

# 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会（第8回）

## 議事概要

1. 日時 令和7年6月25日(水) 13:00~14:30

### 2. 出席者

朝倉康夫委員長、大口敬委員、春日伸予委員、鎌田実委員、高水紀美彦委員、蓮花一己委員、警察庁交通局交通指導課長、国土交通省道路局長、国道・技術課長、高速道路課長、参事官（有料道路管理・活用）、交通管理課高度道路交通システム推進室長、物流・自動車局技術・環境政策課長（代理 技術・環境政策課長補佐）

### 3. 議事概要

#### 〈資料1:高速道路の逆走発生状況〉

○ 今後の対策にあたって、これまで発生した逆走事案がどのようなメカニズムで起こったのかをしっかりと分析することが重要である。

#### 〈資料2:高速道路の逆走対策のこれまでの取組内容と今後の対策について〉

○ 重点対策を行ったにもかかわらず逆走が再発する箇所では、これまでの対策の効果及び対策以外の逆走原因の確認を行うための検証実験（ドライブシミュレーター等利用）を行うべきではないか。

○ 重点対策箇所での対策は、特に高齢者や高速道路利用頻度が少ないドライバーに対する効果検証を行ったうえで実施してほしい。

○ 物理的対策については、一度うまくいかなかったとしても技術の改良に向けて継続的に取り組んでほしい。

○ 物理的に車両が進入できないようにする対策として、たとえばソフトライジングボラードの導入を検討したらどうか。

○ 重点対策箇所については、今後逆走事案が発生した場合に対策箇所を追加できるようにしたらどうか。

- 対策について検討する際に、看板や標識等の表示内容についても検討するべきではないか。例えば都心部の高速道路等では、案内看板や標識など視覚的な情報が多く、ドライバーの混乱を招きかねないのでそれを考慮した対策にすべきではないか。
- ETC 専用化した IC で間違えて高速道路に入ってきてしまったドライバーに対する対処法の検討を行うべきではないか。
- 高齢者にも効果的な対策を行う必要があると考えており、高齢者が見えにくい色に青や黄色があるなど医学的知見を活用して対策を検討してはどうか。
- 逆走対策として、逆走を開始させない対策、逆走が起きた時に被害を軽減する対策に分けて議論すべきではないか。
- 道路構造について、逆走したときに走行しにくい構造にするなど検討することも必要ではないか。
- パーキングエリア内では自由に走行出来る環境となっているため逆走が生じることも考えられるのでパーキングエリア内の導流対策もすべきではないか。
- 料金所手前のリターンについては、一度高速道路に入るとしばらく退出できないといったドライバーの不安に起因するものと思われるため、料金所手前に転回できる構造を設けたらどうか。
- これまでの全国統一的な基本的対策について、夜間や降雨時などの視認性についても検証すべきではないか。
- 物理的対策については、衝撃が緩いと効果は薄いですが、逆に強すぎると車両を傷つける等の問題もあり、そのバランスが難しいところである。
- 逆走が起きないようにする対策が重要。一般道からの誤進入については警察と連携した対応が必要。
- 対策を実施していくにあたっては予算が必要であるから、利用者の理解

を得ていくことが重要ではないか。

#### <資料 3: 新たな技術の活用>

- 道路管理用カメラによる逆走検知・警告技術および車載機器逆走検知・警告技術については、逆走に気づかせる機能だけでなく、その後の対処方法も知らせる機能も必要ではないか。
- 道路管理用カメラによる逆走検知・警告技術および車載機器逆走検知・警告技術から逆走のデータをさらに蓄積させ、事案をデータベース化することで、今後の対策の検討に活きるのではないか。
- 故意、無意識の逆走を防ぐために、道路側の対策として、視覚に訴えるだけでなく、物理的対策に加え、音で注意喚起を行うことは有効である。
- 道路管理用カメラによる逆走検知・警告技術および車載機器逆走検知・警告技術は、スマホやカーナビに対して注意喚起を行う技術であるが、これらを所持していない人に対しての伝え方を検討するべきではないか。
- 物理的に車を止める対策は、走行速度が遅い部分において導入の検討の余地があるのではないか。また、そのためには逆走車を検知する技術も不可欠のため、CCTV に加えて先進技術を活用しながら検討したらどうか。

#### <資料 4: 高速道路会社の広報・啓発活動等>

- 啓発動画について、逆走することの危険性や、逆走してしまった際の対処法、逆走しやすい箇所などさらに周知し、ドライバーの逆走に対する意識向上を図るとよい。
- 高齢者の免許返納は、家族の働きかけが重要であるため、高齢者だけでなく家族に届く広報啓発活動を行うことが重要。

- 啓発のセミナー等に来る人は比較的交通安全意識の高い人であり、そうではない人への啓発をいかにしていくかが重要ではないか。
- 海外では、対面通行の道路と、中央分離帯で連続的に分離されたそれぞれが一方通行の道路とでは走り方のルールが明確に違うことが教育される国もあるが、日本ではこうした理解が徹底されておらず、分離された高速道路は一方通行との認識が弱いことも逆走発生の遠因かもしれない。
- 逆走した後の対処法について、ドライブシミュレーターでの検証を通じて、人間の特性も考慮しながら検討するべきではないか。
- 啓発動画について、逆走した場合のドライバーからの見え方を撮影し、自身の逆走に気づいたらすぐに停止するように周知する動画も作成したらどうか。

#### <資料 5: 物流・自動車局からの情報提供>

- 車両側で標識を検知する技術については、逆走対策としても有効なため引き続き技術を広めてほしい。

#### <資料 6: 警察庁の取組>

- 逆走には認知症の要素も関わる等、ドライバー側に大きな原因があるケースも多い。したがって、道路側だけでなく、ドライバー側への対策にもさらに注力するべきではないか。
- 今後の重点対策箇所の対策の検討にあたっては、国交省と警察でよく連携することが重要である。

以上