

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	2022年度		2023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	13[32]km	13[32]km	0[32]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)	5.0 件/億台km以下	4.1 件/億台km	4.9 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)	6[3]件以下	9[3]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	779.5 万台・時間	555.9 万台・時間以下
企画割引 ^{※4} 販売件数	累計47万6,000件以上	8万9,000 件以上	20万4,383 件	10万9,000 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	7億2,300 万台	6億6,500 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)

1 高速道路ネットワークの整備・機能強化

2022年度は、新東名高速道路13kmが開通、新名神高速道路6kmが6車線化、東海北陸自動車道6kmが4車線化、東海環状自動車道1kmの付加車線が運用開始、及び秦野丹沢スマートインターチェンジ、富士吉田忍野スマートインターチェンジ2カ所が開通しました。また、神田スマートインターチェンジが事業化され、事業に着手しています。

2023年4月には、多賀スマートインターチェンジ(下り線)が開通しました。

■新規開通予定(2023~2025年度までに25km)

路線	区間	延長[km]	完成年度
C3 東海環状自動車道	山県~大野神戸	19	2024
	北勢~大安	6	2024

■4車線化の事業中区間

路線	区間	延長[km]
E41 東海北陸自動車道	白川郷~小矢部砺波JCT	27
C3 東海環状自動車道	土岐JCT~美濃加茂	10
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	龜山西JCT~甲賀土山	8

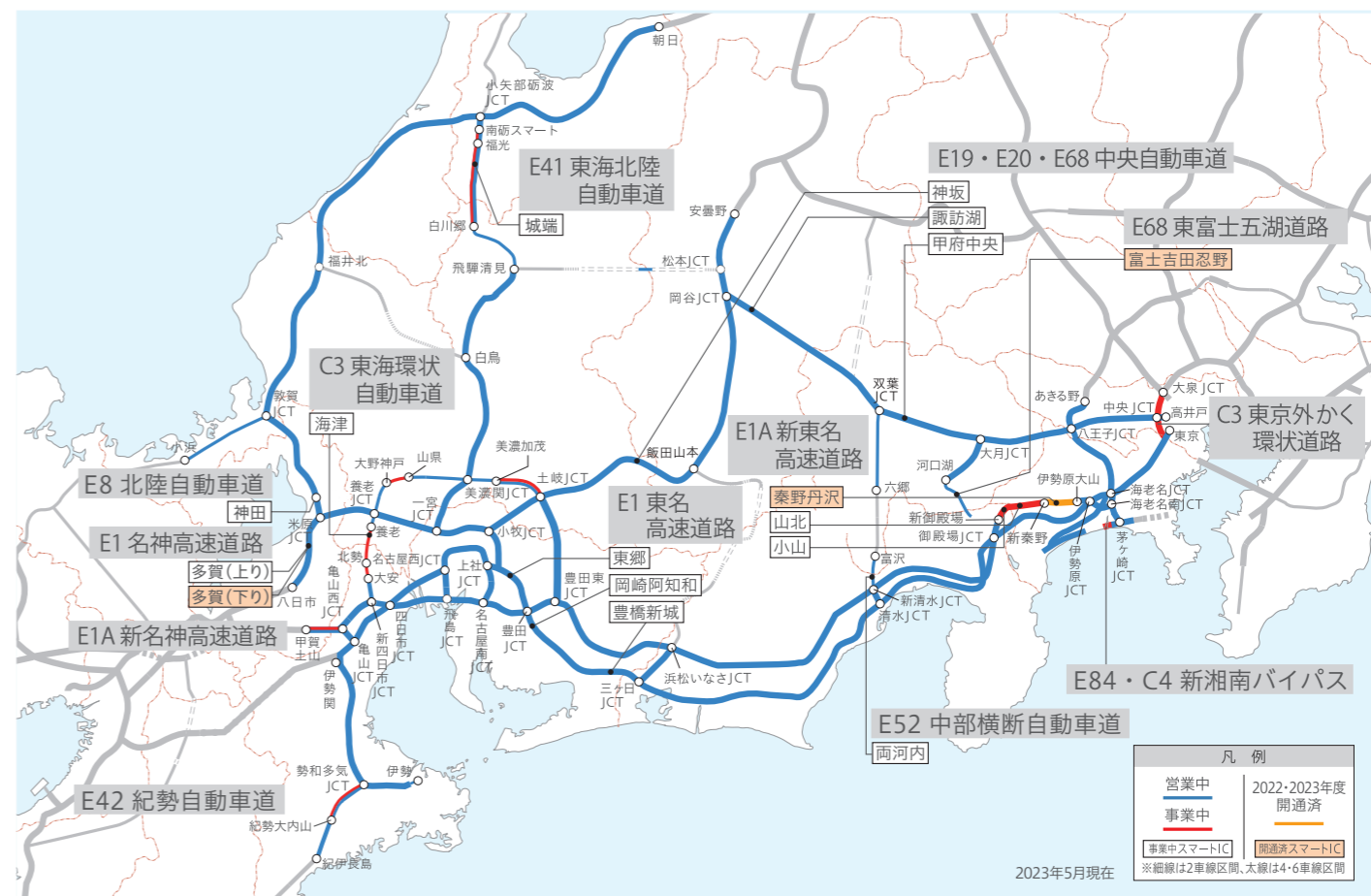
■事業中のスマートインターチェンジ

名称	区間
E1 東名高速道路	
豊橋新城スマート	三ヶ日JCT~豊川
岡崎阿知和スマート	岡崎~豊田JCT
東郷スマート	東名三好~日進JCT
E1A 新東名高速道路	
山北スマート	新秦野~新御殿場
小山スマート	新秦野~新御殿場
E1 名神高速道路	
多賀スマート(上り線)	彦根~八日市
E8 北陸自動車道	
神田スマート	米原~長浜
E19・E20 中央自動車道	
甲府中央スマート	甲府南~甲府昭和
諏訪湖スマート	諏訪~岡谷JCT
神坂スマート	園原~中津川
E41 東海北陸自動車道	
城端スマート	福光~五箇山
E52 中部横断自動車道	
両河内スマート	新清水JCT~富沢
C3 東海環状自動車道	
海津スマート [*]	養老~北勢

※国土交通省と共同で事業を実施する区間にあるスマートインターチェンジ



営業中のスマートインターチェンジはこちらをご覧ください。



※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

TOPICS

中央自動車道全線開通(40年)による効果

中央自動車道は、首都圏と甲信地方、そして中京圏を結び、東京都から愛知県及び山梨県の大月JCTで分岐し、山梨県の河口湖ICに至る総延長366.8kmの高速道路です。1967年12月の調布～八王子間の開通を皮切りに、東名高速道路、首都高速道路、長野自動車道や東海環状自動車道など多数の主要路線と次々に接続してきました。複数の幹線道路を相互に連絡する重要な役割を担ってきた中央自動車道は2022年11月に全線開通から40年を迎えました。



2023年の中央自動車道と接続路線



2023年 現在



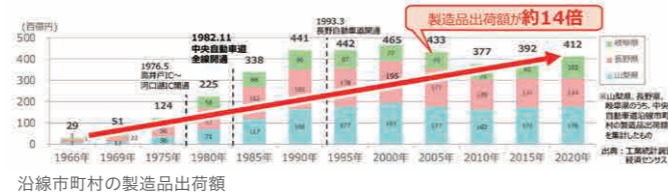
2022年 現在

①整備による経済波及効果

首都圏・甲信地方・中京圏をつなぐ高速道路として、内陸部の発展に大きく貢献しています。中央自動車道開通による所要時間の短縮等により、企業の生産性が大きく向上し、中央自動車道が整備されたことによる経済波及効果(生産額変化額累計)は約26兆円となっています。

②甲信地方等の産業や経済発展に大きく貢献

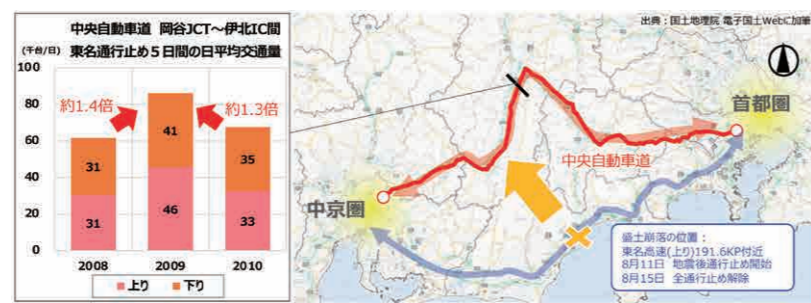
中央自動車道の開通により、インターチェンジ周辺で工業団地の立地が進み、沿線市町村の製造品出荷額は開通前の約14倍に増加し、産業や経済の発展に大きく貢献しています。



沿線市町村の製造品出荷額

③リダンダンシー効果の向上

中央自動車道の全線開通により、東名高速道路とともに首都圏と中京圏を結ぶ2つのネットワークが完成。さらに圏央道、東富士五湖道路や中部横断自動車道が完成し、高速道路ネットワークがはしご状に整備され、リダンダンシー機能が向上しています。2009年駿河湾地震に伴う東名高速道路牧之原付近での盛土の崩壊により、東名高速道路が5日間の通行止めとなった際は、迂回路として中央自動車道を利用して首都圏と中京圏を移動する車両が大きく増えました。



地震による東名高速道路通行止め時の迂回状況

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割に及び、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等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

道路構造物に大きな損傷をもたらし、重大な交通事故につながる重量超過法令違反車両等に対する取締りを強化しています。IC入口等に取締隊を配置し、違反者には積荷を軽減させるなどの措置命令を行い、特に悪質な場合は刑事告発をしています。

また、違反者に対する大口・多頻度割引停止措置等を強化するとともに、本線に設置した自動計測装置で、違反者の常時取締りに取り組んでいます。



健全性の診断区分III※ 施工前

※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



健全性の診断区分III※ 施工後

施工(補修)範囲

橋梁の継ぎ目部の漏水に対するコンクリート構造物補修工事



重量違反車両等の取締り

社員の声

歴史から感じる中央道の大切さ

八王子支社 総務企画部 企画調整課 係長 **中堀 千嘉子**

なかほり ちかこ

中堀 千嘉子

中央道全線開通40年を迎えるにあたり、整備効果の取りまとめを担当しました。建設経緯や段階施工の取組みなどを調べ、中央道が現在に至るまでの苦労を知ることができました。今はあって当たり前の中央道ですが、整備効果を通して、中央道を含めた高速道路ネットワークがなかった時代の不便さに思いをはせ、中央道の歴史と大切さを感じていただければと思います。



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	2022年度までの実績	2023年度完了予定
E1 東名高速道路	橋梁	床版の取替	39橋	7橋
	トンネル	トンネルを覆うコンクリートの補強	1チューブ	1チューブ
E19・E20 中央自動車道	橋梁	床版の取替	25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	43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	—
	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

■コンクリートのひび割れ、漏れ石灰の漏出

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。

桁補強
耐久性を高めるために、桁に補強部材を取り付けます。

■補強部材の取り付け

床版取替工事の手順

対面通行規制設置作業 → 舗装撤去作業 → 床版撤去作業 → 桁補修作業 → 新しい床版の設置 → 新しい壁高欄の設置 → 舗装新設作業 → レーンマーク設置作業 → 完成

※床版の取替は、舗装の撤去作業からレーンマーク設置作業まで作業内容が多岐にわたり作業日数を要するため、休日を含めた長期間の規制が必要となります。お客さまに対する工事規制の影響を最小限とするため、工場であらかじめ製作したプレキャスト製品の活用や最新技術を駆使して工事を進めています。

TOPICS 高速道路の果たしている役割

旅客・貨物輸送量を輸送機関別にみると、自動車輸送の割合が高くなっています。

- 旅客輸送の全輸送量に占める高速自動車国道の利用割合は約1割です(鉄道は約3割)。
- 貨物輸送の全輸送量に占める高速自動車国道の利用割合は約4割、自動車輸送のうち高速自動車国道は約8割を占めており、高速道路の役割は大きなものとなってきています。

国内旅客輸送量
13,858 億人キロ (2015年度)

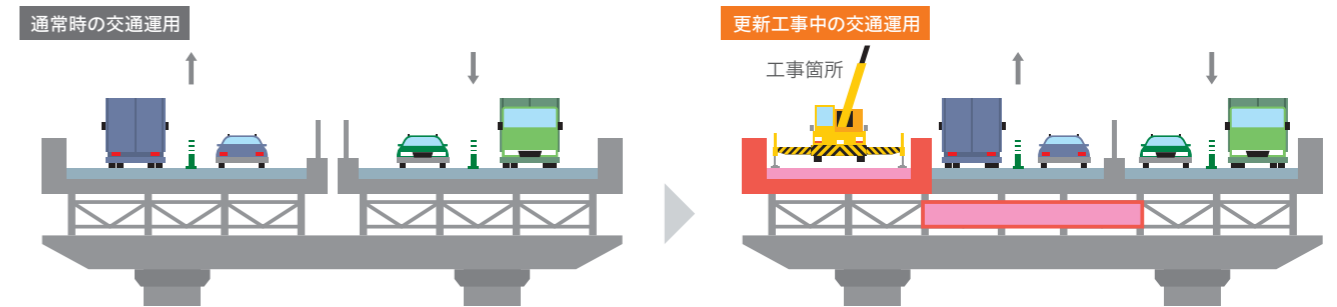
国内輸送機関別貨物輸送量
4,090 億トンキロ (2015年度)

■鉄道 ■国内航空運 ■航空 ■自動車(高速自動車国道以外) ■自動車(高速自動車国道)

出典: 高速道路便覧 2021 輸送機関別貨物・旅客輸送量(平成27年度)より集計

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)

車線数を減少させる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において、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

2021年8月4日社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申において、維持管理・修繕・更新への取組みが示されたことを受けて、NEXCO3社においても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拡充について「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」で検討し、2023年1月30日に委員会が「中間とりまとめ」を公表しました。

NEXCO3社は「中間とりまとめ」を受けて、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た「更新計画(概略)」を2023年1月31日に公表しました。

長期保全メニュー	定期点検や更新事業の実施等により得られた新たな知見	劣化写真
中空床版等の路面陥没等への対応	●橋梁舗装補修の影響により、床版上面にひび割れが発生。交通荷重の影響により、ひび割れから床版の陥没に進展。また、ひび割れから水が床版内に浸透し、滞水することで床版下面まで損傷。	
PC鋼材の腐食及びグラウト充填不足への対応	●海岸からの水分・飛来塩分がコンクリート内に浸透しており、特にグラウトの充填不足の範囲ではグラウトによる防食効果が無いため、桁やPC鋼材が著しく劣化。 ●防水塗装、電気防食などの補修を繰返し実施しているが、架橋から約50年が経過し、これまでの補修方法では劣化が抑制できず、剥離、PC鋼材の著しい腐食が発生。	
舗装路盤部の疲労破壊への対応	●交通荷重の繰返しにより、上層路盤下面からひび割れが発生し表層まで貫通。 ●舗装表面からの水が下層路盤まで浸透した結果、下層路盤の強度が低下し、舗装構成全体にたわみを伴う変形が発生。路盤の変形が戻らないため、表層・基層を補修しても短期間で新たなひび割れが発生。	
火山性堆積物地質における路面陥没への対応	●盛土に浸透した降雨等により、空隙を有する火山堆積地層である原地盤へ、盛土内の細粒分が流出し、路面陥没や沈下が繰返し発生。 ●空洞の充填、遮水シート等の設置、排水溝の漏水防止対策などの補強、補修を繰返し実施しているが、建設から約35年が経過し、これまでの補修方法では発生を抑止することが困難。	

社員の声 現場を一から作る

八王子支社 八王子保全・サービスセンター 工事担当課 係長 **早野 智彦** はやの ともひこ
八王子支社 八王子保全・サービスセンター 工事担当課 **新田 和音** につた かずね

私たちが担当する中央自動車道 多摩川橋の床版取替工事は、中央分離帯、下り線、上り線と3分割施工で現況の車線数を確保したまま床版を取り替える珍しい工事です。供用中の路線が近接した状態かつ狭い施工ヤードの中で作業を行うため、様々な工夫が求められます。前例が少ない分課題も多いですが、その分上司や同僚、受注者とコミュニケーションを取りながら一から現場を作っていくことに面白さを感じています。

4 激甚化・頻発化する自然災害への対応

耐震補強対策及び支承逸脱[※]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及び支承逸脱対策を進めています。

※橋の上部構造(主桁・主構)と下部構造(橋台や橋脚)の間に設置する部材が地震等によりずれてしまうこと



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として、2021年7月から「N-TECs[※]」の試行運用を開始し、2022年5月から本格的に運用しています。

※NEXCO中日本 Technical support



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

大雪に備え、除雪体制の強化や立ち往生車両を早期に発見するための監視カメラを増設しています。

人命を最優先に高速道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避し、除雪能力を超える降雪や大規模な滞留が予見される場合には、予防的通行止めを実施して集中除雪を行います。万一の車両滞留に備え、滞留状況の正確な把握やお客さまへの情報提供、お客さま支援のための専任の体制の確保、関係機関との連携強化を行います。

また、最も規格の高い高速道路が災害時においても最大限機能するよう、通行止め基準を降雨経験に基づく基準に替わり、土壌中の水分量に着目した土壌雨量指数等を考慮した科学的データに基づく基準を試行導入し、通行止めの開始、解除のタイミングの適正化や通行止め時間の最小化に取り組んでいます。



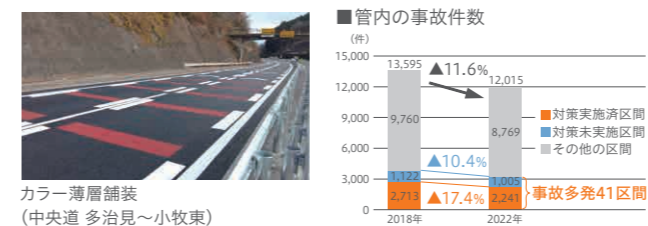
降雪時の除雪作業

通行止め時間(災害・悪天候) (年度)			
項目	2020	2021	2022
通行止め時間[時間]	1,509	2,284	2,241

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。



カラー薄層舗装 (中央道 多治見～小牧東)

逆走対策の強化

安全・安心実施計画(P.27参照)における「2029年までに高速道路での逆走重大事故ゼロ」を実現するために、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、Twitterや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、2022年度までにワイヤロープの設置が概成しました。トンネル区間や長さが50m以上の橋梁では、2021年度に試行設置したセンターパイプやセンターブロックに、走行性や除雪作業などの維持管理に問題がないことが確認できたため、今後、試行対象区間を拡大します。



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 小仏トンネル付近等での付加車線の設置を推進すると

もに、名神高速道路 一宮IC～一宮JCT間での付加車線の設置に向け、2022年1月に工事着手しました。

交通集中に起因する渋滞損失時間 (年度)			
項目	2020	2021	2022
渋滞損失時間[万台・時間]	339.7	553.4	779.5

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
E20 中央自動車道	■高井戸～調布 三鷹バスストップ付近	付加車線設置
	■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

TOPICS 東名高速道路 大和トンネル付近の付加車線を延伸中

全国の高速道路の中でも渋滞が激しい箇所の一つであった大和トンネル付近において、付加車線工事を行っています。順次、付加車線の運用を開始しており、2022年11月19日には新たに横浜町田IC(下り線)の加速車線を延伸しました。

■大和トンネル付近の概要

2021年7月14日 運用開始 (約2.7km) 工事中 (約1.5km)

2021年7月14日 運用開始 (約1.8km) 工事中 (約2.7km) 今回運用開始 (約0.5km)

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。また、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手前で音声でお知らせする運用も2023年4月25日より全区間で開始しています。

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

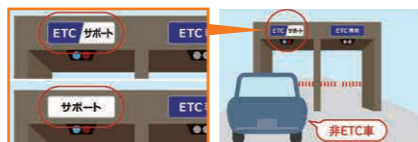


ETC専用化等

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。2022年4月1日には、中央自動車道 稲城ICと首都圏中央連絡自動車道 八王子西IC、2022年6月30日には、首都圏中央連絡自動車道 相模原IC、2023年4月18日には、中京圏の名古屋第二環状自動車道 有松IC（外回り）、鳴海IC（外回り）、東海環状自動車道 山県IC、大野神戸ICでETC専用化の運用を開始しています。

■ サポートレーン

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行し、一旦停止して係員等の指示に従ってください。



首都圏中央連絡自動車道 八王子西IC

■ ETC専用化等のロードマップ

都市部は5年、地方部は10年程度での概成をめざして計画的に推進します。

(2020年12月17日公表)

	料金所数※1	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	...	2030年度頃
都市部 (首都圏)	NEXCO中日本 22	導入準備※2			首都圏(圏央道及びその内側) 数カ所導入 ⇒ 順次拡大(8割程度) (20カ所程度)					順次拡大 ⇒ 全線
都市部 (中京圏)	NEXCO中日本 71	導入準備※2			中京圏(東海環状及びその内側) 数カ所導入 ⇒ 順次拡大(8割程度) (60カ所程度)					順次拡大 ⇒ 全線
地方部	NEXCO中日本 179	導入準備※2			数カ所導入 ⇒ 運用状況や各地域の特性等を 考慮しつつ順次拡大					全線

・非ETC車は、料金精算機、免許証確認による後日支払いなど、各料金所の現況等を踏まえ、各高速道路会社が適切な手法を選択(導入時~当面の間)
・導入後の運用状況、ETCの普及状況、関係機関との協議などにより、適時変更の可能性あり

※1 2020年12月1日現在の既存料金所のうちETC専用運用されていない課金料金所数 ※2 カメラ等の設置や関係機関との協議など

高速道路における安全・安心実施計画

高速道路ネットワークの効果的・効率的な利用に向けて、2019年12月20日に「高速道路における安全・安心実施計画」を策定しました。本計画に基づく各施策を経営方針や主要施策に落とし込むことで着実に実施していきます。

高速道路の安全性、信頼性や 使いやすさを向上する具体施策	(4) ネットワークの信頼性の飛躍的向上
(1) 暫定2車線区間の解消	1) 災害時の通行止め時間の最小化 2) 工事規制の影響の最小化 3) 冬期交通の確保
1) 計画的な4車線化の推進 2) 暫定2車線区間の安全・安心確保	(5) 利用者ニーズを踏まえた使いやすさの向上
(2) 自動運転などのイノベーションに対応した 高速道路の進化	1) 休憩施設の使いやすさの改善 2) 高速バスの利便性向上 3) 訪日外国人旅行者への対応 4) スマートICなどによる地域とのアクセス強化 5) 現地の交通状況に応じた交通運用
1) 自動運転に対応した道路空間の基準などの整備 2) 高速トラック輸送の効率化	(6) 安全・安心を支えるその他の施策
(3) 世界一安全な高速道路の実現	1) 料金施策 2) 世界に誇る最先端の高速道路事業運営の実現による 次世代の高速道路空間の創造(i-MOVEMENT)
1) 事故多発地点での集中的な対策 2) 逆走対策 3) 歩行者・自転車などの立入り対策	



高速道路における安全・安心実施計画については
こちらをご覧ください。

7 地域間交流の促進による地域の活性化

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。併せて、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(公式ウェブサイト)



速旅ドライブプラン
公式ウェブサイトについては
こちらをご覧ください。



CEP公式ウェブサイト(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

2021年度実績 24,614件
対前年度比 223%増
2022年度実績 79,387件

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。2022年度は、3県5地区で延べ約500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(茅の葺き替え)

TOPICS 大河ドラマで盛り上がる 愛知県岡崎市との連携活動

徳川家康の出生地であり、大河ドラマ「どうする家康」で盛り上がる愛知県岡崎市と当社及び中日本エクシス株式会社中部支店は、「観光・産業振興と地域社会の活性化」及び「高速道路のお客さまの利便性の向上・利用の拡大」を目的として、2022年10月5日に「連携と協力に関する協定」を締結しました。大河ドラマによる岡崎市への観光客の増加に備え、NEOPASA岡崎において観光案内スペースの新設や、岡崎市の地域特産品をPRするための催事イベントを開催するなど、地域と一体となった連携活動を推進しています。

イベントにて岡崎商工会議所職員がマスコミ取材を受ける様子

TOPICS 産学連携による 地域活性化アイデアの検討

明治大学商学部菊池一夫ゼミナールとの連携により、EXPASA海老名(下り)における一般道側からの集客強化と周辺地域の活性化を目的とした施策の検討を行いました。学生目線ならではの多くの新たなアイデアを得ることができ、今後はそれらの実現に向けて、具体的な取組みを進めていきます。引き続き、若年層の意見を積極的に採り入れながら、地域に求められる新しいサービスエリアの在り方を追求していきます。

明治大学商学部菊池一夫ゼミナールとの集合写真

8 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5年間(2018~2022年度)において、東名高速道路 海老名SA(下り)や浜名湖SA(集約)をはじめ、24カ所のリニューアルを計画的に行いました。2022年度は、東海北陸自動車道 長良川SA(下り)のリニューアルを行い、フードコート及びショッピングコーナーの拡充に加え、シャワールームを新設し、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。その他にも、名神高速道路 伊吹PA(上り)など3カ所をリニューアルしました。2023年度も、7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。



2019年度 EXPASAに生まれ変わった浜名湖SA(集約)



2022年度 リニューアルした長良川SA(下り)

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、地元自治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・湘南かながわの味コーナー

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(58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」(127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

「ぷらっとパーク」用駐車場の駐車可能台数トップ3

順位	サービスエリア	駐車可能台数
1	EXPASA御在所(上り)	最大140台※ ◀60台(2022年度に改修工事実施)
2	NEOPASA駿河湾沼津(上り)	128台
3	鈴鹿PA(集約)	94台

※催事時に従業員駐車場をお客さま用駐車場として開放した場合

観光・レジャー向けサービス

沿線地域との連携により、観覧車、遊覧船、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。



EXPASA富士川(上り) 観覧車

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(19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年度は新たに2カ所の整備を予定しています。



長良川SA(下り)シャワールーム 2022年度 新たに整備

高速道路初! 車中泊スポット

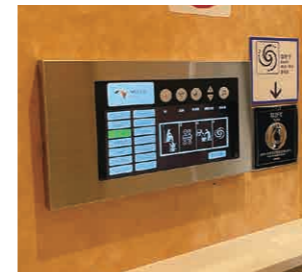
アウトドアレジャーとして車中泊の需要が高まる中、新名神高速道路 鈴鹿PA(上り)に高速道路のPAからそのまま利用できる車中泊スポット「RVステーション鈴鹿PA」を2022年10月から試行導入しています。



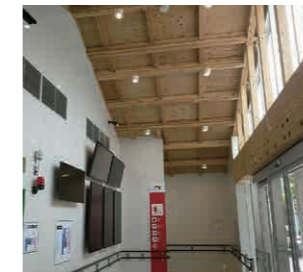
RVステーション鈴鹿PA

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、快適性の向上を図るとともに、設備面や清掃面に様々な工夫をしています。近年ではインバウンド対策として、外国人のお客さま向けに、温水洗浄便座の操作や正しいトイレの利用方法を14カ国語でご案内するタブレットの整備を進めています。視覚障がい者の方に向けては、タブレット上に立体的なボタンを追加するなど、お客さまの声をもとに改良を重ねています。また、快適性の向上のみならず、脱炭素社会の実現に向けて、トイレへの木材利用を促進するなど、持続可能な社会の実現に向けた取り組みを推進しています。



タブレットの整備

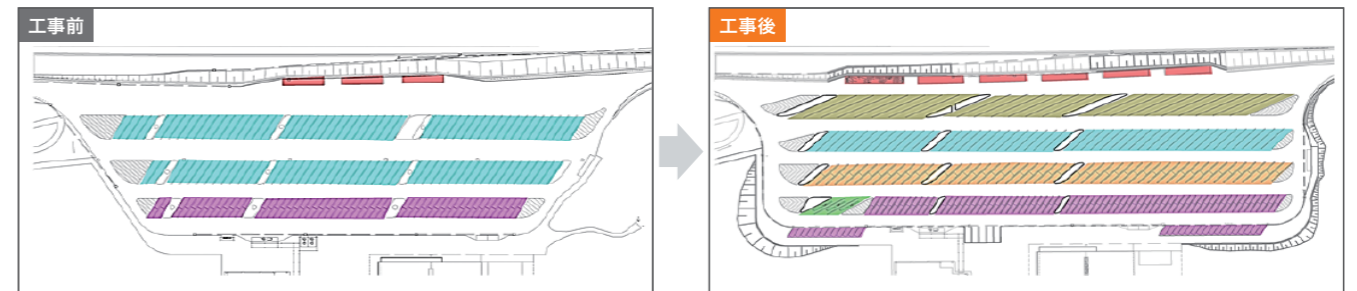


木材利用トイレ

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。2022年度は新名神高速道路 土山SA(下り)、鈴鹿PA(上り)など約210台分の大型車駐車マスを拡充しました。2023年度は新東名高速道路 清水PA(上り)、岡崎SA(下り)など約220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。

駐車マス拡充事例 新名神高速道路 土山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 ■ トレーラー・大型車兼用マス

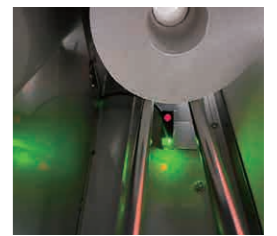
効果 平日夜間の大型車エリアの混雑が緩和

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

※「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

TOPICS センサー等を用いたトイレ管理の高度化

休憩施設の利用状況等をデータ化して効率的に業務を行う「スマートSA」の実現に向けた取り組みを進めています。また、トイレトーパーの残量等を検知して、各種データを一元管理するシステムを2023年2月に東名高速道路 駒門PA(上り)に導入しました。今後、生産性向上のための最適な運用方法を検証していきます。



トイレトーパー 残量検知センサー取付状況



トイレ維持管理システムの画像