高速道路での逆走対策に関する有識者委員会（第９回）
議事概要

1. 日時　令和８年９月９日　１５：００～１７：００
2. 出席者

大口敬委員長、春日伸予委員、高水紀美彦委員、二瓶美里委員、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、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）、道路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Ⅰ：高速道路の逆走発生状況＞

○ 実際に発生した事故について挙動を分析し、効果的な対策を検討するため、必要な情報をできる限り収集したほうが良い。
○ 事故発生件数の増加の原因は、検知手段の高度化や逆走に対する認知拡大による検知件数の増加だけではないと思われることから、発生要因を見極める必要がある。
○ 65 歳未満の故意による逆走については、高速道路の利用に不慣れなドライバーが、一般道での道間違いと同じ感覚でＵターンしたり，慣れない高速道路での道間違いでパニックになったりするなどが原因となっている可能性がある。
○ 近年はシェアカー利用者や運転する頻度が低いドライバーが増えるなど、運転者の社会構造が変化しており、高速道路における運転技能に関する変化の傾向を踏まえた検討が必要。
○ カーナビの有無と道間違いの関係については、年齢とのクロス分析が必要。カーナビではなく、スマートフォンの地図アプリケーション利用の影響も含めて検討すべき。
○ 本線料金所での逆走事案は、現金利用者の可能性もあるのではないか。ETC 機器（1.0/2.0）の利用状況を新たなデータソースとして活用すれば、走行挙動や心理的要因の分析につながる可能性がある。

＜資料Ⅱ：これまでの取組内容と今後の対応＞

○ 視覚的対策だけでは対応しきれないのではないか。車両走行データを活用した先行研究もあり、停止位置等も把握できるため、効果的

な注意喚起に期待できるのではないか。

＜資料Ⅲ：逆走重点対策の進捗状況＞

○ 過去に事故が発生した箇所で対策を行うことも重要だが、道路構造を分析するなど発生しやすい箇所を検討した上で未然に防ぐ対策を行うことも必要。

＜資料Ⅳ：新たな技術の活用＞

○ スマホ・カーナビの通知音等により注意喚起するなど、音による警告についても検討すべきではないか。

○ 新技術の評価にあたっては、検知性能のベンチマークや、実務上どの程度の誤検知まで許容できるかという具体的な基準・数値を示すことが望ましい。

○ カーナビ案内による逆走防止技術については、注意喚起のみで具体的な道路の特徴含めた運転案内は行われていない。具体的な運転案内ができるようになるためには、データの標準化・共通化が必要であると認識している。

＜資料Ⅴ：高速道路会社の広報・啓発活動等＞

○ 道間違いや逆走を防ぐには、逆走しやすい箇所を疑似体験できる動画などの活用が効果的。また，高速道路利用前に注意点や間違いやすい場所を確認できる仕組みがあると、若いドライバーにも伝わりやすいのではないか。

○ 万が一逆走が発生した場合の排除の方法についても、対策を議論していく必要がある。逆走を「開始させない」対策、「発生時に被害を軽減する」対策、「遭遇する車両へ伝える」対策、「逆走車を排除する」対策など、段階に応じた効果的・効率的な対策を検討すべき。

＜資料Ⅵ：物流・自動車局からの情報提供＞

○ 「道路標識注意喚起装置」は，特に視野が狭まる高齢者に効果的である。今後も自動車の性能を活かす連携を続けるべき。

○ 車両側で道路標識を読み取り注意喚起する「道路標識注意喚起装置」は逆走対策としても有効であるが、機械側で確実に読み取れる形で共通化・標準化するのはどうか。

○ 装置は各社各様に開発が進められているため、装置の共通化・標準

化ができるのかどうかは未知数。

＜資料Ⅶ：警察庁の取組＞

○ 取組内容について確認した。