

2022年における交通死亡事故の発生状況と交通事故防止に向けた取組み

中日本高速道路株式会社が管理する高速道路で2022年(1月1日～12月31日)に発生した交通死亡事故について取りまとめましたので、お知らせします。(NEXCO 中日本調べ)

- ① 2022年の交通死亡事故件数は33件、死亡者数は38名で、2021年と比べて、7件8名増加しました(図1参照)。
- ② 交通死亡事故の形態は、高速道路上で停止している車両や人と衝突する死亡事故が全体の約半数(18件18名)を占めており、特に、高速道路上で停止している車両へ衝突する死亡事故が、2021年と比べて14件14名と大幅に増加しました(図2参照)。
- ③ 正面衝突による交通死亡事故は3件5名と、2021年と比べて増加しました(図2参照)。
- ④ 自動二輪車による交通死亡事故は、上半期に5件5名発生したものの、下半期での発生はありませんでした(図2参照)。

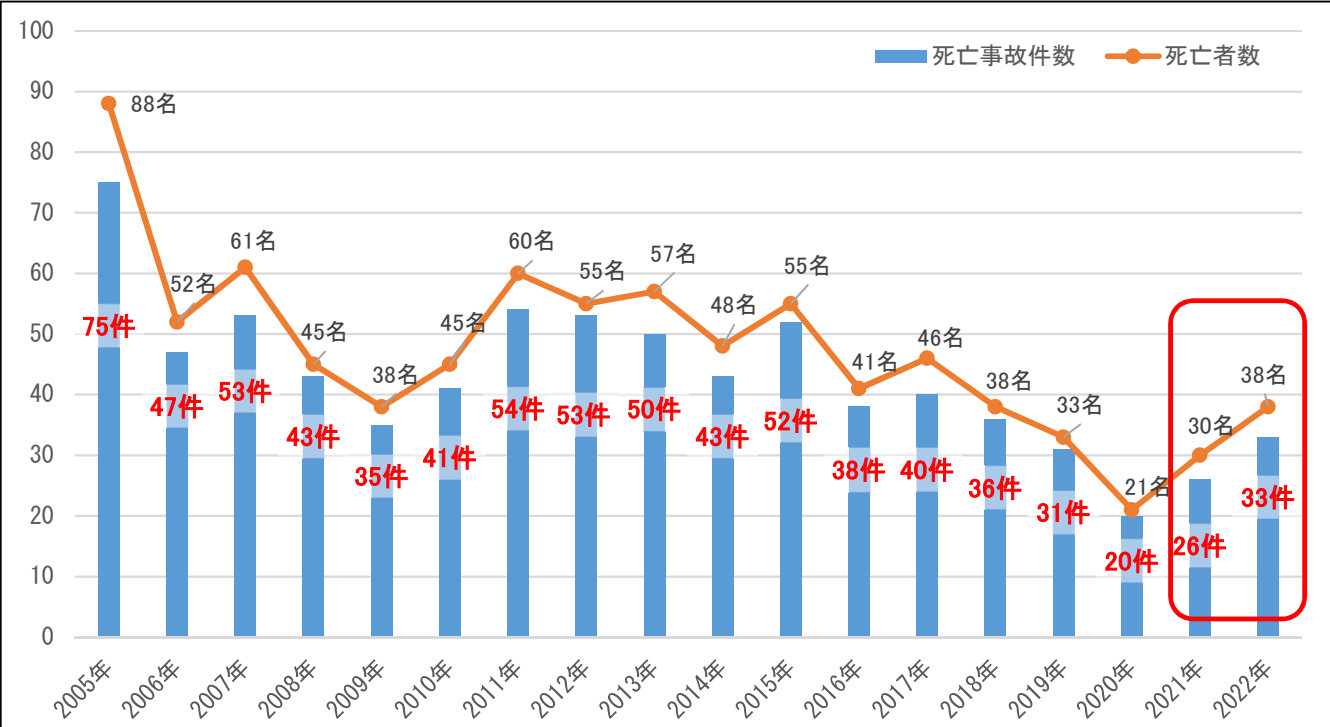
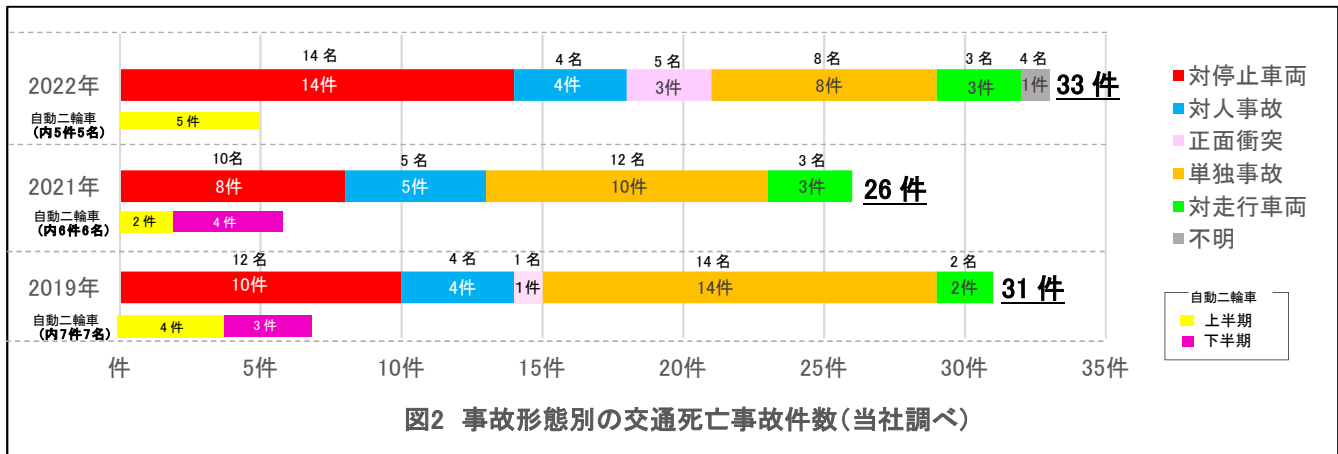


図1 交通死亡事故発生状況の推移(当社調べ)



2022年は高速道路上で停止している車両への衝突(対停止車両事故)が14件14名、人への衝突(対人事故)が4件4名となり、全体の約半数を占めているほか、正面衝突による交通死亡事故も3件5名となりました(図2参照)。

対停止車両事故の内訳は、停止中の事故車への衝突が7件、故障車への衝突が2件、工事停止車両への衝突が2件、休憩施設内駐車車両への衝突が1件、休憩施設入口ランプ部駐車車両への衝突が1件、渋滞末尾で停止していた車両への衝突が1件となります。また、対人事故の内訳は、事故で車外に出て轢かれた事故が3件、高速道路外から侵入し轢かれた事故が1件となります。

正面衝突による交通死亡事故はいずれも暫定2車線区間における対向車線への飛び出しによるものです。

交通死亡事故の車種別で見ると、自動二輪車が上半期に5件5名発生したものの、下半期での発生はありませんでした。

表1 当社管内の事故件数(当社調べ)

	事故件数	うち死傷事故件数*		通行台数(日平均) 単位:千台/日
		うち死亡事故件数		
		死亡	負傷	
2022年	12,015件(114%)	1,081件(112%)	33件(127%)	1,947(106%)
2021年	10,555件	965件	26件	1,835
2019年	13,334件	1,166件	31件	1,990

()内は対2021年比

※死傷事故は、死亡事故および負傷事故の件数

通行台数がコロナ前の2019年の水準に戻りつつあることに伴い、当社管内の事故件数は増加傾向にあります(表1参照)。

交通事故防止に向けた主な取組み

1. 交通事故防止対策

- ① 事故多発区間での集中的な交通事故対策を進めています。
- ② 暫定2車線区間での正面衝突事故防止に向け、新たな区画柵の技術検証を進めるとともに試行設置区間の拡大を予定しています。
- ③ 「みちラジ」の機能拡充により交通事故防止に役立てます。

2. 交通安全啓発

- ① お客さまの交通安全意識を高めていただくため、交通安全キャンペーンを継続して進めています。
- ② SNSの活用や関係団体と連携した交通安全啓発の取組みを進めています。
- ③ 原付等の誤進入防止に向けた交通安全教育を進めています。

1. 交通事故防止対策

① 事故多発区間での集中的な交通事故対策

2018年は道路延長比で17%を占める41区間で総事故件数の約3割を占めていたことから(図3参照)、これらの区間を事故多発区間と位置付け、管内では41区間の集中的な取組みを進めています。2022年は5区間で薄層舗装(写真1参照)や注意喚起看板の設置などの交通事故防止対策を行いました。2022年までに対策を完了した29区間では、対策前の2018年と比較し、交通事故件数が約17%減少するなどの効果が表れています(図4参照)。2023年も11区間で、V字型路面標示(写真2参照)の設置等の対策を実施する予定です。

管内供用延長：2,078km(2018年12月末時点)
事故件数：13,595件(2018年1月～12月)

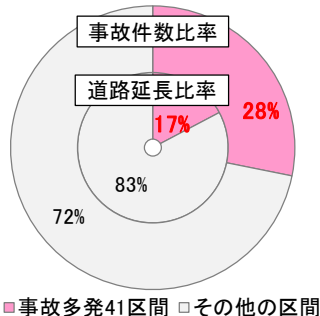


図3 2018年における事故多発区間の道路延長比率と事故件数比率の関係

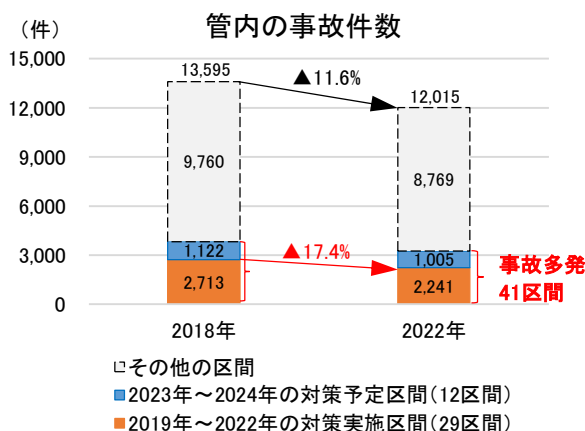


図4 管内の総事故件数と事故多発区間の事故件数の推移



写真1 カラー薄層舗装(中央道 多治見～小牧東)
(2022年12月対策完了)



写真2 V字型路面標示のイメージ
(写真は中央道 土岐～多治見の施工例)

② 暫定 2 車線区間での正面衝突事故防止対策

暫定 2 車線区間では、区画柵など(ワイヤロープ等)の整備を中心に、重大事故につながりやすい反対車線への飛び出し事故防止対策を進めています。ワイヤロープの設置が難しい、トンネル区間や長大橋(延長 50m 以上の橋梁)では、2021 年に試行設置したセンターブロックとセンターパイプの 2 技術について検証し、走行性や除雪作業等の維持管理に問題がないことを確認しました。今後、試行対象区間を拡大して、事故発生時の安全性などを更に検証していく予定です(写真 3・4 参照)。



写真 3 センターブロック(トンネル)



写真 4 センターパイプ(長大橋)

③ 「みちラジ」の機能拡充【新規】

高速道路を走行しているお客さまの位置情報をもとにスマートフォンで交通情報を聞けるアプリ「みちラジ」について、これまではインターチェンジの約 4km 手前の位置などで交通情報を提供してきました。2023 年 2 月(予定)からは一部区間(表 2 参照)において、事故や落下物の約 2km 手前で注意を喚起する機能を追加して、後続のお客さまの事故防止につなげていきたいと考えています(図 5・6 参照)。

今回の機能拡充の特徴は、決められた地点での情報発信に加え、事故や落下物のように任意の地点で発生した事象を注意喚起情報としてお客さまに提供するというものです。この機能は、2023 年度のできるだけ早期に、管内全域に展開する予定としております。



図 5 注意喚起情報の提供イメージ



図 6 機能拡充する注意喚起情報の提供の仕組み

表 2 「みちラジ」による注意喚起情報の提供を開始する区間

道路名	区間
E1 東名高速道路	東京 IC～三ヶ日 JCT
E1A 新東名高速道路	海老名南 JCT～伊勢原大山 IC 新御殿場 JCT～浜松いなさ JCT
E19・E20 中央自動車道	高井戸 IC～伊北 IC
E19 長野自動車道	岡谷 JCT～安曇野 IC
E52 中部横断自動車道	新清水 JCT～富沢 IC 双葉 JCT～六郷 IC
E68 中央自動車道富士吉田線	大月 JCT～河口湖 IC
E68 東富士五湖道路	富士吉田 IC～須走 IC
E84 新湘南バイパス	藤沢 IC～茅ヶ崎海岸 IC
E84 西湘バイパス	西湘二宮 IC～箱根口 IC 早川 IC～石橋 IC
E85 小田原厚木道路	厚木 IC～小田原西 IC
C4 首都圏中央連絡自動車道	茅ヶ崎 JCT～あきる野 IC



「みちラジ」二次元バーコード

2. 交通安全啓発

① 交通安全キャンペーン

お客さまの交通安全意識を高めいただくため警察機関等との連携のもと、年 4 回(春・夏・秋・冬) サービスエリアなどで交通安全キャンペーンを実施しています。2022 年は年間 37 箇所の休憩施設で延べ 83 回実施し、交通ルールの遵守や運転マナーの向上などをお客さまにお願いいたしました。

② SNS を活用した交通安全啓発

SNS(Twitter 及び YouTube)などをした交通安全啓発の広報を実施しています。これらの交通安全啓発動画は、交通事故を防ぐ運転方法など、高速道路をご利用いただく際に知っておいていただきたいポイントを、わかりやすくまとめたもので、当社ホームページでも公開しています。下記の二次元バーコードは、故障車への衝突事故を防止するための交通安全啓発動画となりますので、ぜひご覧ください(図 7・8 参照)。



図 7 YouTube を活用した広報



図 8 Twitter を活用した広報



「交通安全啓発動画」
二次元バーコード

③原付等の誤進入防止に向けた関係団体と連携した交通安全教育

原付や自転車がスマートフォンのナビゲーションアプリを自動車モードでご利用されて誤進入する事象が多く発生しています。原付や自転車でナビゲーションアプリを利用する場合の設定方法について、日本語、外国語(4カ国語)版の動画やチラシを作成し、SNS(Twitter 及び YouTube)および休憩施設のマルチインフォメーションボードで動画を発信する他、運転免許センターなどで交通安全教育にご活用いただいています(図9, 写真5・6参照)。



図9 チラシ
(4カ国語版)



写真5 原付免許取得時講習で活用



写真6 外国免許切替窓口での配布