NEXCO東日本レポート　2023

NEXCO東日本レポート
2023

東日本高速道路株式会社

NEXCO東日本レポート 2023

発行：東日本高速道路株式会社

〒100-8979　東京都千代田区霞が関3-3-2 新霞が関ビルディング（総合受付14階）
NEXCO東日本お客さまセンター　0570-024-024または03-5308-2424
https://www.e-nexco.co.jp/

ミックス
責任ある木質資源を使用した紙
FSC® C009249

本報告書は、環境に配慮し、用紙にFSC®認証紙を、印刷インキに揮発性有機化合物を含まないNON-VOCインキを使用し、印刷はアルカリ性現像液やイソプロピルアルコールなどを含む湿し水が不要な「水なし印刷」で行っています。また、読みやすさに配慮された「ユニバーサルデザインフォント」を採用しています。

2023年10月　発行

あなたに、ベスト・ウェイ。
NEXCO 東日本

地域をつなぎ、
地域とつながる。

NEXCO東日本グループは、東日本地域における
高速道路の管理事業、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。
今後も、地域・国・世代を超えた持続可能な社会の実現に向けて、
「つなぐ」価値を創造し、
あらゆるステークホルダーの皆さまに貢献する企業として
成長してまいります。

NEXCO東日本レポート **2023**

CONTENTS

03 | NEXCO東日本グループのあゆみ
05 | 事業概要／事業エリア
07 | TOP MESSAGE　～社長対談～
13 | Our Vision
14 | 中期経営計画
15 | 主要重点計画とSDGsへの貢献　～施策等掲載目次～
17 | 指標と財務計画
18 | 財務基盤の強化
22 | [Economy] …… 高速道路の安全・安心・快適・便利を守る取組み
50 | [Environment] …… 周辺環境に配慮した高速道路の取組み
60 | [Community] …… 高速道路を通じた地域連携の取組み
68 | [Human Resources] … 高速道路事業を支える人材育成の取組み
74 | [Governance] …… 信頼される企業となるための取組み
79 | 会社概要・役員一覧
81 | 組織図
82 | Information

[本レポート編集方針]

「NEXCO東日本レポート」は、NEXCO東日本グループの高速道路事業や高速道路事業を通じた社会の持続的な発展に貢献する取組みをステークホルダーの皆さまにお伝えするために発行しています。
この「NEXCO東日本レポート」は、当社コーポレートサイトから
ダウンロードいただけます。

https://www.e-nexco.co.jp/csr/download/

[報告対象組織]

NEXCO東日本およびグループ会社28社

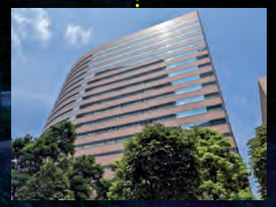
[報告対象期間]

2022年4月1日～2023年3月31日（一部期間外の活動なども掲載しています）

NEXCO東日本グループのあゆみ

2005年10月に設立された「NEXCO東日本」は、
前身の日本道路公団の分割・民営化により誕生し、グループ会社とともに、
東日本地域の高速道路・自動車専用道路の建設と管理・運営等を行っています。
日本道路公団の歴史を含めると、もうすぐ70年。これからも培った経験とノウハウを生かし、
高速道路の安全・安心・快適・便利を支え、日本経済の発展に貢献し続けます。

2005



東日本高速道路株式会社発足

公団が分割・民営化され、「高速道路株式会社法」に基づき、NEXCO東日本／NEXCO中日本／NEXCO西日本が誕生しました。

2008

チャレンジ

「Pasar」が誕生

「あるから利用する施設」から「進んで利用したくなる施設」へ。NEXCO東日本の挑戦第一歩となる「Pasar幕張」が開業しました。

2009

経済貢献（開通）

北関東道（全線）開通

北関東3県間の交流がスムーズになり、新たな産業の大動脈が誕生しました。

道東道 夕張IC～占冠IC間 開通

この開通により、道央圏と道東圏が高速道路により結ばれました。

2011

危機管理（防災・減災）

東日本大震災による被災

震災の被害を受けた区間は20路線、約870km。NEXCO東日本では応急復旧工事に昼夜を問わずに取り組み、震災から約20時間後、緊急車両の通行を可能とする仮復旧を完了し、震災から13日後にほぼ全線で一般車両の通行を可能としました。

2013

圏央道 東金JCT～木更津東IC間 開通

千葉県を中心とするネットワークの広域化が図られました。

インドへの事業進出

インドにおいてNEXCO東日本が持つ技術を広く提供するため、海外事業推進の基盤となる初の海外事務所をニューデリーに開設しました。

2014

防災拠点の誕生

「サービスエリアの防災拠点化」のフラグシップとして、守谷SA（上り線）がオープンし、サービスエリア機能に加え、有事の防災拠点機能も備わりました。

インフラ長寿命化基本計画策定

2014年にインフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議でとりまとめられた「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、当社が管理する高速道路の更新等を着実に推進するための中長期的な取組みの方向性をとりまとめました。

2015

常磐道（全線）開通

東北道と常磐道のダブルネットワークが形成されました。

圏央道 桶川北本IC～白岡菖蒲IC間 開通

東北道から東名高速までつながり、首都圏の交通流動に変化をもたらしました。

2016

関東支社 道路管制センター リニューアル

最高水準の耐震基準を採用する道路管制センターとして、リニューアルしました。

総合技術センター運用開始

現場経験を補完する体験型・体感型研修を可能とする総合技術センターを開設しました。

2018

東京外環道　三郷南IC～高谷JCT間 開通

この開通により、東京外環道の約6割が完成し、4つの放射道路（東関東道・常磐道・東北道・関越道）が接続しました。

2020

SMH運用開始

技術者とICT等のベストマッチングを目指した「SMH※プロジェクト」において、第1期運用を開始しました。

※スマートメンテナンスハイウェイの略称
(Smart Maintenance Highway)

2021

「moVision」が始動

「自動運転社会の実現を加速させる次世代高速道路の目指す姿」をとりまとめ、31項目からなる「重点プロジェクト」を始動しました。

事業概要 （2023年8月1日現在）

高速道路事業

管理事業

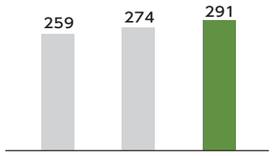
建設事業

営業延長
3,943 km

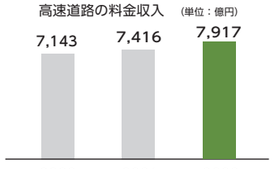
インターチェンジ
446 カ所

SMART IC
スマートIC
63 カ所

高速道路の通行台数 （単位：万台／日）



高速道路の料金収入 （単位：億円）



関連事業

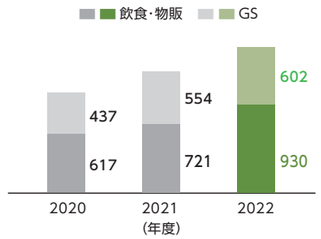
サービスエリア事業

高速道路関連ビジネス

サービスエリア・パーキングエリア
328 カ所
（うち、商業施設有196、商業施設無132）

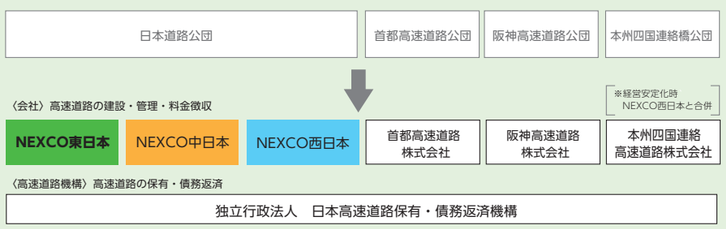
急速充電器
155カ所

SA・PAにおける店舗総売上高 （単位：億円）



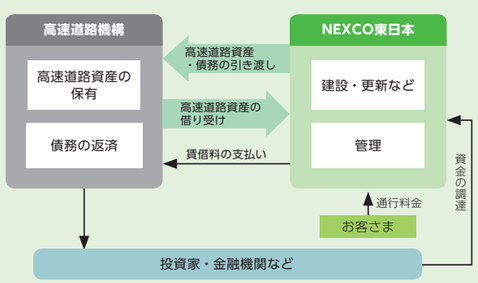
高速道路事業の枠組み

1956年に設立された日本道路公団は、他の道路関係公団とともに民営化され、2005年10月1日に、高速道路会社6社および独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、「高速道路機構」）が誕生しました。

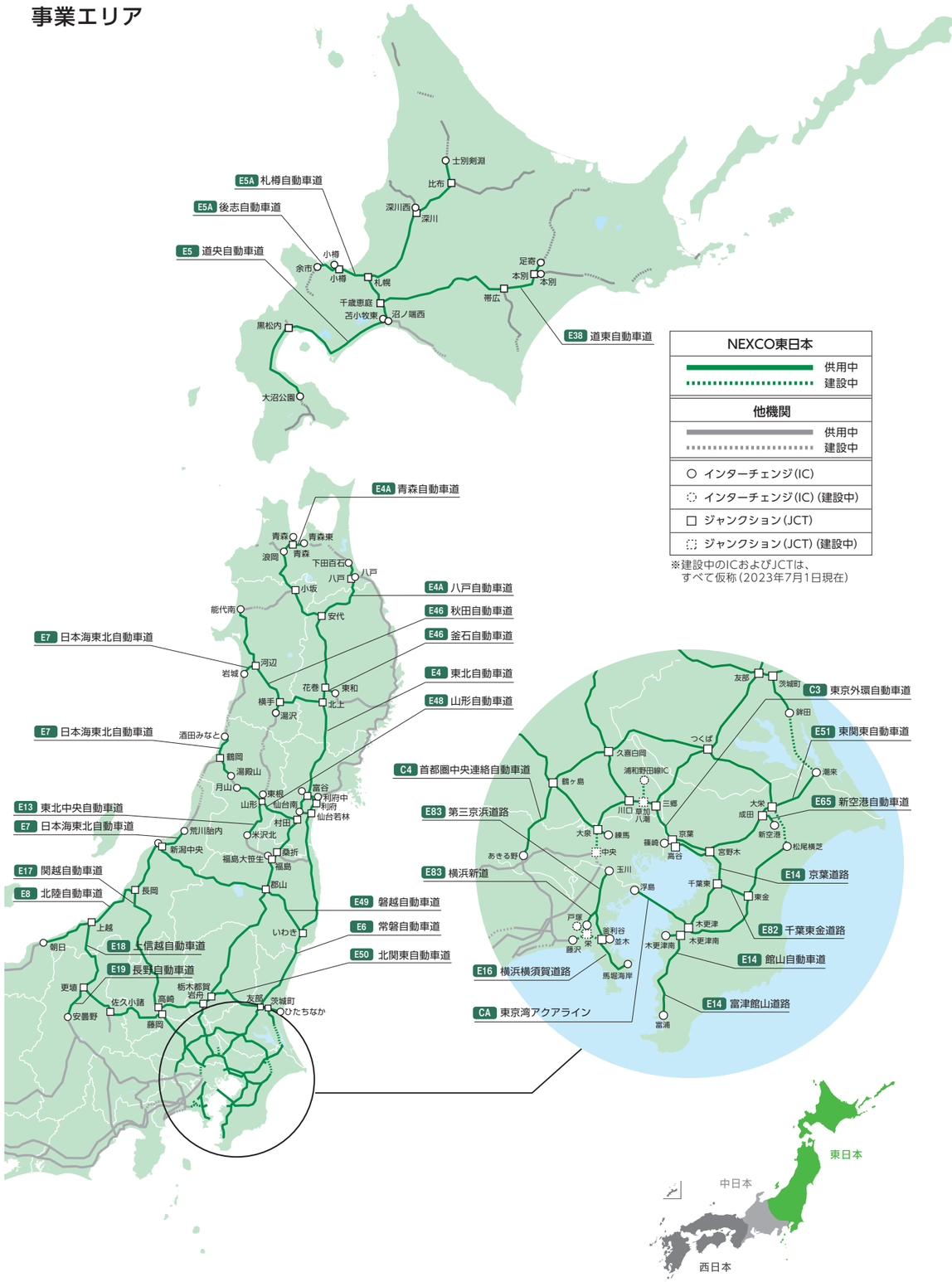


当社は、東日本地域において高速道路の建設・更新事業を行い、高速道路機構に資産と債務を引き渡すとともに、高速道路機構から借り受けた高速道路資産の管理運営をすることによって、高速道路機構へ高速道路資産賃借料（以下、「賃借料」）を支払っています。

高速道路事業では、高速道路の料金設定にあたって利潤を含まないこととなっています。通行料金収入は、高速道路の維持管理や各種サービスの提供などとともに、高速道路機構への賃借料を通じて債務の返済に充てています。



事業エリア



未来につなげる
サステナブルな高速道路を目指して

NEXCO東日本グループを取り巻く経営環境は大きく変化しています。アフターコロナによる旅行需要は回復した一方で、カーボンニュートラルに向けた社会的要請は高まり、人口減少・高齢化の問題は待ったなしです。
そのような中、法改正に伴い、高速道路の料金徴収期間を最長2115年まで延長できることが決まりました。未来を見据え、高速道路はどうあるべきか、当社社長の由木 文彦がサステナビリティ経営に詳しい認定NPO法人フェアトレード・ラベル・ジャパンの潮崎 真惟子事務局長と語りました。

東日本高速道路株式会社
代表取締役社長
由木 文彦

認定NPO法人フェアトレード・ラベル・ジャパン事務局長
株式会社オウルズコンサルティンググループマネジャー
潮崎 真惟子 氏

サステナビリティの社会的要請などを受け中期経営計画見直しへ

――現在の御社を取り巻く事業環境の変化をどう認識していますか。

由木　2021年度を初年度とする5カ年の中期経営計画を立てており、その計画では、「SDGsの達成に貢献し、新たな未来社会に向け変革していく期間」と位置づけています。

2020年度からの2年間は新型コロナウイルス感染症の流行と重なった期間でした。それにより交通量の減少、サービスエリア（SA）等を利用されるお客さまの激減などがあり、赤字の決算となりました。

2022年度は持ち直して交通量はコロナ以前の水準まで回復し、なんとか黒字決算を達成しました。ようやくコロナの影響を脱することができて、ポストコロナを見据えて考えられるようになったと思います。

今年度は現中期経営計画の折り返し地点です。計画の中でも中間年度の見直しに言及していますが、現下の事業環境を踏まえて、今年度中に見直しを行いたいと考えています。その理由は3つあります。

一つ目は、法律（道路整備特別措置法）が改正されたことです。2065年までに無料開放すると定めていましたが、これを2115年まで延長できるようになりました。

今の高速道路のサービスを最長2115年まで提供し続けることが法律で定められたのは、大変大きなことだと考えています。この要請に、会社として応えていきます。

二つ目は、気候変動や人口減少・高齢化などサステナビリティ課題に対する社会的な要請が非常に強くなってきたことです。

金融庁が改正した「企業内容等の開示に関する内閣府令」では上場企業に対してサステナビリティに関する取組みの情報をステークホルダーに向けて開示するよう義務づけられました。

当社は非上場ですが、公募社債を発行していますので上場企業と同様に有価証券報告書で情報開示を行っています。

三つ目は、アフターコロナを迎え新しいニーズが需要面で出ていることです。その一つが、物流に携わる運転手が不足すると言われている「物流2024年問題」です。

自動運転やEVシフトへの対応もそうです。GX（グリーントランスフォーメーション）やデータ活用なども含めて、新しいニーズやシーズに対応していく必要があります。

潮崎　お話をお伺いして印象的だったのは、御社はSDGsという言葉を、サステナビリティ戦略ではなく、中期経営計画に組み入れていることです。

サステナビリティ領域はこの2～3年ですさまじく変化しています。その一つは消費者の変化です。私はフェアトレード商品の普及啓発を消費者向けに行っていますが、すでにSDGsの認知度は9割を超えており、企業への期待値は上がっています。

また、人権課題への対応も求められるようになっています。物流の長時間労働を減らしていくという流れも、人権配慮の国際的な動きと連動しています。

私からぜひお伺いしたいポイントは、気候変動への危機感についてです。御社は広大な高速道路網や敷地を有しており、気象災害などの被害を受ける規模も大きいのではないかと思います。また、人口減少社会で、御社が受ける影響についても教えて頂けたらと思います。

由木　消費者のSDGsの認知度が9割に及ぶということは、「なるほど」と思いました。サステナビリティに対する社会的要請の高まり度合いを示す証左だと思います。

何よりも気候変動の直接の影響は災害です。特に風水害で、激甚化しています。「線状降水帯」も増えています。雪も同様です。

風水害では、土砂崩れの危険性が高まっています。高速道路は雨を捌けるように設計していますが、高速道路外から雨水が流れてくることもあります。

高速道路だけでなく、地域一体でそういった変化に対応しなければなりません。災害からの早期復旧、災害への耐久性に関してコストは非常に高くなってきました。

降水量の予測を大きく超すことも珍しくないので、通行止めを行う条件についても再考する余地があると感じています。

人口減少については、仕事の担い手の確保が厳しくなっていると感じています。業界全体で、人手不足と人材確保は悩みの種です。高速道路サービスを提供し続けるために、担い手をどのように確保していくか、人材に関する問題は今日明日で解決することはできないので、真剣に考えなければならないと思っています。

潮崎　若い世代は商品やサービスの選択の際だけではなく、就職活動においても社会課題への取組みの観点を持ち始めているという変化もあります。サステナビ

未来につなげるサステナブルな高速道路を目指して

リティに取り組むことは、採用にも一定の効果が期待できると思います。SDGsだけでなく、フェアトレードの認知度も10代などの若年層が最も高いです。

「未来につなげる高速道路」、CSRは未来志向で

――事業環境の変化を踏まえて、どのように取り組んでいきますか。

由木　世の中の変化を踏まえて、高速道路サービスを提供し続けていくことが私たちの使命です。事業環境の変化の一つに挙げた「料金徴収期間の延長」は当社にとってのサステナビリティとは何かを再認識する良い機会になったと思います。

　自動運転やEVシフトなど未来志向の対応としては、自動運転車両用の拠点を設けたり、急速充電器を設置したりしていきます。さらに、SA・PAについて駐車スペースを増やしたり、ダブル連結トラック向けの駐車スペースを用意したりするなど、機能を高度化する必要があると思います。

　こういった新しい変化への対応も重要ですが、高速道路を維持するためには「老朽化対策」も喫緊の課題です。高速道路は古いものですと、開通から50年を超えています。積雪寒冷地では、凍結防止のため路面に塩を撒くのですが、それによって橋梁の鉄筋に錆びが生じます。物流の変化で重量の大きい車が多く走るようになることで道路の傷みも激しくなっています。これらに対応するため適切にリニューアル工事をしていかなければなりません。リニューアルのような工事は交通規制などでお客さまにご不便をおかけするため、工事の必要性についてこれまで以上に説明責任を果たしていく必要があります。

　渋滞解消の施策も重要です。地方部では暫定二車線（対面通行になっている高速道路）区間が多くあります。暫定二車線区間は、交通安全上の課題はもとより、事故や災害が起きると、その処理をするため通行止めにせざるを得ません。災害の対応力の強化のためにもこうした状況は早期に解消したいと考えています。

　社内の意識も変えていきます。「地域をつなぎ、地域とつながる。」というキーワードでCSR活動を展開していますが、これに時間軸を加え未来志向の要素を取り入れていきたいと思っています。

　当社だけではなく、グループ企業やサプライヤー、社員とその家族を含め、みんながサステナブルでないと100年先まで高速道路を守っていくことはできないのです。

潮崎　未来志向を取り入れることは、サステナビリティを体現するためのカギだと思います。この点で、消費材について産業界では、ライフサイクルを伸ばして使い続けることがキーワードになっています。

　気候変動の影響を含め風水害の激甚化と老朽化対策がどう関係しているのか、そういった点も踏まえながら、利用者に説明されていくことが良いと思いました。

高速道路によって温室効果ガス削減へ

――脱炭素経営の推進にはどのように取り組みますか。

由木　カーボンニュートラルの実現に向け、当社では2050年に二酸化炭素の実質排出量をゼロとすることを目指し、2021年1月に改定した「環境行動指針」により取り組んでいますが、先行してオフィス活動における2030年度までの温室効果ガス排出を50％以上削減するための実行計画を本年3月に定めました。今年度中に、高速道路事業全般にわたる温室効果ガス削減計画を策定し、それを、実行していきます。

　車は、一定のスピードで走ることができれば、二酸化炭素の排出量が少なくなるので、一般道から高速道路への利用転換が図られることで、その削減効果は高くなるはずです。

　高速道路が通っていない場所をつなげたり、渋滞を解消するために高速道路の車線を増やしたりすることで、より二酸化炭素の排出量を減らすことができます。

　以前は高速道路の料金所付近が混んでいましたが、ETCの普及でこの渋滞も大幅に緩和しました。私たちが取り組んでいることが二酸化炭素の削減に大きく寄与していることをしっかりと示していくことが必要だと考えています。

　圏央道（首都圏中央連絡自動車道）による二酸化炭素の排出量削減効果は、39万トン/年という試算もあります。

　もちろん、高速道路が新しくできると今まで走っていなかった車が走るので、新たな需要を生み出すということもあります。そういったことを含めてどう評価するかは、難しい問題です。

潮崎　どう評価するのか、御社の業態ならではの難しさを感じます。前提として、サステナビリティの評価を受けるには、計画をつくり、情報を開示していくことが必要です。

　国内企業は、きれいな数字が出てから開示したいと考える傾向にありますが、まずは現状できていることと、できていないことをわかりやすく開示することが大切です。

　また業界全体として、「どう開示ルールを統一していくのか」、「どう取引先から効率的に情報を収集するのか」についても業界内で連携して話し合うことが重要です。

　気候変動の領域については、以前は二酸化炭素の排出削減という「緩和」策に焦点が当たっていましたが、最近では「気候変動への適応」や「気候変動による損失と損害への対応」という概念が注目されています。これらの概念は気候変動によって起きる気象の変化に適応するインフラ整備や気象災害の被害からの復旧対応などを指します。

　災害が深刻化し、高速道路を維持するためのコストが増えていることは、「気候変動への適応」や「気候変動による損失と損害への対応」にも取り組まれていると

未来につなげるサステナブルな高速道路を目指して

思います。こういった取組みを開示することも重要だと思いました。

由木　「気候変動への適応」、「気候変動による損失と損害への対応」として取組みを考えることは、これまであまり意識してこなかった視点なので、今後ぜひ考慮していきたいですね。

　管理事務所の建て替えでは、太陽光発電や省エネ設備を取り入れるZEB（ゼブ：ネット・ゼロ・エネルギー・ビルディングの略称）化に取り組むほか、浸水に備えて1階に執務スペースをおかないなどの取組みも進めています。

縦横ナナメの関係性で風通しの良い組織風土へ

――「人材育成」というテーマは、どの企業においてもサステナビリティを考える上で大きな課題です。「人材育成」をどうお考えですか。

由木　人材の確保も含めた人材育成計画を今年度中に策定できるように動いています。若い人たちが、「自分たちに何が求められているのか分からないので不安になっている」ということを聞きます。人材育成計画では、若い人向けのキャリアパスの明確化を一つの柱と考えています。

　これまで人材育成は「コスト」として考えられていました。しかし、人的資本が重要視されている今は、将来に向けた「投資」と考えています。

　先ほどお話ししたように将来を不安視する若者が少なくありません。私たちは、AI（人工知能）よりも「ナチュラル・インテリジェンス」を重視します。つまり、人の生身のやる気あふれる知性が重要で、それが事業の根幹にあると考えています。このことをしっかりと示していきます。

　人材育成計画のもう一つの柱は、女性向けの施策です。女性社員の育児休業取得率100％を維持し、男性社員の育児休業取得も促します。その他にも、子育て休暇

や子どもが3歳になるまでの社員の転勤先を配慮するといったことも進めるなど女性が活躍する職場環境を実現していきます。

潮崎　女性の声が反映される組織づくりは大事なことで、ぜひそこを進めていただきたいと思います。ジェンダーの観点で取り組む際に重要なことは、制度改善と意識改革を両輪で回していくことだと思います。

　「世界を自分の力で変えられると思っている」という世界的な意識調査において、日本の若者は世界平均よりも低いという課題があります。どう社会を変えることができるのか、そのためのステップを描き切れないことに人材育成の弱さがあると感じています。

　そういう意味でキャリアパスを明確にすることは重要ですし、自律的な働き方につながると思います。性別だけでなく、若い世代の登用もダイバーシティに直結すると思います。

由木　組織における「エクイティ（公平性）とは何なのか」をしっかりと考えなければならないと感じています。健康対策やテレワークなどの働き方改革を展開していますが、その場限りとならないように5～10年の中期的なスパンで見ても有効な施策を打ち出していきたいと思います。

　重要なことは、社員一人ひとりが働きがいを持って、ウェルビーイングを享受しながら働ける環境をつくることであり、これを生み出すのは、風通しの良い組織風土だと思います。

　そのような組織風土では個人の生産性が高まります。一人ひとりが思う存分活躍することが組織全体の発展につながり、その組織の発展がまた個人に良い影響を与えるという好循環が生まれます。

　では、風通しの良い組織風土をどうつくるのか。そこには、管理職への教育が欠かせないと考えて部下とのコミュニケーションの取り方などについて研修を受けてもらっています。あわせて、同じ部署の上司と部下という縦軸の関係性だけでなく、違う部署の上司や同僚といった斜め横軸の関係性も風通しの良さには不可欠です。

　当社では、30代後半の人材が不足しています。そのため、若い人を多く採用して早く育てていくことと並行して、シニア社員にもキャリアを有効活用してもらわなければいけません。シニア社員のノウハウを若い人に伝承することも重要です。昔のように「先輩の背中を見て育つ」ではなく、ノウハウを言語化して、しっかり後輩へ伝えるスキルを高める研修を事業構想大学院大学・仙台校で始めました。自分のスキルは何なのかを棚卸して、どう表現すれば伝わるのか、実務家指導者養成プログラムを受講してもらっています。

潮崎　シニアの再雇用に取り組む企業は、事業の中でシニアが活躍することにより、提供するサービスにも「シニア目線」が加わります。利用者のダイバーシティに配慮することは、サービスの付加価値向上や人権の文脈でも活きます。

由木　シニア視点の制度設計は必要ですね。高速道路の電光掲示板でいろいろな情報をお知らせしていますが、それらをお客さまがしっかり認識できているのかなど気に掛かります。

　また、お客さまサービスにおけるダイバーシティのあり方だけでなく、社内のダイバーシティ制度も、現場社員の問題意識を踏まえて設計したいと思います。

　制度ができたら終わりではなく、活用しづらい実態などについては、現場の声を吸い上げて、より実効性を担保できるよう、きめ細かな組み込みが必要と感じています。

――環境面では高速道路事業全般の「温室効果ガス削減計画」、人材面では「人材育成計画」を策定しますが、計画を推進する原動力は何ですか。

由木　会社目線から言えば、「この会社を良くしたい」とどれだけの社員が思ってくれるか、社員一人ひとりの目線では、「この会社で働くことが幸せだ」と思ってくれるか、に尽きます。エンゲージメントを高められるかですね。

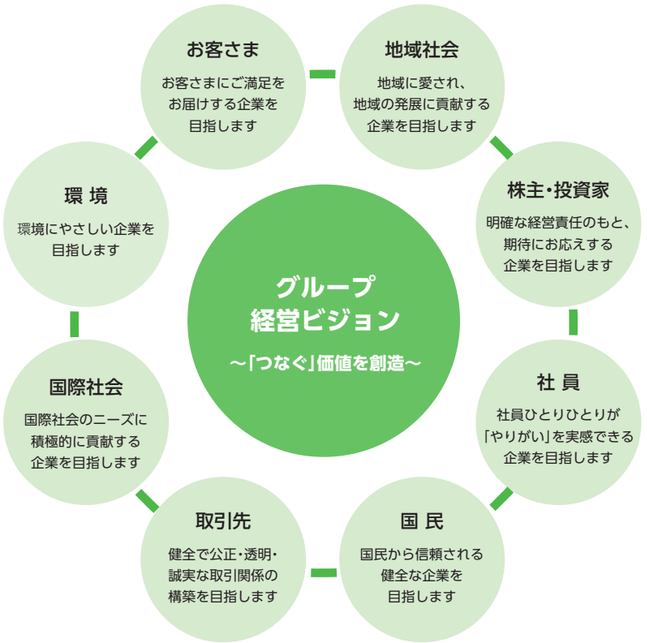
潮崎　エンゲージメントサーベイによって社員のモチベーションを可視化することも有効です。若い社員に長く働いてもらうためには、ロールモデルをつくることも大事ですね。管理職のマネジメントも欠かせません。課題は多いかと思いますが、これを乗り越えていくと、自律的にさらに発展していける組織に進化していくと思います。

由木　ありがとうございます。気候変動対策にも人材育成にも「100％の答え」はありません。当社としてこれらをどのように行っていくか、未来につなげるサステナブルな高速道路を目指して模索していきます。

Our Vision

グループ経営理念

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。



NEXCO東日本グループは、地域・国・世代を超えた豊かな社会の実現に向けて、
「つなぐ」価値を創造し、あらゆるステークホルダーに貢献する企業として成長します。

「つなぐ」価値を創造する。

NEXCO東日本グループは、グループ経営ビジョンの実現に向け、5つの経営方針を定めています。

グループ経営方針

- 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、経営資源を最適に活用することにより、健全なグループ経営を行うとともに、的確な企業情報の発信を行います。
- 終わりなき効率化を追求し、技術とノウハウを発揮した事業により、社会の発展を支えます。
- グループ社員が健康でやりがいを持って働ける環境を整え、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。
- CSR経営を推進し、ステークホルダーにとどける価値とグループ全体の企業価値を高め、持続可能な社会の実現に貢献します。

中期経営計画 （2021年度～2025年度）

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

SDGsの達成に貢献し、新たな未来社会に向け変革していく期間

NEXCO東日本グループは、2021年度から2025年度までの5年間を「SDGsの達成に貢献し、新たな未来社会に向け変革していく期間」と位置づけ、『中期経営計画（2021年度～2025年度）』を策定しています。現在、この中期経営計画に基づき、グループの社会的使命を果たすため、さまざまな取組みを推進しています。

なお、当社を取り巻く事業環境の変化やアフターコロナの新たな社会ニーズに適切かつ柔軟に対応していく必要があることから、2023年度に中期経営計画を見直します。

中期経営計画 基本方針

01 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、渋滞対策等による定時性の確保を推進します。
- ▶ 自動運転、トラック隊列走行等のイノベーションに対応した道路空間を整備します。
- ▶ 管理の高度化・効率化を図り、快適な高速道路の実現に向けて取り組みます。

02 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
- ▶ SMHの更なる進化による維持管理業務の高度化・効率化を図り、適切な老朽化対策を実施します。
- ▶ 激甚化・頻発化する災害に対応した強靭な高速道路を構築します。
- ▶ 高速道路インフラの信頼性の向上を支える新たな取組みを推進します。

03 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
- ▶ 持続可能な社会のため高速道路ネットワークの安全・安心・着実な整備・強化を実施します。
- ▶ 新たなICT技術の積極的な活用等により、生産性、インフラLCC（ライフサイクルコスト）を考慮した事業を推進します。

04 多様なお客さまのニーズを踏まえた使いやすさの追求
- ▶ 多様なお客さまが使いやすく、快適・便利を感じることができるサービスを展開します。
- ▶ 地域社会の活性化や観光振興につながる事業活動を推進します。

05 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
- ▶ グループ全体の企業価値向上に取り組みます。
- ▶ 展開している収益事業の強化と新たな収益事業の推進に取り組みます。
- ▶ 企業・事業活動を通じて環境保全等に取り組みます。

06 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
- ▶ 一層のデジタル化の推進により、新たな日常に向けた業務基盤を確立し、業務の効率化を図ります。
- ▶ グループ社員がやりがいを持ち、安心して健康的に働ける職場環境を整備し、生産性の向上を推進します。

「中期経営計画の概要」の詳細はこちら https://www.e-nexco.co.jp/company/strategy/mid_term/

NEXCO東日本グループ　主要重点計画とSDGsへの貢献

本表は、NEXCO東日本グループの中期経営計画（2021年度～2025年度）における主要重点計画に対して、NEXCO東日本グループが事業を通じて貢献するとした主要なSDGs（3,8,9,11,13,17）をマッピングしたものです。

※本表は、中期経営計画（2021年度～2025年度）における主要重点計画に対しての紐づけであり、その他の恒常的な取組みは含まれていません。
※本マトリクスは、笹谷 秀光氏の整理学に基づき整備したものです。

		NEXCO東日本レポート｜関連目次 （代表事例のためすべてを表現していません）	3	8	9	11	13	17
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**							
安心・安全	＊事故多発地点、暫定二車線区間における新たな技術を活用した安全対策	P.24（交通安全施設の充実でお客さまを危険から守る）	●		●	●		
	＊首都圏等の交通集中箇所におけるハード・ソフト対策（関越道、京葉道路等）、料金施策による渋滞対策	P.43～ P.44（速度低下による渋滞回避）（AI（人工知能）を活用した渋滞予測）	●		●	●		
	＊交通規制の最小化、減災対策及び事故防止につながる研究、技術開発	P.31（災害に強い道路づくり）　P.34（お客さまへの影響を最小限に）	●		●	●		
	＊ドライバーストレス軽減を目的とした本線速度規制引上げ（120km /h）への対応	P.35～ P.38（ネットワークの整備で暮らしの向上）			●			
イノベーションへの対応	＊自動運転に対応した道路側整備の方針を策定し、モデル事業を試行運用	P.45～ P.46（自動運転社会の実現を加速させる次世代高速道路の目指す姿（構想））		●	●			●
	＊隊列走行・ダブル連結トラックへの支援環境を整備（本線合流部安全対策等）	P.45～ P.46（自動運転社会の実現を加速させる次世代高速道路の目指す姿（構想））		●	●			●
	＊給油・給電施設等の効率的な供給体制を整備	P.45～ P.46（自動運転社会の実現を加速させる次世代高速道路の目指す姿（構想））			●		●	
高度化・効率化	＊遠隔監視システムやAI、センサー等の新技術を活用した道路管理の高度化	P.45～ P.46（自動運転社会の実現を加速させる次世代高速道路の目指す姿（構想））		●	●		●	
	＊遠隔収受など料金管理業務の高度化・効率化及びETC専用化に向けた取組み	P.25（労働人口の減少を見据えた料金収受の高度化・効率化）	●	●	●			
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	＊SMH（スマートメンテナンスハイウェイ）の定着及び深化を図るとともに適用領域を拡大し、遠隔点検のための設備整備などにより、維持管理業務の高度化及び生産性を向上	P.27～ P.28（SMHプロジェクトの推進　～管理事業の生産性向上～）		●	●			●
	＊資産健全化のための老朽化対策及び本格的な予防保全	P.33（高速道路リニューアルプロジェクト）		●	●	●		
	＊大型車両の通行の適正化により、車両制限令違反車両を削減及び橋梁健全率を向上	P.23（熟練の現場でお客さまの安全を守る　[法令違反車両の指導取締り]）			●			
	＊リニューアルプロジェクト推進のための技術基準等を整備	P.33（高速道路リニューアルプロジェクト）	●	●	●			
災害対応	＊構造物の耐震性能を向上させるとともに、防災拠点を整備、管制センター機能を強化及び組織の災害対応力を向上	P.31（災害に強い道路づくり）			●	●	●	
	＊風水害対策として機能強化と基準の最適化を図り、通行止めを最小化	P.29（雪道の安全対策）			●	●	●	
	＊大雪時の対策強化とICT技術等による高度化・効率化した雪氷作業システムの構築により、通行止めリスクの最小化を図るとともに、冬期の通行止めによる車両滞留事象の発生を抑制	P.30（安全対策の高度化）		●	●	●	●	●
	＊災害復旧事例のデータベース構築により災害対応を迅速化	P.27～ P.28（SMHプロジェクトの推進　～管理事業の生産性向上～）			●	●	●	
新技術の活用・展開	＊RZS（ロードジッパーシステム）など高速道路関連新技術を活用・展開	P.34（お客さまへの影響を最小限に）	●	●	●	●		
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**							
ネットワーク機能強化	＊首都圏環状道路を中心とした高速道路ネットワーク強化を検討及び工事の安全を確保しつつ整備を推進（圏央道、横浜環状南線、東関東道、東京外環道、東埼玉道路など）	P.35～ P.38（ネットワークの整備で暮らしの向上）	●	●	●	●		
	＊計画的な4車線化及び付加車線事業（道東道、秋田道、磐越道、常磐道、圏央道など）	P.35～ P.38（ネットワークの整備で暮らしの向上）	●	●	●	●		
	＊休憩施設整備と連携したSA・PA商業施設を新設（坂東PA、山武PAなど）	—		●	●	●		
	＊スマートIC 等による地域とのアクセス強化（長流枝、菅生、山形PA、蓮田、三芳、大積など）	P.35～ P.38（ネットワークの整備で暮らしの向上）	●	●	●	●		
新技術による高速道路整備	＊i-Constructionを推進しSMHとの連携を図るとともに、AI/IoT技術による工事管理の効率化・安全管理を強化	P.38（i-Constructionの推進）		●	●			
	＊耐久性に優れた舗装補修技術の研究・技術開発	P.33（高速道路リニューアルプロジェクト）		●	●			
基本方針4	**多様なお客さまニーズを踏まえた使いやすさの追求**							
快適・便利	＊お客さまの属性の変化や新たな生活様式に対応したSA・PA商業施設のサービス機能を強化、拡充	P.47（より便利で快適なSA・PAへ）　P.48（施設の利便性向上）		●	●	●		
	＊休憩施設の混雑緩和対策、リアルタイムな満空情報及び快適な休憩空間等を提供	P.45～ P.46（自動運転社会の実現を加速させる次世代高速道路の目指す姿（構想））			●	●		
	＊災害・交通障害発生時のリアルタイム情報提供を高度化	P.45～ P.46（自動運転社会の実現を加速させる次世代高速道路の目指す姿（構想））	●	●	●	●		
	＊新たな料金システムの開発による機動的な料金への対応	—		●	●	●		
地域社会への貢献	＊高速道路を活用し、地域連携や新たな付加価値を創出	P.61～ P.62（SA・PAを生活の一部に）　P.62（地域活性化の拠点として）		●				●
	＊インバウンドなど多様な旅行者が訪れる地域の観光振興を通じた地域活性化への貢献	P.63（旅行を喚起し、交流人口の増加に貢献）　P.64（高速道路から降りずに泊まる）（情報発信で地域をつなぐ）		●				●
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**							
経営力の強化	＊持続可能な社会の実現に向けたSDGsの達成への貢献	P.14（中期経営計画（2021年度～2025年度））						
	＊パンデミックにも対応する強靭なグループ経営	P.13（グループ経営ビジョン・経営方針）			●			
	＊技術力・ノウハウを活かした持続可能な国際協力	P.65～ P.66（高速道路事業の海外展開）（国際社会の発展への協力）（様々な国・技術者との交流）			●			●
	＊グループ社員の能力開発及び人材育成のための研修等	P.71～ P.72（能力発揮と成長を支える人材プログラム）（技術力・マネジメント力の向上）		●				
	＊SA・PA事業における社会環境の変化に対応できる収益基盤を構築	P.61（SA・PAを生活の一部に）		●				
	＊外部とのアライアンス等により新たな収益の柱となる事業を組成	P.49（業界の垣根を超えたイノベーションへの挑戦）		●				●
	＊インド事業の継続発展及びコンサルティング業務・アドバイザリー業務の実施を推進	P.65～ P.66（インドの道路運営事業への参画）（国際社会の発展への協力）		●	●			●
	＊持続可能な新たな海外事業を検討・試行実施	P.65～ P.66（高速道路事業の海外展開）（国際社会の発展への協力）（様々な国・技術者との交流）		●	●			●
環境保全	＊低燃料、低排出機器等の積極活用及び消費エネルギーの最小化	P.51（NEXCO東日本 温室効果ガス排出削減計画の策定）	●		●	●	●	
	＊2050年二酸化炭素実質排出ゼロなどの環境方針に基づいた環境マネジメントシステム（ISO14001）の推進及び認証継続実施	P.51（NEXCO東日本 温室効果ガス排出削減計画の策定）	●		●	●	●	
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**							
業務効率化	＊全ての業務プロセスのデジタル化、スマートデバイスを活用した業務スタイルへの変換及び新しい働き方にあった環境整備	P.72（生産性と効率化の追求）		●				
	＊押印、決裁、文書保管のあり方等業務の効率化及びテレワーク等新たなワークススタイルの推進	P.72（生産性と効率化の追求）		●				
	＊新たな調達管理システムの導入及び調達手続きフローの見直しによる働き方改革の推進、DX（デジタルトランスフォーメーション）の実現	P.72（生産性と効率化の追求）		●				
生き生きと働ける職場環境	＊長時間労働の削減及び年次休暇取得の更なる推進により年間総実労働時間を削減	P.69～ P.70（誰もが健康で活躍できる労働環境の構築）	●	●				
	＊更なる安全意識の向上と工事中事故削減への取組みなど労働安全衛生を推進	P.69～ P.70（誰もが健康で活躍できる労働環境の構築）		●				

指標と財務計画

KPI

中期経営計画期間中に達成すべき主要業績指標として、「事業全体の成果を示すお客さま満足度の向上」「高速道路やサービスエリア・パーキングエリアの各事業にかかる安全・安心・快適・便利の向上」「社員のワークスタイルの向上」に関する観点から、5つの主要業績を設定しています。

【 主要業績指標（Key Performance Indicator）】

番号	項　目	実 績		目 標
		2021年度	2022年度	2025年度
1	総合顧客満足	3.7ポイント	3.7ポイント	3.7ポイント/5.0（総合CS）
2	本線渋滞損失時間※1	590万台・時間	788万台・時間	770万台・時間
3	快適走行路面率	95%	95%	95%
4	売上高営業利益率※2	▲7.9%	7.5%	5.8%
5	年間総実労働時間	1,972時間	1,960時間	1,950時間

※1　高速道路本線で渋滞が発生することにより、お客さまが高速道路を走行する際に通常より余分にかかる時間の総和のこと（暦年値）
※2　SA・PA事業の連結

高速道路事業の損益・投資計画

損益については、高速道路機構との協定に基づき、お客さまからいただく料金収入から、高速道路機構が保有する債務の返済に充てる賃借料の支払いおよび必要な高速道路管理を着実に行います。

機構資産の投資については、高速道路機構との協定に基づき、東京外環道（大泉JCT～中央JCT）、横浜環状南線（釜利谷JCT～戸塚）、常磐道4車線化事業などの新設・改築事業および高速道路リニューアルプロジェクトなどの修繕事業を計画しています。

会社資産の投資については、料金収受機械、ETC設備の整備、老朽化更新などを計画しています。

【 高速道路事業 】　中期経営計画期間累計

損益計画

料金収入 **約3兆6,000億円**

賃借料 **約2兆6,000億円**

管理費等 **約1兆円**

投資計画

機構資産※1 **約2兆5,000億円**

※1 新設・改築事業・修繕事業など

会社資産※2 **約2,500億円**

※2 料金収受機械・機器の老朽化更新など

関連事業の損益・投資計画

損益については、経営資源の最適な活用により、お客さまサービスと企業価値を向上させるとともに、更なる効率化により収益力の強化を図ります。

投資については、商業施設の新設・増改築・老朽化更新やシステムに関するリプレースなどを計画しています。

【 関連事業 】　損益は最終年度、投資は中期経営計画期間累計

損益計画

営業利益（連結）※3 **約21億円**

※3 2025年度の営業利益

投資計画

会社資産※4 **約550億円**

※4 商業施設の新設・増改築・老朽化更新など

財務基盤の強化

お客さまからいただく通行料金収入を高速道路の維持管理や各種サービスの提供などとともに、高速道路機構への賃借料の支払いに充てています。

一方で、高速道路の建設・更新事業に必要となる資金は、社債の発行や金融機関からの借り入れなどによって調達しています。

連結財務諸表（過去5年）

◆ 連結貸借対照表

資産の部は、高速道路機構へ引き渡す前の道路資産である仕掛道路資産が多くを占め、負債の部は道路資産の建設のために調達した道路建設関係社債・長期借入金が多くを占めています。

科　目	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
資産の部					
流動資産	9,303	9,498	10,073	11,805	13,775
現金及び預金	1,180	965	1,090	996	1,071
仕掛道路資産	5,395	6,081	6,212	7,609	9,066
その他の流動資産	2,726	2,451	2,770	3,199	3,637
固定資産	3,163	3,369	3,461	3,538	3,656
有形固定資産	2,578	2,712	2,798	2,808	2,789
無形固定資産	149	188	223	277	322
投資その他の資産	435	468	438	452	544
繰延資産	7	11	14	18	18
資産合計	12,474	12,879	13,550	15,362	17,450
負債の部					
流動負債	3,472	2,614	2,395	2,610	3,299
固定負債	6,694	7,859	8,811	10,397	11,749
道路建設関係社債・長期借入金	5,669	6,806	7,309	9,014	10,365
その他の固定負債	1,024	1,053	1,502	1,383	1,384
負債合計	10,166	10,473	11,207	13,007	15,048
純資産の部					
株主資本	2,442	2,542	2,444	2,427	2,501
資本金	525	525	525	525	525
資本剰余金	587	587	587	587	587
利益剰余金	1,329	1,429	1,331	1,314	1,388
その他の包括利益累計額	△ 134	△ 136	△ 101	△ 72	△ 99
純資産合計	2,308	2,405	2,343	2,354	2,401
負債・純資産合計	12,474	12,879	13,550	15,362	17,450

（億円単位未満端数切り捨てのため、表上の計算は合わない場合があります。）

◆ 連結損益計算書

営業収益の内訳は、高速道路事業における料金収入や高速道路の新規開通等に伴う道路資産完成高、関連事業の売上高であり、料金収入が多くを占め、営業費用の内訳は、高速道路事業における道路資産賃借料や管理費用等であり、高速道路機構との協定に基づく道路資産賃借料が多くを占めます。なお、道路資産完成原価については、営業収益の道路資産完成高と同額を計上しています。

2022年度の営業損失は、51億円となり、親会社株主に帰属する当期純利益は73億円となりました。

科　目	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
営業収益	19,431	12,643	11,946	10,303	11,086
高速道路事業	18,659	11,817	11,281	9,838	10,495
料金収入	8,599	8,574	7,143	7,416	7,917
道路資産完成高	9,985	3,160	4,058	2,348	2,504
その他の営業収益	74	82	79	73	74
関連事業	838	891	742	555	672
SA・PA事業	416	406	243	248	311
受託・その他の事業	422	484	498	307	360
セグメント間取引の消去	△ 66	△ 65	△ 77	△ 90	△ 81
営業費用	19,386	12,542	12,005	10,351	11,137
高速道路事業	18,649	11,741	11,300	9,871	10,572
道路資産賃借料	6,211	6,118	4,809	5,168	5,579
道路資産完成原価	9,985	3,160	4,058	2,348	2,504
管理費用等	2,451	2,462	2,432	※ 2,355	※ 2,488
関連事業	805	867	783	570	647
SA・PA事業	385	384	291	267	288
受託・その他の事業	419	482	492	302	359
セグメント間取引の消去	△ 67	△ 65	△ 77	△ 90	△ 82
営業利益（△損失）	44	100	△ 59	△ 47	△ 51
高速道路事業	10	76	△ 18	※ △ 33	※ △ 76
関連事業	32	23	△ 41	△ 14	25
経常利益（△損失）	75	137	△ 25	△ 12	△ 17
親会社株主に帰属する当期純利益（△損失）	41	99	△ 97	※ △ 14	※ 73

（億円単位未満端数切り捨てのため、表上の計算は合わない場合があります。）

※ 高速道路の安全な交通を確保するため、自治体等が管理する高速道路を跨ぐ道路（跨道橋）のうち、ロッキング橋脚の橋梁に対する耐震対策事業を重点的に進めています。当該事業は高速道路事業の利益剰余金を原資とした「跨道橋耐震対策積立金」等を活用しており、営業収益には計上されない一方、管理費用等には70億円含まれています。この事業を除いた、2022年度の高速道路事業の営業利益は5億円、当期純利益は3億円となります。

（注）当社グループの事業区分およびその主要内容は、以下のとおりです。

事業区分		主要内容
高速道路事業		高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理等
関連事業	SA・PA事業	高速道路の休憩所、給油所の建設、管理等
	受託事業	国、地方公共団体等の委託に基づく道路の新設、改築、維持、修繕等、その他委託に基づく事業等
	その他の事業	駐車場事業、トラックターミナル事業等

確実な資金調達で社会的課題の解決へ

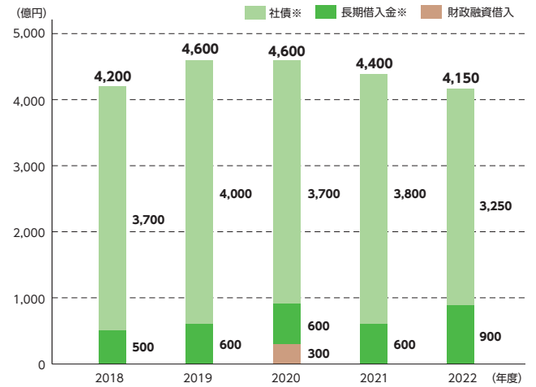
ソーシャル・ファイナンスによるSDGsへの貢献

当社は、ICMA（国際資本市場協会）が定めるソーシャルボンド原則に基づくソーシャル・ファイナンス・フレームワークを策定し、2019年6月にR&I（格付投資情報センター）から第三者評価を取得しています。ソーシャル・ファイナンスにより調達した資金は、高速道路の建設・更新事業を通じて、地域活性化・災害対策・交通安全の確保・環境保全の推進など、社会的課題の解決に役立てています。

2022年度は、自治体向けのセミナーなどへ参加し、事業を通じた社会的課題の解決について紹介するとともに、投資家の皆さまとの意見交換を実施しました。また、資金の充当状況などをまとめたインパクトレポートを新たに作成し、プロジェクトの透明性を高める取組みなども行いました。

今後も各種IR活動を通じて、投資家の皆さまとの対話を推進していきます。

＜ 資金調達の推移（建設・更新資金分）＞



※ 2019年7月以降の社債および借入金は全てソーシャルボンドおよびソーシャルローン

「ソーシャル・ファイナンス」の詳細はこちら
https://www.e-nexco.co.jp/ir/socialfinance/

「インパクトレポート」の閲覧はこちら
https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/ir/impact_report/impact_report_2303.pdf

●**ソーシャル・ファイナンスとは**……社会的課題を解決する事業に充当することを目的とした資金調達手段。当社では、高速道路の建設・更新事業に必要となる資金について、ソーシャルボンド（社債）およびソーシャルローン（借入金）として調達し360件を超える投資家・金融機関の皆さまから投資・融資をご表明いただいています。

高い信用格付けの取得

R&I、Moody's（ムーディーズ・ジャパン）、JCR（日本格付研究所）から格付けを取得しており、投資家の皆さまの客観的な投資判断に資するよう努めています。

なお、これらの格付け機関からは、いずれも日本国債と同等の格付けが付与されています。

NEXCO東日本の信用格付け

R&I（発行体格付け）	**AA+**
Moody's（発行体格付け）	**A1**
JCR（長期発行体格付け）	**AAA**

投資家とのコミュニケーション

SDGsをテーマとした
ウェブセミナーの開催

沿道企業や自治体との関わりをテーマとしたパネルディスカッションの実施

主なプロジェクトの実績

当社の事業資金は、「地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進」「切迫する巨大地震・津波や頻発化・激甚化する気象災害に対するリスクの軽減」「インフラの老朽化対策」「交通安全の確保」「環境保全への取り組み」などの社会的課題の解決に役立てており、2022年度のおもなプロジェクトの実績は、下表のとおりです。

区　分	主なプロジェクト	指　標	2022年度実績
新設・改築	4車線化整備による 高速道路機能強化 （渋滞緩和のための車線増設は含まず）	4車線化完了延長	約20.5㎞
	渋滞緩和のための車線増設	付加車線完成箇所	2カ所
特定更新	高速道路 リニューアルプロジェクト	完成高	312億円
維持・修繕	逆走防止対策	逆走防止の 取組み実績	LED発光体付 ラバーボールウィングサイン、 プレッシャーウォールの設置
	暫定2車線区間の 正面衝突事故防止	ワイヤロープ 設置延長	約122.7㎞（累計約475㎞）
	省エネによるCO_2削減	トンネル内照明の LED化	62カ所（累計351カ所）
	事業に伴うエネルギー・物質の リサイクル	建設発生土 リサイクル率	約96％

4車線化の整備

リニューアルプロジェクトの推進

ワイヤロープの整備

付加車線の整備

01 Economy

暮らしの安全・安心を支え続ける

高速道路の安全・安心・快適・便利を守る取組み

Economy
01

24時間365日、安全・安心・快適・便利に

高速道路をご利用されるお客さまの安全を守るため、事故・故障車・落下物などの異常事象への対応、日々のメンテナンスや補修、逆走防止対策、交通安全施設の充実などの課題解決に向け日々取り組んでいます。
また、高速道路の玄関口である料金所について、遠隔地から料金収受を行うなど、労働人口減少下でも安定した運用ができる環境整備にも努めています。

熟練の現場経験でお客さまの安全を守る

[交通巡回の実施]

24時間365日、高速道路を巡回し、道路・交通等に異常がないかを確認しています。また、事故・故障車・落下物などの異常事象が発生したときには、現場に急行し、警察・消防機関等と連携のうえ、車線規制や事象対応を実施しています。

落下物排除の様子

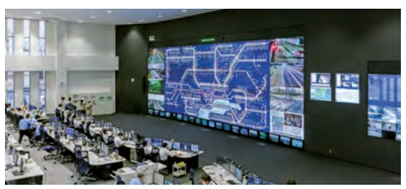
[法令違反車両の指導取締り]

高速道路の安全を守るために、法令で定められた車両の長さ・重量などの最高限度（一般的制限値）を超えた車両や、長大トンネルなどを通行する際に積載してはいけない危険物を積載している車両の走行を防ぐため、法令違反車両の指導取締りを実施しています。特に、重量超過車両は、道路構造物の劣化に重大な影響を及ぼし、交通安全上も重大な事故につながる恐れがあるため、入口料金所などで厳格に取締りを実施しています。

違反車両の取締りの様子

[道路管制センター]

4カ所に設置している道路管制センターは、高速道路の状況を把握し、交通管理業務の司令塔として、異常事象への対応やお客さまへの情報提供を行う「交通管制部門」とトンネル・非常用設備などを常時監視している「施設制御部門」により構成され、日夜、安全・安心・快適・便利な高速道路の提供に努めています。



関東支社道路管制センター

交通管理データ

交通巡回の距離	落下物等処理件数	車限令取締実施回数	非常電話受信件数
約64,000km/日	約94,000件	約1,500回	約9,900件

構造物などの異常をすばやく察知し、迅速に対応する

[保全点検]

道路構造物・附属物の日常的な点検に加え、大規模災害等が発生した場合にも迅速に点検を行っています。

[維持・修繕]

道路構造物・附属物の清掃や補修、さらには機能向上のための工事を計画的に実施しています。

橋梁点検

受配電設備点検

トンネル換気設備清掃

舗装補修作業

交通安全施設の充実でお客さまを危険から守る

[逆走を防ぐ]

高速道路の逆走は、重大な事故につながるため、路面表示や看板などによる逆走防止対策に取り組んでいます。

[逆走防止対策]
- 本線合流部へのラバーポール設置（無理な転回・逆走を抑制）
- 路面表示や看板の設置などによる巡行方向の表示
- IC平面交差部に方向別カラー舗装を施工

[過去データを活用し事故を防ぐ]

過去の交通事故の発生状況を分析し、急カーブ区間などに標識や減速を促すレーンマークなどを施工して、速度抑制や車線逸脱防止など交通安全対策に取り組んでいます。

[交通安全対策]
- 急カーブ区間の注意喚起・速度抑制・車線逸脱などのために矢羽根板、視認性向上反射テープを設置
- 導入レーンマーク、凹凸レーンマーク、薄層舗装などを施工

[暫定2車線区間の正面衝突を防ぐ]

反対車線に飛び出したことによる正面衝突を防ぐための取組みを進めており、対策を実施した箇所では、正面衝突による死亡・負傷事故がなくなりました。（2023年3月末現在）

[正面衝突防止対策（暫定2車線区間）]
- ワイヤロープの設置（土工部および中小橋）
- センターパイプまたはブロックの設置（長大橋）

合流部の逆走防止対策

導流レーンマーク（破線部分）

橋りょう部のセンターパイプ

労働人口の減少を見据えた料金収受の高度化・効率化

[持続可能とするための取組み]

料金所では、お客さまの安全走行を確保し、交通状況に応じた適切な車線運用に取り組むとともに、心地よくご利用いただくために接客マナーの向上に努めています。そのうえで、労働人口の減少を見据えた料金収受の高度化・効率化にも取り組んでいます。

① 料金精算機の導入と遠隔地からの対応

料金所出口車線に料金精算機を設置し、オペレーションセンターや近隣料金所からお客さまに応対する環境の整備を進めています。この取組みを通して、料金収受の効率化が進み、将来にわたって安定的に働き手を確保することで、持続可能な料金収受体制を整備します。

② キャッシュレス化・タッチレス化

東京外環道の戸田西ICおよび戸田東ICにおいて、2022年4月よりETC専用料金所の運用を開始しました。今後も運用状況を踏まえながら、料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を計画的に推進していきます。

料金所を遠隔対応するオペレーションセンター

誤ってETCが使えない状態(ETC車載器未設置、ETCカード未挿入等)でご利用された場合に通行いただく「サポートレーン」を設置しています。「サポートレーン」は、『ETC／サポート』または『サポート』と表示しています(円内)。(東京外環道　戸田西IC)

料金精算機

[営業中の高速道路データ] 2022年度通行台数と料金収入 ～2022年4月1日～2023年3月31日～

■ 高速道路

営業道路名	延　長 (km)	交通量 (台/日)	料金収入 (千円/日)
道央自動車道	443.5	110,295	104,139
後志自動車道	23.3	2,791	2,715
札樽自動車道	38.3	48,923	19,017
道東自動車道	206.1	9,624	27,108
東北自動車道	680.5	318,101	459,776
青森自動車道	15.6	4,107	1,435
八戸自動車道	81.3	7,365	9,797
釜石自動車道	11.4	2,175	739
秋田自動車道	143.6	18,162	18,608
山形自動車道	109.8	20,890	16,742
磐越自動車道	212.7	18,747	36,741
日本海東北自動車道	91.6	23,704	11,289
東北中央自動車道	51.5	11,284	6,831
関越自動車道	246.3	210,429	236,812
上信越自動車道	203.4	59,886	98,628
常磐自動車道	300.4	206,499	210,176
館山自動車道	55.7	81,537	35,413
東関東自動車道	92.1	188,269	111,755
新空港自動車道	3.9	4,694	1,011
東京外環自動車道	49.2	212,595	103,508
北関東自動車道	135.0	74,272	75,462
長野自動車道	42.7	6,903	21,485
北陸自動車道	195.8	48,295	77,576
合　計	**3,433.7**	**1,689,547**	**1,686,762**

■ 一般有料道路

営業道路名	延　長 (km)	交通量 (台/日)	料金収入 (千円/日)
深川留萌自動車道	4.4	1,923	248
日高自動車道	4.0	5,379	757
百石道路	6.1	6,186	783
湯沢横手道路	14.5	5,417	1,589
秋田外環状道路	9.5	5,568	1,671
琴丘能代道路	17.1	4,026	1,572
仙台北部道路	13.5	19,801	7,115
仙塩道路	7.8	46,714	7,159
仙台東部道路	24.8	64,845	22,508
仙台南部道路	12.9	26,621	7,497
東北中央自動車道 (旧:米沢南陽道路)	8.8	7,089	1,834
東水戸道路	10.2	14,889	3,830
京葉道路	36.7	293,344	67,760
千葉東金道路	16.1	53,272	14,236
東京湾アクアライン	15.1	51,760	39,474
東京湾アクアライン連絡道	7.1	36,063	8,185
富津館山道路	19.2	14,581	5,961
圏央道 (首都圏中央連絡自動車道)	216.7	216,213	179,404
第三京浜道路	16.6	128,290	27,189
横浜新道	11.3	115,428	33,084
横浜横須賀道路	36.9	105,954	50,927
合　計	**509.3**	**1,223,362**	**482,783**

※延長は2022年4月1日現在

ときめき橋(橋の長さ：372.6m)（北陸道　新潟西 IC～新潟中央 JCT間）

最新技術が未来の道路管理を高度化する

労働人口が減少するとされる中で、高速道路の管理・建設を支える人材確保と生産性向上は喫緊の課題です。高速道路のプロフェッショナルとして、最適な判断を維持するために必要な知識・経験値を最新技術で支え、道路管理の高度化・効率化を図るなど、持続可能な高速道路の実現に向け取り組んでいます。

SMHプロジェクトの推進　～管理事業の生産性向上～

[SMHプロジェクトの基本計画]

SMH（スマートメンテナンスハイウェイ：Smart Maintenance Highwayの略）は、高速道路の長期的な「安全・安心」の確保のために、ICT（情報通信技術）やロボティクス、AIなど最新技術を活用し、高速道路のアセットマネジメントにおける生産性を向上させるプロジェクトです。これにより業務の効率化・高度化を図り、各業務における意思決定プロセスの標準化と生産性向上を図ります。

「SMH」の詳細はこちら
https://www.e-nexco.co.jp/activity/safety/smh/

[ロボティクス技術を活用した点検業務の効率化・高度化]

非GNSS（全地球航法衛星システム）環境下でも飛行できるドローンなどのロボティクス技術の実証実験を通じて、橋りょう等の構造物において近接目視が困難かつ暗所における点検業務への適正性の確認を進めており、点検業務の効率化・高度化を目指しています。

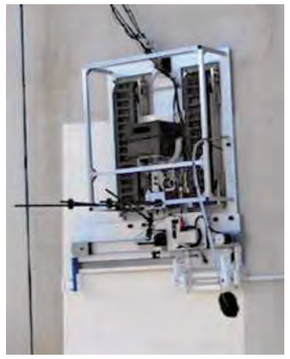
[ドローンによる点検活用事例]

非GNSS環境下でも飛行が可能で、カメラ映像による障害物回避機能を有したドローンにより、橋りょう内部など人による近接目視が困難な箇所の点検を行っています。

[スパイダー eye]

床版下面点検

[壁昇降点検ロボット]

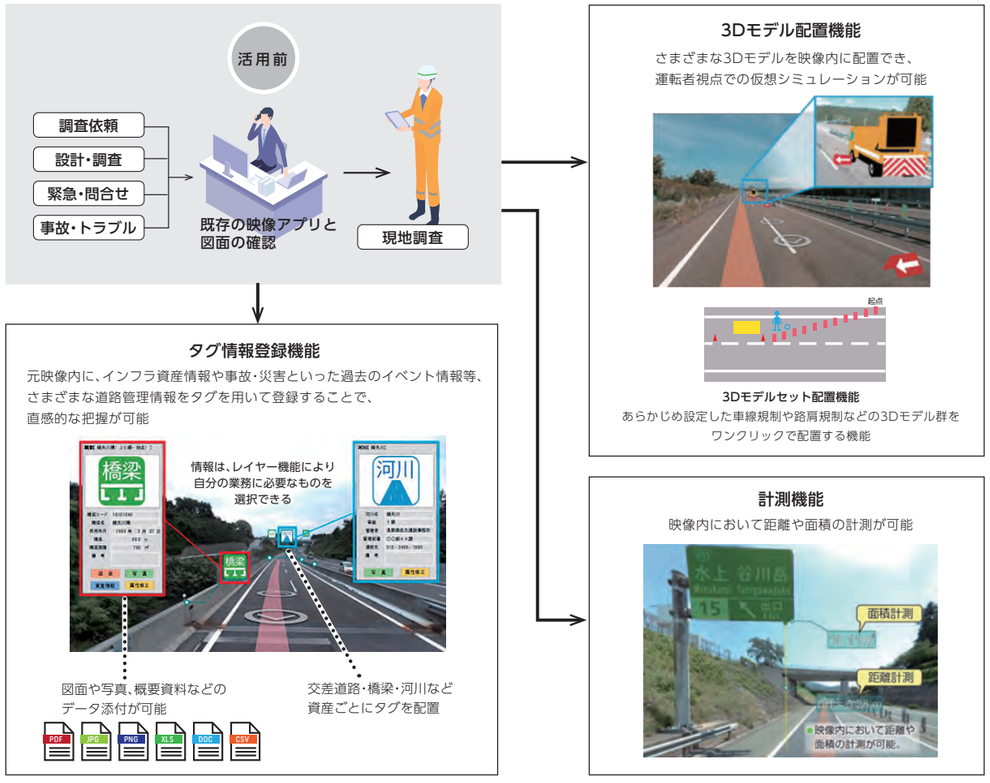


高い橋脚の点検

[全周囲道路映像の活用による円滑な道路管理の実現]

迅速な現地道路状況の把握のために全周囲道路映像を活用しています。具体的には、映像内で構造物の有無や大きさを確認できたり、災害等が発生した際には発生前の現地状況が確認できるため、現地対応が迅速化されています。

また、高速道路の交差物件等の管理者名や連絡先のほか災害履歴の情報も映像内にタグとして登録できるので、円滑な道路管理にも繋がっています。加えて、映像内にさまざまな3Dモデルを配置することもできるので、車線規制時の機材などを映像内に配置することで運転者視線でのシミュレーションを行うことにより、現地作業の安全性向上にも寄与しています。



[BIツール活用による道路管理の効率化]

当社では、毎月の保全計画会議において、土木点検でのBIツールの活用を標準プロセスとして定めており、膨大な点検データ等の各種集計グラフを用いた可視化によって、迅速な補修計画策定が行われ、道路管理の効率化につながっています。

また、土木分野でのBI導入・活用で蓄積されたノウハウを生かし、施設分野にもBIツールの活用を進めています。システムに蓄積された点検・故障等の結果をBIツールにより可視化し、復旧方針や補修計画の策定を行うほか、電気・水道使用量の傾向や特異値を容易に把握できるようになり、漏水等の早期検出・補修に貢献しています。

今後は、故障発生件数等の傾向を踏まえた予防保全を推進し、故障の低減を目指していきます。

Economy
03

大雪時の安全を確保
対策技術も高度化へ

NEXCO東日本グループが管理する事業エリアは、冬期の気象条件が厳しい地域が多いのも特徴です。大雪などの異常気象時の安全な交通の確保に加え、労働人口減少による担い手不足の課題にも対応するため、現在のノウハウを未来の高度化につなげる挑戦をしています。

雪道の安全対策

[2022年度の作業状況]

2020年12月に発生した関越道 月夜野IC～小出ICで発生した大雪に起因する車両滞留事象（最大約2,100台）を踏まえ、2021年度より「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避すること」を基本的な考え方として、地域ごとに設定したタイムライン（行動計画）により取り組んでいます。

40万km/年
除雪作業による走行距離
（地球約10周半・2022年度実績）

2023年1月24日から1月25日の新潟県・長野県における大雪などでは、タイムラインに基づき、並行する国道とあわせて同時刻から予防的通行止めを実施し、事故、スタックおよび車両滞留を未然に防ぎ、通行止め解除後の円滑な交通を確保しました。

	お客さまへの呼びかけ						国等や当社のタイムライン（参考）	
段階	記者発表	コーポレートサイト（HP）	X（旧 Twitter）LINE	高速道路影響情報サイト	テレビ・ラジオCM YouTube	高速道路上の電光案内表示	国・. 自治体・警察・気象台など	NEXCO東日本
1週間前			冬装備や安全運転に関する情報を発信		冬装備や安全運転に関する情報を発信	冬装備や安全運転情報を表示	気象情報の共有など	通常の雪氷体制
3日前	大雪が予想される地域と時期や注意喚起・出控え情報を発信						情報連絡本部での連携	体制強化
1日前	通行止め予測区間と時間帯を発信（概ね6時間ごとに見直し）					注意喚起情報を表示	大雪に関する緊急発表	＊応援派遣 ＊協力要請（災害協定事業者など）
除雪中	【通行止めになった場合】通行止め区間／作業状況／解除見込みなどを発信					冬タイヤ装着チェーン携行規制情報（通行止め等）を表示	＊情報の一元収集・共有 ＊関係機関での各種調整・協議 ＊お客さまや地域住民への情報提供	立ち往生車・滞留発生前に予防的通行止め集中除雪
						出控え情報を発信		

[日頃の準備と取組み]

タイムラインによる行動だけでなく、降雪時には冬タイヤやチェーン装着指導、定期的な巡回による道路状況等の確認や車両滞留の原因となるスタック車両の早期排除等の対応を行っています。そのほか、日頃から関係機関との合同訓練を実施し、乗員保護等のオペレーションを相互に確認し連携強化を図っています。

冬タイヤ装着指導実施状況

安全対策の高度化

[技術開発]

雪氷対策を高度化するために、低温恒湿試験機（温度・湿度をコントロールして冬期の環境を再現できる装置）や腐食促進試験機を用いて、凍結防止剤の固結を防いだり、路面に発生する氷盤の除去技術などの試験・研究を進めています。

低温恒湿試験機による凍結防止剤の固結試験

[雪氷対策高度化システム「ASNOS」]

熟練オペレータの高齢化や労働人口減少による担い手不足と作業の省力化・効率化等を目的に、準天頂衛星システム「みちびき」を活用した「自律走行※1」と「シューター（切り崩した雪を路外へ飛ばす筒状の装置）操作の自動化※2」の開発を進めており、2022年度には自律走行とシューター操作の自動化試験と検証を行いました。

[除雪ブラウ操作の自動化]

除雪トラックでは、「集中操作器システム※3」により凍結防止剤の散布と車両後部の電光表示板の操作を自動化しています。

現在は、橋りょうジョイント部などで必要となる除雪ブラウの上下動を自動化する技術開発に取り組んでいます。

除雪ブラウの自動制御（上げ下げ）試験の様子。テストフィールドに仮想の橋りょうジョイント（図中赤枠部）を設定し、除雪トラックを通常の作業速度で走行させ、仮想の橋りょうジョイント部で除雪ブラウを自動で上下させる試験

自律走行機能付きロータリ車の試験走行

シューターの自動化動作試験
（上：通常／下：標識回避）

通常のシューターの向き

標識を避けるシューター

※1 ドライバーが乗車した状態で、ステアリングやアクセルに触れずに自動で走行操舵するもの
※2 主にシューターの角度や向き等を、路肩にある標識やスノーポール等に合わせ自動制御するもの
※3 2018年に開発した除雪作業支援システムでGPS情報、凍結防止剤散布装置と車両後部の電光表示板をを連動させ、道路構造にあわせて凍結防止剤の散布と電光表示板の操作を自動化するもの

災害に強い高速道路
防災・減災への使命

NEXCO東日本グループは、東日本大震災（2011年3月）をはじめとする大規模地震、台風や豪雨などにより損傷した高速道路機能を、グループの力を結集して何度も回復してきました。
近年、自然災害が激甚化・頻発化する状況にある中でも高速道路が果たす役割を持続的なものとするために、被災の軽減化や高速道路の防災拠点化に取り組んでいます。

災害に強い道路づくり

［ 被害の最小化と高速道路機能の早期回復 ］

大規模地震の発生により、高速道路に被害が生じても、速やかに機能が回復できるようにすることが重要です。こうした有事に備えて、高速道路の構造にはさまざまな対策が取り込まれています。

例えば、橋りょう・高架部では、橋脚の補強などのほかにも、地震によって路面に段差が生じたり、橋げたがずれたりすることを防ぐための措置が施されています。

また、土工部についても盛土のり面の崩落を防止するため盛土内滞留水を取り除くための措置を施すなど、さまざまな対策を実施しています。

塩沢橋耐震補強工事_巻き立て工事の様子_（三用川橋（下り線）P4橋脚）

「防災・減災」の詳細はこちら　https://www.e-nexco.co.jp/csr/connect/best_way/06disaster.html

［ 関係機関との連携 ］

災害対応は、関係機関との連携も欠かせないため、防災拠点化したサービスエリアなどを使い、警察や消防など関係機関との合同訓練を重ね、有事に備えています。また、インフラ事業者間で災害時連携協定も締結して暮らしを守る備えをしています。

［ 防災エキスパートによる現場支援 ］

NEXCO東日本総合技術センターには、豊富な知識と経験を有する専門技術者を配置しており、災害発生時には、現場の社員に技術的課題や災害・緊急事象発生時の対応について、直接、アドバイスするなど、迅速な現場復旧を支援しています。

関係事業者との合同訓練

専門技術者による現場復旧支援

防災拠点機能を備えた蓮田SA

SAを通じた沿道地域との振興や地域の救急医療支援に加え、首都直下地震などの大規模広域災害が発生した場合に、消防や医療機関などに場所を提供し、その活動を支援する機能を備えています。井戸やヘリポート、食料や毛布を備える防災倉庫などを整備し、防災拠点としての機能を高めています。

健全な社会基盤を未来へ
リニューアルプロジェクト展開中

NEXCO東日本グループが管理する高速道路は、開通から50年を超える割合が2030年には2割、2050年には7割を超えます。老朽化を進行させる主な原因は、大型車交通量の増加や凍結防止剤の影響などさまざまですが、特に、橋やトンネルなどの構造物は、著しい変状が発生しつつあります。経済や生活を支える重要インフラである高速道路を安心して、未来へつなげるために、計画的な更新事業に取り組んでいきます。

高速道路リニューアルプロジェクト

[事業の進捗状況]

高速道路リニューアルプロジェクトは、比較的交通量の少ない路線を中心に実施してきましたが、近年は交通量が多い路線でも本格化しています。これまで、渋滞対策や安全対策等の取組みを行っていますが、各地域において通行止めや対面通行など大規模な交通規制を伴う工事がさらに増加することが予想されます。

引き続き、新技術などを活用した柔軟な交通運用を含め、渋滞発生などによるお客さまへの影響を最小限にとどめつつ、未来につなぐ更新事業に取り組んでいきます。

「高速道路リニューアルプロジェクト」の詳細はこちら　https://www.e-nexco.co.jp/renewal/

[新たな更新計画]

現在推進中のリニューアルプロジェクトと平行して、5年に1度の定期点検や、点検技術の高度化を踏まえた詳細調査を実施しており、構造物の内部の劣化状況が把握できるようになったことから、新たな劣化事象が確認されてきました。これらの事象に対して「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」により、劣化メカニズムの解明や更新の必要性について審議を進め「中間とりまとめ」が会社に提出されました。この「中間とりまとめ」を受け、著しい変状が確認され新たに更新が必要な箇所を対象に、NEXCO3会社として更新計画（概略）をとりまとめ、2023年1月に公表しました。

新たに更新が必要な箇所が約500km判明し、対策として約1兆円の更新事業が必要であると試算しました。うち当社管内では、約180km、約3,000億円の規模となる見込みです。

区　分	主な対策	延　長※1	概算事業費
橋　梁	桁の架替など	約30km【約50km】	約2,000億円
	床版（車両の重さを支える床板）取替	約20km【約30km】	約4,000億円
土工・舗装	舗装路盤部の高耐久化	約440km【約870km】	約2,400億円
	地すべり・落石などの予防保全を踏まえた安全対策	2カ所	約200億円
	盛土材の置換	約4km【約8km】	約400億円
合　計※2		約500km【約990km】	約10,000億円

※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ります。

お客さまへの影響を最小限に

[釜利谷第二高架橋（横浜横須賀道路・2022年度施工事例）]

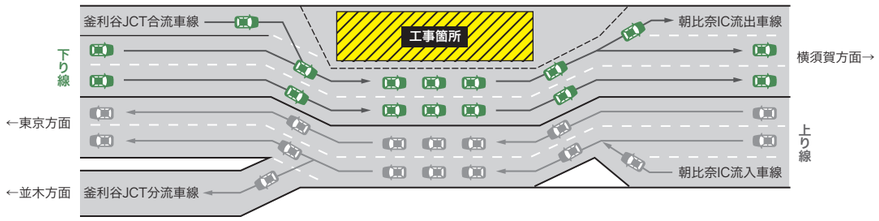
この工事は、重交通量路線を抱える首都圏初の床版取替工事です。

釜利谷第二高架橋（横浜横須賀道路 釜利谷JCT～朝比奈IC間）は、交通量が6万台/日を超える重交通量路線のため、渋滞を最小限に抑えるためには、既存の車線数（4車線）を確保したまま施工する必要がありました。そのため、中央分離帯で分けられていた上下線をつなげ、さらには路肩幅員を縮小し、工事施工エリア（2車線分相当）とお客さまの走行車線（従前と同じ4車線）を確保し、床版取替を施工（下図参照）しました。また、夜間の交通量が減少する特性に着目し、夜間は3車線運用として、3車線幅で工事を行い、工程短縮にも配慮しました。なお、この夜間作業のための車線切替においては、ロードジッパーシステムの採用により、迅速な切替を行うことができました。

この工事が、重交通量路線を抱える首都圏初の床版取替工事における、今後のモデルケースへつながるものと考えています。

床版取替工事（横浜横須賀道路　釜利谷第二高架橋）

ロードジッパーシステム



[ご理解を深めていただく取組み]

高速道路をご利用のお客さまにリニューアルプロジェクトの必要性・重要性を理解していただくため、テレビCM等の各種広告媒体を活用して広報活動を展開しています。また、各年度の大規模な交通規制計画については、ホームページにおいて、工事内容や実施時期、交通規制概要、渋滞予測等、きめ細やかな広報を展開しています。

さらに、マスコミを対象とした更新事業の現場公開のほか、各種イベントや各自治体への情報発信を行い、地域の方々に理解を深めていただく取組みを積極的に進めています。

テレビCMでの情報発信

イベントでの情報発信

Economy
06

高速道路の機能強化で支える地域社会の発展

NEXCO東日本グループは、災害に強い高速道路づくりのほか、ミッシングリンク（道路が途中で切れている未開通区間）の解消、暫定2車線区間の4車線化やスマートインターチェンジの設置による高速道路の機能強化が重要な課題と捉えています。
ネットワークの整備を着実に進めることで、災害時の代替路を確保するとともに、「安全・安心・快適・便利な高速道路サービス」を提供し、地域社会の暮らしの向上に貢献してまいります。

ネットワークの整備で暮らしの向上

［ ミッシングリンクの解消 ］

首都圏では、2017年に圏央道 境古河IC～つくば中央IC間が開通し、東名高速から東関東道までつながり、また、2018年に東京外環道 三郷南IC～高谷JCTが開通し、関越道から東関東道までつながりました。

現在は、東京外環道 中央JCT～大泉JCT間、横浜環状南線（圏央道） 釜利谷JCT～戸塚IC間および栄IC・JCT～藤沢IC間、圏央道 大栄JCT～松尾横芝IC間などの整備を進め、ミッシングリンクを解消することで、時間信頼性の確保、地域経済の活性化が見込まれ、また、災害発生時の緊急輸送路としての役割が期待されます。

新設事業（横浜環状南線）の状況

横浜環状南線は、圏央道の一部で、横浜横須賀道路の釜利谷JCTと国道1号を結ぶ、延長約8.9㎞の高速道路です。国土交通省と当社が共同で事業を進めています。

この整備により、横浜港と首都圏内陸部との輸送時間の短縮や定時性の向上が図られることで、物流効率が良くなり、地域間の交流や沿道の企業進出などの経済効果が見込まれます。また、災害時の緊急輸送路としての役割や道路が寸断された場合の迂回・代替輸送路としての役割が発揮されます。

釜利谷JCT付近の施工状況

【釜利谷庄戸トンネル工事】

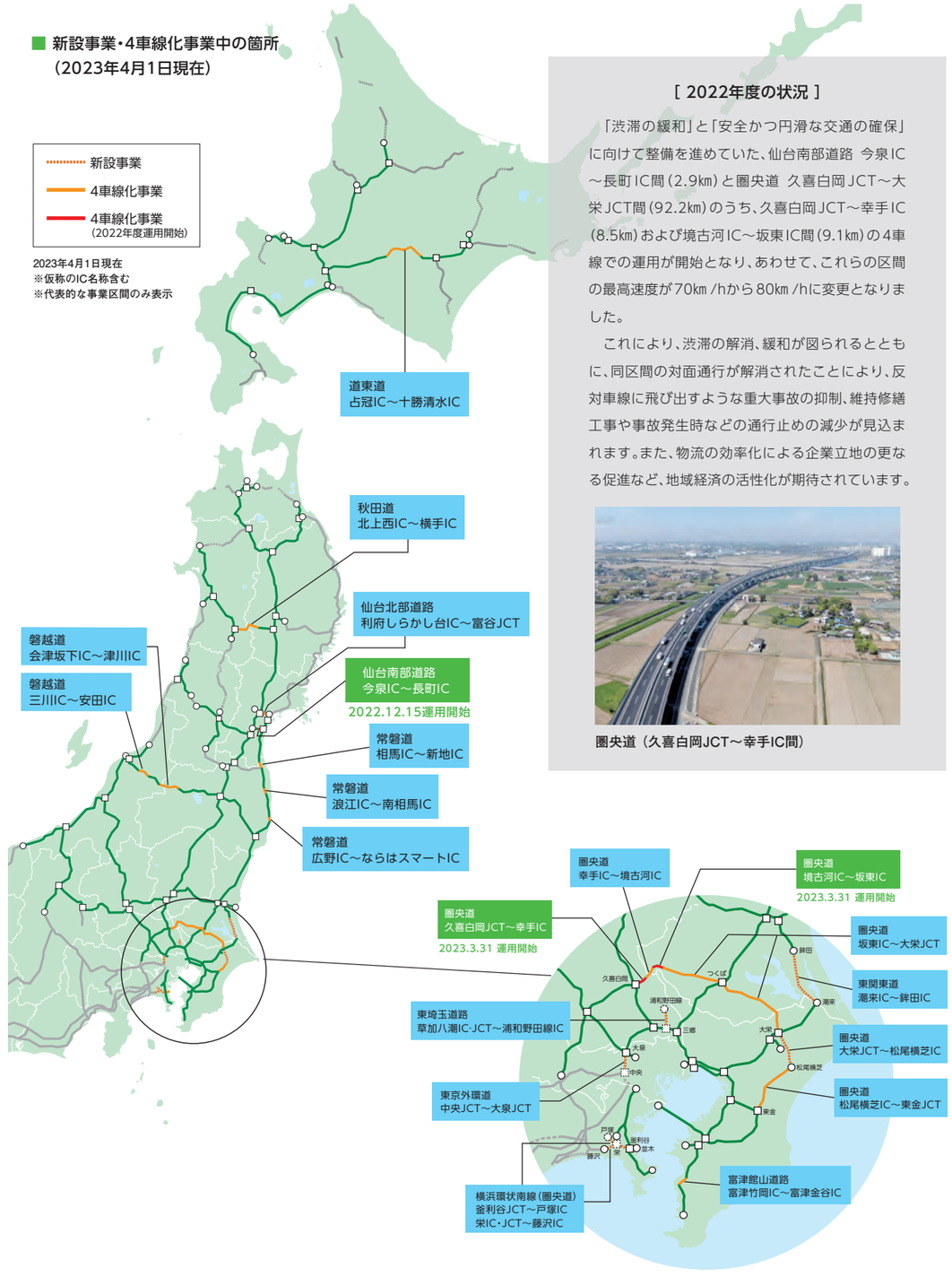
庄戸トンネルは、横浜横須賀道路との接続部に位置しており、最大で3車線の本線と2車線のランプが一体となった計5車線のトンネルとなります。また、NATM工法（新オーストリアトンネル工法）で施工する道路トンネルとしては、世界最大級の最大幅29m、最大高さ20m、掘削断面積約480㎡の大断面トンネルです。

なお、写真中央部のうち、左側が2車線のランプ部、右側が3車線の本線部となります。

「よこかんみなみ【横浜環状南線】」の詳細はこちら　https://www.yokokan-minami.com/site/

［ 暫定2車線区間の4車線化 ］

暫定2車線区間を4車線化することで、時間信頼性の確保、通行止めの減少や災害・大雪時のネットワークの代替性確保につながることから、計画的に4車線化を進め、安全・安心のための機能向上に取り組んでいます。



［ 2022年度の状況 ］

「渋滞の緩和」と「安全かつ円滑な交通の確保」に向けて整備を進めていた、仙台南部道路 今泉IC～長町IC間（2.9㎞）と圏央道 久喜白岡JCT～大栄JCT間（92.2㎞）のうち、久喜白岡JCT～幸手IC（8.5㎞）および境古河IC～坂東IC間（9.1㎞）の4車線での運用が開始となり、あわせて、これらの区間の最高速度が70㎞/hから80㎞/hに変更となりました。

これにより、渋滞の解消、緩和が図られるとともに、同区間の対面通行が解消されたことにより、反対車線に飛び出すような重大事故の抑制、維持修繕工事や事故発生時などの通行止めの減少が見込まれます。また、物流の効率化による企業立地の更なる促進など、地域経済の活性化が期待されています。

圏央道（久喜白岡JCT～幸手IC間）

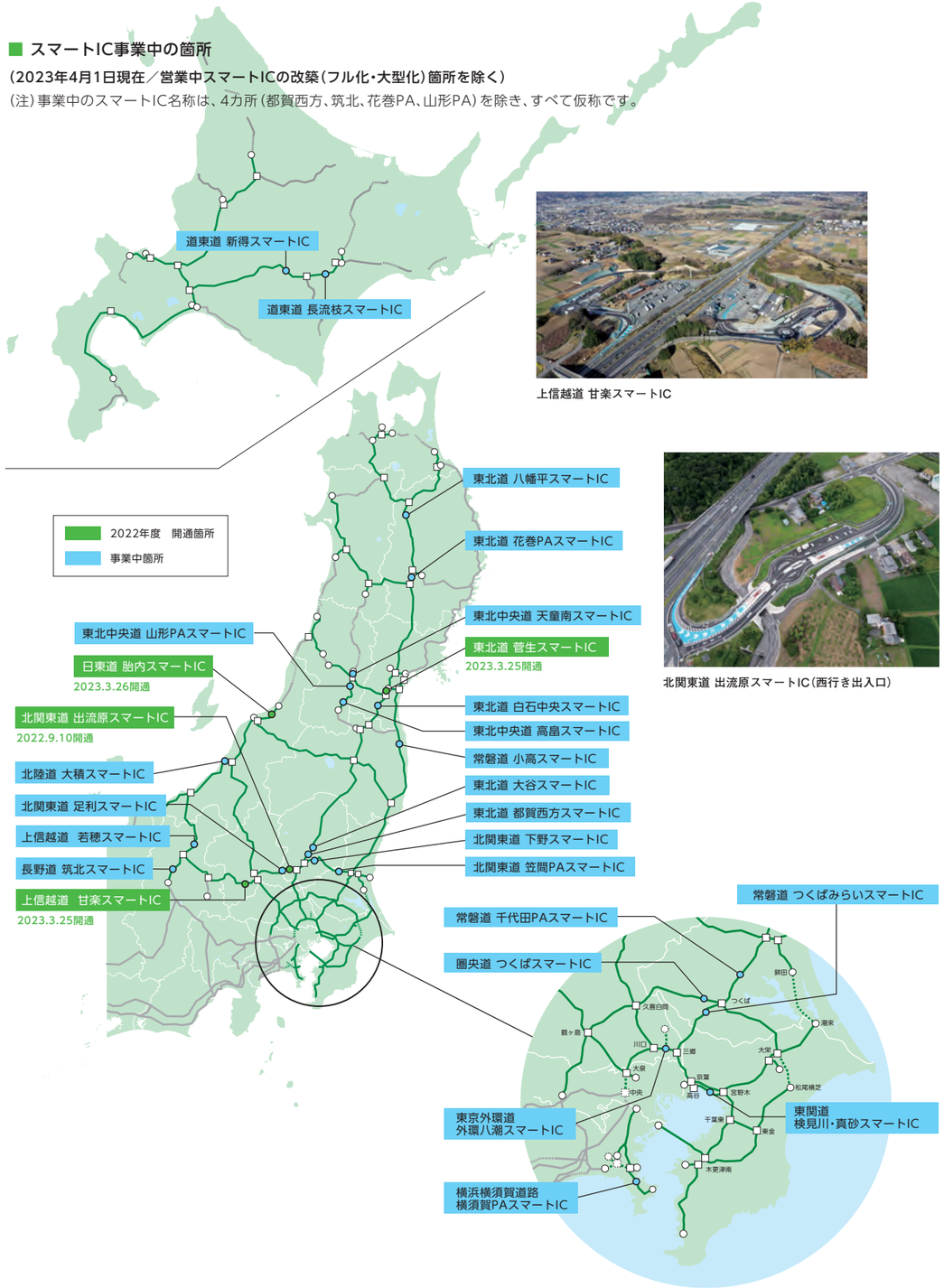
[スマートICの設置]

スマートICは、通行をETC車に限定したICで、従来のICと比べて低コストで導入できるなどのメリットがあります。既存の高速道路を有効に活用し、地域生活の充実や地域経済の活性化を推進するため、地元自治体と連携して、スマートICの整備を各地で進めています。

■ スマートIC事業中の箇所

(2023年4月1日現在／営業中スマートICの改築(フル化・大型化)箇所を除く)

(注)事業中のスマートIC名称は、4カ所(都賀西方、筑北、花巻PA、山形PA)を除き、すべて仮称です。



上信越道 甘楽スマートIC

北関東道 出流原スマートIC(西行き出入口)

スマートICの整備効果

東北道 菅生スマートIC

菅生スマートICは、菅生PAに接続したスマートICです。

地域の中心部を通過せず総合モータースポーツ施設スポーツランドSUGOへのアクセスが可能となり、地域振興と渋滞緩和、安全性向上が期待されています。

また、秋保温泉や各種観光施設へのアクセス性向上による地域活性化や仙台空港の利便性向上が期待されています。

日東道 胎内スマートIC

胎内スマートICは、本線接続型のハーフIC(新潟方面)です。

高速道路へのアクセス性が向上することで、企業立地の促進および新規雇用の創出、地域の活性化が期待されています。

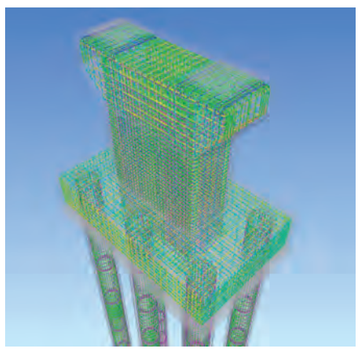
また、新潟中条中核工業団地周辺から県立新発田病院(三次救急医療機関)までの搬送時間が9分短縮し、救急医療活動に寄与することが期待されています。

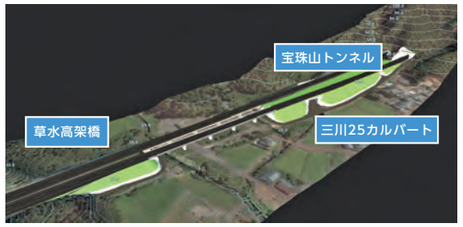
i-Constructionの推進

[建設事業の生産性向上]

国内における建設産業の分野では、生産年齢人口が減少することが予想される中で、生産性向上は避けられない課題です。高速道路という重要なインフラの建設・管理を担う中で更なる生産性向上のために、i-Constructionの推進に取り組んでいます。

磐越道 三川IC～安田IC間の4車線化等事業では、建設段階から3次元データを活用したICT施工を実施することにより施工を効率化し、安全性・生産性・品質の向上を図り、さらに建設段階でのシステムやデータが、開通後の道路管理で有効に活用できる仕組みの構築を進めています。


属性情報を付加した配筋モデルイメージ(詳細度400)



3次元モデルイメージ

AR体験イメージ

● i-Construction(アイコンストラクション)

「ICTの全面的な活用(ICT)土工」※などの施策を建設現場に導入することによって、建設生産システム全体の生産性向上を図り、魅力のある建設現場を目指す取組みです。

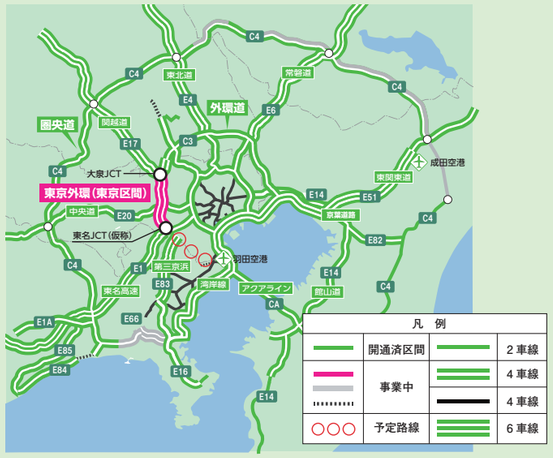
※ICT(Information and Communication Technology:情報通信技術)を土工における「測量、設計、施工計画、施工、検査」の全工程で導入し、3次元データを一貫して使用するものです。

i-Constructionの詳細はこちら(国土交通省HP)　https://www.mlit.go.jp/tec/i-construction/index.html

安全・安心の確保と責任
地域に寄り添いながら

［ 新設事業 ］東京外かく環状道路（東京区間）

「東京外環プロジェクト」の詳細はこちら
https://tokyo-gaikan-project.com/



（外環ジャーナル2023年8月号より一部抜粋）

東京外かく環状道路（東京区間）は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路で、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑なネットワークを実現するうえで、重要な道路です。

現在、関越道から東名高速までの約16kmの区間について、国土交通省、当社、NEXCO中日本が共同で事業を進めています。

2020年10月18日に調布市東つつじケ丘2丁目付近において発生した、地表面陥没・空洞事故に関しては、シールドトンネルの施工に課題があったことが確認されました。工事中の沿線にお住まいの皆さまには、多大なご迷惑とご不安を与えてしまい、心よりお詫び申し上げます。現在は、事故による被害を受けた皆さまへの補償および緩ませてしまった地盤の少しでも早い補修の完了に向けた取り組みを行っているところです。

事故を起こした反省を踏まえ、2021年12月の東京外環トンネル施工等検討委員会において、シールドトンネル工事ごとに再発防止対策等をとりまとめ、準備が整ったシールドトンネル工事から掘進作業を順次再開しているところです。

引き続き、事業者一同、細心の注意を払い、安全に工事を進めてまいりますので、ご理解・ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

東京外かく環状道路（東京区間）の整備効果

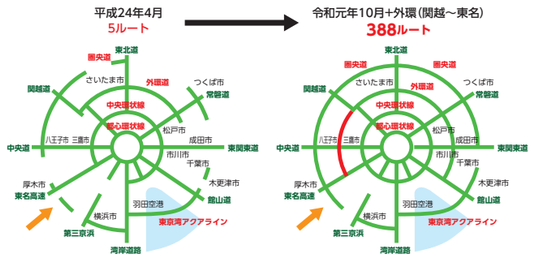
［ アクセス時間を短縮 ］

所要時間の短縮が見込まれ、さらに快適な環境となります。

［出典］整備前：H27全国道路・街路交通情勢調査を用いて算出
整備後：外環は設計速度を用いて算出

［ 災害に強いまち ］

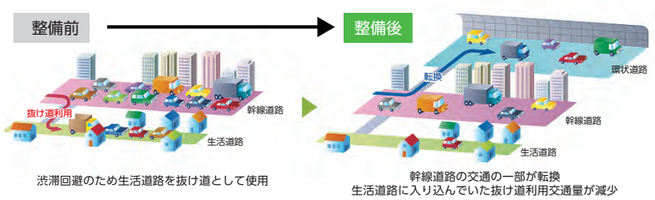
災害などにより、一部区間に不通が生じても移動が可能になります。



三環状道路整備によるリダンダンシーの強化
（東名高速から東京都心へ至るパターン（試算））

［ 安全な生活道路 ］

関越道 練馬ICおよび東京外環道 大泉ICと東名高速 東京ICを乗り継ぐ交通の約1割が、環状8号線周辺の生活道路を利用しており、この付近の交通事故は都内の他の市町村道と比較して8倍から13倍と高い状況になっています。



渋滞回避のため生活道路を抜け道として使用

幹線道路の交通の一部が転換
生活道路に入り込んでいた抜け道利用交通量が減少

東京外かく環状道路（東京区間）の整備により、幹線道路の抜け道として、生活道路を利用する車の減少が期待されています。

■ 事業の状況

［ 橋りょうの架設工事 ］

2023年7月に目白通り上空を交差する橋りょうの架設工事を実施しました。

この工事は、交通量の多い一般道の上空および大泉IC付近を通過するため、安全に配慮し、これらの道路の通行止めを実施しました。

通行止め期間を短くするため、建設現場作業エリア内で事前に組立てた橋げたを、送出する装置（油圧ジャッキ）を用いて橋脚まで移動させる工法を採用しました。

関越道　大泉JCT　Cランプ第一橋

［ シールド工法によるトンネル工事 ］

本線は、大泉JCT方面へ向かう車が走行する「北行トンネル」と東名JCT（仮称）方面へ向かう車が走行する「南行トンネル」で構成されます。完成すると、片側3車線合計6車線の道路となります。

また、本線トンネルは、シールドマシンと呼ばれる掘削機により地中を掘り進めるシールド工法により、国内最大規模となる外径15.8mのシールドトンネルを約16kmにわたり構築します。

大泉JCT本線シールド（南行）発進立坑付近

■ 陥没・空洞事故への対応

［ 住民の皆さまへの対応 ］

2022年9月に、地盤補修工事の全体計画の検討状況を説明するオープンハウスを開催し、翌月に地域への影響を極力少なくするよう検討した地盤補修工事の全体計画に関するオープンハウスを開催しました。その後、同年12月にも地盤補修工事の意見交換を開催し、ご意見やご不安を伺いました。また、シールドトンネルの現場を見たいとのお話を受け、現場視察会（2023年1月・3月）を開催し、約150名の方にご参加いただきました。

現場視察会の様子

［ 地盤補修の工事に着手 ］

住民の皆さまのご不安な気持ちを早く解消していただくため、また、工事中に仮移転していただく皆さまができる限り早く当地にお戻りいただくため、少しでも早い地盤補修の完了に向けて、2022年12月よりプラントヤードの整備等の準備工事、2023年1月に仮移転・買取にご協力いただいたお宅の家屋解体に着手し、同年8月より地盤補修を実施しております。

引き続き、ご意見を伺いながら、丁寧にご説明し、住民の皆さまの不安解消に努めていくとともに、責任を持って工事を実施してまいります。

地盤補修の現場

高速道路の開通による整備効果

東京外かく環状道路（千葉区間）

東京外かく環状道路（千葉区間）は、東京外環道 三郷南IC～高谷JCT間と併走する国道298号からなる道路です。

同地域における慢性的な渋滞や交通環境の悪化を解消するとともに、地域経済の活性化および都市間の円滑なネットワークを実現するうえで重要な道路であり、事業着手から半世紀の期間を費やし、2018年6月2日に開通しました。

■ 東京外かく環状道路（千葉区間）開通5年後の整備効果

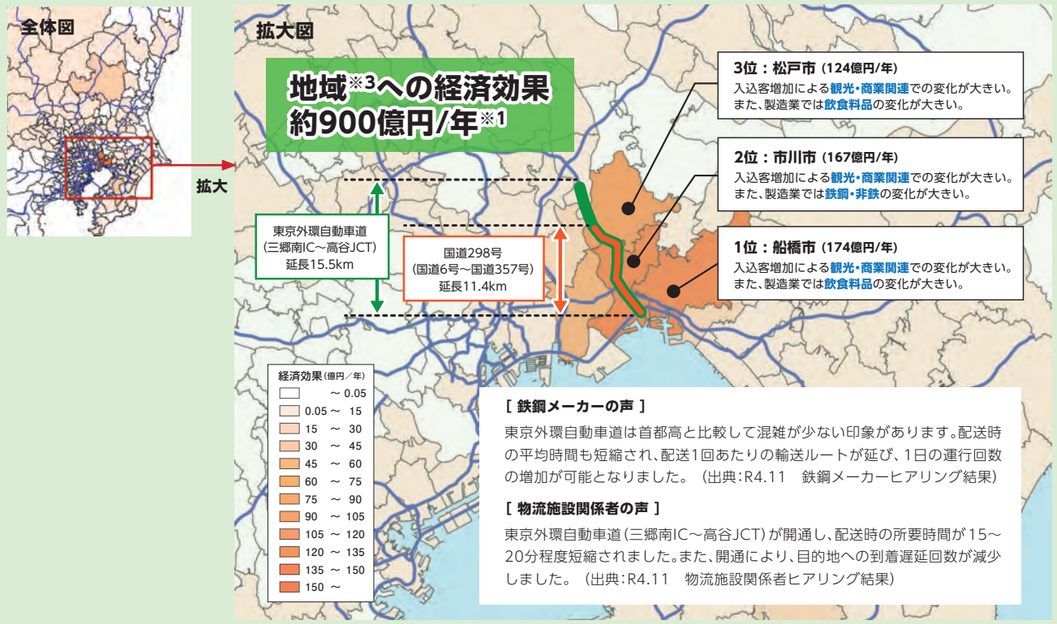
～経済効果や交通環境の向上に寄与～

2018年6月2日に開通した東京外かく環状道路（千葉区間）について、沿線自治体を中心に毎年900億円の経済効果が見込まれるなど、開通5年後の整備効果をとりまとめました。

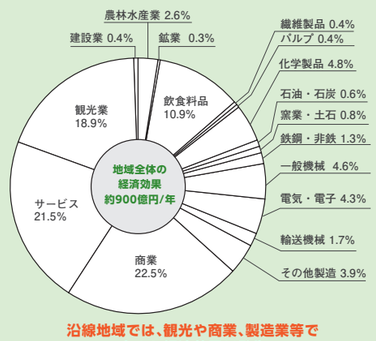
【 対象区間 】　東京外環自動車道：三郷南IC～高谷JCT（延長15.5km）／国道298号：国道6号～国道357号（延長11.4km）

経済への効果	＊経済効果は、沿線自治体（市川市・松戸市・船橋市）を中心に毎年約900億円、今後3環状道路が完成すると、毎年約1.0兆円の経済効果が見込まれる。 ＊沿線自治体（市川市・松戸市・船橋市）では、工業地地価が約30％上昇、固定資産税（土地・家屋・償却資産）、従業員数（運輸業・郵便業）が約5％増加。
広域への効果	＊交通転換等により中央環状線の交通量が最大3割減少し、中央環状線内側（中央環状線含む）の渋滞損失時間が開通前と比較して約2割減少。 ＊首都高事故発生日に、約8割が迂回ルートとして利用し約52分短縮。 ＊開通で結ばれた地点間（高谷JCT→三郷JCT）の所要時間が約20分短縮。
地域への効果	＊地域の南北交通の約8割が国道298号を利用し、交通量が約2割減。 ＊市川松戸線の平均所要時間が約2割短縮するなど、沿線居住者の約9割が所要時間の短縮を実感。 ＊抜け道として利用されていた生活道路の交通量が約4割減少し、安全性向上に寄与。

「東京外かく環状道路（千葉区間）開通5年後の整備効果」の詳細はこちら
https://www.e-nexco.co.jp/pressroom/kanto/2023/0630/00012670.html



地域全体※3における産業別の経済効果



沿線地域では、観光や商業、製造業等で
大きな経済効果が発生

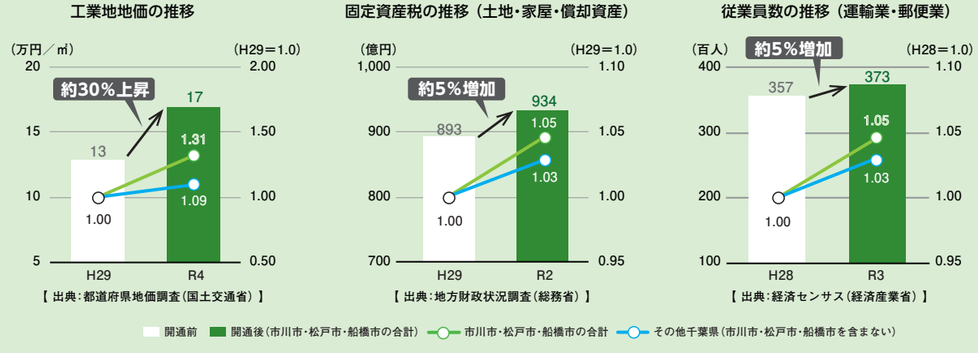
※1 本資料における経済効果とは付加価値額変化のことであり、本計測では H30年経済データを基準とし、千葉外環・3環状道路の整備有無による付加価値額変化をSCGE(空間的応用一般均衡)モデルによって推計した結果を掲載している。なお、付加価値額とは企業の生産活動によって新たに生み出された価値であり、国内の付加価値額を合計すると国内総生産（GDP：Gross Domestic Product）となる。また、SCGEモデルとは道路整備によって所要時間が短縮されることで、輸送・移動費用の低下が生じ、企業や消費者に対して波及し、各地域の産業にどの程度影響を与えるかを推計可能な手法であり、学識者の指導を受け事業者により算出。

※2 企業側の効果となる経済効果（付加価値額変化）が約900億円/年に対して、消費者側への効果となる帰着便益は約1,600億円/年となり、発生便益（時間短縮便益）と比較可能である。

※3 分析対象地域は関東地整管内発着物流特性を踏まえて、宮城県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県として設定している。

▶ 沿線自治体（市川市・松戸市・船橋市）で工業地地価が約30％上昇、固定資産税（土地・家屋・償却資産）、従業員数（運輸業・郵便業）が約5％増加

▶ 東京外かく環状道路（千葉区間）の整備が企業の新規立地・開設に寄与



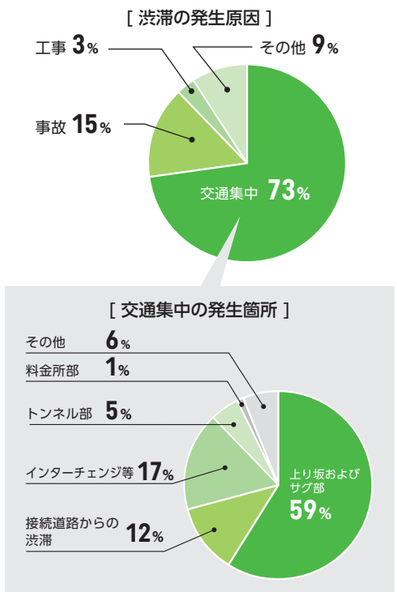
最新技術で分析し お客さまの渋滞ストレス軽減へ

渋滞発生の原因のうち73%が交通集中によるもので、このうち59%が上り坂とサグ部において発生しています。NEXCO東日本グループでは、渋滞の解消・緩和に向けて、車線増設等以外の対策として、速度低下を抑制する対策も実施して、お客さまのストレス軽減に努めています。
また、渋滞予測の高度化に向け、過去の渋滞データやリアルタイム人口統計等を活用した渋滞の予知・予測を進めています。

速度低下による渋滞回避

[渋滞ポイントでの速度低下]

渋滞は、上り坂やサグ部で最も多く発生しています。こうした箇所では、お客さまの速度低下を抑制するための対策をとり、渋滞緩和に努めています。



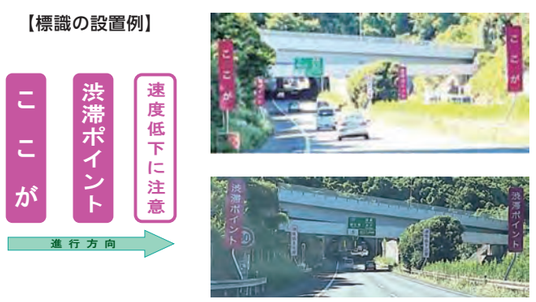
上り坂・サグ部での速度低下の抑制対策

主要な渋滞発生箇所に標識を設置したり、ペースメーカーライト※を運用し、速度低下の抑制と速度回復を促し、その効果を発揮しています。

※ライトを一定の速度で進行方向へ点灯・点滅させ、車を誘導することで、速度低下の抑制と速度回復を促すもの

ペースメーカーライト

【標識の設置例】



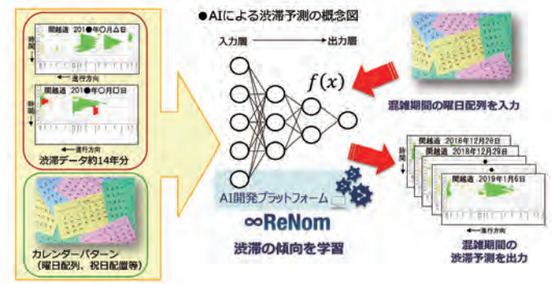
「高速道路の渋滞対策」の詳細はこちらから　https://www.e-nexco.co.jp/activity/safety/detail_07.html

AI(人工知能)を活用した渋滞予測

[長期の渋滞予測]

交通混雑期や数か月以上先の渋滞予測は、過去の渋滞実績を重ね合わせ、かつ曜日配列、道路状況の変化や周辺イベントの状況等を考慮し予測していますが、当社と㈱グリッドでは、これらを学習したAIが将来のある日時、場所における渋滞発生の有無を予想する技術を開発しました。

AIによる先々の渋滞予測の概念図



[当日の渋滞予測]

㈱NTTドコモが保有するリアルタイム人口統計とAI技術に当社が保有する過去の渋滞データと交通工学的知見等をかけ合わせた「AI渋滞予測」を3路線(東京湾アクアライン、関越道および京葉道路)で実施しています。いずれも対象は上り線で、14時以降の30分ごとの予測所要時間や予測交通需要を毎日13時に当社Webサイト(ドラぷら)で配信しています。

「AI渋滞予知」の詳細はこちらから　https://www.driveplaza.com/trip/area/kanto/traffic/ai_traffic_prediction.html

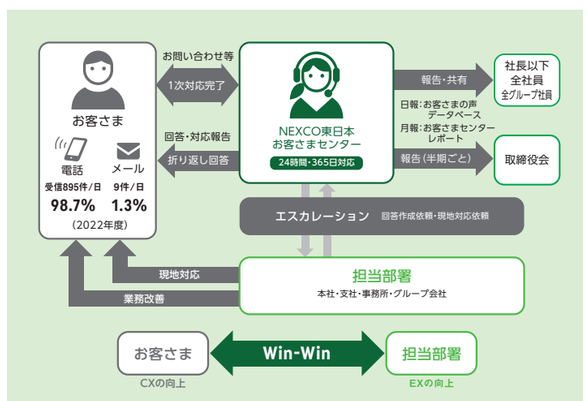
[渋滞予測チャレンジコンテストの開催]

東京大学大学院情報学環と共同で、当社のドラぷらルート検索データ等を活用した渋滞予測の高度化に向けた研究を行っています。その中で、従来、渋滞予測に使用していた交通量や走行速度などのデータに加え、ルート検索データを活用した新たな渋滞予測モデルを競う「渋滞予測チャレンジコンテスト」を2023年1月から7月まで開催しました。

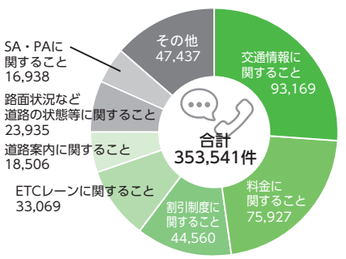
渋滞予測チャレンジコンテスト(表彰式)

お客さまセンターの役割

お客さまからのお問い合わせやご意見を受け付ける「お客さまセンター」を24時間365日の体制で運用し、高い品質で一元的な有人対応を実施しています。いただいたご意見・ご要望は、NEXCO東日本グループ全体で共有し、テキストマイニング技術を活用するなどして分析し、サービスの向上につなげています。



2022年度の問い合わせ等受付状況



HDI-Japanの問合せ窓口格付け調査の最高評価(三つ星)を11年連続で獲得

「お客さまの声を活かした改善事例」の詳細はこちらから　https://www.e-nexco.co.jp/contact/improve/

自動運転社会の実現を加速させる次世代高速道路の目指す姿(構想)

moVision

[「moVision」の推進]

高速道路機能・サービスの高度化と自動運転社会の実現に向けた社会課題の解決のための新たなモビリティサービスを提供するため、31項目の具現化を進める「次世代高速道路の目指す姿」を構想するプロジェクトを立ち上げ、より皆さまに構想を広く知ってもらう目的で、愛称moVision（モビジョン）とロゴマークを作成しました。愛称の「moVision」は、「Mobility」と「Vision」を組み合わせた造語で、ロゴマークは未来へと向かう道を表現しています。

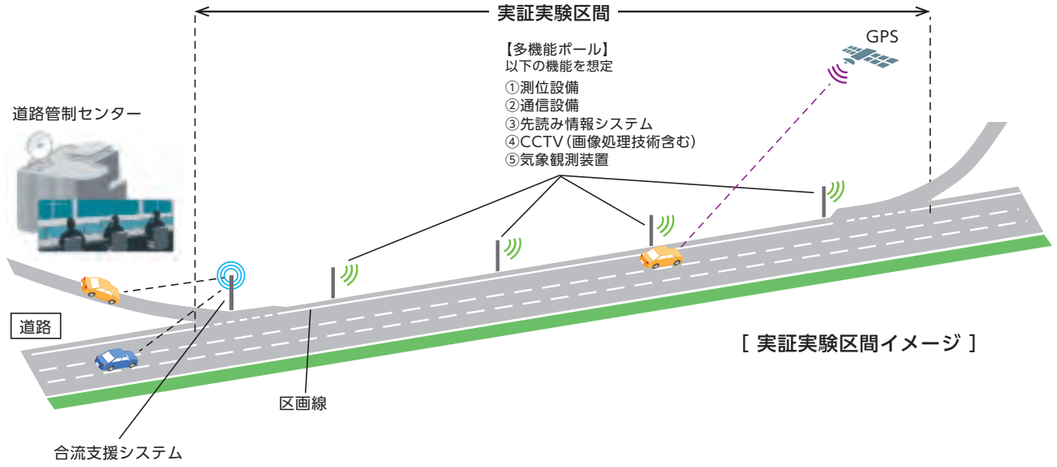
「moVision」の詳細はこちらから　https://www.e-nexco.co.jp/activity/safety/future/

[将来の目指す姿＜重点プロジェクト＞のイメージ]

[次世代高速道路の実現に向けた実証実験]

自動運転の普及拡大や道路交通の安全確保を目指すためには、自動運転車の技術開発のみではなく、走行環境の整備等によるシステム作動エリアの拡大が必要であり、道路の安全性の向上や先読み情報の提供などの支援が重要となっています。

自動運転と非自動運転が混在する状況下で、安全で円滑な道路交通を確保するための実証実験や検証（道路管理の高度化に必要な情報収集・提供系施設および有効な情報提供等）を行っていきます。

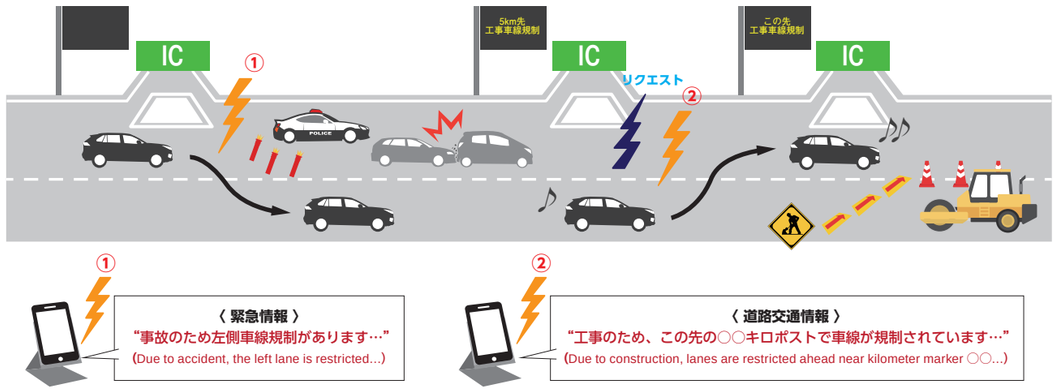


［ 実証実験区間イメージ ］

[次世代ハイウェイラジオ（E-ハイラジ）]

従来のハイウェイラジオと異なり、どこにいても情報を取得することができるため、緊急事象の危険回避や適切な経路選択を事前に判断することができます。また、進行方向で発生した事故や落下物などの緊急情報を受信でき、音声再生も可能です。

現在、このサービスを3路線（東関東道、新空港道、京葉道）で提供しています。



「E-ハイラジ」の詳細はこちらから　https://www.driveplaza.com/traffic/e-highwayradio/

E-ハイラジ

アプリはこちらからダウンロードできます

Available on the App Store

Google play

進化するサービスエリア
誰もが喜びと憩いを感じる場に

サービスエリア・パーキングエリア（SA・PA）での快適な休憩・休息は、ドライブ中のストレスを軽減し、お客さまの安全運転にもつながります。
NEXCO東日本グループは、楽しさや癒しを感じることができるように施設を充実させるため、お客さまのニーズや社会環境の変化にあわせて、SA・PAのクオリティ向上に取り組んでいます。

東北道　佐野SA下り線

より便利で快適なSA・PAへ

[「華」と「礎」のサービスエリア事業]

SA・PAの商業施設に「2つのコンセプト」を設けて、お客さまの休憩時間を彩る施設リニューアルを順次進めています。

華づくり	[Pasar]	「Pasar」は、パーキングエリアの「PA」とサービスエリアの「SA」にリラクゼーションの「R」を組み合わせた造語です。 「旅の途中に立ち寄って、ほっと一息つける場所」「旅の途中で楽しく過ごせるにぎわいの場」をお客さまに提案していきたいという思いが込められています。
	[ドラマチックエリア]	地域の拠点となるSA・PAでは、「地域性・旅の楽しみ」を凝縮し、旅のドラマを演出する「ドラマチックエリア」を展開しています。その土地の雰囲気を施設の外観やお食事、お土産などさまざまな形でお届けしています。
礎づくり	[ベーシックエリア]	中小規模のSA・PAでは、基本的なサービス（お食事・お土産など）を提供し、気軽に立ち寄れる店舗を目指したブランド「YASMOCCA（ヤスモッカ）」を含む「ベーシックエリア」を展開しています。

サービスエリア事業

『華づくり』エリア

Pasar（パサール）
7カ所

ドラマチックエリア
20カ所

『礎づくり』エリア

ベーシックエリア※
107カ所

コンビニエリア
48カ所

自販機エリア
127カ所

※YASMOCCA（ヤスモッカ）40カ所含む

（2023年8月1日現在）

施設の利便性向上

SA・PA施設データ

バリアフリー対応済エリア数	トイレの洋式化率	子どもトイレ設置率	シャワー設置数	心のバリアフリー認定SA・PA数
60%	100%	77%	10カ所	35カ所（SA・PAすべてのインフォメーション）

[バリアフリー]

ユニバーサルデザインを取り入れ、施設段差の解消をはじめ、障がい者等用駐車場やインフォメーションに車いすや筆談ボードを設置するなど、施設のバリアフリー化を進めています。

[トイレの機能向上]

和式便器の洋式化、ベビーシート、小型手洗い器を備えた大型ブース、子ども用トイレやオストメイト対応（人工肛門または人工膀胱を保有している方のための流し台や手洗い場の設置）トイレの整備を進めています。

障がい者等用駐車場

[子ども・乳幼児スペース]

小さなお子さまをお連れのご家族の快適性を追求し、多くのSA・PAでおむつ替えスペースや授乳室を整備しています。また、建物が小さな施設でもスペースを活用してベビーケアルームを配置している箇所もあります。

大型ブーストイレ

おむつ替えスペースと授乳室

[シャワーの設置]

お客さまニーズに応えるため、SA・PAにシャワールームを設置しています。

シャワールーム

[心のバリアフリー]

SA・PAのインフォメーションでは、すべてのお客さまに高速道路を安心してご利用いただけるよう「観光施設における心のバリアフリー認定制度（観光庁）」や「外国人観光案内所（カテゴリー1）（日本政府観光局）」の認定を取得し、エリアコンシェルジェがお客さま一人ひとりに寄り添ったご案内を行っています。

エリアコンシェルジェ
（SA・PAインフォメーション）

「観光施設における心のバリアフリー認定制度」について詳しくはこちらから（観光庁HP）
https://www.mlit.go.jp/kankocho/shisaku/sangyou/innovation_00001.html

「外国人観光案内所の認定制度」について詳しくはこちらから（日本政府観光局HP）
https://www.jnto.go.jp/projects/visitor-support/tic-certificate/

Topics

業界の垣根を超えたイノベーションへの挑戦

[ドラぷらイノベーションラボ]

当社は、オープンイノベーションの一環としてスタートアップ企業等との共創により、新たな技術・サービスを用いて、安全・安心・快適・便利な高速道路サービスに寄与する事業を創出します。

さらには、創出した成果を高速道路に限らず、地域の活性化や社会課題の解決といった実社会にも幅広く還元できることを目指しています。

2021年7月より、アクセラレータープログラムとして毎年募集し、これまで第Ⅰ期と第Ⅱ期で12社を選択し、実証実験に取り組んでいます。

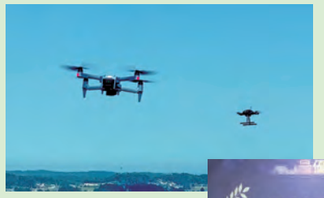
共創企業の方々との取組み

第1期（2021年）

＜高精細な3DCGアバターによる有人遠隔接客サービス＞

アバターによる接客の様子

＜ドローンの自動管制における衝突回避実験＞



プレゼンバトルで
最優秀賞を受賞

＜ヘリポートを活用した交通連携＞

使用するヘリコプター機体イメージ

第2期（2022年）

＜メタバース×高速道路による新たな顧客体験の創出＞

「REALITY」アプリイメージ

＜緑化と防草を一体化した苔シート＞

苔シート敷設の様子

＜無人販売機による新たな商品展開＞

無人販売機設置イメージ

■ 上記以外の取組み

＜音楽という耳からの感性を取り入れたアプリ等による東北地域を回遊する企画の実施＞
＜SA・PAにおける流動解析＞

■ 上記以外の取組み

＜鉛バッテリーの延命化＞
＜AIを用いた工事発注資料作成支援システム＞
＜超撥水コート剤を用いた標識等の雪庇対策＞
＜水素燃料電池ドローンによる長距離輸送＞

02 Environment

自然と調和し共存する

周辺環境に配慮した高速道路の取組み

SDGsの達成に向け ISO14001認証を取得

NEXCO東日本グループでは、環境を取り巻く社会情勢に応えていくことを大切にしています。高速道路事業から発生する建設副産物などのリサイクル、環境マネジメントシステムの国際規格ISO14001の認証取得（本社）、環境委員会の設置や環境方針・行動指針の携帯カード配布（全社員）などに取り組み、高速道路の環境経営を進めています。

NEXCO東日本　温室効果ガス排出削減計画の策定

［ オフィス部門から先行・実践し、事業部門も2023年度に策定 ］

当社のオフィス活動における2030年度までの温室効果ガス排出削減のための実行計画を策定し、取組みを始めています。
また、事業部門を含めた2050年度までのカーボンニュートラル計画を策定し、2024年度以降の取組みを加速します。

オフィス部門における温室効果ガス排出削減

太陽光発電の導入 ／ 建物のZEB化※ → **▲483 t-CO_2/年**

事務所の新築・改築に当たり、太陽光発電設備の設置や高断熱・高効率設備等（ZEB Ready仕様）を採用します。

電動車の導入 → **▲153 t-CO_2/年**

オフィス活動で使用する車両※をすべて電動車（ハイブリッド仕様を含む）に入れ替えます。
※災害時等の緊急用車両を除く。

LED照明の導入 ／ 再生可能エネルギーの調達 → **▲3,077 t-CO_2/年**

全事務所の室内照明にLED照明を採用するとともに、電力調達の60%以上を再生可能エネルギーの調達を目指します。

※再生可能エネルギーを除き、基準一次エネルギー消費量から、50%以上の一次エネルギー消費量を削減した建築物（ZEB Ready相当）

環境関連データ

［ 事業に伴うエネルギー・物質の流れとリサイクルの取組み ］

インプット

エネルギー※1

電気	303,038 千kWh
ガソリン・軽油	8,697 千ℓ
灯油・重油	1,870 千ℓ
ガス	81 千㎥

物 質※2

土砂	6,503 千㎥
アスファルト・コンクリート	762 千トン
生コンクリート	43 千㎥

NEXCO東日本グループの事業活動

建 設　建設延長：約85㎞

管理・運営　道路管理：3,943.0㎞／料金収受：505カ所／SA・PA：328カ所

アウトプット※3

建設副産物

建設発生土	59 千㎥
アスファルト・コンクリート塊	767 千トン
コンクリート塊	30 千トン
建設発生木材	6 千トン
建設汚泥	4 千トン
建設混合廃棄物	47 千トン

廃棄物

ごみ（SA・PA清掃、路面清掃）　19千トン
植物発生材（草刈・剪定など）　83千㎥

再資源化

リサイクル

	自社で利用	資源として社会で利用	リサイクル率
建設発生土	13千㎥	44千㎥	98%
アスファルト・コンクリート塊	0千トン	767千トン	100%
コンクリート塊	0千トン	30千トン	100%
建設発生木材	0千トン	5千トン	85%
建設汚泥	0千トン	2千トン	69%
建設混合廃棄物	0千トン	7千トン	14%
ごみ（SA・PA清掃／路面清掃）	0千トン	3千トン	15%
植物発生材（草刈り・剪定など）	8千㎥	68千㎥	92%

最終処分

焼却・減量／埋立処分

	焼却・減量	埋立処分
建設発生土		1千㎥
アスファルト・コンクリート塊		0千トン
コンクリート塊		0千トン
建設発生木材	0千トン	1千トン
建設汚泥	0千トン	1千トン
建設混合廃棄物	0千トン	41千トン
ごみ（SA・PA清掃／路面清掃）	3千トン	13千トン
植物発生材（草刈り・剪定など）	7千㎥	0千㎥

※1　エネルギー投入量：2022年度事業を集計
※2　物質投入量：2022年度に完了した工事を対象に主要資材（土砂、アスファルト・コンクリート、生コンクリート）を集計
※3　物質の排出量：2022年度事業を対象に建設リサイクル法に定められた建設副産物のほか、SA・PAのゴミ箱から回収されるごみ、路面清掃から回収されるごみ、および草刈り・樹木剪定作業により発生する植物発生材について集計

環境に優しい施設を整備し温室効果ガスの排出削減へ

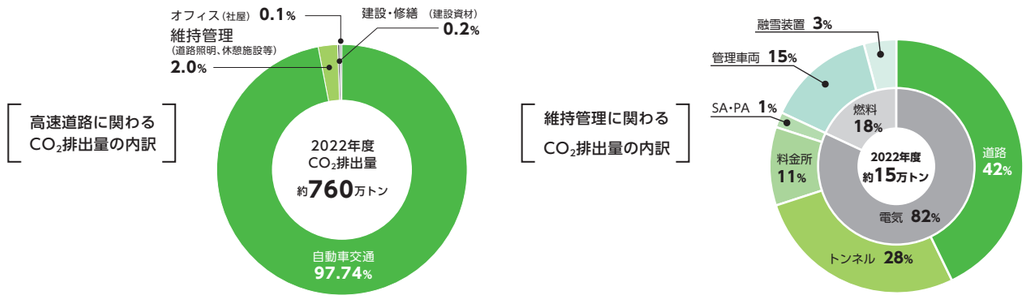
グローバルな課題である温室効果ガスの削減に向け、NEXCO東日本グループは、省エネ対策だけでなく、高速道路で発生する刈草や樹木の剪定枝、間伐材などの植物資源（バイオマス）のリサイクルやインターチェンジやサービスエリア・パーキングエリア（SA・PA）での太陽光発電の導入などエネルギーの循環によるCO_2排出量の削減に取り組んでいます。
あわせて、SA・PAに急速充電器の整備を進め、ガソリン車よりもCO_2排出量が少ない電気自動車の利便性向上にも努めています。

富岡バイオマスガス化発電プラント

事業部門におけるCO_2排出量の状況

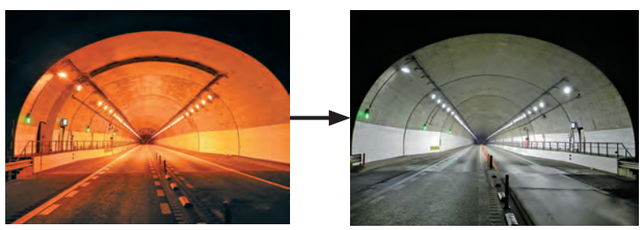
2022年度における当社管内の高速道路事業運営全体のCO_2排出量は、約760万トンと推計しており、このうち97.7%がお客さまの自動車交通より排出され、残りの2.3%が当社の事業活動により生じるCO_2排出量となります。この2.3%のうち、9割弱が道路照明や休憩施設等の維持や管理を実施することに伴うCO_2排出量となっており、2022年度のCO_2排出量は約15万トンと推計しており、政府の地球温暖化対策計画の基準年度となっている2013年度から約6.2万トン削減しています。

社屋などのオフィス部門にかかるCO_2排出量の削減についても、クールビズ・ウォームビズ、休憩時間の照明の消灯や電動車の導入などにより、オフィスエネルギーの使用量削減に努めています。



トンネル照明のLED化

トンネル内の照明を従来の「高圧ナトリウムランプ」から「LEDランプ」に変更することで、視認性の向上を図るとともに、省エネルギーにも取り組んでいます。これまで353のトンネルに設置し、2022年度は新たに62カ所のトンネルでLEDランプを設置しています。



高圧ナトリウムランプ　LEDランプ

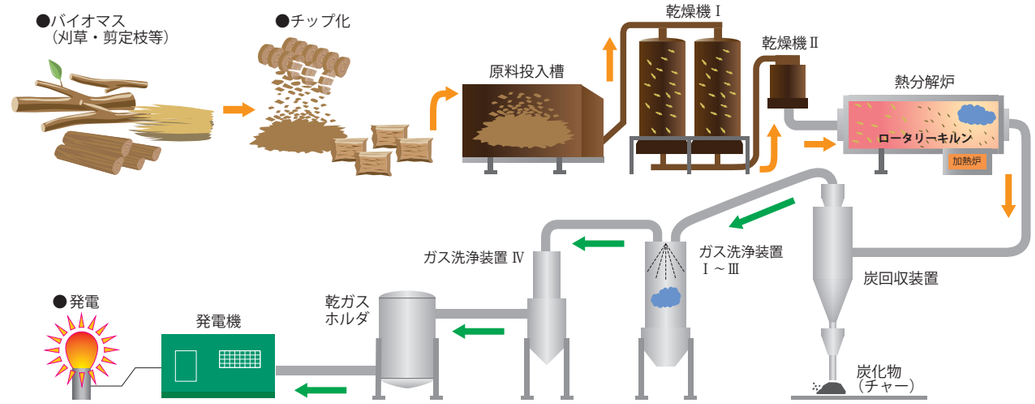
これまでに実施したLEDランプなどへの変更による使用電力量の削減は、年間約4千万kWhとなり、CO_2年間排出量を約2.2万トン削減しているものと推計しています。また、トンネル照明だけでなく、道路照明にもLEDを導入するなど、更なる電気使用量の削減に向けて取り組んでいます。

緑のリサイクル

[バイオマスガス化発電の技術開発]

富岡バイオマスガス化発電プラントでは、高速道路の維持管理で発生する刈草や剪定枝、間伐材等（バイオマス）の草木混合材料を熱分解炉で加熱しガスを発生させ、そのガスをエネルギーに利用して、電気を発電しています。

また、バイオマスを直接燃焼せずガス化することにより、その残りかすとして炭素（炭）が発生しますが、この炭は土壌改良材料などに有効活用しています。



[植物発生材の堆肥化]

2022年度に樹木の剪定や草刈りなどの作業で発生した植物発生材は、約83、000㎥となっています。

この植物発生材は、富岡バイオマスガス化発電プラントによる利用のほか、堆肥化による自社での循環利用のほか、外部での堆肥・チップ材やバイオ燃料等として、植物発生材の約90%を「緑のリサイクル」として有効利用しています。

緑のリサイクル（堆肥）

高速道路跡地の有効活用

ETCの普及などにより、役目を終えた本線料金所（通行券検札所）などの跡地にメガソーラーを建設し、発電した電力を電力会社へ供給しています。

なお、仙台市にあるメガソーラーでは、1日当たり約360世帯分の発電が行われています。

仙台泉太陽光発電所（東北道 泉本線料金所跡地）

電気自動車の利便性向上

[EVシフトへ向けた急速充電器の整備]

SA・PAでは、EV（電気自動車）用急速充電器の整備を進めています。引き続き、未設置区間での新設を進めるとともに、既設の急速充電器も1基で複数のEV充電が可能となるタイプへの更新や高出力化を進め、EV・PHEV（プラグインハイブリッド車）で高速道路をご利用いただくお客さまの利便性向上に努めてまいります。

環境に配慮した施設への転換

[「ecoインター®」「ecoエリア®」]

インターチェンジおよびSA・PAでは、省エネルギー型の電気設備の積極的な導入を基本とし、建物内の冷暖房効率の向上対策や、太陽光発電などによる再生可能エネルギーを活用した「環境に優しい」施設の整備を進めています。

【 ecoインター®の整備事例 】

遮熱塗装
遮熱塗装品の折板を使用

太陽光発電
約5kWの太陽光発電

断熱材
外壁内・天井裏はグラスウール
軒裏は発泡ウレタン吹付け

情報板
LEDユニットを採用

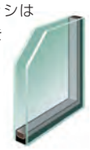
信号灯
LEDランプを採用

ゲート照明
LED投光器を採用

軒天素材
アルミパネルによる軒天軽量化／下地・仕上げ材共落下防止対策

道路照明
LED投光器を採用

複層ガラスサッシ
外部面のサッシは
複層ガラスを
標準使用



室内照明
LED照明を標準使用

給湯設備
電気式温水器
（エコキュート）を使用

【 ecoエリア®の整備事例 】

太陽光発電
お手洗い照明などに使用
（発電規模5kW）

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

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

eco庭園灯
長寿命・高効率・
省エネの
無電極ランプを使用

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

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

eco照明
LED照明や高効率ランプを使用

急速充電器整備数

急速充電器の設置数

183口／155エリア

ecoインター・ecoエリア整備数

ecoインター	ecoエリア
50カ所	22カ所

沿道生活・自然環境を守り持続可能な社会へ

高速道路の事業運営で環境と共生していくためには、沿道の生活環境や自然環境への影響を最小化していく必要があります。持続可能な社会の実現のため、環境負荷の少ない高速道路インフラの構築に向けて取り組んでいきます。

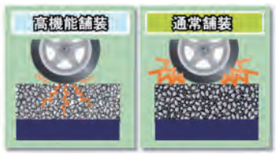
こしみず池（横浜横須賀道路 横須賀PA下り線）

沿道生活の保全

[騒音・景観対策]

沿道の生活環境に及ぼす影響の低減を図るため、遮音壁設置による騒音対策や環境施設帯の整備などの対策を行っており、設置延長の合計は約1,080㎞におよびます。

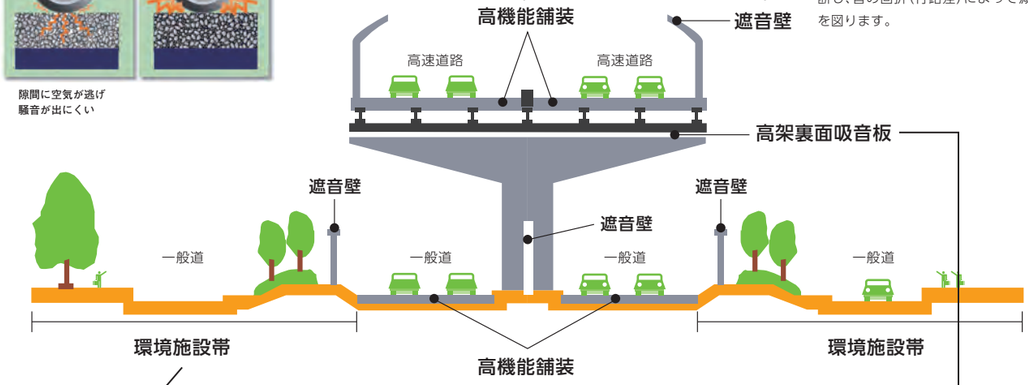
高機能舗装……アスファルト舗装の表層・基層部分に隙間の多い透水性の舗装用アスファルト混合物を用いることにより、路面から雨水が速やかに排除されるようにしたものです。舗装表面に間隙があるため空気が逃げやすいため、走行騒音は約3デシベルほど低減できます。



隙間に空気が逃げ騒音が出にくい

タイヤ溝と舗装面に挟まれた空気の逃げ道がなく騒音が出やすい

遮音壁……音源からの直接音を遮断し、音の回折（行路差）によって減音を図ります。



環境施設帯……車道の外側に幅10～20mの環境帯を設けて、植樹・遮音壁・歩道・自転車道などをつくり、騒音・振動・排気ガスなどの影響の軽減と沿道の美化・緑化を促進しています。

高架裏面吸音板……高架橋上から発する音を低減したり、高架橋の下を走行する車両音が高架橋に反射して拡散することを防止します。

自然環境の保全

[環境破壊の影響回避]

高速道路の建設では、自然環境への影響に配慮するため、ビオトープ（野生の動植物が生息する空間を意味し、Biotop（ビオトープ）は、ギリシャ語のBio（命）とtopos（場所）を組み合わせた造語）を含むエコロードの整備や地域の方々と協力して、緑化活動・ビオトープの保全に取り組んでいます。

[ビオトープの緑化活動]

圏央道 あきる野ICの建設に伴い整備したビオトープは、2005年3月から運用され、水辺・湿地・草、中低木林、高木林の4つのゾーンを軸として、この地にもともとあった植栽などにより、植生や動植物の自然環境を復元した整備事例の一つです。

当初の整備から17年が経過した今では、植物種が約300種（当初：約150種）、動物種（鳥類・両生類・は虫類、昆虫類、水生生物等）は200種（当初：約100種）となり、高速道路の建設を契機として創出した自然環境が継続・拡大していることを確認しています。

[地域との協働で進められるビオトープの保全作業]

ビオトープは、高速道路外の環境を含むため、地域の自然と調和することで機能するものです。したがって、保全作業は、周辺地域の自然を理解されている有識者や地域住民の皆さまと協働で進めることが、継続的な保全につながるものと考えています。

当社では、ビオトープの保全作業の一環として、地元小学生などを対象に定期的な体験学習を開催し、自然環境への関心を高める取組みも実施しています。

[地球温暖化防止への寄与]

高速道路敷地内では、2022年度までに約3,600haもの面積に植樹を行ってきました。この樹林によるCO_2の吸収・固定効果は年間約3.8万トンと推計されます。当社は、これらの樹林を含むグリーンインフラを適正に管理しています。

建設当時のビオトープ（2005年）

16年が経過したビオトープ（2021年）

地元高校生とのビオトープ保全作業（青森道 青森中央IC）

建設時ののり面植栽状況

約20年後ののり面植栽状況

Topics

高速道路の緑化・美化プロジェクト

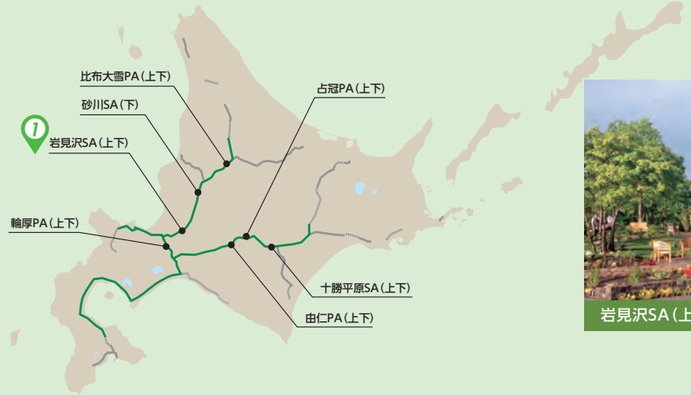
[花と緑のやすらぎ　ハイウェイガーデンプロジェクト]

NEXCO東日本グループでは、SA・PAの園地を利用しやすく心地よい空間とするために、「華と緑のやすらぎ　ハイウェイガーデンプロジェクト（花プロ）」を立ち上げて2013年より整備を進めています。

現在、当社管内の計27カ所（2023年8月現在）に整備され、四季折々の花と緑で彩られたガーデンで、お客さまをお迎えしています。

[基本方針]

1. 地域らしさの創出と地域連携の仕組みづくり
2. 周辺の良好な眺望に花と緑を組み合わせ、一体的に修景し、お客さまにやすらぎやリラックスする空間を提供する
3. 本社に造園・ランドスケープの専門社員を配置し、外部の有識者から意見をいただきながらプロジェクトを推進する



岩見沢SA（上下）

津軽SA（下）

長者原SA（上下）

名立谷浜SA（下）

横川SA（下）

03 Community

さまざまな想いや出会いをつなぐ

高速道路を通じた地域連携の取組み

Community 01

開かれた高速道路 地域の輪をつなぐ

NEXCO東日本グループは、サービスエリア・パーキングエリア（SA・PA）が高速道路をご利用されるお客さまの憩い・地域の魅力を発信する場としてだけでなく、沿道地域のお客さまともつながる場とするため、経営資源を最大限生かし、地域との絆を深めていきます。

ウォークインゲート（東北道　羽生PA上り線）

サービスエリア・パーキングエリアを生活の一部に

SA・PA一般道側駐車場（東北道　佐野SA下り線）

ウォークインゲート設置数	SA・PA 一般道側駐車場設置数
112カ所	83カ所

[ウォークインゲートの設置]

一部のSA・PAでは、高速道路をご利用されるお客さまだけでなく、沿道地域の皆さまにもご利用いただけるよう、一般道側にも駐車場を設け、ウォークインゲートを通ることによりSA・PA内の施設をご利用いただけるようにしています。

[地域との連携]

SA・PAでは、地域の名産品を幅広く取りそろえ、そこでしか味わえないグルメをお楽しみいただけます。地元で採れた青果類を扱うコーナーを備えるSA・PAもあり、地域の皆さまにも日常的にご利用いただいています。

また、それらの優れた商品やグルメの数々を多くのお客さまに知っていただけるよう、定期的にプロモーションを展開し、地域の魅力発信に努めています。

地域のお土産品をPRするフェア（関越道　越後川口SA下り線）

地域の野菜産品を販売（関越道　赤城高原SA上り線）

地域のグルメを販売（東北道　佐野SA下り線）

地域活性化の拠点として

[スマートICの設置]

地方自治体と協力し、スマートICの整備を進め、地域経済の活性化等を進めています。（詳しくは、P.37～P.38に記載）

[トラックターミナルの設置]

首都圏と東北地方、太平洋側と日本海側を結ぶ物流を効率よく行うため、地域の拠点や玄関口となるICと隣接する箇所にトラックターミナル（仙台・郡山の2カ所）を設けて、コミュニティー内の物流と地域間物流の円滑な橋渡しに貢献しています。

[高架下スペースの有効利用]

高速道路の高架下を駐車場等として利用いただくことで、周辺地域における生活や企業活動に貢献しています。

高架下事業（駐車場等）運営数
74カ所

[自転車ライフのサポート]

日比谷駐車場に併設する駐輪場（HIBIYA RIDE）は、2013年2月より、都心へ自転車通勤される方（月額利用）などにご愛顧いただき、自治体が推し進める放置自転車対策にも貢献しています。

駐輪台数は約120台を誇り、男女別の更衣室やシャワーブース12基も備え、自転車ライフをサポートしています。

郡山トラックターミナル（東北道　郡山IC付近）

東北道高架下（さいたま市岩槻区）

更衣室、シャワールームを備えた「HIBIYA RIDE」

高速道路と福祉の連携　高福連携

高福連携活動（花壇整備の様子）

高速道路と福祉が連携して幸福を拡げていく「高福連携」は、高速道路の環境美化作業などを障がいのある方と協働し、地域社会の活性化に貢献することを目指した取組みです。

2018年から全社展開し、ロゴなども活用し、統一的なCSR活動を後押ししています。

高福連携の具体例

- ◎ SA・PA内の芝刈り、除草など人手のかかる美化活動
- ◎ SA・PAなどの装飾などの環境整備活動
- ◎ SA・PAでの福祉施設で製造された商品の販売
- ◎ 高速道路パス停の清掃活動

高速道路をより身近に使いやすく 旅をより気軽に

外国人旅行者も含め、すべてのお客さまが高速道路を気軽にご利用いただくため、料金割引やE-NEXCO LODGE（ホテル）など利便性を向上するための工夫を重ねていきます。

E-NEXCO LODGE 佐野SA店（東北道 佐野SA）

旅行を喚起し、交流人口の増加に貢献

［ 多彩なサービス ］

ETCを活用した時間帯割引、マイレージサービスなどに加え、地域と連携した観光振興の取組みとして、ETC車を対象とした周遊型割引商品「ドラ割」を販売しています。

［ 旅行商品の開発　～クルマの旅にもう一つのよろこび～ ］

旅行サイト「ドラぷらの旅」を運営し、高速道路と当社エリアの観光資源（ウィンタースポーツや温泉など）を結びつける旅行商品の開発などを行っています。特に、普段は見学することができない高速道路施設などを間近に体験できる「インフラツーリズム」は多くの方にお楽しみいただいています。

インフラツーリズム
催行回数（2022年度）
14回

［ 観光振興 ］

ドライブをいっそう盛り上げるスタンプラリーの実施や観光情報誌の制作、当社の魅力をお届けするSA・PAでのイベント開催、地域主催のお祭りへの参加など、さまざまな取組みを通し、地域の皆さまとドライブ旅の楽しさを発信しています。

ドラぷらの旅

https://e-nexcotours.jp/

高速道路から降りずに泊まる

［ E-NEXCO LODGE（ホテル）の運営 ］

高速道路から降りることなく宿泊が可能な「E-NEXCO LODGE」を東北道のSA2カ所（佐野SA、長者原SA上り線）で展開し、高速道路の利便性向上につなげています。

E-NEXCO LODGE 佐野SA店
（東北道 佐野SA）

E-NEXCO LODGE 長者原SA店
（東北道 長者原SA上り線）

「E-NEXCO LODGE」の詳細はこちら

（佐野SA店）
https://ssl.hatagoya.co.jp/025_SanoSA/index.shtml

（長者原SA店）
https://ssl.hatagoya.co.jp/073_ChojaharaSA/index.shtml

情報発信で地域をつなぐ

［ ハイウェイウォーカー（フリーペーパー） ］

高速道路地図、ドライブ・観光情報、SA・PAグルメ、お土産品などの情報を月刊情報誌「ハイウェイウォーカー」によりお知らせしています（SA・PAで入手可能）。また、同誌のX（旧 Twitter）においても、耳寄り情報をお届けしています。

［ ドラぷら（Webサイト） ］

Webサイト「ドラぷら」でも多様なドライブ情報を配信しており、当社エリアの地域産品をご購入いただくことができます。

ドラぷら E-NEXCO Drive Plaza

https://www.driveplaza.com/

高速道路ナンバリング

すべてのお客さまにわかりやすい道案内を実現するために、全国の高速道路において路線名に路線番号を併記する高速道路ナンバリングが導入されています。

このナンバリングは、3つの基本ルール（「親しみやすく」「シンプルでわかりやすく」「国土の骨格構造を表現する」）で付与されており、並行する国道と同じ番号を採用するなどしています。

デザインもコンパクトな形状を用いて、路線番号をできるだけ機能的に表現するように統一されています。環状道路である圏央道は、首都高速道路の環状道路との整合性に配慮し、アルファベットはCが用いられ、都心から4番目の環状高速道路として「C4」と案内しています。

「高速道路ナンバリング」の詳細はこちら（国土交通省HP） https://www.mlit.go.jp/road/sign/numbering/

日本の技術とノウハウを海外に広げる

NEXCO東日本グループは、長年培ってきた高速道路の技術やノウハウを活用し、諸外国の発展に貢献しています。経済成長が高いインドでは、E-NEXCO INDIA PRIVATE LIMITED(ENI)が、インドの国道で路面性状測定業務を行い、最適な補修計画の支援などを行っています。

路面性状測定車「E-NEXCO Eye」

高速道路事業の海外展開

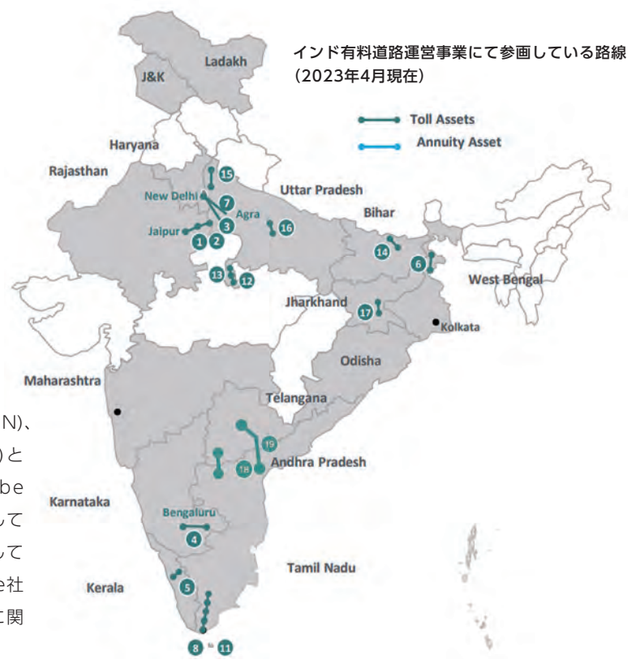
路面性状測定車「E-NEXCO Eye」の測定状況

ENIは、現在、日本人駐在員2名、インド人スタッフ3名の体制で運営

[インドにおける路面性状測定業務の実施]

2019年11月に海外現地法人 E-NEXCO INDIA PRIVATE LIMITED(ENI)を設立し、2021年12月からは「E-NEXCO Eye」による路面性状測定業務を実施しています。

「E-NEXCO Eye」は、レーザーやカメラを用いて、路面のひび割れやわだち掘れ、IRI(乗り心地の指標)を測定することができ、夜間には最高時速100㎞/hで走行しながらデータを取得することが可能です。高速道路の高度な管理・運営ニーズが高まるインドにおいて、最適な補修計画の立案や安全な道路空間の実現に貢献しています。



インド有料道路運営事業にて参画している路線(2023年4月現在)

[インドの有料道路運営事業への参画]

三菱商事㈱、海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)、日本高速道路インターナショナル㈱(JEXWAY)と当社が共同で日本コンソーシアムを設立し、Cube Highways社(Cube社)の有料道路運営事業に参画しています。当社は高速道路のノウハウを有する企業として高速道路の点検業務を受注しています。また、Cube社と当社間で休憩施設事業および道路維持管理全般に関する技術アドバイザリー契約を結んでいます。

国際社会の発展への協力

[コンサルティング]

当社が長年培った高速道路事業の技術やノウハウを活用して開発途上国を対象にコンサルティング業務を実施しています。

現地省庁への技術協力を目的として、インドではレジリエントな山岳道路開発のための能力向上プロジェクトを、バングラデシュでは国道の運営・維持管理の技術支援を行っています。また、道路事業者の立場として、ITS設備や施設に係る運用や維持管理に関する現地調査等を行っています。

インドでの技術指導の様子

[国際協力]

JICA(独立行政法人国際協力機構:Japan International Cooperation Agency)を通じて、高速道路の政策・計画・調査・建設・維持管理に関する技術的な専門家を派遣しています。

また、国土交通省やJICAからの依頼で、開発途上国の技術者を受け入れ、研修を行っています。

JICA専門家による関係機関との打ち合わせ

さまざまな国・技術者との交流

[国際会議・国際セミナーへの参加]

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各種国際会議・国際セミナーに参加しています。

[技術交流]

当社と技術協力協定を締結しているオーストリアの高速道路会社ASFiNAG社および各国の関係道路機関を訪問し、現場視察や道路技術について意見交換を行っています。

ITS世界会議(ロサンゼルス)参加

ASFiNAG本社との意見交換

Community 04

地域社会と共に育む未来の夢

NEXCO東日本グループでは、未来ある子どもたちへ高速道路を通じたキャリア教育支援に取り組んでいます。訪問学生等へのキャリア支援だけでなく、自ら出向いて授業を開催したり、教材への協賛を通じて、より高速道路に親しみを感じてもらえるよう努めています。

出前授業

次世代に高速道路の価値を伝えるキャリア支援

[出前授業]

NEXCO東日本グループは、高速道路の工事現場やSA・PAの見学会に加えて、当社社員が地域の学校やイベントへ出向いて、高速道路の役割や交通安全に関する出前授業も行っています。出前授業では、点検作業の実演や道路巡回車などの乗車体験などを通じて、地域を支える高速道路事業の重要性を体感していただいています。

教育イベントでのコンクリート点検作業体験の様子

[キャリア教育教材への協賛]

小中学校の生徒に向けたキャリア教育用の副教材（おしごと年鑑）や高速道路の今と未来を一緒に考え、高速道路を通じた地域社会の発展と暮らしを考えてもらうボーイスカウトの取組み（ハイウェイナビゲーター）に協賛しています。

おしごと年鑑

ハイウェイナビゲーター修了者に配られる
バッジ（ボーイスカウト）

「ハイウェイナビゲーター」の詳細はこちら
https://www.scout.or.jp/member/highway-navigator/

「おしごと年鑑」（おしごとはくぶつかん）の詳細はこちら
https://oshihaku.jp/

04 Human Resources

社員と共に成長する

高速道路事業を支える人材育成の取組み

快適な労働環境で社員の活躍を支える

健康投資は、社員の活力向上や生産性の向上など組織の活性化をもたらすと言われています。NEXCO東日本は2019年度から健康経営優良法人として認定されており、今後も健康経営®を通じて社員が働きがいある労働環境を実現していきます。

※健康経営®は、NPO法人健康経営研究会の登録商標です。

2023 健康経営優良法人 Health and productivity

誰もが健康で活躍できる労働環境の構築

[健康経営の取組み]

社員一人ひとりが健康でやりがいをもって働ける環境を整備し、社員自らが持つ力を最大限発揮し、生き生きと活躍できるよう、職場の環境整備や社員の健康保持・増進に積極的に取り組んでいきます。メンタルヘルスの面では、ストレスチェックのほか、心理相談員を配置し、ストレスに対する気づきの援助やメンタルヘルス教育・相談対応などを実施しています。

健康データ

健康診断等受診率※1	二次健康診断対象者割合※2
100%	0.8%

※1　法定診断および人間ドック受診者を対象
※2　健康診断等で①血圧②血中脂質③血糖④腹囲またはBMIのすべてに「異常所見」がある者の割合

[働き方は「多様」で「柔軟」に]

健康経営の取組みとともに、社員が安心し、やりがいをもって働ける会社とするために、ライフワークバランスを充実させる施策に取り組んでいます。

働き方については、テレワークや勤務の開始・終了時刻（通常の勤務時間は、午前9時から午後5時30分まで）を柔軟に変更し、時差出勤が可能な制度を設けています。このほかにも、出産・育児や介護を抱える社員の制度を用意しています。

【 次世代育成支援対策推進法に基づく一般事業主行動計画 ＜要旨＞ 】

目標 1	社員の仕事と家庭の両立支援に資する環境整備に取り組む	テレワーク・育児関連制度の活用促進 など
目標 2	男性社員の育児休業等について社内での理解促進を図り、男性社員が育児休業等を取得しやすい職場環境の実現に向けて取り組む	男性社員の育児休業取得率50%以上もしくは育児目的休暇取得率50%以上かつ育児休業取得者2名以上を目指す（2025年度末まで）
目標 3	年次有給休暇の取得促進を図る	社員一人当たりの年次有給休暇取得日数が14日/年以上（2025年度末）となるよう取得促進 など

[女性の活躍推進]

女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画（2020年4月1日から2025年3月31日までの5年間）に基づく目標（新規採用における女性採用比率3割、女性社員のネットワーク形成など）の達成に向けて、採用担当への女性社員の配置や、女性社員ワーキンググループの設置、女性社員による座談会での意見交換の機会を設けるなどの取組みを実施しています。

労働環境についても、職場の意見を踏まえて、女性専用の休憩室（仮眠室・更衣室・シャワー室等）を充実し、より快適な職場環境の整備を進めています。

また、子育て支援の面では、女性社員の育児休業取得率100%を維持するだけでなく、男性社員の取得率向上も目指すことで、会社全体として出産・育児中の社員が働きやすい職場環境づくりを目指しています。2023年度からは、共働き世帯を対象に、男性社員についても、子が産まれてから一定期間、転勤を免除する制度を導入しました。

女性の活躍推進データ

労働者に占める女性の割合※1
18.1%

役職者に占める女性の割合※2
4.1%

※1　2023年4月1日現在
※2　事務所課長以上、支社課長以上、本社課長代理以上

[シニア社員の活躍]

働く意欲と能力ある高年齢社員が貴重な戦力として引き続き活躍できるよう、これまでの経験・ノウハウを活かして現場の最前線等で働くことができるキャリアシフトチェンジ制度（上席専門員として登用）や、定年退職後も継続して働くことができる再任用制度（65歳まで）を導入しています。また、定年退職年齢を2022年度から2年ごとに1歳ずつ段階的に65歳まで引き上げています（2023年度は61歳）。

[健全な労使関係の維持]

良好な職場環境と人間関係を構築するためには、健全な労使関係が基本にあると考えており、経営者と労働組合との間で意見交換を行う「労使経営懇談会」を設け、相互の理解を深めています。

各種休暇・休業制度（2023年度基準）

年次有給休暇	20日（最大40日）（※）
配偶者分娩休暇	3日以内
夏季特別休暇	7日以内（※）
子育て休暇	出産した子または小学校就学前の子の養育のため5日以内（配偶者が出産した社員）
時短推進特別休暇	3日以内（※）
看護休暇	小学校3年生までの子の看護を対象に5日以内（2子以上の場合は10日以内）
設立記念特別休暇	1日
介護特別休暇	要介護者の介護を対象に5日以内（2人以上の場合は10日以内）
育児休業	子が3歳に達する日まで
介護休暇	要介護者の介護のため通算して186日以内
出生時育児休業（いわゆる産後パパ育休）	子の出生時の一定期間中に通算4週間以内
配偶者同行休業	外国で勤務等する配偶者と生活をともにするために3年を超えない範囲内
部分休業	小学校3年生までの子の養育のため2時間/日
インターバル特別休暇	夜間工事等勤務者が勤務間インターバル確保のため翌日午前中取得可能
産前・産後休暇	産前6週間・産後8週間（社員本人）

※年度の途中において採用された社員を除く。

良質な高速道路の「礎」と多様な人材育成

NEXCO東日本グループは、人材を事業を支える大切な資本（人財）として考え、従来の研修プログラムの充実化などに加えて、2023年度中には「NEXCO東日本人材育成計画（仮称）」を作成し、社員の付加価値を最大限引き出すための取組みを行っていきます。

能力発揮と成長を支える人材育成プログラム

［ 研修の実施 ］

NEXCO東日本では、日々の業務から必要な知識、スキルを取得するOJTを重視し、上司社員の教えるスキルを向上させるための研修（OJTリーダー研修）や、日々のコミュニケーションが円滑になるよう1on1のミーティングなどの施策を実施しています。

また、業務や役職などに応じた知識、スキルを効果的に取得することを目的とした研修（Off-JT）も多数実施し、社員一人ひとりがプロフェッショナルとして、能力を発揮し、成長することができる機会を整えています。

そのほか自発的な自己研鑽を促進、支援するために通信教育受講費用や資格取得費用の補助を実施するほか、国内外の教育機関への留学を希望する社員への支援制度も設けています。

また、コンプライアンス意識やストレスマネジメントなど、全社員が共通して身につけるべき事柄の学習や、DXといった世の中の情勢を踏まえた知識、スキルを取得する研修を実施しています。

NEXCO東日本の主な人材育成プログラム（OJT以外）

■ **階層別研修**

年次や階層ごとに求められる知識や能力・スキルを取得します。入社3年目までは若年層研修として、NEXCO東日本グループ事業の理解促進と仕事を進める上での基礎知識を確立し、求められる役割、必要な能力・スキルを取得します。（年間約15講座実施）

○若年層研修（入社1年～3年）
○事務所課長・支社課長代理研修
○本社係長研修
○事務所長研修
○支社課長研修　など

■ **業務別研修**

各業務において必要となる専門知識、能力・スキルを補完・強化し、社員の着実な業務遂行を支援します。（年間約60講座実施）

○土工／舗装／橋りょう／トンネル技術研修
○保全管理研修
○雪氷対策技能研修
○実務担当者法規研修
○交通管理研修　など

■ **課題別研修**

コンプライアンス意識やストレスマネジメントなど、全社員が共通して身につけるべき事柄や、DXといった世の中の情勢を踏まえた知識、スキルを取得します。（年間約20講座実施）

○コンプライアンス研修
○コンプライアンス推進リーダー研修
○ストレスマネジメント研修
○DX基礎理解研修　など

■ **通信教育**

専門知識、能力・スキルの取得や資格取得のための講座から、タイムマネジメントや業務効率化、コミュニケーション能力向上といった仕事を進める上で必要なスキルを身につける講座まで、幅広い分野の講座を提供しています。

■ **資格取得**

業務に必要または関連する資格を対象に、その取得に要した受験料や受講料等の費用を会社が補助し、社員の専門知識取得を促進しています。（対象資格：約80種類）

技術力・マネジメント力の向上

［ 技術者育成研修 ］

技術力とマネジメント力を身につけるため、実務年数に応じた研修の受講による技術者育成を行っています。

NEXCO東日本総合技術センター（2020年4月開設）には、VR・3Dなどの研修設備を備えており、これらを活用して、構造物が劣化するメカニズムを体感・体験することができます。また、現場から撤去した橋りょう床版・舗装、土構造などを用いて疑似現場経験も積んでいます。

NEXCO東日本総合技術センター展示室内部

3D動画などを用いた体験

現場から撤去した舗装の一部や断面供試体

研修（疑似現場経験）の様子

生産性と効率化の追求

［ E-Shokubaづくり運動 ］

通常の勤務時間（午前9時から午後5時30分まで）内での業務を基本として、労働時間の適正化を推進し、社員の健康保持・増進を支援することが、仕事の生産性を高め、生き生きと働くことができる健康的な職場環境を創造し、ライフワークバランスの充実につながるものと考えています。

この実現に向けて、5つの取組みを柱とするプロジェクトである「E-Shokubaづくり運動」を立ち上げて、時間外勤務の削減と休暇の取得促進に取り組んでいます。

5つの柱（2023年度）

1. 労働時間の短縮および適正な把握にかかる取組み
2. ワークスタイルの変革にかかる取組み
3. 健康保持・増進支援にかかる取組み
4. メンタルヘルス・ハラスメント防止にかかる取組み
5. 意識改革にかかる取組み

［ タスク・ダイエット&エスプラス活動 ］

NEXCO東日本グループの社員一人ひとりが自発的に取り組む業務改善活動として「タスク・ダイエット＆エスプラス活動」を実施しており、毎年度、グループ全体での発表会を開催しています。

2006年度より開始した活動により、1万件を超える改善事例がこれまでに報告・蓄積され、これらの情報はグループ全体で共有・活用されています。

［ 生産性向上検討会 ］

高速道路の維持管理に関する業務の効率化を推進することを目的に「生産性向上検討会」を設置して、これまでにさまざまな検討を重ねています。これまでに約200項目にわたる検討から業務用アプリや新たなスキーム等の導入により効率化が進んだものを含め、施策の評価や社員からの業務改善提案を踏まえながら、更なる業務効率化を進めています。

Topics

産学共創の人材育成

仙台 事業構想大学院大学

当社は「地域の発展と暮らしの向上を支える」をグループ経営理念に「つなぐ価値を創造し、地域の発展に貢献すること」をグループ経営ビジョンに掲げており、中期経営計画の期間を「SDGsの達成に貢献し、新たな未来社会に向け変革していく期間」と位置づけ、同計画では、地域社会の活性化や人材育成を強化する方針を掲げています。

一方で、事業構想と構想計画を実践研究する事業構想大学院大学（学校法人先端教育機構）は、事業構想化の輩出を通じて企業、地域、そして社会の変革を担う人材育成を掲げており、双方の理念・目的が合致していることから、人材活性化と新事業創出を目的とする基本協定を締結しました。

さらに2022年4月には、宮城県を拠点に人材育成を進める「仙台 事業構想大学院大学」を共同開設し、当社社員も各種講義に参加するなど、当社の人材育成プログラムの一つとして活用しています。

人財関連データ

社員の平均年齢 **40.7歳**	社員の平均勤続年数 **16.4年**	男女間の賃金格差 ※1 **67.0%**
採用した社員に占める女性の割合 ※2 **20.1%**	社員一人当たりの時間外勤務時間数（平均） **28.3h/月**	ストレスチェック受診率 **99.0%**
社員一人当たりの休暇取得日数 ※3 **26.8日/年**	女性社員の育児休業取得率 **100%**	男性社員の育児休業取得率 **20.8%**

※1　正規雇用労働者／66.7%　非正規雇用労働者／63.4%　　※2　2023年4月1日入社における女性社員の割合
※3　年次有給休暇、夏季特別休暇、時短推進特別休暇、設立記念特別休暇の合計

05 Governance

健全性・透明性を保ち社会の要請へ応える

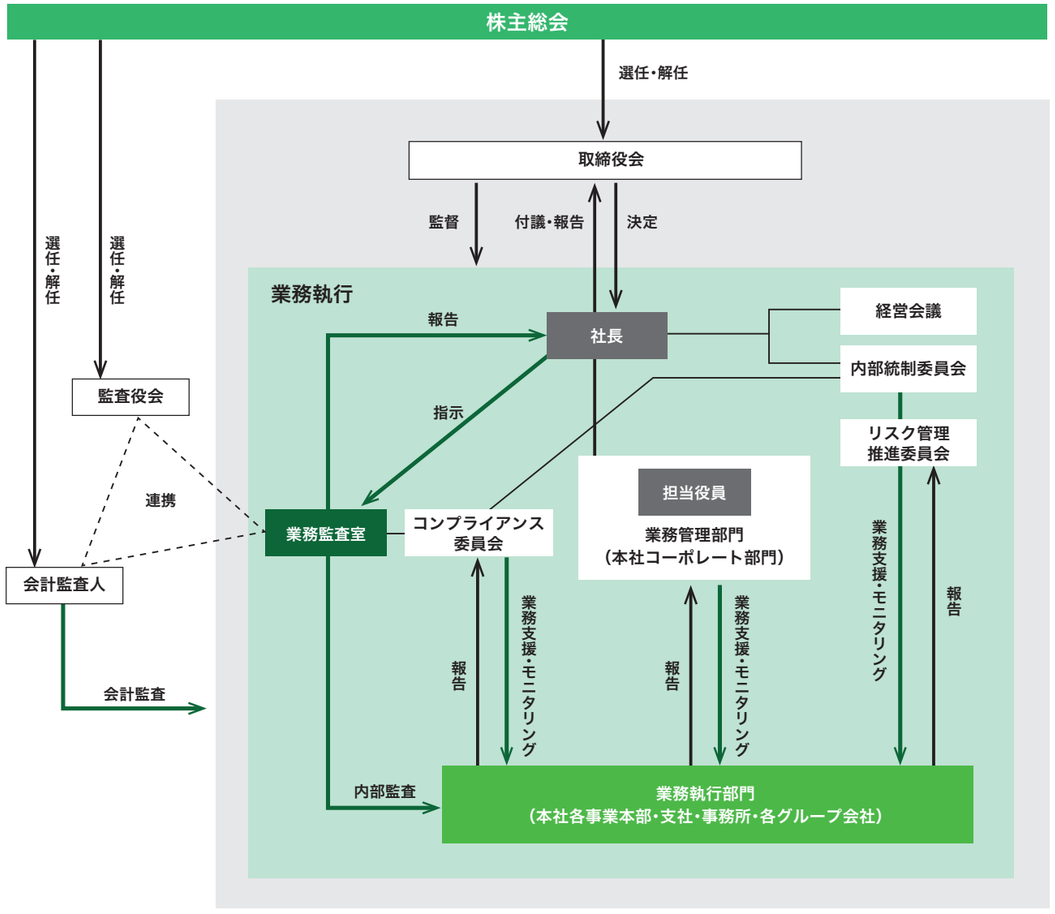
信頼される企業となるための取組み

Governance
01

健全な経営を推進するガバナンス体制の整備

NEXCO東日本グループは、お客さまを第一に考え、安全・安心・快適・便利な高速道路空間の持続的な提供を実現するため、事業執行における意思決定の迅速化・適正化、効率的な経営を目指し、コーポレートガバナンスの充実を最重要課題の一つとして、事業を展開しています。

【 NEXCO東日本グループのガバナンス体制 】



【 各会の機能 】

各会名	役 割 ・ 業 務	2022年度開催回数
取締役会 取締役8名（うち社外取締役2名）	経営の方針、法令で定められた事項やNEXCO東日本グループ全体に係る重要事項の意思決定を行います。具体的には、中期経営計画・年度実行計画等に関する達成状況や見通し、重要プロジェクトの進捗状況や課題、料金収入・交通量・SAPA事業の実績・財務に関する事項のような経営に関する重要事項の審議を行うとともに、内部統制に関する事項の報告を受けるなどにより、経営の監督機能を確保しています。	13回
経営会議 社長・各本部長6名（計7名）	取締役会における審議をより適切かつ効率的に行うことおよび経営上重要な事項について十分な議論を尽くすことを目的として設置しています。	19回
内部統制委員会 社長・各本部長6名・関係部長4名（計11名）	内部統制システムの基本方針やその運用に関して必要な審議を行い、コンプライアンス体制やリスクマネジメント体制の構築などを整備し、コーポレートガバナンスの充実と適正かつ効率的な事業環境を確保しています。	1回
コンプライアンス委員会 社外有識者3名・各本部長6名（計9名）	NEXCO東日本グループとして、コンプライアンスに適合した行動を実践するために、社外の有識者を含む委員会を設置し、コンプライアンス推進活動に関する事項を審議および検討し、経営理念・経営ビジョンに適合した行動ができる場を確保しています。	2回
リスク管理推進委員会 各本部長6名・関係部長5名（計11名）	関係部署が複数にまたがる横断的な事項を中心に、経営に与える影響の大きい最重要リスクを特定し、これらの項目のモニタリングやPDCAサイクルに則ったリスクマネジメントの実施について審議と助言を行っています。	2回
監査役会 監査役4名※	監査役は、取締役会その他重要な会議に出席する等により、取締役の職務の執行の監査を行っています。監査役会では、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等を行っています。	15回

※ 社内監査役（常勤）1名、社外監査役（常勤）2名および社外監査役（非常勤）1名

【 監査機能 】

会計監査	EY新日本有限責任監査法人に依頼しており、同監査法人が会社法および金融商品取引法に基づく監査を実施し、会計処理の適正化に努めています。この会計監査に関する報告は、監査役会へ提出され、監査役の報告書にこれも含まれます。
内部監査	健全な経営による事業推進を確保するために、NEXCO東日本グループ全体の事業活動の有効性と効率性、会計報告の信頼性に関連する法令等の順守を検討・評価しています。 主に経営の視点（会社の経営が適正な制度のもとに効率的に遂行されているのか等）と内部統制の視点（会社の会計その他の業務の運営が法令および諸規程に従い、適正に行われているのか等）による監査を行っています。

コンプライアンス経営で適正な事業執行

NEXCO東日本グループでは、社長を最高責任者とする推進体制を構築し、全役員・社員が法令・社内規定・倫理行動規範を尊重し、高い企業倫理と社会良識を持った行動を実践する取組みを推進しています。また、コンプライアンス意識の定着・醸成に向けて、研修・講演会・強化月間の実施などさまざまな施策を実施しています。

NEXCO東日本グループ「コンプライアンス講演会」の様子

社員一人ひとりの意識向上

[企業と個人の行動原則「倫理行動規範」]

NEXCO東日本グループの倫理行動規範は、企業の行動原則である「企業行動基本方針」と、全役員・社員の行動原則である「私たちの行動指針」で構成しています。

また、自分が取るべき行動に迷いが生じたときの判断基準として、「迷ったときの4つの判断基準」を掲げるとともに、同基準の携帯用カードを作成し、全社員へ配布しています。

[迷ったときの4つの判断基準]

自分の取るべき行動について迷ったときは、
次の基準に照らして判断します。

1. 法令、ルールに違反していないか。
2. NEXCO東日本グループの信頼・ブランドを損なわないか。
3. 十分な情報に基づき、相当の注意を払った上での判断か。
4. 家族に、友人に、胸を張って説明できるか。

[コンプライアンス推進体制]

コンプライアンス推進活動に取り組む責任者を職場・グループ会社ごとに配置し、それぞれが主体的な活動をできる体制を整えています。活動の状況は、定期的に情報共有がなされるとともに、意見交換も行われ、その後の推進活動に活かされています。

[開かれた「通報・相談窓口」]

公益通報者保護法に基づき、会社ごとに社内・社外の通報・相談窓口を設置し、課題の早期発見・解決を図っています。

[反社会的勢力などへの対応]

市民社会に脅威を与える反社会的勢力および団体などには、毅然として対応します。具体的には、各警察本部や暴力追放センターなどと連携した「不当要求防止連絡協議会」を支社ごとに設置し、警察への連絡体制の構築と協議会内の情報共有を図り、不当要求団体を恐れず、金銭の提供やその利用をしない・不当な要求は断固拒否を実践し、関係機関と一致団結した協力体制を確立しています。

「倫理行動規範」の詳細はこちら
https://www.e-nexco.co.jp/company/governance/standard/

「通報・相談窓口」の詳細はこちら
https://www.e-nexco.co.jp/company/governance/compliance/

公正性・透明性・競争性を確保した調達の実施

[適正な調達に関する取組み]

法令順守のもと、適正な調達を確保するための倫理教育に取り組み、契約制限価格などの調達手続きに関する情報管理の徹底に努めています。また、調達手続きおよび結果の情報公開や電子入札・契約などでDX（Digital Transformationの略）を推進し、入札を希望する皆さまへ「見える調達」を実践しています。

適正な調達に関する取組み	(1) 調達にかかる営業活動自粛を入札参加希望者へ要請、社員にも前者と接触しない倫理教育を実施 (2) 契約制限価格や発注予定などの未公表・非公開情報について、情報セキュリティ対策を実施し、情報漏洩の防止を徹底
公正性・透明性・競争性を確保した調達制度の構築と実施	(1) 競争契約の方法は、一般競争入札を原則とし、多様な入札契約方式から事業・工事の特性などを考慮し適切な方式を選択することで、品質と価格に優れた調達を実現 (2) 「公共工事の入札および契約の適正化の促進に関する法律」に基づき、工事などの調達情報や主要工事の平均落札率を公表 (3) テレワークなど多様な働き方に対応するため、電子入札・電子契約などDXを推進し、入札参加希望者の負担を軽減
入札監視機能強化のための取組み	(1) 入札監視委員会を支社ごとに設置し、入札・契約手続き等に関して外部有識者による審議を実施 (2) 入札監視統一事務局を設置し、入札・契約手続きに関するデータを一元管理して分析を実施し、手続きの適正化に努めるとともに、審査状況を入札監視委員会に報告

情報セキュリティの確保

[情報セキュリティ確保の基本姿勢]

情報セキュリティの脅威が留まることなく変化し、情報資産は常にさまざまな脅威にさらされているとの認識のもと、NEXCO東日本グループが一体となり、事業活動の中で取り扱う個人情報をはじめとする重要な情報資産の安全確保を徹底し、情報セキュリティ対策を実施しています。

[運用体制]

情報セキュリティ対策に関する規程を定め、情報資産に接する役員、社員およびNEXCO東日本グループで働くすべての者が関わる情報セキュリティ対策の運用体制を確立・維持・改善し、情報セキュリティを支える活動に継続的に取り組んでいます。

[対策状況の検査]

情報資産を適正に管理するため、セキュリティ対策の実施状況を毎年点検し、必要な是正を行っています。また、外部機関により情報システムの脆弱性やサイバー攻撃などの脅威に対する攻撃耐性を検査し、対策状況の適正性を確認することで、情報システムの安全性を高く保っています。

[「多層」のセキュリティ対策]

情報システムが配置された区画への入退室管理、情報の重要度に応じた管理、情報セキュリティに関する社員教育や訓練およびサイバー攻撃や情報漏洩に対する技術的対策など、情報の漏洩、改ざん、窃取などのリスクに対処するため、物理的、人的および技術的なセキュリティ対策を多層的に講じています。また、災害など非常事態が生じた際も情報へのアクセスを確保するため、クラウドサービスを活用したり、情報通信ネットワークや機器を二重化するなどの対策を講じています。万が一、重大な情報セキュリティインシデントが生じた場合は、経営陣による対応方針を決定するとともに、被害を最小限にとどめるよう迅速に対応し、原因の究明および再発の防止に努めます。

会社概要・役員一覧

会社概要

社名	東日本高速道路株式会社(East Nippon Expressway Company Limited)		
所在地	〒100-8979　東京都千代田区霞が関三丁目3番2号　新霞が関ビルディング　TEL:03(3506)0111(代表) (サービスエリア・新事業本部) 〒105-0021　東京都港区東新橋二丁目3番17号 MOMENTO SHIODOME 6階		
代表者	代表取締役社長　由木 文彦	資本金	525億円
設立	2005年10月1日	社員数	2,516人 (2023年8月1日現在、社外への出向者を除き、社内への出向者を含む)
事業目的	高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、 もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与すること		
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、駐車場事業、高架下活用事業、 トラックターミナル事業、カード事業、ウェブ事業、ホテル事業、海外事業 など		

北海道支社	〒004-8512　札幌市厚別区大谷地西五丁目12番30号	TEL:011(896)5211(代表)
東北支社	〒983-8477　仙台市宮城野区榴岡一丁目1番1号　JR仙台イーストゲートビル	TEL:022(395)4002(代表)
関東支社	〒330-0854　さいたま市大宮区桜木町一丁目11番20号　大宮JPビルディング	TEL:048(631)0001(代表)
新潟支社	〒950-0917　新潟市中央区天神一丁目1番　新潟プラーカ3	TEL:025(241)5111(代表)

役員一覧

取締役

取締役会長
岡本 圀衛

1969年6月　日本生命保険相互会社入社
2005年4月　同社代表取締役社長
2011年4月　同社代表取締役会長
2018年4月　同社取締役相談役
2018年6月　当社取締役会長（非常勤）（現在）
2018年7月　日本生命保険相互会社相談役（現在）

代表取締役社長
由木 文彦

1983年4月　建設省（現国土交通省）入省
2015年7月　国土交通省住宅局長
2017年7月　同省総合政策局長
2018年7月　同省国土交通審議官
2020年7月　復興庁事務次官
2021年10月　三井住友海上火災保険株式会社顧問
2022年4月　当社顧問
2022年6月　当社代表取締役社長（現在）

代表取締役 兼 専務執行役員 建設事業本部長
髙橋 知道

1982年4月　日本道路公団入社
2015年6月　当社執行役員管理事業本部
副本部長 兼 保全部長
2016年6月　当社執行役員 関東支社長
2018年6月　当社常務執行役員 関東支社長
2019年6月　当社取締役 兼 常務執行役員
管理事業本部長
料金システム開発室担当
2022年6月　当社代表取締役 兼 専務執行役員
建設事業本部長（現在）

取締役 兼 常務執行役員 経営企画本部長
伊勢田 敏

1986年4月　建設省（現国土交通省）入省
2015年7月　当社経営企画本部本部付部長
2016年6月　国土交通省道路局高速道路課長
2018年7月　同省九州地方整備局長
2019年10月　一般社団法人日本建設業連合会
常務執行役
2022年6月　当社取締役 兼 常務執行役員
経営企画本部長（現在）

取締役 兼 常務執行役員 技術本部長
良峰　透

1986年4月　日本道路公団入社
2015年7月　当社管理事業本部本部付部長
2016年6月　当社経営企画本部経営企画部長
2019年6月　当社執行役員 関東支社長
2021年6月　当社常務執行役員 関東支社長
2022年6月　当社取締役 兼 常務執行役員
技術本部長（現在）

取締役 兼 常務執行役員 管理事業本部長
八木 茂樹

1986年4月　日本道路公団入社
2014年10月　当社事業創造企画室長
2015年3月　当社事業創造企画室長
兼 株式会社ネクスコ東日本イノベーション&コミュニケーションズ
代表取締役社長
2016年6月　当社管理事業本部保全部長
2019年6月　当社執行役員 東北支社長
2021年6月　当社常務執行役員 東北支社長
2022年6月　当社取締役 兼 常務執行役員
管理事業本部長 料金システム開発室担当
2023年7月　当社取締役 兼 常務執行役員
管理事業本部長（現在）

取締役 兼 常務執行役員 総務・経理本部長
椎名　穣

1986年4月　日本道路公団入社
2014年7月　当社総務・経理本部総務部長
2016年7月　当社関東支社副支社長
2018年7月　当社総務・経理本部本部付部長
2019年6月　当社執行役員 総務・経理本部人事部長
2022年6月　当社取締役 兼 常務執行役員
総務・経理本部長（現在）

取締役
宮川 暁世

1997年4月　日本開発銀行（現株式会社日本政策投資銀行）
入行
2014年3月　同社情報企画部課長
2016年4月　同社情報企画部次長
2017年4月　同社財務部課長
2019年6月　同社企業金融第6部次長
2021年6月　同社シンジケーション・クレジット業務部長
2022年6月　当社取締役（非常勤）（現在）
2023年6月　株式会社日本政策投資銀行地域調査部長 (現在)

監査役

監査役（常勤）
佐藤 隆二

1984年4月　日本道路公団入社
2016年7月　当社総務・経理本部総務部長
2019年6月　株式会社ネクスコ・トール関東
専務取締役
2020年6月　株式会社NEXCO保険サービス
代表取締役社長
2022年6月　当社監査役（常勤）（現在）

監査役（常勤）
黒田 泰則

1987年4月　安田火災海上保険株式会社入社
2014年9月　損害保険ジャパン日本興亜株式会社
運用企画部長
2015年4月　同社運用企画部長席付特命部長
兼損保ジャパン日本興亜ホールディングス株式会社
運用企画部長
2017年4月　同社経理部長兼
SOMPOホールディングス株式会社
経理部長席付特命部長
2018年4月　損害保険ジャパン株式会社執行役員
経理部長
兼SOMPOホールディングス株式会社
執行役員経理部長
2019年6月　SOMPOホールディングス株式会社
執行役経理部長
2021年4月　同社執行役員 経理部長
2022年4月　損害保険ジャパン株式会社顧問
2022年6月　当社監査役（常勤）（現在）

監査役（常勤）
河内 祐典

1991年4月　大蔵省(現財務省)入省
2016年7月　内閣府政策統括官
（経済社会システム担当）付 参事官
2019年7月　預金保険機構国際統括室長
2020年7月　同機構調査国際部長
2021年7月　財務総合政策研究所副所長
2022年6月　当社監査役（常勤）（現在）

監査役
矢ケ﨑 紀子

1987年4月　株式会社住友銀行
（現株式会社三井住友銀行）入行
1989年10月　日本情報サービス株式会社
（現株式会社日本総合研究所）
上席主任研究員
2008年10月　国土交通省観光庁参事官（観光経済担当）
2014年6月　日本貨物鉄道株式会社社外取締役（現在）
2018年4月　東洋大学国際観光学部教授
2019年4月　東京女子大学現代教養学部教授（現在）
2020年6月　東武鉄道株式会社社外取締役（現在）
2021年6月　当社監査役（現在）

執行役員

常務執行役員 サービスエリア・新事業本部長
吉見 秀夫

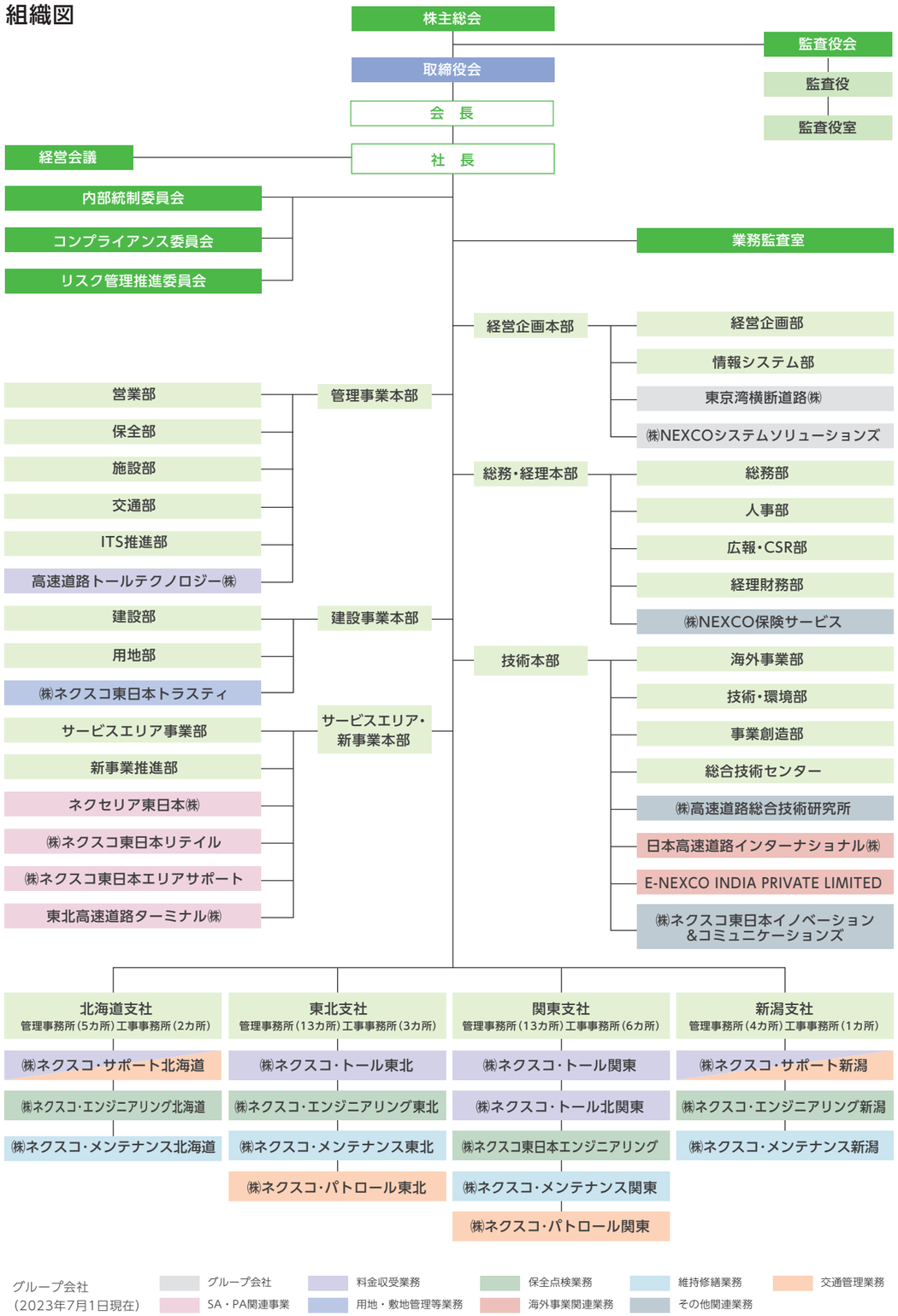
1987年4月　日本道路公団入社
2016年10月　当社管理事業本部営業部長
2018年6月　当社総務・経理本部経理財務部長
2019年6月　当社執行役員 総務・経理本部経理財務部長
2022年6月　当社常務執行役員
サービスエリア・新事業本部長（現在）

執行役員	佐久間 仁	管理事業本部 副本部長 兼 保全部長
執行役員	熊野 佳正	サービスエリア・新事業本部 副本部長
執行役員	松坂 敏博	経営企画本部 経営企画部長
執行役員	原島 敏明	総務・経理本部 人事部長
執行役員	佐藤 雄彦	総務・経理本部 経理財務部長
執行役員	堀 圭一	北海道支社長
執行役員	田仲 博幸	東北支社長
執行役員	千田 洋一	関東支社長
執行役員	梅木 秀郎	新潟支社長

(2023年7月1日現在)

※取締役会長　岡本 圀衛および取締役　宮川 暁世は、非常勤の社外取締役です。監査役　黒田 泰則、河内 祐典および矢ケ﨑 紀子は社外監査役です。

組織図



Information

【 企業CMのご案内 】

● 俳優の濱田 岳さんを起用したCMシリーズを放送中

お客さまをはじめ、普段あまり高速道路をご利用にならない方も含めた多くの方が、濱田さんにご自身を重ね合わせて、高速道路が「私のために役立っている」「私の暮らしを良くしている」と期待し、親しみを感じてもらえるように3種類の企業イメージCMを放送しています。

濱田 岳さんが父親役として出演する企業イメージ「『会いたい』を守る仕事　交通管理隊」篇より

● フリーアナウンサーの中川 絵美里さんを起用したお知らせCMを放送中

高速道路をご利用するお客さまに対し、NEXCO東日本からのお知らせを丁寧に、わかりやすく伝えるコンシェルジェ役として中川 絵美里さんを起用し、リニューアル工事をはじめ企画割引などのCMを放送しています。

出演CMはYouTubeチャンネルへ

中川 さんが出演する東北道リニューアル工事のお知らせCMより

新たなCMなどは、SA・PA等に設置しているデジタルサイネージ放送や、ポスターでも掲示しています。ドライブ休憩などお立ち寄りの際にご覧いただけます。

【 表紙写真について 】

「自然環境の復元と高速道路」

表紙の写真は、NEXCO東日本グループが管理する首都圏中央連絡自動車道（圏央道）あきる野IC（2005年3月開通）を撮影したものです。青空に緑が生い茂るコントラストが「高速道路と自然環境の共生」していることをあらゆるステークホルダーの皆さまに感じていただける一枚と考え、この写真を選定しました。

あきる野ICでは、道路建設が自然環境へ与える影響の回避・低減することを目的に、ICの建設とあわせてビオトープ（動植物の生息・生育空間）の創出・整備を進めました。

あきる野ICの開通から約18年が経過した現在では約300種の植物種と約200種の動物（鳥類、両生類、は虫類、昆虫類、水生生物等）種の生息を確認しており、自然環境の復元が進んでいます。

【 コーポレートサイト 】

コーポレートサイト
https://www.e-nexco.co.jp/

24時間、365日、お客さまの声をお聞きしています。
NEXCO東日本お客さまセンター
ナビダイヤル 0570-024-024
または
03-5308-2424

24時間365日、お客さまの声をお聞きしています。
高速料金やETC割引、交通情報など
お気軽にお問い合わせください。