

高速道路における逆走の発生状況と今後の対策（その 3）

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 27 年 4 月 28 日に、平成 23 年から平成 26 年までの高速道路での逆走発生原因の分析と、逆走対策の推進について公表しました。

今般、平成 27 年 1 月～9 月までの 9 か月間の逆走件数や発生状況などを分析し、平成 26 年度中に対策を完了した箇所での効果を検証して、新たに優先的に対策を進める箇所を取りまとめました。

今後も、引き続き関係機関と連携して逆走対策を実施するとともに、本日、国土交通省が公表した、「2020 年までに高速道路での逆走事故ゼロを目指す取組み」への参画を通じて、さらなる逆走対策を推進してまいります。

【ポイント】

- 平成 23 年から平成 27 年 9 月に、高速道路会社管内の高速道路で、事故または確保した逆走事案は、916 件発生
- 平成 27 年 3 月までに対策を実施した 33 箇所では、対策実施前の 4 年間で年平均約 20 件の逆走が発生していたが、対策実施後の半年では 2 件に減少
- これまで対策の実施を公表した 67 箇所のうち、47 箇所に対策を完了
- 引き続き関係機関と連携して逆走対策を実施するとともに、「2020 年までに高速道路での逆走事故ゼロを目指す取組み」への参画を通じて、さらなる逆走対策を推進

《別添資料》

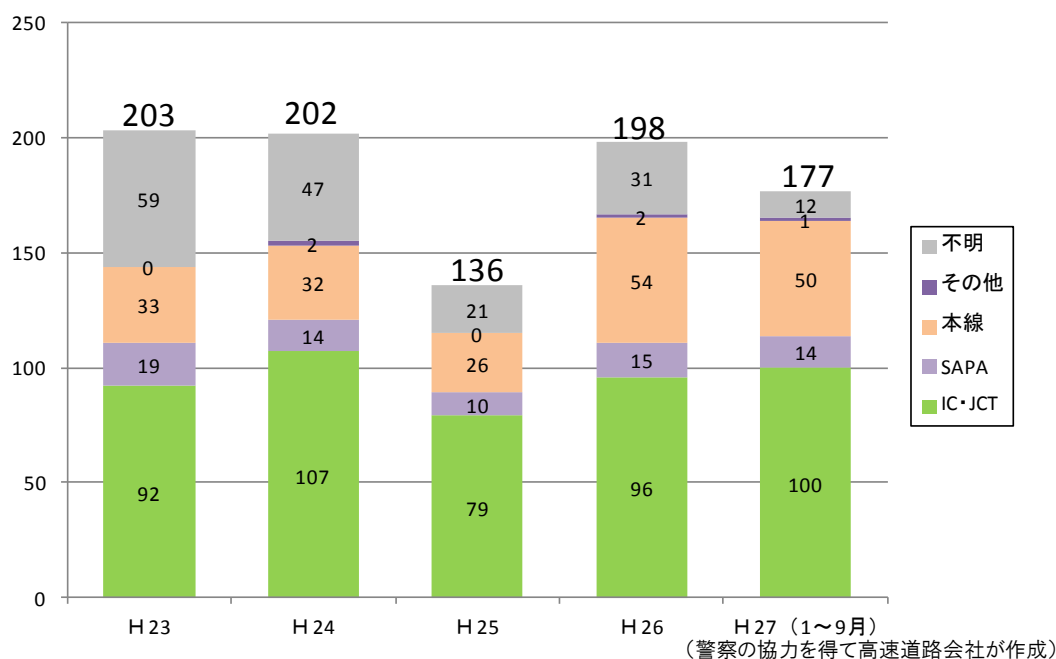
- ・（別紙）高速道路における逆走の発生状況と今後の対策
- ・（別表 1）優先対策箇所一覧（一般的な I C・J C T、休憩施設の分合流部）
- ・（別表 2）優先対策箇所一覧（高速道路出口部）
- ・（別表 3）優先対策箇所一覧（平面 Y 型 I C 平面交差部）
- ・（別図）高速道路の逆走対策箇所

1. 高速道路での逆走の発生状況（平成23年～平成27年9月）と逆走原因

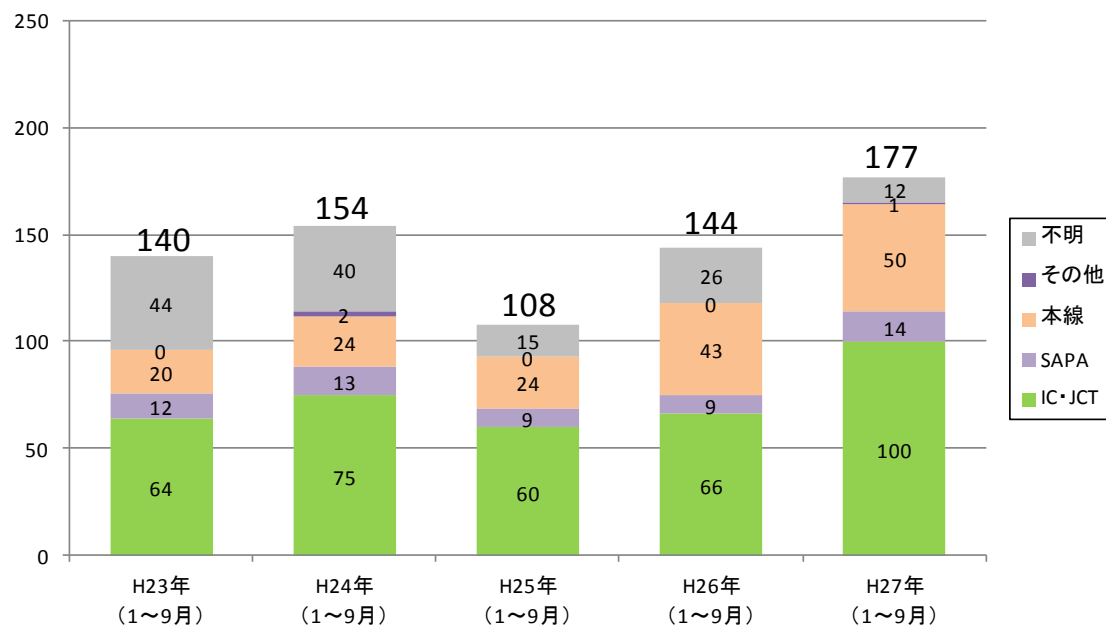
平成23～27年9月の高速道路会社管内における、交通事故または車両確保に至った逆走事案916件を分析したところ、以下のような特徴を確認しました。

- ・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
- ・各年の1月～9月分のみで比較をしたところ、逆走(確保・事故)は平成27年が最も多いが、逆走(事故)は横ばい
- ・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%

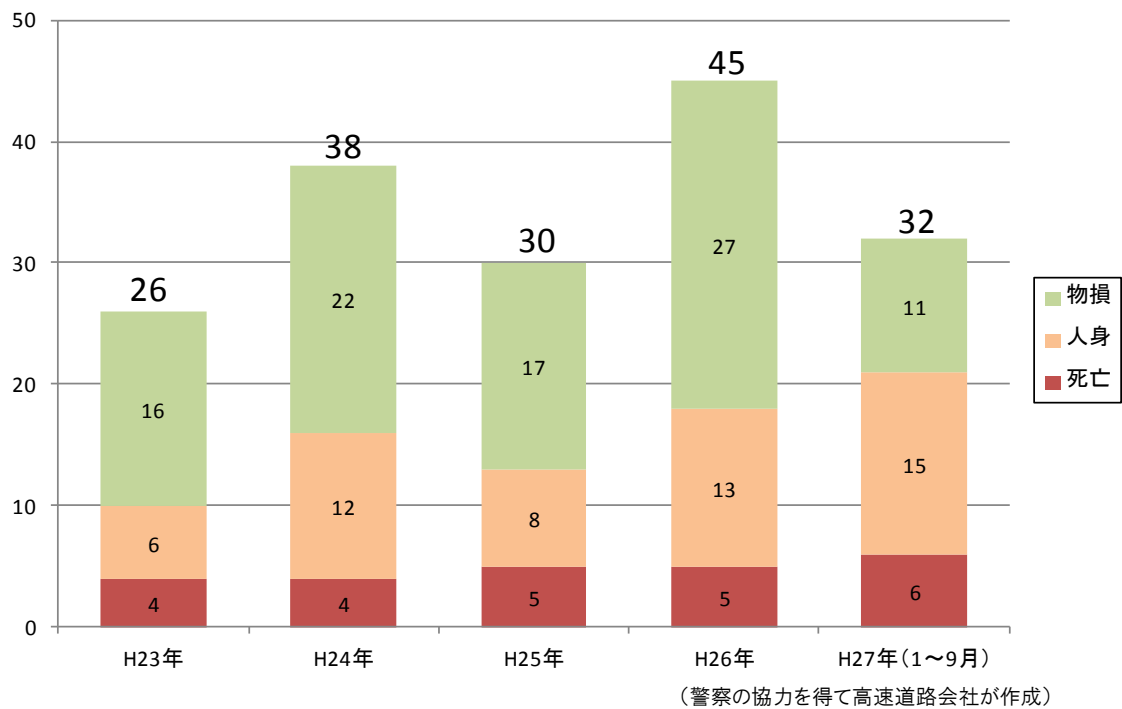
(1) 平成23年～平成27年9月の逆走事案(事故又は確保)の発生状況(全916件)



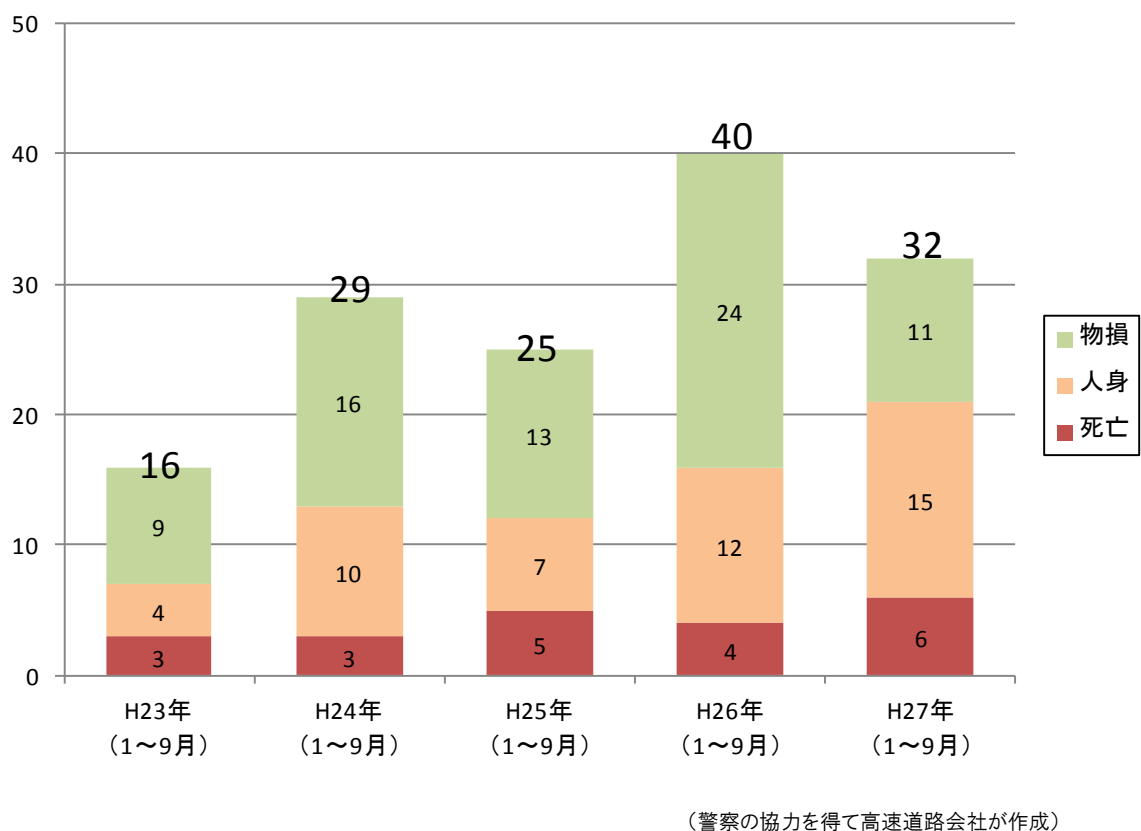
(参考) 平成23年～平成27年(各年の1月～9月を抽出)の逆走事案(事故又は確保)の発生状況(全723件)



(2) 平成23年～平成27年9月の逆走事案（事故）の発生状況（全171件）

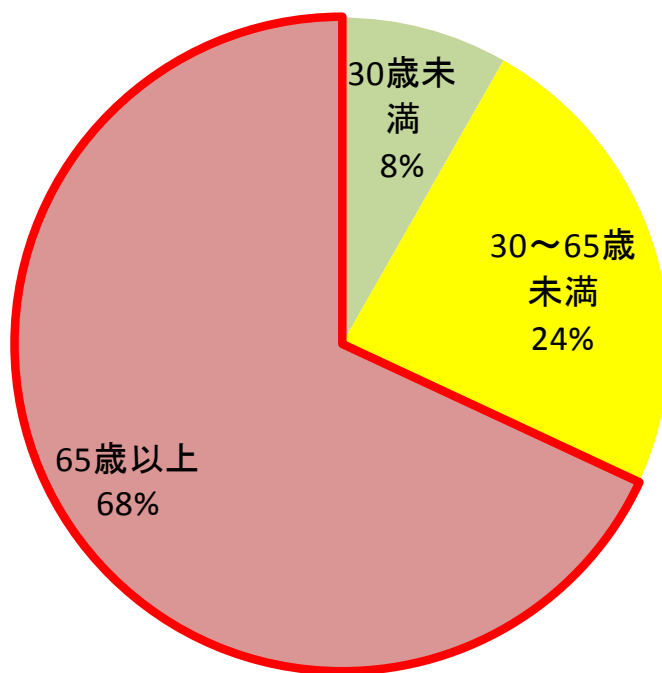


(参考) 平成23年～平成27年（各年の1月～9月を抽出）の逆走事案（事故）の発生状況（全142件）



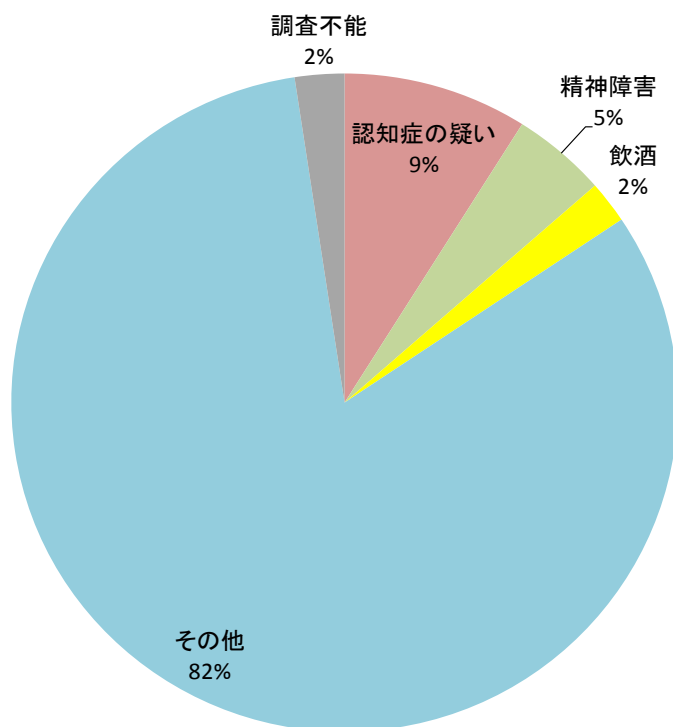
(3) 年齢構成・運転手の状態

(平成23年～平成27年9月に発生した916件)



《運転者の年齢》

(警察の協力を得て高速道路会社が作成)



《運転者の状態》

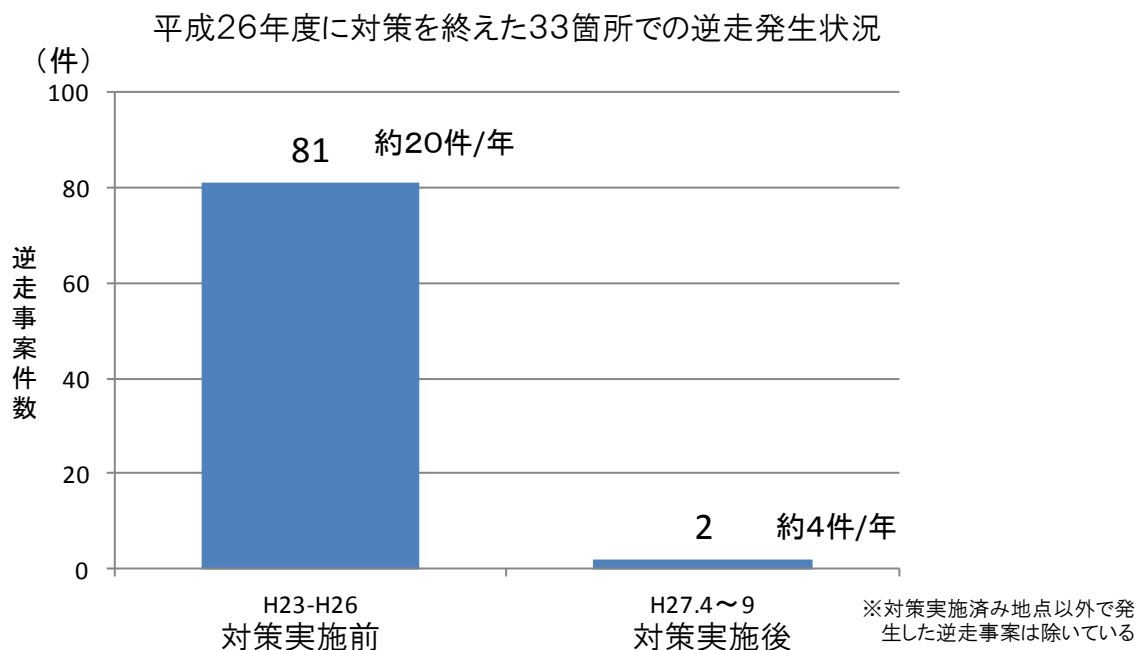
(警察の協力を得て高速道路会社が作成)

※「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. これまでに実施した対策の効果について

平成26年度に逆走対策を実施した33箇所においては、対策実施前の平成23年～平成26年までの4年間の逆走発生件数は81件（1年あたり約20件）でしたが、対策実施後の平成27年4月～9月の間に対策実施済み地点で発生した逆走発生件数は2件でした。

今後も引き続き対策の効果を検証していきます。



3. 今後の対策の実施について

平成26年9月、平成27年4月に公表した、一般的なIC・JCT、休憩施設の分合流部における優先して対策を実施する67箇所のうち、平成27年10月までに47箇所での対策工事を完了しました。今後、67箇所に加えて、以下の27箇所を優先対策箇所として対策を実施していきます。（別表1）

- ・平成23年から平成27年9月までの逆走発生回数が新たに複数となった18箇所
- ・平成27年1～9月までに逆走が死傷事故につながった9箇所

平成27年4月に公表した、高速道路出口部における優先して対策を実施する7箇所について対策を実施中です。今後、7箇所に加えて、以下の5箇所を優先対策箇所として対策を実施していきます。（別表2）

- ・平成23年から平成27年9月までの逆走発生回数が新たに複数となった3箇所
- ・平成27年1～9月までに逆走が死傷事故につながった2箇所

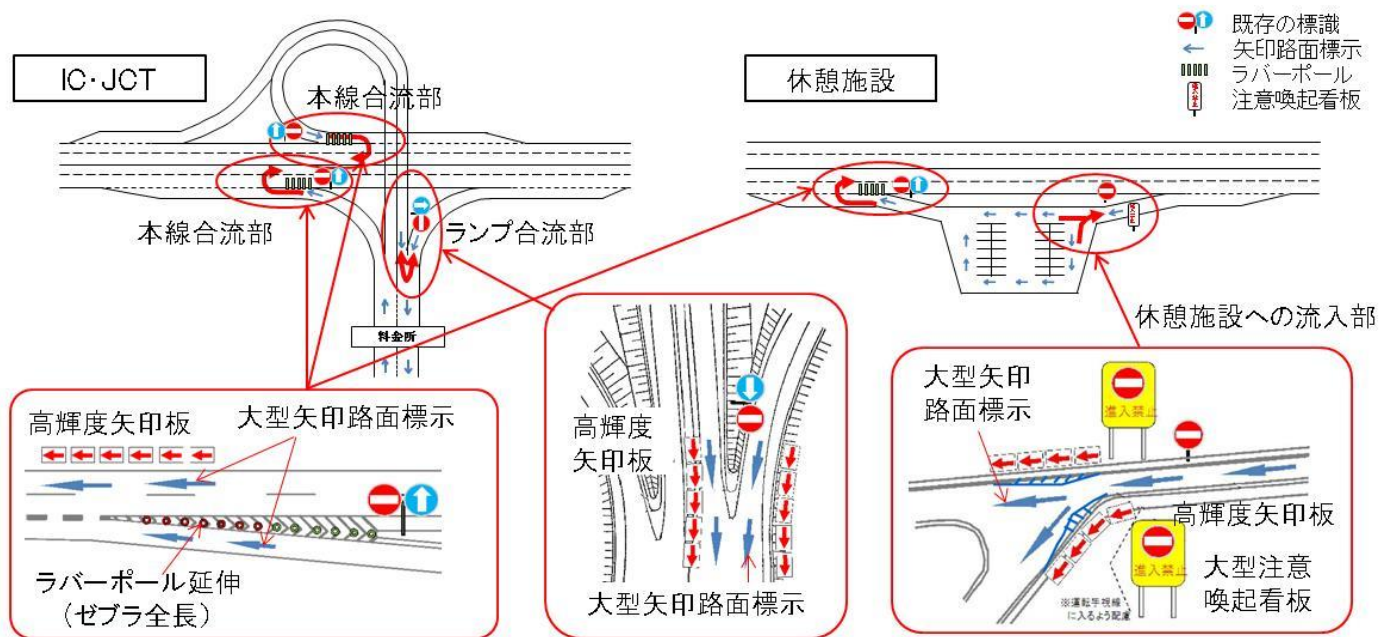
平成27年4月に公表した、平面Y型IC交差点における優先して対策を実施する3箇所のうち、平成27年10月までに1箇所での対策工事を完了しました。今回、新たに平成23年から平成27年9月までの逆走発生回数が複数となった箇所や平成27年1～9月までに逆走が死傷事故につながった箇所はありませんでした。（別表3）

4. 今後の逆走対策の進め方

今後も引き続き、国土交通省や警察庁をはじめとする関係機関と連携し、高速道路での逆走対策を実施するとともに、国土交通省が本日公表した、「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す取り組み」への参画を通じて、さらなる逆走対策を推進してまいります。

（参考）高速道路における逆走対策（平成26年9月、平成27年4月に公表済み）

（1）一般的なインターチェンジ、ジャンクション、休憩施設の分合流部



《対策の基本パターンのイメージ(一般的なインターチェンジ、ジャンクション、休憩施設)》

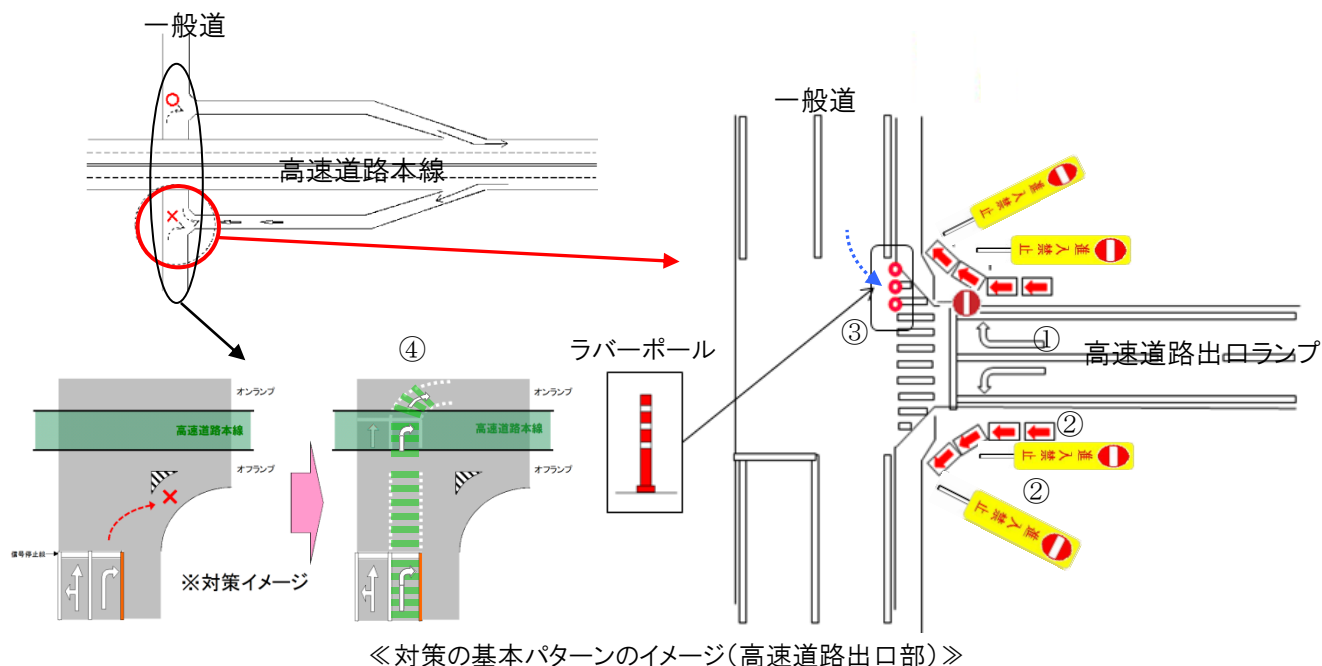


《本線合流部の対策事例（関越道 高崎 IC）》

(2) 高速道路出口部

- 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

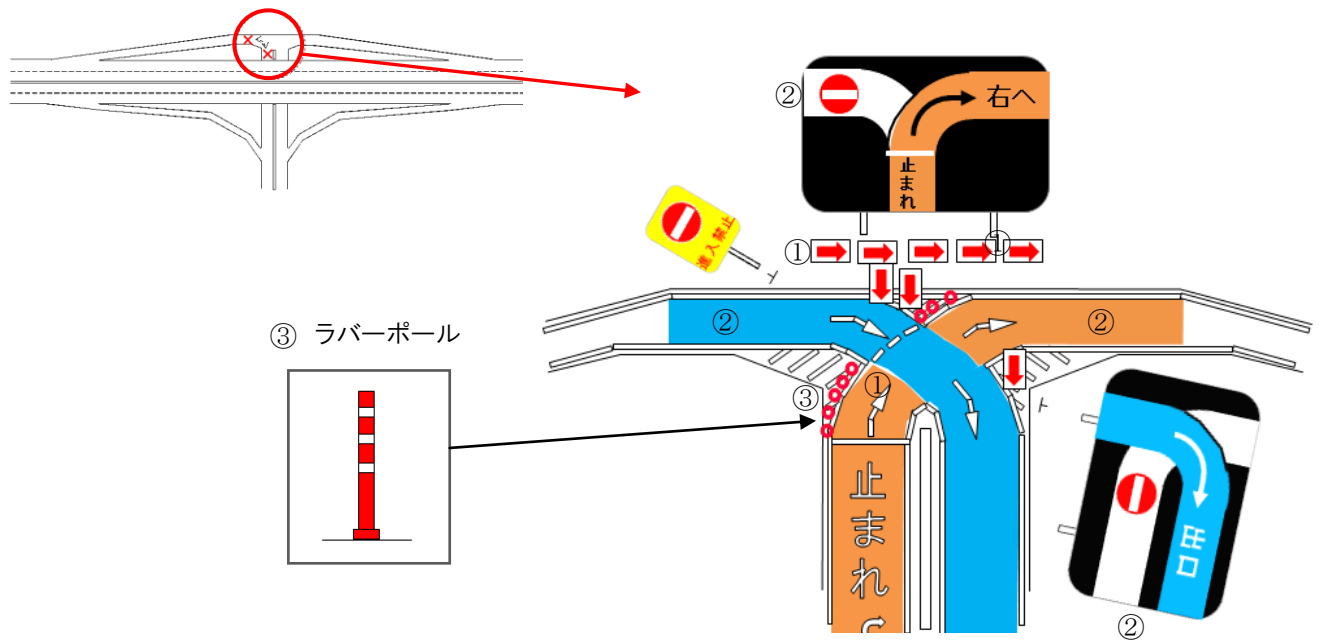
※高速道路出口部での対策は、警察や一般道管理者との個別協議を踏まえ実施。



(3) 平面Y型ICの平面交差点部での対策

- 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）

※平面Y型ICの平面交差点部での対策は、警察や一般道管理者との個別協議を踏まえ実施



《対策の基本パターンのイメージ(平面Y型IC交差点部)》



《平面Y型ICの交差点部の対策事例(北陸道 能生IC)》