

阪神高速道路の交通安全対策

——第3次——
アクション
プログラム

——2017～2021——

はじめに

阪神高速道路株式会社は、2005年10月の民営化を機に「先進の道路サービスへ」という企業理念を掲げ、安全・安心・快適なネットワークを通じてお客様の満足を実現することで、関西の暮らしや経済の発展に貢献することを使命とし、これまで事業に取り組んできました。この企業理念実現の根幹のひとつが交通安全です。

そこで、2007年度に『阪神高速道路の交通安全対策第1次アクションプログラム(2007年度～2009年度)』を策定し、施設面の対策を中心に取り組み、2009年度には2005年度に対して、1,221件の事故削減を達成することができました。

2010年度には『阪神高速道路の交通安全対策第2次アクションプログラム(2010年度～2014年度)』を策定し、第1次アクションプログラムで実績を上げた施設面の対策に加え、わかりやすい道路案内など、お客様に安全に運転していただくための施策の推進を図り、2014年度には2009年度に対して403件の事故削減、うち人身事故154件の削減を達成しました。

しかしながら、この期間には、阪神高速道路ネットワークの拡大、渋滞の増加や交通流の変化といった走行環境の変化もあって、2014年度以降は事故が増加傾向となっています。

2015年度以降も交通安全対策を継続していますが、事故が増加傾向となっていることに加え、近年社会問題となっている高速道路の逆走や誤進入への対応の強化など、これからも安全性向上に向けた取り組みをますます推進することが、阪神高速には求められています。

このような状況をふまえ、阪神高速では、2016年4月に策定した阪神高速グループビジョン2030において、最高の安全と安心を提供する阪神高速を、2030年のありたい姿の筆頭に掲げました。そして、ありたい姿を実現するため、阪神高速道路株式会社は2017年度から2021年度までの主な取り組みとして、事故に加えて交通状況もふまえ、事故の起こりやすさに着目した分析を行い、事故多発区間を抽出したうえで、これまでに実績を上げた対策の継続・改良、新規開通をふまえた1号環状線の改良、安全性の向上に寄与する渋滞の緩和施策、道路案内や看板の改善などを実施するとともに、逆走・誤进入・落下物対策やITS(高度道路交通システム)・広報・啓発活動などの課題へ対応することをとりまとめた『阪神高速道路の交通安全対策第3次アクションプログラム』をここに策定しました。

私たちは、このアクションプログラムに基づき、これまで以上に交通安全対策を推進することで、安全・安心・快適な阪神高速道路を実現します。

Contents

| | | |
|------------|----------------------------------|-------|
| 1章 | 阪神高速道路における交通事故発生状況 | 3 |
| 2章 | これまでのアクションプログラムの評価と課題 | 4 |
| 2-1 | これまでの交通安全対策アクションプログラムの評価 | 4 |
| 2-2 | 今後に向けた課題 | 4 |
| 3章 | 第3次アクションプログラムの考え方 | 5-6 |
| 3-1 | 事故多発区間の抽出 | 5 |
| 3-2 | 事故原因の分析と安全対策の立案・実施 | 5 |
| 3-3 | 安全対策による効果の評価と改善 | 5 |
| 4章 | 第3次アクションプログラムの具体的な取り組み内容 | 7-17 |
| 4-1 | 第1次・第2次アクションプログラムで実績のあった対策の継続と発展 | 7-8 |
| (1) | カーブ区間における対策 | 7 |
| (2) | 追突事故多発区間における対策 | 7 |
| (3) | 本線料金所付近における対策 | 8 |
| (4) | 本線料金所の撤去による抜本的対策 | 8 |
| 4-2 | 新たな分析と知見に基づく対策 | 9-10 |
| (1) | 渋滞末尾警告装置 | 9 |
| (2) | 交通の整流化による対策 | 9 |
| (3) | 安全性向上に寄与する渋滞緩和施策 | 10 |
| 4-3 | 1号環状線を中心とした抜本的交通安全対策 | 11-12 |
| 4-4 | 逆走・誤進入対策、落下物及び規制中事故対策、事故処理時間の短縮 | 13-14 |
| (1) | 逆走対策 | 13 |
| (2) | 誤進入対策 | 13 |
| (3) | 落下物事故対策 | 14 |
| (4) | 規制中事故対策 | 14 |
| (5) | 事故処理時間の短縮 | 14 |
| 4-5 | お客さまとのコミュニケーション | 15-17 |
| (1) | 道路案内の改善 | 15 |
| (2) | ITS技術 | 16 |
| (3) | 蓄積・保有データの新たな活用可能性の模索 | 16 |
| (4) | ウェブサイトなどを通じた安全運転への行動変容を促す活動 | 17 |
| 5章 | 安全対策の着実な推進を目指して | 18 |
| 5-1 | 安全対策の着実な推進 | 18 |
| 5-2 | 事故削減目標 | 18 |

阪神高速道路における交通事故発生状況及び交通状況(2016年度)

●事故件数 6,006件(うち人身事故件数368件)

●供用延長

260.5km

●利用台数 1日平均約75万台

●交通量(走行台キロ) 1日平均約1,325万台キロ

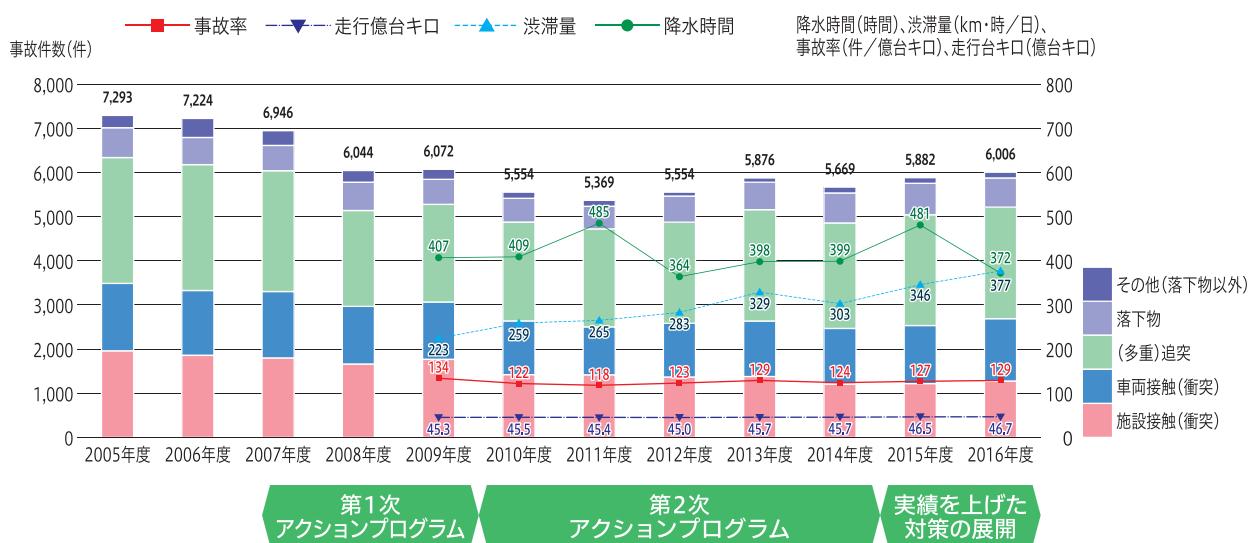
交通事故の推移

2005年度の阪神高速道路における交通事故は、7,000件を超えていました。これを受け2007年度以降、安全・安心・快適な阪神高速道路の実現を目指し、阪神高速道路の交通安全対策アクションプログラム(第1次・第2次)を策定し、様々な取り組みを進めてきました。

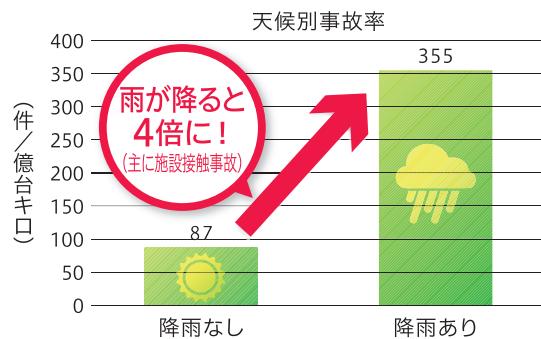
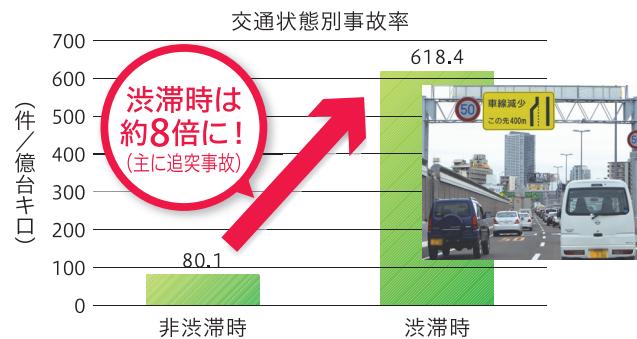
2015年度以降は事故削減の実績を上げた対策を順次展開することにより、さらなる事故削減を図ってきました。

しかし近年、阪神高速道路においては、渋滞の増加や交通流の変化などといった走行環境の変化もあって、事故が増加傾向にあります。そのため、これまでの安全対策に加え、新しい知見も取り入れたうえで、さらなる安全性の向上を図る必要があります。

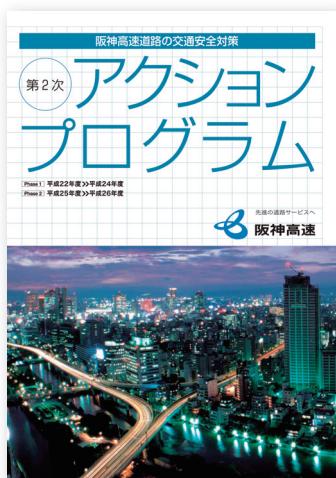
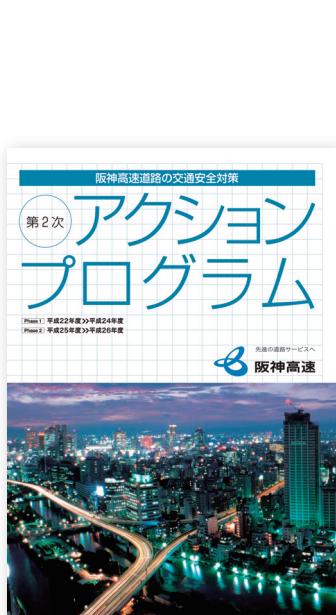
阪神高速道路における交通事故件数の推移



交通状態・天候別の事故リスク



2-1 | これまでの交通安全対策アクションプログラムの評価

2007
年度2009
年度2010
年度2014
年度

阪神高速道路の交通安全対策第1次アクションプログラム

【取り組み内容】

- 「カーブ区間」「分合流区間」「本線料金所」「落下物対策」を4つの柱として対策を実施

【目標と実績：総事故】

- 事故削減目標：1,000件削減 (2005年度→2010年度)
- 事故削減実績：1,201件削減 目標達成
7,293件(2005年度) → 6,072件(2009年度)

阪神高速道路の交通安全対策第2次アクションプログラム

【取り組み内容】

- これまでに効果のあった対策に加え、「伝える対策」「先の状況が見える対策」「安心できる対策」を実施
- 第1次アクションプログラムで効果のあった対策の継続
- 各種施設の整備
- ウェブを活用した安全啓発活動

【目標と実績：総事故】

- 事故削減目標：1,000件削減 (2010年度→2014年度)
- 事故削減実績：403件削減 目標未達成
6,072件(2009年度) → 5,669件(2014年度)

【目標と実績：人身事故】

- 事故削減目標：100件削減 (2010年度→2014年度)
- 事故削減実績：154件削減 目標達成
578件(2009年度) → 424件(2014年度)

(件数は阪神高速道路株式会社集計値)

2-2 | 今後に向けた課題

第1次及び第2次アクションプログラムにおける結果をふまえ、さらなる事故削減を図るために、安全対策が必要な区間の選定において、これまでのアプローチで重視してきた要素である事故件数に加え、事故の起こりやすさ、人身事故の発生状況、事故が起こりやすい速度といった要素も勘案することが課題であると考えています。

また、安全対策の立案では、選定された区間ごとの事故の発生原因を見究めたうえで、これまでに実績を上げた対策を継続すること、新しい知見を取り入れること、そして追突及び車両接触で事故件数の半分以上を占める現状をふまえた、抜本的な対策を実施することが課題であると考えています。