

その他の取組状況

その他の取組状況

■賢く使う取組

1. 備えの重点化と連携の強化による通行規制時間の最短化 P2
2. 高速道路における逆走対策 P7
3. 休憩サービスの向上(GS、道の駅) P9

■賢く使う取組を支える施策

4. ネットワークの強化 P11
5. 暫定2車線の機能強化 P15
6. 大型車の利用適正化 P20

（※ 道路交通状況のきめ細やかな把握
（ETC2.0に係るものは資料9）

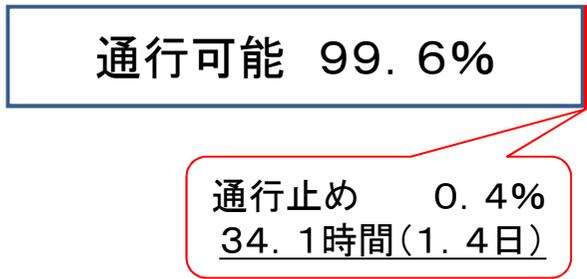
1. 備えの重点化と連携の強化による通行規制時間の最短化

高速道路(NEXCO)の通行止めの現状

- 高速道路の通行止め時間(H26)は年間34.1時間。1年間の99.6%の時間で通行を確保
- 1年間に一度も通行止めしていない区間は約3割(711区間/2556区間)

➡ 並行する一般道も含めて、できる限り通行止め時間を短縮し、通行止めゼロ区間の拡大を目指す

【高速道路の年間通行確保状況】

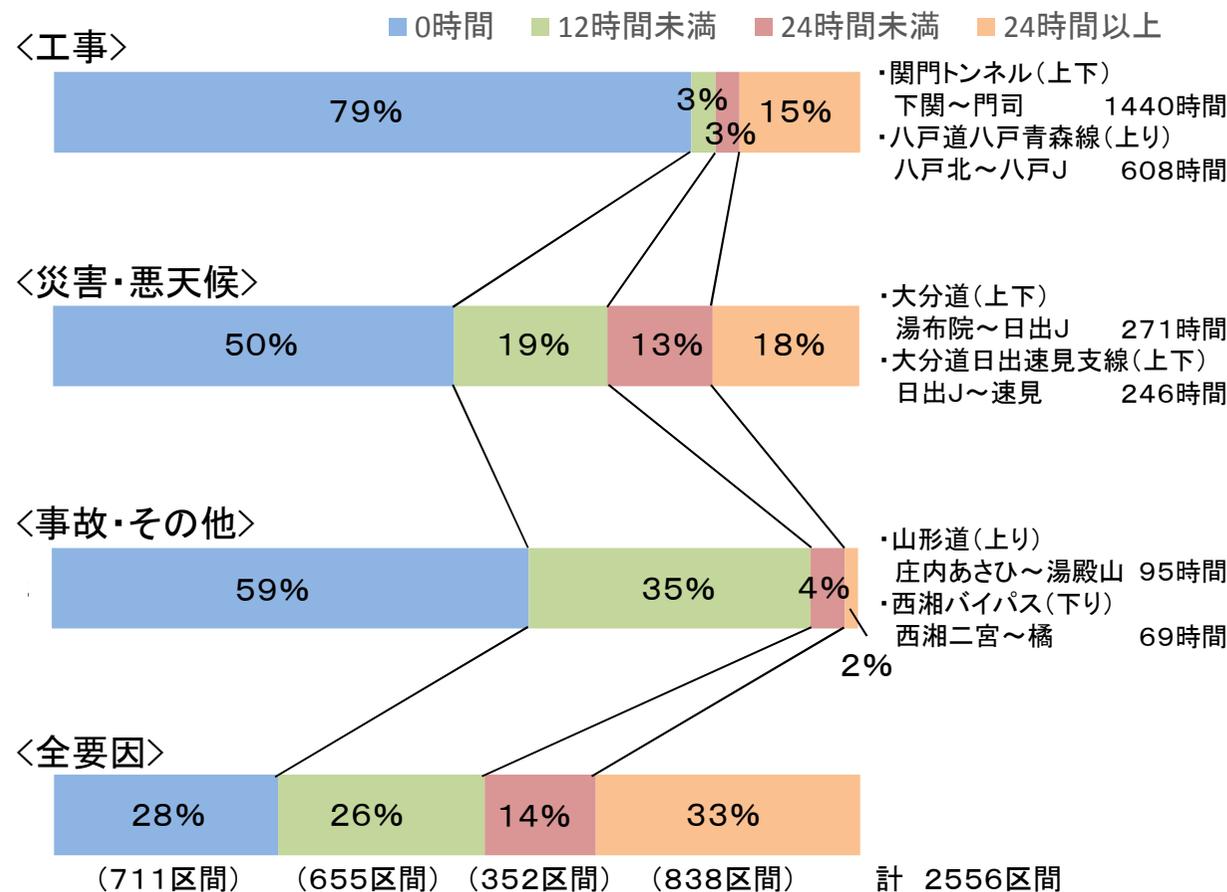


※平成26年度の実績

【要因別の通行止め時間】

工事	16.7時間(49%)
災害・悪天候	14.1時間(41%)
事故・その他	3.4時間(10%)
小計	34.1時間(100%)

【要因別通行止め時間の分布状況】



出典：高速道路の通行止めワーストランキング(平成26年度)

1. 備えの重点化と連携の強化による通行規制時間の最短化

高速道路(NEXCO)の通行止め時間を短縮する取り組み

- 高速道路の通行止めのうち、特に災害・悪天候については特定箇所集中する傾向
- 通行止め時間を極力短縮するため、弱点箇所を把握・分析し、必要な対策を実施

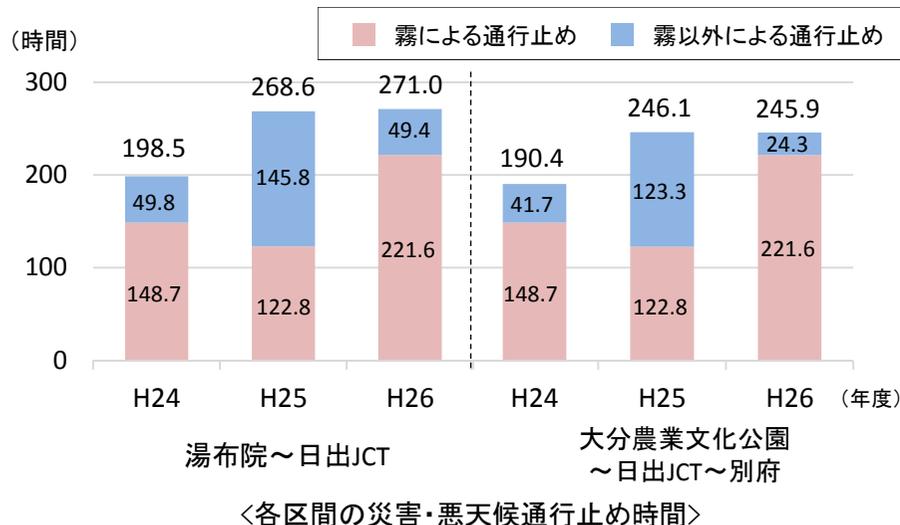
【平成26年度の災害・悪天候ランキング】

・全国のNEXCO高速道路の通行止め時間集計では、大分地区がワースト上位を独占

順位	通行止め時間(時間)	運用率(%)	区間	上下区分
ワースト1	271.0	96.91%	大分自動車道 湯布院 <small>ゆふいん</small> ~ 日出JCT <small>ひじ</small>	上下
ワースト2	245.9	97.19%	大分自動車道/日出速見支線/宇佐別府道路 大分農業文化公園~日出JCT~別府 <small>うまべつ</small>	上下

【大分地区での霧による通行止め状況】

・大分地区は濃霧による視程不良通行止めが多発



大分地区における霧による通行止めの対策

- 極力通行可能とするため、自発光視線誘導標の設置、案内標識のLED化等の取り組みを実施

要因

別府湾からの上昇気流等により年間を通して霧が発生

対策

案内標識のLED化
自発光視線誘導灯の設置



霧発生状況



対策実施状況

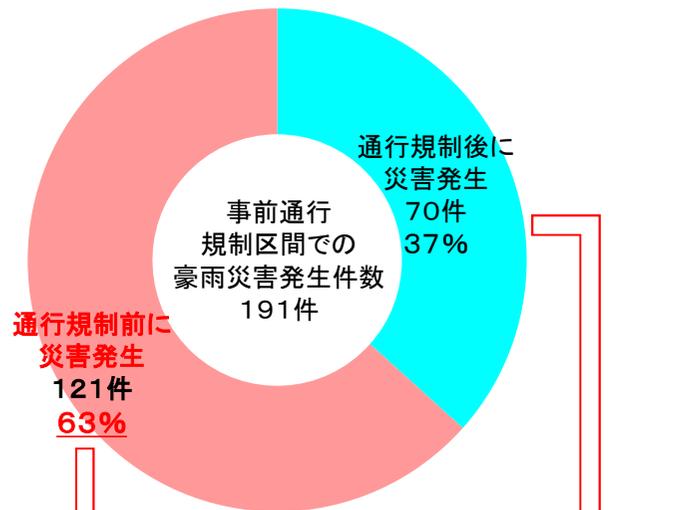
1. 備えの重点化と連携の強化による通行規制時間の最短化

直轄国道における局地的・激甚的な豪雨への対応

- 近年の災害発生状況を踏まえ、事前通行規制制度の運用改善をH27年6月より全国24区間で試行
 - ・雨の降り方の強さ(時間雨量)に対応した通行止め基準を設定し、災害捕捉率を向上
 - ・過去の災害雨量データ、災害履歴を踏まえ、連続雨量の通行止め基準を適正化

【事前通行規制区間での豪雨災害発生状況】

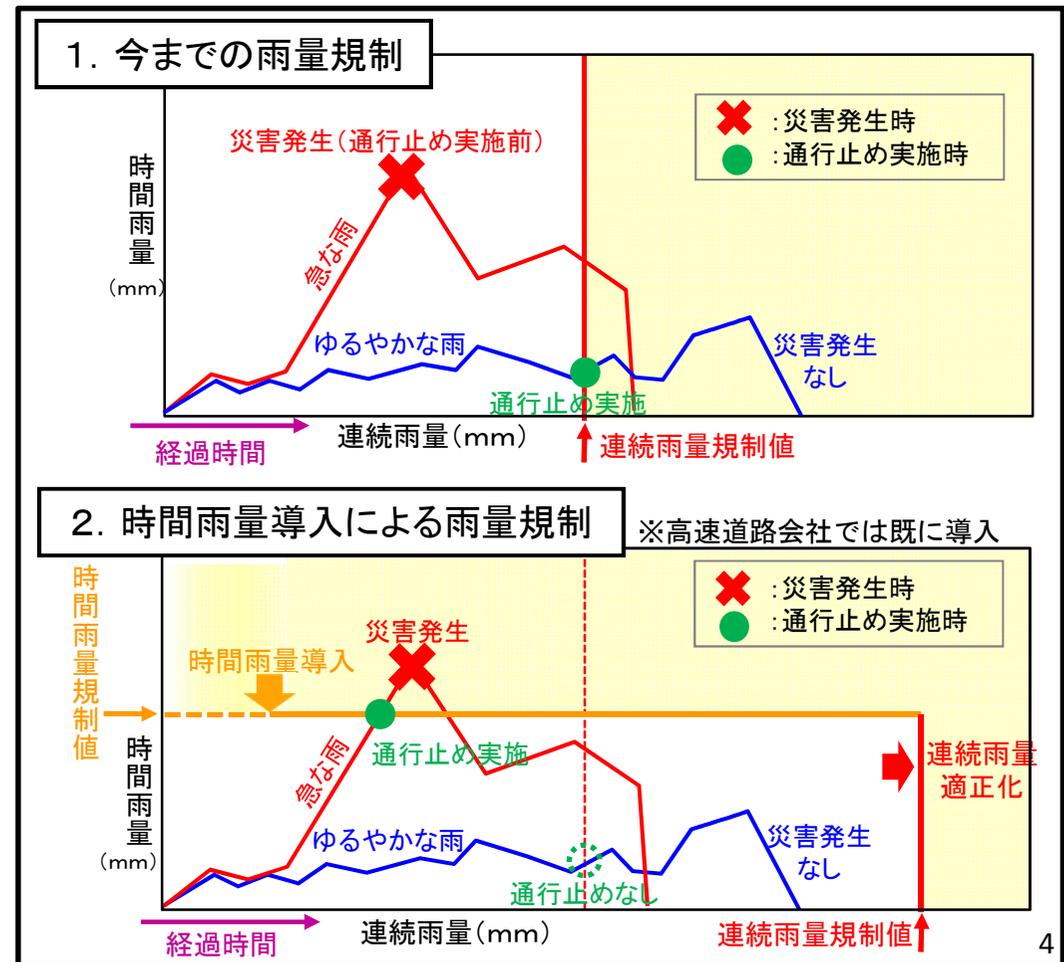
※直轄国道H16～H25データ



事前通行規制実施後の災害発生率が近年低下傾向

事前通行規制区間の豪雨災害のうち約6割が事前通行規制前に発生

【事前通行規制制度の運用改善の試行】



1. 備えの重点化と連携の強化による通行規制時間の最短化

災害対策基本法に基づく車両移動、除雪体制の強化(平成26年度)

- 改正した災害対策基本法に基づき、立ち往生車両の移動等を実施することにより、その後の除雪を効率化し、早期に通行止めを解除
- 除雪車の追加配備等により、降雪への備えを強化して対応

【災対法に基づく区間指定・強制撤去の実績】

(H26年度冬期)

	区間指定	道路管理者による強制撤去台数
高速	5	0
直轄国道	42	8
補助国道	1	0
合計	48	8

うち6台

【除雪体制の強化の例(中日本高速道路会社)】

- 《路面管理レベルを超える降雪の場合、3時間前から除雪体制を変更》
 - ・ 東名: 最大勾配が緩やかな新東名に車両誘導
 - ・ 中央: 中央道本線に最大13台の除雪車を集中配備
- 《ロータリー車7台、トラクターショベル20台、レッカー車2台を追加配備》
- 《立ち往生車両多発部にCCTVを増設》
 - ・ 東名3箇所、中央道11箇所

【直轄国道での強制撤去の事例】(国道25号名阪国道 三重県 H27.1.1~2)



①立ち往生車両の状況



②放置車両の強制撤去状況

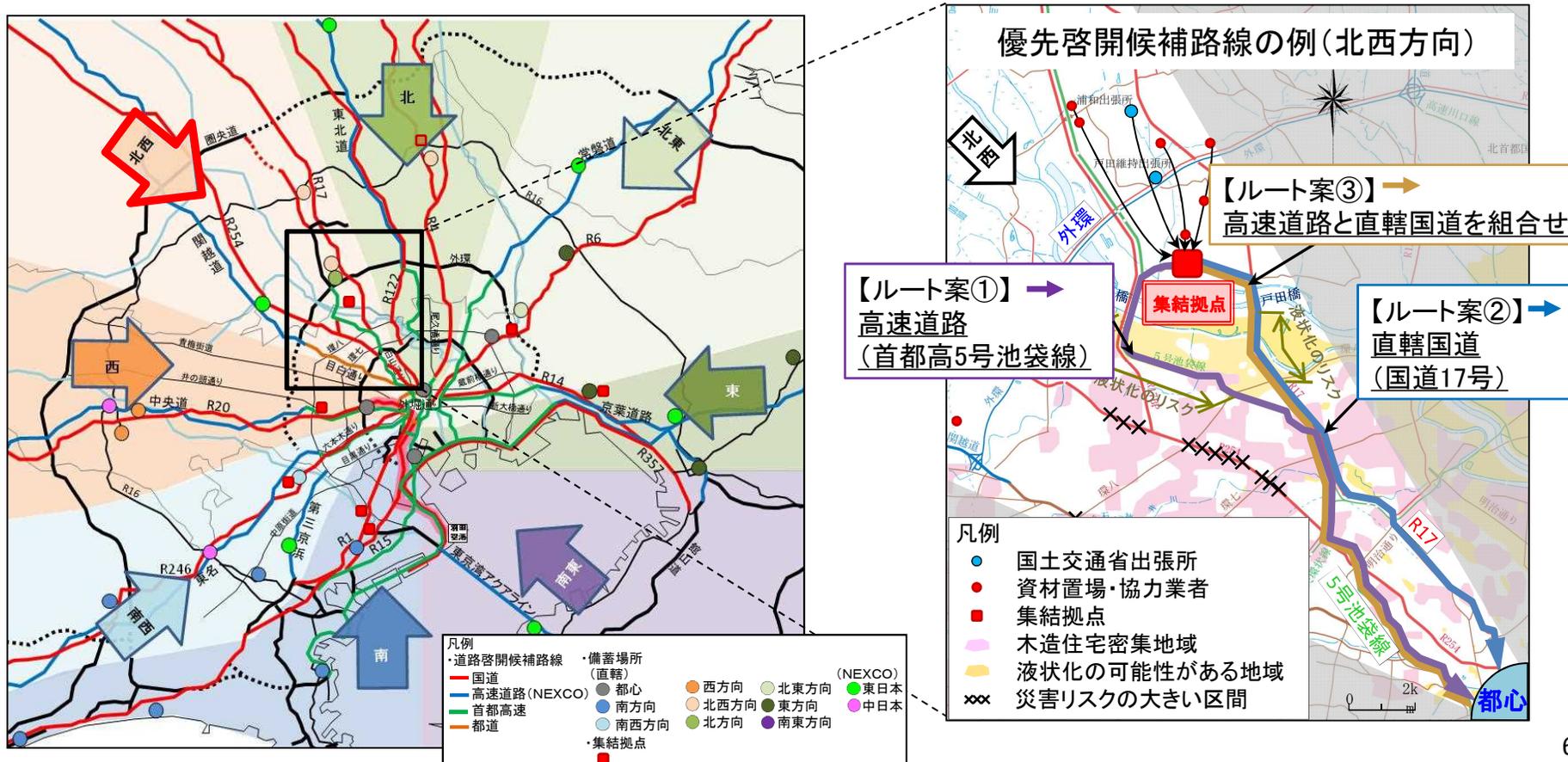
1. 備えの重点化と連携の強化による通行規制時間の最短化

首都直下地震に備えた道路啓開計画の策定

- 平成27年2月に「首都直下地震道路啓開計画(初版)」を策定
- 定期的な訓練等を通じ、各プロセスにおける課題の把握・検証・改善を行い、計画を改善

【「首都直下地震道路啓開計画」の概要(八方向作戦)】

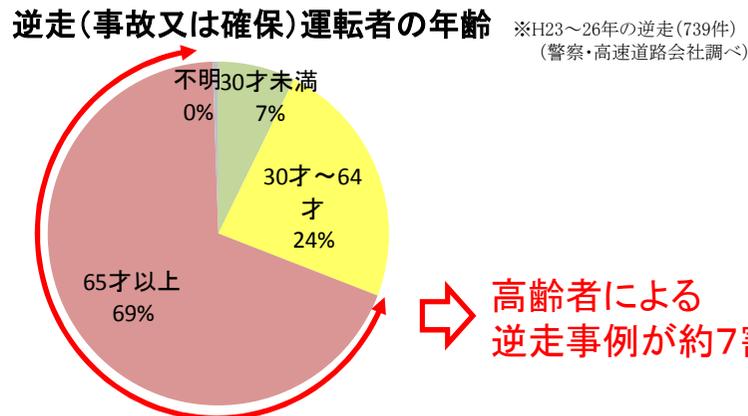
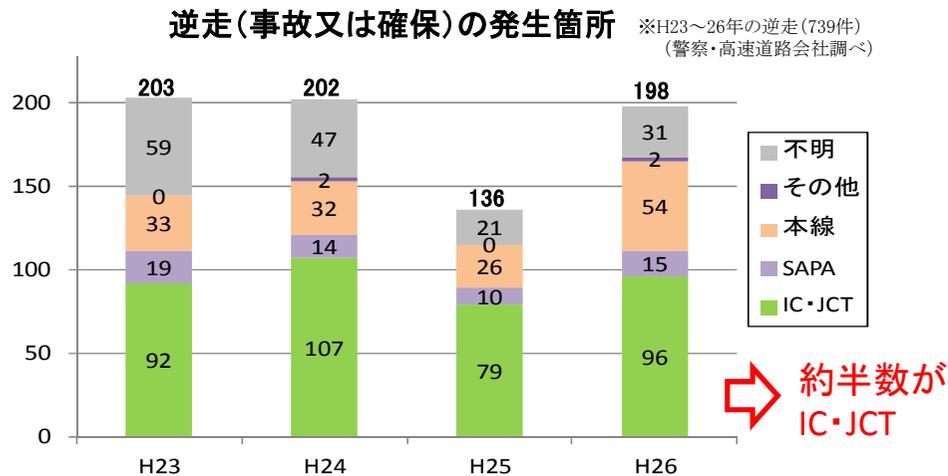
- 複数の被災パターンを想定し、八方向毎に、優先啓開候補路線を設定。
- 方向別に部隊・資機材の集結拠点を設定。被災後早急に集結し啓開を開始できる体制を構築。



高速道路における逆走対策の推進

- 全国の高速道路では、2日に1回の割合で逆走が発生。その約7割が65歳以上の運転手
- 国土交通省、警察、高速道路6会社が連携し、逆走対策を推進
- 逆走の発生原因を分析し、有識者の意見も踏まえ、効果的な対策を継続的に実施

【逆走の発生状況】



【逆走対策強化の取り組み経緯】

H26年9月 高速道路の逆走対策の公表(第1弾)

- ・ H26年度に逆走が複数回発生している33箇所を優先して対策実施

← H27年1月 国交省、警察、高速会社の対策会議

← H27年2月～3月 有識者ヒアリング

→ 医学、福祉等が専門の有識者5名にヒアリング実施

← H27年4月 国交省、警察、高速会社の対策会議

H27年4月 高速道路の逆走対策の公表(第2弾)

- ・ H27年度は、さらに44箇所での対策実施

※引き続き、逆走の発生箇所や原因を詳細に把握しつつ、効果的な対策を実施

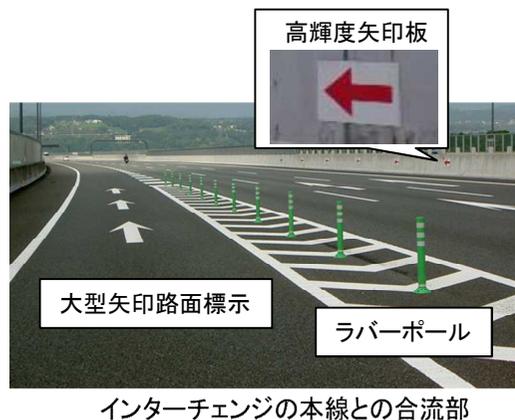
高速道路における逆走対策の事例

- 逆走対策は「①誤進入しにくくする」「②仮に誤進入した場合はすぐに気づかせる」が重要
- 頻発箇所などで、標識や路面標示の工夫、障害物設置、更にはITも活用した対策を試行

【全国的な対策事例】

■ IC合流部等での対策

平成26年度:33箇所
平成27年度:34箇所
で対策を推進



■ 平面Y型IC交差部での対策

平成27年度:3箇所
で対策を開始



■ 高速道路出口部での対策

平成27年度:7箇所
で対策を開始



【試行的な対策】

□ 高速道路出口部での警告表示

誤進入がそのまま逆走につながる高速道路出口部にて、逆走を自動検知し、表示板で警告する対策を試行的に実施



高速道路外のGSを活用した給油サービスの提供実験

- 有料の高速道路では100km以上もガソリンスタンド(GS)がない区間が83区間存在
- 本年4月より、高速道路近傍のGS利用のために高速道路を一時退出しても、連続利用した場合と変わらないよう料金調整を行い、路外GSの活用状況を把握する社会実験を開始

【中国自動車道のGS空白区間で、高速道路外のGSを活用した給油サービス実験】



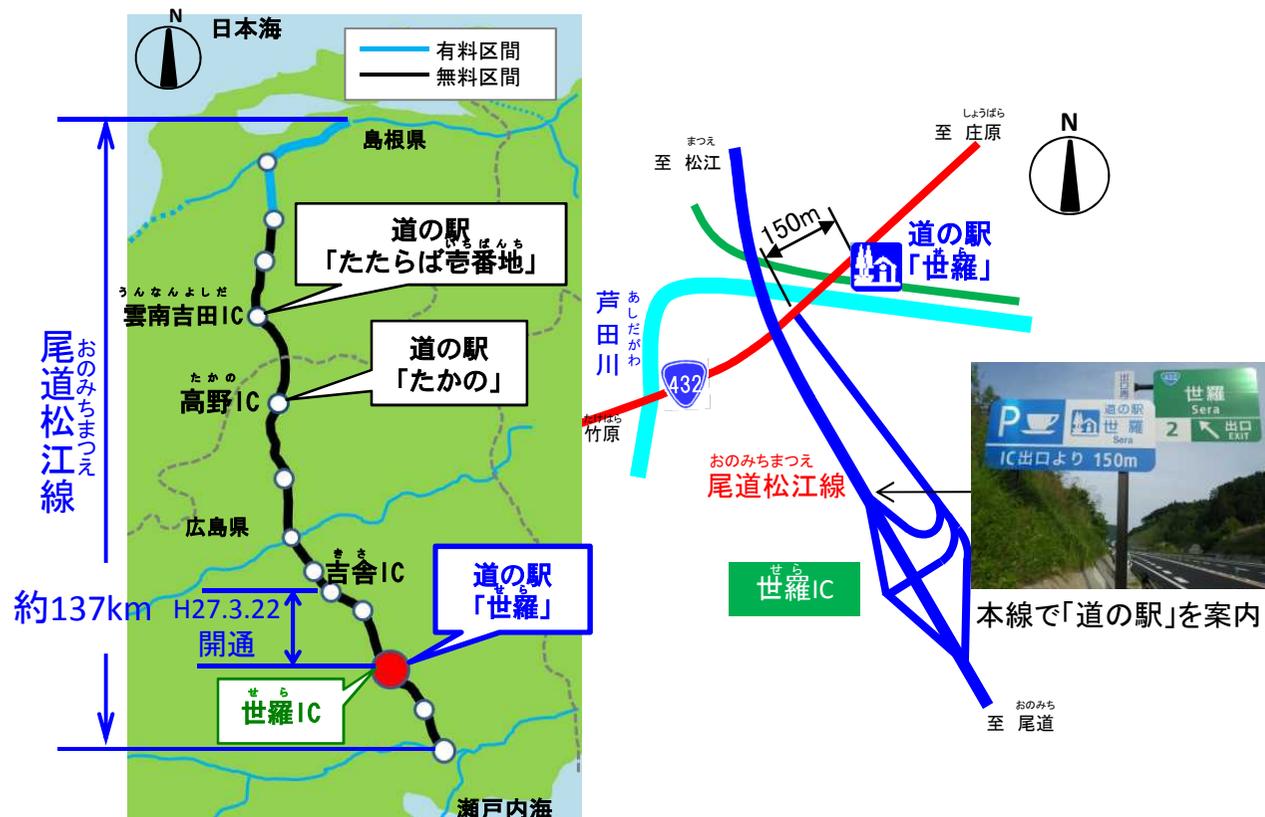
(注)

- ・ 吉和SAではGSが撤退し、美東SA～安佐SA(148km)がGSの空白区間に。
- ・ 吉和ICまたは六日市ICから一時退出した場合(1時間以内)には、目的地まで連続利用した場合と同額とする料金調整を実施。

道の駅を活用した高速道路利用者への休憩サービスの提供

- 休憩施設が十分に整備されていない無料の高速道路において、ICの近くにある「道の駅」を本線上で案内するなどにより、休憩施設として活用するとともに、地域のゲートウェイとして機能強化

【尾道松江線世羅IC(本年3月開通)と道の駅「世羅」(本年5月23日オープン)】



コンシェルジュを配置して
観光情報を発信



物産販売施設の状況

最近の主な開通実績

2月28日(土)

①能越自動車道(七尾水見道路) 【富山県内全線開通】

3月1日(日)

②常磐自動車道(常磐富岡～浪江間) 【全線開通】

③中部縦貫自動車道(永平寺大野道路) 【中部縦貫道・北陸道接続】

④東九州自動車道(豊前～宇佐間) 【福岡・大分県境開通】

3月7日(土)

⑤首都高速中央環状線(大井～大橋間) 【全線開通】

3月8日(日)

⑥圏央道(寒川北～海老名間) 【東名アクセス改善】

3月14日(土)

⑦四国横断自動車道(徳島～鳴門JCT間) 【高松道・徳島道接続】

3月21日(土)

⑧東九州自動車道(佐伯～蒲江間) 【大分・宮崎直結】

3月22日(日)

⑨中国横断自動車道 尾道松江線(世羅～吉舎間) 【全線開通】

3月29日(日)

⑩圏央道(久喜白岡～境古河間) 【東北道アクセス改善】

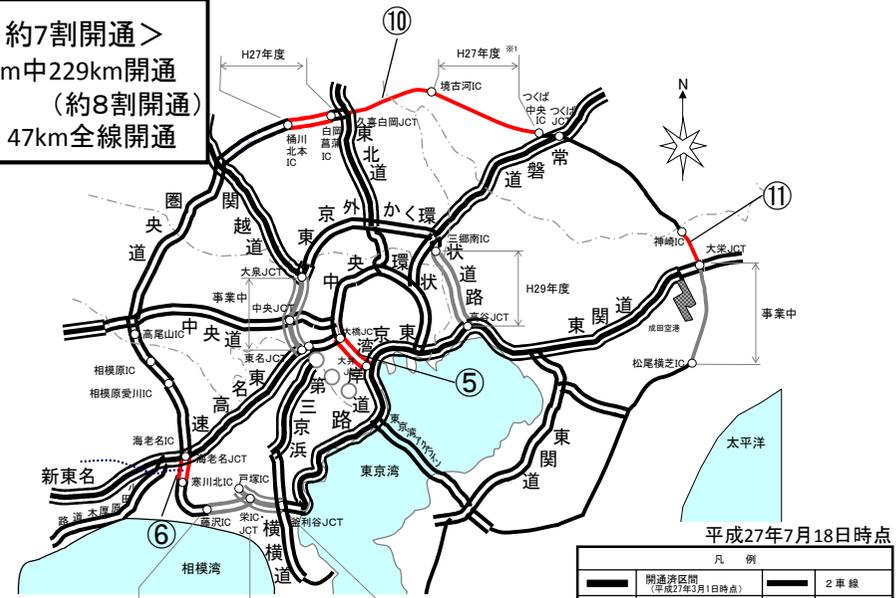
6月7日(日)

⑪圏央道(神崎～大栄間) 【成田空港アクセス改善】

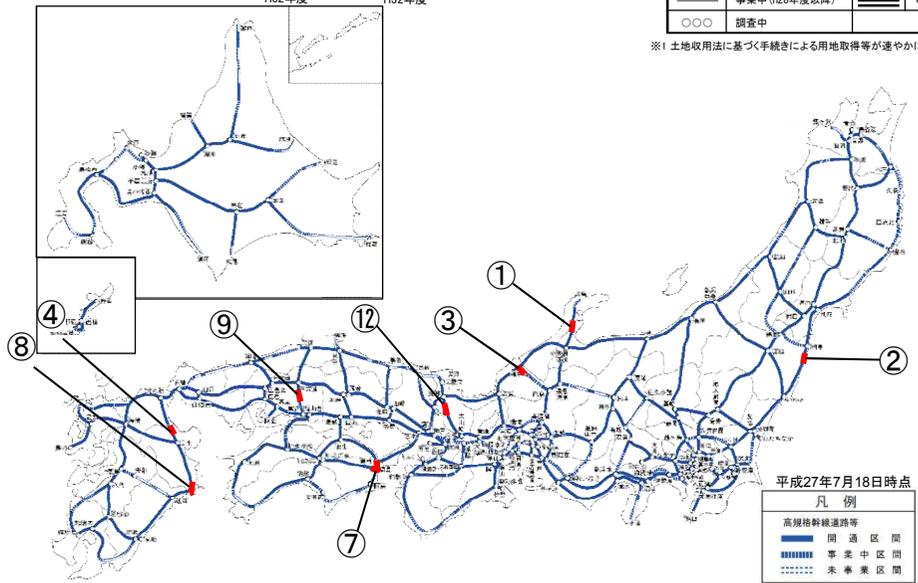
7月18日(土)

⑫京都縦貫自動車道(京丹波わち～丹波) 【全線開通】

<首都圏3環状 約7割開通>
 ・圏央道 約300km中229km開通 (約8割開通)
 ・中央環状線 47km全線開通



※1 土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合



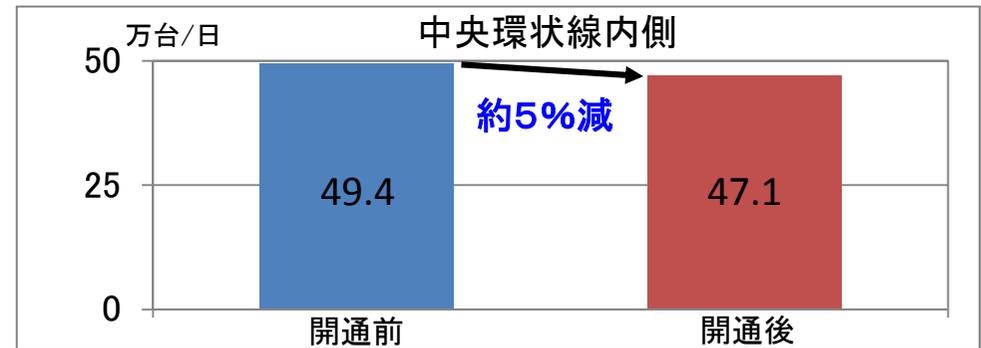
首都高速中央環状線の全線開通による効果(渋滞緩和)

- 平成27年3月の中央環状品川線の開通後3ヶ月について、前年と比較すると、
 - ・例えば、新宿から羽田空港までの混雑時における所要時間は40分から19分へ短縮
 - ・中央環状線内側の利用交通量は約5%の減少ながら、渋滞損失時間は約5割減少

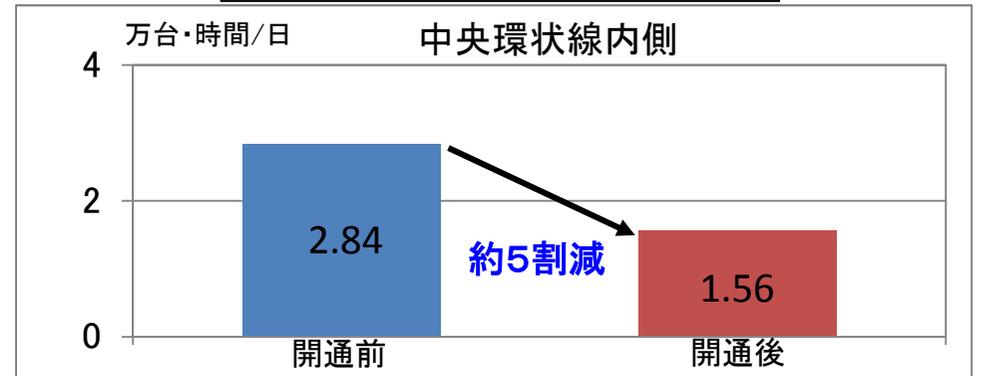
首都高速中央環状線(約47km)
全線開通



交通量の変化



渋滞損失時間の変化

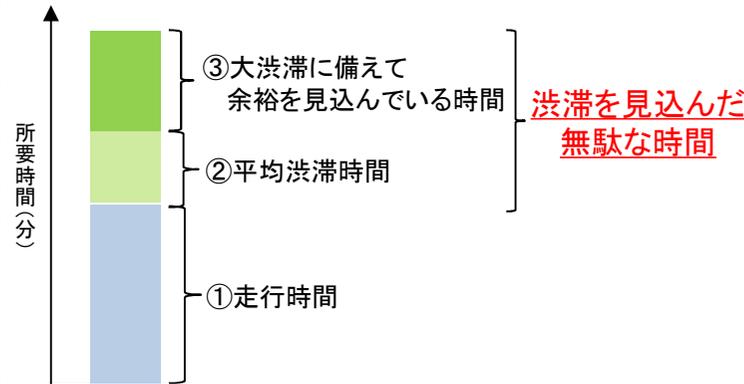
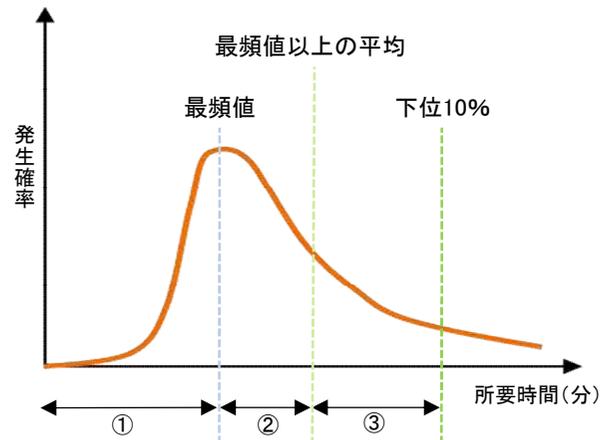


<使用データ> 車両感知器による平日平均データ ※1:渋滞損失時間 全交通量を対象とした、規制速度走行時の所要時間に対して生じる遅れ時間
 開通前:平成26年3月10日(月)~平成26年6月6日(金)で表される渋滞の規模(所要時間(時間)-規制速度走行時の所要時間(時間))×交通量(台)
 開通後:平成27年3月10日(火)~平成27年6月5日(金) ※2:中央環状線内側 中央環状線及び湾岸線を含まない
 ※3:新宿から羽田空港までの所要時間 西新宿JCTから空港中央までの11台の平均所要時間
 ※GW期間等の特異日は集計から除く

首都高速中央環状線の全線開通による効果(定時性向上)

○ 新宿から羽田空港までの渋滞を見込んだ無駄な時間が、15分から1分に大幅短縮

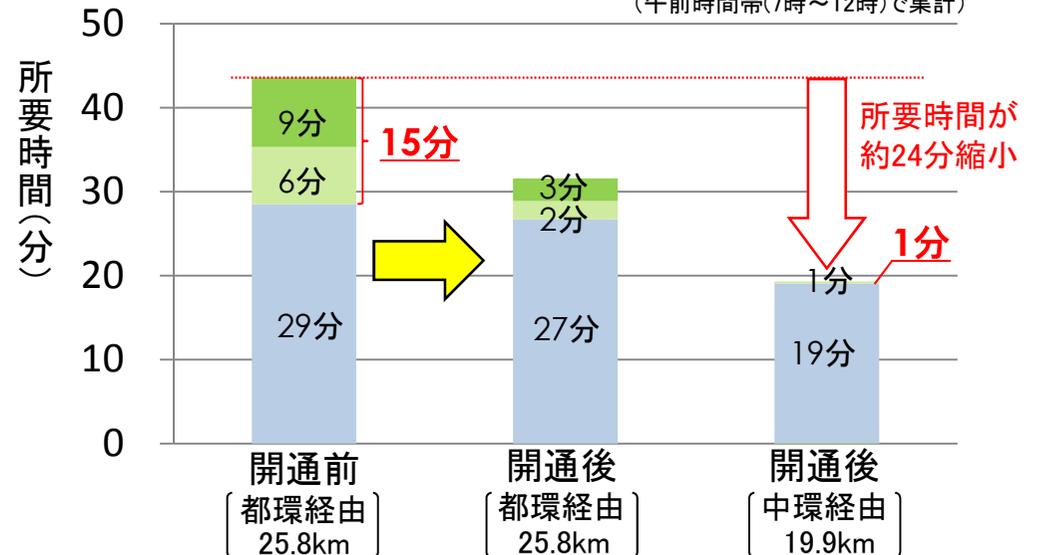
【定時性の分析】



<使用データ> 車面感知器による平日平均データ
 開通前: 平成26年3月10日(月)~平成26年6月6日(金)
 開通後: 平成27年3月10日(火)~平成27年6月5日(金)
 ※GW期間等の特異日は集計から除く

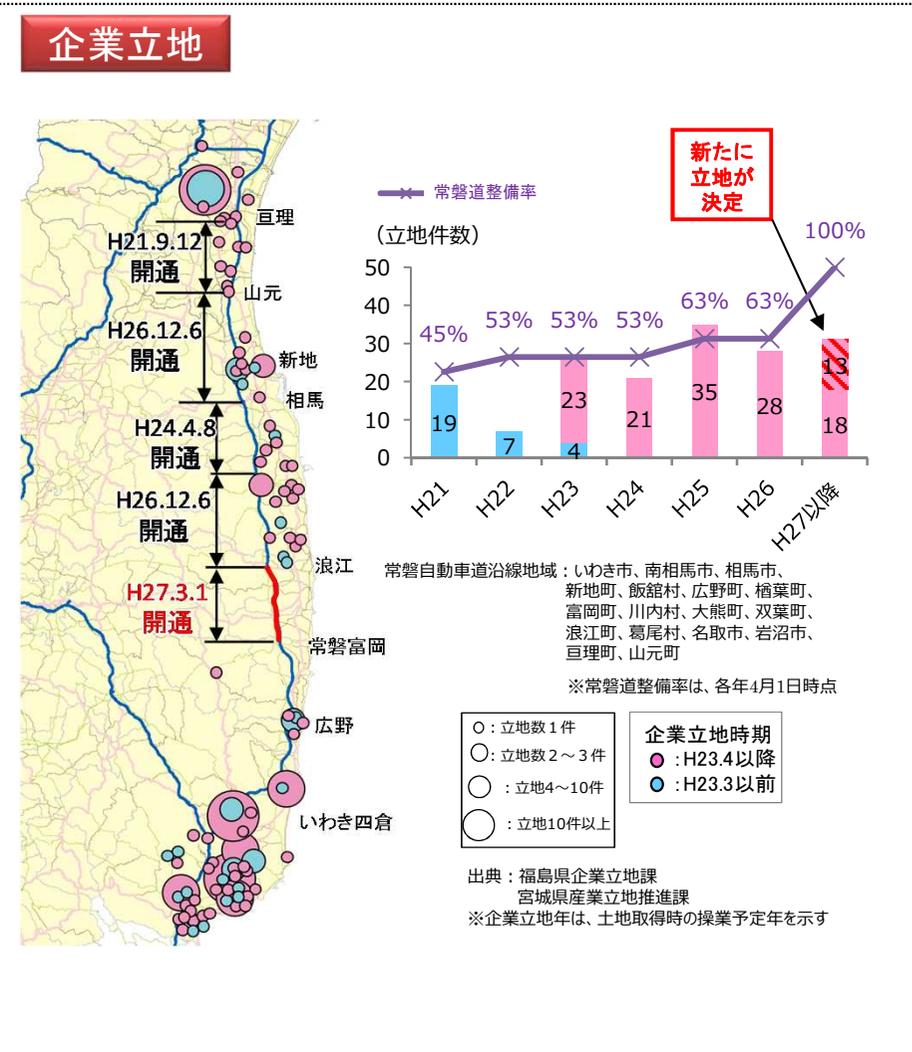
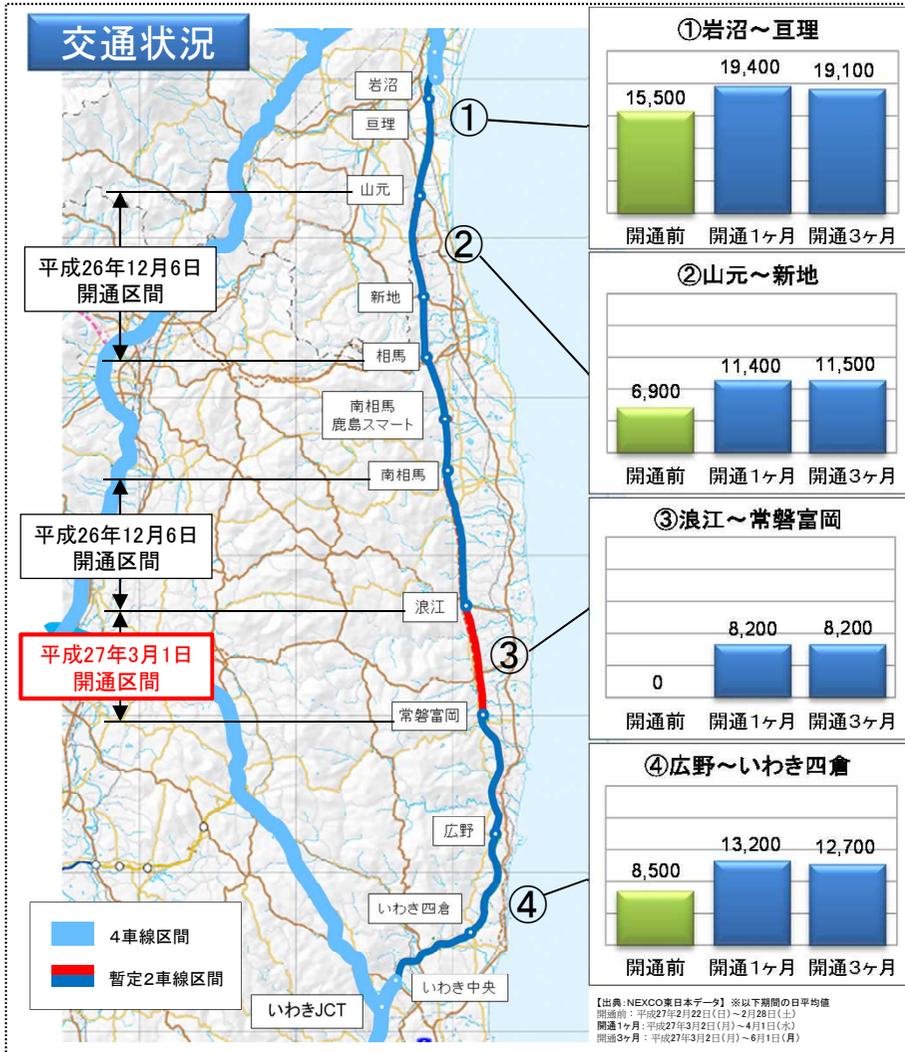


○ 新宿(西新宿JCT)→羽田空港(空港中央)の日中の所要時間
 (午前時間帯(7時~12時)で集計)

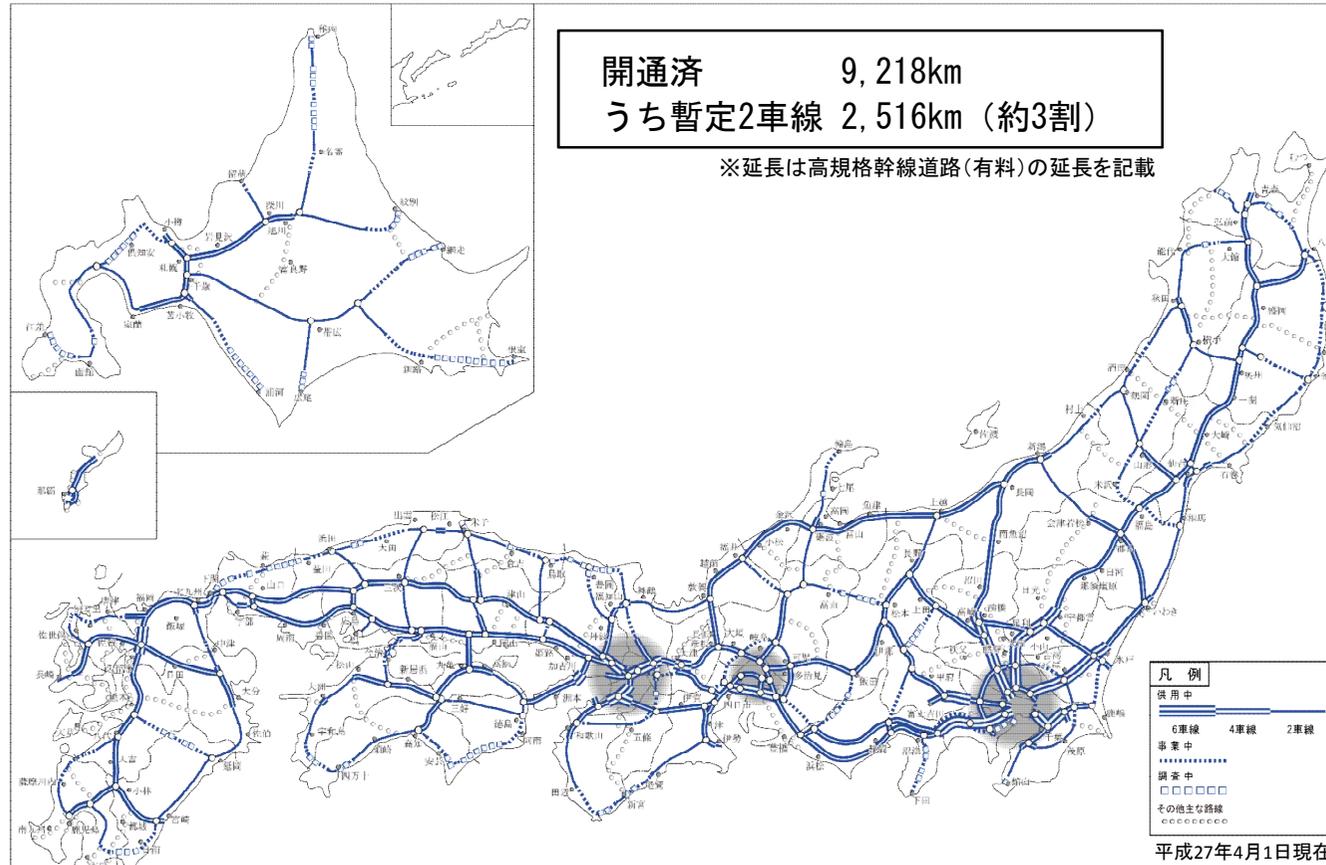


常磐自動車道 全線開通後の状況

- 全線開通後の交通量は、多くの区間で1万台/日を上回るなど堅調に推移
- 平成21年以降、149件の工場が立地。全線開通以降、新たに13件の企業立地が決定



暫定2車線区間の状況

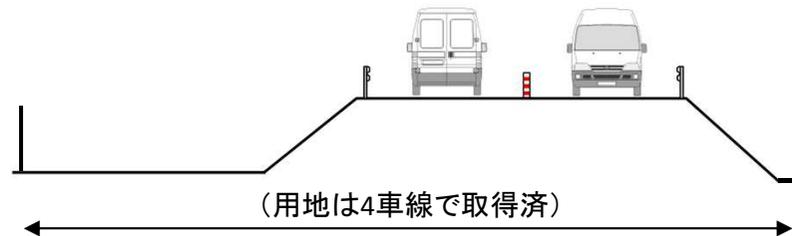


【暫定2車線区間の写真】



(用地は4車線で取得済)

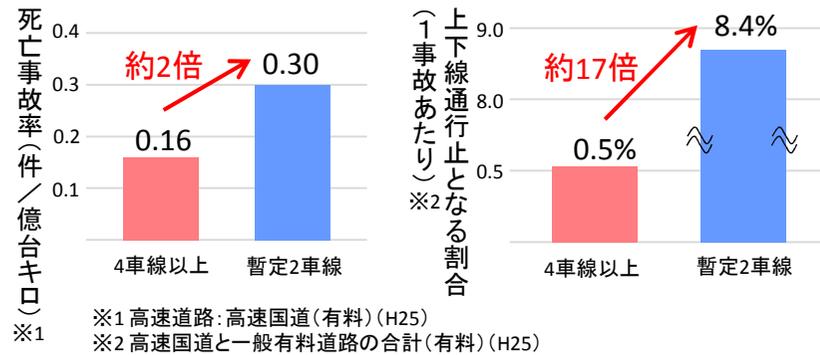
【暫定2車線区間の断面図】



暫定2車線区間の課題

対面通行の安全性・信頼性

- 暫定2車線区間では、一度事故が発生すると重大事故となり、また、上下線通行止めとなる確率が高い



大規模災害時の対応

- 災害発生時、暫定2車線では走行速度が低下するとともに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、路肩排雪のために通行止が必要



工事による通行止

- 車線上で工事を行う場合、暫定2車線では通行止が必要



<通行止めランキング(工事)>

順位	道路名	区間	上下
1	関門トンネル	門司~下関	上
1	関門トンネル	下関~門司	下
3	八戸自動車道	八戸北~八戸JCT	上
4	磐越自動車道	津川~西会津	上
4	磐越自動車道	西会津~津川	下
6	宇佐別府道路	院内~宇佐	上
7	宇佐別府道路	宇佐~院内	下
8	道東自動車道	占冠~むかわ穂別	上
8	道東自動車道	むかわ穂別~占冠	下
10	日本海東北自動車道	酒田みなと~酒田	上

※赤下線は暫定2車線区間

国土幹線道路部会 基本方針(抜粋) (平成27年1月27日)

1. 道路をより賢く使うための取組

(2) 賢く使う取組を支えるために進める施策

1) 主要幹線ネットワークの強化

② 暫定2車線区間の賢い機能強化

- ・高速道路における暫定2車線区間については、諸外国にも例を見ない特殊な構造であり、対面交通の安全性や走行性、大規模災害時の対応、積雪時の狭隘な走行空間を考慮しても、その状態を長期間継続すべきではない。
- ・単に4車線化に取り組むだけでなく、低速車両対策等として効果的な追越車線の設置や3車線運用など、道路を賢く使う観点を踏まえながら、本来の機能を確保するための工夫が必要である。
- ・なお、暫定区間の車線数の増加にあたっては、2車線運用時の交通状況を踏まえつつ、運転者の安心や快適性、走行性を高める観点から、透明性を確保しつつ、機動的に対応することが必要である。

暫定2車線区間の機能強化(手続きイメージ)

<暫定2車線区間の主な事業の流れ>

都市計画決定・環境アセスメント

<実施内容>

4車線で実施

整備計画策定

(国幹会議の議を経て、大臣決定)

<計画内容>

車線数は、全区間4車線とする
さしあたり2車線の完成をもって供用を開始し、交通量の増加に応じ残りの2車線を完成するものとする

事業実施・開通

<事業内容>

用地は4車線取得
工事は2車線



○機動的な対応

・国幹会議の議を経ずに大臣決定

○透明性の確保

・第三者委員会で議論

(例:道路分科会 事業評価部会)

道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化

- 適正な道路利用者には許可手続きの簡素化、過積載等の違反者へは厳罰化
- メリハリの効いた取組により、大型車の通行の適正化を実施

適正な道路利用者への基準緩和・手続き簡素化

(1) 許可基準の見直し

- バン型等のセミトレーラの駆動軸重の制限を、国際海上コンテナセミトレーラの11.5トンに統一
- 45フィートコンテナを積載する車両を始め、バン型等のセミトレーラの車両長の制限の緩和

(H27.6~)

(2) 規格の高い道路の通行者に対して許可期間を短縮

- 大型車両を誘導すべき道路について、国による一括審査を実施

(H26.10~)

(3) 許可手続きの簡素化

- ITS技術を活用した通行経路把握による通行許可の簡素化

(H27年秋頃~)

など

過積載等の違反者への厳罰化

(1) 違法に通行する大型車両の取締りの徹底

- 並行する高速道路と一般道路の一斉取締の実施

継続して実施

(2) 違反者に対する指導等の強化

- 基準の2倍以上の重量超過等、悪質な違反者は即時告発（レッドカード）
(通常は、措置命令4回で告発)
H27年2月23日から施行
- 違反車両への高速道路割引停止措置の統一化

今回追加

(3) 関係機関との連携体制の構築

- 警察庁、全日本トラック協会等による連絡会を設置し、荷主を含めた啓発活動等を実施

H25年度から年間3回程度開催

など 20

道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化

- 基準の2倍以上の重量超過の悪質違反者に対しては、現地取締りで違反を確認した場合に、その事実をもって即時告発（平成27年2月23日から運用開始）

【違反者に対する指導の強化】

重量超過の悪質違反者に対する全国初の告発（平成27年6月3日）

1. 違反場所・内容

①東関東自動車道下り線宮野木本線料金所（NEXCO東日本）

	車両総重量	車幅
①当該車両の実測値	82.05 t	3.19m
②車両制限令の一般的制限値	25.00 t	2.50m
③超過値【①－②】	57.05 t	0.69m

②第二神明道路上り線明石西本線料金所（NEXCO西日本）

	車両総重量	車幅	車長
①当該車両の実測値	53.35 t	2.99m	14.60m
②車両制限令の一般的制限値	25.00 t	2.50m	12.00m
③超過値【①－②】	28.35 t	0.49m	2.60m

2. 現況写真



平成27年6月3日 NEXCO東日本 公表資料より

違反車両への高速道路の割引停止措置の統一化

- 高速道路会社毎で運用が異なる違反車両への割引停止措置等について、今後の利用者への周知を行った上で統一化するとともに、講じた措置を会社間で共有

【大口・多頻度割引の概要（NEXCOの場合）】

主に業務目的で利用機会の多い車の負担の軽減のため、ETCコーポレートカード※1の利用者に対して、割引を実施

多頻度割引	車両単位の月額利用額に応じて、最大40%※2の割引
+	
大口割引	契約者単位の月額利用額に応じて、最大10%の割引

※1 高速道路会社がETCの利用を前提とした大口・多頻度割引制度のために発行するカード
 ※2 本来は最大30%であり、最大40%は経済対策による割引率（措置期間は、平成28年3月末までの期間）
 注 割引率は高速自動車国道等の利用の場合



【車両制限令に違反した場合の大口・多頻度割引の取扱い】

車限令違反をした道路 車限令違反による主なペナルティ	東・中・西日本高速	首都・阪神・本四
<違反を重ねた場合> ①大口・多頻度割引の停止（1ヵ月間） ⇒ <u>割引が受けられない</u>	○	×
<①の停止期間中に、違反を重ねた場合> ②ETCコーポレートカードの利用停止（1ヵ月間） ⇒ <u>コーポレートカードが利用ができない</u>	○	×

參考資料

高速道路における逆走対策・第1弾(平成26年9月10日公表)

- 平成23～25年の逆走発生状況をもとに、逆走が複数回発生した33箇所を抽出
- 大型矢印路面標示や高輝度矢印板といった視覚的対策、合流部のラバーポール延伸といった物理的対策を実施

【逆走対策実施箇所の抽出】

H23～25年 全国的高速道路で541回の逆走発生

H23～25で逆走が複数回発生した箇所を抽出

H26年9月 第1弾の逆走対策を公表

全国33箇所に対策に着手

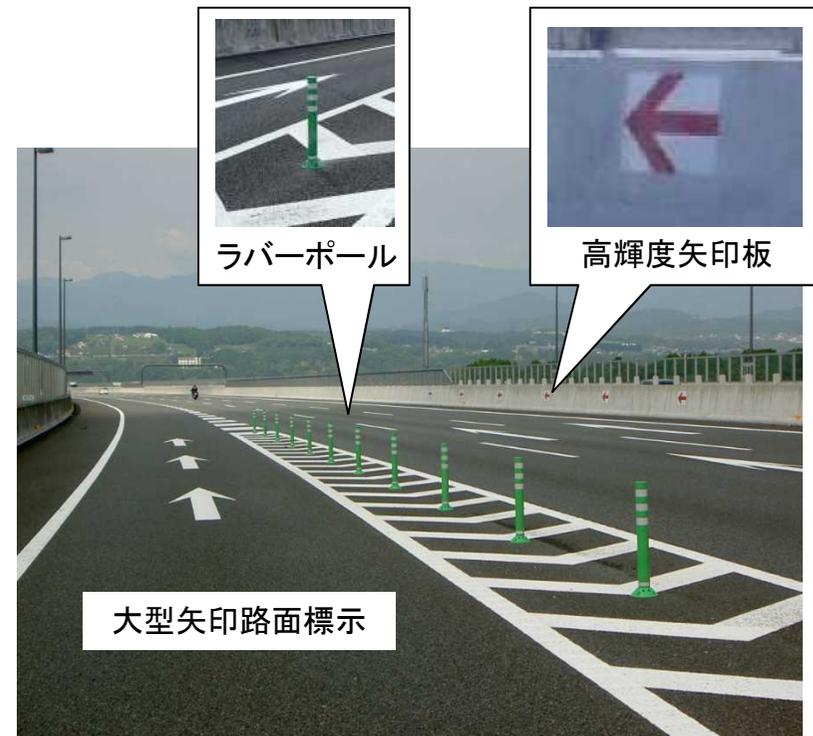
- ・IC 30箇所
- ・JCT 2箇所
- ・SAPA 1箇所

※541回の逆走のうち、76回分をカバー

～H27年3月 33箇所での逆走対策を完了

【第1弾の内容】

- ① 矢印路面標示や注意喚起看板の視認性の向上
(大型化、高輝度化)
- ② 合流部におけるUターン防止対策の強化
(ラバーポールの新設、延伸)



高速道路における逆走対策・第2弾(平成27年4月28日公表)

- 平成23～26年の逆走発生状況をもとに、①逆走が新たに複数回となった20箇所、②逆走が死傷事故につながった14箇所を抽出し、平成26年度の対策内容を展開
- 新たに、高速道路出口部7箇所、IC内の平面交差部3箇所でも対策に着手

【逆走対策実施箇所の抽出】

H23～26年 全国の高速道路で739回の逆走発生

H26年の最新のデータを加え、以下の箇所を抽出

- ①H26年に新たに逆走が複数回となった箇所
- ②H23～26年の間で、逆走が死傷事故につながった箇所

H27年4月 第2弾の逆走対策を公表

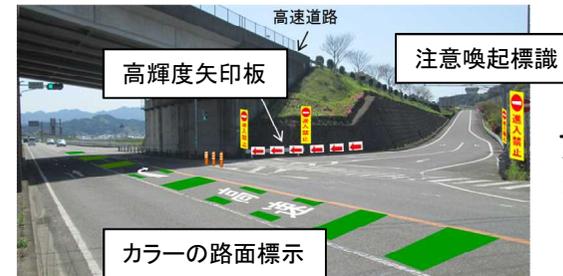
全国44箇所を追加対策に着手

	H26年度	H27年度	計
IC	30	35	65
JCT	2	3	5
SAPA	1	6	7
計	33	44	77

※739回の逆走のうち、155回分をカバー

【第2弾での追加内容】

- ①平成26年度対策内容の展開...34箇所
- ②高速道路出口部での対策
 - ・出口部での誤進入抑止(高輝度矢印版、注意喚起標識)
 - ・正しい入口への誘導強化(カラー舗装)



7箇所を実施
(山陰道・江津ICなど)

- ③IC内平面交差部での対策
 - ・誘導強化(カラー舗装、注意喚起標識など)
 - ・誤進入抑止(ラバーポール)



3箇所を実施
(東関東道・四街道ICなど)

平面Y型ICの平面交差部

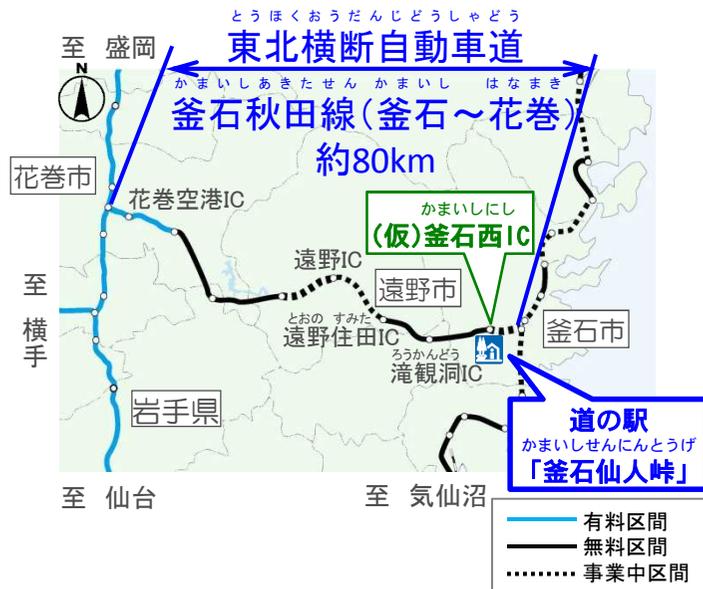
無料の高速道路における「道の駅」を活用した休憩サービスの充実

- 休憩施設が十分に整備されていない無料の高速道路において、ICの近くにある「道の駅」を本線上で案内するなどにより、休憩施設として活用するとともに、地域のゲートウェイとして機能強化

【無料高速において平成27年1月以降にオープンした「道の駅」】

県名	路線名	休憩施設名	オープン日
岩手	東北横断自動車道釜石秋田線	道の駅「釜石仙人峠」	H27.4.21
宮崎	九州横断自動車道延岡線	道の駅「北川よつちみろ屋」	H27.4.29
和歌山	京奈和自動車道	道の駅「かつらぎ西」	H27.5.1
広島	中国横断自動車道尾道松江線	道の駅「世羅」	H27.5.23

【東北横断自動車道釜石秋田線と道の駅「釜石仙人峠」】



物産販売施設の状況

本線で「道の駅」を案内