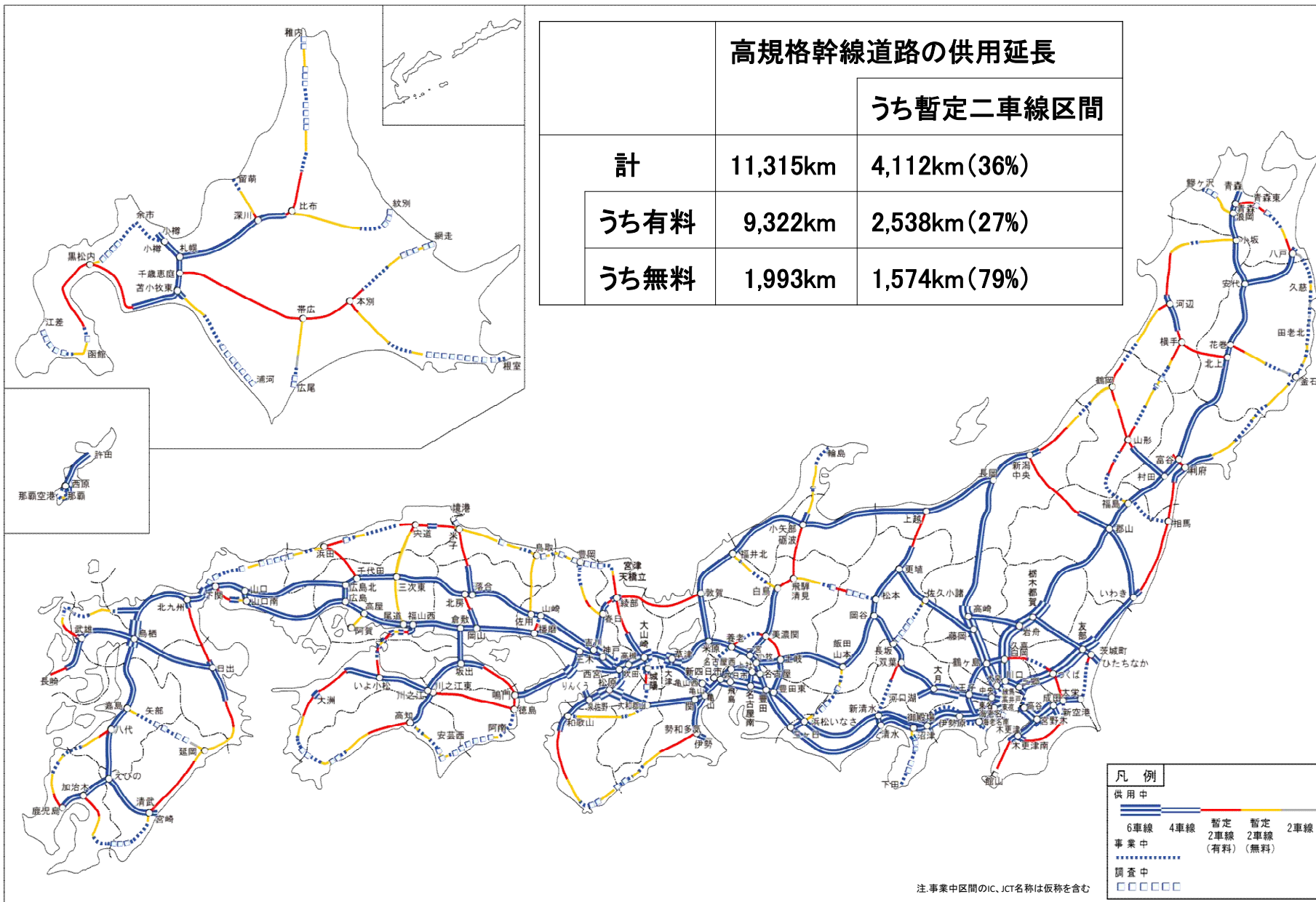


暫定二車線区間の現状と課題

高速道路の暫定二車線区間



高速道路の暫定二車線の上下線分離の状況

暫定二車線区間(有料) 約2,540km

H28.12.1時点

四車線化 事業中区間 ※常磐道、 東海北陸道等 約250km	付加車線 設置箇所 ※既設置及び 設置検証4路線等 約590km	二車線 約1,700km
--	--	---------------------

土工部
約1,070km(約6割)

構造物
(トンネル、橋梁部)
約630km(約4割)

ラバーポール(約1,010km)



幅広中央帯(約50km)



ラバーポール(約630km)



[試行箇所] 約15km(拡幅により1.5mの設置幅を確保して試行)

ガードレール(約8km)



剛性防護柵(約3km)



ワイヤロープ(約2km)



ボックスビーム(約2km)

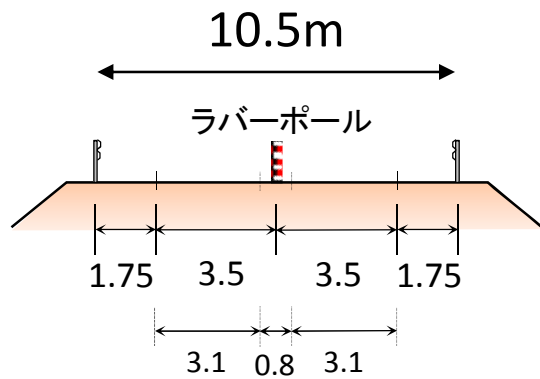


※この他、橋梁部にボックスビームを設置している区間が約1kmある。

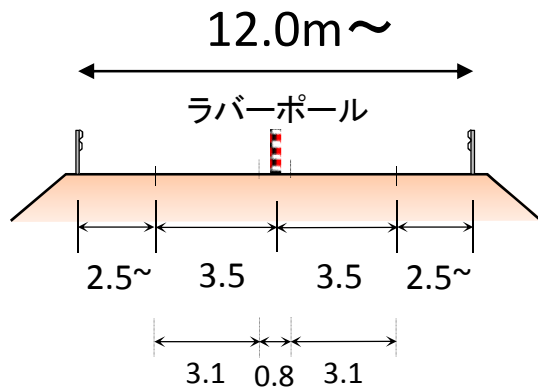
高速道路の暫定二車線の幅員構成

〔暫定二車線区間の標準的な断面〕

土工部

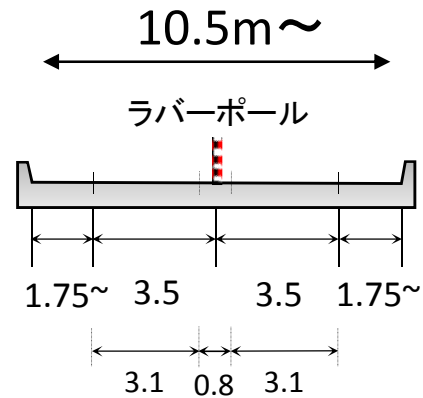


《積雪寒冷地の場合》

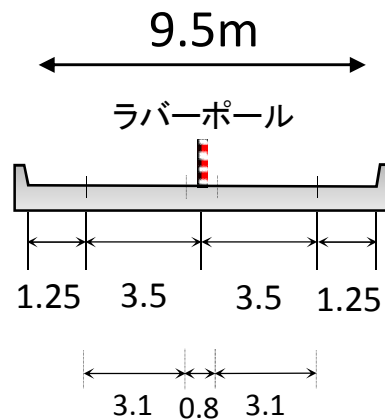


橋梁部

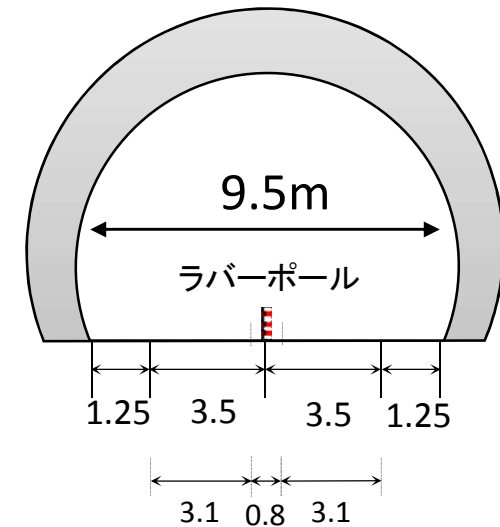
《中小橋(L<50m)の場合》



《長大橋(L≥50m)の場合》



トンネル



高速道路の暫定二車線の課題

対面通行の走行性

- 四車線以上の区間と比較して、規制速度が低い
- 追越が出来ないため、低速車両がいると全体として速度低下



対面通行の安全性・信頼性

- 暫定二車線区間は対面通行のため、一度事故が発生すると重大事故となる傾向



大規模災害時の対応

- 災害発生時、暫定二車線では走行速度が低下。
また、復旧工事時に通行止又は片側交互通行が必要
〈東日本大震災時の復旧工事〉



大雪への対応

- 大雪時には狭隘な道路空間になるとともに、路肩排雪のため通行止が必要

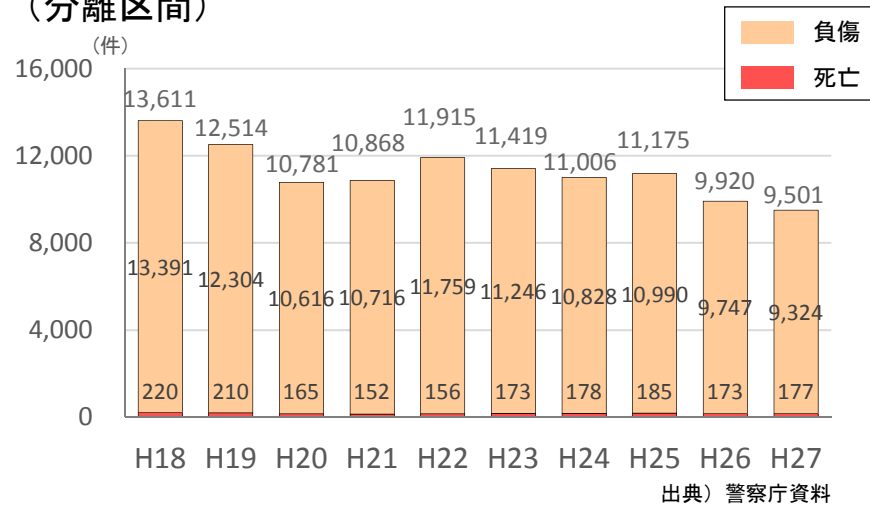


高速道路の暫定二車線における交通事故発生状況

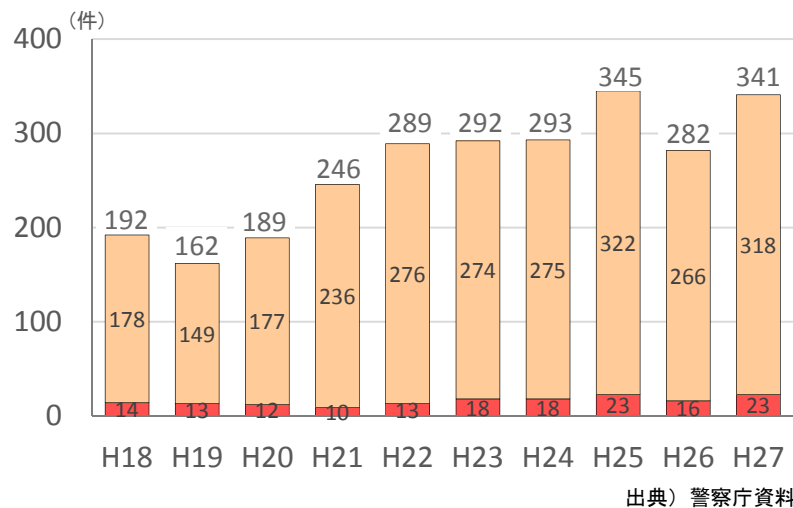
- 分離区間の死傷事故は減少傾向だが、非分離区間では増加傾向。
- 暫定二車線の死亡事故率は四車線以上の区間の約2倍。

【高速道路における死傷事故発生状況】

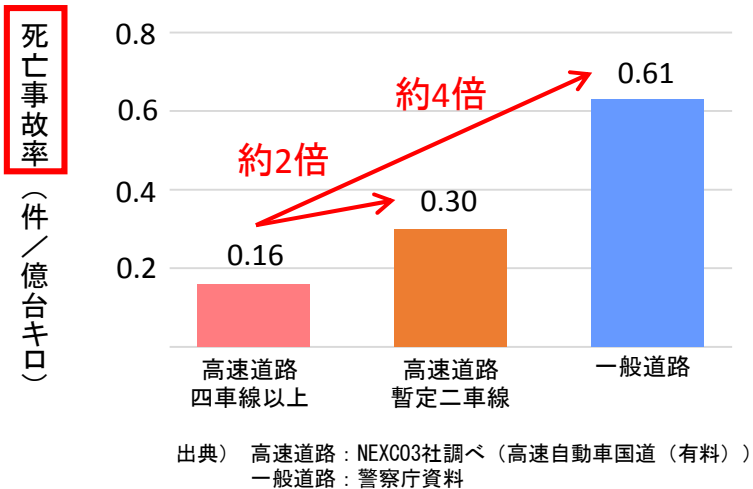
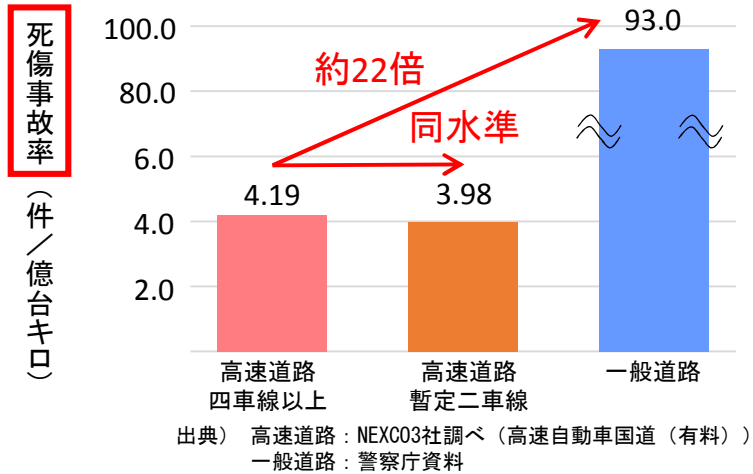
(分離区間)



(非分離区間)



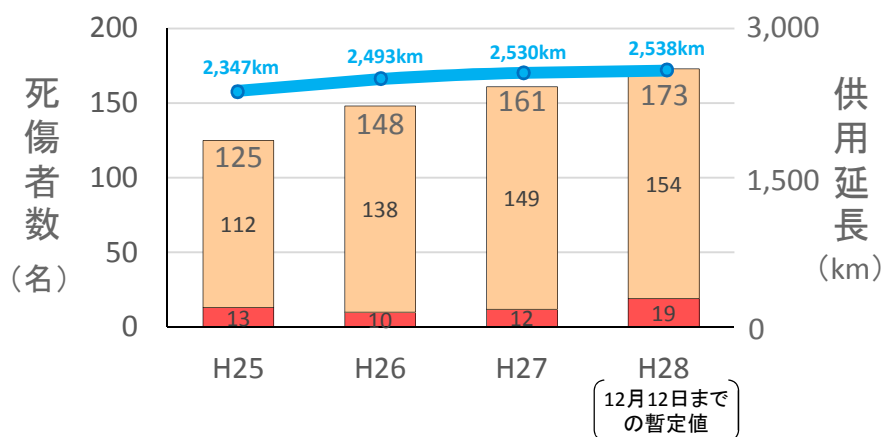
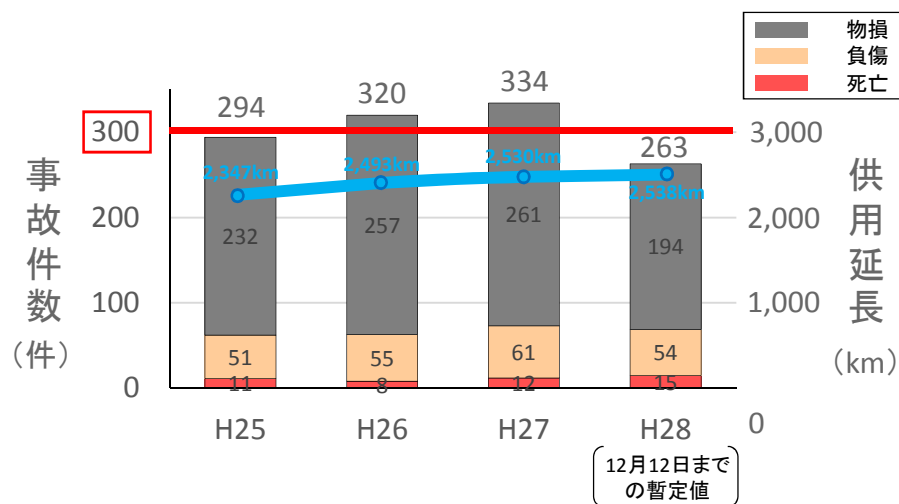
【事故率の比較(H25)】



高速道路の暫定二車線における飛び出し事故発生状況

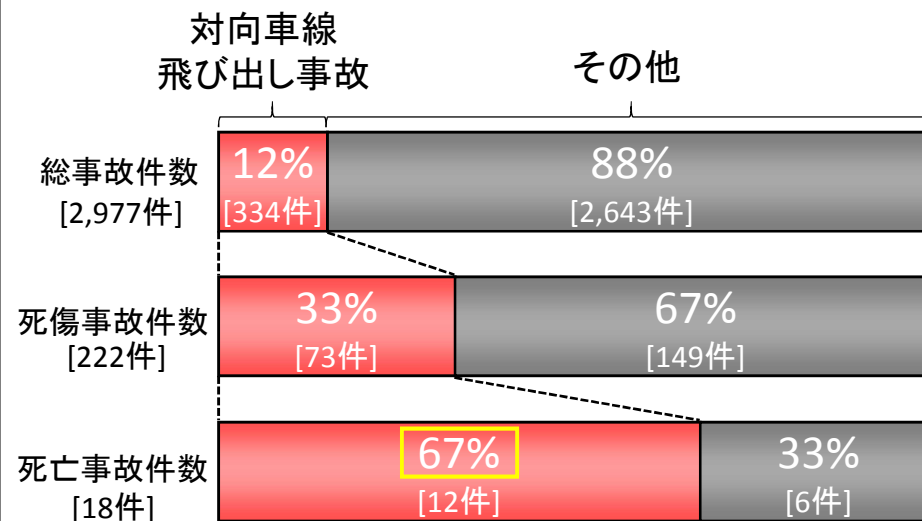
- 対向車線への飛び出し事故は、近年、300件／年前後で推移。
- 死亡事故のうち、対向車線への飛び出し事故が約7割。

【 暫定二車線(有料)の対向車線
飛び出し事故状況 】

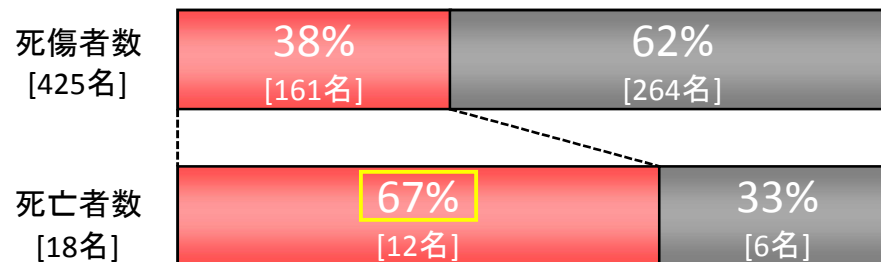


出典) 高速道路会社、地方道路公社調べ (高規格幹線道路 (有料))

【 暫定二車線(有料)の事故件数(H27) 】



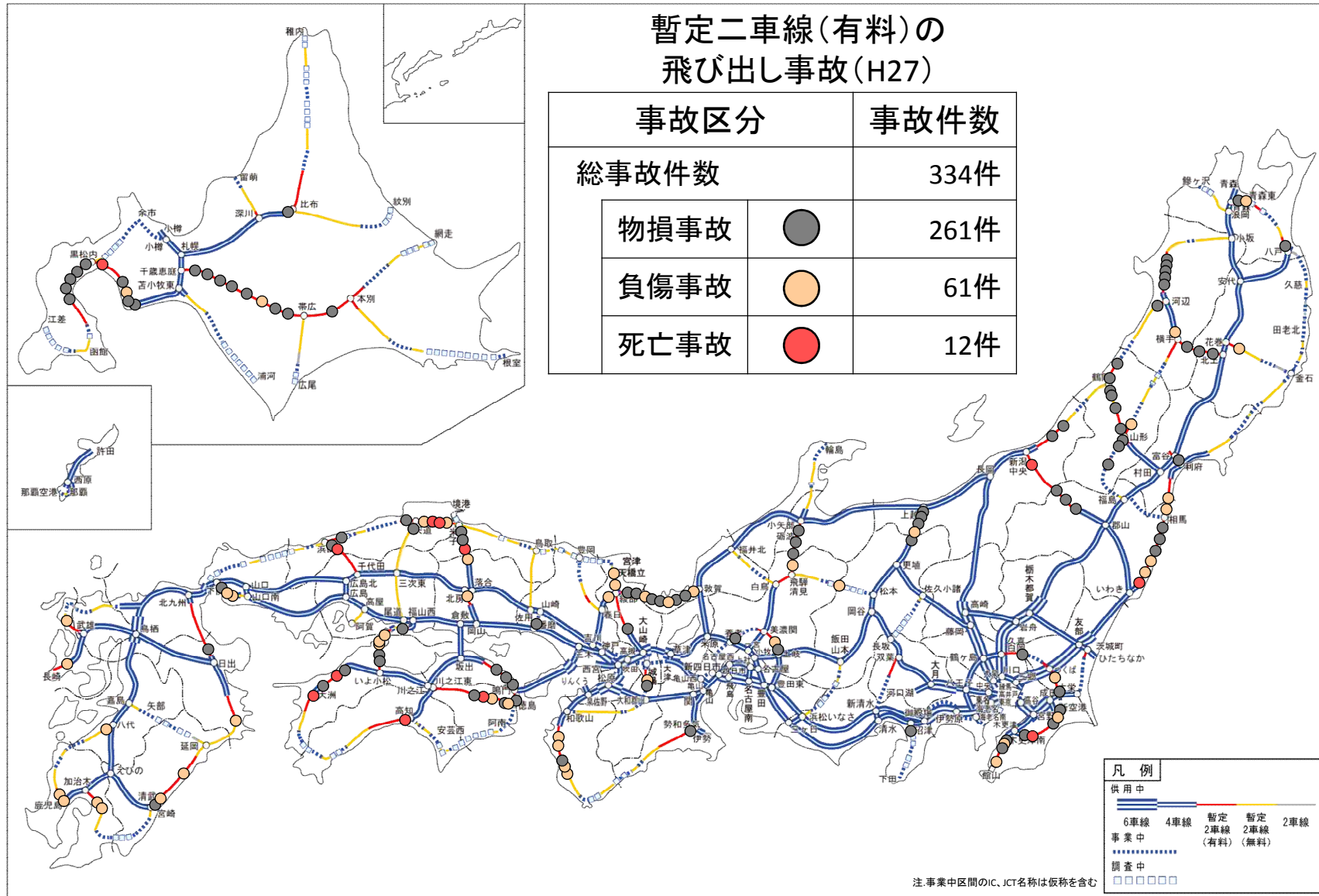
【 暫定二車線(有料)の死傷者数(H27) 】



出典) 高速道路会社、地方道路公社調べ (高規格幹線道路 (有料))

高速道路の暫定二車線における飛び出し事故発生状況

○飛び出し事故は全国の各区間で発生。



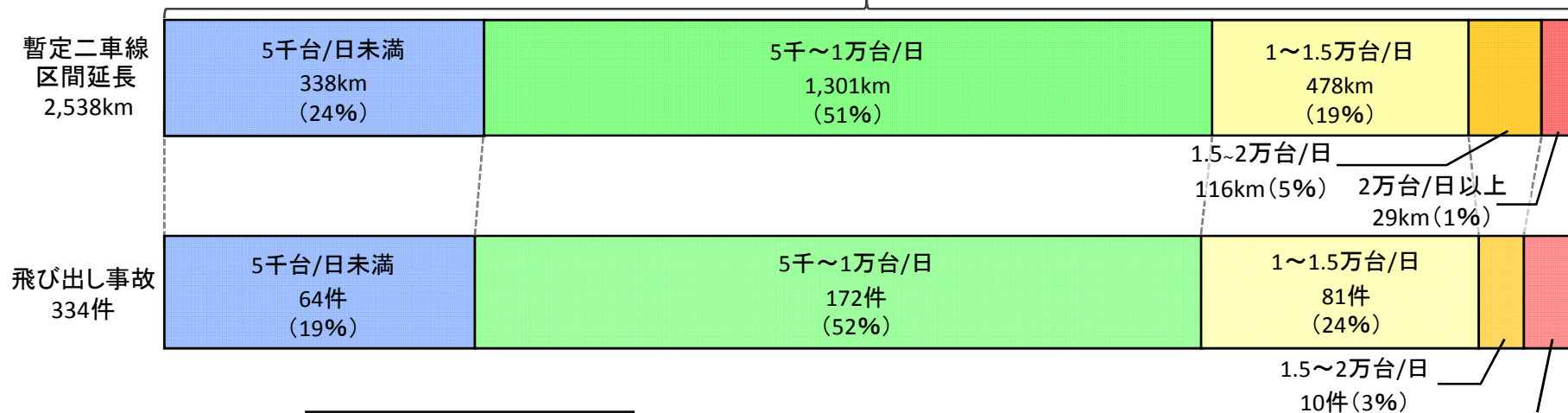
高速道路の暫定二車線における飛び出し事故発生状況

- 飛び出し事故は交通量の多寡に関わらずに発生している傾向。
- 飛び出し事故の約4割が、冬期(1・2・12月)に発生。

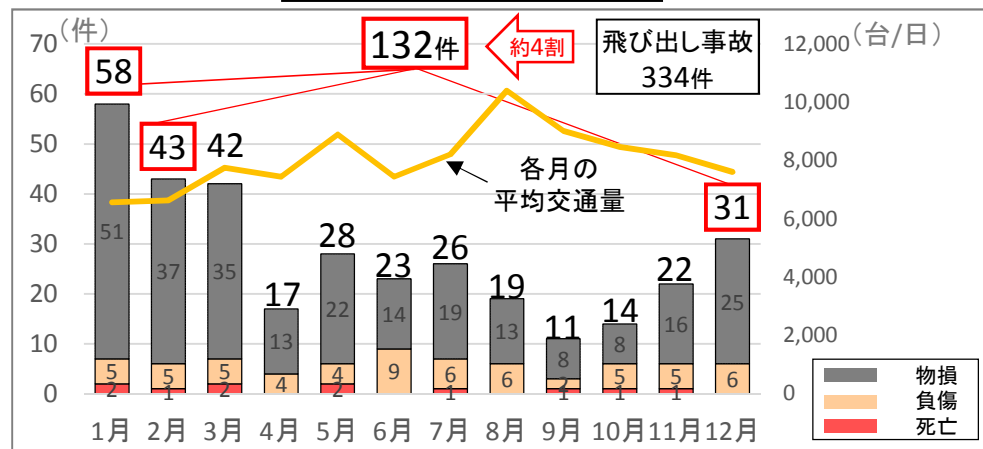
【暫定二車線区間(有料)の飛び出し事故発生状況(H27)】

暫定二車線区間(有料)

出典) 高速道路会社、地方道路公社調べ(高規格幹線道路(有料))

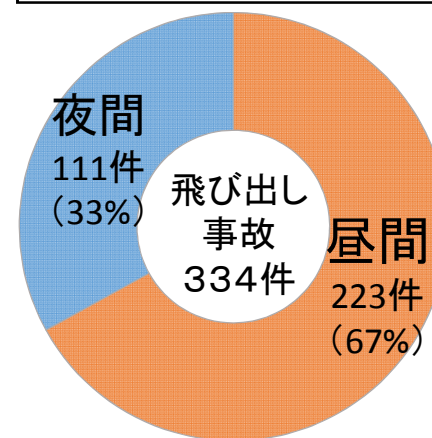


各月の発生状況(H27)



出典) 高速道路会社、地方道路公社調べ(高規格幹線道路(有料))

昼夜別の発生状況(H27)



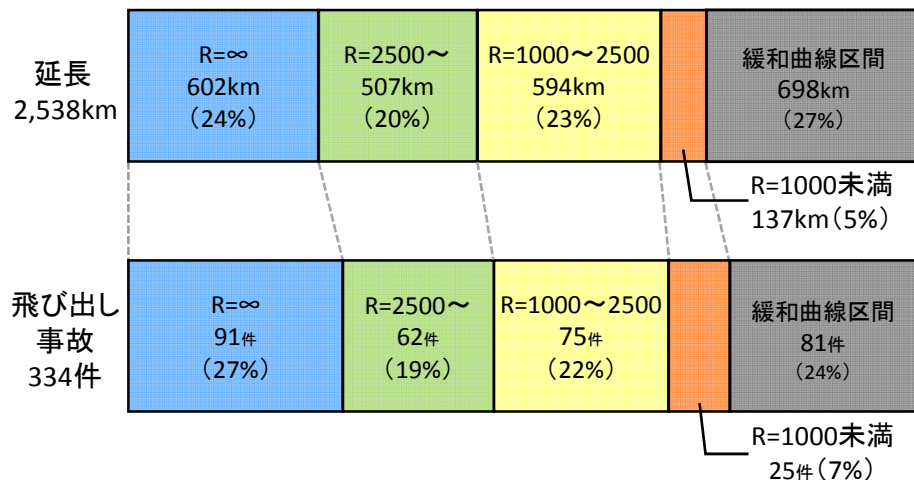
(参考)
高規格幹線道路の昼夜比率
夜間: 昼間 = 3 : 7
出典) H22道路交通センサス

出典) 高速道路会社、地方道路公社調べ(高規格幹線道路(有料))

高速道路の暫定二車線における飛び出し事故発生状況

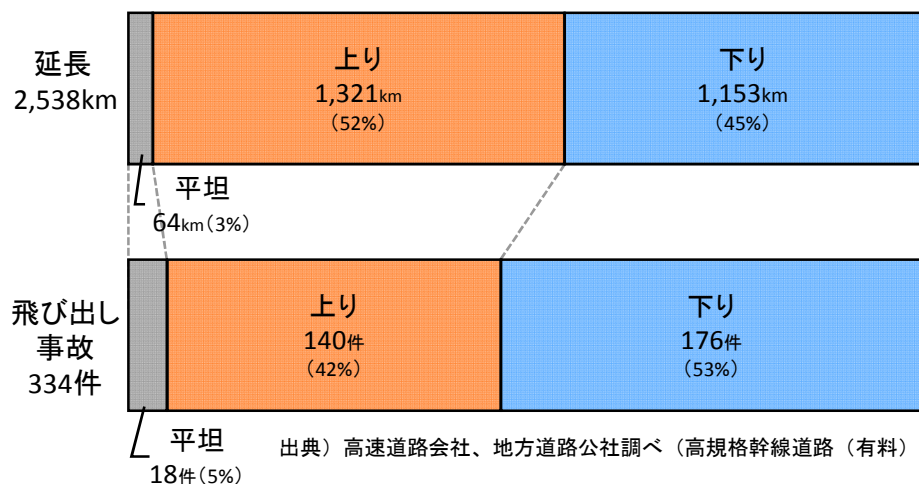
【暫定二車線区間(有料)の飛び出し事故の発生状況(H27)】

事故地点の曲線半径



出典) 高速道路会社、地方道路公社調べ(高規格幹線道路(有料))

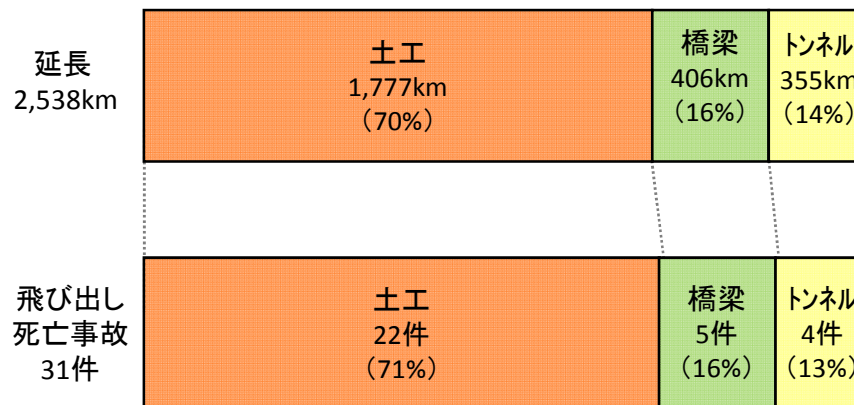
事故地点の縦断勾配



出典) 高速道路会社、地方道路公社調べ(高規格幹線道路(有料))

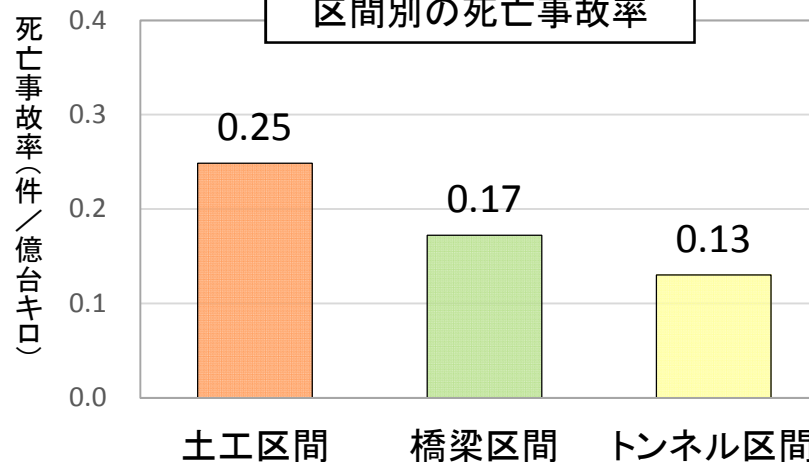
【暫定二車線区間(有料)の飛び出し死亡事故の発生状況(H25~H27)】

死亡事故の発生区間



出典) 高速道路会社、地方道路公社調べ(高規格幹線道路(有料))

区間別の死亡事故率

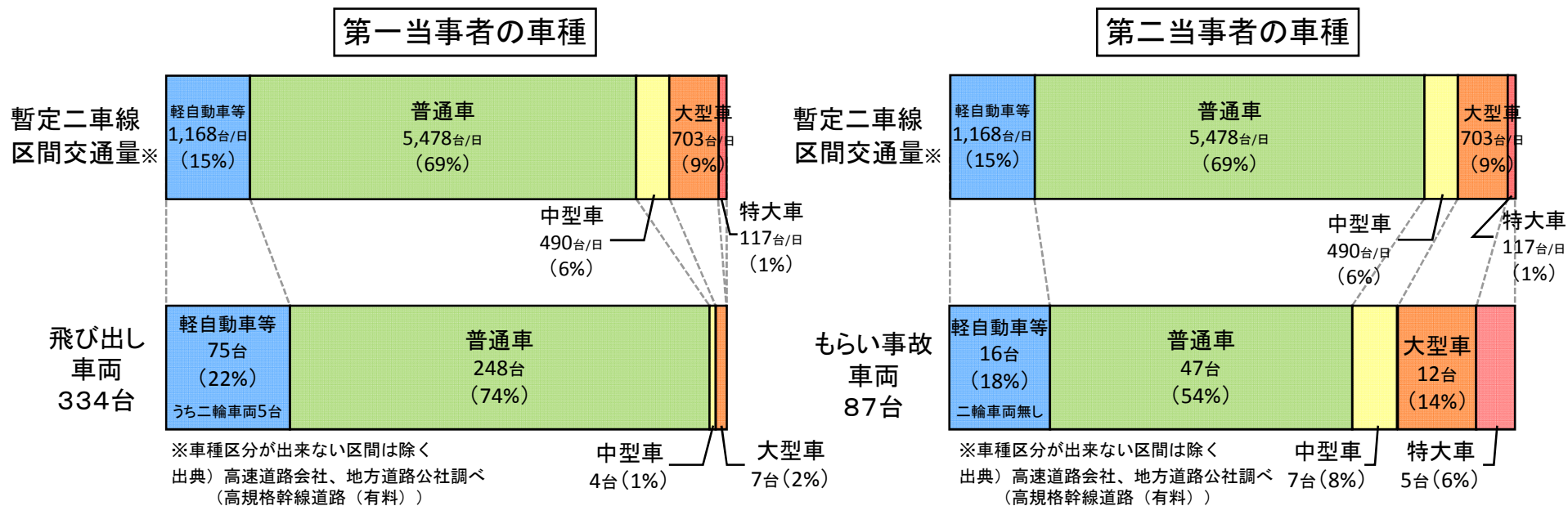


出典) 高速道路会社、地方道路公社調べ(高規格幹線道路(有料))

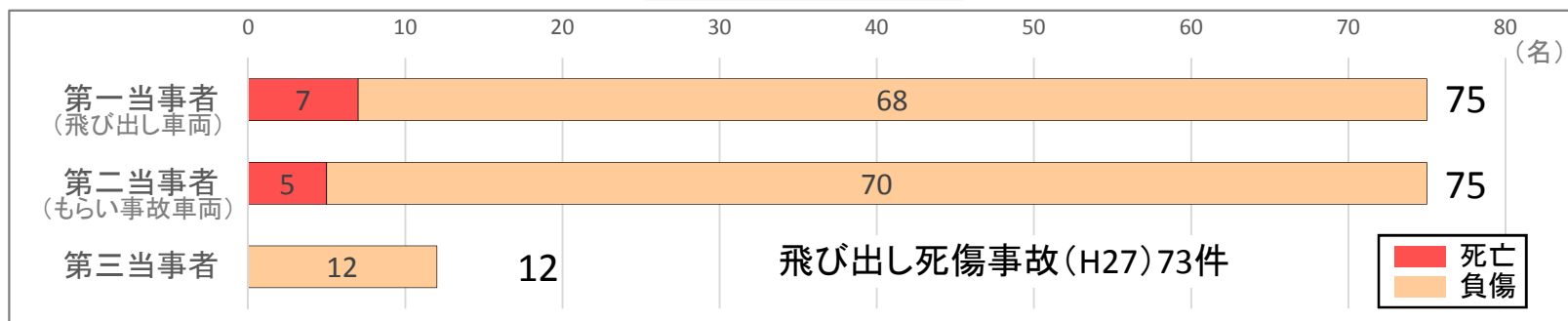
高速道路の暫定二車線における飛び出し事故発生状況

- 飛び出し車両の96%が軽自動車等又は普通車。もらい事故車両の20%が大型車又は特大車。
- 飛び出し事故による死傷者は、飛び出し車両ともらい事故車両でほぼ同致。

【暫定二車線区間(有料)の飛び出し事故の発生状況(H27)】



当事者別死傷者数



出典) 高速道路会社、地方道路公社調べ (高規格幹線道路 (有料))

高速道路の暫定二車線における重大事故事例

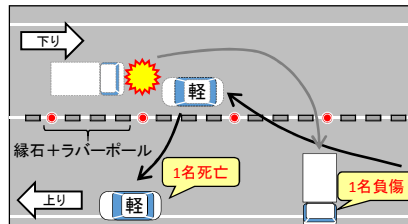
■ 磐越道

西会津IC～津川IC間において、上り線走行中の軽乗用車が対向車線に飛び出し、下り線走行中の普通貨物車に正面衝突

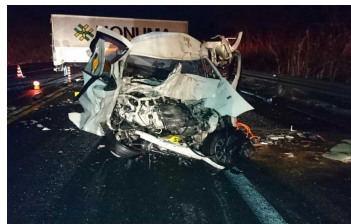
- 発生日時：H28.12.15(木)20:59頃
- 発生場所：磐越道(下り)西会津IC～津川IC
- 中央帯の構造：ラバーポール+縁石
- 路面状況：湿潤
- 被害状況：死亡1名(飛び出し車両)、負傷1名(順走車両)



【事故状況】



【状況写真】



出典)東日本高速道路会社調べ

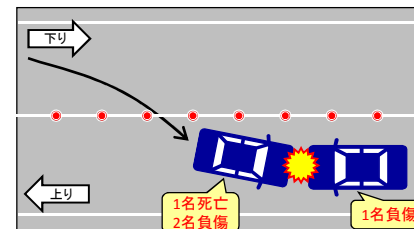
■ 上信越道

妙高高原IC～信濃町IC間において、下り線走行中の普通乗用車が対向車線に飛び出し、上り線走行中の普通乗用車に正面衝突

- 発生日時：H28.12.11(日)23:35頃
- 発生場所：上信越道(上り)妙高高原IC～信濃町IC
- 中央帯の構造：ラバーポール
- 路面状況：圧雪
- 被害状況：死亡1名(飛び出し車両[同乗者])、負傷3名(飛び出し車両[運転手・同乗者]、順走車両)



【事故状況】



【状況写真】



出典)東日本高速道路会社調べ

高速道路の暫定二車線における重大事故事例

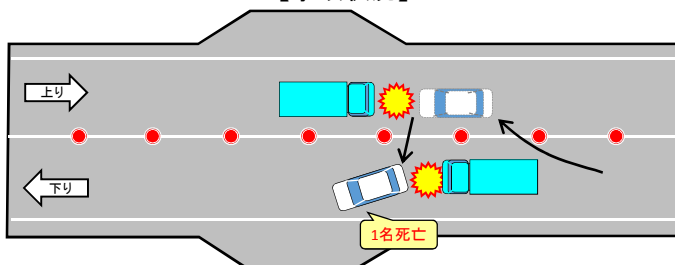
■ 徳島道

徳島IC～藍住IC間において、下り線走行中の普通乗用車が対向車線に飛び出し、上り線走行中の大型貨物車に正面衝突

- 発生日時：H28.11.19(土)0:11頃
- 発生場所：徳島道(上り)徳島IC～藍住IC
- 中央帯の構造：ラバーポール
- 路面状況：湿潤
- 被害状況：死亡1名(飛び出し車両)



【事故状況】

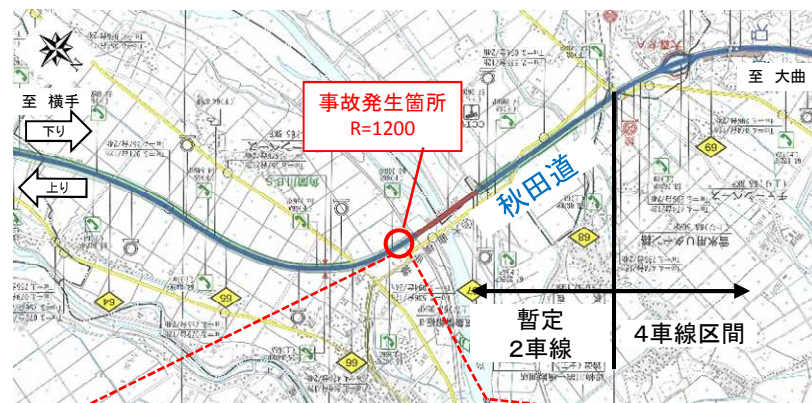


出典)西日本高速道路会社調べ

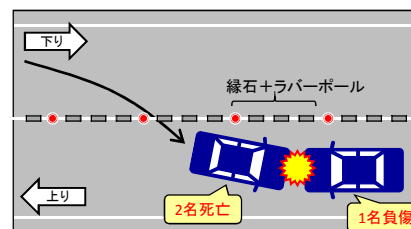
■ 秋田道

大曲IC～横手IC間において、下り線走行中の普通乗用車が対向車線に飛び出し、上り線走行中の普通乗用車に正面衝突

- 発生日時：H28.11.12(土)13:30頃
- 発生場所：秋田道(上り)大曲IC～横手IC
- 中央帯の構造：ラバーポール+縁石
- 路面状況：乾燥
- 被害状況：死亡2名(飛び出し車両)、負傷1名(順走車両)



【事故状況】



【状況写真】



出典)東日本高速道路会社調べ

高速道路の暫定二車線における重大事故事例

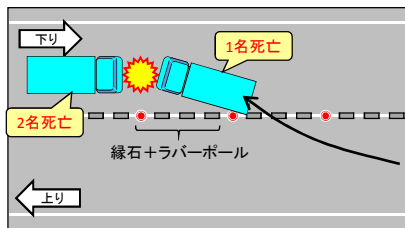
■道央道

八雲IC～国縫IC間において、上り線走行中の普通貨物車が対向車線に飛び出し、下り線走行中の大型貨物車に正面衝突

- 発生日時：H28.10.5(水)3:49頃
- 発生場所：道央道(下り)八雲IC～国縫IC
- 中央帯の構造：ラバーポール+縁石
- 路面状況：乾燥
- 被害状況：死亡3名(飛び出し車両、順走車両)



【事故状況】



【状況写真】



出典)東日本高速道路会社調べ

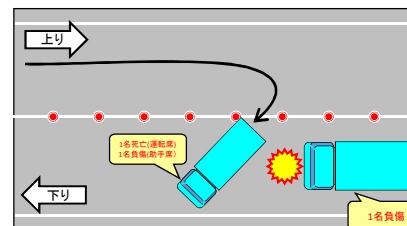
■高松東道路

津田寒川IC～志度IC間において、上り線走行中の普通貨物車が対向車線に飛び出し、下り線走行中の大型貨物車に衝突

- 発生日時：H28.9.13(火)8:25頃
- 発生場所：高松東道路(下り)津田寒川IC～志度IC
- 中央帯の構造：ラバーポール
- 路面状況：乾燥
- 被害状況：死亡1名(飛び出し車両)、重傷2名(飛び出し車、順送車両)



【事故状況】



【状況写真】



出典)西日本高速道路会社調べ

高速道路の暫定二車線区間の四車線化・付加車線設置

