

# 2023年度 東日本高速道路株式会社 インパクトレポート

2025年3月

あなたに、ベスト・ウェイ。



# 会社概要及び中期経営計画について



- 当社は、日本高速道路公団の分割・民営化に伴い、2005年10月1日に設立。

## 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。

商号	東日本高速道路株式会社 (ブランドネーム: <b>NEXCO</b> (ネクスコ)東日本) East <b>Nippon Expressway Company</b> Limited
目的	高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与すること
代表者等	■ 代表取締役社長 由木 文彦 ■ 代表取締役兼副社長執行役員 高橋 知道
従業員数	15,737人(連結) 2,573人(単体) (2024年3月31日現在)
資本金	525億円 (全額政府出資)
設立年月日	2005年10月1日
主要な営業所	本社 東京都千代田区 支社 北海道支社、東北支社、関東支社、新潟支社

管理延長	建設延長	SA・PA数	交通量
3,943km	85km	328箇所	296万台/日

※ 2024年4月現在。交通量は2023年度の日平均

## 中期経営計画 ~SDGsの達成に貢献し、新たな未来社会に向け変革していく期間~

R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R12年度 (2030)
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高速道路の実現					
基本方針2 老朽化や災害に対する高速道路インフラの信頼性の飛躍的向上					
基本方針3 高速道路の整備・強化と4車線化の推進によるネットワーク機能の充実					
基本方針4 多様なお客さまのニーズを踏まえた使いやすさの追求					
基本方針5 持続可能な社会の実現に貢献できるグループ全体の経営力の強化					
基本方針6 社会の変化に対応できる人材力の強化と誰もが生き生きと働く基盤の確立					

※ NEXCO東日本グループの各事業の実施を通してSDGs全ての目標の達成に貢献すると考えていますが、記載の目標はそのうち主なものを表示しています。

※ 当社をとりまく事業環境が変化したことを踏まえて、中期経営計画の基本方針のうち5および6を2024年4月に見直しております。

# 高速道路事業を通じた社会的課題の解決について



- 当社は、「地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進」、「切迫する巨大地震・津波や激甚化する気象災害に対するリスクの軽減」、「インフラの老朽化対策」、「交通安全の確保」、「環境保全への推進」などの社会的課題の解決に向け、以下の高速道路事業を通じた社会貢献を実施。

## 解決すべき社会的課題

地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

切迫する巨大地震・津波や激甚化する気象災害に対するリスクの軽減

インフラの老朽化対策

交通安全の確保

環境保全の推進

高速道路事業を通じた課題解決を目指す

## 高速道路事業

### 高速道路の新設・改築



### 高速道路の修繕・災害復旧



はく落防止作業



常磐道 切土のり面崩落箇所  
応急復旧

### 高速道路の特定更新



鋼桁塗装（塗替塗装）



橋梁の床版の修繕

- ソーシャル・ファイナンスとは、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資金調達手段。
- 当社は、ICMA(国際資本市場協会)が定めるソーシャルボンド原則の4つの核となる要素(下記1~4)を考慮し、以下のとおりソーシャル・ファイナンス・フレームワークを策定。本フレームワークの透明性を確保するために、第三者評価機関であるR&Iから外部評価を取得(2019年6月)。

## 1 調達資金の使途

- ソーシャル・ファイナンスで調達した資金は、以下のプロジェクトに充当
- 対象プロジェクトにおける具体的な路線名、工事内容や進捗状況等については、機関との協定により決定されており、当社ウェブサイト等で確認可能

適格 プロジェクト	プロジェクト概要
高速道路の 新設・改築	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進           <ul style="list-style-type: none"> <li>・管内高速道路ネットワーク整備</li> <li>・管内4車線化の整備による高速道路機能強化</li> <li>・付加車線事業による円滑な交通確保</li> </ul> </li> </ul>
高速道路の 修繕・災害 復旧	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 切迫する巨大地震・津波や激甚化する気象災害へのリスク軽減           <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時の速やかな高速道路機能回復のための耐震補強推進</li> <li>・常磐自動車道4車線化によるリダンダンシーの強化</li> </ul> </li> <li>● 交通安全の確保           <ul style="list-style-type: none"> <li>・逆走防止対策</li> <li>・暫定二車線区間の正面衝突事故防止対策</li> </ul> </li> <li>● 環境保全の推進           <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路ネットワーク整備による渋滞緩和効果に基づくCO2抑制</li> <li>・設備の省エネルギー化、盛土のり面の樹木形成等によるCO2削減</li> <li>・事業に伴うエネルギー・物質のリサイクル</li> </ul> </li> </ul>
高速道路の 特定更新	<ul style="list-style-type: none"> <li>● インフラの老朽化対策           <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路リニューアルプロジェクトの推進</li> <li>・SMH(スマートメンテナンスハイウェイ)の実現と資産健全性の確保</li> </ul> </li> </ul>

## 2 プロジェクトの評価と選定のプロセス

- 高速道路整備事業
  - 国が定める新規事業採択時評価実施要領に基づき、投資効率・費用対便益・事業の影響等を評価し、都道府県・政令指定都市や学識者等の意見を踏まえて事業採択
  - 事業採択後においても、国が定める評価要領に基づき、当社の設置する事業評価監視委員会にて再評価及び事後評価を実施し、事業の継続や中止、環境の影響を踏まえた必要措置等を判断
- 高速道路修繕事業
  - 道路法施行規則により5年に1回の頻度で目視による点検が義務付けられており、NEXCO3社(当社・中日本高速・西日本高速)による委員会で意思決定された点検実施基準等に基づく点検結果等を踏まえ、事業の評価・選定を実施

## 3 調達資金の管理

- 調達資金は、法令等に基づき道路管理事業やその他事業から区分された道路建設等事業に充当され、厳格に管理
- 調達資金の充当状況は、当社会計システムで管理。機関との協定に基づく収支予算の明細においても開示されており、年2回程度更新
- 調達資金は、原則調達年度内に対象プロジェクトに充当されるが、未充当資金は、社内規定に基づき1年以内の安全性の高い金融資産で運用

## 4 レポーティング

- 対象プロジェクトの進捗や資金充当状況は、当社及び機関ウェブサイトで公開。その他、当社業務全般や財務状況について、当社レポート等で公開

- 当社グループは、国連が策定した「持続可能な開発目標(SDGs)」を支持し、高速道路事業を通じて社会的課題の解決を推進することで、世界の持続可能な発展を目指す。
- ソーシャル・ファイナンス・フレームワークに基づいた資金調達は、「目標3：すべての人に健康と福祉を」、「目標8：働きがいも経済成長も」、「目標9：産業と技術革新の基盤をつくろう」、「目標11：住み続けられるまちづくりを」、「目標13：気候変動に具体的な対策を」の達成にも貢献。

 <p>8 働きがいも 経済成長も</p>	<h3>安全・安心・快適・便利な高速道路サービスの提供</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>安全を最優先にお客さまが安心して利用できる高速道路サービスの提供</li> <li>✓ 高速道路リニューアルプロジェクトの推進</li> <li>✓ SMHの実現と資産健全性の確保</li> <li>● 防災・減災の強化</li> <li>✓ 災害時の速やかな高速道路機能回復のための耐震補強推進</li> <li>✓ 常磐自動車道4車線化によるリダンダンシーの強化</li> <li>● 高速道路ネットワーク整備と高速道路を賢く使うための機能強化の着実な推進</li> <li>✓ 首都圏の高速道路ネットワーク整備と地方部のミッシングリンク解消に向けた整備の推進</li> <li>✓ 4車線化整備の推進による安全性、快適性の向上</li> <li>✓ 高速道路機能強化のための追加ジャンクション・インターチェンジ(IC)・スマートIC、新規サービスエリア・パーキングエリアの整備</li> <li>● 安全を最優先に、品質・コスト・生産性を追求し、維持管理しやすい高速道路づくり</li> </ul>	 <p>道路ネットワークの整備</p>
 <p>9 産業と技術革新の 基盤をつくろう</p>		 <p>リニューアルプロジェクトの推進</p>
 <p>11 住み続けられる まちづくりを</p>	<h3>交通安全の確保</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>逆走防止対策</li> <li>✓ 高速道路本線への合流部におけるラバーポール設置</li> <li>✓ 正しい進行方向を示す矢印路面標示・看板の設置、平面Y型ICの平面交差部の方向別カラー舗装</li> <li>● 暫定二車線区間の正面衝突事故防止対策としてワイヤロープ設置</li> </ul>	 <p>ワイヤロープの設置</p>
 <p>3 すべての人に 健康と福祉を</p>		
 <p>13 気候変動に 具体的な対策を</p>	<h3>環境保全の推進</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2排出量の抑制・削減</li> <li>✓ 高速道路ネットワーク整備による渋滞緩和効果に基づくCO2抑制</li> <li>✓ トンネル内・道路上の照明を「LEDランプ」に変更、盛土のり面の樹木形成、調整池地盤支持における松杭使用等の資源活用によるCO2削減</li> <li>● 事業により排出された建設副産物・廃棄物を可能な限り再生資源としてリサイクル</li> </ul>	 <p>照明をLEDランプへ変更</p>

# インパクト・レポート（2023年度版・概要）



- 当社は、ソーシャルボンド及びソーシャルローンによって調達した資金を活用し、社会的課題の解決に資するプロジェクトを実施。2023年度の社会改善効果につき、概観は以下のとおり（各種実績については次頁以降を参照）。

適格プロジェクト	主なプロジェクト	アウトプット指標	アウトカム指標	インパクト・社会的課題
高速道路の新設・改築	<ul style="list-style-type: none"> <li>管内高速道路ネットワークの整備</li> <li>管内4車線化整備による高速道路機能強化</li> <li>付加車線事業による円滑な交通確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新規開通延長（総延長）</li> <li>4車線化完了延長</li> <li>付加車線実施箇所</li> </ul>		地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進
				切迫する巨大地震・津波や激甚化する気象災害へのリスク軽減
高速道路の修繕・災害復旧	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋梁の耐震補強</li> <li>逆走防止対策</li> <li>暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策</li> <li>設備の省エネルギー化等によるCO<sub>2</sub>削減</li> <li>事業に伴うエネルギー・物質のリサイクル</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>耐震補強が完了した橋梁数</li> <li>逆走防止の取組実績</li> <li>ワイヤロープ設置延長</li> <li>センターパイプ及びセンターブロック設置延長</li> <li>トンネル内照明のLEDランプ化</li> <li>建設発生土リサイクル率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞損失時間（暦年）</li> <li>橋梁の耐震補強完了率</li> <li>逆走事故件数（暦年）</li> <li>死傷事故率（暦年）</li> <li>NEXCO東日本グループにおけるサブリーチェーン排出量（Scope1~3）</li> <li>快適走行路面率</li> </ul>	切迫する巨大地震・津波や激甚化する気象災害へのリスク軽減
				交通安全の確保
				環境保全の推進
				インフラの老朽化対策
高速道路の特定更新	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路リニューアルプロジェクト</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特定更新等工事（大規模更新・大規模修繕）の完成高</li> </ul>		

# インパクト・レポート① (高速道路の新設・改築)



## 高速道路の新設・改築

- 当社は、首都圏をはじめとする高速道路ネットワーク整備や暫定2車線区間の4車線化を進めており、2005年以降、約650kmのネットワーク整備等を実施。
- 外環道（中央JCT～大泉JCT）、圏央道（釜利谷JCT～戸塚IC、栄IC・JCT～藤沢IC）等、約85kmのネットワーク整備と圏央道（久喜白岡JCT～大栄JCT）や、道東道（占冠IC～トマムIC）など約240kmの4車線化事業、関越道高坂SA付近における付加車線設置事業などを着実に推進。
- また、既存の高速道路の有効活用や、地域社会の充実、地域経済の活性化を推進するため、地方自治体と協力し、地域活性化IC・スマートIC等の整備も実施。2023年度中には、東北道都賀西方スマートIC等4か所のスマートICが開通。



横浜環状南線 釜利谷JCT



東北道 都賀西方スマートIC

## インパクトレポート

主なプロジェクト	アウトプット		
	指標	2022年度実績	2023年度実績
管内高速道路ネットワークの整備	新規開通延長 (総延長)	— (3,943km)	— (3,943km)
管内4車線化整備による高速道路機能強化	4車線化完了延長	・仙台南部道路 今泉IC～長町IC 約3km ・圏央道 久喜白岡JCT～幸手IC 約9km ・圏央道 境古河IC～坂東IC 約9km	—
付加車線整備による円滑な交通確保	付加車線実施箇所	・関越道 上り線 前橋IC	—



道東道 4車線化 (トマムIC～十勝清水IC間)

## 高速道路の修繕・災害復旧

- 2024年1月1日に最大震度7を記録した能登半島地震では、当社管内の高速道路でも被害(ひび割れ、段差等)が複数確認され、新潟県の沿岸部を中心に通行止めになりました。早期の通行確保に向けた点検・復旧工事を進め、発災4時間後に緊急車両の通行帯を確保し、翌日にはすべての通行止めを解除しました。
- ワイヤロープに加えセンターパイプ及びセンターブロックの設置による重大事故防止や逆走防止対策を行うことで、交通安全の確保にも貢献。
- また、高速道路ネットワークの整備や設備の省エネルギー化等により、CO<sub>2</sub>排出量削減にも取り組んでいる。



能登半島地震における路面復旧作業  
(北陸道 吉井川橋 (柏崎IC~西山IC))



## インパクトレポート

主なプロジェクト	アウトプット		
	指標	2022年度実績	2023年度実績
橋梁の耐震補強	耐震補強が完了した橋梁数	11橋	40橋
逆走防止対策	逆走防止の取組実績	LED発光体付ラバーポールウェーブサイン、プレッシャーウォールの設置	LED発光体付ラバーポールウェーブサイン、高速入口路面標示・看板の設置
暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策	ワイヤロープ設置延長	26.3km	4km (計画延長約400km完成)
	センターパイプ及びセンターブロック設置延長	–	1.5km
設備の省エネルギー化等によるCO <sub>2</sub> 削減	トンネル内照明のLEDランプ化	62カ所	29カ所
事業に伴うエネルギー・物質のリサイクル	建設発生土リサイクル率	98%	99%



暫定2車線区間のセンターブロック

## 高速道路の特定更新

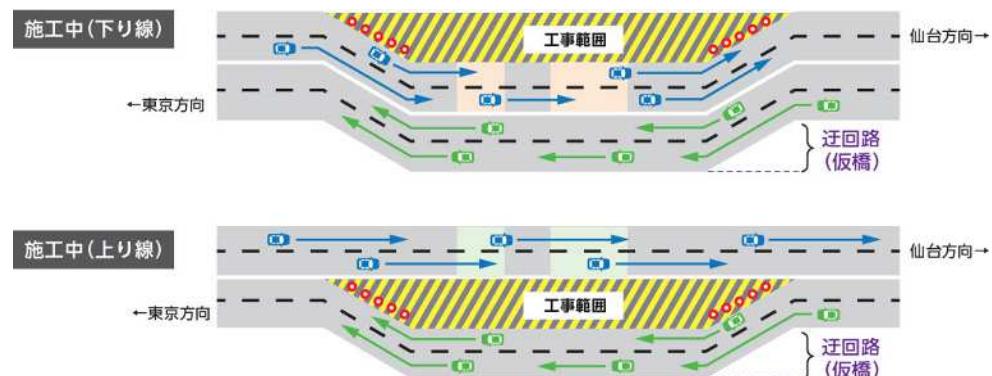
- 当社が管理する高速道路のうち、開通後 30 年以上経過した道路の割合が総延長の約 6 割を占める。
- 2030 年には開通から 50 年を超える道路の割合が 2 割に達し、2050 年には 7 割を超える見込み。
- これを踏まえ、高速道路が引き続き経済・社会・医療・防災などの社会基盤を支える日本の大動脈としての役割を果たしていくために、「高速道路リニューアルプロジェクト」を推進。
- 上記に加え、SMH（スマートメンテナンスハイウェイ）の更なる進化による維持管理業務の高度化・効率化を図り、適切な老朽化対策を実施。



東北道 原瀬川橋床版取替工事  
(本宮IC～二本松IC間)

## インパクトレポート

主なプロジェクト	アウトプット		
	指標	2022年度実績	2023年度実績
高速道路リニューアルプロジェクト	特定更新事業 (大規模更新・大規模修繕) の完成高	417億円	413億円



- 迂回路を設置することで車線数を減らすことなく工事を行う等、混雑状況に応じてお客様への影響が最小限となるような各種対策を取り入れていきます。

# インパクト・レポート④（適格プロジェクトのアウトカム）



適格プロジェクトのアウトカム					
適格プロジェクト 主なプロジェクト	指標	アウトカム		インパクト・社会的課題	
		2022年度実績	2023年度実績		
高速道路の新設・改築	管内高速道路ネットワークの整備			地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進	
	管内4車線化整備による高速道路機能強化				
	付加車線整備による円滑な交通確保				
高速道路の修繕・災害復旧	災害時の速やかな高速道路機能回復のための耐震補強推進	■渋滞損失時間（暦年）※1 ■橋梁の耐震補強完了率※2 ■逆走事故件数（暦年） ■死傷事故率（暦年） ■NEXCO東日本グループにおけるサプライチェーン排出量（Scope1~3）※3 ■快適走行路面率※4	■788万台・時間/年 ■78.0%※ 5 ■12件 ■3.2件/億台キロ ■約844.6万トン※ 3 ■95%	■943万台・時間/年 ■78.6%※ 5 ■5件 ■3.4件/億台キロ ■約838.9万トン※ 3 ■95%	切迫する巨大地震・津波や激甚化する気象災害へのリスク軽減
	逆走防止対策				
	暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策			交通安全の確保	
	設備の省エネルギー化等によるCO <sub>2</sub> 削減				
	事業に伴うエネルギー・物質のリサイクル				
高速道路の特定更新	高速道路リニューアルプロジェクト推進			環境保全の推進	
				インフラの老朽化対策	

※1 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、お客様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

※2 15m以上の橋梁数に占める耐震性能2（発生確率が極めて低く、非常に強い地震動に対して、地震後に機能が短期間で回復でき、補強を必要としない性能）を有する橋梁数の割合

※3 2022年度まではNEXCO東日本単独でCO<sub>2</sub>排出量を算定しておりましたが、2023年度より算定の範囲をNEXCO東日本グループ全体に変更しております。

については今レポートよりサプライチェーン排出量（Scope1~3）をアウトカム指標しております。

※4 期末における路面補修目標値を下回っている箇所および早期に補修目標値に到達するおそれのある箇所を要補修箇所とし、それ以外の健全な舗装路面延長を舗装路面の全体母数で割って算出

※5 既往資料調査等により、新たに対策が必要と判明した要対策橋梁数等を踏まえ、耐震補強完了率を算出

## NEXCO東日本 (東日本高速道路株式会社)

## 経理財務部 財務課

### 所在地

〒100-8979  
東京都千代田区霞が関三丁目3番2号 新霞が関ビルディング(総合受付14F)

### 電話

03-3506-0205

### メールアドレス

[zaimu@e-nexco.co.jp](mailto:zaimu@e-nexco.co.jp)