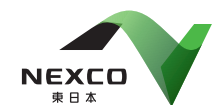


NEXCO東日本レポート 2026



あなたに、ベスト・ウェイ。



An aerial photograph showing a wide river flowing through a lush green landscape. A multi-lane highway bridge with blue railings spans the river. The surrounding area includes fields, trees, and some industrial or residential structures in the distance under a clear blue sky.

CSRメッセージ

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、
高速道路事業を通じて地域と地域をつなぎ、地域とつながることで、
人々の暮らしや社会を支えてきました。
これからも、地域とともに社会や時代の変化に対応しながら、
一つひとつの事業を着実に進めるとともに、
社会課題の解決に取り組み、新たな「つなぐ」価値を創造し続けることで、
未来につなげ、持続可能な社会の実現に貢献してまいります。

CONTENTS

トップメッセージ 3

価値創造の基盤 5

NEXCO東日本グループのあゆみ	5
価値創造ストーリー	7
企業理念	8
事業運営の基盤	9
事業概要	11
地域とのつながり	13
財務ハイライト	14

特集

未知をひらく

NEXCO東日本グループ 中期経営計画（2026-2030）

前中期経営計画の振り返り	17
新たな中期経営計画（2026-2030）	18
重点計画	19

中長期的な事業運営 21

防災・減災	21
渋滞対策	23
ネットワーク整備	25
安全対策	29
持続可能な施設運営とニーズへの対応	31

未来に向けた価値創造 33

高速道路リニューアルプロジェクト	33
SMH（スマートメンテナンスハイウェイ）プロジェクト	34
「moVision（モビジョン）」による自動運転社会の実現	35
冬期の除雪作業省力化・効率化	38
環境経営の推進	39
カーボンニュートラルの推進	40
自然環境の創出と生物多様性の保全	44
海外事業の展開	45
新たなサービスの創出	47
人的資本	48
ワーク・ライフ・バランス	49

コーポレートガバナンス 50

ガバナンス体制	50
コンプライアンスへの取り組み	52
役員一覧	53

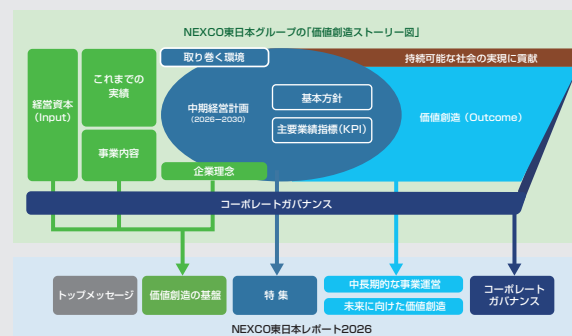
データ集 55

営業データ	55
財務データ	56
非財務データ	57

Information 58

■ 本レポート編集方針

「NEXCO東日本レポート」は、当社グループが事業を通じて社会に貢献する姿を下図のコンセプトにより、ステークホルダーの皆さまにお伝えすることを目的に制作しています。



■ 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

2025年4月1日～2026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



変化する時代に応え続ける 高速道路の価値創造

— 「中期経営計画(2026-2030)」が示す、
次の時代の方向性 —

東日本高速道路株式会社

代表取締役社長 吉岡 幹夫

変化する事業環境と中期経営計画

NEXCO東日本グループを取り巻く事業環境は、人口減少や労働力不足の進行、物価・人件費の上昇、気候変動にともなう災害の激甚化、高速道路の老朽化などにより、厳しさを増しています。一方で、AIや自動運転などの技術革新は新たな可能性を広げ、道路インフラに求められる役割も、より高度で多様なものへと変化しています。

こうした変化を的確に捉えながら、安全・安心・快適・便利な高速道路サービスを提供することで社会の期待に確実に応え続けることが、私たちに課せられた使命だと考えています。この認識のもと、前中期経営計画の進捗と成果を踏まえて「中期経営計画(2026-2030)」を策定しました。当社の目指す方向性を、①「安全・安心・快適・便利な社会インフラサービスをお届けするとともに、次世代高速道路の取組みを推進する」、②「社会課題の解決に貢献し、日本と地域を支える」、③「事業運営力を強化し、働く人にとって誇れる企業グループとなる」という3つの基本方針として取りまとめ

した。この基本方針をもとに重点計画を設定し、その実現に向けて、次の視点から具体的な取組みを進めてまいります。

①防災・減災 ～必要な支援を、すぐに届けます～

近年、災害の激甚化・頻発化が進む中、防災・減災対策を着実に推進し、災害時においても必要な機能を確実に発揮できる高速道路の構築に取り組んでいきます。

震災対策については、早期の機能回復による交通確保という重要な使命のもと、今後30年間に震度6弱以上の地震が発生する確率が26%以上とされる地域にある橋りょうの耐震補強を完了させ、特に、首都直下地震に対しては、CCTVやドローンによる被災状況の迅速な把握、AIを活用した復旧計画の策定により、緊急車両の都心向けルートを48時間以内に確保することを目指し、国が定める「八方向作戦」を支えます。

また、土砂災害については、高速道路に隣接する危険箇所に対し、航空レーザ測量の成果を活用した対応を進め、リスクの低減を図っていきます。

②ネットワーク ～行きたい場所へ、より早く・確実に～

重要ネットワークの複数ルート化や交通容量の拡大を進めることで、災害時の代替経路の確保だけでなく平時の円滑な交通を支える基盤の強化に取り組みます。首都圏では、東関東道(潮来IC～銚田IC間)や圏央道(大栄JCT～松尾横芝IC間)の新規供用を予定しており、特に国際航空貨物の取扱量が国内最大である成田空港を中心とした広域的な物流・交流拠点へのアクセス強化を図ります。あわせて、暫定2車線区間の4車線化やスマートICの整備により広域交通ネットワークの機能強化と地域のアクセス性向上にも取り組めます。

③渋滞対策 ～渋滞を減らし、より快適に～

渋滞対策については、関越道や東京外環道などへの付加車線の整備などボトルネック解消への取組みのほか、ソフト面の対策として、走行時間帯に応じて変動する柔軟な料金施策の検討を進めていきます。さらに、交通情報提供の高度化に向けて、当社の持つ交通データやルート検索履歴データを活用し、AIを活用したルート案内の高度化に取り組むとともに、データをオープン化し、渋滞予測モデルの高度化に寄与していきます。

④リニューアル ～100年後も安心して走れます～

進行する老朽化への対応として、将来にわたって安全・安心に走行できるよう、引き続きリニューアルプロジェクトを着実に進めます。お客さまへの渋滞などの影響が最小限となる工法で計画的に対策を進めるとともに、設備のスリム化や舗装などの高耐久化により維持管理や更新にかかるライフサイクルコストの低減を進めます。

⑤安全性向上 ～走る人みんなの安心を、しっかり守ります～

高速道路における正面衝突による死傷事故はあってはならないとの認識のもと、逆走対策や暫定2車線区間の正面衝突事故への対策を着実に推進していきます。

逆走車に対しては、2028年度までに重点対策箇所、視覚的な対策に加えて、ウェッジハンプや埋め込み型ブレードによる物理的抑制対策を進めます。あわせて、監視カメラ映像とAI画像解析を活用し逆走車両を検知し警告する技術の検証を進めます。

また、暫定2車線区間では、これまでに中央分離帯にワイヤロープなどを設置した区間においては反対車線への飛び出し死亡事故が発生していないことを踏まえ、トンネルや長大橋りょうにおけるセンターパイプやセンターブロックの設置を進めます。さらに、抜本対策である暫定2車線区間の4車線化について、圏央道(久喜白岡JCT～大栄JCT間)などで着実に進めていきます。

⑥情報提供 ～出発前も走行中も、欲しい情報をわかりやすく～

情報提供の方法と質の向上により、欲しい情報が適切なタイミングで得られ、より安全で快適に走行できることを目指します。まず、「ドラぶらアプリ」を多機能化し、現在SNSで提供している通行止め解除見込みをプッシュ通知でお届けします。さらに、音声アプリ「ドラコ」のサービスを関東エリアから順次開始し、ドライバーの進行方向に応じた渋滞や通行止め、気象などに関する情報を運転中に音声で提供します。

⑦SA・PA ～立ち寄る楽しみが増え、旅の満足度が高まります～

SA・PAでは、地域企業と連携した店舗や商品の展開を通じて、お客さまが地域の魅力を感じられる施設づくりを進めます。また、無人決済システムや多様な自動販売機の導入により、お客さまがいつ立ち寄っても利用できるサービスを提供します。

⑧次世代高速 ～走行も料金も、次の時代へ～

自動運転時代のサービス提供に備え、次世代の高速道路に向けた取組みを推進し、高速道路の新たな価値を追求します。東北道(鹿沼IC～宇都宮IC間)において「多機能ポー

ル」を活用した実証実験を2026年度から開始します。これは、落下物や事故などの情報をリアルタイムで収集し、AI処理して実験車両へ提供するものです。さらに、自動運転トラック等の実装に向けて国が行う実証実験にも参画し、相互に連携し、その有効性を検証します。

また、EV普及への対応に向け、急速充電器の高出力化や増設のほか、2027年度以降館山道(君津PA付近本線)において、走行中給電の実証実験を開始します。

あわせて、混雑状況などに応じた柔軟な料金設定や多様な支払い手段の実現に向けた検討を進めていきます。

⑨地域共創 ～地域の未来をともに創ります～

地域との連携を一層深め、地方創生や地域経済の活性化につなげます。例えば、「地域共創プロジェクト」を開始し、当社グループの人材が行政・住民・企業など地域の多様な関係者と協働し、地域が抱える課題を共に解決しながら、新たな事業や価値の創出を通じて地域の活性化に貢献していきます。

⑩物流支援 ～安定した輸送を支えます～

効率的で安定した物流を支援するための機能強化を進めていきます。具体的には、SA・PAにおける駐車マスの拡充やシャワールームの整備など、ドライバーの休憩機能の拡充につながる取組を進めるとともに、効率的な物流の実現を後押しするため、中継拠点の整備や運行管理への支援を進めます。自動運転の将来も見据えながら、高速道路に求められる役割について、検討を深めていきます。

⑪脱炭素化 ～CO₂を半減して未来への責任を果たします～

2024年度に「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、2025年度には道路法に基づく「NEXCO東日本 道路脱炭素化推進計画」を定め、国に提出しました。この計画のもと、道路分野におけるCO₂排出量を2030年度までに50%以上削減するため、トンネル照明のLED化の完了や次世代型太陽電池の実証に加え、低温アス

ファルト混合物や環境配慮型コンクリートの採用など脱炭素に資する資材・施工方法の適用を進めていきます。

⑫持続可能な維持管理

～24時間365日、当たり前の安心を守ります～

将来にわたり安定的にサービスを提供し続けるための基盤づくりとして、日常的な維持管理の効率化を進めます。料金所の遠隔化や雪氷車両のワンマン化、ロボティクスやAIを活用した路面や構造物の点検・調査などにより、コスト削減を進めていきます。また、その基盤としてDXの推進が不可欠という認識のもと、業務全般の効率化・高度化を推進します。

一方で、持続可能な高速道路サービスを提供していくためには、財源の安定的な確保も重要な課題です。民営化20年の節目に実施された国土交通省の業務点検フォローアップにおいても指摘されているとおり、持続可能な運営の観点から、今後の財源確保のあり方について検討を進めていく必要があると認識しています。

⑬働き方 ～一人ひとりが挑戦し、成長できる社会へ～

すべての取組を支える土台が人材です。グループ全体でのスキル向上を図るとともに、社内起業制度など新しい業務に挑戦できる環境の整備や、多様な働き方ができる職場づくりを推進していきます。

未知をひらく、その先にある新たな価値創造

今中期経営計画のキャッチフレーズである「未知をひらく」は、若手社員からの提案です。「高速道路の進化を通じて未来を切り開こう」との思いが込められています。

今後ともお客さまや地域社会の期待に応え続け、持続可能な社会の実現に貢献し、日本を支えるインフラ企業グループとしての役割を果たし、社会や時代の変化を的確に捉えながら、高速道路の新たな価値を創造し続けてまいります。

価値創造の基盤

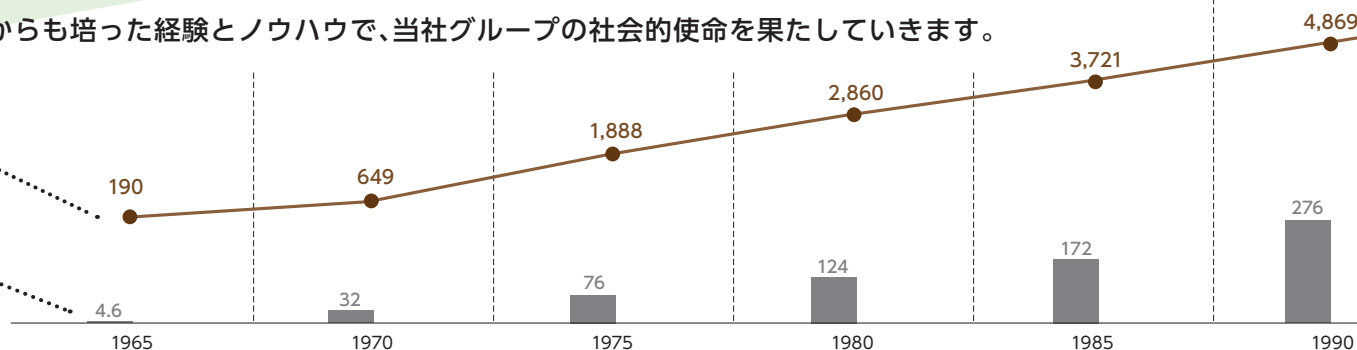
当社グループは、日本道路公団（1956年設立）の分割・民営化により2005年10月に誕生し、東日本地域的高速道路ネットワークを支えています。日本道路公団の歴史を含めると今年で70年。これからも培った経験とノウハウで、当社グループの社会的使命を果たしていきます。

〈 供用（営業）延長の推移（km） 〉

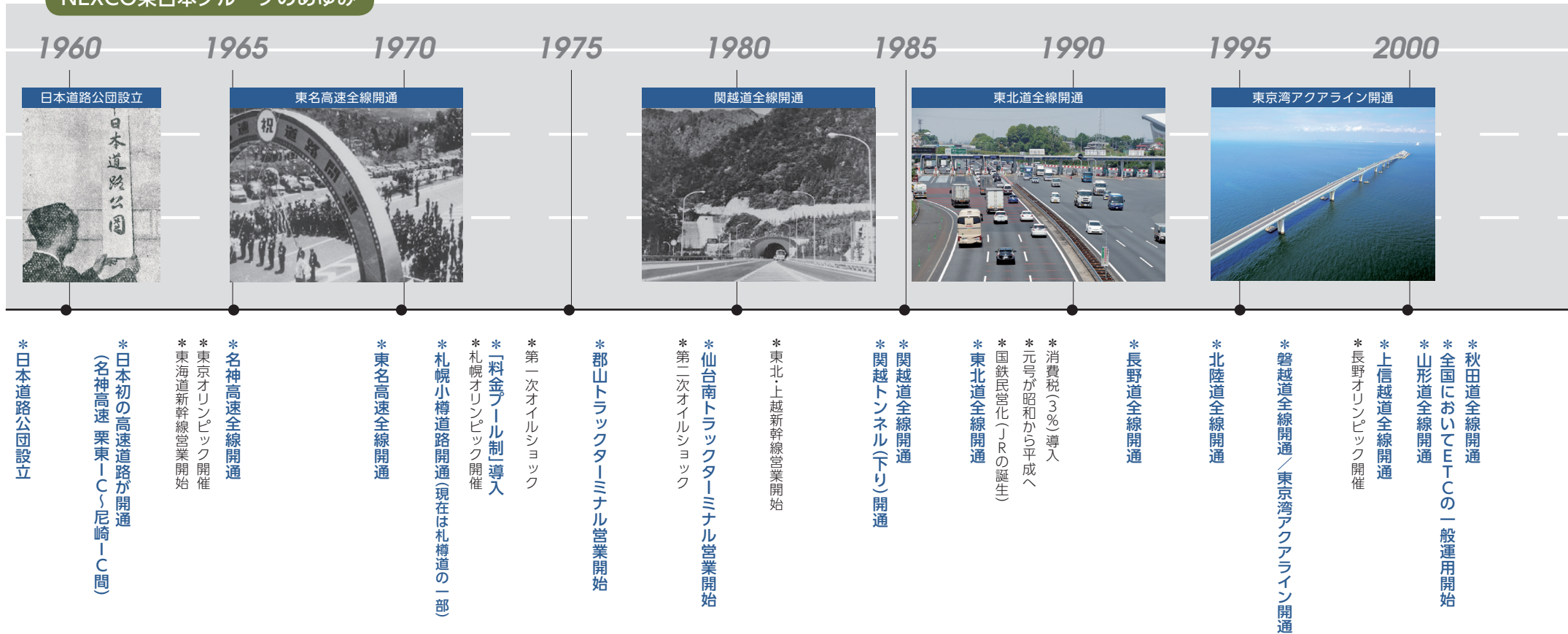
※国内の高速道路データは「高速道路便覧2024」より引用

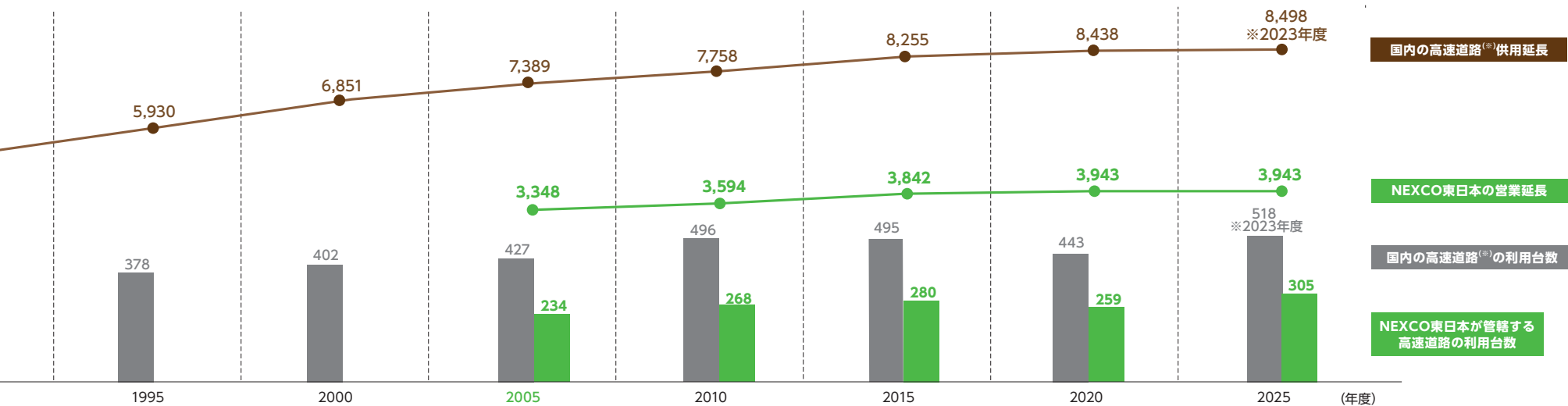
〈 利用台数の推移（万台／日） 〉

※国内の高速道路データは「高速道路便覧2024」より引用



NEXCO東日本グループのあゆみ





2005



2010



2015



2020



2025



* NEXCO東日本設立
* 東日本高速道路株式会社設立
(道路関係公団の民営化)
* 新潟県中越地震発生

* 東日本大震災発生
* 北関東道全線開通
* インド事務所設立(初の海外拠点)
* 岩手・宮城内陸地震発生
* 新潟県中越沖地震発生
* お客さまセンター開設

* 防災拠点を備えたSA誕生
* 常磐道全線開通
* 平成27年9月関東・東北豪雨
* インフラ長寿化計画(行動計画)策定
* 常磐道全線開通

* 平成28年台風第10号
* 令和元年房総半島台風・令和元年東日本台風
* 元号が平成から令和へ
* 北海道胆振東部地震発生
* インド現地法人(EN)設立

* SMH運用開始
* 総合技術センター運用開始
* 新型コロナウイルス感染拡大
* 令和元年房総半島台風・令和元年東日本台風
* 元号が平成から令和へ
* 北海道胆振東部地震発生
* SMH運用開始
* 総合技術センター運用開始
* 新型コロナウイルス感染拡大

* 「カーボンニュートラル推進戦略」始動
* 能登半島地震発生
* 新型コロナウイルス感染症5類へ移行
* 「moVision」始動
* 東京オリンピック開催
* 「NEXCO東日本 道路脱炭素化推進計画」策定
* 青森県東方沖で地震発生
* 初の「後発地震注意情報」発令
* カムチャッカ半島付近で地震発生

価値創造ストーリー

NEXCO東日本グループの価値創造

Input

経営資本

財務資本

安定経営を支える財務構造と高い信用格付け

営業資本

東日本地域を支える高速道路ネットワーク

人的資本

現場力と技術継承を基盤とする人材育成

社会・関係資本

地域・国民・行政との長期的な信頼関係

環境資本

脱炭素・循環型社会へ貢献する対応力・適応力

知的資本

事業を通じて蓄積した技術とノウハウ

これまでの歴史

NEXCO東日本グループのあゆみ（1956年～）

取り巻く事業環境

社会

人口減少
労働力不足

経済

物価上昇
金利上昇

環境

地球温暖化
異常気象

技術

生成AI・ロボティクス等の技術進化
自動運転技術の進展

内的要因

高速道路の老朽化
コスト上昇

これまでの実績

2005年度
(民営化時)

2025年度
(最新データ)

営業延長 3,348 km ▶ 3,943 km

通行台数 (1日あたり) 234万台 ▶ 305万台

店舗売上高 (SA・PAの飲食・物販) 900億円 (2006年度) ▶ 1,112億円

サプライチェーン 排出量 8,922千t-CO₂ (2013年度) ▶ 8,865千t-CO₂ (2024年度)

債務残高 (全国路線) 28.9兆円 ▶ 18.1兆円

事業内容

道路の
管理運営

道路の建設

SA・PAの
運営

技術開発
環境保全
海外展開

関連ビジネス

未知をひらく

中期経営計画（2026－2030）

基本方針 1

安全・安心・快適・便利な社会インフラサービスをお届けするとともに、次世代高速道路の取組みを推進する

基本方針 2

社会課題の解決に貢献し、日本と地域を支える

基本方針 3

事業運営力を強化し、働く人にとって誇れる企業グループとなる

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

「つなぐ」価値を創造

グループ経営方針

コーポレートガバナンス

持続可能な社会の
実現に貢献

価値創造 Outcome

防災・減災 有事でも「つなぐ」を守る高速道路 P.21
安全・安心・快適・便利 今も未来も安全・安心な高速道路 P.23, 33
機能整備と情報による渋滞の解消・緩和 P.31
人も地域も快適・便利なSA・PA P.35
次世代高速 自動運転・EVを支える高速道路

物流支援 物流効率化・ドライバー負担軽減を支援 P.31
地域社会 自他の「強み」を活かす P.13, 47
脱炭素 地域連携と新ビジネスの創出 P.39
2050年カーボンニュートラル

事業運営力強化 DX推進と人材育成で
進化する「運営力」 P.34, 48

中長期的な事業運営

未来に向けた価値創造

主要業績指標(KPI)

橋りょうの耐震性向上
渋滞と交通事故の減少
SA・PAの収益向上
多様な働き方の実現

CSR メッセージ

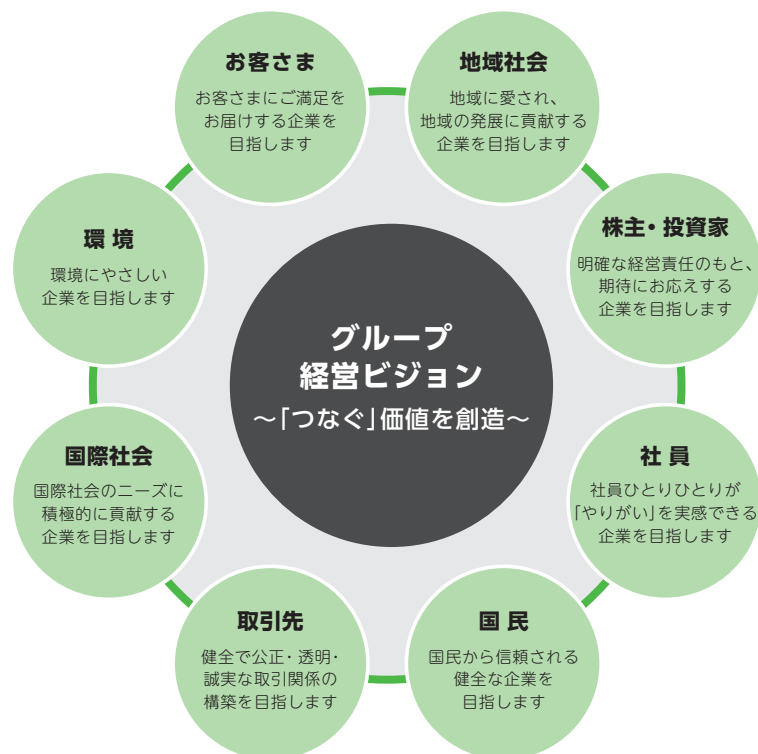
地域をつなぎ 地域とつながり
未来につなげる

償還期間・料金徴収期間 最大2115年まで

企業理念

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。



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。
- 終わりのない効率化を追求し、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。



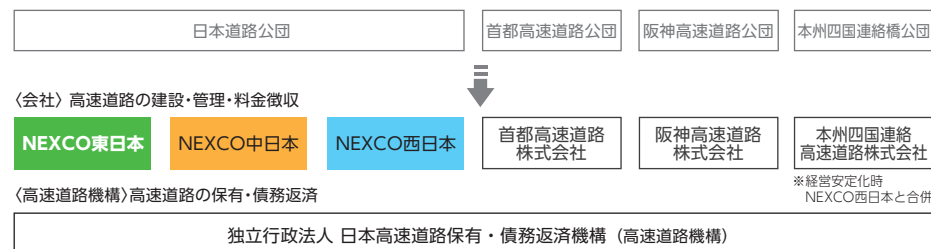
事業運営の基盤

■ 高速道路事業の枠組み

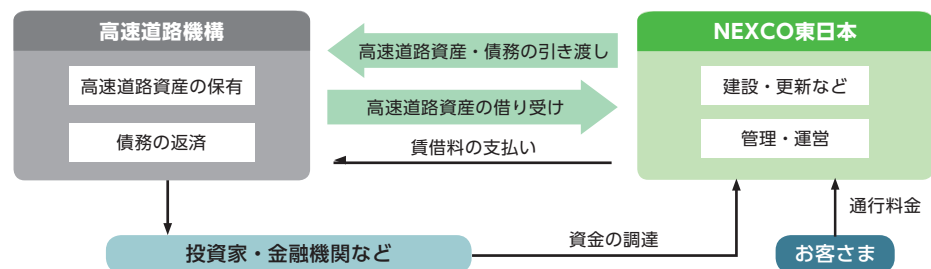
旧道路関係公団の民営化にあわせて、高速道路資産の保有と債務の確実な返済を行い、高速道路事業の円滑な実施を支援する独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「高速道路機構」）が誕生しました。

当社が社債発行や借り入れなどで調達する資金により、高速道路を建設し、完成後に高速道路資産とその工事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、高速道路機構より高速道路資産を当社が借り受け、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、高速道路機構に賃借料を支払い、債務の返済を進めています。

なお、高速道路の料金設定には利潤は含めず、通行料金収入は、賃借料のほか、高速道路の維持管理や各種サービスを提供するために使われています。



〔 高速道路機構とNEXCO東日本との関係 〕



〔 通行料金収入による債務の返済イメージ 〕



■ 政府・政策との強い一体感が生み出す強固なガバナンス

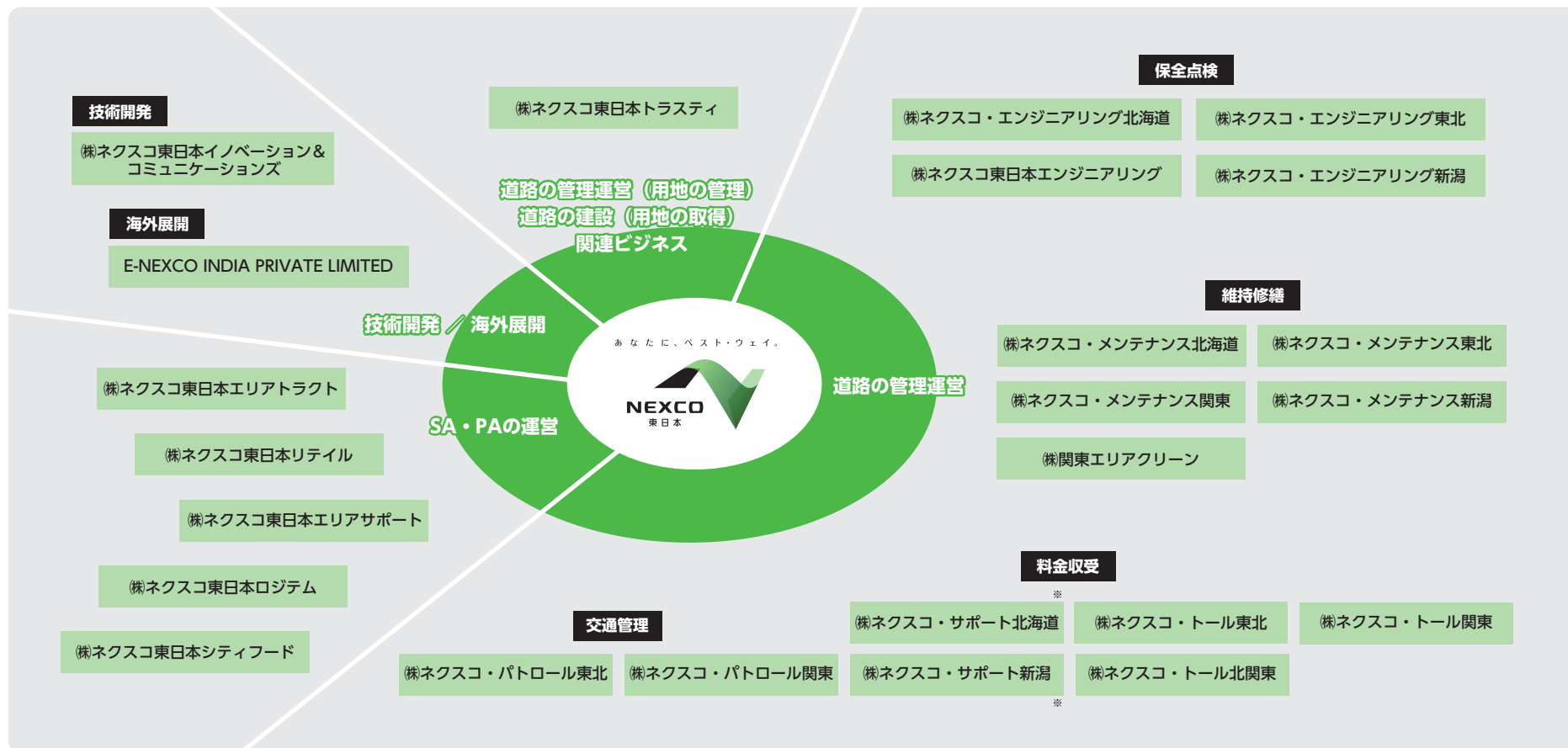
当社の株式は、総株主の議決権の3分の1以上を政府が保有することとされています（現状は全株保有）。業務執行は、国からの許認可を得るなど、強いガバナンスのもと事業を展開しています。

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	○募集社債を引き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り入れの認可	【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】



■ 安定した事業運営へグループ協働体制を確立

高速道路ネットワークを着実に整備し、安全・安心・快適・便利なサービスをお届けするため、当社とグループ31社との協働体制を構築しています。



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)
------	--

事業概要

道路の管理運営 ～24時間365日、安全・安心・快適・便利な高速道路空間を提供する～

道路管制センター

道路管制センターを当社グループ管内4カ所に設置し、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。



交通巡回

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）発生時は、現場へ急行し、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。

料金収受

料金所では、複雑な車種判別を的確に行い、多様な支払い手段に対応しながら適切かつ迅速な料金収受を行っています。また、料金精算機の導入、遠隔対応、ETC専用料金所の拡大など高度化・効率化を推進しています。



法令違反車両の指導取締り

法令で定められた車両の長さ・重量などの一般的制限値（最高限度）を超えた車両や、長い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）の走行を防ぐ指導取締りを行っています。



保全点検・維持修繕

路面・道路構造物の点検や清掃、道路周辺の草刈りなど実施するとともに、計画的な補修工事により、安全・快適を確保しています。また、将来へ向けた取り組みとして、SMH（スマートメンテナンスハイウェイ）プロジェクト（→P.34）を推進しています。



TOPICS

グループ協働で支える高速道路の安全・安心・快適・便利 ～札幌管理事務所グループ～



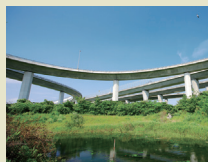
お客さまを第一に考え、安全・安心・快適・便利な高速道路空間を提供するため、グループ社員と協力して、さまざまな事象への対応力を身につけるための実務研修を実施しています。



緊急事象の対応などに取り組む姿をご覧くださいませ。
（マイナビニュース）
<https://news.mynavi.jp/kikaku/e-nexco-sdgs-7/?trflg=1>

技術開発・環境保全・海外展開

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に必要な技術開発や環境対策を進めています。また、これまでに培った経験や技術力を活かした国際貢献を進めています。



あきる野ICピオトープ



E-NEXCO Eye

関連ビジネス

当社グループの経営資源を最大限活用する事業（トラックターミナル、駐車場、駐輪場、宿泊施設など）を展開することで、地域へ貢献します。



郡山トラックターミナル
（東北道 郡山IC付近）



E-NEXCO LODGE 佐野SA店
（東北道 佐野SA）

道路の建設 ～高速道路ネットワークの整備を着実に進め、暮らしを豊かにする～



横浜環状南線（圏央道）釜利谷JCT～戸塚IC間 桂台トンネル

新規路線の整備

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がつながり、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。新規路線の整備により、移動時間の短縮、地域経済の活性化などの効果や、災害発生時の緊急輸送路としての役割が期待されます。

スマートICの整備

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、各地でスマートICの整備を進めています。通行をETC車に限定することで、低コストでの導入を可能としています。



圏央道 つくば西スマートIC

暫定2車線区間の4車線化

4車線化により、渋滞の解消・緩和や、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における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。



圏央道 阿見東IC～稲敷IC間

SA・PAの運営

～地域とお客さまへ高いクオリティで応える場所を提供する～

商業施設の充実 ～「華づくり」と「礎づくり」～

華づくり



7カ所

21カ所

礎づくり



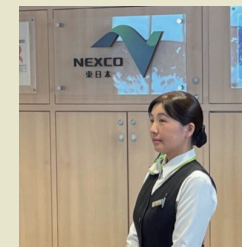
110カ所

50カ所

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。また、リニューアルでは、「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。

安心と快適をサポート

エリアコンシェルジュ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。また、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。



TOPICS

お客さまと地域を笑顔にするSA・PAづくり ～NEXCO東日本×ネクスコ東日本エリアトラクト～

SA・PAのお客さま満足度のさらなる向上を目指し、関係各所や地域と連携しながら、計画から運営までをグループ全体で一体的に推進しています。



お客さまと地域に寄り添ったリニューアルの実現に向けた、当社グループの協働による価値創造の取り組みをご覧ください。
（マイナビニュース）
<https://news.mynavi.jp/kikaku/e-nexco-sdgs-9/?trflg=1>



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、地域の皆さまへ情報発信を行っています。また、高速道路沿線地域と連携し、地域活性化に向けたさまざまな取り組みを行っています。

地域の皆さまへの情報発信

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。工事内容や完成後の効果について、PRルームの設置や現場見学会などを通して発信しています。



道東道4車線化事業PRルーム『占冠BASE』
(占冠村物産館 1階)

地域との交流

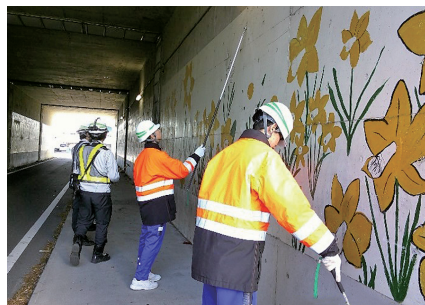
高速道路によるつながりを活かしたイベントを主催し、地域の魅力を発信しています。また、地域が主催するイベントへ出展・協賛などを行い、地域の皆さまとともに地域活性化に取り組んでいます。



地域が主催するイベントへの参加(新潟まつり)

地域を支える子どもたちへ ～キャリア教育支援～

出前授業を通じて高速道路や交通安全について学ぶ機会を提供するとともに、職場見学の受け入れにより当社の仕事や役割を知っていただくなど、地域の子どものキャリア教育を支援しています。



地元中学校の職場体験(高崎管理事務所)

高福連携 ～誰もが活躍する社会に貢献～

福祉施設でつくった商品の出張販売や美化活動など、障がいのある方と協働し、高速道路と福祉が連携して幸福を広げていく「高福連携」に取り組んでいます。



福祉施設のお菓子出張販売会(東北支社オフィス内)

地域の課題解決に向けた協働・共創

地域が抱える課題解決へ高速道路事業を通じて貢献するために、地域との協働・共創を進めています。街のサステナビリティをテーマに地元の皆さまとワークショップを開催するなど、さまざまな取り組みを行っています。

TOPICS

公民連携で考える 「街のサステナビリティ」

～NEXCO東日本版MaaSを
通じた地域連携～



上信越道のスマートIC設置を契機として、千曲市(長野県)職員と当社社員が街の課題解決につなげる事業構想に向けて語った記録をご覧ください。(マイナビニュース)

<https://news.mynavi.jp/kikaku/e-nexco-sdgs-8/?trflg=1>



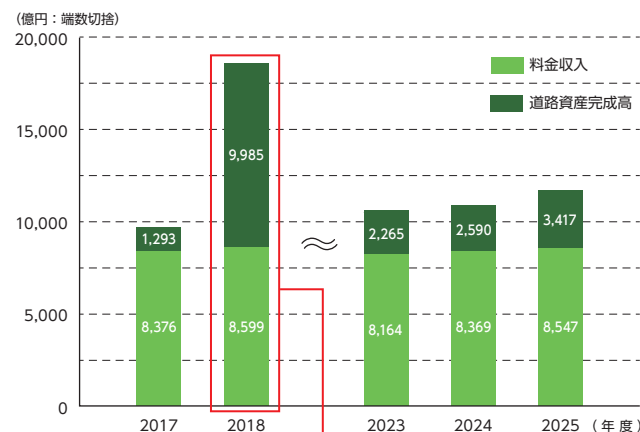
財務ハイライト

■ 営業収益(道路／SA・PA)の推移

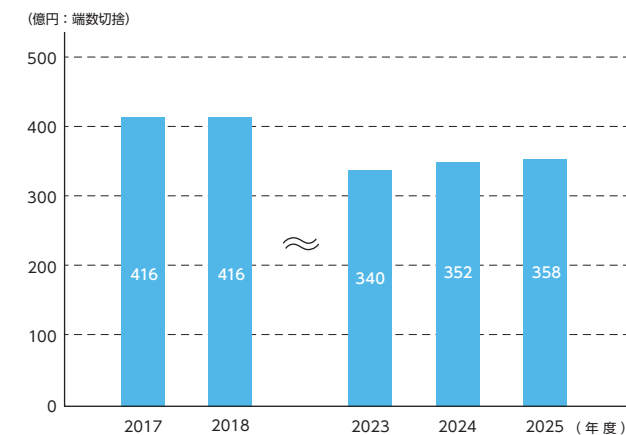
高速道路事業営業収益は、おもに料金収入と道路資産完成高(建設した高速道路を高速道路機構へ引き渡すことによる売り上げ)となっており、安定した料金収入により、確実な道路資産賃借料の支払いをしています。(→P.9)

関連事業のうち、SA・PA事業営業収益は、おもにテナントからの商業施設の賃貸料となっています。

[高速道路事業営業収益の状況]



[SA・PA事業営業収益の状況]



■ 連結キャッシュ・フロー (営業／投資／財務／現金等)の推移

高速道路の建設・更新工事を進めるための資金は、社債発行や長期借入金により調達していますが、売り上げの発生(高速道路機構への高速道路資産の引き渡し)は、工事完了後となり、工事の開始から高速道路機構へ道路資産を引き渡すまでに長期間を要します。このため、道路の開通などが少ない年度では、営業活動と財務活動のキャッシュ・フローは、次の傾向を示します。

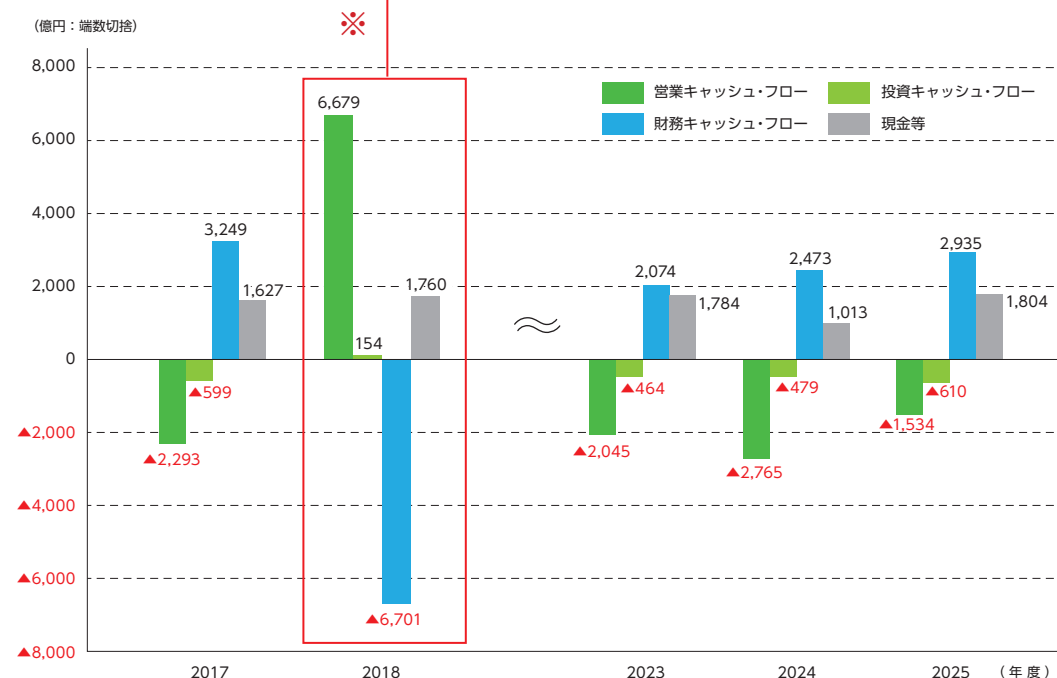
【営業キャッシュ・フロー】

高速道路の建設・更新のための投資額が、資産の引渡額を上回り、マイナスとなる年度が多い。

【財務キャッシュ・フロー】

資金調達額が、債務引渡額を上回るため、プラスとなる年度が多い。

なお、2018年度は、東京外環道(三郷南IC～高谷JCT間)の完成により、高速道路機構への資産・債務引渡が多額となったため、営業キャッシュ・フローがプラス、財務キャッシュ・フローがマイナスとなっています。(※)



社会的・環境的課題の解決を目指す確実な資金調達

サステナビリティボンド(環境および社会貢献債)による調達

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」によって資金調達を行ってきました。2024年6月には、国際資本市場協会(ICMA)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、格付投資情報センター(R&I)から第三者評価を取得しています。

本フレームワークに基づき、当社グループが進める暫定2車線区間の4車線化のうち、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における交通ネットワークの寸断防止、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車線化事業に充当するため、これまでに計600億円をサステナビリティボンドとして発行しています。

サステナビリティボンドの発行実績

債券の名称	募集開始日 (条件決定日)	発行日	年限	発行額
東日本高速道路株式会社 第114回社債	令和6年7月11日	令和6年7月25日	5年	500億円
東日本高速道路株式会社 第126回社債	令和7年11月13日	令和7年11月28日	5年	100億円

高い信用格付け

債券発行体として、R&I、ムーディーズ・ジャパン(Moody's)、日本格付研究所(JCR)から日本国債と同等の信用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

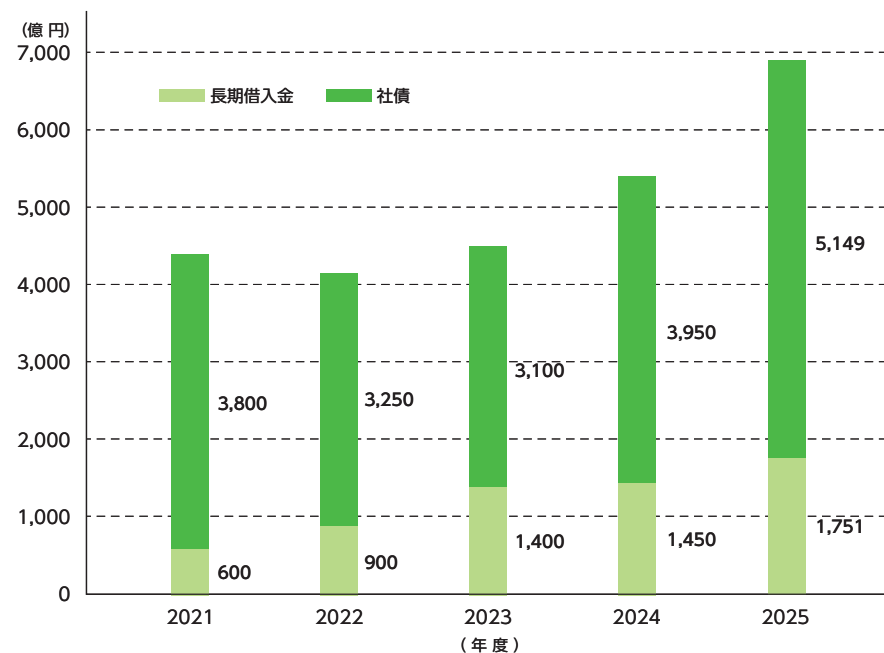
● サステナビリティ・ファイナンス

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500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



[資金調達の推移(道路の建設・更新資金分)]



※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

投資家とのコミュニケーション

2025年度は、個別訪問をはじめ、複数投資家向けのセミナーやエンゲージメント対談などを実施しました。今後も各種IR活動を通じて、投資家の皆さまとの十分なコミュニケーションを図ります。



自治体運用担当者向けセミナーへの登壇

債務引渡と着実な返済

高速道路機構への債務引渡

道路資産の完成にともなう債務（建設・更新事業に要した社債および借入金）の高速道路機構への引渡実績と予定額は、次のとおりです。

(百万円)

実績額	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
	270,000	280,000	240,000	290,000	390,000

(注) 2026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。

(百万円)

予定額	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
	1,517,289	299,290	304,524	502,615	2,146,240

(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)をもとに算出して記載しています。

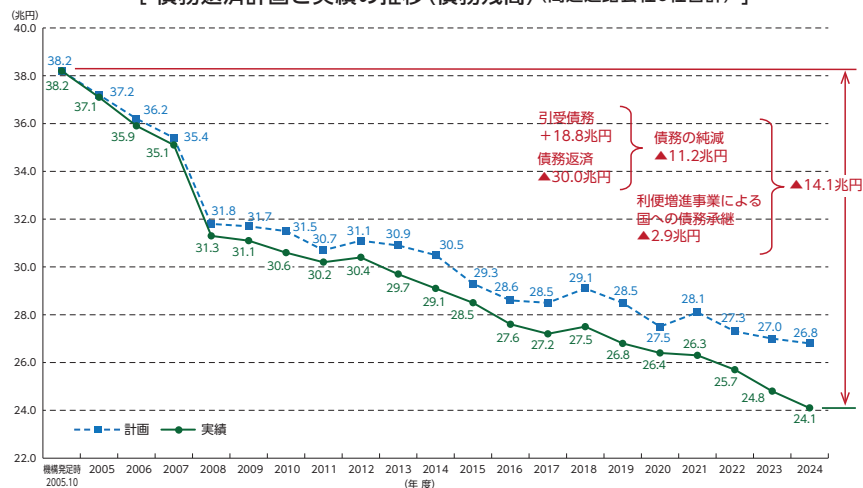
(注2) 上記の金額には、高速道路機構からの無利子借入金分に相当する債務引渡予定額は含みません。

(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、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。2025年度期首の債務残高は、発足時より▲14.1兆円となっています。

〔債務返済計画と実績の推移(債務残高)(高速道路会社6社合計)〕



出典：「高速道路機構ファクトブック2025」

株主と配当政策

株主の状況

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（高速道路株式会社法第3条）とされており、現状の株式は、財務大臣が全株式を所有しています。

配当政策

当面の間、当社は、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、道路事業から生じたものとそれ以外のものとに区分し、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ています。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。

株主の名称	住 所	所有株式数 (株)	発行済み株式(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3丁目 1番1号	105,000,000	100.00

■ 前中期経営計画の振り返り

前中期経営計画(2021年度～2025年度)では、「高速道路における安全・安心実施計画」に定めるリニューアルプロジェクトやワイヤロープ設置などの事故対策を進捗させるとともに、新型コロナウイルス流行下においても高速道路の維持・管理や休憩施設におけるサービス提供の継続に努めてきました。

さらに、物流2024年問題、サステナビリティへの社会的要請、道路関係法令の改正(料金徴収期間の延長)などの事業環境の変化にも適切に対応しながら、地域や社会から寄せられる期待に応えるべく、グループを挙げてさまざまな施策を着実に進めてきました。

【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

暫定2車線区間の
ワイヤロープの設置
173km (累計494km)

EV急速充電器の
設置拡大
174口 (累計325口)

【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

リニューアルプロジェクト
(橋りょうの床版取替)
142橋 (累計184橋)

SA・PA等の
防災拠点整備
20カ所 (累計61カ所)

【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

暫定2車線区間の
4車線化
圏央道 24.3km

スマートIC設置等による
アクセス強化
12カ所

【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

SA・PAの
大型車駐車マスの増設
555マス

ETC時間帯別料金の
社会実験
東京湾アクアライン

【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

カーボンニュートラル
推進戦略の策定
2013年比▲100%
(2050年度目標値)

新たな高速道路
サービスの創出
実証実験数 28社

【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

人材育成方針の公表
2023年度策定

年間総実労働時間の削減
▲約30時間
(2021年度比)

KPIの状況 (2025年度)

本線渋滞損失時間

1,155万台/時

渋滞が発生することによる利用者の
年間損失時間(本線渋滞の発生により、
お客さまが道路を走行する際に、定常
時より余分にかかる時間の総和)

快適走行路面率

95%

快適に走行できる舗装路面の車線延
長(年度末時点で補修が必要と判断し
た箇所を除く舗装路面延長を舗装路
面の全体母数で割ったもの)

総合顧客満足度

3.7ポイント

CS調査等で把握する維持管理に関
するお客さまの満足度(5段階評価)

売上高営業利益率

10.4%

SA・PAにおける
飲食・物販・ガソリンスタンドを対象

年間総実労働時間

1,943時間

東日本高速道路(株)単体の実績

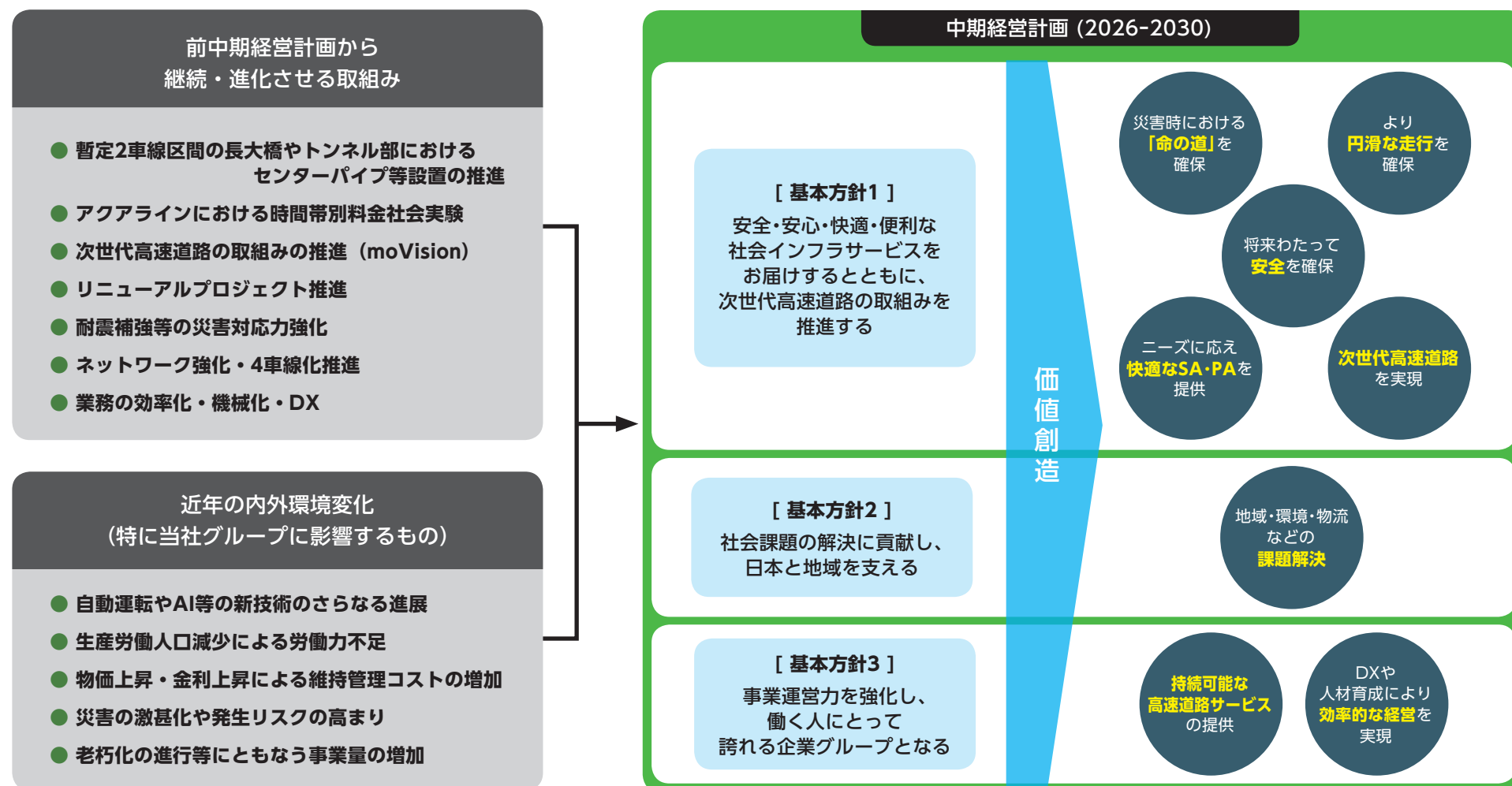
■ 新たな中期経営計画（2026-2030） ～3つの基本方針～

新たな中期経営計画期間の5カ年は、AIや自動運転、ロボティクスなどの技術の進展が期待される一方、生産年齢人口減少による労働力不足、物価・金利の上昇による維持管理コスト増加など、当社グループを取り巻く事業環境の大きな変化が見込まれます。また、自然災害の激甚化や大規模地震発生リスクの高まり、高速道路構造物の老朽化への対策についてもその重要性が高まっています。

新たな中期経営計画では、前中期経営計画の達成状況を踏まえつつ、各種環境変化

に機動的に対応しながら、高速道路の「安全・安心・快適・便利」の質をより高めていきます。あわせて、次世代高速道路に向けた取組みを加速させるとともに、地域・環境・物流などが抱える社会課題解決への貢献、さらにこれらの実現を支えるDX推進や人材育成などによる事業運営力の強化を図ります。

以上のことを踏まえ、新たな中期経営計画では3つの基本方針を定め、各種施策を着実に推進していきます。



重点計画

中期経営計画の3つの基本方針のもと、防災・減災、渋滞や事故への対策、ネットワーク機能の強化、老朽化対策、SA・PAサービスの向上、次世代技術の導入、地域連携の深化など、計画期間中に取り組むべき重要な施策を重点計画と位置づけています。

重点計画を着実に実行することにより、高速道路インフラを支える企業グループとして、お客さまや地域、社会から寄せられる期待に応えていきます。

また、これら重点計画の実行にあたり、お客さまの安全性や快適性の向上、休憩施設におけるサービス向上、社員のワーク・ライフ・バランスの達成を測る指標として、8つのKPIを設定しています。

KPIの達成状況を継続的にモニタリングし、施策の効果を検証して改善につなげることで、企業価値の持続的な向上を目指します。

NEXCO東日本グループ中期経営計画(2026-2030) 詳細はこちら



[中期経営計画紹介動画]

NEXCO東日本グループ中期経営計画(2026-2030) 「未知をひらく」



主な重点計画

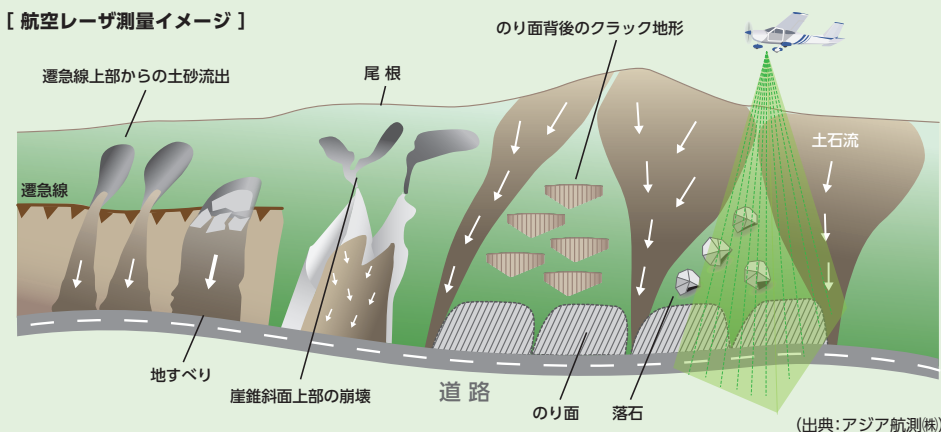
災害時における
「命の道」を
確保

- 耐震補強対策（被害の最小化と早期の機能回復）
- 首都直下地震等に備えた緊急輸送路の確保
- 高度な監視と災害時の初動体制の強化

高速道路に隣接する
危険箇所への対応

航空レーザ測量によりスクリーニングされた土砂災害の危険箇所への対応を進めることで、高速道路の安全性を高めます。

【 航空レーザ測量イメージ 】



(出典:アジア航測株)

より
円滑な走行を
確保

- 新規路線の建設
- 暫定2車線区間の4車線化・付加車線の設置
- 渋滞の解消や緩和(需要を平準化する情報提供、変動料金の導入)

将来にわたって
安全を確保

- リニューアルプロジェクトの推進
- 長大トンネル等の大規模設備の計画的な更新
- さらなる交通事故対策（逆走防止・暫定2車線区間の正面衝突事故対策）

ニーズに応え
快適なSA・PAを
提供

- 地域の魅力が感じられる商業施設の展開
- 地域企業等と連携した商品開発
- 商業施設のないエリアや夜間帯の利便性向上
(無人決済システムの導入、多様な自動販売機の設置)



次世代高速道路
を実現

- 自動運転支援に向けた実証実験
- EVへの走行中無線給電実験
- 自動運転輸送実現に向けた検証



地域・環境・物流
などの
課題解決

- 地域共創プロジェクトの実施
- 物流効率化
(SA・PA大型車駐車マス拡充、中継輸送拠点整備)
- 2050年カーボンニュートラル達成に向けた取組み
- 諸外国の道路課題解決・技術交流



**持続可能な
高速道路サービス**
の提供

- 予防保全や新技術活用によるコスト削減・効率化
- 財源確保のあり方を検討



DXや
人材育成により
効率的な経営を
実現

- DXや新技術開発による業務の効率化・高度化
- 高い使命感を持ち、自律・挑戦・協働する優れた人材の確保と育成
- 働きやすい職場環境の整備



**業務効率化・高度化を
支えるDXの推進**

AIを活用した業務の効率化(資料検索の迅速化、発注事務や工事管理をはじめとする各種業務の支援)や意思決定・判断の迅速化支援により、生産性の向上を目指します。

KPI (上段：2030年度目標 下段：2025年度との比較)

死傷事故率

1割削減

(▲0.4件/億台キロ)
※1

暫定2車線区間の
正面衝突死亡事故件数

0件

(▲2件)
※1

逆走死傷事故件数

0件

(▲3件)
※1

渋滞多発箇所数

4割削減

(▲13カ所)
※2

橋りょう耐震補強
完了率

100%

(+20%)
※3

4週間以上の
男性社員育休取得率

80%

(+44%)
※4

SA・PA店舗売上高

1,191億円

(+134億円)
※5

SA・PA連結営業利益

40億円

(+3億円)

※1 当社調べの暦年値

※2 5km以上の交通集中渋滞が週1日以上発生する箇所

※3 今後30年間に震度6弱以上の地震発生確率が26%以上の地域の橋りょうにおいて上下線いずれか一方の対策完了率

※4 東日本高速道路(株)単体の指標

※5 海ほたるPA、第三セクターおよびガソリンスタンドの売上を除く

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りと考えています。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

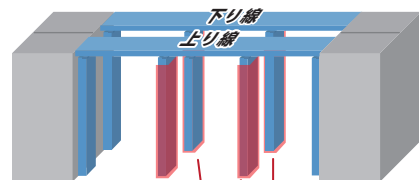
大規模な地震、気候変動がもたらす災害（激甚化・頻発化する台風や豪雨、豪雪）への備えと、被災後に高速道路機能を迅速に回復する取組みを推進しています。

地震への備え

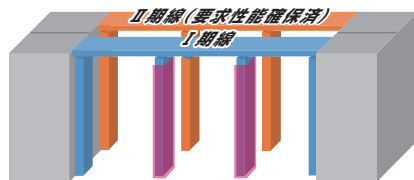
「高速道路の耐震補強実施計画」による橋脚補強の推進

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。

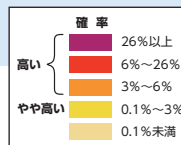
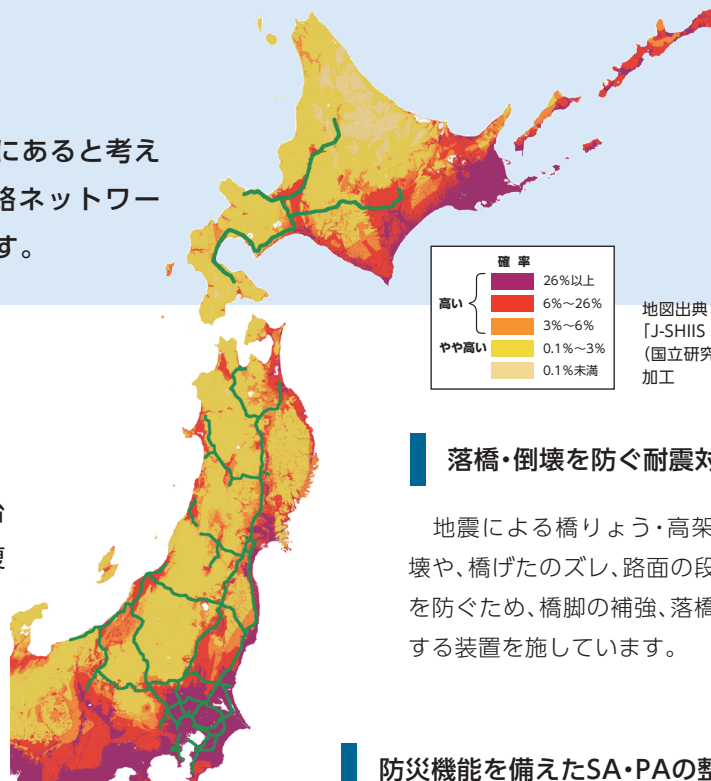
なお、暫定2車線区間の4車線化では、新たに着手する橋りょう（Ⅱ期線）がこの基準を満たす場合には、営業中の橋りょう（Ⅰ期線）の補強時期を見直します。



片側の補強を優先



Ⅰ期線の補強時期を見直し



地図出典：
「J-SHIS 地震ハザードステーション」
(国立研究開発法人防災科学技術研究所 <https://www.j-shis.bosai.go.jp/>) を加工

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

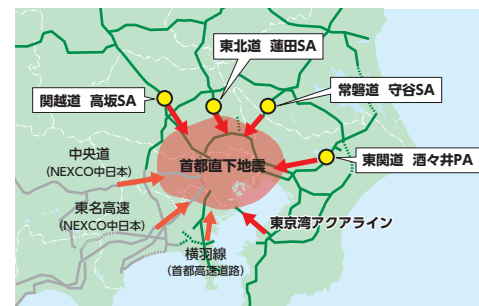
地震による橋りょう・高架部の倒壊や、橋げたのズレ、路面の段差発生を防ぐため、橋脚の補強、落橋を防止する装置を施しています。



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



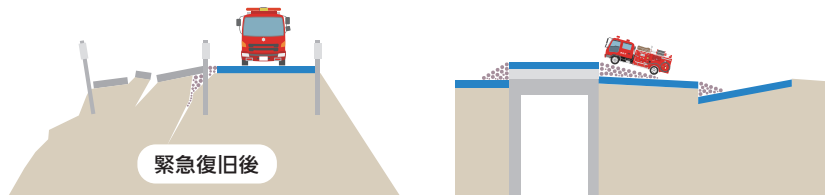
防災機能強化エリアでの合同訓練
(東北道 蓮田SA上り線)

「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。

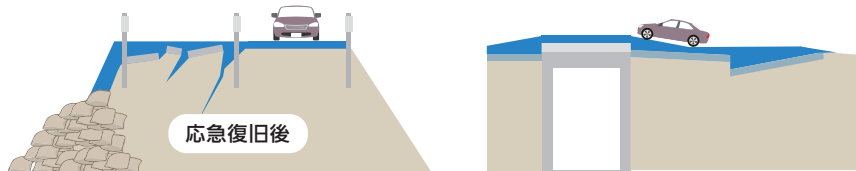
【STEP 1】 緊急復旧（約24時間後）

土のうなどにより緊急車両の交通を確保



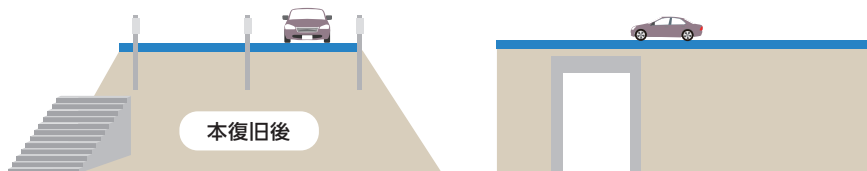
【STEP 2】 応急復旧（約7日後）

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。



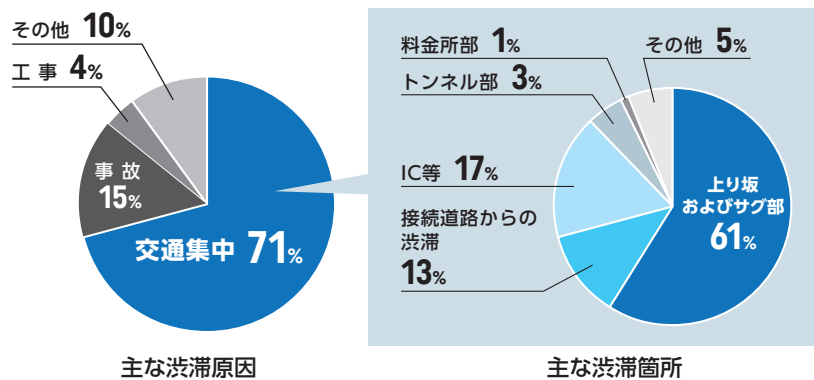
渋滞対策

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

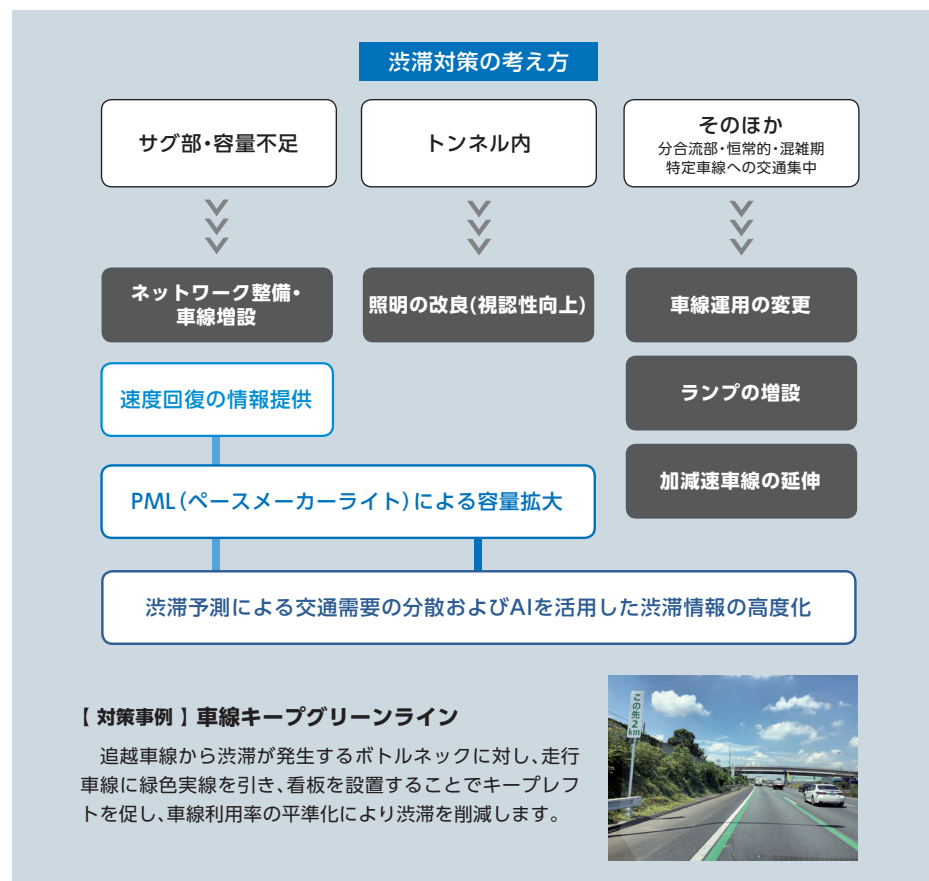
渋滞発生約7割は交通集中によるもので、このうち約6割が上り坂とサグ部（下り坂から上り坂へ変わるポイント）で発生しています。



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。

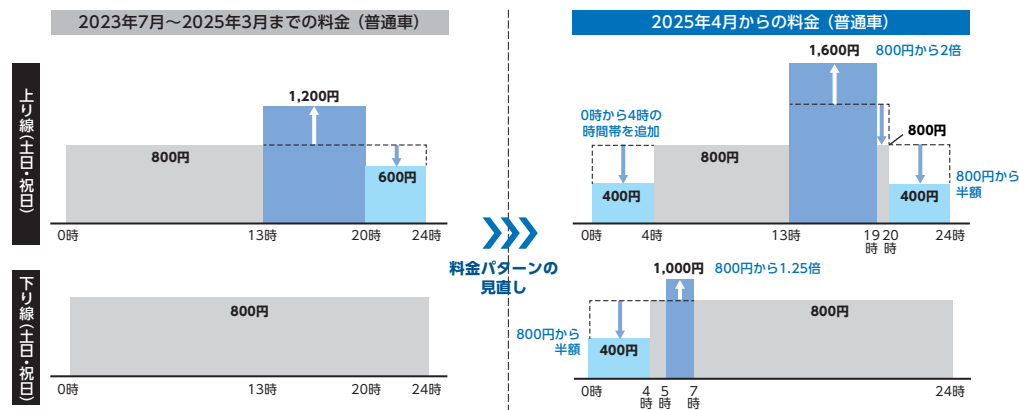


詳細はこちら

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

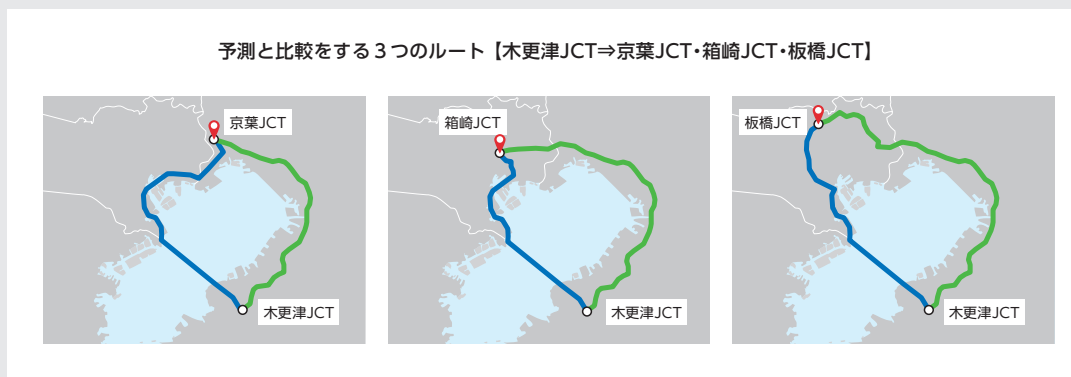
NTTドコモ×NEXCO東日本×首都高の新サービス 「AIルートジャッジ ～アクア VS 京葉・館山～」

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。

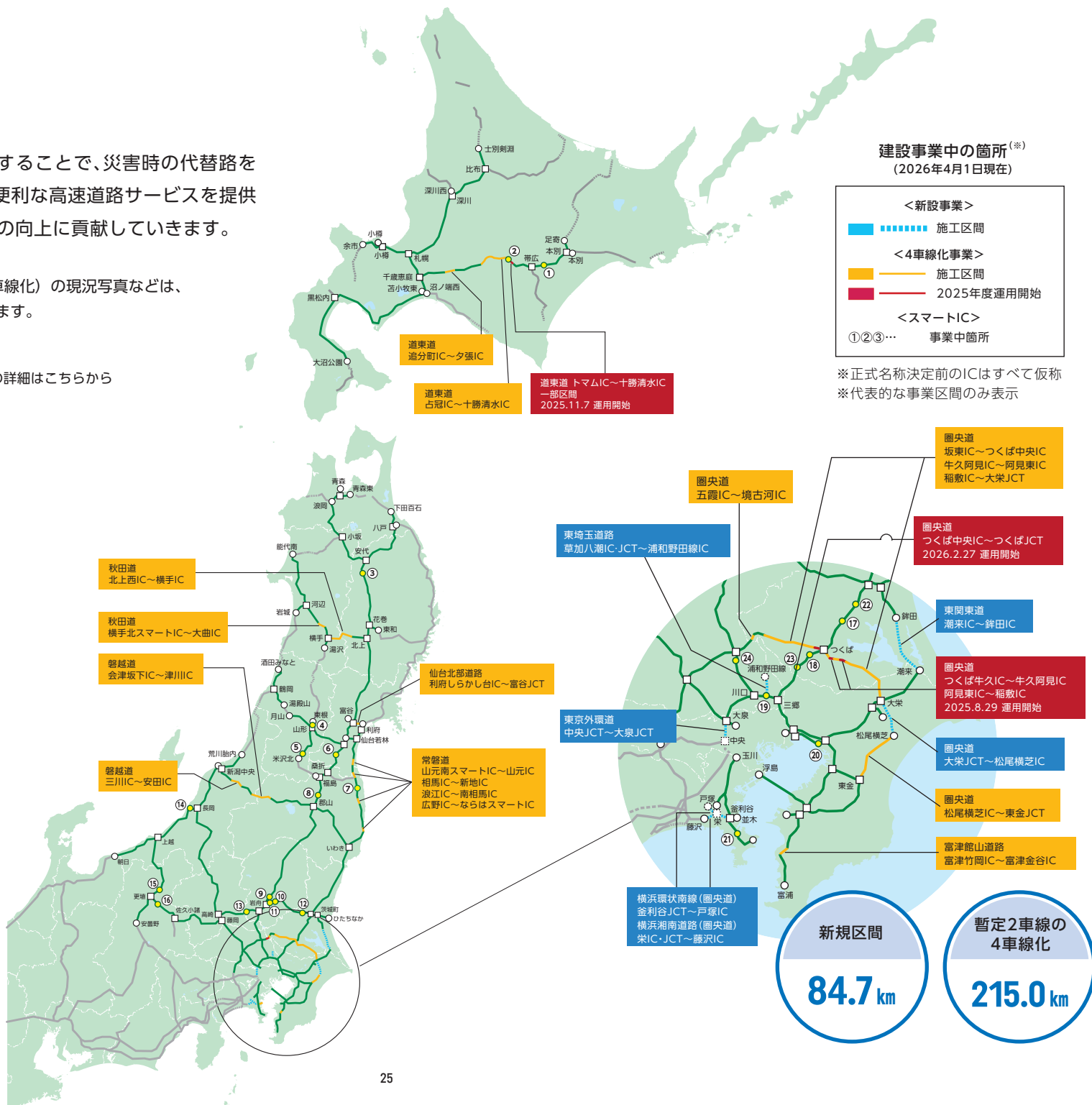
工事中区間（新規区間および暫定2車線の4車線化）の現況写真などは、コーポレートサイトより確認することができます。



「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。

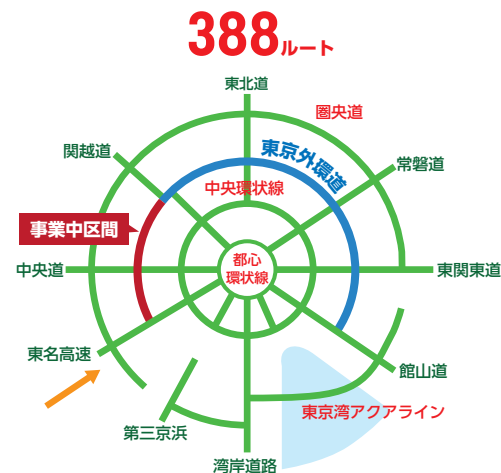
現在、大泉JCTを起点とした2本の本線シールドトンネルと、中央JCT（仮称）から2本、東名JCT（仮称）から1本のランプシールドトンネルの掘進作業を進めています。

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。

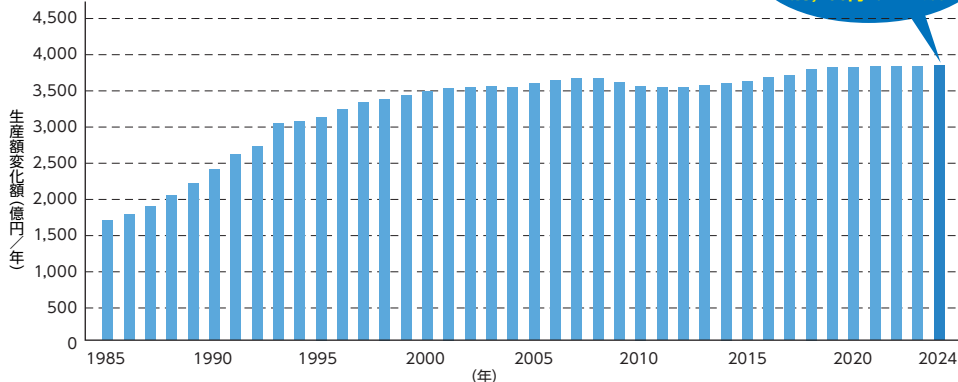
〔地域経済と広域物流の活性化〕

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。

関越道整備による経済波及効果

40年間で累計約**13兆円**

※日本の人口：約1億2,300万人 【資料】人口推計：総務省統計局（2025年3月時点）



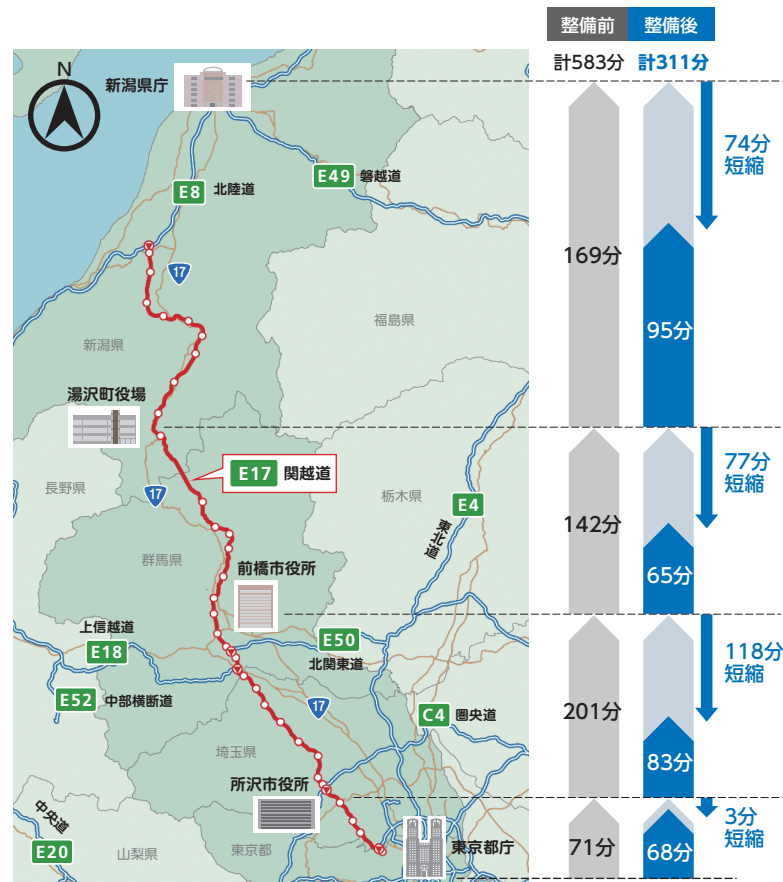
※経済波及効果とは、企業活動における「生産額変化額」を指し、当該道路の整備有無による実質生産額の変化額をSCGE（空間的応用一般均衡）モデルによって推計した結果を掲載しています。

2024年の経済波及効果
約**3,823億円**

日本の人口一人あたり
約**3,100円**に相当する効果

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 〕

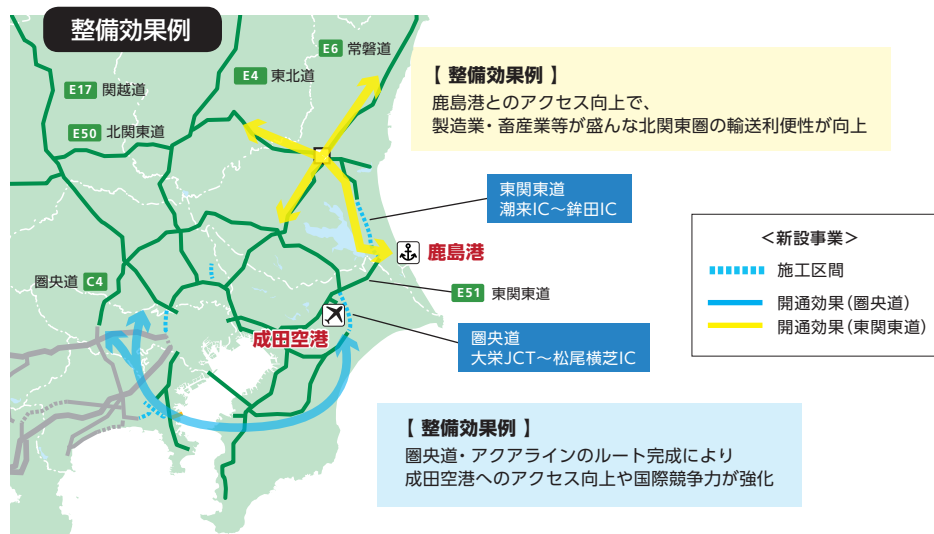
圏央道は、都心から約40km～60kmの圏域を環状に連絡する長さ300kmの高規格幹線道路です。大栄JCT～松尾横芝IC間の整備により、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の道路ネットワークが形成されます。

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。

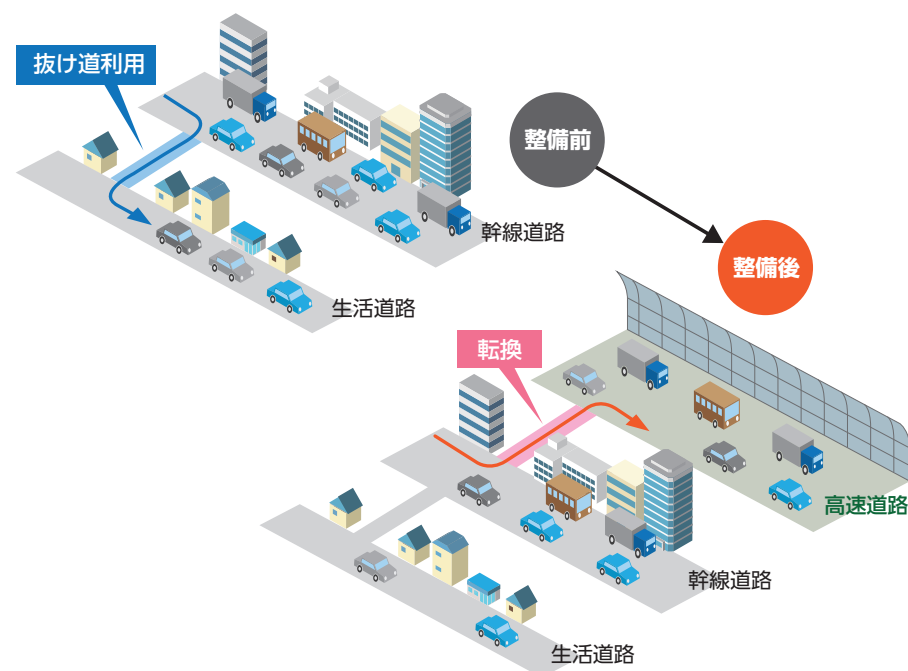
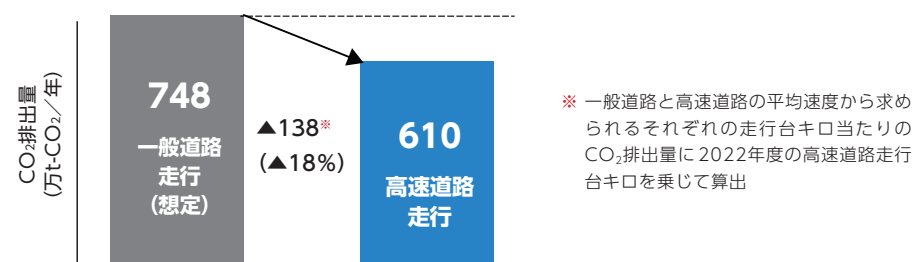


■ ネットワーク整備によるCO₂排出量削減

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!



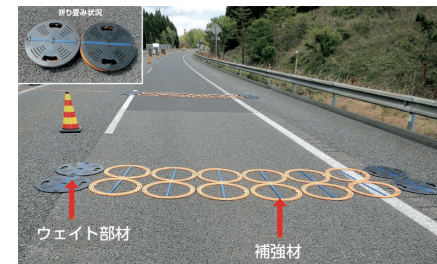
NEXCO東日本 マナーアップキャラクター「マナーティ」

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



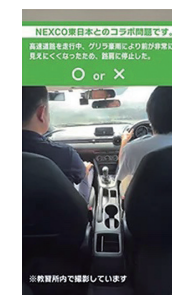
【安全な車線変更 編】



【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



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)）

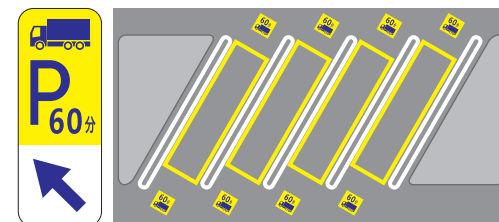
担い手不足という社会課題は、SA・PA運営に大きく影響を及ぼします。スタッフ配置が厳しくなることを想定しつつ、お客さまニーズに応える「質の高いサービス」を維持・向上するため、イノベーションによる店舗運営の効率化、多様な営業形態・販売方法の取組みを進めています。

その一環として、㈱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）

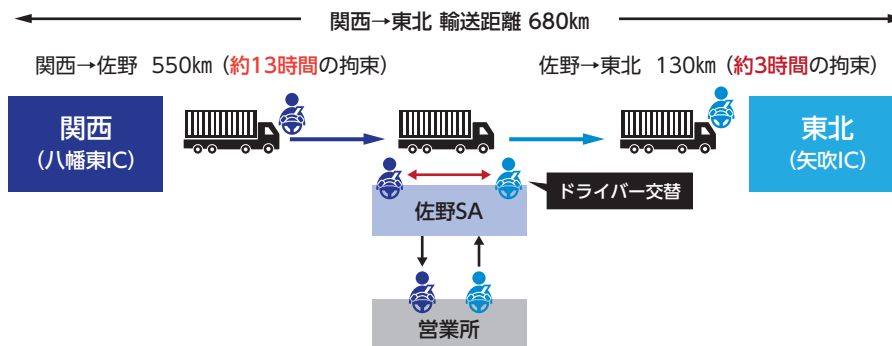
東北道	蓮田SA(上り線)、佐野SA(下り線)、大谷PA(上り線)、上河内SA(上下線)、那須高原SA(上下線)、安達太良SA(上下線)、吾妻PA(下り線)、国見SA(上下線)、菅生PA(下り線)
圏央道	狭山PA(内回り・外回り)

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「ドラぶらの旅」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(株)(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 一和みのゼロー」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。



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

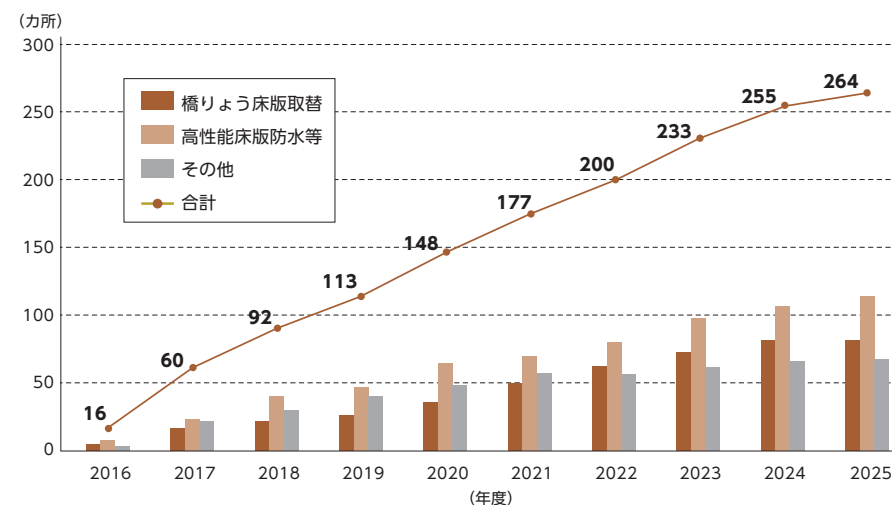
東北道 安達太良川橋床版取替工事



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

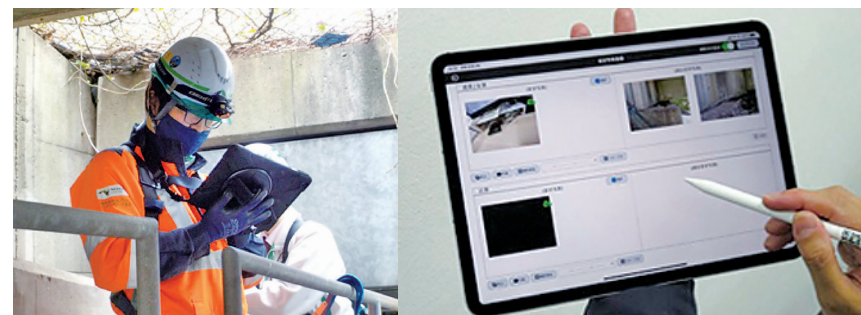
激甚化する災害時のオペレーションを強化するため、地理情報システム (GIS) を用いて危機管理関連情報を一元的に管理するツール (危機管理 GIS) を構築しています。災害時に、現地の社員がスマートフォンやドローンで撮影した位置情報付きの被災状況写真およびテキスト情報などを危機管理 GISへアップロードすることで、防災本部・各拠点へ瞬時に現地状況を共有することができます。これにより、復旧対応などを意思決定するまでの時間を短縮し、迅速な復旧が可能になります。

【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】

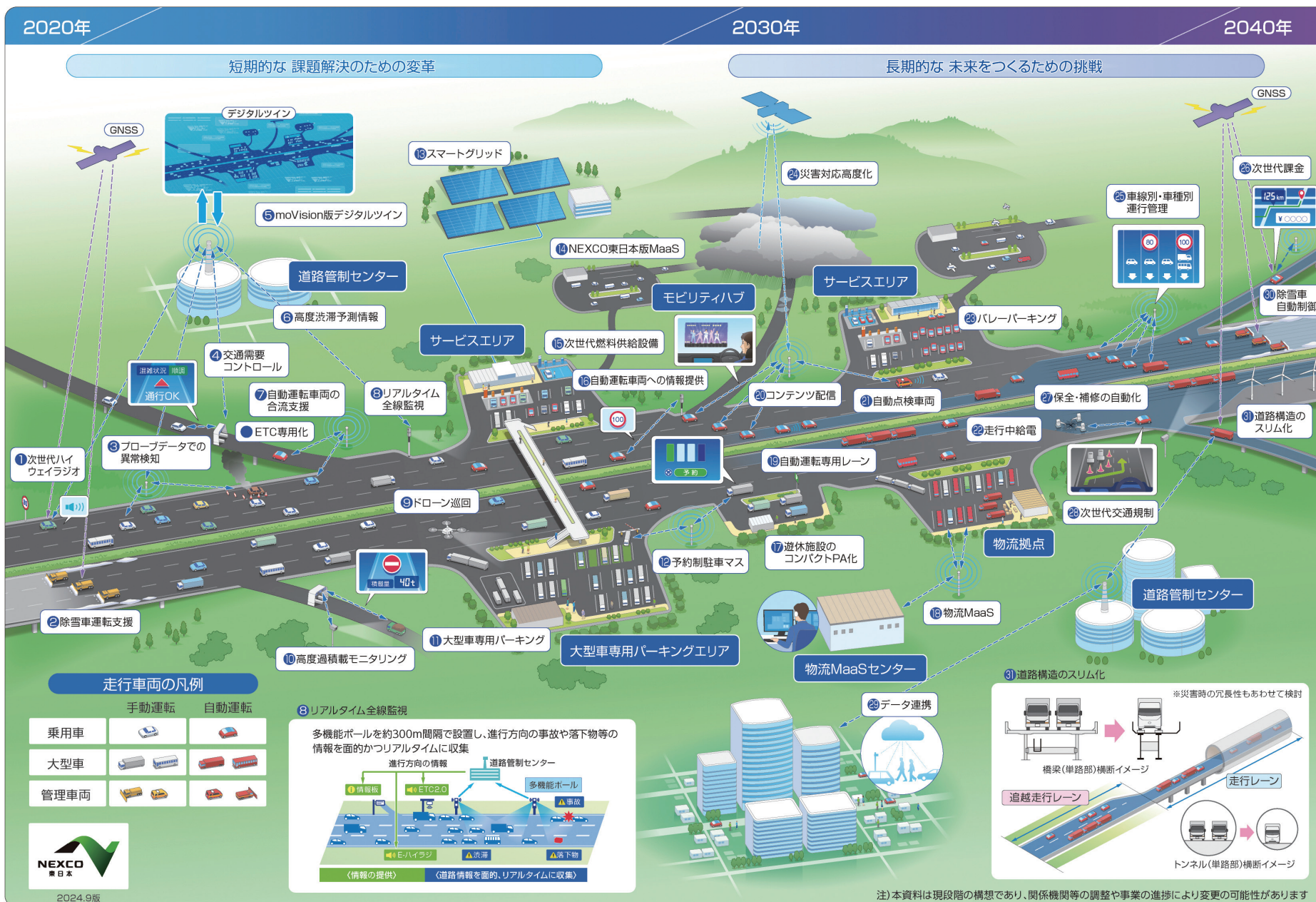
1. 操作ライセンスの保有
2. 保険への加入
3. 機上カメラによる歩行者等の有無の確認



ドローン飛行状況および搭載カメラによる撮影画像

「moVision(モビジョン)」による自動運転社会の実現

将来の目指す姿 <重点プロジェクトのイメージ>



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

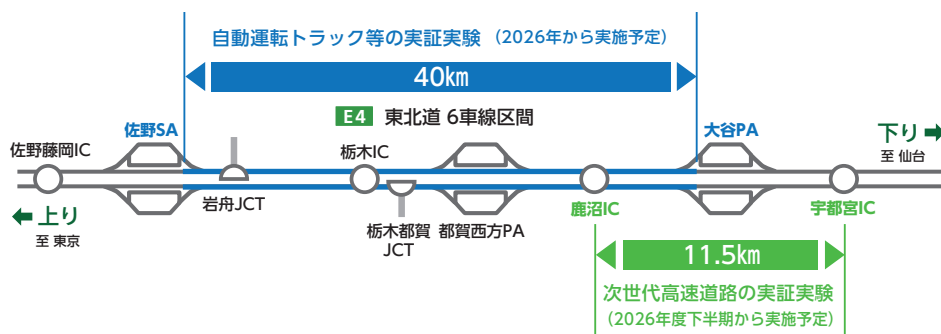
自動運転トラック等の実証実験

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。

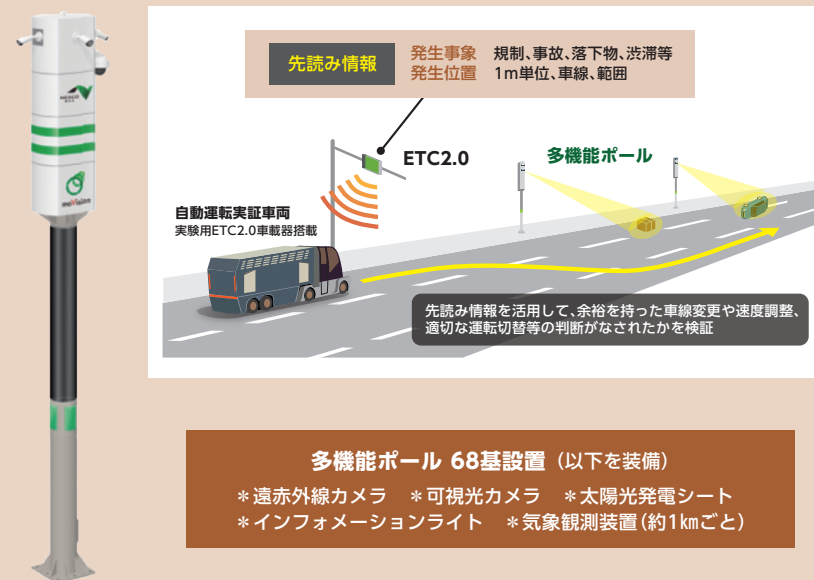
本アプリリリースにともない、ハイウェイラジオサービスは順次終了します。



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。

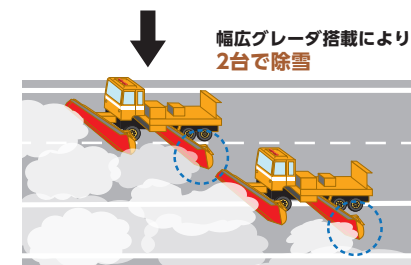
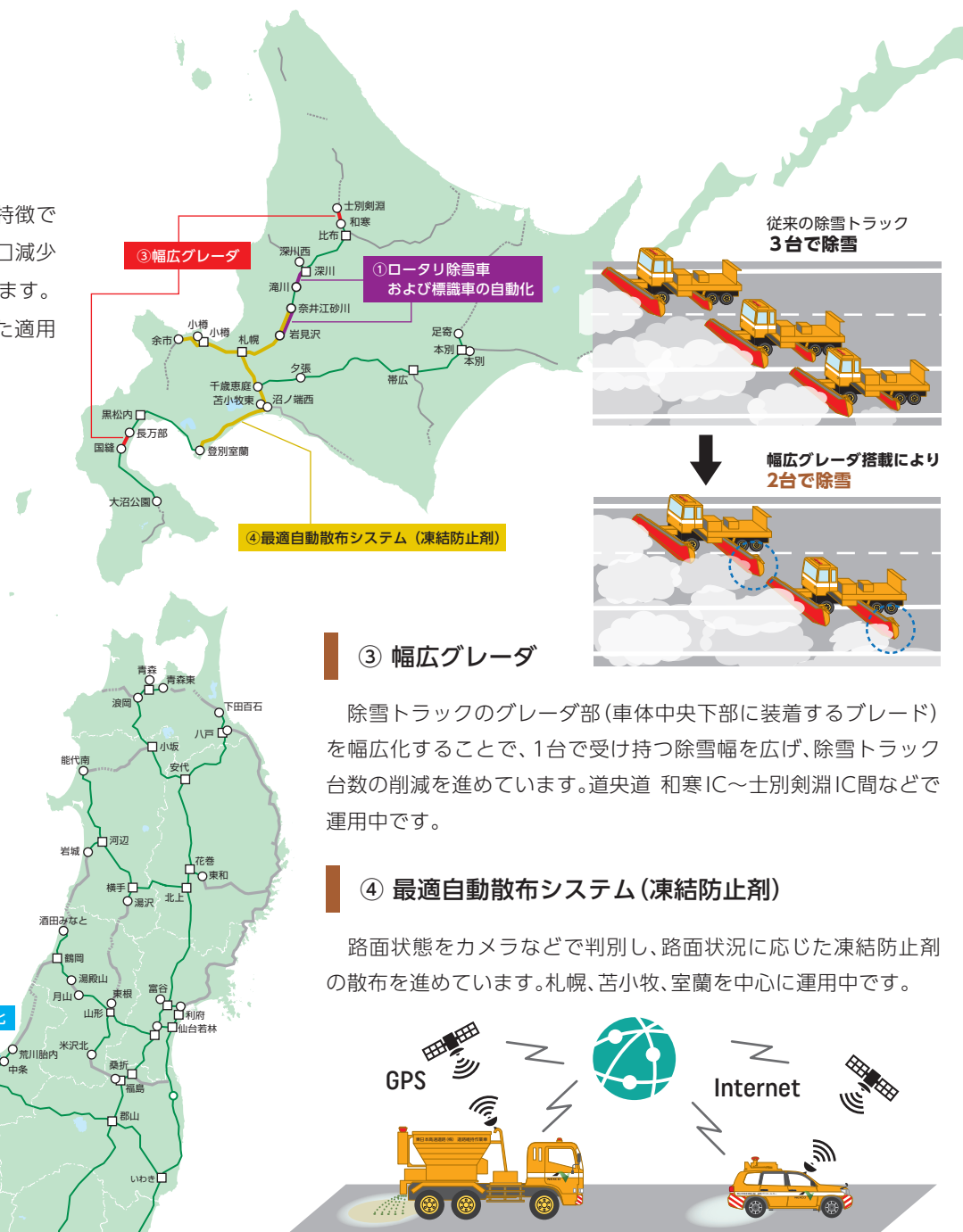


② 除雪プラウ操作の自動化

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。



ブラウ操作の自動制御実験

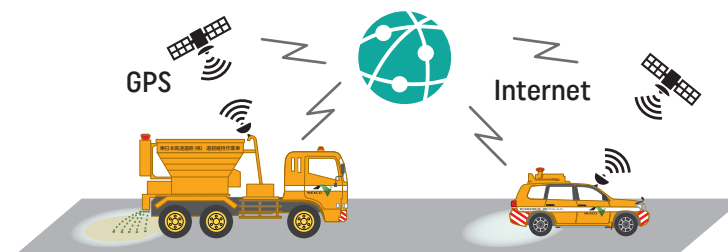


③ 幅広グレーダ

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～土別剣淵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。

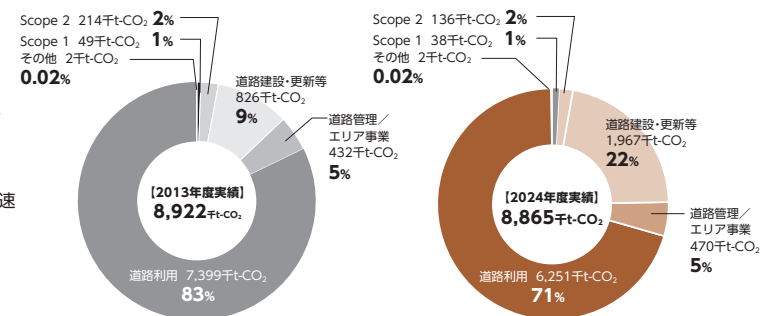
カーボンニュートラルの推進

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）

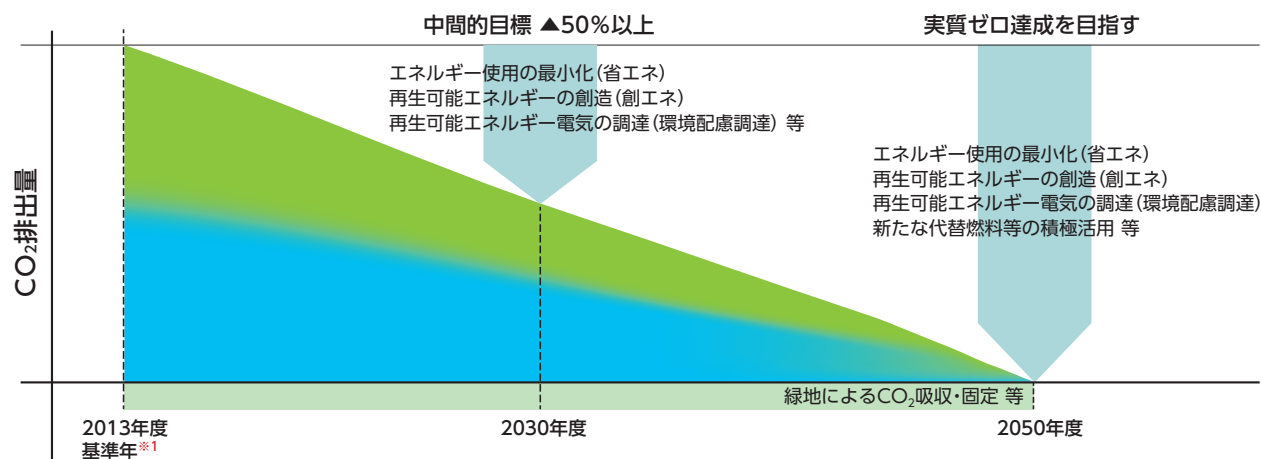
当社グループの事業活動による2024年度のサプライチェーン排出量（実績）は、約8,865千t-CO₂となっており、基準年となる2013年度のサプライチェーン排出量と比較すると、約0.7%削減しています。

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。

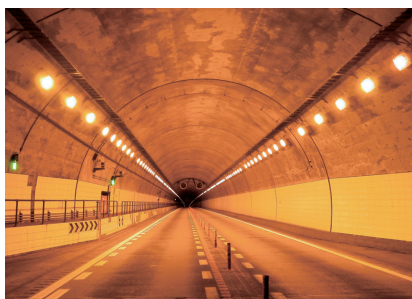
Scope 1 Scope 2	エネルギー使用量の最小化	道路・SA・PA等の照明LED化、社用車の電動化(HV)等によるエネルギー使用量を最小化
	再生可能エネルギーの活用	太陽光・風力・水力発電や今後の技術革新により見込まれる水素・バイオ燃料等の再生可能エネルギーの活用
	CO ₂ 吸収・固定による地球温暖化の緩和	盛土のり面等の樹木等緑地の適正な維持管理によるCO ₂ 吸収・固定効果の持続
Scope 2	再生可能エネルギーの創造	太陽光発電設備等の導入による再生可能エネルギーの創造
Scope 3	交通の円滑化	高速道路ネットワーク、暫定2車線区間の4車線化やスマートIC整備による交通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



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。

SA・PAにおける
ビン・缶・
ペットボトルの
リサイクル率
100%

■ 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。

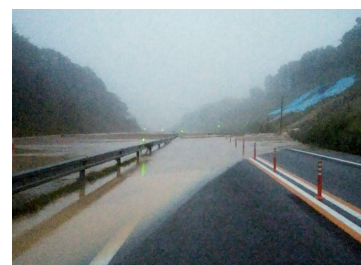
当社グループが進める4車線化事業のうち、大雪による車両の立ち往生や大雨によるのり面崩落発生時の交通ネットワークの寸断防止、一般道が通行止めとなった際の代替機能の確保に資する4車線化事業に取り組んでいます。

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。

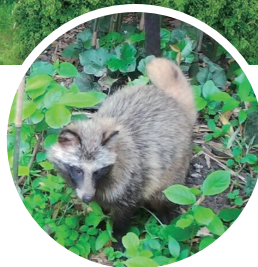
そのため、生態系保全の取り組みの一つとして、圏央道の「もばら〜どうぶつのはし」では、開削された道路にトンネルを設置し、上部を植樹することで周辺の森がつながり、生物の生息環境・行動圏の分断を避け、動物が身を隠しながら周囲の森林間を行き来できるように整備しています。

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

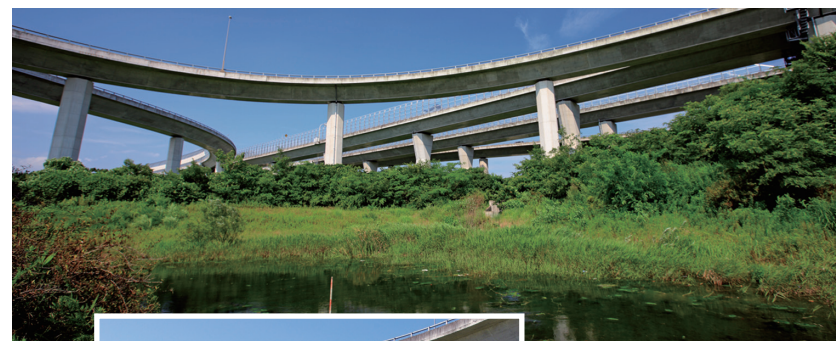


■ 自然環境の創出

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」



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

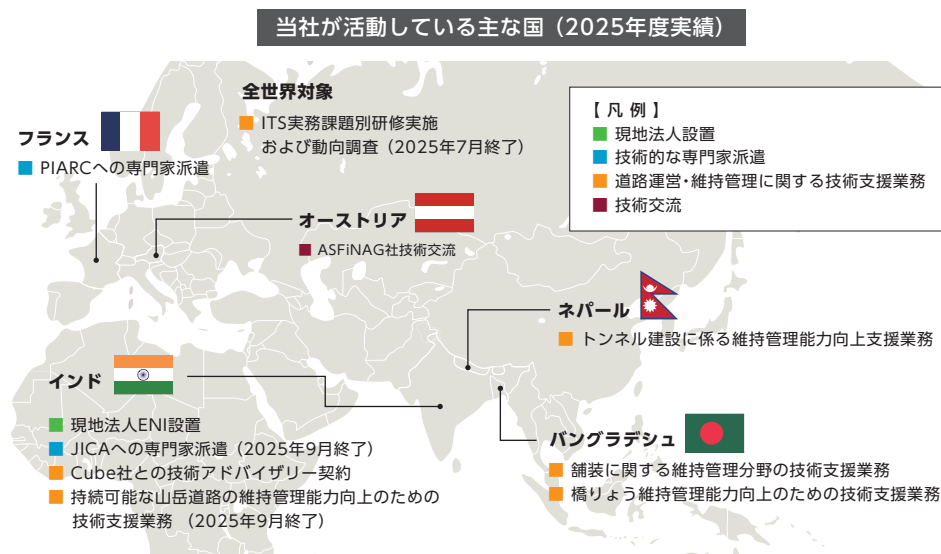
私はENIの前身である駐在員事務所時代から業務に携わり、インドのスタッフと日本との円滑なコミュニケーションに努めてきました。日本とインドのコミュニケーションスタイルの違いから、業務を進めるうえで難しさを感じる場面もありましたが、その経験を通じて、効果的な意思疎通や協働姿勢の大切さを学びました。

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「ASFİNAG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。



ASFİNAG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

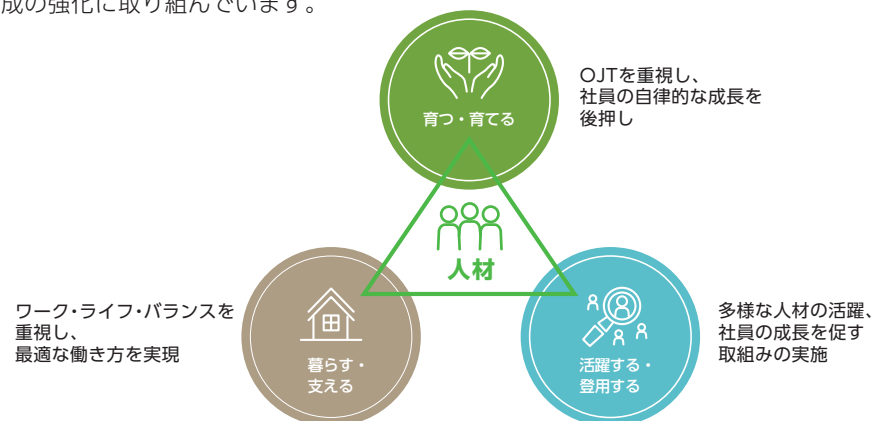
人的資本

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。

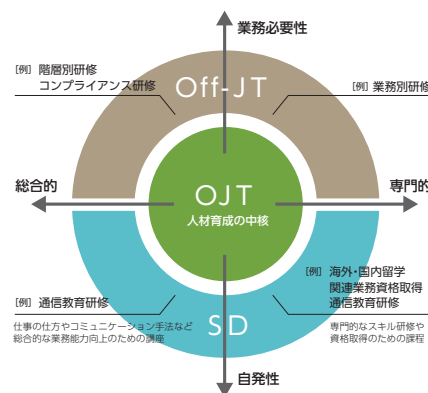
当社は、求める人材像・能力・スキルやキャリアパスを明示するとともに、人材育成手法やジョブローテーションとライフステージを両立する仕組みなどを盛り込んだ「人材育成方針」を策定し、社員一人ひとりがその能力やスキルを最大限に発揮できるよう、人材育成の強化に取り組んでいます。



■ 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。

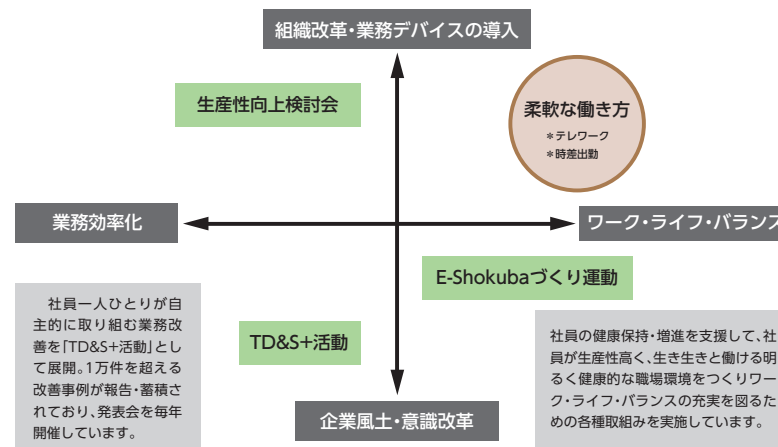
PB商品である「NAGOMINO ZERO 一和みのゼロー」(→P.32)は、同校修士課程を修了した社員の「事業構想計画書」をもとに、地域企業と開発された商品です。ほかにも、行政と共同で地域課題解決に向けた実証実験を行うなど、学びを起点に、新たな価値創出や社会課題の解決に挑戦する取組みが生まれています。



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。

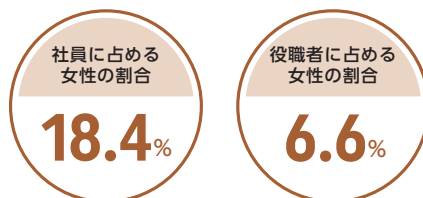


ワーク・ライフ・バランス

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

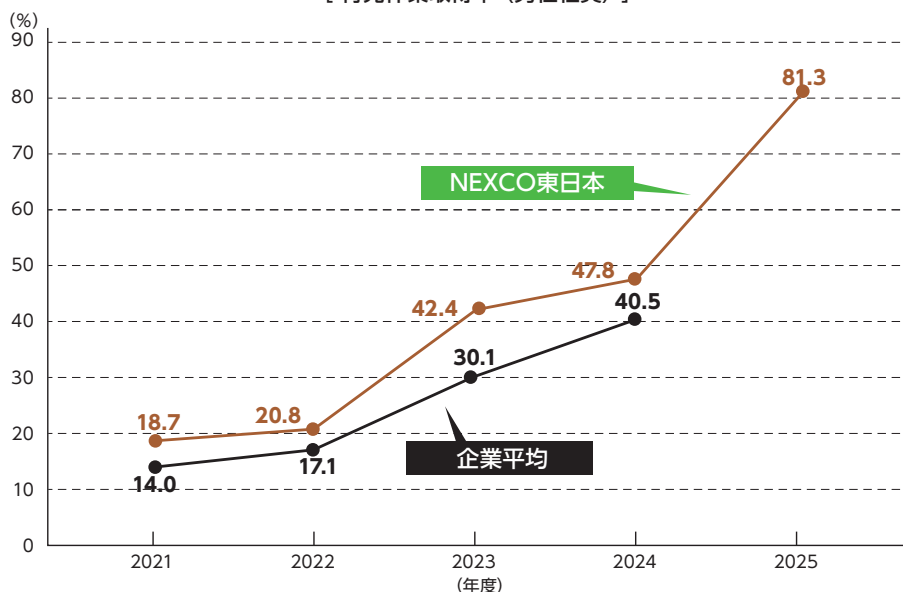
女性の新卒採用比率向上や働きやすい環境づくりのため、採用担当への女性社員配置、女性社員交流フォーラムの開催、女性特有の健康課題に関するリテラシー向上を目的としたセミナー開催などの取組みを行っています。また、柔軟な働き方に対応した各種制度の導入など、女性の活躍を支える取組みを推進しています。



■ 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。

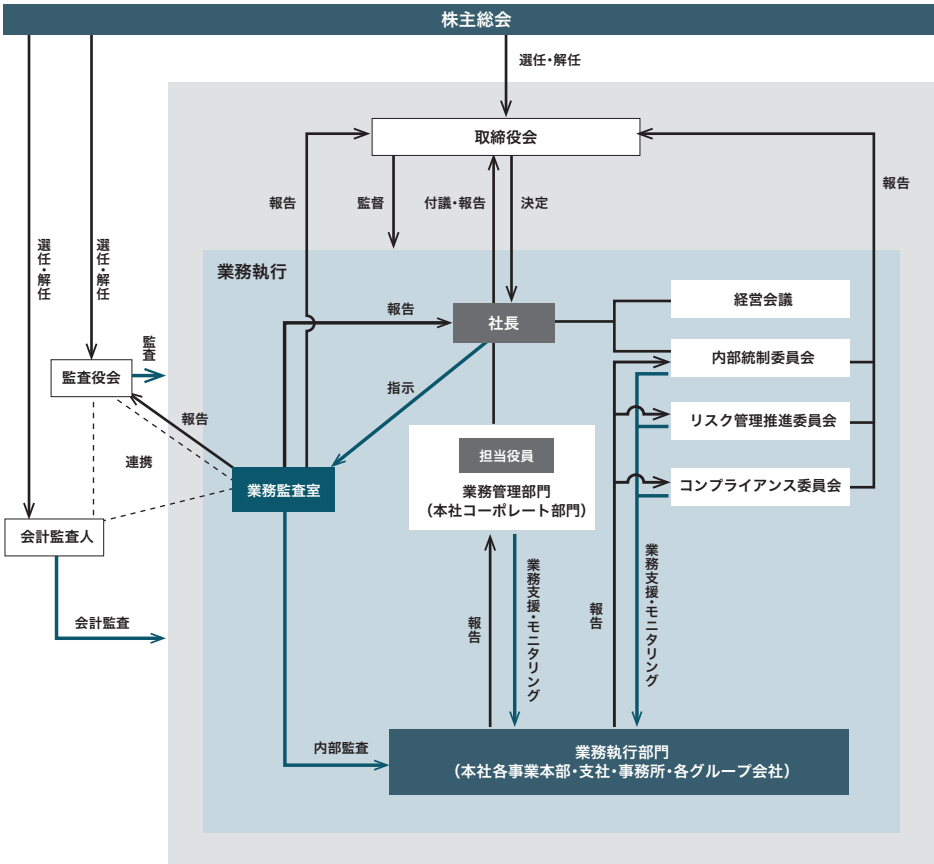
また、研修などを通じた上司社員の意識醸成により、社員が必要なときに必要な制度を安心して利用できる職場環境の整備に努めています。

コーポレートガバナンス

健全性・透明性を保ち、信頼される企業であるために、コーポレートガバナンスの充実は、最重要課題と捉えています。
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、効率的な経営を目指しています。

ガバナンス体制

■ 体制概要



■ 取締役会の状況

経営方針や法令で定められた事項、中期経営計画、年度実行計画などの達成状況・見通し、重要プロジェクトの進捗状況と課題、料金収入や交通量、SA・PA事業の実績、財務状況など、経営上の重要事項について審議するとともに、内部統制に関する事項の報告を受け、当社グループ全体にかかる重要事項の意思決定を行うことで、経営の監督機能を確保しています。
なお、2025年度は、15回開催しており、取締役と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
渡邊 光一郎	取締役会長	15回／15回	社外取締役
由木 文彦	代表取締役社長	15回／15回	
高橋 知道	代表取締役 兼 副社長執行役員	15回／15回	
伊勢田 敏	取締役 兼 常務執行役員	15回／15回	
椎名 穰	取締役 兼 常務執行役員	15回／15回	
田仲 博幸	取締役 兼 常務執行役員	15回／15回	
吉見 秀夫	取締役 兼 常務執行役員	15回／15回	
宮川 暁世	取締役	15回／15回	社外取締役
佐藤 隆二	監査役	15回／15回	
黒田 泰則	監査役	15回／15回	常勤社外監査役
河内 祐典	監査役	15回／15回	常勤社外監査役
矢ヶ崎 紀子	監査役	14回／15回	非常勤社外監査役

■ 各種委員会および監査役会等の状況

会 名	構成員	役 割 ・ 業 務	2025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

■ 社外取締役の選任

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ました。
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ました。

会 名	構成員	役 割 ・ 業 務	2025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

■ NEXCO東日本グループ倫理行動規範

当社グループは、社会からの信頼をゆるぎないものとし、企業の社会的責任を果たすため、経営のあらゆる側面で、国内外の法令やルールを遵守することはもとより、高い倫理観を確立し、常に公正・公平・清廉を旨として行動します。

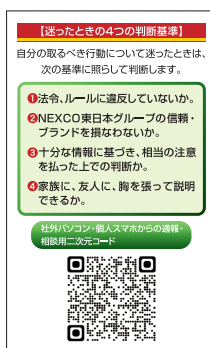
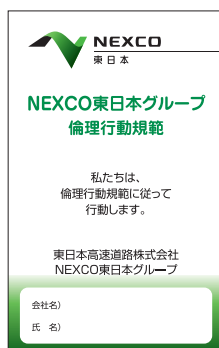
「倫理行動規範」には、(1)ルールの遵守、(2)人間尊重、(3)お客さまとの関係、(4)取引先との関係、(5)株主・投資家との関係、(6)社会との関係、(7)環境との関係、(8)社員との関係に関する行動指針を掲げています。

また、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。



詳細はこちら

■ 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・意見交換を行いながら、コンプライアンスを推進しています。また、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。



詳細はこちら

■ 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

法令遵守のもと、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。

■ カスタマーハラスメントに対する対応

当社グループとして安全・安心・快適・便利な高速道路サービスを将来にわたり提供していくため、お客さまなどからのご意見・ご指摘に対しては今後も真摯に向き合っていく一方、カスタマーハラスメントに対しては組織として毅然と対処し、当社グループの従業員を守るため基本方針を定めました。



詳細はこちら

■ 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（2026年7月1日現在）

取締役



取締役会長 **社外**

渡邊 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㈱（現㈱第一ライフグループ）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

吉岡 幹夫

1986年4月、建設省（現国土交通省）入省。これまでに国土交通省北陸地方整備局長、道路局長、技監、事務次官、顧問などを経験。
現職就任は2026年6月。



代表取締役 兼 専務執行役員
建設事業本部長

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、取締役兼常務執行役員管理事業本部長などを経験。
現職就任は2026年6月。



取締役 兼 常務執行役員
総務・経理本部長

吉見 秀夫

1987年4月、日本道路公団入社。これまでに当社執行役員総務・経理本部経理財務部長、取締役兼常務執行役員サービスエリア・新事業本部長、㈱ネクスコ東日本エリートラクト代表取締役社長などを経験。
現職就任は2026年6月。



取締役 兼 常務執行役員
管理事業本部長

松坂 敏博

1988年4月、日本道路公団入社。これまでに当社管理事業本部ITS推進部長、執行役員経営企画本部経営企画部長、常務執行役員関東支社長などを経験。
現職就任は2026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

小橋 尚

1992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、サービスエリア・新事業本部サービスエリア事業部長、㈱ネクスコ東日本エリートラクト常務取締役などを経験。
現職就任は2026年6月。

取締役



取締役 兼 常務執行役員
経営企画本部長

永山 寛理

1995年4月、建設省（現国土交通省）入省。これまでに内閣府本府地方創生推進室参事官併地方創生推進事務局参事官、宮崎県副知事、国土交通省道路局総務課長、内閣府大臣官房政策評価広報課長などを経験。
現職就任は2026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・地域調査部長。
当社の現職就任は2022年6月。



監査役（常勤）

東山 小百合

1990年4月、日本道路公団入社。これまでにネクスピア東日本㈱（現㈱ネクスコ東日本エリートラクト）常務取締役、当社監査役室長、執行役員業務監査室長などを経験。
現職就任は2026年6月。



監査役 **社外（常勤）**

岡村 貴志

1987年4月、東京海上火災保険㈱（現東京海上日動火災保険㈱）入社。これまでに東京海上ホールディングス㈱執行役員、東京海上日動メディカルサービス㈱代表取締役社長などを経験。
現職就任は2026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、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・DX本部長

上田 俊也

1992年4月、日本道路公団入社。これまで
に関東支社管理事業部長、執行役員技術副
本部長兼技術・環境部長などを経験。
現職就任は2026年6月。

常務執行役員	加藤 健治	東北支社長
	金田 泰明	関東支社長
執行役員	小村 雄大	管理事業本部副本部長
	渡邊 正彦	経営企画本部経営企画部長
	原島 敏明	総務・経理本部人事部長
	村岡 敏	総務・経理本部経理財務部長
	市川 敦史	技術・DX 本部 DX 推進部長
	坂巻 広治	技術・DX 本部総合技術センター長
	宮入 徹往	北海道支社長
	中西 規祥	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.7）における価値創造（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	価値創造の基盤			中期経営計画(2026-2030)による価値創造						
					防災・減災 渋滞緩和、 交通安全対策、 リニューアルプロジェクト moVision、物流支援、 地域連携	ミッシングリンク解消 4車線化	快適・便利なSA・PA 物流支援	moVision、 物流支援、 地域連携、 環境、DX推進	防災・減災、渋滞緩和、交通安全対策、 ミッシングリンク解消、4車線化、 moVision、物流支援、地域連携、環境	人材育成	
		企業経営 事業戦略	コンプライアンス 法務	財務・会計	高速道路管理事業	高速道路建設事業	SA・PA 新事業	技術開発 DX 環境	地域振興 海外事業	道路政策	人材育成
渡邊 光一郎	取締役会長（社外取締役）	●	●	●					●		●
吉岡 幹夫	代表取締役社長	●	●		●	●			●	●	●
田仲 博幸	代表取締役兼専務執行役員 建設事業本部長	●			●	●		●	●		●
吉見 秀夫	取締役兼常務執行役員 総務・経理本部長	●	●	●	●		●		●		●
松坂 敏博	取締役兼常務執行役員 管理事業本部長	●			●	●		●	●		●
小橋 尚	取締役兼常務執行役員 サービスエリア・新事業本部長	●	●				●		●		●
永山 寛理	取締役兼常務執行役員 経営企画本部長	●			●	●			●	●	●
宮川 暁世	取締役（社外取締役）	●		●			●	●	●		●
上田 俊也	常務執行役員 技術・DX本部長	●			●			●	●		●

■ データ集

営業データ

NEXCO東日本グループの構成

親会社（東日本高速道路㈱）			連結子会社		関連会社	
機関名	管理事務所数	工事事務所数				
本 社	－	－	8社	㈱ネクスコ東日本トラスティ、㈱ネクスコ東日本エリアトラクト、 ㈱ネクスコ東日本インベーション＆コミュニケーションズ、E-NEXCO INDIA PRIVATE LIMITED、 ㈱ネクスコ東日本リテイル、㈱ネクスコ東日本エリアサポート、㈱ネクスコ東日本ロジテム、 ㈱ネクスコ東日本シティフード	6社	㈱NEXCO保険サービス、㈱NEXCOシステムソリューションズ、㈱高速道路総合技術研究所、 高速道路トールテクノロジー㈱、東北高速道路ターミナル㈱、日本高速道路インターナショナル㈱
北海道支社	5カ所	2カ所	3社	㈱ネクスコ・エンジニアリング北海道、㈱ネクスコ・メンテナンス北海道、㈱ネクスコ・サポート北海道	－	－
東北支社	13カ所	3カ所	4社	㈱ネクスコ・トール東北、㈱ネクスコ・エンジニアリング東北、㈱ネクスコ・メンテナンス東北、 ㈱ネクスコ・パトロール東北	－	－
関東支社	12カ所	6カ所	6社	㈱ネクスコ・トール関東、㈱ネクスコ・トール北関東、㈱ネクスコ東日本エンジニアリング、 ㈱ネクスコ・メンテナンス関東、㈱ネクスコ・パトロール関東、㈱関東エリアクリーン	1社	東京湾横断道路㈱
新潟支社	4カ所	1カ所	3社	㈱ネクスコ・エンジニアリング新潟、㈱ネクスコ・メンテナンス新潟、㈱ネクスコ・サポート新潟	－	－
計	34カ所	12カ所	24社		7社	

道路構造等（2025年3月31日現在）

項 目	単 位	総延長	構造別内訳（※1）			暫定2車線区間	重雪寒地域（※2）
			土 工	橋りょう	トンネル		
営業延長	km	3,943	3,093	517	333	1,212	2,203

※1 橋りょうは、本線の橋りょうおよび高架橋構造物の下り線の総延長、トンネルは、本線のトンネルおよびカルバート構造物の下り線の総延長

※2 過去10年間の平均最大積雪深が1m以上の地域

交通量・収入

項 目	単 位	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	備 考
交通量	万台/日	274	291	297	302	305	
料金収入	億円/年	7,414	7,919	8,163	8,369	8,551	
SA・PA売上高（飲食・物販）	億円/年	721	930	1,046	1,083	1,112	

IC・料金所

項 目	単 位	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	備 考
IC数	カ所	446	446	446	446	447	スマートICを含まず
スマートIC数	カ所	59	63	67	68	68	
料金所数	カ所	457	457	457	457	458	ETC専用料金所を含む
ETC専用料金所数	カ所	0	2	4	12	23	スマートICを含まず

SA・PA

項 目	単 位	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	備 考
SA・PA数	カ所	328	328	328	329	330	
バリアフリー対応率	%	55	59	66	66	69	
子ども用トイレ設置率	%	71	77	78	80	80	
シャワールーム設置数	カ所	8	10	10	10	10	
「心のバリアフリー」認定率	%	100	100	100	100	100	
ウォークインゲート設置数	カ所	109	112	114	115	116	
一般道側駐車場設置数	カ所	81	83	86	87	88	
大型車駐車マス	台数	129	61	169	107	92	年度毎の拡充数
急速充電器設置数	カ所（口）	154（156）	155（183）	157（221）	160（281）	163（325）	
イベント利用日数	日	2,179	2,624	2,490	2,053	2,301	

建設事業中箇所

項 目	単 位	2025年度
新規区間	km	84.7
暫定2車線区間の4車線化	km	215.0
スマートIC	カ所	24

新規供用

項 目	単 位	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	備 考
新規路線	km	0	0	0	0	0	
暫定2車線区間の4車線化	km	4	17.6	0	4.2	20.4	
IC	カ所	0	0	0	0	1	
スマートIC	カ所	1	5（1）	4	2（1）	0	（）はうちスマートICフル北
SA・PA	カ所	0	0	0	1	1	

業務データ

項 目	単 位	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	備 考
交通巡回の距離	km/日	64,400	64,000	65,000	65,000	64,000	道路巡回車の延べ走行距離数
落下物等の処理件数	件/年	97,300	94,000	95,000	91,000	93,000	交通管理隊が路上障害物を排除した件数
取締り実施回数	回/年	1,400	1,500	1,600	1,700	1,700	法令違反車両の指導取締りを行った回数
非常電話受信件数	件/年	8,600	9,900	9,900	8,400	8,600	道路管制センターでの非常電話受信回数
路面の快速率	%	95	95	95	95	96	全車線に対する快速な通行を確保した割合
交通規制時間	時間/km	155	174	186	191	186	1kmあたり1日の路上工事にともなう交通規制時間
除雪作業による走行距離	km/年	500,000	400,000	520,000	690,000	600,000	

関連事業施設

項 目	単 位	2025年度
トラックターミナル数	カ所	2
自動車駐車場数	カ所	1
高架下駐車場数	カ所	73
自転車駐輪場数	カ所	1
宿泊施設(E-NEXCO LODGE)数	カ所	2

財務データ

連結貸借対照表

(億円)

科 目		2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
資産の部	流動資産	11,805	13,775	15,807	17,646	20,353
	現金及び預金	996	1,071	635	714	655
	仕掛道路資産	7,609	9,066	11,103	13,502	15,254
	その他の流動資産	3,199	3,637	4,068	3,430	4,443
	固定資産	3,538	3,656	3,794	3,911	4,209
	有形固定資産	2,808	2,789	2,792	2,832	3,019
	無形固定資産	277	322	394	437	508
	投資その他の資産	452	544	608	640	680
	繰延資産	18	18	18	19	21
	資産合計	15,362	17,450	19,621	21,577	24,584
負債の部	流動負債	2,610	3,299	3,280	2,731	2,769
	固定負債	10,397	11,749	13,773	16,083	18,902
	道路建設関係社債・長期借入金	9,014	10,365	12,459	14,966	17,982
	その他の固定負債	1,383	1,384	1,313	1,116	920
	負債合計	13,007	15,048	17,054	18,814	21,672
純資産の部	株主資本	2,427	2,501	2,588	2,646	2,713
	資本金	525	525	525	525	525
	資本剰余金	587	587	587	587	587
	利益剰余金	1,314	1,388	1,475	1,534	1,600
	その他の包括利益累計額	▲ 72	▲ 99	▲ 21	115	198
	純資産合計	2,354	2,401	2,567	2,762	2,912
負債・純資産合計		15,362	17,450	19,621	21,577	24,584

連結キャッシュ・フロー計算書

(億円)

科 目	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
営業活動によるキャッシュ・フロー	▲ 1,007	▲ 564	▲ 2,045	▲ 2,765	▲ 1,534
(うち、棚卸資産の増減額 (▲は増加))	▲ 1,396	▲ 1,456	▲ 2,040	▲ 2,402	▲ 1,751
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 389	▲ 364	▲ 464	▲ 479	▲ 610
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,683	1,324	2,074	2,473	2,935
(うち、借入れ・道路建設関係社債発行による収入)	4,476	4,157	4,514	5,423	6,914
(うち、借入金の返済・道路建設関係社債償還による支出)	▲ 2,774	▲ 2,813	▲ 2,421	▲ 2,930	▲ 3,963
現金及び現金同等物	1,826	2,220	1,784	1,013	1,804

連結損益計算書

(億円)

科 目		2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
営業収益	高速道路事業	9,838	10,495	10,450	10,978	11,984
	料金収入	7,416	7,917	8,164	8,369	8,547
	道路資産完成高	2,348	2,504	2,265	2,590	3,417
	その他の営業収益	73	74	20	19	19
	関連事業	555	672	679	754	875
	SA・PA事業	248	311	340	352	358
	受託・その他の事業	307	360	339	401	517
	セグメント間取引の消去	▲ 90	▲ 81	▲ 14	▲ 14	▲ 14
	計	10,303	11,086	11,115	11,718	12,845
営業費用	高速道路事業	9,871	10,572	10,439	10,994	12,025
	道路資産賃借料	5,168	5,579	5,708	5,822	5,978
	道路資産完成原価	2,348	2,504	2,265	2,590	3,420
	管理費用等	2,355	2,488	2,465	2,581	2,626
	関連事業	570	647	634	706	829
	SA・PA事業	267	288	300	309	320
	受託・その他の事業	302	359	334	397	508
	セグメント間取引の消去	▲ 90	▲ 82	▲ 14	▲ 14	▲ 14
	計	10,351	11,137	11,059	11,686	12,840
(営業利益 ▲損失)	高速道路事業	▲ 33	▲ 76	11	▲ 15	▲ 40
	関連事業	▲ 14	25	44	47	46
	計	▲ 47	▲ 51	55	31	5
経常利益 (▲損失)		▲ 12	▲ 17	90	68	59
親会社株主に帰属する当期純利益 (▲損失)		▲ 14	73	87	58	66

(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

非財務データ

環境データ

CO ₂ 排出量（※）						
項 目	単 位	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
スコープ1排出量	千t-CO ₂	—	40	35	38	（算定中）
スコープ2排出量	千t-CO ₂	—	153	149	136	
スコープ3排出量	千t-CO ₂	—	8,253	8,206	8,691	

建設副産物排出量						
項 目	単 位	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
建設発生土	千m ³	558	59	110	130	557
アスファルト・コンクリート塊	千t	801	767	725	401	773
コンクリート塊	千t	60	30	37	36	82
建設発生木材	千t	50	6	9	10	13
建設汚泥	千t	3	4	6	6	20
建設混合廃棄物	千t	2	47	2	4	5

廃棄物						
項 目	単 位	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
ごみ（SA・PA清掃、路面清掃）	千t	7	19	17	13	14
植物発生材（刈草・剪定等）	千m ³	115	83	93	73	64

リサイクル率						
項 目	単 位	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
建設発生土	%	99	98	99	97	99
アスファルト・コンクリート塊	%	100	100	100	100	100
コンクリート塊	%	100	100	100	100	99
建設発生木材	%	83	85	99	100	99
建設汚泥	%	77	69	100	99	97
建設混合廃棄物	%	20	14	17	36	42
ごみ（SA・PA清掃、路面清掃）	%	38	15	27	26	26
植物発生材（刈草・剪定等）	%	93	92	90	95	93

※「NEXCO東日本グループカーボンニュートラル推進戦略（2024年6月）」の策定にあたり、「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」（環境省）に則して算出を開始した2022年度からの値を掲載

社会データ

項 目	単 位	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
社員数	人	2,457	2,516	2,573	2,600	2,643
社員に占める女性比率	%	17.2	17.4	18.0	18.0	18.4
採用者に占める女性比率（※1）	%	22.0	18.3	20.1	18.0	22.0
男女の賃金差異	%	65.3	67.0	68.7	69.9	70.5
男性育児休業取得率	%	18.7	20.8	42.4	47.8	81.3
平均年齢	歳	41.0	40.7	40.5	40.2	40.3
平均勤続年数	年	16.5	16.4	16.5	16.2	16.5
平均時間外勤務時間	h/月	28.8	28.3	27.3	26.8	27.2
平均休暇取得日数（※2）	日/年	25.2	26.8	26.0	26.3	26.4
健康診断等受診率	%	100	100	100	100	100
二次健康診断対象割合	%	0.53	0.08	0.00	0.04	0.00
ストレスチェック受診率	%	98.5	99.0	99.2	99.7	99.8

※1 各年度とも4月1日入社 ※2 年次有給休暇と各種特別休暇の取得日数の合計

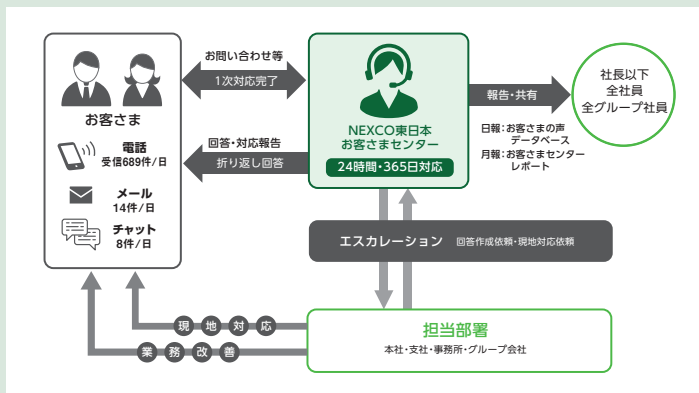
ガバナンスデータ

項 目	単 位	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
取締役数	名	8	8	8	8	8
監査役数	名	4	4	4	4	4
社外取締役数	名	2	2	2	2	2
女性の取締役数	名	1	1	1	1	1

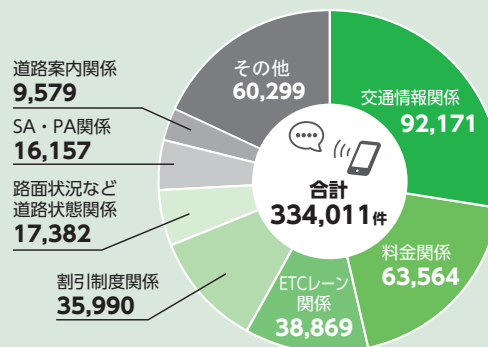
Information

24時間365日、お客さまの声をお聞きしています。 ～お客さまセンターのご案内～

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、検証・改善を通して、お客さま起点の経営に活かしています。



2025年度のお問い合わせ等受付状況



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**



HDI-Japanの問い合わせ窓口格付け調査の
最高評価(三つ星) 14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/>

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。

■ Web記事の掲載

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(㈱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/>



詳細はこちら

■ キャリア教育への協賛

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。(株)朝日学生新聞社が発刊する「おしごと年鑑」の当社記事は、当社サイトに過去記事も含めて掲載しています。

おしごと年鑑(おしごととはくぶつかん)
 (株)朝日学生新聞社
<https://oshihaku.jp/nenkan>



おしごと年鑑2025 (朝日学生新聞社)



詳細はこちら

[掲載写真について]

社員のエンゲージメント向上の一環として、本レポートには
当社グループ社員が撮影した写真を掲載しています。



【表紙】
 (撮影場所)
 富津館山道
 富津金山IC付近



【表紙裏】
 (撮影場所)
 磐越道
 早出川橋



【P.8】
 (撮影場所)
 外環道／常磐道
 三郷JCT



【P.9】
 (撮影場所)
 北陸道
 柿崎IC～大潟PA間

NEXCO東日本レポート 2026

東日本高速道路株式会社 総務・経理本部 広報・CSR部

〒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/>

NEXCO東日本グループのCSR動画「事業環境の今と進化に向けた取り組み」
[E-NEXCO driveplaza(YouTubeチャンネル)]で公開中



UD FONT

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ン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。

