要領等への反映 ・情報板の仕様見直しによる軽量化 ・橋梁部に設置されるF型支柱について疲労照査による強度確認を行い製作することを共通仕様にて規定 ・橋梁部に設置される既設F型支柱の情報板に対して疲労照査を実施(振動の影響を強く受ける支柱について土工部へ移設、強化型支柱に変更) ・点検マニュアルに着目ポイント、写真撮影ポイントを追加

(要領改訂のきっかけとなった事象)

³¹ 道路管理GIS:道路台帳図、幅員、舗装状況、橋梁点検データなどの情報を電子地図上に重ねて一元管理するシステムのことです。

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

➤ 部門を超えて共有した安全に関する情報の活用

◆社内外で発生した事故や事象の情報に加え、現場で取り組んでいる安全確保の工夫などについても「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、グループ会社間での安全訓練や、受注者が行う安全に関する研修・訓練等を通じて協力会社にも幅広く展開し、事故・トラブルの教訓の共有や新たなリスクの発見など、安全性向上の取組みに活用しています。さらに、建設段階や維持管理段階で留意すべき課題を「安全情報レポート」の注目情報として整理し、グループ全体で共有することで、リスク低減の取組みを推進しています。



(現場で設置されているポリエチレン製の防護柵)

【事例：安全情報レポートを通じた改善の共有】

◇工事の車線区分に使用している赤色・白色ブロックが走行時にフラッシュ状となり、光過敏性発作のリスクがあるとのお客さまのご意見を受け、点滅基準等を踏まえた設置方法を検討した結果、赤色・白色を3基ずつ交互配置する方法を整理し、次年度以降のリニューアル工事で試行的に導入することを共有しました。

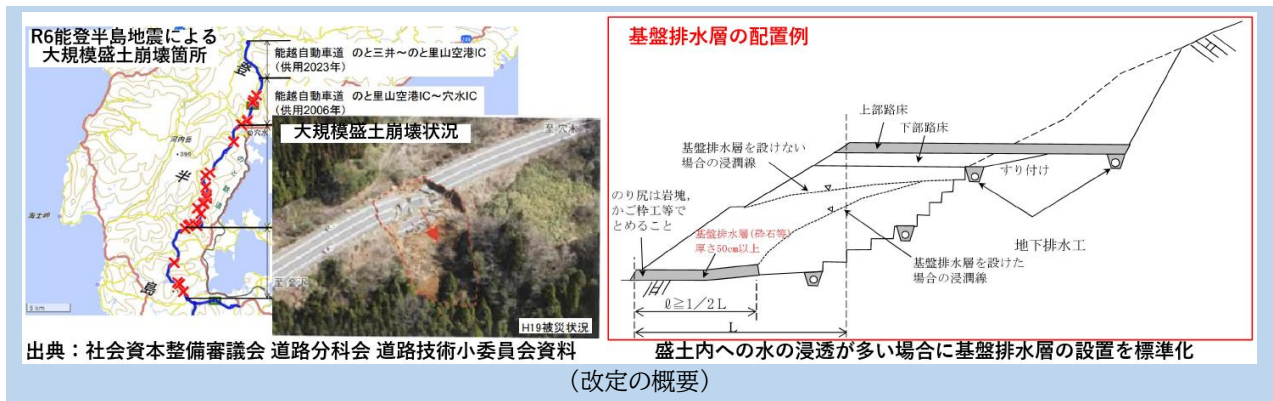
◆異業種連携の一環として、首都高速道路株式会社や日本航空株式会社など他のインフラ企業との継続的な情報交換を通じて、業界の枠組みを超えた知見の共有・相互連携を推進しています(P. 29参照)。また、各職場では、東京電力ホールディングス株式会社の「東京電力 廃炉資料館」や、成田国際空港株式会社の「成田空港 空と大地の歴史館」などの施設の自主的な視察を通じて、安全意識の向上や業務プロセスの継続的な改善に向けた知見の収集に努めています。

➤ 最新の知見等の要領への反映と確実な定着

◆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。

【事例：要領・基準の改定】

◇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、趣旨や背景、経緯を含めて丁寧に説明することで現場の理解促進に努めています。具体的には、2024年の能登半島地震では集水地形に位置する道路盛土の大規模崩壊が発生し、緊急輸送路の確保に多大な時間を要しました。一方で、2007年の能登半島地震により大規模崩壊したのち、排水対策等を追加して復旧した盛土は、今回の地震における被災が軽微であることが確認されました。さらに、2009年の駿河湾沖地震や2011年の東日本大震災においても、集水地形における盛土の崩壊が多く発生しており、本復旧では盛土内の浸透水を排除する対策が講じられてきました。これらの知見を踏まえ、高速道路盛土の更なる安定性向上を目的として、盛土の排水強化を図りました。



◆高速道路事業における建設生産・管理システムの効率化や高度化、及び省人化による生産性向上を図るため、「ICT施工」や「遠隔臨場」の導入に加え、「BIM/CIM³²」の試行に取り組んできました。これらの取組みを踏まえ、2025年7月から土木・施設工事等で「BIM/CIM」を全面適用することとし、「BIM/CIM実施要領」や「3次元モデル作成要領」などの関連要領を制定しました。今後は、情報のデジタル化、3次元モデルの活用、及び共通データ環境の利用を推進し、調査・設計から施工、維持管理までの一連の業務プロセスの効率化と高度化に取り組めます。また、本取組みは、国土交通省が推進する「i-Construction³³ 2.0」を踏まえ、将来的な建設現場のオートメーション化を見据えたものでもあり、当面は2030年度まで効率化を主眼とした取組みを推進するとともに、省人化や高度化につながる基盤整備を進めます。



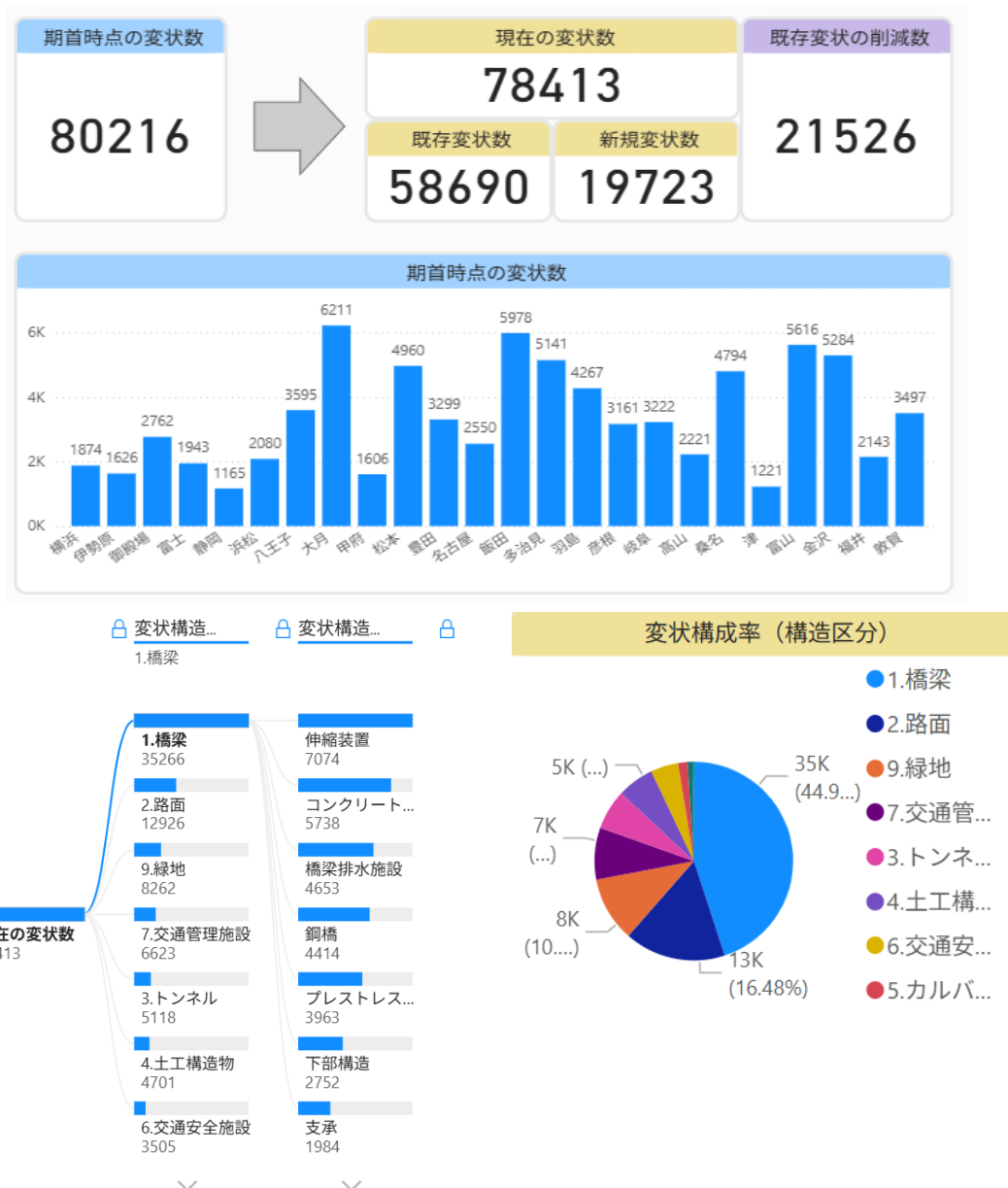
³² BIM/CIM(Building/Construction Information Modeling):計画、調査、設計段階から3次元モデルを導入することにより、その後の施工、維持管理の各段階においても3次元モデルを連携・発展させて事業全体にわたる関係者間の情報共有を容易にし、一連の建設生産・管理システムの効率化・高度化を図る取組み。

³³ i-Construction:建設現場でのICTの全面的な活用等により、建設生産システム全体の生産性向上を図る取組み。

④ 点検・補修業務の高度化・効率化

➤ 点検・補修業務支援システムの高度化と継続的改善

◆点検・補修業務の合理化や効率化に向けて運用してきた「工事・保全情報の見える化システム」から得られた知見を集積し、より扱いやすく汎用性が高いビジネスインテリジェンスツール³⁴(BIツール)の活用へ移行しています。変状データの集計作業の自動化と分布状況の可視化により、構造物の変状把握の効率化とより効果的な補修計画の立案を実現しています。各事務所における点検判定会議等に活用しており、今後はi-MOVEMENTとの連携も視野に入れ、より高度な情報活用や業務の効率化につながるシステムのあり方を検討していきます。



(BIツールを活用した変状データの集計作業の自動化と分布状況の可視化の一例)

³⁴ ビジネスインテリジェンスツール:企業活動におけるデータをもとに意思決定を支援するツールのことです。

➤ 点検・補修技術の革新

◆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。

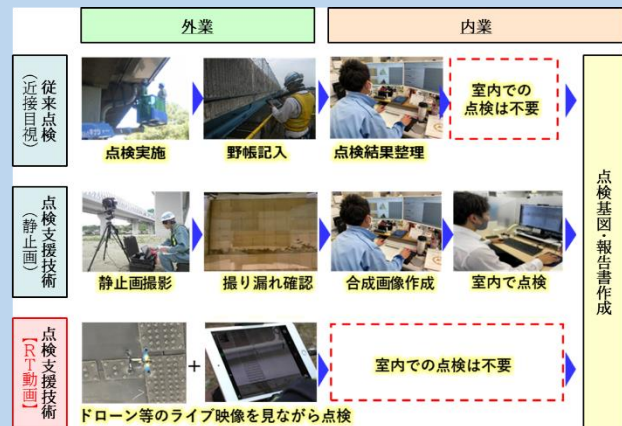
【事例：現場で本格的に導入された技術】

『リアルタイム動画点検』

◇橋梁点検における精度及び安全性の更なる向上を目的として、NEXCO3社共同でUAVカメラ³⁵を用いた点検支援技術の現場検証を実施しました。UAV等から伝送される映像を手元のモニターでリアルタイムに確認し、近接目視点検と同等の状態把握を行うことで、現地で変状判定まで行うことができます。これにより、内業の効率化につながる事が確認されたため、「リアルタイム動画点検」を要領化し、導入しました。



(リアルタイム動画点検の実施状況)



(従来点検とリアルタイム動画点検の比較)

➤ イノベーションの促進と情報発信

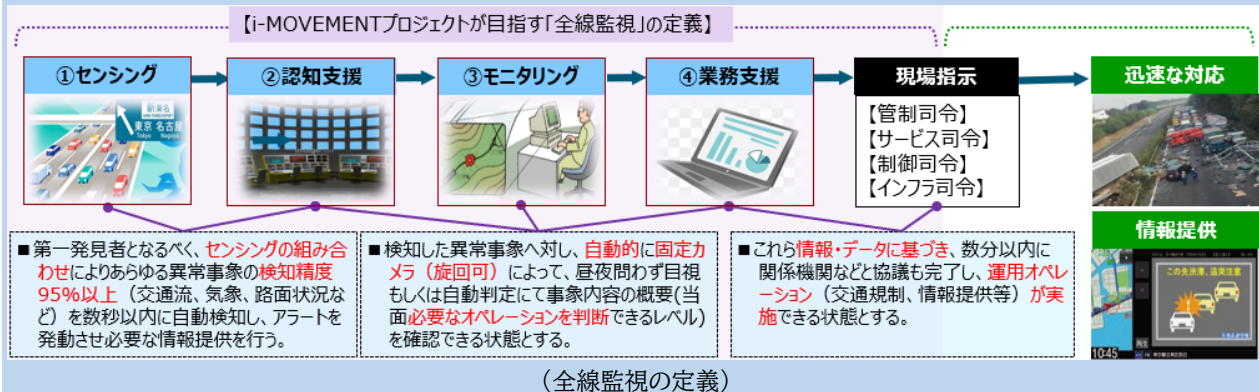
◆次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント「i-MOVEMENT」に取り組んでいます。デジタルテクノロジーをはじめとする最先端の技術を導入することで、人口減少や少子高齢化に伴う労働力不足、脱炭素社会への転換といった社会環境の変化、お客さまニーズの多様化、インフラの老朽化に伴う事業量増大などの高速道路を取り巻く環境の変化に対応しながら、高速道路モビリティを進化させます。また、次世代技術の研究開発や現場での活用に向けた取組みを進めるとともに、その成果は展示会や技術発表等を通じて、積極的な情報発信を行っています。次世代保全技術やデジタル技術に関する取組みを広く発信し、技術交流や新たな連携の創出につなげています。

³⁵ UAVカメラ:無人航空機に搭載し、上空から写真や動画を撮影する高精度カメラのことです。

【事例：全線常時監視による現場状況把握の効率化検討】

◇高速道路上で発生する交通事故や落下物、気象、路面状況などの異常事象は、道路管制センターによる監視機能の高度化を目的に、センシング技術を活用した要素技術の検証を進めています。光ファイバセンシングや監視カメラなどの技術を、既設設備の活用による投資効率にも留意しながら開発及び検証を行い、事象検知の精度や即時性の確認を実施しました。

現在は、単一のセンシング技術に依存するのではなく、複数の技術を相互に補完させる「ベストミックス」による監視手法の確立に向け、最も効率的な組み合わせや展開方針の検討を進めています。



【事例：現場で試行導入している技術】

『視界不良時における遠隔モニタリング』

◇高速道路における全線常時監視は、現場に設置された監視カメラを活用し、交通事故や落下物、気象、路面状況などの異常事象の早期検知・状況把握を行っています。一方、夜間や霧などの気象条件により映像の視認性が低下し、迅速な事象把握が困難となる場合があることから、リアルタイムでカメラ映像を鮮明化する技術の検証を進め、視界不良時における監視機能の向上に取り組んでいます。

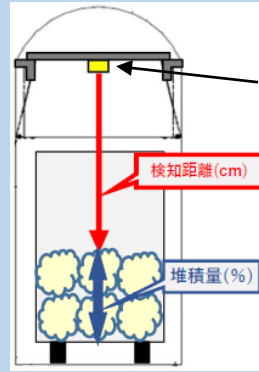


（降雪時の画像鮮明化前後の比較）

【事例：現場で試行導入している技術】

『ゴミ堆積量センシング』

◇サービスエリア及びパーキングエリアのゴミ箱に超音波式センサーを設置し、堆積量のデータを分析する取組みを進めています。これにより、エリアキャストによる清掃作業のタイムスケジュールの最適化や、ゴミ回収頻度及びゴミ箱配置の最適化による、エリアキャストの高齢化や将来的な担い手不足への対応が期待されています。現在、東海北陸自動車道ひるがの高原SA・松ノ木峠PA・飛騨河合PAの各上下線、新東名高速道路の浜松SA(下り線)で試行導入を行っています。



超音波式センサー

(ひるがの高原SA ゴミ堆積量センシング)

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

- 道路構造物等の維持管理では、保全点検要領等に基づく維持管理サイクルを着実に実践するとともに、点検結果や発生事象の分析を踏まえた業務プロセスの改善を継続的に行いました。特に、点検記録の記載事項の標準化や、点検判定会議・対策検討会議における確認事項の明確化など、構造物の状態把握や措置判断の精度向上に向けた取組みを進めています。
- 点検結果や発生事象から得られた知見を継続的に業務へ反映するとともに、専門技術者チームの知見を活用した技術的支援を通じて課題解決の高度化・迅速化を図り、維持管理サイクルにおけるPDCAの実効性の向上や、健全性診断の優先度に基づく計画的な措置の推進に取り組んでいきます。
- 法令点検2巡目までの結果を踏まえ、劣化要因に着目した維持管理の方向性を整理し、構造物の特性や使用環境に応じた対応を進めました。
- 劣化要因や損傷発生傾向を踏まえた対策の優先順位づけを行い、維持管理段階で得られた知見を設計・施工へフィードバックすることで、事後保全に取り組みつつ、予防保全型マネジメントの推進に向けた取組みを進めていきます。

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」では、社内外で発生した事象の分析を行い、構造特性や環境条件を踏まえたリスクの把握と対策の方向性整理を継続的に実施しました。これにより、顕在化したリスクへの対応に加え、潜在的リスクの抽出と対応を進めています。
- 事象分析を継続するとともに、構造物の特性や使用環境を踏まえたリスクの把握と対策検討を通じて、予防保全型マネジメントの推進につなげていきます。
- 点検や事象対応を通じて得られた知見を踏まえ、従来把握が困難であった部位を含めたリスク認識の向上を図り、類似構造への展開や現場確認の拡充に取り組みました。また、維持管理段階で得られた知見は設計・施工段階における留意事項として整理し、将来のリスク低減に向けたフィードバックにも取り組みました。
- 個別事象から得られた知見を点検時の着眼点や確認方法として共有し、類似構造への水平展開を継続するとともに、設計・施工段階へのフィードバックを通じて初期段階から脆弱性を作りこまない取組みを進めることで、リスクを踏まえた維持管理の充実と事象の未然防止、さらには構造物の長期健全性の確保につなげていきます。

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、現場での安全確保の工夫等は「安全掲示板」や「安全情報レポート」を通じてグループ全体で共有し、リスク感度の向上と安全性向上の取組みを推進しました。
- 事故や事象の情報に加え、現場での工夫や改善事例の共有を継続し、他組織への水平展開を進めることで、組織全体のリスク感度の向上と安全性向上の取組みの定着を図っていきます。

- 最新の知見や発生事象を踏まえ、要領・基準の見直しや現場への周知を行うとともに、運用状況を踏まえた改善を継続し、ルールと実務の整合を図りました。
- 最新の知見や現場実態との乖離の有無を継続的に確認しながら、要領・基準の見直しを進め、改定内容の確実な浸透と現場での実効性確保につなげていきます。
- 建設生産・管理システムの高度化に向け i-Constructionの取組みを推進するとともに、BIM/CIMの全面適用を開始し、デジタル技術の活用による業務の効率化・高度化を進めました。
- BIM/CIMの活用をはじめとしたデジタル技術の定着と活用拡大を進め、建設生産システム全体の効率化・高度化を図ることで、生産性の向上につなげていきます。

④ 点検・補修業務の高度化・効率化

- 点検・補修業務支援システムや各種情報基盤の活用により、情報共有やデータに基づく意思決定の高度化を進め、業務の効率化に取り組みました。
- 蓄積されたデータや活用状況を踏まえ、情報の利活用手法の改善を進めることで、補修計画の高度化や業務全体の効率化につなげていきます。
- 次世代技術を活用した高速道路保全マネジメント「i-MOVEMENT」の取組みとして、センシング技術やデータ分析技術の活用により、構造物の状態把握や監視機能の高度化に向けた検証を進めました。
- 実証で得られた成果や課題を踏まえ、現場への適用と運用方法の確立を進めることで、点検・補修業務の高度化及び省人化の実現につなげていきます。

2026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

- 整備したルールの意義を正しく理解したうえで日常業務への定着を進めるとともに、より効果的な業務プロセスへの見直しを継続します。また、高度な技術支援を要する課題に対しては、専門技術者チームの知見を積極的に活用して、より高度な視点での課題解決とその迅速化を図ります。さらに、部門間を跨ぐ取組みでは課題認識を共有して、全体最適の視点から業務プロセスの改善を進めます。

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化した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等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止します。
- 健全性診断の優先度に基づく事後保全的な措置の推進に取り組むとともに、ライフサイクルコストが最適となる予防保全型マネジメントを推進し、中長期的な視点から安全性の向上に取り組めます。
- 設計・施工段階における潜在的な脆弱性が将来のリスクとならないよう、維持管理段階で得られた知見を設計・施工へ反映し改善することで、構造物の長期健全性の更なる向上につなげます。

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

- グループ全社員からの提案や安全に関する情報、最新の知見等を要領に反映し、改定の背景や趣旨を現場へわかりやすく伝えるとともに、要領を守ることの重要性への理解と共感につなげます。また、要領を確実に現場で遵守するとともに、現場実態との乖離の有無を継続的に確認して、実態に応じた要領の改定を行います。

④ 点検・補修業務の高度化・効率化

- 生産年齢人口の減少やデジタル技術の進展、高速道路の老朽化の進行といった社内外の環境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、実装して、点検・補修業務の省人化及び高度化に取り組めます。また、開発した先進技術は、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、業界全体の安全性向上及び技術力の向上に貢献します。

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。

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。

【有識者委員からの取組みへのアドバイス】

- 高齢者や海外の方など多様なお客さまへの対応を行っているが、危険な箇所でこそ言語の問題を超えた対応が必要。また、危険な運転をする人がいることも踏まえたうえで、全体的な安心感を高める取り組みを続けていただきたい。
- 南海トラフ地震、富士山噴火、首都圏直下型地震の防災対策について、政府も含め新たな取組みが進んでいくと思われるので、状況を確認し自社の対策に組み入れていただきたい。

主な取組み状況(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カ年点検

- ◆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、2026年3月末時点で対象となる構造物全数の約40%の点検が完了しており、計画どおりの進捗となっています。
- ◆2025年度は、「健全性の診断の判定区分Ⅳ³⁶」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「AAA³⁷」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、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。



(判定区分Ⅲ 補修前)



(補修後)

➤ 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](#)³⁸」に取り組んでいます。

³⁶ 健全性の診断の判定区分Ⅳ：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のことをいいます(緊急措置段階)。

³⁷ 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ずべき状態の判定区分です。

³⁸ 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

◆2025年度は、橋梁床版更新27橋、橋梁床版修繕35橋、トンネル修繕3チューブ³⁹、土工構造物修繕42カ所の工事が完了しました。



(橋梁桁更新工事の状況)



(トンネル修繕工事の状況)



(橋梁床版更新工事の状況)



(土工構造物修繕工事の状況)

➤ 緊急輸送道路の耐震補強の推進

◆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て、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⁴⁰を推進しています。

◆対象橋梁4,616橋に対して、約9割の4,423橋の耐震補強が完了しています。耐震補強が完了している橋梁は、緊急輸送道路として速やかに機能回復できる状態が確保されています(2026年3月時点)。



(耐震補強工事の状況)

³⁹ チューブ:道路などのトンネルにおける「1つの通路(1本の管状空間)」を指す単位のことです。

⁴⁰ 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

➤ 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 実績	2026～2030年度 計画
受配電設備	25エリア	13エリア
幹線ケーブル	42エリア	26エリア
排水設備	61エリア	52エリア
空調設備	38エリア	38エリア
屋根防水	33エリア	41エリア
PA改築	3エリア	8エリア
GS地下タンク	—	7エリア

(中長期設備更新計画)



【事例：商業施設屋根の防水補修】

◇屋根防水の経年劣化などを計画的に補修し、建物の延命化に取り組んでいます。

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

◆将来にわたって事業を進めていくうえで経営方針を具現化するための戦略の一つとして、技術の方向性や技術者の役割などを示す「技術戦略」を定め、「技術のめざすべき姿」への到達に向けて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。

<技術のめざすべき姿>

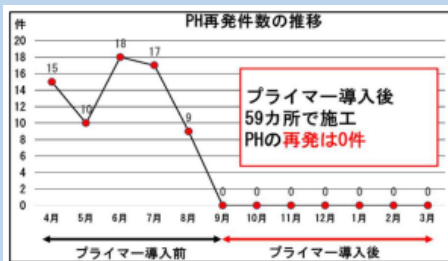
めざすべき姿①	安全を何よりも優先するための技術の構築
めざすべき姿②	高速道路の機能強化と進化を実現する技術の構築
めざすべき姿③	デジタル化(DX)や脱炭素化など環境変化に適応した新たな価値創造を実現する技術の構築
めざすべき姿④	上記を実現する継続的な人財育成

【事例:ポットホール用水硬化型プライマーの開発】 中日本ハイウェイ・メンテナンス名古屋株式会社



(水硬化型ハイウェイ・ハイドロプライマー)

◇ポットホール(舗装路面の穴)は雨天時に発生することが多く、緊急的に補修する必要があります。これまでは、補修する際に穴に水分が残っていると材料が接着せず、ポットホールが再発することが多くありました。再発すると、再度工事規制を実施し補修する必要があり、この再発の課題を解決するため、水が残っていても接着する下地処理材「水硬化型ハイウェイ・ハイドロプライマー」を開発しました。この接着剤の導入により、ポットホールの再発は大幅に減少しました。



(プライマー導入前後のポットホール再発件数)

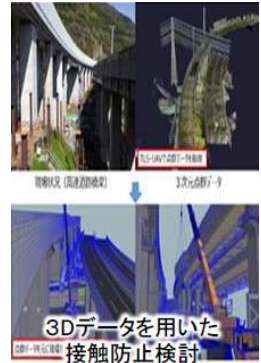
➤ 建設業界の担い手不足解消のための働き方改革

◆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](#)⁴¹⁾」に関する資料を公表しています。2025年度は、「週休2日(週単位)の標準化」「主任技術者・管理技術者の兼任」「i-Constructionの推進」などの新たな取組みを開始しました。

⁴¹⁾ 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

➤ 労働災害の防止に向け、グループ会社や工事受注者と連携した工事中事故防止の取組み

◆近年発生した重大事故・重大事象をもとに5つの重点テーマを選定し、工事中事故防止強化月間を設定して集中的な対策に取り組みました。強化月間期間中は、昨年同時期の事故件数と比べ約2割減少し、また、重点テーマに関連する重大な事故の発生はありませんでした。



【重点テーマ】

(「作業員と建設機械・車両の接触防止」の対策例)

【重点テーマ】

(「建設機械の転倒防止」の対策例)

◆首都圏中央連絡自動車道 相模原愛川ICで、橋梁上に設置された道路照明設備の点検を行っていた点検員が、何らかの要因で壁高欄を乗り越え橋梁下に墜落し、死亡する事故が発生しました。事故の再発防止策として、「リスクアセスメント」や「現場に即した作業手順の検討」を徹底しました。

◆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しています。

【事例:2025年度 入賞標語(最優秀本部長賞)】

◇ 特定分野Ⅰ(労働災害)

○「その声 が 仲間を守る 第一歩」

○「挨拶で 築く信頼 気づく不調」

◇ 特定分野Ⅱ(公衆災害等)

○「危ないぞ! その一言が プロの技」

○「自己判断 『はず』や『だろう』は 事故判断」

◇ 家族分野

○「守ってね 作業手順と 家族の未来」

○「いってきます 必ず最後は ただいまで」

➤ 広域的なETCシステム障害への対応

◆2025年4月6日の0時半頃から、NEXCO中日本管内の一部料金所でETCシステム障害が発生し、一部の車両でETCによる正常な課金処理ができなくなる事象が発生しました。

◆「広域的なETCシステム障害発生時の危機管理検討委員会」を設置し、ETCシステム障害が発生した際の体制構築基準、障害原因・影響範囲の特定及び障害の復旧など、お客さまにご不便をお掛けしないための対応事項を定めた「広域的ETCシステム障害発生時の危機対応マニュアル」を策定しました。

◆各現場組織が連携した対応訓練を実施するとともに、訓練で得られた意見を踏まえ、非常体制構築の目安や障害発生時のレーン開放の考え方に関して補足を行うなど、事象発生時の確実な対応につなげています。

③ 幅広い観点からの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8月30日に、[東海環状自動車道 本巣IC～大野神戸IC間が開通](#)⁴²しました。これにより、関西方面と北陸・飛騨方面を結ぶダブルネットワークが形成され、名神高速道路や東海北陸自動車道とともに広域交通を担っています。また、事故や大規模工事等に伴う交通規制による影響を回避できる代替ルートが増えたことで、交通の信頼性が向上しました。



(東海環状道 本巣IC～大野神戸IC間 開通式)



(ダブルネットワークの形成)

◆交通渋滞の緩和、環境改善に寄与し、経済活動と暮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の建設](#)⁴³を進めています。

<外環道 大泉JCT～東名JCT間>

・東京外かく環状道路は、現在関越自動車道から東名高速道路間の約16kmが事業中です。国土交通省、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社が共同して事業を進めています。



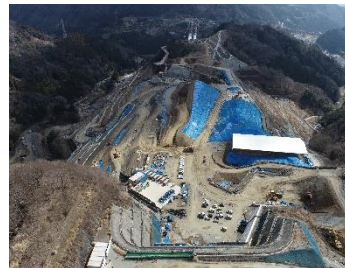
(外環道 大泉JCT～東名JCT間の工事状況)

<新東名 新秦野IC～新御殿場IC間>

・橋梁区間が約2割、トンネル区間が約5割と構造物比率が高く、特に山北町や松田町域では、急峻かつ狭隘な山岳地形の中、大規模な橋梁やトンネルの工事を進めています。



(新東名 新秦野IC～新御殿場IC間の工事状況)



⁴² 公式WEBサイト>企業情報ホーム>ニュースリリース>2025年07月25日 C3 東海環状自動車道 本巣IC～大野神戸IC間 2025年8月30日(土)15時に開通します

⁴³ 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

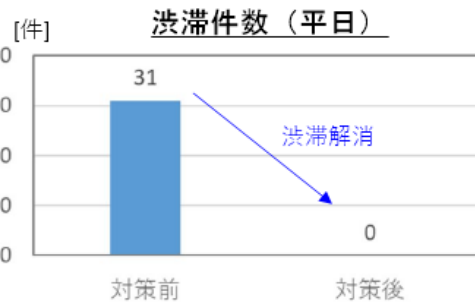
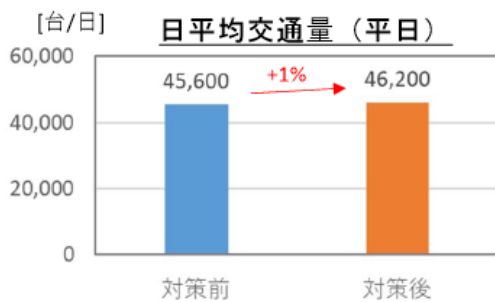
◆[名神高速道路 一宮IC～一宮JCT\(下り線\)](#)で、片側3車線運用による渋滞対策⁴⁴を2025年11月22日から開始しました。前年同時期との1カ月間の比較では、交通量は増加しましたが、交通集中による渋滞は解消しました。



(渋滞対策前)



(渋滞対策後)



※集計期間 対策前:2024/11/24(日)～2024/12/20(金) 対策後:2025/11/23(日)～2025/12/19(金)
 ※渋滞件数は1カ月間の累計であり事故渋滞は除く

◆[高速道路における逆走対策](#)⁴⁵は、国土交通省が設置した「高速道路での逆走対策に関する有識者委員会」での報告を踏まえ、重点対策箇所(統一的な対策実施後もなお重大事故が発生している箇所、同一施設で複数回発生している箇所、平面交差構造)で実施計画を策定しました。実施計画では、逆走事案個々の分析及び現地条件等を踏まえ、視覚的対策の強化と物理的対策を実施していきます。



(錯視効果を応用した路面標示)

【事例:視覚的対策】

◇転回や誤進入しようとするドライバーに対し正しい行動を促すために、「転回禁止」「進入禁止」等のペイントを設置(※逆走方向から見た際にのみイラストが見えるように設置)。

⁴⁴ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>ニュースリリース>2025年11月20日 E1 名神 一宮IC～一宮JCT(下り線)の3車線運用を2025年11月22日(土) 4時から開始します ～今回で一宮JCT付近の渋滞対策が完成～

⁴⁵ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>ニュースリリース>2025年11月14日 高速道路における逆走対策の推進について～重点対策箇所における実施計画の公表 管内40か所で対策を実施～



(路面埋込型ブレード)

【事例:物理的対策】

◇本線流出ランプに誤って進入した車両に対し衝撃を与えることで、視覚的対策と合わせて逆走に気づかせる対策。

◆道路情報を多言語でお知らせするスマートフォン専用アプリ「みちラジ」による情報提供を、NEXCO 中日本管内全域で配信し、海外の方も安全に高速道路をご利用いただけるよう取り組んでいます。



4カ国語から選択



(みちラジ)

・位置情報をもとに道路交通情報を音声でお知らせするスマートフォン専用アプリ「みちラジ」は、日本語・英語・中国語(簡体字)・韓国語の4カ国語に対応しており、設定メニューから1タップで言語の変更ができます。



(チラシ)



(動画)

・ナビアプリ利用による高速道路への誤進入が多いことから、多言語の動画やチラシで注意点をお知らせしています。

➤ 激甚化・頻発化する自然災害等に対する防災対策の強化

◆南海トラフ地震等の大規模災害に備え、各機関での検討状況を踏まえ、防災関係要領を改定しました。

＜業務継続計画(地震編)の主な改定事項＞

- 中央防災会議より出された南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ報告書(2025年3月)に基づき、被害想定規模を見直し
- 南海トラフ地震臨時情報発表時の対応を見直し
- 初動対応BOX※の整備並びに活用

※発災時における初動対応時の機動性確保のため、参集後1時間以内に誰しもが会社の優先対応業務が実施できるよう、取るべき行動をToDoカードとして整理したもの

支社と連絡が取れた手段		支社に確認した「事務所との連絡体制構築」状況	
記載イメージ	高速道路事務所 保安・サービスセンター	高速道路事務所	工事事務所
名古屋 ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ⑳ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿	津 豊田 名古屋 多治見 羽島 彦根 岐阜 高山 桑名	坂田 岐阜 高山 名古屋市 四日市	厚木 東京 茨城 沼津 八王子
東京 ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿	横浜 伊勢原 御殿場 富士 静岡 浜松 八王子 大月 甲府 松本	金沢 富山 金沢 福井 敦賀 高岡	

(初動対応 BOX(ToDoカード))

＜本社業務継続計画(火山編)の主な改定事項＞

- 2021年に見直された富士山火山災害の被害想定を反映(溶岩流等の到達予想時間や範囲を見直し)

◆本社では、見直した被害想定規模をもとに各地で甚大な被害が発生したことを想定した訓練を実施しました。各事務所やグループ会社でも、それぞれの災害を想定した防災訓練を実施しました。

【事例：防災訓練】

(被害想定)

静岡県沖を震源とするマグニチュード9.0の地震が発生し、管内の約86%が通行止め



(NEXCO中日本 本社 防災訓練)



(各グループ会社の防災訓練)

◆今後も、首都圏における広域降灰対策ガイドライン(2025年3月)や、2025年12月に見直された首都直下地震の被害想定などを、今後防災関係要領や訓練内容に反映していきます。また、道路法の改正(2025年4月)に伴い策定された道路啓開計画ガイドライン(2025年7月 国土交通省道路局)に基づき、広域ブロック単位での道路啓開に関係機関と連携して取り組みます。

◆道路区域外危険箇所における土砂災害が発生する前の危険防止措置に関し、災害点検要領で規定している道路区域外危険箇所調書が適切に作成されていない事態や、当該危険箇所に対して管理者等との調整が適切に実施されていない事態などが確認されたことから、道路区域外危険箇所に関する管理の適正化に向けて、災害点検要領の改定を行いました。土砂災害警戒区域を考慮し、航空レーザー測量の成果等を活用して危険性を判断するなどし、調書を適切に管理するとともに、当該危険箇所の危険防止措置が講じられるように、管理者等との調整を行っていきます。

➤ CO₂排出量の削減など最近の脱炭素の取組み

◆国内外の動向を踏まえ、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年の脱炭素化の実現をめざし、「[中日本高速道路株式会社道路脱炭素化推進計画](#)⁴⁶」を策定しました。

道路管理分野におけるCO₂削減目標

	2030年度	2040年度
CO ₂ 目標削減率	50%	73%
CO ₂ 目標削減量	9.3 万t/年	13.6 万t/年

※道路脱炭素化基本方針における道路分野全体の目標値に準拠

取組の実施によるCO₂削減量

主な指標	2013年度 (基準年度)	2030年度目標	2040年度目標
道路関係車両の電動化	2%	100%	100%
道路照明のLED化	54%	100%	100%
再生可能エネルギー活用	0%	60%	80%

※指標毎のCO₂削減量は、道路脱炭素化基本方針における道路分野(高速道路会社)の努力目標値より設定したうえで、「道路管理分野」全体のCO₂削減目標の超過達成をめざす

⁴⁶ 公式WEBサイト>企業情報ホーム>事業案内>環境への取組み

◆2020年からグリーンボンドを、2024年からソーシャルボンドをそれぞれ発行しています。ファイナンスと環境に配慮した事業とをより具体的に紐づけるとともに、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ています。また、環境省が主催の「ESGファイナンス・アワード・ジャパン⁴⁷」の金融部門(資金調達者部門)に応募し、交通インフラの気候変動緩和に資する資金使途の拡大や、ESG金融の枠組みにおける新たな取組みに期待が寄せられ、選定委員長賞にあたる「銅賞」を受賞しました。「ESGファイナンス・アワード・ジャパン」での受賞は、高速道路会社として初めてのことです。

【事例：環境に配慮した工事】



(新手取川橋の工事状況)

◇北陸自動車道の新手取川橋は、手取川の河口に位置し、桁下周辺には石川県で絶滅危惧種Ⅱ類に指定されているイソコモリグモが生息する砂浜があり、周辺には絶滅危惧種Ⅰ類に指定されているコアジサシの営巣地も存在するため、これら生き物への影響に配慮し、橋梁下の砂浜に重機等を設置しない工法を採用しています。

<ESGファイナンス・アワード・ジャパンでの受賞理由>

◇受賞理由のひとつに、「高速道路老朽化対策工事においては希少生物への配慮を盛り込むなど、ファイナンスと事業を具体的に結び付けていること」があげられています。

⁴⁷ ESGファイナンス・アワード・ジャパン:環境省が ESG 金融又は環境・社会事業に積極的に取り組み、インパクトを与えた企業等について、その先進的取組み等を表彰し、広く社会で共有し、ESG 金融の普及・拡大に繋げることを目的として実施しているものです。

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回の点検の3巡目を計画どおり実施しています。また、2巡目までの点検結果を踏まえ、急激な変状の増加や機能低下の抑制の観点から、劣化要因(漏水)の排除等に着目した措置の取組みを進めています。
 - 点検3巡目に関しても関係する法令に従い、5カ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、予防保全型マネジメントへの転換などに取り組んでいきます。
- 高速道路リニューアルプロジェクトや、耐震補強事業を着実に進めています。
 - 高速道路リニューアルプロジェクトに取り組み、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、高速道路をこれからも長く健全に保ちます。
 - 緊急輸送道路上の橋梁に関して、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よう耐震補強を進めていきます。
- 商業施設設備に関して、点検結果を踏まえ計画的に補修を実施しています。
 - ライフサイクルコストを考慮した中長期設備更新計画に基づき、お客さまの安全が確保できるよう、点検・設備更新を実施していきます。

② 事業を確実に執行するための対策の実施

- 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。
 - 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。
- 適正な工事管理に向けた取組みとして、週単位の週休2日の標準化や、技術者の兼任要件の追加などを実施し、担い手の確保や産業の持続可能性の向上に努めています。
 - 業界団体とコミュニケーションを取りながら、建設業界の働き方改革を引き続き推進していきます。
- 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、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、2025年度の工事中の死亡事故は1件でした(2024年度は2件)。
 - 工事中事故防止の活動や安全に関する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IC～一宮JCT(下り線)の渋滞対策等、高速道路ネットワークの整備や渋滞対策を推進しています。
 - 高速道路の安全性向上に資する各事業を、計画的に推進していきます。
- 各機関の検討状況から得られた新たな知見に基づき、防災関係要領を改定しました。
 - 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し、新たな知見を取り入れ防災対策の強化に努めます。
- CO₂排出量の削減に向け、NEXCO中日本グループ「道路脱炭素化推進計画」を策定し、地球環境の保全に努めています。
 - 社会の持続可能な発展に向けた施策に取り組んでいきます。

2026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。
- 高速道路リニューアルプロジェクトや耐震補強事業などを進めることにより、構造物の性能や機能の向上、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

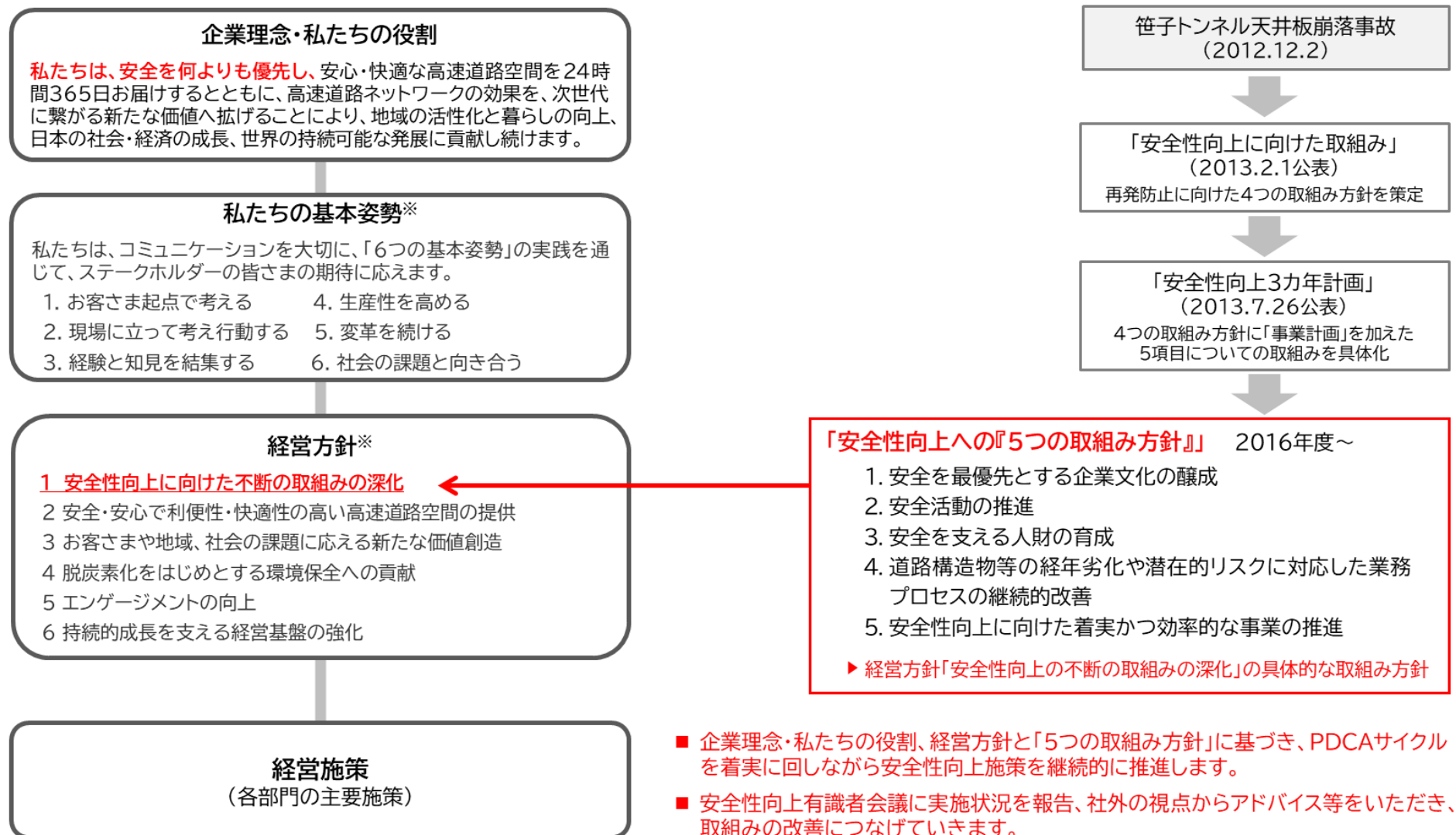
- 今後の社内外の環境変化に対応した新技術・新工法の導入を進めます。
- 建設業界の担い手不足の解消に向けて、働き方改革を推進します。
- 労働災害防止に向け、グループ会社や工事受注者と連携し、工事中の事故防止対策を強化します。

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・渋滞対策など交通の円滑化を通じた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。
- 次世代自動車の利用環境の整備など、社会の持続可能な発展に向けた施策に取り組みます。

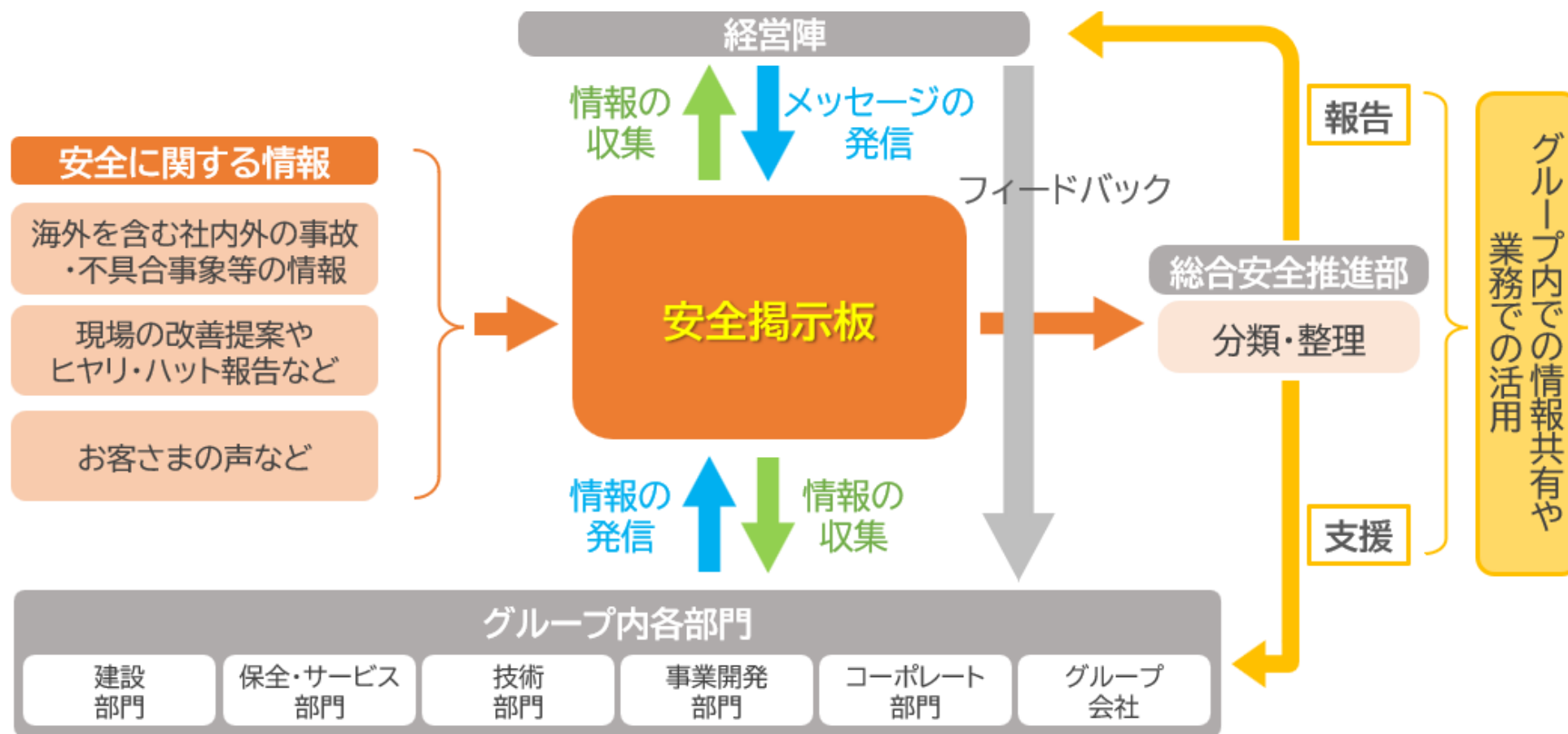
【参考1】安全性向上への「5つの取組み方針」の位置づけ(2016年度～)

◎「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



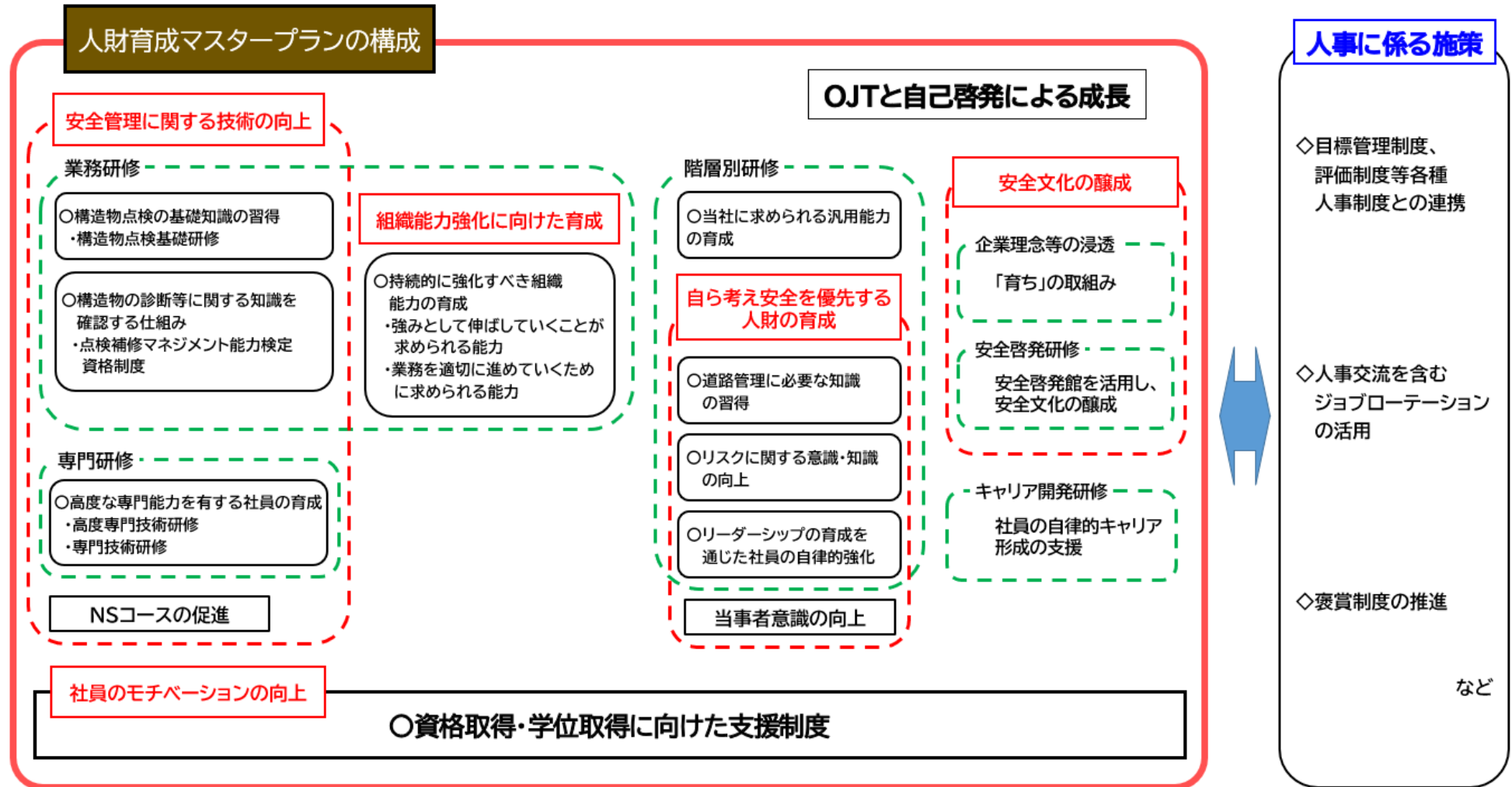
※ 2026年度から取り組む新しい「経営計画 チャレンジV 2026-2030」の策定に伴い見直し

【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



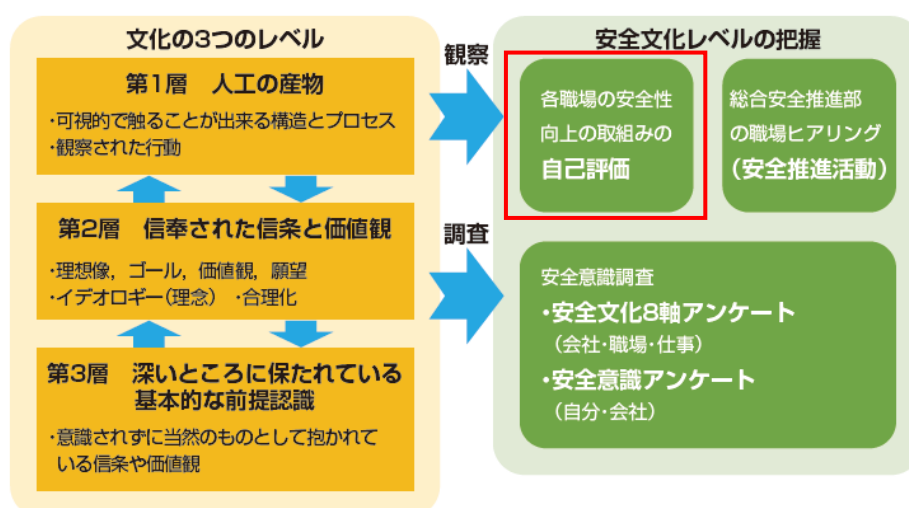
【参考4】安全性向上の取組みに関する自己評価

<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確認、意見交換を通じてアドバイスを実施(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】 2025年度取組み方針の補足

2024年度取組みに対する第10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、「2025年度取組み方針」について以下のとおり補足し、グループ一体で対応していきます。

2025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】

- ・現場で自らが課題を発見し改善できる仕組みを活用し、安全性向上の取組みを継続します。
- ・全社員が、笹子トンネル天井板崩落事故の原因や背景を正しく理解するとともに、同様の原因、背景により発生した事故や、事故の反省と教訓が守られずに発生した事故は、同様の事故であるという認識を共有し、どのような小さな事故でも、同様の事故を発生させないよう取り組みます。

【2. 安全活動の推進】

- ・道路メンテナンスの状況等を社長定例会見で積極的に情報発信するとともに、安全性向上の取組みについて、ウェブサイト等で分かり易く発信します。

【3. 安全を支える人財の育成】

- ・全グループ社員を対象とした安全啓発研修を年度内に一巡させ、次年度以降の研修計画を策定します。

【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】

- ・逆走防止など安全対策について、フェールセーフの視点で考え検討することを組織内に浸透させるよう取り組みます。
- ・不断の努力の成果である「マニュアル」の背景を理解し、「マニュアル」を守ることの重要性を組織内に浸透させるよう取り組みます。
- ・構造物の措置方針について、予防保全のあり方を明確にしたうえで、具体的な目標設定など目指すべき到達点を検討していきます。

【5. 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進】

- ・図形を活用した分かりやすい案内や多言語表示による広報などを組み合わせながら、引き続きお客さまの多様性に配慮した安全対策を進めます。
- ・国の活動計画等を踏まえ、南海トラフ地震、富士山噴火、首都圏直下型地震に対する、防災対策を進めます。

以 上

<5カ年の主な成果>

■ 当社では、2016年に策定した「安全性向上への『5つの取組み方針』」に基づき、さまざまな安全性向上の取組みを実践しており、2021～2025年度の5カ年に実施した安全性向上の取組みの評価を行いました。

5つの取組み方針	主な成果(社員意識調査の結果、各取組みの実績などから評価)	今後の方向性
1.安全を最優先とする企業文化の醸成	<ul style="list-style-type: none"> ○「安全を最優先とする意識」がグループ内へ浸透 ○経営陣の安全に対する想いの発信による安全意識の浸透 ○グループ内の連携・コミュニケーションが充実 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 意識の浸透は進んでおり、それを自律的な行動へつなげていく
2.安全活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> ○情報の収集・伝達意識の浸透 ○「安全性向上有識者会議」のアドバイスが現場へ浸透 ○安全提案やヒヤリ・ハット投稿など安全掲示板の活用が定着 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 情報の収集・共有は進んできたため、それらの活用・実践へつなげる
3.安全を支える人財の育成	<ul style="list-style-type: none"> ○安全啓発研修を全グループ社員が受講 ○工事管理エキスパートを各現場に配置し、現場OJTを強化 ○ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョンの取組みの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 事故後入社社員の割合の上昇 ➢ チャレンジVの取組みと連携してエンゲージメントを向上させる
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	<ul style="list-style-type: none"> ○構造物のリスクに対応した業務のPDCAサイクルの浸透 ○i-MOVEMENT、i-Constructionの取組みを推進 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 生産年齢人口の減少やデジタル技術の進展、高速道路の老朽化の進行など、社内外の環境変化への対応 ➢ 社員のリスク感度を高めることを継続しつつ、引き続き業務プロセスの改善を進める
5. 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進	<ul style="list-style-type: none"> ○省令で定められた5年に1回の近接目視を基本とする構造物の「定期点検」の着実な実施 ○「健全性の診断の判定区分Ⅲ」の構造物損傷の着実な措置 ○高速道路ネットワークの整備、高速道路リニューアルプロジェクト、耐震補強事業の推進 ○大雪時の計画的通行止めによる対策の社会への浸透 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 今後の社内外の環境変化に対応しながら事業を着実かつ効率的に推進する ➢ 激甚化する災害への対応を継続

<アドバイスによる改善点>

- 各年の安全性向上有識者会議ではさまざまなアドバイスをいただき、安全性向上の取組みへ反映しました。

有識者からのアドバイス(抜粋)	取組みへの反映
<ul style="list-style-type: none"> □ 長年のノウハウの蓄積がマニュアルだと認識し、マニュアルを徹底していただきたい。 □ SLQDC 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。 □ 安全対策については、フェールセーフの視点で見直しを行い、その通り実行されているか、リーダーは部下に考えさせるよう徹底していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 安全性向上e-ラーニングにより全グループ社員が学習 ▶ 各現場で行う安全推進活動において、アドバイスの現場への浸透
<ul style="list-style-type: none"> □ 笹子トンネル天井板崩落事故の後に入社した社員が増えてきていることを念頭に、引き続き安全啓発館の研修プログラムを充実して事故の風化防止と安全意識の向上に努める必要がある。 □ 二度とこのような事故を起こしてはならない」との反省と決意で安全性向上に取り組んでいるが、笹子トンネル天井板崩落事故の原因や背景を正しく理解し、同様の原因、背景で発生した事故や、事故で得られた反省と教訓が守られずに発生した事故は「このような事故」であるとの共通認識を全社員で共有し、どのような小さな事故でも、これら共通認識に基づく対応が重要である。 □ 笹子トンネル天井板崩落事故について、自分の言葉で語れるようにしていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2026年度以降の安全啓発研修プログラムへ反映
<ul style="list-style-type: none"> □ 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、自社の取組みの位置付けを知るきっかけとすることがよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 他企業との交流の機会を創出
<ul style="list-style-type: none"> □ 携わっている社員の励みにもなることから、メンテナンスに関する情報を定例記者会見等で発信していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 定例会見においてメンテナンス業務の情報を発信
<ul style="list-style-type: none"> □ 南海トラフ地震、富士山噴火、首都圏直下型地震の防災対策について、政府も含め新たな取組みが進んでいくと思われるので、状況を確認し自社の対策に組み入れていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 防災業務要領等の改正

<今後の取組みの重点>

■「経営計画チャレンジV(2026－2030)」に基づき、安全性向上に向けた不断の取組みを深化させるため、「安全性向上への『5つの取組み方針』」に則り、以下の点に重点をおいて取組んでまいります。

5つの取組み方針(変更なし)	今後の取組みの重点
<p>1.安全を最優先とする企業文化の醸成</p> <p>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感が共有され、自律的な行動が展開される企業文化を醸成します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ グループ全体の連携・コミュニケーションを充実し、安全に関する共通認識を醸成しつつ、褒める文化の実践などを通じて、自律的な行動を促す。
<p>2.安全活動の推進</p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 情報収集・共有から得られた良い事例が各職場に落とし込まれるなど、情報の収集・共有から、それら情報が活用されることを目指す。 ➤ 引き続き現場の課題の把握、共有に努め、更にその解決に向けた支援を確実に進める。
<p>3.安全を支える人財の育成</p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 事故後入社社員の割合が更に高まることを踏まえ、笹子トンネル天井板崩落事故の背景や教訓を繰り返し学び、自分事として深く理解し、自らの言葉で次世代へ伝承できる人財を育成する。 ➤ 挑戦の機会と成長の実感を高める環境の整備を通じて、エンゲージメントの向上を図る。
<p>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</p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 生産年齢人口の減少やデジタル技術の進展、高速道路の老朽化の進行など、社内外の環境変化に対応する。 ➤ 社員一人ひとりのリスク感度を高める取組みを継続するとともに、現場に根差した業務プロセスの改善を継続し、リスク対応力の強化および点検維持業務の高度化・効率化を図る。
<p>5. 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進</p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 今後の社内外の環境変化に対応しつつ着実かつ効率的に事業を推進する。 ➤ 激甚化する災害に対応する。