

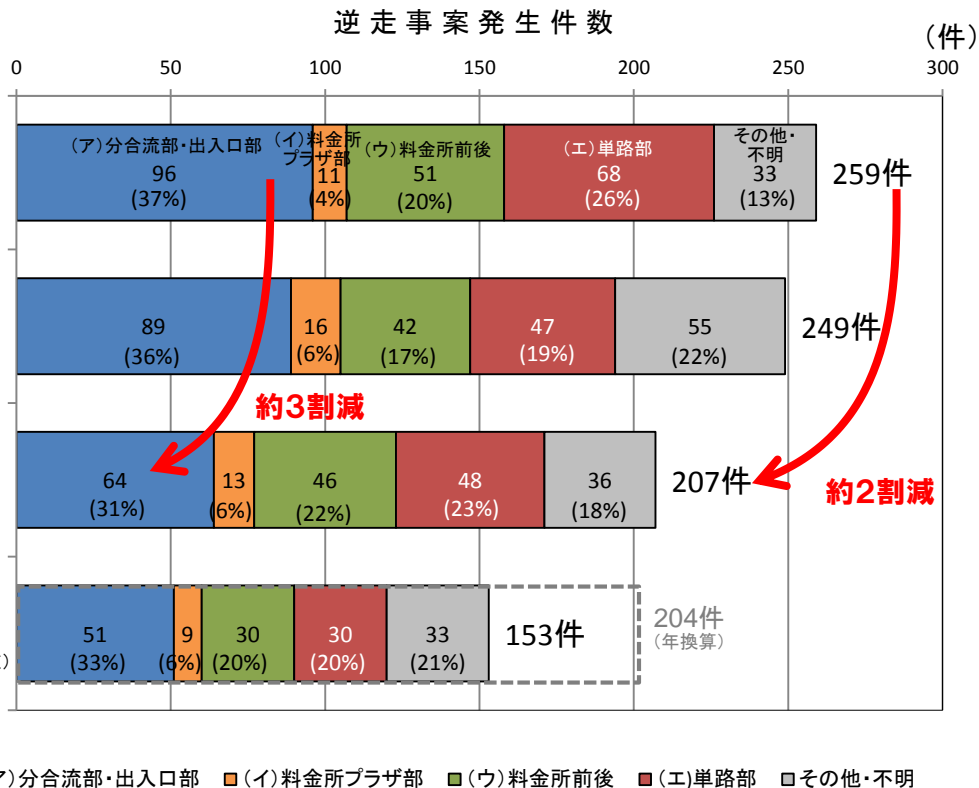
III. 逆走発生の詳細分析

III-1. 逆走発生の詳細分析(道路形状別)

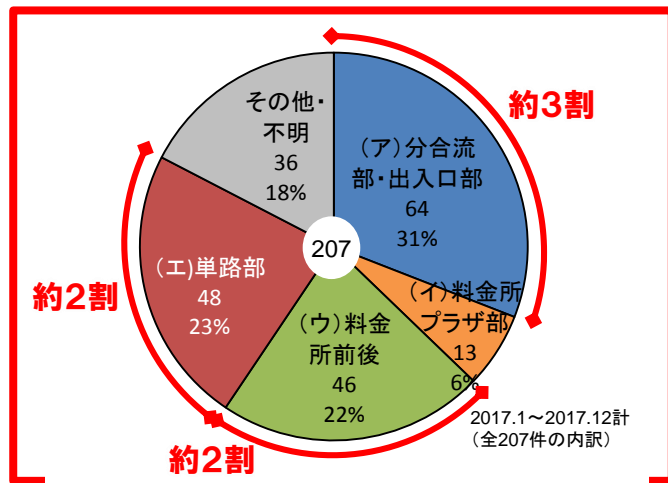
1-①. 道路形状別の逆走発生状況 [全体]

※確保件数ベース

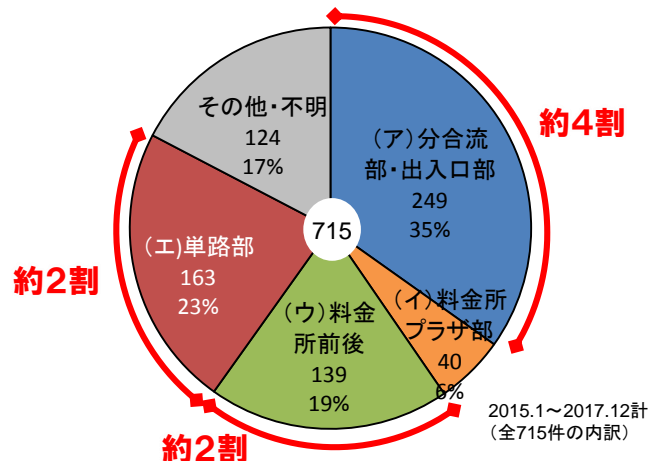
○2015年からの傾向としては、全体では約2割減。道路形状別では、分合流部・出入口部が約3割減と最も減少率大きい。
 ○2017年の道路形状別の件数では、分合流部・出入口部が約3割で最も多く、料金所前後および単路部が約2割との傾向に大きな変化はない。



〈逆走事案発生件数の推移と道路形状〉



〈2017年の逆走事案発生箇所の道路形状〉



〈2015～2017年の逆走事案発生箇所の道路形状〉

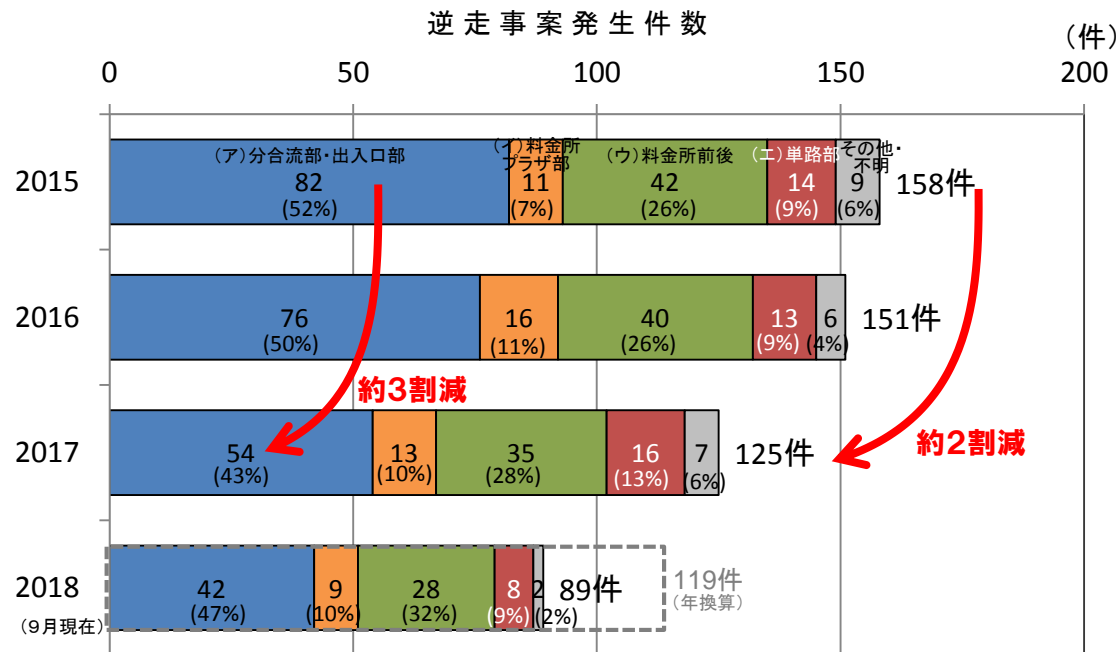
データ: 2015年～2018年9月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N=868

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. 道路形状別の逆走発生状況 [IC・JCT]

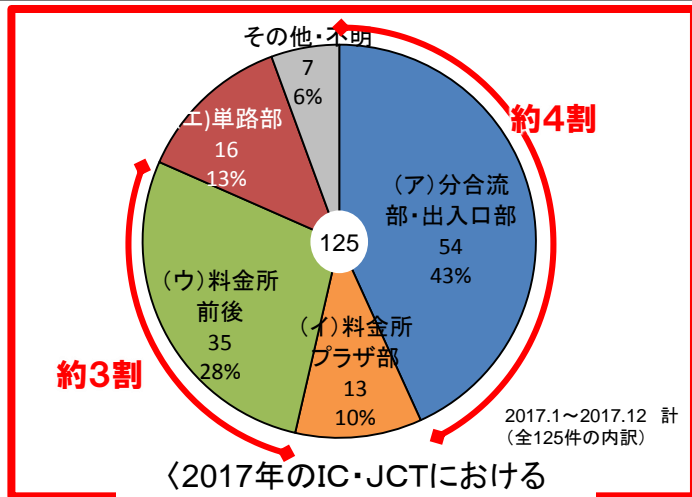
※確保件数ベース

○2015年からの傾向としては、IC・JCTにおける全体の発生件数では約2割減。分合流部・出入口部が約3割減と最も減少率が高い。
 ○2017年の道路形状別の件数では、分合流部・出入口部が約4割で最も多く、料金所前後が約3割との傾向に大きな変化はない。

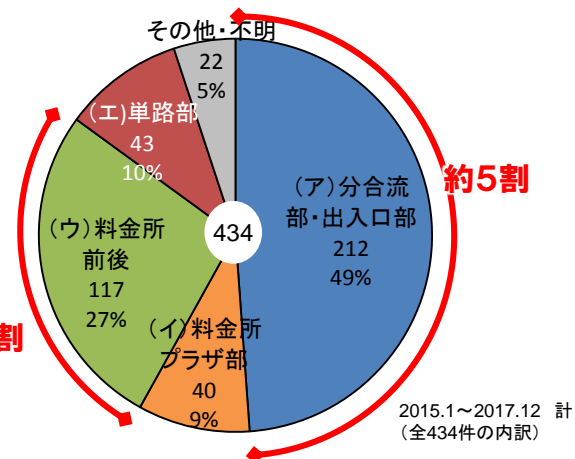


■(ア)分合流部・出入口部 ■(イ)料金所プラザ部 ■(ウ)料金所前後 ■(エ)単路部 ■その他・不明

〈IC・JCTにおける逆走事案発生件数の推移と道路形状〉



〈2017年のIC・JCTにおける逆走事案発生箇所の道路形状〉



〈2015~2017年のIC・JCTにおける逆走事案発生箇所の道路形状〉

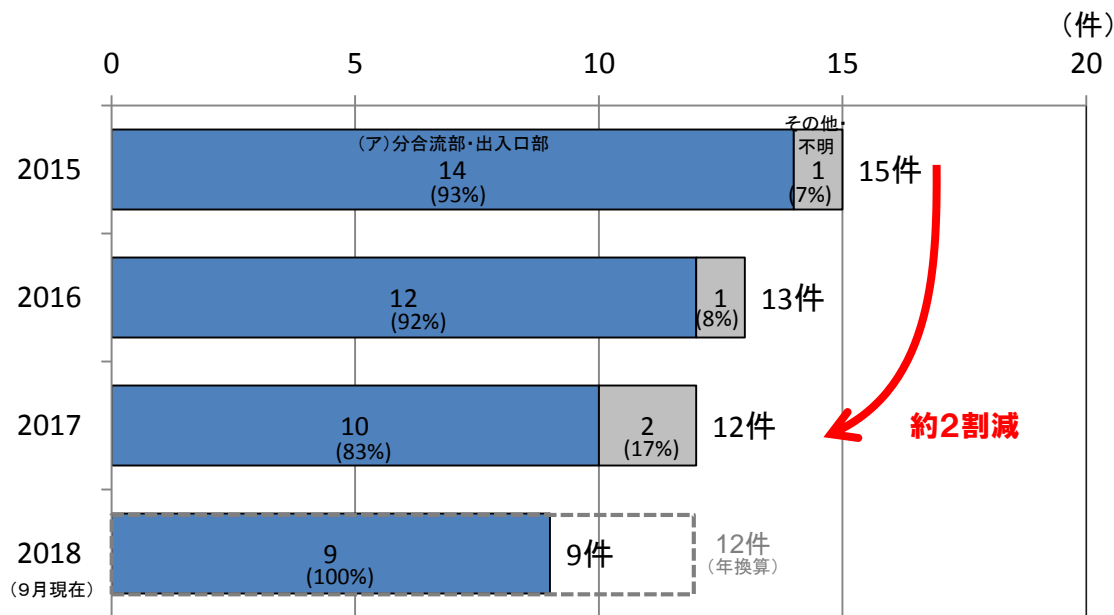
データ：2015年~2018年9月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)において、発生箇所がIC・JCTの事故または確保に至った逆走事案 N=523
 出典：警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

1-③. 道路形状別の逆走発生状況 [SA・PA]

※確保件数ベース

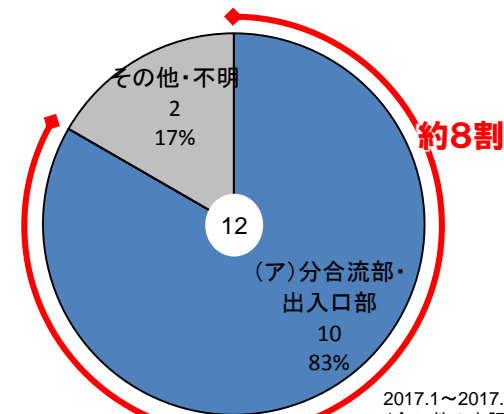
- 2015年からの傾向としては、SA・PAにおける全体の発生件数では約2割減。
- 2017年の道路形状別の件数では、分合流部・出入口部が約8割を占める。

逆走事案発生件数



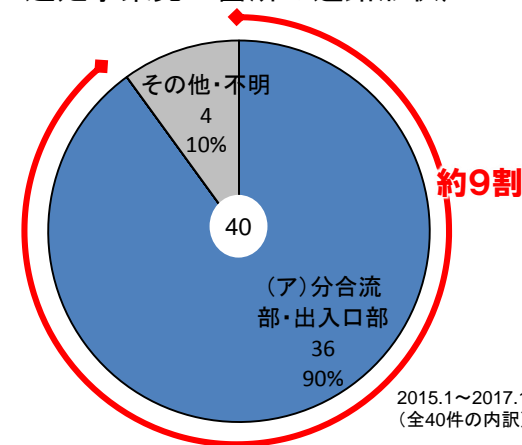
■ (ア)分合流部・出入口部 ■ (イ)料金所プラザ部 ■ (ウ)料金所前後 ■ (エ)単路部 ■ その他・不明

〈SA・PAにおける逆走事案発生件数の推移と道路形状〉



2017.1~2017.12 計 (全12件の内訳)

〈2017年のSA・PAにおける逆走事案発生箇所の道路形状〉



2015.1~2017.12 計 (全40件の内訳)

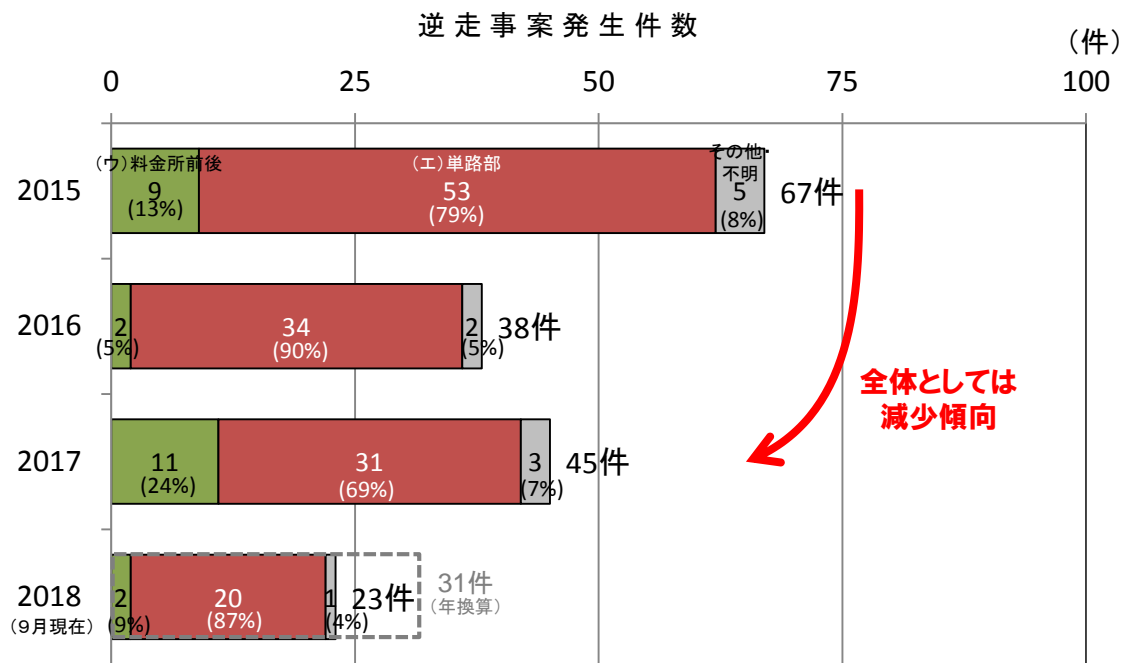
〈2015~2017年のSA・PAにおける逆走事案発生箇所の道路形状〉

データ: 2015年~2018年9月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)において、発生箇所がSA・PAの事故または確保に至った逆走事案 N=49
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

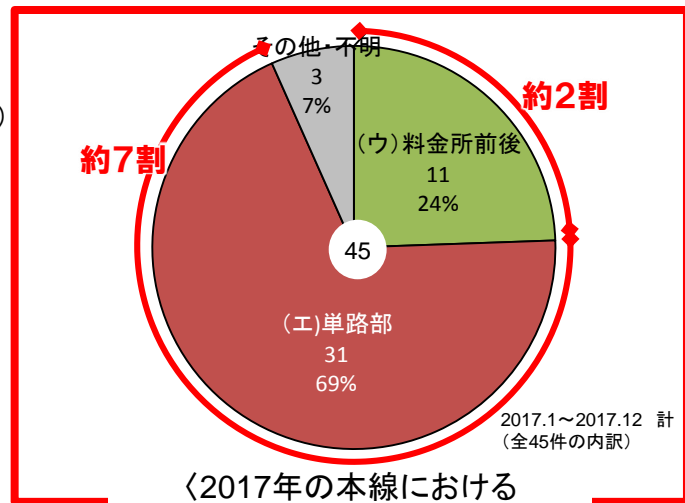
1-④. 道路形状別の逆走発生状況 [本線]

※確保件数ベース

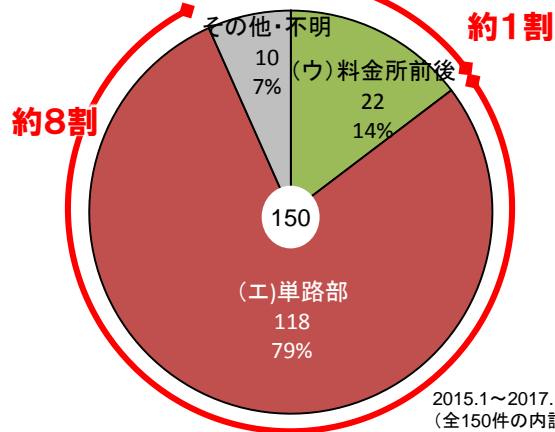
○2015年からの傾向としては、本線における全体の発生件数は、増減を繰り返しつつも減少傾向。
 ○2017年の道路形状別の件数では、単路部が約7割で最も多く、料金所前後が約2割。



全体としては減少傾向



2017.1~2017.12 計 (全45件の内訳)



2015.1~2017.12 計 (全150件の内訳)

〈本線における逆走事案発生件数の推移と道路形状〉

■ (ア)分合流部・出入口部 ■ (イ)料金所プラザ部 ■ (ウ)料金所前後 ■ (エ)単路部 ■ その他・不明

データ: 2015年~2018年9月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)において、発生箇所が本線の事故または確保に至った逆走事案 N=173
 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.道路形状別の逆走発生状況まとめ

N: 2017年の逆走発生事案(確保ベース)の件数

		全体※ (N=207)	逆走発生箇所		
			I C・J C T (N=125)	S A・P A (N=12)	本線 (N=45)
件数		・2015年より減少傾向 ・2015年から2017年で2割減	・2015年より減少傾向 ・2015年から2017年で2割減	・2015年より減少傾向 ・2015年から2017年で2割減	・全体としては減少傾向
道路形状	(ア) 分合流部 出入口部 (N=64)	・2015年より減少傾向 ・2016年(89件)に対し、 2017年(64件)で3割減	・2015年より減少傾向 ・2016年(76件)に対し、 2017年(54件)で3割減	・2015年より減少傾向 ・2016年(12件)に対し、 2017年(10件)で2割減	—
	(イ) 料金所 プラザ部 (N=13)	・特に傾向なし	同左	—	—
	(ウ) 料金所 前後 (N=46)	・特に傾向なし	同左	—	・特に傾向なし
	(エ) 単路部 (N=48)	・2015年より減少傾向 ・2015年(68件)に対し、 2016年(47件)で3割減 ・2016年から2017年は横ばい	・特に傾向なし	—	・2015年より減少傾向 ・2015年(53件)に対し 2016年(34件)で4割減 ・2016年から2017年は横ばい

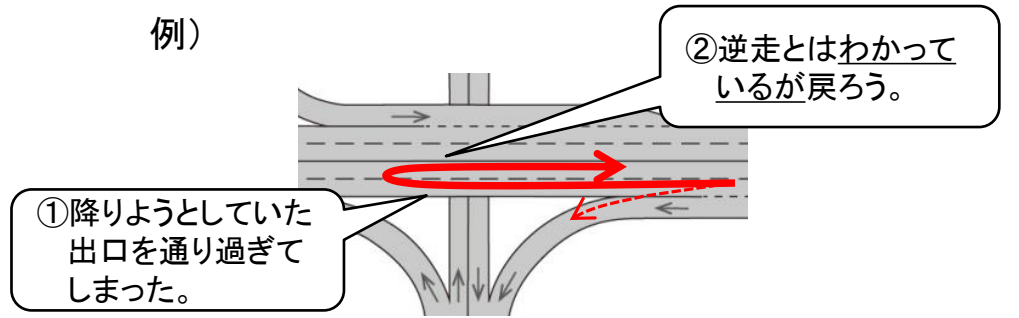
※逆走発生事案(確保ベース)の件数には表以外に発生箇所不明等の件数がある。

III-2. 逆走発生の詳細分析(動機別)

動機別の逆走発生状況(動機の定義)

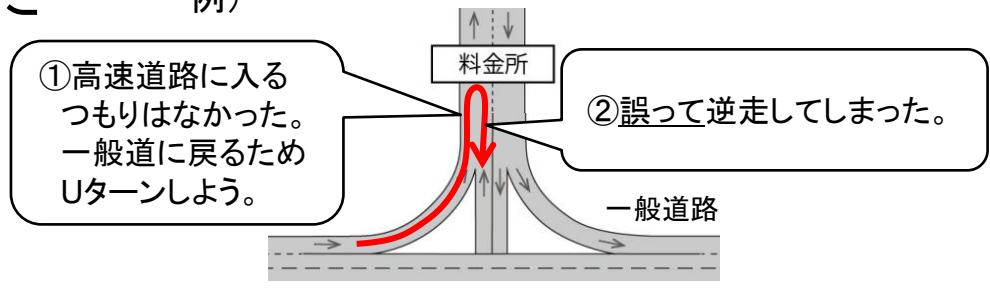
故意 : 逆走になる事を認識して
逆走を開始した事案

例)



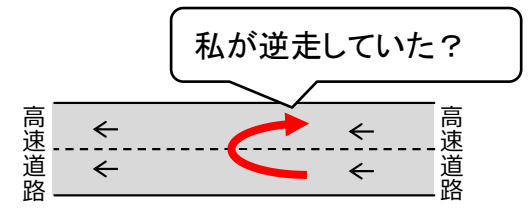
過失 : 逆走になる事を認識せずに
逆走を開始した事案

例)



認識なし: 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

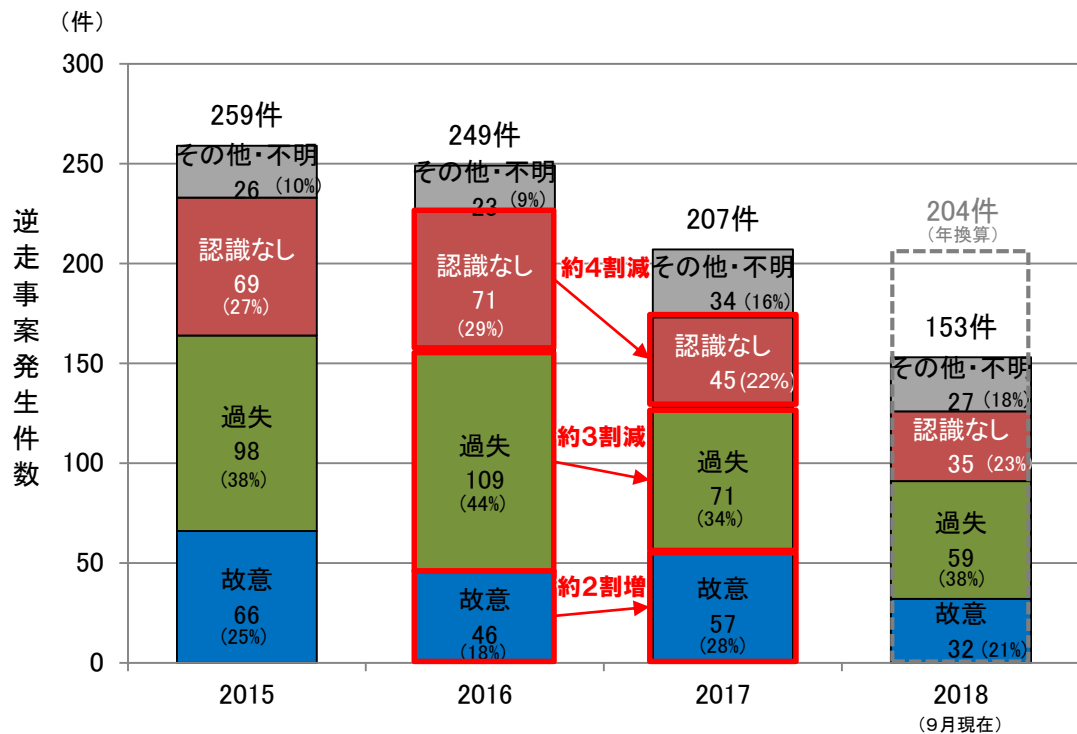
例)



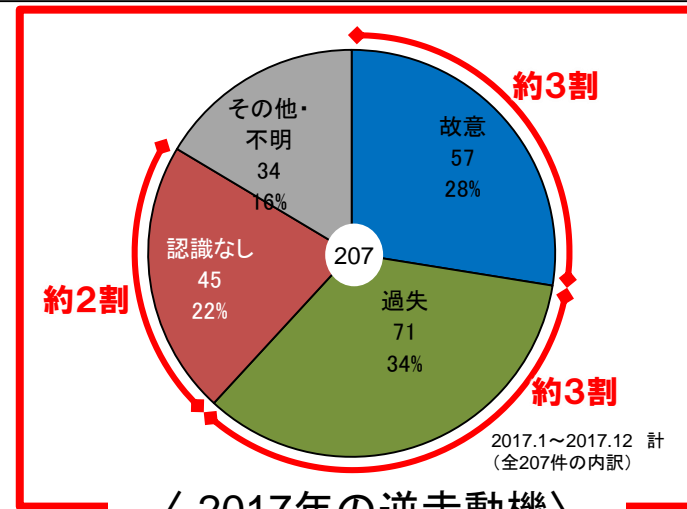
2-①. 動機別の逆走発生状況 [件数]

※確保件数ベース

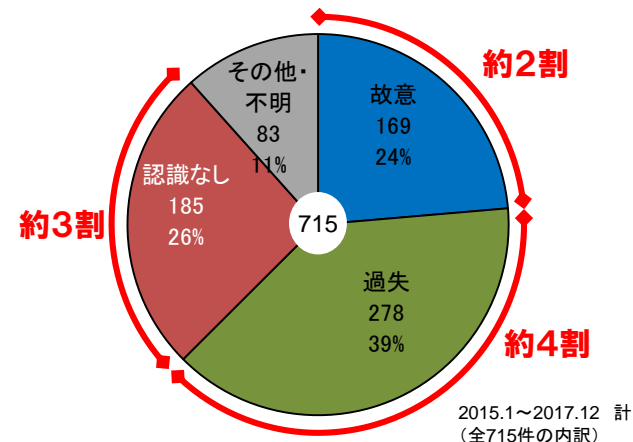
- 2017年は、前年に比べて、過失が3割減、認識なしが約4割減、故意は約2割増。
- 2017年の動機別の件数は、故意が約3割、過失が約3割、認識なしが約2割。
- 例年より過失と認識なしが約1割減、故意が約1割増。



〈逆走動機別の逆走発生件数の推移〉



〈2017年の逆走動機〉



〈2015～2017年の逆走動機〉

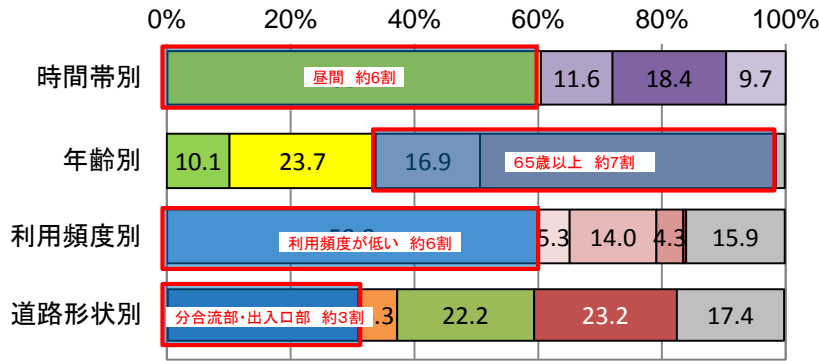
データ： 2015年～2018年9月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N=868
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

2-②. 2017年の動機別の逆走発生状況 [傾向]

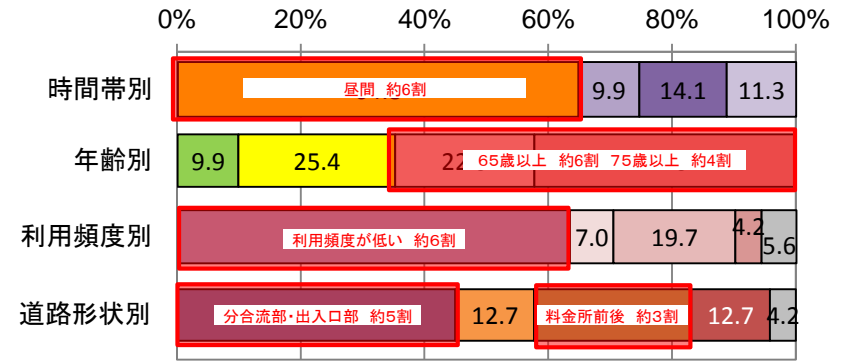
※確保件数ベース

- 全体は、「昼間」「65歳以上」「利用頻度が低い」「分合流部・出入口部」が多い。
- 故意は、「昼間」「65歳未満」「利用頻度が低い」「単路部」「料金所前後」が多い。
- 過失は、「昼間」「65歳以上」「利用頻度が低い」「分合流部・出入口部」「料金所前後」が多い。
- 認識なしは、「夜間～早朝」「65歳以上」「利用頻度が低い」「逆走開始地点不明」が多い。
- 全体、故意、過失、認識なしのいずれも傾向に大きな変化はない。

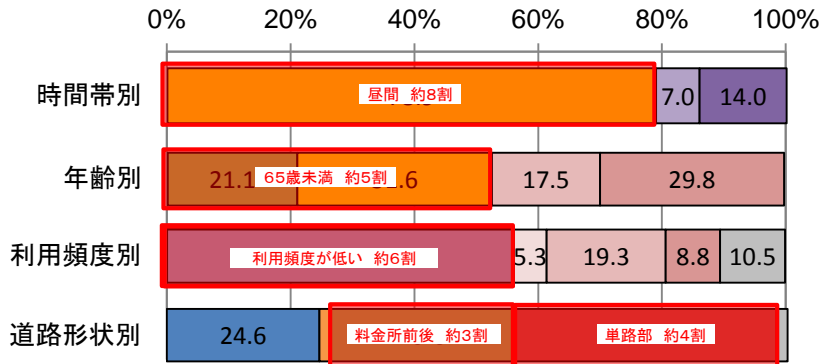
全体 N=207



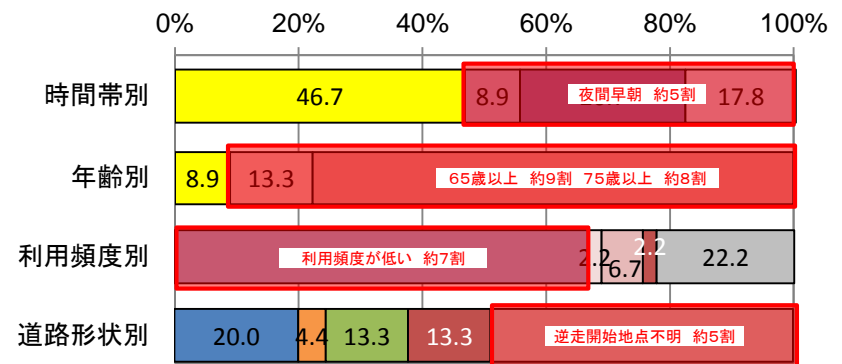
過失 N=71



故意 N=57



認識なし N=45



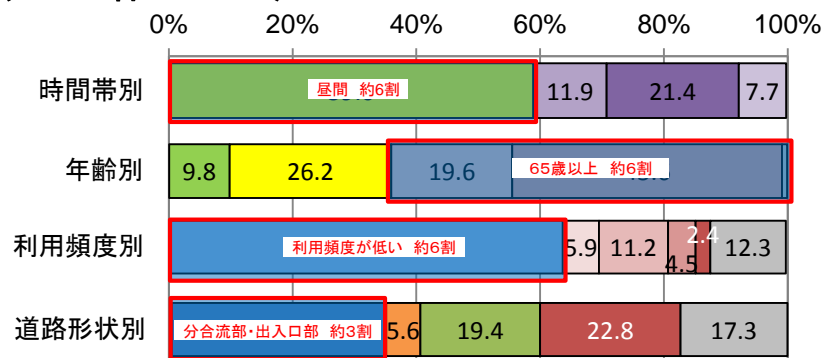
【凡例】 時間帯別: 昼間(6時～18時) 夜間(18時～21時) 深夜(21時～3時) 早朝(3時～6時)
 年齢別: 30歳未満 30～65歳未満 65～75歳未満 75歳以上 不明

利用頻度別: ほとんど利用しない □2～3ヶ月に1日以上 □月に1日以上 □週に1日以上 □ほぼ毎日 □不明
 道路形状別: (ア)分合流部・出入口部 (イ)料金所プラザ部 (ウ)料金所前後 (エ)単路部 □その他・不明

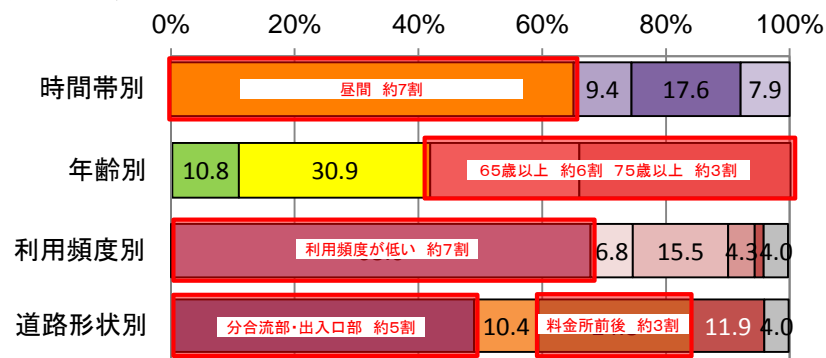
<参考>動機別の逆走発生状況 [傾向] (2015年~2017年) ※確保件数ベース

- 全体は、「昼間」「65歳以上」「利用頻度が低い」「分合流部・出入口部」が多い。
- 故意は、「昼間」「65歳未満」「利用頻度が低い」「単路部」「料金所前後」が多く、「一定の頻度で利用」も全体に比べると割合が高い。
- 過失は、「昼間」「65歳以上」「利用頻度が低い」「分合流部・出入口部」「料金所前後」が多い。
- 認識なしは、「夜間~早朝」「65歳以上」「利用頻度が低い」「逆走開始地点不明」が多い。

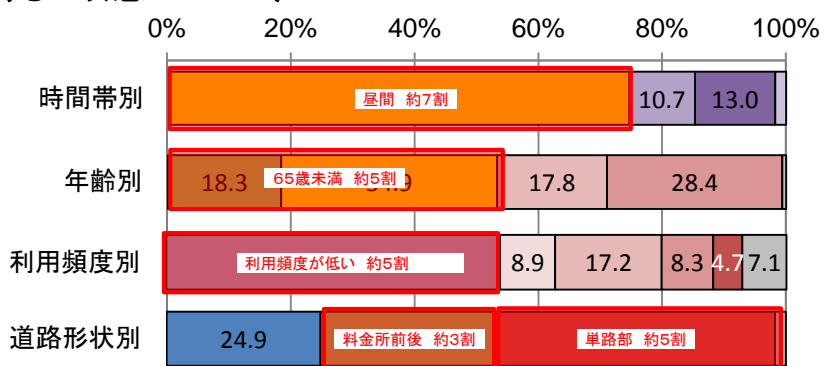
<■ 全体 N=715>



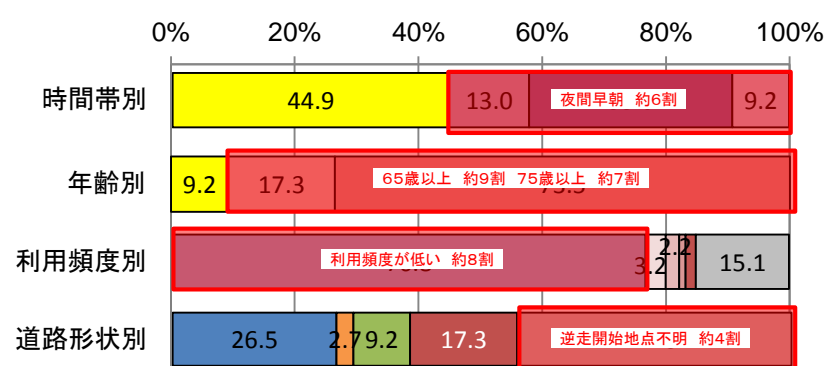
<○ 過失 N=278>



<○ 故意 N=169>



<○ 認識なし N=185>



【凡例】 時間帯別: ■ 昼間(6時~18時) ■ 夜間(18時~21時) ■ 深夜(21時~3時) ■ 早朝(3時~6時)
 年齢別: ■ 30歳未満 ■ 30~65歳未満 ■ 65~75歳未満 ■ 75歳以上 ■ 不明

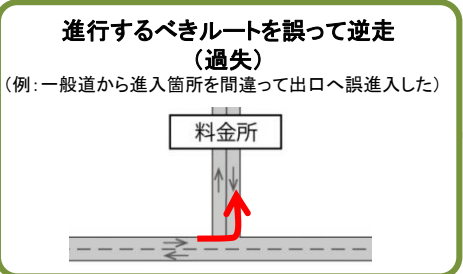
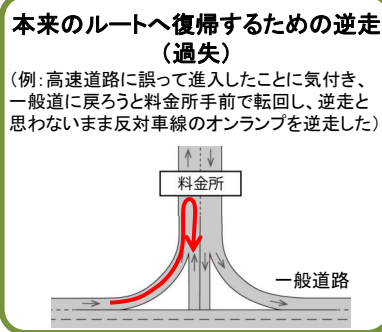
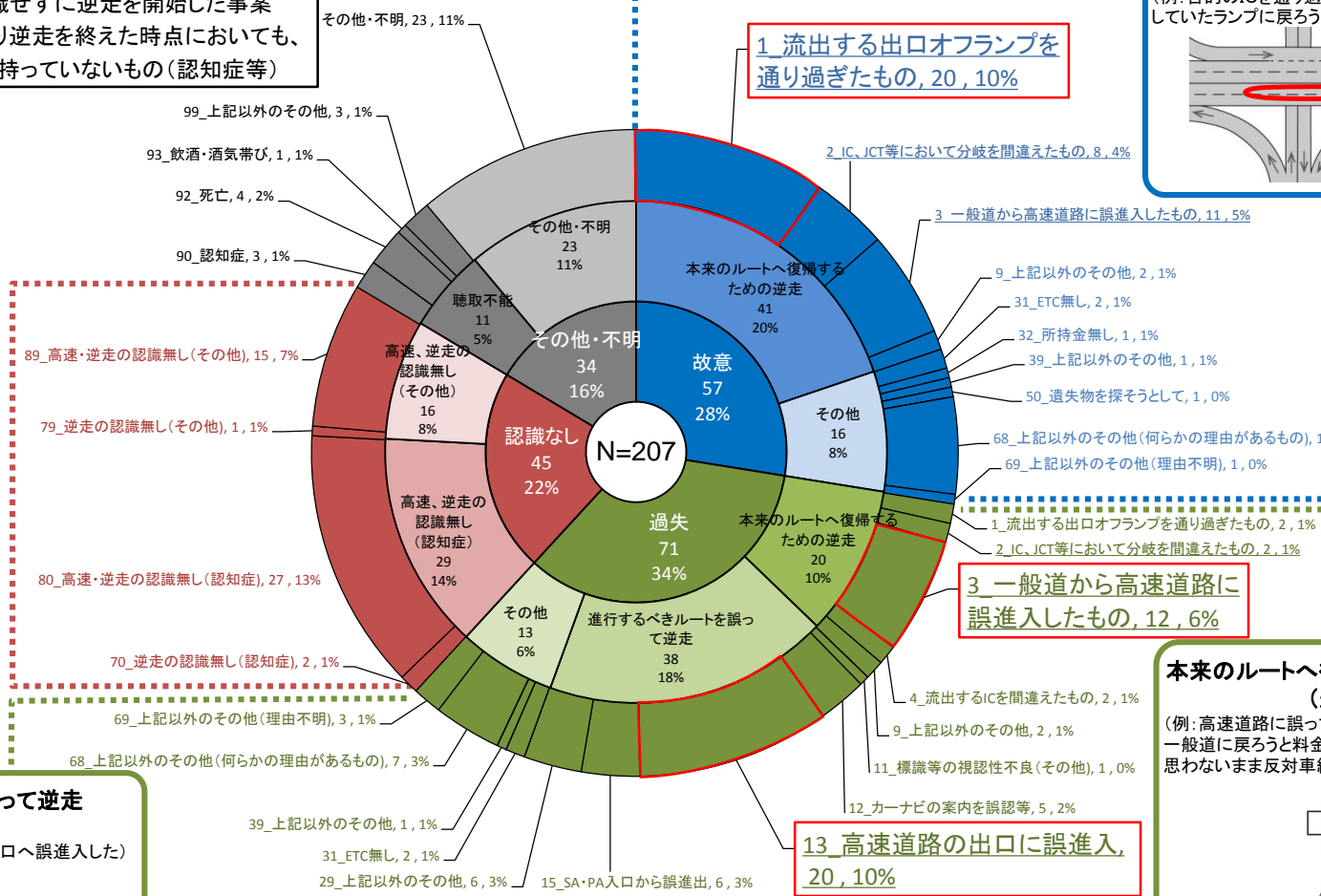
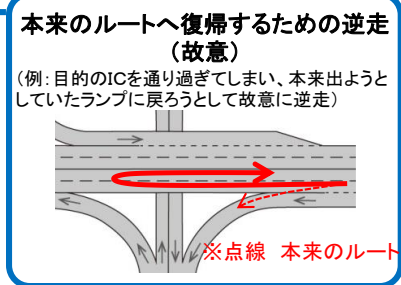
利用頻度別: ■ ほとんど利用しない ■ 2~3ヶ月に1日以上 ■ 月に1日以上 ■ 週に1日以上 ■ ほぼ毎日 ■ 不明
 道路形状別: ■ (ア)分合流部・出入口部 ■ (イ)料金所プラザ部 ■ (ウ)料金所前後 ■ (エ)単路部 ■ その他・不明

2-③ 2017年の動機別の逆走発生状況 [詳細]

※確保件数ベース

- 「故意」は、「流出する出口オフランプを通り過ぎたもの」が多い。
- 「過失」は、「一般道から高速道路に誤進入したもの」「高速道路の出口に誤進入」が多い。

【定義】
故意 : 逆走になる事を認識して逆走を開始した事案
過失 : 逆走になる事を認識せずに逆走を開始した事案
認識なし: 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)

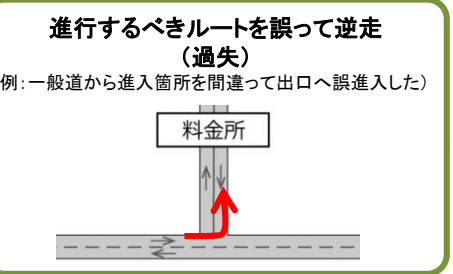
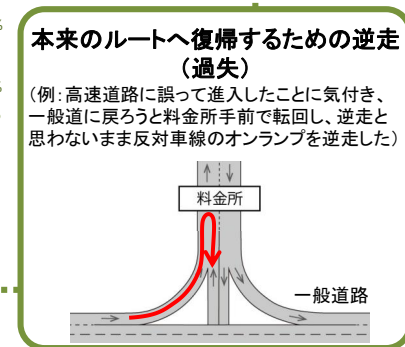
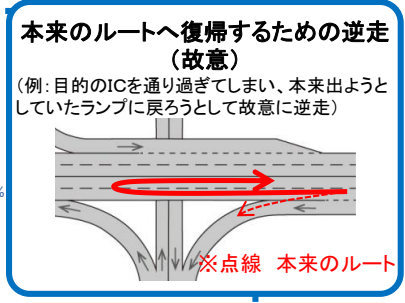
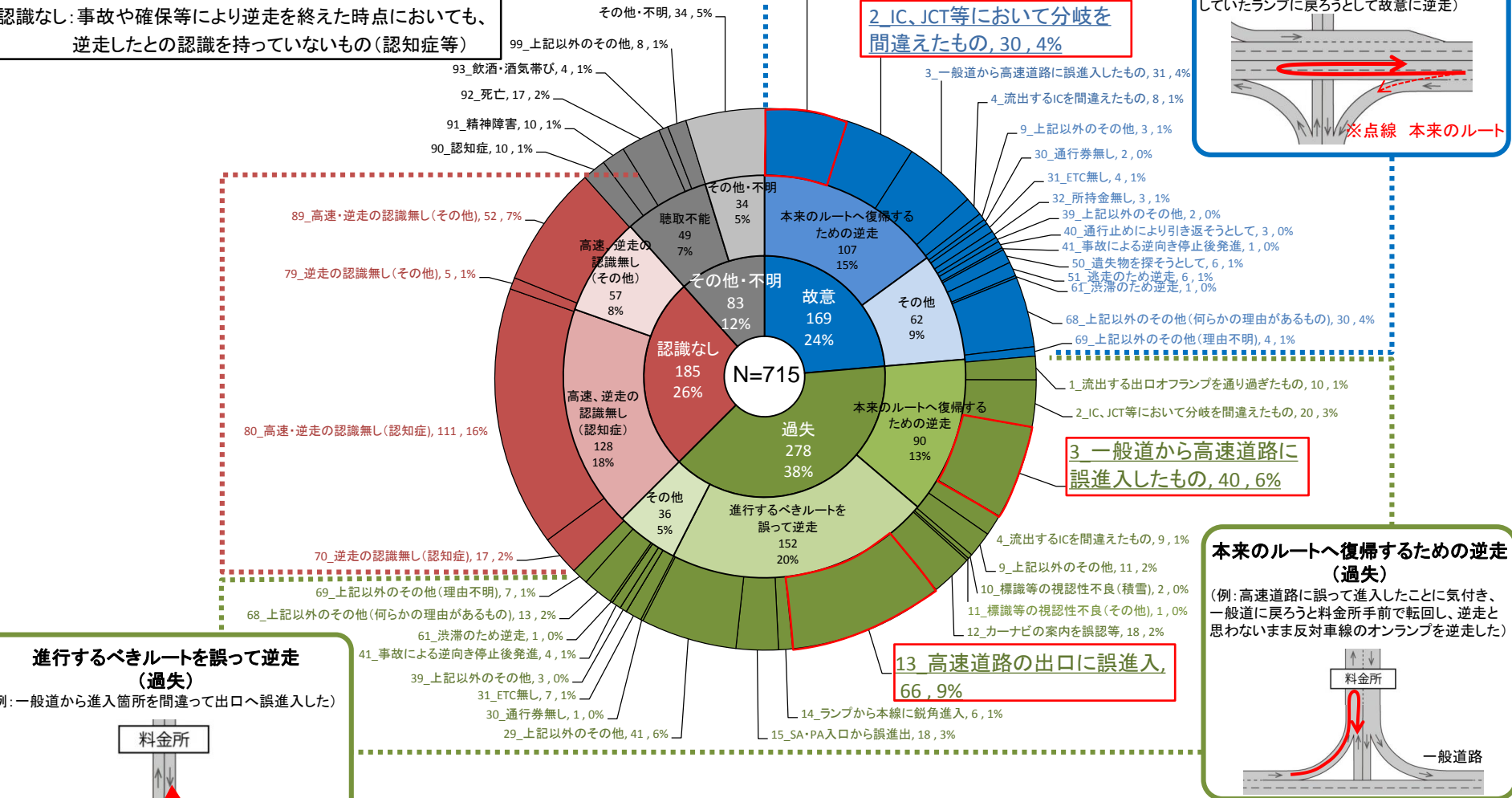


データ: 2017年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N=207
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

<参考> 動機別の逆走発生状況 [詳細] (2015年~2017年) ※確保件数ベース

○「故意」は、「流出する出口オフランプを通り過ぎたもの」「IC・JCT等において分岐を間違えたもの」が多い。
 ○「過失」は、「一般道から高速道路に誤進入したもの」「高速道路の出口に誤進入」が多い。

【定義】
 故意 : 逆走になる事を認識して逆走を開始した事案
 過失 : 逆走になる事を認識せずに逆走を開始した事案
 認識なし: 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)



データ: 2015年~2017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=715
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

2-③.動機別の逆走発生状況 [故意] 事例

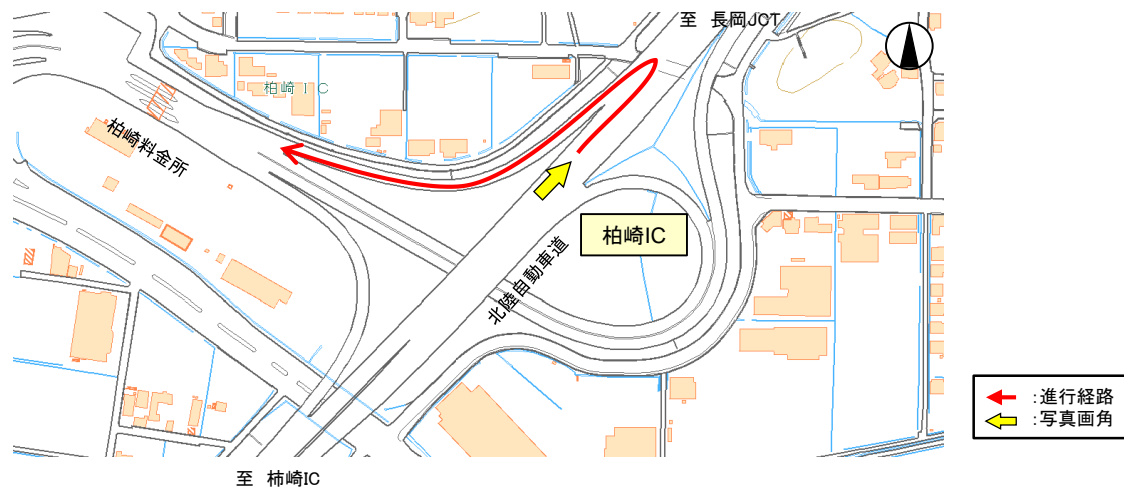
○逆走になることを認識していたが、目的のインターの出口オフランプを通り過ぎたため、目的のインターから降りようと流入ランプから逆走したものの。

〈故意の事例〉

■事例①:北陸自動車道 柏崎IC

逆走開始の理由: 柏崎ICの出口オフランプを行き過ぎたことに気づいて、逆走を承知で長岡方面への流入ランプを逆行し、柏崎ICを降りようとした。

逆走者の属性 : 2017/6、8時[昼間]、高速道路を週に1日以上利用、[30歳未満]



2-③.動機別の逆走発生状況 [故意] 事例

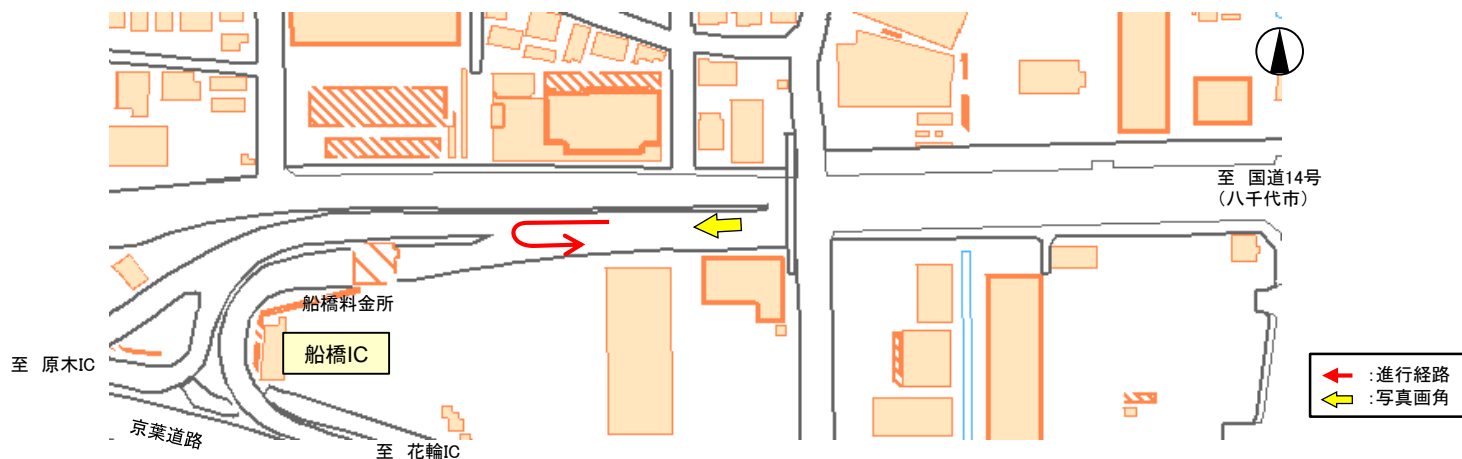
○逆走になることを認識していたが、一般道から高速道路に誤進入したため、一般道に戻ろうと転回し逆走したもの。

〈故意の事例〉

■事例③:京葉道路 船橋IC

逆走開始の理由:一般道から船橋ICのランプに流入し、料金所直前で自専道流入に気付いたが、所持金がなかったため転回したもの。

逆走者の属性 :2018/5、14時[昼間]、高速道路をほとんど利用しない、[30歳未満]



2-③.動機別の逆走発生状況 [過失] 事例

○逆走になることを認識しておらず、一般道から高速道路に誤進入したため、一般道に戻ろうと誤って転回し逆走したものの。

〈過失の事例〉

■事例①:名神高速 中央自動車道西宮線 名神豊中IC

逆走開始の理由:一般道から高速道路に誤進入し、豊中料金所を認めて一般道に戻るべく転回したものの、逆走していることに気づき停車した。

逆走者の属性 :2017/3、1時[夜間]、高速道路をほとんど利用しない、[75歳以上]



2-③.動機別の逆走発生状況 [過失] 事例

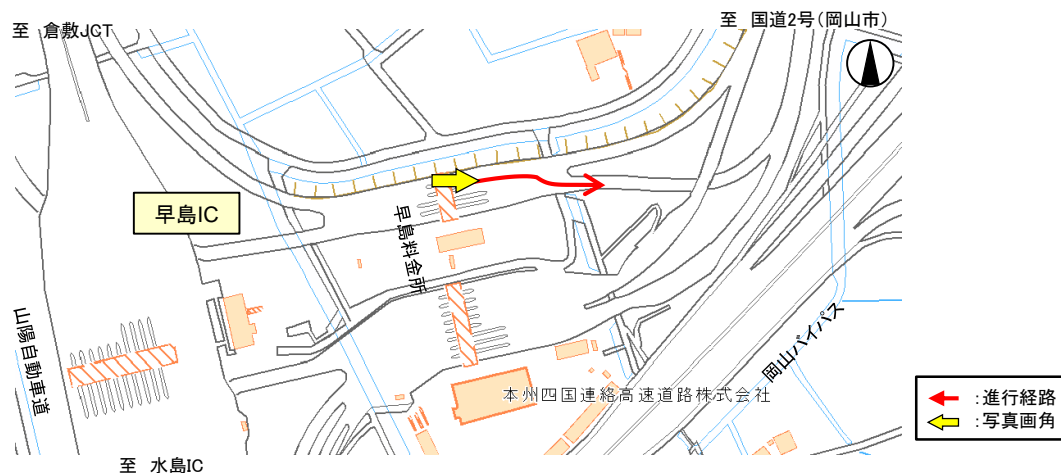
○逆走になることを認識しておらず、カーナビの案内を誤認し、対向車線を逆走したものの。

〈過失の事例〉

■事例②: 山陽自動車道 吹田山口線 早島IC

逆走開始の理由:カーナビが右への進路を示したため、対向車線に進入して走行し、順走の乗用車に正面衝突した。

逆走者の属性 :2018/3、12時[昼間]、高速利用頻度は不明、[30歳未満]



2-③.動機別の逆走発生状況 [過失] 事例

○逆走になることを認識しておらず、高速道路の出口に誤って進入したもの。

〈過失の事例〉

■事例③: 阪神高速3号神戸線 生田川出口

逆走開始の理由: 運転手は往路で生田川出口を流出しており、「高速の出入口は同じ場所にある」との思い込みにより、出口から誤進入により逆走を開始したもので、標識等を確認した覚えがないとのこと。

逆走者の属性 : 2016/7、15時[昼間]、高速道路をほとんど利用しない、[75歳以上]



← : 進行経路
→ : 写真画角

2-③.動機別の逆走発生状況 [認識なし] 事例

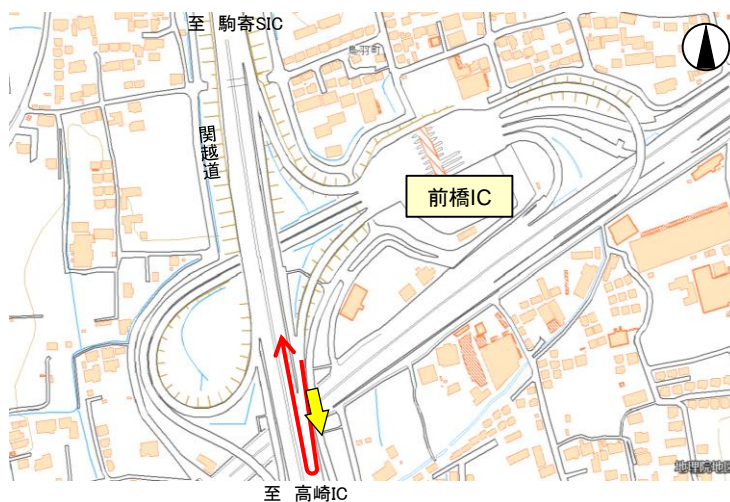
○流入車線から鋭角に転回し逆走したが、確保後も逆走の認識がないもの。

〈認識なしの事例〉

■事例: 関越自動車道 前橋IC

逆走開始の理由: 前橋インターから上り線に鋭角に進入。確保されたが、逆走した認識はないとのこと。

逆走者の属性 : 2016/2、2時[夜間]、高速道路はほとんど利用しない、[65歳～75歳未満]



← : 進行経路
← : 写真画角

2-④.動機別の逆走発生状況(全体まとめ)

○動機別で2017年の逆走の発生傾向を整理。

N:2017年の逆走発生事案(確保ベース)の件数

全体 N=207	故意(28%) N=57	過失(34%) N=71	認識なし(22%) N=45
件数	減少傾向が見られない。 2016年(46件)→2017年(57件) 約2割増	2016年(109件)→2017年(71件) 約3割減	2016年(71件)→2017年(45件) 約4割減
①時間帯	昼間に多く発生(約8割)	傾向なし	夜間早朝にも多く発生(約5割)
②年齢	65歳未満が一定の割合を占める (約5割)	高齢の運転者によるものが多く発生 (65歳以上約7割) (75歳以上約4割)	高齢の運転者によるものが特に多く 発生 (65歳以上約9割) (75歳以上約8割)
③高速道路の 利用頻度	利用頻度の低い運転者による逆走が 多く発生(約6割)	利用頻度の低い運転者による逆走が 多く発生(約6割)	利用頻度の低い運転者による逆走が 多く発生(約7割)
④逆走開始地点の 道路形状	単路部(本線・ランプ上)で多く発生 (約4割) 料金所前後での発生が一定の割合を 占める(約3割)	分合流部・出入口部で多く発生 (約5割) 料金所前後で発生が一定の割合を占 める(約3割)	不明が多い(約5割)
発生動機の特徴	流出する出口オフランプを通り過ぎる 等をきっかけに、無理に後進等で逆走 を開始する事例が多い。	一般道から高速道路に誤進入する等 の事例が多い。	逆走の認識もなく、逆走開始地点もわ からないケースも多い。

※逆走発生事案(確保)の件数には表以外に動機が不明等の件数がある。