

未来に向けた価値創造

当社グループは、高速道路の老朽化対策、気候変動がもたらす災害への対策、CO₂排出量の削減、自動運転社会の実現など、未来につなげるサステナブルな高速道路を目指し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。

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。

2025年度事例

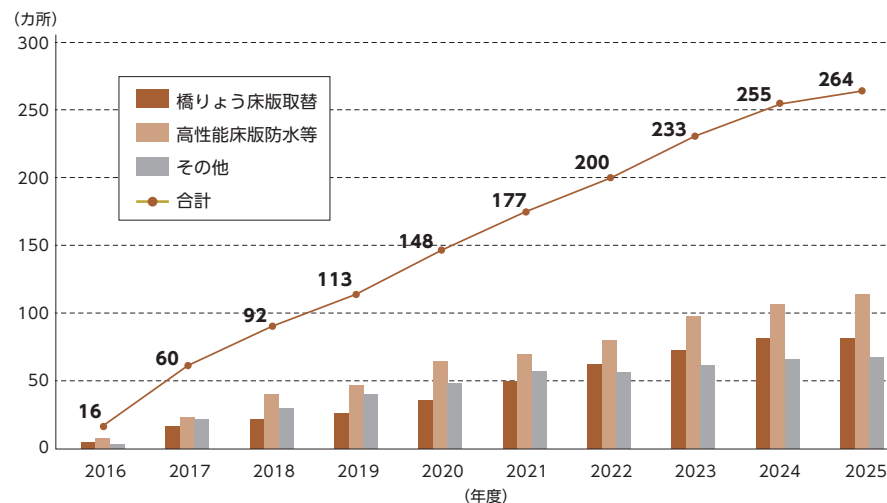
東北道 安達太良川橋床版取替工事



東北道 本宮IC～二本松IC間における安達太良川橋床版取替工事では、近接する安達太良SAの営業を確保するため、車線規制形態を工夫し、床版を半断面ずつ分割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ます。

〔リニューアルプロジェクトの進捗状況〕



〔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やYouTubeでの動画配信、マスコミへの現場公開などにより、お客さまや地域の皆さまに理解を深めていただく取組みを積極的に進めています。



Webサイトでのお知らせ



詳細はこちら

SMH(スマートメンテナンスハイウェイ)プロジェクト

■ 基本方針

ICTやロボティクス、AIなどの最新技術を活用し、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、管理事業を効率化・高度化させ、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。



詳細はこちら



■ 地理情報システム (GIS) を活用した危機管理対応の高度化

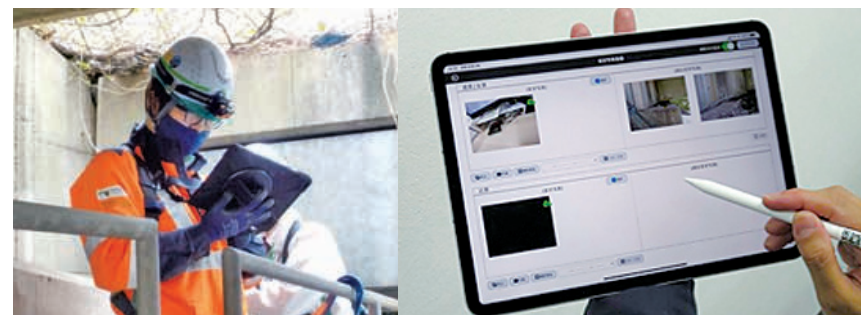
激甚化する災害時のオペレーションを強化するため、地理情報システム (GIS) を用いて危機管理関連情報を一元的に管理するツール (危機管理GIS) を構築しています。災害時に、現地の社員がスマートフォンやドローンで撮影した位置情報付きの被災状況写真およびテキスト情報などを危機管理GISへアップロードすることで、防災本部・各拠点へ瞬時に現地状況を共有することができます。これにより、復旧対応などを意思決定するまでの時間を短縮し、迅速な復旧が可能になります。

〔危機管理GIS画面イメージ〕



■ 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台で行える点検支援アプリを運用しています。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とその実施が可能となり、道路構造物の健全性向上につながっています。



点検支援アプリの利用イメージ

■ 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みを進めています。2025年度は、高速道路建設中区間において、長距離飛行が可能なハイブリッドドローンを活用したレベル3.5飛行の実証実験を行いました。

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。

【レベル3.5飛行】

レベル3飛行 (無人地帯における目視飛行) の飛行要件の緩和として設定されたもの。

【要件】

1. 操作ライセンスの保有
2. 保険への加入
3. 機上カメラによる歩行者等の有無の確認



ドローン飛行状況および搭載カメラによる撮影画像

データ集

注)本資料は現段階の構想であり、関係機関等の調整や事業の進捗により変更の可能性あります

当社グループは、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ます。

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)」を取りまとめ、「31項目の重点プロジェクト」(愛称moVision: MobilityとVisionを組合せた造語)を設定しました。

現在、重点プロジェクトの具体化に向けて検討、整備を進めており、当社独自の取り組みである「次世代高速道路の実証実験」をはじめ、国や民間企業、大学などと連携して技術開発および実証実験を行っています。



詳細はこちら

国の取り組み

① 自動運転トラック等の実証実験

東北道 佐野SA～大谷PA間で
2026年から実施予定

自動運転トラック(トレーラータイプ含む)や乗用車(有人ドライバー含む)に対する
合流支援情報の提供、先読み情報の提供、その他インフラ側からの支援に関する検証

多機能ポール等による先読み情報提供

当社独自の取り組み

② 次世代高速道路の実証実験

東北道 鹿沼IC～宇都宮IC間で
2026年度下半期から実施予定

多機能ポールの現地設置等

道路情報の収集・提供に関する検証

2026年度下半期～

民間企業・大学等との共同開発

③ 走行中無線給電の実証実験

高速道路本線上 日本初

館山道 君津PA付近の本線で
2027年度以降に実施予定

- ・ 高速道路の舗装内にコイル等を埋設する際の仕様・影響を評価
- ・ 走行路面の安全性や安定性、補修のしやすさを検討
- ・ ETCシステムを活用した課金システムを検討・開発

実験

■ 各プロジェクトの進行状況

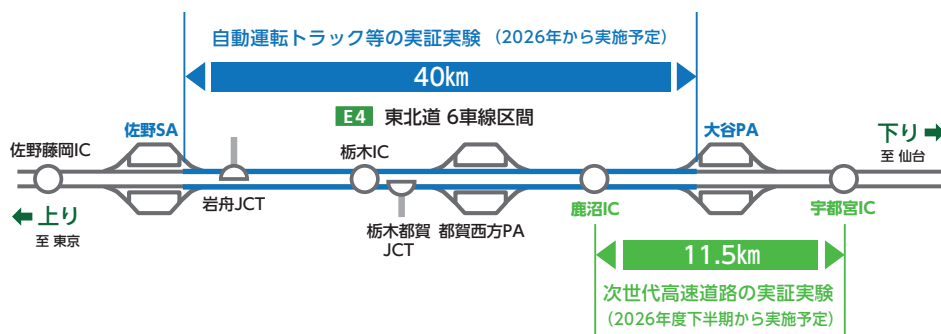
自動運転トラック等の実証実験

国の自動運転トラック等の実証実験に向けて、自動運転車優先レーンや、切替拠点、合流支援設備を整備しています。

今後、決定される実験参加者や関係機関などと協議のうえ、2026年から、合流支援情報の提供や先読み情報の提供、そのほかインフラ側の支援に係る検証を行います。

次世代高速道路の実証実験

次世代高速道路の実証実験に向けて、高速道路上に多機能ポールや光ファイバセンシングを整備しています。2026年度下半期から実証実験を開始します。



次世代ハイウェイラジオアプリ「ドラコ」

走行位置と進行方向に応じた情報を音声かつプッシュ型で案内します。また、運転中にアプリ操作ができないよう開発を進めています。2026年度に関東エリアから運用を開始し、他エリアは次年度以降開始予定です。

本アプリリリースにともない、ハイウェイラジオサービスは順次終了します。



音声操作
対応

日本語を含む
4言語対応

当社独自の次世代高速道路の実証実験は、自動運転トラック等の実証実験と連携して、多機能ポールで収集した道路情報をAI処理後、ETC2.0から自動運転トラック等に先読み情報として提供し、安全走行に必要なインフラ設備や情報などを明らかにします。



走行中無線給電の実証実験

2027年度以降、「館山プロジェクト」と称し、館山道で日本初となる高速道路本線（君津PA付近）での走行中無線給電の実証実験を開始します。



走行中無線給電の社会実装イメージ
(東京大学大学院新領域創成科学研究科清水研究室より提供)

実験概要	
主 催	NEXCO東日本
支 援	東京大学大学院新領域創成科学研究科 (藤本・清水研究室)
参 画	株式会社本田技術研究所 大成建設株式会社 トヨタ自動車株式会社 株式会社デンソー 株式会社大林組
試験距離	300m程度

冬期の除雪作業省力化・効率化

■ 雪氷高度化技術の開発・運用状況

当社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ことが特徴です。大雪などの異常気象時における安全・円滑な交通の確保を持続させるため、労働人口減少による担い手不足など将来の課題に対応したさまざまな高度化技術の開発を進めています。

現在、北海道地域を主に各高度化技術の運用を進めており、今後は本州地域を含めた適用範囲の拡大を図る予定です。

① ロータリ除雪車および標識車の自動化

準天頂衛星を活用したロータリ除雪車や追従する標識車の自動化を進めています。道央道 岩見沢IC～深川IC間を中心に運用中です。

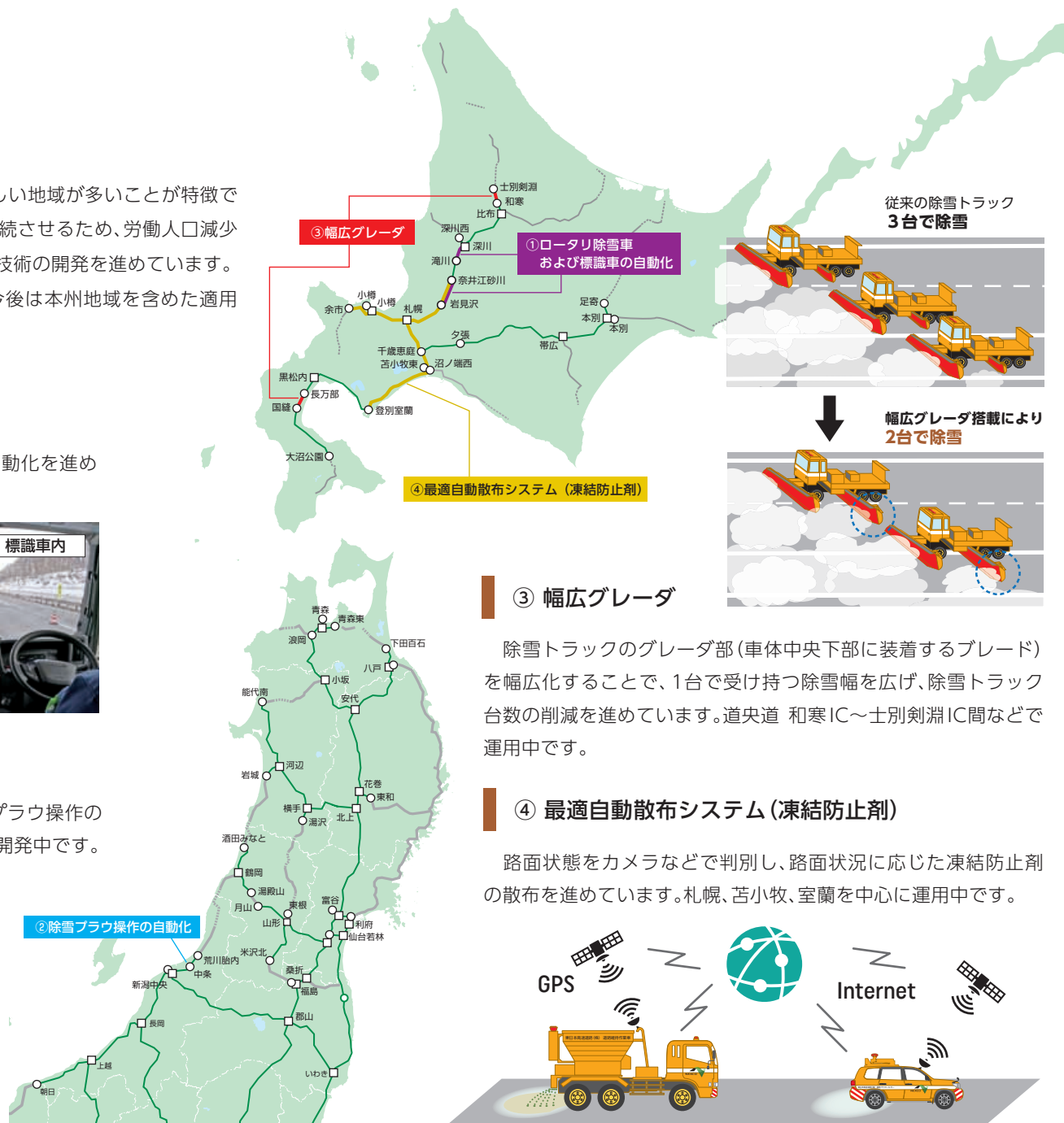


② 除雪プラウ操作の自動化

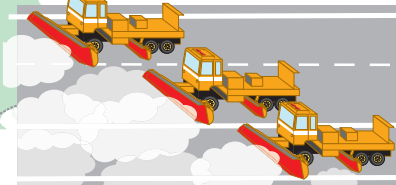
準天頂衛星による高精度測位信号と地図情報を活用し、除雪プラウ操作の自動化の開発を進めています。現在、新潟地域での実用化に向け開発中です。



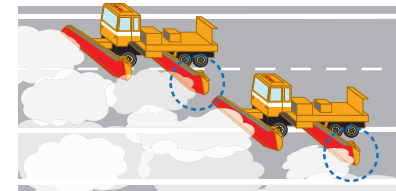
プラウ操作の自動制御実験



従来の除雪トラック
3台で除雪



幅広グレーダ搭載により
2台で除雪

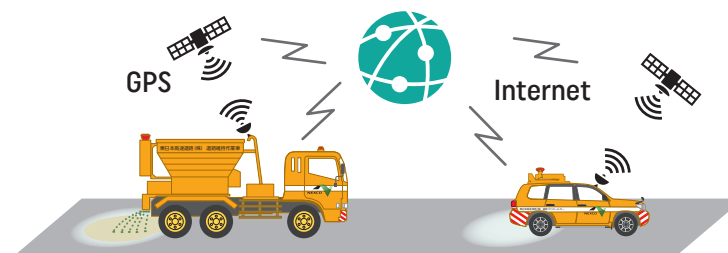


③ 幅広グレーダ

除雪トラックのグレーダ部(車体中央下部に装着するブレード)を幅広化することで、1台で受け持つ除雪幅を広げ、除雪トラック台数の削減を進めています。道央道 和寒IC～士別剣淵IC間などで運用中です。

④ 最適自動散布システム (凍結防止剤)

路面状態をカメラなどで判別し、路面状況に応じた凍結防止剤の散布を進めています。札幌、苫小牧、室蘭を中心に運用中です。



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、環境への取り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り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. 環境保全の取り組み

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みます。

III. 環境経営の取り組み

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、取り組みを持続的・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みます。

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。

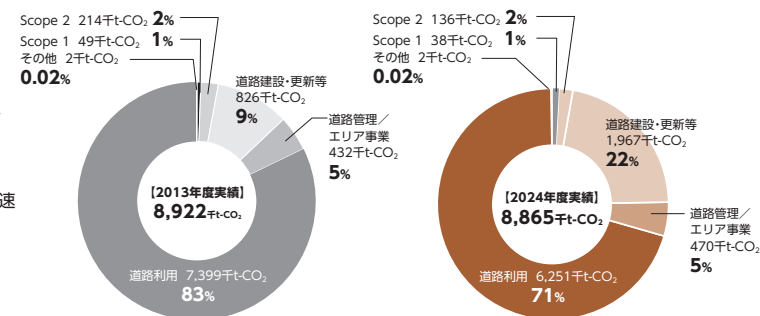
カーボンニュートラルの推進

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、自主的に「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、脱炭素社会の実現に取り組んでいます。さらにこの考え方を踏まえ、法律に基づき位置づけられた「道路脱炭素化推進計画」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2024年度との対比）

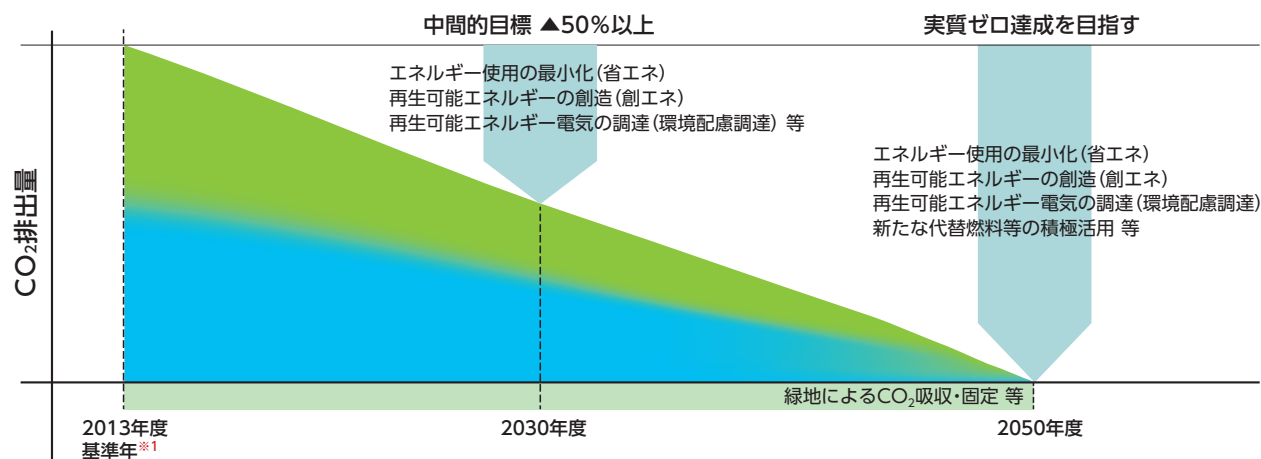
当社グループの事業活動による2024年度のサプライチェーン排出量（実績）は、約8,865千t-CO₂となっており、基準年となる2013年度のサプライチェーン排出量と比較すると、約0.7%削減しています。

サプライチェーン排出量については、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。



■ NEXCO東日本グループ カーボンニュートラル推進戦略

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。



Scope 1 Scope 2	自社の活動によるCO ₂ 排出量について、削減策を計画・推進し、2050年度のCO ₂ 実質排出量ゼロの達成を目指します。また、中間的目標として2030年度においてCO ₂ 排出量を2013年度比50%以上の削減を目指します。
Scope 3	政府が掲げる2050年カーボンニュートラルの実現と2030年度における目標※2の達成を目指し、高速道路を走行する自動車や高速道路の建設・管理のために調達する工事などによるCO ₂ 排出量削減に寄与する施策を推進します。

※1 本戦略では地球温暖化対策計画（令和3年10月22日閣議決定）に準拠して、2013年度の排出量を基準に削減率をモニタリングしていきます。

※2 地球温暖化対策計画における温室効果ガス排出量・吸収量の目標。2030年度の目標・目安として2013年度比▲46%（さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく。）とされ、区分ごとの目標・目安として、産業部門で▲38%、業務その他部門で▲51%、運輸部門で▲35%などが示されています。

■ NEXCO東日本 道路脱炭素化推進計画

国土交通大臣が定めた「道路脱炭素化基本方針（2025年10月）」に基づき、2026年3月に「NEXCO東日本 道路脱炭素化推進計画」を策定しました。本計画では、2050年カーボンニュートラルの実現をより確かなものとするため、2030年および2040年を目標年度として、CO₂削減目標や取組み内容を整理しています。

（2013年度比削減目標：2030年度…▲50%、2040年度…▲73%）

■ 目標を達成するための取組み ～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等の照明LED化、社用車の電動化(HV)等による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・バイオ燃料等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	盛土のり面等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	太陽光発電設備等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整備による交通円滑化を通じた自動車のCO ₂ 排出量削減
	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、工事現場等でのCO ₂ 排出量削減対策の普及・促進
	廃棄物・建設副産物の3Rとグリーン調達への推進	工事やSA・PA等で発生する廃棄物・建設副産物の3Rおよび事業活動で使用する物品・資材等のグリーン調達の推進

緩和策の事例

[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、2025年度は2013年度比で年間約4,600万kWh(CO₂削減年間約3.2万t)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



建設から約20年経過したのり面の植栽状況

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面積は、2025年度末時点で約3,500haとなっており、CO₂吸収・固定効果は年間約3.7万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（常磐道 千代田PA上り線）

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車）をご利用になるお客さまの利便性向上に努めています。2025年度末までに163エリアで325口（前年度比44口増）の整備が完了しました。

今後も充電口数を増やし、EVの普及を支えます。

急速充電器整備数
(当社管内のみ)

163エリア

325口

[廃棄物・建設副産物の3R]

Scope 3



SA・PAにおける
ビン・缶・
ペットボトルの
リサイクル率

100%

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。 (→P.43)

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、2025年度のリサイクル率は100%となっています。

■ 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。

当社グループが進める4車線化事業のうち、大雪による車両の立ち往生や大雨によるのり面崩落発生時の交通ネットワークの寸断防止、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車線化事業に取り組んでいます。

なお、こうした気候変動に応じた道路ネットワークの代替性確保の取組みについては、第三者評価を取得し、サステナビリティボンドを発行しています。 (→P.15)

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
	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
ソフト面	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



雪による本線での立ち往生



雨によるのり面の崩落



【ハード面】4車線化事業

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]

インプット

エネルギー ※1

電気 297,981 kWh
ガソリン・軽油 7,657 千ℓ
灯油・重油 1,703 千ℓ
ガス 80 千㎡

物質 ※2

土砂 373 千㎡
アスファルト・コンクリート 758 千t
生コンクリート 210 千㎡



事業活動

建設

新規区間: 84.7km / 暫定2車線区間の4車線化: 215.0km /
スマートIC: 24カ所

管理・運営

営業延長: 3,943.0km / 料金所: 458カ所 / スマートIC: 68カ所 /
SA・PA: 330カ所



アウトプット ※3

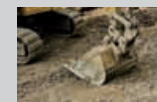
建設副産物

建設発生土 557 千㎡
アスファルト・コンクリート塊 773 千t
コンクリート塊 82 千t

建設発生木材 13 千t
建設汚泥 20 千t
建設混合廃棄物 5 千t

廃棄物

ごみ (SA・PA清掃、路面清掃) 14 千t
植物発生材 (刈草・剪定枝など) 64 千㎡



再資源化

最終処分

リサイクル

	自社利用	資源として 社会で利用	リサイクル率
建設発生土	133 千㎡	416 千㎡	99%
アスファルト・コンクリート塊	31 千t	743 千t	100%
コンクリート塊	0.2 千t	81 千t	99%
建設発生木材	0 千t	12 千t	99%
建設汚泥	0 千t	20 千t	97%
建設混合廃棄物	0 千t	2 千t	42%
ごみ (SA・PA清掃 / 路面清掃)	0 千t	4 千t	26%
植物発生材 (刈草・剪定枝など)	12 千㎡	48 千㎡	93%

焼却・減量 / 埋立処分

	焼却・減量	埋立処分
建設発生土		8 千㎡
アスファルト・コンクリート塊		0 千t
コンクリート塊		0.1 千t
建設発生木材	0.1 千t	0.1 千t
建設汚泥	0.1 千t	1 千t
建設混合廃棄物	0.2 千t	3 千t
ごみ (SA・PA清掃 / 路面清掃)	4 千t	6 千t
植物発生材 (刈草・剪定枝など)	4 千㎡	0 千㎡

※1 エネルギー投入量: 2025年度事業を集計

※2 物質投入量: 2025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: 2025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

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。

■ 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」

エコロードを利用するタヌキ

■ 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21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では、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。あきる野ICビオトープは、「民間の取り組み等によって生物多様性の保全が図られている区域」である「自然共生サイト」として、2025年度に環境省より認定されました。



あきる野ICビオトープ（圏央道）



地元小学校体験学習会の様子



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。

※ IRI (International Roughness Index : 国際ラフネス指数)



「E-NEXCO Eye」の
プロモーションビデオ
(YouTube) (全編英語)

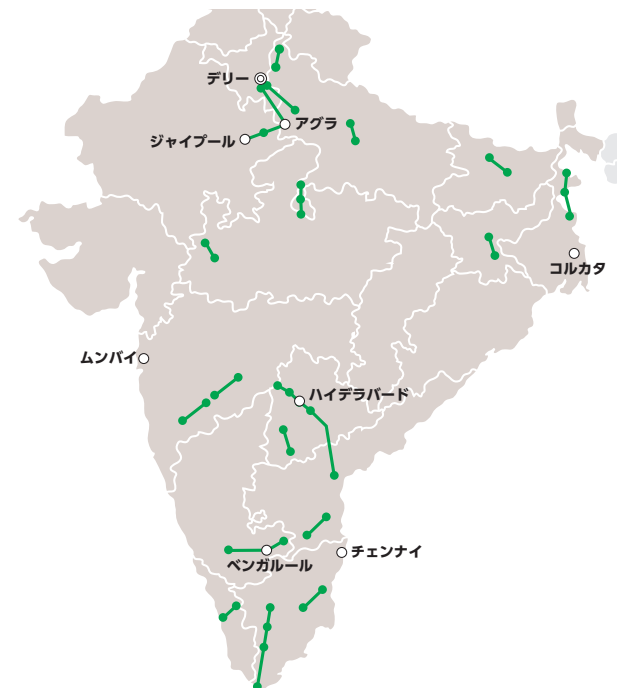


詳細はこちら



路面性状測定車両「E-NEXCO Eye」

「E-NEXCO Eye」を活用した
路面性状測定業務実施中の路線



技術アドバイザリー契約の締結

Cube Highways (Cube社／インド最大級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。



Cube社との意見交換



舗装工事現場における舗装材料の品質確認
(Cube社訪日時)

ENI社員の声

インドと日本の架け橋として ―ENIにおける私の役割

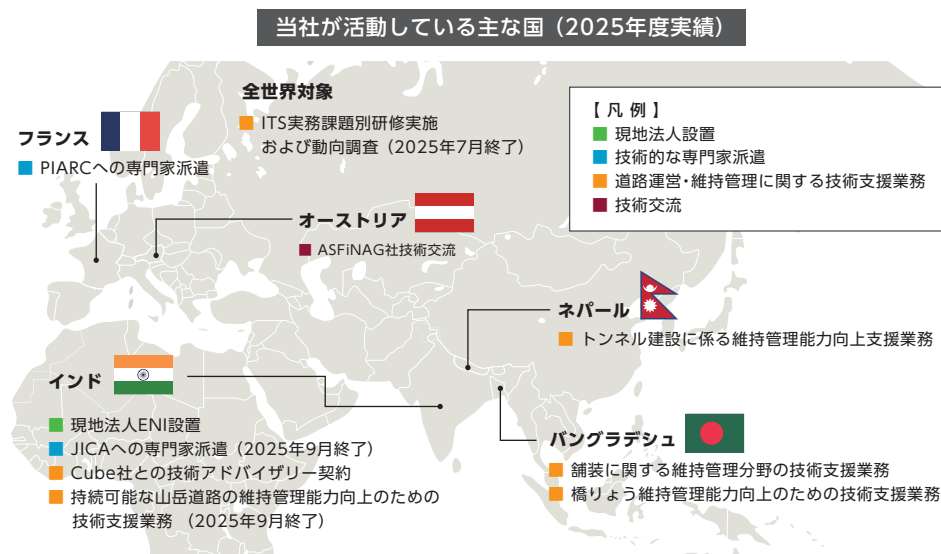
私はENIの前身である駐在員事務所時代から業務に携わり、インドのスタッフと日本との円滑なコミュニケーションに努めてきました。日本とインドのコミュニケーションスタイルの違いから、業務を進めるうえで難しさを感じる場面もありましたが、その経験を通じて、効果的な意思疎通や協働姿勢の大切さを学びました。

私は技術職ではありませんが、事務職として組織運営を支え、事業を滞りなく進める役割を担っていることに誇りを持っています。この思いが、日々の業務に向き合う原動力になっています。 Ms. Pooja Sharma (Manager)



■ 当社が活動している主な国

インド以外の国においても、南アジアを中心として、世界各国で事業を展開しています。



■ 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。

2025年度 おもな参加会議

- * 国際トンネル会議
- * 日印道路会議
- * 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
- * PIARC（世界道路協会）主催会議



REAAA主催会議における発表

■ コンサルティングによる技術貢献

現地政府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。



インドでの技術指導



ネパールでの技術指導

■ オーストリアの高速道路会社との技術交流

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。

同社の高速道路網は、都市部とアルプス山系を横断するという地理的条件から、トンネルや橋りょうなどの構造物が多く含まれています。加えて、降雪地域も含まれており、当社グループの事業環境とも共通点が多いことから、本協定は両社の課題解決および発展に寄与するものと考えています。



ASFINAG社との意見交換



岩槻道路管制センターの視察

新たなサービスの創出

テクノロジーが進化し、社会における価値観が多様化する中、新たな技術やサービス、アイデアなどを持つ会社と共創しながら、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進めています。

■ ドラぷらイノベーションラボ

■ 業界の垣根を超えた挑戦 ～取組みの概要～

新たな技術やサービス、アイデアなどを持つ会社と、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開発に取り組んでいます。



詳細はこちら

2021年度(第Ⅰ期)からの 実施状況	累計応募企業数	479社
	実証実験実施（準備中含む）	28社
	出 資	2社

〔共創中の取組み① ～スタンプラリー×カプセルトイで地域活性化～〕

ジオフラ(株)のアプリ「プラリー」を通じて、千葉県内の各地でスタンプを集め、SA・PAに設置したカプセルトイ「プラポン」で限定グッズを入手する企画を、人気漫画作品とコラボレーションして2025年10月に実施しました。



本企画を通じて、SA・PAと連動した地域の賑わい創出の関係性の検証、参加者の回遊データの分析などをもとに、自治体や地域事業者との効果的な連携や今後の観光振興策につなげていきます。

〔共創中の取組み② ～災害時の状況把握を想定したドローン長時間飛行～〕

災害時における高速道路上の状況を効率的かつ迅速に把握することを目的に、国産ハイブリッド型ドローンの長時間飛行に関する検証を(株)エアロジーラボと共同で実施しました。

本検証では連続3時間の飛行を達成し、災害時の初動対応や状況把握の迅速化へ寄与することが確認できました。今後は、現場運用を見据えた運用方法・体制の検証を進めていく予定です。



〔スタートアップ企業への出資と共創の深化〕

スタートアップ企業と検証を行った結果、当社グループ事業との親和性やシナジー効果が期待される場合には、出資を通じてその連携を深化させていきます。

社 名	共創する内容
(株)BONX	現場のニーズを取り入れた音声デバイスによる現場コミュニケーションの効率化を通じたDXの推進
(株)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

〔V期の募集状況〕

V期目を迎えた2025年度には、計92社の皆さまにご応募いただき、このうち以下の5社と共に実証実験および効果測定を進めていきます。

社 名	共創する内容
(株)RCIエージェンシー	設計図面の言語化・構造データ化による業務の高度化
VEEMO(株)	多様なニーズに合わせた駐車マスの運用・管理による『快適・便利』な運転体験の創出
SUSHI TOP MARKETING(株)	NFT(Non-Fungible token)を活用した新たな顧客体験サービスの提供
(株)スポットライト	お客さまの「笑顔」を生み出す、ドライブやお出かけをトータルサポートするアプリの構築
(株)ミチ	犬と人が一緒に楽しめる新たな旅行スタイルのご提案

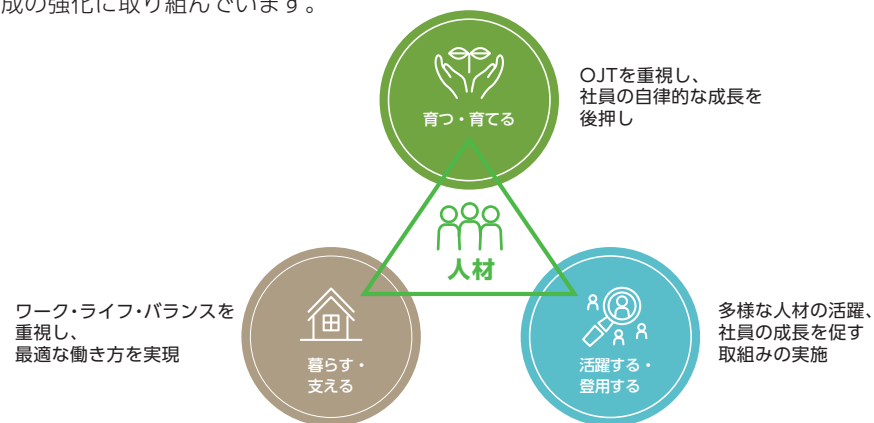
人的資本

事業環境の変化に対応して、高速道路を維持し、進化させ続けていくため、高い使命感を持ち、自律・挑戦・協働する優れた人材の育成に取り組めます。

■ 人材育成方針（2023年度策定）

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。

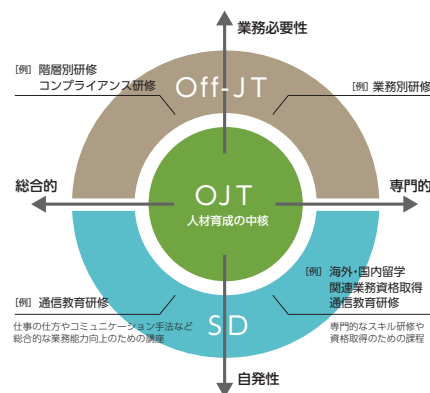
当社は、求める人材像・能力・スキルやキャリアパスを明示するとともに、人材育成手法やジョブローテーションとライフステージを両立する仕組みなどを盛り込んだ「人材育成方針」を策定し、社員一人ひとりがその能力やスキルを最大限に発揮できるよう、人材育成の強化に取り組んでいます。



■ 一人ひとりの成長を支援する仕組み

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

あわせて、専門的な知識などの習得を補う研修（Off-JT）や通信教育などの自己研鑽（SD）によりOJTを補完し、社員一人ひとりの成長を継続的に支援する人材育成手法の体系としています。



■ 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
橋りょう点検疑似体験の様子

■ 事業構想大学院大学

当社が学校法人先端教育機構と共同開設した「事業構想大学院大学 仙台」には、毎年度、多様な社員が入学しています。大学での学びや社外の人材との交流を通して、会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、会社として後押ししています。

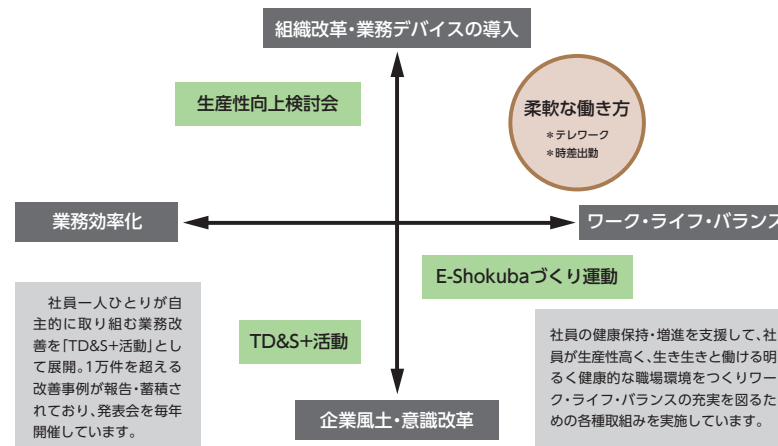
PB商品である「NAGOMINO ZERO 一和みのゼロー」(→P.32)は、同校修士課程を修了した社員の「事業構想計画書」をもとに、地域企業と開発された商品です。ほかにも、行政と共同で地域課題解決に向けた実証実験を行うなど、学びを起点に、新たな価値創出や社会課題の解決に挑戦する取組みが生まれています。



事業構想大学院大学 授業の様子
(提供：事業構想大学院大学 仙台)

■ 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。

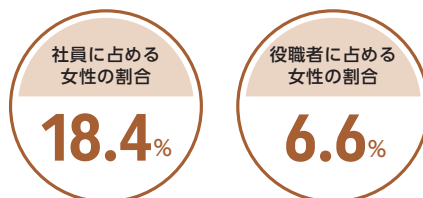


ワーク・ライフ・バランス

社員一人ひとりが生き生きとやりがいを持って働き、公私ともに充実した生活を送れる働きやすい環境を整えます。

■ 女性社員の活躍

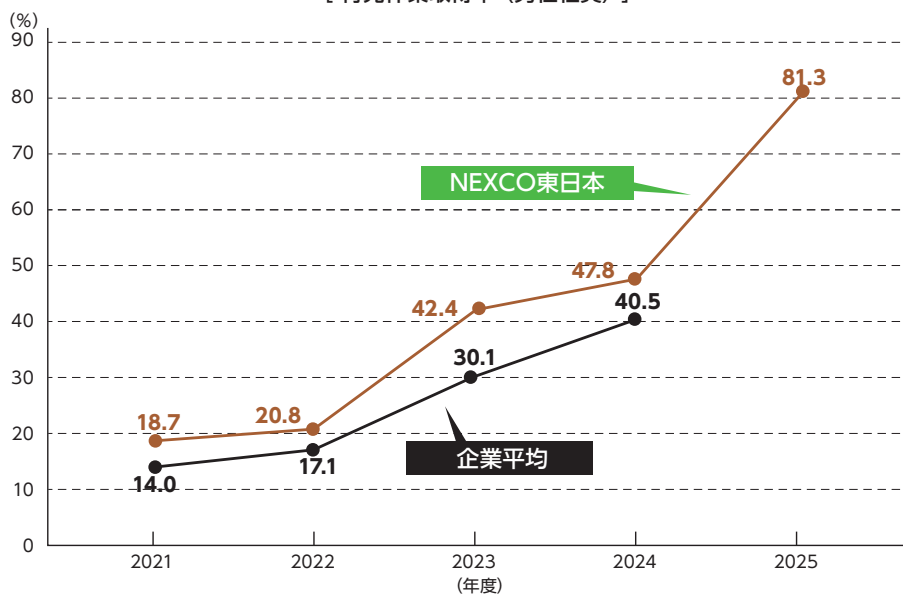
女性の新卒採用比率向上や働きやすい環境づくりのため、採用担当への女性社員配置、女性社員交流フォーラムの開催、女性特有の健康課題に関するリテラシー向上を目的としたセミナー開催などの取組みを行っています。また、柔軟な働き方に対応した各種制度の導入など、女性の活躍を支える取組みを推進しています。



■ 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。

〔育児休業取得率(男性社員)〕



■ シニア社員の活躍

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。

■ 健康経営®の推進

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、カウンセラーを配置するなど、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。



「健康経営®」は、NPO法人健康経営研究会の登録商標です。
2019年度以降「健康経営優良法人」の認定を受けています。

■ 柔軟で働きやすい職場環境の構築

ワーク・ライフ・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。

■ 出産・育児、介護との両立

出産・育児や介護と仕事を両立しながら、社員一人ひとりが安心して働き続けられる職場環境づくりを推進しています。不妊治療に利用できる出生サポート特別休暇のほか、育児、介護支援のための各種休暇制度と、育児・介護期における育児休業、介護休業などの各種休業制度、転勤特例制度など、ライフイベントと仕事の両立を支援する制度を整備しています。

また、研修などを通じた上司社員の意識醸成により、社員が必要なときに必要な制度を安心して利用できる職場環境の整備に努めています。