

高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化



高速道路の新規開通、4車線・6車線化、構造物の老朽化や激甚化・頻発化する自然災害への対応を着実に実施することで、お客さまに安全で安心・快適な高速道路空間をお届けするとともに、“移動”だけでなく幅広く利用いただける高速道路空間へと進化させていきます。

達成目標

	2025年度目標	2023年度		2024年度目標
		目標	実績	
新規開通 [2021年度からの累計]	新東名高速道路など累計57km	0[32]km	0[32]km	25[57]km
構造物の健全性	5年以内の補修が必要な健全性診断Ⅲ ^{※1} 評価の構造物の補修を100%完了	100%	100%	100%
快適走行路面率 ^{※2}	95%以上維持	95%以上	96%	95%以上
死傷事故率	10%低減(2019年度比) (2019年度:5.2件/億台km)	4.9 件/億台km以下	4.7 件/億台km	4.8 件/億台km以下
逆走事故件数 [人身事故件数]	50%低減(2019年度比) (2019年度:8件)	4[2]件以下	6[2]件	4[2]件以下
交通集中に起因する渋滞損失時間 ^{※3}	20%低減(2019年度比) (2019年度:595.1万台・時間)	555.9 万台・時間以下	849.3 万台・時間	501.6 万台・時間以下
企画割引 ^{※4} 販売件数	累計47万6,000件以上	10万9,000 件以上	22万4,731 件	12万9,000 件以上
年間ご利用台数	6億5,700万台以上	6億6,500 万台以上	7億4,100 万台	6億6,000 万台以上

※1 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
 ※2 管理延長に対し、快適に走行できる舗装路面(概ね5年以内に補修が無いと想定される)の車線延長の比率
 ※3 交通集中に起因する渋滞が発生したことによるお客さまの年間損失時間 ※4 旅行者向けの高速道路定額乗り放題商品(ドライブプラン)

高速道路ネットワークの整備・機能強化

新東名高速道路等の高速道路ネットワークの整備を進めるとともに、新名神高速道路の6車線化、東海北陸自動車道等の4車線化、スマートインターチェンジの整備を進めています。2023年4月には、多賀スマートインターチェンジ(下り線)、12月には城端スマートインターチェンジが開通しました。また、東海北陸自動車道(飛騨清見IC~白川郷IC間)のうち4.3kmの区間で、新たに4車線化事業に着手しました。今後、2025年度までに、東海環状自動車道25kmの開通を予定しています。

■新規ネットワーク整備区間

路線	区間	延長[km]
C3 東京外かく環状道路	東名JCT~中央JCT	6
E1A 新東名高速道路	新秦野~新御殿場	25
E84 新湘南バイパス	茅ヶ崎海岸~大磯	6
C3 東海環状自動車道	山県~大野神戸	19 2024年度完成予定 [※]
	養老~北勢	18
	北勢~大安	6 2024年度完成予定

※一部区間(糸貫~大野神戸)は開通が最大で半年程度遅れる可能性

■4車線化の事業中区間

路線	区間	延長[km]
C3 東海環状自動車道	土岐JCT~美濃加茂	10
E41 東海北陸自動車道	飛騨清見~白川郷	4
	白川郷~小矢部砺波JCT	27
E42 紀勢自動車道	勢和多気JCT~紀勢大内山	17

■6車線化の事業中区間

路線	区間	延長[km]
E1A 新名神高速道路	亀山西JCT~甲賀土山	8

■事業中のスマートインターチェンジ

路線	名称
E1A 新東名高速道路	山北スマートIC/小山スマートIC
E52 中部横断自動車道	両河内スマートIC
E1 東名高速道路	豊橋新城スマートIC / 岡崎阿知和スマートIC/東郷スマートIC
E20 中央自動車道	甲府中央スマートIC/諏訪湖スマートIC
E19 中央自動車道	神坂スマートIC
C3 東海環状自動車道	海津スマートIC
E8 北陸自動車道	神田スマートIC
E1 名神高速道路	多賀スマートIC(上り線)



※東京外かく環状道路 大泉JCT~中央JCT間は、国土交通省及び東日本高速道路株式会社から委託を受けて事業を実施
 ※多賀スマートICは、2023年4月に下り線が開通し、現在上り線のみ事業中
 ※準備調査箇所とは、今後、4車線化に向けて事業実施環境を整えるための調査に着手する箇所

TOPICS

災害に強いPAへの取組み

2019年10月の台風19号による高波で被災した西湘バイパス・西湘PA(下り)が2023年4月29日にリニューアルオープンしました。



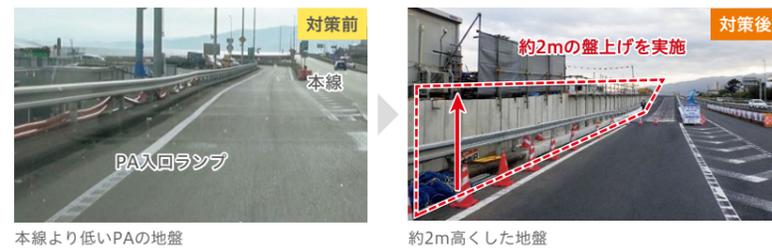
台風19号による高波

売店内部

被害を受けたPA

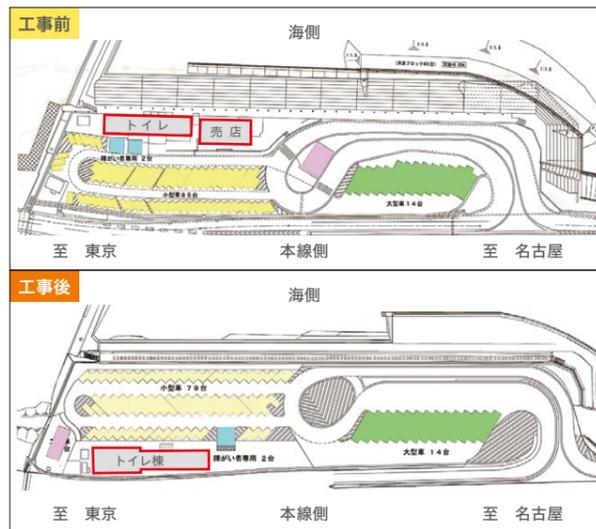
西湘PA(下り)は、高波や津波に対する防災機能を強化するため、PA周辺の波返し擁壁のかさ上げを行うとともにPA全体の地盤の高さを約2m上げました。

また、トイレ等の施設は、これまで海に面した位置に設置していましたが、波の影響を受けにくい本線側(内陸側)に移設し、PA全体のレイアウトを見直しました。

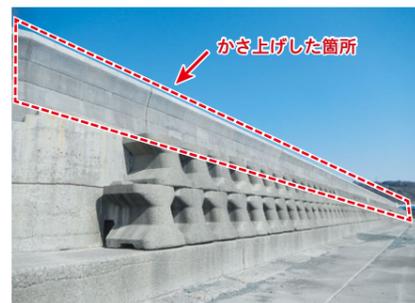


本線より低いPAの地盤

約2m高くした地盤



工事前後のPAレイアウト



波返し擁壁のかさ上げ

社員の声

災害に強いPAをめざして

東京支社伊勢原保全・サービスセンター副所長 **やまだ きくお 山田 菊雄**

更新工事担当課長 **さとう けんた 佐藤 健太**

災害復旧にあたり、防災機能の強化をコンセプトに復旧方法の検討を進めました。高波や津波を想定して休憩施設自体の高さを上げるといった事例や建物を配置するといった事例がなく、検討に時間を要しましたが、安心してお客さまにご利用いただける対策を講ずることができたと思います。工事中は台風による高波の影響の不安もある中、限られた施工ヤードで様々な工事が行われる難しい施工環境でしたが、安全を最優先に受発注者一体となって工事を完成することができました。



2 加速するインフラ老朽化に対する着実なメンテナンス

道路構造物の計画的な保全

開通後30年以上経過した道路が約6割、50年以上経過した道路が約3割を占め、また大型車交通量の増加や凍結防止剤の影響により構造物の老朽化が進行しています。高速道路ネットワークを健全な状態で次世代に引き継ぐために、着実に点検し、計画的な維持・補修・補強を行っています。



予防保全の推進と技術開発

故障や不具合が生じる前に対応する予防保全の観点から、橋梁の継ぎ目部(伸縮装置)からの漏水による橋梁等の劣化や交差道路上でのコンクリート片の落下などへの対策を推進しています。また、新たな技術開発として、構造物に悪影響を与えない凍結防止剤の研究・開発に取り組んでいます。



伸縮装置からの漏水対策

コンクリート片落下対策

重量違反車両等の取締り強化

道路構造物の劣化に多大な影響を与え、重大な交通事故につながるおそれのある重量超過等の車両制限令に違反する車両に対して、車両重量計等を活用した取締り、本線型自動軸重計測装置の整備による常時取締りに取り組んでいます。また、違反の度合いに応じて点数を付与し、累積点数が一定に達した場合に大口・多頻度割引停止措置等を講じています。さらに、悪質な違反者に対する告発を実施しています。



※構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態



橋梁継ぎ目部からの漏水による鋼桁端部の腐食に対する鋼橋補修工事



重量違反車両等の取締り

3 高速道路リニューアルプロジェクト



高速道路リニューアルプロジェクト(大規模更新・修繕工事)の着実な推進

名神高速道路は1965年7月、東名高速道路は1969年5月に全線開通し、すでに50余年が経過しています。当社では、老朽化の進んだ橋梁やトンネルなどの構造物をこれまでの部分的な補修の繰返しではなく、最新の技術を用いて補修、補強し、建設当初と同等又はそれ以上の性能や機能を回復することで、高速道路をこれからも長く健全に保つ「高速道路リニューアルプロジェクト」に取り組んでいます。



高速道路リニューアルプロジェクトについてはこちらをご覧ください。

NEXCO中日本のリニューアルプロジェクトの計画

路線	構造物の種類	工事内容	2023年度までの実績	2024年度完了予定
E1 東名高速道路	橋梁	床版の取替	46橋	6橋
	トンネル	トンネルを覆うコンクリートの補強	2チューブ	—
E1 名神高速道路	橋梁	床版の取替	—	2橋
E19・E20 中央自動車道	橋梁	床版の取替	34橋	9橋
	トンネル	トンネルを覆うコンクリートの補強	4チューブ	—
E8 北陸自動車道	橋梁	床版の取替	67橋	24橋
E84 西湘バイパス	橋梁	床版の取替	6橋	—
E85 小田原厚木道路	橋梁	床版の取替	3橋	2橋
	トンネル	トンネルを覆うコンクリートの補強	8チューブ	—
E23 東名阪自動車道	橋梁	床版の取替	1橋	—

主な工事内容

橋梁

床版の取替
耐久性の高いコンクリート床版に取替えます。

■橋梁損傷状況
コンクリートのはがれ落ち、浮き

■補強部材の取り付け
補強部材を取り付けます。

高性能床版防水の施工
水、塩化物がコンクリート床版に浸透するのを遮断し、劣化の進行を抑えるために、防水層に高性能な床版防水を施工します。

■補強部材の取り付け
耐久性を高めるために、桁に補強部材を取り付けます。

TOPICS

手取川橋上部工の架け替え

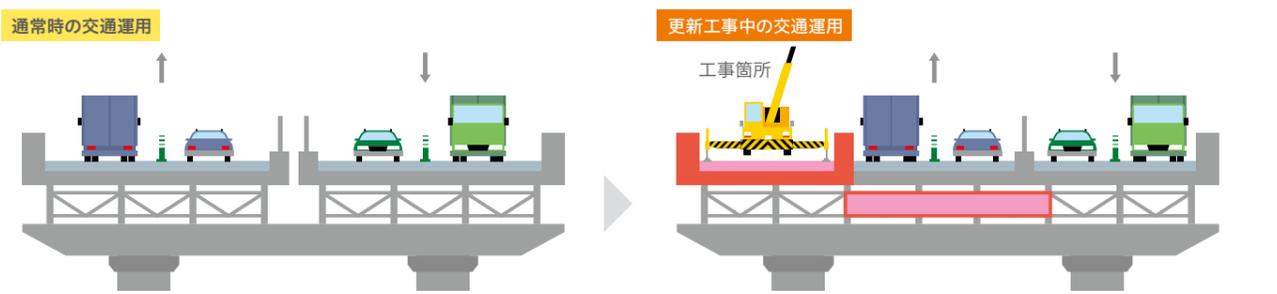
北陸自動車道の手取川橋は手取川の河口に位置し、日本海からの飛来塩分の影響を受けるとともに、飛砂により橋桁表面が摩耗しやすい厳しい環境下にあります。開通から50年が経過し、塩害によるコンクリート構造物のはがれや浮きなどの損傷が著しいことから、2023年度から上部工の架け替え工事に着手しています。新橋の橋桁には厳しい環境下でも長期の耐久性を確保するため、炭素鋼の表面にステンレス鋼を接合し、高い耐食性・耐摩耗性を有するステンレスクラッド鋼を日本の道路橋として初めて採用しています。また、手取川の周辺には石川県の絶滅危惧種に指定されているイソコモリグモやコアジサシが生息していることから、重機等を川に入れない環境に配慮した工法を採用しています。



手取川橋の既設上部工撤去状況

お客さまへの影響の最小限化の工夫(現況の車線数を確保した施工)

車線数の減少を伴う工事により、大規模な渋滞が懸念される都市部などの区間では、リニューアル工事によるお客さまへの影響を最小限に抑えるために、現場の状況を踏まえ可能な箇所において、工事前の車線数を確保できる施工方法を採用して工事を進めています。



現況車線数確保の交通運用図 適用例: E1 東名 東名多摩川橋、E20 中央道 多摩川橋、E1 名神 長良川橋など

新たな知見により確認した劣化事象に対する取組み

NEXCO3社では、高速道路の機能を将来にわたり維持、継続するための事業の必要性について「高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会」(長期保全委員会)で検討し、著しい変状が確認され、新たに更新が必要な箇所を対象として「更新計画(概略)」を2023年1月31日に公表しました。この度、2024年1月12日に長期保全委員会、同年1月16日に社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会での審議を経て、NEXCO3社で策定した「東・中・西日本高速道路の更新計画」が同年3月27日に事業許可を受けました。今後、構造物の新たな劣化事象に対して、着実な更新に取り組んでいきます。

■ NEXCO中日本の新たな更新計画(2024年3月27日事業許可)

区分	主な対策	延長	事業費
橋梁	桁の取替、充填材の再注入	18.4km	636億円
	床版取替	23.2km	3,201億円
土工・舗装	舗装路盤部の高耐久化	214.0km	555億円
	盛土材の置換え	8.8km	396億円
合計		264.5km	4,788億円

※上記の新たに更新が必要となった箇所と同様の構造・基準の箇所等において、今後著しい変状に進行する可能性があることから、今後の点検結果等を踏まえ、更新事業の追加を検討 ※延長は、上・下線別の延べ延長

■ 主に更新が必要な箇所の例

主な対策	桁の架け替え、充填材の再注入	舗装路盤部の高耐久化
内容・効果	橋を支える重要な部材であるPC鋼材が、充填剤の充填不足箇所において塩害により著しく腐食。PC鋼材の破断箇所等では架け替えを計画。充填剤の不足箇所には、充填材を再注入することで、橋の長期耐久性を確保する。	交通荷重の繰返しにより、舗装上層路盤下面からひび割れが発生。舗装路盤部をより耐久性の高い路盤に置き換えることで、補修舗装サイクルが健全化され、ライフサイクルコストの低減につながる。
写真	<p>断裂した鋼材</p> <p>著しい劣化</p> <p>充填不足箇所</p> <p>充填材の充填不足</p> <p>更新(桁の架け替え)が必要</p> <p>排気用のホース</p> <p>注入用のホース</p> <p>充填材の再注入が必要</p>	<p>部分補修後に再度損傷発生(補修後10カ月で損傷)</p> <p>ひび割れ</p> <p>ひび割れ</p> <p>上層路盤下面からのひび割れ</p> <p>変更</p> <p>表層</p> <p>基層</p> <p>上層路盤</p> <p>下層路盤</p> <p>高耐久路盤</p> <p>下層路盤</p>

めざす姿 安全性の向上 高速道路の機能強化と進化 ハイライト 新たな価値創造への挑戦 経営基盤の強化 データ

4

激甚化・頻発化する自然災害への対応

耐震補強対策の推進

2016年に発生した熊本地震による橋梁の被災状況を踏まえ、災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、大規模な地震時でも軽微な損傷に抑えられ、速やかな機能回復が可能となるよう橋梁の耐震補強を進めています。

落橋防止対策の施工例 施工前



落橋防止対策の施工例 施工後



緊急交通路の迅速な確保

国の「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」等に対応し、大規模災害時の緊急交通路を確保するため、資機材を備蓄しています。大規模災害が発生した場合は、緊急交通路の早期確保をめざします。

また、防災訓練やお客さまの安全確保を目的とした避難誘導訓練を実施し、顕在化した課題への対応や関係機関との連携などに努めています。



災害時段差解消訓練

防災・減災対策のマネジメント

災害時でも交通が確保できるよう、総合的な防災対策の拠点となる事務所等の浸水・冠水対策に取り組んでいます。また、災害時のお客さま支援に必要な備蓄に加え、大規模災害発生時に関係機関の活動拠点となる休憩施設では、非常用電源や生活水の確保などの防災機能強化を進めています。2022年3月には管内56カ所のサービスエリア又はパーキングエリアが広域災害応急対策の拠点となる「防災拠点

自動車駐車場」に指定されました。

加えて、災害発生時の被災状況の迅速な把握、被害の拡大防止、高速道路の早期復旧などを行う現地対策本部を技術的に支援する仕組み(N-TECS[※])の試行運用を2021年7月から開始し、2022年5月から本格的に運用しています。

※NEXCO中日本 Technical supportの略称



北陸自動車道 敦賀IC～今庄IC間で発生した土石流による被災状況 (2022年8月5日)

荒天時の対応の強化

降雨による災害発生を的確に捕捉するとともに、通行止め時間・回数の最小化を図るため、降雨量に基づき定めていた従来の通行止め基準を、土壌中の水分量に着目した土壌雨量指数等の科学的データに基づく基準に変更する検討を進めています。

降雪時においては、「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」ことを基本方針に、空振りを恐れず躊躇なく通行止めを行うことにより、直轄国道等と連携して道路ネットワークへの影響を最小化できるよう努めています。



降雪時の除雪作業

■ 通行止め時間(災害・悪天候) (年度)			
項目	2021	2022	2023
通行止め時間[時間]	2,284	2,241	1,839

雪氷対策作業の高度化・効率化の取り組み

降雪状況や路面状況を確認するため、ウェアラブルカメラを活用して路面状況を、ETC 2.0プローブデータを活用して車両の走行履歴や挙動履歴、渋滞状況をリアルタイムに把握していきます。

作業の効率化に向け、車両位置情報システム(VPIS)を活用した雪氷車両稼働状況の可視化、通行止め区間の物理的閉鎖完了までのタイムラグを解消するためのエア遮断機の増設、滞留車を早期に移動させるための人力で開閉可能なレーンオープナーの増設などに取り組んでいます。

また、圧雪や凍結路面などに迅速な対処を行うため、当社の保有するキャビテーション車(通常はトンネル灯具清掃等に使用)の活用を進めています。



キャビテーション車を活用した雪氷作業

滞留事象発生時における迅速な対応

強降雪区間への流入抑制を図るため、テレビやラジオCM、X(旧Twitter)、広域情報板、経済団体を通じての情報提供などによる出控え・注意喚起広報を強化していきます。

滞留の原因となるスタック車両の早期救出に向けた対応としてスタック車両へ迅速にアプローチできるよう小型ロータリー等の除雪機械やトラクターショベル、レッカー車などの救援車両を事前に配置します。他にも、中央分離帯開口部等の活用、後退等複数のルートでの同時救出を実施するなど対応の迅速化に努めています。

また、滞留発生後、人命を最優先とした早期の乗員保護に向け、関係機関との連携に加え、応援協力による体制を増強するとともに、大雪が予想されるエリア近傍に、保護に関わる人員や車両、機材を事前に配置します。

TOPICS

令和6年能登半島地震に伴う対応

2024年1月1日16時10分ごろ、石川県能登地方においてM7.6(最大震度7)を観測する地震が発生しました。

当社管内においては、北陸自動車道 丸岡IC～朝日IC、東海北陸自動車道 白川郷IC～小矢部砺波JCTの広範囲の区間が通行止めになりました。

地震の影響により、14カ所で応急復旧を要する盛土のり面の崩落や舗装路面ひび割れなどが発生しましたが、点検や応急復旧作業が完了した区間から通行止めを解除し、発災から約29時間後の1月2日21時まですべての通行止めを解除しました。

損傷が大きかった盛土のり面の崩落個所の本復旧作業についても、6月に完了しました。



高速道路の被災と応急復旧状況 北陸自動車道(上り)加賀ICから片山津IC (写真左:2024年1月1日 写真右:2024年1月2日)

また、発災後すぐに被災地からの要請に対して関係機関と連携して支援活動を行うため、金沢支社に地域支援本部を設置しました。被災地支援は当社のみならず、NEXCO東日本並びに西日本と共同して実施しており、一例としては、被災地支援のためのトイレカーや給水車を最大で約50台派遣しました。

引き続き、被災地の1日でも早い復興に向けて協力していきます。



避難所に派遣したトイレカーと散水車

5 交通事故と渋滞の低減

事故多発地点での集中的な対策

これまで実施してきた高機能舗装等の走行環境を改善するハード対策に加え、最新のデータ収集・解析技術などを活用し、事故多発地点において速度抑制や注意喚起など重点的に交通安全対策を推進しています。また、交通安全セミナー(P.61参照)の実施など交通安全啓発活動を展開しています。



注意喚起看板



交通安全セミナー実施状況

逆走対策の強化

安全・安心実施計画(P.18参照)における「2029年までに高速道路での逆走重大事故ゼロ」の実現に向けて、公募した新技術等を活用した逆走対策を実施しています。また、「無くそう・逆走」をキーワードに、サービスエリア等での呼びかけのほか、YouTubeなどのSNSを活用した交通安全啓発活動を実施しています。



逆走防止の啓発についてはこちらをご覧ください。

暫定2車線区間の安全・安心確保

暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策として、土工区間や長さが50m未満の橋梁では、ワイヤロープの設置が完了しています。トンネルや50m以上の長大橋梁は、センターブロックやセンターパイプを試行的に設置しています。本格設置に向けて、更なる試行設置箇所の拡大と検証を進めています。



ワイヤロープ



センターブロック

渋滞対策の推進

交通集中による渋滞対策として、中央自動車道 小仏トンネル付近(上り線)、名神高速道路 一宮IC~一宮JCT間での付加車線の設置などの渋滞対策を推進しています。

交通集中に起因する渋滞損失時間 (年度)

項目	2021	2022	2023
渋滞損失時間[万台・時間]	553.4	779.5	849.3

主な渋滞区間と対策

路線	渋滞ポイント	対策内容
E1 東名高速道路	■横浜町田~海老名JCT	付加車線設置
	■東名三好~日進JCT(上)	付加車線設置
E1 名神高速道路	■一宮~一宮JCT	付加車線設置
	■高井戸~調布 三鷹バスストップ付近	付加車線設置
E20 中央自動車道	■八王子JCT~相模湖 小仏トンネル付近(上)	付加車線設置
	■八王子JCT~相模湖 相模湖バスストップ付近(下)	付加車線設置
	■国立府中~八王子 日野バスストップ付近(下)	付加車線設置
	■八王子JCT~相模湖 相模湖バスストップ付近(下)	付加車線設置

TOPICS 中央自動車道 小仏トンネル付近の渋滞対策事業

中央自動車道上り線の小仏トンネル付近では、特に観光シーズンの休日を中心に激しい渋滞が発生しています。抜本的な対策として、約5kmの区間に付加車線を整備するため、新たなトンネルの掘削や拡幅工事を進めています。



TOPICS 「みちラジ」管内全域への配信

高速道路を走行中のお客さまの位置情報をもとに、ハイウェイラジオで提供している渋滞・事故・通行止めの情報や所要時間情報を入手できるスマートフォンアプリ「みちラジ」を運用しています。事故・落下物などといった突発事象に対し、発生地点の約2km手前で音声にてお知らせする機能も備えています。また、大雪等で車両が滞留している任意のエリアに対し、一斉に情報を発信するサービスも2023年11月28日から開始しています。



Android



iOS

みちラジのダウンロードはこちらにアクセスください。

6 ETCサービスの進化

ETC2.0サービス※の推進

ETC2.0サービスを活用した道路管理・交通情報の高度化をめざし、安全走行を促進する技術の開発、検討を進めています。さらにETC2.0の利用を増やすため、ETC2.0車載器の普及促進に取り組みます。



※高速道路等に設置されたITSスポット(通信アンテナ)とETC2.0車載器との双方向通信を行うことにより、自動料金収受(ETC)に加え、渋滞回避支援、安全運転支援などの情報提供を行うサービス

ETC専用化等

ETC利用率の拡大などの社会情勢の変化を踏まえつつ、ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進します。

ETC専用運用料金所

現在、下表の料金所でETC専用運用を実施しています。

運用開始日	路線	料金所名
2022年4月 1日	E20 中央自動車道	稲城IC
	C4 首都圏中央連絡自動車道	八王子西IC
2022年6月30日	C4 首都圏中央連絡自動車道	相模原IC
	C2 名古屋第二環状自動車道	有松IC(外回り)、鳴海IC(外回り)
2023年4月18日	C3 東海環状自動車道	大野神戸IC、山県IC
	E8 北陸自動車道	立山IC、美川IC、丸岡IC
2023年8月31日	E20 中央自動車道	荻野IC
	E52 中部横断自動車道	増穂IC
2024年3月13日	E20 中央自動車道	国立府中IC
2024年3月22日	C4 首都圏中央連絡自動車道	高尾山IC、寒川北IC
	C2 名古屋第二環状自動車道	有松IC(内回り)、鳴海IC(内回り)、植田IC(外回り)、植田IC(内回り)、上社南IC、千音寺南IC、富田IC(外回り)、富田IC(内回り)、南陽IC(外回り)、南陽IC(内回り)、飛鳥北IC(内回り)
2024年4月 4日	E1A 新名神高速道路	菟野IC
	C3 東海環状自動車道	東員IC、大安IC、養老IC、大垣西IC
2024年4月10日	C3 東海環状自動車道	可児御嵩IC、せと品野IC
2024年4月11日	C3 東海環状自動車道	可児御嵩IC、せと品野IC

ETCが使えない状態で誤ってETC専用料金所をご利用された場合は、「ETC/サポート」又は「サポート」と表示されたレーンを通り、一旦停止して係員等の指示に従ってください。



ETCサポートレーンの表示(東海環状自動車道 山県IC)

TOPICS ETC限定「通勤パス」の社会実験の実施

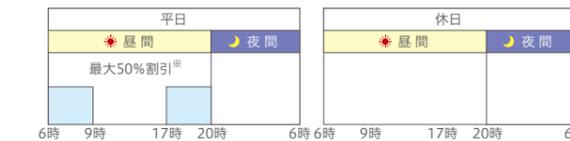
「通勤パス」は、事前に車種・区間を指定してお申し込みいただくことで、曜日や時間帯に関わらず、月初から月末までの1カ月間、1日3回までの走行に限り、最大50%割引の通行料金でご利用いただけるETC限定の新しい料金割引です。

2023年4月より石川県内で社会実験を開始し、2024年4月からは、北海道、新潟県、山梨県、石川県、香川県、長崎県の全国6道県の各エリアにおいて社会実験を実施しています。(実験期間:2024年4月~2025年3月)



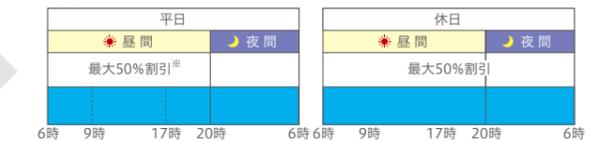
通勤パスの申込みサイト(山梨県及び石川県)はこちらをご覧ください。

従来の平日朝夕割引の適用時間帯



■: 現行の平日朝夕割引で割引適用となる時間帯(平日の6時~9時、17時~20時)
※地方部区間の100km相当分まで最大50%割引(各時間帯1回のみ)

通勤パスの割引適用時間帯



■: 通勤パスで割引適用となる時間帯(全日・全時間帯)
※申込区間内を最大50%割引(1日最大3回まで)

7 休憩施設の快適性と利便性の向上

サービスエリアのリニューアル

直近3年間(2021~2023年度)において、各年度5カ所程度のリニューアルを計画的に行っています。2023年度は、中央自動車道 境川PA(上り)を建替えにより全面リニューアルし、フードコート及びショッピングコーナーの拡充に加え、ベビーコーナーを新設しました。その他にも、名神高速道路 養老SA(上り)など6カ所をリニューアルし、より快適にお過ごしいただけるサービスエリアに生まれ変わりました。2024年度も、6カ所のリニューアルを予定しており、今後も、より快適、より便利にお過ごしいただける高速道路空間へと進化を続けます。



2023年度 建替えにより全面リニューアルした境川PA(上り)



2023年度 リニューアルした養老SA(上り)

地域の魅力発信

沿線地域の活性化や地域社会との連携強化を目的として、地方公共団体等と連携したイベントや物産展を開催するなど、サービスエリアから地域の魅力を発信しています。



EXPASA海老名(上り) 鎌倉・湘南かながわの味物産展開催の様子

多様なニーズにお応えして

様々なお客さまの快適性の向上

ご家族向けにベビーコーナー(61カ所)を、ペット連れのお客さま向けにドッグラン(34カ所)を、地域のお客さま向けに一般道から出入りできる「ぷらっとパーク」(128カ所)などを整備しています。加えて、主要エリアには、交通情報や沿線観光情報の提供など、お客さまの多様なニーズにお応えするため、エリア・コンシェルジュを配置しています。



エリア・コンシェルジュ



ベビー&キッズコーナー

観光・レジャー向けサービス

旅の目的地となるような新しい魅力を創造するため、観覧車、車中泊スポット、バーベキュー場などを整備し、サービスエリアでも観光・レジャーを楽しんでいただけるよう取り組んでいます。



車中泊スポット
「RVステーション鈴鹿PA」

プロドライバー向けサービス

仕事で高速道路を利用されるお客さまをサポートするため、シャワールーム(22カ所)や温浴施設(5カ所)などのサービスを展開しています。2023年度は、3カ所にシャワールームを新たに整備し、今後も更なる拡充に取り組めます。



関SA(上り)シャワールーム
2023年度 新たに整備

TOPICS コンビニズムがオープン!

お客さまの健康増進と安全運転に寄与することを目的として、コンビニズム「chocoZAP」を東名高速道路 日本平PA(上り)にオープンしました。(2024年5月)



日本平PA(上り)「chocoZAP」

トイレの快適性向上

サービスエリアのトイレの快適性向上は、当社が特に力を入れている取組みの一つです。リニューアルを進め、快適性の向上とともに、設備面や清掃面に様々な工夫をしています。車いす利用者や子ども・子育て世帯などへの多様な利用形態に配慮したバリアフリートイレの機能分散を図り、男女別の一般トイレ内に、ベビーチェア、ベビーベッド、着替え台、オストメイト用設備を設けたブースを整備しています。また、トイレブースの空き状況が明確に把握できるよう、デジタルサイネージにブースの空き数を表示し、各ブースにおいても使用の有無をライトの色で表示しています。



男女別の一般トイレ内のバリアフリートイレ



トイレブースの空き数を表示するデジタルサイネージ

駐車場の混雑対策

駐車場の混雑緩和に向けて駐車マスの拡充や混雑情報の提供を行っています。2023年度は新東名高速道路 岡崎SA(下り)、清水PA(上り)など13カ所、約240台の大型車駐車マスを拡充しました。2024年度は新東名高速道路 清水PA(下り)、名神高速道路 多賀SA(下り)など9カ所、約320台分の拡充を予定しており、今後も更なる駐車マス拡充に取り組めます。

効果 平日夜間の大型車エリアの混雑が緩和

改善点 ・土地を有効利用して駐車マスを増設
・普通車と大型車のどちらでも利用できる「兼用マス」を増設することで、大型車の駐車可能台数が増加

■工事前後の駐車可能台数(2023年度)

項目	対策前	対策後
普通車 駐車可能台数※1	942台(1,464台)	642台(1,462台)
大型車 駐車可能台数※2	852台	1,090台

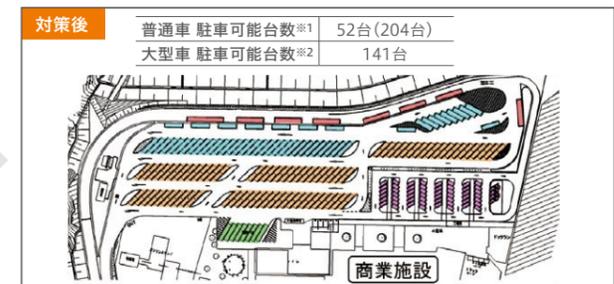
※「兼用マス」のご利用にあたっては、普通車、大型車それぞれの駐車マスを優先的にご利用いただき、それぞれの駐車マスが満車の場合に「兼用マス」をご利用ください

■駐車マス拡充事例 新東名高速道路 岡崎SA(下り)



■ 普通車駐車マス ■ 大型車駐車マス ■ 普通車・大型車兼用マス ■ バス優先マス ■ トレーラーマス

※1 ()は兼用マスを含んだ台数(兼用マス1台あたり普通車2台分としてカウント) ※2 兼用マスを含んだ大型車マス数



TOPICS 「JTAトイレ賞」奨励賞を受賞

当社が推進するトイレの維持管理を効率化するスマートSAマネジメントシステムの取組みが、(一社)日本トイレ協会主催の「第39回全国トイレシンポジウム2023」で、「JTAトイレ賞」の奨励賞を受賞しました。東名高速道路 駒門PA(上り)で実施した本取組みは、ICT技術を活用し、トイレ内の利用状況(人流データ)からトイレ清掃の実施、常時巡回補充が必要なトイレトーパーや水石鹸残量を遠隔監視し、補充タイミングの最適化を図ります。今後も、ICT技術の活用によるトイレの快適性向上に取り組んでいきます。



JTAトイレ賞授賞式での発表の様子

8 地域間交流の促進による地域の活性化

地域連携は当社の事業・業務そのものであるという考えのもと、地域とつながるとともに、地域と地域をつなげる原動力として、各地域の独自性を活かしながら様々な取組みを行っています。

速旅ドライブプランの拡充

速旅ドライブプランをよりご利用いただきやすいものにするため、高速道路周遊パスと観光施設の利用券などをセットにした商品プラン(地域連携型ドライブプラン)の拡充や、通年を基本とした販売(交通混雑期等を除く)、全国の周遊パス検索サイトの提供などを行っています。

また、訪日外国人旅行者向けドライブプラン「速旅Central Nippon Expressway Pass(CEP)」も実施し、多くのお客さまにご利用いただくことで、高速道路の利用促進を図るとともに、観光をはじめとした地域経済の活性化に貢献します。あわせて、地域の魅力発信や地域ニーズに合った観光プロモーションを積極的に展開します。



速旅ドライブプラン受付TOP画面(公式WEBサイト)



速旅ドライブプラン公式WEBサイトについてはこちらをご覧ください。



CEP公式WEBサイト(英語版)についてはこちらをご覧ください。

速旅 地域連携型ドライブプラン 販売件数



地域との連携による取組み

CSR活動の一環として、当社の経営資源やノウハウを活かしながら地域とともに発展するため、積極的に「地域連携の取組み」を推進しています。

また、高速道路沿線の地方公共団体・学校・企業などと積極的にコミュニケーションを図り、当社グループ事業への理解促進と良好な関係づくりをめざす「こんにちは運動」を展開しています。得られた情報をグループ内で共有・活用することで、速旅ドライブプランの造成や産学官で連携した取組み、サービスエリアでの観光イベントの開催など、地域の課題解決等に役立てています。

社会貢献活動

人手不足に直面している農山村で、地域住民の皆さまとともに環境や景観保全に向けたボランティア活動を2011年度から取り組んでいます。2023年度は、3県5地区で延べ約340名のグループ社員が参加しました。また、地域の小中学校の校外学習や職場体験を積極的に受け入れ、次世代を担う子どもたちに向けて高速道路の役割等を学ぶ機会を提供しています。



ボランティア活動(五箇山の茅刈り)



アノマルシェ+プレイ

伊勢自動車道 安濃SA(下り)にある「安濃SAの森」で様々な地域活性化イベントを開催しています。



三重県警察音楽隊による演奏



高所作業車の試乗体験

北陸ジェネレーション

北陸の産地・産業の活性化による定住人口の維持・移住の促進に寄与するとともに、地域と関わりを持つ関係人口の増加を担うことで地域創生へ貢献する取組みです。地域で活躍する人を紹介する冊子の発行等を行っています。



日本地域情報コンテンツ大賞2023では地方創生部門 優秀賞を受賞

高速道路全線開通記念イベント

北陸自動車道全線開通30周年・舞鶴若狭自動車道全線開通10周年を記念したイベントを地元と協力して開催します。



川島PAでの小学生向けイベントを企画・実施した「岐阜大学次世代地域リーダー育成プログラム」学生との集合写真

FUJI まるごとひとつたび

富士市、岳南電車と富士市を中心とした地域社会の活性化に向けた連携と協力に関する協定を締結しました。岳南電車「みちまるくん×さもにゃん コラボラッピング電車」の運行など、富士市全域を周遊して楽しみいただける取組みを実施しています。



交通事業者とコラボしたイベントの実施

スuisイ旅 山梨版

観光情報や高速道路渋滞情報などの配信により観光需要の時空間分散を目的とするアプリを用いた実証実験を実施しています。旅行者の滞在時間を分散することで交通集中による渋滞を軽減しつつ、現地の滞在時間を拡大させて発見型観光の促進を図ります。

CHU-TRIP

CHU-TRIP

中央自動車道沿線地域の歴史・文化・自然やそこで働く人々に目を向けることで地域の魅力を紹介する冊子を発行しています。



電子版はこちら



詳細はこちら