

高速道路における逆走対策の推進について

～重点対策箇所における実施計画の公表 管内3箇所対策を実施～

JB本四高速は、国土交通省が設置した「高速道路での逆走対策に関する有識者委員会（以下、有識者委員会）」での報告を踏まえ、重点対策箇所（統一的な対策実施後も、なお重大事故が発生している箇所、同一施設で複数回発生している箇所、平面交差構造）において、実施計画を策定しました。実施計画では、逆走事案個々の分析及び現地条件等を踏まえ、視覚的対策の強化と物理的対策を実施してまいります。

対策にあたっては

- ① 全国統一的な基本対策（矢印路面標示・注意喚起看板・矢印板・ラバーポール・カラー舗装等）
- ② 「逆走対策技術カタログ ～物理的・視覚的対策～」（2024年12月20日公表）

などを活用し、2028年度までの完了に向け、効果的な対策となるように進めてまいります。

【対策内容の一例】



路面埋込型ブレード



錯視効果を応用した路面標示



プレッシャーウォール

重点対策箇所における、基本的な対策方針（別紙-1）についてとりまとめ、重点対策箇所一覧（別紙-2）及び重点対策箇所における実施計画（別紙-3）を作成しております。

なお、重点対策箇所における実施計画は、関係機関協議や現地条件の精査、実道での設置状況、一部の技術の検証等を踏まえ、見直すことがあります。

【別紙資料】

- 別紙-1 基本対策方針フロー
- 別紙-2 重点対策箇所一覧
- 別紙-3 重点対策箇所における実施計画

【参考】

- 逆走対策技術カタログ ～物理的・視覚的対策～（採用技術）

NEXCO東日本 HP: <https://www.e-nexco.co.jp/activity/reverse/policy.html>

NEXCO中日本 HP:<https://www.c-nexco.co.jp/safety/gyakusouboushi/policy.html>

NEXCO西日本 HP:https://www.w-nexco.co.jp/safety_drive/technology_re_run/

■重点対策実施計画

国土交通省 HP:https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/reverse_run/policy_keikaku.html

基本対策方針フロー

重点対策箇所（3施設※）

※「重大事故発生箇所」・「複数回発生箇所」・「平面交差構造箇所」に重複する箇所がある

重大事故発生（0施設）・複数回逆走発生（3施設）

平面交差構造
（0施設）

逆走開始地点別に分類

逆走パターンⅠ

本線合流部での
逆走開始

逆走パターンⅡ

SA/PA入口部
からの逆走開始

逆走パターンⅢ

一般道接続部
からの逆走開始

逆走パターンⅣ

ランプ上・
料金所前後
での逆走開始

逆走パターンⅤ

平面交差点部
での逆走開始

次ページ以降に、各パターンにおける代表的な対策例を示す

※実際に採用する対策は現地状況等によって異なる

I. 本線合流部での逆走開始

本線合流部付近で、Uターンして誤進入する車両に対して、事前に注意喚起・逆走開始後に気づかせるための対策を実施。

代表的な対策例

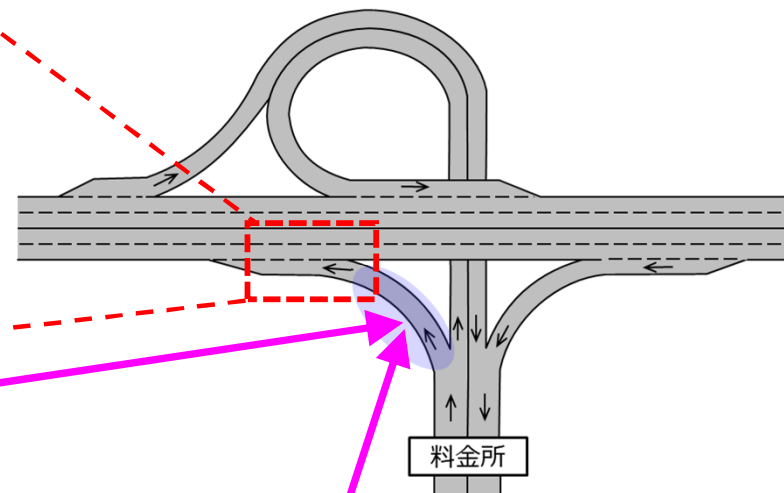
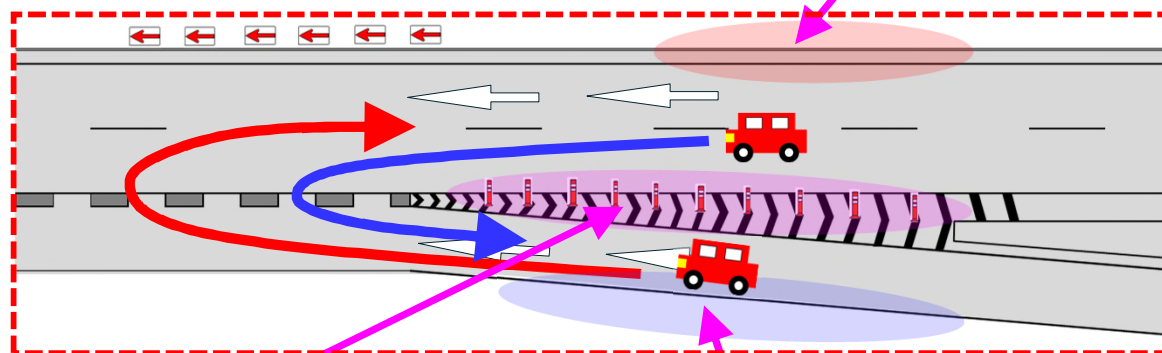


【防眩板応用注意喚起】

本線上での正面衝突を防ぐため、
本線上を逆走したら気づかせる
注意喚起を中央分離帯に設置

ランプ→本線逆走のパターンに対して設置

  : 逆走車両経路



【ラバーポールウイングサイン】

合流部でのUターンを防ぐため、
進行方向を明示するラバーポールウイングサインを設置



【プレッシャーウォール】

ランプに誤って進入した車両に対し、
逆走に気づかせるプレッシャーウォールを流入ランプに設置

本線→ランプ逆走の
パターンに対して設置



【ウェッジハンプ】

本線流入ランプに誤って進入した車両に対し、
衝撃を与えることで、視覚的対策と
合わせて逆走に気づかせる物理的対策を、
流入ランプに設置

本線→ランプ逆走の
パターンに対して設置

Ⅱ. SA/PA入口部からの逆走開始

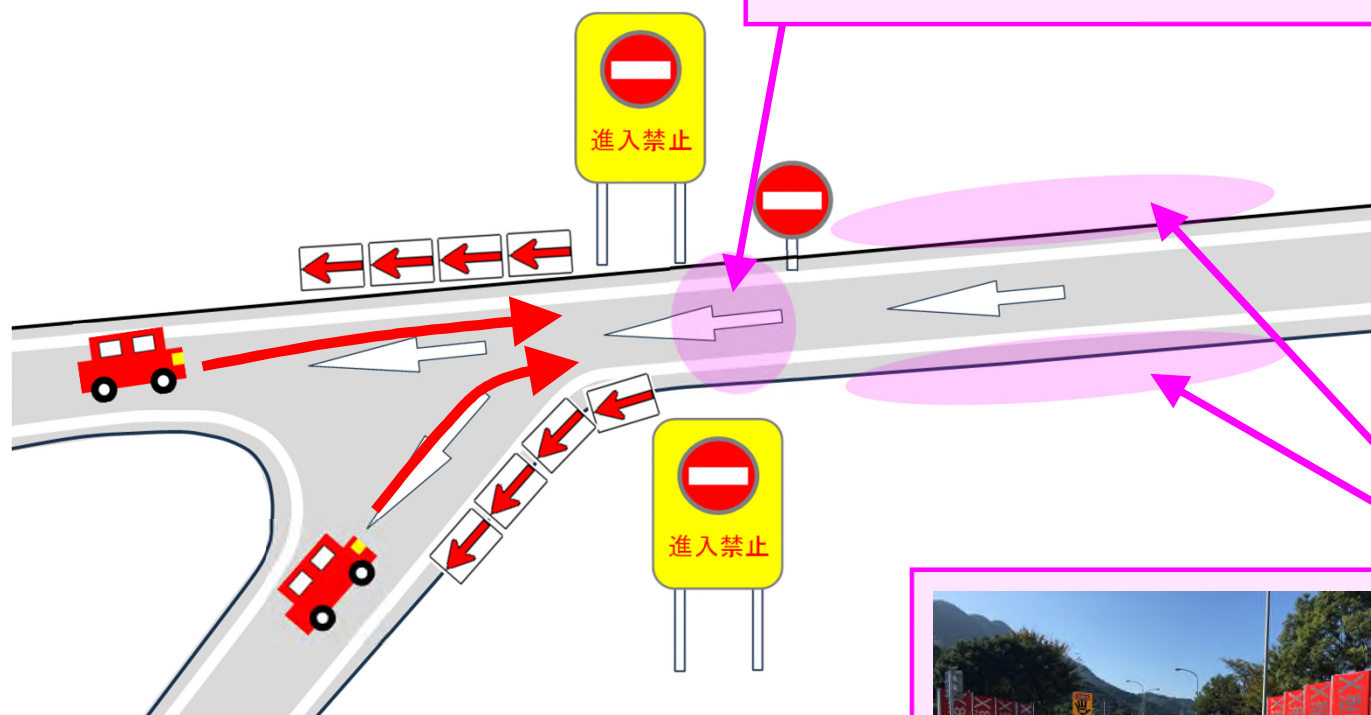
SA/PA内から誤ってSA/PAへの流入ランプに進入した際に、逆走に気づかせるための対策を実施。

代表的な対策例



【路面上型ブレード】

SA/PA入口部に誤って進入した車両に対し、衝撃を与えることで、視覚的対策と合わせて逆走に気づかせる物理的対策を、入口部に設置



→：逆走車両経路



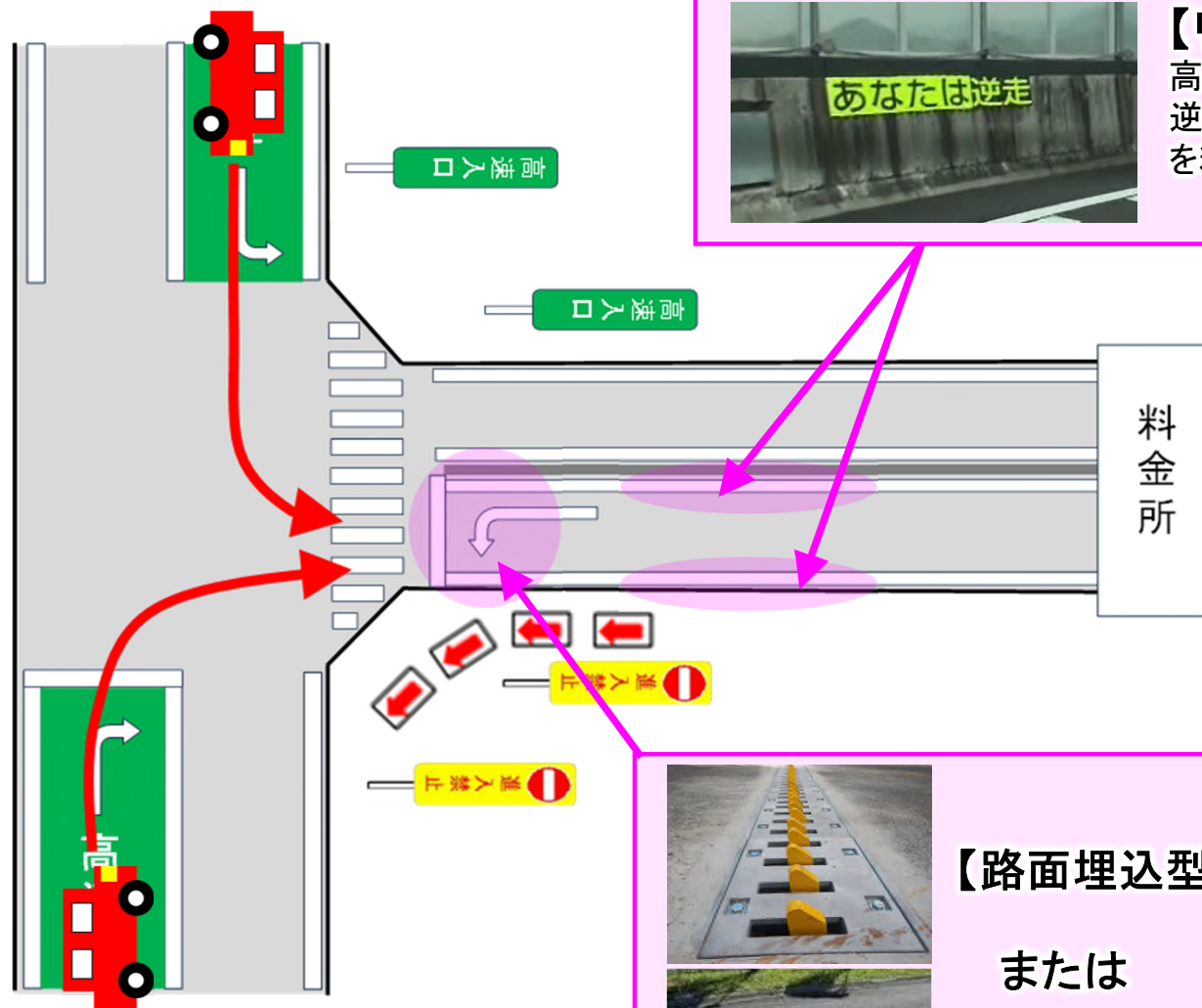
【プレッシャーウォール】

SA/PA入口部に誤って進入した車両に対し、逆走に気づかせるプレッシャーウォールを流出ランプに設置

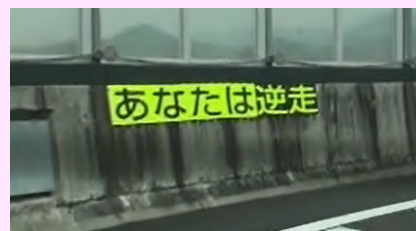
Ⅲ. 一般道接続部からの逆走開始

一般道から誤って高速道路出口に進入した際に、逆走に気づかせるための対策を実施。

代表的な対策例



→：逆走車両経路



【リバーシブル注意喚起板】

高速道路出口に誤って進入した車両に対し、逆走に気づかせるリバーシブル注意喚起板を料金所から一般道接続部間に設置



【路面埋込型ブレード】

または

【ウェッジランプ】

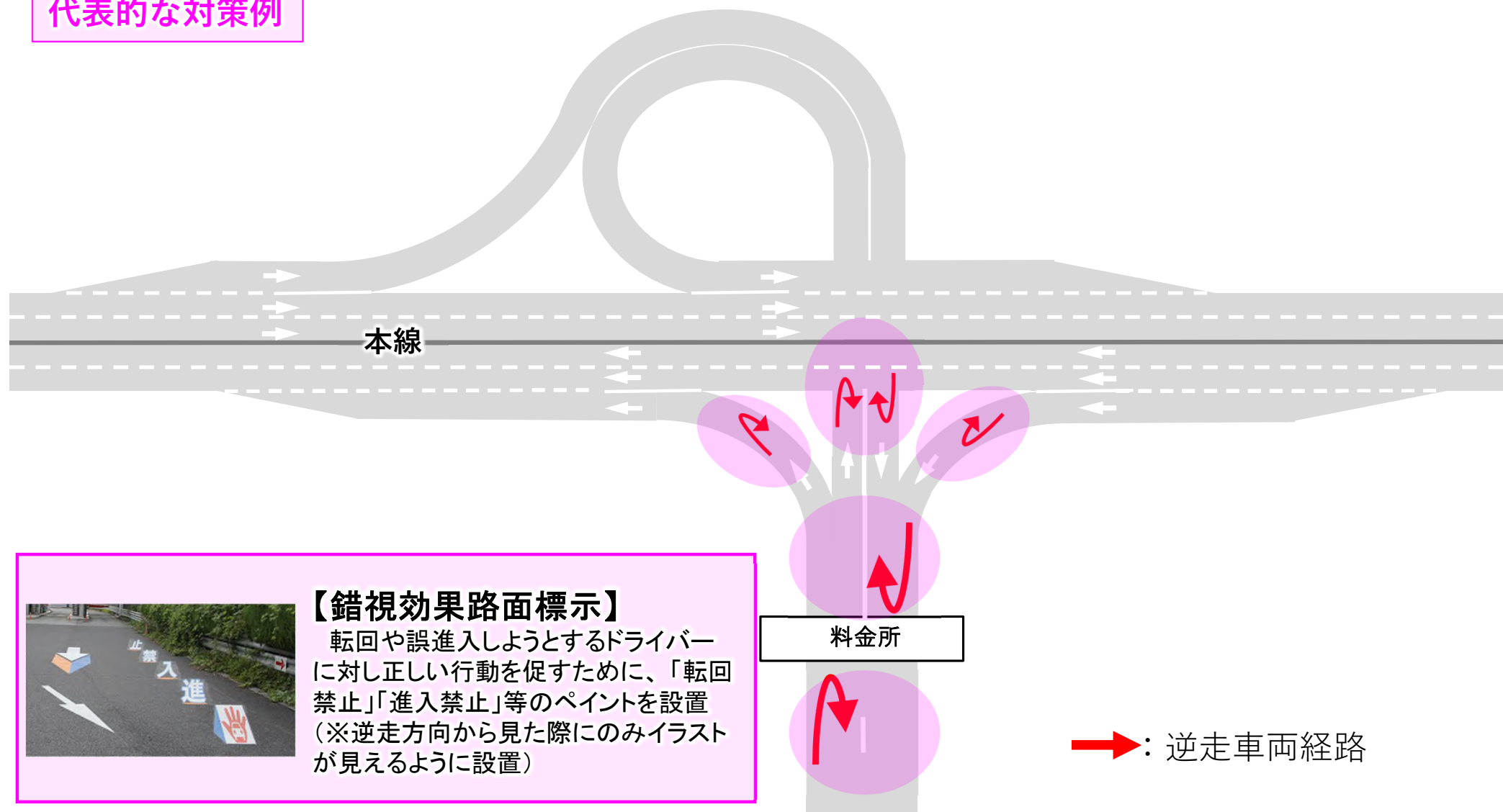


高速道路出口に誤って進入した車両に対し、衝撃を与えることで、視覚的対策と合わせて逆走に気づかせる物理的対策を設置

IV. ランプ上・料金所前後での逆走開始

本線から降りるICを誤ったり、意図せず一般道から高速道路に入ってしまった場合にUターンして逆走する事案に対し、転回禁止や進入禁止を注意喚起する対策を実施。

代表的な対策例



V. 平面交差点部での逆走開始

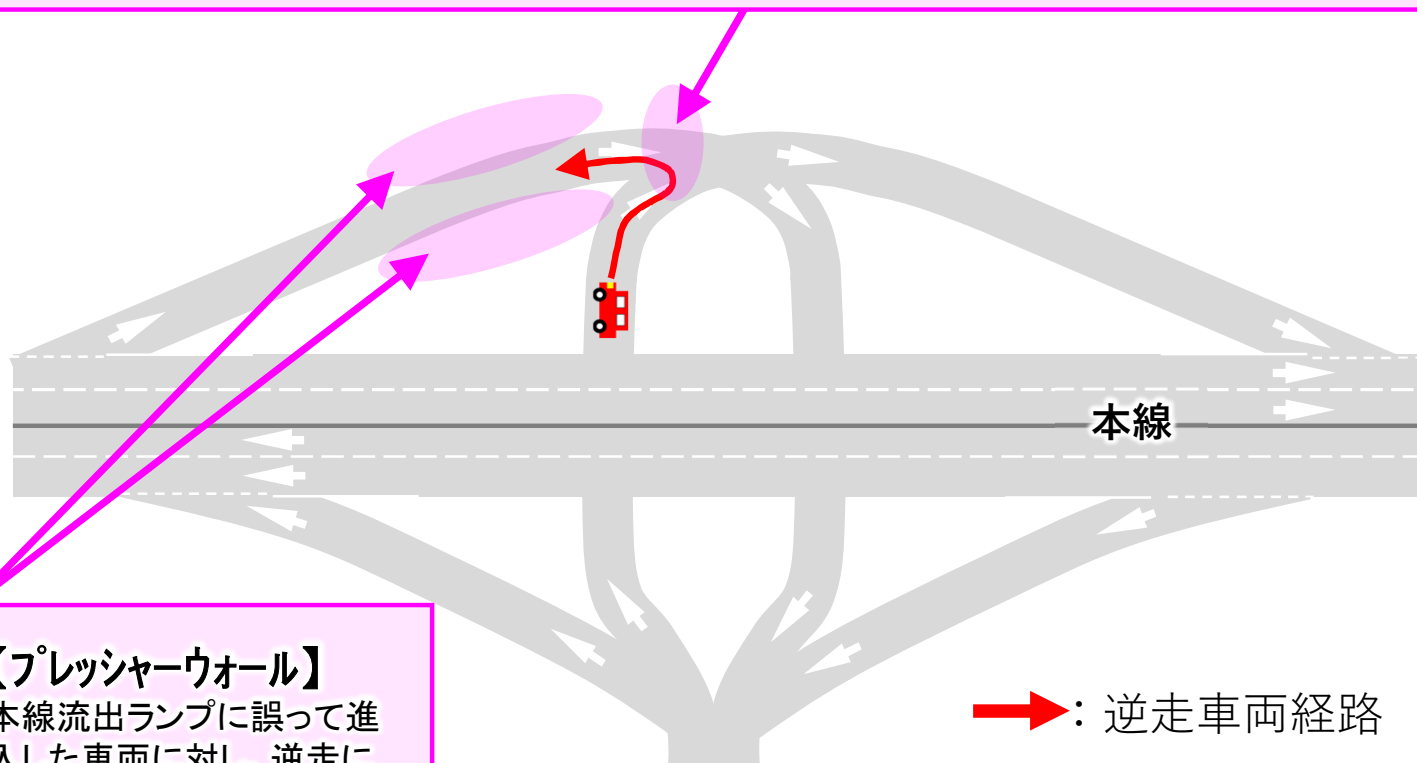
平面交差点部から誤って本線流出ランプに進入した際に、逆走に気づかせるための対策を実施。

代表的な対策例



【路面埋込型ブレード】

本線流出ランプに誤って進入した車両に対し、衝撃を与えることで、視覚的対策と合わせて逆走に気づかせる物理的対策を、平面交差点部近傍に設置



→：逆走車両経路



【プレッシャーウォール】

本線流出ランプに誤って進入した車両に対し、逆走に気づかせるプレッシャーウォールを設置

重点対策箇所一覧

【複数回発生箇所（3箇所）】

番号	道路名	施設名	逆走パターン					実施予定時期
			I 本線合流部	II SA/PA入口部	III 一般道接続 部	IV ランプ上・ 料金所前後	V 平面交差点 部	
本四－1	瀬戸中央自動車道	早島IC	－	－	－	○	－	2025年度
本四－2	瀬戸中央自動車道	坂出IC	－	－	－	○	－	2025年度
本四－3	西瀬戸自動車道	伯方島IC	－	－	－	○	－	2025年度

重点対策箇所検討

～複数回発生箇所の事例（瀬戸中央自動車道 早島IC）～ 本四ー 1

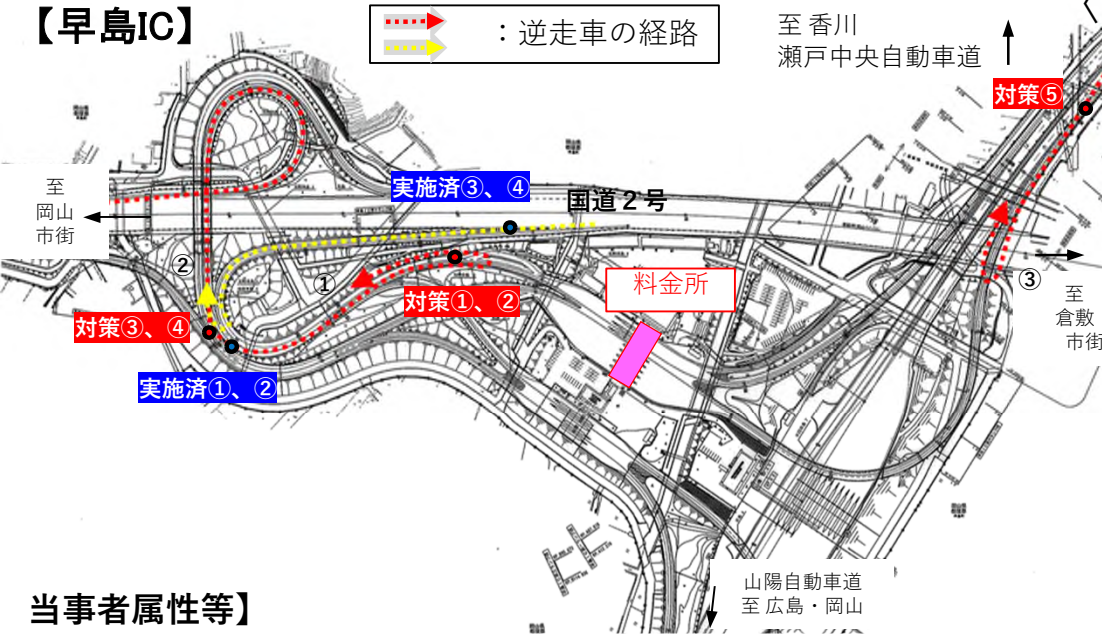
○瀬戸中央道 早島ICでは、これまでに逆走事案が3件発生。このうち誤って高速道路に進入し、一般道に引き返すために逆走した事案が2件、流出ICを誤って逆走した事案が1件発生。
○各々の事案に応じて必要な対策を検討。

【早島IC】

：逆走車の経路

至 香川
瀬戸中央自動車道

＜実施済み対策＞



【今後の対策イメージ】



当事者属性等】

No	発生日時	年齢	動機
①	2019年1月2日_12:01	87歳	誤進入に気づき、故意にUターン
②	2021年1月21日_14:08	75歳	誤進入に気づき、故意にUターン
③	2022年1月31日_11:30	73歳	流出するICを間違え、故意にUターン

逆走要因分析】

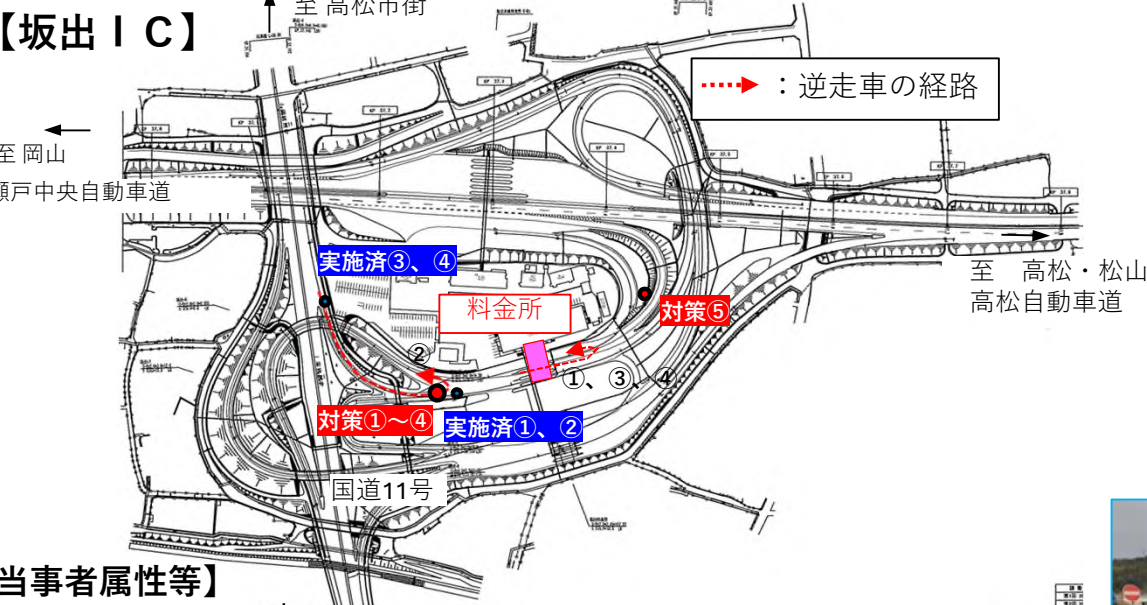
想定される原因	対策の方向性	対策内容(案)	逆走パターン
転回（逆走）できないことの理解不足	ランプ走行車両への視覚的対策の強化	大型矢印路面標示、リバーシブル注意喚起板の設置 LED発光体付ラバーボールウイングサイン 錯視効果を応用した路面標示	Ⅳ
目的出口の見落とし	本線走行車両への案内強化	直接接続していない路線への案内標識を設置	Ⅳ

※関係機関協議や現地協議の精査、実道での設置状況等を踏まえ、今後の対策内容を見直すことがあります。

重点対策箇所検討

～複数回発生箇所の事例（瀬戸中央自動車道 坂出IC）～ 本四ー2

○瀬戸中央道 坂出ICでは、これまでにランプ内の逆走事案が発生。このうち誤って高速道路に進出し、一般道に引き返すために逆走した事案が4件発生。
○ランプ合流部付近、料金所通過後にUターンが発生しているため、各箇所での対策を強化。



当事者属性等

No	発生日時	年齢	動機
①	2018年2月1日_19:05	52歳	料金所通過後に誤進入に気づき、故意にUターン
②	2023年11月25日_12:50	74歳	誤進入に気づき、ランプ部で故意にUターン
③	2024年2月27日_11:30	81歳	料金所通過後に誤進入に気づき、故意にUターン（認知症の疑いあり）
④	2024年9月13日_11:59	88歳	料金所通過後に誤進入に気づき、故意にUターン

逆走要因分析

想定される原因	対策の方向性	対策内容(案)	逆走パターン
転回（逆走）できないことの理解不足	ランプ走行車両への視覚的対策の強化 誤進入しても戻れることの周知	LED発光体付ラバーポールウイングサイン 錯視効果を応用した路面標示 高輝度矢印板 看板による特別転回案内	Ⅳ

<実施済み対策>



【今後の対策イメージ】



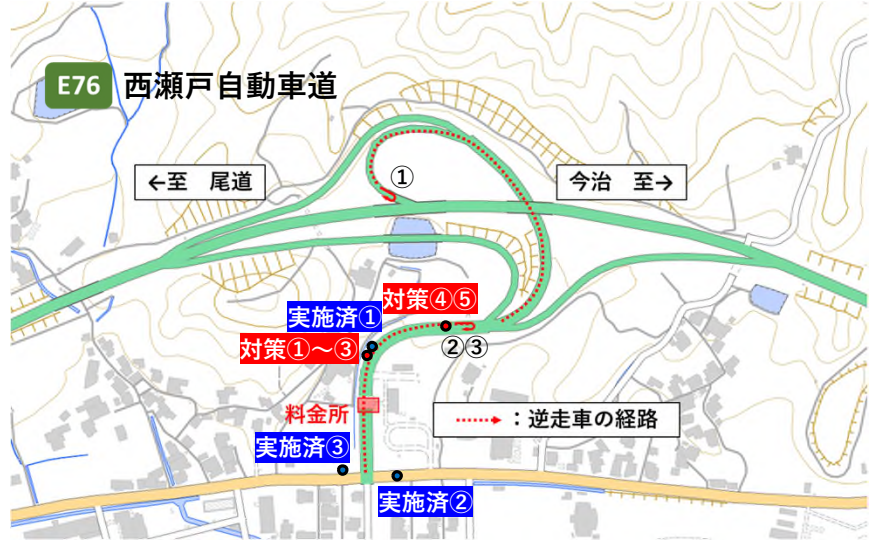
※関係機関協議や現地協議の精査、実道での設置状況等を踏まえ、今後の対策内容を見直すことがあります。

重点対策箇所検討

～複数回発生箇所の事例（西瀬戸自動車道 伯方島IC）～ 本四ー3

- 西瀬戸自動車道 伯方島ICではこれまでにランプ内の逆走事案が発生。このうち3件が故意・誤進入による順走からのUターンである。
- 転回を禁止する注意喚起として対策を実施。

【西瀬戸自動車道 伯方島IC】



＜実施済み対策＞



【今後の対策イメージ】



【当事者属性等】

No	発生日時	年齢	動機
①	2020年2月25日_08:45	73歳	忘れ物に気づき、故意にUターン
②	2020年6月15日_15:06	67歳	誤進入により、故意にUターン
③	2023年9月17日_08:39	76歳	自宅の戸締りが気になり、故意にUターン

【逆走要因分析】

想定される原因	対策の方向性	対策内容(案)	逆走パターン
転回（逆走）できないことの理解不足	進行方向、転回禁止の明示	錯視効果を応用した路面標示、特別転回案内看板、矢印看板設置	Ⅳ
誤進入時の待機場の見落とし	待機場所の明示強化	案内看板の具体化、待機場所を示す路面標示	Ⅳ

※関係機関協議や現地条件の精査、実道での設置状況等を踏まえ、今後の対策内容を見直すことがあります。