

# 北海道の一般国道における交通事故発生状況について

## —北海道の交通事故国道統計ポケットブックより—

(独) 土木研究所 寒地土木研究所 寒地交通チーム ○高田 哲哉  
 平澤 匡介  
 石田 樹

当研究所では、道路管理者の効果的な交通安全対策の一助となるべく、北海道の一般国道にて1年間に発生した交通事故発生状況を、各項目ごとに集計した「北海道の交通事故国道統計ポケットブック」を発刊している。本稿は、平成26年3月に発刊した、平成24年度版のポケットブックを基に、全国と北海道の交通事故件数や死者数の推移について比較するとともに、北海道の一般国道における交通事故の特徴と傾向について報告する。

キーワード：交通事故、事故分析、一般国道、ポケットブック

### 1. はじめに

我が国における交通事故死者数<sup>1)</sup>は、戦後の急速な車社会化の進展とともに年々増加し、図-1に示すように、昭和45年には過去最悪の死者数16,765人を記録した。このため、交通安全の確保は焦眉の社会問題となり、同年には交通安全対策基本法（昭和45年法110）が制定され、道路管理者、交通管理者、各自動車メーカーおよび関係民間団体が一体となり交通安全の諸施策を推進した結果、昭和54年には死者数が8,488人とほぼ半減するまでに至った。その後、交通事故死者数は緩やかに増加に転じ、昭和63年には再び死者数が1万人を超える事態となったが、平成8年には全国の交通死者数は1万人を割り込み、交通事故死者数は平成26年に4,113人まで減少した。北海道においても同様の傾向<sup>2)</sup>を示し、平成26年の交通事故死者数は169人で、平成15年から12年連続で交通事故死者数の都道府県別ワースト1位を回避している。しかしなが



写真-1 平成24年度版北海道の交通事故国道統計ポケットブックの表紙

ら、依然として全国で4,000人以上、北海道では160人以上の方が犠牲になっており、近年は交通事故死者数の減

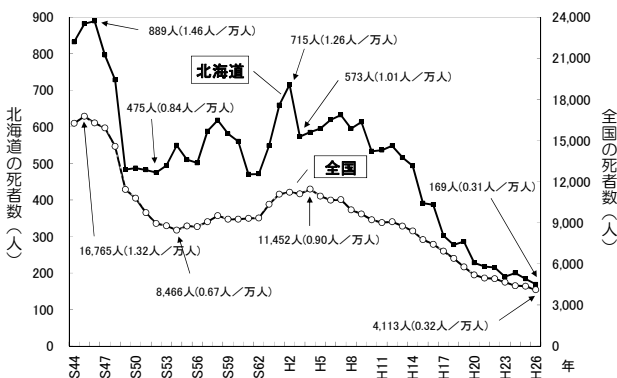


図-1 北海道と全国における死者数

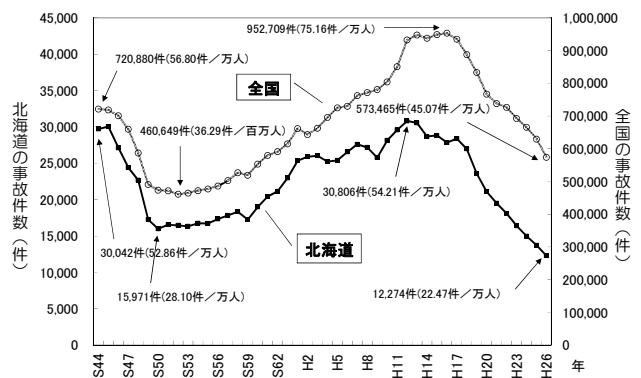


図-2 北海道と全国における交通事故件数

少幅が縮小していることなど、依然として厳しい状況であることに変わりない。

このような状況下、北海道の交通事故国道統計ポケットブック<sup>3)</sup> (写-1) は、道路管理者として交通事故の発生状況や要因を分析することにより、効果的な安全対策の一助となるべく、北海道の国道で発生した交通事故の諸データを用いて交通事故の概要を取りまとめているものであり平成2年より発刊している。なお、平成13年度版以降のポケットブックからは当研究所のホームページ (URL : <http://www2.ceri.go.jp/jiko/>) からPDF形式にてダウンロードすることが可能となっている。今回発刊した平成24年度版は、平成23年中に北海道の一般国道で発生した交通事故を取りまとめたものである。

本稿は、平成24年度版ポケットブックの主な項目について、北海道の国道における交通事故の特徴と傾向を紹介するものである。

なお、次項2は、ポケットブックに掲載されている内容ではないが、発刊に合わせ北海道と全国における交通事故の推移を整理し比較したものである。

## 2. 北海道と全国における交通事故発生状況

### (1) 交通事故死者数の推移

北海道および全国の交通事故死者数について図-1に示す。北海道では昭和46年に889人を記録した後は減少に転じ、昭和52年には475人と半減した。その後は、増減を繰り返しながら平成2年には715人の第2のピークを迎えたが再び減少に転じ、平成15年には死者数が391人と400人を下回り、11年ぶりに都道府県別交通事故死者数ワースト1位を返上した。その後も全国と同様に一環して減少傾向が続き、平成26年は170人を下回る169人であり、過去最悪だった昭和46年の5分の1以下となっている。

### (2) 交通事故発生件数の推移

北海道および全国の交通事故発生件数については図-2に示すとおりであり、北海道は昭和45年にピークの30,042件に達した後は減少し、昭和50年には半減している。しかし、その後は全国と同様に緩やかな増加を続け、平成12年には昭和45年の事故件数を抜き30,806件となり過去最悪となった。平成13年からは再び減少に転じており、平成26年の事故件数は平成13年の半分以上の12,274件まで減少している。

### (3) 65歳以上の高齢者層の事故件数と死者数<sup>4,5)</sup>

図-3は、平成25年中における全国の交通事故死者数を年齢層別に構成率を示したものである。平成25年中の交通事故死者数は4,373人であり、65歳以上の高齢者層は2,303人と最も多く全体の死者数の過半数を占め52.6%となっている。また、高齢者層の致死率は表-1に示すとおり

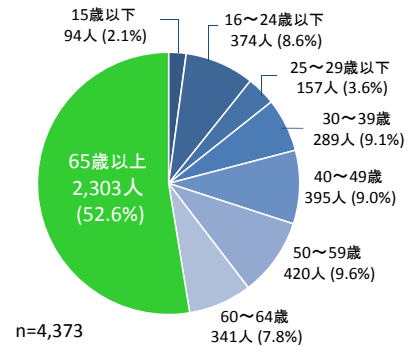


図-3 年齢層別交通事故死者数の構成率 (H25 年中・全国)

表-1 年齢層別の交通事故致死率 (H25 年中・全国)

年齢	致死率
15歳以下	0.17
16～24歳	0.32
25～29歳	0.22
30～39歳	0.20
40～49歳	0.29
50～59歳	0.44
60～64歳	0.68
65歳以上	2.03
全体	0.56

65歳未満	0.31
65歳以上	2.03

$$\text{致死率} = \frac{\text{死者数}}{\text{事故発生件数}} \times 100$$

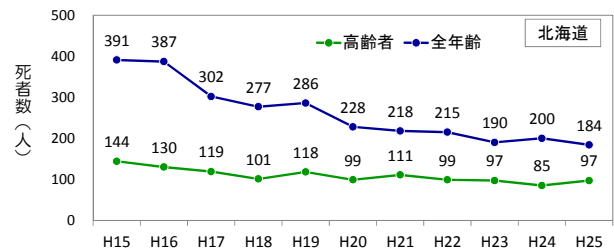
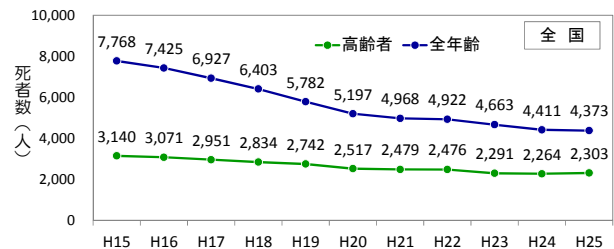


図-4 高齢者 (65歳以上) および全年齢の死者数の推移 (上: 全国 下: 北海道)

り2.03となっており、他の年齢層 (65歳未満) の0.31に対し約6.5倍も高い。

図-4は全国と北海道における高齢者層および全年齢層の死者数の推移を示したものである。全国および北海道ともに、全年齢層の交通事故死者数は緩やかながら減少

傾向が見受けられる。一方、高齢者層については減少傾向が下げ止まり、平成25年中に至っては全国および北海道ともに前年よりも死者数が増加に転じている。

### 3. 北海道の一般国道における交通事故概要

平成24年度版北海道の国道統計ポケットブック記載の平成23年中の交通事故データを基に、北海道の一般国道にて発生した交通事故の特徴と傾向をまとめた。

#### (1) 交通事故の推移

平成14年から23年までの10年間に北海道の一般国道にて発生した交通事故件数と死者数の推移について図-5に示す。この図から、北海道の一般国道においても、事故件数および死者数はともにほぼ一貫して減少傾向であることが伺える。平成14年と平成23年を比較した場合、平成14年の事故件数7,458件、死者数は227人に対し、平成23年の事故件数は3,917件であり約2分の1に、死者数は82人であり約3分の1に、それぞれ大きく減少している。

#### (2) 道路種別毎の事故発生状況<sup>9)</sup>

平成23年中における北海道内の道路種別毎の交通事故発生状況について図-6に示す。事故件数は16,395件であり、市町村道が8,427件の過半数を占める51.4%、次いで元一、二級国道を合わせた一般国道が3,917件の23.9%、道道が3,219件の19.6%の順となっている。一方、交通事故死者数については、一般国道が北海道全体の死者数190人の半数近くとなる82人であり43.1%を占める。

#### (3) 事故類型別の事故発生状況

図-7は、北海道の一般国道における事故類型別の発生状況を示しており、車両相互の正面衝突、車両単独の工作物衝突および路外逸脱事故は、事故件数の割合は低いが、死者数に占める割合が高い。特に、車両相互の正面衝突事故については、事故件数は288件と事故件数全体の6.1%であるのに対し、死者数は34人と死者数全体の41.5%を占めている。

#### (4) 地域別の事故発生状況

北海道の一般国における地域別の事故発生状況の割合について図-8に示す。事故件数と死者数の割合は、事故件数は市街地が78.9%と全体の約5分の4を占める一方で、死者数では逆に非市街地で64.4%を占める。非市街地で発生する交通事故は、重大事故（死亡事故）へ結びつく可能性が高いことが伺える。

#### (5) 道路形状別の事故発生状況

図-9は、北海道の一般国道における道路形状別の事故発生状況について示したものである。事故件数では、交差点および交差点付近で全体の半数以上となる59.5%を占め、カーブは4.5%と低い割合である。一方、死者数で

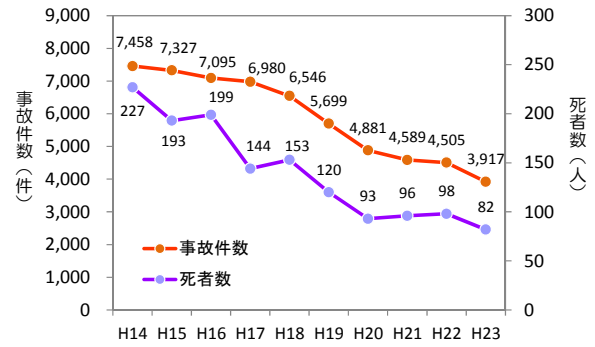


図-5 北海道の一般国道における交通事故の推移

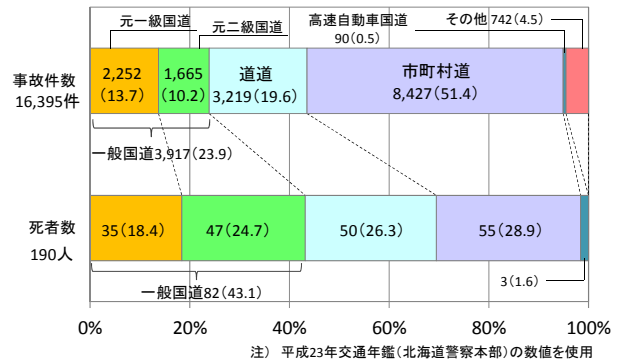


図-6 北海道内の道路種別毎の割合

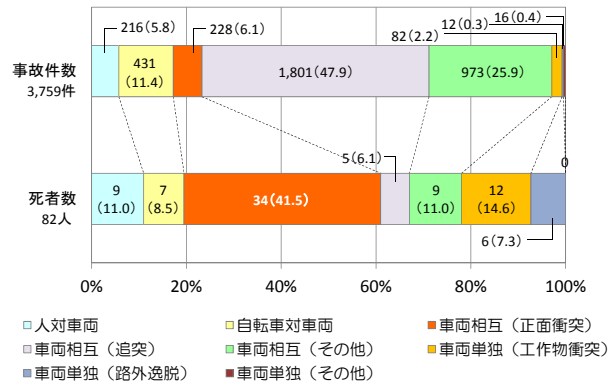


図-7 一般国道の事故類型別発生状況

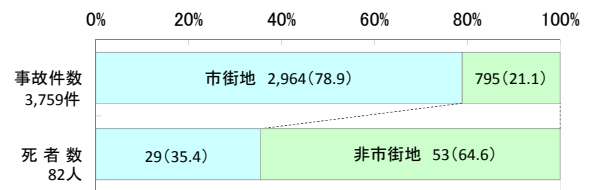


図-8 一般国道の地域別発生状況

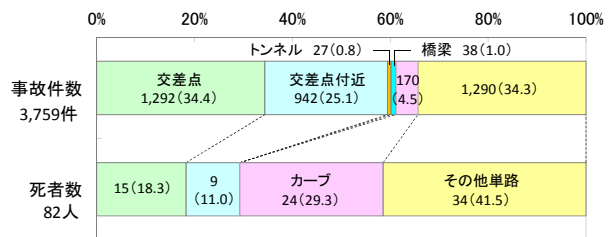


図-9 一般国道の道路形状別発生状況

は、交差点および交差点付近で29.3%と割合が低くなるのに対し、カーブでは29.3%と、全体の3分の1近くを占めるまで割合が高くなる。

#### (6) 月別発生状況

図-10は、平成23年中に北海道の一般国道にて発生した交通事故件数および死者数を月平均を100とした指数で表したものである。事故発生件数について、3月から4月にかけてやや大きく減少した後、5月から8月にかけては増加傾向を示した。9月以降は緩やかな減少傾向を示したが、12月は増加傾向に転じている。死者数については、1月から3月にかけて増加傾向となった後、4月は大幅に減少した。これは、一般国道上での死者数が0人であったためである。その後は、一転して大きく増加傾向を示し、8月に最も高くなった。9月以降は減少と増加を繰り返し推移している。

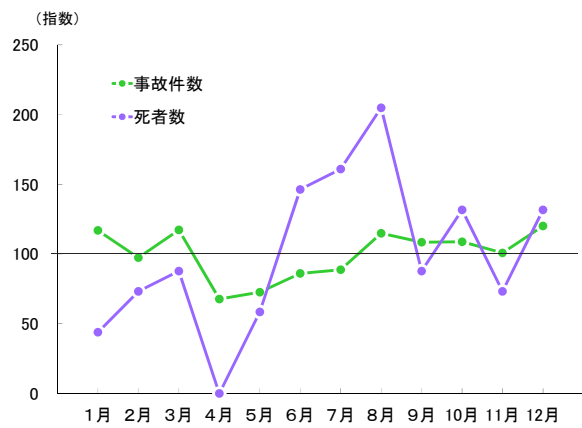


図-10 一般国道の月別交通事故発生状況 (平成23年中)

#### (7) 冬期・冬型事故発生状況の推移

図-11は、北海道の一般国道において平成23年中に発生した冬型事故の構成率を示したものである。なお、冬型事故<sup>6)</sup>とは、積雪、凍結、吹雪等の冬期現象が事故の直接、または間接の要因になったものをいい、スリップ事故、視界不良事故、わだち事故、その他の4要因別に分類される。冬型事故の大半はスリップ事故が占め90.8%となっており、次いで視界不良事故が7.7%、その他が1.0%、わだち事故が0.5%と続く。

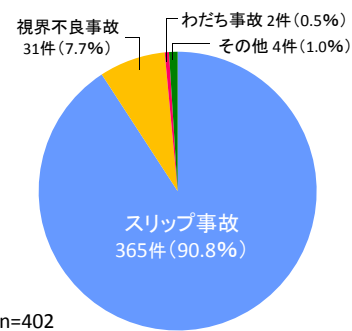


図-11 一般国道における冬型事故の構成率 (H23年中)

図-12および図-13は、平成15年から平成23年までの冬期事故 (1~3月、11月、12月の5ヵ月間に発生した交通事故) の推移、および冬型事故の推移の状況を表したものである。冬期事故の事故件数について、平成13年から平成17年にかけて3,000件を上回状況で推移していたが、平成18年からは減少傾向を示している。死者数も事故件数と同様に減少傾向にあり、平成14年の101人から平成23年の28人へと10年間に3割以下へと減少している。次に、冬型事故においても冬期事故と同様に、事故件数、死者数ともに減少傾向にを示している。しかし、平成21年からは、事故件数、死者数ともに減少幅が縮小している状況が伺える。

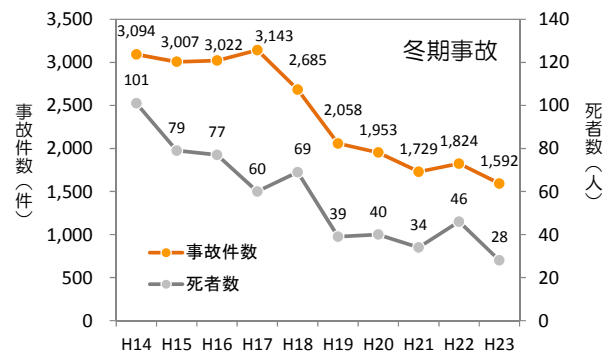


図-12 一般国道における冬期事故の推移

## 4. まとめ

全国および北海道で発生した交通事故の傾向および国道統計ポケットブック掲載の事故データについて、以下に整理する。

- 1) 交通事故死者数は全国、北海道ともに減少傾向が続いており、北海道においては平成26年は169人と2年連続で200人を下回った。交通事故発生件数も全国については平成14年から、北海道については平成13年から減少に転じ、全国、北海道ともほぼ一貫して

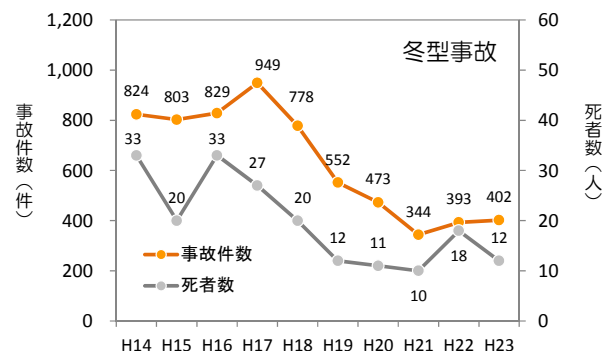


図-13 一般国道における冬型事故の推移

減少傾向が続いている。

- 2) 交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の割合が高く、平成26年については52.6%と過半数を占めた。また、全国、北海道ともに高齢者の交通事故死者数の推移については減少傾向であるが、近年は減少幅が縮小する傾向が見受けられ、平成25年中の高齢者の死者数に至っては、全国は39人、北海道は12人の増加に転じた。
- 3) 北海道の一般国道は、道道・市町村道に比べ、交通事故件数の占める割合は低いが、死者数は高く、北海道全体の43.1%と半数近くを占める。
- 4) 北海道の一般国道の事故を事故類型別に見ると、車両相互の正面衝突、車両単独の工作物衝突および路外逸脱事故は、事故件数の割合は低いが、死者数に占める割合が高い。特に車両相互の正面衝突事故の死者数は34人と死者数全体の41.5%を占める。
- 5) 北海道の一般国道の地域別の事故件数と死者数の割合は、事故件数は市街地が78.9%と全体の約5分の4を占める一方で、死者数では非市街地で64.4%を占める。また、道路形状別の事故発生状況では、事故件数では、交差点および交差点付近で全体の半数以上となる59.5%を占めカーブは4.5%と低いが、死者数では、カーブが全体の3分の1近くを占める29.3%であった。
- 6) 冬型事故の大半はスリップ事故が占め90.8%となっており、次いで視界不良事故の7.7%と続く。冬期事故の推移において、事故件数死者数ともに平成18年から減少傾向を示し、特に死者数については、平成14年の101人から平成23年の28人へと3割以下に減少している。

平成24年度版北海道の国道統計ポケットブックの発刊に当たり、全国と北海道の交通事故件数や死者数の推移を比較するとともに、ポケットブックに記載されている主な内容について、北海道の一般国道における事故の特徴と傾向を紹介した。

これまで、道路管理者をはじめ各関係機関において、交通事故減少のための様々な施策が講じられ、交通事故件数および交通事故死者数においては、全国、北海道ともに著しく減少する効果を上げている。しかし、依然と

して交通事故の発生件数は高い水準で推移していることや、近年の交通事故死者数の減少幅が縮小しているなど、厳しい状況には変わらない。また、平成23年3月に中央交通安全対策会議において第9次交通安全基本計画（計画期間：平成23年度～平成27年度）が決定され、「平成27年までに24時間死者数を3,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」ことを目標としている。なお、これらの状況下における新たな交通事故対策の一環として、当研究所ではワイヤーロープ式防護柵や大型車対応ランブルストリップス（写真-2）等の技術開発に取り組んでいる。



写真-2 新たな交通事故対策の開発事例  
(大型車対応ランブルストリップス)

今度も交通事故防止に対し、なお一層の諸対策の推進が求められるが、本稿、およびホームページに掲載している北海道の国道統計ポケットブックが、微力ながらより多くの道路管理者や交通安全事業に携わる方へ、今後の交通安全対策を検討する際の基礎資料として活用していただければ幸いである。

#### 参考文献

- 1) 警察庁 交通局交通企画課：平成 26 年中の交通事故死者数について，2015.1
- 2) 北海道警察本部：北海道の交通事故概況，web サイト <http://www.police.pref.hokkaido.lg.jp/statis/jiko/jikomonth/jikomonth-rireki.html>
- 3) (独) 土木研究所 寒地土木研究所：北海道の交通事故国道統計ポケットブック 平成 24 年度版，2014.3
- 4) 内閣府：平成 26 年度版 交通安全白書，2014.8
- 5) (公財) 交通事故総合分析センター：交通事故統計年報 平成 25 年度版，2014.9
- 6) 北海道警察本部：交通年鑑 平成 23 年，2013.1