

高速道路での逆走対策に関する 有識者委員会(第5回)

- 資料1 2018年逆走発生状況
- 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
- 資料3 効果的・効率的な対策実施
- 資料4 新しい逆走対策の取り組み

参考資料 分析データ集

I. 2018年逆走発生状況

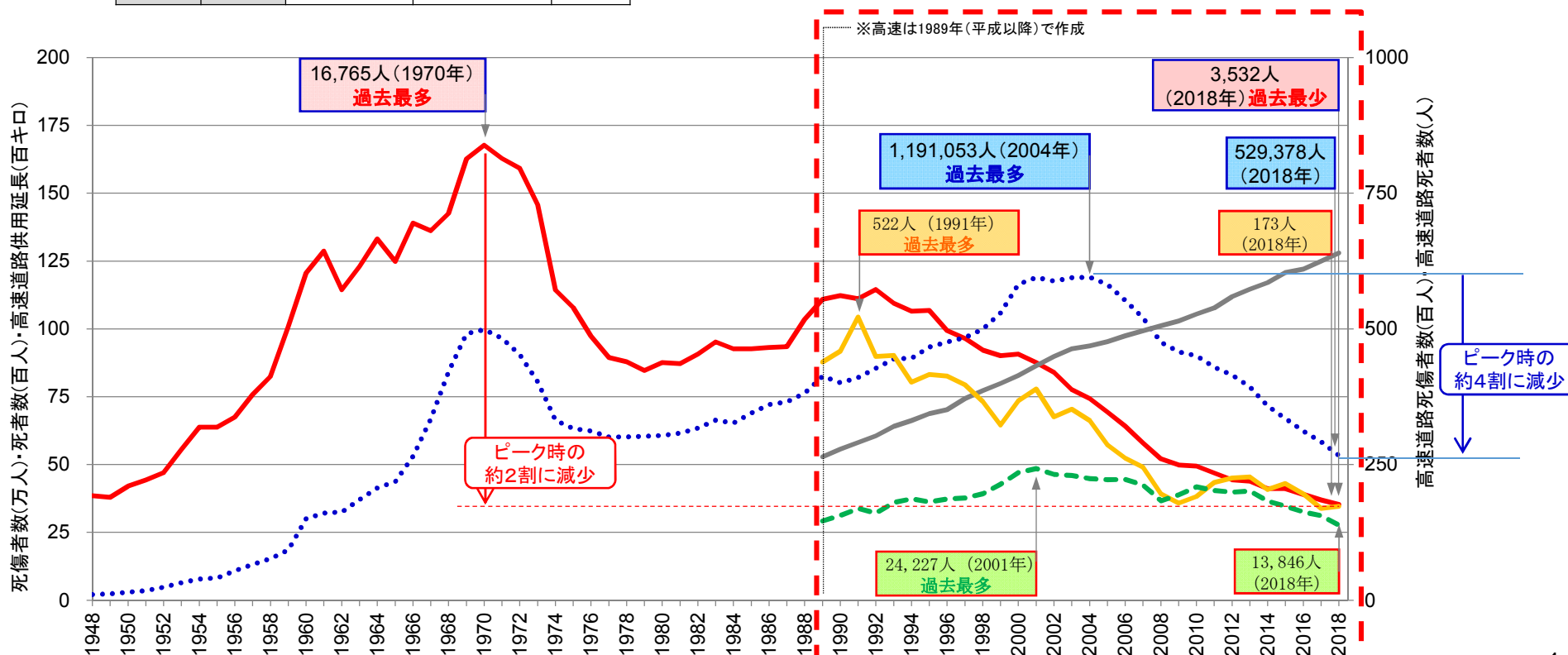
全道路の交通事故の推移

○2018年の交通事故死者数は、ピーク時(1970年)の約2割まで減少。死傷者数はピーク時(2004年)の約4割まで減少。

〈2018年中の交通事故(全道路)〉

	2018年中	前年比
発生件数	43万 601件	4万1,564件 - 8.9%
死傷者数	52万9,378人	5万1,472人 - 9.6%
	死者数	3,532人 - 162人 - 4.4%
	負傷者数	52万5,846人 - 5万1,310人 - 9.6%

- 死傷者数(万人)
- 死者数(百人)
- 高速道路死傷者数(百人)
- 高速道路死者数(人)
- 高速道路供用延長(百キロ)



出典: 警察庁公表資料をもとに作成

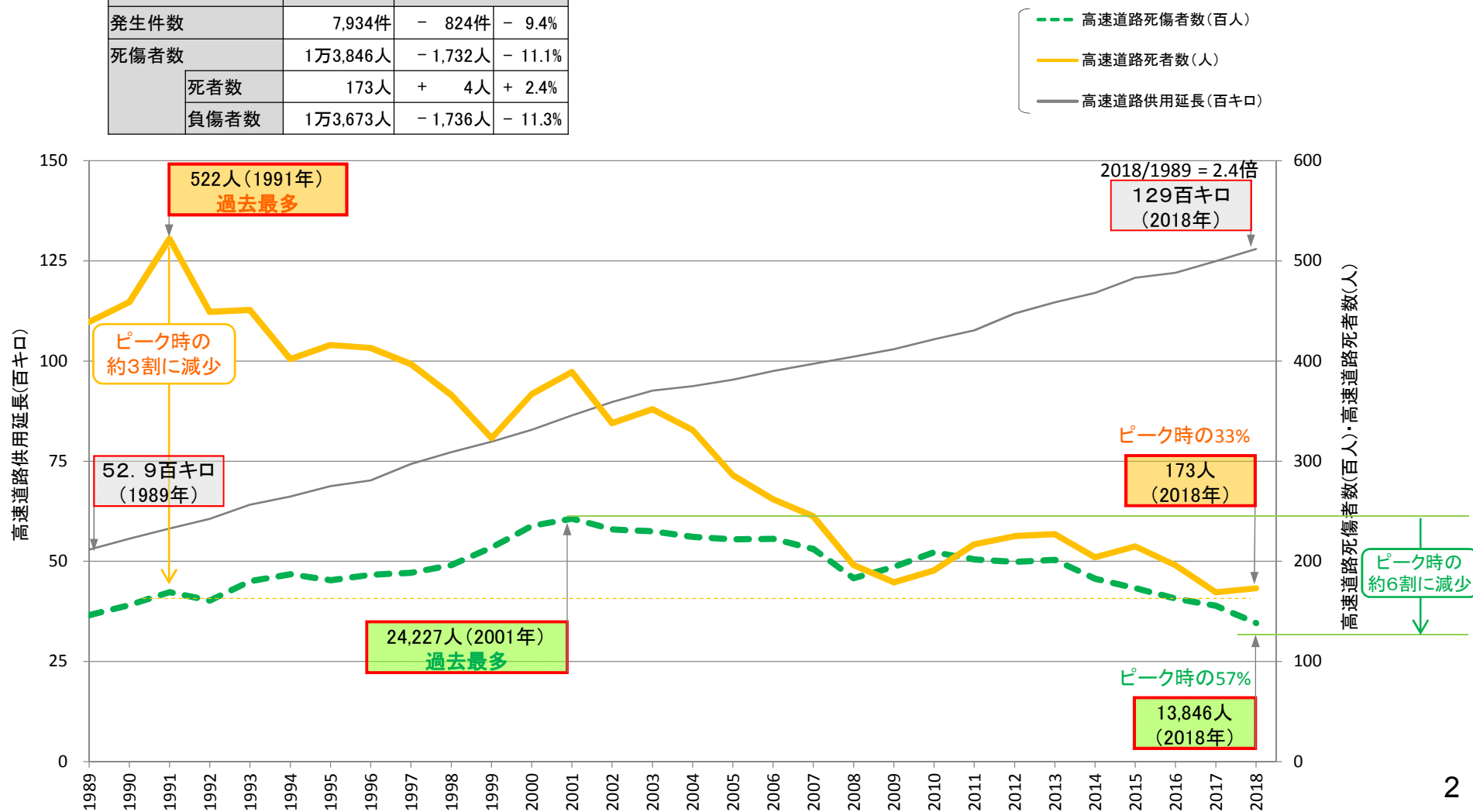
拡大 次ページへ

高速道路の交通事故の推移

- 2018年の高速道路延長は、1989年(平成元年)と比較し約2倍に増加。
- 2018年の高速道路の交通事故死者数は、ピーク時(1991年)の約3割まで減少。死傷者数はピーク時(2001年)の約6割まで減少。

〈2018年中の交通事故(高速道路)〉

	2018年中	前年比	
発生件数	7,934件	- 824件	- 9.4%
死傷者数	1万3,846人	- 1,732人	- 11.1%
	死者数	173人	+ 4人
負傷者数	1万3,673人	- 1,736人	- 11.3%



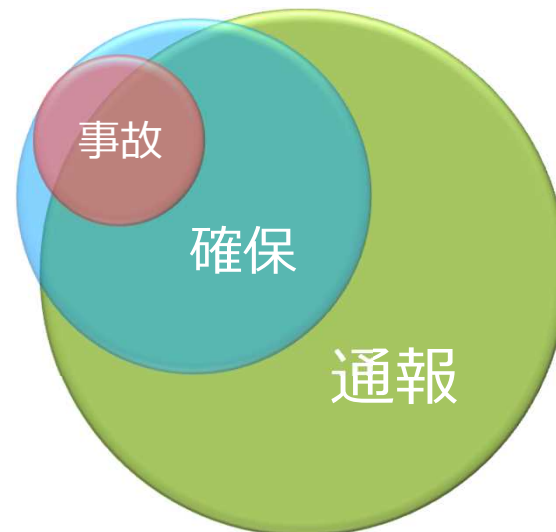
出典: 警察庁公表資料をもとに作成

用語の定義

事故ベース：【逆走による死亡、負傷、物損事故】

確保ベース：【逆走事故】+【事故には至らない警察等による逆走車の確保件数】

通報ベース：【道路利用者による通報件数】+【パトロール隊や監視カメラによる発見件数】

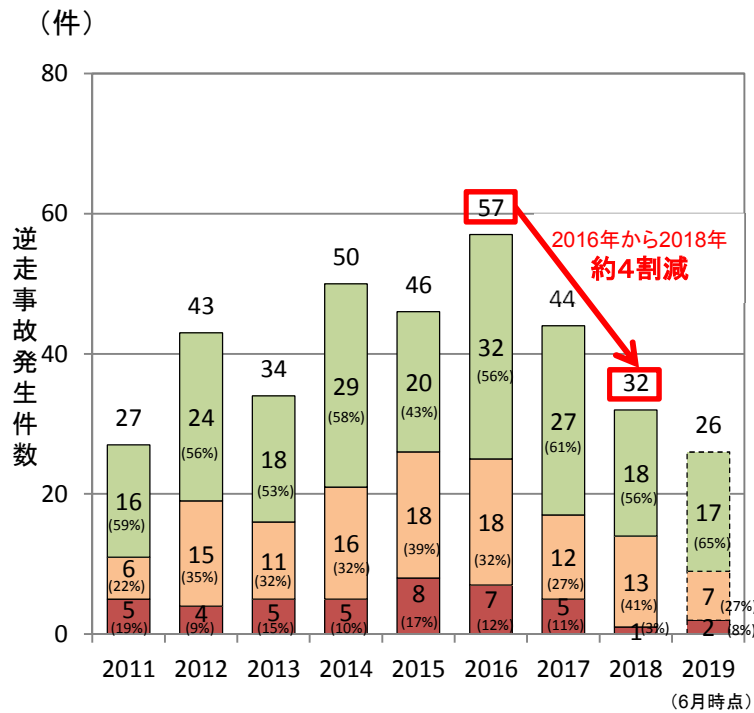




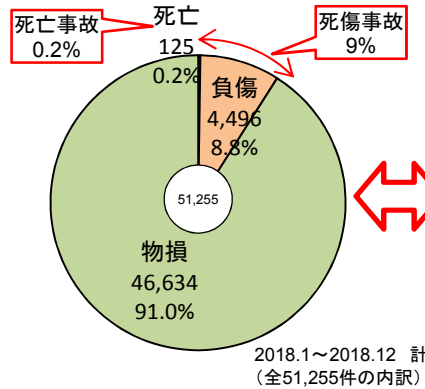
I - 1. 逆走事故発生状況

1-①. 逆走事故件数 [事故形態別]

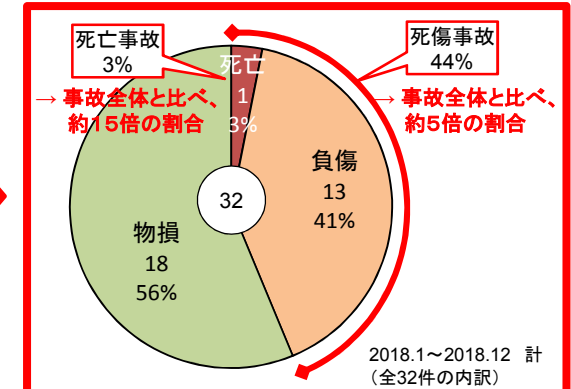
- 2018年の逆走事故は、2016年から2箇年で約4割減少。負傷と物損は傾向に大きな変化は見られないが、死亡は1件のみ。
- 2019年は6月までの半年で26件(死亡2、負傷7、物損17)発生。
- 高速道路での事故全体に比べ、逆走事故は死亡事故になる割合は約15倍、死傷事故になる割合は約5倍と、特に高いという傾向に大きな変化はない。



〈逆走事故発生件数の推移と事故形態〉

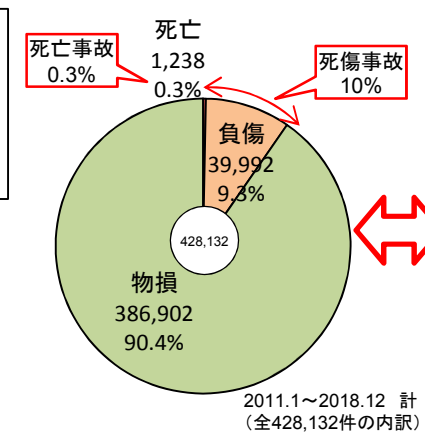


〈2018年の事故全体〉※

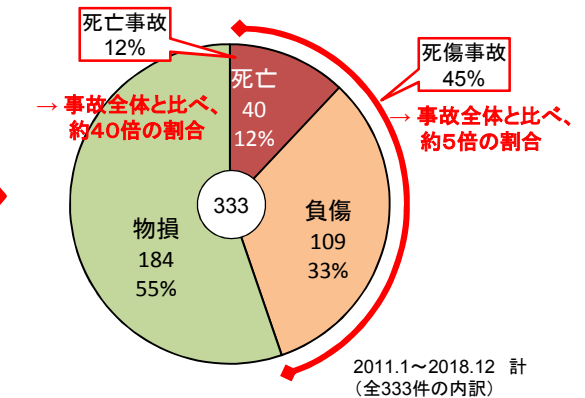


〈2018年の逆走事故〉

事故形態



〈2011~2018年の事故全体〉※



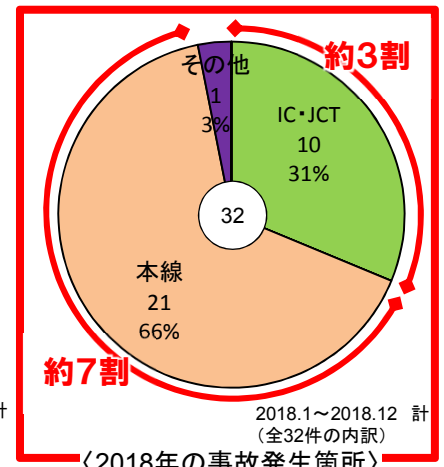
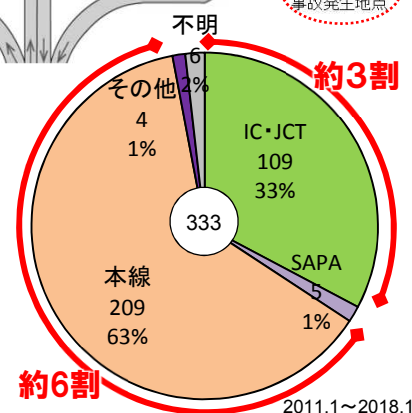
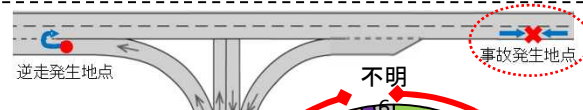
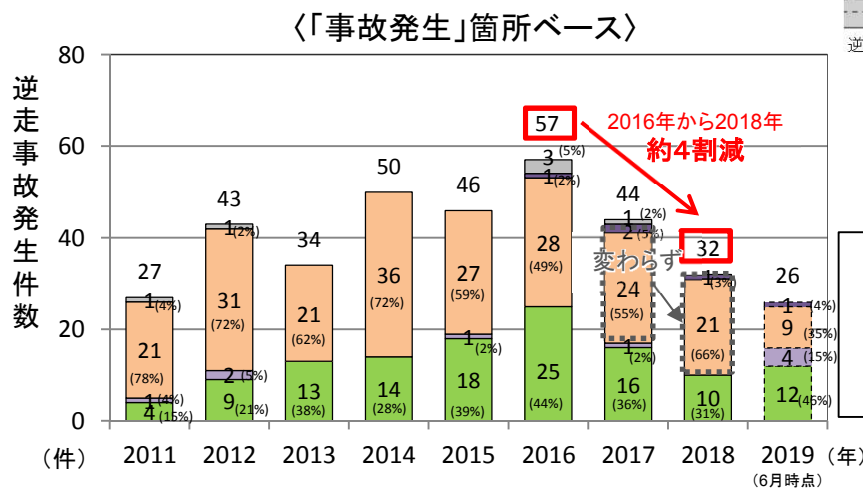
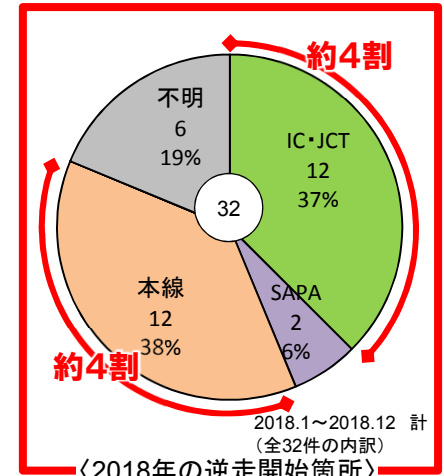
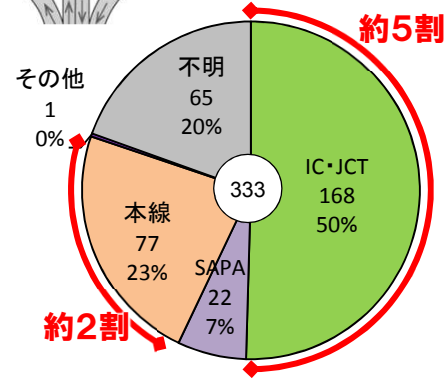
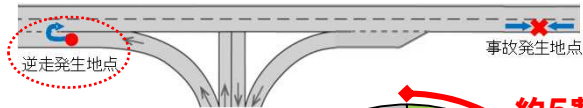
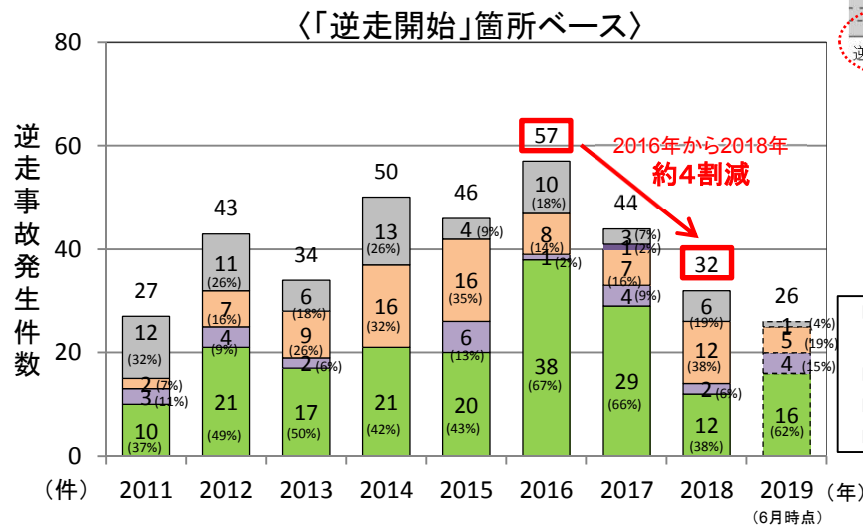
〈2011~2018年の逆走事故〉

データ: 2011年~2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案 N=359
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

※ 高速道路会社が管理する
 高速道路の状況(高速道路会社調べ)

1-②. 逆走事故件数 [箇所別] (開始箇所ベース、事故箇所ベース)

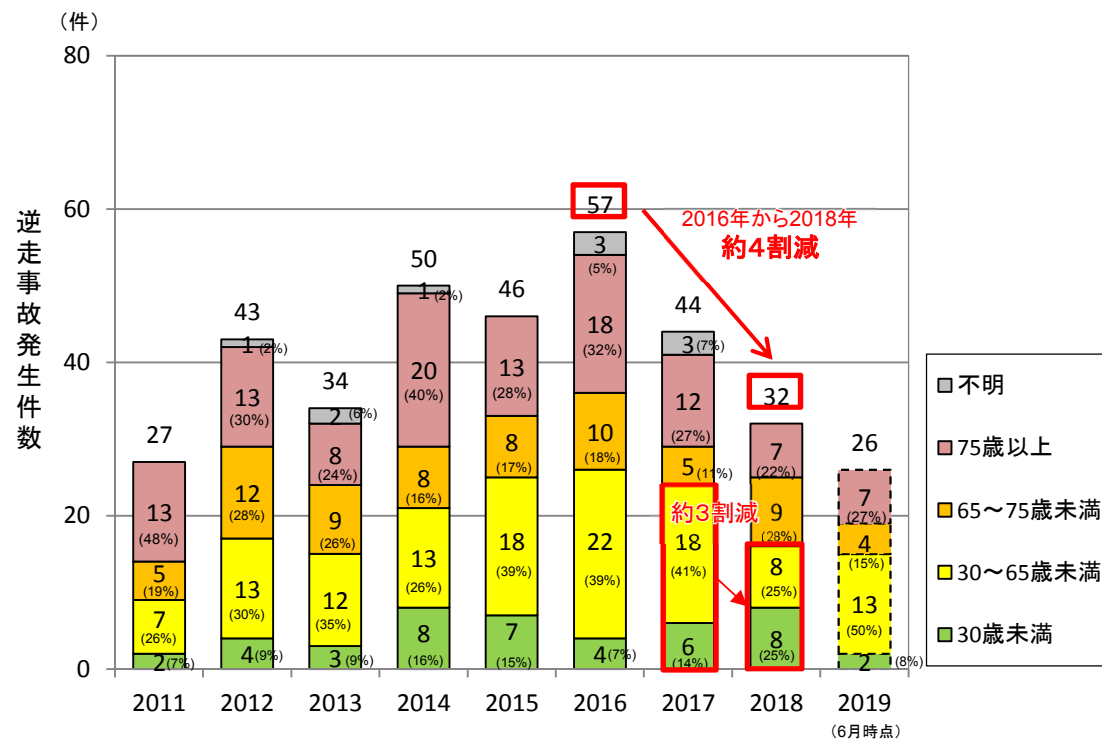
○2018年の逆走事故の逆走開始箇所は、IC・JCTと本線が最多。
 ○事故発生箇所では、本線が約7割と最も多くを占めており、これまでの傾向と変わりがない。



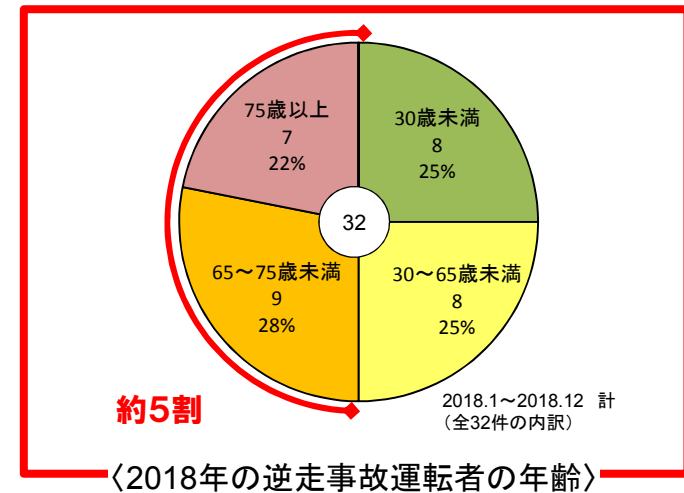
データ: 2011年~2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案 N=359
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

1-③. 逆走事故件数 [年齢別]

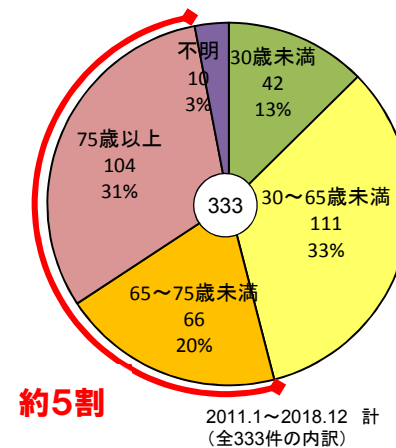
○2018年の逆走事故の年齢構成は、65歳以上が全体の約5割であり従来に比べ大きな変化は見られない。



〈逆走事故発生件数の推移と運転者の年齢〉



〈2018年の逆走事故運転者の年齢〉

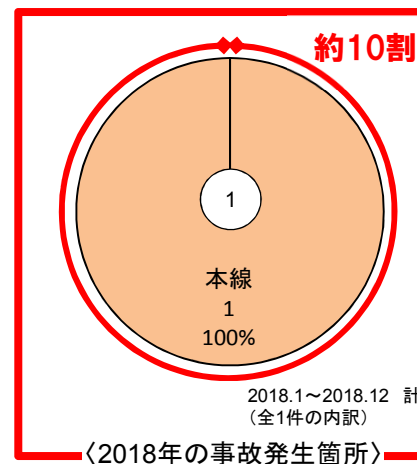
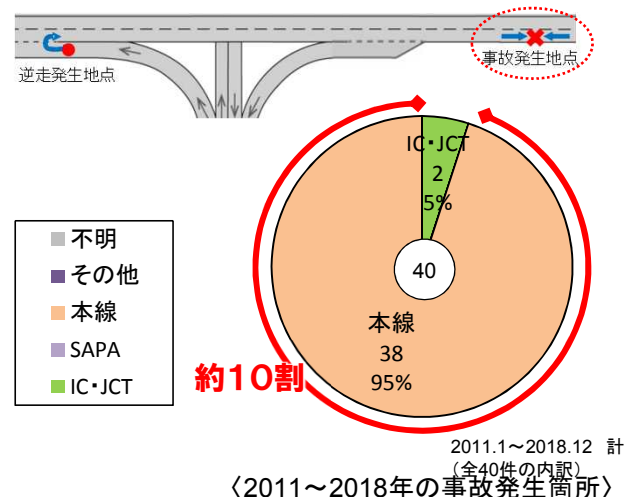
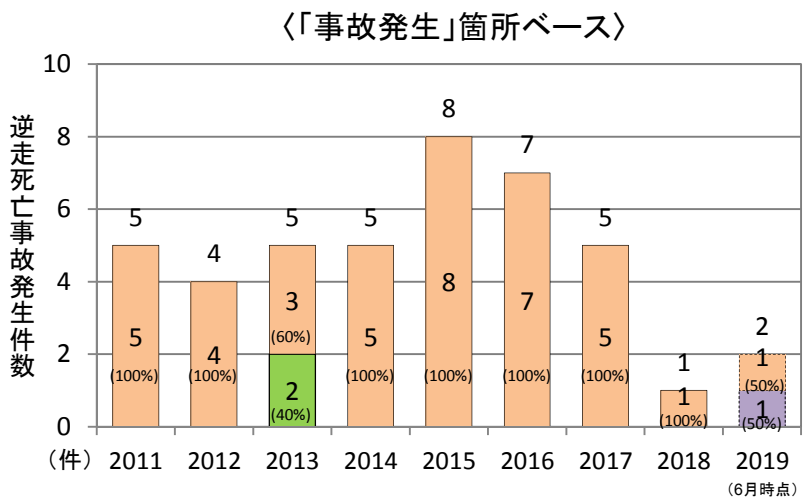
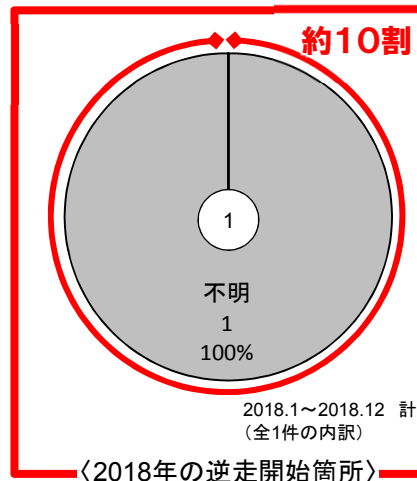
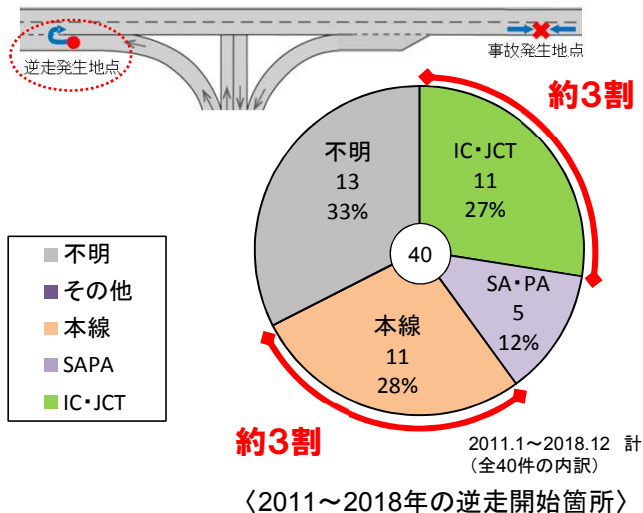
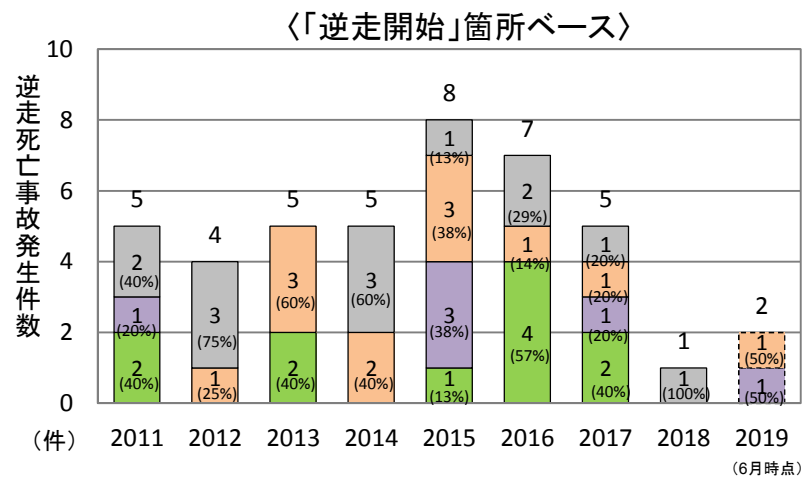


〈2011~2018年の逆走事故運転者の年齢〉

データ： 2011年~2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案 N=359
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

1-④. 逆走事故件数（死亡）【箇所別】（開始箇所ベース、事故箇所ベース）

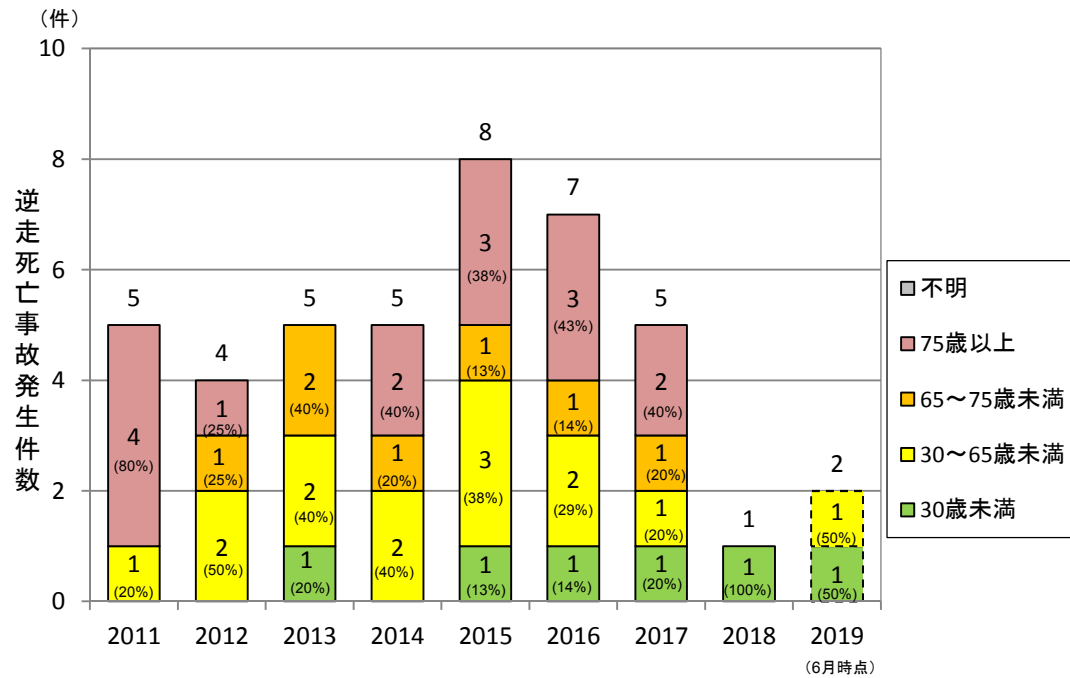
○2018年は死亡事故が1件（ICまたはPAから逆走し本線で順走車と衝突）発生している。
 ○2019年は6月までに死亡事故が2件（SAから逆走し順走車と衝突・本線を走行中に反対車線に進入し順走車と衝突）発生している。



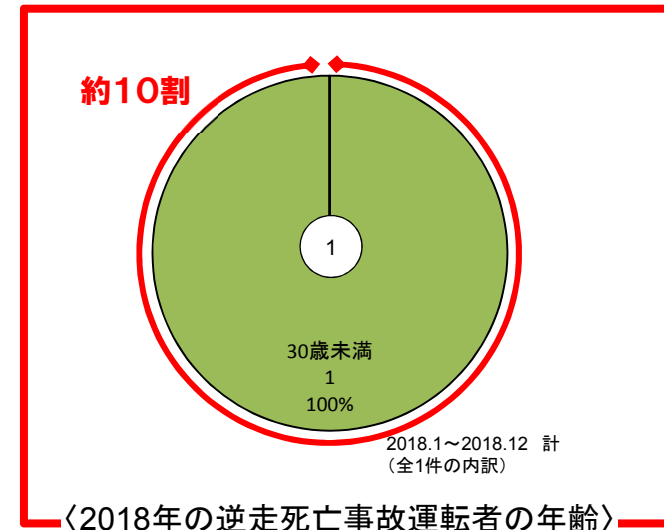
データ： 2011年～2019年6月の高速道路（国土交通省及び高速道路会社管理）における死亡事故 N=42
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

1-⑤. 逆走事故件数（死亡） [年齢別]

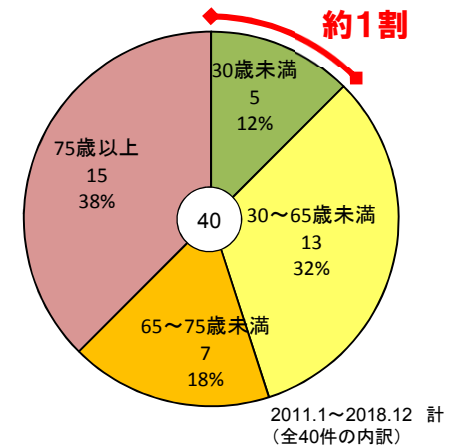
○2018年の逆走死亡事故は30歳未満の1件のみであり、2019年6月までの2件も、20代と30代でそれぞれ1件と若年層となっている。



〈逆走死亡事故発生件数の推移と運転者の年齢〉



〈2018年の逆走死亡事故運転者の年齢〉



〈2011~2018年の逆走死亡事故運転者の年齢〉

データ： 2011年～2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における死亡事故 N=42
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成



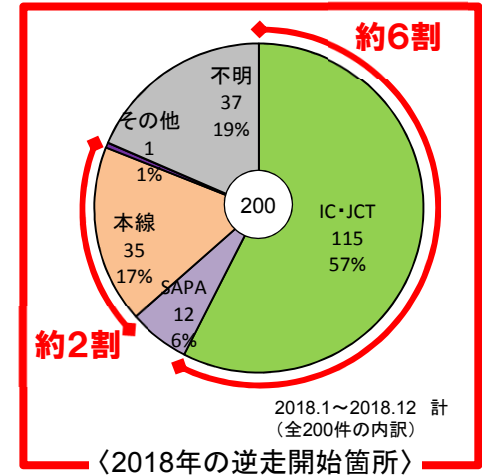
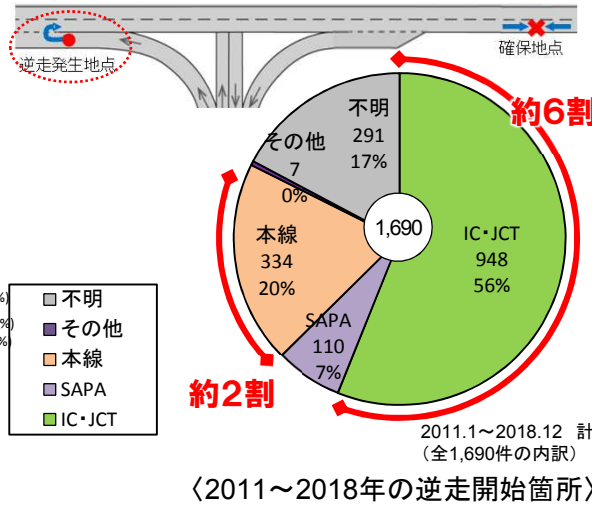
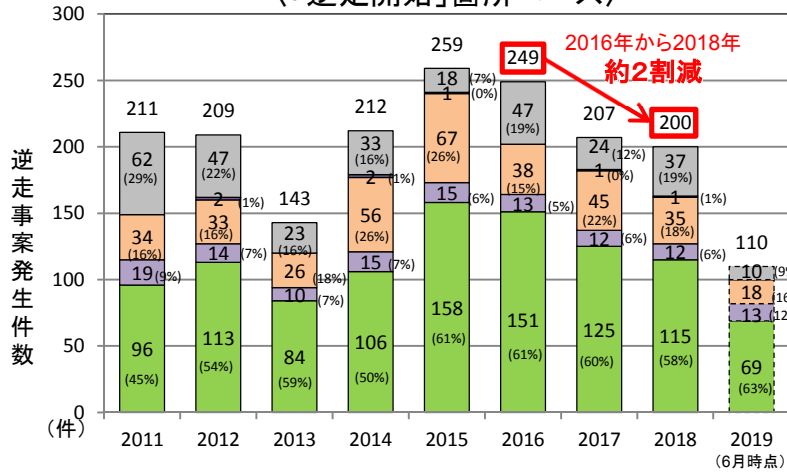
1-2. 逆走事案(確保)発生状況

2-①. 逆走事案(確保)件数 [箇所別] (開始箇所ベース、確保箇所ベース)

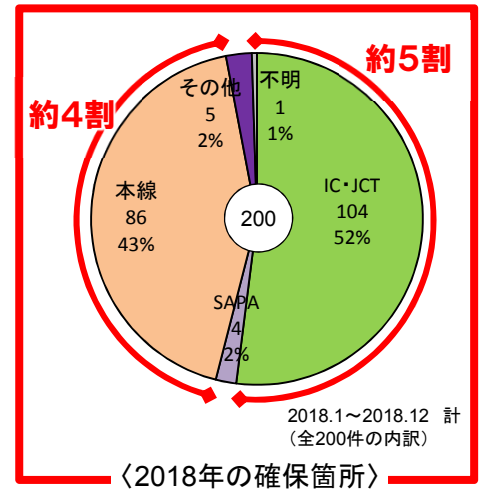
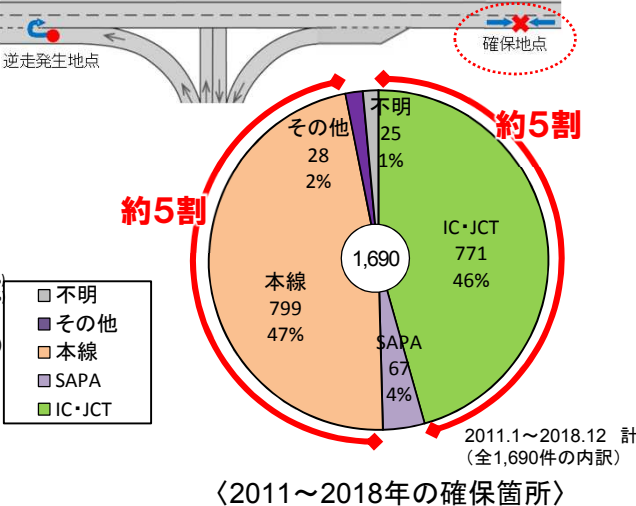
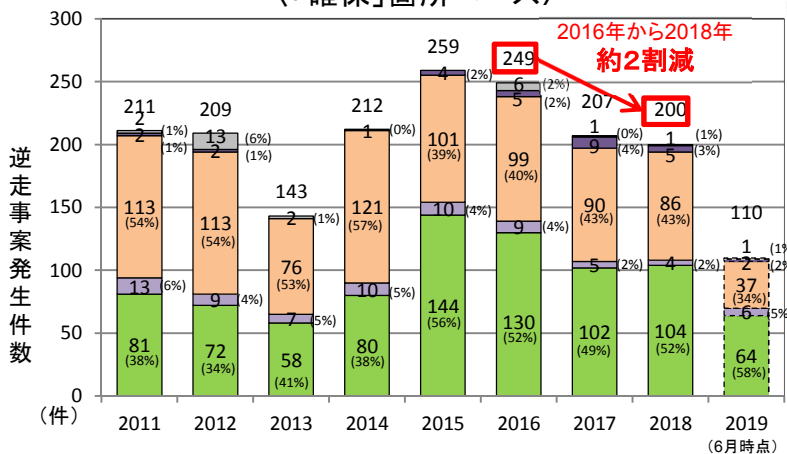
※確保は事故発生後も含む

- 2018年の逆走事案発生件数は、2016年からの2箇年で約2割減少。
- 逆走開始箇所は、IC・JCTが約6割、次いで本線が約2割という傾向に大きな変化はない。
- 確保箇所は、IC・JCTが約5割、次いで本線が約4割という傾向に大きな変化はない。

〈「逆走開始」箇所ベース〉



〈「確保」箇所ベース〉

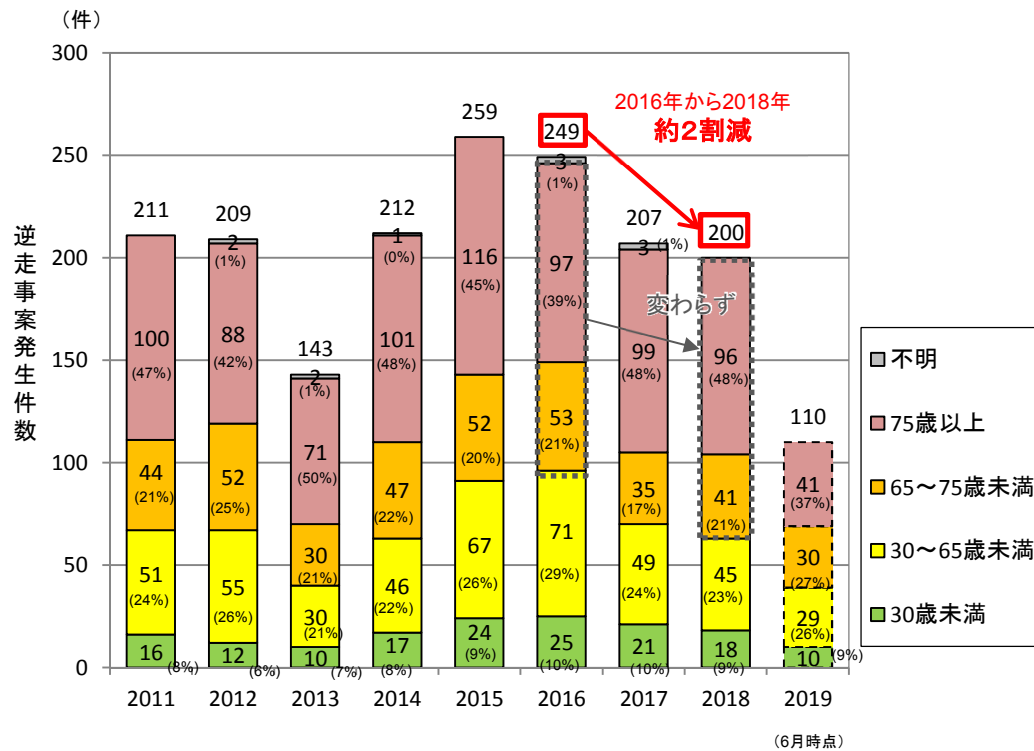


データ： 2011年～2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N=1,800
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

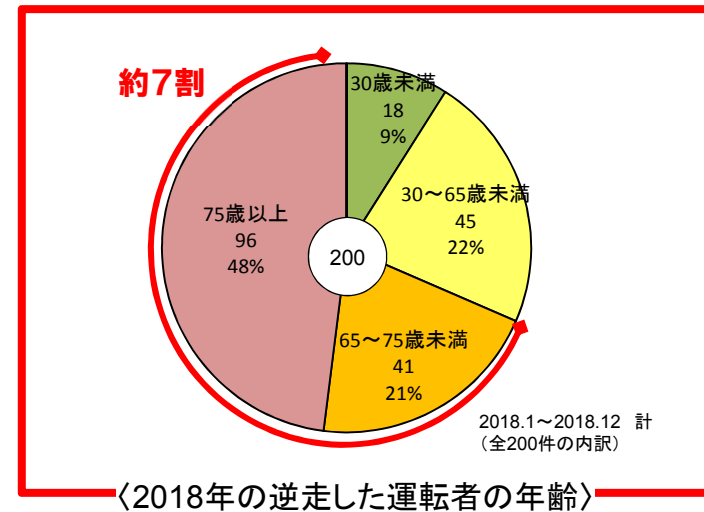
2-②. 逆走事案(確保)件数 [年齢別]

※確保は事故発生後も含む

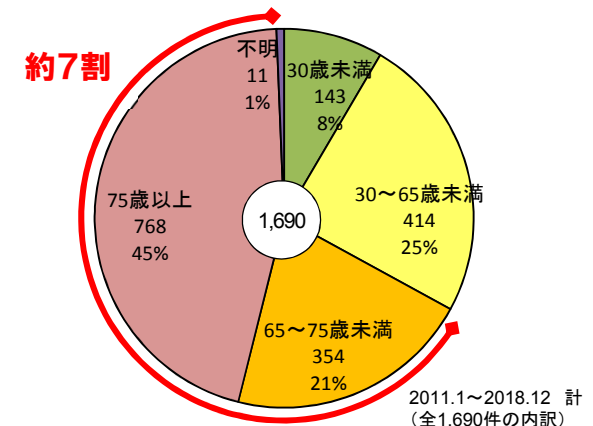
○65歳以上が約7割という傾向に大きな変化はなく、2014年以降は140件前後で推移している。



〈逆走事案発生件数の推移と運転者の年齢〉



〈2018年の逆走した運転者の年齢〉



〈2011~2018年の逆走した運転者の年齢〉

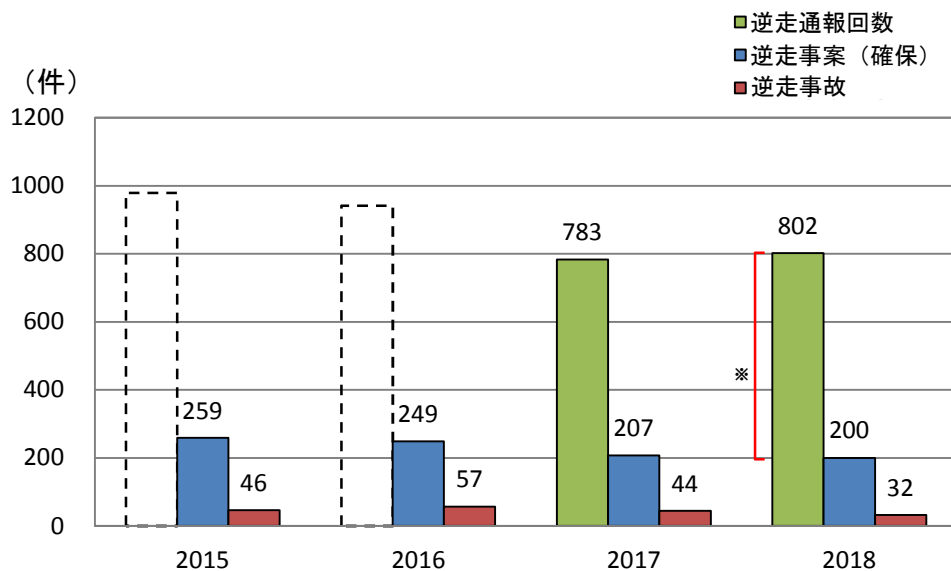
データ： 2011年~2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N=1,800
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成



I -3. 逆走通報状況

3. 逆走通報件数

○逆走通報件数は約800件前後で推移。通報件数に対して確保件数は約3割。確保件数に対して事故件数は約2割。



〈逆走通報回数と逆走発生事案〉

※は「誤報」もしくは、「自ら気づき順走に戻った」か、「逆走をしつづけて出口等から退出」した件数と思料



逆走事案

データ：2015年～2018年の高速道路（国土交通省及び高速道路会社管理）における事故または確保に至った逆走事案 N=915

出典：警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

逆走通報回数

データ：2017年～2018年の高速道路（NEXCO東日本、NEXCO中日本、NEXCO西日本、本四高速）で逆走の通報やパトロールでの発見があった回数 N=1,585

出典：高速道路会社が作成