

# 高速道路の事故対策

東日本高速道路株式会社

## はじめに

東日本高速道路(株) (以下、「NEXCO 東日本」) は北海道・東北・関東・新潟エリアの高速道路約 3,940km (2024 年 9 月末現在) を維持・管理しており、1 日に約 291 万台のお客さまにご利用いただいている。管内の高速道路のうち約 6 割が積雪寒冷地を通過することなど、多様な条件下における適切な道路管理が求められる。

NEXCO 東日本管内における過去の死傷事故件数および死傷事故率を図-1 に示す。各種事故対策により、近年は減少傾向にあったが、2023 年 (令和 5 年) の死傷事故件数は 1,157 件 (対前年 + 118 件)、死傷事故率は 3.4 件 / 億台<sup>キロ</sup> (対前年 + 0.2 件 / 億台<sup>キロ</sup>) となり、微増傾向である。

本稿では、NEXCO 東日本がこれまで実施してきた安全対策のうち、(1) 逆走対策、(2) 暫定 2 車線区間における正面衝突事故防止対策、(3) 人等の立ち入り対策について紹介する。

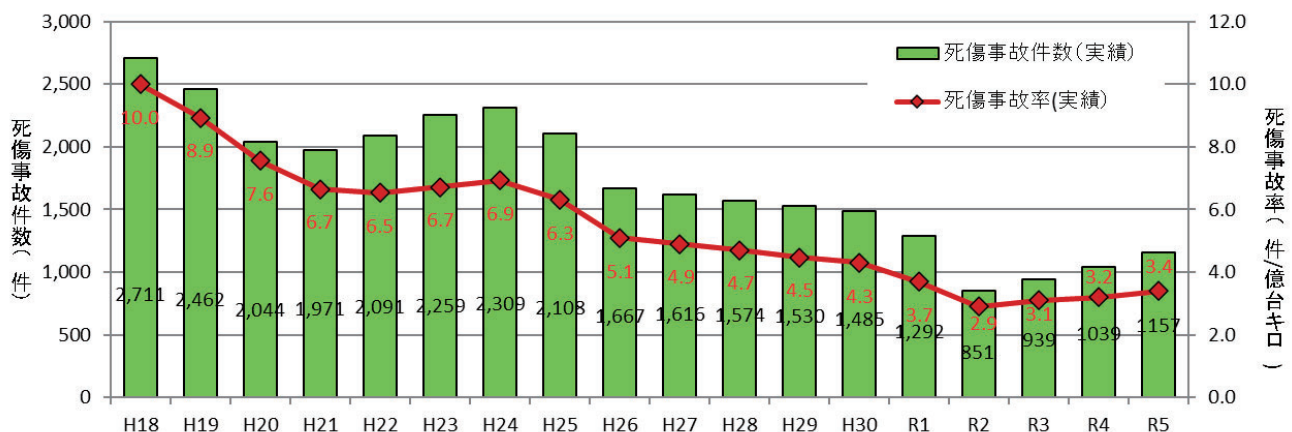
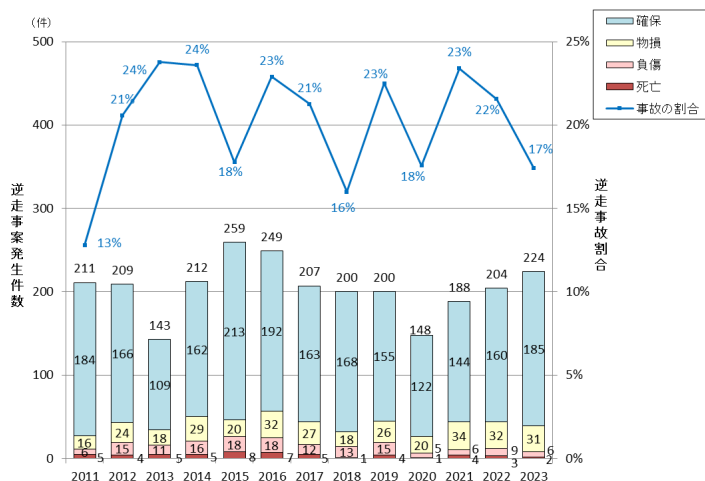


図-1 死傷事故件数および死傷事故率

## 事故対策の取り組み

### (1) 逆走対策

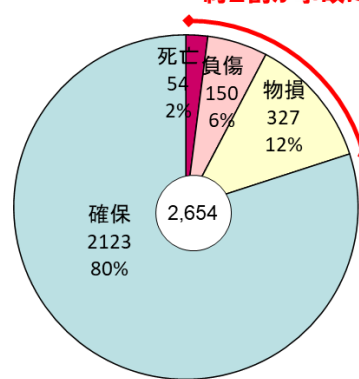
高速道路での逆走事案 (通報または確保されたもの) は、全国で年間約 200 件程度発生しており、これは概ね 2 日に 1 回という高い頻度で発生していることになる (図-2)。このうち、事故に至る事案は約 2 割にあたる (図-3)。逆走は、ひとたび事故が起きると逆走当事者だけでなく、正しく走行している方の被害も重篤化しやすい非常に危険な行為であるため、これを防止することは安心安全な道路環境の提供にあたり喫緊の課題である。



図－2 逆走事案件数および逆走事故件数

(出典：高速道路での逆走対策に関する  
有識者委員会（第7回）)

〈逆走事案の形態別内訳〉  
約2割が事故に発展



※集計期間：2011～2023年

図－3 逆走事案の形態別内訳

(出典：高速道路での逆走対策に関する  
有識者委員会（第7回）)

これに対し、インターチェンジにおける本線合流部やランプ合流部、高速道路の出入口付近における統一的な対策として、矢印板、大型矢印路面表示、進入禁止看板の設置等の対策を進めてきた。

また、より一層対策を推進するため、NEXCO 東日本・中日本・西日本が連携し、民間企業から逆走対策技術の公募を行っており、2018年に選定された18技術を現地展開し検証を行ってきた。(写真－1)

しかしながら、これまで着実に対策を実施してきたものの、逆走事案件数は横ばいの状況が続いており、未だ高速道路での逆走による重大事故の撲滅には至っていない。今後は、国交省が設置をしている「高速道路での逆走対策に関する有識者委員会」における方針も踏まえながら、有効的な対策を検討・実施するとともに、啓発活動についても継続的に実施していく。



写真－1 ラバーボールウィングサイン（公募技術例）

## (2) 暫定2車線区間における正面衝突事故防止対策

高速道路の暫定2車線区間（対面通行区間）では、重大事故につながりやすい反対車線への正面衝突事故防止対策として、ラバーポールに代えて区画柵（ワイヤロープ等）の整備を進めている。対策の実施にあたっては、国土交通省が設置している「高速道路の正面衝突事故防止対策に関する技術検討委員会」において有識者委員からの助言をいただきながら進めている。

土工区間及び中小橋（延長50m未満の橋梁）区間は、計画延長約400kmにおいて、2023年8月にワイヤロープの整備を完了しており、トンネル区間及び長大橋（延長50m以上の橋梁）区間については、8路線20箇所（長大橋18箇所、トンネル2箇所）を対象にセンターパイプ、センターブロックの試行設置を進めており、2024年3月末時点において、長大橋8箇所の施工が完了している。

ワイヤロープについては、本格設置が始まった2018年から整備延長の増加に伴い、ワイヤロープへの接触事故も増加傾向であることから、反射材等を設置し視認性を向上させる対策に取り組んでいる。

センターパイプ、センターブロックについては、実道での試行設置の段階であり、設置工事と並行し

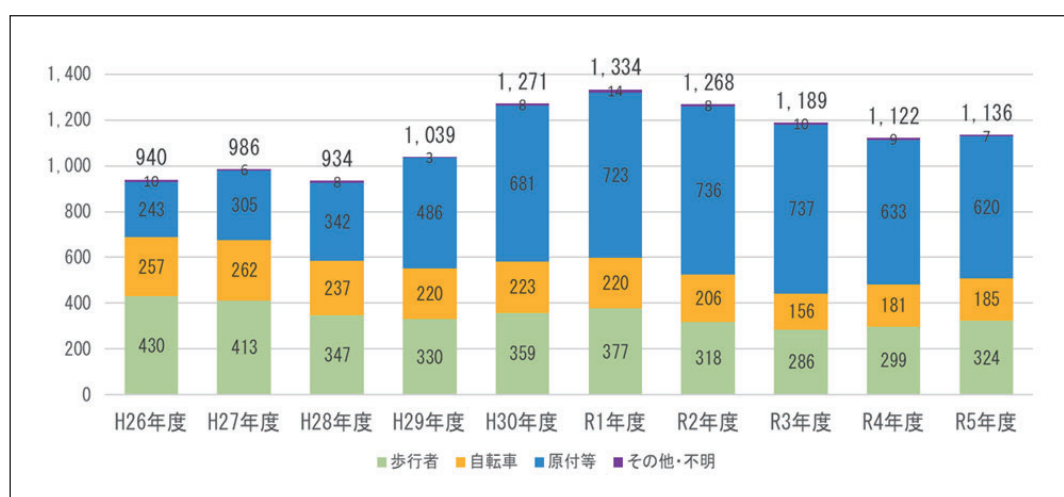
ながら対策としての適用性・有効性等について検証を行っている。(写真－2)



写真－2 左：センターパイプ 右：センターブロック

### (3) 人等の立ち入り対策

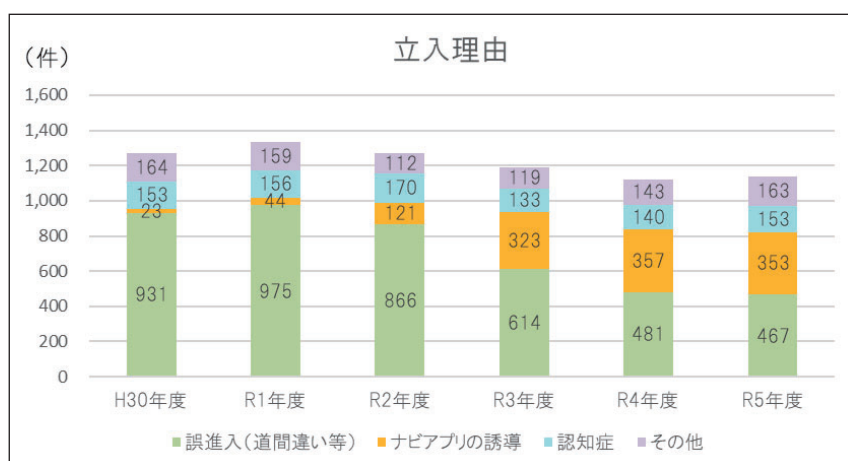
高速道路への歩行者や自転車、原動機付き自転車の立ち入りは、時には死亡事故に至る重大な問題である。NEXCO 東日本管内での立ち入り事案件数は年間約 1,000 件前後（NEXCO 東日本調べ）で推移しており、近年は原付等の割合が約 5 割と多くなりつつある（図－4）



図－4 人等の立ち入り事案件数

立ち入り事案件数の近年の傾向としては、道間違い等による誤進入のほか、スマートフォン等におけるナビアプリの誘導による立ち入りが増加傾向である（図－5）

これに対し、NEXCO 東日本では、立ち入りが多発している箇所での分析を踏まえ、立ち入り禁止看板、歩行者進入禁止ポール、注意喚起シール、路面標示、カラー舗装などによる対策を推進している。(写真－3)



図－5 立ち入り事案における立ち入り理由





写真－３ 立ち入り対策事例

また、ナビアプリの誘導による立ち入り事案に対する啓発活動としては、ナビアプリ利用時の注意点に関するチラシを関係機関等を活用し配布を行っている（図－６）

## おわりに

NEXCO 東日本では痛ましい交通事故の抑止に向け、今後も道路のハード面での安全対策と合わせ、交通安全キャンペーンやメディアなども活用した啓発活動なども引続き取組んでいく予定である。



図－６ ナビアプリ利用時の  
注意点に関するチラシ

（文責：東日本高速道路(株) 管理事業本部 交通部 交通技術課）