

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

平成20営業年度

平成21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 平成20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組みについて

<参考> 道路資産データ等

第1章 基本の方針・管理の水準等

1. 基本の方針

安全で快適な道路空間を提供し、災害時などにおけるサポートを充実させ、地域社会との連携を図りながら、お客様に満足していただけるサービスを提供します。

2. 管理の水準

西日本高速道路株式会社（以下「会社」という。）は、高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定、一般国道31号（広島呉道路）に関する協定、一般国道165号及び一般国道166号（南阪奈道路）に関する協定、一般国道201号（八木山バイパス）に関する協定及び一般国道506号（那覇空港自動車道（南風原道路））に関する協定（以下「協定」という。）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切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。

平成21年3月28日に無料開放し、内閣府沖縄総合事務局に管理を引き継ぎました

管理の仕様書に記載されている管理水準は、通常行う管理水準を示したものであり、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

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（ ）		供用延長(km)	備考
中央自動車道	西宮線	105	
近畿自動車道	天理吹田線	56	
近畿自動車道	名古屋神戸線	28	
近畿自動車道	松原那智勝浦線	110	
近畿自動車道	敦賀線	112	
中国縦貫自動車道		543	
山陽自動車道	吹田山口線	417	
山陽自動車道	宇部下関線	28	
中国横断自動車道	姫路鳥取線	13	
中国横断自動車道	岡山米子線	107	
中国横断自動車道	尾道松江線	26	
中国横断自動車道	広島浜田線	71	
山陰自動車道	鳥取益田線	5	
四国縦貫自動車道		222	
四国横断自動車道	阿南四万十線	198	
四国横断自動車道	愛南大洲線	16	
九州縦貫自動車道	鹿児島線	345	
九州縦貫自動車道	宮崎線	83	

路線名()	供用延長(km)	備考
九州横断自動車道 長崎大分線	256	
東九州自動車道	102	新規供用：津久見～佐伯 平成 20 年 6 月 28 日
関西国際空港線	7	
関門自動車道	9	
沖縄自動車道	57	
一般国道 1 号 京滋バイパス	21.5	
一般国道 1 号 第二京阪道路	11.4	
一般国道 2 号 第二神明道路	29.9	
一般国道 2 号 広島岩国道路	16.2	
一般国道 3 号 南九州西回り自動車道(八代日奈久道路)	12.0	
一般国道 3 号 南九州西回り自動車道(市来～鹿児島西)	21.3	
一般国道 9 号 安来道路	19.1	
一般国道 9 号 江津道路	14.5	
一般国道 10 号 椎田道路	10.3	
一般国道 10 号 宇佐別府道路	22.7	
一般国道 10 号 日出バイパス	9.0	
一般国道 10 号 延岡南道路	3.7	
一般国道 10 号 隼人道路	7.3	
一般国道 11 号 高松東道路	15.6	
一般国道 24 号 京奈和自動車道(京奈道路)	17.0	
一般国道 34 号 長崎バイパス	15.1	
一般国道 42 号 湯浅御坊道路	19.4	
一般国道 196 号 今治・小松自動車道(今治小松道路)	13.0	
一般国道 478 号 京滋バイパス	2.4	
一般国道 478 号 京都縦貫自動車道	31.3	
一般国道 497 号 西九州自動車道(武雄佐世保道路)	22.0	
一般国道 497 号 西九州自動車道(佐世保道路)	4.9	
合 計	3,255.6	

高速自動車国道にあっては、「高速自動車国道」の表記は省略

【一の路線】

路線名	供用延長(km)	備考
一般国道 165 号及び一般国道 166 号 南阪奈道路	12.3	
一般国道 31 号 広島呉道路	15.9	
一般国道 201 号 八木山バイパス	13.3	
一般国道 506 号 那覇空港自動車道(南風原道路)	5.1	無料開放 平成 21 年 3 月 28 日

平成 21 年 3 月 28 日に無料開放し、内閣府沖縄総合事務局に管理を引き継ぎました

第2章 平成20年度 高速道路管理業務の実施概要

平成20年度事業においては、お客様に満足いただける安全な高速道路を提供するため重点投資を図り、良好かつ快適な道路の管理、災害に強い道路の管理、きめ細やかな情報提供等について、年度事業計画を基に実施いたしました。事業概要については下記のとおりです。

常にお客様に安全と安心を実感していただけるよう投資を図り、良好かつ快適な道路の管理を行いました。

安全で安心してご利用いただけるよう、路面や構造物、施設設備などの維持・点検に努めました。



路面の点検



橋梁の点検



情報板の点検

騒音低減効果及び雨天時の事故防止効果の高い高機能舗装の整備を実施しました。

・平成20年度、新たに高機能舗装とした総延長：約380Km車線(高機能舗装化率67%)



高機能舗装施工前後の状況
右車線が従来舗装、左車線が高機能舗装

強化型中央分離帯防護柵の整備など、効果的な交通安全対策を実施しました。

- ・平成20年度に強化型防護柵を整備した延長：約15Km



山陽道、キロポスト81付近（整備前）

山陽道、キロポスト81付近（整備後）

凸凹型レーンマークや導流レーンマークの整備など、暫定2車線区間の安全対策を実施しました。

- ・平成20年度に凸凹型及び導流レーンマークを整備した延長：約20Km



導流レーンマーク：京都縦貫道、キロポスト12付近

高速道路上での本線渋滞が発生することによるお客様の損失時間の減少を目指し、下記のとおり前年度より減少しました。

- ・本線渋滞損失時間：319.4万台時間/年
前年度335.0万台時間/年 15.6万台時間/年減少
(詳細は「第3章 高速道路管理業務の成果(アウトカム指標)」を参照)

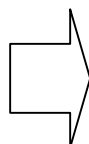
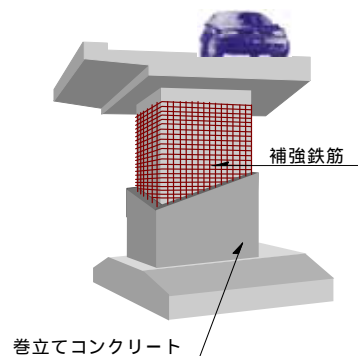
路上作業に伴う年間の交通規制時間の減少を目指し、効率的な工事規制の実施に努めました。

- ・路上工事による車線規制時間：74時間/Km年
前年度75時間/Km年 1時間/Km年減少
(詳細は「第3章 高速道路管理業務の成果(アウトカム指標)」を参照)

災害に強い道路を目指すと共に、交通障害時におけるお客様へのきめ細やかな情報提供を行いました。

地震に強い道路を目指し、古い基準を適用した橋梁の橋脚の補強を実施しました。

- ・ 橋梁補強完了率：前年度 88% 90% 2ポイント向上
 (詳細は「第3章 高速道路管理業務の成果(アウトカム指標)」を参照)



鉄筋コンクリート巻き立て補強工法の例

近畿道、長吉橋

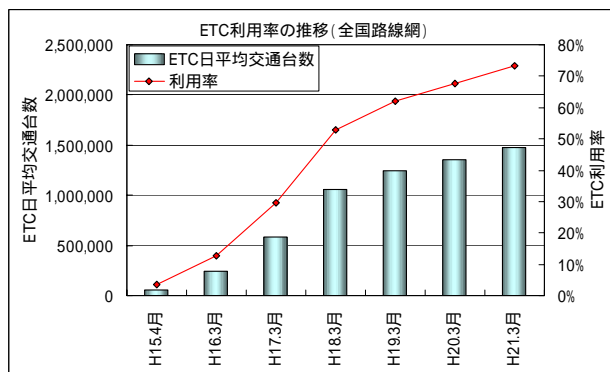
ETC利用促進のための環境整備を実施しました。

お客様のご利用が多い料金所において、ETCレーンを増設しました。

- ・ 平成20年度、新たに増設したETCレーン数：20レーン



名神、京都南IC



ETC利用率の推移

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のいたものです。アウトカム指標には、定時制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。

平成20年度事業の実施による成果については、下記の達成状況となっております。

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	H19年度実績値	H20年度実績値	コメント
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}	9.4	9.0	高機能舗装等の交通安全対策の取り組みによる減
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	90	94	要補修箇所約430km・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	%	88	90	要補修箇所約190基の橋脚補強完了
ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	68	73	車載器購入支援及び各種キャンペーンによる促進による増
路上工事による車線規制時間	道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間	時間/(km・年)	75	74	工事規制集約による減
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	335.0	319.4	名神集中工事における工事渋滞削減の取り組みなどによる減
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	舗装補修などの取組みに伴う安全快適性及び休憩施設の満足度向上による増

損失時間とは、渋滞通過のために生じた遅れ時間と影響台数の積算値です

【南阪奈道路】

アウトカム 指標	定義	単位	H19年度 実績値	H20年度 実績値	コメント
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* ₁₀	37.6	28.1	交通量僅少区間による事故の減
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	100	100	
橋脚補強 完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	-	-	
ETC 利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	68.1	73.6	車載器購入支援及び各種キャンペーンによる促進による増
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)	20	20	
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	0	
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)	(3.9)	()は参考

損失時間とは、渋滞通過のために生じた遅れ時間と影響台数の積算値です

【広島呉道路】

アウトカム 指標	定義	単位	H19年度 実績値	H20年度 実績値	コメント
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}	-	-	
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	88	88	
橋脚補強 完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	11	11	
ETC 利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	-	55.4	H20年度よりETC導入
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)	46	76	橋梁補修工事による増
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	0	
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

損失時間とは、渋滞通過のために生じた遅れ時間と影響台数の積算値です

【八木山バイパス】

アウトカム 指標	定義	単位	H19年度 実績値	H20年度 実績値	コメント
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}	-	-	
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	82	82	
橋脚補強 完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	0	0	
ETC 利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	-	-	
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)	18	8	補修工事の減による減
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	0	
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)	(3.6)	()は参考

損失時間とは、渋滞通過のために生じた遅れ時間と影響台数の積算値です

【南風原道路】

アウトカム指標	定義	単位	H19年度実績値	H20年度実績値	コメント
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}	12.9	14.5	交通量僅少区間による事故の増
舗装保全率	舗装路面の健全度を表す車線の延長比	%	100	100	
橋脚補強完了率	耐震補強を必要とする橋脚の完了割合	%	-	-	
ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	%	35.2	40.6	車載器購入支援及び各種キャンペーンによる促進による増
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)	36	14	補修工事の減による減
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	0	
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)	(3.7)	()は参考

損失時間とは、渋滞通過のために生じた遅れ時間と影響台数の積算値です

2. 各指標の取り組みについて

弊社で取り組んでいる主な指標（8項目）は下記のとおりです。

（ と はH20年の暦年データをもとに報告しています。）

安心・安全（1）	死傷事故率
安心・安全（2）	舗装保全率
安心・安全（3）	橋脚補強完了率
快適性（1）	ETC利用率
快適性（2）	路上工事による車線規制時間
定時制（1）	本線渋滞損失時間
定時制（2）	利用時間確保率
総合	顧客満足度

安全・安心（１） ～ 死傷事故率 ～

円滑な交通を確保し、安全対策を推進することにより、死傷事故の減少を目指します。

死傷事故率 〔単位：件/億台*〕〕	平成19年度 (実績値)	9.4
	平成20年度 (目標値)	9.4
	平成20年度 (実績値)	9.0

平成20年度は、会社管内で年間約2,410件の死傷事故が発生しました。死傷事故率としての平成20年度目標は達成し、過去6年間で一番低い数値となっています。

一部の路線を除いて、主な路線の死傷事故件数が軒並み減少しました。

全国路線網の件数

(1) 取り組みと成果

路面湿潤時の事故対策として高機能舗装を約380km・車線整備しました。

夜間事故や漫然運転防止対策として高輝度レーンマーク約20kmを整備しました。

交通安全キャンペーン(春・秋)や安全啓発チラシ等の配布を実施しました。

自動車メーカーと共同研究を開始し、逆走警告カーナビの試作器を開発しました。

高機能舗装の整備例



高輝度レーンマークの整備例



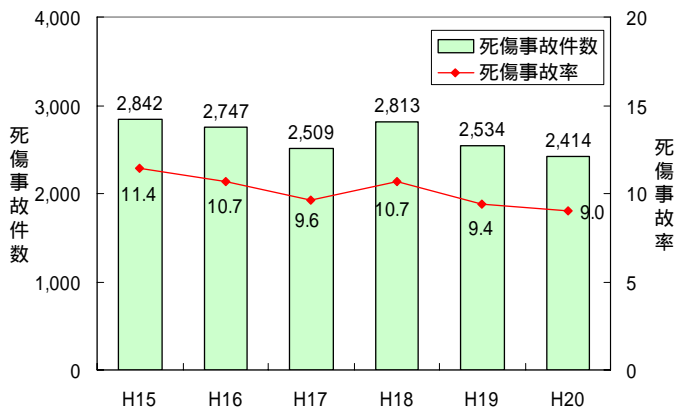
本線料金所渋滞減に伴う追突事故の減



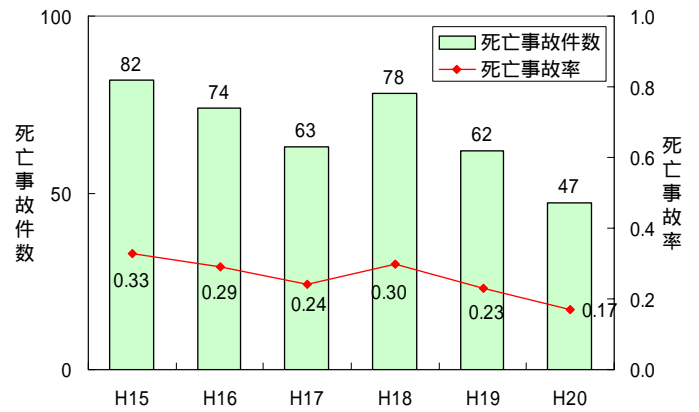
交通安全キャンペーンの実施例



死傷事故の推移



死亡事故の推移



<参考>平成21年度の取り組み(目標値:9.0件/億台キロ<下回るよう努力>)
 路面湿潤時の事故対策として高機能舗装を約380km・車線を整備します。
 緊急交通安全対策(3箇年)の最終年度である平成21年度まで継続して整備します。
 逆走警告カーナビの走行試験を実施します。
 逆走防止対策として、IC・JCT・休憩施設における標識、路面標示の設置等を実施します。

逆走警告カーナビのイメージ



逆走する車両を検知すると



GPS機能を活用しカーナビ上で警告します

安全・安心（２） ～ 舗装保全率 ～

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。

舗装保全率 〔単位：％〕	平成19年度 (実績値)	90
	平成20年度 (目標値)	93
	平成20年度 (実績値)	94

平成20年度の舗装保全率は、快適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、前年度90％の舗装保全率を94％にまで向上しました。

舗装の全体延長のうち、平成18年度からの5カ年の要対策箇所の補修実施により、健全な舗装延長の割合

（１）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430km・車線の舗装補修を実施しました。



通常舗装と高機能舗装との比較例

<参考>平成21年度の取り組み（目標値：96％）

前年度の取り組みを継続し、今後5カ年で要補修箇所を着実に補修し、突発的な損傷、予想外の補修箇所についても適宜補修します。

安全・安心（３） ～ 橋脚補強完了率 ～

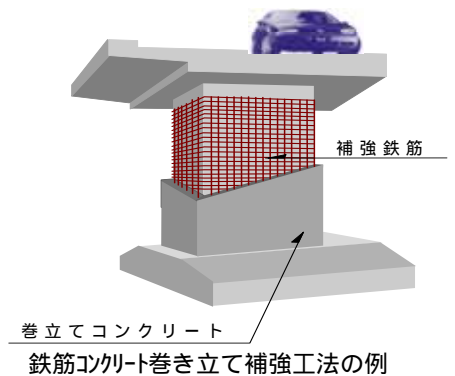
古い基準を適用した橋梁の橋脚を補強し、地震に強い道路を目指します。

橋脚補強完了率 〔単位：％〕	平成19年度 (実績値)	88
	平成20年度 (目標値)	89
	平成20年度 (実績値)	90

平成17年度に国と都道府県及び高速道路会社が連携して、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策定した「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」への適切な対応を図るべく、耐震補強を必要とする全橋脚の90％を完了しました。

(1) 取り組みと成果

平成 2 0 年度は約 1 9 0 基の橋脚補強を実施しました。



<参考>平成 2 1 年度の取り組み (目標値 : 9 3 %)

平成 2 1 年度は、約 1 9 0 基の橋脚補強完了を実施します。

快適性 (1) ~ ETC 利用率 ~

ETC 普及を促進し、サービスの向上を目指します。

ETC 利用率 〔単位 : %〕	平成 1 9 年度 (実績値)	6 8
	平成 2 0 年度 (目標値)	7 1
	平成 2 0 年度 (実績値)	7 3

平成 2 0 年度の ETC 利用率は、ETC レーンの増設など ETC 利便性の更なる向上及び各種料金施策により、前年度 6 8 % の ETC 利用率を 7 3 % にまで向上しました。

(1) 取り組みと成果

ETC 利便性の更なる向上

- ・ ETC レーン増設 2 0 レーン、ETC カード未挿入お知らせアンテナ設置 4 3 料金所
- ・ 広島呉道路 3 料金所 (8 レーン) において ETC 整備事業完了

料金施策・車載器購入支援

- ・ 有名タレントによる広報活動を強化
- ・ 福岡において有名タレントによるイベントを実施 (H20.6.30)
- ・ 九州においてキャンペーンを実施 (マイレージポイント及び車載器を抽選でプレゼント、H20.7.18 ~ H20.12.31)
- ・ ETC 周遊型企画割引を 5 回実施 (四国地方 : H20.4.4 ~ H20.6.30、H20.8.1 ~ H20.8.31、大分エリア : H20.9.5 ~ H20.12.8、中国道・山陰路 : H20.9.5 ~ H20.12.8、H20.10.1 ~ H20.12.23)
- ・ クレジットカード契約をしないお客様にも ETC をお使い頂くための ETC パーソナルカードの初年度年会費無料キャンペーンを実施 (H21.3.1 ~ H23.3.31)

広報関係

- ・ 各種広報活動等により、ETC の利用が拡大するとともに、料金所における渋滞が緩和しました。

<参考>平成21年度の取り組み（目標値：78%）

ETC利便性の更なる向上

料金施策・車載器購入支援

・車載器本体トクトクキャンペーン

・各種広報活動（マスメディアの使用、地域イベントなどへの参加、印刷物によるETC周知）



平成20年度ETC周遊型企画割引：中国地域



平成21年度ETCトクトクWキャンペーン：宮崎地域

快適性（2） ～ 路上工事による車線規制時間 ～

路上工事による車線規制を減らし、交通の円滑化及び渋滞減少を目指します。

路上工事による車線規制時間 〔単位：時間/km・年〕	平成19年度 （実績値）	7.5
	平成20年度 （目標値）	7.5
	平成20年度 （実績値）	7.4

工事の重点化・集約化により工事規制箇所の集約を積極的に実施した結果、車線規制時間は7.4時間/Km・年となりました。

（1）取り組みと成果及び要因分析

複数の工事工程を調整し、集約化して工事規制時間の削減を図りました。

繁忙期、年末・年始などの工事抑制の推進や交通量が少ない時期・時間を厳選した結果、工事規制に伴う渋滞量が昨年度と比較して減少しました。

比較的交通量の多い区間については、工事の時間帯を厳選したり夜間工事により対応しました。

<参考>平成21年度の取り組み（目標値：7.3時間/（km・年））

集中工事等の実施により工事の一層の集約化を図りつつ車線規制方法の改善等、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で、工事渋滞量の減少を図ります。

定時性（１） ～ 本線渋滞損失時間 ～

本線渋滞が発生することによるお客様の損失時間の減少を目指します。

本線渋滞損失時間 〔単位：千台・時間／年〕	平成19年度 (実績値)	3,350
	平成20年度 (目標値)	3,340
	平成20年度 (実績値)	3,194

平成20年の本線渋滞損失時間は、名神高速道路で交通集中渋滞が増加した一方で、都市部の交通量減少による交通集中渋滞の減少により、平成19年に比べて、156千台・時間減少しました。

（２） 取り組みと成果及び要因分析

都市部の交通量減少による交通集中渋滞の減少

近畿道、第二神明道路の主な渋滞箇所では交通量が3～6%減少し、交通集中渋滞が減少しました。

H19 実績:720千台・時間 H20 実績:481千台・時間 239千台・時間

新名神高速部分開通による名神高速草津JCT以東の交通集中渋滞減少

新名神高速亀山JCT～草津田上間開通により、並行する名神高速八日市～草津JCT間の交通集中渋滞が減少しました。

H19 実績:96千台・時間 H20 実績:30千台・時間 66千台・時間

新名神高速部分開通による名神高速草津JCT以西の交通集中渋滞増加

新名神高速部分開通後の名神高速草津JCT～西宮間の交通量が増加し、交通集中渋滞が増加しました。

H19 実績:327千台・時間 H20 実績:479千台・時間 +152千台・時間

新規開通・4車線化完成による交通集中渋滞の減少

阪和道みなべ～南紀田辺間開通による端末IC渋滞の解消、高知馬立PA～大豊間、南国～高知間の4車線化完成により、交通集中渋滞が減少しました。

H19 実績:3千台・時間 H20 実績:1千台・時間 2千台・時間

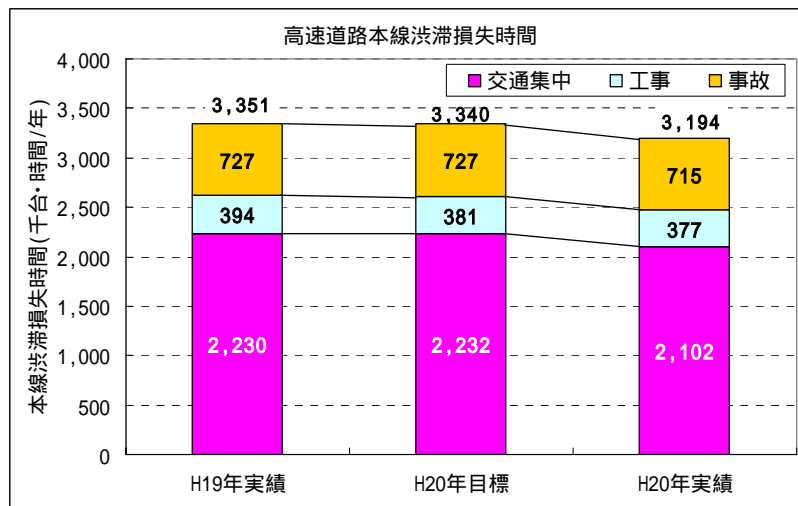
E T C利用率向上による本線料金所渋滞の緩和

山陽道の主なインターチェンジ料金所において、E T C利用率向上により、交通集中渋滞が減少しました。

H19 実績:2千台・時間 H20 実績:1千台・時間 1千台・時間

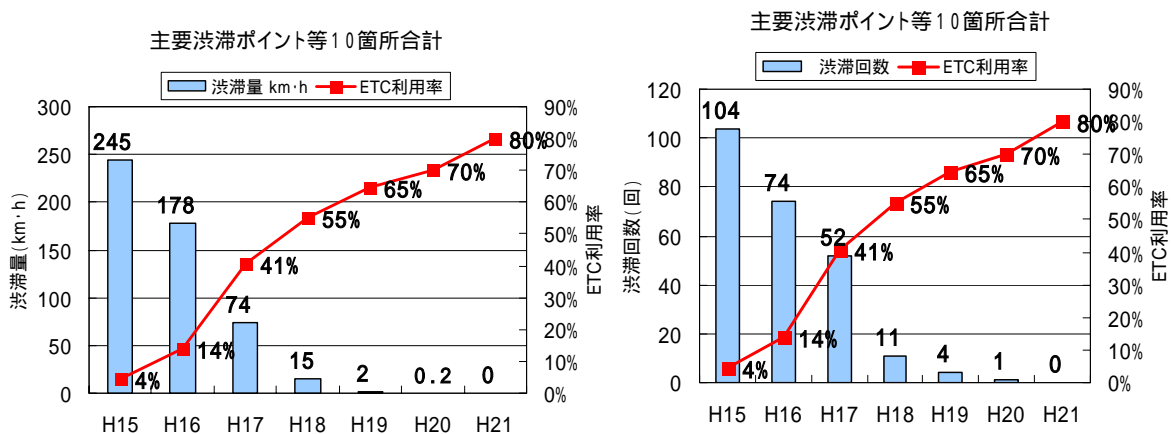
渋滞予測情報の充実

従前から、当社ウェブサイト『渋滞予測カレンダー』で渋滞予測情報を提供していましたが、さらに、『料金・経路検索』サイトで、渋滞予測区間を地図上で表示したほか、目的ICまでの出発時間帯別所要時間の変化を確認できるように改良し、渋滞回避行動による交通分散を促しました。



料金所における渋滞が大幅に緩和

平成21年度ゴールデンウィーク期間の当社管内の主な本線料金所等10箇所の交通集中渋滞は平成15年度の同時期と比較すると解消しました。



主な本線料金所等10箇所(上下別)の内訳

名神高速西宮TB(下)、西名阪道松原TB(下)、天理TB(上・下)、
 近畿道八尾TB(上)、阪和道堺TB(上)、第二神明道路須磨TB(上・下)
 九州道福岡IC、太宰府IC

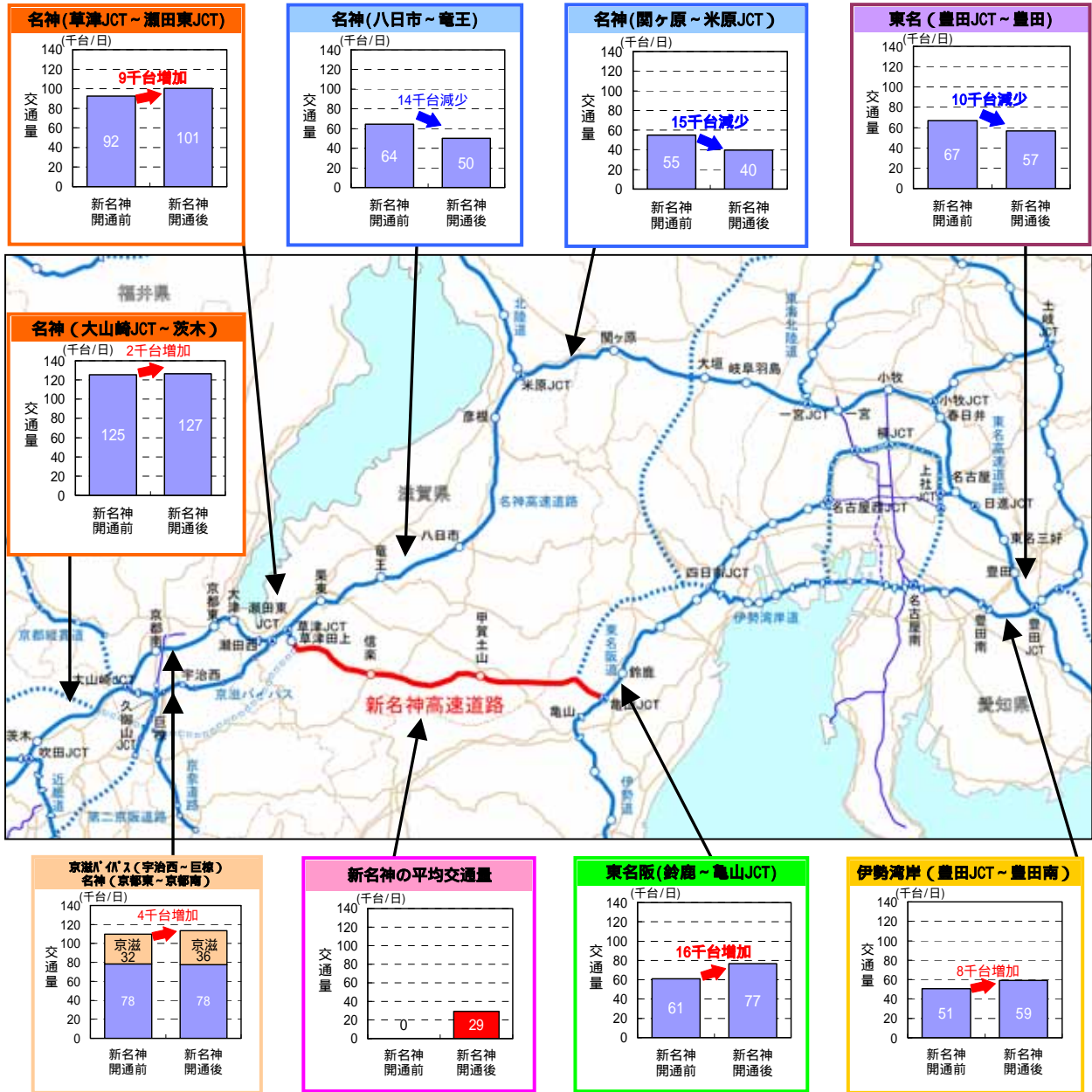
対象期間は、各年度とも下記の14日間で集計した。

H15年度：H15.4.23(水)～H15.5.6(火)、 H16年度：H16.4.28(水)～H16.5.11(火)
 H17年度：H17.4.27(水)～H17.5.10(火)、 H18年度：H18.4.26(水)～H18.5.9(火)
 H19年度：H19.4.25(水)～H19.5.8(火)、 H20年度：H20.4.23(水)～H20.5.6(火)
 H21年度：H21.4.23(木)～H21.5.6(水)

新名神高速道路部分開通による交通状況の変化

新名神高速道路部分開通後1年間の平均交通量は約2万9千台/日でした。並行する名神高速道路では、前年の同時期と比べて、約1万4千～5千台/日減少し、新名神高速道路への転換が図られている一方で、新名神高速道路に接続する名神高速道路草津JCT～瀬田東JCT間では、約9千台/日増加しました。

【新名神高速道路部分開通後1年間の交通量】



交通量計測装置によるデータを速報値として記載。(四捨五入の関係で合計が合わない場合がある)

新名神開通前は、平成19年3月1日(木)から平成20年1月31日(木)までの日平均交通量を記載。

新名神開通後は、平成20年3月1日(土)から平成21年1月31日(土)までの日平均交通量を記載。

新名神の平均交通量は、各IC間の交通量と距離を加重平均したものを記載。

(龜山JCT～甲賀土山:18.8km、甲賀土山～信楽:16.9km、信楽～草津上:14.0km、全長:49.7km)

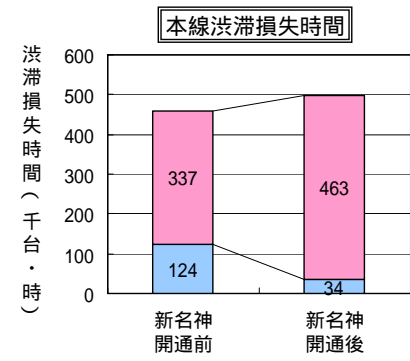
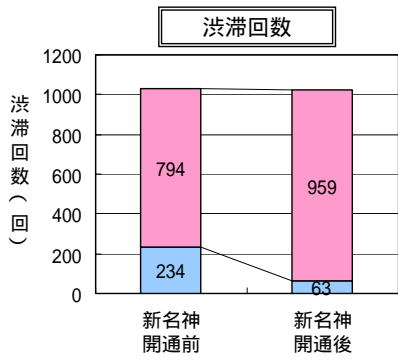
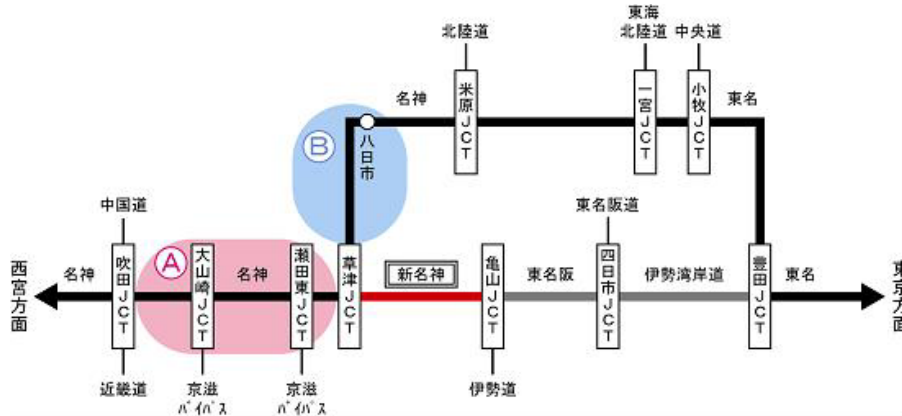
データには名神集中工事期間、東名阪リフレッシュ工事期間を含む

・名神集中工事期間 平成20年:5月12日(月)～5月24日(土) 平成19年:5月21日(月)～6月2日(土)

・東名阪リフレッシュ工事期間 平成20年:5月26日(月)～6月7日(土) 平成19年:6月4日(月)～6月16日(土)

【新名神高速道路部分開通後約1年間の交通集中渋滞の状況】

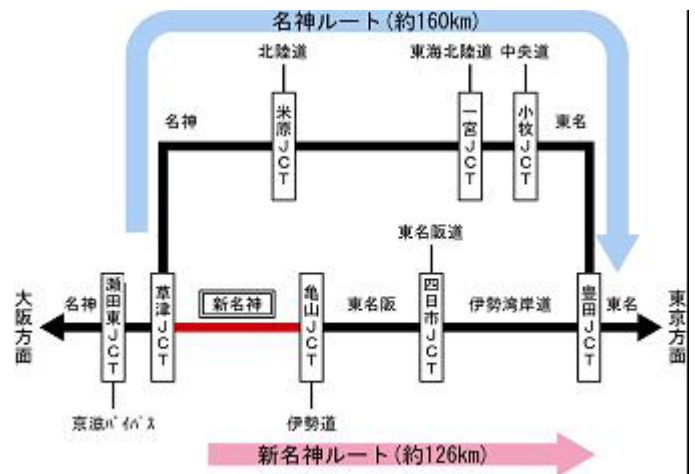
新名神高速道路部分開通後約1年間で、並行する名神高速八日市～草津JCT間の本線渋滞損失時間は約7割程度減少しましたが、草津JCT～吹田JCT間では、4割程度増加しました。

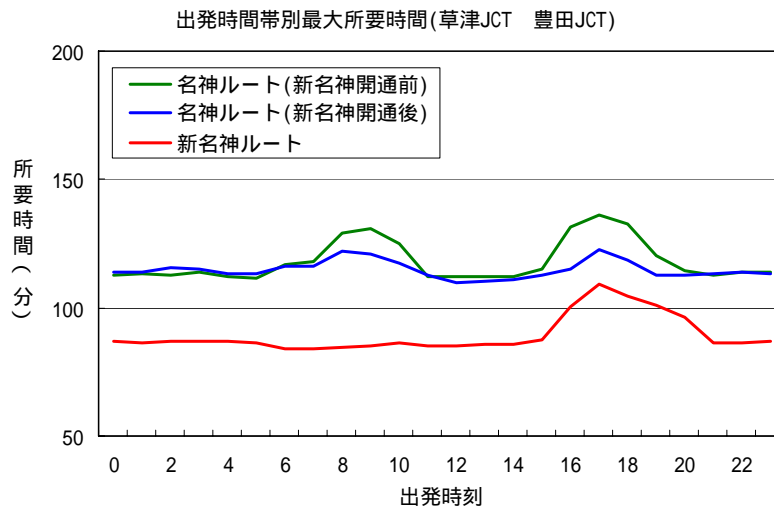


新名神開通前：平成19年3月1日(木)～平成20年2月23日(土)
 新名神開通後：平成20年3月1日(土)～平成21年2月23日(月)

【新名神高速道路部分開通後の所要時間】
 (草津JCT 豊田JCT間)

名神高速草津JCTから東名高速豊田JCTまでの最大所要時間は、新名神開通前が17時台で140分程度かかっていましたが、開通後は、新名神経由が17時台で110分程度と30分程度短くなりました。また、どの時間帯でも名神高速経由の場合より、早く到着できるようになりました。

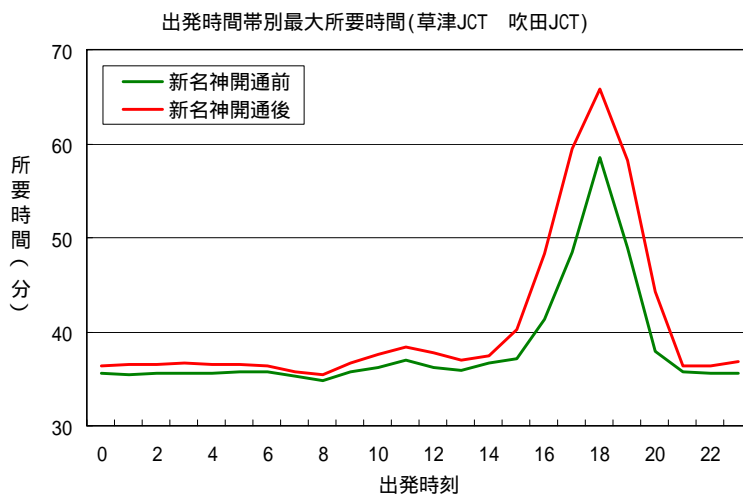
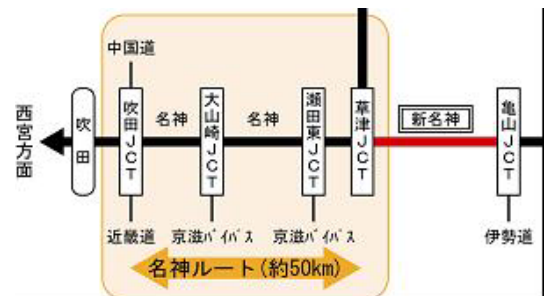




出発時間帯別所要時間は以下の方法により算出。
 ・交通量計測装置で観測した5分間平均速度データをタイムスライス法により算出。
 ・算出期間 新名神開通前：平成19年3月1日～平成19年12月31日
 新名神開通後：平成20年3月1日～平成20年12月31日
 ・事故渋滞や工事渋滞時のデータは除外して算出。
 ・最大所要時間とは、95パーセンタイル値を示す。

(草津JCT 吹田JCT間)

名神高速草津JCTから吹田JCTまでの最大所要時間は、すべての時間帯で新名神開通前に比べて増加しており、特に19時台は10分程度長くなるようになりました。

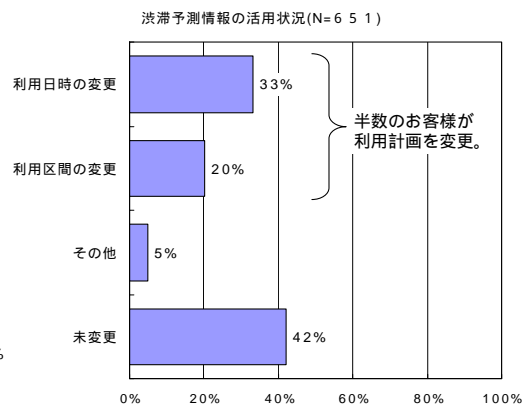
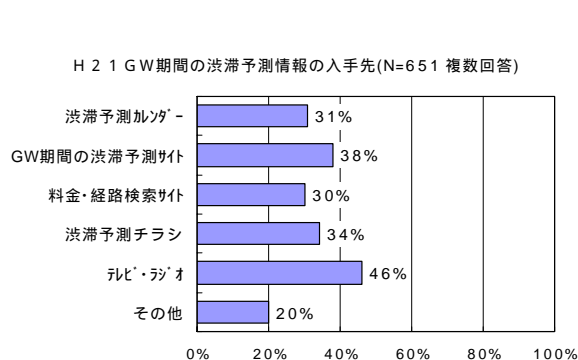
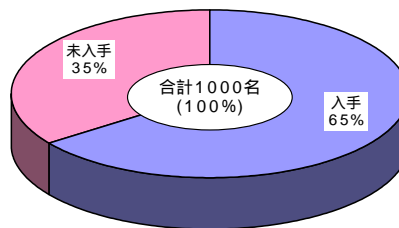


出発時間帯別所要時間は以下の方法により算出。
 ・交通量計測装置で観測した5分間平均速度データをタイムスライス法により算出。
 ・算出期間 新名神開通前：平成19年3月1日～平成19年12月31日
 新名神開通後：平成20年3月1日～平成20年12月31日
 ・事故渋滞や工事渋滞時のデータは除外して算出。
 ・最大所要時間とは、95パーセンタイル値を示す。

『料金・経路検索』サイトを改良

従前から、当社ウェブサイト『料金・経路検索』サイトで約5ヶ月先までの渋滞予測情報を考慮した目的ICまでの所要時間を提供していましたが、平成20年度に改良を行い、目的ICまでの渋滞予測箇所を地図上で示したり、出発時刻の前後3時間までの所要時間推移図を示したりする機能を追加しました。

なお、平成21年ゴールデンウィーク期間に当社道路をご利用いただいたお客様1000名に渋滞予測情報の利用状況について、アンケートを実施したところ、約7割のお客様が渋滞予測情報をご利用いただいております、約3割～4割程度のお客様が当社ウェブサイト『渋滞予測カレンダー』や『料金・経路検索』サイトをご利用になりました。また、渋滞予測情報を入力されたお客様のほぼ半数の方が高速道路のご利用日時や区間を変更されており、渋滞回避行動による交通の分散に寄与しているものと考えられます。



<参考>平成21年度の取り組み（目標値：3,184千台・時間/年）

E T C利用率向上による料金所渋滞の緩和を引き続き推進。

高知道馬立PA～大豊間、南国～高知間4車線化完成による渋滞の解消。

名神高速道路集中工事における草津JCT以東の工事渋滞の減少。

L E D標識を利用した速度低下注意喚起対策の実施。

サグ部、登り坂が原因となっているボトルネック箇所における渋滞の緩和を図ります。

L E D：発光ダイオード（Light Emitting Diode）

定時性（2） ～ 利用時間確保率 ～

降雨や降雪、事故等による通行止め時間を削減し、より信頼される高速道路を目指します。

利用時間確保率 〔単位：時間/km・年〕	平成19年度 （実績値）	99.8
	平成20年度 （目標値）	99.8
	平成20年度 （実績値）	99.8

（1）取り組みと成果

工事による通行止め時間が若干増加しましたが、99.8%の利用時間確保率となりました。

<参考>平成21年度の取り組み（目標値：99.8%）

今後とも、事故・工事による通行止め時間短縮に向け、迅速な事故処理や効率的な除雪作業・工事方法などに、積極的に取り組みます。



高速道路における除雪作業状況

総 合 ～ 顧客満足度 ～

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。

顧客満足度 〔単位：ポイント〕	平成19年度 (実績値)	3.6
	平成20年度 (目標値)	3.6
	平成20年度 (実績値)	3.7

CS調査の結果、顧客満足度は3.7ポイントと平成19年度比で0.1ポイント向上しました。安全快適性、走行信頼性、情報関連及び休憩施設の全てのテーマで満足度が向上しましたが、安全快適性(+0.05ポイント)及び休憩施設(+0.07ポイント)のテーマが特に向上しました。

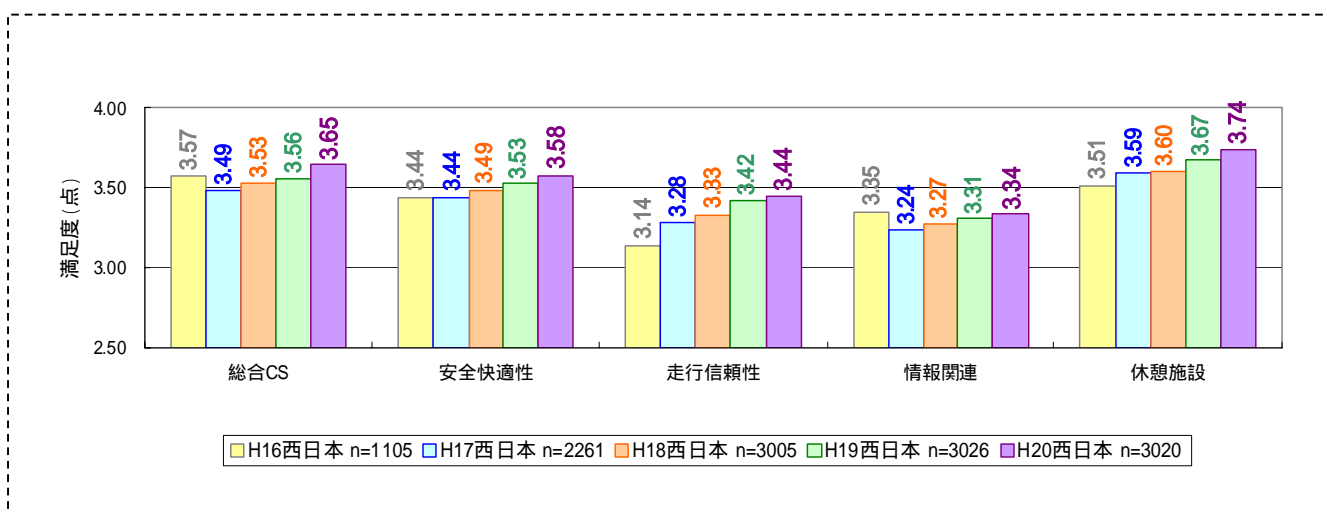
安全快適性については、着実な舗装補修などの取組みにより「路面補修」などの項目で向上しました。休憩施設については、トイレの清掃強化等の取組みにより「清掃状況」などの項目で向上しました。

(1) 取組みと成果

テーマ別の顧客満足度 (H16～H20年度CS調査(Web調査)結果より)

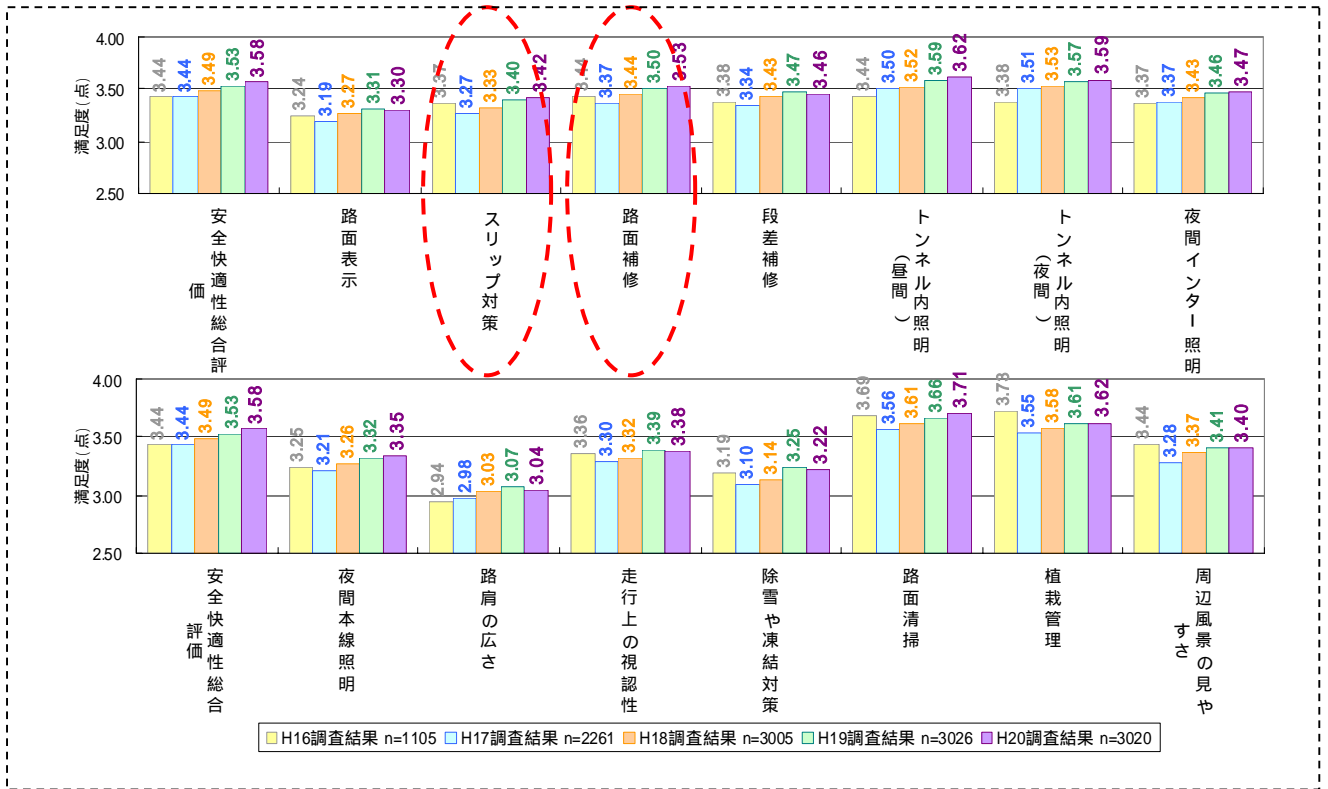
- ・総合顧客満足度 H19: 3.56 H20: 3.65
 - ・安全快適性 H19: 3.53 H20: 3.58
 - ・走行信頼性 H19: 3.42 H20: 3.44
 - ・情報関連 H19: 3.31 H20: 3.34
 - ・休憩施設 H19: 3.67 H20: 3.74
- 満足度：5段階評価

総合顧客満足度 H19: 3.56 H20: 3.65 (+0.09)



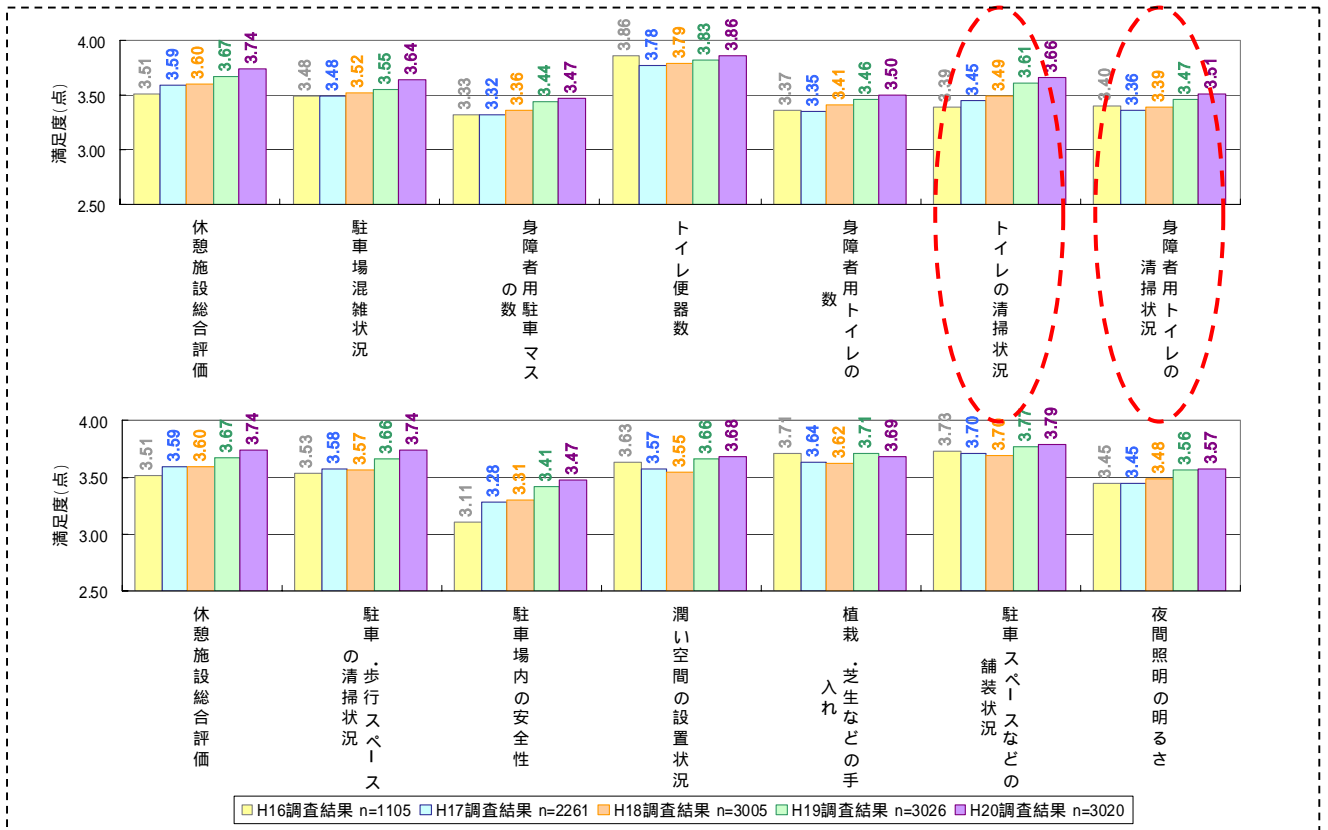
安全快適性 H19: 3.53 H20: 3.58 (+0.05)

・スリップ対策 H19: 3.40 H20: 3.42 ・路面補修 H19: 3.50 H20: 3.53



休憩施設 H19: 3.67 H20: 3.74 (+0.07)

・トイレ清掃状況 H19: 3.61 H20: 3.66 ・身障者トイレ清掃状況 H19: 3.47 H20: 3.51



交通情報提供の充実を図り「お客様満足度」を向上するため、携帯電話のインターネット機能を利用した道路交通情報等を提供するサービス『iHighway (アイハイウェイ)』を開始しました。

このサービスは、日本道路交通情報センター (JARTIC) から入手する道路交通情報に加え、会社が管理する高速道路での事故等通行止発生時に、現場での復旧作業等の進捗状況をお知らせするもので、お客様が「通行止解除の見通し」を類推するための目安としていただけます。

これらの情報は、西日本高速道路サービス・ホールディング株式会社が、SA・PA 情報等とあわせて一体的に提供します。



お客さまのご意見・ご要望にお応えするために、サービスエリア (SA)、パーキングエリア (PA) のお手洗いを、4C + 1E (明るく【Clear】・清潔【Clean】・快適【Comfortable】・つい行ってみたくなる【Charming】 + 環境保全【Ecology】) にすることを旨とし、順次改良等の取組みを行っております。



トイレ清掃強化による美化



トイレ改装による美化：山陽道、龍野西 SA

<参考> 21年度の取り組み (目標値：3.7 <上回るよう努力>)

お客様からの評価と維持管理業務の各種取り組みとの関連性をみつけ、効果検証していきます。また、NEXCO西日本グループの従業員一人ひとりが「CS推進」の必要性について理解を深めつつ、グループ全体でお客様満足度を高める取り組みを実施します。

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切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」により実施しました。

1. 維持修繕業務

1) 計画と実施の対比

清掃、植栽等の維持業務については、安全性・快適性を損なわないよう必要な時期・箇所を厳選して実施することにより、維持修繕費3割削減を維持しました。

修繕業務については、点検結果から道路機能の維持や原状回復に必要となる補修・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。特に、損傷・変状が機能面からみて速やかに補修が必要である場合や安全な交通または第三者に対し支障となる恐れがある場合は、必要かつ適切な措置を行った後、補修や取替えを適宜行うことにより、道路機能の維持または原状回復に努めました。なお、舗装については点検結果及び路面性状調査結果から、路面のわだち掘れ、段差及びクラックの発生状況により補修目標値を超えない時期に補修を実施しました。

(消費税抜・億円)

業務名		H20年度 決算額		H19年度 実績額(参考)	
		H20年度 計画額	H20年度 実績額		
清掃作業			50		49
植栽作業			44		45
光熱水費			50		47
雪氷対策作業			25		30
保全点検	土木構造物の点検等		23		27
	施設設備の点検		42		38
その他			85		100
土木構造物修繕	橋梁		22		29
	トンネル		8		10
	舗装		97		99
	その他の修繕		15		30
施設設備修繕	電気施設等()		51		63
車両維持費			5		6
計		534	517		573

通信施設、トンネル施設、建築施設を含む

<主な増減理由>

- ・少雪に伴う雪氷対策費の減
- ・点検結果等に基づく補修時期の見直しによる減

2) 当該年度の維持修繕業務の状況

舗装修繕

平成20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 430km・車線	94%
南阪奈道路		100%
広島呉道路		88%
八木山バイパス		82%
南風原道路		100%

1：舗装保全率とは、概ねここ5年以内に補修の必要が無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

橋梁等の修繕

平成20年度の実績

路線名	橋梁補修数	橋梁保全率 ¹
全国路線網 計	約 60 橋	92%
南阪奈道路		100%
広島呉道路		100%
八木山バイパス		95%
南風原道路		100%

1：橋梁保全率とは、概ねここ5年以内に補修の必要が無いと思われる橋梁上部工及び下部工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

諸施設設備の障害対応

平成20年度の実績

路線名	故障発生件数	補修対応率
全国路線網 計	約 8,560 件	100%
南阪奈道路	約 11 件	100%
広島呉道路	約 31 件	100%
八木山バイパス	約 10 件	100%
南風原道路	約 7 件	100%

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様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、お客様が高速道路等を安全かつ円滑に走行できるように、24時間365日体制で、交通事故や路上障害物などの異常事態を未然に防ぐために巡回を実施しました。また、異常事態の発生時は、警察・消防と協力し早期回復を図るとともに、後続のお客様の2次事故を防止するために事故処理、路上障害物処理等を実施しました。

(消費税抜・億円)

業務名	H20年度 決算額		H19年度 実績額(参考)
	H20年度 計画額	H20年度 実績額	
料金收受業務		222	208
交通管理業務		58	56
クレジット手数料		59	57
その他		94	104
計	438	434	425

<主な増減理由>

- ・クレジットカード手数料の減等

2) 当該年度の管理業務の状況

交通管理業務における異常事象対応実績

路線名	交通事故処理件数	路上障害物処理件数
全国路線網 計	12,523件	126,698件
南阪奈道路	41件	460件
広島呉道路	23件	879件
南風原道路	11件	315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

法令違反車両取締業務の実績

路線名	警告書発行枚数	措置命令書発行枚数
全国路線網 計	352枚	807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り組みについて

E T Cレーンにおける安全対策の取り組み

E T Cレーン横断における料金収受員等の安全対策については、これまでもE T Cトラブル処理時のマニュアルの整備、安全教育の実施及びE T Cレーン横断禁止ロープ等の設置など対応を図っているところですが、加えて今後のE T Cのさらなる普及を踏まえ更なる安全対策及び安全行動の指導について以下のとおり取り組んでまいります。

- (1) E T Cレーン横断が生じないように安全通路を設置 (H19 ~)
- (2) E T Cレーン横断時に信号・誘導表示を切り替え及び遮断バー実施による横断
- (3) 料金収受員等への更なる安全行動の指導徹底
- (4) 開閉バーが開く時間を遅らせる等E T Cレーン内速度の抑制対策 (試行)

「開閉バーが開く時間を遅らせる等E T Cレーン内速度の抑制対策」については、関西支社管内の13料金所で対策を実施したところ、40 km / hの車両割合が半減し速度抑制効果を確認しました。今後も会社管内全域での対策実施を目標として展開してまいります。

不正通行に対する方針と取り組み

有料道路事業は、道路をご利用されるすべてのお客様から公平に通行料金をご負担いただくことで成り立っています。

このため弊社では、『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、また、不正通行者が特定できた場合には、適正な通行料金に加え、割増金を徴収することとしております。

道路関係四公団の民営化に合わせ、道路整備特別措置法が改正され弊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されたことから、これまでは、(1) その周知ポスターなどを作成しS A ・ P Aでの掲示やホームページへの掲載による広報を行うとともに、(2) 対策用カメラを活用して不正通行者の特定に努め、(3) 警察への協力などの対策を行ってきました。

また、今後の取り組みとしては、(1) 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、(2) 不正通行者を明らかにするための対策用カメラの増設、(3) 刑事罰適用 (特措法第58条) に向け、積極的な警察への通報・捜査への協力などを行い、不正通行は許さないという姿勢で毅然と対応してまいります。

弊社では、通行料金の適正な収受に努めることにより、お客様からの信頼を損なうことのないよう今後とも努めてまいります。

E T Cレーンにおける車限令違反車両取締り

高速道路を通行する車両における道路法令違反には、車限令違反 (寸法・重量)、積載不適当、危険物積載違反等があります。これらの違反車両は重大な事故の原因となるばかりか、

路面や橋梁などの道路構造物を傷め、その寿命を縮める要因ともなり、道路管理者として看過することのできない不正行為であります。

近年、E T Cの普及に伴いE T C車の違反車両が増えており、E T C車の取締りにあたっては以下の問題点があるため、取締権限を有する機構も含めた検討が必要となっております。

- (1) E T C車は非E T C車に比して進入速度が速くノンストップのため、
違反車両を安全に停止させることが困難である
後続の車両が追突するおそれがある
待避場所も少なく車限隊隊員が事故にあう可能性がある

- (2) 現体制は一般レーンの取締りを想定したものであり、安全に停止・誘導するには隊員の強化が必要

- (3) E T C車を一旦停止させることでお客様からクレームが発生

上記問題点を踏まえて、以下の措置を検討しております。

- (1) 通過車両の速度低下策
- (2) 車限隊隊員の安全対策
- (3) 警察機関との合同取締り並びに基地間の合同取締りの強化

なお、レーン手前での停止措置については、警察機関との連携が必要とされますので、高速隊との合同によるE T Cレーンでの取締りの拡充を図ってまいります。また、交通量の多い本線料金所での取締りやS A取締りなど、より効果的なE T C車取締りに関して検討及び試行を行っております。

急速な道路ストックの高齢化に対応する維持修繕

高速道路等の着実な整備と同時に、道路ストックの老朽化も進んでおり、平均経過年数は約20年を超え、今後老朽化がますます進むこととなります。会社が管理する橋梁約3,000橋のうち、約2割の橋梁が開通後30年を経過しており、交通特性（交通量・大型車）の変化及び冬季における凍結防止剤の散布による塩害により、特に橋梁床版部の老朽化が進行しています。

これらの床版部の老朽化対策として、より一層のライフサイクルコストの最小化を目的として、より高品質かつ高耐久な材料であるプレストレストコンクリート（PC）床版を活用した補修事業を試行します。



既設床版の撤去



PC床版を用いた床版取替え

自然災害に強い道づくりへの取組み

近年の道路災害の発生状況を踏まえ、きめ細やかな点検や排水施設清掃・草刈を実施し、効率的な予防保全の強化を行うため、高速道路保守員（道守）を全事務所に導入し、不具合の早期発見・早期処理に努め、路線特性による巡回点検頻度・人員構成・パーティー数等の最適化に取り組んでいきます。



排水橋清掃状況



阻害樹木剪定状況

環境保全の取組み

高速道路事業者として、また、社会の一員として持続可能な社会の形成を目指し、地球温暖化の防止、循環型社会の形成及び沿道環境の保全と改善に取り組めます。

（１）再生可能エネルギーの導入

再生可能エネルギーの導入を進め、高速道路の維持管理動力の一部に使用しています。名神高速道路吹田インターチェンジ付近（右図）では、太陽光発電設備が稼動しております。



（２）生ごみ・廃食用油のリサイクル

サービスエリアのレストランから発生する廃食用油を有効活用するため、廃食用油から精製されるバイオディーゼル燃料（BDF）を路面清掃車両などの燃料として使用する試みを行っています。



BDF 使用車両（路面清掃車）

この車は、てんぷら油の
再生燃料で走っています
（バイオディーゼル燃料車）

技術開発の取組み

安全・安心で快適な高速道路を目指し、交通事故の防止、渋滞の解消、老朽化や損傷への対応、防災、環境の保全など、最新の科学的知見を積極的に採り入れた技術開発と実用化を図りつつ、合理的・効率的に事業を実施します。

(1) 橋梁延命化技術の開発

トンネル照明清掃キャビテーション洗浄装置の開発・導入により、作業効率の向上等を図りました。気泡が混じった水を噴射することで、高い清掃効果を発揮します。



従来方式に比べて

- ・清掃速度の向上
1~2km/ 50km/h
- ・使用水量が1/3に削減
- ・清掃効果が高い



トンネル照明器具の清掃状況

キャビテーションの照明器具への噴射状況

(2) トンネル覆工部の剥離・剥落の事前把握技術の開発

従来の目視点検に代わる高画質デジタルビデオカメラによるトンネル覆工コンクリートひび割れ展開図作成システムの導入により、点検業務の高速化を図りました。



トンネル覆工撮影状況



ひび割れ展開図作成イメージ

< 参考 >

資産データ等

道路構造物延長

	供用延長				備考
	(km)	土工延長 (km)	橋梁延長 1 (km)	TN 延長 2 (km)	
全国路線網 計	3,256	2,282	561 (2,947 橋)	413 (469TN)	H20 年度 未データ
南阪奈道路	12.3	5.3	5.1 (26 橋)	1.9 (3TN)	H20 年度 未データ
広島呉道路	15.9	8.0	3.6 (22 橋)	4.3 (5TN)	H20 年度 未データ
八木山バイパス	13.3	9.6	1.9 (13 橋)	1.8 (2TN)	H20 年度 未データ
南風原道路	5.1	0.2	4.9 (6 橋)	-	H20 年度 未データ

1 橋梁延長：本線橋梁及び本線高架橋構造物の下り線延長

() 内は本線橋及び本線高架橋構造物（橋梁・高架橋名単位）の総数

2 T N 延長：本線トンネル及び本線加幅構造物の下り線延長

() 内は本線トンネル及び本線加幅構造物（トンネル名単位）の総称

その他のデータ

	その他			備考
	交通量 1 (千台/日)	経年数 2 (年)	重雪寒地域 3 (km)	
全国路線網 計	2,215	21	289	H20 年度 未データ
南阪奈道路	18	5	-	H20 年度 未データ
広島呉道路	30	20	-	H20 年度 未データ
八木山バイパス	9	24	-	H20 年度 未データ
南風原道路	23	8	-	H20 年度 未データ

1 交通量：1 回の利用につき 1 台とカウントした平成 19 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）

2 経年数：路線毎供用単位毎の供用開始から平成 21 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

3 重雪寒地域：10 年間平均最大積雪深が 1 m 以上の地域

路別の ETC 利用率()

路線名	ETC 利用率(%)				
	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
全国路線網 計	48	74	86	96	94
南阪奈道路	-	73	-	95	95
広島呉道路	33	61	77	92	90
南風原道路	29	46	56	63	42

無料車を除く

平成 21 年 3 月の利用率

平成 20 年度の気象状況

）降雨記録

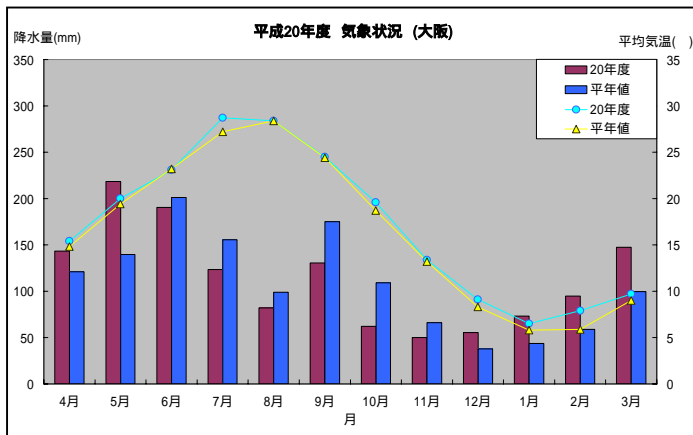
4 月の降水量は平年並で経過しました。5 月は本州南岸を低気圧が進むことが多かったため多雨となりました。6 月は前線が停滞したことや低気圧の通過により降水量は平年を上回る所が多くなりました。梅雨入りは平年に比べて 1 週間程度早く、梅雨明けは平年より早く、梅雨期間の降水量は平年の降水量は約 50～90%でした。

7 月の西日本は局地的な雷雨はあったものの、広い範囲でまとまった雨の降る日は少なく、少雨でした。8 月前半は大気の状態が不安定となって、局地的に雷を伴う大雨がたびたび発生しました。9 月は上旬から中旬にかけて、高気圧に覆われて晴れる日が多かった。10 月は西日本の太平洋側は平年並でした。11 月は平年並みの降水量でした。後半は気圧の谷が日本付近を通過したあと、西日本中心に強い寒気が入り、冬型の気圧配置となり、日本海側の各地で雪がふりました。西日本は広島など平年より 20 日前後早い初雪を観測しました。年間を通して見ると、降水量は経年並でした。ただ、台風発生数は 22 個（平年 26.7 個）、日本への接近数は 9 個（平年 10.8 個）、上陸数は 0 個（平年 2.6 個）といずれも平年を下回りました。

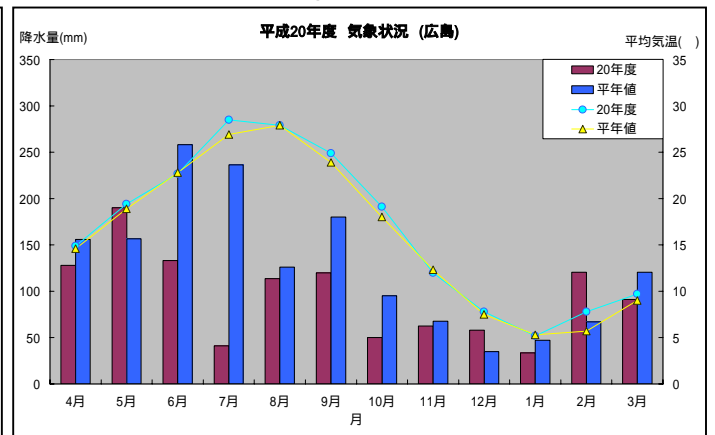
なお、西日本管内における各地の年間降雨状況の推移グラフを以下に示します。

【全国路線網】

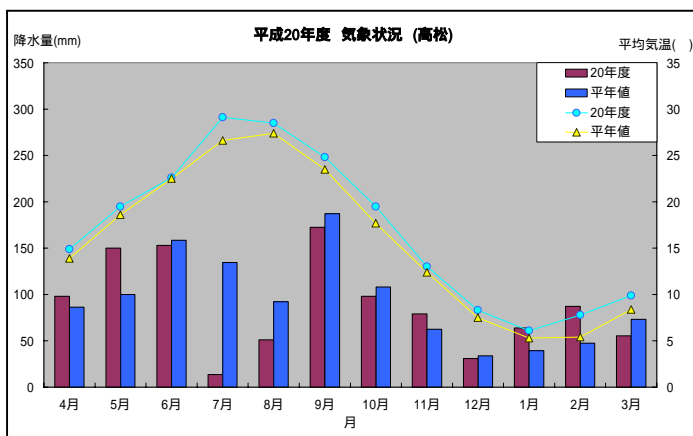
《代表地点：関西地区 / 大阪市》



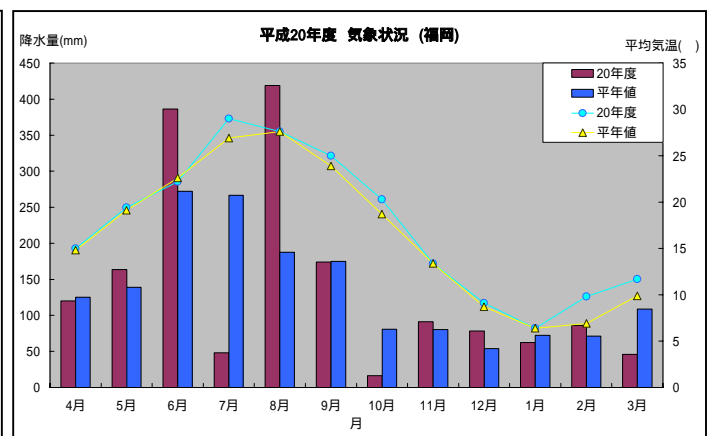
《代表地点：中国地区 / 広島市》



《代表地点：四国地区 / 高松市》

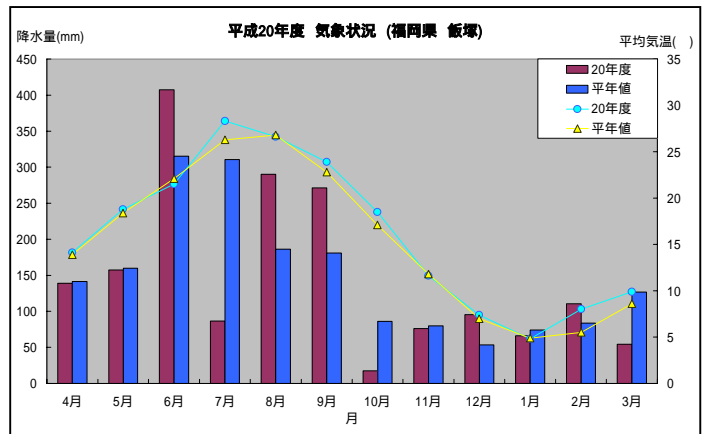
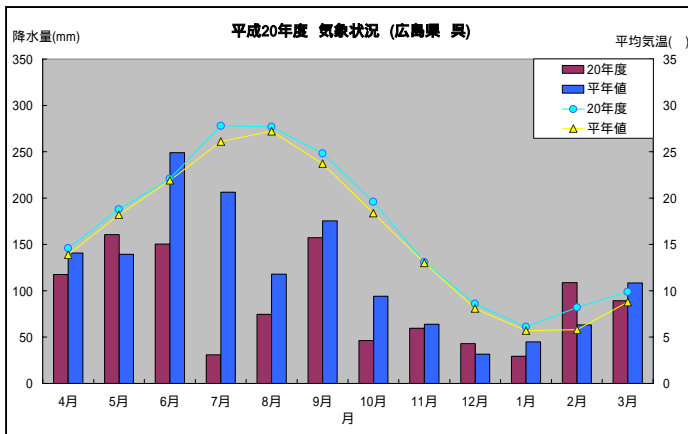


《代表地点：九州地区 / 福岡市》

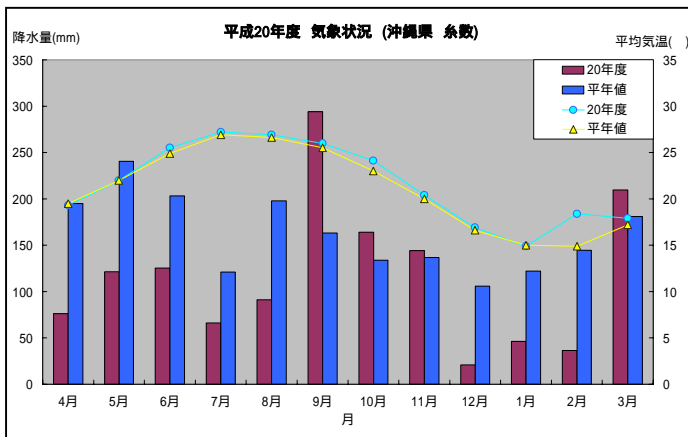


【一の路線】
《広島呉道路》

《八木山バイパス》



《南風原道路》



注) 南阪奈道路は、全国路線網の関西地区を参照

) 降雪記録

平成 20 年度は小雪でした。

12 月は冬型の気圧配置となる日が少なく西日本の日本海側の降雪量は少なかった。低気圧がしばしば日本付近を通過したため、西日本の日本海側では多雨となりました。

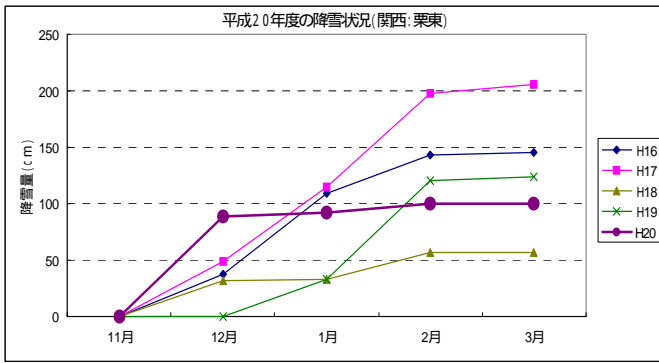
1 月は、西日本だけでなく沖縄・奄美付近まで寒気がしばしば流入し、寒暖の変動が大きくなりました。降雪は西日本日本海側では平年並でした。

2 月は短い周期で低気圧が日本付近を通過し西日本の天気は数日の周期で変わり、中旬に一時冬型の気圧配置となりましたが、寒気の影響は小さく西日本日本海側では顕著な少雪でした。

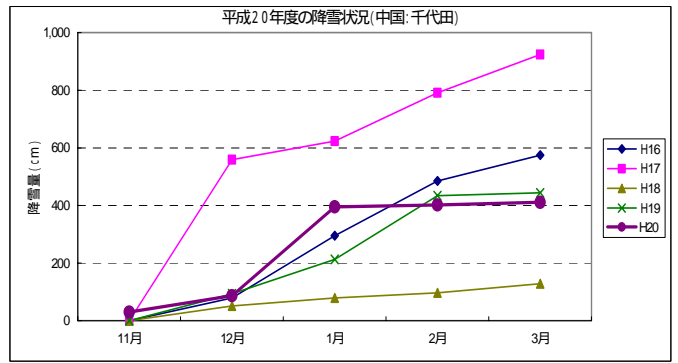
3 月は、全国的に高温で経過した。後半は、暖かい南風が入り全国的に顕著な高温となりました。その後は、強い寒気が南下し西日本を中心に顕著な低温となり寒暖の変動が大きく、天気は西日本ではおおむね数日の周期で変わりました。

【全国路線網】

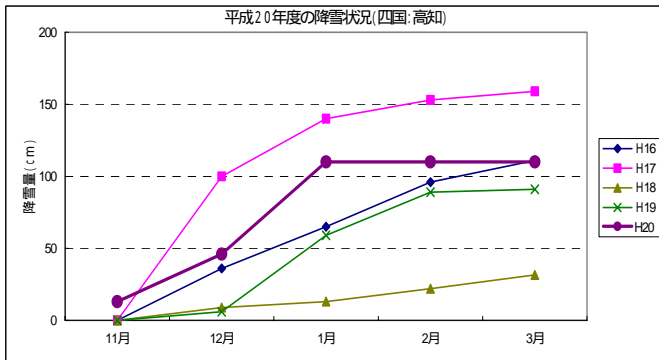
《代表地点：関西地区 / 栗東(管)管内》



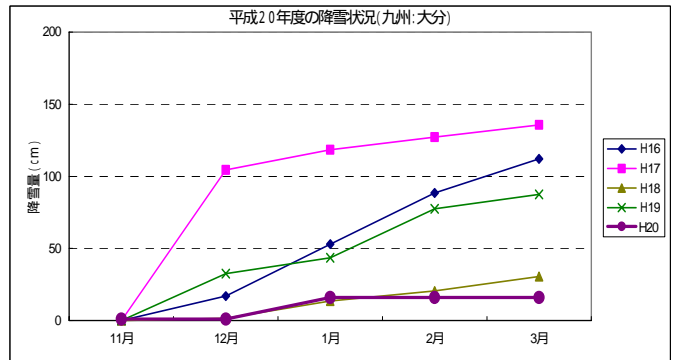
《代表地点：中国地区 / 千代田(管)管内》



《代表地点：四国地区 / 高知(管)管内》

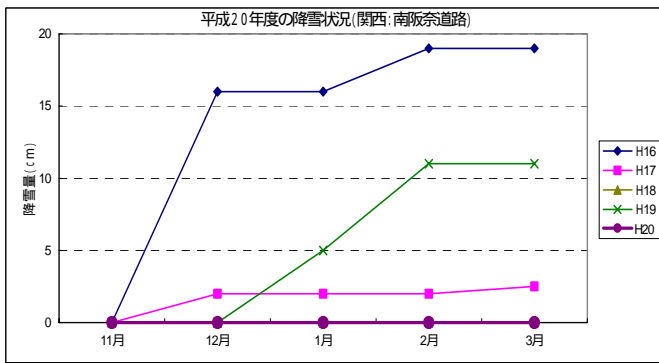


《代表地点：九州地区 / 大分(管)管内》

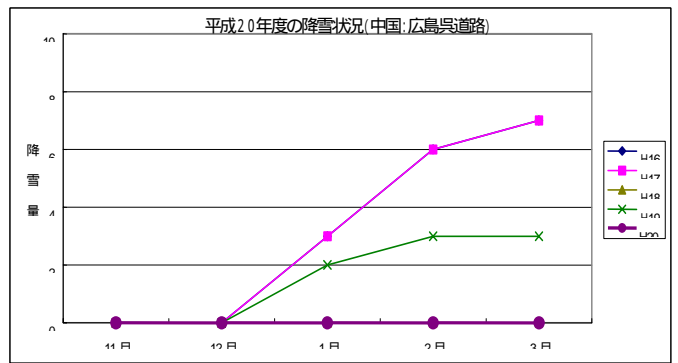


【一の路線】

《南阪奈道路》



《広島呉道路》



《八木山バイパス》

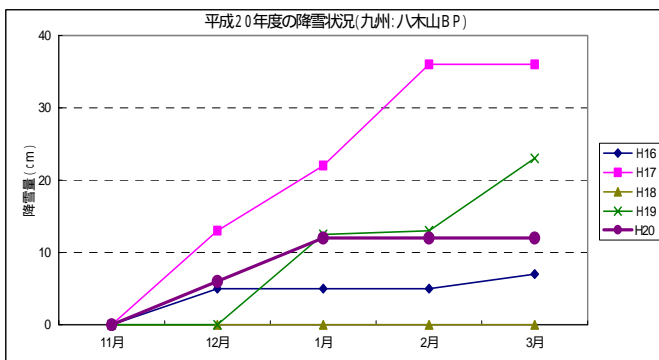


表:平成20年度 各地の降雪状況