

高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等
(他4路線)に関する維持、修繕その他の管理の報告書

2008営業年度

2009年7月

目 次

第1章 基本的方針・管理の水準等

1. 基本的方針
2. 管理の水準
3. 対象路線

第2章 2008年度 高速道路管理業務の実施概要

第3章 高速道路管理業務の成果(アウトカム指標)

1. アウトカム指標一覧
2. 各指標の取り組みについて

第4章 計画管理費の計画と実績の対比

1. 維持修繕業務
2. 管理業務

第5章 現在の課題とその取り組みについて

<参考> 道路資産データ等

第1章 基本的方針・管理の水準等

1. 基本的方針

「早い」「安全・安心」「安い」「快適」「便利」「楽しい」を実感していただける高速道路空間を創造し、ご利用いただくお客様に「今日も明日も走りたい」と感じていただくことを私たちのよろこびとします。

高速道路空間をこれまで以上に有効に活用し、その効果を最大限発揮させることで、地域社会の発展と暮らしの向上、更に広く日本経済全体の活性化に貢献するとともに、良好な保全・サービスにより安全で安心できる高速道路を提供します。

2. 管理の水準

- (1) 会社は、協定第12条に基づき、協定の対象となる道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕その他の管理を行い、もって一般交通に支障を及ぼさないよう努めるべく別添参考資料「維持、修繕その他の管理の仕様書」により実施しています。
- (2) 仕様書に記載している管理水準は、通常行う管理水準を表現したものであり、繁忙期や閑散期、気象条件、路線特性など現地の状況に則した対応を図るために現場の判断において変更することがあります。

3. 対象路線

- (1) 会社が維持、修繕その他の管理を行う対象は下表の通りです。

【全国路線網】

路線名	供用(2009.3.31 現在) 延長(km)
中央自動車道 富士吉田線	94
中央自動車道 西宮線 <small>注1</small>	360
中央自動車道 長野線 <small>注2</small>	33
第一東海自動車道	347
東海北陸自動車道	185
第二東海自動車道 横浜名古屋線	31
中部横断自動車道	16
北陸自動車道	282
近畿自動車道 名古屋関線	86
近畿自動車道 伊勢線	69
近畿自動車道 名古屋神戸線 <small>注4</small>	32
近畿自動車道 尾鷲勢和線	24
一般国道1号(新湘南バイパス)	9
一般国道1号(西湘バイパス)	15
一般国道138号(東富士五湖道路)	18
一般国道271号(小田原厚木道路)	32
一般国道302号(伊勢湾岸道路)	6
一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道) <small>注5</small>	9
一般国道475号(東海環状自動車道)	73
合 計	1,720

※高速自動車国道にあつては、「高速自動車国道」の表記は省略

注1 山梨県大月市から滋賀県東近江市まで（八日市 IC 含む）

注2 長野県岡谷市から長野県安曇郡豊科町まで（豊科 IC を含む）

注3 滋賀県米原市から富山県下新川郡朝日町まで（朝日 IC を含む）

注4 愛知県海部郡飛鳥村から甲賀市まで（（仮称）甲賀土山 IC を含まない）

注5 茅ヶ崎市から海老名市門沢橋まで及び海老名市中新田からあきる野市まで（あきる野 IC を含まない）

【一の路線】

路線名	供用(2009.3.31 現在) 延長(km)
一般国道1号（箱根新道）	13.8
一般国道16号（八王子バイパス）	4.5
一般国道139号（西富士道路）	6.8
一般国道158号（中部縦貫自動車道）	5.6

第2章 2008年度 高速道路管理業務の実施概要

日本の東西基幹交通を担う大動脈である東名・名神高速道路をはじめ、沿線地域の皆さまの生活を支える高速道路を管理・運営します。

お客さま第一主義を徹底し、お客様の声を的確に反映させたサービス、業務の改善に取り組み、お客様の声を的確に反映させたサービスを24時間365日提供することにより、安全・安心・快適な高速道路の実現の取り組みについて年度事業計画を基に実施いたしました。

実施概要については下記のとおりです。

(1) 安全で快適な走行環境の確保の取り組み

- ①安全で安心してご利用いただけるよう、路面や構造物、施設設備などの計画的保全、長寿命化を図るため、詳細点検等を実施し、点検結果に応じて必要な補修・補強を実施しました。



《構造物点検》



《施設設備点検》

- ②道路構造物の老朽化の進行により、コンクリート構造物や設備から落下する事象が発生しています。そのため、お客様や沿道地域の方々などへの第三者被害を未然に防止するため、グループ体となって緊急安全点検を実施しています。第一弾点検として、定期点検において経年劣化等による損傷のシグナルが出ている箇所では第三者への影響が想定されている箇所を対象とし、点検対象2,164箇所の点検を実施しました。第二弾点検として、第三者への影響が想定される残り全ての箇所で、2009年度内の完了を目指し実施中です。



《緊急安全点検の実施状況》

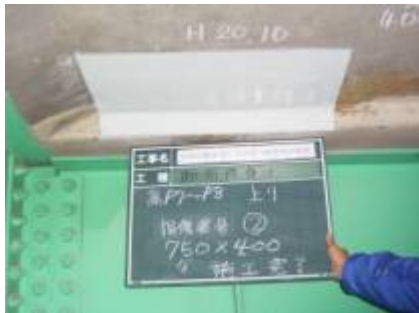
なお、緊急点検で発見された要補修箇所は、部分的・簡易的な工法等を用いた第三者被害防止対策や、損傷程度やその原因、交差物の重要性に応じて、長寿命化へ向けた道路構造物の計画保全対策について順次実施しています。(下記に応急対策の実施例を示す)



《剥落防止ネットの連続施工①》



《剥落防止ネットの連続施工②》



《部分対策(断面修復+剥落繊維シート)》



《トンネル目地部剥落防止樋》

③雨天時の走行環境を向上させるために高機能舗装化を進めました。

- ・従来舗装を施した路面が損傷した箇所について高機能舗装化を実施しました。
- ・2008年度に新たに高機能舗装とした総延長:約115Km車線

(高機能舗装率76%)

(詳細は「第3章 管理の成果(アウトカム指標)の達成状況」の内「事故防止対策の推進」を参照)



《密粒舗装と高機能舗装の状況写真》

④トンネル内における走行環境を向上させるためにトンネル照明の蛍光灯化を進めました。

・2008年度に新たに蛍光灯化したトンネル数：7本(上下線別)

(蛍光灯整備率60%)



《ナトリウム灯照明の状況》



《蛍光灯照明の状況》

⑤高速道路を安全にご走行いただくために、お客様が利用される際に特に注意が必要な「要注意箇所」、安全走行のアドバイス、各種安全対策を紹介したパンフレット(通年・冬季版)に加え、延長10.7kmに及ぶ飛騨トンネルを含む東海北陸道の飛騨清見～白川郷間の開通を機会に、特にトンネル走行時に特に注意していただきたい点など紹介した「トンネル走行気をつけガイド」を作成し、休憩施設での配布や関係機関への送付を含め、通年版：約22万部、冬季版：約10万部、トンネル版：約5万部を配布しました。

また、ホームページへ掲載した「高速走行の要注意箇所！！」についても、2008年度で年間約64,000件のアクセスとなるなど、広く安全啓発に努めました。



<通年版>



<冬季版>



<トンネル版>

⑤2007年9月より企業、各種団体、学校などからのご要望に応じて、当社社員がお伺いし、高速道路上での交通事故の発生状況や交通安全のポイントなど、高速道路をより安全に走行いただくための無料出張講座「NEXCO中日本高速道路交通安全セミナー」を実施しています。

2008年3月までに延べ430回、約24,000名の受講者に対して開催し、今後も継続して取り組んでいきます。



(2)災害・悪天候に強い道路づくりの取り組み

①気象予測に基づき、雪氷体制を構築し、凍結防止剤散布作業及び除雪作業を実施するとともに必要に応じて雪氷応援派遣を行い冬期間の交通確保に努めました。



定置式溶液散布装置稼働状況
(北陸自動車道下り61.4KP付近)



除雪作業状況
(東海北陸道下り97.8KP付近)

②災害に強い道路ネットワークの構築を目指し、耐震補強工事を実施しました。

- 橋脚補強完了率:98%⇒前年度96%より2%向上
(詳細は「第3章 管理の成果(アウトカム指標)の達成状況」の内「地震に強い道路を目指す」を参照) 【北陸自動車道 手取川橋P5橋脚】



《橋脚補強 (施工前)》



《橋脚補強 (施工後)》

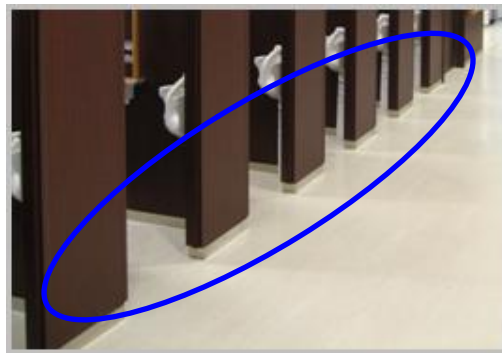
(3) 美しいお手洗いを目指した取り組み

①お手洗い内の段差解消など、休憩施設におけるバリアフリー化を実施しました。

・2008年度にお手洗い内の段差を解消した18箇所(整備率88%)



(施工前)



(施工後)

《お手洗い内段差解消》

②3K(暗い、汚い、臭い)のイメージ改善や女性用お手洗いの増設を目的としたお手洗いのリフレッシュを実施し、大便器の洋式化(洋式化率SA90%・PA70%)及び洗浄器付便座の整備を推進しました。

・リフレッシュ: 2008年度は8箇所を実施

・洋式化 : 2008年度は46箇所を整備(整備率39%)

・洗浄器付便座: 2008年度は51箇所を整備(整備率56%)



改装による美化



女性用トイレの増設



大便器の洋式化及び
洗浄器付便座

③既設お手洗いの臭気対策、美観、清潔を目的としたクリーニングを実施しました。

・2008年度は5箇所を実施



臭気測定



特殊洗浄効果



拡大写真⇒

便器を取り外し
排水管の洗浄

(4) 環境の保全・地域との調和を目指した道路管理の取り組み

① 関係機関と調整の上、遮音壁の新設・嵩上げ、のり面樹林化など必要な環境対策を適切に実施しました。

- ・2008年度に設置した遮音壁の延長：約8Km
- ・2008年度に実施した樹林化面積：約9ha

【中央自動車道 下り 113.3KP 付近】



《遮音壁（施工前）》



《遮音壁（施工後）》

【北陸自動車道 上り 107KP 付近】



《樹林化（施工前）》



《樹林化（施工後）》

(5) 渋滞解消の取り組み

①東名（上下線）岡崎インターチェンジ及び中央道（下り）相模湖インターチェンジへ速度回復を促すLED情報板の設置や中央道 小仏トンネル手前への付加車線の設置、新名神のネットワークが完成したことによる交通分散効果により約27万台・時間/年 減少しました。

また原油高騰等の影響により交通量が減少し、約54万台・時間/年減少しました。

なお2、3月での降雪の影響や圏央道開通により交通量が増加し、約22万台・時間/年増加しましたが、全体では728⇒669万台・時間/年と約59万台・時間/年（約8%）減少しました。

・本線渋滞損失時間:669万台/時間年

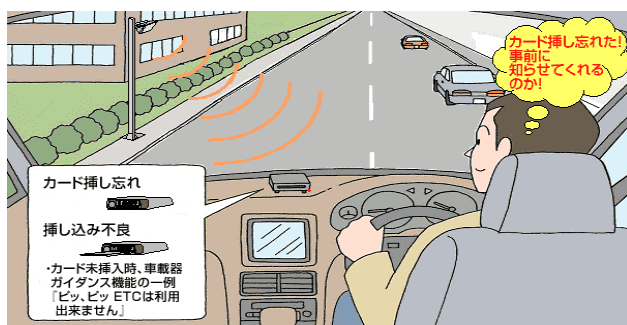
⇒前年度728万台/時間年 59万台/時間・年減少

（詳細は「第3章 管理の成果(アウトカム指標)の達成状況」の内「効率的な渋滞対策を推進」を参照）

(6) 多くのお客様に満足してご利用いただけるサービス充実の取り組み

①ETCレーンにおける停止車両の削減のため、カード未挿入防止お知らせアンテナを設置しました。

・カード未挿入防止お知らせアンテナの設置:30箇所(整備率49%)



《 お知らせアンテナの設置例 東富士五湖道路:富士吉田IC 》

②不正通行対策の強化を図りました。

不正通行車両の特定に向け、高性能カメラを65レーンに設置しました。

不正通行抑止策として、一般レーンに開閉バーを59レーンに設置しました。

また、不正通行に対しては、積極的な警察への通報、捜査への協力体制の強化を図るとともに、車載器載せ替え車両等、不正通行の疑義車両に対して文書送付等を行うことで、通行料金の回収及び不正通行の抑止を図りました。

更に、支払交渉に応じない悪質な不正通行者に対しては、支払請求訴訟を提起しました。

不正通行抑止のPRとして、ポスター、チラシを作成し、SA・PAに備付けました。

(7) ETCの普及・利用促進及び各種割引の充実の取り組み

① ETCの普及・利用促進を進めるため、車載器購入支援や料金サービスの充実を図りました。

・ ETC利用率：74.6%⇒80.3%前年度より約6%向上

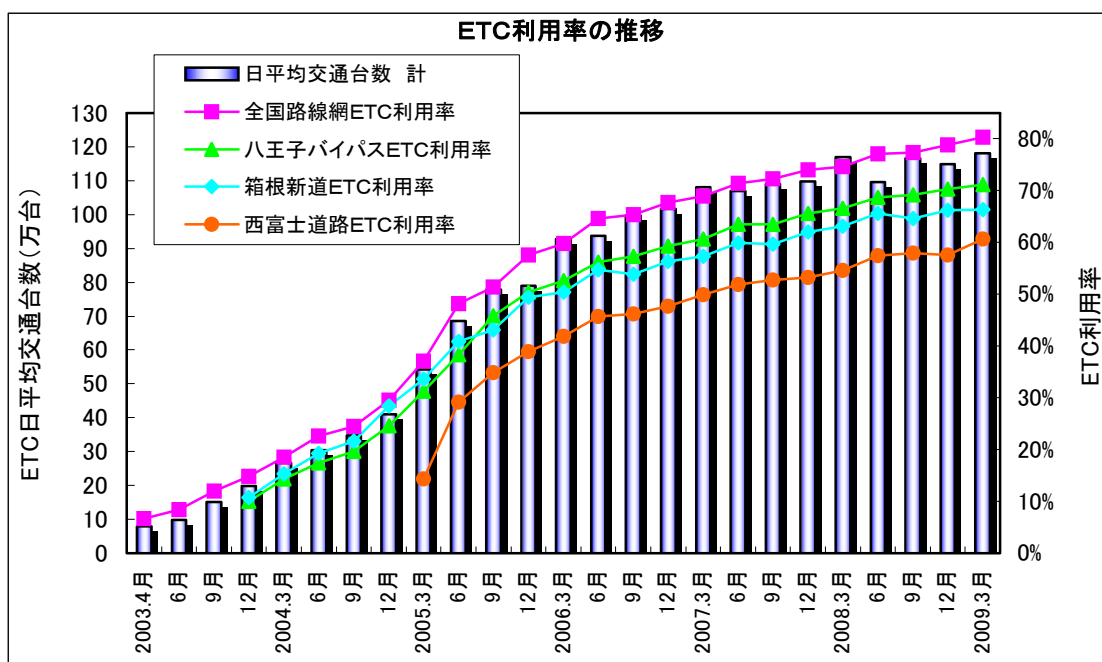
(詳細は「第3章 管理の成果(アウトカム指標)の達成状況」の内「ETC普及によるサービスの向上」を参照)



《 NEXCO 中日本 岐阜工事事務所での ETC ワンストップサービス 》



《各種企画割引等の実施》



第3章 高速道路管理業務の成果（アウトカム指標）

アウトカム指標とは、ご利用いただくお客様の視点に立って、高速道路の利便性や安全性等の成果を分かりやすく示すための指標です。従前の業務量や費用という観点ではなく、実際に高速道路事業にもたらされた成果に観点を置いたものです。アウトカム指標には定時性を確保するための渋滞の問題、道路路面の健全性を示した舗装の保全率、維持管理に関するお客様の満足度など具体的な項目を設定しております。

1. アウトカム指標一覧

【全国路線網】

アウトカム指標	定義	単位	2007年度実績値	2008年度実績値	コメント
本線渋滞損失時間	本線渋滞が発生することによる利用者の損失時間	万台・時間/年	728	669	付加車線、速度回復情報板による対策及び新名神のネットワーク完成による効果及び交通量が減少したことにより、昨年に比べ 59 万台・時間減少。
路上工事による車線規制時間	路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間/(km・年)	67	66	・中央道、小田原厚木道路等一般有料道路区間において舗装補修工事の減やその他工事の集約化により工事車線規制時間が減少。
ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	74.6	80.3	車載器購入支援及び各種キャンペーンによる促進
死傷事故率	走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	件/億台 ^{キロ}	9.1	7.8	高機能舗装の整備、渋滞減少、安全啓発の取り組み等による死傷事故の減少
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	96	97	要補修箇所約 122km・車線の補修完了
橋脚補強完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	98	98	要対策箇所約 53 基の橋脚補強を完了
顧客満足度	CS調査等で把握する維持管理に関するお客様の満足度	5段階評価	3.6	3.7	安全性・快適性、走行信頼性、情報関連、休憩施設の全項目で若干前年度を上回ったため、総合顧客満足度は、0.1ポイント上昇し、3.7となった。

【一般国道1号（箱根新道）】

アウトカム 指標	定義	単位	2007年度 実績値	2008年度 実績値	コメント
本線渋滞 損失時間	本線渋滞が発生することによる利用者の損失時間	万台・ 時間/年	0.05	0.04	現状維持
路上工事による車線規制時間	路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間/ (km・年)	44	122	耐震補強工事、舗装補修工事、防護柵工事等昨年度比増により車線規制時間が増加。
ETC 利用率	ETC 導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	63.1	66.3	車載器購入支援及び各種キャンペーンによる促進
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	83	98	要補修箇所約4km・車線の補修完了
橋脚補強 完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	12	41	要対策箇所約5基の橋脚補強を完了
顧客満足度	CS調査等で把握する維持管理に関するお客様の満足度	5段階 評価	(3.4)	(3.7)	()は参考値

【一般国道16号（八王子バイパス）】

アウトカム 指標	定義	単位	2007年度 実績値	2008年度 実績値	コメント
路上工事による車線規制時間	路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間/ (km・年)	129	81	環境対策工事(裏面吸音板取替工事)が完了したことによる減
ETC 利用率	ETC 導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	66.6	71.2	車載器購入支援及び各種キャンペーンによる促進
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	97	97	現状維持
顧客満足度	CS調査等で把握する維持管理に関するお客様の満足度	5段階 評価	(3.4)	(3.4)	()は参考値

【一般国道139号（西富士道路）】

アウトカム 指標	定義	単位	2007年度 実績値	2008年度 実績値	コメント
路上工事による車線規制時間	路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間/ (km・年)	64	102	舗装補修工事、緊急安全点検の実施により、工事車線規制時間が増加。
ETC 利用率	ETC 導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	54.6	60.6	車載器購入支援及び各種キャンペーンによる促進
死傷事故率	走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	件/ 億台 ^{キロ}	40.0	15.7	死傷事故で▲17件減少
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	96	98	要補修箇所約0.5km・車線の補修完了
橋脚補強 完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	100	100	2007年度完了済
顧客満足度	CS調査等で把握する維持管理に関するお客様の満足度	5段階 評価	(3.6)	(3.6)	()は参考値

【一般国道158号（中部縦貫自動車道）】

アウトカム 指標	定義	単位	2007年度 実績値	2008年度 実績値	コメント
路上工事による車線規制時間	路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間/ (km・年)	0	0	2007年度、2008年度ともに、車線規制を伴う補修工事が発生しなかった。
死傷事故率	走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	件/ 億台 ^{キロ}	0	0	
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	95	95	現状維持
顧客満足度	CS調査等で把握する維持管理に関するお客様の満足度	5段階 評価	(3.7)	(3.6)	()は参考値

2. 各指標の取り組みについて

(1)当社で取り組んでいる主な指標(7項目)は下記のとおりです。

(①と④は2008年の暦年データをもとに報告いたします)

- | | |
|----------------|-------------------------|
| ①本線渋滞損失時間 | 【取組み-1】「効果的な渋滞対策の推進」 |
| ②路上工事による車線規制時間 | 【取組み-2】「路上工事に伴う規制時間の削減」 |
| ③ETC利用率 | 【取組み-3】「ETC普及によるサービス向上」 |
| ④死傷事故率 | 【取組み-4】「事故防止対策の推進」 |
| ⑤舗装保全率 | 【取組み-5】「安全な走行環境の提供」 |
| ⑥橋脚補強完了率 | 【取組み-6】「地震に強い道路を目指す」 |
| ⑦顧客満足度 | 【取組み-7】「お客様満足度の向上を示す」 |

※各指標の取り組み状況については、全国路線網を対象に報告いたします。

■ 効果的な渋滞対策の推進【取組み－１】

渋滞を削減することにより、高速道路走行時の定時性を向上させます。

【指標】本線渋滞損失時間 〔単位：万台・時間/年〕 本線渋滞が発生することにより、お客様が道路を走行する際に定常より余分にかかる時間の総和	2007年 実績値	728
	2008年 計画値	719
	2007年 実績値	669

解 説

本線渋滞損失時間とは、渋滞がなく通常で走行した所要時間に対し、渋滞した結果の遅い速度で走行した所要時間との差分を渋滞に巻き込まれた総台数分に換算した時間です。

『本線渋滞損失時間が669万台・時間（2008実績値）』とは・・・

- 669万台・時間のうち371万台・時間が東名高速での損失であり、これは全長で約350km、通常走行で3時間30分程度要するものが、3時間38分で走行したこととなり、渋滞により平均約8分間の損失が生じたもの

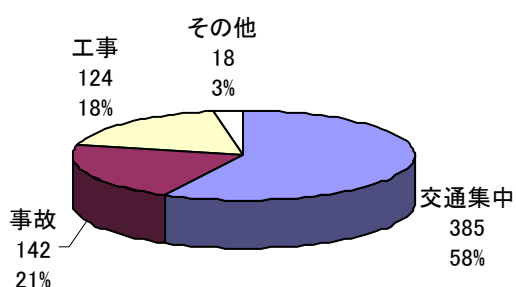
<補完指標>

- 通常走行と比べて20分以上の遅れが生じた渋滞が、
 - ・ 東名（横浜町田～厚木間：上下線）で約200回/年
 - ・ 東名（豊田J～音羽蒲郡間：上下線）で約440回/年
 - ・ 中央道（八王子～相模湖間：上下線）で約110回/年発生

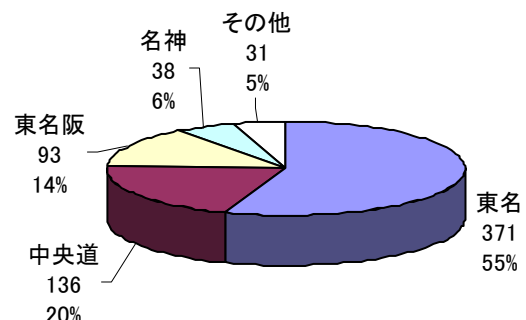
◆2008年度 渋滞発生状況（本線渋滞損失時間 669万台・時間）

- ① 要因別では、交通集中渋滞が385万台・時間（58%）と最も多い
- ② 路線別では、東名での発生が全体の約55%と最も多く、次いで中央道・東名阪・名神であり、4路線で全体の95%を占める

<①669万台・時間の要因別内訳>



<②669万台・時間の路線別内訳>



◆達成度報告（2008年度の取り組みと成果）

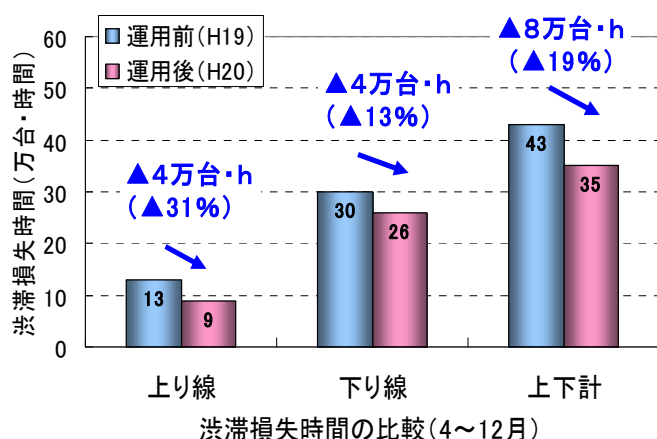
東名（上下線）岡崎インターチェンジ及び中央道（下り）相模湖インターチェンジへ速度回復を促すLED情報板の設置や中央道 小仏トンネル手前への付加車線の設置、新名神のネットワークが完成したことによる交通分散効果により約27万台・時間/年 減少しました。

また原油高騰等の影響により交通量が減少し、約54万台・時間/年減少しました。

なお2、3月での降雪の影響や圏央道開通により交通量が増加し、約22万台・時間/年増加しましたが、全体では728⇒669万台・時間/年と約59万台・時間/年（約8%）減少しました。

○速度回復LED情報板設置による渋滞の減少

①東名（上下線）豊田ジャンクションから岡崎インターチェンジ間は、下り坂から上り坂にうつる箇所で速度が低下し渋滞が発生していることから、速度回復を促すLED情報板を設置しました。その結果 当該箇所の渋滞が約8万台・時間減少しました。



東名 岡崎インターチェンジ付近に設置したLED速度回復情報板

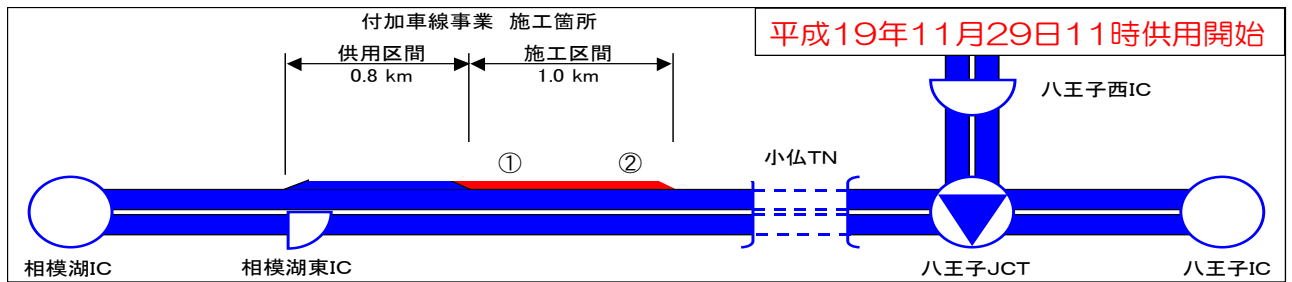
②中央道（下り線）相模湖インターチェンジ付近においても東名同様速度回復LED情報板を設置しました。その結果当該箇所の渋滞が約2万台・時間減少しました。



中央道 相模湖インターチェンジ付近に設置したLED速度回復情報板（仮設）

○中央道 小仏トンネル付近への付加車線設置による渋滞の減少

- ・中央道 小仏トンネル渋滞緩和を目的に付加車線を設置しました。(平成 19 年 11 月 29 日 完成) その結果交通容量が増加し、渋滞が約4万台・時間減少しました。



①施工前



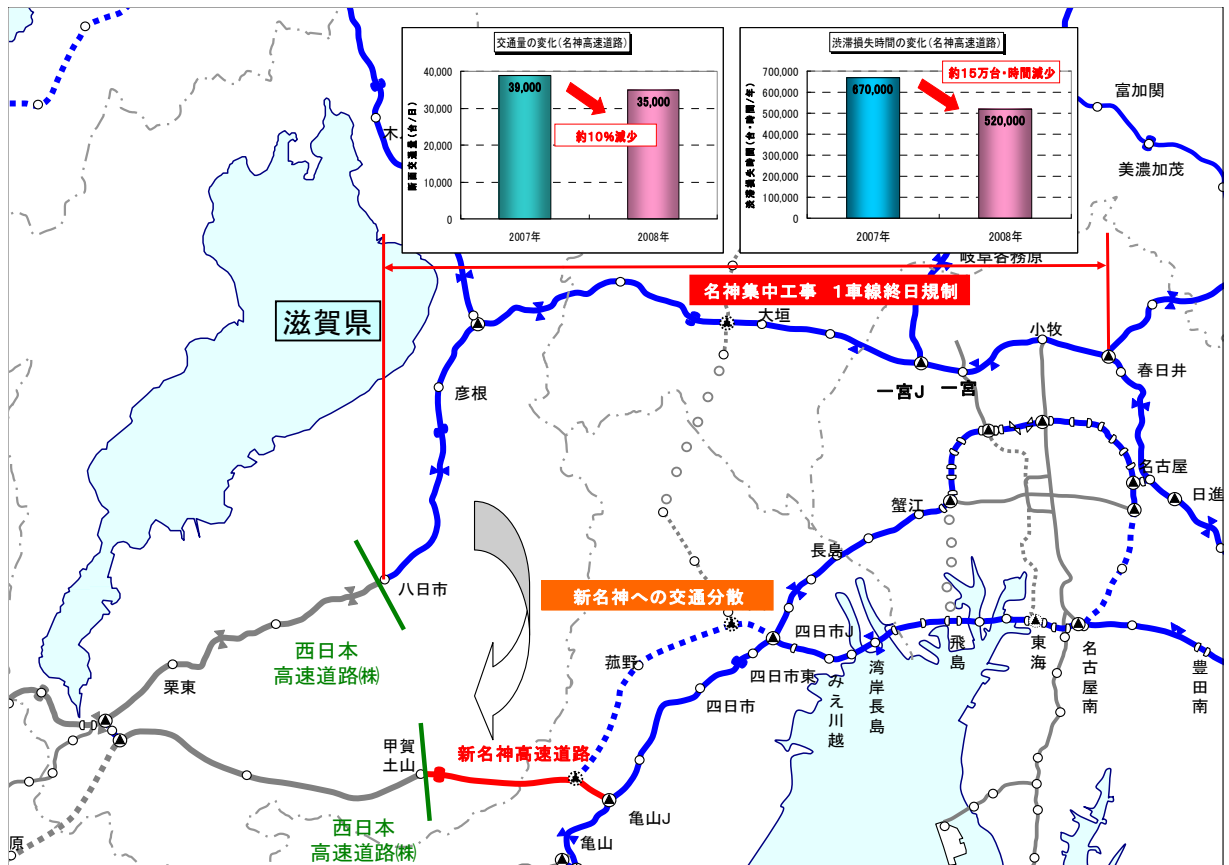
②施工後



②施工後

○ネットワーク(新名神)完成による工事渋滞の減少

- ・新名神開通により名神高速道路の代替路が確保されたことにより、5月に実施した名神集中工事の全体規制量は6%増加したにもかかわらず、交通分散効果により工事渋滞が約15万台・時間減少しました。



○交通量減少による交通集中渋滞及び事故渋滞の減少

- ・原油高騰等により特に交通量の減少が大きかった8月期において、交通集中渋滞が約19万台・時間、事故渋滞が約35万台・時間減少しました。

○圏央道開通による渋滞の増加

- ・圏央道開通により環状外側の区間の交通量が約4%増加し、渋滞が約9万台・時間増加しました。

○2、3月期の降雪等による渋滞の増加

- ・2、3月期の降雪の影響等により渋滞が約15万台・時間増加しました。

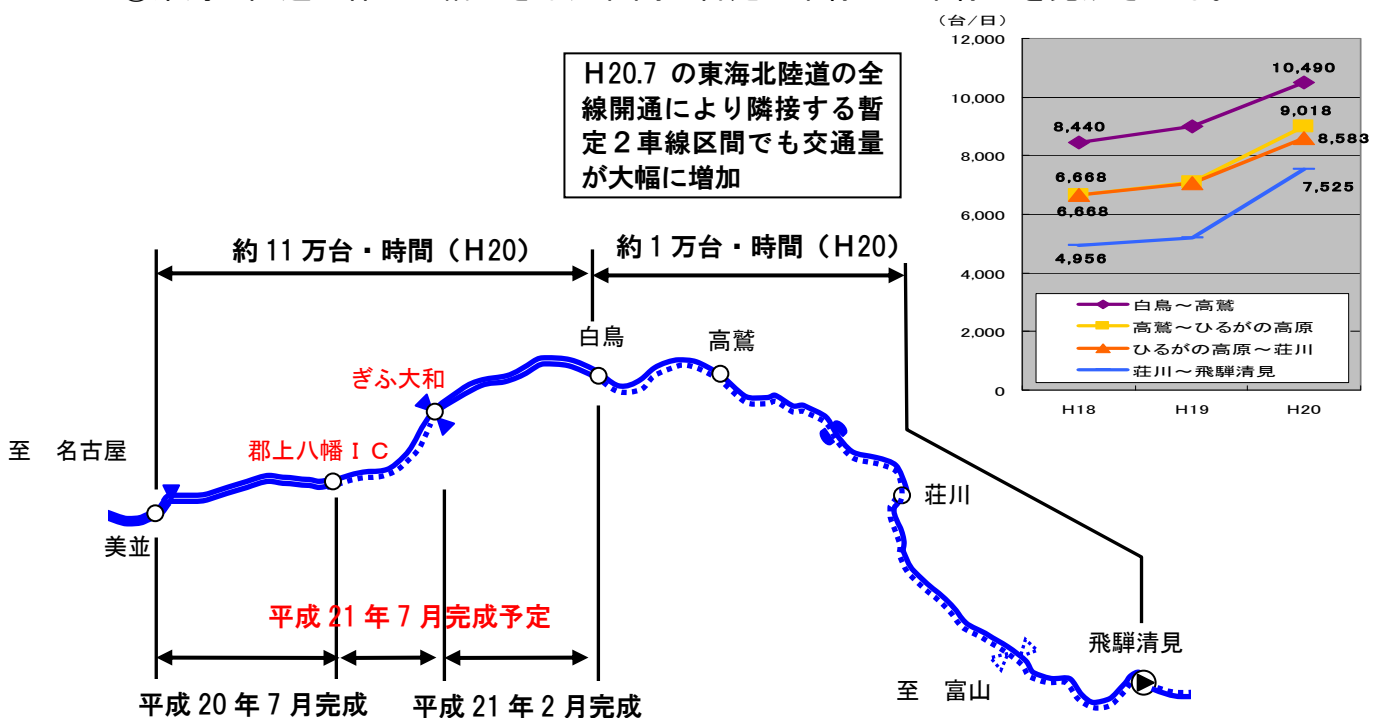
参考) 2009年度の業績計画(目標値: 647万台・時間/年)

渋滞緩和に向け、暫定2車線の4車線化・付加車線の設置・LED速度回復情報板の設置・TDM^(※1)の実施など渋滞対策事業を引き続き推進していきます。

※2009年度の目標値については、2008年度実績728万台・時間から9万台・時間減少を目標として719万台・時間/年と設定した。

《H21 目標達成に向けた取組み》

- ①中央道(下り)相模湖IC付近へLED速度回復情報板を設置する。
(昨年は効果確認のため仮設で運用)
- ②東名(上り)岡崎IC付近のLED速度回復情報板を更なる効果向上を目指し、設置位置の変更を行う。
- ③東海北陸道 郡上八幡～ぎふ大和間の暫定2車線の4車線化を完成させる。



- ④ 東名(上)大和TN付近のLED速度回復情報板設置【H21年3月末 完成済】
- ⑤ らくらくドライブ東名による情報提供TDM実施【H21年4月より運用開始】

⑥ 休日特別割引による混雑・事故対策の継続実施【H21年3月28日より実施】

■主な対策

＜LED標識車等の設置＞



＜駐車場整理員の配置＞



＜休憩施設混雑情報板の設置＞



＜仮設トイレの設置＞



＜渋滞末尾の後尾警戒車の配置＞



＜参考：H21以降の取組み（継続事業含む）＞

①付加車線の設置〔中央道（下）元八王子BS付近〕【H22完成目標】

②ネットワーク整備による交通分散

〔名古屋二環（名古屋南～高針）〕【H22完成目標】

③交通混雑期における料金TDM^(※1)の実施【H19～】

④情報提供TDM^(※1)の実施

6ヶ月先までの渋滞予測情報及び中央道の渋滞緩和に向けた専用HPによる情報提供TDMを実施

⑤休日特別割引による混雑・事故対策の継続実施

※1 TDMとは、交通需要マネジメント(Traffic Demand Management)の略称であり、お客様に時間、経路、交通手段や自動車の利用方法の変更を促すことにより、ピーク時間帯の交通需要をオフピーク時間帯へ分散させ、渋滞をはじめとする交通問題の解決を図る手法のことをいいます。

分散していただく方法として、料金割引やお買い物券などプレゼントによる方法を料金TDM、渋滞予測情報等の提供による方法を情報提供TDMと呼んでいます。

■ 路上工事に伴う規制時間の削減【取組み－２】

工事の集約化等を図ることにより、車線規制の路上工事を極力減らします。これにより、工事により極力渋滞が発生しないよう努めます。

【指標】路上工事による車線規制時間 〔単位：時間/km・年〕 路上作業に伴う年間の交通規制時間	2007年度 実績値	67
	2008年度 計画値	前年を下回るよう努め、定期的にチェックしていく
	2008年度 実績値	66

◆達成度報告（2008年度の取り組みと成果）

工事の重点化・集約化、集中工事など工事規制箇所の集約や部分解除等を積極的に実施し、2007年度と比較し、1時間・km減少しました。

年 度	車線規制時間 (千時間)	車線規制時間 (h・km年)	備 考
2007年度	111.0	67	
2008年度	110.6	66	
増 減	▲ 0.4	▲ 1	

主な増減理由は次のとおりです。

(減少したもの)

- ・中央道、小田原厚木道路等一般有料道路区間において、舗装補修工事の減や、その他工事の集約化により、工事車線規制時間が減少。

(▲2,800時間)

- ・トールバリア撤去工事や受託工事等の完了により、工事車線規制時間が減少。

(▲6,500時間)

(増加したもの)

- ・緊急安全点検（トンネル、OV）の実施により、工事車線規制時間が増加。

(2,000時間)

- ・東海北陸道4車線化の工事实施により、工事車線規制時間が増加。

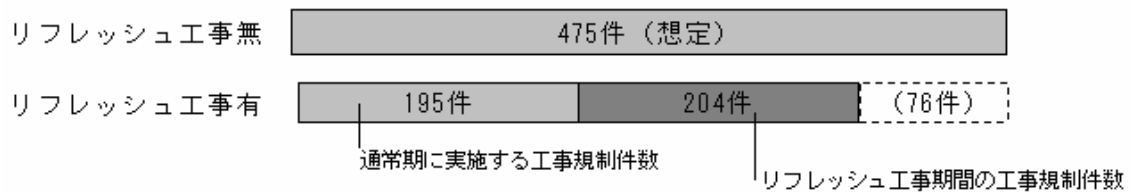
(3,700時間)

- ・その他工事による工事車線規制時間が増加。

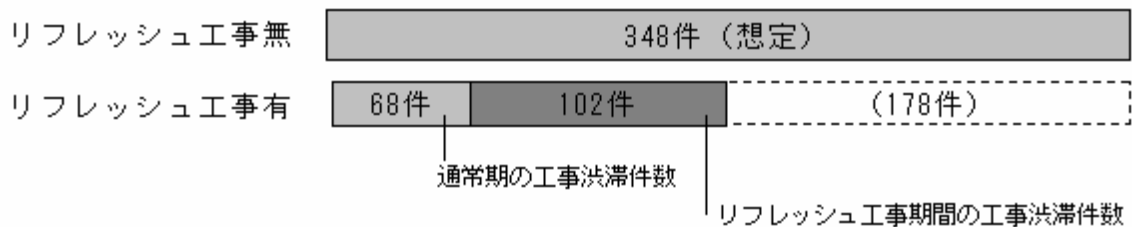
(3,200時間)

【参考】東名阪リフレッシュ工事の削減例

(1) リフレッシュ工事による年間工事規制の削減例（東名阪 四日市 I C～名古屋 I C）



(2) リフレッシュ工事による年間工事渋滞の削減例（東名阪 四日市 I C～名古屋 I C）



※ 通常期に実施する工事とは、リフレッシュ工事期間以外に緊急的に行う事故復旧や舗装修繕工事などの工事、定期的に行わなければならない設備点検や道路面清掃作業などの工事のことです。

(参考) 2009年度の業績計画

（目標値：2008年度を下回るよう努め、定期的にチェック）

集中工事等の実施により工事の一層の集約化を図り、路上工事時間・工事規制回数を削減するとともに、交通状況や工事渋滞状況を常に分析し迅速に対策を講ずることによって、工事渋滞量の減少を図ります。

■ ETC普及によるサービス向上【取組み-3】

ETCの活用による弾力的な料金施策を実施し、サービスの向上を目指します。

【指標】ETC利用率[単位：%]	2007年度 実績値	74.6
ETCが利用可能料金所におけるETC利用車両の占める割合	2008年度 計画値	76
	2008年度 実績値	80.3

◆達成度報告(2008年度の取組みと成果)

様々な施策を実施を中心として普及促進を図った結果、2008年度と比べてETC利用率は約6%の増加となり、目標値は達成しました。

ETC普及に向けた2008年度の取組みは下記のとおりです。

【料金施策・車載器購入支援】

- ・ETC利用車両を対象とする時間帯割引・大口多頻度・マイレージ割引を継続実施しました。
- ・新規の車載器購入者を対象に、道路会社6社共同で、セットアップ費用の一部負担、四輪・二輪を対象としたETC車載器リース制度等の車載器購入支援策を実施しました。
- ・パーソナルカード初年度年会費無料キャンペーンを実施しました。
- ・中日本独自の取組みとして、プレミアムドライバーズカード新規加入者を対象とする「ETC車載器無料(若しくは特別価格)キャンペーン」を実施しました。
- ・車載器取付などの手続きを簡素化するため、高速道路のサービスエリアや市街地の大型集客施設、当社社屋において、ETCワンストップサービスを実施するとともに、ワンストップサービスをご利用頂いたお客様を対象にETCマイレージポイント(+1,000)プレゼントを実施しました。
- ・サンデードライバー等の利用率向上のため、企画割引(富士周遊プラン等周遊区間乗り放題型(6商品、全て旅行会社との連携タイプ))、東名等における料金TDM型(2回:GW、お盆)や東名お正月渋滞減らし隊キャンペーン等マイレージプレゼント型(3回)を実施しました。

【安全啓発関係】

- ・ETCレーン通過速度を抑制するために、開閉バーの開くタイミングを遅くする速度抑制対策を全料金所で実施するため、各種マスメディアを利用して広くお客様への周知を図りました。
- ・ETCの正しい使い方を具体的にまとめたDVDを自動車教習所(411箇所)・休憩施設で上映し広くお客様への周知を図りました。

【車載器購入支援】



《四輪:ETC車載器リース制度》

《二輪:ETC車載器リース制度》

《ETCパーソナルカード初年度年会費無料キャンペーン》

【安全啓発関係】



《速度抑制:新聞広告》



《安全啓発:リーフレット》



《安全啓発:ポスター》



《安全啓発:専用サイト》



《安全啓発:バナー広告》

(参考)2009年度の業務計画(目標値:83%)

2008年度の車種別の利用状況を見ると、中・大型・特大はそれぞれETC利用率は約9割、軽自動車は約6割、普通車は約8割でした。よって、2009年度についても引き続き軽・普通車のETC利用率の向上を目指すほか、お客様に安心してETCをご利用いただくための安全啓発に取り組みます。

■ 事故防止対策の推進【取組み－４】

円滑な交通を確保し、安全対策を推進することにより、事故の減少を目指します。

【指標】死傷事故率 〔単位：件／億台キロ〕 走行車両 1 億台キロあたりの死傷事故件数	2007 年 実績値	9.1
	2008 年度 計画値	前年を下回るよう努め、定期的にチェックしていく
	2008 年 実績値	7.8

解 説

死傷事故率とは、営業する全高速道路で発生する 1 億台^{キロ}（10 台の車が各々 100km 走れば 1 千台^{キロ}）当りの死傷事故件数のことをいう

『死傷事故率が 7.8 件／億台^{キロ}（2008 実績値）』とは・・・

※（年間死傷事故件数 1,917 件）／（年間走行 246 億台 km）＝7.79 件／億台^{キロ}

◆交通量 45,000 台／日（当社高速道路の平均的な日交通量）で延長 10 km のある IC 区間において一年間に約 13 件の死傷事故が発生する確率に相当

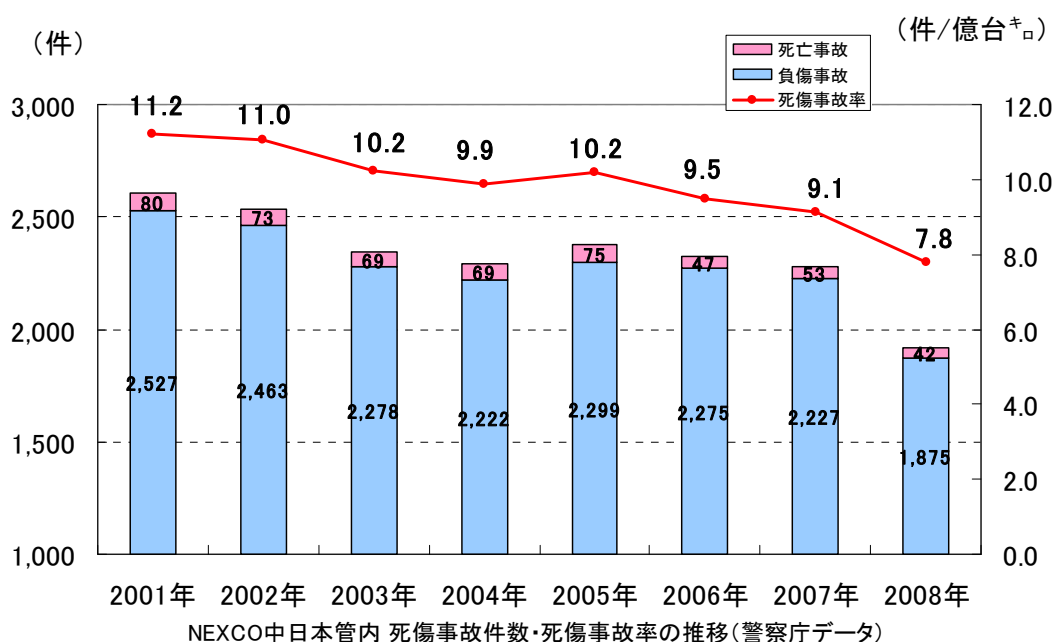
<補完指標>

◆死傷事故の発生件数は、東名豊田 J ～音羽蒲郡（下り線）で、30 件発生（延長：23.8km、交通量：46,000 台／日（2008 年））

◆達成度報告（2008 年度の取り組みと成果）

湿潤時の事故防止対策として、約 115 km・車線の高機能舗装の整備、重大事故の防止対策として、約 17km の中分強化型防護柵の整備等を実施しました。

また、ETC レーンでの事故防止対策として、管内全ての料金所（227 箇所）で速度抑制対策を実施しました。

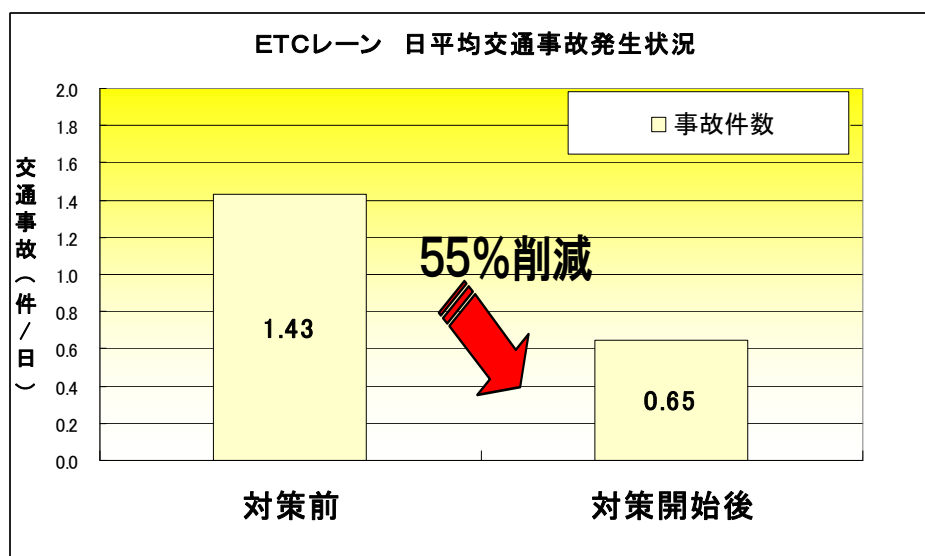
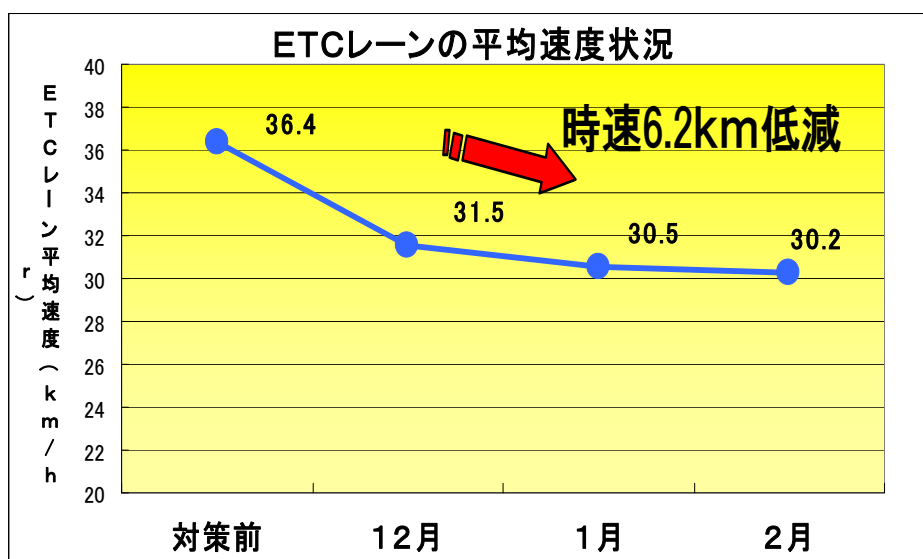


■ ETCレーン速度抑制対策

2007年度に一部のETCレーンにおいて実施した「発進制御バー開速度遅延による速度抑制対策」について、ETCレーン内での高速度車両や平均速度の抑制に大きな効果が認められたことから、2008年度よりETCを導入している全ての料金所（227箇所）のETCレーンで速度抑制対策を実施。

2008年11月25日より順次運用を開始し、2008年12月17日に対策を完了。その結果、対策前(2007年度平均)と対策後(3ヶ月平均)で、ETCレーンでの事故件数が約55%減少。

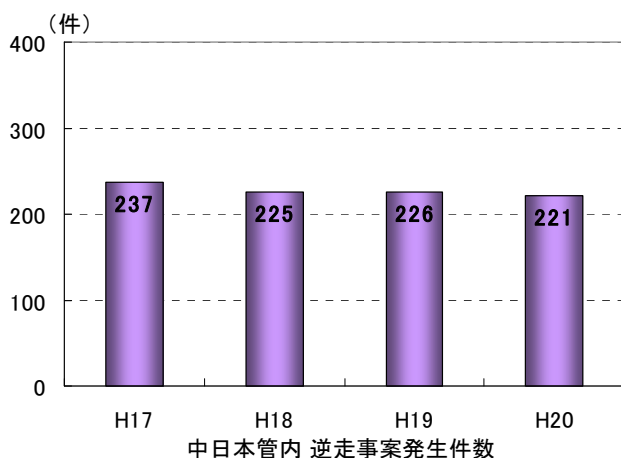
【発進制御バー開速度遅延による速度抑制対策 実施結果】



■逆走防止対策

逆走防止対策として 2005 年より休憩施設、I C、J C Tを対象に安全施設の点検・改善等を行い、具体的な対応として、①入口ランプでの進入禁止標識、注意喚起標識、路面表示などの強化や安全啓発活動、②ポスター・チラシ・ビデオ等での啓発広報、③インターチェンジ・休憩施設の流入・流出ランプ部において進行方向を示す路面表示(矢印)等を設置するなどの逆走防止対策を実施してきた。

また、2008 年度には、社会貢献事業の一環として、NEXCO 中日本管内 8 箇所の休憩施設に「逆走防止対策装置」を試行的に設置し、動作及び効果を検証。

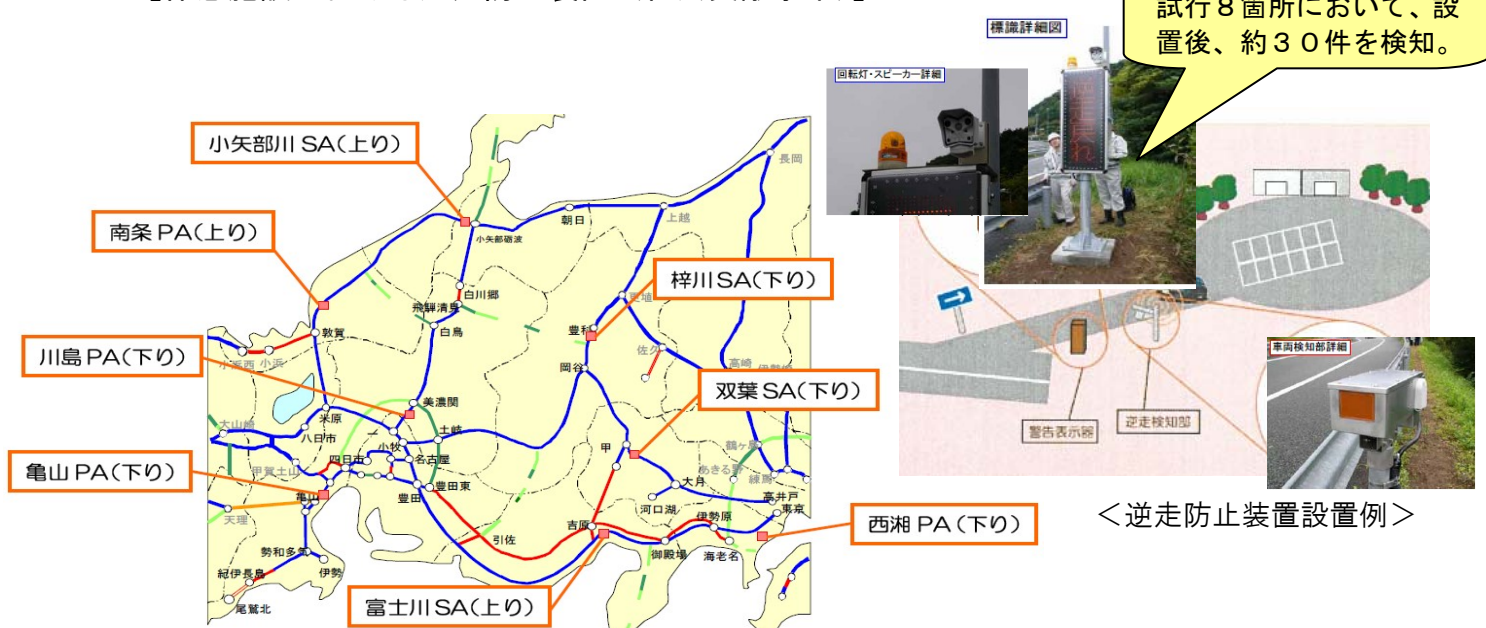


(NEXCO 中日本 道路管制センターで連絡・通報を受けた逆走件数)



路面表示(矢印)の設置

【休憩施設における逆走防止装置 (社会貢献事業)】



■ 安全な走行環境の提供【取組み－5】

健全な舗装路面を確保し、安全で快適な道路路面の提供を目指します。

【指標】舗装保全率 〔単位：％〕	2007年度 実績値	96
健全な舗装路面（概ねここ5年以内に補修がないと思われる箇所）の延長を全体延長で割ったもの	2008年度 計画値	98
	2008年度 実績値	97

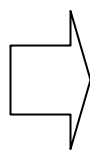
◆達成度報告（2008年度の取り組みと成果）

路面のわだち掘れやひびわれ等を調査し、補修が必要な箇所約122km・車線の舗装補修を実施しました。

【中央自動車道 上り155.7KP付近】



《舗装補修(施工前)》



《舗装補修(施工後)》

（参考）2009年度の業績計画（目標値：99％）

今後は、引き続き快適で安心な道路サービスを提供できるよう、安全で走りやすい舗装の維持及び向上を推進していきます。

■ 地震に強い道路を目指す【取組み－6】

対策が必要な橋梁の橋脚を補強し、地震に強い道路を目指します。

【指標】橋脚補強完了率 〔単位：％〕	2007年度 実績値	98
対策が必要な橋脚のうち、耐震補強が完了している基数の割合	2008年度 計画値	99
	2008年度 実績値	98

◆達成度報告（2008年度の取り組みと成果）

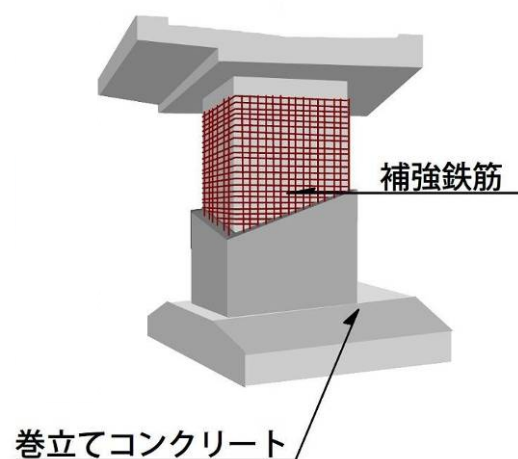
兵庫県南部地震と同程度の地震動に対して落橋等の甚大な被害を防止するための耐震補強を実施してきており、これまでに、東名、名神、中央道、東名阪道、伊勢道において対策が完了しました。

2008年度は要対策箇所48基の耐震補強を完了し、進捗は98.1%となりました。

※2007年度進捗；97.6%

（参考）2009年度の業績計画（99%）

2010年度の完了を目指し、2009年度は、着実な工事進捗を図っていきます。



■ 維持管理に関するお客様満足度の向上を目指す【取組み－7】

お客様の評価を維持管理業務に反映し、お客様満足度の向上を目指します。

【指標】顧客満足度 〔単位：ポイント〕 CS調査等で把握する維持管理に関するお客様の満足度（5段階評価）	2007年度 実績値	3.6
	2008年度 計画値	前年を上回るよう努め、定期的にチェックしていく
	2008年度 実績値	3.7

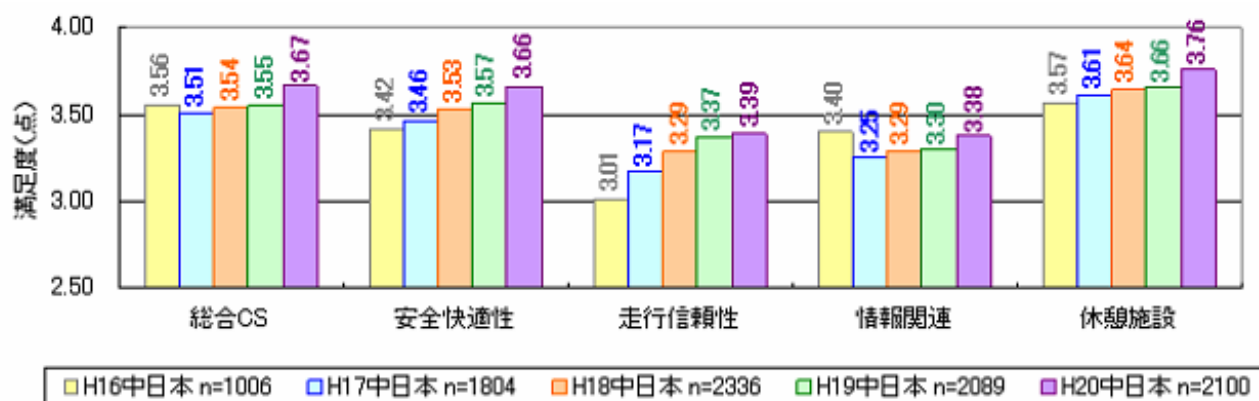
◆達成度報告（2008年度の取り組みと成果）

顧客満足度は3.7ポイントと2007年度比で0.1ポイント向上し目標を達成しました。安全性・快適性、走行信頼性、情報関連、休憩施設の全項目で前年度を上回っており、休憩施設の項目が最も向上しました。

これは、美しいお手洗いを目指した各種取り組み（お手洗い内の改装による美化、段差解消、女性トイレの増設、便器の洋式化等の実施）が、休憩施設の項目及び顧客満足度の向上に寄与したと考えられます。

《2008年度CS調査(Web調査)結果より》

総合CS値と戦略CS値の経年比較



（参考）2009年度の業績計画

（目標値：2008年度を上回るよう努め、定期的にチェック）

本社および各支社にCS推進委員会を設置し、お客様の声を反映したサービス、業務の改善に取り組むとともに顧客満足度の向上に努めており、今後も継続していきます。

第4章 計画管理費の計画と実績の対比

会社は、協定第12条に基づき、協定の対象となる道路を常時良好な状態に保つよう適性かつ効率的に高速道路の維持、修繕その他の管理を行い、もって一般交通に支障を及ぼさないよう努めるべく「維持、修繕その他の管理の仕様書」に基づき実施しました。

1. 維持修繕業務

(1) 計画と実績の対比

維持修繕費3割削減を維持するため、清掃、植栽等は必要な時期・箇所に厳選して実施しました。道路構造物については、点検結果から道路機能の維持や現状回復に必要な補修・取替え方法を適宜選定し、適切な補修や取替えを実施しました。

(消費税抜・億円)

業務名	2007年度 実績額(参考)	2008年度 決算額		
		2008年度 計画額	2008年度 実績額	備考
清掃作業	31		35	
植栽作業	30		38	
光熱水費	34		37	
雪氷対策作業	50		46	
保全点検	土木構造物の点検等	17		22
	施設設備等の点検	39		40
土木構造物修繕	橋梁	49		40
	トンネル	6		9
	舗装	80		72
	その他の修繕	20		14
施設設備修繕	電気施設等※①	41		38
車両維持費	8		10	
その他	53		58	
計	458	463	459	

※①通信施設、トンネル施設、建築施設を含む

※②原因者工事費は含まない

<主な増減理由>

- ・ 緊急安全点検の実施による増
- ・ 少雪による減

(2) 当該年度の主な資産保全の状況

① 舗装修繕

◆2008年度の実績

路線名	舗装補修延長	舗装保全率 ^{※1}
全国路線網 計	約122km・車線	97%
箱根新道	約4km・車線	98%
八王子バイパス	0km	97%
西富士道路	0.5km・車線	98%
中部縦貫自動車道	0km	95%

※1: 橋梁保全率とは、健全な舗装路面(概ねここ5年以内に補修の必要がないと思われる箇所)の延長を舗装路面の全体延長で割ったもの

② 橋梁等の修繕

◆2008年度の実績

路線名	橋梁補修数	橋梁保全率 ^{※2}
全国路線網 計	約80橋	85%
箱根新道	該当なし	74%
八王子バイパス	//	94%
西富士道路	//	85%
中部縦貫自動車道	//	83%

※2: 橋梁保全率とは、健全な橋梁上部工及び下部工(概ねここ5年以内に補修の必要がないと思われる箇所)の数量を橋梁上部工及び下部工の全体数量で割ったもの

③ 諸施設設備の障害対応

◆2008年度の実績

路線名	故障発生件数	故障対応率 ^{※3}
全国路線網 計	約11,000件	100%
箱根新道	約40件	100%
八王子バイパス	約50件	100%
西富士道路	約10件	100%
中部縦貫自動車道	約20件	100%

※3: 故障対応率とは、運用状態にある施設設備が雷害による停電や部品劣化等による機能低下などの設備故障の際に応急復旧及び現況復旧をおこなったもの

2. 管理業務

(1) 計画と実績の対比

料金收受業務については、料金所毎の平均的な時間交通量により算定された標準時間別開放車線数に基づく必要人員を配置し、適正な数の入口及び出口車線を開放するとともに、ETCトラブル時におけるお客さま誘導等の安全確保など迅速かつ適切な対応を図りました。

交通管理業務については、お客さまが高速道路等を安全かつ円滑に走行できるように、「維持、修繕その他の管理の仕様書」に基づき、24時間365日体制で巡回などを実施することにより交通事故や路上障害物などの異常事象を未然に防ぎ、また一旦それらの事象が発生した場合には、緊急出動などにより、後続のお客さまの2次事故防止に努めました。

(消費税抜・億円)

業務名	2007年度 実績額(参考)	2008年度 決算額		
		2008年度 計画額	2008年度 実績額	備考
料金收受業務	169		167	
交通管理業務	44		46	
クレジット手数料	55		56	
その他	57		55	
計	325	340	324	

<主な増減理由>

- ・ クレジットカード手数料等の精査による減

(2) 当該年度の管理業務の状況

① 交通管理業務における異常事象対応実績

	交通事故処理件数	路上障害物処理件数
全国路線網 計	10,528 件	72,800 件
箱根新道	39 件	205 件
八王子バイパス	19 件	197 件
西富士道路	18 件	262 件

※交通事故処理件数: 交通管理隊が実際に対応した交通事故の件数

※路上障害物処理件数: 交通管理隊が実際に路外へ排除した落下物(毛布、シート、自動車部品類等)や動物類の死骸等の件数

② 法令違反車両取締業務の実績

	警告書発行枚数	措置命令書発行枚数
全国路線網	127 枚	1,621 枚

※警告書・措置命令書: 車両制限令に規定する車両諸元(重量、幅、長さ、高さ)違反等の車両に対し、その違反の程度に応じて発行するもの

第5章 現在の課題とその取組みについて

1.不正通行に対する取組み

有料道路事業は、道路をご利用されるすべてのお客さまから公平に通行料金をご負担いただくことでなっています。

このため当社では、『不正通行は許さない』という姿勢でその対策に取り組んでいるところであります。

道路関係公団の民営化に合わせ、道路整備特別措置法が改正され当社が定めた通行方法に反する不正通行に刑事罰(30万円以下の罰金)が科せられることとなったことに伴い、警察のご協力のもと、フリーウェイクラブの主催者が逮捕・書類送検され、特措法違反により罰金300万円の判決が言い渡されました。

また、不正通行者に対しては、これまでも割増金の徴収などを鋭意行ってまいりましたが、支払請求に応じない悪質な者については、支払請求訴訟を提起しました。

(1)不正通行者に対するこれまでの取組み

- ①不正通行車両について、車籍照会を行い所有者の特定を行い、所有者(使用者)に対して、照会文書を送付し、通行の確認と支払交渉を実施。
- ②警察への協力要請。
- ③支払いに応じない悪質な者については、支払請求訴訟などの法的手続きの適用。
- ④その周知ポスターなどを作成しSA・PAでの掲示やホームページへの掲載による広報の実施。

(2)不正通行者に対する今後の取組み

《ハード面の対策》

- ①高性能カメラの増設による不正通行者の捕捉率の向上
- ②出口料金所の一般レーンに不正通行を防止する開閉バーの増設

《ソフト面の対策》

- ①不正通行抑止のための組織の配置を行う
- ②支払に応じない者に対しては、支払請求訴訟などの法的手続きの適用
- ③積極的警察への通報・捜査への協力対策の強化

当社では、不正通行は、断固として許さないという強い姿勢であらゆる対策に取り組む、皆様の信頼を損なうことのないように今後とも努めてまいります。

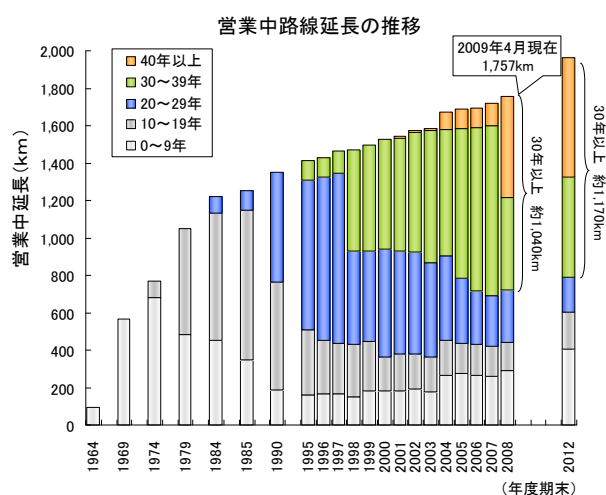
2. 「百年道路」の実現に向けた長期保全計画の取り組み

お客様に安全で安心してご利用頂ける高速道路を提供するため、道路構造物の老朽化、車両の大型化、交通量の増加等の環境変化に対応し、良好な道路資産の維持に向け、効率的かつ効果的な道路機能保全対策を推進しています

(1) 効率的かつ効果的な道路資産の保全に向けて

① 高齢化した高速道路ストックの現状

- ◆ NEXCO 中日本の管理する高速道路（1,757km 2009年4月現在）のうち、供用後40年を経過する東名・名神をはじめ、供用後30年を経過する道路が全体の約6割を占めます。
- ◆ 5年後の2012年度には、経過30年以上の道路はさらに約140km増加することになり、高齢化する高速道路ネットワークの長期的な保全事業（適切な点検と集中的な補修・補強）の計画立案が急務となっています。



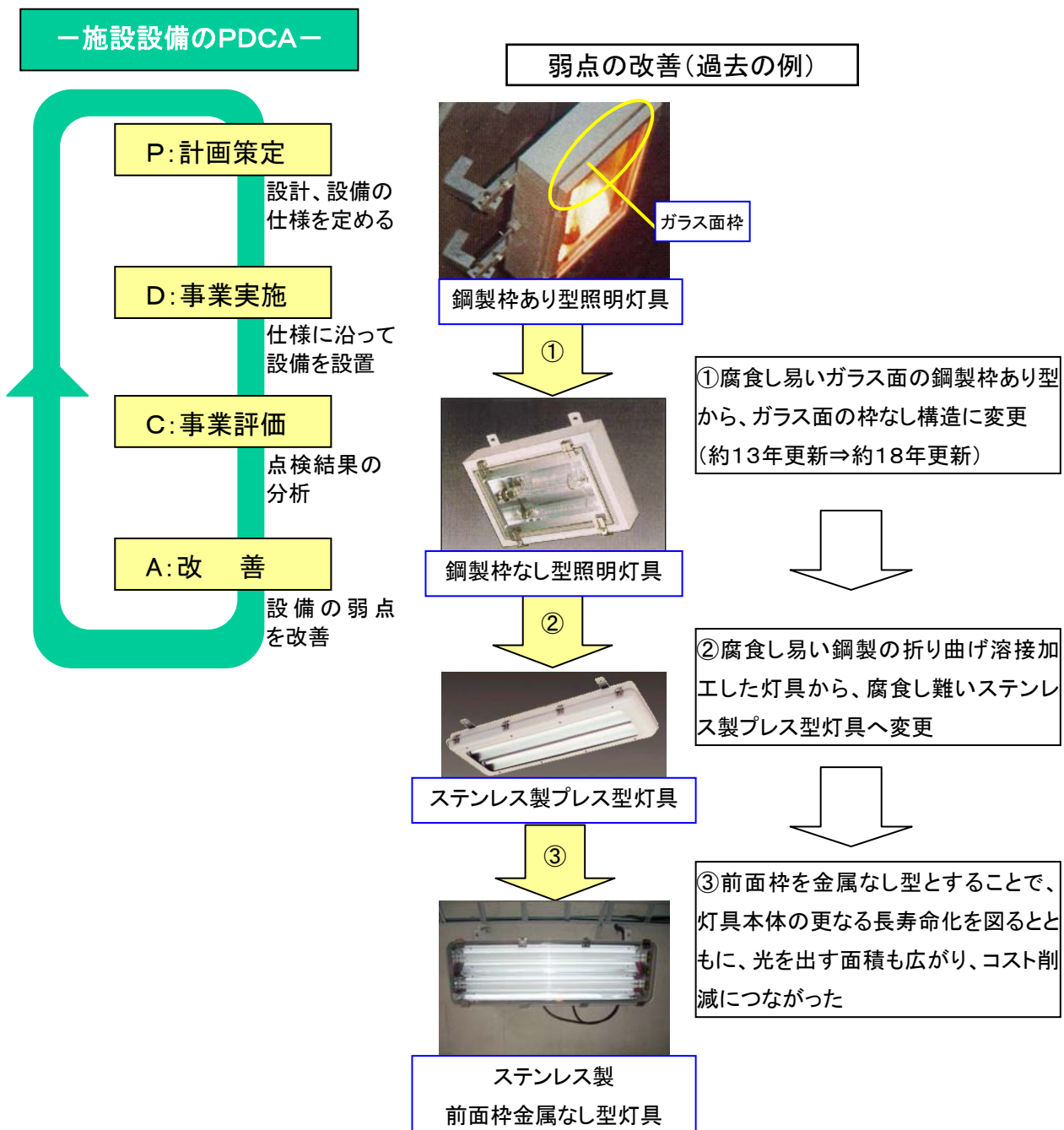
② 百年後も安全で安心してご利用いただくために

NEXCO中日本では、お客様に百年後も安全・安心にご利用いただけるよう、「百年道路」の実現に向けて取り組んでいます。また、高齢化する高速道路ネットワークに対して次世代へ健全な高速道路資産を継承することを目的に、学識経験者の意見を伺いながら、今後の高速道路ネットワークの長期保全計画を策定します。長期保全計画に基づき、新規ネットワークの完成に合わせて、名神、東名、東名阪道等の修繕計画及び交通規制計画を検討し、順次、道路構造物の老朽化対策、舗装の厚層打換えなどの大規模リニューアル工事を展開します。



3.点検結果の分析による設備の長寿命化の取組み

建物・機械・電気・通信設備の点検結果や故障原因を分析し、故障の少ない設備となるよう仕様改善を図ることにより、より信頼性が高く、長寿命の機器となるよう努めてまいります。



4.ETC普及推進への取組み

2009年度末のETC利用率目標値は、83%としております。

2008年度末のETC利用率(2009年3月)は80.3%となっており、今年度末までに利用率を2.7%向上させる必要があります。

2009年度末のETC利用率目標値達成のためのETC普及促進に対する取組みについては以下の通りです。

(1)取付けなどの手続きの簡素化について

サービスエリア、大型商業施設及び当社社屋などにおいて、ETCカードの発行及び車載器の販売・セットアップ・取付を約1時間で行うETCワンストップサービスをセットアップ事業者・カード会社と協力して引き続き実施いたします。



《 NEXCO 中日本 豊田（工）での ETC ワンストップサービス》

(2)プレミアムドライバーズカードと連携したサービスの実施

プレミアムドライバーズカード新規加入者を対象に、ETC車載器を特別価格で提供する「ETC車載器特別価格キャンペーン」を実施いたします。

(3)利用者に対する広報について

サンデードライバーなど低頻度利用者をターゲットとするとともに、各地域並びに路線毎のETC利用率の状況をみながら、各地域において、行楽シーズン前、ボーナス商戦時期などに地域特性を活かした、普及促進広報を実施いたします。

また、お客様に安心してETCをご利用していただくための安全啓発広報を引続き実施いたします。

5.ETC安全対策に対する取組み

ETCレーンにおける安全の重要性を十分に認識し、料金收受員の安全対策及び安全教育に努めていきます。お客様の安全対策として、カード未挿入お知らせアンテナ等の安全対策設備の設置を進めていきます。また、ETCレーンでのより安全・安心の向上を目指して、開閉バーの開くタイミングを遅くする速度抑制対策を全料金所で実施し、今後も継続して実施していきます。

なお、料金收受員のETCレーン横断に伴う安全対策として、ETCレーンの横断が必要な箇所において、安全通路を2009年度中に整備していきます。

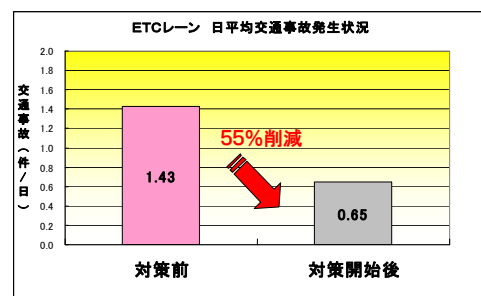


中央道 小淵沢料金所



中央道 飯田山本料金所

今後も、更なるハード及びソフト両面の安全対策に万全を期すよう努めていきます。



※対策前：2007年度
 対策開始後：2008年11月25日
 ～2009年2月28日（96日間）
 ※NEXCO中日本調べ

6. ハイウェイテレホンの利便性向上に対する取組み

「ハイウェイテレホン」は、地域ごとに問い合わせ電話番号（例：川崎周辺044-866-1620）が異なるため、お客様が移動中には、自分のいる場所の周辺の複数の電話番号をひかえておかなければなりませんでしたが、

利便性を高めるため、2007年4月25日から当社の営業範囲すべてに「#8162」のサービスを拡大しました。

2008年度においては、更なる利用促進に向け広報の拡大を実施しました。



NEXCO
 高速道路の交通情報は、
「#8162」で
 ハイウェイテレホンへ

また、トンネル内で携帯電話不感対策が必要なトンネルについて、2008年度7トンネルで通話可能となり、整備率も100%となりました。今後、トンネル以外的高速道路においても携帯電話が利用できないところをなくすため、各通信事業者（NTT ドコモ、KDDI、ソフトバンクモバイル）と協議を実施していきます。

<参考>

道路資産データ等

(1)道路構造物延長

	供用延長				備考
	(km)	土工延長 (km)	橋梁延長 (km)	TN延長 (km)	
全国路線網 計	1,727	1,203	355 (2017橋)	169 (192TN)	2008年度 末データ
一般国道1号(箱根新道)	13.8	12.9	0.9 (16橋)	0 (0TN)	2008年度 末データ
一般国道16号 (八王子バイパス)	4.5	4.1	0.4 (3橋)	0 (0TN)	2008年度 末データ
一般国道139号(西富士道路)	6.8	6.3	0.5 (4橋)	0 (0TN)	2008年度 末データ
一般国道158号 (中部縦貫自動車道)	5.6	0.7	0.1 (2橋)	4.8 (2TN)	2008年度 末データ

※橋梁延長:本線橋梁及び本線高架橋構造物の下り線延長

()内は本線橋梁及び本線高架橋構造物(橋梁・高架橋名単位)の総数

※TN延長:本線トンネル及び本線カルバート構造物の下り線延長。

()内は本線トンネル及び本線カルバート構造物(トンネル名単位)の総数

(2)その他のデータ

	その他			備考
	交通量 (千台/日)	経年数 (年)	重雪寒地域 (km)	
全国路線網 計	1,615	29	635	2008年度 末データ
一般国道1号(箱根新道)	8	47	0	2008年度 末データ
一般国道16号 (八王子バイパス)	32	23	0	2008年度 末データ
一般国道139号(西富士道路)	22	27	0	2008年度 末データ
一般国道158号 (中部縦貫自動車道)	3	11	5.6	2008年度 末データ

※交通量:1回の利用につき1台とカウントした2007年度のインターチェンジ出口の取扱交通量の日平均値(千台/日)

※経年数:路線毎供用単位毎の供用開始から2007年3月31日までの累計経過年数を供用延長にて加重平均して算出した年数

※重雪寒地域:10年間平均最大積雪深が1m以上の地域

(3) 路別のETC利用率

路線名	ETC利用率(%) 2009年3月					合計
	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	
全国路線網 計	55	81	88	97	96	80.3
一般国道1号(箱根新道)	38	65	80	89	81	66.3
一般国道16号 (八王子バイパス)	-	68	-	94	92	71.2
一般国道139号 (西富士道路)	-	58	-	93	95	60.6

注1) 一般国道158号(中部縦貫自動車道)はETC設備未設置

(4) 2008年度の気象状況

① 降雨記録

4月は、低気圧や気圧の谷が周期的に通過しましたが、日本付近に寒気が南下することはほとんどなく、平年に比べ気温が高くなりました。5月は、中旬には高気圧に覆われて晴れの日が続く期間があったものの、低気圧の通過や日本の南海上に停滞した前線の影響で雨や曇りの日が多くなりました。東海地方の梅雨入りは5月28日と平年の6月8日より早まりました。6月は、梅雨前線や低気圧の影響により雨や曇りの日が多くなり、下旬を中心に梅雨前線の活動が活発となった為、激しい雨が降ることがありました。7月は、上旬は梅雨前線の影響や気圧の谷の影響で、雨や雷雨となった日がありましたが、中旬以降は高気圧に覆われて暑くなる日が多くなりました。東海地方の梅雨明けは7月12日と平年の7月20日より早まりました。8月は、上旬から中旬にかけて高気圧に覆われ、晴れて暑い日が続きましたが、局地的に雨や雷雨の発生もありました。下旬は、気圧の谷や前線の影響で雨や雷雨の日が多く、特に28日から30日にかけては太平洋側中心に所々で記録的な豪雨となり、岡崎市などで甚大な被害になりました。気象庁はこの災害を「平成20年8月末豪雨」と命名しました。9月は、上旬の中頃から中旬の中頃にかけて晴れて残暑が続きましたが、中旬の終わり頃は台風第13号の影響で雨が降り、三重県南部では大雨となったところもありました。下旬は前線の影響で雨の日が多くなりました。10月の上旬は天気が周期変化となり、中旬は前半に前線と低気圧の影響で天気が崩れたあとは冬型の気圧配置となり晴れた日が多くなりました。

なお、台風は22個発生(平年26.7個)し、このうち3個が本土に接近しましたが、上陸した台風はありませんでした。

② 降雪記録

11月は、中旬の終わりには強い寒気が入り、飛騨地方や美濃地方の山地を中心に雪が降りました。(20日には、岐阜で初雪を観測)。下旬は天気が短い周期で変化しました。12月は、期間を通して晴れた日が多くなりましたが、下旬中頃には強い冬型の気圧配置となり、雨や雪が降りました。名古屋、津では、26日に初雪を観測し、年末にかけて山間部を中心に大雪となりました。1月は、晴れた日が多くなりましたが、月の始めと中頃は冬型の気圧配置となって、岐阜県北部を中心に雪が降り、山間部では大雪となりました。しかし、寒気の南下は一時的で長続きせず、月末には低気

圧が本州の南岸を発達しながら進んだため、太平洋沿岸部を中心に大雨となりました。2月は、上旬は高気圧に覆われて晴れた日が多くなりましたが、中旬から下旬にかけては、天気は周期的に変わりました。下旬は、低気圧や前線などの影響により曇りや雨の日が多くなりましたが、強い寒気の南下はなく、月平均気温はかなり高くなりました。3月は、上旬から中旬前半にかけては天気が周期的に変わりました。

