

高速道路における逆走の発生状況と今後の対策（その 2） ～さらなる逆走対策を推進します～

東日本・中日本・西日本・首都・阪神・本州四国連絡高速道路株式会社は、平成 26 年 9 月 10 日、高速道路での逆走の発生状況と対策内容を公表しました。その後、逆走による事故の発生が社会的に大きく取り上げられている状況を踏まえ、改めて、平成 23 年から平成 26 年までの逆走発生原因などを詳細分析し、学識経験者からのご意見も頂いたうえで、昨年 9 月に公表した対策の平成 27 年度の展開方針と、新たな追加対策を取りまとめました。

今後、この方針に基づき、さらなる逆走対策を推進するとともに、逆走のさらに詳細な原因分析、逆走対策の効果検証などを行い、学識経験者のご意見も引き続き頂きつつ対策内容を改善していきます。

【ポイント】

- 平成 26 年の高速道路会社管内の高速道路での逆走は 198 件発生
- 平成 26 年度は 33 箇所での対策を終え、平成 27 年度はさらに 34 箇所対策を実施
- 逆走対策の方向性を学識経験者にヒアリングし、これまでの内容を継続・強化
- 料金所入口一般レーンへのバー設置、センサーを用いた警告表示などの逆走対策を試行
- 引き続き警察とも連携して、逆走原因を詳細に分析し、対策を強化

＜別添資料＞

- ・（別紙）高速道路における逆走の発生状況と今後の対策
- ・（別表 1）平成 26 年度に対策を実施した箇所（33 箇所）
- ・（別表 2）今後優先して対策を実施する箇所（34 箇所）
- ・（別表 3）高速道路出口部において優先して対策を実施する箇所（7 箇所）
- ・（別表 4）平面 Y 型 I C 平面交差点部において優先して対策を実施する箇所（3 箇所）

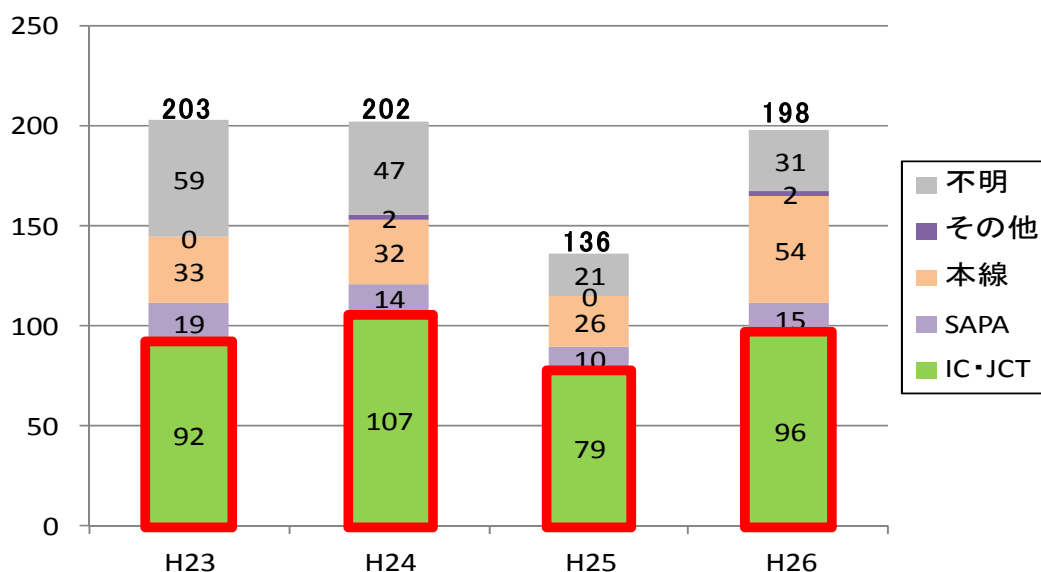
(別紙) 高速道路における逆走の発生状況と今後の対策

1. 高速道路での逆走の発生状況（平成23年～平成26年）と逆走原因

(1) 逆走の発生状況

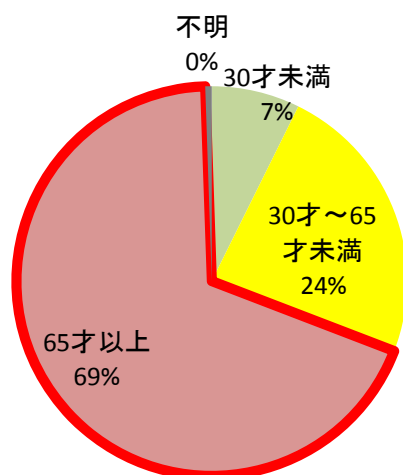
平成23～26年の高速道路会社管内における、交通事故または車両確保に至った逆走事案739件を分析したところ、以下のような特徴を確認しました。

- ・逆走事案の約半数はインターチェンジ(IC)・ジャンクション(JCT)で逆走を開始
- ・65歳以上の高齢者によるものが約7割
- ・認知症の疑いの方が約1割で、精神障害や飲酒などの状態の方を合わせると約15%



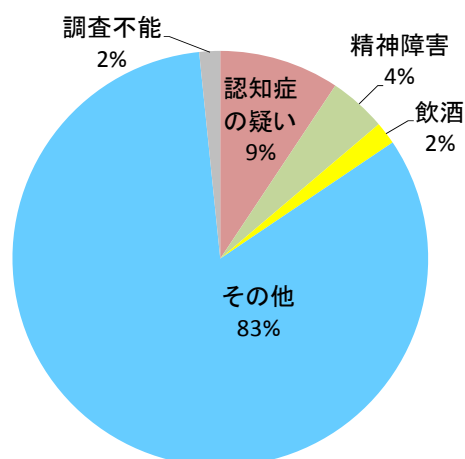
《逆走発生箇所》

※H23～H26の逆走(739件)
(警察の協力を得て高速道路会社が作成)



《運転者の年齢》

※H23～H26の逆走(739件)
(警察の協力を得て高速道路会社が作成)



《運転者の状態》

※「認知症の疑い」とは、家族からの聴取等により、運転者に認知症の疑いがあると判断したもの

2. 逆走対策の方向性に関する学識経験者の主な意見

逆走を引き起こした運転者に高齢者が多いことや、誤進入や道間違えをきっかけにした逆走が多いことを踏まえ、対策の方向性について学識経験者にヒアリングを行った結果、主に以下のような意見を頂きました。

- ・バーやラバーポールなど物理的に逆走しにくい構造とする対策は特に有効
- ・案内表示は、できるだけ大きく、明るくすると良い
- ・「右へ」や「進入禁止」といった文字による明確な行動指示が有効
- ・発光する看板など明るい物は、運転者が気づきやすい。
- ・舗装を着色化し、進行方向を誘導することも効果的
- ・高齢者は視野が狭く、下を向く傾向があることから、案内看板等を配置する際は、進行方向の正面に配置したり、路面に直接表示するのがよい
- ・逆走方向へ進入する前に「進入禁止」等の案内が見えるよう配置されていることが望ましい

3. 逆走対策の方向性

逆走発生原因の分析から想定した逆走の状況と、学識経験者のご意見とを踏まえ、対策の方向性を以下のとおり整理しました。

《逆走対策の方向性》

想定される逆走の状況	対策の方向性
1. 誤進入(間違っておフランプ(出口)に進入)により逆走 【想定される具体的な状況】 ○一般道からIC出口に進入し、そのまま本線を逆走(高速道路出口部) ○ICで誤ってオフランプに進入し、本線を逆走(平面Y型ICの平面交差部) ○OSA・PAで誤ってオフランプに進入し、本線を逆走	道間違え(=逆走開始)地点での分かりやすい案内 ●SA・PAへの流入ランプでの案内強化《4》 ○高速道路出口部での案内強化《5(1)》 ○平面Y型ICの平面交差部での案内強化《5(2)》 逆走を開始しにくい構造 ○高速道路出口部でのラバーポール設置《5(1)》 ○平面Y型ICの平面交差部でのラバーポール設置《5(2)》 逆走開始地点で警告 ○センサー+光等で警告《5(4)》
2. 行き先の間違いに気づき、順走から逆走に方向転換 【想定される具体的な状況】 ○料金所通過後の分岐点又はJCTでの行き先方向の間違いのため、本線合流部でUターンし逆走 ○誤って手前IC又はJCTに進入したため、本線に戻ろうとして、<u>反対車線からのオフランプに進入し、本線を逆走</u> ○料金所通過後の分岐点での行き先方向の間違い、又は降りる予定のICの通過のため、戻ろうとして本線でUターンし逆走	逆走開始地点でのわかりやすい注意喚起 ●IC・JCTのランプ合流部、本線ランプ合流部での案内の高輝度化・大型化《4》 逆走を開始しにくい構造 ●合流部でのラバーポール設置《4》
3. 正常な運転ができない 【想定される具体的な状況】 ○故意 ○高速道路に入った認識なし等 ○認知症の疑い ○精神異常・飲酒等	高速道路の認識がない者の進入抑制 ○入ロ一般レーンへのバー設置《5(3)》

●昨年9月に公表した対策の内容 ○今後さらなる対策として推進する対策

《》は本編の参照番号

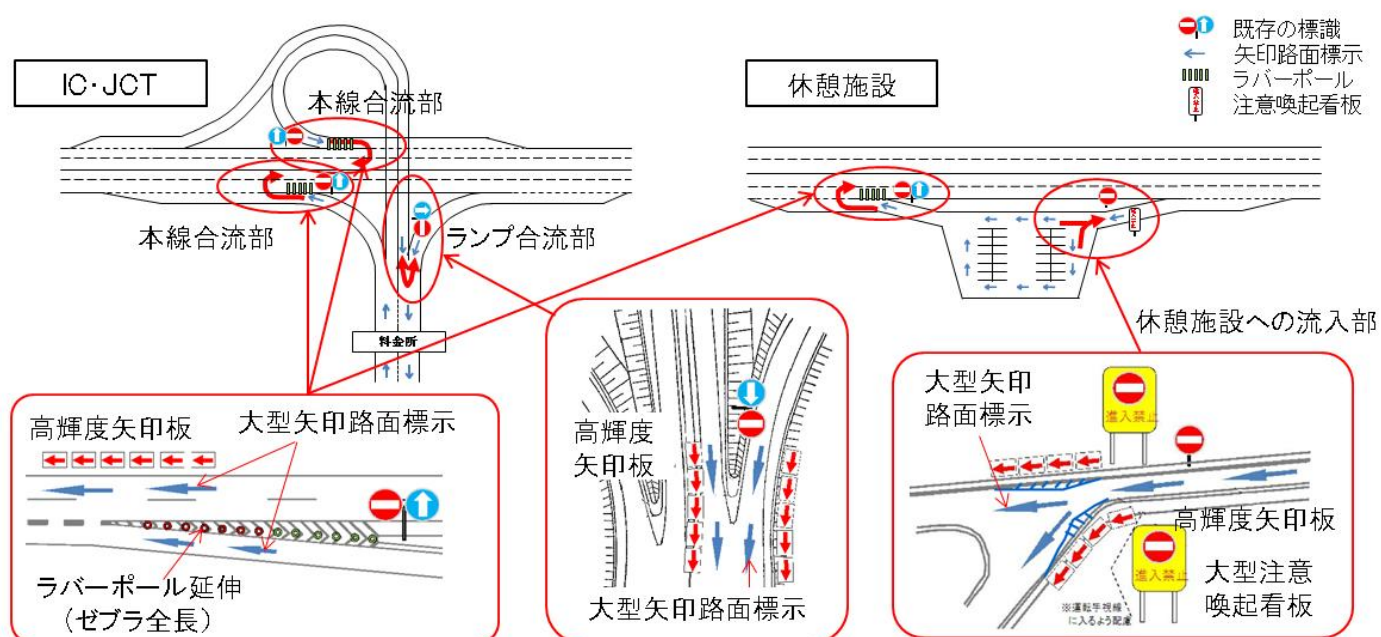
4. 平成26年9月に公表した対策の推進

平成26年9月10日に公表した対策に関して、平成23年から平成25年までに逆走が複数回発生した33箇所では、平成26年度内に工事を完了しました。（別表1）

今後、

- ・平成26年に平成23年から平成26年までの逆走発生回数が新たに複数となった20箇所
- ・平成23年から平成26年までの逆走発生回数は1回だが、その逆走が死傷事故につながった14箇所

を優先し、引き続き対策を実施します。（別表2）



《平成26年9月に公表した対策の基本パターン(イメージ)》

5. さらなる逆走対策

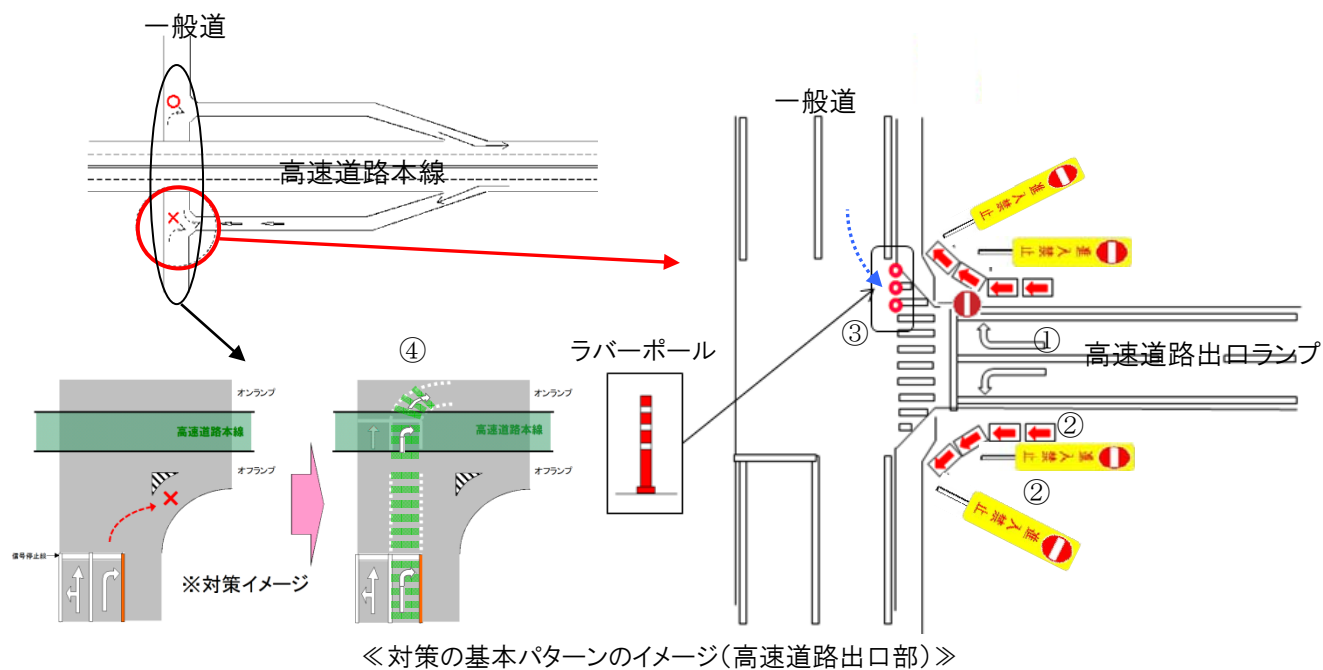
4. に加え、3. で整理した逆走対策の方向性に基づき、新たに以下の対策を実施します。

(1) 高速道路出口部での追加対策

誤進入がそのまま逆走につながることを防ぐ高速道路出口部（特に料金所の無い出口）で、以下の対策を実施します。

- ① 出口ランプでの大型矢印路面標示
- ② 一般道接続部付近への高輝度矢印板と「進入禁止」看板（できる限り逆走方向に方向転換する前に見える位置に配置）
- ③ 左折からの逆走に対する物理的抑制策として、ラバーポールを設置
- ④ 一般道右折レーンでの路面標示の延伸や、緑色のカラー舗装などによる入口での誘導強化

これらの対策は、逆走が複数発生している、もしくは死傷事故が発生している7箇所から、警察や一般道管理者との個別協議を踏まえて、優先的に実施します。（別表3）

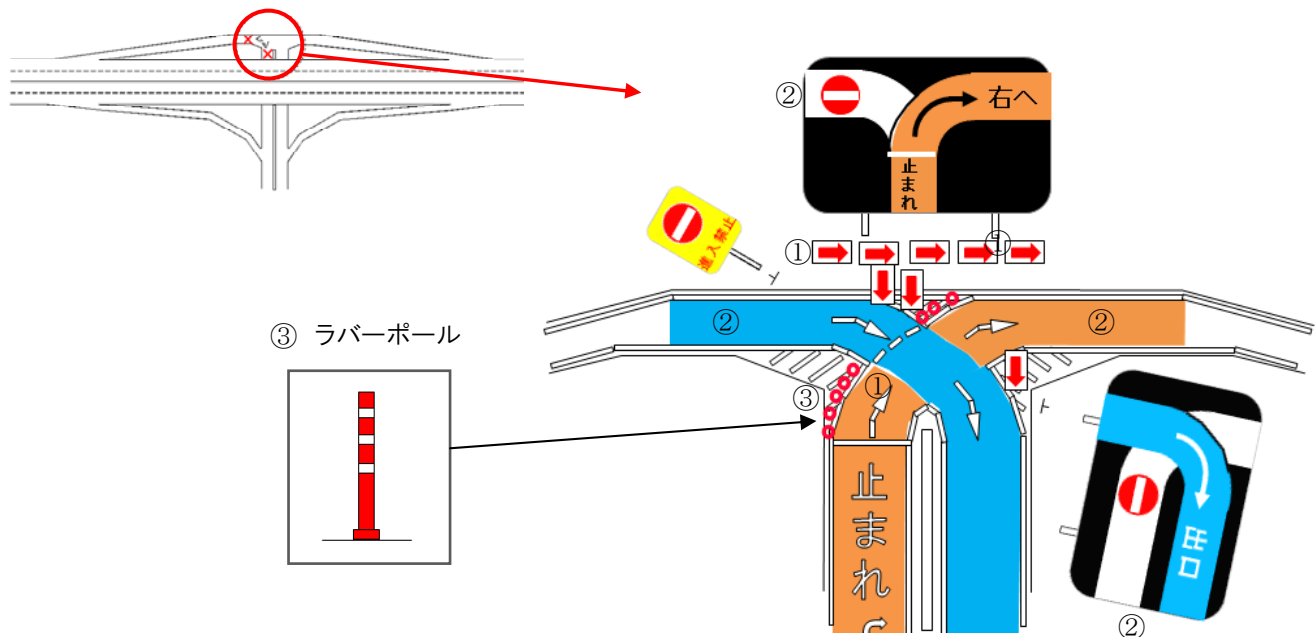


(2) 平面Y型ICの平面交差点部での対策

誤進入がそのまま逆走につながる事となる、平面Y型IC平面交差点部について、以下の対策を実施します。

- ①大型矢印路面標示、高輝度矢印板
- ②大型方向案内看板、案内看板と同色のカラー舗装
- ③逆走方向（左折）に進入しにくくさせる対策（ラバーポール・ゼブラ帯）

これらの対策は、逆走が複数発生している、もしくは死傷事故が発生している3箇所から、警察との個別協議を踏まえて、優先的に実施します。（別表4）



《対策の基本パターンのイメージ(平面Y型IC交差点部)》



《対策の基本パターンの運転者からの見え方イメージ(平面Y型IC交差点部)》

(3) 料金所入口一般レーンへのバー設置【試行】

高速道路に進入したことに気づいていなかった逆走運転者で、料金所入口の一般レーンに設置した自動発券機で通行券を取らずに高速道路に入っていた例があることから、料金所入口一般レーンへのバーの設置を試行します。

この試行は、逆走発生回数の多い北関東道で行い、効果検証を踏まえ、他の箇所にも順次展開していきます。

【一般レーンへのバー設置】



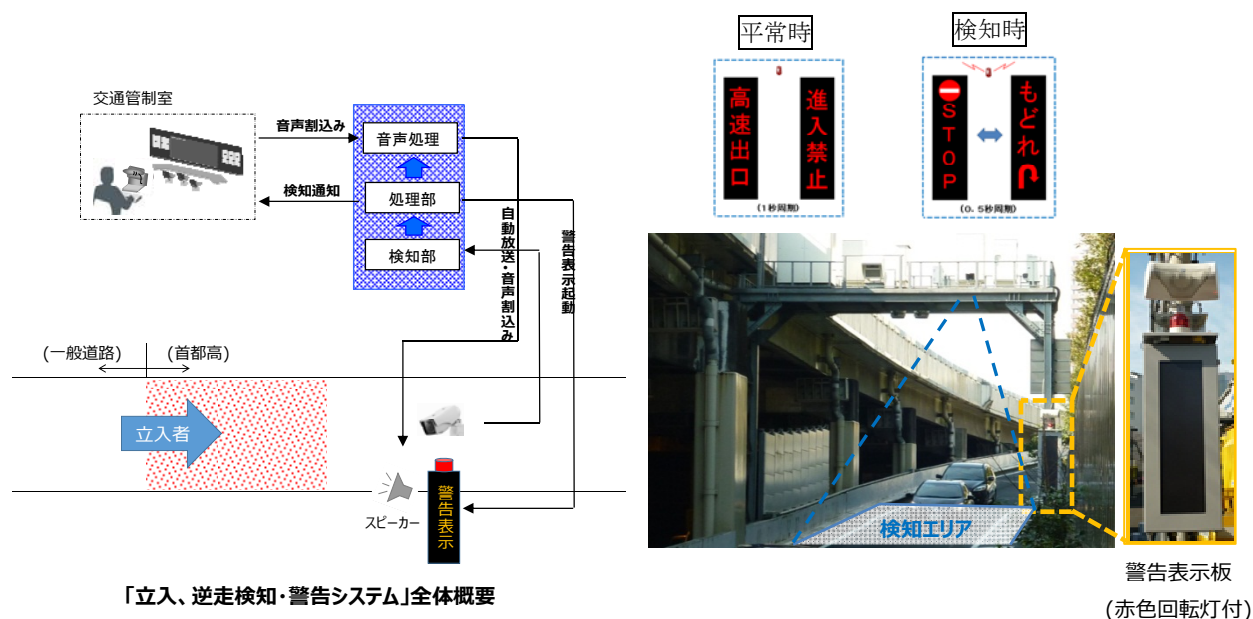
《対策イメージ》

(4) 高速道路出口部での逆走車への警告表示【試行】

誤進入がそのまま逆走につながる事となる、高速道路出口部（特に料金所の無い出口）で、逆走をセンサーにより自動検知し、表示板で警告するとともに、管制センターに通知して早期確保につなげる対策を試行します。

試行は、首都高速道路の2号目黒線目黒出口、横羽線大師出口で3月27日より開始しており、効果検証を踏まえ、他の箇所にも順次展開していきます。

なお、試行しているシステムは逆走の他に歩行者・自転車・原付の立入りに対しても検知・警告を行っています。



《試行事例(首都高速2号目黒線目黒出口)》

6. 逆走事案の詳細情報の把握

逆走対策をさらに進めていくためには、逆走発生場所やその発生原因を、より詳細に把握することが重要です。

逆走事案が発生した場合には、警察と連携し、交通管理隊や料金収受員等の目撃情報を提供するとともに、得られた逆走発生原因などのより詳細な情報を共有し、それらのデータをさらに効果的な対策の検討へと活用していきます。

7. 今後の逆走対策の進め方

今後も、実施した対策の効果検証を行うとともに、学識経験者の意見を頂きつつ、継続して効果的な対策を検討するとともに、警察をはじめとする関係機関と連携して、逆走対策に取り組んでいきます。

(別表1) 平成26年度に対策を実施した箇所(33箇所)※

No	施設名	道路名	H23-H26逆走回数	(参考)H23-H25逆走回数	会社名	備考
1	高崎IC	関越道	2	2	NEXCO東日本	
2	伊勢崎IC	北関東道	2	2	NEXCO東日本	
3	花園IC	関越道	3	2	NEXCO東日本	
4	館林IC	東北道	2	2	NEXCO東日本	
5	宇都宮上三川IC	北関東道	4	2	NEXCO東日本	
6	桜川筑西IC	北関東道	2	2	NEXCO東日本	
7	水戸IC	常磐道	2	2	NEXCO東日本	
8	四街道IC	東関東道	2	2	NEXCO東日本	
9	御殿場IC	東名高速	2	2	NEXCO中日本	
10	沼津IC	東名高速	2	2	NEXCO中日本	
11	新静岡IC	新東名高速	2	2	NEXCO中日本	
12	新富士IC	新東名高速	2	2	NEXCO中日本	
13	岡谷JCT	中央道	2	2	NEXCO中日本	
14	彦根IC	名神高速	3	2	NEXCO中日本	
15	津田東IC	高松道	2	2	NEXCO西日本	
16	坂出IC	高松道	5	5	NEXCO西日本	
17	坂出北	瀬戸中央道	2	2	本四高速	
18	大野原IC	高松道	2	2	NEXCO西日本	
19	豊浜SA(上り)	高松道	3	3	NEXCO西日本	
20	高知IC	高知道	2	2	NEXCO西日本	
21	川内IC	松山道	3	3	NEXCO西日本	
22	松山IC	松山道	2	2	NEXCO西日本	
23	西条IC	山陽道	2	2	NEXCO西日本	
24	江津IC	山陰道	2	2	NEXCO西日本	
25	川平IC	長崎バイパス	2	2	NEXCO西日本	
26	諫早IC	長崎道	4	4	NEXCO西日本	
27	大村IC	長崎道	2	2	NEXCO西日本	
28	多久IC	長崎道	4	4	NEXCO西日本	
29	八代IC	九州道	3	2	NEXCO西日本	
30	松橋IC	九州道	2	2	NEXCO西日本	
31	清武JCT	宮崎道	2	2	NEXCO西日本	
32	柳原出口	3号神戸線	3	3	阪神高速	
33	南港北出口	4号湾岸線	2	2	阪神高速	

※平成23年から平成25年までに逆走が複数回発生した箇所

(別表2) 今後優先して対策を実施する箇所(34箇所)※

No	施設名	道路名	H23-H26発生回数	(参考)H23-H25発生回数	会社名	備考
1	渋川伊香保IC	関越道	2	0	NEXCO東日本	
2	宇都宮IC	東北道	2	1	NEXCO東日本	
3	国見IC	東北道	2	1	NEXCO東日本	
4	岩槻IC	東北道	2	1	NEXCO東日本	
5	前橋南IC	北関東道	2	1	NEXCO東日本	
6	札幌JCT	道央道	3	1	NEXCO東日本	
7	小布施PA(上り)	上信越道	2	0	NEXCO東日本	
8	田野PA(下り)	常磐道	2	1	NEXCO東日本	
9	豊田飯山IC	上信越道	2	1	NEXCO東日本	
10	能生IC	北陸道	2	0	NEXCO東日本	
11	大月IC	中央道	2	1	NEXCO中日本	
12	菊水IC	九州道	2	1	NEXCO西日本	
13	植木IC	九州道	2	0	NEXCO西日本	
14	高松中央IC	高松道	2	1	NEXCO西日本	
15	土佐IC	高知道	2	1	NEXCO西日本	
16	福山東IC	山陽道	2	1	NEXCO西日本	
17	久世IC	米子道	2	1	NEXCO西日本	
18	倉敷JCT	山陽道	2	1	NEXCO西日本	
19	生田川出口	3号神戸線	2	1	阪神高速	
20	前開出口	7号北神戸線	2	1	阪神高速	
21	麻績IC	長野道	1	1	NEXCO東日本	死傷事故
22	久喜IC	東北道	1	1	NEXCO東日本	死傷事故
23	上里SA(上り)	関越道	1	1	NEXCO東日本	死傷事故
24	富加関IC	東海環状道	1	1	NEXCO中日本	死傷事故
25	土岐JCT	東海環状道	1	1	NEXCO中日本	死傷事故
26	足柄SA(上り)	東名高速	1	1	NEXCO中日本	死傷事故
27	浜名湖SA(上り)	東名高速	1	1	NEXCO中日本	死傷事故
28	山口南IC	山陽道	1	0	NEXCO西日本	死傷事故
29	加治木IC	東九州道	1	1	NEXCO西日本	死傷事故
30	舞鶴PA(下り)	舞鶴若狭道	1	1	NEXCO西日本	死傷事故
31	武雄南	西九州道	1	1	NEXCO西日本	死傷事故
32	神戸長田出口	31号神戸山手線	1	1	阪神高速	死傷事故
33	西宮山口南入口	7号北神戸線	1	0	阪神高速	死傷事故
34	垂水	神戸淡路鳴門道	1	1	本四高速	死傷事故

※平成26年に平成23年から平成26年までの逆走発生回数が新たに複数となった20箇所

※平成23年から平成26年までの逆走発生回数は1回だが、その逆走が死傷事故につながった14箇所

(別表 3) 高速道路出口部において優先して対策を実施する箇所 (7 箇所)

No	施設名	道路名	H23-H26発生回数	会社名	備考
1	江津IC	山陰道	2	NEXCO西日本	
2	生田川出口	3号神戸線	2	阪神高速	料金所無し
3	柳原出口	3号神戸線	3	阪神高速	料金所無し
4	南港北出口	4号湾岸線	2	阪神高速	料金所無し
5	前開出口	7号北神戸線	2	阪神高速	料金所無し
6	武雄南	西九州道	1	NEXCO西日本	
7	神戸長田出口	31号神戸山手線	1	阪神高速	料金所無し

(別表 4) 平面 Y 型 I C 平面交差点部において優先して対策を実施する箇所 (3 箇所)

No	施設名	道路名	H23-H26発生回数	会社名	備考
1	豊田飯山IC	上信越道	2	NEXCO東日本	
2	四街道IC	東関東道	2	NEXCO東日本	
3	能生IC	北陸道	2	NEXCO東日本	