



交通安全対策 基本計画
2024-2028

はじめに

阪神高速道路株式会社は、「先進の道路サービスへ」を企業理念に掲げ、安全・安心・快適なネットワークを通じてお客さま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、事業に取り組んで参りました。この企業理念実現の根幹のひとつが交通安全です。

民営化(2005年)以降においては、まず、『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)でハード対策に重点的に取り組み、続いて、『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)ではハード対策に加え、ソフト対策にも力を入れ、さらに『交通安全対策第3次アクションプログラム』(2017年度～2021年度)では環状線の安全対策等を重要テーマに設定するなどして、交通安全対策に精力的に取り組んできた結果、2005年度の総事故発生件数7,293件に対し、2022年度は4,534件と、2,759件削減することができました。

この一方で、近年は、コロナ禍前後の交通変化、2024年問題に伴う大型車転換、高速道路ネットワークの新規供用、大規模更新の実施、さらには交通情報提供サービスの多様化など、従来にも増して複雑かつ多様な要因から、お客さまの交通行動や交通状況に大きな変化が生じています。交通安全対策第3次アクションプログラムの実施前後に着目すると、2016年度と比較して2021年度では総事故件数、死傷事故率、逆走件数ともに大きく減少しました。しかしながら、誤進入(原付、自転車、歩行者)件数については、全出入口への統一的な看板類の展開など、一定の対策を講じたものの顕著な減少が見られず、事故や誤進入の原因の内訳にも新たに変化が生じているものと考えられます。

そこで今般、これら社会変化の状況や、これまでのアクションプログラムによる各取り組みの成果および課題を踏まえ、今後の交通安全対策のさらなる実効性向上や底上げを、詳細分析や新技術開発を通じて、段階的に実現するための対策方針を『交通安全対策基本計画(2024-2028)』としてとりまとめました。

本基本計画に基づき、複雑かつ多様な要因によって発生する交通事故の効果的な削減に資する交通安全対策を具体化した実施計画を立てて確実に推進していくことで、「最高の安全・安心・快適なサービスを提供する阪神高速」を実現していきます。

Contents

1章	阪神高速道路における交通事故等の発生状況	3
2章	交通安全対策第3次アクションプログラムの評価と今後に向けた課題	4
2-1	交通安全対策第3次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	交通安全対策 基本計画（2024-2028）の取り組み内容	5
3-1	交通安全対策の基本方針	5
3-2	効果・実績のある施策の確実な推進	6
	(1) カーブ区間	6
	(2) 追突多発区間	6
	(3) 逆走・誤進入多発区間	7
	(4) 本線料金所	7
	(5) 分合流区間	8
3-3	さらなる実効性向上や底上げに向けた取り組み	9
	(1) 詳細な分析等による個別対策の実効性向上	9
	(2) 汎用的な施策の展開による交通安全性等の底上げ	10
	(3) 状況に応じて柔軟に対応できる新技術の導入等による底上げ	10
	①重大事案を網羅的に検出・警告する技術・システムの研究開発	10
	②自動運転車両の高速道路走行を支援する技術の開発・実装	11
	③デジタル技術を活用した安全性向上（DX）に向けた研究開発	11
3-4	お客さまとのコミュニケーションの充実	12
	(1) 交通安全コンテンツの充実	12
	(2) 安全運転意識の醸成活動	13
4章	交通安全対策の着実な推進を目指して	14
4-1	交通安全対策の着実な推進	14
4-2	数値目標	14

阪神高速道路における交通事故等の発生状況(2022年度)

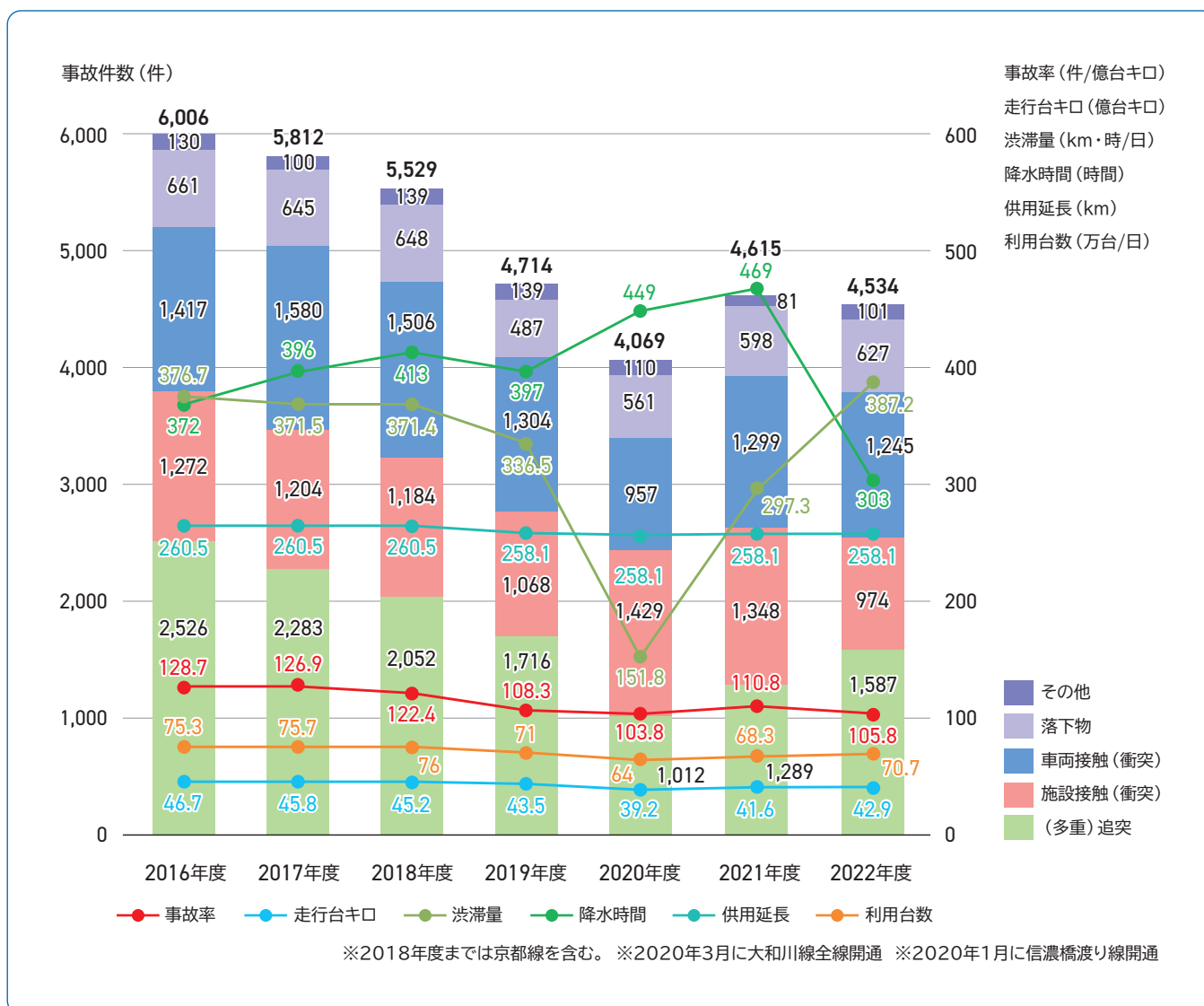
● 事故件数	4,534件/年	● 事故率	105.8件/億台キロ
● 死傷事故率	14.1件/億台キロ ^(注1)	● 逆走事故件数	2件/年 ^(注1)
● 逆走事案件数	6件/年 ^(注1)	● 誤進入(原付)	217件/年 ^(注2)
● 誤進入(自転車)	43件/年 ^(注2)	● 誤進入(歩行者)	78件/年 ^(注2)

(注1) 死傷事故率、逆走事案件数、逆走事故件数に関しては、警察統計(暦年)で集計
 (注2) 誤進入に関しては、当社パトロール隊員が対応した処理件数を集計

● 供用延長	258.1 km	● 利用台数	70.7万台/日
● 交通量(走行台キロ) ^(注3)	42.9億台キロ	● 渋滞量	387.2 km・時/日

(注3) 自動車走行距離の延べ台数距離の合計

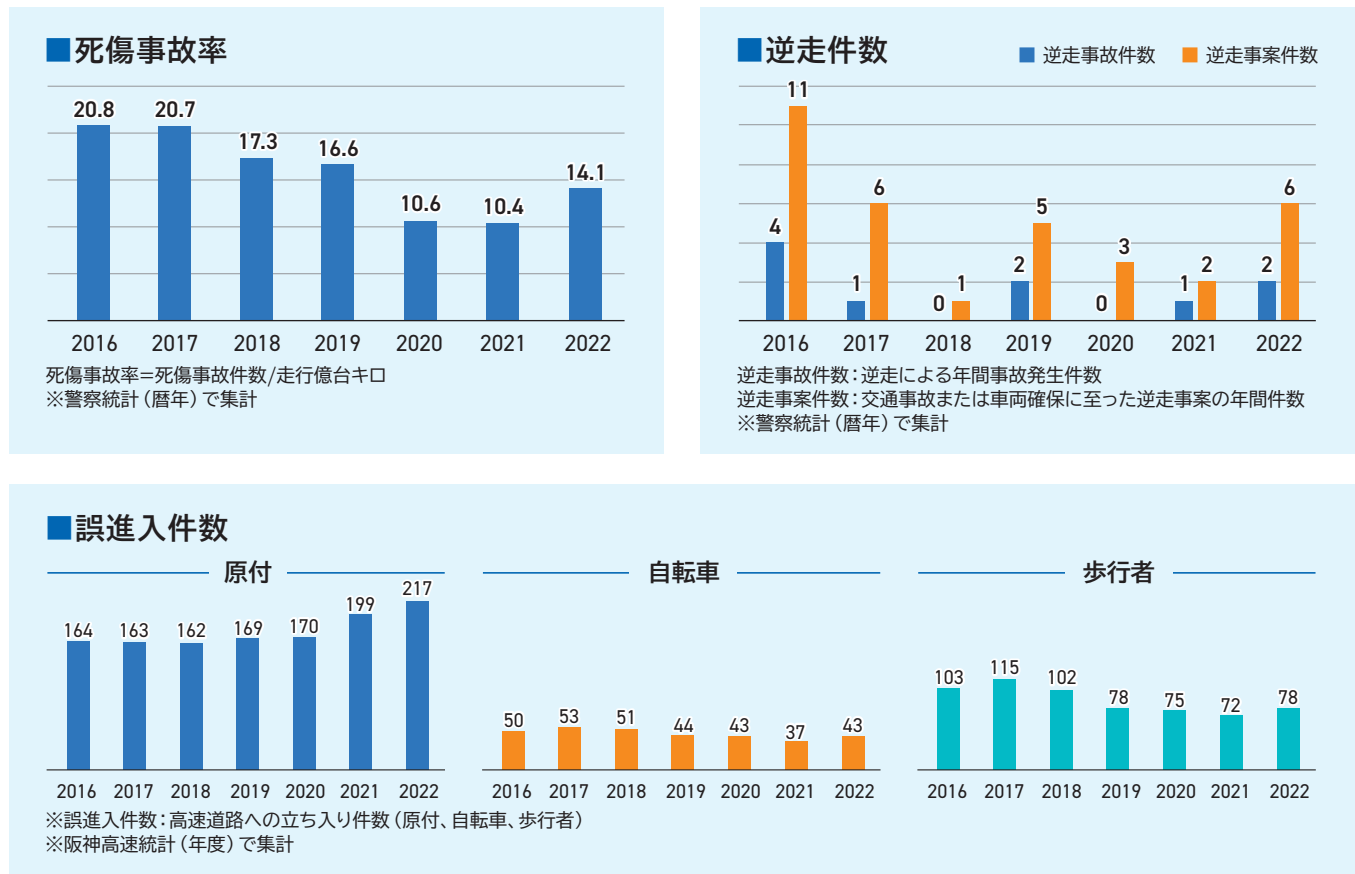
交通事故件数等の推移



2-1 | 交通安全対策第3次アクションプログラムの評価

2016年度から2021年度までの事故等の件数の推移から、交通状況がコロナ禍によって大きく影響を受けた時期を含むものの、交通安全対策第3次アクションプログラムの実施前後で総事故件数・死傷事故率、さらに逆走件数とも大きく減少していることが確認できました。

その一方で、誤進入（原付、自転車、歩行者）件数は、コロナ禍の影響からの交通量回復による件数増加に加え、2020年3月の6号大和川線全線開通で対象出入口が増加したこともあり、顕在化しつつあります。



2-2 | 今後に向けた課題

交通安全対策アクションプログラムによるこれまでの交通安全対策の取り組みにより、総事故件数は大きく減少したものの、年間4,500件を超える事故が発生しています。また、2022年度の特徴として、コロナ禍からの交通量回復に伴い渋滞が増加して渋滞に起因する追突事故による死傷事故件数が増加し、さらに逆走・誤進入の発生件数も増加しています。

このような状況の変化と、“重大事故を削減すること”が最優先事項であることなどを踏まえると、今後は、死傷事故や逆走・誤進入の多発区間に対し、実績のある施策を確実に推進していくことに加え、重大事故を効果的に削減できる、より実効性の高い手法や、社会変化に伴う事故要因や傾向の変化にも柔軟に対応できる汎用性の高い施策を、新たに講じていく必要があります。

さらに、インバウンドの増加など、これまで阪神高速道路を利用されていなかった国内外からのお客さまのご利用がますます増えていくことも予想されることから、道路案内等の改善や、これらに関する積極的な広報等も重要となります。

3-1 | 交通安全対策の基本方針

本基本計画では、交通安全対策第3次アクションプログラムの取り組みを通じて抽出された課題を踏まえ、重大事故の削減を目標に、多発区間に対し、これまでの取り組みで効果・実績が確認されている施策を確実に推進していくとともに、より詳細な分析を通じた個別対策の実効性向上や、これまでの知見・ノウハウを踏まえた汎用的な施策の展開、変化に柔軟な新技術の導入などを通じた交通安全性の底上げ、お客さまとのコミュニケーションの充実を図っていくことを基本方針として、阪神高速道路の安全・安心・快適性の向上を目指していきます。

交通安全対策第3次アクションプログラムより得られた課題

交通安全対策 基本計画（2024-2028）

効果・実績のある施策の確実な推進

交通安全対策第3次アクションプログラムの各種施策の事故削減効果を踏まえ、死傷事故が発生しやすい追突多発区間やカーブ区間、逆走・誤進入事案が多発する出入口などに対し、引き続き効果・実績のある施策を講じていきます。

さらなる実効性向上や底上げに向けた取り組み

重大事故を削減するために、社会変化に伴う事故原因等の変化にも追従できるよう、詳細分析に基づき個別対策の実効性を向上させるとともに、これまでの知見・ノウハウも踏まえた汎用性の高い施策の展開や、状況に応じた対応ができる新技術の導入などを通じて交通安全性を底上げしていきます。

お客さまとのコミュニケーションの充実

重大事故を削減するために、高速道路に対して実施できる施策には限りがあります。そのため、道路に関する構造改良や情報提供に加え、運転されるお客さま・近隣住民のみなさまにおいても効果的な安全確保にご協力いただけるよう、必要なコミュニケーションを充実させていきます。

全体目標 -死傷事故や逆走・誤進入事案等の**重大事故の削減**-

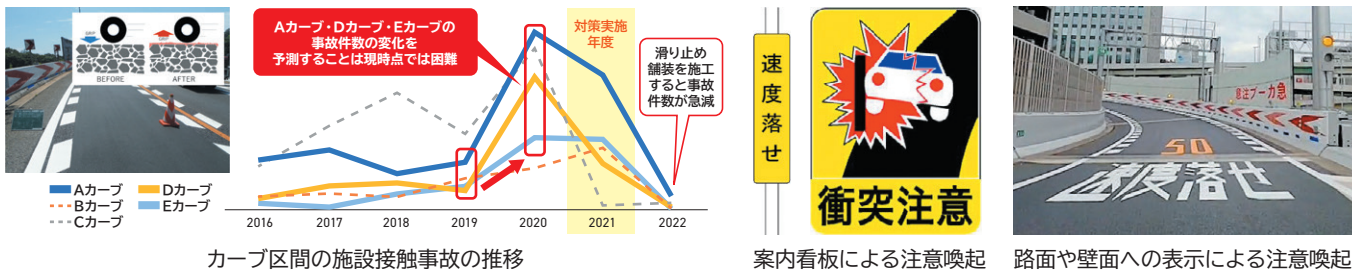
安全・安心・快適性の向上

3-2 | 効果・実績のある施策の確実な推進

交通安全対策の基本方針に基づき、効果・実績のある施策を確実に推進していきます。

(1) カーブ区間

- 滑り止め対策は十分な実績が確認されているものの、経年により効果が低減するため、今後はその適切な更新時期について検討し、舗装打換も含めて計画的に対応
- 高速でのカーブ進入を抑えられるような速度抑制対策についての汎用的な施策を検討し、展開



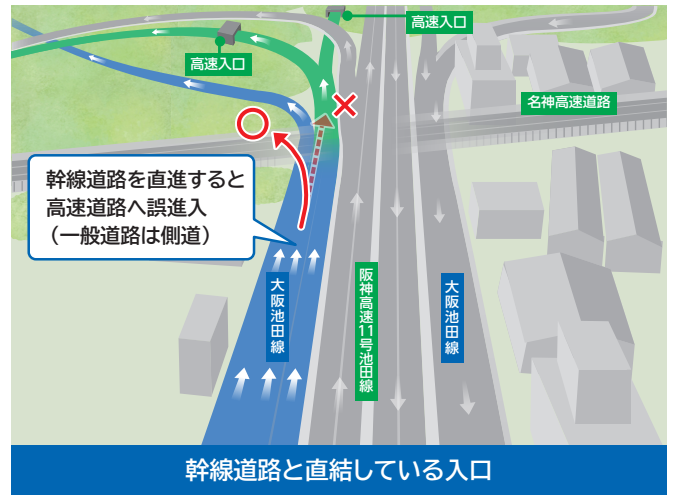
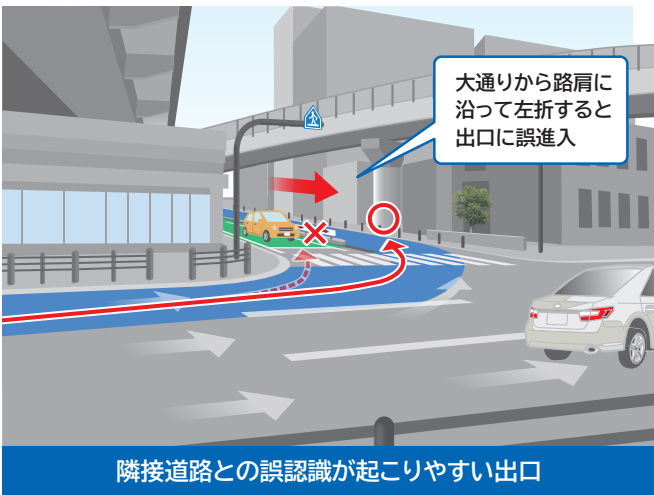
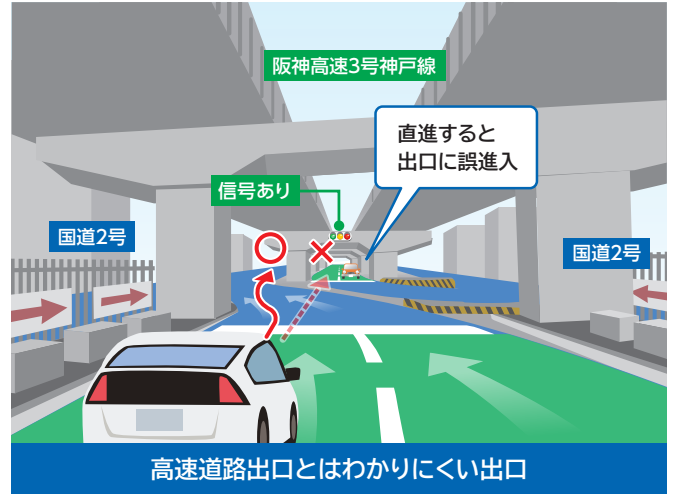
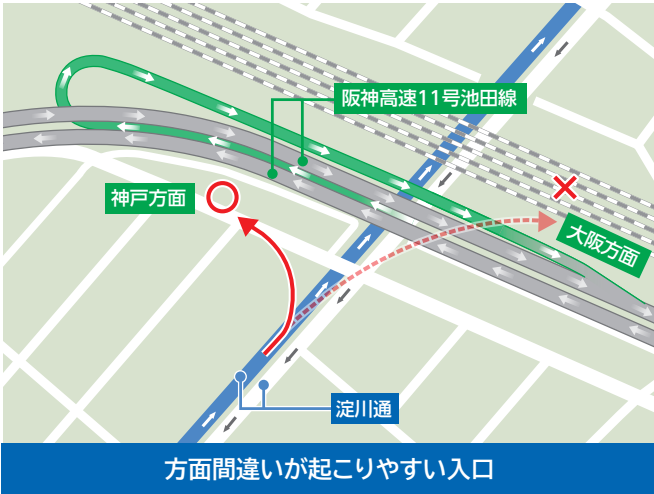
(2) 追突多発区間

- 渋滞中や渋滞末尾への追突に対する注意喚起についての汎用的な施策を検討し、展開
- 追突事故削減に資する渋滞緩和についても検討



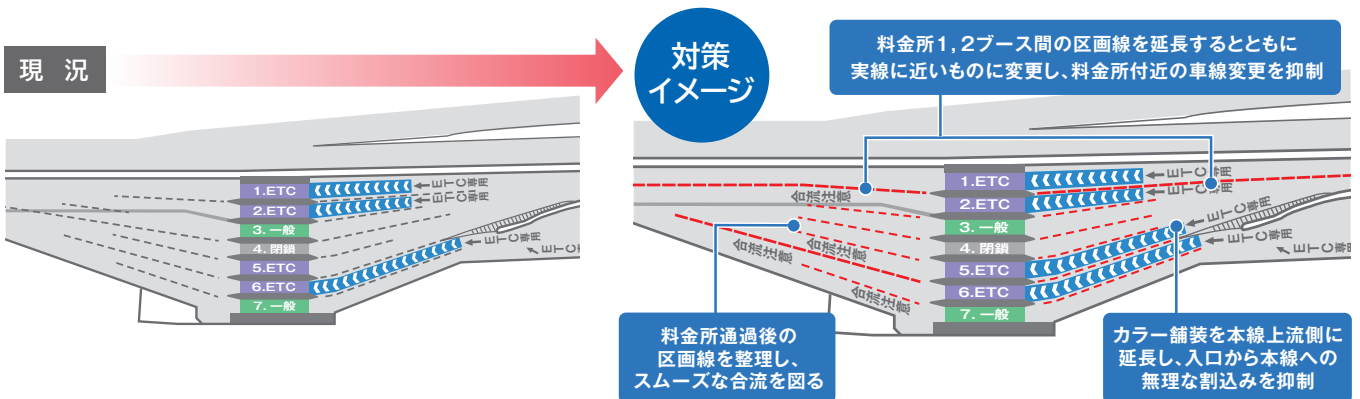
(3) 逆走・誤進入多発区間

- 突出した上位箇所に対しては詳細な分析に基づく個別対策を一般道路の管理者と協力して実施
- インバウンドや高齢化、料金所の無人化など、社会情勢の変化を踏まえた、出入口タイプ別の汎用的な施策や新技術の導入等を検討し、展開



(4) 本線料金所

- 事故多発料金所を対象に、料金所ブース前後の錯綜等を抑止するために区画線等の改良による誘導を検討し、実施



(5) 分合流区間

- 分岐タイプ別の汎用的な施策を検討し、展開
- JCT合流では、合流手前での車線分散施策や、環状線のう回策を通じた環状線内の錯綜抑制などを推進



連続分岐



車線別分岐



逆方面分岐



カーブ途中の分岐

3-3 | さらなる実効性向上や底上げに向けた取り組み

これまでの効果・実績のある施策の確実な推進に加え、社会変化にも対応できるよう、詳細分析を通じてこれまでの個別対策の実効性をより向上させるとともに、タイプ別の汎用的な施策の展開や変化に柔軟な新技術を導入することなどを通じて交通安全性の底上げを目指します。

(1) 詳細な分析等による個別対策の実効性向上

対策を講じているにも関わらず事故や逆走・誤進入の発生件数が依然として多発している箇所に対しては、発生傾向や要因分析結果、過年度に実施した対策の履歴やその効果を整理し、詳細な分析を行ったうえで実効性の高い個別対策を検討していきます。



(参考) 交通安全対策第3次アクションプログラムでの実績

■ 標準的な逆走・誤進入対策



逆走対策

誤進入対策

■ 標準的な対策に追加で実施した逆走・誤進入対策

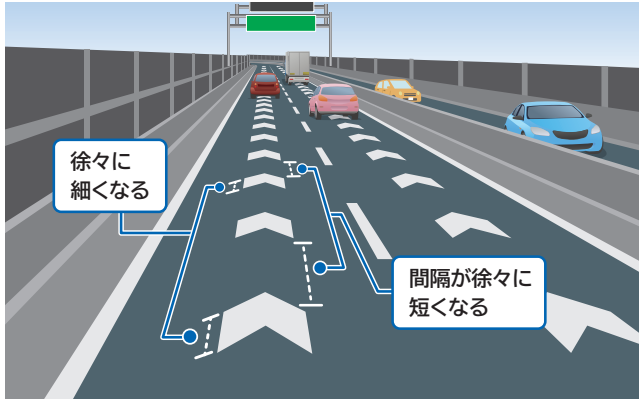


逆走対策

誤進入対策

(2) 汎用的な施策の展開による交通安全性等の底上げ

重大事故を削減していくうえでは、多発区間への個別対策に加え、全体的な件数の低減も重要となるため、速度抑制対策、渋滞中・末尾での追突対策、逆走・誤進入対策、誤分岐対策を対象に、タイプ別に汎用的な施策を定め、それらの展開を通じて交通安全性の底上げを図っていきます。



カーブ区間における速度抑制対策（イメージ）



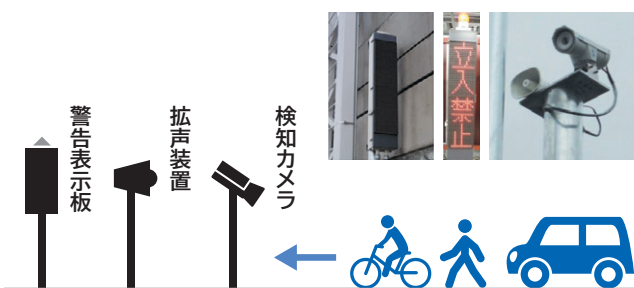
追突多発区間における追突対策（イメージ）

(3) 状況に応じて柔軟に対応できる新技術の導入等による底上げ

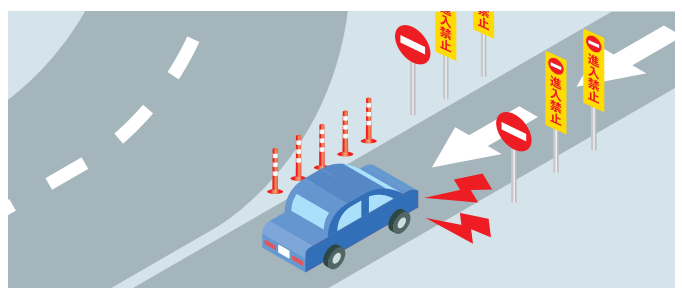
これまでと異なる渋滞への対応など、交通状況の変化に柔軟に対応できる新技術の導入を通じて、交通安全性の底上げに取り組んでいきます。

① 重大事案を網羅的に検出・警告する技術・システムの研究開発

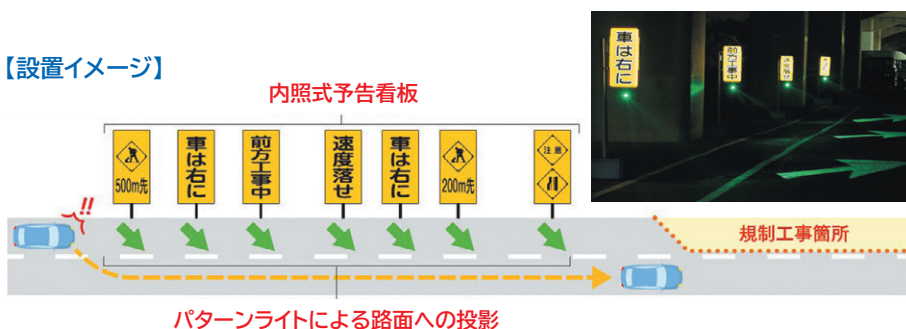
重大事故となる危険性の高い、事故・故障車や落下物、工事規制等への接触、渋滞末尾への追突、逆走や誤進入に伴う事故は、特定の場所や状況下だけで発生するわけではないため、検出・警告を汎用的に可能とする、技術・システムの研究開発や車側との連携について、取り組んでいきます。



道路施設による誤進入の検出・警告

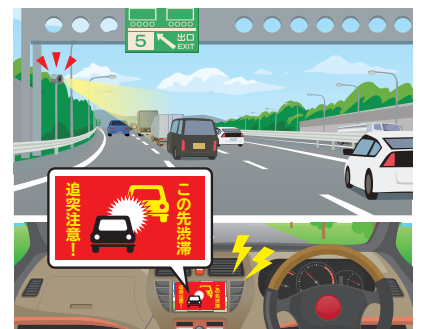


車両による逆走の認知・制御（イメージ）



パターンライトによる路面への投影

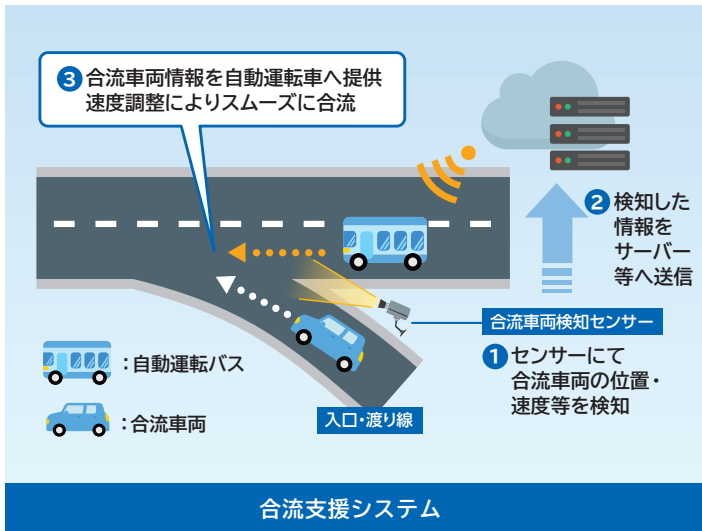
投影技術を活用した工事規制時の車線誘導



渋滞末尾の検出と車載器を通じた注意喚起（イメージ）

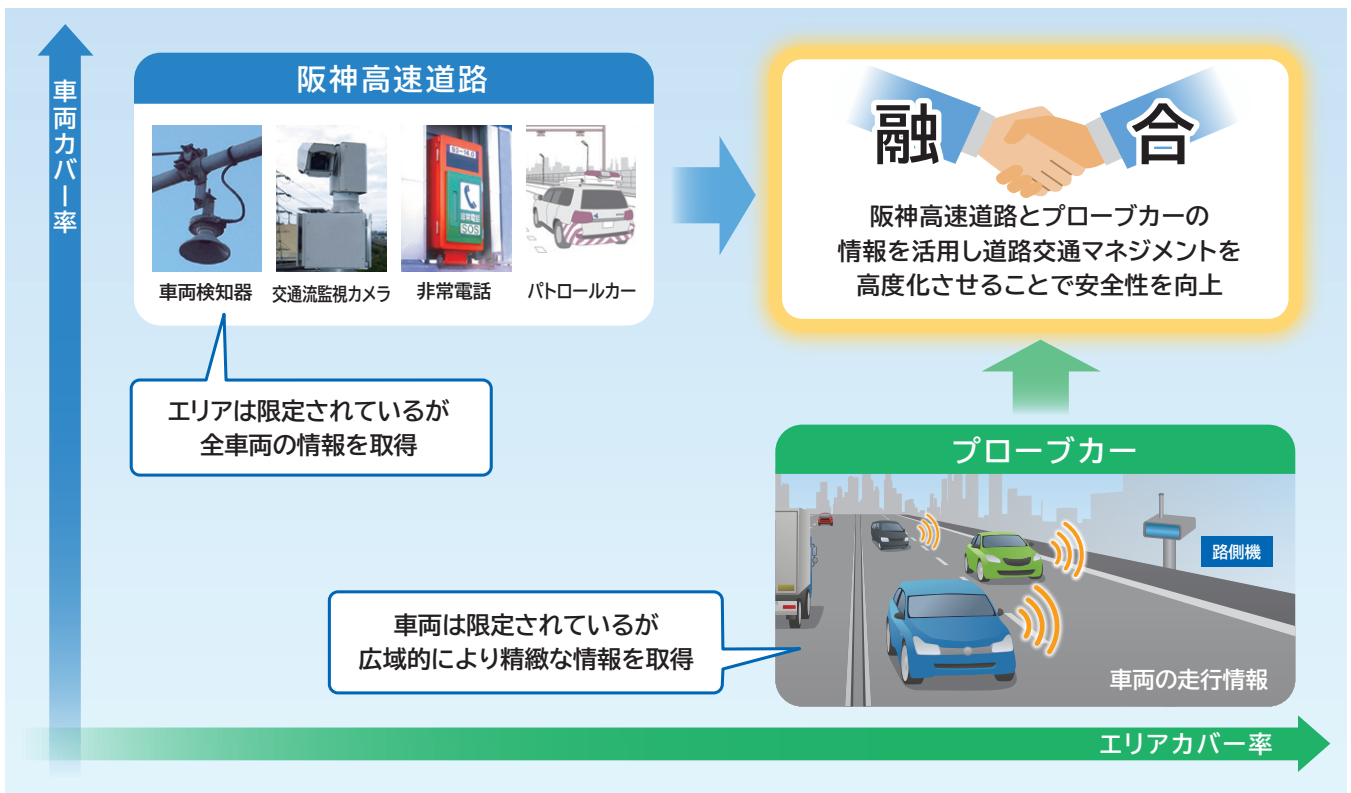
②自動運転車両の高速道路走行を支援する技術の開発・実装

自動運転時代を見据え、自動運転車両が安全・安心・快適に高速道路上を走行するための支援技術を開発します。なお、2025年開催の大阪・関西万博において、自動運転バスの合流支援や先読み情報提供に係る実証実験を予定しています。



③デジタル技術を活用した安全性向上（DX）に向けた研究開発

高速道路が保有するデータに加え、車両側が保有するデータと融合することなどによる、デジタル技術を活用した高速道路における安全性向上に向けた研究開発に取り組んでいきます。



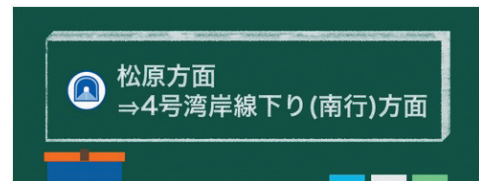
3-4 | お客さまとのコミュニケーションの充実

高速道路における対策に加え、運転されるお客さま・近隣住民のみなさまにも安全確保をしていただけるよう、お客さまとのコミュニケーションを充実させていきます。

(1) 交通安全コンテンツの充実

- 利用傾向ごとのニーズの違いや利用経路の違いに応じた個別の交通安全情報を提供
- 道路案内を行うナビアプリ会社等に対し協力を働きかけるなど、誤進入が発生しにくいナビゲーションの実装に向けた協働
- 不慣れな場合でも安心してご利用いただけるよう、安全運転啓発コンテンツを作成して交通安全情報の提供を充実

達人と学ぶ阪高運転のコツ



松原JCTから泉佐野方面に合流するときの走り方をご覧ください。



達人からのアドバイス

松原JCTから大和川線を利用して泉佐野方面へ向かう際には、三宅JCT手前で真ん中の車線を走行していただき、トンネル区間に入ってから前方の案内に従って左側車線に移行していただく、三宅JCTでの4号湾岸線下り（南行）への分岐まで、車線変更することなくスムーズに走行することができるのでおすすめです。

ただし、平日の午前中を中心に、三宅JCTもしくはその下流を先頭とする渋滞の発生が、トンネル区間に達することがありますので、前方車両に十分注意して走行してください。



ライトユーザー用

→ルート全体の事故件数が少ない安全なルート等を紹介



ヘビーユーザー用

→最短ルートを中心に紹介

ユーザ特性に応じた個別の交通安全情報の提供の考え方

(2) 安全運転意識の醸成活動

- 運転されるお客さま・近隣住民のみなさまの意識向上のために、関係機関と協力し、安全運転を啓発するキャンペーンを展開
- 阪神高速道路を利用する直前に閲覧する可能性の高い経路案内等のサービスと連携し、効果的に交通安全情報を周知
- 安全運転に役立つ交通安全コンテンツに関心をもって頂くため、SNS等を用いた導入的なコンテンツを幅広く展開



安全運転啓発キャンペーン

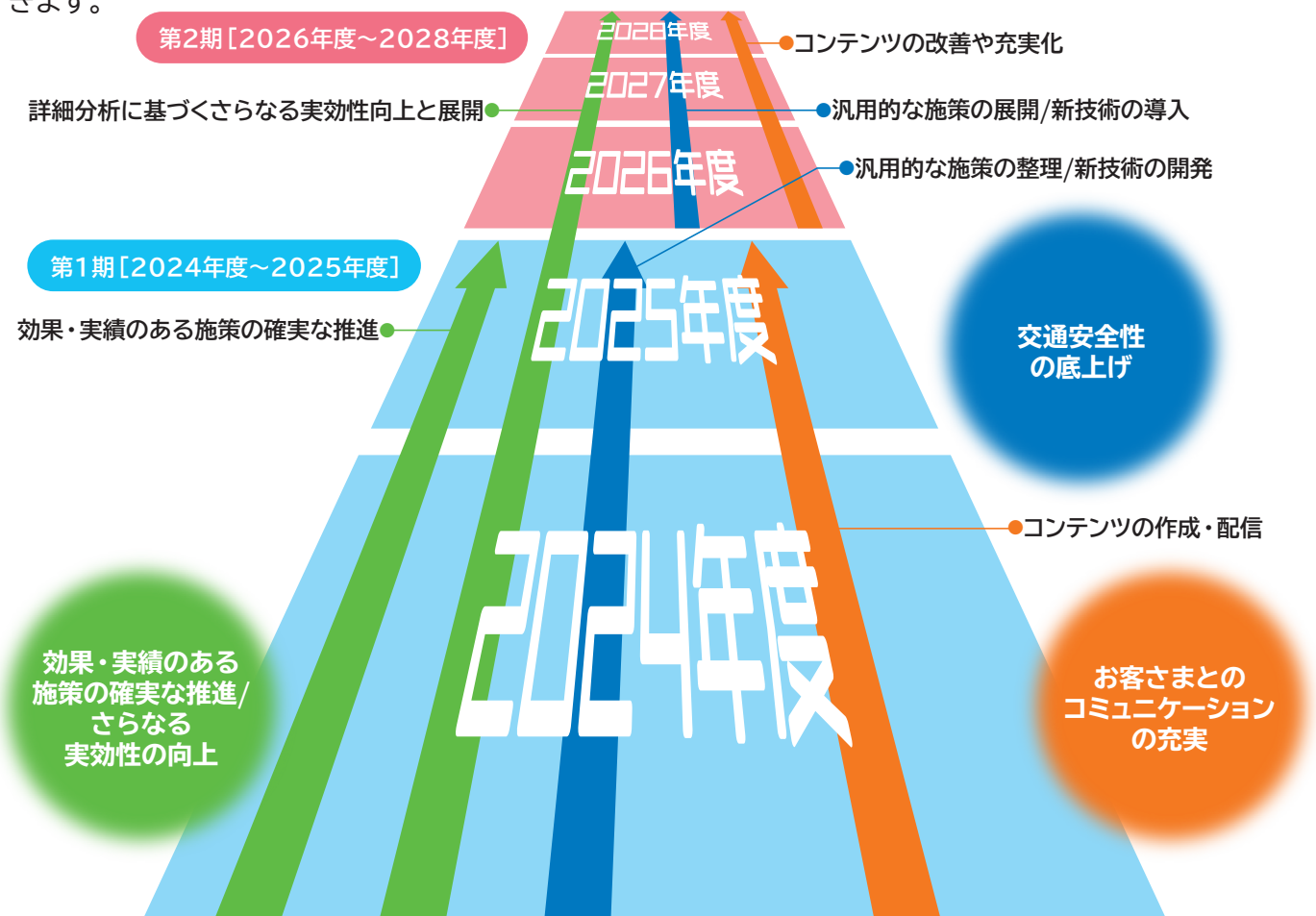


4-1 | 交通安全対策の着実な推進

交通安全対策の基本方針に定める「効果・実績のある施策の確実な推進」、「さらなる実効性向上や底上げに向けた取り組み」、「お客さまとのコミュニケーションの充実」を通じて、死傷事故や逆走・誤進入事案等の重大事故の削減を目指していきたくと考えています。このため、本基本計画では、5年間の対象期間を、第1期（2024年度～2025年度）と第2期（2026年度～2028年度）に区分することで効果的に進めていきます。

第1期では、多発区間に対し効果・実績のある施策を確実に推進しつつ、特に多発する区間等を対象に詳細分析を通じて実効性の向上を図ります。また、将来のさらなる底上げを見据え、実効性があり汎用性も高い施策の展開に向けた考え方の整理や新技術の開発、交通安全コンテンツの作成に注力していきます。

第2期では、第1期の成果を踏まえ、より実効性の高い施策のさらなる展開、汎用的な施策の展開や新技術の導入による交通安全性の底上げ、お客さまとのコミュニケーションの改善やさらなる充実を図っていきます。



4-2 | 数値目標

第1期では、2025年^(※)の死傷事故率を10.0件/億台キロ（2022年は14.1件/億台キロ）、逆走事故件数を0件（2022年は2件）、2025年度の誤進入件数（原付、自転車、歩行者）を280件（2022年度は338件）まで削減することを目指します。

なお、第2期の数値目標（2028年度末）については、第1期の成果を踏まえ、改めて設定します。

※死傷事故率、逆走事故件数は、警察データ集計との整合のため、暦年を使用



- 発行: 阪神高速道路株式会社
- URL: <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/>
- 住所: 大阪市北区中之島3-2-4
- TEL: 06-6203-8888(大代表)

