

NEXCO東日本のCSR動画「事業環境の今と進化に向けた取り組み」はこちら  
<https://www.youtube.com/watch?v=k1yUgKgoNwM>



# NEXCO東日本レポート 2024

## NEXCO東日本レポート 2024

発行：東日本高速道路株式会社

〒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/>



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ソ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。

2024年9月 発行

あなたに、ベスト・ウェイ。



# 地域をつなぎ 地域とつながり 未来につなげる

NEXCO東日本レポート 2024  
INTEGRATED REPORT

## CONTENTS

03	NEXCO東日本グループのあゆみ
05	トップメッセージ
09	NEXCO東日本グループ 価値創造ストーリー
11	高速道路事業の枠組み／政府・政策との強い一体性が生み出す強固なガバナンス
12	事業概要
13	財務基盤の安定を確保し、社会的課題解決に向けた投資を推進する
16	確実な資金調達で社会的課題解決を目指す
17	<b>【特集1】災害に強い高速道路へ ～防災・減災への使命／「命の道」の確保～</b>
20	<b>【特集2】NEXCO東日本グループ カーボンニュートラル推進戦略</b>
22	[ Economy ]
01	ヒト・モノの流れを安定的に支える
02	高速道路を通じ「暮らしやすさ」を追求
03	最新技術とともに進化する高速道路
44	[ Environment ]
01	高速道路がつなぐ未来の環境
02	エネルギー循環で温室効果ガス削減へ
52	[ Community ]
01	さまざまな想いや出会いをつなぐ
02	日本の技術とノウハウを広げる
62	[ Human Resources ]
01	社員とともに成長する企業へ
02	多様で柔軟な働き方へ
70	[ Governance ]
01	健全性・透明性を保ちインテグリティある企業へ
75	会社概要・役員一覧
77	Information

NEXCO東日本グループは、  
東日本地域における高速道路の管理事業、建設事業、サービスエリア事業  
および高速道路関連ビジネスを行っています。  
今後も、地域・国・世代を超えた持続可能な社会の実現に向けて、  
高速道路事業を通じて「つなぐ」価値を創造し、  
あらゆるステークホルダーの皆さまに貢献する企業として  
成長してまいります。

### 【本レポート編集方針】

「NEXCO東日本レポート」は、NEXCO東日本グループの高速道路事業や社会の持続的な発展に貢献する取組みをステークホルダーの皆さまにお伝えするために発行しています。  
この「NEXCO東日本レポート」は、当社コーポレートサイトからダウンロードいただけます。

<https://www.e-nexco.co.jp/csr/download/>



### 【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】

2023年4月1日～2024年3月31日（一部期間外の活動なども掲載しています）

# NEXCO東日本グループのあゆみ

2005年10月に設立された「NEXCO東日本」は、前身の日本道路公団の分割・民営化により誕生し、グループ会社とともに、東日本地域の高速道路・自動車専用道路の建設と管理・運営を行っています。  
 日本道路公団の歴史を含めると、もうすぐ70年。これからも培った経験とノウハウを活かし、高速道路の安全・安心・快適・便利を支え、日本経済の発展に貢献し続けます。

## 東日本高速道路株式会社 発足



日本道路公団が分割・民営化され、NEXCO東日本/中日本/西日本が誕生しました。(なお、ブランドネームのNEXCOは、2006年4月より使用しています。)

## 「Pasar」が誕生



「あるから利用する施設」から「進んで利用したくなる施設」へ。NEXCO東日本の挑戦第一歩となる「Pasar幕張」が開業しました。

## 東日本大震災による被災



震災の被害を受けた管内の区間は、20路線、約870km。NEXCO東日本グループで昼夜を問わない応急復旧に取り組み、震災から約20時間後には、緊急車両の通行を可能とする仮復旧を完了しました。その後も通行止め解除に向けた作業に取り組み、震災から13日後には、ほぼ全線で一般車両の通行を可能としました。



## インフラ長寿命化計画 (行動計画) 策定

NEXCO東日本グループが管理する高速道路の老朽化への対応について、中長期的な取組みの方向性を取りまとめて公表しました。

## 関東支社道路管制センターリニューアル



最高水準の耐震基準を採用する道路管制センターとしてリニューアルしました。

## SAの防災拠点化



「SAの防災拠点化」のフラッグシップとして、常磐道 守谷SA(上り線)がオープンし、SA機能に加え、有事の防災拠点機能も備わりました。

## SMH運用開始



技術者とICT等のベストマッチングを目指した「SMH\*プロジェクト」において、第1期の運用を開始しました。  
 \*スマートメンテナンスハイウェイ (Smart Maintenance Highway) の略称

## 「moVision」が始動



「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」を取りまとめ、31項目からなる「重点プロジェクト」を始動しました。

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

2020

2021

2022

2023

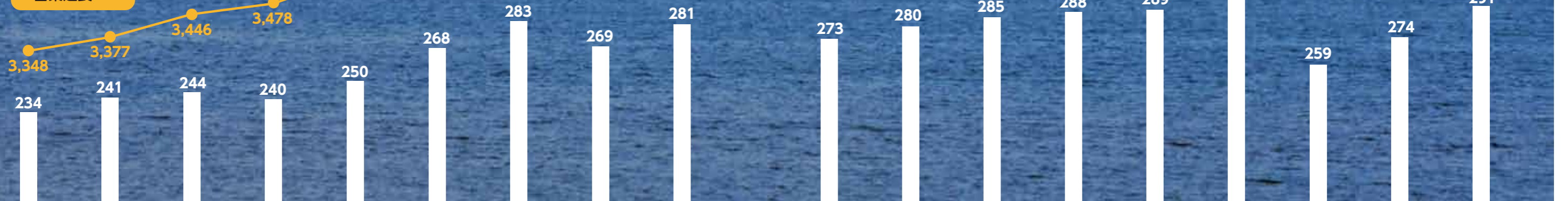
お客さまセンター開設

インド事務所設立

インド現地法人(ENI)設立

総合技術センター運用開始

営業延長 (km)



交通量 (万台/日)

## トップメッセージ



### 環境変化に対応する レジリエントな高速道路の 実現に向けて

東日本高速道路株式会社  
代表取締役社長 由木 文彦

## 01 激甚化・頻発化する自然災害への対応

わが国は、地震が多いという特徴があります。

直近では、能登半島地震（2024年1月1日）が発生し、当社管内の北陸道も新潟県内の3カ所で被害（路面の段差やひび割れ）を受けました。また、並行する国道8号も土砂崩れの被害を受け、上越市を挟み、交通が途絶する状況となりました。

この状況に、当社グループ社員は丸一となって対応し、発災から4時間後には、緊急車両の利用が可能となり、翌2日の夕方には、すべての車両の通行が可能となりました。あわせて、国道8号の災害区間と並行する北陸道および上信越道の一部区間で無料措置（2024年1月27

日まで）を被災地支援として実施しました。

また、近年異常気象による災害が増えています。地球温暖化による気候変動は、災害対応の考え方に変化を与えています。

例えば、大雪時に高速道路上で、スタック車両が発生すると、長時間の渋滞や通行止めにつながる恐れがあります。こうした事態を未然に防ぐため、今年2月、首都圏の大雪に備え、当社と接続する首都高速やNEXCO中日本などと連携し、降雪前から広範囲にわたる「予防的通行止め」（約1,300km、当社管内は約420km）を行いました。この対策によって、大規模な滞留車両が発生するな

ど大きな混乱はありませんでしたが、交通情報に関する問い合わせが6,000件程度（2023年度平均の約11倍）と多数寄せられました。「予防的通行止め」に関して、お

## 02 高速道路の維持と迅速な機能回復

いつ起きてもおかしくない災害への備えをはじめ、高速道路機能の維持・回復を重要な課題だと位置づけ、グループを挙げて取組みを強化します。4つの重要施策を紹介します。

1つ目は、「老朽化への対応」です。当社グループは、「インフラ長寿命化計画（行動計画）」（2015年度策定）に基づき、古くなった道路の修繕に当たってきました。この事業費は、約1.2兆円ありますが、15年程度かけてしっかりリニューアル工事を行っていきます。

一方で、調査・点検技術も日進月歩で進化しています。例えば、航空レーザー測量により地滑り、転石等の災害リスクを抽出する技術や電磁波、超音波を用いて構造物内部の状況が分かる技術等が出てきています。これらによって、これまでに気づくことができなかった新たな劣化箇所を発見することができるようになり、当初の計画だけでは万全ではないことも分かってきました。

こうした新たな課題に対する財源を確保するため、道路整備特別措置法が改正（法案成立：2023年5月/施行：同年9月）され、料金徴収期間を最長2115年まで延長（以前は2065年まで）できることとなりました。今後は、当初計画に加え、新たに必要性が明らかになったリニューアル工事の二本立てで進めていきます。

2つ目は、災害、特に地震への「予防保全と発生後の早期復旧」です。

「首都直下地震への対応」に関心を持たれるお客さまは多いと聞きます。予防保全については、既に全橋りょうの落橋・倒壊防止のための対策が完了しました。能登半島地震で大きな損傷がなかったのは、この対策を終えていたからと考えています。また、被災後速やかに機能回復できるための耐震補強対策として、震度6弱以上の地震発生確率が26%以上となる地域の橋りょうについては、2030年度までに完了することを目指します。

3つ目は、「ネットワークの整備」です。高速道路の

客さまから一定のご理解をいただいた実感はありますが、「事前のお知らせ」や「通行止めの解除時期」などをしっかり広報していくことの重要性を認識しました。

ネットワークが広がる社会的な意味は大きく、東日本大震災では、それを痛感しました。

当時、私は京都市の副市長を務めていましたが、被災地の仙台市から避難所のごみ処理への応援要請がありました。仙台市では、ごみ収集業者も被災していたため、ごみが溢れてきている状況でした。この要請を受け、京都市のごみ収集車を直ちに仙台市へ派遣することを決めました。

地震直後で太平洋側（東北道・常磐道）は被害を受けていましたが、新潟回り（北陸道・磐越道）のネットワークを活用して、被災地へ向かうことができました。その後の京都市職員による避難所のごみ収集活動は、被災者の皆さんからとても感謝され、ネットワークが「有事の際の生命線」になることを実感したのです。

高速道路機能の維持・回復を目指す取組みの4つ目は、「道路管理の対応力の強化」です。これは、危機的な状況が起きた際にいつでも対応できるよう備えておくということです。

当社グループは、新技術を活用し、土砂崩れによる被害を把握するためドローンを飛ばしたり、山火事が起きたときには赤外線カメラで夜の消火活動を支援したりしていますが、より迅速に対応するためには、平時からグループ内だけでなく、重機などを扱う協力会社や地元の皆さまとの協力関係を構築し、一体となって対応する力をつけていくことが大事です。

加えて、災害の激甚化に伴い、これまでの基準が、必ずしも有効ではないことがあります。例えば、雨の場合に、通行止めの判断基準は、降雨量を指標にしていますが、線状降水帯など、雨の降り方も変化しているため、既に気象庁が採用している「土壌雨量指数」（土の中にどれだけの水分が溜まっているのか）を調べ、新たな通行止め基準として採用できないかを検討しています。



### 03 新たな「カーボンニュートラル推進戦略」を策定

当社グループを取り巻く事業環境の変化として、サステナビリティに対する社会的要請の高まり、物流問題や自動運転への対応など、新たな社会的課題も顕在化してきました。特にサステナビリティに関しては、企業の事業活動に対してだけでなく、地球温暖化対策や人を資本として考える人材育成など社会全体のサステナビリティに向け対応していくことが求められるようになってきたと感じます。

この社会的課題への対応の大きな取組みの一つが、「カーボンニュートラル推進戦略」の策定です。この戦略では、政府目標をふまえた数値目標を掲げ、CO<sub>2</sub>排出量(2013年比)を2030年までに半減、2050年にカーボンニュートラルを目指して、組織としてしっかりと対応していく姿勢を社内外に示していきます。

特に「2030年の半減」に向けては、数値的な裏付けをもった計画とし、当社グループとして何ができるのか明らかにします。例えば、電球のLEDへの切り替えや新し

い事務所への太陽光パネルの設置に加えて、高速道路から刈り取った草木等を使ったバイオマスガス発電にも挑戦しています。さらに、業務用車両をEV車等としていくほか、サービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)にEV急速充電器を整備していきます。

サプライチェーン全体を含める「スコープ3」については、電源構成が政府目標通りとなることを前提に、3R(Reduce[減量]、Reuse[再使用]、Recycle[再生])の頭文字を取ったもの)の推進や、調達においてもCO<sub>2</sub>排出を少なくするため、建設業者の技術を活用する仕組みの導入、そして他企業と共同で技術開発に取り組んでまいります。

また気候変動への適応策としても、代替性の高い4車線化や水没リスクがあるインターチェンジ(IC)のかさ上げ、災害時に活動拠点となる管理事務所について2階に執務室や電源を配置するなど、取組みを進めています。

### 04 「一人ひとりに寄り添う」を人材育成の柱に

人の力をしっかりと企業の力としていくことが、サステナビリティそしてレジリエンスにもつながると考えて「人材育成方針」を策定しました。

この方針には、特に若い社員を意識し、「会社として求める人材像」「キャリア形成」「必要とされる能力」などを盛り込みました。社員の気持ちに答えなくてはいけないと強く感じています。

当社は転勤がある会社ですが、勤務地は東日本全域であるため、これに対する社員の抵抗感はあると思います。人を取り巻く状況は、結婚や出産、介護などのライフステージごとに大きく変わります。

「人材育成方針」では、「一人ひとりに寄り添う」を一

の柱に置き、社員の希望を丁寧に伺い、それぞれ状況に配慮した会社生活を送れるようにサポートしていきます。

また、モチベーションを上げるには、自分がした仕事はどう世の中の役に立っているかを実感してもらうことが必要です。人材像やキャリア形成を示すことで、社会貢献の一翼を担っていることや、OJTで仕事の意味を理解してもらうなどの工夫が必要と感じています。

社員の年齢構成を見ると、中堅社員が少ないのが当社の特徴でもあります。このため、シニア社員のスキルを若手社員へいかに伝承していくかも意識した「人材育成方針」としています。

### 05 新たなモビリティへの対応

最後に、新たなモビリティ(自動運転)への対応です。

自動運転の技術開発が進む中、高速道路としては、当面は、自動運転車と非自動運転車が混在する状況で、安全で円滑な交通を支援していかなければなりません。特に、ICなどでの分合流時には前だけではなく横や後ろも意識しないと行けないのでハードルが高く、車両側からの制御は困難です。落下物や工事情報も含め高速道路側でどのようにアシストするかは、いかに迅速に情報収集を行い、そして的確に情報提供するかにかかっています。

当社ではこの課題への対応として、「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)」

(moVision)を策定しました。この「moVision」のもと、「多機能ポール」を設置し、カメラで集めた情報を車に提供する実証実験の準備を今年度から開始して、2026年度から東北道の一部区間で取り組む予定です。

「物流の2024年問題」による運転者不足は喫緊の課題であり、自動運転に対するニーズは高まることが考えられます。自動運転を支援するGPS情報についても、一般道では詳細な地図データとの正確な重ね合わせが必要となりますが、高速道路はトンネル部やIC以外では比較的容易に対応できますので、高速道路は自動運転が実現しやすい環境にあると考えています。

### 06 レジリエントな高速道路の実現の追求

「中期経営計画(2021年度～2025年度)」は、コロナ禍の情勢下で策定しましたが、既に交通量や料金収入はコロナ禍前まで持ち直すなど事業環境は変化しています。さらに、申し上げたように、昨年、道路整備特別措置法の改正により償還期間や料金徴収期間が延長され、新たなリニューアル事業などが追加されることになりました。また、サステナビリティに対する社会的要請の高まり、物流2024問題や自動運転への対応など、新しい課

題が顕在化してきています。

このような事業環境の変化に適切にかつ迅速に対応するため、これまでの中期経営計画についても折り返し点で見直しを行いました。

今後も、当社グループとして、高速道路機能の維持と迅速な回復、あわせて新たな社会的課題への対応にしっかりと取り組み、事業環境の変化に対応するレジリエントな高速道路の実現を追求してまいります。

## NEXCO東日本グループ 価値創造ストーリー

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することを経営の骨子として、地域・国・世代を超えた豊かな社会の実現に向け、「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ていくことを目指しています。

そして、未来に向けて、持続可能な社会の実現へ貢献し続けるため、NEXCO東日本グループが掲げてきたCSRキーワード「地域を

つなぐ 地域とつながる」に時間軸を加え「地域をつなぐ 地域とつながり 未来につなげる」としました。

「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」と位置づけ策定した「中期経営計画(2021年度～2025年度)」も事業環境の変化等を受けて見直しを行い、最終年度に向けてさまざまな取組みを推進していきます。



FY2021
FY2022
FY2023
FY2024
FY2025

CSRキーワード 地域をつなぐ 地域とつながり 未来につなげる

**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**

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。
- 終わりのなき効率化を追求し、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。

**NEXCO東日本グループ 中期経営計画 (2021年度～2025年度)**

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 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

- 【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
- 【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

おもな実績等	2005年度 (民営化時)	2023年度 (最新データ)	
営業延長	3,348km	3,943km	
交通量 (1日あたり)	234万台	297万台	
SA・PAの 店舗売上高 (飲食・物販)	900億円 (2006年度)	1,046億円	
債務残高 (全国路線網)	28.9兆円	19.4兆円	
温室効果ガス 排出削減量 対2013年度(基準年)	▲5% (2022年度)	▲50% (2030年度)	▲100% (2050年度)

**レジリエントな高速道路と  
新たな価値創造の追求**

- 温室効果ガス排出削減・気候変動への対応 ▶ P.20～21
- 防災・減災への対応 ▶ P.17～19
- 交通安全対策・渋滞緩和 ▶ P.23～26
- リニューアルプロジェクトの展開 ▶ P.27～28
- より魅力あるSA・PA ▶ P.29～30
- ミッシングリンクの解消・4車線化の推進 ▶ P.33～35
- 自動運転社会に向けた取組み(moVision) ▶ P.39～40
- 道路管理の効率化・高度化(SMH) ▶ P.41～42
- 人材育成・誰もが活躍できる職場 ▶ P.63～64 ▶ P.67～68

取り巻く事業環境

事故・渋滞

老朽化

災害  
(激甚化・頻発化)

ミッシング  
リンク

自動車の  
新技術

物流問題

脱炭素

少子高齢化

DX

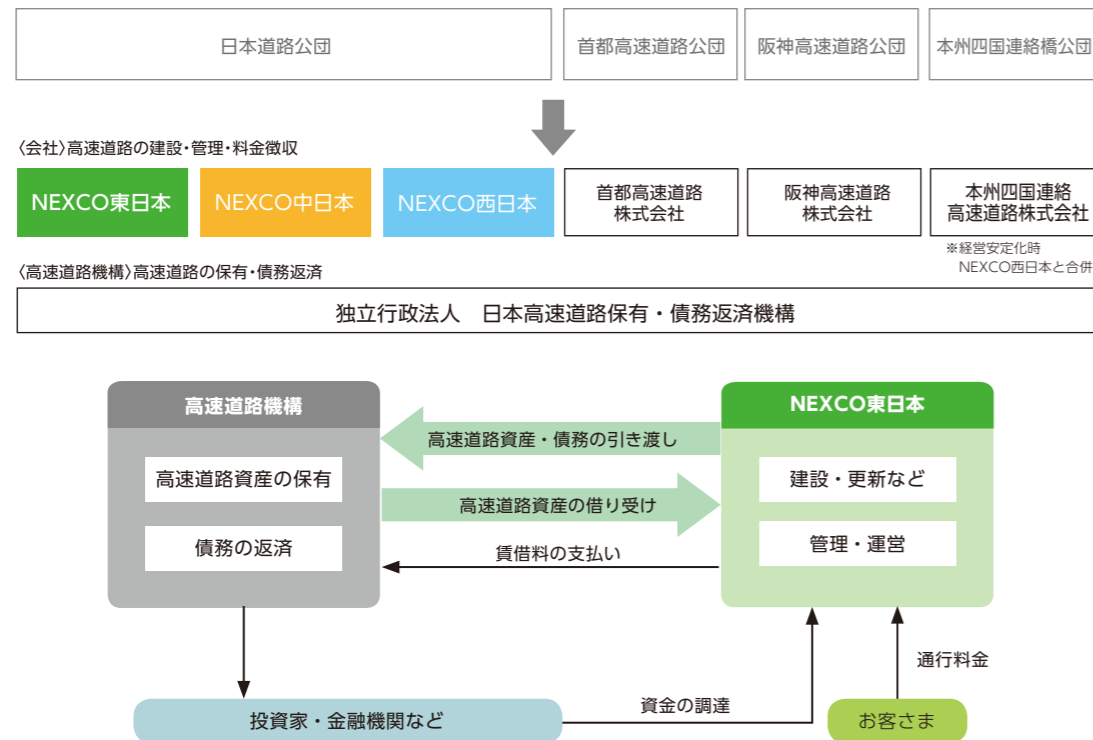
企業理念

コーポレートガバナンス ▶ P.11、P.71～74

### 高速道路事業の枠組み

1956年に設立された日本道路公団は、他の道路関係公団とともに民営化され、2005年10月1日に、高速道路会社6社及び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。

当社は、高速道路機構から借り受けた高速道路資産を管理運営しており、高速道路機構への賃借料を通じて債務の返済が行われています。なお、高速道路の料金設定には利潤を含めず、通行料金収入は、高速道路の維持管理や各種サービスの提供のために使われています。



### 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許可	【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、分割及び解散議決の認可	【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】

### 事業概要

高速道路ネットワークを着実に整備し、安全・安心・快適・便利な高速道路サービスをお客さまに届けるための事業（道路事業・収益事業）を展開しています。



「事業案内」の詳細はこちら  
<https://www.e-nexco.co.jp/activity/>



「組織図」はこちら  
<https://www.e-nexco.co.jp/company/overview/organization/>



「グループ会社」はこちら  
<https://www.e-nexco.co.jp/company/overview/group/>



**財務基盤の安定を確保し、社会的課題解決に向けた投資を推進する**

お客さまからいただく通行料金収入を高速道路の維持管理や各種サービスの提供などとともに、高速道路機構への賃借料の支払いに充てています。

一方で、高速道路の建設・更新事業に必要な資金は、社債の発行や金融機関からの借入れなどによって調達しています。

**連結財務諸表(過去5年)**

◆ 連結貸借対照表

資産の部は、高速道路機構へ引き渡す前の道路資産である仕掛道路資産が多くを占め、負債の部は道路資産の建設のために調達した道路建設関係社債・長期借入金が多くを占めています。

連結財務諸表 (億円)

科目	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
<b>資産の部</b>					
流動資産	9,498	10,073	11,805	13,775	15,807
現金及び預金	965	1,090	996	1,071	635
仕掛道路資産	6,081	6,212	7,609	9,066	11,103
その他の流動資産	2,451	2,770	3,199	3,637	4,068
固定資産	3,369	3,461	3,538	3,656	3,794
有形固定資産	2,712	2,798	2,808	2,789	2,792
無形固定資産	188	223	277	322	394
投資その他の資産	468	438	452	544	608
繰延資産	11	14	18	18	18
<b>資産合計</b>	<b>12,879</b>	<b>13,550</b>	<b>15,362</b>	<b>17,450</b>	<b>19,621</b>
<b>負債の部</b>					
流動負債	2,614	2,395	2,610	3,299	3,280
固定負債	7,859	8,811	10,397	11,749	13,773
道路建設関係社債・長期借入金	6,806	7,309	9,014	10,365	12,459
その他の固定負債	1,053	1,502	1,383	1,384	1,313
<b>負債合計</b>	<b>10,473</b>	<b>11,207</b>	<b>13,007</b>	<b>15,048</b>	<b>17,054</b>
<b>純資産の部</b>					
株主資本	2,542	2,444	2,427	2,501	2,588
資本金	525	525	525	525	525
資本剰余金	587	587	587	587	587
利益剰余金	1,429	1,331	1,314	1,388	1,475
その他の包括利益累計額	△ 136	△ 101	△ 72	△ 99	△ 21
<b>純資産合計</b>	<b>2,405</b>	<b>2,343</b>	<b>2,354</b>	<b>2,401</b>	<b>2,567</b>
<b>負債・純資産合計</b>	<b>12,879</b>	<b>13,550</b>	<b>15,362</b>	<b>17,450</b>	<b>19,621</b>

(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。)

◆ 連結損益計算書

営業収益の内訳は、高速道路事業における料金収入や高速道路の新規開通等に伴う道路資産完成高、関連事業の売上高であり、料金収入が多くを占め、営業費用の内訳は、高速道路事業における道路資産賃借料や管理費用等であり、高速道路機構との協定に基づく道路資産賃借料が多くを占めます。なお、道路資産完成原価については、営業収益の道路資産完成高と同額を計上しています。

2023年度の営業利益は、55億円となり、親会社株主に帰属する当期純利益は87億円となりました。

連結損益計算書 (億円)

科目	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
<b>営業収益</b>	<b>12,643</b>	<b>11,946</b>	<b>10,303</b>	<b>11,086</b>	<b>11,115</b>
高速道路事業	11,817	11,281	9,838	10,495	10,450
料金収入	8,574	7,143	7,416	7,917	8,164
道路資産完成高	3,160	4,058	2,348	2,504	2,265
その他の営業収益	82	79	73	74	20
関連事業	891	742	555	672	679
SA・PA事業	406	243	248	311	340
受託・その他の事業	484	498	307	360	339
セグメント間取引の消去	△ 65	△ 77	△ 90	△ 81	△ 14
<b>営業費用</b>	<b>12,542</b>	<b>12,005</b>	<b>10,351</b>	<b>11,137</b>	<b>11,059</b>
高速道路事業	11,741	11,300	9,871	10,572	10,439
道路資産賃借料	6,118	4,809	5,168	5,579	5,708
道路資産完成原価	3,160	4,058	2,348	2,504	2,265
管理費用等	2,462	2,432	2,355	2,488	2,465
関連事業	867	783	570	647	634
SA・PA事業	384	291	267	288	300
受託・その他の事業	482	492	302	359	334
セグメント間取引の消去	△ 65	△ 77	△ 90	△ 82	△ 14
<b>営業利益(△損失)</b>	<b>100</b>	<b>△ 59</b>	<b>△ 47</b>	<b>△ 51</b>	<b>55</b>
高速道路事業	76	△ 18	△ 33	△ 76	11
関連事業	23	△ 41	△ 14	25	44
<b>経常利益(△損失)</b>	<b>137</b>	<b>△ 25</b>	<b>△ 12</b>	<b>△ 17</b>	<b>90</b>
<b>親会社株主に帰属する当期純利益(△損失)</b>	<b>99</b>	<b>△ 97</b>	<b>△ 14</b>	<b>73</b>	<b>87</b>

(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



◆ 連結キャッシュ・フロー計算書

営業活動によるキャッシュ・フローは、仕掛道路資産(棚卸資産)の増減が多くを占めており、財務活動によるキャッシュ・フローは道路建設関係社債の発行・借入金の借入れによる収入と償還による支出が多くを占めています。

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
営業活動によるキャッシュ・フロー	△1,469	△118	△1,007	△564	△2,045
(うち、棚卸資産の増減額(△は増加))	△689	△128	△1,396	△1,456	△2,040
投資によるキャッシュ・フロー	△221	△474	△389	△364	△464
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,096	968	1,683	1,324	2,074
(うち、借入れ・道路建設関係社債発行による収入)	4,616	5,099	4,476	4,157	4,514
(うち、借入金の返済・道路建設関係社債償還による支出)	△3,502	△4,114	△2,774	△2,813	△2,421
現金及び現金同等物	1,165	1,540	1,826	2,220	1,784

高速道路の建設・更新事業への投資額(仕掛道路資産)と、高速道路機構へ引き渡す高速道路資産額については、棚卸資産の増減額として営業活動によるキャッシュ・フローに整理しています。

高速道路の建設・更新事業に必要な資金については、財務活動によるキャッシュ・フローの道路建設関係社債の発行および借入金により調達し、高速道路資産の完成後は、その建設等に要した借入金等の債務を高速道路機構へ引き渡し(返済・償還)することになります。

そのため、高速道路の建設・更新事業に対する投資額(棚卸資産の増加)が高速道路機構へ引き渡した高速道路資産額(棚卸資産の減少)を上回る場合は営業活動によるキャッシュ・フローはマイナスとなる傾向があります。

確実な資金調達で社会的課題解決を目指す

ソーシャル・ファイナンスによるSDGsへの貢献

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に基づくソーシャル・ファイナンス・フレームワークを策定し、2019年6月にR&I(格付投資情報センター)から第三者評価を取得しています。ソーシャル・ファイナンスにより調達した資金は、高速道路の建設・更新事業などを通じて、地域活性化・災害対策・交通安全の確保・環境保全の推進など、社会的課題の解決に役立てています。

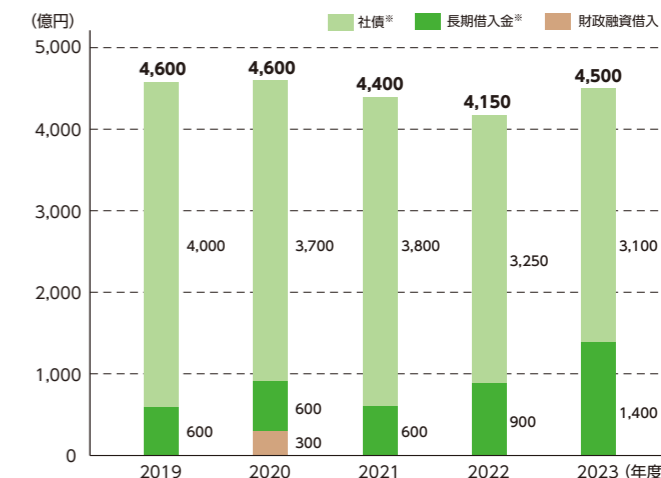
高い信用格付けの取得

R&I、Moody's(ムーディーズ・ジャパン)、JCR(日本格付研究所)から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。(いずれも日本国債と同等の格付け)

投資家とのコミュニケーション

2023年度は投資家の皆さまへの個別訪問をはじめ、「持続可能な高速道路ネットワークの整備による地域活性化」をテーマにしたWebセミナーの実施や、地方自治体との対談企画などを実施しました。今後も各種IR活動を通じて、投資家との対話を推進していきます。

[ 資金調達の推移(建設・更新資金分) ]



\* 2019年7月以降の社債および借入金はすべてソーシャルボンドおよびソーシャルローン

< 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



地方自治体との対談企画の実施

●ソーシャル・ファイナンス……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、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390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。

「ソーシャル・ファイナンス」の詳細はこちら <https://www.e-nexco.co.jp/ir/socialfinance/>



「インパクトレポート」の閲覧はこちら [https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/ir/impact\\_report/impact\\_report\\_2304.pdf](https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/ir/impact_report/impact_report_2304.pdf)



特集  
1

災害に強い高速道路へ ～防災・減災への使命／「命の道」の確保～

■ 被害の最小化と高速道路機能の早期回復

大地震の発生により、高速道路に被害が生じても、速やかにその機能を回復させることが重要です。こうした有事に備えて、高速道路の構造には、さまざまな対策が取り込まれています。

例えば、橋りょう・高架部では、橋脚の補強などのほか、地震によって路面に段差が生じたり、橋げたがずれたりすることを防ぐための措置が施されています。

また、土工部についても、盛土のり面の崩落を防止するため盛土内滞留水を取り除くための措置を施すなど、さまざまな対策を実施しています。



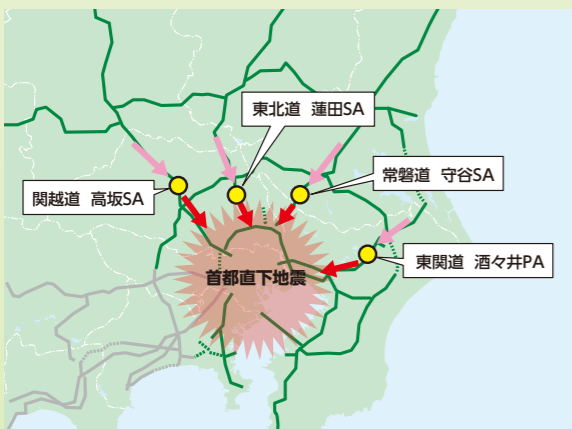
橋脚補強(巻き立て)工事の例



落橋防止装置の設置例

■ 防災機能を備えたサービスエリア

首都直下地震発生時に警察、消防、自衛隊やDMAT(災害派遣医療チーム:Disaster Medical Assistance Team)など複数の関係機関の利用を想定し、首都直下地震道路啓開計画「八方向作戦」における各路線の最大規模の休憩施設4カ所を、防災機能強化エリアとして整備しています(井戸・ヘリポート・防災備蓄倉庫・自家発電機・石油タンク容量の増強など)。また、インフラ事業者間で災害時連携協定を締結するなど、暮らしを守る備えをしています。



SA内のフードコートを防災拠点本部として活用することができる東北道 蓮田SA上り線での合同訓練の様子

■ 防災エキスパートによる現場支援

NEXCO東日本総合技術センターには、豊富な知識と経験を有する専門技術者が配置されており、災害発生時には、現場の社員に技術的課題や災害・緊急事象発生時の対応について、直接、アドバイスするなど、迅速な現場復旧を支援しています。

■ 早急な点検・復旧作業による「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」としての役割を果たすため、3段階で道路復旧を行います。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



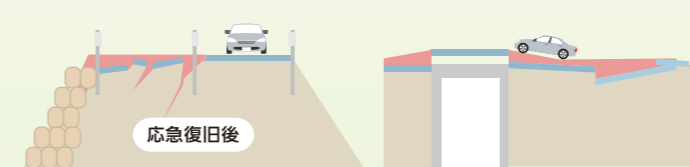
[ 盛土・路面の復旧 ]



2022年3月16日 福島県沖地震 被災直後の状況 (東北道 国見IC~白石IC間)

【STEP 2】 応急復旧 (約7日後)

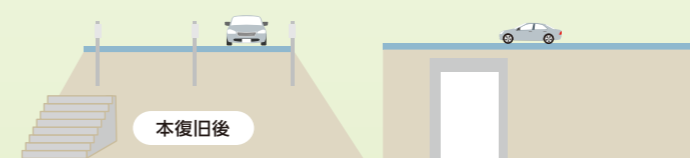
一般車両が制限付きで安全に走行できる路面レベルを確保



2022年3月17日 応急復旧後の状況 (発災16時間後 通行止め解除)

【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)

TOPICS

令和6年能登半島地震への対応

■ 早期復旧で被災地支援

地震発生後、新潟県内の20区間(上下線別)で1月1日16時10分より通行止めとなりましたが、損傷した路面補修を迅速に行い、地震発生4時間後に緊急車両通行帯を確保、翌日の17時にはすべての通行止めを解除しました。

また、関係自治体や他の高速道路会社等と連携して、支援車両(トイレカー)派遣による被災地支援を実施しました。



避難所のトイレカー設置状況(石川県輪島市)

■ 代替機能を発揮し、地域の安心を支える

一般道も多くの被害を受けましたが、新潟県上越市の国道8号では、のり面からの土砂流出による通行止めが発生し、周辺地域間の移動が遮断される事象が発生しました。この通行止め発生を受け、1月2日6時30分から当該箇所の通行止めが解除された日時(1月27日10時)まで、北陸道と上信越道の8区間を代替路として無料でご利用いただきました。

■ 気候変動がもたらす自然災害への対策

◆ ハード面

水害(線状降水帯の発生による連続降雨・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甚大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。



河川からの越水によるICの冠水の様子

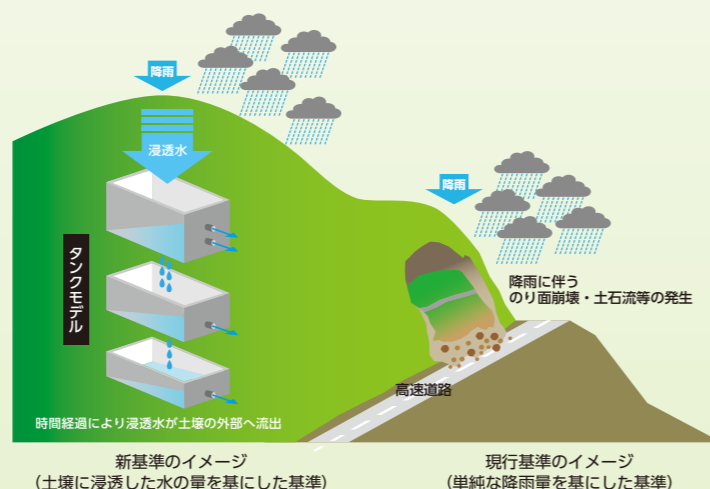


ICのかさ上げの様子

◆ ソフト面

大雨に伴う事前通行止めの的確な実施と、その通行止め時間・回数の最小化を図るため、科学的データに基づく土中の水分量を考慮した通行止め基準(土壌雨量指数)に移行するべく、検討を進めています。

また、大雨・台風・大雪など災害級の異常気象時において、国や地方自治体等の関係機関と連携して、通行止め予測・解除見込み等の情報提供や予防的通行止め等を行うとともに、社会的影響の最小化を図るべく、物流等の運行判断や旅行等の出控え判断を支援するための効果的な情報提供方法を検討しています。



新基準のイメージ (土壌に浸透した水の量を基にした基準)

現行基準のイメージ (単純な降雨量を基にした基準)

TOPICS

大雪の影響を最小限にとどめる適応策

〔被害の最小化と高速道路機能の早期回復〕

NEXCO東日本グループが管理する事業エリアは、冬季の気象条件が厳しい地域が多いのが特徴です。このため、お客さまの走行安全の確保のため、除雪や路面の凍結防止は重要なミッションです。また、大雪に起因して最大2,000台を超える車両が高速道路上に滞留した経験をふまえ、2021年度から「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避すること」を基本的な考え方とした行動計画による取り組みを進めています。



走行除雪

除雪作業による走行距離

33万 km  
(地球を約9周分)

「令和5年度 冬の道路交通確保の取組み」の詳細はこちら

[https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/pressroom/data\\_room/regular\\_mtg/r05/1025/01.pdf](https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/pressroom/data_room/regular_mtg/r05/1025/01.pdf)



特集  
2

NEXCO東日本グループ カーボンニュートラル推進戦略

NEXCO東日本グループではサステナビリティ経営を推進し、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、サプライチェーンを対象に温室効果ガスの実質排出量の削減を推進する「NEXCO東日本グループ カーボンニュートラル推進戦略」(以下、「本戦略」)を策定しました。

NEXCO東日本グループは一丸となって、高速道路事業を通じた道路交通の円滑化などによる温室効果ガス排出量の削減に取り組むとともに、エネルギー消費の最小化や再生可能エネルギーの創造・活用を推進し、さらには産業界等とも連携した新たな技術の開発にも挑戦して2050年カーボンニュートラルの実現に貢献してまいります。

■ 本戦略の考え方

本戦略では、NEXCO東日本グループ(自社)の事業活動による排出(Scope 1・2)に加え、自社の事業活動に伴う間接的な排出(Scope 3)を含む「サプライチェーン排出量<sup>※1</sup>」を対象とします。

※1 サプライチェーン排出量は、「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)に基づき算定

NEXCO東日本グループのサプライチェーン排出量の範囲

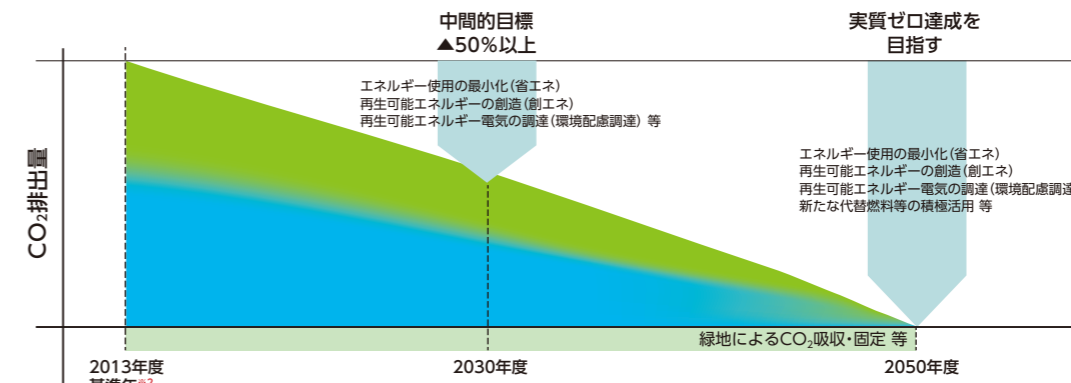
自社の事業活動に関連する他者の排出 <b>Scope 3【上流】</b> 高速道路の建設・管理のために 調達する工事等 <間接排出>	自社の事業活動による排出 <b>Scope 1</b> <b>Scope 2</b> 燃料の使用   電気の使用 <直接排出>   <間接排出> (当社・グループ会社) (当社・グループ会社)	自社の事業活動に関連する他者の排出 <b>Scope 3【下流】</b> 高速道路を走行する 自動車からの排出等 <間接排出>
--	--	---

■ 本戦略の目標

サプライチェーン排出量の削減策を計画し、2050年カーボンニュートラルの実現を目指すため、次の目標を定めます。

Scope 1 / Scope 2

自社の活動によるCO<sub>2</sub>排出量について、削減策を計画・推進し、2050年度のCO<sub>2</sub>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<sub>2</sub>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<sup>※3</sup>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等によるCO<sub>2</sub>排出量削減に寄与する施策を推進します。

※2 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。  
 ※3 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。

## ■ 目標を達成するため推進する取組み

### 緩和策 2050カーボンニュートラルの実現を目指す取組み

下記取組みによりCO<sub>2</sub>排出量の削減に取り組めます。

#### ① エネルギー使用量の最小化 (Scope 1/Scope 2)

道路やSA・PA等の照明のLED化や車の電動化 (HV等) などにより、エネルギー使用量を最小化します。

#### ② 高速道路の空間を活用した 再生可能エネルギーの創造 (Scope 2)

太陽光発電設備等の導入により再生可能エネルギーを創造し、NEXCO東日本グループの事業活動で使用するエネルギーとして活用します。

#### ③ 再生可能エネルギーの活用 (Scope 1/Scope 2)

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・バイオ燃料などの再生可能エネルギーを活用します。

#### ④ 緑地の適切な維持管理を行い、CO<sub>2</sub>吸収・固定による 地球温暖化の緩和 (Scope 1/Scope 2)

高速道路の盛土のり面等に植樹された樹木等緑地を適正に維持管理することで、緑地によるCO<sub>2</sub>吸収/固定効果を持続することにより、CO<sub>2</sub>削減に貢献します。

#### ⑤ 高速道路ネットワーク整備等の事業活動を通じた 交通の円滑化 (Scope 3)

高速道路ネットワーク、4車線化やスマートICの整備による交通の円滑化、および付加車線等の整備による渋滞発生緩和により、高速道路を走行する自動車からのCO<sub>2</sub>排出量の削減に取り組めます。

#### ⑥ カーボンニュートラルに寄与する 新技術・新工法の開発や活用の推進 (Scope 3)

高速道路の新設、改修・修繕等工事の調達において、新たな仕様の検討や技術基準への反映等のほか、カーボンニュートラルの実現に向けた企業の技術開発と連携し、工事等現場におけるCO<sub>2</sub>排出量削減対策の普及・促進などに取り組めます。

#### ⑦ 廃棄物・建設副産物の3R (Reduce, Reuse, Recycle) と グリーン調達の推進 (Scope 3)

工事やSA・PA等から発生する廃棄物・建設副産物の3Rを推進するとともに、事業活動で使用する物品・資材等のグリーン調達に取り組めます。

### 適応策 気候変動が避けられない状況に対応するための取組み

#### ① 強靱で信頼性の高い高速道路の構築 【ハード対策】

近年、地球温暖化の影響によると思われる異常気象が頻発しています。異常気象時でも、安全・安心に高速道路が利用できるよう、新たな基準等による強靱で信頼性の高い高速道路の構築に努めます。

#### ② 災害の発生に備えた技術基準や情報システムの検討 【ソフト対策】

最新の気象データや技術的知見等に基づく技術基準・指標の活用や、情報化技術を活用したシステムの導入検討に取り組めます。

#### ③ 災害への対応力の強化 【ソフト対策】

自然災害は、いつ・どこで発生するかわかりません。このため、国・自治体や自衛隊等と連携し、災害発生時を想定した訓練等による対応力を強化し、円滑な道路交通の確保に取り組めます。



Economy

01

## ヒト・モノの流れを 安定的に支える

高速道路の安全・安心・快適・便利を守る取組み

24時間365日、安全・安心・快適・便利に

AIも活用・お客さまの渋滞ストレス軽減へ

安全・安心を次の世代へ ~リニューアルプロジェクト展開中~

進化するサービスエリア ~誰もが喜びと憩いを感じる場に~

## 24時間365日、安全・安心・快適・便利に

高速道路をご利用されるお客さまの安全を守るため、事故・故障車・落下物などの異常事象への対応、メンテナンスや補修、逆走防止対策、交通安全施設の充実など、課題解決に向け、日々取り組んでいます。加えて、労働人口の減少を見据え、料金収受の高度化や効率化も進めています。



### 熟練の現場経験でお客さまの安全を守る

#### [ 道路管制センター ]

4カ所に設置している道路管制センターは、高速道路の状況を把握し、交通管理業務の司令塔として、異常事象への対応やお客さまへの情報提供を行う「交通管制部門」とトンネル・非常用設備などを常時監視している「施設制御部門」により構成され、日夜、安全・安心・快適・便利な高速道路の提供に努めています。



関東支社道路管制センター

#### [ 交通巡回の実施 ]

24時間365日、高速道路を巡回し、道路・交通等に異常がないかを確認しています。また、事故・故障車・落下物などの異常事象が発生したときには、現場に急行し、警察・消防機関等と連携のうえ、車線規制や事象対応を実施しています。



落下物排除の様子

#### [ 法令違反車両の指導取締り ]

高速道路の安全を守るために、法令で定められた車両の長さ・重量などの最高限度（一般的制限値）を超えた車両や、長大トンネルなどを通行する際に積載してはいけない危険物を積載している車両の走行を防ぐため、法令違反車両の指導取締りを実施しています。特に、重量超過車両は、道路構造物の劣化に重大な影響を及ぼし、交通安全上も重大な事故につながる恐れがあるため、入口料金所などで厳格に取締りを実施しています。



違反車両の取締りの様子

### 2023年 交通管理データ

交通巡回の距離	落下物等処理件数	車限令取締実施回数	非常電話受付件数
約 <b>65,000</b> km/日	約 <b>95,000</b> 件/年	約 <b>1,600</b> 回/年	約 <b>9,900</b> 件/年

### 安全な高速道路を支えるDoctorたち ～保全・維持修繕～

お客さまの快適な走行を支えるのは路面や道路構造物の状態だけではなく、附属物や周辺の植栽などを良好な状態にすることも含まれます。日常的な維持作業（点検、清掃、草刈り等）と計画的な補修工事で、常に高速道路の健康維持に努めています。



維持作業の様子



補修工事の様子

### 交通安全施設の充実でお客さまを危険から守る

交通事故を防ぐために、逆走や暫定2車線区間での正面衝突（反対車線への飛び出し）を防ぐ対策やスピード超過、車線からの逸脱や人の立ち入りを防ぐ取組みも進めています。



合流部の逆走防止対策



導流レーンマーク（破線部分）



橋りょう部のセンターブロック

「高速道路の交通安全対策」の詳細はこちら [https://www.e-nexco.co.jp/activity/safety/detail\\_02.html](https://www.e-nexco.co.jp/activity/safety/detail_02.html)



### 料金収受の高度化・効率化

労働人口の減少を見据え、料金精算機の導入や遠隔対応に取り組んでいます。また、ETC専用料金所を運用するなどキャッシュレス化やタッチレス化を進めています。



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

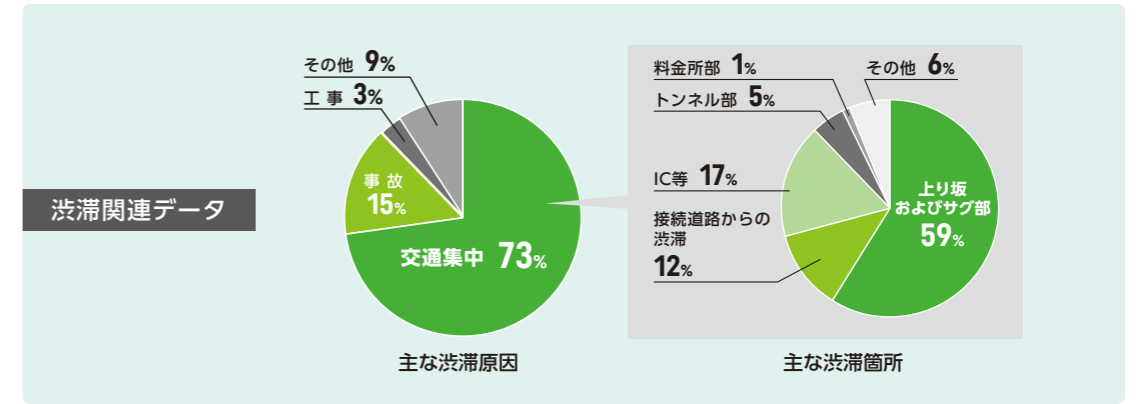
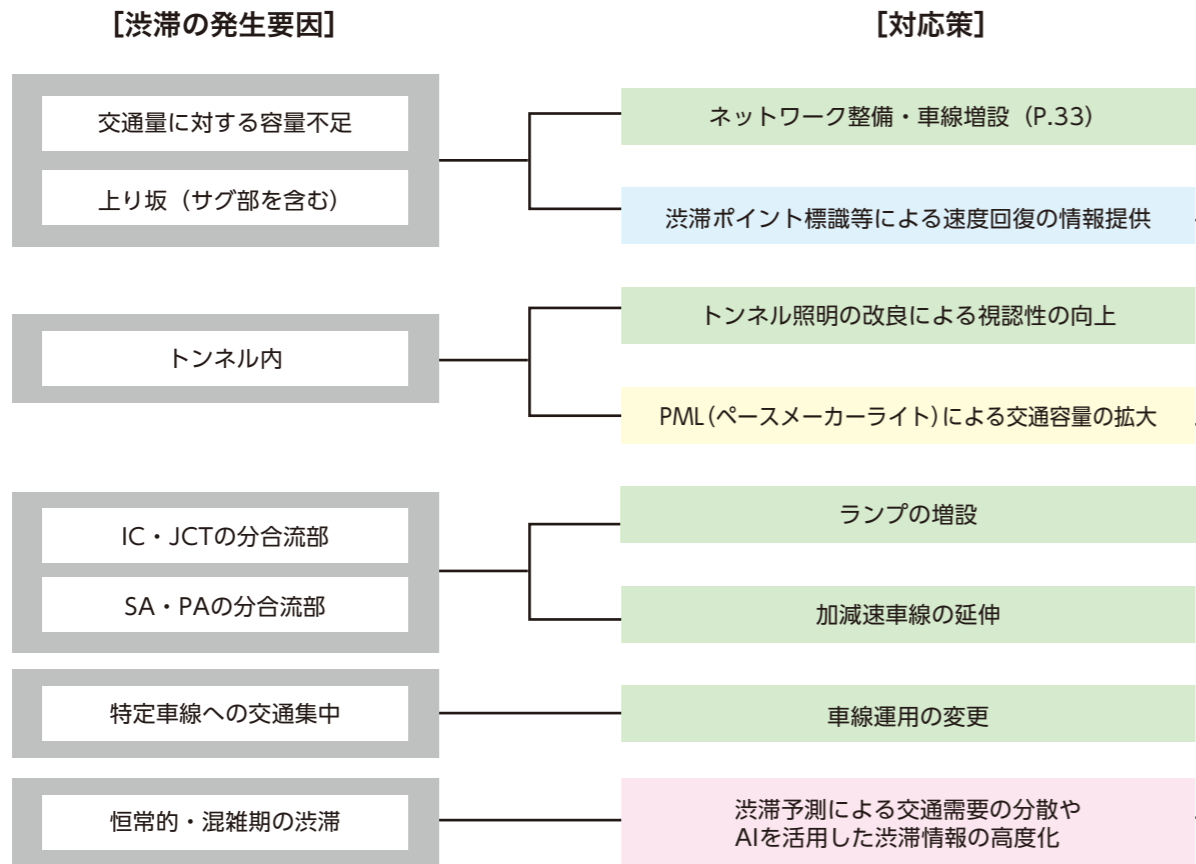


料金精算機



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。



【渋滞ポイント標識等による速度回復の情報提供】

主要な渋滞発生箇所に標識を設置して、速度低下の抑制と速度回復を促し、その効果を発揮しています。上り坂へ変わるポイントを示す標識(左)やその手前からの速度低下を注意する標識(右)を設置しています。

【渋滞発生前】  
この先上り坂 → 速度低下に注意

【渋滞発生後】  
この先渋滞終了 → 速度回復願います

【ペースメーカーライトによる交通容量の拡大】

路肩や中央分離帯に設置したLEDを車両の進行方向に流れるように点滅させることで、走行速度を維持し、交通容量の拡大を行っています。

タイミング	点滅イメージ									
1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

進行方向に光が流れ、適切な走行速度をアシスト

【渋滞予測による交通需要の分散やAIを活用した渋滞情報の高度化】

- 長期の渋滞予測  
 (株)グリッドと協働し、AIを活用した交通混雑期や数カ月以上先の渋滞を予測する技術を開発し、活用しています。
- 当日の渋滞予知  
 (株)NTTドコモと協働して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等を合わせたAI渋滞予測を技術開発しました。アクアライン/関越道/京葉道/館山道のり上り線を対象に、14時以降の30分ごとの予測所要時間や予測交通需要を毎日13時に当社Webサイト(ドラぷら)で配信しています。

【AI渋滞予知】の詳細はこちら  
[https://www.driveplaza.com/trip/area/kanto/traffic/ai\\_traffic\\_prediction.html](https://www.driveplaza.com/trip/area/kanto/traffic/ai_traffic_prediction.html)

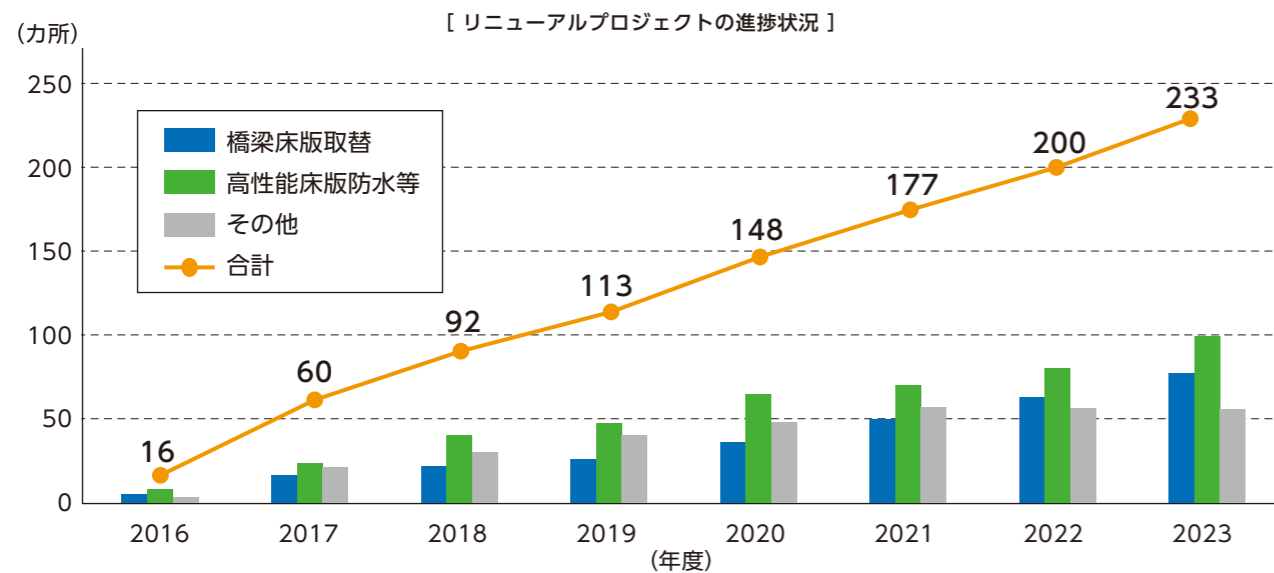


安全・安心を次の世代へ

近年は、交通量が多い道路でリニューアル工事を進める事例も増えてきました。特に、このような箇所では、新技術などの活用を含め、柔軟な交通運用を図りながら、渋滞の発生などによるお客さまへの影響を最小限にとどめるよう努めています。



「高速道路リニューアルプロジェクト」の詳細はこちら <https://www.e-nexco.co.jp/renewal/>



「東・中・西日本高速道路の更新計画について」の詳細はこちら [https://www.e-nexco.co.jp/news/important\\_info/2024/0116/00013348.html](https://www.e-nexco.co.jp/news/important_info/2024/0116/00013348.html)



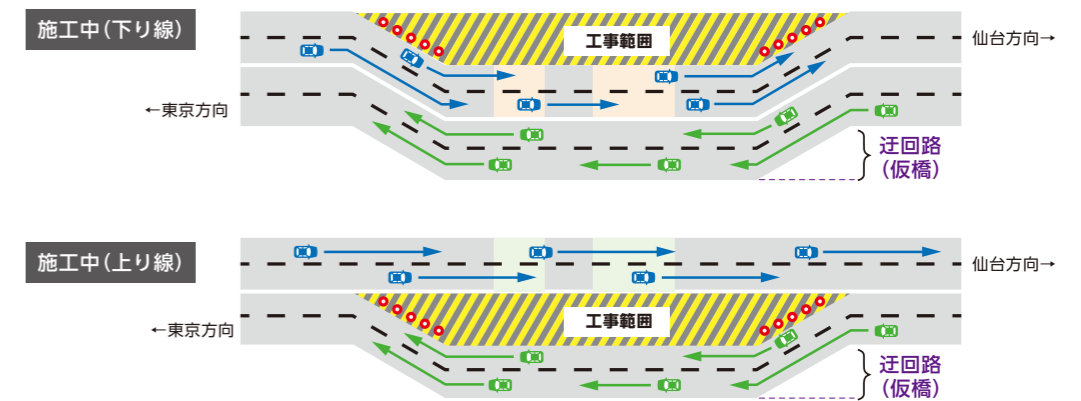
お客さまへの影響を最小限に ~2023年度の事例から~

【原瀬川橋(東北自動車道・2023年度施工事例)】

東北道 本宮IC~二本松IC間における原瀬川橋床版取替工事では、迂回路となる仮橋を設置して、常に4車線を確保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等、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。



床版取替工事(東北道 原瀬川橋)

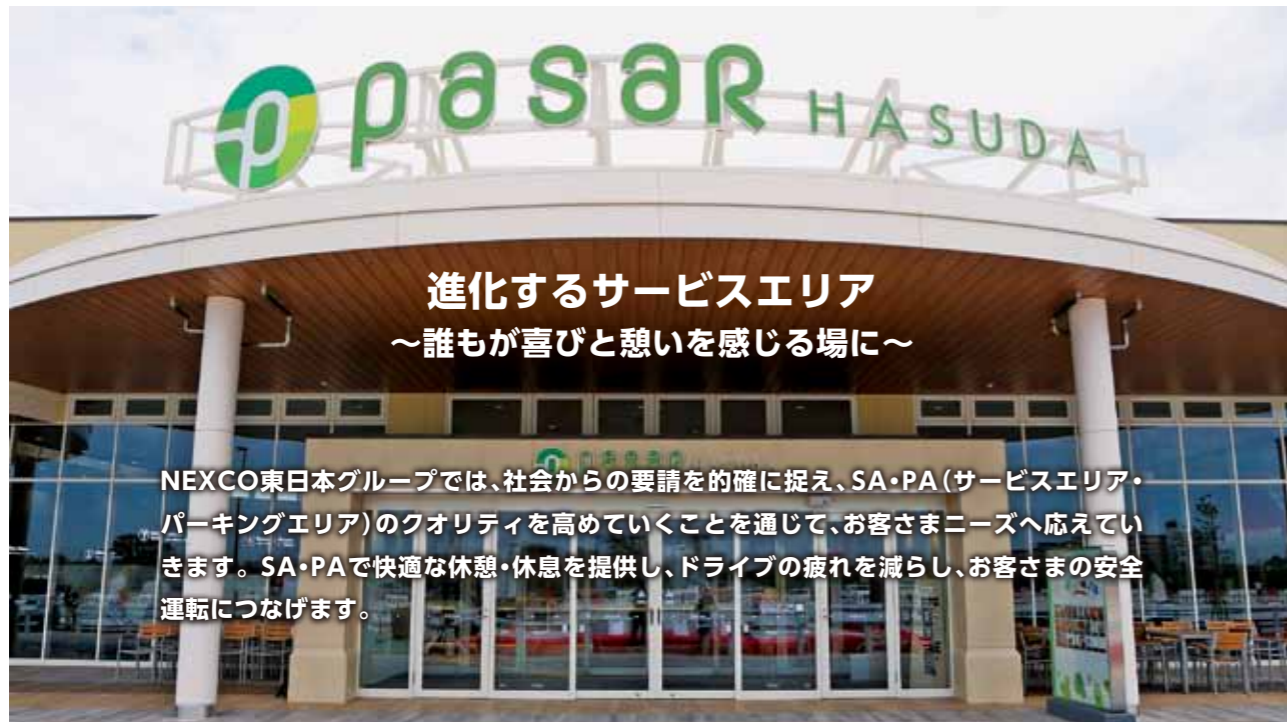


よりご理解をいただくために

各年度の大規模な交通規制計画は、当社Webサイトにおいて、工事内容や実施時期のほか、交通規制の方法、渋滞予測などの詳しい情報をあわせてお知らせしています。

TVCMや更新事業の現場公開(マスコミを対象)のほか、各種イベントや各自治体への情報発信などにより、ご利用のお客さまや地域の方々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。





**進化するサービスエリア**  
～誰もが喜びと憩いを感じる場に～

NEXCO東日本グループでは、社会からの要請を的確に捉え、SA・PA(サービスエリア・パーキングエリア)のクオリティを高めていくことを通じて、お客さまニーズへ応えていきます。SA・PAで快適な休憩・休息を提供し、ドライブの疲れを減らし、お客さまの安全運転につなげます。

**より便利で快適な商業施設へ**

SA・PAの商業施設は、2つのコンセプト(「華」と「礎」)を設けて、お客さまの休憩を彩るための施設へ順次リニューアルを進めています。

**「やさしさ」と「おもてなし」の追求**

SA・PAをご利用されるすべてのお客さまが安心・快適を感じていただけるように、駐車場と歩道の段差解消、障がい者等用駐車場の設置、エリアコンシェルジェによるインフォメーションの充実(心のバリアフリー認証取得・外国人観光案内所(カテゴリー1)の認定取得・筆談ボードの設置・車いすの配置など)に取り組んでいます。

**華づくり**

<b>Pasar</b>	<b>7カ所</b>	<b>ドラマチックエリア</b>	<b>20カ所</b>
--------------	------------	------------------	-------------

**礎づくり**

<b>ベーシックエリア</b>	<b>111カ所</b>	<b>コンビニエリア</b>	<b>48カ所</b>
-----------------	--------------	----------------	-------------

上記のほか、自動販売機設置エリアを127カ所、トイレのみのエリアを5カ所設置



駐車場と歩道の段差解消



障がい者等用駐車場



エリアコンシェルジェがお客さまへ丁寧なご案内を行っています

SA・PAのインフォメーションでは、すべてのお客さまに高速道路を安心してご利用いただけるよう「観光施設における心のバリアフリー認定制度(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)」の認定を取得しています。



サービスエリアのサービス向上(「華づくり」「礎づくり)」の詳細はこちら  
[https://www.e-nexco.co.jp/activity/service\\_area/detail\\_02.html](https://www.e-nexco.co.jp/activity/service_area/detail_02.html)



**「機能性」と「快適さ」の追求**

SA・PAの施設は、お客さまの多様なニーズにお応えできるよう、機能性を高め、休憩・休息中に快適さを実感いただける取組みを進めています。

飲食については、ゆったりとした食事を楽しむことができるレストランや気軽にさまざまなメニューを楽しめるフードコートを設置するなど、お客さまの事情にあわせた利用ができるようにしたり、SA・PAが位置する地域の食材をお楽しみいただけるサービスを提供しています。また、トイレの機能向上(和式便器の洋式化、ベビーシート、小型手洗い器を備えた大型ブース、子ども用トイレやオストメイト対応トイレの整備、パウダーコーナーの設置)や小さなお子様をお連れのご家族の快適性(おむつ替えスペース、授乳室、ベビーケアルーム)をはじめ、シャワールームの設置なども進めています。



レストラン(左)や軽食・フードコート(右)のほかカフェやベーカリーもあります。



大型ブーストイレ(左)や女性用トイレにパウダーコーナー(右)を設置しています。



小さなお子様連れのためにおむつ替えスペース(左)や、設置スペースが限られている箇所には、ベビーケアルーム(中央)を配置しています。また、お客さまのニーズに合わせシャワールーム(右)を設置しているところもあります。

SA・PA施設データ				
バリアフリー対応済エリア数	トイレの洋式化率	子ども用トイレ設置率	シャワールーム設置数	心のバリアフリー認定SA・PA数
<b>60%</b>	<b>100%</b>	<b>78%</b>	<b>10カ所</b>	<b>35カ所</b> (すべてのインフォメーション)

「サービスエリアの施設・サービス紹介」の詳細はこちら [https://www.driveplaza.com/sapa/shisetsu\\_service/](https://www.driveplaza.com/sapa/shisetsu_service/)





TOPICS

スタートアップ企業との共創で課題解決

ドラぷらイノベーションラボ

当社は、オープンイノベーションの一環としてスタートアップ企業等との共創により、新たな技術・サービスを用いて、安全・安心・快適・便利な高速道路サービスに寄与する事業を創出します。さらには、創出した成果を高速道路に限らず、地域の活性化や社会課題の解決といった実社会にも幅広く還元できることを目指しています。

アクセラレータープログラム(当社に関する専門知識や設備等の自社資源を提供することを条件にスタートアップ企業を公募し、一定の審査を通過した企業と連携し創業・事業創出を目指すプログラム)として、2021年7月より毎年募集し、これまでに17社を採択し、実証実験を実施しています。



共創企業の方々との取組み

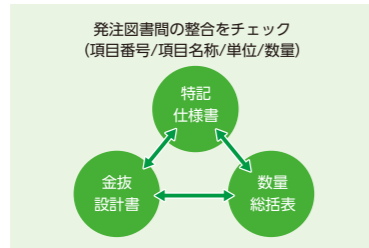
<移動の高度化に向けた取組み>



【株式会社AirX】

東北道 長者原SAにて、国内初(当社調べ)高速道路のSAを離発着地とするヘリコプターの遊覧飛行を実施しました。

<事業の効率化に向けた取組み>



【株式会社Lightblue】

文字認識技術やAIを活用することで資料の確認作業を高速化し、効率的な事業運営につながるかを検証しました。

<新たな顧客体験の創造に向けた取組み>



【 REALITY XR cloud株式会社】

SAを模したメタバース空間をアプリ上に展開し、イベントを通して当社事業の発信を行いました。

<環境保全に向けた取組み>



【農業生産法人株式会社グリーンズグリーン】

緑化と防草を一体化させた苔シートを高速道路ののり面に敷設し、大気汚染の改善に向けた検証を実施しています。

このほかにも、音楽を活かした地域振興や、3DCGアバターによる遠隔での接客サービスなど、安全・安心・快適・便利な高速道路サービスの実現のためにさまざまな取組みを行ってきました。

これから共創を行っていく取組み



株式会社and.d  
AI観光アシスタントによる観光促進



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



株式会社さとゆめ  
SA・PAを“地域”の入口に



Planet Savers株式会社  
DAC(Direct Air Capture)技術を用いた大気中からのCO<sub>2</sub>回収



株式会社Liva  
食でツナグ地方創生

Economy

02

高速道路を通じ「暮らしやすさ」を追求

ネットワーク効果の最大化を目指して



地域の発展を高速道路の機能強化で支える



## 地域の発展を高速道路の機能強化で支える

NEXCO東日本グループは、災害に強い高速道路づくりのほか、ミッシングリンク（道路が途中で切れている未開通区間）の解消、暫定2車線区間の4車線化やスマートICの設置による高速道路の機能強化を重要な課題と捉えています。ネットワークの整備を着実に進めることで、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」を提供し、地域社会の暮らしの向上に貢献していきます。

金利谷JCT

### ネットワークの整備で暮らしの向上

#### 【ミッシングリンクの解消】

首都圏では、2017年に圏央道境古河IC～つくば中央IC間および2018年に東京外環道三郷南IC～高谷JCT間が開通したことにより、関越道から東関東道まで複数のルートでつながり、利便性が向上しました。現在、東京外環道や横浜環状南線を含む圏央道などの整備を進めています。ミッシングリンクがさらに解消することで、移動時間の短縮、地域経済の活性化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。

#### 【暫定2車線区間の4車線化】

暫定2車線区間を4車線化することで、渋滞の解消・緩和、対面通行の解消に伴う対向車線へ飛び出すような重大事故の防止、維持修繕工事や事故発生時などの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。

#### 新設事業の状況

##### 【首都圏中央連絡自動車道（横浜環状南線）】

横浜環状南線は、横浜横須賀道路の金利谷JCTと国道1号を結ぶ延長約8.9kmの自動車専用道路です。国土交通省と当社が共同で事業を進めています。金利谷戸トンネルは、NATM工法で施工する道路トンネルとしては世界最大級の断面積です。



横浜環状南線 金利谷戸トンネル  
(最大断面積485㎡・幅29mの大断面トンネル)

#### 4車線化事業の状況

##### 【道東自動車道】

道東道は、道央圏と道東圏を結ぶ北海道横断自動車道の一部を担う高速道路です。現在、占冠IC～十勝清水IC間の延長35.4kmで4車線化工事を進めています。さらに、2024年3月に追分町IC～夕張IC間の延長約4.1kmが事業化されました。



道東道 トマムIC～十勝清水IC ベケレベツ川橋

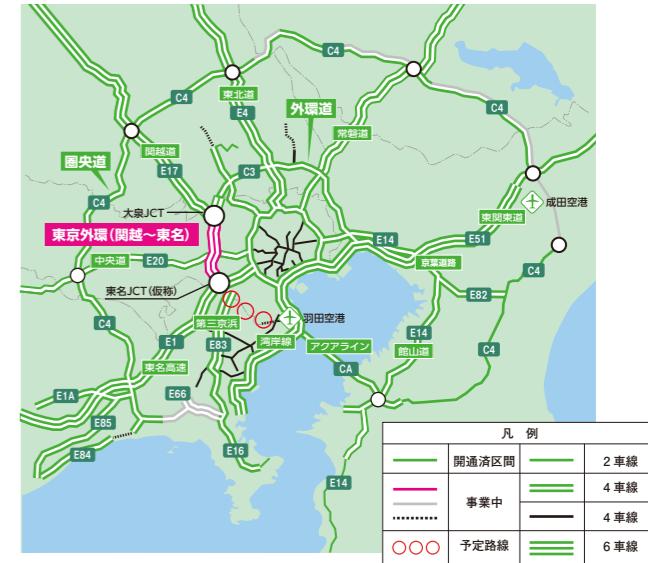
#### 【東京外かく環状道路の整備】

東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路で、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑なネットワークを実現する上で、重要な道路です。

現在、関越道から東名高速までの約16kmの区間について、国土交通省、当社、NEXCO中日本が共同で事業を進めています。

2020年10月18日に調布市東つづじヶ丘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少しでも早い補修の完了に向けた取り組みを行っています。

引き続き、事業者一同、細心の注意を払い、安全に工事を進めてまいりますので、ご理解・ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。



#### 期待される整備効果

##### 【アクセス時間を短縮】

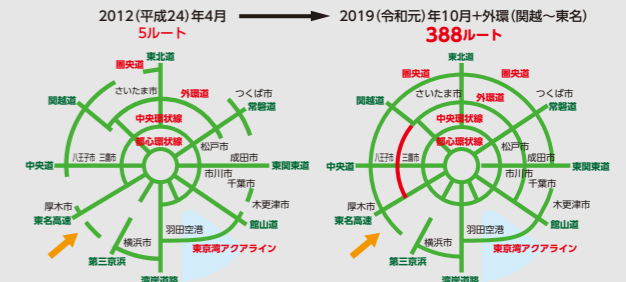
所要時間の短縮が見込まれ、さらに快適な環境となります。



【出典】整備前：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査を用いて算出  
整備後：外環道は設計速度を用いて算出

##### 【災害に強いまち】

災害などにより、一部区間に不通が生じても移動が可能になります。



三環状道路整備によるリダンダンシーの強化  
(東名高速から東京都心へ至るパターン(試算))

#### 事業の状況

##### 【シールド工法によるトンネル工事】

東京外かく環状道路の本線トンネルは、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車線合計6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1本、東名JCT(仮称)から2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。



大泉JCT本線シールド(南行)発進立坑付近

##### 【地盤補修工事】

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等の準備工事、2023年1月に仮移転・買取にご協力いただいたお宅の家屋解体に着手しました。

2023年8月から実施している地盤補修においては、2023年11月、施工中に近隣の入間川より気泡が発生し、地域の皆さまにご心配をおかけしましたが、周辺環境への影響がないことを確認の上、工事を再開しています。

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。



地盤補修の現場

【東京外環プロジェクト】の詳細はこちら <https://tokyo-gaikan-project.com/>



■ 建設事業実施中の箇所 (2024年4月1日現在)  
 ※ 営業中スマートICの改築(フル化・大型化)事業を除く  
 ※ 正式名称決定前のIC名はすべて仮称  
 ※ 代表的な事業区間のみ表示



東北中央道 山形PAスマートIC 開通式典

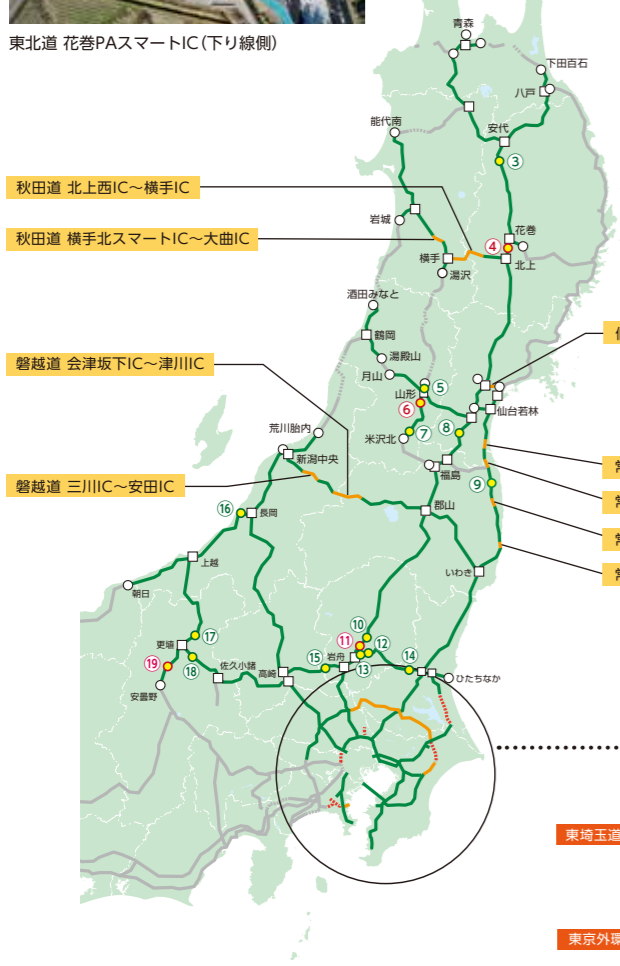


東北道 花巻PAスマートIC(下り線側)



〔 事業中のスマートIC (2023年度に開通したスマートIC含む) 〕

- ① 道東道 長流枝スマートIC
- ② 道東道 新得スマートIC
- ③ 東北道 八幡平スマートIC
- ④ 東北道 花巻PAスマートIC (2024.3.20開通)
- ⑤ 東北中央道 天童南スマートIC
- ⑥ 東北中央道 山形PAスマートIC (2024.3.24開通)
- ⑦ 東北中央道 高畠スマートIC
- ⑧ 東北道 白石中央スマートIC
- ⑨ 常磐道 小高スマートIC
- ⑩ 東北道 大谷スマートIC
- ⑪ 東北道 都賀西方スマートIC (2023.9.10開通)
- ⑫ 北関東道 下野スマートIC
- ⑬ 北関東道 壬生PAスマートIC
- ⑭ 北関東道 笠間PAスマートIC
- ⑮ 北関東道 足利スマートIC
- ⑯ 北陸道 大横スマートIC
- ⑰ 上信越道 若穂スマートIC
- ⑱ 上信越道 屋代スマートIC
- ⑲ 長野道 筑北スマートIC (2023.12.17開通)
- ⑳ 常磐道 千代田PAスマートIC
- ㉑ 圏央道 つくばスマートIC
- ㉒ 常磐道 つくばみらいスマートIC
- ㉓ 東京外環道 外環八潮スマートIC
- ㉔ 東関東道 検見川・真砂スマートIC
- ㉕ 横浜横須賀道路 横須賀PAスマートIC



建設関連データ

新規区間の建設 (ミッシングリンクの解消)	暫定2車線区間の 4車線化	事業中の スマートIC (改築を除く)
<b>84.7</b> km	<b>235.4</b> km	<b>21</b> カ所

〔 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、通行をETC車に限定した低コストで導入できるスマートICの整備を各地で進めています。

スマートICに期待される整備効果

〔 東北道 都賀西方スマートIC 〕

都賀西方スマートICは、栃木IC～鹿沼IC間の都賀西方PAに接続したSA・PA接続型スマートICです。近隣には宇都宮西中核工業団地も整備されており、更なる経済効果が期待されています。また、栃木県北部の丘陵地には多くの観光施設やゴルフ場を有しており、観光シーズンには栃木IC付近の渋滞緩和による交通の円滑化など、さまざまな効果が期待されています。



〔 長野道 筑北スマートIC 〕

筑北スマートICは、長野道において最も長いIC間距離を有していた、安曇野IC～麻績IC間に接続した本線直結型スマートICです。周辺には土砂災害警戒区域に指定されている地域が数多く存在し、災害時に緊急物資等を筑北村の村内避難地へ輸送する際の高速道路とのアクセスが確保されるなど、さまざまな効果が期待されています。



TOPICS

建設事業の生産性向上へつながる「i-Construction」の推進

生産年齢人口が減少していく中で、国内の建設産業分野において、生産性向上は喫緊の課題です。日本の重要インフラの一翼を担う高速道路もその例外ではなく、NEXCO東日本グループも建設業界の一員として、「i-Construction」を積極的に取り入れています。

ICT技術を駆使した工事現場では、VRやARを活用した施工管理の効率化や自動施工による現場の安全性向上を図っています。構造物と3次元の設計データを重ねることにより、設計と現場の施工状況の整合性を効率的に確認することができます。また、トンネルの掘削現場において、鋼製支保工の建て込み作業を自動施工することにより、掘削箇所付近への立入人数を削減し、現場の安全性向上につながっています。



3次元の配筋図を作成して現場の施工状況を確認



機械による自動施工によりトンネル掘削箇所付近の立入人数を削減

- i-Construction(アイコンストラクション) ……「ICTの全面的な活用(ICT)土工」\*などの施策を建設現場に導入することによって、建設生産システム全体の生産性向上を図り、魅力のある建設現場を目指す取り組みです。
- \* ICT (Information and Communication Technology: 情報通信技術) を土工における「測量、設計、施工計画、施工、検査」の全工程で導入し、3次元データを一貫して使用するものです。

「i-Construction」の詳細はこちら(国土交通省HP) <https://www.mlit.go.jp/tec/i-construction/>



TOPICS

高速道路の整備効果 「仙台北部道路」

全線開通10周年を迎えた仙台北部道路

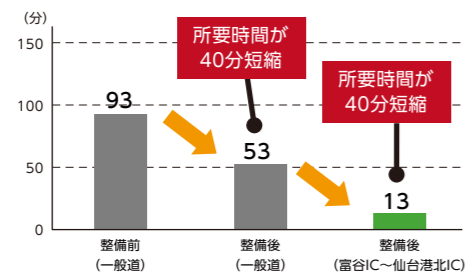
仙台北部道路は三陸沿岸道路と東北道を結び、総延長13.5kmの自動車専用道路であり、仙台都市圏高速環状ネットワークを形成しています。2013年12月の富谷JCT～富谷IC間の開通により、全線開通となりました。2022年には累計交通量が約7,100万台となり、多くのお客さまにご利用いただいています。



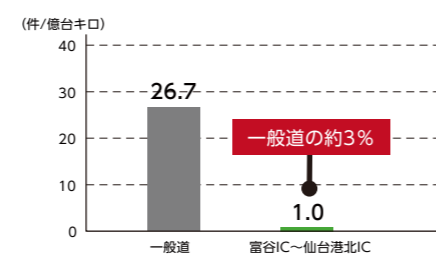
▶ 生活への支援

全線開通により、富谷IC～仙台港北IC間において所要時間が80分短縮されるとともに、死傷事故率が並行する一般道(国道4号)に比べ約3%であるなど、渋滞・事故リスクの回避により、内陸部と湾岸部の通勤・通学の利便性向上を支援しています。

[所要時間]



[死傷事故率]



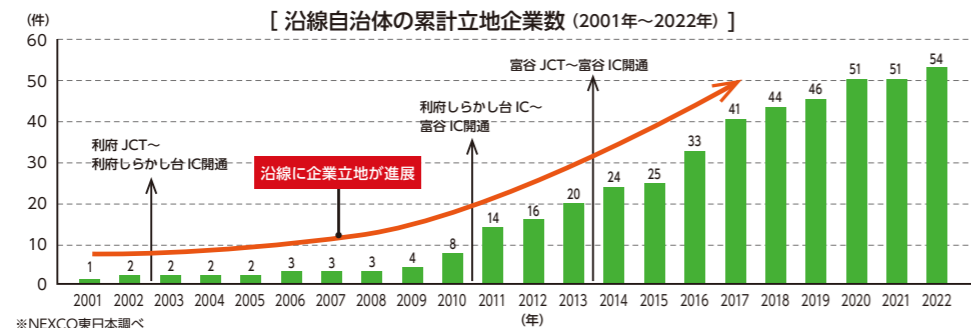
※整備前:1999年、整備後:2021年の混雑時(7時～9時、17時～19時) 所要時間 (出典) 全国道路・街路交通情勢調査(1999年、2021年) (出典) NEXCO東日本調べ、イタルデータ(2018年～2021年)

▶ 企業・産業活動への支援

仙台北部道路の沿線は、東北地方で貨物量シェア1位を占める仙台塩釜港・仙台空港が立地し、東北地方各地の産業の玄関口となっています。工業団地が複数立地する中で、全線開通により利府しらかし台IC～仙台港北IC間の所要時間が半分以下に短縮するなど各方面へのアクセス性が向上し、企業や物流施設の立地が進展しました。

各地へのアクセス性や内陸部～沿岸部の移動にかかる時間信頼性の向上により、東北の重要な物流拠点の集積地として大型物流施設の進出とともに、周辺の企業活動や地域産業の活性化を支援しています。

[沿線自治体の累計立地企業数(2001年～2022年)]



※NEXCO東日本調べ ※沿線立地企業の抽出条件:2001年以降に沿線自治体(富谷市、利府町、大衡村、大郷町、仙台市宮城野区、仙台市泉区)に1,000㎡以上の用地を取得して立地した製造業企業

▶ 経済波及効果

仙台北部道路の経済波及効果<sup>\*</sup>は一部開通から20年間で約6,800億円にのぼり、地域経済の発展に寄与しています。

※経済波及効果について……道路整備による地域間の時間短縮効果もたらす企業活動の生産性向上、設備投資等の経済活動の関係をモデル化した地域計量経済モデルを用い、仙台北部道路の整備あり・なしによる地域間の時間短縮効果から、仙台北部道路が存在することによって想定される過去20年間(部分開通時の2002年から全線開通を経て直近の2022年まで)の経済波及効果を七十七リサーチ&コンサルティング(株)の協力のもとに算出。



Economy 03

最新技術とともに 進化する高速道路

技術の進化に応じた高速道路の取組み

自動運転車技術に対応、高速道路も「次の世代」へ

「道路管理の効率化」、あくなき追求



## 自動運転車技術に対応、高速道路も「次の世代」へ

自動運転、高度な運転システムの開発・普及が進み、その市場も拡大していますが、自動運転車と非自動運転車が混在する期間の運用も一つの課題です。NEXCO東日本グループは、新技術の確立に向けた実証実験を促進することで、安全で円滑な道路交通を未来へつなぐ取組みを進めています。

### 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)

#### [「moVision」の推進]

高速道路機能・サービスの高度化と自動運転社会の実現に向けた社会課題の解決のための新たなモビリティサービスを提供するため、「次世代高速道路の目指す姿」を描き、これを具現化するための31項目の重点プロジェクトからなる「moVision」を立ち上げました。「moVision」は、「Mobility」と「Vision」を組み合わせた造語で、ロゴマークは未来へと向かう道を表現しています。



「moVision」の詳細はこちら <https://www.e-nexco.co.jp/activity/safety/future/>



#### [ 将来の目指す姿<重点プロジェクト>のイメージ ]

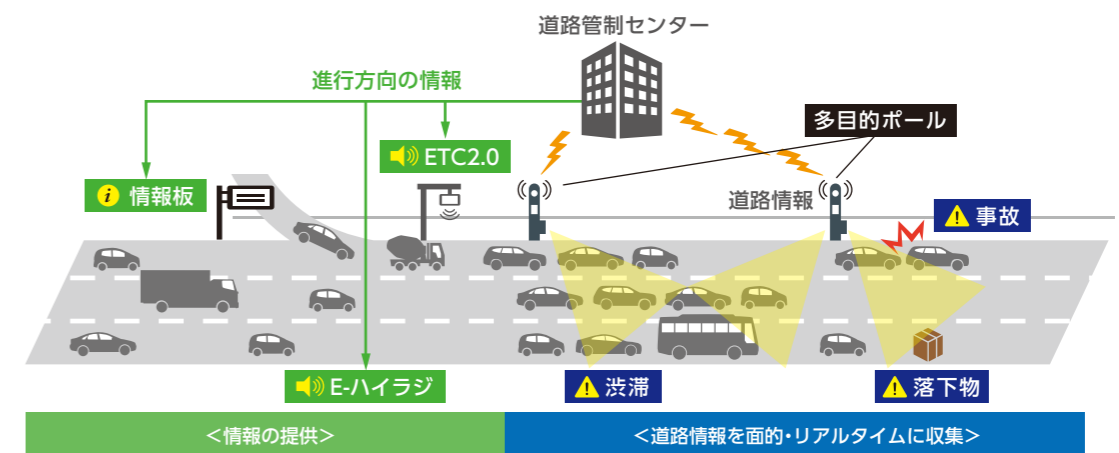


#### [ リアルタイム全線監視の実証実験 ]

自動運転車が高速道路を安全で円滑に走行するためには、高速道路上で発生している事故や落下物等の情報を収集し提供することが必要と考えています。そこで、これらの情報を面的・リアルタイムに収集する技術と迅速な情報提供の効果の検証を行います。

#### 実験の概要

東北道鹿沼IC～宇都宮IC間(11.5km)に、約300m間隔で多機能ポールを設置し、進行方向の事故や落下物等の情報を面的・リアルタイムに収集します。収集した情報は、情報板やETC2.0、次世代ハイウェイラジオ[E-ハイラジ]等により提供します。



1. 多機能ポールにより、落下物・渋滞等の道路情報を面的・リアルタイムに収集します。
2. 収集した情報は道路管制センターに送られ、解析によって「落下物あり」などの提供情報を自動的に生成します。
3. E-ハイラジやETC2.0などにより、進行方向の情報を個車(ドライバー)に向け提供します。

#### ● 多機能ポールの概要

- \* 可視光カメラと遠赤外線カメラを搭載
- \* 昼夜間、気象条件によらず、進行方向の事故や落下物等を即時に検知
- \* 一部のポールに気象観測装置等を設置



#### [次世代ハイウェイラジオ (E-ハイラジ) ]

E-ハイラジはスマートフォンアプリであり、従来のハイウェイラジオと異なり、どこにいても情報を取得することができます。緊急事態の危険回避や適切な経路選択を事前に判断することができます。また、進行方向で発生した事故や落下物などの緊急情報を受信でき、音声再生も可能です。

現在、このサービスを千葉エリアの3路線(京葉道路、東関東道、新空港道)で実証実験中です。今後、東北道を含む管内全域に展開予定です。



アプリはこちらからダウンロードできます。



「E-ハイラジ」の詳細はこちら <https://www.driveplaza.com/traffic/e-highwayradio/>





「道路管理の効率化」、あくなき追求

生産年齢人口の減少が進む中、高速道路の維持管理を支える人材確保と生産性向上は、喫緊の課題です。  
NEXCO東日本グループは、ICTやロボティクス、AI等の最新技術を積極的に活用し、技術者がこれに融合する総合的なメンテナンス体制を構築します。これによって、道路管理の効率化・高度化を目指しています。

SMHプロジェクトの推進 ~管理事業の生産性向上~

[ SMHプロジェクトの基本計画 ]

SMH(スマートメンテナンスハイウェイ:Smart Maintenance Highway)は、ICTやロボティクス、AIなど最新技術を活用し、高速道路の資産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。これにより業務の効率化・高度化を図り、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。



[SMH]の詳細はこちら  
<https://www.e-nexco.co.jp/activity/safety/smh/>



[ ICTやロボティクス技術を活用した点検業務の効率化・高度化 ]

点検支援アプリやドローン等のロボティクス技術を活用し、点検準備から入力作業まで一連の点検業務の効率化・高度化を図っています。これにより、損傷箇所の早期把握や迅速な補修計画の策定・補修が可能となり、道路構造物の健全性向上につながっています。



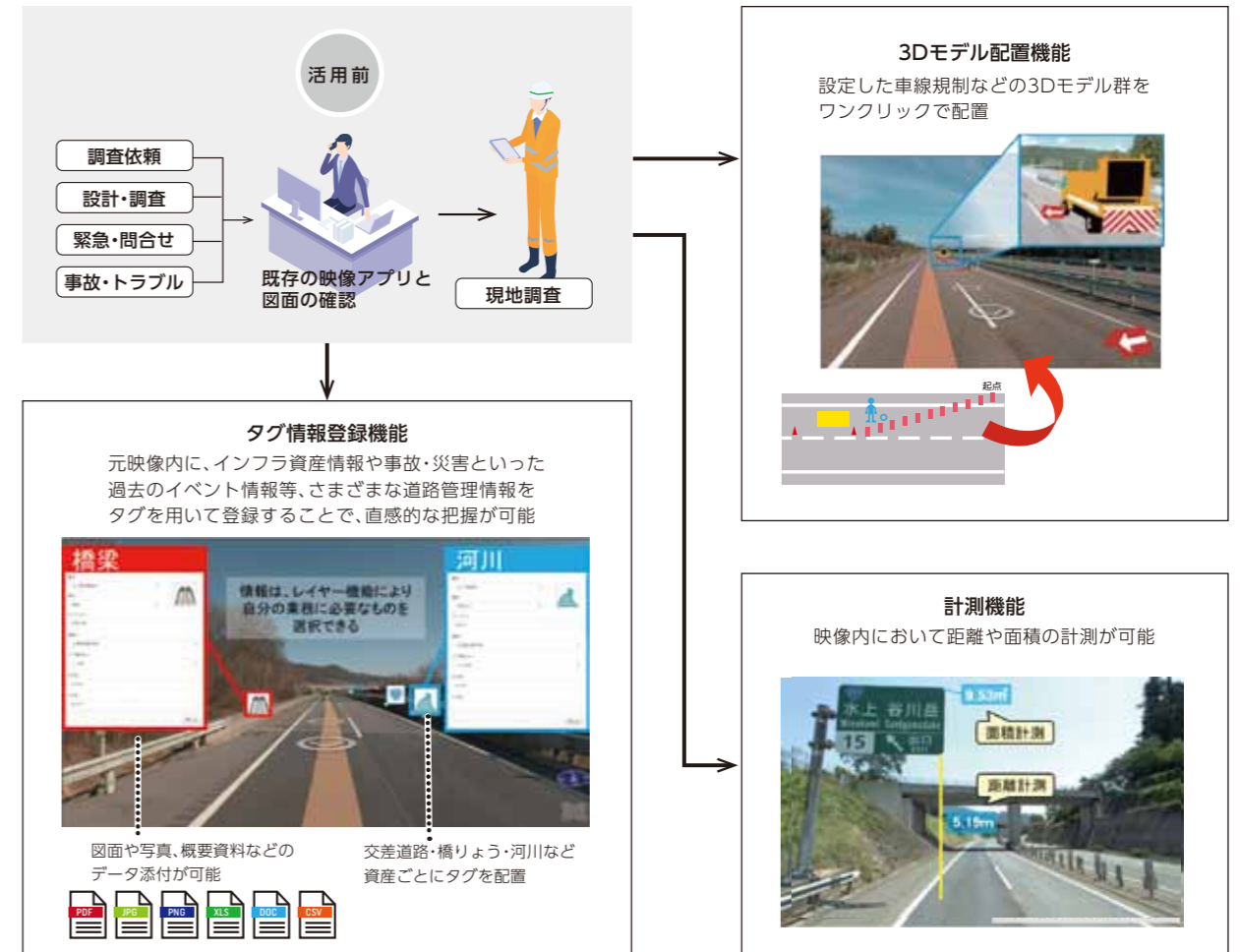
点検支援アプリの利用イメージ



ドローンによる橋りょう点検イメージ

[ 全周囲道路映像の活用による円滑な道路管理の実現 ]

迅速な現地道路状況の把握のために全周囲道路映像を活用しています。具体的には、映像で構造物の有無や大きさ、発災前の現地状況などを事前に確認できるため、現地対応が迅速化されます。また、高速道路の交差物件等の管理者情報のほか災害履歴も映像内にタグとして登録できるので、円滑な道路管理にもつながっています。加えて、映像内にさまざまな3Dモデルを配置することもできるので、車線規制時のシミュレーションを運転者視線で行うなど、現地作業の安全性向上にもつながっています。



[ BIツール活用による道路管理の効率化 ]

毎月の保全計画会議において、BIツールを活用して日々の点検・調査の結果を確認し、各事象への措置や補修計画の策定等を行っています。膨大な点検データ等が可視化されることで迅速に補修計画を策定でき、道路管理の効率化につながっています。

また、道路施設でもBIツールの活用を進めており、故障発生件数等の傾向をふまえた予防保全にも取り組んでいきます。



BIツールを活用した保全計画会議

「アセットマネジメント(高速道路資産の安全管理)」の詳細(パンフレット)はこちら  
[https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/activity/safety/smh/img\\_pamphlet\\_03.pdf](https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/activity/safety/smh/img_pamphlet_03.pdf)



TOPICS

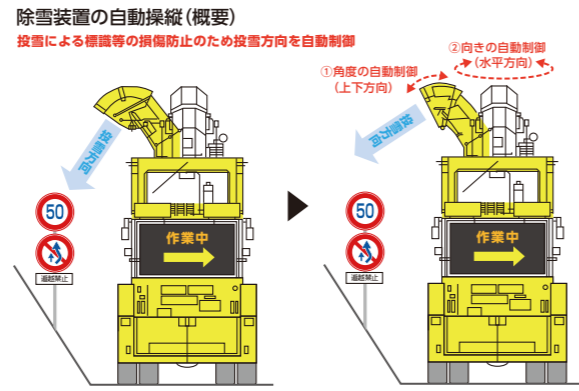
熟練の技術と経験を未来へ ～『雪氷対策高度化システム』の開発状況～

生産労働人口の減少や建設業の2024年問題などの課題を抱える中で、除雪車を運転・操作するオペレーターも高齢化の傾向にあり、新たな作業員の確保は、重要な課題の一つとなっています。

加えて、運用面では降雪や吹雪の影響で道路の外側線やガードレールの位置などの把握が困難で、除雪車の位置が運転手からは把握できない技術的な課題も抱えています。

これらの課題を解決するために、除雪作業の省力化・効率化を目的とした研究開発(ASNOS(雪氷高度化対策システム))を進めています。2023年度は、熟練した運転技術や経験を必要としないロータリ除雪車の自動化技術を開発し、道央道(岩見沢IC～美唄IC間)で運用を開始しました。この技術開発では、ロータリ除雪車の乗員削減を目指しています。

なお、2023年度は2名乗車で運用し、天候や交通状況等に応じた検証を行いました。



本線走行試験の様子

年度	進捗状況
2017年度	準天頂衛星を活用した運転支援システム(ガイダンスモニター)を開発
2019年度	ロータリ除雪車自動化の共同研究開発を開始
2020年度	道東道 夕張ICのテストフィールドで自律走行技術を確認
2021年度	高速道路本線での自律走行並びに除雪装置操作の自動化を検証
2023年度	ロータリ除雪車自動化の完成、運用開始

「ロータリ除雪車自動化の運用開始」の詳細はこちら  
[https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/pressroom/data\\_room/regular\\_mtg/r05/1025/02.pdf](https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/pressroom/data_room/regular_mtg/r05/1025/02.pdf)



Environment

01

高速道路がつなぐ未来の環境

環境経営を推進する取組み

SDGsの観点から環境経営を推進する



SDGsの観点から環境経営を推進する

質の高い環境経営を進めるためには、社員一人ひとりの高い環境意識が不可欠です。NEXCO東日本では、ISO14001の認証取得(本社)や環境委員会の設置、環境方針・行動指針の携帯カードの所持などにより、社員の環境意識を高め、社会から信頼される企業を目指していきます。

社員の環境への意識を高めて行動の質を向上する

[ ISO14001認証取得(2024年1月25日更新認証) ]

SDGs達成に向けた環境経営を推進するため、国際規格の環境マネジメントシステムISO14001の認証を本社として取得し、運用しています。

今後も現在の環境を取り巻く社会情勢をふまえ、環境マネジメントシステムのPDCAサイクルを回し、環境保全および環境活動を推進していきます。

[ 環境方針の社内浸透 ]

NEXCO東日本グループは、社会の責任ある一員として、地球環境の保全、循環型社会の形成への貢献、沿道の生活環境や自然環境の保全に取り組むことで、社会から信頼される企業を目指しています。環境意識を高めるため、環境委員会が定めた「環境方針」と「環境行動指針」の携帯カードを全社員が所持し、環境対策でも社会から信頼される企業を目指しています。



「環境への取り組み」の詳細はこちら [https://www.e-nexco.co.jp/activity/technique/detail\\_01\\_2.html](https://www.e-nexco.co.jp/activity/technique/detail_01_2.html)



自然環境を創出・保全へ

[ ビオトープによる環境保全 ]

高速道路の建設は、自然環境へ配慮しながら事業を進めています。一つの対策として、ICの建設に伴い、水辺、湿地、草、中低木林や高木林などの自然環境を造成し、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19年が経過し、2023年度末現在では、約220種の植物、約310種の動物(鳥類、両生類、は虫類、昆虫類、水生生物等)が生息し、自然環境の創出を継続しています。

NEXCO東日本グループでは、ビオトープ保全活動の一環として、地元小学生などを対象に体験学習会を開催したり、地域住民、有識者や地元高校生と一緒に保全作業を行うなど、自然とふれあう機会も提供しています。



地元小学生体験学習会の様子(あきる野ビオトープ)



釜利谷ビオトープ

ビオトープ(Biotope) ……野生の動植物が生息する空間を意味するギリシャ語のBio(命)とtopos(場所)を組み合わせた造語

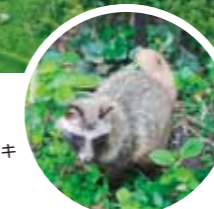
[ エコロードによる生態保全 ]

高速道路の建設により、生物の生息環境・行動圏が分断されると、生息地間の行き来は生物にとって困難であり、今まで利用していた水場や餌場への経路消滅や遺伝的多様性の損失など動物が生存する上で大きな影響が出ます。そのため、生態系保全の取組みの一環として、動物が移動できる経路を確保する取組みを行っています。この取組みはロードキル軽減にもつながります。

圏央道にある「もばら-どうぶつのはし」は、エコロードとして整備された橋の一つです。開削された道路にトンネルを設置し、上部に土を敷き、植樹をすることで周囲の森林が繋がりに、動物が身を隠しながら横断できる構造になっています。また、池を設置することで野生動物が利用可能な水場を整備し、どうぶつのはし自体が生息の場にもなっています。



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



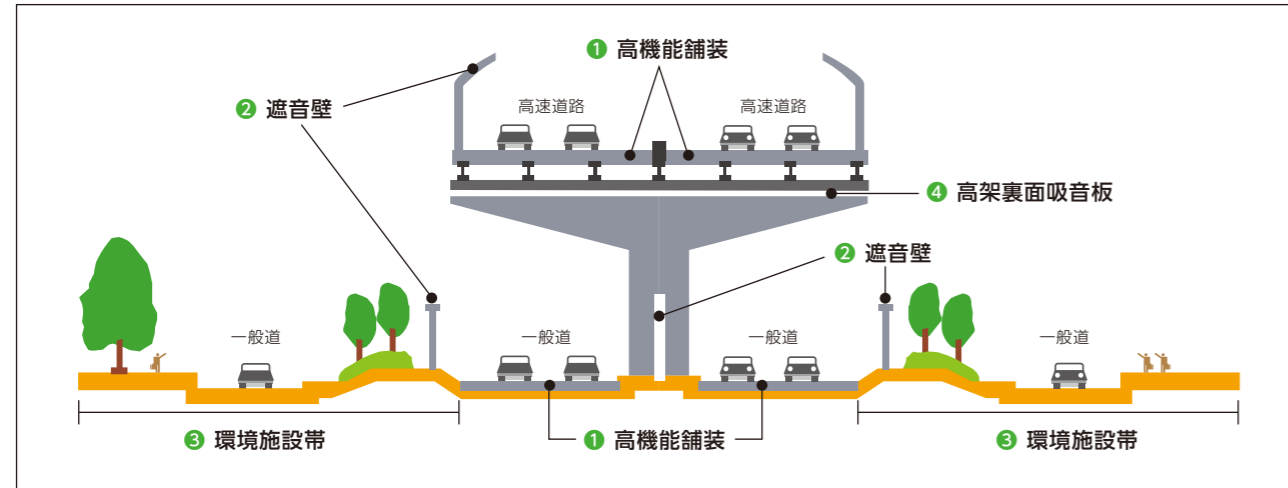
橋上部に整備された水場(建設時)



## 沿道の生活環境に及ぼす影響の軽減

### [騒音・景観対策]

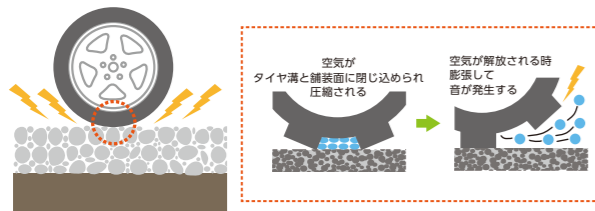
遮音壁の設置による防音対策や高速道路の側道に環境施設帯を整備するなどの対策を行っています。



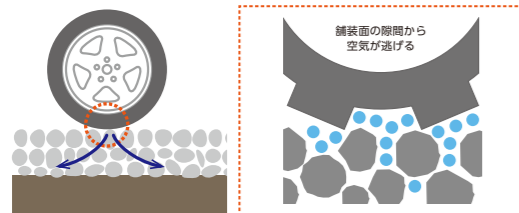
#### ① 高機能舗装

アスファルト舗装の表層・基層部分に隙間の多い透水性の舗装用アスファルト混合物を用いることにより、路面から雨水が速やかに排除されるようにしたものです。舗装表面に隙間があり空気が逃げやすいため、走行騒音は約3デシベルほど低減できます。

**通常舗装** タイヤ溝と舗装面に挟まれた空気の逃げ場がなく騒音が出やすい



**高機能舗装** 隙間に空気が逃げるため騒音が出にくい



#### ② 遮音壁

音源からの直接音を遮断し、音の回折(行路差)によって減音を図ります。



#### ③ 環境施設帯

車道の外側に幅10～20mの環境帯を設けて、植樹・遮音壁・歩道・自転車道などをつくり、騒音・振動・排気ガスなどの影響の軽減と沿道の美化・緑化を促進します。



#### ④ 高架裏面吸音板

高架橋上から発する音を低減したり、高架橋の下を走行する車両音が高架橋に反射して拡散することを防止します。



### 高速道路の緑化・美化プロジェクト

#### [花と緑のやすらぎハイウェイガーデンプロジェクト(花プロ)]

NEXCO東日本グループでは、SA・PAの園地を利用しやすく心地よい環境とするために、「花と緑のやすらぎハイウェイガーデンプロジェクト」を立ち上げて2013年より整備を進めています。

管内計28カ所(2024年3月31日現在)に整備され、お客さまに四季折々の花と緑で彩られたガーデンの様子をお楽しみいただいています。



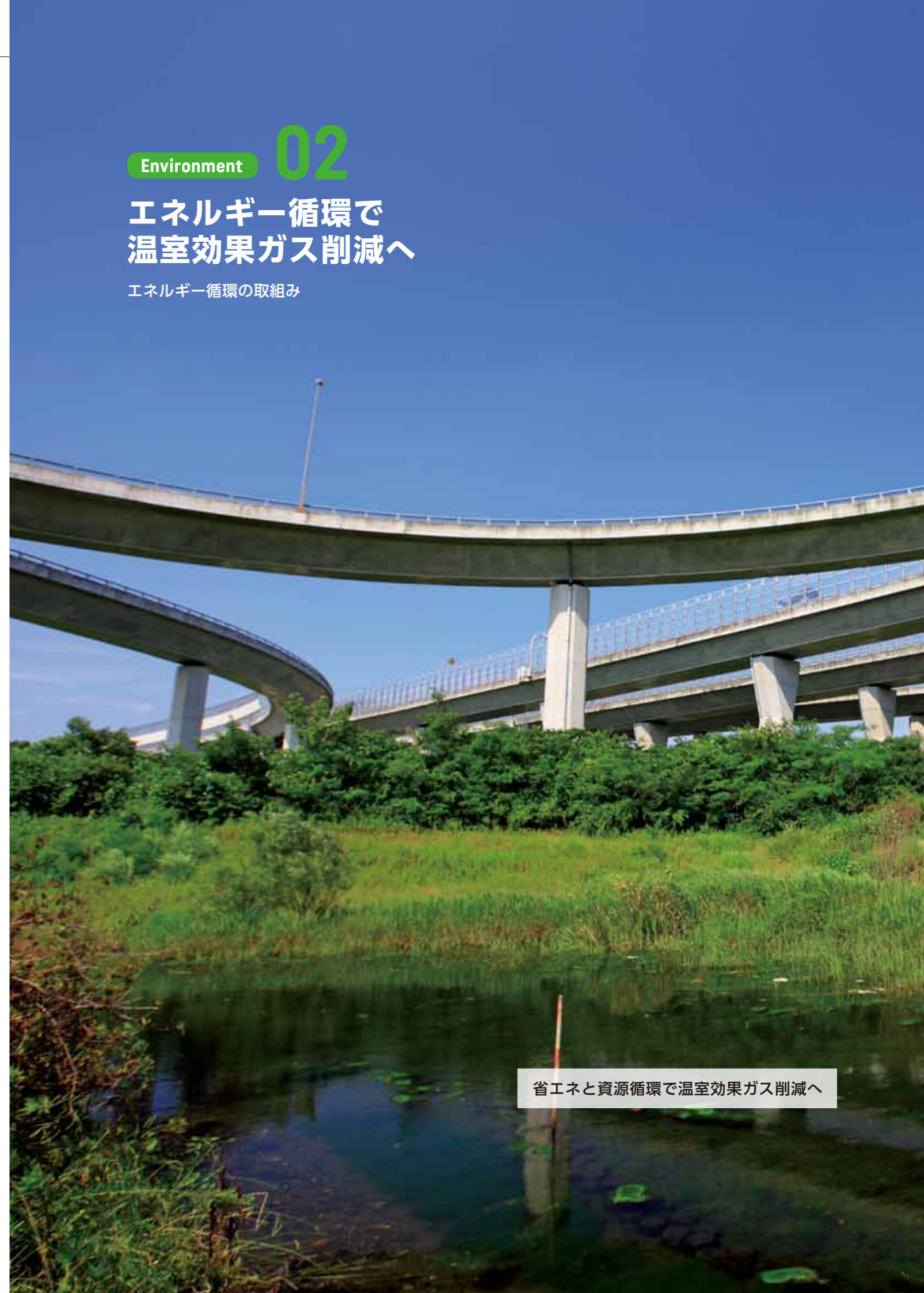
東北道 津軽SA(下り線)

Environment

02

## エネルギー循環で 温室効果ガス削減へ

エネルギー循環の取組み



省エネと資源循環で温室効果ガス削減へ



富岡バイオマスガス化発電プラント

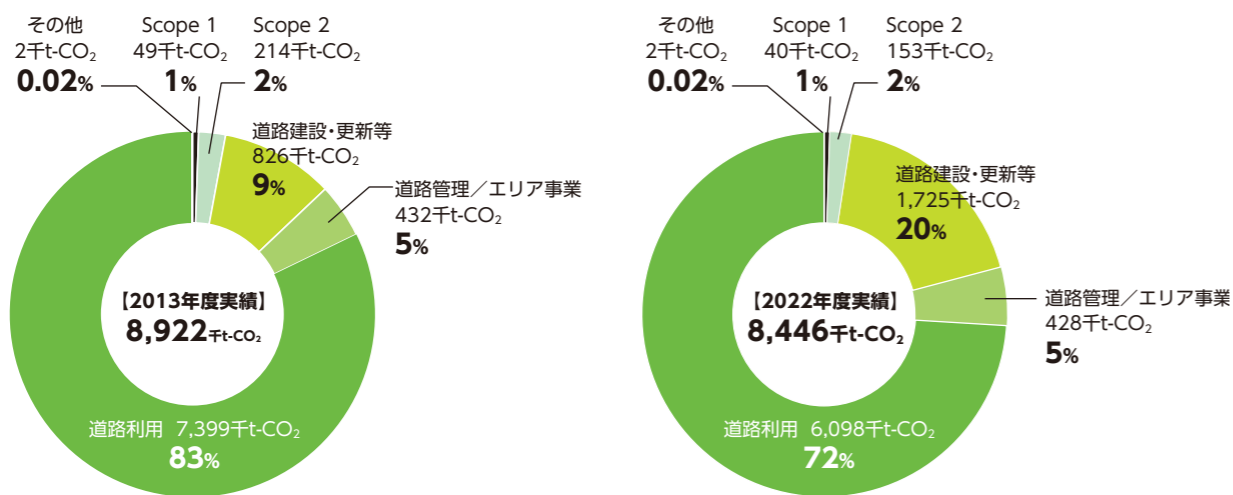
二酸化炭素排出量の状況

NEXCO東日本グループの事業活動による2022年度のサプライチェーン排出量\*(実績)は、約845万t-CO<sub>2</sub>となっており、政府の地球温暖化対策計画の基準年度となっている2013年度のサプライチェーン排出量(実績)の年間約892万t-CO<sub>2</sub>と比較し、約5%削減となっています。

当社では地球環境保全のため、「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、各種施策に取り組んでいます。今後も継続して、サプライチェーン排出量と削減量について確認していきます。

詳しい内容については、本レポートP.20に特集を掲載しておりますので、そちらもご確認ください。

【 サプライチェーン排出量の状況 】



※サプライチェーン排出量について

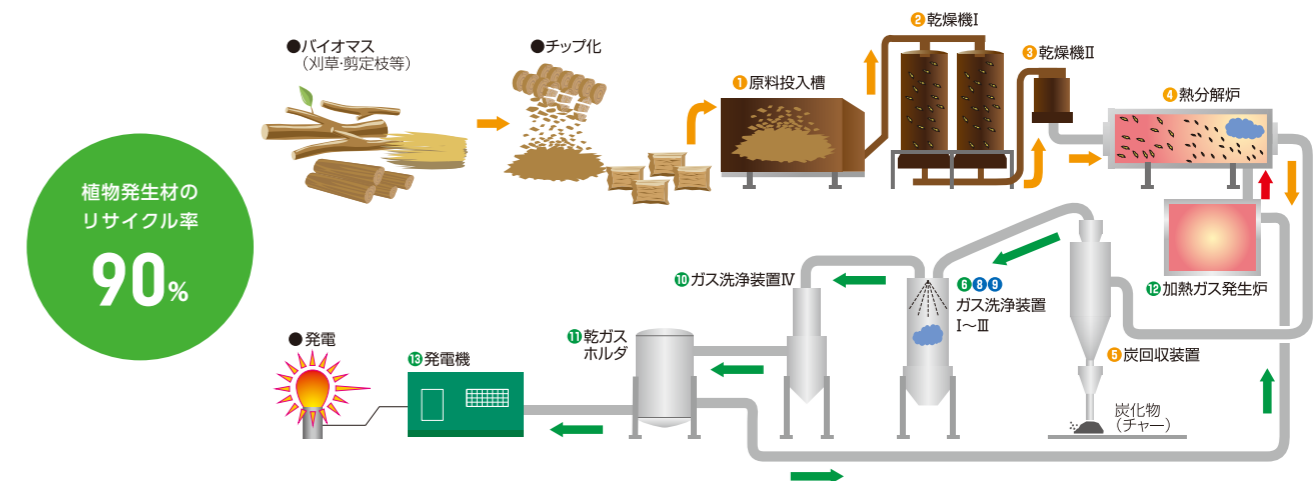
「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン」(環境省)に基づき算定し、自社の事業活動による排出Scope 1(燃料の使用)、Scope 2(電気の使用)、および自社の事業活動に関連する他者の排出Scope 3(高速道路の建設・管理のために調達する工事や高速道路を走行する自動車からの排出等)を対象としています。

資源の有効活用

【 バイオマスガス化発電の技術開発 】

高速道路の維持管理で発生する刈草や剪定枝、間伐材等の植物発生材(バイオマス)を燃料源とする発電の技術開発に取り組んでいます。バイオマスを熱分解炉で蒸し焼きにすることで生じるガスをエネルギーに利用して発電する仕組みで、創出した電力を高速道路関連施設で利用しています。

また、バイオマスを直接燃焼せずガス化することによって炭化物(チャー)が発生します。この「チャー」は、土壌改良材などに有効活用しています。



【 植物発生材の堆肥化 】

2023年度に樹木の剪定や草刈りなどの作業で発生した植物発生材は、約93,000m<sup>3</sup>となっています。

この植物発生材は、富岡バイオマスガス化発電プラントで利用されるほか、堆肥化による自社での循環利用や外部での堆肥・チップ材やバイオ燃料等として、植物発生材の約90%を「緑のリサイクル」として有効利用しています。

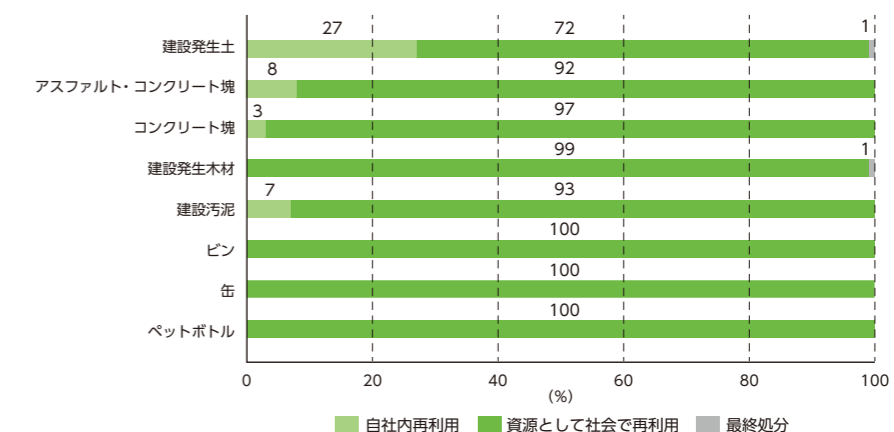


【 建設副産物等のリサイクル 】

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、生コンクリート等を多く使用しています。これらの事業によ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。

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ています。

【 各資源のリサイクル率 】

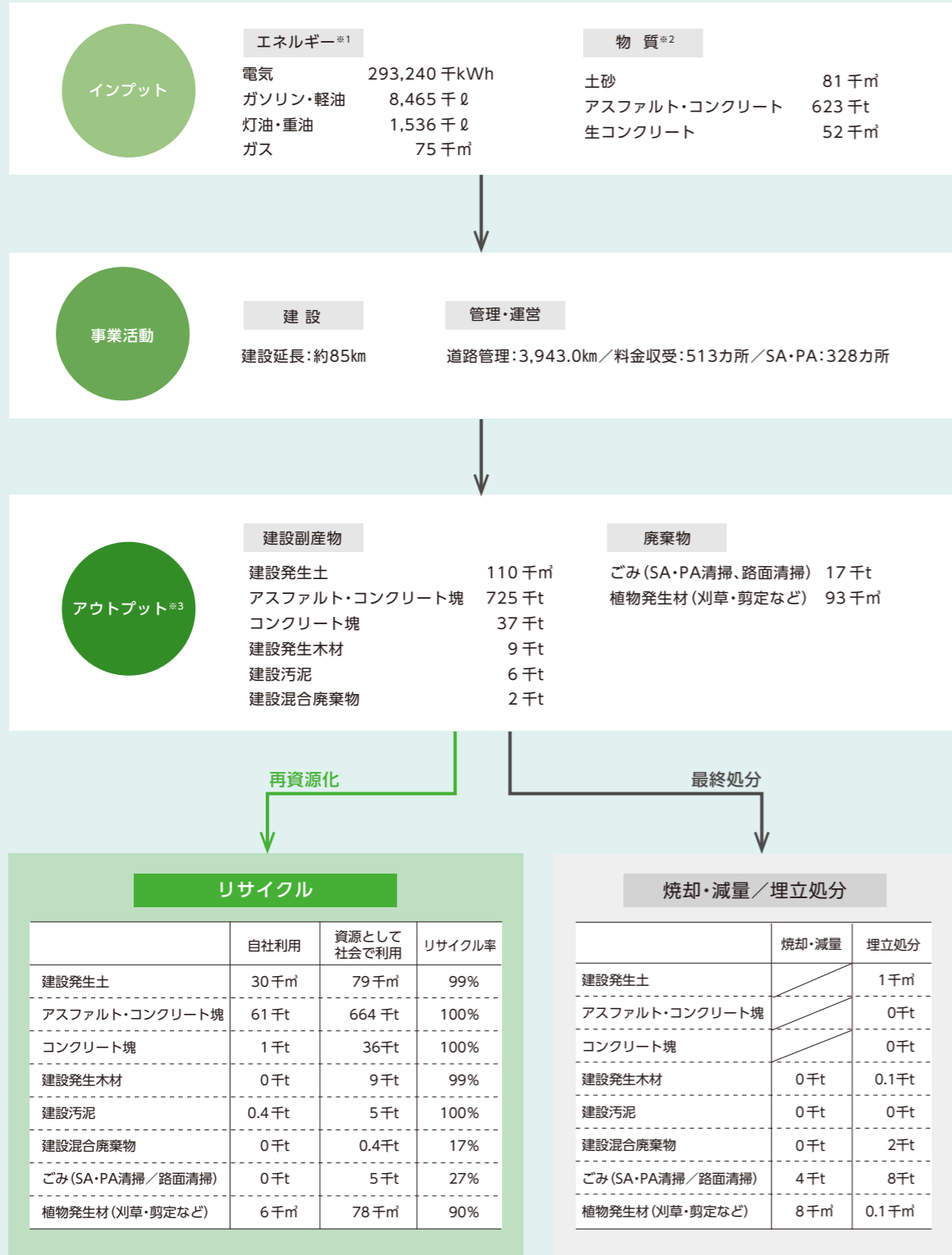


【 グリーン購入 】

当社では循環型社会に貢献するため「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(グリーン購入法)」に基づき、環境物品等(環境負荷低減に資する製品・サービス)の調達を推進しています。2023年度はオフィス分野の特定調達品目21分野のすべてでグリーン購入を行っています。

環境関連データ

[ 事業に伴うエネルギー・物質の流れとリサイクルの取組み ]



※1 エネルギー投入量: 2023年度事業を集計  
 ※2 物質投入量: 2023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: 2023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

Community 01

さまざまな想いや  
出会いをつなぐ

高速道路を通じた地域連携の取組み



地域とつながる「開かれた高速道路」へ

開通前から「身近」に、開通後も期待に応える高速道路に



地域とつながる「開かれた高速道路」へ

NEXCO東日本グループは、SA・PAを地域の皆さまにも開放し、身近にご利用いただくほか、地域の情報を発信する場として、地域とのつながりを大切にしています。また、地域社会の発展と暮らしの向上を支えるために、経営資源を最大限活かした取組み（トラックターミナル、駐車場等）も行っています。

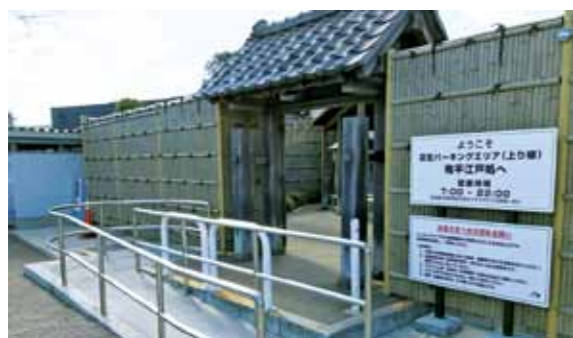
サービスエリア・パーキングエリアを生活の一部に

【ウォークインゲートの設置】

周辺地域の皆さまにも、SA・PAを利用いただけるよう、一般道側に「ウォークインゲート（お客さま用出入口）」を順次設置しています。

【地域との連携】

地域の名産品や地元で生産された青果類を幅広く取り揃え、SA・PAで販売しています。また、地域の皆さまがイベントを実施する場としてもSA・PAを有効に活用いただいています。



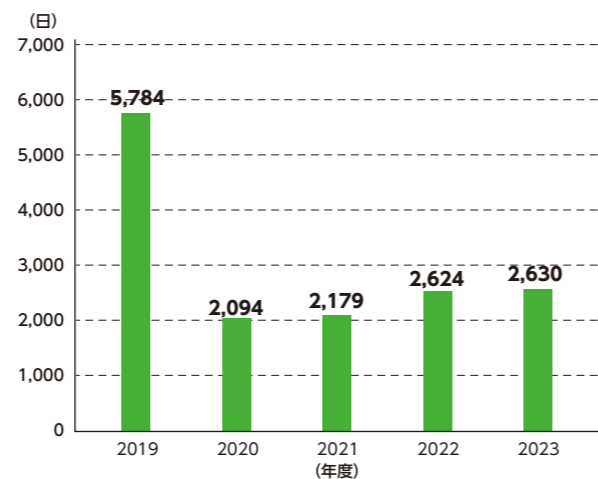
ウォークインゲート（東北道 羽生PA上り線）



地域の青果類を販売（関越道 赤城高原SA上り線）



販売やイベント等により 地元の皆さまにSA・PAをご利用いただいた日数



地域活性化の拠点として

【スマートICの設置】

地方自治体と協力し、スマートICの整備を進め、地域経済の活性化等を進めています。（詳しくはP.36に掲載）

【トラックターミナルの設置】

首都圏と東北地方、太平洋側と日本海側を結び物流を効率よく行うため、東北道のIC付近にトラックターミナル（2カ所）を設置しています。

【高架下スペースの有効活用】

高速道路の高架下を駐車場等として利用いただくことで、周辺地域における生活や企業活動に貢献しています。



郡山トラックターミナル（東北道 郡山IC付近）



東北道 岩槻高架下駐車場

高架下事業（駐車場等）運営数  
**74カ所**

「高架下駐車場」の営業状況はこちら <https://e-nexco-trustee.co.jp/business/parking/>



【自転車愛するビジネスパーソンをサポート】

日比谷駐車場に併設する駐輪場「HIBIYA RIDE」は、都心へ自転車通勤される方などにご愛顧いただき、自治体が推し進める放置自転車対策にも貢献しています。駐輪可能台数は約120台を誇り、男女別の更衣室やシャワーブースも備え、自転車ライフをサポートしています。

「HIBIYA RIDE」の詳細はこちら <https://hibiya-ride.jp/>



高速道路と福祉の連携 **高福連携**



高福連携活動（花壇整備の様子）

高速道路と福祉が連携して幸福を広げていく「高福連携」は、高速道路の環境美化作業などを障がいのある方と協働し、地域社会の活性化に貢献することを目指した取組みです。

2018年から全社展開し、ロゴなども活用し、統一的なCSR活動を後押ししています。

【高福連携の具体例】

- ◎ SA・PA内の芝刈り、除草など人手のかかる美化活動
- ◎ SA・PAの装飾などの環境整備活動
- ◎ SA・PAでの福祉施設で製造された商品の販売
- ◎ 高速道路バス停の清掃活動



開通前から「身近」に  
開通後も期待に応える高速道路に

NEXCO東日本グループは、地域の皆さまからの高速道路への理解を深め、より身近な存在として認識いただけるよう、工事内容や道路完成後の効果など、情報発信に取り組んでいます。また、営業中の道路では、旅をより身近に、ドライブを気軽に楽しんでいただくためのサービスを提供してまいります。

東京外かく環状道路 現場視察会の様子

地域の役に立つ高速道路をPR

[ PRルームの設置や現場見学会の開催 ]

高速道路の機能強化やリニューアルプロジェクト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。現場近くやショッピングセンターへのPRルームの設置、現場見学会を通して、整備効果・工事概要などを紹介しています。



高速道路 知るほど安心ホットインフォメーション(関越道 谷川岳PA(下り線))



秋田道4車線化PRルーム(イオンスーパーセンター横手南店 2F専門店街)

[ 地域イベントへの参加を通じた事業PR ]

地域のイベント等へ出展して地域の皆さまとの交流を図ったり、事業について知っていただく機会を設けています。



成田伝統芸能まつりへの出展

旅行を喚起し、交流人口を拡大

[ 充実したETCサービス ]

ETCを活用した時間帯割引、マイレージサービスなどに加え、地域と連携した観光振興の取組みとして、周遊型割引商品「ドラ割」を販売しています。



「ドラ割」の詳細はこちら  
<https://www.driveplaza.com/etc/drawari/>



「ETC割引・各種割引」の詳細はこちら  
<https://www.driveplaza.com/etc/dis/>



クルマの旅へ喜びをプラス

[ 旅行サイトの運営やインフラツーリズムの開催 ]

旅行サイト「ドラぶらの旅」では、温泉やウィンタースポーツなど当社管内の観光資源と高速道路を結びつける旅行商品を販売しています。また、普段は見ることができないトンネルの管理施設などを間近に体験できるインフラツーリズムも開催し、多くの方にお楽しみいただいています。



[ 地域の皆さまとドライブを盛り上げる ]

道中の楽しみの一つとして、SA・PAではスタンプラリーや魅力満載のイベントを開催しています。また、高速道路地図やドライブ・観光情報、SA・PAの情報などを掲載した「ハイウェイウォーカー」や地元自治体などが制作した観光情報誌などを取り揃え、ドライブをより楽しんでいただけるような情報を発信しています。なお、ハイウェイウォーカーは、X (旧Twitter) アカウントでの情報発信も行っています。

「ドラぶらの旅」の詳細はこちら  
<https://e-nexcotours.jp/>



「ハイウェイウォーカー」はこちら  
<https://www.driveplaza.com/sapa/hw/>



便利さと使いやすさで旅をスムーズに

[ E-NEXCO LODGE(ホテル)を設置 ]

高速道路のSAで宿泊できる「E-NEXCO LODGE」を東北道のSA2カ所(佐野SA\*、長者原SA上り線)で展開し、お客さまの移動時間の効率化に役立っています。

※上下線どちらからも利用可能



E-NEXCO LODGE 佐野SA店 (東北道 佐野SA)

[ 高速道路ナンバリング標識の設置 ]

すべてのお客さまにわかりやすい道案内を行うため、高速道路に「E」や「C」などからはじまるナンバーをつけて、利用したい道路や目的ICなどを案内しています。

「高速道路ナンバリング」の詳細はこちら(国土交通省HP)  
<https://www.mlit.go.jp/road/sign/numbering/>



## TOPICS

## 地域活性化を担う人材育成を通じて地域に貢献 ～事業構想大学院大学 仙台～

当社と事業構想大学院大学(学校法人先端教育機構、本部:東京都港区、学長:田中 里沙)は、「人材育成と地域活性化に係る相互協力に関する基本協定」を締結し、「事業構想大学院大学 仙台」を共同開設し、事業構想の実践を志す人材の育成と地域の活性化につなげています。

## [ 事業構想修士のカリキュラムを活かした「新規事業の構想計画」の策定 ]

事業構想大学院大学 仙台の「産学共創」を活かしたプロジェクト研究を通じた人材育成を推進し、地域の課題解決につながる事業の構築や計画を策定することで、地域経済の活性化に貢献しています。研究は、10カ月前後をかけて、多彩な講師の登壇やカリキュラムを受講しながら、新たな事業を構想し、その成果を発表します。



成果を発表する当社社員

## 成果例 地域イベント開催時の宿泊施設不足へSA外駐車を活用

当社社員が2022年度の「南相馬市プロジェクト研究」で発表した「野馬追防災×車中泊キャンプ(南相馬市の大規模イベント開催時における一時的な宿泊施設不足への解決策)」の実証実験が2023年7月に行われました。

常磐道 南相馬鹿島SA外駐車場に17人が宿泊(普通車15台と移動式住居を配置)した実証実験で、車中泊の課題抽出や夏の暑さ対策などの検証を進めました。



車中泊キャンプの様子



暑さ避難用に設置した移動式住居



「事業構想大学院大学 仙台」の詳細はこちら <https://www.mpd.ac.jp/sendai/>



Community

02

## 日本の技術とノウハウを広げる

高速道路技術による国際連携の取組み



国際社会への貢献と挑戦

世界各国の技術者との交流で高速道路の質を高める



### 国際社会への貢献と挑戦

NEXCO東日本グループでは、長年培ってきた高速道路の技術やノウハウを活用し、諸外国の発展に貢献しています。経済成長著しいインドにおいては、2019年11月に現地法人E-NEXCO INDIA PRIVATE LIMITED(ENI)を設立して、同国の路面状況の調査などを行い、最適な補修計画の支援などを手がけています。

### インドへの技術展開

当社は、インド最大の有料道路運営会社であるCube Highways (Cube社)と休憩施設を含めた道路維持管理全般に関する技術アドバイザー契約を締結し、インドへの技術展開を行っています。

### 路面性状測定車両「E-NEXCO Eye」の展開

「E-NEXCO Eye」は、レーザーやカメラを用いて路面のひび割れやわだち掘れ、IRI(乗り心地の指標)を測定する車両で、夜間には最高時速100kmで走行しながらデータを取得することが可能です。「E-NEXCO Eye」は下の地図に示された25路線の道路で測定を行っており、ENIがこの車両を活用して得たデータは、効率的な道路の補修計画に役立てられています。

高度な道路管理と運営のニーズが高まっているインドにおいて、「E-NEXCO Eye」は安全な道路空間の実現に貢献しています。



路面性状測定車両「E-NEXCO Eye」

「E-NEXCO Eye」のプロモーションビデオ(YouTube)はこちら (全編英語)  
<https://www.youtube.com/watch?v=lePhmG0xJnk&t=9s>

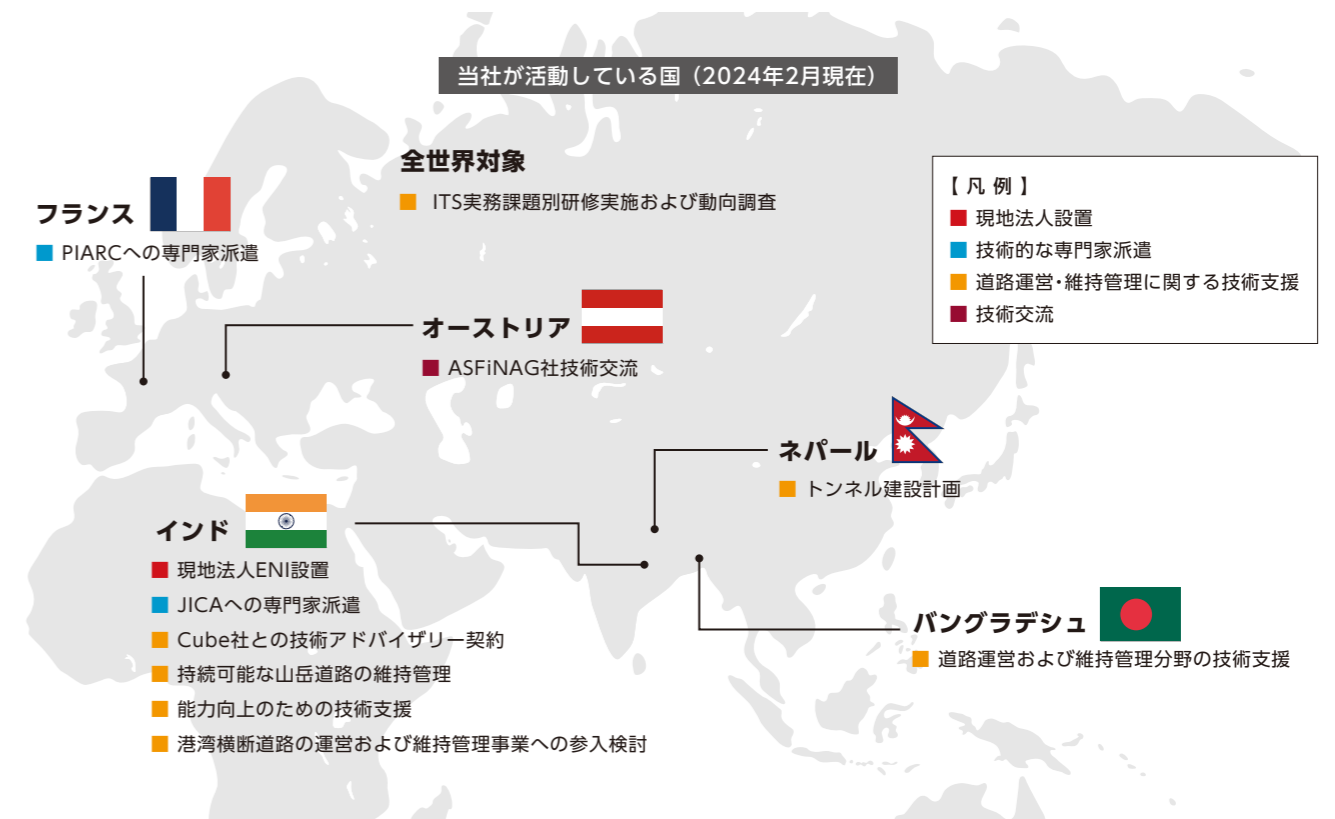


「E-NEXCO Eye」を活用した路面性状測定業務実施中の路線

### 社会の発展へともに歩む ～国際協力による技術貢献～

当社が長年培ってきた技術やノウハウは、諸外国へのコンサルティング業務にも活かされています。

当社は、現地省庁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)に対して、高速道路の建設・維持管理に関する技術的な専門家を派遣し、派遣先の諸課題解決に貢献しているほか、海外の技術研修生の受け入れも行っています。



### 【バングラデシュにおける道路運営および維持管理分野の技術支援】

当社は、バングラデシュ道路局が管理する全国の国道などを対象として、国道が抱える課題分析や維持管理計画の改善提案などの技術支援を実施しています。

### 【インドにおける港湾横断道路の運営および維持管理事業への参入検討】

当社は、日系企業が建設に関与したムンバイ湾横断道路において、日本の道路運営・維持管理のノウハウを活用した技術支援事業への参入を検討しています。



バングラデシュ道路局職員による当社技術センター視察



ムンバイ湾横断道路



### 世界各国の技術者との交流で高速道路の質を高める

NEXCO東日本グループは、山岳部や気象状況が厳しい地域などにおいても円滑な交通を確保するため、さまざまな課題に取り組んでいます。抱える課題を解決するうえで、世界各国の技術者との情報交換や類似した課題を抱える国の高速道路会社との技術交流を積極的に行い、安全・安心・快適・便利な高速道路を未来へつなげていきます。

### 世界各国の国際会議への参加

当社は、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をするとともに、当社の技術とノウハウを世界に広く紹介しています。

2023年度 主な参加会議	* PIARC (世界道路協会) 世界道路会議	* ITS世界会議
	* REAAA (アジア・オーストラレーシア道路技術協会) 主催会議	* IBTTA (国際有料道路協会) 年次総会

### オーストリアの高速道路会社との技術交流

当社は、高速道路の建設や管理運営などの情報・技術交換を目的に、オーストリア唯一の高速道路会社 ASFINAG社と技術交流協定を2008年に締結しています。

同社の高速道路は、都市圏とアルプスを中心とする山々を貫き、トンネルや橋りょうなどの構造物が多いことや、降雪地域も通過するなど、当社の管理する高速道路と地理的特性が類似しており、抱える課題や取組内容がNEXCO東日本グループと類似しているため、同社との連携は、高速道路の発展に大きく寄与するものと考えています。



当事業に関する講演 (PIARC)



ASFINAG社との意見交換



Human Resources

01

## 社員とともに成長する企業へ

高速道路事業を支える人材育成の取組み

高速道路の未来を担う多様な人材を育てる





高速道路の未来を担う  
多様な人材を育てる

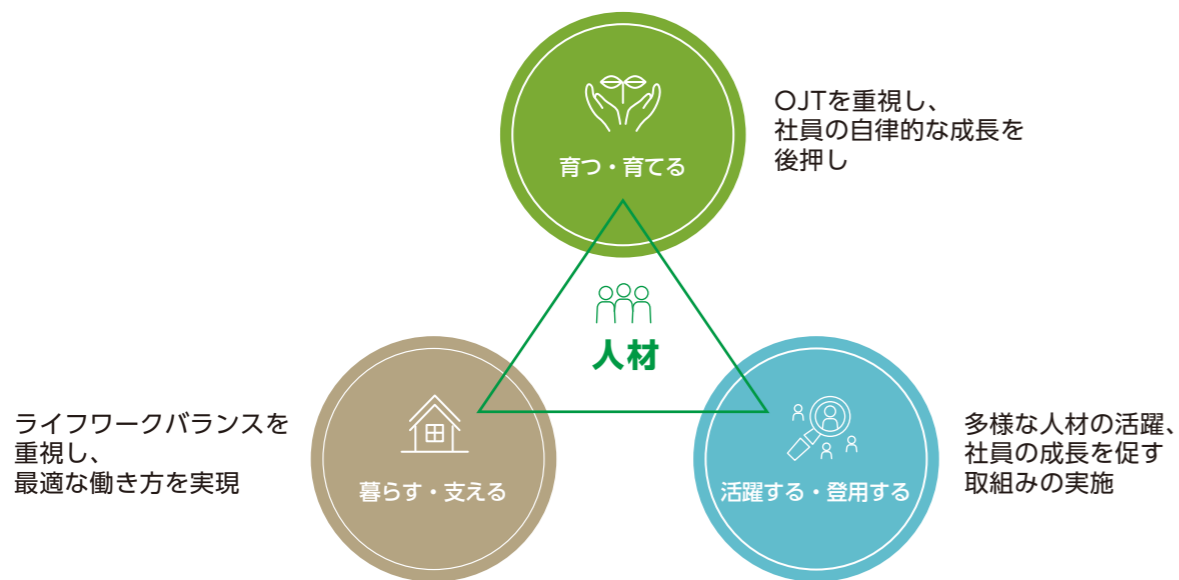
NEXCO東日本グループは、「人材育成方針」を策定し、実行しています。人材を、事業を支える大切な資本(人財)として考え、会社が求める人材像を明確にしました。育成施策を一貫して行い、生産性や業務効率を高めるプロジェクトにも取り組み、業務のスキルアップを社員の質的向上へつなげています。

### 社員一人ひとりが持つ能力やスキルを最大限に発揮できる人材育成の強化

#### 〔人材育成方針〕

高速道路を将来にわたり維持し、進化させ続けるためには、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。当社が求める人材像・能力・スキルを明示し、人材育成手法、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、社員一人ひとりが持つ能力・スキルを最大限に発揮できるよう人材育成を強化しています。

当社の事業エリアには、交通量の多い首都圏や雪への対応が必要な地域など、さまざまな地域があり、いずれの地域でもお客さまに同レベルの高品質な高速道路空間、サービスを提供していく必要があります。そのため、さまざまな地域で経験を積むジョブローテーションを通じて社員が成長できるよう、OJTを中核とする人材育成を強化しています。また、社員がライフステージとジョブローテーションを両立し、望んだキャリアパスを歩めるよう、ライフワークバランスを重視した施策を拡充しています。



- \* ジョブローテーションの中で、社員が着実に高い能力・スキルを得られるようOJTを強化
- \* 業務や勤務地に関する社員の希望を細やかに確認し、最適なジョブローテーションを実現
- \* 多様な人材がともに働き、新たな価値を創造していく職場環境づくり

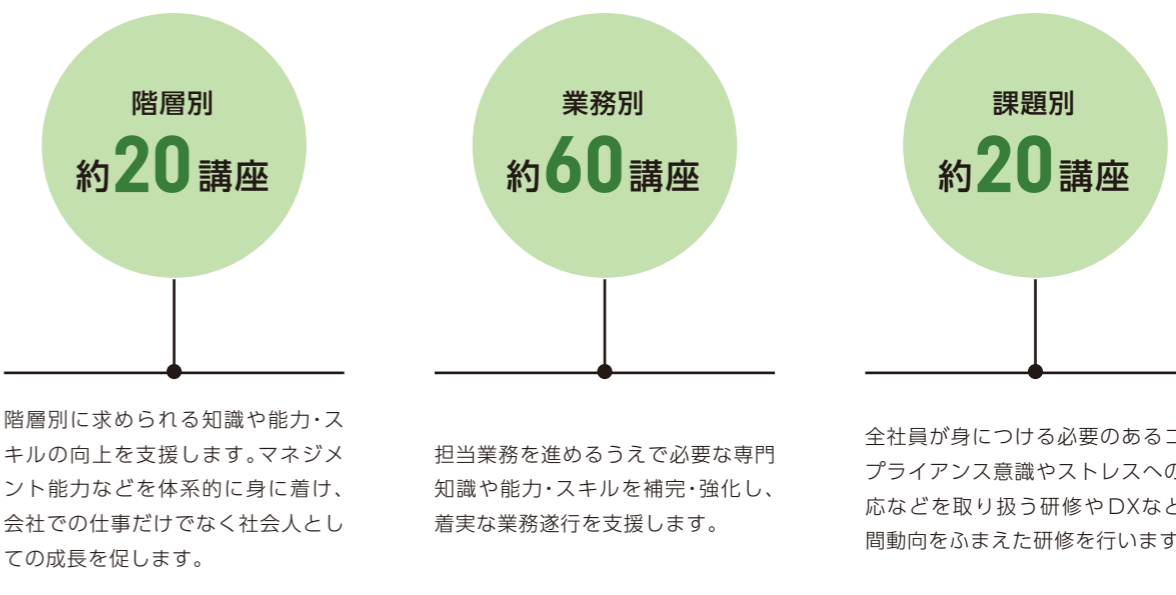
### 一人ひとりの成長をサポート

#### 〔OJTを支援する仕組み〕

日々の業務から必要な知識やスキルを取得するOJTを重視し、教えるスキルやコミュニケーション能力の向上を意識した研修を行っています。その他、国内外への留学を支援する制度もあります。

#### NEXCO東日本の研修体系

##### 2023年度研修実績



#### 通信教育

専門知識の習得や業務に必要な資格取得の講座から仕事を進めるうえでの技能(タイムマネジメント・業務効率化・コミュニケーション能力など)を高める講座まで、幅広い分野を提供しています。

#### 資格取得

業務に関連する資格を対象に受験料や受講料等を会社が補助し、社員の専門知識取得を促進しています。(対象資格:約80種類)

#### 〔技術力・マネジメント力の向上〕

技術力・マネジメント力の習得のため、実務経験に応じた研修の受講による技術者育成を行っています。NEXCO東日本総合技術センターでは、VRや3Dなどを活用して、構造物が劣化するメカニズムを体験・体感することができます。また、現場から撤去した構造物(橋りょう床版や舗装等)を用いて疑似現場経験を積むことができます。



研修(疑似現場経験)の様子



NEXCO東日本総合技術センター展示室内部

### 生産性向上・効率化を追求

研修や講座による人材育成とは別に、生産性や業務効率を高める職場を醸成するための活動を展開し、共有された情報などは、NEXCO東日本グループ内の各職場で活かされています。

#### [「E-Shokubaづくり運動」で時間外勤務の削減と休暇取得を促進]

所定労働時間内に業務を終えることを基本に、社員の健康保持・増進を支援することが、仕事の生産性を高め、生き生きと働くことができる健康的な職場を造成し、ライフワークバランスの充実につながるの考えのもと、5つの柱からなる運動に取り組んでいます。

**5つの柱 (2024年度)**

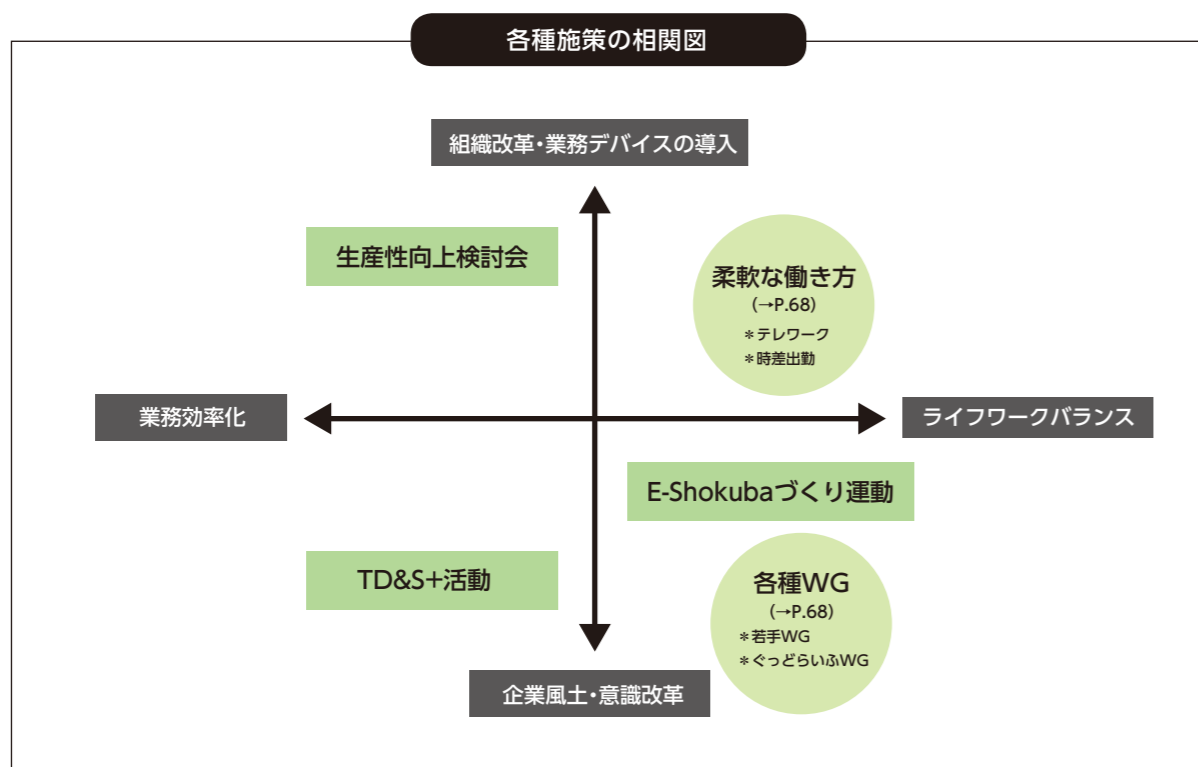
1. 労働時間の短縮及び適正な把握にかかる取組み
2. ワークスタイルの変革にかかる取組み
3. 健康保持・増進支援にかかる取組み
4. メンタルヘルス・ハラスメント防止にかかる取組み
5. 意識改革にかかる取組み

#### [「TD&S+(タスク・ダイエット&エスプラス)活動」で業務改善事例を蓄積・共有]

社員一人ひとりが自主的に取り組む業務改善として、「TD&S+活動」を展開しています。2006年度から開始し、これまでに1万件を超える改善事例が報告・蓄積されているほか、毎年グループ全体で発表会を開催しています。

#### [「生産性向上検討会」で維持管理の業務効率化を推進]

生産性向上検討会では、これまでに約200項目にわたる検討を進め、業務用アプリや新たなスキーム等の導入により高速道路の維持管理の効率を図ってきました。実施してきた施策の評価と新たな社員からの改善提案をふまえ、更なる業務効率化を進めています。



Human Resources

# 02

## 多様で柔軟な働き方へ

社員の活躍を支える環境整備の取組み

誰もが活躍できる生き生きとした職場環境を整備



### 誰もが活躍できる生き生きとした職場環境を整備

NEXCO東日本は、2019年度から健康経営優良法人として認定され、職場の環境整備や社員の健康保持・増進に積極的に取り組んでいます。これからも健康経営<sup>®</sup>を通じて社員が働きがいを感じる労働環境を提供し続けます。

※健康経営<sup>®</sup>は、NPO法人健康経営研究会の登録商標です。

### 女性の活躍推進

#### [ 女性社員比率の向上へ ]

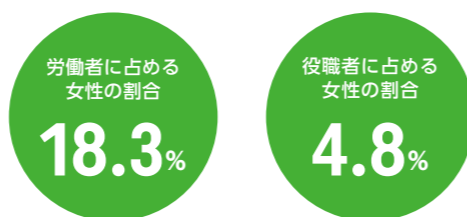
当社は、新規採用における女性採用比率3割、女性社員のネットワーク形成などの目標（「女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画」）で定め公表済み、期間：2020年4月1日から2025年3月31日までの5年間）達成に向けて、採用担当への女性社員の配置、ワーキンググループの設置や座談会の開催などに取り組み、女性社員の意見交換を活性化しています。

労働環境についても女性専用休憩室（仮眠室、更衣室、シャワー室等）の充実を図り、より快適な職場環境の整備を進めています。

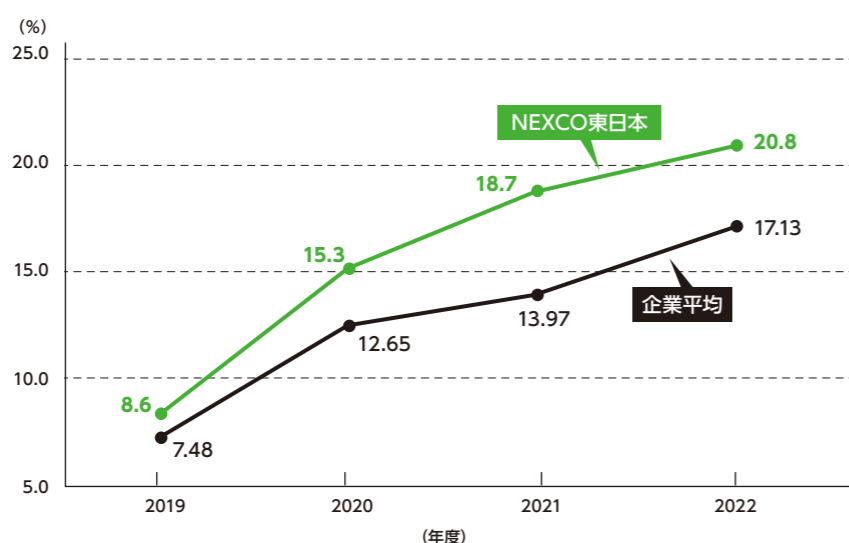
#### [ 子育て支援 ]

女性社員の育児休業取得率は100%ですが、男性社員の取得率を向上させることで、性別に関係なく、育児中でも働きやすい職場環境づくりを会社全体で目指しています。

2023年度からは、男性・女性社員とも子どもが3歳に達するまでは、転勤を免除する制度を導入しています。



育児休業取得率  
(男性社員)



### シニアの活躍推進

働く意欲と能力のある高齢社員の経験やノウハウを現場の最前線で活かすことができる「キャリアシフトチェンジ制度」を導入しています。また、定年退職年齢を2022年度より2年ごとに1歳ずつ段階的に65歳まで引き上げつつ、現在は定年退職後も65歳まで継続して働くことも可能な再任用制度を導入しています。

### 多様で柔軟な働き方を制度で支える

当社は、ダイバーシティを推進し、仕事とライフイベントを両立するためのさまざまな休暇・休業制度や安心・快適に働くための福利厚生制度などにより、社員一人ひとりの活躍とライフワークバランスの実現を支援しています。

[ 休暇・休業 ]		[ 子育て・介護 ]	
<b>年次有給休暇</b> 毎年度20日 (前年度繰越を含め最大40日)	<b>夏季特別休暇</b> 7日*	<b>出生サポート休暇</b> 毎年度10日 (不妊治療に係る通院等のため)	<b>産前・産後</b> 産前6週・産後8週
<b>設立記念特別休暇</b> 1日	<b>インターバル休暇</b> 始業時刻から午後0時までの休暇 (翌0時以降まで勤務した者に付与)	<b>配偶者分べん休暇</b> 8日 (配偶者の出産支援)	<b>育児休業</b> 子どもが3歳に達する日まで
<b>時短推進特別休暇</b> 3日*	<b>ヘルスケア特別休暇</b> 必要日数 (心身の不調等があり勤務が著しく困難な場合)	<b>出生時育児休業</b> 最大4週まで (社員の配偶者の出産後8週間以内)	<b>部分休業</b> 1日2時間以内 (子どもが小3を終了するまで)
<b>私傷病等臨時特別休暇</b> 5日 (年次休暇をすべて受けた後、私的な負傷等の療養のため)	<b>配偶者同行休業</b> 3年を超えない範囲 (外国で勤務等をする配偶者と生活するため)	<b>転勤特例制度</b> 居住地からの転居を伴う転勤の免除 (子どもが3歳に達する月の末日まで)	
		<b>介護特別休暇</b> 5日以内 (要介護者が2人以上は10日以内)	<b>介護休暇</b> 通算186日以内 (3回を上限に分割取得可)
[ 柔軟な働き方 ]			
<b>時差出勤</b> 始業・終業時刻を変更可 (いずれも勤務時間は7時間30分)	<b>テレワーク</b> 自宅やサテライトオフィスでの勤務が可能		

※年度途中において採用された社員を除く

## TOPICS

### 「ぐっどらいふワーキンググループ」「若手ワーキンググループ」を開催

2023年度から社員が快適で楽しく仕事やプライベートを過ごすためのライフスタイル支援プロジェクト「ぐっどらいふワーキンググループ」を始動しています。女性社員のワーキンググループとしてスタートし、現在は性別を問わず、ライフワークバランスの実現に向けた議論や意見交換を進めています。また若手社員12名が集まり、若手社員が生き生きと当社で働くための課題を議論する「若手ワーキンググループ」も活動しています。

これらに加え、社員座談会の開催やNEXCO3社間で「女性社員交流フォーラム」を開催し、仕事家庭の両立など日頃の悩みを共有し、不安の軽減へつなげています。



TOPICS

快適な労働環境を労使で支え社員の活躍を支える ～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、社員自らが持つ力を最大限発揮できるよう、職場の環境整備や社員の健康保持・増進に積極的に取り組んでいます。メンタルヘルスでは、ストレスチェックの実施をはじめ、心理相談員を配置し、ストレスへの気づきの援助やメンタルヘルスの教育・相談に対応するなど、社員が生き生きと活躍できる環境を整えています。

また、良好な職場環境やコミュニケーションを保つには健全な労使関係も欠かせないとの認識から、労使経営懇談会（経営者と労働組合による意見交換の場）を設けて、相互理解を深めています。

こうした日頃の取り組みの成果が認められ、2019年度から当社は「健康経営優良法人」の認定を受けています。今後も健康経営®を通じて社員が働きがいを感じる労働環境を提供し続けます。



※健康経営®は、NPO法人健康経営研究会の登録商標です。

※1 法定診断および人間ドック受診者を対象

※2 健康診断等で ①血圧 ②血中脂質 ③血糖 ④腹囲またはBMIのすべてに「異常所見」がある者の割合

人材関連データ

社員の平均年齢	社員の平均勤続年数	男女間の賃金格差 <sup>※1</sup>
<b>40.5歳</b>	<b>16.5年</b>	<b>68.7%</b>
採用した社員に占める女性の割合 <sup>※2</sup>	社員一人当たりの時間外勤務時間数（平均）	ストレスチェック受診率
<b>17.9%</b>	<b>27.2h/月</b>	<b>99.2%</b>
社員一人当たりの休暇取得日数 <sup>※3</sup>	女性社員の育児休業取得率	男性社員の育児休業取得率
<b>26.0日/年</b>	<b>100%</b>	<b>42.4%</b>

※1 正規雇用労働者／66.7% 非正規雇用労働者／63.4% ※2 2024年4月1日入社における女性社員の割合

※3 年次有給休暇、夏季特別休暇、時短推進特別休暇、設立記念特別休暇、その他特別休暇の合計

Governance

01

健全性・透明性を保ち  
インテグリティある企業へ

信頼される企業であるための取り組み

ガバナンス体制の強化、健全な経営を推進へ

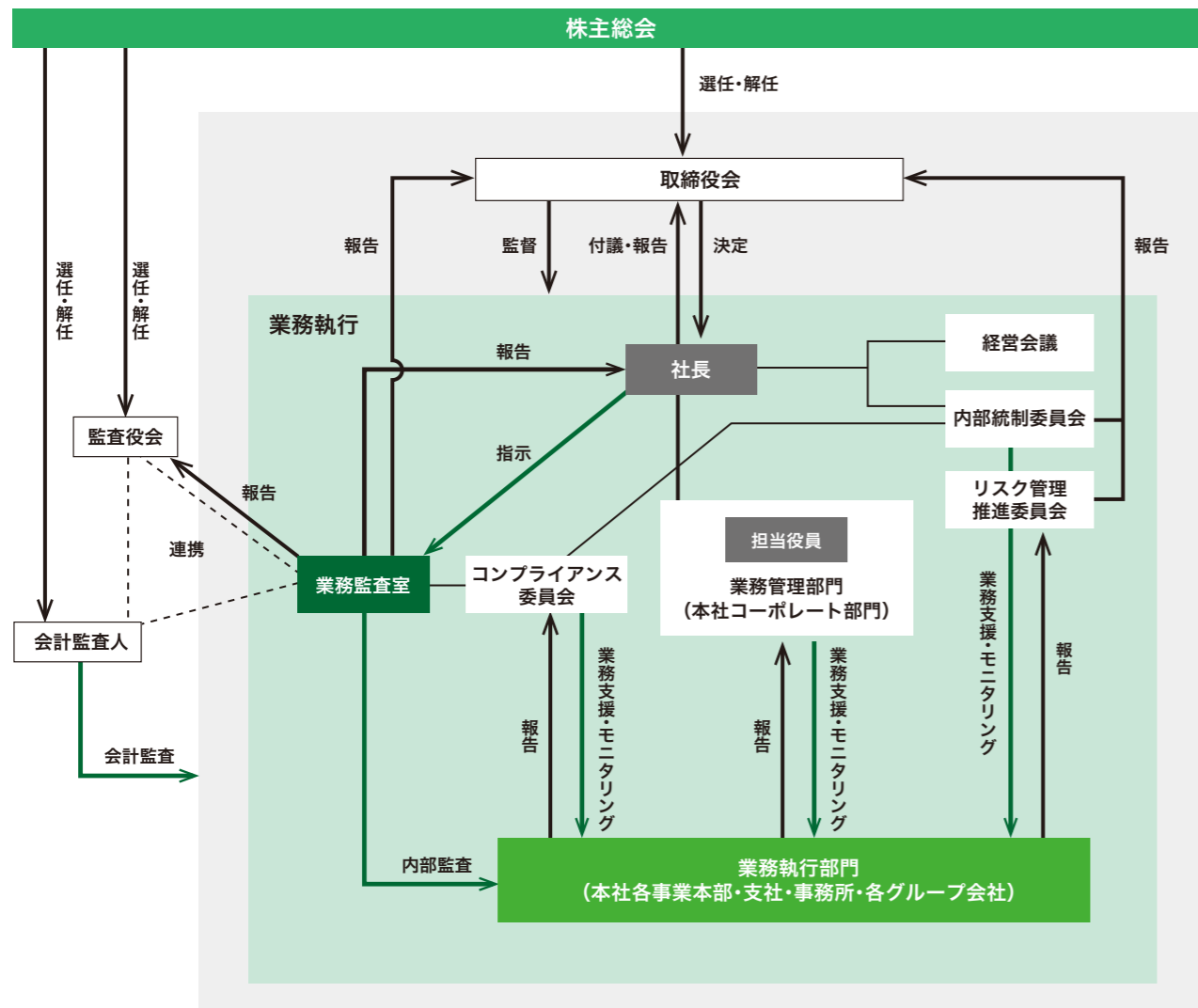
コンプライアンス経営で適正な事業執行

## ガバナンス体制の強化、健全な経営を推進へ

NEXCO東日本グループは、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の持続的な提供の実現に取り組みます。そのためにコーポレートガバナンスの充実を最重要課題の一つとして、事業執行における意思決定の迅速化・適正化、効率的な経営を目指しています。



NEXCO東日本グループのガバナンス体制



### 【各会の機能】

各会名	役割・業務	2023年度開催回数
取締役会 取締役8名 (うち社外取締役2名)	経営の方針、法令で定められた事項やNEXCO東日本グループ全体に係る重要事項の意思決定を行います。 具体的には、中期経営計画・年度実行計画等に関する達成状況や見通し、重要プロジェクトの進捗状況や課題、料金収入、交通量、SA・PA事業の実績、財務に関する事項のような経営に関する重要事項の審議を行うとともに、内部統制に関する事項の報告を受けるなどにより、経営の監督機能を確保しています。	14回
経営会議 社長・各本部長6名 (計7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。	23回
内部統制委員会 社長・各本部長6名・ 関係部長4名 (計11名)	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 (計9名)	NEXCO東日本グループとして、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、経営理念・経営ビジョンに適合した行動ができる場を確保しています。	2回
リスク管理推進委員会 各本部長6名・ 関係部長5名 (計11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と助言を行っています。	2回
監査役会 監査役4名 (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等を行っています。	15回

### 【監査機能】

会計監査	EY新日本有限責任監査法人に依頼しており、同監査法人が会社法および金融商品取引法に基づく監査を実施し、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、監査役の報告書にこれも含まれます。
内部監査	健全な経営による事業推進を確保するために、NEXCO東日本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、関連する法令等の順守を検討・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等)と内部統制の視点(会社の会計その他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等)による監査を行っています。



## コンプライアンス経営で適正な事業執行

NEXCO東日本グループでは、社長を最高責任者とするコンプライアンス推進体制を構築し、全役員・社員が法令・社内規程等を遵守し、高い企業倫理と社会良識を持った行動を実践する取組みを推進しています。また、コンプライアンス意識の定着・醸成に向けた研修・講演会の実施や強化月間の設定などさまざまな施策にも取り組んでいます。

### 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配置しています。それぞれが主体的に活動し、その状況を定期的に情報共有しており、意見交換を行いながら、その後の活動の推進へ活かしています。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・解決を図っています。

「コンプライアンスへの取組み」の詳細はこちら <https://www.e-nexco.co.jp/company/governance/compliance/>



### 一人ひとりの意識向上から

全社員が「NEXCO東日本グループ倫理行動規範」を携行し、企業の行動原則を常に意識し行動しています。特に、自分の取るべき行動に迷いが生じたときの判断基準を明確に示し、高い企業倫理と社会良識ある行動を実践しています。

**【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。

私たちが、倫理行動規範に従って行動します。

東日本高速道路株式会社  
NEXCO東日本グループ

会社名)  
氏名)

**【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。
- ②NEXCO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。

「NEXCO東日本グループ倫理行動規範」の詳細はこちら <https://www.e-nexco.co.jp/company/governance/standard/>



### 反社会的勢力などへの対応

反社会的勢力および団体などには、各警察本部や暴力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。

### NEXCO東日本グループ一体での情報セキュリティ確保

サイバー攻撃は高度化・巧妙化し、情報セキュリティへの脅威は常に変化しています。事業活動の中で取り扱う情報をこうした脅威から守るため、NEXCO東日本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。各種対策の状況は自ら点検するだけでなく、情報システムの脆弱性やサイバー攻撃への耐性を第三者により検査するなど、情報セキュリティ対策を継続的に改善することで対策水準を維持し、情報セキュリティの確保に努めています。

### 公正性・透明性・競争性を確保した調達の実施

法令順守のもと、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入札・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「見える調達」を実践しています。

<b>適正な調達に関する取組み</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 調達にかかる営業活動自粛を入札参加希望者へ要請、社員にも前者と接触しない倫理教育を実施</li> <li>(2) 契約制限価格や発注予定などの未公表・非公開情報について、情報セキュリティ対策を実施し、情報漏洩の防止を徹底</li> </ul>
<b>公正性・透明性・競争性を確保した調達制度の構築と実施</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 競争契約の方法は、一般競争入札を原則とし、多様な入札契約方式から事業・工事の特性などを考慮し適切な方式を選択することで、品質と価格に優れた調達を実現</li> <li>(2) 「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」に基づき、工事などの調達情報や主要工事の平均落札率を公表</li> <li>(3) テレワークなど多様な働き方に対応するため、電子入札・電子契約などDXを推進し、入札参加希望者の負担を軽減</li> </ul>
<b>入札監視機能強化のための取組み</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 入札監視委員会を支社ごとに設置し、入札・契約手続き等に関して外部有識者による審議を実施</li> <li>(2) 入札監視統一事務局を設置し、入札・契約手続きに関するデータを一元管理して分析を実施し、手続きの適正化に努めるとともに、審査状況を入札監視委員会に報告</li> </ul>

「入札契約制度及び各種取組みについて」の詳細はこちら <https://www.e-nexco.co.jp/bids/capacity/>



「平均落札率・工事契約統計情報」の詳細はこちら <https://www.e-nexco.co.jp/bids/average/>



### 会社概要・役員一覧

#### 会社概要

社名	東日本高速道路株式会社 (East Nippon Expressway Company Limited)		
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 TEL:03(3506)0111(代表) (サービスエリア・新事業本部) 〒105-0021 東京都港区東新橋二丁目3番17号 MOMENTO SHIODOME 6階		
代表者	代表取締役社長 由木 文彦	資本金	525億円
設立	2005年10月1日	社員数	2,573人 (2024年3月31日現在、社外への出向者を除き、社内への出向者を含む)
事業目的	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		
事業内容	高速道路の管理運営・建設事業、サービスエリア事業、駐車場事業、高架下活用事業、トラックターミナル事業、カード事業、ウェブ事業、ホテル事業、海外事業 など		

北海道支社	〒004-8512 札幌市厚別区大谷地西五丁目12番30号	TEL:011(896)5211(代表)
東北支社	〒983-8477 仙台市宮城野区榴岡一丁目1番1号 JR仙台イーストゲートビル	TEL:022(395)4002(代表)
関東支社	〒330-0854 さいたま市大宮区桜木町一丁目11番20号 大宮JPビルディング	TEL:048(631)0001(代表)
新潟支社	〒950-0917 新潟市中央区天神一丁目1番 新潟プラーカ3	TEL:025(241)5111(代表)

#### 役員一覧

##### 取締役



**取締役会長**  
**渡邊 光一郎**  
1976年4月 第一生命保険相互会社 入社  
2010年4月 第一生命保険株式会社 代表取締役社長  
2016年10月 第一生命ホールディングス株式会社 代表取締役社長  
第一生命保険株式会社 代表取締役社長  
2017年4月 第一生命ホールディングス株式会社 代表取締役会長  
第一生命保険株式会社 代表取締役会長  
2020年6月 第一生命ホールディングス株式会社 取締役会長  
第一生命保険株式会社 取締役会長  
2023年4月 第一生命ホールディングス株式会社 取締役  
第一生命保険株式会社 特別顧問 (現在)  
2024年6月 当社取締役会長 (非常勤) (現在)



**代表取締役社長**  
**由木 文彦**  
1983年4月 建設省 (現国土交通省) 入省  
2015年7月 国土交通省住宅局長  
2017年7月 同省総合政策局長  
2018年7月 同省国土交通審議官  
2020年7月 復興庁事務次官  
2021年10月 三井住友海上火災保険株式会社顧問  
2022年4月 当社顧問  
2022年6月 当社代表取締役社長 (現在)



**代表取締役 兼 副社長執行役員**  
**建設事業本部長**  
**高橋 知道**  
1982年4月 日本道路公団入社  
2015年6月 当社執行役員管理事業本部 副本部長 兼 保全部長  
2016年6月 当社執行役員 関東支社長  
2018年6月 当社常務執行役員 関東支社長  
2019年6月 当社取締役 兼 常務執行役員 管理事業本部長  
料金システム開発室担当  
2022年6月 当社代表取締役 兼 専務執行役員 建設事業本部長  
2024年6月 当社代表取締役 兼 副社長執行役員 建設事業本部長 (現在)



**取締役 兼 常務執行役員**  
**経営企画本部長**  
**伊勢田 敏**  
1986年4月 建設省 (現国土交通省) 入省  
2015年7月 当社経営企画本部本付部長  
2016年6月 国土交通省道路局高速道路課長  
2018年7月 同省九州地方整備局長  
2019年10月 一般社団法人日本建設業連合会 常務執行役員  
2022年6月 当社取締役 兼 常務執行役員 経営企画本部長 (現在)



**取締役 兼 常務執行役員**  
**総務・経理本部長**  
**椎名 穰**  
1986年4月 日本道路公団入社  
2014年7月 当社総務・経理本部総務部長  
2016年7月 当社関東支社副社長  
2018年7月 当社総務・経理本部本付部長  
2019年6月 当社執行役員 総務・経理本部人事部長  
2022年6月 当社取締役 兼 常務執行役員 総務・経理本部長 (現在)



**取締役 兼 常務執行役員**  
**管理事業本部長**  
**田仲 博幸**  
1987年4月 日本道路公団入社  
2017年6月 株式会社ネクスコ・メンテナンス北海道 代表取締役社長  
2019年6月 当社執行役員 経営企画本部経営企画部長  
2022年6月 当社執行役員 東北支社長  
2024年6月 当社取締役 兼 常務執行役員 管理事業本部長 (現在)



**取締役 兼 常務執行役員**  
**サービスエリア・新事業本部長**  
**吉見 秀夫**  
1987年4月 日本道路公団入社  
2016年10月 当社管理事業本部営業部長  
2018年6月 当社総務・経理本部経理財務部長  
2019年6月 当社執行役員 総務・経理本部経理財務部長  
2022年6月 当社常務執行役員 サービスエリア・新事業本部長  
2024年6月 当社取締役兼常務執行役員 サービスエリア・新事業本部長 (現在)  
株式会社ネクスコ東日本エアトラクト 代表取締役社長 (現在)



**取締役**  
**宮川 暁世**  
1997年4月 日本開発銀行 (現株式会社日本政策投資銀行) 入行  
2014年3月 同社情報企画部課長  
2016年4月 同社情報企画部次長  
2017年4月 同社財務部課長  
2019年6月 同社企業金融第6部次長  
2021年6月 同社シンジケーション・クレジット業務部長  
2022年6月 当社取締役 (非常勤) (現在)  
2023年6月 株式会社日本政策投資銀行地域調査部長 (現在)  
2024年6月 同社産業調査部長兼地域調査部担当部長 (現在)

##### 監査役



**監査役 (常勤)** **佐藤 隆二**  
1984年4月 日本道路公団入社  
2016年7月 当社総務・経理本部総務部長  
2019年6月 株式会社ネクスコ・ツール関東 専務取締役  
2020年6月 株式会社NEXCO保険サービス 代表取締役社長  
2022年6月 当社監査役 (常勤) (現在)



**監査役 (常勤)** **黒田 泰則**  
1987年4月 安田火災海上保険株式会社入社  
2014年9月 損害保険ジャパン日本興亜株式会社 運用企画部長  
2015年4月 同社運用企画部長席付特命部長 兼 損保ジャパン日本興亜ホールディングス株式会社 運用企画部長  
2017年4月 同社経理部長 兼 SOMPOホールディングス株式会社 経理部長席付特命部長  
2018年4月 損害保険ジャパン株式会社執行役員 経理部長 兼 SOMPOホールディングス株式会社 執行役員経理部長  
2019年6月 SOMPOホールディングス株式会社 執行役員経理部長  
2021年4月 同社執行役員 経理部長  
2022年4月 損害保険ジャパン株式会社顧問  
2022年6月 当社監査役 (常勤) (現在)



**監査役 (常勤)** **河内 祐典**  
1991年4月 大蔵省 (現財務省) 入省  
2016年7月 内閣府政策統括官 (経済社会システム担当) 付参事官  
2019年7月 預金保険機構国際統括室長  
2020年7月 同機構調査国際部長  
2021年7月 財務総合政策研究所副所長  
2022年6月 当社監査役 (常勤) (現在)



**監査役** **矢ヶ崎 紀子**  
1987年4月 株式会社住友銀行 (現株式会社三井住友銀行) 入行  
1989年10月 日本情報サービス株式会社 (現株式会社日本総合研究所) 上席主任研究員  
2008年10月 国土交通省観光庁参事官 (観光経済担当)  
2014年6月 日本貨物鉄道株式会社社外取締役 (現在)  
2018年4月 東洋大学国際観光光學部教授  
2019年4月 東京女子大学現代教養学部教授 (現在)  
2020年6月 東武鉄道株式会社社外取締役 (現在)  
2021年6月 当社監査役 (現在)

##### 執行役員



**常務執行役員 技術本部長**  
**千田 洋一**  
1986年4月 日本道路公団入社  
2017年7月 当社管理事業本部本付部長  
2019年6月 当社執行役員 管理事業本部副本部長 兼 保全部長  
2022年6月 当社執行役員 関東支社長  
2024年6月 当社常務執行役員 技術本部長 (現在)

常務執行役員	梅木 秀郎	東北支社長
常務執行役員	松坂 敏博	関東支社長
執行役員	上田 俊也	技術本部副本部長 兼 技術・環境部長
執行役員	熊野 佳正	管理事業本部副本部長
執行役員	金田 泰明	管理事業本部副本部長 兼 保全部長
執行役員	東山 小百合	業務監査室長
執行役員	原島 敏明	総務・経理本部人事部長
執行役員	佐藤 雄彦	総務・経理本部経理財務部長
執行役員	堀 圭一	北海道支社長
執行役員	佐久間 仁	新潟支社長

(2024年7月1日現在)

※取締役会長 渡邊 光一郎および取締役 宮川 暁世は、非常勤の社外取締役です。監査役 黒田 泰則、河内 祐典および矢ヶ崎 紀子は社外監査役です。

## Information

### お電話によるお問い合わせ

24時間365日、お客様の声をお聞きしています。高速料金やETC割引、交通情報などお気軽にお問い合わせください。

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、NEXCO東日本グループ全体で共有し、テキストマイニング技術を活用するなどして分析し、お客さま起点の経営に活かしています。

「お客さまの声を活かした改善事例」の詳細はこちら  
<https://www.e-nexco.co.jp/contact/improve/>

#### 2023年度のお問い合わせ等受付状況

合計 **364,268**件

交通情報に関すること 103,318  
 その他 48,068  
 SA・PAに関すること 16,489  
 路面状況など道路の状態等に関すること 22,735  
 道路案内に関すること 14,706  
 ETCレーンに関すること 34,953  
 料金に関すること 82,209  
 割引制度に関すること 41,790

HDI-Japanの問い合わせ窓口付け調査の最高評価(三つ星)を12年連続で獲得

24時間、365日、お客様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**

### 各高速道路へのお問い合わせ

東名高速や中央道などのNEXCO中日本やNEXCO西日本が管理する高速道路や首都高速道路、阪神高速道路、本州四国連絡高速道路についてのお問い合わせは、それぞれの会社へご連絡ください。

- NEXCO中日本  
<https://www.c-nexco.co.jp/corporate/>
- NEXCO西日本  
<https://corp.w-nexco.co.jp/>
- 首都高速道路  
<https://www.shutoko.co.jp/>
- 阪神高速道路  
<https://www.hanshin-exp.co.jp/company/>
- 本州四国連絡高速道路  
[http://www.jb-honshi.co.jp/corp\\_index/](http://www.jb-honshi.co.jp/corp_index/)



### 【企業CMなどのご案内】

#### ●俳優の濱田 岳さんを起用したCMシリーズを放送中

お客さまをはじめ普段あまり高速道路をご利用にならない方も含めた多くの方が、濱田さんにご自身を重ね合わせて、高速道路が「私のために役立っている」「私の暮らしを良くしている」と期待し、親しみを感じてもらえるよう4種類の企業イメージCMを放送しています。



濱田 岳さんが父親役として出演する企業イメージ「[会いたい]を守る仕事 交通管理隊」篇より

#### ●フリーアナウンサーの中川 絵美里さんを起用したお知らせCMを放送中

高速道路をご利用するお客さまに対し、NEXCO東日本からのお知らせを丁寧、わかりやすく伝えるコンシェルジェ役として中川さんを起用し、リニューアル工事をはじめ企画割引などのCMを放送しています。



中川さんがお得な企画割引をご案内

出演CMはYouTubeチャンネルへ



CMなどは、SA・PA等に設置しているデジタルサイネージ放送や、ポスターでも掲示しています。ドライブ休憩などお立ち寄りの際にご覧いただけます。

### 【コーポレートサイト】

高速道路事業に関する情報やNEXCO東日本グループにおける取り組みなどの企業情報を掲載しています。

(高速道路のサービスなどに関する情報は「ドラぷらE-NEXCOドライブプラザ」(<https://www.driveplaza.com>))をご覧ください。

コーポレートサイト  
<https://www.e-nexco.co.jp/>



ドラぷらE-NEXCOドライブプラザ  
<https://www.driveplaza.com/>



### 【Cover Story】

#### 「生活と高速道路」

表紙の写真は、NEXCO東日本グループが管理する長野道(更埴JCT~麻績IC間)を撮影したものです。CSRキーワード「地域をつなぎ 地域とつながり 未来につなげる」を表現し、高速道路が日常に溶け込んでいることをあらゆるステークホルダーの皆さまに感じていただけた一枚と考え、この写真を選定しました。

1993年に全線が開通した長野道は、生活・観光・ビジネスなど、さまざまなシーンでご利用いただいています。また、長野県内の主要都市間の距離もぐっと近くなり、生活・経済圏の拡大に寄与しています。

