

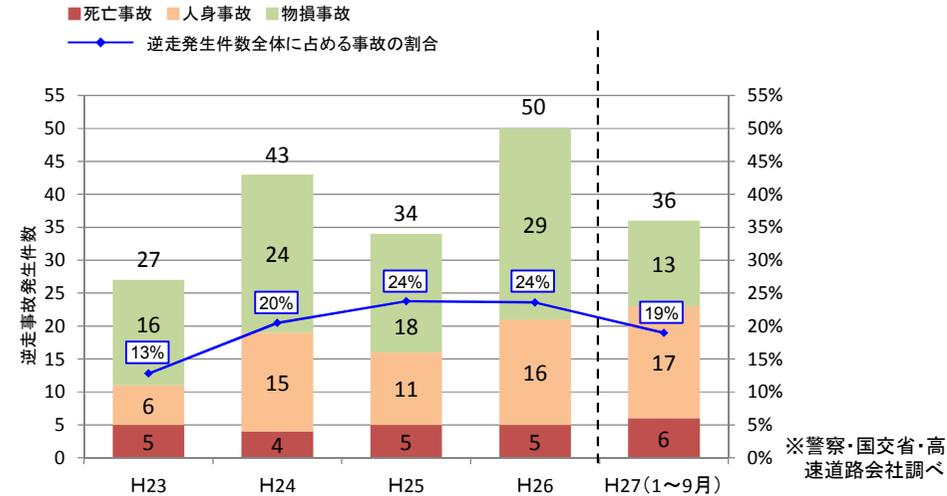
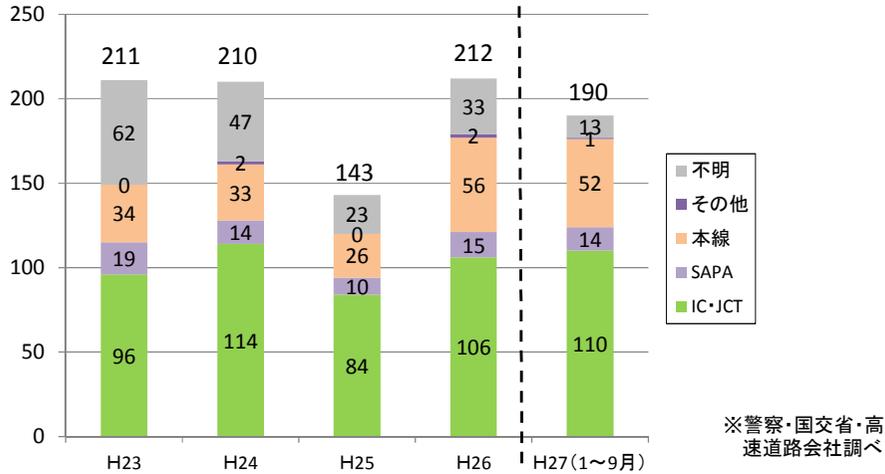
# 高速道路における逆走発生状況について

## 【逆走(交通事故又は車両確保)の発生状況】

- ・H23年～27年9月で966件発生(概ね2日に1回の割合)
- ・うち半数はIC・JCTで逆走を開始

## 【逆走事故の発生状況】

- ・逆走発生件数に占める事故の割合は前年と比べ減少
- ・逆走事故全体に占める死傷事故の割合は増加傾向



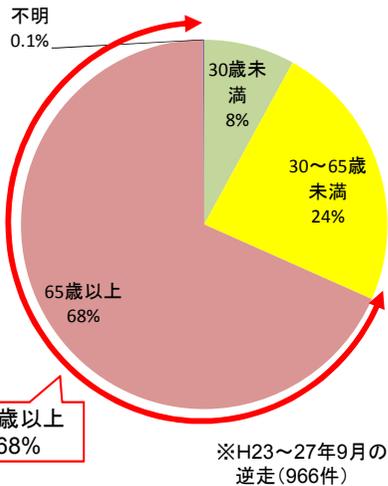
## 【逆走(交通事故又は車両確保)の特徴】H23～27.9の事案より

- ・高齢者の割合が高い(約7割)
- ・認知症や飲酒などの危険な運転者が15%

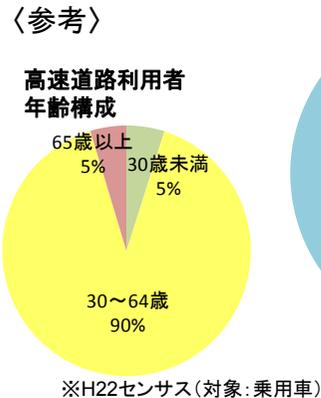
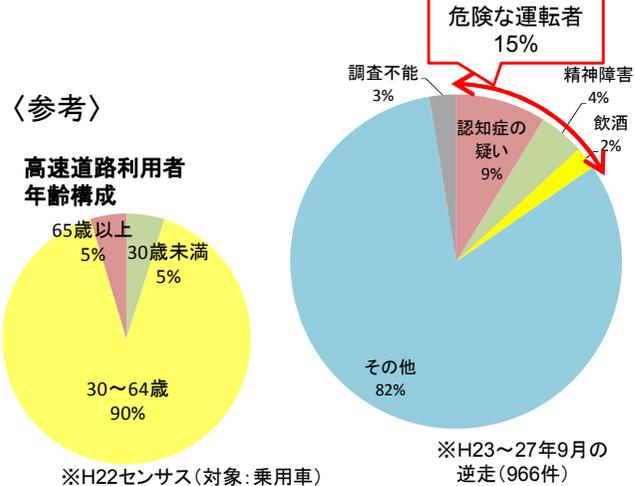
## 【逆走事故の特徴】H23～27.9の事案より

- ・逆走事故は、事故全体と比較して、死傷事故となる割合が約4倍、死亡事故となる割合が約40倍

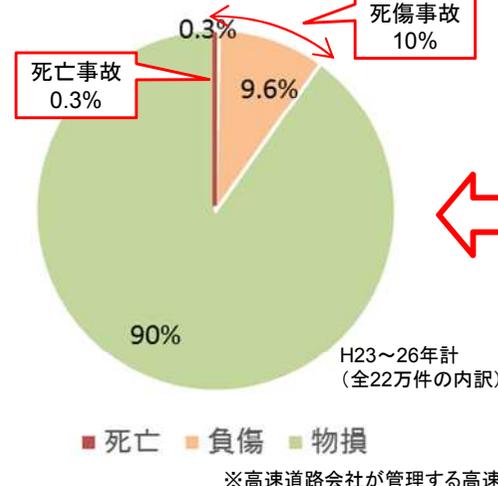
### 逆走(事故又は確保)運転者の年齢



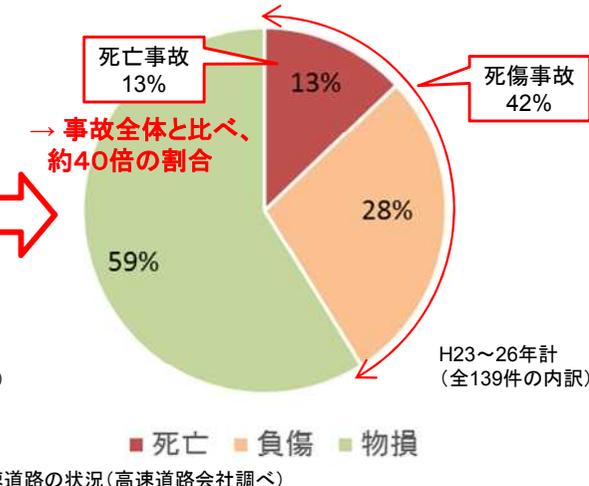
### 逆走(事故又は確保)運転者の状態



### 事故全体の状況



### 逆走事故の状況



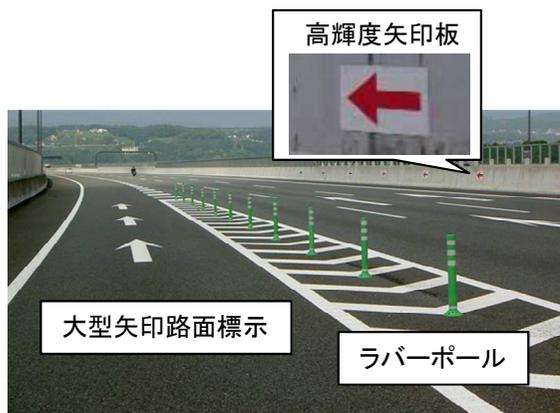
# 高速道路における逆走対策の事例

- 逆走対策は「①誤進入しにくくする」「②仮に誤進入した場合はすぐに気づかせる」が重要
- 頻発箇所などで、標識や路面標示の工夫、障害物設置、更にはITも活用した対策を試行

## 【全国的な対策事例】

### ■ IC合流部等での対策

- H26.9公表： 33箇所  
→ H26年度実施済
- H27.4公表： 34箇所  
→ H27年度完了予定
- H27.11公表： 27箇所



インターチェンジの本線との合流部

### ■ 平面Y型IC交差部での対策

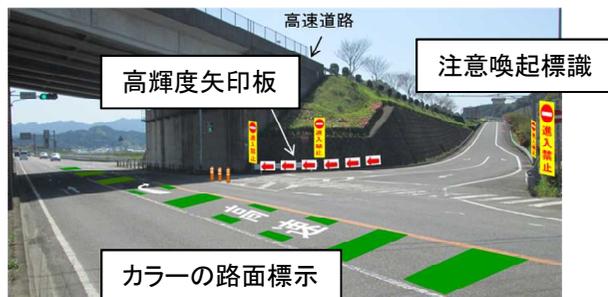
- H27.4公表： 3箇所  
→ H27年度完了予定



平面Y型ICの平面交差部

### ■ 高速道路出口部での対策

- H27.4公表： 7箇所  
→ H27年度完了予定
- H27.11公表： 5箇所



高速道路の出口部

## 【試行的な対策】

### □ 高速道路出口部での警告表示

誤進入がそのまま逆走につながる高速道路出口部にて、逆走を自動検知し、表示板で警告する対策を試行的に実施



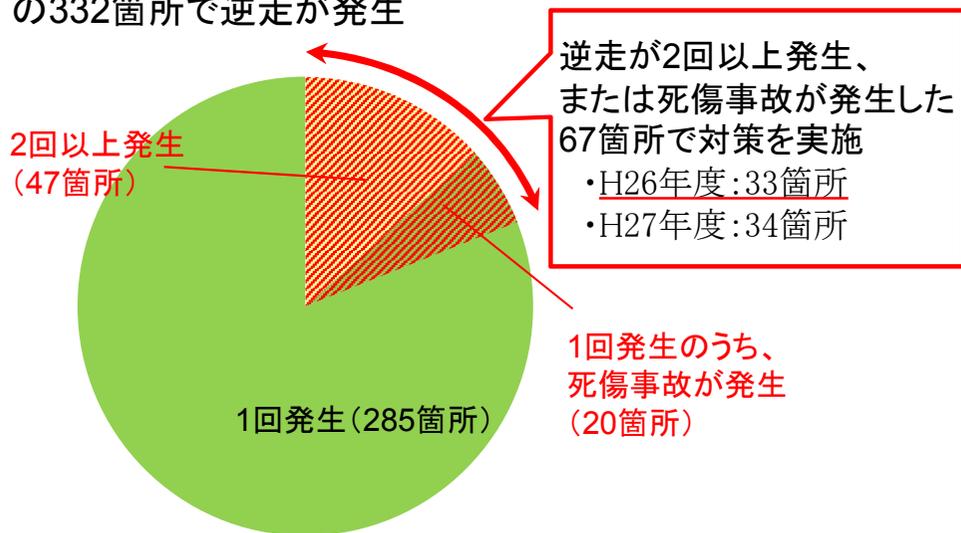
# 高速道路における逆走対策の更なる推進

- 平成26年度に対策を終えた箇所(33箇所)での逆走事案は減少(8割減少)
- 今後は、道路側での対策に加え、自動車メーカー等民間と連携した効果的な対策を検討

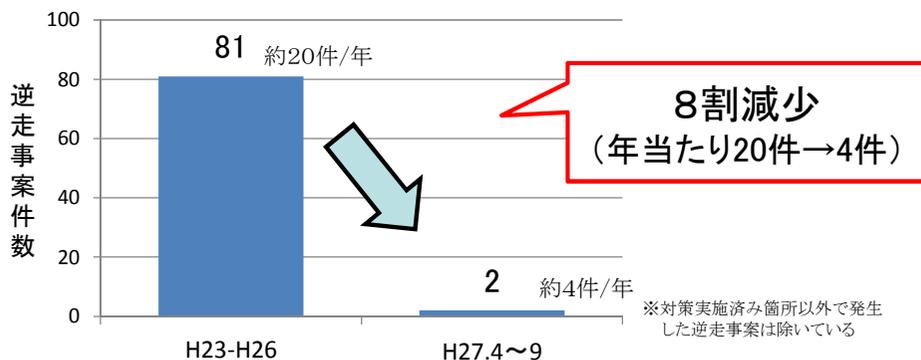
## 【これまでの逆走対策の効果検証】

### ■逆走事案の発生状況と対策箇所(H23~H26年の状況)

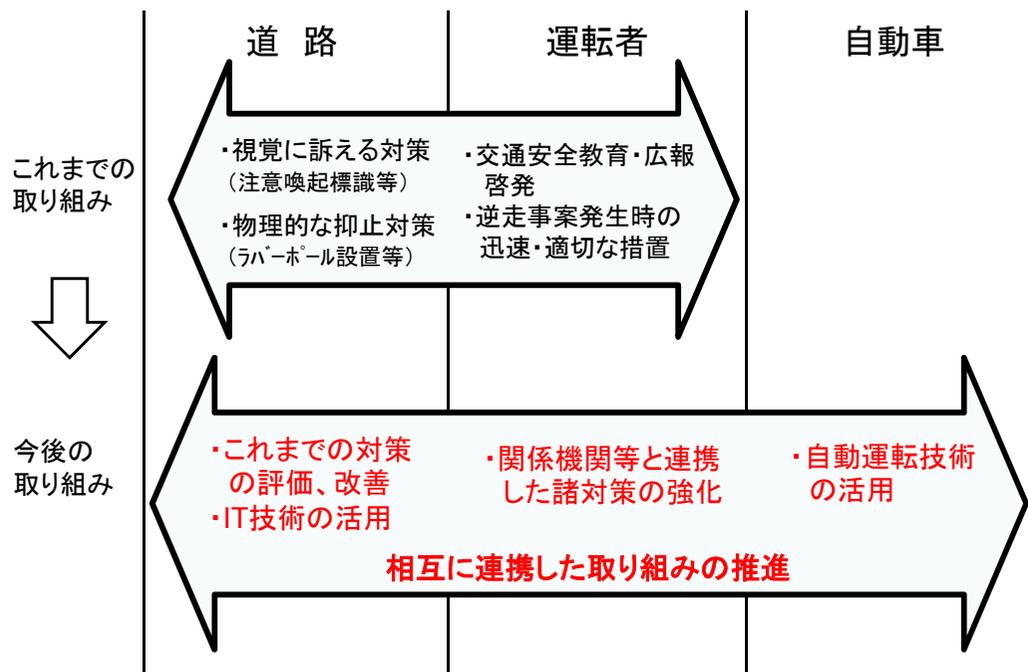
- 高速道路会社管内のIC,JCT,SA,PA 1131箇所のうち、約3割の332箇所では逆走が発生



### ■H26年度に対策を終えた33箇所での逆走発生状況



## 【対策の方向性(案)】



## 【検討の体制(案)】

有識者委員会(第1回:平成27年12月22日開催)

認知症や、交通心理の専門家等により、効果的な逆走対策を検討

官民連携会議(第1回:平成28年1月22日開催)

自動車、IT技術メーカー等と行政が連携し、効果的な逆走対策を検討

# 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会(第1回) 概要

## 本委員会の設置の目的・経緯

### 〈委員会の設置目的〉

重大事故につながる可能性が高い高速道路での逆走に対し、交通工学、自動車工学、安全啓発や交通心理といった幅広い有識者から、効果的な逆走対策に関する助言を頂くことを目的として設置

### 〈委員会の構成〉

(有識者) 委員長 朝倉 康夫 東京工業大学大学院教授  
 委員 稲垣 昇 (一)日本自動車連盟 交通環境部長  
 委員 春日 伸予 芝浦工業大学教授  
 委員 鎌田 実 東京大学大学院教授  
 委員 蓮花 一己 帝塚山大学教授・副学長

(行政等) 国土交通省道路局・自動車局、警察庁、高速道路会社

### 〈これまでの経緯〉

H27年12月22日に第1回委員会を開催

## 逆走事案の概要

○ 高速道路での逆走は概ね2日に1回の割合で発生。運転者の約7割は65歳以上の高齢者

H23～26年の逆走発生件数 194件/年

○ 5回に1回の割合で事故が発生

H23～26年の逆走事故発生件数 38.5件/年

○ 逆走車だけでなく正しく運転している車両も被害に遭う悲惨な事故が後を絶たない

事故全体と比べ  
 ・死傷事故となる割合が約4倍  
 ・死亡事故となる割合が約40倍



〈事件事例〉  
 H27年1月に首都高速で発生した事故。83歳の男性が運転する軽自動車が逆走し、順走の貨物車2台と衝突。逆走車両の運転手が死亡。

## 全体的な逆走対策の考え方

→ 「原因」別、「対策の方向性」別に逆走対策を検討

		対策の方向性		
		逆走を未然に防ぐ	逆走に気付かせる	逆走が発生しても事故に至らせない
逆走に至る原因	過失	「原因」別、「対策の方向性」別に既存の対策の拡充、自動車側の対策を検討		
	故意			
	その他 認知症 等			

## 今後の逆走対策に求める事項(委員の主な意見)

### 【逆走対策全般に関して】

- 個々の逆走事案の背景要因を詳細に分析した上で、対策を検討する必要がある
- ドライバー目線での対策の検討、効果検証が必要
- 自主的な安全行動ができなくなる恐れがあるため、路側からの警告に依存し過ぎるべきではない
- 高齢者は動体視力が落ちており、標識や路面標示をたくさん設置しても効果があるか疑問
- 標識の誤認識等、最初の間違いを起こりにくくすることが重要
- 逆走した場合、逆走に遭遇した場合の正しい行動について検討が必要

### 【各メーカーでの対策に関して】

- 新車への長期的な対策と、現在の使用中車両への短期的な対策は分けて検討するべき
- ドライバーの運転支援にHMIの開発が有効

# 全体的な逆走対策の考え方

逆走に至る原因	「①逆走を未然に防ぐ」			対策の方向性		「③逆走が発生しても事故に至らせない」
				「②逆走に気づかせる」		
<b>1. 過失</b> <b>【76件、うち事故10件(死亡0件、負傷7件)】</b> ○一般道からIC出口に進入 ○ICで誤ったランプに進入 ○SAPAで誤ったランプに進入 等  《主な動機》 案内標示を見逃し、道を間違えて逆走	<b>【道路対策】</b> <b>●逆走に至りにくい構造</b> ・ハーフダイヤモンド型IC出口 ・平面Y型ICのランプ交差箇所 →ラバーポール設置	<b>【運転者対策】</b> <b>■●交通安全啓発</b> →逆走した際のルール周知	<b>【自動車対策】</b> <b>◆運転者の過失をリカバーする機能の付加</b>	<b>【道路対策】</b> <b>●誤進入地点でのわかりやすい案内</b> ・SAPA流入ランプ ・ハーフダイヤモンド型IC出口 ・平面Y型ICのランプ交差箇所 →大型矢印路面標示、高輝度矢印板、大型進入禁止看板、右折案内看板、カラー舗装等  <b>●誤進入地点での注意喚起</b> ・ランプ出口や合流部 →逆走防止装置(センサー+音、光)	<b>【各種警告】</b> <b>●◆逆走中であることを認識させる警告</b> ・本線や車内で警告 →路面標示、看板 →カーナビやETCを活用した車内警報	<b>■取締りの強化</b>  <b>【順走車対策】</b> <b>●◆順走車に逆走車の存在を知らせる注意喚起</b> ・本線や車内で警告 →情報板、センサー設置、管制センターとの連動 →路車間、車車間通信
<b>2. 故意</b> <b>【69件、うち事故11件(死亡0件、負傷7件)】</b> ○料金所通過後の分岐点またはJCTで行き先を間違え、 <u>本線合流部でUターン</u> ○誤って手前のIC・JCTで流出したため、本線に戻ろうと、 <u>反対車線からのオフランプに進入し、本線を逆走</u> ○料金所通過後の分岐点での行き先の間違いや、降りる予定のICを通過したため、戻ろうとして本線でUターン 等  《主な動機》 行き先の間違いに気づき、正しい行き先に向かおうとして逆走	<b>●逆走を開始しにくい構造</b> ・本線やランプの合流部 →ラバーポール設置	<b>●■高速道路通行ルールの啓発</b> →料金所申告によるUターン処理  <b>■交通ルールの指導徹底</b>	<b>◆故意の逆走を防ぐ機能の付加</b>	<b>●行動選択地点での間違えにくい案内</b> ・分岐部等での行先案内強化 →路面標示(矢印、行先)  <b>●故意に逆走を開始する地点でのわかりやすい注意喚起</b> ・本線やランプの合流部 →大型矢印路面標示、高輝度矢印板		
<b>3. その他</b> <b>【44件、うち事故14件(死亡6件、負傷2件)】</b> ○認知症の疑い ○精神異常・飲酒等 ○その他 等  《主な動機》 正常な判断ができない、高速道路のルールや高速道路であることの認識なし	<b>●高速道路の認識がない者の進入抑制</b> ・料金所入口一般レーン →ゲートバー設置	<b>■危険な運転者の免許取り消し等</b>	<b>◆危険な運転者が運転できない機能の付加</b>	<b>【強制停止策】</b> <b>●◆逆走車を強制的に停止させる設備・機能の付加</b>		

【 】内はH27年1～9月における逆走件数(確保及び事故)

現状の対策 今後の対策案

●道路 ◆自動車 ■警察

# 逆走対策・今後のスケジュール(案)

年度	有識者委員会	官民連携会議	具体の対策
2015 (H27)	<p>11/27公表 目標と連携拡大による取組の宣言</p> <p>12/22 (第1回) ・逆走事案の概況、詳細分析                      ・全体的な対策の考え方                      ・道路側が拡充すべき対策                      ・運転者側の対策                      ・メーカーサイドに期待する分野                      (自動車側での対策、道路と自動車の連携)                      ・今後の検討スケジュール</p> <p>2月 (第2回) ・対策のロードマップ(案)                      ↓ 取りまとめ</p>	<p>示唆</p> <p>1/22 (第1回) ・逆走問題の課題共有                      ・有識者委員会からの示唆                      ・民間企業からの発表                      ・官民連携方針の確認                      ・今後の検討スケジュール</p> <p>民間企業保有技術の提示</p>	<p>道路側での対策                      運転者向けの対策</p> <p>車載機器での対策 自動車での対策</p> <p>・単体で完結する対策は引き続き拡充</p> <p>・道路と自動車                      が連携する対策に関して、順次整備</p> <p>・既存技術活用                      ・新技術の開発</p> <p>・既存技術活用                      ・新技術の開発</p>
	<p>3月目途取りまとめ 全体ロードマップ・各分野での取組内容                      … 拡充・強化する対策メニュー(実現イメージと工程)</p>		<p>4月目処 対策試行の公募</p> <p>高速道路実フィールドでの試行運用</p> <p>・順次の普及                      ・順次の普及</p>
2016 (H28)	<p>4~6月 (第3回) ・対策の取組状況                      ・逆走事案の詳細分析、事例調査                      ・関係者ヒアリング(有識者・民間)                      ・対策結果の評価、分析</p> <p>10~12月 (第4回) ・対策の取組状況                      ・逆走事案の詳細分析、事例調査                      ・関係者ヒアリング(有識者・民間)                      ・対策結果の評価、分析</p>	<p>5~7月 (第2回) ・各分野での取組状況・共有                      ・有識者委員会からの示唆                      ・民間技術に関する関係者ヒアリング</p> <p>11~1月 (第3回) ・各分野での取組状況・共有                      ・有識者委員会からの示唆                      ・民間技術に関する関係者ヒアリング</p>	
<p>3月目途取りまとめ 各分野での取組状況</p>			
2017 ~2019	<p>※以降、年2回を基本(必要に応じて適宜追加)</p>		
2020 (H32)	<p>高速道路での逆走事故ゼロ達成</p>		<p>引き続きの対策・開発・普及</p>