

平成27年11月27日  
道 路 局

## 2020年までに高速道路での逆走事故をゼロに ～道路と自動車が連携、さらに安全な高速道路を目指す取り組み～

高速道路での逆走は、高速道路での事故全体と比較して、死傷事故となる割合が4倍、死亡事故でみれば40倍と、非常に危険な事案です。全国の高速道路では、2日に1回の頻度で逆走が発生しており、年間40件の事故が発生しています。

これまでも、国土交通省、警察庁、高速道路会社が連携して、逆走対策を進めていますが、その一方で、高齢化の進展や、認知症問題の顕在化といった社会状況のもと、高速道路での逆走事故の撲滅には至っていない状況です。

これを受け、今後、さらに幅広い関係者が認識を一つにし、道路と自動車が連携して、2020年までに高速道路での逆走事故をゼロとすることを目指し、各種の取り組みを推進していきます。

### (ポイント)

- これまで進めてきた、道路側での逆走対策を、引き続き拡充
- 関係省庁間の連携を拡大
- 有識者会議の立ち上げ
- 自動車メーカーなどにも協力を呼びかけ、官民連携会議を立ち上げ

### 問合せ先

#### 【高速道路での逆走対策に関すること】

高速道路課 有料道路調整室 課長補佐 宮西 洋幸  
03-5253-8111(内線 38382) 03-5253-1619(FAX)

#### 【無料の高速道路での逆走対策に関すること】

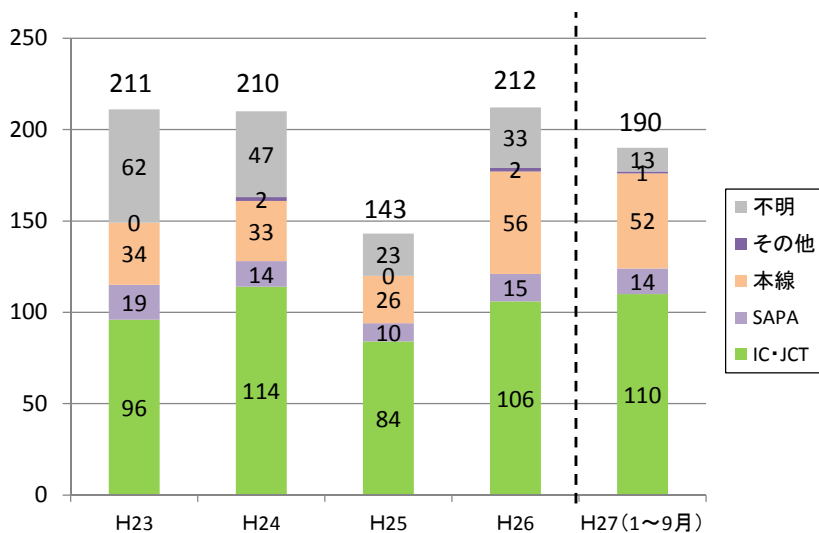
国道・防災課 企画専門官 依田 秀則  
03-5253-8111(内線 37832) 03-5253-1620(FAX)

#### 【自動車との連携に関すること】

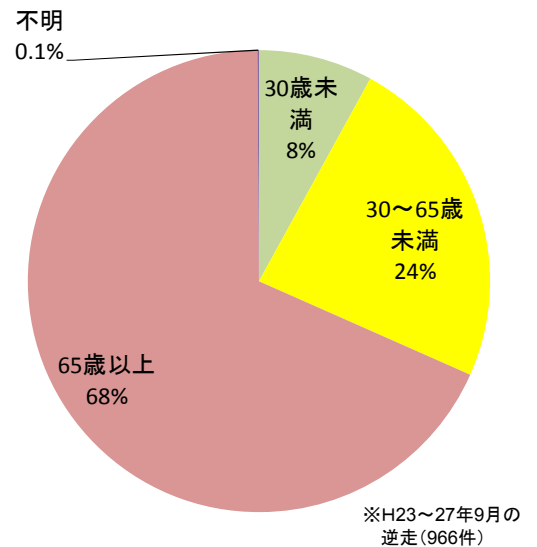
道路交通管理課 ITS推進室 課長補佐 垣原 清次  
03-5253-8111(内線 37462) 03-5253-1617(FAX)

# (参考) 逆走の発生状況

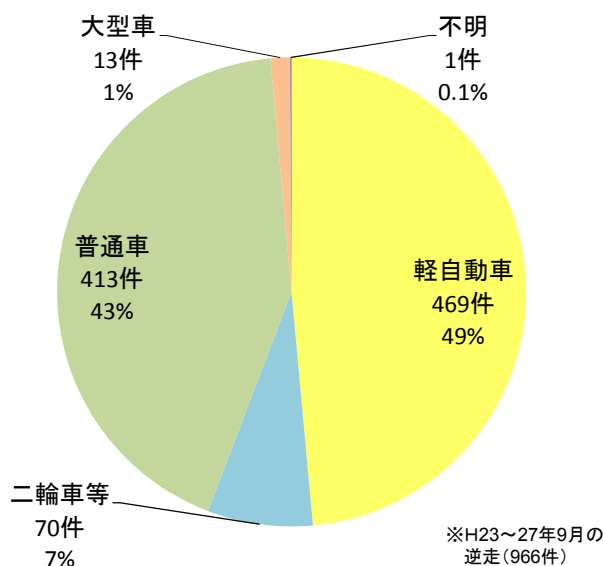
- 逆走の約5割はIC、JCTで発生
- 運転者の約7割は65歳以上の高齢者
- 逆走車の約5割が軽自動車



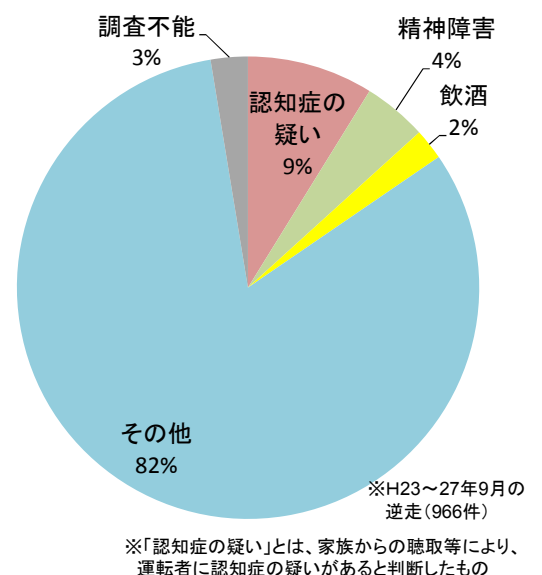
〈逆走発生件数の推移と発生箇所〉



〈運転者の年齢〉



〈逆走車の車種区分〉



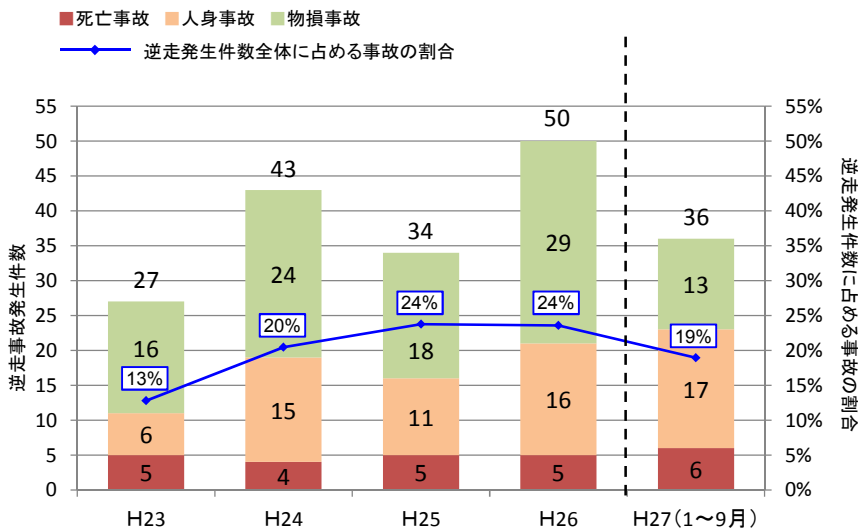
〈運転者の状態〉

データ： H23~27年(H27年は1月~9月のみ)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(全966件)

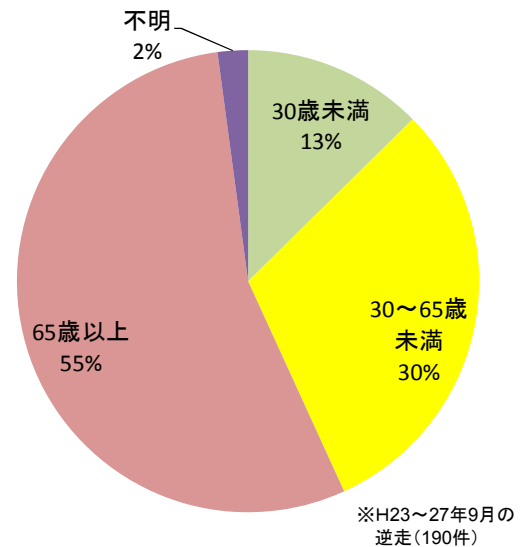
出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

# (参考) 逆走による事故発生状況

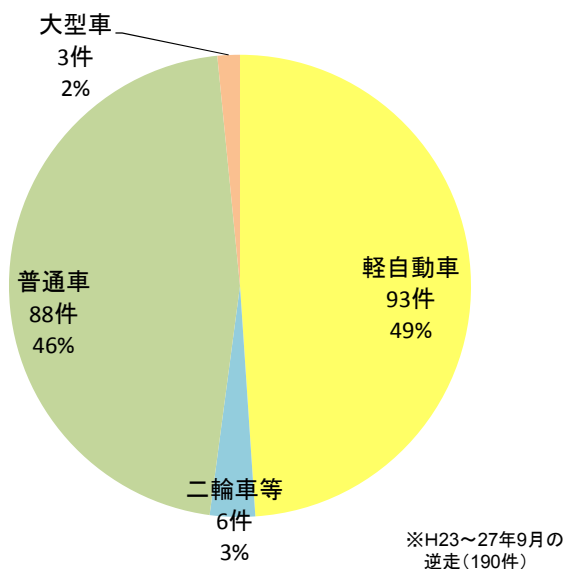
- 逆走発生件数に占める事故の割合は前年と比べ減少傾向
- 逆走事故全体に占める死傷事故の割合は増加傾向
- 運転者の年齢等は、逆走事案全体とほぼ同じ傾向



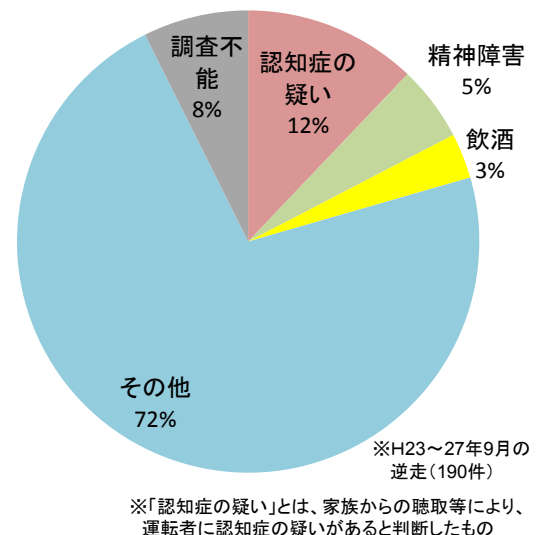
〈逆走事故件数の推移〉



〈運転者の年齢〉



〈逆走車の車種区分〉



〈運転者の状態〉

データ： H23~27年(H27年は1月~9月のみ)の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における逆走による事故件数(全190件)

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) 逆走事故の状況

## 〈逆走事故事例〉



逆走車両の事故状況

H27年1月に首都高速で発生した事故。83歳の男性が運転する軽自動車が進走し、順走の貨物車2台と衝突。逆走車両の運転手が死亡。



逆走車両の事故状況

H27年7月に東名高速で発生した事故。73歳の男性が運転する軽自動車が進走し、順走の二輪車と衝突。逆走車両と順走車両の運転手2名が死亡。

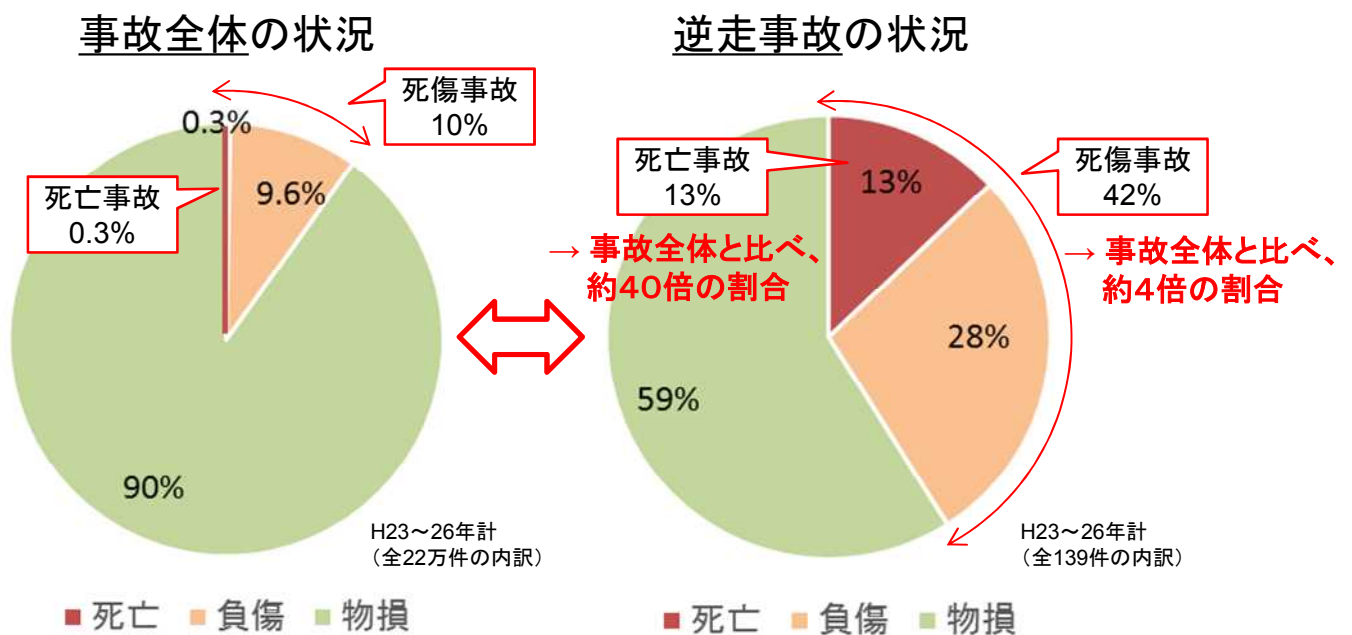


順走車両の事故状況

H27年7月に東名高速で発生した事故。逆走車両を避けようとした順走の普通乗用車が横転。順走車両に乗車の2名が軽傷。

## 〈事故全体と逆走事故の傾向比較〉

○ 高速道路での逆走は、高速道路での事故全体と比較して、死傷事故となる割合が約4倍、死亡事故となる割合が約40倍



※高速道路会社が管理する高速道路の状況(高速道路会社調べ)

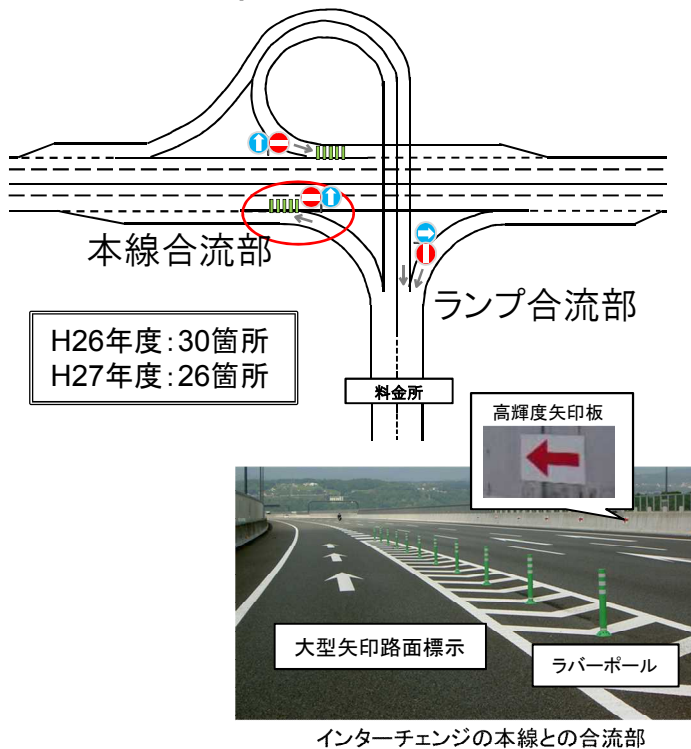
# (参考) 高速道路での逆走対策の経緯

年 度	対策内容	備 考
2005(H17)	<p>高速道路各社で独自の逆走対策を開始</p> <p>…IC合流部等でラバーポールや標識の設置等の対策開始</p>	
2009(H21) ~2010(H22)		<p><b>逆走防止社会実験</b></p> <p>…全国の高速道路621箇所 所にセンサー付逆走警告装置を設置</p>
2014(H26)	<p>9月 高速6会社共通の逆走対策を開始(第1弾公表)</p> <p>…逆走が複数回発生している33箇所 で対策実施</p>	
2015(H27)	<p>1月 関係機関連絡会議(第1回)</p> <p>…国交省、警察、高速会社の対策会議</p> <p>4月 関係機関連絡会議(第2回)</p> <p>4月 高速6会社共通の逆走対策を拡大(第2弾公表)</p> <p>…逆走が複数回発生している箇所、 高速出口等44箇所 で対策実施</p>	<p>3月 首都高速での新たな試行開始</p> <p>…首都道路の出入口3箇所に 管制センターと連動したセンサー付 逆走警告装置を試行的に設置</p> <p>6月 改正道路交通法成立</p>

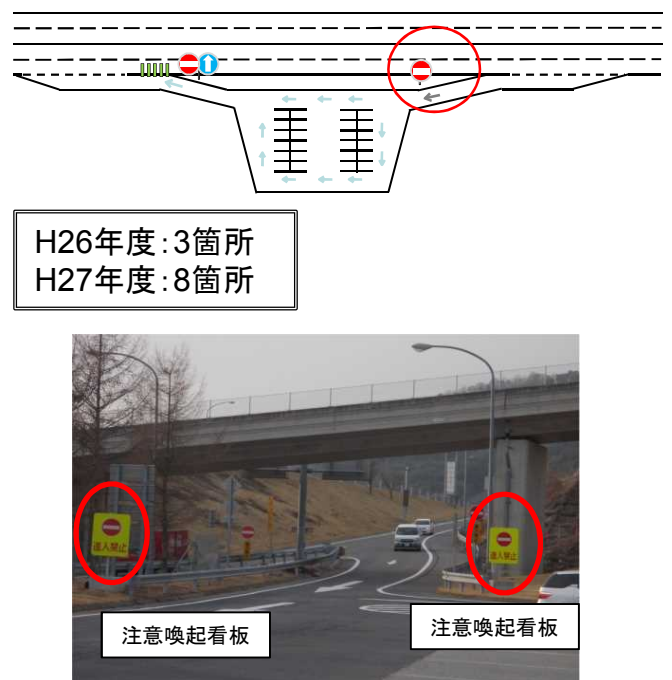
# (参考) これまでに実施中の逆走対策

- 逆走が多く発生しているIC、JCT、休憩施設の合流部等で、逆走しにくい対策等を実施
- また、誤進入がそのまま逆走に繋がる高速道路の出口部や平面Y型ICでも対策を実施

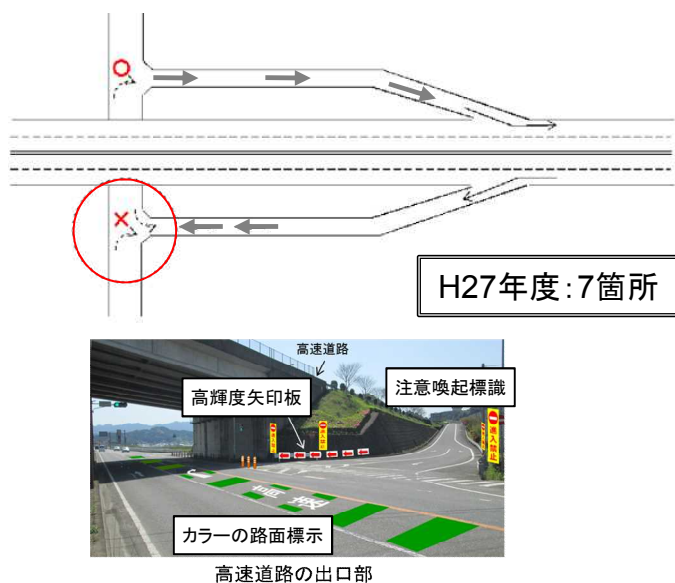
## ■ IC・JCT部



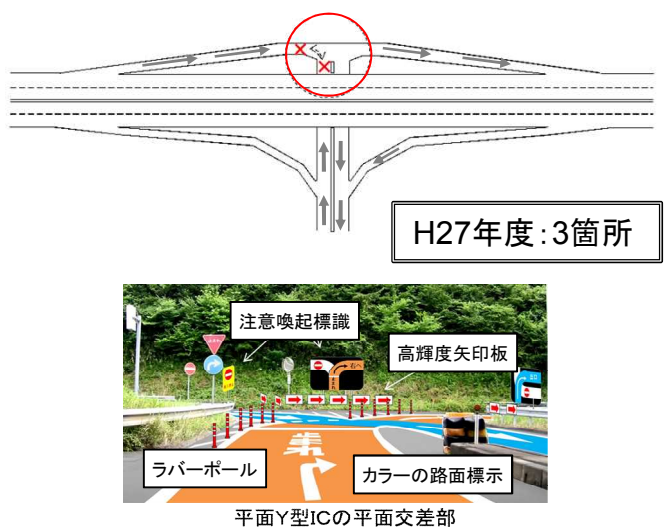
## ■ 休憩施設



## ■ 高速道路出入口



## ■ 平面Y交差部



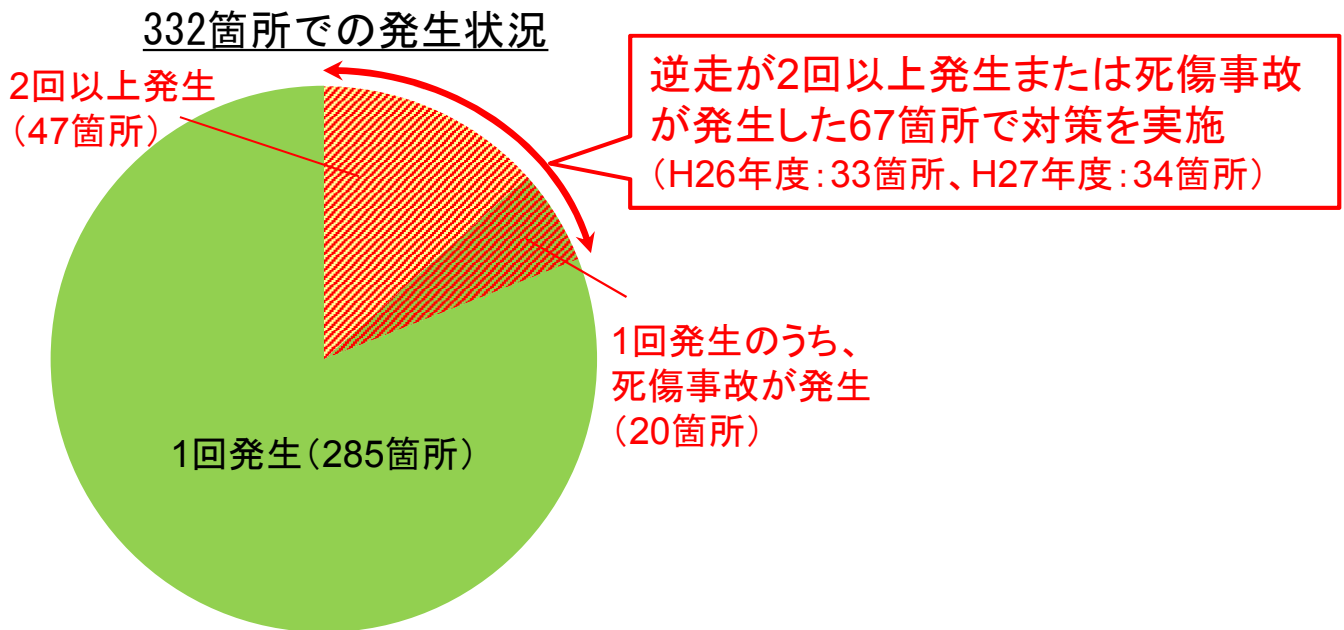


# (参考)これまでの逆走対策の効果検証

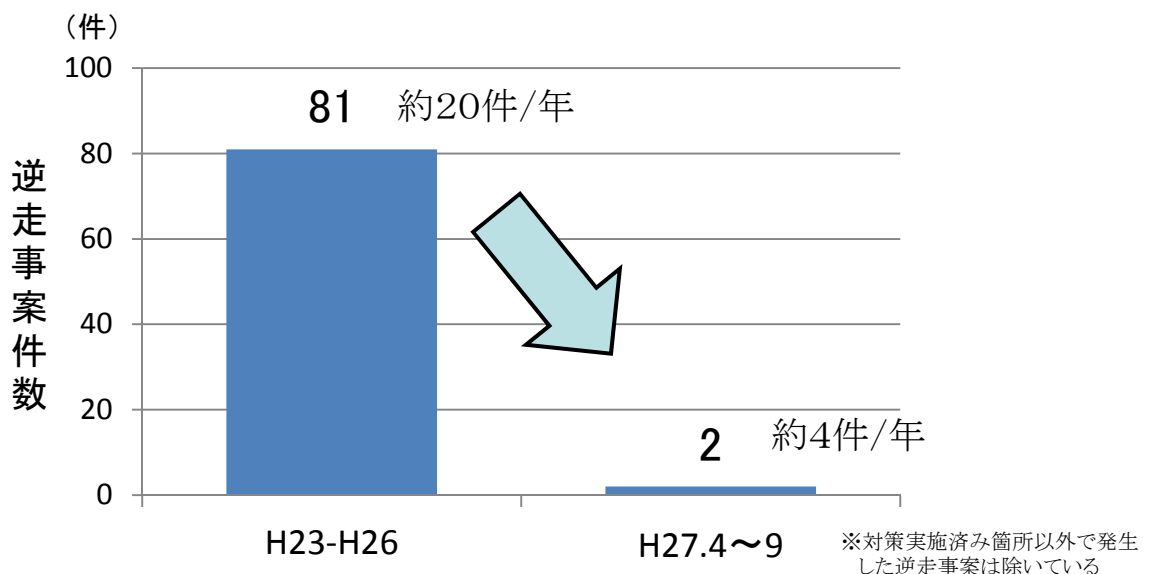
○H26年度に対策を終えた箇所での逆走事案は減少

## ■逆走事案の発生状況と対策箇所(H23～H26年の状況)

○高速道路会社管内のIC,JCT,SA,PA 1131箇所のうち、約3割の332箇所で逆走が発生



## ■H26年度に対策を終えた33箇所での逆走発生状況



⇒引き続き、逆走の発生状況に応じて無料の高速道路も含めて対策を拡大

## (参考) H26年度対策済み箇所での逆走発生事例

- H26年度に対策を実施した33箇所のうち、逆走発生は2件のみ
- 運転手が高齢であること、普段高速道路を利用していないことなどが原因で、逆走に至ったものと推測

### 【事例】

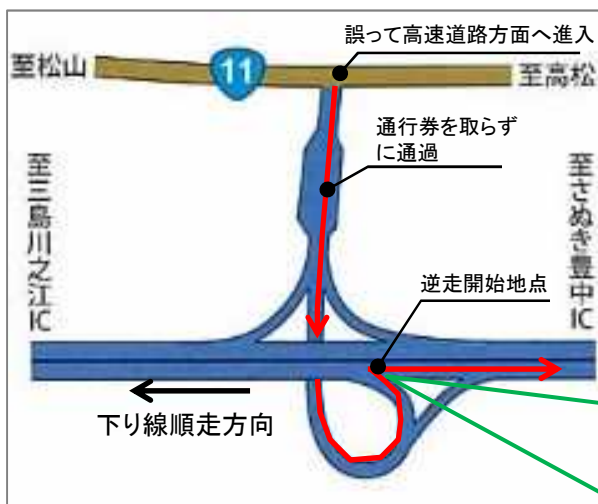
日時： H27年6月3日 (水)

場所： 高松自動車道 大野原IC ※入口ランプと下り線側本線との合流部

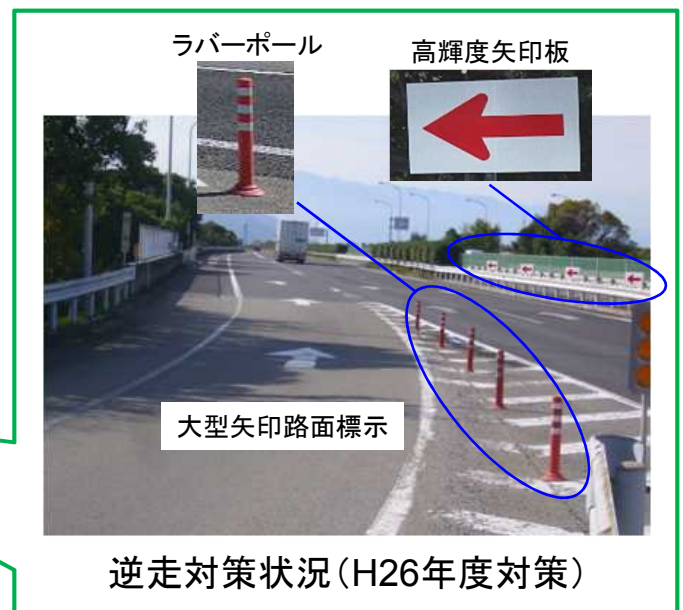
車種： 軽乗用車

運転手： 82歳男性

内容： 一般道の交差点で誤って高速道路方面へ進入し、そのまま料金所の一般レーンを通行券を取らずに通過。そのまま流入ランプを順走し、本線合流部でUターンし、逆走したものの。



逆走発生状況



### 原因(推測)

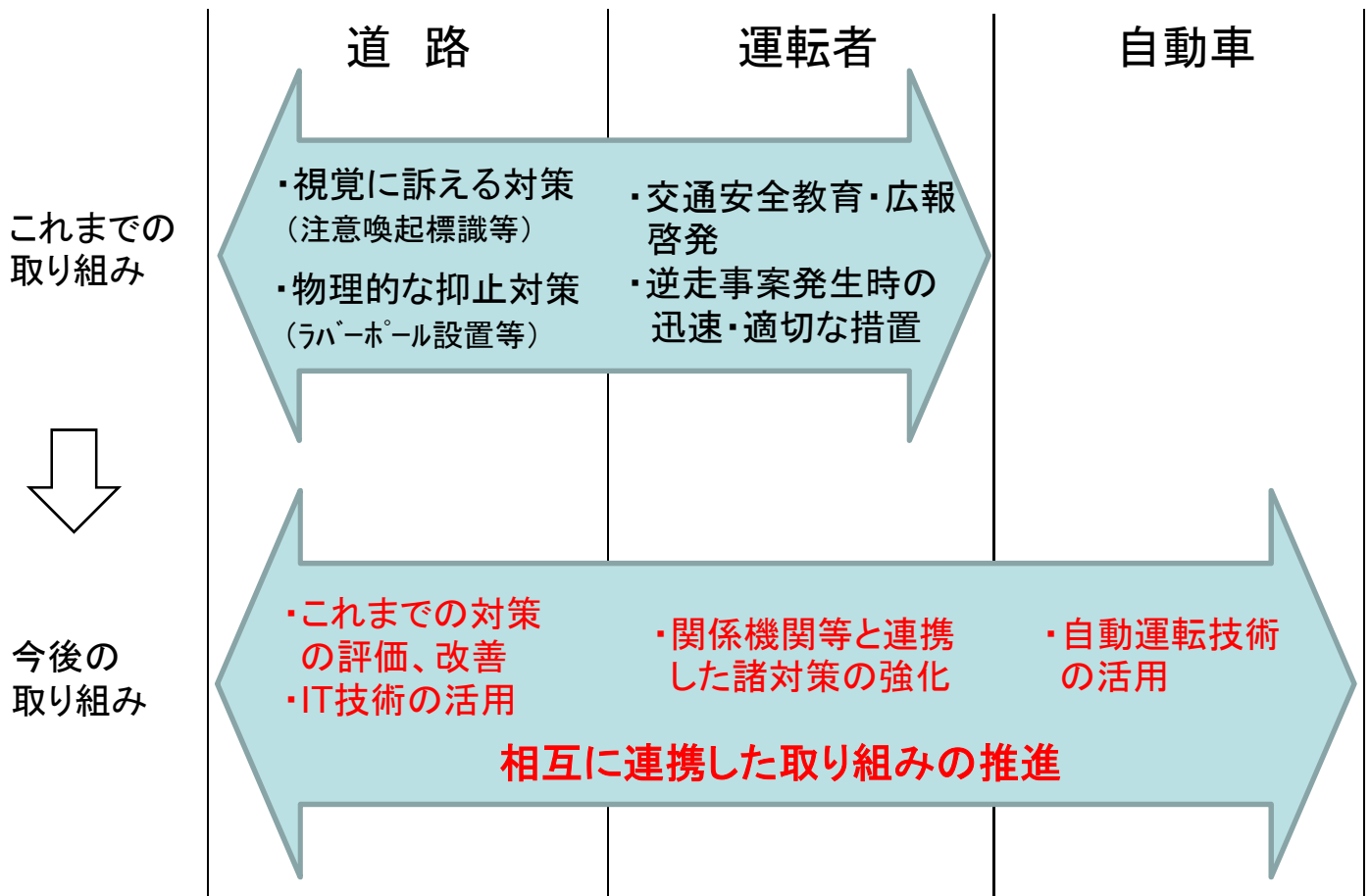
- ✓ 運転手が高齢のため、標識等が正しく認識できなかった
- ✓ 普段、高速道路を利用しないため、一般道へ戻るための正しい行動ができなかった



## (参考) 今後の新たな取り組み(案)

○ 高速道路の逆走について、これまでの道路側での対策に加え、自動車メーカー等民間と連携した効果的な対策を検討していく

### ■ 対策の方向性(案)



### ■ 対策の検討体制(案)

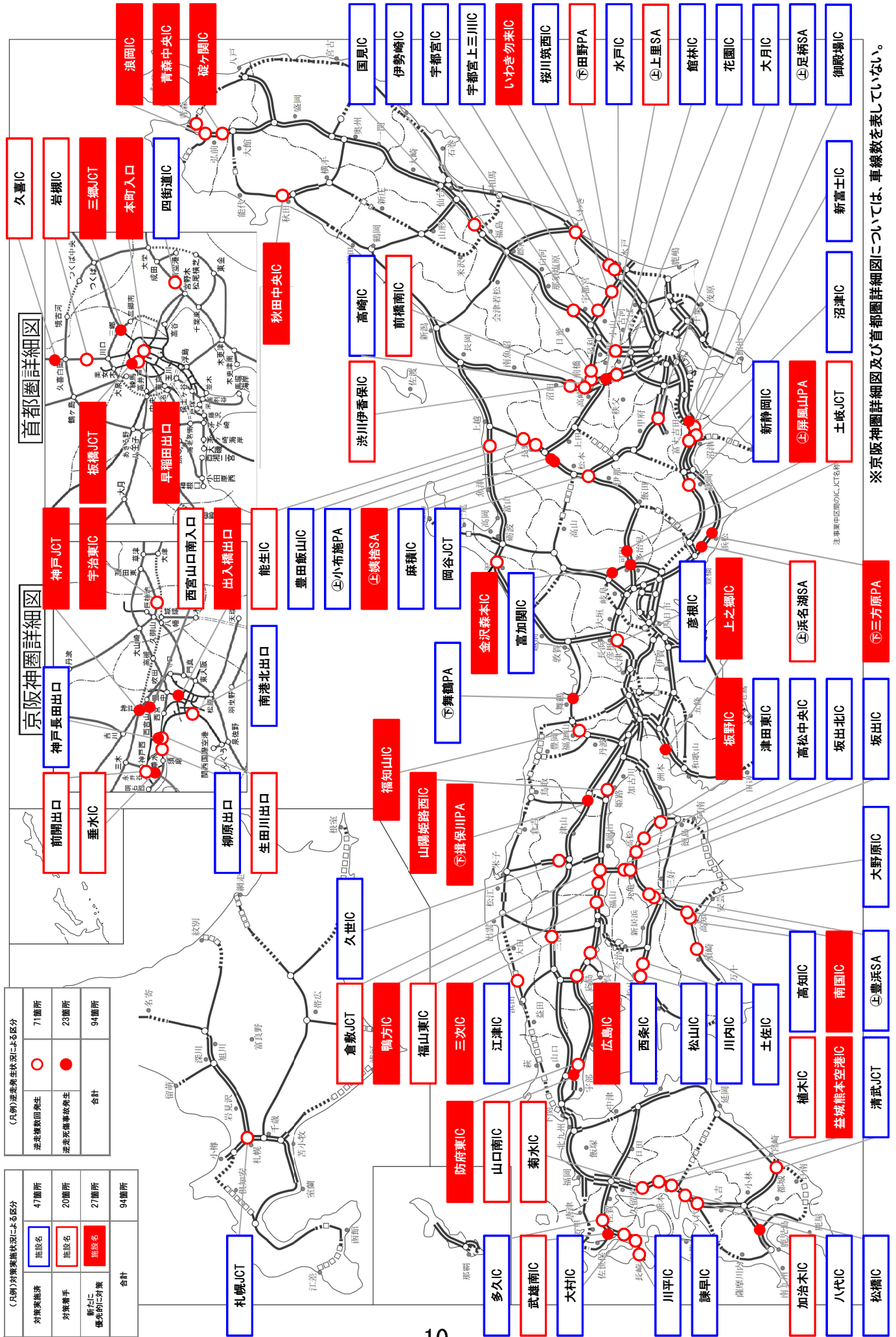
#### 有識者会議(仮称)

逆走の運転者の約6割は高齢者であり、認知症や、交通心理の専門家等から効果的な逆走対策を助言して頂く

#### 官民連携会議(仮称)

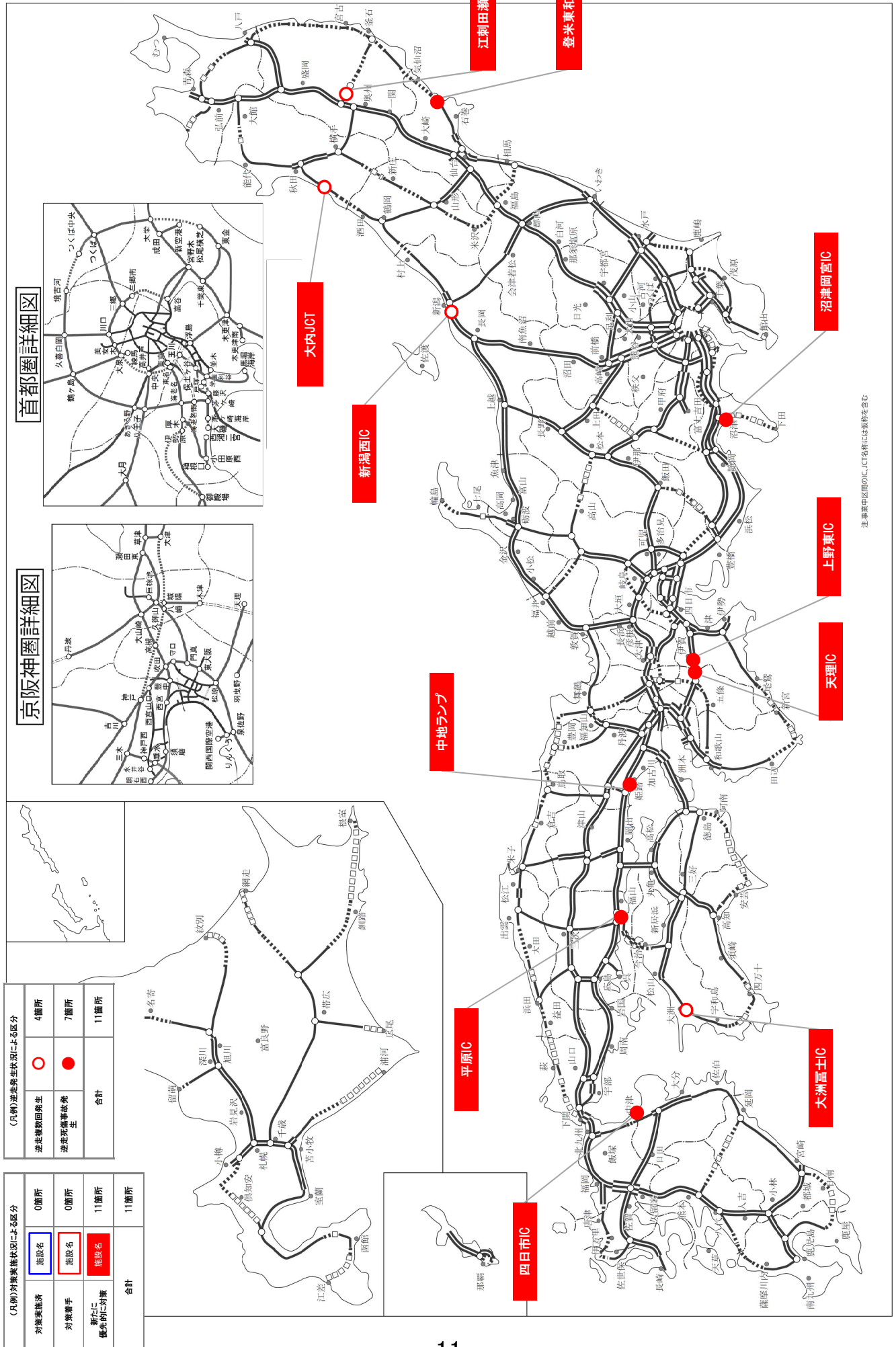
自動車メーカーや、IT技術メーカー等と行政が連携し、効果的な逆走対策を検討

(別図1) 高速道路会社管理の高速道路の逆走対策箇所 計94箇所 (H26年9月公表:33箇所、H27年4月公表:34箇所、H27年11月公表:27箇所)



※京阪神圏詳細図及び首都圏詳細図については、車線数を表していない。

(別図2) 国土交通省管理の高速道路の逆走対策箇所 (H27年11月公表:11箇所)



※京阪神圏詳細図及び首都圏詳細図については、車線数を表していない。