

# 首都高の事故防止のためのアンケート調査結果

## はじめに

首都高では、交通事故の削減に向けて、様々な対策に取り組んでいます。より効果的な対策を検討するための基礎資料の収集を目的として、首都高を走行した際のヒヤリとした経験やハッとした経験についてのアンケート調査を実施し、多くの方々からご回答を頂きました。ご協力ありがとうございました。

## 調査の実施方法

首都高ホームページの「更新情報」及び「インフォメーション」において、募集を行いました。

【調査期間】：平成 21 年 1 月 28 日（水）～ 4 月 10 日（金）の約 2 ヶ月半

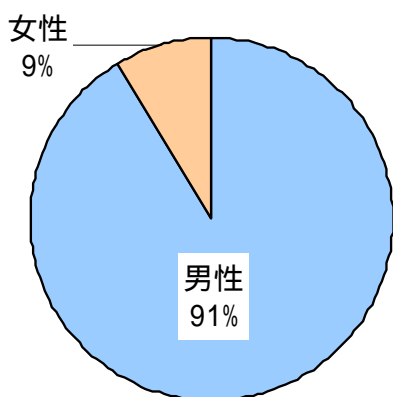
【回答数】：1,637 票（有効回答数：1,627 票）

## 回答者の属性

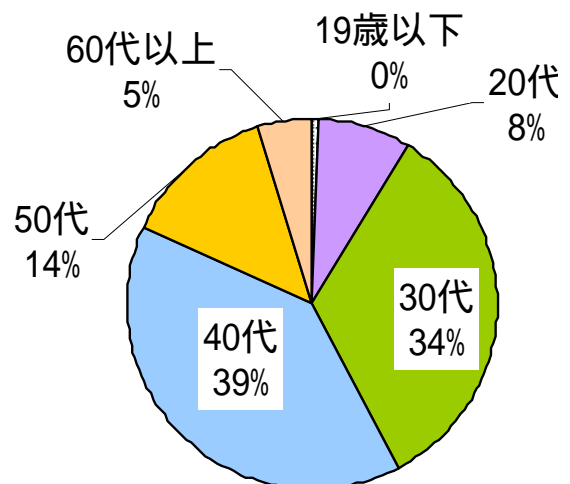
ご回答頂いた方々の属性は以下のとおりです。

- ・男性が約 9 割、女性が約 1 割
- ・40代が約 4 割、30代が約 3 割、20代、50代、60代が約 1 割ずつ
- ・「車の運転を主とする仕事」が約 2 割、「それ以外の仕事」が約 8 割
- ・車種「普通車」が 97%
- ・運転暦「10年以上」が約 9 割
- ・日ごろの運転頻度「ほぼ毎日運転」が約 4 割、「週 3～4 回程度」が約 2 割
- ・首都高の運転頻度「月 2～3 回程度」、「月 1 回程度」、「年に数回程度」がそれぞれ 2 割
- ・首都高の主な利用目的「レジャー」が約 7 割、「業務・通勤」が約 3 割

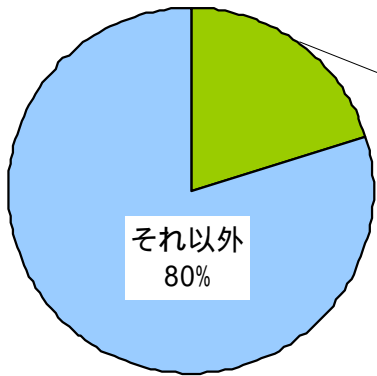
性別



年齢

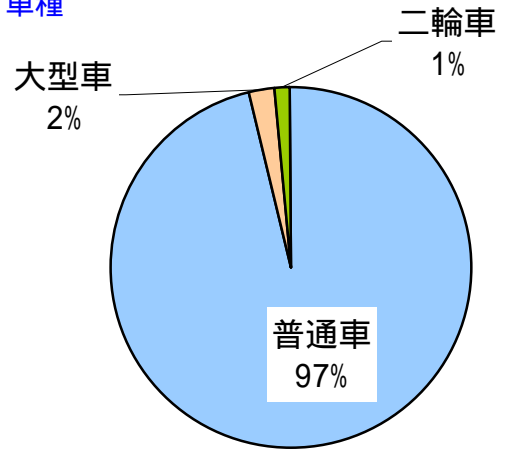


### 職業

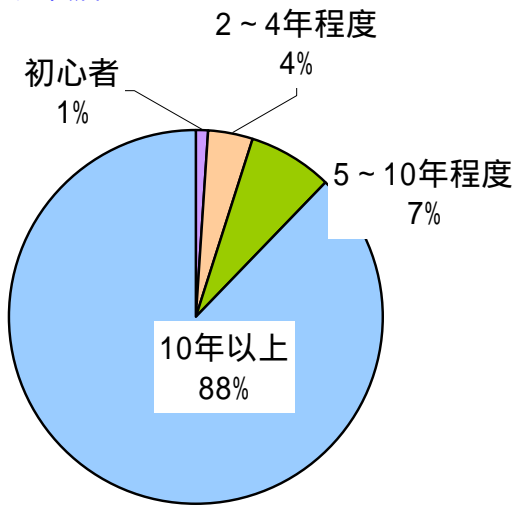


車の運転を主とする仕事  
(例: タクシードライバー・トラックドライバー等)  
20%

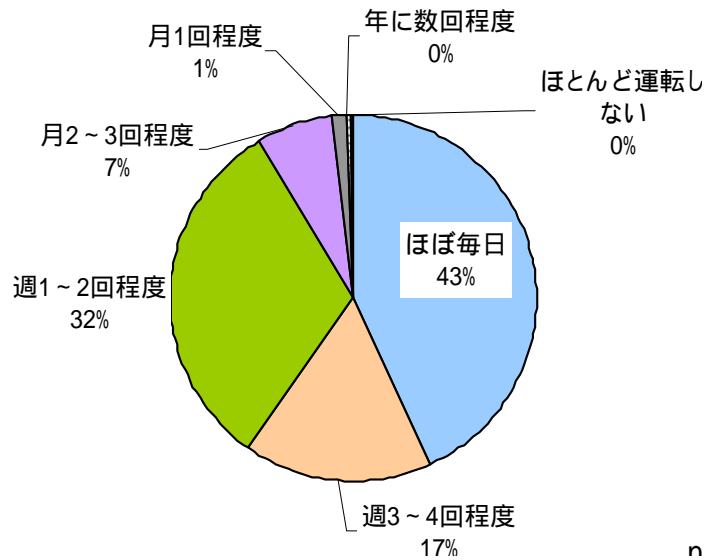
### 車種



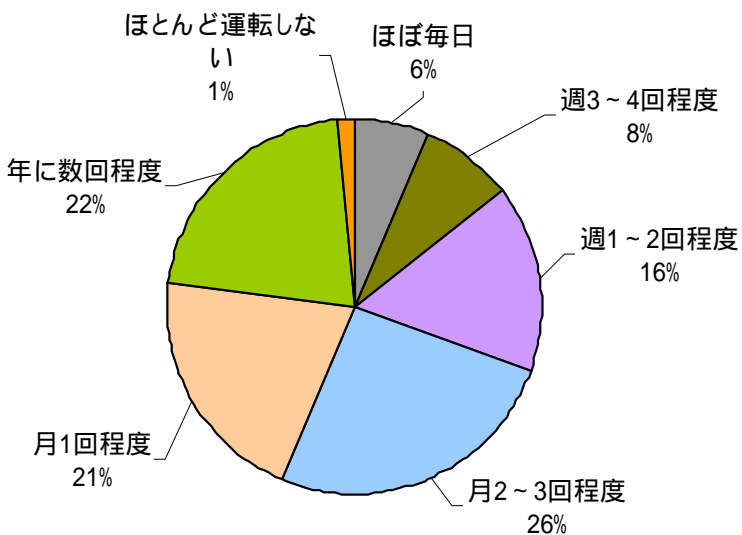
### 運転歴



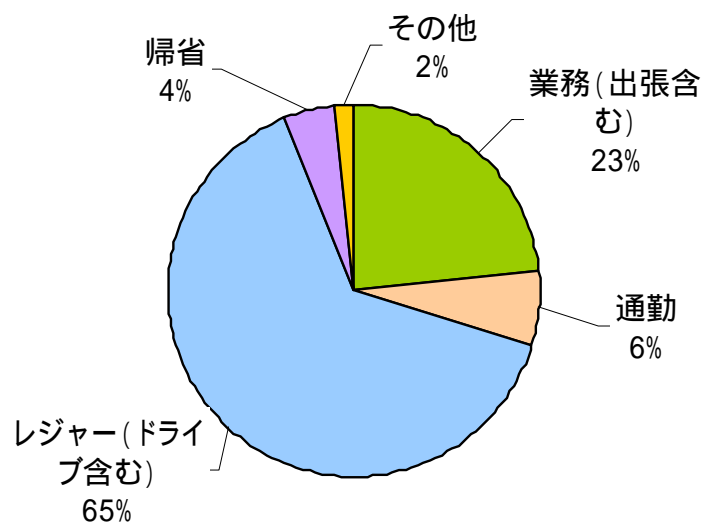
### 日ごとの運転頻度



### 首都高の運転頻度



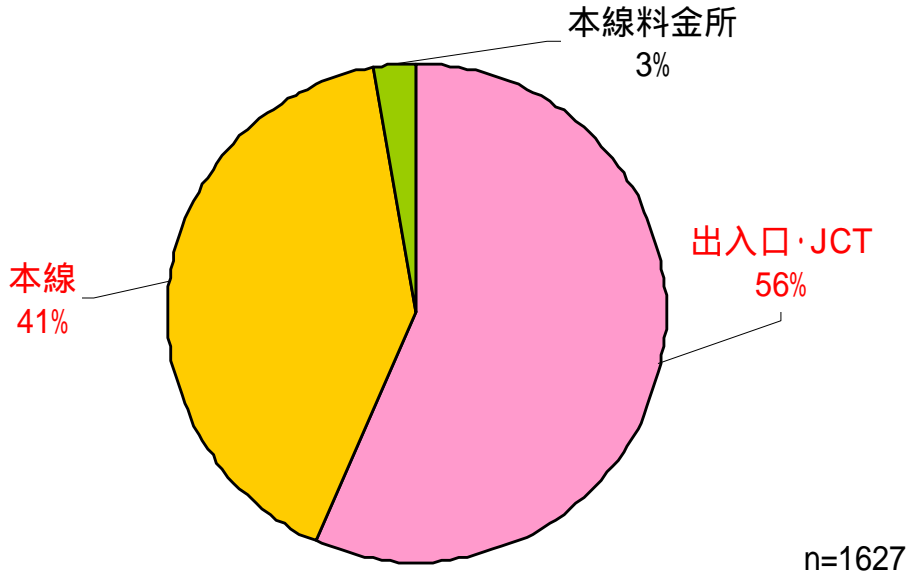
### 首都高の主な利用目的



## 調査結果概要

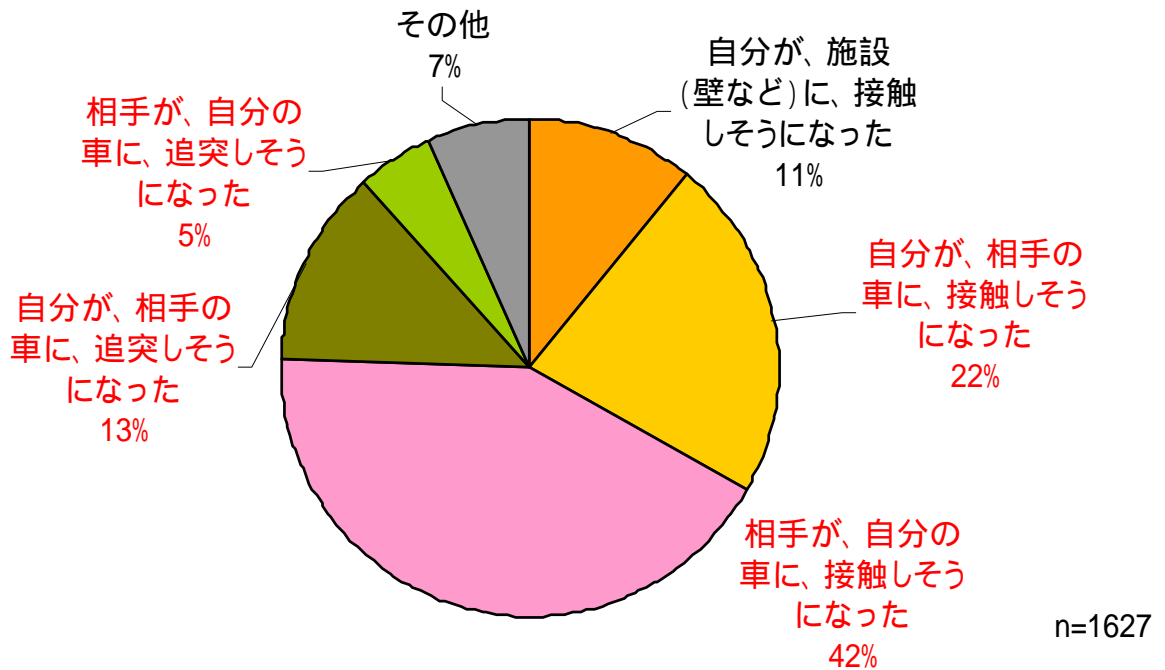
### Q. 首都高速道路上で最も印象に残っているヒヤリハットの場所はどこですか？

「出入口・JCT」が56%、「本線」が41%と多く、「本線料金所」は3%と少ない結果になりました。



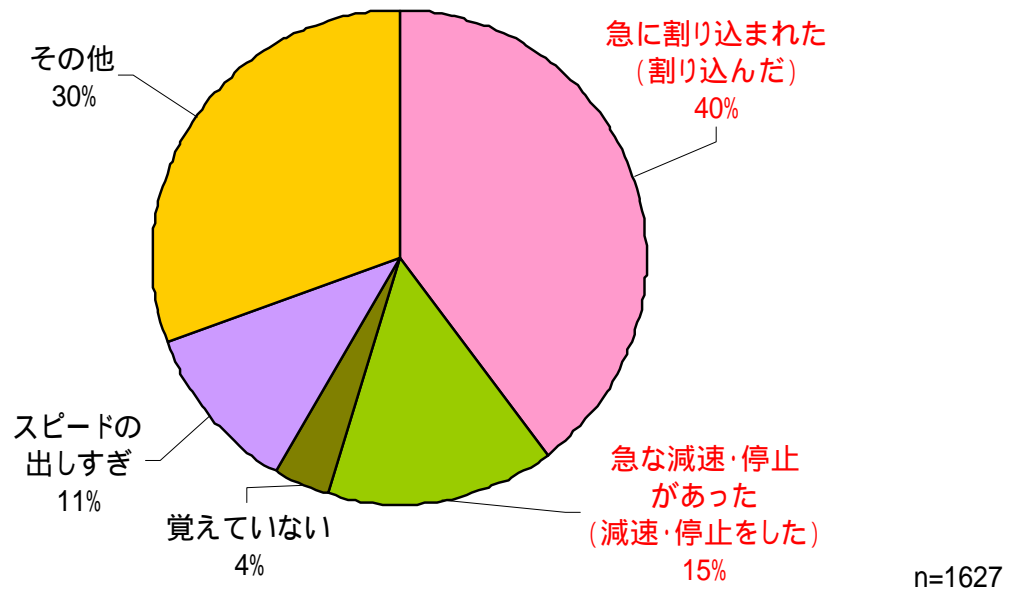
### Q. ヒヤリハットした際の状況はいかがでしたか？

ヒヤリハットの状況として、「車と接触しそうになった」が64%、「追突しそう(されそう)になった」が18%、「施設へ接触しそうになった」が11%という結果となり、他車との接触に関するヒヤリハットが多いことが分かりました。



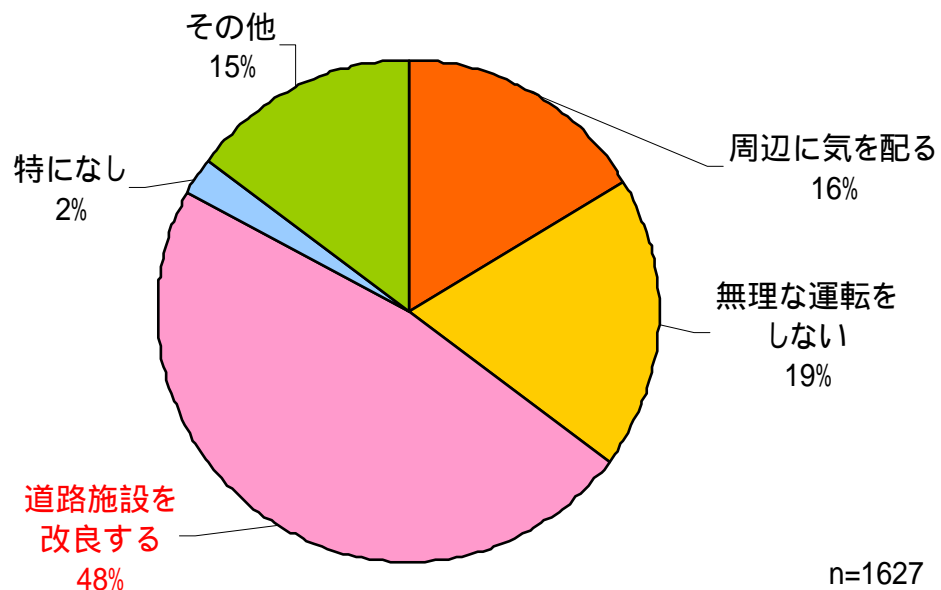
### Q . ヒヤリハットした理由は何ですか？

「急な割り込み」が40%、「急な減速・停止」が15%となっており、それらがヒヤリハットの主な原因であることが分かりました。



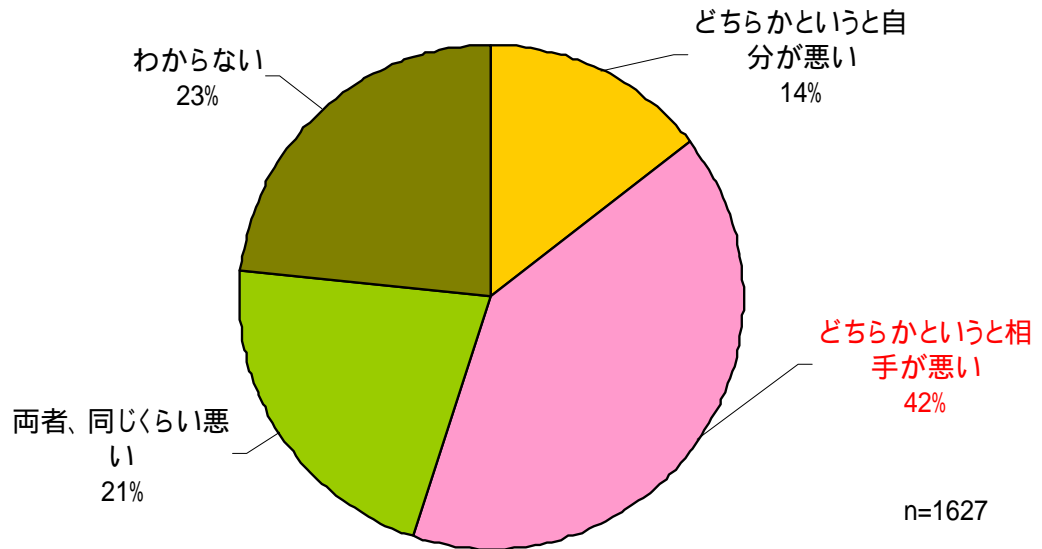
### Q . どうしたらヒヤリハットしなかったと思いますか？

ヒヤリハットを防止する方法として、「道路施設の改良」に対する要望が48%と多く、「周辺に気を配る」と「無理な運転をしない」の35%を上回りました。



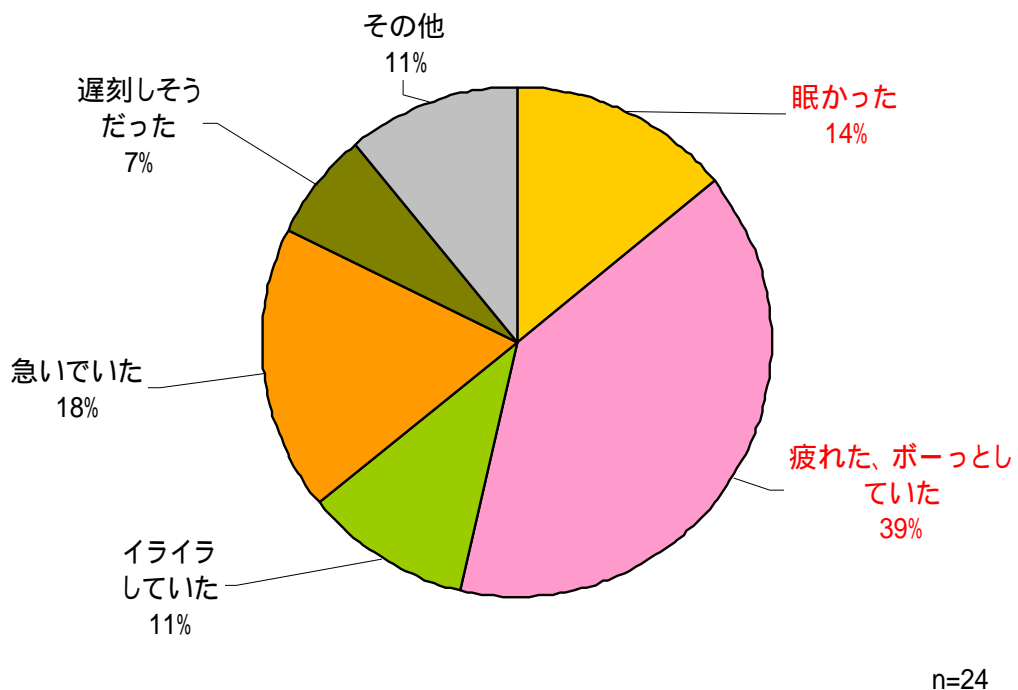
Q . 自分と相手は、主にどちらが悪いと思いますか？

ヒヤリハットの原因として、「自分が悪い」の14%に対し、「相手が悪い」が42%と多く、相手が悪いと感じたケースが多いことが分かりました。



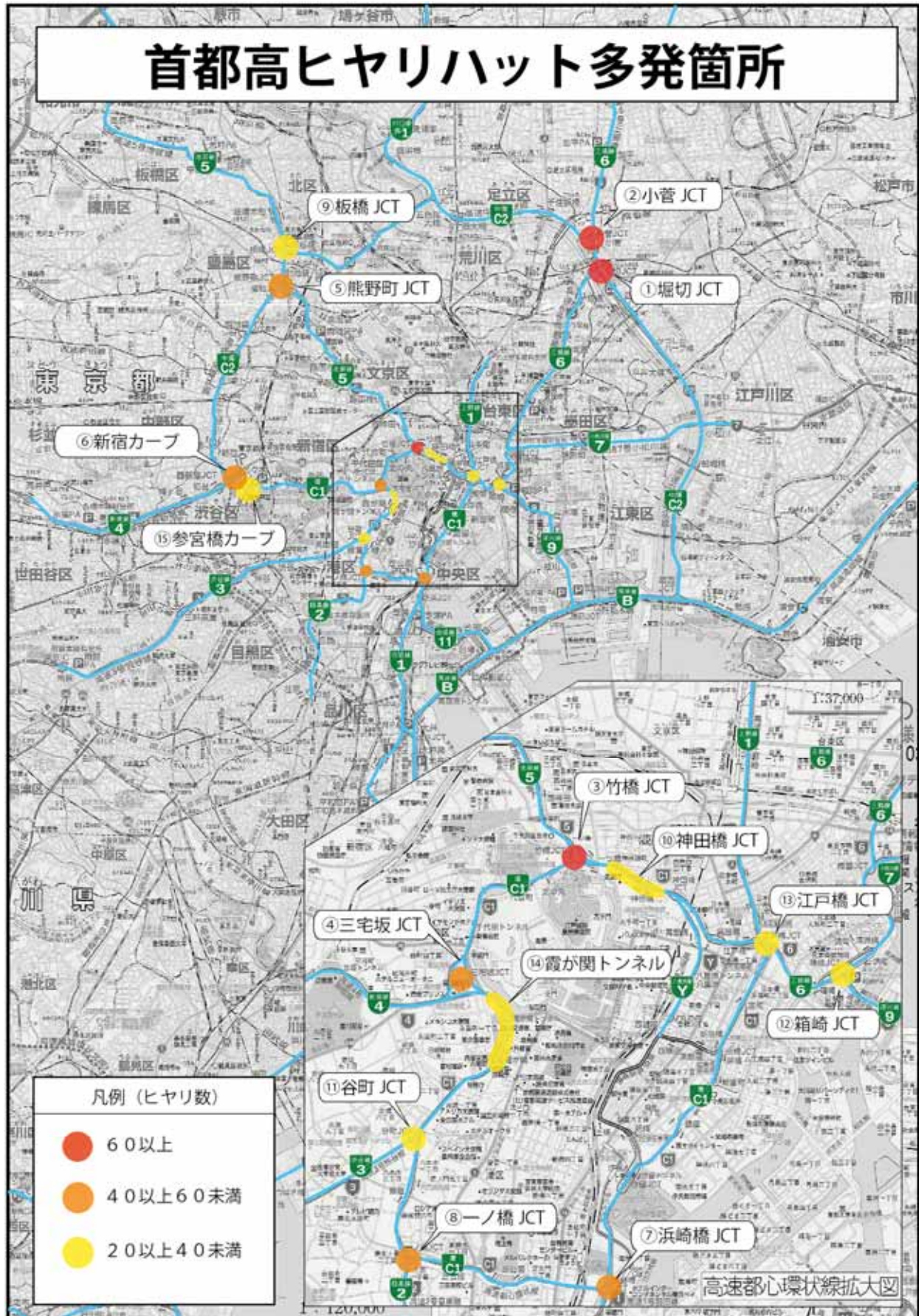
Q . ヒヤリハットした際に体調が「悪い」と答えた方...具体的にどのような状況でしたか？

ヒヤリハットした際に「体調が悪い」と答えた方のうち、「疲れた、ボーっとしていた」、「眠かった」が53%で半数以上を占めており、漫然運転でヒヤリハットすることが多いことが分かりました。



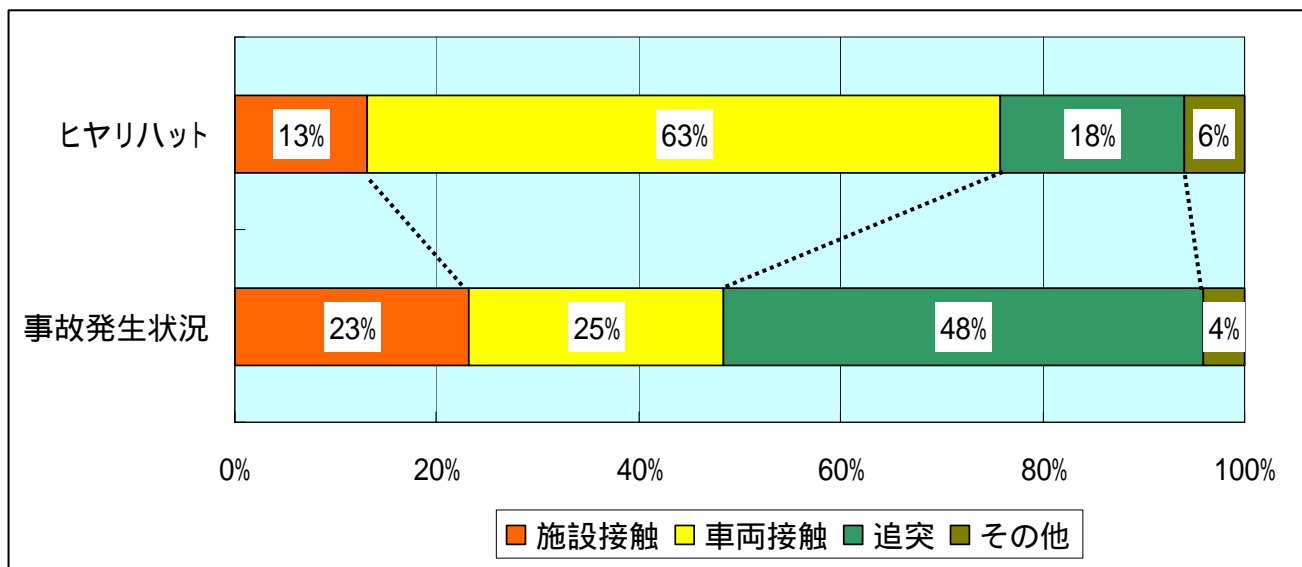
## 主なヒヤリハット箇所

ヒヤリハットを感じた箇所として多く挙がった場所は以下の通りです。



## ヒヤリハットと事故発生状況との比較

- ・ヒヤリハットでは、実際の事故発生状況と比較して「車両接触」の占める割合が高く、「追突」の占める割合は低くなる傾向があることが分かりました。
- ・この結果から、「車両接触」はヒヤリとしたうちの何%かが事故に至っており、「追突」はヒヤリとしたときには事故を起こしてしまっている傾向があると推察されます。



## 事故を防ぐために

「追突」は、渋滞の最後尾や渋滞の中で、多く発生しています。

事故や落下物等による渋滞が突然発生する場合がありますので、常に前方の交通状況に注意し、車間を空けて走行してください。

「施設接触」は、カーブ地点でのスリップにより、多く発生しています。

警戒標識やカラー舗装、注意喚起看板などが設置されている箇所では、特に慎重に走行してください。

「車両接触」はジャンクション合流部や車線減少部付近で、多く発生しています。

合流する側とされる側の速度差をなるべく少なくして、ゆずり合い、1台ずつ交互に合流してください。

< 首都高における安全対策の取り組み事例 >

急カーブや合流を知らせる看板



事故が起こりやすいカーブや合流部の手前に注意喚起看板を設置しています。

合流しやすい区画線への変更



合流部の事故多発箇所では、より安全・円滑に合流できるよう、交通状況に見合った合流方法への改良を行っています。

急カーブを知らせる標示



急カーブの事故多発箇所では、路面や側壁に注意喚起のための標示を行っています。

交通情報の提供及び看板による注意喚起



「渋滞末尾情報板」は、先で渋滞が発生した際に渋滞末尾までの距離を表示しています。また、追突事故の発生が多い箇所には注意喚起看板を設置して注意を促しています。

調査から得られた貴重な情報は、安全対策検討の基礎資料として有効活用します。今後も、安全・円滑を目指す首都高の取組みに、ご理解とご協力をお願いします。