

『高速道路における逆走の現状とその対策について』

道路局 高速道路課 有料道路調整室

1. はじめに

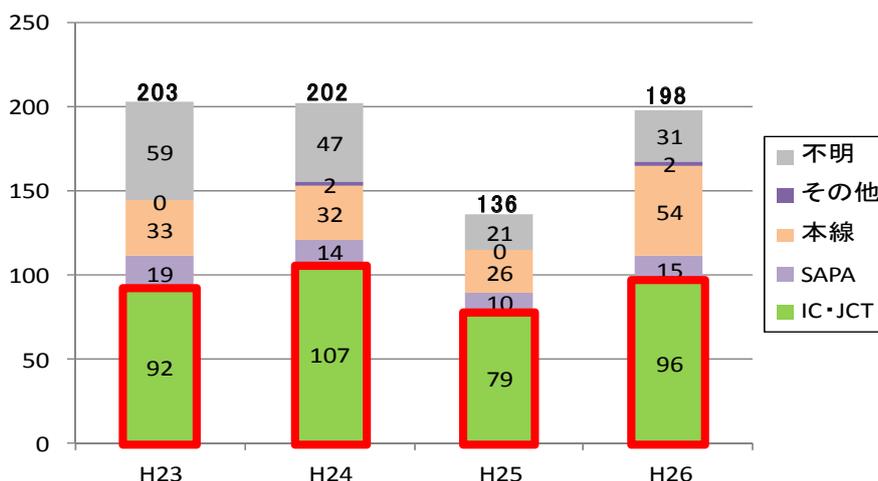
全国的高速道路では、2日に1回の割合で逆走が発生している。走行速度が速い高速道路での逆走は、重大な事故に繋がりがやすく、逆走した車両だけでなく、一般の車両も被害を受ける極めて危険な行為である。

高速道路を管理する高速道路会社では、その重大性に鑑み、警察庁、国土交通省等と連携し、逆走を未然に防ぐための対策を実施しており、今回その取り組みについて紹介する。

2. 逆走の発生状況

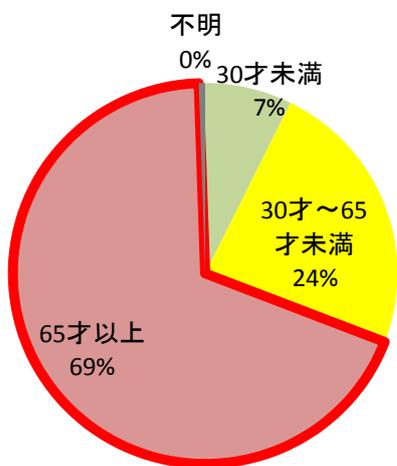
逆走の事故及び車両が確保された件数は、平成25年に一旦減少したものの、ほぼ横ばいで推移しており、発生箇所はインターチェンジ（以下「IC」）、ジャンクション（以下「JCT」）が約半数を占める。

逆走を起こした運転者のうち、65歳以上の高齢者が約7割を占め、認知症の疑いがある者が約1割を占める。

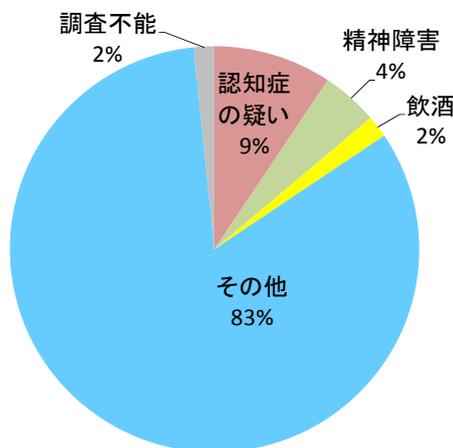


※H23～H26の逆走(739件)
(警察の協力を得て高速道路会社が作成)

逆走（事故又は確保）の発生箇所



逆走（事故又は確保）運転者の年齢



逆走（事故又は確保）運転者の状態

※H23～H26の逆走(739件)
(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

3. 原因の分析、対策の検討

逆走の事故等のデータ収集、分析、対策の検討については、警察庁、国土交通省、高速道路会社が連携して実施しており、これまで2回の合同対策会議を実施してきた。対策会議で検討した内容について、有識者からの意見も踏まえ、逆走対策の方向性について以下のとおり整理した。

【有識者からの主な意見】

- 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
- 「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、進行方向の正面への配置や、路面に直接表示すると効果的
- 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

【逆走の主な発生形態とその対応】

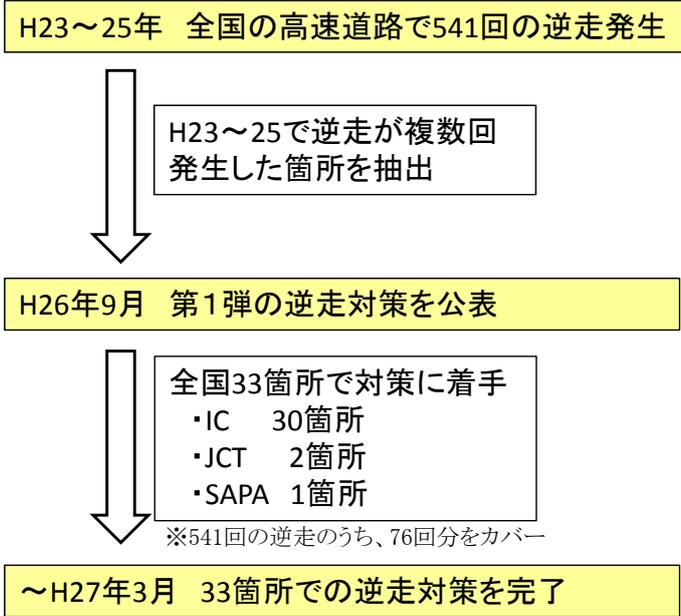
- ① 間違っ出口やオフランプに進入する誤進入によるもの
(対策の方向性)
 - 逆走開始地点でのわかりやすい案内（注意喚起看板の設置等）
 - 逆走開始地点での開始しにくい構造（ラバーポールの設置等）
 - 逆走開始地点での警告（センサー＋光等で警告等）
- ② 行き先間違いに気づき、順走から逆走に方向転換する故意によるもの
(対策の方向性)
 - 逆走開始地点でのわかりやすい注意喚起（高輝度矢印板の設置等）
 - 逆走開始地点での開始しにくい構造（ラバーポールの設置等）
- ③ 認知症など正常な運転ができないことによるもの
(対策の方向性)
 - 高速道路との認識がない運転者への進入抑制（料金所入口へのバー設置）

4. 逆走対策の取り組み状況

高速道路会社では、全国的高速道路での逆走発生状況を踏まえ、共通的な逆走対策を平成26年度から実施しており、これまで2度にわたり対策内容を公表してきた。

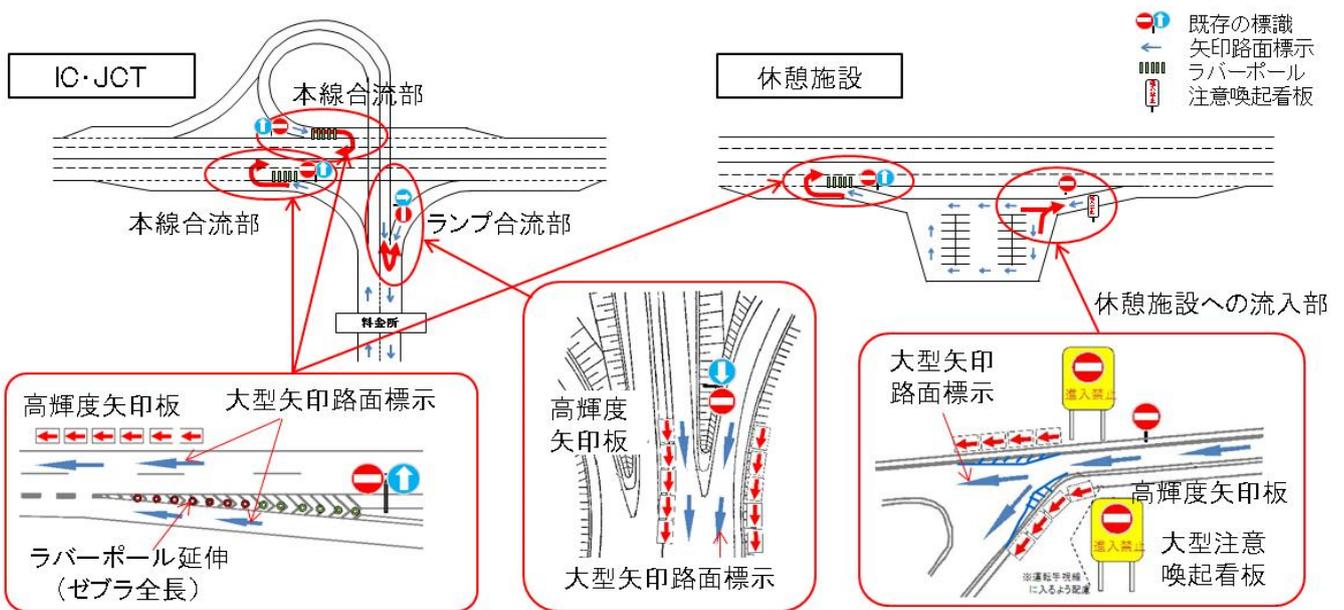
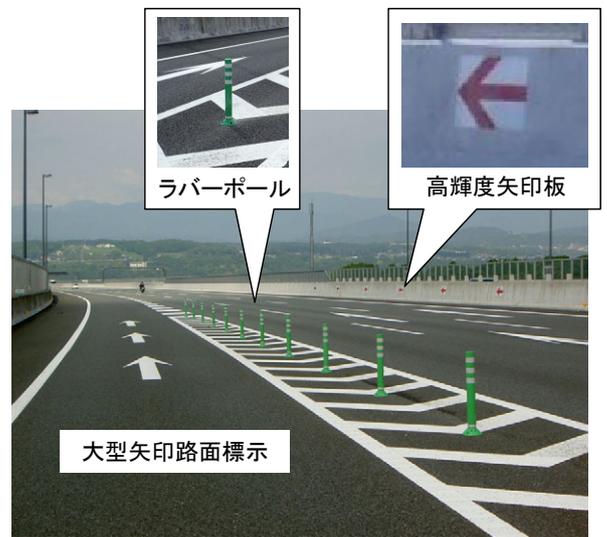
第1弾は、平成26年度に対策する箇所として、平成23～25年までの3年間に発生した逆走541回のうち、逆走が複数回発生している33箇所を選定した。これらの箇所については平成26年度末までに全ての箇所で大矢印路面標示や高輝度矢印板といった視覚的対策、合流部のラバーポール延伸といった物理的対策を完了させたところである。

【逆走対策実施箇所の抽出】



【第1弾の内容】

- ① 矢印路面標示や注意喚起看板の視認性の向上 (大型化、高輝度化)
- ② 合流部におけるUターン防止対策の強化 (ラバーポールの新設、延伸)



第2弾は、平成27年度に対策する箇所として、平成26年度と同様の考え方で、平成23～26年までの4年間に発生した逆走739回のうち、逆走が複数回発生している20箇所を新たに追加し、更に、逆走発生回数は1回だが、その逆走が死傷事故に繋がった14箇所も選定した。

また、更なる対策として、高速道路出口部や平面Y型ICの平面交差点においても、逆走が複数回発生している又は死傷事故が発生している箇所について、対策を実施することとした（高速道路出口部の対策は7箇所、平面Y型ICの平面交差点は3箇所）。

【逆走対策実施箇所の抽出】

H23～26年 全国の高速道路で739回の逆走発生

H26年の最新のデータを加え、以下の箇所を抽出
 ①H26年に新たに逆走が複数回となった箇所
 ②H23～26年の間で、逆走が死傷事故につながった箇所

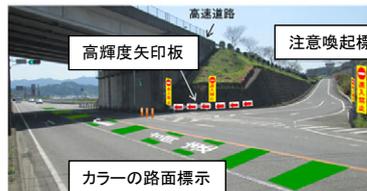
H27年4月 第2弾の逆走対策を公表

全国44箇所を追加対策に着手

	H26年度	H27年度	計
IC	30	35	65
JCT	2	3	5
SAPA	1	6	7
計	33	44	77

※739回の逆走のうち、155回分をカバー

【第2弾での追加内容】

- ①平成26年度対策内容の展開...34箇所
- ②高速道路出口部での対策
 - ・出口部での誤進入抑止（高輝度矢印板、注意喚起標識）
 - ・正しい入口への誘導強化（カラー舗装）

7箇所を実施（山陰道・江津ICなど）
- ③IC内平面交差点での対策
 - ・誘導強化（カラー舗装、注意喚起標識など）
 - ・誤進入抑止（ラバーボール）

3箇所を実施（東関東道・四街道ICなど）

また、試行的な対策として、高速道路出口部へのセンサー付き警告装置の設置や、料金所の一般レーンへのバーの設置などにも取り組むこととしている。

【試行的な対策】

□料金所入口一般レーンへのバー設置

逆走を起こした運転者に、通行券を持たず、高速道路に進入したことに気づかない事例がみられることから、料金所一般レーンへのバー設置を試行的に実施



□高速道路出口部での警告表示

誤進入がそのまま逆走につながる高速道路出口部にて、逆走を自動検知し、表示板で警告する対策を試行的に実施



5. おわりに

今後とも、警察と連携し、継続的に逆走の発生原因を分析するとともに、有識者からの意見も踏まえ、現在実施中の逆走対策箇所の対策効果を検証し、引き続き対策内容の改善に努めていく。

また、これらの取り組み内容を、定期的に広報していくことで、逆走に対する一般の方々への理解を深め、運転者の逆走防止や、逆走遭遇時の予防行動に繋げていきたい。