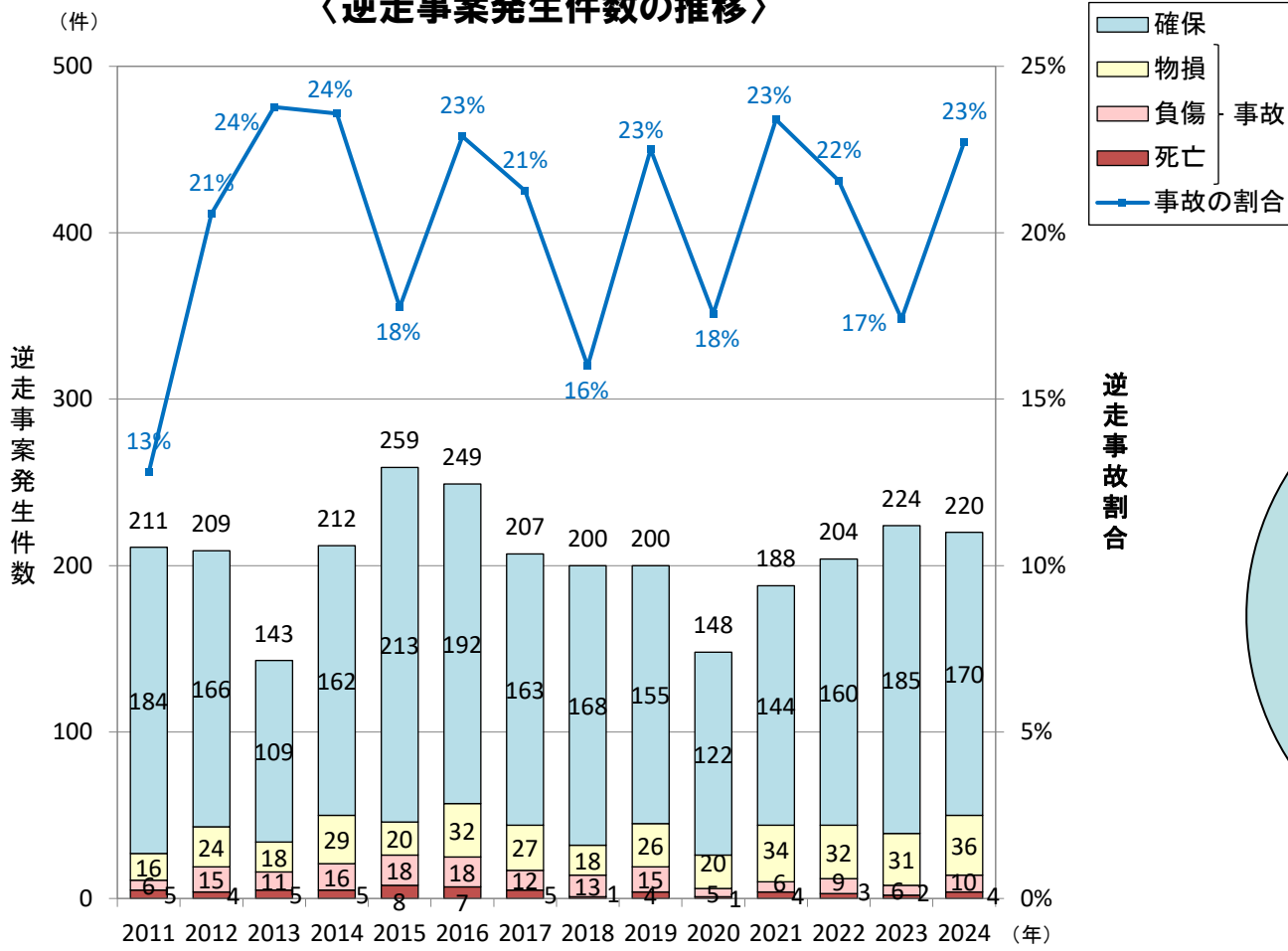


# **I . 高速道路の逆走発生状況**

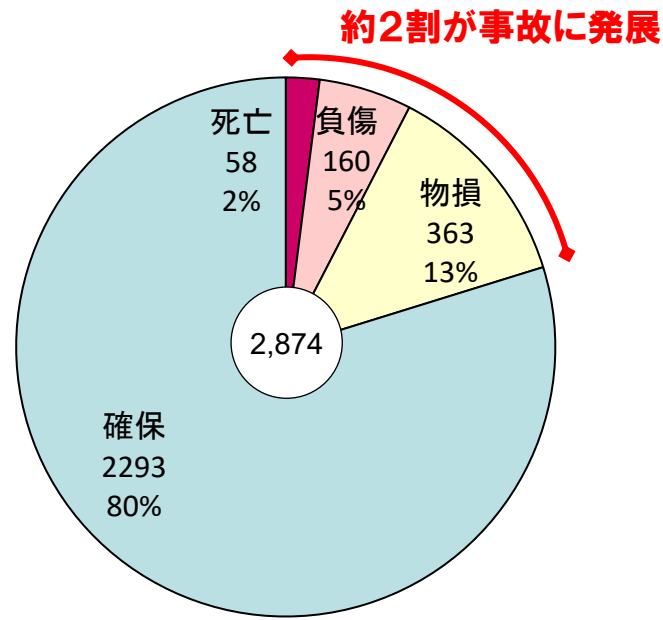
# 逆走事案の発生状況

- 逆走事案発生件数は、毎年200件程度発生しており、2024年は220件発生と同様の傾向。
- 2024年の逆走事案のうち、事故(物損、負傷、死亡)の割合は23%と、約2割が事故に発展している状況に変化は見られない。

〈逆走事案発生件数の推移〉



〈逆走事案の形態別内訳〉



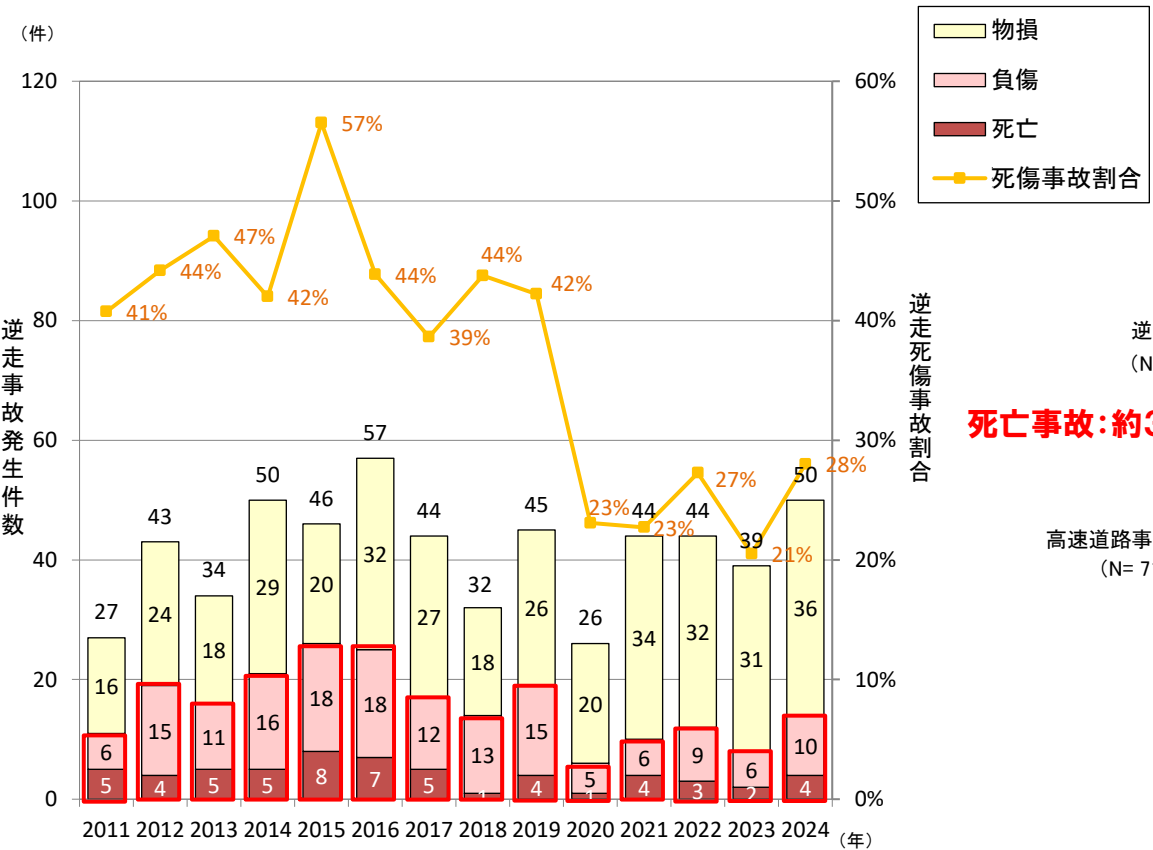
※集計期間：2011～2024年

データ： 2011年～2024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=2,874  
出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

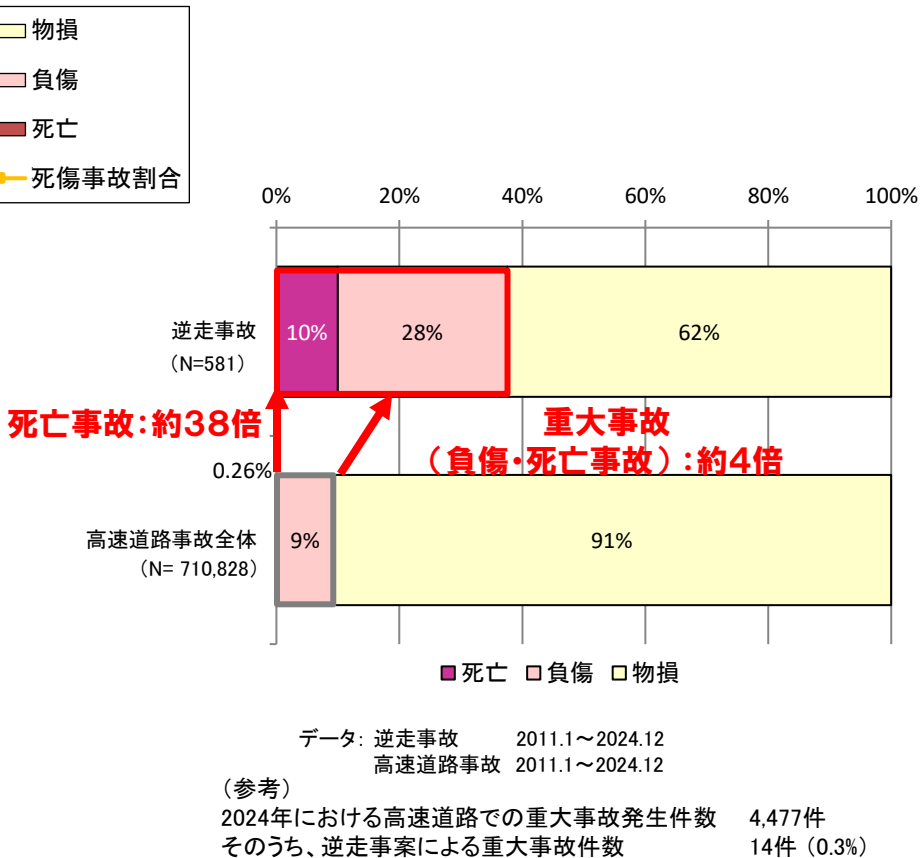
# 逆走事故の発生状況

- 逆走事案のうち、逆走事故発生件数は、毎年40件程度発生しており、2024年については50件と前年よりやや増加。
- このうち、重大事故(負傷・死亡事故)発生件数は、2024年は14件発生し、集計を開始した2011年以降、最も多かった2015年の26件と比べると半数程度であるが、前年より増加。

〈逆走事故発生件数の推移〉



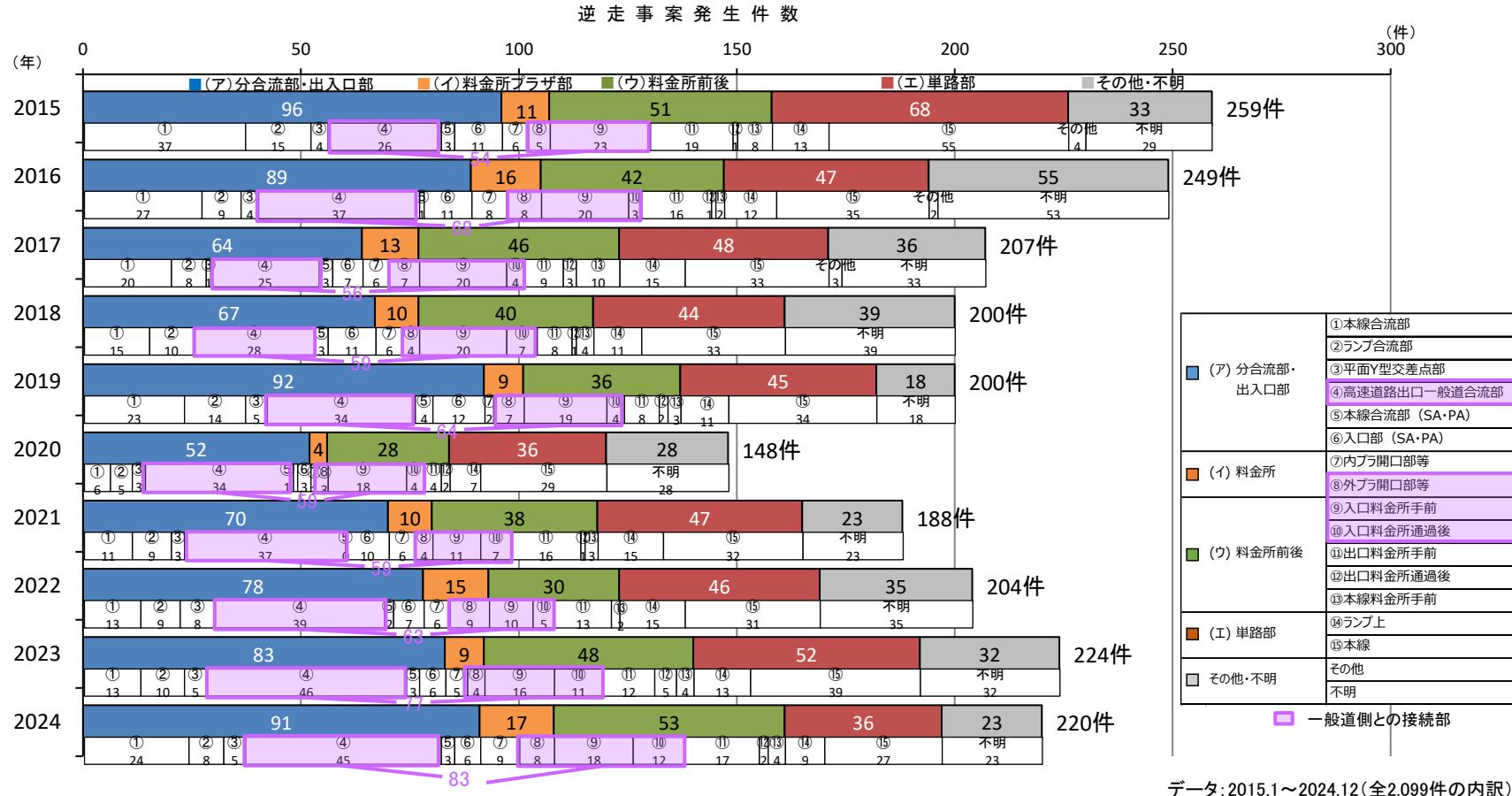
〈逆走事故と高速道路事故全体との比較〉



データ: 2011年~2024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=581  
出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

# 逆走事案の発生状況〔逆走開始詳細位置別〕

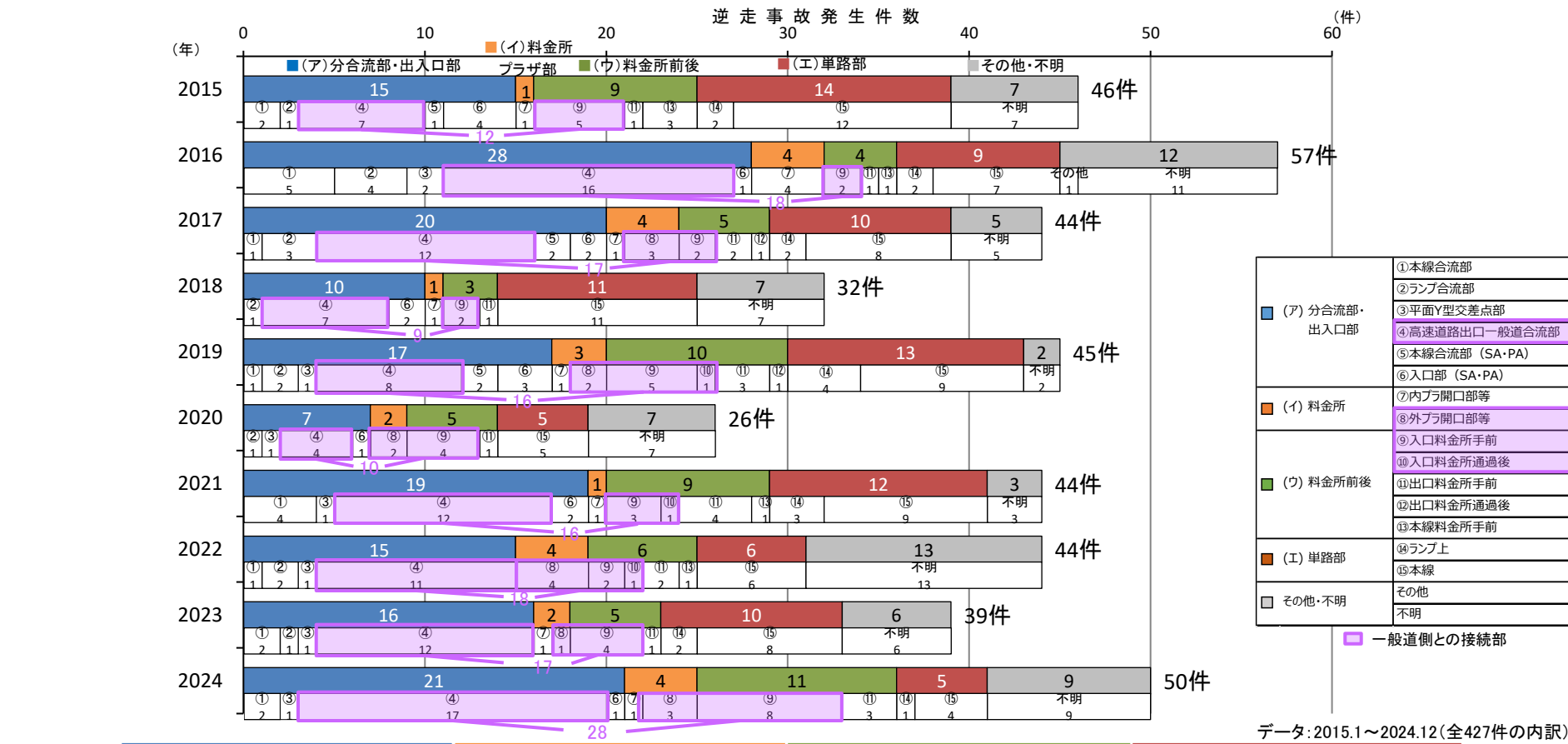
- 逆走事案の開始位置としては「分合流部・出入口部」が最も多く、次いで単路部、料金所前後で多く発生している状況。2024年も同様の傾向である。
- 一般道との接続部は近年増加傾向で、2024年は83件と過去最大であった。



<b>分合流部・出入口部</b> 物理的・視覚的対策を実施。 逆走事案の開始位置として最も多い。 発生傾向に大きな変化は見られない。	<b>料金所プラザ部</b> 物理的・視覚的対策を実施。 発生傾向に大きな変化は見られない。	<b>料金所前後</b> 物理的・視覚的対策を実施。 逆走事案の開始位置として「分合流部・出入口部」「単路部」に次いで多い。 発生傾向に大きな変化は見られない。	<b>単路部</b> 物理的・視覚的対策が未実施。 逆走事案の開始位置として「分合流部・出入口部」に次いで多い。 発生傾向に大きな変化は見られない。
<b>一般道側との接続部</b> 物理的・視覚的対策を実施。発生傾向に大きな変化は見られない。			

# 逆走事故の発生状況〔逆走開始詳細位置別〕

- 逆走事故についても、「分合流部・出入口部」が最も多く、次いで単路部、料金所前後で多く発生している状況。2024年も同様の傾向。
- 一般道との接続部は近年増加傾向で、2024年は28件と過去最大であった。



### 分合流部・出入口部

物理的・視覚的対策を実施。  
逆走事案の開始位置として最も多い。  
発生傾向に大きな変化は見られない。

### 料金所プラザ部

物理的・視覚的対策を実施。  
発生傾向に大きな変化は見られない。

### 料金所前後

物理的・視覚的対策を実施。  
逆走事案の開始位置として「分合流部・出入口部」「単路部」に次いで多い。  
発生傾向に大きな変化は見られない。

### 単路部

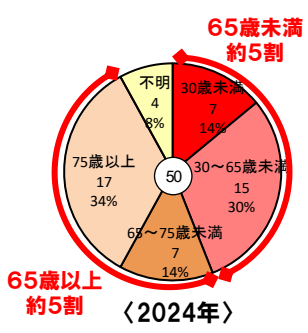
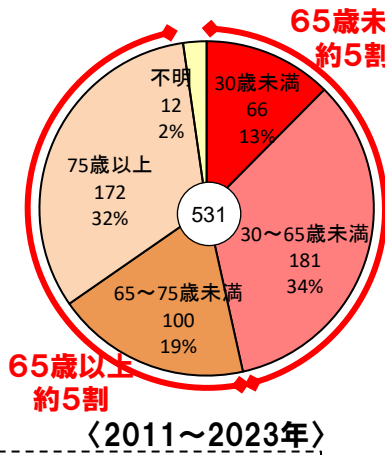
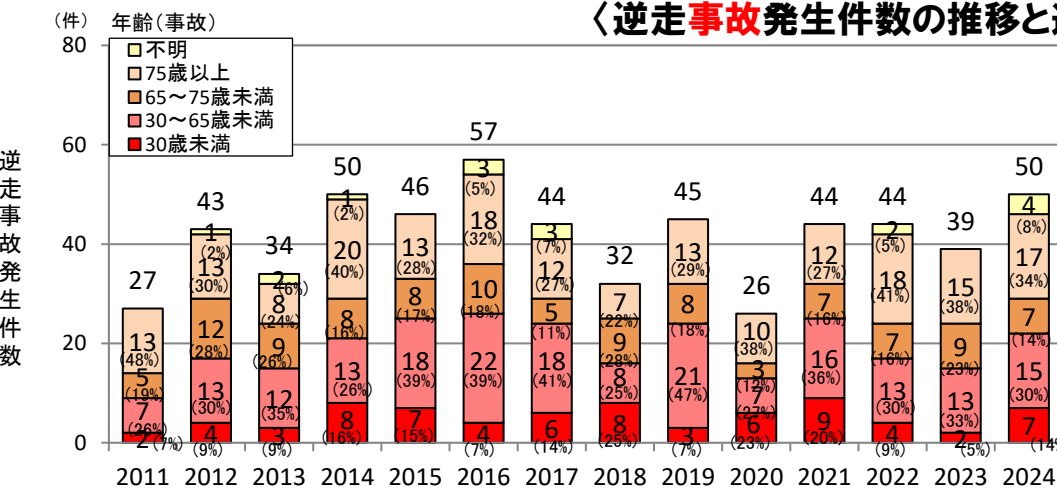
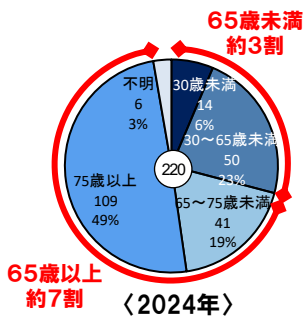
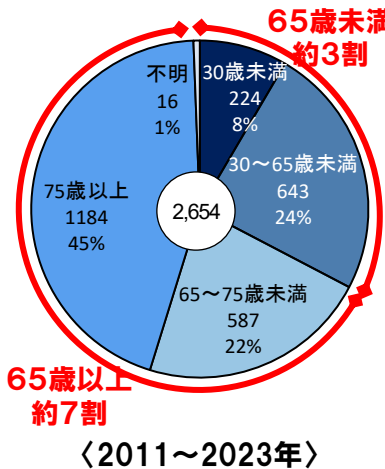
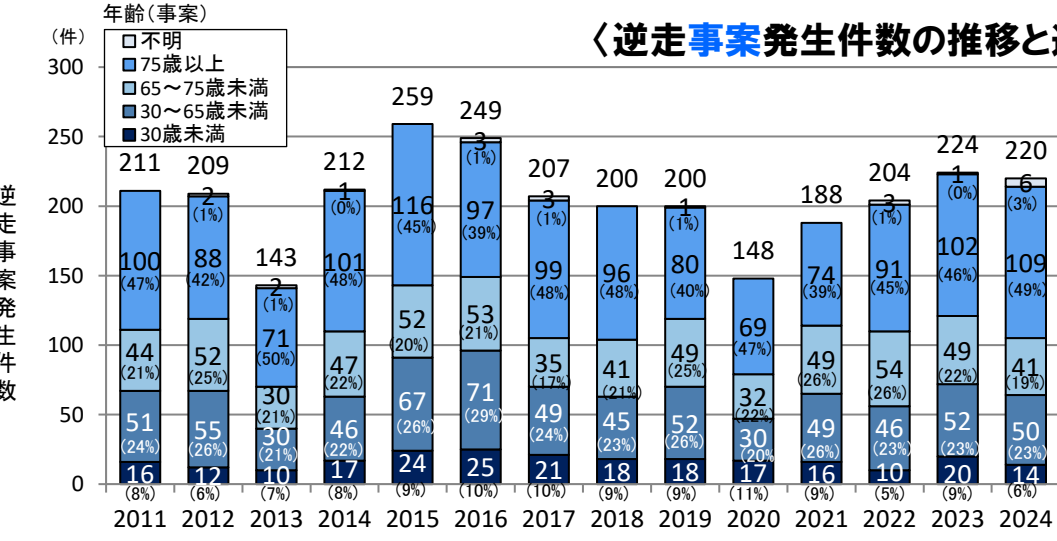
物理的・視覚的対策が未実施。  
逆走事案の開始位置として「分合流部・出入口部」に次いで多い。  
発生傾向に大きな変化は見られない。

### 一般道側との接続部

物理的・視覚的対策を実施。発生傾向に大きな変化は見られない。

# 逆走事案・事故の発生状況〔年代別〕

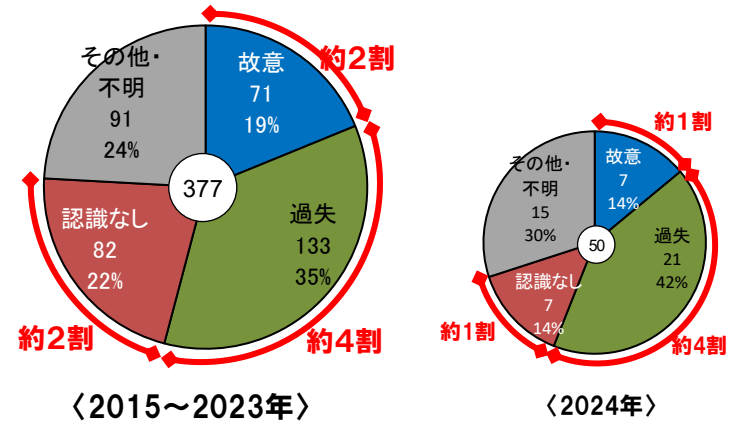
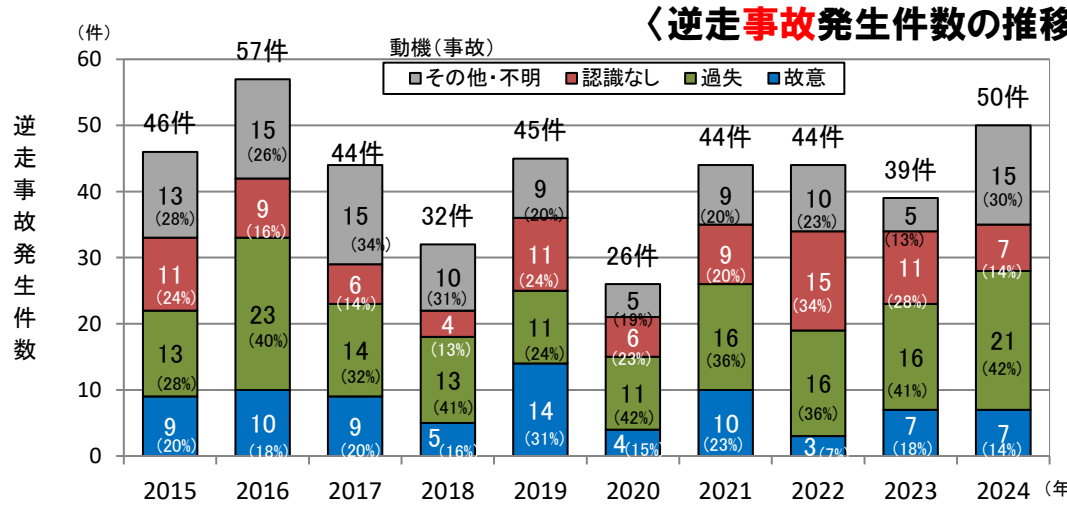
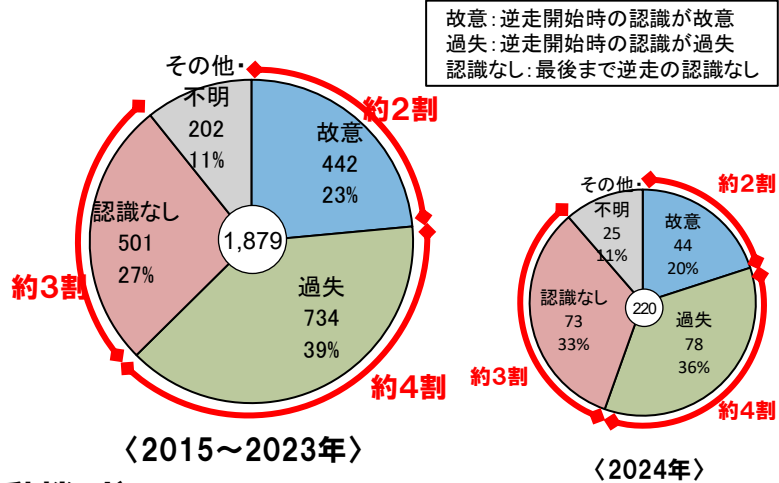
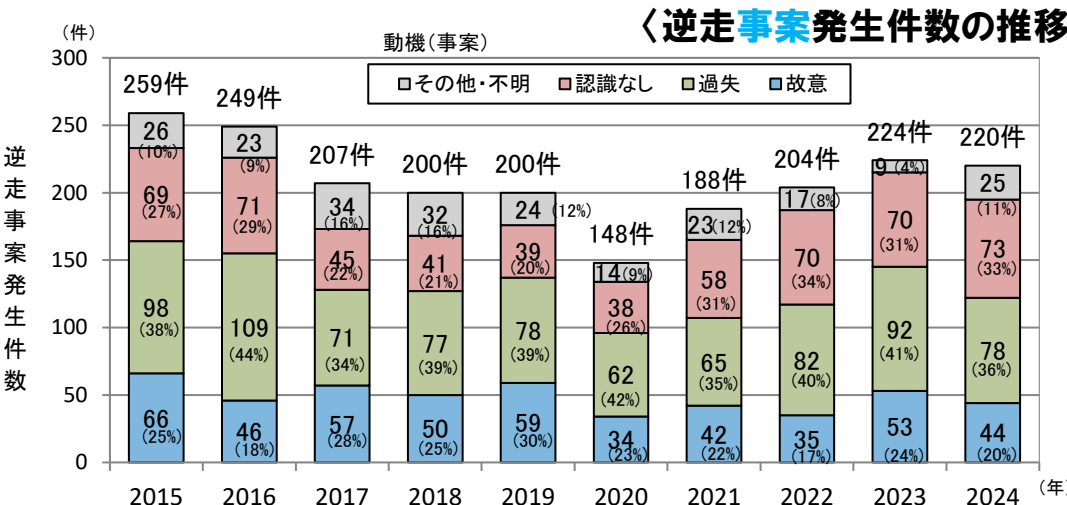
- 逆走事案の年代別の件数は、2011～2023年までのデータで65歳未満が約3割、65歳以上が約7割で、2024年も同様の傾向。
- 逆走事故の年代別の件数は、2011～2023年までのデータで65歳未満が約5割、65歳以上が約5割で、2024年も同様の傾向。



データ：2011年～2024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=2,874  
出典：警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

# 逆走事案・事故の発生状況〔動機別〕

- 逆走事案の動機別の件数は、2015～2023年までのデータで故意が約2割、過失が約4割、認識なしが約3割で、2024年についても同様の傾向。
- 逆走事故の動機別の件数は、2015～2023年までのデータで故意が約2割、過失が約4割、認識なしが約2割で、2024年については故意が約1割、過失が約4割、認識なしが約1割と同様の傾向。



データ: 2015年～2024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=2,099  
出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成



# 逆走事案の発生状況〔逆走を開始した要因別〕

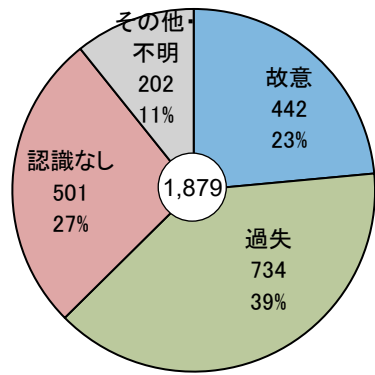
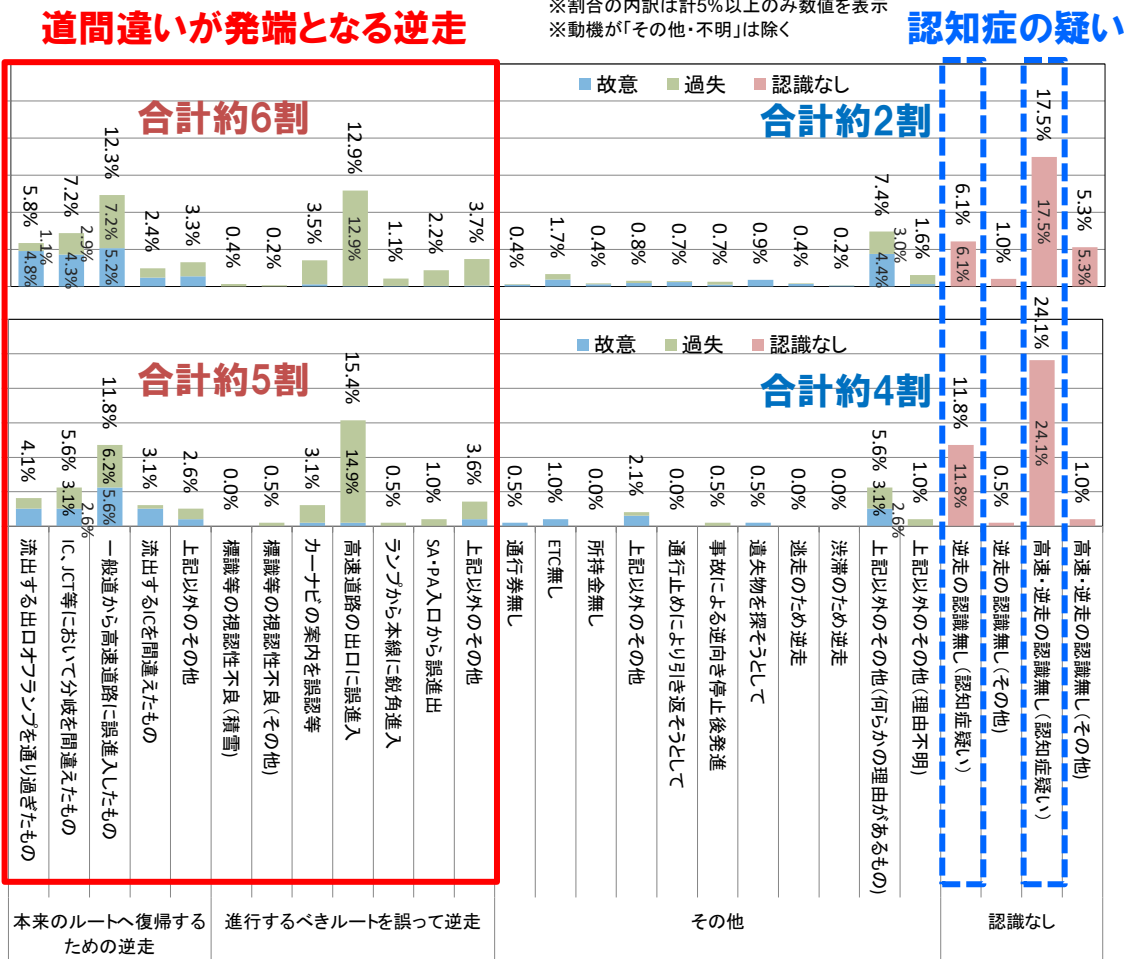
- 逆走の発生要因別では、2015～2023年までのデータで道間違いが発端となり逆走を開始した事案が全体の約6割を占める。2024年については約5割とやや減少傾向。
- 認識無しについては、2015～2023年までのデータで全体の約3割で、2024年については約4割と増加傾向。うち、認知症の疑いについては、2015～2023年までのデータで全体の約2割、2024年については全体の約4割と増加。

＜逆走事案の開始要因別の割合＞

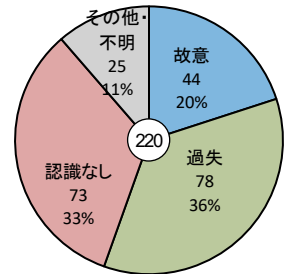
※ITARDAが警察から入手している事故要因分類を転記

故意：逆走開始時の認識が故意  
過失：逆走開始時の認識が過失  
認識なし：最後まで逆走の認識なし

＜2015～2023年＞  
＜2024年＞



＜2015～2023年＞



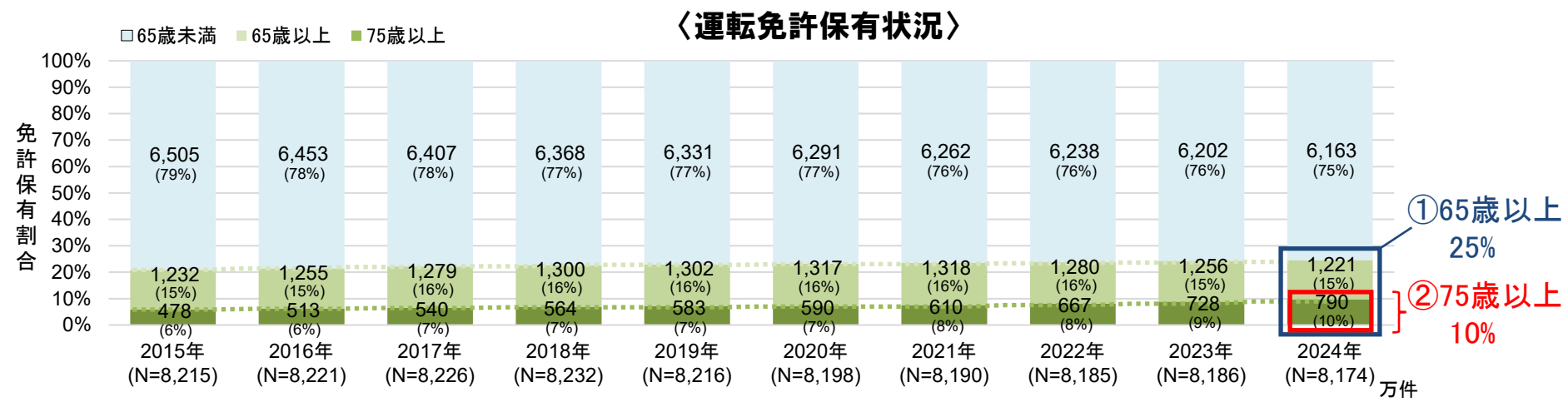
＜2024年＞

データ： 2015年～2024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=2,099のうち、動機がその他・不明を除く N=1,872  
出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

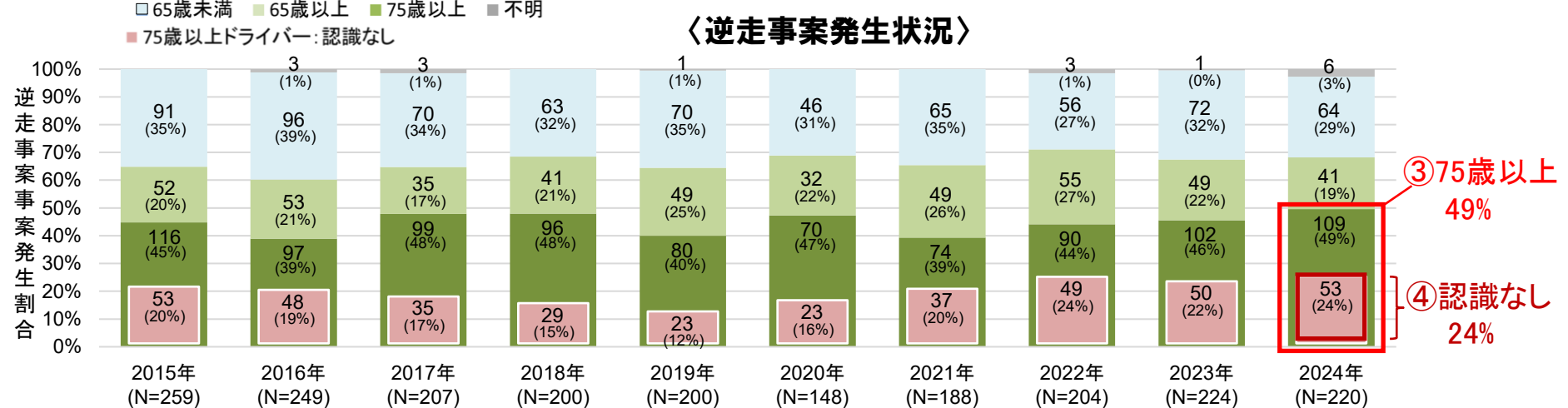


# 高齢者の免許保有人数と逆走事案の発生状況

- 高齢者の運転免許保有人数の割合は横ばい傾向(①)だが、後期高齢者(75歳以上)の割合は増加傾向(②)。
- 高齢者の運転免許保有人数の割合は3割以下に過ぎないものの(①②)、一方で逆走事案については高齢ドライバーの割合が7割程度と高い水準で推移(③)。さらに、後期高齢者による逆走事案については約半数が「認識無し」であり、その割合も増加傾向(④)。 ※後期高齢者の運転免許更新時には認知機能検査が義務づけられている。



※運転免許保有者数データ：警察庁 運転免許統計（平成27年版～令和6年版）

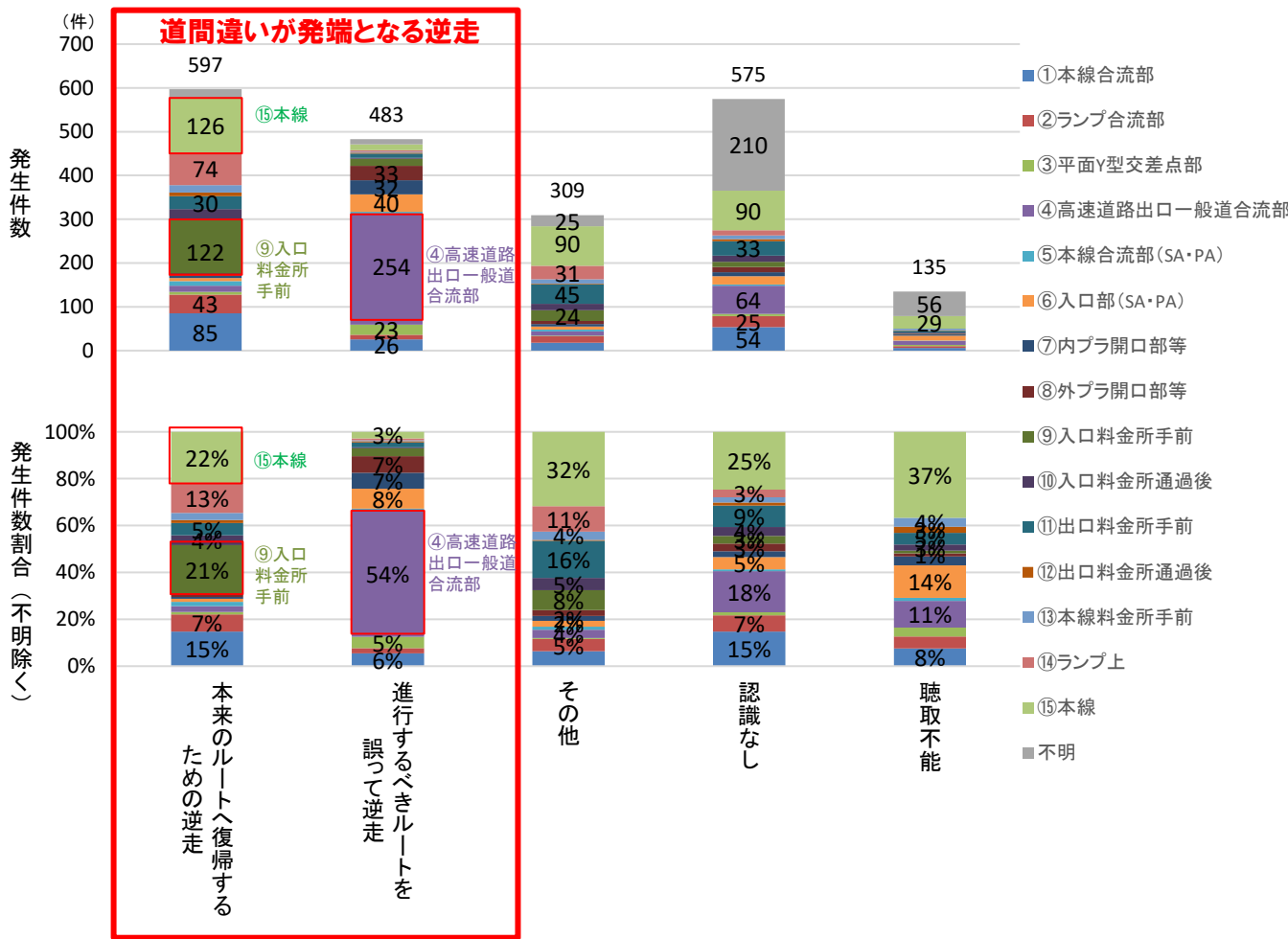


年齢別逆走データ：2015年～2024年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N=2,099  
動機別データ：2015年～2024年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案 N= 1,867(※各項目「不明」「その他」は除く)  
出典：警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

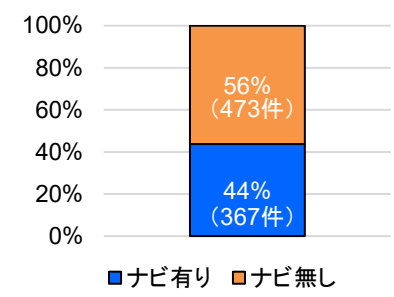
# 逆走開始詳細位置×逆走開始要因とカーナビ設置状況

- 本来のルートへ復帰するための要因では「本線」や「入口料金所手前」、進行するべきルートを誤った要因では「高速道路出口一般道合流部」からの逆走が多い。
- 道間違いが発端となった逆走事案のカーナビの装着率は、自動車全体のカーナビ設置状況に比べて低い。

<逆走開始詳細位置×逆走要因> ※7頁で示した逆走開始要因の内訳を示す

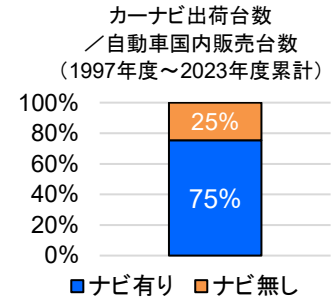


## <道間違いが発端となる逆走×カーナビの装着有無>



※ナビ有無不明240件  
※データ:2015～2024年の道間違いを発端とした逆走事案

## <参考:自動車のカーナビ設置状況>

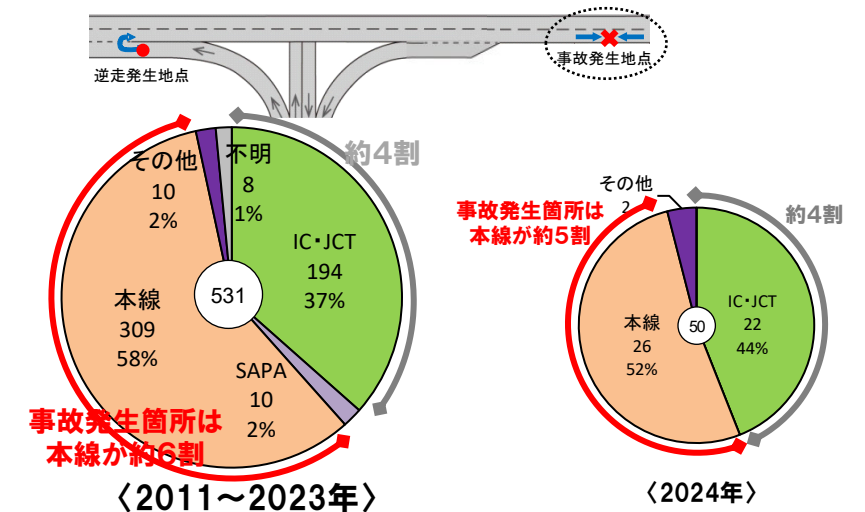
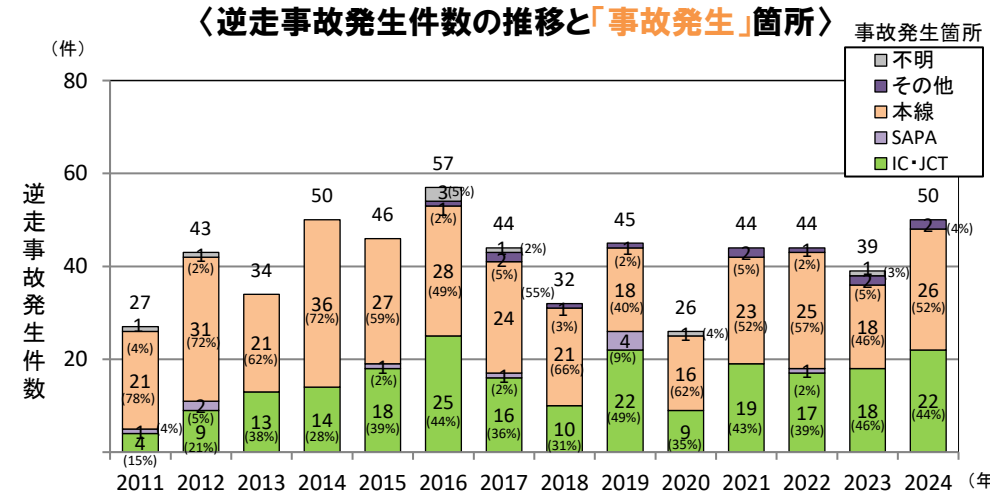
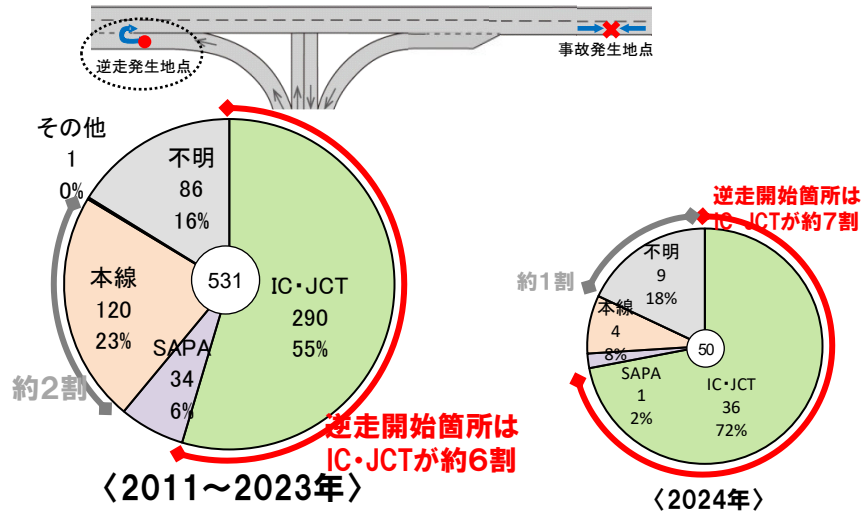
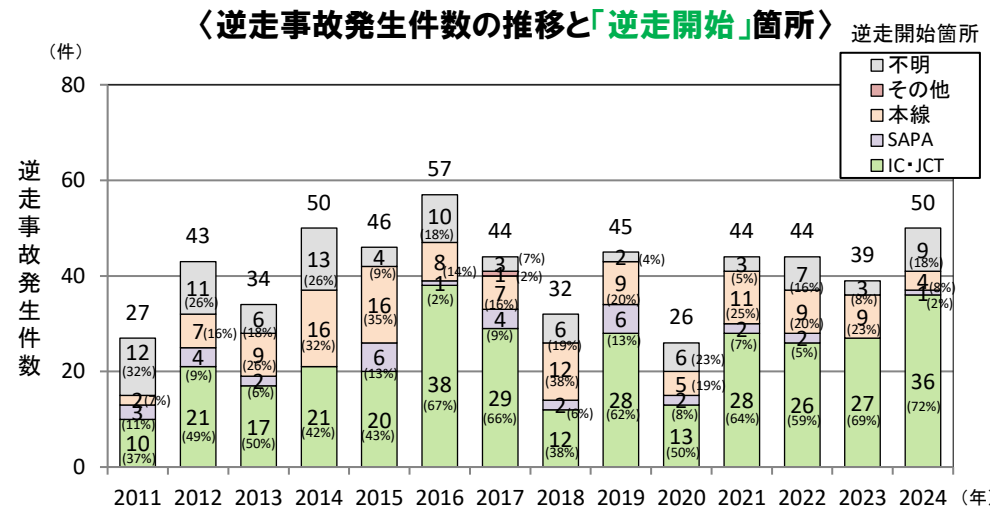


カーナビ出荷台数  
／自動車国内販売台数  
(1997年度～2023年度累計)  
自動車国内販売台数累計:149,853千台  
カーナビ出荷台数累計:11,310万台  
※データ出典:道路データブック2024(国土交通省)  
[https://www.mlit.go.jp/road/toukei\\_chousa/road\\_db/index.html](https://www.mlit.go.jp/road/toukei_chousa/road_db/index.html)

データ: 2015年～2024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= 2,099  
出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

# 逆走事故の発生状況〔逆走開始箇所と事故発生箇所〕

- 逆走事故のうち、逆走開始箇所は、最多を占めるIC・JCTが2011～2023年までのデータで約6割であり、2024年については約7割と増加傾向。
- 事故発生箇所は、最多を占める本線が2011～2023年までのデータで約6割であったが、2024年については約5割と減少傾向。



データ: 2011年～2024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=581  
出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

# 当事者へのヒアリング分析

- 逆走の際の“道路交通の状況”、“運転者の状況”、“その他要因”等の把握のため、追跡調査(＝逆走当事者へのヒアリング調査等)を過年度より継続して実施中。

## 個別逆走事案の調査概要

### (1) 現地調査 (写真、ビデオ撮影等)

- ・ 逆走に至るルート
- ・ 逆走開始地点
- ・ 確保／事故地点等

### (2) 聞き取り調査

#### ① ドライバー属性

運転頻度、当該ルート利用頻度、高速道路利用頻度、通行目的、カーナビやETCの装備・使用状況等

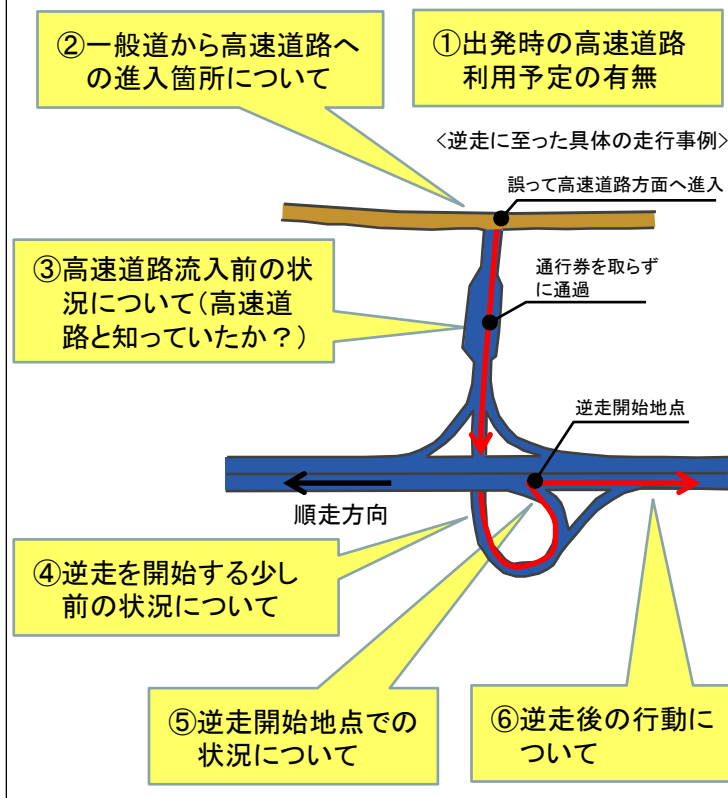
#### ② 移動状況

出発地、目的地、走行予定ルート及び実際の走行ルート

#### ③ ドライバーの逆走前後の状況

到着予定時刻を決めていたか、当該エリアの精通状況、逆走前～逆走中～停止のプロセス、標識・路面標示の認識、逆走前の走行状況、逆走のきっかけ(勘違い、うっかり)、逆走中の走行状況

### 〈聞き取り調査のイメージ〉



# 追跡調査(＝逆走当事者へのヒアリング調査等)を踏まえた分析

## ■詳細な逆走経緯から得られた情報

出入口構造や分岐のポイント(交差点箇所)が多い場合に、カーナビの案内や運転者の強い思い込み等から、いつの間にか高速道路の出入口ランプに進入しているケースが確認された。

- IC付近という認識はあったものの激しい雨により視認性が悪く、入口(オンランプ)に気づかない状態で走行し、出口部がはっきりと見えたため、入口部と勘違いし誤進入した。なお、Uターン行為は地元の細街路で慣れており不思議に思わなかった。標識については、何か設置されているなという認識だった。  
⇒「一般道～高速道路入口部の強調」、「逆走(誤進入)してしまった後の気づきポイントの増加(既存標識裏面の活用、連続設置等)」という観点で、対策立案の検討を進めることが重要であると、改めて確認できた。(≡一般道側道路管理者と協力した案内強化、既存対策の強化・見直し)
- 一般道を利用の際、第1車線がそのまま高速道路の入口ランプに直結しており、気づかず走行していると料金所が見え、手前で転回。転回後、逆走になると気づき停止した。  
⇒ 誤進入しやすいエリアやランプ構造では、「一般道～高速道路入口部の強調」、「逆走(誤進入)してしまった後の行動を示す誘導」という観点で、対策立案の検討・見直しを進めることが重要であると、改めて確認できた。(≡一般道側道路管理者と協力した案内強化、特別転回制度の周知強化)
- 認知症(疑い)の方の逆走事案では、ヒアリング結果から新たに得られた知見はなかった。



# 複数回の逆走事案が発生している箇所分析

○ 複数回の逆走事案が発生している箇所に着目し、2011年～2024年までのデータにて分析を実施。逆走発生件数が多いインターチェンジ(IC)は以下の通り。

## 逆走発生件数が多いIC

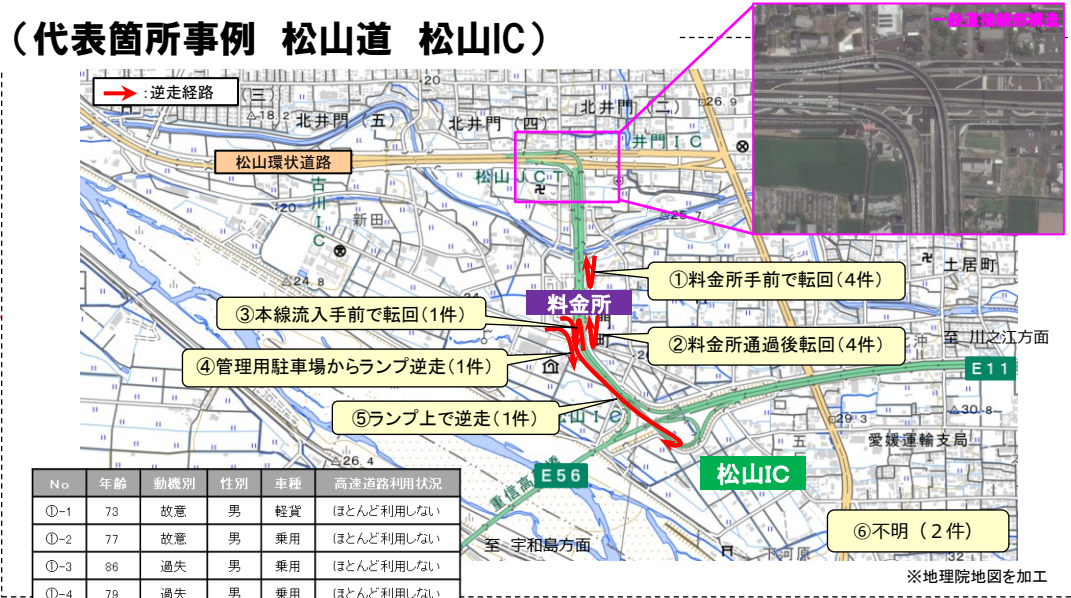
NO.	路線名	インターチェンジ名称
1	E1A 新東名高速道路	新富士IC
2	E2 山陽自動車道 E30 瀬戸中央自動車道	早島IC
3	E7 日本海東北自動車道	新潟亀田IC
4	E8 北陸自動車道	敦賀IC
5	E8 北陸自動車道	新潟西IC
6	E10 東九州自動車道	速見IC
7	E11 松山自動車道	川内IC
8	E11・E56 松山自動車道	松山IC
9	E30 瀬戸中央自動車道	坂出IC
10	E32 高知自動車道	南国IC
11	E34 長崎自動車道	大村IC
12	E34 長崎自動車道	諫早IC
13	E51 東関東自動車道	千葉北IC
14	E76 今治小松自動車道	いよ小松IC

データ： 2011年～2024年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における逆走事案より、インターチェンジでの逆走事案から抽出  
出典： 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

## 分析結果

- ◆ 死傷事故(死亡・人身・物損)や年齢・逆走車の運転手の認識(故意や過失)等について目立った特徴はなく、逆走事案全数と同様の傾向。
- ◆ 逆走開始地点の詳細別では、誤って高速道路に進入した結果、料金所前後での逆走パターンが多い傾向。

### (代表箇所事例 松山道 松山IC)



No	年齢	動機別	性別	車種	高速道路利用状況
①-1	73	故意	男	軽貨	ほとんど利用しない
①-2	77	故意	男	乗用	ほとんど利用しない
①-3	86	過失	男	乗用	ほとんど利用しない
①-4	79	過失	男	乗用	ほとんど利用しない
②-1	72	故意	男	軽四	ほとんど利用しない
②-2	81	故意	男	乗用	ほとんど利用しない
②-3	83	過失	男	軽四	初めて
②-4	66	過失	男	軽四	2～3か月に1日以上
③	27	故意	男	軽貨	週に1日以上
④	83	過失	男	乗用	ほとんど利用しない
⑤	71	故意	女	軽四	ほとんど利用しない
⑥-1	69	不明	女	軽四	ほとんど利用しない
⑥-2	82	不明	男	原付	ほとんど利用しない

# 直近の重大事故事例①（事例：東北道 黒磯板室IC）

【発生日時】2025年4月26日（土） 22時05分頃  
【事故発生地点】E4 東北自動車道 上り線 那須IC～黒磯板室IC  
【逆走開始地点】本委員会時点で、逆走開始地点等の詳細は不明  
【関係車両】逆走車両：乗用車1台（42歳 男性 動機・運転頻度不明）、事故関係車両10台  
【死傷者】死亡3名（逆走車運転手1名、順走車運転手1名、渋滞末尾に追突された車両の乗員1名）  
【概要】乗用車が本線上を逆走し、①接触事故を起こした後、逆走を継続し②正面衝突事故が発生、正面衝突事故による③渋滞末尾に大型車が追突したもの





# 直近の重大事故事例②（新名神 下り線 亀山西JCT付近）

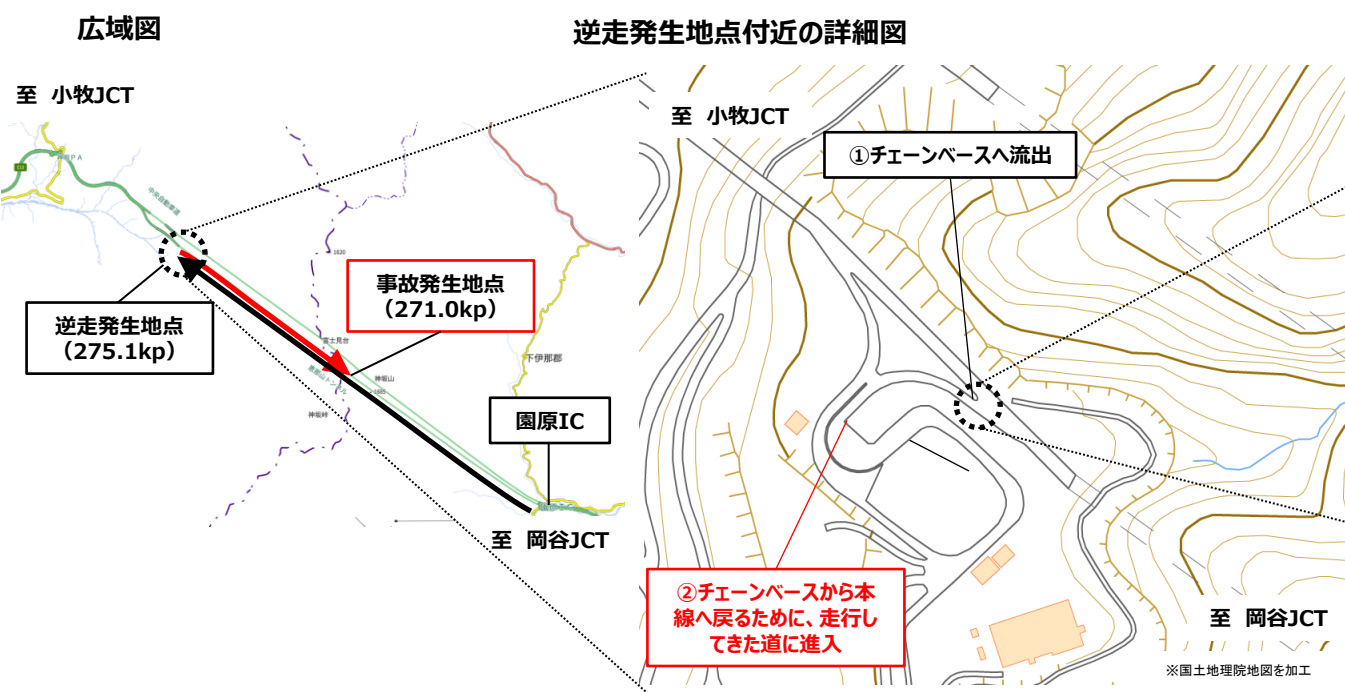
【発生日時】2025年5月18日（日） 10:54頃（カメラで確認）  
【事故発生地点】E1A 新名神高速道路 下り線 29.9KP付近  
【逆走開始地点】E1A 新名神高速道路 下り線 31.6KP～35.7KPの間  
【関係車両】逆走車両：1台（ペルー国籍 男性 34歳、動機・運転頻度不明、飲酒運転との報道）、事故関係車両：6台  
【死傷者】軽傷者4名  
【概要】新名神高速道路（下り線）亀山西JCTを通過後、31.6KP～35.7KPの間で何らかの理由により逆走を開始し、その後複数台の車両に接触しながらも逆走を続け、逃走したもの（高速道路会社調べ）



# 直近の重大事故事例③（中央道 下り線 恵那山トンネル内）

【発生日時】2025年6月11日（水） 13時頃  
【事故発生地点】E19 中央自動車道 下り線 271KP付近（恵那山トンネル内）  
【逆走開始地点】E19 中央自動車道 下り線 275.1KP付近  
【関係車両】逆走車両：1台（99歳 男性、動機・頻度不明）、事故関係車両：1台  
【死傷者】重傷者1名、軽傷者1名  
【概要】園原IC から中央道自動車道（下り線）に流入後、本線から275.1KP付近のチェーンベースに入り、何らかの理由により逆走を開始し、その後恵那山トンネル内で正面衝突し、停止したもの（高速道路会社調べ）

## 逆走車の経路



黒線は順走、赤線は逆走を示す

## 現況 チェーンベース入口部



## 航空写真



※国土地理院 航空写真を加工