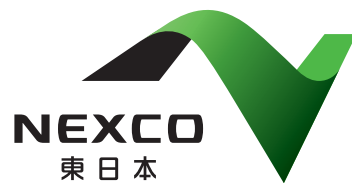


CSR Report 2007

あなたに、ベスト・ウェイ。



目次

トップコミットメント	04
特集 高速道路ネットワークの整備・新規開通効果	06
NEXCO東日本のCSR	10
事業スキーム	12
コーポレートガバナンス	13
コンプライアンス	14
リスクマネジメント	16

環境

環境方針・環境行動指針	18
環境への取り組み(2006年度)	20
地球温暖化防止への貢献	22
循環型社会形成への貢献	27
環境負荷の低減	30
技術開発	37
環境経営の取り組み	38

社会

社会から信頼される企業を目指して	40
お客さまとの関わり	
安全・安心・快適・便利の向上	42
緊急時対応	49
サービスエリア・パーキングエリアのサービス向上	50
ドライブサポートのための新たな取り組み	52
お客さまの声への対応	53
地域社会との関わり	
地域への貢献	54
災害時の対応	56
取引先との関わり	58
社員との関わり	59
海外との関わり	61

経済

業績の概要	62
-------	----

事業内容

- 社名
東日本高速道路株式会社
East Nippon Expressway Company Limited
- 所在地
東京都千代田区霞が関三丁目3番2号
- 設立
2005年10月1日
- 資本金
525億円
- 社員数
約2,800人(2007年4月1日現在)
- 事業内容
高速道路の管理運営・建設事業、サービスエリア事業、カード事業、駐車場事業、高架下活用事業、トラックターミナル事業、ウェブ事業
- 営業延長
3,398km(2007年9月1日現在)
- 利用台数
1日平均243万台(2006年度実績)
- 料金収入
7,089億円(2006年度実績)
- 建設延長
475km(2007年9月1日現在)
- サービスエリア(SA)
82カ所(上下線別)
- パーキングエリア(PA)
215カ所(上下線別)
- 店舗総売上額
1,290億円(2006年度実績)

■発行の目的・編集方針

NEXCO東日本は2007年9月、初めてのCSR(Corporate Social Responsibility)レポートとなる「NEXCO東日本 CSR Report 2007(当レポート)」を発行しました。このレポートは、高速道路という公共性の高い事業を行っている当社が、どのような考え方で、どのような活動に取り組んでいるかを、社会に情報開示する目的で発行しています。全体の構成については「環境側面」「社会側面」「経済側面」のトリプルボトムラインを基本に、体系的で網羅的な情報開示となるよう心掛けました。

■報告の範囲(期間・対象)

報告期間は、2006年4月1日～2007年3月31日ですが、一部期間外の活動なども掲載しています。報告対象は、NEXCO東日本単体ですが、一部グループ会社の事例なども掲載しています。報告対象に関しては、単体からグループ全体へと順次拡大していきます。

■今後の発行予定

今後は、年1回の発行を予定しています。





代表取締役会長
八木重二郎

代表取締役社長
井上啓一

NEXCO東日本は、日本道路公団の分割・民営化に伴い、2005年10月1日に設立され、関東以北、長野、新潟から北海道までの東日本エリアの高速道路の管理運営・建設事業、サービスエリア事業および高速道路関連ビジネスを行っています。

NEXCO東日本が管理運営する高速道路は東日本エリア3,398kmに及び、一日約240万台のお客さまにご利用いただいています。私たちは、お客さまがいつも安全・快適に高速道路をご利用いただけるよう、24時間・365日、細心の注意を払いつつ維持管理を行うことはもとより、ETCを活用した弾力的な料金設定など、多様なサービスを提供しています。また、首都圏の環状道路をはじめとする、地域の発展と暮らしに貢献する高速道路ネットワーク475kmの整備を実施しています。さらに、お客さまにご満足いただけるよう、サービスエリア・パーキングエリアのサービス水準の向上と多機能化、地域との連携強化に取り組むほか、カード事業、ウェブ事業など、お客さまの利便性を高めるビジネスを展開しています。

私たちNEXCO東日本は、「高速道路の効果を最大限発揮させることにより、地域社会の発展と暮らしの向上を支え、日本経済全体の活性化に貢献すること」を経営理念として掲げ、いかなる場合においてもお客さまを第一に考え、効率化を追求し、公正で透明な業務運営を行う企業であることを目指しています。中でも環境への取り組みはNEXCO東日本の経営の重要課題であり、社会

の責任ある一員として、地球環境の保全や循環型社会の形成に貢献するとともに、沿道の生活環境や自然環境の保全の取り組みを進めることにより、社会から信頼される企業を目指しています。

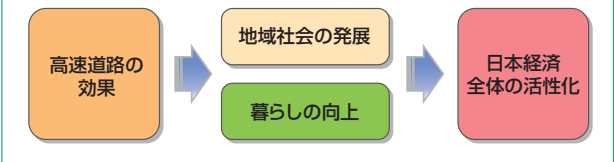
昨年10月には、これらの企業姿勢に基づき、役員・社員の総意として今後5年間の目標となる「中期経営計画」を策定し、現在、その計画の達成に向けて全力で取り組んでいるところです。また、私たちのスローガン「あなたに、ベスト・ウェイ。」は、これらの企業姿勢を多くの方々に分かりやすくお伝えしたいとの気持ちを込めたものです。

今回、会社設立後初めてとなる「NEXCO東日本 CSR Report 2007」を作成しました。このレポートは、私たちNEXCO東日本がその企業活動を通し、どのような社会的責任を果たし、持続可能な社会づくりに向けてどのように貢献しているのかを具体的にとりまとめたものです。毎年継続してレポートを作成・公表していくことを通し、NEXCO東日本で働く一人ひとりが、CSR活動の重要性への理解を深め、個々の課題に真剣に取り組む、チャレンジ精神を持って着実に行動し、実績を積み上げていかななくてはならないと考えています。

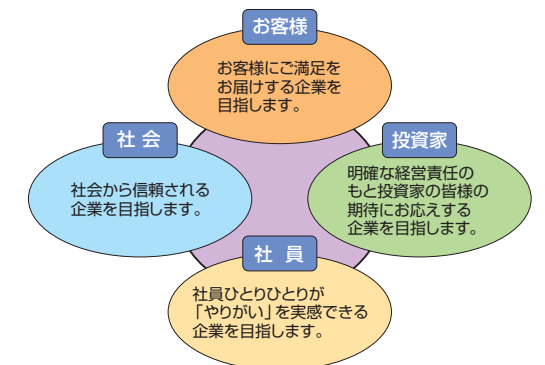
私たちNEXCO東日本のCSR活動やレポートの質を向上させるために、皆さまからもご意見をいただければ幸いです。今後とも、皆さまのご理解とご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。

経営理念

NEXCO東日本は、高速道路の効果を最大限発揮させることにより、地域社会の発展と暮らしの向上を支え、日本経済全体の活性化に貢献します。



経営ビジョン



経営方針

- お客さまを第一に考え、安全・安心・快適・便利を向上させます。
- 公正で透明な企業活動のもと、技術とノウハウを発揮して社会に貢献するとともに、的確な企業情報の発信を行います。
- 終わりのない効率化を追求するとともに、経営資源を最適に活用することにより、お客様サービスと企業価値を向上させ、健全な経営を行います。
- 社員各自の努力とその成果を重視し、チャレンジ精神を大切にします。

高速道路ネットワークの整備・新規開通による 経済・社会・環境保全効果についてレポートします。

地域間の交流の活発化、産業の振興、雇用の創出など、様々な社会・経済効果を生み出す高速道路の整備は、走行時の安全性の向上や、燃料やオイルなどの走行経費の節減、CO₂排出削減など環境負荷の低減につながります。ここでは、3月に開通した圏央道「つくば牛久IC～阿見東IC」「木更津東IC～木更津JCT」および、6月に開通した圏央道「八王子JCT～あきる野IC」、7月に全通した館山道の経済・社会・環境保全効果についてレポートします。

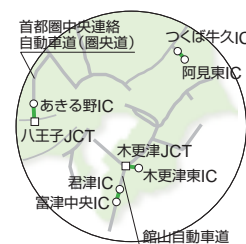
■高速道路新規開通による効果

2007年3月から7月までに、首都圏において4区間の高速道路が新規開通を達成しました。いずれも地域の経済・社会・環境保全に大きく貢献し、様々な効果を生み出しています。

●2007年3月から7月までに開通した区間

2007年3月10日	圏央道	つくば牛久IC～阿見東IC (12.0km)
2007年3月21日	圏央道	木更津東IC～木更津JCT (7.1km)
2007年6月23日	圏央道	八王子JCT～あきる野IC (9.6km)*
2007年7月 4日	館山道	君津IC～富津中央IC (9.2km) (館山道全通)

*NEXCO東日本は0.4kmを建設



●首都圏3環状の高速道路ネットワーク形成へ

これら4区間の高速道路の整備は、首都圏の道路交通の円滑化に向けた、新たな広域ネットワークの形成につながっています。首都圏の3環状首都高(中央環状、外環、圏央道)の整備によって交通が分散され、首都圏および周辺地域の新たな可能性が引き出され、経済・社会の発展に大きく寄与します。

●渋滞の解消と交通事故の減少

これまで、首都圏の渋滞の原因の多くは通り抜け交通によるものでした。郊外から都心に入り、再び郊外に抜けるという通過交通が約6割にものぼり、都心環状の混雑を招いていました。首都圏の3環状の整備によって、都心環状を先頭とした放射方向の上り線の渋滞が緩和されることが期待されます。これにより生活道路に流入していた通過交通も減少し、交通事故の減少・地域の安全性の改善に結びついていきます。

●環境の保全

渋滞の解消は交通事故減少だけでなく、環境保全にもつながります。渋滞による低速走行や停止・発進による車両からの排出ガスが、スムーズな走行によって軽減されます。

NEXCO東日本では、今後も高速道路ネットワークの整備を着実に進めることで、地域経済の活性化、環境保全に取り組んでいきます。

■茨城県内の圏央道が全線開通した際の経済波及効果は 10年間で約4,600億円に！

2007年3月10日、つくば牛久ICから阿見東ICまでの約12kmが開通しました。これによって、つくばから成田などへのアクセスが向上するとともに工業、観光などの地域産業の振興に大きく寄与しました。

特に近隣地域の観光施設を周遊する観光客の増加が目覚しく、つくば牛久IC開通以降、「シャトーカミヤ」「牛久大仏」への観光客は前後2年間で約15万人も増加しました。これは牛久市人口の約2倍に相当します。また、阿見東ICに近い工業団地などでは新規企業の立地が相次ぎ、新たな雇用も創出されています。

さらに、茨城県内の圏央道は2012年度全線開通を目指しており、この開通により茨城県内の農業・工業・観光など産業の競争力が強化され、県内への経済波及効果は10年間で約4,600億円に達する見込みです。



■木更津東IC～木更津JCTの開通 アクセス時間の短縮でより便利に！

千葉県内初の圏央道として、木更津東ICから木更津JCTが2007年3月21日に開通しました。これによって東京・神奈川方面とのアクセス時間が短縮され、救急医療施設のカバー圏拡大、主要観光施設へのアクセス向上、輸送時間短縮による物流や産業の活性化などが期待されます。

今回の開通で君津地域唯一の第3次救急医療施設である君津中央病院への30分到達圏域が1割拡大しました。さらに2009年までに開通区間が茂原長南IC(仮称)まで伸びることで、羽田空港から茂原駅の所要時間が30分短縮され利便性が向上します。



■圏央道 八王子JCT～あきる野ICの開通 環状道路の機能がぐいぐい本格化!

八王子JCTからあきる野ICまでの区間が2007年6月23日に開通し、東京西側で初めて高速道路間(中央道～関越道)が接続されました。これによって中央道(八王子JCT)と関越道(鶴ヶ島JCT)間の所要時間が約120分から約30分へと約90分短縮され、渋滞緩和などで年間約260億円、一日あたり約7,000万円の経済効果が期待されます。

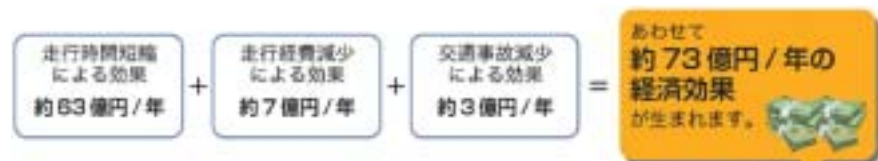
さらに、圏央道が開通している日の出町では企業進出などにより約2,000人雇用が増加しており、今後も大型ショッピングセンターの建設などによって約2,500人の雇用創出が期待されています。人・モノの流れが大きく変わる環状道路の機能が本格的に発揮され始めています。



■君津IC～富津中央ICの開通、館山道全線開通 利便性向上により、利用交通量が大幅に増加!

2007年7月4日、君津ICから富津中央ICまでが開通したことにより、館山道が全線開通し、観光シーズンの旅行時間が最大40分短縮され、南房総がより身近になりました。開通前後の交通量を比較した結果では、既に開通していた区間の交通量も増加し、木更津JCT以南の高速道路では約7割(総走行台キ口)増加しました。一方、高速道路と平行する国道127号の交通量は、時間帯別交通量が最大で平日約12%、休日約14%減少しています。

このように国道127号から高速道路へ交通が転換することにより周辺道路の混雑が緩和され、あわせて交通事故の減少によって、年間約73億円の経済効果が期待されます。



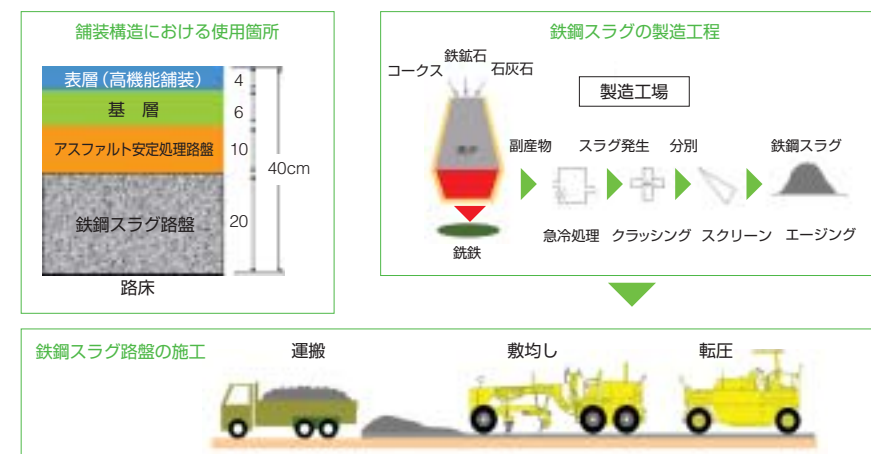
※便益額：国土交通省「費用便益分析マニュアル」(2003年8月)により算定。

環境保全に向けた具体的な 取り組み事例をご紹介します。

■資源の有効活用の事例(鉄鋼スラグの舗装材への使用)

館山道の開通区間では、沿線に製鉄所があるという地の利を生かして、鉄鉱石を精錬する際に生成される副産物の鉄鋼スラグを、舗装の下層路盤材として約8万トン使用し、資源の有効活用を行いました。

●鉄鋼スラグ

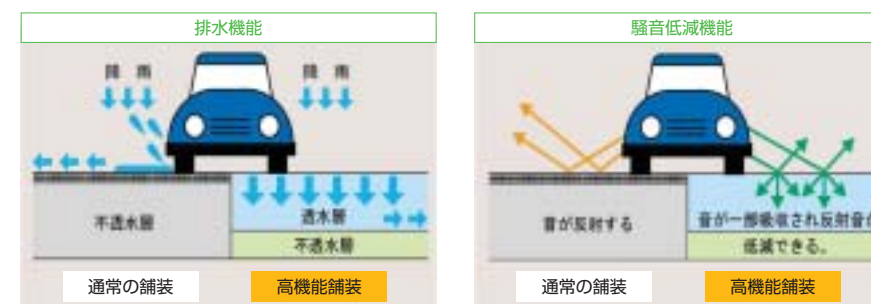


■高機能舗装を4区間全てで採用

高機能舗装は、雨天時に路面からの「水はね」や「水けむり」を抑制して視認性を向上させる効果と、騒音を低減させる効果をあわせ持つ舗装です。

NEXCO東日本では、この高機能舗装を今回開通した4区間のほか、現在建設中の区間や営業中区間の舗装改良箇所でも採用しています。

●高機能舗装の効果



■周辺環境との調和を目指す

館山道は、なだらかな山地部を切盛しての建設が主体であり、生態系に十分な配慮が必要であるため、周辺環境との調和に配慮した構造としています。その一例としては、地元の小学生と一緒にどんぐりを拾い、そのどんぐりから育成した苗木を地域の皆さまと植栽するなど、地域の自然環境との調和に配慮しています。また、資源の有効活用として、道路建設により発生した樹木を粉碎・チップ化し、雑草防止のマルチング材*1として使用したほか、のり面の植生基盤材*2として使用するなどの有効活用を図りました。

※1 マルチング材：粉碎・チップ化した枝木などを地表面に敷き詰める材料のこと

※2 植生基盤材：チップ材、土および草などを混合した植生のための材料のこと

公共性の高い事業を、効率よく運営すること。 それがNEXCO東日本の使命です。

高速道路は、地域や産業の振興に貢献するだけでなく、地震などの災害時にも早期復旧に努め、ライフラインの確保に寄与するなど、様々な面で公益性を発揮します。公共性の高い高速道路事業を、より効率的に運営していくことが、NEXCO東日本の社会的使命であると認識しています。

高速道路の公共性

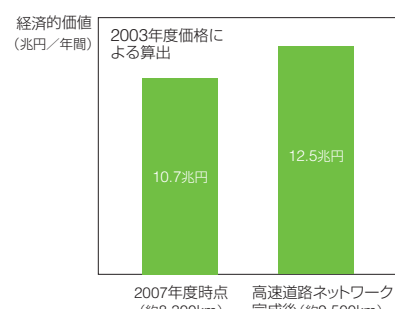
NEXCO東日本では、東日本地域の3,398kmの高速道路を管理運営するとともに、475kmの建設事業を行っています。高速道路は、地域間の時間距離を飛躍的に短縮するなどの交通機能の向上を通じて、沿線地域の工業、農業、観光などの諸産業や、日常活動の活発化をもたらし、地域の活性化に大きく寄与するものです。たとえば、産地の広域化や新たな産地の形成などによる農業振興、遠方からの来客者の増大や滞在時間の拡大による商業の発展、アクセス改善による地域観光の活性化、沿線地域での産業発展、雇用機会の増大による人口定着・増大および地方税収の増加、新しい長距離交通手段としての高速バスの発達、到達時間短縮による救命救急医療サービスの向上などが挙げられます。



三郷JCT

高速道路ネットワークが 生み出す経済価値

● 走行時間および走行経費節約・ 交通事故減少の経済的価値



※高速道路ネットワーク：高速自動車国道および一般有料道路

全国の高速道路ネットワークを利用することにより節約される走行時間や走行経費、交通事故減少の経済的価値を金額に換算すると、2007年度時点で年間約10.7兆円という膨大な金額になります。さらに現在計画している高速道路ネットワーク全てが完成すると、これが約12.5兆円まで拡大するものと見込まれ、毎月約1兆円もの経済効果をもたらす計算になります。

高速道路ネットワークの整備は、走行時間や走行経費の節約、交通事故減少以外にも、荷傷みの減少、運転疲労の軽減などの効果があります。また生産の増加、税収の増加、雇用の創出などの間接的な効果も含めると、さらに大きな経済的価値をもたらしていると考えられます。

非常時の高速道路

高速道路は、災害時に通行できなくなったルートの迂回・代替輸送経路として利用されることにより、人員や物資の輸送を可能にし、被災地の復旧に貢献します。新潟県中越地震では、地震発生後約19時間で緊急車両の通行車線を確保し、約100時間後には、緊急車両が迅速かつ円滑に走行できる通行車線を確保しました。また、緊急医療施設の近くに、緊急入退出路を設けるなど、地域社会の医療にも貢献しています。



新潟中越地震の震災復旧



緊急入退出路

効率的な経営を目指して

NEXCO東日本は、グループ会社と経営理念・経営ビジョンを共有し、「お客さま第一」「公正で透明な企業活動」「終わらなき効率化の追求」「チャレンジ精神の重視」の経営方針のもと、グループ一体となって経営資源を最適に活用することにより効率性を追求するとともに、お客さまサービスとグループ企業価値を向上させ、健全な経営を行います。

これらの視点に立って、2010年までの中期経営計画を策定し、民間企業として自立した経営を行うため、自らの経営判断と責任により、財務体質を適正に維持しつつ、経営基盤の確立を図ります。2006年度から2010年度までを「経営基盤を確立する期間」として位置づけ、以下の取り組みを確実に実行します。

- ・目標管理制度を導入し、各組織が経営目標の実現に向けた民間型のマネジメント活動を行う仕組みを構築します。
- ・民間会社としてふさわしい新人事制度を構築し、社員のやりがいと会社の業績向上の両立を目指します。
- ・現場重視の経営を基本とし、効率的な事業運営を可能とする組織体制を構築します。また、内部統制システムを構築し、実効性のあるガバナンスを確立します。
- ・グループ企業価値の最大化に向け、グループ経営を確立します。
- ・システムの全社最適化を図り、効率的な事業実施を実現するとともに、運用体制および基盤整備の強化を進め、信頼性を向上します。

高速道路管理運営・建設事業のスキームと、サービスエリア事業などのスキームの違いについてご説明します。

NEXCO東日本は、2005年10月、日本道路公団の分割・民営化によって設立されました。高速道路管理運営・建設事業のほか、サービスエリア事業や高速道路関連ビジネスを行っていますが、これらの事業は異なるスキームで運営されています。

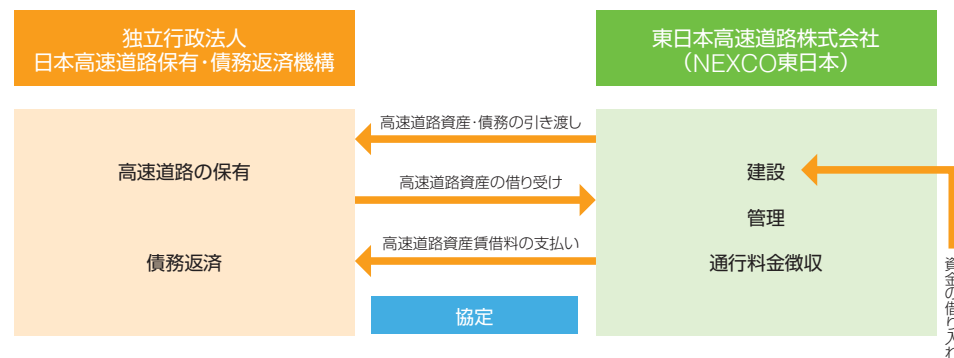
民営化の目的

日本道路公団を含む道路関係4公団の民営化は、「民間にできることは民間に委ねる」との原則に基づき、「約40兆円に上る有利子負債を確実に返済すること」「真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期にできるだけ少ない国民負担で建設すること」「民間ノウハウの発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスを提供すること」を目的として行われました。

高速道路管理運営・建設事業のスキーム

NEXCO東日本は、高速道路株式会社法などにに基づき、高速道路管理運営・建設事業を行っています。高速道路の管理運営・建設事業に関する基本的な事項については、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」）と協定を締結するとともに、事業の内容および予算が妥当であること、適正な通行料金の設定のもとで高速道路資産賃借料が確実に支払われること、当社から支払われる高速道路資産賃借料によって機構が行う民営化後45年以内の債務返済が可能であることなどについて、国土交通大臣の事業許可により確認を受けています。

なお、高速道路は国民共有の財産であることから、通行料金の設定にあたっては、当社の利潤を含めないこととされています。



サービスエリア事業・高速道路関連ビジネスのスキーム

サービスエリア・パーキングエリアはNEXCO東日本が所有する施設です。サービスエリア・パーキングエリアは民営化に伴い、商業施設として新たに生まれ変わることになり、民間に蓄積されたノウハウを活かした多様なサービスを提供する事業展開が可能になりました。そのほか、カード事業、ウェブ事業、駐車場事業などの高速道路関連ビジネスに関しては、「国土交通大臣への届出方式」で、NEXCO東日本の経営責任のもと、自由度の高い事業を展開しています。

コーポレートガバナンスの充実に向けて体制の整備、内部統制システムの構築を図っています。

NEXCO東日本は、皆さまから支持と信頼をいただくために、コーポレートガバナンスの充実を最重要課題のひとつと位置付け、経営の意思決定、業務執行などについて適正な体制を整備し、経営の健全性、効率性および透明性の確保に努めています。

コーポレートガバナンスの状況

NEXCO東日本の取締役会は取締役全員5名で構成され、原則月1回開催されます。取締役会では、経営の方針、法令で定められた事項などについて決議をするとともに、取締役の職務の執行状況を監督しています。

経営会議は会長、社長および専務取締役で構成され、必要に応じて他の取締役および執行役員などの出席を求め、原則週1回開催されます。経営会議では、全社的に影響を及ぼす重要事項について審議・決議しています。

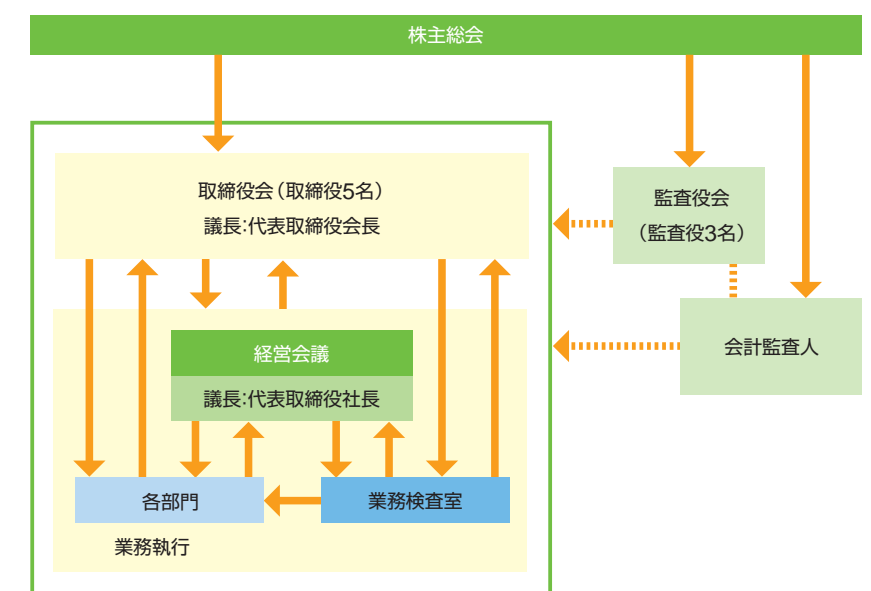
NEXCO東日本は、監査役制度を採用しており、監査役3名全員が社外監査役です。監査役は、取締役会その他重要な会議に出席するなどにより、取締役の職務執行の監査を行っており、月1回を原則として監査役会を開催し、監査実施のために必要な決議を行うとともに、監査実施状況の報告などを行っております。

また、内部監査部門として業務検査室を設置し、社内規程に基づき内部監査を実施しています。

内部統制システムの構築

NEXCO東日本は、業務を適正かつ効果的に遂行するため、コンプライアンス体制、リスクマネジメント体制などの内部統制システムの構築を図っています。

●コーポレートガバナンス体制



公共性の高い事業を公正に推進するために、 コンプライアンスのPDCAを行っています。

公正で透明な経営を行うために、NEXCO東日本は、談合などの不正行為を絶対に許さないという決意のもと、一人ひとりのコンプライアンス意識の向上を図り、社会から信頼される企業を目指します。

倫理行動規範の制定

社員一人ひとりが高い理念と規範に基づき行動することが基本であるという認識のもと、全ての役員および社員が様々な局面で実践すべき指針として「倫理行動規範」を制定しました。

●NEXCO東日本 倫理行動規範

I. 一般原則

●法令遵守

法令や社会のルールを遵守することはもとより、高度な倫理観を確立し、常に公正・公平・清廉を旨として行動します。

II. お客様との関係

●お客様への姿勢

お客様の安全を第一に考えるとともに、お客様とのふれあいを深めて、お客様の期待に応える高速道路事業を行います。

●個人情報の保護

個人情報保護の重要性を認識し、個人情報を慎重かつ適正に取り扱います。

●公正な取引の確保

取引先との健全な関係のもと、常に公正な取引の確保に努めます。

●企業価値の向上

明確な経営責任のもと、企業価値の向上に努めます。

III. 社会との関係

●社会への貢献

地域社会や国際社会の発展に貢献するとともに、人に優しい高速道路事業を行います。

●環境の保全

環境に配慮した高速道路事業を行います。

●情報の開示

企業情報の積極的な開示により、高速道路事業の透明性を高めます。

●政治・行政との関係

政治・行政との正常かつ健全な関係を保ちます。

●反社会的勢力等への対応

市民社会に脅威を与える反社会的勢力および団体等には、毅然として対応します。

IV. 職場のあり方

男女共同参画社会の形成を推進し、安全で働きやすい職場環境のもと、働きがいを実感できる企業風土を育みます。

V. 道路資産等の保全

重要な社会基盤である高速道路を良好に管理・運営するとともに、有形無形の会社財産を適正に管理し、その価値向上に努めます。

VI. 経営の最高責任者の役割

経営の最高責任者は、自らの役割としてこの規範の精神を率先垂範し、社内に周知徹底するとともに、そのための実効ある社内体制の整備を行います。

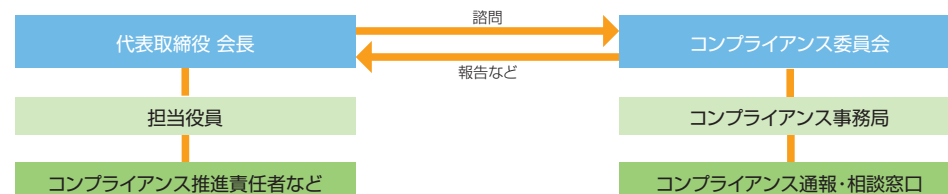
この規範に反する事態が発生したときには、自らが問題解決にあたり、原因究明および再発防止に努め、説明責任を果たします。

(2005年11月24日制定)

コンプライアンス体制

外部弁護士を委員長とし、外部有識者3名と役員2名(代表取締役社長、専務取締役)を委員とする「コンプライアンス委員会」を設置。コンプライアンス活動推進に関する基本方針や社内規定などへの違反事案に関する審議を行います。2007年度はグループ会社の体制整備を図ります。

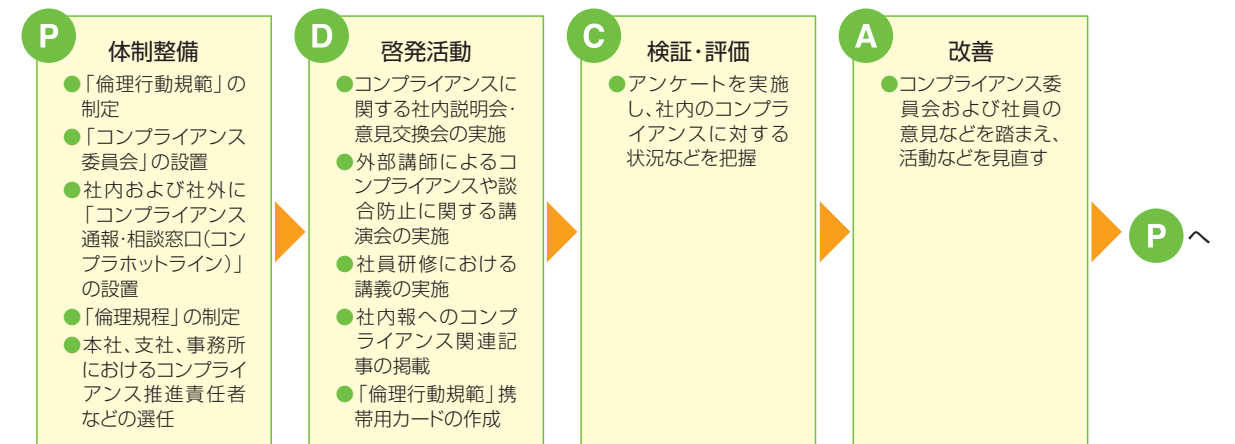
●コンプライアンス体制



コンプライアンスのPDCA

一人ひとりのコンプライアンス意識を高めるために、会社設立時より業務検査室が中心となって、コンプライアンスのPDCAを行っています。

●PDCAサイクル



法令遵守と透明性の高い調達の実現

公共性の高い高速道路工事の発注者として、社員一人ひとりがコンプライアンス意識を高めうる環境を整備するとともに、透明性の高い調達手続の実施により、談合など不正行為の防止を図ります。

●公共調達にかかるコンプライアンス意識向上の取り組み

・調達にかかる営業活動の自粛要請の徹底
調達契約の相手方となる事業者に対し、特定の調達にかかる情報収集などを目的とした営業活動について自粛するよう強く要請するとともに、社員に対しても、事業者との不用意な接触を行わないよう倫理教育を行っています。

●入札監視機能の強化

・入札監視委員会の設置
4つの支社ごとに6名の外部有識者からなる「入札監視委員会」を設置し、発注した工事などの入札参加資格などについて審議しています。

・入札監視統一事務局の設置

本社に「入札監視統一事務局」を設置し、入札契約手続に関する事前・事後の審査や、データの収集・分析を行っています。

●透明性の高い調達手続の実施

・一般競争入札の全面实施
技術的難易度に応じた施工実績、業務経験など、一定の参加条件を満たせば誰でも入札に参加できる一般競争入札を全面实施しています。指名競争入札は、災害復旧などの緊急性の高い工事を発注する場合を除き、実施しません。

・調達手続にかかる情報の公表

「公共工事の入札及び契約の適正化に関する法律」に基づき、調達にかかる規定、個別調達手続の経緯の記録を公表するとともに、年度ごとの調達結果について、図表などを使い分かりやすく取りまとめた資料の公表など、自主的な措置も講じています。

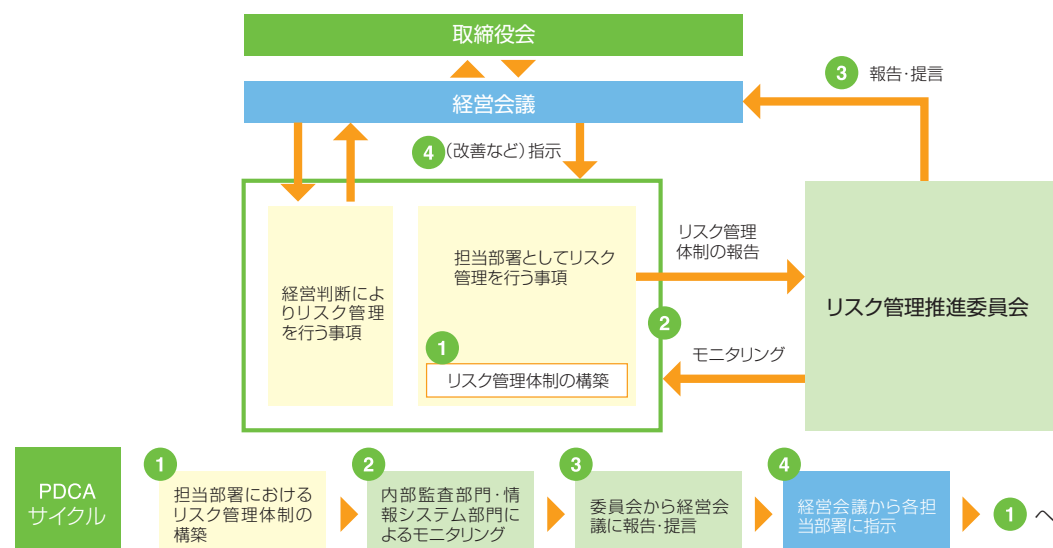
24時間・365日、迅速かつ適切な対応ができるよう、 リスクマネジメントのPDCAを行っています。

高速道路という社会インフラの適正な管理運営と、災害などからの迅速な復旧に向けて、旧日本道路公団時代からリスクマネジメントに取り組んできました。さらに民営化に伴い、高速道路関連ビジネスなどのリスクの特定・評価などに着手しました。

リスクマネジメント体制

NEXCO東日本では、事故・災害などの発生に備えて、交通管制部門を24時間体制にするなど、迅速かつ適切な対応ができる体制を整えています。事業執行上の各種のリスクについては、それぞれの担当部署において対策を講じつつ、高速道路管理運営・建設事業をはじめNEXCO東日本の経営に大きな影響を与えるリスクに関して「経営会議」で審議するとともに、最適かつ効率的なリスクマネジメントを実施するために「リスク管理推進委員会」を2006年7月に設置し、PDCAサイクルに則ったリスクマネジメントを実施しています。リスク管理推進委員会では2006年度、高速道路関連ビジネスなどを含むNEXCO東日本の全事業に関する「リスクの特定」を行いました。2008年度までに、「リスクマネジメントの有効性評価と是正」を実施する予定です。

●リスクマネジメント体制図



防災業務計画と 防災業務の実施

高速道路を地震などの災害から保護するとともに、災害時においても道路交通を確保し、高速道路が社会的役割を十分に果たすことを目的に「防災業務計画※」を定め、公表しています。また、計画の実施マニュアルとして「防災業務実施細則」を制定し、情報システムの整備やヘリコプターの運用による災害発生時の情報収集・提供のほか安全確保、復旧などを実施します。

※防災業務計画：NEXCO東日本は、災害対策基本法の指定機関として、災害時の連絡ネットワークや復旧のための資材調達など、災害に強い道づくりに向けた「防災業務計画」を公表しています。～詳しくは、http://www.e-nexco.co.jp/company/law_ordinance/security_plan/をご覧ください～

●防災業務の概要

- ・ 防災体制と非常参集
- ・ 道路通行規制
- ・ 応援協力体制
- ・ 情報収集連絡体制
- ・ 応急的な道路機能の確保など
- ・ 災害への備え
- ・ 広報活動
- ・ 防災訓練および社内教育

防災訓練

本社では、首都直下型地震を想定した初期対応・情報伝達訓練を実施しています。また、各支社でも地震などを想定した訓練を行っています。



防災訓練



環境



環境方針

NEXCO東日本は、環境への取り組みを経営の重要課題と位置づけ、社会の責任ある一員として、地球環境の保全や循環型社会の形成に貢献するとともに、沿道の生活環境や自然環境の保全の取り組みを進めることにより、社会から信頼される企業を目指します。

(2007年7月制定)

環境行動指針

NEXCO東日本は、環境方針に基づき、以下の行動を行います。

I. 環境保全の取り組み

1. 地球温暖化防止への貢献

・高速道路のネットワーク整備、ETCの普及促進、本線部の渋滞対策などによる交通の円滑化やのり面の樹林形成などにより、CO₂の削減に貢献します。

2. 循環型社会形成への貢献

・3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進、グリーン調達を推進することにより、循環型社会形成に貢献します。

3. 環境負荷の低減

・沿道の生活環境に及ぼす影響の低減に努めます。
 ・自然環境に及ぼす影響の低減に努めます。
 ・事業活動の全ての段階における環境負荷の低減に努めます。

II. 技術開発

・持続的・効果的な地球温暖化防止、循環型社会の形成、環境負荷の低減に資するため、保有技術の活用や新たな技術開発に取り組みます。

III. 環境経営の取り組み

1. 環境マネジメント

・環境保全の状況を毎年度分析・評価することにより、取り組みを持続的・効果的に実施します。

2. コミュニケーション

・環境マネジメントの結果を「CSRレポート」により公表し、社会とのコミュニケーションを図ります。

・地域の方々や自治体、国などと連携した社会環境活動に取り組みます。

3. 社員教育

・社員教育を通じて、環境に係る社員の意識向上、企業風土の醸成をさらに高めます。

(2007年7月制定)

環境行動指針に基づき、着実に環境保全の取り組みを実施します。

2006～2010年度の期間においては、以下の取り組みを行います。

環境行動指針		2006～2010年度の主な取り組み	2006年度の取り組み内容	ページ
地球温暖化防止への貢献	高速道路のネットワーク整備	・新規開通延長:約274km ・4車線化完成延長:約36km	・新規開通延長:約41km(2路線3区間)	22・23
	ETCの普及促進	・ETCレーンの増設:約110レーン ・料金企画割引など、料金サービスの展開(ETC利用率:約73%)	・ETCレーン:11レーン(新規開通8レーン、増設3レーン)(ETC利用率:約63%)	24
	本線部の渋滞対策	・渋滞時速度回復情報、渋滞予測情報の提供、付加車線設置など、渋滞対策の推進(渋滞損失時間:約440万台時間/年)	・本線渋滞損失時間:約414万台時間/年	25
	盛土のり面などの樹林形成	・CO ₂ の吸収・固定などの地球温暖化防止に資するため、盛土のり面の樹林化を図る	・植樹面積:約55ha	26
循環型社会形成への貢献	ごみのリサイクルの推進	・循環型社会の形成に資するため、建設発生土、コンクリート塊、アスファルトコンクリート塊などの建設副産物のリサイクルおよび再生資源・環境物品など、環境負荷の少ない材料の調達を推進	・ビン・缶・ペットボトルのリサイクル率:ほぼ100%	27
	緑のリサイクルの推進		・緑のリサイクル率:約87%	28
	建設副産物のリサイクルの推進		・建設副産物のリサイクル率:約97%	28
	グリーン調達の推進		・工事資材など:31品目の調達	29

環境行動指針		2006～2010年度の主な取り組み	2006年度の取り組み内容	ページ		
環境保全の取り組み	環境負荷の低減	沿道の生活環境に及ぼす影響の低減	・遮音壁の設置など沿道の生活環境保全に必要な環境対策の実施 ・高機能舗装の整備(営業中区間):高機能舗装率:約68%	・遮音壁の設置:約0.7km ・高機能舗装率:約58%	30	
			・沿道と調和し、公共性、持続性に配慮した道路構造物のデザインの実施	・既存樹林の保全 ・クロマツ景観の保全	31・32	
	自然環境に及ぼす影響の低減	・動物の移動路の確保や貴重植物の移植など、自然環境に及ぼす影響を回避、低減または代償する措置を講ずることにより地域の自然を保全 ・周辺地域に見られる樹木の植栽など、周辺の自然環境に調和した整備を行うことにより、動植物の生息・生育空間を創出	・地域性苗木による植樹(圏央道):約3ha ・動物侵入防止工(立入防止柵嵩上げ)の実施:約20km	33～35		
技術開発	環境負荷の低減	事業活動の全ての段階における環境負荷の低減	・工事における環境負荷の低減 ・オフィス活動における環境負荷の低減	・低騒音型・低排ガス対策型機械の使用 ・オフィス物品などのグリーン調達:133品目 ・クールビズ、ウォームビズの取り組み	36	
			技術開発	・環境保全のための技術開発の推進	・周辺環境ならびに地球環境保全のための技術開発の実施	37
			環境マネジメント	・事業に伴う環境関連データの分析・評価 ・CSRレポートの作成・公表	・CSRレポートの構成など、原案の検討を実施	38
			コミュニケーション	・自治体・国などと連携した社会環境活動の実施 ・清掃などボランティア活動の実施	・エコロードキャンペーンの実施 ・地域と連携した植樹祭、清掃活動などの実施	39
環境経営の取り組み	社員教育	・社員教育・研修の実施	・ガイドラインの策定(「建設副産物・再生資源の取扱に関するガイドライン」の制定)	39		

地球温暖化防止に貢献します。

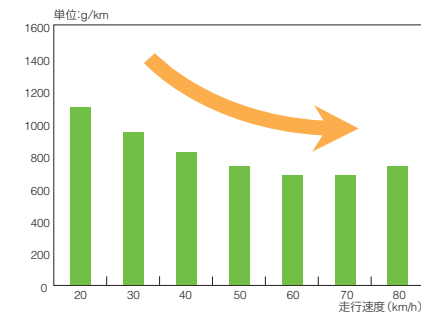
首都圏の環状道路をはじめとする高速道路のネットワーク整備の推進、ETCの普及促進、本線部の渋滞対策などを実施し、交通の流れを円滑にすることにより、車両からのCO₂排出の削減に貢献します。また、のり面の樹林形成を進めることにより、CO₂の吸収・固定を図ります。

高速道路のネットワーク整備による環境改善効果

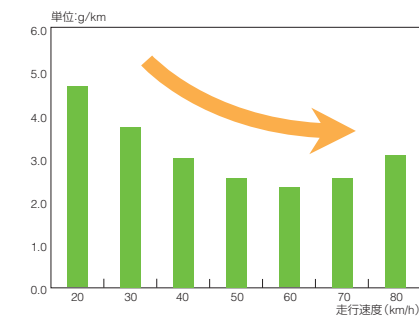
高速道路のネットワーク整備は、物流・輸送などの経済活動の活性化はもとより、地域間の交流の促進や観光産業の活性化など社会経済活動の発展に貢献します。高速道路の整備により走行速度が向上し、さらに一般道の

ように交差点がないことから、安定した速度での走行が可能になります。これにより、一般道路の利用に比べCO₂のほかNO_xやSPMの排出量も削減されます。

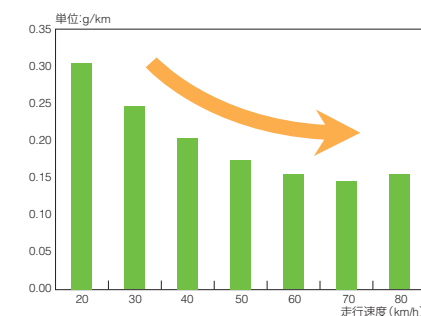
● 走行速度とCO₂排出量の関係



● 走行速度とNO_x排出量の関係



● 走行速度とSPM排出量の関係



※国土技術政策総合研究所「自動車排出係数の算定根拠」(2003年12月)および同研究所「自動車走行時の燃料消費量と二酸化炭素排出係数」(2001年11月)により算定

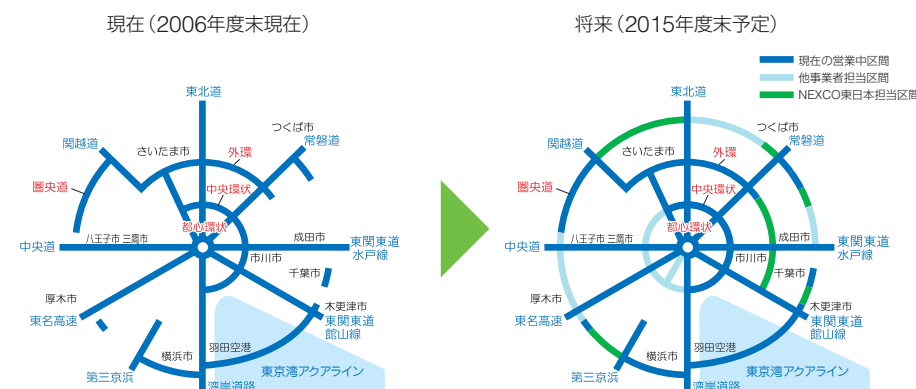
3環状の整備効果

首都圏の道路交通の骨格として、今からおよそ40年前、3環状9放射のネットワークが計画されました。以来、東名高速、中央道、関越道、東北道など放射状の高速道路は整備されましたが、環状道路の整備は遅れています。その結果、都心に

目的のない交通が首都高都心環状に集中し、慢性的な渋滞が発生しています。首都高中央環状、外環、圏央道の3環状が整備されると、都心を通過するだけの交通が分散され、都心の渋滞解消などが期待されます。

● 3環状整備状況

全体延長約432km(中央環状:約47km、外環:約85km、圏央道:約300km)のうち、2006年度末までに約113km(約3割)が開通しています。今後、2015年度までに全体延長の約9割が完成する予定です。



● 3環状整備によるCO₂の削減効果*

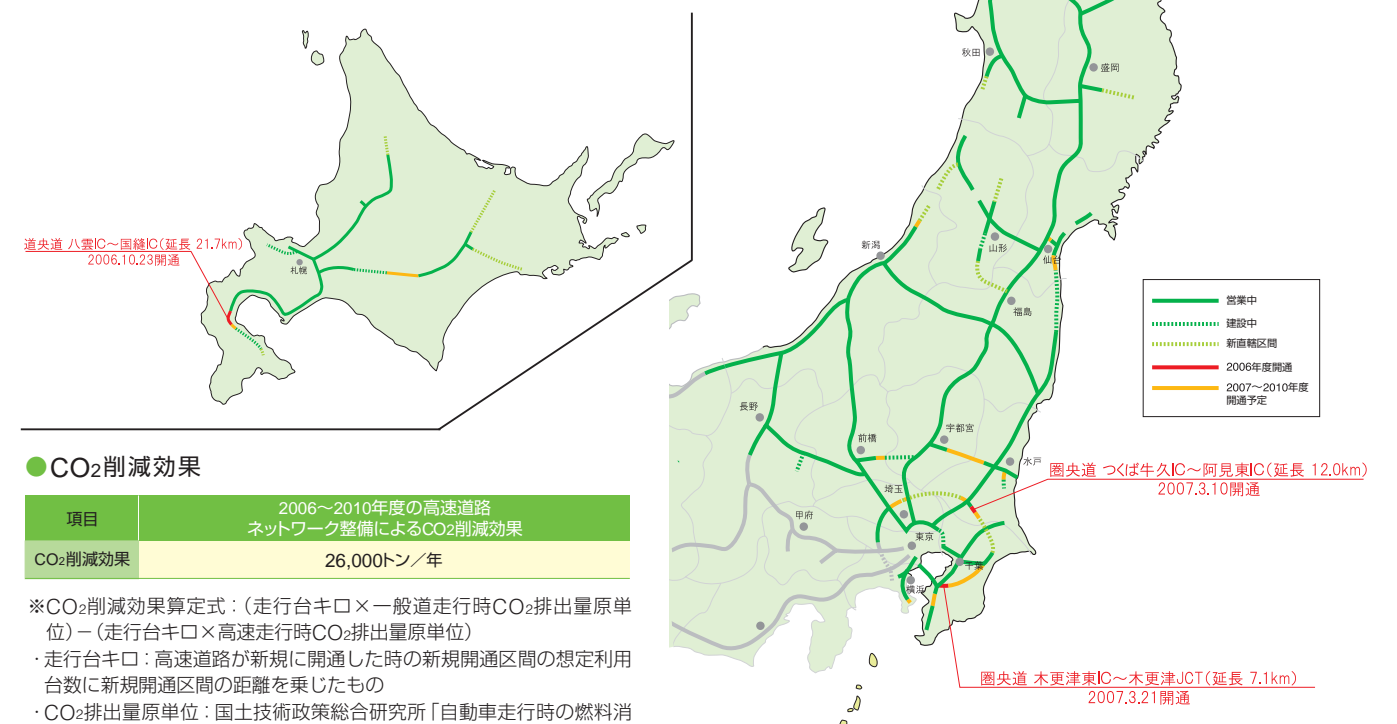
1999年時点で首都圏の3環状が完成したとした場合、約200~300万トン/年のCO₂排出量が削減されます。同等の効果を樹木によるCO₂吸収・固定に換算すると、東京都の面積とほぼ同じ植林地面積に相当します。



※出典: 国土交通省関東地方整備局ホームページ

2006年度の高速道路ネットワーク整備状況

2006年度は、新たに道央道、圏央道の2路線(延長約41km)の高速道路ネットワーク整備を行いました。これにより、走行環境の改善や、一般道路の渋滞の緩和などによってCO₂排出量が削減され、地球温暖化防止にも貢献できます。



● CO₂削減効果

項目	2006~2010年度の高速道路ネットワーク整備によるCO ₂ 削減効果
CO ₂ 削減効果	26,000トン/年

※CO₂削減効果算定式: (走行台キロ×一般道走行時CO₂排出量原単位) - (走行台キロ×高速走行時CO₂排出量原単位)
 ・走行台キロ: 高速道路が新規に開通した時の新規開通区間の想定利用台数に新規開通区間の距離を乗じたもの
 ・CO₂排出量原単位: 国土技術政策総合研究所「自動車走行時の燃料消費量と二酸化炭素排出係数」(2001年11月)に示される係数を用い、2005年道路交通センサスの高速道路と一般道路それぞれの平均旅行速度により算定したもの

ETCの普及促進

ETC（有料道路自動料金支払システム）は、料金所で停止・発進を行うことなく料金を支払うことが可能となるため、料金所付近の渋滞が減少し、これにより、車両からの騒音や排気ガスの排出が削減されます。今後、ETCの普及および利用促進として、2006～2010年度においては、110レーンの増設（新規開通、増設を含む）を行い、さらなる利便性の



向上と渋滞の緩和に取り組みます。2006年度は、新たに11レーン（新規開通8レーン、増設3レーン）の整備を行いました。また、ETCの利用率は約63%となっています。



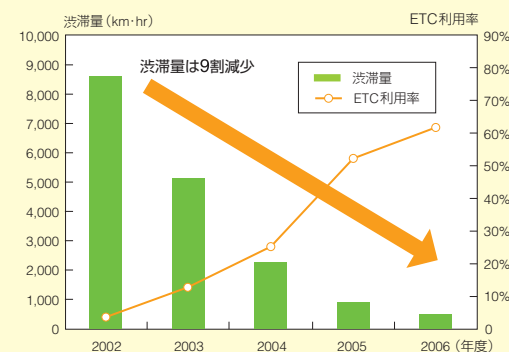
新規に設置された料金所（ETCレーン）
圏央道 阿見東IC（2006年3月開通）

COLUMN 【ETCの普及促進によるCO₂削減効果】

これまでのETCの普及・促進により、料金所付近における渋滞量は、2002年度約8,600km・hrであったものが、2006年度には約600km・hrとなり、約93%（約8,000km・hr）の渋滞が減少しました。この渋滞の減少による効果をCO₂の排出量に換算すると約3,500トン／年の削減効果と推定されます。

このCO₂削減効果は、東京ドーム（面積4.7ha）約70個分の森林面積（約330ha）が吸収・固定するCO₂の量に相当します。

●料金所付近の渋滞の減少とETC利用率の向上の関係



●CO₂削減効果（推定）

	2002年度	2006年度 (2005年度)	減少・削減効果 対2002年度 (対2005年度)
料金所付近の 渋滞量 (km・hr)	8,600	590 (930)	▲8,010 (▲340)
CO ₂ 排出量 (トン／年)			▲3,510 (▲150)

※CO₂削減効果算定式：{(2006年度走行台キロ-2002年度走行台キロ)×①CO₂排出量原単位} - {(2006年度走行台キロ-2002年度走行台キロ)×②CO₂排出量原単位}

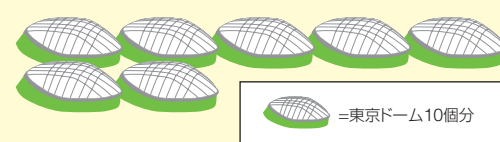
・走行台キロ2002年度および2006年度それぞれの渋滞量に、渋滞時の料金所平均通過台数（2000台/hr）を乗じたもの

・①CO₂排出量原単位：国土技術政策総合研究所「自動車走行時の燃料消費量と二酸化炭素排出係数」（2001年11月）に示される係数を用い、渋滞時速度（11.8km/hrと仮定）により算出したもの

・②CO₂排出量原単位：国土技術政策総合研究所「自動車走行時の燃料消費量と二酸化炭素排出係数」（2001年11月）に示される係数を用い、通常時速度（80km/hrと仮定）により算出したもの

※ETC割引を開始した2002年度を基準年としてCO₂削減効果を推定しています。

東京ドーム約70個分の大きさと同程度の森林面積の効果が得られます。



本線部の渋滞対策

高速道路の渋滞原因の約7割は、交通集中によるものです。これらの渋滞対策として、渋滞発生箇所における付加車線の設置や、渋滞発生時の速度回復情報、渋滞予測情報提供などを行っています。

これらの対策を行うことにより、2005年度に約454万台・時間であった交通集中による本線渋滞損失時間を2006～2010年度においては、約440万台・時間に削減します。2006年度は、ボトルネック付近での情報提供、速度回復情報提供、渋滞予測情報の提供などの実施により、本線渋滞損

●ボトルネック付近での情報提供

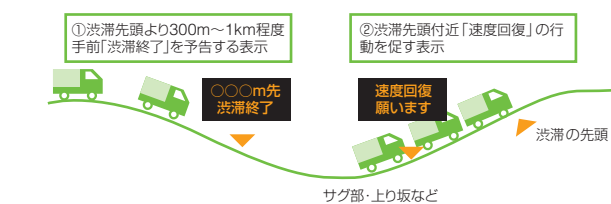
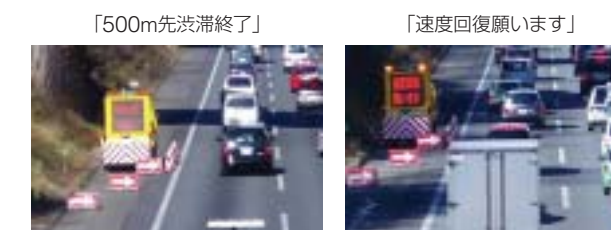


ボトルネック付近

ボトルネックの1km手前

失時間は約414万台・時間となりましたが、これは天候などの要因による利用交通量の違いなどが起因し、渋滞損失時間が大幅に減少したものと考えています。

●速度回復情報提供の一例



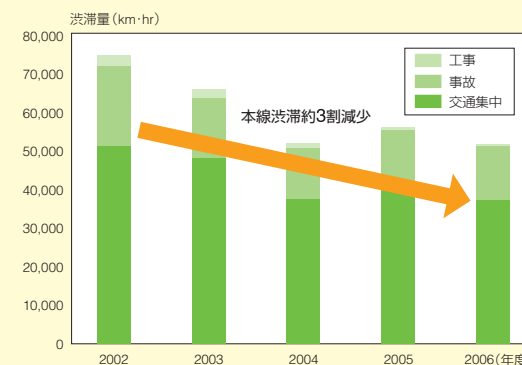
COLUMN

【本線部の渋滞緩和によるCO₂削減効果】

これまでの渋滞時の速度回復情報提供などの渋滞対策により、高速道路本線部における渋滞量は、2002年度約42,500km・hrであったものが、2006年度には約36,500km・hrとなり、約14%（約6,000km・hr）減少しました。この渋滞の減少による効果をCO₂の排出量に換算すると約1,400トン／年の削減効果と推定されます。

このCO₂削減効果は、東京ドーム（面積4.7ha）約30個分の森林面積（約135ha）が吸収・固定するCO₂の量に相当します。

●本線渋滞の経年変化



●CO₂削減効果（推定）

	2002年度	2006年度 (2005年度)	減少・削減効果 対2002年度 (対2005年度)
交通集中による 本線渋滞量 (km・hr)	42,520	36,530 (38,500)	▲5,990 (▲1,970)
CO ₂ 排出量 (トン／年)			▲1,420 (▲470)

※CO₂削減効果算定式：{(2006年度走行台キロ-2002年度走行台キロ)×①CO₂排出量原単位} - {(2006年度走行台キロ-2002年度走行台キロ)×②CO₂排出量原単位}

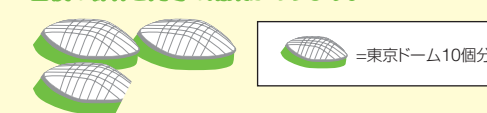
・走行台キロ2002年度および2006年度それぞれの渋滞量に、渋滞時の本線通過台数（2500台/hr・2車線）を乗じたもの

・①CO₂排出量原単位：国土技術政策総合研究所「自動車走行時の燃料消費量と二酸化炭素排出係数」（2001年11月）に示される係数を用い、渋滞時速度（25km/hrと仮定）により算出したもの

・②CO₂排出量原単位：国土技術政策総合研究所「自動車走行時の燃料消費量と二酸化炭素排出係数」（2001年11月）に示される係数を用い、通常時速度（80km/hrと仮定）により算出したもの

※渋滞対策プログラム完了年の2002年度を基準年として、CO₂削減効果を推定しています。

東京ドーム約29個分の大きさと同程度の森林面積の効果が得られます。



循環型社会形成に貢献します。

盛土のり面などの樹林形成

樹木によるCO₂の吸収・固定効果を活用するため、盛土のり面などに植樹を行うことにより、樹林の形成・育成を図っています。2006年度は、道央道、圏央道の2路線において約29ha、営業中区間においても約26haの盛土のり面の植樹を行いました。これにより、盛土のり面の植樹面積は、

2006年度末で約3,300ha（植樹可能な盛土のり面面積の約98%）に達しています。

今後も、営業中区間および建設中区間の盛土のり面の樹林形成を図り、CO₂の削減に貢献します。



2006年度に植樹を行った道央道 八雲IC～国縫IC



樹林化の状況（植栽10年後）

COLUMN 【樹木のCO₂吸収・固定のメカニズム】

樹木（植物）は、太陽エネルギーによって光合成を行い、大気から二酸化炭素（CO₂）を吸収して酸素（O₂）を放出します。このとき、二酸化炭素中の炭素（C）は、炭水化物として植物の幹や葉を形成し体内に蓄積されます。

2006年度末までに盛土のり面などに植樹された樹林（約3,300ha）によるCO₂の吸収・固定量は約35,000トン／年と推定されます*。

*CO₂吸収・固定量算定式：樹林面積×樹木のCO₂吸収・固定量原単位・CO₂吸収・固定量原単位：10.6t-CO₂/ha/年
IPCC（気候変動に関する政府間パネル）「土地利用変化及び林業に関するグッドプラクティスガイダンス」に記載されているCRW（樹冠被覆面積当たりの成長量）2.9t-C/ha/年に、「(CO₂の分子量:44)/(Cの分子量:12)」を乗じたもの

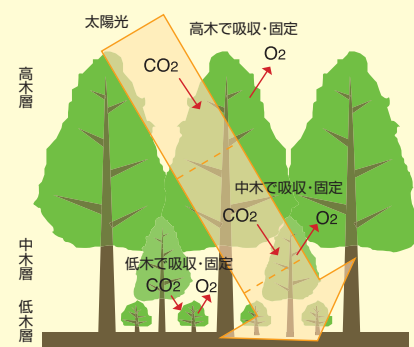
COLUMN 【道路緑地の効果】

NEXCO東日本の高速道路では、道路敷地面積の約35%*に草や木などによる緑化を行っています（緑地面積：約6,000ha、樹木本数：約1,000万本）。



植樹により樹林化した盛土のり面の状況

●樹木のCO₂吸収・固定のメカニズム



このような「緑地」の整備効果としては、周辺の既存の樹林ともつながることにより、様々な生物の移動空間としての機能を果たすほか、消失した緑地の代替や周辺の生物の生息・生育空間の質的变化を小さくするなど、道路建設によるマイナスの低減（保全）効果があります。また、景観の改善や地球温暖化防止にも寄与できるものです。

*草や木の緑地面積の道路敷地面積に対する割合：工場立地法では、工場が周辺環境との調和を図りつつ適正に立地されるために、工場敷地面積に対する生産施設の面積率、緑地の面積率の基準について定められています。同法に基づく準則によると、「緑地面積の敷地面積に対する割合（緑地率）は20%以上」とされています。高速道路においては、同法準則の基準より多い緑地率（約35%）となっています。

高速道路の管理運営・建設の事業活動において発生する「建設副産物」をはじめ、道路・サービスエリア・パーキングエリアで発生するごみや植物廃材のリサイクル、グリーン調達の推進など、循環型社会形成に向けて、積極的な活動を推進します。

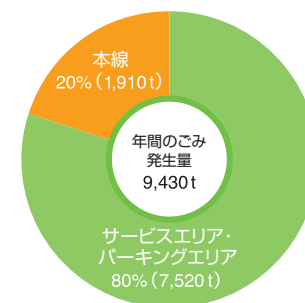
ごみの発生状況

高速道路で発生する“ごみ”は、2006年度は約9,400トン（10トントラック約940台分）となっています。

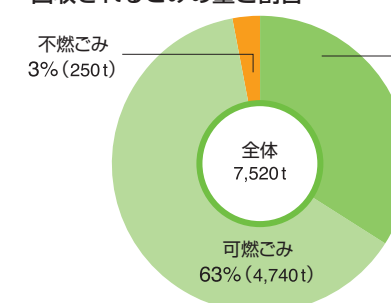
このうち、約8割はサービスエリア・パーキングエリアで回収されるビン・缶・ペットボトルや弁当の空き箱などの可

燃・不燃ごみで、残りの約2割は、高速道路の路面清掃で回収されるタイヤ、ビニールシートなどの不燃ごみや、ベニヤ板などの可燃ごみなどです。

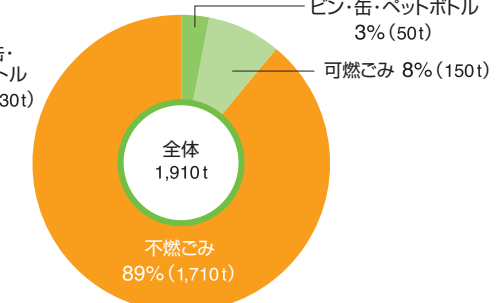
●ごみの発生状況（2006年度）



●サービスエリア・パーキングエリアで回収されるごみの量と割合



●高速道路の本線で回収されるごみの量と割合



ごみのリサイクル状況

清掃などで回収されたごみの処理方法は、①リサイクル（再資源化）、②焼却、③埋立があります。

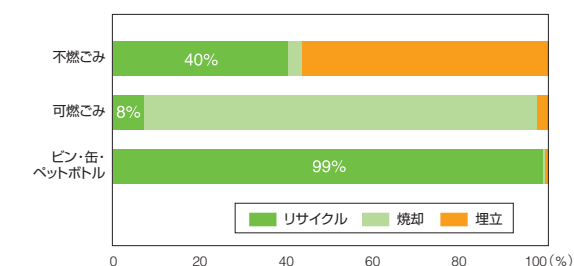
これらの処理にあたり、サービスエリア・パーキングエリアではごみの分別種別にあわせたごみ箱の設置を行い、ごみのリサイクルに努めています。

2006年度のビン、缶、ペットボトルのリサイクル率は、高速道路本線およびサービスエリア・パーキングエリアともにほぼ100%を達成しています。今後は、リサイクル率の低い新聞・雑誌や紙くすなどの可燃ごみや不燃ごみのリサイクルをさらに進めるほか、サービスエリア・パーキングエリアから発生するごみの減量化にも取り組んでいきます。

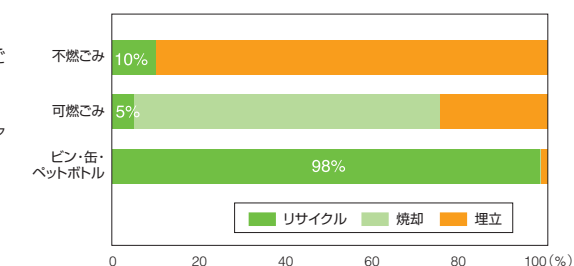


ごみの分別種別ごとに置かれているサービスエリア・パーキングエリアのごみ箱

●サービスエリア・パーキングエリアで回収されたごみの処理状況



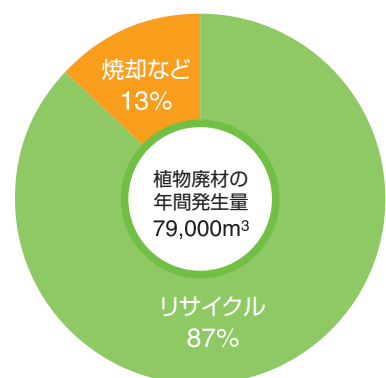
●高速道路本線で回収されたごみの処理状況



緑のリサイクルの推進

高速道路敷地内の樹木の剪定や草刈などの作業で発生する「植物廃材」は、2006年度、約79,000m³（10トントラック約3,200台分*）となっています。

●緑のリサイクル状況（2006年度）



*植物廃材の重さ：植物廃材の量（m³）×0.4t/m³で換算



堆肥の製造状況



植物廃材からリサイクルされた「ハイウェイ堆肥」



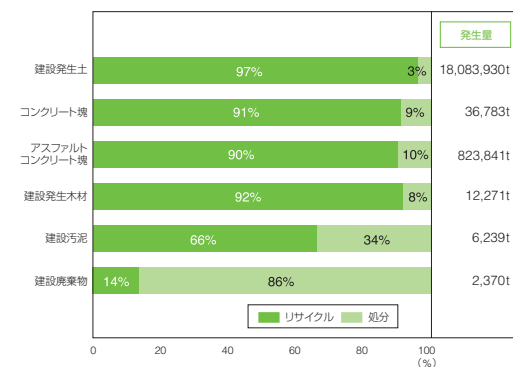
堆肥ができるまで（製造工程）

この植物廃材は、堆肥化を行い建設工事で再利用を行うなど、発生量の約9割について、「緑のリサイクル」を行っています。

建設副産物のリサイクルの推進

高速道路の管理運営・建設事業において発生する建設発生土、コンクリート塊、建設汚泥などの「建設副産物」のリサイクルに取り組んでいます。2006年度は、これらの建設副

●建設副産物のリサイクル状況（2006年度）



コンクリート塊の再資源化状況（場所打ち杭の小割り）



建設発生土の利用の例（場所打ち杭の小割り）

産物について、約1,800万トン（10トントラック180万台分）のリサイクルに取り組みました（リサイクル率約97%）。今後も、建設副産物のリサイクルの推進に取り組めます。

グリーン調達

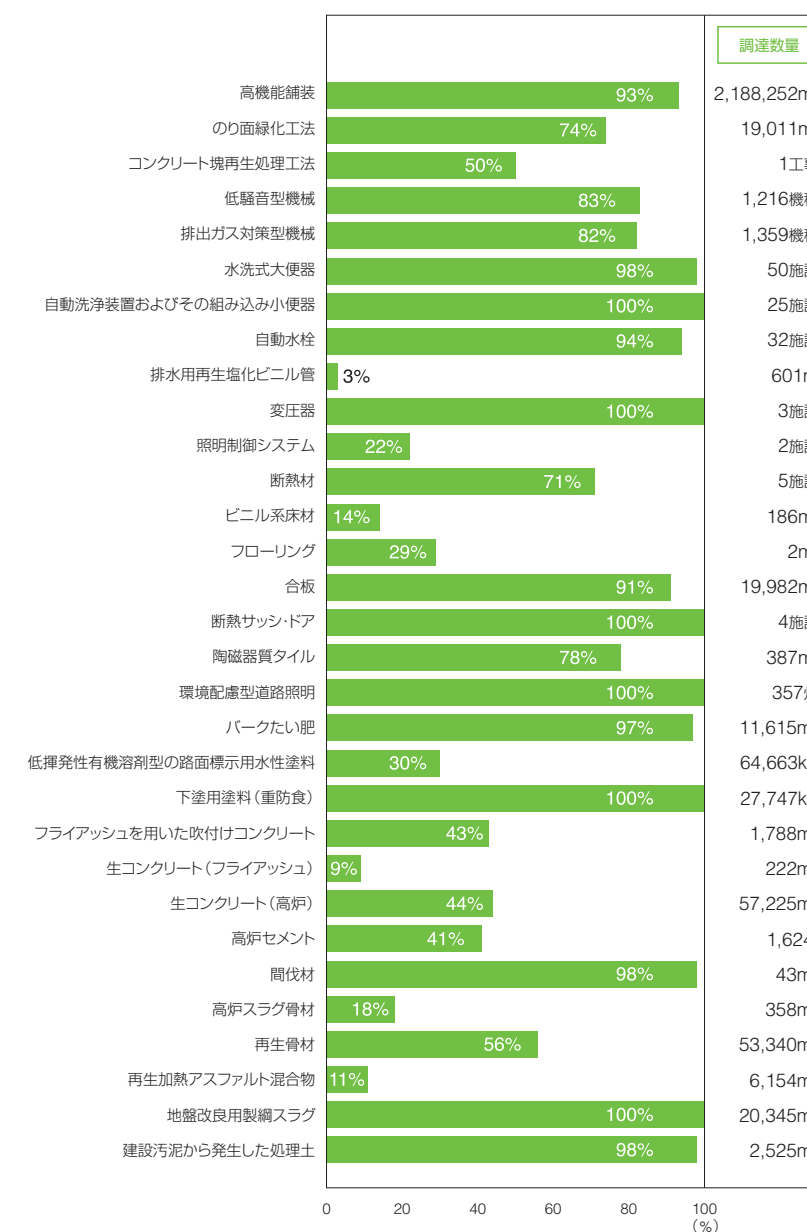
環境負荷の少ない持続的発展が可能な社会への変革に貢献するため、工事などで用いる資材についてもできる限り環境負荷の低減に資する環境物品の調達（グリーン調達）を図っています。

2006年度は、公共工事の特定調達物品57品目*のうち、当

社の事業に関連のある31品目の調達に取り組みました。今後、調達率の低い品目についても、仕様や用途を勘案し、環境負荷の少ない資材などの調達を検討していきます。

* 特定調達物品：環境省「環境物品等の推進に関する基本方針」（2007年2月2日一部変更閣議決定）に基づく調達品目

●調達を実施した31品目の調達量と割合（2006年度）



環境負荷の低減に努めます。

沿道の生活環境や自然環境に及ぼす影響の低減に努めます。
また、事業活動の全ての段階における環境負荷の低減に努めます。

沿道の生活環境に及ぼす影響の低減

①遮音壁の設置

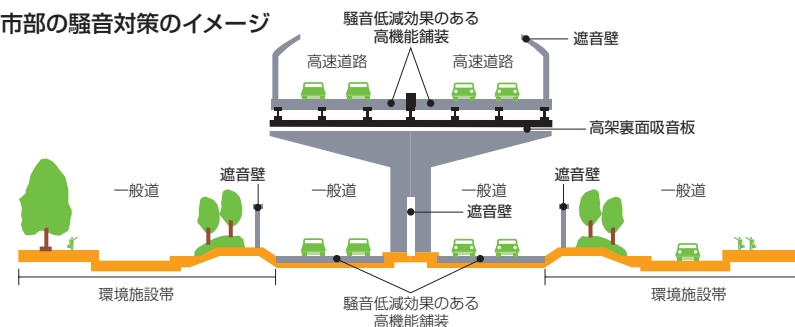
沿道の騒音対策として、2005年度までに約900km（上下線の合計延長）の遮音壁の設置と、約87kmの環境施設帯*を整備しました。

2006年度は、沿道環境の状況に応じて約0.7kmの区間に遮音壁の設置を行いました。今後も、営業中区間および建設中区間について、必要に応じ遮音壁の設置を行うなど、沿道環境の保全に努めていきます。



環境施設帯の整備事例（外環）

●都市部の騒音対策のイメージ



遮音壁の設置事例（外環）

*環境施設帯：車両からの騒音の影響などを軽減するため、道路と住宅との間に10mまたは20mの用地幅を確保して植樹などを設置するものです。

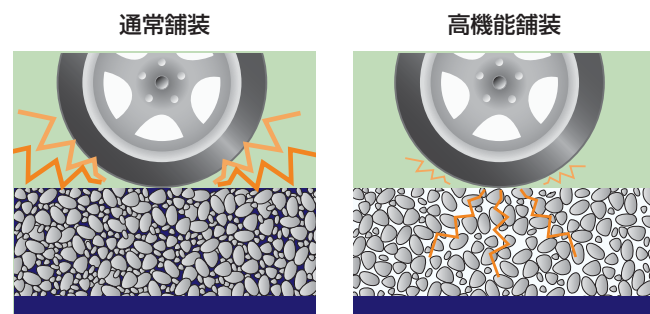
②高機能舗装*の整備

営業中区間の高速道路のアスファルト舗装の延長は、2005年度末で約11,900km・車線であり、これまでに交通事故防止対策や自動車からの騒音の低減を目的として、約6,600km・車線において順次高機能舗装を採用してきました。

2006年度においては、さらに約420km・車線について高機能舗装に改良を行いました。これにより、営業中区間の高機能舗装率は、約58%となりました。今後も安全・快適で、また沿道環境の保全に配慮した道路空間をつくっていきます。

*高機能舗装：これまで表層に使われてきた密粒度舗装より舗装体の空隙を多くしているため、排水機能や騒音低減効果を有する舗装です。

●高機能舗装の騒音低減効果のメカニズム



通常舗装：タイヤ溝と舗装面の間に挟まれた空気の逃げ道がなく、空気圧縮騒音、膨張音が発生する。
高機能舗装：舗装内部の空隙に空気が逃げ、騒音が発生しにくい。

③自然景観との調和

高速道路は、長期にわたり多くの皆さまに利用される社会資本です。そのため、長期ビジョンのもとに公共性、永続性および周辺環境との調和を考慮した景観整備を目指

●自然景観に調和した橋梁形式の採用



山形道 西川IC～月山IC（1999年10月開通）

④クロマツ景観の保全

建設中の外環の松戸～市川間は、かつての海岸であり、古くから防風林としてクロマツが多く植栽されている地区を通過します。外環の建設にあたっては、これら地域の特色ある景観要素を保全するため、次の方針のもと、樹木医などの専門家を交えての検討を行いながら工事を展開しています。

●外環（松戸～市川間）位置図



●移植場所への運搬①



●移植場所への運搬②



●移植後の状況



しています。
また、道路構造物のデザインにあたっては、地域に調和したデザインを採用しています。

●白樺林を残した建設区間（2007年度開通予定区間）



道東道 トナムIC付近

【クロマツ保全方針】

- 建設による改変が少ない場所に生育するクロマツは、可能な限りその場所に保護する。
- 建設の影響を受けるクロマツについては、最適な工法を用いて可能な限り移植する。
- さらには、クロマツの景観を継承するため、新たにクロマツを植栽し育成する。

COLUMN 営業中区間の環境対策事例【圏央道青梅市域】

圏央道は東京都心から半径約40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路です。2006年度までに東京都および埼玉県区間の約30.5km、茨城県区間の約13.5km、千葉県区間の約7.1kmが開通しています。また、2007年6月23日

には、圏央道 あきる野ICから中央道 八王子JCTまで開通し、中央道と関越道が結ばれました。

ここでは、営業中区間における環境保全対策の事例として、2002年3月29日に開通した青梅IC～日の出IC間(延長約8.7km)の圏央道 青梅市域について、その概要を紹介します。



●青梅IC

青梅ICでは、既存の樹林を残すことにより、地域景観の保全、動植物の生息・生育環境の保全を図っています。

ランプ内の緑地やのり面には、シラカシ、コナラ、ヤマザクラなどの苗木植栽や青梅市の花であるウメを植栽することにより地域性を演出しています。

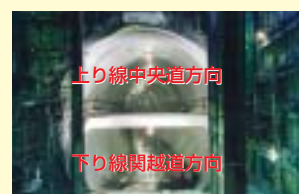


青梅IC(既存林の保全)

●青梅トンネル

青梅トンネルは、青梅の市街地部から多摩川までの区間を通過する延長約2.1kmの上下2層構造のトンネルです。

青梅ICおよび多摩川の両坑口側については矩形断面の開削工法を採用していますが、トンネル中央部の約1.1kmは、住居が連担し、かつ、既存道路の直下を通過するため、国内でも初めての山岳トンネル工法による「たまご型断面」の上下2層構造とすることにより、周辺地域に及ぼす影響の軽減を図りました。



「たまご型断面」の青梅トンネル(工事中の写真)

●青梅トンネル換気所

青梅トンネル換気所は、青梅トンネルの下り線を通する車両から排出されるガスを集め、上空へ強制的に吹き上げ、拡散・希釈することにより坑口周辺の環境を保全するための施設です。

換気所建物は、市街地景観との調和を図るため、周辺に見られる建物に類似した形状としています。外装はタイル貼りを施した親しみやすいデザインとしています。

換気所周辺の開削工法区間上部については、サクラ、ケヤキ、ツツジなどの花木を植栽し、青梅市の協力により地域の方々へ開放しています。



青梅トンネル開削工法区間上部の緑地と換気所(換気所は後方の白い建物)

自然環境に及ぼす影響の低減

①地域性苗木による植樹

自然環境が豊かな地域において道路を建設する場合、周辺地域に自生する樹木の種子を採取し苗木に育成した「地域性苗木」による植樹を行い、自然環境を復元しています。

採取した種子は、2～3年間育成を行った後、現地に植樹を行います。

この地域性苗木は、地域の植物と同じ遺伝子を持つものであり、地域生態系の保全を図るうえで有効なものとなります。2006年度は、圏央道において約3ha、8,000本の植樹を行いました。地域性苗木による植樹は、2006年度末で約57ha、10万本となりました。



地域性苗木の発芽試験



地域性苗木(ポット苗)の育成



地域性苗木(ユニット苗)による植樹(2006年度 圏央道 木更津)

②動物侵入防止対策の実施

野生動物と車両との衝突事故防止対策として、次のような取り組みを行っています。

- 立入防止柵などの設置・改良
- 注意喚起のための標識設置
- 道路構造物を利用したけもの道の確保
- 交通管理巡回などによる動物の死骸処理

このうち、車両との衝突が生じると重大な事故につながるかねない大型動物の侵入防止対策として、2006年度は、約20kmの立入防止柵の嵩上げを行いました。今後も、定期的にデータを収集し適切な対応を図っていきます。



立入防止柵の嵩上げ



鳥類の衝突防止ポールを設置

COLUMN 【野生動物と車両との衝突事故】

高速道路は、路線によっては自然環境の豊かな地域や野生動物の生息地付近を通過する場合があります、その結果、走行中の車両と野生動物の衝突事故が起きる場合があります。

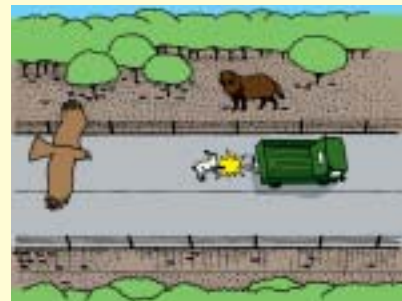
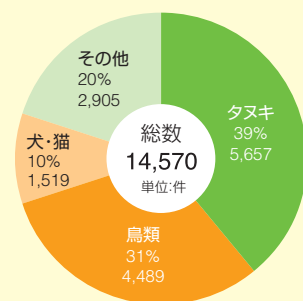
2006年度は、交通管理巡回により14,570件の動物の死骸が処理されました。このうち、全体の約4割は「タヌキ」で、次いで、鳥類が約3割を占めています。

野生動物と車両との衝突事故が発生する要因としては、次の事

項が考えられます。

- 高速道路が通過する地域はタヌキの生息域である里山が多いこと
- タヌキは夜行性であり、自動車のヘッドライトを見てすくんでしまう性質(いわゆる「タヌキ寝入り」)があること
- 鳥類については、道路で事故にあった動物の死骸を求めて飛来するものがあり、それが二次的な要因ともなること

●道路上の動物死骸処理状況(2006年度) ●タヌキ寝入り ●死骸の捕食



COLUMN 【自然環境保全の考え方】

道路の建設は、動植物の生息・生育環境の消失や縮小、動物の移動経路の分断、生息・生育環境の変化をもたらす恐れがあります。

このため、道路建設に際して地域の生態系・自然環境に及ぼす影響を緩和するとともに、道路空間を活用して動植物の生息・生育環境を「創出」する自然環境に配慮した道づくり(エコロード)を進めています。

●エコロードの方針(保全と創出)

保全: マイナスの低減

道路による自然環境への影響を緩和する

- ①生息・生育基盤の消失・縮小を少なくする
- ②移動経路の分断を防ぐ
- ③生息・生育環境の質的变化を小さくする

創出: プラスの付加

道路空間を利用して生息・生育環境を創出する

●ビオトープ (P35参照)

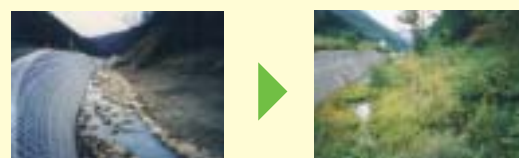
●橋梁構造の採用による湿地への影響低減の一例(道央道)



●横断水路などを活用した動物移動路の確保の一例(秋田道)



●河川環境の復元の一例(秋田道)



COLUMN 【ビオトープの整備】

～横須賀PAの事例～

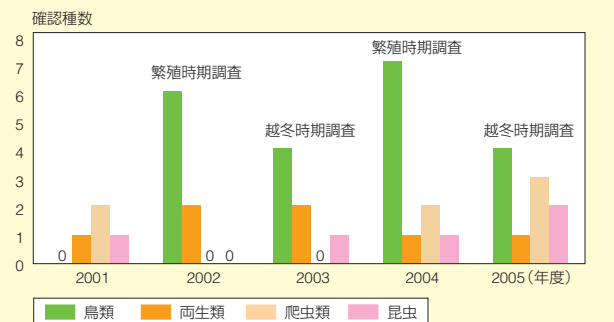
横浜横須賀道路 横須賀PA(下り)では、調整池を活用し、水辺周辺に様々な環境を整備することにより、地域の多様な生きものが生息・生育できるような「ビオトープ」の整備を行いました(1995年度)。また、整備後においても、目標とする環境に適正に移行しているか、生息目標とした種が確認されているか、という調査・評価を行いながら、管理を実施しています。

育成管理目標とした種(鳥類、両生類、爬虫類、昆虫)の確認数

●育成管理目標種

分類名	対象種名
鳥類	メシロ、エナガ、ツグミ、コゲラ、シジュウカラ、ホオジロ、アオジ、カワラヒワ、ヒバリ、コサギ、カワセミ(11種)
両生類	ヤマアカガエル、アズマヒキガエル(2種)
爬虫類	トカゲ、カナヘビ、ヤマカガシ(3種)
昆虫	ヘビツヒラタカミキリ、ホシベコカミキリ、モンキアゲハ、シロテンハナムグリ、カブトムシ、ゴマダラチョウ、ジャコウアゲハ、キリギリス、ヤブキリ、クサキリ、ツツシサセコオロギ(11種)

●育成管理目標種数の推移(図)



の経年変化は下図のとおりです。年により確認種数の変化は見られますが、鳥類、両生類、爬虫類、昆虫とも継続して確認されており、目標としている多種多様な環境に向かいつつあると考えています。その反面、低木類の予想を上回る繁茂により、当初想定していた環境とは異なる形態となっている状況も認められています。

今後も、生息種や環境の状態を適宜把握しながら、目標とするビオトープに適正に向かうよう取り組んでいきます。

●横須賀PAビオトープ位置と状況 (写真: 2006年10月撮影)



※出典: (財)道路緑化保全協会「道路と自然 135号」

環境保全のための技術開発に取り組んでいます。

周辺環境ならびに地球環境保全に資するため、様々な技術開発に取り組み、実用化しています。

事業活動の全ての段階における環境負荷の低減

① 工事中の環境保全対策

工事に伴う騒音、振動、排気ガスや水質汚濁などに対し、様々な配慮を行っています。

たとえば、工事用建設機械は、低騒音型・排出ガス対策型機械の使用を推進し、また、工事に伴う濁水については、そのまま河川に流出させることなく土砂の沈殿処理を行うなど、環境負荷の低減に配慮し、事業を進めています。

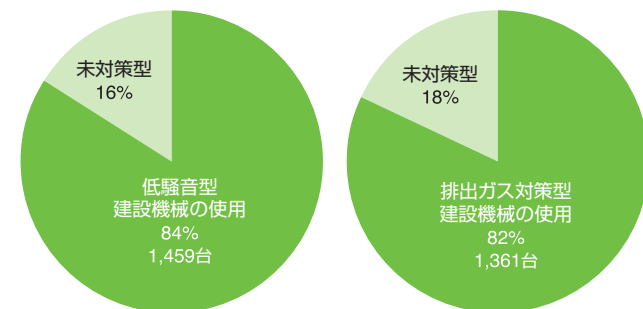


低騒音型・排出ガス対策型建設機械とその指定ラベル



大型沈殿槽を用いた濁水対策の例

● 低騒音型・排出ガス対策型建設機械の使用状況 (2006年度)



② オフィス活動における取り組み

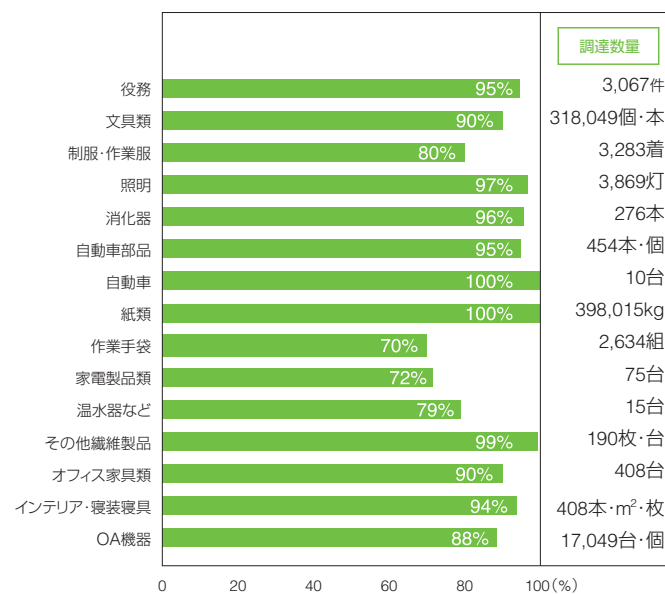
2006年度は、物品、役務に係る特定調達物品165品目*のうち、オフィス活動において関連する133品目の調達を行いました。

また、「クールビズ」や「ウォームビズ」など事務室内の冷暖房における電力などの省エネルギーにも取り組んでいます。今後とも、事業のあらゆる活動において、環境負荷の少ない物品などの調達や省エネルギーに取り組んでいきます。



コピー用紙 (グリーン購入法適合商品)

● オフィス関連グリーン調達率 (2006年度)



* 特定調達物品：環境省「環境物品等の推進に関する基本方針」(2007年2月2日一部変更閣議決定)に基づく調達品目

環境保全のための技術開発

① 遮音壁の開発

騒音対策として、「分岐型遮音壁」「ノイズリデューサ」を開発しました。

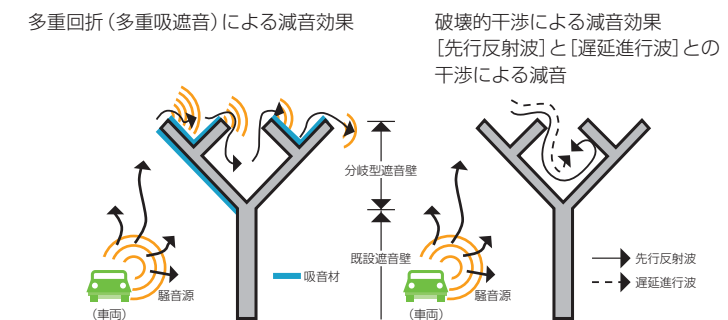
「分岐型遮音壁」は遮音壁先端を4つに分岐させた新しいタイプの遮音壁で、同じ高さの従来型遮音壁と比較し、より大きい騒音低減効果が得られます。騒音対策が必要な箇所に

おいて遮音壁の高上げができない場合などに、既存の遮音壁の最上段のパネルを分岐型遮音壁と入れ替えることで、高さを変えずに騒音対策の向上が可能になります。「ノイズリデューサ」も同様に、既存の遮音壁の上端に設置することで騒音低減効果が得られます。また、軽くシンプルな構造のため、簡単かつ迅速に施工できるのが特徴です。

分岐型遮音壁 (特許第3583607)



● 分岐型遮音壁の減音効果イメージ図



ノイズリデューサ (特許第2652752)



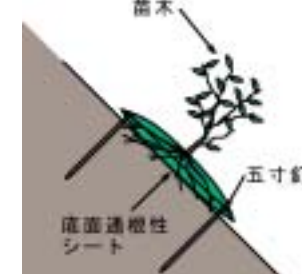
② ユニット苗の育成・生産と植栽技術 (特許第3590715)

ユニット苗は、袋に培土を充填した座布団状培地に育成した苗で、植穴を掘削することなく植栽できる製品です。培土を包む袋は、上面には培土の乾燥防止を図るために不透水性シートを用いていますが、下面には地山からの水分供給を図るため透水性シートを用いて、苗の生長に伴って根系が地山に伸長できるよう穴を開けています。ユニット苗には、地山に定着できるまでに必要とする良質な

土壌が十分確保されていますので、従来の植栽方法で不可欠な植穴掘削や客土、土壌改良、灌水、支柱の作業が不要となります。

また、ユニット苗の植栽は袋の四隅を釘またはアンカーピンでのり面に定着する簡易な工法のため、足場の悪い現場での作業時間を大幅に短縮できます。また、植穴掘削の必要がないため、のり面が荒れる心配もありません。

● ユニット苗敷設状況図



ユニット苗の袋構造



のり面への植栽

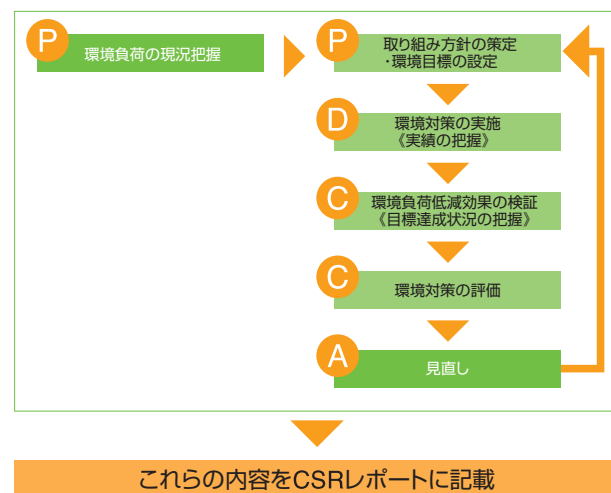
環境経営の取り組みを進めています。

環境保全の状況を毎年度、分析・評価することにより取り組みを持続的・効果的に実施するための環境マネジメントに取り組みます。その結果を「CSRレポート」により公表し、社会とのコミュニケーションを図ります。また、社員教育などを通じ、環境に係る意識向上と企業風土の醸成を高めます。

環境マネジメント

NEXCO東日本では、環境に係る各種事業データを分析・評価し、その結果について現地に周知し状況に応じ見直しや改善を行っています。また、全社に跨るようなテーマへの対応については、社内にワーキングを設置し、横断的に対応するような体制を構築しています。環境に係る方針などの策定については、その案件に応じ経営会議において審議・決定を行っています。今後とも、環境マネジメントを実施していくとともに、より効果的な体制について検討していきます。また、環境マネジメントの結果については、CSRレポートにより公表していきます。

●環境マネジメントの流れ

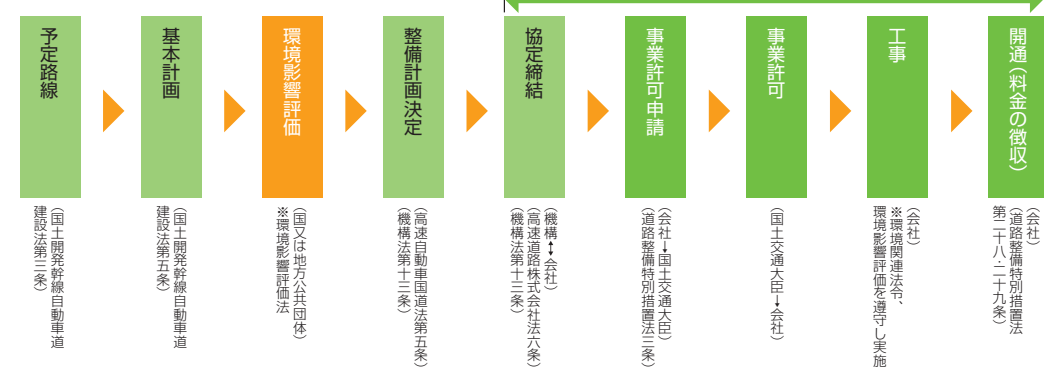


環境に関する法令などの遵守

工事などの実施にあたっては、環境関連法令*を遵守しています。また、工事関係者の方々に対しても、環境関連法令の遵守はもとより、当社が取り組んでいる事項などへの対応や、対象事業ごとに必要となる環境保全対策の実施につ

て仕様書などを通じて要請しています。また、高速道路の整備に際しては、事業に先立ち「環境影響評価」が行われています。それらの内容についても確実に実施し、環境保全目標を遵守することに努めています。

●高速道路ができるまでの流れ



*高速道路事業に関連する主な環境法令：環境影響評価法、建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律、自然環境保全法、振動規制法、水質汚濁防止法、騒音規制法、大気汚染防止法、廃棄物の処理及び清掃に関する法律 など

コミュニケーション

2005年2月に京都議定書が発効され、同年4月には京都議定書目標達成計画が策定されました。この目標達成のためには、車両からのCO₂排出量の削減はもとより、国民一人ひとりがCO₂削減に取り組む必要があります。これらの取り組みをさらに推進するためには、高速道路をご利用いただく

お客さまとの連携も重要と考えております。このため、NEXCO東日本では、CO₂削減のために行われている各種のキャンペーンに参加・協賛し、皆さまに情報の発信を行い、CO₂削減への取り組みを推進していきます。

①チーム・マイナス6%

地球温暖化防止のための国民運動の『チーム・マイナス6%』に参加しています。～詳しくは<http://www.team-6.jp/> をご覧ください～



②1人1日1kgのCO₂削減キャンペーン

『チーム・マイナス6%』の運動の一環、「1人1日1kgのCO₂削減」応援キャンペーンに協賛しています。～詳しくは <http://www.team-6.jp/try-1kg/> をご覧ください～



③エコロードキャンペーン

車両からのCO₂排出削減のため、高速道路をご利用いただくお客さまに幅広く参加を呼びかける「エコロードキャンペーン」を行っています。～詳しくは <http://www.eco-road.jp/> をご覧ください～
キャンペーン期間 2006年10月24日から2008年3月（予定）



エコドライブ10のすすめ

- すこしの時間でもアイドリングストップ
- たまにはエアコンを切ってみよう
- ふんわりアクセル「eスタート」でやさしく発進
- 正しいタイヤの空気圧で快適ドライブ
- 不要な荷物とドライブしてませんか？
- おでかけルートは計画的に
- エンジンをかけたらすぐ出発
- 違法駐車も燃費のロス
- アクセルオフはお早めに
- 安全な定速走行、それだけでもエコに

④社会環境活動

高速道路の管理運営・建設の事業を行っていくためには、地方公共団体をはじめとする地域の皆さまのご理解とご協力が欠かせません。NEXCO東日本では、地域の皆さまと連携し、エコロードづくりを進めることや、地域で開催される様々な活動などに積極的に参加します。また、地域と連携した清掃活動などにも努めています。



自然観察会（横浜横須賀道路）



クリーンキャンペーン（関越道 高坂SA）



植樹祭（圏央道 木更津東IC）



植樹祭（圏央道 あきる野IC）



自然観察会と巣箱の設置（道東道 十勝平原SA）



美化活動：花壇の整備（道央道 輪厚PA）

社員教育

関係法令に関する解説書（「建設副産物・再生資源の取扱いに関するガイドライン」など）を制定し、社員への周知を図

っています。今後も、環境に関する研修や意見交換を行い、社員の環境に対する意識の向上を図っていきます。

社会



社会から信頼される企業を目指して

NEXCO東日本は、社会的責任を全うすることで、社会から信頼される企業を目指します。お客さま、地域社会、取引先、社員、さらには海外の道路関係機関との信頼関係を重視し、CSR活動に取り組んでいます。

●お客さま

お客さまを第一に考え、お客さまの安全・安心・快適・便利なドライブを支えるため、高速道路の維持管理、防災対策、交通安全対策などに努めています。また、「NEXCO東日本お客さまセンター」を開設し、お客さまの声に応える体制を構築するとともに、バリアフリー化など施設の快適性向上、お客さまサービスの向上に取り組んでいます。

●地域社会

高速道路管理運営・建設事業を基盤とする当社にとって、地域社会との共生は重要な使命です。地域社会と良好な関係を築くために、地域交流イベントの開催・参加や、沿道の清掃活動への参加、現場見学会の開催など地域に密着した活動を行っています。

●取引先

お客さまによりよいサービスを提供するために、取引先に対する支援を行うなど、取引先との連携を深めています。

●社員

社員一人ひとりがやりがいを実感し、誇りをもって働けるよう、チャレンジ精神を大切にするとともに、充実した社員教育を実施しています。また、社員のメンタルケアなどにも配慮し、良好な職場環境づくりに取り組んでいます。

●海外

道路技術向上のために、技術交流協定の締結、技術協力会議の開催、発展途上国への専門家派遣などの活動を行っています。



雪や災害に強い高速道路の維持管理に加え、ETCの設置などによりお客さま満足度の向上に努めています。

NEXCO東日本の事業エリアは、積雪寒冷地を広範囲にカバーしています。日常の維持管理はもとより、冬期の雪氷対策や防災対策により安心してご利用いただけるよう努めるとともに、ETCによるサービスを通じて快適性の向上を推進します。

維持管理

お客さまに安心して高速道路をご利用いただけるよう、路面や橋梁、トンネル、その他各種施設の維持・点検や清掃、迅速な事故復旧に取り組んでいます。2006年度は、道路を走行しながらクラックを測定する高速クラック計測車を導入し、道路規制をすることなく、トンネルの点検が行えるようになりました。



橋梁点検



高速クラック計測車によるトンネル計測

雪氷対策

冬期の厳しい気象状況下においても交通を確保するために、地域・気象特性に合わせた雪氷作業を行っています。また降雪時における走行の際の視認性確保のために、防雪柵などを設置しています。効率的な雪氷作業を行うために、2006年度は、「路面情報測定車」「雪氷車両運行システム」などを一部地域において導入しました。



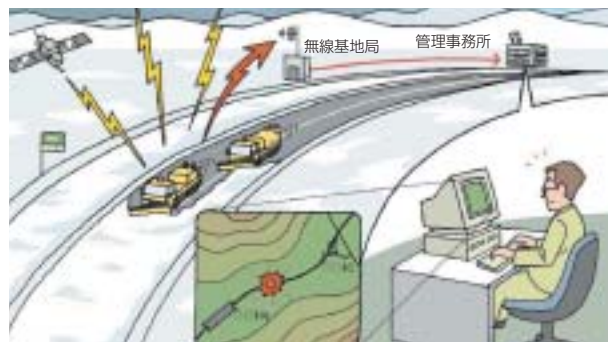
道路特性に応じた雪氷作業



防雪柵



路面情報測定車
雪氷車両に、路温計、路面判別センサー、気温計、塩分濃度計などを搭載。自動的に適切な凍結防止剤散布量を判断し、散布します。



雪氷車両運行システム
GPSを活用し、雪氷作業車両の位置をリアルタイムに把握。迅速かつ効率的な作業指示を行うことが可能になりました。

防災対策

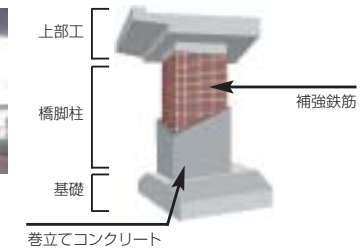
災害に強い道路ネットワークを構築するため、橋梁の耐震補強などを進めています。また、防災通信システムの拡充・強化なども図っています。

●橋脚の耐震補強

2005年度に国と都道府県および高速道路会社が連携して、兵庫県南部地震と同程度の地震動に対して落橋などの甚大な被害を防止するための「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3ヵ年プログラム」を策定しました。



橋脚の耐震補強



防災通信システム

ETCによる快適性向上

料金支払い時の一時停車により発生していた料金所渋滞を緩和するため、ETC（有料道路自動料金支払システム）が開発されました。ETCは、2001年に全国展開され、現在はNEXCO東日本管内のほとんどの料金所で利用することができるようになり、管内でのETC利用率は約63%に達しています。ETCを装備していただくことにより、ノンストップ・キャッシュレスで料金所を通過できるだけでなく、ETCを活用した多様な割引制度をご利用いただけるようになりました。また、ETCレーンの増設やETCカードの挿入忘れによるトラブルを未然に防止する「お知らせアンテナ」を設置するなど、お客さま満足度を高める取り組みを行っています。二輪車向けETCについても普及促進を図っています。



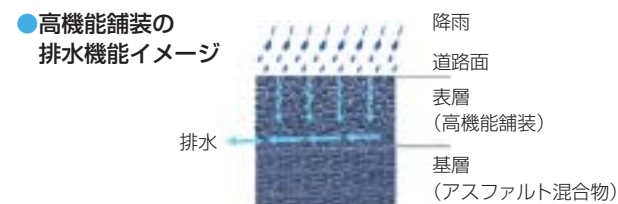
お知らせアンテナ

高速道路の安全性を高めるための活動を行っています。

安全で円滑な交通を確保するため、様々な安全対策を通じて走行環境の向上を図っています。また、不正な通行をする車への毅然たる対処や、交通安全啓発活動の推進により安全性の向上を図っています。

交通安全対策

自動車専用道路である高速道路は安全性が高く、死傷事故率は、日本全国の道路の11分の1となっています。NEXCO東日本では交通事故を防止するため、道路の機能向上に努めています。たとえば、高機能舗装を採用することにより雨天時の走行環境を改善し、高視認性区画線や自発光デリ



高機能舗装は、従来の密粒度舗装よりも空隙が多いため、排水機能や騒音低減効果に優れており、高速走行時の安全性の向上につながります。新たに建設する高速道路や、舗装改良を行う箇所でも全面的に採用しています。

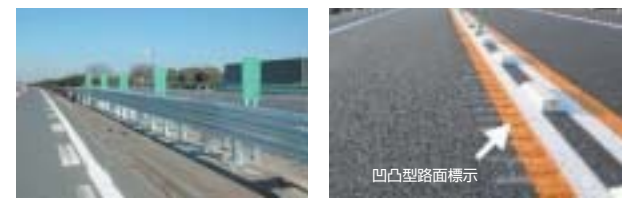


高機能舗装



夜間事故対策(自発光デリニエーター)

ニエーターにより夜間の走行環境を改善させています。また、重大事故防止のための中央分離帯防護柵の強化、逆走防止のための路面標示の改良、暫定2車線区間の車線逸脱防止のための凹凸型路面標示、大型動物の進入防止対策なども実施しており、安全性の向上を図っています。



強化型防護柵 (中央分離帯)

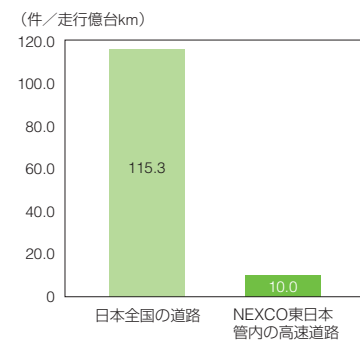
暫定2車線区間の車線逸脱防止対策 (凹凸路面標示)



逆走防止対策 (矢印路面標示)

大型動物侵入防止対策

●死傷事故率比較 (2006年1月～2006年12月)



不正通行対策

「不正通行は許さない」という毅然たる姿勢で対策に取り組んでいます。不正通行対策本部を設置し、不正通行者を特定するための不正通行監視カメラや一般レーンの開閉バーの増設、警察への通報・捜査への協力など対策の強化を図っています。



不正通行監視カメラの映像

法令等違反車両取締

道路を通行することができる車両諸元の最高限度値や、長大トンネルなどを通行する際に積載することができる危険物などは、法令などで定められています。これらの法令等違反車両の指導取締を、入口料金所やトンネル入口付近などで実施しています。



法令等違反車両の取締

交通安全啓発活動

高速道路を運転する際の注意点や、交通法規の遵守をポスター、チラシ、ホームページなどへ掲載するなど、様々な交通安全広報を実施しています。また、警察や地元の安全協議会などと協力して、インターチェンジなどで交通安全キャンペーンを展開し、安全運転を呼びかけています。



交通安全啓発活動

24時間・365日、高速道路の安全を見守り お客さまの安全・快適なドライブをサポートします。

交通管理巡回などにより刻々と変化する道路状況・交通状況を把握し、道路交通情報の迅速な提供や、異常事態への対応により、お客さまの安全で快適なドライブをサポートしています。また、24時間体制でお客さまの声にお応えする体制を構築しています。

交通管理巡回

定期または臨時に高速道路を巡回し、渋滞発生の有無などの交通状況、落下物の有無などの道路状況、気象状況などの情報を収集しています。



事故発生時の対応

また、異常事態が発生したときには現場へ急行し、落下物の排除、交通警察や消防機関とともに事故対応、故障車などに対する援助などを行います。



交通管理隊

交通管制

道路管制センター内にある交通管制室では、併設する管区警察局高速道路管理室とともに、異常事態の有無、道路状況、気象状況などの情報を収集し、お客さまに提供しています。異常事態発生時には、現場の交通管理隊などに対し、事態の処理に関して適切な措置をとるよう指示するとともに、必要に応じて消防車、救急車などの出動要請、他の道路管理者、河川管理者、関係自治体への連絡も行っています。



交通管制室

交通情報の提供

本線情報板やハイウェイラジオで走行中のお客さまにリアルタイムの情報を提供しているほか、サービスエリア・パーキングエリアやインターネットでも交通情報を提供しています。

●本線情報板

高速道路を走行されるお客さまに、事故や落下物、通行止めや渋滞などの道路交通情報を提供しています。

	インターチェンジの手前に設置されています。
	ジャンクションの手前に設置され、進行方向の道路ごとの道路交通情報を提供します。
	主要インターチェンジまでの所要時間を表示します。
	サービスエリア・パーキングエリアの混雑状況を表示します。

●ハイウェイラジオ

高速道路に沿って設置したアンテナからAMラジオ放送(1620kHz)を通じて5分更新で交通情報を提供しています。



●ハイウェイテレホン

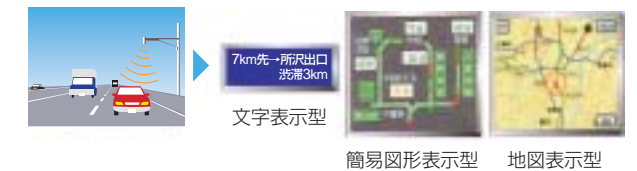
各地区のリアルタイムの道路交通情報を、テレホンサービスで24時間提供しています。

お問い合わせへの24時間対応

2007年3月に「お客さまセンター」を開設しました。24時間・365日、お客さまからのお問い合わせにお応えしています。

●VICS(道路交通情報通信システム)

道路上に設置したビーコン(情報送信装置)やFM多重放送により、VICS対応の機器をご利用のお客さまに渋滞情報、所要時間情報、交通規制情報などの道路交通情報を(財)道路交通情報通信システムセンターを通じてリアルタイムに提供しています。



●サービスエリア・パーキングエリアでの情報提供

サービスエリア・パーキングエリアではハイウェイ情報ターミナルや掲示板、インフォメーションで道路交通情報を提供しています。行き先までの渋滞情報や、通行止め情報などを簡単に調べられる「リクエスト端末」も用意しています。



●インターネットによる情報提供

高速道路情報サイト「E-NEXCOドライブプラザ」において、高速道路の通行止め情報などをインターネットで提供しています。～詳しくは <http://www.driveplaza.com/> をご覧ください～
※(財)日本道路交通情報センター(JARTIC)との連携によるサービスです。

高速料金やETC割引、 交通情報など、お気軽に お問い合わせ下さい	0570-024-024 (24時間) (24時間)	PHS・IP電話の お客さま： 03-5338-7524
---	--------------------------------------	------------------------------------

高品質な高速道路を効率的に管理運営・建設するための技術開発・品質管理に取り組んでいます。

安全・快適にご利用いただける質の高い高速道路を管理運営・建設するための技術開発に取り組んでいます。また、新たな調達方式の導入や工事管理手法の改善を図り、コスト削減と品質の向上を図っています。

技術開発の取り組み

「安全性・快適性の向上」「事業の効率化(コスト削減・計画保全)」「周辺環境ならびに地球環境保全」のための技術開発に取り組んでいます。株式会社高速道路総合技術研究所*での研究開発や現場での実績を通じて、技術開発を積極的に推進しています。

*株式会社高速道路総合技術研究所：NEXCO東日本・中日本・西日本の3社共有の研究機関

●安全・快適性の向上のために

交通事故削減や渋滞解消など安全で快適な走行環境を確保するため、また、地震、異常降雨などの被害の未然防止や最小化を図るために、道路構造の強化などに関する技術開発を推進しています。2006年度は、トンネル保全に関する計測・監視の運用に関する技術開発を実施しました。

●事業の効率化のために

合理的な設計手法の導入や新材料・新技術・新工法を開発することにより、建設・更新コストの削減を図っています。2006年度は、制震ダンパーを用いて橋梁を耐震補強する場合の合理的な設計手法を確立しました。

●環境保全のために

新しい遮音壁の開発による沿道の騒音対策や、ユニット苗の育成・生産と植栽による環境保全対策などを実施しています。(P37参照)

●技術開発の推進

室内における試験研究で十分に性能を確認した後に現場に展開し、引き続きその性能を確認する手法の採用により、安全で確実な技術の開発に取り組んでいます

また、TIネットワークを開発し、各企業の皆さまから新製品・新技術・新工法に関する最新の情報をいただき、積極的に活用しています。



研究所での現場施工前の舗装材料試験



現場での路面性状の追跡調査



NEXCO東日本コーポレートサイト

・TIネットワーク(Technical Interchange Network)
「技術情報交流(交換)の場」の開設
(E-mail: TInetwork@e-nexco.co.jp)

品質の確保

舗装、トンネル、橋梁など各種工事に関して独自の厳しい技術基準を設け、現場に立会い直接確認するなど、きめ細かい品質管理を実施しています。また、建設コストはもとより運用コストも視野に入れたライフサイクルコストの削減への取り組み、新たな調達方式の採用や工事管理手法の改善にも積極的に取り組み、効率的に質の高い高速道路を管理運営・建設しています。

●非破壊検査による品質管理検査(現場立会検査)



コンクリート構造物における鉄筋かぶりの確認



コンクリート構造物における強度確認

緊急時にも迅速・適切に対応できるよう、ヘリポートや緊急入退出路の設置を進めています。

高速道路で発生した事故や、地域社会の救命活動をサポートするために、「救命活動支援ヘリポート」や「緊急入退出路」を設置しています。また、関係機関との救急訓練を継続的に実施し、万全の体制を整えています。

救命活動支援ヘリポートの整備

北海道・宮城・福島・群馬など14カ所のサービスエリア・パーキングエリアにドクターヘリコプターなどが離着陸するための「救命活動支援ヘリポート」を整備し、消防局・交通警察隊・病院などの関係機関とともに、ヘリコプターの離着



高速道路本線における離着陸訓練

陸訓練や負傷者の収容訓練などを実施しています。また、本線上の離着陸可能場所が分かる「高速道路の離着陸難易度マップ」を関係者間で共有することで、迅速な対応を図っています。

●救命活動支援ヘリポート整備状況

都道府県名	道路名	サービスエリア・パーキングエリア
北海道	道央道	輪厚PA(下り)
北海道	道央道	岩見沢SA(上り)
青森	東北道	津軽SA(下り)
岩手	東北道	前沢SA(下り)
宮城	東北道	長者原SA(上り)
宮城	東北道	泉PA(下り)
福島	東北道	安積PA(上り)
福島	磐越道	五百川PA(下り)
福島	磐越道	磐梯山SA(上り)
茨城	常磐道	守谷SA(上り)
群馬	関越道	赤城高原SA(下り)
群馬	上信越道	横川SA(上り)
千葉	館山道	市原SA(上り)
新潟	磐越道	阿賀野川SA(下り)

緊急入退出路の整備

NEXCO東日本では、救急患者の搬送をサポートするために、緊急医療施設の近隣に緊急車専用の緊急入退出路を設けています。緊急医療では1分1秒でも早く治療を受けることが救命率の向上につながります。緊急医療施設と高速道路が連携することによって、一般道の渋滞や積雪などの影響を避け、救急患者を安静かつ迅速に搬送できるようになるため、より広域な緊急医療体制を構築することが可能になります。たとえば東北道に緊急入退出路を整備したことにより、青森県立中央病院への搬送時間が短縮され、新たに弘前市・鱒ヶ

沢町・金木町など5市町村の22万人が60分圏内となりました。2006年度までに、山形道・東北道・長野道の3カ所に緊急入退出路を整備し、2007年度は新たに4カ所を整備する予定です。



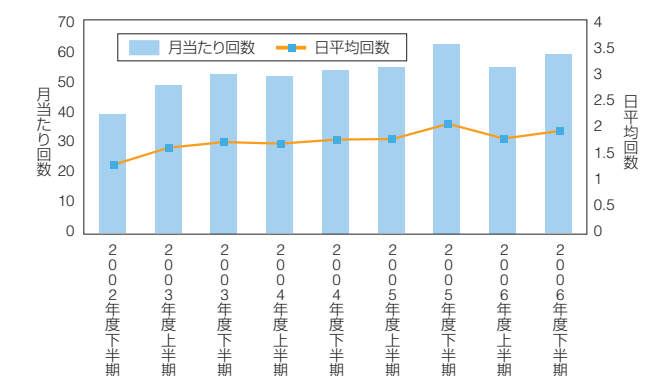
緊急入退出路

●緊急入退出路の整備状況

道路名	区間	上下線	設置箇所 (IC又は施設名)	設置年度	搬送医療施設名
山形道	山形北IC~山形JCT	上り	43.5	2002	山形県立中央病院
東北道	青森中央IC~青森東IC	下り	688.3	2004	青森県立中央病院
長野道	豊科IC~麻積IC	上り	47.3	2005	松本市・信州大学医学部付属病院 松本協立病院 相澤病院 安曇野市 豊科赤十字病院

2007年度はさらに4カ所整備します。

●緊急入退出路の活用状況



個性的で、快適・安心のサービスで お客さまをおもてなしします。

NEXCO東日本のサービスエリア・パーキングエリアは、全297カ所。
バリアフリー化の推進や「礎づくり」「華づくり」といったサービスの向上に努めています。
また、新規プロジェクトの推進などにより、施設の快適性向上を目指します。

施設の快適性向上

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、バリアフリー化を進めています。施設の段差の解消をはじめ、身体障がい者用駐車スペース、車椅子や筆談ボード、緊急時のためのAED（自動体外式除細動器）などを設置しています。和式便器の洋式化、女性用トイレの便器数増設を進めているほか、ペビーシートや小型手洗い器などを備えた大型ブース（男性・女性トイレ）、子供用小便器（男性・女性トイレ）

の整備を行っています。また、2010年までに全ての洋式便器に暖房・洗浄便座を整備し、洗面所には、最低1カ所は温水対応の自動水栓を整備します。さらに、多目的（身体障がい者）対応トイレにはベッドと幼児便座を整備し、オストメイト対応トイレ*を男性・女性トイレまたは多目的トイレに設けるなど、どなたにも快適にご利用いただけるトイレ空間づくりに努めています。



段差のない休憩施設



身体障がい者用駐車場



AED（自動体外式除細動器）

*オストメイト対応トイレ：直腸がんや膀胱がんなどにより、人工肛門または人工膀胱を保有の方が、排泄物を処理するための流し台や手洗い場が設けられています。



ペビーシート（男性・女性トイレ）



多目的（身体障がい者）対応トイレ



オストメイト



暖房・洗浄便座

サービスの向上

「礎づくり（サービスの標準化）」「華づくり（サービスの個性化）」をテーマに、「礎づくり」として、コンビニエンスストアや専門店の導入、「華づくり」として、地域の特産品やそこで

しか味わえない料理の提供などの魅力的なサービスの提供に取り組んでいます。2006年度までに、13カ所にコンビニエンスストアを導入しました。



コンビニエンスストア導入例
常磐道 千代田PA（下り）



専門店導入例
東北道 蓮田SA（上り）



地元銘品の販売
上信越道 横川SA（上り）



地域の特産品の販売
上信越道 横川SA（上り）

食の安全

食の衛生管理に対する社会のニーズが高まるなか、お客さまに品質が良く安全な食品を提供することは食品営業の基本であり、食品の衛生管理は従事する人全員が正確な衛生知識と自覚を持って日々実践されるべき大切な仕事です。衛生管理の基本的な知識と点検チェック項目をまとめた「食品衛生管理のポイント」の配布をはじめ、各店舗における衛生管理の状況を確認し、食の安全が守られるようレベルの向上に努めています。



食品衛生管理のポイント

エリアコンシェルジェの導入

高速道路をご利用いただくお客さまの様々なご要望を積極的にお聞きし、お客さまの視点に立った解決策の提案を行うなど、きめ細かな対応を行う「エリアコンシェルジェ」をサービスエリア・パーキングエリアなどに導入しています。



エリアコンシェルジェ

新規プロジェクト

新たな価値の創造をテーマに、お客さまニーズや地域特性、市場動向などを踏まえて、京葉道路 幕張PAが2008年春にリニューアルオープンします。今後もお客さまのニーズに合っ

た施設へのリニューアルを行っていきます。また、今後整備される圏央道 狭山PA、北関東道 伊勢崎PAおよび笠間PAでも、新規商業施設を開設する予定です。



京葉道路 幕張PA（上り）内観イメージ



京葉道路 幕張PA（下り）外観イメージ

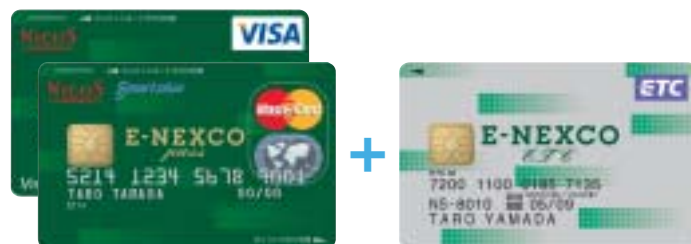
経営資源のひとつとしての高速道路を有効活用し、新たな取り組みを行っています。

お客様の利便性を高めるために、カード事業やウェブ事業などの高速道路関連ビジネスを展開しています。また、フリーマガジンの配布などを通じて、お客様への情報提供、コミュニケーションに努めています。

カード事業

2006年12月、オフィシャルカード「E-NEXCO pass」のサービスを開始しました。これは、ETCカードがセットになったクレジットカード(非接触型決済サービス*)で、貯まったポイントで高速道路を利用できるなど、他のカードにはない特典があります。高速道路を利用されるお客様の利便性向上を図るとともに、ETCの普及にもつなげていきます。

*ビザタッチ、スマートプラス対応



ウェブ事業

お客様の快適で安全なドライブをサポートするため、ドライブ旅行のポータルサイト「E-NEXCOドライブプラザ」において高速道路料金・ルート検索、道路交通情報、渋滞予測、サービスエリア・パーキングエリア情報などの情報を提供しています。また、さらにお客様の利便性を高めるため、特産品の販売や宿泊予約サービスなどのウェブ事業を行っています。～詳しくは <http://www.driveplaza.com> をご覧ください～



E-NEXCOドライブプラザ画面

コミュニケーション

高速道路地図やドライブ情報、サービスエリア・パーキングエリアのグルメ情報、施設情報など、お客様にとって役に立つ情報を網羅したフリーマガジン「ハイウェイウォーカー」(角川クロスメディアとタイアップ)を、サービスエリア・パーキングエリアで無料配布しています。



ハイウェイウォーカー(北海道版・東日本版)

お客様の声に応えサービスの改善、満足度の向上に努めています。

「お客様第一」を経営方針の重要な柱と位置づけ、「お客様センター」を開設しました。

お問い合わせ、ご意見・ご要望に24時間・365日対応することにより、お客様のニーズを把握し、より質の高いサービスの提供に挑戦していきます。

お客様センターの開設

「お客様を第一に考え、安全・安心・快適・便利を向上させます。」という経営方針のもと、お客様からの様々なお問い合わせ、ご意見・ご要望にお応えするため、2007年3月に「お客様センター」を開設しました。「お客様センター」は、お問い合わせ窓口の一元化、窓口サービスの均一化とレベルアップ、システム化に伴う分析能力の向上ならびに情報共有化を目的とし、24時間・365日、専門のオペレーターがお客様からのお問い合わせに対応しています。



お客様センター

お客様の声への対応

お客様センターでは、お電話のほか、ウェブサイトを通じたお問い合わせ、ご意見・ご要望にも対応しています。毎日、1,000件を超えるお客様の声をサービスの改善に反映させ、顧客満足度を一段と向上させるべく、全社一丸となって取り組んでいます。

高速料金やETC割引、交通情報など、お気軽にお問い合わせ下さい
 **0570-024-024**
 (24時間) (24時間) PHS・IP電話のお客さま: 03-5338-7524

お客様からのよくあるお問い合わせ

- ・〇〇インターまでの通行料金を知りたい
- ・〇〇道の渋滞状況を教えてください
- ・お盆は何日に一番渋滞する予測になっていますか?
- ・ETCの時間帯割引を使って、一番安く行く方法を教えてください
- ・〇〇道は何日に開通するの?
- ・〇〇SAに忘れ物をしたので、探してほしい
- ・〇〇レストランは何時まで営業しているの?

地域社会の経済活性化や、 地域社会との交流に取り組んでいます。

NEXCO東日本は地域と連携して、観光など地域の発展の推進を図るとともに、沿道の清掃や工事現場見学会などを通じて、地域貢献や地域社会との交流を図っています。

高速道路外からも利用可能なエリア

一般道側にもサービスエリア・パーキングエリアの入口および駐車場を設置し、高速道路を利用するお客さまだけでなく、沿道地域の方にも利用していただけるようにしています。



一般道側に設けられた入口(道央道 野幌PA)

スマートインターチェンジの整備

ETCを利用して、サービスエリア・パーキングエリアなどから高速道路に出入りできるスマートインターチェンジの設置を推進しています。スマートインターチェンジの整備により、高速道路へのアクセスが改善し、地域経済の活性化に貢献します。



サービスエリア・パーキングエリアに設置されたスマートインターチェンジ

地域と連携した料金企画割引

地元の観光協会や観光施設などと連携して地域の観光シーズンなどに高速道路の通行料金をお得にすることで地域振興につながる企画割引を実施しています。

これまでに北海道内の高速道路が週末に3日間乗り放題となる「北海道ETC夏トクふりーぱす」、新潟県中越地震で被災された地域などの宿泊施設のご利用とセットで高速道路が割引となる「えちご中越トキめきフリーパス」などを販売しました。



北海道ETC
夏トクふりーぱす

えちご中越トキめきフリーパス

交通安全への取り組み

安全運転意識の向上のため、交通安全運動期間の交通安全キャンペーンに加え、小学生や高齢者ドライバーを対象とした交通安全教室を開くなどの取り組みを積極的に行っています。



交通安全教室

現場見学会の開催

普段見たり、触れたりすることのできない高速道路で働く車両や、道路建設の現場を体感していただく機会として、各地で現場見学会を開催しています。作業車両の試乗や、工事現場でのボルト締めなどを体験していただくことにより、当社の事業を身近に感じていただけるように努めています。



現場見学会

沿道清掃

NEXCO東日本の社員と工事協力会社の社員で構成されている各地の工事安全協議会では、工事中の近隣の交通安全や、清掃活動に取り組んでいます。また、各地の管理事務所でも、継続的な清掃活動や、地域のクリーンアップ活動に参加するなど、地元の方々や観光客の皆さまにきれいな道路をご利用いただくことに努めています。



清掃活動

地域交流

地域の方々へ日頃の感謝の気持ちを込め、道路開通前イベントなど様々な地域交流イベントを開催したり、地域の祭りに参加するなど、地域に密着した活動を行っています。今後も、交流を深める活動をさらに推進し、地域社会の発展に貢献します。



地域交流イベント

開通前イベント(ウォーキング)

埋蔵文化財調査

高速道路の建設に先立ち、都道府県の教育委員会などを通じて埋蔵文化財の調査を実施し、文化財の保全に努めています。また、地元の方々などを、発掘調査現場に案内するイベントなども開催しています。



発掘調査現場案内

大規模災害時には、被災地域復旧のライフラインとしての機能確保に努めます。

NEXCO東日本は、地震などの大規模災害時に迅速な対応を図り、道路を早期復旧させ、緊急輸送道路として円滑に機能するように努めます。

新潟県中越地震の復旧状況

2004年10月23日に発生した新潟県中越地震は、関越道と北陸道に多大な被害を及ぼしました。被災後直ちに応急復旧工事を行い、19時間後には「緊急輸送道路」としての機能を確保し、緊急車両の通行を可能にしました。震災後しばらくは周辺の一般道に通行止め箇所が多く残ったため、関越道は被災地への唯一の陸路となり、災害

救助活動におけるライフラインとして機能しました。さらに、関越道と北陸道が一般開放された11月5日以降も、緊急車両や災害救助関係車両には無料通行の特別措置がなされました。12月31日までに延べ161,704台が通行し、被災地での救助活動や復旧作業などの生活支援に貢献しました。

新潟県中越地震時の状況



被災直後の状況



緊急応急措置

発災後から約19時間で緊急車両の車線を確保しました



緊急車両のための片側1車線を確保

発災後から約100時間で緊急車両が迅速かつ円滑に走行可能な車線を確保しました

新潟県中越地震における高速道路の役割と効果

新潟県中越地震では首都圏と新潟を結ぶ関越道、特に小出IC～長岡IC間が13日間の通行止めとなりましたが、磐越道、上信越道などを経路するネットワークが形成されていたため、被災した区間の迂回路として活用されました。また、関越道の越後川口SAの一部を、復旧支援活動を行う自衛隊の拠点として使用することに協力しました。

地域の皆さまの移動手段確保や公共交通機関の利便性向上のため、路線バスや新幹線代行バスを緊急車両に準ずる車両とし、一般車両通行止め区間を走行できる措置を行ったほか、新幹線の駅に近い関越道の和PAに臨時バス停留所を設置しました。



越後川口SAの自衛隊臨時基地



高速バスの運行



大和PA臨時バス停留所

●高速道路ネットワークの効果



●自然災害などによる一般国道などの通行止めに伴う無料通行措置

自然災害などの発生またはその恐れにより、一般国道などが通行止めになり、開通に長時間を要し、かつ、まわりに適

当な迂回路がなく、高速道路を通行せざるを得ない場合、該当区間の高速道路料金を無料にする措置を講じています。

●「災害対応型自動販売機」の導入

無人パーキングエリアに「災害対応型自動販売機」を設置しています。「災害対応型自動販売機」は、普段は、通常の自動販売機として利用することができ、災害時には、遠隔操作により商品を無料で提供することができるほか、メッセージボードで災害情報などを表示することができるものです。



災害対応型自動販売機

取引先との連携を深め、よりよいサービスの提供や、安全・円滑な事業を推進します。

お客さまによりよいサービスを確実に提供するために、サービスエリア・パーキングエリアのテナント支援を行っています。また、安全で効率的な高速道路建設の実施に向けて、工事施工会社と一体となって「安全協議会」を設置し工事中の事故防止に取り組んでいます。

サービスエリア・パーキングエリアのテナント支援

サービスエリア・パーキングエリアで配布している「ハイウェイウォーカー」「NEXCO東日本 SA/PA 美味しい旅」や、ドライブ旅行のポータルサイト「E-NEXCOドライブプラザ」などで、サービスエリア・パーキングエリアで味わうことができるメニューや販売商品の情報を積極的に発信し、サービスエリア・パーキングエリアのテナントの営業活動をサポートしています。また、「お客さまセンター」に寄せられたご意見を全てのテナントで共有する体制を構築し、サービスレベルの向上につなげています。



ハイウェイウォーカー
「SA・PA味めぐり」

「NEXCO東日本 SA/PA 美味しい旅」

工事中の事故防止への取り組み

工事中の事故防止のために、工事施工会社と一体となった「安全協議会」を設置しています。安全協議会では作業員の安全確保に向けて、工事現場の安全パトロールや安全講習会の実施、安全優良会社の表彰などの活動を推進しています。



安全講習会

新たな人事制度を構築し、社員のやりがいと業績向上の両立を図ります。

NEXCO東日本は、社員のやりがいと業績向上の両立を図ることを目的に、2007年度より新人事制度を段階的に導入しています。社員の能力の発揮・実績などを公正に評価する制度の導入や、福利厚生制度の充実などを目指します。

社員教育

当社が持つ公共性と民営化の趣旨を正しく理解し、株式会社である当社にふさわしい良識ある社員を指導・育成する観点から、社員教育を実施しています。社員教育は、会社の経営の基本方針に関する理解の徹底と、会社における各人の役割・責務を正しく認識し、職務を正確かつ迅速に遂行するために必要な知識および技術・技能を

修得するため、職場内教育を基本に、社員研修も実践しています。

社員研修には、新入社員研修のほか、階層別研修や業務別研修などがあり、公正な業務運営を目指して、コンプライアンス研修なども組み込んだ内容としています。

人事評価

会社における各人の役割・責務を貫徹し、業績とともに、社員のやりがい、能力の向上を図ることを目的として、2007年度から人事評価制度を導入しています。

人事評価制度は、成果評価と能力行動評価の2つの評価から構成されており、成果評価は、組織内での業務分担を踏まえた各人の業績を半年ごとに、能力行動評価は、業務遂行行動を一年ごとに評価します。

制度運用にあたっては、透明性・公正性を重視し、評価項目を社員に公開するとともに、自己評価やフィードバックを通じて、上司・部下の強い関係を構築し、業務を通じて人材育成を行うことを目指しています。評価結果は、社員の指導・育成に活用するとともに、処遇に反映します。

なお、能力行動評価では、全社員にそれぞれの職務階層に応じたコンプライアンスのための行動を求めています。

福利厚生など

●社員の健康管理

社員の健康維持・増進を図るため「医務室」を設置し、看護師を常駐させるなど健康管理面のサポート体制を構築し、また、定期健康診断を通じて社員の健康管理に努めています。また、近年社会的に懸念されている心の問題に対して適切に対応できるように「心の健康づくり計画」を策定し、産業医・心理相談員や外部機関を利用した専門家によるカウンセリング窓口を設置するなど、メンタルヘルスケアについても取り組んでいます。

●労働安全衛生システム

労働安全衛生に関しては、各地区に「衛生委員会」を設置し、社員の安全と健康の保持、職場環境の向上を目指すなど、関係法令の遵守に努めています。また、社内イントラネットを用いた広報活動を積極的に行っています。

世界の高速道路づくりに貢献しています。

休暇制度など

●ボランティア休暇

社員が社会貢献活動として、災害時における被災者および障がい者などに対する支援活動を行う場合、毎年度において5日以内の特別休暇（ボランティア休暇）を設けています。

●育児休業制度

社員が子の養育のため、その子が3歳に達する日まで休業できる育児休業制度を設けています。

また、社員の配偶者が分娩する場合、分娩予定日の6週間前から分娩後8週間までの間において、その分娩に係る子または小学校就学前の子の養育を行うための休暇として、5日以内の特別休暇（男性社員の育児参加休暇）を設けています。

●介護休暇制度

社員の親族などで日常生活を営むのに支障がある者の介護をするため、連続する6月の期間内において必要な期間、休暇を受けられる介護休暇制度を設けています。

海外における道路建設事業への技術支援業務や発展途上国への長期の専門技術者の派遣を通じて、NEXCO東日本の技術が世界の高速道路づくりに活かされています。また、アジアやヨーロッパの国々と技術交流を図り、相互の技術レベルのさらなる向上に努めています。

海外での道路事業への参画

NEXCO東日本で蓄積された技術やノウハウを海外での道路建設事業に活かす初めての取り組みとして、アルジェリアでの道路建設事業に参加しています。アルジェリア国内を東西に横断する高速道路建設事業の一部区間で、トンネル設備に

関するノウハウをはじめとした総合的な技術支援を現地で実施しています。



現地会社との打合せ状況

発展途上国への専門技術者派遣

パキスタン、スリランカ、アフガニスタンの道路関係機関などから要請を受け、長期の専門技術者として社員を派遣しています。各国の政策決定者へのアドバイス、道路計画の立案や基準などの作成、職員への研修を行うほか、道路関係プロジェクトの調査、資金援助についての政府間調整業務などに参加します。また、ベトナム、インドネシア、中国などにおい

て道路の管理運営・建設に関する技術指導や、セミナー講師、道路プロジェクト調査の作業管理委員、事後評価などを目的とした短期の専門技術者も派遣しています。



専門技術者派遣

海外の道路関係機関との技術交流協定

海外の道路関係機関（有料道路事業機関）などと、情報交換、合同会議開催、研修生交換を目的とした「技術交流協定」を締結しています。現在は、韓国道路公社、フランス道路高速道路

協会、マレーシア道路公団、インドネシア道路公団、アウトストラデー社（イタリア）の5機関と協定を締結しています。また、オーストラリア道路会社との技術交流協定も準備中です。

6カ国技術交流会議

日本、中国、インドネシア、韓国、マレーシア、タイの高速道路管理組織は、参加組織相互の技術発展、アジア全体の道路技術向上を目的に、「6カ国技術交流会議」を継続的に開催しています。第1回は、1999年に日本で開催され、以後順次各国で開催されています。2006年は、日本がホスト国になっ

て第8回会議が開催され、当社がNEXCO3社（東日本・中日本・西日本）を代表して事務局を務めました。



集合写真

諸外国からの視察受け入れ

国際的な道路関係機関への協力の一環として、諸外国からの視察を受け入れています。2006年度は110名の視察を受け入れました。



視察の受け入れ



経済

高速道路という社会インフラを適正に管理運営し、
また、サービスエリア事業や高速道路関連ビジネスによる収益拡大を
目指すとともに、経営基盤の確立、財務体質の強化に努めます。

業績の概要

NEXCO東日本は、東日本地域において、高速道路の管理運営・建設を行う高速道路事業と、サービスエリア・パーキングエリアの運営、および高速道路をご利用になるお客さまの利便性を高める高速道路関連ビジネスを行う関連事業を実施しています。

2006年度決算（2006年4月1日～2007年3月31日）は、当社の第2期にあたり、会社設立後初めて1年を通しての本格的な決算となりました。

高速道路事業では、景気動向による収入増の一方で多くのお客さまに時間割引などの割引サービスをご利用いただきました。管理費用においては、暖冬の影響もあり雪氷対策費を削減しました。また、関連事業では、サービスエリア事業、道路受託事業、カード事業、ウェブ事業、駐車場事業、高架下活用事業、トラックターミナル事業を展開しました。

単体の決算と、連結対象の子会社・持分法適用関連会社の決算をあわせた連結グループ決算は、高速道路事業、関連事業合計で営業利益が142億円、経常利益が167億円、当期純利益は98億円となりました。

●2006年度の実績（連結）

	第二期
営業収益	8,667億円
営業利益	142億円
経常利益	167億円
当期純利益	98億円

中期経営計画の財務目標

NEXCO東日本では、2010年度までの中期経営計画を策定しました。中期経営計画では、この5ヵ年間で「経営基盤を確立する期間」として位置づけ、民間企業として自立した経営を行うべく、自らの経営判断と責任により、財務体質を適正に維持しつつ、経営基盤の確立を図っていくこととしており、下表に掲げる財務目標を設定しています。

●今後5か年の財務目標（連結）

		2010年度目標
道路管理運営事業	料金収入 道路資産賃借料 管理費用など	7,650億円 5,610億円 2,040億円
	道路資産完成高 道路資産完成原価	1,588億円(5年間累計) 1,588億円(5年間累計)
道路建設事業	道路資産完成高 道路資産完成原価	6,086億円(5年間累計) 6,086億円(5年間累計)
サービスエリア事業 高速道路関連ビジネス	経常利益	55億円
全社計	経常利益	55億円
	当期純利益	32億円

株式の状況および配当政策

NEXCO東日本の発行済株式総数は105百万株です。株主は、国土交通大臣と財務大臣であり、発行済株式総数に対する所有株式割合は、それぞれ99.95%、0.04%です。当社では、当分の間は、財務体質を強化することを最優先課題の一つとし、配当などの社外流出を控え、可能な限り内部留保の充実に努めていくこととしています。

NEXCO東日本はチーム・マイナス6%に参加しています。



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

東日本高速道路株式会社

〒100-8979 東京都千代田区麹町3-3-2 新霞が関ビルディング(総合受付15F)

お問い合わせ先 NEXCO東日本 お客さまセンター

0570-024-024

(PHS・IP電話のお客さま:03-5338-7524)

発行部署 広報室

<http://www.e-nexco.co.jp>



このレポートは古紙配合率100%再生紙
および大豆インキを使用しています。