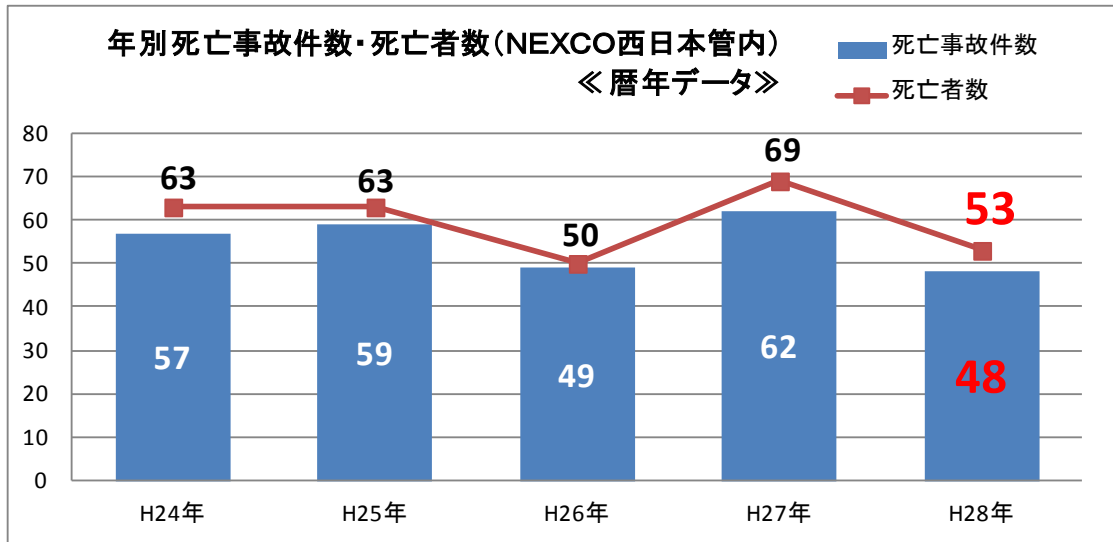


〔資料中の値は、特に記載のあるものを除き、全てNEXCO西日本調べ（平成 28 年 1 月から 12 月までの速報値）〕

1. 交通死亡事故発生状況について

《① 死亡事故件数・死亡者数(H24～28年)》

平成 28 年の交通死亡事故発生状況は、過去 5 年間の比較で、交通死亡事故件数は最少、死亡者数は 2 番目に低い水準となっております。

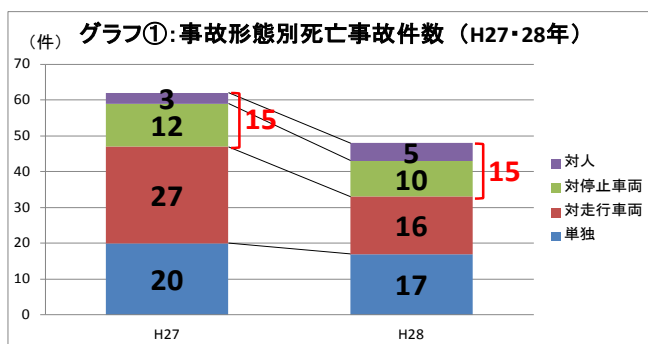


《② 死亡事故の特徴と傾向》

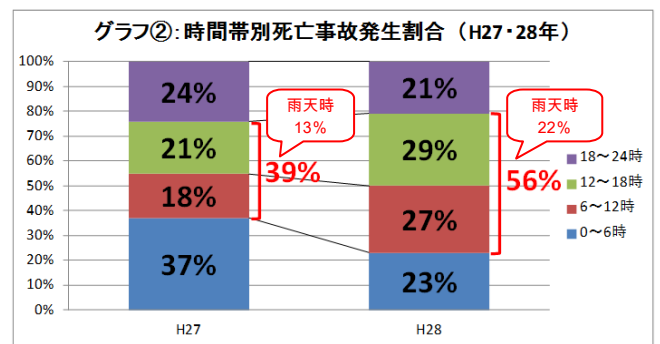
死亡事故の発生状況を前年と比較すると、事故形態別では、全体件数は減少したものの、直前の事故や故障等により高速道路上に人がいたり、車両が停止しているような「まさか！(※)の事故」が横ばい(H27:15件→H28:15件、グラフ①)となっております。また、時間帯別では昼間帯(6～18時)の発生割合が17ポイント増加(H27:約39%→H28:約56%、グラフ②)しており、特に昼間帯における雨天時の発生割合が約1.8倍となったことが特徴として挙げられます。雨天時においては路面が滑りやすくなっているほか、視界も悪くなりますので、より一層の安全運転をお願いいたします。

なお、減少傾向にあった「車外放出」や「人対車」事故がともに増加(車外放出:H27:4件→H28:9件、人対車:H27:3件→H28:5件、表)に転じております。

このほか、逆走に起因する死亡事故も3件発生しております。



※「まさか！の事故」= 対人事故+対停止車両事故



昼間帯における雨天時の発生割合:H27:約13%→H28:約22%

■表: 年別特殊形態交通死亡事故件数推移

事故形態	H24	H25	H26	H27	H28
車外放出	10	8	6	4	9
人対車	13	13	7	3	5

《③ 平成 28 年に発生した特殊形態死亡事故の概要(例)》

<p>【車外放出:9月26日(九州道)】</p>	<p>【人対車:10月23日(中国道)】</p>
<p>軽貨が追越車線を走行中、<u>後方安全不確認のまま進路変更</u>したため、走行車線を進行中の普貨に衝突、その後軽貨は路肩側構造物に衝突し、軽貨・普貨とも横転停止したもの。普貨乗員（位置関係不明）<u>2名が車外放出</u>となり死亡。</p>	<p>大貨Bが走行車線走行中、漫然と運転していたため単独事故により走行車線から追越車線にかけて停止していた普乗と、付近に立っていた大貨A運転手に気付くのが遅れ衝突したもの。大貨A運転手及び普乗運転手の計2名死亡。 (大貨A運転手については、普乗単独事故を認め、登坂車線に自車を停車させ駆け寄ったところ、大貨Bに衝突されたものと推察される。)</p>
<p>【暫定二車線区間正面衝突:6月6日(松山道)】</p>	<p>【逆走:11月24日(舞鶴若狭道)】</p>
<p>普乗が上り線を走行中、何らかの原因により、<u>暫定二車線区間の簡易分離中央線を突破</u>したところ、下り線を進行してきた軽乗と<u>正面衝突</u>したもの。軽乗運転手1名が死亡。</p>	<p>軽貨が下り線側を逆走し、追越車線を順行していた大貨と<u>正面衝突</u>、その後、追越車線上に停止していた軽貨に普乗が衝突したもの。軽貨運転手1名死亡。</p>

2. NEXCO 西日本の取組み

NEXCO 西日本では、事故多発箇所を中心に平成 28 年度において約 40 箇所です事故防止対策を実施しています。なお、これまでの対策実施箇所においては、約 3 割の死傷事故件数の削減が図られています。

《①暫定二車線区間における安全対策》

高速道路の暫定二車線区間については、その大部分が上下線をラバーポールで区分する構造となっておりますが、反対車線への飛び出し事故が発生するなど安全性の課題が指摘されています。

これまで、機動的な四車線化や付加車線の設置検証を進めているところですが、命を守る緊急性を鑑み、緊急対策として、ラバーポールに代えてワイヤロープを設置することによる安全対策の検証を今春より、山陰道(江津道路)、浜田道、松山道及び東九州道の一部区間で行う予定としております。

なお、検証にあたっては、国土交通省が設置した技術検討委員会において技術的助言を頂くこととしております。

[ラバーポール]

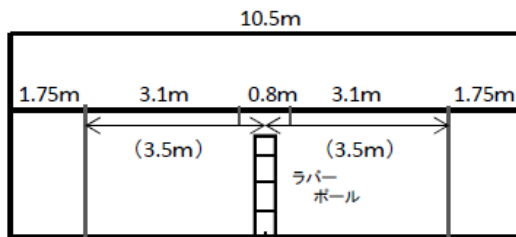


[ワイヤロープ]

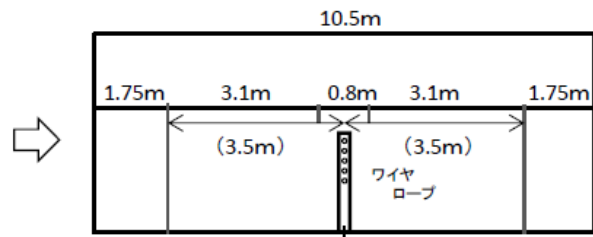


※ 写真は中央帯1.5mを確保して設置している事例

[現行]



[試行設置(案)]



(出展:国土交通省報道発表資料)

↓ 詳しくはこちらをご覧ください

(国土交通省 HP・報道発表資料)

http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000791.html

(国土交通省 HP・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)

http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/front_accident/index.html

《②交通安全啓発活動》

NEXCO 西日本グループでは、SA・PA、料金所及び地域の交通安全イベント等において、年間 100 回を超える「交通安全キャンペーン」を開催しているほか、運輸系企業、自動車学校及び地域コミュニティ等に出向き、年 80 回程度「出張講習会」を実施するなど、積極的に各種交通安全啓発活動に取り組んでおります。

また、「愛する人・愛してくれる人を想う気持ち」を原動力に、想いやりの心の輪を広げることで、社会全体で交通事故ゼロを目指す「DRIVE&LOVE プロジェクト」を推進しており、認知拡大に向けた PR 活動のほか、賛同企業・団体の皆さまとの交流会や有識者等による講演会を開催し、交通安全について楽しく学んでいただいております。



《交通安全キャンペーン》



《高齢者向け出張講習会》



《DRIVE&LOVE 賛同企業・団体向け講演会(動体視力トレーニング)》

◆ 企業・団体における当社グループの交通安全啓発活動ご活用事例

当社グループが実施している各種交通安全啓発活動の内容を、実際にご活用いただいている事例を紹介します。



◆ 近鉄バス株式会社 様

DRIVE&LOVE プロジェクトの講演会で教わった「動体視力トレーニング法」を、当社の主任運転士会議の場で報告しました。また「視覚認知トレーニング用教材」を休憩室に掲示し、出庫前に楽しくトレーニングできるようにしています。

◆ 大分県自動車学校 様

警察とNEXCO 西日本グループ合同で実施していただいた指導員向けセーフティドライブ講習の内容を、教習所の生徒さん達に教えています。



◆ 株式会社ウエスト神姫 様

DRIVE&LOVE プロジェクトの講演会で教わった「動体視力トレーニング法」を、当社の営業所長会議の場で紹介・実践しました。また「視覚認知トレーニング用教材」をトイレや掲示板など乗務員の目につきやすい場所に掲示し、活用しています。

■ 交通安全対策プロジェクト『DRIVE&LOVE』について

現在、260を超える企業・団体の皆さま、約25,000名の個人の皆さまにプロジェクトの趣旨にご賛同いただき、社会全体で運転への意識を変えていくとしています。

今後とも交通事故ゼロを目指し、一人でも多くの方に「愛する人、思い出してから運転」を実践していただけるよう、“DRIVE&LOVE”のメッセージを発信していきます。

詳しくは、ぜひWEBサイトをご覧ください。(<http://drive-love.jp/>)



DRIVE&LOVE

検索

3. 安全運転のお願い

≪① 漫然運転やわき見運転をしない！≫

高速道路における死亡事故の大半が、漫然運転やわき見運転によるものと考えられています。「考えごとやぼんやりしていた」「外の景色や車内の落下物に気をとられていた」などにより、前方への注意が欠けると大変危険であり、時速100kmの速度では、車は1秒間に約28mも進むため、一瞬の気の緩みで重大な事故につながる恐れがあります。

ぜひ、前掲したDRIVE&LOVEプロジェクトの「愛する人、思い出してから運転」を実践していただき、前方や周辺状況に注意しながら、十分な車間距離をとって運転に集中して下さい。特に深夜・早朝の時間帯や雨天時には、速度を控えるなど安全運転をお願いします。

《② 車外放出事故防止のために、全席・全員シートベルト着用を！》

高速走行で衝突した場合、シートベルトを着用していないと体が車内で振り回され、ガラス部を突き破って体が車外へ放出されることがあり、路面への落下時の衝撃や後続車にはねられることにより、死亡に至るケースがあります。

シートベルトがあなたを守ります。運転席・助手席だけでなく、後部座席も全員、シートベルトを装着しましょう。

なお、6歳未満のお子様を同乗させる場合、チャイルドシートの使用が義務付けられています。

高速道路におけるシートベルト非着用者の致死率は、着用者の **約9倍 に跳ね上がります！**

(平成26年 警察庁資料による)

《③ 事故・故障が発生したら・・・》

高速道路は、時速100km近い車が行き交っている空間です。一般道と同じ感覚で行動すると、思わぬ事故に巻き込まれる可能性があります。交通事故・車両故障などの緊急事態が発生した場合の避難等措置の適否が生死を分けることもありますので、今一度、以下の注意事項についてご確認ください。

・後続車に合図

後続車の運転手があなたの車に気づいているとは限りません。

ハザードランプ・発炎筒・停止表示器材等で後続車に対する注意喚起を行ってください。また、万が一の場合に備えて、発炎筒・停止表示器材は必ず車載しておきましょう。

・歩き回らない

事故・故障車付近の本線車道や路側帯を歩き回ると大変危険です。

高速道路は一般道とは違います！同じ感覚での行動は絶対におやめください。

・安全な場所に避難

車内や車の前後での待機は大変危険です。運転手も同乗者も全員、すみやかにガードレールの外など安全な場所へ避難してください。

・通報

110番、道路緊急ダイヤル(#9910)、非常電話などで事故や故障状況を通報してください。



万が一、事故・故障に遭われた際は、後続車に合図 のうえ、車内や車のまわりに残らず、速やかに **安全な場所へ避難 していただき、110番・道路緊急ダイヤル(#9910)などで **通報** をお願いします。**

4. 逆走防止へ向けた取り組み及びお客さまへのお願い

■ 逆走対策

国土交通省では、平成 27 年 11 月に「2020 年までに高速道路での逆走事故ゼロを目指す」目標を公表、また平成 28 年 3 月には「高速道路での今後の逆走対策に関するロードマップ」を策定し、道路側、運転者側、自動車側それぞれから、ハード・ソフト面で重層的な逆走対策を講じていくこととしています。

現在、高速道路関係 6 会社では、国土交通省をはじめ関係機関と連携して、全ての IC・JCT 部等での物理的・視覚的対策を進めており、NEXCO 西日本においても逆走事故ゼロを早期に実現すべく鋭意対策を進めているところです。

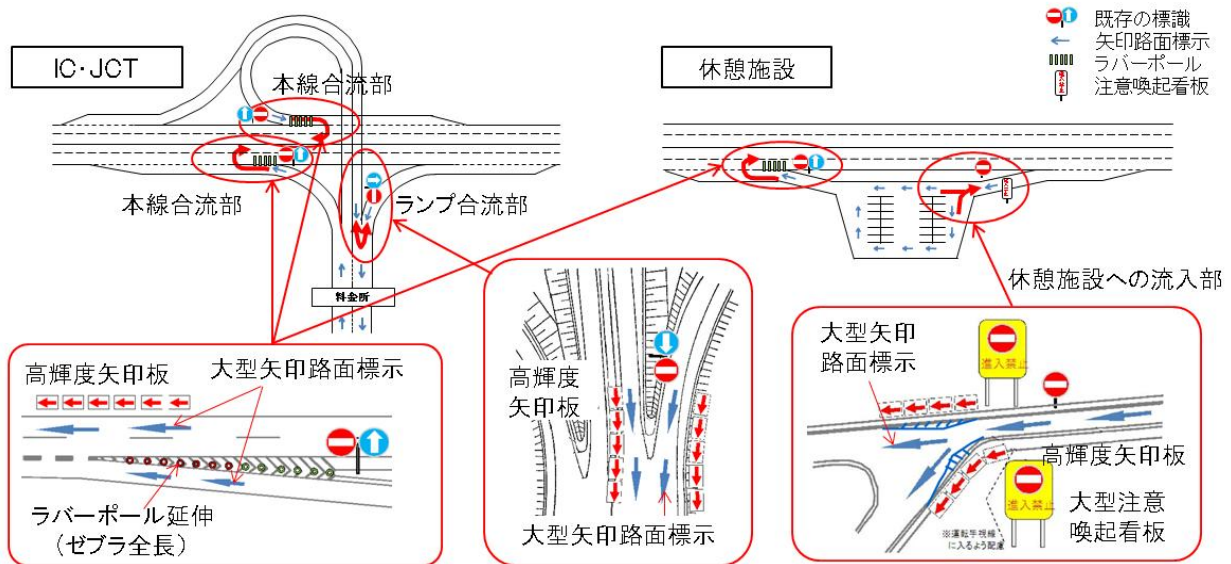
更に、対策のより一層の推進を図るため、民間企業等から逆走車両の自動検知、警告、誘導する技術等の募集を行っており、平成 29 年度に実道での検証を行い、平成 30 年度からの実用化を目指します。(公募期限:平成 29 年 2 月 10 日まで)

↓ 公募に関する詳細はこちらをご覧ください(NEXCO 西日本 HP・ニュースリリース資料)

<http://corp.w-nexco.co.jp/corporate/release/hq/h28/1122/>



《実施中の逆走対策の例(インターチェンジ、ジャンクション、休憩施設の分合流部)》



■ 逆走防止に向けた啓発・広報の強化

従来よりホームページや各種チラシ・リーフレット、交通安全キャンペーン等により、逆走防止に向けた啓発に取り組んでいるところですが、平成 28 年においても 3 件の死亡事故が発生するなど、未だ逆走に起因する重大事故が後を絶ちません。

このような状況を踏まえ、今後は高齢者をターゲットとした啓発活動を強化するとともに、本年 3 月には『逆走防止啓発強化期間』を設定し、高速道路本線上や SA・PA の各種広報媒体を活用して全社的な啓発活動を集中的に展開することにより、逆走事故の撲滅を目指します。



逆走啓発動画
(当社 HP・YouTube に掲載)

■ お客さまへのお願い

高速道路における逆走行為は、ひとたび事故が発生すると重大事故に繋がるばかりか、何の落ち度もなく運転されている他のお客さまにも甚大な被害を与える可能性がある非常に危険な行為です。絶対におやめください。

【高速道路は一方通行です】

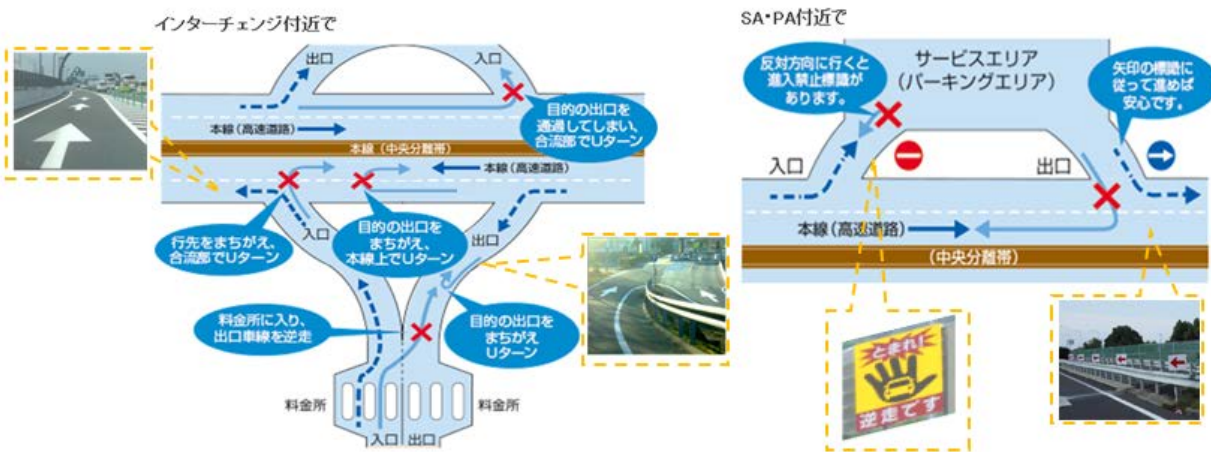
逆走しないために、案内標識や路面標示などで進行方向を十分確認し走行してください。

もし目的の IC を行き過ぎてしまっても、本線上や料金所付近では絶対にUターンやバックをせず、そのまま走行し次の IC で降りて料金所係員にお申し出ください。

料金所係員にお申し出のうえ目的の IC に戻られた場合には、当初流入 IC から目的の IC までの通行料金となります。

《詳しくは[高速道路は一方通行。逆走は厳禁！](#)をご覧ください》

逆走はこんな所で起こりやすい！



【逆走車を発見したら】

- ☑ 逆走車を見かけたら、料金所係員への通報のほか、最寄りの SA・PA の非常電話や、同乗者の方から 110 番・道路緊急ダイヤル (#9910) などで通報をお願いします。通報をいただくと、逆走車の発生を情報板やハイウェイラジオで直ちにお知らせいたします。
- ☑ 逆走車の情報を見たり聞いたりしたら、速度を落とし、十分な車間距離をとって通行帯の一番左側を走行してください。
- ☑ 逆走車を前方に発見したら、路肩などの安全な場所に停止して衝突を避けてください。