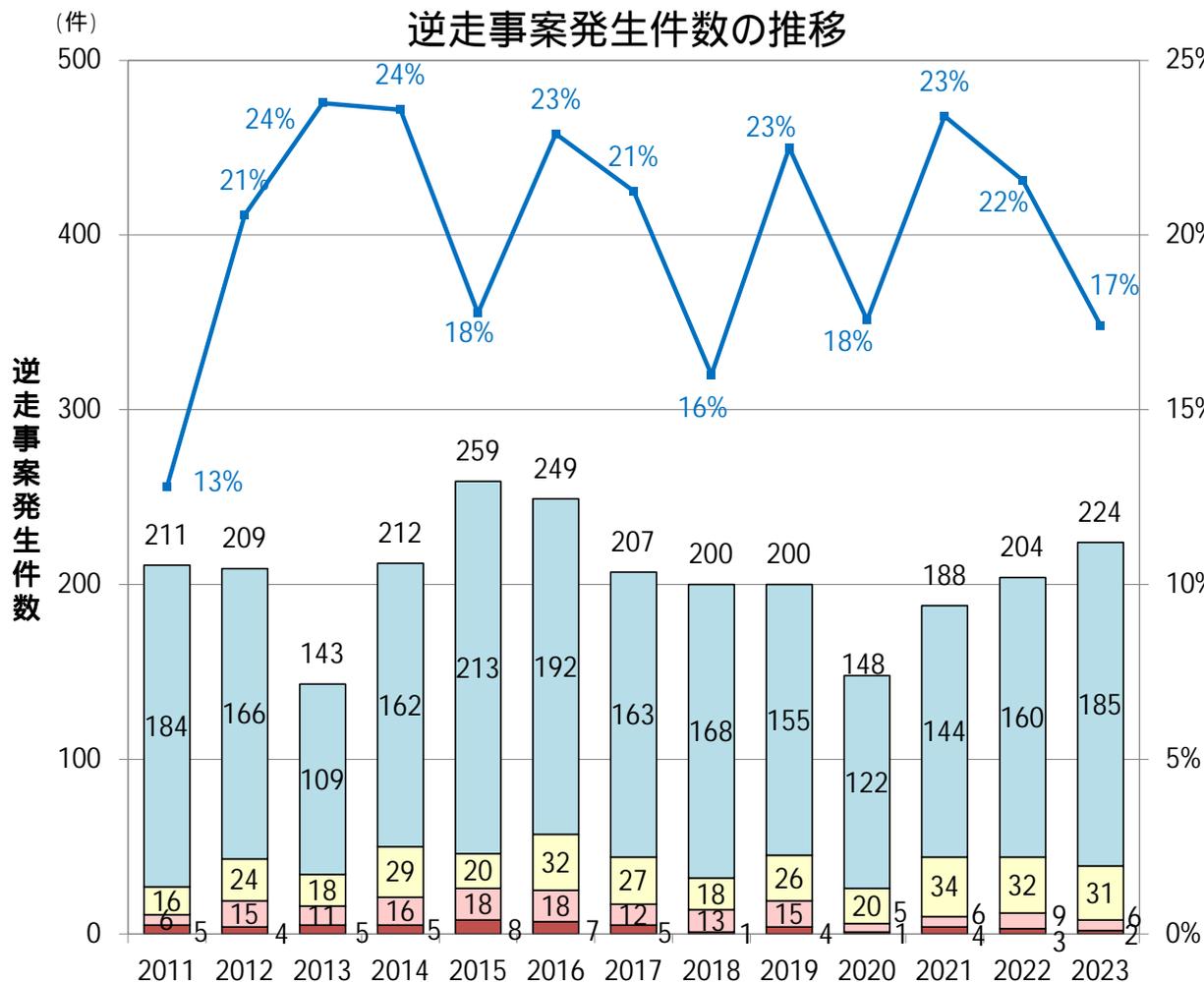


. 高速道路の逆走発生状況について

逆走事案の発生状況

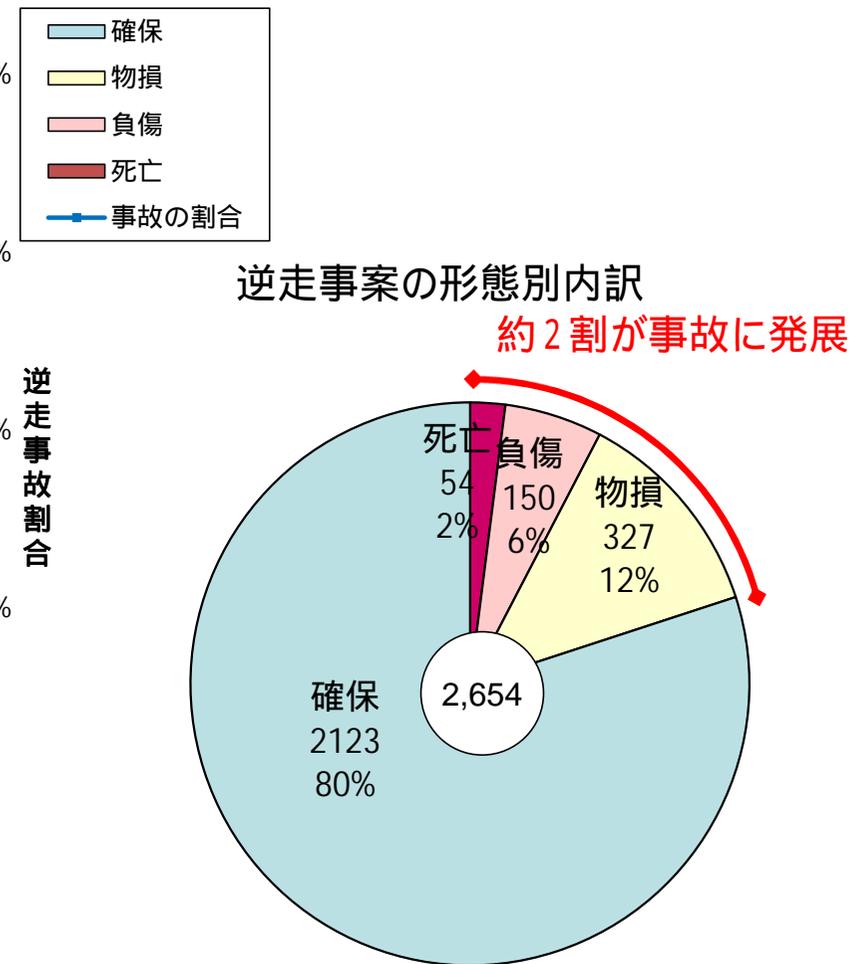
逆走事案発生件数は、毎年200件程度発生しており、2023年についても224件と同様の傾向が継続。
 2023年の逆走事案のうち、事故(物損、負傷、死亡)の割合は17%と、2022年の22%と比べて減少傾向は確認されるが、約2割が事故に発展している状況に変化は見られない。

逆走事案発生件数の推移



逆走事案の形態別内訳

約2割が事故に発展



集計期間: 2011 ~ 2023年

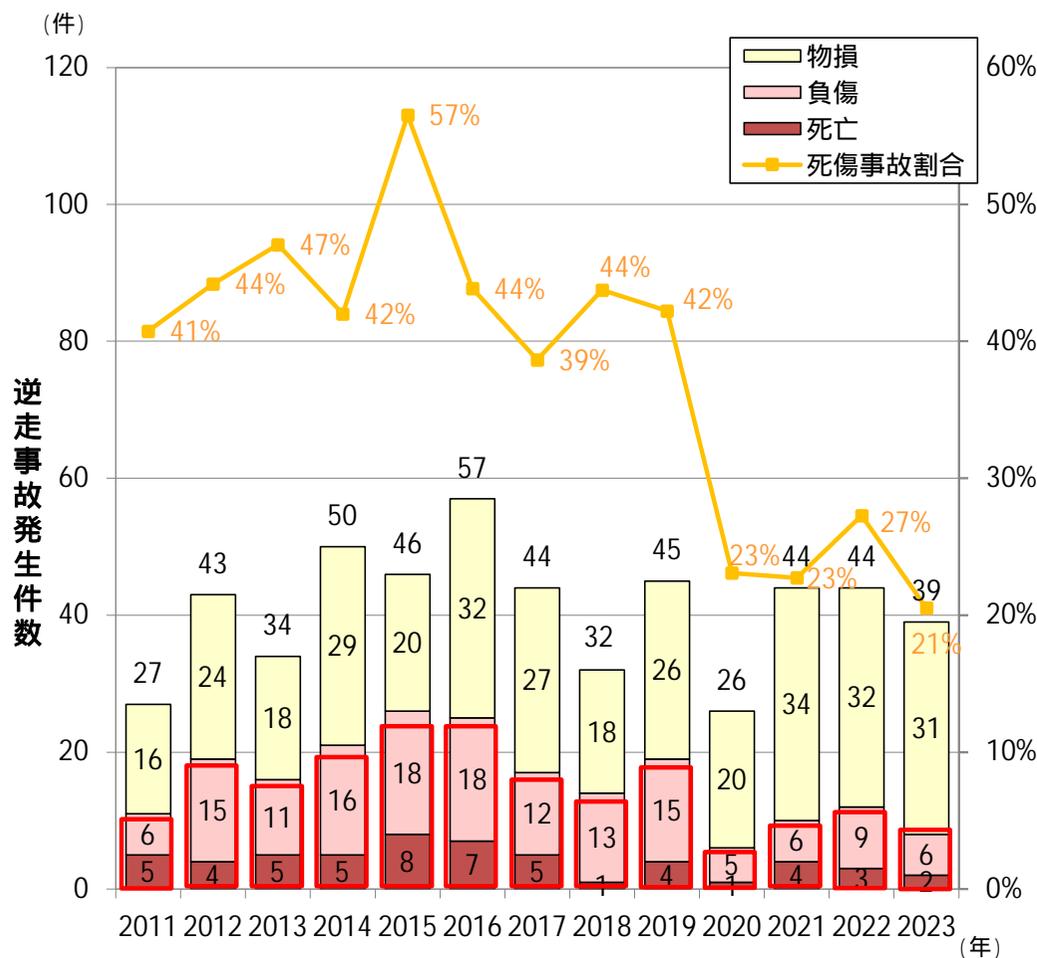
データ: 2011年~2023年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N=2,654

出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

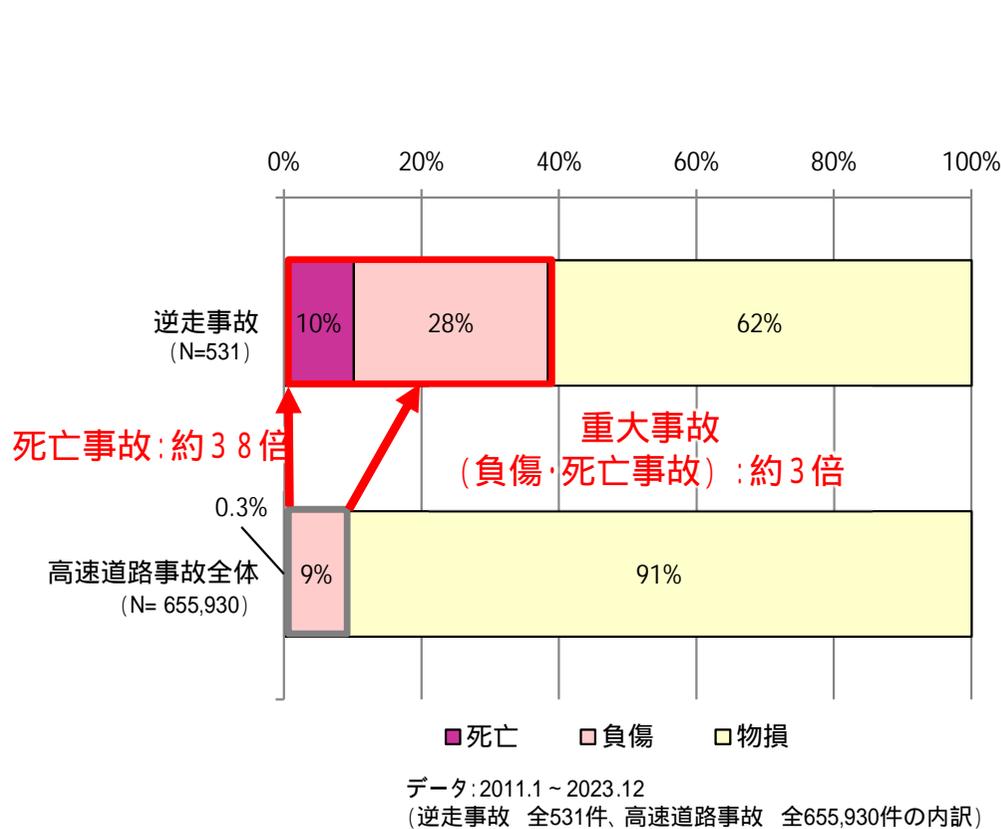
逆走事故の発生状況

逆走事案のうち、逆走事故発生件数は、毎年40件程度発生しており、2023年については39件と、大きな変化は見られない。
 このうち、重大事故(負傷・死亡事故)発生件数は、2023年は8件発生し、集計を開始した2011年以降、最も多かった2015年の26件と比べると半数以下に減少。

逆走事故発生件数の推移



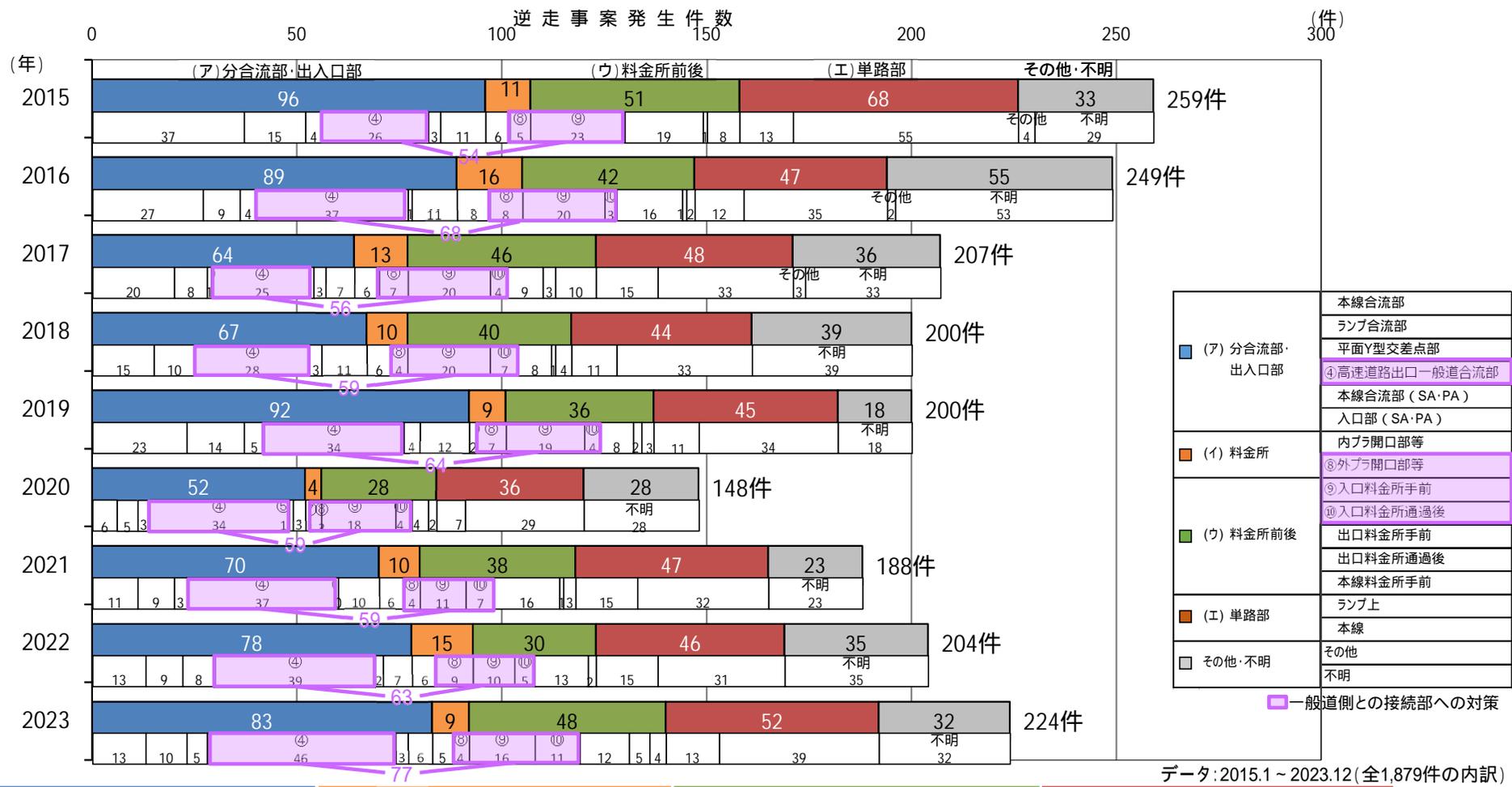
逆走事故と高速道路事故全体との比較



データ: 2011年~2023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=531
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

逆走事案の発生状況 [逆走開始詳細位置別]

逆走事案の開始位置としては「分合流部・出入口部」が最も多く、次いで単路部、料金所前後で多く発生している状況。2023年も同様の傾向に変化は見られない。
一般道との接続部も横ばいの傾向。

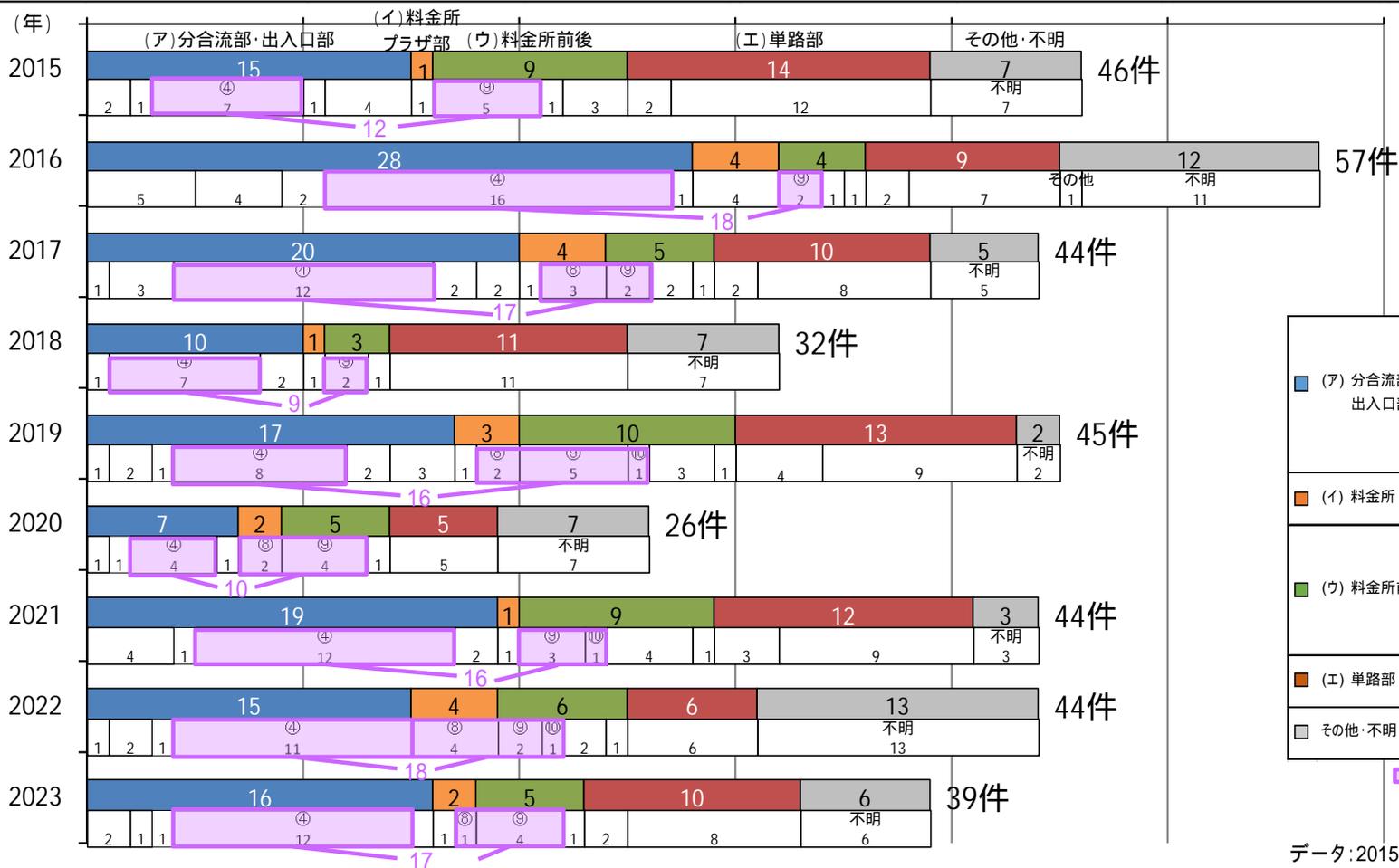


データ：2015.1～2023.12(全1,879件の内訳)

分合流部・出入口部 物理的・視覚的対策を実施。 逆走事案の開始位置として最も多い。 発生傾向に大きな変化は見られない。	料金所プラザ部 物理的・視覚的対策を実施。 発生傾向に大きな変化は見られない。	料金所前後 物理的・視覚的対策を実施。 逆走事案の開始位置として「分合流部・出入口部」「単路部」に次いで多い。 発生傾向に大きな変化は見られない。	単路部 物理的・視覚的対策が未実施。 逆走事案の開始位置として「分合流部・出入口部」に次いで多い。 発生傾向に大きな変化は見られない。
一般道側との接続部 物理的・視覚的対策を実施。発生傾向に大きな変化は見られない。			

逆走事故の発生状況 [逆走開始詳細位置別]

逆走事故についても、「分合流部・出入口部」が最も多く、次いで単路部、料金所前後で多く発生している状況。2023年も同様の傾向に変化は見られない。一般道との接続部も横ばいの傾向。



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

■ 一般道側との接続部への対策

データ：2015.1～2023.12(全377件の内訳)

分合流部・出入口部

物理的・視覚的対策を実施。逆走事案の開始位置として最も多い。発生傾向に大きな変化は見られない。

料金所プラザ部

物理的・視覚的対策を実施。発生傾向に大きな変化は見られない。

料金所前後

物理的・視覚的対策を実施。逆走事案の開始位置として「分合流部・出入口部」「単路部」に次いで多い。発生傾向に大きな変化は見られない。

単路部

物理的・視覚的対策が未実施。逆走事案の開始位置として「分合流部・出入口部」に次いで多い。発生傾向に大きな変化は見られない。

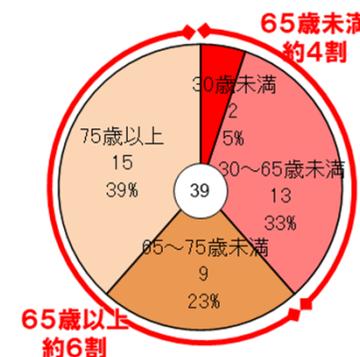
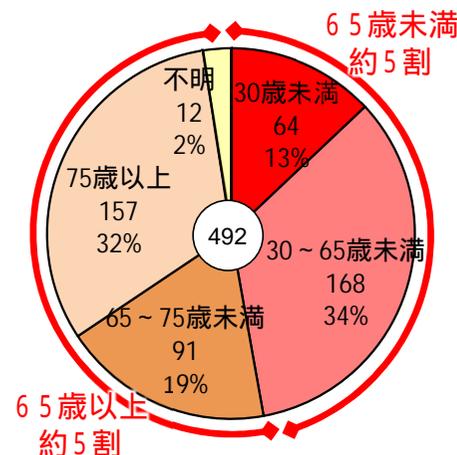
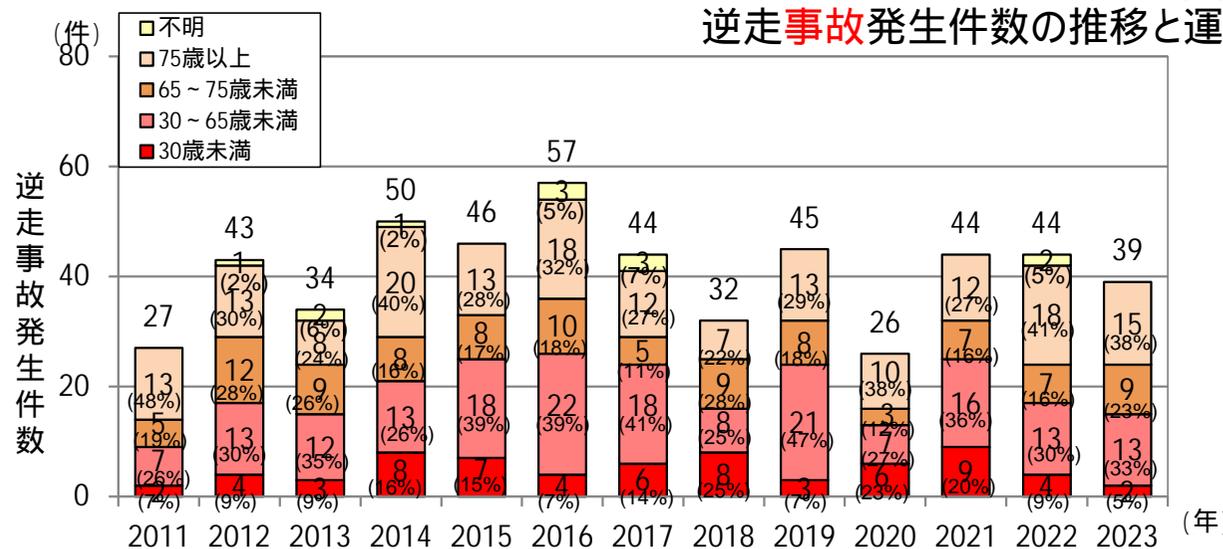
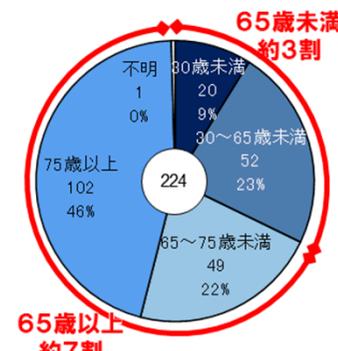
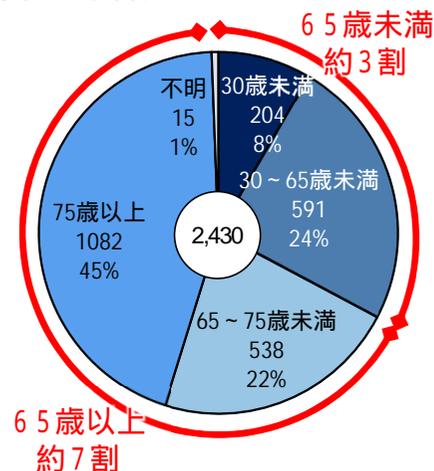
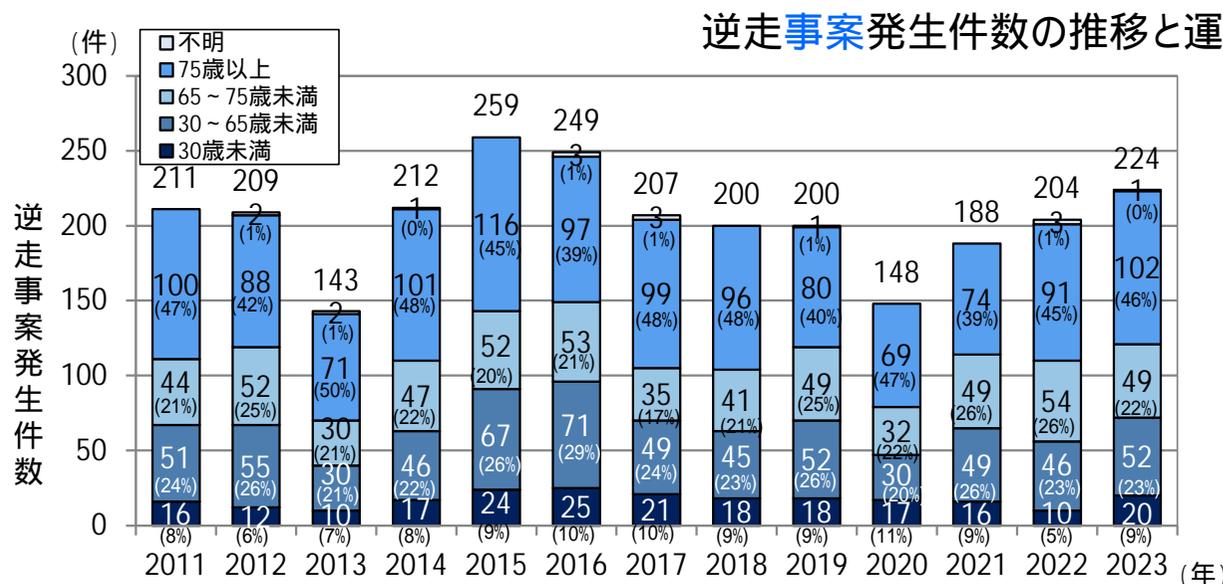
一般道側との接続部

物理的・視覚的対策を実施。発生傾向に大きな変化は見られない。

逆走事案・事故の発生状況 [年代別]

逆走事案の年代別の件数は、2011～2022年までのデータで65歳未満が約3割、65歳以上が約7割、2023年については65歳未満が約3割、65歳以上が約7割と同様の傾向。

逆走事故の年代別の件数は、2011～2022年までのデータで65歳未満が約5割、65歳以上が約5割、2023年については65歳未満が約4割、65歳以上が約6割であり、65歳未満の割合が減少している一方、高齢者の割合が多い傾向。



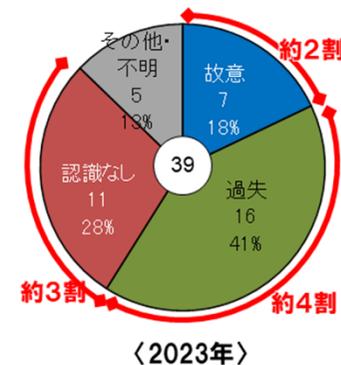
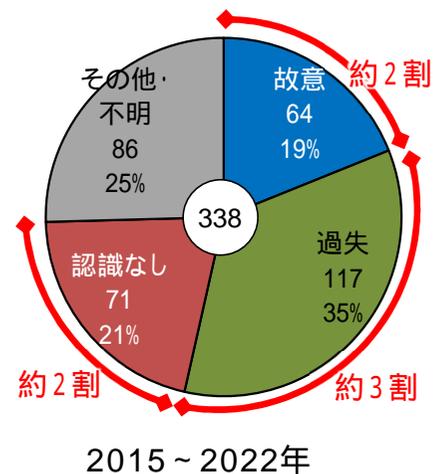
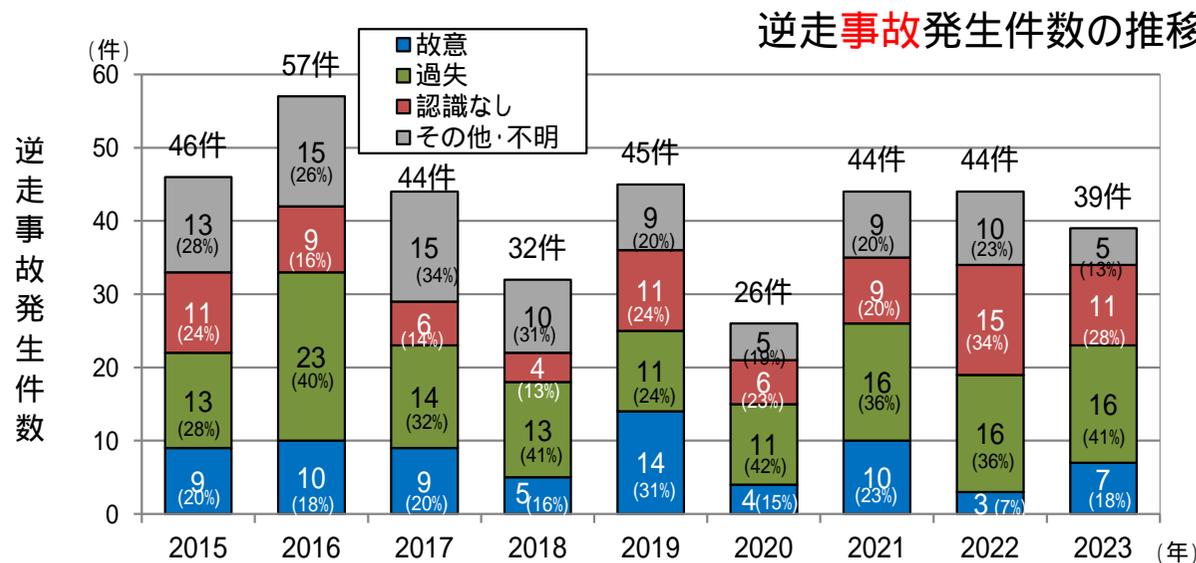
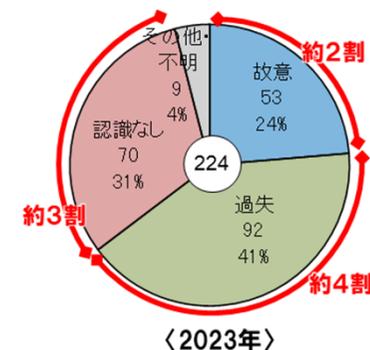
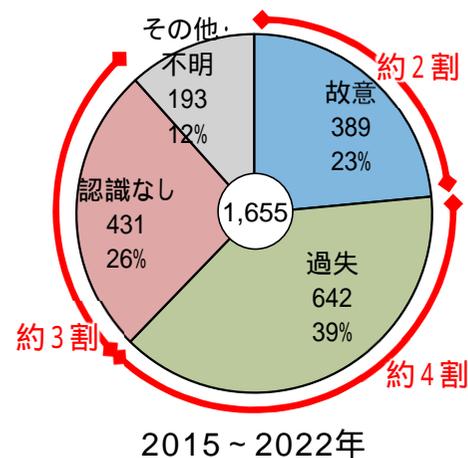
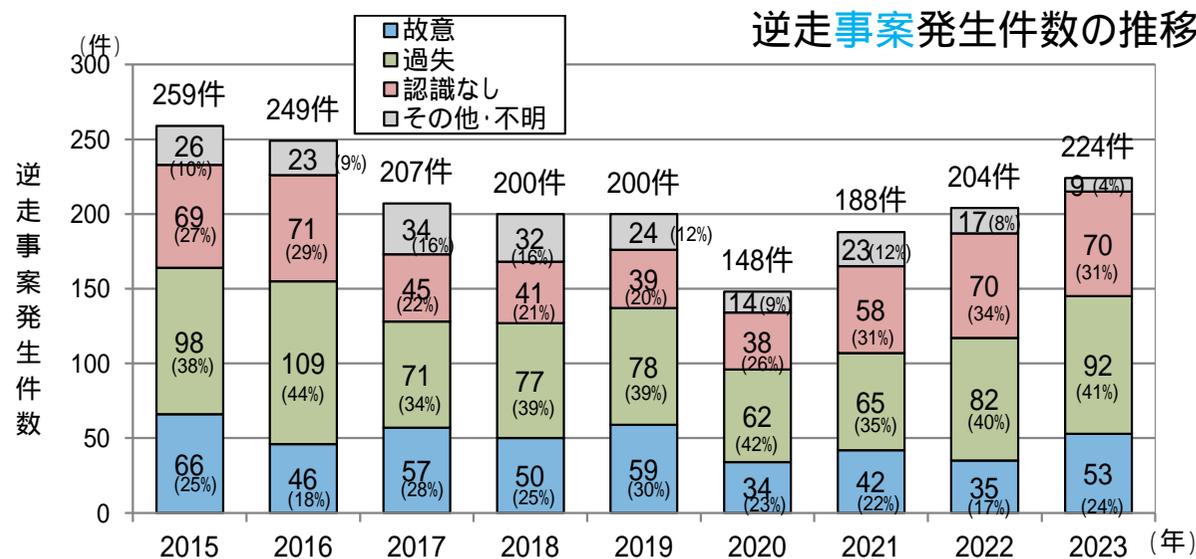
データ： 2011年～2023年の高速道路（国土交通省及び高速道路会社管理）における事故または確保に至った逆走事案 N=2,654

出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

逆走事案・事故の発生状況 [動機別]

逆走事案の動機別の件数は、2015～2022年までのデータで故意が約2割、過失が約4割、認識なしが約3割、2023年については故意が約2割、過失が約4割、認識なしが約3割と同様の傾向。

逆走事故の動機別の件数は、2015～2022年までのデータで故意が約2割、過失が約3割、認識なしが約2割、2023年については故意が約2割、過失が約4割、認識なしが約3割と過失の割合が少し増加しているが、概ね同様の傾向。



データ： 2015年～2023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=1,879

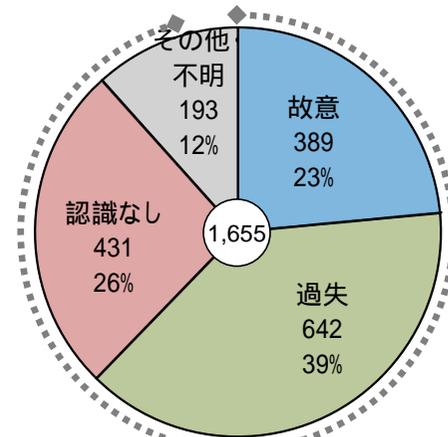
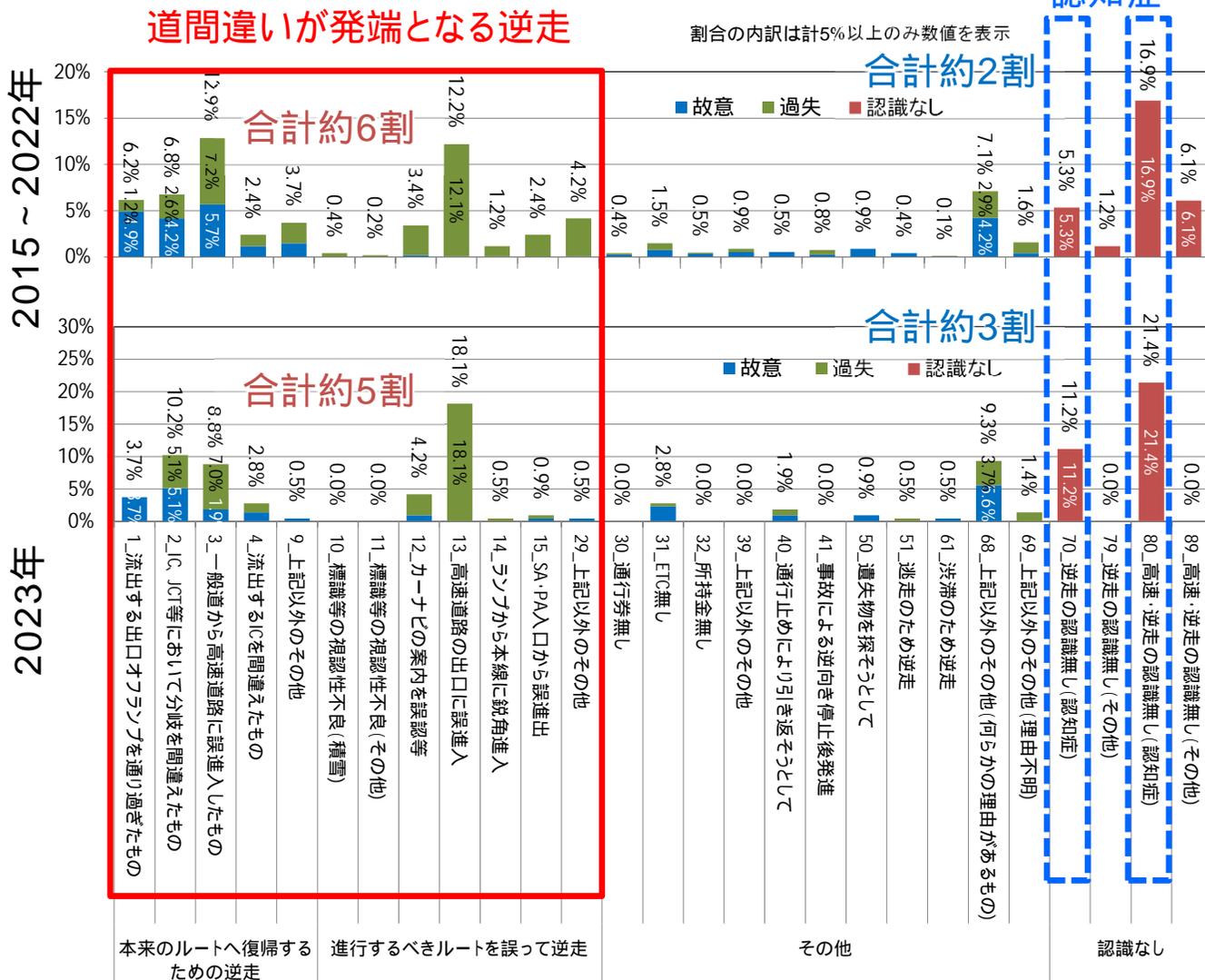
出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

逆走事案の発生状況 [逆走を開始した要因別]

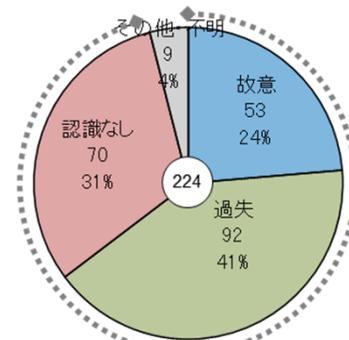
逆走の発生要因別では、2015～2022年までのデータで道間違いが発端となり逆走を開始した事案が全体の約6割を占める。2023年については全体の約5割を占め、減少の傾向。
 認識無しについては、2015～2022年までのデータで全体の約3割、2023年については全体の約3割と同様の傾向。
 うち、認知症については、2015～2022年までのデータで全体の約2割、2023年については全体の約3割と増加。

、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



<2023年>

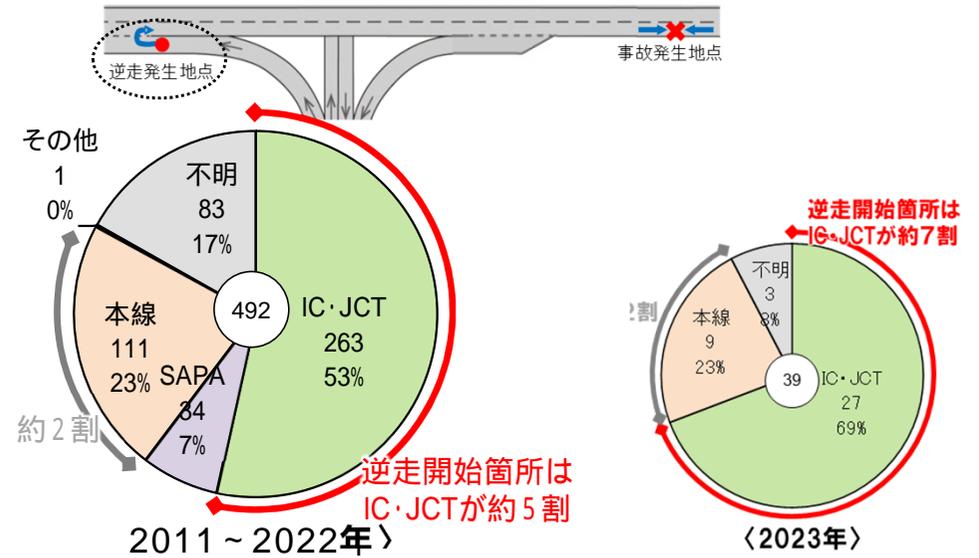
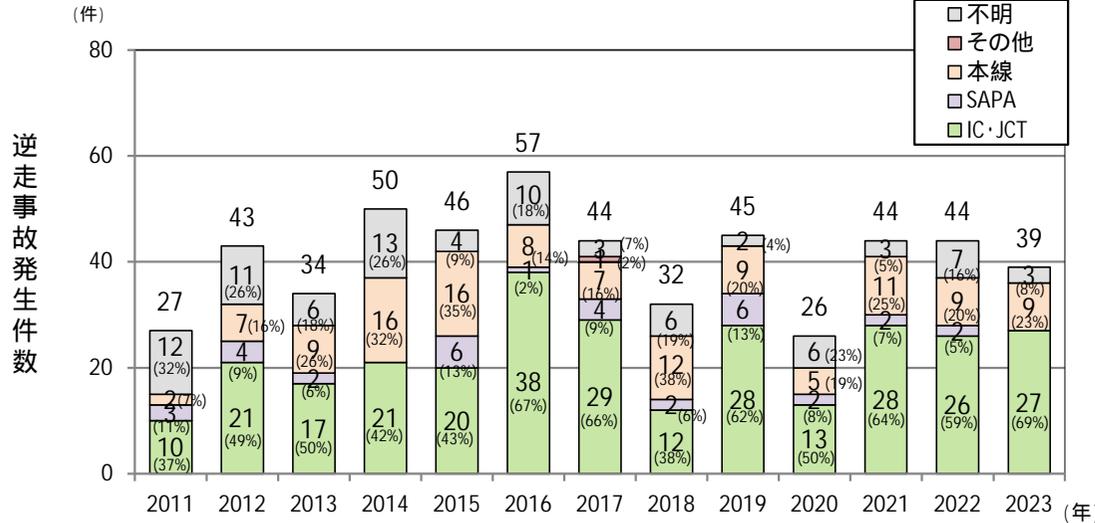
データ： 2015年～2023年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N=1,879のうち、動機がその他・不明を除く N=1,677
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

逆走事故の発生状況 [逆走開始箇所と事故発生箇所]

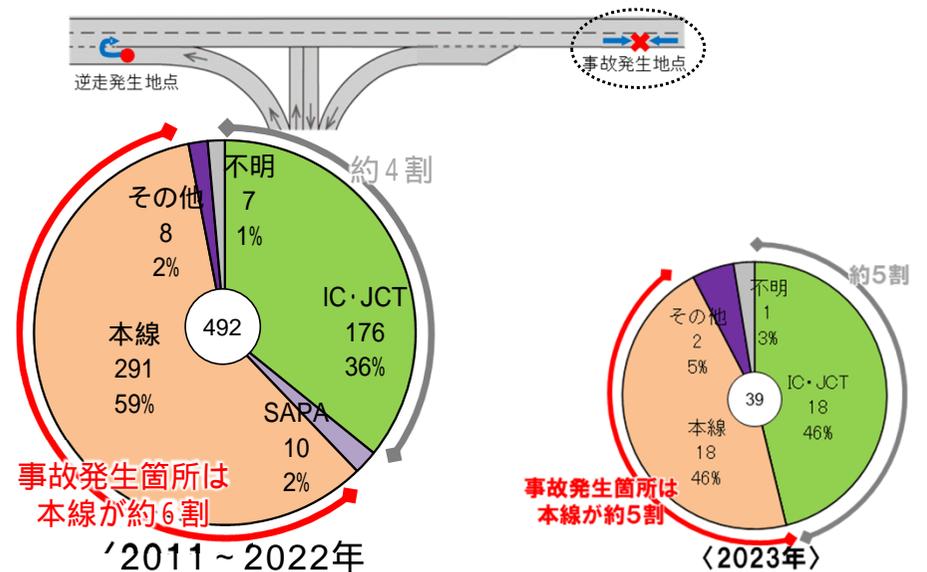
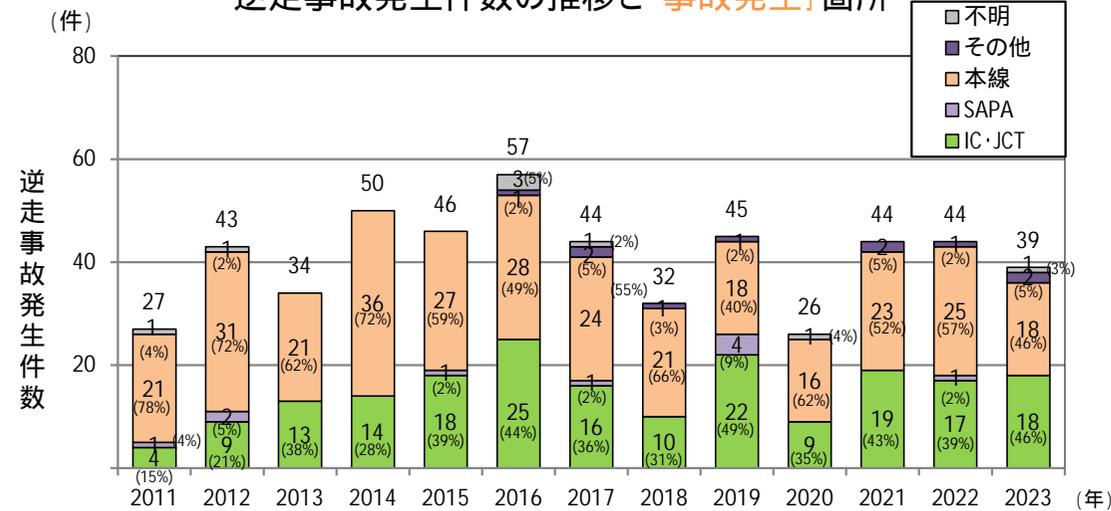
逆走事故のうち、逆走開始箇所は、最多を占めるIC・JCTが2011～2022年までのデータで約5割であり、2023年については約7割と増加傾向。

事故発生箇所は、最多を占める本線が2011～2022年までのデータで約6割であり、2023年については約5割と減少は見られるが、依然高い傾向が継続。

逆走事故発生件数の推移と「逆走開始」箇所



逆走事故発生件数の推移と「事故発生」箇所



データ： 2011年～2023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=531
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

逆走対策(物理的・視覚的)の効果検証(事例:山陽道 岡山IC)

山陽道 岡山ICでは、2016年～2020年まで入口料金所手前からの逆走事案が計4件発生していた。しかし、2020年までに各種対策を実施した後の2021年以降は逆走が発生していない。カラー舗装や看板や矢印路面標示と合わせて、公募技術による対策や特別転回案内の強化により対策効果が発現したものと考えられる。

逆走開始 詳細位置	逆走事案発生件数									
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	計
高速出口一般道合流部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
外プラ開口部前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
入口料金所手前	0	2	0	0	1	1	0	0	0	4
入口料金所通過後	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

<一般道側の対策>

対策内容	対策完了時期
進入禁止看板	2020.11
高輝度矢印板	2020.11
矢印路面標示	2022. 2
ラバーポール	-
高速入口看板	2020.11
カラー舗装	2018
全対策完了:2022.2 [代替策]路面標示	

その他対策	対策完了時期
特別転回案内看板(一般道側)	2019.6
錯視効果を応用した路面標示	2020.3

<逆走事例>

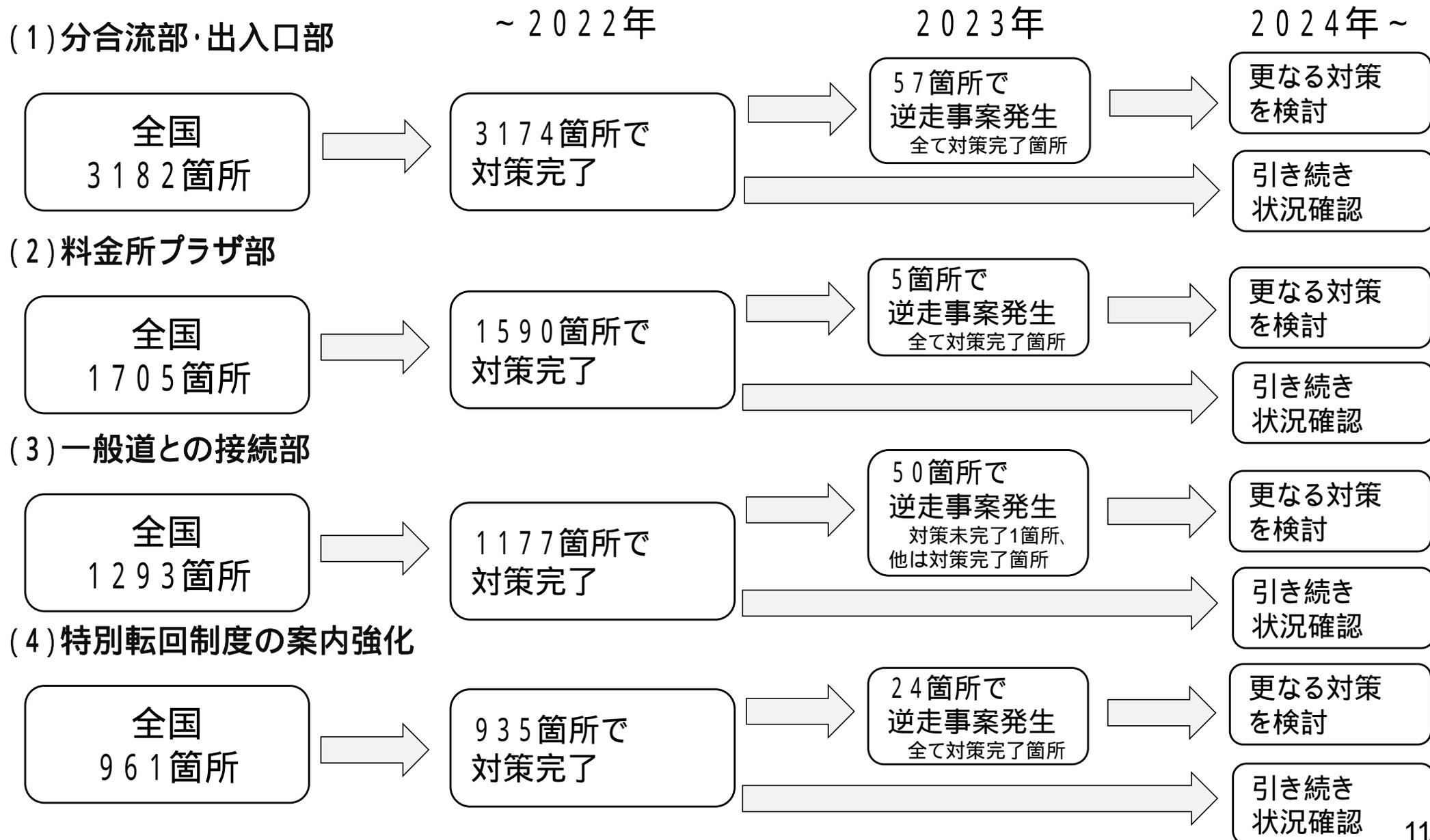


<逆走対策の実施状況>

写真	高速入口部	写真	ランプ合流部	写真	料金所手前	写真	料金所前
撮影:2017年12月	撮影:2017年12月	撮影:2017年12月	撮影:2017年12月	撮影:2022年5月	撮影:2022年4月	撮影:2022年6月	撮影:2022年6月
				高速入口看板 カラー舗装	錯視効果路面標示	特別転回案内看板	特別転回案内の横断幕
				一般道側をカラー舗装と路面標示・高速入口看板で判別しやすくすることで、一般道からの道間違いによる誤進入を防止	合流部手前で、公募技術の錯視効果による路面標示『直進のみ』で転回できないことを強調	料金所手前で誤進入車への特別転回の案内看板を掲出	料金所手前で誤進入車への特別転回の案内横断幕掲出(継続)し、左の一般レーンへ誘導

対策済箇所との状況と今後の対策

2022年まで物理的・視覚的対策を順次実施したが、2023年に一部箇所においては逆走事案が発生。
対策完了後も逆走事案が発生した箇所については、案内標示の見直し、路面標示の補修など対策を検討する。
対策完了後に逆走事案が発生していない箇所については、引き続き状況を確認する。



逆走発生状況について

- 逆走事案及び逆走事故について、大きな傾向の変化は見られないが、重大事故件数については、2023年は8件発生しており、集計を開始した2011年以降、最も多かった2015年の26件と比べると半数以下に減少。
- 開始位置別、年代別、動機別の逆走事案の発生について、各構成要素の割合に大きな傾向の変化は見られないが、年代別の逆走事故については、高齢者の割合が2011年から2022年までの約5割に対し、2023年は約6割に増加。
- 開始要因別の逆走事案の発生について、道間違えを発端とするものが2015年から2022年までの約6割に対し、2023年は約5割に減少している一方、認知症の割合が2015年から2022年までの約2割に対し、2023年は約3割に増加。
- 逆走事故の発生箇所は、最多を占める本線が2011年から2022年までの約6割に対し、2023年については約5割と減少しているが、依然高い割合を占める傾向。
- また、個別箇所分析により、物理的・視覚的対策の効果が確認される箇所がある一方、対策完了後も逆走が発生している箇所も一部存在し、今後、案内標示の見直し、路面標示の補修など、対策を検討する必要。
- 対策完了後に逆走事案が発生していない箇所についても、引き続き状況確認を行う。