

(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性

◎2025年(民営化後20年後)時点でのありたい姿

1. 国民から信頼されている企業
2. お客さまに必要とされている企業
3. 地域社会の期待に応えている企業
4. 国際社会から認められている企業
5. 社員がやりがいを実感している企業

グループ経営理念

NEXCO東日本グループは、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。

グループ経営理念の実現へ



長期ビジョン2025

中期経営計画 (平成26～28年度)

2025年に達成したい姿として『長期ビジョン2025』を定め、平成26年度からの3年間で「着実に事業を推進し将来の飛躍につなげる期間」と位置付け、『中期経営計画(平成26～28年度)』を策定。

長期的視点に立って、更なる「安全・安心」、「快適・便利」に向けた施策を推進。

●前中期経営計画(平成23～25年度)

- 基本方針1: 経営資源の戦略的配分
- 基本方針2: 事業領域の拡大
- 基本方針3: グループ経営の高度化、経営管理の集権化・分権化
- 基本方針4: 地域に根ざした経営の推進
- 基本方針5: イノベーションマインドによる高品質と低コストの追求
- 基本方針6: 最小のLCCによる着実な整備、長寿命化・予防保全
- 基本方針7: 東日本大震災の経験を活かした災害対策強化

◎基本方針

1. 技術革新により道路の高度化を進め、より安全・安心、快適・便利な高速道路を最小のコストで実現する
2. 企業活動を通じて地域社会への貢献を目指すとともに環境保全への取り組みを進める
3. グローバルな視点を持ち、新たな分野に事業を拡大することで、経営基盤の強化を図る
4. 目指すべきグループ像を実現するための企業文化を構築する

(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【安全・安心への取り組み】

《道路管理事業の基本的な取り組み方針》

○道路管理事業の使命

管理事業に携わるグループ全社員が持つ共通の価値観

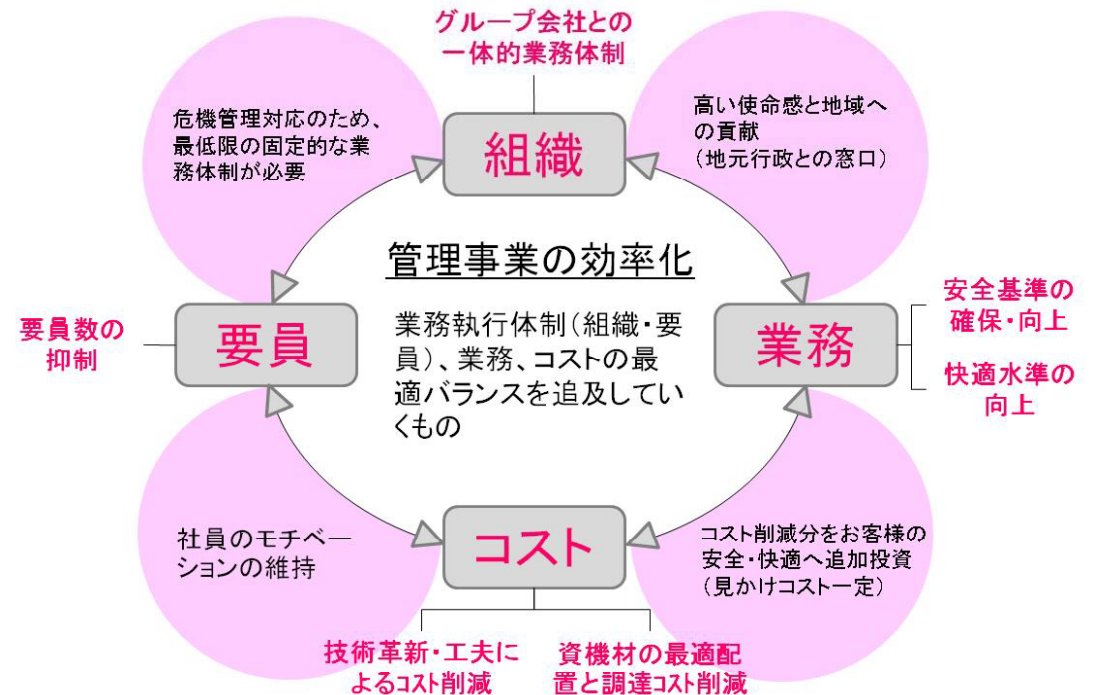
「**安全**・安心、**快適**・便利」

全てにおいて
最優先となる判断基準

サービス業(有料)
としての価値提供

特に「安全」と「快適」は管理事業のコアミッション

○道路管理事業の効率化に対する基本概念



グループ化による組織の広がりや多様化する人材に対し、社員一人ひとりに共通の価値観を徹底させ、継続的反复と革新により、どのように「価値」を生み出していくのか考える強い現場(オペレーション)に高めていくことが道路管理事業の(広義の)目標

(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【安全・安心への取り組み】



《保全点検強化など100%安全・安心の達成への努力》

●ジェットファンの点検状況 北関東道 唐沢山城跡トンネル(上り線)



○中央道笹子トンネル天井板落下事故を受けての取り組み

- ⇒トンネル内道路付属物等の一斉点検の実施
- ⇒その他道路付属物の点検強化、落下防止対策の推進

○構造物の安全性向上等

- ⇒フェイルセーフ構造を採用するとともに点検・維持管理しやすい構造物を構築
- ⇒暫定2車線区間については、現地の状況に応じ、中央分離帯の整備等適切な交通安全対策を実施

○長期保全等検討委員会

- ⇒東・中・西日本高速道路株式会社は、大規模更新等の必要性について、「高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会」を平成24年11月に設置し検討を進め、その結果を踏まえ、3会社より「大規模更新・大規模修繕計画(概略)」として平成26年1月22日に発表しました。

大規模更新計画・大規模修繕計画(概略)

- 高速道路3会社が管理する高速道路は、経年数の増加とともに老朽化が進展並びに厳しい使用環境により著しい変状が顕在化。
- これまで実施してきた従来の修繕のみでは、重大な変状に進展し、通行止等が発生するおそれがある。
- このため、重大な変状に進展する恐れのある約2,110kmについて大規模更新、大規模修繕を実施する箇所とした。

区分	延長※1	概算事業費
大規模更新	約 240 km	約 17,600 億円
大規模修繕	約 1,870 km	約 12,600 億円
合計	約 2,110 km	約 30,200 億円

※1:上下線別及び連絡等施設を含んだ延べ延長

- ・「長期保全等検討委員会」の検討を踏まえ高速道路3会社において検討した計画(概略)
- ・平成26年1月22日時点

外部委員名簿(敬称略)

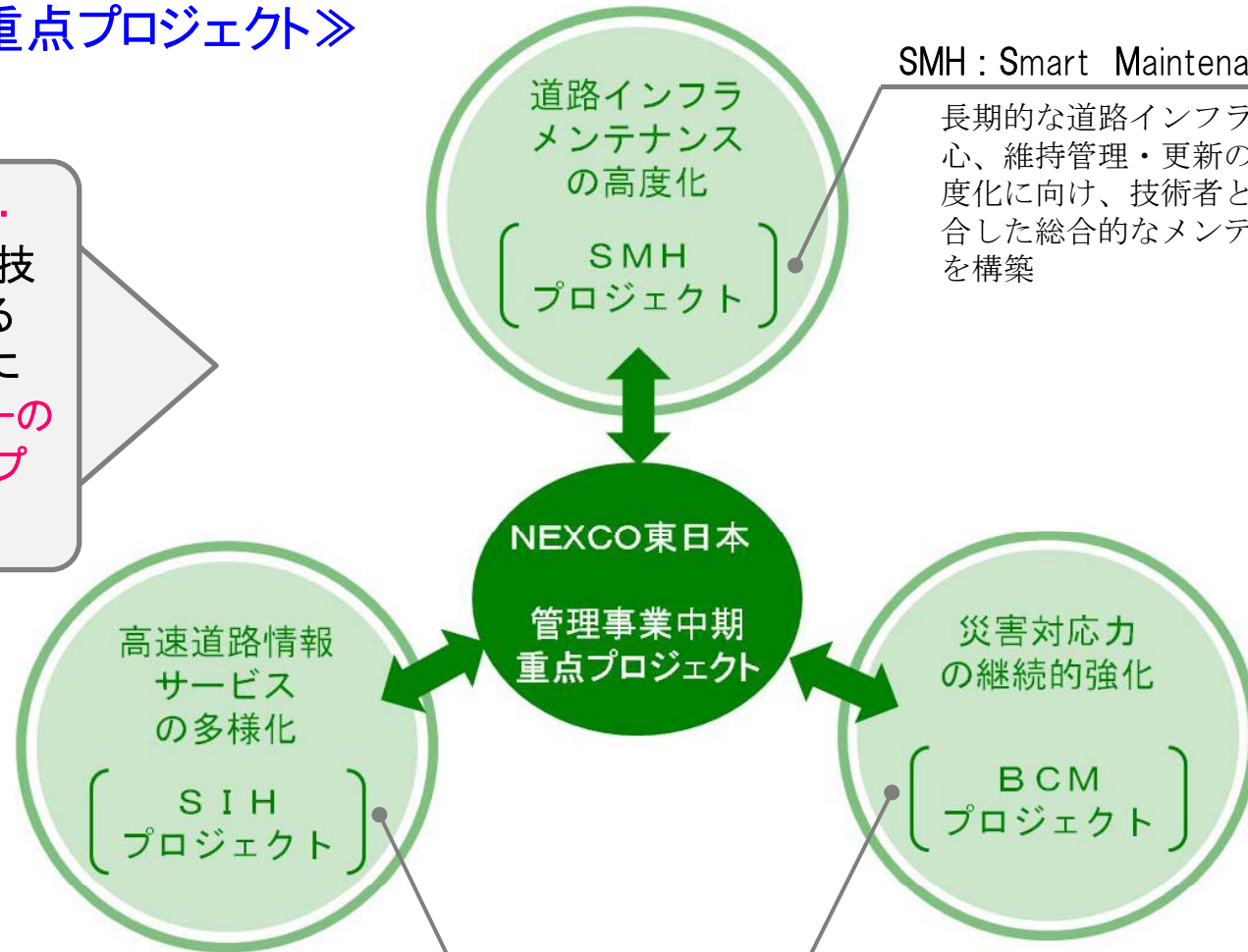
委員長	藤野 陽三	東京大学大学院工学系研究科 教授
委員	宮川 豊章	京都大学大学院工学研究科 教授
	太田 秀樹	中央大学研究開発機構 教授
	西村 和夫	首都大学東京都市環境科学研究科 教授

(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【安全・安心への取り組み】

《道路管理事業の中期重点プロジェクト》

※プロジェクト名は全て仮称

管理事業の使命である「安全・安心」、「快適・便利」に対し、技術開発を促進しながら限りある経営資源を効率的かつ有効に活用して、各ステークホルダーの価値を更に高める3つの重点プロジェクト(柱)を推進



SMH : Smart Maintenance Highway

長期的な道路インフラの安全・安心、維持管理・更新の効率化や高度化に向け、技術者とICTが融合した総合的なメンテナンス体制を構築

SIH : Smart Information Highway

昨今の各種通信技術やビッグデータ処理の進歩を踏まえ、スマホやカーナビ等の移動媒体情報を活用した道路交通情報サービスの高度化を初めとして、高速道路で得られる様々な情報を提供するサービス基盤を構築

BCM : Business Continuity Management

東日本大震災を教訓とした課題対応(災害対応強化3ヶ年プログラム)を発展させ、通常時から迅速な災害復旧に障害となるリスクを洗い出し、そのリスクを最小化する活動を行う組織的な仕組みを構築

(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【安全・安心への取り組み】

NEXCO

SMH構想の推進 [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、従前からの取り組みを包括して強化

◆ 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が予想される

▶ 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が生じる

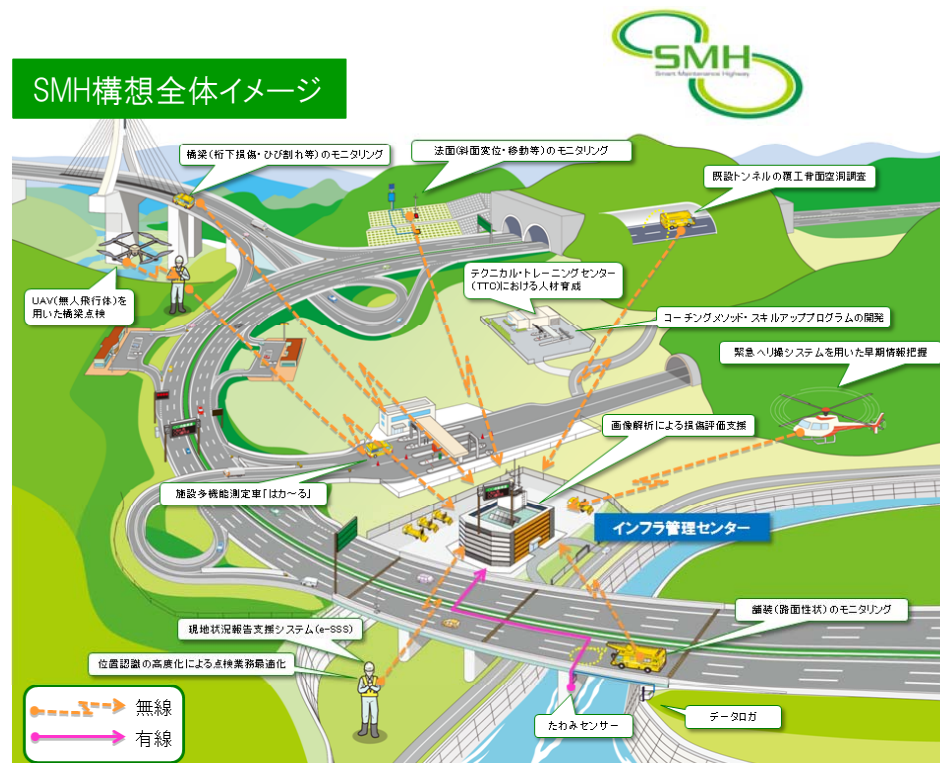
▶ 効率的な仕組み(PDCAサイクル)が必要

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必要がある

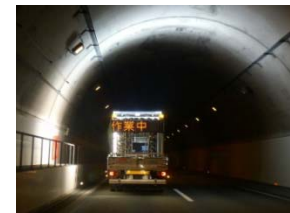
◆ スマートメンテナンスハイウェイ(SMH)とは

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、路面のわだち割れ・平坦性を調査



▲ 覆工コンクリート表面撮影
高精細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

(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【安全・安心への取組み】

SMH基本計画

SMHの実現に向けた検討テーマ

- 1 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
- 2 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
- 3 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
- 4 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

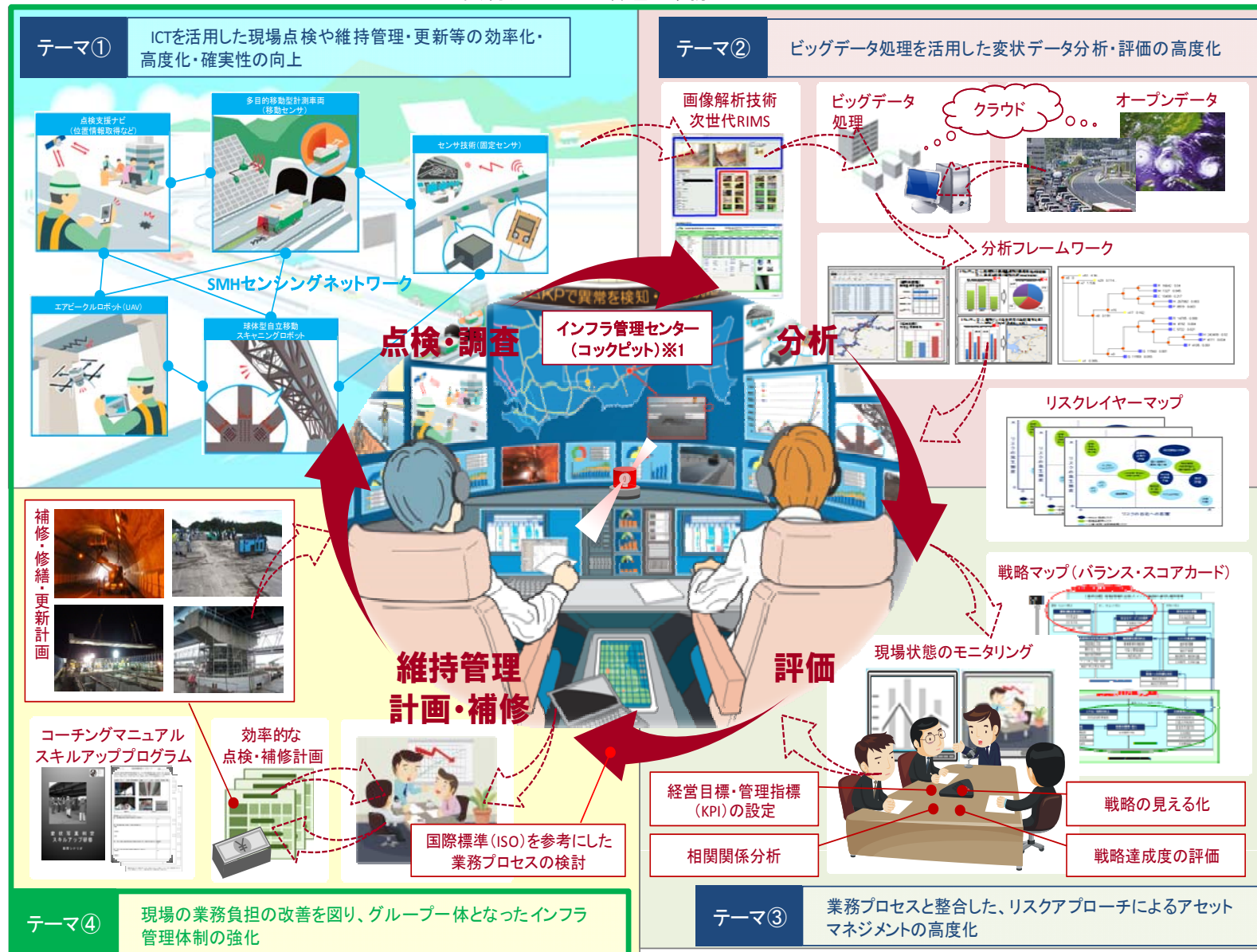
検討 役割	全体 計画	現状分析/ 要件定義	業務・基幹 システム改善	ICT/更新 技術開発	試行 検証
本社	SMH アーキテク チャ	将来の インフラ管 理要件	アセット マネジメント	案件毎に プロジェクト 計画を 策定	業務 モデル 試行
支社			現場 オペレーション		現場 試行
事務所	現場の課題 ニズ		基幹 システム 改良・検討	先端 技術	
グループ 会社					
市場 調達					

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

(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【安全・安心への取組み】

■ SMHで実現するインフラ管理の業務サイクルイメージ ■



(※1) SMHの実現を目指した概念的なイメージ図であり、実際に整備するものとは異なります

(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【機能強化への取組み】

NEXCO

《 高速道路の機能強化へ 》

- ① 東北復興に向けた常磐自動車道の整備促進
- ② 首都圏高速道路(圏央道、外環道)の整備推進
- ③ 地域社会の発展に向けたミッシングリンクの解消
- ④ 快適な走行に向けた機能強化(4車線化事業等)
- ⑤ 災害に強く安全安心で、維持管理しやすい道路構造を構築

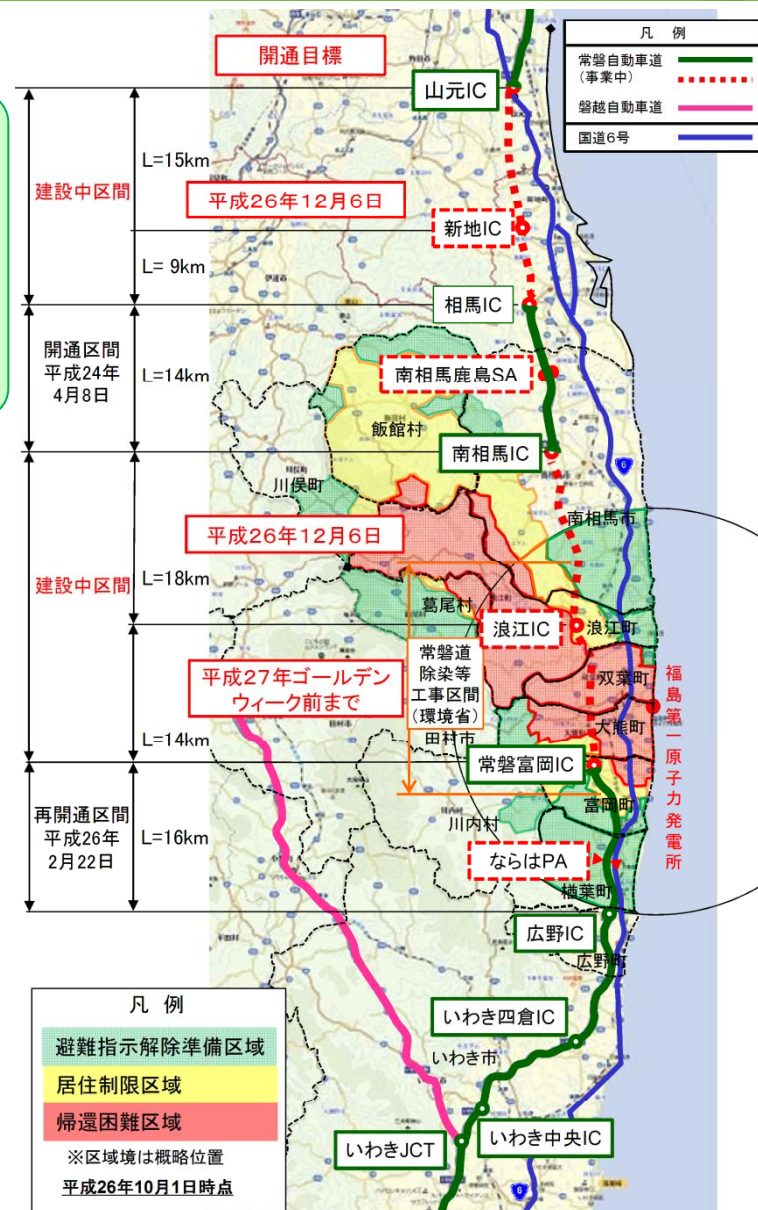
① 東北復興に向けた常磐自動車道の整備促進

○ 常磐自動車道常磐富岡IC～相馬IC間は、平成23年3月11日に発生した東日本大震災及び福島第一原子力発電所事故により警戒区域内の工事を一時中止。その後、南相馬IC～相馬IC間(14.4km)を平成24年4月8日に開通させ、残る常磐富岡IC～南相馬IC間について、環境省の除染作業と連携し、復旧・整備工事を鋭意進めているところ。

○ 建設中の相馬IC～山元IC間と合わせ、各区間の開通目標に向けて、一日も早い全線開通を目指して取り組んでいるところ。

開通目標…浪江IC～南相馬IC、相馬IC～山元IC：平成26年12月6日
常磐富岡IC～浪江IC：平成27年GW前まで

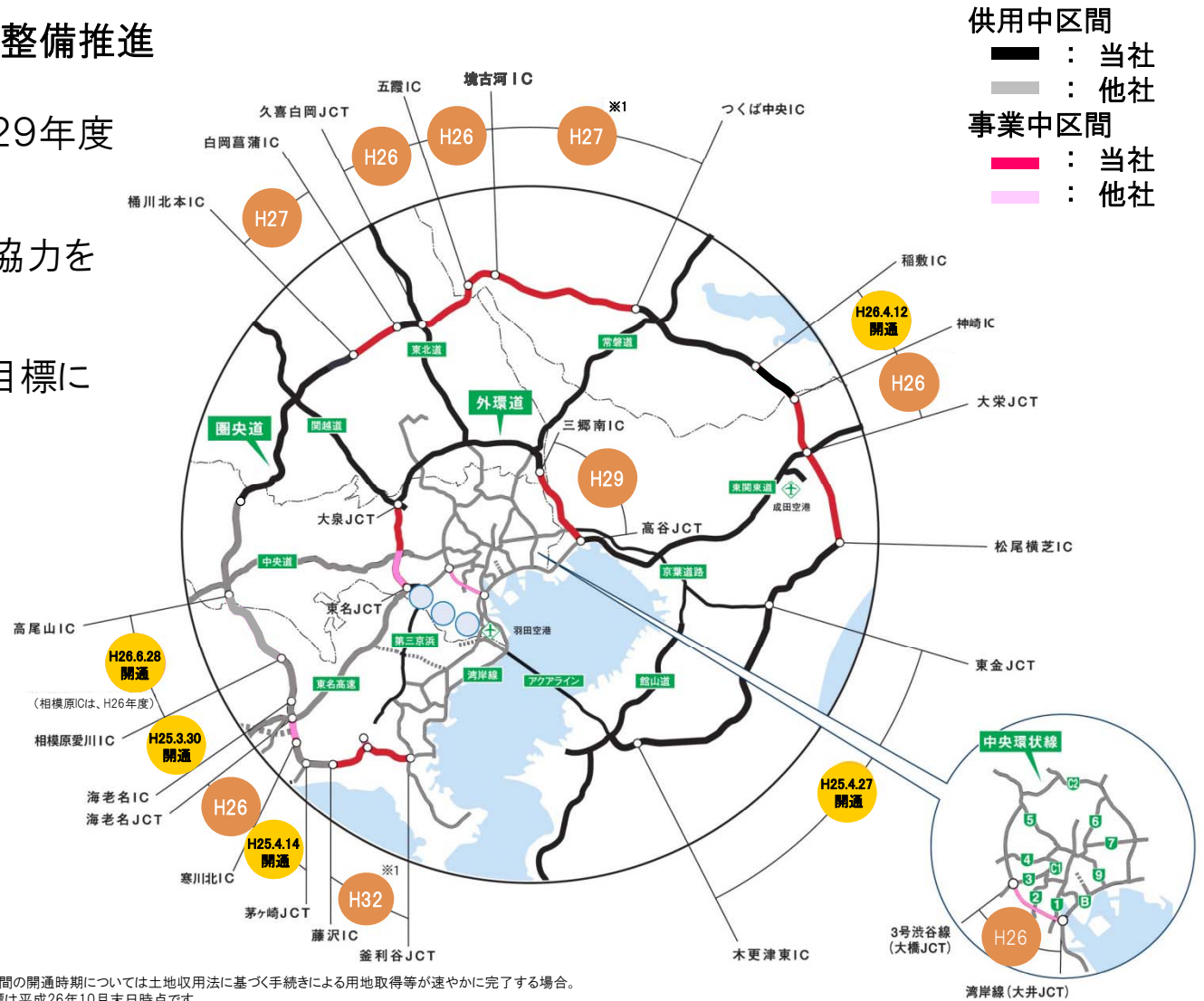
○ なお、供用中区間のうち、福島第一原子力発電所事故の影響により通行止めが続いていた広野IC～常磐富岡ICについては、復旧工事を鋭意進め、平成26年2月22日に再開通。



(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【機能強化への取組み】

②首都圏高速道路(圏央道、外環道)の整備推進

- 東京外環(三郷南IC～高谷J)は平成29年度開通に向けた着実な事業推進
- 東京外環(関越～東名)は事業者間協力を図り用地取得等の推進
- 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



(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【機能強化への取組み】

③ 地域社会の発展に向けたミッシングリンクの解消

- 地域の主要都市間のミッシングリンクを解消し、地域の活性化に向けた整備を促進

④ 快適な走行に向けた機能強化(4車線化事業、スマートIC等の整備)

- 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車線化事業を実施
- 渋滞緩和対策の推進 ～付加車線の設置による渋滞緩和※～
- 地域の活性化や利便性の向上に向けたスマートICの整備

⑤ 災害に強く安全安心で、維持管理しやすい道路構造を構築

- フェイルセーフ構造を採用するとともに維持管理しやすい構造物を構築

※【平成26年度以降の付加車線整備】

- 京葉道路下り 六川IC～貝塚IC間
- 東北道下り 岩舟JCT付近
- 関越道上り 花園IC付近



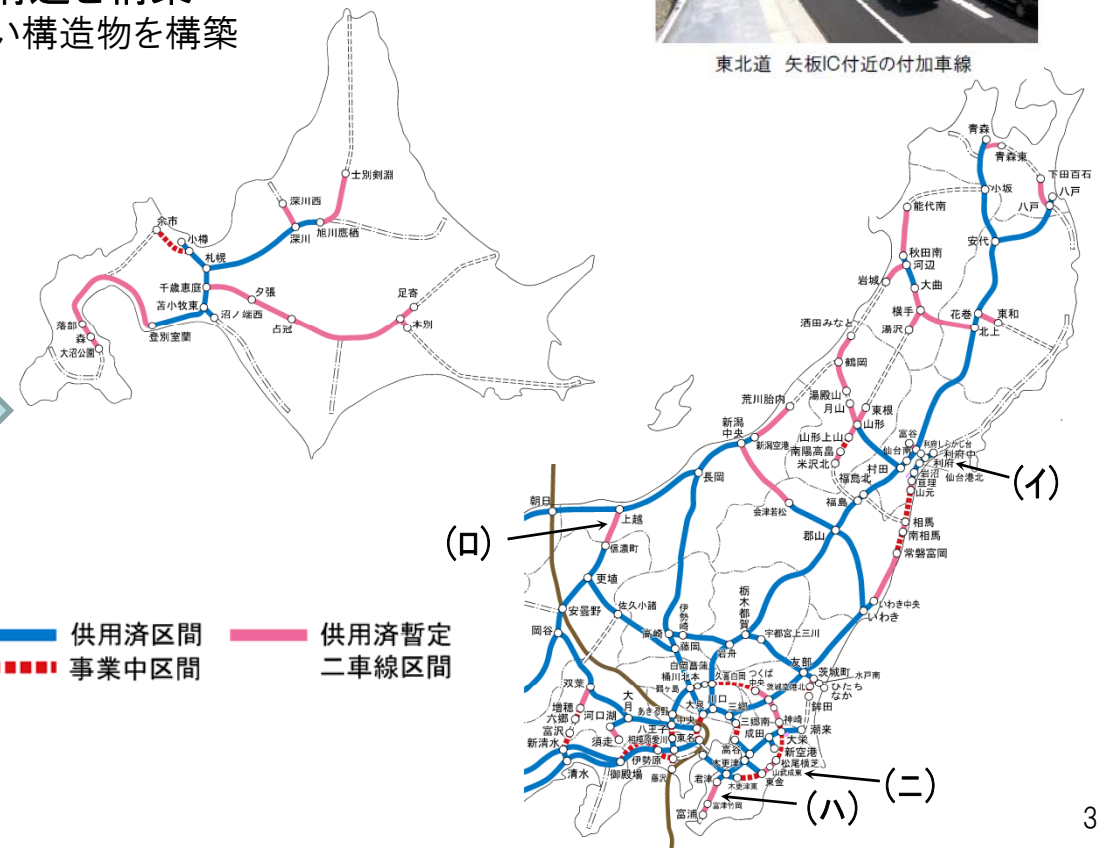
東北道 矢板IC付近の付加車線

○ 暫定2車線区間の4車線化事業

- ・ 現在の暫定2車線区間は約1,200km(営業延長の約30%)
- ・ 民営化以降に36kmの4車線化を実施
- ・ 現在実施中箇所82km
 - (イ) 仙塩道路 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

○ スマートIC箇所数

供用中	事業中	計
37箇所	21箇所	58箇所



(平成26年10月末時点)

(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【機能強化への取組み】

《安全を最優先とした技術開発を推進》

- ICTを活用したモニタリング技術の開発・活用
- 点検作業の機械化・損傷の定量化に向けた技術開発
 - ・大容量画像解析技術※1と位置認識技術を活用した点検システム※2の開発

※1 特許4759745を含む6件(発明者 北海道大学大学院情報科学研究科 長谷山美紀教授)
 ※2 特願2013-234864

- 非破壊検査技術の開発・活用
 - ・鉄筋腐食、コンクリート内部ひび割れを検知する技術開発

大容量画像解析技術を利用した変状評価支援

点検で得た変状データ

過去の点検データ

データの比較により、
変状状態の判断を支援

《環境への取組み》

- ecoインター、ecoエリア
 - 太陽光発電による自然エネルギーの活用や、省エネルギー設備を積極的に取り入れ、「環境にやさしい」施設の整備を推進する
- 急速充電器の設置
 - 電気自動車の普及促進に貢献するため、急速充電器を神奈川県内や新潟県内に合計16基(平成25年度末時点)を設置済み。今後も、66基の設置を計画。

▲北関東道 出流原PA(西行き)

- 太陽光発電**
お手洗い照明等に使用 (発電規模5kW)
- eco駐車場照明**
高効率なセラミックメタルハライドランプに変更
- 壁面緑化**
浄化槽に壁面緑化を行い、ヒートアイランド現象を緩和
- 遮熱塗装**
電気室、清掃員詰所の屋根に、遮熱塗装を施し、夏場の室内温度上昇を抑制
- ecoトイレ**
節水型大便器を採用し、洗浄水を削減
- eco照明**
LED照明や高効率ランプを使用
- eco庭園灯**
長寿命、高効率、省エネの無電極ランプを使用
- 保水性インターロッキング**
保水性ブロックを採用し、歩道の温度上昇を抑制

(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【快適・便利への取り組み】

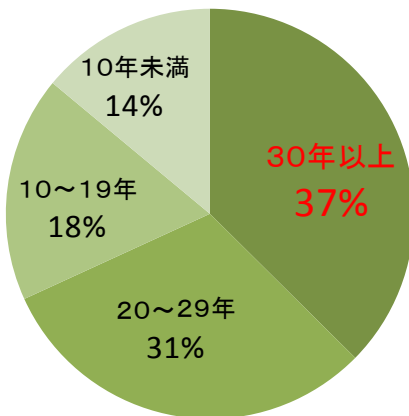
《地方部における休憩施設サービスの向上》

当社が日本道路公団から承継した休憩施設は建設年度が古いものが多い



首都圏近郊の施設のみならず、地方部休憩施設のリニューアルにも計画的に取り組んできたところ。引き続きお客さまに快適にくつろいでいただける店舗づくりを推進。

商業施設の築年数



平均築年数 約24年 ※H26.3末時点

【北陸自動車道 名立谷浜SA(上)】



リニューアル前



リニューアル後(平成25年度)

※商業施設のないパーキングエリアに「災害対応型自動販売機」を設置(右写真)。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ご利用いただき、災害時には遠隔操作により商品を無料で提供するほか、メッセージボードで災害情報などを表示可能。今回の震災では、被災地域の36エリア(36台)において、商品を無料で提供(フリーベント)。

※実施期間 平成23年3月11～21日
提供本数 15,145本



(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【快適・便利への取り組み】

NEXCO

《地域の活性化に向けた取り組み ～地域との連携～》

- ◆エリア近郊の地方公共団体や地域住民の皆さまとの連携により、エリアを活用し、地域の元気を創出する「地域活性化イベント」を開催。
- ◆休日を中心に『地域観光情報の提供』や『地元ならではの地域特産品の紹介及び販売』実施

＜例：営業施設の無い道東道のSA・PAにおける地域連携イベント＞

由仁PA
(札幌方向)



占冠PA
(帯広方向)



十勝平原SA(帯広方向)

- ◆SAPAにおいて、地元ならではの生鮮野菜や果物などの販売や特産品その他地域商材の発掘など、「地域のショーウィンドウ化」を推進

＜例：E-NEXCO野菜市場 生産者やJAと連携し、地元の生鮮野菜や果物等を多数取り揃えた専用施設を設置＞



横川SA(上)

(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【快適・便利への取組み】

NEXCO

《ガソリンスタンド網の維持》

○今後、更なる燃費の向上や、次世代自動車の普及が進み、GS数は減少傾向が加速する見通し。

- ・次世代自動車の普及見通し(保有ベース) 平成22年:2%→平成32年:20%→平成42年:49% (環境省 環境対応車普及戦略(平成22年3月))
- ・GS数の見通し 平成12年:5.4万箇所→平成22年:3.9万箇所→平成32年:2.7万箇所 (みずほコーポレート銀行 日本産業の中期展望(平成24年5月))

○当社管内の高速道路におけるGSについても、民営化以降、9箇所で廃止(平成26年3月末時点)されているが、売上の減少から、今後、撤退要望がこれまで以上に増加する可能性が高い。



【GS網の基本的なサービス水準】

高速道路のGS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GS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、GS網の基本的なサービス水準を確保する。

《2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて》

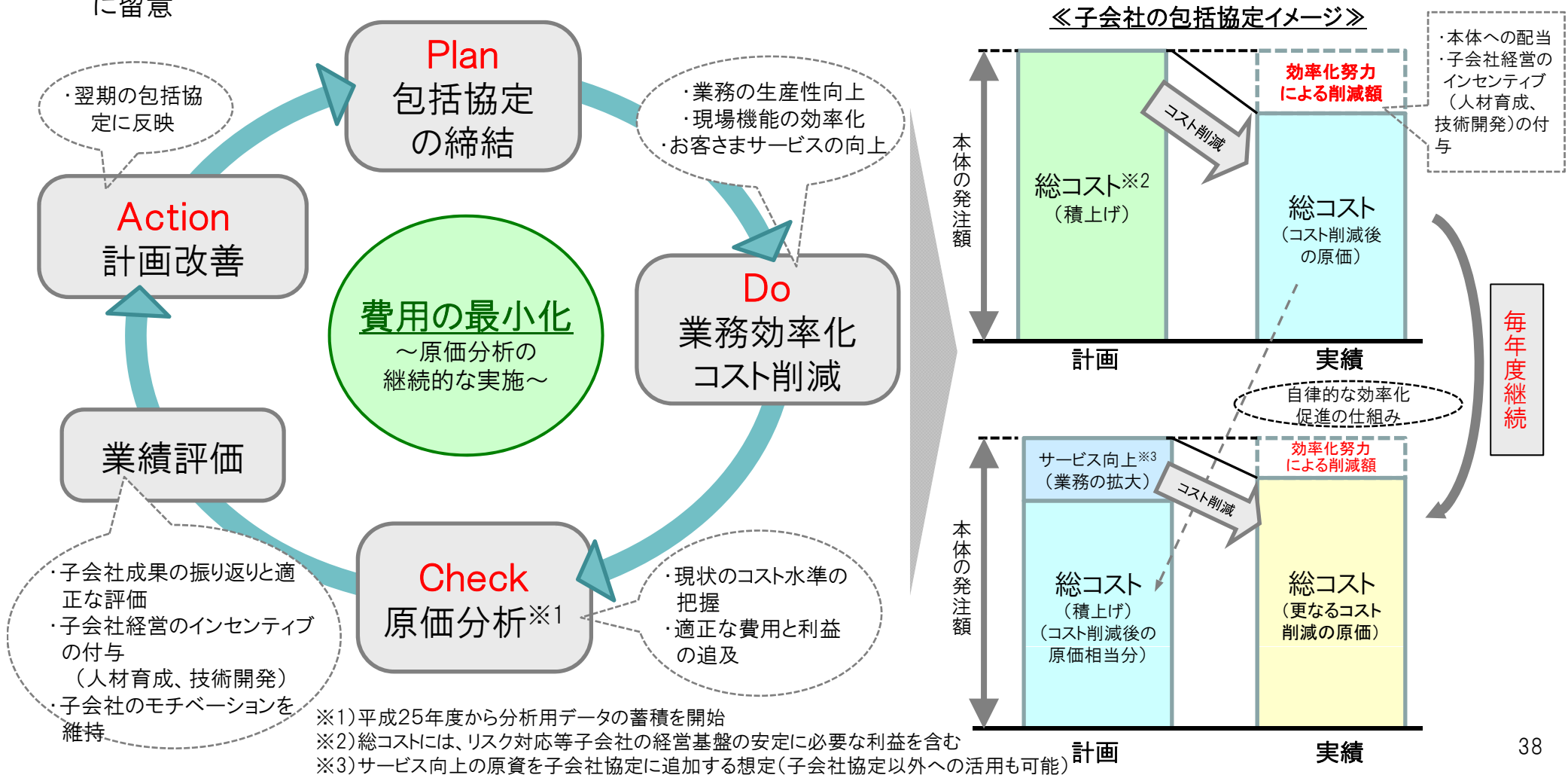
“おもてなし”の展開と“日本の魅力”の発信

- SAPAのコンシェルジェや料金收受係員等の接客対応力向上、外国語案内の充実、レストラン・スナックメニューの国際化などを展開
- 海外からのお客さまをターゲットにした観光旅行商品の開発、SAPAでの日本文化の発信イベントの実施など

(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【品質と効率の両立】

《道路維持管理業務においてコストの最小化の継続的な仕組み作りを目指す》

- 子会社の効率化努力・創意工夫を引き出すとともに、子会社原価を分析したうえで、お客さまへのサービス水準を向上
- 併せて、子会社のインセンティブ、モチベーションを維持する方策を確立
- ただし、維持管理子会社は、料金設定に利潤を含めない道路事業のスキーム及び本体の機能分担子会社であるとの位置付けに留意



(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【効率化・省力化】

《効率化・省力化～効率的な組織運営・一般管理費等の見直し～》

○効率的な組織運営・一般管理費等の見直し

効率的な組織運営を目指し、責任権限の明確化の観点から平成23年度に本社に本部制を導入し、その後も7本部制を5本部制にするなど組織のスリム化に努めてきたところ。また、グループ子会社についても、高速道路の維持管理四業務の組織再編を平成19年度に概成し、その後、グループ経営の高度化の観点から事業領域の見直し等を実施してきた。

また業務執行体制については、今後の事業展開(平成32年以降の建設事業の縮小や今後の新規事業の展開)にあわせ、全体最適を目指した効率的な体制を構築していくこととしているが、当面、道路事業(大規模更新や4車線化など)により必要となる社員数の増加が見込まれている状況。

これに対し、上記のとおり増加する道路事業の実施時期の平準化や技術開発などによる省力化を推進すること、また、今後供用延長が伸びるなか、ICT等の活用による料金収受施設の高度化と全面的な整備による料金収受係員の抑制・削減を目指すことにより、道路事業に係るグループ全体の社員数を約1割削減することを目指していく。

また、一般管理費のうち人件費は、お客さまへ安全・安心・快適・便利な道路空間を提供するという当社の社会的責任を踏まえたうえで、引き続き新規採用の抑制、退職人員の不補充などの人員抑制策や能力・役割で処遇にメリハリをつける新人事制度により、生産性の更なる向上を図り、適正な人件費マネジメントに取り組んでいく。

なお、人材育成の観点では、熟練技術者の高齢化が進行する中「技術の伝承」をグループ全体で体系的に推進するため、群馬県高崎市に開設したテクニカル・トレーニングセンターなどを活用し、保全点検の技術力向上や施設設備保守スキルの向上に努めていく。

その他の一般管理費についても、タスク・ダイエツト活動(業務改善活動)【次ページ参照】の推進やシステムの更なる導入等による業務のICT化を進め、成果の見える化、業務の効率化、情報共有の迅速化を推進していく。

(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【効率化・省力化】

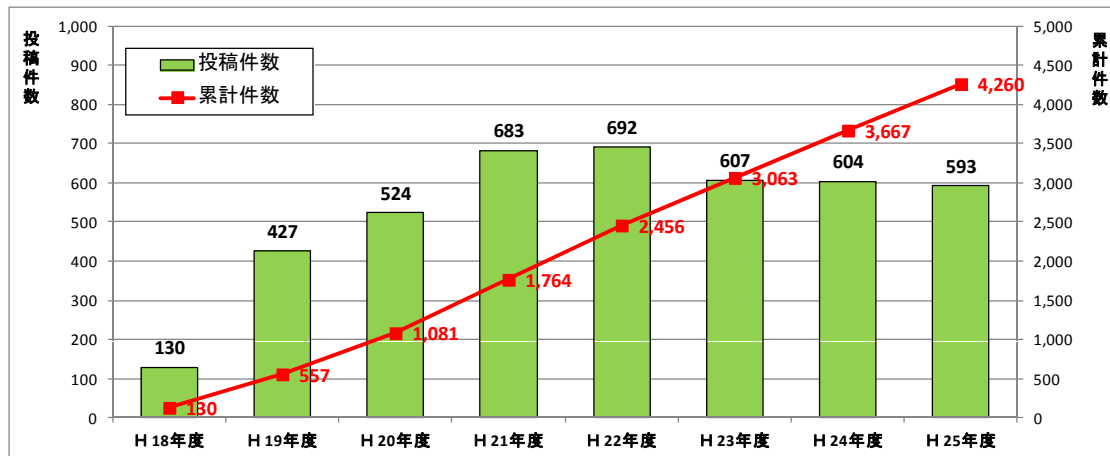
《効率化・省力化》

○タスク・ダイエツト活動

- ・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り組みの一つとして「より楽に、より快適に仕事をする」「あつてはならないミスをなくす」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月から本格化した。
※タスク・ダイエツトとは「タスク(仕事・作業)」を「ダイエツト」することに由来する造語

- ・「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り組み状況の発表会、社内イントラネットを活用した取り組み事例の共有化、組織間の意見交換等の活動を通じ、着実に定着している。現在までの**改善事例は約4,300件**に達している。

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本ずつ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、コストの削減を図った。

規制回数:半減 日施工当たり人件費:37%削減

(2) 今後取り組むべき当面の課題と方向性【効率化・省力化】

《効率化・省力化～高速道路事業における利益の積み立て～》

- 高速道路事業では料金設定に利潤を含まないこととされており、効率化等により高速道路管理事業で得られた利益剰余金は、将来の社会経済情勢の変動及び豪雪等のリスクに備えて別途積立金として内部留保するとともに、高速道路利用者に対する「安全性確保」等に還元することを基本。
- 平成25年度においては、豪雪に加え、NEXCO中日本が管理する中央道笹子トンネルにおいて平成24年12月に発生した天井板落下事故を踏まえ、高速道路の利用者に対する安全性の確保を図ることが喫緊の課題であることから、安全性の確保のための緊急修繕事業※の一部(20億円)を機構に債務引渡しを行わない事業として実施したことにより、高速道路管理事業において損失が生じたことから、株主総会(平成26年6月)の決議をもって別途積立金を取り崩したところ。
※具体的には、トンネル内フェールセーフ対策、床版修繕、橋梁塗替塗装(耐久性向上)

《効率化・省力化～インセンティブ助成金の獲得～》

高速道路会社が、高速道路の新設、改築又は修繕に関する工事に要する費用を縮減した場合には、機構に対し、助成金の交付を申請することができる制度。

⇒平成19年度～平成25年度までの累計で約14億円の助成金を獲得

⇒平成25年度から「CSRの推進」及び「コスト削減・技術開発力の強化」に向けた活用を開始

- ・震災復興支援の地域交流
- ・環境保全に関する活動
- ・技術開発等の予備調査 など