

# 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会（第4回）

## 議事概要

1. 日時 平成30年12月18日（火）10:30～12:00

### 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、国道・技術課長、高速道路課長、自動車局技術政策課長、警察庁交通局交通企画課長（代理 高速道路管理室長）

### 3. 議事概要

〈資料1：2017年逆走発生状況〉

〈資料2：逆走対策実施状況〉

〈資料3：逆走発生の詳細分析〉

○これまでの逆走対策の効果を詳細に分析したほうがよい。例えば、年齢と性別との組合せや認知機能検査データとの突き合わせなどがあると思う。

○逆走対策の効果について、今後、ヒヤリハットなどの評価を用いて個別に効果を検証できないか。

○逆走動機の分類など、区分けが難しかったデータはあとで確認できるように整理したほうがよい。

○本線単路部の逆走対策について、的確な対策を講じるために、本線で逆走した理由を詳細に分析したほうがよい。

○サービスエリアなどに掲示する逆走注意喚起ポスターは、実際に逆走が起こりやすい場所の地図なども提示してはどうか。

○逆走事案で、高速道路の利用が少ない人が多いのであれば、サービスエリア以外で教育に有効な方法を検討する必要がある。

○逆走対策として情報板での逆走車情報提供では限界があるため、逆走車検知後どのように情報提供するのか、ITS技術を活用する等予防の面で対策を講じることも重要である。

○故意に逆走した人も、最初は経路間違いなどがきっかけになるケースも

あると思われ、こうした逆走要因となる過失への対策も重要である。

- 出口付近で故意に逆走した人のうち、バックで戻った人は違反とっていない可能性もあり（事前教育によって対策可能）、Uターン（違反とわかって）で逆走した人とは分けて分析できないか。
- 認知機能が低下した人は対策に気づかない可能性がある。認識なしの事案については、対策が有効かどうか詳しく分析する必要がある。

#### <資料4：新技術を活用した更なる逆走対策>

- 逆走検知技術について、現地に応じて適切に選定できるよう、それぞれの長所や短所などの特徴を整理しておいたほうがよい。
- 逆走検知技術について、順走車と逆走車が入り交じる環境での精度検証も実施したほうがよい。
- Bluetooth ビーコン発信電波による逆走警告について、できるだけ様々なプラットフォームに対応できるようにしたほうがよい。

#### <資料5：今後の対策の進め方>

- 一般道から高速道路に流入する際の逆走対策については、一般道側の自治体と協力して対策を促進していく必要がある。
- 逆走対策のための運転支援として、車側からの情報提供について中期的な技術開発を進めておくことも重要である。
- 逆走車を検知する技術を開発するだけでなく、検知後の対応の仕方・対処の仕方を検討することが事故防止には重要である。
- 逆走情報を順走車に提供しただけでは、どのように回避すべきか分からないため、情報提供の仕方や誘導の仕方などを検討しておくことが重要である。
- 逆走させない道路構造に加えて、行き先を間違えて逆走してしまう人もいるため、行き先を間違えないような誘導も重要である。
- 特別転回などの案内看板は、その表現方法や設置位置を十分に検討したほうがよい。
- 逆走対策として、一般の方に分かりやすいサインなどを用いて、ハイテ

ク・ローテクを組合せた対策を講じることが重要である。

○順走車が逆走車の情報を提供した後どのような行動をすべきかなど、ドライバに対する教育も重要である。

○逆走事故をすぐには無くせない可能性もあるため、長期的な戦略も検討しておくことが重要である。

以上