

平成28年12月20日

道路局高速道路課

## 高速道路の正面衝突事故防止対策について

～命を守る緊急対策。ポールからロープへ～

我が国の高速道路（有料）の約3割を占める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いますが、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。この暫定二車線区間では、平成27年には、334件\*の反対車線への飛び出し事故が発生し、死亡事故の発生確率が四車線区間の約2倍となっています。

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、命を守る緊急性に鑑み、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行うこととしましたので、お知らせします。

※高規格幹線道路の件数（高速道路会社、地方道路公社調べ）

### <新たな取り組みのポイント>

○既存幅員内でのワイヤロープ設置の適用性を検証

～全国の暫定二車線区間約1,000km（土工区間）のうち、  
約100kmを来春から設置検証～

○検証にあたり技術的助言をいただく技術検討委員会の設置

～12/26に第1回を開催～

○橋梁やトンネルなど構造物区間における安全対策技術を公募

問い合わせ先：国土交通省

代表 TEL 03-5253-8111

道路局高速道路課 企画専門官 渡邊 良一（内線：38308）

課長補佐 小島 昌希（内線：38352）

（課直通） TEL 03-5253-8500、FAX 03-5253-1619

# 高速道路の正面衝突事故防止対策の進め方

H24～ 道央道・磐越道で拡幅により中央帯1.5mを確保してワイヤロープを試行設置

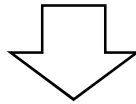


(道央道 大沼公園IC～森IC) 延長1.5km



(磐越道 三川IC～安田IC) 延長0.4km

⇒ 車両接触事故3件。反対車線への飛び出し、死傷者なし。



H28～ 既存幅員内でのワイヤロープ設置の適用性を検証

※有料の高速道路において検証を実施

※各箇所に関係機関協議や設計・施工を進め、平成29年度春より設置検証を開始

約100kmを来春から  
設置検証

※土工区間を中心に設置

評価

- ・事故防止効果
- ・維持管理性
- ・非常時の緊急対応 等

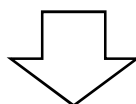
※橋梁やトンネル等の構造物区間については、  
高速道路会社が安全対策技術を公募

技術的  
助言

技術検討委員会

委員長: 桑原雅夫  
(東北大学大学院教授)

〔 第1回委員会  
12月26日(月) 〕



検証結果を踏まえ本格設置

※無料の高速道路を含む

# ワイヤロープについて

[ラバーポール]

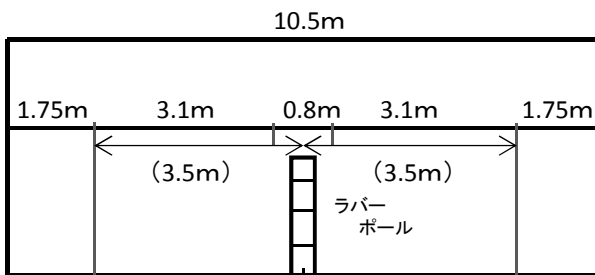


[ワイヤロープ]

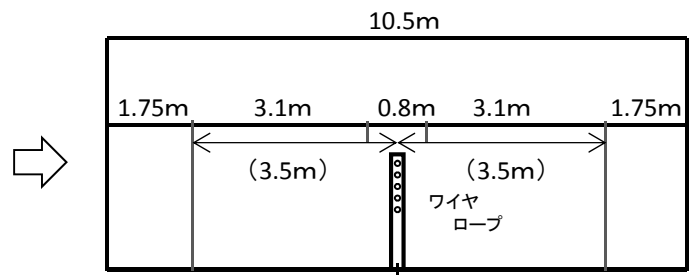


※ 写真は中央帯1.5mを確保して設置している事例

[現行]



[試行設置(案)]



## 【ワイヤロープの特徴】

### ①高い衝撃緩和性能

車両衝突時に中間支柱が倒れ、ワイヤロープのたわみが車両の衝撃を緩和して、安全に誘導。



車両が受ける衝撃を緩和

### ②狭い幅で設置が可能

細い支柱にワイヤロープを通してあるので、設置幅が少なく、既存幅員内で設置が可能。



細い支柱

### ③短時間で容易に開口部を設置

事故等の緊急時には、人力のみで容易にワイヤロープと支柱を取り外し、どこでも開口部を設けることが可能。



人力で開口部が設置可能

# 高速道路の正面衝突事故防止対策に係る技術検討委員会(案)

メンバー（敬称略） ◎委員長

(交通工学) ◎桑原雅夫(東北大学大学院情報科学研究科教授)

元田良孝(岩手県立大学名誉教授)

浜岡秀勝(秋田大学大学院理工学研究科教授)

岡邦彦(国土交通省国土技術政策総合研究所道路交通研究部長)

(防護柵) 安藤和彦(一般財団法人土木研究センター道路研究部長)

平澤匡介(国立研究開発法人土木研究所寒地道路研究グループ主任研究員)

(行政機関) 警察庁 交通局交通企画課高速道路管理室

(高速会社) 東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、

西日本高速道路(株)、(株)高速道路総合研究所

(事務局) 国土交通省道路局、国土技術政策総合研究所

## 第1回委員会

日時 : 平成28年12月26日(月) 10:30 ~ 12:00

場所 : 中央合同庁舎2号館第1共用会議室

取材 : 会議は傍聴可能です。ただし、カメラ撮りは冒頭のみとします。

# 【参考】暫定二車線区間の状況について

- 我が国の高速道路(有料)の約3割が暫定二車線であり国際的にも稀な構造。
- 暫定二車線区間では、一度事故が発生すると重大事故となる傾向。  
特に土工部で、反対車線への飛び出し死亡事故の発生確率が高い。

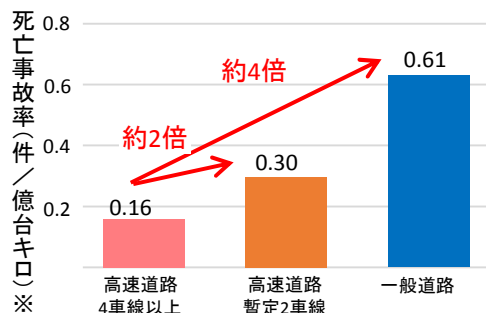
## <高規格幹線道路(有料)における状況(H28.11.末現在)>

開通済	9,322km
うち暫定二車線	2,538km (約3割)
※この他に、無料の高規格幹線道路の暫定二車線が1,574kmある	

暫定二車線区間(有料) 約2,538km

四車線化 事業区間 約250km	付加車線 設置区間 (事業中区間も含む) 約590km	非分離の二車線区間 約1,700km	
		土工区間 約1,070km(約6割)	橋梁、トンネル区間 約630km(約4割)

## 【暫定二車線区間における事故の状況】

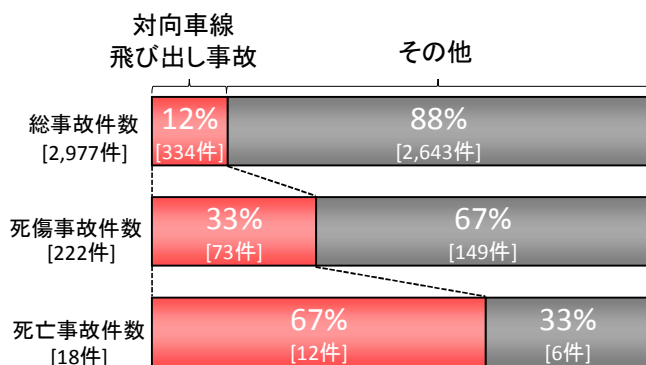


※ 高速道路：高速自動車国道(有料) (H25)  
一般道路：H25

## 【最近の正面衝突事故】



反対車線への飛び出しによる事故事例(H28.10.5 道央道)



※ H27高規格幹線道路(有料) (高速道路会社、地方道路公社調べ)



反対車線への飛び出しによる事故事例(H28.11.12 秋田道)