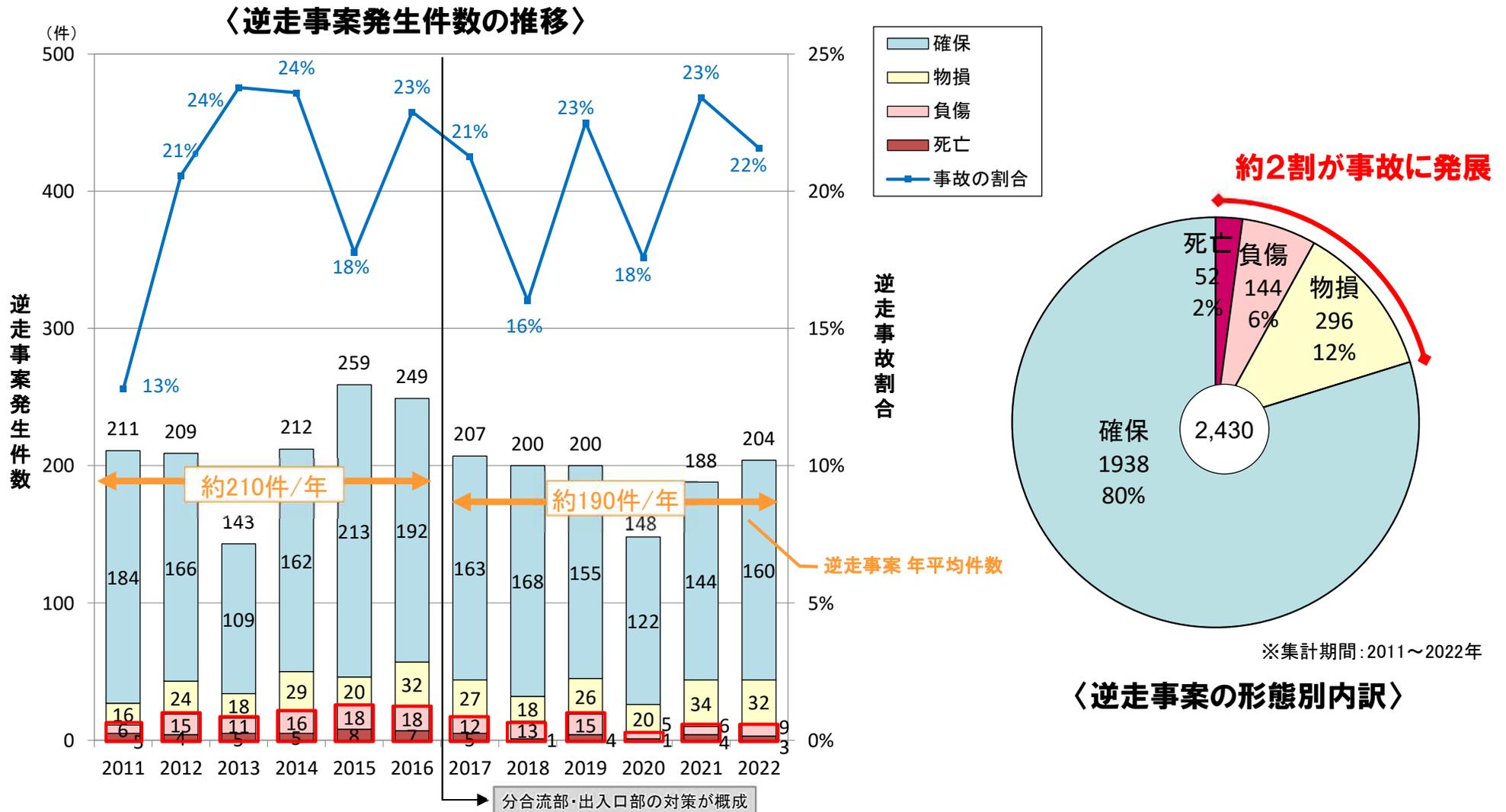


# I. 逆走発生状況

# 1-①. 逆走事案の発生状況 [逆走の形態別]

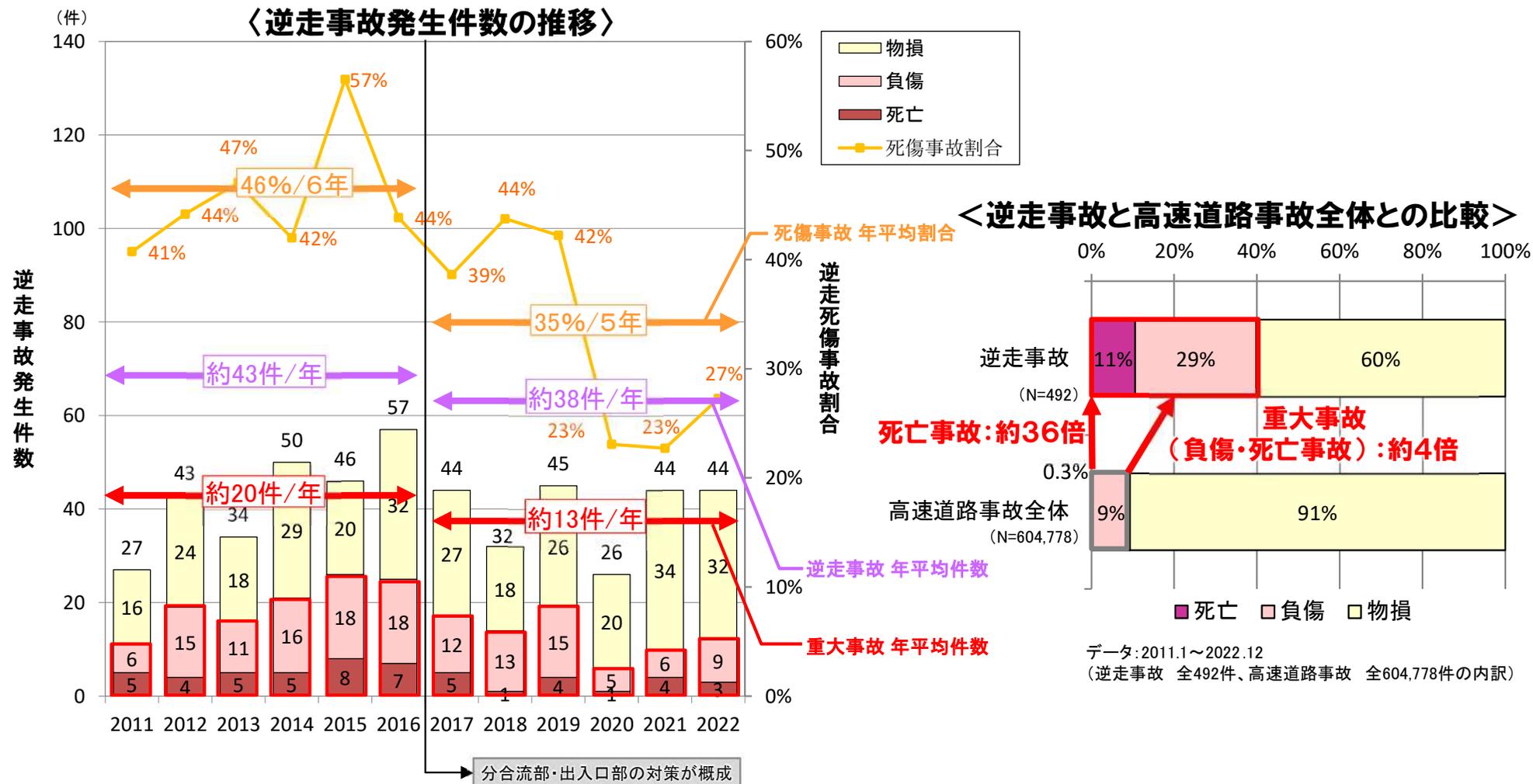
○逆走事案発生件数は、対策が概成した2017年以降は約190件／年発生しており、横ばい傾向が継続  
 ○そのうち約2割が事故に発展し、負傷・死亡事故も毎年発生



データ： 2011年～2022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=2,430  
 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. 逆走事故の発生状況 [逆走の形態別]

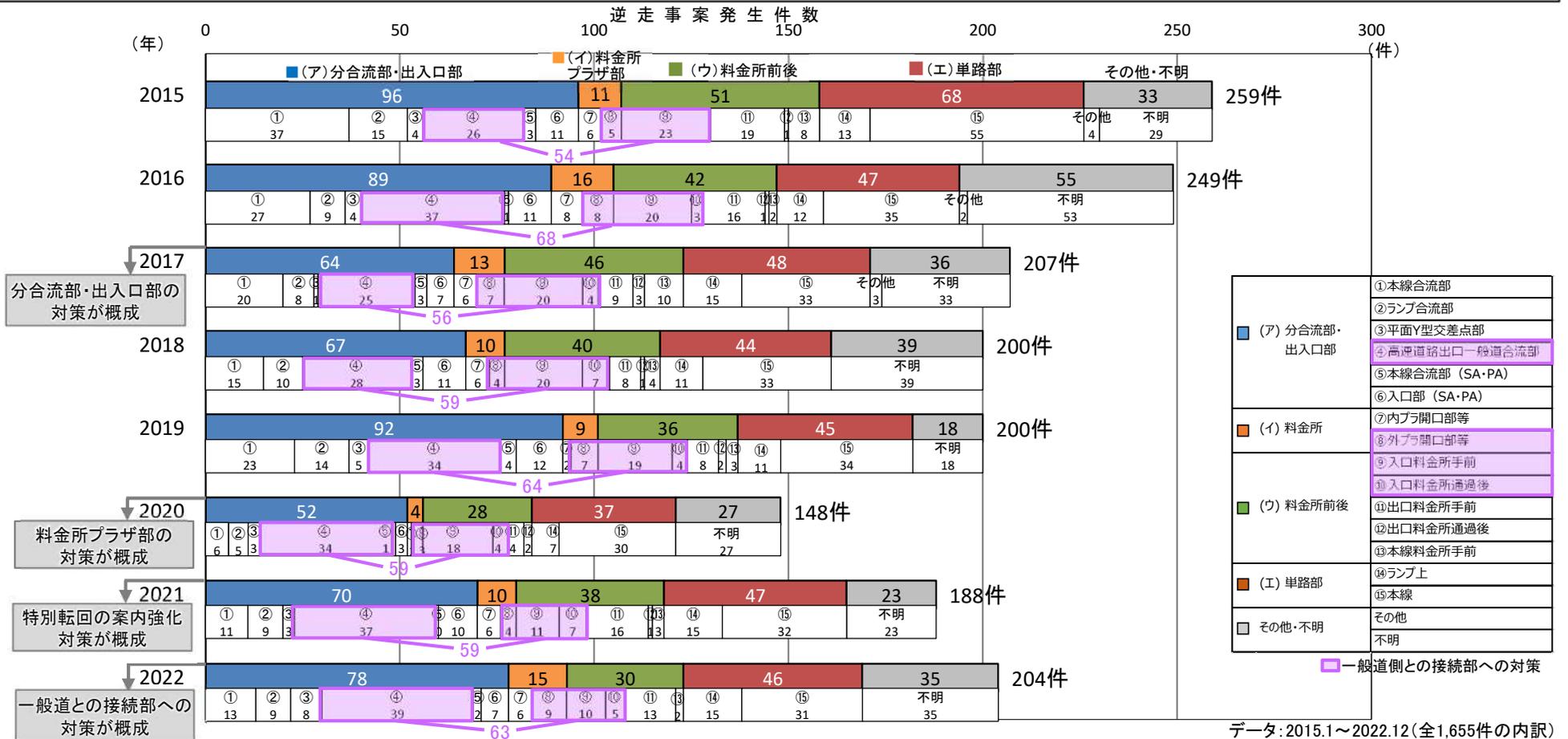
○逆走事故は、対策が概成した2017年以降は約38件／年発生しており、2022年は重大事故(負傷・死亡事故)が12件発生  
 ○逆走による重大事故(負傷・死亡事故)の割合は、高速道路の事故全体と比較すると約4倍、死亡事故は約36倍と特に高い傾向



データ: 2011年～2022年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案 N=492  
 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. 逆走事案の発生状況〔逆走事案開始詳細位置別〕

- 分合流部・出入口部は対策が概成した2017年までは減少傾向にあったが、その後の減少傾向は見られない
- 料金所プラザ部や料金所前後部では対策概成後に減少傾向が見られたが、一般道側との接続部では大きな変化は見られない
- 単路部は統一的な対策が未実施であり、横ばい傾向が継続



**分合流部・出入口部**  
分合流部・出入口部の対策が概成した2017年までは減少傾向にあったが、その後の減少傾向は見られない。

**料金所プラザ部**  
料金所プラザ部の対策が概成した2020年までは減少傾向にあったが、その後の減少傾向は見られない。

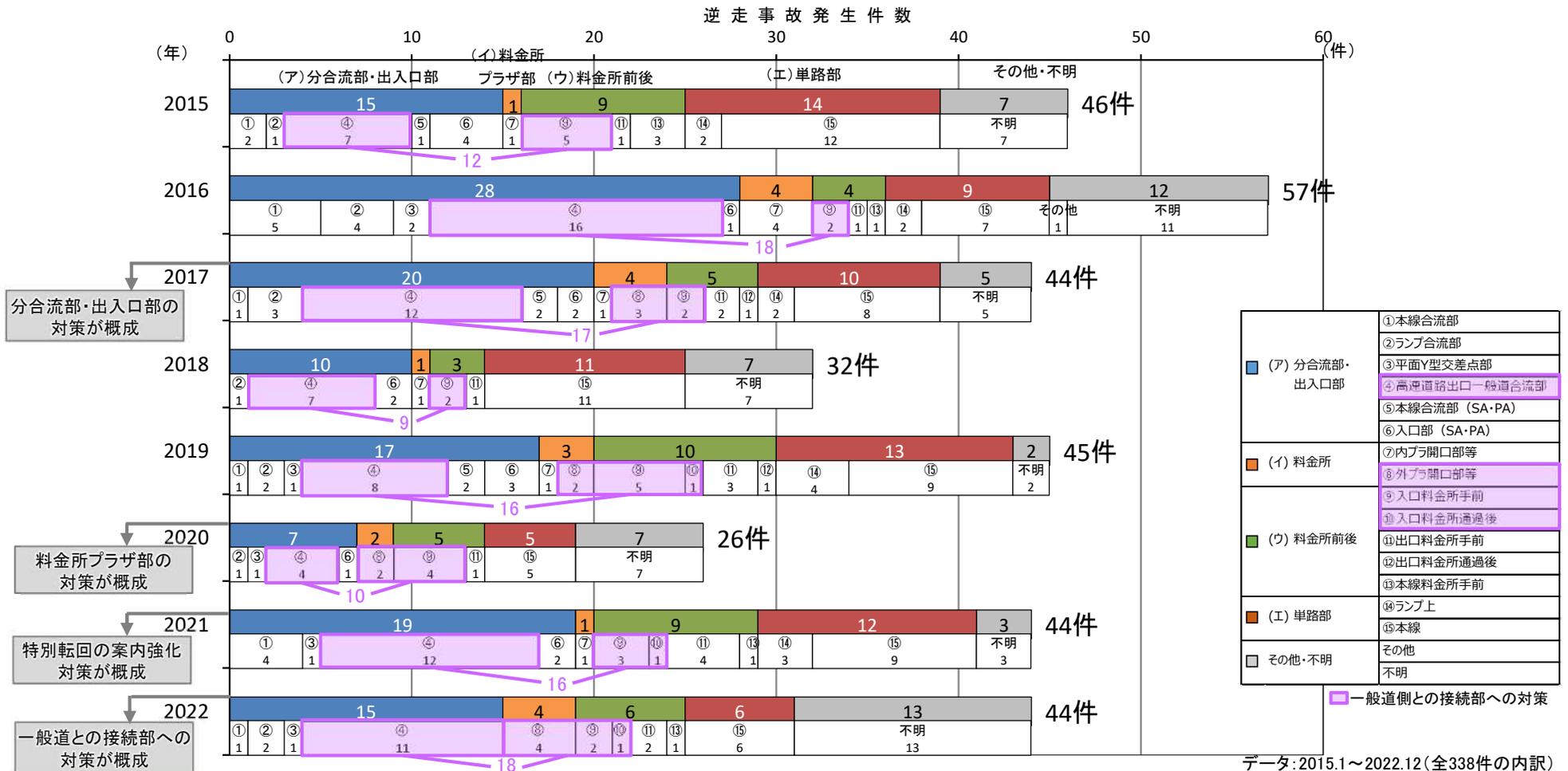
**料金所前後**  
料金所前後での逆走開始へ効果のある特別転回の案内強化および一般道との接続部への対策が概成した2022年まで減少傾向が見られる。

**単路部**  
統一的な対策が未実施

**一般道側との接続部**  
一般道との接続部への対策が概成した2022年まで発生傾向に大きな変化は見られない

# I-④. 逆走事故の発生状況〔逆走開始詳細位置別〕

○逆走事故は対策が概成後も、逆走開始詳細位置の傾向に大きな変化はなく、増減を繰り返している。



分合流部・出入口部の対策が概成

料金所プラザ部の対策が概成

特別転回の案内強化対策が概成

一般道との接続部への対策が概成

■ (ア) 分合流部・出入口部	①本線合流部 ②ランプ合流部 ③平面Y型交差点部 ④高速道路出口一般道合流部 ⑤本線合流部 (SA・PA) ⑥入口部 (SA・PA)
■ (イ) 料金所	⑦内プラ開口部等 ⑧外プラ開口部等
■ (ウ) 料金所前後	⑨入口料金所手前 ⑩入口料金所通過後 ⑪出口料金所手前 ⑫出口料金所通過後 ⑬本線料金所手前
■ (エ) 単路部	⑭ランプ上 ⑮本線
■ その他・不明	その他 不明

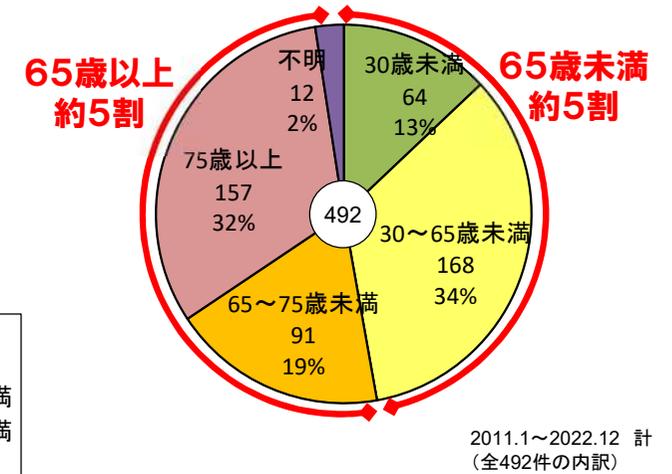
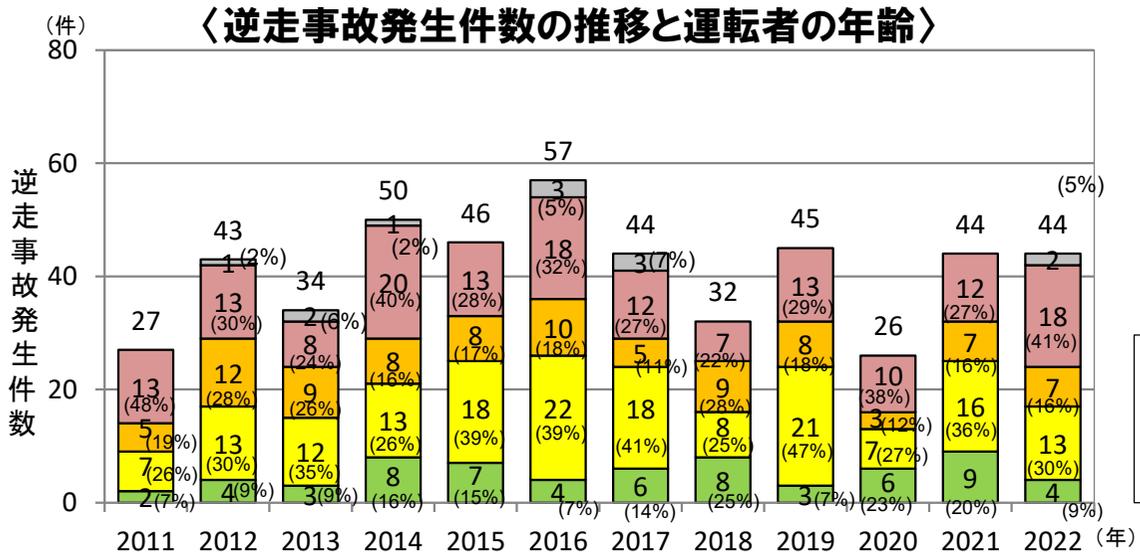
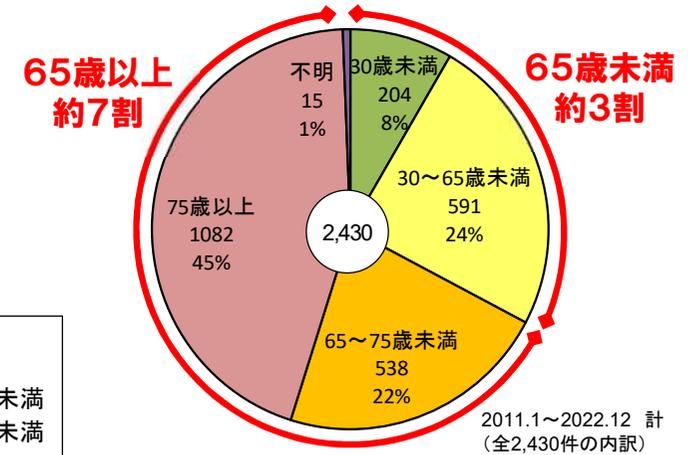
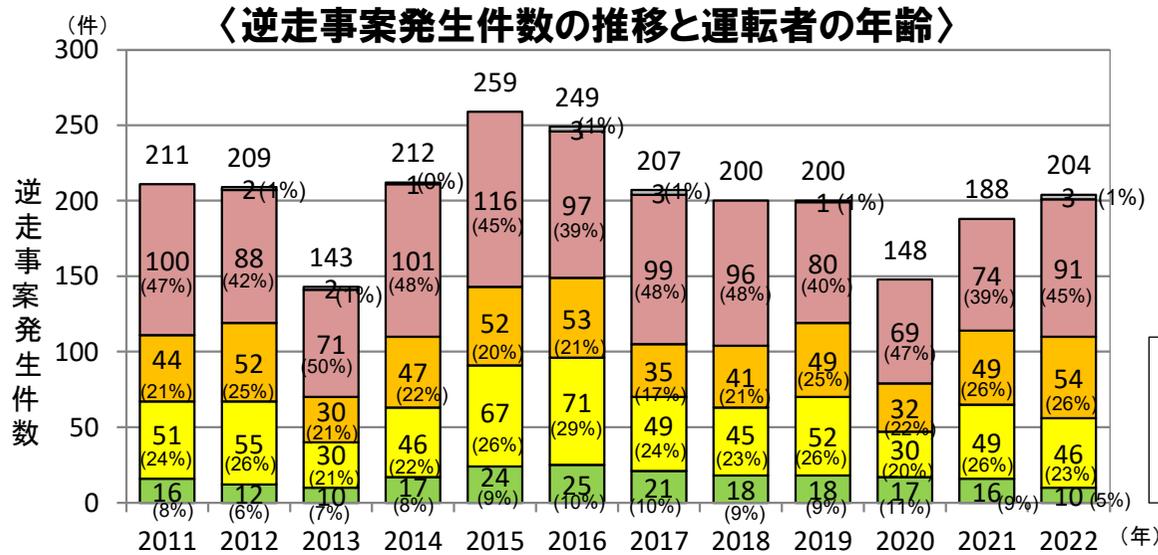
□ 一般道側との接続部への対策

データ: 2015.1~2022.12 (全338件の内訳)

<b>分合流部・出入口部</b> 分合流部・出入口部の対策が概成した2017年までは減少傾向にあったが、その後の減少傾向は見られない。	<b>料金所プラザ部</b> 料金所プラザ部の対策が概成した2020年以降も増減を繰り返しており、発生傾向に大きな変化は見られない	<b>料金所前後</b> 料金所前後での逆走開始へ効果のある特別転回の案内強化および一般道との接続部への対策が概成した2022年まで増減を繰り返しており、発生傾向に大きな変化は見られない	<b>単路部</b> 統一的な対策が未実施
<b>一般道側との接続部</b> 一般道との接続部への対策が概成した2022年まで発生傾向に大きな変化は見られない			

# I-⑤. 逆走事案・事故の発生状況 [年代別]

- 逆走事案は、65歳未満が約3割、65歳以上が約7割
- 逆走事故は、65歳未満が約5割、65歳以上が約5割



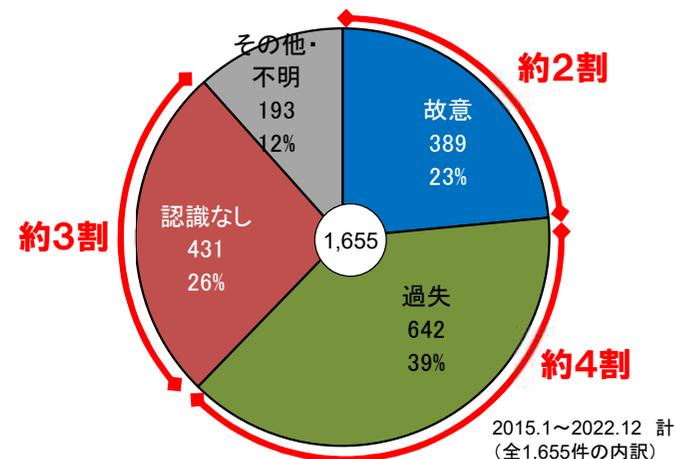
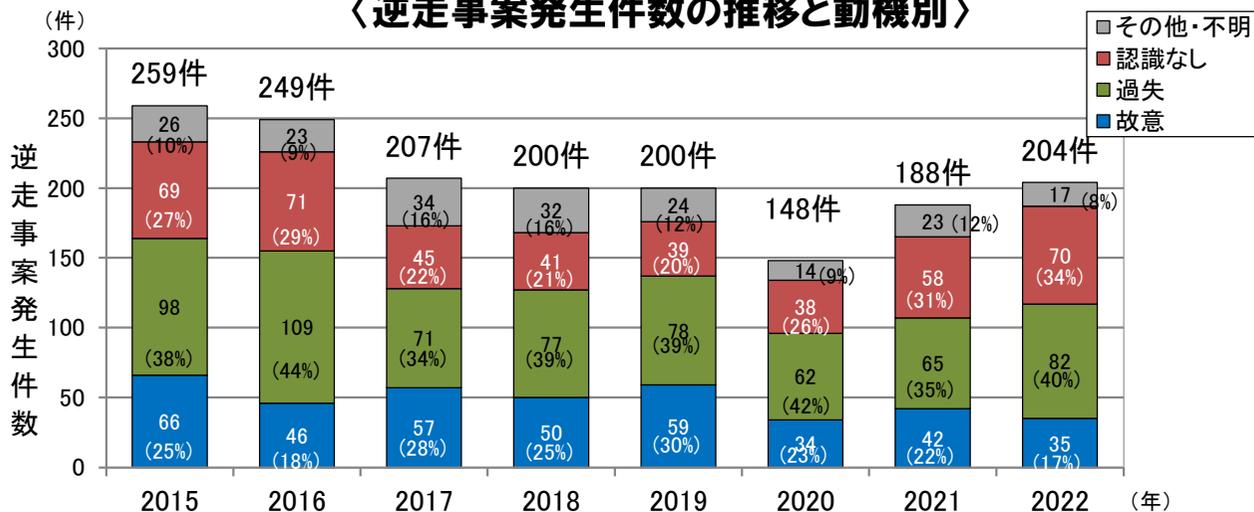
データ： 2011年～2022年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N=2,430

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-⑥. 逆走事案・事故の発生状況 [動機別]

○逆走事案の動機別の件数は、故意が約2割、過失が約4割、認識なしが約3割  
 ○逆走事故の動機別の件数は、故意が約2割、過失が約3割、認識なしが約2割

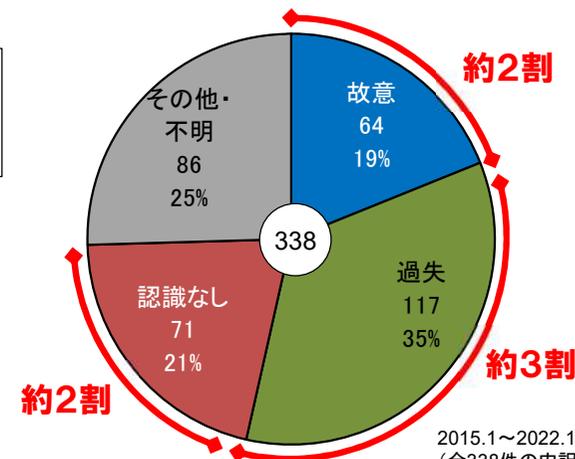
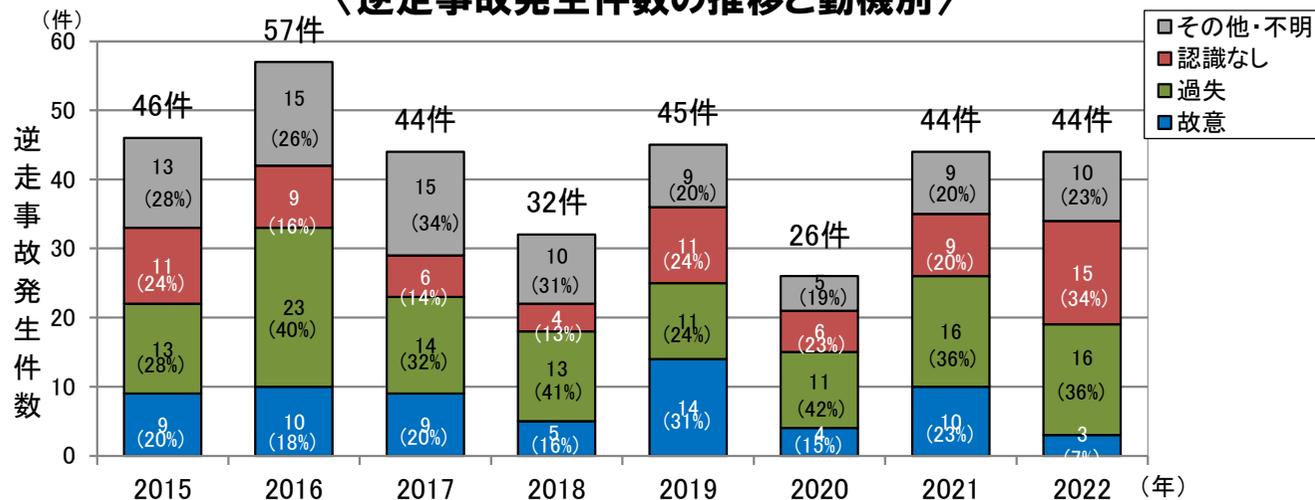
〈逆走事案発生件数の推移と動機別〉



〈2015～2022年の逆走事案動機〉

2015.1～2022.12 計  
(全1,655件の内訳)

〈逆走事故発生件数の推移と動機別〉



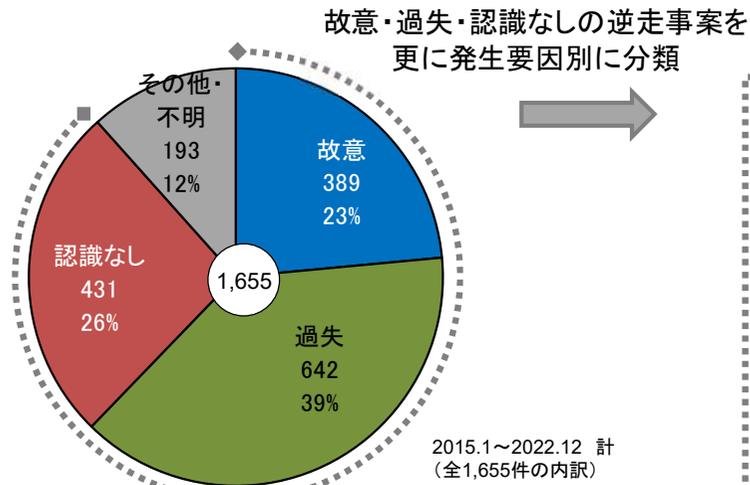
〈2015～2022年の逆走事故動機〉

2015.1～2022.12 計  
(全338件の内訳)

データ： 2015年～2022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=1,655  
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

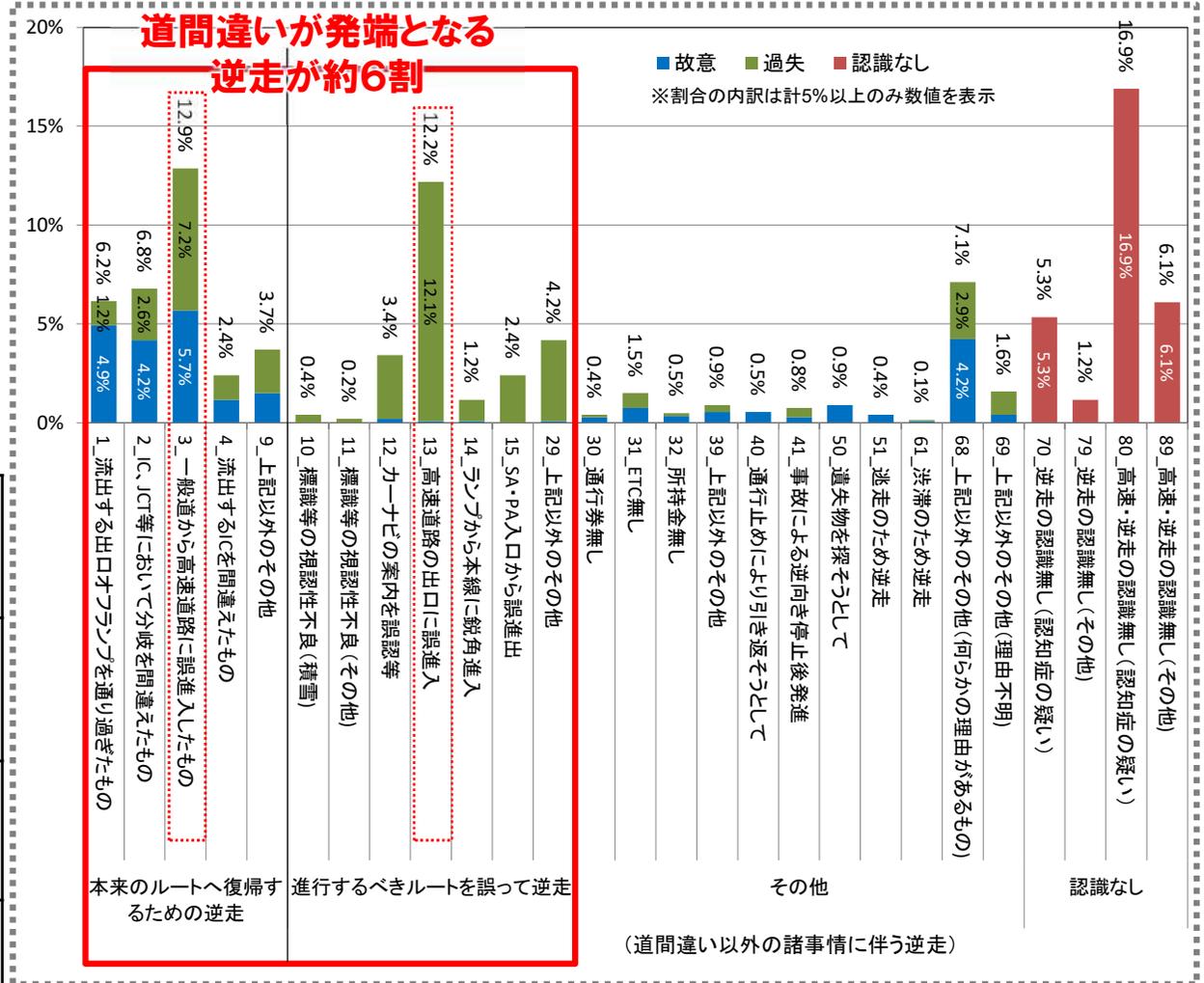
# 1-⑦. 逆走事案の発生状況 [逆走を開始した要因別]

- 逆走の発生要因別では、道間違いが発端となり逆走を開始した事案が全体の約6割を占める
- 故意では「一般道から高速道路に誤進入したもの」、過失では「高速道路の出口に誤進入」の割合が高い傾向
- 残りの4割の発生要因は、忘れ物などの道間違い以外の理由や、認知症の疑いなどによる認識のない逆走等によるもの



## 〈逆走事案の開始要因別の割合〉

※ITARDAが警察から入手している事故要因分類を転記



## 〈2015~2022年の逆走事案動機〉

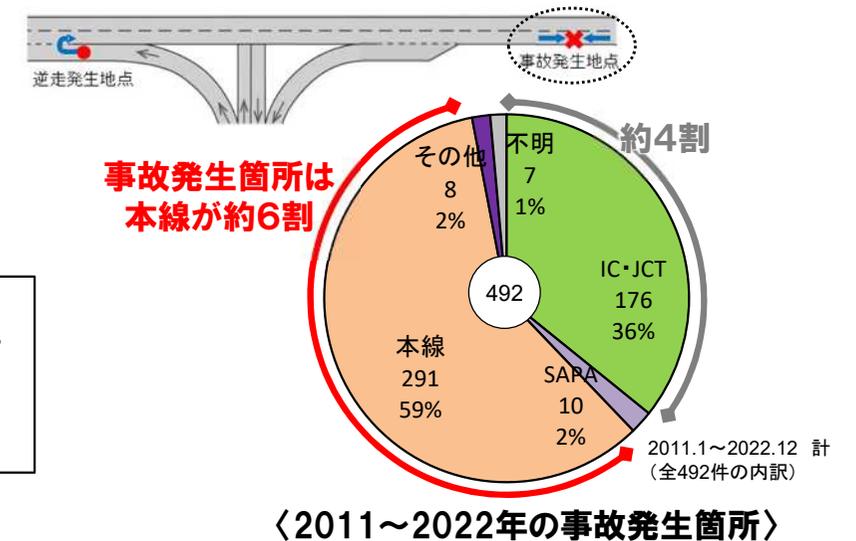
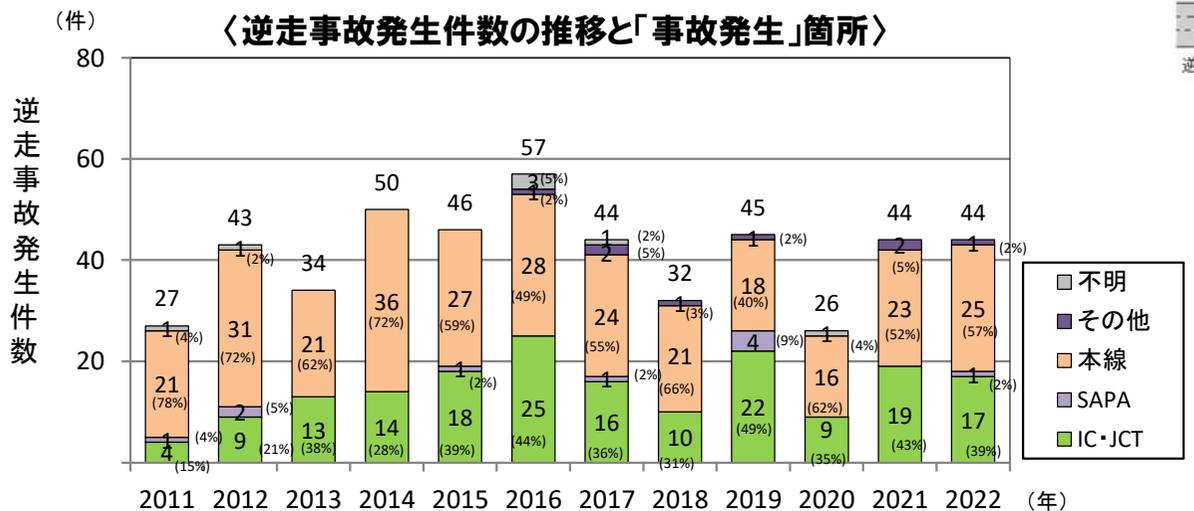
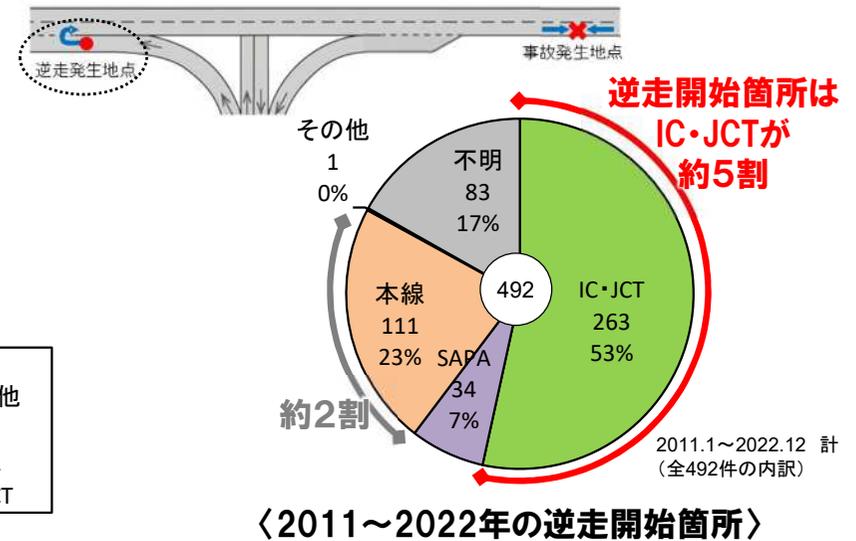
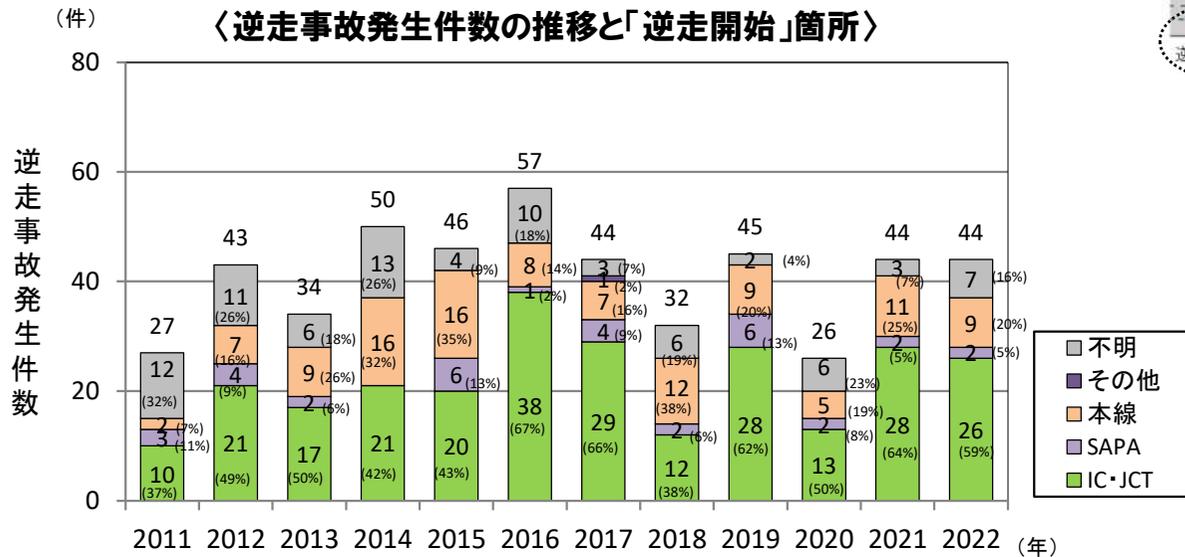
<p>■故意</p> <p>高速道路を進行中に道間違い等に気づき、逆走になると理解した上で、引き返すために逆走を開始</p>	<p>例) ①降りようとしていた出口を通り過ぎてしまった。②逆走とはわかってはいるが戻る。</p>
<p>■過失</p> <p>合流部での案内表示の誤認や見落としにより、逆走と気付かず誤った車線や出口へ進入し、逆走を開始</p>	<p>例) ①高速道路に入るつもりはなかった。一般道に戻るため、対向車線にシターンしよう。②しまった!逆走だ!</p>
<p>■認識なし</p> <p>事故や確保等により逆走を終えた時点においても、逆走したとの認識を持っていないもの(認知症等)</p>	<p>例) 私が逆走していたの?</p>
<p>■その他・不明</p> <p>その他の理由や、運転手から聴取不能なもの</p>	-

データ: 2015年~2022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=1,655のうち、動機がその他・不明を除く N=1,462

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-⑧. 逆走事故の発生状況 [逆走開始箇所と事故発生箇所]

- 逆走事案の逆走開始箇所は、IC・JCTが約5割で最多を占める
- 事故発生箇所では、本線が約6割と最も多くを占め、次いでIC・JCTが約4割を占める



データ： 2011年～2022年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案 N=492  
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

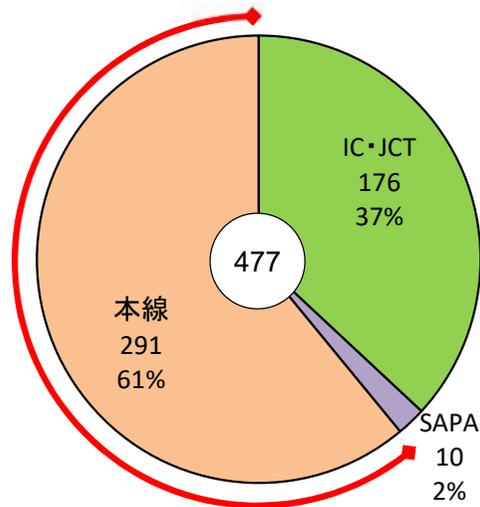
# I-⑨. 逆走事故の発生状況 [事故発生箇所別の割合]

- 逆走事故全体では本線で発生したものが全体の約6割占める
- 負傷事故に限定すると約7割が本線で発生、さらに死亡事故に限定すると9割が本線で発生
- 概成後の重大事故は、本線上で発生したものが約8割を占める。

## <逆走事故の事故発生箇所別の割合>

<全体の事故発生箇所>

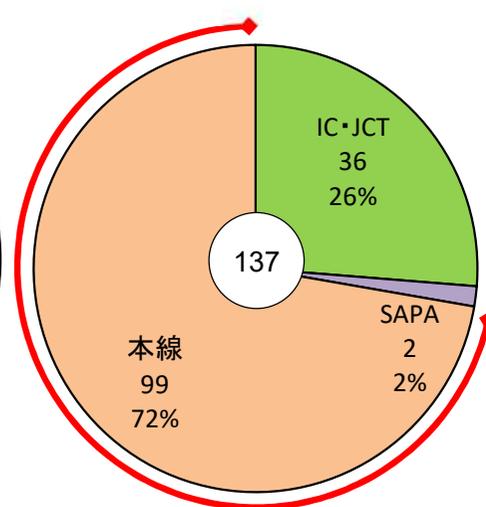
逆走事故全体では  
本線が約6割



2011.1~2022.12 計  
(全492件のうち、事故発生箇所がその他・不明を除く477件の内訳)

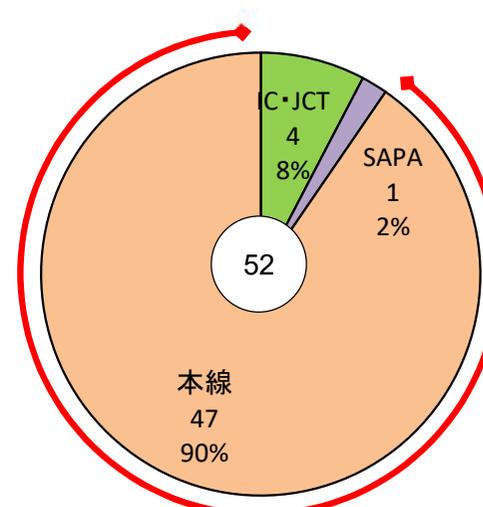
<負傷事故の発生箇所>

負傷事故では  
本線が約7割



<死亡事故の発生箇所>

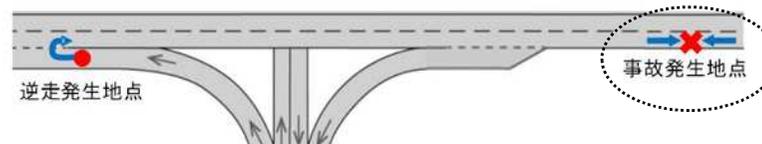
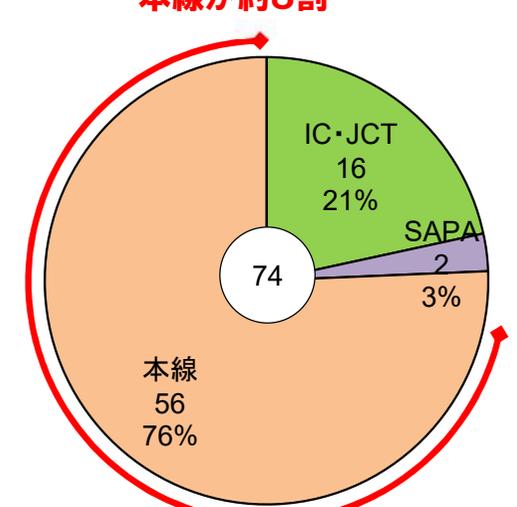
死亡事故では  
本線が約9割



2017.1~2022.12 計  
(全78件のうち、事故発生箇所がその他・不明を除く74件の内訳)

<分合流部・出入口部の対策概成後の重大事故の発生箇所>

対策概成後の重大事故では  
本線が約8割



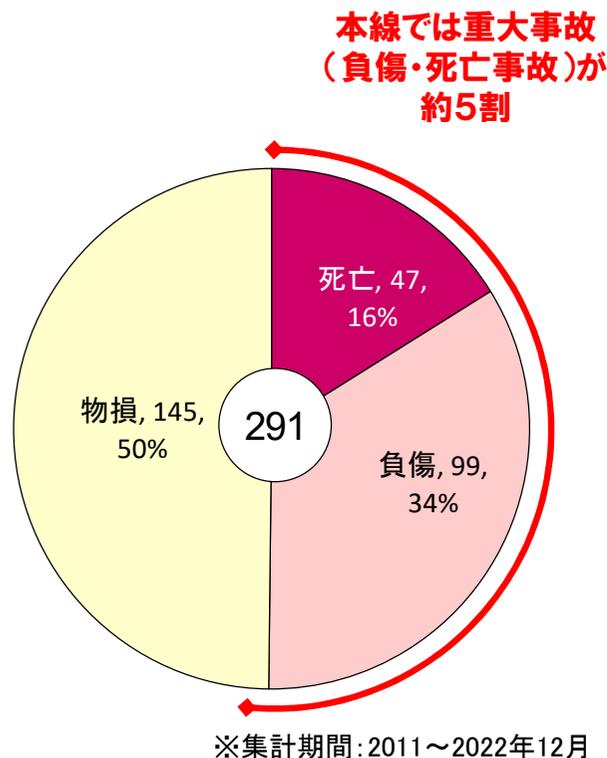
データ： 2011年~2022年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案(その他・不明を除く) N=477  
出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

# I-⑩. 逆走事故の発生状況 [本線における逆走事故形態別の割合]

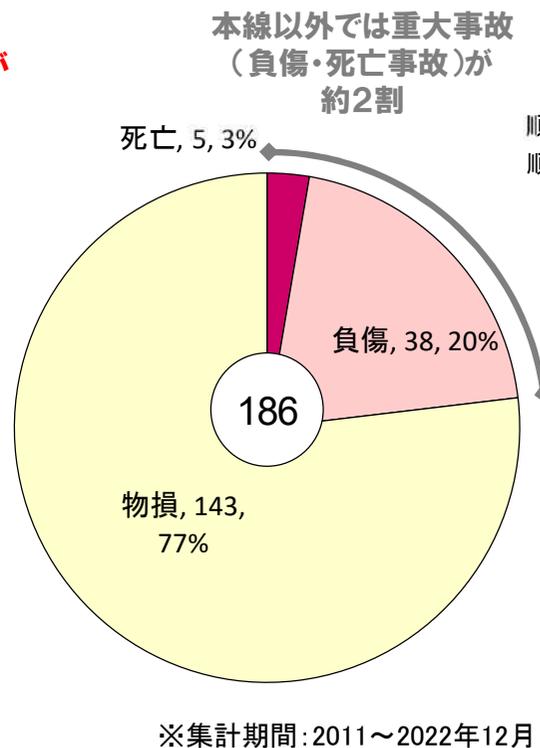
- 本線上で発生した逆走事故のうち重大事故(負傷・死亡事故)が約5割を占め、本線以外での逆走事故と比べ重大事故に発展しやすい傾向
- 本線上で発生した逆走による重大事故(負傷・死亡事故)は、順走車との正面衝突事故が約9割を占める

## <逆走事故の形態別の割合>

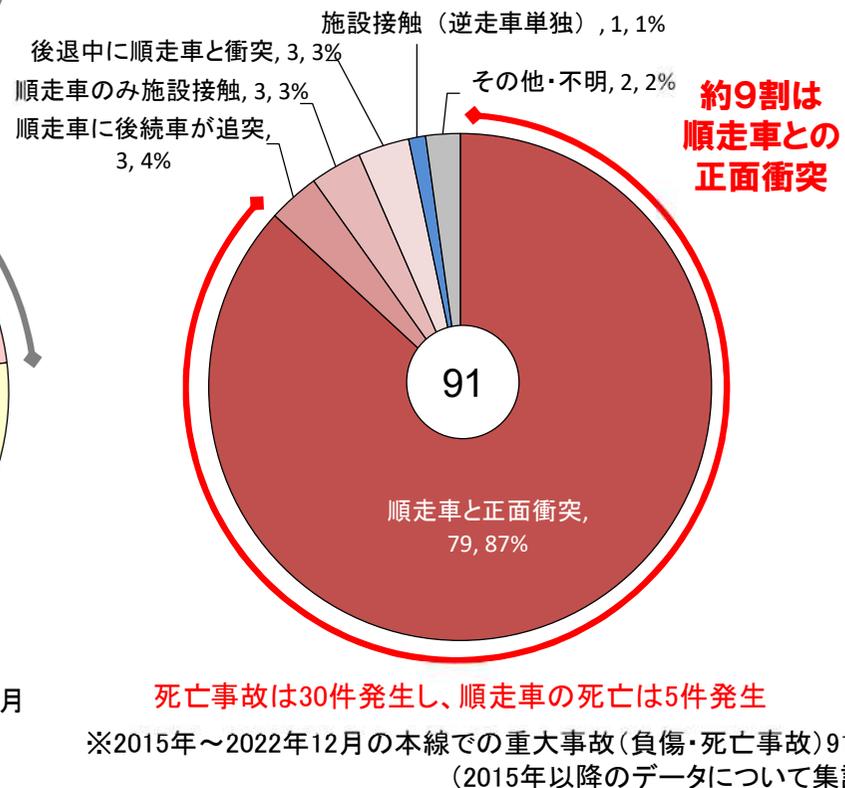
<本線の逆走事故形態別の割合>



<本線以外の逆走事故形態別の割合>  
(IC・JCT・SAPA)



<本線の重大事故(負傷・死亡事故)の事象別の割合>  
(詳細事故形態別)

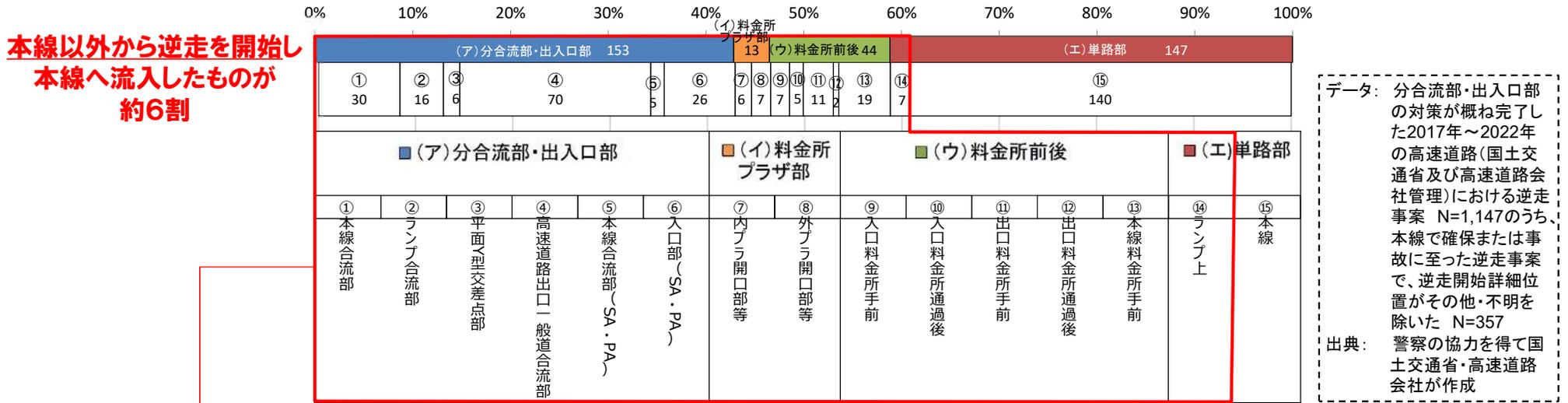


データ: 2011年~2022年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案(その他・不明を除く) N=477  
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

# I-⑪. 逆走事案の発生状況 [本線以外から本線へ流入した逆走の動機別の割合]

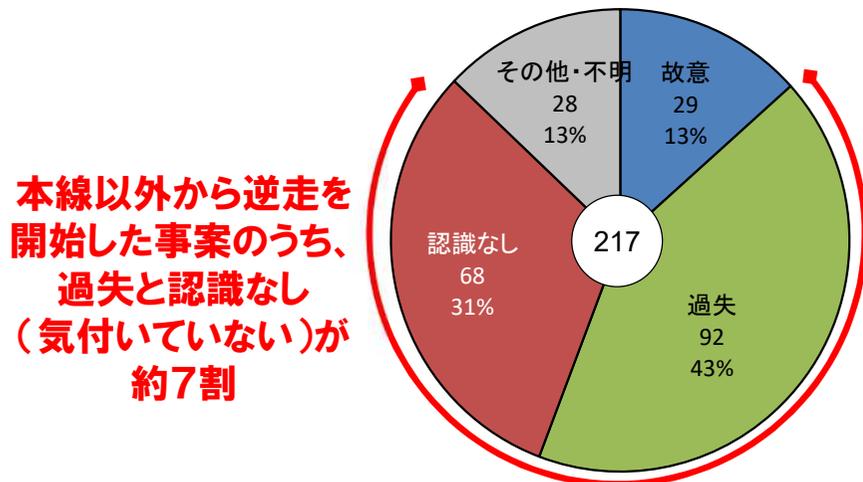
- 本線上で確保または事故に至った逆走事案のうち、約6割が本線以外(IC・JCT・SAPA)から逆走を開始し本線へ流入
- 本線へ流入した逆走事案のうち約7割が逆走と気が付かずに逆走を開始

〈本線逆走事案の逆走開始詳細位置別の割合〉 ※本線で確保または事故に至った逆走事案を対象に分析



※集計期間: 2017~2022年

〈本線以外から逆走を開始し本線へ流入した逆走事案の動機別割合〉



〈本線から逆走を開始した逆走事案の動機別割合〉

