



阪神高速道路株式会社

本社: 〒541-0056 大阪市中央区久太郎町4-1-3
TEL: 06-6252-8121 (大代表)

阪神高速道路上で落下物・事故を発見したら

道路緊急ダイヤル【#9910】にご通報ください!

*なお、運転中の携帯電話の使用は道路交通法で禁止されています。

R100



環境保護のため、このカタログは100%再生紙および植物性インキを使用しています。

平成25年10月作成

阪神高速道路の交通安全対策

第2次

アクション

アクション

Phase 1 平成22年度→平成24年度

Phase 2 平成25年度→平成26年度

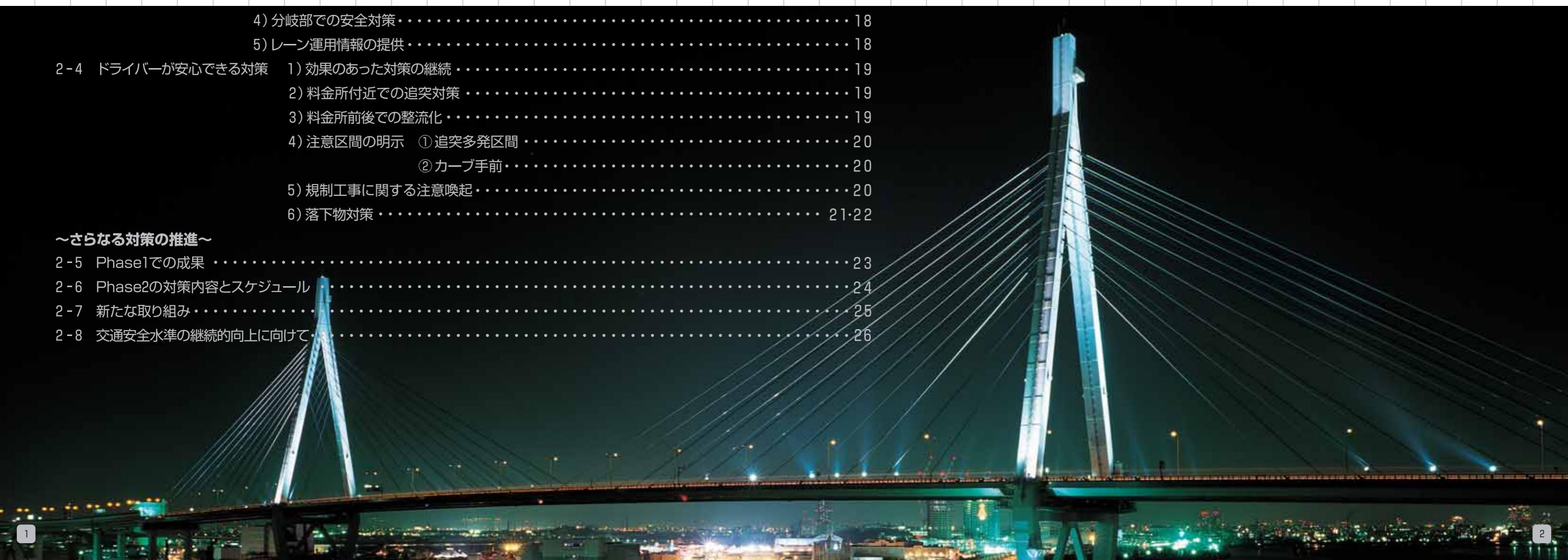


先進の道路サービスへ

阪神高速



はじめに	3
阪神高速道路における交通事故発生状況	4
第1章 第1次アクションプログラムの評価と今後に向けた課題	
1-1 取り組みの骨子と成果	5
1-2 対策内容と課題	6
1-3 様々な視点から見る今後の課題 1) 安全対策の形態から	7
2) 事故形態から	8
3) ドライバーから ①ドライバー属性と事故の関連性	9
②属性別の事故傾向	10
③ドライバーへ情報が正しく伝わっていなかった事に起因する事故に対して	10
④ドライバーへ危険回避を促す事が困難な事故に対して	10
第2章 第2次アクションプログラムの取り組み	
～対策の基本的な考え方～	
2-1 第2次アクションプログラムの取り組み骨子	11
2-2 ドライバーに伝える対策 1) 安全走行支援プロジェクトの展開	12 13 14
2) ICTを活用した走行支援	15
2-3 先の状況が見える対策 1) 出入口案内の充実	16
2) 道路案内の改善	17
3) 合流部での安全対策	17
4) 分岐部での安全対策	18
5) レーン運用情報の提供	18
2-4 ドライバーが安心できる対策 1) 効果のあった対策の継続	19
2) 料金所付近での追突対策	19
3) 料金所前後での整流化	19
4) 注意区間の明示 ①追突多発区間	20
②カーブ手前	20
5) 規制工事に関する注意喚起	20
6) 落下物対策	21 22
～さらなる対策の推進～	
2-5 Phase1での成果	23
2-6 Phase2の対策内容とスケジュール	24
2-7 新たな取り組み	25
2-8 交通安全水準の継続的向上に向けて	26



阪神高速道路株式会社は、平成17年10月の民営化を機に「先進の道路サービスへ」という企業理念を定め、「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し、関西の暮らしや経済の発展に貢献していくことを使命として取り組んでまいりました。この企業理念実現の根幹をなす事業のひとつが、交通安全であり、これを推進するため、様々な対策を実施してきました。

平成19年度には「阪神高速道路の交通安全対策アクションプログラム」を策定し、施設面への対策を中心に取り組み、平成21年度には平成17年度に対して、1,221件の事故削減を達成させることができました。

平成22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」を策定し、第1次で実績のある施設面の対策に加え、分かりやすい道路案内をはじめとしたドライバーに安全運転を実行していただくための施策を柱に据えて、平成25年度の事故件数を平成21年度に対して1,000件削減、人身事故100件削減を目標に取り組んで参りました。

これらの取り組みにより、平成24年度までに事故件数518件削減、人身事故181件削減を達成しましたが、さらなる事故削減を達成するために、それまでの取り組みをPhase1として中間評価を行い、新たに平成25年度から平成26年度までをPhase2と位置づけて、ICT技術等を活用した取り組みや新たに効果が確認された対策のさらなる推進など、対策内容をアップデートし、平成26年度の事故件数を平成24年度に対して500件削減、人身事故50件削減とする短期目標を設定して、平成26年度には第2次アクションプログラムの当初目標を上回るべく、精力的に取り組むこととしました。

Phase2では、平成22年度から平成24年度までの3年間の取り組み(Phase1)をさらに深化・拡大していくとともに、最新のICT技術をはじめとした新しい取り組みにも積極的に取り組むなど、阪神高速道路における交通安全水準を継続的に向上させていきます。

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たいと考えています。

平成25年10月

阪神高速道路における交通事故発生状況

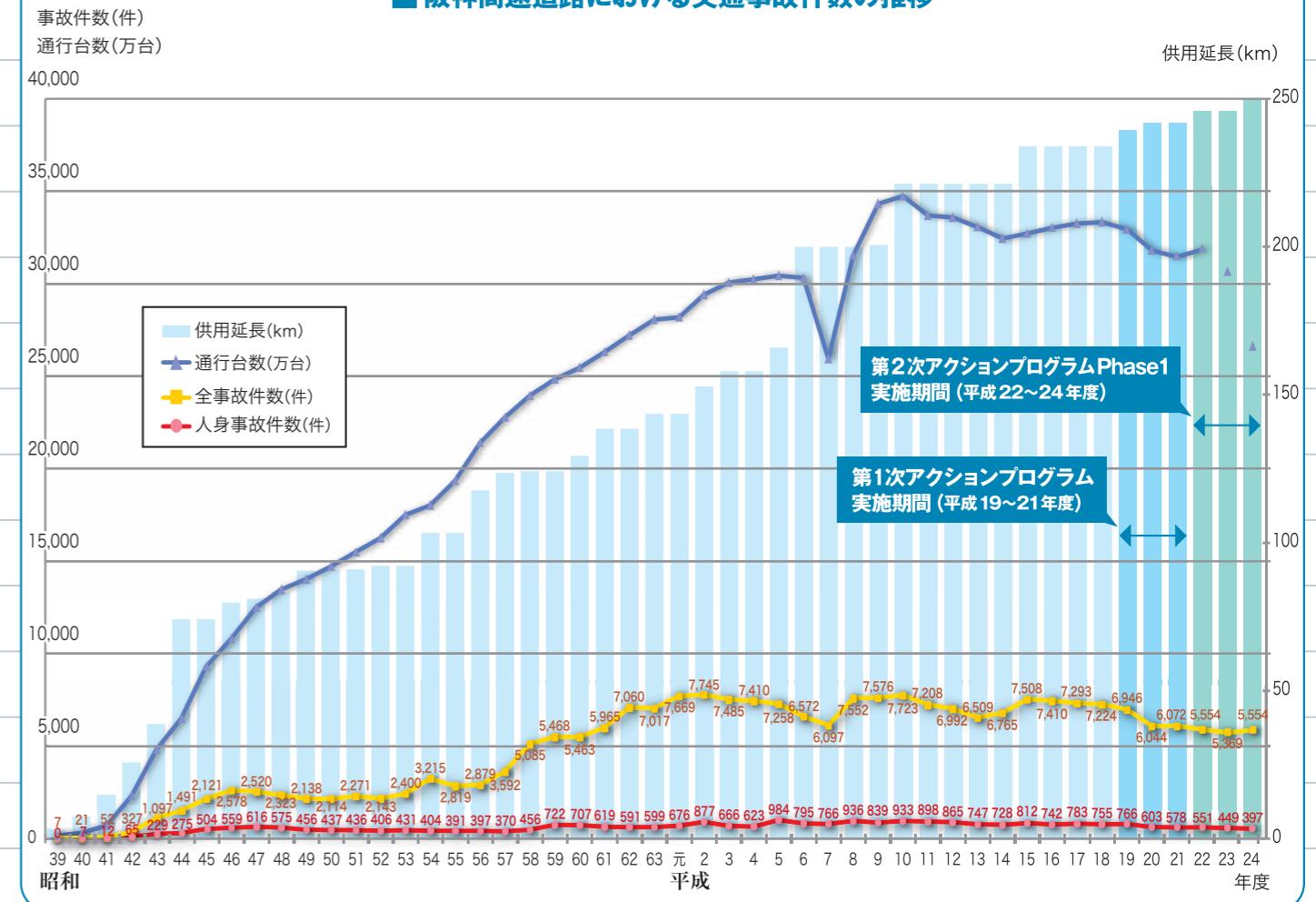
交通事故の現状(平成21年度)

- ・事故件数: 6,072件(うち人身事故件数578件)
 - ・阪神高速道路の供用延長: 242.0km、利用台数: 1日約86万台
 - ・事故に伴う交通事故損失: 約83億円(「交通事故減少便益の原単位の算出方法」平成20年国土交通省)(うち人身事故損失: 約25億円、物損事故損失: 約29億円、渋滞損失: 約29億円)
 - ・事故渋滞によるCO₂排出量: 5,700t
- ※事故件数は阪神高速統計による(以下同様)

交通事故件数の推移

交通事故件数は、路線延長、通行台数の増加に伴い、平成元年頃まで増加し、その後は阪神・淡路大震災の影響期間を除き、ほぼ横ばい傾向を示していましたが、平成19年度から「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次アクションプログラム)に取り組んで以降、減少傾向となっています。

■ 阪神高速道路における交通事故件数の推移



[通行台数について]

平成23年12月までの通行台数は、料金圏ごとの営業台数で集計、平成24年1月より対距離制移行に伴い1回の利用につき1台として集計

1-1 取り組みの骨子と成果

第1次アクションプログラムの取り組みで事故は大きく減少。

第1次アクションプログラムでは、カーブ区間、分合流区間、および本線料金所での事故対策のほか、路上の落下物を原因とした事故対策を加えた4つを対策の柱と位置づけ、阪神高速道路における事故多発地点ワースト30を重点対策箇所として、平成19年度から21年度までの3年間で、平成17年度事故件数比マイナス1,000件(13%減)を目標に、効果的な施策を実施してきました。

これにより平成17年度に7,293件発生していた交通事故は、平成21年度末には6,072件(1,221件減少)にまで減少しました。

特に、カーブ区間、本線料金所での事故は大きく減少し、これら事故削減全体の効果として、交通事故に係る損失額が、平成17年度に比べ約19億円縮減できたことになり、また、事故渋滞によるCO₂の排出量が約1,300t削減(約20%削減)できることになります。



カーブ区間



スリップ事故対策としての滑り止め舗装や、視認性向上のための視線誘導灯、視線誘導標の設置など、多彩な施策を実施。確かな効果が確認されています。

落下物



積載不良車の取締りや啓發用DVD、チラシの配布等で、落下物の未然防止に努めました。

1-2 対策内容と課題

第1次アクションプログラムの実施により新たな課題が浮き彫りに。

第1次アクションプログラムでは、重点対策箇所を中心に即効性の高い施設対策を実施し、相応の効果を得ることができた一方で、新たな課題も浮かび上がってきました。

実施した安全対策の中では、カーブ区間での滑り止め舗装の実施や、本線料金所での混在レーンの廃止、ETC専用レーンのカラー化など、事故削減効果が大きかった対策もある一方で、分合流区間での事故や落下物を原因とした事故のように満足できる削減効果が得られなかつたものもあります。

これらの事故について改めて対策を検討していくとともに、今後更なる事故削減を実現するために事故多発地点への対策のみに捉われず、様々な視点から対策を検討していくことも重要と考えています。

分合流区間

分岐部での道路案内の改善



合流部での注意喚起



分岐部での区画線の改良(整流化)



本線料金所

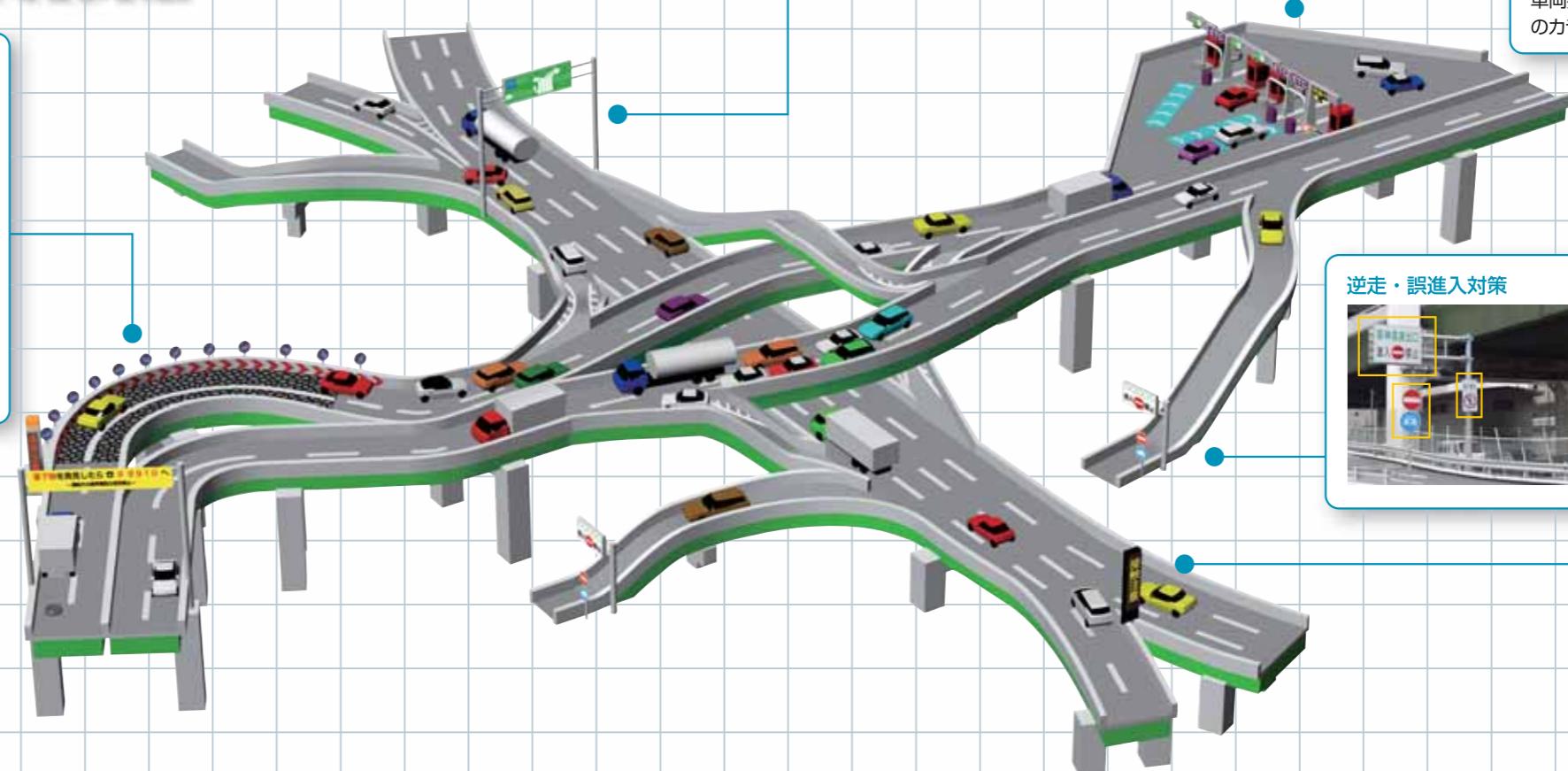


料金所付近では追突対策として混在レーンの廃止を、料金所手前では車両接触対策としてETC専用レーンのカラー化を推進してきました。

主な事故形態である車両接触と追突を予防するために、合流部では注意喚起、各種情報提供を実施し、分岐部では分かりやすい道路案内への改善や区画線の改良を実施してきました。

その他

逆走・誤進入対策



事故削減のために、事故多発地点はもちろん、それ以外の地点への対策やドライバーへの啓発活動などあらゆる対策を実施してきました。

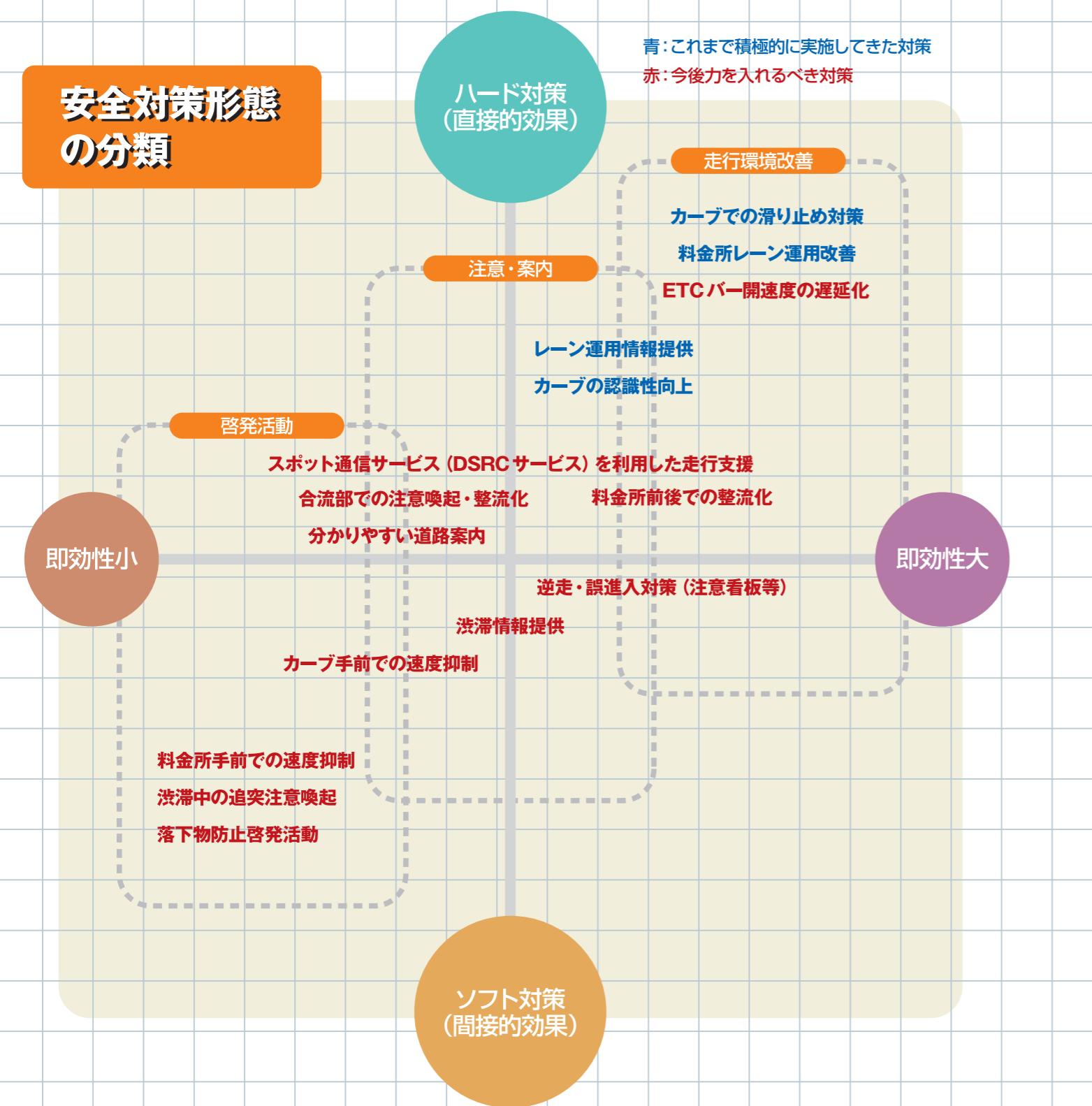
1-3 様々な視点から見る今後の課題

事故多発地点への施設対策以外の安全対策を推進していく必要が高まっている。

1) 安全対策の形態から

更なる事故削減のためには事故多発地点への施設対策のみでは不十分。

交通安全対策を形態別に整理すると、大きく「走行環境改善」「注意・案内」「啓発活動」の3つに分類できます。第1次アクションプログラムでは、事故多発地点に対する即効性が高く直接的な効果が現れやすい施設面の対策を中心に実施し、相応の削減効果を得てきました。しかしながら、更なる事故削減を達成するには、多発地点への施設対策のみではなく、効果の発揮には時間がかかることが予想される啓発活動などの地道な取り組みや、注意喚起、道路案内といったドライバーへの対策も幅広く充実させていく必要があります。



2) 事故形態から

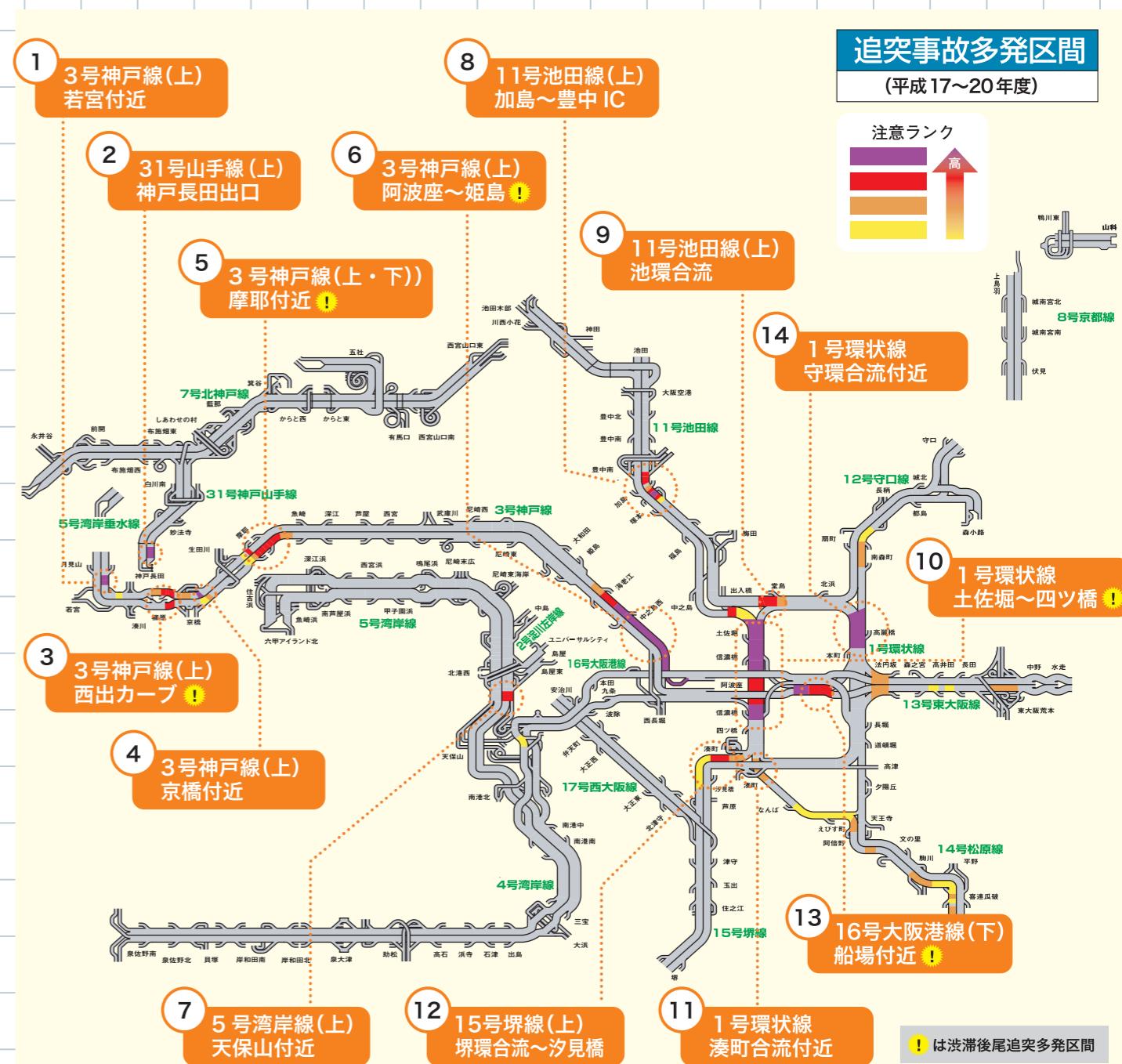
全体の1/3を占める追突事故対策は、区間単位で検討。

阪神高速道路における事故を形態別に見てみると、追突事故が全体の3分の1程度を占めており、最も多くなっています。料金所周辺以外の追突事故は、渋滞に起因するものが多く、追突事故と渋滞時間や場所の発生状況はよく似ています。また追突事故の発生場所は突出することなく広範囲に分布しているため、これまでの事故多発地点に着目した施設対策では、その対象になっていました。

しかしながら、下記に示す追突事故の上位区間（15区間）で全追突事故の3分の1程度を占めるなど、区間単位で対策を講ずることで、追突事故件数を効果的に削減できる可能性が見えてきました。そのため今後は、区間単位で追突事故傾向を把握し、効果的な対策を検討していくことが重要といえます。

なお、追突事故は渋滞後尾よりも渋滞の中において多く発生していますが、分合流区間やカーブの手前、カーブ連続区間などにおいては、渋滞後尾への追突事故も目立ち、重大な人身事故へ繋がるケースも少なくないため、より重点的に対策を実施していく必要があります。

事故形態別の事故件数			
	平成17年度	平成21年度	削減数
追突	2,483	1,947	536
施設接触	1,784	1,679	105
車両接触	1,502	1,260	242
その他	1,524	1,186	338
合計	7,293	6,072	1,221



1-3 様々な視点から見る今後の課題

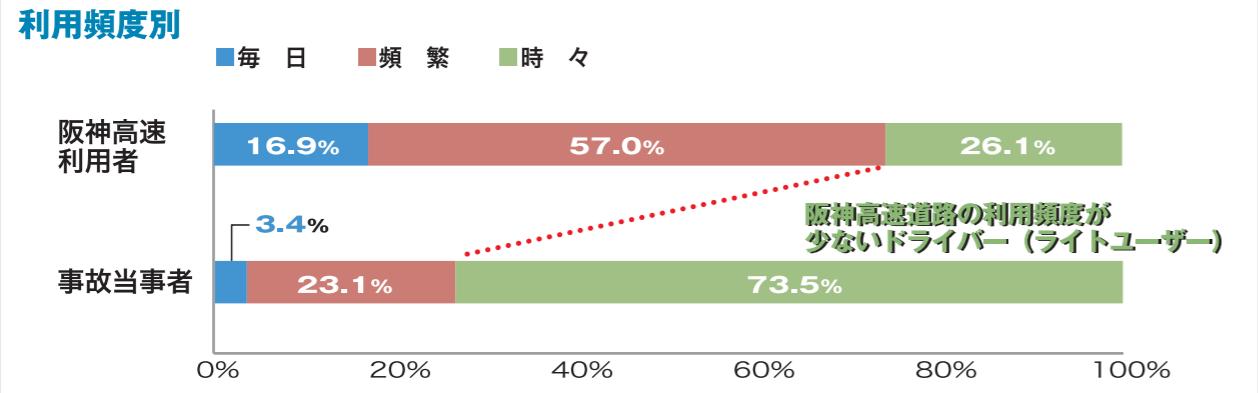
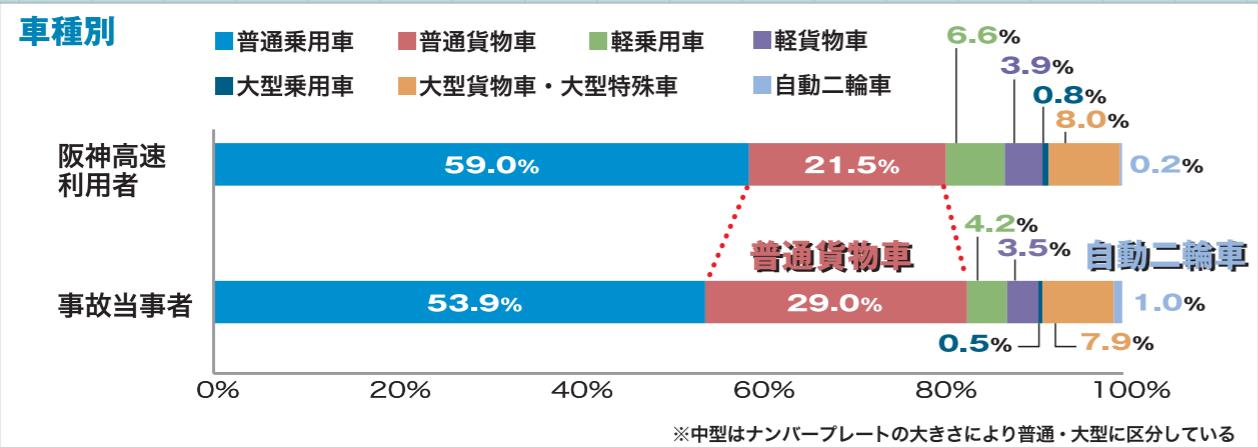
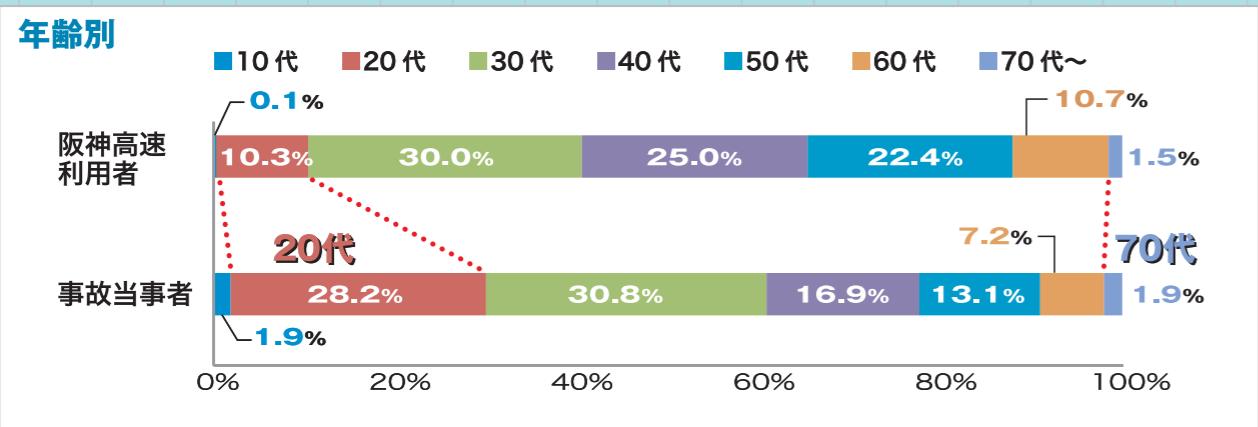
3) ドライバーから

道路上での対策では限界のある事故へは、ドライバー特性に応じたアプローチも必要。

① ドライバー属性と事故の関連性

阪神高速道路を利用されるドライバーと、そのうち阪神高速道路で事故にあわれたドライバー（事故当事者）との属性内訳を比較すると、年齢別では20歳代以下の若年層と70歳以上の高齢者で事故当事者の構成比が高くなっていることが分かります。また、車種別では普通貨物車（トラック）や自動二輪車（バイク）の構成比が高くなっています。一方、利用頻度別では、阪神高速道路の利用頻度が少ないドライバー（ライトユーザー）が占める割合が非常に高くなっています。このように属性の違いにより事故の発生傾向が異なることが分かります。

阪神高速利用者と事故当事者との属性内訳の比較



阪神高速利用者：第22回阪神高速道路起終点調査アンケートデータ（平成16年度）
事故当事者：平成17～20年度事故データ

② 属性別の事故傾向

交通事故の発生地点ごとに属性別の事故率を分析した結果、属性の違いで事故の発生傾向が異なることが分かりました。

これらの結果からドライバー特性に応じたアプローチが効果的であると考えられます。

若年層（30歳未満）の事故発生傾向

- 施設接触事故
- 車が流れているカーブ区間での事故



トラックドライバーの事故発生傾向

- 分合流区間での車両接触事故



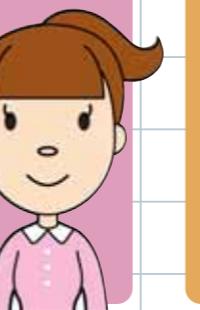
ライトユーザーの事故発生傾向

- 施設接触事故をはじめ、どの事故形態も多い



女性の事故発生傾向

- 休日の事故
- 分合流区間での車両接触事故



高齢者の事故発生傾向

- 車両接触事故
- 渋滞時での追突事故



③ ドライバーへ情報が正しく伝わっていなかった事に起因する事故に対して

事故発生状況からドライバーが知らない、あるいは気付かないことが原因で発生すると思われる事故に対し、その傾向を分析したうえで、ドライバーへ効果的に情報を伝えられるよう、道路上での情報提供の強化に加え、その他の媒体を通じてドライバー特性に応じた情報を伝える工夫が必要と思われます。



④ ドライバーへ危険回避を促す事が困難な事故に対して

事故発生状況からドライバーのヒューマンエラーが原因で発生すると思われる事故に対しては、道路上での注意喚起や啓発といった対策のみでは、ドライバーへ危険回避を促す事は困難です。

そこで今後は、道路上での対策に加え、ドライバー特性に応じてアプローチする施策も必要と思われます。



2-1 第2次アクションプログラムの取り組み骨子

「交通安全」の底上げのためにドライバーへの施策にも注力。

これまで実施してきた安全対策は、事故の多い地点で、走行環境を改善する施設面での対策に重点をおいてきましたが、今後は多発地点に限定した施設対策のみでなく、阪神高速全体で事故件数を削減することを考えなければいけません。

そのため、今後は施設対策のみでなく、ドライバーへの施策にも力を入れ、交通安全の底上げをはかっていきます。

ドライバーに伝える対策

●安全運転への誘導

ドライバー自らが安全な運転を実行していただけるようドライバーへ働きかける施策を展開

先の状況が見える対策

●分かりやすい道路案内

ライトユーザーや高齢者ドライバーにとって分かりやすい道路案内を充実させ、危ない運転を抑制

ドライバーが安心できる対策

●走行環境を改善する施設対策

これまで実績のある効果的な安全対策を中心とした安全な走行環境への改善

ドライバーへ働きかける対策

伝える
注意すべきポイントや安全運転のコツなどをドライバーに直接伝える

見える
ドライバーにとって分かりやすい道路案内を充実させる

より「安全」「安心」「快適」な阪神高速道路へ

安心できる
ドライバーが安心して走行できる環境を整備する

事故多発地点への施設対策

2-2 ドライバーに伝える対策

注意すべきポイントを「伝える」ことを目指す。

1) 安全走行支援プロジェクトの展開

コミュニケーションによる働きかけで事故の減少を目指す。

プロジェクトの概念

ドライバー一人ひとりにアプローチ

- ・客観情報の提供
- ・行動動機の活性化
- ・実行意図の醸成

阪神高速道路を安全に運転するドライバーの増加

交通事故の減少

アプローチの基本方針

社会心理学における態度・行動変容のプロセスに基づいた交通安全情報の提供や阪神高速道路利用に際しての具体的な安全運転実行の支援を、ドライバー一人ひとりの特性に応じ、コミュニケーション技術を用いて行います。

一人ひとりのドライバーに
個別に、具体的に、コミュニケーションによる働きかけをします

安全運転
客観情報の提供

事故の実態や安全運転の方法などに関する正しい知識を知っていただくことで、事故を起こさない方が得だ、事故を起こさないようにしなければならない、という意識を高めていただきます。

安全運転
行動動機の活性化

自分の運転の危険性について振り返っていただいたり、危険な判断に対するアドバイス情報を提供することで、事故を回避するような運転に変えていくという動機を活性化していただきます。

安全運転
実行意図の醸成

阪神高速道路の運転局面での危険を察知するトレーニングや、利用経路での安全運転計画の立案とそれに対するアドバイス情報提供等を通じて、具体的な安全運転を実行する力を養成していただきます。

2-2 ドライバーに伝える対策



WEBコンテンツの構成とねらい

安全走行支援プロジェクトの核となる「阪神 SAFETY ナビ」は、社会心理学に基づくアプローチで安全運転の実行力の養成を支援するためのコンテンツを備えた WEB サイトです。安全運転のためのアドバイスや各種情報を運転時に携帯していただくことで安全運転の実行を支援することや、他のドライバーと情報共有していただくことで安全運転の実行力の定着を支援することなどをその目的として展開していきます。

SAFETYドライブ カウンセリング

ドライバーに自分の運転を
知っていただきます。

- ・安全運動動機の活性化
- ・自身の特性に応じた安全運動知識の習得

カウンセリングは、阪神高速道路で事故につながりやすい運転場面を題材にした運転適性診断の阪神高速版です。診断を通じて、回答結果に応じた個別のアドバイス情報や診断結果を提供し、阪神高速道路での危険な場面や自身の問題点を知っていただきます。



ねらい

SAFETYドライブ トレーニング・プランニング

運転中の危険を
見つける力を高め、
走行ルートの計画に
役立てていただきます。

- ・交通状況に応じた危険察知力
およびその対応力を習得
- ・利用ルートにおける
具体的な安全運動計画の実行

トレーニングは、阪神高速道路の代表的な走行場面(映像)に潜在する危険を見つける力が身に付くコンテンツです。また、プランニングは、実際にドライバーがよく使う経路上での安全運動計画を立てるシミュレーションとなっており、安全運転の実行につながることが期待されています。



ねらい

WEBコンテンツの構成概念図

- SAFETYドライブ カウンセリング
- SAFETYドライブ トレーニング・プランニング
- 早引き 安全運転のポイント

- みんなで共有!
ヒヤリハット

ドライバーのみなさまが既に備えている安全運転実行力

実行力養成の支援 → 実行の支援 → 定着の支援

安全運転の
実行力

チェック!要注意地点はここだ!



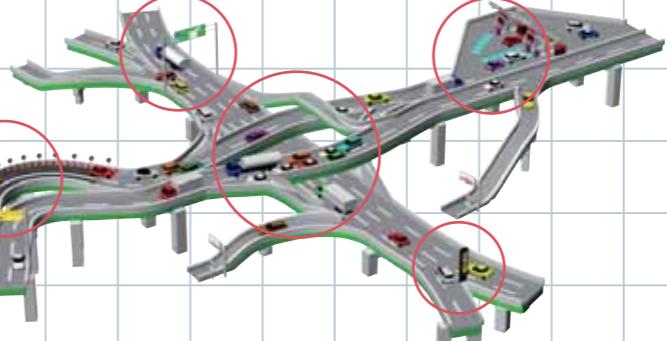
注意地点をアドバイス情報とともに
分かりやすく提供します。

ねらい

- ・必要な安全運動知識(注意地点情報)の習得と携帯

事故統計結果から得られたドライバー属性別の代表的な注意地点情報を携帯しやすい形で提供します。

早引き 安全運転のポイント



阪神高速を安全に乗りこなすコツを
提供します。

ねらい

- ・必要な安全運動知識(運転の仕方)の
習得と携帯

事故傾向の特徴が異なるドライバーの属性ごとに、
客観的な事故関係情報や阪神高速道路を安全に乗り
こなすためのアドバイス情報を携帯しやすい形でコン
パクトに提供します。

みんなで共有!ヒヤリハット



阪神高速道路を利用する
ドライバーのヒヤリハット情報を
共有していきます。

ねらい

- ・ドライバー視点での注意情報の共有

阪神高速道路上で発生している事故の約3分の2は追突・
車両接触といった相互事故です。個人で気を付けていた事故
につながる可能性のある“小さな芽”的情報を阪神高速道路を
利用するドライバー全体で共有していく広場を提供します。

2-2 ドライバーに伝える対策

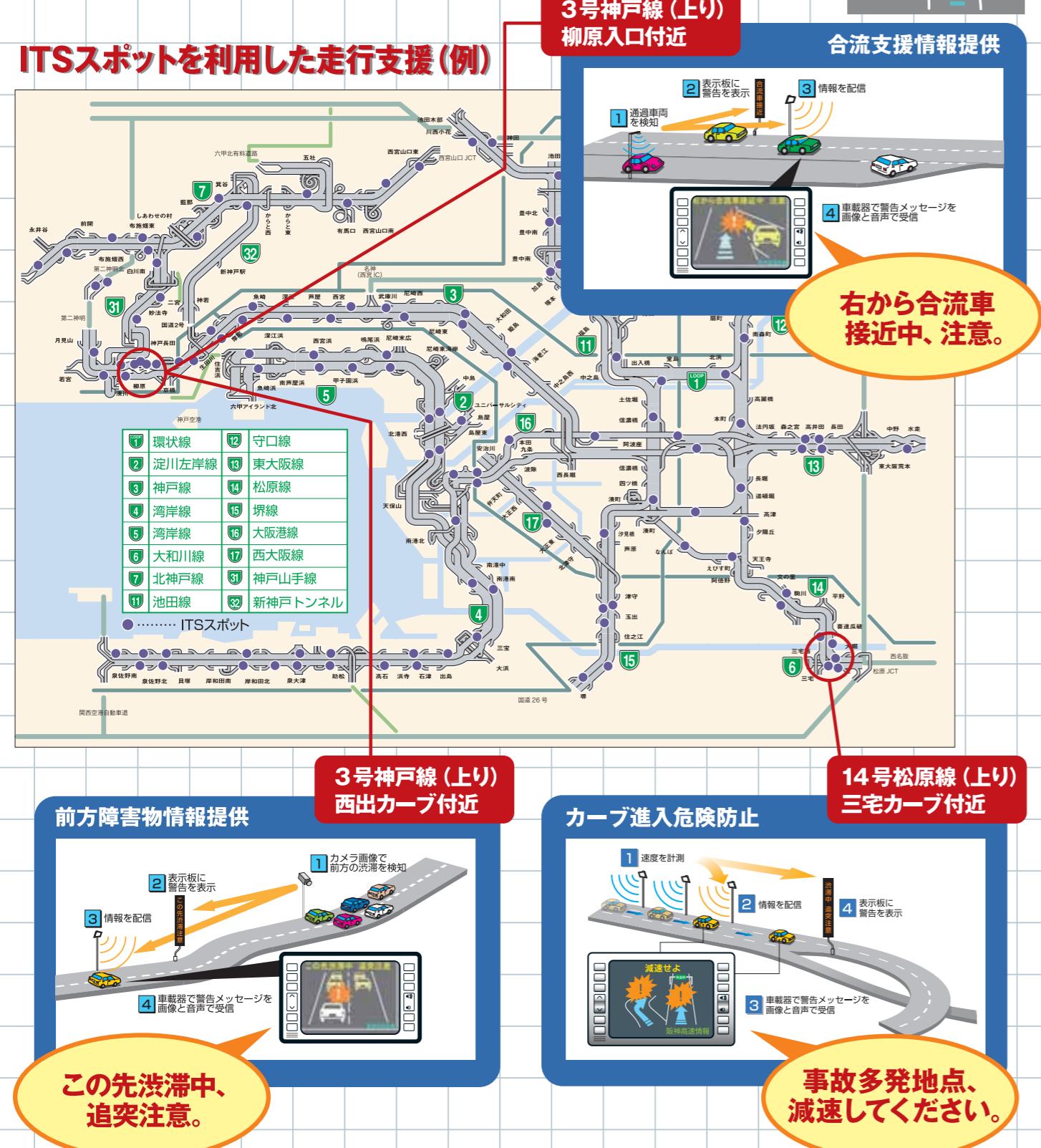
2) ICTを活用した走行支援

安全に運転できるよう様々な情報通信技術を活用

阪神高速ではドライバーがより安全に阪神高速道路を運転できるよう、様々なICT^{*}を活用した走行支援情報を、国等が推進するITSスポットサービスから提供しています。(※Information and Communication Technology : 情報通信技術)

ITSスポットを利用した走行支援サービスでは阪神高速道路上の事故多発地点を中心に145箇所設置された電波ビーコン(路側アンテナ)から、渋滞や事故といった交通情報だけでなく、事故多発地点の情報や特定の事故多発地点で危険な状況になったときに、画像や音声で注意を促したり、特に下記の3箇所では、LED看板も用いて注意喚起を促すといった走行支援を行っています。

ITSスポットを利用した走行支援(例)



2-3 先の状況が見える対策

先の情報が分かりやすく「見える」ことを目指す。

1) 出入口案内の充実

逆走・誤進入の傾向と対策方針

阪神高速道路で発生している逆走事例では、阪神高速道路以外の道路と勘違いして意図しない入口に進入し、料金所手前で引き返すといった事例が最も多いことから、一般道での案内も含めた入口付近での案内や告知の充実をはかっています。

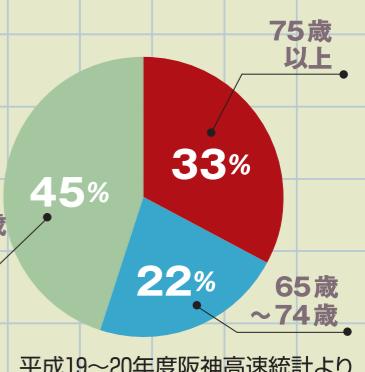
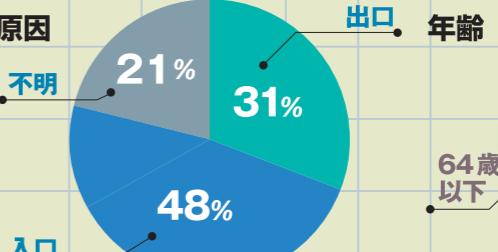
出口からの逆走に対しては、一般道との取付状況に応じた案内・告知を充実するとともに、特に逆走事例の多い出口では、一般道との取付部のみではなく、本線までの途中部分でも連続して案内・告知をしていきます。

また、逆走事例は高齢者のドライバーが比較的多いことから、案内の見えやすさや分かりやすさにも着目して検討していくとともに、関係機関と協力して啓発活動にも努めています。

誤進入についても、ほとんどが他の一般道路等との誤認であり、路線端末など、他の道路と勘違いしやすい構造を抽出し、重点的に対策を検討していきます。

逆走や誤進入を予防するために各種の対策を検討。

逆走事例の傾向

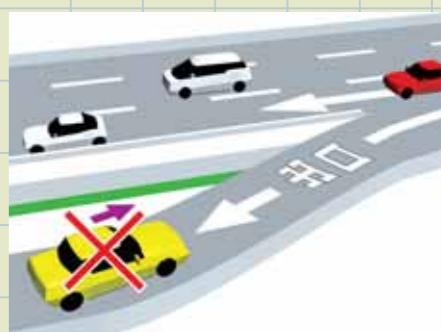


逆走の発生状況

①入口を途中で引き返して逆走



②出口を逆走して本線に進入



料金所手前でバック

矢印表示やセンサーを用いた逆走対策

出口からの逆走車の本線への流入を未然に防ぐため、側壁や路面に矢印表示を施すなど、進行方向を明示していきます。

また、近年逆走事例が発生していた出口において、逆走車を自動的に探知するセンサーと逆走車に対して警告を発するLED看板を設置し、その効果や管理上の課題を検証しています。



※逆走車をセンサーで感知し、逆走車に対し、LED看板で警告する。

2-3 先の状況が見える対策

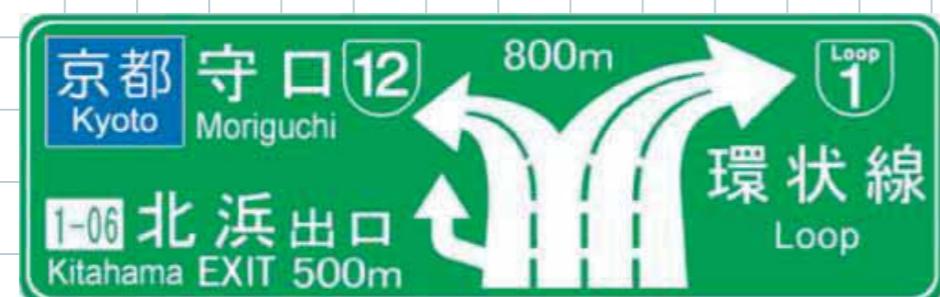
2) 道路案内の改善

分かりやすい道路案内で安全性も向上。

阪神高速道路の1号環状線は4車線一方通行を採用しており、1号環状線と12号守口線などの放射路線との分岐部では、走行している車線と行き先の関係が分かりにくいため、急な車線変更や案内標識などの過度の注視といった状態になることもあります。それが事故の一因になっていることも考えられます。

そこで、走行車線と分岐方向の関係が分かりやすい道路案内に改善することで、危ない運転の抑制をはかるなど、安全性の向上をはかっていきたいと考えています。

道路案内の改善イメージ



3) 合流部での安全対策

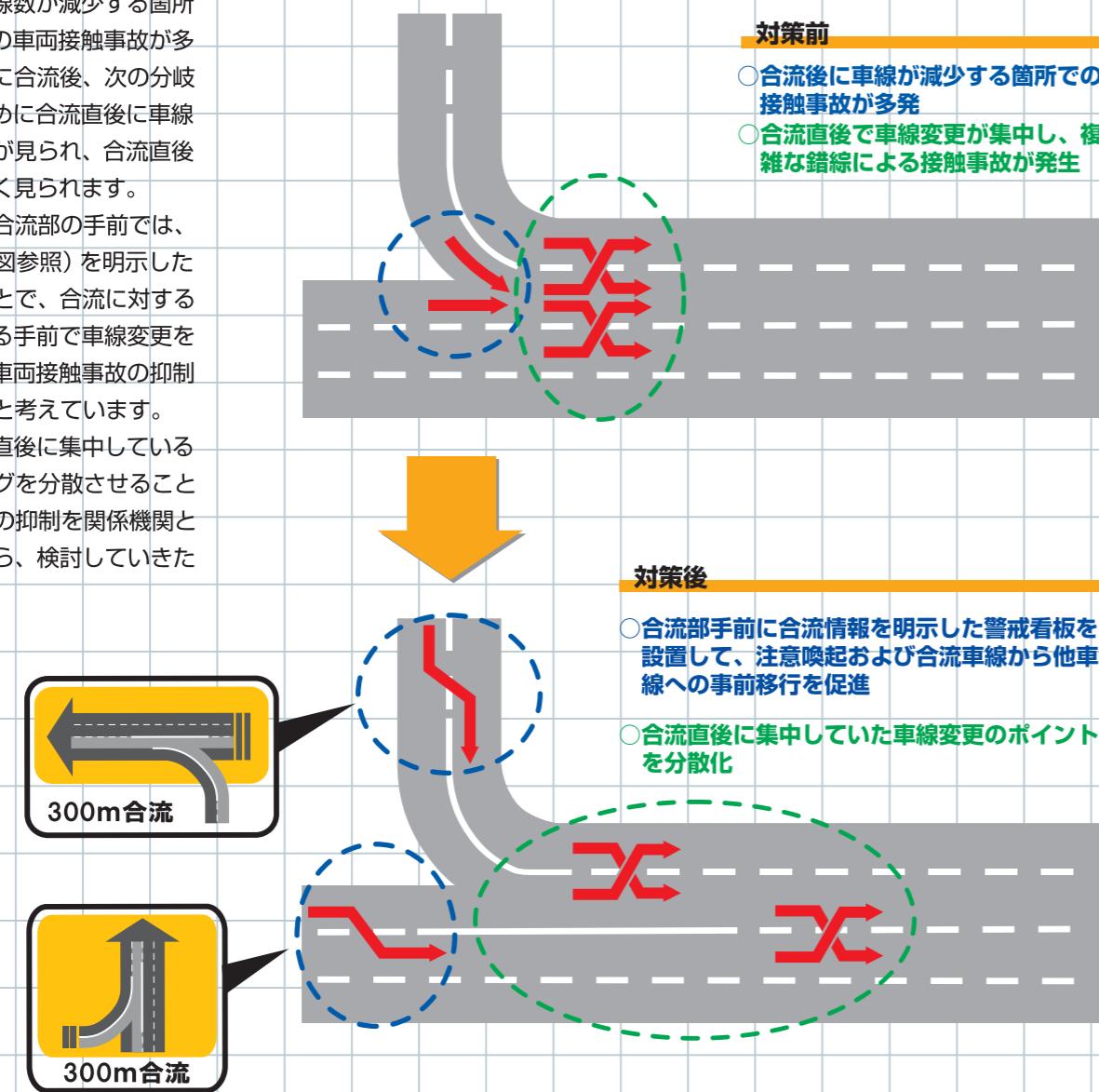
合流や車線変更の集中に対する工夫を検討。

阪神高速道路では、立地条件などの制約により合流後に車線数が減少する箇所があり、その付近での車両接触事故が多発しています。さらに合流後、次の分岐までの距離も短いために合流直後に車線変更が集中する傾向が見られ、合流直後も車両接触事故が多く見られます。

そのためこうした合流部の手前では、合流情報（イメージ図参照）を明示した看板等を設置することで、合流に対する注意喚起や、合流する手前で車線変更を促し、それによって車両接触事故の抑制をはかっていきたいと考えています。

また合流後では、直後に集中している車線変更のタイミングを分散させることによる車両接触事故の抑制を関係機関との調整をはかりながら、検討していくと考えています。

接触事故が多い合流部での対策イメージ



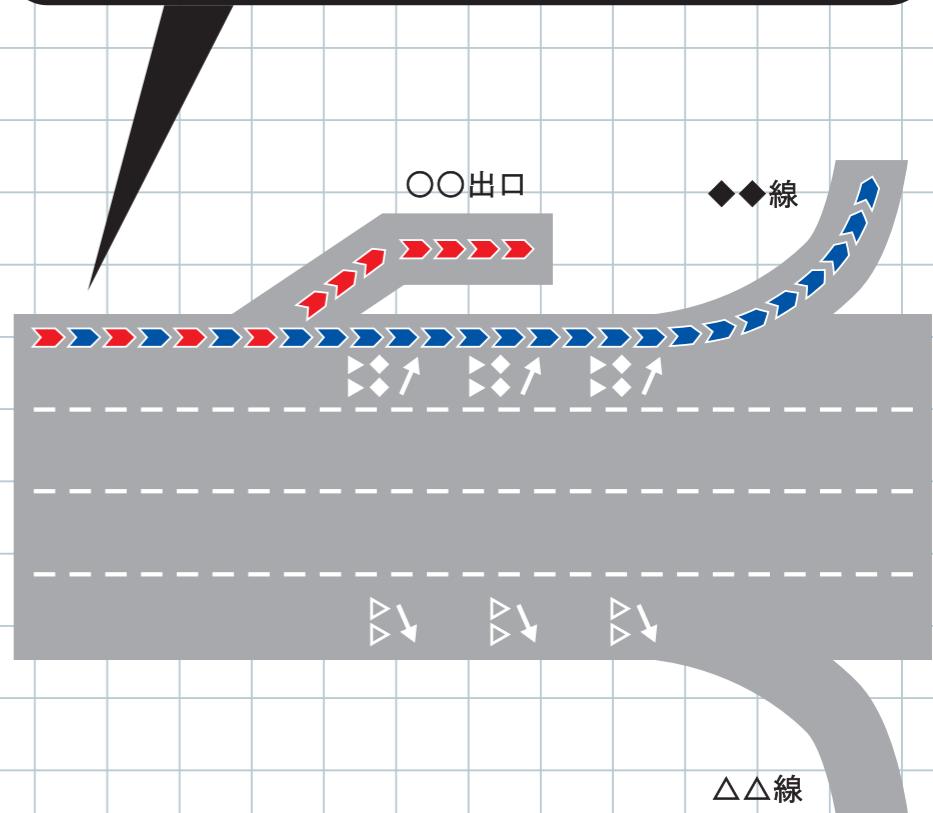
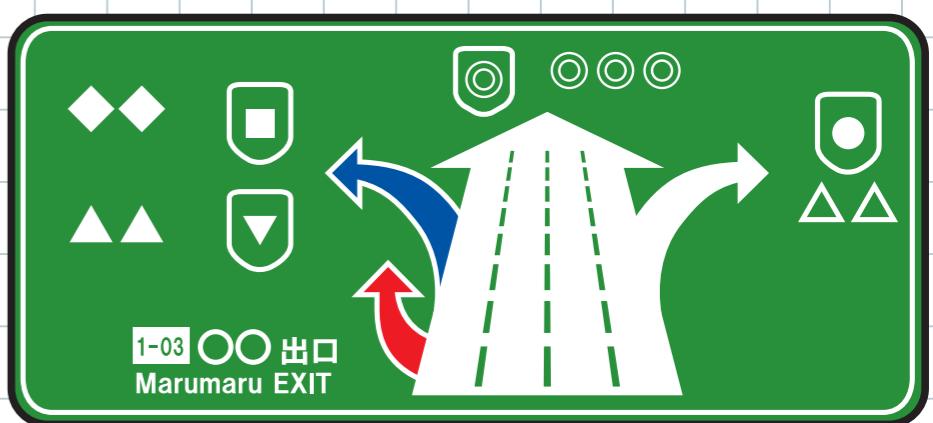
4) 分岐部での安全対策

分岐状況が分かりやすくなるように対策。

阪神高速道路では左右両方向分岐に加え、出口が隣接するなど分岐が複雑かつ連続する路線があり、そのため急な車線変更や案内標識などの過度の注視による前方不注意状態に陥り、前方の渋滞車両に追突する事故が多く見られます。

これらの対策として、分岐の連続によりドライバーが混乱しやすい地点では、例えば分岐方向を示すカラー表示を路面へ施し、道路案内と連動させることで分岐状況を視覚的に認識しやすくし、危ない運転の抑制をはかるといった対策を、関係機関と協議しながら検討していきます。

連続する分岐部での対策イメージ



5) レーン運用情報の提供

レーン運用情報を提供し、料金所手前の事故を抑制。

ドライバーがETCレーンの運用情報を知り、予め適切な車線・レーンを選択することで、料金所手前で発生していた事故の抑制が期待できるため、特に料金所手前の事故が多い本線料金所では、積極的にレーン運用情報を提供し、利用レーンへの誘導をはかっていきます。

2-4 ドライバーが安心できる対策

安心して走行できる道路を目指す。

1) 効果のあった対策の継続

第1次アクションプログラムで実績のある対策（滑り止め舗装、視線誘導灯（マルチタイプ）、LED看板等）については今後も継続して実施していきます。

カーブ区間での安全対策



2) 料金所付近での追突対策

料金所付近での追突事故は、ETCレーンに速度超過（20 km/h以上）で進入した後続の車両が、前方停止車両への対応が遅れて発生するケースがほとんどです。

このため、阪神高速道路ではETC利用車のレーン進入速度を抑制するために「ETCバー開タイミング遅延化」を実施して追突事故等の抑止をはかっています。



速度超過でETCレーンに進入しにくくする対策を実施。



3) 料金所前後の整流化

本線料金所の前後では車線数が大きく増減することから、車両接触事故がなお多く発生しています。現在ETC利用率も高水準になったため、料金所のレーン運用が固定されつつあり、今後はレーンの運用状況にあわせ、個別に区画線の改良等を施し、より一層の整流化をはかっていきます。

4) 注意区間の明示

注意区間のお知らせと多様な働きかけを実施。

①追突多発区間

追突事故の多い区間においては、走行中にそれを認識できる目印を設置したり、横断幕等により注意区間であることをお知らせしていきます。あわせて、WEBサイトや広報誌等の様々な広報媒体を使って多発区間での注意を促すことでよりその浸透をはかっていきます。

また、分合流区間やカーブの手前、カーブ連続区間といった渋滞後尾への追突事故が多い地点を重要視し、LED看板等により後続車への渋滞情報提供をはかっていきます。

②カーブ手前

カーブ区間での速度抑制をはかるために、カーブ手前においても追突区間同様、区間の目印・横断幕・路面表示によりドライバーへ注意区間であることをお知らせするとともに、WEBサイトや広報誌等の様々な広報媒体を使って当該区間での注意を促すことで、その浸透をはかっていきます。

追突多発区間での対策イメージ



渋滞後尾への追突多発地点での安全対策



5) 規制工事に関する注意喚起

路上規制の短縮、規制の視認性向上に努め、安全確保に注力。

阪神高速道路上の工事における安全対策としては、従来から「工事現場責任者認定制度」を設けて高速上での規制工事に関する講習・演習を義務付けるなど、安全で迅速な工事規制の設置や作業の効率化による交通規制時間の短縮化に努めており、今後も継続して取り組んでいきます。

また、工事規制時の安全設備は、視認性の向上を目指したLED標識車や超高輝度反射工事予告看板を開発・採用していくなど、ドライバーへのより一層の注意喚起に努めています。



LED標識車（衝突緩衝装置付）



超高輝度反射工事予告看板



4) 落下物対策

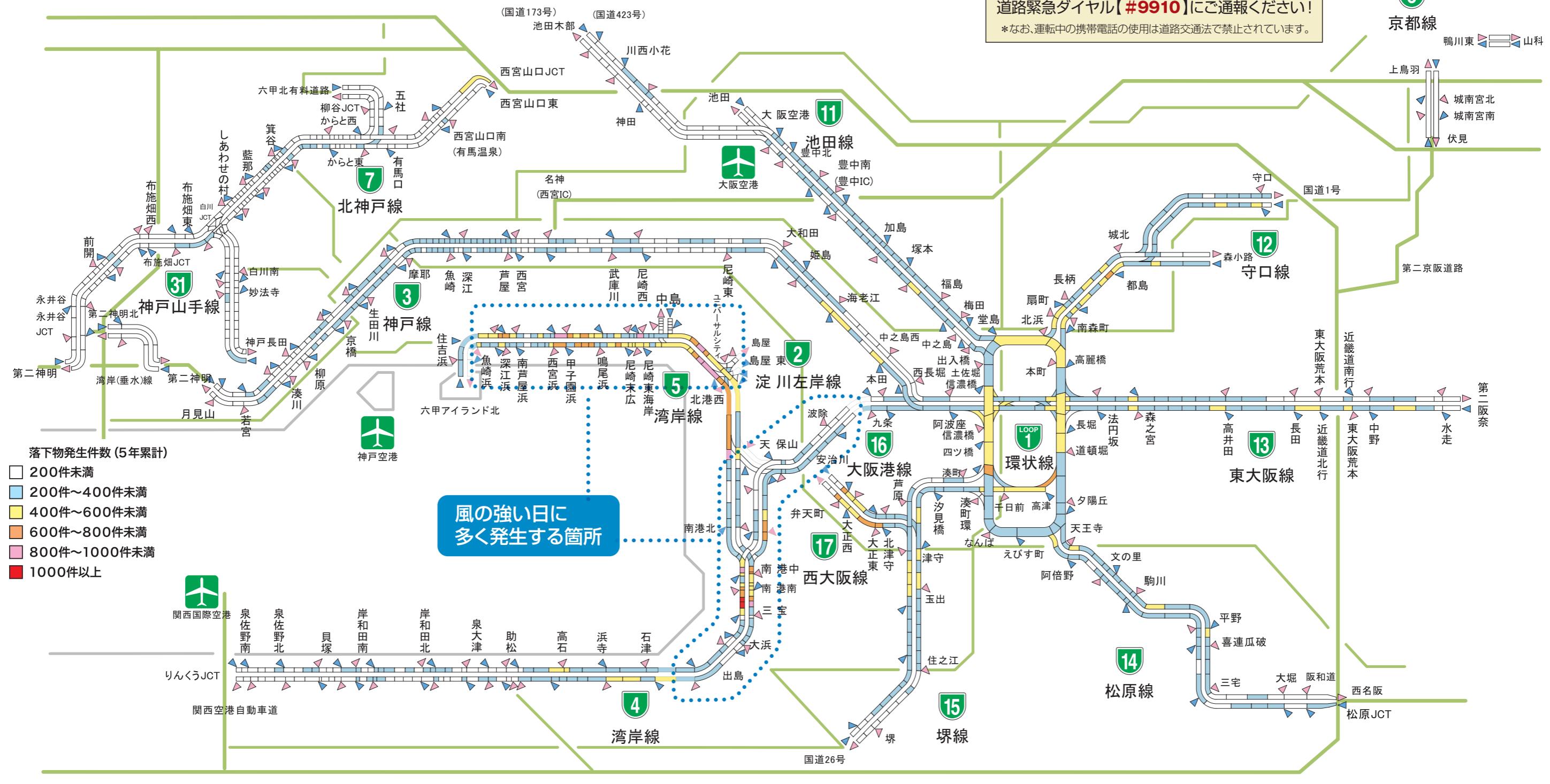
落下物の発生傾向と天候(風雨)との関連を検証してみると、風の強い日では湾岸線を中心に発生件数が多い傾向があることが分かりました。このため今後の対策として、これまで実施してきた落下物防止啓発用DVD配布等の啓発活動に加え、風の強い日の落下物多発区間の特別監視や交通管理隊による巡回の強化などを実施し、落下物の早期発見・回収に努め、落下物を原因とした事故を未然に防止していきます。

さらに、落下物多発区間付近では、路面表示や横断幕等により多発区間であることをお知らせする対策を、道路情報板による落下物情報の提供や、道路緊急ダイヤル「# 9910」への通報の呼びかけといった対策とともに取り組んでいきます。



落下物発生状況（平成16～20年度）

落下物は大型車交通量の多い湾岸線で多く発生しています



2-5 Phase1での成果

Phase1での取り組みにより、事故件数518件削減・人身事故181件削減を達成。

第2次アクションプログラムでは、平成22年度～平成24年度(Phase1)での取り組みにより、平成24年度において平成21年度と比べ、全事故518件、人身事故181件の事故削減を達成しました。

特に施設接触事故対策が大きな成果をあげた一方で、追突事故は増加するなど、車両相互の事故削減が今後の課題としてあげられます。



Phase1での取り組み内容

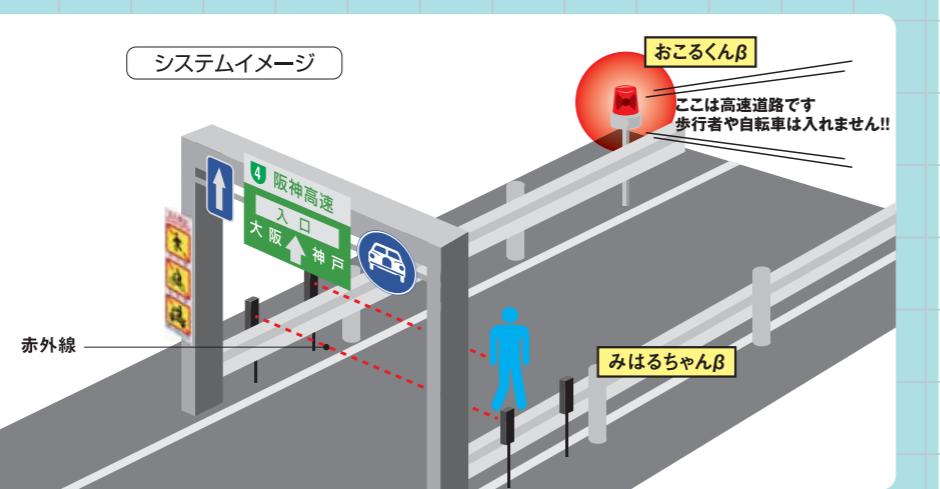
3つの取り組み骨子に基づき着実に対策を実施。



TOPICS

コストを抑えた出入口誤進入検出・注意喚起システムの開発

散発的に発生している高速道路への誤進入対策として、低成本で人や自転車の誤進入を検出・注意喚起できるシステムを開発し、大阪府域で人及び自転車の誤進入が特に多い4号湾岸線助松入口にて、平成25年1月から試験運用を開始し、成果を上げています。



2-6 Phase2の対策内容とスケジュール

Phase2では、さらに全事故500件、人身事故50件削減を目指す。

第2次アクションプログラムでは、平成25年度、平成26年度をPhase2と位置づけ、Phase1(平成22年度～平成24年度)での実績や課題を踏まえ、特に車両相互の事故削減に注力するなど対策内容をアップデートし、2年間で全事故500件削減、人身事故50件削減という短期目標を設定し、平成26年度には第2次アクションプログラムの当初目標を上回るべく、精力的に取り組んでいきます。

Phase2の対策内容とスケジュール

Phase1での取り組みを発展させ、目標達成を目指す。

対策項目	対策概要	取り組み骨子			Phase 1			Phase 2	
		伝える	見える	安心できる	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
カーブ区間	滑り止め舗装			○					→
	視線誘導			○					→
	多発区間での情報提供	○		○				■■■■■	→
追突多発区間	多発区間での情報提供	○		○				■■■■■	→
	多発区間での注意喚起			○				■■■■■	→
	渋滞情報提供	○		○				■■■■■	→
分合流区間	道路案内の改善			○				■■■■■	→
	分岐部での案内の充実	○	○					■■■■■	→
	合流部での車両接触対策		○					■■■■■	→
	多発区間での情報提供	○		○				■■■■■	→
本線料金所	レーン運用情報の提供	○	○					■■■■■	→
	料金所前後での整流化			○				■■■■■	→
	料金所付近での追突対策	○		○				■■■■■	→
落物事故	強風時の特別巡回の実施			○				■■■■■	→
	多発区間での特別監視			○				■■■■■	→
	多発区間での情報提供	○		○				■■■■■	→
逆走・誤進入	落物防止施策	○						■■■■■	→
	出入口案内の充実	○	○					■■■■■	→
	個人の安全走行支援	○						■■■■■	→
安全走行支援プロジェクト	企業の安全教育支援	○						■■■■■	→
	全事故件数							(▲518件)	
	人身事故件数							(▲181件)	▲50件

(注) ○○は該当する取り組み骨子を示しており、○が主として該当する骨子

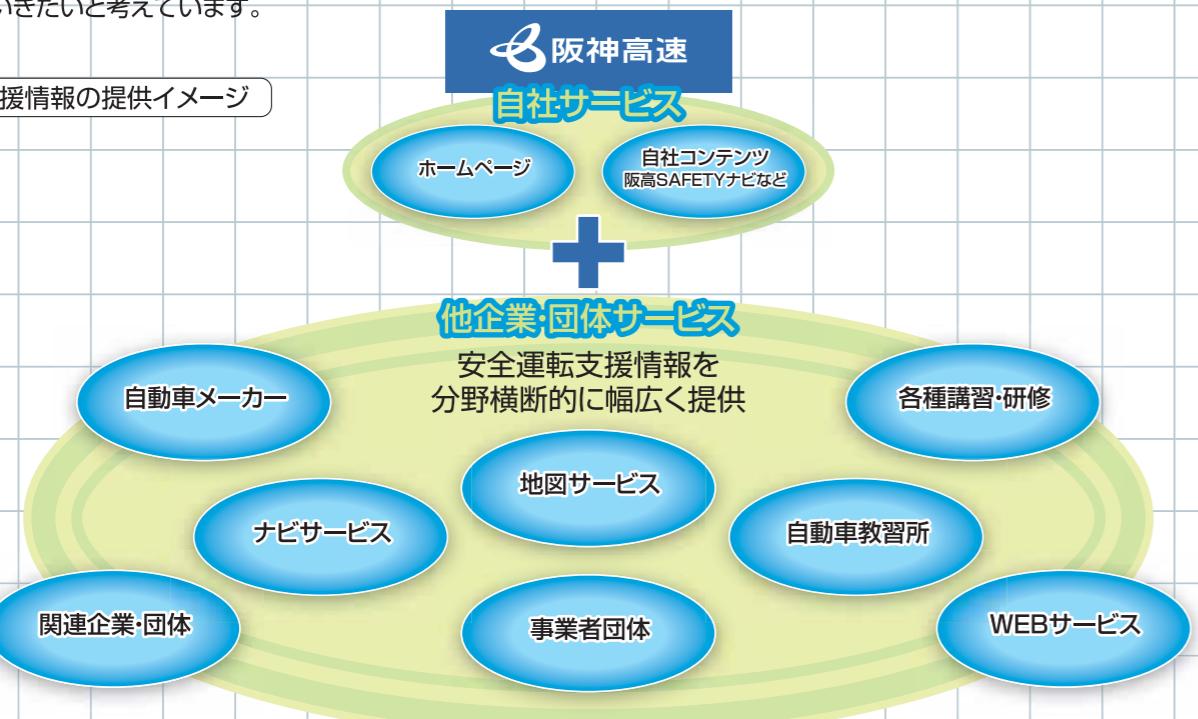
(注) → : Phase2より本格実施 → : Phase1より継続実施 ■■■■■ : 検討・試行実施

2-7 新たな取り組み

ICT(情報通信技術)を活用した安全運転支援を推進。

第2次アクションプログラムでは、事故多発地点等の注意すべきポイントを「伝える」ために様々な対策を講じていますが、阪神高速を利用するすべてのドライバーに「伝える」には阪神高速のコンテンツだけでは限界があります。今後は、阪神高速道路上の安全運転支援情報を、広く普及している民間の情報配信サービス等にも積極的に提供するなど、ドライバーの安全運転支援環境を拡大する取り組みを推進していきたいと考えています。

安全運転支援情報の提供イメージ



民間サービスを活用した安全運転支援情報の提供

安全運転を支援する官民連携プロジェクトを推進。

平成24年度5月に、異分野の官民7社の連携により阪神高速道路の安全・安心で快適な走行を支援する情報を配信するプロジェクト(Project Z NAVI de HANSHIN !)を立ち上げました。

本プロジェクトを通じて、阪神高速の持つ安全運転支援情報を広く民間の情報配信サービスからも提供する仕組みを構築し、ドライバーへの安全運転支援サービスの総合的なレベル向上を目指していきます。

	<p>名称 > Project Z NAVI de HANSHIN ! 期間 > 平成24年度～平成26年度(3ヵ年) ※第1弾実験サービスを平成25年3月6日から5月31日まで実施。 実施体制 > 異分野の官民7社の連携により阪神高速道路の安全運転支援情報を配信</p>
<p>【安全運転支援情報の作成・配信】>>> 【情報流通基盤の開発・配信】>>> 【地図調整】>>> 【利用者への情報配信】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪神高速道路株式会社 ・国土交通省国土技術政策総合研究所 ・一般財団法人日本デジタル道路地図協会 ・株式会社ゼンリンデータコム ・株式会社ナビタイムジャパン ・本田技研工業株式会社 	

民間サービスを活用した情報配信イメージ



2-8 交通安全水準の継続的向上に向けて

様々な視点を加えて交通安全水準の総合的な向上を目指す。

第1次アクションプログラムでは、事故多発地点等への施設面の対策を中心に取り組み、目標を上回る事故削減を達成しました。

第2次アクションプログラムでは、第1次アクションプログラムの実績や課題に対する検証を踏まえ、実績のある施設対策のさらなる推進や、新たな取り組みとして「ドライバーに伝える対策」や「先の状況が見える対策」を柱に据えて取り組んでいます。

今後も、第2次アクションプログラムの実績や課題を踏まえ、社会情勢の変化への対応や最新のICT等の採用など、時流に応じた安全性の向上に継続的に取り組むとともに、様々な角度から、お客様の安全運転の支援につながるよう取り組みの幅を広げ、交通安全水準の総合的な向上を目指していきたいと考えています。

