

経営方針 2 安全・安心で利便性・快適性の高い高速道路空間の提供



取締役 常務執行役員
建設企画本部長

関谷 富彦

安全を最優先に建設を進め、地域の期待、そして国民の期待に応える

NEXCO中日本グループが建設事業を遂行するうえで、何よりも優先すべきは「安全」です。工事現場における事故を根絶することは、そこに従事する一人ひとりの命と生活を守るのみならず、建設業界の持続的発展を支える不可欠の基盤です。公共工事の発注者として、私たちは誰もが安心して働ける現場の提供に全力を尽くします。

そのために、日常業務において安全意識を徹底的に高めるとともに、グループ内外の受注者や関係者と緊密なコミュニケーションを図り、事故防止を徹底してまいります。また、最先

端技術の導入を推進し、現場の安全性を一層高めていく所存です。

高速道路ネットワークの整備にあたっては、新東名高速道路や東海環状自動車道の建設中間が開通すれば、期待される地域振興効果のみならず全国的な波及効果も大きくなります。両区間ともトンネル掘削が難航していますが、安全第一を堅持しつつ経済性にも配慮して工事を推進し、一日も早い開通をめざします。

暫定2車線での整備は、初期投資を抑え早期にネットワークを構築できるという有効な手段です。しかし正面衝突など重大事故のリスク、事故処理や復旧のための通行止め時間の延長、災害発生時の交通機能確保の難しさといった課題を抱えています。これらに対応するため、各種データを活用し、リスクの大きい箇所から優先的かつ効果的に4車線化を進めます。

例えば、新東名高速道路の御殿場JCT～浜松いなさJCTは開通当初は暫定4車線でしたが、現在では6車線に整備され、高規格道路として東京・名古屋間の大動脈を支えています。東名高速道路との間で代替性が確保されていることは、所要時間の信頼性向上や災害時の交通確保といった広域的な効果を生んでいます。さらに高い規格の道路構造は自動運転実験の場ともなり、自動運転社会の実現にも貢献しています。

今後も付加車線設置による渋滞対策やスマートインターチェンジの整備を着実に進め、地域の皆さま、国民の皆さまの期待に応えてまいります。安全を最優先に、安心で利便性の高い高速道路空間を創造し続けることをお約束いたします。



高速道路ネットワークの整備、機能強化・進化

新東名高速道路等の新規の道路建設による高速道路ネットワークの整備の他、供用済み道路の4車線化・6車線化やスマートインターチェンジの整備等による高速道路の機能強化を進めています。

これらの事業の完了により、利便性の向上やミッシングリンクの解消による移動時間の短縮、物流の効率化、そして地域間のさらなる連携強化が促進されます。

重要な社会インフラである高速道路ネットワークの整備や機能強化を通じて、お客さまに安全・安心で快適な高速道路空間を提供するとともに、高速道路の幅広い利用につなげることで、地域の発展や暮らしの向上に貢献します。

■ 高速道路ネットワーク整備

路線	区間	延長[km]
E1A 新東名高速道路	新秦野～新御殿場	25
C3 東京外かく環状道路	東名JCT～中央JCT	6
C3 東海環状自動車道	養老～いなべ	18
E84 新湘南バイパス	茅ヶ崎海岸～大磯	6

■ 4車線化・6車線化の事業中間区

路線	区間	車線数	延長[km]
E1A 新名神高速道路	亀山西JCT～甲賀土山	6	8
E41 東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	4	4
	白川郷～小矢部砺波JCT	4	24
E42 紀勢自動車道	勢和多気JCT～紀勢大内山	4	17
C3 東海環状自動車道	土岐JCT～美濃加茂	4	10

■ 準備調査箇所※

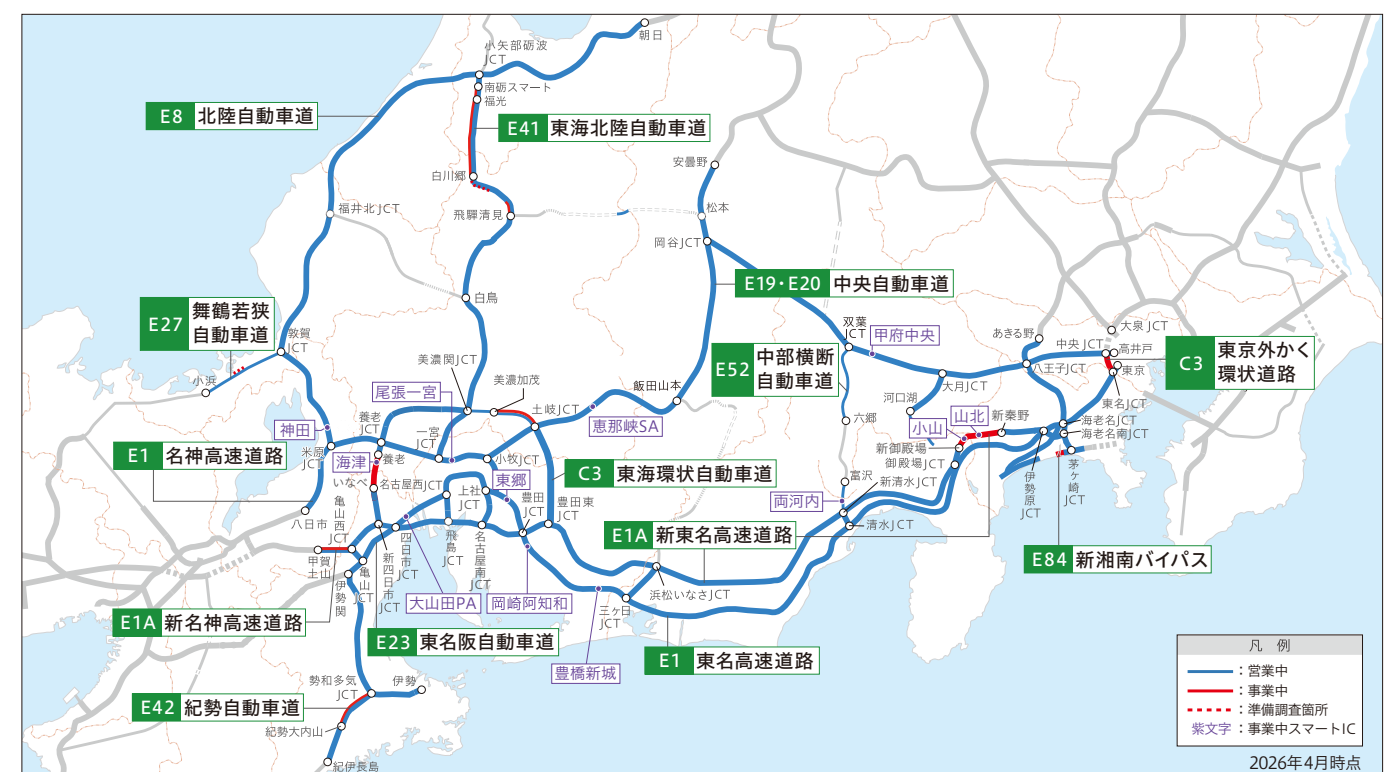
路線	区間	延長[km]
E27 舞鶴若狭自動車道	三方五湖スマート～若狭三方	2
E41 東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	12

※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

■ スマートインターチェンジ事業中箇所

路線	名称
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
E1A 新東名高速道路	山北スマートIC
	小山スマートIC
E1 名神高速道路	尾張一宮PASスマートIC
E8 北陸自動車道	神田スマートIC
E19 E20 中央自動車道	甲府中央スマートIC
	恵那峡SASスマートIC
E23 東名阪自動車道	大山田PASスマートIC
E52 中部横断自動車道	両河内スマートIC
C3 東海環状自動車道	海津スマートIC

※事業中スマートICの名称は豊橋新城スマートICを除き仮称



※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

経営方針 2 安全・安心で利便性・快適性の高い高速道路空間の提供



取締役 常務執行役員
保全企画本部長

牟田 広繁

次世代につながる 高速道路をめざして

当社グループの一番の使命は、『安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を24時間365日お届けする』ことです。道路をご利用される皆さまの命と地域の暮らし・経済活動を守るため、日々の保全と災害対応などに全力を尽くします。

高速道路の老朽化は喫緊の課題です。2030年には当社が管理する道路の約4割が開通から50年以上を経過することとなり、構造物や設備の劣化は一層進行します。これまでのリニューアル工事に加え、漏水対策や劣化部材の早期対応など「予防保全型マネジメント」を強化し、劣化の進行を抑えて構造物の長寿命化とライフサイクルコストの最適化を図ります。

自然災害への備えも重要な責務です。南海トラフ地震など大規模地震の可能性や、近年の激甚化・頻発化する豪雨・豪雪に備え、緊急輸送道路の耐震補強や優先復旧ルートの確保、BCP(事業継続計画)の見直しなどを行い、指定公共機関としての役割を果たします。

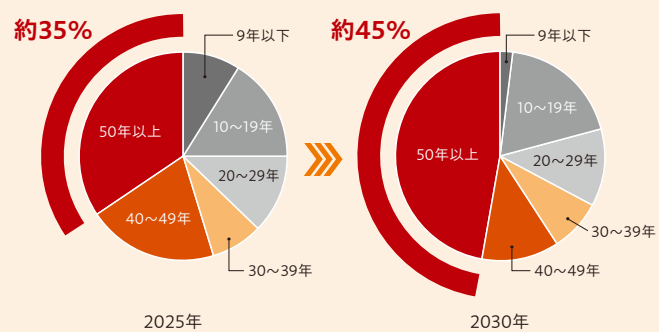
交通安全と快適性の向上にも取り組んでいます。正面衝突を防ぐ設備の導入や逆走対策のための新技術公募、渋滞緩和や休憩施設の混雑対策などを進め、より安心して走行できる環境を整備します。

働き手不足や脱炭素への対応には、デジタル技術を活用した「i-MOVEMENT」※を推進します。AIによる劣化予測、ドローンやセンサー点検、交通情報の高度化などで点検・更新の効率化と環境負荷低減を図ります。

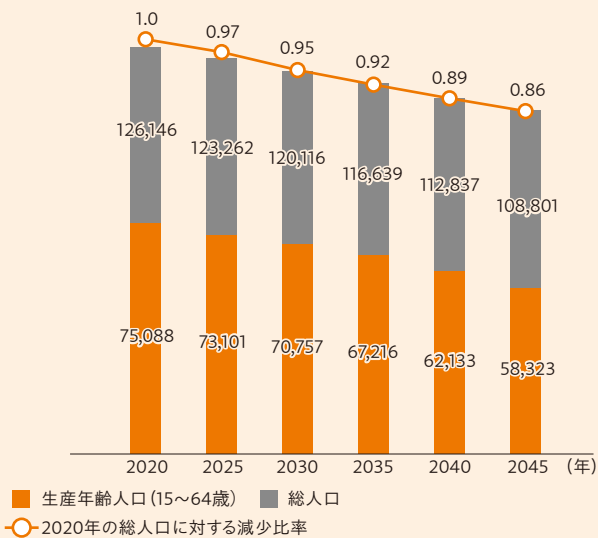
私たちNEXCO中日本グループは、これらの取り組みを着実に実行し、安全で安心・快適な高速道路ネットワークを次世代へ確実につなげてまいります。今後とも、ご利用の皆さまや地域・関係各社の皆さまのご理解とご協力をお願いいたします。

※i-MOVEMENTとは、“Innovative-Maintenance & Operation for Vital-Expressway Management with Efficient Next Generation Technology”の略(P80-81参照)

開通後経過年数の割合



日本の将来推計人口(千人)



国社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口(令和5年推計)より
https://www.ipss.go.jp/pp-zenkoku/j/zenkoku2023/pp_zenkoku2023.asp

加速するインフラ老朽化に対する着実なメンテナンス

開通後30年以上が経過した道路が約6割、50年以上が経過した道路が約3割を占める中、大型車交通量の増加や凍結防止剤の影響などにより、構造物の老朽化が進行しています。こうした状況を踏まえ、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、道路構造物の計画的な保全に取り組んでいます。



健全性診断の優先度に基づく計画的な 措置の推進

道路構造物を着実に点検し、健全性診断の優先度に基づき、計画的な維持・補修・補強につなげるメンテナンスサイクルを実行しています。



※ 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板桁端部の腐食に対する鋼橋補修工事

快適な走行路面の維持

快適な走行路面の維持にも取り組むことで、安全・安心な高速道路空間の提供と高速道路の長寿命化を図っています。

今後も、道路構造物の計画的な保全を通じて、安全・安心な高速道路を長期にわたりお客さまへ提供し続けていきます。

予防保全型マネジメントの推進

高速道路の老朽化した構造物に対し、予防保全に向けた修繕等の措置は、高速道路の長寿命化を図るうえで重要です。予防保全型マネジメントの推進により、安全・安心な高速道路を長期にわたり提供し続けることをめざしています。

予防保全の推進

早期の措置が必要な構造物や施設に対する計画的な修繕や機能強化を行うことで、劣化が抑制されます。劣化・損傷が軽微な段階で措置を施す予防保全を推進しています。

新技術の開発・導入・活用

ICT技術・ロボティクス技術・AI技術等、インフラメンテナンスの高度化・効率化に資する新技術の開発・導入・活用を推進しています。

これらの取組みにより、ライフサイクルコストの最適化と高速道路の長寿命化を図っています。今後も、予防保全型マネジメントを推進し、安全・安心な高速道路を長期にわたりお客さまへ提供し続けていきます。

■ 予防保全対策の一例



伸縮装置からの漏水対策



防水工による床版の劣化防止措置

重量違反車両対策の推進

重量超過等の違反は後を絶たず、道路を著しく劣化させる要因となっています。道路構造物の保全と安全・安心な高速道路空間の提供に向けて、重量違反車両対策を推進しています。

重量違反車両の取締り強化

道路構造物の劣化や重大事故につながるおそれのある重量超過等の車両制限令違反車両に対して、車両重量計等を活用した取締りや、本線型自動軸重計測装置による常時取締りに取り組んでいます。

これらの取組みにより、道路の劣化を軽減し、高速道路の長寿命化につなげるとともに、違反大型車両による重大事故のリスク低減にも努めています。こうした重量違反車両の取締り強化により、道路のライフサイクルコスト最適化と長寿命化につなげることで、今後も安全・安心な高速道路を長期にわたりお客さまへ提供し続けます。



重量違反車両等の取締り

大規模更新・大規模修繕の着実な推進

高速道路の老朽化した構造物を最新の技術で補修・補強し、性能や機能を回復することは、高速道路の長寿命化を図るうえで重要です。大規模更新・大規模修繕を着実に進め、安全・安心な高速道路を長期にわたり提供し続けることをめざしています。

高速道路リニューアルプロジェクトの推進

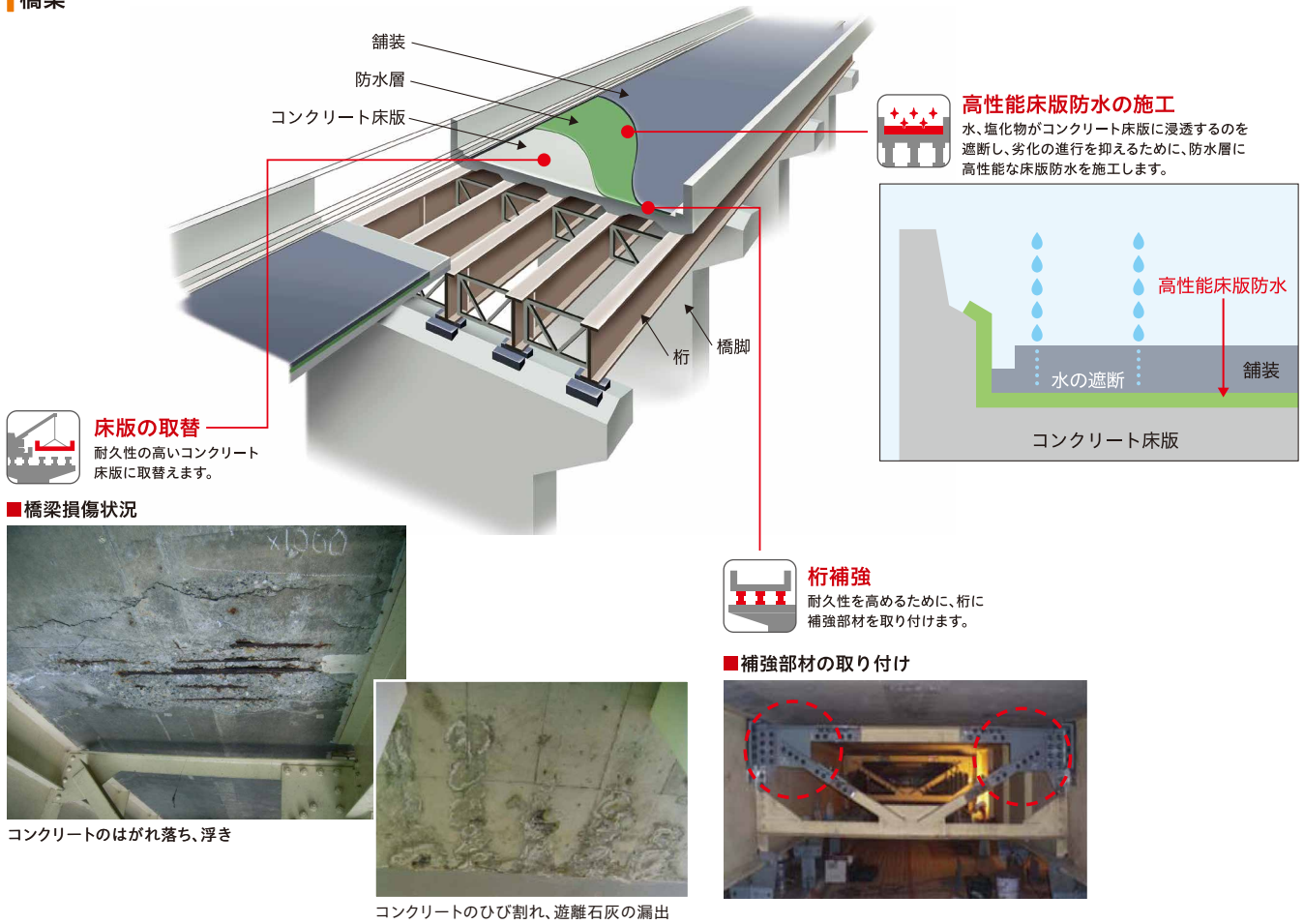
名神高速道路は1965年7月、東名高速道路は1969年5月に全線開通し、すでに55年以上が経過しています。老朽化の進んだ橋梁やトンネルなどについて、最新の技術による補修・補強を行い、高速道路を長く健全に保つ「高速道路リニューアルプロジェクト」を推進しています。

■ リニューアルプロジェクトの計画

工事内容			全体	E1	E1	E19・20	E8	E84	E85	E23
				東名	名神	中央道	北陸道	西湘バイパス	小田原厚木道路	東名阪道
橋梁	床版の取替	実績 (2025年度まで)	227橋	55橋	4橋	48橋	107橋	6橋	6橋	1橋
		2026年度完了予定	23橋	3橋	－	4橋	9橋	－	2橋	5橋
トンネル	トンネルを覆うコンクリートの補強	実績 (2025年度まで)	17チューブ	2チューブ	－	6チューブ	1チューブ		8チューブ	
		2026年度完了予定	1チューブ	－	－	－	1チューブ		－	

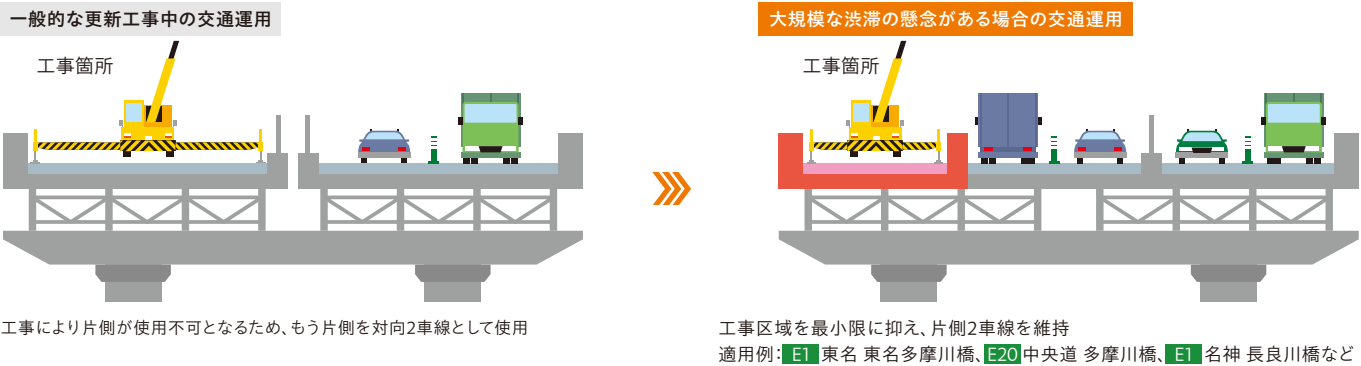
■ 主な工事内容

橋梁



お客さまへの影響を最小化する工夫

床版取替に伴うリニューアル工事では、対面通行などの車線規制を行います。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では、工事前の車線数を確保できる施工方法を採用し、工事によるお客さまへの影響の最小化に努めています。



新たな更新計画への対応

NEXCO3社では、新たに更新が必要な箇所を対象とした「更新計画(概略)」を2023年に公表し、2024年3月には「東・中・西日本高速道路の更新計画」の事業許可を受けました。今後も、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。

これらの取組みにより、高速道路の長寿命化と長期安全性の向上を図っています。今後も、安全・安心な高速道路を長期にわたりお客さまへ提供し続けていきます。

■主に更新が必要な箇所の例

主な対策	PC橋の桁の取替、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、充填材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。	交通荷重の繰り返しにより、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	断裂した鋼材 著しい劣化 更新(桁の架替)が必要 充填不足箇所 充填材の充填不足 排気用のホース 注入用のホース 充填材の再注入が必要	部分補修後に再度損傷発生(補修後10カ月で損傷) ひび割れ 上層路盤下面からのひび割れ 表層 基層 上層路盤 下層路盤 変更 高耐久路盤 下層路盤

激甚化・頻発化する自然災害への対応

橋梁の耐震補強の推進

高速道路は、大規模地震等の災害時において、救急救命活動や復旧支援活動を支える緊急輸送道路としての重要な役割を担っています。大規模地震時の道路損傷を最小限に抑え、高速道路がその役割を十分に果たすための対策の一つとして、橋梁の耐震補強工事を進めています。

グループ一体となった災害対応力の強化

当社は、指定公共機関として、大規模災害時に緊急交通路および緊急輸送道路を迅速に確保する役割を担っており、自然災害に対しても迅速に対応できる体制の強化を進めています。

災害時の対応の強化

業務継続計画(BCP)を整備するとともに、関係機関との連携強化や資機材の備蓄、防災訓練の実施を通じて、災害対応力の強化に取り組んでいます。



防災訓練の様子(浜名湖SA)

防災・減災対策のマネジメント

高速道路沿線にある各保全・サービスセンター等の拠点では浸水・冠水対策を、休憩施設では非常用電源や生活水の確保、防災備蓄品の拡充などを進めています。当社管内56カ所のサービスエリアまたはパーキングエリアが「防災拠点自動車駐車場」に指定されています。また、災害時等において、現地対策本部を技術的に支援する仕組み(N-TECs※)を運用しています。

※NEXCO中日本 Technical support の略語

■橋脚耐震補強の施工例



荒天時の対応の強化

降雨時の通行止め基準について、土壌雨量指数も考慮に入れた検討を進めています。大雪時には、人命の安全確保を最優先しつつ、予防的通行止めや並行国道との同時通行止めなどを適切に判断し、道路ネットワークへの影響の最小化に取り組んでいます。また、大雪が予想される3日前から、WebサイトやX、広域情報板などを通じて早期の情報発信を行っています。あわせて、荒天時や大雪時における道路管理の高度化・効率化に向けた取組みも進めています。

■災害・悪天候による通行止め時間

(時間:営業延長1kmあたり)				
2021	2022	2023	2024	2025
16	16	16	14	10

■災害・悪天候時の取組み

取組み項目	効果
車両位置システムの活用	雪氷車両の稼働状況可視化、稼働記録の保存
エアード断機®の設置 ※円筒型バルーンの簡易的な遮断機	通行止めに伴う物理的閉鎖までのタイムラグ緩和・解消
レーンオープナー®の増設 ※人力開閉可能な中央分離帯の開口部	滞留時における車両の早期救出
監視カメラ(CCTV)の増設、ウェアラブルカメラの普及	降雪状況・路面状況のリアルタイム共有
ブローブ情報の活用	スタック車両や滞留車両の速やかな検知
キャビテーション車®の活用 ※トンネル内の照明・壁面の清掃を行う車両	圧雪・凍結路面に対する迅速な対応

大雪時における対応の強化

滞留車両のきっかけとなるスタック車両の早期救出に向けて救援車両を事前配置し、対応の迅速化に努めています。さらに、大雪が予想される場合には支援人員や機材、食料などを事前配置しています。万が一、滞留が発生した場合には、みちラジ等による情報発信に加え、関係機関や社内外、工事受注企業の応援協力体制のもと、お客さまの安全確保に取り組んでいます。



除雪作業の様子(北陸自動車道)



エア遮断機使用時の様子(北陸自動車道)

TOPIC 災害発生時における地域支援活動

2024年に発生した能登半島地震や奥能登豪雨では、生活インフラに甚大な被害が発生した被災地域への支援として、各避難場所にトイレカーや散水車を派遣しました。当社グループは、社会を支えるインフラ企業として、高速道路の早期復旧にとどまらず、積極的な被災地支援にも取り組んでいます。



交通事故及び渋滞の低減

重大事故減少に向けた事故対策の推進

交通事故を防ぎ、安全で安心・快適な高速道路空間を実現するため、事故多発地点における重点対策や、暫定2車線区間の安全対策を推進し、重大事故の防止と事故渋滞などの抑制、円滑な交通確保につなげます。

事故多発地点での集中的な対策

最新データの収集・分析をもとに、事故多発地点における速度抑制や注意喚起など、重点的な交通事故対策を進めています。また、交通安全セミナーやキャンペーンなどを通じて、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

暫定2車線区間の安全・安心確保

中央分離帯逸脱による正面衝突事故等の重大事故の防止対策を講じています。土工区間や長さが50m未満の橋梁では、ワイヤロープを設置し、トンネルや50m以上の長大橋梁では、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。

■ 正面衝突事故の防止策



ワイヤロープ



センターブロック

逆走事故ゼロに向けた対策の強化

現在も全国で年間200件程度の逆走事案が発生していることを踏まえ、逆走重大事故ゼロの実現に向けて、様々な取組みを実施しています。

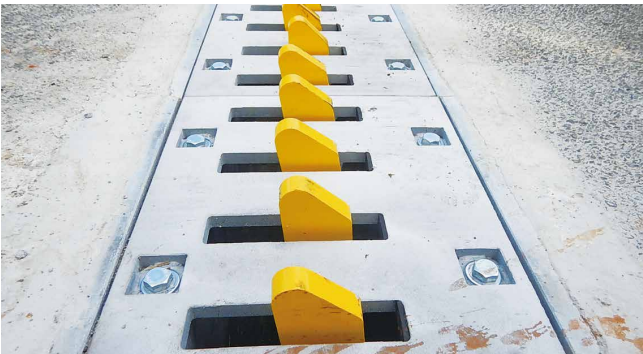
重点対策箇所における逆走対策の強化

重点対策箇所では、逆走していることを運転手に気づかせるための警告看板などの視覚的対策を行っています。また、2028年度までの設置完了をめざし、逆走自体を阻止する道路設備の設置などの物理的対策も進めています。

新たな公募技術の実用化に向けた取組み

新たな公募技術である逆走検知・警告技術について、応募者と共同で実証実験を進め、実用化をめざしています。この技術により、逆走車に逆走していることを気付かせるとともに、順走車へは前方に逆走車両が走行していることを注意喚起することで、重大事故の発生を未然に防ぎます。

■ 逆走対策例



重点対策箇所で実施予定の物理的対策例(路面埋込型ブレード)



公募による対策例(プレッシャーウォール)

渋滞対策の推進

慢性的な渋滞の低減・解消は、高速道路本来の円滑な交通を確保し、利用者の利便性や道路ネットワーク全体の機能を向上させます。高速道路の機能の最適化に向けて、各種渋滞対策を推進し、交通流量の改善に取り組んでいます。

ピンポイント渋滞対策の推進

東名高速道路横浜町田IC～海老名JCT間では、大和トンネル付近の慢性的な渋滞の低減・解消を目的に、付加車線の整備などピンポイント渋滞対策を進めています。

そのほか、中央自動車道小仏トンネル付近などでもピンポイント渋滞対策を推進しています。

これらの取組みは、交通流の改善に加え、追突事故の低減など安全性の向上にもつながります。

なお、2025年度には有数の渋滞ポイントであった名神高速道路一宮IC～一宮JCTで進めてきた渋滞対策工事が完了しました。対策前と比較して、上り線側は渋滞発生回数が約4割減少し、下り線側では本線部の渋滞解消が確認されるなど、着実な効果が得られています。

今後もETC2.0等のビッグデータを活用するなどして、渋滞の実態および要因に合わせた効率的かつ効果的な渋滞対策を着実に進め、国内の人流・物流を支え、お客さま満足度の向上をめざしていきます。

■ピンポイント渋滞対策実施中の主な区間

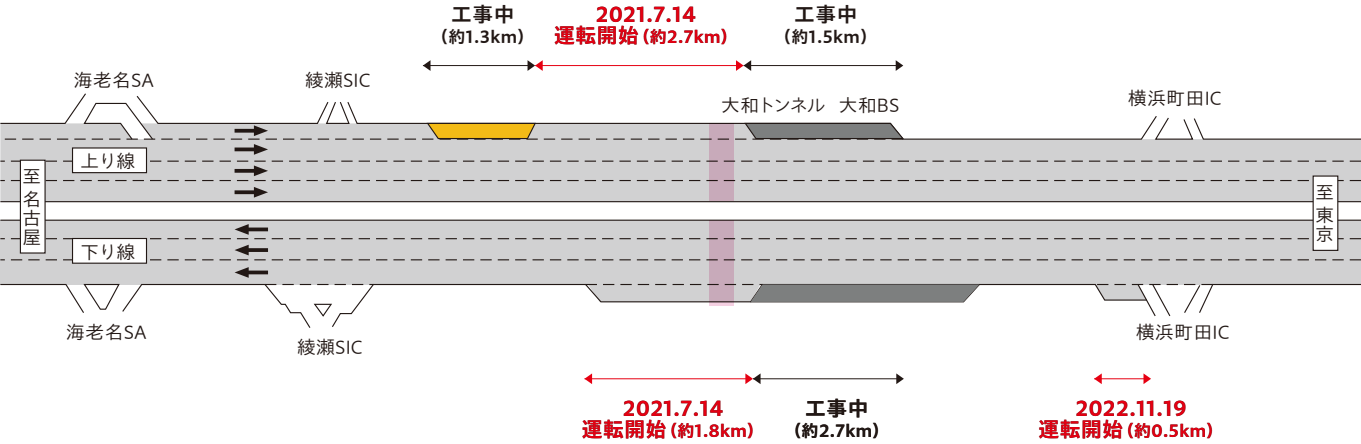
路線	渋滞ポイント
E1 東名高速道路	■横浜町田～海老名JCT ■東名三好～日進JCT(上り)
	■高井戸～調布 三鷹バスストップ付近
E20 中央自動車道	■八王子JCT～相模湖 小仏トンネル付近(上り)
	■八王子JCT～相模湖 相模湖バスストップ付近(下り)
	■国立府中～八王子 日野バスストップ付近(下り)

■2019年のIC区間・渋滞ワーストラランキング
(2020年6月国土交通省発表)

順位	渋滞 損失時間	都道府県	道路名	方向	区間名
1	171.5	神奈川県・東京	東名高速道路	上り	横浜町田～海老名JCT
2	167.0	東京	中央自動車道	上り	調布～高井戸
3	116.6	神奈川県・東京	東名高速道路	上り	東名川崎～東京
4	110.6	神奈川県・東京	東名高速道路	下り	横浜町田～海老名JCT
5	105.6	埼玉	東京外環自動車道	内回	外環三郷西～草加

※ 渋滞損失時間：渋滞の発生により、道路を走行する際に余分にかかる時間の合計

■E1東名 大和トンネル付近の付加車線整備の事例



利用しやすい柔軟な料金サービスの提供

料金所のETC専用化などのハード対策や、交通需要の最適化に向けた柔軟な料金体系といったソフト対策により、高速道路の料金に関する側面から、お客さまに提供するサービスの向上に取り組んでいます。

ETC2.0サービスの推進

ETC2.0は、高速道路上のITSスポット(通信アンテナ)との双方向通信により、様々な情報とサービスの提供を可能にします。道路管理・交通情報の高度化に向け、ETC2.0を活用した安全性向上のための技術開発やETC2.0車載器の普及に取り組んでいます。

■ETC2.0サービスの提供により可能なサービス

広域の渋滞回避ルート / 追加料金のない一時退出・再進入 / 安全運転支援 / 一部区間における料金割引

ETC専用化の取組み

ETC2.0サービスの推進と併せて、2030年度までに料金所233ヵ所(都市部80ヵ所、地方部153ヵ所)のETC専用化を計画しています。これにより混雑緩和に向けた戦略的な料金体系の導入が容易となり、お客さまサービスの向上につなげていきます。

また、料金所がキャッシュレス化・タッチレス化されることで、スタッフの人手不足解消や管理コストの削減等にもつながります。

TOPIC

混雑などに応じた柔軟な料金体系

中央道小仏トンネル付近(上り線)の渋滞緩和に向けて、「中央道のんびりパス」を販売しています。パスを購入し、休日午後の特定期間帯を避けて対象区間を利用されたお客さまに、ETCマイレージポイントを追加付与することで、利用時間帯の分散化を図っています。



概要はこちら

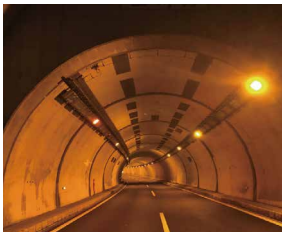
コスト縮減の取組み

社会情勢の変化に伴い経営環境が厳しさを増す中、持続可能な事業運営に向け施工や調達方法の工夫、新技術の開発・導入など、コスト縮減に向けた取組みを進めています。

照明LED化に伴う電力コストの削減

省エネルギー対策および維持管理費削減の一環として、トンネル・道路照明設備等の計画的なLED化を推進しています。

LED化により消費電力量を削減することで、継続的な電力コストの抑制および環境負荷軽減につながります。



短尺ジェットファンの開発

ジェットファン本体の改良(短尺化)により、新設更新時のイニシャルコストの縮減を図っています。また、短尺化されることで吊り下げ金具のアンカーにかかる負荷が軽減され、安全性向上にもつながります。



休憩施設の快適性と利便性の向上（駐車場・トイレ）

休憩施設を快適にご利用いただくためには、ストレスなく駐車場やトイレが利用できる環境が欠かせません。特に混雑対策が急務である、トラックなどの大型車の駐車マス拡充に取り組んでいます。

駐車マス拡充などの混雑対策

大型車の駐車マス不足への対策として、駐車マスの増設、短時間限定の駐車マスやダブル連結トラック専用駐車マスの拡充に取り組んでいます。

2025年度は、東名高速道路牧之原SA（上り）、長野自動車道梓川SA（上下）など4カ所、約200台の大型車駐車マスを拡充しました。

今後もさらなる大型車の駐車マス拡充に取り組むことで、混雑解消とドライバーの休憩機会の確保に貢献し、駐車サービスの利便性向上を推進します。



中央道 小黒川PA（下り）ダブル連結トラック駐車マス



長野道 梓川SA 兼用マスの整備

■ 大型車駐車マスの拡充実績（2025年度）

改善実績 ・区画線を見直して、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」を増設し、大型車の駐車可能台数が増加

改善効果 工事前後の駐車可能台数（2025年度）

項目	改善前	改善後
普通車 駐車可能台数※1	608 (702)	492 (730)
大型車 駐車可能台数※2	363	601

※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マス数

トイレの快適性向上

トイレブースの空き状況を示すデジタルサイネージや表示灯の整備を進めています。空き状況を示すことで、利用頻度の少ない奥のブースも案内できるため、混雑緩和に寄与します。

また、トイレ混雑の一因として、お客さまがトイレブースや洗面台を長時間ご利用されることが挙げられます。このため、化粧専用のパウダールームの整備を進め、混雑緩和に努めています。

今後は、これらの取組みをトイレ改修のタイミングで実施することで、利便性の高いトイレ空間の創出を推進します。



トイレブースの空き数を表示するデジタルサイネージ



本巣PAに設置された「お知らせチャイム」。お客さまがチャイムを鳴らすことにより、利用中のお客さまにトイレ待ちのお客さまの存在を気づいていただくために設置しました。

経営方針 2 安全・安心で利便性・快適性の高い高速道路空間の提供



取締役 常務執行役員
事業開発・推進本部長

小坂 卓生

多様化するニーズに寄り添い、快適で魅力的な空間を創造し続ける

SA・PAを取り巻く環境はかつてないスピードで変化しており、消費の主眼は「モノ」から「コト」「トキ」へと変化していく兆しが見られます。さらに、SNSを起点とした個人の発信力が購買行動を決定づけるなど、市場構造そのものにも変化が及んでいます。私たちはこうした社会情勢の変化を機敏に捉え、SA・PAを効率的に運営しつつ、魅力あるものへと高めていかなければなりません。

これまで私たちは、地域の特産品や人気店を導入してリ

ニューアルした「EXPASA」や、新たな設計思想で一から作り上げた「NEOPASA」といった商業施設ブランドを軸に、SA・PAを「旅の目的地」へと昇華させてきました。近年では多様なニーズに応えるため、コインシャワーなど物流を担うドライバー向けの利便施設の拡充や、観光・レジャー向けの施設としての魅力向上にも注力してまいりました。こうした取組みは、日々お届けするサービスを通じてお客さまのご期待を丁寧にくみ取り、「安全・安心・快適」な空間づくりを積み重ねてきた歩みの成果にほかなりません。

2026年度から始まる新たな5年間では、この成果をさらに加速させ、多様化するニーズに寄り添いながら、一人ひとりのお客さまに最適なサービスをお届けします。例えば、新東名高速道路において建設を進めているSA・PAでは、高速道路をご利用のお客さまや周辺地域を訪れる方にとっても魅力的で多彩なサービスを導入し、商業施設を通じた地域の活性化を図ります。既存の商業施設においても計画的にリニューアルすることで鮮度ある個性豊かな店舗づくりを行い、ドライブの楽しさを演出してまいります。さらに、これまで高速道路で培ってきた店舗運営のノウハウやブランド力を活かし、街中での店舗展開を積極的に進めます。お客さまとの接点を高速道路の外へと広げ、得られた知見を活かしSA・PAのさらなる成長やサービス向上を進める好循環のサイクルをめざします。

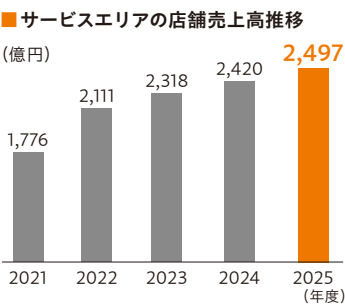
SA・PAは、高速道路とお客さま、そして地域との架け橋となる場所です。私たちは、ステークホルダーの皆さまの期待に応え続けるため常に変化・進化を続け、快適で魅力的な空間を創造することで持続可能な未来に貢献していく決意です。



休憩施設の快適性と利便性の向上(サービスエリア)

高速道路の価値を高める上で、サービスエリアの魅力向上は不可欠です。お客さまの快適性・利便性に対する多様なニーズにお応えするとともに、「高速道路を楽しむ」というエンターテインメントの提供にも取り組んでいます。

また、沿線地域の活性化のため、地域社会との連携を強化し、サービスエリアから地域の魅力を発信しています。



計画的なリニューアルなどによる魅力あるサービスエリアづくり

複合商業施設ブランド「EXPASA(エクスパサ)」「NEOPASA(ネオパーサ)」をはじめ、各サービスエリアでは、商業施設としての鮮度を向上させるため、レイアウトの見直しや店舗入替などの計画的なリニューアルなどを進めることで、お客さまの目的地に選ばれるサービスエリアづくりを行っています。



10カ所
進化したサービスエリア

「EXPASA(エクスパサ)」は、人気店の複数導入、選ぶ楽しさ・見る楽しさといった買いたくなる売場づくり、ゆとりある快適空間、地産地消による地域との交流などを追求した商業施設です。



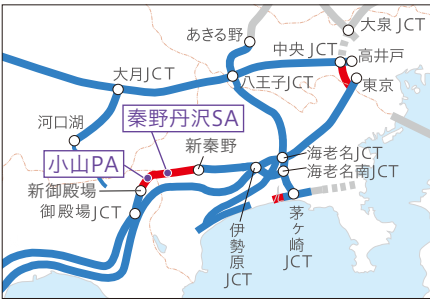
8カ所
個性が輝く先進的なサービスエリア

「NEOPASA(ネオパーサ)」は、先進的で新しいコンセプトをもとに、多様なニーズのお客さまに快適にご利用いただけるよう施設規模や店舗形態・施設配置、園地計画に至るまで新たな設計思想で一から作り上げた商業施設です。

休憩施設の新規整備

高速道路ネットワークの整備にあわせ、新たなサービスエリアとして、新東名高速道路では秦野丹沢SA(上・下)・小山PA(仮称)(上・下)の4カ所を建設しています。

小山PA(上り)では、快適でくつろげる空間を提供するとともに、魅力向上によって多くのお客さまにお立ち寄りいただき、小山地域やモータースポーツの発信拠点となることをめざし、他の事業者と連携して建設を進めています。



商業施設のリニューアル

2025年度は、北陸自動車道 南条SA(下り)や中央自動車道 双葉SA(下り)など、計5カ所で商業施設のリニューアルを行いました。地域の特色を活かしたサービスエリアづくりとして、南条SA(下り)では、店内に恐竜アートや恐竜のオブジェを設置し、「恐竜王国福井」を視覚で感じられる内装とし、地域の魅力を発信しています。



北陸道 南条SA(下り)



中央道 双葉SA(下り)

多様なお客さまニーズに寄り添うサービスの展開

高速道路を安全で安心・快適にご利用いただくための総合案内窓口として、エリア・コンシェルジュを配置しているほか、ご家族向けのベビーコーナーやキッズコーナーなどを整備しています。加えて、サービスエリアで初めて、車中泊

■ 様々なお客さまのニーズにお応えするサービス



52カ所
エリア・コンシェルジュ



61カ所
ベビーコーナー



128カ所
一般道から利用できる「ぶらっとパーク」



34カ所
ドッグラン



1カ所
車中泊スポット: 新名神 鈴鹿PA(集約)



2カ所
コンビニジム: 東名 日本平PA(上り)

■ プロドライバー向けサービス



24カ所
コインシャワー



24カ所
コインランドリー



3カ所
温浴施設



3カ所
宿泊施設

TOPIC デジタル技術を活用したサービスの導入

待ち時間の短縮や混雑の解消などフードコートをより快適にご利用いただけるよう、注文から決済までスマートフォンで完結できる「テーブルオーダーシステム」を2026年3月に北陸自動車道 南条SA(下り)で導入しました。

テーブルオーダーシステム利用可能エリアの拡大に加え、アプリやSNSを活用した情報発信や、AI分析を活用した見やすくわかりやすい売り場づくりによって、お客さまのさらなる利便性向上に取り組んでいます。



■ 観光・レジャー向けサービス

旅の目的地として選ばれるサービスエリアをめざし、観光やレジャーを通じた新たな価値と魅力の創造に取り組んでいます。



観覧車：東名 EXPASA富士川(上り)



遊覧船：東名 EXPASA浜名湖(集約)

TOPIC

複合型レジャー施設をEXPASA浜名湖(集約)に
2026年度オープン予定！



イメージパース：東名 EXPASA浜名湖(集約)

立体迷路などの体験型アトラクションや、愛犬がのびのびと走れるドッグラン、雄大な浜名湖の風景を楽しめる屋内カフェなど、観光・レジャーを楽しんでいただくとともに、浜名湖の自然のすばらしさを実感いただける空間を提供します。

地域と連携した魅力発信の推進

自治体や地域企業などと連携したイベント・キャンペーンを開催し、地域のPR拠点として、サービスエリアをご利用の全国各地からのお客さまに、その地域ならではの魅力を発信しています。また、地域の特色を活かしたサービスエリアづくりをめざし、地域に根付いた店舗の誘致に取り組んでいます。さらに、産学連携を通じて、若い世代のアイデアを取り入れながら、地域の魅力発信を共同で行っています。

■ 地域店舗の誘致



静岡県で展開する弁当・惣菜店
(新東名 NEOPASA清水(集約))

■ 地域連携イベントの開催



■ 産学連携の取組み



地域の食材を活用したメニューを学生と共同して開発



地域の特産品発掘

高速道路沿線地域の銀行と協力し、地域商材を扱う企業とサービスエリアのテナント企業の商談会を実施しています。

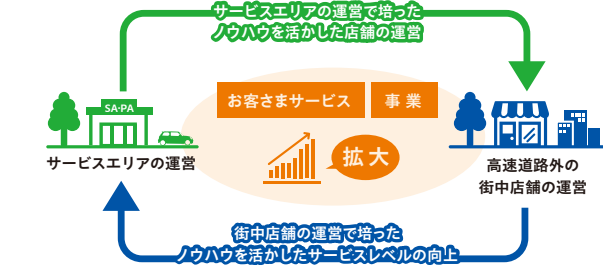
商談がまとまれば、取扱い企業は、自社の地域色の強い魅力的な商品を、多様なお客さまの利用するサービスエリアでPRすることができます。一方、テナント企業は、地域の特産品や名産品を取り揃えることで、お客さまにその土地ならではのサービスの提供が実現できます。



高速道路外の街中の施設・店舗等の拡大

サービスエリア運営で培ったノウハウの活用や、サービスエリアのサービスレベルの向上を目的として、高速道路外の道の駅やレジャー施設の運営、商業施設など街中店舗の出店を進めています。

また、海外では、台湾の高速道路にある清水(チンスイ)SAの店舗運営を行っています。



■ 道の駅・レジャー施設の運営

6カ所



道の駅 八王子滝山(東京都)

■ 商業施設等への出店

5カ所



EXPASA Cafe 羽田(羽田空港 第3ターミナル)



長久手市田圃バレー交流施設(愛知県)



オアシスパーク(岐阜県)



美瑛 東急百貨店吉祥寺店(東京都)
(ベーカリー&カフェ)



シャトレーゼ海老名 上今泉店(神奈川県)

■ 海外のサービスエリアの運営

台湾のサービスエリアで最大規模の清水(チンスイ)SAにおいて店舗を運営し、「日本の食文化」をテーマに、日本の魅力を台湾のお客さまへ発信しています。また、日本と台湾をつなぐ機会の創出をめざし、売り場を活用した日本の自治体との連携等によるインバウンドプロモーションも積極的に推進しています。



2024年にリニューアルした清水(チンスイ)SA



「日本の食文化」をテーマにした飲食店舗



自治体と連動したインバウンドプロモーション