

中日本高速道路株式会社の 提出資料

本日のご説明の概要

NEXCO

1. 経営全般の状況

民間の経営マネジメントによる効率性の追求と公共・社会的使命の追求

(1) コスト削減等の効率化の成果は、社会・公共に還元

※NEXCO3会社合計では約10.8兆円

- ・累計で約3.3兆円の賃借料を高速道路機構へ支払い、約390億円の法人税等を納付 (P2)
- ・業績は順調に推移してきたが、笹子トンネル事故を受けた緊急点検や安全性向上施策のため、高速道路事業は2012年度から2期連続で損失を計上(連結営業利益は黒字を確保・提出資料P3)

(2) 民間企業としての経営マネジメント

※重要業績評価指標

- ・民間同等の経営マネジメントの導入(中期経営計画、KPI(※)の設定、リスクマネジメント・P3~4)
- ・政府保証に依存せず、建設資金を円滑に調達(2010年度以降は必要資金をすべて自主調達・提出資料P5)
- ・グループ化による危機管理体制の確立 ⇒ 駿河湾地震(2009.8)による東名被災時のグループ一体となった迅速な復旧対応(P6)

2. 高速道路事業の取組み状況

(1) 高速道路ネットワークの効果的な形成(建設事業) ~「つながる」効果の発揮、早期開通・コスト削減に注力~
民営化以降、2015年3月末までの間に18区間・約354kmを新規開通、20か所のスマートICを整備 (P9)

- ・新名神(亀山JCT~甲賀土山・19km)・新東名(御殿場JCT~三ヶ日JCT・162km)を予定より約1年間早期に開通
- ・現場の創意工夫などにより、当初協定に対して約22%の建設コストを削減

1) 東海道ダブルネットワーク形成

- ・新東名(静岡県区間)・新名神(亀山JCT~草津田上IC)の開通 ⇒ ダブルネットワーク効果の実感 (P11)

2) 国土横断軸、日本海国土軸の完成

- ・東海北陸道の全線開通 ⇒ 国土横断軸の完成、成長著しいアジアとの貿易アクセスルートを形成
- ・舞鶴若狭道の全線開通 ⇒ 日本海国土軸の完成

3) 大都市圏の環状道路の連結

- ・NEXCO中日本管内の圏央道の全線開通 ⇒ 関越道から新湘南バイパスまでのネットワークが完成
- ・名古屋第二環状道(東南部)の開通 ⇒ 名古屋圏の環状道路整備率は67%

本日のご説明の概要

(2) 高速道路の価値をまもり、高めるための取組み(保全・サービス事業)

1) 安全性向上に向けた不断の取組み

⇒ 笹子トンネル事故を受けて「[安全性向上3カ年計画](#)」を策定し、重量構造物の撤去・移設などの着実な実施のほか、安全を最優先とする企業文化の構築、安全管理体制の確立、業務プロセスの見直しなどグループ一丸となって取組み(P12~13)

2) 道路構造物の経年劣化対策の取組み

⇒ [大規模更新・大規模修繕事業の計画的な実施、保全点検の強化、重量超過車両の取締り強化](#) (P14~16)

3) 東名・東名阪道における暫定3車線運用 ⇒ 高速道路を「[賢く使う](#)」取組み (P17)

4) 災害に強い道路づくり (P18~19)

5) 交通事故防止に向けた安全対策(ハード対策、ソフト対策)、渋滞対策の推進 (P20~21)

6) 管理コストの削減 (P22)

7) 料金の企画割引「速旅」を積極的に実施 ⇒ [地域と連携した広域周遊観光の促進、訪日外国人旅行者向け商品も](#) (P23)

3. 関連事業の取組み状況

1) 新たなコンセプトのエリア「NEOPASA・EXPASA」の展開、トイレの快適性向上 ⇒ [すべてのお客さまの快適性を追求](#)(P25)

2) ふらっとパークの整備 ⇒ 地域に開かれた休憩施設 (P25)

3) 地域テナントの誘致による[地域との調和、地産地消の展開](#) (P26)

4) 海外道路事業者との積極的な交流・国際貢献を通じ、海外での高速道路事業・コンサルティングなどの収益事業化へ取組み(P27)

5) 高速道路と関連した新規事業の展開 ⇒ 高架下の有効活用、SAでの広告事業、建設現場見学ツアーなどの旅行業 (P27)

6) テラスゲート土岐のグランドオープン(2015.4.24) ⇒ [高速道路の価値を高めるインターチェンジ周辺開発](#) (P27)

4. 会社からの提案事項

(1) 民間の経営マネジメントによる効率性の追求と公共・社会的使命を追求するための取組み

(2) 会社間の協調と競争の促進及び関係機関との連携強化により、迅速かつ機動的に事業を展開するための取組み

業務点検の概要

- 1 経営全般の状況
- 2 高速道路事業の取組み状況
- 3 関連事業の取組み状況
- 4 会社からの提案事項

2015年5月

中日本高速道路株式会社



1 経営全般の状況

1 経営全般の状況 ①債務の確実な返済

道路関係四公団合計で約40兆円に上る有利子債務を一定期間内に確実に返済

○NEXCO中日本では、民営化後8年半の累計で約3.3兆円※の賃借料を機構へ支払い
さらに、約390億円※の法人税等を納付

※NEXCO3会社合計では約1,070億円

※NEXCO3会社合計では約10.8兆円

○機構は、会社からの貸付料で有利子債務を順調に返済
2005年度期首27.3兆円⇒2014年度期首21.3兆円※（計画値：22.3兆円）

（※NEXCO3社の全国路線網十一の路線、高速道路利便増進事業による承継債務1.9兆円の移動を考慮）

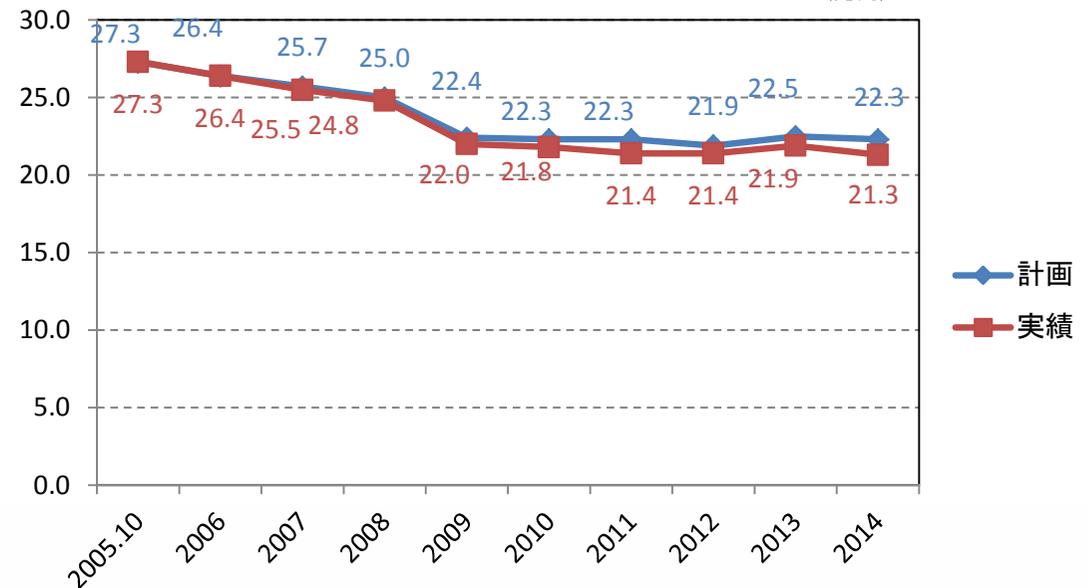
民営化後8年半(2005.10～2014.3)の累計値

(単位:億円)

	NEXCO 中日本
道路資産賃借料	32,760
法人税等	386

機構の有利子債務の推移(NEXCO3会社合計)

(兆円)



1 経営全般の状況 ②民間企業としての経営マネジメント

【民間企業としてのマネジメント】

・民営化後は、通常の民間企業と同じ経営管理手法を導入

○中期経営計画「チャレンジV」

- NEXCO中日本グループでは、グループ全社員の共通目標として中期経営計画を策定し、経営環境の変化に応じ、毎年度、経営方針・経営施策を見直し
- グループの現在の姿を示す指標としてKPI(重要業績評価指標:Key Performance Indicator)を設定して施策の達成状況を把握するとともに、その実績を公表



『道を通じて感動を人へ、世界へ』

私たちはお客さまに私たちのサービスを通じて、感動を得ていただけるように常に努めていきます。この感動を、より幅広くさまざまな人へ、さまざまな国へ広げていきます。そして未来につないでいきます。



※KPIの一例

カテゴリ	測定指標	単位	2013年度 目標	2013年度 実績	2014年度 目標	2015年度 目標	2017年度 目標	
安全	死亡事故率(※1)	人/10億 台・km	1.4	2.2 □	1.9	1.6	1.1	
	橋梁補修 数(※1)	橋	①変状が発生しており早期に補修を行う橋梁数	36	37 ■	70	58	29
			②軽微な変状が進行する前に計画的に補修を行う補修数	45	45 ■	78	77	49
		道路上の重量構造物に対する安全対策進捗率(※1)	%	23	21 ■	62	100	—
安心	お客さまの安心感 当社の道路は安全で、安心して運転できると感じるお客さまの割合	%	71.2	70.2 ■	72.7	74.2	77.2	
	通行止め時間(※1)	時間		2,730	5,428 □	3,148	3,214	2,319
			事故・災害・雪によるもの	929	4,247 □	1,658	1,637	1,637
快適・感動	渋滞量(※1)	千km・ 時間		153.5	148.7 ■	162.0	154.4	125.7
			交通集中・事故等に起因するもの	120.8	126.6 ■	123.4	113.4	112.0
	CS調査値 高速道路事業とサービスエリア事業のお客さま満足度の平均値	点	64.3	62.8 ■	66.7	69.2	74.0	
	感動指数(※1)	点	39.6	44.6 ■	45.2	45.8	47.1	

【凡例】2013年度の達成状況
 目標達成 : ■
 10%未満の未達 : ■
 10%以上の未達 : □

1 経営全般の状況

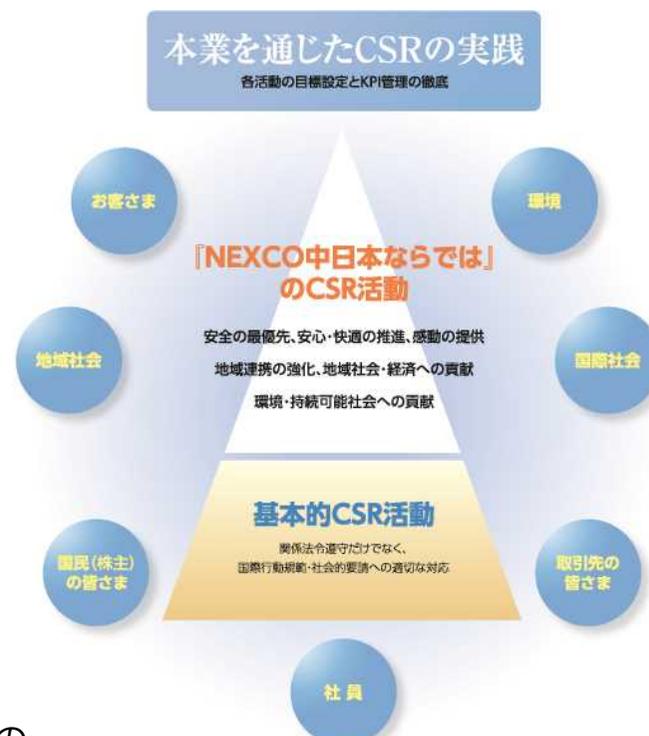
②民間企業としての経営マネジメント

CSR・コンプライアンス・リスクマネジメント

○CSR活動

本業を通じた的確に社会の期待に対応することが私たちのCSR活動です。

- ISO26000などの国際規格を参考に、企業価値を維持するための『基本的CSR活動』とあわせて、自社の経営資源や強みを活かした『NEXCO中日本ならではの』CSR活動に積極的に取り組み
- ステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションツールとして、NEXCO中日本グループの事業活動のうち、社会の期待に応えるための取組みを「CSR報告書」として公表



○コンプライアンス

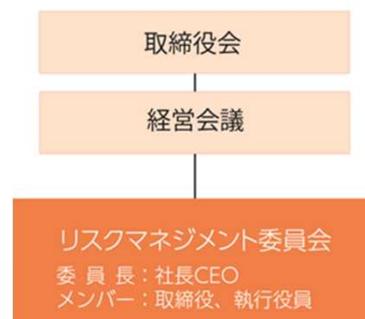
- 2011年から2012年にかけて、当社元社員による所得税法違反及び詐欺事案、不適切な事務処理事案が発覚
これを受け、当社グループでは、再発防止のため、倫理・法令遵守担当役員(CCO)の設置や講演会、eラーニングなど、グループ全体でコンプライアンスの取組みを推進



コンプライアンス講演会

○リスクマネジメント

- 事業活動に関わるさまざまなリスクに適切に対処するため、リスクマネジメントシステムを整備し、グループ全体で運用



1 経営全般の状況 ③グループ経営の導入

○民営化前のいわゆる「ファミリー企業」

- ・道路公団との出資関係がないものの、道路公団との業務上のつながりが極めて強い公団関連企業
(道路関係四公団民営化推進委員会「意見書」)
- ⇒業務受注における高コスト体質や、情報開示の不透明性、道路公団OBによる天下りなどの批判

第3回高速道路会社・機構・国土交通省連絡協議会(2006.2.16)

⇒お客さまに、安全・安心・信頼される道路サービスを提供するために不可欠な業務は、本来業務として実施に関するノウハウを蓄積し活用することにより、更なるコスト管理の徹底・CS向上のため、**グループ経営を導入**

- ・道路維持管理業務や、サービスエリアの運営業務などをグループ化し、経営の効率性・透明性を向上
- ⇒24時間365日、グループ各社との協働で管理運営を実施、お客さまの安全・安心を確保し、快適な高速道路空間を提供

保全点検業務



高速道路の健全度等の把握

- ・連結子会社 2社
- ・持分法適用関連会社 1社

保全点検
グループ会社

休憩施設運営業務



サービスエリアの運営・テナント管理

サービスエリア事業
グループ会社

- ・連結子会社 4社

料金收受業務



お客さまからの料金收受

料金收受
グループ会社

- ・連結子会社 2社

維持修繕業務



雪氷作業



橋梁の路面改修

維持修繕
グループ会社

- ・連結子会社 9社
- ・持分法適用関連会社 6社

NEXCO中日本

実質的な道路管理者として
総合的にマネジメント

交通管理
グループ会社

- ・連結子会社 2社

交通管理業務



事故処理支援・落下物処理
等に対する交通確保



気象変動・事故等の情報収集
情報板・防災設備等の制御

1 経営全般の状況 ④グループ化の成果

1. 危機管理・応援体制の確立

○NEXCO中日本グループの一員として使命感を共有し、グループ各社が自主的な判断を行いつつ、NEXCOと一体となって不測の事態にも迅速・的確な対応が可能に

【グループ一体となった災害復旧の事例】

・駿河湾を震源とする地震による東名高速被災(2009年8月)

2009年8月11日5時7分頃発生した駿河湾を震源とする地震により、東名高速道路牧之原SA近くの盛土のり面が崩落し通行止に。NEXCO中日本グループ(約1,200人)が初動より一体となって、崩落の危険性の高い困難な施工状況下においても、昼夜にわたり迅速な応急復旧を実施、115時間で通行止めを解除し、夏季混雑期の高速道路の交通を確保。



応急復旧工事(上空写真)
東名・牧之原SA付近

・台風9号による東名高速被災(2010年9月)

一般国道246号が長期閉鎖となった災害であったにもかかわらず、初動よりグループ一体となって東名の被災担当地区の協力会社の協力も得て、東名(大井松田～御殿場)を一晩(約20時間)で仮復旧。この対応の中において、協力会社は約40人程度の通常体制を、現場に精通した作業員を雇用する地元企業への応援要請を含めて80人体制へ増強。

【グループ一体となった復旧応援の事例】

・東日本大震災における応援派遣(2011年3月～)

[2011年3月12日(震災の翌日)から要員延べ1,100人、車両延べ700台・日の派遣を実施]

支援先	支援状況	期間	備考
NEXCO東日本	発電車・標識車支援	3/12～5/13	発電車3台、標識車10台
福島県いわき市	救援物資の配送支援	3/20～4/ 6	車両8台(トラック4台、給油車1台、他3台)、作業員14名
宮城県石巻市	給水活動の支援	3/18～4/17	車両6台(給水車2台、他4台)、作業員8名
	バイオトイレの設置支援	4/ 1～8/25	バイオトイレカー1台、バイオトイレ単体2台、作業員2名



宮城県石巻市での給水活動

1 経営全般の状況 ④グループ化の成果

2. 効率性の向上

○業務の見直し、間接部門の共有化を通じたコスト削減や、技術・ノウハウのグループ内での蓄積・活用により、効率性を向上

【効率性向上の主な例】

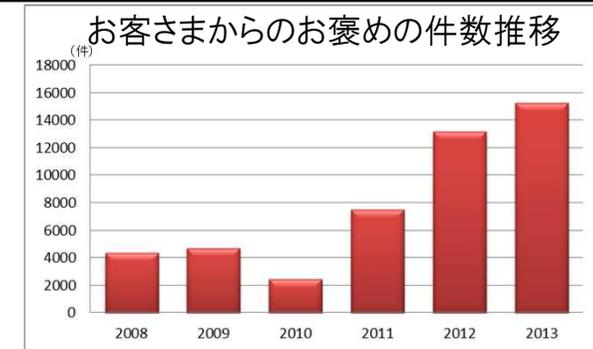
- 維持修繕業務の効率化(中央分離帯側の側溝清掃の機械化)
- 保全点検業務の効率化(路面性状測定車(ROAD TIGER)の開発)
- その他、備品等の一括調達など

3. CSの向上

○お客さまを第一にするという基本姿勢のもと、グループが自律性をもって業務を実施することによるサービスレベルの向上を通じてCSを向上

【サービスレベル向上の主な事例】

- お手洗いの清掃品質や料金所、パトロール、サービスエリア等における接客レベルの向上
- 施設設備の故障復旧にかかる平均所要時間の短縮



4. 透明性の確保

○連結決算による透明性の確保とともに、コンプライアンスの徹底やリスク管理の強化を通じてガバナンスを強化

【透明性確保に向けた主な施策】

- 連結決算の実施
- 子会社から下請会社への発注の適正化 ⇒ 下請会社の選定にあたっては、原則として競争性を適用
- グループ会社に対するガバナンス強化策の実施 ⇒ グループ業績評価の導入による経営計画の着実な実行、PDCAを着実に推進

2 高速道路事業の取組み状況

2 高速道路事業の取組み状況

高速道路ネットワークの効果的な形成

① 民営化以降の開通実績とコスト削減

有料道路として整備すべき区間について、民間の経営上の判断を取り入れつつ、必要な道路を早期に、かつできるだけ少ない国民負担の下で建設

○NEXCO中日本では、民営化以降、**2015年3月末までの間に18区間・約354km(※)を新規開通、20か所のスマートインターチェンジを整備**

(※)開通延長は連絡路等を含む実延長で記載

○特に、**新名神**(亀山JCT～甲賀土山・19km)・**新東名**(御殿場JCT～三ヶ日JCT・162km)を予定より約1年間早期に開通

○現場の創意工夫などにより、**当初協定に対して約22%の建設コストを削減**

《民営化以降の開通区間》

開通・完成区間	距離(km)	開通・完成日	備考
紀勢道 勢和多気J～大宮大台	13.4	2006/3/11	協定どおり
中部横断道 増穂～南アルプス	6.2	2006/12/16	3カ月短縮
圏央道 八王子J～あきる野	9.6	2007/6/23	3カ月遅延 ※
新名神 亀山J～甲賀土山	18.8	2008/2/23	1年短縮
東海北陸道 飛騨清見～白川郷	25.0	2008/7/5	3カ月遅延
紀勢道 大宮大台～紀勢大内山	10.4	2009/2/7	2カ月短縮
東海環状道 美濃関J～関広見	2.9	2009/4/18	1カ月遅延 ※
圏央道 海老名J～海老名	1.9	2010/2/27	1カ月短縮
名二環 名古屋南J～高針J	12.7	2011/3/20	協定どおり
圏央道 高尾山～八王子J	2.0	2012/3/25	2年遅延 ※
新東名 御殿場J～三ヶ日J	162.0	2012/4/14	1年短縮
東海環状道 大垣西～養老J	6.0	2012/9/15	協定どおり ※
紀勢道 紀伊長島～紀勢大内山	10.3	2013/3/24	協定どおり
圏央道 海老名～相模原愛川	10.4	2013/3/30	2年遅延 ※
圏央道 茅ヶ崎J～寒川北	5.1	2013/4/14	2年遅延 ※
圏央道 相模原愛川～高尾山	14.8	2014/6/28	1年3カ月遅延 ※
舞若道 敦賀J～小浜	39.0	2014/7/20	8カ月短縮
圏央道 寒川北～海老名J	4.3	2015/3/8	4年遅延 ※
合計	354.8		

《民営化以降の開通区間の建設費》



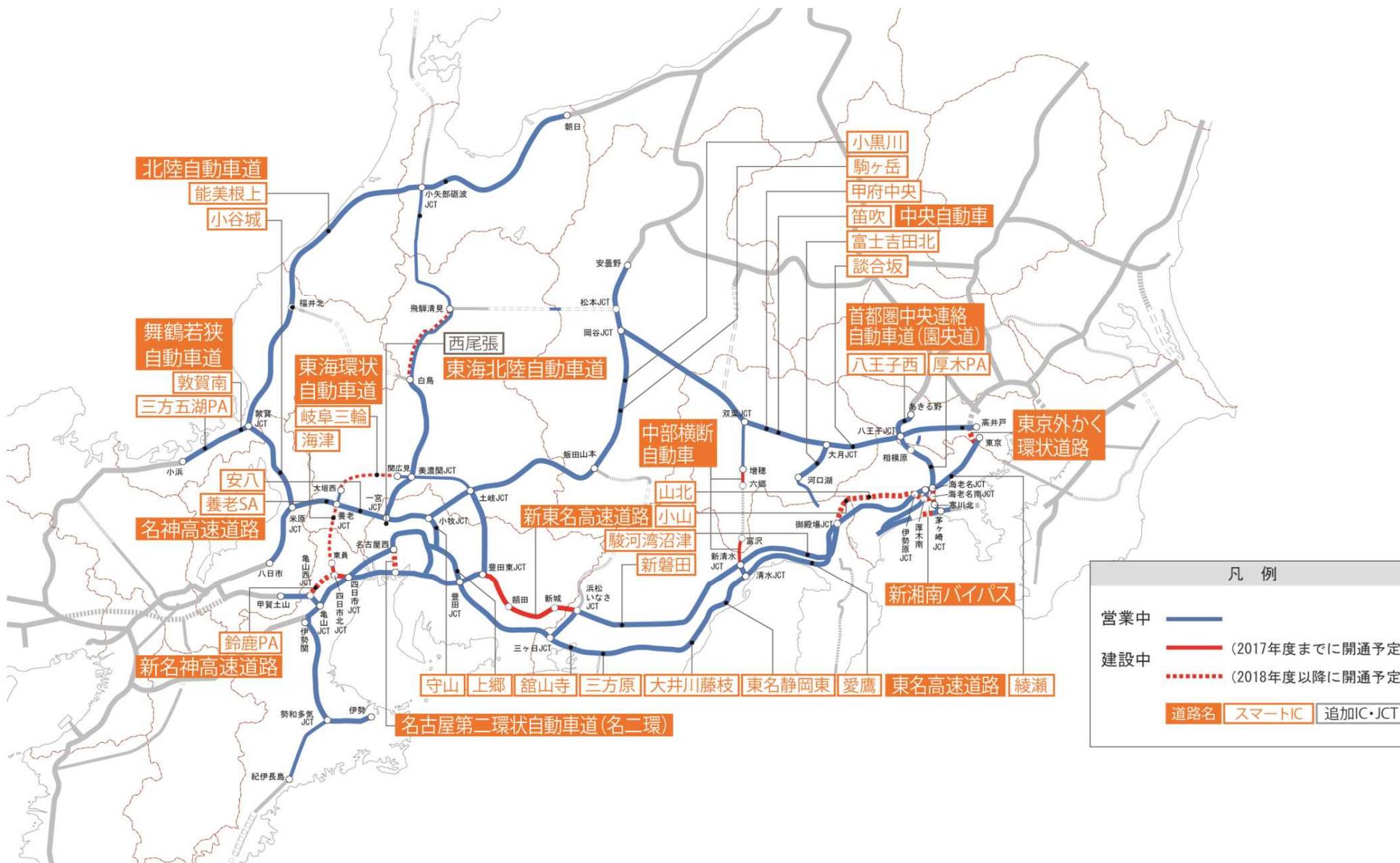
(注)2006年4月から2015年3月までに完成引渡した箇所を対象に集計(残事業を含む)

2 高速道路事業の取組み状況

高速道路ネットワークの効果的な形成

② 高速道路ネットワークの早期整備

- 今後、265kmの高速道路を開通させ、29カ所のスマートインターチェンジを整備
- また、事業を効率的に推進し、建設コストの削減に取り組む



2 高速道路事業の取組み状況

高速道路ネットワークの効果的な形成

③ストック効果

NEXCO

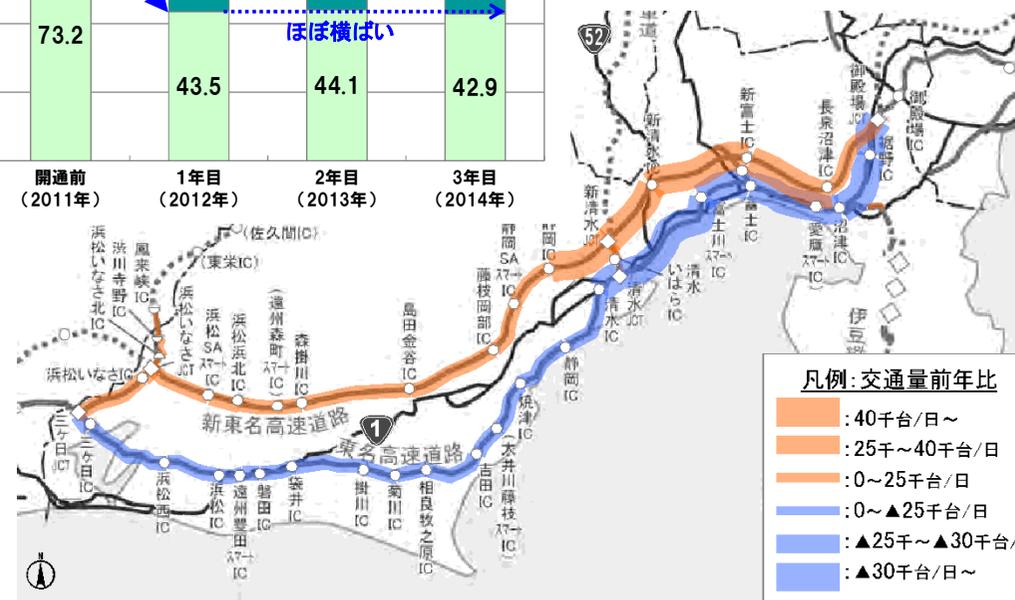
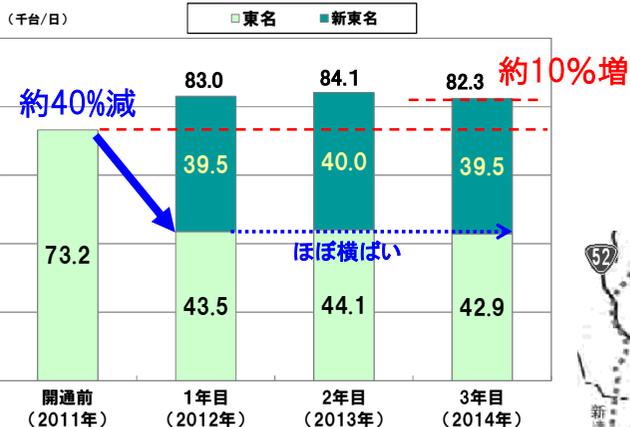
○2012年4月14日の新東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)162kmの開通により、静岡県内の新東名と東名の交通量の合計は約10%増加で推移

○交通量の割合が新東名48%・東名52%と交通の分散が図られたことで、渋滞も大幅に減少

ストック効果：新東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)の開通後の効果

■新東名の開通後3年目の平均交通量は、全日40千台/日(平日42千台/日、休日38千台/日)

■静岡県内の新東名と東名の交通量の合計は、全日+12%(平日+17%、休日+8%)とそれぞれ増加



■新東名の開通後3年目に静岡県内の新東名・東名で発生した10km以上の渋滞は13回

■開通前同時期に静岡県内の東名で発生していた渋滞回数と比較すると、約9割減少



2 高速道路事業の取組み状況

高速道路の価値を守り、高めるための取組み

①安全性向上3カ年計画

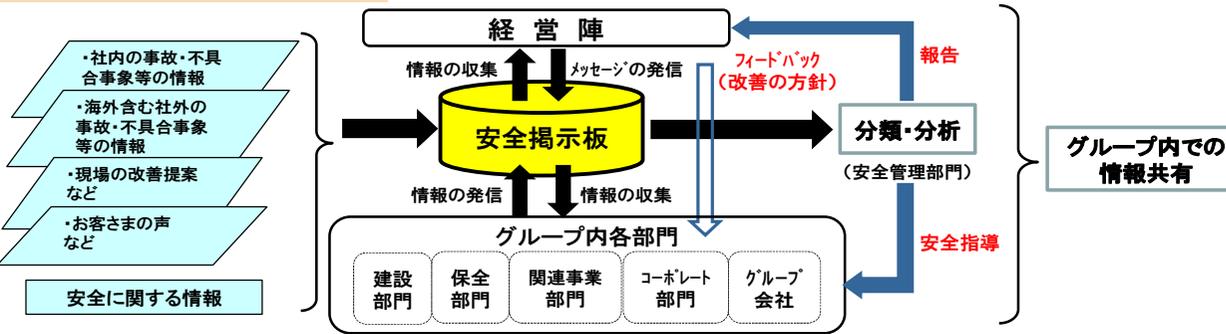


中央道笹子TN天井板落下事故の教訓を踏まえ、安全性向上3カ年計画を実行。

1. 安全を最優先とする企業文化の構築

経営理念の見直し、安全に対するグループ内の連携強化

安全に関する情報の一括管理と活用



2. 構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの見直し

PDCAサイクル再構築、点検要領の見直し、点検技術の高度化

点検全体計画の立案	保安・サービスセンター 所長が計画策定し、支社部長が全体計画を統合し決定(明確化)・NEXCOによるエンジ会社計画書の審査、 照査者 による照査を実施
判定会議の実施 (点検判定会議)	2ヶ月に1回開催(定期化。頻度・内容を明確化) ・ 照査者 、支社関係部署の参加。点検計画の実施状況確認 ・補修・補強計画案の策定、補修時期・優先順位の見直し
対策検討会議 (支社開催)	年2回開催(新規: 次年度工事計画案、年間の総括) ・ 照査者 、支社部長、関係部署の参加 ・補修・補強計画の確認、補修実施上の課題報告、経過観察などの確認

・点検要領の見直し(2014.7.1;省令対応改定,2015.4.1;2次改訂)

3. 安全管理体制の確立

安全に関する情報開示、有識者委員会への報告と検証

- 安全安心にかかるKPIを設定し、進捗状況を公表
- 3カ年計画の取組み状況を評価・検証し、その結果を安全性向上有識者委員会へ報告し、ご意見をいただき、更なる改善に努める。

4. 体系化された安全教育を含む人材育成

安全管理に関する技術力の向上、現地体制の強化



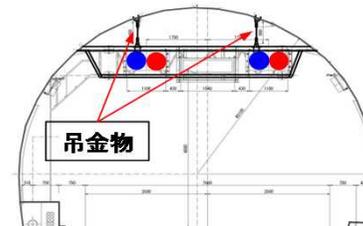
名古屋大学と連携して設置した橋梁点検技術の研修施設 (Nu-Bridge)



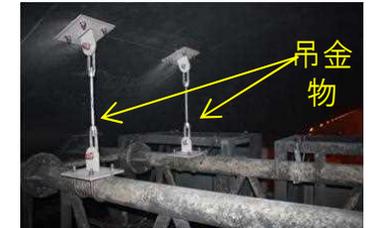
設備点検の技術を研修する施設 (E-mac)

5. 安全性向上に向けた事業計画

トンネル内の天井板や換気ダクト等の重量構造物対策の実施
上空構造物の撤去、および2重の安全対策の実施



TN内信号機に2重の安全対策として吊金物を設置



路面表示にて代替えできる門型柱を撤去



2 高速道路事業の取組み状況

高速道路の価値を守り、高めるための取組み

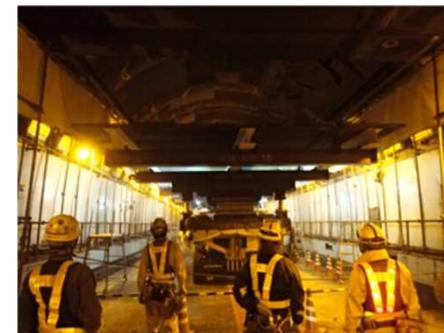
①安全性向上3カ年計画 道路構造物の撤去等

○ 笹子トンネル天井板落下事故を踏まえ、直ちに取り組む施策として取り組んできている、道路上などに設置されている構造物（トンネル天井板や換気ダクト等の重量構造物など）の撤去・移設又は二重の安全対策を推進。

【天井板】（笹子トンネル以外）《2トンネル・3チューブ》全て撤去完了 ※チューブ：トンネルを上下別に1つとした単位

トンネル数	都道府県	道路名	トンネル名	上下線区分	トンネル延長(m)	天井板の延長(m)	撤去時期
1※	長野・岐阜	中央道	恵那山	下	8,489	8,489	2013.6.21～7.9
2	神奈川	東名	都夫良野	下(右)	1,656	13	2013.9.2～9.5
	神奈川	東名	都夫良野	下(左)	1,689	11	2013.6.30～7.5

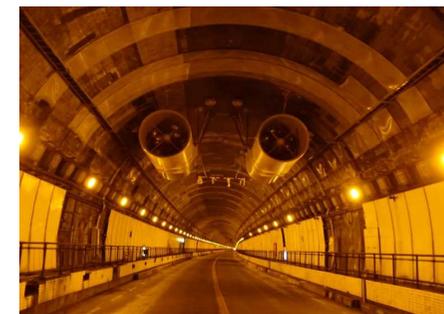
恵那山トンネル(下り線)
天井板撤去



天井板の搬出状況

【換気ダクト類】《11トンネル・17チューブ》うち16チューブ撤去等完了 《撤去するもの》

トンネル数	都道府県	道路名	トンネル名	上下線区分	トンネル延長(m)	天井板の延長(m)	撤去時期
3	岐阜	東海北陸道	各務原	下	3,015	24	2013.6.18
4	静岡	東名	日本坂	上(右)	2,370	26	2013.6.27～7.8
	静岡	東名	日本坂	下	2,555	34	
(1)※	長野・岐阜	中央道	恵那山	上	8,649	227	2013.7.9～7.10
5	静岡	東名	蒲原	上	704	53	2013.7.16～7.19
	静岡	東名	蒲原	下	714	38	
6	静岡	東名	興津	上	505	52	
	静岡	東名	興津	下	521	37	
7	静岡	東名	清見寺	上	780	37	2013.7.16～7.19
	静岡	東名	清見寺	下	785	52	
8	富山	東海北陸道	袴腰	対面通行	5,932	23	2013.11.11～11.13
9	福井	北陸道	今庄	上	2,755	62 換気ダクト・東西坑口部	2014.3.18～5.19
	福井	北陸道	今庄	下	2,756	52 東西坑口部	
10	福井	北陸道	敦賀	上	3,225	25	



天井板撤去後
(ジェットファン設置)

《撤去しないもの》

トンネル数	都道府県	道路名	トンネル名	上下線区分	トンネル延長(m)	対象物の延長(m)	対応方針
11	東京	圏央道	川口	上	1,952	13	第三者被害影響範囲部分を撤去
12	東京	圏央道	八王子城跡	上	2,386	150 20	・ダクト材料を軽量かつ強固なものに取替えた上で、部材補強による二重の安全対策を実施予定(対策が完了するまでは点検強化及びセンサーによる監視強化) ・第三者被害影響範囲部分を撤去
13	静岡	新東名	富士川	上	4,503	32	2014.5.22(二重の安全対策完了)

2 高速道路事業の取組み状況

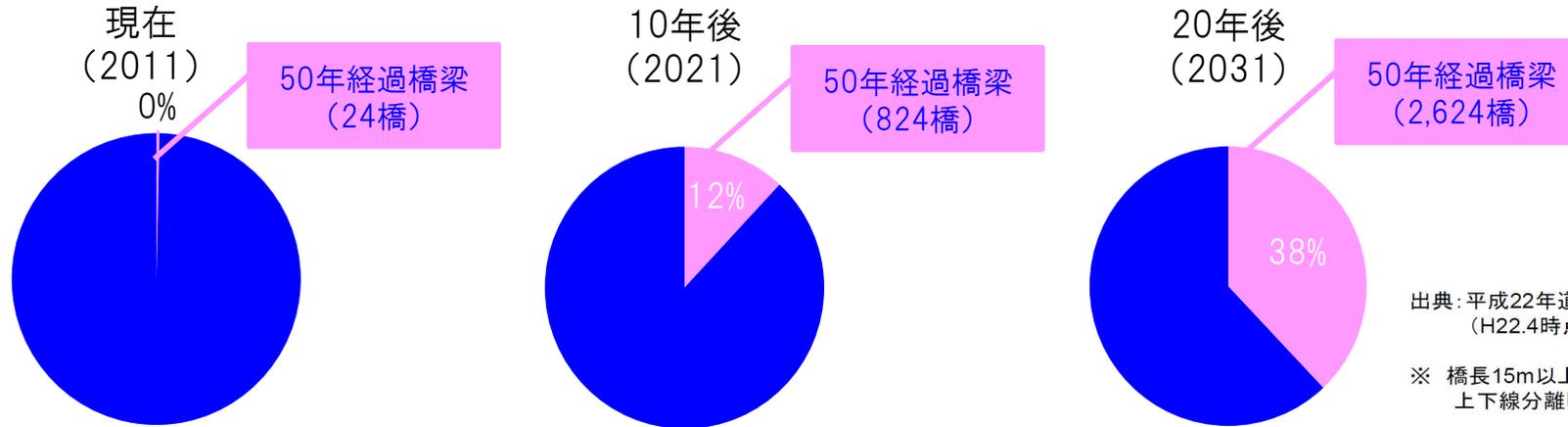
高速道路の価値を守り、高めるための取組み

②道路老朽化対策の本格実施

NEXCO

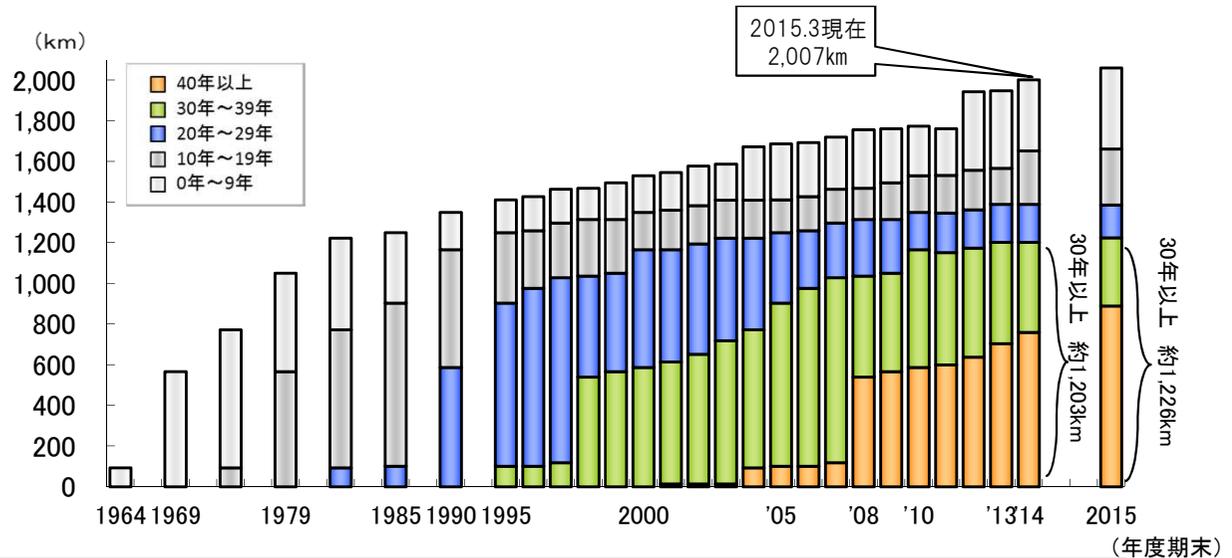
○我が国の高速道路の橋梁(橋長15m以上)は約6,900橋※

○そのうち築後50年以上の割合は0.3%(2011年時点)



○NEXCO中日本の管理する高速道路は2,007km(2015年3月末現在)

○開通後40年を経過する東名・名神をはじめ、開通後30年を経過する道路が全体の約6割を占める。



⇒事後保全から計画保全への転換とともに、長期的な視点からの大規模更新・大規模修繕が必要

2 高速道路事業の取組み状況 高速道路の価値を守り、高めるための取組み

②道路老朽化対策の本格実施 NEXCO

- NEXCO中日本が管理する高速道路は、経過年数の増加に伴い老朽化が進展するとともに、厳しい使用環境により、著しい変状が顕在化
- これまで実施してきた従来の修繕のみでは、重大な変状に進展し、通行止等が発生するおそれがある状況。
- このため、重大な変状に進展するおそれがある箇所について、大規模更新・大規模修繕を実施する箇所として選定し、2015年3月に国土交通大臣より事業許可を受けた。お客さまをはじめ、ステークホルダーの皆さまのご理解とご協力をいただけるよう、コスト削減等の努力を重ねながら、計画的に取り組む。
- また、道路法施行規則の改正(2014年7月施行)を受け、保全点検要領を改訂し確実に点検を実施。
※保全点検要領(2014年7月改訂;省令対応、2015年4月 2次改訂)

分類	区分	項目	主な対策	対策箇所	延長※1	事業費※2
大規模更新	橋梁	床版	床版取替	中央自動車道小早川橋 名神高速道路芹川橋 など	74 km	6,961 億円
		桁	桁の架替		— km	— 億円
	小 計				74 km	6,961 億円
大規模修繕	橋梁	床版	高性能床版防水 など	名神高速道路 揖斐川橋 など	100 km	387 億円
		桁	桁補強 など	東名高速道路 朝比奈川橋 など	59 km	1,319 億円
	土構造物	盛土・切土	グラウンドアンカー 水抜きボーリング など	中央自動車道 大月IC～勝沼IC間 など	4,977箇所	738 億円
	トンネル	本体・覆工	インバート など	東海北陸自動車道 各務原トンネル など	35 km	696 億円
	小 計					3,140 億円
合 計						10,101 億円

※1 上下線別及び連絡等施設を含んだ延べ延長(全体対象約3,900km) ※2 端数処理の関係で合計が合わない場合がある

2 高速道路事業の取組み状況

高速道路の価値を守り、高めるための取組み

②道路老朽化対策にあわせた法令違反車両の取締り

- 高速道路の構造物の劣化に多大な影響を与え、交通安全上重大な事故に繋がる恐れのある重量超過等の法令違反車両に対して、専門の取締り部隊による取締りや、常習違反者への「講習会」、「大口・多頻度割引」の割引停止等を実施
- 今後、重大な違反者への「積荷の軽減措置」や、自動計測装置を用いた常時取締りなどの取締り強化を目指す

●重量測定

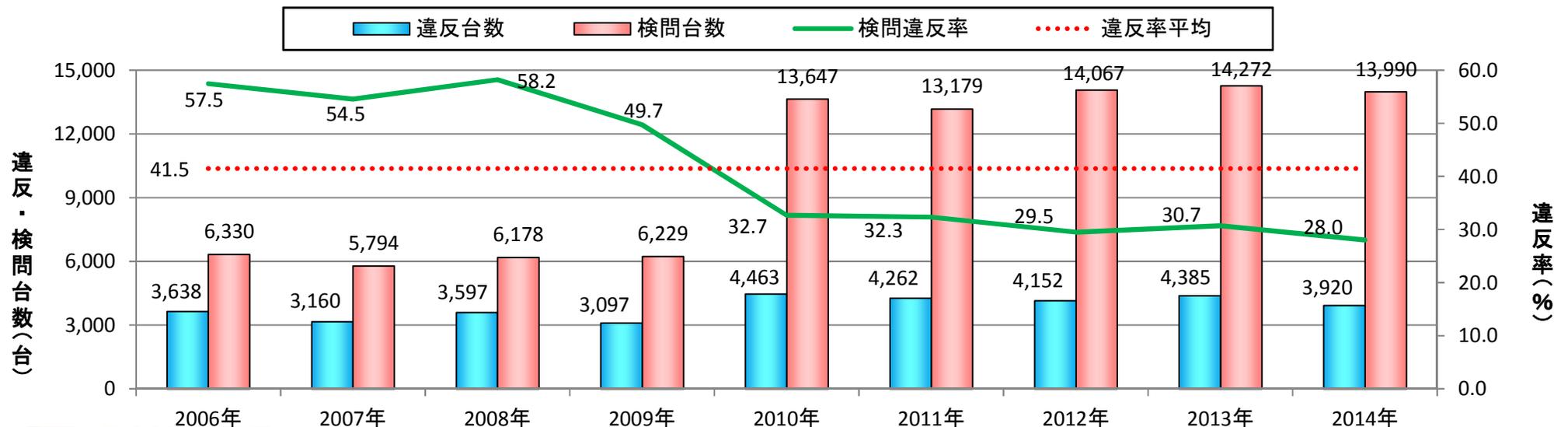


●講習会による指導



	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
講習会対象者	38社	74社	74社	91社	71社
割引停止措置	0件	0件	0件	2件	0件

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
講習会対象者	85社	96社	57社	64社	64社
割引停止措置	1件	2件	0件	2件	0件



2 高速道路事業の取組み状況

高速道路の価値を守り、高めるための取組み

③『賢く使う』取組み

NEXCO

高速道路ネットワークが整備されるまでの間、暫定3車線運用、付加車線設置などの渋滞対策を実施

「賢く使う」取組み(暫定3車線運用の事例)

○東名 岡崎地区 暫定3車線運用

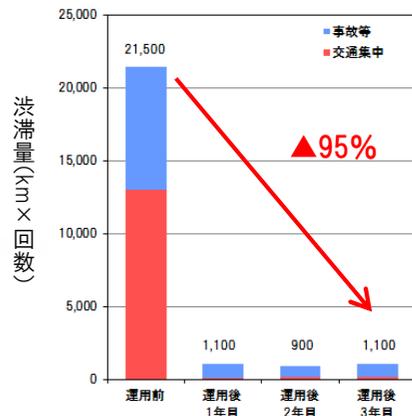
- ・新東名 浜松いなさJCT～豊田東JCT開通までの暫定措置として、車線幅員や路肩幅員を変更することにより3車線運用。
- ⇒ 短期間(約半年)かつコストを抑えた工事で大きな成果

	運用区間	運用開始日
上り線	豊田JCT～音羽蒲郡IC間 約21km	2011.10.21～
下り線	美合PA～豊田JCT間 約15km	2011.10.21～

運用開始前



運用開始後



運用前と比較し、約95%の渋滞が解消
【音羽蒲郡～岡崎間(暫定3車線運用区間)】

- 【運用前】 : 2010.10.23～2011.10.20
- 【運用後1年】 : 2011.10.22～2012.10.18
- 【運用後2年】 : 2012.10.19～2013.10.20
- 【運用後3年】 : 2013.10.21～2014.10.20

○東名阪 四日市地区 暫定3車線運用

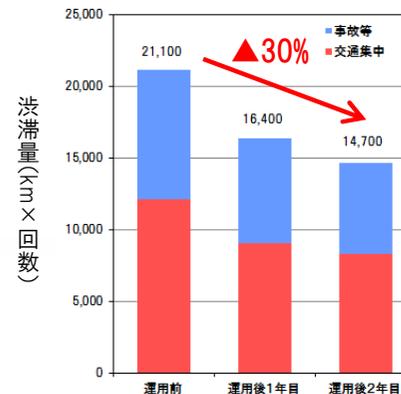
- ・新名神 四日市JCT～亀山西JCT(仮称)開通までの暫定措置として、車線幅員や路肩幅員を変更することにより3車線運用。

	運用区間	運用開始日
上り線	四日市IC～四日市東IC間 約3km	2012.12.13～
下り線	四日市東IC～鈴鹿IC間 約5km	2012.12.19～

運用開始前



運用開始後



運用前と比較し、約30%の渋滞が減少
【四日市J～亀山J間】

- 【運用前】 : 2011.12.22～2012.12.12
- 【運用後1年】 : 2012.12.20～2013.12.11
- 【運用後2年】 : 2013.12.19～2014.12.10

2 高速道路事業の取組み状況

高速道路の価値を守り、高めるための取組み

④災害に強い高速道路づくり

NEXCO

○高速道路やサービスエリアの防災機能を強化し、災害発生時には、お客さまの避難や救援部隊の活動を支援

- ・業務継続計画(BCP)に基づき、お客さまの避難に備えて、当社が管理するすべてのサービスエリアにおいて防災備蓄を推進
- ・避難誘導訓練、情報伝達訓練及び防災備蓄品のオペレーション訓練を実施



災害時における休憩施設の活用(イメージ)



救護テントの組み立て訓練



防災備蓄倉庫

- ・法面(のりめん)や橋梁などの構造物の点検を行い必要に応じて補強対策を実施

2 高速道路事業の取組み状況

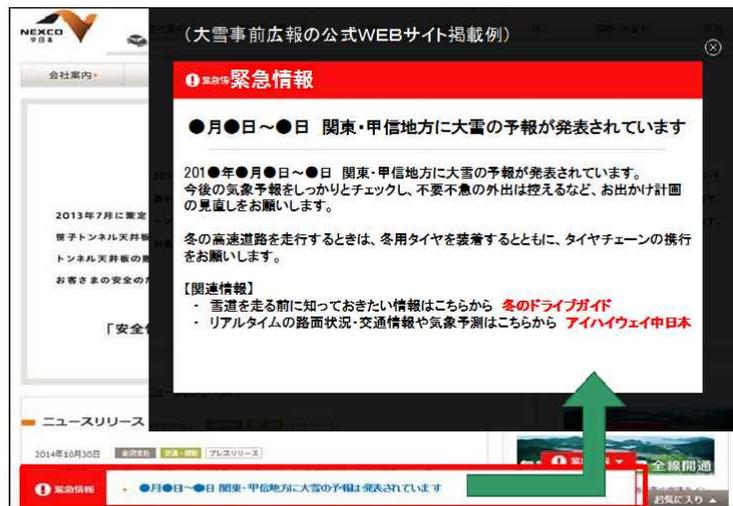
高速道路の価値を守り、高めるための取組み

④災害に強い高速道路づくり

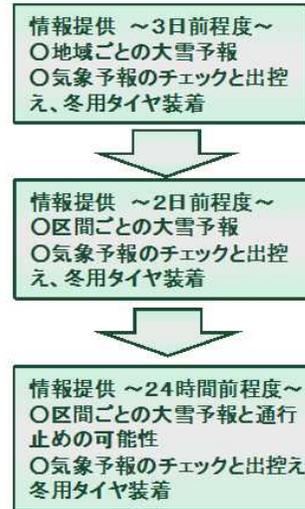


○雪氷対策を強化し、冬季の安全な通行を確保

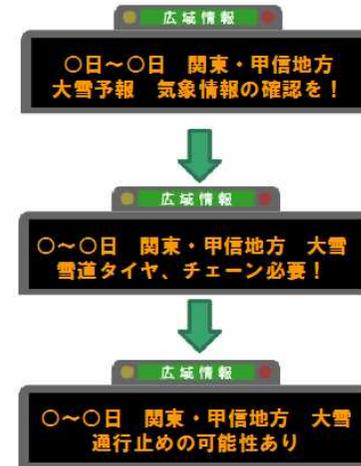
・お客さまに対する大雪時の出控えや冬用タイヤ装着の啓発について、事前の大雪広報や情報提供を充実



公式WEBサイト【情報提供例】



公式WEBサイト等【ステップ例】



広域情報板【情報提供例】



公式WEBサイト【雪道ドライブガイド(イメージ)】

・除雪体制の強化や関係機関との連携を強化

- 除雪機械の増強(2013年度冬期に長期間通行止めとなった地域)
- スタック車両の早期発見・早期排除体制の強化
 - ①早期発見のためのカメラ設置や早期排除のためのレッカ-車の事前配置等
 - ②改正災害対策基本法への対応
- 優先路線への応援体制の構築、関係機関との連携
- GPSを用いた除雪車両の位置の常時把握



ロータリー除雪車による排雪作業状況

2 高速道路事業の取組み状況

高速道路の価値を守り、高めるための取組み

⑤交通事故防止に向けた安全対策

○ハード対策とソフト対策の両面から交通事故の削減と走行環境の改善に取り組み、ISO39001(道路交通安全マネジメントシステム)により施策の効果の検証と最適化を行います。

・重大事故の発生につながる高速道路での逆走防止のため、警察庁と連携して逆走事案の詳細な分析を行い、大型矢印標示などの視覚的な対策、Uターン防止のラバーポールなどの物理的な対策を統一的に実施

・その他、重大事故を防止するためのハード対策を推進

(ハード対策の例)



強化型防護柵



高輝度レーンマーク



高機能舗装

(逆走防止対策の例)



(ソフト対策の例)

・交通安全キャンペーンや高速道路交通安全セミナーの開催、安全走行ガイドや渋滞予測ガイドの提供など、安全啓発活動を展開

また、重大事故につながりかねない車両制限令違反の車両に対して、関係機関と連携して取締りや指導を実施

セーフティードライブ情報

安全に高速道をご利用いただくために、ひとりひとりがセーフティードライブを心がけましょう。

 マナーガイド	交通ルールを守ることはもちろん、運転マナーも意識して、安全で快適なハイウェイドライブを。 マナーガイド1 マナーガイド2	 ナビゲーターの中嶋さんと共に、高速道路のドライブで事故を起こさないためのポイントを学んでいきましょう。 安全・安心・快適なハイウェイドライブ
 知って得する交通安全情報	高速道路を安全で快適に過ごすための、6つの注意点をアニメーションで学びましょう。 セーフティードライブ・シアター	 特に注意が必要な『要注箇所』を紹介。安全走行のアドバイスや、安全対策の概要もわかりやすく解説します。 高速走行の要注箇所

2 高速道路事業の取組み状況

高速道路の価値を守り、高めるための取組み

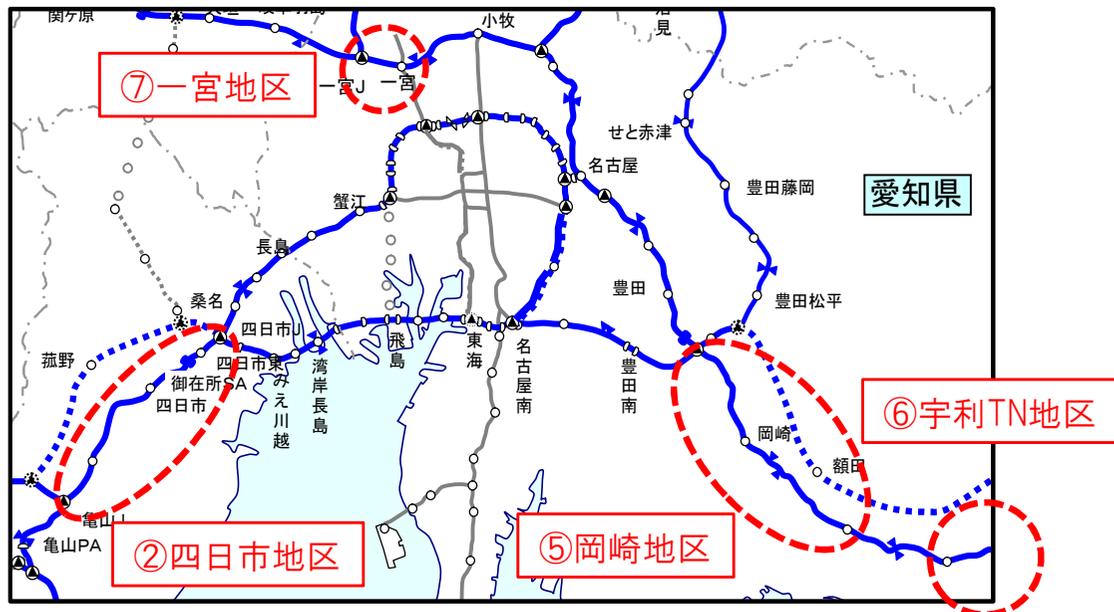
⑥ 渋滞対策

NEXCO

○渋滞のボトルネックとなる箇所への付加車線の整備など、渋滞対策を推進

主な渋滞ポイント

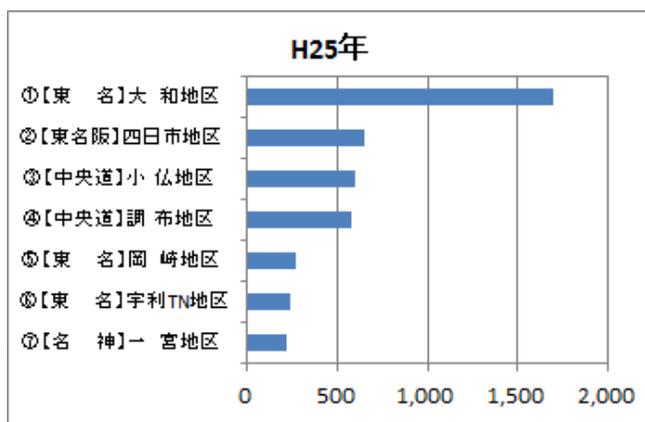
《名古屋地区》



《東京地区》



ボトルネック別渋滞損失時間(千台・時間)※



渋滞対策検討状況

- ①2012年度付加車線事業化
- ②2018年度新名神開通予定(暫定3車線運用中:2012.12~)
- ③渋滞ボトルネック検討ワーキンググループにおいて対策方針を決定
- ④渋滞ボトルネック検討ワーキンググループにおいて対策方針を決定
- ⑤2015年度新東名開通予定(暫定3車線運用中:2011.10~)
- ⑥2015年度新東名開通予定
- ⑦渋滞ボトルネック協議会において検討中

※渋滞損失時間とは、平常時は規制速度、渋滞時は25km/hで走行した場合に発生する時間差を計上

2 高速道路事業の取組み状況

高速道路の価値を守り、高めるための取組み

⑦管理コストの削減

NEXCO

【管理コスト】

- 2003年12月22日政府・与党申し合わせを踏まえ、民営化までに3割の管理コストを削減
- 民営化以降も、道路の安全かつ円滑な交通を確保するための一定の管理・サービス水準の確保を前提に、発注ロットの効率化や新技術・新工法の積極的採用など更なるコスト削減に向けた不断の取組みを継続

【人件費】※ (※道路事業(計画管理費及び建設投資)を対象とした役員・社員の報酬(給与)、賞与その他の手当の合計額)

民営化以降、賞与の削減、採用人員の抑制、定期昇給の一時停止、給与制度改革などの人件費抑制の取組みを進め、2005年度比で約10%の人件費を削減※ (※2013年度実績)

人件費の推移	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
削減対象人件費実績 ※ (億円)	188	178	178	174	171	171	172	166	170
人件費削減率 (%)	基準年度	▲5.4	▲5.3	▲7.7	▲9.3	▲9.0	▲8.7	▲11.7	▲9.9

※ 削減対象人件費(協定人件費のうち給与費)とは、道路事業(計画管理費及び建設投資)が対象となり、役員及び社員に対して支給する報酬(給与)、賞与及びその他の手当の合計額としています。ただし、法定福利費及び法定外福利費は含まれません。

2 高速道路事業の取組み状況

高速道路の価値を守り、高めるための取組み

⑧多様で弾力的な料金設定(民間ノウハウ発揮)

民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定

- ・民営化時の会社コスト削減により深夜割引等の時間帯割引を実施
- ・観光促進や地域活性化に繋がる独自の企画割引を積極的に実施、訪日外国人旅行者向け商品も

○企画割引(周遊型割引)

周遊エリアまでの往復と、周遊エリア内の高速道路を定額でご利用になれるお得な料金プランや、地域と連携してご提供する周遊エリア周辺の観光施設の優待がセットになった料金割引など、これまでにない割引プランの提案を実施
民営化以降38件の企画割引(周遊型)を実施。



最近の主な販売プラン

<p>春のやまなし ドライブプラン 2015.3.1~6.30</p>	<p>北陸新幹線開業記念 ドライブプラン 2015.3.14~6.30</p>	<p>外国人観光客向け 周遊プラン 2014.1.25~2016.3.31</p>
<p>春のやまなしドライブプラン (東京発着) 2015年3月1日(日)~6月30日(日)までご利用いただけます。</p>	<p>北陸新幹線開業記念 富山・金沢/北陸ワイド</p>	<p>Enjoy Central Japan with Central Nippon Expressway Pass</p>

3 関連事業の取組み状況

3 関連事業の取組み状況 ①関連事業の展開(民間ノウハウ発揮)

【民間ノウハウ発揮による関連事業の実施】

・NEOPASA・EXPASAを中心に、お客さまに感動いただけるサービスエリアを創造

○お客さまが店舗を選んでいただける複合商業施設ブランド「NEOPASA(ネオパ-サ)」「EXPASA(エクスパ-サ)」の開業

【NEOPASA(ネオパ-サ)】

・新東名・駿河湾沼津(上下)、清水(集約)、静岡(上下)、浜松(上下)
【2012年度オープン】



新東名・NEOPASA駿河湾沼津(上り)

【EXPASA(エクスパ-サ)】

・東名・足柄(上下)、東名阪・御在所(上下)、名神・多賀(下)
【2010年度オープン】
・中央道・談合坂(下)、東名・海老名(上)【2011年度オープン】
・東名・富士川(上)【2013年度オープン】



東名・EXPASA富士川(上り)

①関連事業の展開(民間ノウハウ発揮)

○すべてのお客さまに快適にご利用いただける商業施設へ



長距離ドライバーに対応したサービス「ドライバーズスポット」

お手洗いの美化

障害者への思いやりシート

○ぷらっとパークの整備により近隣住民のお客さまもご利用しやすい商業施設へ



「ぷらっとパーク」のイメージ

・ぷらっとパーク駐車場の改良・拡大、市街地案内看板の整備も計画的に実施。
※「ぷらっとパーク」とは、高速道路のSA・PAを近隣住民の方々にもご利用いただけるよう、一般道側の駐車場などの整備を行ったもの。

○お客さまニーズの高い新業態を導入

・コンビニエンスストア(67店舗)
・カフェショップ(39店舗)
・グロッサリーストア(6店舗)
・ドッグカフェ(4店舗) など
(2014.10.1時点)



東名:EXPASA海老名(上り)スーパーマーケット「成城石井」の展開

○海外からのお客さまにもご利用しやすい商業施設へ

・コンシェルジュコーナーは、2012年10月に日本政府観光局から「外国人観光案内所」の認定を受け、英語・中国語等の電話通サービスを実施
・外国人旅行者に対する免税対象品目の拡大(2014年10月1日～)に伴い、一部のサービスエリアで免税店開設



「外国人観光案内所」認定看板 25

3 関連事業の取組み状況 ②地域に根ざした事業展開(地域連携)

【地域に根ざした事業展開】

・SA・PA内の関連事業敷地を有効活用し、地域社会と連携した生活支援商品や地産商品等を展開



地元農家による地産商品の販売
(やさい村)
中央道・談合坂SA(上り)



地元農家による地産商品の販売
(軽トラ市)
新東名・NEOPASA清水(集約)



生活支援商品の展開
(フリーマーケット)
名神・EXPASA多賀(下り)

・地域食材を活かしたメニュー開発、これまで販売していなかった地域性を追求した地場製品の販売、地域テナントの誘致による地域との調和と雇用の促進



地域食材を開発テーマとした
「メニューコンテスト」



「越前漆器」コーナー
北陸道・南条SA(下り)



地域テナント: 赤福(三重県)
東名阪・EXPASA御在所(上)

3 関連事業の取組み状況 ③新規事業の展開(民間ノウハウ発揮)

【民間ノウハウ発揮による新規事業の展開】

・海外事業・旅行業・カード事業のほか、地域と連携した新規事業を積極的に展開

○海外における高速道路事業・コンサルティングなどの収益事業



カザフスタン運輸通信省との
交通管制導入に向けた協議



インド道路交通省のセミナーでの
社員によるプレゼンテーション

○旅行業・Web事業



旅行業の展開
(舞鶴若狭道 開通直前見学バスツアー)



Webサイトへの広告広告枠

○保有資産の有効活用



東名・東名川崎～横浜青葉間
荅田第二高架橋下 コンビニ

○地域と連携した交流拠点の開発



土岐南多治見IC周辺開発
「テラスゲート土岐」

○カード事業



プレミアムドライバーズカード



イオンNEXCO中日本カード

○新商品開発



廃材をリサイクルして開発した商品

- ①オリジナルブランド「N+U(ニュー)」のメッセンジャーバッグ
- ②異業種とのコラボによる「D-LIVE PROJECT」商品
- ③キャディバッグなどゴルフ関連商品

4 会社からの提案事項

4 会社からの提案事項

今後当社が地域の活性化や日本の社会・経済にこれまで以上に貢献するとともに、お客さまに安全で安心・快適に高速道路をご利用していただくために必要と考える会社からの提案事項は以下のとおり。

(1) 民間の経営マネジメントによる効率性の追求と公共・社会的使命を追求するための取組み

1) 民営化時に創設されたインセンティブ助成制度は、建設事業のコスト削減意識の向上に大きな効果を発揮

建設事業の概成と経年劣化への本格的対応を見据え、民間企業としての創意工夫による効率性を更に高めつつ、その結果をコスト削減や安全性向上に繋げるための制度の拡充や、より柔軟な運用

2) 新東名・新名神など、真に必要な道路をコスト削減を図りつつ建設・管理することで、「公共」の使命を追求

他方、昨今は会社のコスト削減努力だけでは解決が困難なほど労務単価や材料費等が高騰し、建設・管理の両面で大きな支障が生じる可能性

会社の徹底したコスト削減努力を上回る経費の上昇分について、債務の返済状況を勘案しつつ、機構との協定において適切に反映

3) 民営化以降、大都市圏環状道路、4車線化事業、渋滞対策事業等について、順次事業化

慢性的な渋滞を生じている中央道小仏トンネル付近などのボトルネック対策や、冬季の安全確保が課題となっている東海北陸道の飛騨清見以北などの暫定2車線区間の機能強化について、債務の返済状況を勘案しつつ、お客さまの安全の確保、また利便性向上の観点から、引き続き、関係機関との緊密な調整により対応

4 会社からの提案事項

(2) 会社間の協調と競争の促進及び関係機関との連携強化により、迅速かつ機動的に事業を展開するための取組み

1) 全国的なサービス展開や料金の公平負担という大きな枠組の下、「民間ノウハウ発揮による多様で弾力的な料金設定」の具体化として、交通混雑期の交通分散のための割引(交通需要マネジメント)や地域ニーズに応じた観光促進のための周遊プランなど、積極的に取り組み

高速道路ネットワーク全体を「賢く使う」ための、シームレスな料金のように関係機関や高速道路各社が連携して進める取組みと、企画割引のように会社の創意工夫を一層活かしつつ、より弾力的かつ機動的に料金設定できる枠組み

2) 民営化前は日本道路公団が自ら行っていた道路管理者の権限代行を、民営化後は専ら機構が行うこととなったが、改正災害対策基本法による放置車両移動の迅速な措置など、関係機関と連携しつつ対応

高速道路の本格的な経年劣化対策にあわせた重量超過等の法令違反車両の機動的かつ有効な取締りなど、現地に即した手続きや意思決定・調整の迅速化に向け、高速道路機構や他の高速道路会社とさらに連携を深め対応

提出資料

2015年5月

中日本高速道路株式会社



目次

1. 経営全般の状況	2
1-1 経営状況	3
1-2 入札契約関係	6
1-3 グループ経営の状況	8
1-4 従業員・人件費の状況	16
1-5 会計検査院から指摘された不要資産状況、不要社宅の処分状況	17
1-6 業務効率化・改善	18
1-7 お客様の声	20
2. 高速道路事業の取組状況	23
2-1 新設・改築の推進	24
2-2 道路管理の取組み	31
2-3 技術開発の推進	46
2-4 企画割引などの取組み	50
2-5 安全性向上への取組み	51
2-6 道路老朽化対策の本格実施	55
3. 関連事業の取組状況	56
3-1 経営状況	57
3-2 S A・P A等のお客様サービスの取組み	58
3-3 民間ノウハウ発揮による多様なサービス提供	70
4. 会社からの提案事項	73
4-1 インセンティブ助成申請	74
4-2 物価上昇に伴う事業への影響	75
4-3 高速道路の機能強化	78

1. 経営全般の状況



1. 経営全般の状況

1-1 経営状況（高速道路事業・関連事業）

- 民営化以降、経営成績は順調に推移してきたが、笹子トンネル事故を受けた緊急点検や安全性向上施策の着実な実行のため、高速道路事業は2012年度から2期連続で損失を計上（連結営業利益は黒字を確保）
- 民営化後8年半の累計で、約3.3兆円の道路資産賃借料を機構へ支払うとともに、約390億円の法人税等を納付

▼損益計算書(単体)

(単位:百万円)

	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
I. 高速道路事業営業損益									
1. 営業収益	330,354	635,684	696,323	744,249	533,396	604,581	540,400	1,625,778	582,403
2. 営業費用	310,354	625,971	686,596	740,563	533,735	602,682	539,156	1,628,315	588,247
高速道路事業営業利益	19,999	9,712	9,726	3,685	△ 339	1,898	1,243	△ 2,536	△ 5,844
II. 関連事業営業損益									
1. 営業収益	29,257	36,051	29,263	32,369	29,305	30,264	28,303	22,917	20,998
休憩所等事業収入	2,892	7,249	12,773	12,345	13,193	12,909	12,702	14,101	13,701
その他の事業収入	26,364	28,802	16,490	20,024	16,112	17,354	15,600	8,815	7,297
2. 営業費用	26,460	32,767	23,248	28,317	24,519	25,907	24,656	19,286	18,339
休憩所等事業費	641	3,576	6,185	7,612	7,474	8,200	8,183	9,681	10,123
その他の事業費	25,818	29,190	17,063	20,705	17,045	17,707	16,472	9,604	8,216
関連事業営業利益	2,796	3,284	6,014	4,051	4,786	4,356	3,647	3,631	2,659
全事業営業利益	22,796	12,996	15,741	7,737	4,447	6,255	4,890	1,094	△ 3,184
III. 経常利益	23,591	14,099	16,439	8,409	4,939	7,166	5,659	2,182	△ 2,208
IV. 税引前当期純利益	23,702	13,811	16,839	8,413	5,101	6,460	5,239	2,154	△ 2,337
V. 当期純利益	11,903	8,011	10,360	5,363	1,736	3,753	2,157	583	△ 3,094
高速道路事業営業費用のうち、 道路資産賃借料	206,851	465,802	466,497	439,043	316,952	328,661	341,425	350,248	360,586
法人税、住民税及び事業税	12,440	5,780	7,170	2,420	3,970	2,360	3,490	1,100	450

▼損益計算書(連結)

(単位:百万円)

	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
I. 営業収益	359,611	690,267	741,702	791,729	581,502	659,296	596,306	1,681,015	635,443
II. 営業費用	336,839	671,441	723,722	779,953	571,550	649,371	587,483	1,674,628	633,403
営業利益	22,771	18,825	17,979	11,775	9,732	9,925	8,822	6,387	2,040
III. 経常利益	23,570	20,191	18,950	13,846	10,963	11,122	10,041	8,038	3,433
IV. 税金等調整前当期純利益	23,682	19,903	18,935	13,602	11,210	10,727	11,475	8,376	4,306
V. 当期純利益	11,882	11,649	10,900	8,093	5,540	6,547	6,856	4,352	1,230

1. 経営全般の状況

1-1 経営状況（高速道路事業・関連事業）

▼利益剰余金の推移

(単位:百万円)

	2005年度末	2006年度末	2007年度末	2008年度末	2009年度末	2010年度末	2011年度末	2012年度末	2013年度末
資産の部									
I. 流動資産	606,458	755,524	951,940	1,060,208	1,227,510	1,373,523	1,698,573	884,449	1,100,231
II. 固定資産	207,351	224,205	230,326	236,917	252,542	265,896	271,616	277,422	270,172
1. 高速道路事業固定資産	62,340	67,088	68,764	73,312	84,984	92,459	92,644	94,002	89,203
2. 関連事業固定資産	111,293	125,328	125,735	128,203	131,484	136,675	141,245	146,401	145,959
3. 各事業共用固定資産	27,085	26,071	24,691	24,575	25,416	25,757	26,184	24,481	22,704
4. その他の固定資産	1,499	1,028	685	622	484	469	426	614	774
5. 投資その他の資産	5,133	4,688	10,448	10,203	10,172	10,534	11,115	11,922	11,530
III. 繰延資産	358	568	894	1,300	1,574	1,764	2,121	1,209	1,532
資産合計	814,169	980,299	1,183,161	1,298,426	1,481,628	1,641,185	1,972,311	1,163,081	1,371,936
負債の部									
I. 流動負債	206,933	137,233	141,839	118,491	128,679	128,726	171,162	233,400	194,121
II. 固定負債	464,668	685,836	873,731	1,006,981	1,178,258	1,334,014	1,620,547	748,495	999,723
負債合計	671,601	823,069	1,015,570	1,125,472	1,306,937	1,462,741	1,791,709	981,896	1,193,845
純資産の部									
I. 株主資本	142,567	157,229	167,590	172,953	174,690	178,444	180,601	181,185	178,090
資本金	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000
資本剰余金	65,000	71,650	71,650	71,650	71,650	71,650	71,650	71,650	71,650
利益剰余金	12,567	20,579	30,940	36,303	38,040	41,793	43,951	44,534	41,440
安全性向上積立金	-	-	-	-	-	-	-	-	12,000
高速道路事業積立金	-	11,084	17,259	23,726	26,375	26,344	27,767	28,497	14,592
別途積立金	-	1,482	3,320	7,213	9,928	11,669	13,976	15,401	17,890
繰越利益剰余金	12,567	8,011	10,360	5,363	1,736	3,780	2,206	635	△ 3,042
純資産合計	142,567	157,229	167,590	172,953	174,690	178,444	180,601	181,185	178,090

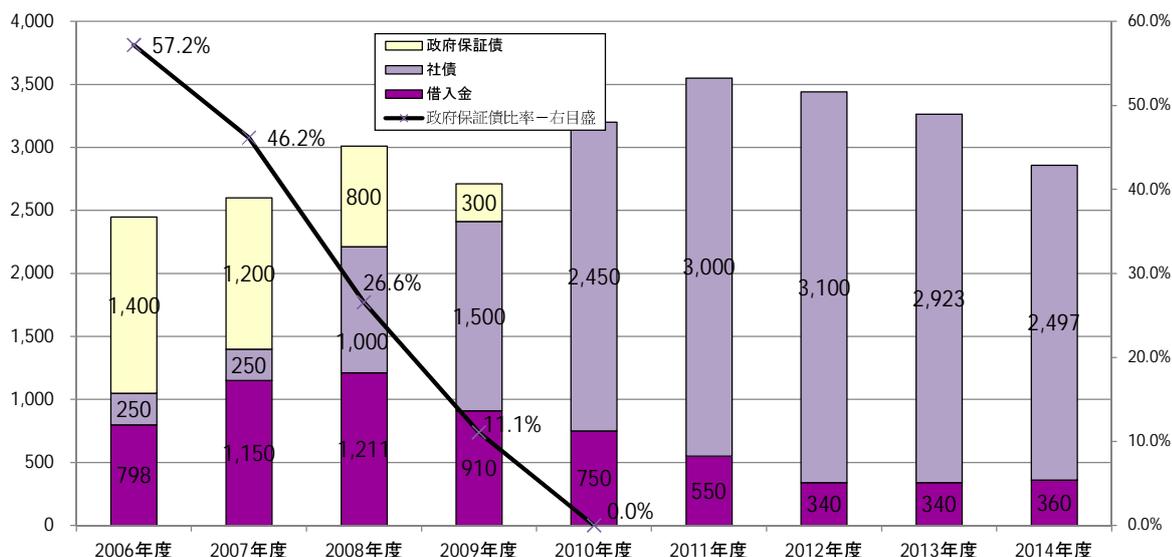
1. 経営全般の状況

1-1 経営状況（高速道路事業・関連事業）

- 民営化以降、着実かつ安定的に資金調達を実施（社債の格付けも国債並み）
- 政府保証債は段階的に低減し、2010年度以降は必要資金をすべて自主調達

資金調達の額(億円)

政府保証債の比率(%)



<格付>

格付投資情報センター(R&I); 長期個別債務格付 AA+(2014.8.15現在)
 ムーディーズ・ジャパン(Moody's); 長期発行体格付 A1(2014.12.3現在)
 日本格付研究所(JCR); 長期発行体格付 AAA(2015.1.26現在)

1. 経営全般の状況

1-2 入札契約関係

○公正取引委員会から公団に対し、入札談合等関与行為防止法の規定に基づき改善措置を講じるよう求められ、3会社が承継した改善措置を基本とし、以下のとおり入札契約手続における競争性、透明性、公正性の確保を図っている

◆談合防止に資する入札契約制度等

■入札方式等の見直し

- ・一般競争入札への移行(指名競争入札を原則廃止)
 <<2013年度実施割合:約91%>>
- ・総合評価方式の適用拡大
 <<民営化時目標:5割 ⇒ 2013年度実施割合:約97%>>
- ・電子入札の改善・拡大
 <<民営化時目標:1割 ⇒ 2013年度実施割合:約93%>>

■チェック機能の強化

- ・入札監視委員会の体制強化
 <<委員会を増設し全支社に設置、委員数を5名から6名に増員、開催頻度は、東京支社・名古屋支社は年3回、八王子支社・金沢支社は年2回、権限の強化(必要な調査及び再入札等を社長等に指示することができる。)、審議結果については公表し透明性を確保>>
- ・入札監視機能の強化
 <<入札監視委員会事務局を設置し、入札審査、統計分析、点検指導、疑義事案に対する調査等を実施(2015.5.1以降は、専門チームを設置した契約審査部が担当する。)>>
- ・情報開示の改善
 <<入札契約適正化法等で定められている、発注見通し、入札結果、契約締結状況等の情報開示の他、主要工種の落札率を毎月公表、年度毎の統計(工種別の件数、金額、入札方式、落札率等を集計したもの)を公表>>
- ・工事費内訳書(単価表)の提出拡大
 <<民営化時目標:5割 ⇒ 2013年度実施割合:100%>>

1. 経営全般の状況

1-2 入札契約関係

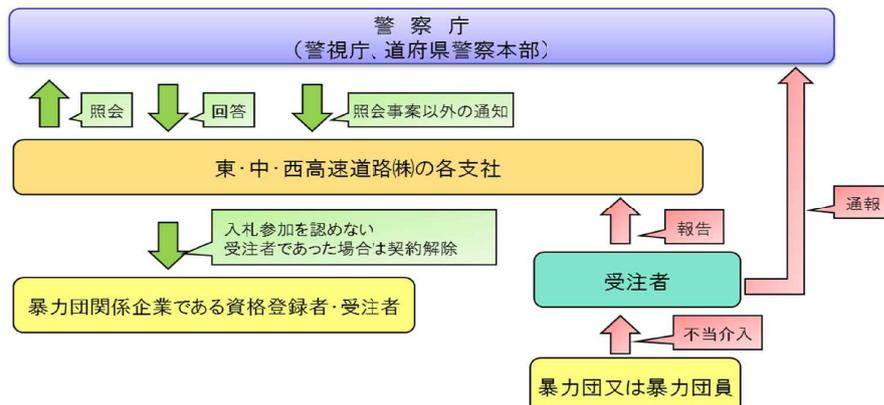
■談合等に対する制裁の強化

- ・違約金の引き上げ
 <<従前:最大10% ⇒ 現行:最大20%>>
- ・資格登録停止措置期間の拡大
 <<従前:最長24ヶ月 ⇒ 現行:最長36ヶ月>>

◆暴力団関係企業の排除の徹底

・暴力団関係企業等の排除に関する合意書締結

当社と警察庁との間で暴力団関係企業等の排除に関する合意書(2013年3月29日)を締結し、警察との緊密な連携の下に十分な情報交換等を行うことにより、当社が発注する工事等から暴力団関係企業等の排除を徹底している。



1. 経営全般の状況

1-3 グループ経営の状況

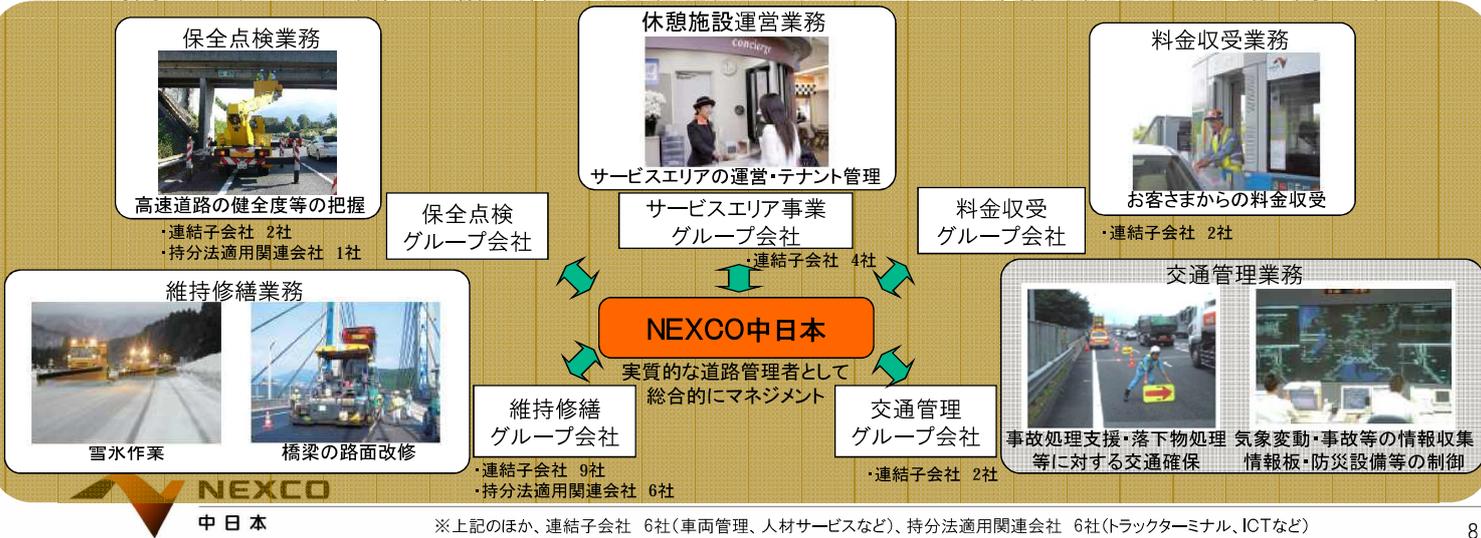
○民営化前のいわゆる「ファミリー企業」

- ・道路公団との出資関係がないものの、道路公団との業務上のつながりが極めて強い公団関連企業
(道路関係四公団民営化推進委員会「意見書」)
- ⇒業務受注における高コスト体質や、情報開示の不透明性、道路公団OBによる天下りなどの批判

第3回高速道路会社・機構・国土交通省連絡協議会(2006.2.16)

⇒お客さまに、安全・安心・信頼される道路サービスを提供するために不可欠な業務は、本来業務として実施に関するノウハウを蓄積し活用することにより、更なるコスト管理の徹底・CS向上のため、**グループ経営を導入**

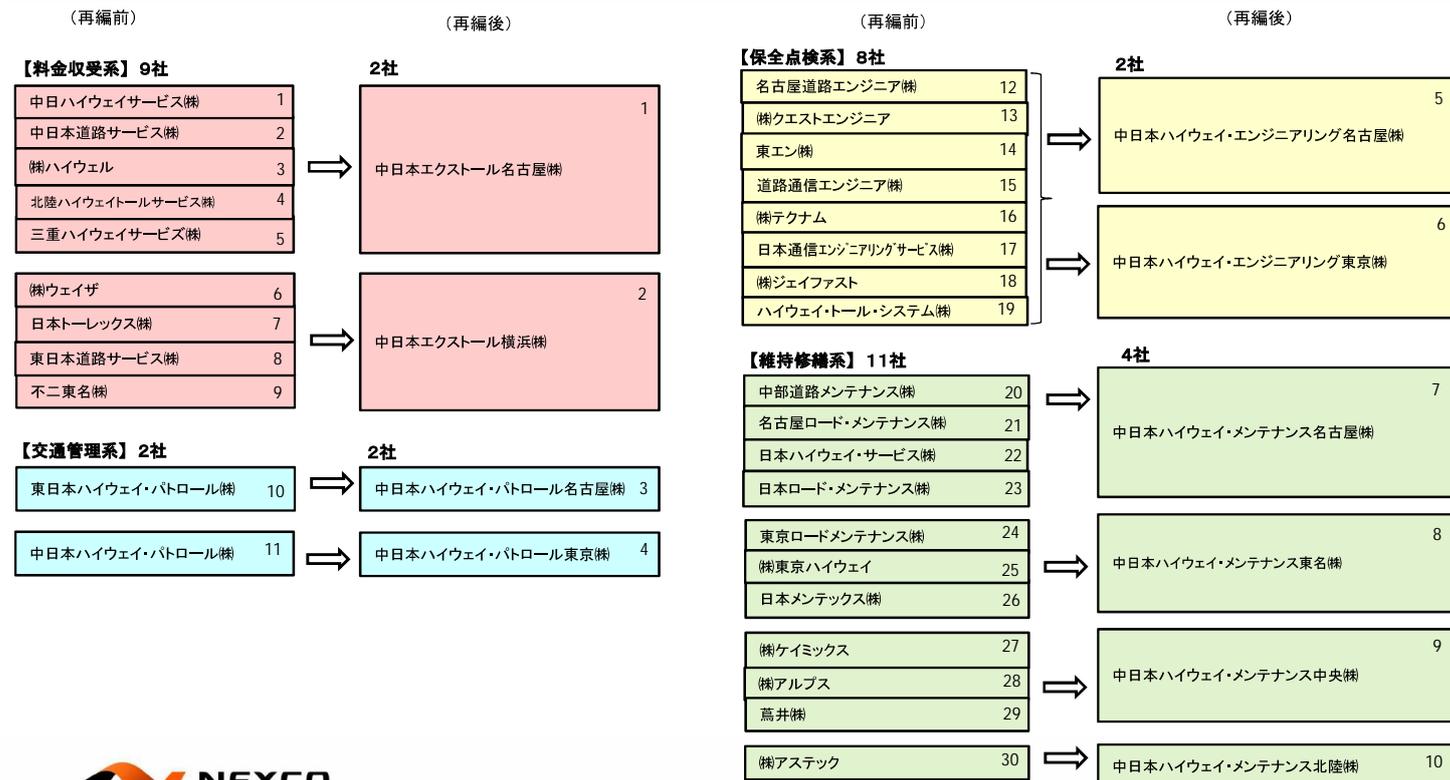
- ・道路維持管理業務や、サービスエリアの運営業務などをグループ化し、経営の効率性・透明性を向上
- ⇒24時間365日、グループ各社との協働で管理運営を実施、お客さまの安全・安心を確保し、快適な高速道路空間を提供



1. 経営全般の状況

1-3 グループ経営の状況

○いわゆる「ファミリー企業」と言われた行政コスト計算書上の子会社・関連会社等であった30社を10社に再編



1. 経営全般の状況

1-3 グループ経営の状況



NEXCO中日本関係会社	38社
連結子会社	25社
持分法適用関連会社	13社

(2015.4現在)

サービスエリア

- 中日本エクスプレス
- ㈱エイチ・アール横浜
- ㈱グランセルセイワサービス
- 中日本ハイウェイ・アドバンス

保全点検

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

維持修繕

- 中日本ハイウェイ・メンテナンス東名
- 中日本ハイウェイ・メンテナンス中央
- 中日本ハイウェイ・メンテナンス名古屋
- 中日本ハイウェイ・メンテナンス北陸
- 中日本ロード・メンテナンス東海
- 中日本ロード・メンテナンス静岡
- 中日本ロード・メンテナンス東京
- 中日本ロード・メンテナンス中部
- 中日本ロード・メンテナンス金沢

- 日本ロード・メンテナンス
- ㈱東京ハイウェイ
- NHS名古屋
- ティーシーメンテナンス
- ㈱高速保全
- ㈱テーロス・ジャパン

車両管理業務

- 中日本高速オートサービス

交通管理

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

料金收受

- 中日本エクストール横浜
- 中日本エクストール名古屋

人材サービス

- NEXCO中日本サービス

その他(関連)事業

- 中日本高速技術マーケティング
- (同) NEXCO中日本インベストメント
- NEXCO中日本開発
- 箱根ターンパイク

ICT

- ㈱NEXCOシステムズ

保険代理店

- ㈱NEXCO保険サービス

トラックターミナル

- 北陸高速道路ターミナル

料金收受機械保守

- ハイウェイ・ツール・システム

海外事業

- 日本高速道路インターナショナル
- (JEXWAY)

技術開発・調査・研究

- ㈱高速道路総合技術研究所



1. 経営全般の状況

1-3 グループ経営の状況

○環境変化に合わせた不断の見直し(PDCA)により、グループを最適化して総合力を高めることで、NEXCO中日本グループ全体の成長・発展を目指す

1. 経営理念・経営方針の共有

◇グループ全体で経営理念・経営方針を共有するなどにより、グループ総合力の強化を図っている。
(グループ戦略会議、グループ管理規程の運用等)

2. グループ価値の最大化・最適化

◇経営資源の最適配置・活用により、強みの発揮、弱み・不足の解消を図る。
(CMS※を活用した新規事業投資、人事交流等)

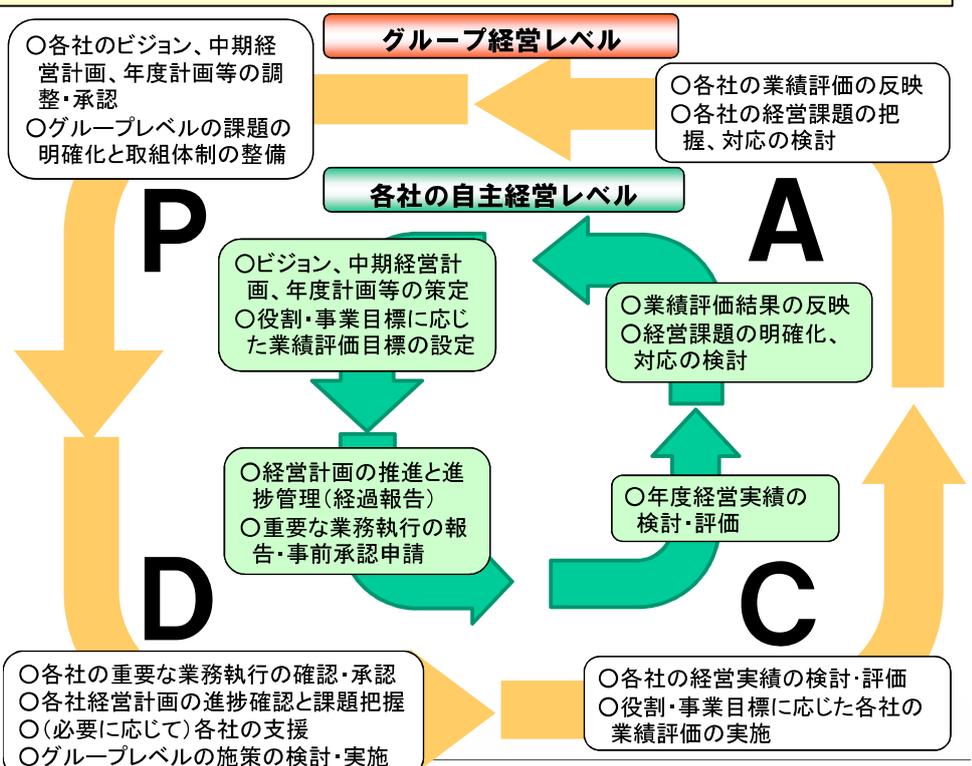
◇グループ各社の役割の明確化と重複の排除により、最適化を追求している。
(共通間接部門の合理化等)

3. 一体経営による透明性の確保

◇連結決算の対象とし、透明性を確保している。

(有価証券報告書等)

◇コンプライアンスの徹底やリスク管理の強化を通じて、グループのガバナンス強化を図っている。
(NEXCO中日本による監査、リスクマネジメント等)



※CMS(キャッシュ・マネジメント・システム)とは、グループ内の資金を一元管理することで資金の調達と運用を効率化する仕組み。

1. 経営全般の状況

1-3 グループ経営の状況

1. 危機管理・応援体制の確立

○NEXCO中日本グループの一員として使命感を共有し、グループ各社が自主的な判断を行いつつ、NEXCOと一体となって不測の事態にも迅速・的確な対応が可能に

【NEXCOと一体となった災害復旧の事例】

・駿河湾を震源とする地震による東名高速被災の事例(2009年8月)

2009年8月11日5時7分頃発生した駿河湾を震源とする地震により、東名高速道路牧之原SA近くの盛土のり面が崩落し通行止に。NEXCO中日本グループ(約1,200人)が初動より一体となって、崩落の危険性の高い困難な施工状況下においても、昼夜にわたり迅速な応急復旧を実施、115時間で通行止めを解除し、夏季混雑期の高速道路の交通を確保。



応急復旧工事(上空写真)
東名・牧之原SA付近

・台風9号による東名高速被災の事例(2010年9月)

一般国道246号が長期閉鎖となった災害であったにもかかわらず、初動よりグループ一体となって東名の被災担当地区協力会社の協力も得て、東名(大井松田～御殿場)を一晩(約20時間)で仮復旧。この対応の中において、協力会社は約40人程度の通常体制を、現場に精通した作業員を雇用する地元企業への応援要請を含めて80人体制へ増強。

【NEXCOと一体となった復旧応援の事例】

・東日本大震災における応援派遣の事例(2011年3月～)

〔 2011年3月12日(震災の翌日)から要員延べ1,100人、車両延べ700台・日の派遣を実施 〕



宮城県石巻市での給水活動

支援先	支援状況	期間	備考
NEXCO東日本	発電車・標識車支援	3/12～5/13	発電車3台、標識車10台
福島県いわき市	救援物資の配送支援	3/20～4/6	車両8台(トラック4台、給油車1台、他3台)、作業員14名
宮城県石巻市	給水活動の支援	3/18～4/17	車両6台(給水車2台、他4台)、作業員8名
	パイオトイレの設置支援	4/1～8/25	パイオトイレカー1台、パイオトイレ単体2台、作業員2名

12

1. 経営全般の状況

1-3 グループ経営の状況

2. 効率性の向上

○業務の見直し、間接部門の共有化を通じたコスト削減や、技術・ノウハウのグループ内での蓄積・活用により、効率性を向上

【業務の見直しによるコスト削減の主な例】

- 2008年度 施工管理業務の見積基準を全国単価から地域単価へ変更(保全点検業務)
- 2008年度 管理員の滞在費の廃止(保全点検業務)
- 2009年度 保全・サービスセンター単位ではなく、支社単位で一般管理費(諸経費)を算出(維持修繕業務)
- 2012年度 公共積算基準準拠から企業会計基準(原価計算基準)の費目に適合する見積方式の導入(保全点検業務、維持修繕業務、料金收受業務、交通管理業務)

【グループ一括調達によるコスト削減の主な例】

- コピー用紙のグループ一括調達
- 自動車保険のグループ一括調達

【その他の効率性向上の主な例】

- 維持修繕業務の効率化(中央分離帯側の側溝清掃の機械化)
- 保全点検業務の効率化(路面性状測定車(ROAD TIGER)の開発)



路面性状測定車(ROAD TIGER)

1. 経営全般の状況

1-3 グループ経営の状況

3. CSの向上

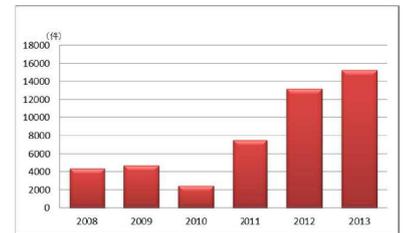
○お客さまを第一にするという基本姿勢のもと、グループが自律性をもって業務を実施することによるサービスレベルの向上を通じてCSを向上

【サービスレベル向上の主な事例】

- お手洗いの清掃品質の向上
- 料金所、パトロール、サービスエリア等における接客レベルの向上
- 施設設備の故障復旧にかかる平均所要時間の短縮
- 業務関連資格保有者の拡大(サービス介助士、マイスター制度等)



サービス介助教育の実施



お客さまからのお褒めの件数推移

4. 透明性の確保

○連結決算の実施により透明性を確保するとともに、コンプライアンスの徹底やリスク管理の強化を通じてガバナンスを強化

【透明性確保に向けた主な施策】

- 連結決算の実施
- 子会社から下請会社への発注の適正化
 - ・下請会社の選定にあたっては、原則として競争性を適用
- グループ会社に対するガバナンス強化策の実施
 - ・グループ会社自らが監査を実施する、セルフチェック体制の仕組みを構築
 - ・不正リスクに対する統制のための研修会等を実施
 - ・グループ業績評価の導入による経営計画の着実な実行、改善内容の水平展開、見える化等、PDCAを着実に推進

1. 経営全般の状況

1-3 グループ経営の状況

○グループを最適化して総合力を高めることで、NEXCO中日本グループ全体の成長・発展をめざして、グループ経営を推進。

1. 経営基盤の強化

- 管理会計の適正化による事業の見える化・効率化の推進
- 共通間接部門の整理・合理化

2. より合理的な体制への強化

- グループ支配権強化によるグループ一体連携体制を強化
- 安全を最優先とする観点からのグループ会社の役割、機能の明確化

3. 品質向上と効率化の推進、競争力の強化

- グループ業績評価を競争意欲の向上につなげることで、更なる業務の品質向上
- 道路事業の効率化、技術・ノウハウの蓄積、事業領域の拡大を目的として、技術開発・人材育成・補修技術等の高い専門性を持った会社との連携を強化

4. 拡大・成長の追求

- 社会インフラの安全・安心に資する商品開発、サービス提供(維持管理業務グループ会社等)
- サービスエリアにおける3つの革命(「CS革命」「商業施設革命」「物販革命」)の更なる深化(サービスエリア事業グループ会社)



コンクリートひび割れ等の補修用接着剤
(製品販売・開発等グループ会社)



とまるぞー I (改良型)

安全対策用の商品開発
(維持修繕グループ会社)



警備業受注に向けた検討
(交通管理グループ会社)



SA・PA接客コンテスト
(サービスエリア事業グループ会社)

1. 経営全般の状況

1-4 従業員・人件費の状況

○2005年の民営化以降、これまでに賞与の削減、採用人員の抑制、定期昇給の一時停止、給与制度改革などの人件費抑制の取組みを進めてきたことにより、人件費の削減に努めてきた
 ○引き続き、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を提供するという社会的責任を踏まえたうえで、採用人員の抑制、生産性の更なる向上等を図り、人件費の抑制に努めていく

従業員の状況	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
従業員数 (人)	2,270	2,120	2,111	2,096	2,117	2,094	2,053	2,112
平均年間給与 (円)	8,280,517	8,327,794	8,160,444	7,996,312	7,982,084	7,925,525	7,993,798	7,955,976

人件費の状況	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
削減対象人件費実績※ (億円)	188	178	178	174	171	171	172	166	170
人件費削減率 (%)	基準年度	▲5.4	▲5.3	▲7.7	▲9.3	▲9.0	▲8.7	▲11.7	▲9.9

※ 削減対象人件費(協定人件費のうち給与費)とは、道路事業(計画管理費及び建設投資)が対象となり、役員及び社員に対して支給する報酬(給与)、賞与及びその他の手当の合計額としています。ただし、法定福利費及び法定外福利費は含まれません

【人件費抑制の取組みの背景】

◆ 国土交通大臣からの要請

[高速道路会社・高速道路機構・国土交通省懇談会における発言(2005.12.26)]

「人件費については、高速道路の利用料金から支払われていることに鑑みれば、国民の理解を得られるような水準とすべきである。独立行政法人の総人件費を今後5年間で5%以上削減を参考に、民営化された会社であるが人件費の見直しを図っていただきたい。」

⇒ その後、独立行政法人は2011年度までの6年間で6%以上削減に変更



《人件費抑制の主な取組み内容》

- ・賞与の削減 [2005年度～]
- ・新規採用の停止 [2005年度]
- ・採用人員の抑制 [2006年度～]
- ・定期昇給の停止 [2006年度]
- ・役職定年制度の導入 [2006年度～]
- ・給与制度改革 (本給表改定等) [2007年度]

1. 経営全般の状況

1-5 会計検査院から指摘された不要資産処分状況、不要社宅の処分状況

○不要資産の処分状況

○道路残地等、社宅、保養施設等について、競争入札等の方法により、2014年度末までに134箇所(2,472百万円)を売却

◆不要資産の処分状況(2015.3.31現在)

	民営化後処分対象としたもの	処分済	処分予定
道路残地等	126箇所	87箇所	39箇所
社宅	48箇所	44箇所	4箇所
保養施設等	4箇所	3箇所	1箇所
合計	178箇所	134箇所	44箇所

処分価額(百万円)	2,472
-----------	-------

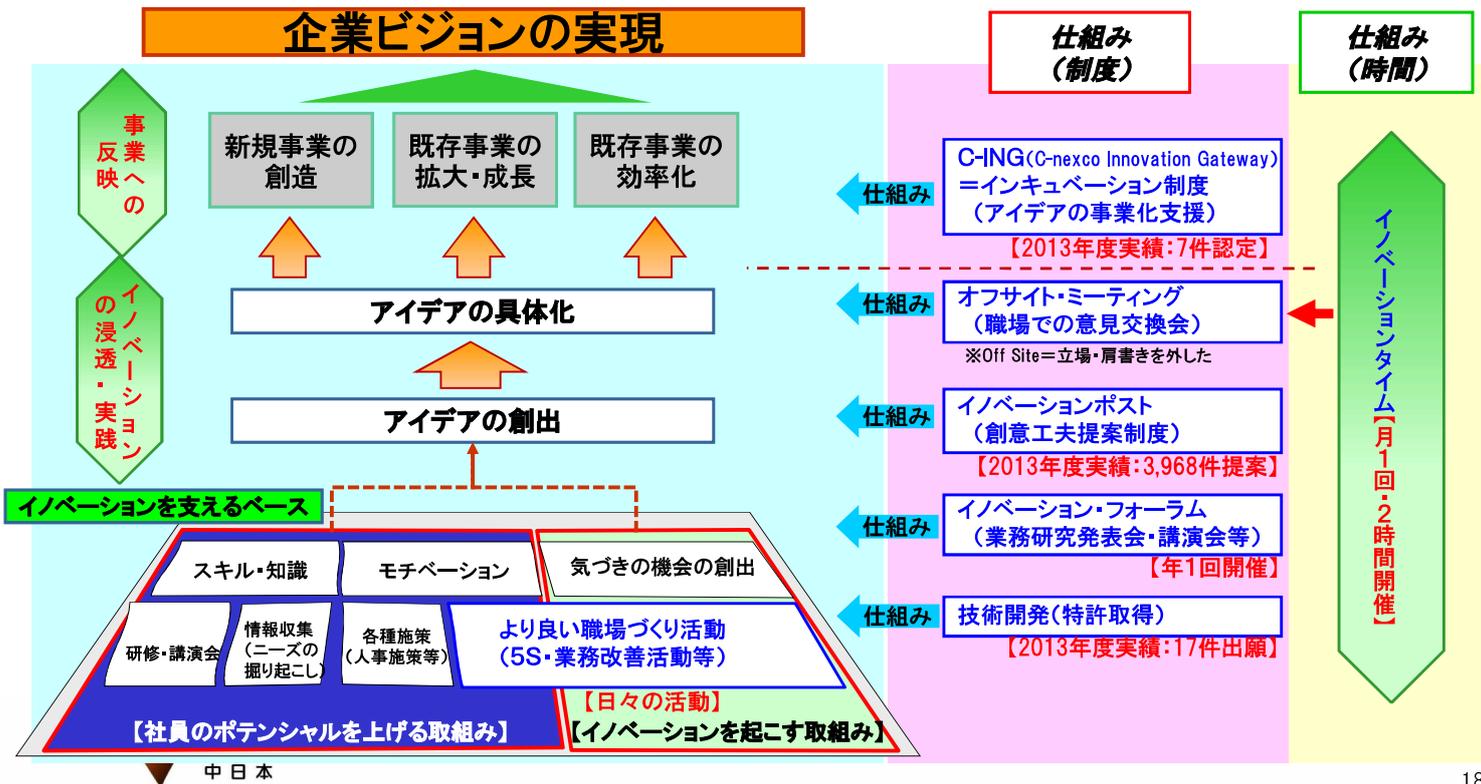
■処分予定資産(44箇所)

- ・道路残地等39箇所のうち、19箇所については、申込先着順による売却でHP掲載中、3箇所については2015年度上半期に競争入札実施予定、17箇所については、地方公共団体及び隣接者等に対し売却協議中
- ・社宅4箇所のうち、2箇所を2015年度上半期に、残りの2箇所を2015年度下半期に競争入札実施予定
- ・保養施設等1箇所については、売却準備のための境界確定協議中

1. 経営全般の状況

1-6 業務効率化・改善

○企業ビジョン(経営理念・経営方針)の実現に向けて、様々な業務効率化・改善の仕組み(制度・時間)を整備
 ○NEXCO中日本グループ全員の自主的な活動として実施



1. 経営全般の状況

1-6 業務効率化・改善

○現場レベルの自発的な気づきを業務改善・効率化に活かすものとしてイノベーション・ポストを開設。年間約4千件の提案

○日常業務の中での課題解決や効率化の取組を社内での共有を図るものとしてイノベーションフォーラムを開催。年間約800件の参加

○既存事業の効率化に向けた取組み

【イノベーションポスト】

・グループ全体の一人一人の意識レベルの向上をより加速させるとともに、現場レベルでの自発的な気づきを「種」とした業務改革の「苗」を大きく育てるため、業務改善・効率化に関する提案を広く募集するとともに、NEXCO中日本グループ全体でその成果を幅広く共有するもの。



主な事例



「iPadを利用したコンシェルジュサービス」

お客様の求める情報を的確かつ迅速にご案内することが可能となった

【イノベーション・フォーラム】

・日常業務の中での課題解決や効率化の取組を業務研究報告書としてまとめ発表会を開催。社内での共有を図るとともに優秀な取組みを表彰することにより、更なる課題解決や効率化の取組みを促進するもの。



主な事例



「笑顔の輪を広げる社内イベント『笑顔グランプリ』を開催」

笑顔測定器を活用した笑顔の輪を広げる社内イベント「笑顔グランプリ」を開催。スタッフが笑顔の素晴らしさや大切さを実感することで、更なるCSの向上へ繋げるとともに、笑顔いっぱい明るい職場を醸成することで、ESの向上も図っているもの

笑顔グランプリ 決勝戦の様子

1. 経営全般の状況

1-7 お客さまの声

○お客さまの声を反映する仕組み

○お客さまセンターへの料金無料ダイヤル導入や、交通業界として初めて苦情マネジメントシステムの国際規格「ISO10002」の自己適合宣言をするなど、より多くの「お客さまの声」を頂戴し、会社として事業に反映する仕組みを構築

より多くの「お客さまの声」をいただく仕組み

- ▶「お客さまセンター」は、24時間365日体制で、電話やメールでお客さまの快適な走行をサポートするとともに、シークレットカスタマー調査を実施し、応対品質の向上に努めています。
- ▶より多くの「お客さまの声」をお聴きするため、2008年10月からは、お客さまセンターに料金無料ダイヤルを導入しました。さらに、2010年からは、SA・PAに設置している投書箱「ハイウェイポスト」をハガキ化しました。
- ▶顧客満足度を客観的に把握するため、2010年度からCS調査を実施するとともに、お客さまの感動を「見える化」するため、2011年に専門家の助言のもと「感動指数」を策定し、CS向上に活用しています。

「お客さまの声」を活用する仕組み

- ▶2007年11月に顧客対応支援システムを導入し、すべての「お客さまの声」をデータベース化し社内でも共有しています。
- ▶「お客さまの声」の分析やCS調査からお客さまのニーズを把握し、常にお客さまの視点にたった経営に活かしています。
- ▶2012年4月1日、交通業界として初めて苦情対応マネジメントシステムの国際規格「ISO10002」の自己適合宣言をしました。

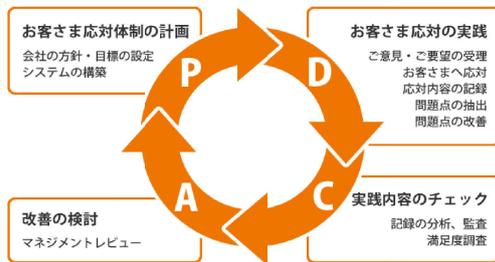


図 ISO10002のPDCAサイクル

▼ 2008年10月からお客さまセンターを料金無料ダイヤル化



1. 経営全般の状況

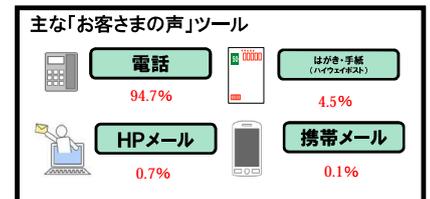
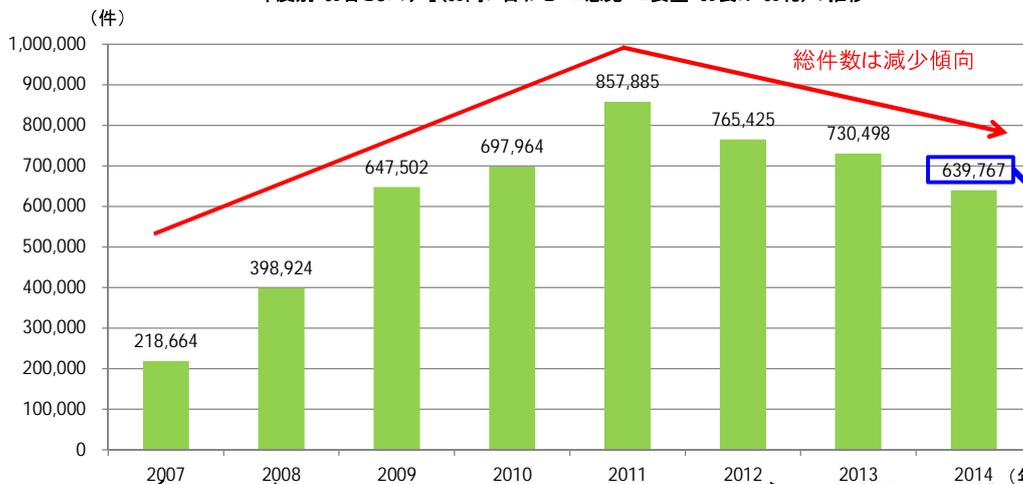
1-7 お客さまの声

○お客さまの声の推移

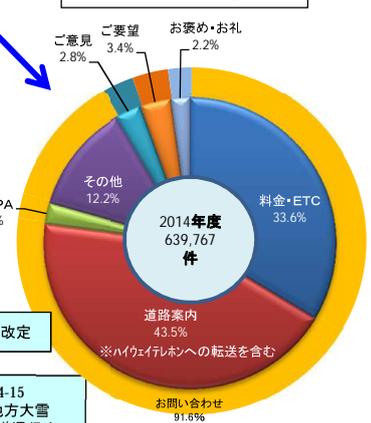
○「お客さまの声」は、2007年度以降、年々増加してきたが、ネットワーク整備による渋滞緩和や情報提供ツールの多様化(アイハイウェイ、ドライブコンパスの導入)などにより、2011年度をピークに総件数は減少傾向

○2014年度は、約64万件(約1,750件/日)の「お客さまの声」をいただいた

年度別「お客さまの声」(お問い合わせ+ご意見+ご要望+お褒め・お礼)の推移



2014年度「お客さまの声」の内訳



- 2/23 新名神開通
- 10/1 お客さまセンター料金無料ダイヤル化
- 10/14 ETC時間帯割引拡充
- 地方部上限千円開始 ※3/28(2009)
- 8/26 東名牧之原地区盛土崩壊(駿河湾地震)
- 6/28 無料化社会実験開始
- 3/11 東日本大震災
- 4/1 ハイウェイポストのハガキ化
- ハイウェイレホン転送開始
- 6/20 無料化社会実験凍結・千円廃止
- 10/21 東名・音羽蒲郡~豊田J 暫定3車運用
- 4/14 新東名開通
- 12/2 笹子TN事故
- 12/13 東名阪
- 四日市付近暫定3車運用
- 4/1 料金改定
- 2/8-11、2/14-15 関東甲信地方大雪
- 東名・中央道通行止

1. 経営全般の状況

1-7 お客様の声

○お客様の声の反映状況

○「お客様の声」1つひとつを大切に、サービスの充実や改善に活用

お客様の声の反映状況

- ▶ いただいた「ご意見」には、対応日数などの目標を定め、迅速かつ誠意をもってお応えしている
- ▶ お客様のご要望を反映しながらサービス改善・改修を行っている

「お客様の声」に基づく改善事例

- ▶ 改善事例の一部をホームページで公表している
<http://highwaypost.c-nexco.co.jp/voice/index.html>

「お客様の声」に基づく改善事例

お客様の声

尾張一宮PA(上り)の駐車場に設置してある車止めにつまずき、危険です。

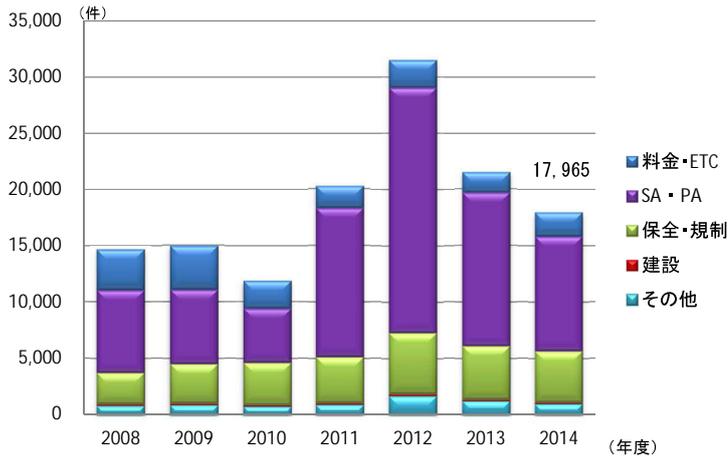
車止めを変更できないですか。

取り組み

ブロックによる車止めをラバーポールに変更し、歩道部の縁石に、注意喚起のためのペイントを施しました。



「お客様の声」のうち「ご意見」の推移



2. 高速道路事業の取組状況

2. 高速道路事業の取組状況

2-1 新設・改築の推進

○NEXCO中日本では、2005年10月の民営化以降、**現在までに18区間、約354km^(※)を新規開通**
 特に、**新名神**(亀山JCT～甲賀土山・19km)及び**新東名**(御殿場JCT～三ヶ日JCT・162km)を**予定より約1年間早期に開通**
 ○**現場の創意工夫等によるコスト削減**により、当初協定に対し**約22%の削減**を実現

(※)2015年3月31日現在。なお、開通延長は、連絡路等を含む実延長で記載

≪民営化以降の開通区間≫

開通・完成区間	距離(km)	開通・完成日	備考
紀勢道 勢和多気J～大宮大台	13.4	2006/3/11	協定どおり
中部横断道 増穂～南アルプス	6.2	2006/12/16	3カ月短縮
圏央道 八王子J～あきる野	9.6	2007/6/23	3カ月遅延 ※
新名神 亀山J～甲賀土山	18.8	2008/2/23	1年短縮
東海北陸道 飛騨清見～白川郷	25.0	2008/7/5	3カ月遅延
紀勢道 大宮大台～紀勢大内山	10.4	2009/2/7	2カ月短縮
東海環状道 美濃関J～関広見	2.9	2009/4/18	1カ月遅延 ※
圏央道 海老名J～海老名	1.9	2010/2/27	1カ月短縮
名二環 名古屋南J～高針J	12.7	2011/3/20	協定どおり
圏央道 高尾山～八王子J	2.0	2012/3/25	2年遅延 ※
新東名 御殿場J～三ヶ日J	162.0	2012/4/14	1年短縮
東海環状道 大垣西～養老J	6.0	2012/9/15	協定どおり ※
紀勢道 紀伊長島～紀勢大内山	10.3	2013/3/24	協定どおり
圏央道 海老名～相模原愛川	10.4	2013/3/30	2年遅延 ※
圏央道 茅ヶ崎J～寒川北	5.1	2013/4/14	2年遅延 ※
圏央道 相模原愛川～高尾山	14.8	2014/6/28	1年3カ月遅延 ※
舞若道 敦賀J～小浜	39.0	2014/7/20	8カ月短縮
圏央道 寒川北～海老名J	4.3	2015/3/8	4年遅延 ※
合計	354.8		

≪民営化以降の開通区間の建設費≫



(注)2006年4月から2015年3月までに完成引渡した箇所を対象に集計(残事業を含む)

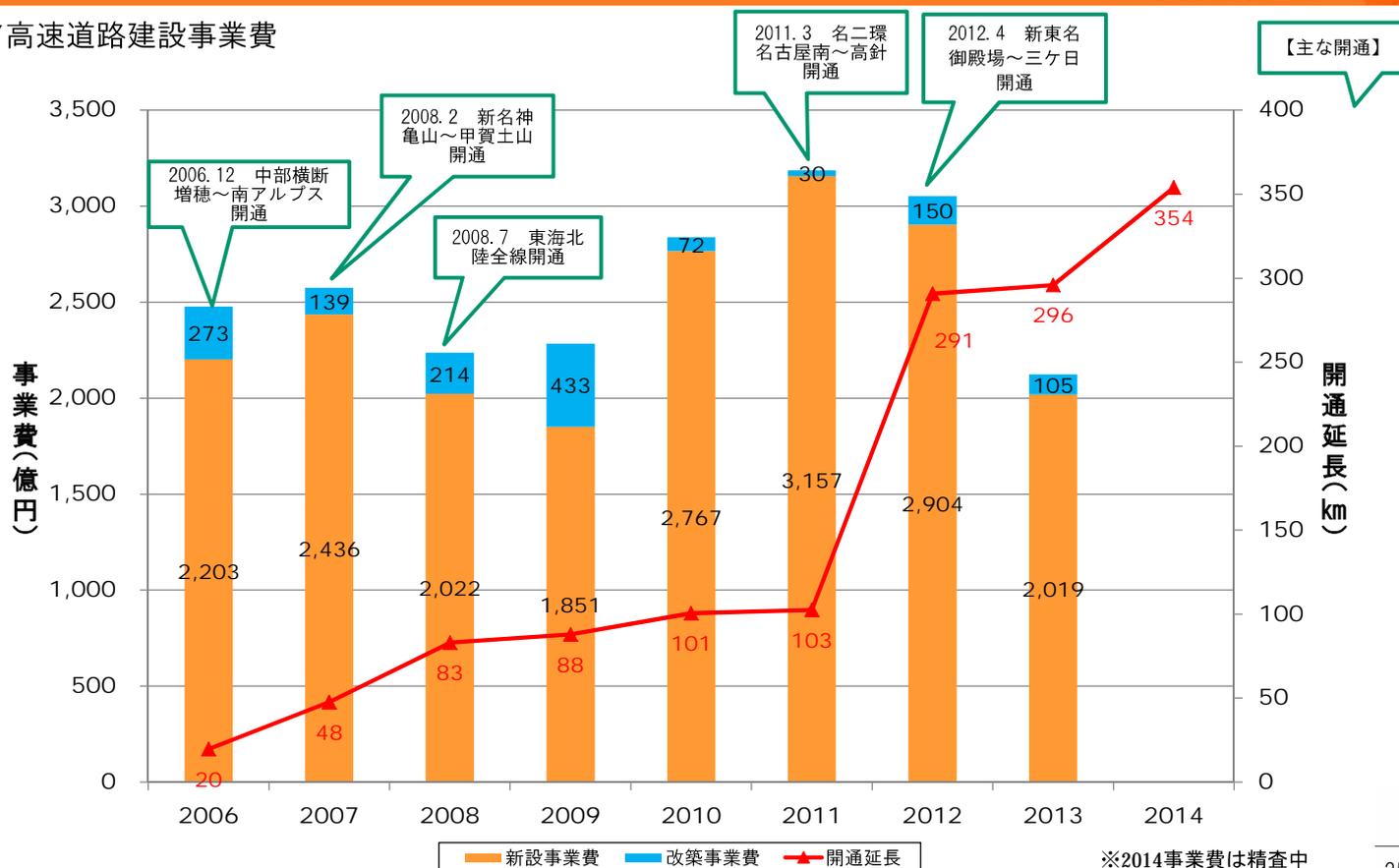


※印は、合併施行区間

2. 高速道路事業の取組状況

2-1 予算の推移(建設費)

▼高速道路建設事業費



※2014事業費は精査中

2. 高速道路事業の取組状況

2-1 新設・改築の推進

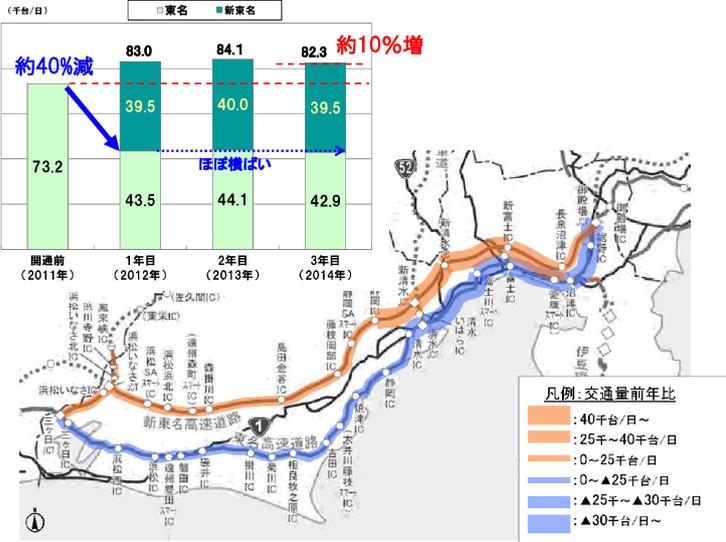
○2012年4月14日の新東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)162kmの開通により、静岡県内の新東名と東名の交通量の合計は約10%増加で推移

○交通量の割合が新東名48%・東名52%と交通の分散が図られたことで、渋滞も大幅に減少

ストック効果：新東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)の開通後の効果

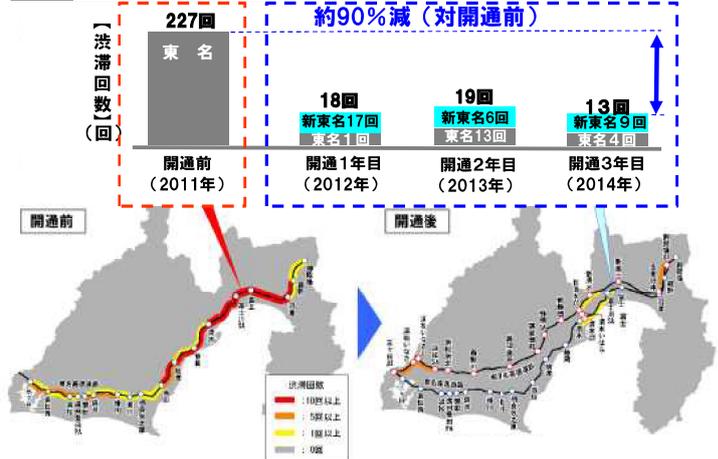
■新東名の開通後3年目の平均交通量は、全日40千台/日(平日42千台/日、休日38千台/日)

■静岡県内の新東名と東名の交通量の合計は、全日+12%(平日+17%、休日+8%)とそれぞれ増加



■新東名の開通後3年目に静岡県内の新東名・東名で発生した10km以上の渋滞は13回

■開通前同時期に静岡県内の東名で発生していた渋滞回数と比較すると、約9割減少



出典：新東名(静岡県)インパクト調整会議記者発表資料に一部加筆

2. 高速道路事業の取組状況

2-1 新設・改築の推進

○新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT)の供用後、静岡県内の地域経済や観光振興への波及効果が拡大

生産・物流拠点の立地

- ★工場立地数は開通前の約2倍に増加
- ★開通2年目も同規模を維持(全国6位)
- ★物流センターが多数立地

新東名開通後 契約が好調の富士山フロント工業団地(富士市)

■静岡県の工場立地件数



観光振興

- ★2年連続で県内の宿泊者数が増加
- ★世界遺産の富士山の山麓で観光客が増加
- ★新東名沿線で観光入込が増加傾向

来客が増えているはままつフルーツパーク時之栖(浜松市)

■はままつフルーツパーク休日入場者数



2. 高速道路事業の取組状況

2-1 新設・改築の推進

- 2008年2月23日の新名神の開通により、豊田JCT～一宮JCTで渋滞量は約6割、渋滞回数は約4割減少
- 豊田JCT～草津JCTを通過する交通量の約8割が新名神を經由。名神か新名神へ交通が転換



【整備効果① 名古屋と大阪間の所要時間が短縮】

豊田JCTから草津JCT間では、名神よりも新名神での利用が時間で約20分、走行距離で34kmの短縮となり、東西交通の利便性向上に大きく貢献。

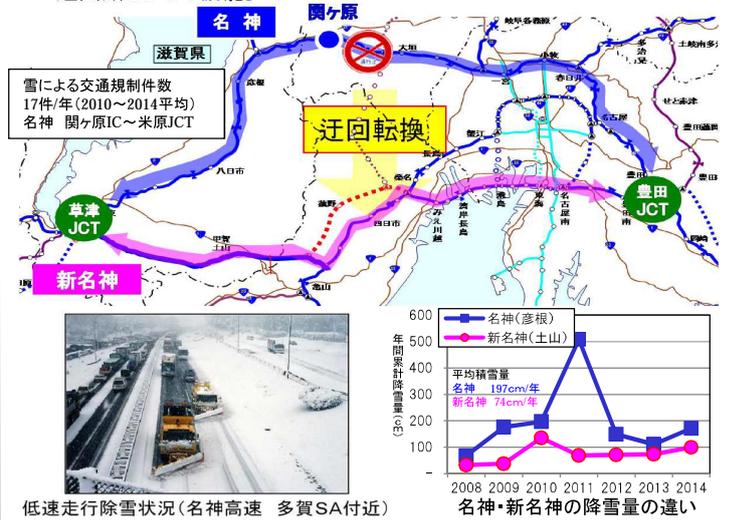
約20分、34km短縮



【整備効果② 名神とのダブルネットワーク構築により、交通障害時に代替機能を発揮】

名神の関ヶ原付近では「ゲリラ雪」と呼ばれる突発的な大雪の影響による通行止め及び交通規制が多発。

新名神はこうした雪の影響を受けにくい区間を通過するため、名神の迂回路としての機能。



低速走行除雪状況(名神高速 多賀SA付近)

また、名神の集中工事、重大事故及び地震災害時の代替道路として大きなダンダンシー効果を発揮。

2. 高速道路事業の取組状況

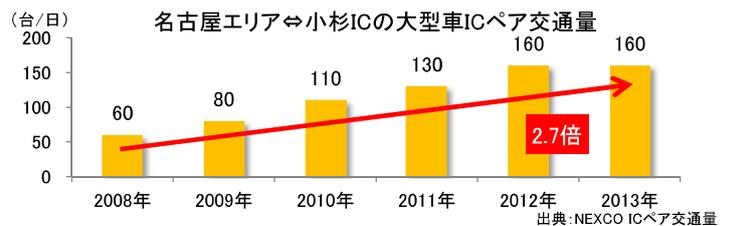
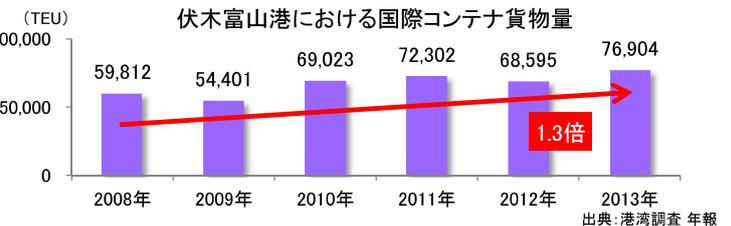
2-1 新設・改築の推進

○事業の効果 <物流効率化の支援、利便性の向上>

- 国際拠点港湾である伏木富山港の国際コンテナ貨物量は増加傾向
- 東海北陸道の全線開通により所要時間が短縮され、交通量が増加して名古屋エリアとの結びつきが強化
- 名古屋～富山間の高速バスは、東海北陸道全線開通後増加傾向



※:名古屋エリア: 東名・名神(豊田IC～一宮IC)
伊勢湾岸道(みえ朝日IC～豊田南IC)
東名阪道(名古屋西IC～桑名IC)
東海環状道(豊田東IC～関広見)
東海北陸道(一宮西IC～関IC)



2. 高速道路事業の取組状況

2-1 新設・改築の推進

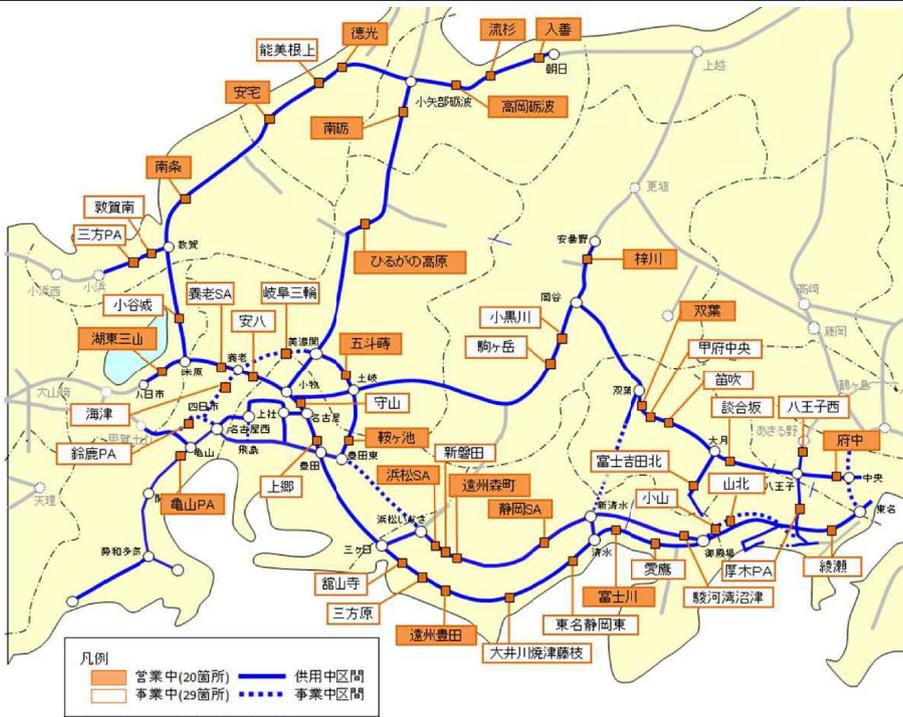
○スマートICの整備

○2014年度までに20カ所の整備を完了(運用中)

○引き続き、29カ所のスマートICを整備することで、高速道路の利便性向上、地域間連携の強化や地域生活・産業の活性化に寄与



東名・富士川スマートIC
(営業中)



2. 高速道路事業の取組状況

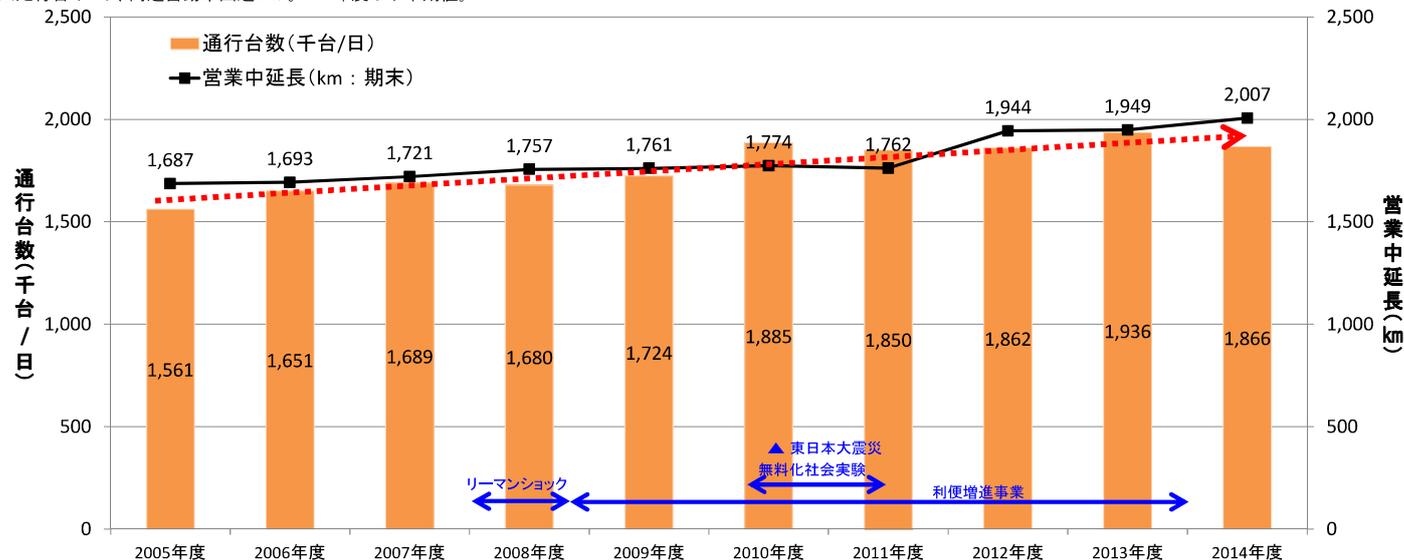
2-2 道路管理の取組み

○営業中延長と交通量の推移

○経済状況や東日本大震災、また無料化社会実験や利便増進事業により変動はあるものの、営業中延長の延伸に伴い、交通量は着実に増加傾向となっている

期	第1期	第2期	第3期	第4期	第5期	第6期	第7期	第8期	第9期	第10期
年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
期間	2005.10~ 2006.3月	2006.4~ 2007.3月	2007.4~ 2008.3月	2008.4~ 2009.3月	2009.4~ 2010.3月	2010.4~ 2011.3月	2011.4~ 2012.3月	2012.4~ 2013.3月	2013.4~ 2014.3月	2014.4~ 2015.3月
営業中延長(km:期末)	1,687	1,693	1,721	1,757	1,761	1,774	1,762	1,944	1,949	2,007
通行台数(千台/日)	1,561	1,651	1,689	1,680	1,724	1,885	1,850	1,862	1,936	1,866
走行台キロ(億台・キロ)※	114	240	241	235	255	264	261	265	271	260

※走行台キロは、高速自動車国道のみ。H17年度は下半期値。

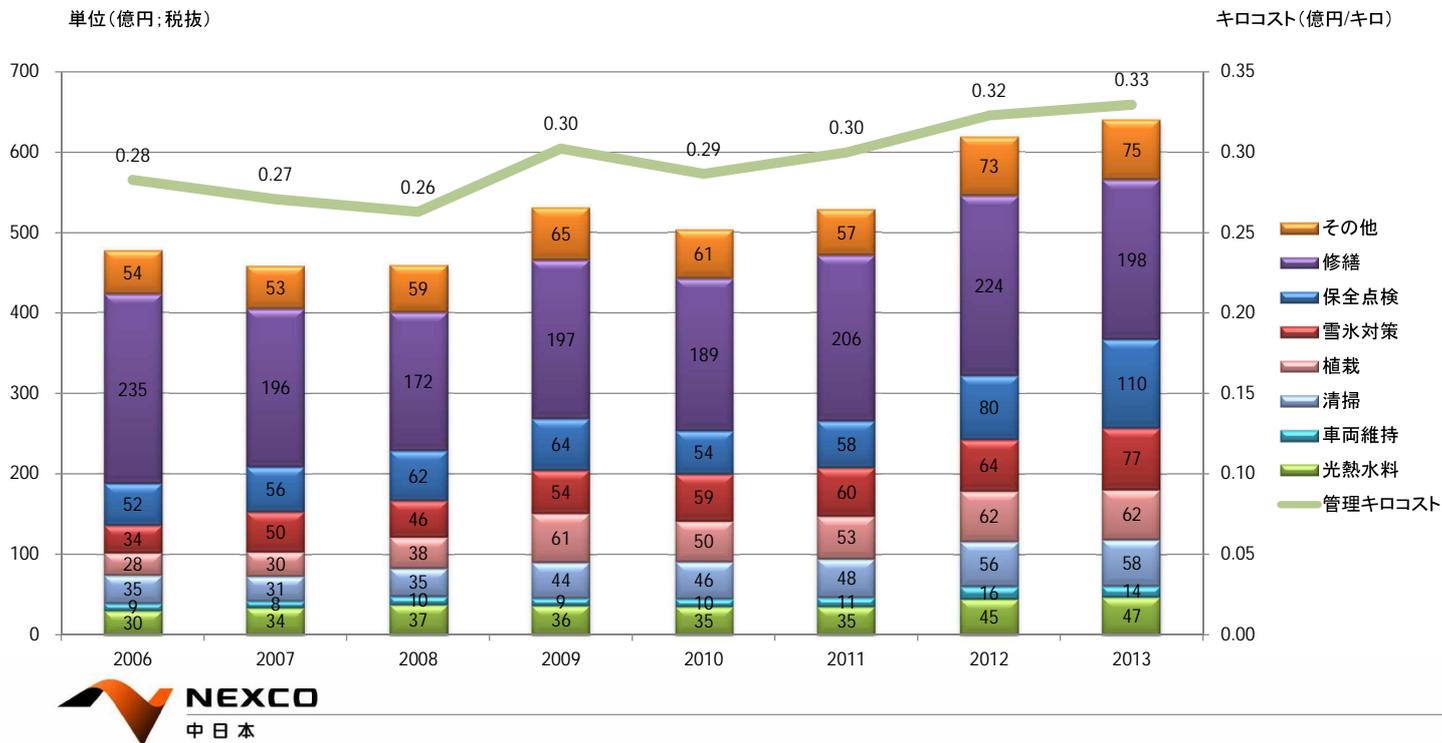


2. 高速道路事業の取組状況

2-2 道路管理の取組み

○維持修繕費の推移

○維持修繕費については「保全点検・雪氷対策費等の増加」「人件費や材料価格の上昇」により、近年増加傾向



2. 高速道路事業の取組状況

2-2 道路管理の取組み

○管理コストの推移

○「点検費用」「雪氷対策費」共に近年増加傾向

①保全点検

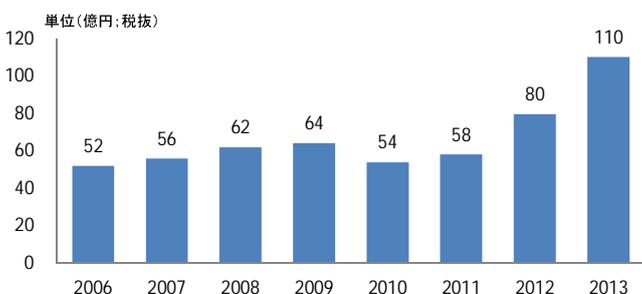
【主な要因】

➢2012年度

・笹子トンネル事故による緊急点検の増加

➢2013年度

・道路ストック総点検による増加

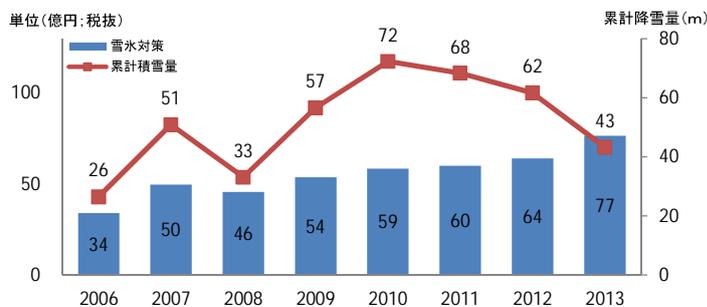


②雪氷対策費

【主な要因】

➢2013年度

・降雪地域の雪は比較的少なかったものの、首都圏近郊の大雪により増加。

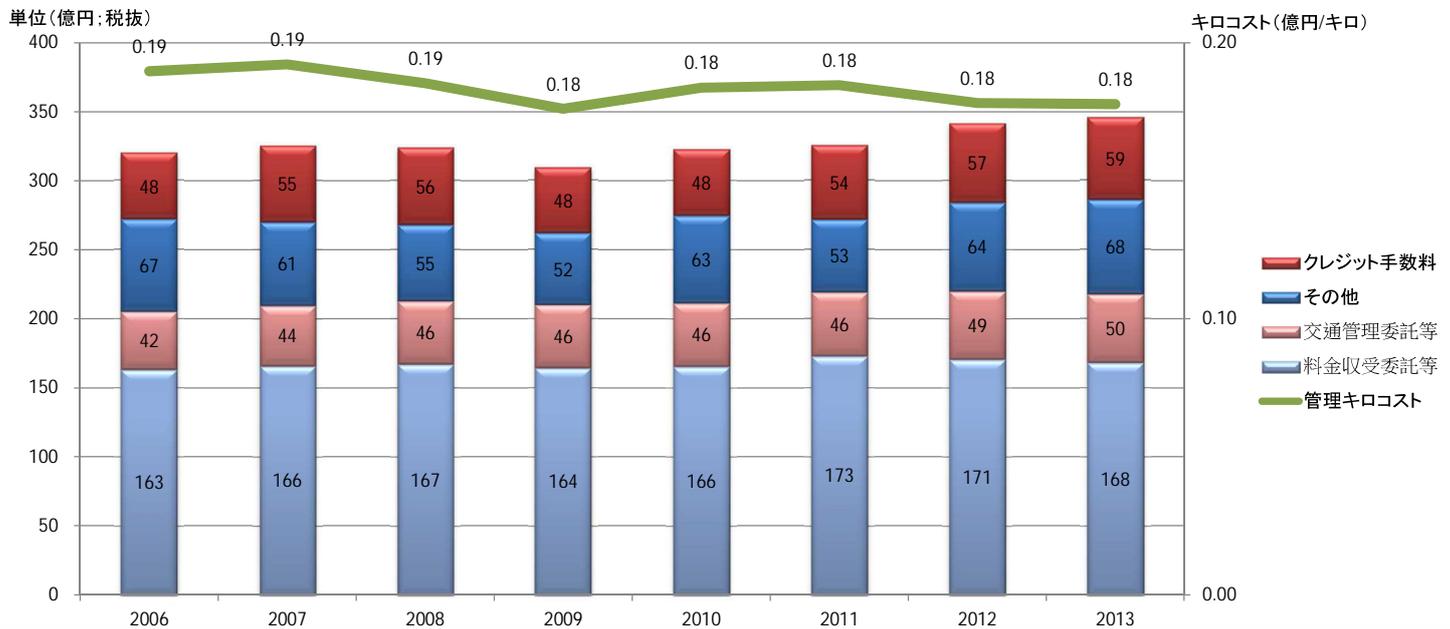


2. 高速道路事業の取組状況

2-2 道路管理の取組み

○管理業務費の推移

- 管理業務費については、道路管理延長の延伸に伴い料金収受員・交通管理員費用が増加
- キロ当たりコストはほぼ横ばい



2. 高速道路事業の取組状況

2-2 道路管理の取組み

○民営化時における管理コストの削減

- 「道路関係四公団民営化に関し直ちに取る事項」(2003年3月25日国土交通省)のコスト削減計画、同年12月22日の「政府・与党申し合わせ」を踏まえ、徹底したコスト管理に全社を挙げて取り組み、2005年度(予算)は2002年度(予算)に対し、**3割の管理コストを削減**
- 管理コストの削減にあたっては、道路の安全かつ円滑な交通を確保するための一定の管理・サービス水準を確保しつつ、ベンチマーク比較や科学的根拠に基づき実施

○NEXCO中日本発足以降における管理コスト削減の取組み

- 民営化以降においても、道路の安全かつ円滑な交通を確保するための一定の管理・サービス水準の確保を前提に、更なるコスト削減に向けた不断の取組みを継続
- 発注ロットの効率化、総合評価落札方式の拡大及び価格協議方式の採用による更なるコスト削減や新技術・新工法の積極的採用によるコスト削減への取組みを実施

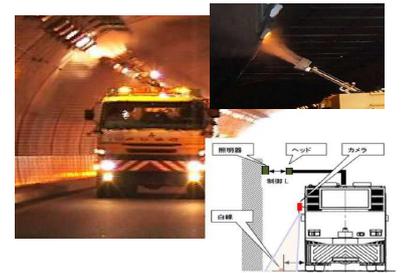
【維持修繕コスト削減の例】



トンネル照明のLED化



トラック搭載型草刈機による樹木剪定作業



キャビテーションによるトンネル照明清掃作業

2. 高速道路事業の取組状況

2-2 道路管理の取組

○法令違反車両取締り状況

- 高速道路の構造物の劣化に多大な影響を与え、交通安全上重大な事故に繋がる恐れのある重量超過等の法令違反車両に対して、専門の取締り部隊による取締りや、常習違反者への「講習会」、「大口・多頻度割引」の割引停止等を実施
- 今後、重大な違反者への「積荷の軽減措置」や、自動計測装置を用いた常時取締りなどの取締り強化を目指す

●重量測定



●講習会による指導



	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
講習会対象者	38社	74社	74社	91社	71社
割引停止措置	0件	0件	0件	2件	0件

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
講習会対象者	85社	96社	57社	64社	64社
割引停止措置	1件	2件	0件	2件	0件



2. 高速道路事業の取組状況

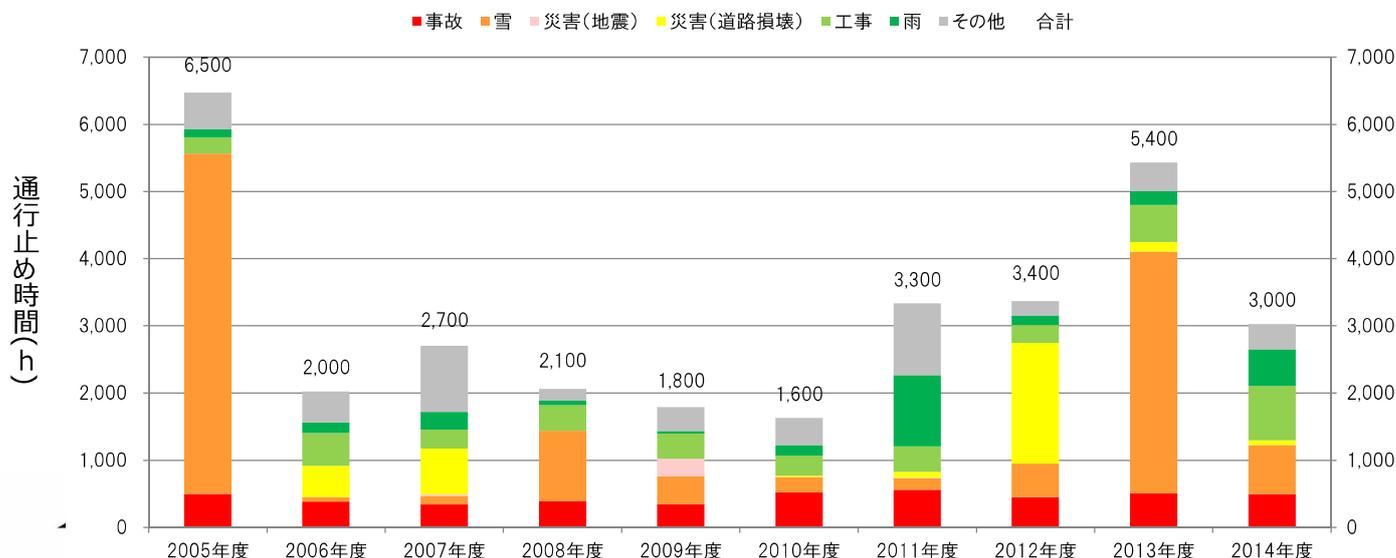
2-2 道路管理の取組

▼通行止め発生状況

- 民営化以降、2,000時間/年程度の通行止め時間を維持
- 近年は、災害や気象の影響により、増加傾向

▼主な対策

- 気象予測を活用した事前広報等、情報提供の実施
- 雪氷車両の増強や社内で支社間の広域支援を実施



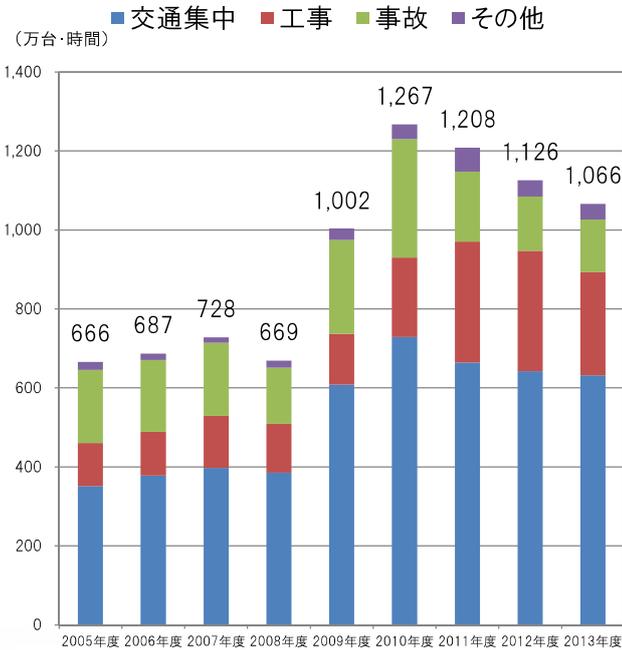
2. 高速道路事業の取組状況

2-2 道路管理の取組

○アウトカム指標

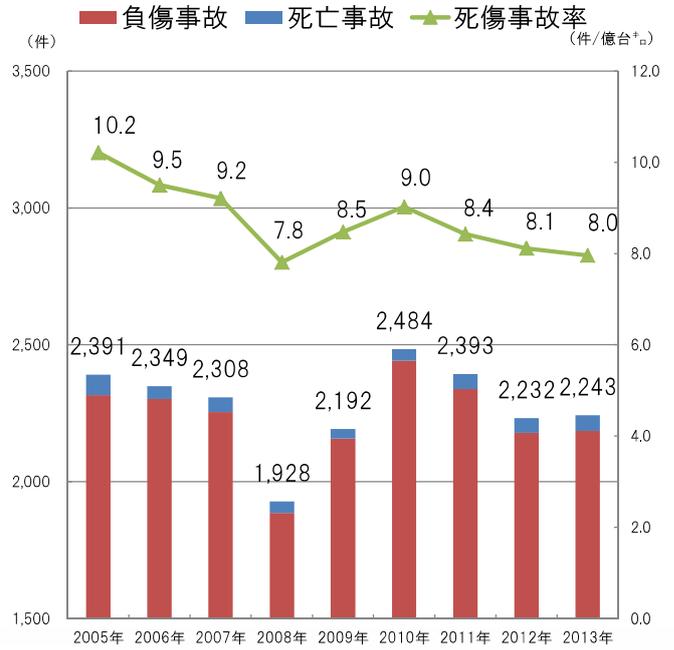
○「渋滞」「事故」対策により近年発生状況は減少傾向

▼渋滞発生状況



渋滞損失時間の推移(会社データ)

▼事故発生状況



NEXCO中日本管内 死傷事故の推移(警察庁データ)

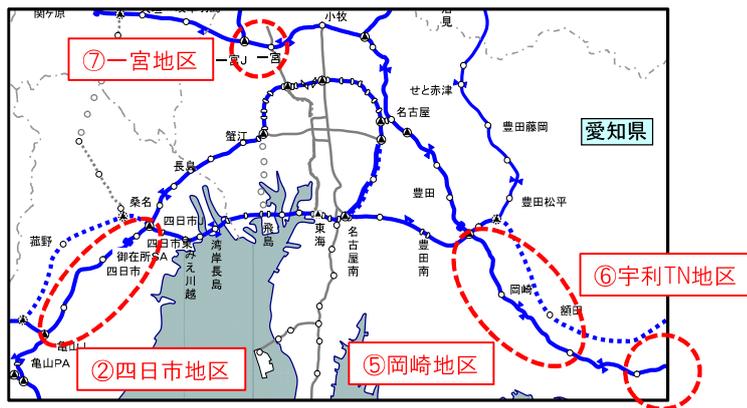
2. 高速道路事業の取組状況

2-2 道路管理の取組

○渋滞のボトルネックとなる箇所への付加車線の整備など、渋滞対策を推進

主な渋滞ポイント

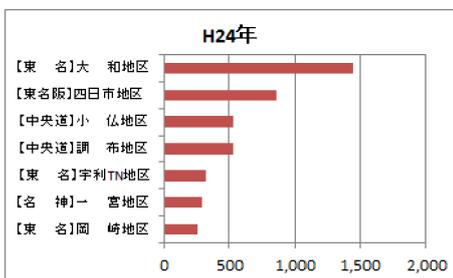
《名古屋地区》



《東京地区》



ボトルネック別渋滞損失時間(千台・時間)※



渋滞対策検討状況

- ①2012年度付加車線事業化
- ②2018年度新名神開通予定(暫定3車線運用中:2012.12~)
- ③渋滞ボトルネック検討ワーキンググループにおいて対策方針を決定
- ④渋滞ボトルネック検討ワーキンググループにおいて対策方針を決定
- ⑤2015年度新東名開通予定(暫定3車線運用中:2011.10~)
- ⑥2015年度新東名開通予定
- ⑦渋滞ボトルネック協議会において検討中

※渋滞損失時間とは、平常時は規制速度、渋滞時は25km/hで走行した場合に発生する時間差を計上

2. 高速道路事業の取組状況

2-2 道路管理の取組

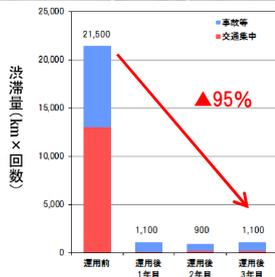
○高速道路ネットワークが整備されるまでの間、暫定3車線運用、付加車線設置などの渋滞対策を実施

「賢く使う」取組み(暫定3車線運用の事例)

○東名 岡崎地区 暫定3車線運用

・新東名 浜松いなさJCT～豊田東JCT開通までの暫定措置として、車線幅員や路肩幅員を変更することにより3車線運用⇒**短期間(約半年)かつコストを抑えた工事で大きな成果**

	運用区間	運用開始日
上り線	豊田JCT～音羽蒲郡IC間 約21km	2011.10.21～
下り線	美合PA～豊田JCT間 約15km	2011.10.21～



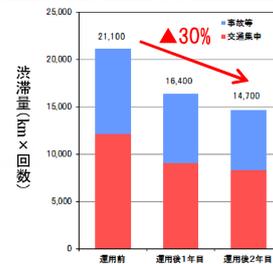
運用前と比較し、約95%の渋滞が解消
【音羽蒲郡～岡崎間(暫定3車線運用区間)】

【運用前】 : 2010.10.23～2011.10.20
【運用後1年】: 2011.10.22～2012.10.18
【運用後2年】: 2012.10.19～2013.10.20
【運用後3年】: 2013.10.21～2014.10.20

○東名阪 四日市地区 暫定3車線運用

・新名神 四日市JCT～亀山西JCT(仮称)開通までの暫定措置として、車線幅員や路肩幅員を変更することにより3車線運用

	運用区間	運用開始日
上り線	四日市IC～四日市東IC間 約3km	2012.12.13～
下り線	四日市東IC～鈴鹿IC間 約5km	2012.12.19～



運用前と比較し、約30%の渋滞が減少
【四日市J～亀山J間】

【運用前】 : 2011.12.22～2012.12.12
【運用後1年】: 2012.12.20～2013.12.11
【運用後2年】: 2013.12.19～2014.12.10

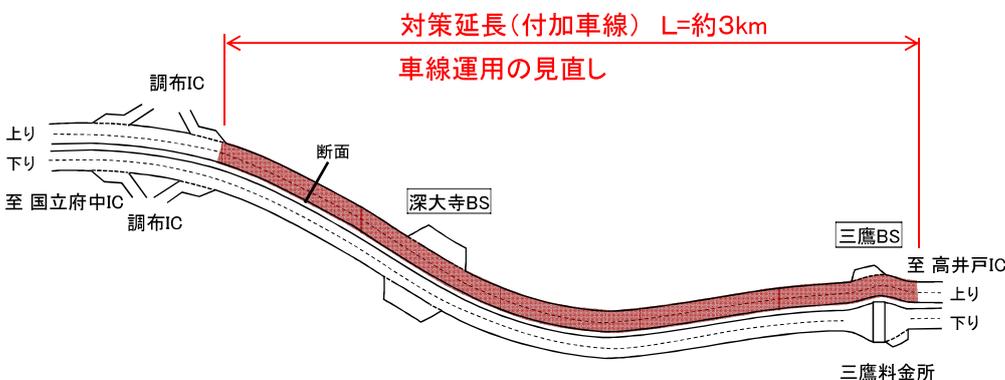
2. 高速道路事業の取組状況

2-2 道路管理の取組

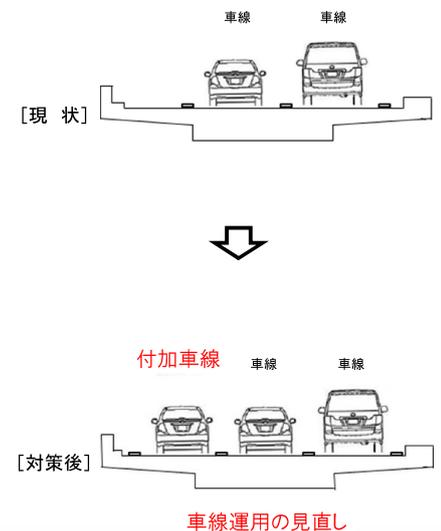
○調布ICから本線への合流や、上り勾配によって局所的に発生している一時的な交通容量の低下を回復させるため、既存幅員の中で車線運用を見直し、付加車線を設置

○今後、準備が整い次第、工事に着手※

■位置図



■断面図(上り線)



※安全対策について調整が必要

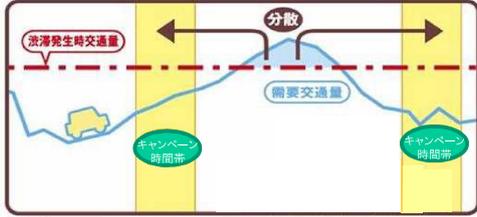
2. 高速道路事業の取組状況

2-2 道路管理の取組

○お客様に時間、経路、交通手段や自動車の利用方法の変更を促すことにより、ピーク時間帯の交通需要をオフピーク時間帯へ分散させる、渋滞緩和対策を実施。

■渋滞減らし隊キャンペーンの概要

キャンペーン時間帯に対象区間を走行した方に商品券をプレゼントすることにより、ピーク時間帯の交通需要を分散化する取組み



イメージ

(渋滞減らし隊キャンペーンのイメージ)



○東名渋滞減らし隊キャンペーン

- ・2009年GWから交通混雑期に実施(17回)
- ・横浜町田～海老名JCT(上)大和TNの渋滞を対象

○中央道渋滞減らし隊キャンペーン

- ・2015年正月から交通混雑期に実施(1回)
- ・八王子～相模湖(上)小仏TNの渋滞を対象

■東名渋滞減らし隊キャンペーンの効果

- ・過去17回キャンペーンを実施。
- ・削減した推定渋滞量は、1キャンペーン当たり平均137km・h(これは、約20kmの渋滞が7時間継続する規模に相当)

■東名渋滞減らし隊キャンペーン登録者推移



2. 高速道路事業の取組状況

2-2 道路管理の取組

○高速道路やサービスエリアの防災機能を強化し、災害発生時には、お客さまの避難や救援部隊の活動を支援

- ・業務継続計画(BCP)に基づき、お客さまの避難に備えて、当社が管理するすべてのサービスエリアにおいて防災備蓄を推進
- ・避難誘導訓練、情報伝達訓練及び防災備蓄品のオペレーション訓練を実施



災害時における休憩施設の活用(イメージ)



救護テントの組み立て訓練



防災備蓄倉庫

- ・法面(のりめん)や橋梁などの構造物の点検を行い必要に応じて補強対策を実施

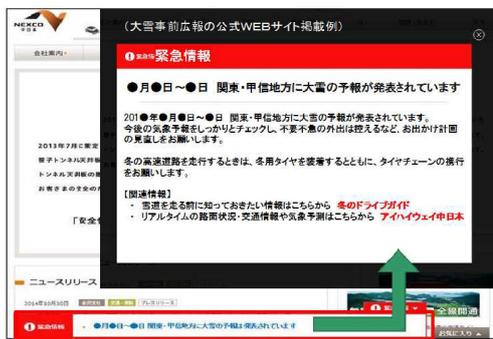


2. 高速道路事業の取組状況

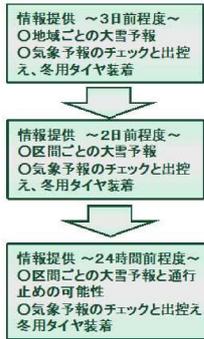
2-2 道路管理の取組

○雪氷対策を強化し、冬季の安全な通行を確保

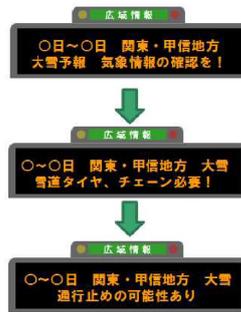
・お客さまに対する大雪時の出控えや冬用タイヤ装着の啓発について、事前の大雪広報や情報提供を充実



公式WEBサイト【情報提供例】



公式WEBサイト等【ステップ例】



広域情報板【情報提供例】



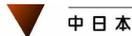
公式WEBサイト【雪道ドライブガイド(イメージ)】

・除雪体制の強化や関係機関との連携を強化

- 除雪機械の増強(2013年度冬期に長期間通行止めとなった地域)
- スタック車両の早期発見・早期排除体制の強化
 - ①早期発見のためのカメラ設置や早期排除のためのレッカー車の事前配置等
 - ②改正災害対策基本法への対応
- 優先路線への応援体制の構築、関係機関との連携
- GPSを用いた除雪車両の位置の常時把握



ロータリー除雪車による排雪作業状況



中日本

2. 高速道路事業の取組状況

2-2 道路管理の取組

○ハード対策とソフト対策の両面から交通事故の削減と走行環境の改善に取り組み、ISO39001(道路交通安全マネジメントシステム)により施策の効果の検証と最適化を行う

・重大事故の発生につながる高速道路での逆走防止のため、警察庁と連携して逆走事案の詳細な分析を行い、大型矢印標示などの視覚的な対策、Uターン防止のラバーポールなどの物理的な対策を統一的に実施

・その他、重大事故を防止するためのハード対策を推進

(ハード対策の例)



強化型防護柵



高輝度レーンマーク



高機能舗装

(逆走防止対策の例)



(ソフト対策の例)

・交通安全キャンペーンや高速道路交通安全セミナーの開催、安全走行ガイドや渋滞予測ガイドの提供など、安全啓発活動を展開

また、重大事故につながりかねない車両制限令違反の車両に対して、関係機関と連携して取締りや指導を実施

2. 高速道路事業の取組状況

2-3 技術開発の推進

▼技術開発の取組みと成果

コスト削減の他、安全を最優先し、安心・快適性の提供や環境に配慮するためなどの技術開発を、大学や民間企業と連携して積極的に取り組んでいる。その結果、民営化以降もこれら技術が認められ、外部団体等からの表彰の他、学会等の活動に技術者が参画し、継続的に活躍している

レーザー技術を用いた鋼部材の塗膜除去

- ・従来の除去方法の劣悪な作業環境(騒音、粉じん、廃棄物等)の改善
- ・ボルト周りや鋼板交差箇所等の特殊部における塗膜除去の効率化
- ・持運びに便利な小型のレーザー装置の開発



従来の除去状況※



レーザー技術による除去状況

※鋼道路橋防食便覧(2014年3月 (社)日本道路協会)

植物発生材のリサイクル

高速道路事業で発生する刈草や伐採木をペレット化し、空調設備等に有効活用



2. 高速道路事業の取組状況

2-3 技術開発の推進

▼新東名での新技術の事例



【橋梁】

ストラット付PC箱桁の採用により、従来の断面よりスリム化



【トンネル】

TBM導坑先進拡幅掘削工法の採用により安全に効率的に大断面を掘削



【土工】

大型施工機械により厚層(60cm)施工やGPSによる品質管理などを採用し大規模盛土を施工

▼外部団体からの表彰

外部表彰の学会、団体等	賞名	受賞数	対象	
工事関係	IBTTA (世界有料道路協会)	1	新東名高速道路プロジェクト	
	(社)土木学会	技術賞	1	新東名高速道路 御殿場JCTから三ヶ日JCT 162kmの開通
	(社)土木学会	田中賞 作品部門	3	新東名高速道路 桂島高架橋 他
	(社)土木学会	デザイン賞	2	新東名高速道路 芝川高架橋 他
	(社)日本コンクリート工学協会	作品賞	1	新東名高速道路 矢作川橋
	(社)プレストレストコンクリート 技術協会	作品賞	4	新名神高速道路 鐘ヶ瀬橋 他
論文関係	(社)プレストレストコンクリート 技術協会	施工技術部門	2	中央自動車道 子野川橋床版改良工事 他
	(社)土木学会	論文賞	2	塩害劣化したRC中空床版橋の維持管理計画の 立案と吹付けによる断面修復工法の適用
	(社)プレストレストコンクリート 技術協会	論文部門	3	設計VEIによる新技術の適用 - 第二名神高速道路鐘ヶ瀬橋 -
(社)日本道路協会	論文賞	7	鋼コンクリートの複合アーチ橋の設計・施工	

2. 高速道路事業の取組状況

2-3 技術開発の推進

▼産学との連携の事例

大学との包括協定

大学の**基礎研究成果**と、NEXCOの現場に直結した**技術力**による産学連携（名古屋大学 2010年5月）



- 研究成果の社会への活用の強化
- 先端的な技術力、かつ広い視野を有する高度技術者の育成



協定締結式
（名古屋大学総長と社長(当時)）



大学・民間企業との共同研究

点検技術の高度化

時速100kmで走行しながら高精細な画像を撮影し、異常を自動的に検出する点検技術の開発



トンネル内の撮影状況



100km/h で高速走行しながら撮影した画像

共同研究者：東京大学

2. 高速道路事業の取組状況

2-3 技術開発の推進

▼学会等の活動

学会等名	委員会等名
公益社団法人 土木学会	調査研究部門 岩盤力学委員会、鋼構造委員会、地下空間研究委員会 他
公益社団法人 地盤工学会	地盤調査規格・基準委員会
公益社団法人 日本道路協会	橋梁総括小委員会、下部構造小委員会、鋼橋小委員会 他
一般社団法人 日本トンネル技術協会	技術委員会
一般社団法人 交通工学研究会	交通工学研究会
その他 一般社団法人 建築研究振興協会、一般社団法人 日本造園建設業協会、 一般社団法人 日本道路建設業協会、一般財団法人 日本建設情報総合センター	

▼技術開発(研究開発費)に関わる投資額の推移

年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
金額 (億円/ 税抜)	5.4	3.9	7.1	5.9	5.8	7.8	6.3	7.8	8.3	8.7

2. 高速道路事業の取組状況

2-4 企画割引などの取組み

○民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定、サービスエリアを始めとする道路資産や関連情報を活用した多様なサービスを提供

【多様で弾力的な料金設定】

- ・民営化時の会社コスト削減により**深夜割引等の時間帯割引を実施**
- ・観光促進や地域活性化に繋がる**独自の企画割引を積極的に実施、訪日外国人旅行者向け商品も**

○企画割引(周遊型割引)

周遊エリアまでの往復と、周遊エリア内の高速道路を定額でご利用になれるお得な料金プランや、地域と連携してご提供する周遊エリア周辺の観光施設の優待がセットになった料金割引など、これまでにない割引プランの提案を実施
民営化以降38件の企画割引(周遊型)を実施。



最近の主な販売プラン



2. 高速道路事業の取組状況

2-5 安全性向上への取り組み

- 「安全性向上3カ年計画」は、中央道笹子トンネル天井板落下事故を教訓に、「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、再発防止に向けて、事故後直ちに取組んでいる施策も含め取りまとめ、2013年7月26日に公表したのも
- 現在、その達成に向けてグループ一丸となって取り組んでいる



2. 高速道路事業の取組状況

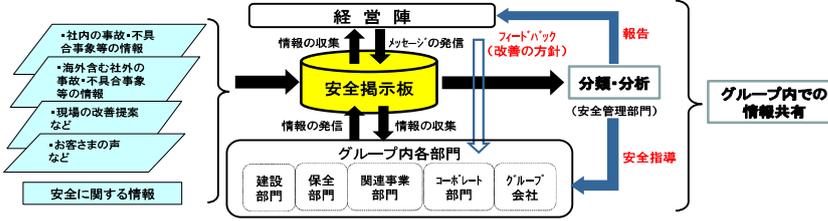
2-5 安全性向上への取り組み

○中央道笹子TN天井板落下事故の教訓を踏まえ、安全性向上3カ年計画を実行

1. 安全を最優先とする企業文化の構築

経営理念の見直し、安全に対するグループ内の連携強化

安全に関する情報の一括管理と活用



2. 構造物の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの見直し

PDCAサイクル再構築、点検要領の見直し、点検技術の高度化

点検全体計画の立案	保安・サービスセンター 所長が計画策定し、支社部長が全体計画を統合し決定(明確化)・NEXCOによるエンジ会社計画書の審査、 照査者 による照査を実施
判定会議の実施 (点検判定会議)	2ヶ月に1回開催(定期化、頻度・内容を明確化) ・ 照査者 、支社関係部署の参加。点検計画の実施状況確認 ・補修・補強計画の策定、補修時期・優先順位の見直し
対策検討会議 (支社開催)	年2回開催(新規: 次年度工事計画案、年間の総括) ・ 照査者 、支社部長、関係部署の参加 ・補修・補強計画の確認、補修実施上の課題報告、経過観察などの確認

・点検要領の見直し(2014.7.1; 省令対応改定、2015.4.1; 2次改訂)

3. 安全管理体制の確立

安全に関する情報開示、有識者委員会への報告と検証

- 安全安心にかかるKPIを設定し、進捗状況を公表
- 3カ年計画の取組み状況を評価・検証し、その結果を安全性向上有識者委員会へ報告し、ご意見をいただき、更なる改善に努める

4. 体系化された安全教育を含む人材育成

安全管理に関する技術力の向上、現地体制の強化



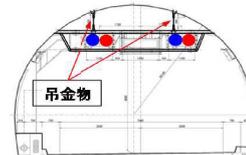
名古屋大学と連携して設置した橋梁点検技術の研修施設 (Nu-Bridge)



設備点検の技術を研修する施設 (E-mac)

5. 安全性向上に向けた事業計画

トンネル内の天井板や換気ダクト等の重量構造物対策の実施
上空構造物の撤去、および2重の安全対策の実施



TN内信号機に2重の安全対策として吊金物を設置



路面表示にて代替えできる門型柱を撤去

2. 高速道路事業の取組状況

2-5 安全性向上への取り組み

○安全性向上に向けた事業計画

○トンネル内に設置した換気ダクト、門型標識柱その他の重量構造物の撤去又は移設など、次の安全対策を実施

	2013年度実績	2014年度計画	2015年度計画	3カ年見込み
安全性向上3カ年計画に基づく安全対策を含む修繕計画				
I .安全性向上に向けた事業計画	520	547	1,283	2,350
①顕在化した損傷などに対して集中的に実施する施策 (2015年度までに完了する施策)	140	165	485	790
道路などに設置された構造物の撤去・移設又は二重の安全対策など				
◆直ちに行うトンネル天井板の撤去など				
◆門型標識柱、料金所のコンクリート製の上屋などの撤去	137	102	211	450
◆トンネル内接着系アンカーボルト使用の大型標識などの移設				
◆ジェットファン・撤去できない標識、情報板などの二重の安全対策				
コンクリート剥落対策(重要交差点箇所及び変状があり機能低下している箇所)	3	63	274	340
◆橋梁、トンネル、カルバート・ボックス				
②潜在的リスクへの対応を含め安全を長期的に確保していくための施策 (2016年度以降も継続して実施する施策)	380	382	798	1,560
道路構造物の耐久性向上など				
◆橋梁床版取替え、特殊橋梁耐震補強、電気設備更新など	342	346	747	1,435
点検環境改善施策など				
◆トンネル監視員通路設置、橋梁検査路設置など	38	34	48	120
点検データ管理システム改良	0	2	3	5
II .その他の事業費(環境対策、給排水設備改良など)	37	30	33	100
総額(I+II)	557	577	1,316	2,450

事業の内容や事業費の内訳は、今後の点検の結果や優先順位の見直しにより変更する場合があります。

(安全対策の実施例)

重量構造物の安全対策



追加した支持金具

コンクリート剥落対策



非常用設備更新



監視員通路の設置



2. 高速道路事業の取組状況

2-5 安全性向上への取り組み

○ 笹子トンネル天井板落下事故を踏まえ、直ちに取り組む施策として取り組んできている、道路上などに設置されている構造物（トンネル天井板や換気ダクト等の重量構造物など）の撤去・移設又は二重の安全対策を推進

【天井板】(笹子トンネル以外)《2トンネル・3チューブ》全て撤去完了 ※チューブ:トンネルを上下別に1つとした単位

トンネル数	都道府県	道路名	トンネル名	上下線区分	トンネル延長(m)	天井板の延長(m)	撤去時期
1*	長野・岐阜	中央道	恵那山	下	8,489	8,489	2013.6.21~7.9
2	神奈川	東名	都夫良野	下(右)	1,656	13	2013.9.2~9.5
		東名	都夫良野	下(左)	1,689	11	2013.6.30~7.5

恵那山トンネル(下り線)
天井板撤去



天井板の撤去状況

【換気ダクト類】《11トンネル・17チューブ》うち16チューブ撤去等完了 《撤去するもの》

トンネル数	都道府県	道路名	トンネル名	上下線区分	トンネル延長(m)	天井板の延長(m)	撤去時期
3	岐阜	東海北陸道	各務原	下	3,015	24	2013.6.18
4	静岡	東名	日本坂	上(右)	2,370	26	2013.6.27~7.8
		東名	日本坂	下	2,555	34	
(1)*	長野・岐阜	中央道	恵那山	上	8,649	227	2013.7.9~7.10
5	静岡	東名	蒲原	上	704	53	2013.7.16~7.19
		東名	蒲原	下	714	38	
6	静岡	東名	興津	上	505	52	
		東名	興津	下	521	37	
7	静岡	東名	清見寺	上	780	37	
		東名	清見寺	下	785	52	
8	富山	東海北陸道	袴腰	対面通行	5,932	23	2013.11.11~11.13
9	福井	北陸道	今庄	上	2,755	62 換気ダクト・東西坑口部	2014.3.18~5.19
	福井	北陸道	今庄	下	2,756	52 東西坑口部	
10	福井	北陸道	敦賀	上	3,225	25	



天井板撤去後
(ジェットファン設置)

《撤去しないもの》

トンネル数	都道府県	道路名	トンネル名	上下線区分	トンネル延長(m)	対象物の延長(m)	対応方針
11	東京	圏央道	川口	上	1,952	13	第三者被害影響範囲部分を撤去
12	東京	圏央道	八王子城跡	上	2,386	150 20	・ダクト材料を軽量かつ強固なものに取替えた上で、部材補強による二重の安全対策を実施予定(対策が完了するまでは点検強化及びセンサーによる監視強化) ・第三者被害影響範囲部分を撤去
13	静岡	新東名	富士川	上	4,503	32	2014.5.22(二重の安全対策完了)

2. 高速道路事業の取組状況

2-6 道路老朽化対策の本格実施

○ NEXCO中日本が管理する高速道路は、経過年数の増加に伴い老朽化が進展するとともに、厳しい使用環境により、著しい変状が顕在化

○ これまで実施してきた従来の修繕のみでは、重大な変状に進展し、通行止等が発生するおそれがある状況。

○ このため、重大な変状に進展するおそれがある箇所について、大規模更新・大規模修繕を実施する箇所として選定し、2015年3月に国土交通大臣より事業許可を受けた。お客さまをはじめ、ステークホルダーの皆さまのご理解とご協力をいただけるよう、コスト削減等の努力を重ねながら、計画的に取り組む。

○ また、道路法施行規則の改正(2014年7月施行)を受け、保全点検要領を改訂し確実に点検を実施。

※保全点検要領(2014年7月改訂;省令対応、2015年4月2次改訂)

分類	区分	項目	主な対策	対策箇所	延長※1	事業費※2
大規模更新	橋梁	床版	床版取替	中央自動車道小早川橋 名神高速道路芹川橋 など	74 km	6,961 億円
		桁	桁の架替		— km	— 億円
	小 計					74 km
大規模修繕	橋梁	床版	高性能床版防水 など	名神高速道路 揖斐川橋 など	100 km	387 億円
		桁	桁補強 など	東名高速道路 朝比奈川橋 など	59 km	1,319 億円
	土構造物	盛土・切土	グラウンドアンカー 水抜きポーリング など	中央自動車道 大月IC~勝沼IC間 など	4,977箇所	738 億円
	トンネル	本体・覆工	インパート など	東海北陸自動車道 各務原トンネル など	35 km	696 億円
小 計						3,140 億円
合 計						10,101 億円

※1 上下線別及び連絡等施設を含んだ延べ延長(全体対象約3,900km) ※2 端数処理の関係で合計が合わない場合がある

3. 関連事業の取組状況



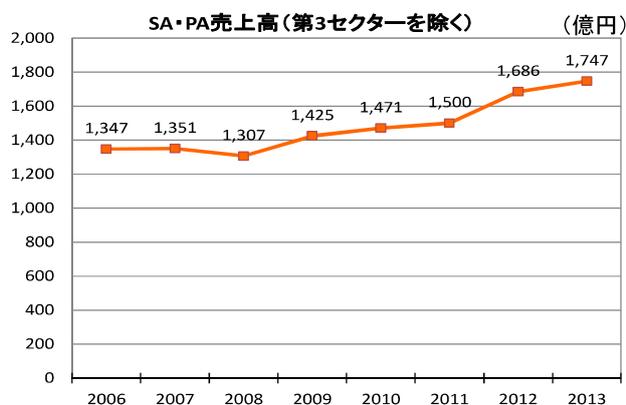
3. 関連事業の取組状況

3-1 経営状況

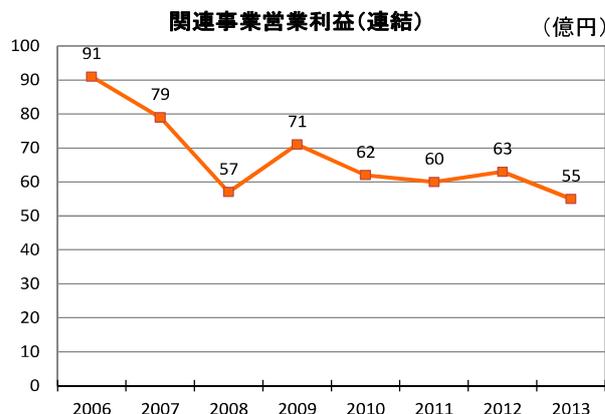
▼関連事業経営成績

○SA・PA売上高の推移

○「お招き」と「おもてなし」の心でお客さまをお迎えし、何度でも訪れたいと感じていただけるような個性豊かで魅力あふれるサービスエリアの創造に取り組んだ結果、SA・PA売上高は1,747億円まで伸長



上記売上は、中日本エクス株が運営・管理する店舗の売上であり、第3セクターが運営・管理する店舗の売上を含みません。



上記営業利益は、関連事業部門全体の営業利益であり、第3セクターの土地賃料、その他関連事業の収支等を含んでいます。

➤ SA・PA売上高 (第3セクターを除く)

(億円)

年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
店舗総売上高	1,347	1,351	1,307	1,425	1,471	1,500	1,686	1,747
飲食・物販等	971	987	1,006	1,100	1,114	1,115	1,259	1,236
GS	376	364	302	325	357	385	427	511



3. 関連事業の取組状況

3-2 SA・PA等のお客さまサービスの取組み

▼休憩施設数

○NEXCO中日本管内には、NEXCO中日本グループ運営・管理エリアが**186箇所**、第3セクター運営・管理エリアが**11箇所** 計**197箇所**の休憩施設が高速道路に連結し、運営・管理している

○NEXCO中日本グループ運営・管理エリア (箇所)

都県名	中日本管内合計				
	SA(有人)	PA			
		有人	無人		
東京都	2	2	2		
神奈川県	17	2	15	15	
山梨県	14	4	10	10	
長野県	18	6	12	10	2
静岡県	36	13	23	22	1
愛知県	20	2	18	14	4
岐阜県	23	6	17	5	12
三重県	14	4	10	8	2
滋賀県	10	4	6	4	2
石川県	8	2	6	4	2
富山県	13	5	8	2	6
福井県	11	2	9	7	2
合計	186	50	136	103	33

○第3セクター運営・管理エリア (箇所)

都県名	中日本管内合計				
	SA(有人)	PA			
		有人	無人		
愛知県	2	2	2		
岐阜県	6	3	3	3	
三重県	2	2	2		
滋賀県	1	1			
合計	11	4	7	7	

※営業区分がエクスと第3セクターに跨っている「ひるがの高原SA」は第3セクター営業でカウント

中日本管内合計 (箇所)

都県名	中日本管内合計				
	SA(有人)	PA			
		有人	無人		
総合計	197	54	143	110	33

※上記箇所数は、20150401時点の箇所数です。

3. 関連事業の取組状況

3-2 SA・PA等のお客さまサービスの取組み

○お客さまに感動していただけるサービスエリアの創造の実現に向け、取り組んでいる

○お客さまが店舗を選んでいただける複合商業施設ブランド「NEOPASA(ネオパ-サ)」「EXPASA(エクスパ-サ)」の開業

【NEOPASA(ネオパ-サ)】

- ・新東名・駿河湾沼津(上下)、清水(集約)、静岡(上下)、浜松(上下)【2012年度オープン】



新東名・NEOPASA駿河湾沼津(上り)

【EXPASA(エクスパ-サ)】

- ・東名・足柄(上下)、東名阪・御在所(上下)、名神・多賀(下)【2010年度オープン】
- ・中央道・談合坂(下)、東名・海老名(上)【2011年度オープン】
- ・東名・富士川(上)【2013年度オープン】



東名・EXPASA富士川(上り)

○すべてのお客さまに快適にご利用いただける商業施設へ



長距離ドライバーに対応したサービス「ドライバーズスポット」

お手洗いの美化

障害者への思いやりシート

○ぶらっとパークの整備により近隣住民のお客さまもご利用しやすい商業施設へ



「ぶらっとパーク」のイメージ

- ・ぶらっとパーク駐車場の改良・拡大、市街地案内看板の整備も計画的に実施。
- ※「ぶらっとパーク」とは、高速道路のSA・PAを近隣住民の方々にもご利用いただけるよう、一般道側の駐車場などの整備を行ったもの。

○お客さまニーズの高い新業態を導入

- ・コンビニエンスストア(67店舗)
- ・カフェショップ(39店舗)
- ・グロッサリーストア(6店舗)
- ・ドッグカフェ(4店舗) など (2014.10.1時点)



東名・EXPASA海老名(上り)スーパーマーケット「成城石井」の展開

○海外からのお客さまにもご利用しやすい商業施設へ

- ・コンシェルジュコーナーは、2012年10月に日本政府観光局から「外国人観光案内所」の認定を受け、英語・中国語等の電話通サービスを実施
- ・外国人旅行者に対する免税対象品目の拡大(2014年10月1日～)に伴い、一部のサービスエリアで免税店開設



「外国人観光案内所」認定看板

3. 関連事業の取組状況

3-2 SA・PA等のお客さまサービスの取組み

○地域テナントの誘致による地域との調和と雇用の促進



地域テナント:赤福(三重県)
東名阪・EXPASA御在所(上)



地域テナント:オールリバー(愛知県)
東名阪・EXPASA御在所(下)



地域テナント:宮商事(愛知県)
東名阪・EXPASA御在所(下)



地域テナント:門そば山彦(愛知県)
東名・新城PA(下)



地域テナント:しおやフーズ(静岡県)
新東名・NEOPASA駿河湾沼津(下)



地域テナント:石松(静岡県)
新東名・NEOPASA浜松(上)



中日本

3. 関連事業の取組状況

3-2 SA・PA等のお客さまサービスの取組み

○SA・PA内の関連事業敷地を有効活用し、地域社会と連携した生活支援商品や地産商品等を展開



地元農家による地産商品の販売
(やさい村)
中央道・談合坂SA(上り)



地元農家による地産商品の販売
(軽トラ市)
新東名・NEOPASA清水(集約)



生活支援商品の展開
(フリーマーケット)
名神・EXPASA多賀(下り)

○地域食材を活かしたメニュー開発の取組み(メニューコンテスト・スイーツコンテスト等)や、これまでSA・PAでは販売していなかった地域性を追求した地場産品を積極的に販売



◀ 地域食材を開発テーマとした
「メニューコンテスト」



「越前漆器」コーナー
北陸道・南条SA(下り)



「皮革製品」コーナー
(中央道 駒ヶ岳SA(上り))

3. 関連事業の取組状況

3-2 SA・PA等のお客さまサービスの取組み

▼地域企業の出店

○民営化後、地域テナント誘致にも積極的に取り組み、全区画の内、**236区画が地域テナント**となった(2015.4.1現在)

(区画)

都県	全区画数	地域テナント 出店区画
東京都	2	1
神奈川県	47	24
山梨県	41	31
長野県	39	25
静岡県	169	70
愛知県	29	11
岐阜県	36	17
三重県	48	35
滋賀県	31	7
福井県	14	2
石川県	11	2
富山県	14	11
合計	481	236

<地域テナントとする基準>

- ①テナントの本社等が、当該エリアが存する都道府県に所在していること
- ②テナントの本社等が、当該エリアが存する都道府県に隣接する県に所在しており、かつ、当該エリアの地域商品をメインに取り扱っていること



3. 関連事業の取組状況

3-2 SA・PA等のお客さまサービスの取組み

▼コンビニエンスストア

○お客さまの利便性ニーズに対応するため、民営化後、コンビニエンスストアの誘致に積極的に取り組んでいる。

■民営化前の店舗数・・・7店舗

■民営化後の店舗数・・・62店舗(2015.4.1現在の店舗数。民営化前から継続営業している店舗を含む。)

【県別店舗数】

県別	民営化前	民営化後
東京	0	1
神奈川	1	9
静岡	2	17
山梨	0	1
長野	0	8
愛知	2	7
岐阜	0	5
三重	2	5
滋賀	0	2
石川	0	2
富山	0	1
福井	0	4
合計	7	62



東名 美合PA(下)ローソン



舞若道 三方五湖PA(集約)ファミリーマート

3. 関連事業の取組状況

3-2 SA・PA等のお客さまサービスの取組み

○駐車マスの整備状況と対応事例

○慢性的な駐車マス不足への対応として、駐車マスの拡幅を着実に推進

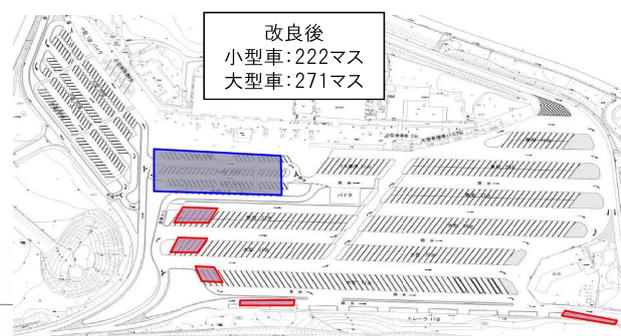
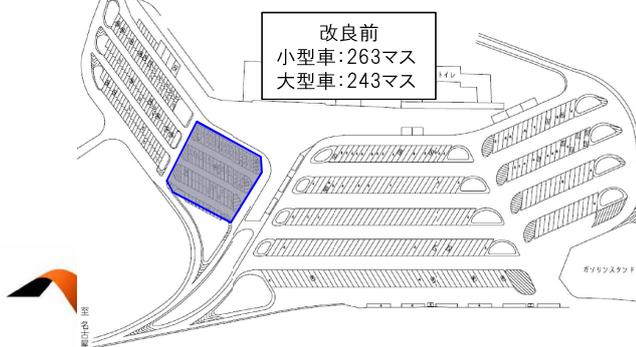


【対応事例:足柄SA⑤】

[課題]慢性的な平日大型車の駐車マス不足(小型最大飽和度0.65、大型最大飽和度1.22)

[対応]駐車マス面積の拡幅(小型車駐車マスの周回化、全体マス配置見直しによる大型車マス増加)

[運用開始]2012年2月



3. 関連事業の取組状況

3-2 SA・PA等のお客さまサービスの取組み

▼お手洗い設備の充実

○障がいのあるお客さまが利用しやすいよう「大型ブース」「多機能トイレ」「オストメイト設備」「身障者駐車場上屋」を整備

○ライフスタイルの変化、お客さまの要望により「洋式化」「洗浄器付便器を整備」を推進

	2005年4月	2014年度末	
洋式便器率	31.2%	84.0%※	洋式便器数/総大便器数 (障がい者用便器数は除外)
洗浄器付便器の設置率	0%	100%	洗浄機能付洋式便器数/総洋式便器数
多機能トイレの整備率	100%	100%	多機能トイレのある施設数/総エリア数
大型ブースの整備率	38.2%	86.7%	大型ブースのある施設数/総エリア数
オストメイト設備の整備率	6.7%	100%	オストメイト設備のあるエリア数/総エリア数
身障者駐車場上屋整備率	79.8%	100%	障がい者用駐車場上屋のあるエリア数/総エリア数

※和式便器はトイレ毎に残すことを基本とするため、将来的に洋式便器の占める比率は100%にならない

休憩施設数 ※上下共通の休憩施設については駐車場が各々整備されていることから上下別でカウント

2005年4月時点 178箇所(SA 50箇所、PA 128箇所)

2014年度末時点 203箇所(SA 58箇所、PA 145箇所)

3. 関連事業の取組状況

3-2 SA・PA等のお客さまサービスの取組み

- トイレ内の段差によるつまづき転倒等を防止するためにトイレ内の段差解消(バリアフリー化)に取り組み、全てのトイレで段差を解消
- 上記のほか、駐車場からトイレ又はエリア施設への移動の際のつまづき転倒を防止するために駐車場と建物施設との段差解消(バリアフリー化)にも取り組んでいる

○トイレ内の段差解消(バリアフリー化)

◆民営化前 <<整備率:73.6%>>



◆民営化後 <<整備率:100%>>



○駐車場と歩道部の段差解消(バリアフリー化)

◆民営化前 <<整備率:24%(43箇所)>>



◆民営化後 <<整備率:45%(92箇所)>>



3. 関連事業の取組状況

3-2 SA・PA等のお客さまサービスの取組み

▼Wi-Fi整備率

- 2013年8月30日(金)より、サービスエリア(SA)やパーキングエリア(PA)で、誰でも無料で使える公衆無線LANサービス『C-NEXCO Free Wi-Fi』のサービスをスタート
- 本サービスは、災害時の通信手段の確保及び平常時におけるお客さまの利便性の向上に寄与することを目的としている



【サービスの利用に際して】

- ・事前にメールアドレスの登録を行う必要があります。
※休憩施設以外の場所でインターネットによる利用のための事前登録手続きを弊社ホームページで行っていただけるようになっております。
- ・SA・PAの建物内のフードコートなどのスペースで利用できます。
※利用できるSA・PAには左のサービスロゴマークのステッカーを貼付しています。
弊社ホームページで整備箇所をご案内しております。
- ・利用料金は無料です。
- ・1回15分以内、1日3回まで利用可能です。
- ・ログイン画面に英語切替機能を有しております。

■2015年4月1日現在 整備数等

	数量等
①休憩施設数 (有人休憩施設数)	197箇所 (164箇所)
②Wi-Fiサービス実施箇所数	141箇所
③整備率②/①	72% (86%)
一般向けサービス提供事業者	ソフトバンクモバイル株式会社

■県別整備数

東京都	神奈川県	静岡県	山梨県	長野県	愛知県
2箇所	15箇所	30箇所	12箇所	16箇所	18箇所
岐阜県	三重県	滋賀県	福井県	石川県	富山県
10箇所	12箇所	7箇所	6箇所	6箇所	7箇所

3. 関連事業の取組状況

3-2 SA・PA等のお客さまサービスの取組み



▼GS設置区間距離100km超エリアの対応

- 東名／新東名 — 東海環状 — 中央道ルート 8路線 【下表:1~8】
新東名岡崎SAにガソリンスタンドを設置し、100km超の解消を図る。
- 東海北陸 — 北陸ルート 2路線 【下表:9,10】
城端SAでガソリン缶販売を継続する。
※ガソリン缶販売:2012.7.20より販売開始。お客さまがお求めやすい販売価格とするため、段階的に販売価格を引き下げ【レギュラー:900円/ℓ→600円/ℓ→400円/ℓ(→200円/ℓ)】
- 北陸 — 舞鶴若狭ルート 2路線 【下表:11,12】
NEXCO西日本の区間と合わせると、100km超となる区間があり、三方五湖PAでガソリン缶販売を継続する。
※ガソリン缶販売:2014.7.20より販売開始 400円/ℓ(→200円/ℓ)

	会社名	路線名(SA・PA名)	路線名(SA・PA名)	設置間隔(km)
1	中日本	東名高速道路 (浜名湖SA) < 下り >	中央自動車道 (恵那峡SA) < 上り >	130.0km
2	中日本	中央自動車道 (恵那峡SA) < 下り >	東名高速道路 (浜名湖SA) < 上り >	130.0km
3	中日本	東名高速道路 (浜名湖SA) < 下り >	東海環状自動車道 (美濃加茂SA)	120.9km
4	中日本	東海環状自動車道 (美濃加茂SA)	東名高速道路 (浜名湖SA) < 上り >	120.9km
5	中日本	東海環状自動車道 (美濃加茂SA)	新東名高速道路 (浜松SA) < 上り >	135.1km
6	中日本	新東名高速道路 (浜松SA) < 下り >	東海環状自動車道 (美濃加茂SA)	135.1km
7	中日本	中央自動車道 (恵那峡SA) < 下り >	新東名高速道路 (浜松SA) < 上り >	144.2km
8	中日本	新東名高速道路 (浜松SA) < 下り >	中央自動車道 (恵那峡SA) < 上り >	144.2km
9	中日本	北陸自動車道 (有磯海SA) < 上り >	東海北陸自動車道 (ひるがの高原SA) < 上り >	148.2km
10	中日本	東海北陸自動車道 (ひるがの高原SA) < 下り >	北陸自動車道 (有磯海SA) < 下り >	151.6km
11	中日本/西日本	北陸自動車道 (賤ヶ岳SA)	舞鶴若狭自動車道 (西紀SA)	156.5km
12	中日本/西日本	北陸自動車道 (南条SA)	舞鶴若狭自動車道 (西紀SA)	162.8km



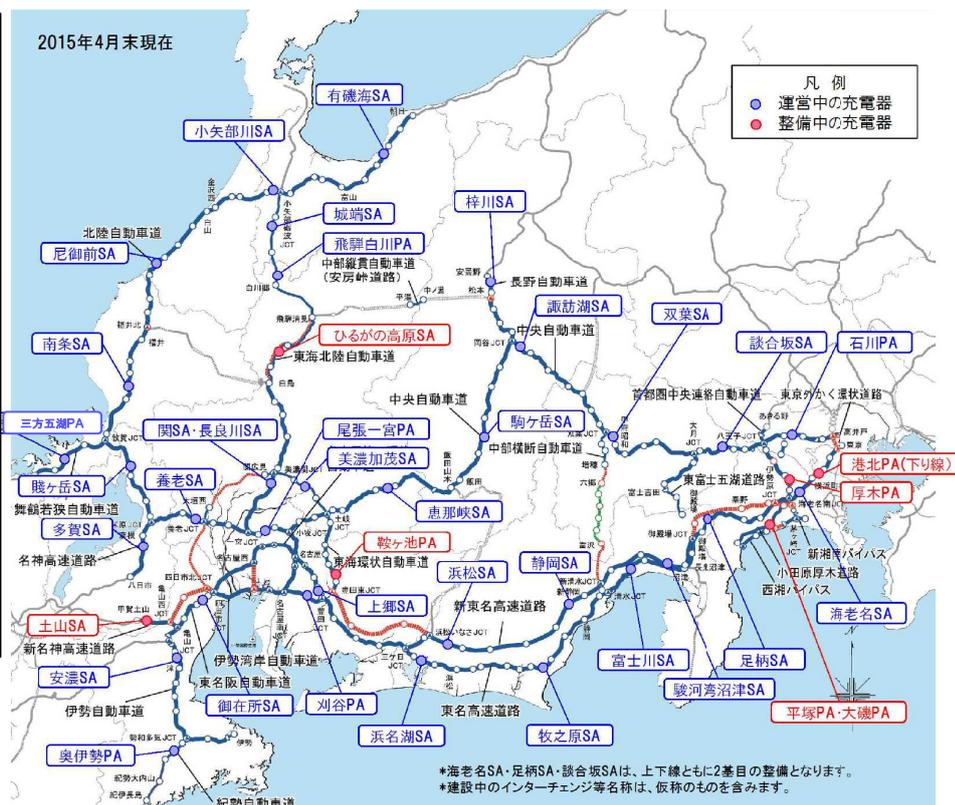
3. 関連事業の取組状況

3-2 SA・PA等のお客さまサービスの取組み



▼次世代自動車充電インフラの充実

- 地球温暖化抑制の取り組みとしてEV(電気自動車)・PHV(プラグインハイブリッド自動車)に必要な充電器を整備し、充電インフラサービスを提供
- 充電サービスは、当社管内の急速充電器83基のほか、都市間高速道路ではNEXCO東日本・西日本管内の整備中のものを含め、277基のSA・PAの急速充電器を1枚の充電カードでご利用可能
- 高速道路以外の市中の充電器を含め、NCSの充電インフラネットワークは全国約4,700基の急速充電器での充電が可能
- 引き続き、EV・PHVの普及状況を見据え、充電サービスの充実に取り組んでいくこととしている



運用中	整備中※	合計
66エリア 68基	15エリア 15基	77エリア 83基

※増設エリアがあるため数が一致しない

3. 関連事業の取組状況

3-3 民間ノウハウ発揮による多様なサービス提供

○旅行業・カード事業や海外事業などの新規事業を積極的に展開

○旅行業・Web事業



旅行業の展開
(舞鶴若狭道 開通直前見学バスツアー) Webサイトへの広告(広告枠)

○海外における高速道路事業・コンサルティングなどの収益事業



カザフスタン運輸通信省との
交通管制導入に向けた協議



インド道路交通省のセミナーでの
社員によるプレゼンテーション

○カード事業



プレミアムドライバースカード



イオンNEXCO中日本カード

○海外道路事業者との積極的な交流・国際貢献



ベトナム交通運輸副大臣の
新東名建設現場視察



国際会議に出席し、当社の事業をPR

○新商品開発



廃材をリサイクルして開発した商

- ①オリジナルブランド「N+U(ニュー)」のメッセンジャーバッグ
- ②異業種とのコラボによる「D-LIVE PROJECT」商品
- ③キャディバッグなどゴルフ関連商品

3. 関連事業の取組状況

3-3 民間ノウハウ発揮による多様なサービス提供

○新たな事業領域の創造に向けて、地域と連携した新規事業を実施

○地域と連携した交流拠点の開発

- ・高速道路の沿線やインターチェンジ周辺で、地元自治体と連携して観光情報の発信、地産品の販売促進、人々の交流など、拠点となる施設を開発し、地域社会の活性化と価値向上に貢献

○ニッポンローカルの発見

- ・高速道路沿線に住まう人々と協働し、遠方から地元へ誘客ができるスポーツイベントを運営
- ・2013年は、フォトゲイニング大会を岐阜県郡上市、静岡県熱海市、下田市、島田市で開催
- ・2014年は、山梨県富士吉田市、静岡県下田市、島田市で開催

- ・自由立なドライブ旅をお手伝いする本「N Drive(エヌドライブ)」を発行し、サービスエリアや提携施設で配布
- ・大手の旅行雑誌に取り上げられる機会が少ないローカルのヒト・モノ・コトに焦点を当て、ていねいに取材を実施
- ・誌上で紹介した商品は、オンラインショップでも販売



土岐南多治見IC周辺開発:テラスゲート土岐



まちなかのチェックポイントをめぐる「フォトゲイニング」



3. 関連事業の取組状況

3-3 民間ノウハウ発揮による多様なサービス提供

○海外関係の取組み

- 有料道路投資事業については、日本高速道路インターナショナル株式会社(JEXWAY)などと協力して、アジア・欧米の高速道路事業に係る現地調査を実施するとともに、関係機関と事業条件等の協議を進め、2014年11月インドネシアにて参画を実現
- コンサルティング事業については、ベトナムを中心としたアジア諸国で実施し、現地技術者の能力向上等に貢献した
- また、海外からの視察団の受入れなどによる積極的な国際交流を通じて、幅広い情報交換ネットワークの構築を進めたほか、国が実施する海外協力事業への社員の派遣などを通じ、国際貢献にも注力した

▼これまでに検討・実施した技術協力や投資案件

	投資案件		コンサル案件
	検討	参画	
インド	3件	—	—
フィリピン	1件	—	2件
トルコ	1件	—	—
ベトナム	3件	—	21件
インドネシア	2件	1件	—
キルギス	—	—	1件
カンボジア	—	—	2件
カザフスタン	—	—	1件
米国	1件	—	—
欧州	1件	—	—
計	12件	1件	27件

▼海外視察 受入れ実績

	受入れ件数	受入れ人数	のべ対応社員数
2009年度	15件	122人	22人
2010年度	12件	118人	14人
2011年度	16件	138人	16人
2012年度	28件	252人	30人
2013年度	23件	222人	20人
2014年度	27件	259人	33人

▼海外派遣実績

派遣先	派遣人数	派遣国
JICA長期専門家	4名	スリランカ、ベトナム、キルギス
世界道路協会 (PIARC)	1名	フランス
外務省	1名	エチオピア

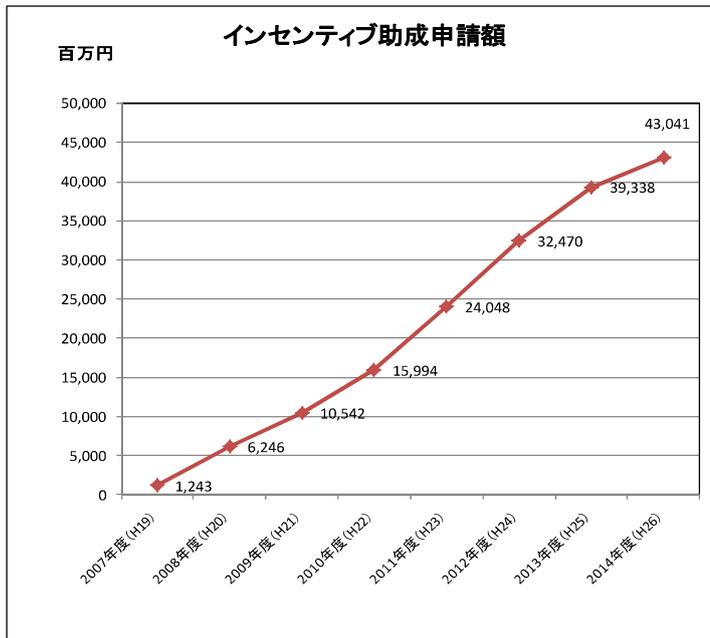
4. 会社からの提案事項

4. 会社からの提案事項

4-1 インセンティブ助成申請

○民営化時創設された「インセンティブ助成」は、建設事業のコスト意識向上に大きな効果を発揮してきた。2014年度までに累計430億円の申請を行った

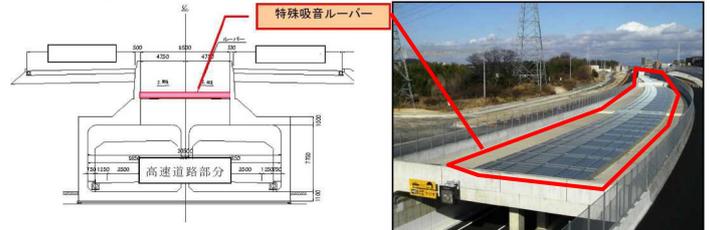
2014年度までの申請を行った実績累計額：430億円(延べ125件)



【インセンティブ助成申請事例】

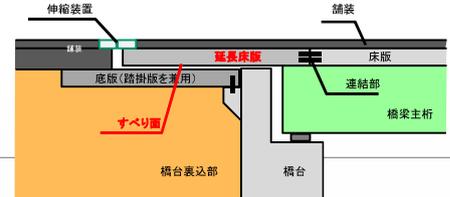
≪新型の特殊吸音ルーバーの開発≫

2010年度に開通した名二環（名古屋南JCT～高針JCT）の掘割構造区間の環境対策として、模型実験・性能確認試験を経て、新型の特殊吸音ルーバーを開発し、建設コストを削減



≪現場打ち延長床版の開発≫

橋梁の伸縮に伴う調整を行う「伸縮装置」の床部分については、騒音防止の観点からプレキャストと呼ばれる工場で製作された製品を使用していたが、現場で製作可能な構造・管理基準を定めることによって建設コストを削減。



4. 会社からの提案事項

4-2 物価上昇に伴う事業への影響

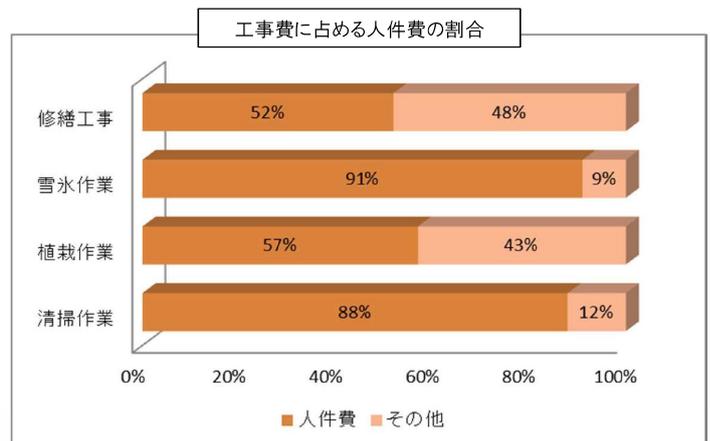
○昨今の労務単価や材料費等の高騰は建設・管理の両面で大きな支障となっており、その度合いは会社のコスト削減努力だけでは解決しがたいものとなっている

① 労務単価の上昇に伴う事業費への影響

■ 国の「技能労働者への適切な賃金水準の確保に係る要請」を踏まえた増額
⇒ 2015年度の労務単価は2010年度比で約3割程度上昇

(1) 公共工事労務単価の推移
・現協定基準(2010年度)から平均28%増

(2) 労務単価上昇における事業への影響
・2004～2012年度作業における人件費率
⇒ 主要項目では6割を占める



4. 会社からの提案事項

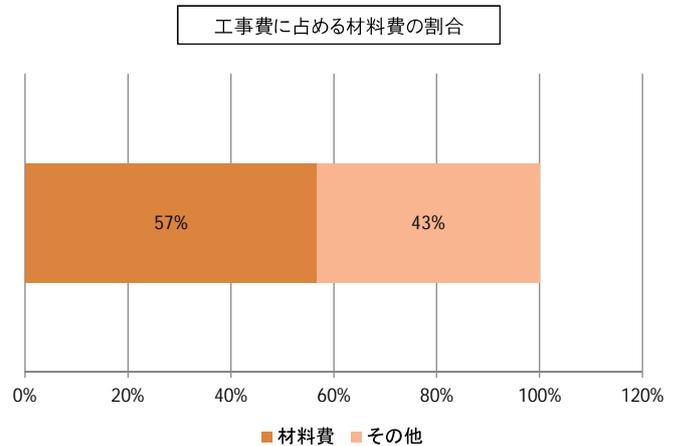
4-2 物価上昇に伴う事業への影響

②材料単価の上昇に伴う事業費への影響

■材料単価(主要材料価格)の上昇に伴う増額
 ⇒ 2015年度の材料単価は2010年度比で約1割程度上昇

(1)材料単価(主要30品目)の推移
 ・現協定基準(2010年度)から平均13%増

(2)材料単価上昇における事業への影響
 ・2012年度工事における材料費率
 ⇒主要項目では約6割を占める



4. 会社からの提案事項

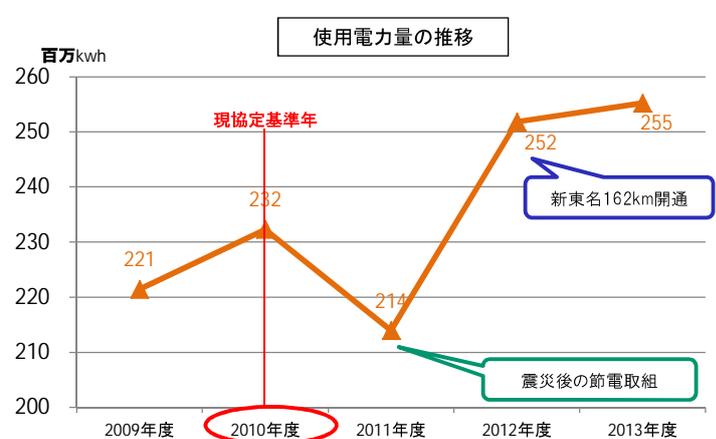
4-2 物価上昇に伴う事業への影響

③電気料金の上昇に伴う事業費への影響

■2011. 3の東京電力福島第一原発事故により原子力発電の稼働が停止。電源構成が原発から火力発電に移行しており、燃料費の高騰を受け電気料金への影響が大きい

(1)電気料金の推移
 ・現協定基準(2010年度)から42%増

(2)節電への取り組み
 ・LED化、照明の一部消灯等

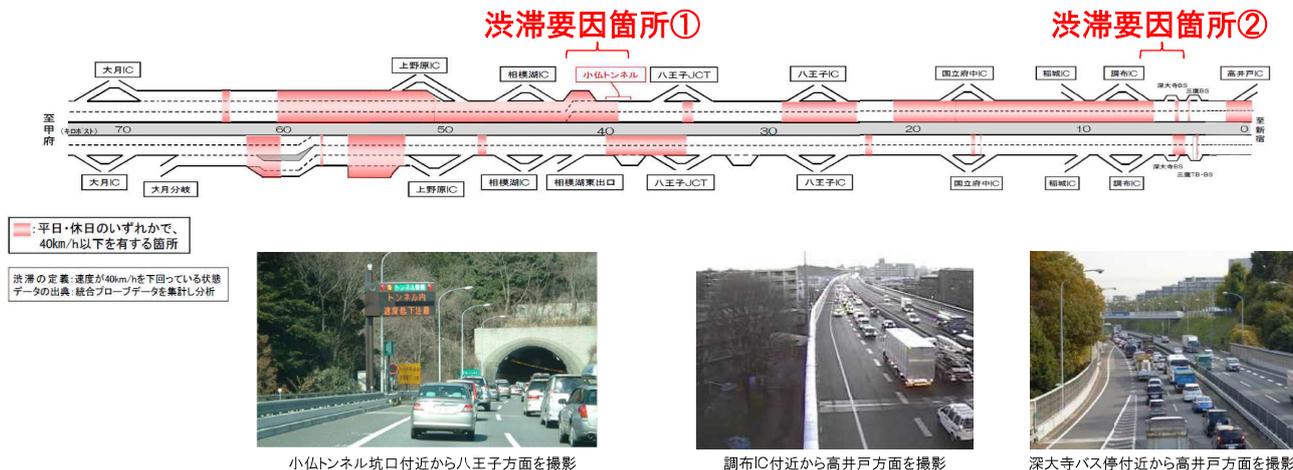


4. 会社からの提案事項

4-3 高速道路の機能強化

○慢性的な渋滞を生じている中央道小仏トンネル付近などの渋滞ボトルネック対策について、債務の返済状況を勘案しつつ、引き続き関係機関と調整のうえ進めていく必要がある

- ①上り(小仏トンネル付近):主に休日の夕方において、小仏トンネルやサグ(上り坂)などによる影響で深刻な渋滞が発生。
- ②上り(調布付近):主に平日の朝において、調布IC合流部及び深大寺バス停付近のサグによる影響で深刻な渋滞が発生。



4. 会社からの提案事項

4-3 高速道路の機能強化

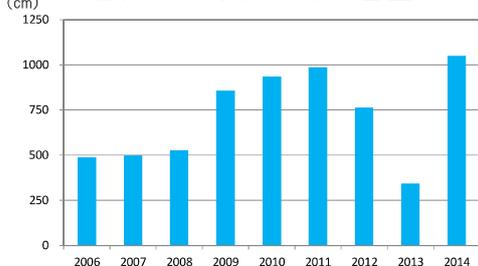
○冬季の安全確保が課題となっている東海北陸道の飛騨清見以北などの暫定2車線区間の機能強化について、債務の返済状況を勘案しつつ、引き続き関係機関と調整のうえ進めていく必要がある。

<東海北陸道 飛騨清見IC～小矢部砺波JCT(暫定2車線区間)>

- ・累計降雪量が5mを超える豪雪地帯を通過
- ・構造物比率が高く、IC周辺部以外は2車線
- ・暫定2車線区間の死傷事故率は4車線区間と比べると約1.7倍と高く、通行止め時間も長くなる傾向

暫定2車線区間(東海北陸道 飛騨清見IC～小矢部砺波JCT)

■ 五箇山橋観測局の累計降雪量(cm)



■ 構造物比率

土工	橋梁	トンネル
32%	10%	58%

■ 東海北陸道の死傷事故率比較(2011年)

