

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あると考えています。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、地域の生活に身近な存在であり続けます。

防災・減災

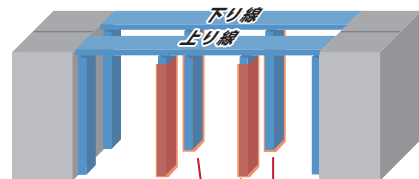
大規模な地震、気候変動がもたらす災害（激甚化・頻発化する台風や豪雨、豪雪）への備えと、被災後に高速道路機能を迅速に回復する取組みを推進しています。

地震への備え

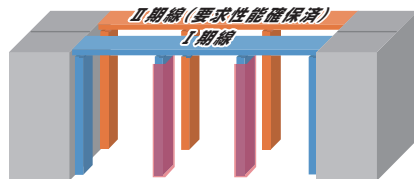
「高速道路の耐震補強実施計画」による橋脚補強の推進

上下線の橋脚が分離している橋りょうの場合、従前の耐震補強は、上下線ともに補強を進めていましたが、この計画では、早期にいずれかの橋りょうが通行可能な状態を確保することを基本としているため、片側のみの橋脚補強を優先などの考えを採用しています。特に、今後30年間に震度6弱以上の大規模地震発生確率が26%以上とされる地域は、2030年度までの対策完了を目指しています。

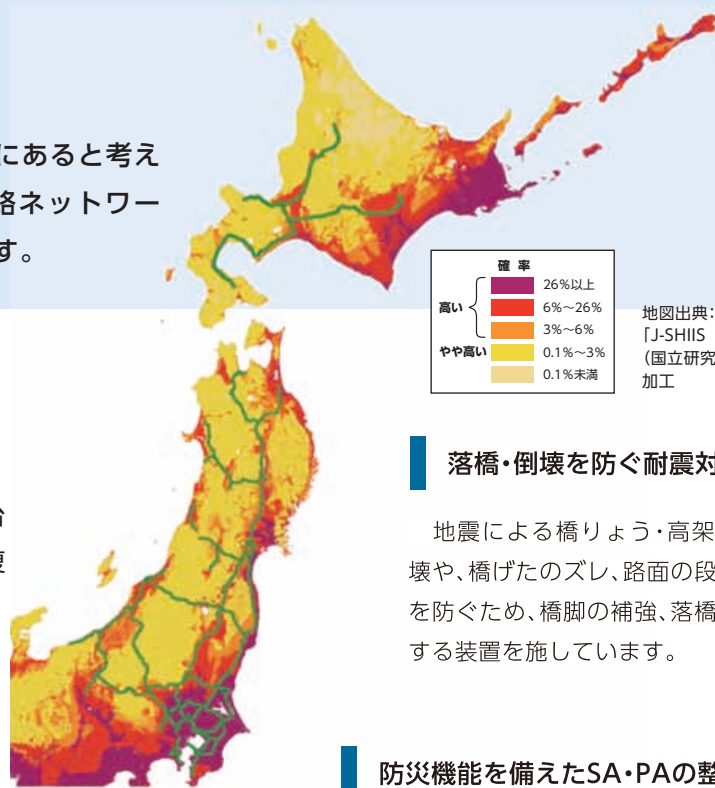
なお、暫定2車線区間の4車線化では、新たに着手する橋りょう（Ⅱ期線）がこの基準を満たす場合には、営業中の橋りょう（Ⅰ期線）の補強時期を見直します。



片側の補強を優先



Ⅰ期線の補強時期を見直し



今後30年間に
震度6弱以上の
大規模地震発生確率が
26%以上とされる地域

落橋・倒壊を防ぐ耐震対策

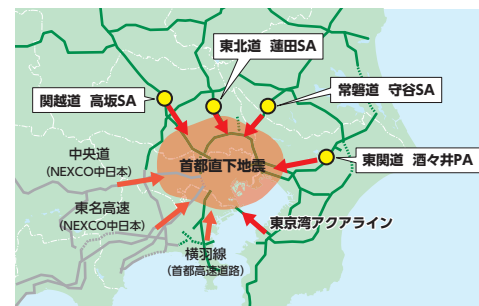
地震による橋りょう・高架部の倒壊や、橋げたのズレ、路面の段差発生を防ぐため、橋脚の補強、落橋を防止する装置を施しています。



落橋防止装置（一例）

防災機能を備えたSA・PAの整備

警察、消防、自衛隊やDMAT（災害派遣医療チーム）などの進出拠点としての利用を想定して、首都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（災害対策室、給水設備、ヘリポート、防災備蓄倉庫、自家発電設備等）」を整備し、休憩施設の防災拠点としての機能を高めています。



「八方向作戦」に基づく防災機能強化エリア



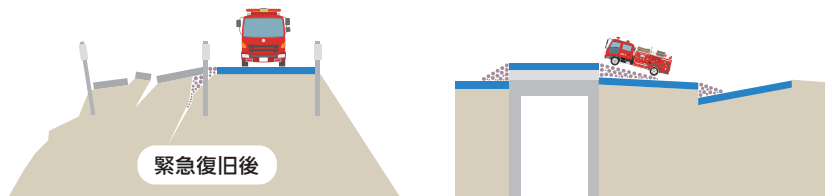
防災機能強化エリアでの合同訓練
(東北道 蓮田SA上り線)

「命の道」の確保

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。

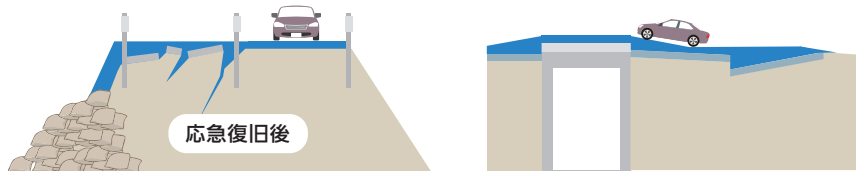
【STEP 1】 緊急復旧（約24時間後）

土のうなどにより緊急車両の交通を確保



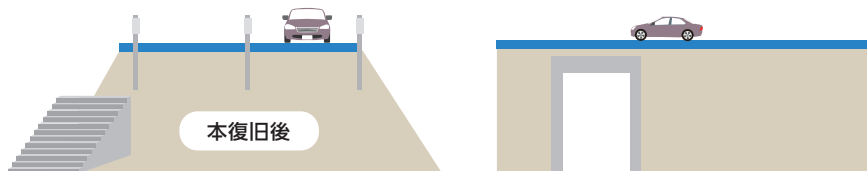
【STEP 2】 応急復旧（約7日後）

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）

気候変動がもたらす災害への適応

高速道路を水害から守る

水害（線状降水帯の発生による連続豪雨、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、気候変動に対する取組みは、「NEXCO東日本グループカーボンニュートラル推進戦略」にも盛り込んでいます。（→P.40）



台風19号（2019年）の事例：周辺河川越水によるICとその周辺の冠水（常磐道 水戸北スマートICとその周辺）



TOPICS

東日本大震災の教訓を未来へ引継ぐ ～命を守るための地域連携～

2011年3月11日に発生した東日本大震災では、津波から逃れるため、高速道路上へ避難する住民の姿がありました。こうした教訓から、有事の避難を速やかにするために、のり面へ避難階段を整備しました。地域の避難訓練にも活用され、防災意識の向上にも役立っています。



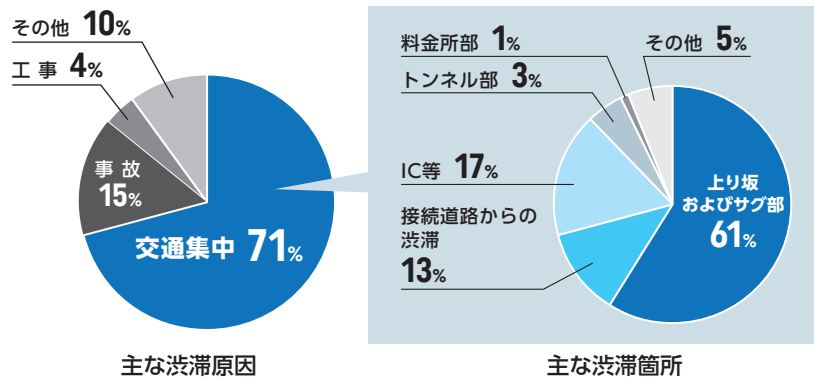
渋滞対策

渋滞の解消・緩和に向けて、車線増設や速度低下を抑制する対策を実施しています。

あわせて、最新技術を導入・応用した予測の高度化にも取り組み、交通需要の分散への挑戦も実施中です。

■ 渋滞の発生原因

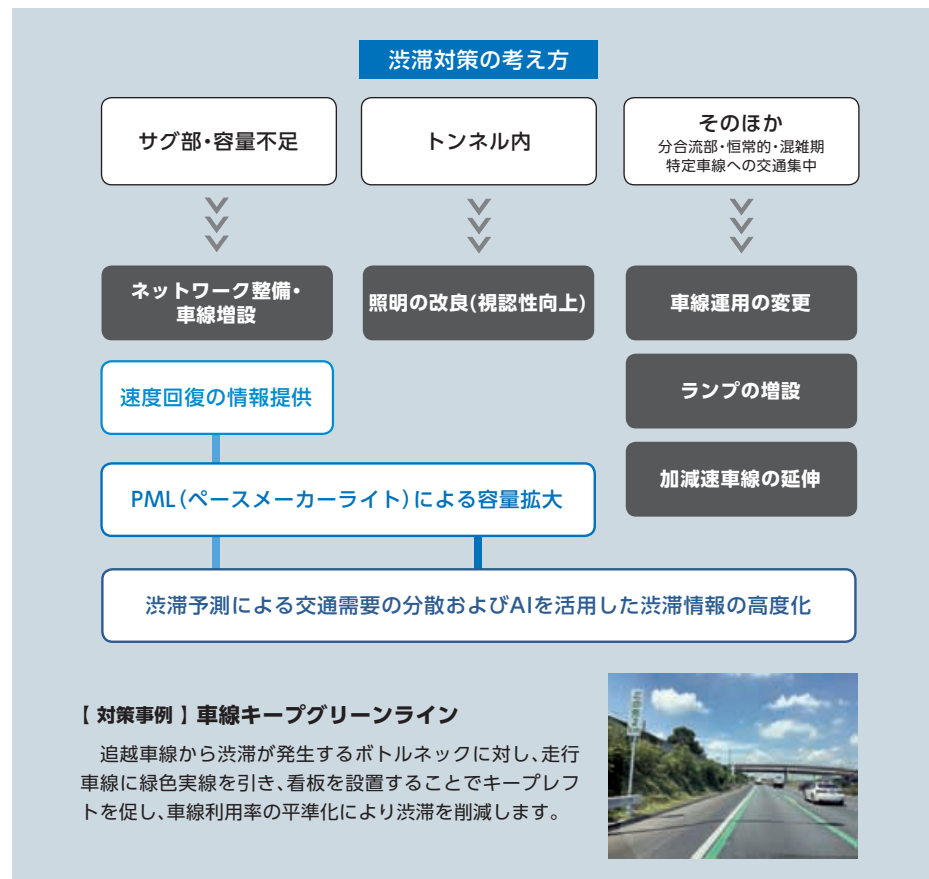
渋滞発生約7割は交通集中によるもので、このうち約6割が上り坂とサグ部（下り坂から上り坂へ変わるポイント）で発生しています。



サグ部での渋滞

■ 渋滞対策の考え方

お客さまに安全で円滑な道路交通を確保するため、ハード・ソフト両面の対策を実施して、渋滞の解消・緩和に努めています。



交通需要の分散

渋滞予測情報の提供 (AI活用による高度化)

お客さまの旅行計画として活用いただくべく、年間365日の渋滞予測を最長半年先まで発信しています。

また、一部の路線ではAIを用いた当日午後の渋滞予測情報を提供しています。
(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「AI渋滞予知」を開発しました。
東京湾アクアライン、関越道、京葉道および館山道(すべて上り線)を対象に、毎日13時に、14時以降30分ごとの予測所要時間や予測交通需要を公開しています。

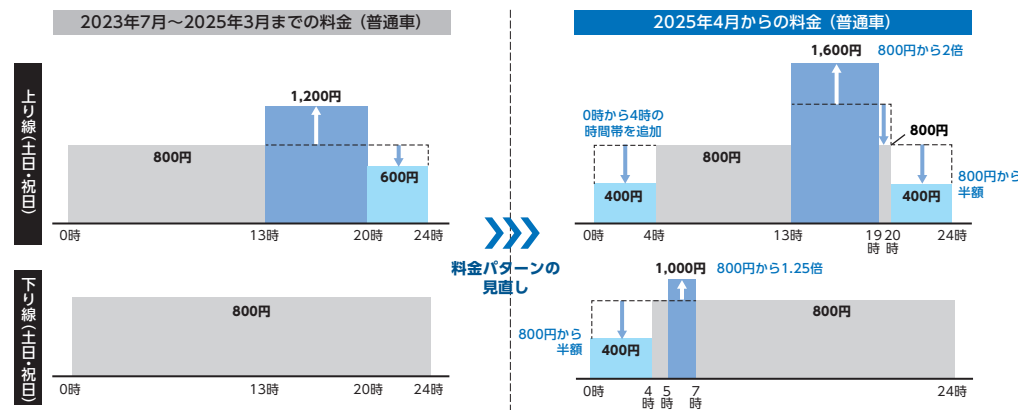


詳細はこちら

時間帯に応じた割引料金の適用 ～東京湾アクアラインでの社会実験～

東京湾アクアラインでは、土日・祝日の特定の時間帯に交通が集中することにより激しい混雑が発生していたことから、特定の時間帯の割引料金を変動させるETC時間帯別料金の社会実験を実施しています。

社会実験開始時は上り線(木更津→川崎方面)でのみ実施していましたが、2025年4月からは下り線(川崎→木更津方面)も対象としました。交通データを分析した結果、混雑時間帯の交通の一部が分散し、最大渋滞損失時間が減少するなど、混雑緩和に一定の効果が確認されています。



TOPICS

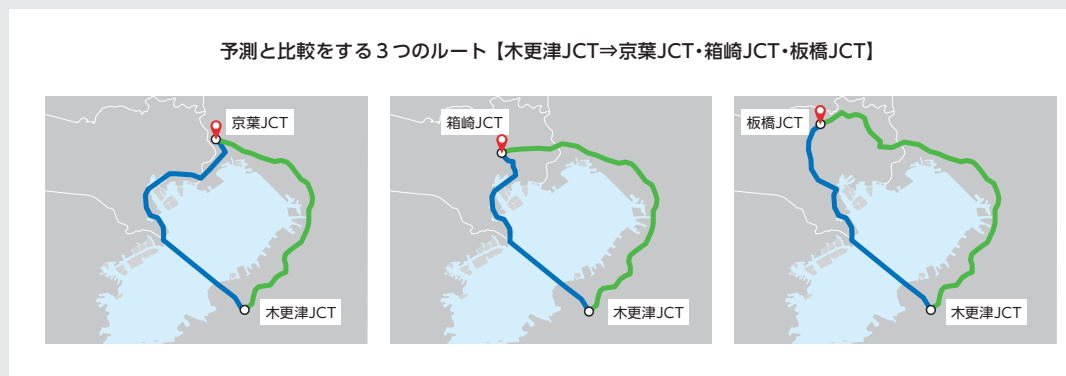
NTTドコモ×NEXCO東日本×首都高の新サービス 「AIルートジャッジ ～アクア VS 京葉・館山～」

2025年11月19日から開始したこの実験では、館山道 木更津JCTから3つのJCT(京葉道路 京葉JCT、首都高速 箱崎JCTおよび板橋JCT)までの当日午後の所要時間を予測し、その比較結果(※)を配信します。これにより、木更津JCTから東京・埼玉方面への交通分散を狙い、渋滞の緩和を目指します。



詳細はこちら

※ (株)NTTドコモの「AI渋滞予知」技術と当社グループの交通工学的知見・ノウハウのかけ合わせによって出力された予測結果と、首都高速道路(株)の交通統計データに基づく各経路における時間帯ごとの「追跡時刻和」データとの組み合わせを通じて、各ルートの所要時間を予測し、その比較結果を配信します。



ネットワーク整備

高速道路ネットワーク機能を整備することで、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する基盤を強化し、地域社会の暮らしの向上に貢献していきます。

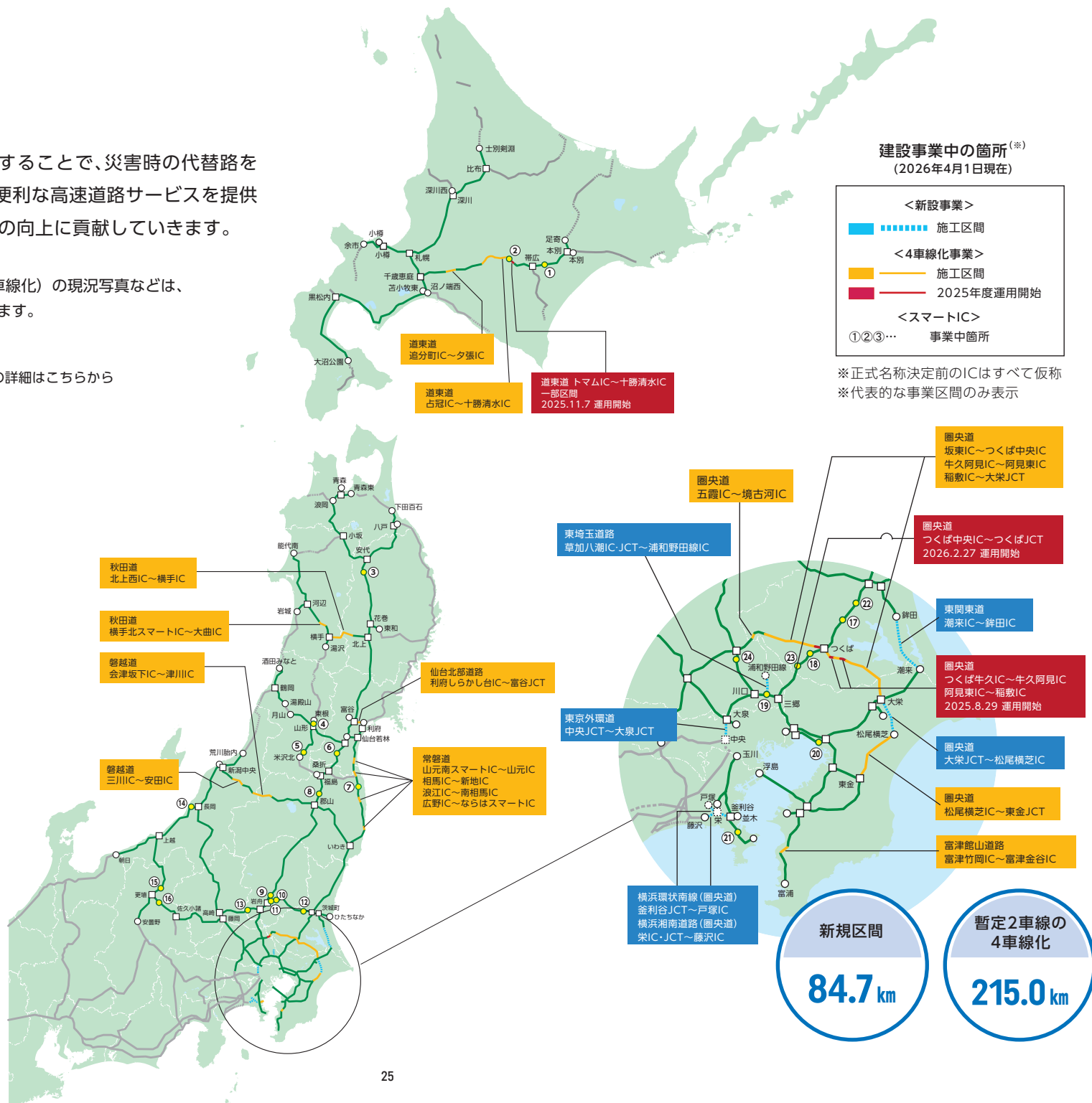
工事中区間（新規区間および暫定2車線の4車線化）の現況写真などは、コーポレートサイトより確認することができます。



「高速道路の開通予定区間」の詳細はこちらから

〔事業中のスマートIC〕

- | | |
|-----------|---------------|
| ① 道東道 | 長流枝スマートIC |
| ② 道東道 | 新得PASスマートIC |
| ③ 東北道 | 八幡平スマートIC |
| ④ 東北中央道 | 天童南スマートIC |
| ⑤ 東北中央道 | 高畠スマートIC |
| ⑥ 東北道 | 白石中央スマートIC |
| ⑦ 常磐道 | 小高スマートIC |
| ⑧ 東北道 | 大玉スマートIC |
| ⑨ 東北道 | 大谷スマートIC |
| ⑩ 北関東道 | 下野スマートIC |
| ⑪ 北関東道 | 壬生PASスマートIC |
| ⑫ 北関東道 | 笠間PASスマートIC |
| ⑬ 北関東道 | 足利スマートIC |
| ⑭ 北陸道 | 長岡西大積スマートIC |
| ⑮ 上信越道 | 若穂スマートIC |
| ⑯ 上信越道 | 屋代スマートIC |
| ⑰ 常磐道 | 千代田PASスマートIC |
| ⑱ 常磐道 | つくばみらいスマートIC |
| ⑲ 東京外環道 | 外環八潮スマートIC |
| ⑳ 東関東道 | 検見川・真砂スマートIC |
| ㉑ 横浜横須賀道路 | 横須賀PASスマートIC |
| ㉒ 常磐道 | 土浦スマートIC |
| ㉓ 常磐道 | 守谷SASスマートIC |
| ㉔ 東北道 | 蓮田スマートIC（下り線） |



■ 東京外かく環状道路の事業状況

事業の概要と期待される効果

東京外かく環状道路（外環道）は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの路線であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑なネットワークの実現に重要な道路です。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。

この区間が完成することで、関越道～東名高速間の流れがスムーズとなり大幅な時間短縮（環状8号線利用：約73分→東京外環道整備後：約12分）が実現します。また、首都圏のルート選択の多様化（388ルート）が進み、災害に強い街づくりにも貢献します。

シールド工法によるトンネル工事

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。

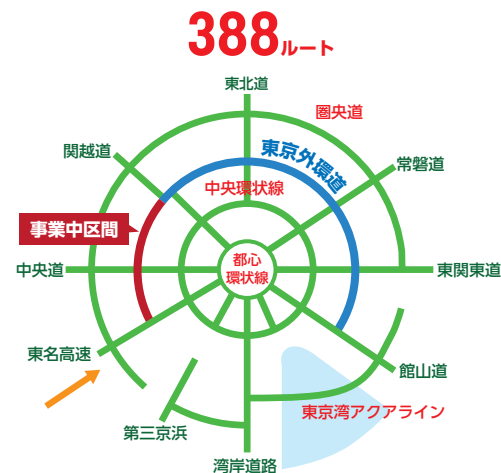
現在、大泉JCTを起点とした2本の本線シールドトンネルと、中央JCT（仮称）から2本、東名JCT（仮称）から1本のランプシールドトンネルの掘進作業を進めています。

地盤補修工事

東京都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。



2019年10月営業中道路+外環（関越～東名）で試算

整備前 環状8号線利用 約73分

整備後 約12分
わずかに
東京外環道利用なら…

【出典】
整備前：令和3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



詳細はこちらから



南行トンネル（大泉JCT部）

■ ネットワーク整備効果

高速道路は、日常的にご利用されるお客さまだけでなく、日頃ご利用されない方々も含め、私たちの暮らしを支える欠かせない社会インフラの一つです。高速道路ネットワークの充実、移動の利便性や快適性を高めるとともに、地域間の交流を促進し、地域社会の発展にも貢献します。

当社では、こうした高速道路の整備効果についてコーポレートサイトを通じてお伝えしており、今後も日々の暮らしや地球環境に寄り添いながら、地域と未来をつなぐ道路ネットワークの整備・管理に取り組んでまいります。

関越道全線開通40周年（全線開通日：1985年10月2日）



詳細はこちらから

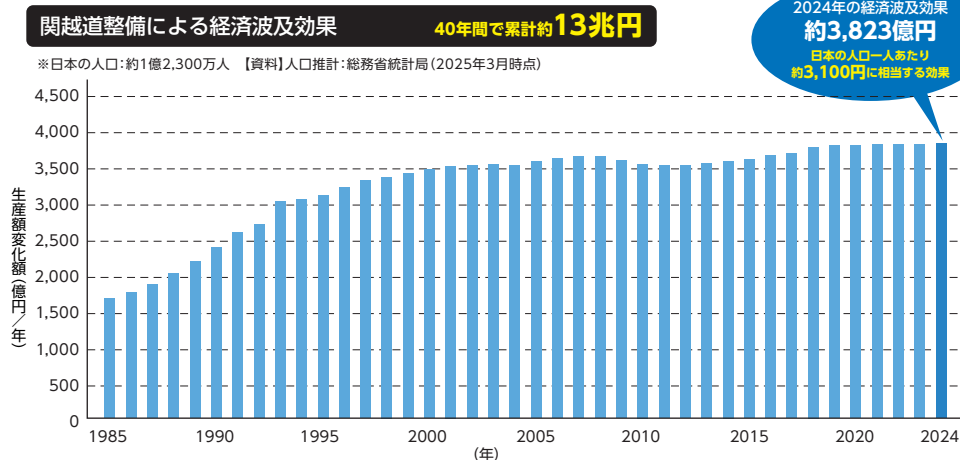
〔暮らしの利便性と安全性の向上〕

関越道は、首都圏と新潟県を結ぶ地域の大動脈となる高速道路であり、1985年に全線開通したことで、東京～新潟間の所要時間は約4時間30分短縮されました。また、冬期であっても定時性が高く、安定した走行が可能となり、地域間交通の利便性向上に貢献しています。

新潟県中越地震などの災害時には緊急輸送路として機能し、地域の安全・安心の確保に貢献しています。

〔地域経済と広域物流の活性化〕

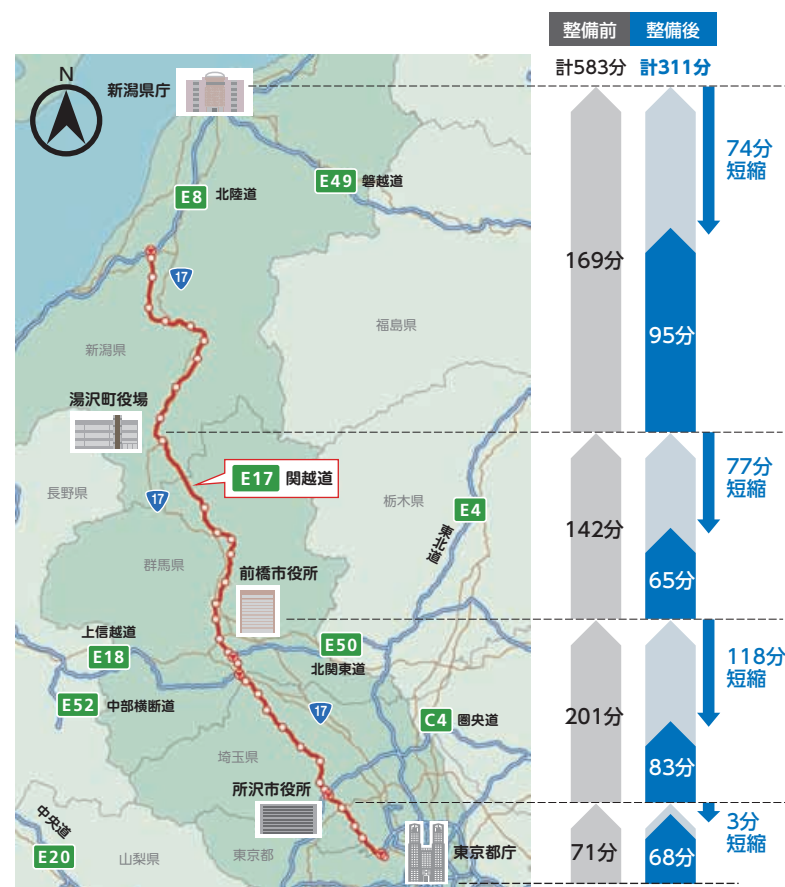
関越道の整備により人流・物流が円滑化し、全線開通後40年間で約13兆円の経済波及効果(※)がもたらされました。沿線では産業団地の整備や企業立地が進むとともに、農産物などの販路拡大、観光客の増加など、地域産業の発展を後押ししています。また、首都圏と日本海側を結ぶ物流の大動脈として、広域的な経済活動を支えています。



※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、当該道路の整備有無による実質生産額の変化額を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ます。

都市間の所要時間変化（東京～新潟）

約4時間30分短縮



※「全国道路・街路交通情勢調査」(https://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000071.html)
および「総合交通分析システム(NITAS)ver.3」(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku_soukou_tk_000055.html) (いずれも国土交通省)を用いて作成
※関越道整備による時間短縮効果のみを示すため、長岡IC以北は北陸道を利用する条件で算出

■ 開通予定区間により期待される効果

■ 圏央道(大栄JCT～松尾横芝IC間)、東関東道(潮来IC～鉾田IC間)

〔 圏央道の概要と期待される効果 〕

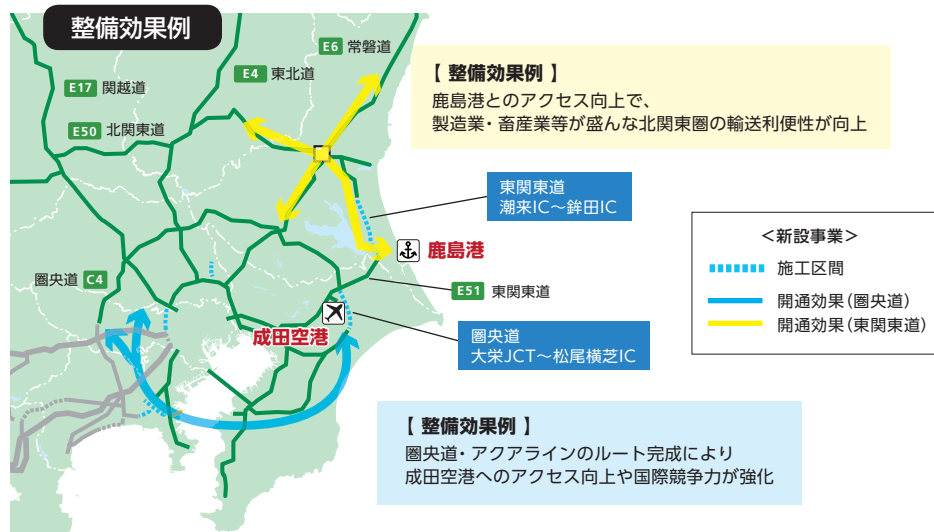
圏央道は、都心から約40km～60kmの圏域を環状に連絡する長さ300kmの高規格幹線道路です。大栄JCT～松尾横芝IC間の整備により、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の道路ネットワークが形成されます。

これにより、成田空港への新たなルート完成によるアクセス向上や、国際競争力の強化といった効果が期待されます。

〔 東関東道の概要と期待される効果 〕

東関東道は、常磐道三郷JCTを起点とし北関東道茨城町JCTまでの長さ143kmの高速自動車国道です。潮来IC～鉾田IC間の整備により、北関東道や圏央道と連携し、首都圏・北関東・東関東を結ぶ広域的な高速道路ネットワークが形成されます。

これにより鹿島港とのアクセスが向上し、製造業・畜産業などが盛んな北関東圏への輸送利便性向上といった効果が期待されます。また、事故・災害時などで常磐道が通行止めになった場合の代替路を形成することで、緊急輸送路の強化が図られます。加えて、救急搬送の時間が短縮されることで搬送病院の選択肢が拡大し、地域の医療サービスの充実も期待されます。

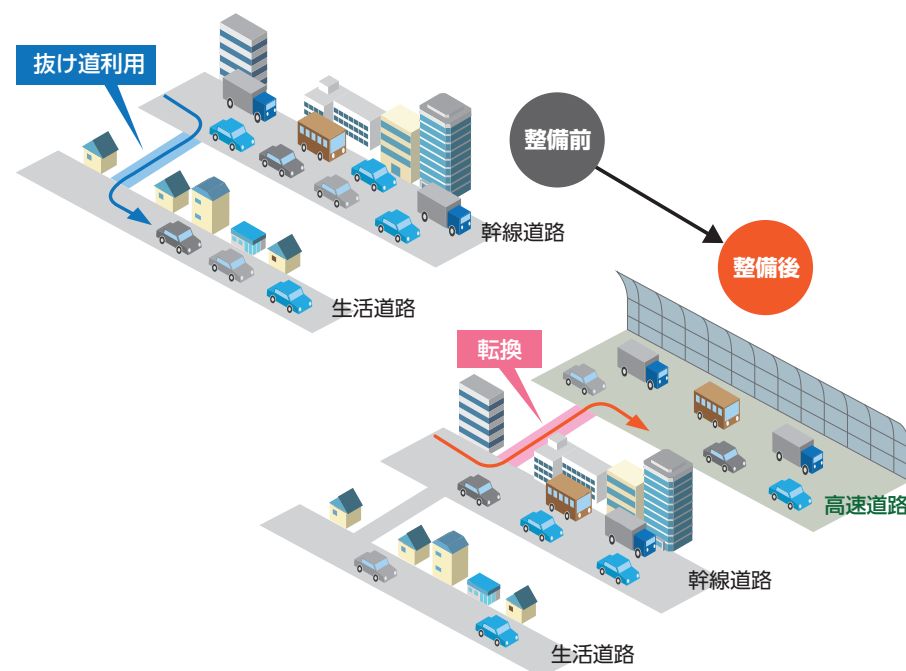
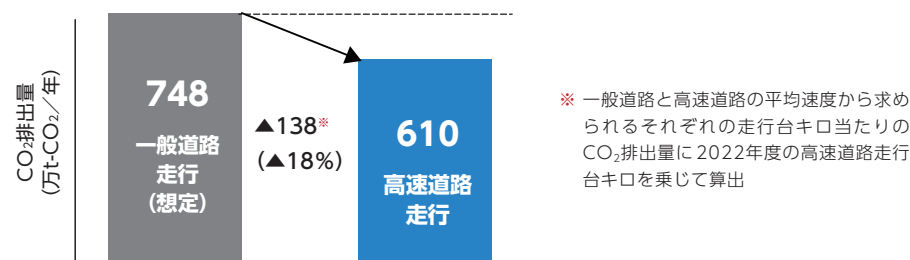


■ ネットワーク整備によるCO₂排出量削減

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排出量削減が期待されます。これに加え、生活道路や幹線道路の通過交通が高速道路に転換し、交通が円滑化されることでCO₂排出量の低減が見込まれます。

このように高速道路ネットワークの整備は、CO₂排出量削減に貢献するインフラ整備として期待されています。

〔 高速道路を走行することによるCO₂排出削減効果の想定 〕



安全対策

事故を未然に防ぐさまざまな対策を講じ、利用者の安全を確保し、安心して通行できる走行環境を提供しています。

■ 交通事故リスクを低減する対策

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に取り組み、お客さまの交通安全に努めています。また、工事規制内への進入防止策として、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)などにより、工事規制があることを手前でお知らせしています。

■ 逆走対策

2日に1回以上発生している逆走を防ぐため、進行方向を示したり、逆走車への視覚的・物理的な注意喚起などに取り組んでいます。また、逆走車両の発生を想定した警察との合同対応訓練も実施しています。

■ 交通安全啓発



交通安全キャンペーンの様子

安全運転でね!



NEXCO東日本 マナーアップキャラクター
「マナーティ」

地域の警察、交通安全協議会などと協力して、交通安全キャンペーンやイベントを開催し、高速道路での交通安全を呼びかけています。また、特設サイトによる安全運転の呼びかけも行っています。

交通安全啓発を広く行うことを目的に、自動車教習所の指導員でもある「だつりん先生」とコラボし、車線変更や合流など、運転初心者の方が、高速道路の運転で不安に思われるポイントをわかりやすく解説した「How to 動画」も公開しています。



反対車線への飛び出し防止対策



簡易ハンプ



逆走防止の視覚的・物理的対策



合同訓練の様子



【安全な車線変更 編】



【ファスナー合流 編】



【スピード低下に注意 編】



【高速道路〇×クイズ 編】

(YouTube) <https://www.youtube.com/@datsurinsensei>



(TikTok) <https://www.tiktok.com/@datsurinsensei>



■ 雪道の安全対策 ～人命を最優先に～

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。お客さまの安全な走行を確保するために、除雪や路面凍結の防止などに取り組み、冬期の交通安全確保に努めています。

安全運転の支援

降雪量の多い地域では、積雪や吹雪により白線が見えにくくなることがあるため、道路の外側線をライト(帯状ガイドライト)によって表示しています。また、低速で走行する除雪車との衝突事故を防ぐため、除雪車の後方から車間距離を示すライト(セーフティライン)を照射するなど、雪道の運転を支援する安全対策を実施しています。



車両からの視界
帯状ガイドライト



セーフティライン

情報発信

冬の高速道路における安全チェックポイントや各エリアごとの地吹雪・凍結・強風などの発生しやすい区間などをWebサイトで案内しています。また、除雪作業や通行止め情報などは公式LINEや公式Xでお知らせしています。



詳細はこちら

「予防的通行止め」の実施

大雪の際は、1台でも車両が走行不能となると、後続の車両の走行が妨げられ、数千台にわたる大規模な車両滞留が発生する恐れがあります。このため、降雪予測や路面状況、交通状況などを踏まえて、滞留車の発生防止や、集中的な除雪作業による早期の交通確保を目的とした「予防的通行止め」を実施することがあります。

こうした状況となる場合には、外出をお控えいただき、やむを得ず外出される場合でも、最新の気象情報・道路交通情報をご確認いただき、必ず冬用タイヤの装着とタイヤチェーンの携行をお願いする呼びかけを実施しています。

なお、予防的通行止めは、並行する一般道と同時に実施することもあり、通行止め実施の可能性をコーポレートサイトや公式SNSなどによりお知らせしています。



除雪作業の様子

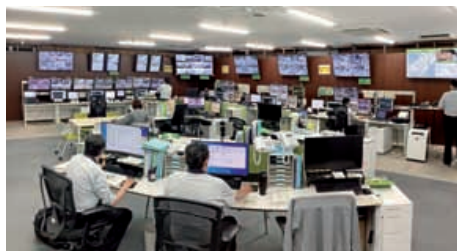


持続可能な施設運営とニーズへの対応

持続的な施設運営を行えるよう、料金所やSA・PAではDX化などを進めています。また、お客さまのニーズへの対応や、社会・地域の課題を解決するため、運営の工夫や経営資源を活かした取組みを進めています。

■ 料金所の安定運営に向けた対応

生産年齢人口の減少を見据えた対応として、料金精算機の導入や遠隔対応に取り組むなど、業務の効率化を推進しています。また、お客さまの動向やニーズを捉え、ETC専用料金所の拡大も進めています。



遠隔地から料金収受を行うオペレーションセンター



ETC専用料金所

■ 「無人販売店舗」や「ハイブリッド型店舗」による営業



東部湯の丸GO（上信越道 東部湯の丸SA(下り線)）



ファミリーマート日立中央PA上り店
（常磐道 日立中央PA(上り線)）

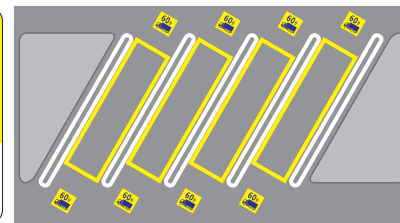
担い手不足という社会課題は、SA・PA運営に大きく影響を及ぼします。スタッフ配置が厳しくなることを想定しつつ、お客さまニーズに応える「質の高いサービス」を維持・向上するため、イノベーションによる店舗運営の効率化、多様な営業形態・販売方法の取組みを進めています。

その一環として、(株)TOUCH TO GOと協働し、同社の無人決済システムと店舗DXを活用した無人販売店舗を導入するとともに、有人と無人決済システムを併設したハイブリッド型店舗（ファミリーマート）を一部のSA・PAに導入しています。

■ トラックドライバーの負担軽減策

大型車短時間限定駐車マス

長時間駐車などにより休憩機会を逸失しているトラックドライバーに確実な休憩機会を確保することを目的に、60分を限度とする大型車駐車マスの整備を拡充しています。実証実験（2023年11月から開始）を進めた結果では、回転率の増加が確認されています。



【 短時間限定駐車マスの導入箇所 】（2026年4月1日現在）

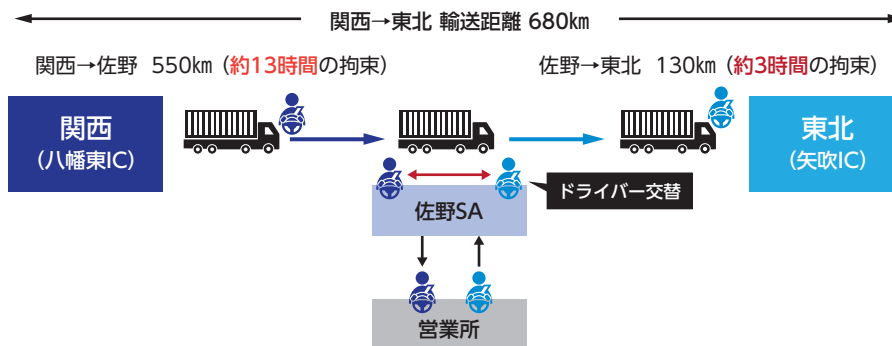
東北道	蓮田SA（上り線）、佐野SA（下り線）、大谷PA（上り線）、上河内SA（上下線）、那須高原SA（上下線）、安達太良SA（上下線）、吾妻PA（下り線）、国見SA（上下線）、菅生PA（下り線）
圏央道	狭山PA（内回り・外回り）

長距離輸送におけるドライバー交替の実証実験

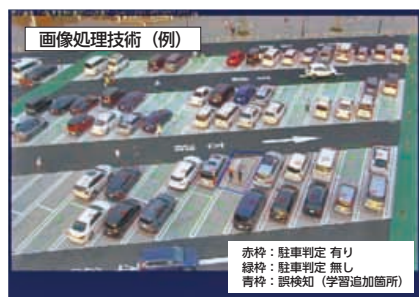
SA・PA上での休息（車中泊）による長時間駐車の課題解消や、トラックドライバーの長時間労働軽減、労働時間の上限規制への対応として、東北道 佐野SA（下り線）において、佐川急便(株)の協力のもと、長距離輸送におけるドライバー交替の実証実験を行いました。

2024年度に引き続き、2025年度は冬期を含む約3カ月の検証を行いました。

【 実証実験 】（ドライバー交替方式）



■「満空情報」の高度化 ～画像処理技術による空きマスの判定～



画像処理技術を活用した満空情報のイメージ

現在、SA・PAの混雑状況に関する情報提供を行い、お客さま利用の平準化に取り組んでいます。

東北道 阿武隈PA～菅生PA間においては、休憩施設の利用分散を図るため、画像処理技術などの新たな技術を活用した混雑状況の情報提供に向けた工事を進めています。

■ SA・PAと地域をつなぐ取組み

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。また、「Pasar蓮田」では、JR蓮田駅との間でシャトルバスを運行し、商業施設へのアクセスおよび地域の利便性向上を図っています。



ウォークインゲート(東北道 蓮田SA上り線)

TOPICS

旅に役立つ情報が満載の新メディア「ハイウェイまっぐる」

SA・PAの魅力発信を目的に、「ハイウェイまっぐる」を公開しています。WebサイトではSA・PAの最新ニュースや、お土産・グルメ・観光情報など幅広いコンテンツを掲載するとともに、東日本エリアの地図とSA・PAの施設情報を掲載したガイドマップをSA・PAにて配布しています。旅の計画や立ち寄りの検討にご活用ください。



詳細はこちら

■ 経営資源の活用による地域課題の解消

駐車場・駐輪場の設置

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(迷惑駐車、違法駐車など)による交通支障の緩和・解消などへ貢献しています。

また、自治体が進める迷惑駐輪などの対策に貢献するため、駐輪場「HIBIYA RIDE」を日比谷自動車駐車場に併設しています。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。



HIBIYA RIDE 駐輪スペース

■ インフラツーリズムによる交流人口の創出

旅行サイト「ドラぷらの旅」では、トンネル管理施設など高速道路の裏側を見学するインフラツーリズムの販売を通じて、旅行を喚起し、交流人口の増加に貢献しています。



インフラツアーの様子

■ PB商品で地域の魅力を発信 ～NAGOMINO ZERO～

当社管内沿線地域の魅力を発信する「和みシリーズ」をPB(プライベートブランド)商品として地域企業と連携し、SA・PAで販売しています。

2025年度は、世嬉の一酒造(岩手県一関市)および(有)戸田乳業(埼玉県秩父郡)と開発したドライブシーンでもお召し上がりいただけるホップや麦芽でつくったノンアルコール炭酸飲料「NAGOMINO ZERO 一和みのゼロ」を販売しました。

今後も継続して、地域企業との連携により地域社会の発展を目指してまいります。

