

高速道路での逆走対策に関する有識者委員会（第6回）

議事概要

1. 日時 令和5年7月11日(火) 14:00~16:00

2. 出席者

朝倉康夫委員長、春日伸予委員、鎌田実委員、柴田年輝委員、蓮花一己委員、警察庁交通局交通指導課長、交通企画課交通安全企画官、国土交通省道路局長、企画課長、国道・技術課長、高速道路課長、参事官（有料道路管理・活用）、自動車局技術・環境政策課長（代理 技術企画室長）

3. 議事概要

〈資料1：逆走発生状況〉

- 逆走事故が何故起きたのか詳細な情報が不足している。分析するためには逆走事故の調査委員会が必要ではないか。個別での逆走事故の要因を特定し対策に繋げていく必要がある。
- 道路側での対策概成後に逆走が更に減少しないということは、ユーザー側での認識を高めるように働きかけていくべきではないか。逆走の実態や逆走は全ての人当事者になる可能性があるものと周知し、理解してもらう必要がある。
- 逆走の危険性や高速道路で道を間違えた時の対処方法を、運転免許の更新時の講習等を活用して周知・教育していくことも重要である。
- 道間違いは誰でも日常で起こしてしまうものだが、そのほとんどが逆走に繋がるものではない。なぜ逆走に繋がってしまうのか考え、対策に繋げる必要がある。
- 間違えて高速道路に入った後の判断の誤りが重なり死亡事故に至った事例もある。高速道路と一般道との違いを示す、これまで以上に効果的な対策を考案/実施することで、間違えて高速道路に入るのを防ぐことが重要である。

○逆走事故を都市部と地方部などの道路規格別で分類し集計すると、道路状況や路肩の広さによる違い等が見えてくるのではないかと。

〈資料 2：逆走対策実施状況〉

○発生した逆走は 1 件ずつ発生要因の確認を行い、対策として何が不足しているか確認する必要がある。

○本線や出口部の逆走に対しては道路上のハード対策が有効である。海外では車両を痛めつけるようなハード対策もあり、そこまででないとしても何かしらの対策を社会実験として実施できないか。また、これまでの公募技術の中にもハード対策があるので、対策実施後の効果や課題を踏まえ、新たな公募を行う際の参考とすべきである。

○国内で車両を損傷させ停止させるようなハード対策は難しく、特に本線上のスピードが出ている箇所を実施するべきではないが、逆走が発生した後の重大な事故を考えると、スピードの出ている箇所での実施は可能性の 1 つとして考えてもよいのではないかと。

○公募技術を実施した箇所では効果が得られたとのことだが、同じ対策を他の箇所へも展開すると全体的に逆走が減るという結果に見えてしまうため、公募技術の効果検証は全体の件数のみで評価するのではなく、各技術・各箇所を個別に分析・検証し評価するべきである。

○いかに優れた技術であっても、逆走対策が適正に効果を発揮するには、ユーザー側の理解も必要である。サービスエリア等ユーザーに直接訴求できる場所を有効に活用し、ポスターや動画等で情報提供してはどうか。

○特別転回制度を知らないユーザーが多い。道を間違えてしまい、焦りから逆走を招いてしまう。制度の周知や本線上での案内看板の設置位置を工夫することで、落ち着いて行動できるようになるのではないかと。また、自動車教習所において制度に関する教育をしてはどうか。

○逆走を開始した後に、逆走していることを認識させる対策が不足しているのではないかと。

○道路管理側と交通管理側がそれぞれで実施している逆走対策の内容を包括的に見ることで、何が不足しているかを明確にし、今後も連携して取り組んでいくべきである。

<資料3：新しい逆走対策の取り組み>

- 新しい逆走対策は、これまでの公募技術による対策と線引きせず、対策全体を横並びで議論するのがよい。
- 逆走の警告だけではなく、警告を受けた側をどのように適切に誘導するかを検討も必要である。

<資料4：全体考察、今後の検討課題>

- 効果検証は発生件数だけではなく、聞き取りによる検証もおこなうべきである。
- 更なる新技術やDX技術の活用による対策を公募する際は、これまでの対策を評価した上で、更にどのような対策が必要なのかを議論した上で実施をしていく必要がある。
- 本線で開始する逆走への対策は、個別の逆走事象を検証した上で、必要な対策を検討していく必要がある。

<資料5：逆走対策の今後のスケジュール>

- 今後更に必要な追加対策を検討する際は、仮にその対策が既に実施されていれば逆走を防ぐことができたのかという視点で分析をするべきである。そうすることで、既に発生した逆走事象は防ぐことができるものかどうか把握できるのではないか。

以上