

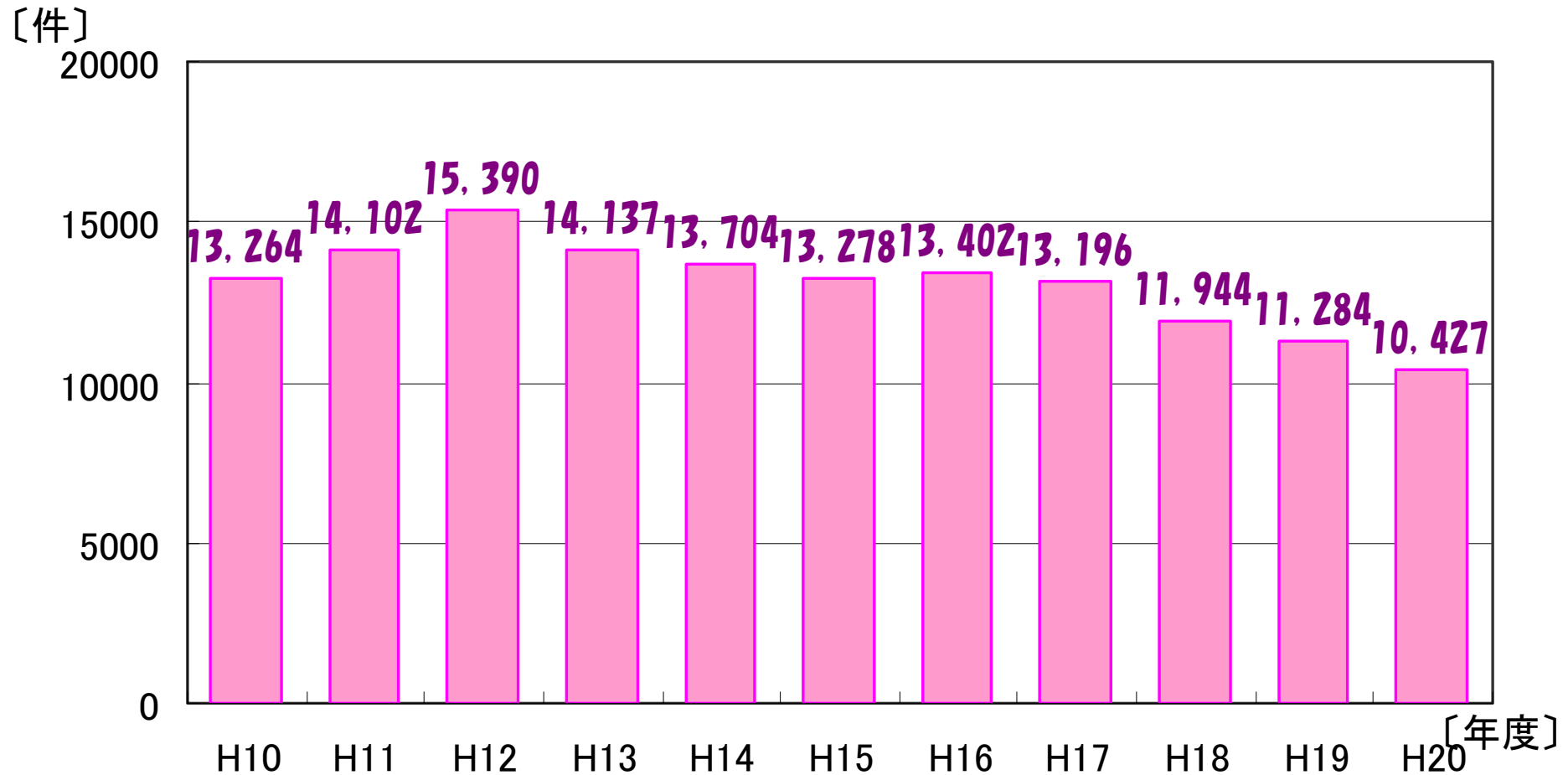


首都高の事故状況

首都高では、
H18年度には年間12,000件以上もの交通事故が
発生していました。

しかし
H19年度は 660件少ない11,284件
H20年度は さらに857件少ない10,427件
に減少しています。

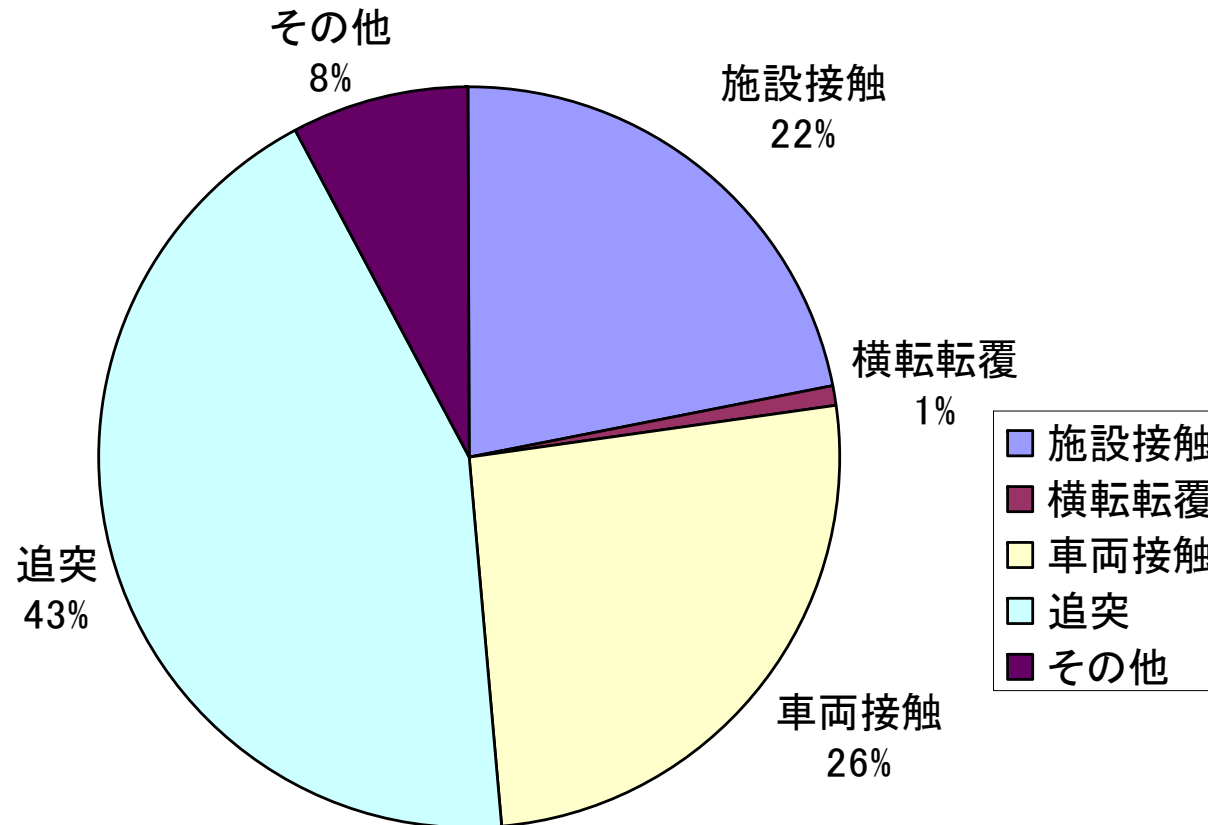
事故件数の推移



平成12年度をピークに事故件数は減少しています。

事故の内訳

事故形態別事故比率(平成20年度)



事故の内訳は追突や車両接触など

コミュニケーション不足と思われる事故が全体の約7割を占めています

首都高の事故多発区間ワースト10

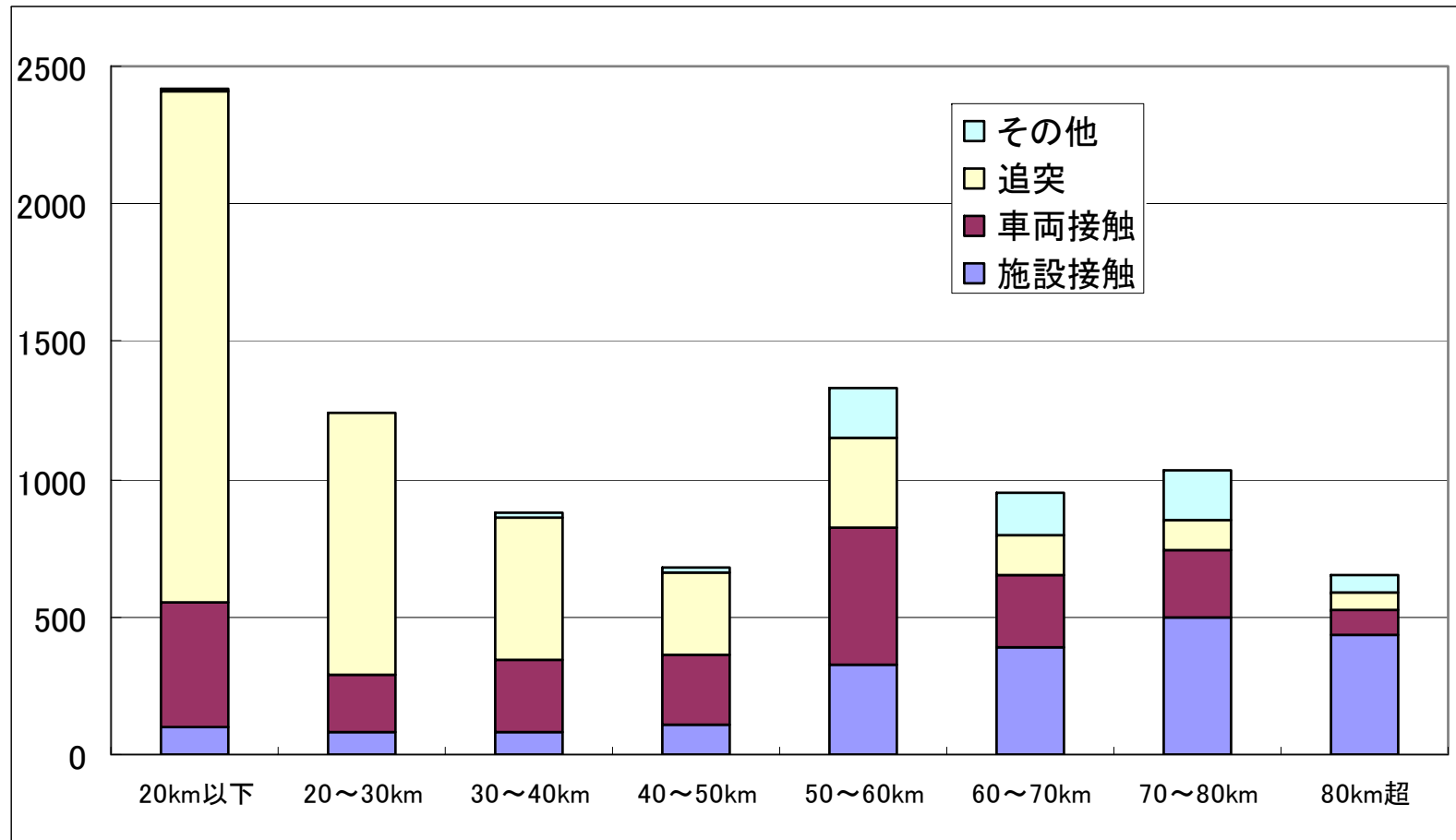
- 1 . 参宮橋カーブ (4号新宿線)
- 2 . 神田橋JCT (合流部) (都心環状線)
- 3 . 霞ヶ関トンネル・合流 霞ヶ関入口 (都心環状線)
- 4 . 用賀本線料金所 (3号渋谷線)
- 5 . 大井本線料金所 (湾岸線)
- 6 . 永福本線料金所 (4号新宿線)
- 7 . 飯田橋カーブ (5号池袋線)
- 8 . 六本木付近 (3号渋谷線)
- 9 . 銀座Sカーブ (都心環状線)
- 10 . 江戸橋JCT ~ 箱崎JCT (6号向島線)

※集計期間は平成20年4月1日～平成21年3月31日の速報値(人身、物損含む)

※首都高速道路(株)調べ

カーブと料金所付近が要注意箇所です。

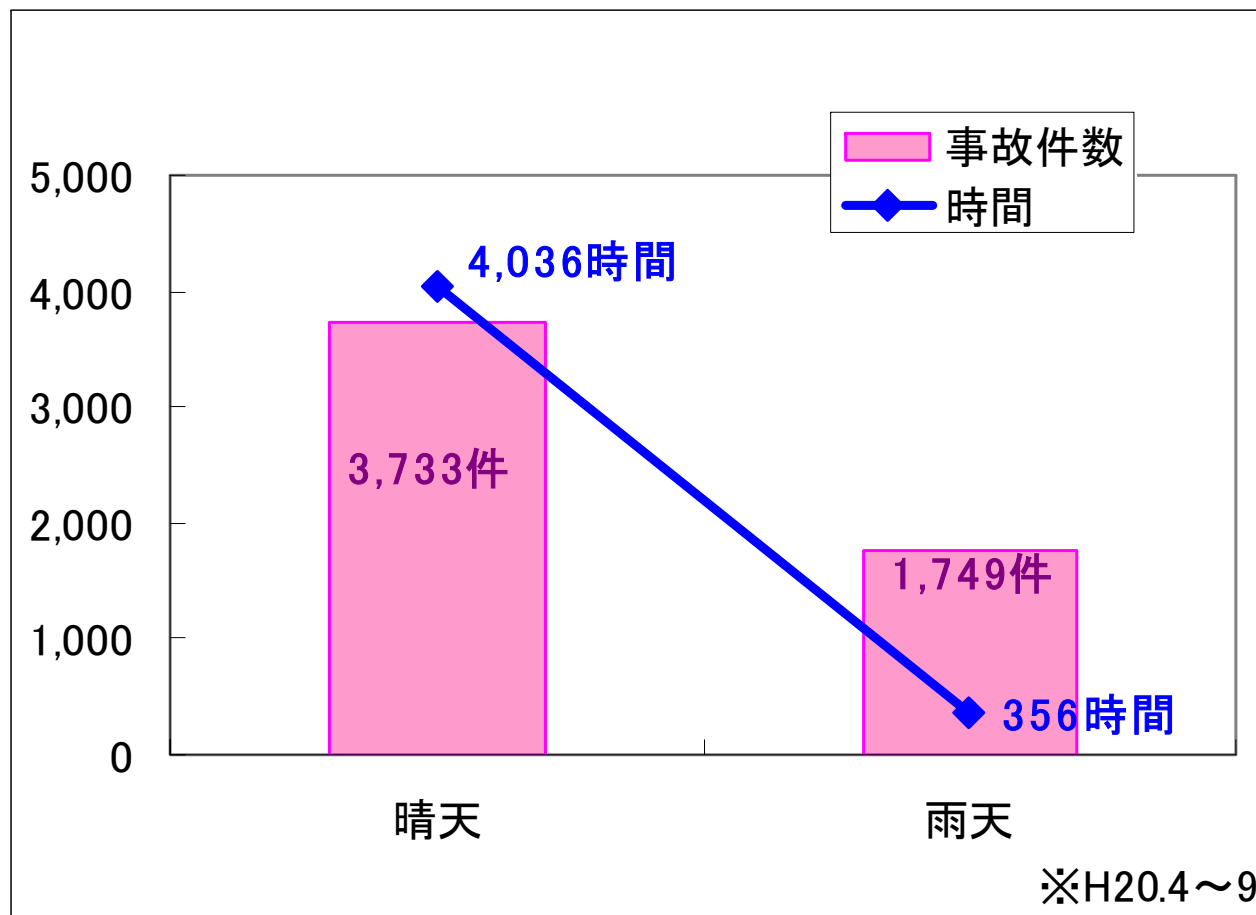
速度と事故の関係



60Km/h以下では追突事故、それ以上では施設接触事故が多いです。
渋滞中の追突事故は自分だけでは避けられない面もありますが、
自分が原因の施設接触事故は速度を落とすことで減らせます。

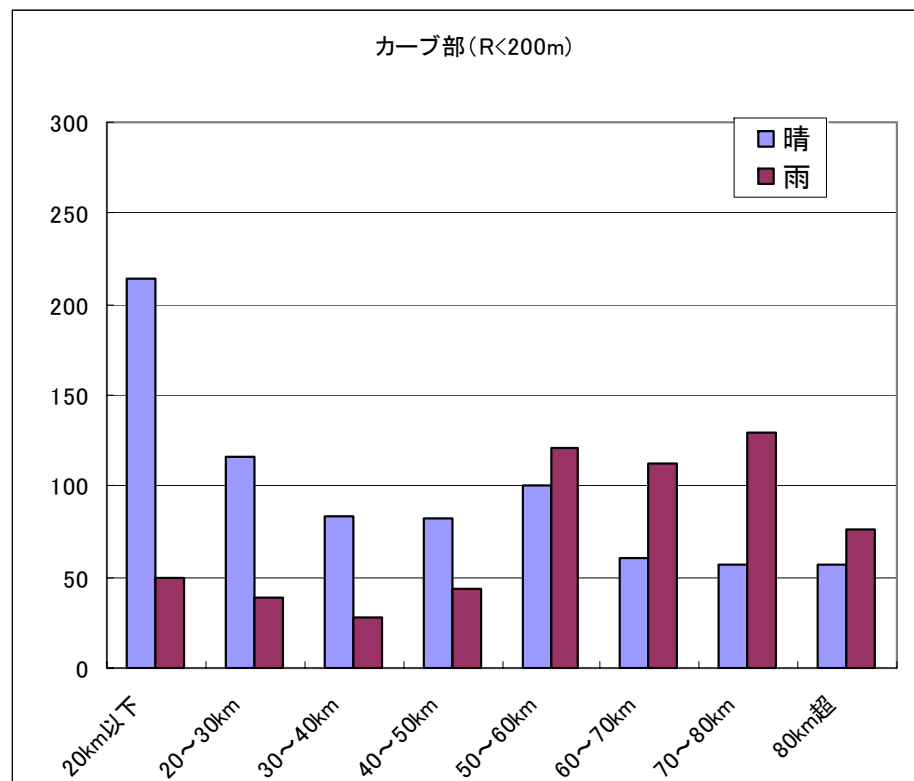
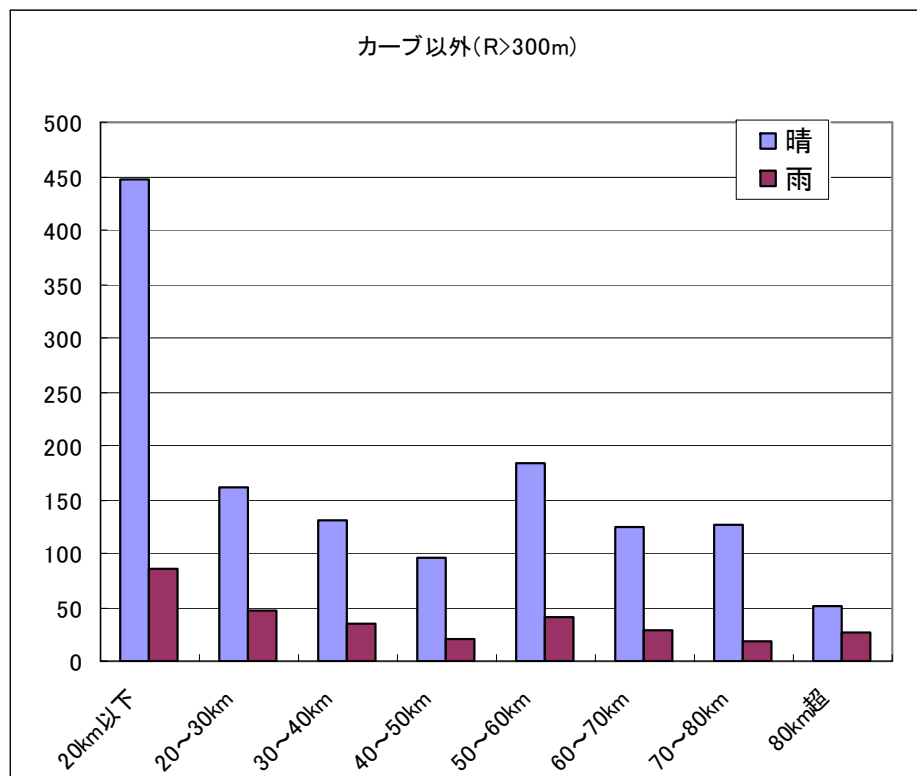
天気による影響

(晴天時・雨天時の事故発生比率)



事故の発生確率は晴天時の64分に1件に対し、雨天時は12分に1件と、5.3倍近く事故がおきやすいことがわかります。

天気と速度の影響



カーブ以外では、速度が低く天気の影響は少ないですが
 カーブでは法定速度以上で、雨天時の事故件数が晴天時を上回ります。
 雨時に速度を控えると、事故リスクが減るといえます。