

Ⅲ. 逆走重点対策の進捗状況

重点対策箇所の実施計画策定

2025年6月25日
(第8回有識者委員会)

【重点対策箇所の選定】

2025年11月14日

重点対策実施計画の公表【高速道路会社】

対策の着手

概ね2028年度内

重点対策箇所における対策完了

【重点対策箇所一覧】

会社	重大事故発生箇所	複数回発生箇所	平面交差構造	合計※
東日本	5施設 (関越道 湯沢IC等)	16施設 (北陸道 新潟西IC等)	49施設 (東北道 黒磯板室IC等)	65施設
中日本	11施設 (中央道 双葉SIC等)	13施設 (北陸道 敦賀IC等)	18施設 (北陸道 片山津IC等)	40施設
西日本	13施設 (長崎道 諫早IC等)	53施設 (松山道 松山IC等)	18施設 (東九州道 中津IC等)	76施設
本四高速	—	3施設 (瀬戸中央道 坂出IC等)	—	3施設
首都高速	—	—	—	—
阪神高速	4施設 (11号池田線 出入橋出口等)	—	—	4施設
合計	33施設	85施設	85施設	188施設

※ 「重大事故発生箇所」・「複数回発生箇所」・「平面交差構造箇所」に重複する施設がある(計13施設)

- (1) 全国統一的な基本的対策
(矢印路面標示・注意喚起看板・矢印板・ラバーポール・カラー舗装等)
- (2) 「逆走対策技術カタログ
～物理的・視覚的対策～」
(2024年12月20日公表)
- などを活用し、逆走事案個々の分析および
現地条件等を踏まえ、視覚的対策の強化
と物理的対策を実施

参考: 重点対策実施計画(2025年11月) 国土交通省

https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/reverse_run/policy_keikaku.html

重点対策箇所の対策進捗状況

【重点対策進捗状況(2026年8月時点)】

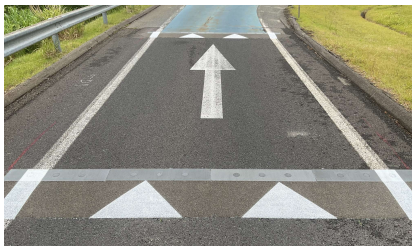
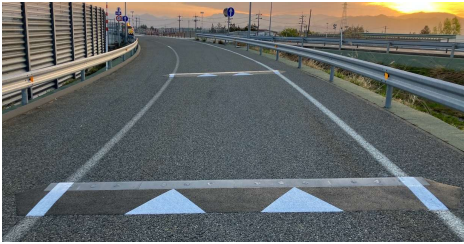
凡例：着手箇所数(重複有)/対象全施設数

会社	重大事故発生箇所	複数回発生箇所	平面交差構造	合計※
東日本	3/5施設	15/16施設	7/49施設	20/65施設
中日本	3/11施設	6/13施設	1/18施設	9/40施設
西日本	1/13施設	1/53施設	0/18施設	1/76施設
本四高速	—	3/3施設	—	3/3施設 全箇所完了
首都高速	—	—	—	—
阪神高速	0/4施設	—	—	0/4施設
合計	7/33施設	25/85施設	8/85施設	33/188施設 (約18%着手)

※ 「重大事故発生箇所」・「複数回発生箇所」・「平面交差構造箇所」に重複する施設がある(計13施設) 2

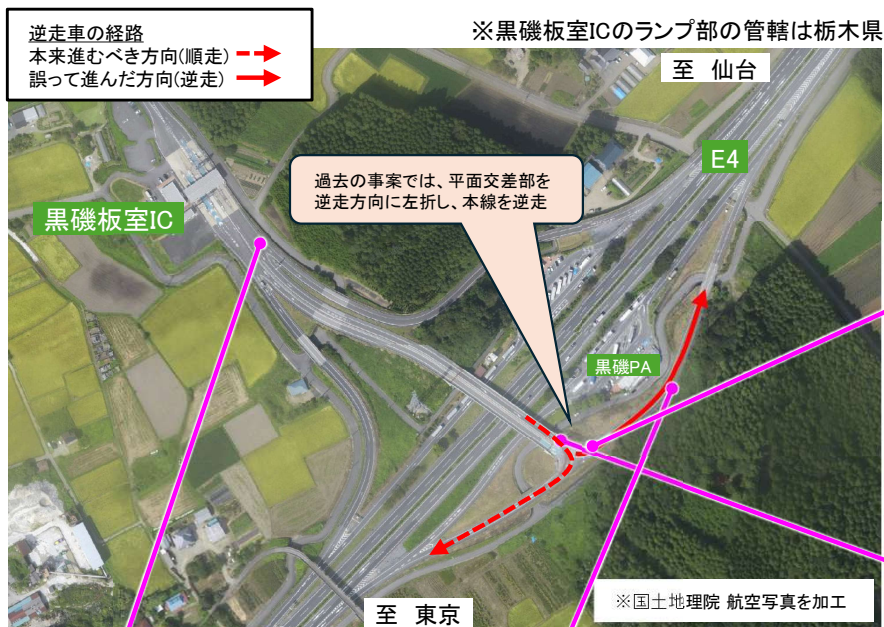
重点対策箇所の対策進捗状況(物理的対策)

【物理的対策の進捗状況(2026年8月時点)】

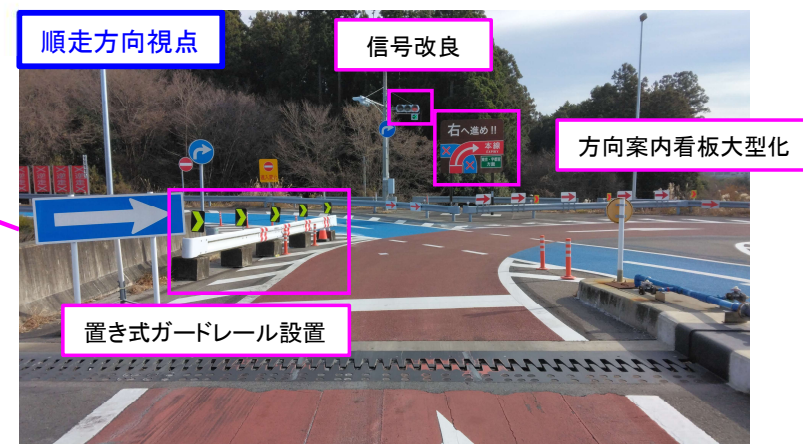
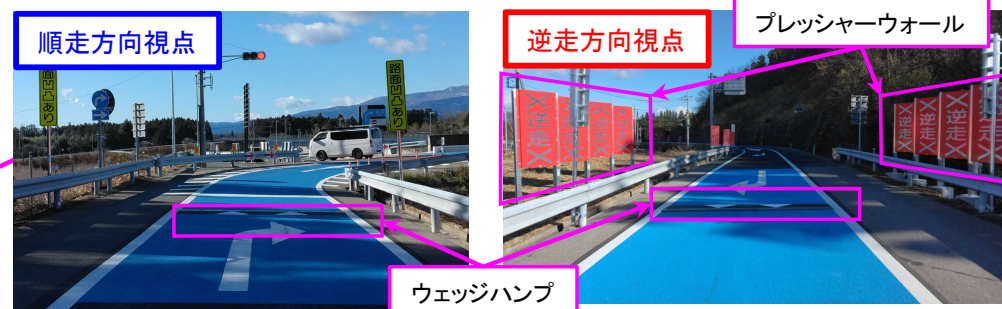
路線名・施設名	設置技術	順走視点	逆走視点
E46 秋田自動車道 横手北スマートIC	ウェッジハンプ プレッシャーウォール 錯視効果路面標示		
E46 秋田自動車道 北上西IC	ウェッジハンプ 錯視効果路面標示 他		
E48 山形自動車道 庄内あさひIC	ウェッジハンプ 錯視効果路面標示		
E13 東北中央自動車道 米沢北IC	ウェッジハンプ プレッシャーウォール 他		
E4 東北自動車道 黒磯板室IC	ウェッジハンプ プレッシャーウォール 他		

重点対策箇所の対策例1 ～重大事故発生箇所・平面交差構造の事例(E4東北自動車道 黒磯板室IC)～

○黒磯板室ICは平面交差構造であり、カラー舗装、看板等による交差点部での案内・誘導に係る視覚的対策を実施済であったが、交差点部から逆走を開始したことによる逆走事故が発生。
○そこで、「自身の逆走を気付かせる、抑制させる」視覚的対策の強化・物理的対策の設置を実施。



＜対策実施状況＞（2025年12月時点で対策完了）



【逆走要因の分析・対策内容】

想定される要因	対策の方向性	対策内容
既存対策の見落とし、道間違え等による平面交差点からの逆走	視覚的対策強化	・プレッシャーウォール ・矢印路面標示の大型化 ・行き先路面標示 ・方向案内看板の大型化 ・信号改良
	物理的対策	・路面埋込型ブレード ・ウェッジハンプ ・置き式ガードレール

【対策前に発生している逆走事案】

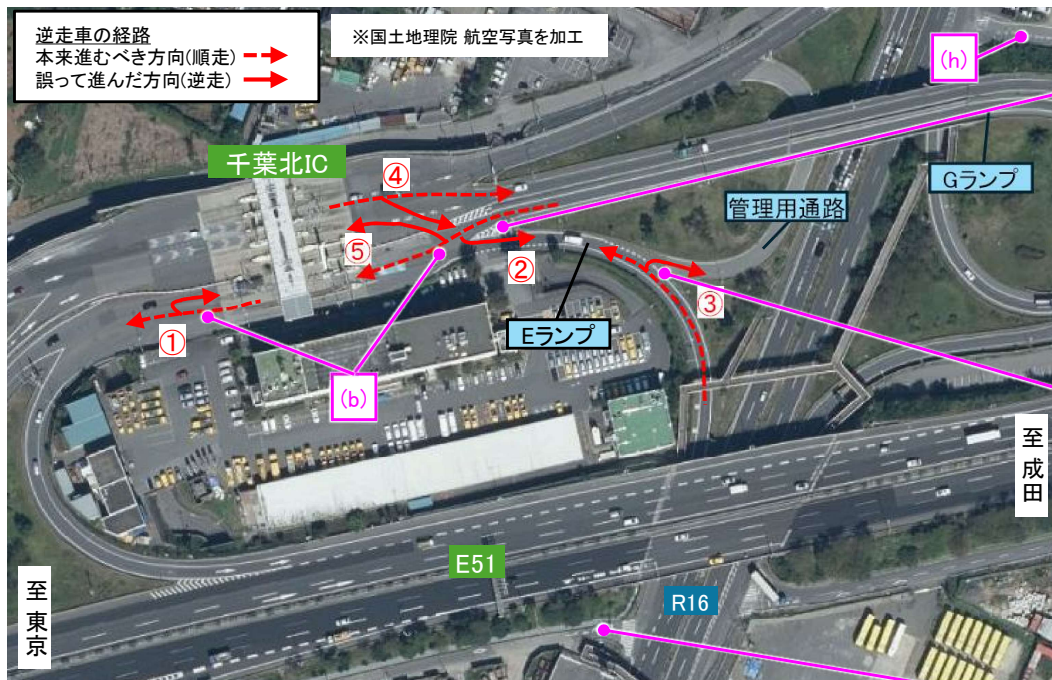
発生日	年齢	逆走概要
2025年4月26日	42歳	原因不明なるも逆走し、本線で車両2台と接触、衝突。

【対策後に発生している逆走事案】

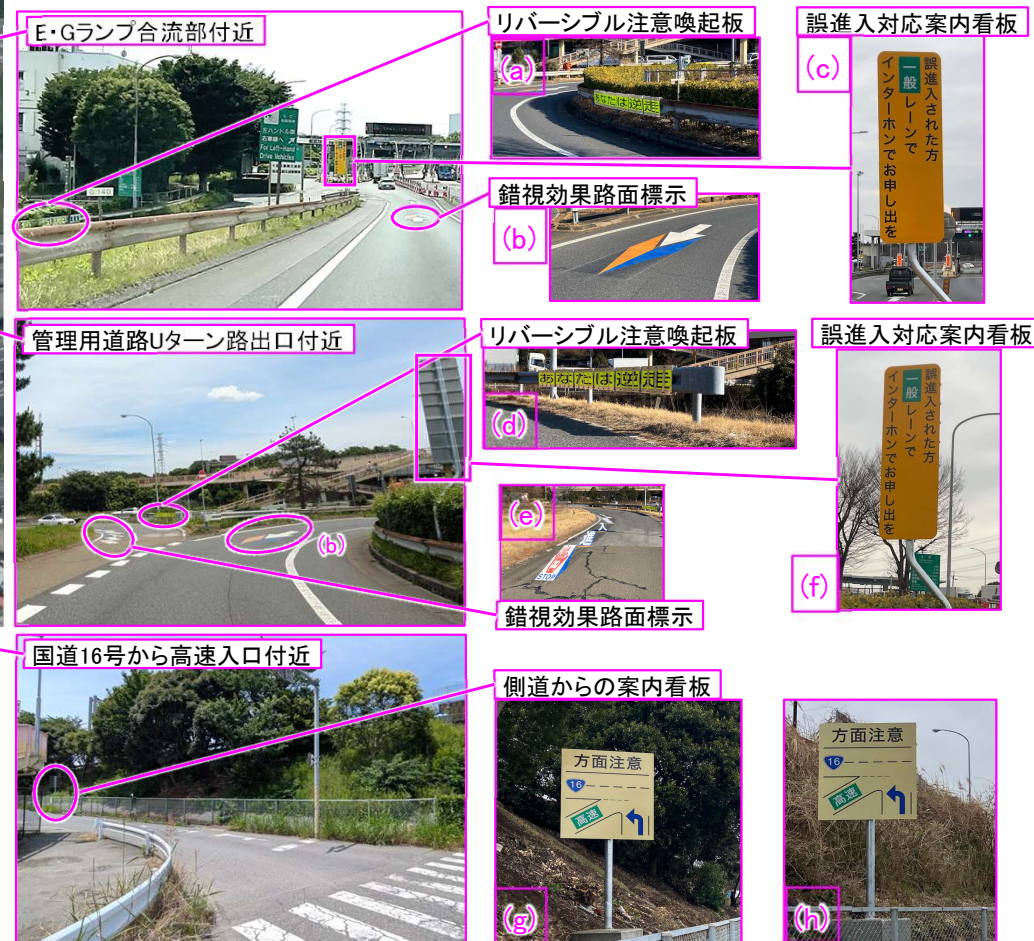
事案無し

重点対策箇所の対策例2 ～複数回発生箇所の事例(E51東関東自動車道 千葉北IC)～

- 千葉北ICでは、料金所の前後を中心として過去に8件の逆走が発生。
- 「自身の逆走を気付かせる、抑制させる」視覚的対策の強化を実施。



＜対策実施状況＞（2026年2月時点で対策完了）



【対策前に発生している逆走事案】

発生日	年齢	逆走概要
2017年1月25日	78歳	①料金所通過後Uターンした逆走
2023年8月8日	52歳	①同上
2019年2月25日	55歳	②誤進入から一般道に戻ろうとし、GランプからEランプを鋭角に左折した逆走
2020年1月4日	34歳	②同上
2025年12月14日	20歳	②同上
2019年8月19日	64歳	③一般道からEランプに誤進入し、戻ろうと管理用道路を逆走
2021年1月23日	77歳	④外プラザ樹脂製防護柵の開口部から誤進入しEランプを逆走
2023年8月16日	61歳	⑤外プラザ樹脂製防護柵の開口部から誤進入し料金所出口ブースへ逆走

【対策後に発生している逆走事案】

事案無し

【逆走要因の分析】

想定される要因	対策の方向性	対策内容
既存逆走対策の見落とし	視覚的対策強化	・リバーシブル注意喚起板 ・錯視効果路面標示 ・誤進入対応案内看板
高速入口ランプを国道と勘違い	高速道路入口の明確化	・側道から視認できる場所に案内看板を設置

重点対策箇所の今後の対策スケジュール

2025年 6月25日
(第8回有識者委員会)

【重点対策箇所の選定】

2025年11月14日

重点対策実施計画の公表【高速道路会社】

2026年 9月 9日
(第9回有識者委員会)

逆走重点対策の進捗状況報告

2026年度末までに51箇所完了 ※

2027年度末までに106箇所完了 ※

2028年度末までに188箇所対策完了(全完了)

※ 関係機関協議や現地条件の精査、実道での設置状況、一部の技術の検証等を踏まえ、対策内容・対策完了時期は変更となる場合がある。