

平成 29 年 7 月 7 日

高速道路における逆走防止対策の推進に関する調査

＜結果に基づく通知＞

総務省では、高速道路における逆走防止対策を推進する観点から、同対策の実施状況を調査し、今後の高速道路における逆走防止対策の一助となることを期待して、本調査結果を国土交通省に通知しましたので公表します。

(調査の概要)

国土交通省は、「2020年までに高速道路での逆走事故ゼロ」を目指すため、平成27年12月に、重大事故につながる可能性の高い高速道路での逆走に関して専門の見地からの検討・効果的な逆走対策立案のため、「高速道路での逆走対策に関する有識者委員会」を設置するとともに、28年3月に「高速道路での今後の逆走対策に関するロードマップ」を策定し、これらに基づき物理的・視覚的な逆走防止対策等を進めており、これらの取組について調査した結果、

- ① 一部の箇所について標識・看板等の設置位置を見直すなど物理的・視覚的な逆走防止対策の改善
 - ② 目的のインターチェンジを行き過ぎた場合の適切な対処等の周知
 - ③ 民間企業等の意見を参考とした中長期的な逆走防止技術の推進・支援 等
- の検討が必要と考えられる状況がみられました。

(連絡先)

総務省行政評価局

評価監視官（復興、国土交通担当）

担 当：木村、松谷、星、山本

電 話：03-5253-5456（直通）

F A X：03-5253-5457

E-mail：<https://www.soumu.go.jp/hyouka/i-hyouka-form.html>

※ 公表資料等は、総務省ホームページに掲載しています。

http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/hyouka/hyouka_kansi_n/ketsuka_nendo/h29.html

※ 北海道の事例（7ページ以降）については、次の連絡先までお問い合わせください。

担 当：北海道管区行政評価局

第一部第一評価監視官室（安孫子、岩館、羽田、井家）

電 話：011-709-1804（第一部直通）

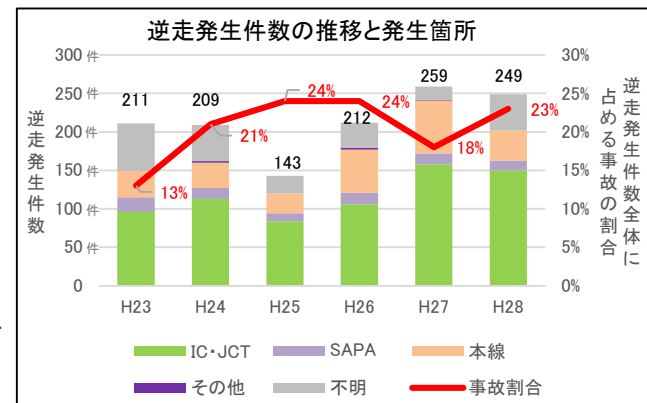
高速道路における逆走防止対策の推進に関する調査(概要)

通知日：平成29年7月7日
通知先：国土交通省

本調査の概要及び趣旨

- ◆ 高速道路での逆走発生件数は、平成23年から28年まで年間200件前後で推移しており、横ばいの状況。高速道路での逆走事故は高速道路での事故全体に比べ、死亡事故となる割合が約40倍
- ◆ 総務省では、高速道路での現地調査(国交省の対策対象インターチェンジ等2,970か所のうち、1,010か所)、民間企業等からの聞き取り等を通じ明らかになった実態を整理
- ◆ 逆走防止対策は28年度後半から急速に進捗(※)しており、今後一定の効果が期待されるが、その効果を一層大きなものとする一助となるよう、本調査結果を国交省に通知

(※) 物理的・視覚的な逆走防止対策が完了した箇所は、平成28年9月末時点で約29%、29年3月末時点で約77%



(注) 国土交通省公表資料による

主な調査結果

1 物理的・視覚的な逆走防止対策

- ✓ 対策工事は完了しているものの、逆走防止効果を十分に発揮するために改善が必要と考えられる例あり
 - 対策完了後に逆走が発生している箇所あり

2 逆走防止対策に関する一般利用者への周知・啓発

- ✓ 逆走事案全体の25%は「道を間違えて戻ろうとした」ことによるもの
- ✓ 国交省では「行き過ぎた場合の適切な対処等」の周知を拡大する方針であるものの、調査時点で周知しているサービスエリア等は約15% (228か所中34か所)
- ✓ 逆走発見時の通報先のうち、国土交通省の道路緊急ダイヤル (#9910) はオペレーターにつながるまで110番と比較して一定の時間 (約45秒) 必要
 - 110番を併記した周知は9.6% (サービスエリア等228か所中22か所)

3 ICT等を活用した新たな逆走防止技術の検討

- ✓ 民間企業等から逆走防止技術を公募しており、平成30年度の実用化に向けて実証実験を開始
- ✓ 有識者、民間企業にヒアリングした結果、「標識等の標準化」、「標識等の位置情報データベースの民間企業等への提供」等の要望あり

国土交通省への通知

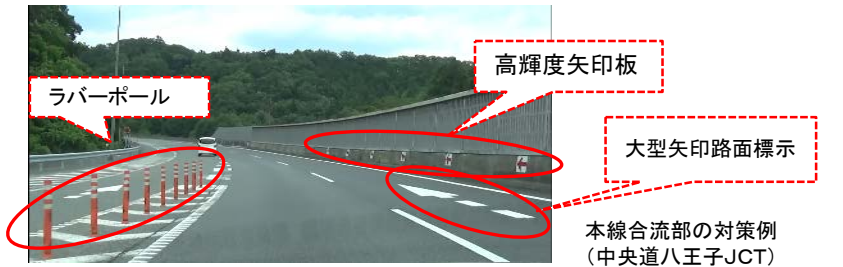
国土交通省及び高速道路会社は以下の検討が必要

- 標識等の設置位置等の再確認・見直しなど現地の状況に応じた有効な対策となるよう改善を図ること
- 標識等の更新に当たっては、高齢者が容易に判読できるよう改善を進めること
- 「行き過ぎた場合の適切な対処等」(※)の周知を進めること
(※)「目的のICを行き過ぎた場合は次のICで申し出てください」等
- 通報先としての#9910の適否について検討するとともに、当面の周知において110番と#9910の併記を進めること
※ 類似の行政相談委員意見あり
- 新たな逆走防止技術について着実にプロセスを進め、平成30年度からの実用化に確実につなげていくこと
- 今後、中長期的な技術開発の推進に当たって、民間企業等の意見を参考にすること

1 物理的・視覚的な逆走防止対策

背景

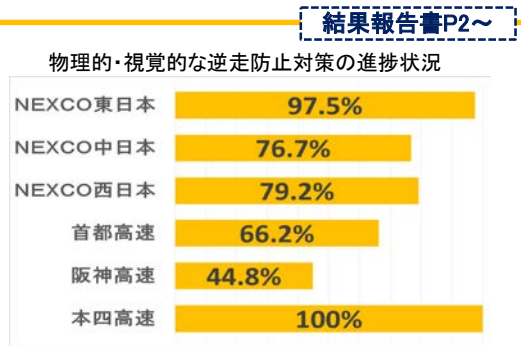
- 逆走事案の約4割は、インターチェンジ、ジャンクション等の「分合流部・出入口部」で発生
- 国交省・高速道路会社では、「2020年までに高速道路での逆走事故ゼロ」を目指し、「分合流部・出入口部」を対象に物理的・視覚的な逆走防止対策を実施
- 同対策では、高輝度矢印板・大型矢印路面標示・ラバーポールを設置（インターチェンジ等の本線合流部の場合、右写真参照）



調査結果

① 高速道路会社ごとの進捗状況に差

- ✓ 国交省は対象2,970か所について、平成29年度末までに対策工事を完了させる予定
- ✓ NEXCO東日本や本四高速ではおおむね完了
阪神高速では約45%にとどまる状況
(29年3月時点、右表参照)



通知事項

- 平成29年度末までに全ての対策工事を確実に完了させるため、会社ごとの進捗状況の管理を引き続き徹底するとともに、必要に応じ適切な指導等

② 対策完了と整理されているものの改善すべき事例あり

- ✓ ジャンクションの本線合流部から離れて高輝度矢印板が設置されている例(中央道岡谷JCT)
- ✓ ラバーポールの設置がゼブラゾーン起点から2本のみとなっている例(東海北陸道美濃IC)
- ✓ 対策完了後に逆走が発生している箇所あり(中央道岡谷JCT)

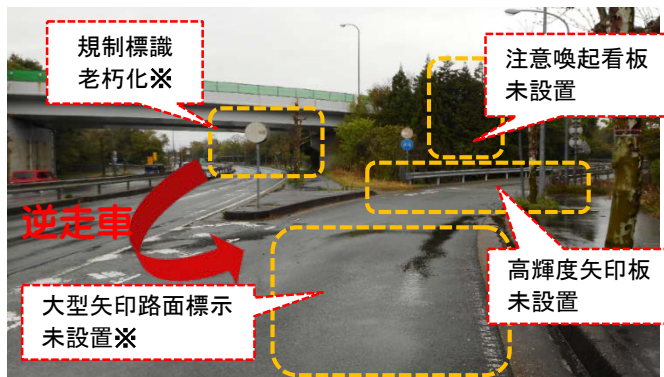


- 対策完了箇所であっても標識・看板等の設置位置を見直すなど、現地の状況に応じた有効な対策となるよう改善の実施

- 対策完了箇所でも引き続き発生した逆走事案について継続的に発生要因等を調査・分析、さらなる改善の実施

③ 高速道路出口部の中には、対策工事の対象に位置付けられておらず、
標識・看板等が未設置・老朽化の事例あり

- ✓ 国交省等では、一般道と交差点形状で接する箇所を優先して対策を実施
- ✓ 出口部の対策工事は警察や一般道管理者との協議が必要であり、標識・看板等の設置主体は一般道管理者(下写真の※部分は一般道管理者による設置が必要)



対策工事の対象として位置付けられていない高速道路出口部
(舞鶴若狭道福知山IC)

高速道路出口部の対策イメージ



(注) 高速道路会社公表資料による

- 高速道路出口部の対策については、今後、警察や一般道管理者との個別協議を一層進めることなどにより、対策対象箇所への追加を検討

④ 標識・看板等の老朽化や樹木で隠れているなどにより視認しづらい事例あり

- ✓ 高輝度矢印板が草で隠れている例(長崎道多久IC)
- ✓ 大型矢印路面標示が薄くなっている例(東海北陸道飛騨河合PA)



長崎道多久IC



東海北陸道飛騨河合PA

※ 国交省は、高齢者や認知症の者の視覚等の特性について、認知症専門医等へのヒアリングを実施

- 対策完了箇所において、継続的な標識・看板等の維持管理の徹底が必要
- 標識・看板等の更新に当たっては、高齢者が容易に判読できるよう改善の実施

2 一般利用者に対する周知等のあり方

(1) 高速道路における逆走の危険性に係る周知・啓発

調査結果

結果報告書P12～

- 逆走事案全体の25%が「道を間違えて戻ろうとした」ことによるもの（平成27年～28年）
- 「目的地を行き過ぎた場合の適切な対処等」を周知しているものが約15%（サービスエリア等228か所のうち34か所）
- ✓ 「間違えて、目的地のインターチェンジを行き過ぎてしまったら!」との周知事例あり



中央道談合坂SA

間違えて、目的地のインターチェンジを 行き過ぎてしまったら！

★ 目的のインターチェンジを行き過ぎてしまった場合は、高速道路上でバックやUターン（転回）はせず、そのまま走行し、次のインターチェンジで降りてください。インターチェンジ出口では料金所スタッフのいるレーンをご利用いただき、料金所スタッフにお申し出ください。

★ 目的のインターチェンジまでお戻りいただけるようご案内します※ので、料金所スタッフの指示に従ってください。

※ インターチェンジの構造等によっては対応できない場合がありますので、あらかじめご了承ください。

通知事項

- 「行き過ぎた場合の適切な対処等（目的のICを行き過ぎた場合には次のICで申出等）」の周知
- 周知・啓発を行う箇所を一層拡大

2 一般利用者に対する周知等のあり方

(2) 一般利用者が逆走車を発見した場合の通報先の周知等のあり方

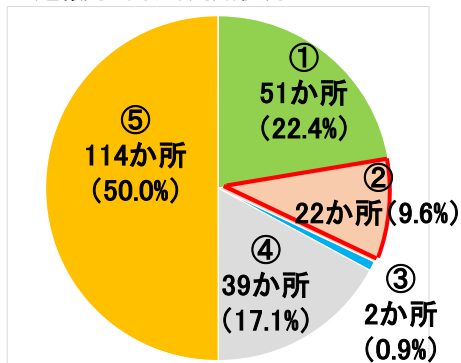
調査結果

結果報告書P13～

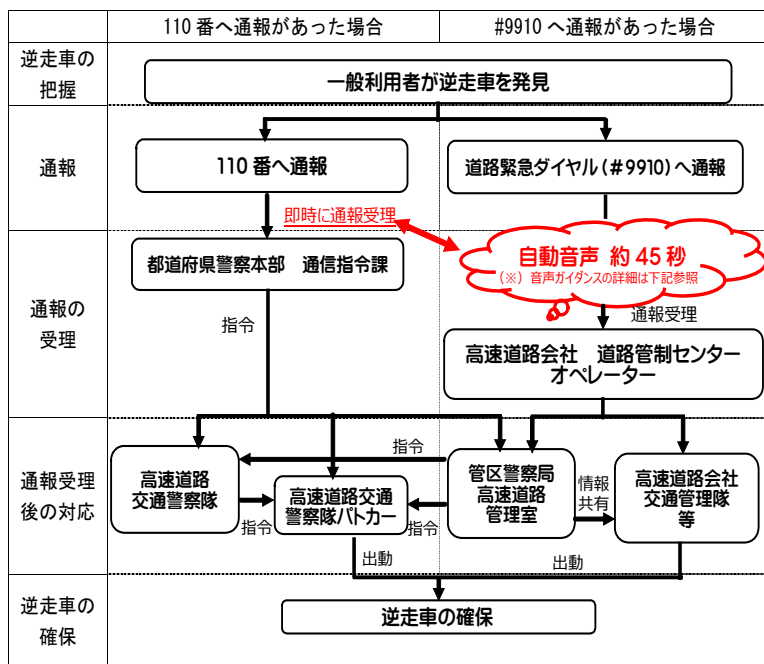
- 逆走車発見時の通報先として周知されているものに、国交省の道路緊急ダイヤル（#9910）、110番がある
- #9910はオペレーターにつながるまで110番と比較して一定の時間（約45秒）必要
- #9910は、国交省HPでは道路の異状が対象であり、逆走車を含む緊急事態の発見は対象として記載されていない

- ✓ 通報先の周知状況を見ると、110番と#9910を併記して周知しているサービスエリア等は9.6%（228か所のうち22か所）

サービスエリア等における逆走車発見時の通報先に関する周知状況



- ① #9910のみ周知
- ② 110番と#9910の両方を周知
- ③ 110番と#9910以外を周知
- ④ 逆走に係る周知はあるが、通報先の周知なし
- ⑤ 逆走に係る周知なし



	#9910の音声ガイダンスの内容（関東地区の例）
音声	こちらは道路緊急ダイヤルです。 ガイダンスに従い番号を押してください。 首都高速に関する方は1を、 その他の高速道路に関する方は2を、 それ以外の道路に関する方は3を、 もう一度聞き直す場合には0を押してください。

通知事項

- #9910で取り扱う事案の対象等を整理した上で、高速道路における逆走車発見時の通報先としての#9910の適否について検討
- 上記の検討の結果、逆走事案の発生時等、緊急時の通報先として引き続き#9910を活用する場合は、できる限り即時に通報受理が可能となる仕組みの検討
- 当面、通報先の周知において110番と#9910の併記をより一層推進

※ 類似の行政相談委員意見

高速道路の通報先として逆走のような緊急性が高い場合は、#9910よりも最寄りの警察に即時につながる110番に通報すべき

3 ICT等を活用した新たな逆走防止技術の検討

調査結果

結果報告書P17~

- 国交省及び高速道路会社は新たな逆走防止技術の実用化に向け、技術公募を実施、平成29年3月に28技術を選定し、今年度から高速道路での実証実験を開始
- 有識者（大学教授）、民間企業（自動車メーカー、自動車機器メーカー）にヒアリングした結果、以下の要望あり
 - ✓ 実際の高速道路における逆走検知等の実証実験は早期実用化に有用
 - ✓ 標識等の認知技術において、会社ごとに区々となっている標識・看板を標準化することでコストダウンが可能

<高速道路会社ごとの注意喚起看板>

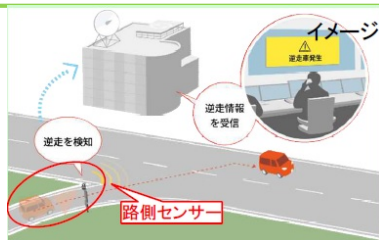


- ✓ 標識・看板等の位置情報データベースを民間企業に提供することで自動車側からの警告・誘導技術の開発が促進
- ✓ 標識・看板等が色あせた状態だと、車載カメラ等でも認識困難

通知事項

- 新たな逆走防止技術について着実にプロセスを進め、平成30年度からの実用化に確実につなげていくこと
- 今後、中長期的な逆走防止に係る技術開発の推進に当たっては、
 - ① 民間企業等への関連データ（標識・看板等の画像・位置情報等）の提供
 - ② 提供するデータの標準化
 - ③ 提供したデータに掲載された標識・看板等の適切な維持管理
 - ④ 逆走防止につながる中長期的なITS技術等への継続的な支援等について、民間企業等の意見を参考にする

公募技術のイメージ



【道路側で逆走を発見し、その情報を収集する技術】
路側カメラ、3Dレーザーセンサー等路側機器・路側センサーの活用



【車載機器による逆走車両への注意喚起】
カーナビにより、ドライバーに対し警告

(注) 国土交通省公表資料による

【北海道内の事例】（平成29年4月に実地調査）

1 物理的・視覚的な逆走防止対策

調査対象

<調査対象数>

道内のインターチェンジ、ジャンクション等の「本線合流部」: 56か所

大型矢印路面標示

ラバーポール

高輝度矢印板



本線合流部の対策例(道央道北広島IC(上り))

北海道内の本線合流部における標識・看板等の設置状況

高輝度矢印板	大型矢印路面標示	ラバーポール	全ての標識・看板等を設置
53か所	51か所	30か所	28か所

(※) 雪氷期間中の視界確保のため、一時的にラバーポールを取り外している箇所がある。

調査結果

結果報告書P7参照

○ 対策完了と整理されているものの改善すべき事例

- ✓ ICやPAの本線合流部から離れて高輝度矢印板が設置されている例(恵庭IC(下り)、輪厚PA(下り))
→ ラバーポールの取外し期間があることを前提に、高輝度矢印板を導流帯(ゼブラゾーン)の中央部から設置するなど改善の余地があると考えられる事例



恵庭IC(下り)



輪厚PA(下り)

通知事項

- 対策完了箇所であっても標識・看板等の設置位置を見直すなど、現地の状況に応じた有効な対策となるよう改善の実施

2 一般利用者に対する周知等のあり方

(1) 高速道路における逆走の危険性に係る周知・啓発

調査結果

- 「目的地を過ぎた場合の適切な対処等」をサービスエリア等において周知しているものが約33% (全国約15%)
- ✓ 「出口を通り過ぎてしまったら、次のICを利用」との周知事例あり(6か所)

目的の出口通過に注意！！
出口を通り過ぎてしまったら、
次のICを利用しましょう

周知しているポスターの一例
野幌PA(上)等

結果報告書P12～13参照



<調査対象数>

道内のサービスエリア等: 18か所

通知事項

- 「行き過ぎた場合の適切な対処 (目的のICを過ぎた場合には次のICで申出等)」の周知
- 周知・啓発を行う箇所を一層拡大

通知事項

- #9910で取り扱う事案の対象等を整理した上で、高速道路における逆走車発見時の通報先として#9910の適否について検討
- 上記の検討の結果、逆走事案の発生時等、緊急時の通報先として引き続き#9910を活用する場合は、できる限り即時に通報受理が可能となる仕組みの検討
- 当面、通報先の周知において110番と#9910の併記をより一層推進

(※) 類似の行政相談委員意見

高速道路の通報先として逆走のような緊急性が高い場合は、#9910よりも最寄りの警察に即時につながる110番に通報すべき

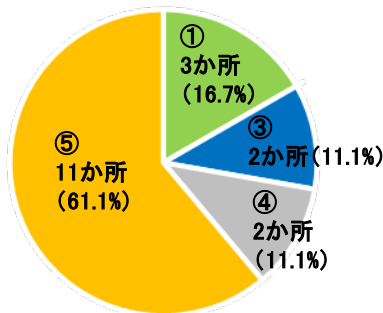
(2) 一般利用者が逆走車を発見した場合の通報先の周知等のあり方

調査結果

- 高速道路における逆走車発見時の通報先に関するサービスエリア等における周知状況

- ✓ 通報先の周知状況を見ると、110番と#9910を併記して周知しているサービスエリア等は見られなかった。(全国9.6%)

結果報告書P13～14参照



- ① #9910のみ周知
- ② 110番と#9910の両方を周知: 該当なし
- ③ 110番と#9910以外を周知
- ④ 逆走に係る周知はあるが、通報先の周知なし
- ⑤ 逆走に係る周知なし

【参考資料】 本調査の過程で把握された高速道路における逆走防止対策に関連のある課題に関する調査結果

－ スマートIC利用に伴う休憩施設内の逆走 －

背景

- 国土省・高速道路会社では、既存の高速道路の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化を推進するため建設・管理コストの削減が可能なスマートインターチェンジ(ETC専用インターチェンジ。以下、「スマートIC」という。)の導入を進めており、全国で96か所のスマートICが整備されている(29年4月現在)。
- スマートICの整備により、これまでは本線からの流入又は本線への流出経路のみの構造であった休憩施設に、新たに一般道から休憩施設への流入経路及び一般道への流出経路が追加された構造になることから、休憩施設内の逆走発生のおそれが高まると考えられる。

調査結果

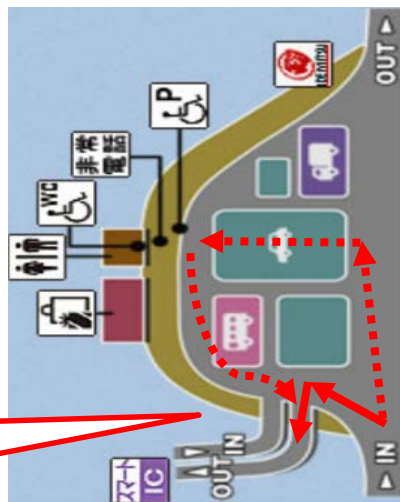
結果報告書P20～21参照

道内の調査対象サービスエリア等18か所中、スマートICが設置された2か所では、施設利用後にスマートICを利用することができない旨の周知等が行われておらず、逆走事案が発生するおそれがある状況(下図参照)がみられた。

- ✓ 休憩施設流入部に「施設の構造上、休憩施設利用後にスマートICを利用することができない(休憩施設利用後にスマートICを利用すると施設内で逆走となる)」旨の周知が未実施(輪厚PA下り、砂川SA下り)

スマートICが設置された休憩施設の例
(道央道輪厚PA(下り))

実線が正しい利用方法。
点線のように、駐車エリアを利用した後にスマートICから出る行為は、逆走となる場合がある。



当局における現地調査の実施中にも施設内を逆走する車両あり



至・スマートIC
出入口