

東日本高速道路株式会社の 提出資料

業務点検の概要

平成27年 5月

あなたに、ベスト・ウェイ。



1. 経営状況

- ◆民営化以降、お客さま満足の上昇・地域社会への貢献をグループ経営理念に掲げ、安全・安心・快適・便利な高速道路空間づくりを推進。
- ◆合わせて、内部統制体制をはじめ、グループ経営の確立・関連事業の展開等に取り組み、連結利益を着実に確保。引き続き、更なる経営基盤の強化に向けた取組を継続。

(単位:百万円)

区分	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	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
	期間	H17.10～ H18.3月	H18.4～ H19.3月	H19.4～ H20.3月	H20.4～ H21.3月	H21.4～ H22.3月	H22.4～ H23.3月	H23.4～ H24.3月	H24.4～ H25.3月	H25.4～ H26.3月	H26.4～ H27.3月
		決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算見込 [※]
連結	営業収益	436,953	866,748	938,850	873,094	808,469	800,392	839,816	840,461	859,053	1,088,710
	経常利益	16,132	16,799	13,810	13,300	12,442	11,898	7,179	10,879	5,795	10,022
	当期純利益	6,792	9,887	8,710	7,674	7,245	7,797	4,515	8,275	2,296	10,293
	純資産額	111,872	128,333	136,927	144,360	151,659	159,433	163,974	172,248	156,094	178,268
	利益剰余金	6,872	16,760	25,471	33,146	40,392	48,189	52,705	60,980	63,277	69,521
	総資産額	657,787	693,207	733,971	794,093	788,246	800,534	727,777	814,774	882,424	978,351
	自己資本比率	17.0	18.5	18.6	18.1	19.2	19.9	22.5	21.1	17.6	18.2
	自己資本利益率	6.0	7.7	6.3	5.3	4.7	4.8	2.7	4.8	1.4	5.7
	従業員数	2,614	4,159	9,754	11,948	12,207	12,648	13,476	13,446	13,736	13,940
	連結子会社数	1	11	16	18	18	20	21	22	22	25

※ 決算見込は、平成27年5月14日時点の見込値であり、実際の決算値と異なる可能性があります。

2. 民営化の目的とその達成状況

(1) 民営化の目的に対するその成果

i) 道路関係四公団合計で約40兆円に上る有利子負債を確実に返済

○民営化後9年半（H17.10～H27.3）の間に、当社では4.4兆円の賃借料を機構へ支払い、機構債務の返済に貢献。
 ○また、法人税等をグループ全体で542億円、当社単体で340億円を納税し、国・地方の財政に還元。

(単位: 百万円)

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	累計	
年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度		
	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算見込*		
道路資産賃借料	223,100	526,849	532,254	497,589	400,401	394,986	381,600	448,915	461,842	560,190	4,427,726	
法人税等合計	連結	9,340	6,292	5,035	6,082	5,701	4,816	4,374	4,808	2,974	4,779	54,201
	単体	9,340	5,580	3,270	3,250	3,302	3,040	1,781	2,047	573	1,820	34,003

* 決算見込は、平成27年5月14日時点の見込値であり、実際の決算値と異なる可能性があります。

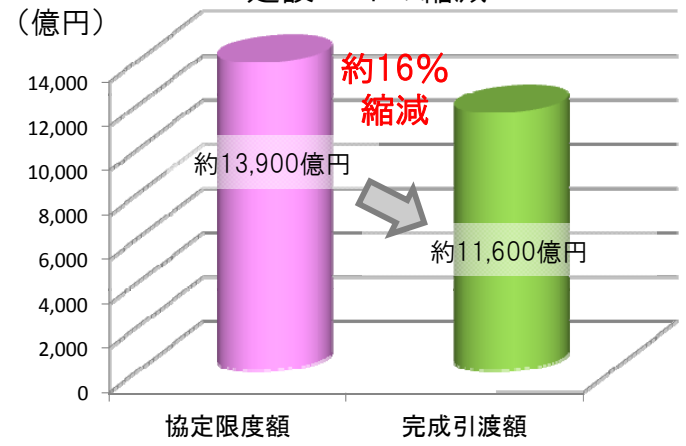
ii) 有料道路として整備すべき区間の早期かつ極力少ない国民負担による整備

○民営化後9年半の間に、38区間・488kmを新規開通、このうち26区間・360kmは、機構との協定に定める工期を平均して5ヶ月短縮、全体で約16%のコスト縮減を実現。

■ 工期を5か月以上短縮した区間

開通年度	道路名	区間名	延長 (km)
H19	北関東自動車道	伊勢崎IC ~ 太田桐生IC	16.0
H20	北関東自動車道	桜川筑西IC ~ 笠間西IC	8.9
	北関東自動車道	真岡IC ~ 桜川筑西IC	14.9
H21	常磐自動車道	山元IC ~ 亘理IC	11.5
	道央自動車道	落部IC ~ 八雲IC	16.0
H22	北関東自動車道	佐野田沼IC ~ 岩舟JCT	5.3
	北関東自動車道	太田桐生IC ~ 佐野田沼IC	18.6
H23	道央自動車道	森IC ~ 落部IC	20.2
	道東自動車道	夕張IC ~ 占冠IC	34.5

■ 建設コストの縮減



※H17～H26年度に完成引渡した箇所を対象に集計(残事業費を含む)

2. 民営化の目的とその達成状況

iii) 民間の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

- 平日朝夕割引や休日割引などのETC時間帯割引のほか、ETCマイレージサービス等を実施。
- また、地域の観光協会等と連携し、高速道路料金がお得になる企画割引を会社判断により発売。

■ ETC割引

国土交通大臣の許可による割引

現在の主なETC割引(平成26年4月割引見直し)



ETC
平日朝夕割引
【地方部】

平日 朝：6時～9時
夕：17時～20時

ご利用回数に応じて30%・50%還元!
無料通行分が付いてお得!



ETC
深夜割引

毎日 午前0時～午前4時
30%割引!



ETC
マイレージサービス

ポイントを貯めて、無料通行分と交換!



ETC
休日割引
【地方部】

土曜・日曜・祝日(終日)

普通車・軽自動車等限定
土日・祝日のお出かけがお得に!
地方部の高速道路が**30%割引**

■ 企画割引

会社からの届出による割引



北海道ETC
夏トクふりーぱす

北海道の高速道路が連続する最大3日間、乗り放題! **ETC割引**

通用期間
平成26年6月6日(金)～10月27日(月)
週末やお盆時期などのうち連続する3日間

普通車 7,900円
軽自動車等 6,300円

北海道ETC夏トクふりーぱす
～北海道 3日間乗り放題～

- ①対象期間
平成26年6月6日～10月27日
- ②ご利用料金
7,900円(普通車、3日間)



東北観光フリーパス

東北6県内が乗り放題となる
お得な定額商品です。

利用期間
平成26年5月23日(金)～7月14日(月)までの
金・土・日・月曜日のうち、
連続する最大2日間又は3日間

東北観光フリーパス
～東北6県 2～3日間乗り放題～

- ①対象期間
平成26年5月23日～7月14日
- ②ご利用料金(普通車)
8,000円(東北周遊プラン3日間)

・H17～H26年度までの累計で83件を実施
・賃借料の支払いに影響のない範囲で実施

2. 民営化の目的とその達成状況

○サービスエリア・パーキングエリア事業において、より魅力的な空間を創出。

「あるから利用する施設」から「利用したくなる施設」への転換のため、“道ナカ”商業施設「Pasar」ブランドを創出



“自然と調和したナチュラルモダン”Pasar三芳(上り線)



⇒関越道 Pasar三芳(上り線)など、5箇所で開催

お客さまの幅広いニーズに応えるため、コンビニエンスストアを導入



⇒北関東道 波志江PA(上下線)など、29箇所で開催

シアトル系カフェを導入



⇒関越道 上里SA(上下線)など、17箇所で開催

地域性・旅の楽しみを凝縮した旅のドラマを演出する「ドラマチックエリア」や特定のテーマで統一された世界観をエリア全体で表現する「テーマ型エリア」を展開

全てのお客さまに快適にご利用いただける休憩施設の創出(一般道からの出入口、ドッグランの整備)



市原SA(下り線)ドラマチックエリア

⇒館山道 市原SA(下り線)など、13箇所で開催



『鬼平江戸処』羽生PA(上り線)テーマ型

⇒東北道 羽生PA(上り線)及び関越道 寄居PA(上り線)の2箇所で開催



⇒東北道 那須高原SA(上下線)など、31箇所一般道からの出入口を整備



⇒道央道 有珠山SA(上下線)など、11箇所ドッグランを展開

2. 民営化の目的とその達成状況

○サービスエリア・パーキングエリア内の**各種施設・設備の快適性の向上**を推進。

すべてのお客さまにより快適にご利用いただけるよう、トイレにおいて、暖房・洗浄便座の設置、温水対応自動水栓、オストメイト対応トイレ、子ども用トイレの整備など『トイレのリフレッシュ』を推進。

■暖房・洗浄便座の設置

○民営化以降、H22年度までに全ての洋式便器の便座を暖房・洗浄便座に改善し、暖かさ・清潔感を向上。



《整備率》

民営化前: 5%(14箇所)
民営化後: 100%(312箇所)

■温水対応の自動水栓の設置

○民営化以降、H22年度までに全てのトイレの洗面所の1か所以上に温水対応の自動水栓を整備。



《整備率》

民営化前: 31%(92箇所)
民営化後: 100%(312箇所)

○**地域と連携**し、サービスエリア等における地域製品の販売、**観光振興を推進**するイベント等を実施。

■地元で収穫された生鮮野菜や果物等の販売



○H19年度から順次展開(11箇所で開催中)

■地域の郷土料理や名産品の販売を推進



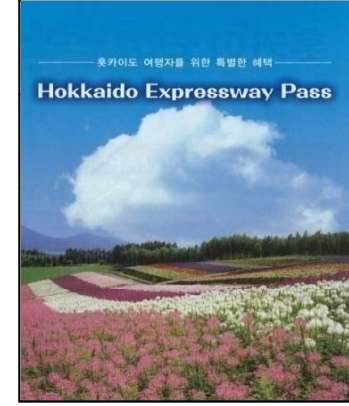
○地域産品応援フェアをH21年度から毎年2回実施。
○対象地域産品数
H21年度: 2,227品 ⇒ H26年度: 3,393品

■情報誌にて地域情報を提供



○H18年度から毎月発行。
○発行部数: 約1,050万部(年間)

■ツアー商品やレンタカーと宿泊施設を含めた商品等を販売



○北海道において、レンタカー事業者と連携し、H20年度から訪日外国人旅行者向け高速道路料金の企画割引を販売
○販売数は、H20年度～H26年度の累計で約9,400件

2. 民営化の目的とその達成状況

OW e b サービス・カード・海外事業などの**関連事業を積極的に展開**

Webサービス事業



▲E-NEXCOライブプラザ

▲「ドラぷらアプリ」版

▲ドラとリアルタイム交通情報

カード事業



(ニコスE-NEXCO pass)

(イオン E-NEXCO pass)

その他の事業



▲自転車駐輪場「HIBIYA RIDE」

海外事業、国際協力

開発途上国にJICAを通じて高速道路の建設・維持管理に関する技術的な専門家を派遣し、各国の道路諸問題の解決に貢献。さらに、グローバルな舞台で活躍できる人材の育成や技術力の向上を図るため海外の高速道路会社との技術交流を実施。

- 民営化後に長期専門家として派遣した社員は8名(対象国は4ヶ国)
- 短期専門家として派遣した社員は11名(対象国は4ヶ国)
- 海外からの研修生等を毎年100名規模で受入れ



JICA長期専門家(インド)



ASFInAG管理現場での技術交流

H22年にインド事務所を設立し、H25年6月からインド最大の道路PPP運営会社であるIL & FS Transportation Networks Limited (ITNL)と協働調査を開始後、H26年3月にプネ〜ソラプール道路の4車線化拡幅事業を行う特別目的事業体(SPV)の株式の一部を取得し、インドの道路運営事業に参入。



ITNLとのSPV株式取得に関する契約書調印式



▲仙台泉太陽光発電所(再生可能エネルギー事業)



▲E-NEXCO LODGE(ホテル事業)

2. 民営化の目的とその達成状況

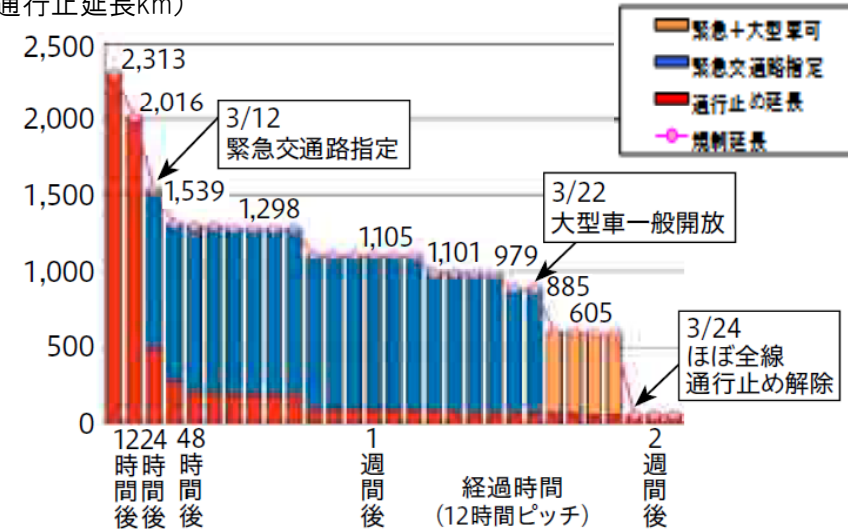
(2) 東日本大震災への対応

○発災から約20時間後の平成23年3月12日11時に、東北道、常磐道、磐越道などの仮復旧を完了し、緊急輸送路として円滑な被災地への物資の輸送等に貢献。震災から13日後の3月24日6時に、ほぼ全線の通行止が解除。
 ○さらに、本復旧を平成24年12月22日に完了し、震災前の高速道路機能を回復。

■ 発災から通行止解除までの経過



(通行止延長km)



2. 民営化の目的とその達成状況

(3) 民間企業としての取組

① グループ経営による業務執行の最適化

- 「お客さまとの接点」である維持管理業務などの本来業務を内部化（100%出資子会社化）
- また、当社とグループ会社が一体となり、「お客さま第一」の目線で業務を実施

■ 連結利益の共有

⇒ グループ全体で連結利益を共有し、目標設定・実行・評価のPDCAサイクルを継続。子会社利益は、子会社経営に必要な内部留保を除き、配当により当社（ひいては高速道路事業）に還元

■ グループ協働体制の構築

⇒ 各現場単位で、本体と全てのグループ子会社が一体となってPDCAサイクルを実践。お客さまサービスの向上と業務効率化の両立をグループ全体で追求

② 民営化以降も更なる管理費の縮減を実施

- 平成15年3月の「民営化に際し直ちに取り組むべき事項」を踏まえ、民営化に際し、管理コストの概ね3割縮減を実施
- 更に、民営化以降においても、新技術による作業の効率化、発注規模の大型化による発注経費の削減、雪氷作業体制の見直し、一般管理費の縮減など管理費縮減の取組を継続
- 人件費についても平成25年度には民営化時（平成17年度）と比較して10%以上を縮減

3. 今後の課題

(4) 今後取り組むべき事項、課題

当社がH26年10月にとりまとめた『「つなぐ」価値の創造に向けた経営基盤の強化について』より

① 安全・安心への取組

- 道路資産の健全性の確保(舗装、橋梁及び施設設備等の老朽化対策の確実な実施)
- 大規模更新・大規模修繕の着実な実施
- 道路維持管理の高度化・着実化に向けたSMH(スマートメンテナンスハイウェイ)構想の推進

② 高速道路の機能強化への取組

- 首都圏高速道路(圏央道、外環道)の整備推進、首都圏高速道路を賢く使うための料金体系に向けた対応
- 地域社会の発展に向けたミッシングリンクの解消
- 快適性の向上に向けた機能強化(暫定2車線区間の4車線化)及び渋滞緩和対策(付加車線の設置)の推進

○重量超過等法令違反車両の取締の強化が必要(資料1)

○労務単価・材料単価等の上昇に伴い、事業実施に重大な支障が生じないよう、高速道路機構との協定において適切な対応が必要(資料2)

○営業延長の3割を占める暫定2車線区間の問題点(災害等発生時の車線確保、高い死亡事故率等)に対し、高速道路の機能強化を着実に図っていくことが必要(資料3)

③ 地方部における休憩施設サービスの向上等

- 地方部休憩施設のリニューアルの推進
- 「地域のショーウィンドウ化」の推進

④ ガスステーション網の維持

- 東日本エリアの高速道路と休憩施設を一体として管理する唯一の企業として、ガスステーション網の基本的なサービス水準を確保

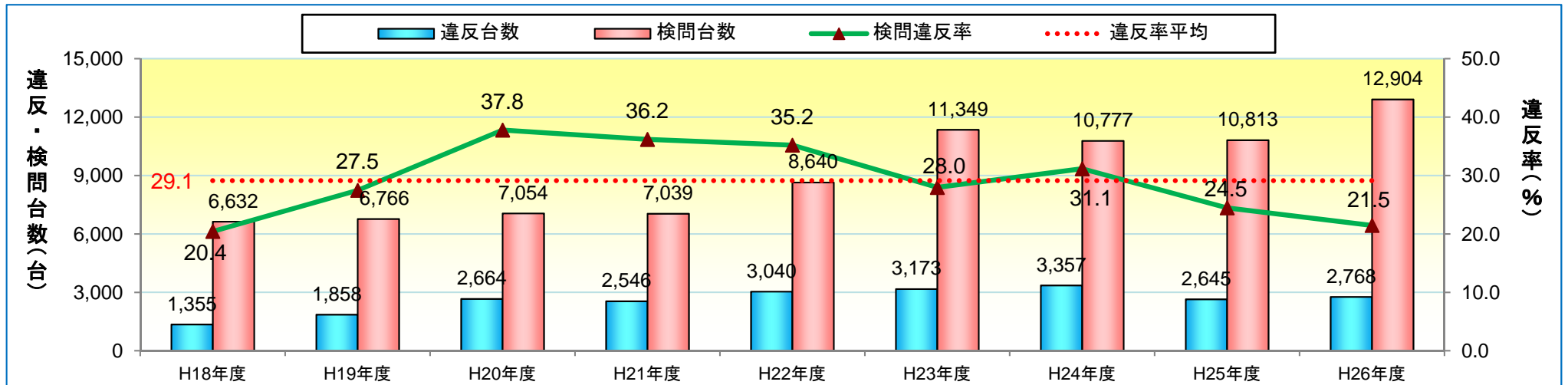
テナントから受領する営業料の低減、新たな運営事業者の誘致を実施するも、近年、利益を見込めず事業者の応募がないガスステーションが増加(資料4)

⑤ 効率化・省力化

- タスク・ダイエット&エスプラス活動(「実施型」の業務改善等活動)の推進
- 道路事業に係るグループ全体の社員数の削減を目指す

<資料1> 重量超過等法令違反車両の取締強化

- ◆重量超過等法令違反車両の指導取締りを料金所入口等で取り組み、検問台数はH26年度にかけて増加。
- ◆検問違反率はH20年度以降低下傾向にあり、今後も更なる取締の強化に取り組む。



【取締強化のこれまでの取組】

- ◇違反車両に対して高速道路からの退出を命じる措置命令(「Uターン」、「指定IC流出」)を実施
- ◇取締場所や時間帯の工夫により検問台数を増やすとともに、他の道路管理者、警察等と連携した取締を定期的実施
- ◇反復違反者等に対する「講習会」の開催や「大口・多頻度割引」の割引停止措置等を実施

	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
講習会対象者	92社	89社	86社	87社	58社
割引停止措置	1件	2件	1件	0件	0件

【更なる取締の強化】

- ◇悪質な違反者に対する厳格な措置命令(「積荷の軽減」、通行許可取得までの「通行の中止」)を実施
- ◇特に悪質な違反者に対しては、警察への「告発」を実施
- ◇自動計測装置(軸重計で違反者を捕捉するシステム)等の整備を進め、悪質な違反者への指導・警告等を実施
- ◇重量超過等法令違反車両の排除に向け、関係機関と連携した啓発活動を戦略的に実施
- ◇悪質な違反者に対する対面での是正指導を実施し、さらに違反を繰り返す場合には、機構のホームページに会社名等を公表

<資料2> 労務単価・材料単価等の上昇

◆東日本大震災以降、労務単価等の急激な上昇が続いており、現協定の基準(平成22年度)に対し、①労務単価は約3割、②材料単価は約1割、③電気料金は約2割上昇。これに伴い、道路管理費のキロ当たりコストは平成24年度以降上昇しており、新設・改築費においても事業費を圧迫している状況。

◆円滑かつ確実な事業実施に重大な支障が生じないよう、高速道路機構との協定において、適切な対応が必要。

① 労務単価(公共工事)の推移
・現協定基準(H22)から平均35%増



※当社管内における増加率

② 材料単価(主要30品目)の推移
・現協定基準(H22)から平均13%増



※東京地区における増加率

③ 電気料金の推移
・現協定基準(H22)から約22%増



※当社管内における増加率

<資料3> 暫定2車線の問題点

- ◆ 当社管内の暫定2車線区間は約1,200km（営業延長の約3割）
- ◆ 暫定2車線区間においては、以下の問題が発生。
 - ① 災害等被害発生時の車線通行確保が困難
 - ② 対向車線への飛び出し事故等による死亡事故
 - ③ 工事による通行止等が発生
 - ④ 大雪時における通行帯確保が困難

① 東日本大震災時の車線運用事例
(仙台北部道路 利府しらかし台～富谷JCT)



片側交互通行により緊急交通路確保



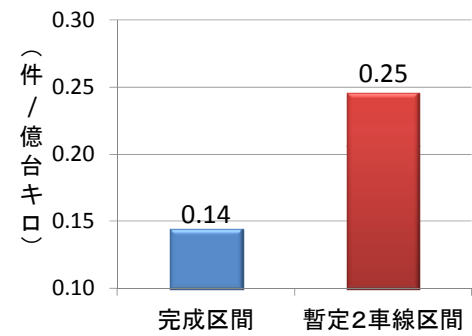
移動時間、安全性に課題

② 事故事例
(常磐道 いわき中央～いわき四倉)



・事故概要：普通乗用車と大型貨物車との正面衝突
・死傷者：死亡者1名 軽傷者1名

完成区間と暫定2車線区間の死亡事故率 (H22～H26)



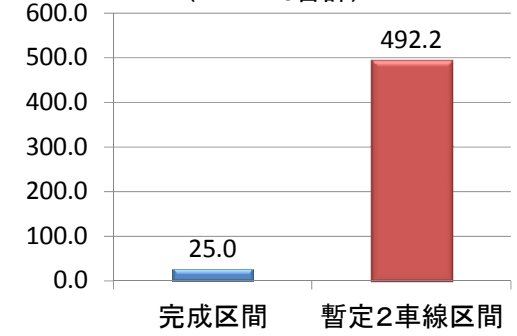
③ 工事による通行止
(磐越道 会津坂下～西会津)

とやきん 鳥屋山トンネル

対策工事イメージ
現状
↓
対策実施
トンネル下面にコンクリートの底板を設置

トンネルに変状が発生し、大規模な対策工事を行うため、長期間通行止が必要

完成/暫定区間別の工事通行止量 (H22-H26合計)



④ 除雪作業による通行止
(秋田道 秋田中央～秋田北)



路肩の雪を排雪するために通行止が必要

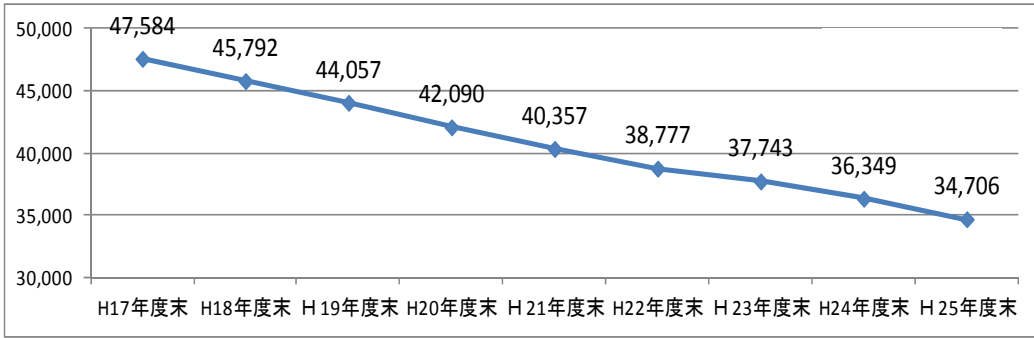
※左図中の死亡事故率、工事通行止量は、当社管内におけるデータ(当社調べ)

<資料4> ガスステーション撤退への対応

- ◆ 当社管内の高速道路上のガスステーションは、石油業界を取り巻く外部環境変化の影響を受け、経営状況が悪化。
- ◆ ガスステーション網の基本的サービス水準を維持するため、テナントから受領する営業料の低減、新たな運営事業者(フリート系※)の誘致を実施するも、近年、利益が見込めずテナントの応募がないガスステーションが増加。

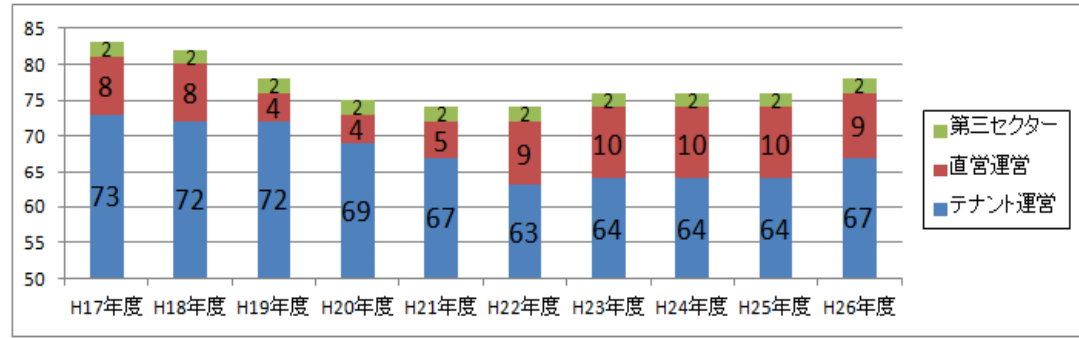
※ フリート系とは、運送業者等と専用カードによる掛け払い契約を締結し、通常より安価な契約料金にて サービスを提供する事業者

■ 全国ガスステーション数の推移



出典) 経済産業省 資源エネルギー庁 資源・燃料部 石油流通課 公表

■ NEXCO東日本管内ガスステーション数の推移



◇ 上記の他、ガソリン缶詰の販売や周知広報の充実等の取組みを実施



▲ 9箇所ではガソリン缶詰を販売



▲ 周知看板や横断幕の設置



▲ ガスステーションマップの掲載・配布等

提出資料

平成27年 5月

あなたに、ベスト・ウェイ。



目次

1. 経営全般の状況
 - 1-1) 経営状況
 - 1-2) 入札契約(発注の透明性)の状況
 - 1-3) お客様の声の反映
 - 1-4) グループ経営の状況
 - 1-5) 東日本大震災への対応
2. 高速道路事業の取組状況
 - 2-1) 経営状況(高速道路事業)
 - 2-2) 新設・改築等の推進
 - 2-3) 道路管理の推進
 - 2-4) 技術開発の推進
 - 2-5) 料金割引の実施
3. 関連事業等の取組状況
 - 3-1) 経営状況(SA・PA事業)
 - 3-2) SA・PA事業のお客様サービスの取組
 - 3-3) 地域との連携・観光振興
 - 3-4) その他事業の展開
4. 国・機構との関係での提案事項等
 - 4-1) 重量超過等法令違反車両対策
 - 4-2) 労務単価・材料単価等の上昇
 - 4-3) 暫定2車線の問題点
 - 4-4) ガスステーション撤退への対応

1. 経営全般の状況



1-1) 経営状況

(1) 経営指標の推移

(単位:百万円)

区分	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	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
	期間	H17.10~ H18.3月	H18.4~ H19.3月	H19.4~ H20.3月	H20.4~ H21.3月	H21.4~ H22.3月	H22.4~ H23.3月	H23.4~ H24.3月	H24.4~ H25.3月	H25.4~ H26.3月	H26.4~ H27.3月
		決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算見込*
連結	営業収益	436,953	866,748	938,850	873,094	808,469	800,392	839,816	840,461	859,053	1,088,710
	経常利益	16,132	16,799	13,810	13,300	12,442	11,898	7,179	10,879	5,795	10,022
	当期純利益	6,792	9,887	8,710	7,674	7,245	7,797	4,515	8,275	2,296	10,293
	純資産額	111,872	128,333	136,927	144,360	151,659	159,433	163,974	172,248	156,094	178,268
	利益剰余金	6,872	16,760	25,471	33,146	40,392	48,189	52,705	60,980	63,277	69,521
	総資産額	657,787	693,207	733,971	794,093	788,246	800,534	727,777	814,774	882,424	978,351
	自己資本比率	17.0	18.5	18.6	18.1	19.2	19.9	22.5	21.1	17.6	18.2
	自己資本利益率	6.0	7.7	6.3	5.3	4.7	4.8	2.7	4.8	1.4	5.7
	従業員数	2,614	4,159	9,754	11,948	12,207	12,648	13,476	13,446	13,736	13,940
	連結子会社数	1	11	16	18	18	20	21	22	22	25
単体	営業収益	436,953	851,652	925,419	855,285	781,336	771,298	804,680	803,236	821,457	1,052,896
	経常利益	15,478	13,502	7,517	6,007	4,994	6,404	4,983	5,175	845	4,470
	当期純利益	6,138	7,501	4,300	2,661	2,299	2,497	3,071	3,355	△ 125	2,458
	純資産額	111,218	125,014	129,314	131,975	134,275	136,773	139,845	143,200	143,075	141,840
	利益剰余金	6,218	13,720	18,020	20,682	22,981	25,479	28,551	31,906	31,781	30,515
	総資産額	657,083	678,129	719,233	781,236	768,489	778,692	700,794	783,845	849,537	938,317
	自己資本比率	16.9	18.4	17.9	16.8	17.4	17.5	19.9	18.2	16.8	15.1
	自己資本利益率	5.5	6.0	3.3	2.0	1.7	1.8	2.1	2.3	△ 0.0	1.7
	従業員数	2,605	2,597	2,332	2,253	2,225	2,213	2,192	2,189	2,189	2,196

* 決算見込は、平成27年5月14日時点の見込値であり、実際の決算値と異なる可能性があります。

(4) 従業員数等の状況

【NEXCO東日本の従業員数の推移】

年度	H17年度末	H18年度末	H19年度末	H20年度末	H21年度末	H22年度末	H23年度末	H24年度末	H25年度末
ネクソ東日本の従業員数(人)	2,605	2,597	2,332	2,253	2,225	2,213	2,192	2,189	2,189

(注)従業員数は就業人員(当社から社外への出向者を除き、社外から当社への出向者を含む。)であり、臨時従業員数は従業員数の100分の10未満であるため記載を省略している。

【NEXCO東日本の人件費の推移】

年度	H17年度 (基準年度)	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
人件費実績(億円)	221	196	205	202	197	198	195	193	193
人件費削減率 (%)		▲11.0	▲7.1	▲8.3	▲10.7	▲10.3	▲11.6	▲12.4	▲12.7

【平均年間給与の推移】

年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
平均年間給与(注) (千円)	8,115	8,164	8,192	8,119	8,199	8,133	7,916	7,928

(注)平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでいる。

【人員及び人件費の今後の方針】

- 増大する道路事業を計画的に実施するとともに、ICT等の新技術の活用等による更なる生産性向上を図り、人員の増加を抑制。
- 能力と役割に基づく人事制度を適切に運用するとともに、女性社員の活躍などのダイバーシティを推進し、総額人件費を適切に管理。

(5) 不要不動産の処分状況

- 当社が保有する資産については、民間企業としての経営判断に基づき、それを最大限に活用し、そのうえで不要とされた不動産については、会社経営上もっとも有利な方法により処分を実施しています。
- 平成26年度末までに131箇所を45.7億円で売却しました。

不要不動産の処分状況(H27.3.31現在)

	民営化後 処分対象としたもの	処分済	残数
未利用地	55箇所	53箇所	2箇所
社宅(建物数)	74箇所	74箇所	0箇所
戸数	200戸	200戸	0戸
保養施設等	4箇所	4箇所	0箇所
計	133箇所	131箇所	2箇所
	売却額(百万円)	4,570	

1-2) 入札契約(発注の透明性)の状況

(1) 入札方法等の見直し

- ① 指名競争入札を原則廃止し、一般競争入札に移行 (H25には約82%を一般競争入札)
- ② 総合評価落札方式を拡大 (目標5割 → H25には競争入札の約92%)
- ③ 集合型入札を廃止し、電子入札化(目標1割 → H18からは一般競争入札の100%)

(2) チェック機能の強化

- ① 工事費内訳書の全工事提出 (目標5割 → H18からは発注工事の100%)
- ② 情報開示の改善
 - ・H17から工種別の金額、件数、落札率、低入札価格調査件数、談合情報件数などをHPで公表
- ③ 入札監視委員会を全支社に設置し権限強化
 - ・必要な調査、再入札の実施及び公正取引委員会への通報を社長または支社長に対し指示する権限を付与
 - ・審議結果をホームページにて公表して透明性を確保
- ④ 入札監視統一事務局の常設
 - ・入札結果や談合情報への対応状況等について審査
- ◆ 談合等不正が疑われる場合は、公正入札調査委員会が調査審議の上、公正取引委員会へ通報

(3) 制裁の強化

- ① 違約金の引き上げ (最大:従前10% → H17に 20%)
- ② 指名停止措置の延長 (最長:24ヶ月間 → H19に 36ヶ月間)
- ③ 競争参加の総合点数に制裁を反映

(4) その他の取組み

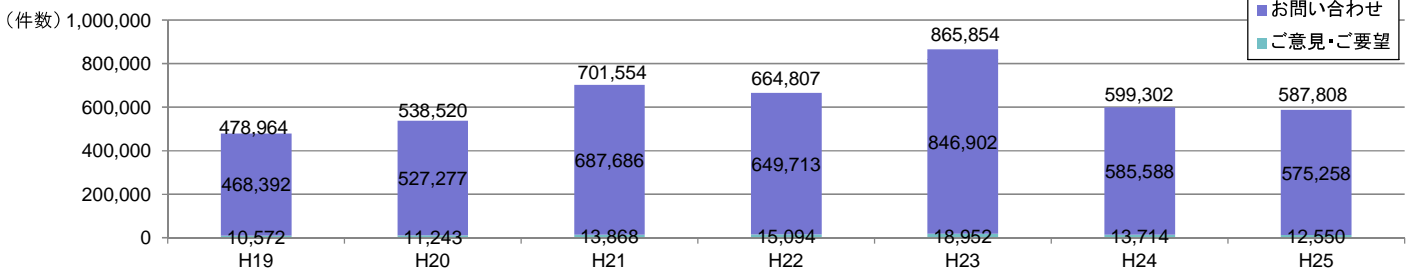
- ① 倫理行動規範の制定
 - ② 社員への定期的なコンプライアンス教育
 - ③ 社内・社外のコンプライアンス相談窓口
 - ④ 業務監査部門を社長直轄部署に改編
 - ⑤ 利害関係企業への再就職規制の導入
- ※NEXCO東日本グループ倫理行動規範に改正
 ※入札談合等関与防止法等に係る講習会も実施

1-3) お客さまの声の反映

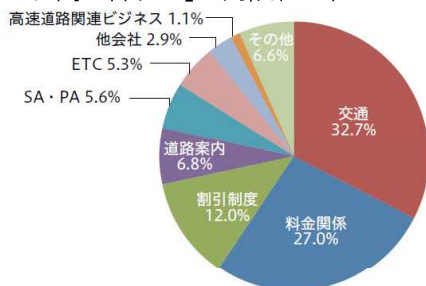
(1) お客さまの声を聞く仕組みの概要

電話でのお問い合わせ窓口(NEXCO東日本お客さまセンター)や、コーポレートサイトのお問い合わせフォーム(メール)を通じて、24時間・365日お客さまからのご意見・ご要望をお受けしています。

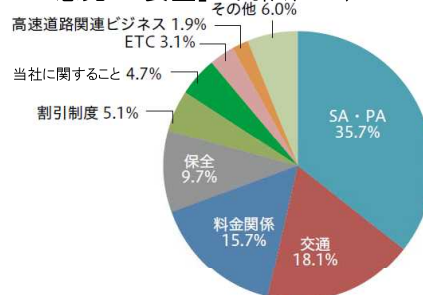
■お客さまの声の受付状況



■「お問い合わせ」の内訳(H25)



■「ご意見・ご要望」の内訳(H25)



○お客さまセンターの外部機関評価

HDI(Help Desk Institute)の「電話問合せ窓口格付調査」で、最高評価である★★★(三つ星)を3年連続獲得しました。



(2)お客さまの声をサービス向上に反映する取組

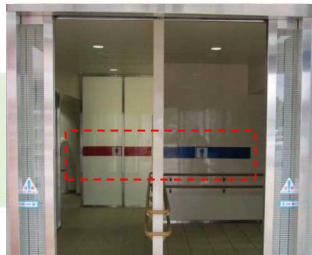
お客さまセンターや、コーポレートサイトのお問い合わせフォーム(メール)を通じていただいたご意見・ご要望は、経営陣を含めグループ全体で共有・分析し、お客さまサービスの向上に役立っています。

お客さまの声 (東北道 福島松川 PA 上下)

女子トイレに行ったら男性が歯を磨いていてびっくりしました。入り口がちょっとわかりづらいので「ハッキリ」区別してほしい。

改善内容

男女トイレの入り口を明確に判断できるよう、誘導サインを設置しました。



お客さまの声 (東北道 安達太良 SA 上り)

女子トイレで奥の洋式便器が空いているにも拘わらず、配置が悪いために手前の洋式便器に列ができてしまうので、案内の改善してほしい。

改善内容

入口部のお客さまの目線に入る場所に、洋式便器の配置場所の案内を実施しました。



(3)CS調査の実施

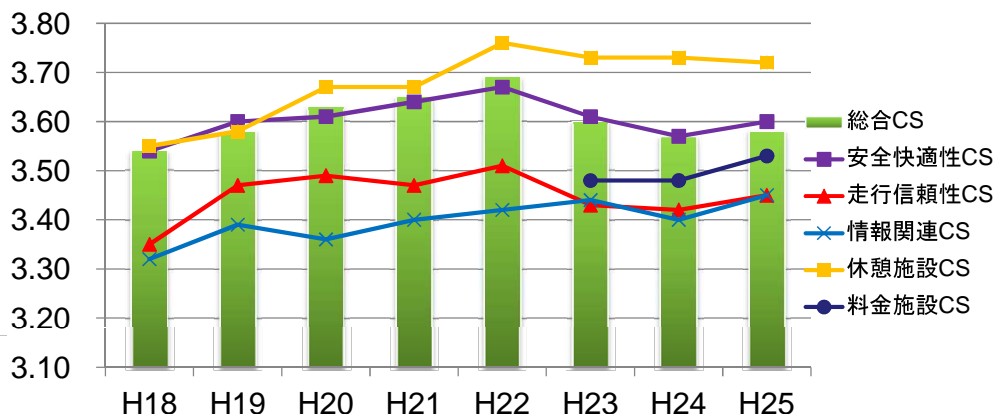
- 高速道路をご利用されるお客さまから、満足度評価を頂き、その期待値とのギャップを把握することで、お客さまサービスの改善を常に行い、顧客満足度の維持・向上を図っています。
- CS調査で得られた総合顧客満足度はアウトカム指標として毎年公表しています。

《CS調査方法》

インターネット調査会社が保有するモニターの中から、高速道路の利用者をスクリーニングし、高速道路の維持管理に関する総合満足度、戦略テーマ別満足度及び関連する個別サービス満足度を5段階(5点:満足、4点:やや満足、3点:どちらともいえない、2点:やや不満、1点:不満)で評価するアンケートを実施。アンケートは、良く利用される路線(複数)をイメージして回答を頂き、路線別の分析も実施。

《CS調査結果》

- ・実施時期
毎年11月頃
- ・サンプル数
約3,000件

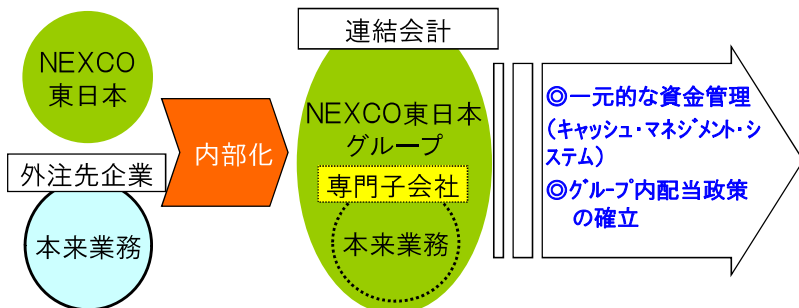


1-4) グループ経営の状況

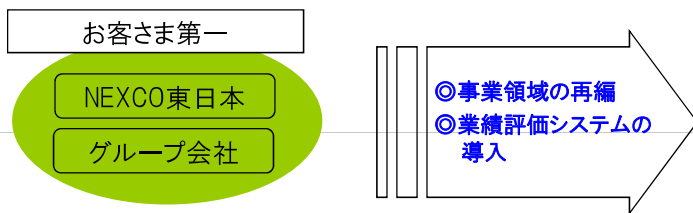
(1) グループ経営の確立

- 「お客さまとの接点」である維持管理業務などの本来業務を内部化しました。(100% 出資子会社化)
- また、当社とグループ会社が一体となり、「お客さま第一」の目線で業務を実施しています。(グループ経営)

■ 道路維持管理業務などの本来業務を内部化し、連結企業情報の開示により経営の透明性を向上



■ 経営理念・ビジョンを共有するグループ一体経営の推進により、サービスの向上、品質と効率の両立を実現



グループ企業価値の最大化

グループ会社32社 (子会社25社、関連会社7社)

- 道路事業関係子会社16社
(株)ネクスコ・トル関東
(株)ネクスコ東日本エンジニアリング
(株)ネクスコ・メンテナンス関東
(株)ネクスコ・パトロール関東 等
- 道路休憩所事業子会社8社
ネクセリア東日本(株) 等
- その他事業子会社1社
(株)ネクスコ東日本イノベーション&コミュニケーションズ
- 関連会社7社
(株)高速道路総合技術研究所
東京湾横断道路(株)など

(平成27年3月末時点)

1-4) グループ経営の状況

(1) グループ経営の確立

グループ会社一覧 (平成26年度末時点)

計32社 (子会社 25社、関連会社 7社)

下線:当社が株式を100%保有する子会社
点線下線:当社グループで株式を100%保有する子会社
斜字:関連会社
※:複数の業務を実施している会社

	高速道路事業	関連事業
子会社 (25社)	子会社16社 維持修繕 ・(株)ネクスコ・メンテナンス北海道 ・(株)ネクスコ・メンテナンス東北 ・(株)ネクスコ・メンテナンス関東 ・(株)ネクスコ・メンテナンス新潟 交通安全 ・(株)ネクスコ・サポート北海道※ ・(株)ネクスコ・パトロール東北 ・(株)ネクスコ・パトロール関東 ・(株)ネクスコ・サポート新潟※ 保点検 ・(株)ネクスコ・エンジニアリング北海道 ・(株)ネクスコ・エンジニアリング東北 ・(株)ネクスコ東日本エンジニアリング ・(株)ネクスコ・エンジニアリング新潟 料金管理 ・(株)ネクスコ・サポート北海道※ ・(株)ネクスコ・トル東北 ・(株)ネクスコ・トル関東 ・(株)ネクスコ・トル北関東 ・(株)ネクスコ・サポート新潟※ 用地管理 1社 ・(株)ネクスコ東日本トラスティ (用地関連業務等)	子会社9社 道路休憩所事業 8社 ・ネクセリア東日本(株)(SAPA運営) ・(株)ネクスコ東日本リテイル(店舗運営) ・(株)ネクスコ東日本エリアサポート(店舗の管理点検業務等) ・(株)ネクスコ東日本ロジテム(店舗への仕入れ配送等) ・(株)盛岡セントラルホテル (店舗運営) ・(株)ホームワークス (店舗運営) ・(株)ネクセリア・シテイフード(店舗運営) ・(株)スノーフーズ(店舗への仕入れ配送等) その他事業 1社 ・(株)ネクスコ東日本イノベーション&コミュニケーションズ(技術開発)
	関連会社 (7社) ・東京湾横断道路(株) ※(東京湾横断道路の運営・管理、海ほたるPAの運営) 1社 ・東北高速道路ターミナル(株) (トラックターミナルの運営) 1社 ネクスコ3社で株式保有する会社(5社) 波線下線:ネクスコ3社で株式を100%保有する関連会社 ・(株)NEXCOシステムズ (システム開発・運用管理) ・(株)高速道路総合技術研究所 (研究及び技術開発) ・ハイウェイ・トル・システム(株) (料金収受機械保守業務)	・(株)NEXCO保険サービス (保険代理店業務) ・日本高速道路インターナショナル(株) (海外事業)

(1) グループ経営の確立

- 道路事業では、管理瑕疵、企業信用等に直結する維持管理業務に係る専門子会社を支社単位に15社、他に用地管理子会社1社を設置しています。
- 道路休憩所事業では、事業の効率性・機動性を考慮し、業務・機能単位に専門子会社8社を設置、その他の事業では、SMH関連技術等の調査、研究、開発を主体とした専門子会社1社を設置しています。

料金管理子会社

高速道路料金の収受・管理、お客さまの問い合わせ対応等を行う業務



休憩所関係子会社

休憩施設におけるお客さまにご満足頂ける質の高いサービスの提供に取り組む業務



グループ経営

NEXCO東日本

保全点検子会社

道路の構造物や施設の異常を早期発見するため、路面、橋梁等の日常的な点検を行う業務



維持修繕子会社

交通事故・災害時の復旧工事、道路の清掃、草刈、除雪作業等を行う業務



交通管理子会社

道路パトロールや落下物処理、道路状況の情報提供などの交通管制、法令違反車両の取締等を行う業務



用地管理子会社

建設時の用地取得事務や高速道路敷地の日常管理等を行う業務



技術開発子会社

先進企業との連携による高速道路管理に関連する先端技術開発等を行う業務



※維持管理四業務子会社(15社)、用地管理子会社(1社)、休憩所関係子会社(4社)、技術開発子会社(1社)

(1) グループ経営の確立

グループ一体経営を推進することにより、お客さまサービスを向上させ、品質と効率の両立を図っています。

○連結利益の共有

⇒グループ全体で連結利益を共有し、目標設定・実行・評価のPDCAサイクルを継続。子会社利益は、子会社経営に必要な内部留保を除き、配当により当社に還元。
平成22年6月よりグループ内配当を実施し、平成26年6月までに累計約136億円の配当を実施。

○子会社の業績評価制度の充実

⇒業務品質の確認、業務改善の継続のため平成21年度から業務評価を開始し、順次拡充。グループ内競争による緊張感の維持などのため平成23年度から各社の営業成績も加味した業績評価へと進化。

○グループ協働体制の構築

⇒各現場単位で、当社と全ての子会社が一体となってPDCAサイクルを実践。お客さまサービスの向上と業務効率化の両立をグループ全体で追求。

○維持管理業務に係る子会社業務範囲の区分化

⇒以下のとおり業務範囲を区分し運用中。

- ・「管理瑕疵・企業信用に直結する業務及び業務経験・ノウハウ・技術の蓄積が必要な業務」
「小規模な業務、緊急対応が必要な業務」 ⇒ グループ子会社
- ・「市場性を有し、一定規模で計画的に実施できる業務」 ⇒ 市場競争

(1) グループ経営の確立

グループ協働体制によりお客さまサービスの向上と業務効率化の両立を図った事例

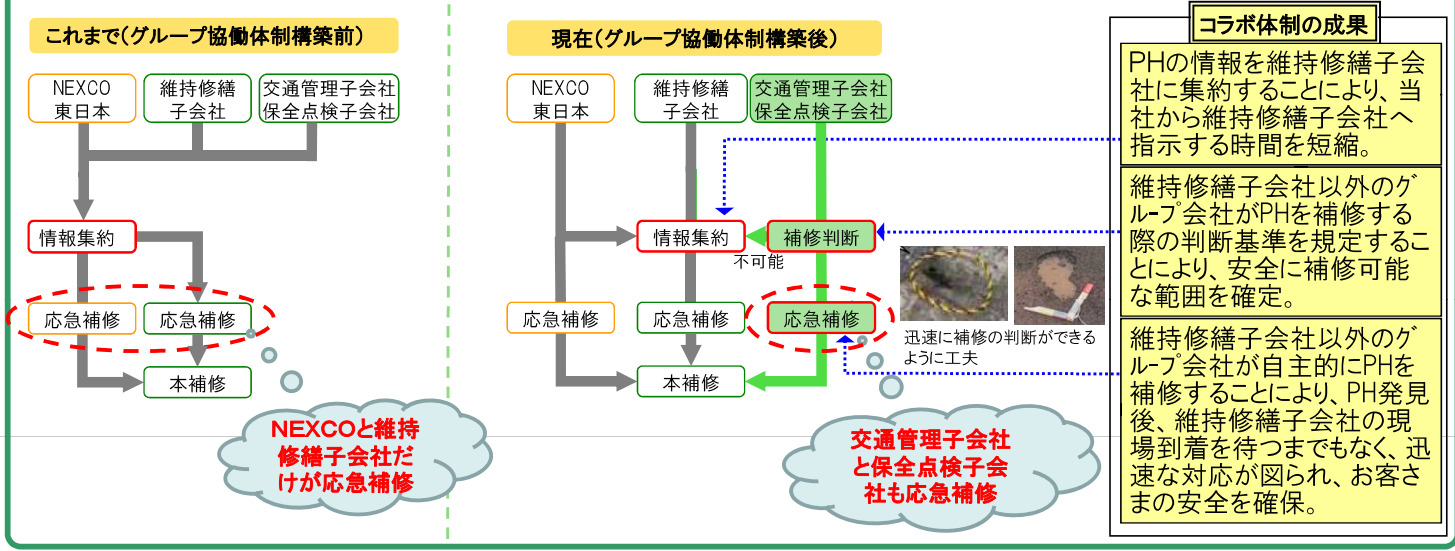
ポットホール(PH)補修 ※ポットホールとは、突発的に舗装に出来る小さな穴のこと

- 維持修繕子会社以外の専門子会社は、PHの応急補修の訓練により補修技能を修得。
- 自主性の発揮により、自ら補修を実施。
- 現地でPH発見即補修することにより、お客さまの安全性を向上。



交通管理子会社のポットホール補修訓練の様子

【例】 《ポットホール補修の業務フロー》 ここが変わりました



(1) グループ経営の確立

道路公団の行政コスト計算書において子会社・関連会社と判定された会社の再編経緯は以下のとおりです。

(再編前)		(再編後)		(再編前)		(再編後)	
1	北海道ハイウェイサービス㈱	1	㈱ネクスコ・サポート北海道	24	日本メンテナンスサービス㈱	13	㈱ネクスコ・メンテナンス関東
2	奥羽道路サービス㈱	2	㈱ネクスコ・トール東北	25	日本ハイウェイサービス㈱	14	㈱ネクスコ・メンテナンス新潟
3	東北道路サービス㈱	3	㈱ネクスコ・トール関東	26	ハイウェイ開発㈱	15	ネクスリア東日本㈱
4	常磐ハイウェイサービス㈱	4	㈱ネクスコ・トール北関東 *3	27	鈴運メンテックス㈱	16	㈱ネクスコ東日本リテール
5	不二東名㈱	5	㈱ネクスコ東日本パトロール *1	28	日本ロードメンテナンス㈱	17	㈱ネクスコ東日本 エリアサポート
6	㈱ラビド	6	㈱E-NEXCOパトロール *2	3	上信道路メンテナンス㈱	18	㈱ネクスコ東日本トラスティ
7	東日本道路サービス㈱	7	㈱ネクスコ・エンジニアリング北海道	4	関越ハイウェイサービス㈱	5	ハイウェイ・トール・システム㈱
8	新日本道路サービス㈱	8	㈱ネクスコ・エンジニアリング東北	6	関越ロードメンテナンス㈱	6	㈱高速道路計算センター
9	奥羽道路サービス㈱	9	㈱ネクスコ東日本エンジニアリング	7	新潟ロードメンテナンス㈱	7	(中日本高速道路株式会社中央研究所)
10	新潟ハイウェイサービス㈱	10	㈱ネクスコ・エンジニアリング新潟	8	新潟ハイウェイサービス㈱	8	東京湾横断道路㈱
11	新日本ハイウェイパトロール㈱	11	㈱ネクスコ・メンテナンス北海道	9	東日本ハイウェイパトロール㈱	9	東北高速道路ターミナル㈱
12	東日本ハイウェイパトロール㈱	12	㈱ネクスコ・メンテナンス東北	10	札幌道路エンジニア㈱		
13	札幌道路エンジニア㈱			11	e-JEC東日本㈱		
14	e-JEC東日本㈱			12	㈱東関東		
15	㈱東関東			13	東エン㈱		
16	東エン㈱			14	道路通信エンジニア㈱		
17	道路通信エンジニア㈱			15	㈱子クナム		
18	㈱子クナム			16	㈱ジェイファスト		
19	㈱ジェイファスト			17	㈱エストエンジニア		
20	㈱エストエンジニア			18	アウトノーズ㈱		
21	アウトノーズ㈱			19	北海道道路サービス㈱		
22	北海道道路サービス㈱			20	陸羽道路メンテナンス㈱		
23	陸羽道路メンテナンス㈱			21	㈱アイアックス		
24	㈱アイアックス			22	東北ハイメン㈱		
25	東北ハイメン㈱			23	㈱ハイウェイクリーン福島		
26	㈱ハイウェイクリーン福島			24	㈱エヌ・エッチ・エス		
27	㈱エヌ・エッチ・エス						

※ 再編前で番号のついていない会社は、平成17事業年度行政コスト計算書における子会社、関連会社である。再編前は民営化時の状況、再編後は平成20年度末の状況である。

 : 維持管理業務 : その他
→ : 株式取得 → : 事業譲渡
青字 : 三社にまたがって事業を行っている会社

* 1. 平成24年4月に㈱ネクスコ・パトロール東北に商号変更
 2. 平成24年2月に分社化し、関越自動車道等の交通管理業務を行う㈱ネクスコ・サポート新潟を設立
 平成24年4月に㈱ネクスコ・パトロール関東に商号変更
 3. 平成24年4月に新潟地区の料金収受業務を㈱ネクスコ・サポート新潟に事業譲渡

(2) 業務効率化の取組

グループ全体で、「タスク・ダイエット&エスプラス活動」を推進しています。

○現場重視の経営を基本として、効率的な業務運営を推進する取組の一つとして「より楽に、より快適に仕事をする」「あってはならないミスをなくす」「お客さまへのサービスを向上する」ことなどをテーマに掲げ、職場単位で社員一人一人が業務改善に取り組む活動として、平成18年10月から本格化。

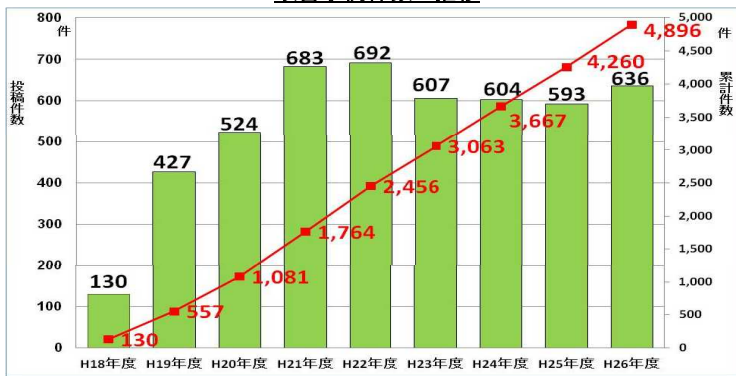
※タスク・ダイエットとは「タスク(仕事・作業)」を「ダイエット」することに由来する造語。「エス」はサービス向上、「プラス」は社員のやりがいや成長に寄与することを意味。

○「提案型」ではなく、「実施型」の業務改善活動。

○支社や本社において取組状況の発表会、社内イントラネットを活用した取組事例の共有化、組織間の意見交換等の活動を通じ、着実に定着。

現在までの改善事例は約4,900件。

改善事例件数の推移



主な事例

◆レーンマーク塗替え作業の安全・効率化

改善前

改善後

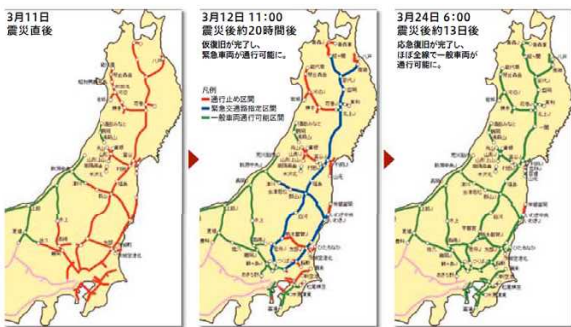


1台で1本づつ2回に分けて実施 → 2台で2本まとめて1回で実施

塗装に要する時間が異なるため、中央側と路側の2本のレーンマーク塗替え作業を別々に行っていたが、作業車両の速度を調整することで2本同時に行うことができ、作業時間を短縮し、コスト削減を図った。

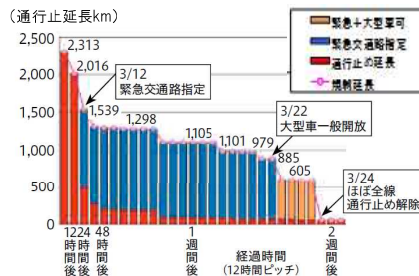
規制回数:半減 日施工当たり人件費:37%削減

(1) 高速道路の通行止と解除までの経緯



震災から約20時間後の平成23年3月12日11時に、東北自動車道(浦和IC~碓ヶ関IC間)、常磐自動車道(三郷JCT~いわき中央IC間)、磐越自動車道(いわきJCT~津川IC間)などの仮復旧が完了し、緊急交通路として指定され、円滑な被災地への物資の輸送等に貢献。

震災から11日後の3月22日10時に大型車の一般開放がなされ、震災から13日後の3月24日6時に、ほぼ全線の通行止が解除。



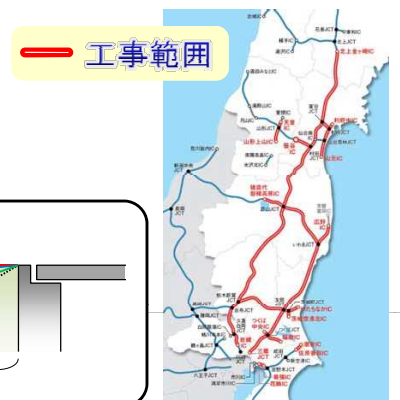
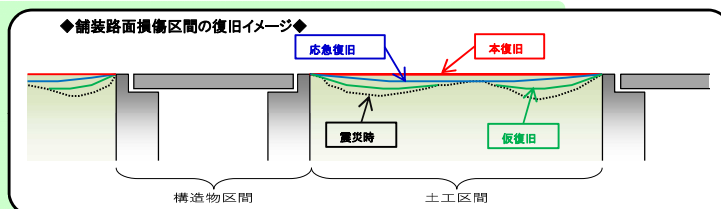
(2) 本復旧工事の実施

① 本復旧工事の概要

本復旧箇所：東北道、常磐道等17路線 109 IC区間(976Km)
 本復旧内容：舗装367Km、橋梁65橋、のり面6Km、通信幹線105Km、防護柵78Km
 災害復旧費：約490億円
 工事完了日：平成24年12月22日

② 本復旧工事の内容

本復旧工事とは、応急復旧で路面段差を緩やかにすりつけた箇所を被災前の道路縦断に復旧し、震災前の高速道路機能へ回復させるもの



(3) 東北無料措置等の実施

平成23年度 ~6/19

無料化社会実験休日上限千円 廃止



12/1~東北地方無料措置 見直し

被災地支援・観光振興(補填対象)、
避難者支援(告示無料)

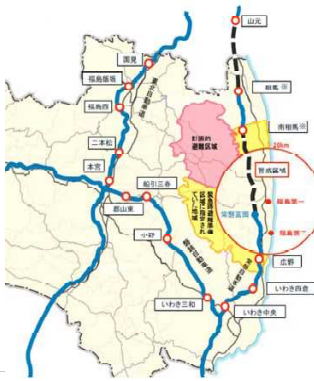


平成24年度~

4/1~東北地方無料措置 縮小

原発事故避難者支援(告示無料)

4/ 1 ~ 15IC
4/28 ~ 6IC追加
6/23 ~ 9IC追加
計 30IC



平成25年度~

**4/26~原子力発電所事故による母子
避難者等を対象とした無料措置**



このほか、東日本大震災の影響により部分開通となった常磐道・南相馬~相馬において、平成24年4月から隣接区間が供用した平成26年12月まで無料措置を実施。

(4) 防災機能の強化

東日本大震災時に高速道路の休憩施設が救援部隊の中継基地となったことや、盛土のり面が津波の緊急避難場所として使われたことを踏まえ、

- 自衛隊や消防等の関係機関と連携して守谷SA(上り)において防災拠点モデル事業を実施しています。
- 自治体と調整し、津波の緊急避難場所として使われた近傍の盛土のり面に津波時に避難場所として活用できる階段を設置しています。



▲防災拠点機能概要(守谷SA(上り))



▲防災拠点運営訓練状況(守谷SA)



▲津波避難階段(仙台東部道路)

※平成25年4月からは津波避難施設は占用物件として設置できることとなった

2. 高速道路事業の取組状況



2-1) 経営状況(高速道路事業)

(1) 交通量、収益、費用の推移

- 高速道路事業においては、高速道路の新設・改築等を早期かつ効率的に行うこと、また、日々の高速道路の維持管理や計画的な補修工事・老朽化に対応した更新等工事を確実に実施することにより、お客さまに24時間365日安全・安心な高速道路を休みなくお届けすることを当社グループの使命として事業を実施しています。
- 高速道路の新設・改築等では、民営化以降、1.4兆円の道路資産を完成し、機構に資産・債務の引き渡しを行いました。
- また、高速道路の管理では、1日当たり約260万台の通行台数を取り扱い、お客さまからの料金収入を6.1兆円計上するとともに、高速道路機構への道路資産賃借料を4.4兆円、道路の維持・管理に必要な費用を1.7兆円計上しました。

											(単位:億円)	
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	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	第1期~第10期	
期間	H17.10~ H18.3月	H18.4~ H19.3月	H19.4~ H20.3月	H20.4~ H21.3月	H21.4~ H22.3月	H22.4~ H23.3月	H23.4~ H24.3月	H24.4~ H25.3月	H25.4~ H26.3月	H26.4~ H27.3月	(平均)	
通行台数(千台/日)	2,343	2,414	2,439	2,397	2,497	2,683	2,827	2,692	2,811	2,734	2,584	
走行台キロ(億台・キロ) ^{※1}	230	234	235	231	261	273	304	281	288	276	261	
区分	期										累計	
	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		
	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算	決算見込 ^{※2}	
連結	営業収益	3,548	7,780	8,723	8,110	7,517	7,430	7,816	7,807	7,858	10,312	76,901
	料金収入	3,349	7,089	7,051	6,639	5,711	5,587	5,280	6,421	6,589	7,774	61,490
	道路資産完成高	196	681	1,600	1,315	1,711	1,586	2,187	1,304	1,174	2,454	14,208
	その他の営業収益	2	9	72	155	94	256	348	81	94	83	1,194
	営業費用	3,411	7,689	8,674	8,066	7,481	7,376	7,816	7,770	7,861	10,268	76,412
	道路資産賃借料	2,231	5,268	5,322	4,975	4,004	3,949	3,816	4,489	4,618	5,601	44,273
	道路資産完成原価	196	681	1,600	1,315	1,711	1,586	2,187	1,304	1,194	2,454	14,228
管理費用等	983	1,739	1,751	1,775	1,765	1,839	1,813	1,977	2,048	2,212	17,902	
営業利益	137	90	48	44	35	54	△ 0	36	△ 3	43	484	
単体	営業収益	3,548	7,775	8,688	8,055	7,447	7,364	7,759	7,746	7,787	10,239	76,408
	料金収入	3,349	7,089	7,051	6,639	5,711	5,587	5,280	6,421	6,589	7,774	61,490
	道路資産完成高	196	681	1,600	1,315	1,711	1,586	2,187	1,304	1,174	2,454	14,208
	その他の営業収益	2	4	37	100	23	189	291	20	23	10	699
	営業費用	3,411	7,684	8,659	8,041	7,439	7,332	7,778	7,746	7,826	10,241	76,157
	道路資産賃借料	2,231	5,268	5,322	4,975	4,004	3,949	3,816	4,489	4,618	5,601	44,273
	道路資産完成原価	196	681	1,600	1,315	1,711	1,586	2,187	1,304	1,194	2,454	14,228
管理費用等	983	1,734	1,737	1,749	1,723	1,796	1,775	1,953	2,013	2,184	17,647	
営業利益	137	91	29	14	7	31	△ 19	△ 0	△ 39	△ 1	250	

※1 走行台キロは、高速自動車国道のみ。H17年度は、年間値。

※2 決算見込は、平成27年5月14日時点の見込値であり、実際の決算値と異なる可能性があります。

※3 安全性確保のための緊急修繕の一部について、高速道路機構へ債務引渡しを行わない事業として実施したことから、道路資産完成高に対して道路資産完成原価が20億円超過しています。

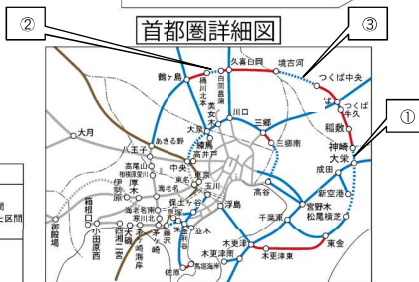
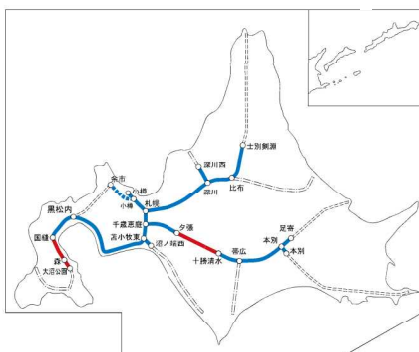
2-2)新設・改築等の推進

(2)新規開通延長

H17年度からH26年度までに488kmの高速道路を新規開通しました。

民営化以降の開通区間

H27.3.31現在



<H17~H26年度 開通区間>

開通年度	道路名	区間名	開通延長 (km)
H17	東京外環自動車道	三郷JCT ~ 三郷南IC	4.1
H18	道央自動車道	八雲IC ~ 国縫IC	21.7
	首都圏中央連絡自動車道	つくば牛久IC ~ 阿見東IC	12
	首都圏中央連絡自動車道	木更津東IC ~ 木更津JCT	7.1
H19	首都圏中央連絡自動車道	八王子JCT ~ あきる野IC※	0.4
	館山自動車道	君津IC ~ 富津中央IC	9.2
	道東自動車道	トマムIC ~ 十勝清水IC	20.9
	北関東自動車道	笠間西IC ~ 友部IC	9.1
	北関東自動車道	伊勢崎IC ~ 太田桐生IC	16
	北関東自動車道	宇都宮上三川IC ~ 真岡IC	7.5
H20	首都圏中央連絡自動車道	鶴ヶ島JCT ~ 川島IC	7.7
	北関東自動車道	桜川筑西IC ~ 笠間西IC	8.9
	北関東自動車道	真岡IC ~ 桜川筑西IC	14.9
H21	横浜横須賀道路	佐原IC ~ 馬堀海岸IC	4.3
	首都圏中央連絡自動車道	阿見東IC ~ 稲敷IC	6
	日本海東北自動車道	中条IC ~ 荒川胎内IC	9.7
	常磐自動車道	山元IC ~ 亶理IC	11.5
	道央自動車道	落部IC ~ 八雲IC	16
	道東自動車道	占冠IC ~ トマムIC	26.2
	東関東自動車道	茨城空港北IC ~ 茨城町JCT	8.8
	仙台北部道路	利府しらか台IC ~ 富谷JCT	6.6
	首都圏中央連絡自動車道	川島IC ~ 桶川北本IC	5.7
	北関東自動車道	佐野田沼IC ~ 岩舟JCT	5.3
H22	首都圏中央連絡自動車道	つくば中央IC ~ つくばJCT	4.3
	北関東自動車道	太田桐生IC ~ 佐野田沼IC	18.6
H23	首都圏中央連絡自動車道	白岡蒲葦IC ~ 久喜白岡JCT	3.3
	道東自動車道	夕冠IC ~ 占冠IC	34.5
H24	道央自動車道	森IC ~ 落部IC	20.2
	常磐自動車道	南相馬IC ~ 相馬IC	14.4
H25	道央自動車道	大沼公園IC ~ 森IC	9.7
	首都圏中央連絡自動車道	東金IC・JCT ~ 木更津東IC	42.9
	仙台南部道路	仙台若林JCT ~ 仙台南IC	12.2
H26	仙台北部道路	富谷JCT ~ 富谷IC	1.7
	首都圏中央連絡自動車道	稲敷IC ~ 神崎IC	10.6
	常磐自動車道	相馬IC ~ 山元IC	23.3
	常磐自動車道	浪江IC ~ 南相馬IC	18.4
計	常磐自動車道	常磐富岡IC ~ 浪江IC	14.3
	首都圏中央連絡自動車道	久喜白岡JCT ~ 境古河IC	19.6
計			487.6

* NEXCO東日本管内の管理延長

H27年度開通予定区間

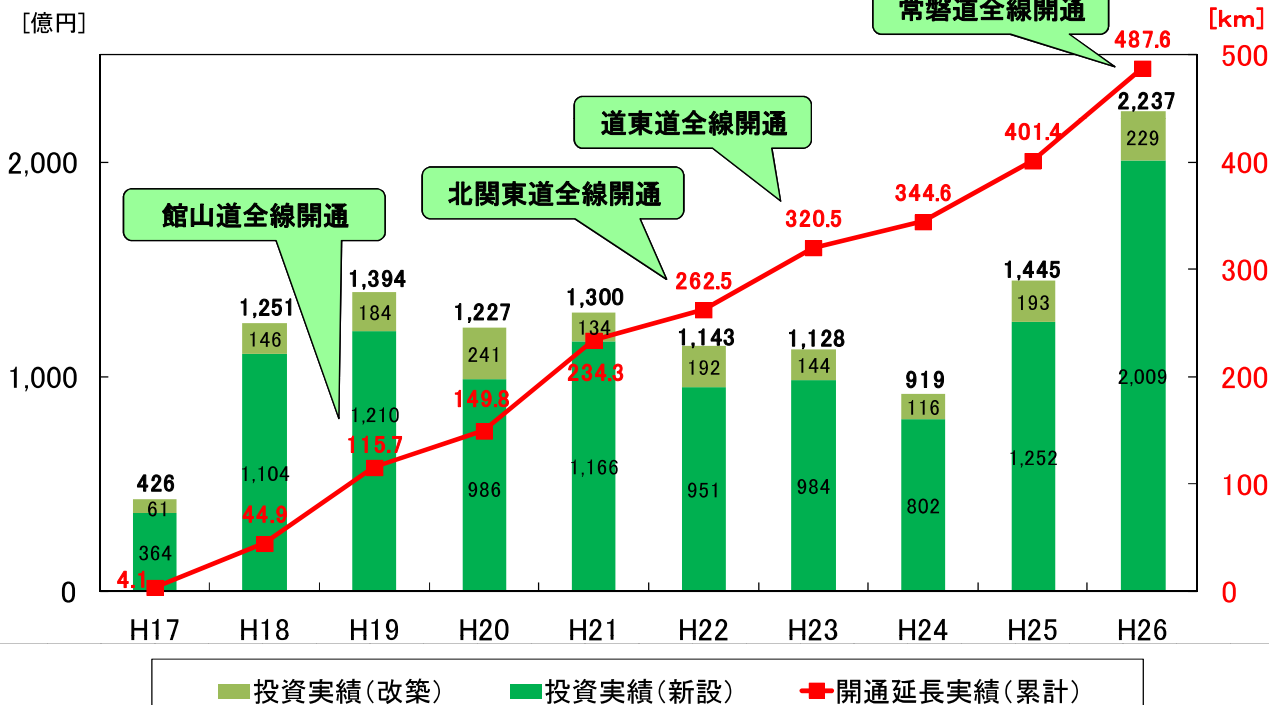
	道路名	区間名	延長
①	首都圏中央連絡自動車道	神崎IC~大栄JCT	9.7km
②	首都圏中央連絡自動車道	桶川北本IC~白岡蒲葦IC	10.8km
③	首都圏中央連絡自動車道	境古河IC~つくば中央IC ※1	28.5km
④	東関東自動車道	銚田IC~茨城空港北IC ※2	8.8km
計			57.8km

※1 土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合。
 ※2 用地取得等が速やかに完了する場合。

2-2)新設・改築等の推進

(3)新設・改築費の推移

高速道路の新設・改築を着実に進めました。



(4) ネットワーク整備の推進

首都圏高速道路(圏央道、外環道)のネットワーク整備を進めました。

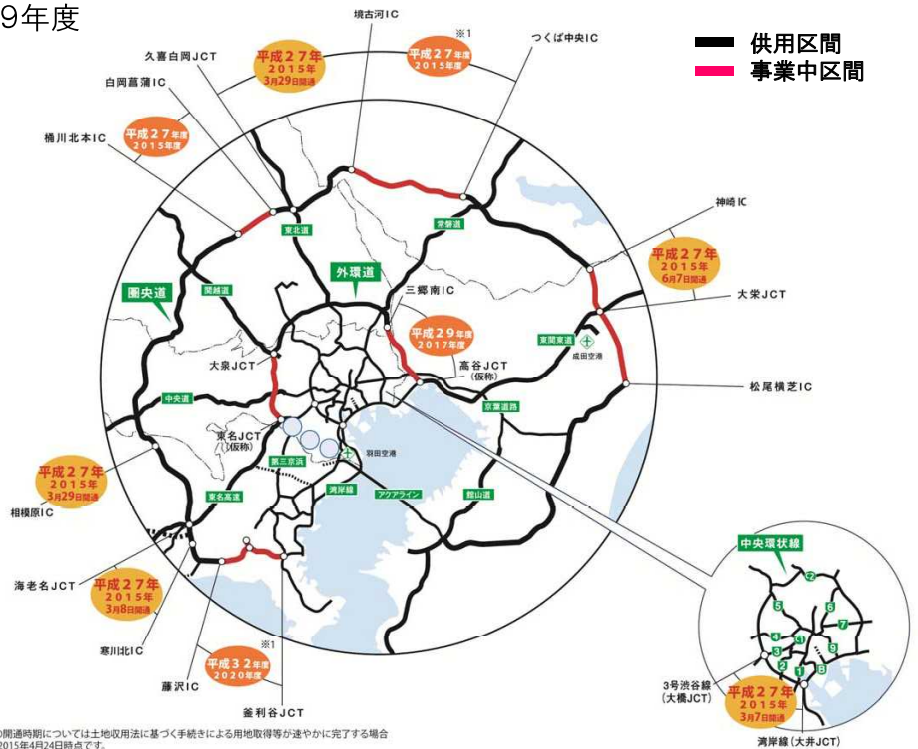
- 東京外環(三郷南IC～高谷JCT)は平成29年度開通に向けて着実に事業推進。
- 東京外環(関越～東名)は事業者間協力を図り用地取得等を推進。
- 圏央道は国との事業調整により開通目標に向けた事業推進。

【民営化後に開通した区間 約120kmの内訳】

開通区間	開通年月日	延長(km)
八王子JCT～あきる野IC※	H19.6.23	0.4
鶴ヶ島JCT～川島IC	H20.3.31	7.7
川島IC～桶川北本IC	H22.3.31	5.7
白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT	H23.5.29	3.3
久喜白岡JCT～五霞IC	H27.3.29	12.7
五霞IC～境古河IC	H27.3.29	6.9
つくば中央IC～つくばJCT	H22.4.24	4.3
つくば牛久IC～阿見東IC	H19.3.10	12.0
阿見東IC～稲敷IC	H21.3.21	6.0
稲敷IC～神崎IC	H26.4.12	10.6
東金IC・JCT～茂原長南IC	H25.4.27	21.6
茂原長南IC～木更津東IC	H25.4.27	21.3
木更津東IC～木更津JCT	H19.3.21	7.1
合計		119.6

* NEXCO東日本管内の管理延長

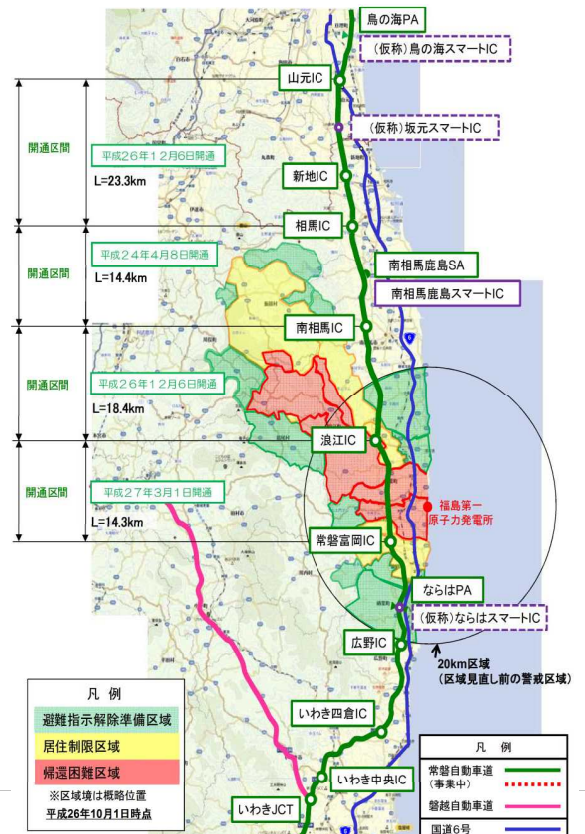
※ ※1の区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
※ 開通予定は2015年4月24日時点です。



(4) ネットワーク整備の推進

常磐自動車道を全線開通しました。

- 民営化後、常磐富岡IC～相馬IC間47kmを平成23年度、相馬IC～山元IC間23kmを平成26年度開通予定として整備を進めてきたが、平成23年3月の東日本大震災により事業進捗に大きな影響を受けた。
- 資機材調達の困難性や放射線の安全管理を克服し、平成24年4月8日には南相馬IC～相馬IC間14kmを開通。
- 加えて、除染作業との調整や震災復興事業との調整を図りながら、平成26年12月6日に浪江IC～南相馬IC間並びに相馬IC～山元IC間の38kmを開通。
- 平成27年3月1日には、常磐道の全線開通として常磐富岡IC～浪江IC間の開通により、常磐道の全線開通が実現し、被災地東北の復興加速・地方再生に大きく貢献するものと期待。



(4)ネットワーク整備の推進

地域社会の発展に向けてミッシングリンクを解消しています。

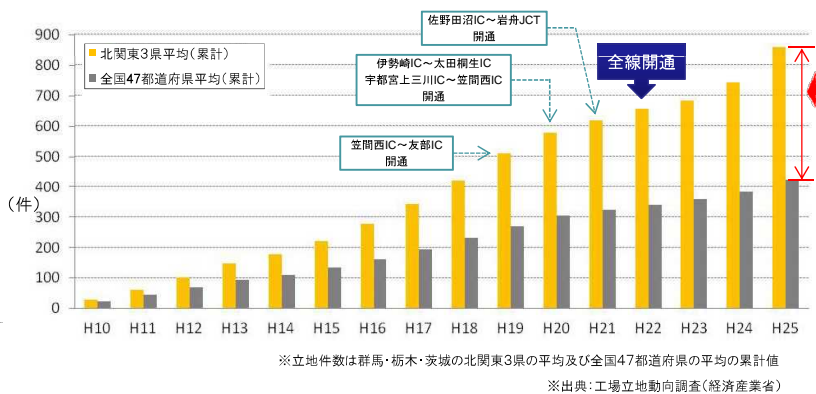
■民営化後に開通し、ミッシングリンクを解消した路線

道路名	民営化後に開通した区間	全線開通日
館山自動車道	君津IC～富津中央IC	H19.7.4
北関東自動車道	伊勢崎IC～岩舟JCT、宇都宮上三川IC～友部IC	H23.3.19
道東自動車道	夕張IC～十勝清水IC	H23.10.29
仙台北部道路	利府しらかし台IC～富谷IC	H25.12.22
常磐自動車道	常磐富岡IC～亶理IC	H27.3.1

【北関東自動車道 全線開通後の整備効果】

工場立地件数の推移

平成23年3月19日に全線開通した北関東自動車道では、地域経済や地域交流など、さまざまな面で整備効果が発現



■整備効果① 物流や地域経済の発展に寄与
北関東自動車道沿線地域への工場立地や物流拠点化が進み、港湾への輸送効率が向上し、物流や地域経済の活性化に寄与しています。

■整備効果② 北関東3県の観光・レジャーに寄与
北関東自動車道の全通前後で栃木県・茨城県から群馬県への宿泊者が大幅に増加し、地域間交流に寄与しています。

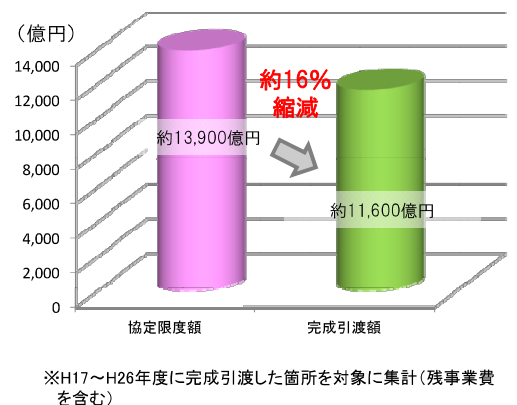
(5)早期開通、建設コストの縮減

民営化後9年半の間に、38区間約488kmを新規開通、このうち26区間約360kmは協定に定める工期を平均して5ヶ月短縮、全体で約16%のコスト縮減を実現しました。

■工期を短縮した区間一覧

開通年度	道路名	区間名	開通延長(km)	①協定完成予定年月日	②開通年月日	短縮期間①-②
H18	道央自動車道	八雲IC～国縫IC	21.7	H18.11.30	H18.11.18	0.4ヵ月短縮
	首都圏中央連絡自動車道	つくば牛久IC～阿見東IC	12.0	H19.3.31	H19.3.10	0.7ヵ月短縮
	首都圏中央連絡自動車道	木更津東IC～木更津JCT	7.1	H19.3.31	H19.3.21	0.3ヵ月短縮
H19	館山自動車道	君津IC～富津中央IC	9.2	H19.9.30	H19.7.4	2.9ヵ月短縮
	道東自動車道	トマムIC～十勝清水IC	20.9	H19.11.30	H19.10.21	1.3ヵ月短縮
	北関東自動車道	笠間西IC～友部IC	9.1	H19.11.30	H19.11.14	0.5ヵ月短縮
	北関東自動車道	伊勢崎IC～太田桐生IC	16.0	H20.9.30	H20.3.8	6.9ヵ月短縮
H20	北関東自動車道	宇都宮上三川IC～真岡IC	7.5	H20.3.31	H20.3.15	0.5ヵ月短縮
	北関東自動車道	桜川筑西IC～笠間西IC	8.9	H20.9.30	H20.4.12	5.7ヵ月短縮
	北関東自動車道	真岡IC～桜川筑西IC	14.9	H21.11.30	H20.12.20	11.5ヵ月短縮
	横浜横須賀道路	佐原IC～馬堀海岸IC	4.3	H21.3.31	H21.3.20	0.4ヵ月短縮
	首都圏中央連絡自動車道	阿見東IC～稲敷IC	6.0	H21.3.31	H21.3.21	0.3ヵ月短縮
H21	日本海東北自動車道	中条IC～荒川胎内IC	9.7	H21.9.30	H21.7.18	2.5ヵ月短縮
	常磐自動車道	山元IC～亶理IC	11.5	H22.9.30	H21.9.12	12.8ヵ月短縮
	道央自動車道	落部IC～八雲IC	16.0	H22.11.30	H21.10.10	13.9ヵ月短縮
H22	道東自動車道	占冠IC～トマムIC	26.2	H21.11.30	H21.10.24	1.2ヵ月短縮
	東関東自動車道	茨城空港北IC～茨城町JCT	8.8	H22.3.31	H22.3.6	0.8ヵ月短縮
	北関東自動車道	佐野田沼IC～岩舟JCT	5.3	H24.3.31	H22.4.17	23.8ヵ月短縮
	北関東自動車道	太田桐生IC～佐野田沼IC	18.6	H24.3.31	H23.3.19	12.6ヵ月短縮
H23	道東自動車道	夕張IC～占冠IC	34.5	H24.3.31	H23.10.29	5.1ヵ月短縮
	道央自動車道	森IC～落部IC	20.2	H25.3.31	H23.11.26	16.4ヵ月短縮
H24	道央自動車道	大沼公園IC～森IC	9.7	H25.3.31	H24.11.10	4.7ヵ月短縮
H25	仙台北部道路	富谷JCT～富谷IC	1.7	H26.3.31	H25.12.22	3.3ヵ月短縮
H26	常磐自動車道	相馬IC～山元IC	23.3	H26.12.31	H26.12.6	0.8ヵ月短縮
	常磐自動車道	浪江IC～南相馬IC	18.4	H26.12.31	H26.12.6	0.8ヵ月短縮
	常磐自動車道	常磐富岡IC～浪江IC	14.3	H27.4.30	H27.3.1	2.0ヵ月短縮
合計			355.8		平均	5.1ヵ月短縮

■建設コストの縮減



(5)早期開通、建設コストの縮減

◎民営化以降488kmの新設区間の完成にあたり、

■計画(協定上の完成予定)に対し、26区間360kmは平均5か月の開通前倒しを達成

➡最大前倒しは、北関東道(佐野田沼～岩舟)の23か月

■計画(協定上の限度額)に対し、約16%の建設コストを縮減

➡【主なコスト縮減内容】

- 新技術・新工法の採用
- 資機材調達方法の工夫
- 設計及び協議による工夫
- 早期開通

◎平成23年3月の協定変更で建設中区間の限度額を約5%縮減

◎主なコスト縮減例

- ①材料(Gr等)の直接調達
- ②TN照明設備における**新型照明器具の開発**
- ③中央分離帯防護柵改良工事における新たな工法の採用 など

<新型照明器具の開発>

→◎照明器機数の削減 ◎器機単価の削減



(6)4車線化事業、付加車線事業の推進

○快適性の向上に向けた機能強化として、暫定2車線区間の4車線化事業を36km着実に実施しました。

○渋滞緩和対策として、付加車線事業を7箇所、9.8km実施しました。

■4車線化事業(民営化以降の完了箇所)

道路名	区間	延長	完了年月
磐越道	いわきJCT～いわき三和IC	4.1km	平成20年11月
	差塩PA～小野IC	7.2km	平成20年11月
	小野IC～阿武隈高原SA	4.8km	平成18年11月
	阿武隈高原SA～船引三春IC	6.3km	平成19年11月
	船引三春IC～郡山東IC	4.9km	平成20年11月
上信越道	豊田飯山IC～信濃町IC	8.6km	平成21年11月
合計		35.9km	

■4車線化事業(事業中)

道路名	区間	延長
三陸道	仙台港北IC～利府中IC	7.8km
上信越道	信濃町IC～上越JCT	37.5km
圏央道	松尾横芝IC～東金JCT	15.7km
館山道	木更津南JCT～富津竹岡IC	20.7km
合計		81.7km

■付加車線事業(民営化以降の完了箇所)

道路名	区間	延長	完了年月
東北道	矢板IC付近(上り線)	1.9km	平成22年7月
関越道	本庄児玉IC付近(上り線)	1.7km	平成22年12月
	花園IC付近(上り線)	1.5km	平成23年3月
	渋川伊香保IC付近(上り線)	1.8km	平成23年3月
	坂戸西スマートIC付近(上り線)	1.3km	平成25年8月
京葉道路	花輪IC付近(上り線)	0.7km	平成23年9月
	穴川IC～貝塚IC(上り線)	0.9km	平成26年4月
合計		9.8km	

■付加車線事業(事業中)

道路名	区間	延長
東北道	岩舟JCT～栃木IC(下り線)	5.0km
関越道	前橋IC付近(上り線)	1.9km
	花園IC(上・下線)	2.0km
	嵐山PA付近(上り線)	3.0km
	東松山IC付近(下り線)	4.5km
	鶴ヶ島JCT～高坂SA(上り線)	4.6km
	坂戸西スマートIC～高坂SA(下り線)	2.4km
京葉道路	穴川IC～貝塚IC(下り線)	2.0km
	船橋IC～蘇我IC(上下線)	—
磐越道	三川IC～安田IC(上・下線)	2.5km
仙台南部道路	今泉IC～山田IC(上・下線)	2.0km
東北中央道	天童IC～東根IC(上・下線)	1.7km
合計		31.6km

2-2) 新設・改築等の推進

(7) スマートICの整備推進

- 民営化以降、地域の活性化や利便性向上に向け、スマートICを着実に整備しました。
- 当社管内では、現在38箇所で開催、20箇所において整備を実施しています。

■ 整備箇所数の年度別推移

年度	整備箇所	スマートIC名
民営化以前	13	駒寄、佐久平、寒河江SA、長者原、黒崎、新井、三芳、姨捨、上河内、那須高原、小布施、大和、友部SA
民営化 平成17年10月以降	1	新鶴
平成18年度	4	豊栄、泉PA、大潟、水戸北
平成19年度	2	鏡石、波志江
平成20年度	3	三郷料金所、東海、君津PA
平成21年度	6	成田、輪厚、白河中央、三本木、長岡南越路、福島松川
平成22年度	2	石岡小美玉、西仙北 上河内(改築)※、那須高原(改築)※
平成23年度	3	佐野SA、新津西、蓮田
平成24年度	1	栄
平成25年度	2	坂戸西、高崎玉村
平成26年度	1	南相馬鹿島
合計	38	

※上河内、那須高原は、民営化以前で計上しているため、(改築)は当該年度の整備箇所数に含まず。

■ 整備予定箇所数

H27.4.1現在

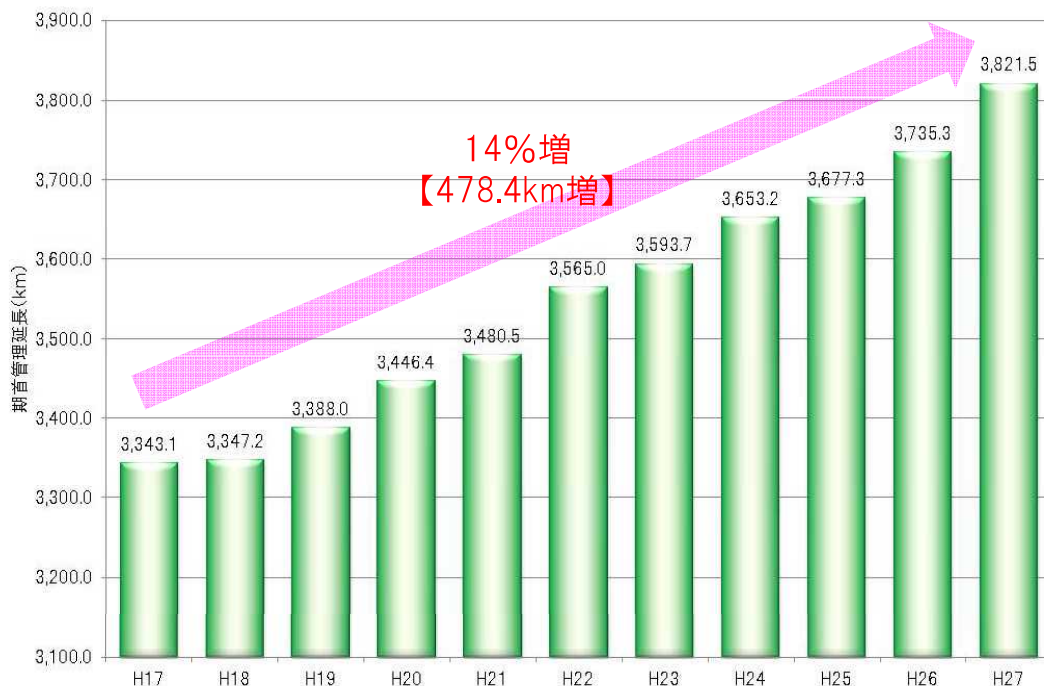
道路名	整備予定箇所	スマートIC名
道央道	1	砂川
東北道	5	滝沢南、奥州、矢巾、平泉、郡山中央
八戸道	1	八戸西
秋田道	1	横手北
仙台東部道路	1	名取中央
常磐道	3	鳥の海、坂元、ならば 水戸北(改築)
磐越道	1	田村中央
北関東道	1	太田
圏央道	2	大網白里、茂原長柄
関越道	2	上里、寄居PA 駒寄(改築)
日本海東北道	1	新潟東
北陸道	1	長岡北
合計	20	

※駒寄(改築)、水戸北(改築)は、整備箇所数に含まず。

2-3) 道路管理の推進

(1) 管理延長の推移

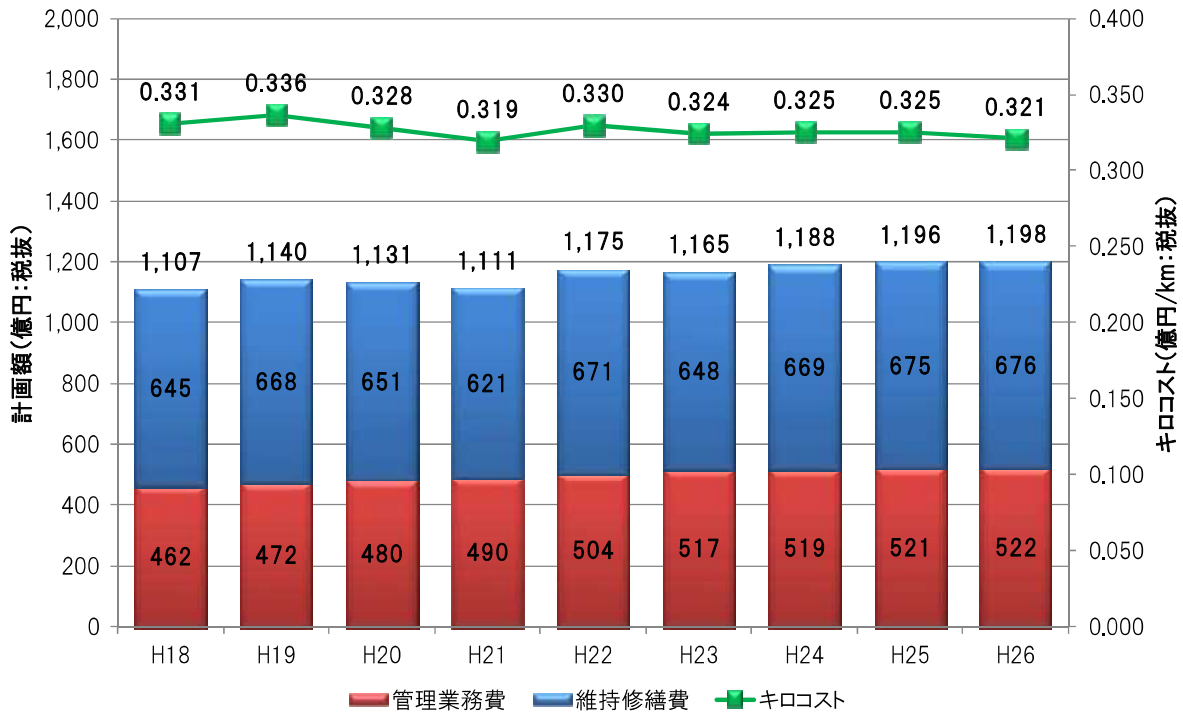
当社が管理する高速道路は、民営化以降に約478km※が増加し、平成27年度期首時点で3,822kmの高速道路を管理しています。



※ 民営化後の開通延長487.6km + JCT開通等に伴う延長増3.2km - 無料開放による延長減12.4km = 478.4km

(2) 管理費(計画額)のうち維持修繕費・管理業務費の推移

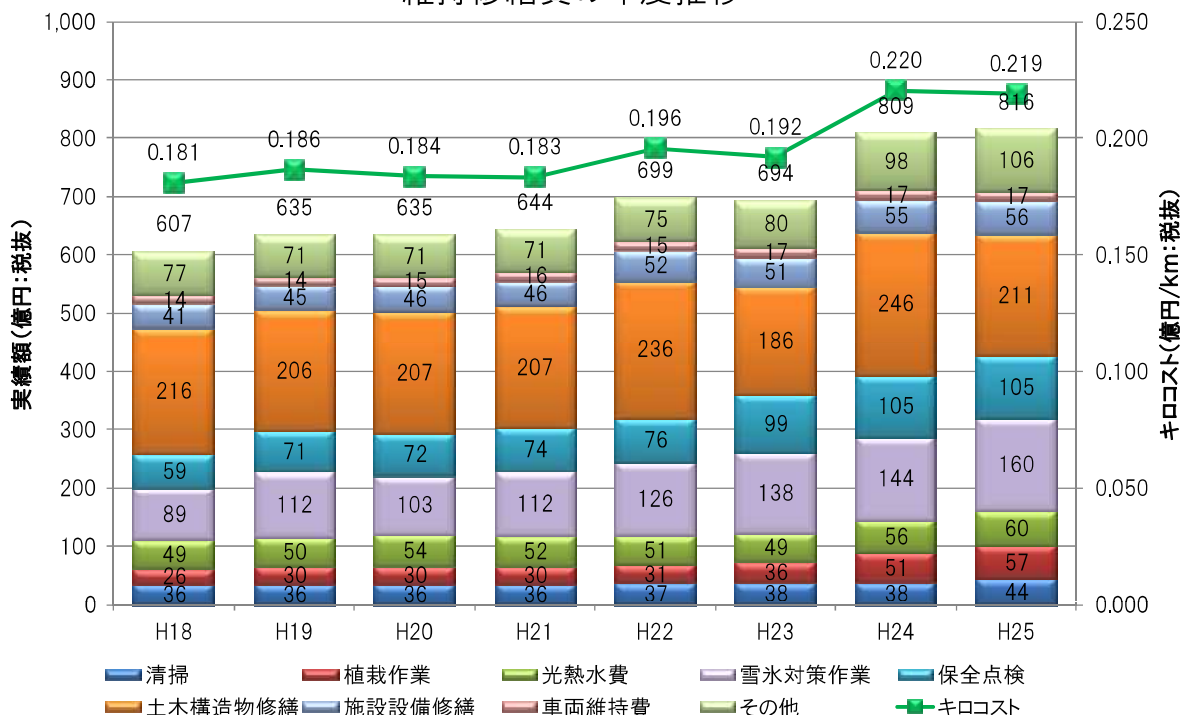
○ 民営化以降の管理費の計画額(機構との協定額)については、管理延長の延伸に伴い微増となっています。
 ○ 維持修繕費・管理業務費のキロ当たりコストは、0.32~0.34億円/kmを維持しています。



(3) 維持修繕費の内訳と単位当たりコストの推移

維持修繕費の実績額は、保全点検・雪氷対策作業等の増加により増加しています。

維持修繕費の年度推移

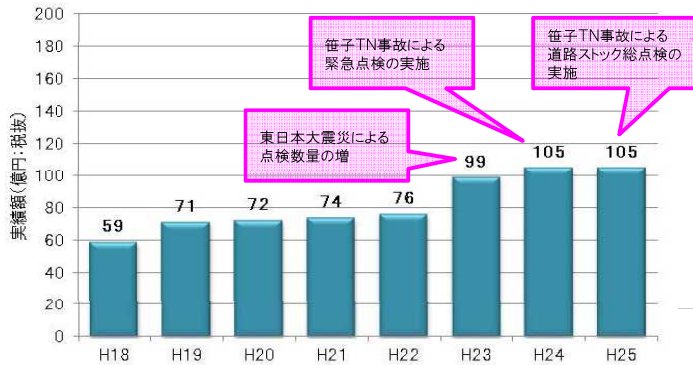


(3) 維持修繕費の内訳と単位当たりコストの推移

■ 保全点検

民営化から平成22年度までのキロコストは、ほぼ横ばいで推移しているが、平成23年度以降は大幅に増加。

- 平成23年度
東日本大震災による増
- 平成24年度
笹子トンネル事故による緊急点検等の増
- 平成25年度
笹子トンネル事故による道路ストック総点検実施による増



■ 雪氷対策費

民営化以降の雪氷対策費は、降雪量にほぼ比例して推移。

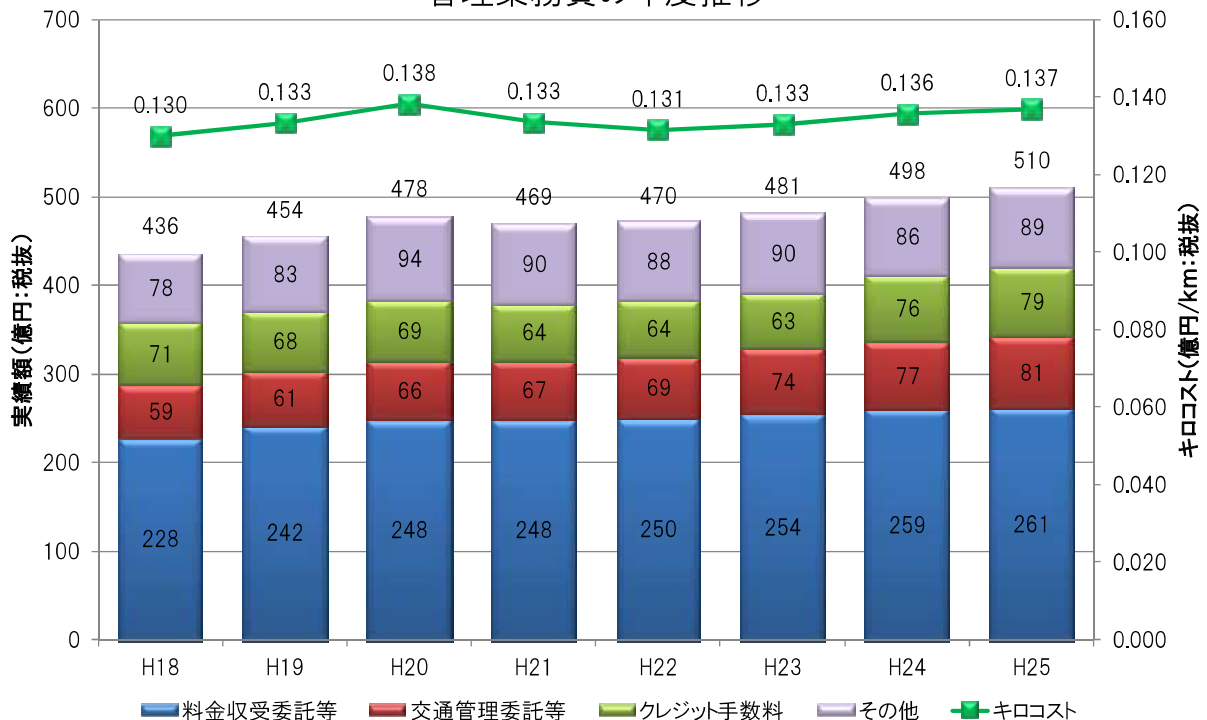
- 平成24・25年度は、関東地方における大雪の影響により降雪量と比例していない。
- 平成25年度より労務費単価上昇により、キロコストがさらに上昇している。



(4) 管理業務費の内訳と単位当たり費用の推移

管理業務費の実績額は、管理延長の延伸に伴い料金収受・交通管理委託費等が増加しています。

管理業務費の年度推移



(5) 管理コストの縮減

民営化以降においても、新技術等により以下の管理コスト縮減に取り組みました。

① 清掃・植栽作業

汚損状況に応じた清掃頻度の設定、成長抑制剤散布による草刈り作業費の縮減等

② 光熱水費

ロードヒーティング制御方式・融雪範囲の見直し、LED照明の導入等

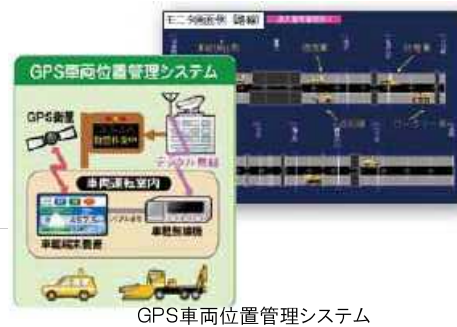
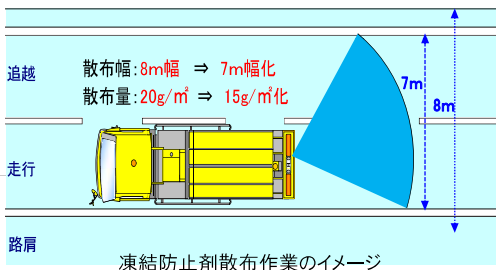


③ 修繕事業

ゴンドラによる足場費の見直し、複数年契約等による発注規模の大型化による発注経費の縮減等

④ 雪氷対策費

凍結防止剤の散布幅・散布量の見直し、GPSによる雪氷車両位置情報管理による事業費縮減等



(6) 重量超過等法令違反車両の取締りの現状

高速道路の構造物の劣化に多大な影響を与え、また、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を取り締まるため、専門の部隊を組織し、当該違反車両の指導取締りを料金所入口等で実施しました。

① 重量測定



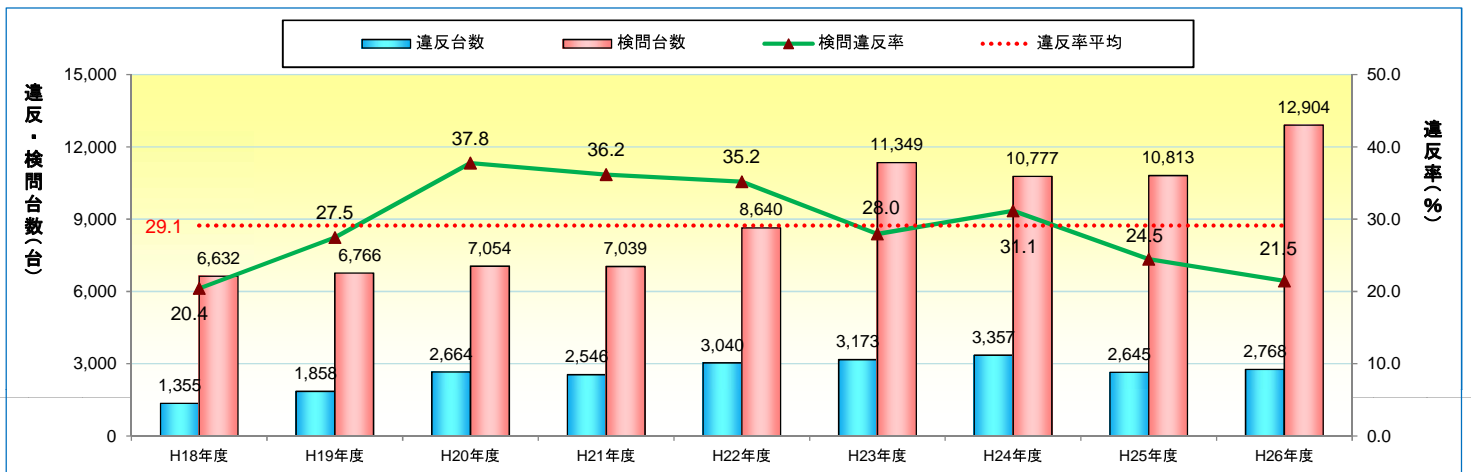
② 車幅測定



③ 講習会による指導



④ 警察等との合同取締



(7) 重量超過等法令違反車両の取締りの強化

■これまでの取組

- ◇違反車両に対して高速道路からの退出を命じる措置命令(「Uターン」、「指定IC流出」)を実施
- ◇取締場所や時間帯の工夫により検問台数を増やすとともに、他の道路管理者、警察等と連携した取締りを定期的を実施
- ◇反復違反者等に対する「講習会」の開催や「大口・多頻度割引」の割引停止措置等を実施

	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
講習会対象者	92社	89社	86社	87社	58社
割引停止措置	1件	2件	1件	0件	0件

■更なる取締の強化

- ◇悪質な違反者に対する厳格な措置命令(「積荷の軽減」、「通行許可取得までの「通行の中止」)を実施
- ◇特に悪質な違反者に対しては、警察への「告発」を実施
- ◇自動計測装置(軸重計で違反者を捕捉するシステム)等の整備を進め、悪質な違反者への指導・警告等を実施
- ◇重量超過等法令違反車両の排除に向け、関係機関と連携した啓発活動を戦略的に実施
- ◇悪質な違反者に対する対面での是正指導を実施し、さらに違反を繰り返す場合には、機構のホームページに会社名等を公表

○啓発リーフレット

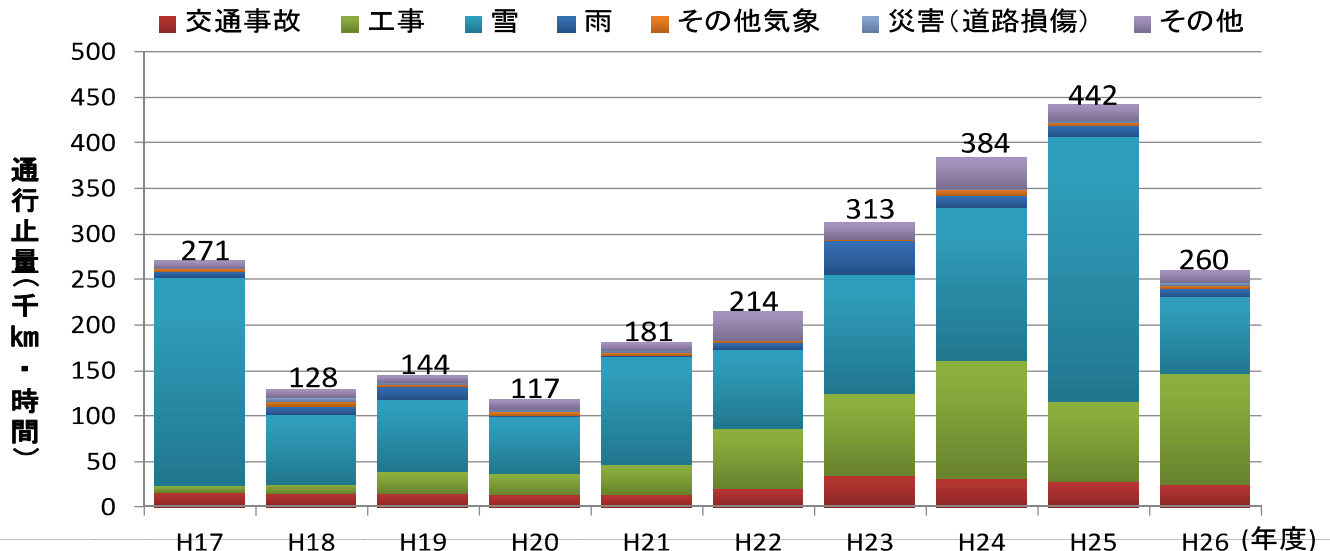


(8) 原因別通行止量

■通行止の原因

- 東日本大震災等の地震による通行止を除けば、雪による通行止が最多
- 最近では工事による通行止が増加傾向

原因別通行止量(地震含まず)



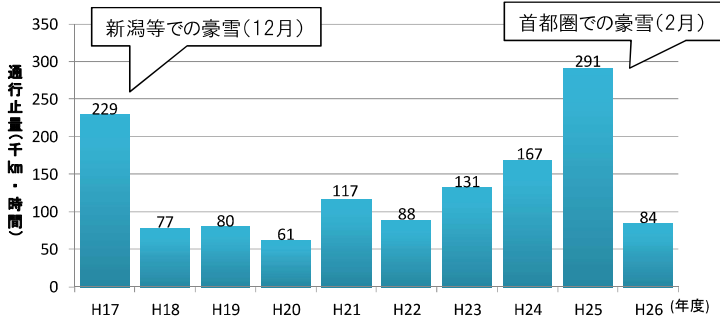
地震による通行止量(千km・時間)	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
	2	0	5	5	0	700	331	289	258	1

東日本大震災

(9) 通行止削減の取組

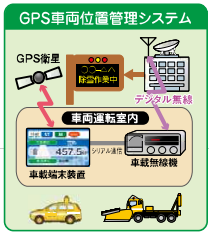
■ 雪による通行止量の推移

○ 記録的な豪雪時に通行止が多く発生



■ 雪による通行止削減の取組み

○ GPS車両位置管理システムの導入による効率的な除雪作業の実施やスタック車両救出用トラクターショベルの待機など、通行止削減のための対策を実施



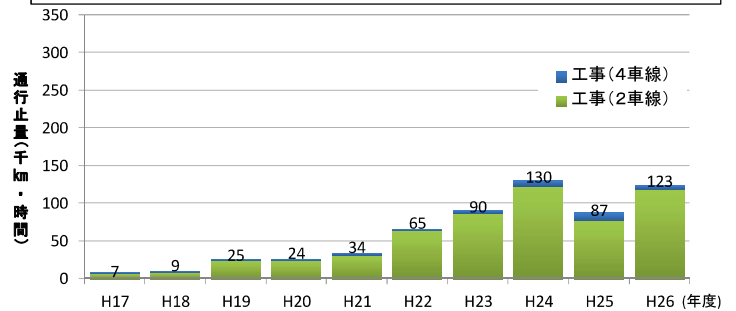
GPS車両位置管理システム



スタック車両救出用トラクターショベルの待機

■ 工事による通行止の状況と課題

○ 暫定2車線区間での東日本大震災の復旧、道路の補修等の工事により通行止が増加傾向



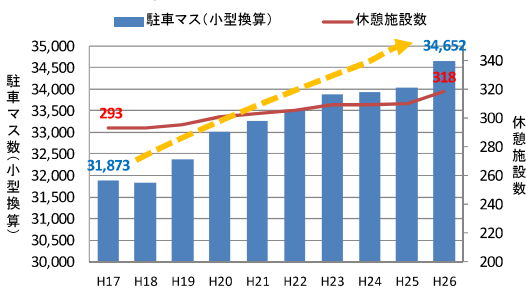
暫定2車線区間での夜間通行止による舗装工事 (磐越道 会津坂下～津川)

○ 1度の通行止時に複数の工事を集中して実施し、通行止を減らす取組を実施してきているが、今後の老朽化の進行に伴う車線上での工事の増加への対応が課題

(10) 駐車マスの整備状況

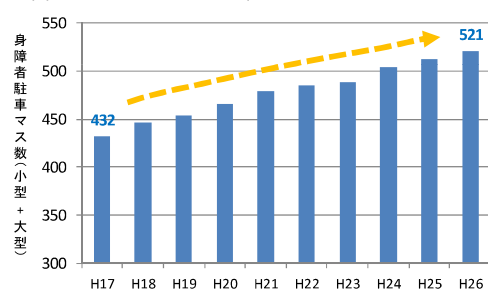
- 駐車マスは、平成26年度末時点において、318箇所、34,652マスを整備しました。
- 平成17年年度に対し、2,779 マス(8%)増加しています。(新設1,763マス増(27箇所)、改良1,016マス増。)
- 平成26年度末時点で飽和度1以上の施設は24箇所となっており、平成17年度比で△5箇所減となりました。

駐車マス数の推移

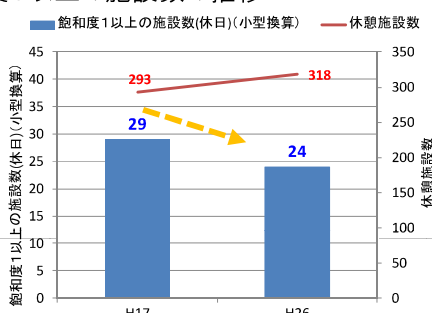


※各年度末の調査結果を示す。小型車換算とは、兼用、大型、バス専用、トレーラ、大型車身障者マス数を2倍として集計したもの。身障者駐車マス数は、小型車用と大型車用を合計したもの。

身障者駐車マス数の推移



飽和度1以上の施設数の推移



※各年度末の調査結果を示す。
※飽和度とは、時間毎に駐車状況を確認し、駐車台数/駐車マス全数を算出したもの。

■ 駐車マス改良事例(常磐道 友部SA)

《改良前》

- ・大型車 56マス
- ・小型車 273マス

↓ 駐車場内のマスの配置を見直し、駐車マス数を増(H22年)

《改良後》

- ・大型車 61マス
- ・小型車 316マス



※小型車=小型マス
大型車=兼用、大型、バス専用、トレーラマスの計

(11) 駐車場と歩道部の段差解消(バリアフリー化)

○トイレ内の段差解消(バリアフリー)のほか、駐車場からトイレ又はエリア施設への移動に際し、つまづきや転倒を防止するため駐車場と建物施設との段差解消(バリアフリー化)を実施。

◆ 民営化前
 ≪整備率: 5% (14箇所)≫



◆ 民営化後
 ≪整備率: 25% (77箇所)≫



(12) マタニティマークの掲示

○妊婦さんに「安全・安心、快適・便利」に高速道路をご利用いただけるよう、特定非営利活動法人ひまわりの会(以下「ひまわりの会」)が中心となって行っているマタニティマークを設置。

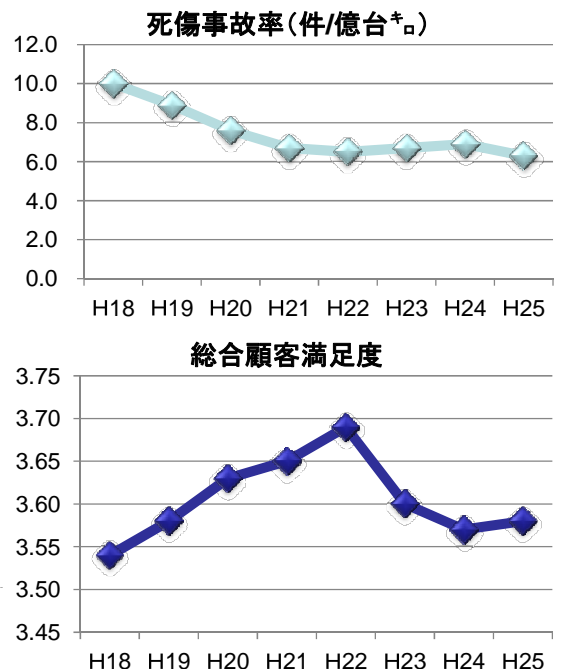
≪整備率: 100%≫



(13) アウトカム指標の推移

○死傷事故率が大きく改善しました。(H18:10.0件/億台*₁₀⇒H25:6.3件/億台*₁₀)
 ○総合顧客満足度については、民営化直後は毎年増加傾向でしたが、東日本大震災以降は低下傾向となっています。

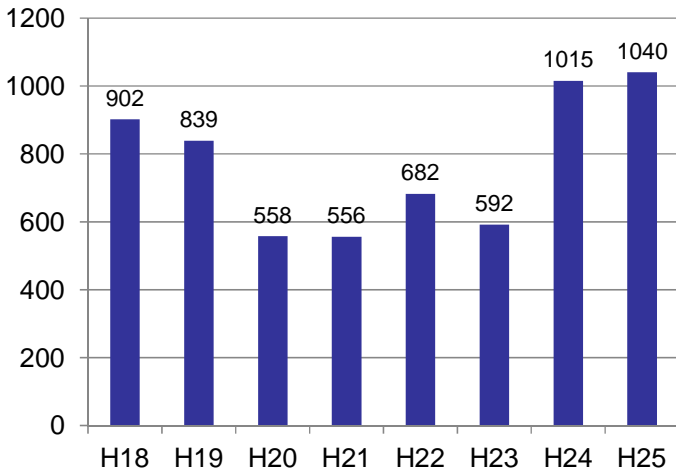
指標分類	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
本線渋滞損失時間 【単位:万台・時/年】 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間	413.8	425.6	374.3	615.6	669.8	604.3	685.7	712.2
路上工事時間 【単位:時間/km・年】 道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間 ※東日本大震災復旧工事は除く	63	65	78	69	73	54	59	70
ETC利用率 【単位:%】 ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	63	69	75	82	80	82	86	87
死傷事故率 【単位:件/億台* ₁₀ 】 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	10.0	8.9	7.6	6.7	6.5	6.7	6.9	6.3
舗装保全率 【単位:%】 健全な舗装路面(概ねここ5年以内に補修の必要がないと思われる箇所)の延長を舗装路面の全体延長で割ったもの	86.0	89.0	92.0	94.0	100.0	-	-	-
道路構造物保全率(舗装) 【単位:%】 早期に補修を必要としない舗装路面の車線延長比率	-	-	-	-	90.0	92.2	96.4	97.1
道路構造物保全率(橋梁) 【単位:%】 早期に補修を必要としない橋梁の比率	-	-	-	-	87.4	88.1	88.8	89.4
橋脚補強完了率 【単位:%】 古い基準を適用した橋梁で、耐震補強を必要とする橋脚のうち、補強が完了している橋脚基数の割合	78.0	85.0	92.0	97.0	99.6	99.8	100.0	100.0
総合顧客満足度 【単位:ポイント】 CS調査等で把握するお客様の満足度(5段階評価)	3.54	3.58	3.63	3.65	3.69	3.60	3.57	3.58



(1) 技術開発費用の推移

地域や路線特性を背景とした課題の技術開発をグループ会社との役割分担により実施しています。

■技術開発費の推移(単位:百万円)



■技術開発活用事例

GPSを活用した雪氷車両の運転支援技術の開発

GPS信号による車両位置監視システムを活用して、道路情報板への自動表示や音声による除雪作業のアシストシステムを開発。現在NEXCO東日本管内の全域に導入。

(特許第5069159号)



(2) 産学との連携状況

外部技術力を積極的に活用した大学、民間企業との連携を実施しています。

■連携の実施状況

- ICTの活用に関する共同研究を東京大学大学院情報学環、構造物の劣化やインフラ管理に関する共同研究を東北大学大学院工学研究科と研究協力協定を締結し実施。
- 現在、上記など大学等の研究機関や企業と46件の共同研究・開発を実施中。
- その他、各地域においては、個別技術課題の解決や、技術交流・相互の人材育成を目的として技術検討会、地域技術懇談会を実施。

■民間企業との連携(共同研究)事例

ICTを活用した道路モニタリングシステム(夢シス)の開発

道路ののり面などに設置され、監視するセンサと送受信装置(SRDデータロガ)との組み合わせによって、そのデータ(情報)を巡回車両などで収集できるシステムを開発。(特許第5279460号)



(3) SMH(構想の概要)

■ SMH構想の背景

▶ 高速道路のインフラの老朽化対策

長期保全等技術検討委員会（平成26年1月 最終提言）

▶ 中央道笹子トンネル天井板落下事故等での社会的課題

平成25年度を「インフラメンテナンス元年」として、産官学での活発な審議、社整審の提言「最後の警告」、国の政策展開

▶ 本格的な維持管理・更新時代への対応

維持管理・更新の効率化、高度化は、必須かつ喫緊の重点課題として、従前からの取組を包括して強化

■ インフラ管理における将来的な課題

▶ 必要事業量の増大

高速道路の資産量増大と高齢化の加速により、点検・維持補修費用の大幅な増加を予想

▶ 技術者(技術力)の不足

将来のインフラ管理要件に対し、技術力の量質が不足し、人的対応が中心の現在の管理体制では限界

▶ 効率的な仕組み(PDCAサイクル)が必要

点検、補修、分析・評価、経営マネジメントなどの各業務や意思決定を、さらに有機的に機能させていくことが必要

■ スマートメンテナンスハイウェイ(SMH)とは

長期的な高速道路の「安全・安心」の確保に向け、**現場の諸課題の解決に立脚、密着した検討を推進**することを基本に、**ICTや機械化等を積極的に導入し、これが技術者と融合する総合的なメンテナンス体制を構築**することで、当社グループ全体のインフラ管理力を高度化・効率化させる2020年(平成32年)までの重点プロジェクト

SMH構想全体イメージ



▲路面性状測定
高速走行でレーザー光線を投射し、路面のわだち揺れ・平坦性を調査



▲覆工コンクリート表面撮影
高精度デジタルビデオカメラにより、高速走行で撮影し、覆工のひび割れ等を調査



▲施設多機能測定
ETC設備・ハイウェイラジオ等の電界強度、道路照明等の照度等を測定

(3) SMH(基本計画)

SMHの実現に向けた検討テーマ

- ICTを活用した現場点検や維持管理・更新の効率化・高度化・確実性の向上
- ビックデータ処理を活用した変状データの分析・評価の高度化
- 業務プロセスと整合したリスクアプローチによるアセットマネジメントの高度化
- 現場の業務負担の改善を図り、グループ一体となったインフラ管理体制の強化

各テーマで取り組む方向性

- ▶ **モニタリングシステムの導入や技術開発を促進**
様々なセンシングデータの取得が可能となるICT(センサーやロボット技術等)を適材適所に導入し、SMHセンシングネットワークを構築。
- ▶ **多角的な分析により、インフラ管理情報の「見える化」**
インフラの状態や進行予測、問題点等を把握する各種データや分析フレームワークを高度化し、組織全体で共有できる「見える化と活用」の仕組みを構築
- ▶ **インフラ管理戦略をKPIにより戦略達成度を評価**
経営目標とプロセス管理目標などの相関関係を「重要な維持管理指標(KPI)」で分析し、インフラ管理戦略の達成状況に応じたアセットマネジメントの仕組みを構築
- ▶ **メンテナンスサイクルを確実に回すインフラ管理体制**
維持管理情報や技術的知見に基づき的確な判断を行う業務プロセスやマネジメント力、組織の最適化、人材育成により持続的でシームレスな管理体制を構築

ICT: Information and Communication Technology

検討体制

事務局: 本社 SMH推進(プロジェクト)チーム

検討役割	全体計画	現状分析/要件定義	業務・基幹システム改善	ICT/更新技術開発	試行検証
本社	SMHアーキテクチャ	将来のインフラ管理要件	アセットマネジメント		業務モデル試行
支社				案件毎にプロジェクト計画を策定	現場試行
事務所	現場の課題ニーズ		現場オペレーション		
グループ会社			基幹システム改良・検討	先端技術	
市場調達					

展開ステップ

検討段階	年度	検討内容
プロジェクトスタート 構想期	2013	SMH構想公表
フェーズ1 準備期	2014-2015	SMH基本計画、プロジェクト計画公表 SMH全体のアーキテクチャ作成 技術開発・研究の目標設定、着手 ※先行技術はモデル現場での試行開始 PDCA業務サイクルの確立
フェーズ2 開発期	2016-2017	技術開発の促進、現場試行の拡大 システム再開発、データ整備(RIMS) インフラ管理センターの一部試行 インフラ管理業務要領書の整備
フェーズ3 検証期	2018-2019	PDCAサイクルの機能検証・改善 組織・要員・業務の最適化検証
プロジェクトゴール 展開期	2020~	SMH全社全面展開・発展

(1) ETC時間帯割引、ETCマイレージサービス

平日朝夕割引や休日割引などのETC時間帯割引のほか、ETCマイレージサービスなどを実施しました。

民営化当初

高速道路利用促進のため、深夜割引や通勤割引などのETC時間帯割引を実施。

平成19年

高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化のため、各種社会実験を実施。

平成21年

地方部料金を上限1,000円とする休日特別割引や平日昼間割引などを、利便増進事業として実施。

平成22年

地域経済の活性化を目的として、全国各地で高速道路無料化社会実験を実施。

平成23年以降

東日本大震災に対処するため、東北地方を中心に、高速道路料金の無料措置を継続的に実施。

現在の主なETC割引(平成26年4月割引見直し)



ETC 平日朝夕割引
【地方部】

平日 朝：6時～9時
夕：17時～20時

ご利用回数に応じて30%・50%還元
無料通行分が付いてお得！



ETC 深夜割引

毎日 午前0時～午前4時
30%割引！



ETC 休日割引
【地方部】

土曜・日曜・祝日(終日)

普通車・軽自動車等限定
土日・祝日のお出かけがお得に！
地方部の高速道路が30%割引



ETC マイレージサービス

ポイントを貯めて、無料通行分と交換！



(2) 企画割引

地元の観光協会や観光施設などと連携して、高速道路料金がお得になる企画割引を発売。



北海道ETC夏トクふりーぱす ～北海道 3日間乗り放題～

- ①対象期間 平成26年6月6日～10月27日
- ②ご利用料金 7,900円(普通車、3日間)



東北観光フリーパス ～東北6県 2～3日間乗り放題～

- ①対象期間 平成26年5月23日～7月14日
- ②ご利用料金(普通車) 8,000円(東北周遊プラン3日間)

◆民営化後の企画割引実施件数

平成18年度	2件
平成19年度	5件
平成20年度	10件
平成21年度	9件
平成22年度	6件
平成23年度	7件
平成24年度	15件
平成25年度	17件
平成26年度	12件
合計	83件

ご利用件数は、累計約34万件



3. 関連事業等の取組状況

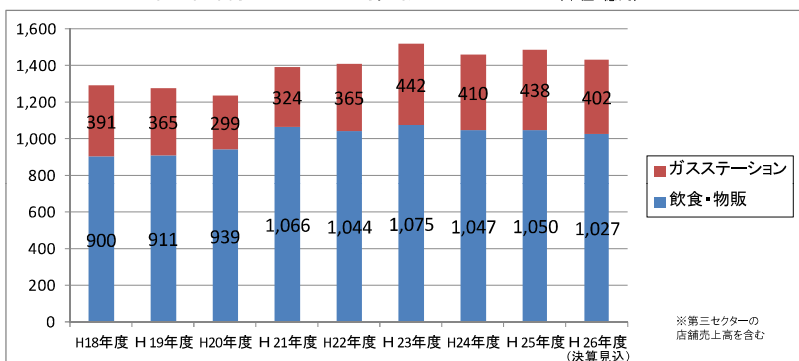


3-1) 経営状況(SA・PA事業)

(1) SA・PA事業の収益、利益の推移

■ SA・PA事業 店舗売上高の推移

(単位:億円)



○ 店舗売上高

飲食・物販は、約1,000億円強で推移。ガステーションは給油数量に加え単価変動の影響もあり増減がやや大きい傾向。

○ SA・PA事業収支

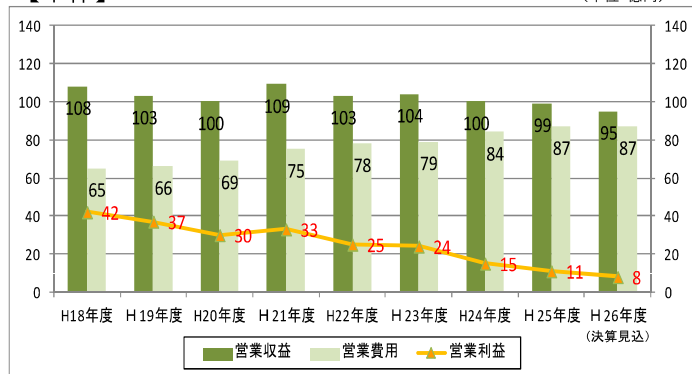
【単体】快適性向上に資する支出等の増加に伴い、営業利益は低下傾向。

【連結】直営運営店舗拡大に伴い、営業収益・営業費用が共に増加。

■ SA・PA事業 収支の推移

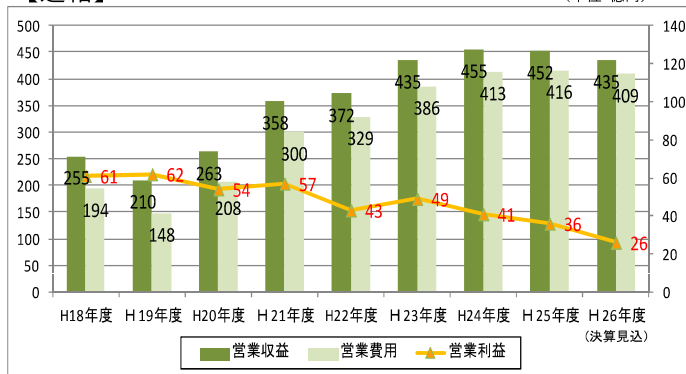
【単体】

(単位:億円)



【連結】

(単位:億円)

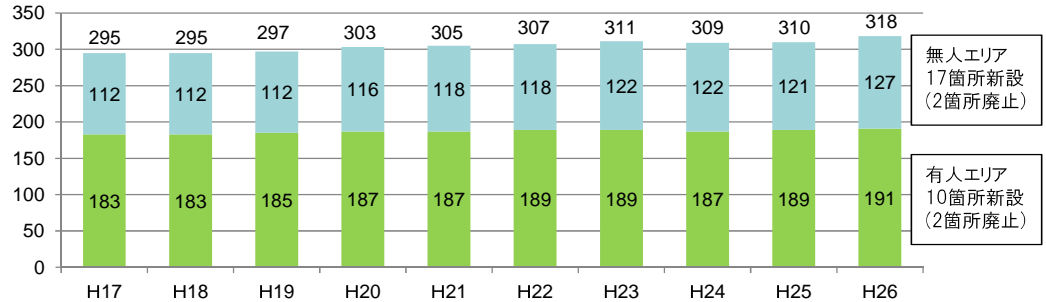


※H26年度の決算見込は、平成27年5月14日時点の見込値であり、実際の決算値と異なる可能性があります。

(2) SA・PAの施設数の推移

民営化時295箇所のエリア数が、民営化後、開通延伸などにより、新たに27箇所のエリア整備を行い、現在は318箇所となっています。

■ SA・PAエリア数の推移



■ 県別SA・PAエリア数 (H27.4.1現在)

都道府県名	サービスエリア数			パーキングエリア数			合計
	有人エリア	無人エリア	合計	有人エリア	無人エリア	合計	
北海道	8	2	10	8	24	32	42
青森県	2		2		6	6	8
秋田県	4	2	6		10	10	16
岩手県	10		10	6	12	18	28
山形県	2		2	1	5	6	8
宮城県	2		2	8	10	18	20
福島県	10		10	13	13	26	36
群馬県	4		4	8	5	13	17
栃木県	6		6	8	4	12	18
茨城県	6		6	14	4	18	24
埼玉県	6		6	11		11	17
千葉県	2		2	11	5	16	18
神奈川県				6		6	6
新潟県	14	2	14	11	17	28	42
長野県	4		4	6	6	12	16
富山県				2		2	2
計	78	6	84	113	121	234	318

(3) トイレの改善状況

全てのお客さまに快適にご利用いただけるサービスエリア・パーキングエリアを目指して、施設の段差解消(バリアフリー化)をはじめ、全ての洋式便器の暖房・洗浄便座の設置、温水対応自動水栓、女性用トイレブースの増設など、『トイレのリフレッシュ』を進めています。

■ 暖房・洗浄便座の改善

- 民営化以降、H22年度までに全ての洋式便器の便座を暖房・洗浄便座に改善し、暖かさ・清潔感を向上。



《整備率》
民営化前: 5%(14箇所)
民営化後: 100%(312箇所)

■ オストメイト対応トイレの整備

- 民営化以降、オストメイト設備を要する設備を必要とするお客さまのために、オストメイト対応トイレを男性・女性用トイレまたは多目的トイレに順次整備を推進。



《整備率》
民営化前: 4%(12箇所)
民営化後: 86%(267箇所)

■ 温水対応の自動水栓への改善

- 民営化以降、H22年度までに全てのトイレの洗面所の1か所以上に温水対応の自動水栓を整備。



《整備率》
民営化前: 31%(92箇所) >>
民営化後: 100%(312箇所) >>

■ 子ども用トイレの整備

- 民営化以降、背の小さなお子さまにも安心してご利用いただけるよう、子ども用トイレの整備も推進。



《整備率》
民営化前: 58%(171箇所)
民営化後: 76%(236箇所)

(3)トイレの改善状況

■ベビーシートの整備

- 小さなお子さまをお連れのお客さまにも安心してご利用いただけるよう、ベビーシートの整備を順次推進。



■トイレ入口の見易さ改善(ピクトサインの整備)

- トイレをご利用される全てのお客さまが、迷わずに出入りできるよう、入口の見易さ改善を順次推進。



■パウダーコーナーの整備

- 一部のトイレでは、女性のお客さまに快適にご利用いただけるようパウダールームを整備。



■トイレ内段差の解消(バリアフリー化)

- 民営化以降、トイレ内の段差によりつまずき、転倒を防止するため、全てのトイレ内の段差解消(バリアフリー化)を推進。

＜整備率＞
 民営化前: 44%(130箇所)
 民営化後: 86%(269箇所)



(4)SA・PA事業における新しい形態の導入状況

「あるから利用する施設」から「利用したくなる施設」への転換のため、“道ナカ”商業施設「Pasar」ブランドを創出



⇒関越道 Pasar三芳(上り線)など、5箇所で開催

お客さまの幅広いニーズに応えるため、コンビニエンスストアを導入



⇒北関東道 波志江PA(上下線)など、29箇所で開催

シアトル系カフェを導入



⇒関越道 上里SA(上下線)など、17箇所で開催

地域性・旅の楽しみを凝縮した旅のドラマを演出する「ドラマチックエリア」や特定のテーマで統一された世界観をエリア全体で表現する「テーマ型エリア」を展開



市原SA(下り線)ドラマチックエリア
 ⇒館山道 市原SA(下り線)など、13箇所で開催



【鬼平江戸処】羽生PA(上り線)テーマ型
 ⇒東北道 羽生PA(上り線)及び関越道 寄居PA(上り線)の2箇所で開催

全てのお客さまに快適にご利用いただける休憩施設の創出 (一般道からの出入口、ドッグランを整備)



⇒東北道 那須高原SA(上下線)など、31箇所一般道からの出入口を整備



⇒道央道 有珠山SA(上下線)など、11箇所にドッグランを整備

(5)Wi-Fi 整備状況

- 通信料無料でWi-Fiサービスが利用できるエリアの環境整備を平成23年8月より開始しました。
- 平成25年12月より、キャリアフリーの「E-NEXCO Wi-Fi SPOT」を無人エリアを除くすべてのSA・PAを対象に整備開始しました。
- 平成27年3月時点で、Wi-Fi環境を整備したエリアは153箇所になります。



<利用可能エリアはWebサイト「ドラぶら」でも周知>



(6)QC(急速充電器)の整備

地球環境の負荷軽減に向けた電気自動車の普及促進のため、経済産業省が所管する「次世代自動車充電インフラ整備促進事業」による補助金を活用し、高速道路のサービスエリア・パーキングエリアにおける電気自動車用急速充電設備の整備を推進しています。

【整備状況】

平成27年4月末

整備済	整備中	合計
60箇所(基)	22箇所(基)	82箇所(基)



常磐道 友部SA(下)



関越道 塩沢石打SA(下)



(1) 地域創生の観点から地域企業の参入状況

地域と連携し、地域の「ショーウィンドウ」化を推進しています。

テナント区画の運営

○35箇所テナント区画を地域企業が運営(飲食・物販)。



地域企業: 榊鯉平
東北海道羽生PA(上り線)



地域企業: (有)くらづくり本舗
関越道三芳PA(上り線)

地元で収穫された生鮮野菜や果物等の販売



【E-NEXCO野菜市場】
OH19年度から順次展開 (現在8箇所)



(守谷SA他2箇所)
○生産者や専門店がテナント区画で販売

地域の郷土料理や名産品の販売を推進

【地域産品応援フェア】

○地元の特産品や名産品などを応援・紹介し、地域産品の販売を推進。
OH21年度から年2回実施。
○対象地域産品数 H21年度:2,227品 ⇒ H26年度:3,393品



情報誌「ハイウェイウォーカー」にて地域情報を提供

○地図情報に加え、地域のドライブ・観光情報、SAPAのお土産やグルメ情報など提供。
OH18年度から毎月発行。東日本版40頁、北海道版26頁。
○発行部数:約1,050万部(年間)



東北復興を支援する取組み

【東北六魂祭への協賛】

○東北6県を代表する祭りが集結する「東北六魂祭」に、第1回から毎年度協賛。



「東北六魂祭2014」における当社ブース

(2) 観光推進体制や外部の関係機関との連携強化

高速道路利用の44%(休日に限っては76%)が観光等という利用実態※に鑑み、「観光」を重要な事業領域と位置づけ、組織体制や外部の関係機関との連携を強化しています。

(※ 出典: H22道路交通センサスOD調査)

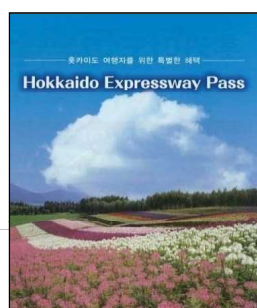
- ① 本社・支社に観光推進役を設置 (H25.7)、推進役連絡会を定期開催
- ② 旅行業の立ち上げと外部機関との連携
 - ・旅行業登録 (H25.9)
 - ・(公社)日本観光振興協会加入 (H25.5)
 - ・(一社)日本旅行業協会加入 (H25.8)
 - ・(独法)日本政府観光局(JNTO)賛助団体加入 (H25.10)
- ③ 地域の観光資源と提携した、バスツアー商品やレンタカーと宿泊施設を含めた商品を企画販売

【ツアー商品の販売】



【Hokkaido Expressway Pass】

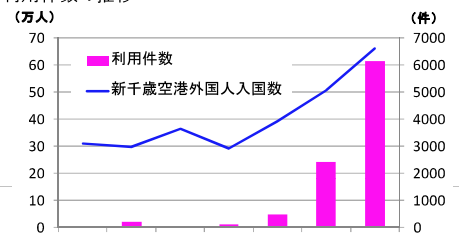
・北海道において、レンタカー事業者と連携し、H20年度から訪日外国人旅行者向け企画割引を販売
・訪日外国人旅行者の広域周遊観光を促進し、訪日外国人旅行者の増加に一定の貢献



商品名
Hokkaido Expressway Pass
対象期間
H26.4.1~H27.4.13
ご利用料金
6,700円(普通車、5日間)

※ H27年度も販売中

○ご利用件数の推移

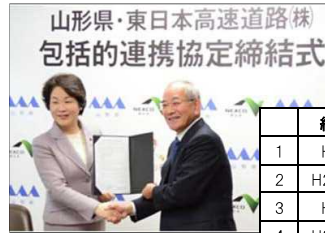


(注)年度ベースの数値。平成25年度から通年度で販売。
(新千歳空港外国人入国数は、出入国管理統計(法務省)より)

(3) 観光推進体制や外部の関係機関との連携強化

④ 地方自治体との包括的連携協定締結

- 当社管内の15都県と、包括的連携協定を順次締結。
- 連携協定では、観光振興、地域情報の発信、県産品のPR、地産地消の促進のほか、防災・災害対策、環境保全、技術提携などの広範な分野において相互連携を推進。



包括的連携協定締結状況

締結日	都県名
1	H18.6.23 宮城県
2	H20.11.14 群馬県
3	H21.1.27 長野県
4	H22.11.29 茨城県
5	H22.12.15 栃木県
6	H23.2.8 福島県
7	H23.2.10 東京都
8	H24.2.2 新潟県
9	H24.10.9 千葉県
10	H25.9.18 神奈川県
11	H26.3.19 秋田県
12	H26.7.23 岩手県
13	H26.12.17 山形県
14	H27.2.17 埼玉県
15	H27.3.24 青森県

⑤ 地元自治体と連携した観光推進イベント、キャンペーンの実施

- 包括協定に基づき、地域の方々との連携を強化し、SAPAを活用したイベント(県産品PRや観光情報の発信)を各地で開催。
- 更に地域主催の市中で開催されるイベントにも積極的に参加し、地域との繋がりを強める取組みも実施。
上記イベント等を年間約200件実施。

【SAPAを活用したイベント開催】



【ハイウェイフェスタとうほく】

- ・自治体等の協力も得て、東北でH14年度から開催
- ・H26年度は、常磐自動車道全線開通を記念して、福島浜通りで開催。(73団体が参加)
- ・累計入場者数は、64万5千人

近年の入場者数

H22	43,000人
H23	57,000人 ※東日本大震災
H24	66,000人
H25	52,000人
H26	50,000人



【都道府県別箇所数一覧】

(H27.3.31現在)

都道府県名	Pasar展開箇所	ドラマチックエリア展開箇所	コンビニエンスストア	地域企業テナント区画	E-NEXCO野菜市場等
北海道			4	4	2
青森県			1		
秋田県			1		
岩手県				4	
宮城県		2		3	
福島県		1	3	4	1
群馬県		3	2	4	2
栃木県		2	2	3	1
茨城県	1	2	6	3	1
埼玉県	2		3	5	1
千葉県	2	2	4		1
神奈川県			1		
新潟県			2	1	
長野県		1		4	2
合計	5	13	29	35	11

(1) 新事業の取組

情報提供基盤の整備、再生可能エネルギー事業を展開しています。

■情報提供基盤整備(ドラぶら)

- 料金経路検索やSAPA情報などを提供する「E-NEXCOドライブプラザ(ドラぶら)」を平成19年10月に開設。また、リアルタイムの道路交通状況や渋滞予測情報を提供するサイト「ドライブトラフィック(ドラとら)」を平成21年6月に開設し、お客さまが高速道路をより快適にご利用いただけるよう情報を発信。
- 平成24年8月からは、スマートフォン向け「ドラぶらアプリ」を開始し、経路・料金検索、渋滞予想情報や交通情報を配信。また、災害情報や走行時注意箇所をPUSH通知する機能も装備するなど、使いやすいユーザーインターフェイスを提供。

<PCサイト>



<スマホアプリ>



<SAPA情報>



<ドラとらリアルタイム交通情報>



■再生可能エネルギー事業

- 宮城県仙台市にて太陽光発電所(メガソーラ)の運用を開始(平成27年3月)し、発電した電気を電力会社へ供給。
- 地球温暖化防止、循環型社会の形成、環境負荷低減を目指し、環境負荷(二酸化炭素排出)低減、エネルギー自給率向上に寄与。



(1) 新事業の取組

資産活用事業、物販事業、カード事業などの関連事業を展開しています。

■資産活用事業

- 日比谷公園の地下で「日比谷自動車駐車場」を営業。また、同駐車場内に自転車駐輪場を開業し、自転車通勤をサポートするとともに放置自転車対策に貢献。
- 長距離ドライブのお客さまの宿泊ニーズに応えるため、高速道路から直接利用できる「E-NEXCO LODGE」を営業。
- 関東地域を中心に高速道路の高架下を、駐車場、店舗及び事務所等として活用。



日比谷自動車駐車場



自転車駐輪場「HIBIYA RIDE」



E-NEXCO LODGE (佐野SA)



高架下駐車場

■物販事業

- ECサイト「ドラぶらショッピング」では、高速道路の建設・管理を通じて培ってきた地域連携企業として、東日本管内をはじめとした全国各地の美味しいグルメ、カー用品やオリジナルグッズ等の商品を産直販売。



谷川岳もつ煮 青豆のドラジェ

■カード事業

- 高速道路をご利用になるお客さまにお得で便利なクレジットカードを発行。お客さまのライフスタイルに合わせて選択いただけるよう2種類のカードを用意。



(ニコスE-NEXCO pass) (イオン E-NEXCO pass)

(2) 海外関係の取組 (国際協力・技術支援の状況)

高速道路事業の技術とノウハウを活用して海外事業を展開しています。

国際協力/国際交流

- 開発途上国にJICAを通じて高速道路の建設・維持管理に関する技術的な専門家を派遣し、各国の道路諸問題の解決に貢献。
- 民営化後に長期専門家として派遣した社員は8名(対象国は4ヶ国)、短期専門家として派遣した社員は11名(対象国は4ヶ国)。このほか、海外からの研修生等の受入れを毎年100名規模で実施。
- さらに、海外の高速道路会社との技術交流を通じ、グローバルな舞台で活躍できる人材の育成や技術力の向上を図っており、平成19年4月にオーストリアの高速道路会社ASFINAGと技術交流協定を締結し定期的な情報交換を実施。



JICA長期専門家(インド)



JICA長期専門家(ミャンマー)



ASFINAG管理現場での技術交流(左:橋梁更新、右:トンネル施設)



国際会議と国際セミナー

高速道路事業に関する国際的な動向の把握や当社の技術とノウハウを広く海外に紹介するために国際会議・国際セミナーに参加。



第14回PIARC国際冬期道路会議(アンドラ大会)への参加(平成26年2月)



海外技術支援業務

平成19年のアルジェリア東西高速道路建設事業への設計技術支援を皮切りに、インド・スリランカ・ミャンマーなどアジア地域を中心に、JICAや経済産業省などが発注する高速道路交通情報システム(ITS)や、橋梁をはじめとする既存道路インフラ施設の計画・調査・設計などの技術支援業務をこれまで23件実施。



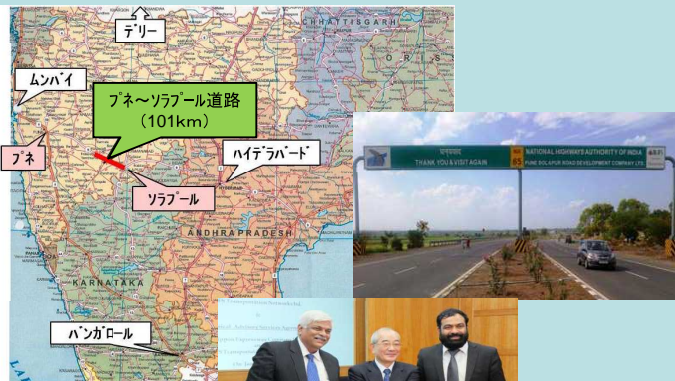
インド・バンガロールITSマスタープラン策定支援業務における現地関係機関へのヒアリング

(3) 海外関係の取組 (投資の状況)

海外の道路運営事業に参入しています。

道路運営事業への参入

平成22年にインド事務所を設立し、平成25年6月からインド最大の道路PPP運営会社であるL&FS Transportation Networks Limited (ITNL)と協働調査を開始後、平成26年3月にブネ〜ソラプール道路の4車線化拡幅事業を行う特別目的事業体(SPV)の株式の一部を取得し、インドの道路運営事業に参入。



ITNLとのSPV株式取得に関する契約書調印式

JEXWAY

当社、NEXCO中日本、NEXCO西日本、首都高速道路及び阪神高速道路は、共同で海外事業を幅広く推進するため、共同出資による日本高速道路インターナショナル株式会社(略称: JEXWAY)を平成23年9月に設立し、各高速道路会社と連携して高速道路に関する調査、計画、設計、建設、管理、運営等の技術、ノウハウを活用したビジネスを実施。

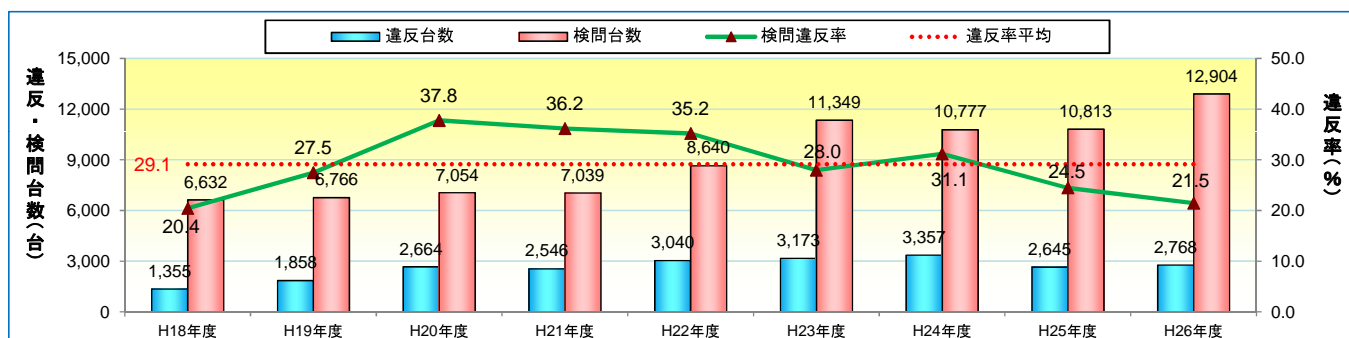


4. 国・機構との関係での提案事項等



4-1) 重量超過等法令違反車両対策

- 重量超過等法令違反車両の指導取締りを料金所入口等で取り組み、検問台数はH26年度にかけて増加。
- 検問違反率はH20年度以降低下傾向にあり、今後も更なる取締の強化に取り組む。



【取締強化のこれまでの取組】

- ◇違反車両に対して高速道路からの退出を命じる措置命令(「Uターン」、「指定IC流出」)を実施
- ◇取締場所や時間帯の工夫により検問台数を増やすとともに、他の道路管理者、警察等と連携した取締を定期的を実施
- ◇反復違反者等に対する「講習会」の開催や「大口・多頻度割引」の割引停止措置等を実施

	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
講習会対象者	92社	89社	86社	87社	58社
割引停止措置	1件	2件	1件	0件	0件

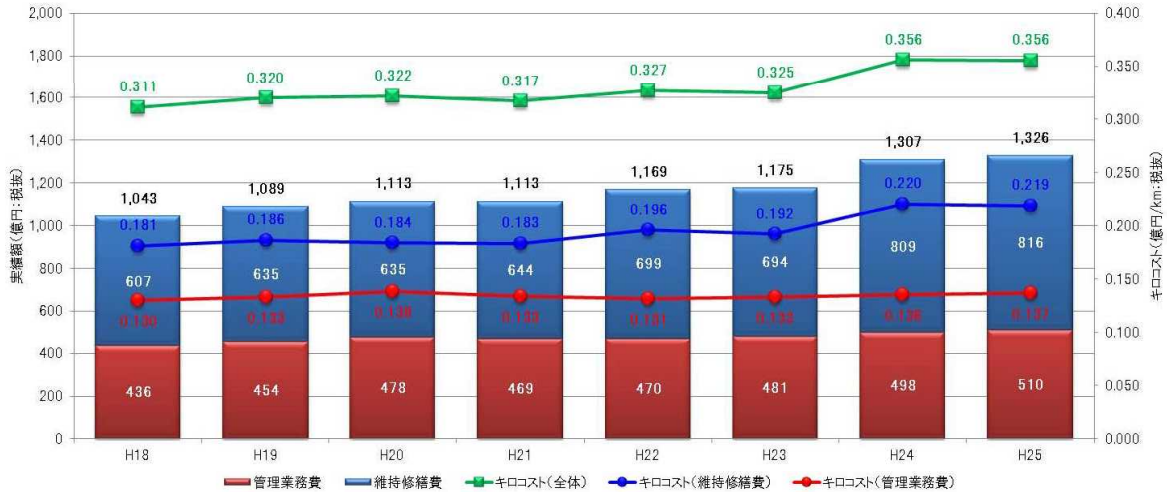
【更なる取締の強化】

- ◇悪質な違反者に対する厳格な措置命令(「積荷の軽減」、通行許可取得までの「通行の中止」)を実施
- ◇特に悪質な違反者に対しては、警察への「告発」を実施
- ◇自動計測装置(軸重計で違反者を捕捉するシステム)等の整備を進め、悪質な違反者への指導・警告等を実施
- ◇重量超過等法令違反車両の排除に向け、関係機関と連携した啓発活動を戦略的に実施
- ◇悪質な違反者に対する対面での是正指導を実施し、さらに違反を繰り返す場合には、機構のホームページに会社名等を公表

(1) 労務単価・材料単価等の状況

- 東日本大震災以降、労務単価等の急激な上昇が続いており、現協定の基準(平成22年度)に対し、①労務単価は約3割、②材料単価は約1割、③電気料金は約2割上昇。これに伴い、道路管理費のキロ当たりコストは平成24年度以降上昇しており、新設・改築費においても事業費を圧迫している状況。
- 円滑かつ確実な事業実施に重大な支障が生じないよう、高速道路機構との協定において、適切な対応が必要。

■道路管理キロコストの推移

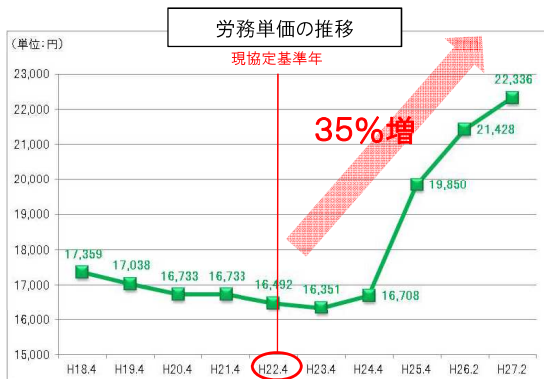


(2) 労務単価

① 労務単価の上昇に伴う影響

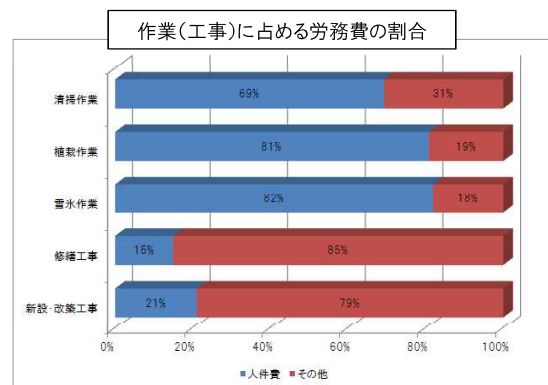
- 国の「技能労働者への適切な賃金水準の確保に係る要請」を踏まえた増額
⇒平成27年度の労務単価は平成22年度比で約3割程度上昇

(1) 公共工事労務単価の推移 ・現協定基準(H22)から平均35%増



※当社管内における増加率

(2) 労務単価上昇における事業費への影響



※清掃作業・植栽作業・雪氷作業・修繕工事は、H16～24年度作業における人件費率
新設・改築工事については、H25年度発注工事における人件費率

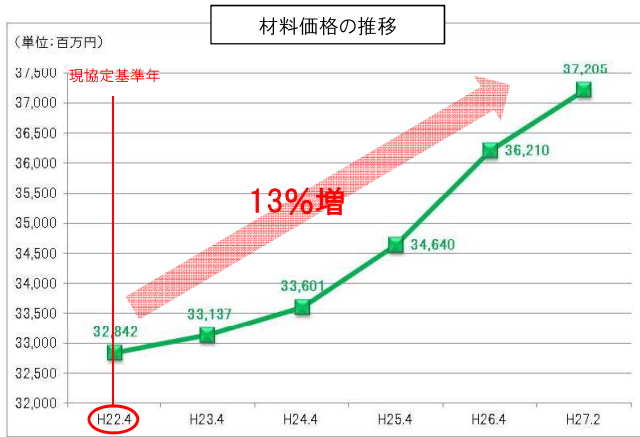


(3) 材料単価

② 材料単価の上昇に伴う影響

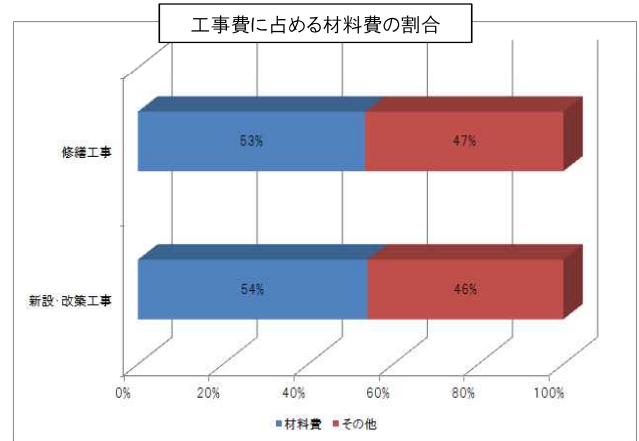
- 材料単価(主要材料価格)の上昇に伴う増額
⇒ 平成27年度の材料単価は平成22年度比で約1割程度上昇

(1) 材料単価(主要30品目)の推移 ・現協定基準(H22)から平均13%増



※東京地区における増加率

(2) 材料単価上昇における事業費への影響



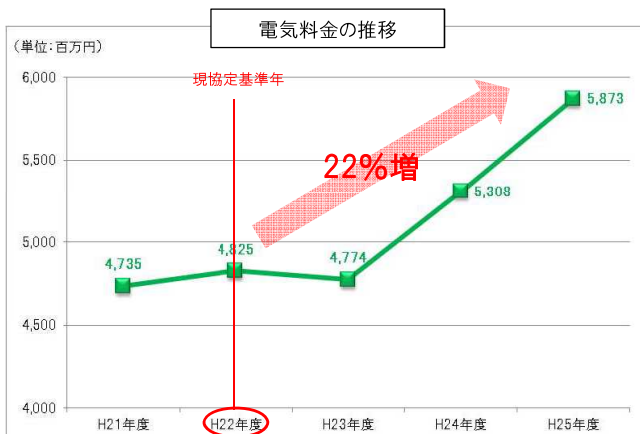
※修繕工事はH24年度工事における材料費率、
新設・改築工事については、H25年度発注工事における材料費率

(4) 電気料金

③ 電気料金の上昇に伴う影響

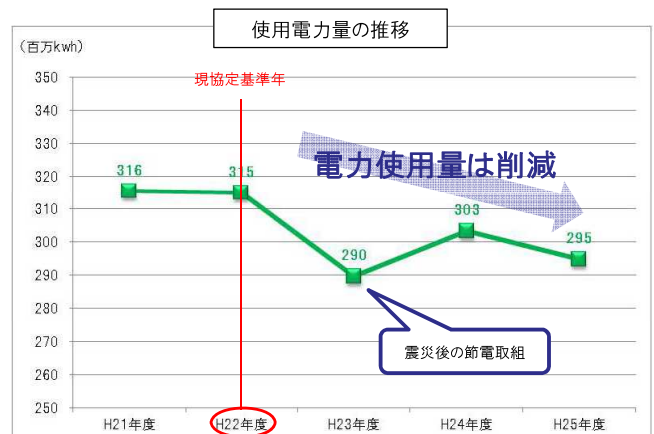
- H23.3の東京電力福島第一原発事故により原子力発電の稼働が停止、電源構成が原発から火力発電に移行しており、燃料費の高騰を受け電気料金への影響が大。

(1) 電気料金の推移 ・現協定基準(H22)から約22%増



※当社管内における増加率

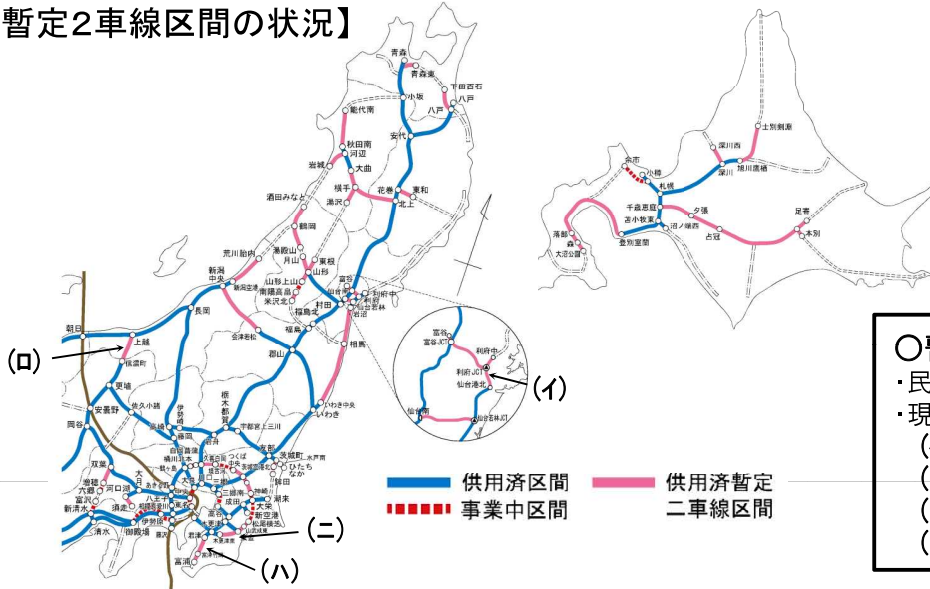
(2) 節電への取組 ・LED化、照明の一部消灯等



(1) 暫定2車線区間の状況

- ・ 当社管内の暫定2車線区間は約1,200km（営業延長の約3割）
- ・ 暫定2車線の問題として、以下の問題が発生。
 - ①被害発生時の車線通行確保が困難
 - ②対向車線への飛び出し事故等による死亡事故
 - ③工事による通行止、片側交互通行が発生
 - ④大雪時における通行帯確保が困難

【暫定2車線区間の状況】



○暫定2車線区間の4車線化事業

- ・ 民営化以降に36kmの4車線化を実施
- ・ 現在事業中; 4区間・82km

(イ)三陸道 仙台港北IC～利府中IC

(ロ)上信越道 信濃町IC～上越JCT

(ハ)館山道 木更津南JCT～富津竹岡IC

(ニ)千葉東金道 東金IC～松尾横芝IC

(2) 暫定2車線区間の問題点

- ①災害で被害が発生した場合、4車線では対面通行や走行車線規制で通行可能な程度の被害でも2車線では通行止又は片側交互通行が必要。

【東日本大震災時の車線運用における課題】

4車線区間
(関越道 堀之内～越後川口(下り))
《新潟県中越地震(H16)》



上り線を用いた対面通行により、緊急交通路確保

暫定2車線区間
(仙台北部道路 利府しらかし台～富谷JCT)



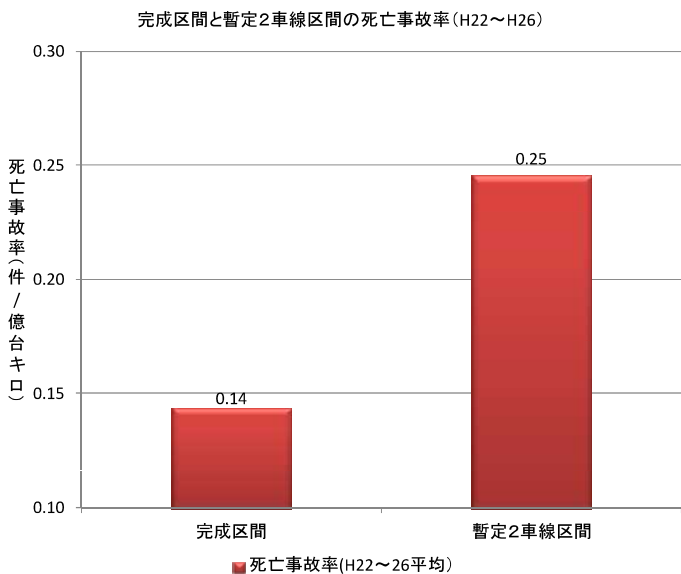
片側交互通行により緊急交通路確保

↓
移動時間、安全性に課題

4-3) 暫定2車線の問題点

(2) 暫定2車線区間の問題点

②4車線以上の区間と比較して、対向車線への飛び出し事故などによる死亡事故率が高い状況。



※当社管内におけるデータ(当社調べ)



【位置図】



【事故状況写真】



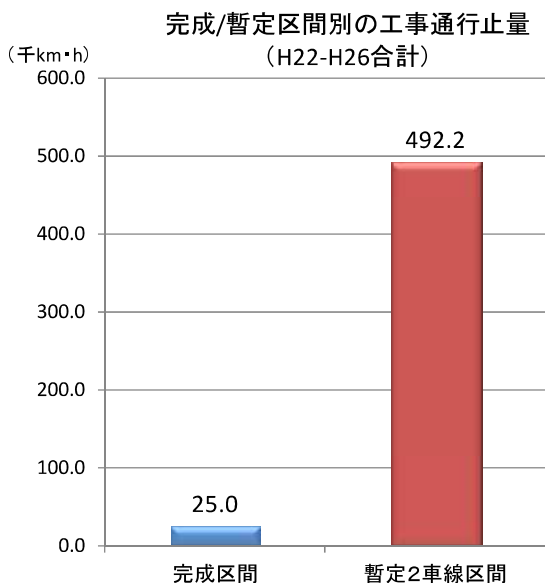
【事故の例】常磐道(いわき中央～いわき四倉間)

- ・事故概要: 普通乗用車と大型貨物車との正面衝突
- ・死傷者: 死亡者1名 軽傷者1名

4-3) 暫定2車線の問題点

(2) 暫定2車線区間の問題点

③車線上で工事を行う場合、4車線では対面通行や走行車線規制で通行可能な場合でも2車線では通行止が必要となる場合が多い。(片側交互通行は安全上の課題が大)



※当社管内におけるデータ(当社調べ)

4車線区間での舗装工事 (磐越道 磐梯河東～会津若松)



走行車線規制により工事实施 対向車線は規制なし

暫定2車線区間での舗装工事 (磐越道 会津坂下～津川)



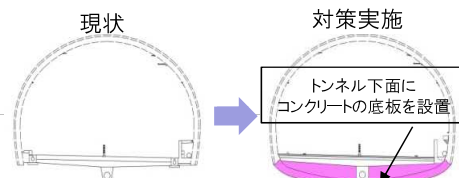
夜間通行止により工事实施

※片側交互通行は事故の危険が大きいため通行止を実施

※ 暫定2車線区間のトンネルに変状が発生している場合、大規模な対策工事を行うため、長期間の通行止が必要となる見通し



トンネルの変状による損傷例 (磐越道 鳥屋山トンネル)



対策工事のイメージ

4-3) 暫定2車線の問題点

(2) 暫定2車線区間の問題点

④大雪時には、路肩への堆雪の影響で、狭隘な道路空間になるとともに、路肩の雪を排雪するために通行止が必要となる場合がある。

○ 暫定2車線区間における、積雪時の狭隘な走行空間



暫定2車線区間(上信越道 妙高高原～中郷)



4車線区間(北陸道 上越JCT～上越)

○ 暫定2車線区間において、路肩の雪を排雪している様子



暫定2車線区間(秋田道 秋田中央～秋田北)

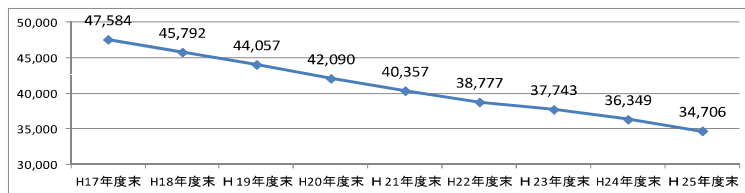


4車線区間(関越道 塩沢石打～六日町)

4-4) ガスステーション撤退への対応

○自動車の燃費向上などの構造的要因を背景に、ガソリン需要が減少し、国内のガスステーション数が減少。

【全国ガスステーション数の推移】

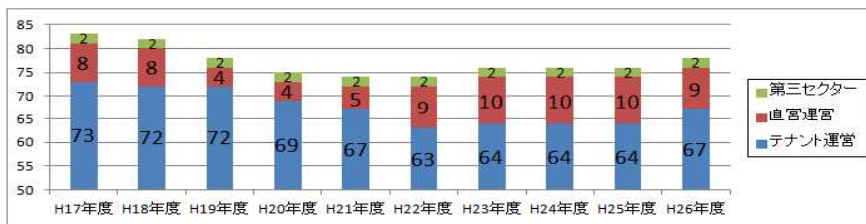


※経済産業省 資源エネルギー庁 資源・燃料部 石油流通課 公表

○当社管内の高速道路上のガスステーションにおいても、石油業界を取り巻く外部環境変化の影響を受け、経営状況が悪化。ガスステーション網の基本的サービス水準を維持するため、テナントから受領する営業料の低減、子会社による直営運営への切替、新たな運営事業者(フリート系※1)の誘致及び新規開通に伴うガスステーション新設等の対策を実施。

【NEXCO東日本管内ガスステーション数の推移】

※1フリート系：運送業者等と専用カードによる掛け払い契約を締結し、通常より安価な契約料金にてサービスを提供する事業者



○上記の他、ガソリン缶詰の販売や周知広報の充実等の取組みを実施。



9箇所でガソリン缶詰を販売



周知看板や横断幕の設置及びガスステーションマップの掲載・配布等の取組みを実施



■ 当社の運営の方針

【ガスステーション網の基本的なサービス水準】

高速道路のガスステーション間の最大間隔は100km程度とする。

(ただし、交通状況※等の条件によっては、概ね150km程度とする。※渋滞がほとんど生じない区間等)

【今後のガスステーション網の維持に関する新たな基本方針】

当社は、東日本エリアの高速道路と休憩施設を一体として管理する唯一の企業として、ガスステーション網の基本的なサービス水準を確保する。

○ガソリン缶詰の販売による燃料切れ防止対策を実施

休憩施設名	路線名	地点名	路線名	地点名	設置間隔
津軽SA	上	東北自動車道 青森東IC	～	東北自動車道 花輪SA	99.3km
花輪SA	下	東北自動車道 青森東IC	～	東北自動車道 岩手山SA	155.7km
		東北自動車道 青森IC	～	東北自動車道 岩手山SA	142.2km
西仙北SA	上下	秋田自動車道 能代南IC	～	秋田自動車道 錦秋湖SA	148.8km
		秋田自動車道 能代南IC	～	湯沢横手道路 湯沢IC	133.1km
阿賀野川ISA	上下	磐越自動車道 磐梯山SA	～	北陸自動車道 黒埼PA	115.9km
		磐越自動車道 磐梯山SA	～	日本海東北自動車道 荒川胎内IC	153.2km
塩沢石打SA	上下	関越自動車道 越後川口SA	～	関越自動車道 赤城高原SA	102.4km
妙高SA	下	北陸自動車道 米山SA	～	上信越自動車道 松代PA	117.2km

○ガスステーションの新規設置により14(上下7×2)路線のサービス水準超過区間を解消する計画を検討

休憩施設名	路線名	地点名	路線名	地点名	設置間隔
北関東自動車道のPA	上下	北関東自動車道 笠間PA	～	上信越自動車道 横川ISA	173.6km
		北関東自動車道 笠間PA	～	関越自動車道 赤城高原SA	159.7km
		北関東自動車道 笠間PA	～	関越自動車道 上里SA	134.6km
		東北自動車道 上河内SA	～	関越自動車道 上里SA	112.6km
		東北自動車道 上河内SA	～	関越自動車道 赤城高原SA	137.7km
		東北自動車道 上河内SA	～	上信越自動車道 横川ISA	151.6km
		東北自動車道 佐野SA	～	上信越自動車道 横川ISA	106.4km

○ガスステーションの新規設置によりサービス水準を確保

⇒ 常磐自動車道の全通(H27.3.1)に合わせて南相馬鹿島SAにガスステーションを設置

