

# 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会（第5回）

## 議事概要

1. 日時 令和元年10月10日(木) 15:30~17:30

### 2. 出席者

朝倉康夫委員長、稲垣昇委員、春日伸予委員、蓮花一己委員、  
国土交通省道路局 企画課長、国道・技術課長、高速道路課長、  
自動車局技術政策課長（代理 技術企画室長）、  
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1：2018年逆走発生状況〉

- 逆走に至るまでの行動パターンがもう少しわかるとよい。研究では、以前高速道路会社で一定期間継続的にビデオ撮影を行ったこともある。
- 対策を確認して、自分が逆走していることに気づいたドライバーがどのような行動をとるかも重要である。
- 逆走事故は年間50件程度なので、統計的な分析よりも個別の詳細分析のほうが、有効な対策につながる可能性がある。
- 2019年の逆走事故は、増加傾向となっている。近年、逆走による若者の死亡事故が増加しているが、逆走の形態自体に今までと違うものがあるのではないか。
- 料金所プラザ部の締切対策など、対策内容をユーザーに知らせて適切に利用してもらうことも重要である。是非、周知徹底も併せて実施してもらいたい。
- ICでの逆走でも、要因が誤進入と誤流出では根本的に大きく違いがあるのではないか。

<資料 2-1：逆走対策実施状況、資料 2-2 公募技術の現地展開状況>

- 『逆走車あり』という情報を順走車が受け取ると、恐怖を感じるのではないか。恐怖から逃れようと減速し、渋滞や追突事故につながり二次災害となりうる可能性もある。注意喚起だけでなく、誘導や指示などの情報提供もできないか。
- 特別転回の案内看板のレイアウトは、高齢者は瞬時に理解できないのではないか。色などが多く、どこを見たらいいのか迷う。判断力が落ちた人でも分かるように、看板 1 つ 1 つの情報をシンプルにして、情報にストーリー性を持たせるとよい。
- 『逆走車あり』という情報に対し、利用者から苦情が出る可能性がある。苦情から利用者のニーズがわかるのではないか。
- 県や市などの道路管理者も含めて対策することが必要である。調整などで対策が実施できない場合は、なぜできないのかその要因も分析するとよい。
- 『逆走車あり』の表示などの逆走対策が、交通流に与えた影響を ETC2.0 や民間プローブデータを使って分析できないか。
- 一般道側の対策については、自治体もしっかり協力してほしい。
- 逆走はレア事象であり、対策効果の評価が難しいと思うが、どの対策がどのように有効だったのかは把握しておきたい。実施する対策に対し、どのような効果に期待して、どのように効果を計測しようとしているかは、事前に明確にしておく必要がある。

<資料 3：効果的・効率的な対策実施>

- 逆走は高齢の認知症の人が起こすものと思われる。若者の逆走も多いことなどを周知し、他人事ではないことを伝えるとよい。
- 行先誤りは、行き先が右にあるのに出口が左になると一定の割合で誤りが発生する。車両挙動の映像などから分析してはどうか。
- 東九州道の JCT と同じ構造の他の JCT でも、逆走や特別転回が発生しているのではないか。逆に発生していないのであれば、構造ではなく、何か他の要因があるのではないか。同じような道路構造の箇所を集めて、

分析してみてもどうか。

〈資料 4 : 新しい逆走対策の取り組み〉

- 対策は道路側が多いが、車側でできることは何があるのか。どのような技術だと高齢者に合っているのか、逆走のみで対策に取り組むのではなく、他の開発中の技術と連携などをし、対応することも重要。
- 蓮田 S A での実験は、貴重な機会なので、有効に活用してもらいたい。
- 損保会社のドラレコデータには逆走に限らず様々なデータが蓄積されているはずであり、ヒヤリハット箇所を全国的に整理することも可能と考えられる。
- 色々な分析も必要だが、この箇所のこのような所が危ないなど、分析結果をユーザーにフィードバックしてほしい。

以上