

令和5年度 第4回 定例会見

令和6年1月31日



定例会見（令和6年1月31日）議事次第



登壇者

代表取締役社長 由木 文彦(ゆき ふみひこ)
管理事業本部長 八木 茂樹(やぎ しげき)
サービスエリア・新事業本部長 吉見 秀夫(よしみ ひでお)

会見内容

1. 令和6年能登半島地震の対応
2. 高速道路の耐震補強実施計画
3. 新たな更新事業
4. 営業概要（令和5年度第3四半期）
5. 令和5年交通事故発生状況
6. 第2回渋滞予測チャレンジコンテストの開催
7. SA・PAプロモーション
8. ドラぷらいノベーションラボ第Ⅲ期 採択企業決定

NEXCO東日本管内の通行止め状況

1. 令和6年能登半島地震の対応



(発災)

1月1日

16:10頃

地震発生

5 路線 **367km** 通行止め

16:13

津波警報

(発災後4時間)

20:00頃

点検完了 緊急車両通行帯確保

通行止め区間を緊急車両が利用

(DMAT、救急、警察、TEC-FORCE等)



緊急車両の通行状況

1月2日

01:15

津波警報解除

(発災後11時間)

03:00

復旧作業の完了区間から順次、通行止め解除開始

(発災後14時間)

06:30

341km(93%)通行止め解除

(発災後25時間)

17:00

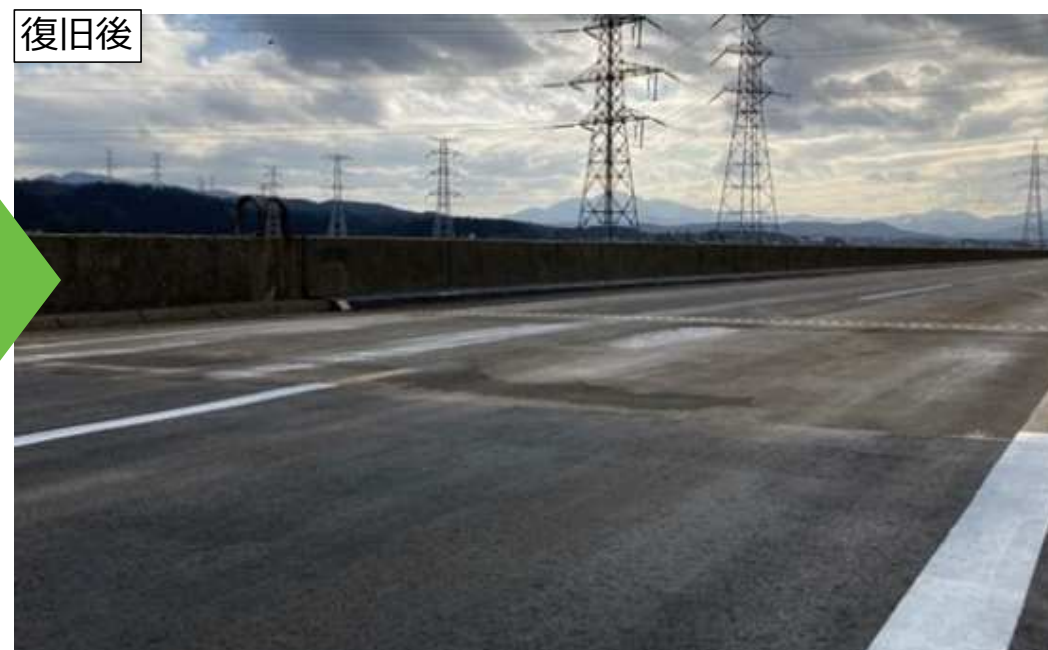
全区間の通行止め解除

● 北陸道を中心に、応急復旧を要する損傷を確認

【主な損傷】

- ・ 橋梁と盛土の境目付近の盛土沈下による**路面段差** **3箇所**
- ・ その他、橋梁伸縮装置の開き 2 箇所、路面クラック等多数

● アスファルト合材による段差修正等の応急復旧を実施



北陸道
柏崎IC～西山IC

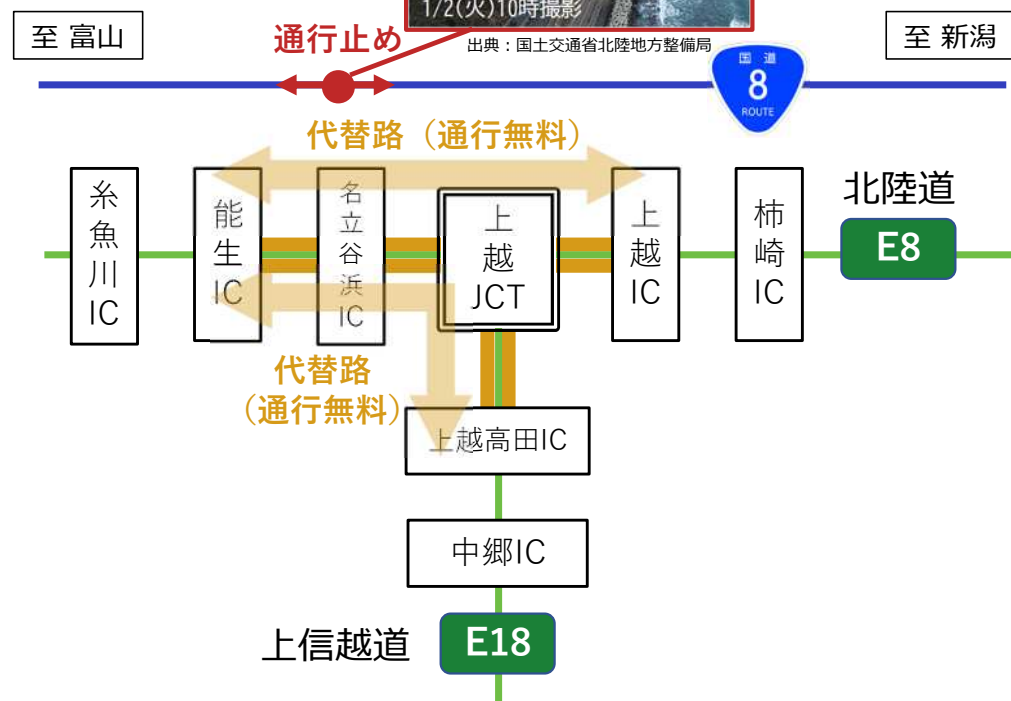
橋梁と盛土の境目付近
の盛土沈下による段差

NEXCO東日本の被災地支援等

1. 令和6年能登半島地震の対応

- 国道8号災害通行止めに伴い北陸道等を代替路として通行無料措置を実施

実施期間：
R6.1.2~R6.1.27



- トイレカー支援 (14台)



避難所のトイレカー配置状況 (石川県輪島市内)



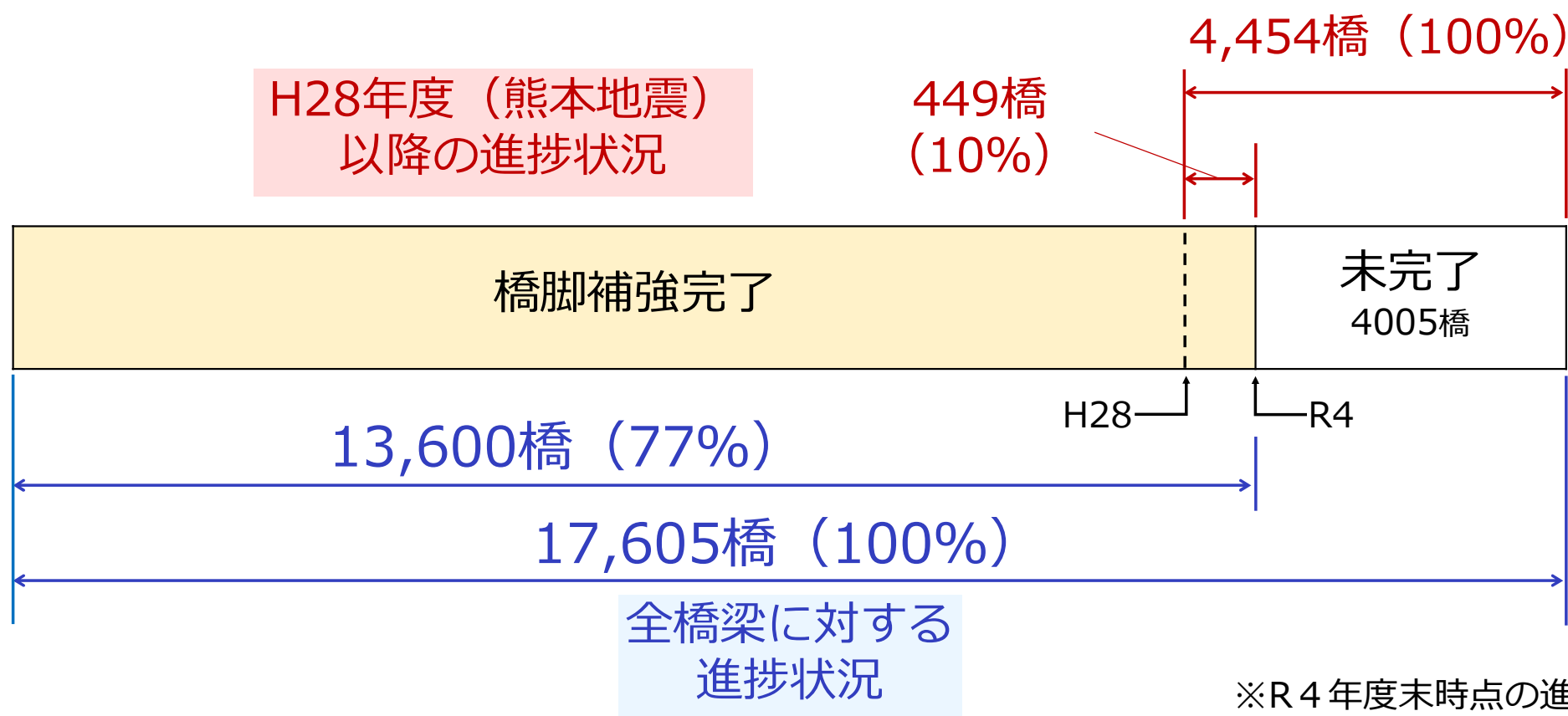
トイレカー配置準備状況 (石川県金沢市内)

高速道路の耐震補強実施計画

2. 高速道路の耐震補強実施計画



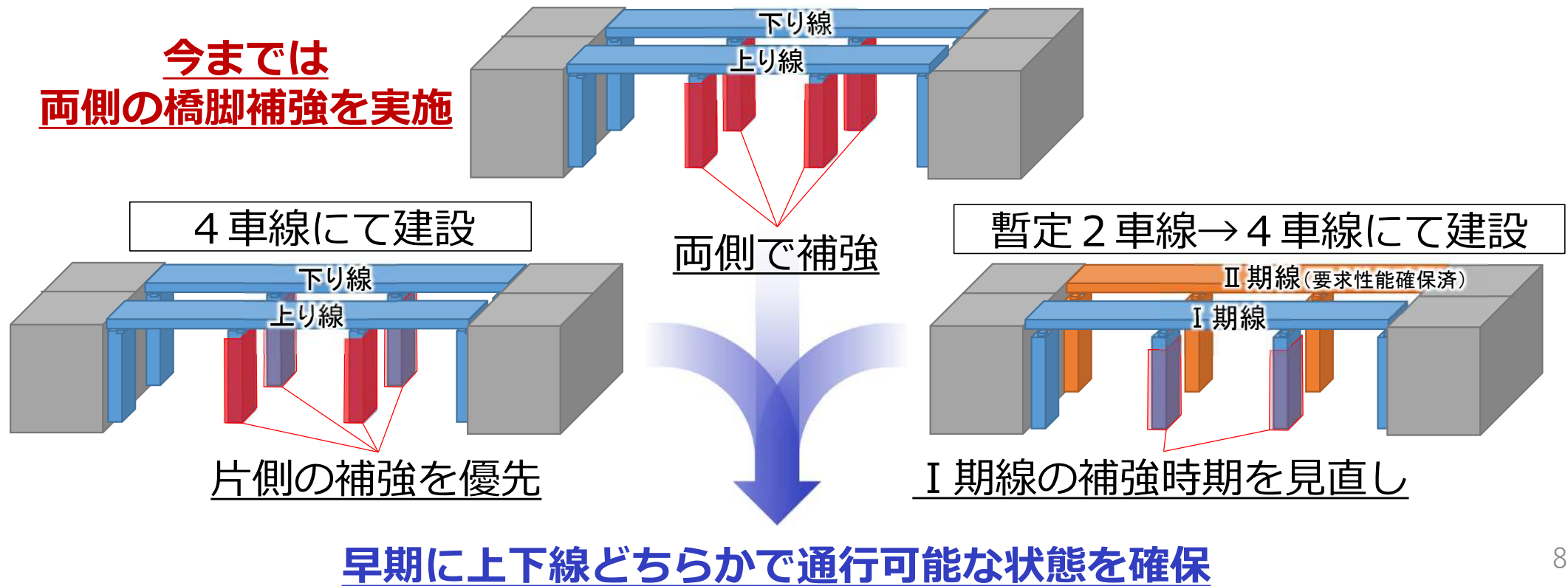
- 「落橋・倒壊を防ぐ耐震対策」 は、管理橋梁全てで完了
- 「橋としての機能を速やかに回復させるための耐震対策」 の完了は高速 4 社で77%



高速道路の耐震補強実施計画

2. 高速道路の耐震補強実施計画

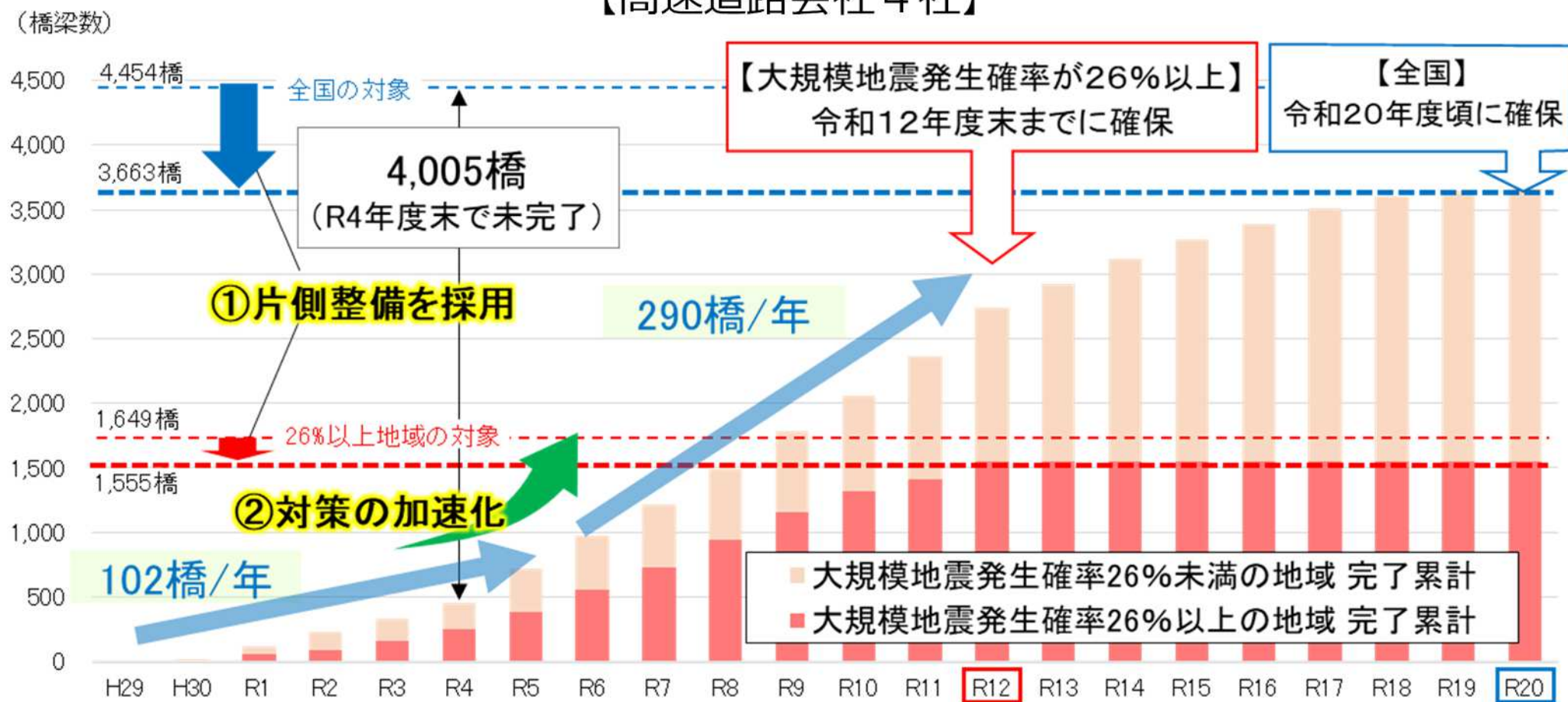
- 残る橋梁について、上下線の橋脚が分離している橋梁では、どちらか一方の橋脚補強を優先するなどの手法を採用
- 新技術・新工法等や入札不調対策の採用



高速道路の耐震補強実施計画

- 震度6弱以上の地震発生確率が26%以上の地域は、令和12年度末までに完了

【高速道路会社4社】



東・中・西日本高速道路の更新計画について

3.新たな更新事業

1 更新事業の必要性

- NEXCOが管理する高速道路約1万kmのうち、約4千km(約4割)が開通後40年以上経過しており、約1,360kmで更新事業を実施中。
- 2014年度(H26)から開始した法定点検において、新技術も活用しつつ、より詳細な点検を行ったことにより、新たに更新が必要な箇所が512km判明し、抜本的な対策として10,004億円の新たな更新事業が必要。

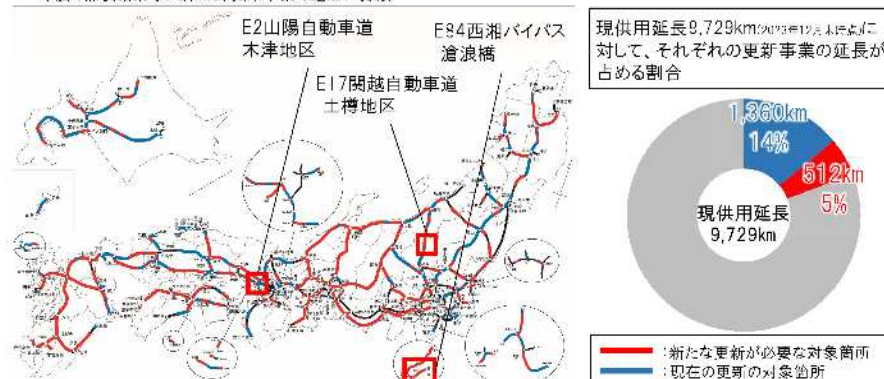
2 更新計画の概要

- 従来の修繕のみでは重大な変状に進展し、通行止等が発生する恐れのある箇所を対象。
- これら対策は、事業開始から15年間の完了を目指す。

区分	主な対策	延長※1	事業費
橋梁	桁の架替、充填材の再注入	33km【51km】	2,515億円
	床版取替	25km【33km】	4,464億円
土工・舗装	舗装路盤部の高耐久化	450km【893km】	2,430億円
	切土区間のボックスカルバート化+押え盛土	2箇所	200億円
	盛土材の置換	4km【8km】	396億円
合 計※2		512km【991km】	10,004億円

※1：【 】は上下線別の延長。※2：端数処理の四捨五入が合わない場合がある。

注1)上記の新たに更新が必要となった箇所と同様の増設・基準の箇所等において、今後台しい変状に進行する可能性があることから、今後の点検結果等を踏まえ、更新事業の追加を検討。



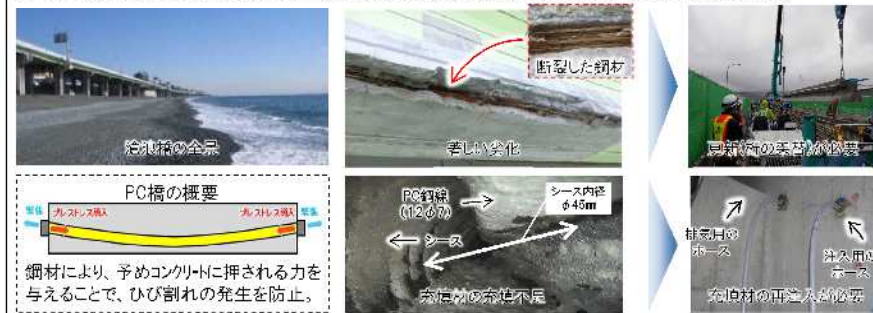
注1) 本図は、対象箇所(橋梁・舗装等)を個別に色付けたものではなく、対象箇所がある区間全域に渡って色付けたもの。

注2) 「新たな更新が必要な区間」と「現在の更新対象の区間」が重複する場合、「新たな更新が必要な区間」を優先して色付けている。

3 新たに更新が必要な個所の例

● E84西湘バイパス 滄浪橋(橋梁:桁の架替、充填材の再注入)

- 1971年(S46)開通。全長5,685mのPC(プレストレストコンクリート)橋。
- 塩害により、特にPC鋼材の充填材の不足箇所では著しく劣化。
- 劣化の著しい箇所では架替を計画。充填材の充填不足箇所には再注入を計画。



● E17関越自動車道 土樽地区(舗装路盤部の高耐久化)

- 1985年(S60)開通。交通荷重の繰返しにより、上層路盤下面からのひび割れが発生。
- 舗装路盤部をより耐久性高い高耐久路盤に置換えを計画。



● E2山陽自動車道 木津地区(切土区間のボックスカルバート化+押え盛土)

- 1998年(H10)開通。対策工を繰返しているが、のり面の変状が止まらない状況。
- 抜本的対策として、本線上にボックスカルバートを施工し、その上に押え盛土の施工を計画。



営業概要

4. 営業概要



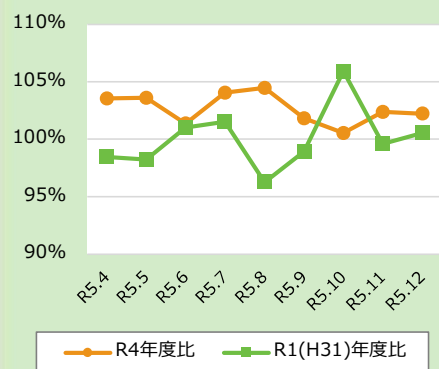
① 通行台数・料金収入の状況

【通行台数】	台数(万台/日)	R4年度比	R1(H31)年度比
第3四半期計	302.1万台/日	101.7%	102.0%
R5年度累計	301.9万台/日	102.7%	100.0%

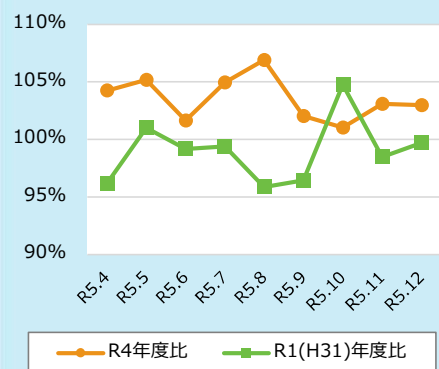
【料金収入】	収入(億円・税抜)	R4年度比	R1(H31)年度比
第3四半期計	2068.5億円	102.3%	101.0%
R5年度累計	6289.2億円	103.6%	98.9%

※参考値(速報)のため、料金収入の確定値とは一致しない可能性があります。

通行台数(R5年度・月別)



料金収入(R5年度・月別)



② 車種別の走行台キロ

※高速自動車国道のみ

【第3四半期計】	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	合計
R4年度比	104.4%	102.7%	99.9%	100.7%	103.9%	102.3%
R1(H31)年度比	109.7%	98.9%	95.6%	100.3%	95.0%	99.8%

【R5年度累計】	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	合計
R4年度比	106.7%	104.9%	100.7%	100.8%	105.3%	104.1%
R1(H31)年度比	105.4%	94.7%	95.6%	100.5%	93.1%	96.6%

(2) ETCの利用率

ETC(12月)	ETC2.0(11月)	【関東地区 主要料金所及び路線のETC利用率】
93.7%	33.7%	関越道：新座本線 96.3% 東関東道：習志野本線 96.6%
		東北道：浦和本線 97.2% 東京湾アクアライン 98.6%
		常磐道：三郷本線 96.9% 東京外環道 97.1%

(3) SA・PAの状況 ※単位：百万円

	第3四半期累計	R4年度比	R1(H31)年度比	R5年度累計	R4年度比	R1(H31)年度比
飲食・物販	25,953	108.8%	107.8%	81,247	113.8%	100.8%
GS	15,885	101.5%	111.0%	47,817	104.6%	111.7%
合計	41,838	105.9%	109.0%	129,064	110.2%	104.6%

【営業施設のあるSA・PA】 196カ所(SA:78、PA:118)

- 第3四半期の通行台数・料金収入は、前年度実績とコロナ前実績をともに上回った。
- 『飲食・物販部門』の売上高は、外出される方が多く、前年度実績とコロナ前実績をともに上回った。
- 『GS部門』の売上高は、全油種計で販売数量が減少したものの、単価が上昇したため、前年度実績とコロナ前実績をともに上回った。

R 5 死亡事故件数・人数

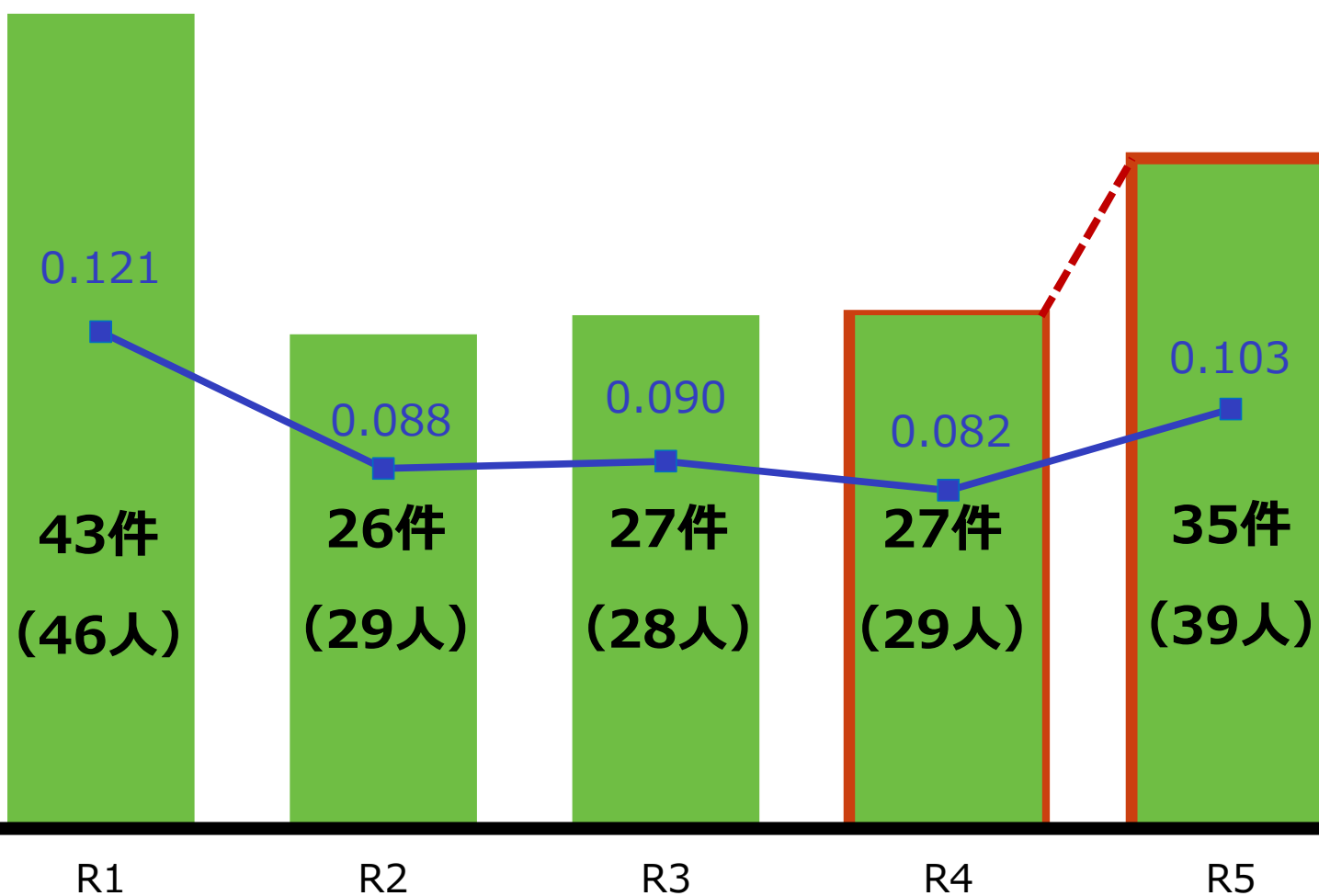
5.令和5年交通事故発生状況（当社管内）



■ 総死亡事故件数

■ 死亡事故率（件/億台[※]）

※走行台[※]あたりの死亡事故件数



死亡事故件数
R 4 同時期比
+ 8件
(+ 10人)

死亡事故率
R 4 同時期比
+ 0.021
件/億台[※]

注) 資料中の値はNEXCO東日本
調べの速報値を使用

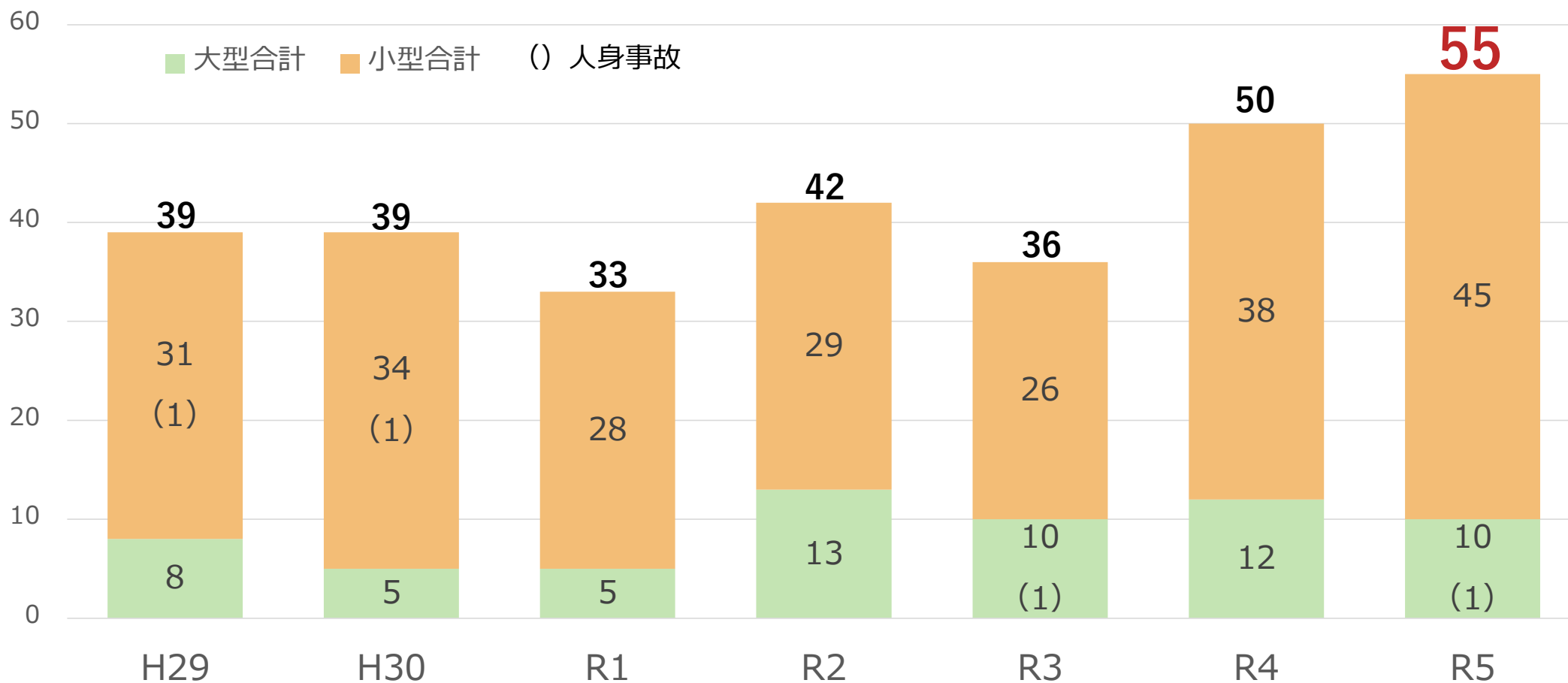
タイヤ脱落事故発生状況

5.令和5年交通事故発生状況（当社管内）



H29-R5発生件数

● 令和5年は55件発生し、増加傾向



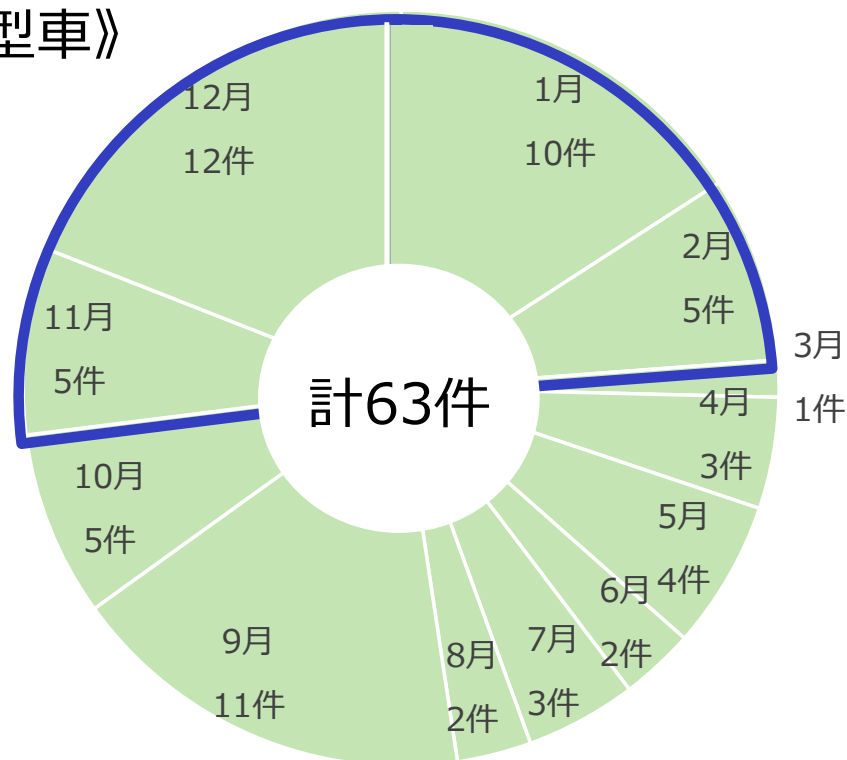
タイヤ脱落事故発生状況

5.令和5年交通事故発生状況（当社管内）

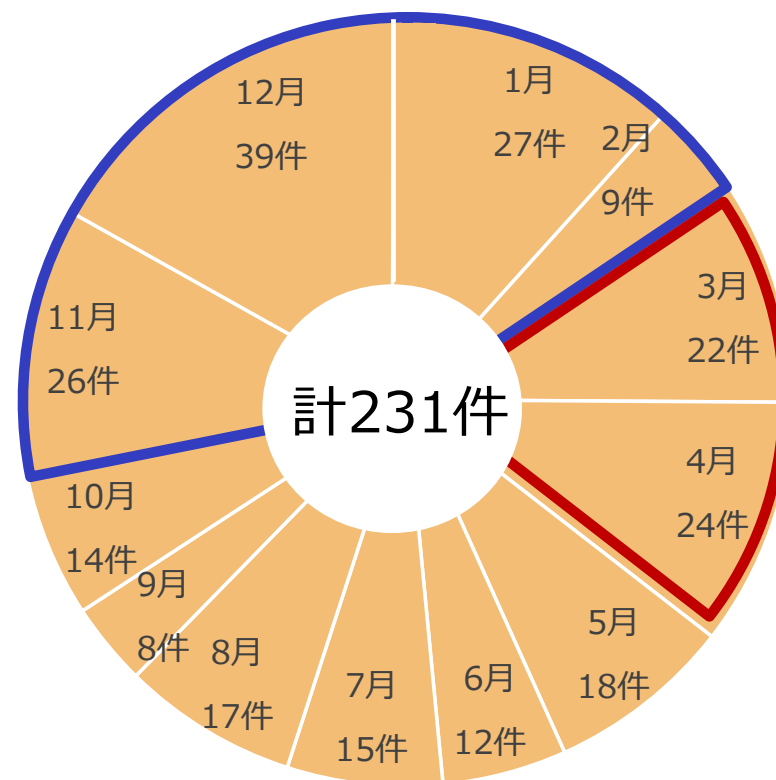


月別発生件数（H29-R5合計）

《大型車》



- 冬タイヤ交換時期の11月～2月に多い傾向
 - 小型車は夏タイヤ交換時期の春季にも多い
- 《小型車》



⇒**タイヤ脱落防止のため、事前の正しい点検整備を**

渋滞予測チャレンジ コンテストとは

- ビッグデータを活用して渋滞の予測精度を競うコンテスト
- 交通量や速度データに加え、ルート検索データを利用して渋滞予測するアルゴリズムモデルを開発し、渋滞予測を行う
- 昨年4月1日～5月7日のGWを含む期間の渋滞を予測
- モデリング部門の応募件数は163件

第1回コンテスト 概要



第1回コンテスト 表彰式の状況

第1回コンテスト入賞モデルの分析と課題

6. 第2回渋滞予測チャレンジ
コンテストの開催



第1回コンテスト の条件



実用化に向けた 課題

予測時期 : GW等交通混雑期
予測対象路線 : 関越道、館山道

一定の予測精度を確保

コンテスト入賞者の予測モデルを使用し、対象路線や時期を変更して分析すると

分析ケース①対象路線の変更

予測時期 : GW等交通混雑期
予測対象路線 : 東北道

分析ケース②時期の変更

予測時期 : お盆（交通混雑期）
予測対象路線 : 関越道

どちらも予測精度が低下

予測精度の向上とモデルの汎用性の向上が必要

第2回コンテストの概要

6.第2回渋滞予測チャレンジ
コンテストの開催



第1回コンテスト との主な相違点



スケジュール



○提供データの拡充

予測精度向上のため、提供するトラカンデータ[※]を各IC間で
1箇所から**複数箇所に拡充**し、**提供データを増加**

※高速道路に埋め込まれたトラフィックカウンターによって計測される速度や交通量のデータ

○予測対象路線の変更

モデルの汎用性向上を目的に、**複数の重交通路線の渋滞予測**
を実施するため、予測対象路線の館山道を**東北道に変更**

- | | |
|--------|-------------|
| 1月31日 | 募集開始 |
| 3月31日 | 募集締切 |
| 4月～5月 | 渋滞予測の予測精度評価 |
| 6月（下旬） | 最終選考、表彰式 |



The poster features a man in a white shirt with a logo, holding a trophy and a small cup. He is surrounded by various food items like tempura, ramen, and a burger. The background is a stylized highway with a large circular logo in the center. The logo contains the text 'SA・PAに「よりみち」してまで食べたい' and 'NEXCO 東日本'. The main title 'ハイウェイめし 甲子園' is written in large, bold characters. To the right, a banner reads 'SA・PA各店舗 自慢のメニューが大集結'. At the bottom, a scoreboard shows the results of the competition.

SA・PAに「よりみち」してまで食べたい
NEXCO 東日本

ハイウェイめし 甲子園

SA・PA各店舗
自慢のメニューが
大集結

アンバサダー/
フォーリンデブはっしー

道・県予選
2024 1.9 | 火 | ▶ 1.31 | 水 |

決勝戦
2024 2.9 | 金 | ▶ 3.10 | 日 |

エントリーメニューに
その場で使える お買物券付き!

¥100

みんなが食べたい「No.1ハイウェイめし」を決定！

地域の特徴を活かした各店舗自慢のメニュー121品がエントリー

道・県予選

本日まで開催中！
道・県代表13品は2月8日（木）に発表予定

決勝戦

2月9日（金）～3月10日（日）
WEB・SNSからどなたでも投票可能
抽選で豪華賞品



結果
発表

3月下旬
「**No.1ハイウェイめし**」決定

⇒4月に表彰式・試食会を開催予定

特設ページはこちら





アクセラレータプログラム
『ドラぷらイノベーションラボ』の第Ⅲ期共創パートナー 5社の決定
募集期間：令和5年8月1日～令和5年10月2日

株式会社and.d



AI観光アシスタントによる観光促進

多言語対応AIボットで地域観光をサポート

高速道路を利用した観光を促進する新たな情報発信ツールとして
当社オリジナルの観光AIボットを試行開発検証する。

株式会社さとゆめ



SA・PAを“地域”の入口に

地域のストーリー（物語）を伝える地域拠点・地域アンテナショップの設置

地域にある魅力を掘り起こし、地域特有の物語を持つ
ヒト・モノ・コトの情報を発信する複数地域のアンテナショップとしての
効果をSA・PAにて試行検証する。

ダイナミックマッププラットフォーム株式会社



高速道路の地下埋設物管理の高度化

レーダーを活用した高度な検知技術で地下埋設物の調査・可視化を実施

光ケーブル等の埋設状況の確認や埋設物に近接した工事に関する
手続きの省力化を目的に高性能レーダーセンシング技術による
探査調査技術を試行検証する。

Planet Savers株式会社



DAC(Direct Air Capture)技術を用いた 大気中からのCO2回収

CO2の総量削減に向けたチャレンジ

カーボンニュートラルへの貢献として、省エネや排出量抑制では達成できないCO2総量削減を目的に、大気中から直接吸収・回収するプロトタイプ装置について試行検証する。

株式会社Liva



食でツナグ 地方創生

食の体験型ショールーミングを目指した新しい試食の形をSA・PAで提供

地域に根差した商品の試食専門店をSA・PAに設置し、お客さまへの
新たな価値体験の提供と商品評価について試行検証する。