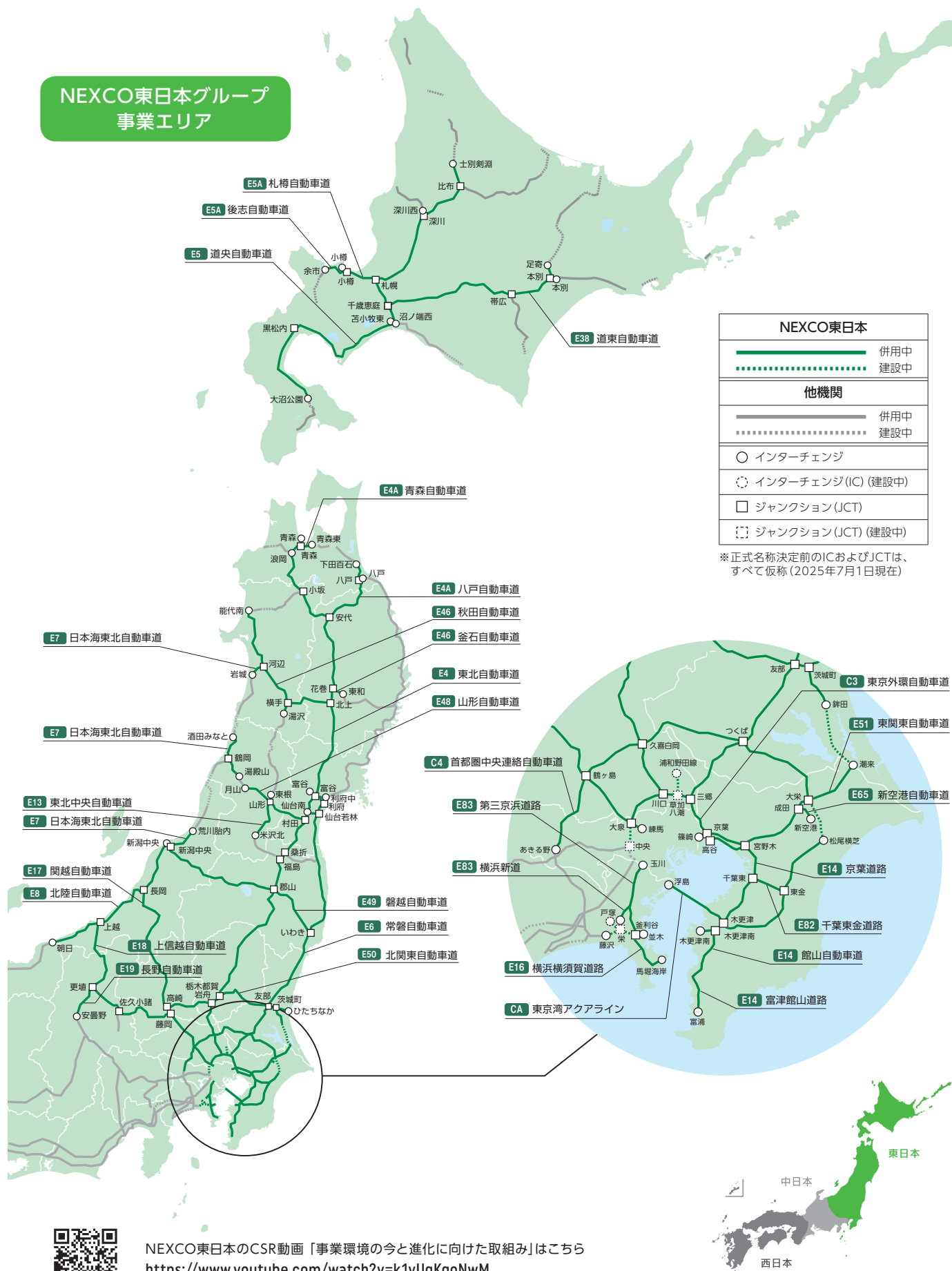


NEXCO東日本グループ
事業エリア



NEXCO東日本のCSR動画「事業環境の今と進化に向けた取組み」はこちら
<https://www.youtube.com/watch?v=k1yUgKgoNwM>

NEXCO東日本レポート
2025



NEXCO東日本レポート 2025

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）
<https://www.e-nexco.co.jp/>



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。
 2025年9月 発行（第二版）

あなたに、ベスト・ウェイ。



地域をつなぎ 地域とつながり 未来につなげる

NEXCO東日本グループは、
東日本地域における高速道路サービスをお客さまへ届けるため、
道路事業（管理事業、建設事業、技術開発・環境事業）および
収益事業（サービスエリア事業、高速道路関連ビジネス、海外事業）を行っています。
これからも、地域・国・世代を超えた持続可能な社会の実現に向けて、
高速道路事業を通じて「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。

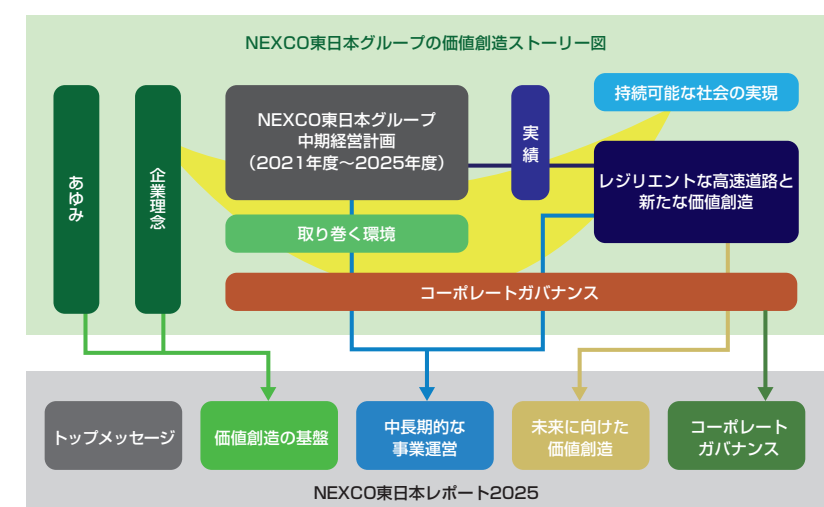


この「NEXCO東日本レポート」は、当社コーポレートサイトからダウンロードいただけます。
<https://www.e-nexco.co.jp/csr/download/>

富館道 富津金谷IC付近

トップメッセージ	1
価値創造の基盤	5
NEXCO東日本グループのあゆみ	7
価値創造ストーリー	9
事業概要	11
財務状況	15
中長期的な事業運営	21
24時間365日、安全・安心・快適・便利に	23
暮らしやすさを追求し、ネットワーク効果を最大限に	31
皆さまの期待に応える身近で開かれた高速道路へ	35
未来に向けた価値創造	41
100年先も安全・安心・快適・便利に	43
地球規模のサステナビリティに向けてベスト・ウェイで貢献する	51
国際社会とともに未来へ 日本の高速道路技術の世界拡大	57
一人ひとりの成長をサポートし、未来の価値創造を担う人材育成	59
コーポレートガバナンス	63
Information	69

本レポート 編集方針	「NEXCO東日本レポート」は、当社グループの高速道路事業や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ことを目的に、下図のコンセプトにより制作しています。
報告対象組織	NEXCO東日本およびグループ会社31社
報告対象期間	2024年4月1日～2025年3月31日（一部期間外の活動なども掲載しています）



* 文中の道路名や高速道路の施設名は、便宜的に省略した表示による記載としています。
(例1) 道路名：東北自動車道 ⇨ 東北道、首都圏中央連絡自動車道 ⇨ 圏央道 など
(例2) 施設名：インターチェンジ ⇨ IC、サービスエリア ⇨ SA、パーキングエリア ⇨ PA

トップメッセージ



未来に向けて進化する「ベスト・ウェイ」

東日本高速道路株式会社 代表取締役社長 由木 文彦

今後の事業環境で起こる三つの変化

NEXCO東日本グループは発足して今年で20年を迎えます。これまでを振り返ると、「民営化によって社会要請に応えていくことが求められてきた20年」だったと言えます。

まず、高速道路サービスの質の向上を追求してきました。お客さまの目線に立って、例えばSA・PAのトイレをきれいにすることなどに取り組んできました。また、民営化の契機となった約40兆円の債務返済に向けETCの利用促進など効率化を進めてきました。そして組織体としては、透明性・公正性を持った事業運営を意識し、維持管理を担う企業を子会社化して連結決算にするなど、事業の透明性を強化しました。

今後の事業環境では、これまでの20年とは異なる三つの大きな変化が起きると認識しています。

一つ目の変化は、「サステナビリティへの責任が増すこと」です。具体的には、未来のステークホルダーである次世代に対する責任をどう果たすかということです。2023年に道路整備特別措置法が改正されて、高速道路

の大規模更新・修繕の財源確保を目的とし、料金徴収期間を最長で2115年まで延長できることが決まりました。長期的な視点で事業運営を考え、高速道路を維持していきながら、地球環境への負荷を減らし、地域社会への貢献もさらに問われることになります。

二つ目の変化は、「事業環境が厳しくなること」です。気候変動は深刻化し、災害も激甚化しています。豪雨や豪雪だけでなく、日本各地で山火事も起きるようになりました。また、今年1月には埼玉県八潮市で道路陥没事故が起きました。インフラの老朽化は想像の域を超えて進んでいます。さらに、南海トラフ地震や首都直下地震などが将来的に起こるとも予想され、大規模震災への備えは欠かせません。人口減少という別の課題も深刻化しています。人口が減ることで自動車の保有台数も免許取得者数も減ります。その結果、交通量が減少し当社グループの収入も影響を受けます。加えて、物価や人件費、金利も上昇局面にあり、企業にとって費用負担は増すばかりです。この厳しい事業環境で持続可能なサービスの

提供が求められることになります。

最後の三つ目の変化は、「未来に向けた新しい芽が出ていること」です。これまでに述べた二つとは異なり、将来的に明るい話です。地球温暖化や物流問題を解決するために乗り越えるべきハードルは厳しいですが、ICTやDX化などによる技術が実装に足るだけのものに近づき

高速道路事業を通じたサステナビリティへの取り組み

当社グループでは、民営化による実績をさらに深化させ、これまで申し上げた三つの大きな変化に向けて対応すべく、さまざまな取り組みに着手しています。

まず、高速道路インフラの長寿命化と安全性向上を目的に、2015年度からリニューアルプロジェクトを進めています。2024年度には新たな更新計画を追加しました。構造物の劣化度合いを事前に把握し対応することで、ライフサイクルコストの削減にも努めています。

耐震補強工事については、2024年に耐震補強実施計画を立て、震度6弱以上の地震発生確率が26%以上の地域を優先的に取り組み、2030年度末までに完了させます。

渋滞対策としては、関越道 高坂SA付近の付加車線を一部運用開始しました。また、逆走対策についても、高齢者増にともない今後増える可能性もあるため、注意喚起を強化するなど、オンゴーイングの課題として取り組ん

つつあります。さらに、自動運転や生成AI、ロボティクス、再生可能エネルギーなどを駆使することで新たなビジネスチャンスも期待できます。

これから先は厳しい変化も待ち受けていますが、新しい技術を活かすことで展望が開けるものと考えています。

でいるところです。

カーボンニュートラルの分野では、今年、道路法が改正され、国の「道路脱炭素化基本方針」に基づき、道路管理者が脱炭素化の推進計画を策定する枠組みが導入されましたが、当社グループでは、これに先駆け昨年度に「カーボンニュートラル推進戦略」を公表しました。

深刻化する気候変動は、災害リスクに直結します。そこで取り組んでいるのが、暫定2車線区間の4車線化です。暫定2車線区間では、事故や災害が起きると一時的に全車両を止めなければいけません。4車線化によって、大雪による立ち往生や大雨によるのり面の崩壊などが発生した際に交通機能を回復しやすくなります。4車線化事業が大雪に適應する事業として、国内で初めて、「サステナビリティ・ファイナンス」（気候変動などの環境問題や社会的課題の解決に向けたプロジェクトを目的とした資金調達）の第三者評価を昨年6月に取得しました。

厳しくなる事業環境にDXで対応

担い手不足という社会課題に対応するため、DXの推進にも力を入れています。

その一つが、「スマートメンテナンスハイウェイ(SMH)」です。これは、ICT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。例えば、点検支援アプリの導入により、これまで紙ベースで行っていた点検業務に関して、点検準備から結果の入力作業までの一連の業務をタブレットで完結できるようになりました。引き続き、各種SMHツールを定着および深化させていくことで、業務の効率化・高度化を図るとともに、各業務における意思決定プロセスの標準化と生産性の向上を目指してまいります。

請負業者とのやり取りにおいても、業務の機械化や書類の簡素化を行っています。また、現場に行かなくても、ウェアラブルカメラやセンサーなどを用いて状況を確認できる「遠隔臨場」を業界全体で進めるため、ガイド

ラインを作成しました。また、北海道では、準天頂衛星を活用して、標識車がロータリ除雪車を自動追従する技術開発をいすゞ自動車㈱と共同で実施し、これまで2人で行ってきたことを1人でできるための取り組みを進めています。高速道路のDXは当社グループを挙げて取り組むと同時に、関係企業と協力していくことが必要です。

SA・PAの無人店舗にも取り組んでいます。SA・PAでは国内初の取り組みとして、2024年11月に上信越道 東部湯の丸SA(下り線)、2025年3月に東北道 蓮田SA(上り線)で無人販売店をオープンさせました。

これらのDXの取り組みだけにとどまらず、次世代を担う人材の育成にも力を入れています。2023年度に策定した「人材育成方針」では、当社が求める人材像・能力・スキルを明確にしたうえで、社員一人ひとりの能力やスキルを最大限発揮できるよう人材育成を強化し、キャリア形成に役立ててもらっています。

未来の萌芽に向けての準備

これまで夢物語であったことが現実化し、新しい高速道路として期待に応えていくための準備段階にあるのが現状と認識しています。

例えば、「moVision」(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))です。安全運転を支援するプロジェクトとして、車両単独では検知できない前方の事故車両などの情報の充実のために、道路側情報を収集・処理する「多機能ポール」の設置を東北道鹿沼IC～宇都宮IC間11.5kmで進めます。また、EVは電池が重く非EVの2倍くらいの重量があり、これが高速道路を傷めることになります。走行中給電が可能となれば、EVの軽量化やカーボンニュートラルにも寄与するため、この実現に向け、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)の公募に関西電力㈱などと応募し、技術開発に着手しています。

いかに情報を活用し、発信していくかということも重

次の5年は、変化の激しい時代を乗り切る力をつけていくための期間

将来の当社グループのあるべき姿を構想するにあたり、右肩上がりの成長を前提にできない中で必要なものをどう選ぶか、社会の課題にどう応えるかという視点を社員一人ひとりが持つことが重要です。

現在、次期中期経営計画(2026年度～2030年度)を策定中です。来年度からの5年間で、「仕組み」と「行動」の両面から、変化の激しい時代を乗り切る力をつけていくための期間と考え、取り組むべき課題は三つあります。

一つ目の課題は、「将来の高速道路に対する期待に応えること」です。

これからは、耐震補強や4車線化などのハード面だけでなく、ソフト面であるオペレーション能力の向上が問われます。今年4月に発生したETCシステム障害時の混乱への対処や、パンデミック下でのサービス提供、そして災害時における緊急車両の早期通行の確保など、いかなる状況下でも道路機能を維持できる体制構築にしっかり取り組んでいきます。

また、渋滞対策としても、一般道をご利用中の方に高速道路情報を効果的にお伝えすることや、東京湾アクアラインのような割引料金の変動により交通を分散させる仕組みなど、オペレーションの工夫によってお客さまのご期待に応えることも考えています。

要です。例えば、東京湾アクアラインでの「ETC時間帯別料金の社会実験」のように、割引料金の変動を事前にお客さまへお知らせすることで、交通量の分散を図り、休日における特定時間帯の渋滞緩和に取り組んでいます。また、新たな深夜割引では、走行距離を把握することで、対象を割引適用時間帯の走行分のみに改めます。さらに、SA・PAにおけるダブル連結トラックの駐車を事前に予約できる仕組みについても検討を進めています。

また、「ドラぷらイノベーションラボ」と名づけた取り組みでは、ベンチャー企業の技術を意識的に取り込むため、㈱BONXと㈱AirXの2社に出資しました。㈱BONXでは、工事現場の騒音の中でもクリアな音声を伝達できるデバイスを開発しています。㈱AirXには東北道 長者原SA(上り線)を離発着地とする遊覧フライトを実施してもらうことで、空とのコラボを進めています。

高速道路料金についても、コストが上がらない時代が続き、30年間変わらず同水準としておりました。しかし、物価などが上昇局面にある現在、高速道路サービスの持続的提供に向けて、今後の料金制度のあり方について真剣に考えていく必要があるものと認識しています。

二つ目の課題は、「サステナビリティに向けて取り組むこと」です。

再生可能エネルギーに関しては、富岡バイオマスガス化発電プラントにおいて、高速道路の維持管理で発生する刈草や剪定枝、間伐材などのバイオマスを利用して発電し、料金所にも電気を供給しています。また、太陽光発電についても、東北道 泉本線料金所跡地にメガソーラーを設置していますが、今後は、高速道路の空間を有効に活用した再生可能エネルギー創造に向け、薄くて曲げることも可能な「ペロプスカイト太陽電池」にも注目しています。

EVシフトへの対応としては、EV急速充電器の口数を当社管内で今年度までに337口(NEXCO3社で1,073口)整備する予定で、これにより高速道路におけるEV急速充電器の空白区間(概ね70km以上の間隔)が解消されます。今後も、国とも調整し、さらに整備を拡大する予定です。

地域社会のサステナビリティへの貢献も重要な課題

です。例えば、SA・PAを地域の拠点とした「NEXCO東日本版MaaS」の取組みとして、長野県小布施町と連携し、上信越道 小布施PAと接続する道の駅オアシスおぐせを活用した「モビリティハブ」の実現に向け検討しています。また、東北道 蓮田SA(上り線)のようにSA・PAの商業施設をもっと地域の皆さまにもご活用いただくことも考えているところです。

三つ目は、「未来を創るシーズへ対応していくこと」です。

当社グループとして、新しい物流システムにどのようにチャレンジし貢献していくか、例えば、長距離輸送を複数のドライバーで分担し、途中のSA・PAでドライバーを交代する輸送方式である「中継輸送拠点」の整備は、その一例です。

また、当社グループが持つ情報やビッグデータなどを有効活用し、特に交通情報をよりの確にお知らせすることで渋滞緩和を図っていくことに加え、全体の物流計画やお客さまの旅行計画などに資する情報の発信についても検討していきたいと考えています。

さらに、既存リソースを有効活用し、例えば路面や側壁などを活用して道路全体で太陽光発電をすることができないか、または道路空間に再生可能エネルギーの送電スペースを提供できないかということも考えられます。未来に向けたシーズへの対応に向け、ベンチャー企

未来に向けて進化する「ベスト・ウェイ」

当社グループとして未来に向けて進化するには、「現場を見る力」と「アンテナを高く・関心を広く持つこと」が不可欠であると思っています。

「現場を見る力」が大事であることを実感したのは、私が京都市の副市長だった時のことです。2009年に新型インフルエンザが大流行し、当初、国からすべての保育施設を閉鎖するよう方針が示されました。

当時の市長は現場をよく理解しており、「多くの看護師が保育園に子どもを預けているので、保育園が閉鎖されたら自分の子どもの面倒を見ざるを得ない、そうすると病院が機能しなくなる」と考えていました。このような事情を国に話したところ、状況に応じて柔軟に運用できるように見直され、保育園の休園はしないことが認められました。このことで、現場の状況を適切に把握し判断することがいかに大切かを改めて認識させられました。当社グループの強みは、現場を持っていることです。必要なことはすべて現場にあります。机上の空論に陥ることなく、本当に現場の課題解決に役立っているのかと



業とタッグを組んだ新しい提案も積極的に取り組んでいきます。

という視点を持ち続けることが重要です。

次に、「アンテナを高く・関心を広く持つこと」です。例えば、諸外国の動向やベンチャー企業の取組みなどをより広く見ていくことです。走行中給電に関しては、諸外国の事例を注視していく必要がありますし、雪氷対策についても北欧やカナダでの取組みも参考になると思います。また、大学や研究機関との接点を持ち、土木・情報・環境などの学問領域との共同研究を進めていくことも重要です。

このようにウィングを広げアンテナを張ることで、新たな知見を取り入れ、変化の激しい時代を乗り切る実力をつけてまいります。

当社グループは、これからも安全・安心・快適・便利な高速道路を提供していくとともに、持続可能で未来志向の社会インフラの担い手として、新たな時代を切り拓いてまいります。未来に向けて進化する「ベスト・ウェイ」にどうぞご期待ください。

価値創造の基盤

当社グループは、日本道路公団（1956年設立）の分割・民営化により2005年10月に誕生し、東日本地域の高速道路ネットワークを支えています。

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で、当社グループの社会的使命を果たしていきます。

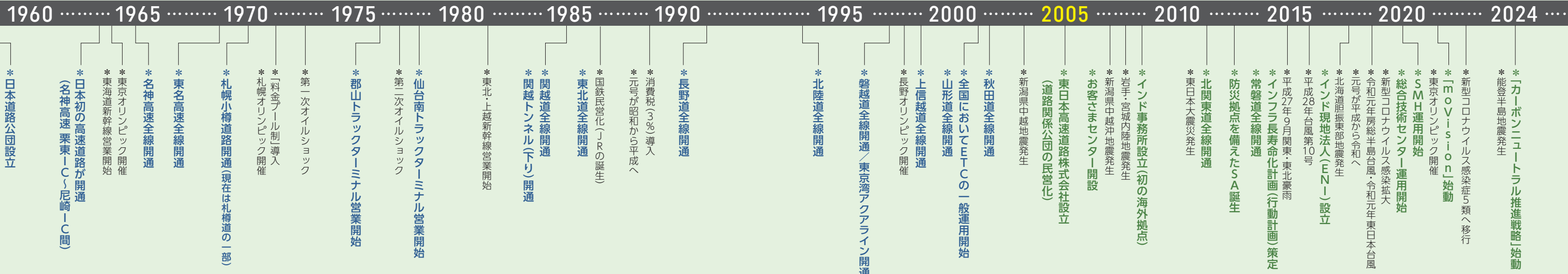
NEXCO東日本グループのあゆみ

価値創造ストーリー

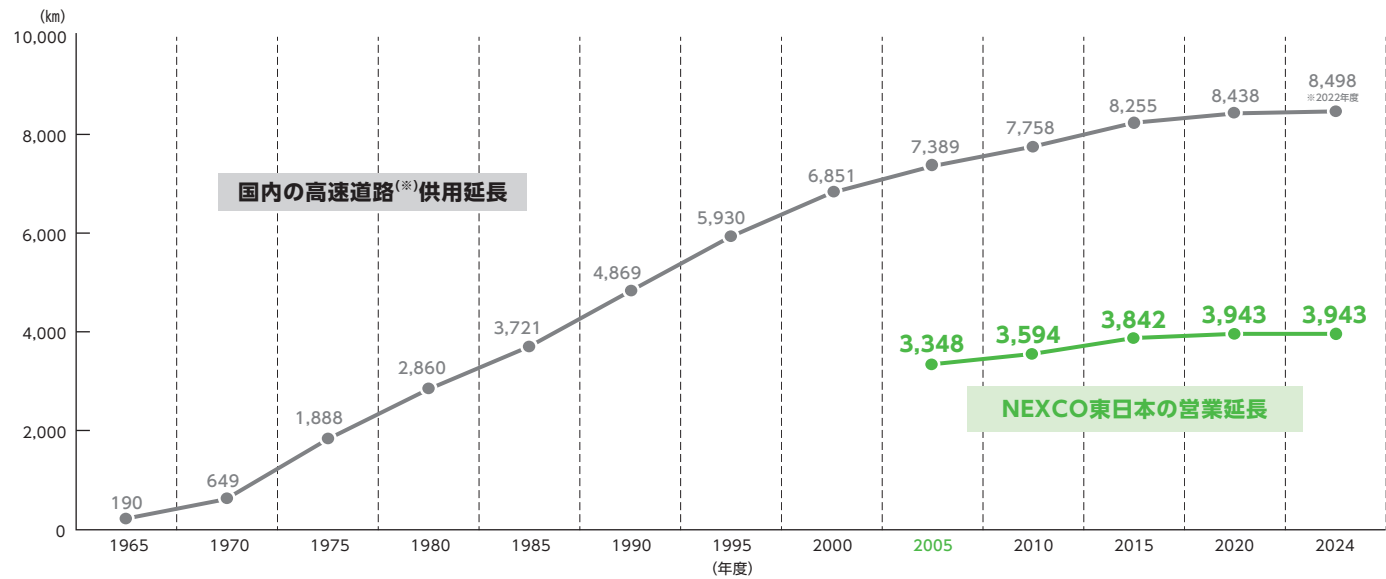
事業概要

財務状況

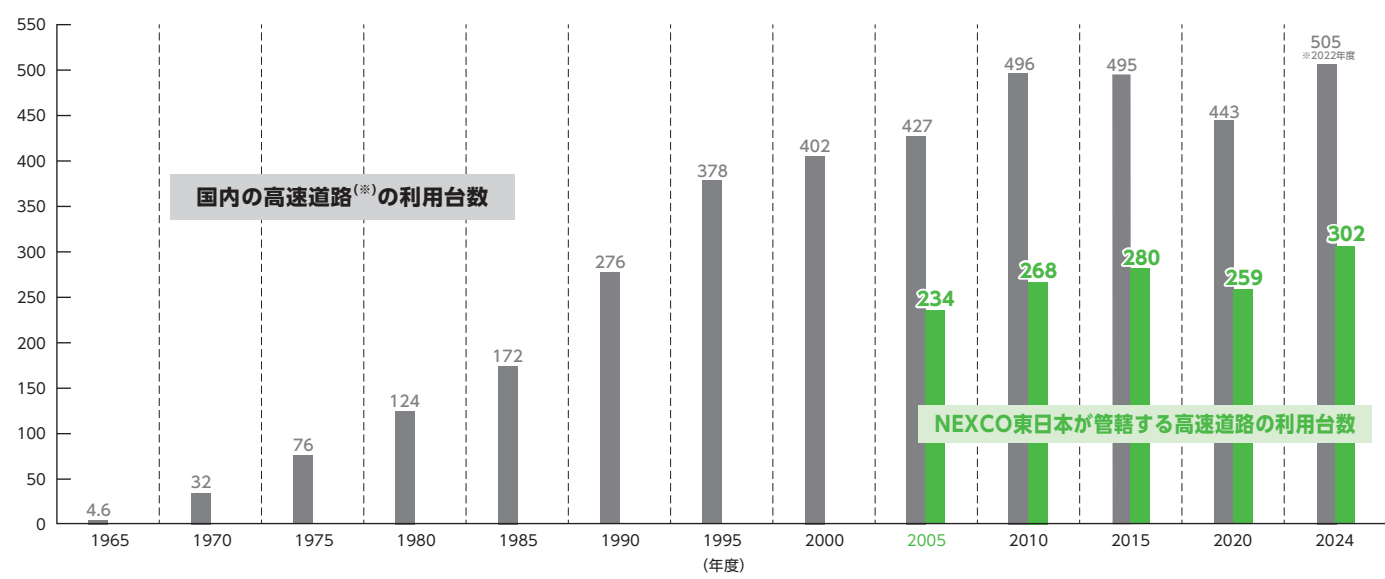
NEXCO東日本グループのあゆみ



＜ 供用(営業)延長の推移 (km) ＞ ※国内の高速道路データは「高速道路便覧2024」より引用



＜ 利用台数の推移 (万台/日) ＞ ※国内の高速道路データは「高速道路便覧2024」より引用

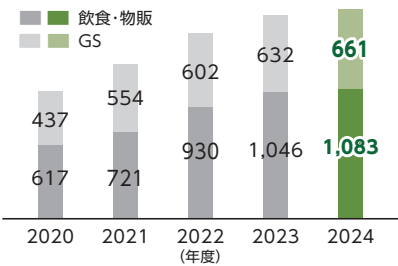


NEXCO東日本グループ31社

連結子会社	(株)ネクスコ・トール東北、(株)ネクスコ・トール関東、(株)ネクスコ・トール北関東、(株)ネクスコ・エンジニアリング北海道、 (株)ネクスコ・エンジニアリング東北、(株)ネクスコ東日本エンジニアリング、(株)ネクスコ・エンジニアリング新潟、(株)ネクスコ・メンテナンス北海道、 (株)ネクスコ・メンテナンス東北、(株)ネクスコ・メンテナンス関東、(株)ネクスコ・メンテナンス新潟、(株)ネクスコ・パトロール東北、 (株)ネクスコ・パトロール関東、(株)ネクスコ・サポート北海道、(株)ネクスコ・サポート新潟、(株)ネクスコ東日本トラスティ、 (株)ネクスコ東日本エアートラクト、(株)ネクスコ東日本イノベーション＆コミュニケーションズ、E-NEXCO INDIA PRIVATE LIMITED、 (株)関東エアークリーン、(株)ネクスコ東日本リテイル、(株)ネクスコ東日本エアサポート、(株)ネクスコ東日本ロジテム、(株)ネクスコ東日本シティブード
関連会社	(株)NEXCO保険サービス、(株)NEXCOシステムソリューションズ、(株)高速道路総合技術研究所、高速道路トールテクノロジー(株)、 東京湾横断道路(株)、東北高速道路ターミナル(株)、日本高速道路インターナショナル(株)

経営資源の状況 (2025年3月31日現在)	資本金	2,501億円(うち親会社525億円)
	グループ会社数	31社
	グループ社員数	約18,000人(うち親会社約2,500人)
	IC数	446カ所
	スマートIC数	68カ所
	SA・PA数(上下別)	329カ所

SA・PAにおける店舗総売上高 (単位:億円)



価値創造ストーリー

持続可能な社会の実現へ貢献し続けるためのストーリー

当社グループは、高速道路の効果を最大限発揮させることにより、地域の発展と暮らしの向上を支え、日本経済全体の活性化に貢献することを経営の理念とし、地域・国・世代を超えた豊かな社会の実現に向け、「つなぐ」価値を創造することで、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ていくことを目指しています。

「中期経営計画(2021年度～2025年度)」は、「SDGsの達成に貢献し、新たな未来社会に向けて変革していく期間」と位置づけ、さまざまな取組みを推進しています。そして、「地域をつなぎ 地域とつながり 未来につなげる」をCSRキーワードに込め、未来につなげるサステナブルなベスト・ウェイとして進化していくことで、持続可能な社会の実現に貢献します。

NEXCO東日本グループのあゆみ (P.7～8)

FY2021

FY2022

FY2023

FY2024

FY2025

CSRキーワード 地域をつなぎ 地域とつながり 未来につなげる

グループ経営理念

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

グループ経営ビジョン

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。

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。
- 終わりの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。

NEXCO東日本グループ 中期経営計画 (P.13～14) (2021年度～2025年度)

SDGsの達成に貢献し、新たな未来社会に向けて変革していく期間

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

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全体の経営力の強化

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

おもな実績等	2005年度 (民営化時)	2024年度 (最新データ)
営業延長	3,348km	3,943km
交通量 (1日あたり)	234万台	302万台
SA・PAの 店舗売上高 (飲食・物販)	900億円 (2006年度)	1,083億円
債務残高 (全国路線網)	28.9兆円	18.7兆円
温室効果ガス 排出削減量 対2013年度(基準年)	▲5% (2022年度)	▲50% (2030年度) ▲100% (2050年度)

取り巻く
事業環境

事故・渋滞

老朽化

災害
(激甚化・頻発化)

ミッシング
リンク

自動車の
新技術

物流問題

脱炭素

少子高齢化

DX

持続可能な社会の実現

進化するベスト・ウェイ

レジリエントな高速道路と 新たな価値創造の追求

温室効果ガス排出削減・
気候変動への対応 ▶ P.51～56

防災・減災への対応 ▶ P.27～28

交通安全対策・渋滞緩和 ▶ P.25～26

リニューアルプロジェクトの
展開 ▶ P.43

より魅力あるSA・PA ▶ P.29～30

ミッシングリンクの解消・
4車線化の推進 ▶ P.31～34

自動運転社会に向けた取組み
(moVision) ▶ P.45～46

道路管理の効率化・高度化
(SMH) ▶ P.44

人材育成・
誰もが活躍できる職場 ▶ P.59～62

企業理念

コーポレートガバナンス (P.63～68)

償還期間・料金徴収期間

持続可能な経営へ

(最大2115年まで)

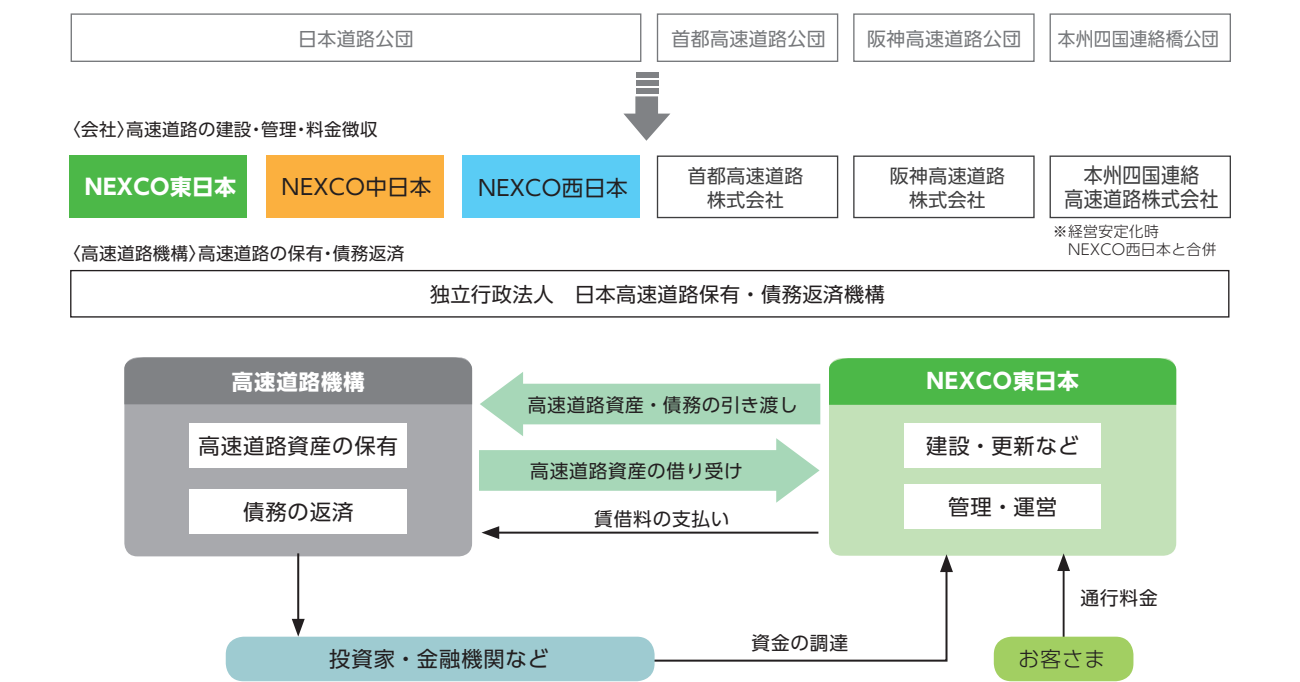
事業概要

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、社債発行や借り入れなどにより調達した資金によって高速道路を建設しており、完成後に高速道路資産とその建設に要した社債などの債務をあわせて高速道路機構に引き渡しています。そして、高速道路機構から借り受けた高速道路資産を管理運営し、お客さまからいただく通行料金収入を原資に高速道路機構に道路資産賃借料を支払い、債務の返済を行っています。（→P.19）

このため、高速道路の料金設定には利潤を含めず、通行料金収入は、道路資産賃借料のほか、高速道路の維持管理や各種サービスの提供をするために使われています。



政府・政策との強い一体感が生み出す強固なガバナンス

当社の株式は、総株主の議決権の3分の1以上を政府が保有することとされています（現状は全株保有）。業務執行は、国からの許認可を得るなど、強いガバナンスのもと事業を展開しています。

出 資	○総株主の議決権の3分の1以上の株式を政府が常時保有	【高速道路株式会社法第3条】
役員の人事	○代表取締役、監査役等の選定・解職等の認可	【高速道路株式会社法第9条】
業務の執行	○事業計画の認可	【高速道路株式会社法第10条】
	○高速道路機構と締結した協定事項に対する許可	【道路整備特別措置法第3条】
	○供用約款の認可	【道路整備特別措置法第6条】
財 務	○募集社債を引受ける者の募集または弁済期限が1年を超える資金の借入れの認可	【高速道路株式会社法第11条】
	○重要な財産の譲渡または担保提供の認可	【高速道路株式会社法第12条】
	○定款の変更、剰余金の配当その他の剰余金の処分、合併、分割及び解散決議の認可	【高速道路株式会社法第13条】
	○高速道路機構による災害復旧費用の無利子貸付	【高速道路機構法第12条】

事業概要

高速道路ネットワークを着実に整備し、安全・安心・快適・便利な高速道路サービスをお客さまに届けるための事業（道路事業、収益事業）を展開しています。



「組織図」はこちら <https://www.e-nexco.co.jp/company/overview/organization/>

中期経営計画（2021年度～2025年度）

当社グループは、グループ経営ビジョンで掲げる『「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』することを目指し、「中期経営計画（2021年度～2025年度）」を策定し、グループ一体となって推進しています。2021年度に中期経営計画を策定後、当社を取り巻く事業環境の変化などをふまえて、2023年度に中期経営計画を見直しました。

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		
安全・安心	* 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の推進	暫定2車線区間におけるワイヤロープの設置や新技術の試行・検証 (P.26)
		付加車線事業やペースメーカーライトの推進 (P.25)
イノベーションへの対応	* 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	リアルタイム全線監視の実証実験 (P.46)
		PAと道の駅を活用したモビリティハブの検討
	* moVisionプロジェクトの推進	停止時における非接触給電実験設備の整備 (P.46)
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	* 老朽化対策や本格的な予防保全の推進	橋梁やトンネルなどのリニューアル工事を推進 (P.43)
災害対応	* 耐震対策による交通機能の迅速な回復	大規模地震の発生確率が26%以上となる地域での耐震補強対策の加速化 (P.27)
		予防的通行止め・集中除雪の実施や出控え・通行止め可能性区間の広報 (P.28)
	* 激甚化・頻発化する気象災害への対応	土壌雨量指数を考慮した通行止め基準への移行
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	* 道路ネットワーク強化の検討および整備の推進	高速道路ネットワークの整備や4車線化の推進 (P.31)
	* 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および休憩施設の整備 (P.30、31)
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		
快適・便利	* お客さまのニーズや行動変化およ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 (P.29)
		ウォークインゲートの整備 (P.38)
		無人販売機による24時間サービスの提供 (P.50)
	* 物流2024年問題に対応した休憩施設の混雑対策／深夜割引の見直し	短時間限定駐車マスの検証 (P.30)
		ダブル連結トラック駐車マスの整備 (P.30)
		深夜割引の見直し
	* 高速道路の利用促進および交通分散に向けた料金のお組	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の実施 (P.14)
		北海道・新潟県の一部区間において通勤パスの社会実験の実施
環境保全	* 「NEXCO東日本グループカーボンニュートラル推進戦略」の策定	ドラ割の企画・販売 (P.40)
		照明のLED化によるエネルギー消費の最小化 (P.54)
		植物発生材を活用したバイオマスガス化発電 (P.55)
		高速道路のり面植栽によるCO ₂ 吸収・固定 (P.56)
職場環境	* 建設業2024問題への取組み	EVシフトに向けた急速充電器の整備 (P.56)
		「NEXCO東日本人材育成方針」の策定 (P.59)
		深刻化する担い手不足解消に向け「工事円滑化ガイドライン」の作成



「中期経営計画」の詳細はこちら https://www.e-nexco.co.jp/pressroom/head_office/2024/0424/00013739.html

財務計画（損益・投資）

● 高速道路事業

「損益」

高速道路機構との協定に基づき、お客さまからいただく通行料金収入から、高速道路機構が保有する債務の返済に充てる道路資産賃借料の支払いおよび必要な高速道路管理を着実にを行います。

「投資」

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IC)、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行います。また、料金収受機械、ETC設備の整備、老朽化更新などを行います。

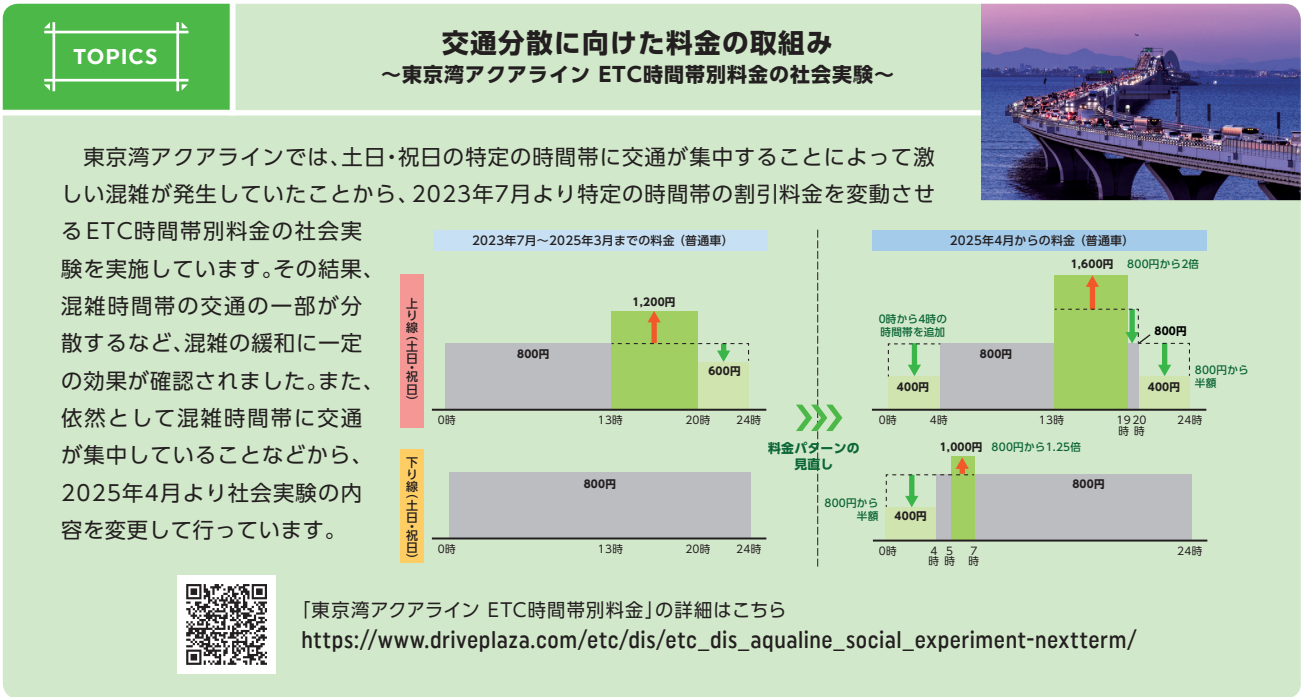
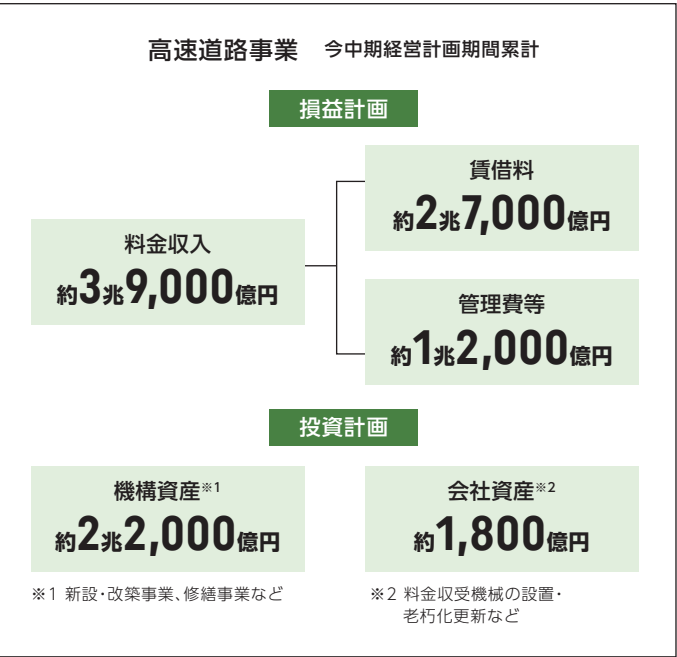
● 関連事業

「損益」

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、さらなる効率化により収益力の強化を図ります。

「投資」

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行います。



財務状況

事業スキームに基づく安定した財務基盤

お客さまからいただく通行料金収入を原資に、高速道路機構への道路資産賃借料の支払いや、高速道路の維持管理、各種サービスの提供を行っていることから、損益は安定的に推移する傾向にあります（→P.11）。一方で、高速道路の建設・更新事業に必要な資金は、社債の発行や金融機関からの借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。

連結貸借対照表						(億円)
科 目		2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
資産の部						
	流動資産	10,073	11,805	13,775	15,807	17,646
	現金及び預金	1,090	996	1,071	635	714
	仕掛道路資産	6,212	7,609	9,066	11,103	13,502
	その他の流動資産	2,770	3,199	3,637	4,068	3,430
	固定資産	3,461	3,538	3,656	3,794	3,911
	有形固定資産	2,798	2,808	2,789	2,792	2,832
	無形固定資産	223	277	322	394	437
	投資その他の資産	438	452	544	608	640
	繰延資産	14	18	18	18	19
	資産合計	13,550	15,362	17,450	19,621	21,577
負債の部						
	流動負債	2,395	2,610	3,299	3,280	2,731
	固定負債	8,811	10,397	11,749	13,773	16,083
	道路建設関係社債・長期借入金	7,309	9,014	10,365	12,459	14,966
	その他の固定負債	1,502	1,383	1,384	1,313	1,116
負債合計		11,207	13,007	15,048	17,054	18,814
純資産の部						
	株主資本	2,444	2,427	2,501	2,588	2,646
	資本金	525	525	525	525	525
	資本剰余金	587	587	587	587	587
	利益剰余金	1,331	1,314	1,388	1,475	1,534
	その他の包括利益累計額	△ 101	△ 72	△ 99	△ 21	115
純資産合計		2,343	2,354	2,401	2,567	2,762
負債・純資産合計		13,550	15,362	17,450	19,621	21,577

(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などにもなう道路資産完成高、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などであり、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。

2024年度の営業利益は、31億円となり、親会社株主に帰属する当期純利益は58億円となりました。

連結損益計算書						(億円)
科 目		2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
営業収益		11,946	10,303	11,086	11,115	11,718
	高速道路事業	11,281	9,838	10,495	10,450	10,978
	料金収入	7,143	7,416	7,917	8,164	8,369
	道路資産完成高	4,058	2,348	2,504	2,265	2,590
	その他の営業収益	79	73	74	20	19
	関連事業	742	555	672	679	754
	SA・PA事業	243	248	311	340	352
	受託・その他の事業	498	307	360	339	401
	セグメント間取引の消去	△ 77	△ 90	△ 81	△ 14	△14
営業費用		12,005	10,351	11,137	11,059	11,686
	高速道路事業	11,300	9,871	10,572	10,439	10,994
	道路資産賃借料	4,809	5,168	5,579	5,708	5,822
	道路資産完成原価	4,058	2,348	2,504	2,265	2,590
	管理費用等	2,432	2,355	2,488	2,465	2,581
	関連事業	783	570	647	634	706
	SA・PA事業	291	267	288	300	309
	受託・その他の事業	492	302	359	334	397
	セグメント間取引の消去	△ 77	△ 90	△ 82	△ 14	△14
営業利益（△損失）		△ 59	△ 47	△ 51	55	31
	高速道路事業	△ 18	△ 33	△ 76	11	△15
	関連事業	△ 41	△ 14	25	44	47
経常利益（△損失）		△ 25	△ 12	△ 17	90	68
親会社株主に帰属する当期純利益（△損失）		△ 97	△ 14	73	87	58

(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。)

(注) 当社グループの事業区分及びその主要内容は、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

◆ 連結キャッシュ・フロー計算書

営業活動によるキャッシュ・フローは、仕掛道路資産（棚卸資産）の増減が多くを占めており、財務活動によるキャッシュ・フローは借入れ・道路建設関係社債発行による収入と、その返済・償還による支出が多くを占めています。

連結キャッシュ・フロー計算書 (億円)					
科 目	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
営業活動によるキャッシュ・フロー	△118	△1,007	△564	△2,045	△2,765
（うち、棚卸資産の増減額（△は増加））	△128	△1,396	△1,456	△2,040	△2,402
投資によるキャッシュ・フロー	△474	△389	△364	△464	△479
財務活動によるキャッシュ・フロー	968	1,683	1,324	2,074	2,473
（うち、借入れ・道路建設関係社債発行による収入）	5,099	4,476	4,157	4,514	5,423
（うち、借入金の返済・道路建設関係社債償還による支出）	△4,114	△2,774	△2,813	△2,421	△2,930
現金及び現金同等物	1,540	1,826	2,220	1,784	1,013

高速道路の建設・更新事業への投資額（仕掛道路資産）と、高速道路機構へ引き渡す高速道路資産額については、棚卸資産の増減額として営業活動によるキャッシュ・フローに整理しています。

高速道路の建設・更新事業に必要な資金については、財務活動によるキャッシュ・フローの借入金および道路関係社債の発行により調達し、高速道路資産の完成後は、その建設などに要した借入金などの債務を高速道路機構へ引き渡し（返済・償還）することになります。

そのため、高速道路の建設・更新事業に対する投資額（棚卸資産の増加）が高速道路機構へ引き渡した高速道路資産額（棚卸資産の減少）を上回る場合は営業活動によるキャッシュ・フローはマイナスとなる傾向があります。

社会的・環境的課題の解決を目指す確実な資金調達

〔 サステナビリティ・ファイナンスによるSDGsへの貢献 〕

当社は、2019年6月以降、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「ソーシャル・ファイナンス」によって資金を調達してきました。

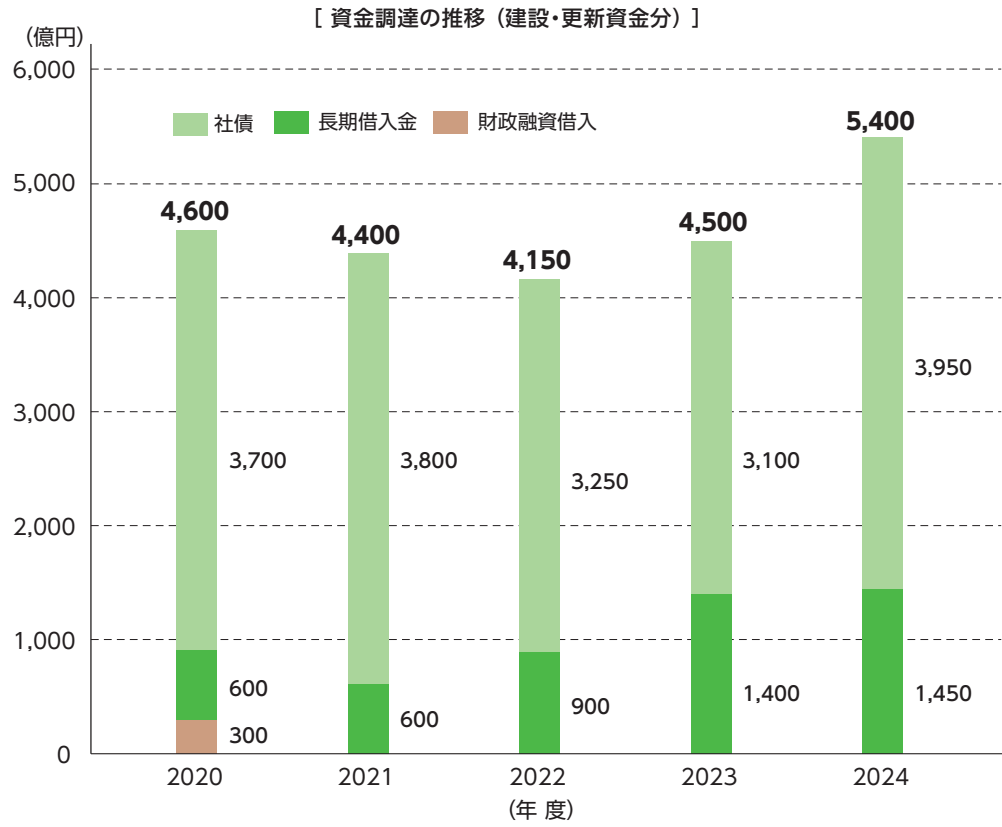
2024年6月には、ICMA(国際資本市場協会)などが定める原則およびガイドラインに適合した「サステナビリティ・ファイナンス・フレームワーク」を策定しました。

当社グループが進める暫定2車線区間の4車線化（→ P.31）のうち、大雪による車両の立ち往生や大雨によるのり面崩落が発生した際の通行止めにとまなうネットワーク寸断を防止し、並行する一般道が通行止めとなった際の代替機能の確保に資する4車線化事業が「気候変動に適應する事業」であるとして、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。また、2024年7月には、当社初のサステナビリティボンド（環境および社会貢献債）を500億円発行しました。

これにより調達した資金は、高速道路の建設・更新事業などを通じて、地域活性化や災害対策、交通安全の確保などの社会的課題、気候変動に適應した道路ネットワークの代替性確保という環境的課題の解決に役立っています。

＜気候変動への適應事業（グリーンプロジェクト）に該当との第三者評価を取得した事業＞

環境的課題		対象となる道路と区間
ネットワークの代替性確保	大雪・大雨	磐越道 三川IC～安田IC間
	大雪	道東道 占冠IC～トマムIC間
		秋田道 北上西IC～湯田IC間
		磐越道 会津坂下IC～西会津IC間／西会津IC～津川IC間
	大雨	道東道 トマムIC～十勝清水IC間



※2019年6月～2024年5月の社債および借入金はソーシャルボンドおよびローン
2024年6月以降はサステナビリティボンドならびにソーシャルボンドおよびローン

〔 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)から日本国債と同等の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。

＜ 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 〕

2024年度は、投資家の皆さまへの個別訪問をはじめ、サステナビリティ・ファイナンスをテーマとしたパネルディスカッションや複数投資家向けのWebセミナーなどを実施しました。今後も各種IR活動を通じて、投資家との十分なコミュニケーションを図ります。



サステナビリティ・ファイナンスをテーマとした
パネルディスカッションの実施

- サステナビリティ・ファイナンス……社会的・環境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・更新事業などに必要となる資金について、サステナビリティボンド（社債）・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400件を超える投資家・金融機関の皆さまから投資・融資表明をいただいています。



「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_2503.pdf

債務引渡と着実な返済

[当社から高速道路機構への債務引渡]

高速道路資産の完成にともなう債務（建設・更新事業に要した借入金・道路建設関係社債の発行など）の高速道路機構への引渡実績および予定は、次のとおりです。

◆債務引渡実績

(単位:百万円)

	2019年度まで	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	合 計
債務引渡実績額	3,297,378	410,000	270,000	280,000	240,000	290,000	4,787,378

(注) 2025年3月31日現在。有利子債務に含まれる政府保証債および社債（財投機関債）は額面ベースです。

◆債務引渡予定

(単位:百万円)

	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
債務引渡予定額	721,797	986,912	211,595	300,950	608,986

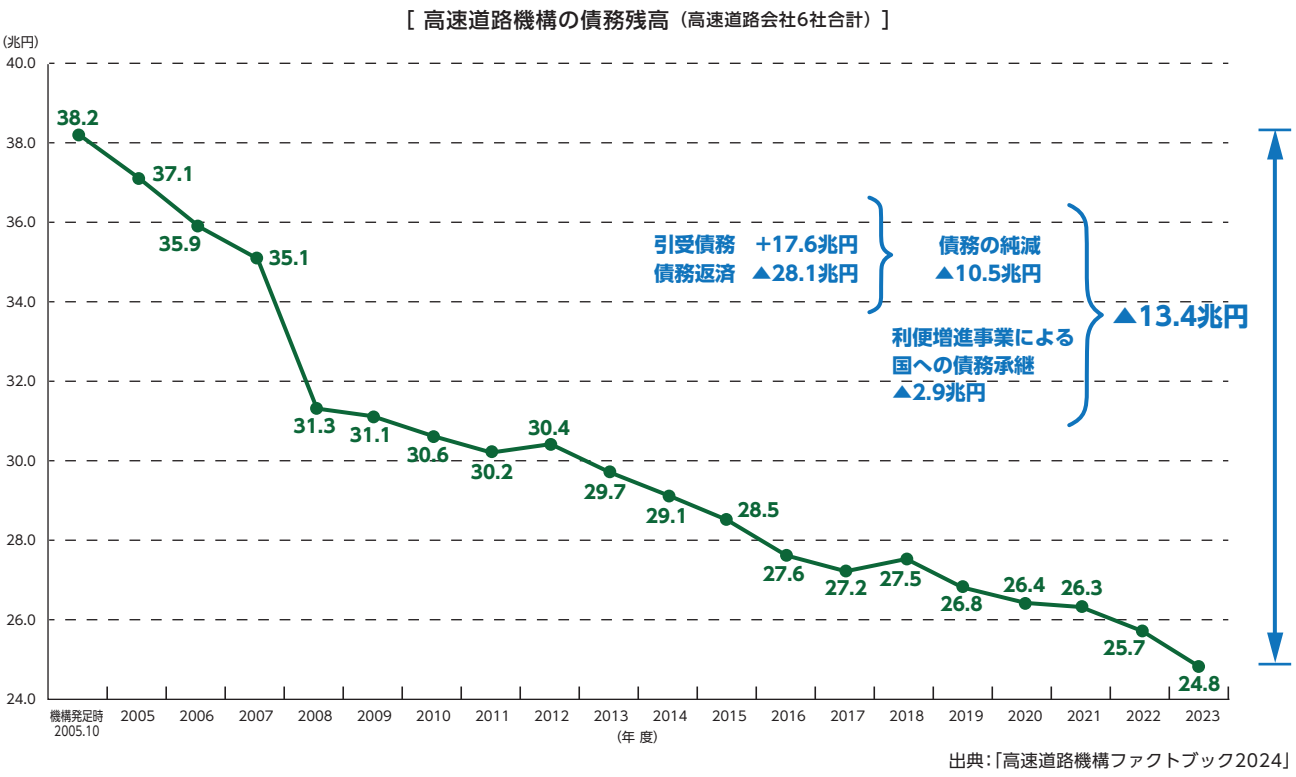
(注1) 全国路線網について、収支予算の明細（事業許可申請書の記載事項）を基に算出して記載しています。

(注2) 上記の金額には、機構からの無利子借入金分に相当する債務引渡予定額は含みません。

(注3) 各年度における実際の債務引渡額は、工事の進捗状況などにより上記予定と異なる可能性があります。

[高速道路機構による債務の返済]

高速道路機構の債務残高は、新たな高速道路の完成にともなう債務引受があるものの、高速道路機構への道路資産賃借料を通じて着実に減少しています。2024年度期首の債務残高は、発足時より▲13.4兆円となっています。



株式と配当政策

[全株式は政府保有]

当社は非上場企業であり、現状の株式は、財務大臣が全株保有しています。

氏名または名称	住 所	所有株式数 (株)	発行済株式 (自己株式を除く。)の総数に対する所有株式の割合 (%)
財務大臣	東京都千代田区霞が関三丁目1番1号	105,000,000	100.00
計	－	105,000,000	100.00

[配当政策]

当社は、当面の間、財務体質を強化することを最優先課題の一つとし、可能な限り自己資本の充実に努めていきたいと考えています。

事業から得られた利益については、高速道路事業から生じたものとそれ以外のものとに区分し、高速道路事業による利益については、高速道路を利用するお客さまのサービス向上および安全性・快適性などを確保するための施策に充てるとともに、将来の経済情勢の変動や自然災害などのリスクに備え、高速道路事業以外の事業に係る利益については、SA・PAの新築・改築・改修や新規事業などへの投資に用いることとしています。

よって、剰余金の配当については現時点において実施しておらず、毎事業年度における配当の回数についての基本方針も定めていません。

中長期的な事業運営

当社グループのCSRは、高速道路事業を
着実に進めることに考えています。

お客さまの安全・安心・快適・便利を支え、
高速道路ネットワークを整備することで、
「つなぐ」価値を創造し、いつまでも、どこま
でも高速道路は、地域の生活に身近な存在
であり続けます。

24時間365日、
安全・安心・快適・便利に

管理事業
渋滞対策／交通安全対策
レジリエントな高速道路の取組み
サービスエリア事業

暮らしやすさを追求し、
ネットワーク効果を最大限に

建設事業
事業の状況と整備効果

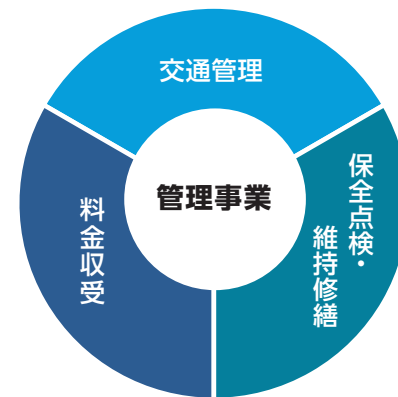
皆さまの期待に応える
身近で開かれた高速道路へ

環境負荷の低減
地域とのつながり
地域の活性化と経済貢献

24時間365日、安全・安心・快適・便利に

管理事業

高速道路のプロフェッショナルとして、安全・安心・快適・便利な高速道路空間を提供することに取り組みつつ、事業の安定運営に向け、未来への準備もはじめています。



交通管理 ～道路交通を見守り、お客さまの安全を守る～



交通巡回(落下物排除作業の例)



料金所入口での法令違反車両の指導取締り

[交通巡回]

24時間365日、高速道路を巡回し、道路・交通などに異常がないかを確認しています。異常事象(事故・故障車・落下物など)発生時には、現場に急行し、警察・消防機関などと連携し、車線規制や事象の対応に当たります。

[法令違反車両の指導取締り]

法令で決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してはいけない車両(禁止されている危険物を積載した車両)の走行を防ぐための指導取締りを行っています。

[交通管制]

「道路管制センター(交通管理業務の司令塔で管内4カ所に設置)」において、高速道路の状況を把握し、異常事象への対応やお客さまへの情報提供を行っています。また、トンネル・非常用設備などの常時監視を行い、日夜、お客さまの安全・安心を支えています。



国内最大級パネルを誇る関東支社道路管制センター

保全点検・維持修繕 ～良好な状態を整え、快適な走行環境を確保～

路面や道路構造物・附属物の点検や清掃、高速道路周辺の草刈りなどを実施するとともに、計画的な補修工事による高速道路の維持に努めています。また、ICTやロボティクス、AIなどの最新技術を積極的に活用し、道路管理の効率化・高度化を目指す取組みとして、SMH(スマートメンテナンスハイウェイ)プロジェクト(→ P.44)を推進しています。



植栽作業(草刈り作業の例)



事故復旧工事



橋りょう点検

料金収受 ～高度化・効率化を推進～

お客さまの安全走行を確保し、料金所の適切な車線運用に取り組むとともに、快適に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。

また、生産年齢人口の減少を見据え、料金精算機の導入や遠隔対応に取り組むとともに、ETC専用料金所を運用するなどキャッシュレス化やタッチレス化を進めています。



遠隔地から料金収受を行うオペレーションセンター

高速道路の維持管理に関するデータ

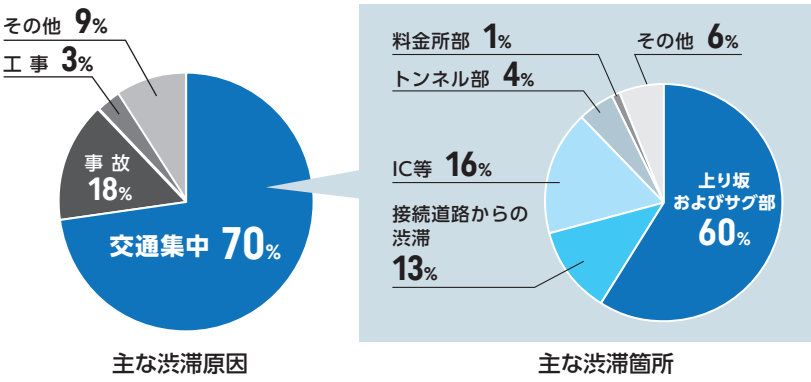


渋滞対策／交通安全対策

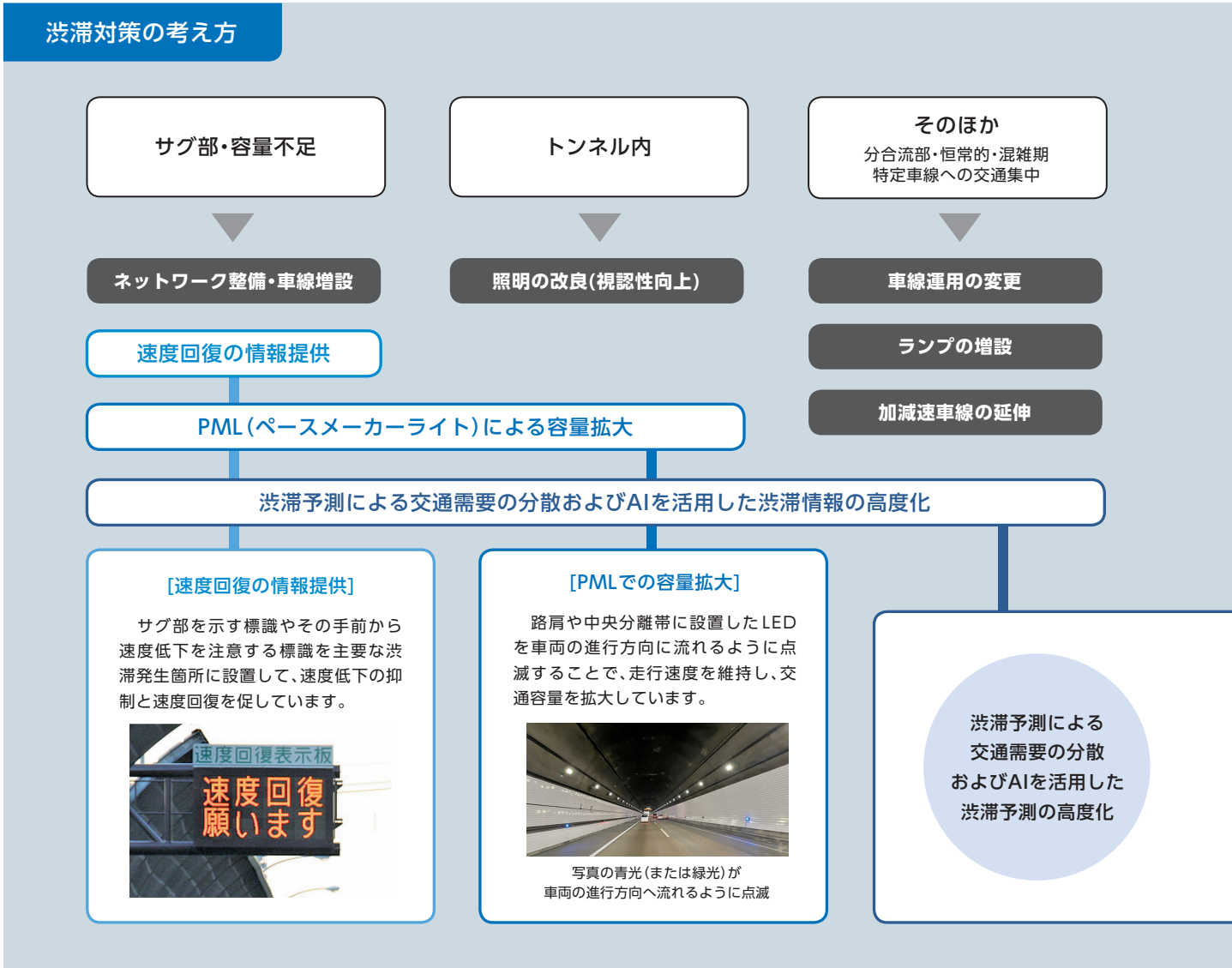
渋滞対策 ～発生原因に応じた解消・緩和策の実施～

[交通集中による渋滞の6割が「サグ部」で発生]

渋滞発生時の70％は、交通集中によるもので、このうち60％が上り坂とサグ部(下り坂から上り坂へ変わるポイント)で発生しています。



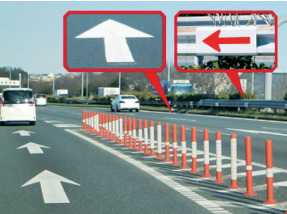
サグ部での渋滞



交通安全対策 ～交通安全施設および啓発の充実～

[交通事故リスクを低減させる対策を実施]

[逆走防止] 2日に1回以上発生する逆走を防ぐため、進行方向を示したり、逆走車への注意喚起などに取り組んでいます。また、料金所通過後に誤って反対車線に進入することを防ぐため、料金所プラザ部(料金所前後から分合流部までの箇所)の締切対策を実施しています。さらに逆走車を感知したときにだけ発光し、「逆走戻れ」のように警告する表示板もあります。



進行方向を示す逆走防止対策(合流部の例)



注意喚起看板(休憩施設流入部)



締切対策(料金所プラザ部)



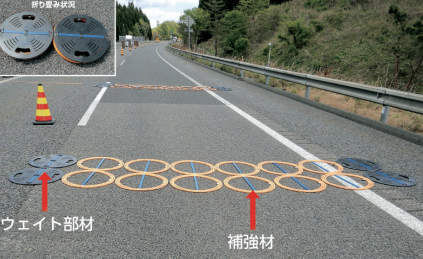
逆走防止装置と逆走防止標識

[安全対策] スピードの出しすぎや暫定2車線区間での正面衝突、車線からの逸脱や人の立ち入りを防ぐ対策などに取り組んでいます。



反対車線への飛び出し防止(暫定2車線区間のワイヤロープ)

[規制内への進入防止] 簡易ハンプ(居眠りやわき見運転防止のために、色・音・振動で車両に注意を促す器具)の振動などで、工事規制があることをお知らせしています。



簡易ハンプ

[地域とともに、効果的な交通安全啓発を実施]

地域の警察、交通安全協議会などと協力し、交通安全キャンペーンやイベントを開催し、チラシやリーフレットなどにより、高速道路での安全運転(交通法規の遵守、高速道路ドライブ時の注意、マナーアップなど)を呼びかけています。あわせて、特設サイトを設けて、安全運転の呼びかけを行っています。



交通安全キャンペーンによる啓発活動

● 当日の渋滞予測(AI渋滞予知)

(株)NTTドコモと協働し、リアルタイム人口統計データに過去の渋滞データや交通工学的知見などをかけ合わせたAI渋滞予測の技術を開発し、東京湾アクアライン、関越道、京葉道、館山道(すべて上り線)を対象に、14時以降30分ごとの予測所要時間や予測交通需要を毎日13時に公開しています。

● 長期の渋滞予測

お客さまの旅行計画の参考としていただくべく、年間分の渋滞を予測し、数か月先の渋滞予測情報をHPなどで公表しています。



[AI渋滞予知]の詳細はこちら https://www.driveplaza.com/trip/area/kanto/traffic/ai_traffic_prediction.html

レジリエントな高速道路の取組み

大規模な地震、気候変動がもたらす災害（激甚化・頻発化する台風や豪雨・豪雪）への備えと被災後に高速道路機能を迅速に回復する取組みを推進しています。

災害への備え

【被害の最小化と高速道路機能の早期回復】



落橋防止装置（一例）

地震による橋りょう・高架部の倒壊や、橋げたのズレ、路面の段差発生を防ぐため、橋脚の補強、落橋を防止する装置を施しています。また、豪雨などでの土工部の崩壊を防ぐため、盛土内に溜まった水を取り除く装置を施すなど、さまざまな対策を実施しています。

特に、大規模地震の発生確率が一定以上の地域については、「高速道路の耐震補強実施計画」に基づき、対策を加速しています。



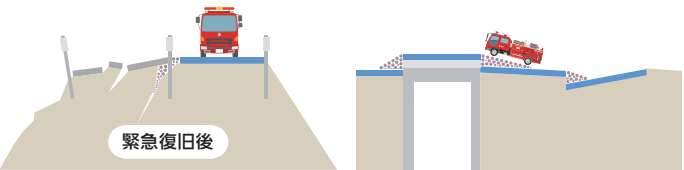
「高速道路の耐震補強実施計画(2024年1月13日)」の詳細はこちら
https://www.e-nexco.co.jp/news/cms_assets/news/2024/01/13/02.pdf

【地震直後の早急な点検と復旧作業で「命の道」を確保】

被災地に緊急車両や支援物資などを運ぶ「命の道」という役割を果たすため、道路復旧を3段階（緊急復旧・応急復旧・本復旧）で行います。緊急車両が通行可能な緊急復旧は発災から約24時間以内、一般車両も制限付きで通行可能な応急復旧は発災から7日以内を目標として復旧作業を実施します。

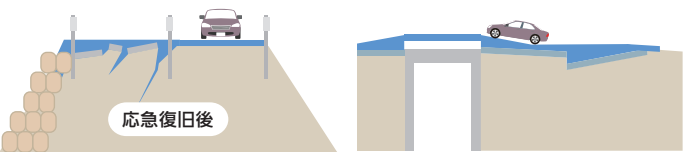
【STEP 1】 緊急復旧（約24時間後）

土のうなどにより緊急車両の交通を確保



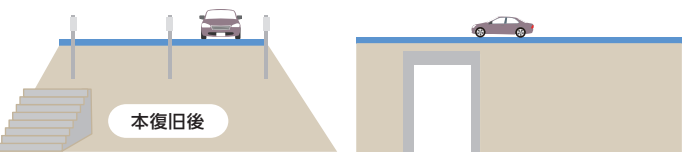
【STEP 2】 応急復旧（約7日後）

一般車両が制限付きで安全に走行できる路面レベルを確保



【STEP 3】 本復旧

高速道路本来のサービスレベルの路面を確保



（赤字は地震発生からの復旧時間）

【盛土・路面の復旧事例】



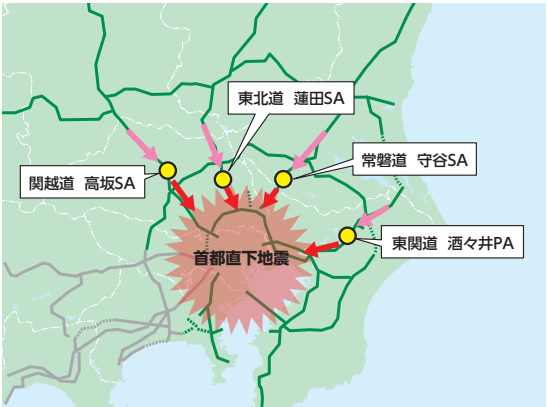
2022年3月16日 福島県沖地震 被災直後の状況
（東北道 国見IC～白石IC間）



2022年3月17日 応急復旧後の状況
（発災16時間後 通行止め解除）

【防災機能を備えたSA・PAの整備 ～首都直下地震に備えて～】

警察、消防、自衛隊やDMAT（災害派遣医療チーム）などの利用を想定し、首都圏直下地震道路啓開計画「八方向作戦」による「防災機能強化エリア（井戸・ヘリポート・防災備蓄倉庫・自家発電機・石油タンク容量の増強）」を整備し、災害対応に備えています。



「八方向作戦」に基づく防災機能強化エリア



防災機能強化エリアでの合同訓練（東北道 蓮田SA上り線）

気候変動がもたらす災害への対策

水害（線状降水帯の発生による連続降雨・ゲリラ豪雨・近隣河川の越水や氾濫・高速道路外からの流水など）により高速道路施設に大きな被害が生じないように、道路のかさ上げなどの対策を講じています。なお、気候変動が避けられない状況に対応する適応策は「NEXCO東日本グループ カーボンニュートラル推進戦略（→ P.53）」にも盛り込んでいます。



河川の越水で冠水した常磐道 水戸北スマートIC

TOPICS

人命を最優先に、大雪の影響を最小限に ～雪道の安全対策～

当社グループは、冬期の気象状況が厳しい地域を多く抱えています。そのため、お客さまの安全な走行を確保するうえで、除雪や路面凍結の防止は、重要なミッションです。2024年度は、例年に比べ各地で降雪が多く、2月上旬に北海道帯広での記録的な大雪や、3月上旬に首都圏広域での降雪などもありましたが、過去の経験（大雪に起因した最大2,000台超の滞留車両の発生）をふまえ、車両滞留を徹底的に回避するため「予防的通行止め」を実施するなど、人命を最優先する対応に取り組み、冬期を乗り越えました。

高速道路の除雪作業などを行う社員の声はこちら
いすゞタウン（いすゞ自動車㈱ 提供）
高速道路の「安全・安心・快適・便利」を24時間365日守りつづける仕事
（㈱ネクスコ・メンテナンス新潟）
<https://www.isuzu.co.jp/town/hiroba/people/04/>

除雪作業による
走行距離

690,000km
（地球を約17周分）

サービスエリア事業

円滑な道路交通を確保するだけでなく、SA・PAのクオリティを高め、お客さまニーズの変化へ
応え続けることも、当社グループのCSRの一つです。

商業施設の充実 ～より便利で快適を追求～

華づくり



7カ所



20カ所

礎づくり



111カ所



48カ所

上記のほか、自動販売機設置エリアを128カ所、トイレのみのエリアを5カ所設置



気軽に食事を楽しむためのフードコートを整備



エリアコンシェルジェによる案内の充実

施設のバリアフリー

ユニバーサルデザインを取り入れて、段差解消、障がい者等
用駐車スペース（商業施設の近くに駐車マスを確保する「おも
いやり駐車マス」を含む）の設置やインフォメーションへの車
いす・筆談ボードの配置など施設のバリアフリー化を進めてい
ます。

【「華づくり」と「礎づくり」】

個性的なサービスを目指す「華づくり」と、全
般的な質の向上を目指す「礎づくり」を追求し、
魅力的なSA・PAへ、リニューアルを進めてい
ます。

【ニーズにあわせた食事スタイル】

「ゆったりと食事を楽しみたい」「さまざまな
メニューを気軽に楽しみたい」「地域の食材を
使った食事を楽しみたい」などのニーズに応え
るレストラン、フードコート・カフェなどの充
実を進めています。

【安心をサポート】

エリアコンシェルジェがいるインフォメー
ションでは、「観光施設における心のバリアフ
リー（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、お
客さまに寄り添ったご案内を行っています。

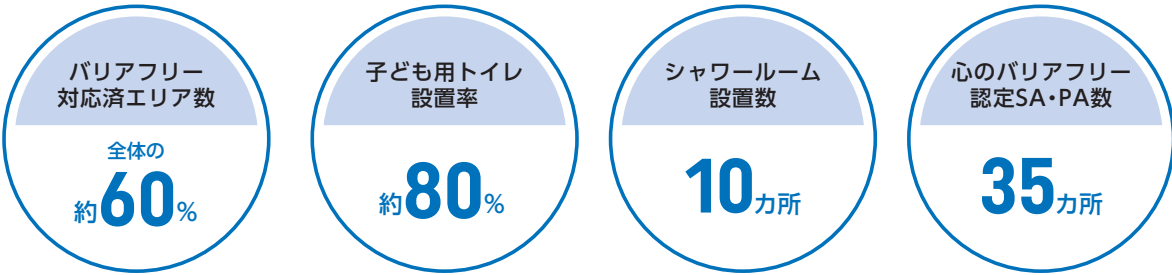
【快適をサポート】

小さなお子さまをお連れの方やお体の不自
由な方も安心して利用できる施設（ベビーケ
アルーム、多機能トイレなど）やお客さまニーズに
応える施設（シャワールーム、パウダーコーナー
など）を整備し、快適な休憩を支えています。



おもいやり駐車マス

SA・PAに関するデータ



TOPICS

混雑する「大型車駐車場」への対応 ～適正な駐車マス数の確保と効率的な運用～

ニーズの多様化、多頻度・小規模運送の増加などにより、高速道路の輸送量が増加し、SA・PAにおける大型車の混雑
が顕在化しています。大型車の混雑対策としては、2024年度は大型車駐車マスを107マス増設しました。また、SA・
PAの利便性向上に向けた実証実験を実施しています。

【短時間限定駐車マスの実証実験】

駐車マスの一部を60分以内の駐車とする「短時間限定駐車マス」の実証実験を進めています。こ
の実証実験は、SA・PAにおける長時間駐車車両の存在により、休憩機会を逸失している大型車ド
ライバーに対し、確実な休憩機会を確保することを目的としたものです。今後は実証実験の状況を
ふまえ、整備箇所を拡大する計画としています。

【短時間限定駐車マスの導入箇所（2025年4月1日時点）】
東北道 蓮田SA（上り線）、大谷PA（上り線）、上河内SA（上り線）、那須高原SA（上り線）、安達太良SA（下り線）、
吾妻PA（下り線）、国見SA（下り線）、菅生PA（下り線）



【ダブル連結トラック駐車場予約システムの実証実験】

国内の物流を支えるトラックドライバーが不足する中、
1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連
結トラック」の導入が進んでいます。休憩機会確保のため、
駐車マスの整備を進めるとともに、「ダブル連結トラック駐
車場予約システム」の実証実験を東北道 那須高原SA（上り
線）で開始しました。ETC2.0搭載車を対象に最大3台まで
事前予約を受け付けています。



ダブル連結トラック駐車場予約エリアの全景

【IC内側駐車場の実証実験】

SA・PAなどの不足を解消し、良好な運転環境を実現することを目的に、
SA・PA間の距離が35km以上となる休憩施設空白区間について、IC内側の
管理用地敷を開放し、短時間の休憩を可能とする臨時駐車場を整備し、実
証実験を進めています。

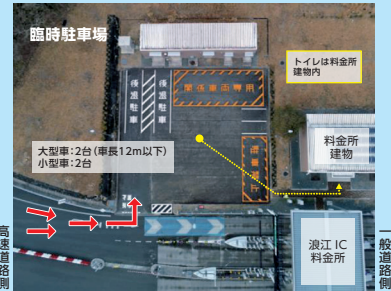
【IC内側駐車場の導入箇所（2025年4月末時点）】
北関東道 桜川筑西IC、常磐道 浪江IC



「短時間限定駐車マス」の詳細はこちら
https://www.e-nexco.co.jp/pressroom/head_office/2024/1225/00014426.html



「ダブル連結トラック駐車場予約システム」の詳細はこちら
https://www.e-nexco.co.jp/pressroom/head_office/2024/0213/00013480.html



臨時駐車場のレイアウト図

暮らしやすさを追求し、ネットワーク効果を最大限に

建設事業

高速道路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へ貢献していきます。

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

首都圏では、圏央道 境古河IC～つくば中央IC間(2017年)や東京外環道 三郷南IC～高谷JCT間(2018年)の開通により、関越道から東関東道まで複数のルートでつながり、利便性が向上しました。

現在も圏央道や東京外環道などの整備を進めています。ミッシングリンクの解消は、移動時間の短縮、地域経済の活性化や災害発生時の緊急輸送路としての役割が期待されます。

暫定2車線区間の4車線化

4車線化することで、渋滞の解消・緩和、反対車線への飛び出しなど重大事故の防止、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、時間信頼性の確保、災害・大雪時の交通機能確保にもつながることから、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。

スマートICの設置

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、通行をETC車に限定した低コストで導入できるスマートICの整備を各地で進めています。

【スマートICの設置】



圏央道 つくば西スマートIC

【ミッシングリンクの解消】



横浜環状南線(圏央道) 釜利谷JCT～戸塚IC 戸塚トンネル坑内



圏央道 大栄JCT～松尾横芝IC 大栄JCT

【暫定2車線区間の4車線化】



磐越道 三川IC～安田IC 宝珠山トンネル付近

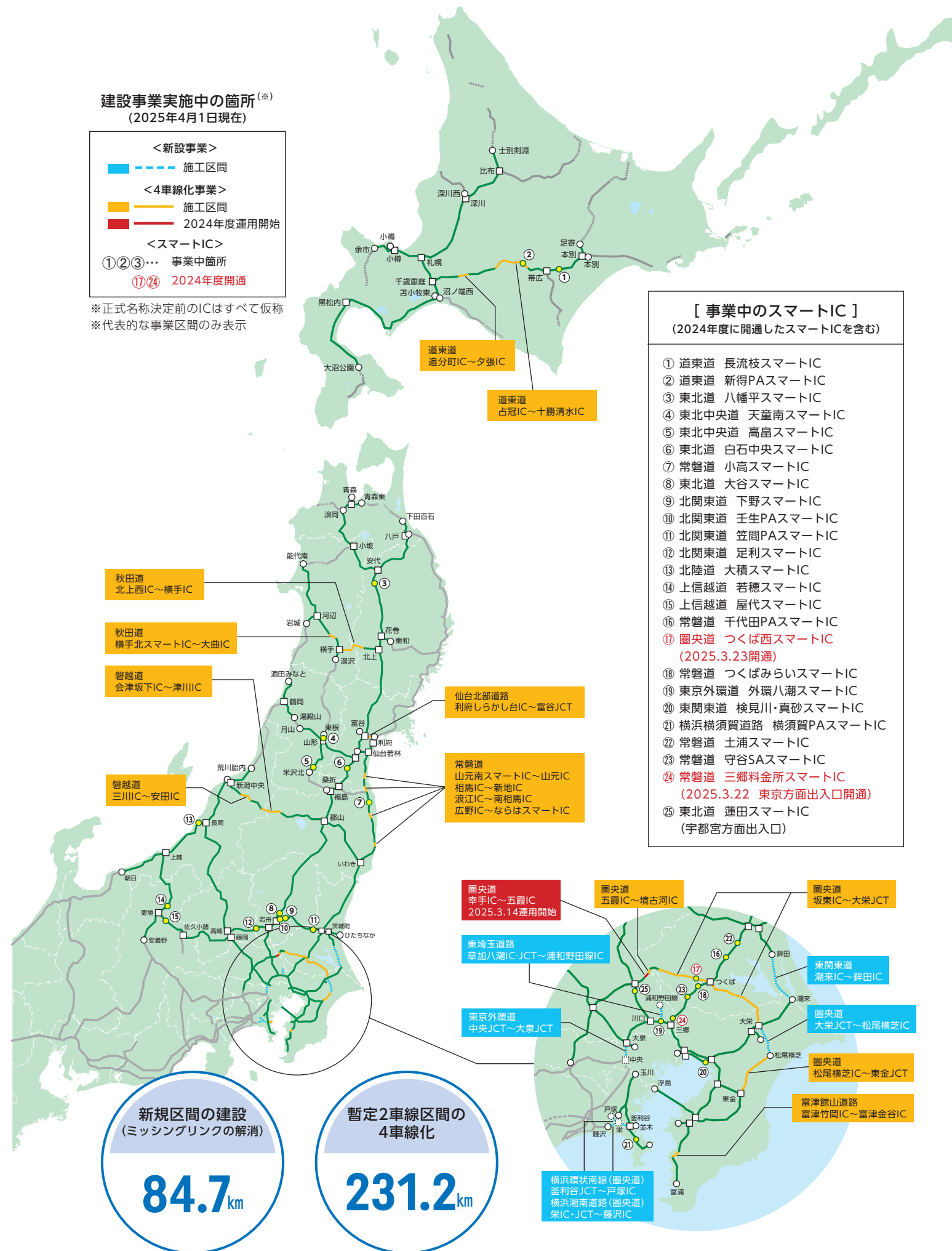


道東道 トムムIC～十勝清水IC ペンケオタソイ川橋～広内トンネル付近

建設事業実施中の箇所^(※)
(2025年4月1日現在)

- <新設事業>
 - 施工区間
- <4車線化事業>
 - 施工区間
 - 2024年度運用開始
- <スマートIC>
 - ①②③... 事業中箇所
 - ⑰⑳ 2024年度開通

※正式名称決定前のICはすべて仮称
※代表的な事業区間のみ表示



【事業中のスマートIC】
(2024年度に開通したスマートICを含む)

- 道東道 長流枝スマートIC
- 道東道 新得PASスマートIC
- 東北道 八幡平スマートIC
- 東北中央道 天童南スマートIC
- 東北中央道 高島スマートIC
- 東北道 白石中央スマートIC
- 常磐道 小高スマートIC
- 東北道 大谷スマートIC
- 北関東道 下野スマートIC
- 北関東道 壬生PASスマートIC
- 北関東道 笠間PASスマートIC
- 北関東道 足利スマートIC
- 北陸道 大横スマートIC
- 上信越道 若穂スマートIC
- 上信越道 屋代スマートIC
- 常磐道 千代田PASスマートIC
- 圏央道 つくば西スマートIC
(2025.3.23開通)
- 常磐道 つくばみらいスマートIC
- 東京外環道 外環八潮スマートIC
- 東関東道 検見川・真砂スマートIC
- 横浜横須賀道路 横須賀PASスマートIC
- 常磐道 土浦スマートIC
- 常磐道 守谷SASスマートIC
- 常磐道 三郷料金所スマートIC
(2025.3.22 東京方面出入口開通)
- 東北道 蓮田スマートIC
(宇都宮方面出入口)

新規区間の建設
(ミッシングリンクの解消)
84.7 km

暫定2車線区間の
4車線化
231.2 km



事業の状況と整備効果

東京外かく環状道路

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、関越道と交差する大泉JCTから東関東道と交差する高谷JCTまでの約50kmについては開通しており、大泉JCTから東名高速までの約16kmについては、国土交通省、中日本高速道路（NEXCO中日本）と共同で事業を進めています。



「東京外かく環状道路（東京外環プロジェクト）」の詳細はこちら <https://tokyo-gaikan-project.com/>

期待される整備効果

関越道～東名高速間のアクセス時間短縮

交通の流れがスムーズとなり、走行速度の向上により、CO₂の排出量を削減することができます。

整備前

環状8号線利用

約66分

整備後

約12分

わずか

東京外環道利用なら…

[出典]
整備前：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査を用いて算出
整備後：東京外環道の設計速度を用いて算出

多様なルート選択で災害に強いまちづくりに貢献

2018年6月現在で208ルートだった東名高速から都心へのアプローチが、関越～東名間の開通でさらに選択肢を広げることができます。

388ルート

2019年10月営業中道路+外環(関越～東名)で試算

事業の状況

シールド工法によるトンネル工事

東京外かく環状道路の本線トンネルは、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車線の道路となります。

現在、大泉JCTを起点とした2本の本線シールドトンネルと、中央JCT（仮称）から2本、東名JCT（仮称）から1本のランプシールドトンネルの掘進作業を進めています。

南行トンネル(大泉JCT部)

地盤補修工事

調布市東つつじヶ丘2丁目付近において発生した地表面陥没・空洞事故（2020年10月18日）に関しては、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補修工事を行っています。

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とともに、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などの準備工事、2023年1月より仮移転・買取にご協力いただいたお宅の家屋解体、2023年8月より地盤補修に着手しました。

引き続き、騒音・振動に配慮しながら地盤補修を慎重に進めてまいります。

工事の状況

工事中区間(ミッシングリンクの解消および暫定2車線区間の4車線化)の現況写真などをコーポレートサイトより確認することができます。



「高速道路の開通予定区間」の詳細はこちら https://www.e-nexco.co.jp/activity/agreeable/open_schedule/

開通後の整備効果

高速道路は、日常적으로ご利用されるお客さまだけではなく、日頃ご利用されない方も含め、日々の生活に欠かせないインフラの一つです。ネットワークの充実、生活をより便利で快適なものとし、地域の発展にも貢献します。整備効果については、コーポレートサイトでお伝えし、これからも人々や地球環境に寄り添いながら、地域と未来をつなぎ続けます。



「開通後整備効果」の詳細はこちら https://www.e-nexco.co.jp/activity/agreeable/detail_08.html

常磐自動車道 全線開通10周年

【常磐道全線開通による経済波及効果】

常磐道の全線開通後10年間で経済波及効果（生産額変化額）は、約3兆円に及びます。茨城県や宮城県などにおいて、各産業の経済活性化に寄与しています。

【高速道路による地域経済への効果】

全線開通後10年間の常磐自動車道の生産額変化額 約3兆円

1年あたりの生産額変化額（2015年：約2,880億円）

- 5億円未満
- 5億～10億円
- 10億～50億円
- 50億～100億円
- 100億～300億円
- 300億～500億円
- 500億円以上

※1 本資料における経済波及効果とは、企業活動における「生産額変化額」を指し、常磐自動車道の整備有無による実質生産額の変化額をSCGE(空間的应用一般均衡)モデルによって推計した結果を掲載している。SCGEモデルとは道路整備によって所要時間が短縮され、輸送・移動費用の低下が生じることで、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とした手法であり、山梨大学・武藤慎一教授の指導を受け事業者により算出。

※2 対象地域はETC2.0プローブデータによる常磐自動車道利用者の利用圏域に基づき、「青森以北」「岩手県」「秋田県」「山形県」「古川・石巻生活圏」「仙台生活圏」「相模生活圏」「いわき生活圏」「福島・郡山・白河生活圏」「会津生活圏」「水戸・日立生活圏」「土浦生活圏」「鹿島生活圏」「下館・古河生活圏」「栃木県」「群馬県」「埼玉県」「千葉県」「東京都」「神奈川県」「新潟県」「静岡県・山梨以西」の22地域に分割し、エリアごとに経済波及効果を算定。

※3 民間企業資本ストック（2015年～2019年）及び固定資本ストック（2020年～2024年）の2015年比を乗じることで、10年間の生産額を算出。

TOPICS

社員が語る「ICT施工」「i-Construction」の推進 ～建設事業の生産性向上へ～

3D設計データやコンクリートの遠隔吹付を用いて「トンネル内作業の完全自動」を目指すなど、ICT（情報通信技術）を活用し、効率性・安全性・品質が高い工事を実現するための「i-Construction」に取り組んでいます。

「i-Constructionの取り組み（マイナビニュース）」の詳細はこちら <https://news.mynavi.jp/kikaku/e-nexco-sdgs-4/>

新潟工事事務所 高鍋 陽祥

皆さまの期待に応える身近で開かれた高速道路へ

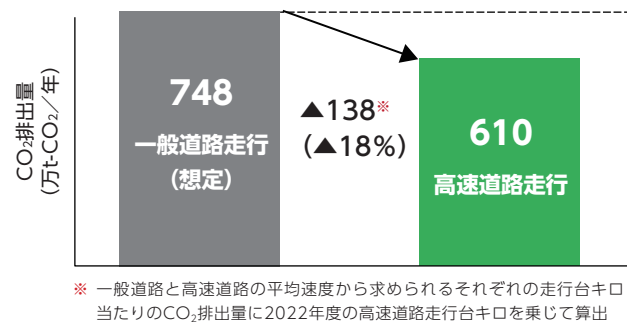
環境負荷の低減

ネットワーク整備によるCO₂排出量削減

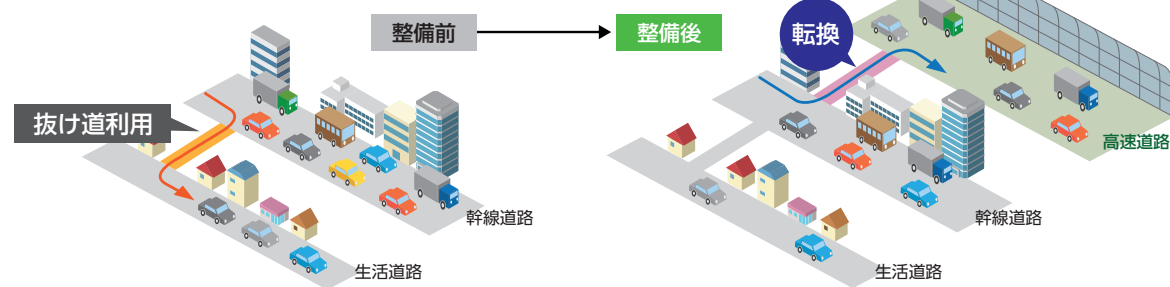
高速道路の利用により安定した速度での走行が可能となり、一般道の利用に比べてCO₂排出量が削減されます。これに加えて、通過交通が高速道路に転換し、一般道路の交通が円滑化されることによっても排出量の低減が期待できます。

このように高速道路ネットワークによる交通の円滑化により、CO₂排出量削減に貢献しています。

〔高速道路を走行することによるCO₂排出削減効果の想定〕

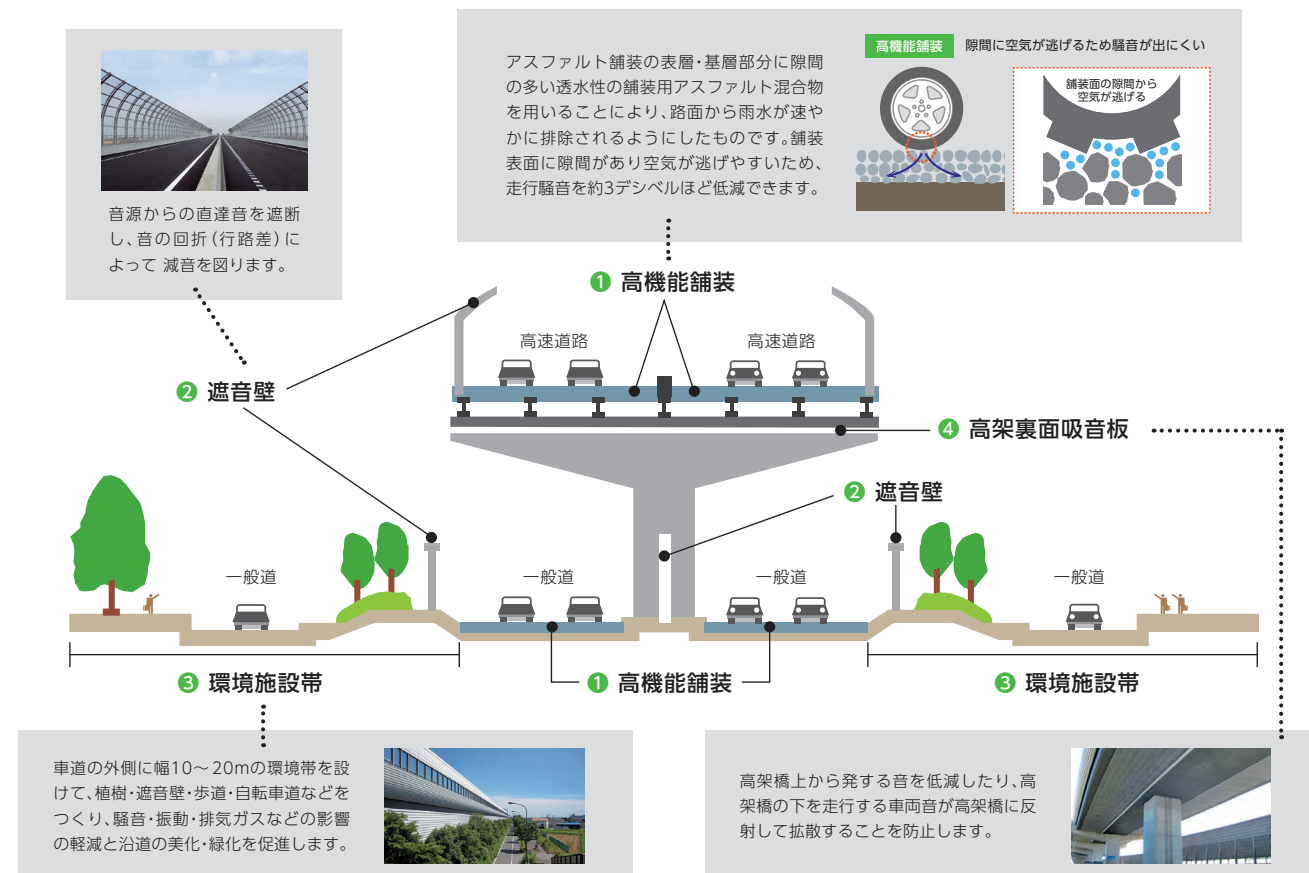


〔高速道路ネットワーク整備による一般道路の交通円滑化〕



騒音・景観対策

沿道環境に及ぼす影響の低減を図るため、遮音壁の設置や環境施設帯の整備などの対策を行っています。



自然環境の創出と生物多様性の保全

地域の生物多様性の保全と健全な生態系の維持のために「エコロード（自然環境に配慮した道づくり）」の取り組みを行っています。

〔自然環境の創出〕

自然環境と調和しながら建設事業を進める一つの対策として、ICの建設にともない、水辺、湿地、草地、中低木林や高木林などの自然環境を造成し、ICの建設前に自生していた植生や動植物の自然環境を復元する「ビオトープ」を整備しています。

圏央道 あきる野ICにあるビオトープ（2005年3月より運用）では、当初の整備から20年が経過し、2024年度末現在では、タヌキやキイトンボ、ススキなどの多種多様な動植物（約600種）の生息を確認しています。また、ビオトープ保全活動の一環として、地元小学生などを対象とした体験学習会の開催や地域住民・有識者・地元高校生と共同した保全作業など、自然とふれあう機会も提供しています。



圏央道 あきる野ビオトープ



地元小学生体験学習会の様子（あきる野ビオトープ）

〔生物の生息環境・行動圏の維持〕

高速道路ができることで、生物の生息環境・行動圏が分断されてしまうと、水場や餌場への経路消滅や遺伝的多様性の損失など、生態系へ大きな影響を与える可能性があります。そのため、生態系保全の取り組みの一つとして、圏央道の「もばら-どうぶつのはし」では、開削された道路にトンネルを設置し、上部を植樹することで周辺の森がつながり、生物の生息環境・行動圏の分断を避け、動物が身を隠しながら周囲の森林間を行き来できるように整備しています。この橋では、タヌキやイノシシなどの動物の横断を確認しています。また、この取り組みは高速道路に生物が侵入し、走行車両と衝突するロードキルの軽減にもつながります。



圏央道 もばら-どうぶつのはし

TOPICS

高速道路の緑化・美化「花プロ」 ～花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」は、2013年より整備を進めているSA・PAの園地を心地よい環境とするための取り組みです。管内33カ所（2025年3月31日現在）を整備し、お客さまに四季にあわせて、彩られたガーデンをお楽しみいただいています。



東北道 津軽SA（下り線）

地域とのつながり

高速道路をより身近な存在として認識いただけるように、道路が完成する前から工事内容や完成後の効果などについて、情報発信を行っています。また、営業中の道路では、地域の皆さまが生活の一部としてSA・PAをご利用できるサービスに取り組んでいます。

地域の役に立つ高速道路をPR

〔PRルームの設置や現場見学会の開催〕

高速道路ネットワークの整備を円滑に進めるためには、地域の皆さまやお客さまのご理解・ご協力が不可欠です。現場近くやショッピングセンターへのPRルームの設置、現場見学会を通して、整備効果・工事概要などを紹介しています。



秋田道4車線化PRルーム（イオンスーパーセンター横手南店 2F専門店街）



横浜環状南線（圏央道）釜利谷JCT～戸塚IC 現場見学会での事業案内

SA・PAを地域生活の一部に

〔ウォークインゲート（一般道側出入口）の設置〕

地域の皆さまにも、SA・PAの商業施設をご利用いただけるよう、「ウォークインゲート（一般道側との徒歩による出入口）」と一般道側の駐車場を順次整備しています。

〔地域の皆さまによる有効利用〕

地域の名産品などを幅広く取り添え、SA・PAで販売しています。また、地域の皆さまがイベントを実施する場としても活用いただいています。



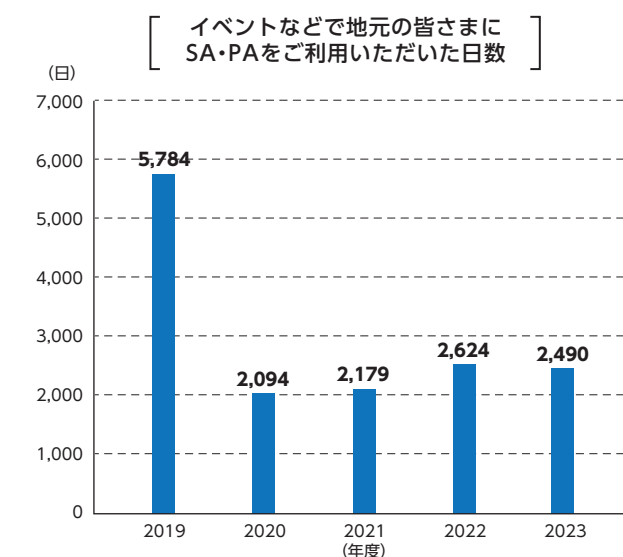
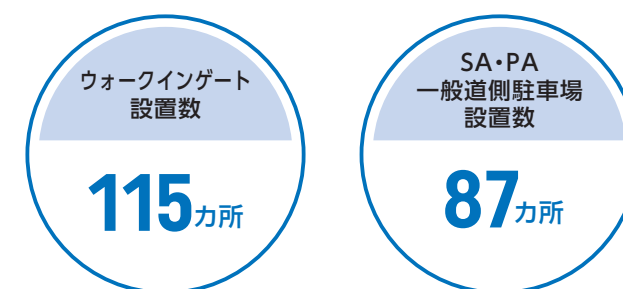
地産品の販売コーナー（東北道 蓮田SA上り線）



演奏イベント（東京湾アクアライン 海ほたるPA）



ウォークインゲート（東北道 蓮田SA上り線）



TOPICS

普段は見るできない現場を一般公開 ～上信越道 北野牧落石対策工事～

上信越道 松井田妙義IC～碓氷軽井沢IC間にある北野牧トンネル上部には、将来的に落石するおそれのある岩塊があり、これを撤去する工事を行っています。巨大な足場、工事用モノレールへの乗車や巨大なクレーンなどの重機や掘削現場の一般公開には、老若男女問わず、皆さまの関心をいただき、多数のお申し込みをいただきました。



頂上での岩塊掘削見学



工事用モノレールへの乗車

TOPICS

高速道路と福祉の連携で幸福を広げる ～高福連携の取り組み～



美化活動や福祉施設でつくった商品のSA・PA出張販売などを障がいのある方と協働し、高速道路を通じて、地域社会の活性化に貢献する「高福連携」に取り組んでいます。



福祉施設との花壇整備（後志道 小樽JCT工事用道路出入口付近）



福祉施設でつくったお菓子の出張販売（北関東道 太田強戸PA）

地域の活性化と経済貢献

経営資源で地域の暮らしや物流の利便性を支えるとともに、高速道路を使った旅行を喚起すること
とで、地域経済の活性化に貢献しています。

経営資源を地域のために

【 高架下の有効活用 】

高速道路の高架下を駐車場として利用いただくことで、周辺地域の安全な生活（迷惑駐車、違法駐車などによる通行の交通支障の緩和・解消など）へ貢献しています。

【 自転車駐車場の設置 】

自治体が推し進める放置自転車や路上駐輪などの対策に貢献するものとして、日比谷自動車駐車場には駐輪場「HIBIYA RIDE」が併設されています。駐輪可能台数は約120台を誇り、男女別の更衣室やシャワーブースも備え、ビジネスパーソンの自転車ライフをサポートしています。

【スマートICやトラックターミナルの設置 】

地元自治体と協力し、スマートICの整備（→P.31）を進め、地域経済の活性化に寄与しています。また、東北道の2カ所（仙台南ICおよび郡山IC）にトラックターミナルを設置し、首都圏と東北地方、太平洋側と日本海側を結ぶ物流の効率化をサポートしています。

「高架下駐車場」の詳細はこちら
<https://e-nexco-trustee.co.jp/business/parking/>

「HIBIYA RIDE」の詳細はこちら
<https://hibiya-ride.jp/>

「日比谷自動車駐車場」の詳細はこちら
https://www.driveplaza.com/hibiya_parking/

「東北高速道路ターミナル株式会社」の詳細はこちら
<https://www.tkdt.co.jp/>

【 高架下有効活用 】



高架下駐車場（東北道 岩槻IC付近）

【 HIBIYA RIDE 】



駐輪スペース（左）とシャワーブース（右）（HIBIYA RIDE）

【 トラックターミナル 】



仙台南トラックターミナル（東北道 仙台南IC付近）



郡山トラックターミナル（東北道 郡山IC付近）

クルマの旅を喚起し、交流人口を拡大

【 ドラぶらの旅 】

旅行サイト「ドラぶらの旅」では、「ドラ割（ETCを活用した周遊型割引商品）」と当社管内の宿泊施設を結びつける商品などを販売しています。また、普段は見ることができないトンネル管理施設といった高速道路の裏側を見学できるインフラツーリズムも提供し、多くの皆さまにお楽しみいただいています。



ドラ割セットプラン

【 地域との連携企画や情報発信 】

道中の楽しみの一つとして、SA・PAでのスタンプラリーや魅力満載のイベントを開催しています。また、「ハイウェイウォーカー（道路地図、観光情報、SA・PAの情報などを載せた情報誌）」や地元自治体などが制作した地域の情報誌をSA・PAに配置して、皆さまへご案内しています。



ハイウェイウォーカー

【 高速道路で宿泊、旅をスムーズに 】

SAに宿泊できる「E-NEXCO LODGE」を東北道の2カ所（佐野SA上下線、長者原SA上り線）で営業し、お客さまの効率的な移動に役立っています。



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）

未来に向けた価値創造

当社グループは、老朽化する高速道路対策、気候変動がもたらす災害への適応、CO₂排出量の削減、自動運転社会への転換など、未来につなげるサステナブルな高速道路を実現するための課題に向けた取組みを進めています。あわせて、新たな価値を生み出す基盤である人材の強化に努めています。

100年先も安全・安心・快適・便利に

高速道路リニューアルプロジェクト
SMHプロジェクトの推進
moVisionの推進による未来社会の実現
冬期の除雪作業省力化・効率化
新たなサービスの創出

地球規模のサステナビリティに向けて ベスト・ウェイで貢献する

環境経営の推進
カーボンニュートラルの推進

国際社会とともに未来へ 日本の高速道路技術の世界拡大

海外事業の展開

一人ひとりの成長をサポートし、 未来の価値創造を担う人材育成

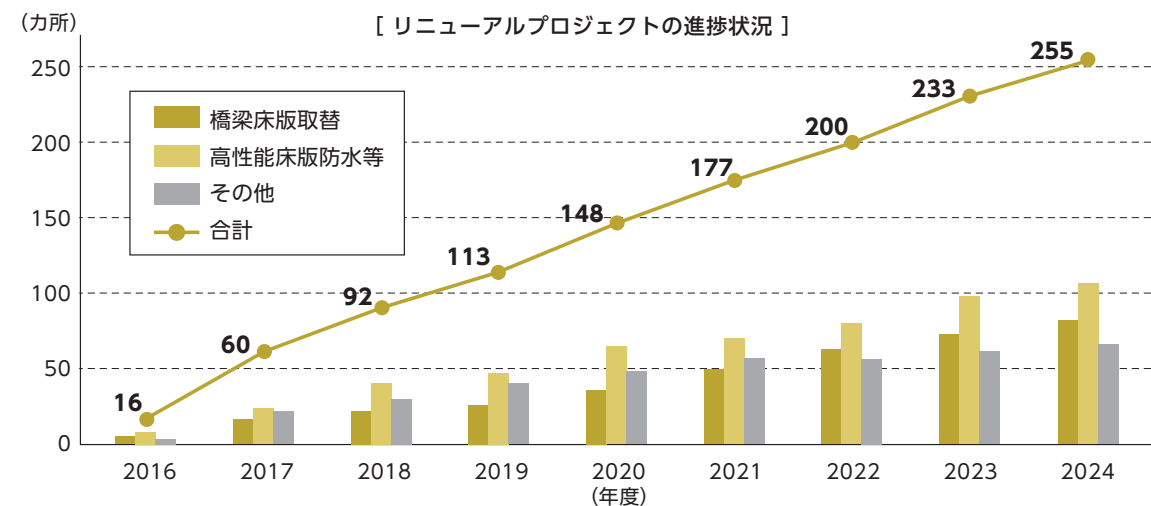
人材の強化
ライフ・ワーク・バランス

100年先も安全・安心・快適・便利に

高速道路リニューアルプロジェクト

2050年には、当社管内の7割を超える道路が開通から50年を超える状態になります。橋やトンネルなどの構造物では、著しい損傷を確認した箇所もあります。点検技術の高度化で、新たに確認した劣化箇所への対応を含め、安全・安心を次の世代へつなぎます。

また、近年では、交通量の多い区間でリニューアル工事を進める事例が増えてきました。新技術などの活用を含め、柔軟な交通運用を図りながら、渋滞の発生など、お客さまへの影響を最小限にとどめる工事を進めています。



〔ご理解をいただくためのお知らせ〕

最新の計画（工事内容・実施時期・交通規制方法・渋滞予測など）は、当社Webサイトでお知らせしています。また、テレビCM・マスコミへの現場公開・各種イベントや自治体への情報発信などにより、お客さまや地域の皆さまに理解を深めていただく取組を積極的に進めています。



Webサイトでのお知らせ

2024年度の事例から

〔三室沢橋床版取替工事〕

関越道 昭和IC～沼田IC間における三室沢橋床版取替工事では、特に交通量が増加する3連休などの多大な渋滞回避のため、一時対面通行規制を解除する対応をしながら工事を行いました。

今後も、道路混雑状況に応じて、車線の運用を変更できるロードジッパーシステムの採用など、お客さまへの影響が最小限となるような各種対策を取り入れていきます。



「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/>

SMHプロジェクトの推進 ～管理事業の生産性向上～

〔基本方針〕

SMH (Smart Maintenance Highway: スマートメンテナンスハイウェイ) は、ICT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。



〔点検支援アプリを活用した道路構造物の健全性向上〕

点検支援アプリを活用することで、点検準備からシステム入力までの一連の作業をタブレット1台で行えます。

点検状況の共有や点検結果が即座にシステムへ登録されるなど、点検業務がより効率化されることで損傷箇所の早期把握や迅速な補修計画の策定・補修が可能となり、道路構造物の健全性向上につなげています。

〔自動ドローンを活用した高速道路の安全性の向上〕

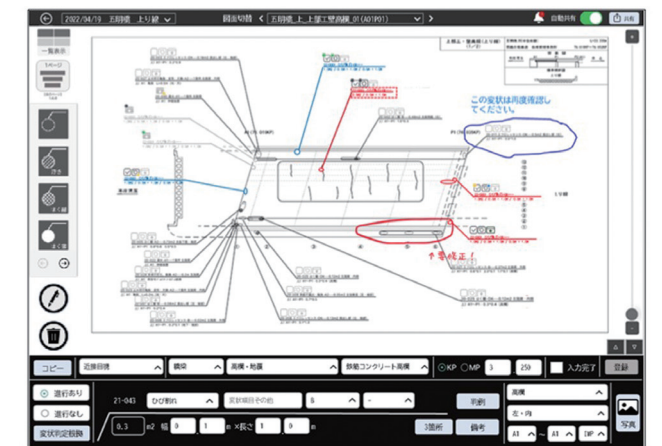
災害や事故、交通状況をリアルタイムに把握するため、人間の操作を介さずに飛行可能な自動ドローンを活用した取組を進めています。現在、通行止め区間で実装に向けた実証実験を行っています。将来的には、道路巡回車などに代わりドローンが巡回することで、安全かつ効率的な高速道路監視を目指しています。



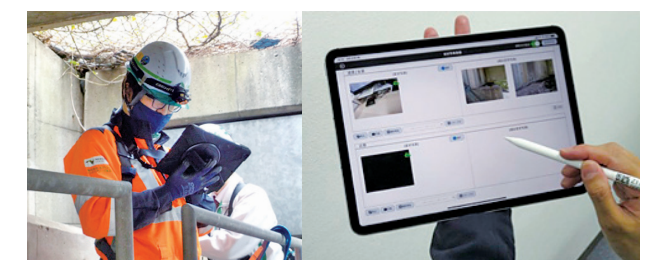
ドローンの離陸状況



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



点検支援アプリ表示画面



点検支援アプリの利用イメージ



ドローンからの撮影画像

moVisionの推進による未来社会の実現

最先端技術を活用し、未来の社会構造・経済活動を持続的にけん引する新たなモビリティサービスを提供することによって、自動運転時代における新たな価値を創造し、「未来社会」を実現します。

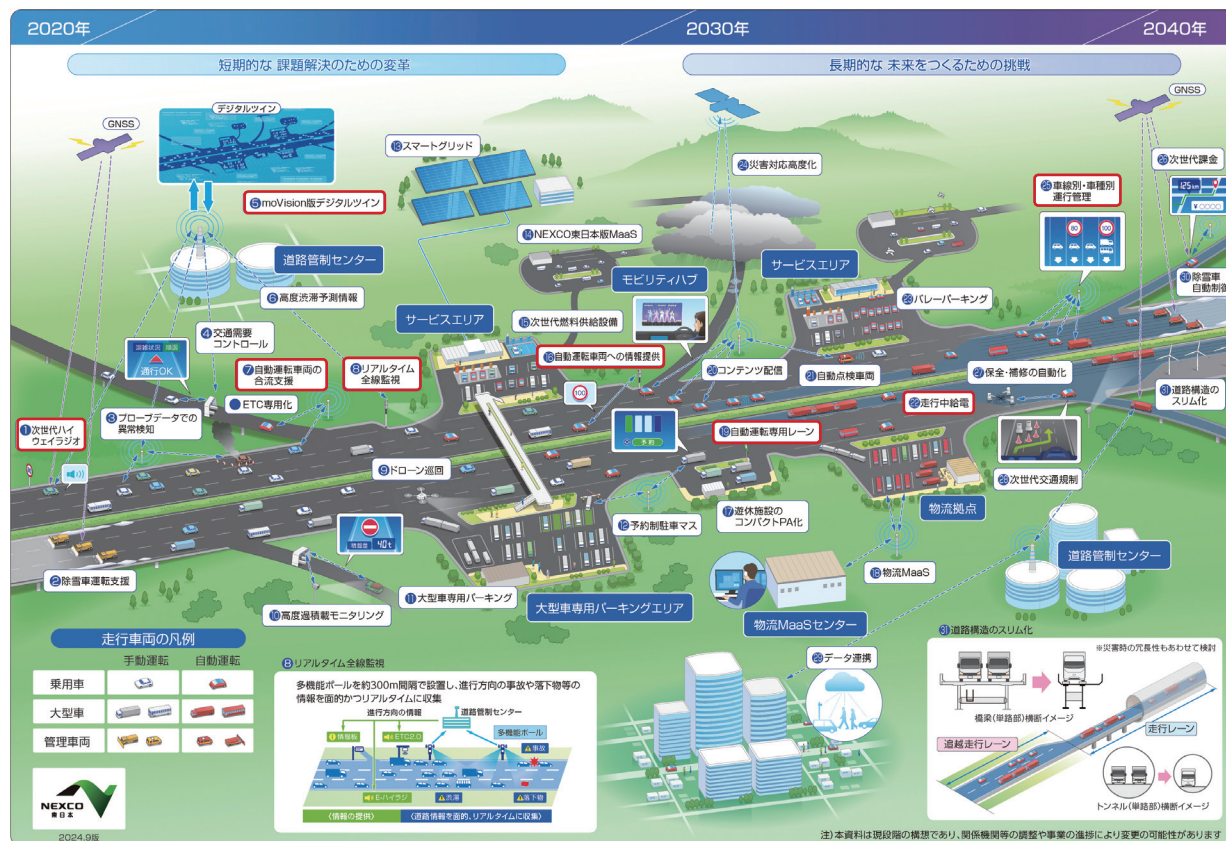
moVision(モビジョン)とは

2021年4月、「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)」をとりまとめ、「31項目の重点プロジェクト」(愛称「moVision」: MobilityとVisionを組み合わせた造語)を設定しました。重点プロジェクトの具体化に向けて検討、整備を進めています。



「将来の目指す姿のイメージ動画」および詳細はこちら
<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>」



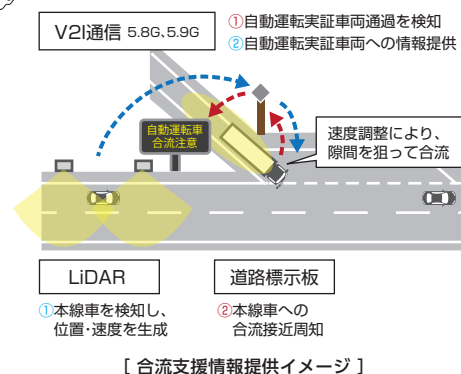
本ページで紹介するもの

「自動運転トラックの実証実験」

デジタル田園都市国家構想の一環として、東北道 佐野SA~大谷PA間40kmに自動運転車優先レーンを整備し、自動運転トラックの走行を支援します。次世代高速道路の実証実験と連携した先読み情報の高度化や、より厳しい道路環境での合流支援情報提供システムなどの技術検証を2025年度以降に開始します。



【実証実験場所】



【合流支援情報提供イメージ】
【出典】第2回自動運転インフラ検討会資料から引用

「次世代高速道路の実証実験」

自動運転車が高速道路を安全で円滑に走行するためには、高速道路上で発生する事故や落下物などの情報を速やかに提供することが必要と考えています。

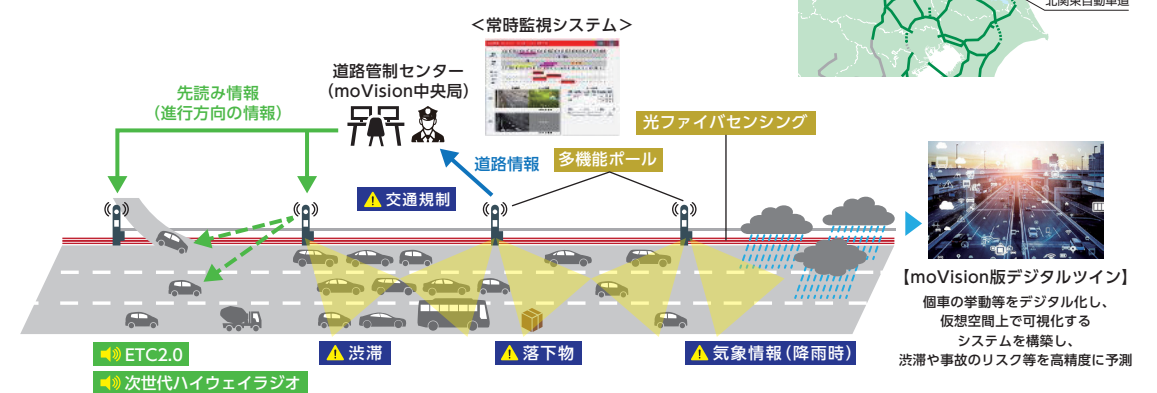
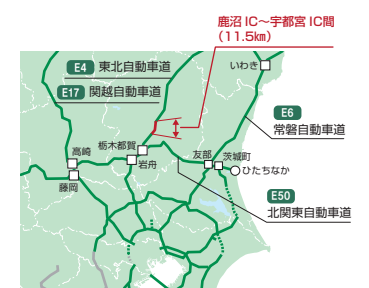
そのため、東北道 鹿沼IC~宇都宮IC間11.5kmに、事故や落下物などの情報を面的かつリアルタイムに収集する多機能ポールや光ファイバなどのセンシング機器を設置します。収集した情報は「moVision中央局」で解析し、自動運転車およびドライバーに対して、先読み情報として、ETC2.0や次世代ハイウェイラジオ、道路情報板などにより提供することで走行支援を行い、安全・安心な高速道路空間を実現します。2026年下半年から、現地での実証実験開始を予定しています。

実験概要

多機能ポールの概要

- * 路肩に約300m間隔で設置
- * 上部に可視光カメラと遠赤外線カメラを搭載し、日中・夜間・気象条件を問わず監視
- * 上部に他のセンシング機器やV2I通信設備なども取付可能
- * 気象観測装置も一部設置

【実証実験区間】



TOPICS

走行中給電の実験

EV(電気自動車)の航続可能距離を延伸するため、走行中に非接触で給電できる設備の開発に取り組んでいます。これにより、EVの普及に貢献し、高速道路上で排出されるCO₂削減の一助にもつながります。

【今後の取り組み】

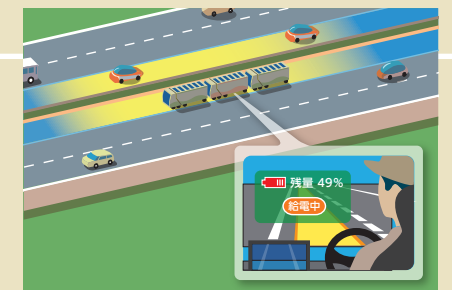
- 2025年11月に停止時における非接触給電を実施
- 2027年度以降に高速道路本線での走行中における非接触給電を実施



「走行中給電システムの開発 (EVバスの運行管理とエネルギー管理の一体的なシステム開発)」の詳細はこちら
https://www.e-nexco.co.jp/pressroom/head_office/2022/0720/00011545.html



「万博会場での大規模なEVバス実証実験 (大阪万博公式HP)」の詳細はこちら
<https://www.expo2025.or.jp/future-index/smart-mobility/evbus/>



高速道路本線での走行中給電イメージ

冬期の除雪作業省力化・効率化

当社グループは、降雪地域を広く抱えているのも特徴です。生産年齢人口が減少していく中で、新たな作業員の確保が課題です。加えて、除雪車の運転・操作は、一定程度の運転技術や経験を必要としますが、将来に向けて、経験が浅くても安定して除雪車のオペレーションができるよう技術開発を進めています。

雪氷対策高度化システム (ASNOS) の開発状況

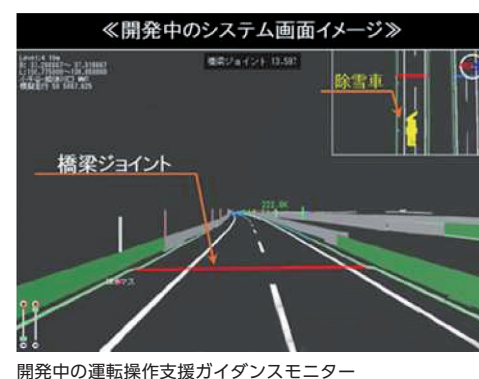
〔準天頂衛星を活用したロータリ除雪車の自動運転化〕

準天頂衛星を活用した運転支援システム (ガイダンスモニター) をベースにした正確な位置情報をロータリ除雪車の作動制御装置に連動させ、除雪車の走行と作業の操作を自動化しました。オペレータはステアリングやレバーなどに触れることなく、正確な「走行」と「除雪作業」が可能となり、冬期の高速道路における除雪作業の安全性、効率性の向上を図ります。2023年度より道央道 岩見沢IC～美唄IC間にて運用開始しています。



〔除雪トラックの作業操作の支援システム〕

準天頂衛星の高精度測位信号と高精度地図を活用し、除雪トラックの走行位置や橋梁ジョイントまでの距離を表示するガイダンスモニターを備えた、オペレーターの作業操作を支援するシステムを開発しています。



開発中の運転操作支援ガイダンスモニター



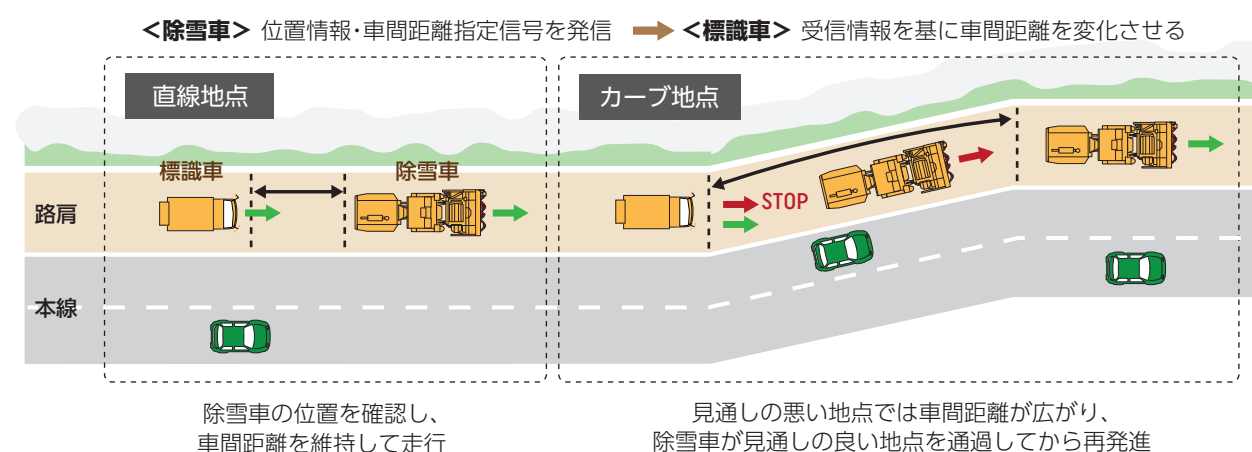
新潟支社テストフィールドにおける除雪プラウ自動操作の様子

〔除雪車へ自動追従する標識車の開発〕

低速で作業するロータリ除雪車との接触・追突事故を防ぐために注意喚起する標識車が、ロータリ除雪車に自動追従する技術開発を、いすゞ自動車㈱と共同で行っています。2021年度より車両開発に着手し、2024年度夏期・冬期に高速道路規制内で走行試験を行い性能を検証しました。今後は、さらにこの技術の精度を高めることで、作業の省力化・効率化を目指し、運用に向けた検討を進めます。



〔ロータリ除雪車に追従する標識車の自動走行の開発概要〕



「準天頂衛星を活用したロータリ除雪車自動運転化」の詳細はこちら
https://www.e-nexco.co.jp/pressroom/head_office/2023/1025/00013082.html



「除雪車に自動追従する標識車の開発」の詳細はこちら
https://www.e-nexco.co.jp/pressroom/head_office/2024/1030/00014263.html

新たなサービスの創出

近年、進化するテクノロジーや社会における価値観が多様化する中、新たな高速道路サービスの創出とその実現に向けた取組みを加速しています。

ドラぷらイノベーションラボ

〔業界の垣根を越えた挑戦〕

新たな技術やサービスアイディアなどを持つ会社などと、技術・ビジネスモデルを検証しながら、次世代の高速道路サービスや地域の活性化・社会課題の解決につながるイノベーションの創出を目指し、2021年度より「ドラぷらイノベーションラボ」による新たなサービスや事業の創出に取り組んでいます。



〔実証実験と効果測定の実施〕

2021年度(第Ⅰ期)から2023年度(第Ⅲ期)までの間に、計23社と数々の実証実験に取り組んできました。2024年度(第Ⅳ期)は、2025年1月に4社を採択し、2025年度に実証実験と効果測定を進めています。



実証実験中の取組み

㈱アーバンエクステクノロジーズ

「自動運転を見据えた高速道路の高度化」

AIを用いて高速道路の区間線(車線同士、車線と路肩を区切る白線)の剥離率を測定する実証実験を実施しています。

自動運転車が走行時に検知している区画線の剥離率を自動で判定し、再塗装につなげることで、高速道路上での安定した自動運転の実現や自動運転時代における維持・管理の効率化を目指しています。



剥離率の可視化イメージ(上)
実証実験の様子(右)



Planet Savers㈱

「ネガティブエミッションへの挑戦」

DAC(Direct Air Capture)技術によって大気中のCO₂を吸収し、排出量抑制や省エネの取り組みでは実現できないCO₂の総量削減という「ネガティブエミッション」の実現、カーボンニュートラルへの貢献を目指しています。



DAC装置の試験機

〔高速道路会社初 スタートアップ企業への出資〕

当社グループの事業とシナジーがある技術やアイデアの社会実装を促進すべく、ヒアブルデバイスと音声プラットフォームにより現場DXを支援する㈱BONX、次世代エアモビリティのプラットフォーム構築を行う㈱AirXへの出資を行いました。スタートアップ企業への出資は、高速道路会社としては初の試みです。この出資を契機として、各企業との共創を深化させていくとともに、社会課題の解決につながるイノベーションの創出に取り組んでいきます。

出資先企業との共創

㈱BONX

現場のニーズを満たしたハンズフリーデバイスの開発、コミュニケーション効率化による現場DX



㈱AirX

高速道路を空と陸の結節点として、新しい移動手段の確立や持続可能な地域づくりに貢献



「ドラぷらイノベーションラボ」の詳細はこちら

https://www.driveplaza.com/innovation_lab

国内の高速道路初「無人販売店舗」がオープン ～担い手不足の解消へ、安定的に商業施設を運営～

担い手不足という社会的な課題により、SA・PAでは、スタッフを配置した従来どおりの営業の継続が将来的に難しくなることが考えられます。お客さまのニーズに応じながら、質の高いサービスを維持・向上させるためには、イノベーションによる店舗の運営効率の向上や、さまざまな営業形態・販売方法を検討していく必要があります。

このような状況をふまえ、2024年11月に上信越道 東部湯の丸SA(下り線)、2025年3月に東北道 蓮田SA(上り線)で無人販売店舗をオープンしました。これらは㈱TOUCH TO GOの無人決済システムと店舗DXの技術を活用しており、新たな店舗運営として取り組んでいます。



無人販売店舗「東部湯の丸GO」(上信越道 東部湯の丸SA下り線)

地球規模のサステナビリティに向けて ベスト・ウェイで貢献する

環境経営の推進

当社グループは、「環境方針」「環境行動指針」のもと、社会の責任ある一員として、地球温暖化防止（カーボンニュートラル）、循環型社会の形成（サーキュラーエコノミー）、自然再興（ネイチャーポジティブ）に貢献し、沿道生活環境への影響の低減に取り組むことで、社会から信頼される企業を目指しています。

環境方針（2007年7月制定）

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

環境行動指針（2021年1月改訂） NEXCO東日本は、環境方針に基づき、以下の行動を行います。

I. 環境保全の取組み

1. 地球温暖化防止への貢献

- ◎ 高速道路のネットワーク整備・強化や渋滞対策による交通の円滑化、のり面の樹林健全化により、二酸化炭素の削減に貢献します。
- ◎ 2050年二酸化炭素実質排出ゼロを目指します。

2. 循環型社会形成への貢献

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

3. 環境負荷の低減

- ◎ 事業活動のすべての段階において法令遵守し、環境負荷の低減に努めます。
- ◎ 持続可能な社会の実現に向けグリーンインフラの構築に努めます。
- ◎ 生物多様性環境の保全に資するべく、自然環境に及ぼす影響の低減に努めます。
- ◎ 沿道の生活環境に及ぼす影響の低減に努めます。

II. 技術開発

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

III. 環境経営の取組み

1. 環境マネジメント

- ◎ 環境保全の状況を毎年度分析・評価することにより、取組みを持続的・効果的に実施します。
- ◎ ISO14001による環境マネジメント経営を実施します。

2. コミュニケーション

- ◎ 環境マネジメントの結果を「NEXCO東日本レポート」により公表し、社会とのコミュニケーションを図ります。
- ◎ 地域の方々や自治体、国などと連携した社会環境活動に取り組めます。

3. 社員教育

- ◎ 社員教育を通じて、環境に関わる意識向上、企業風土の醸成をさらに高めます。

[ISO14001認証取得]

SDGs達成に向け、環境経営を推進するため、国際規格の環境マネジメントシステム認証を本社において取得し、運用しています。今後も、現在の環境を取り巻く社会情勢をふまえ、環境マネジメントシステムのPDCAサイクルを回し、環境保全および環境活動を推進していきます。



「環境への取組み」の詳細はこちら
https://www.e-nexco.co.jp/activity/technique/detail_01_2.html



ISO14001認定証

環境関連データ

[事業にともなうエネルギー・物質の流れとリサイクルの取組み]



※1 エネルギー投入量：2023年度事業を集計

※2 物質投入量：2023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：2023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のごみ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

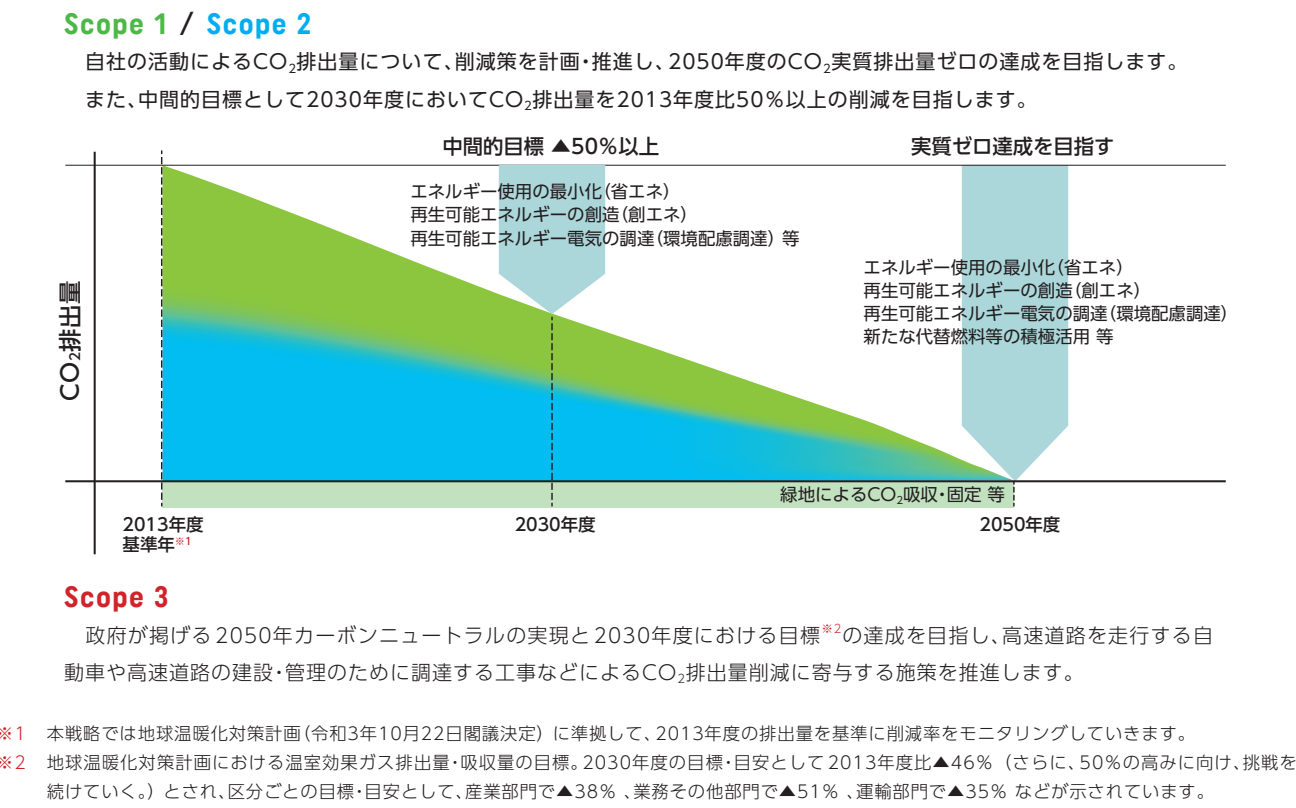
カーボンニュートラルの推進

当社グループは、高速道路を通じて社会を支える使命を持続的に果たすため、「NEXCO東日本グループ カーボンニュートラル推進戦略」を策定し、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、取り組んでいます。

NEXCO東日本グループ カーボンニュートラル推進戦略

[本戦略の考え方と目標]

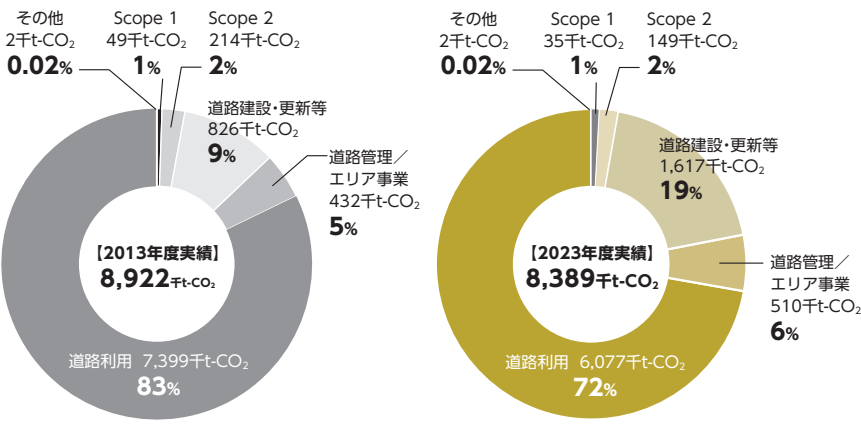
当社グループ(自社)の事業活動による排出(Scope 1・Scope 2)に加え、自社の事業活動にともなう間接的な排出(Scope 3)を含む「サプライチェーン排出量(「環境省が公表する「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン」に基づき算定)」を対象に、削減策を計画し、2050年カーボンニュートラルの実現を目指す目標(下図参照)を定めています。



[サプライチェーン排出量の状況(基準年と2023年度との対比)]

当社グループの事業活動による2023年度のサプライチェーン排出量(実績)は、約839万t-CO₂となっており、基準年となる2013年度のサプライチェーン排出量と比較すると、約6%削減しています。

※サプライチェーン排出量について
Scope 1(燃料の使用)、Scope 2(電気の使用)、Scope 3(高速道路の建設・管理のために調達する工事や高速道路を走行する自動車からの排出など)を対象としています。



目標を達成するために推進する取組み ～緩和策～

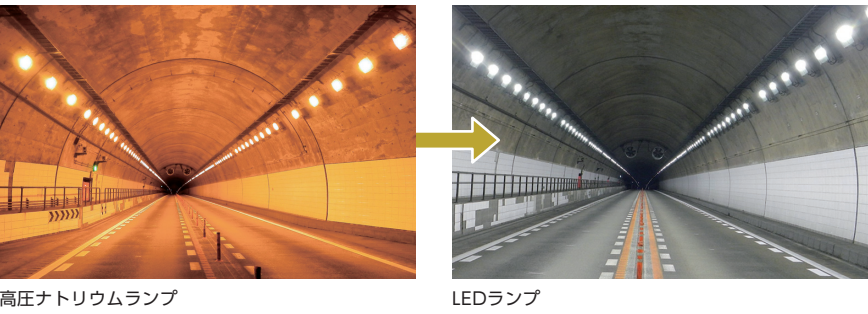
CO₂排出量の削減への取組みとして、7つの緩和策を進めます。

Scope 1 Scope 2	エネルギー使用量の最小化	道路・SA・PAなどの照明LED化、社用車の電動化(HV)などにより、エネルギー使用量を最小化
	再生可能エネルギーの活用	太陽光・風力・水力発電や今後の技術革新により見込まれる水素・バイオ燃料などの再生可能エネルギーの活用
	CO ₂ 吸収・固定による地球温暖化の緩和	盛土のり面などの樹木等緑地の適正な維持管理によるCO ₂ 吸収・固定効果の持続
Scope 2	再生可能エネルギーの創造	太陽光発電設備などの導入による再生可能エネルギーの創造
Scope 3	交通の円滑化	高速道路ネットワーク、暫定2車線区間の4車線化やスマートICの整備による交通の円滑化により自動車からのCO ₂ 排出量を削減
	新技術・新工法の開発・活用の推進	新たな仕様の検討や技術基準への反映、他企業の技術開発や、工事現場などでのCO ₂ 排出量削減対策の普及・促進
	廃棄物・建設副産物の3Rとグリーン調達の推進	工事やSA・PAなどで発生する廃棄物・建設副産物の3 Rおよび事業活動で使用する物品・資材などのグリーン調達の推進

[トンネル照明のLED化によるエネルギー使用量の最小化 Scope 2]

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」などに変更することで、視認性の向上を図るとともに省エネに貢献しています。

これまでに実施したLEDランプへの変更により、トンネルで使用する電気について、2013年度比で年間約4,300万kWh(CO₂削減年間約3.3万トン)削減されました。また、トンネル照明だけでなく道路の照明にもLEDを導入するなど、さらなる電力削減に向けた取組みも行っています。



高圧ナトリウムランプ

LEDランプ

[高速道路敷地を活かした発電 Scope 2]

社屋の屋上やSA・PAの敷地などに太陽光発電を導入し、CO₂排出量の削減に取り組んでいます。

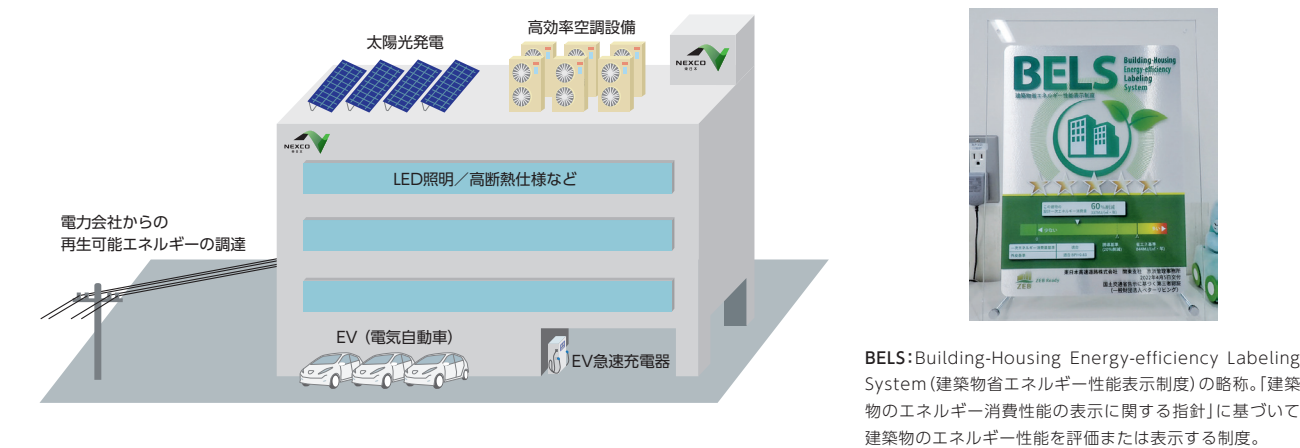
また、ETCの普及により役目を終えた本線料金所(通行券の検札所)の跡地に設置したメガソーラーでは、1日あたり約360世帯分の電力を発電しています。



仙台泉太陽光発電所(東北道 泉本線料金所跡地)

[eco事務所の整備 Scope 2]

建物の改築などを行う際は、LED照明、高断熱、高効率空調などを活用したZEB Ready相当以上の建物を整備し、建物で使用する電気・燃料などのエネルギー使用量を最小化するよう取り組んでいます。今後、社用車としてEVを先行導入し、EV急速充電器を配備するなど、事務所によるCO₂排出量を最小化する「eco事務所」の整備を進めています。



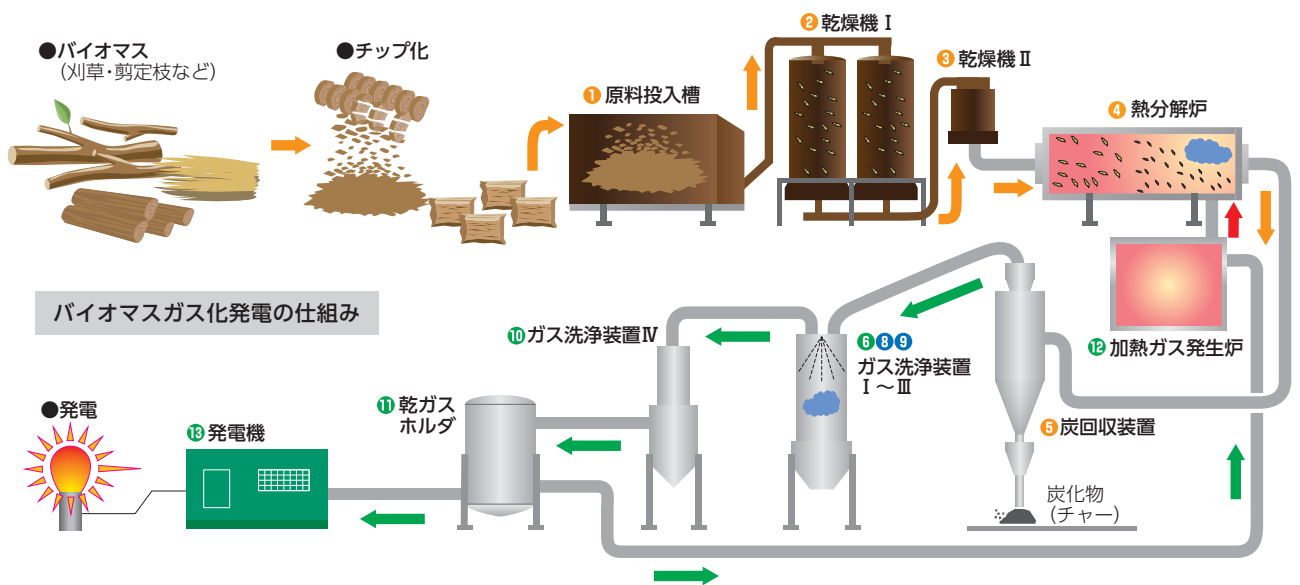
[バイオマス (植物発生材) による発電 Scope 2]

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、間伐材などのバイオマスを利用して発電し、ICの料金所に電気を供給しています。

このプラントはバイオマスを直接燃焼するのではなく、熱分解炉で加熱し、ガスを発生させ、そのガスを利用して発電しています。また、残りがすとして発生する炭を土壌改良材などに有効活用しています。



富岡バイオマスガス化発電プラント (上信越道 富岡IC敷地内)



[高速道路のり面植栽によるCO₂吸収・固定 Scope 1・Scope 2]

高速道路の盛土のり面などに植樹された樹木などの緑地を適正に維持管理することで、緑地によるCO₂の吸収・固定効果を持続することにより、CO₂削減に貢献します。高速道路敷地内の樹林では、2024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CO₂吸収・固定効果は年間約3.8万t-CO₂と推計されます。

[EV急速充電器の整備 Scope 3]

EV急速充電器が未設置のSA・PAへの新設と、既設箇所の複数口化・高出力化を進め、EVやPHEV (プラグインハイブリッド) をご利用になるお客さまの利便性向上に努めています。2024年度末までに160エリアで281口 (前年度比60口増) を整備しました。今後も充電口数を増やし、EVの普及を支えます。

[廃棄物・建設副産物の3R Scope 3]

高速道路の工事では、土砂、アスファルト・コンクリート混合物、生コンクリートなどを多く使用しており、排出された建設副産物については、廃棄物の抑制、資源の循環利用のため可能な限り再生資源としてリサイクルしています (「環境関連データ」で建設副産物のリサイクル率を示しています)。

また、SA・PAから排出されるビン・缶・ペットボトルについてもリサイクルを推進し、2023年度のSA・PAから排出されるビン・缶・ペットボトルのリサイクル率は100%となっています。



建設から約20年経過したのり面の植栽状況



EV急速充電器 (館山道 市原SA下り線)

気候変動に適応する取組み ～適応策～

地球温暖化の影響により頻発化・激甚化している水害や異常気象などへの対策として適応策を進めます。なお、適応策については「防災・減災 (→P.27)」で事例を紹介しています。

ハード面	強靱で信頼性の高い高速道路の構築	異常気象時でも安全で安心して利用できる、新たな基準などによる強靱で信頼性の高い高速道路を構築
ソフト面	災害の発生に備えた技術基準や情報システムの対策	最近の気象データや技術的知見などに基づく技術基準・指標の活用や、情報化技術を活用したシステムの導入を検討
	災害への対応力の強化	国・自治体や自衛隊などと連携し、災害発生時を想定した合同訓練などによる対応力の強化

国際社会とともに未来へ 日本の高速道路技術の世界拡大

海外事業の展開

当社グループは、長年培ってきた技術とノウハウを活用し、諸外国の発展に貢献しています。特に、経済成長著しいインドにおいて、現地法人「ENI (E-NEXCO INDIA PRIVATE LIMITED)」を設立しています。

インドにおける技術展開

〔 ENIの事業展開 〕

E-NEXCO Eye(レーザーやカメラを搭載した車両)の走行から得たデータ(路面のひび割れ、わだち掘れ、IRI(乗り心地の指標)の測定)を収集し、効率的な道路補修計画に役立てています。「E-NEXCO Eye」は、高度な道路管理と運営へのニーズが高まるインドで、安全な道路空間の実現に貢献しています。

〔 技術アドバイザリー契約の締結 〕

「Cube Highways (Cube社／インド最大の有料道路運営会社)」と、休憩施設を含む道路維持管理全般に関する技術アドバイザリー契約を締結し、当社グループの経験を活かした事業を展開しています。



路面性状測定車両「E-NEXCO Eye」



「E-NEXCO Eye」のプロモーションビデオ(YouTube)はこちら (全編英語)
<https://www.youtube.com/watch?v=lePhmG0xJnk&t=9s>

〔 「E-NEXCO Eye」を活用した
路面性状測定業務実施中の路線 〕



ENI社員の声

ENI社員が語る「インドでの道路維持管理」

私は、E-NEXCO Eyeによる路面性状測定業務やデータ解析を行っています。インドでは振動や埃などによりデータや機器に不具合が生じることもあります。が、一歩ずつ改善につなげられており、日々の業務にやりがいを感じています。今後も日本の道路技術を活用したインドの道路維持管理の高度化に貢献していきたいです。

Mr. Naveenkumar J (Manager)



世界各国の国際会議への参加

世界各国で開催される各種国際会議・国際セミナーなどに参加し、高速道路事業に関する国際的な動向の把握や情報収集を行っています。あわせて、当社グループの技術とノウハウを世界に広く紹介しています。

2024年度 おもな参加会議

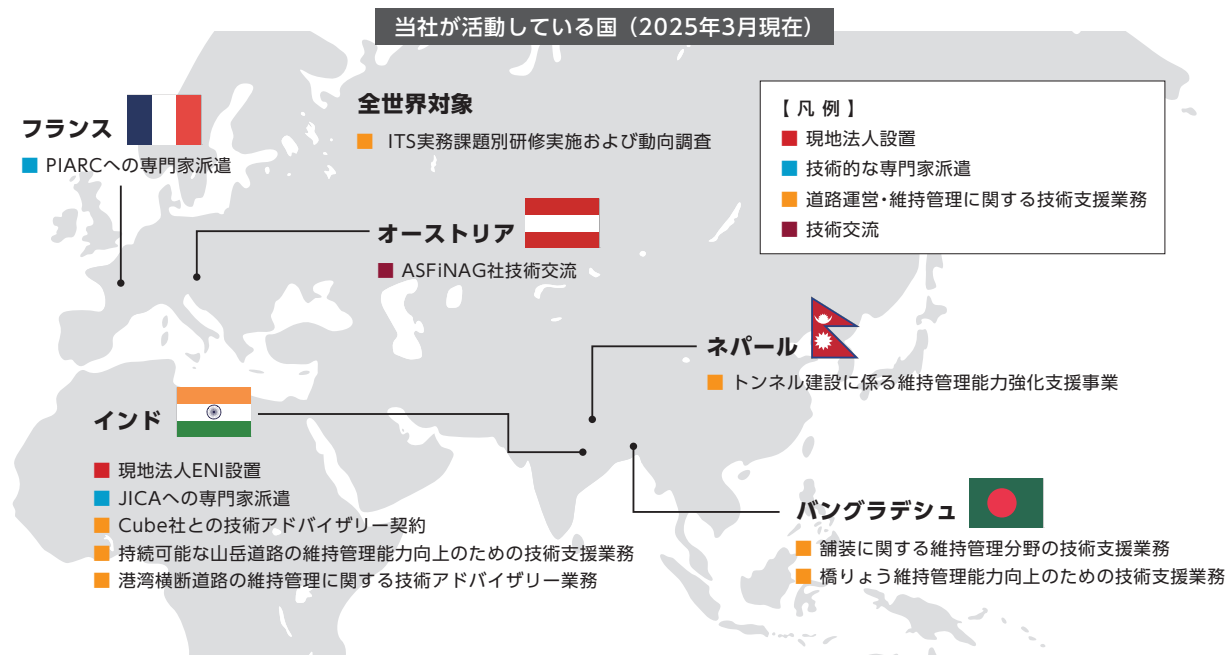
- * 国際トンネル会議
- * REAAA(アジア・オーストラレーシア道路技術協会)主催会議
- * ITS世界会議
……ITS: Intelligent Transport Systems/高度道路交通システム
- * CES
……Consumer Electronics Show/アメリカ合衆国ネバダ州・ラスベガスで毎年1月に開催される電子機器の業界向け見本市



国際イベントへの出展による技術紹介

コンサルティングによる技術貢献

現地省庁への技術協力を目的として、各国で道路運営・維持管理に関する技術支援を行っています。また、JICA(独立行政法人国際協力機構)やPIARC(世界道路協会)へ高速道路建設・維持管理に関する専門家を派遣し、課題の解決を支援しています。そのほか、諸外国の技術研修生の受け入れによる国際貢献も行っています。



オーストリアの高速道路会社との技術交流

〔 ASFiNAG社との情報・技術交流 〕

2008年度にオーストリア唯一の高速道路会社「ASFiNAG社」と高速道路の建設・管理運営などの情報・技術交流を目的とした協定を締結しています。

ASFiNAG社の高速道路は、都市圏とアルプスを中心とする山々を貫くため、トンネルや橋りょうなどの構造物が多いです。加えて、降雪地域もあり、当社グループの地理的特性とも似ているため、この協定は、それぞれの課題解決と両社の発展に寄与するものと考えています。



ASFiNAG社との意見交換

一人ひとりの成長をサポートし、 未来の価値創造を担う人材育成

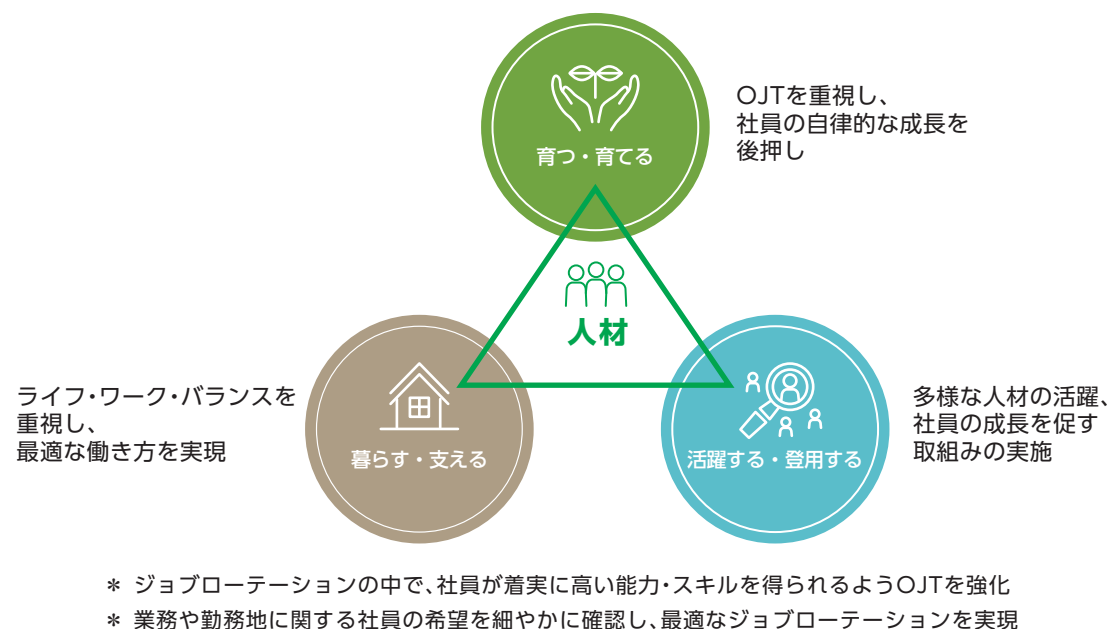
人材の強化

人・モノ・想いなどさまざまなものをつなげ、日々の暮らしを支えるのが高速道路です。この先の社会の変化に応じ、高速道路の未来を担う人材を育成し、新たな価値創造を続けていきます。

人材育成方針（2023年度策定）

〔社員が持つ能力・スキルを最大限に発揮できる人材育成の強化〕

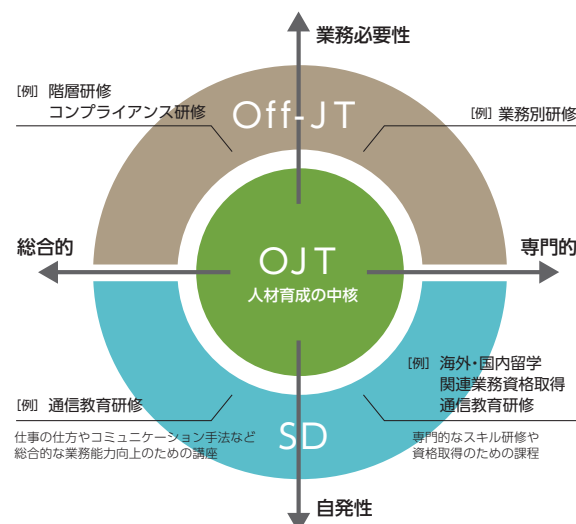
高速道路を末永く維持し、進化させ続けていくためには、現場力の源泉である人材を確保し、育成していくことが重要です。当社が求める人材像・能力・スキルやキャリアパスを明示し、人材育成手法、ジョブローテーションとライフステージを両立する仕組みなどを盛り込んだ人材育成方針を策定し、社員一人ひとりがその能力やスキルを最大限に発揮できるよう、人材育成を強化しています。



〔一人ひとりの成長をサポートする仕組み〕

当社では、日々の業務を通じて会社で必要なスキルなどを身に着けるOJTを人材育成手法の中核として重視しています。

OJTだけでは不足する専門的な知識などの取得を補う研修（Off-JT）や、自らの学びを支援する通信教育などの自己研鑽（SD）も人材育成手法として実施しており、三つの手法をもって互いに補う人材育成手法の体系となっています。



技術力・マネジメント力の向上

現場の疑似体験を積むことができる「NEXCO東日本総合技術センター」などを活用し、実務経験に応じた研修による技術者の育成を行っています。



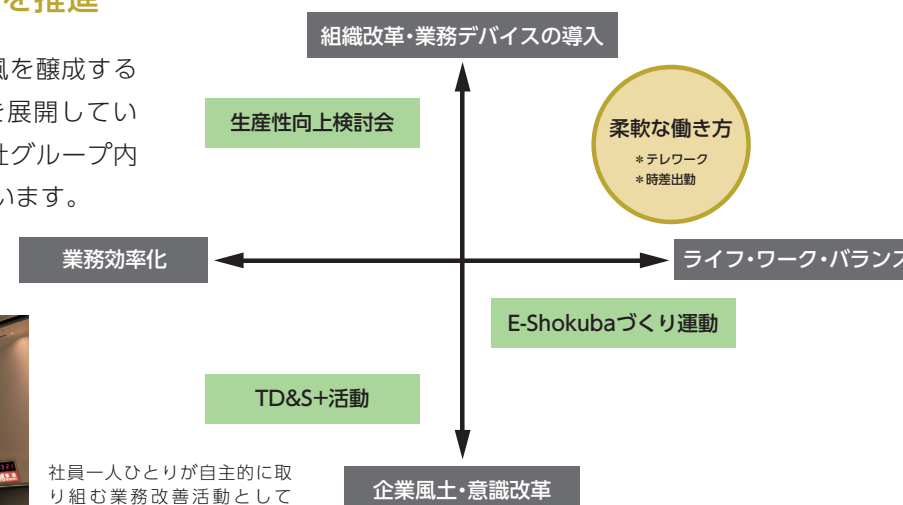
NEXCO東日本総合技術センター内 橋りょう点検(左)、料金所対応(右)疑似体験の様子

生産性向上・業務の効率化を推進

生産性や業務効率を高める社風を醸成するために、目的別のプロジェクトを展開しています。それぞれの活動内容は、当社グループ内で共有し、各職場でも活かされています。



社員一人ひとりが自主的に取り組む業務改善活動として「TD&S+（タスク・ダイエット&エスプラス）活動」を展開し、毎年グループ全体で発表会を開催しています。



TOPICS

地域とともに地域活性化を担う人材づくり ～事業構想大学院大学 仙台（事業構想修士課程）～

当社と事業構想大学院大学（学校法人先端教育機構、本部：東京都港区、学長：田中 理沙）は、「人材育成と地域活性化に係る相互協力に関する基本協定」を締結し、「事業構想大学院大学 仙台」を共同開設しました。毎年度、当社からも多様な社員が事業構想修士課程に入学しており、大学での学びや社外の人材との交流を通して、当社の枠組みにとらわれず、幅広い視野を持って思考、行動する力を身につけられるよう、会社としても後押ししています。



明るいつくりのキャンパス内



「事業構想大学院大学 仙台」の詳細はこちら <https://www.mpd.ac.jp/sendai>

ライフ・ワーク・バランス

社員一人ひとりが生き生きとやりがいを持って働き、個人の生活を充実させていけるよう、社員のウェルビーイングを高めるための支援を継続していきます。

女性社員とシニア社員の活躍

【女性社員比率の向上】

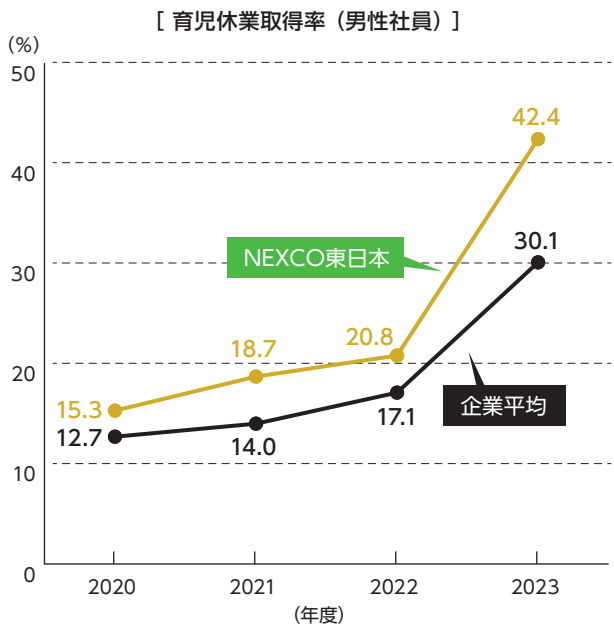
女性の新卒採用比率向上や女性社員の働きやすい環境づくりのため、採用担当への女性社員配置、当社Webサイトやパンフレットでの女性社員紹介や、座談会・フォーラム開催などの取組みを行っています。また、柔軟な働き方に対応した各種制度の導入など、女性の活躍を支える取組みを推進しています。

【子育て支援】

男性社員の育児休業取得率の向上(女性社員の取得率は100%)に取り組み、性別に関係なく、育児中も、社員一人ひとりのライフスタイルに応じた活躍ができる環境整備を進めています。

【シニア社員活躍の場の提供】

2022年度から、定年退職年齢を2年ごとに1歳ずつ引き上げ(2025年度の定年退職年齢は62歳)しており、定年退職後も65歳まで継続して働くことが可能な「再任用制度」を導入しています。あわせて、働く意欲と能力のある社員の経験やノウハウを現場で活かす「キャリアシフトチェンジ制度」も導入し、シニア社員の活躍を支えています。



快適な労働環境で社員の活躍を支える

【健康経営®の推進】 「健康経営®」は、NPO法人健康経営研究会の登録商標です。

社員一人ひとりが健康でやりがいを持って働ける環境を整備し、社員の健康保持・増進に積極的に取り組んでいます。ストレスチェックをはじめ、心理相談員を配置するなど、ストレスへの気づきの援助やメンタルヘルスに関する教育・相談に対応しています。



2019年度以降「健康経営優良法人」の認定を受けています。

多様で柔軟に働ける職場環境を構築

ライフ・ワーク・バランスの両立を支援する各種制度(休暇・休業、福利厚生)を導入し、ともに充実させる取組みを進めています。あわせて、時差出勤制度(始業・終業時刻を柔軟に変更)やテレワーク制度(自宅やサテライトオフィスでの勤務)を設け、柔軟な働き方にも対応しています。

【休暇・休業】

年次有給休暇、夏季特別休暇、インターバル休暇など一般的な休暇に加え、独自の休暇制度を整備しています。

設立記念特別休暇	1日
時短推進特別休暇	3日
ヘルスケア特別休暇	必要日数
私傷病等臨時特別休暇	5日

【子育て・介護】

産前産後、育児休業(部分休業)、介護休暇など一般的な制度に加え、独自の制度を整備しています。

出生サポート休暇	10日
配偶者分べん休暇	8日
出生時育児休業	最大4週まで
介護特別休暇	5日以内
転勤時特例制度	転居をともなう転勤免除

【人材関連データ】

項目	2022年度	2023年度	2024年度
社員の平均年齢	40.7歳	40.5歳	40.2歳
社員の平均勤続年数	16.4年	16.5年	16.2年
社員一人あたりの時間外勤務時間(平均)	28.3h/月	27.2h/月	26.8h/月
社員一人あたりの休暇取得日数 ^{※1}	26.8日/年	26.0日/年	26.3日/年
採用した社員に占める女性の割合 ^{※2}	20.1%	17.9%	22.7%
男女の賃金格差	67.0%	68.7%	69.9% ^{※3}
健康診断等受診率	100.0%	100.0%	100.0%
二次健康診断対象割合	0.08%	0.0%	0.04%
ストレスチェック受診率	99.0%	99.2%	99.7%

※1 年次有給休暇と各種特別休暇の取得日数の合計 ※2 各年度とも4月1日入社 ※3 正規雇用労働者(72.7%)、非正規雇用労働者(63.9%)

TOPICS

社員が語る「未来へ続く道」をつくる

高速道路の建設や維持管理におけるやりがいなど、Webサイトを通じて、社員の声をお伝えしています。
(P.28、P.34、P.57にも仕事のやりがいなどを語った社員(グループ会社含む)の声を同様に紹介しています。)





中田 光 (仙台管理事務所)



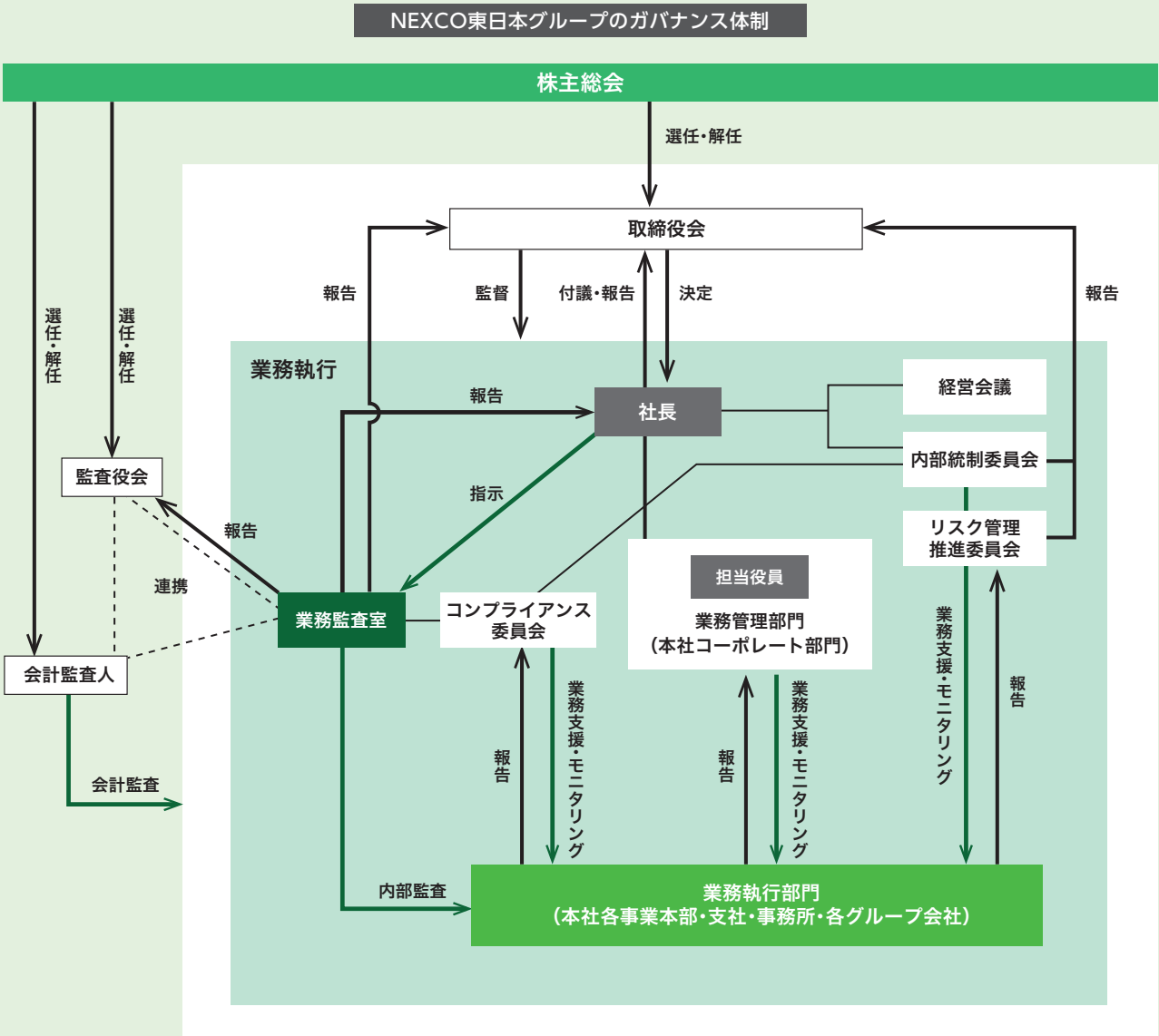
高濱 菜摘 (千葉工事事務所)

「未来へ続く道をつくる (マイナビニュース)」はこちら <https://news.mynavi.jp/series/e-nexco-sdgs/>

コーポレートガバナンス

健全な経営の推進に向けたガバナンス体制の強化

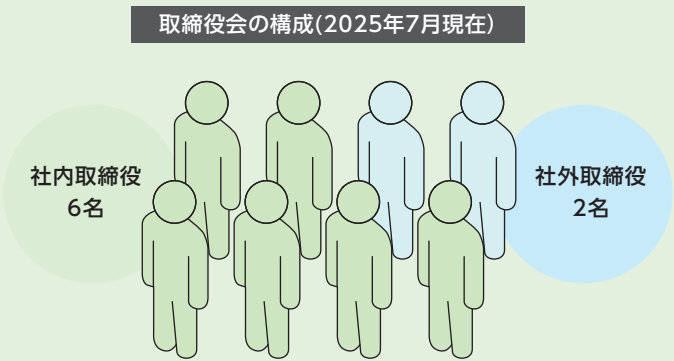
お客さまを第一に考え、安全・安心・快適・便利な高速道路の持続的な提供を実現するうえで、コーポレートガバナンスの充実は最重要課題です。コーポレートガバナンス体制を強化し、事業執行における意思決定の迅速化・適正化を図り、健全かつ効率的な経営を目指しています。



取締役会の状況

〔役割と構成員〕

経営方針、法律で定められた事項や、中期経営計画・年度実行計画など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、SA・PA事業の実績、財務状況などの経営上の重要事項の審議、内部統制事項の報告など当社グループ全体に係る重要事項の意思決定を行い、経営の監督機能を確保しています。



〔取締役会の実施状況〕

2024年度は、14回開催しており、取締役および監査役の出席状況は、下表のとおりです。

氏 名	役 職 名	出 席 回 数	備 考
岡本 園衛	取締役会長	2回／14回	社外取締役 2024年6月退任
渡邊 光一郎	取締役会長	12回／14回	社外取締役 2024年6月選任
由木 文彦	代表取締役社長	14回／14回	
高橋 知道	代表取締役 兼 副社長執行役員	14回／14回	
伊勢田 敏	取締役 兼 常務執行役員	14回／14回	
椎名 穰	取締役 兼 常務執行役員	14回／14回	
八木 茂樹	取締役 兼 常務執行役員	2回／14回	2024年6月退任
田仲 博幸	取締役 兼 常務執行役員	12回／14回	2024年6月選任
良峰 透	取締役 兼 常務執行役員	2回／14回	2024年6月退任
吉見 秀夫	取締役 兼 常務執行役員	12回／14回	2024年6月選任
宮川 暁世	取締役	14回／14回	社外取締役
佐藤 隆二	監査役	14回／14回	
黒田 泰則	監査役	14回／14回	常勤社外監査役
河内 祐典	監査役	14回／14回	常勤社外監査役
矢ヶ崎 紀子	監査役	10回／14回	非常勤社外監査役

〔社外取締役の選任〕

社外取締役である渡邊 光一郎氏および宮川 暁世氏と当社の間には、人的関係、資本的関係または取引関係そのほかの利害関係はありません。

氏 名	役 職 名	備 考
渡邊 光一郎	取締役会長	長年にわたり第一生命ホールディングス(株)および第一生命保険(株)の経営に携わり、その経歴を通じて培った経営の専門家としての経験・知見を活かし、経営から立した客観的・中立的な立場で、経営的視点から積極的な助言をもらうことに加え、取締役会の監督機能強化への貢献を期待できると判断した。
宮川 暁世	取締役	(株)日本政策投資銀行において、財務、企業金融、シンジケーション、クレジット業務、地域調査業務などに携わり、その経歴を通じて培った経理・金融などに関する経験・知見を活かし、経営から独立した客観的・中立的な立場から積極的な助言をもらうことに加え、当社の社外取締役(2022年6月～)就任以降、この間、適正に職務を執行してきた実績から、取締役会の監督機能強化への貢献を期待できると判断した。

各種委員会等の状況

会 名	構成員	役 割 ・ 業 務	2024年度 開催回数
経営会議	社長・各本部長6名・ 支社長2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。	18回
内部統制委員会	社長・各本部長6名・ 関係部長	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	当社グループとして、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、高い倫理観に基づく行動ができるよう助言を行っています。	2回
リスク管理推進委員会	各本部長6名・ 関係部長5名	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を行っています。	1回

監査役会等の状況

会 名	構成員	役 割 ・ 業 務	2024年度 開催回数
監査役会	社内常勤監査役1名・ 社外監査役3名 (うち非常勤1名)	監査役の監査実施のために必要な決議を行うとともに、監査実施状況の報告などを行っています。	15回
会計監査	EY新日本有限責任監査法人	会社法および金融商品取引法に基づく監査を依頼し、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、監査役会に提出され、監査役の報告書にも含まれます。	
内部監査	業務監査室	健全な経営による事業推進を確保するために、当社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、関連する法令などの遵守を検討・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など)と内部統制の視点(会社の会計そのほか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など)による監査を行っています。	

コンプライアンスへの取り組み

[グループ推進体制と開かれた窓口]

コンプライアンス推進責任者を職場やグループ会社ごとに設置し、それぞれが主体的に活動し、定期的に情報共有しています。あわせて、意見交換を行い、その先の活動も推進しています。

通報・相談窓口を会社ごとに設置して、課題の早期発見・解消に努めています。



「コンプライアンスへの取り組み」の詳細はこちら <https://www.e-nexco.co.jp/company/governance/compliance/>

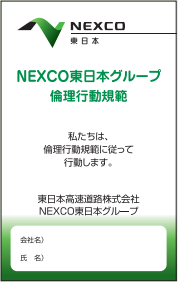
[倫理行動規範 ～一人ひとりの意識向上から～]

全社員が「倫理行動規範」をカードで携行し、行動原則を常に意識して行動しています。特に、社員が高い企業倫理と社会良識ある行動を実践できるよう、「迷ったときの4つの判断基準」を示しています。

【 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。



「NEXCO東日本グループ倫理行動規範」の詳細はこちら <https://www.e-nexco.co.jp/company/governance/standard/>

[反社会的勢力などへの対応]

各警察本部や暴力団追放運動推進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、関係機関との協力体制を築き、毅然とした対応を行っています。

[公平性・透明性・競争性を確保した調達の実施]

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契約・電子保証などでDXを推進し、入札を希望する皆さまへの「見える調達」を実践しています。



「公平性・透明性・競争性を確保した調達の実施（調達・お取引）」の詳細はこちら <https://www.e-nexco.co.jp/bids/>

[グループ一体となった情報セキュリティ確保]

事業活動で取り扱う情報を高度化・巧妙化するサイバー攻撃などから守るため、当社グループ一体となった人的、物理的、技術的セキュリティ対策を講じています。これらは、自らの点検だけでなく、第三者による検査(情報システムの脆弱性やサイバー攻撃への耐性など)を継続し、改善することで、情報セキュリティの確保に努めています。



役員一覧（2025年7月1日現在）

取締役



取締役会長 **社 外**

渡邉 光一郎

1976年4月、第一生命保険相互会社（現第一生命保険㈱）入社。これまでに同社代表取締役社長、第一生命ホールディングス㈱ 代表取締役社長などを経験。現在、第一生命保険㈱ 特別顧問。当社の現職就任は2024年6月。



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。これまでに同省住宅局長、総合政策局長、国土交通審議官、復興庁事務次官、三井住友海上火災保険㈱ 顧問などを経験。現職就任は2022年6月。



代表取締役 兼 副社長執行役員
建設事業本部長

高橋 知道

1982年4月、日本道路公団入社。これまでに当社常務執行役員関東支社長、取締役 兼 常務執行役員管理事業本部長、代表取締役 兼 専務執行役員建問などを経験。現職就任は2024年6月。



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。これまでに当社経営企画本部本部付部長、国土交通省道路局高速道路課長、同省九州地方整備局長、（一社）日本建設業連合会常務執行役などを経験。現職就任は2022年6月。



取締役 兼 常務執行役員
総務・経理本部長

椎名 穰

1986年4月、日本道路公団入社。これまでに当社総務・経理本部総務部長、関東支社副支社長、総務・経理本部本部付部長、執行役員総務・経理本部人事部長などを経験。現職就任は2022年6月。



取締役 兼 常務執行役員
管理事業本部長

田仲 博幸

1987年4月、日本道路公団入社。これまでに㈱ネクスコ・メンテナンス北海道 代表取締役社長、当社執行役員経営企画本部経営企画部長、執行役員東北支社長などを経験。現職就任は2024年6月。



取締役 兼 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。これまでに当社管理事業本部営業部長、執行役員総務・経理本部経理財務部長、常務執行役員サービスエリア・新事業本部長などを経験。現在、㈱ネクスコ東日本エリートラクト 代表取締役社長。現職就任は2024年6月。



取締役 **社 外**

宮川 暁世

1997年4月、日本開発銀行（現㈱日本政策投資銀行）入行。これまでに同社シンジケーション・クレジット業務部長などを経験。現在、同社産業調査部長 兼 設備投資研究所担当部長 兼 副所長。当社の現職就任は2022年6月。

監査役



監査役（常勤）

佐藤 隆二

1984年4月、日本道路公団入社。これまでに当社総務・経理本部総務部長、㈱ネクスコ・トール関東 専務取締役、㈱NEXCO保険サービス 代表取締役社長などを経験。現職就任は2022年6月。



監査役 **社外（常勤）**

黒田 泰則

1987年4月、安田火災海上保険㈱（現損害保険ジャパン㈱）入社。これまでに損害保険ジャパン㈱ 執行役員経理部長兼SOMPOホールディングス㈱ 執行役員経理部長などを経験。現職就任は2022年6月。



監査役 **社外（常勤）**

河内 祐典

1991年4月、大蔵省（現財務省）入省。これまでに内閣府政策統括官（経済社会システム担当）付参事官、預金保険機構国際統括室長、同機構調査国際部長、財務総合政策研究所副所長などを経験。現職就任は2022年6月。



監査役 **社外（非常勤）**

矢ヶ崎 紀子

1987年4月、㈱住友銀行（現㈱三井住友銀行）入行。これまでに国土交通省観光庁参事官（観光経済担当）などを経験。現在、東京女子大学現代教養学部教授、日本貨物鉄道㈱および東武鉄道㈱ 社外取締役。当社の現職就任は2021年6月。

執行役員



常務執行役員 技術本部長

千田 洋一

1986年4月、日本道路公団入社。これまでに当社管理事業本部本部付部長、執行役員管理事業本部副本部長 兼 保全部長、執行役員関東支社長などを経験。現職就任は2024年6月。

常務執行役員	梅木 秀郎	東北支社長
	松坂 敏博	関東支社長
執行役員	上田 俊也	技術本部副本部長 兼 技術・環境部長
	金田 泰明	管理事業本部副本部長 兼 保全部長
	加藤 健治	建設事業本部副本部長 兼 建設部長
	東山 小百合	業務監査室長
	原島 敏明	総務・経理本部人事部長
	佐藤 雄彦	総務・経理本部経理財務部長
	宮入 徹往	北海道支社長
	佐久間 仁	新潟支社長

各役員の専門性や経験を踏まえ、価値創造ストーリー図（P.10右下）の中長期的な施策（上段）とこれに対応する当社が特に期待する分野（下段）を整理したマトリックス表は以下のとおりです。

氏 名	役 職 名	持続可能な経営				レジリエントな高速道路と新たな価値創造の追求						
		企業経営 事業戦略	コンプライアンス 法務	財務・会計		人材育成・ 誰もが活躍できる 職場	気候変動対応、 moVision、SMH	防災・減災、 交通安全対策、 渋滞緩和、 リニューアルプロジェクト、 moVision、SMH	ミッシングリンク解消 4車線化	より魅力あるSA・PA	気候変動対応、防災・減災、 交通安全対策・渋滞緩和、 リニューアルプロジェクト、 moVision、SMH	
						人材育成	技術開発 DX・環境	高速道路管理事業	高速道路建設事業	SA・新事業	地域振興 海外事業	道路政策
渡邉 光一郎	取締役会長（社外取締役）	●	●	●		●					●	
由木 文彦	代表取締役社長	●	●			●		●	●		●	●
高橋 知道	代表取締役 兼 副社長執行役員 建設事業本部長	●				●	●	●	●		●	●
伊勢田 敏	取締役 兼 常務執行役員 経営企画本部長	●	●			●	●	●	●		●	●
椎名 穰	取締役 兼 常務執行役員 総務・経理本部長	●		●		●				●	●	
田仲 博幸	取締役 兼 常務執行役員 管理事業本部長	●				●	●	●	●		●	
吉見 秀夫	取締役 兼 常務執行役員 サービスエリア・新事業本部長	●		●		●		●		●	●	
宮川 暁世	取締役（社外取締役）	●		●		●	●			●	●	
千田 洋一	常務執行役員 技術本部長	●				●	●	●	●		●	

67

68

NEXCO東日本グループが果たす役割を広くお知らせしています。

動画チャンネル

企業イメージを俳優の濱田 岳さん、各種お知らせを伝えるコンシェルジェをフリーアナウンサーの中川 絵美里さんを起用してCMや動画をお届けしています。
(SA・PAに設置されているデジタルサイネージでも、ドライブ休憩の際にご覧いただけます。)



濱田 岳さん



中川 絵美里さん



E-NEXCO driveplaza (YouTube)
<https://www.youtube.com/user/driveplaza>

Webニュース(記事)

社員が語る「仕事のやりがい」や「高速道路事業の社会的役割」を「マイナビニュース(株マイナビ)」によりお届けしています。



未来へ続く道をつくる、NEXCO東日本グループのSDGsとCSR(マイナビニュース)
<https://news.mynavi.jp/series/e-nexco-sdgs/>

専門情報誌(記事)

「日経ESG(株日経BP)」「FRaU SDGs(株講談社)」では、持続可能な社会の実現に貢献する当社グループの今をお届けしています。
(Webでもご覧になれます。)



FRaU SDGs 2025年1月号(誌面)



NEXCO東日本が目指す「地域と未来をつなぐ高速道路」(FRaU SDGs 2025年1月号)
<https://gendai.media/articles/-/145632?media=frau>



高速道路のCO₂排出削減に挑む(日経ESG 2025年1月号)
<https://project.nikkeibp.co.jp/ESG/atcl/column/00006/121000488/>

[ボーイスカウト活動への協賛]

キャリア教育への協賛

(公財)ボーイスカウト日本連盟とのコラボレーションや学習教材への協賛により、子どもたちの未来を育む活動を応援しています。



第13回 日本アグリーナリーへの出展
(写真提供:ボーイスカウト日本連盟)



スカウト活動教材への協賛
(新チャレンジ章 ハイウェイナビゲーター)

[学習教材への協賛]



おしごと年鑑2025(株朝日学生新聞社)



新チャレンジ章 ハイウェイナビゲーター
<https://www.scout.or.jp/member/highway-navigator>

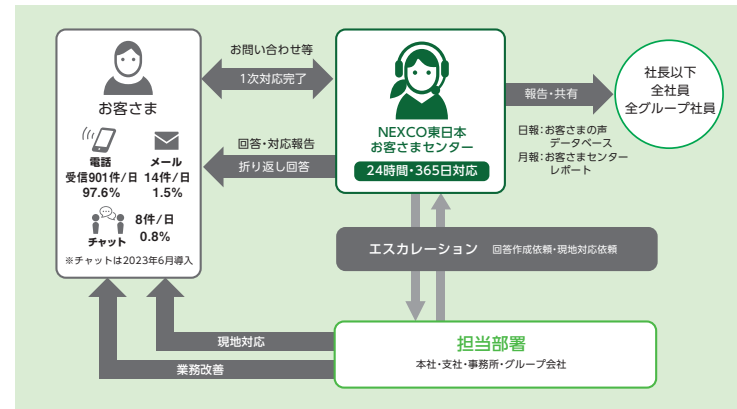


おしごと年鑑HP(おしごととはくぶつかん)
<https://oshihaku.jp/nenkan/page/15292864>

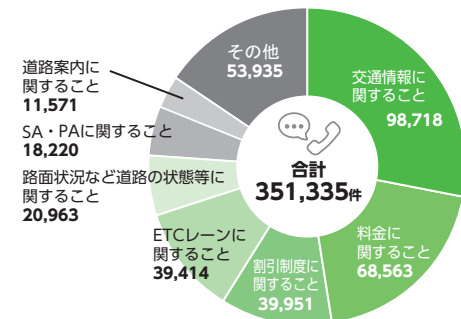
「お客さまセンター」のご案内

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。

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、当社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、お客さま起点の経営に活かしています。



2024年度のお問い合わせ等受付状況



HDI-Japanの問い合わせ窓口格付け調査の最高評価(三つ星)13年連続で獲得



「お客さまの声を活かした取組み」の詳細はこちら <https://www.e-nexco.co.jp/contact/improve/>

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



0570-024-024 または 03-5308-2424

各高速道路へのお問い合わせ

東名高速や中央道(NEXCO中日本)、他社が管理する高速道路(NEXCO西日本、首都高速道路、阪神高速道路、本州四国連絡高速道路)については、それぞれの会社へご連絡ください。

【隣接する高速道路会社】

- ▶ NEXCO中日本 <https://www.c-nexco.co.jp/corporate/>
- ▶ 首都高速道路 <https://www.shutoko.co.jp/>

【その他の高速道路会社】

- ▶ NEXCO西日本 <https://corp.w-nexco.co.jp/>
- ▶ 阪神高速道路 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/>
- ▶ 本州四国連絡高速道路 http://www.jb-honshi.co.jp/corp_index/



表紙の写真について

「上信越道 北野牧トンネル(長野側坑口)」

上信越道 松井田妙義IC～碓氷軽井沢IC間に位置する北野牧トンネル(長さ190m)では、長野県側の坑口上にある、将来的に落石の恐れがある岩塊(高さ約70m、約95,000m³)を取り除く工事が進められています。高速道路を止めることなく、安全に工事を進めるため、ロックシェッド(車線上への落石を防護する屋根)の設置や岩塊を足場・ロックボルトで覆うなどの対策により、お客さまの安全を守っています。
(関連記事P.37)

