

## 〈参考〉分析データ集

- 参考1 2018年逆走発生状況まとめ
- 参考2 逆走発生の詳細分析(道路形状別)
- 参考3 逆走発生の詳細分析(道路形状別と詳細位置)
- 参考4 逆走発生の詳細分析(動機別)
- 参考5 転回・後退による逆走発生状況
- 参考6 行き先誤りが発生しやすい箇所における対策事例



## 〈参考1〉2018年逆走発生状況まとめ

# 〈参考1〉2018年 逆走発生状況のまとめ

N:2018年の逆走発生事故、事案、通報回数 の件数

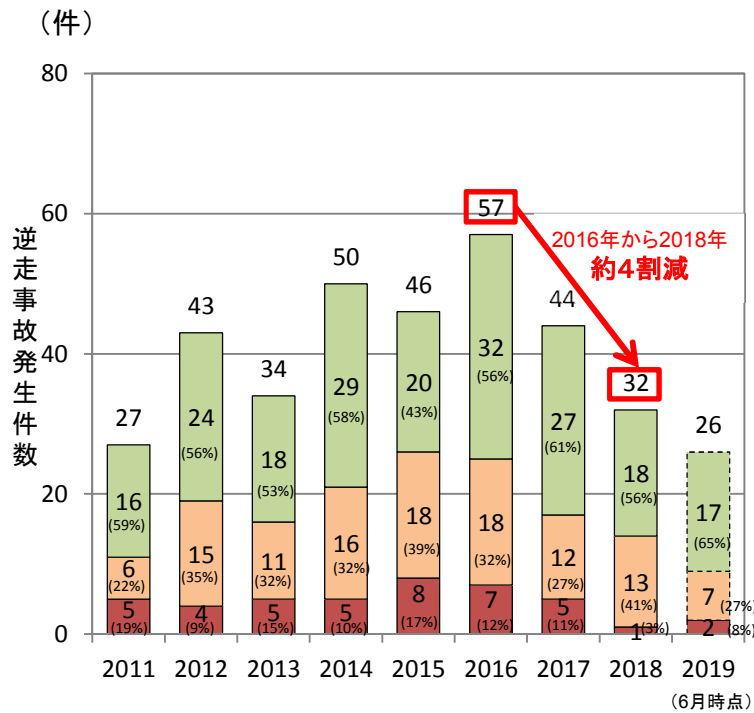
|      | 事故<br>(N=32)  | 事案<br>(N=200) ※事故を含む  | 通報 (参考)<br>(N=802)  |
|------|---|---|---|
| 件数   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2016年(57件)をピークに減少</li> <li>・2017年(44件)に対し、<u>2018年(32件) 約3割減</u></li> <li>(2019年は約2倍に増加傾向)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2015年(259件)をピークに減少</li> <li>・2017年(207件)に対し、<u>2018年(200件) は横ばい</u></li> <li>(2019年は横ばいで推移)</li> </ul>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・通報回数 <u>2018年 802件</u></li> </ul> |
| 事故形態 | <p>&lt;2018年&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死亡1件、負傷約4割、物損約6割</li> <li>・2011年～2018年と比較すると <u>死亡事故は例年5件前後で推移していたが、1件発生したのみ</u></li> <li>(2019年は物損が増加傾向。死亡事故も2件発生)</li> </ul> | —   | —   |
| 箇所別  | <p>&lt;2018年&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・IC・JCT約4割、SA・PA約1割、本線約4割</li> <li>・2011年～2018年の傾向と比較すると <u>本線での発生割合が約2割増</u></li> <li>(2019年はIC・JCTが増加傾向)</li> </ul>           | <p>&lt;2018年&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・IC・JCT約6割、SA・PA約1割、本線約2割</li> <li>・2011年～2018年と比較すると傾向に <u>大きな変化はない</u></li> <li>(2019年は大きな変化はない)</li> </ul> | —   |
| 年齢別  | <p>&lt;2018年&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>65歳以上が約5割</u></li> <li>・2011年～2018年と比較すると <u>傾向に大きな変化はない</u></li> <li>(2019年は65歳未満が増加傾向)</li> </ul>                         | <p>&lt;2018年&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>65歳以上約7割</u></li> <li>・2011年～2018年と比較すると傾向に <u>大きな変化はない</u></li> <li>(2019年は大きな変化はない)</li> </ul>          | —   |

(カッコ内)は2019年6月までのデータと2018年6月までを比較した分析

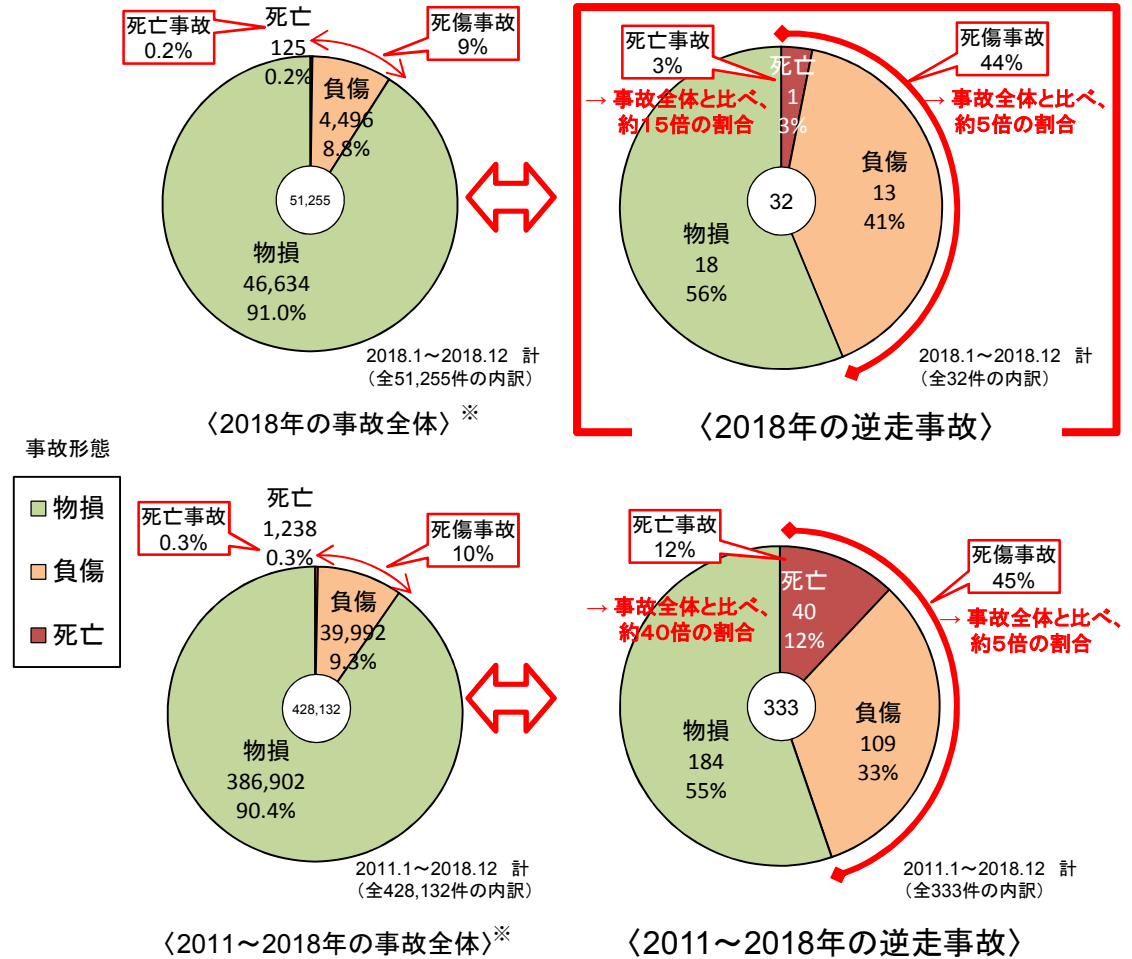
# 1-①. 逆走事故件数 [事故形態別]

再掲

- 2018年の逆走事故は、2016年から2箇年で約4割減少。負傷と物損は傾向に大きな変化は見られないが、死亡は1件のみ。
- 2019年は6月までの半年で26件(死亡2、負傷7、物損17)発生。
- 高速道路での事故全体に比べ、逆走事故は死亡事故になる割合は約15倍、死傷事故になる割合は約5倍と、特に高いという傾向に大きな変化はない。



〈逆走事故発生件数の推移と事故形態〉



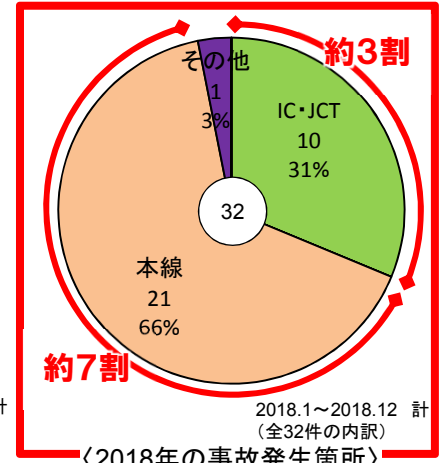
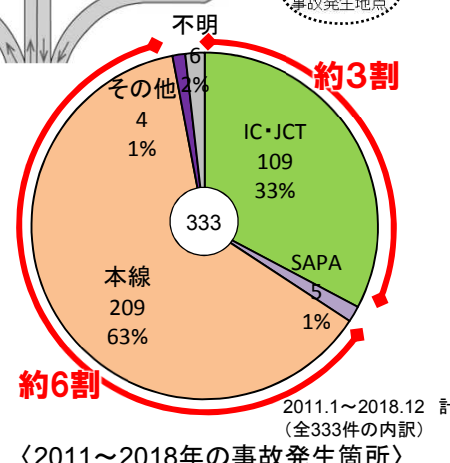
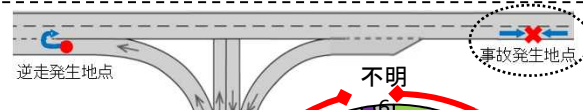
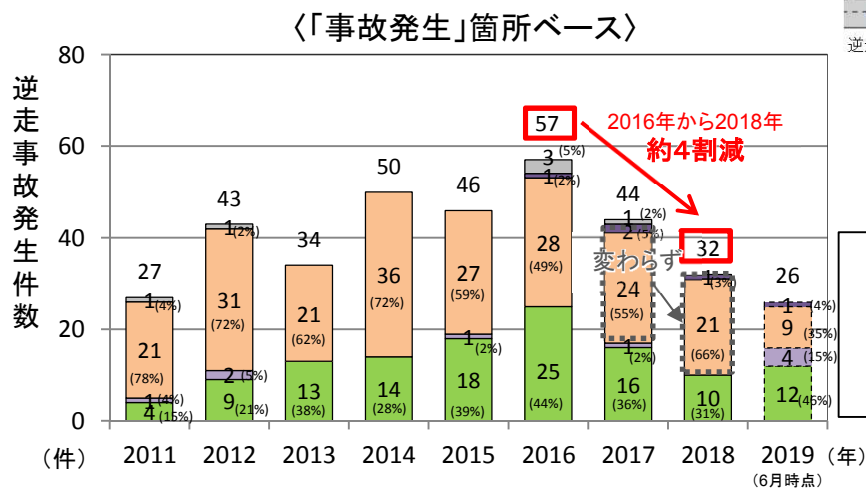
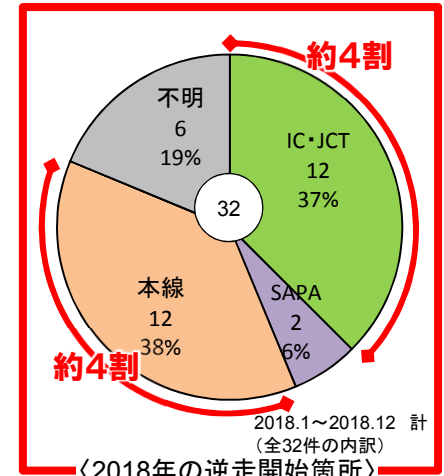
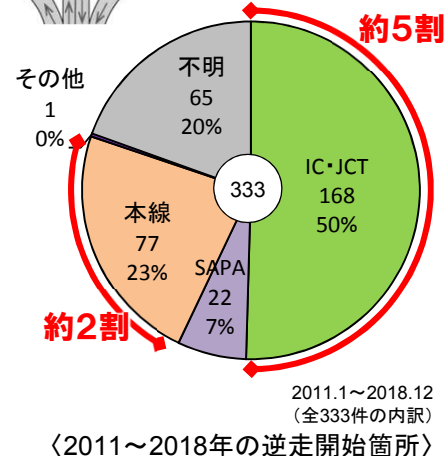
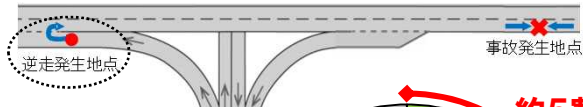
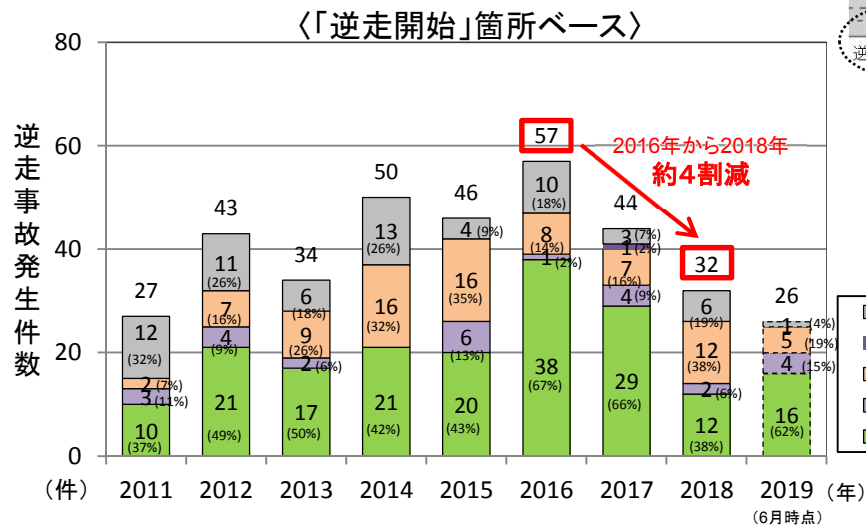
データ: 2011年~2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案 N=359  
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

※ 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)

# 1-②. 逆走事故件数 [箇所別] (開始箇所ベース、事故箇所ベース)

再掲

- 2018年の逆走事故の逆走開始箇所は、IC・JCTと本線が最多。
- 事故発生箇所では、本線が約7割と最も多くを占めており、これまでの傾向と変わりがない。

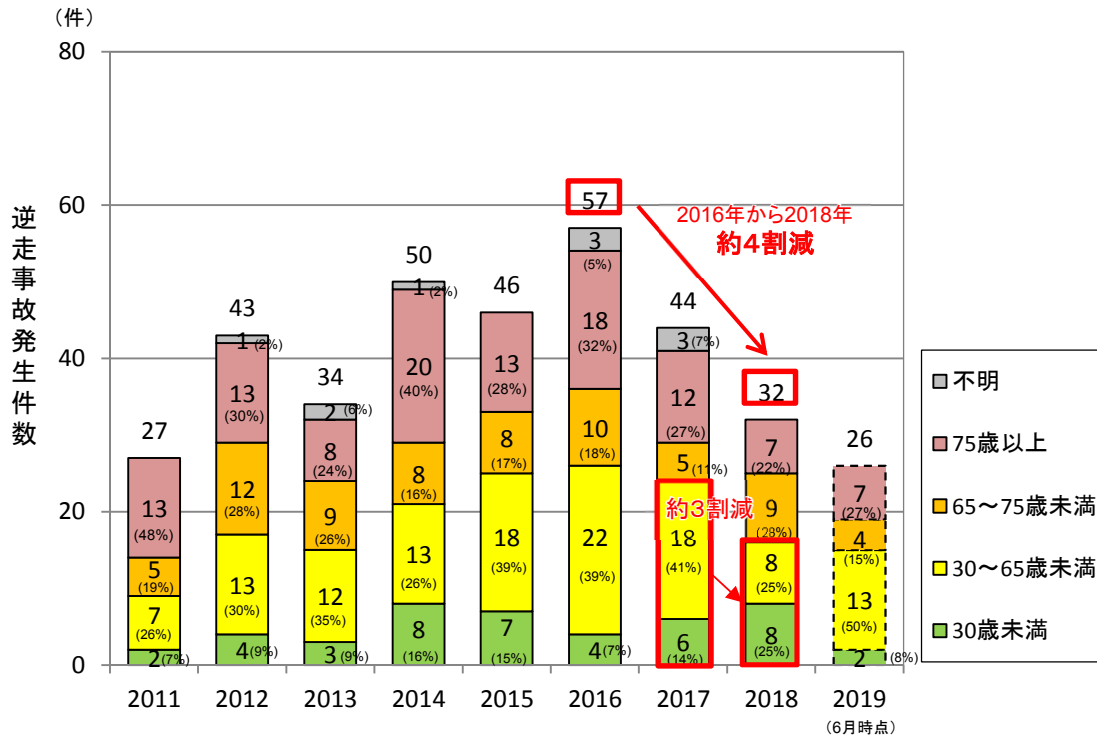


データ: 2011年~2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案 N=359  
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

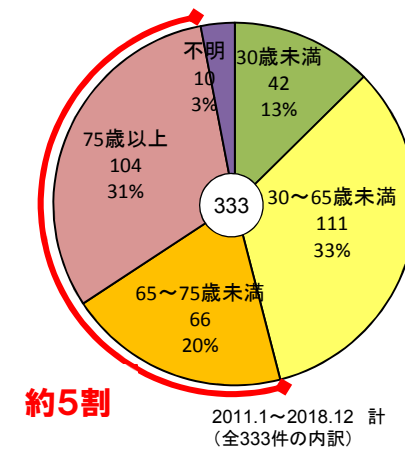
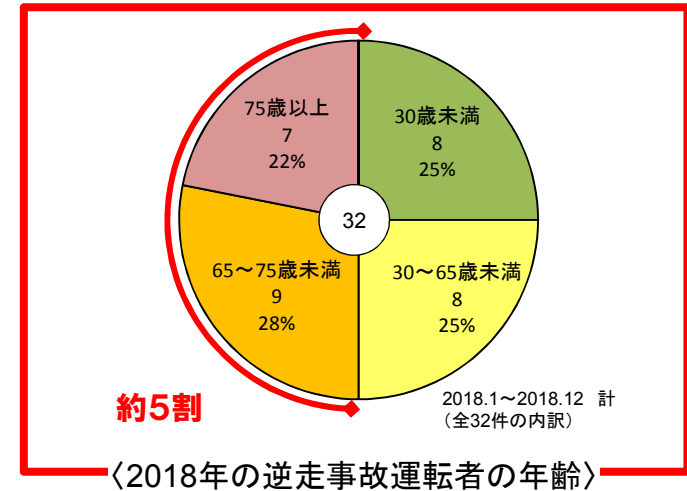
# 1-③. 逆走事故件数 [年齢別]

再掲

○2018年の逆走事故の年齢構成は、65歳以上が全体の約5割であり、従来に比べ大きな変化は見られない。



〈逆走事故発生件数の推移と運転者の年齢〉



〈2011～2018年の逆走事故運転者の年齢〉

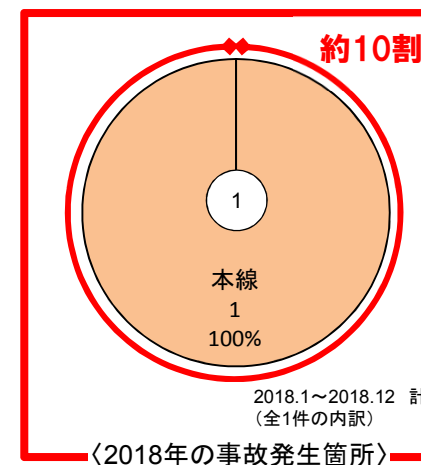
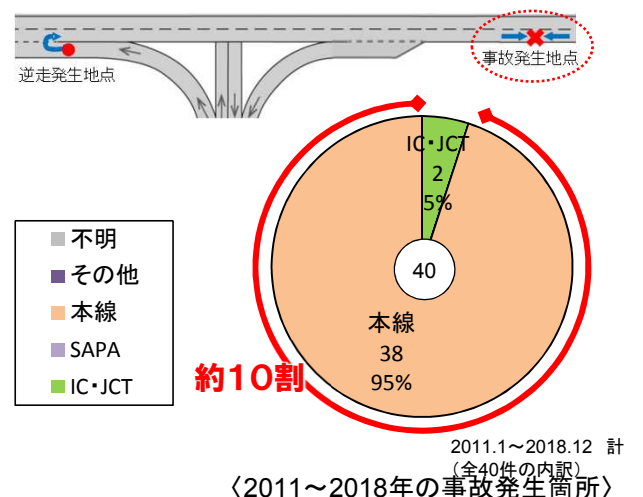
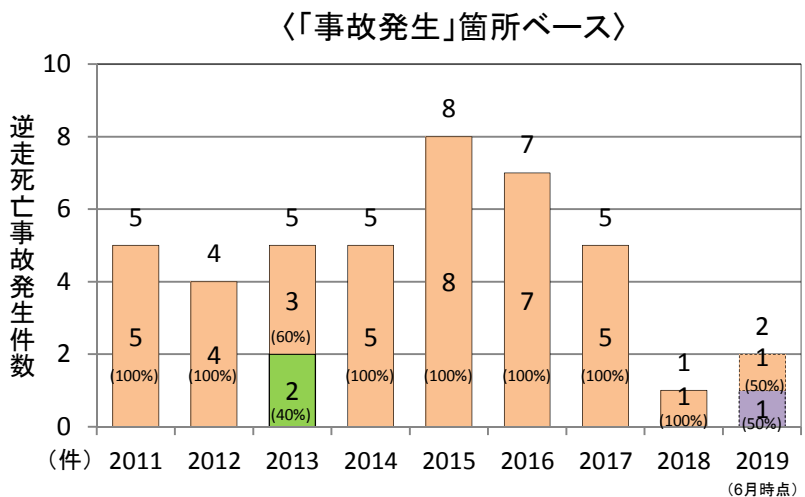
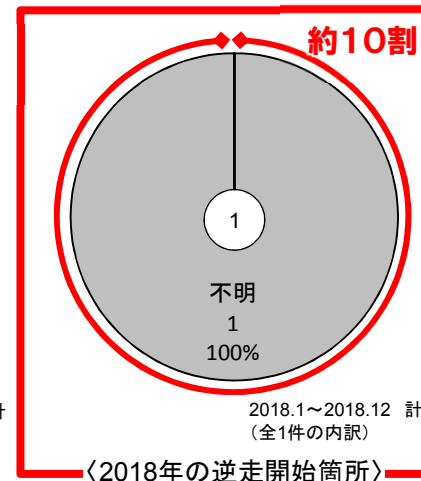
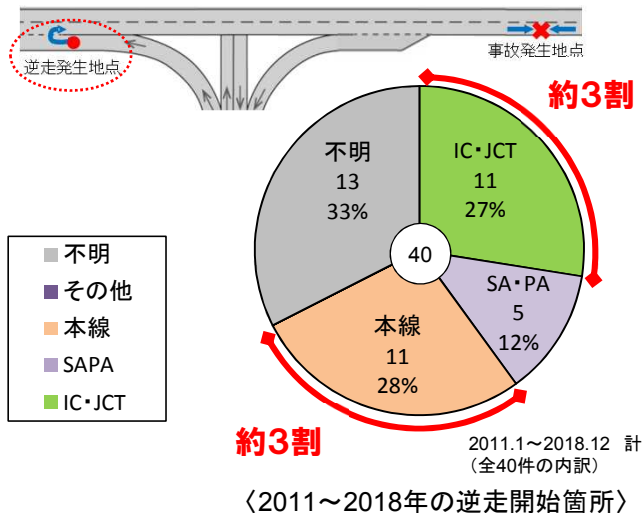
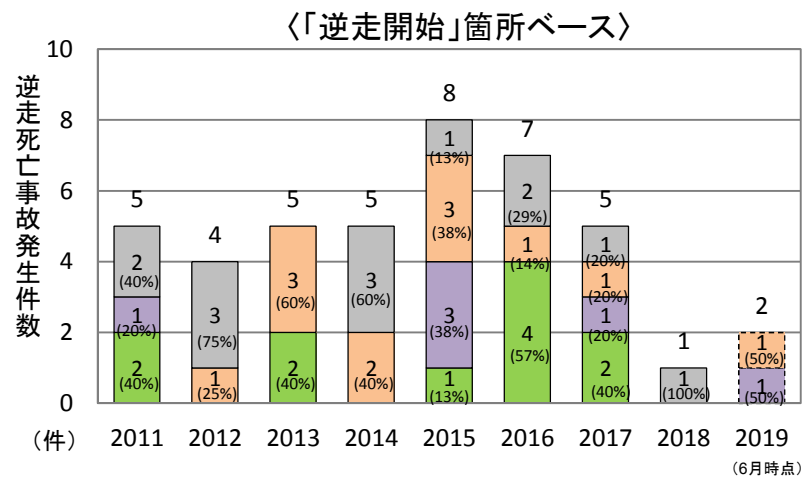
データ： 2011年～2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案 N=359  
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

# 1-④. 逆走事故件数（死亡）〔箇所別〕

再掲

（開始箇所ベース、事故箇所ベース）

○2018年は死亡事故が1件（ICまたはPAから逆走し本線で順走車と衝突）発生している。  
 ○2019年は6月までに死亡事故が2件（SAから逆走し順走車と衝突・本線を走行中に反対車線に進入し順走車と衝突）発生している。

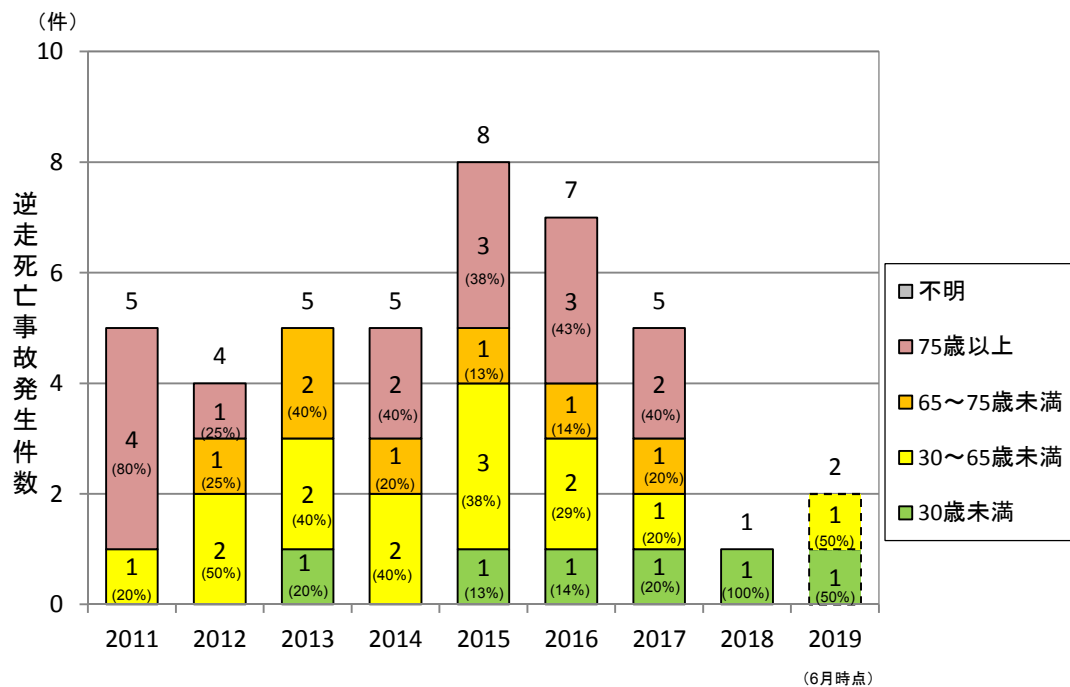


データ： 2011年～2019年6月の高速道路（国土交通省及び高速道路会社管理）における死亡事故 N=42  
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

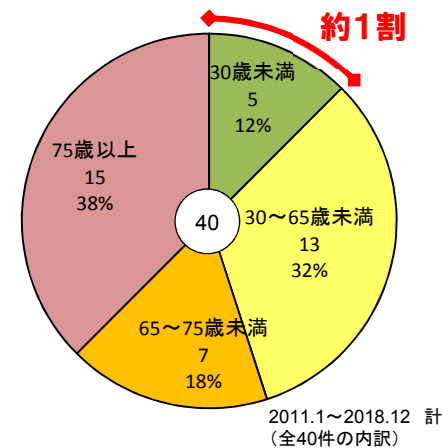
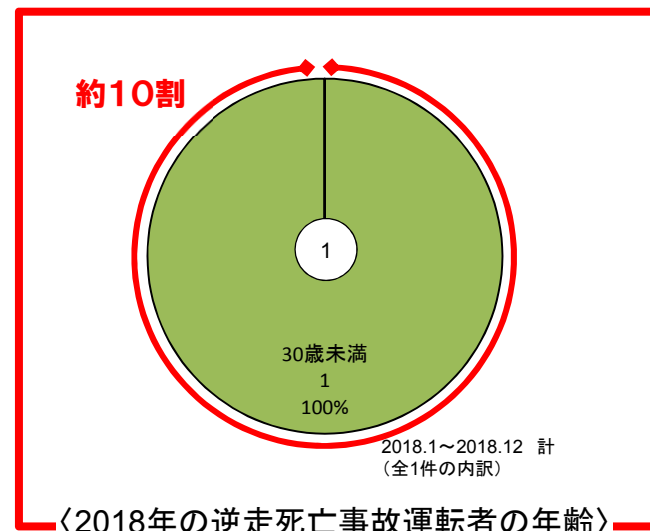
# 1-⑤. 逆走事故件数（死亡） [年齢別]

再掲

○2018年の逆走事故の年齢構成は、65歳以上が全体の約5割であり従来に比べ大きな変化は見られない。



〈逆走死亡事故発生件数の推移と運転者の年齢〉



データ： 2011年～2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における死亡事故 N=42  
出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成



# 2-①. 逆走事案(確保)件数 [箇所別]

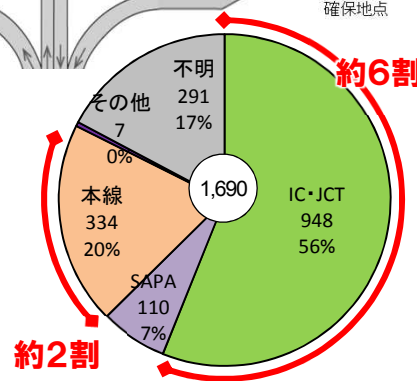
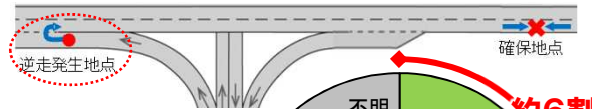
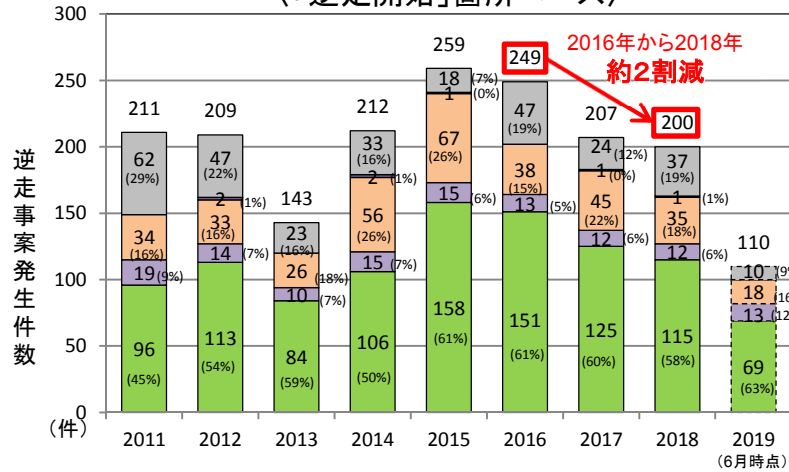
再掲

(開始箇所ベース、事故箇所ベース)

※確保は事故発生後も含む

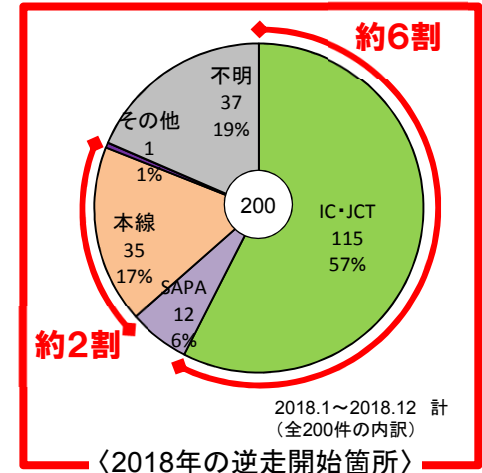
- 2018年の逆走事案発生件数は、2016年からの2箇年で約2割減少。
- 逆走開始箇所は、IC・JCTが約6割、次いで本線が約2割という傾向に大きな変化はない。
- 確保箇所は、IC・JCTが約5割、次いで本線が約4割という傾向に大きな変化はない。

「逆走開始」箇所ベース



2011.1~2018.12 計 (全1,690件の内訳)

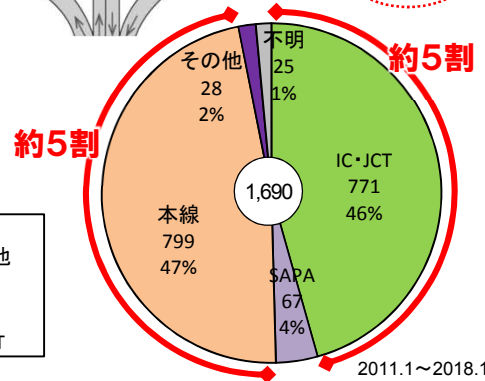
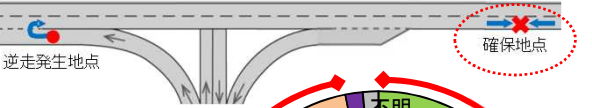
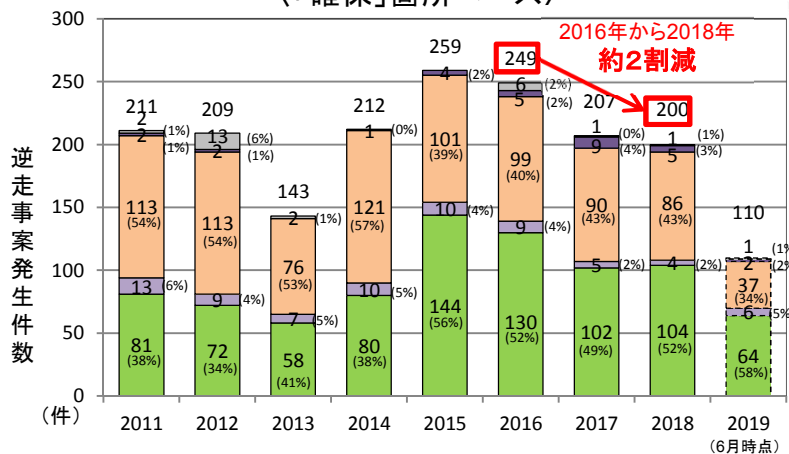
〈2011~2018年の逆走開始箇所〉



2018.1~2018.12 計 (全200件の内訳)

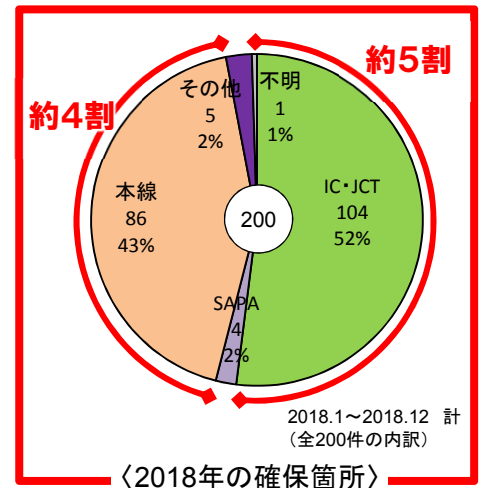
〈2018年の逆走開始箇所〉

「確保」箇所ベース



2011.1~2018.12 計 (全1,690件の内訳)

〈2011~2018年の確保箇所〉



2018.1~2018.12 計 (全200件の内訳)

〈2018年の確保箇所〉

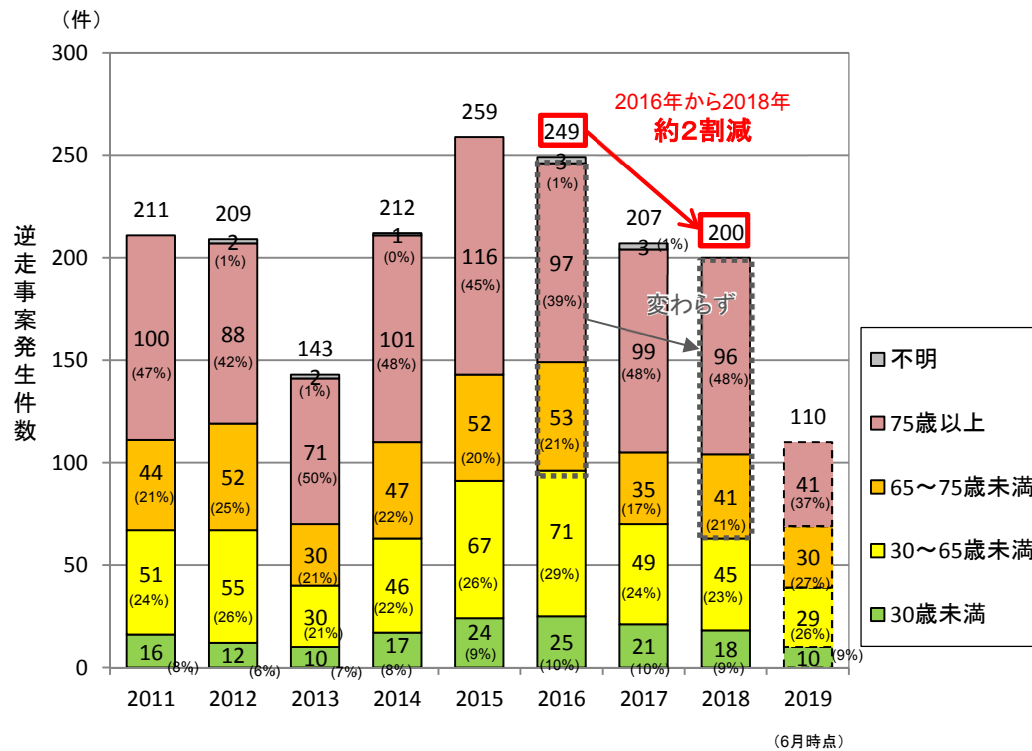
データ： 2011年～2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N=1,800  
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

## 2-②. 逆走事案(確保)件数 [年齢別]

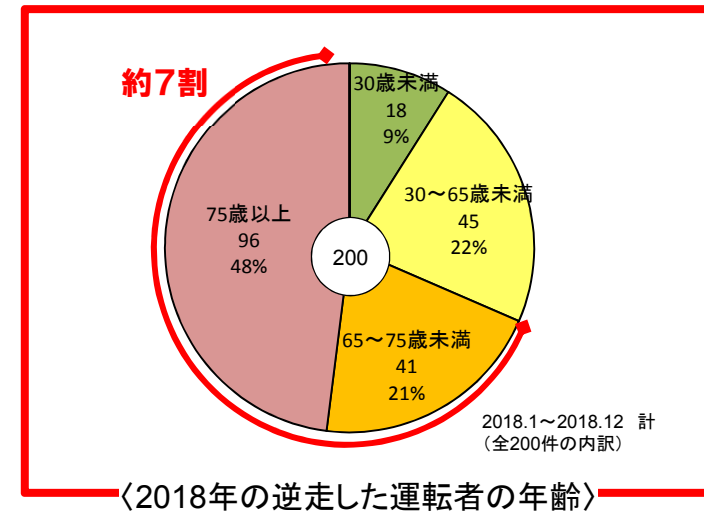
※確保は事故発生後も含む

再掲

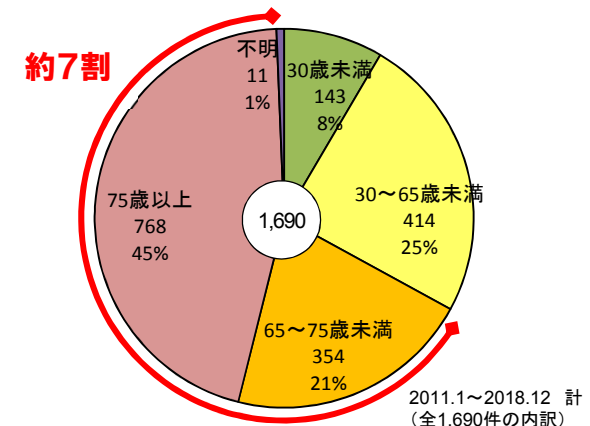
○65歳以上が約7割という傾向に大きな変化はなく、2014年以降は140件前後で推移している。



〈逆走事案発生件数の推移と運転者の年齢〉



〈2018年の逆走した運転者の年齢〉



〈2011~2018年の逆走した運転者の年齢〉

データ： 2011年~2019年6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=1,800  
 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2〉 逆走発生の詳細分析(道路形状別)**

# 〈参考2〉逆走発生箇所の道路形状

○逆走事案について、IC・JCT、SA・PA、本線で共通する道路形状別に分類。

|      |                  | 逆走発生箇所                                   |              |              |
|------|------------------|--|--------------|--------------|
|      |                  | IC・JCT                                   | SA・PA        | 本線           |
| 道路形状 | (ア) 分合流部<br>出入口部 | <p>IC・JCT: 高速道路、料金所、一般道</p> <p>SA・PA</p> | <p>SA・PA</p> | —            |
|      | (イ) 料金所<br>プラザ部  | <p>一般道、料金所、高速道路</p>                      | —            | —            |
|      | (ウ) 料金所前後        | <p>一般道、料金所、高速道路</p>                      | —            | <p>本線料金所</p> |
|      | (エ) 単路部          | <p>料金所</p>                               | —            | <p>高速道路</p>  |

## <参考2>2018年 道路形状別の逆走発生状況まとめ

N:2018年の逆走発生事案(確保ベース)の件数

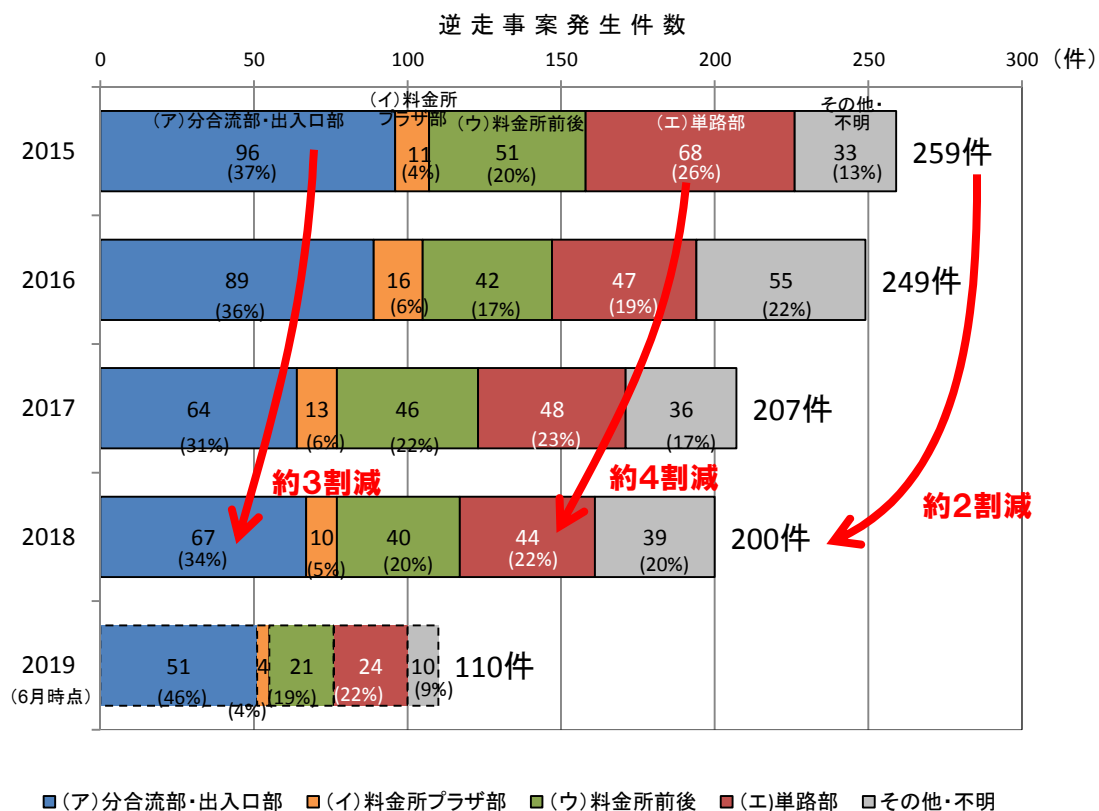
|                   |                               | 全発生箇所※<br>(N=200)  | 逆走発生箇所  |   |  |
|-------------------|-------------------------------|--|---|---|--|
|                   |                               |  | I C・J C T<br>(N=115)  | S A・P A<br>(N=12)   | 本線<br>(N=35)   |
| 全道路形状※<br>(N=200) |                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2015年より減少傾向</li> <li>・2015年から2018年で約2割減</li> <li>・2017年から2018年は横ばい<br/>(2019年は横ばいで推移)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2015年より減少傾向</li> <li>・2015年から2018年で約3割減<br/>(2019年は横ばいで推移)</li> </ul>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2015年より減少傾向</li> <li>・2015年から2018年で約2割減<br/>(2019年は約2倍に増加傾向)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体としては減少傾向</li> <li>・2015年から2018年で約5割減<br/>(2019年は約3割増で推移)</li> </ul>  |
| 道路形状              | (ア)<br>分合流部<br>出入口部<br>(N=67) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体としては減少傾向</li> <li>・2015年(96件)に対し、<br/>2018年(67件)で約3割減<br/>(2019年は増加傾向)</li> </ul>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体としては減少傾向</li> <li>・2015年(82件)に対し、<br/>2018年(55件)で約3割減<br/>(2019年は増加傾向)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に傾向なし<br/>(2019年は特に傾向なし)</li> </ul>                                    | —  |
|                   | (イ)<br>料金所<br>プラザ部<br>(N=10)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に傾向なし<br/>(2019年は特に傾向なし)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に傾向なし<br/>(2019年は特に傾向なし)</li> </ul>  | —   | —  |
|                   | (ウ)<br>料金所<br>前後<br>(N=40)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体としては減少傾向</li> <li>・2015年(51件)に対し、<br/>2018年(40件)で約2割減<br/>(2019年は特に傾向なし)</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体としては減少傾向</li> <li>・2015年(42件)に対し、<br/>2018年(36件)で約1割減<br/>(2019年は特に傾向なし)</li> </ul> | —   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体としては減少傾向<br/>(2019年は特に傾向なし)</li> </ul>   |
|                   | (エ)<br>単路部<br>(N=44)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体としては減少傾向</li> <li>・2015年(68件)に対し、<br/>2018年(44件)で約4割減<br/>(2019年は特に傾向なし)</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に傾向なし<br/>(2019年は特に傾向なし)</li> </ul>  | —   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2015年より減少傾向</li> <li>・2015年(53件)に対し<br/>2018年(30件)で約4割減</li> <li>・2017年から2018年は横ばい<br/>(2019年は増加傾向)</li> </ul> |

※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。  
(カッコ内)は2019年6月までのデータと2018年6月までを比較した分析

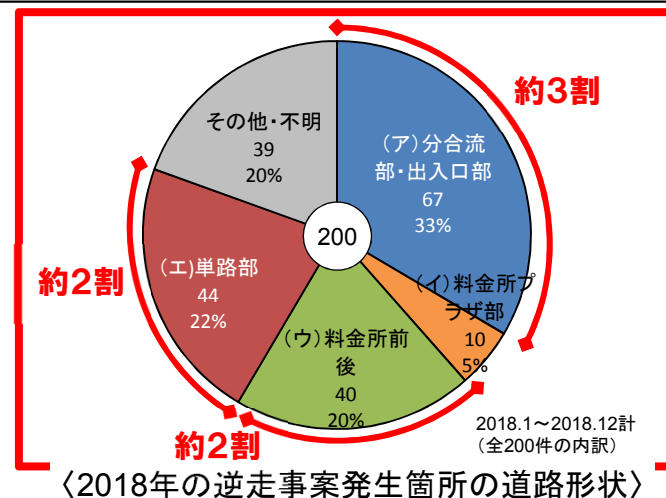
# 〈参考2〉道路形状別の逆走発生状況 [全体]

※確保件数ベース

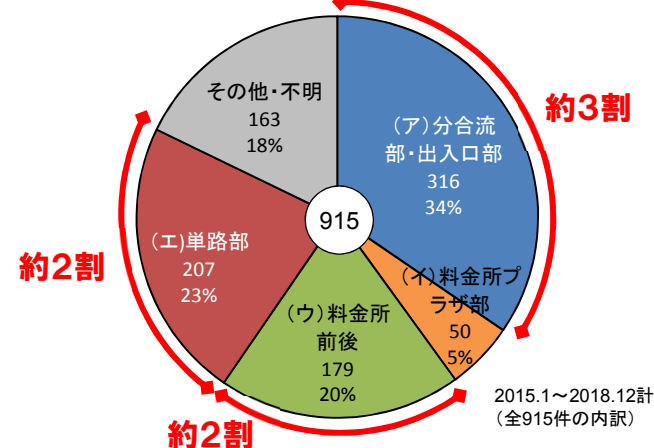
○2015年から2018年までの傾向としては、全体では約2割減。道路形状別では、単路部が約4割減と最も減少率が大きく、次に分合流部・出入口部が約3割減。  
 ○2018年の道路形状別の件数では、分合流部・出入口部が約3割で最も多く、料金所前後および単路部が約2割との傾向に大きな変化はない。



## 〈逆走事案発生件数の推移と道路形状〉



〈2018年の逆走事案発生箇所の道路形状〉



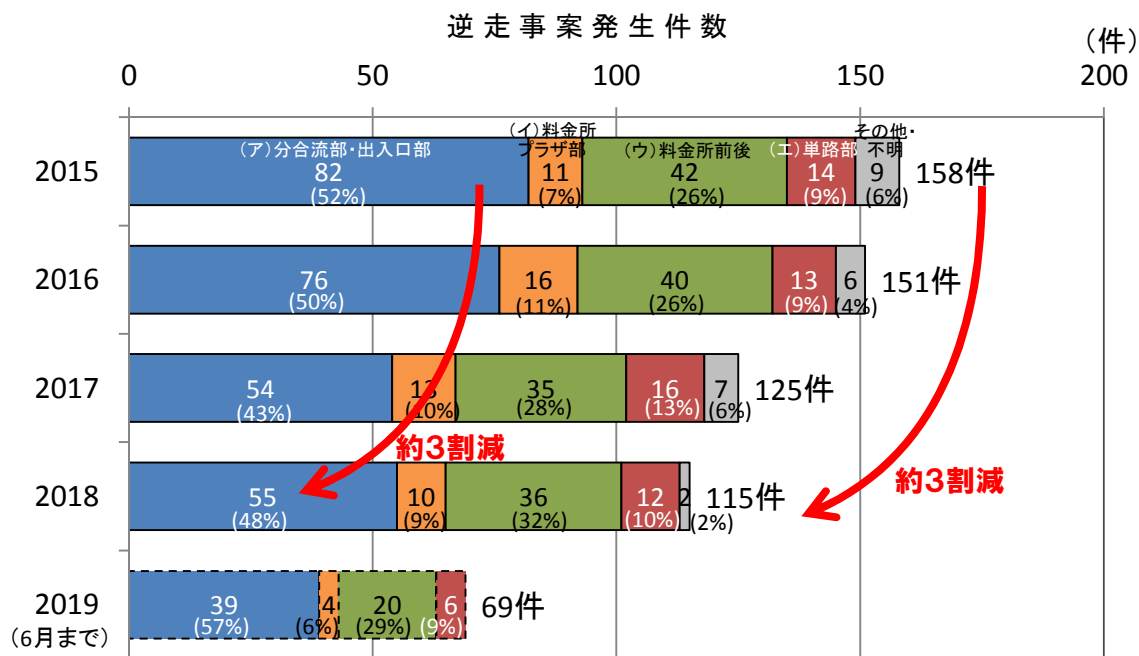
〈2015～2018年の逆走事案発生箇所の道路形状〉

データ： 2015年～2019年6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=1025  
 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]

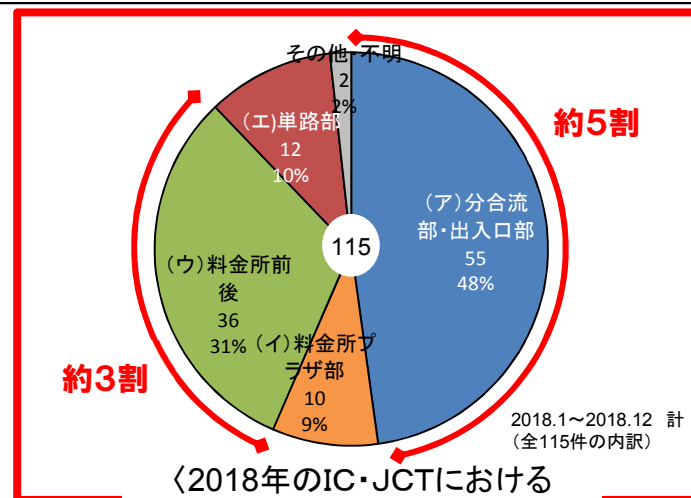
※確保件数ベース

○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3割減。分合流部・出入口部が約3割減と最も減少率大きい。  
 ○2018年の道路形状別の件数では、分合流部・出入口部が約5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。

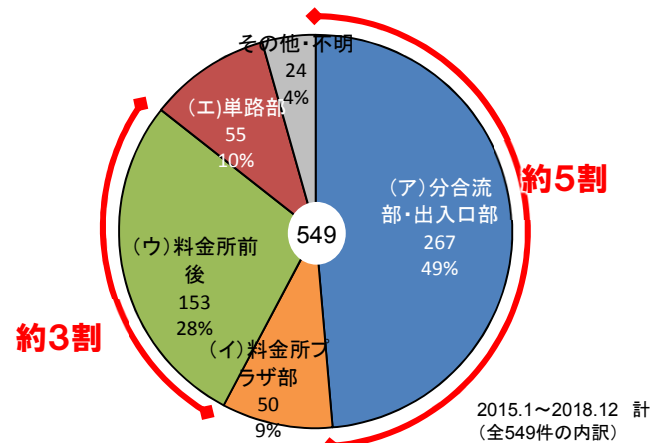


■ (ア)分合流部・出入口部 ■ (イ)料金所プラザ部 ■ (ウ)料金所前後 ■ (エ)単路部 ■ その他・不明

## 〈IC・JCTにおける逆走事案発生件数の推移と道路形状〉



〈2018年のIC・JCTにおける逆走事案発生箇所の道路形状〉



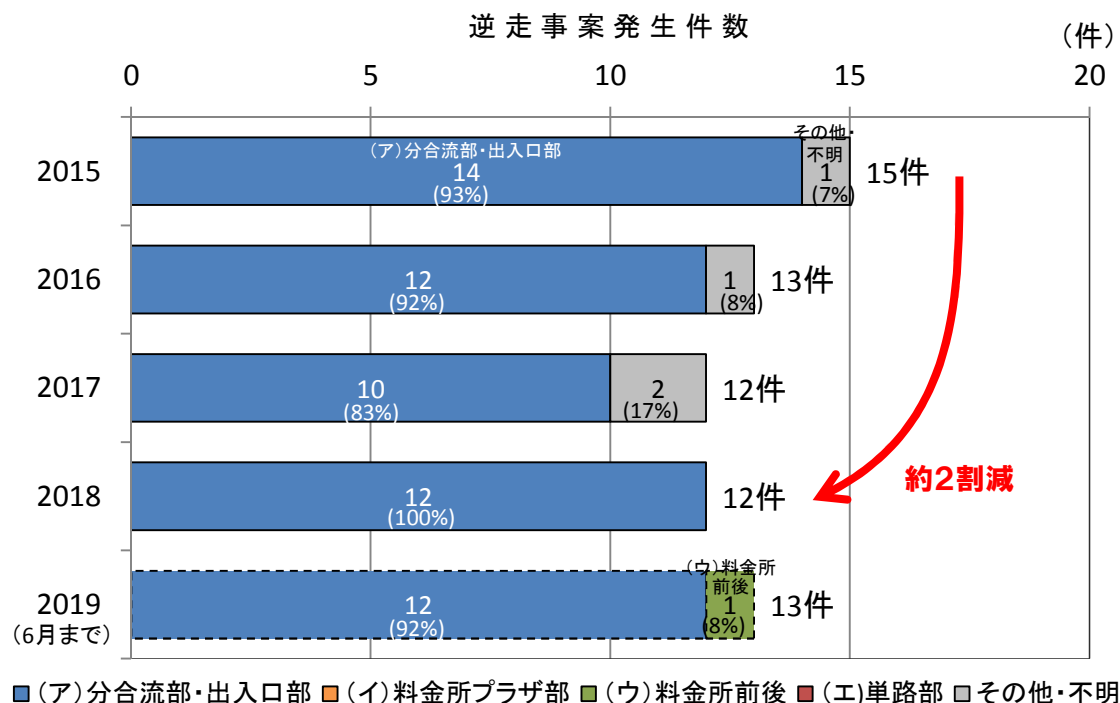
〈2015~2018年のIC・JCTにおける逆走事案発生箇所の道路形状〉

データ: 2015年~2019年6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=618  
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

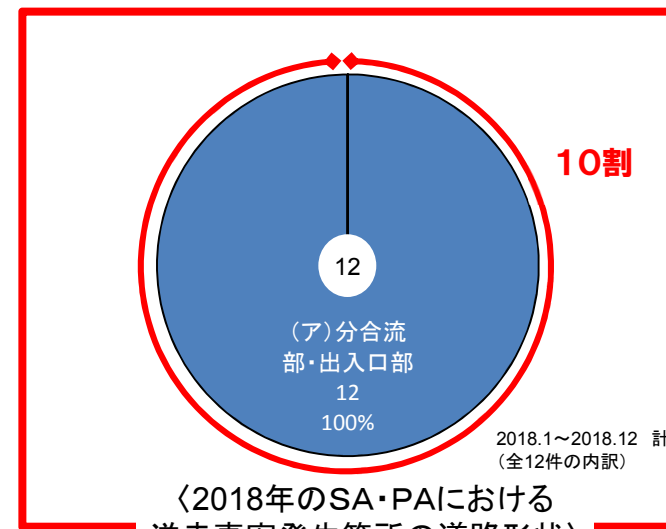
# 〈参考2〉道路形状別の逆走発生状況 [SA・PA]

※確保件数ベース

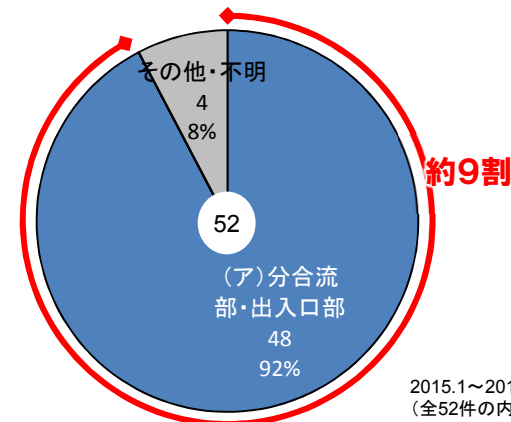
○2015年からの傾向としては、SA・PAにおける全体の発生件数では約2割減。  
 ○2018年の道路形状別の件数では、分合流部・出入口部が10割を占める。



〈SA・PAにおける逆走事案発生件数の推移と道路形状〉



〈2018年のSA・PAにおける逆走事案発生箇所の道路形状〉



〈2015~2018年のSA・PAにおける逆走事案発生箇所の道路形状〉

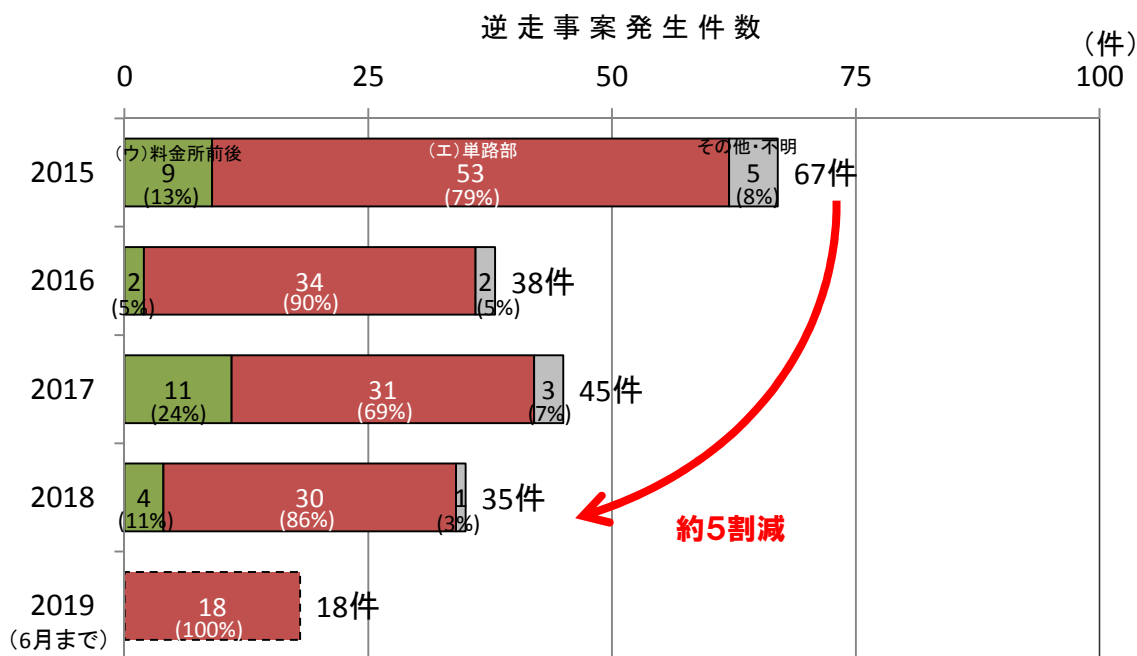
データ: 2015年~2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)において、発生箇所がSA・PAの事故または確保に至った逆走事案 N=65  
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成



# 〈参考2〉道路形状別の逆走発生状況 [本線]

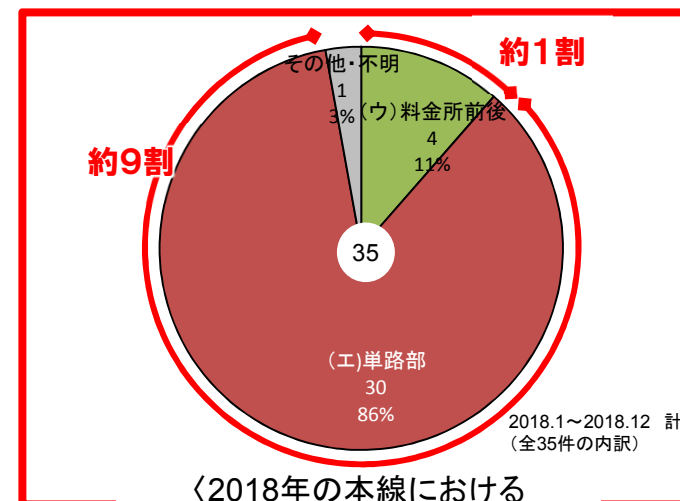
※確保件数ベース

○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。  
 ○2018年の道路形状別の件数では、単路部が約9割で最も多く、料金所前後が約1割。

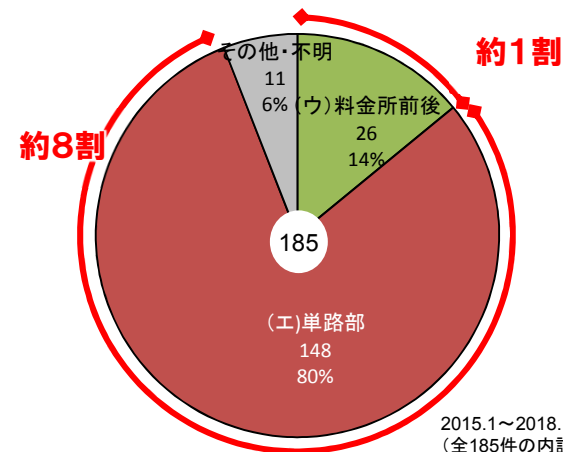


■(ア)分合流部・出入口部 ■(イ)料金所プラザ部 ■(ウ)料金所前後 ■(エ)単路部 □その他・不明

## 〈本線における逆走事案発生件数の推移と道路形状〉



〈2018年の本線における逆走事案発生箇所の道路形状〉



〈2015~2018年の本線における逆走事案発生箇所の道路形状〉

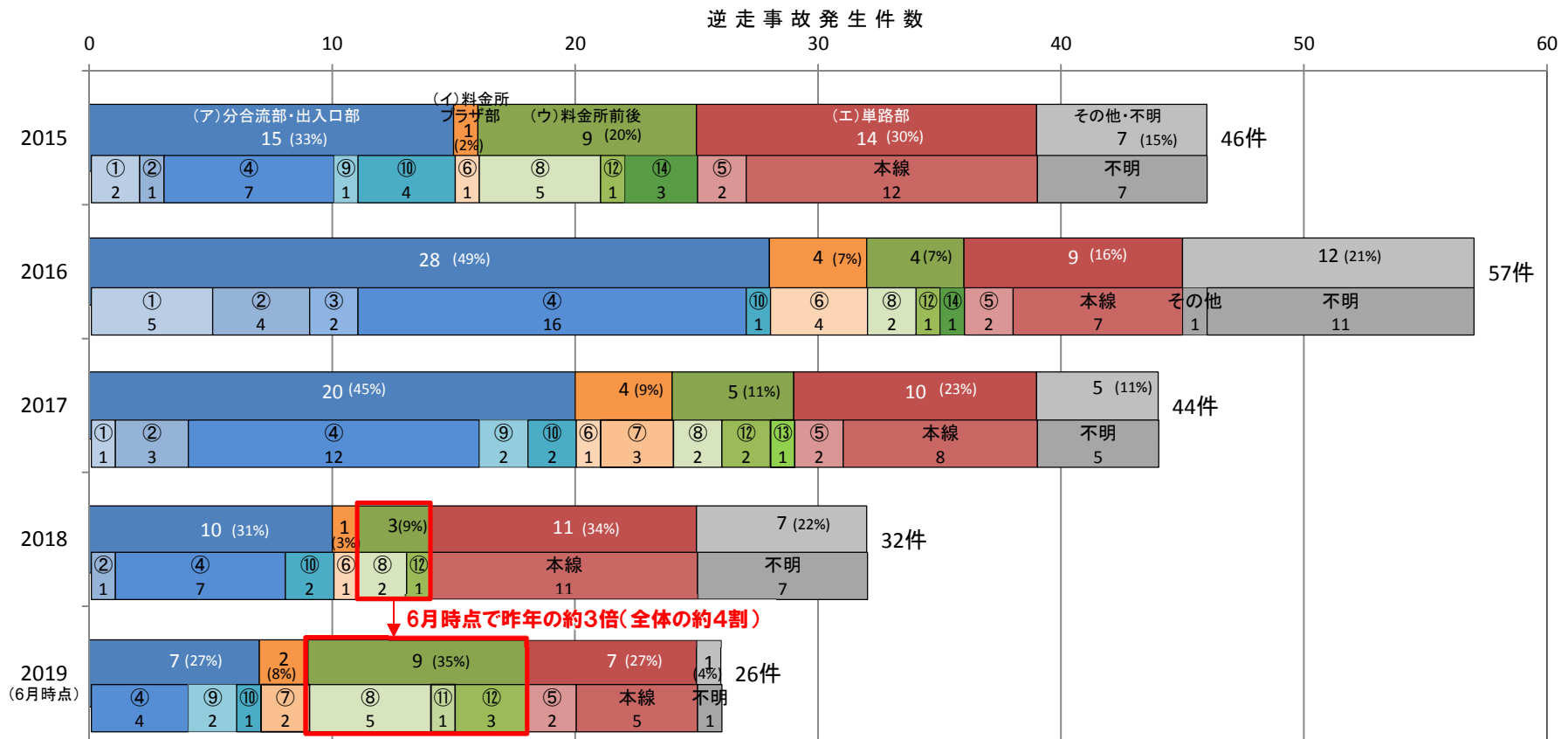
データ: 2015年~2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)において、発生箇所が本線の事故または確保に至った逆走事案 N=203  
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

---

## **〈参考3〉 逆走発生の詳細分析 (道路形状別と詳細位置)**

# 〈参考3〉道路形状別と詳細位置【事故】

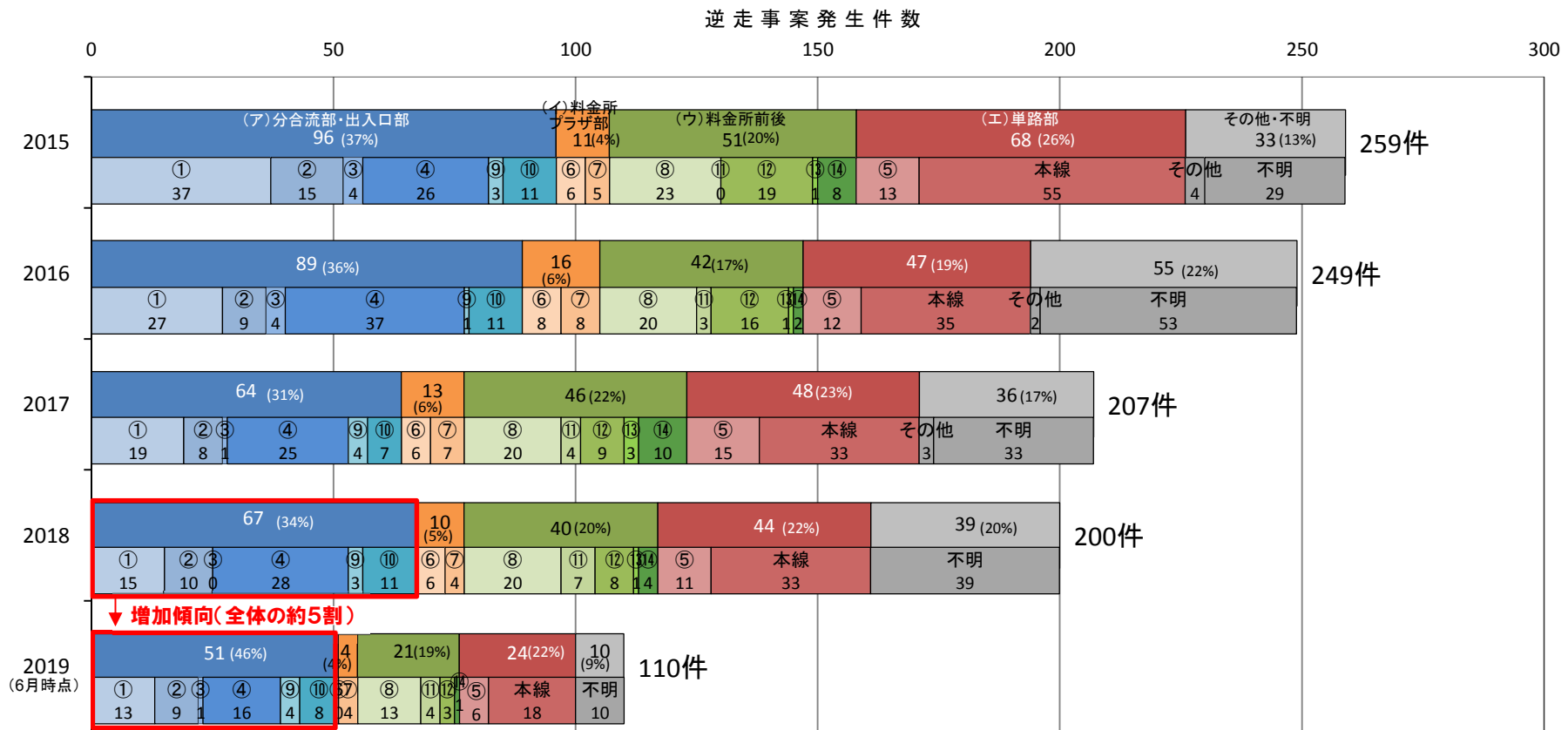
○2019年の道路形状別の逆走事故は、料金所前後部が増加傾向にある。特に「⑧入口料金所手前」での事故が5件と多発傾向。



| ■ (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 |    |
|----------------|--------|--------|--------------|--------------|------------|--------------|---------|------------|----------|---------|----------|---------|----------|----|----------|----|
| ①              | ②      | ③      | ④            | ⑨            | ⑩          | ⑥            | ⑦       | ⑧          | ⑪        | ⑫       | ⑬        | ⑭       | ⑤        | 本線 | その他      | 不明 |
| 本線合流部          | ランプ合流部 | 平面交差点部 | 高速道路出口一般道合流部 | 本線合流部(SA・PA) | 入口部(SA・PA) | 内プラ開口部等      | 外プラ開口部等 | 入口料金所手前    | 入口料金所通過後 | 出口料金所手前 | 出口料金所通過後 | 本線料金所手前 | ランプ上     | 本線 | その他      | 不明 |

# 〈参考3〉道路形状別と詳細位置【事案】

○2019年の道路形状別の逆走事案は、分合流部・出入口部で増加傾向にある。



| ■(ア)分合流部・出入口部 |        |        |              |              |            | ■(イ)料金所<br>プラザ部 |         | ■(ウ)料金所前後 |          |         |          | ■(エ)単路部 |      | □その他・不明 |     |    |
|---------------|--------|--------|--------------|--------------|------------|-----------------|---------|-----------|----------|---------|----------|---------|------|---------|-----|----|
| ①             | ②      | ③      | ④            | ⑨            | ⑩          | ⑥               | ⑦       | ⑧         | ⑪        | ⑫       | ⑬        | ⑭       | ⑤    | 本線      | その他 | 不明 |
| 本線合流部         | ランプ合流部 | 平面交差点部 | 高速道路出口一般道合流部 | 本線合流部(SA・PA) | 入口部(SA・PA) | 内プラ開口部等         | 外プラ開口部等 | 入口料金所手前   | 入口料金所通過後 | 出口料金所手前 | 出口料金所通過後 | 本線料金所手前 | ランプ上 | 本線      | その他 | 不明 |

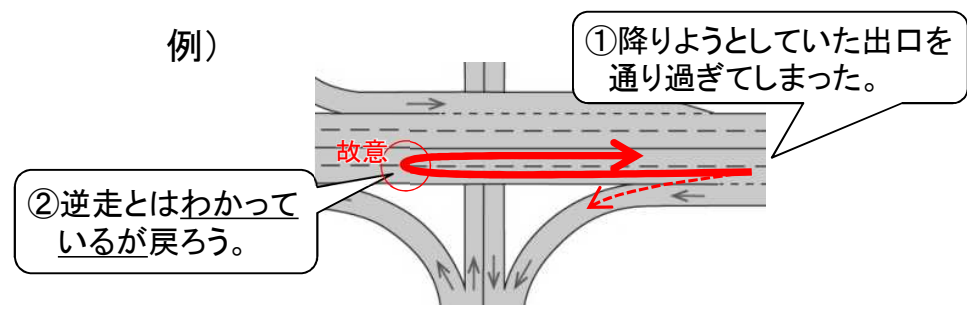


## **〈参考4〉 逆走発生の詳細分析(動機別)**

## 〈参考4〉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)



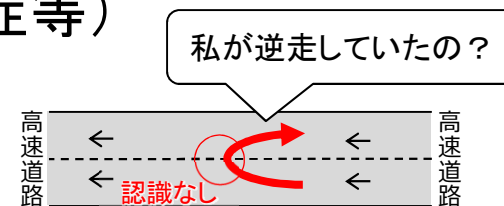
**過失** : 逆走になる事を認識せずに  
逆走を開始した事案

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(認知症等)

例)



## 〈参考4〉2018年 動機別の逆走発生状況(全体まとめ)

○動機別で2018年の逆走の発生傾向を整理。

N:2018年の逆走発生事案(確保ベース)の件数

| 全体<br>N=200      | 故意(25%)<br>N=50                                       | 過失(39%)<br>N=77  | 認識なし(21%)<br>N=41                                 |
|------------------|---|--|---|
| 件数               | 2017年(57件)→2018年(50件)<br>約1割減<br>(2019年は大きな変化はない)     | 2017年(71件)→2018年(77件)<br>約1割増<br>(2019年は大きな変化はない)      | 2017年(45件)→2018年(41件)<br>約1割減<br>(2019年は大きな変化はない) |
| ①時間帯             | 昼間に多く発生(約7割)  | 傾向なし   | 夜間早朝にも多く発生(約6割)                                   |
| ②年齢              | 65歳未満が一定の割合を占める<br>(約5割)                              | 高齢の運転者によるものが多く発生<br>(65歳以上約7割)<br>(75歳以上約5割)           | 高齢の運転者によるものが特に多く発生<br>(65歳以上約9割)<br>(75歳以上約7割)    |
| ③高速道路の<br>利用頻度   | 利用頻度の低い運転者による逆走が<br>多く発生(約5割)                         | 利用頻度の低い運転者による逆走が<br>多く発生(約6割)                          | 利用頻度の低い運転者による逆走が<br>多く発生(約6割)                     |
| ④逆走開始地点の<br>道路形状 | 単路部(本線・ランプ上)で多く発生<br>(約5割)                            | 分合流部・出入口部で多く発生<br>(約4割)<br>料金所前後で発生が一定の割合を占<br>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<br>等をきっかけに、無理に後進等で逆走<br>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<br>の事例が多い。                            | 逆走の認識もなく、逆走開始地点もわ<br>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。  
(カッコ内)は2019年6月までのデータと2018年6月までを比較した分析

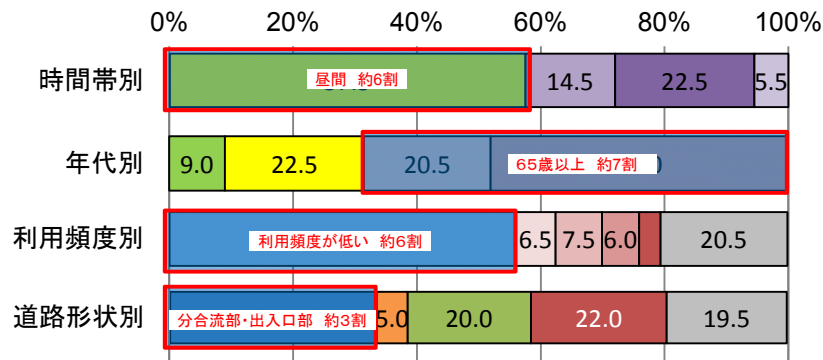
# 〈参考4〉2018年の動機別の逆走発生状況

時間帯・年代  
利用頻度・道路形状

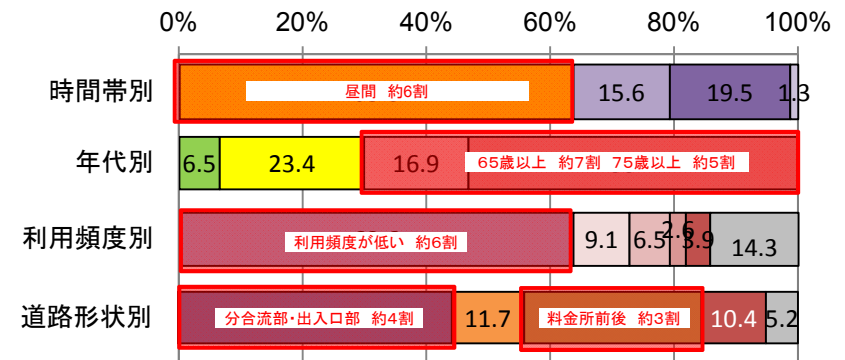
※確保件数ベース

- 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」「分合流部・出入口部」「単路部」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。

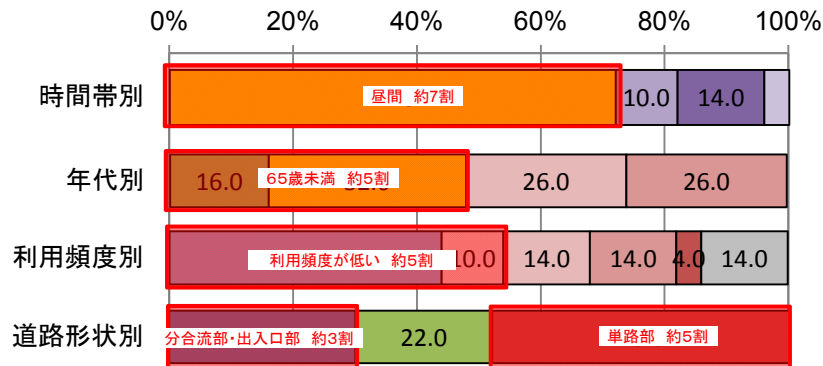
## 〈■ 全体 N=200〉



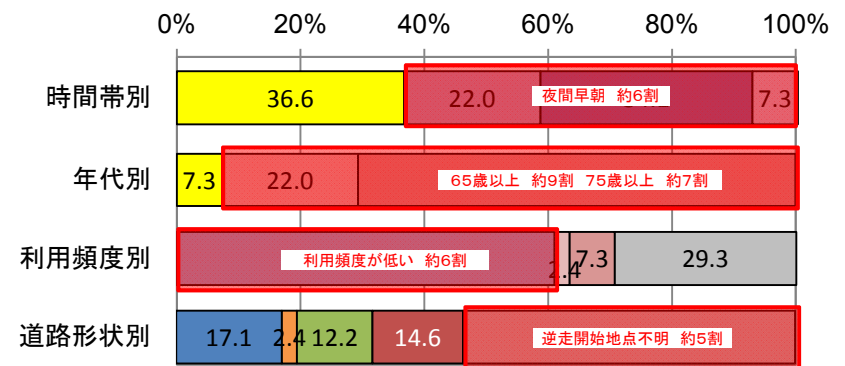
## 〈○ 過失 N=77〉



## 〈○ 故意 N=50〉



## 〈○ 認識なし N=41〉



【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



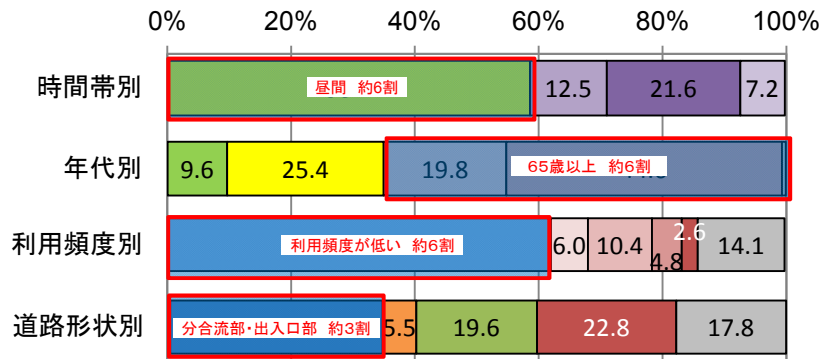
# 〈参考4〉2015年～2018年の動機別の逆走発生状況

時間帯・年代  
利用頻度・道路形状

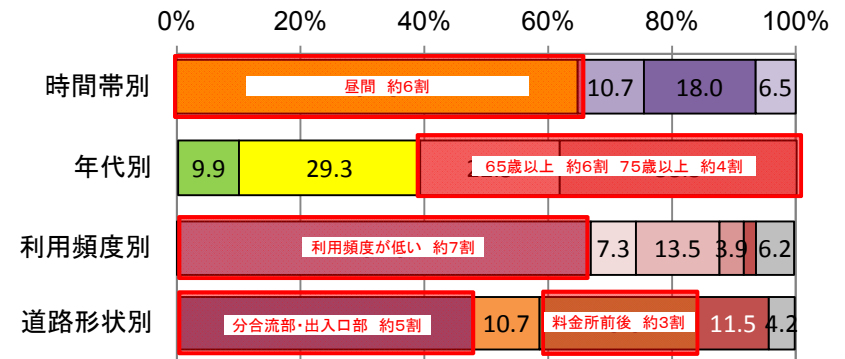
※確保件数ベース

- 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。

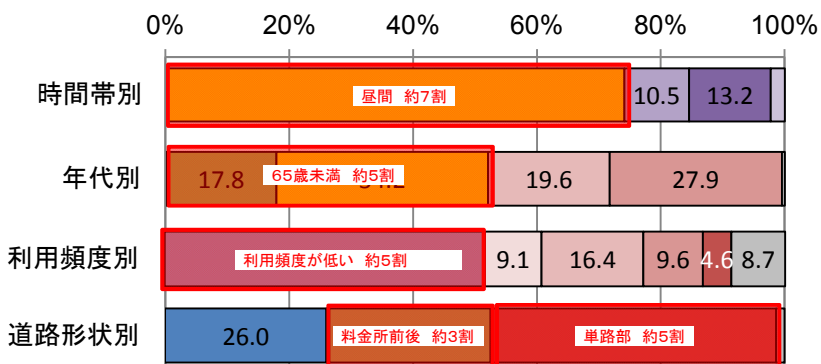
## 〈■ 全体 N=915〉



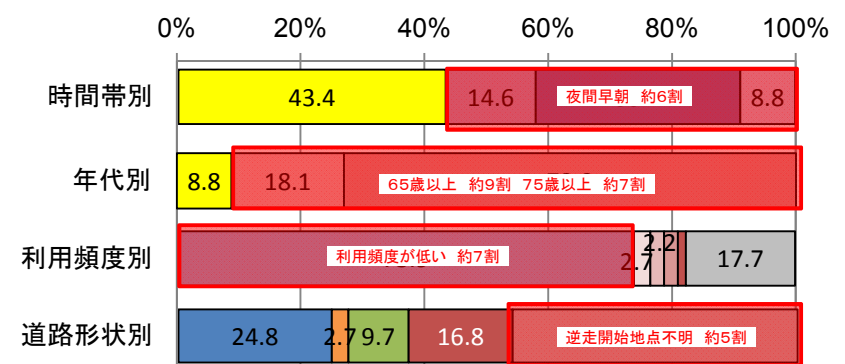
## 〈○ 過失 N=355〉



## 〈○ 故意 N=219〉



## 〈○ 認識なし N=226〉

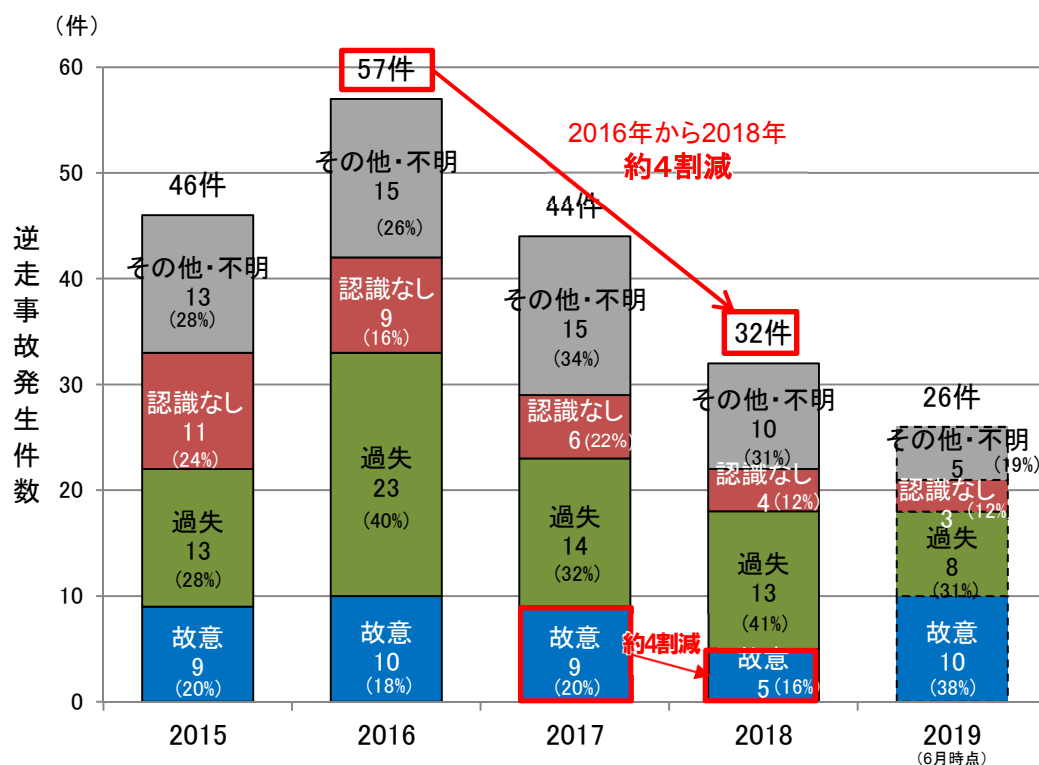


【凡例】 時間帯別: 昼間(6時～18時) 夜間(18時～21時) 深夜(21時～3時) 早朝(3時～6時)  
 年齢別: 30歳未満 30～65歳未満 65～75歳未満 75歳以上 不明  
 利用頻度別: ほとんど利用しない 2～3ヶ月に1日以上 月に1日以上 週に1日以上 ほぼ毎日 不明  
 道路形状別: (ア)分合流部・出入口部 (イ)料金所プラザ部 (ウ)料金所前後 (エ)単路部 その他・不明

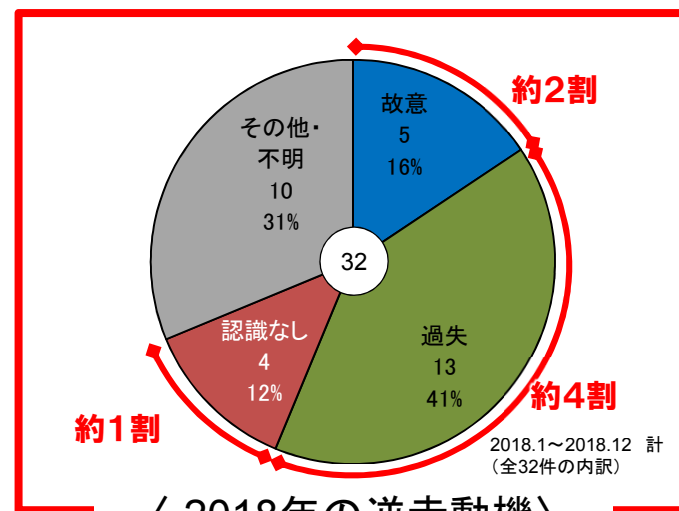
# 〈参考4〉動機別の逆走発生状況 [件数]

※事故件数ベース

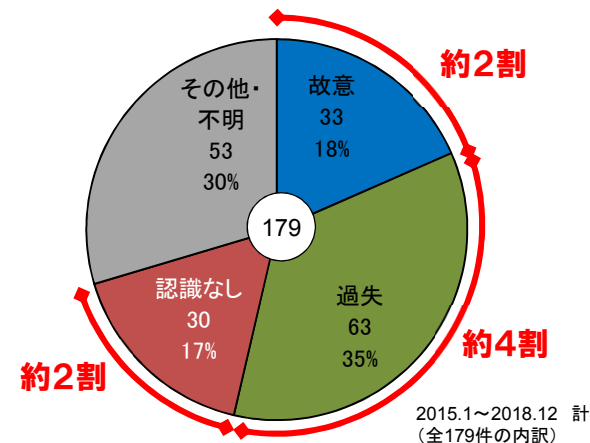
○2018年の動機別の件数は、故意が約2割、過失が約4割、認識なしが約1割。  
 ○故意が前年と比較し約4割減となったが、2019年は再び増加傾向にある。



〈逆走動機別の逆走発生件数の推移〉



〈2018年の逆走動機〉



〈2015～2018年の逆走動機〉

データ： 2015年～2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案 N=205  
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

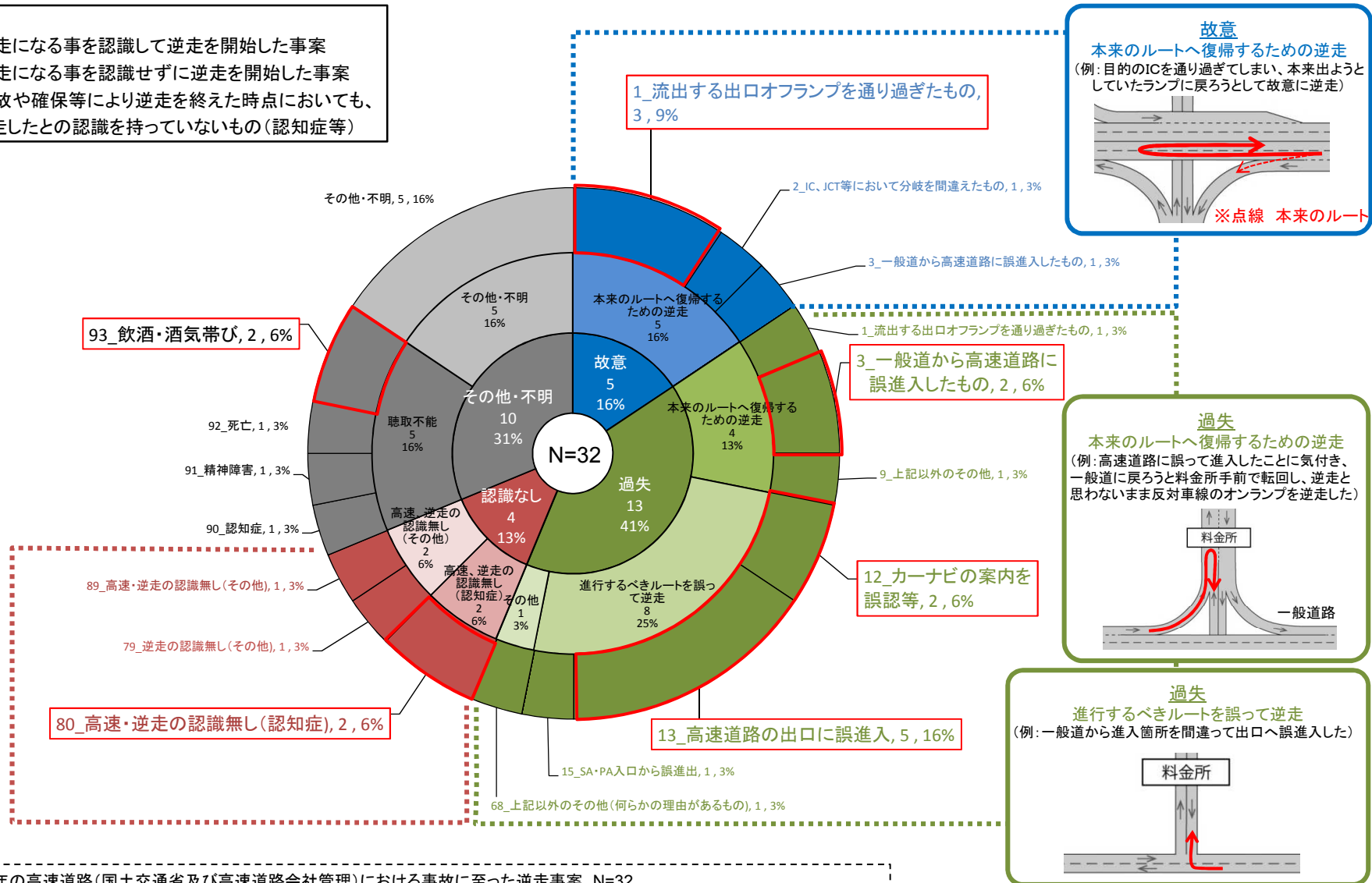
# <参考4>2018年の動機別の逆走発生状況 [詳細]

※事故件数ベース

○「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」「カーナビの案内を誤認等」「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)



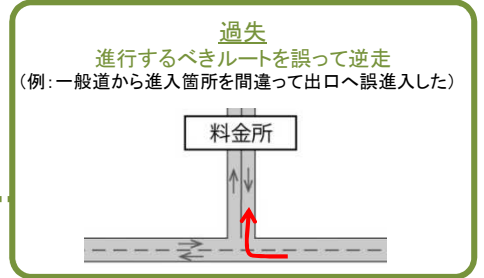
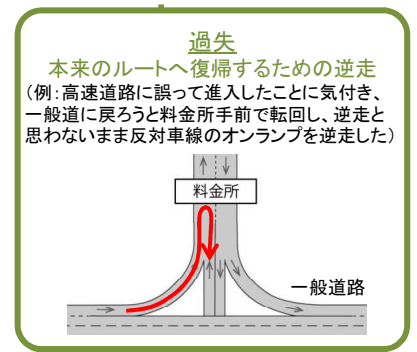
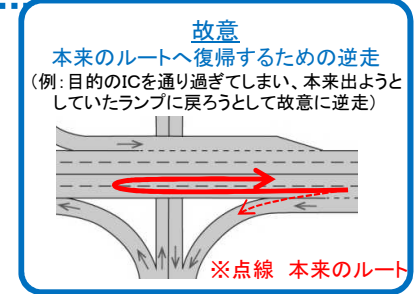
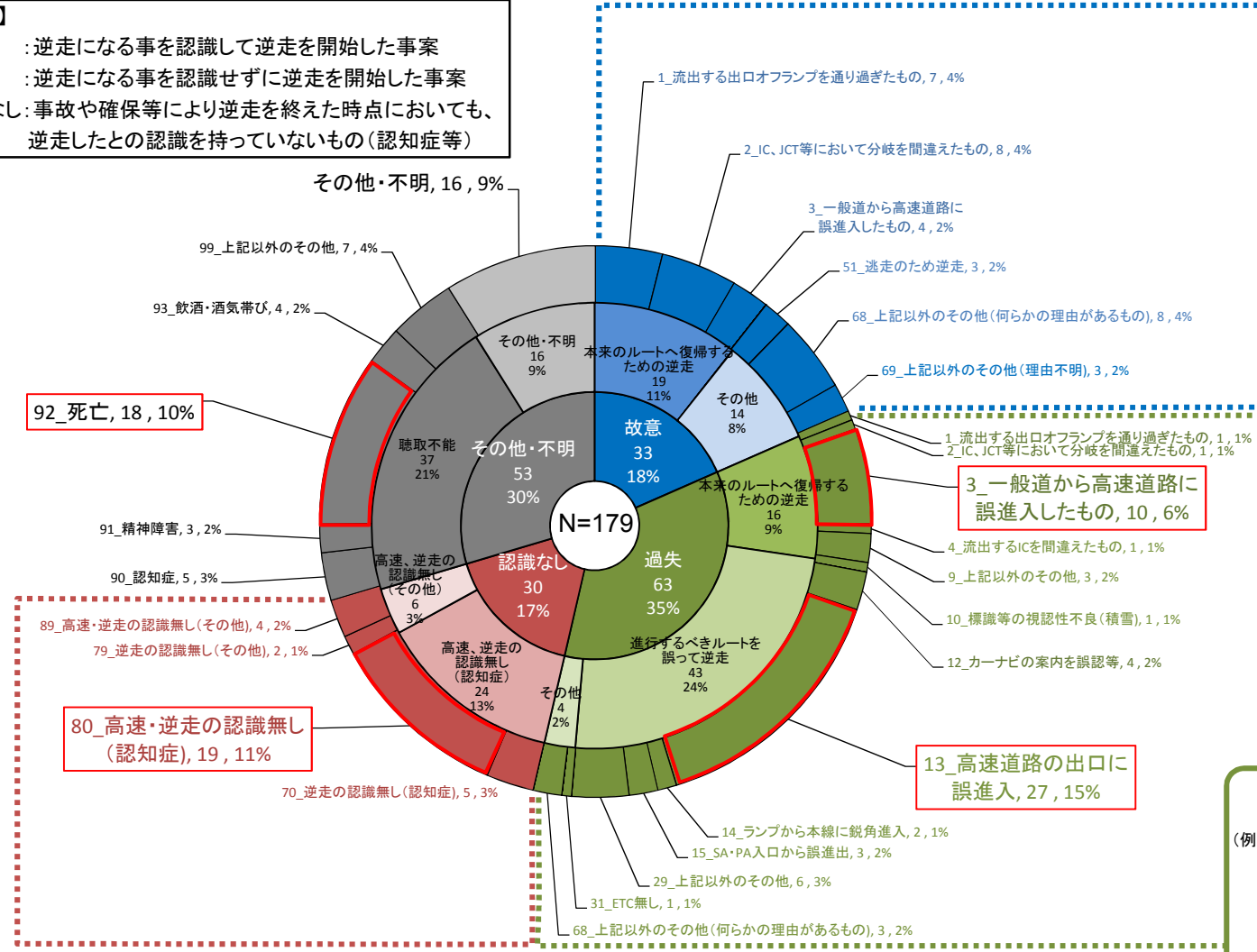
データ: 2018年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案 N=32  
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

# 〈参考4〉2015年～2018年の動機別の逆走発生状況 [詳細]

※事故件数ベース

○「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)

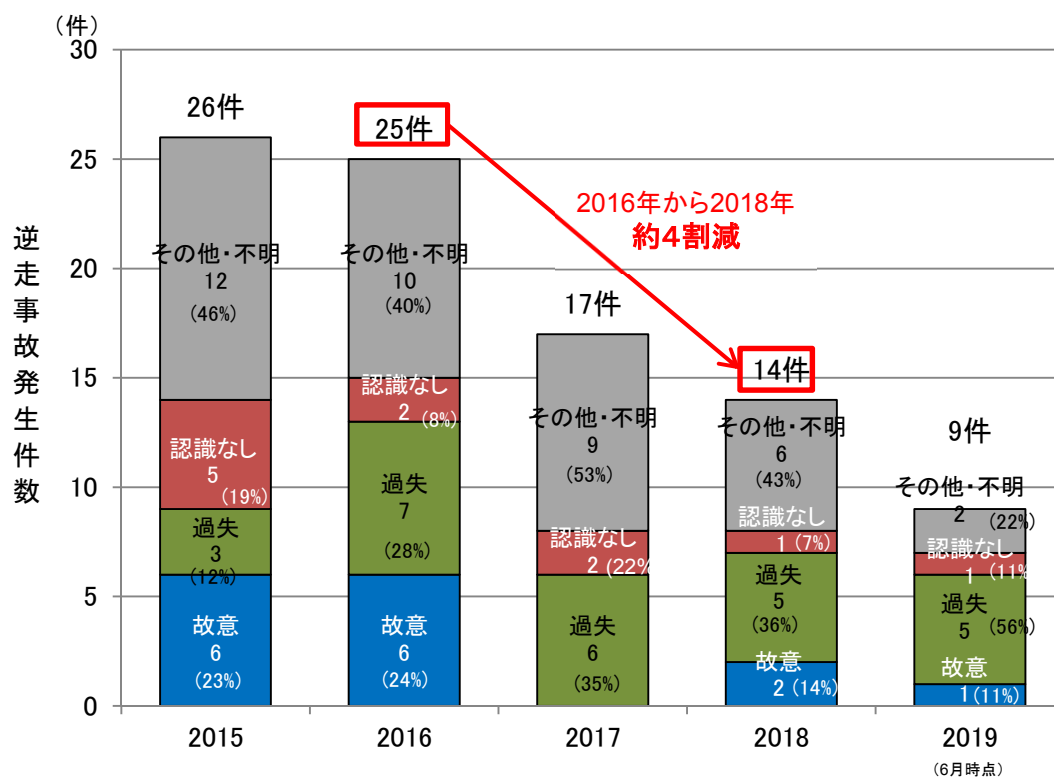


データ: 2015年～2018年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案 N=179  
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

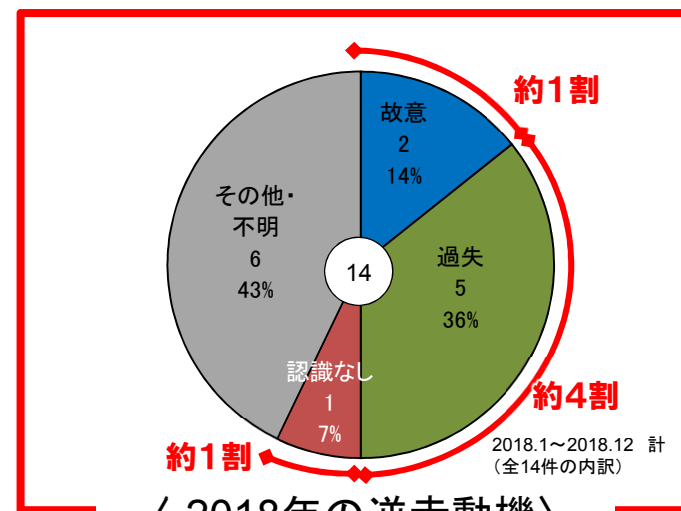
# 〈参考4〉動機別の逆走発生状況 [件数]

※死亡・人身事故件数ベース

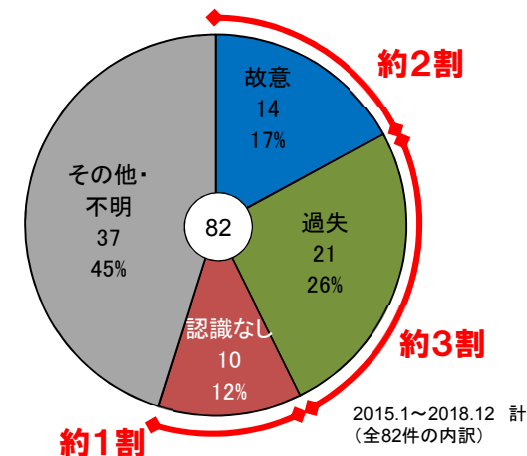
○2018年の動機別の件数は、故意が約1割、過失が約4割、認識なしが約1割。  
 ○従来に比べ傾向に大きな変化はない。



〈逆走動機別の死亡・人身事故発生件数の推移〉



〈2018年の逆走動機〉



〈2015～2018年の逆走動機〉

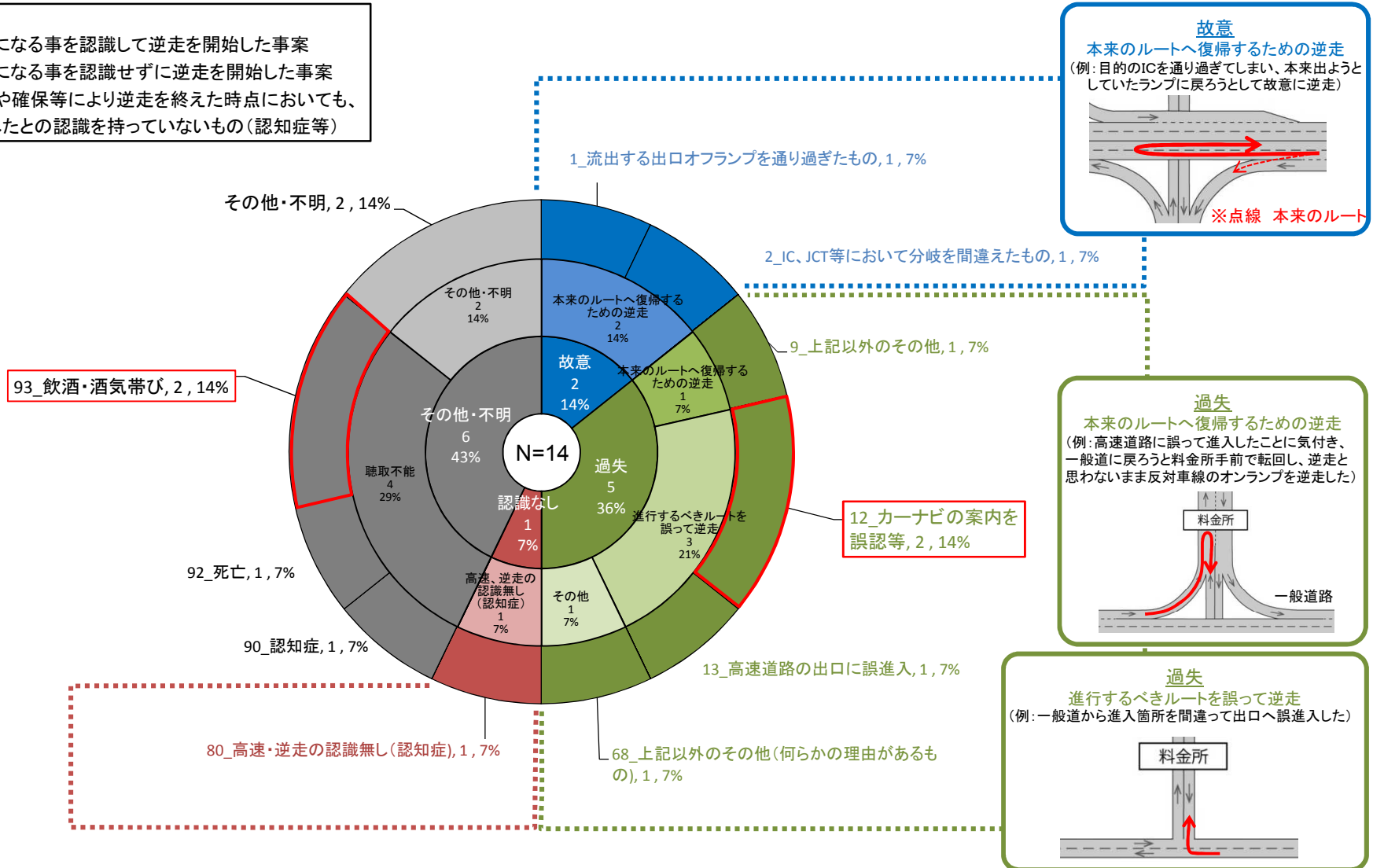
データ： 2015年～2019年6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における死亡または人身事故に至った逆走事案 N=91  
 出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

# 〈参考4〉2018年の動機別の逆走発生状況 [詳細] ※死亡・人身事故件数ベース

- 聴取不能等で動機が明確ではない事故が約半数。
- 「過失」で、「カーナビの案内を誤認等」が2件発生している。

## 【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: 2018年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における死亡または人身事故に至った逆走事案 N=14  
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

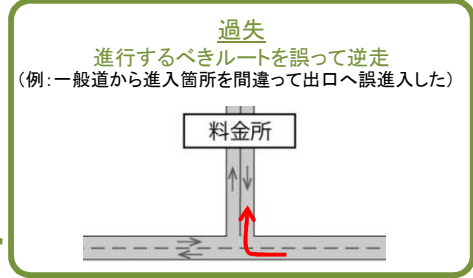
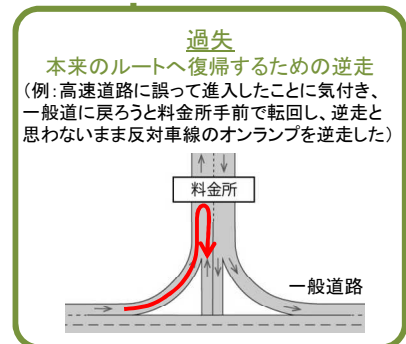
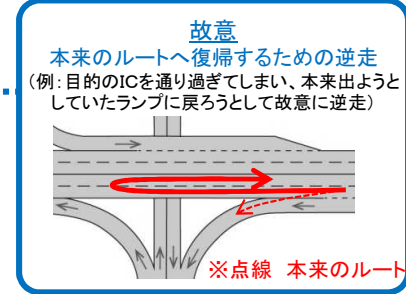
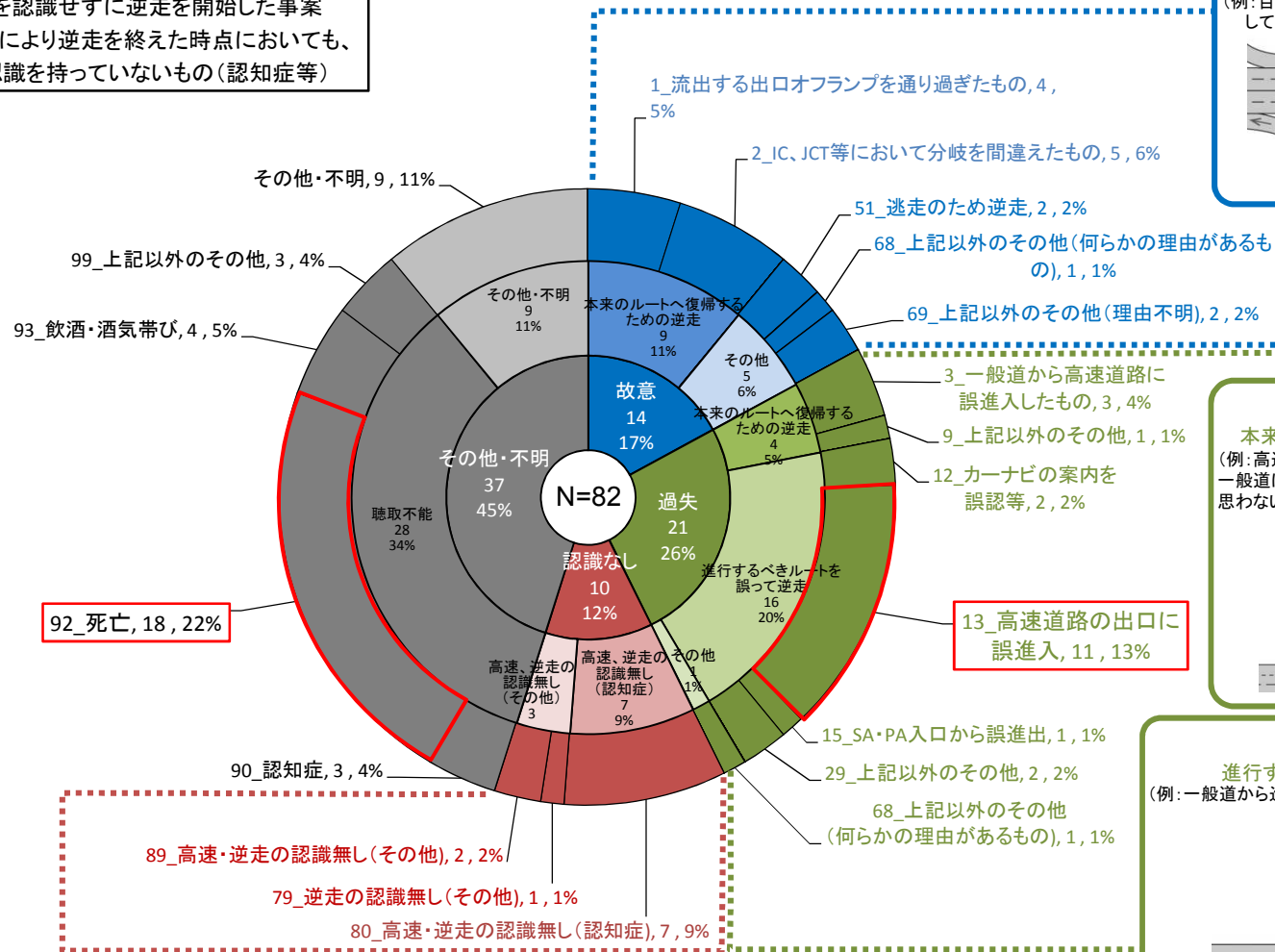
# <参考4>2015年～2018年の動機別の逆走発生状況 [詳細]

※死亡・人身事故件数ベース

- 聴取不能等で動機が明確ではない事故が約半数。
- 「過失」で、「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)

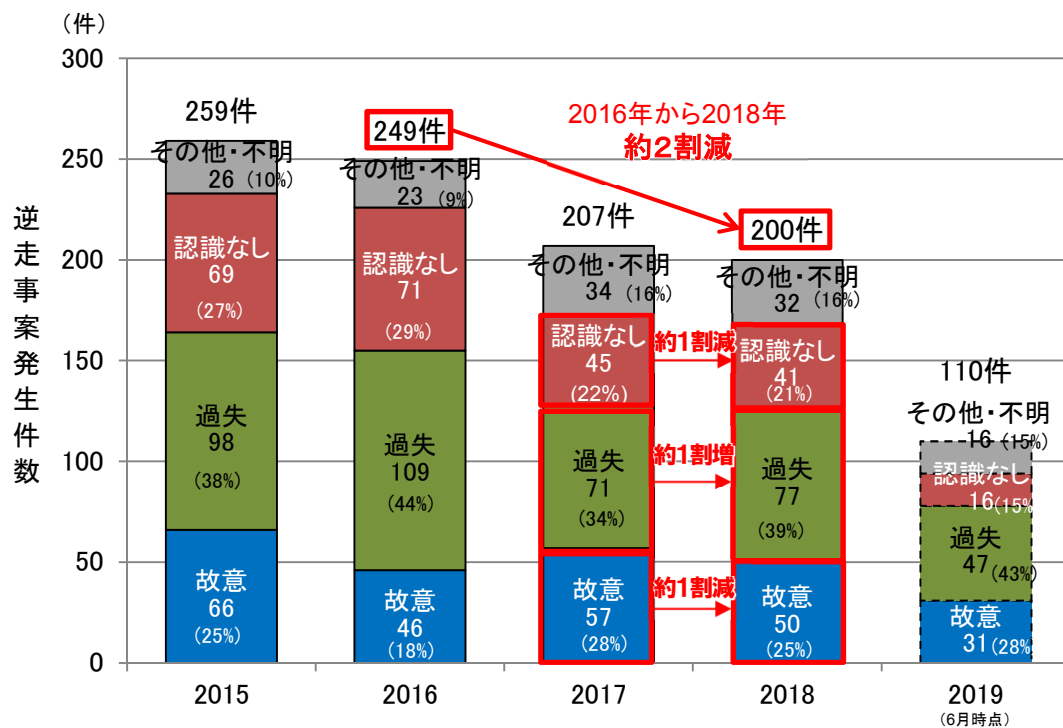


データ: 2015～2018年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における死亡または人身事故に至った逆走事案 N=82  
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

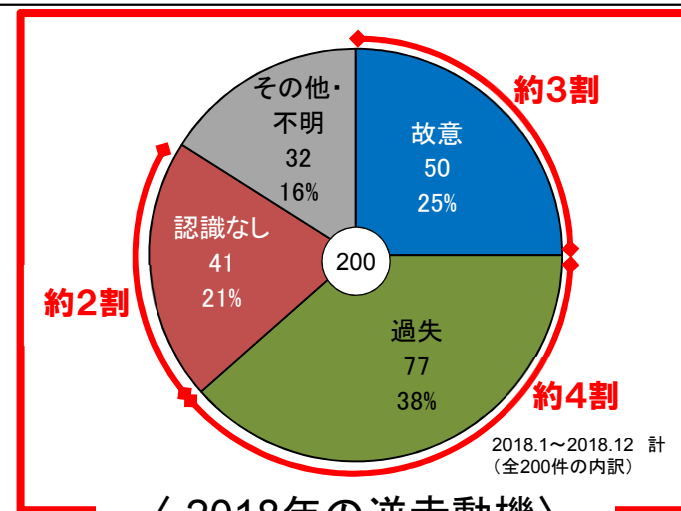
# 〈参考4〉動機別の逆走発生状況 [件数]

※確保件数ベース

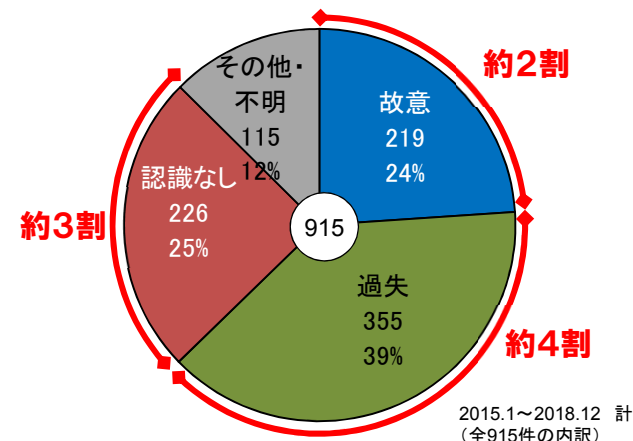
- 2018年は、前年に比べて、故意、認識なしがそれぞれ約1割減。一方、過失が約1割増。
- 2018年の動機別の件数は、故意が約3割、過失が約4割、認識なしが約2割。
- 従来に比べ傾向に大きな変化はない。



〈逆走動機別の逆走発生件数の推移〉



〈2018年の逆走動機〉



〈2015~2018年の逆走動機〉

データ: 2015年~2019年6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=1025  
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成



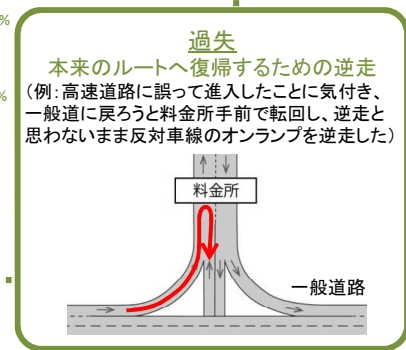
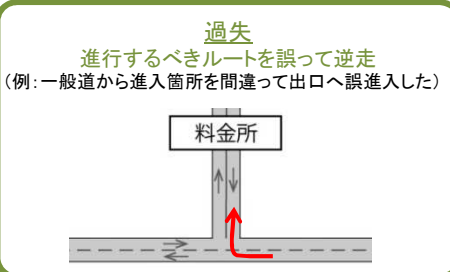
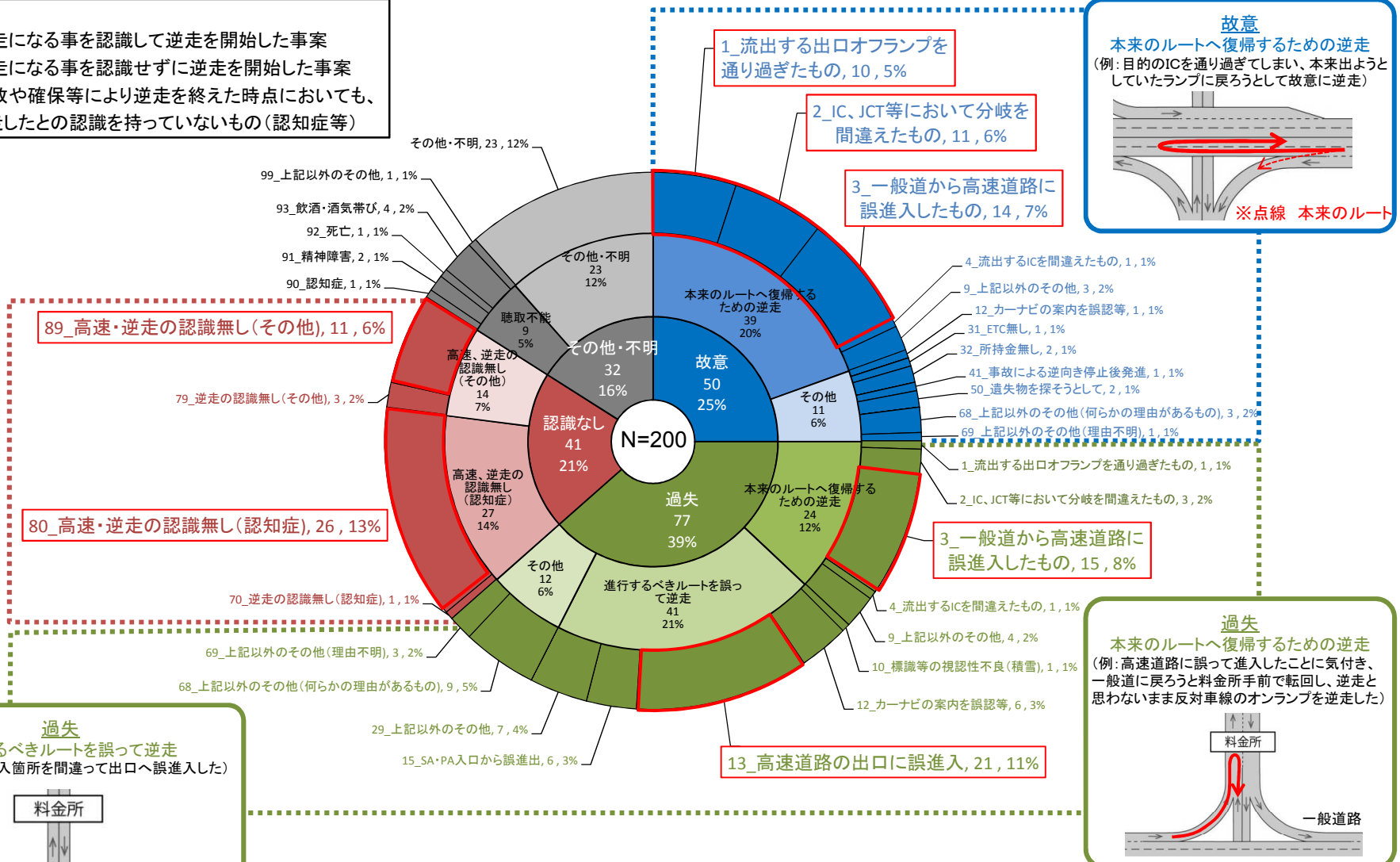
# <参考4>2018年の動機別の逆走発生状況 [詳細]

※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」「IC・JCT等において分岐を間違えたもの」「一般道から高速道路に誤進入したもの」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: 2018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=200  
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

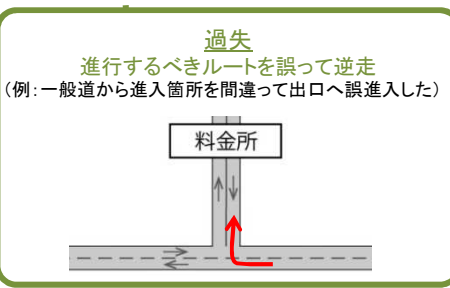
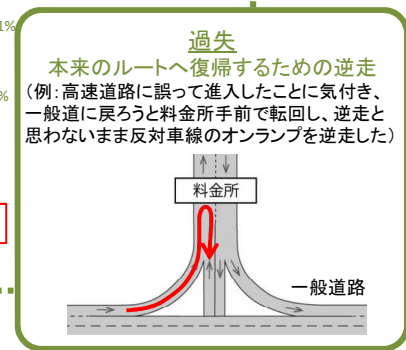
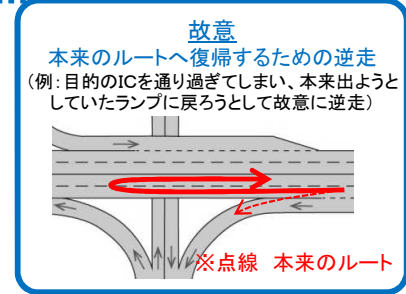
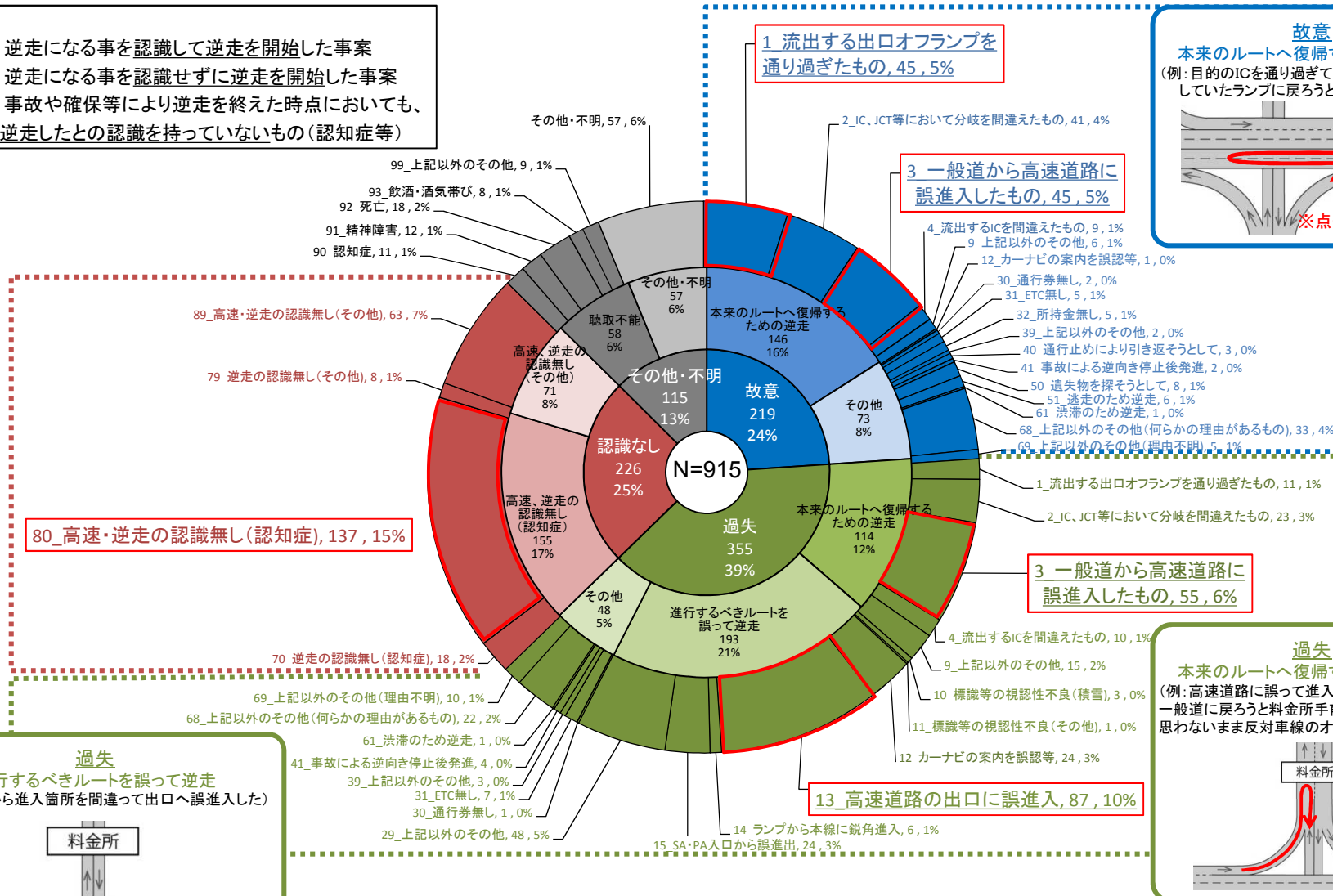
# 〈参考4〉2015年～2018年の動機別の逆走発生状況〔詳細〕

※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」「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～2018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=915  
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

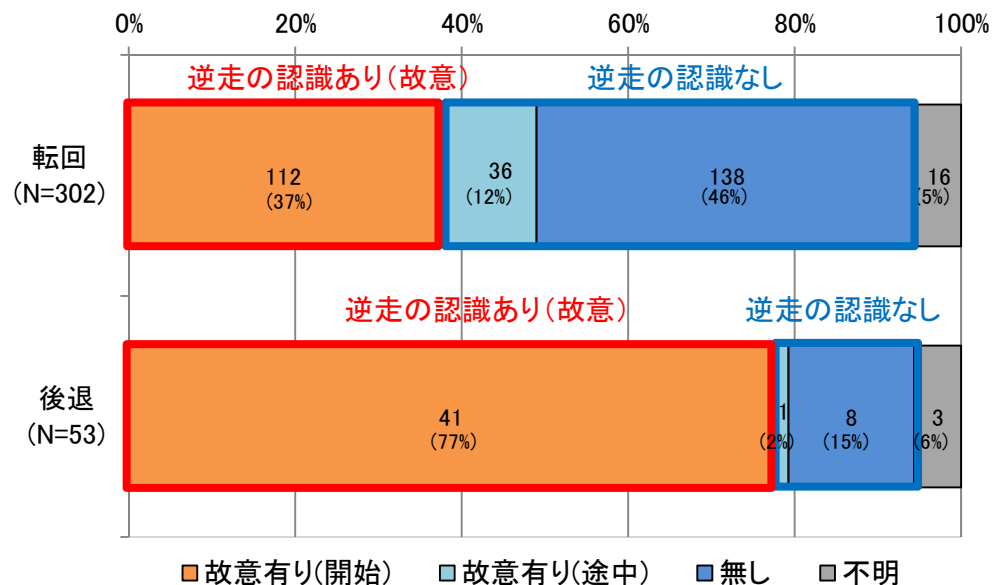
---

## 〈参考5〉 転回・後退による逆走発生状況

# 〈参考5〉転回・後退による逆走発生状況

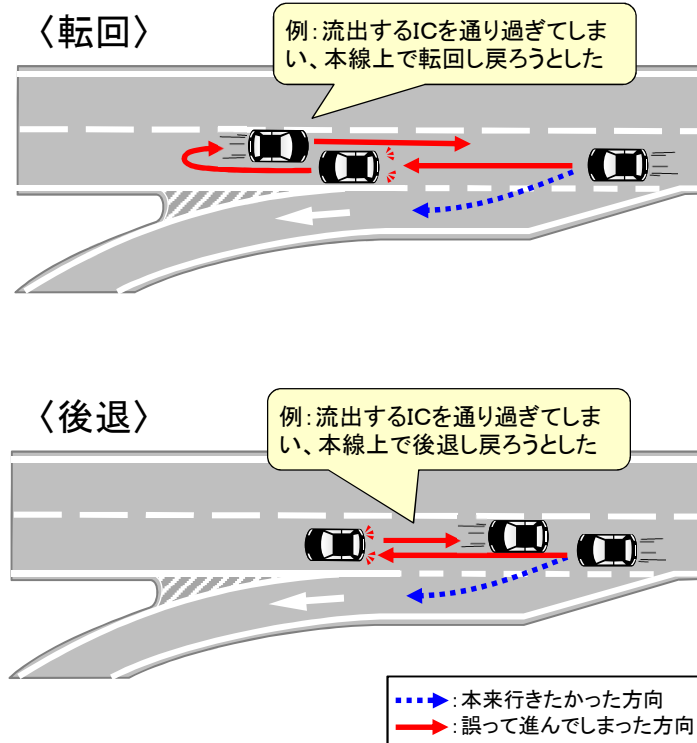
○後退での逆走は、逆走の認識があったものが約8割。  
 ○少しの距離でも「逆走は法令違反である」という啓発活動が続ける必要がある。

### 〈転回・後退時の故意の有無〉



### 〈転回・後退時の逆走距離〉

| 逆走開始時の行動 | 逆走距離(km)の平均 |
|----------|-------------|
| 転回       | 2.4         |
| 後退       | 0.5         |



※2015年～2018年で逆走開始時に転回、後退した事案(N=355)を対象  
 ※調書内の故意の有無を集計(警察入力)

---

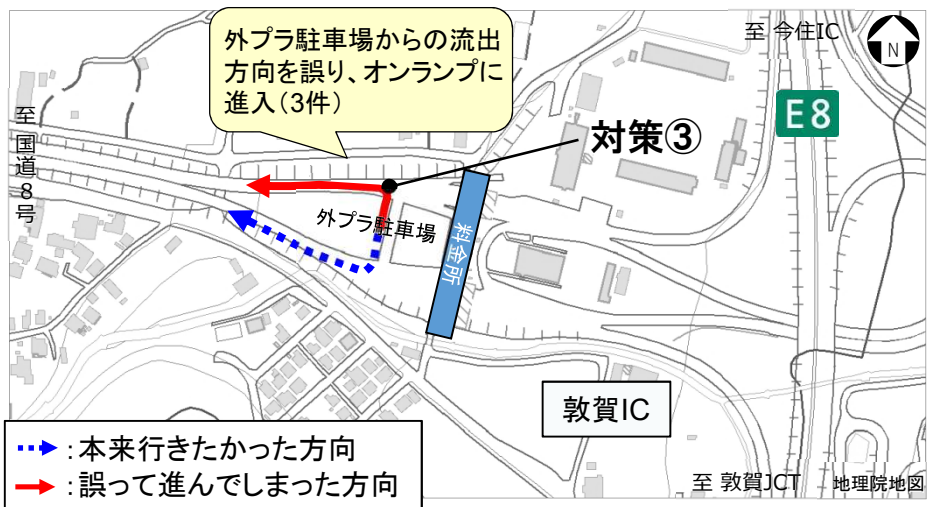
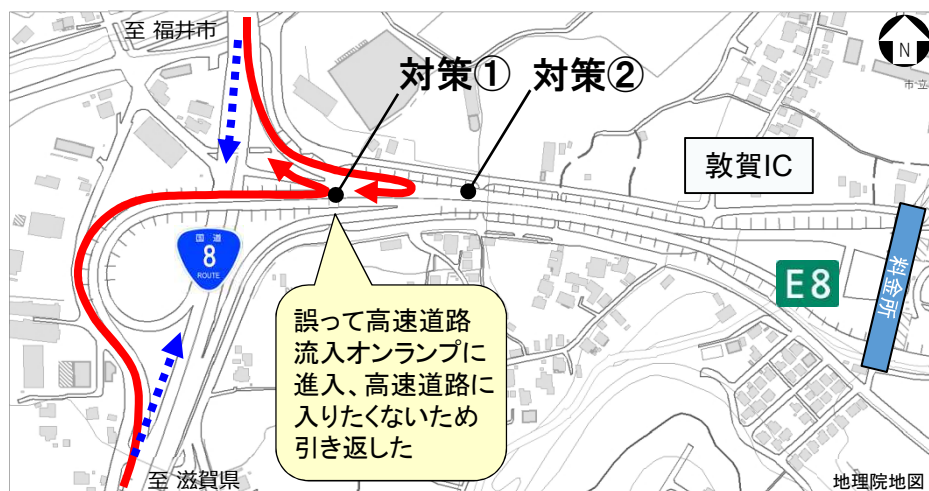
## **〈参考6〉 行き先誤りが発生しやすい箇所における 対策事例**

# 〈参考6〉 1-①.北陸道 敦賀IC

○北陸道の敦賀ICでの判断間違いによる逆走事案が5件発生。  
 ○対応策として、ラバーポール・矢印版・特別転回案内看板を設置済。路面標示の施工、進入禁止看板の設置等を予定。

| 逆走に至った行き先誤り | 苦情 | 特別転回 |
|-------------|----|------|
| (5)         | -  | -    |

〈位置図〉



〈対策イメージ〉

**対策①**

矢印板  
(ガードレールに設置)  
(2017年3月)

矢印路面標示  
(2017年3月)

**対策②**

誤進入された方  
一般レーンで  
インターホンでお申し出を

合流ノーズ部の  
ラバーポール  
(2017年3月)

誤進入車両に対し、特別  
転回案内看板を設置  
(2019年8月)

**対策③**

ここは入口  
進入禁止

ここは入口  
進入禁止

進入禁止

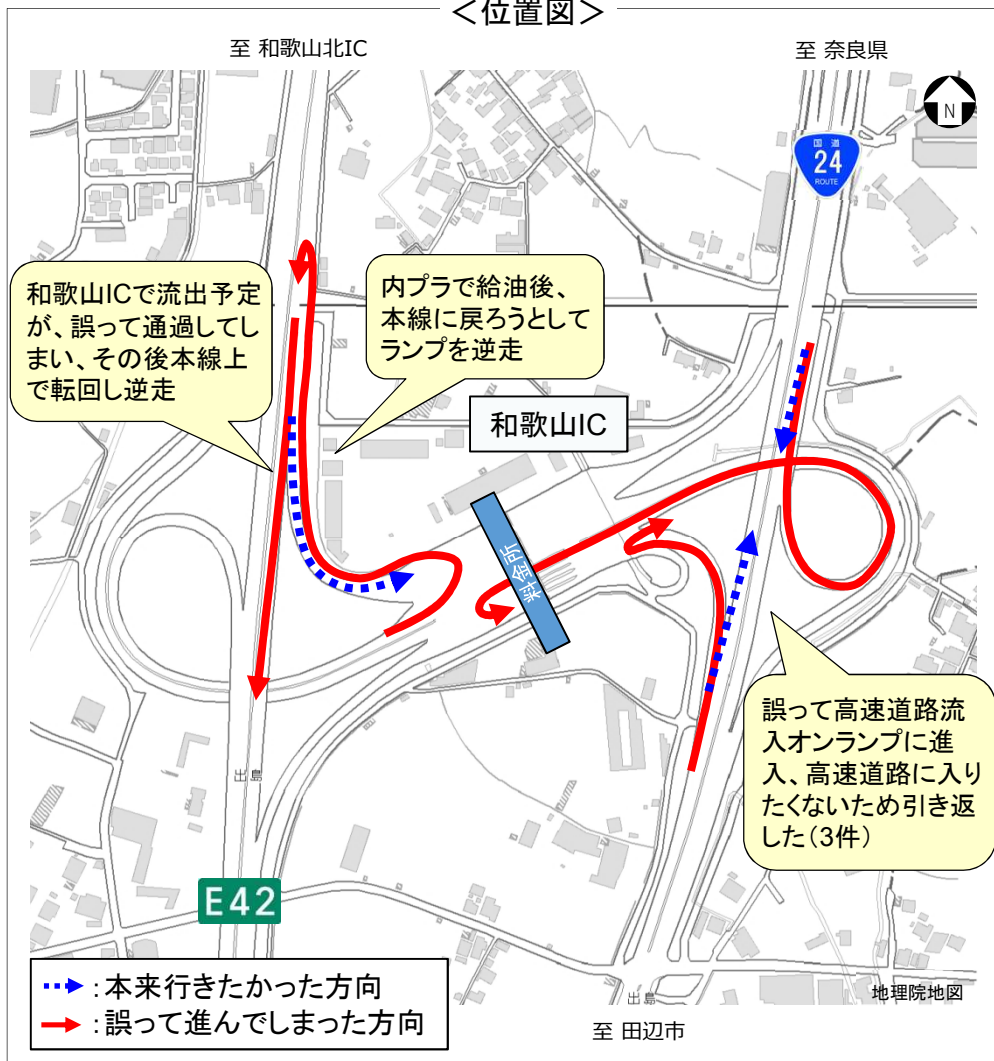
路面標示、進入禁止看板、矢印板の設置を検討  
(2020年3月完了予定)

# 〈参考6〉 1-②.阪和道 和歌山IC

○阪和道の和歌山ICでの判断間違いによる逆走事案が5件発生。  
 ○対応策として、料金所プラザ部に特別転回案内看板の設置、外プラ部に路面標示の施工を予定。

| 逆走に至った行き先誤り | 苦情 | 特別転回 |
|-------------|----|------|
| (5)         | -  | -    |

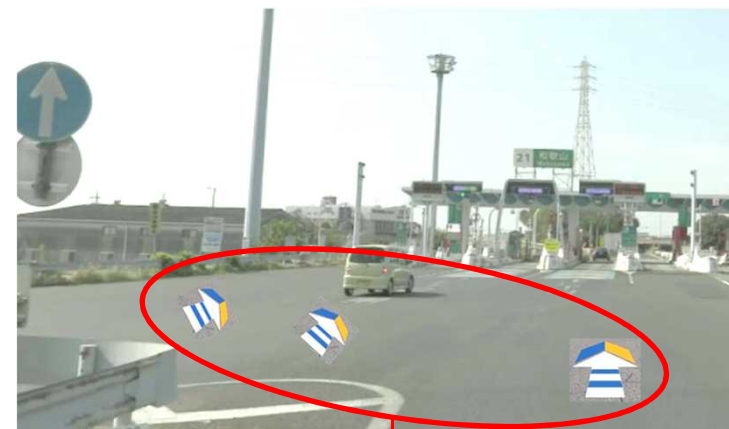
〈位置図〉



〈対策イメージ〉



料金所プラザ部において、特別転回案内看板を設置予定 (2019.7 簡易看板設置済み)



外プラ部において、錯視効果を応用した路面標示を施工予定

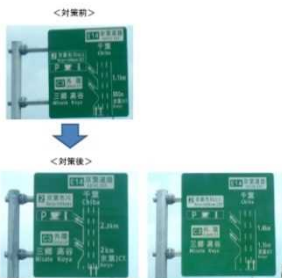
# 〈参考6〉 2-①.京葉道路・外環道 京葉JCT（その1）

【苦情】 JCTの分岐がわかりづらいので案内標識を改善してほしい・JCT先の出口に行きたかったが、分岐を間違えた。  
 【対策】 分岐手前に標識及び路面標示を追加設置済み

| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
|-----------------|-----|----------|
| (1)             | (8) | (2.6)※   |

※第一・第二料金所それぞれで2.6件/万台発生

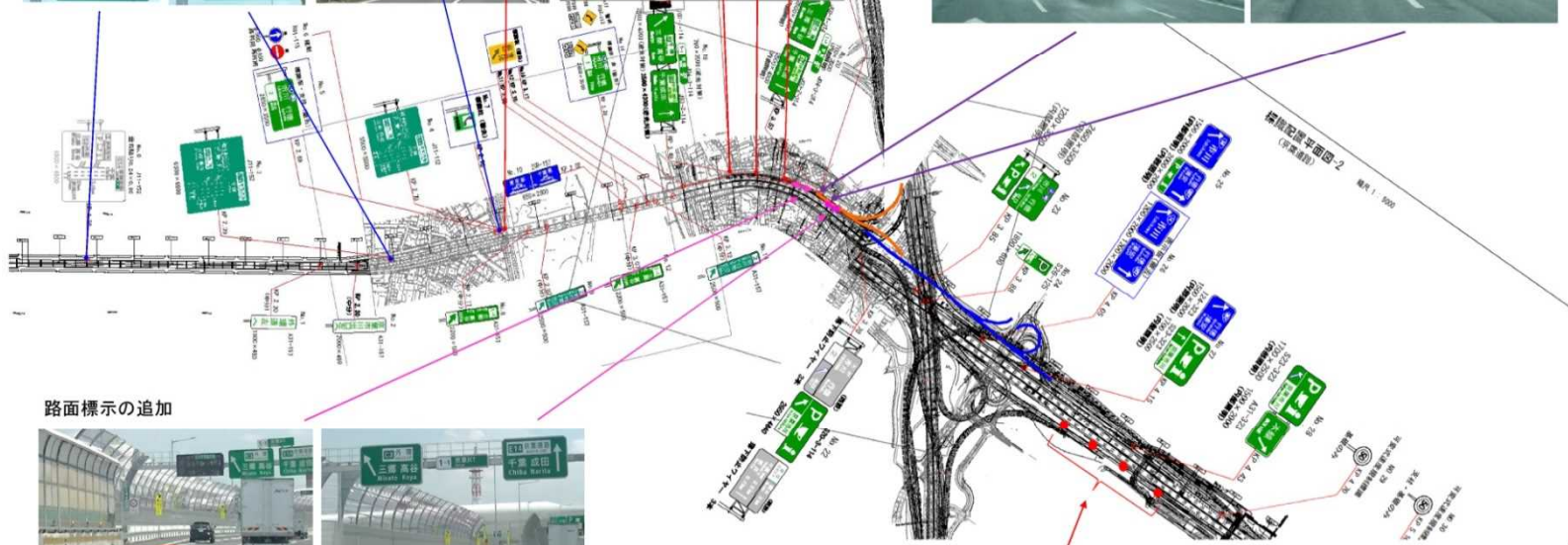
図形案内標識のレイアウト変更



暫定対応看板の本設移行(レイアウト見直し)



京葉JCT分岐標識への補助標識追加(行動点、分岐点)



路面標示の追加



路面表示×2箇所、補助標識設置×4箇所 (京葉道路(上)の京葉市川出口誤進入対策)





# 〈参考6〉 2-①.京葉道路・外環道 京葉JCT（その2）

- 京葉道路・外環道京葉JCTにおいて、「案内地名が不適切」といった苦情が多数発生。
- 京葉道路上下線の分岐手前に、標識及び路面標示の追加を実施（2018年9月完了）。

|                 |     |          |
|-----------------|-----|----------|
| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
| (1)             | (8) | (2.6)※   |

※第一・第二料金所それぞれで2.6件/万台発生

## 〈対策箇所の状況〉



|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
|-----|----------|-----------------|
| 対策前 | 8        | 1               |
| 対策後 | 0        | 0               |

## 〈対策内容〉

### ■対策前



### ■対策後



市川出口の位置を示す看板  
(2018年9月)

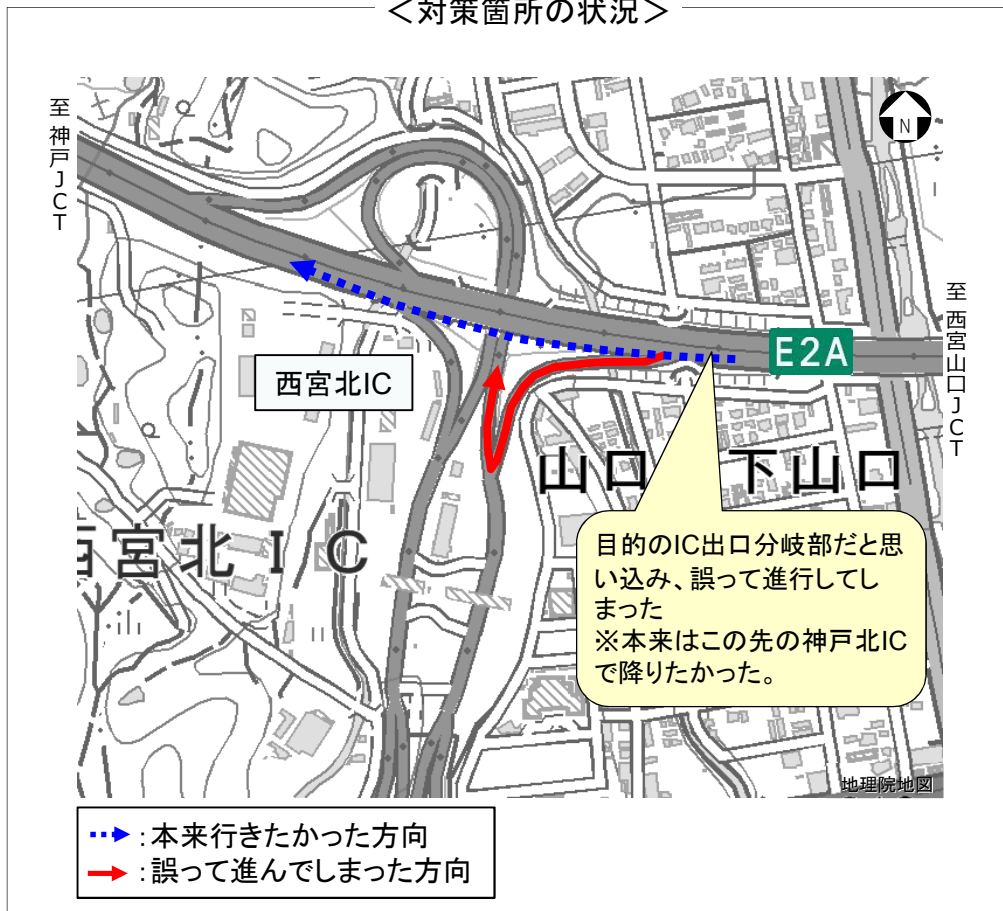
路面標示  
(2018年9月)

# 〈参考6〉 2-②.中国道 西宮北IC

○中国道西宮北ICにおいて、「案内地名が不適切」「設置位置が不適切」といった苦情が発生。  
 ○対応策として、分岐部に補助看板を追加予定。

|                 |     |          |
|-----------------|-----|----------|
| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
| (1)             | (4) | -        |

〈対策箇所の状況〉



〈対策イメージ〉



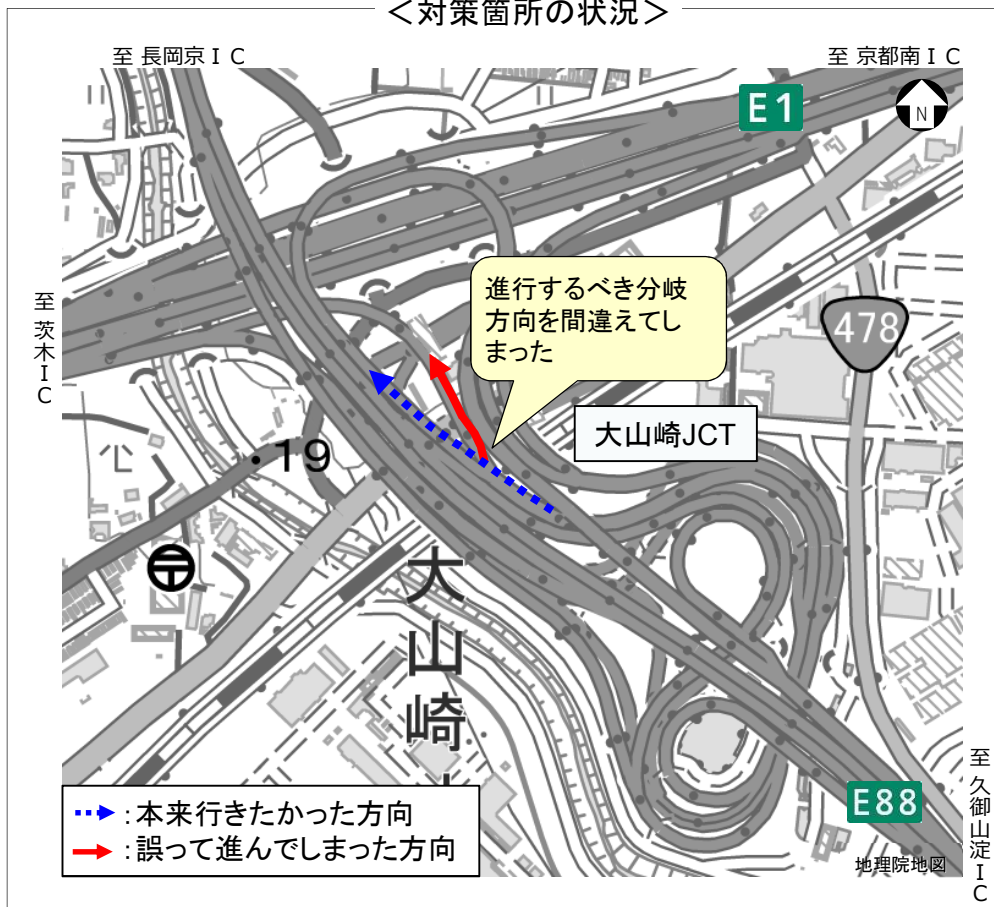
|     |          |                 |
|-----|----------|-----------------|
|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
| 対策前 | 4        | 1               |

# 〈参考6〉 2-③.名神高速・京滋バイパス 大山崎JCT

○名神高速・京滋バイパス大山崎JCTにおいて、「案内地名が不適切」「案内標識が劣化している」といった苦情が発生。  
 ○対応策として、壁高欄を行き先に合わせた色で再着色予定。

|                 |     |          |
|-----------------|-----|----------|
| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
| (1)             | (4) | -        |

〈対策箇所の状況〉



〈対策イメージ〉



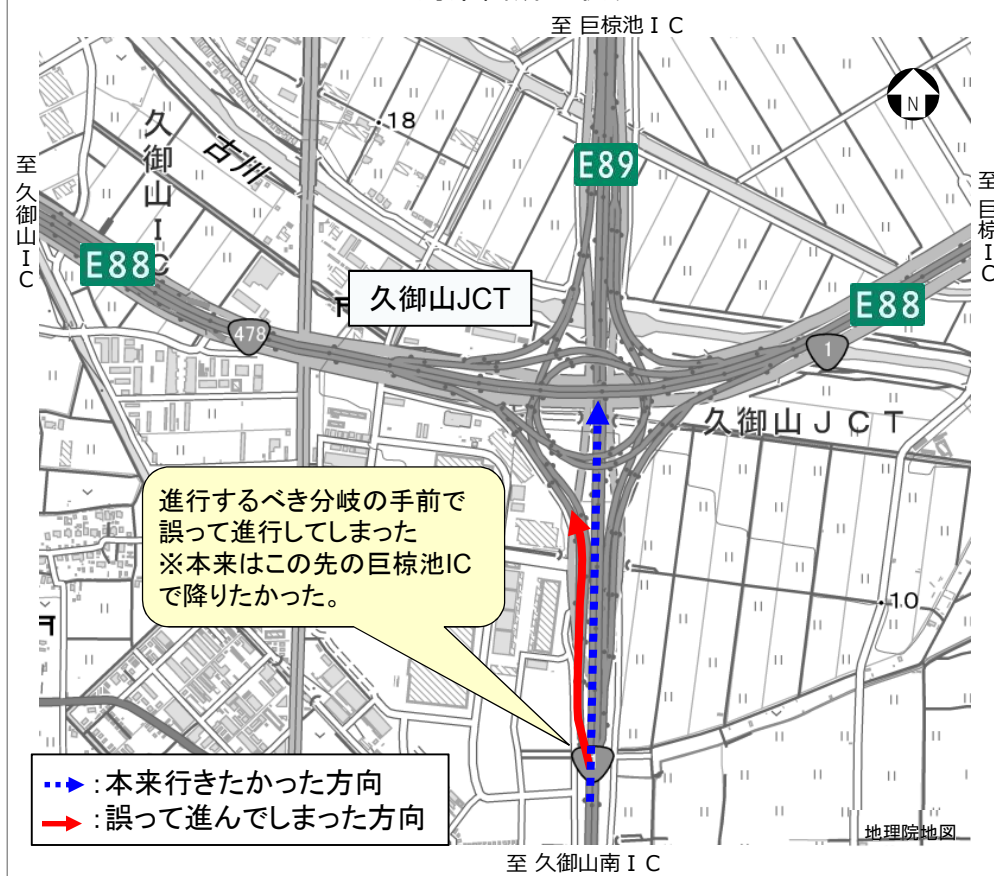
|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
|-----|----------|-----------------|
| 対策前 | 4        | 1               |

# 〈参考6〉 2-④.第二京阪・京滋バイパス 久御山JCT

○第二京阪・京滋バイパス久御山JCTにおいて、「案内地名が不適切」といった苦情が発生。  
 ○分岐部にナンバリング標識を設置(2018年7月)。対策後に逆走が発生している為、更なる追加対策を検討。

| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
|-----------------|-----|----------|
| (0)             | (3) | -        |

〈対策箇所の状況〉



|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
|-----|----------|-----------------|
| 対策前 | 3        | 0               |
| 対策後 | 0        | 1               |

〈対策内容〉

■対策前



■対策後



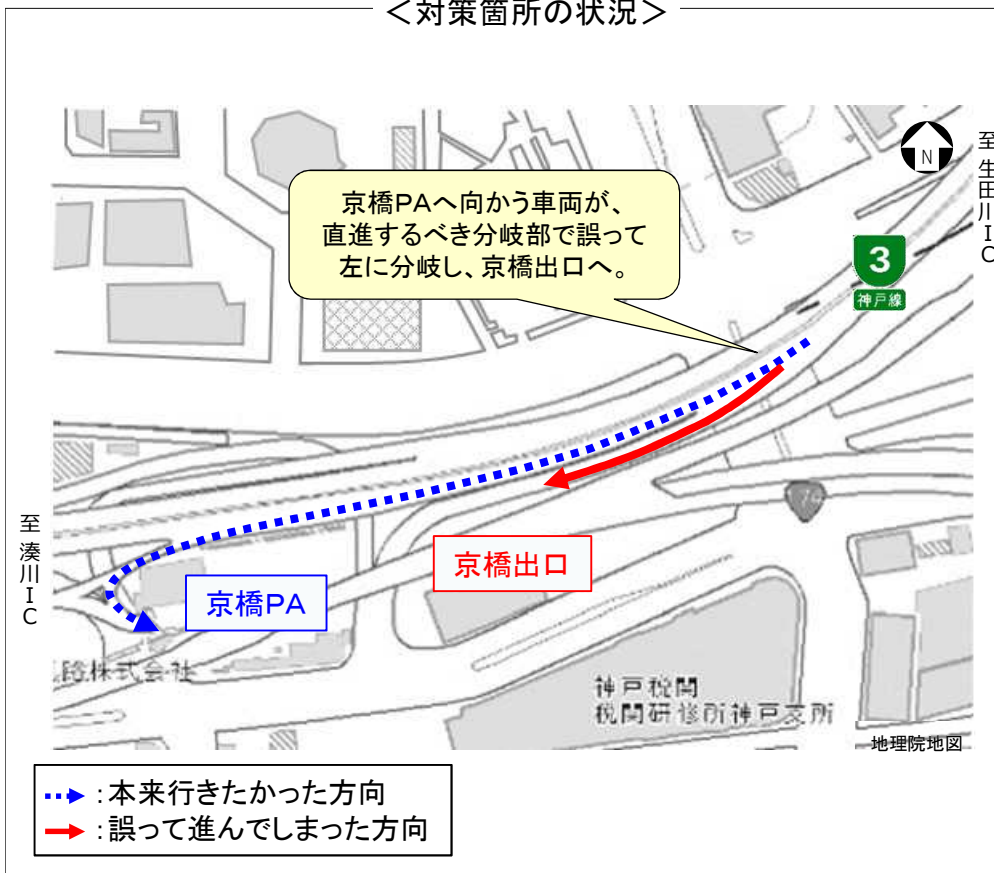
ナンバリング標識設置済み  
(2018年7月)

# 〈参考6〉 2-⑤. 阪神高速3号神戸線 京橋出口・PA

○阪神高速3号神戸線(下り西行)京橋出口分岐・PA分岐連続部において、「案内が分かりにくく道を間違えた」といった苦情が3件、逆走が1件発生。  
 ○本線と京橋出口の分岐部において、案内看板の改良、カラー舗装の対策を実施(2019年6月完了)。

| 逆走に至った行き先誤り | 苦情  | 特別転回 |
|-------------|-----|------|
| (1)         | (3) | -    |

〈対策箇所の状況〉



|     | 苦情件数 | 逆走に至った行き先誤り |
|-----|------|-------------|
| 対策前 | 3    | 1           |
| 対策後 | 0    | 0           |

〈対策内容〉

■ 対策前



■ 対策後



「出口」強調表示  
(2017年12月)

カラー矢印  
(2019年6月)

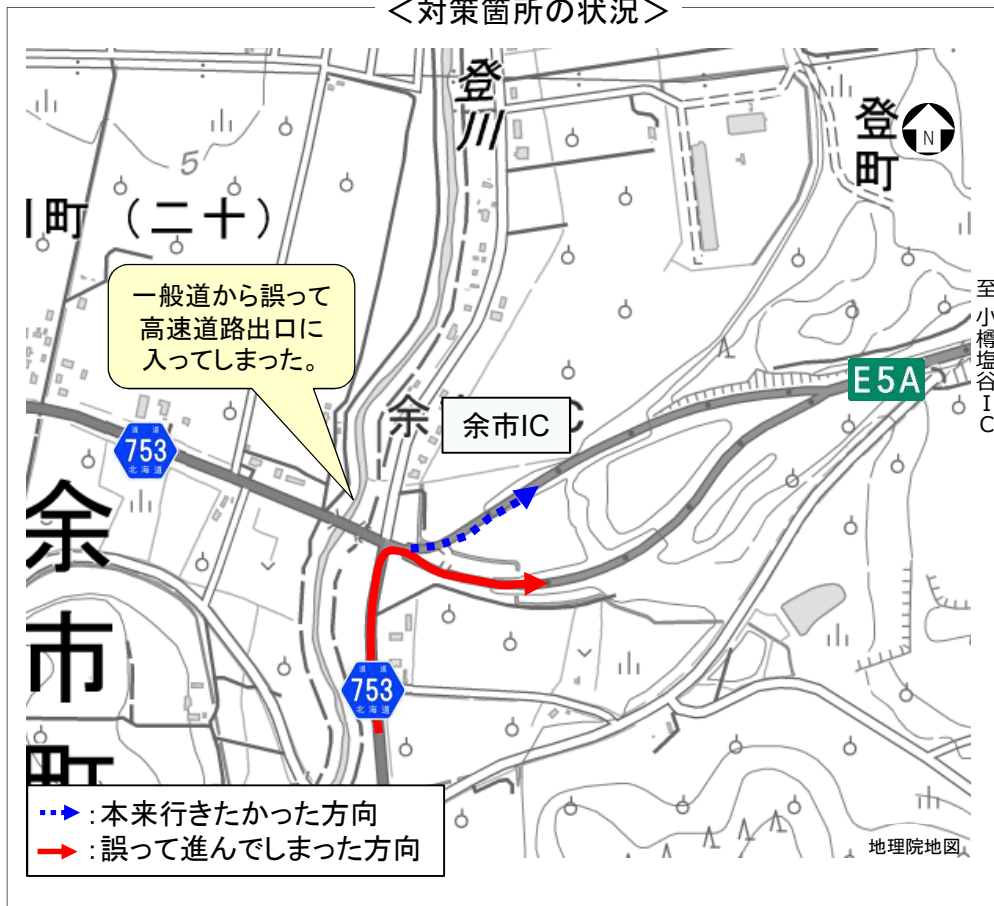
カラー舗装  
(2019年6月)

# 〈参考6〉 2-⑥.後志道 余市IC

○後志道余市ICにおいて、「高速入口案内が分かりづらい」といった苦情が発生。  
 ○後志道入口の位置を示す追加看板を設置(2019年9月完了)。

|                 |     |          |
|-----------------|-----|----------|
| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
| (1)             | (2) | -        |

〈対策箇所の状況〉



〈対策内容〉

■対策前



■対策後



追加看板の設置  
(2019年9月)

|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
|-----|----------|-----------------|
| 対策前 | 2        | 1               |
| 対策後 | 0        | 0               |

# 〈参考6〉 2-⑦.東名高速 厚木IC

○東名高速厚木ICにおいて、「小田原厚木への案内がわからない」「上り線から圏央道方面がわからない」といった苦情が発生。  
 ○案内標識にナンバリング施工を実施(2019年7月完了)。

|                 |     |          |
|-----------------|-----|----------|
| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
| (1)             | (2) | (7.0)    |

〈対策箇所の状況〉



〈対策内容〉

■対策前



厚木IC 出口案内標識



海老名JCT 案内標識

■対策後



厚木IC 出口案内標識



海老名JCT 案内標識

ナンバリング施工(2019年7月)

|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
|-----|----------|-----------------|
| 対策前 | 2        | 1               |
| 対策後 | 0        | 0               |

# 〈参考6〉 2-⑧.阪神高速1号環状線 信濃橋出口・西船場JCT

○1号環状線 信濃橋出口・西船場JCT分岐において、「案内がわかりにくい」といった苦情が発生。  
 ○湾岸線方面と信濃橋出口の分岐部において、標識、カラー舗装、ナンバリングの対策を実施(2019年3月完了)。

| 逆走に至った行き先誤り | 苦情  | 特別転回 |
|-------------|-----|------|
| (1)         | (2) | -    |

〈対策箇所の状況〉



|     | 苦情件数 | 逆走に至った行き先誤り |
|-----|------|-------------|
| 対策前 | 2    | 1           |
| 対策後 | 0    | 0           |

〈対策内容〉



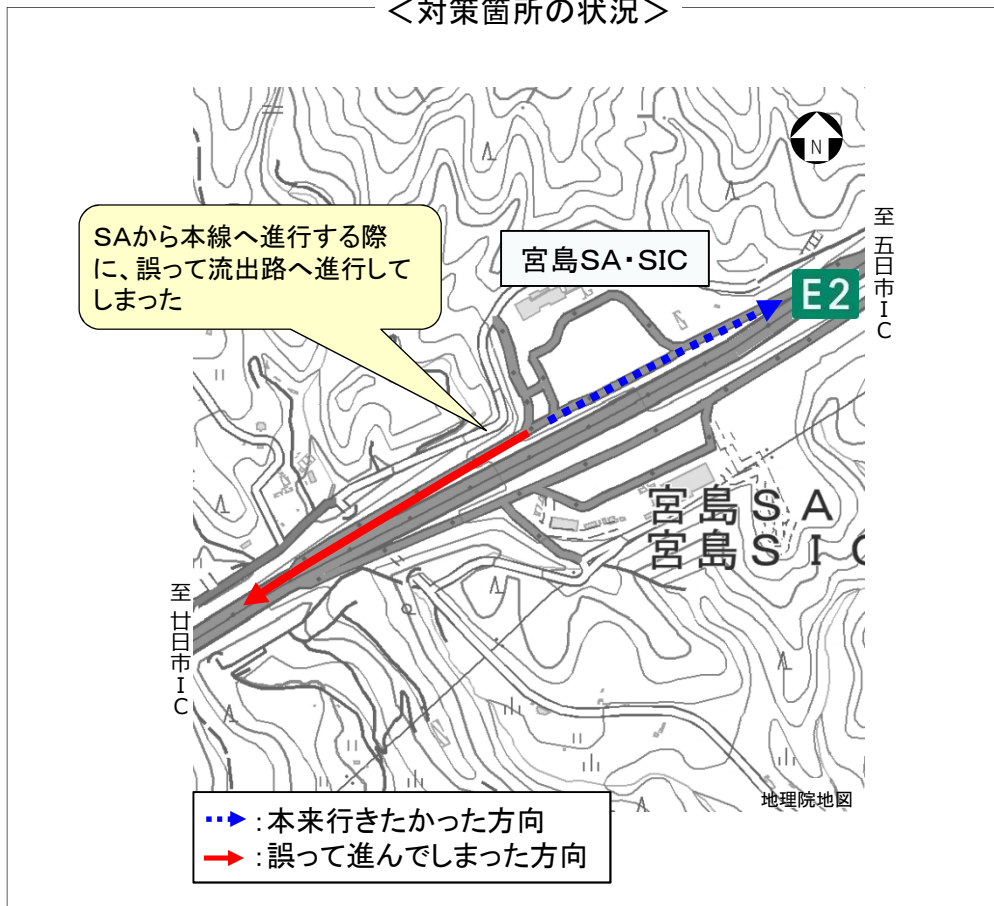


# 〈参考6〉 2-⑨.山陽道 宮島SASIC

○山陽道宮島SASICにおいて、「標識設置位置が不適切(SAとスマートICとの分岐位置の案内がわかりにくい)」といった苦情が発生。  
 ○対応策として、プレッシャーウォールを設置予定。

|                 |     |          |
|-----------------|-----|----------|
| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
| (1)             | (2) | -        |

〈対策箇所の状況〉



〈対策イメージ〉



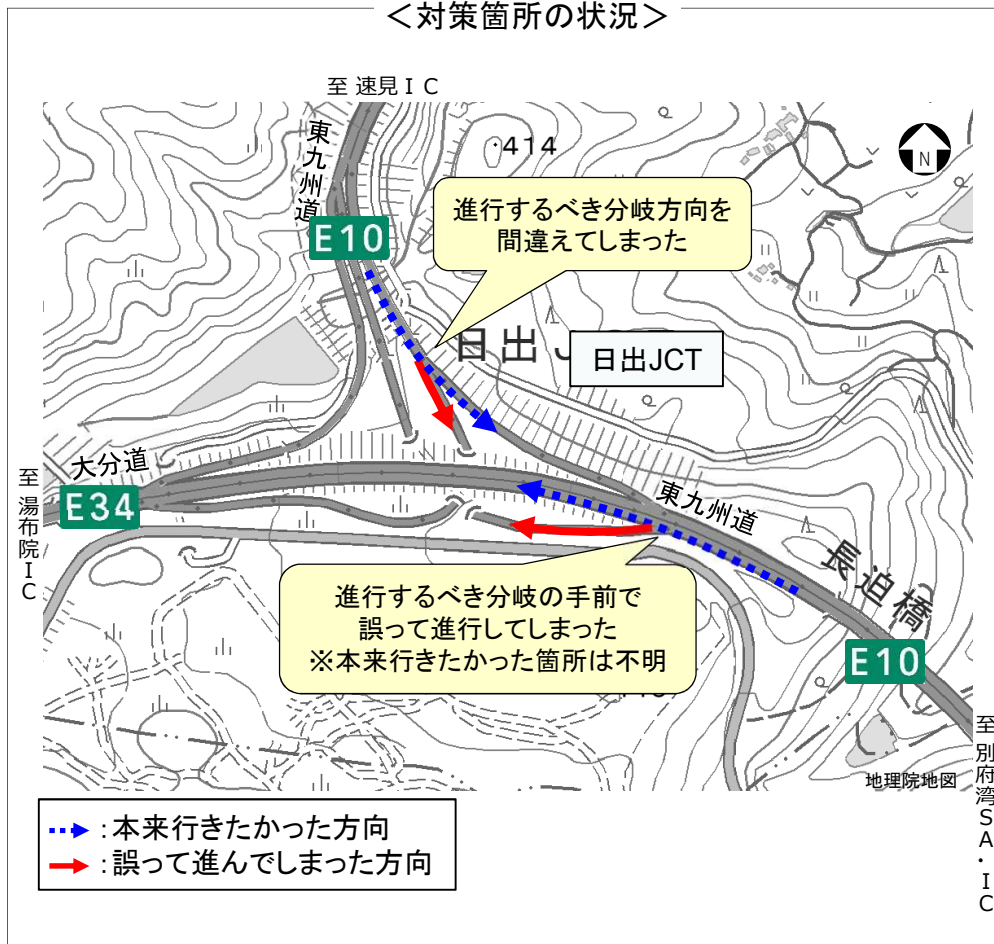
|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
|-----|----------|-----------------|
| 対策前 | 2        | 1               |

# 〈参考6〉 2-⑩.東九州道・大分道 日出JCT

○東九州道・大分道 日出JCTにおいて、「案内地名が不適切(福岡方面の案内を適正化してほしい)」といった苦情が発生。  
 ○日出JCTの分岐部手前において、案内看板の改善を実施。

|                 |     |          |
|-----------------|-----|----------|
| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
| (2)             | (1) | (4.2)    |

〈対策箇所の状況〉



〈対策内容〉



|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
|-----|----------|-----------------|
| 対策前 | 1        | 2               |
| 対策後 | 0        | 0               |

# 〈参考6〉 2-⑪.九州道・南九州西回り道 八代JCT

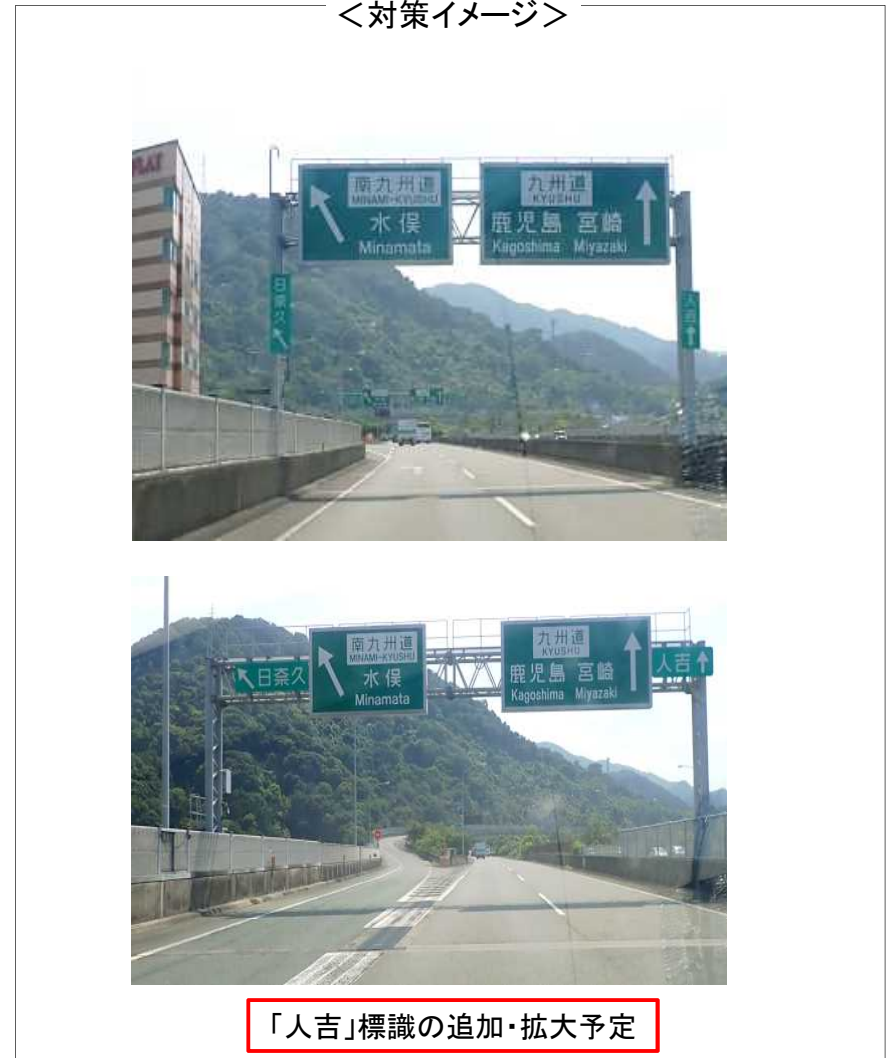
- 九州道・南九州西回り道八代JCTにおいて、「案内地名が不適切(「人吉」の補助看板が視認しづらい)」といった苦情が発生。
- 対応策として、分岐部に「人吉」標識の追加・拡大を予定。

|                 |     |          |
|-----------------|-----|----------|
| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
| (2)             | (1) | -        |

〈対策箇所の状況〉



〈対策イメージ〉



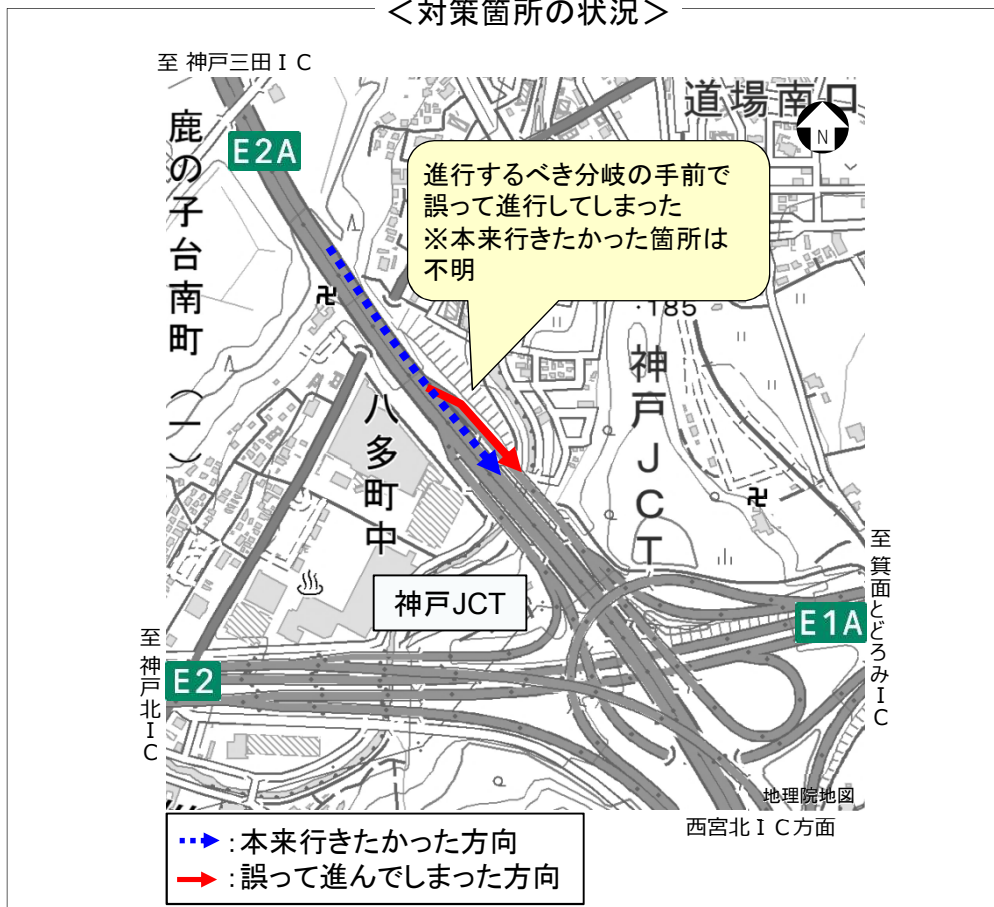
|     |          |                 |
|-----|----------|-----------------|
|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
| 対策前 | 1        | 2               |

# 〈参考6〉 2-⑫.中国道・山陽道 神戸JCT

○中国道・山陽道神戸JCTにおいて、「案内地名が不適切」といった苦情が発生。  
 ○分岐部において、大型図形案内標識を設置(2017年11月完了)。

| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情 | 特別<br>転回 |
|-----------------|----|----------|
| (1)             | -  | -        |

## 〈対策箇所の状況〉



## 〈対策内容〉

### ■対策前



### ■対策後



大型図形案内標識(2017年11月)

|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
|-----|----------|-----------------|
| 対策前 | -        | 1               |
| 対策後 | 1        | 0               |

# 〈参考6〉 2-⑬.日出バイパス 日出IC分岐

○日出バイパス日出IC分岐部において、「案内がわかりにくい(北九州方面と大分方面の案内を適正化してほしい)」といった苦情が発生。  
 ○IC入口の分岐部において、案内標識の対策を実施(2019年6月完了)。

|                 |     |          |
|-----------------|-----|----------|
| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
| (1)             | (1) | -        |

〈対策箇所の状況〉



|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
|-----|----------|-----------------|
| 対策前 | 1        | 1               |
| 対策後 | 0        | 0               |

〈対策内容〉

■ 対策前



■ 対策後



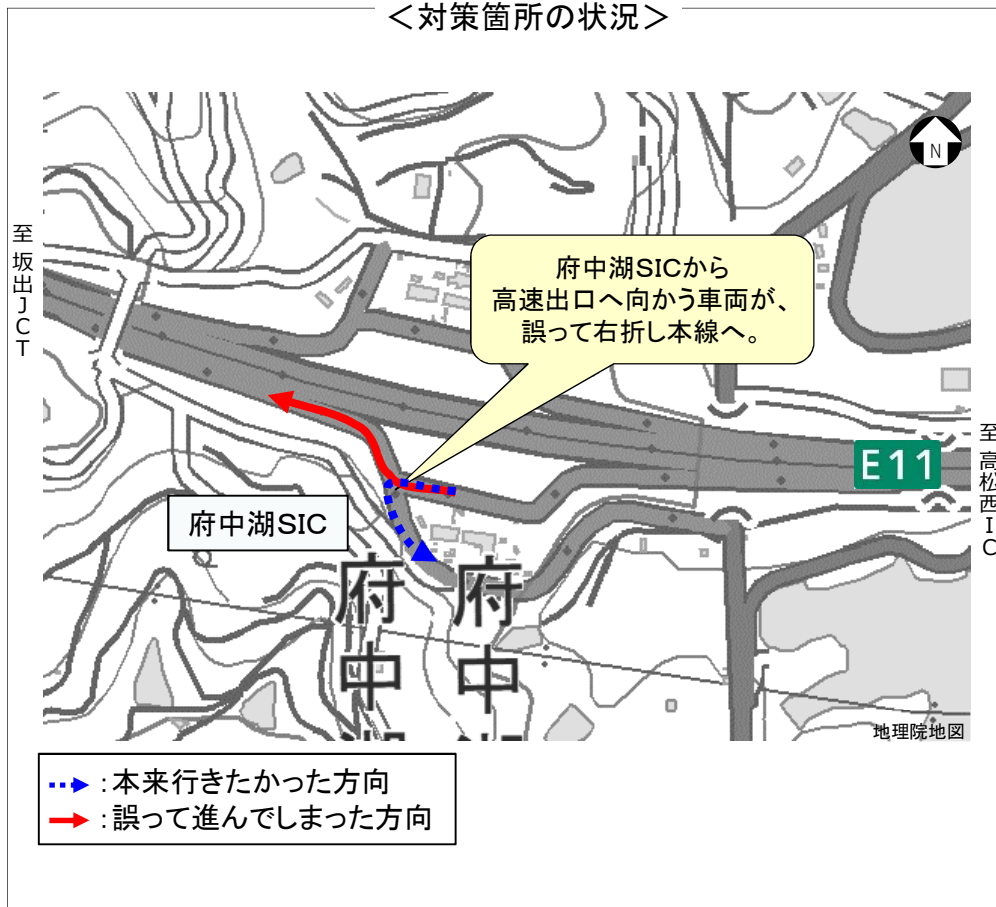
ナンバリング  
 案内標識の標示地名の見直し(東九州道を追加)  
 (2019年6月)

# 〈参考6〉 2-⑭.高松道 府中湖SIC

○高松道 府中湖SICにおいて、「案内標識が劣化している」といった苦情が発生。  
 ○府中湖SICにおいて、案内看板の向きは是正、路面標示の引き直しを実施予定(令和元年6月)。

|                 |     |          |
|-----------------|-----|----------|
| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
| (1)             | (1) | -        |

〈対策箇所の状況〉



〈対策イメージ〉

■ 対策前



■ 対策後(イメージ)



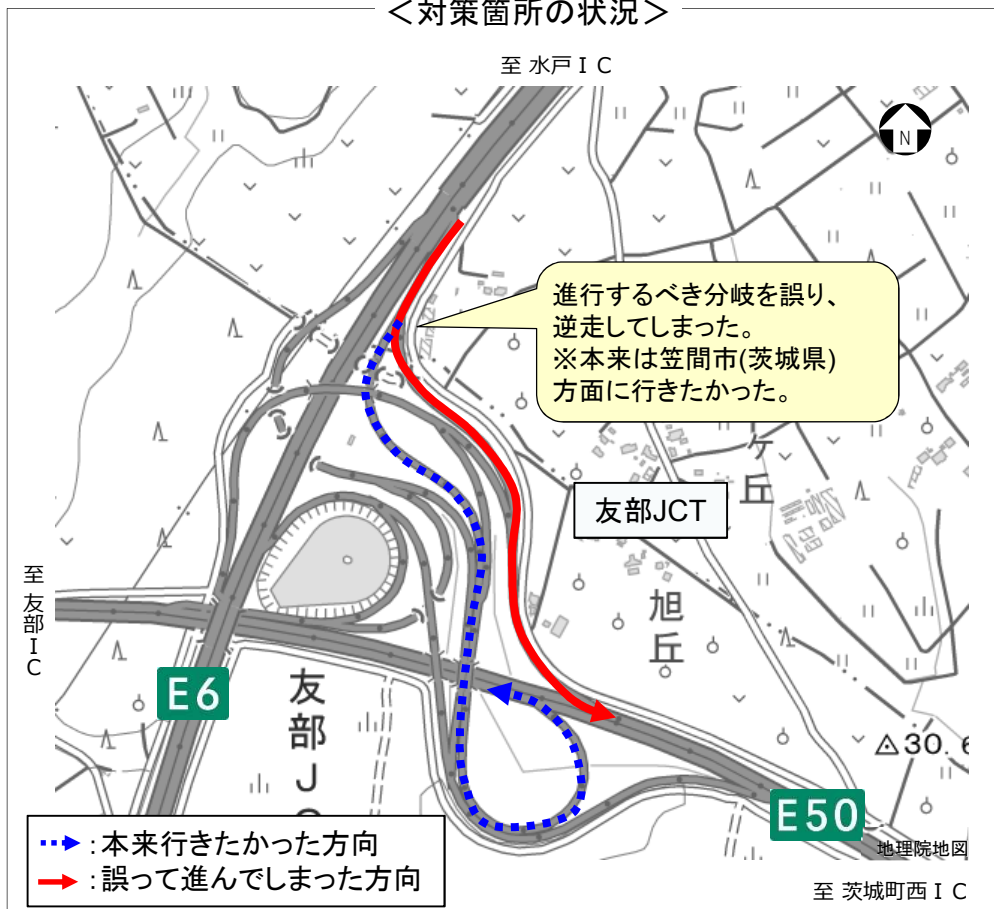
|     |          |                 |
|-----|----------|-----------------|
|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
| 対策前 | 1        | 1               |

# 〈参考6〉 2-⑮.常磐道・北関東道 友部JCT

○常磐道・北関東道友部JCTにおいて、「JCTの標識が分かりにくい」といった苦情が発生。  
 ○ナンバリングに合わせた標識改良を検討中。追加標識は設置済み。

| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
|-----------------|-----|----------|
| (1)             | (1) | -        |

〈対策箇所の状況〉



|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
|-----|----------|-----------------|
| 対策前 | 1        | 1               |

〈対策イメージ〉



# 〈参考6〉 2-⑬.中央道・富士吉田線 大月JCT

○中央道・富士吉田線大月JCTにおいて、「案内地名が不適切」といった苦情が発生。  
 ○大月JCTでは分流手前からの方面案内標識に加え、道間違えへの方へ特別転回案内看板を設置(2019年9月)。 今後は路線ナンバリングの標識を設置(2020.3予定)。

| 逆走に至った行き先誤り | 苦情  | 特別転回 |
|-------------|-----|------|
| (1)         | (1) | -    |

〈対策箇所の状況〉



〈対策イメージ〉



|     | 苦情件数 | 逆走に至った行き先誤り |
|-----|------|-------------|
| 対策前 | 1    | 1           |



# 〈参考6〉 2-⑰.中央道・東名高速 小牧JCT

○中央道・東名高速小牧JCTにおいて、「案内地名が不適切」といった苦情が発生。  
 ○東名道で標識のレイアウト変更(2016年2月)、ナンバリング追加済(2019年9月)。中央道で補助標識板、路面標示、簡易情報版を設置済み(2016年2月)。

| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
|-----------------|-----|----------|
| (1)             | (1) | -        |

〈対策箇所の状況〉



〈対策内容〉



東名  
 標識のレイアウト変更(2016年2月)  
 追加)ナンバリング(2019年9月)



中央道  
 補助標識板の設置(2016年2月)

その他対策  
 補助標識板の設置(2016年2月)  
 簡易情報板の設置(2016年2月)

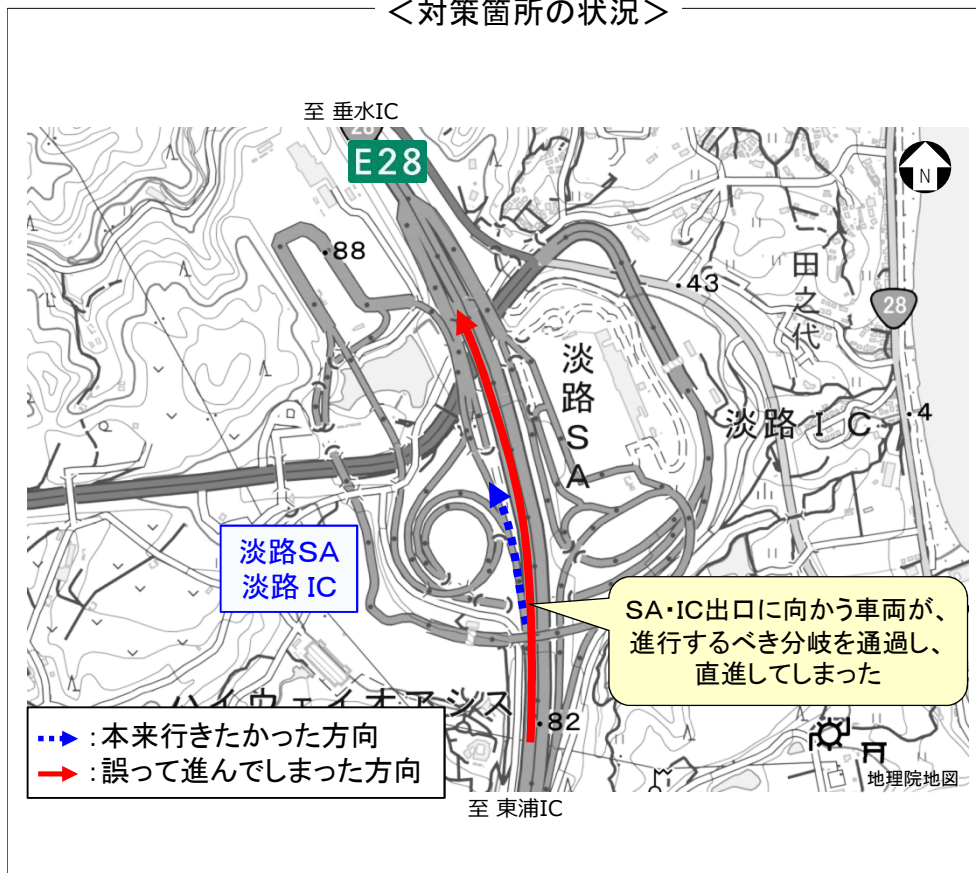
|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
|-----|----------|-----------------|
| 対策前 | 1        | 1               |
| 対策後 | 0        | 0               |

# 〈参考6〉 2-⑱.神戸淡路鳴門道 淡路SA・IC分岐

○神戸淡路鳴門道(上り)淡路SA・IC分岐部において、「案内がわかりにくい」といった苦情が発生。  
 ○本線とSA・IC出口の分岐部において、路面標示の対策を実施(2019年9月完了)。

|                 |     |          |
|-----------------|-----|----------|
| 逆走に至った<br>行き先誤り | 苦情  | 特別<br>転回 |
| (1)             | (1) | (1.7)    |

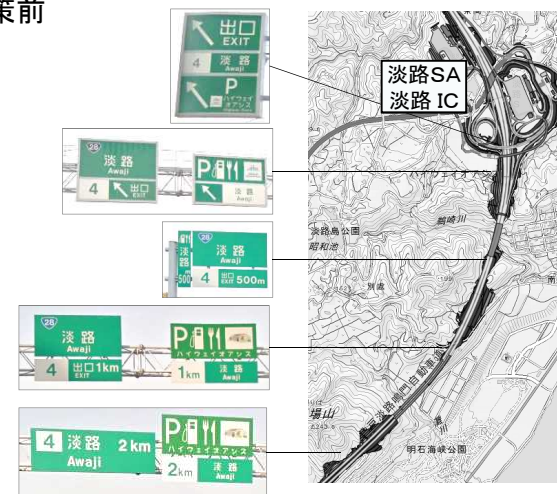
〈対策箇所の状況〉



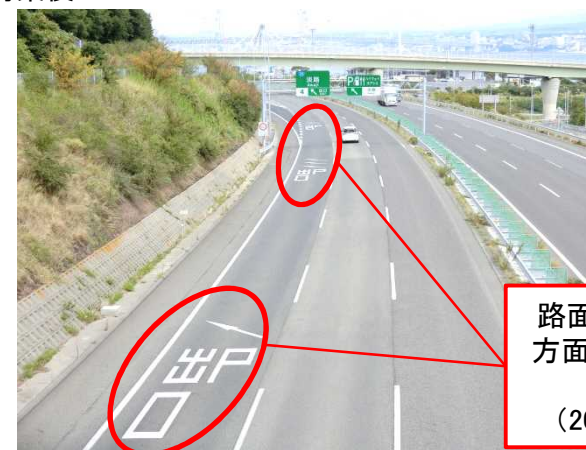
|     | 苦情<br>件数 | 逆走に至った<br>行き先誤り |
|-----|----------|-----------------|
| 対策前 | 1        | 1               |
| 対策後 | 0        | 0               |

〈対策内容〉

■対策前



■対策後



# 〈参考6〉 3-①.東海環状道 関広見IC

- 東海環状道は西側区間が建設中であり、開通区間の終点側となる関広見ICで特別転回の申し出が多い状況。
- 対応策として、終点手前の美濃関JCTにおいて案内看板の改良、路面標示を実施。

| 逆走に至った行き先誤り | 苦情 | 特別転回  |
|-------------|----|-------|
| -           | -  | (9.7) |

〈位置図〉



〈対策イメージ〉



路面に路線名を明示

〈要因分析〉

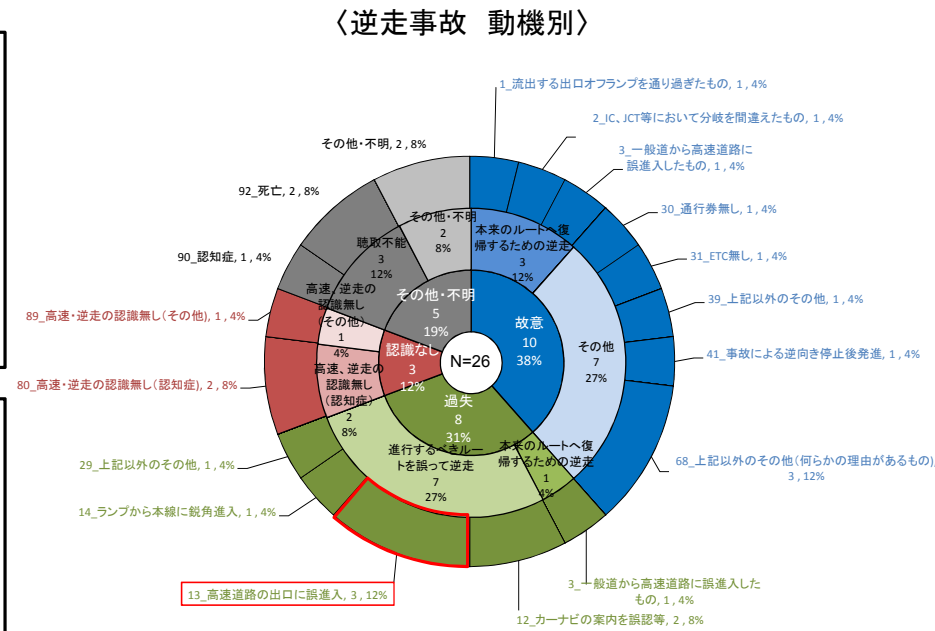
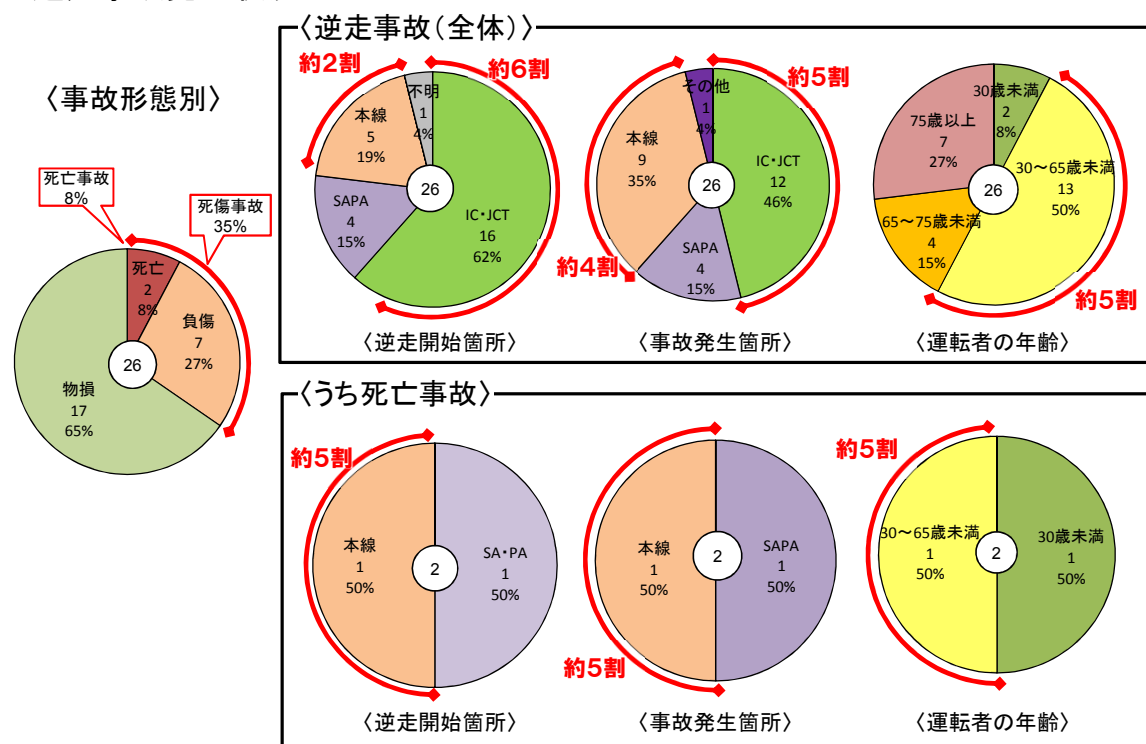


終点ICであることを明示

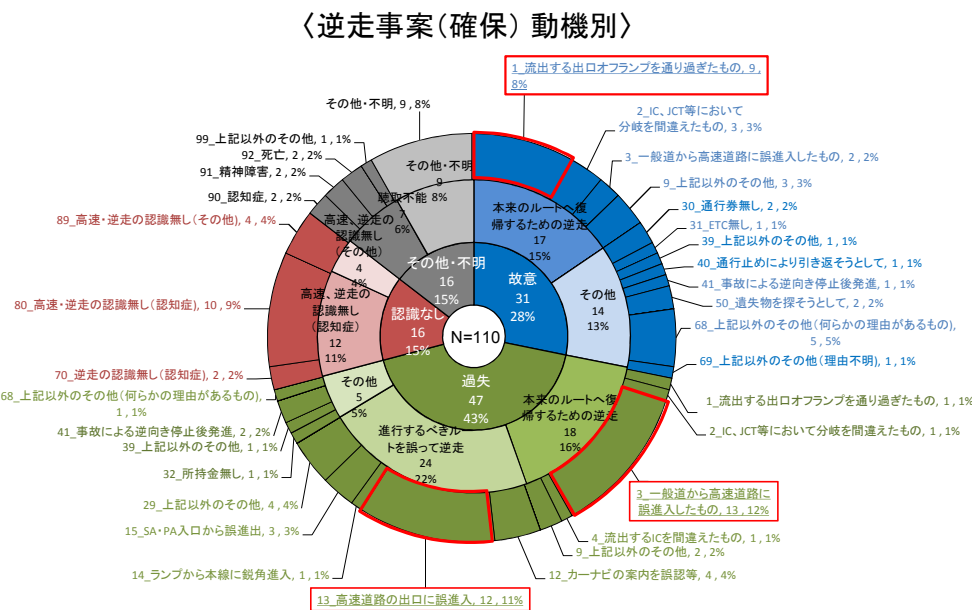
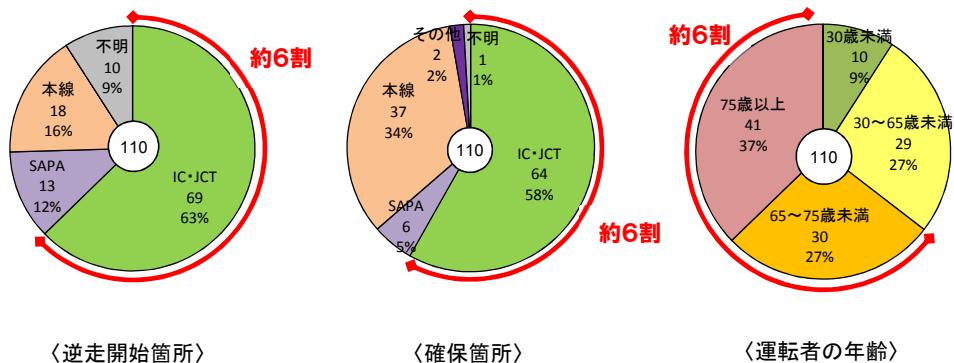
※2019年度の開通に合わせて標識更新

# 2019年6月時点の逆走発生状況 ～速報値～

## 1. 逆走事故発生状況



## 2. 逆走事案(確保)発生状況



データ：2019年1～6月の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案 N=26、事故または確保に至った逆走事案 N=110  
出典：警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

# 旧・(上)蓮田SA 【逆走防止対策 テストコース】

## ランプ部

ランプ延長200m程度



## 分流部付近

上流側への移設予定



必要に応じ、本線順行車への目隠し等を実



テストコース約200m

(上)本線

Bランプ

(旧)蓮田SA(上り)

## 標識など

既設のまま利用可能、樹木剪定・伐採必要



## 進入禁止看板

右路肩との位置合わせ等、実験内容にあわせ調整



## 路面標示

既設のまま利用可能

