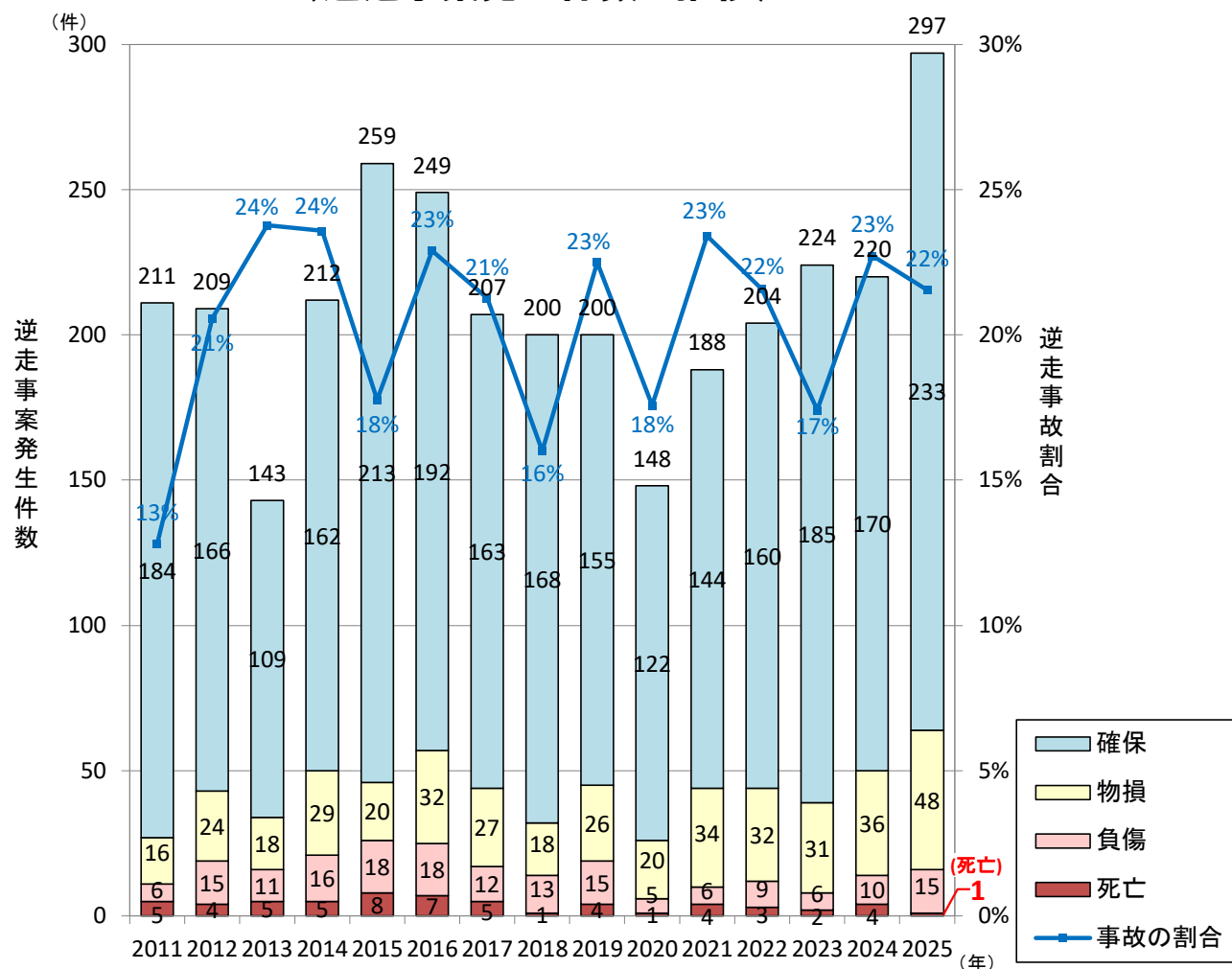


I . 高速道路の逆走発生状況

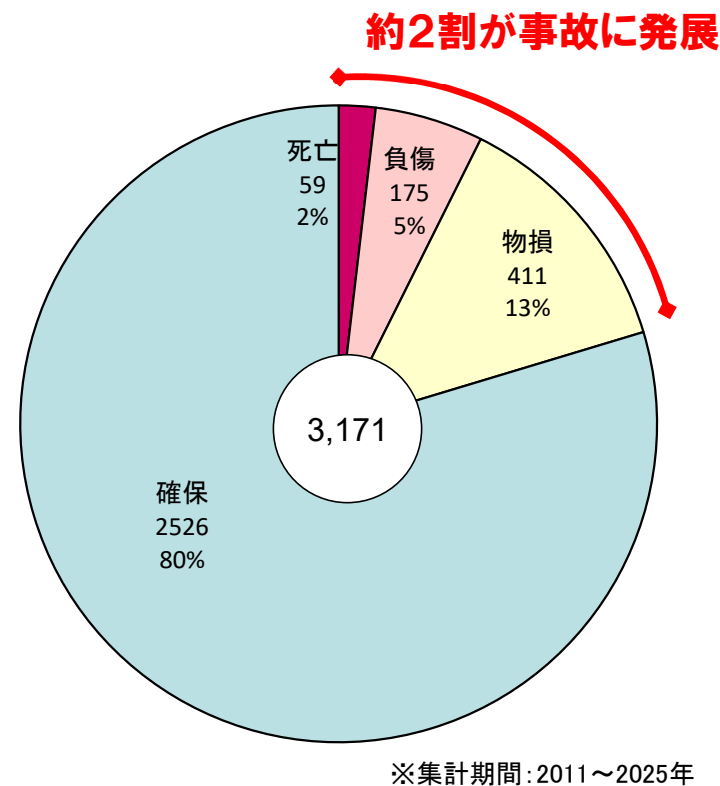
逆走事案の発生状況

- 逆走事案は毎年200件程度発生しており、2025年の発生件数は297件と、2011年以降で最多となった。
- 2025年の逆走事案297件のうち、事故(物損・負傷・死亡)に至った割合は22%であった。事故件数は増加しているものの、逆走事案の約2割が事故に発展する状況に大きな変化は見られない。
- 2021年以降の逆走による死亡事故は、各年複数件発生しているが、2025年の死亡事故件数は1件であった。

〈逆走事案発生件数の推移〉



〈逆走事案の形態別内訳〉

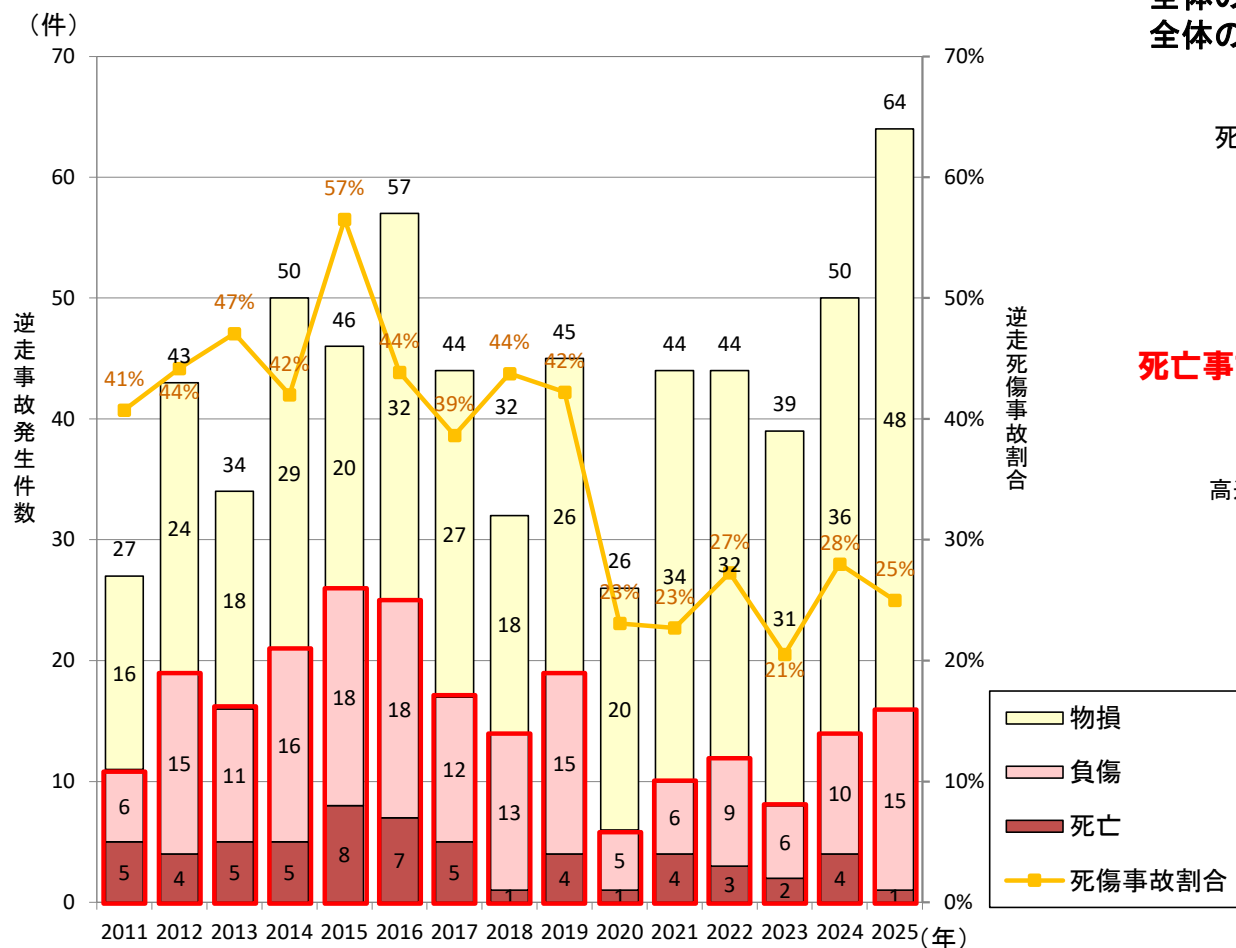


データ: 2011年～2025年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N=3,171(うち直轄 N=357)
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

逆走事故の発生状況

- 逆走事案のうち逆走事故は毎年40件程度発生しており、2025年は64件と、2011年以降で最多となった。
- このうち、重大事故(負傷・死亡事故)発生件数は、2025年は16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件と比べると半数程度であるが、前年の2024年より増加。

〈逆走事故発生件数の推移〉



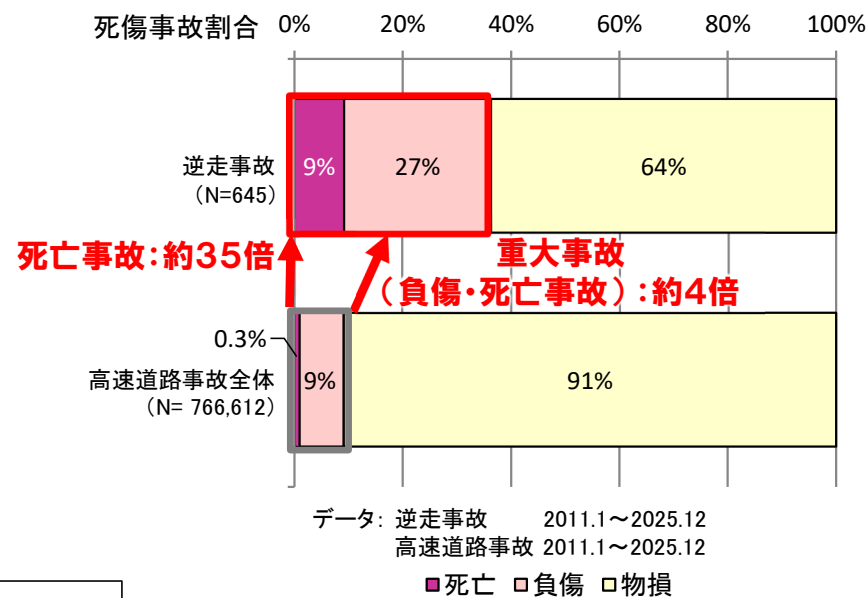
〈逆走事故と高速道路事故全体との比較〉

高速道路事故全体(766,612件)のうち逆走事故(645件)は**0.1%**

全体の重大事故(69,367件)のうち逆走事故(234件)は**0.3%**

全体の死亡事故(1,993件)のうち逆走事故(59件)は**3.0%**

出典: 警察庁「道路の交通に関する統計」(e-Stat掲載データ)



(参考)

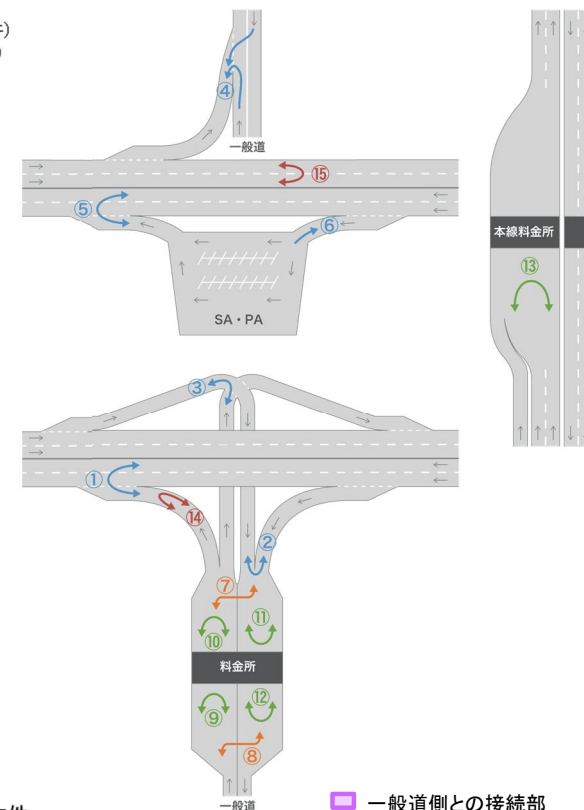
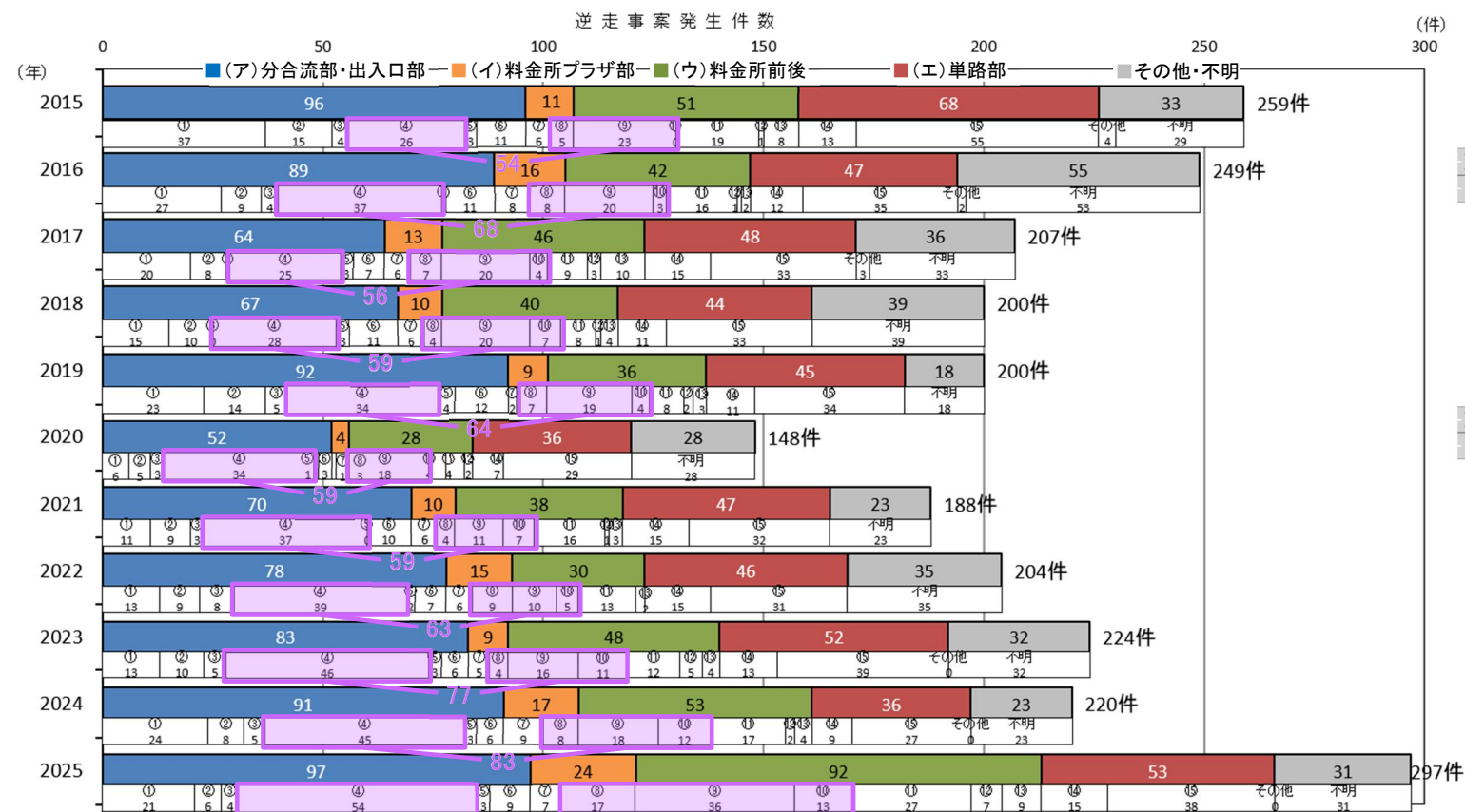
2025年における高速道路での重大事故発生件数 4,436件
そのうち、逆走事案による重大事故件数 16件 (0.4%)

データ: 2011年~2025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=645 (うち直轄 N=119)

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「料金所前後」、「単路部」で多く発生している状況。2025年は料金所前後での発生が前年までと比較し増加。
- 「一般道側との接続部」は近年増加傾向で、2025年は120件と過去最大であった。



■ (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)
■ (イ) 料金所	⑥ 入口部 (SA・PA)
	⑦ 内プラ開口部等
	⑧ 外プラ開口部等
	⑨ 入口料金所手前
	⑩ 入口料金所通過後
■ (ウ) 料金所前後	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
	⑭ ランプ上
	⑮ 本線
■ (エ) 単路部	その他
■ その他・不明	不明

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く、微増傾向となっている。

料金所プラザ部

物理的・視覚的対策を実施。微増傾向となっている。

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」に次いで多く、増加傾向であり、他の箇所と比べて増加件数が多い。

単路部

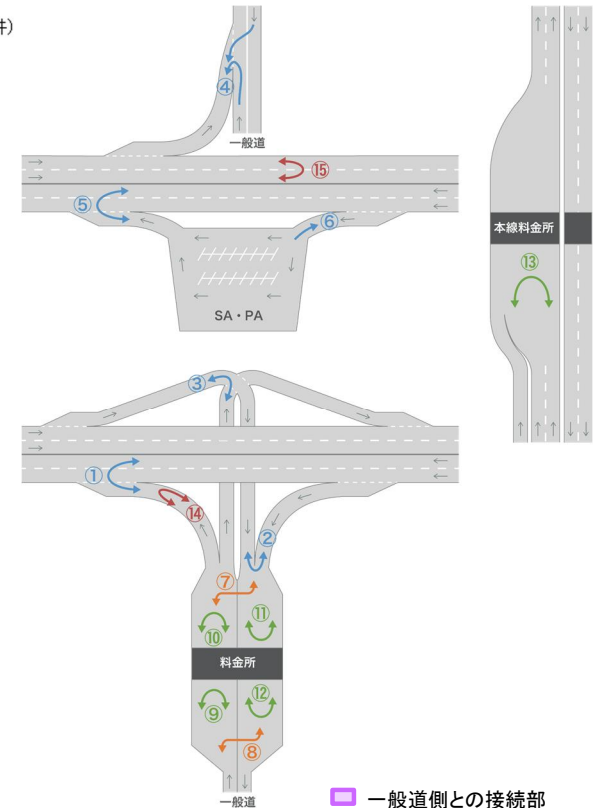
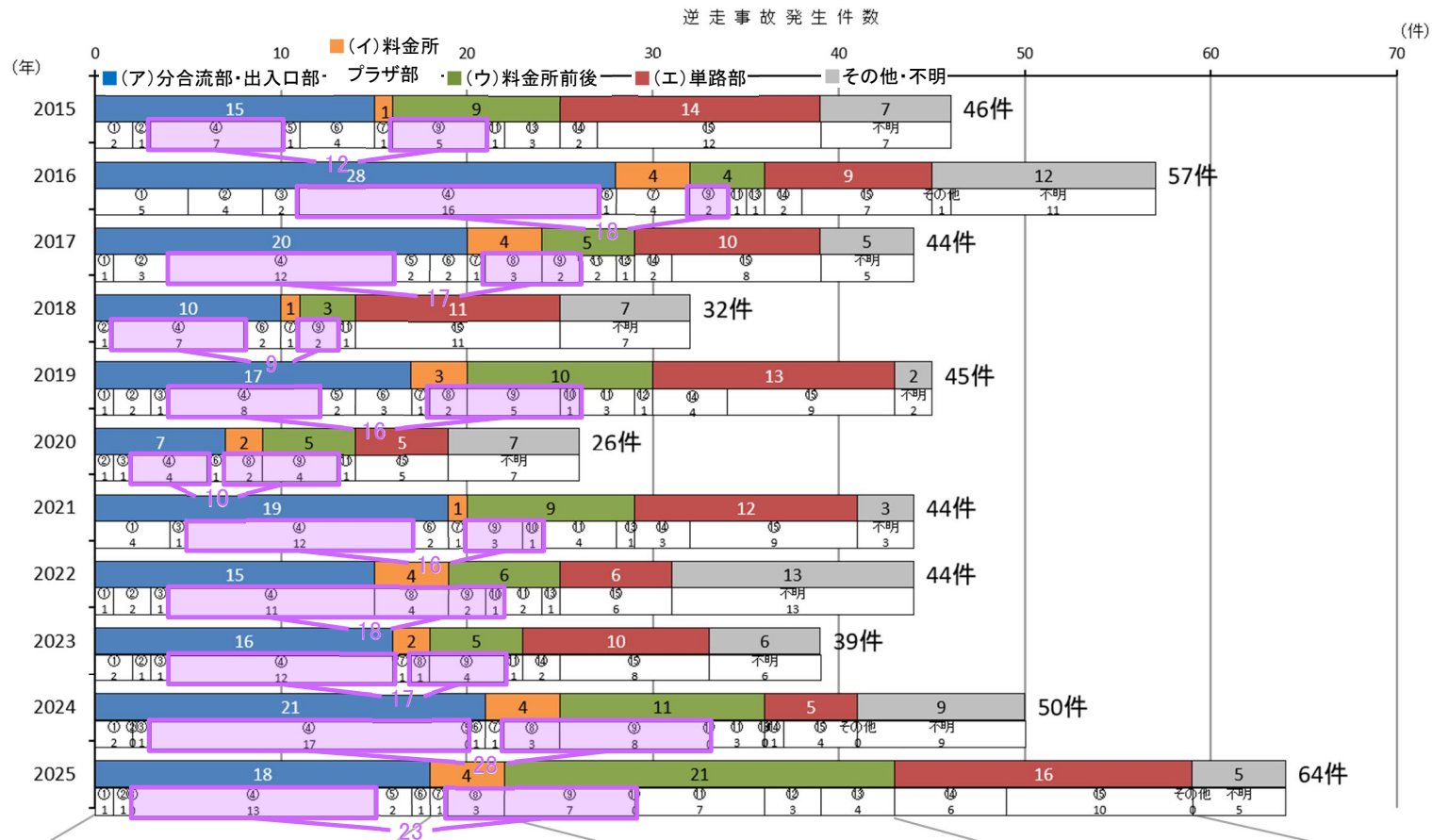
物理的・視覚的対策が未実施。逆走事案の開始位置として昨年に比べ増加しているが、例年に比べ同程度の発生傾向となっている。

一般道側との接続部 (④+⑧+⑨+⑩)

物理的・視覚的対策を実施。増加傾向となっている。

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、2024年までは「分合流部・出入口部」が最も多く、次いで「料金所前後」、「単路部」で多く発生していたが、2025年は「料金所前後」が増加し最も多かった。
- 「一般道側との接続部」は近年増加傾向で、2024年は過去最大の28件、2025年は23件であった。



■ (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
■ (エ) 単路部	⑬ 本線料金所手前
	⑭ ランプ上
■ その他・不明	⑮ 本線
	その他

分合流部・出入口部

物理的・視覚的対策を実施。
逆走事故の開始位置として「料金所前後」に次いで多い。
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。
逆走事故の開始位置として、2025年は「分合流部・出入口部」を超過し、最も多く、増加傾向となっている。

単路部

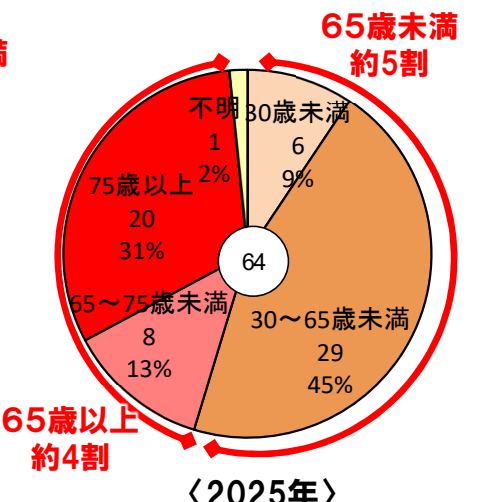
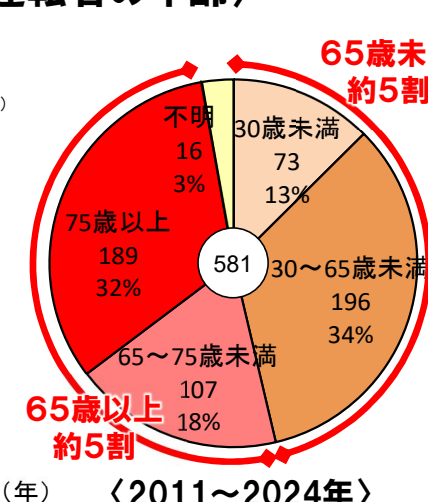
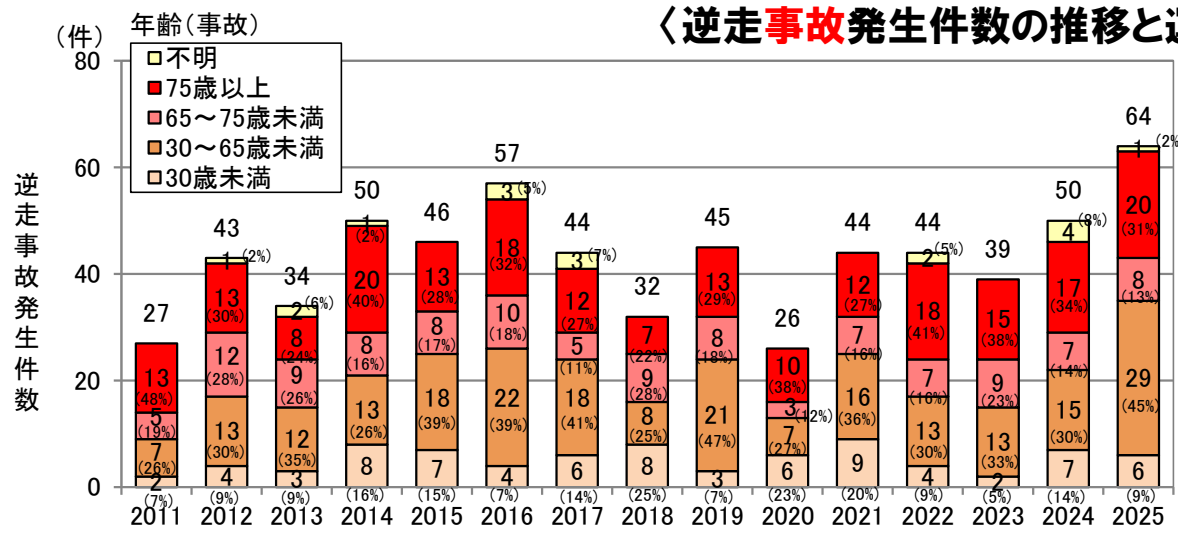
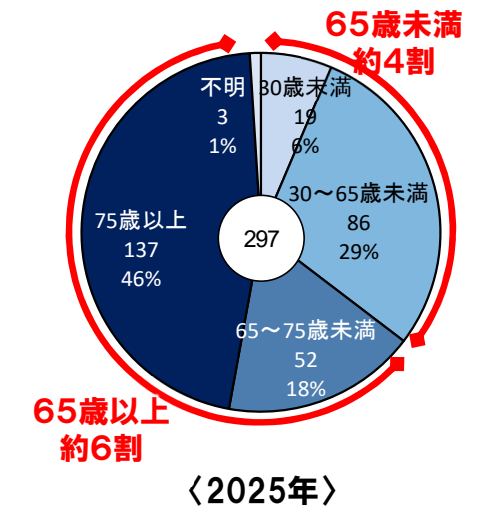
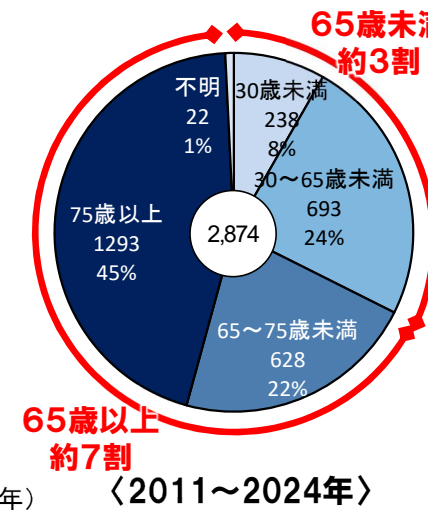
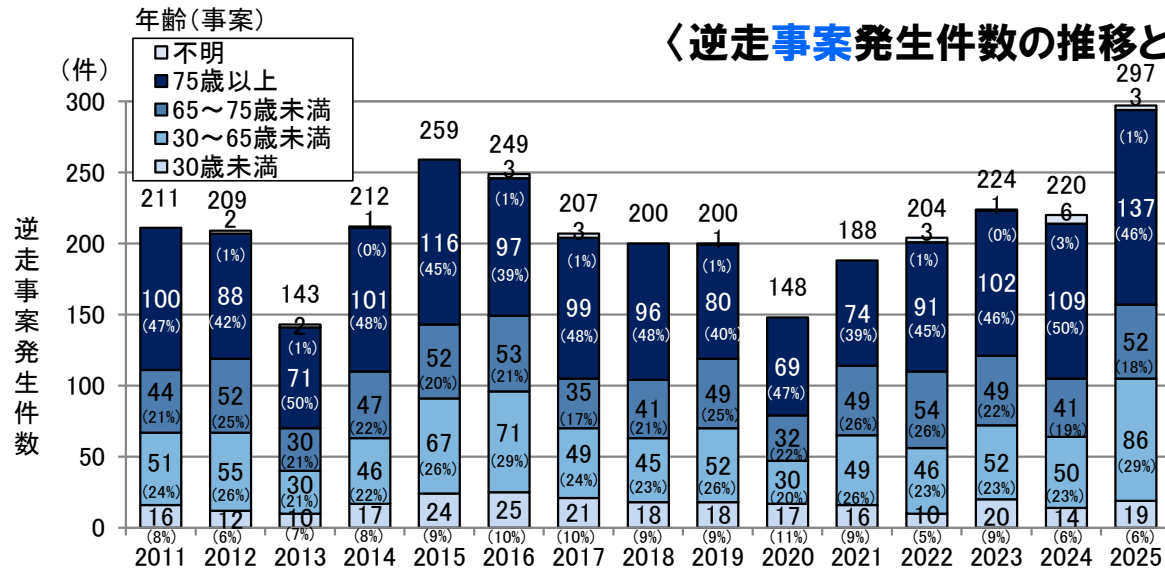
物理的・視覚的対策が未実施。
逆走事故の開始位置として「料金所前後」「分合流部・出入口部」に次いで多く、増加傾向となっている。

一般道側との接続部 (④+⑧+⑨+⑩)

物理的・視覚的対策を実施。微増傾向となっている。

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、2011～2024年までのデータで65歳未満が約3割、65歳以上が約7割で、2025年は65歳未満が約4割、65歳以上が約6割と65歳未満が増加していた。
- 逆走事故の年代別の件数は、2011～2024年までのデータで65歳未満が約5割、65歳以上が約5割で、2025年は65歳未満が約5割、65歳以上で約4割であり、65歳未満の割合が65歳以上の割合を越えた。

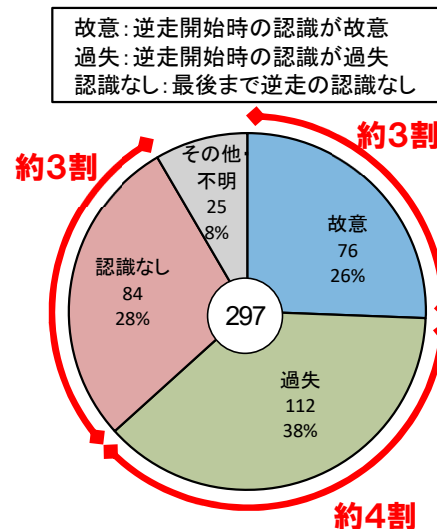
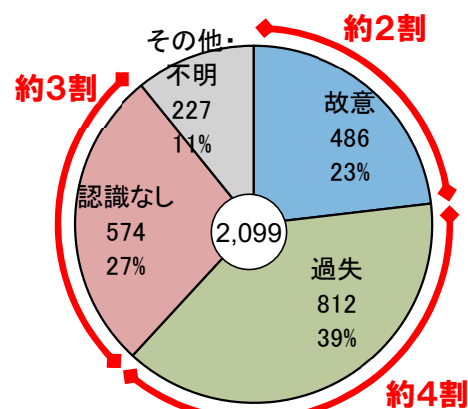
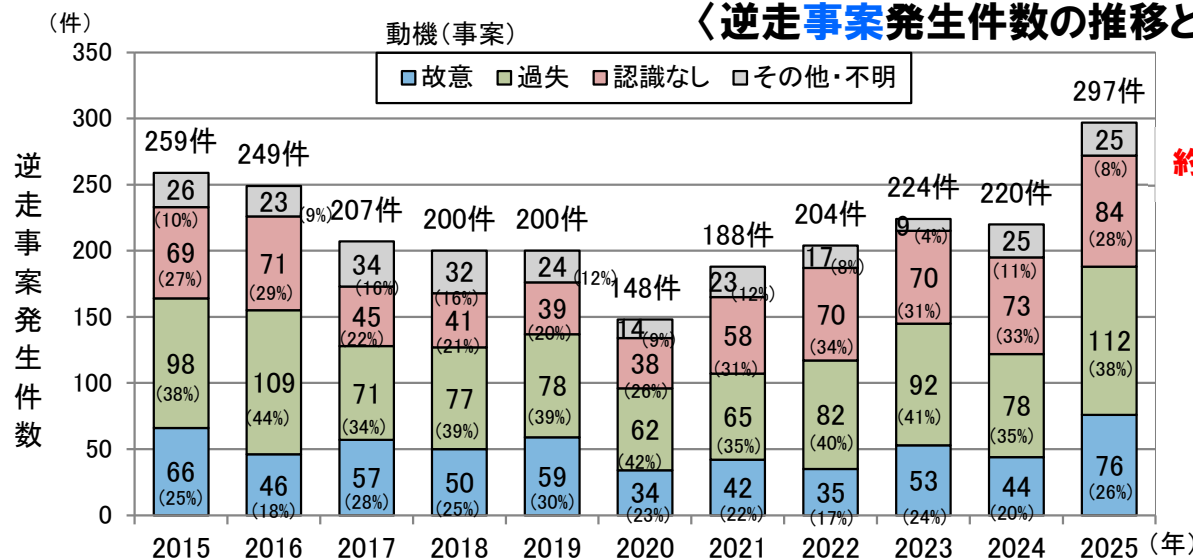


データ： 2011年～2025年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N=3,171 (うち直轄 N=357)
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

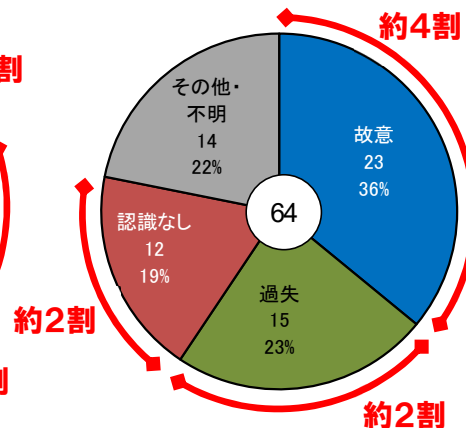
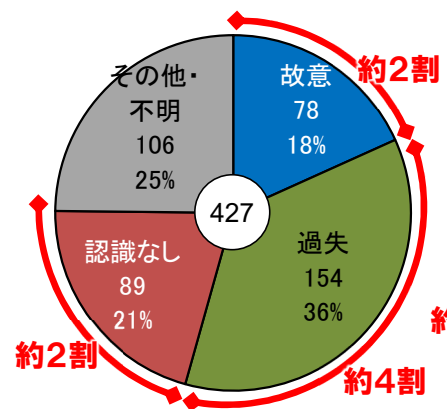
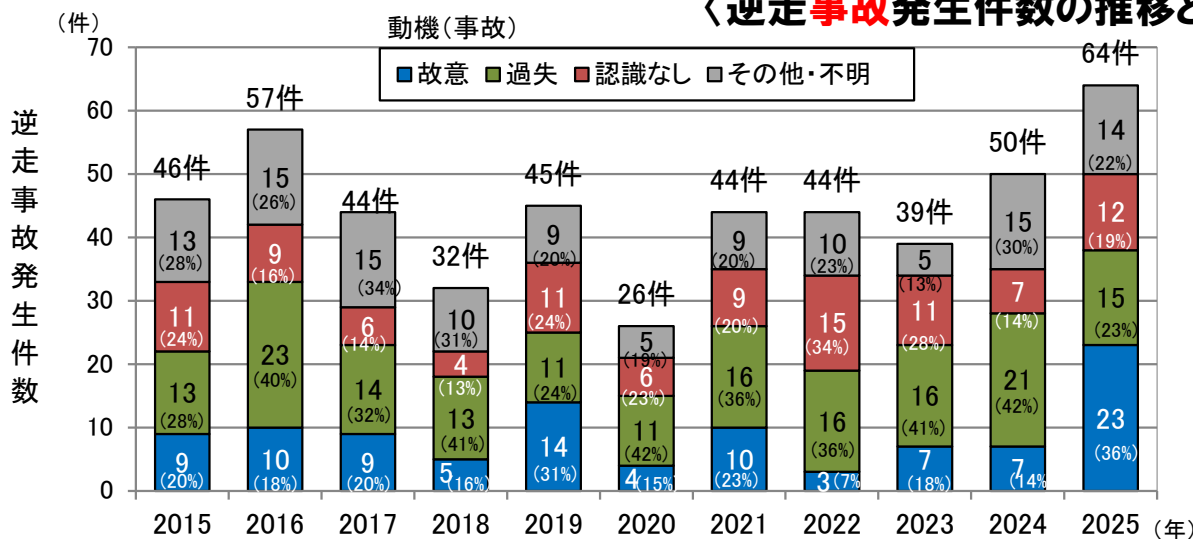
逆走事案・事故の発生状況〔動機別〕

- 逆走事案の動機別の件数は、2015～2024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割で、2025年については故意が約3割、過失が約4割、認識なしが約3割と故意が増加の傾向。
- 逆走事故の動機別の件数は、2015～2024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2割で、2025年については故意が約4割、過失が約2割、認識なしが約2割と故意が増加し過失が減少。

〈逆走事案発生件数の推移と動機別〉



〈逆走事故発生件数の推移と動機別〉



データ： 2015年～2025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=2,396（うち直轄 N=320）

出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

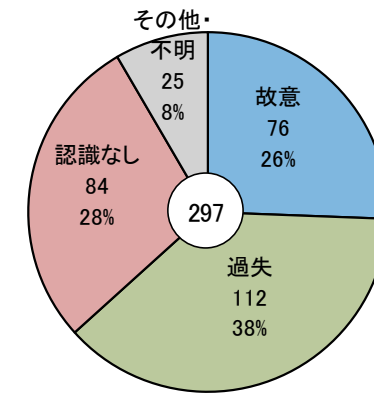
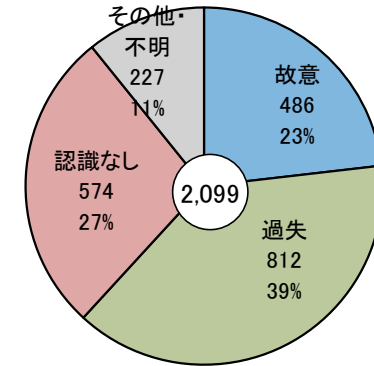
逆走事案の発生状況〔逆走を開始した要因別〕

- 逆走の発生要因別では、2015～2024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5割を占める。2025年については約6割と増加していた。
- 認識無しについては、2015～2024年までのデータで全体の約3割で、2025年も同様の傾向。うち、認知症の疑いについては、2015～2024年までのデータで全体の約2割、2025年については約3割と増加の傾向。

〈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

故意：逆走開始時の認識が故意
過失：逆走開始時の認識が過失
認識なし：最後まで逆走の認識なし

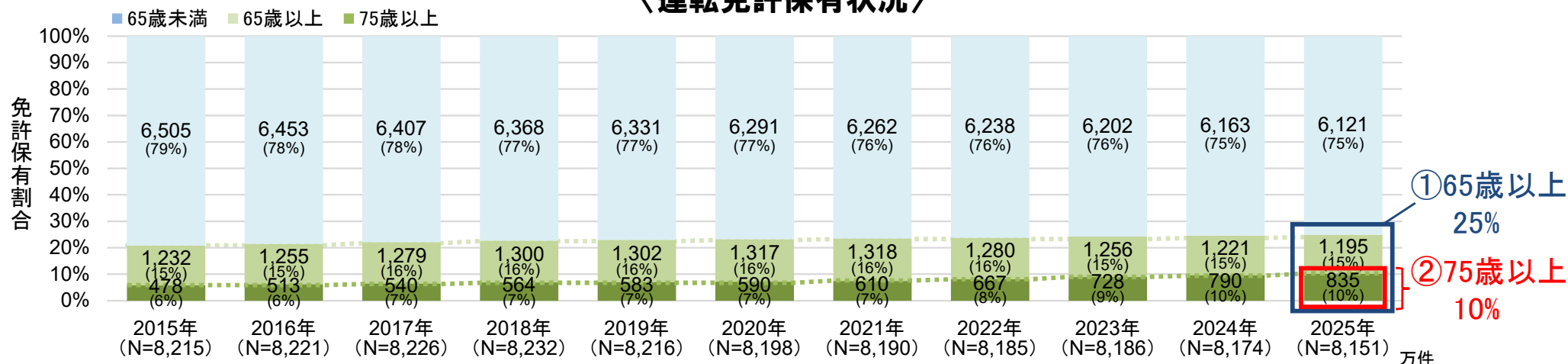


データ： 2015年～2025年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N=2,396のうち、動機がその他・不明を除く N=2,144 (うち直轄 N=303)
出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

高齢者の免許保有人数と逆走事案の発生状況

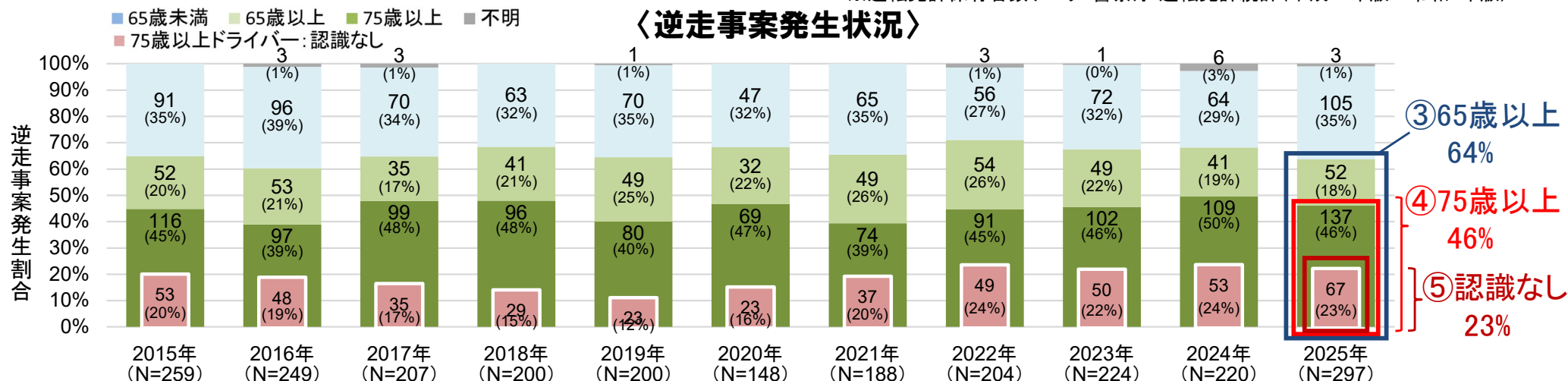
- 高齢者の運転免許保有人数の割合は横ばい傾向(①)だが、後期高齢者(75歳以上)の割合は増加傾向(②)。
- 高齢者の運転免許保有人数の割合は3割以下に過ぎないものの(①②)、一方で逆走事案については高齢ドライバーの割合が6割程度と高い水準で推移(③)。さらに、後期高齢者による逆走事案については約半数が逆走の「認識無し」であり、その割合も2020年以降増加している(⑤)。 ※後期高齢者の運転免許更新時には認知機能検査が義務づけられている。

〈運転免許保有状況〉



※運転免許保有者数データ：警察庁 運転免許統計(平成27年版～令和7年版)

〈逆走事案発生状況〉



年齢別逆走データ：2015年～2025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=2,396 (うち直轄 N=320)

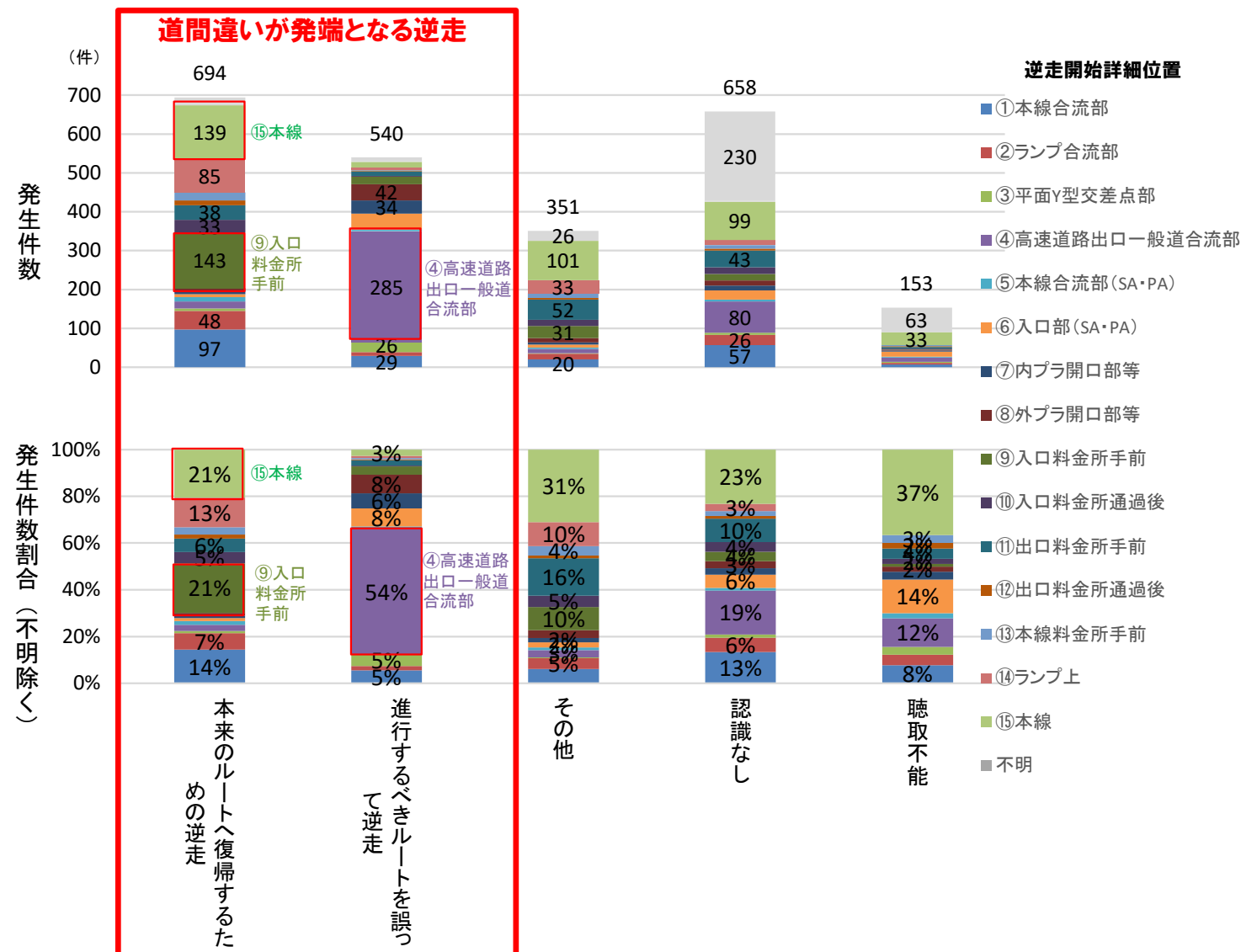
動機別データ：2015年～2025年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N= 2,376 (※各項目「不明」「その他」は除く)

出典：警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

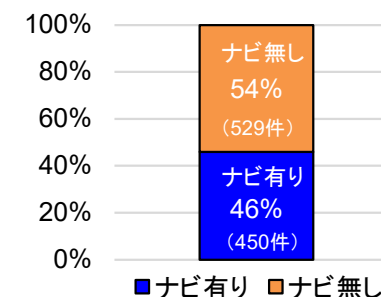
逆走開始詳細位置×逆走開始要因とカーナビ設置状況

- 本来のルートへ復帰するための要因では「本線」や「入口料金所手前」からの逆走が多く、進行するべきルートを選った要因では「高速道路出口一般道合流部」からの逆走が多い。
- 道間違いが発端となった逆走事案のカーナビの装着率は、自動車全体のカーナビ設置状況に比べて低い。

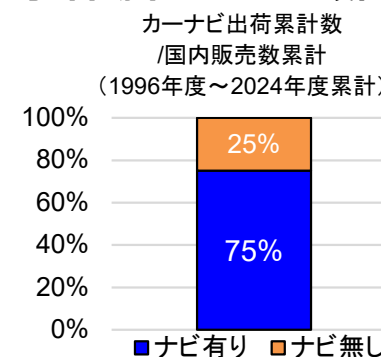
〈逆走開始詳細位置×逆走要因〉



〈道間違いが発端となる逆走×カーナビの装着有無〉



〈参考:自動車のカーナビ設置状況〉

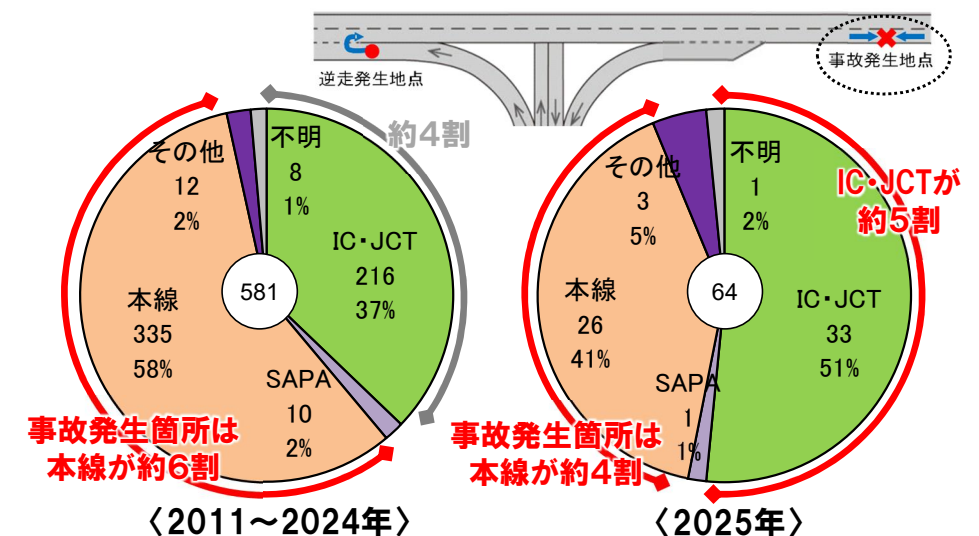
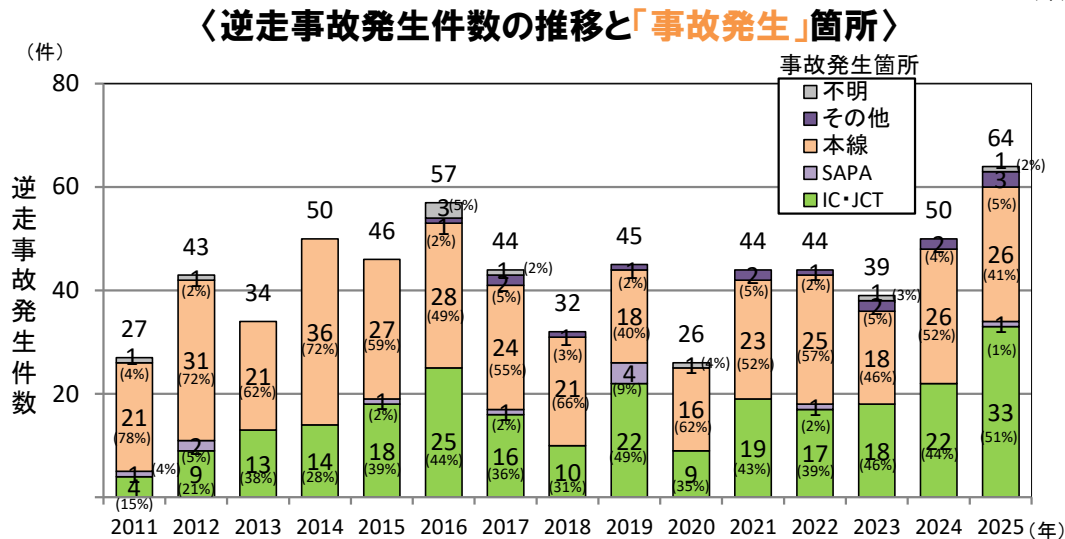
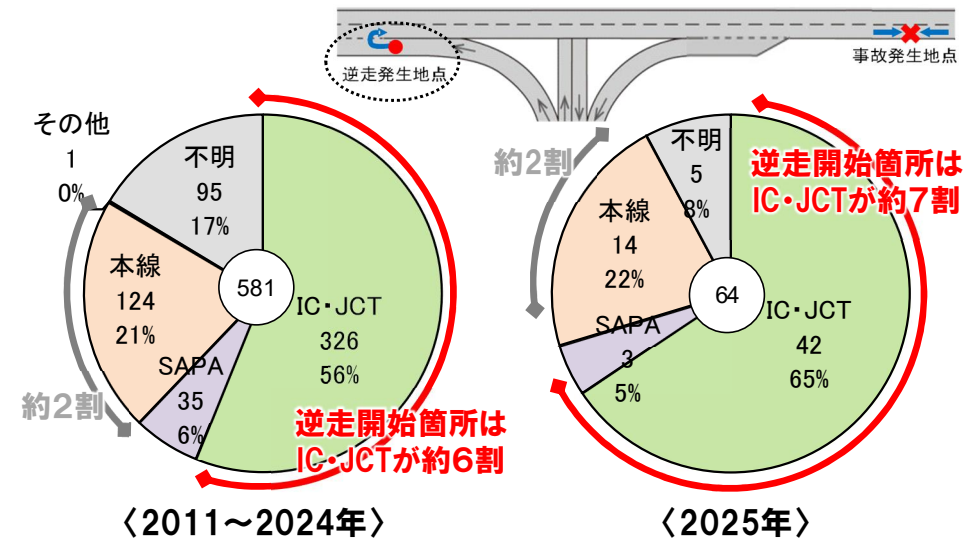
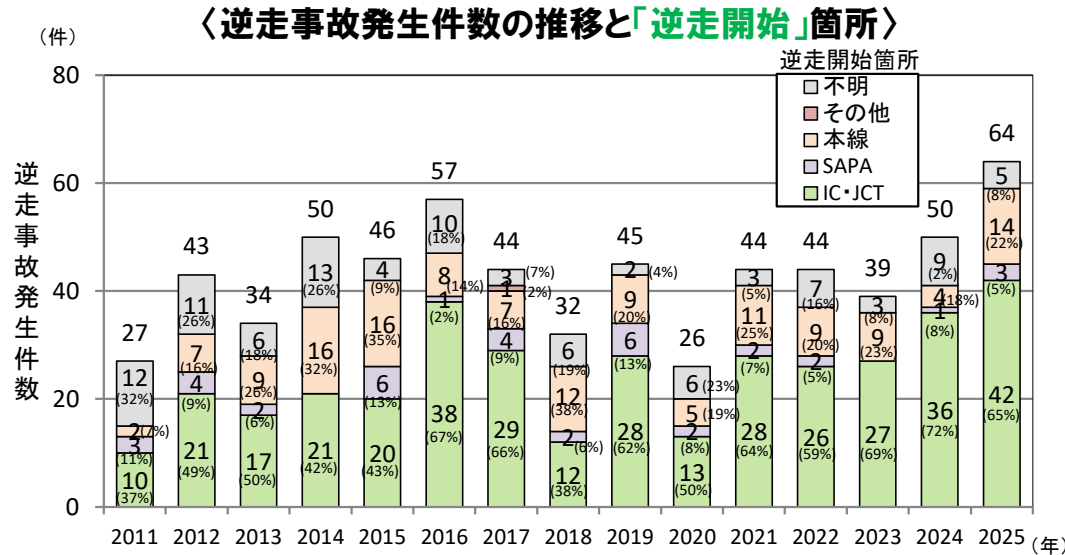


データ: 2015年～2025年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N= 2,396 (うち直轄 N=320)

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2011～2024年までのデータで約6割であったが、2025年については約7割と増加しており、IC・JCTから逆走を開始する傾向が強くなっている。
- 逆走事故は、本線で発生する傾向からIC・JCTで発生する傾向に変化している。
- 事故発生箇所は、最多を占める本線が2011～2024年までのデータで約6割であったが、2025年については本線は約4割で、IC・JCTが約5割と増加している。 逆走事故は、本線部で発生する傾向からIC・JCTで発生する傾向に変化した。



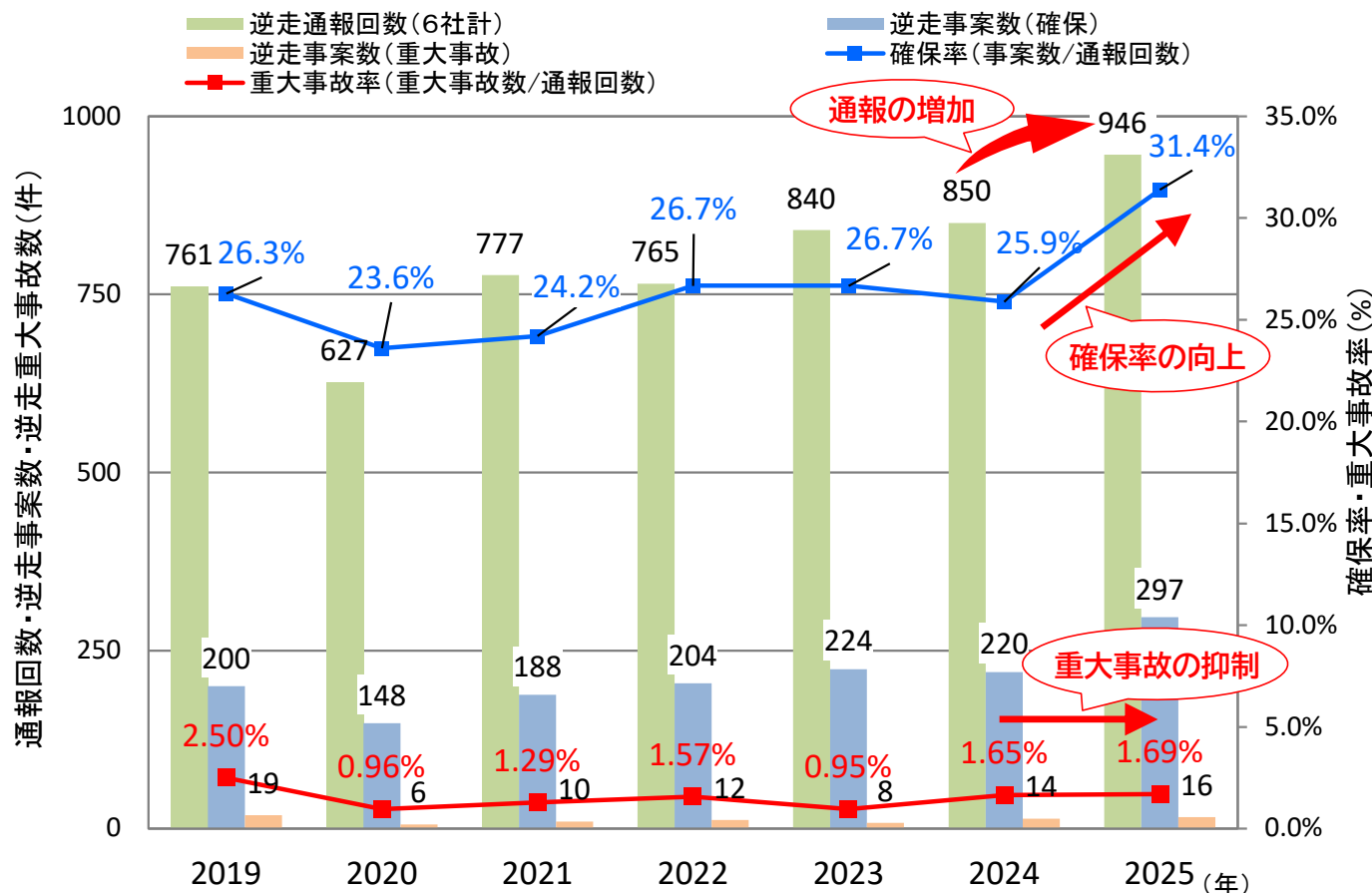
データ： 2011年～2025年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案 N=645 (うち直轄 N=119)

出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

逆走通報回数数の推移

- 通報回数は、2024年から2025年にかけて100回近く増加しており、これまで顕在化していなかった逆走事案が適切に把握・通報されるようになったといえる。これは、ドライバーの安全意識向上や管理者の監視・通報体制の機能強化によるものと考えられ、望ましい傾向といえる。
- また、重大事故率(重大事故件数／通報回数)は2024年と同様の水準で推移しており、通報回数の増加に対して事故発生は抑制されている。
- さらに、確保率(事案件数／通報回数)は向上しており、通報増加による管理隊の早期把握が、確実な確保に寄与していると考えられる。

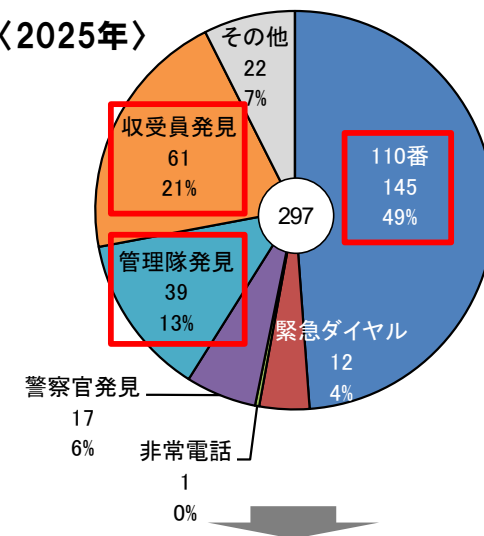
〈逆走の通報回数、事案数など〉



〈逆走事案の覚知件数〉

110番通報、収受員発見、管理隊発見件数が多い

〈2025年〉



- ・110番通報の増
⇒報道や啓発強化による世間的関心の高まり
- ・ネクスコ(管理隊)発見が増
⇒CCTV設置数の増加により逆走車位置の把握が円滑化
- ・ネクスコ(料金所収受員)発見が増
⇒料金所で逆走する車の増加に伴い料金所での把握の増加

逆走事案発生状況：2019年～2025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=1,481(うち直轄 N=219)、重大事故に至った逆走事案 N=85

逆走事案覚知状況：2025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=297(うち直轄 N=37)

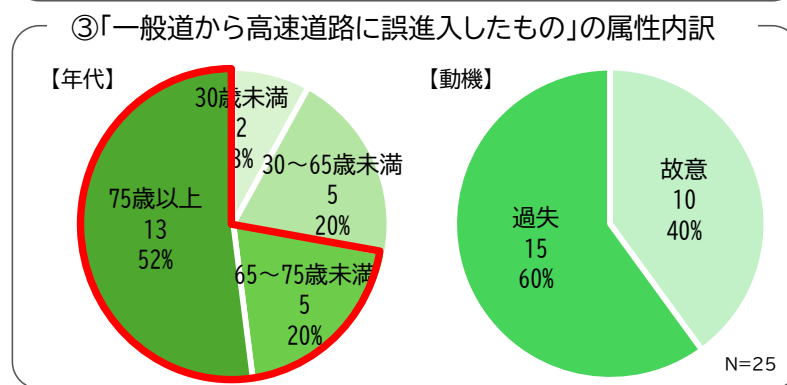
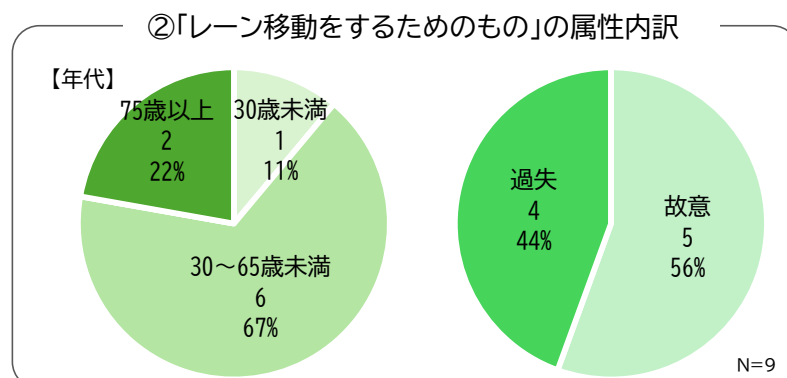
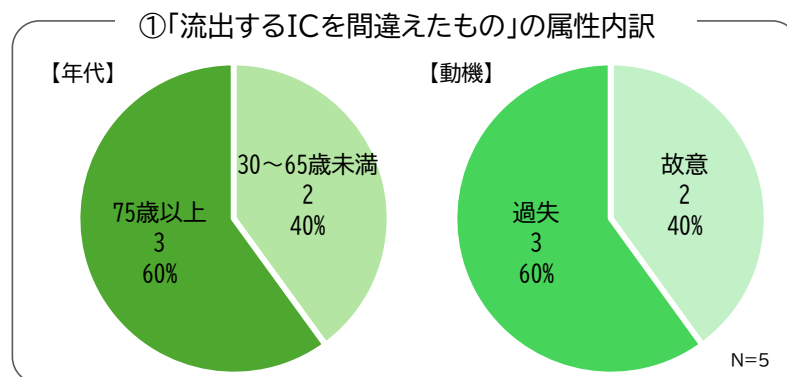
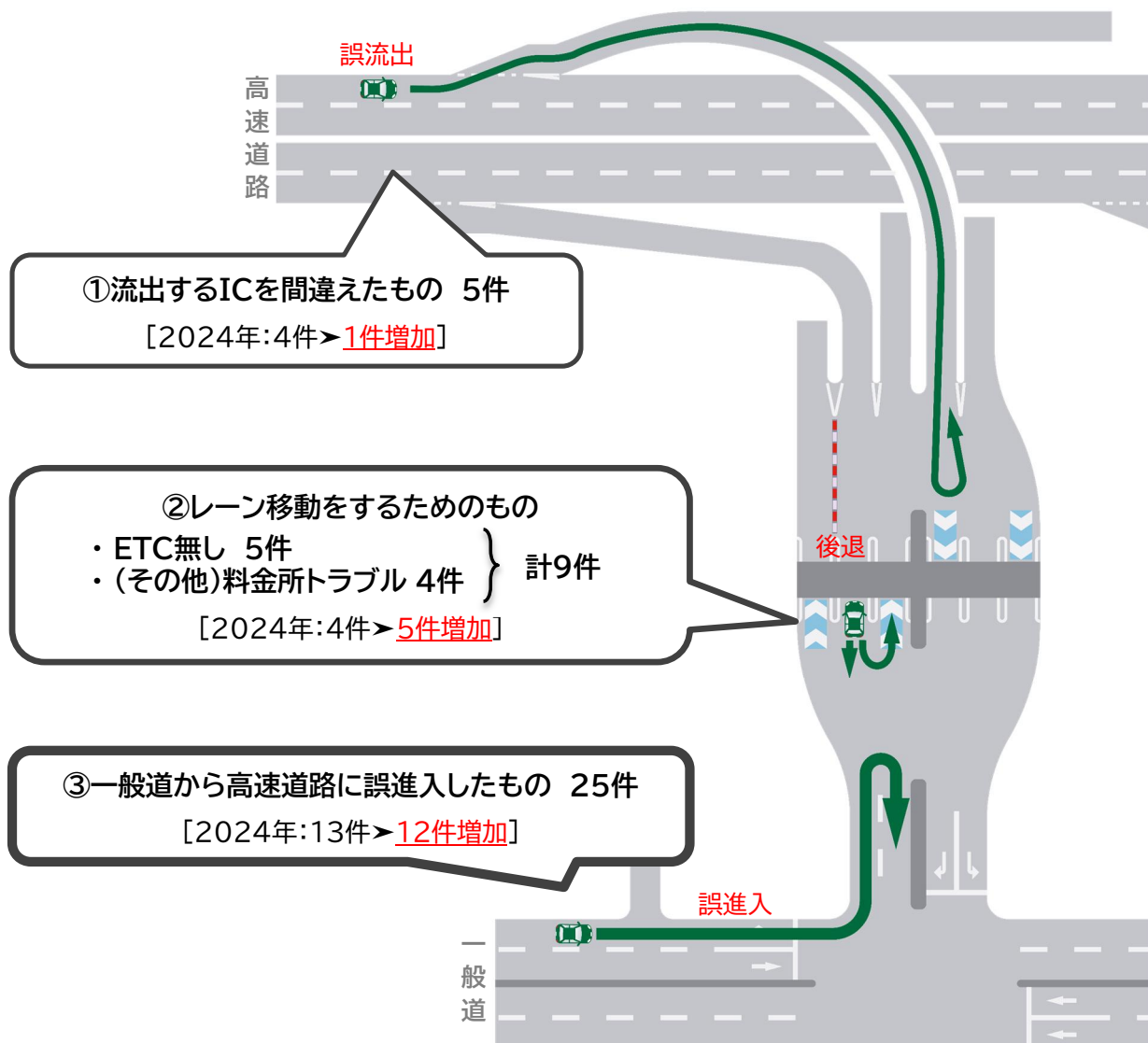
逆走通報状況：高速道路会社が整理した、警察への通報件数 N=5,566

出典：警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

料金所(前後含む)で逆走事案が増加した要因の考察

- 2025年に増加した料金所(前後含む)で逆走事案のうち、③「一般道から高速道路に誤進入したもの」の属性は高齢者が多い傾向(72%)がある。

〈主な料金所前後で逆走経路〉

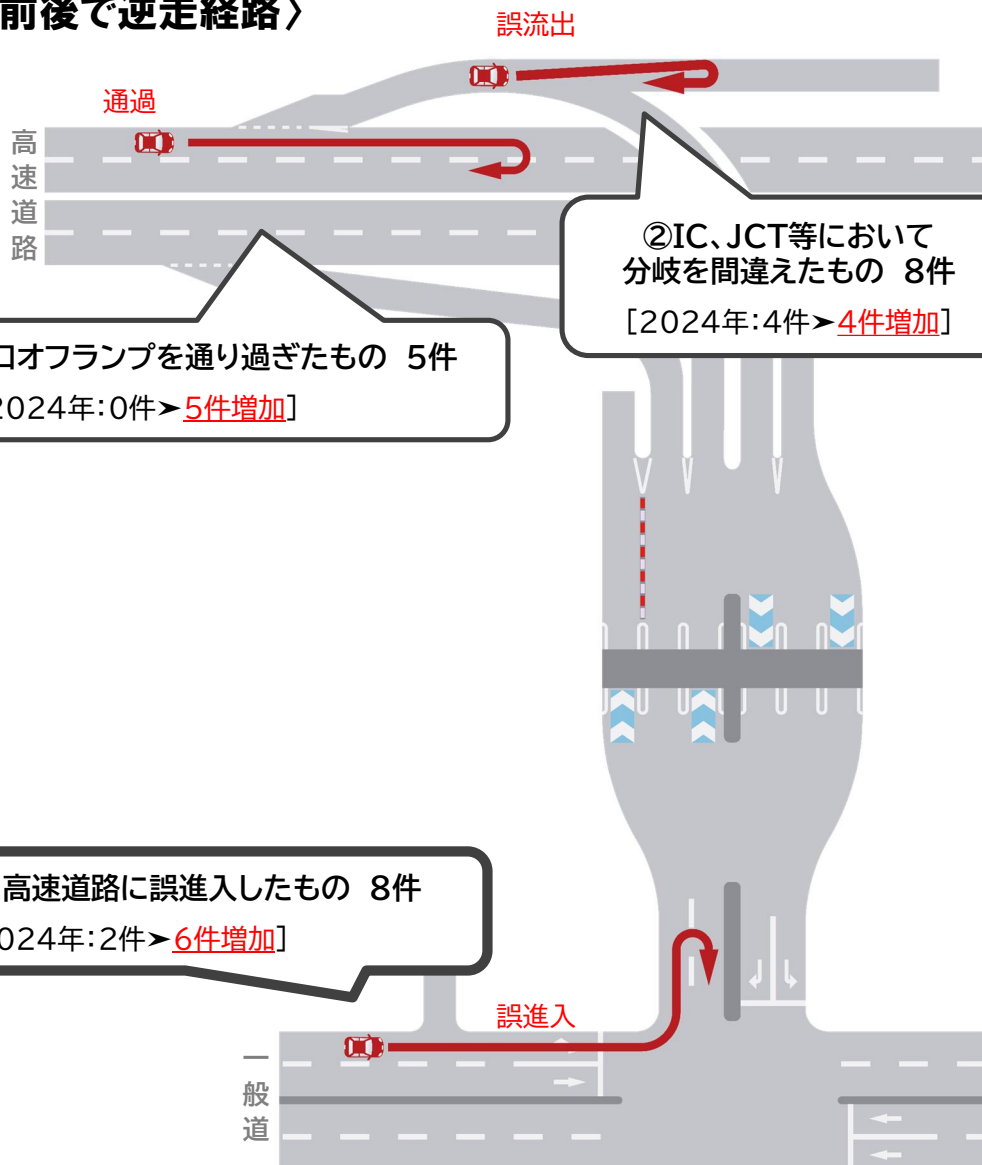


故意: 逆走開始時の認識が故意 過失: 逆走開始時の認識が過失 認識なし: 最後まで逆走の認識なし

単路部で逆走事案が増加した要因の考察

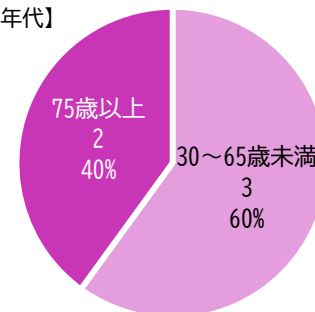
- 2025年に増加した単路部の逆走事案のうち、①「流出する出口オフランプを通りすぎたもの」(100%)と、②「IC、JCT等において分岐を間違えたもの」(75%)の動機は故意による事案が多くを占める傾向である。

＜主な料金所前後で逆走経路＞

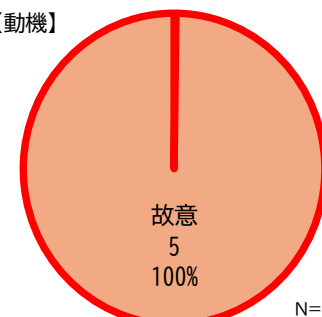


①「流出する出口オフランプを通りすぎたもの」の属性内訳

【年代】

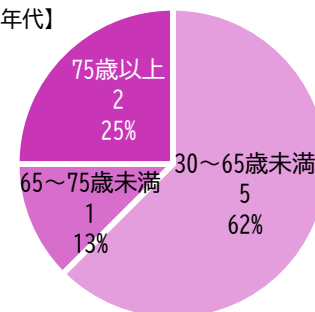


【動機】

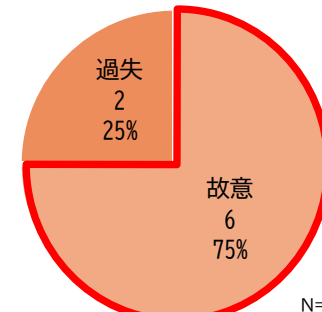


②「IC、JCT等において分岐を間違えたもの」の属性内訳

【年代】

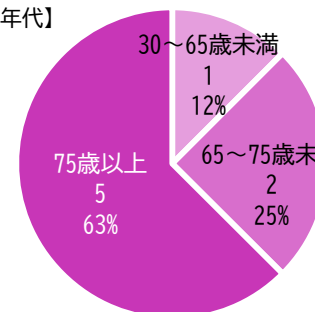


【動機】

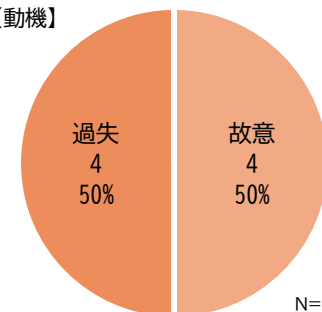


③「一般道から高速道路に誤進入したもの」の属性内訳

【年代】



【動機】



故意: 逆走開始時の認識が故意 過失: 逆走開始時の認識が過失 認識なし: 最後まで逆走の認識なし

データ: 2025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のうち、単路部で発生した逆走事案 N=297 (うち直轄 N=37)

出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

直近の重大事故事例①（八木山バイパス 下り線 1.8KP）

【発生日時】2026年7月13日（月） 07:01頃

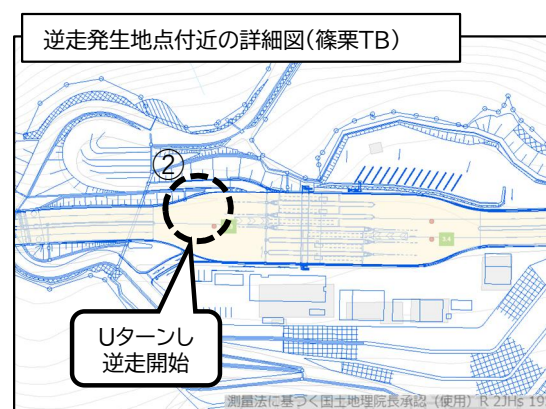
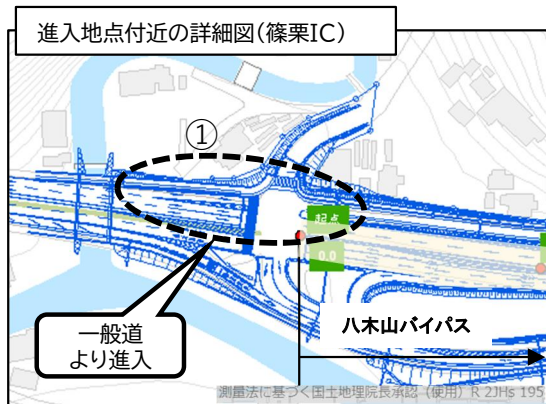
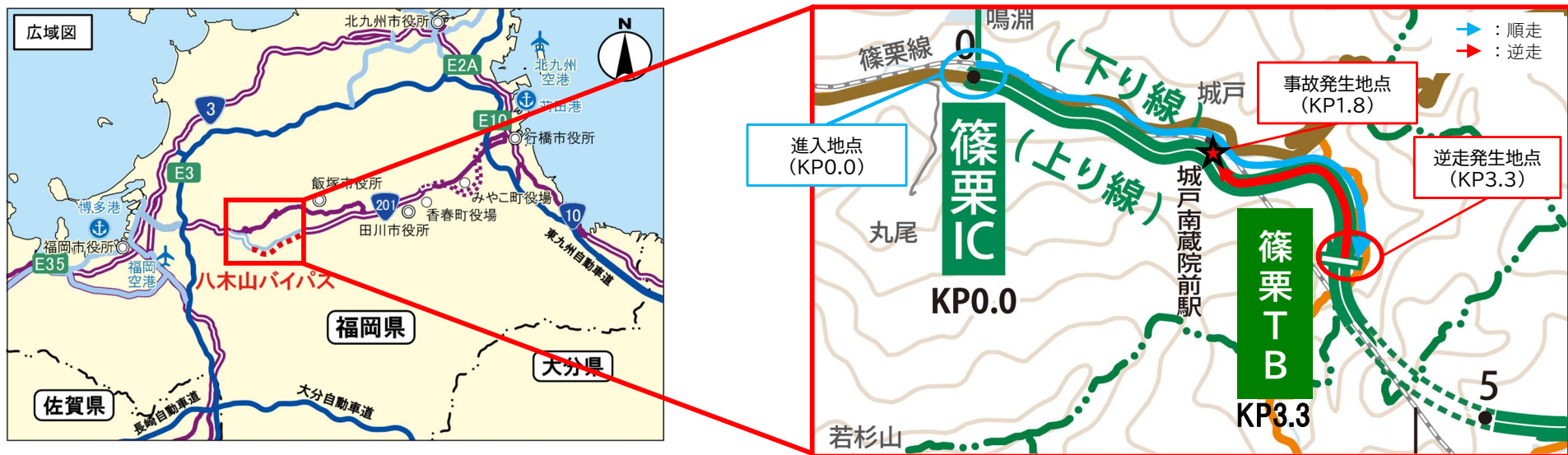
【事故発生地点】一般国道201号 八木山バイパス 下り線 1.8KP

【逆走開始地点】一般国道201号 八木山バイパス 下り線 3.3KP（^{ささぐり}篠栗本線料金所）

【関係車両】逆走車両：1台（69歳 男性 動機・運転頻度不明）、事故関係車両：2台

【死傷者】死亡1名（順走車運転手1名）、重傷者1名（逆走車運転手1名）

【概要】篠栗ICから八木山バイパス（下り線）へ流入後、篠栗本線料金所で何らかの理由により、逆走を開始。その後1.8KPで正面衝突し、停止したもの（高速道路会社調べ）



直近の重大事故事例②（西名阪道 上り線 12.1KP）

【発生日時】2026年7月20日（月） 01:12頃

【事故発生地点】E25 西名阪自動車道 上り線 12.1KP^{かしわら}

【逆走開始地点】E25 西名阪自動車道 上り線 7.6KP（柏原本線料金所）

【関係車両】逆走車両：1台（77歳 男性 動機・運転頻度不明）、事故関係車両：1台

【死傷者】死亡2名（逆走車運転手1名・同乗者1名）、重傷者1名（順走車運転手1名）

【概要】柏原ICから西名阪道（上り線）へ流入後、柏原本線料金所で何らかの理由により、逆走を開始。その後12.1KPで正面衝突し、停止したもの（高速道路会社調べ）

