



この施策は、サステナビリティを経営の基盤に位置付けている阪神高速グループが
取り組むべき重要課題の一つ
「サステナブルなまちづくり／快適なモビリティサービスの提供」の実現に向けたものです。

2025 年 11 月 14 日

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 4 箇所対策を実施～

阪神高速道路株式会社(本社:大阪市北区、社長:上松英司)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(4 箇所)について実施計画を策定しました。

対策にあたっては

- ①全国統一的な基本的対策(大型矢印路面表示・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)
- などを参考に、2028年度までの完了に向け、順次効果的な対策となるように進めてまいります。

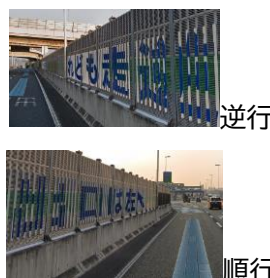
【対策内容の一例】



錯視効果を応用した
路面表示



進入禁止看板の
連続設置



リバーシブル
注意喚起看板



ハンブ

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-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】

■第 8 回 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会(国土交通省ホームページ)

<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/reverse-run/doc08.html>

■逆走対策技術カタログ ～物理的・視覚的対策～ の掲載先(NEXCO 東日本ホームページ)

<https://www.e-nexco.co.jp/pressroom/head-office/2024/1220/00014422.html>

■重点対策実施計画(国土交通省ホームページ)

https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/reverse-run/policy_keikaku.html

以 上

基本対策フロー

重点対策箇所（4施設※）

※ 「重大事故発生箇所」・「複数回発生箇所」に重複する箇所がある

重大事故発生（4施設）・複数回逆走発生（1施設）

平面交差構造

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

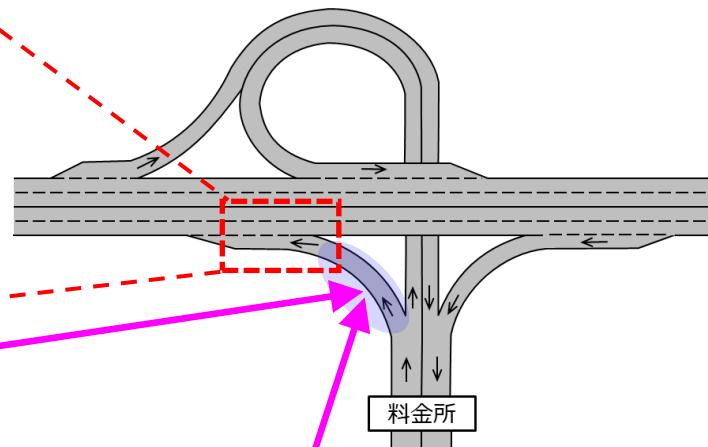
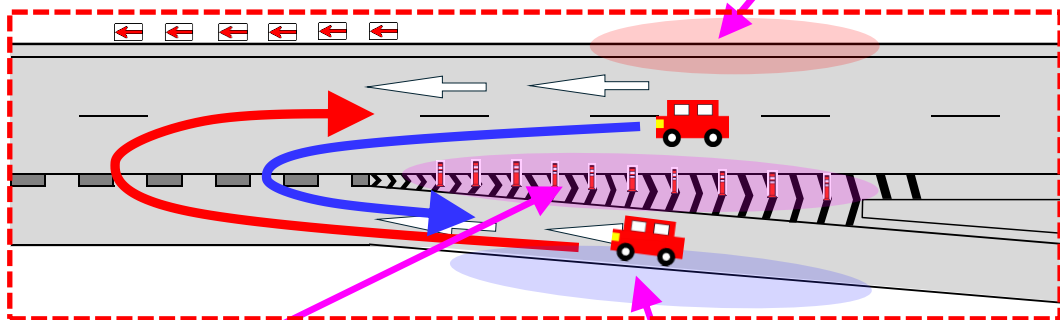


【防眩板応用注意喚起】

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
➡：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

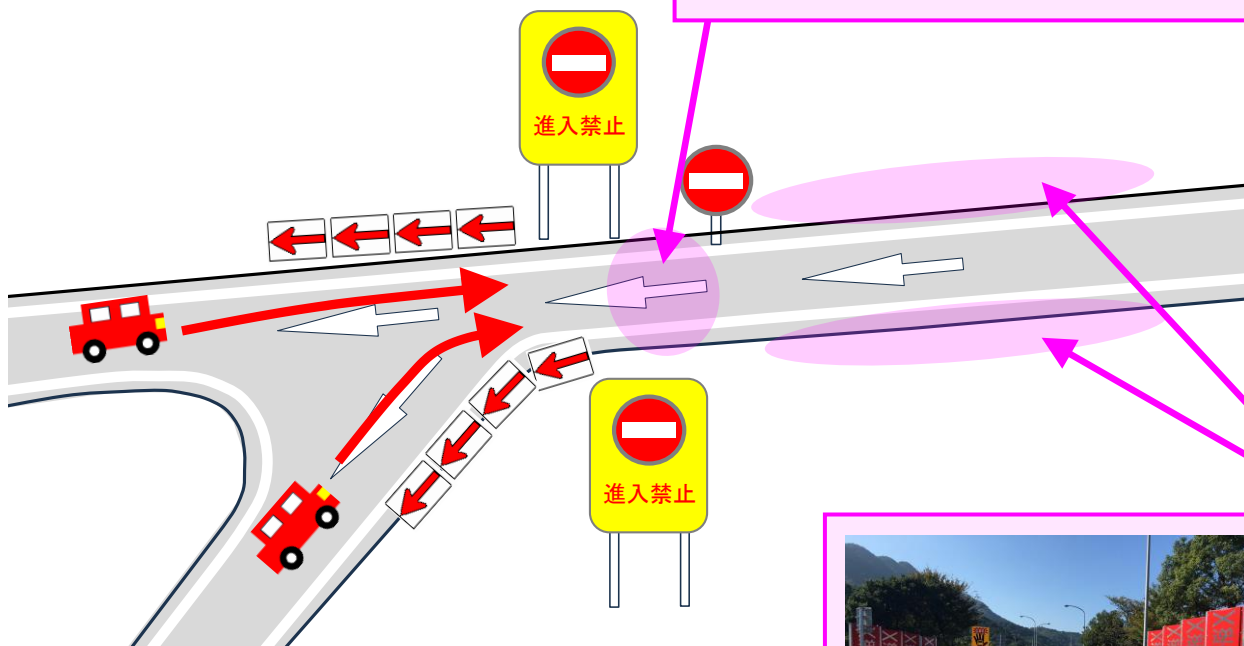
SA/PA内から誤ってSA/PAへの流入ランプに進入した際に、逆走に気づかせるための対策を実施。

代表的な対策例



【路面埋込型ブレード】

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



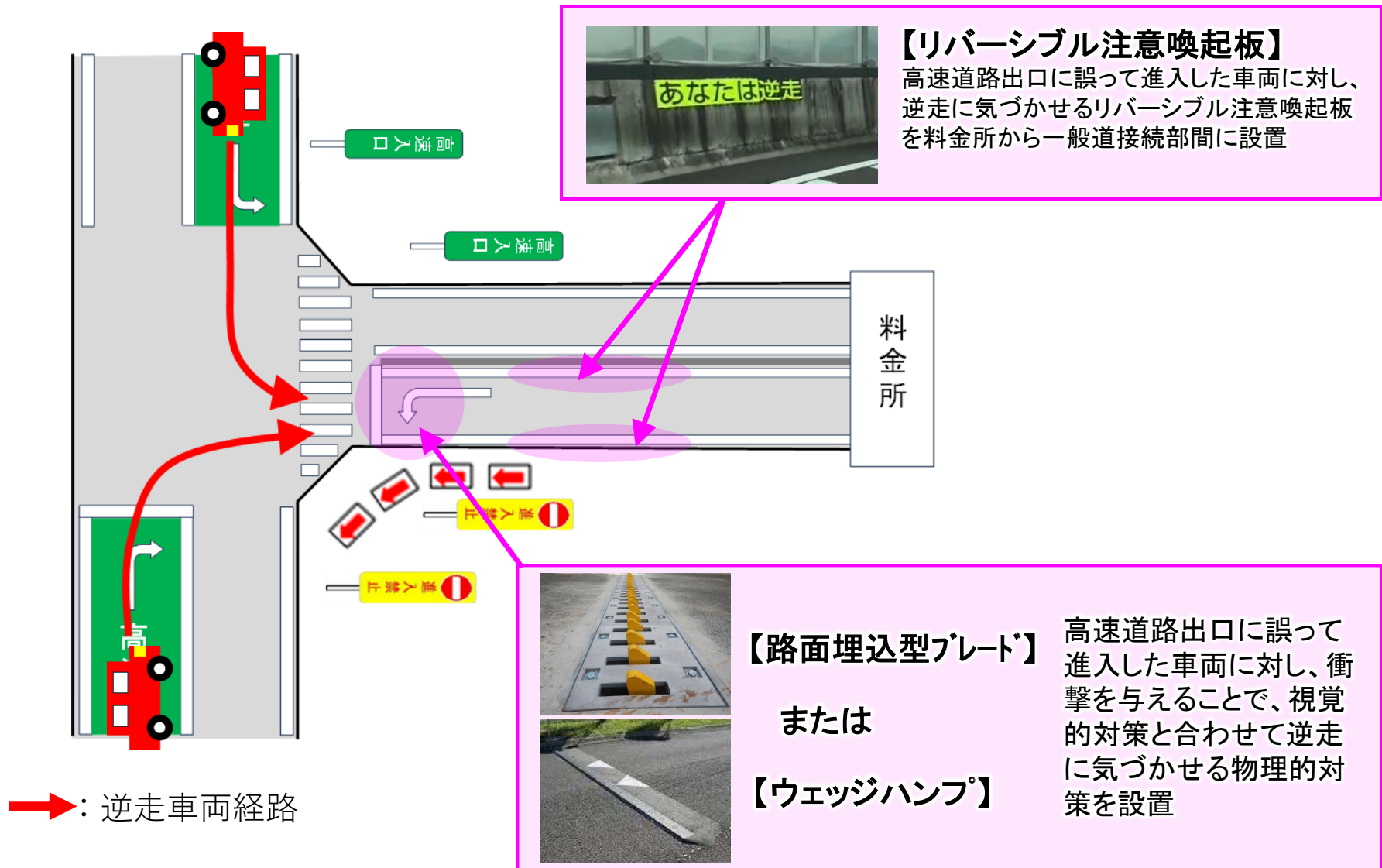
【プレッシャーウォール】

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。

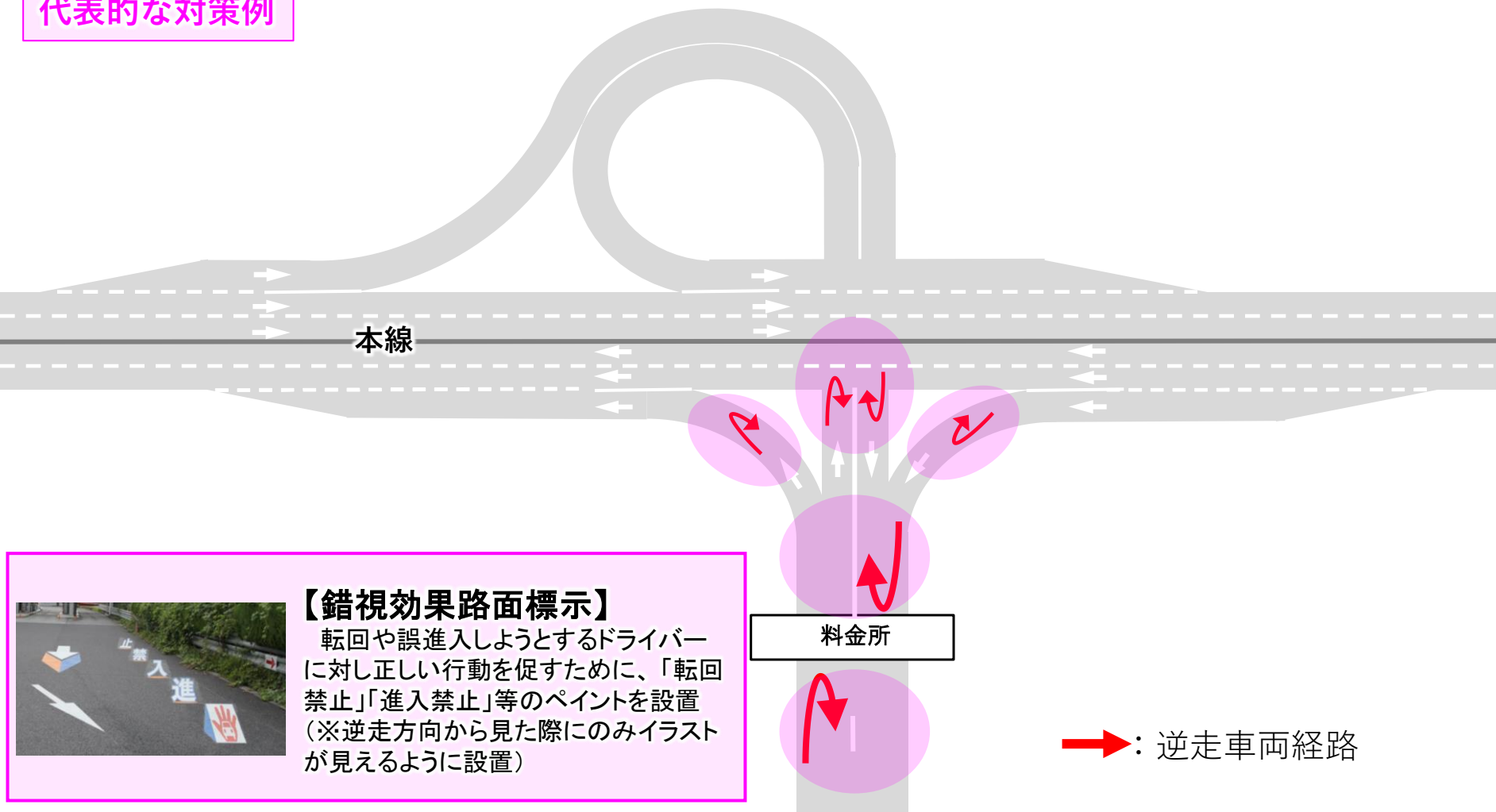
代表的な対策例



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

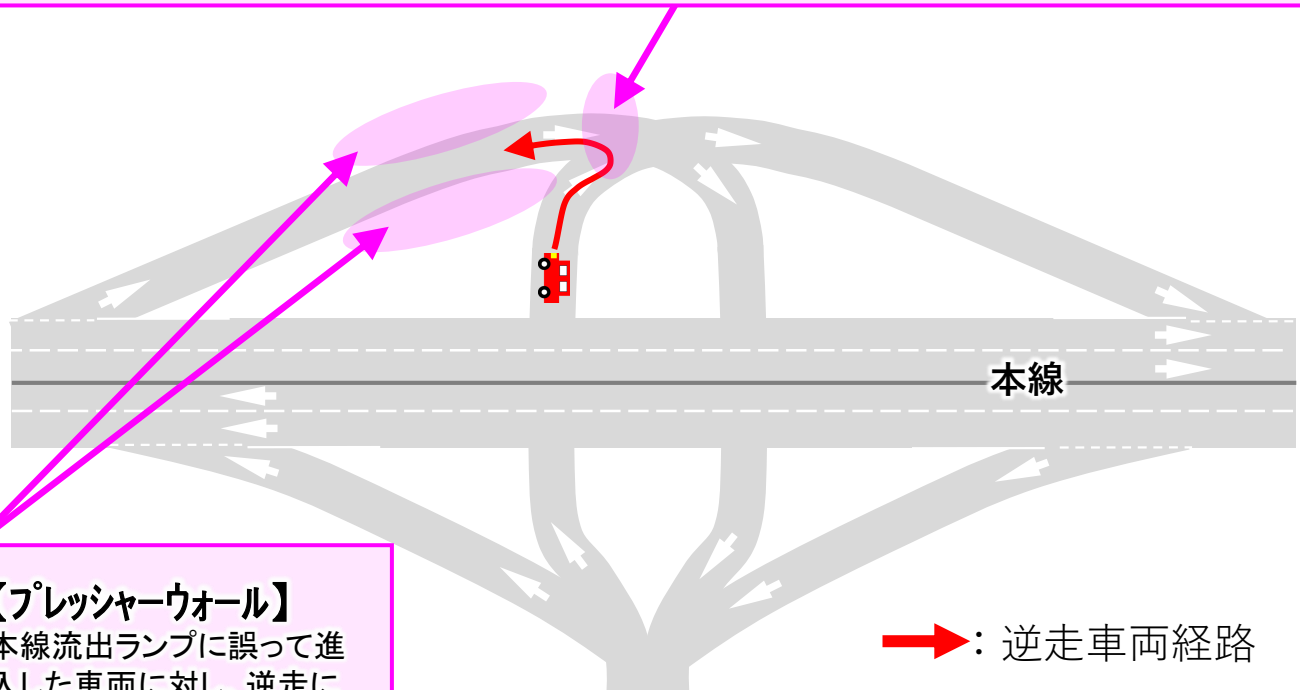
平面交差点部から誤って本線流出ランプに進入した際に、逆走に気づかせるための対策を実施。

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



【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

→：逆走車両経路

重点対策箇所一覧

阪神高速道路(重大事故発生:4箇所 うち複数回発生:1箇所(11号池田線 出入橋出口))

No	路線名	箇所名	箇所形状					実施予定時期
			I 本線分合流部	II PA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	
1	5号湾岸線	甲子園浜出口	—	—	○	—	—	2026年度
2	11号池田線	出入橋出口	—	—	○	—	—	2026年度～2027年度
3	15号堺線	芦原出口	—	—	○	—	—	2026年度～2028年度
4	17号西大阪線	北津守出口	—	—	○	—	—	2026年度～2028年度



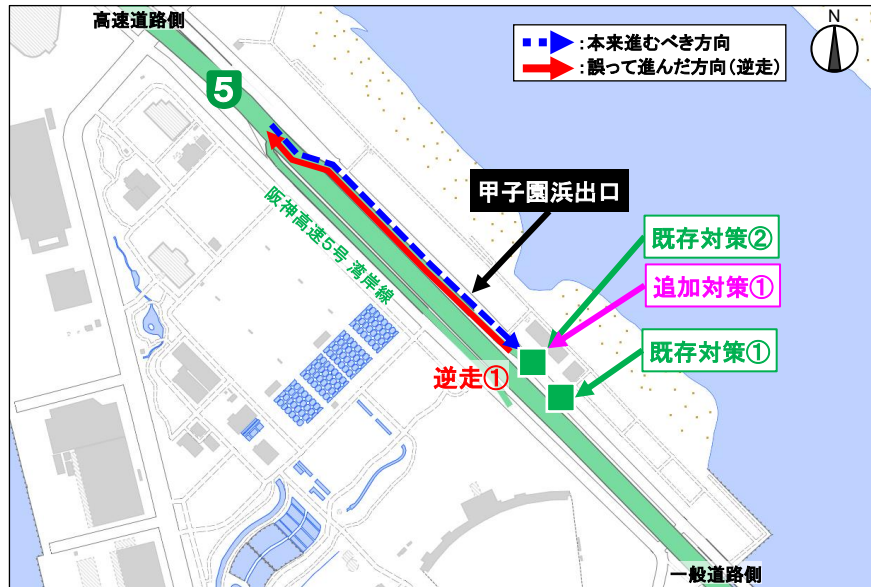
(地図: 阪神高速道路案内)

重点対策箇所位置図

重点対策箇所 1 (阪神高速 5号湾岸線 甲子園浜出口：重大事故)

- 阪神高速5号湾岸線甲子園浜出口では、2017年に逆走による人身事故が発生。
- 一般道の進行方向を間違ったことにより、誤って高速道路出口より進入したものと考えられる。
- 種々の対策を実施済みであるが、更なる対策実施に向け検討・調整を進める。

【逆走概要】



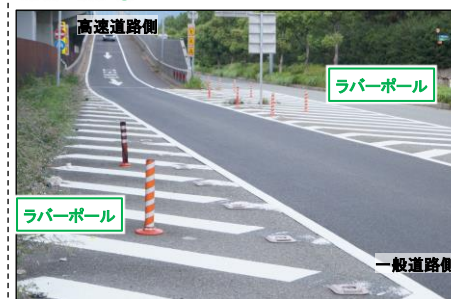
地図: 国土地理院

【逆走要因分析】

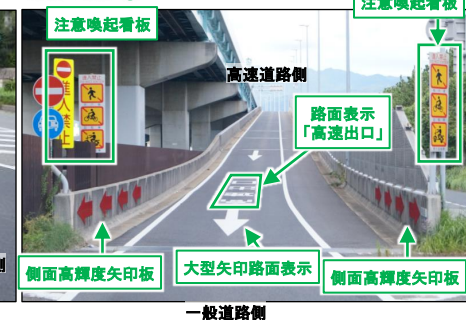
発生年月及び時間帯	年齢	車種	動機	逆走パターン
2017年7月(昼間)	70	軽四乗用	過失	III. 一般道接続部からの逆走
想定される原因	対策の方向性	今後の対策イメージ		
ここが高速出口であることが気づきにくい	進入前において気付かせる対策を強化	- 錯視効果を用いた路面表示 - 進入禁止看板連続設置 - リバーシブル注意喚起看板 - ハンプ		
一旦進入してしまうと逆走に気づきにくくなる	逆走進入後においても気付くことの出来る対策			

【現況】

既存対策①

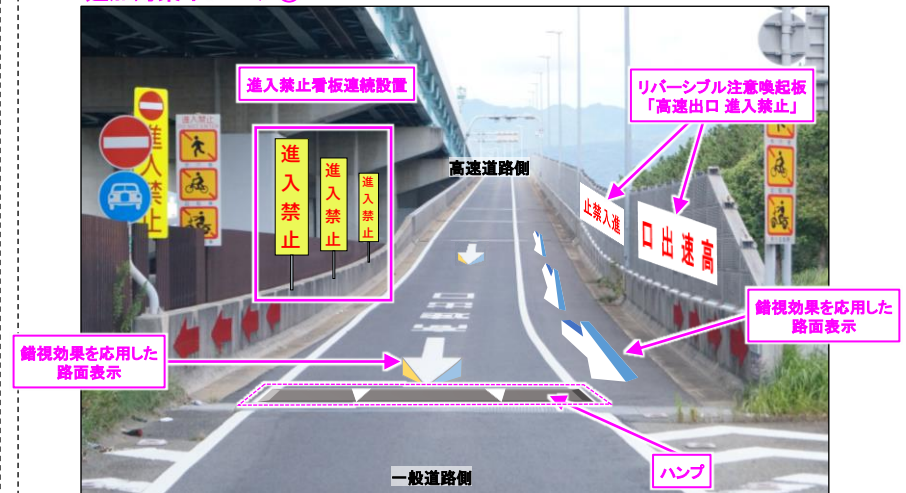


既存対策②



【今後の対策イメージ】

追加対策イメージ①



※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。

重点対策箇所 2（阪神高速 11号池田線 出入橋出口：重大事故・複数回発生）

- 阪神高速11号池田線出入橋出口では2019年に逆走による人身事故が発生。高速道路出口を入口と誤認し進入したものと考えられる。また、2021年にも人身事故が発生。高速道路出口を出て、転回後、再度同出口より進入したものと考えられる。
- 種々の対策を実施済みであるが、更なる対策実施に向け検討・調整を進める。

【逆走概要】

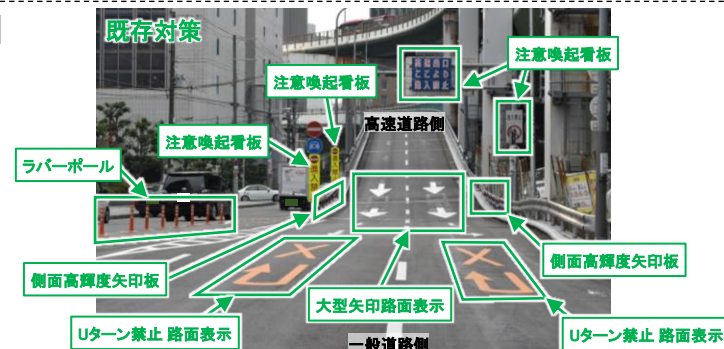


【逆走要因分析】

逆走	発生年月及び時間帯	年齢	車種	動機	逆走パターン
①	2019年12月（夜間）	31	軽四乗用	不明	III. 一般道接続部からの逆走
②	2021年10月（夜間）	49	普通乗用	不明	III. 一般道接続部からの逆走

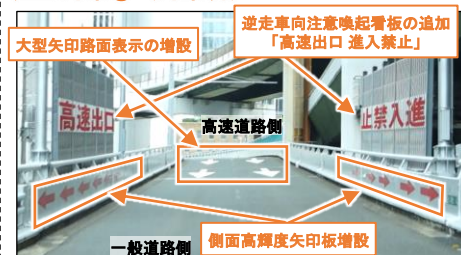
想定される原因	対策の方向性	今後の対策イメージ
ここが高速出口であることが気づきにくい	進入前において気付かせる対策を強化	- 錯視効果を応用した路面表示 - 進入禁止看板連続設置 - ハンブ
一旦進入してしまつと逆走に気づきにくくなる	逆走進入後においても気付くことの出来る対策	

【現況】



【今後の対策イメージ】

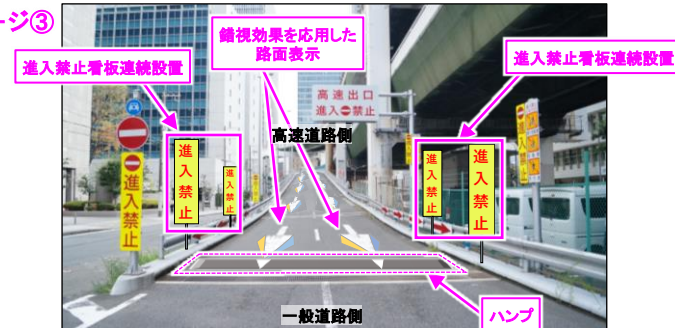
追加対策①（対策済）



追加対策②（対策済）



追加対策イメージ③

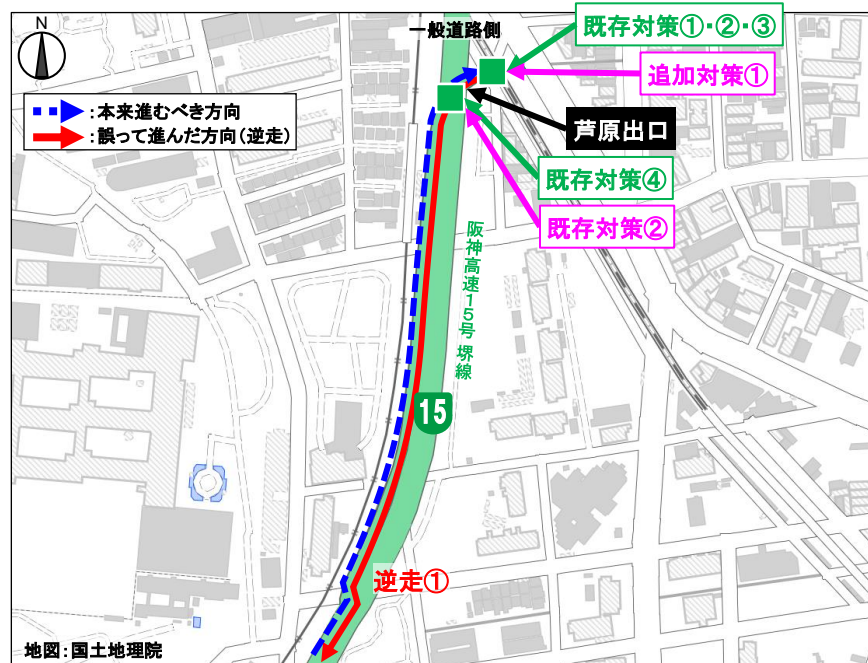


※関係機関協議や現地条件の精査、実道での設置状況、一部の技術の検証等を踏まえ、見直すことがあります。

重点対策箇所3（阪神高速 15号堺線 芦原出口：重大事故）

- 阪神高速15号堺線芦原出口では、2025年に逆走による人身事故が発生。
- 進行方向を誤って高速道路出口より進入したものと考えられる。
- 種々の対策を実施済みであるが、更なる対策実施に向け検討・調整を進める。

【逆走概要】

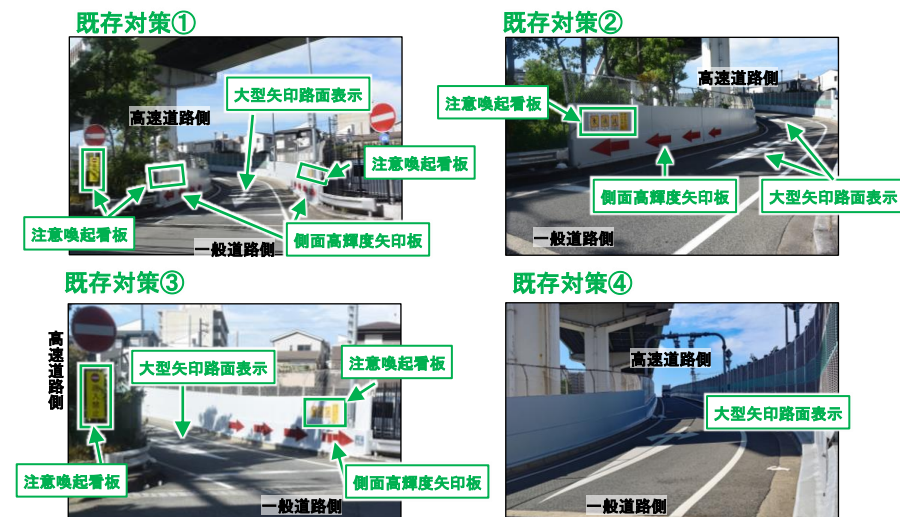


【逆走要因分析】

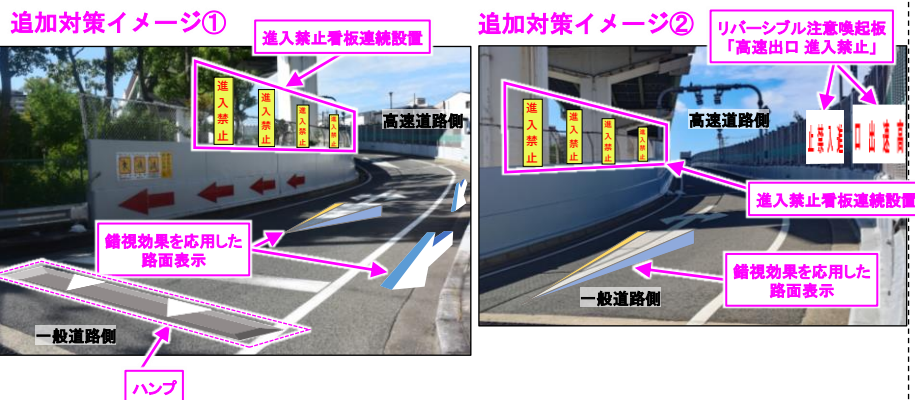
発生年月及び時間帯	年齢	車種	動機	逆走パターン
2025年3月（夜間発生）	39	原付等	不明	III. 一般道接続部からの逆走

想定される原因	対策の方向性	今後の対策イメージ
ここが高速出口であることが気づきにくい	進入前において気付かせる対策を強化	- 錯視効果を応用した路面表示 - 進入禁止看板連続設置 - リバーシブル注意喚起看板 - ハンプ
一旦進入してしまつと逆走に気付きにくくなる	逆走進入後においても気付くことの出来る対策	

【現況】



【今後の対策イメージ】

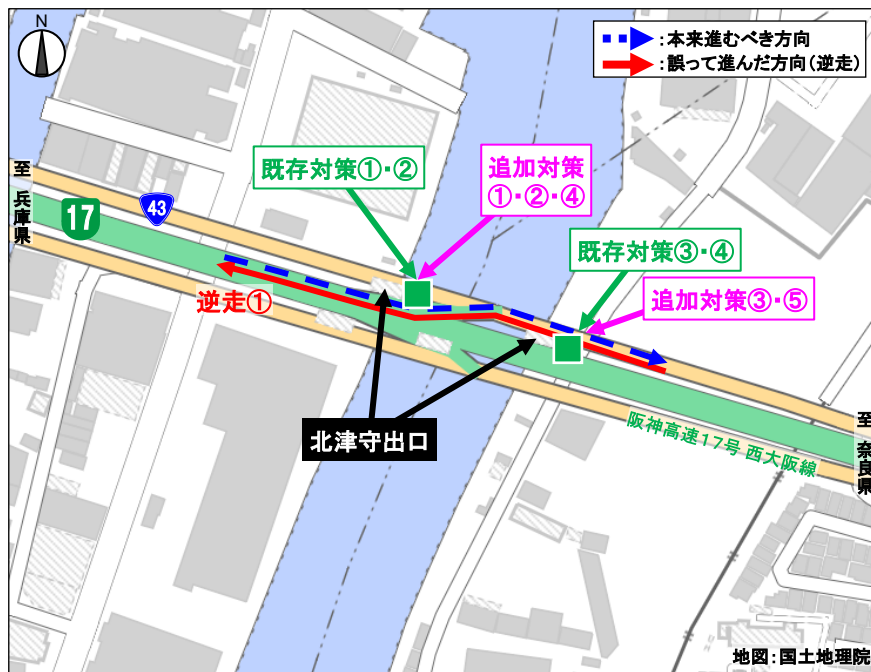


※関係機関協議や現地条件の精査、実道での設置状況、一部の技術の検証等を踏まえ、見直すことがあります。

重点対策箇所 4（阪神高速 17号西大阪線 北津守出口：重大事故）

- 阪神高速 17号西大阪線北津守出口では、2022年に逆走による人身事故が発生。
- 進行方向を誤って高速道路出口より進入したものと考えられる。
- 種々の対策を実施済みであるが、更なる対策実施に向け検討・調整を進める。

【逆走概要】

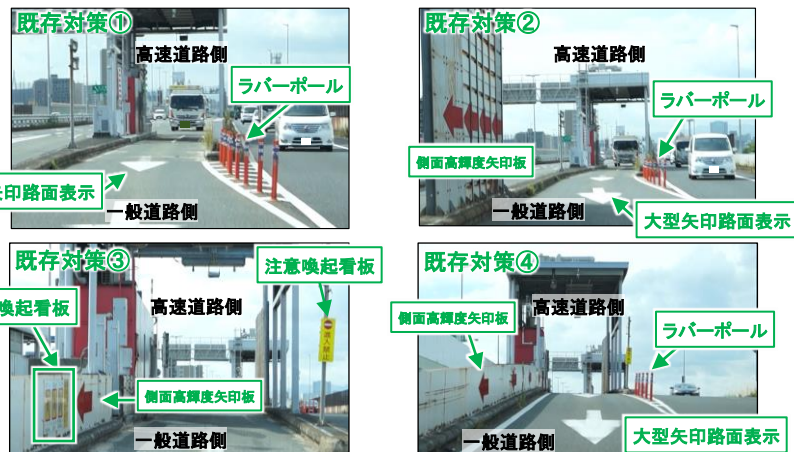


【逆走要因分析】

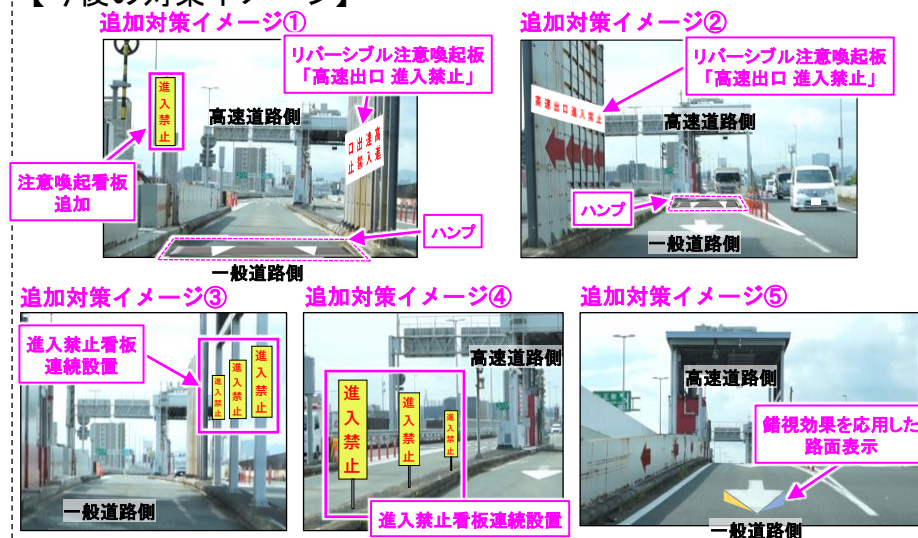
発生年月及び時間帯	年齢	車種	動機	逆走パターン
2022年11月（昼間）	22	普通乗用	過失	III. 一般道接続部からの逆走

想定される原因	対策の方向性	今後の対策イメージ
ここが高速出口であることが気づきにくい	進入前において気付かせ対策を強化	- 錯視効果を応用した路面表示 - 進入禁止看板連続設置 - リバーシブル注意喚起看板 - ハンプ
一旦進入してしまつと逆走に気づきにくくなる	逆走進入後においても気付くことの出来る対策	

【現況】



【今後の対策イメージ】



※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。