

令和6年4月24日
東日本高速道路株式会社

『NEXCO東日本グループ中期経営計画』の見直しについて ～当初計画策定後に生じた事業環境の変化を反映～

NEXCO東日本(東京都千代田区)は、このたび『NEXCO東日本グループ中期経営計画(令和3年度～令和7年度)』を見直しました。

中期経営計画策定後、道路整備特別措置法の改正等による償還期間および料金徴収期間の延長、サステナビリティに対する社会的要請の高まり、デジタル技術の進展、コロナ以前の水準まで交通量が回復したことに伴う通行料金収入や商業施設の収益改善など、当社を取り巻く事業環境は大きく変化しました。

これらの変化を踏まえ、自動運転を支援する多機能ポールの実証実験や、新たなリニューアル工事の推進による老朽化・災害対策、カーボンニュートラル推進戦略(仮称)の策定による脱炭素社会への対応などの重点施策を追加するとともに、残り2年間の財務計数計画に反映させたものです。

NEXCO東日本グループは、社会的使命を果たすため、一部変更した6つの基本方針をもとに、あらゆるステークホルダーに貢献する企業として成長するとともに、未来につなげるサステナブルな高速道路を目指し、グループ一丸となってこの計画を実行してまいります。

【別添】

NEXCO 東日本グループ中期経営計画の見直し(令和3年度～令和7年度)

NEXCO東日本グループ 中期経営計画の見直し

【令和3年度～令和7年度】

(2021年度)

(2025年度)

令和6年4月

あなたに、ベスト・ウェイ。



- 基本方針の見直し P.2
- 財務計数計画の見直し P.3
- 主な取り組み例 P.4～20

基本方針1 安全・安心で自動運転等のイノベーションにも対応した快適な高速道路の実現	
事故対策による安全性の向上、渋滞対策による定時性確保を推進.....	P.4
自動運転等のイノベーションに対応した道路空間の整備／moVisionプロジェクトの主な取り組み.....	P.5～6
基本方針2 老朽化や災害に対する高速道路インフラの信頼性の飛躍的向上	
老朽化対策や本格的な予防保全の推進 <リニューアル工事／新たなリニューアル工事>.....	P.7～8
耐震対策による交通機能の迅速な回復.....	P.9
激甚化・頻発化する気象災害への対応.....	P.10
基本方針3 高速道路の整備・強化と4車線化の推進によるネットワーク機能の充実	
高速道路ネットワーク強化の検討及び整備の推進.....	P.11
より使いやすい高速道路空間に向け、スマートIC・休憩施設の整備を推進.....	P.12
基本方針4 多様なお客さまのニーズを踏まえた使いやすさの追求	
お客さまのニーズや行動変化及び将来にわたる担い手確保に対応したSA・PA ^(※) サービス機能の強化、拡充.....	P.13
物流2024問題に対応した休憩施設の混雑対策／深夜割引の見直し.....	P.14～15
高速道路の利用促進及び交通分散に向けた料金の取り組み.....	P.16～17
基本方針5 持続可能な社会の実現に貢献できるグループ経営力の強化	
カーボンニュートラル推進戦略(仮称)の策定.....	P.18
基本方針6 社会の変化に対応できる人材力の強化と誰もが生き生きと働ける基盤の確立	
社員一人ひとりがかつ能力やスキルを最大限に発揮できる人材育成の強化.....	P.19
建設業の2024問題への取り組み(担い手不足への対応等).....	P.20

(※) サービスエリア(以下、「SA」)・パーキングエリア(以下、「PA」)

基本方針の見直し

○ コロナ以前の水準まで交通量が回復したほか、「法改正による償還期間および料金徴収期間の延長」、「サステナビリティに対する社会的要請の高まり」、「デジタル技術の進展」、「担い手不足への対応」、「人的資本経営への注目」など、当社をとりまく事業環境が変化したことを踏まえて、基本方針5および6を見直し。

中期経営計画(5年間)

- ◆基本方針1
安全・安心で自動運転等のイノベーションにも対応した快適な高速道路の実現
- ◆基本方針2
老朽化や災害に対する高速道路インフラの信頼性の飛躍的向上
- ◆基本方針3
高速道路の整備・強化と4車線化の推進によるネットワーク機能の充実
- ◆基本方針4
多様なお客さまのニーズを踏まえた使いやすさの追求
- ◆基本方針5
ポストコロナ時代におけるグループ全体の経営力の強化
- ◆基本方針6
新たな日常に対応した誰もが生き生きと働けるワークスタイルの実現

コロナ以前の水準まで交通量が回復

- ・自動運転にかかる技術革新の進展
- ・法改正と償還延長
・災害の激甚化
- ・更なる高速道路ネットワーク整備
- ・物流2024問題
・機動的な料金
- ・脱炭素社会への対応を深化
- ・人的資本経営

中期経営計画(残り2年間:見直し後)

- ◆基本方針1
安全・安心で自動運転等のイノベーションにも対応した快適な高速道路の実現
- ◆基本方針2
老朽化や災害に対する高速道路インフラの信頼性の飛躍的向上
- ◆基本方針3
高速道路の整備・強化と4車線化の推進によるネットワーク機能の充実
- ◆基本方針4
多様なお客さまのニーズを踏まえた使いやすさの追求
- ◆基本方針5
持続可能な社会の実現に貢献できるグループ経営力の強化
- ◆基本方針6
社会の変化に対応できる人材力の強化と誰もが生き生きと働ける基盤の確立

財務計数計画の見直し

- 高速道路事業は、コロナ以前の水準まで交通量が回復したことを受けて料金収入は+3,000億円の上方向修正。
これに伴い、道路資産賃借料は1,000億円増加するとともに、維持管理に必要となる管理費等を+2,000億円計上。
- 高速道路の新設・改築事業等は、最新の施工実態等を踏まえ東京外環道や横浜環状南線の投資時期を見直し(▲3,000億円)。
- また、中期経営計画の前半にかけて生じた半導体不足等の影響により、ETC設備等も投資時期を見直し(▲700億円)。

▼損益計画 (税抜)

	R3~R7年度累計	
	当初	見直し
料金収入	約3兆6,000億円	約3兆9,000億円
道路資産賃借料	約2兆6,000億円	約2兆7,000億円
管理費等	約1兆0,000億円	約1兆2,000億円

▼投資計画 (税抜)

資産区分	R3~R7年度累計		主な投資内容
	当初	見直し	
機構資産	約2兆5,000億円	約2兆2000億円	高速道路事業の新設・改築 特定更新・修繕事業 等
会社資産	約2,500億円	約1,800億円	料金収受機械、 ETC設備の整備・老朽化更新 等

※機構資産とは、完成後に高速道路機構へ引き渡すこととしている道路資産

- 関連事業は、コロナ禍からの回復基調等を考慮して損益計画を見直すとともに、商業施設の新設・改良等の投資時期を見直し。

▼損益計画 (税抜)

	R3年度	R7年度
営業利益 [当初]	▲9億円	21億円
営業利益 [見直し]	▲14億円(実績)	37億円

▼投資計画 (税抜)

資産区分	R3~R7年度累計		主な投資内容
	当初	見直し	
会社資産(SA・PA事業等)	約300億円	約250億円	SA・PAの商業施設の新設・改良・老朽化更新

基本方針1

安全・安心で自動運転等のイノベーションにも対応した快適な高速道路の実現

事故対策による安全性の向上、渋滞対策による定時性確保を推進

◆ 暫定2車線区間の正面衝突事故防止に向け、長大橋梁・トンネル区間における新技術の試行・検証を実施します。

▼ワイヤロープ(土工部・中小橋梁適用)の設置事例

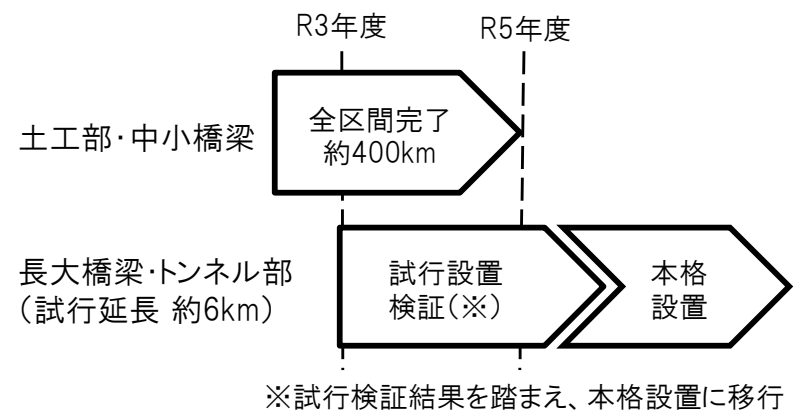


・ワイヤロープ設置区間における効果
設置後の正面衝突死亡事故 0件 (H29～R5年度)

▼新技術(長大橋梁・トンネル部適用)の設置事例
(センターブロック)

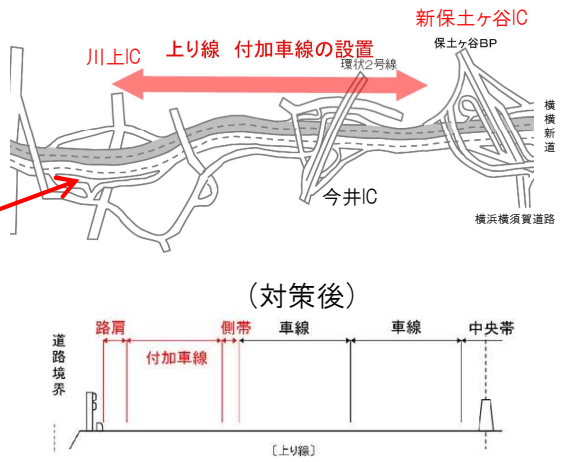


▼R3～R7年度の実績・予定



◆ 首都圏を中心とした交通集中による渋滞緩和を目指し、付加車線事業やペースメーカーライト等の渋滞対策を推進します。

▼横浜新道 新保土ヶ谷IC～川上IC間の付加車線事業(R6.2に着手)



▼ペースメーカーライト(R6～R7年度対策予定箇所)

・走行車両の速度回復を視覚的に誘導



道路名	方向	対策箇所
常磐道	上り線	流山IC～柏IC
圏央道	内回り	狭山日高IC～入間IC

基本方針1

安全・安心で自動運転等のイノベーションにも対応した快適な高速道路の実現

自動運転等のイノベーションに対応した道路空間の整備

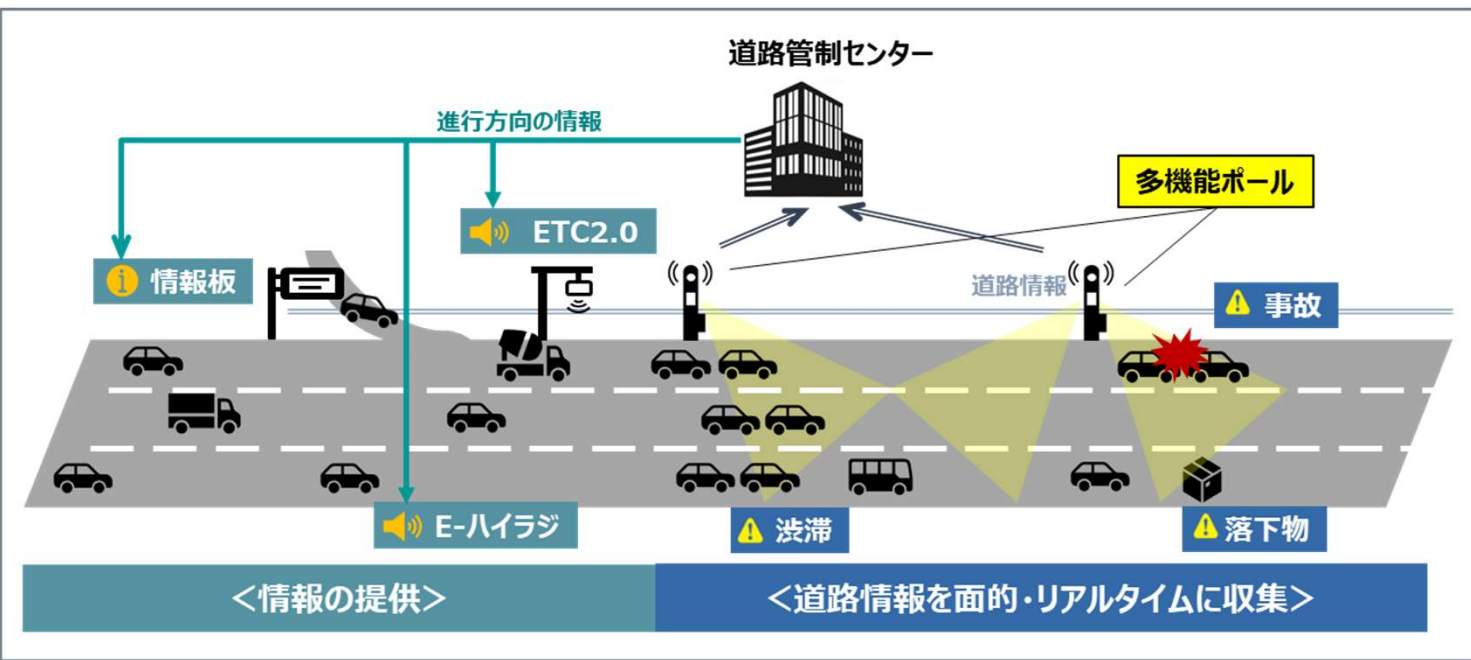
◆自動運転車両と非自動運転車両が混在する状況下において、安全で円滑な交通を支援するため、R8年度から情報収集・提供に関する実証実験の開始を目指し、情報を収集する多機能ポールとアプリによる情報提供(Eーハイラジ[※])の拡充を進めます。

▼実証実験区間(東北道 鹿沼IC～宇都宮IC間)のイメージ

- 多機能ポールを約300m間隔で設置し、進行方向の事故や落下物等の情報を面的かつリアルタイムに収集
- 収集した情報は、Eーハイラジ等により提供
- 実証実験では収集技術や情報提供の効果等の検証を実施

<多機能ポールのイメージ>

- 可視光カメラと遠赤外線カメラを搭載
- 昼夜間、気象条件によらず、進行方向の事故や落下物等を即時に検知
- 一部のポールに、気象観測装置等を設置



<可視光・遠赤外線カメラによる視認性の確認状況>



※ Eーハイラジは現在千葉エリアの3路線(京葉道路、東関東道、新空港道)で先行提供中
今後、東北道を含むNEXCO東日本全域に展開予定

基本方針1

安全・安心で自動運転等のイノベーションにも対応した快適な高速道路の実現



moVisionプロジェクトの主な取組み

- ◆長野県小布施町と連携し、上信越道小布施PAと道の駅(オアシスおぶせ)を活用したモビリティハブの実現に向け、検討を進めます。
- ◆走行中給電※の実現に向け、停止時における非接触給電実験設備の整備に着手します。

▼小布施PAと道の駅(オアシスおぶせ)を活用したモビリティハブ

- 高速道路と目的地をつなぐ、バス等の交通手段に乗り換え可能な接続・乗継拠点(モビリティハブ)を実現
- 自家用車から巡回バスなどへ乗り換えが容易になり、目的地までのスムーズな移動が可能



＜今後の取組み＞

- R6年度から、町内の巡回バスの運行状況や道路交通情報のPAでの情報提供等、モビリティハブの実現に向けて検討

＜小布施町 将来のモビリティハブのイメージ＞

- お客さまが小布施PAに駐車
- デジタルサイネージで周辺道路の混雑情報を確認
- オアシスおぶせ専用駐車場に車を移動
- 道の駅から巡回バスに乗って周辺観光地めぐり



▼高速道路本線での走行中給電

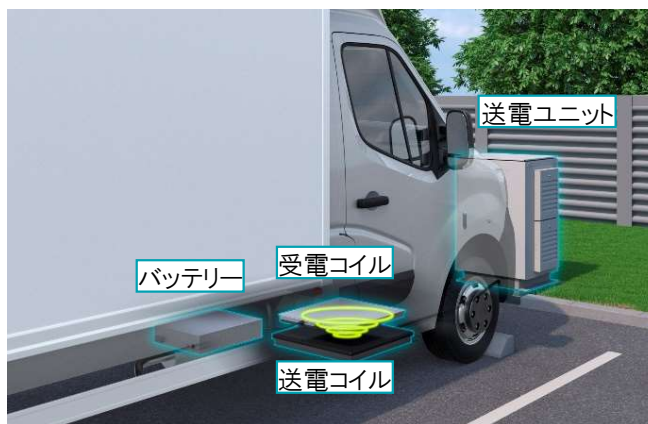
- 高速道路を走行中に、非接触で電気自動車に給電できるレーンを整備することで、電気自動車の航続可能距離が延伸



＜今後の取組み＞

- R7年度の停止時における非接触給電実験に向け、実験車両の開発、現地実験設備の整備に着手
- R11年度の高速道路本線での走行中給電の実験に向けて検討

＜停止時における非接触給電実験のイメージ＞



＜将来の走行中給電のイメージ＞



(出典:株ダイヘン)

※ 国立研究開発法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構の公募する「グリーンイノベーション基金事業/スマートモビリティ社会の構築プロジェクト」を活用し、関西電力(株)、大阪メトロ(株)、(株)ダイヘン、(株)大林組と共同で技術開発を実施

基本方針2

老朽化や災害に対する高速道路インフラの信頼性の飛躍的向上

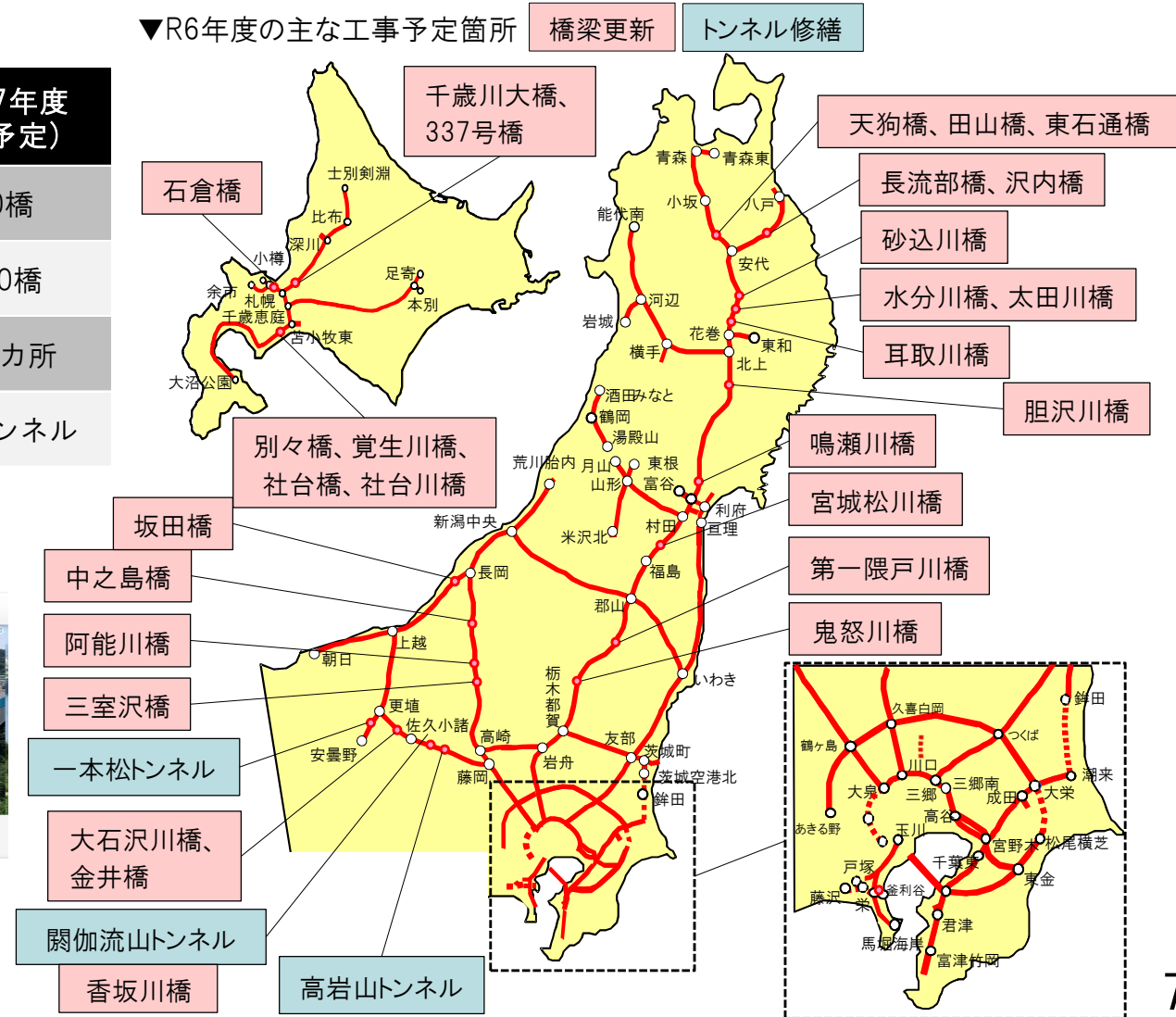
老朽化対策や本格的な予防保全の推進《リニューアル工事》

- ◆道路資産の健全性を永続的に保持すべく、橋梁の床版取替・修繕、トンネル及び大規模な土構造物の補強を推進します。
(施工期間:15年、事業費:約1.2兆円)
- ◆工事の際は、新技術による工期短縮や道路ネットワークを活用した迂回路確保等、お客さまへの影響の軽減に努めます。

▼主なリニューアル工事の完了(予定)数量

内容		R3~R5年度 (完了)	R6~R7年度 (完了予定)
大規模更新工事	橋梁更新	79橋	約90橋
	橋梁修繕	134橋	約150橋
大規模修繕工事	土構造物修繕	585カ所	約500カ所
	トンネル修繕	10トンネル	約10トンネル

▼R6年度の主な工事予定箇所



▼工事によるお客さまへの影響を最小限とするため広報を展開



テレビCM・YouTube広告による情報提供



専用サイトの開設

基本方針2

老朽化や災害に対する高速道路インフラの信頼性の飛躍的向上

老朽化対策や本格的な予防保全の推進《新たなりニューアル工事※》

- ◆H26年度からの法定点検で、詳細な調査・点検や新技術の活用により、新たに土木構造物の損傷が判明しました。
 - ◆このため、R6.1に「新たな更新計画」を公表し、この計画を基にした更新事業を推進します。（施工期間：15年、事業費：約2,700億円）
- ※新たなりニューアル工事は、R5.6.7 道路整備特別措置法等の改正により更新・進化需要に対応するため、料金徴収期間を延長して財源を確保

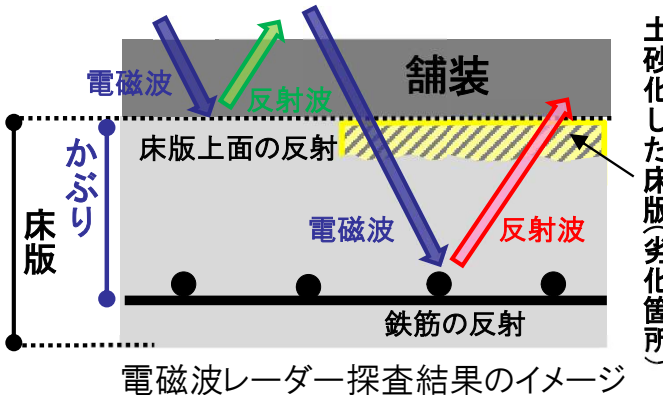
▼詳細な調査・点検の例

◇電磁波レーダー探査(床版)

- 目視では確認不可能な舗装下の床版上面の劣化（土砂化等）、鉄筋かぶり等が非破壊で確認可能。
- 床版厚の減少や鉄筋のかぶり不足等により床版の劣化が進行していることが新たに判明。



※画像の一部を加工しています



▼新たな更新計画の概要(東日本分)

区分	主な対策	延長※1
橋梁	桁の架替、充填材の再注入	9km【15km】
	床版取替	3km【4km】
土工舗装	舗装路盤部の高耐久化	171km【343km】
	切土区間のボックスカルバート化+押え盛土	1箇所
	盛土材の置換	-
合計※2		184km【362km】

※1:【 】は上下線別の延べ延長、※2:端数処理の関係で合計が合わない場合がある
 (注)上記の新たに更新が必要となった箇所と同様の構造・基準の箇所等において、今後著しい変状に進行する可能性があることから、今後の点検結果等を踏まえ、更新事業の追加を検討。

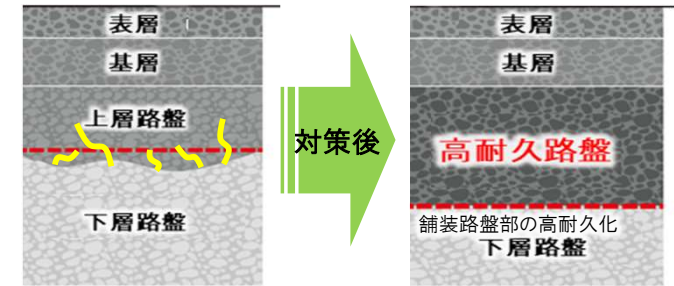
▼充填材の再注入(例①)

- PC(プレストレスコンクリート)橋において、グラウト充填不足箇所では塩害により著しく劣化。
- 再注入または塩害により劣化の激しい箇所は架替を計画。（東関東道 谷津南高架橋など）



▼舗装路盤部の高耐久化(例②)

- 交通荷重の繰り返しにより、上層路盤下面からのひび割れが発生。
- 舗装路盤部をより耐久性の高い高耐久路盤に置換えを計画。（関越道 土樽地区など）



▼切土区間のボックスカルバート化+押え盛土(例③)

- 対策工を繰り返しているが、のり面の変状が止まらない状況。
- 抜本的対策として、本線上にボックスカルバートを施工し、その上に押え盛土の施工を計画。（上信越道 蓬平地区）



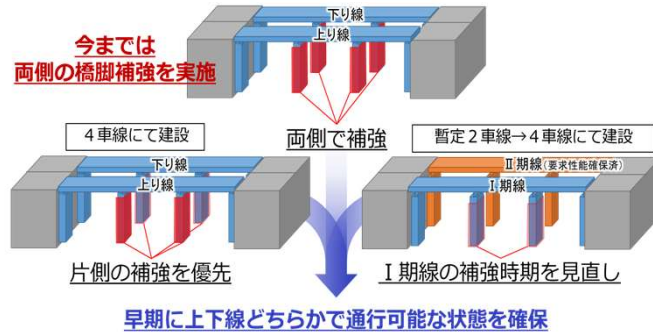
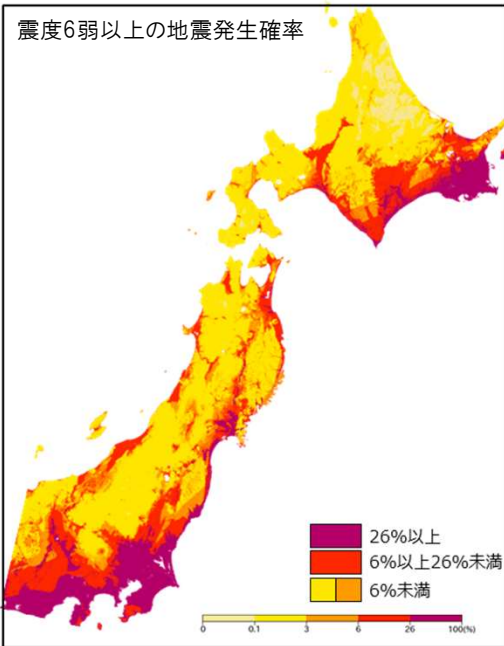
基本方針2

老朽化や災害に対する高速道路インフラの信頼性の飛躍的向上

耐震対策による交通機能の迅速な回復

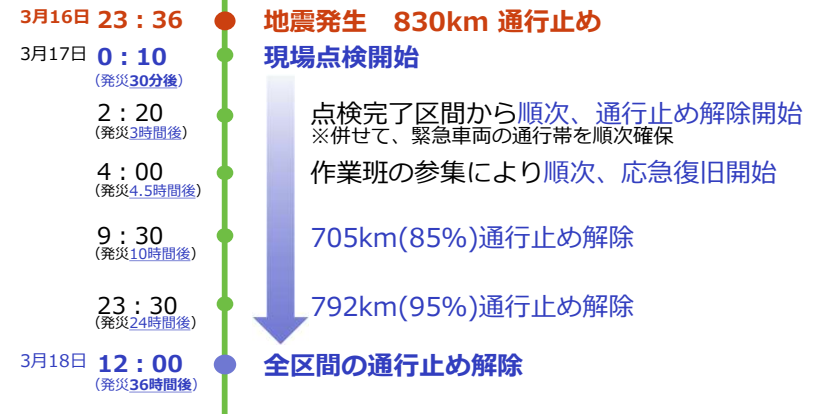
- ◆落橋・倒壊を防ぐ耐震対策(耐震性能3)は全橋梁完了し、橋としての機能を速やかに回復させるための耐震対策(耐震性能2)は約8割を完了しています。
- ◆山岳地・河川部・都市部で施工・制約条件が厳しく、対策が未了となっている箇所のうち、上下線の橋脚が分離している橋梁でどちらか一方の補強を優先するなどの手法を採用することで、耐震補強対策の加速化を図ります。
- ◆特に、震度6弱以上の大規模地震の発生確率が26%以上となる地域は、R12年度末までに早期に機能回復できる対策の完了を目指します。(R6年度からR12年度末までに約400橋完了、事業費 約2,600億円を予定)

▼耐震対策の事例(どちらか一方の橋脚補強を優先する手法)



▼震災時の対応事例(R4.3.16福島県を震源とした地震)

被災区間では耐震性能2まで対策を終えていたこともあり、速やかな現場点検及び応急復旧を実施し、地震発生から約36時間で全区間の通行止めを解除。



○R6年度には、常磐道 久慈川橋等約60橋の工事着手を予定。

基本方針2

老朽化や災害に対する高速道路インフラの信頼性の飛躍的向上

激甚化・頻発化する気象災害への対応

◆近年の集中的・継続的な強雪に対応するため、「人命を最優先に幹線道路上での大規模な車両滞留を徹底的に回避」することを基本とし、予防的通行止め・集中除雪を実施するとともに、出控えや通行止め可能性区間の広報を行い、対策を強化していきます。

▼強雪時の対応

- R3年度冬期より、強雪時には躊躇なく予防的通行止め・集中除雪を実施
- 救出用車両の事前配備等により、立ち往生車両等への速やかな対応
- 滞留車両が発生した際の乗員保護や支援
- HPやSNS、テレビCM等を活用し、出控えや通行止め可能性区間の広報を実施

▼予防的通行止め・集中除雪の実施

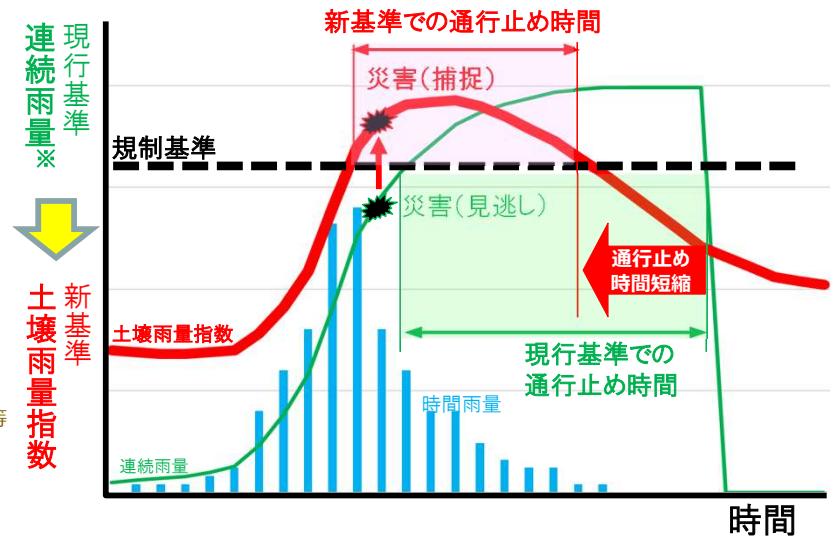
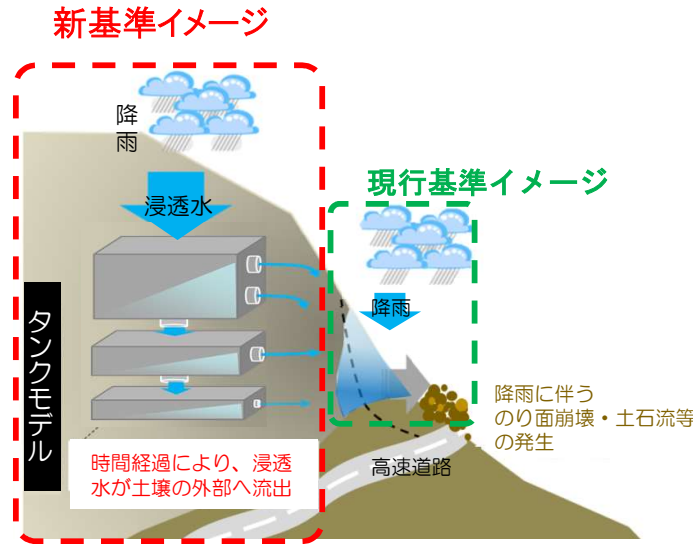
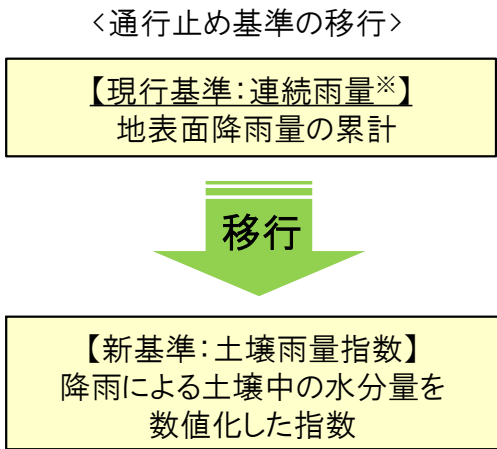


▼救出用車両による立ち往生車両の退避



◆大雨時の事前通行止めの的確な実施による安全性の向上を目的に、科学的データに基づく土中の水分量を考慮した通行止め基準(土壌雨量指数)に移行します。

▼現行基準と新基準(土壌雨量指数)の比較



※ 現行基準は「連続雨量」または「連続雨量と時間雨量の組み合わせ」を使用。上記は「連続雨量」の場合。

基本方針3

高速道路の整備・強化と4車線化の推進によるネットワーク機能の充実

高速道路ネットワーク強化の検討及び整備の推進

- ◆ 移動時間の短縮、企業立地の促進、物流の効率化などを目的とした、高速道路ネットワークの整備を推進します。
- ◆ 時間信頼性の向上、交通事故による通行止めの減少や災害・大雪時の交通機能確保のため、4車線化及び付加車線事業を実施します。

- : 新規整備区間
- : 4車線化及び付加車線の整備区間
- : 令和6年3月に事業化された4車線化区間

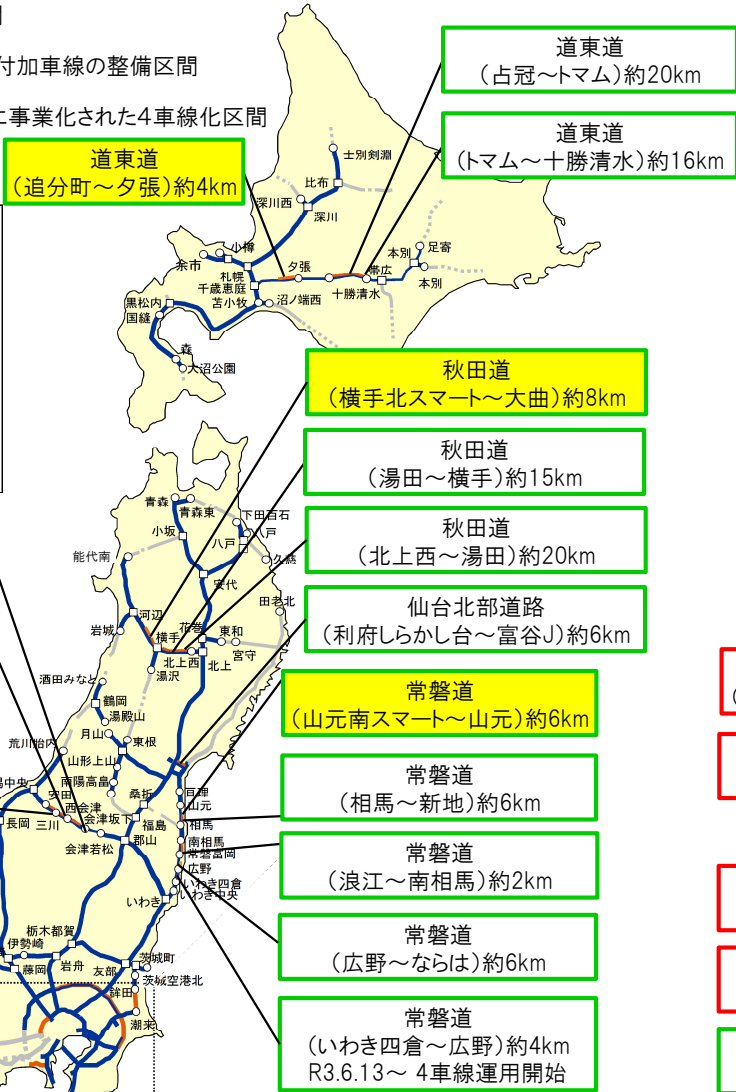
- 凡例
- NEXCO東日本の高速道路
- (営業中)
 - (建設中)
- NEXCO東日本以外の高速道路
- (供用中)
 - ⋯ (建設中)

磐越道
(会津坂下～西会津)約9km

磐越道
(西会津～津川)約18km※1

※1 約18kmのうち、約9kmは事業化済み

磐越道
(三川～安田)約8km



横浜環状南線の工事状況



圏央道の4車線化(久喜白岡JCT～幸手IC間)

圏央道
(久喜白岡J～大栄J)約92km
R5.3.31～一部区間4車線運用開始(約18km)
R7～8年度全線開通見込み※2

※2 借地契約等が速やかに完了する場合

東埼玉道路
(草加八潮J～浦和野田線)約10km

東京外環道
(大泉J～中央J)約10km

横浜環状南線
(釜利谷J～戸塚)約9km

横浜湘南道路
(栄J～藤沢)約7km

横浜横須賀道路※4
(釜利谷J～並木)約4km

※4 横浜横須賀道路は6車線化



東関東道
(潮来～銚田)約31km
R7～8年度開通見込み

圏央道
(大栄J～松尾横芝)約19km
R8年度開通見込み※3

※3 大栄JCT～国道296号IC(仮称)間は、1年程度前倒しでの開通を目指す

圏央道
(東金J～松尾横芝)約16km

富津館山道路
(富津竹岡～富津金谷)約3km

※建設中の道路名称・IC・JCT名称は仮称のものを含む

基本方針3

高速道路の整備・強化と4車線化の推進によるネットワーク機能の充実

より使いやすい高速道路空間に向け、スマートIC・休憩施設の整備を推進

- ◆スマートICの整備により地域産業の活性化・観光振興・救急医療への貢献・物流の効率化を目指します。
- ◆良好な運転環境を実現するため、休憩施設の整備を推進します。

- : スマートICの整備
- : スマートIC開通済み
- : 休憩施設の整備
- : 休憩施設の整備済み

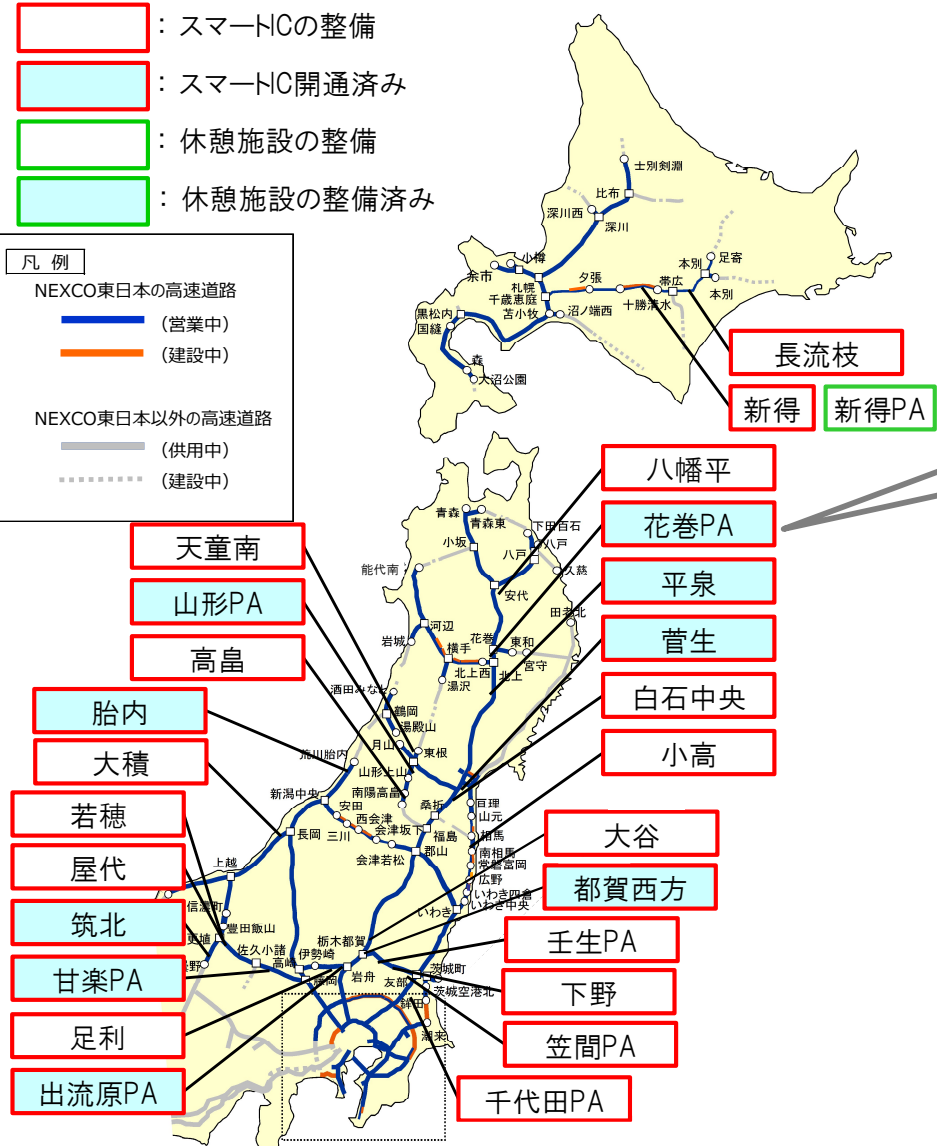
凡例

NEXCO東日本の高速道路

- (営業中)
- (建設中)

NEXCO東日本以外の高速道路

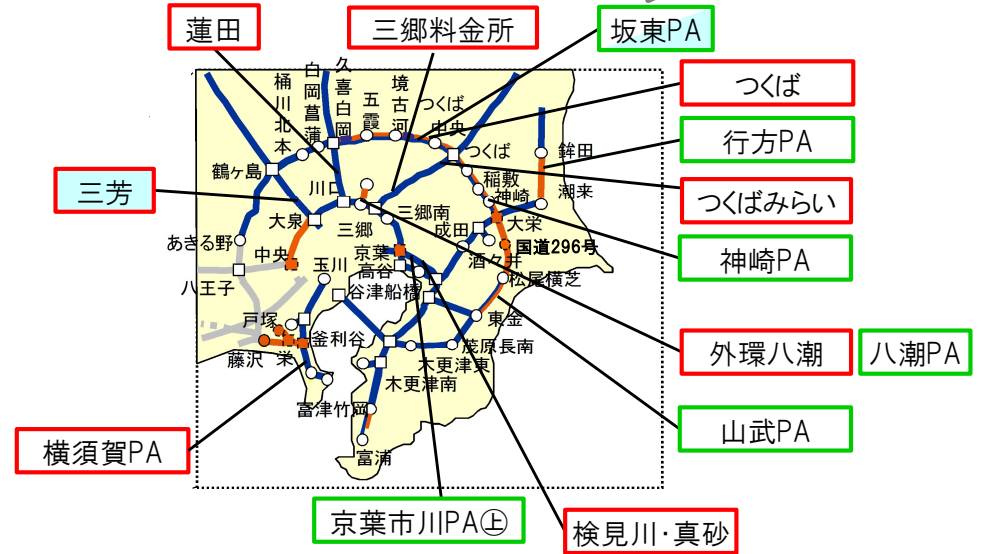
- (供用中)
- (建設中)



花巻PAスマートICⓈ R6.3.20開通



坂東PA(内回り) R6.4.23オープン



基本方針4

多様なお客さまのニーズを踏まえた使いやすさの追求

お客さまのニーズや行動変化及び将来にわたる担い手確保に対応したSA・PAサービス機能の強化、拡充

◆商業施設のリニューアル等により、お客さまへのサービスと利便性向上を図ります。

■商業施設のリニューアル等を推進し、お客さまのご利用にさらなる彩り、旅の楽しみをプラスします。

▼建替等リニューアルによる快適性アップ

R3→R7

16 箇所
(うち11箇所完了)

[今後の方針]
東北道 佐野SA[㊦]に続き、佐野SA[㊥]を地域とタイアップした施設としてリニューアルするなど、お客さまニーズに対応するSA・PAへ進化します。



▼ウォークインゲート整備による地域のお客さまにとっての機能性アップ

R3→R7

11 箇所
(うち9箇所完了)

[今後の方針]
引き続き、外部から出入可能な箇所に整備していくとともに、設置済の箇所のさらなる活用を図っていきます。

※災害時の活用も含む



■より快適・便利にご利用いただけるサービスの拡充を図り、物流2024問題を始めとした社会的ニーズへの対応を推進します。

▼シャワールームの拡充等による満足度アップ

R3→R7

10 箇所
(うち8箇所完了)

[今後の方針]
設備のリニューアル及びブースの増設により、トラックドライバーの方々を始めとしたお客さまにさらに快適な環境を提供します。(東北道 安積PA[㊥][㊦])



▼省人化による24時間サービスの提供で利便性アップ

R4 東北道 大谷PA[㊦]

R5 関越道 寄居PA[㊦]

2箇所にコンビニ自販機を導入

[今後の方針]
今後もコンビニ自販機を拡充するとともに、次世代型無人販売機なども導入していきます。担い手不足の課題をイノベーションで解決します。



基本方針4

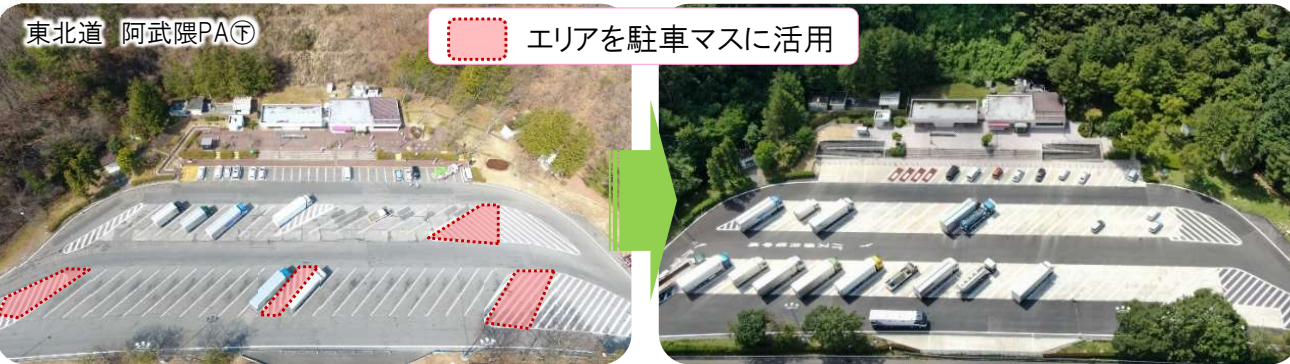
多様なお客さまのニーズを踏まえた使いやすさの追求

物流2024問題に対応した休憩施設の混雑対策

◆既存の駐車エリアの配置見直しや駐車スペースの拡充、短時間限定駐車マスによる確実な駐車機会の確保、満空情報板による混雑情報等の提供及びダブル連結トラック駐車マス整備等により、休憩施設の混雑対策を推進します。

▼既存エリアの配置見直し等により、駐車マスを拡充

▼短時間限定駐車マス整備による確実な休憩機会の確保 (実証実験中)



R3~R5年度 実績: 国見SA[Ⓐ]・那須高原SA[Ⓐ]・佐野SA[Ⓐ] 他38箇所
R6年度 予定: 鶴巣PA[Ⓐ]・大湯PA[Ⓐ] 他10箇所



R5年度 実績: 蓮田SA[Ⓐ]他3箇所 (全30マス)

▼休憩施設の園地等の活用等により、駐車スペースを拡充

▼ダブル連結トラック駐車マスの整備



R3~R5年度 実績: 金成PA[Ⓐ]
R6~R7年度 予定: 安積PA[Ⓐ]、泉PA[Ⓐ]

R3~R5年度 実績: 蓮田SA[Ⓐ] 他30箇所
R6年度 予定: 鶴巣PA[Ⓐ]他7箇所



※画像の一部を加工しています

【大型車・ダブル連結トラック駐車マス拡充数】

		大型車
		うち ダブル連結トラック
R3~R5年度(実績)	360マス	40マス
R6年度予定(計画)	約70マス	約10マス

基本方針4

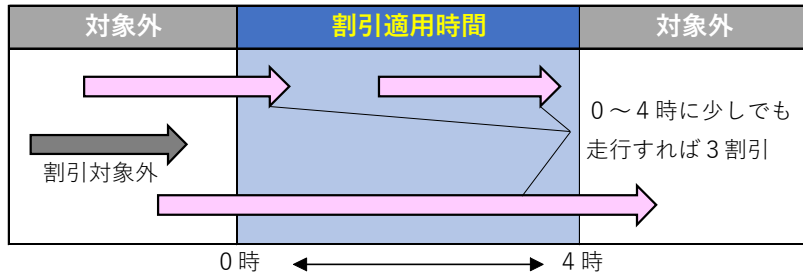
多様なお客さまのニーズを踏まえた使いやすさの追求

物流2024問題に対応した深夜割引の見直し

◆深夜割引適用待ち車両の滞留等の課題に対し、割引適用時間帯を走行された分の料金のみを割引の対象とするとともに、トラック運転者の負担軽減等を目的として割引適用時間帯の拡大等を図るよう、令和6年度中を目処に深夜割引を見直します。

<見直し前>

0時から4時の間に高速道路を通行するETC車の料金を3割引



【課題】

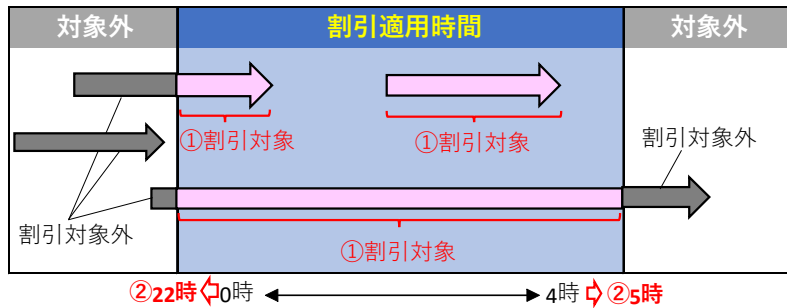
- ①本線料金所において、割引適用待ちの車両が滞留し、走行車線を閉塞
- ②運転者等の労働環境の悪化



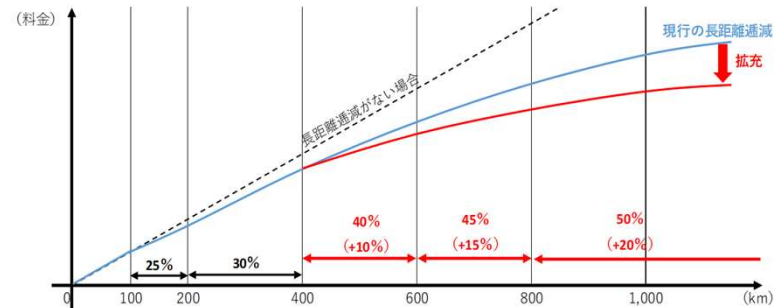
右図：東京本線料金所前の滞留状況 (R2.12.23(水)23:58撮影)

<見直し後>

- ①割引適用時間帯の走行分のみ3割引
- ②割引適用時間帯の拡充(22時—5時)



- ③深夜割引の見直しにあわせて、400km以上の長距離通減制を拡充



※以下のとおり、激変緩和措置(5年程度)を予定

- ・深夜割引適用車両のうち1,000km以上走行した場合は、1,000kmを超える部分を割引対象走行分に追加
- ・22時台に高速道路から流出した車両について、22時台に走行した分は、深夜割引の割引率を2割とする

基本方針4

多様なお客さまのニーズを踏まえた使いやすさの追求

高速道路の利用促進及び交通分散に向けた料金の取組み

◆ 土日・祝日の特定の時間帯に交通が集中することによって激しい混雑が発生している東京湾アクアラインにおいて、ETC時間帯別料金の社会実験を実施し、混雑緩和を図ります。

▼ 土日・祝日のアクアライン上り線(木更津→川崎方面)において、特定の時間帯の割引料金を変動させるETC時間帯別料金の社会実験を実施



ETC時間帯別料金 上り線 土日・祝日 (1/2、1/3、振替休日を含む)

※ 0内はETC通常料金

	軽自動車等 (1,600円)	普通車 (1,960円)	中型車 (2,320円)	大型車 (3,130円)	特大車 (5,100円)
0時～13時	640円	800円	960円	1,320円	2,200円
13時～20時	960円	1,200円	1,440円	1,980円	3,300円
20時～24時	480円	600円	720円	990円	1,650円

▼ 混雑緩和などに一定の効果が認められることから、現行の時間帯別料金の社会実験を継続

○ 全体交通量は増加しているものの、13時～20時の交通量が分散し、渋滞による損失時間が減少(土曜日約31%、日曜日約21%)している。

■ 木更津JCTから川崎浮島JCTまでの通過所要時間(上り線)



※所要時間: トラフィックカウンター計測値を基に算出(NEXCO東日本)
 以下条件時は集計対象から除外。集計対象日は日交通量のグラフに記載
 ・通行止め及び事故・大雨(20mm/h以上)
 ・横風等による規制発生日
 ・祝日(前年と比較できないことから)

出典: 東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会HPより

基本方針4

多様なお客さまのニーズを踏まえた使いやすさの追求

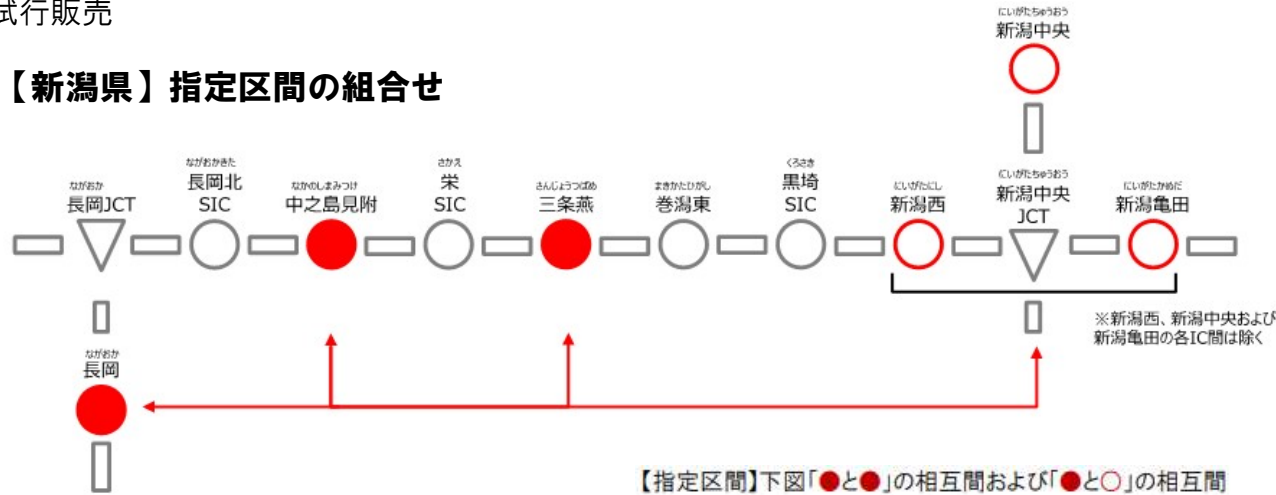
高速道路の利用促進及び交通分散に向けた料金の取組み

◆多様化する勤務形態への対応と通勤時間帯の交通集中を避けて他の時間帯へシフトさせ、高速道路の利用促進や交通分散を図ることを目的とし、北海道・新潟県の一部区間で「通勤パス」の社会実験を実施します。本実験により、並行一般道の渋滞緩和にも寄与するものと考えています。

▼曜日・時間帯にかかわらず1日3回まで利用できる、「通勤パス」を試行販売



【新潟県】指定区間の組合せ



【指定区間】下図「●と●」の相互間および「●と○」の相互間

◆ドラ割の利用促進を図るとともに、休日割引の見直しを実施し、観光需要の平準化にむけた高速道路料金の取組みを進めます。

▼一層の利用拡大を図るため、自治体等との連携を強化してドラ割の企画・販売を行うなど、より魅力的な商品を作成し、R7年度には約51万件/年の販売を目指す (R5年度実績: 約47万件/年)

(例)佐渡島ゴールデンパス
ドラ割と、佐渡島へ渡るカーフェリー等と佐渡島内の宿泊とのセット商品



▼観光需要の平準化を目的に、ドラ割を平日のみの利用期間でお申込みのうえご利用いただいた場合、販売価格の15%分のETCマイレージサービスのポイントを追加付与するキャンペーンを実施中



▼交通分散の観点から、GW・お盆・年末年始に加え、9月のシルバーウィークを休日割引適用除外日に追加

2024	日	月	火	水	木	金	土
9月	1	2	3	4	5	6	7
	8	9	10	11	12	13	14
	15	16	17	18	19	20	21
	22	23	24	25	26	27	28
	29	30					

基本方針5

持続可能な社会の実現に貢献できるグループ経営力の強化

カーボンニュートラル推進戦略(仮称)の策定

◆2050カーボンニュートラルの実現に向けて、NEXCO東日本グループとして最大限貢献するための目標や具体的な方策を盛り込んだ『カーボンニュートラル推進戦略(仮称)』を令和6年度早期に策定します。

《取組みの一例》

○日々の道路管理で使用する電気や燃料などのエネルギー消費の最小化を推進します。

▼トンネル照明のLED化



〈R3⇒R7の削減量〉
年間の電力使用量
約17百万kWh(▲20%)
年間のCO₂年排出量
約1.1万t



○CO₂の吸収・固定効果を有する盛土のり面等道路空間の緑地(樹木等)を適切に管理します。

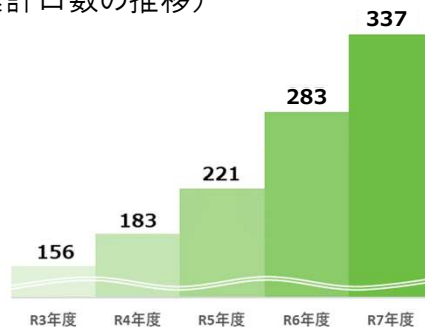
▼のり面状況



緑地によるCO₂吸収・固定効果
約3.8万t/年

○EVシフトへ向け、急速充電器の整備を進めます。

▼急速充電器の整備(整備累計口数の推移)



○道路空間を活用した自然エネルギーの創造を推進します。

▼植物発生材を活用したバイオマスガス化発電の取組み



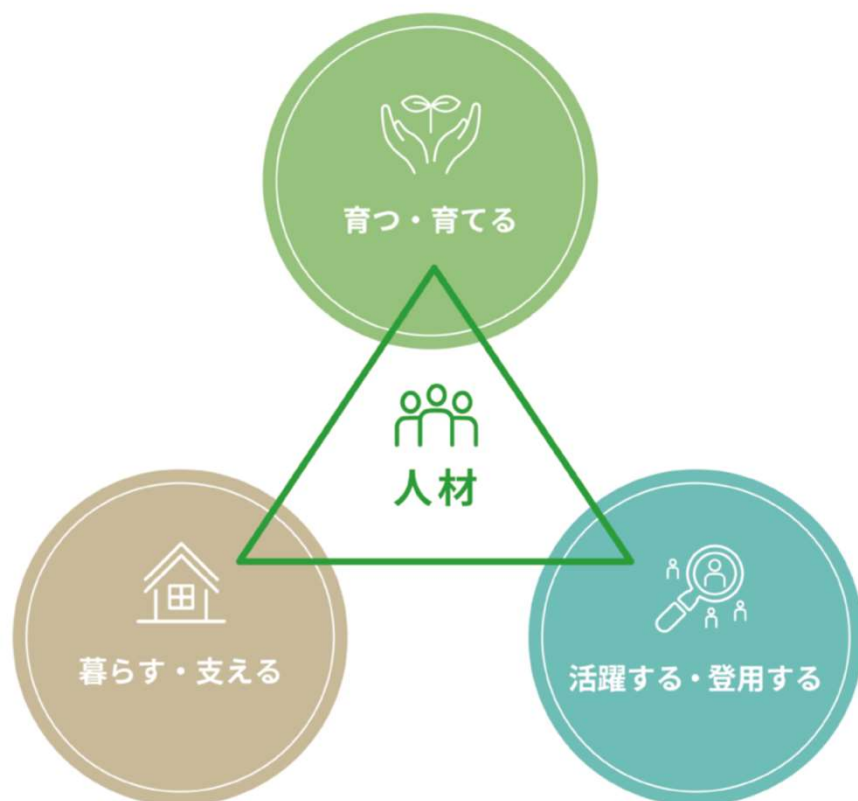
○高速道路のネットワーク整備、渋滞対策による交通の円滑化を推進します。

○CO₂削減に資するこれまでの取組みのほか、カーボンニュートラルに貢献する技術開発や調達等に取り組めます。

社員一人ひとりがもつ能力やスキルを最大限に発揮できる人材育成の強化

- ◆ 高速道路を将来にわたり維持し、進化させ続けるためには、現場力の源泉である人材の確保と育成が経営上の重要課題であると考えています。
- ◆ 当社が求める人材像・能力・スキルを明示し、人材育成手法、ジョブローテーションとライフステージを両立する仕組みなどを盛り込んだ『NEXCO東日本人材育成方針』を策定しました。

▼ 業務や勤務地に対する社員の希望をよりきめ細やかに確認することで、社員一人ひとりの成長をサポート



- ジョブローテーションの中で、社員が着実に高い能力・スキルを得られるようにOJTを強化
- 子育て期間中の配偶者との同居等の希望を叶えつつ、得意分野を伸ばしながらキャリアを形成できるよう施策を拡充
- 多様な人材が共に働き、新たな価値を創造していく職場環境づくり

建設業の2024問題への取組み(担い手不足への対応等)

◆2024年4月から適用される、建設業における時間外労働の上限規制等に対応するため、遠隔立会の導入や週休2日を踏まえた適切な工期設定、資材等の価格高騰に対するスライド条項の適用等を始めとした取組みを行い、深刻化する担い手不足などの解消に努めます。

- 建設業界団体と意見交換を行いながら、現場の要望を踏まえ、①「設計図書の品質向上」、②「適正な工期の設定」、③「書類作成の軽減」、④「施工管理の効率化・省力化」の4本柱からなる「工事円滑化ガイドライン」を作成。
- 受発注者一体となって取組みを継続し、労働環境の改善をはかることで担い手不足などの解消に努めます。
- 引き続き、建設業界団体との意見交換や現場のニーズを踏まえた改善に向けた取組みも進めます。

《工事円滑化ガイドライン・4つの柱》

設計図書の品質向上

- ・発注者の責務である条件明示の徹底
- ・設計照査の強化
- ・対外協議の確実な実施

書類作成の軽減

- ・受発注者間における迅速な意思決定ルールの方策
- ・工事円滑化ガイドラインの方策
- ・提出頻度の多い書類の集約化
- ・Kcube2の機能改良

適正な工期の設定

- ・全ての工事を週休2日とする
- ・監理技術者等の現場配置条件を明確化
- ・書類作成に係る工期の付与と費用負担

施工管理の効率化・省力化

- ・コンクリート施工管理要領の改定による書類の削減
- ・鉄筋の基準試験に関する書類の一部廃止
- ・遠隔立会実施要領の方策及び公表

《遠隔立会のイメージ》



受注者(現場)

※画像の一部を加工しています



発注者(事務所)