

事故発生状況(17ヶ月)

【参宮橋カーブにおける事故削減効果】

安全走行支援サービス導入前後各17ヶ月間の事故データから事故削減による効果を算定。

- サービス導入前に比べて導入後では事故が7割減少、約1.60.65億円の削減効果を確認。
- 参宮橋カーブでは、本サービスの他に高機能舗装打替(H16.12)、薄層舗装のカラー化(H17.4)、ジョイント部の滑り止め加工(H17.7)が行われており、本サービスを含めた総合的な安全対策効果であると推察。

参宮橋カーブにおける安全走行支援サービス導入前後17ヶ月間の事故件数と損失額の比較

期間	事故件数(件/17ヶ月)			損失額(億円/17ヶ月)		
	全事故	うち 死傷事故	うち 物損事故	事故 損失額	渋滞 損失額	損失額計
サービス導入前 (平成15年10月～平成17年2月)	44	3	41	0.24 -2.31	0.74	0.98 -3.20
サービス導入後 (平成17年3月～平成18年7月)	12	2	10	0.12 -1.16	0.20	0.33 -1.59

事故が7割減少し
削減効果は約1.6億円
0.7

- 注1) H15.10～H18.7の事故データは首都高速による。
 注2) 対象事故は、本サービスが対象とする追突事故および前方障害物に起因する二次事故を抽出。
 注3) 参宮橋カーブ区間(5.182kp～5.29kp)を対象。
 注4) 人的・物的損失(事故損失額)は道路投資の評価に関する指針(案)の単価から算定。
 注5) 渋滞損失額は、首都高カーブ事故による渋滞損失額を推定し、1件あたりの渋滞損失額を算定。
 注6) H17.4.27以降、情報板によるサービスを開始。
 注7) H17.6.1～9.20 VICSIによるサービスを停止。

参宮橋カーブにおける交通安全対策実績および概算費用

参宮橋カーブ区間の交通安全対策	コスト	施工時期
安全走行支援(AHS)サービス	3,000万円	H17.3.1
大型情報板(渋滞末尾情報板)	5,000万円 ^{注)}	H17.4.27
高機能舗装(表層)打替	800万円	H16.12
薄層舗装(赤帯線から全面カラー化変更)	100万円	H17.4
鋼製ジョイントへの滑り止め加工	300万円	H17.7
計	9,200万円	

注) 出典: 交通事故集計解析(首都高高速道路公団, 平成12年2月)