

# 2024年度 東日本高速道路株式会社 インパクトレポート

2026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

NEXCO

- 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。

<b>商号</b>	東日本高速道路株式会社（ブランドネーム：NEXCO(ネクスコ)東日本) East Nippon Expressway Company Limited	<b>管理延長</b>	3,943km	<b>建設延長</b>	85km	<b>SA・PA数</b>	329箇所	<b>交通量</b>	302万台/日
<b>目的</b>	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	※ 2025年4月現在。交通量は2024年度の日平均							
<b>代表者等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>代表取締役社長 由木 文彦</li> <li>代表取締役兼副社長執行役員 高橋 知道</li> </ul>								
<b>従業員数</b>	15,876人(連結) 2,600人(単体) (2025年3月31日現在)								
<b>資本金</b>	525億円 (全額政府出資)								
<b>設立年月日</b>	2005年10月1日								
<b>主要な営業所</b>	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								

## 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ける基盤の確立				

※ 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及び6を2024年4月に見直ししております。

# 高速道路事業を通じた社会的・環境的課題の解決について

NEXCO

- 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」、「気候変動に適応した道路ネットワークの代替性確保」などの社会的・環境的課題の解決に向け、以下の高速道路事業を実施。

## 解決すべき社会的・環境的課題

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

気候変動に適応した道路ネットワークの代替性確保

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

# サステナビリティ・ファイナンス・フレームワークの概要

- サステナビリティ・ファイナンスとは、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。
- 当社は、ICMA(国際資本市場協会)が定める原則の4つの核となる要素(下記1~4)を考慮し、以下のとおりサステナビリティ・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(2024年6月)。

## 1 調達資金の使途

- サステナビリティ・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

適格プロジェクト	ソーシャルプロジェクト概要	SBP※の事業区分	対象となる人々
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</li> <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>	手ごろな価格の基本的インフラ設備	一般の人々(災害発生時にはその中でも特に「自然災害の罹災者を含む弱者グループ」が対象)
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</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>・4車線化等によるリダンダンシーの強化</li> <li>● 交通安全の確保</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(センターブロック等)</li> <li>● 環境保全の推進</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>・設備の省エネルギー化、盛土のり面の樹木形成、森林資源の有効活用による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>		
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</li> <li>・高速道路リニューアルプロジェクトの推進</li> </ul>		
適格プロジェクト	グリーンプロジェクト概要	GBP※の事業区分	
高速道路の新設・改築	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 気候変動に適応した道路ネットワークの代替性確保</li> <li>・大雪時の積雪又は大雨によって発生した土砂災害による道路ネットワークの寸断を防止することを目的とした4車線化事業</li> </ul>		気候変動への適応

- 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構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

## 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)による委員会での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。機構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、社内規程に基づき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、当社及び機構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

※SBP : Social Bond Principle (ソーシャルボンド原則)  
 GBP : Green Bond Principle (グリーンボンド原則)

# サステナビリティ・ファイナンスによるSDGsへの貢献

- 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・環境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。
- サステナビリティ・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。



## 老朽化対策や災害に対する高速道路インフラの信頼性の飛躍的向上

- 老朽化対策や本格的な予防保全の推進
- ✓ 高速道路リニューアルプロジェクトの推進
- 耐震対策による交通機能の迅速な回復
- ✓ 耐震補強対策の加速化

## 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

- 高速道路ネットワーク強化の検討及び整備の推進
- ✓ 移動時間の短縮、企業立地の促進、物流の効率化等を目的とした高速道路ネットワークの整備推進
- ✓ 時間信頼性の向上、交通事故による通行止めの減少や災害・大雪時の交通機能確保のための4車線化及び付加車線事業の実施
- より使いやすい高速道路空間に向けたスマートIC・休憩施設の整備推進
- ✓ スマートICの整備による地域産業の活性化・観光振興・救急医療への貢献・物流の効率化



道路ネットワークの整備



リニューアルプロジェクトの推進



## 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

- 事故対策による安全性の向上
- ✓ 暫定2車線区間の正面衝突事故防止に向けた長大橋梁・トンネル区間におけるセンターブロック等の新技術の試行・検証



センターブロックの設置



## 環境保全の推進

- CO2排出量の抑制・削減
- ✓ 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
- ✓ 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等によるCO2削減
- 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

## 気候変動に適応した道路ネットワークの代替性確保

- 大雨によって発生した土砂災害又は大雪時の積雪による道路ネットワークの寸断を防止することを目的とした4車線化事業



照明をLEDランプへ変更

# インパクト・レポート（2024年度版・概要）

- 当社は、サステナビリティファイナンスによって調達した資金を活用し、社会的・環境的課題の解決に資するプロジェクトを実施。2024年度の改善効果につき、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）。

ソーシャルプロジェクト				
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
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>	<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プライチェーン排出量（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
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>		環境保全の推進  インフラの老朽化対策

グリーンプロジェクト			
適格プロジェクト	対象プロジェクト	レポート項目	インパクト・環境的課題
高速道路の新設・改築	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 大雨によって発生した土砂災害又は大雪時の積雪による道路ネットワークの寸断を防止することを目的とした4車線化事業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 4車線化事業実施箇所</li> </ul>	気候変動に適応した道路ネットワークの代替性確保：気候変動により増加する大雨・大雪等の自然災害発生への対応

## 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しています。
- 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230km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しています。
- 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。2024年度中には、圏央道つくば西スマートIC等2か所のスマートICが開通しました。



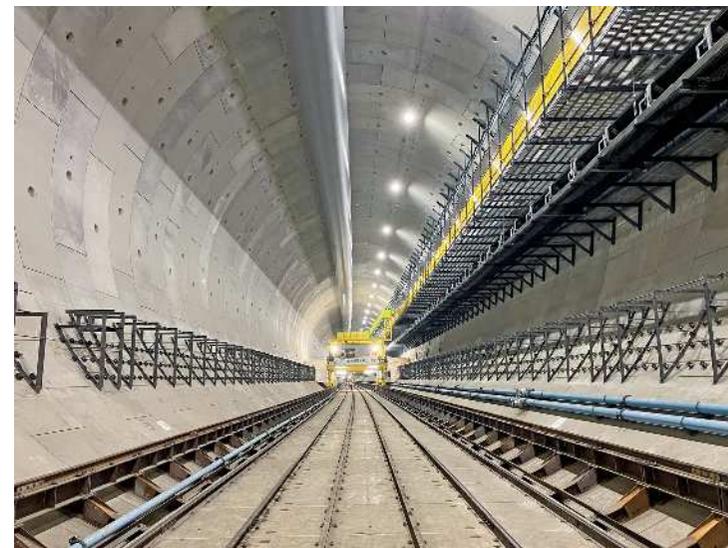
首都圏中央連絡自動車道  
大栄JCT



首都圏中央連絡自動車道  
つくば西スマート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	2023年度実績	2024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	-	・圏央道 幸手IC～五霞IC 約4 km
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 高坂SA付近 上下線



東京外環道  
南行トンネル（大泉JCT）

## 高速道路の修繕・災害復旧

- 2016年4月に発生した熊本地震における被害を踏まえた橋脚の補強等の耐震補強を進めています。2024年度は、26橋の耐震補強工事が完了し、目標値の79.2%に対して79.1%の完了率となりました。
- 暫定2車線区間における高速道路の正面衝突事故防止を目的とし、計画延長が完成している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試行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しています。
- トンネル照明のLEDランプ化等を通じた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ます。

### 逆走防止対策



【写真左】 錯視効果路面標示 (東関東自動車道 銚田IC)  
 【写真右】 防眩板応用注意喚起(公募技術) (東北自動車道 黒磯板室IC付近)

## 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	2023年度実績	2024年度実績
橋梁の耐震補強	耐震補強が完了した橋梁数	40橋	26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ィングサイン、高速入口路面標示・看板の設置等	錯視効果路面標示 防眩板応用注意喚起等
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	4km (計画延長約400km完成)	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	3.7km
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	29カ所	35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	99%	99%

### 正面衝突事故防止対策 (暫定2車線区間)



【写真左】 センターブロック設置状況 (東北中央自動車道 中山TN)  
 【写真右】 センターパイプ設置状況 (磐越自動車道 早出川橋)

## 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 割を占めています。
- 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割を超える見込みです。
- 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」を推進してまいります。
- 上記に加え、SMH（スマートメンテナンスハイウェイ：ICTやロボティクス、AIなど最新技術を活用し、高速道路のアセットマネジメントにおける生産性を向上させるプロジェクト）の更なる深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してまいります。

■ 特に交通量が増加する3連休などの多大な渋滞回避のため、一時対面通行規制を解除する対応をしながら工事を行いました。今後も、混雑状況に応じてお客さまへの影響が最小限となるような各種対策を取り入れていきます。



関越自動車道 三室沢橋床版取替工事  
(昭和IC～沼田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	2023年度実績	2024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	413億円	484億円



点検支援アプリの  
利用イメージ



ドローンによる撮影動画を活用した点検も進めています

### 高速道路の新設・改築

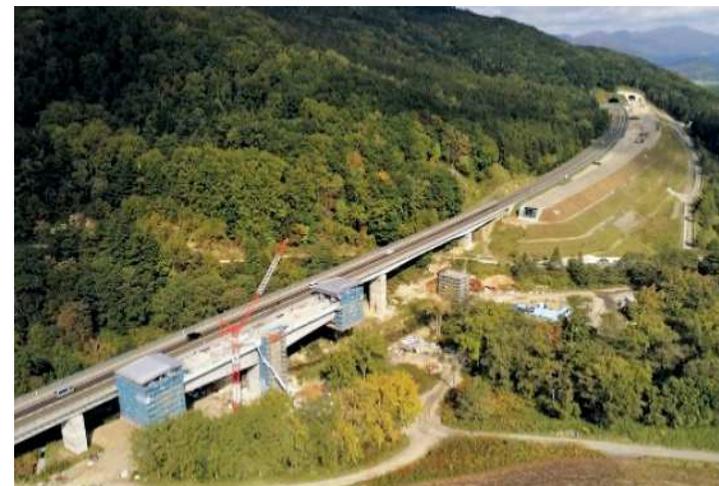
- 当社は、時間信頼性の確保や事故防止、ネットワークの代替性確保の観点から、約230kmの区間で暫定2車線区間の4車線化事業を進めております。
- 4車線化事業の効果の一つとして大雪や大雨によって車両の立ち往生やのり面の崩壊等が発生した際に4車線のうち2車線を対面通行として交通機能を確保することや、並行する一般道が通行止めになった際の代替路として機能することが挙げられます。
- 上記の課題の解決に繋がる区間の4車線化整備は、「気候変動適応」対策にあたるとして、グリーンプロジェクトの第三者評価をいただいております。



磐越自動車道 4車線化 三川IC～安田IC  
宝珠山トンネル付近

### インパクトレポート

対象プロジェクト	4車線化事業実施箇所	
	道路名	区間
大雨によって発生した土砂災害 又は大雪時の積雪による道路ネットワークの寸断を防止することを 目的とした4車線化事業	道東自動車道	占冠IC～トナムIC
	道東自動車道	トナムIC～十勝清水IC
	秋田自動車道	北上西IC～湯田IC
	磐越自動車道	三川IC～安田IC
	磐越自動車道	西会津IC～津川IC
	磐越自動車道	会津坂下IC～西会津IC



道東自動車道 4車線化 トナムIC～十勝清水IC  
バンケオタソイ川橋～広内トンネル付近

※上記区間の事業については、当社が発行するサステナビリティボンドにより調達した資金を充当しております。  
※これまで当社が発行したサステナビリティボンドはいずれも「グリーン性100%」です。

# インパクト・レポート⑤（適格プロジェクトのアウトカム）

## インパクトレポート

適格プロジェクト 主なプロジェクト		アウトカム			インパクト・社会的課題			
		指標	2023年度実績	2024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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 渋滞損失時間（暦年）※1</li> <li>■ 橋梁の耐震補強完了率※2</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プライチェーン排出量（Scope1~3）※3</li> <li>■ 快適走行路面率※4</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 943万台・時間/年</li> <li>■ 78.6%※5</li> <li>■ 5件</li> <li>■ 3.4件/億台キロ</li> <li>■ 約838.9万トン※3</li> <li>■ 95%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 1,143万台・時間/年</li> <li>■ 79.1%※5</li> <li>■ 19件</li> <li>■ 3.7件/億台キロ</li> <li>■ 約886.4万トン※3</li> <li>■ 95%</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			
	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				<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 渋滞損失時間（暦年）※1</li> <li>■ 橋梁の耐震補強完了率※2</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プライチェーン排出量（Scope1~3）※3</li> <li>■ 快適走行路面率※4</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 943万台・時間/年</li> <li>■ 78.6%※5</li> <li>■ 5件</li> <li>■ 3.4件/億台キロ</li> <li>■ 約838.9万トン※3</li> <li>■ 95%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 1,143万台・時間/年</li> <li>■ 79.1%※5</li> <li>■ 19件</li> <li>■ 3.7件/億台キロ</li> <li>■ 約886.4万トン※3</li> <li>■ 95%</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
	逆走防止対策							
	暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策							
	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							
交通安全の確保								
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							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

※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。

そのため2023年度よりサプライチェーン排出量（Scope1~3）をアウトカム指標としております。

※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)