

## Ⅳ. 全体考察、今後の検討課題(案)

## IV. 実施した逆走対策及び逆走発生状況に関する全体考察

- 重大事故について、2017年の分合流部・出入口部の対策が概成前は約20件/年、概成後は約13件/年と減少傾向となっている。

※概成前：2011年～2016年、概成後：2017年～2022年のデータ

- 分合流部・出入口部を逆走開始箇所とする事案についても、概成前は約93件/年、概成後は約71件/年と減少傾向となっている。

※概成前：2015年～2016年、概成後：2017年～2022年のデータ

- 他方で、概成後の重大事故74件のうち、本線上での重大事故は56件と約8割を占め、本線上以外での重大事故については18件で約2割となっている。

- また、2017年以降に本線上で確保又は事故となった逆走事案のうち、約6割は本線上以外から、約4割は本線上から逆走を開始した事案である。

- 本線上以外から逆走を開始する事案については、これまでに順次対策が概成しているところ。

## IV. 今後の検討課題(案)

### <目標達成に向けた取組>

- 近年の事故発生状況を踏まえ、「2029年までに逆走による重大事故ゼロ」の達成に向けて、残り6年でどう取り組んでいくべきか。
- 特に本線上から逆走を開始する事案への統一的な対策内容が定まっていないため、新たな対策を検討するべきではないか。

### <逆走対策における更なる新技術・DXの活用>

- 平成28(2016)年～平成29(2017)年に逆走対策技術の公募、選定を行い、順次整備を行って一定の効果が発現しているところであるが、近年の新技術・DX技術の進展、これらに取り組むスタートアップ企業の広がりなどの環境の変化を踏まえ、再度技術を公募するなど、より効果の高い逆走対策に繋げられるのではないか。

### <逆走対策実施箇所の評価及び追加対策の必要性検証>

- これまでに行った統一的な逆走対策の効果を評価し、更なる対策が必要となる箇所や行動パターンを明らかにすることで、逆走事案・事故の減少へと繋げていくべきではないか。