

高速道路での逆走対策に関する有識者委員会（第3回）
議事概要

1. 日時 平成29年3月23日（木） 10:00～12:00

2. 出席者

朝倉康夫委員長、稲垣昇委員、春日伸予委員、鎌田実委員、蓮花一己委員、国土交通省道路局長、企画課長、国道・防災課長、高速道路課長、警察庁交通局交通企画課長

3. 議事概要

〈資料1：逆走事案詳細分析〉

- 逆走に至った要因として「特段の背景なし」が非常に多い。現場は大変かもしれないが、取調べの際にできる限り項目を細分化して、原因を調べるべき。例えば、逆走事案が発生してドライバーにヒアリングする際、選択肢を与えて答えのきっかけを作るべきではないか。自由記述では回答しにくい。
- 高齢者の事故全体の特徴と、高齢者の逆走事故の特徴を比較すると良い。
- 今後もう少し情報を付け加えることで、資料2の分析のように詳細とならなくても、資料1より詳しい分析ができると良い。

〈資料2：個別逆走事案の追跡結果〉

- 逆走を認識している人は対向車を避けている。認識していない人は避ける意志が無い可能性があり危険である。

〈資料3：認知症・高齢者等専門家へのヒアリング〉

- 高齢者が下を向く傾向は、歩行時アイマーク実験の結果から得られた知見と思われる。運転時に高齢者が必ずしも下を向くとは限らないため、注意が必要である。
- 高齢になるにつれて視野は狭くならないが、動体視力は落ちるという報告もある。今後、「視野」という言葉の定義をしっかりとる必要がある。

〈資料4：今後の対策の方向性〉

- 逆走事故をゼロにして命を守る上で、逆走対策は事故が発生している場所からやるべきである。
- 逆走対策を広くあまねくやるのか、事故が起きたところからやるのか、優先順位を明確にすべき。
- 誘導標識によって経路間違いが起きやすい箇所は、利用者の声等を通じて分かっているのではないか。このような箇所を重点的に対策すべき。
- 逆走対策は短期的なものや長期的なものを上手く組み合わせるとよい。
- 逆走の事実を知らせるだけでなく、どのようにして安全に逆走車両を誘導するかも重要となる。
- 逆走が発生した際にドライバーがどう対応すれば良いか、時間をかけてもよいのでマニュアルを作成してはどうか。
- SA や PA のランプでは速度も低く、逆走するドライバーに対して「止まれ」で対応できるが、本線上では対応できない。本人の自主性に任せるといことになるかもしれないが、逆走するドライバーに対して逆走と気付かせるより、指示する方が判断に迷う必要がなく、分かりやすいのではないか。

〈資料5：逆走対策技術の公募結果〉

- 採用した技術の効果を確認するために、提案者の評価方法だけでなく、道路管理者としてもしっかりと評価する必要がある。
- ドライブレコーダーの画像認識を活用した逆走対策も可能性としてありうるのではないか。
- 採用する技術そのものも重要であるが、詳細な内容についても十分配慮して検討する必要がある。例えば、画面の表示内容の違いだけでも対策の効果が大きく変わる可能性もある。

以 上