

トップメッセージ



01 激甚化・頻発化する自然災害への対応

わが国は、地震が多いという特徴があります。

直近では、能登半島地震(2024年1月1日)が発生し、当社管内の北陸道も新潟県内の3カ所で被害(路面の段差やひび割れ)を受けました。また、並行する国道8号も土砂崩れの被害を受け、上越市を挟み、交通が途絶する状況となりました。

この状況に、当社グループ社員は丸一となって対応し、発災から4時間後には、緊急車両の利用が可能となり、翌2日の夕方には、すべての車両の通行が可能となりました。あわせて、国道8号の災害区間と並行する北陸道および上信越道の一部区間で無料措置(2024年1月27

日まで)を被災地支援として実施しました。

また、近年異常気象による災害が増えています。地球温暖化による気候変動は、災害対応の考え方に変化を与えています。

例えば、大雪時に高速道路上で、スタック車両が発生すると、長時間の渋滞や通行止めにつながる恐れがあります。こうした事態を未然に防ぐため、今年2月、首都圏の大雪に備え、当社と接続する首都高速やNEXCO中日本などと連携し、降雪前から広範囲にわたる「予防的通行止め」(約1,300km、当社管内は約420km)を行いました。この対策によって、大規模な滞留車両が発生するな

ど大きな混乱はありませんでしたが、交通情報に関する問い合わせが6,000件程度(2023年度平均の約11倍)と多数寄せられました。「予防的通行止め」に関して、お

02 高速道路の維持と迅速な機能回復

いつ起きてもおかしくない災害への備えをはじめ、高速道路機能の維持・回復を重要な課題だと位置づけ、グループを挙げて取組みを強化します。4つの重要施策を紹介します。

1つ目は、「老朽化への対応」です。当社グループは、「インフラ長寿命化計画(行動計画)」(2015年度策定)に基づき、古くなった道路の修繕に当たってきました。この事業費は、約1.2兆円ありますが、15年程度かけてしっかりリニューアル工事を行っていきます。

一方で、調査・点検技術も日進月歩で進化しています。例えば、航空レーザー測量により地滑り、転石等の災害リスクを抽出する技術や電磁波、超音波を用いて構造物内部の状況が分かる技術等が出てきています。これらによって、これまでに気づくことができなかった新たな劣化箇所を発見することができるようになり、当初の計画だけでは万全ではないことも分かってきました。

こうした新たな課題に対する財源を確保するため、道路整備特別措置法が改正(法案成立:2023年5月/施行:同年9月)され、料金徴収期間を最長2115年まで延長(以前は2065年まで)できることとなりました。今後は、当初計画に加え、新たに必要性が明らかになったリニューアル工事の二本立てで進めていきます。

2つ目は、災害、特に地震への「予防保全と発生後の早期復旧」です。

「首都直下地震への対応」に関心を持たれるお客さまは多いと聞きます。予防保全については、既に全橋りょうの落橋・倒壊防止のための対策が完了しました。能登半島地震で大きな損傷がなかったのは、この対策を終えていたからと考えています。また、被災後速やかに機能回復できるための耐震補強対策として、震度6弱以上の地震発生確率が26%以上となる地域の橋りょうについては、2030年度までに完了することを目指します。

3つ目は、「ネットワークの整備」です。高速道路の

客さまから一定のご理解をいただいた実感はありますが、「事前のお知らせ」や「通行止めの解除時期」などをしっかり広報していくことの重要性を認識しました。

ネットワークが広がる社会的な意味は大きく、東日本大震災では、それを痛感しました。

当時、私は京都市の副市長を務めていましたが、被災地の仙台市から避難所のごみ処理への応援要請がありました。仙台市では、ごみ収集業者も被災していたため、ごみが溢れてきている状況でした。この要請を受け、京都市のごみ収集車を直ちに仙台市へ派遣することを決めました。

地震直後で太平洋側(東北道・常磐道)は被害を受けていましたが、新潟回り(北陸道・磐越道)のネットワークを活用して、被災地へ向かうことができました。その後の京都市職員による避難所のごみ収集活動は、被災者の皆さんからとても感謝され、ネットワークが「有事の際の生命線」になることを実感したのです。

高速道路機能の維持・回復を目指す取組みの4つ目は、「道路管理の対応力の強化」です。これは、危機的な状況が起きた際にいつでも対応できるよう備えておくということです。

当社グループは、新技術を活用し、土砂崩れによる被害を把握するためドローンを飛ばしたり、山火事が起きたときには赤外線カメラで夜の消火活動を支援したりしていますが、より迅速に対応するためには、平時からグループ内だけでなく、重機などを扱う協力会社や地元の皆さまとの協力関係を構築し、一体となって対応する力をつけていくことが大事です。

加えて、災害の激甚化に伴い、これまでの基準が、必ずしも有効ではないことがあります。例えば、雨の場合に、通行止めの判断基準は、降雨量を指標にしていますが、線状降水帯など、雨の降り方も変化しているため、既に気象庁が採用している「土壌雨量指数」(土の中にどれだけの水分が溜まっているのか)を調べ、新たな通行止め基準として採用できないかを検討しています。



03 新たな「カーボンニュートラル推進戦略」を策定

当社グループを取り巻く事業環境の変化として、サステナビリティに対する社会的要請の高まり、物流問題や自動運転への対応など、新たな社会的課題も顕在化してきました。特にサステナビリティに関しては、企業の事業活動に対してだけでなく、地球温暖化対策や人を資本として考える人材育成など社会全体のサステナビリティに向け対応していくことが求められるようになってきたと感じます。

この社会的課題への対応の大きな取組みの一つが、「カーボンニュートラル推進戦略」の策定です。この戦略では、政府目標をふまえた数値目標を掲げ、CO₂排出量(2013年比)を2030年までに半減、2050年にカーボンニュートラルを目指して、組織としてしっかりと対応していく姿勢を社内外に示していきます。

特に「2030年の半減」に向けては、数値的な裏付けをもった計画とし、当社グループとして何ができるのか明らかにします。例えば、電球のLEDへの切り替えや新し

い事務所への太陽光パネルの設置に加えて、高速道路から刈り取った草木等を使ったバイオマスガス発電にも挑戦しています。さらに、業務用車両をEV車等としていくほか、サービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)にEV急速充電器を整備していきます。

サプライチェーン全体を含める「スコープ3」については、電源構成が政府目標通りとなることを前提に、3R(Reduce[減量]、Reuse[再使用]、Recycle[再生])の頭文字を取ったもの)の推進や、調達においてもCO₂排出を少なくするため、建設業者の技術を活用する仕組みの導入、そして他企業と共同で技術開発に取り組んでまいります。

また気候変動への適応策としても、代替性の高い4車線化や水没リスクがあるインターチェンジ(IC)のかさ上げ、災害時に活動拠点となる管理事務所について2階に執務室や電源を配置するなど、取組みを進めています。

04 「一人ひとりに寄り添う」を人材育成の柱に

人の力をしっかりと企業の力としていくことが、サステナビリティそしてレジリエンスにもつながると考えて「人材育成方針」を策定しました。

この方針には、特に若い社員を意識し、「会社として求める人材像」「キャリア形成」「必要とされる能力」などを盛り込みました。社員の気持ちに答えなくてはいけないと強く感じています。

当社は転勤がある会社ですが、勤務地は東日本全域であるため、これに対する社員の抵抗感はあると思います。人を取り巻く状況は、結婚や出産、介護などのライフステージごとに大きく変わります。

「人材育成方針」では、「一人ひとりに寄り添う」を一つ

の柱に置き、社員の希望を丁寧に伺い、それぞれ状況に配慮した会社生活を送れるようにサポートしていきます。

また、モチベーションを上げるには、自分がした仕事はどう世の中の役に立っているかを実感してもらうことが必要です。人材像やキャリア形成を示すことで、社会貢献の一翼を担っていることや、OJTで仕事の意味を理解してもらうなどの工夫が必要と感じています。

社員の年齢構成を見ると、中堅社員が少ないのが当社の特徴でもあります。このため、シニア社員のスキルを若手社員へいかに伝承していくかも意識した「人材育成方針」としています。

05 新たなモビリティへの対応

最後に、新たなモビリティ(自動運転)への対応です。

自動運転の技術開発が進む中、高速道路としては、当面は、自動運転車と非自動運転車が混在する状況で、安全で円滑な交通を支援していかなければなりません。特に、ICなどでの分合流時には前だけではなく横や後ろも意識しないと行けないのでハードルが高く、車両側からの制御は困難です。落下物や工事情報も含め高速道路側でどのようにアシストするかは、いかに迅速に情報収集を行い、そして的確に情報提供するかにかかっています。

当社ではこの課題への対応として、「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)を策定しました。この「moVision」のもと、「多機能ポール」を設置し、カメラで集めた情報を車に提供する実証実験の準備を今年度から開始して、2026年度から東北道の一部区間で取り組む予定です。

「物流の2024年問題」による運転者不足は喫緊の課題であり、自動運転に対するニーズは高まることが考えられます。自動運転を支援するGPS情報についても、一般道では詳細な地図データとの正確な重ね合わせが必要となりますが、高速道路はトンネル部やIC以外では比較的容易に対応できますので、高速道路は自動運転が実現しやすい環境にあると考えています。

06 レジリエントな高速道路の実現の追求

「中期経営計画(2021年度～2025年度)」は、コロナ禍の情勢下で策定しましたが、既に交通量や料金収入はコロナ禍前まで持ち直すなど事業環境は変化しています。さらに、申し上げたように、昨年、道路整備特別措置法の改正により償還期間や料金徴収期間が延長され、新たなリニューアル事業などが追加されることになりました。また、サステナビリティに対する社会的要請の高まり、物流2024問題や自動運転への対応など、新しい課

題が顕在化してきています。

このような事業環境の変化に適切にかつ迅速に対応するため、これまでの中期経営計画についても折り返し点で見直しを行いました。

今後も、当社グループとして、高速道路機能の維持と迅速な回復、あわせて新たな社会的課題への対応にしっかりと取り組み、事業環境の変化に対応するレジリエントな高速道路の実現を追求してまいります。