

令和8年4月22日  
東日本高速道路株式会社

## 『NEXCO東日本グループ中期経営計画(2026 - 2030)』を策定しました

NEXCO東日本(東京都千代田区)は、このたび『NEXCO東日本グループ中期経営計画(2026-2030)』を策定しました。

本計画では、「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」「社会課題の解決に貢献し、日本と地域を支える」「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」の3つの基本方針を設定しています。NEXCO東日本グループは、これら3つの基本方針をもとに、グループ経営ビジョンで掲げた「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することを目指し、グループ一丸となってこの計画を実行していきます。

### ◆NEXCO東日本グループ中期経営計画(2026-2030)のポイント

1. 中期経営計画(2026-2030)における取組み事例
2. 中期経営計画(2026-2030)におけるKPI

### 【別添】

- ・中期経営計画(2026-2030)ダイジェスト版

## 1. 中期経営計画(2026-2030)における取組み事例

基本方針	取組み事例
I 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	
1. 防災・減災	■橋梁の耐震補強対策の推進 ■首都直下地震発生時の緊急輸送路の確保 ■高速道路に隣接する危険箇所への対応
2. ネットワーク	■首都圏における高速道路ネットワークの新規供用 ■新規路線建設事業・4車線化事業・スマートIC整備の推進
3. 渋滞対策	■関越道及び外環道付加車線等の設置 ■圏央道(あきる野～鶴ヶ島間)渋滞対策の検討 ■保有データのオープン化による渋滞予測 ■走行時間帯に応じて変動する料金の検討 ■AIを活用した渋滞予知とルート案内
4. リニューアル	■リニューアルプロジェクトの着実な実施
5. 安全性向上	■逆走対策の推進 ■暫定2車線区間の安全対策の推進
6. 情報提供	■より快適な走行に繋がる情報の提供 ■音声アプリ「ドラコ」の運用開始 ■旅に役立つSA・PA情報の提供
7. SA・PA	■地域の魅力を感じられるSA・PAづくり ■いつ立ち寄っても便利なSA・PAづくり ■商業施設の新設や改修時の工期短縮 ■EV急速充電器の高出力化と増設
8. 次世代高速	■自動運転の実証実験開始 ■自動運転輸送の実現支援 ■走行中給電の実験の開始 ■次世代課金方法の検討
II 社会課題の解決に貢献し、日本と地域を支える	
9. 地域共創	■地域連携の深化 ■地域共創プロジェクト
10. 物流支援	■SA・PAの休憩機能の拡充 ■高速道路内外における物流中継拠点整備及び中継輸送の実現
11. 脱炭素化	■2030年度のCO <sub>2</sub> 排出量50%以上削減 ■カーボンニュートラルに資する資材・施工方法の適用
III 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	
12. 持続可能な道路運営	■財源確保のあり方検討 ■予防保全への転換によるコスト削減 ■遠隔操作による設備故障復旧の効率化・迅速化 ■ETC専用化・遠隔収受の推進 ■省人化・省力化・コスト削減に向けた技術開発
13. 働き方	■業務効率化・高度化を支えるDXの推進 ■人材の育成 ■多様な働き方の実現

2. 中期経営計画(2026-2030)における KPI

	KPI項目	2030年度目標
1	死傷事故率※1	3.0件/億台キロ
2	逆走死傷事故件数※1	0件
3	暫定2車線区間の正面衝突死亡事故件数※1	0件
4	橋梁耐震補強完了率※2	100%
5	渋滞多発箇所数※3	18箇所
6	SA・PA店舗売上高※4	1,191億円
7	SA・PA連結営業利益	40億円
8	男性育休取得率※5	4週間以上取得 80%

※1: 暦年値(当社調べ) ※2: 今後 30 年間に震度 6 弱以上の地震発生確率が 26%以上の地域の橋梁において上下線いずれか一方の対策完了率  
 ※3: 5km 以上の交通集中渋滞が週 1 日以上発生する箇所 ※4: 海ほたる PA、三セク箇所、GS 除く ※5: 東日本高速道路㈱単体の指標

中期経営計画  
(2026-2030)  
ダイジェスト版

中期経営計画 (2026-2030)

未知をひろく



# 3つの「基本方針」



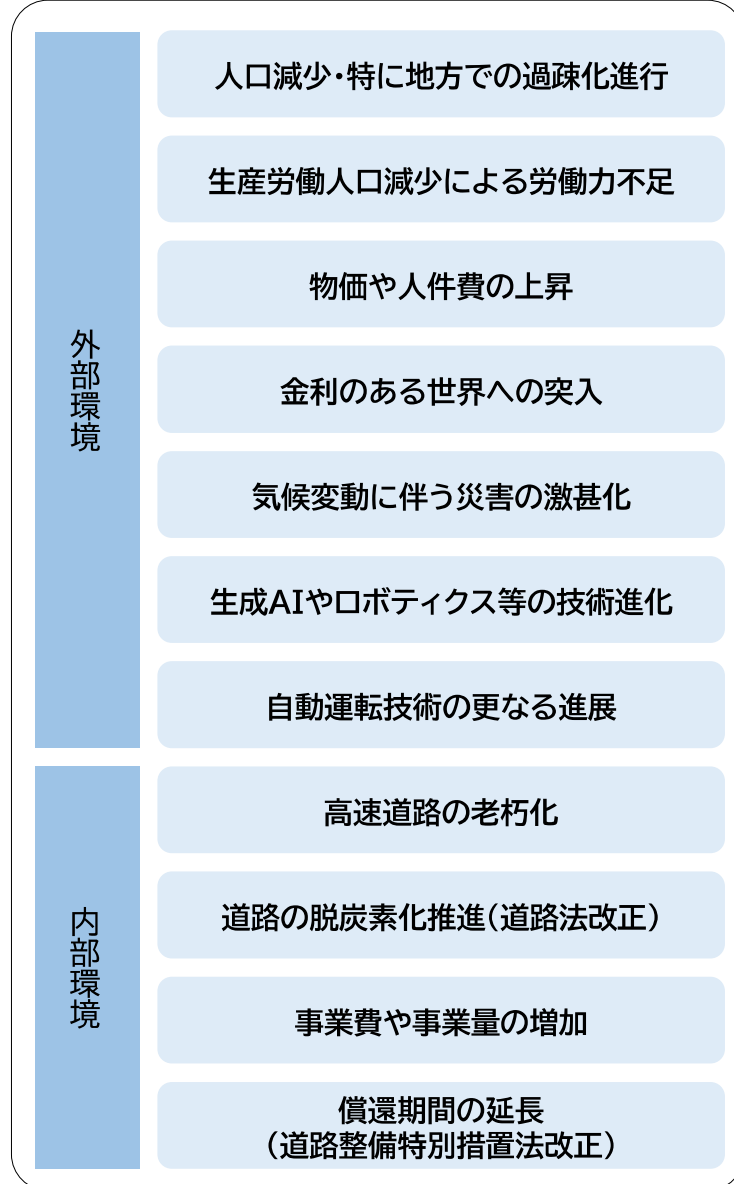
## ◇前中期経営計画の実施策等

- 暫定2車線土工部等におけるワイヤロープ設置
- 東京オリンピック対応
- カーボンニュートラル推進戦略・道路脱炭素化推進計画の策定
- SA・PA事業部門子会社の再編
- 人材育成方針の策定

## ◇継続・進化して取り組む施策等

- 暫定2車線長大橋等におけるセンターパイプ設置等の推進
- アクアラインにおける時間帯料金社会実験
- 次世代高速道路の取組みの推進 (moVision)
- リニューアルプロジェクト推進
- 耐震補強等の災害対応力強化
- ネットワーク強化・4車線化推進
- 業務の効率化・機械化・DX

## ◇近年の内外環境の変化



## ◇中期経営計画の基本方針

### 基本方針Ⅰ

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Ⅱ

社会課題の解決に貢献し、日本と地域を支える

### 基本方針Ⅲ

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

# 5つの「創造価値」 25の「重点計画」



基本方針に基づき、創造すべき顧客・社会価値を「創造価値」、それを実現するための事業戦略を「重点計画」として設定

基本方針	創造価値	重点計画
I	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	
	〔I-1〕 防災・減災対策を着実に実施し多様な災害に備えるとともに、被災地に緊急車両や支援物資をお届けする「命の道」の役割を果たすため、発災後高速道路機能を迅速に回復させる取組みを推進します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔I-1-1〕 被害を最小に留め高速道路機能を早期に復旧するため、耐震補強対策を推進</li> <li>〔I-1-2〕 激甚化する気象災害等に備え、危機管理能力を強化</li> <li>〔I-1-3〕 次期道路管制システムを構築し、緊急時の初動対応の強化に加え、設備障害の迅速な復旧など管制機能を高度化</li> </ul>
	〔I-2〕 新たな路線の建設、交通容量の拡大及び交通需要を平準化する取組みによって、安全でスムーズに走行できる高速道路ネットワークをお届けします。また、リニューアル工事などの老朽化対策や交通事故対策の着実な実施、新たな時代のニーズに応えるSA・PAサービスにより、お客さまに安全・快適にご利用いただきます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔I-2-1〕 移動時間の短縮、渋滞の解消・緩和及び重大事故の防止のため、新規路線の整備、付加車線の整備、暫定2車線区間の4車線化等を推進</li> <li>〔I-2-2〕 交通集中を緩和するため、需要を平準化する情報提供や変動料金の導入</li> <li>〔I-2-3〕 移動時間の信頼性や災害時のリダンダンシーの確保に資する高規格道路ネットワーク構築への貢献</li> <li>〔I-2-4〕 構造物の老朽化対策を着実に実施し、100年先まで安全な高速道路空間を提供</li> <li>〔I-2-5〕 逆走対策や暫定2車線区間の正面衝突事故対策を推進し、高速道路の安全レベルを更に向上</li> <li>〔I-2-6〕 地域の魅力を演出するSA・PAづくりと効率的な投資によるお客さまサービスの向上</li> <li>〔I-2-7〕 ITの活用による商業施設点検の効率化や、点検データのAI分析による老朽化更新の最適化</li> </ul>
	〔I-3〕 新しい技術を取り入れ、自動運転の支援や電気自動車普及環境の整備など、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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔I-3-1〕 自動運転時代のサービス提供に備え、新たな設備による実証実験の実施と自動運転トラックの運行監視のあり方の検証</li> <li>〔I-3-2〕 脱炭素化を促進するxEV普及を後押しするため、走行中給電実験の実施と充電・充填インフラの設置</li> <li>〔I-3-3〕 お客さまの走行の快適性向上のため、柔軟な料金設定を実現する次世代課金方法を検討</li> <li>〔I-3-4〕 無人販売店舗や多様な自動販売機の設置によるお客さまサービス提供の維持・拡充</li> <li>〔I-3-5〕 保有リソースを活用し収益源となる高速道路と関連する事業の展開</li> </ul>

# 5つの「創造価値」 25の「重点計画」



基本方針	創造価値	重点計画
II 社会課題の解決に貢献し、日本と地域を支える		
	〔II-1〕	物流の働き方改革に伴う課題、地域社会の課題及び気候変動問題などの解決に貢献し、社会の持続可能性の要請に応えます。 また、海外の高速道路事業者向け技術協力を行うなど、諸外国の発展に貢献します。
	〔II-1-1〕	円滑な物流機能確保のため、物流を支えるドライバーの休憩環境の整備や物流効率化に資する取組を推進
	〔II-1-2〕	観光分野等における地域連携の強化に加え、ベンチャー等と連携した新たなビジネスの創出により、地域に貢献
	〔II-1-3〕	当社グループが保有するデータをオープン化し外部データと連携することにより、社会課題の解決に資する新たな価値を創造
	〔II-1-4〕	2050年ネット・ゼロの実現に向け、NEXCO東日本グループカーボンニュートラル推進戦略・道路脱炭素化推進計画に基づく取組を実施
	〔II-1-5〕	諸外国の道路運営の課題解決を目指し、技術を通じた国際貢献を推進

基本方針	創造価値	重点計画
III 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		
	〔III-1〕	DXにより業務の生産性を向上させ、人材育成により能力を高めるとともに、社員一人ひとりが安心して働き、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。 もって、事業環境の変化に対応して持続的に高速道路サービスをお届けし、地域の期待に応えていくことで、世の中の信頼を得られる企業グループを実現します。
	〔III-1-1〕	持続可能な運営の観点から、事業費ガバナンスを一層強化するとともに、財源確保のあり方を検討
	〔III-1-2〕	厳しさを増す事業環境変化に対応するため、高速道路の管理水準検討や維持管理業務全般の効率化を進め、持続的な維持管理体制を確立
	〔III-1-3〕	AIの活用などDXの戦略的推進により、自由な発想に基づく社員の創意工夫を支援しつつ、業務を効率化・高度化
	〔III-1-4〕	高い使命感を持ち、自律・挑戦・協働する優れた人材の確保・育成と、働きやすい環境の整備
	〔III-1-5〕	社員一人ひとりの事情に合った多様な働き方ができ、仕事がしやすく、社員の成長を支えられる環境を整えて、社員のモチベーションや自己充足感を向上

中期経営計画の全体版は  
こちらの二次元バーコード  
からご確認ください



# 8つの「KPI」



お客さまの安全性や快適性の向上に関する指標、SA・PAの収益向上に関する指標、社員のライフワークバランスに関する指標として、以下8つのKPIを設定

	KPI項目	2025年度実績・見込	2030年度目標
1	死傷事故率※1	3.4件/億台キロ	3.0件/億台キロ
2	逆走死傷事故件数※1	3件	0件
3	暫定2車線区間の正面衝突死亡事故件数※1	2件	0件
4	橋梁耐震補強完了率※2	80%	100%
5	渋滞多発箇所数※3	31箇所	18箇所
6	SA・PA店舗売上高※4	1,047億円	1,191億円
7	SA・PA連結営業利益	34億円	40億円
8	男性育休取得率※5	4週間以上取得 36%	4週間以上取得 80%

※1: 暦年値(当社調べ) ※2: 今後30年間に震度6弱以上の地震発生確率が26%以上の地域の橋梁において上下線いずれか一方の対策完了率  
 ※3: 5km以上の交通集中渋滞が週1日以上発生する箇所 ※4: 海ほたるPA、三セク箇所、GS除く ※5: 東日本高速道路(株)単体の指標

項目	数値設定の考え方
死傷事故率	暫定2車線区間の事故対策や逆走対策等の実施により、2025年実績比 1割削減を目指す
逆走死傷事故件数	重点対策箇所への各種対策や啓発広報の実施により、逆走死傷事故ゼロを目指す
暫定2車線区間の 正面衝突死亡事故件数	暫定2車線区間の事故対策の実施により、反対車線への飛び出しによる正面衝突事故死亡事故ゼロを目指す
橋梁耐震補強完了率	計画の着実な進捗により、2030年度までに対策完了を目指す
渋滞多発箇所数	各種対策により5km以上の交通集中が週1日以上発生する渋滞多発箇所数の4割削減を目指す
SA・PA店舗売上高	物価上昇を見込んだ上で地域と連携したSA・PAの展開等により立ち寄りを増やし、2025年度見込144億円増の1,191億円以上を目指す
SA・PA連結営業利益	費用の高騰を見込みつつも、新たな工事手法の導入等の効率化により費用の増加を抑え、2025年度見込6億円増の40億円以上を目指す
男性育休取得率	ライフワークバランスを実現し、夫婦が協力して育児を行うことを当たり前にするため、男性社員の育休取得の長期化を目指す

# 中期経営計画（2026-2030）における主な取組の例



1. 防災・減災                    ～必要な支援を、すぐに届けます～
2. ネットワーク                ～行きたい場所へ、より早く・確実に～
3. 渋滞対策                    ～渋滞を減らし、より快適に～
4. リニューアル                ～100年後も安心して走れます～
5. 安全性向上                 ～走る人みんなの安心を、しっかり守ります～
6. 情報提供                    ～出発前も走行中も、ほしい情報をわかりやすく～
7. SA・PA                      ～立ち寄る楽しみが増え、旅の満足度が高まります～
8. 次世代高速                 ～走行も料金も、次の時代へ～
9. 地域共創                    ～地域の未来をともに創ります～
10. 物流支援                  ～安定した輸送を支えます～
11. 脱炭素化                  ～CO<sub>2</sub>を半減して未来への責任を果たします～
12. 持続可能な道路運営        ～24時間365日、当たり前前の安心を守ります～
13. 働き方                     ～一人ひとりが挑戦し、成長できる会社へ～

# 1.防災・減災 ～必要な支援を、すぐに届けます～

**【2030年度目標】**  
 橋梁耐震補強完了率100%  
 ※今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域

## 橋梁の耐震補強対策の推進

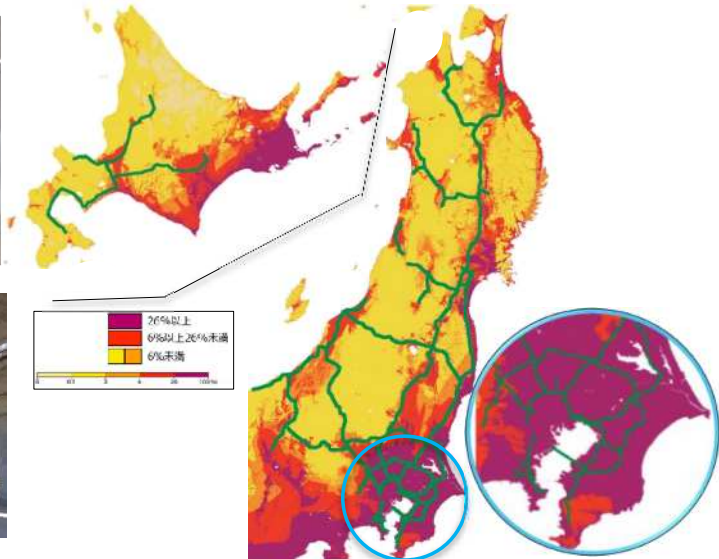
大規模地震発災後、24時間以内に緊急車両が通行でき、迅速な救命・支援活動が可能となります。

### ■耐震補強の施工

橋としての機能を速やかに回復させるため、地震による損傷を軽減する工事を完了します。



橋脚の巻立て補強

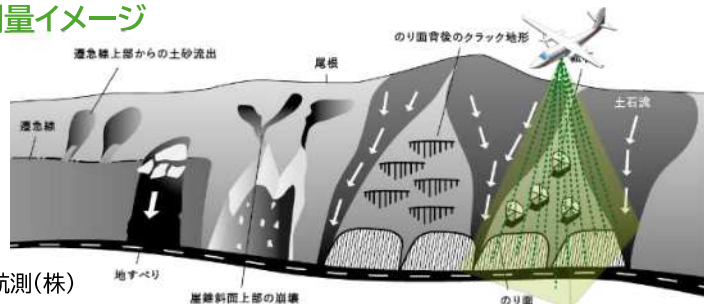


出典:全国地震動予測地図2020年版(地震調査研究推進本部)を加工

## 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の対応を進め、より安心して高速道路が利用できます。

### ■航空レーザ測量イメージ



出典:アジア航測(株)

## 首都直下地震発生時の緊急輸送路の確保

迅速な被害状況の把握や、道路管制機能の継続性を高めることにより、八方向作戦で早期に緊急車両等の通行が確保できます。

### ■早期の被災状況確認と迅速な復旧計画策定

発災後、CCTVと緊急巡回により2時間程度で被災状況を把握し、ドローンで取得した現地状況や災害復旧事例等を活用して復旧計画を策定します。



### ■八方向作戦

八方向毎に高速道路や国道等を組合せた優先ルートを設定し、48時間以内の緊急車両の通行を確保します。

〈八方向作戦のイメージ〉

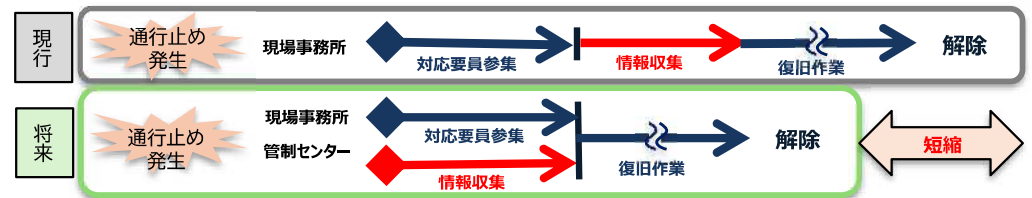


### ■次期道路管制システムの構築

#### 〈道路管制機能のバックアップ強化〉

管内4箇所にある道路管制センターのいずれかが機能不全になっても、道路情報の提供等の機能を継続します。

#### 〈情報収集迅速化による通行止め時間短縮イメージ〉



# 2.ネットワーク ～行きたい場所へ、より早く・確実に～

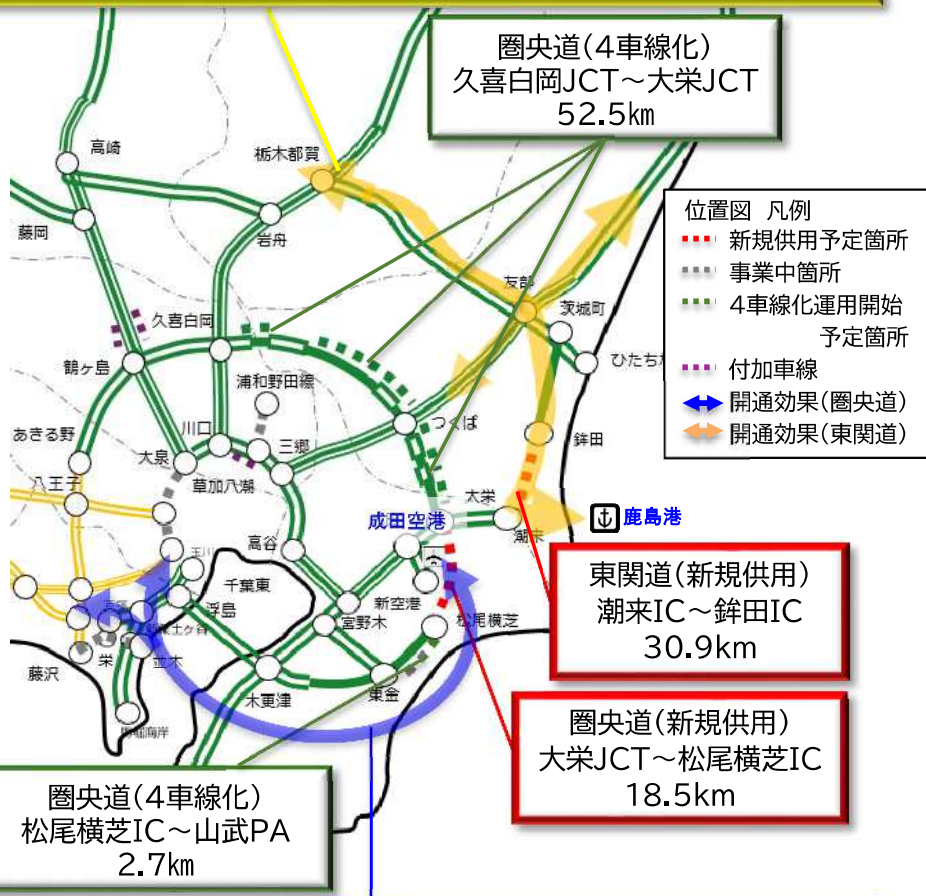


## 首都圏における高速道路ネットワークの新規供用

成田空港へのアクセスが向上し、国際競争力が強化されるとともに、千葉県と茨城県を中心とした移動がより便利になります。

## ■首都圏の新規供用、4車線化予定区間

整備効果例:鹿島港とのアクセス向上で製造業・畜産業等が盛んな北関東圏の輸送利便性が向上



整備効果例:圏央道・アクアラインのルート完成により、成田空港へのアクセス向上や、国際競争力が強化

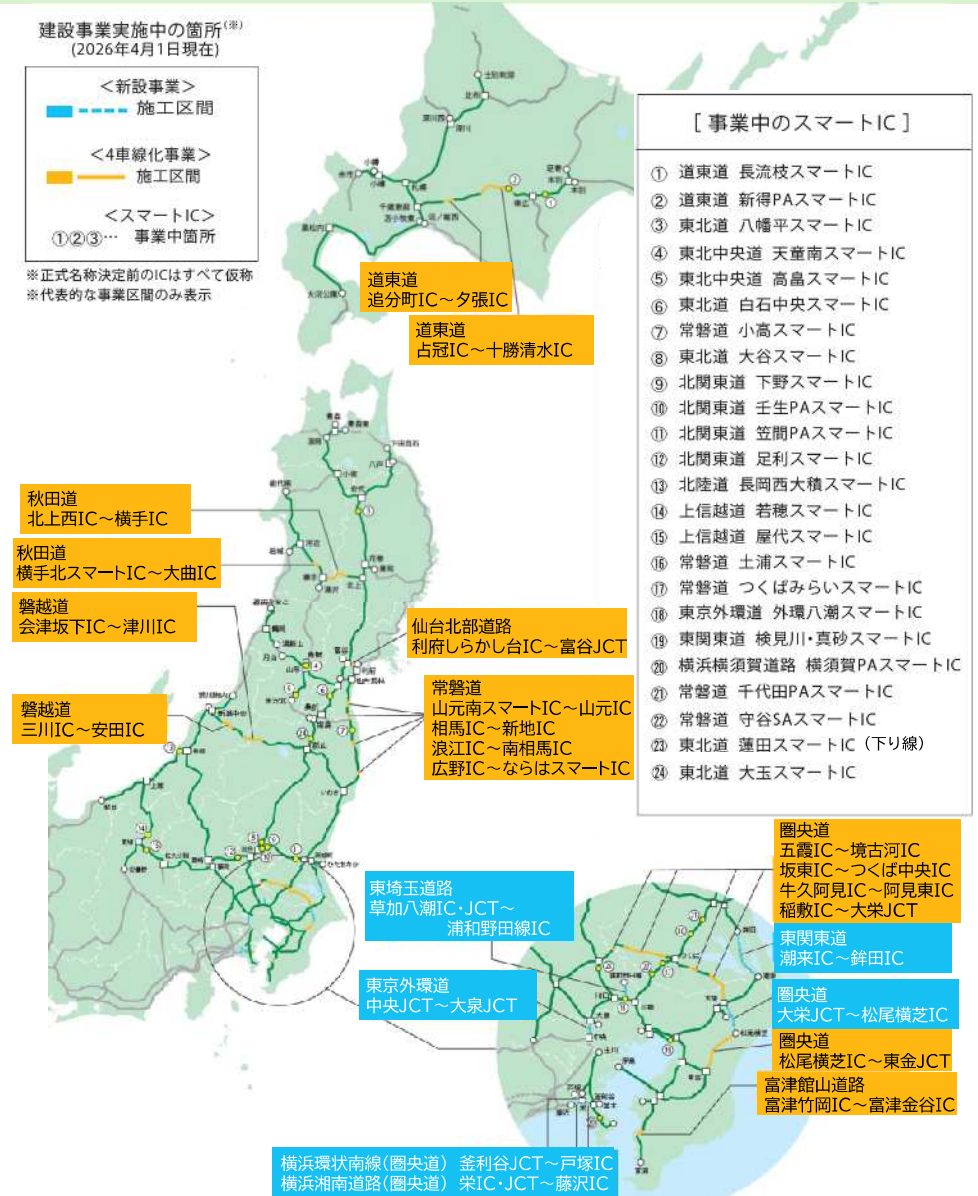
## 新規路線建設事業・4車線化事業・スマートIC整備の推進

機能強化により、安全性や快適性、利便性がより高まります。

建設事業実施中の箇所<sup>(※)</sup>  
(2026年4月1日現在)



※正式名称決定前のICはすべて仮称  
※代表的な事業区間のみ表示



# 3.渋滞対策 ～渋滞を減らし、より快適に～

【2030年度目標】  
渋滞多発箇所数(31箇所)を4割削減

## 関越道及び外環道付加車線等の設置

ボトルネック解消により渋滞が緩和され、事故リスクが低く、走りやすくなります。

■付加車線による渋滞の緩和  
例:関越道・高坂SA付近(上り線)



■車線キープグリーンライン※による渋滞の抑制  
例:関越道・東松山IC付近(下り線)



※走行車線の緑色実線により車線利用が平準化し渋滞の発生を抑制

## 圏央道(あきる野～鶴ヶ島間)渋滞対策の検討

集中工事方式の導入や付加車線の整備により、慢性的な渋滞が改善され、移動時間の見通しが立てやすくなります。



## 保有データのオープン化による渋滞予測

高精度な渋滞予測モデルの開発により、スケジュールが立てやすくなります。



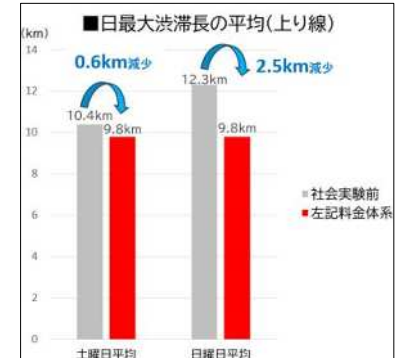
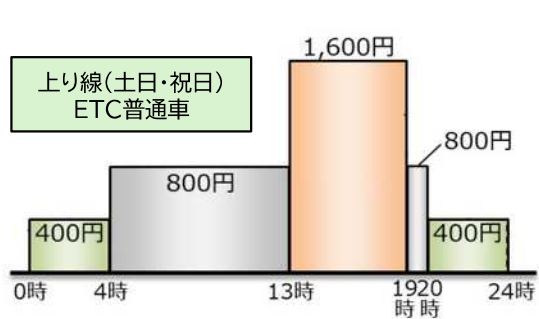
〈渋滞予測チャレンジコンテスト〉  
東京大学と共にコンテストを開催。交通量や速度、当社HPのルート検索履歴データをオープン化し、データの組合せによる渋滞予測モデルが開発されました。

## 走行時間帯に応じて変動する料金

混雑を避けた利用が進み、よりスムーズで快適な走行が可能になります。

### ■東京湾アクアラインのETC時間帯別料金(社会実験中)

混雑緩和に一定の効果が確認されています。



※今後、首都圏の他の混雑区間における時間帯別料金の実施についても検討します。

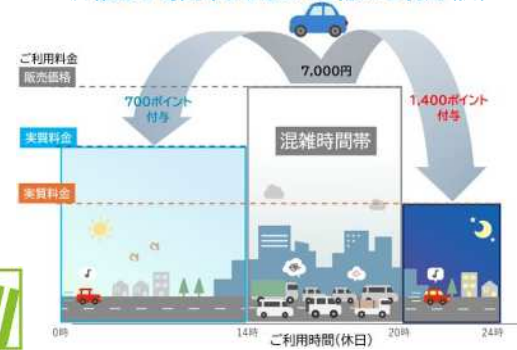
### ■混雑時間帯を避けた利用でよりお得な企画割引(ドラ割)※

平日や混雑時間帯以外に走行した場合に、ETCマイレージポイントを追加で付与しています。

混雑する時間帯を避けてお得にご利用(例)



※企画割引(ドラ割)とは、特定エリア内の周遊や特定エリア間の往復の走行が定額となる事前申込型の割引商品です。



## AIを活用した渋滞予知とルート案内

ルート選択が簡単にできます。

木更津JCTから特定の目的地※まで向かう際に、アクアライン経由と京葉道路・館山道経由の2つのルートの所要時間、利用料金の情報を提供しています。

※(1)外環道 京葉JCT、(2)首都高 箱崎JCT、(3)首都高 板橋JCT

# 4. リニューアル ～100年後も安心して走れます～

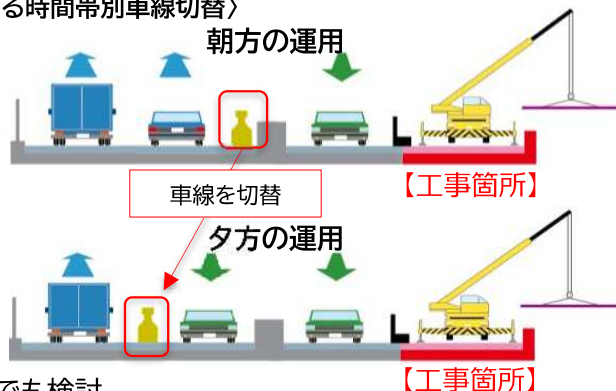
## リニューアルプロジェクトの着実な実施

お客さまへの渋滞等の影響が最小限となる工法で老朽化対策を計画的に進めることで、将来にわたって安全・快適に走行できます。

### ■工事による影響を抑制する取組み

通行止めを行わず両方向の通行を確保しながら、着実に老朽化対策を進めます。

〈ロードジッパーシステム(移動式防護柵)活用による時間別車線切替〉

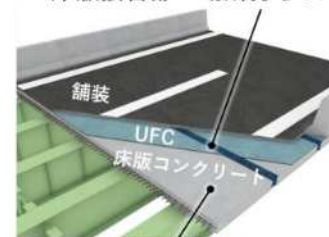


### ■高耐久化技術の活用

工事規制期間・回数の縮減とライフサイクルコストを低減します。

〈防水性能を有するプレキャストPC床版〉

床版接合部：場所打ちUFC※



長期にわたり床版の防水性が保たれ、従来工法より防水層の更新工事を削減可能

プレキャストPC床版：上層UFC

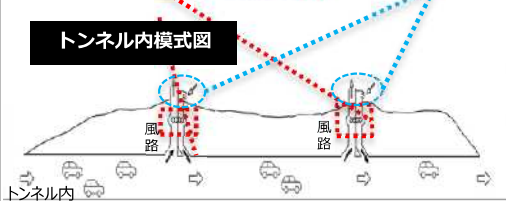
※UFCとは、高強度かつ緻密で遮水性に優れた超高強度繊維補強コンクリートのこと

### ■関越トンネルの設備更新 ※アクアラインでも検討

長大トンネルの大規模設備の更新により、故障リスクと管理コストが低減します。

#### 現況

##### トンネル換気設備



#### 更新計画

##### トンネル換気設備



##### 立坑方式

→ジェットファン方式

- 点検工数が約7割減
- 更新費約8割減

##### ナトリウム照明→LED照明

- 消費電力約4割減

##### 特別高圧受電設備

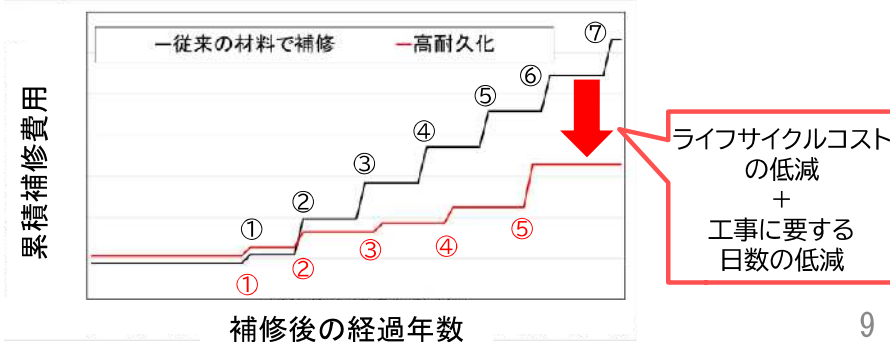
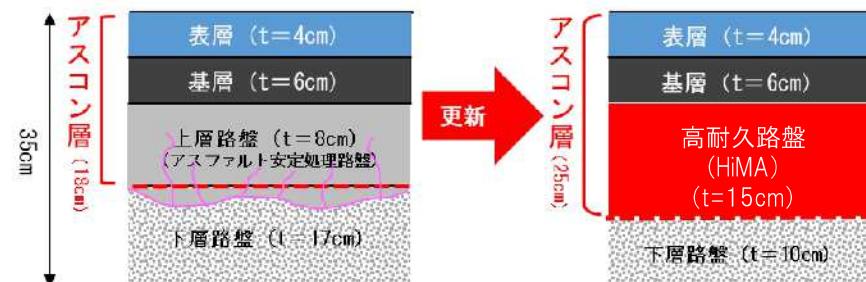
→高圧受電設備

- 更新費約4割減

#### 各種設備のスリム化

設備更新による省電力化  
⇒年間で東京タワー約10基分の削減(一般家庭約550世帯分の削減)

〈上層路盤高耐久化(HiMA)とライフサイクルコスト低減イメージ〉



# 5. 安全性向上 ～走る人みんなの安心を、 しっかり守ります～

【2030年度目標】

- ・死傷事故率2025年比1割減
- ・逆走による死傷事故件数 0件
- ・暫定2車線区間の正面衝突死亡事故 0件

## 逆走対策の推進

逆走を起こりにくくすること、巻き込まれるリスクを減らすことで、より安全に利用できます。

### ■更なる逆走対策の実施

「視覚的対策」に加えて、逆走車に衝撃を与えて知らせる「物理的対策」を行います。

重点対策箇所(65箇所)の対策を2028年度までに完了させます。

#### 〈視覚的対策〉



防眩板应用注意喚起



プレッシャーウォール

#### 〈物理的対策〉 ※現地検証の結果を踏まえて展開



ウェッジハンブ



路面埋込型ブレード

### ■公募した逆走対策の技術の検証と実装

監視カメラ映像と画像解析技術を活用して逆走車両を発見し、逆走車両への警告や順走車両への注意喚起を行う技術の検証を進め、有効な技術を高速道路で実装します。

## 暫定2車線区間の安全対策の推進

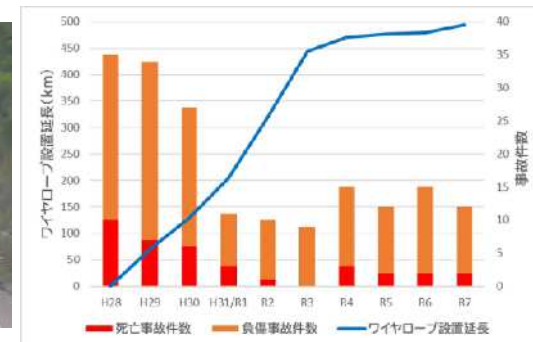
正面衝突の危険が減り、安心して走行できます。

### ■土工区間・中小橋の対策(ワイヤロープ)

これまで約494kmを設置し、概成しました。当該区間では、反対車線への飛び出しによる死亡事故ゼロを達成しています。



突破を防いだ事故写真



ワイヤロープ設置累計延長と  
暫定2車線突破死傷事故件数の推移

### ■トンネル・長大橋における対策(センターパイプ・センターブロック)

2027年度までに11箇所を設置し、検証のうえ更なる整備を進めます。



センターパイプ



センターブロック

# 6. 情報提供 ～出発前も走行中も、ほしい情報をわかりやすく～



## より快適な走行に繋がる情報の提供

欲しい情報が適切なタイミングで得られ、安全で快適に移動できます。

■『ドラぷら』アプリの多機能化 ※『ドラぷらアプリ』とは、当社が提供しているドライブサポートアプリです。

### 〈視認性や操作性の向上〉



渋滞や通行止め情報など「ドラコ」や「ハイウェイまっがる」など道路状況を見やすく表示 目的に応じた情報サービスへ

### 〈通行止め解除見込み等の提供〉

過去の通行止め事象の実績を活用し、通行止め解除の見込時間を予測するなど、移動計画の判断につながる情報をプッシュ型で提供します。



簡単にアクセス可能

(現状の情報提供例) SNSでの通行止め解除見込み

### 〈提供情報の更なる高度化による利便性向上〉

光ファイバセンシング、コネクテッドデータ等を活用し、交通状況や路面状態などをリアルタイムに把握して、より詳細な情報を提供します。



光ファイバセンシング、コネクテッドデータ、カメラ映像等



**収集**

- ① 車両追跡 (速度・位置)
- ② 路面評価 (路温・段差・ポットホール・ABS作動情報の収集)

**提供**

- ③ 交通流把握 (平均速度・台数)
- ④ 事象把握 (渋滞・滞留・段差など)

## 音声アプリ「ドラコ」の運用を開始

走行位置と進行方向に応じた情報をどこでも音声で得られます。

### 音声アプリ『ドラコ』

利用シーン	自宅	SA/PA・IC・JCT・TNの手前	突発事象の手前	大雪等による滞留時
	お出かけ前情報	道路交通情報	安全支援情報	緊急エリア情報
	停車時にリクエストに応じてエリア広域情報を提供	渋滞や天候等の道路状況を提供	突発事象が発生位置に応じて提供	緊急情報を対象区間のお客さまに提供

この先の〇キロポスト付近で事故が発生しています。注意して走行してください。

提供イメージ

- 音声操作対応
- プッシュ型
- 英語 中国語 韓国語 も対応

2026年度関東エリアから運用開始 他エリアは次年度以降開始予定

## 旅に役立つSA・PA情報の提供

目的やシーンに応じた情報を手軽に入手でき、ドライブがもっと楽しくなります。

### ■ハイウェイまっがる

SA・PAの最新情報など、旬なコンテンツをいち早くお届けします。多様な切り口から検索することで、お客さまの知りたい情報に簡単にアクセスすることができます。



# 7. SA・PA ～立ち寄る楽しみが増え、旅の満足度が高まります～

【2030年度目標】  
 ・SA・PA店舗売上高 1,191億円  
 ・SA・PA連結営業利益 40億円

## 地域の魅力を感じられるSA・PA

地域の食材や産品に出会い、立ち寄るたびに旅の気分が高まります。

### ■地域やテナントと連携したSA・PAの展開 大規模改良4箇所



©2026 Shin Photo Work Co., Ltd.

佐野市と連携した“ドラマチックエリア佐野SA①”



### ■地域企業と連携した商品の開発 5商品開発



「NAGOMINO ZERO-和みのゼロ-」  
岩手、埼玉の地域企業と開発したノンアルコール飲料

## 商業施設の新設や改修時の工期短縮

新工法により工期を短縮し、SA・PAを早期にご利用いただけるようになります。

### ■SA・PA建設における新工法の活用 4箇所導入



プレハブ工法により新設した坂東PA(外)

## いつ立ち寄っても便利なSA・PA

夜間や無人エリアでもお買い物ができる、より便利になります。

### ■無人決済システムの導入 4箇所→11箇所(+7箇所)



上信越道 東部湯の丸SA①

### ■多様な自動販売機の展開 29箇所→39箇所(+10箇所)



常磐道 友部SA①

### ■敷地のスマートな活用 5箇所設置(トレーラーハウス等)



トレーラーハウスによるカフェのイメージ

## EV急速充電器の高出力化と増設

多様なxEV ※が安心して走行できます。

※xEV:EV・HEV・PHEV・FCEVなど電気を動力源とする自動車の総称  
 今後は政府目標、利用状況、市場ニーズを踏まえ高出力化や増設を進めていきます。



常磐道 千代田PA① (2025年度整備)  
概ね70km間隔で設置が完了

# 8.次世代高速 ~走行も料金も、次の時代へ~

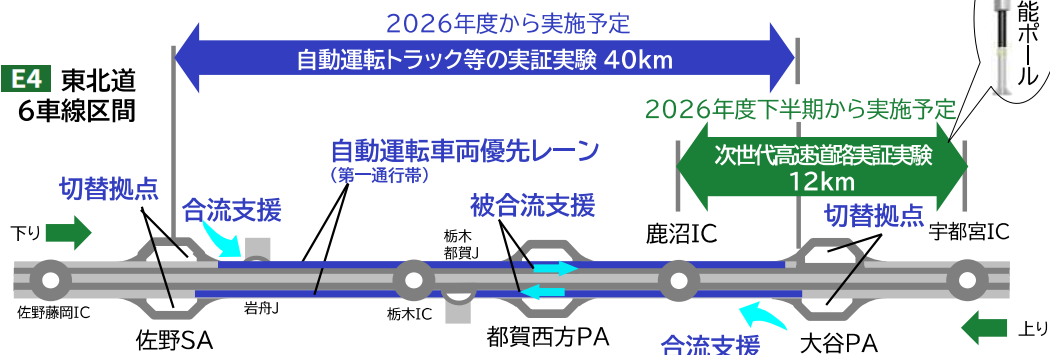


## 自動運転の実証実験開始

自動運転車両とドライバーが運転する車両の双方が安全に走行できる環境整備に取り組みます。

東北道で国の取組の「自動運転トラック等の実証実験」と当社独自の多機能ポールによる「次世代高速道路の実証実験」を開始します。

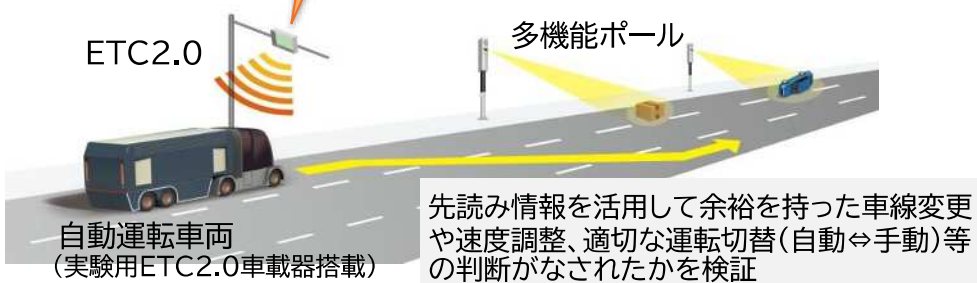
実験箇所



## 〈次世代高速道路の実証実験〉

多機能ポールで発生事象を収集し、AI処理後、先読み情報として提供します。自動運転車両の実証実験と連携し、自動運転時代の安全走行に必要なインフラ設備や情報等を明らかにします。

**先読み情報**  
 発生事象 規制、事故、落下物、渋滞、気象等  
 発生位置 1m単位、車線、範囲  
 発生時刻 時、分

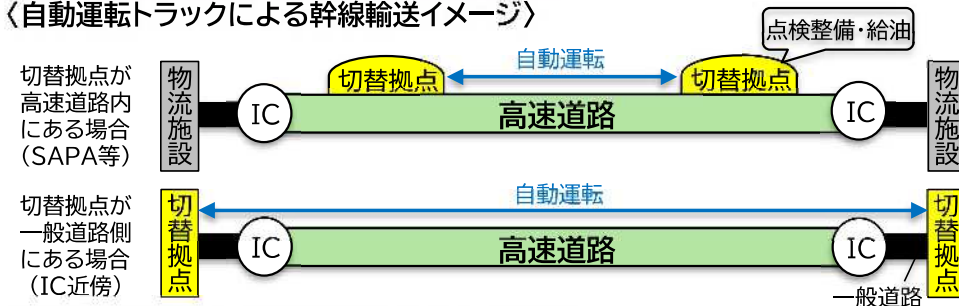


実験概要

## 自動運転輸送の実現を支援

切替拠点・運行管制・運行支援・レスキューのあり方を検証します。

### 〈自動運転トラックによる幹線輸送イメージ〉



### 〈自動運転トラックの運行監視のあり方を検証〉



## 走行中給電の実験の開始

xEVの走行利便性・安全性を高める実験に取り組みます。

走行中給電の実験は、2027年度以降に館山道君津PA付近の本線で実施します。



ETCシステムを活用した走行中給電の課金方法についても継続して検討します。

# 8.次世代高速 ～走行も料金も、次の時代へ～

## 次世代課金方法の検討

混雑などに応じた柔軟な料金設定や多様な支払手段が可能となるよう検討します。

### 社会課題解決に繋がる諸外国の料金制度

混雑に応じた変動料金案内(米国)



各種環境負荷コストに応じた料金の例(ドイツ:2024年7月時点)

emission class Euro6 ※1

単位: ユーロセント/km

CO <sub>2</sub> emission class ※2	Axle and weight class	Infrastructure	Air pollution	Noise pollution	CO <sub>2</sub> emissions	Toll rate
(排出ガスクラス)	(車軸・重量)	(インフラコスト)	(大気汚染)	(騒音公害)	(CO <sub>2</sub> 排出量)	(通行料)
4	>3.5-7.49t	5.2	1.1	1.4	3.7	11.4
	7.5-11.99t	6.6	1.5	1.6	4	13.7
	12-18t	10.7	1.5	1.6	5	18.8
	>18 t up to 3 axles (3軸以下 18t超)	14.1	2.2	1.6	6.3	24.2
	>18 t with 4 axles (4軸 18t超)	15.5	2.3	1.2	6.8	25.8
	>18 t from 5 axles (5軸以上 18t超)	15.5	2.3	1.2	7.9	26.9

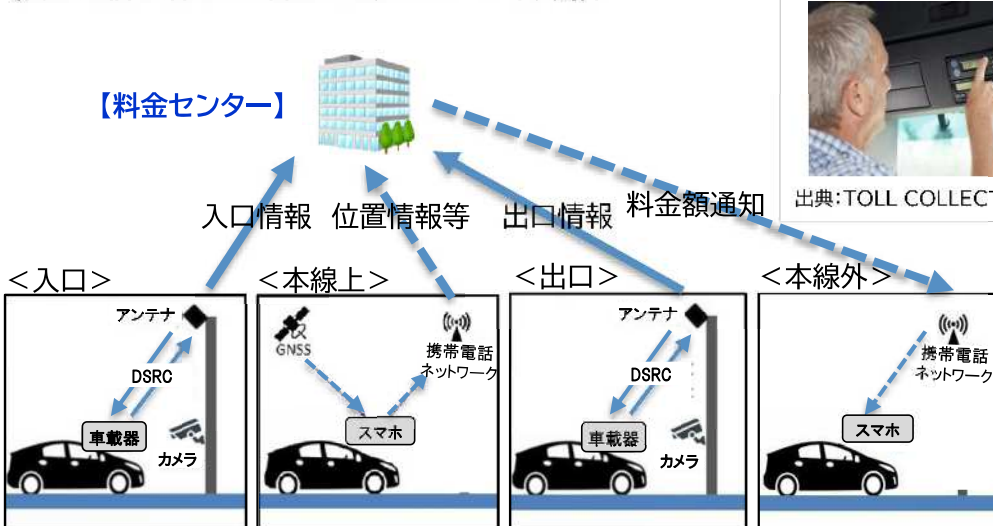
TOLL COLLECT社のHPをもとに、当社が加工

※1 Euro6・・・EU(欧州連合)が2014年以降順次施行した排気ガス規制で汚染物質の排出量上限基準を定めたもの

※2 CO<sub>2</sub> emission class・・・無排出車をCO<sub>2</sub>排出等級5とし、低排出車を4、その他排出量に応じ3～1で分類されたもの

### 検討の参考となる諸外国の課金システム事例

〈衛星通信を活用した課金方法のイメージ(欧州)〉

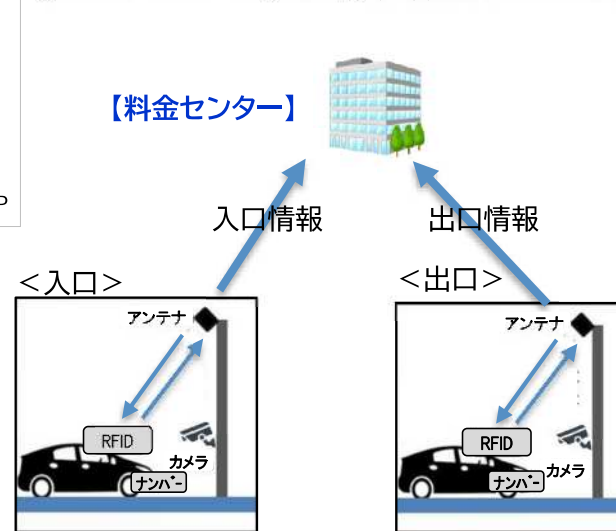


GNSS方式の車載器



出典:TOLL COLLECT社HP

〈ナンバープレートやRFID(非接触電子タグ)を活用した課金方法(米国・台湾の例)〉



RFID方式のICタグ



※RFIDに「ナンバー」や「支払手段」を事前登録

# 9. 地域共創 ～地域の未来をともに創ります～

## 地域連携の深化

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。

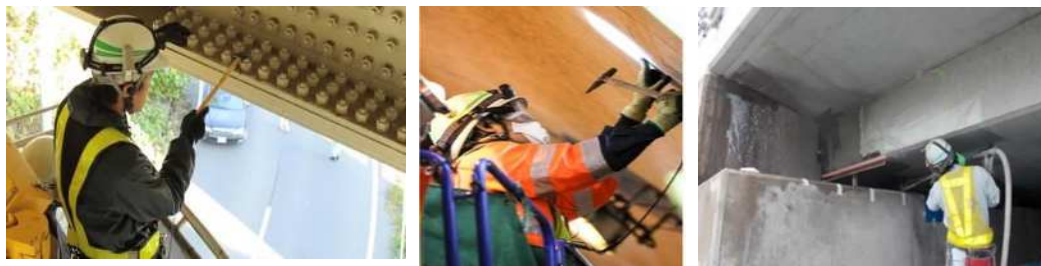
### ■連携強化

地域の課題解決をテーマとした自治体とのワークショップ開催、地域活性化起業人制度への参画、地域主催のお祭りへの参加などにより、地域との連携を強化します。



### ■自治体インフラ管理支援

NEXCO東日本グループが保有するノウハウを活かし、自治体が管理する道路構造物の点検・補修方法の提示等により地域の課題解決に貢献します。



### ■観光振興

観光資源を活用したスタンプラリーや情報誌を通じた発信、旅行プラン等の販売などにより、観光需要を創出・拡大します。

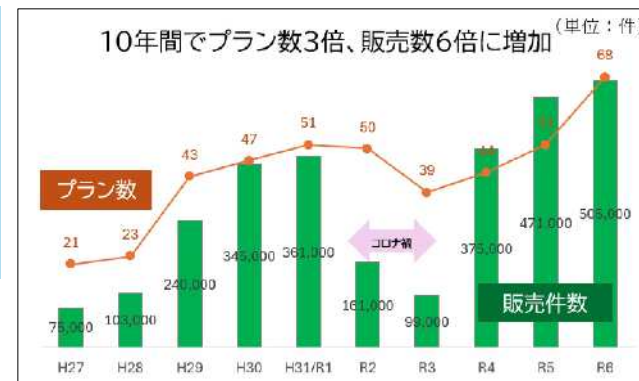


北関東周遊スタンプラリー

インフラツーリズム(宿泊セットプラン)

### ■企画割引(ドラ割)

地域の交流人口を拡大させるとともに、観光施設等との連携を通じて地域経済の活性化に貢献します。



## 地域共創プロジェクト

行政・住民・企業との共創により、地域の持続可能性が高まります。

当社グループの人材が地域の多様な関係者と協働しながら課題の解決と新たな事業(価値)の創出に取り組み、関係人口の拡大など地域の活性化に貢献します。



地域の中で協働し、新たな気づきを新たな事業へつなげる



アドベンチャーツーリズム

〔自然、アクティビティ、文化のうち2つ以上で構成される旅行〕



ウェルネスツーリズム

〔旅行を通して心身のバランスを整える観光スタイル〕



伝統産業再生



古民家再生ホテル

※事業創出イメージ

# 10. 物流支援 ～安定した輸送を支えます～



## SA・PAの休憩機能の拡充

必要な時に休憩しやすくなり、安全に運転できます。

### ■大型車駐車マスの拡充

駐車マスの再配置や敷地の有効活用により大型車駐車マスを拡充します。



### ■予約制駐車マスの拡充



### ■短時間限定駐車マスの拡充



### ■SA/PAのシャワールームの整備



### ■SA・PAの新設・改築



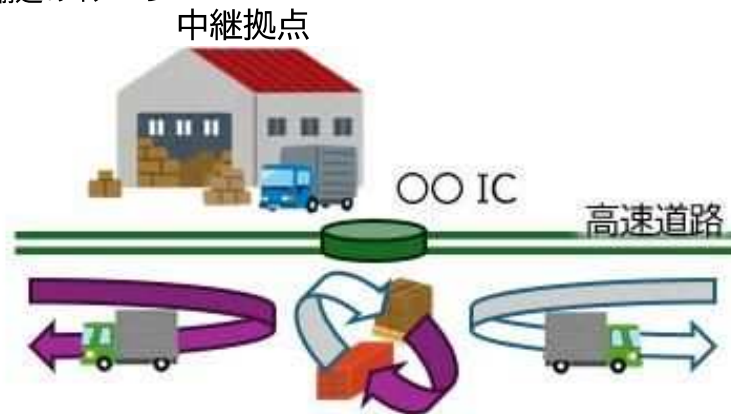
- 新設予定  
圏央道  
神崎PA(内・外)
- 改築予定  
圏央道  
狭山PA(内・外)

## 高速道路内外における物流中継拠点整備及び中継輸送の実現

交替輸送が拡大し、ドライバーの負担が減ります。

### ■中継輸送の拠点となる施設のあり方・整備について検討・計画に着手

<中継輸送のイメージ>



### ■東北道 佐野SAで実施したドライバー交替実証実験の状況



- ・参加したドライバーの声  
平日の朝は一般道が混雑しているため、SAで交替できれば一般道の運転が楽になる。
- ・参加した事業者の声  
ドライバー負担軽減に伴う事故発生リスクが軽減できる。

# 11. 脱炭素化 ～CO<sub>2</sub>を半減して未来への責任を果たします～

## 2030年度のCO<sub>2</sub>排出量50%以上削減

自社の活動による排出量を2013年度比で大幅に削減します。

### ■ NEXCO東日本 道路脱炭素化推進計画



### ■ 道路(トンネル・明かり部)照明のLED化

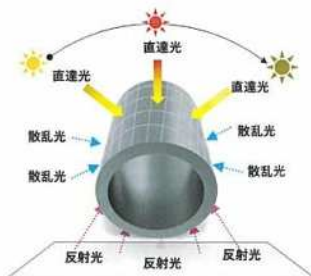


### ■ 2030年度までに100%整備

トンネル照明	561本(上下線別)
道路照明	987箇所

CO<sub>2</sub>排出量削減効果  
⇒ ▲約86千t/年

### ■ 太陽光発電設備の設置拡充・次世代型太陽電池の実証



円筒形太陽電池  
(電気通信大学と共同研究中)

CO<sub>2</sub>排出量削減効果 ⇒ ▲約2千t/年



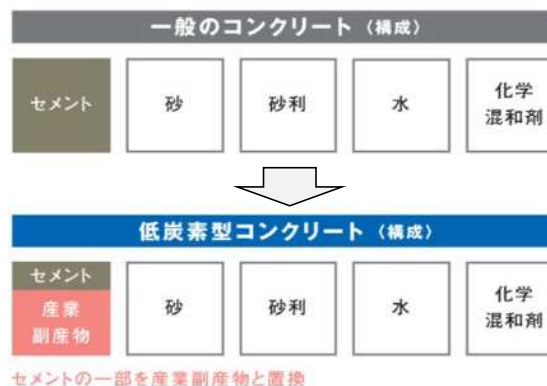
出典: 積水ソーラーフィルム(株)HP

フィルム型ペロブスカイト太陽電池  
(今後試行導入箇所検討)

## カーボンニュートラルに資する資材・施工方法の適用

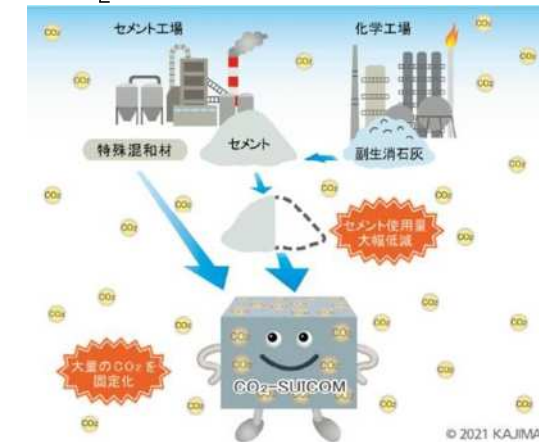
低炭素素材を採用し、建設によるCO<sub>2</sub>排出量を抑えます。

### ■ 環境配慮型コンクリートの採用



出典: (一社)日本建設業連合会 パンフレット  
「低炭素型コンクリートの普及促進に向けて」

### ▼CO<sub>2</sub>をコンクリートに固定する技術(例)



出典: 鹿島建設株式会社 環境配慮型コンクリート「CO<sub>2</sub>-SUICOM®(シーオーツースイコム)」

### ■ バイオマスガス化発電プラント

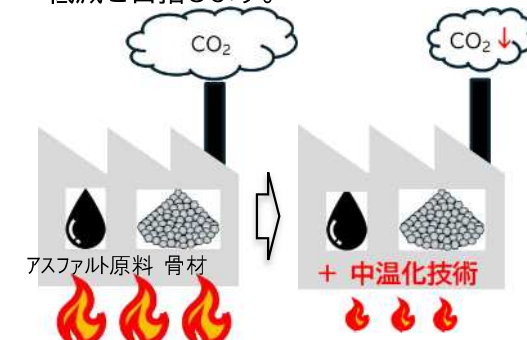
高速道路の刈草や剪定枝等のバイオマスを活用して発電し、料金所の電力に利用



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)

### ■ 低温のアスファルト混合物の採用

従来比▲30℃でアスファルト混合物を製造・施工可能な「中温化技術」を用い、燃料消費量の削減によるCO<sub>2</sub>排出量低減を目指します。



※舗装温度の低減により、工事規制期間の短縮や労働負荷の低減も可能

# 12. 持続的な維持管理 ～24時間365日、当たり前前の安心を守ります～

## 日常的な維持管理とコストの増加

将来にわたり安全快適な高速道路サービスを提供するため、持続可能な道路運営の観点から財源確保のあり方についても検討します。

### ■安全安心な高速道路の維持管理

24時間365日安全安心にご利用いただくための維持管理を着実にを行っています。



点検対象数:40万設備      約1,700橋/年      約600km車線/年      約65万km/年

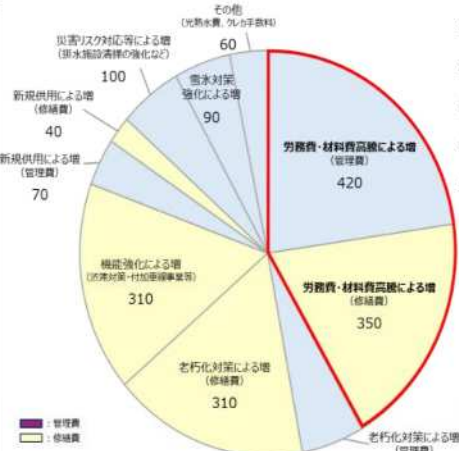
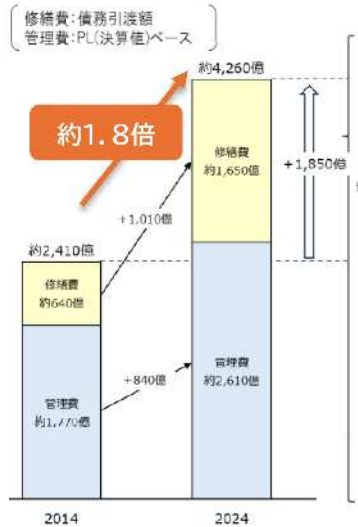


約230万km/年      約9.1万回/年      通報対応件数: 約7.6万回/年

※写真下段記載の業務量は過去実績を記載

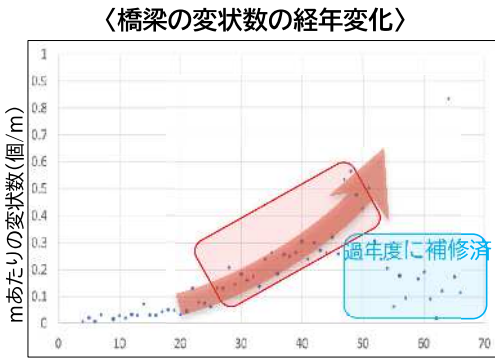
### ■維持管理コストの増加

経営効率化やコスト縮減に努めているものの、2014年度と比較し2024年度の維持管理コストは約1.8倍となっています。その主たる要因は労務費・材料費の高騰で増加額の約4割を占めています。



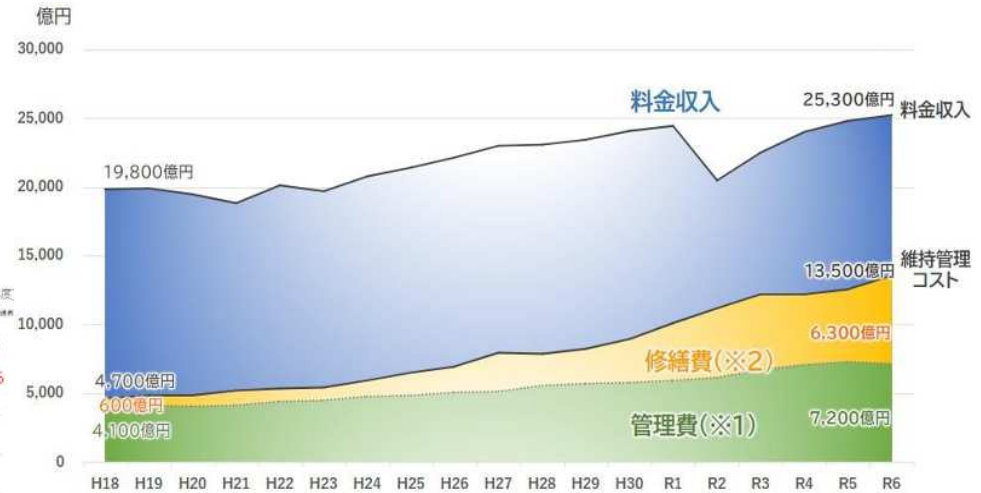
### ■老朽化の進行と変状箇所数の推移

経過年数とともに橋梁変状数が急増しており、補修必要箇所数が増加しています。



### ■料金収入と維持管理コストの推移(全国路線網)

民営化以降18年間で料金収入は1.3倍の伸びに対して、物価や労務費の高騰等により維持管理コストは2.9倍となり、特に修繕費は10倍に及んでいます。



※1 点検・除雪・巡回など日常的な道路管理に要する費用  
※2 舗装や橋梁の補修など道路の機能強化に要する費用

# 12. 持続的な維持管理 ～24時間365日、当たり前前安心を守ります～

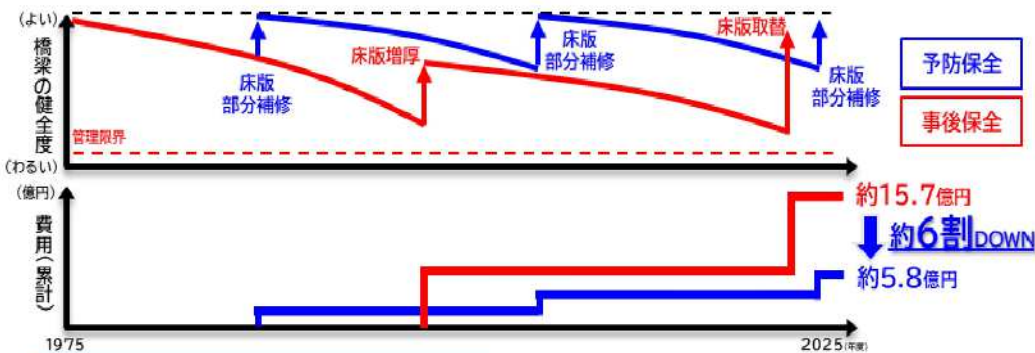


## 予防保全への転換によるコスト削減

早期に補修を実施し、中長期的なコストを抑え、将来にわたり安全・安心なサービスをお届けします。

### ■事後保全から予防保全への転換によるライフサイクルコストの縮減イメージ

〈東北道 綱木川橋(1975年供用 橋梁延長:79m)における試算例〉



## ETC専用化・遠隔收受の推進

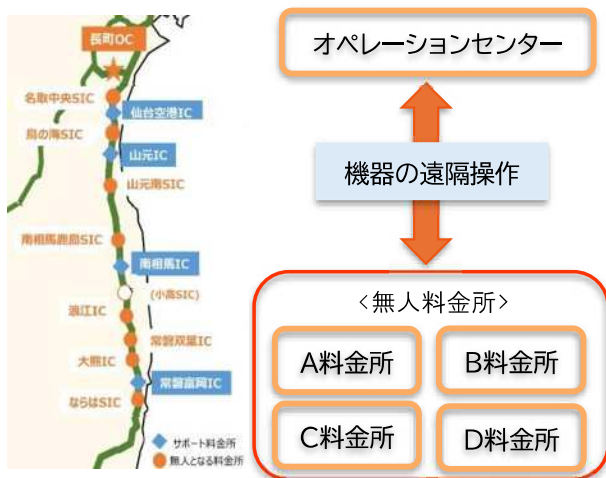
労働人口の減少に備え、料金所機能を確保します。

### 〈ETC専用化〉



2030年度までに東京外環道・圏央道を中心に都市部約50箇所専用化を進め、地方部については順次専用化を行います。

### 〈長町オペレーションセンターでの遠隔收受の例〉 8箇所の料金所の収受業務を1箇所に集約

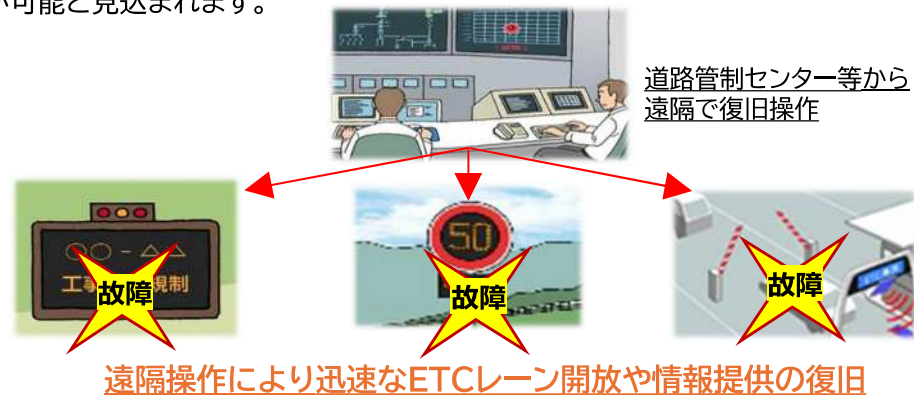


## 遠隔操作による設備故障復旧の効率化・迅速化

設備を迅速に復旧させ、障害時の影響を減らします。

### ■情報提供設備やETC設備等の遠隔復旧

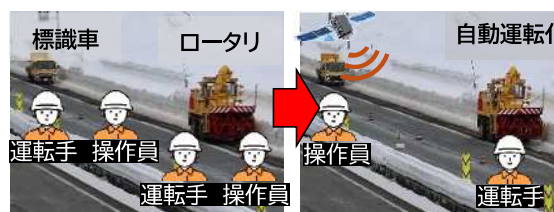
現在、現地で対応している故障のうち、年間約1,800件は遠隔復旧機能を実装することで復旧が可能と見込まれます。



## 省人化・省力化・コスト削減に向けた技術開発

技術開発や運用を進め、安全・快適な走行環境を確保します。

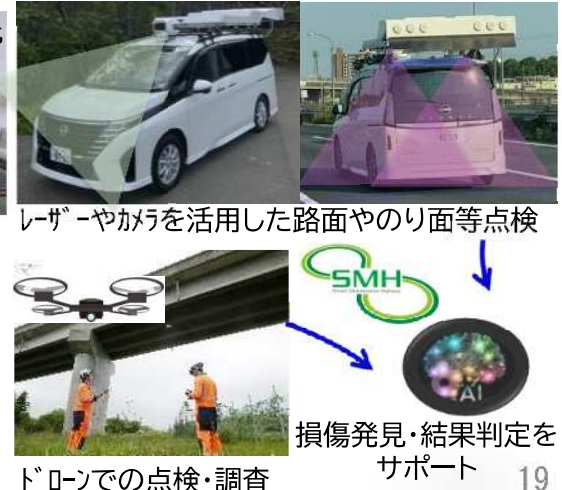
### ■雪氷車両のワマン化(自動運転技術導入)



### ■雪氷車両の台数削減(幅広ゲレダ導入)



### ■IoT技術やAIを活用した点検・調査



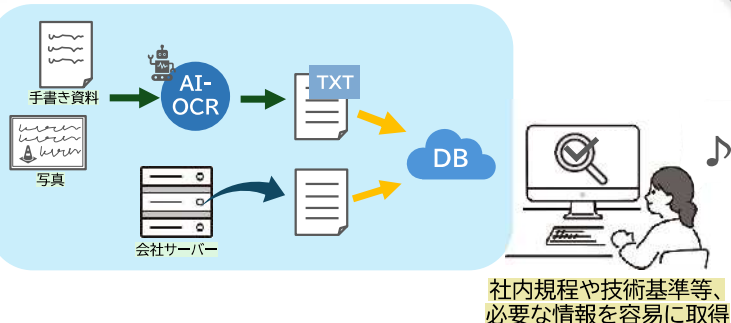
# 13.働き方 ～一人ひとりが挑戦し、成長できる会社へ～

【2030年度目標】  
4週間以上の男性育休取得率 80%以上

## 業務効率化・高度化を支えるDXの推進

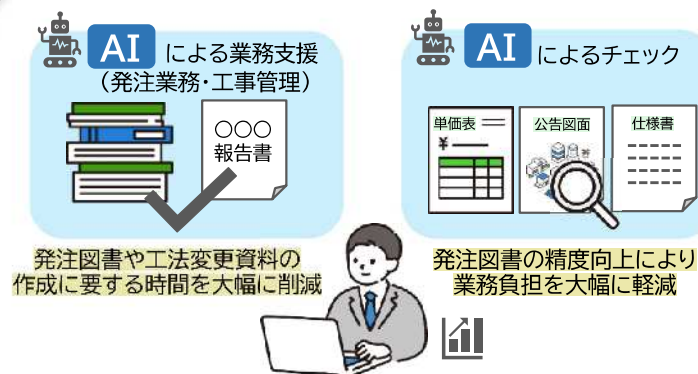
AI活用を中心とした業務全般の効率化、判断の迅速化により、生産性を向上させます。

### サーチ・アシストAI



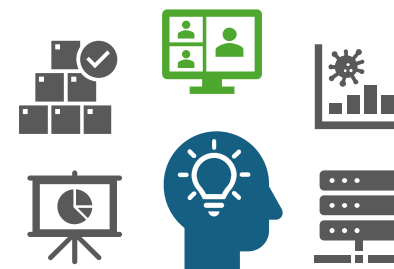
○過去の手書き資料や写真データをAI-OCRで読み取り、  
検索用インデックスを自動付与のうえデータベース化し、  
資料検索の迅速化を進めます。

### 作業効率化・自動化AI



○発注業務や工事管理をはじめとする各種業務に生成AI  
を活用し、業務の効率化・自動化を進めます。

### エージェントックAI



意思決定・判断を支援  
システム自動開発

## 人材の育成

社員が会社の求める能力・スキルを身に付け、最大限に発揮して活躍できるよう、  
様々な育成プログラムを提供します。

### ■若手の成長と支援



### ■社内起業制度



### ■グループ全体の技術力を 強化する研修の実施



## 多様な働き方

社員一人ひとりがライフワークバランスを実現し、  
思い描く人生を実現できるようサポートします。

- 会社との面談を通じて、自身のキャリアをデザイン
- 様々な支援制度を利用して、プライベートと両立  
できる働き方を実現

○『転勤特例制度』の活用により、転勤の不安なく夫婦で  
協力して子育てすることができます。  
(子を養育する社員の対象を7歳未満まで拡大)

○『勤務時間変更制度』やテレワークの活用などにより、  
プライベートの事情に合わせた勤務時間や勤務場所が  
選べます。