

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的見地からの検討・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

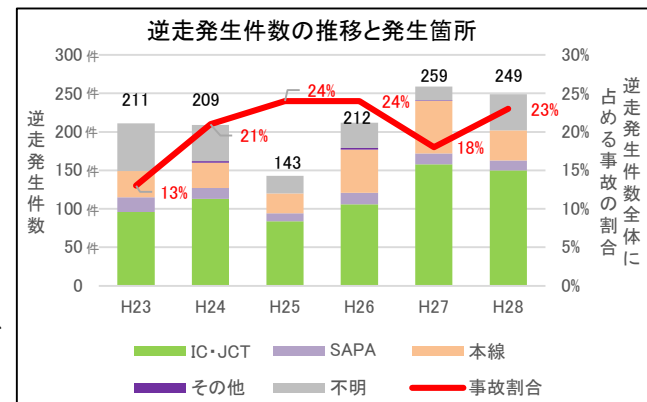
高速道路における逆走防止対策の推進に関する調査(概要)

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

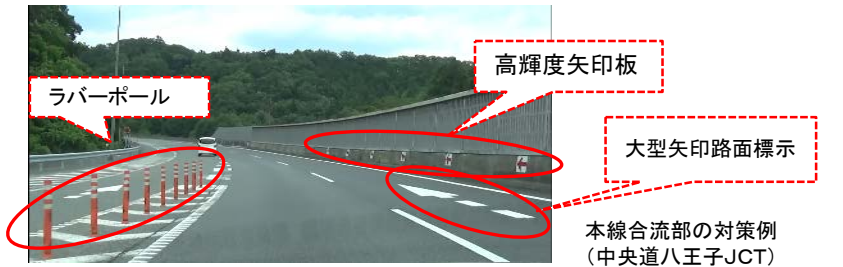
国土交通省及び高速道路会社は以下の検討が必要

- 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

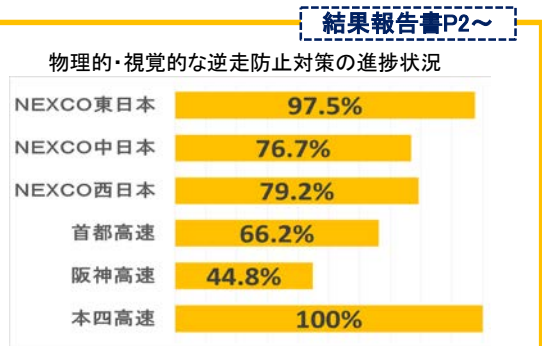
背景

- 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

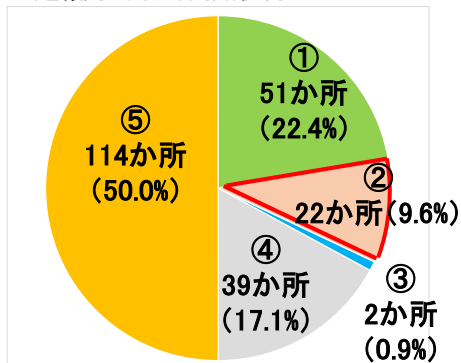
調査結果

結果報告書P13～

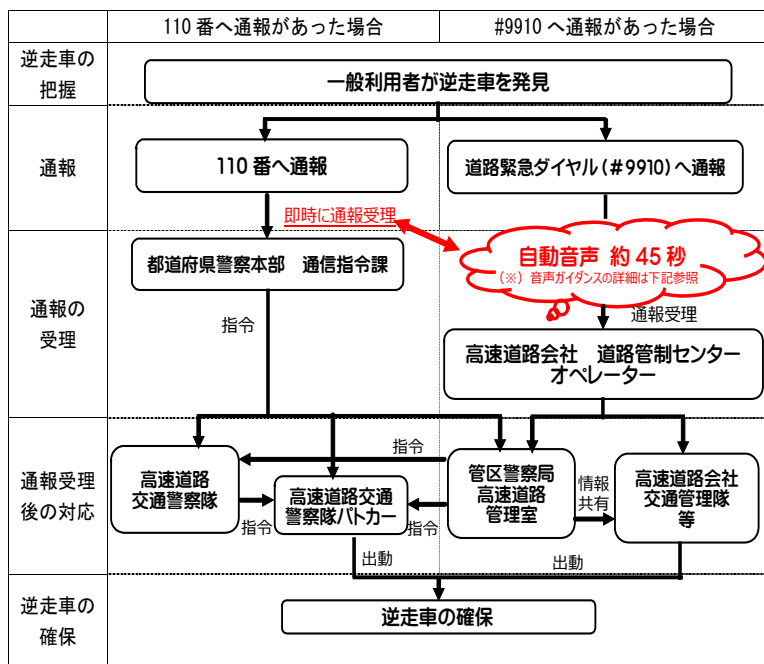
- 逆走車発見時の通報先として周知されているものに、国交省の道路緊急ダイヤル（#9910）、110番がある
- #9910はオペレーターにつながるまで110番と比較して一定の時間（約45秒）必要
- #9910は、国交省HPでは道路の異状が対象であり、逆走車を含む緊急事態の発見は対象として記載されていない

- ✓ 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>

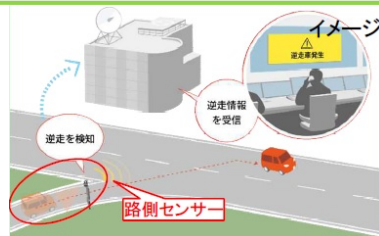


- ✓ 標識・看板等の位置情報データベースを民間企業に提供することで自動車側からの警告・誘導技術の開発が促進
- ✓ 標識・看板等が色あせた状態だと、車載カメラ等でも認識困難

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

このうち、九州管区行政評価局の調査結果分

《九州管区行政評価局調査結果分の照会先》
第二部第2評価監視官室 三木 賢英、宮島 伸一郎
電話：092-431-7094

現地調査時期 平成29年4月

現地調査箇所 59か所

九州管区行政評価局に係る主な調査結果

1 物理的・視覚的な逆走防止対策

- 対策完了と整理されているものの改善すべき事例
【 ICの本線合流部では、ラバーポールが設置されているものの、ゼブラゾーン起点から数mにわたって開放されており、当該箇所から逆走が発生するおそれがある状況 】

- 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
 - ① 老朽化して色あせた状態となっているもの
 - ② 樹木等で隠れているもの

2 一般利用者に対する周知等のあり方

- 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
- 110番と#9910を併記して周知しているもの

2か所

場所	開放されている理由	改善の余地
九州道 太宰府IC(上り)	関係機関の要望等により一部未設置としていた	別途、注意喚起看板の設置など
南九州道 八代南IC(上り)	一時的に工事車両転回のため取り外していた	

59か所中19か所 (延べ23か所)

- ① 写真No1、2
- ② 写真No3、4

28か所中5か所 (写真No5)

28か所中5か所 (写真No6)

1 物理的・視覚的な逆走防止対策

逆走防止技術として車載カメラ等を活用する場合、老朽化して色あせている、又は樹木等により隠れていると認識が困難となる可能性あり
(自動車メーカーからの意見)

○ 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

① 老朽化による色あせ



規制標識
(進入禁止)
が色あせて
いる



大型矢印
路面標示
が薄くなっ
ている

【写真No1】

長崎道 小城PA(上り)・休憩施設流入部

【写真No2】

九州道 坂本PA(上り)・休憩施設流入部

1 物理的・視覚的な逆走防止対策

- 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
 - ② 樹木等で隠れている

逆走防止技術として車載カメラ等を活用する場合、老朽化して色あせている、又は樹木等により隠れていると認識が困難となる可能性あり
(自動車メーカーからの意見)



注意喚起看板が樹木で隠れている

【写真No3】

長崎道 小城PA(下り)・休憩施設流入部



高輝度矢印板が草で隠れている

【写真No4】

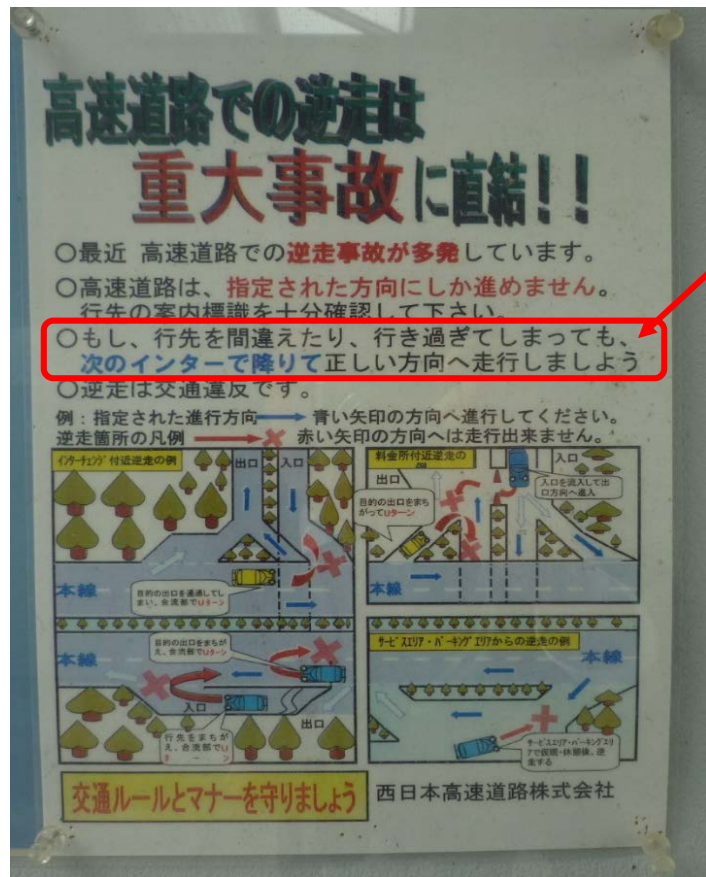
長崎道 多久IC(下り)・本線合流部

2 一般利用者に対する周知等のあり方

【写真No5】

- 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例

(九州道 基山PA(上り)屋外掲示板的ポスター)



もし、行先を間違えたり、行き過ぎてしまっても、次のインターで降りて正しい方向へ走行しましょう

【写真No6】

- 110番と#9910を併記して周知している例
(長崎道 金立SA(下り)屋外掲示板的ポスター)



[逆走車を発見したら] 料金所の係員、最寄のSA・PAの非常電話、同乗者の方から110番または『道路緊急ダイヤル(#9910)※ガイダンス2番(高速道路)』で車種(車名)・車色等の通報をお願いします。