

北海道の交通事故 国道統計ポケットブック



苫小牧寒地試験道路を走る試験車両



平成19年度版
北海道の交通事故国道統計ポケットブック
監修・発行 ● 国土交通省北海道開発局道路維持課
独立行政法人土木研究所寒地土木研究所
製作・印刷 ● ひまわり印刷株式会社
発行 ● 平成20年2月

平成19年度版

はじめに

我が国における交通事故死者数はモータリゼーションの進展とともに年々増加し、昭和45年には16,765人と過去最悪の死者数となりました。しかし、この年に制定された交通安全対策基本法に基づき、その後の交通事故件数及び死者数は減少し、昭和54年には死者数が8,466人とほぼ半減するまでに至りました。その後、交通事故死者数については再び増加する傾向が見られ、昭和63年以降8年間連続して交通事故死者数が1万人を超える事態となりました。平成5年以降、交通事故死者数は減少傾向に転じ、平成8年には全国の交通事故死者数は1万人を割り込み、平成19年には死者数が5,744人となりました。

全国同様、北海道においても交通事故の多発、死者数の増加が見られていましたが、平成19年の交通事故死者数は286人となり、全国ワーストワンを平成17年から3年連続で返上することが出来ました。北海道で発生する交通事故の特徴として、人口当たり、及び車両当たりの人身事故発生件数は全国平均に比較してやや少ない傾向にありますが、死者数や致死率が高いこと、冬期道路における事故の発生を挙げることができます。

道路管理者としては交通事故状況等を十分把握し事故要因を分析することで、交通事故を未然に防止するための効果的な交通安全対策を実施することが肝要です。本書では、平成18年に北海道の国道で発生した交通事故の概要をとりまとめ、平成19年度版の統計ポケットブックとして発行いたしました。

今後の交通安全対策の検討に広く活用していただければ幸いです。

(表紙の写真)



一般国道36号
(北広島市)



一般国道273号
(紋別郡滝上町)



一般国道12号
神居古潭トンネル
(旭川市)



一般国道36号 札幌市豊平区

CONTENTS

I 交通事故の発生状況

1. 都道府県別交通事故件数・死者数	5
2. 各種指標で見た事故の全国対比	6
3. 国道における交通事故の特徴	7
4. 交通事故の推移	15
5. 道路種別別発生状況	17
□オートビックス1	18
6. 道路種別別発生状況の推移	19
7. 月別発生状況	25
8. 事故類型別発生状況	27
9. 国道の事故率の推移及び月別修正事故率・致死率	29
□オートビックス2	30
10. 道路形状別発生状況(国道)	31
11. 道路形状別事故類型別発生状況(国道)	33
12. 曜日別発生状況(国道)	39
13. 第一当事者の年齢階層別発生状況(国道)	41
□オートビックス3	42
14. 若年・高齢者・その他のドライバー別発生状況	
A. 若年ドライバー：道路形状別事故類型別内訳(国道)	43
B. 高齢者ドライバー：道路形状別事故類型別内訳(国道)	45
C. 一般ドライバー：道路形状別事故類型別内訳(国道)	47
15. 路面状態別発生状況(国道)	49
16. 冬期・冬型事故発生状況の推移(国道)	53
17. 昼間事故：昼間事故の道路形状別事故類型別内訳(国道)	55
18. 夜間事故：夜間事故の道路形状別事故類型別内訳(国道)	61
19. 地域別発生状況(開発建設部別)	
A. 月別内訳(国道)	67
B. 事故類型別内訳(国道)	69
C. 道路形状別内訳(国道)	70
D. 交通事故多発箇所(国道)	71
20. 路線別交通事故発生状況(国道)	72

II 国道の現況

1. 路線別起終点	73
2. 路線別道路現況(道路現況調書：H18. 4. 1現在)	74
3. 路線別交通量(道路交通センサス一般交通量調査)	75
4. 地点別交通量(交通量常時観測調査)	76
5. 事故率図	77

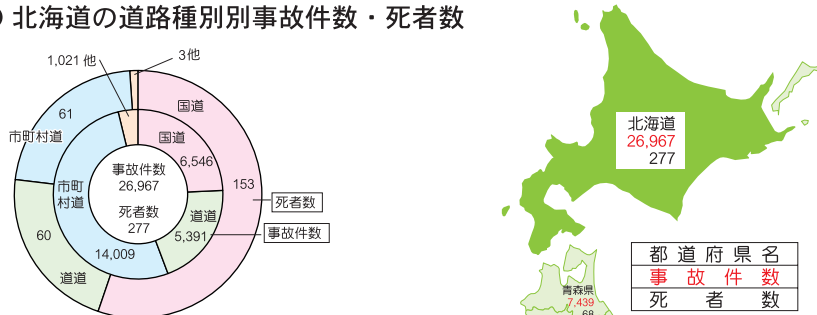


I 交通事故の発生状況

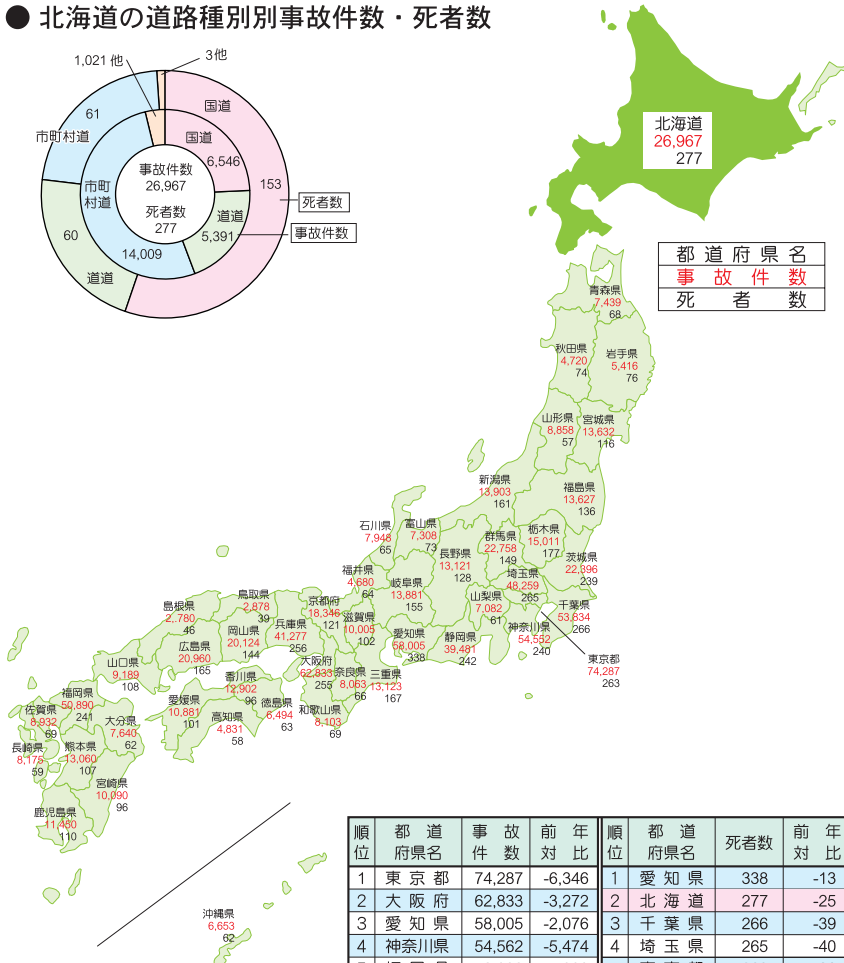
都道府県別交通事故件数・死者数

平成18年の北海道の交通事故による死者数は前年対比で-25人、順位はワースト4位から2位に。

● 北海道の道路種別別事故件数・死者数



都道府県名	事故件数	死者数
北海道	26,967	277



順位	都道府県名	事故件数	前年対比	順位	都道府県名	死者数	前年対比
1	東京都	74,287	-6,346	1	愛知県	338	-13
2	大阪府	62,833	-3,272	2	北海道	277	-25
3	愛知県	58,005	-2,076	3	千葉県	266	-39
4	神奈川県	54,562	-5,474	4	埼玉県	265	-40
5	福岡県	50,890	-883	5	東京都	263	-26
6	埼玉県	48,259	-5,305	6	兵庫県	256	-4
7	兵庫県	41,277	-1,503	7	大阪府	255	-13
8	静岡県	39,491	-1,476	8	静岡県	242	-9
9	千葉県	33,834	-3,130	9	福岡県	241	-8
10	北海道	26,967	-1,417	10	神奈川県	240	-12

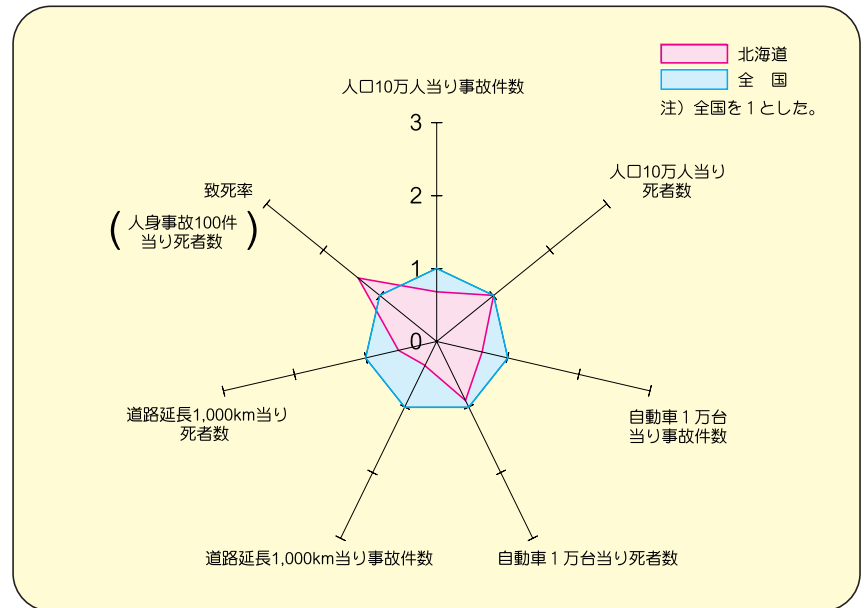


各種指標で見た事故の全国対比

全国対比では、致死率が高い。

項目	事故発件数		死者数		
	18年	17年	18年	17年	
全体	北海道	26,967	28,384	277	302
	全国	886,864	933,828	6,352	6,871
人口10万人当り	北海道	479.0	504.0	4.9	5.4
	全国	698.0	736.1	5.0	5.4
自動車1万台当り	北海道	66.5	75.8	0.7	0.8
	全国	97.0	117.9	0.8	0.9
道路延長1,000km当り	北海道	304.2	321.2	3.1	3.4
	全国	743.4	786.3	5.3	5.8
致死率 (人身事故100件当り死者数)	北海道	-	-	1.0	1.1
	全国	-	-	0.7	0.7

● 平成18年の事故の全国対比





国道における交通事故の特徴

3 国道における交通事故の特徴

ここでは、4節以降の交通事故状況について集約・整理を行っている。

なお、4節以降の構成比(%)については少数第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある点に留意されたい。

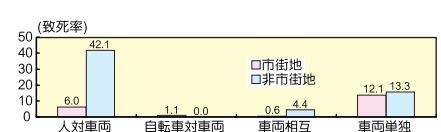
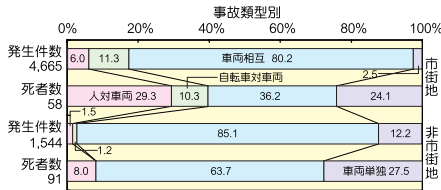
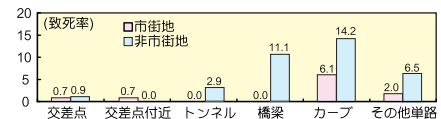
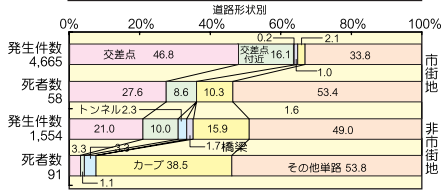
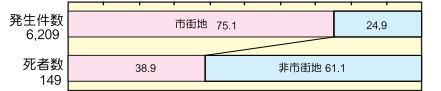
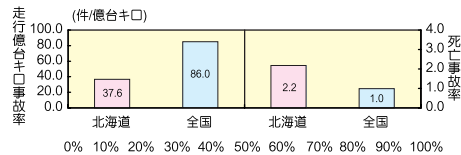
数値データについては、マッチングデータを使用しているため、交通年鑑の数値と異なる場合がある。

① 走行億台キロ事故率

全国に比較し、走行億台キロ事故率が低い一方で、死亡事故率は高くなっている。

このことは、北海道で発生する交通事故が重大事故(死亡事故)に結びつく危険性が高いことを示している。

注1) 死亡事故率とは人身事故100件あたりの死亡事故件数と定義する。



② 地域別発生状況

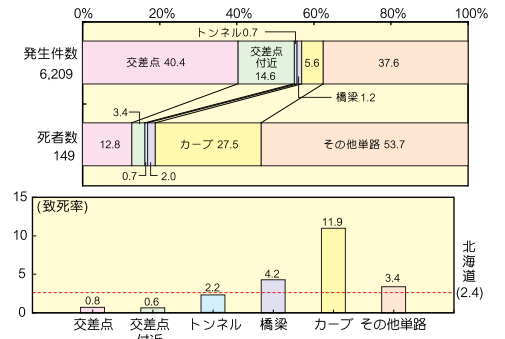
発生件数と死者数の割合は、発生件数が市街地で75.1%と全体の4分の3を占める一方で、死者数では逆に非市街地で61.1%を占めている。

このことは非市街地で発生する交通事故が重大事故(死亡事故)に結びつく危険性が高いことを示している。

道路形状別の発生件数を見ると、市街地では交差点・交差点付近の62.9%、非市街地ではカーブでの64.9%が高い。死者数では、市街地・非市街地ともにカーブでの死者数割合が高く(市街地:2.1%→10.3%、非市街地:15.9%→38.5%)、致死率(市街地:6.1、非市街地:14.2)も大きな値となっている。

③ 道路形状別発生状況

発生件数では、交差点及び交差点付近で55.0%を占めているが、死者数では16.2%と低い値となっている。それと比較してカーブでの事故は、発生件数5.6%に対し、死者数では27.5%と高く致死率でも、11.9と全道平均の致死率2.4と比較して極めて高い値となっている。また橋梁での事故は、発生件数1.2%に対して死者数が2.0%と高く、致死率も4.2%と高い値となっている。



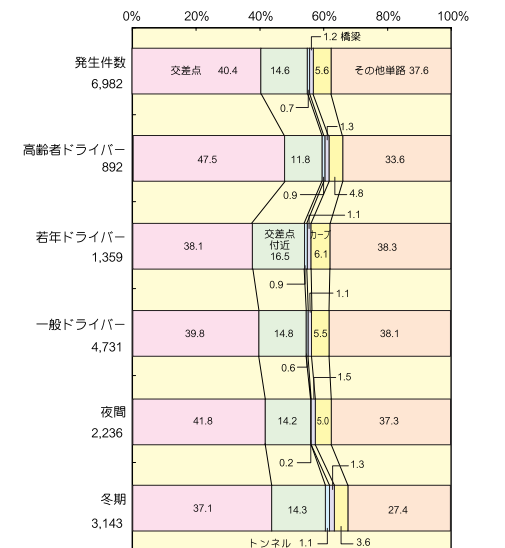
④ 道路形状別の特徴

各条件別の事故発生件数割合を全体と比較すると、高齢者ドライバーでは交差点、若年ドライバーでは、交差点付近・カーブ・その他単路が高い。

注1) 若年とは25歳未満のドライバーのことをいう。

注2) 高齢者とは65歳以上のドライバーのことをいう。

注3) 一般とは25歳以上65歳未満のドライバーのことをいう。



⑤ 事故類型別発生状況

事故類型別でみると、発生件数では車両相互が81.4%を占め、死者数でも53.0%と半数を超えている。

それと比較して人対車両(発生件数:4.8%・死者数:16.8%)・車両単独(発生件数:4.9%・死者数:26.2%)は発生件数の割合に対し死者数の割合が高い。

致死率でみると、人対車両が12.8と最も高く、ついで車両単独の8.3となっている。

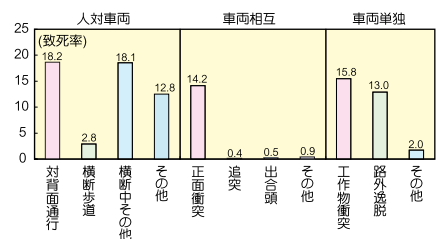
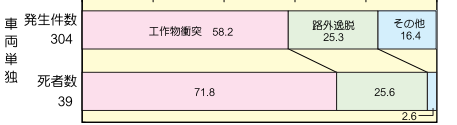
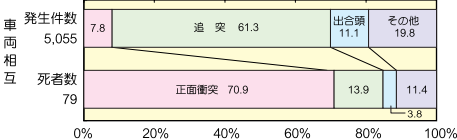
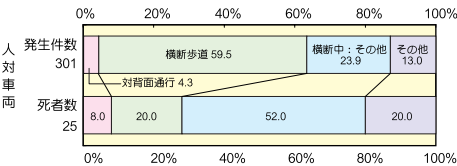
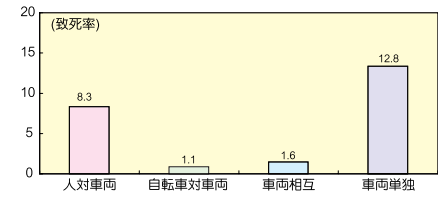
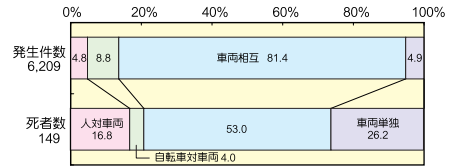
各類型の内訳をみると、人対車両において発生件数は横断歩道の59.5%、死者数は横断中その他の52.0%、車両相互において発生件数は追突の61.3%、死者数は正面衝突の70.9%、車両単独においては工作物衝突が発生件数(58.2%)・死者数(71.8%)ともにそれぞれ高い割合を占めている。

致死率では、人対車両の対背面通行(18.2)、横断中その他(18.1)、車両相互の正面衝突の(14.2)、車両単独の工作物衝突の(15.8)が高い。

注1) 人対車両の「横断中:その他」とは、横断歩道、横断歩道付近、及び横断歩道橋付近以外の道路の部分を行歩者が横断していたときの事故をいう。「その他」とは路上遊戯中、路上作業中、路上停止中等に発生した事故をいう。

注2) 車両相互の「その他」とは、追越追抜時、すれ違い時等に発生した事故をいう。

注3) 車両単独の「その他」とは、運転者不在車両、転倒等の事故をいう。

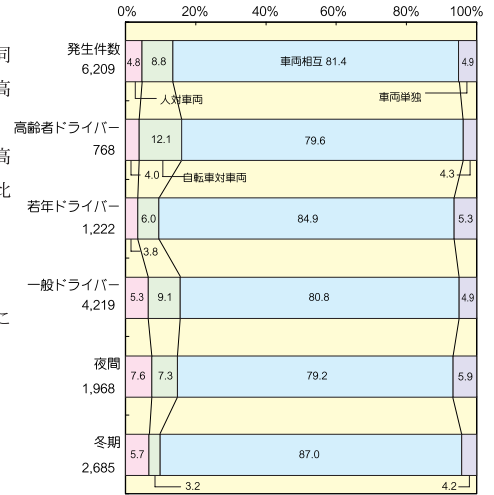


⑥ 事故類型別の特徴

各条件別の事故発生件数割合は、全体と同様に、どの条件でも車両相互が8割前後と高い割合を占めている。

その他の特徴として、一般ドライバーや高齢者ドライバーでは自転車対車両が、他と比較して割合がやや高い。

注1) 若年とは25歳未満のドライバーをいう。
注2) 高齢者とは65歳以上のドライバーをいう。
注3) 一般とは25歳以上65歳未満のドライバーのことをいう。



⑦ 地域別発生状況 (各開発建設部別)

地域別交通概要・発生状況

	道路延長 (Km)	平均交通量 (台/日)	発生件数	死者数	死亡事故数	事故率	死亡事故率	致死率
札幌開発建設部	1,078.3	11,260	2915	34	31	65.8	1.1	1.2
小樽開発建設部	471.0	7,017	431	18	15	35.7	3.5	4.2
函館開発建設部	689.2	7,000	561	18	17	31.9	3.0	3.2
室蘭開発建設部	699.8	9,317	698	20	19	29.3	2.7	2.9
旭川開発建設部	655.7	7,016	546	12	12	32.5	2.2	2.2
留萌開発建設部	273.0	3,556	75	5	4	21.2	5.3	6.7
稚内開発建設部	259.8	2,999	44	5	5	15.5	11.4	11.4
網走開発建設部	855.7	4,585	270	12	11	18.9	4.1	4.4
帯広開発建設部	721.2	5,803	310	8	7	20.3	2.3	2.6
釧路開発建設部	838.4	4,999	359	17	14	23.5	3.9	4.7
合計	6,542.1	7,608	6,209	149	135	34.2	2.2	2.4

注1) 事故率 = $\frac{\text{発生件数} \times 1 \text{億}}{\text{日交通量} \times \text{道路延長(Km)} \times \text{月日数}}$

注2) 死亡事故率 = $\frac{\text{死亡事故件数}}{\text{発生件数}} \times 100$

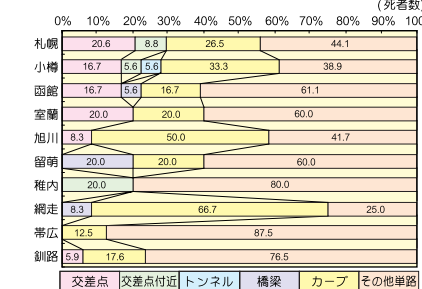
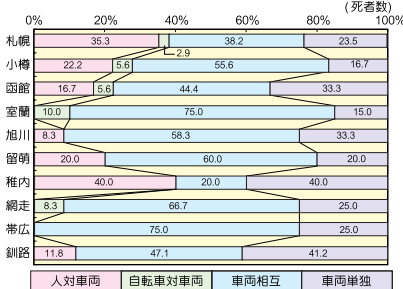
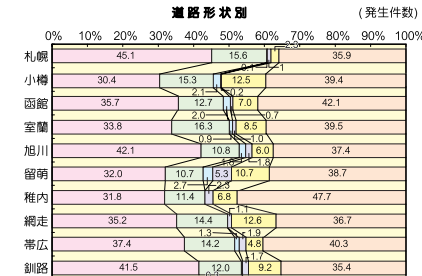
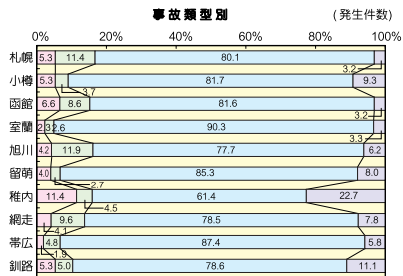
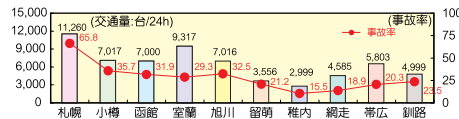
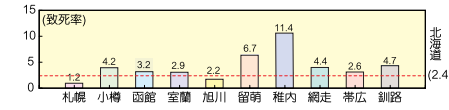
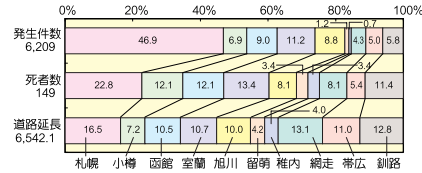
注3) 致死率 = $\frac{\text{死者数}}{\text{発生件数}} \times 100$

道路延長16.5%を占める札幌開発建設部が発生件数(46.9%)、死者数(22.8%)とも高い割合を占めているものの、致死率に着目すると、稚内開発建設部(11.4)が最も高く、ついで留萌開発建設部(6.7)、釧路開発建設部(4.7)となっている。

事故率では、札幌開発建設部(65.8)が最も高く、ついで小樽開発建設部(35.7)、旭川開発建設部(32.5)、函館開発建設部(31.9)となっている。

以下に各開発建設部別発生件数・死者数の事故類型別と道路形状別の割合を示す。

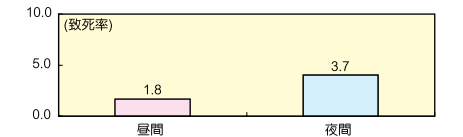
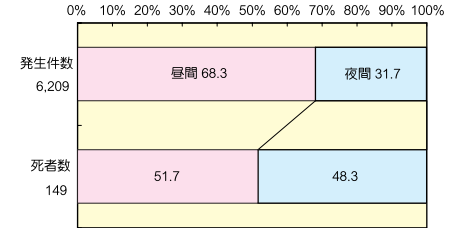
注1) 事故率の算定時、交通量はH17交通センサス、道路延長はH18道路現況調査を使用。



⑧ 昼夜別発生状況

夜間の事故発生件数は全体の31.7%に対し、死者数では48.3%を占めている。これは、夜間の事故が死亡事故に結びつく危険性が高いことを示しており、致死率をみても昼間(1.8)に対し、夜間(3.7)が高い。

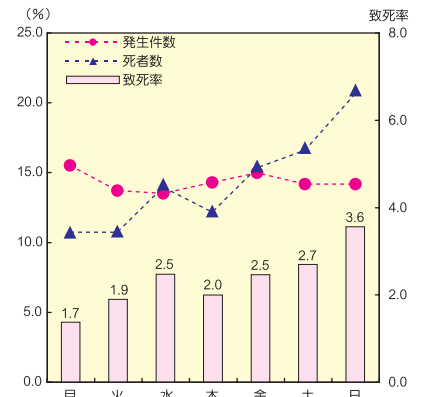
注1) 「昼間」とは、日の出から日没までをいう。
 注2) 「夜間」とは、日没から日の出までをいう。
 注3) 「日の出」又は、「日没」の時刻は、気象庁(台)の発表(新聞、テレビにより報道される)を参考とする。



⑨ 曜日別発生状況

発生件数では、土曜日(15.5%)が最も高く、死者数も土曜日が(20.8%)、火曜日が(16.1%)の順に高い割合を占めている。

致死率をみてもみると、日曜日が3.6と高く、次に土曜日が2.7、水・金曜日が2.5となっている。



⑩ 第一当事者の年齢階層別発生状況

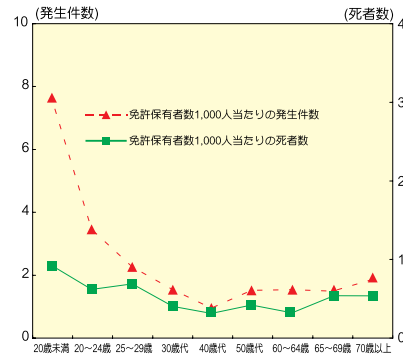
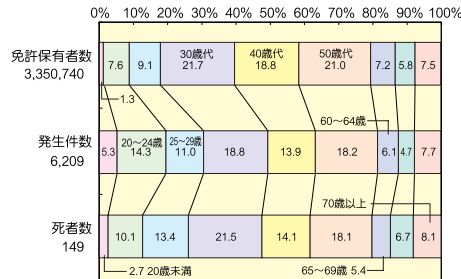
年齢別発生状況

	免許保有者数	発生件数	死者数	事故率	致死率
20歳未満	43,116	332	4	7.7	0.9
20～24歳	255,127	890	15	3.5	0.6
25～29歳	305,974	682	20	2.2	0.7
30歳代	728,414	1,165	32	1.6	0.4
40歳代	628,410	866	21	1.4	0.3
50歳代	704,313	1,129	27	1.6	0.4
60～64歳	242,004	377	8	1.6	0.3
65～69歳	193,162	290	10	1.5	0.5
70歳以上	250,220	478	12	1.9	0.5

20歳代では免許保有者数(16.7%)に対し、発生件数(25.3%)・死者数(23.5%)と年代別にみて突出している。

20歳未満で免許保有者数(1.3%)に対し、発生件数(5.3%)・死者数(2.7%)が高い割合を占めている。

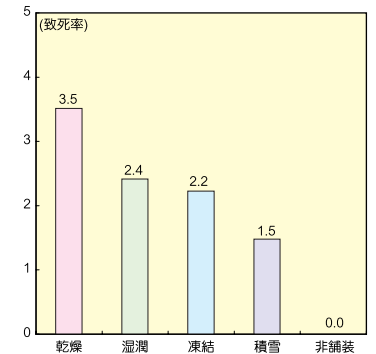
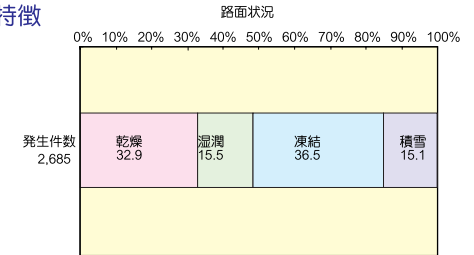
免許保有者数1000人当たりの事故発生件数・死者数を年代別にみると、免許保有者数1000人当たりの事故発生件数は「20歳未満」・「20～24歳」が突出し、免許保有者数1000人当たりの死者数は「20歳未満」が突出している。



⑪ 冬期における路面状態別事故の特徴

路面状況別に発生件数をみると、凍結路面が36.5%と最も高い割合を占めており、次に乾燥32.9%、湿潤15.5%、積雪15.1%となっている。致死率をみると、乾燥路面(3.5)が最も高く、ついで湿潤路面(2.4)・凍結路面(2.2)・積雪路面(1.5)となっている。

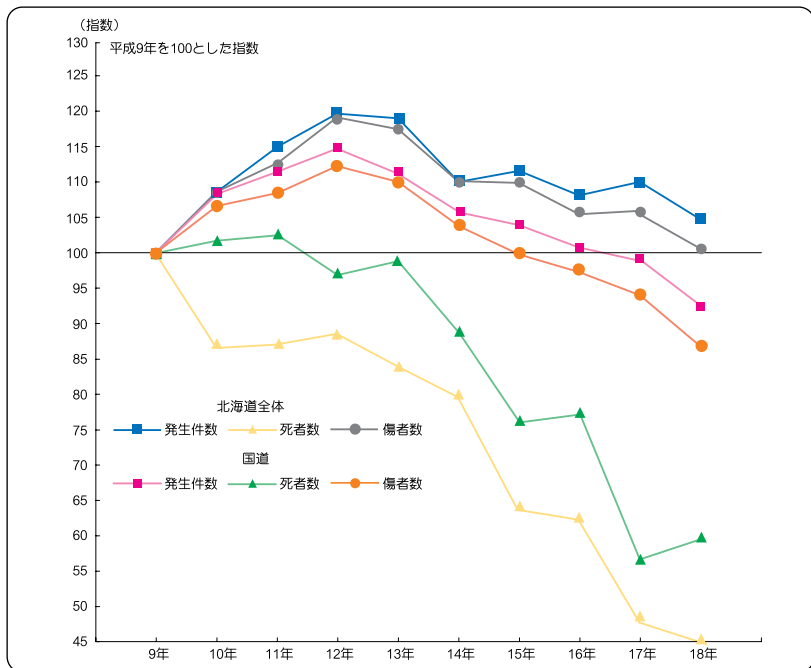
注1) 冬期とは1～3・11、12月をいう。





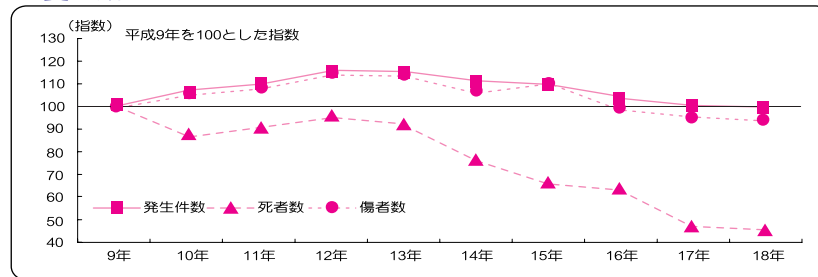
交通事故の推移

平成18年の事故発生件数は減少したが、国道では死者数が平成17年に比べ増加した。

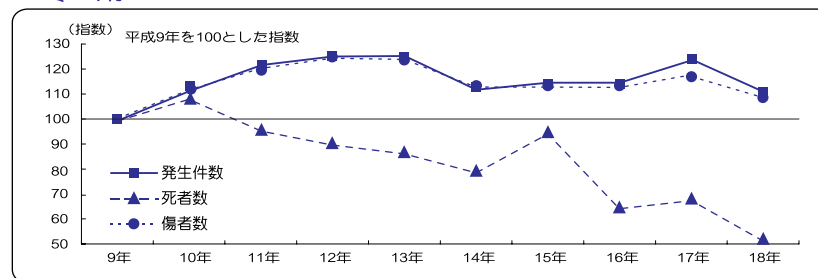


北海道全体の夏期・冬期交通事故の推移

夏期



冬期



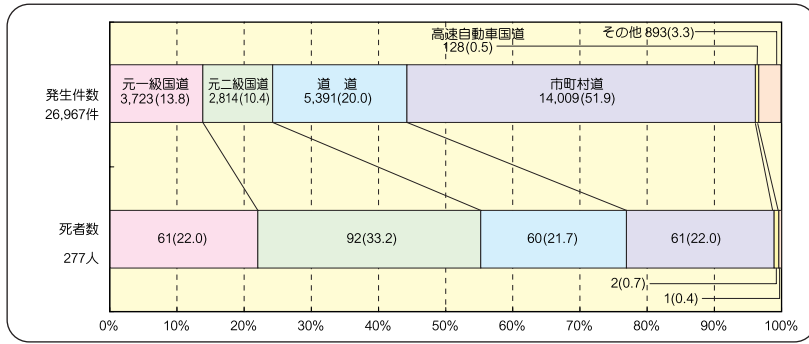
区分	年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年
北海道全体	発生件数	25,759	28,153	29,566	30,806	30,531	28,674	28,811	27,844	28,384	26,967
	指数	100	109	115	120	119	111	112	108	110	105
	死者数	613	533	536	548	516	493	391	387	302	277
国道	発生件数	7,052	7,695	7,864	8,138	7,924	7,458	7,327	7,095	6,980	6,546
	指数	100	109	112	115	112	106	104	101	99	93
	死者数	255	261	262	248	252	227	193	199	144	153
道	発生件数	10,105	10,779	11,040	11,386	11,139	10,517	10,129	9,853	9,444	8,905
	指数	100	107	109	113	110	104	100	98	94	88
	死者数	255	261	262	248	252	227	193	199	144	153

区分	年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年
夏期	発生件数	14,650	15,652	16,131	16,964	16,804	16,221	16,121	15,163	14,841	14,621
	指数	100	107	110	116	115	111	110	104	101	100
	死者数	385	334	347	369	351	297	255	243	179	170
冬期	発生件数	11,109	12,501	13,435	13,842	13,727	12,453	12,690	12,681	13,543	12,346
	指数	100	113	121	125	124	112	114	114	122	111
	死者数	209	228	199	189	179	165	196	136	144	107

注) 平成18年交通年鑑の数値を使用

注) 夏期とは4月～10月・冬期とは1月～3月、11月、12月をいう。

国道は、事故発生件数で24.2%であるが、死者数では55.2%を占める。



道路種別	年	18年	17年	増減数	増減率(%)
元一級国道	発生件数	3,723	3,969	-246	93.8
	死者数	61	55	6	110.9
	傷者数	4,957	5,340	-383	92.8
元二級国道	発生件数	2,814	3,011	-197	93.5
	死者数	92	89	3	103.4
	傷者数	3,948	4,104	-156	96.2
国道計	発生件数	6,546	6,980	-434	93.8
	死者数	153	144	9	106.3
	傷者数	8,905	9,444	-539	94.3
道道	発生件数	5,391	5,532	-141	97.5
	死者数	60	75	-15	80.0
	傷者数	6,808	6,960	-177	97.8
市町村道	発生件数	14,009	14,817	-808	94.5
	死者数	61	77	-16	79.2
	傷者数	16,772	17,735	-963	94.6
高速自動車国道	発生件数	128	120	8	106.7
	死者数	2	3	-1	66.7
	傷者数	177	157	20	112.7
その他	発生件数	893	935	-42	95.5
	死者数	1	3	-2	33.3
	傷者数	1,034	1,093	-59	94.6
合計	発生件数	26,967	28,384	-1,417	95.0
	死者数	277	302	-25	91.7
	傷者数	33,696	35,389	-1,693	95.2

注) 平成18年交通年鑑の数値を使用

● 連続路面すべり抵抗値測定装置の紹介

冬期の路面状態(すべりやすさ)は、目視で正確に判断することが難しく、また、路面状態は沿道環境、天候などによって複雑に変化します。そこで、寒地土木研究所では、冬期の路面状態を客観的・定量的に評価するため、路面のすべり抵抗値を連続的に測定することが可能な「連続路面すべり抵抗値測定装置」を2006年に試験的に導入しました。

連続路面すべり抵抗値測定装置は、測定輪を車両進行方向に対して1~2°程度の角度を与えることにより測定輪の横方向に発生する力(横力)からすべり抵抗値を算出します。測定輪や搭載車両に制動をかける必要がないため、走行しながら連続して路面のすべり抵抗値を測定することができ、測定された値は、車内でリアルタイムに確認できるほか、GPSによる位置情報と組み合わせることで地図上に測定結果を示すことができます。

今後は、道路管理者との連携を通じ、注意が必要な箇所の抽出、凍結防止剤等の散布効果のモニタリング等、すべり抵抗値の具体的な活用方法について検討・提案する予定です。



連続路面すべり抵抗値測定装置



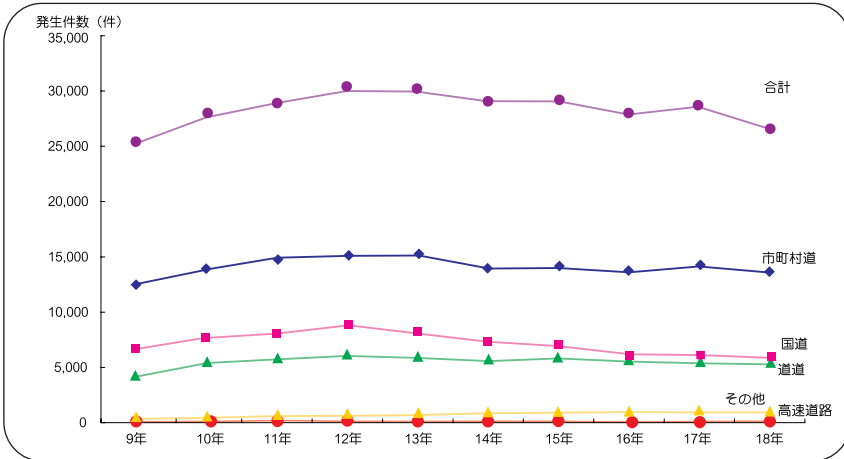
測定用コントローラーの表示内容



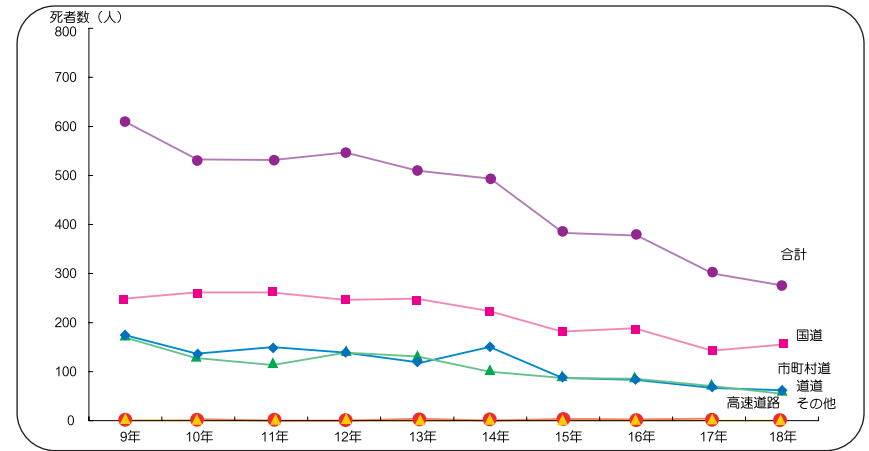
冬期路面のすべり抵抗値のモニタリング結果(例)

国道は、事故発生件数の割合に比べ、死者数の割合が高い。

■発生件数 全体■



■死者数 全体■



年	道路種別	国	道	道	市町村道	高速道路	その他	合計
9年	発生件数	7,052	4,890	13,258	130	429		25,759
	%	27.4	19.0	51.5	0.5	1.7		100.0
10年	発生件数	7,695	5,532	14,296	143	487		28,153
	%	27.3	19.6	50.8	0.5	1.7		100.0
11年	発生件数	7,864	5,756	15,217	158	571		29,566
	%	26.6	19.5	51.5	0.5	1.9		100.0
12年	発生件数	8,138	6,116	15,715	166	671		30,806
	%	26.4	19.9	51.0	0.5	2.2		100.0
13年	発生件数	7,924	6,017	15,753	145	692		30,531
	%	26.0	19.7	51.6	0.5	2.3		100.0
14年	発生件数	7,458	5,682	14,658	148	728		28,674
	%	26.0	19.8	51.1	0.5	2.5		100.0
15年	発生件数	7,327	5,774	14,803	155	752		28,811
	%	25.4	20.0	51.4	0.5	2.6		100.0
16年	発生件数	7,095	5,651	14,184	120	794		27,844
	%	25.5	20.3	50.9	0.4	2.9		100.0
17年	発生件数	6,980	5,532	14,817	120	935		28,384
	%	24.6	19.5	52.2	0.4	3.3		100.0
18年	発生件数	6,546	5,391	14,009	128	893		26,967
	%	24.3	20.0	51.9	0.5	3.3		100.0

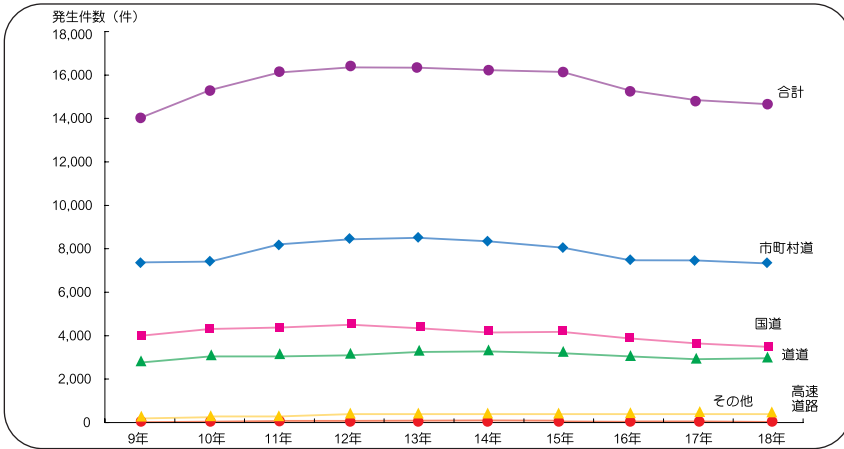
注) 平成18年交通年鑑の数値を使用

年	道路種別	国	道	道	市町村道	高速道路	その他	合計
9年	死者数	255	171	175	6	6		613
	%	41.6	27.9	28.5	1.0	1.0		100.0
10年	死者数	261	127	140	3	2		533
	%	49.0	23.8	26.3	0.6	0.4		100.0
11年	死者数	262	116	150	6	2		536
	%	48.9	21.6	28.0	1.1	0.4		100.0
12年	死者数	248	146	144	5	5		548
	%	45.3	26.6	26.3	0.9	0.9		100.0
13年	死者数	252	133	124	7	0		516
	%	48.8	25.8	24.0	1.4	0.0		100.0
14年	死者数	227	104	152	8	2		493
	%	46.0	21.1	30.8	1.6	0.4		100.0
15年	死者数	193	96	92	9	1		391
	%	49.4	24.6	23.5	2.3	0.3		100.0
16年	死者数	199	92	89	5	2		387
	%	51.4	23.8	23.0	1.3	0.5		100.0
17年	死者数	144	75	77	3	3		302
	%	47.7	24.8	25.5	1.0	1.0		100.0
18年	死者数	153	60	61	2	1		277
	%	55.2	21.7	22.0	0.7	0.4		100.0

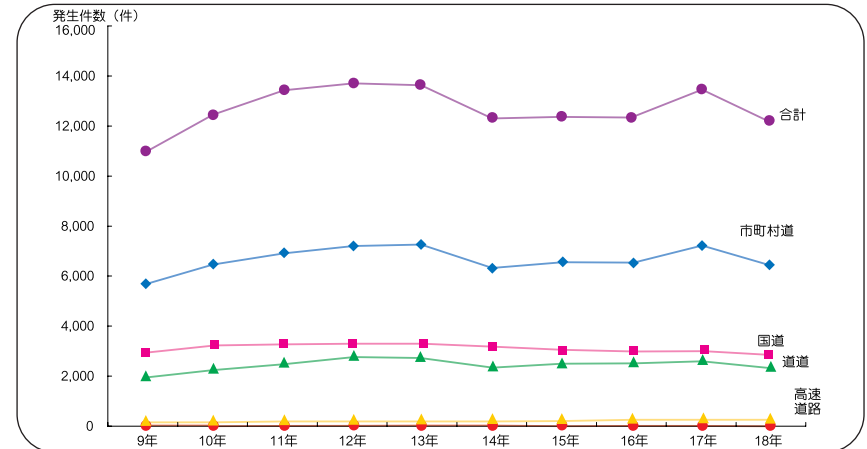
注) 平成18年交通年鑑の数値を使用

国道における平成18年の事故発生件数は、夏期、冬期ともに減少している。

■発生件数 夏期■



■発生件数 冬期■



年	道路種別	国	道	道	市町村道	高速道路	その他	合計
9年	発生件数	4,065	2,810	7,430	68	277		14,650
9年	%	27.7	19.2	50.7	0.5	1.9		100.0
10年	発生件数	4,380	3,152	7,735	69	316		15,652
10年	%	28.0	20.1	49.4	0.4	2.0		100.0
11年	発生件数	4,405	3,179	8,122	81	344		16,131
11年	%	27.3	19.7	50.4	0.5	2.1		100.0
12年	発生件数	4,653	3,414	8,416	77	404		16,964
12年	%	27.4	20.1	49.6	0.5	2.4		100.0
13年	発生件数	4,488	3,377	8,430	89	420		16,804
13年	%	26.7	20.1	50.2	0.5	2.5		100.0
14年	発生件数	4,240	3,192	8,292	70	427		16,221
14年	%	26.1	19.7	51.1	0.4	2.6		100.0
15年	発生件数	4,272	3,262	8,081	71	435		16,121
15年	%	26.5	20.2	50.1	0.4	2.7		100.0
16年	発生件数	4,004	3,080	7,562	68	449		15,163
16年	%	26.4	20.3	49.9	0.4	3.0		100.0
17年	発生件数	3,827	2,921	7,504	61	528		14,841
17年	%	25.8	19.7	50.6	0.4	3.6		100.0
18年	発生件数	3,578	2,965	7,498	63	517		14,621
18年	%	24.5	20.3	51.3	0.4	3.5		100.0

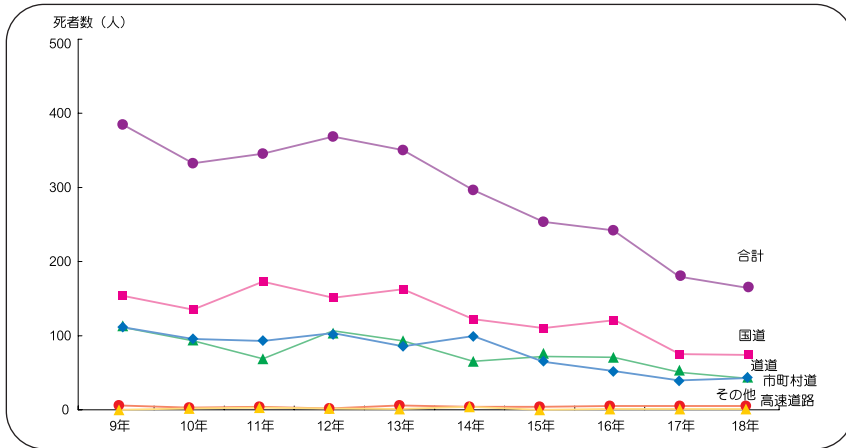
年	道路種別	国	道	道	市町村道	高速道路	その他	合計
9年	発生件数	2,987	2,080	5,828	62	152		11,109
9年	%	26.9	18.7	52.5	0.6	1.4		100.0
10年	発生件数	3,315	2,380	6,561	74	171		12,501
10年	%	26.5	19.0	52.5	0.6	1.4		100.0
11年	発生件数	3,459	2,577	7,095	77	227		13,435
11年	%	25.7	19.2	52.8	0.6	1.7		100.0
12年	発生件数	3,485	2,702	7,299	89	267		13,842
12年	%	25.2	19.5	52.7	0.6	1.9		100.0
13年	発生件数	3,436	2,640	7,323	56	272		13,727
13年	%	25.0	19.2	53.3	0.4	2.0		100.0
14年	発生件数	3,218	2,490	6,366	78	301		12,453
14年	%	25.8	20.0	51.1	0.6	2.4		100.0
15年	発生件数	3,055	2,512	6,722	84	317		12,690
15年	%	24.1	19.8	53.0	0.7	2.5		100.0
16年	発生件数	3,091	2,571	6,622	52	345		12,681
16年	%	24.4	20.3	52.2	0.4	2.7		100.0
17年	発生件数	3,153	2,611	7,313	59	407		13,543
17年	%	23.3	19.3	54.0	0.4	3.0		100.0
18年	発生件数	2,968	2,426	6,511	65	376		12,346
18年	%	24.0	19.7	52.7	0.5	3.0		100.0

注1) 平成18年交通年鑑の数値を使用 注2) 夏期とは4月～10月・冬期とは1月～3月、11月、12月をいう。

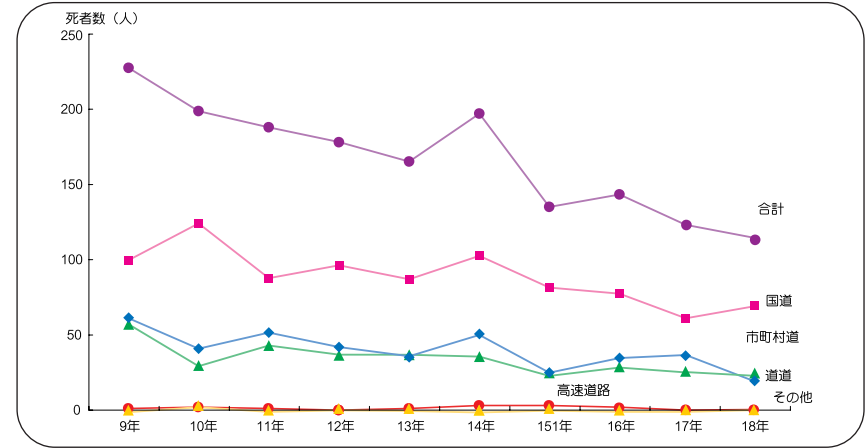
注1) 平成18年交通年鑑の数値を使用 注2) 夏期とは4月～10月・冬期とは1月～3月、11月、12月をいう。

国道における平成18年の死者数は冬期が増加した。

■死者数 夏期■



■死者数 冬期■



年	道路種別	国	道	道	市町村道	高速道路	その他	合計
9年	死者数	154	112	112	4	3		385
	%	40.0	29.1	29.1	1.0	0.8		100.0
10年	死者数	137	96	97	2	2		334
	%	41.0	28.7	29.0	0.6	0.6		100.0
11年	死者数	173	71	96	6	1		347
	%	49.9	20.5	27.7	1.7	0.3		100.0
12年	死者数	152	108	101	4	4		369
	%	41.2	29.3	27.4	1.1	1.1		100.0
13年	死者数	164	95	88	4	0		351
	%	46.7	27.1	25.1	1.1	0.0		100.0
14年	死者数	124	67	100	5	1		297
	%	41.8	22.6	33.7	1.7	0.3		100.0
15年	死者数	111	71	67	5	1		255
	%	43.5	27.8	26.3	2.0	0.4		100.0
16年	死者数	122	63	54	2	2		243
	%	50.2	25.9	22.2	0.8	0.8		100.0
17年	死者数	83	51	41	2	2		179
	%	46.4	28.5	22.9	1.1	1.1		100.0
18年	死者数	82	41	45	1	1		170
	%	48.2	24.1	26.5	0.6	0.6		100.0

注1) 平成18年交通年鑑の数値を使用 注2) 夏期とは4月～10月・冬期とは1月～3月、11月、12月をいう。

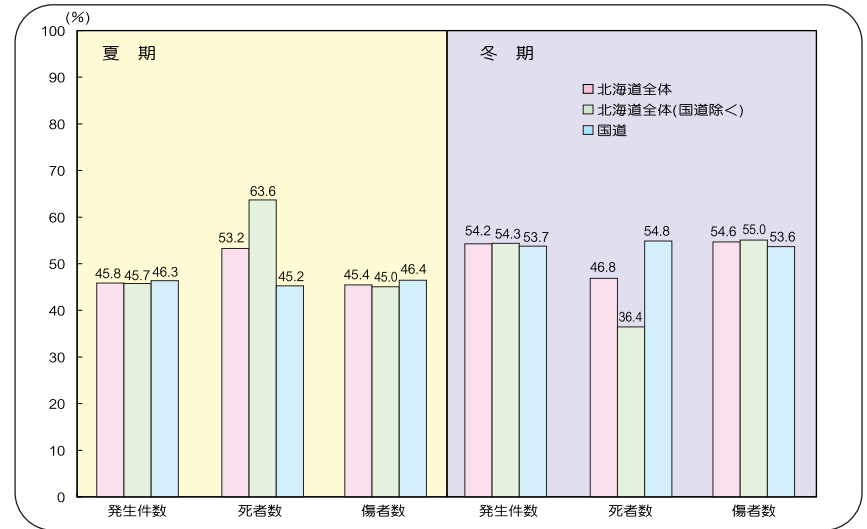
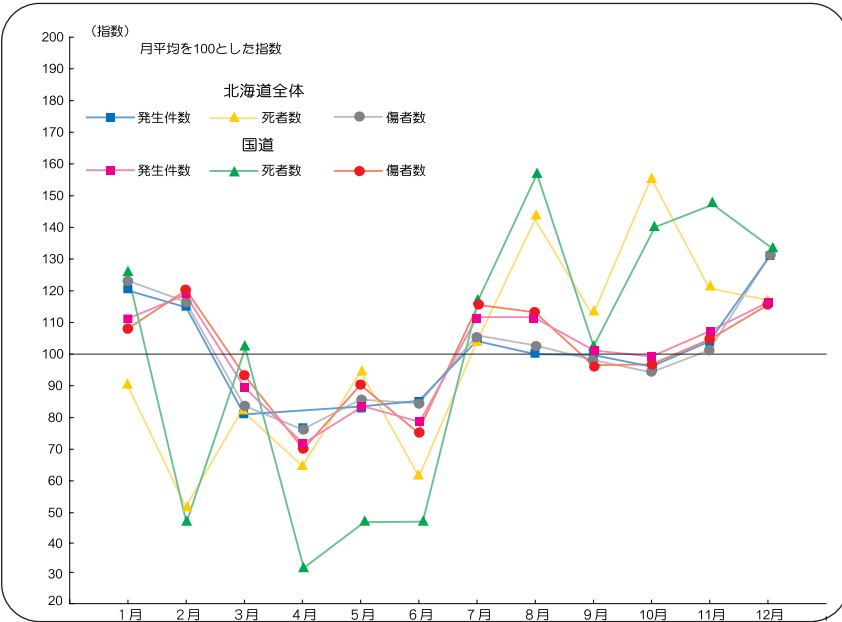
年	道路種別	国	道	道	市町村道	高速道路	その他	合計
9年	死者数	101	59	63	2	3		228
	%	44.3	25.9	27.6	0.9	1.3		100.0
10年	死者数	124	31	43	1	0		199
	%	62.3	15.6	21.6	0.5	0.0		100.0
11年	死者数	89	45	54	0	1		189
	%	47.1	23.8	28.6	0.0	0.5		100.0
12年	死者数	96	38	43	1	1		179
	%	53.6	21.2	24.0	0.6	0.6		100.0
13年	死者数	88	38	36	3	0		165
	%	53.3	23.0	21.8	1.8	0.0		100.0
14年	死者数	103	37	52	3	1		196
	%	52.6	18.9	26.5	1.5	0.5		100.0
15年	死者数	82	25	25	4	0		136
	%	60.3	18.4	18.4	2.9	0.0		100.0
16年	死者数	77	29	35	3	0		144
	%	53.5	20.1	24.3	2.1	0.0		100.0
17年	死者数	61	24	36	1	1		123
	%	49.6	19.5	29.3	0.8	0.8		100.0
18年	死者数	71	19	16	1	0		107
	%	66.4	17.8	15.0	0.9	0.0		100.0

注1) 平成18年交通年鑑の数値を使用 注2) 夏期とは4月～10月・冬期とは1月～3月、11月、12月をいう。



7 月別発生状況

事故発生件数は、国道では2月、北海道全体では12月が最も多い。死者数は、国道では8月・10月・11月、北海道全体では8・10月が多い。



区分	月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
北海道全体	発生件数	2,688	2,577	1,826	1,741	1,940	1,924	2,364	2,245	2,255	2,152	2,322	2,933
	死者数	21	12	19	15	22	14	24	33	26	36	28	27
	傷者数	3,441	3,273	2,361	2,158	2,428	2,357	2,966	2,850	2,737	2,625	2,824	3,676
国道	発生件数	606	651	493	392	460	431	603	603	549	540	588	630
	死者数	16	6	13	4	6	6	15	20	13	18	19	17
	傷者数	803	895	691	521	666	561	857	828	715	727	781	860

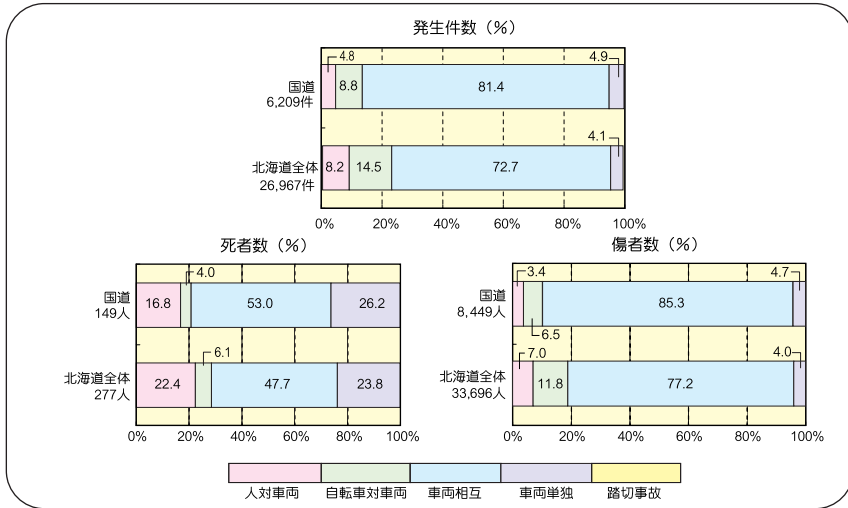
区分	項目	夏期		冬期	
		全体	平均	全体	平均
北海道全体	発生件数	14,621	2,089	12,346	2,469
	死者数	170	24	107	21
	傷者数	18,121	2,589	15,575	3,115
北海道全体(国道除く)	発生件数	11,043	1,578	9,378	1,876
	死者数	88	13	36	7
	傷者数	13,246	1,892	11,545	2,309
国道	発生件数	3,578	511	2,968	594
	死者数	82	12	71	14
	傷者数	4,875	696	4,030	806

注1) 夏期とは4月～10月・冬期とは1月～3月、11月、12月をいう。
 注2) 平成18年交通年鑑の数値を使用。
 注3) 平均は夏期(7ヶ月)、冬期(5ヶ月)の1ヶ月あたりの数値。

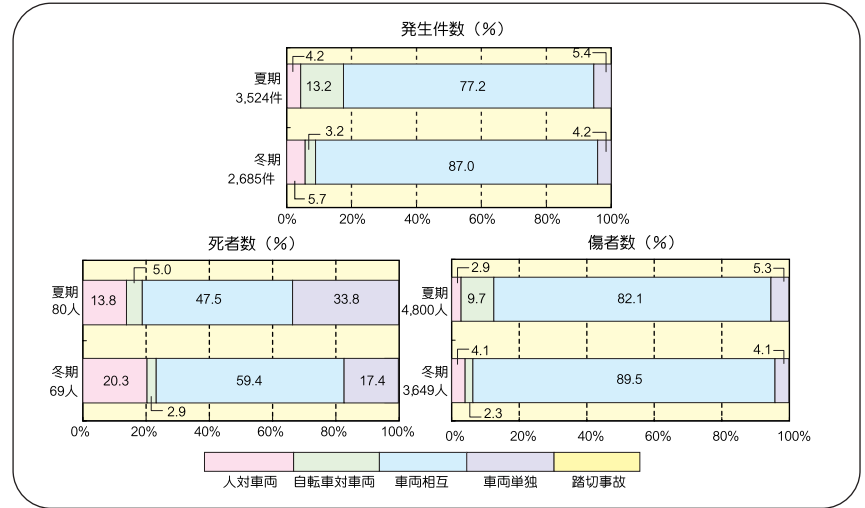
注1) 指数とは月平均を100としている。
 注2) 平成18年交通年鑑の数値を使用。

人対車両及び車両単独では、事故発生件数の割合に比べ、死者数の割合が高い。

■北海道・国道



■国道の夏期・冬期



区分	事故類型	人対車両				自転車対車両	車両相互				車両単独				踏切事故	合計		
		対背面通行	横断中		その他		正面衝突	追突	出頭		工作物衝突	路外逸脱		その他				
			横断歩道	その他					その他	その他								
北海道全体	発生件数	243	819	719	579	2,360	3,910	1,048	9,370	4,918	4,257	19,593	633	175	295	1,103	1	26,967
	%	0.9	3.0	2.7	2.1	8.8	14.5	3.9	34.7	18.2	15.8	72.7	2.3	0.6	1.1	4.1	0.0	100.0
	死者数	6	14	33	9	62	17	79	19	22	12	132	48	13	5	66	0	277
	%	2.2	5.1	11.9	3.2	22.4	6.1	28.5	6.9	7.9	4.3	47.7	17.3	4.7	1.8	23.8	0.0	100.0
	傷者数	245	837	704	586	2,372	3,962	1,617	12,444	6,498	5,461	26,020	741	270	327	1,338	4	33,696
%	0.7	2.5	2.1	1.7	7.0	11.8	4.8	36.9	19.3	16.2	77.2	2.2	0.8	1.0	4.0	0.0	100.0	
国道	発生件数	11	179	72	39	301	549	395	3,098	559	1,003	5,055	177	77	50	304	0	6,209
	%	0.2	2.9	1.2	0.6	4.8	8.8	6.4	49.9	9.0	16.2	81.4	2.9	1.2	0.8	4.9	0.0	100.0
	死者数	2	5	13	5	25	6	56	11	3	9	79	28	10	1	39	0	149
	%	1.3	3.4	8.7	3.4	16.8	4.0	37.6	7.4	2.0	6.0	53.0	18.8	6.7	0.7	26.2	0.0	100.0
	傷者数	11	180	59	40	290	551	640	4,356	800	1,412	7,208	199	139	62	400	0	8,449
%	0.1	2.1	0.7	0.5	3.4	6.5	7.6	51.6	9.5	16.7	2.4	1.6	0.7	4.7	0.0	100.0		

注) 北海道全体は、平成18年交通年鑑の数値を使用

区分	事故類型	人対車両				自転車対車両	車両相互				車両単独				踏切事故	合計		
		対背面通行	横断中		その他		正面衝突	追突	出頭		工作物衝突	路外逸脱		その他				
			横断歩道	その他					その他	その他								
夏期	発生件数	4	89	35	21	149	464	149	1,719	273	578	2,719	102	54	36	192	0	3,524
	%	0.1	2.5	1.0	0.6	4.2	13.2	4.2	48.8	7.7	16.4	77.2	2.9	1.5	1.0	5.4	0.0	100.0
	死者数	0	3	4	4	11	4	29	3	2	4	38	17	9	1	27	0	80
	%	0.0	3.8	5.0	5.0	13.8	5.0	36.3	3.8	2.5	5.0	47.5	21.3	11.3	1.3	33.8	0.0	100.0
	傷者数	4	87	31	18	140	467	248	2,473	394	826	3,941	112	102	38	252	0	4,800
%	0.1	1.8	0.6	0.4	2.9	9.7	5.2	51.5	8.2	17.2	82.1	2.3	2.1	0.8	5.3	0.0	100.0	
冬期	発生件数	7	90	37	18	152	85	246	1,379	286	425	2,336	75	23	14	112	0	2,685
	%	0.3	3.4	1.4	0.7	5.7	3.2	9.2	51.4	10.7	15.8	87.0	2.8	0.9	0.5	4.2	0.0	100.0
	死者数	2	2	9	1	14	2	27	8	1	5	41	11	1	0	12	0	69
	%	2.9	2.9	13.0	1.4	20.3	2.9	39.1	11.6	1.4	7.2	59.4	15.9	1.4	0.0	17.4	0.0	100.0
	傷者数	7	93	28	22	150	84	392	1,883	406	586	3,267	87	37	24	148	0	3,649
%	0.2	2.5	0.8	0.6	4.1	2.3	10.7	51.6	11.1	16.1	89.5	2.4	1.0	0.7	4.1	0.0	100.0	

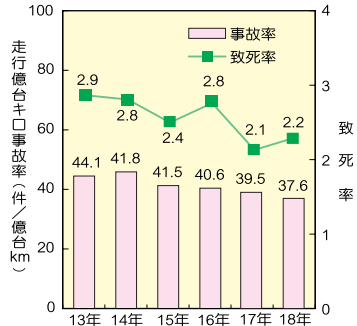
注) 夏期とは4月～10月・冬期とは1月～3月、11月、12月をいう。



9 国道の事故率の推移及び月別修正事故率・致死率

8月,10月,11月の致死率が高い。

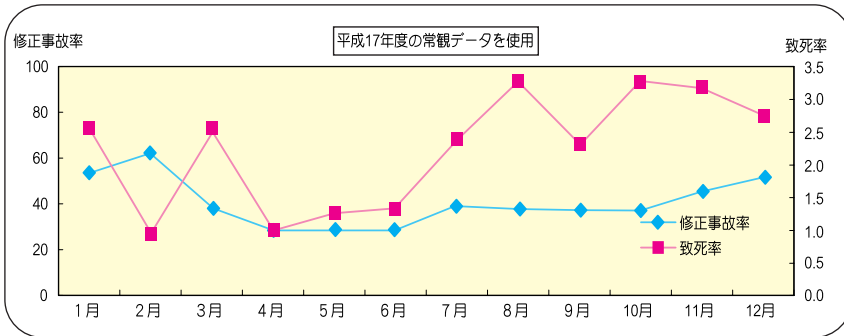
● 国道の走行億台キロ事故率と致死率の推移



	走行億台キロ事故率		死亡事故率	
	北海道	全国	北海道	全国
13年	44.1	94.8	2.9	1.3
14年	41.8	93.4	2.8	1.2
15年	41.5	93.8	2.4	1.1
16年	40.6	93.6	2.8	1.1
17年	39.5	90.6	2.1	1.1
18年	37.6	86.0	2.2	1.0

注) 死亡事故率は人身事故100件あたりの死亡事故件数と定義する。

● 月別修正事故率・致死率



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
事故率	40.4	48.0	32.8	27.0	30.6	29.7	40.2	44.0	37.8	36.0	40.5	42.0
指数	74.0	77.0	83.3	88.9	97.1	96.7	101.0	107.0	100.0	96.6	87.4	78.9
修正事故率	54.5	62.3	39.4	30.3	31.6	30.7	39.7	41.1	37.8	96.6	87.4	46.3
致死率	2.64	0.92	2.64	1.02	1.30	1.39	2.49	2.27	2.37	3.33	3.23	2.70

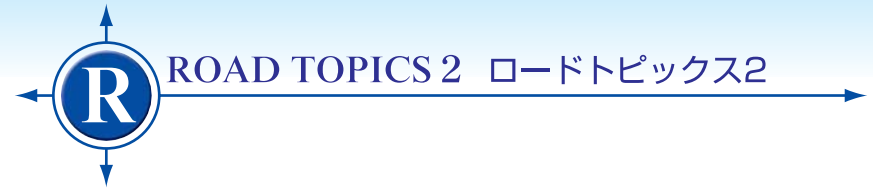
注1) 指数とは、交通量常時観測地点(H17年版)48ヶ所の月別交通量の合計の9月を100としたものである。

(不明がある観測地点を除く)

注2) 事故率 = $\frac{\text{発生件数} \times 1 \text{億}}{\text{日交通量} \times \text{道路延長(km)} \times \text{月日数}}$

注3) 修正事故率 = 事故率 ÷ 指数 × 100
 なお、修正事故率とは月別交通量の変化を加味したものである。

注4) 致死率 = 死者数 ÷ 発生件数 × 100



● ランブルストリップスの普及状況と事故減少効果

北海道に多い正面衝突事故対策として、寒地土木研究所が研究開発を進めているランブルストリップスの概要と普及状況、交通事故減少効果を紹介します。

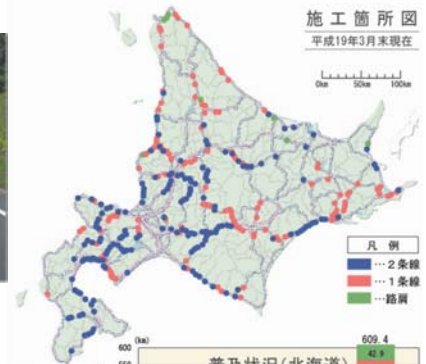
ランブルストリップスとは、舗装路面を削り、カマボコ状の溝を連続して設置することにより、その上を通過する車両に対して不快な振動や音が発生させ、ドライバーに車線を逸脱したことを警告する交通安全対策です。

国土交通省北海道開発局では、平成14年度に初めてランブルストリップスを設置し、平成15年度から正面衝突事故対策として積極的に採用しました。懸念されていた騒音等の苦情もなく、北海道内の国道における施工延長は平成19年3月末で、39路線、総延長609kmに達しています。また、北海道内の道道では219km、高速道路では7km、北海道外でも161kmに設置され、急速に普及しています。

平成14年度から16年度に北海道の国道センターライン上にランブルストリップスを施工した60箇所(延べ108km)では、整備前2年間と整備後2年間の正面衝突事故件数が約49%、正面衝突事故死者数が約71%と大幅に減少しました。



ランブルストリップス設置状況

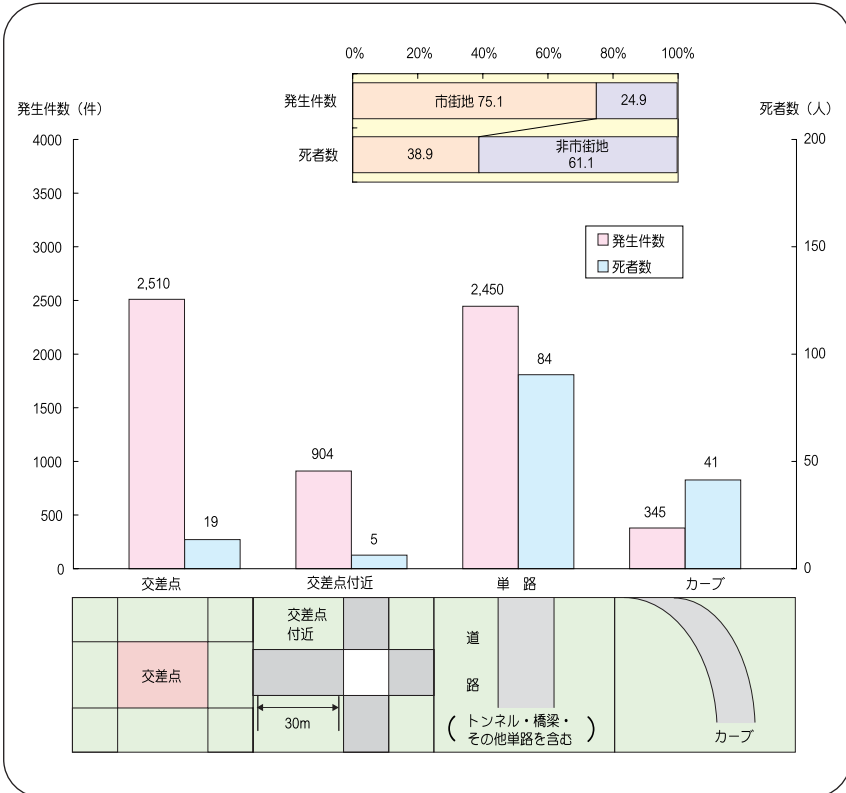


参考 ランブルストリップスホームページ
<http://www.2.ceri.go.jp/rumble/index.html>



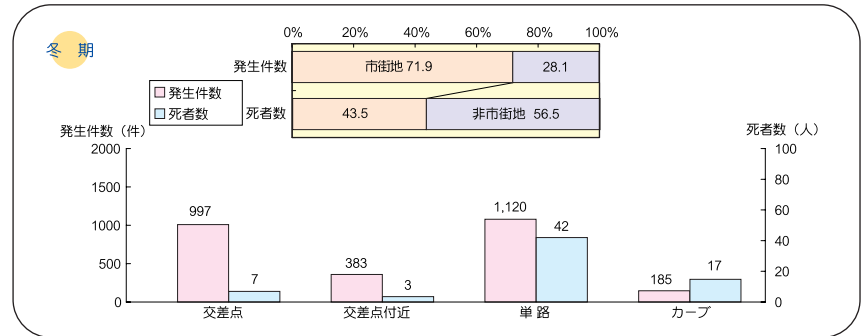
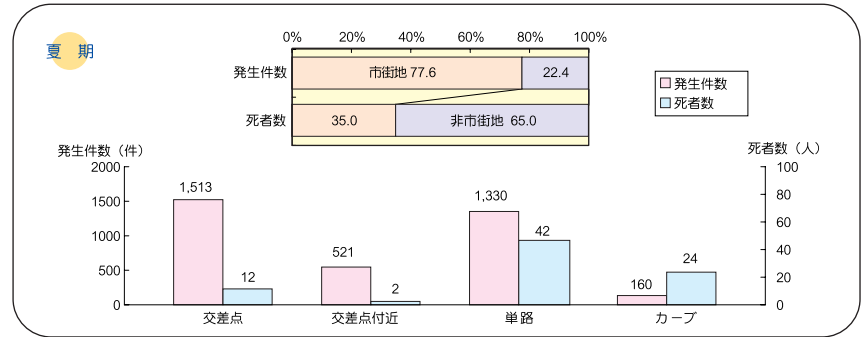
道路形状別発生状況（国道）

カーブでは、事故発生件数に対して、死者数が多い。



区分	市街地								非市街地								合計
	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	その他単路	踏切	小計	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	その他単路	踏切	小計	
発生件数	2,185	750	10	45	99	1,576	0	4,665	325	154	35	27	246	757	0	1,544	6,209
構成率(%)	35.2	12.1	0.2	0.7	1.6	25.4	0.0	75.1	5.2	2.5	0.6	0.4	4.0	12.2	0.0	24.9	100
死者数	16	5	0	0	6	31	0	58	3	0	1	3	35	49	0	91	149
構成率(%)	10.7	3.4	0.0	0.0	4.0	20.8	0.0	38.9	2.0	0.0	0.7	2.0	23.5	32.9	0.0	61.1	100

注1) 市街地・非市街地の区別は、事故発生地点の地形により判定している。



国道の夏期・冬期

区分	市街地								非市街地								合計
	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	その他単路	踏切	小計	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	その他単路	踏切	小計	
夏期	1,331	438	2	23	44	896	0	2,734	182	83	14	15	116	380	0	790	3,524
構成率(%)	37.8	12.4	0.1	0.7	1.2	25.4	0.0	77.6	5.2	2.4	0.4	0.4	3.3	10.8	0.0	22.4	100
死者数	11	2	0	0	2	13	0	28	1	0	0	2	22	27	0	52	80
構成率(%)	13.8	2.5	0.0	0.0	2.5	16.3	0.0	35.0	1.3	0.0	0.0	2.5	27.5	33.8	0.0	65.0	100
冬期	854	312	8	22	55	680	0	1,931	143	71	21	12	130	377	0	754	2,685
構成率(%)	31.8	11.6	0.3	0.8	2.0	25.3	0.0	71.9	5.3	2.6	0.8	0.4	4.8	14.0	0.0	28.1	100
死者数	5	3	0	0	4	18	0	30	2	0	1	1	13	22	0	39	69
構成率(%)	7.2	4.3	0.0	0.0	5.8	26.1	0.0	43.5	2.9	0.0	1.4	1.4	18.8	31.9	0.0	56.5	100

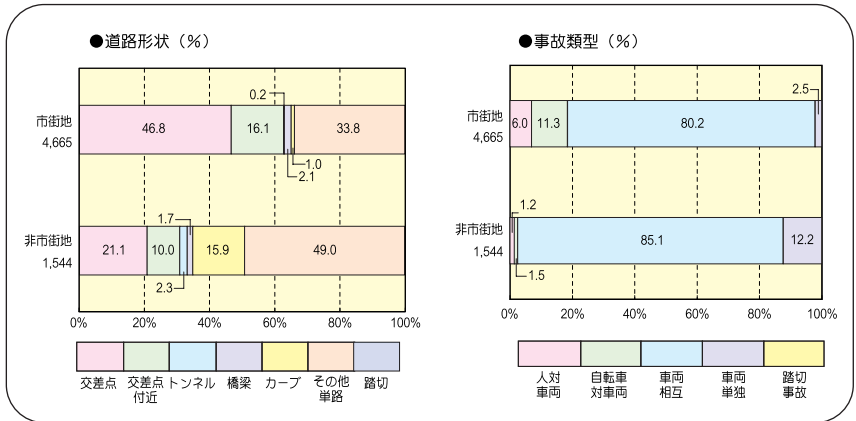
注) 夏期とは4月～10月・冬期とは1月～3月、11月、12月をいう。



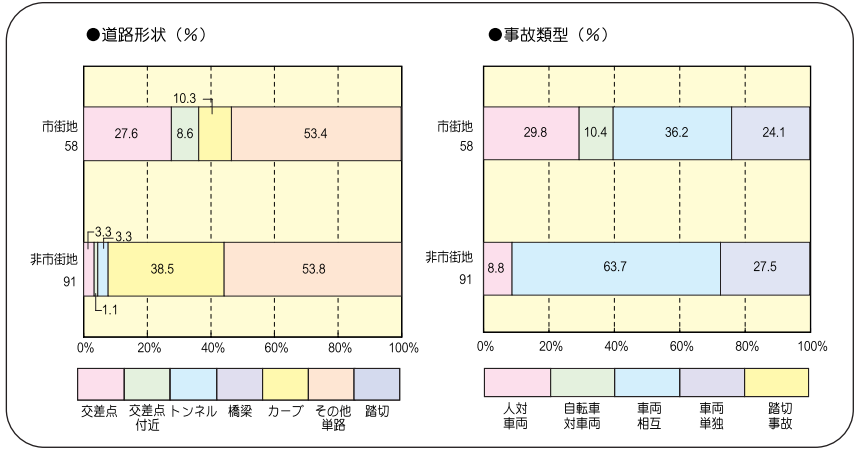
道路形状別事故類型別発生状況（国道）

発生件数は、追突事故が最も多く、中でも市街地の交差点・交差点付近及びその他単路が多い。
 死者数は、正面衝突が最も多く、中でも非市街地のカーブ・その他単路が多い。

■発生件数 全体■



■死者数 全体■



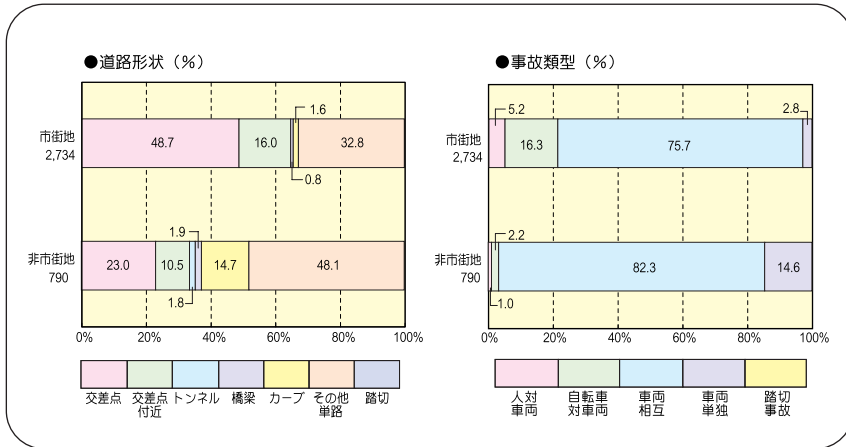
道路形状 \ 事故類型	市街地											非市街地											合 計	道路線形	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ ー ブ	直 線							
人対車両	0	2	0	0	1	6	0	9	0	0	0	0	0	2	0	2	11	1	10						
横断歩道	159	4	0	0	0	12	0	175	4	0	0	0	0	0	0	4	179	0	179						
その他	22	8	0	1	0	34	0	65	0	0	0	0	0	7	0	7	72	0	72						
その他	6	5	0	0	0	22	0	33	1	0	0	0	0	5	0	6	39	0	39						
小計	187	19	0	1	1	74	0	282	5	0	0	0	14	0	19	301	1	300							
自転車対車両	405	10	0	0	4	107	0	526	15	0	0	0	1	7	0	23	549	5	543						
正面衝突	27	9	2	5	34	67	0	144	5	5	4	4	102	131	0	251	395	141	254						
追突	710	629	6	29	31	964	0	2,369	125	142	22	14	30	396	0	729	3,098	68	3,029						
出合頭	382	10	0	0	5	54	0	451	99	0	0	0	1	8	0	108	559	6	553						
その他	453	56	1	8	10	249	0	777	70	4	4	4	37	107	0	226	1,003	47	956						
小計	1,572	704	9	42	80	1,334	0	3,741	299	151	30	22	170	642	0	1,314	5,055	262	4,792						
車両単独	10	8	1	2	12	38	0	71	5	1	3	3	46	48	0	106	177	61	116						
路外逸脱	2	1	0	0	1	4	0	8	1	1	0	1	28	38	0	69	77	29	48						
その他	9	8	0	0	1	19	0	37	0	1	2	1	1	8	0	13	50	2	48						
小計	21	17	1	2	14	61	0	116	6	3	5	5	75	94	0	188	304	92	212						
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
合 計	2,185	750	10	45	99	1,576	0	4,665	325	154	35	27	246	757	0	1,544	6,209	360	5,847						

道路形状 \ 事故類型	市街地											非市街地											合 計	道路線形	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ ー ブ	直 線							
人対車両	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	2						
横断歩道	4	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	1	5	0	5						
その他	2	1	0	0	0	7	0	10	0	0	0	0	0	3	0	3	13	0	13						
その他	0	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	3	0	3	5	0	5						
小計	6	2	0	0	0	9	0	17	1	0	0	0	0	7	0	8	25	0	25						
自転車対車両	3	1	0	0	1	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	5						
正面衝突	0	1	0	0	3	5	0	9	0	0	0	0	23	24	0	47	56	26	30						
追突	0	0	0	0	0	3	0	3	1	0	1	0	0	6	0	8	11	0	11						
出合頭	2	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	3						
その他	3	0	0	0	1	2	0	6	0	0	0	0	1	2	0	3	9	2	7						
小計	5	1	0	0	4	11	0	21	1	0	1	0	24	32	0	58	79	28	51						
車両単独	2	1	0	0	1	9	0	13	1	0	0	2	6	6	0	15	28	8	20						
路外逸脱	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	5	3	0	9	10	5	5						
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1						
小計	2	1	0	0	1	10	0	14	1	0	0	3	11	10	0	25	39	13	26						
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
合 計	16	5	0	0	6	31	0	58	3	0	1	3	35	49	0	91	149	42	107						

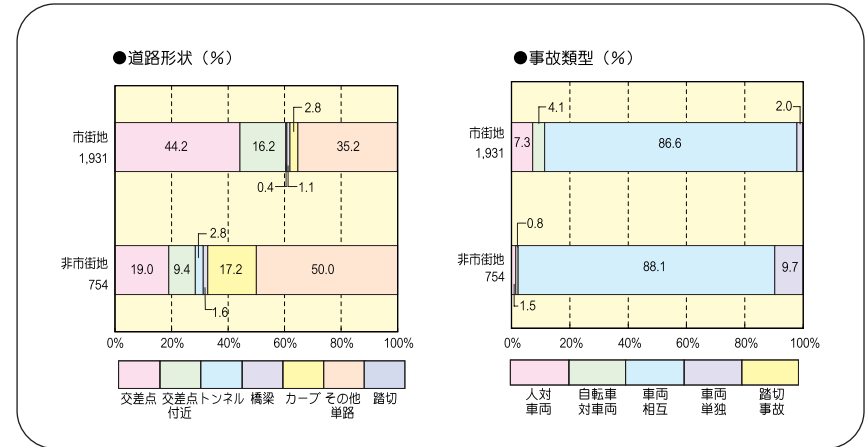
注) 「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

夏期・冬期ともに、事故発生件数における車両相互の占める割合が高い。

■発生件数 夏期■



■発生件数 冬期■



道路形状 \ 事故類型	市街地											非市街地											合 計	道路線形	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ ー ブ	直 線							
人対車両	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	1	0	1	4	0	4						
横断歩道	81	4	0	0	0	4	0	89	0	0	0	0	0	0	0	0	89	0	89						
その他	12	5	0	1	0	14	0	32	0	0	0	0	0	3	0	3	35	0	35						
その他	3	4	0	0	0	10	0	17	0	0	0	0	0	4	0	4	21	0	21						
小計	96	13	0	1	0	31	0	141	0	0	0	0	0	8	0	8	149	0	149						
自転車対車両	347	7	0	0	4	89	0	447	11	0	0	0	1	5	0	17	464	5	458						
正面衝突	13	6	0	0	10	22	0	51	3	0	2	1	38	54	0	98	149	50	99						
追突	393	356	2	19	14	549	0	1,333	74	80	10	9	14	199	0	386	1,719	30	1,689						
出合頭	188	5	0	0	1	28	0	222	47	0	0	0	0	4	0	51	273	1	272						
その他	279	37	0	2	5	140	0	463	43	0	2	1	14	55	0	115	578	19	559						
小計	873	404	2	21	30	739	0	2,069	167	80	14	11	66	312	0	650	2,719	100	2,619						
車両単独	8	6	0	1	8	20	0	43	3	1	0	3	28	24	0	59	102	37	65						
路外逸脱	1	1	0	0	1	3	0	6	1	1	0	0	20	26	0	48	54	21	33						
その他	6	7	0	0	1	14	0	28	0	1	0	1	1	5	0	8	36	2	34						
小計	15	14	0	1	10	37	0	77	4	3	0	4	49	55	0	115	192	60	132						
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
合 計	1,331	438	2	23	44	896	0	2,734	182	83	14	15	116	380	0	790	3,524	165	3,358						

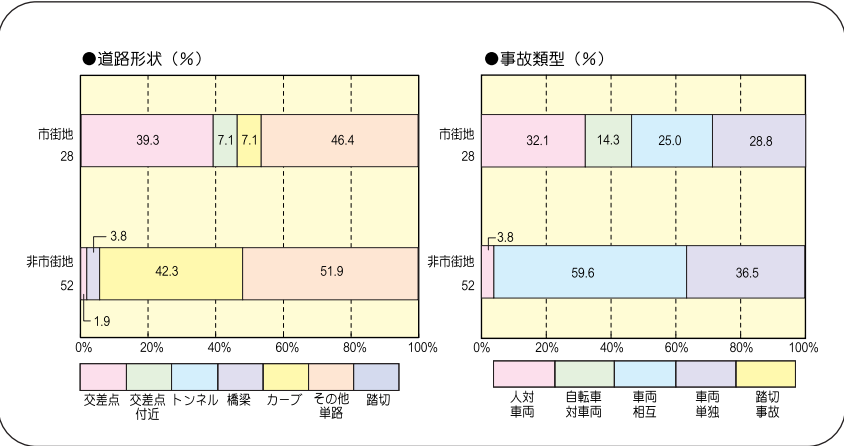
注) 夏期とは4月～10月をいう。
注2) 「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

道路形状 \ 事故類型	市街地											非市街地											合 計	道路線形	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ ー ブ	直 線							
人対車両	0	2	0	0	1	3	0	6	0	0	0	0	0	1	0	1	7	1	6						
横断歩道	78	0	0	0	0	8	0	86	4	0	0	0	0	0	0	4	90	0	90						
その他	10	3	0	0	0	20	0	33	0	0	0	0	0	4	0	4	37	0	37						
その他	3	1	0	0	0	12	0	16	1	0	0	0	0	1	0	2	18	0	18						
小計	91	6	0	0	1	43	0	141	5	0	0	0	0	6	0	11	152	1	151						
自転車対車両	58	3	0	0	0	18	0	79	4	0	0	0	0	2	0	6	85	0	85						
正面衝突	14	3	2	5	24	45	0	93	2	5	2	3	64	77	0	153	246	91	155						
追突	317	273	4	10	17	415	0	1,036	51	62	12	5	16	197	0	343	1,379	38	1,340						
出合頭	194	5	0	0	4	26	0	229	52	0	0	0	1	4	0	57	286	5	281						
その他	174	19	1	6	5	109	0	314	27	4	2	3	23	52	0	111	425	28	397						
小計	699	300	7	21	50	595	0	1,672	132	71	16	11	104	330	0	664	2,336	162	2,173						
車両単独	2	2	1	1	4	18	0	28	2	0	3	0	18	24	0	47	75	24	51						
路外逸脱	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	1	8	12	0	21	23	8	15						
その他	3	1	0	0	0	5	0	9	0	0	2	0	0	3	0	5	14	0	14						
小計	6	3	1	1	4	24	0	39	2	0	5	1	26	39	0	73	112	32	80						
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
合 計	854	312	8	22	55	680	0	1,931	143	71	21	12	130	377	0	754	2,685	195	2,489						

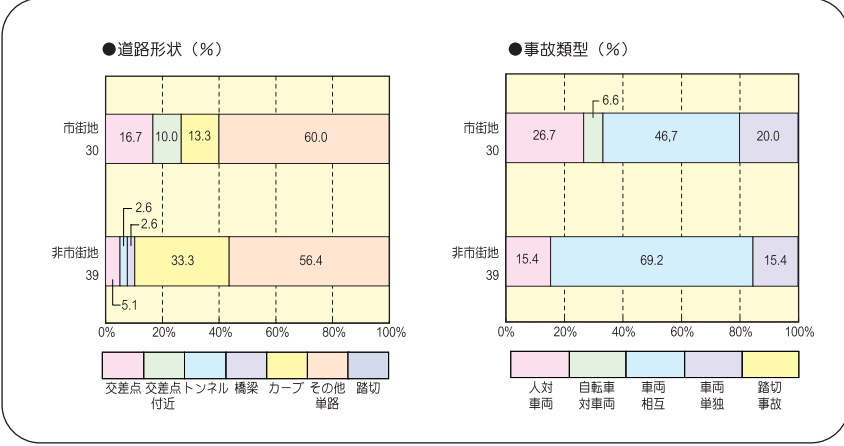
注) 冬期とは1月～3月、11月、12月をいう。
注2) 「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

非市街地では市街地に比べ夏期・冬期とも道路形状ではカーブ、事故類型では車両相互の死者数の割合が高い。

■死者数 夏期■



■死者数 冬期■



道路形状 \ 事故類型	市 街 地								非 市 街 地								合 計	道路線形	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計		カ ー ブ	直 線
人対車両	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
横断歩道	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	
その他	1	0	0	0	0	3	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	
小計	4	1	0	0	0	4	0	9	0	0	0	0	0	2	0	2	11	0	
自転車対車両	2	0	0	0	1	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	
正面衝突	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	10	17	0	27	29	10	
追突	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	3	0		
出合頭	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
その他	2	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	4	1	
小計	3	0	0	0	0	4	0	7	1	0	0	0	11	19	0	31	38	11	
工作物衝突	2	1	0	0	1	3	0	7	0	0	0	2	6	2	0	10	17	8	
路外逸脱	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	5	3	0	8	9	5	
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	
小計	2	1	0	0	1	4	0	8	0	0	0	2	11	6	0	19	27	13	
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合 計	11	2	0	0	2	13	0	28	1	0	0	2	22	27	0	52	80	25	

注1) 夏期とは4月～10月をいう。
注2) 「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

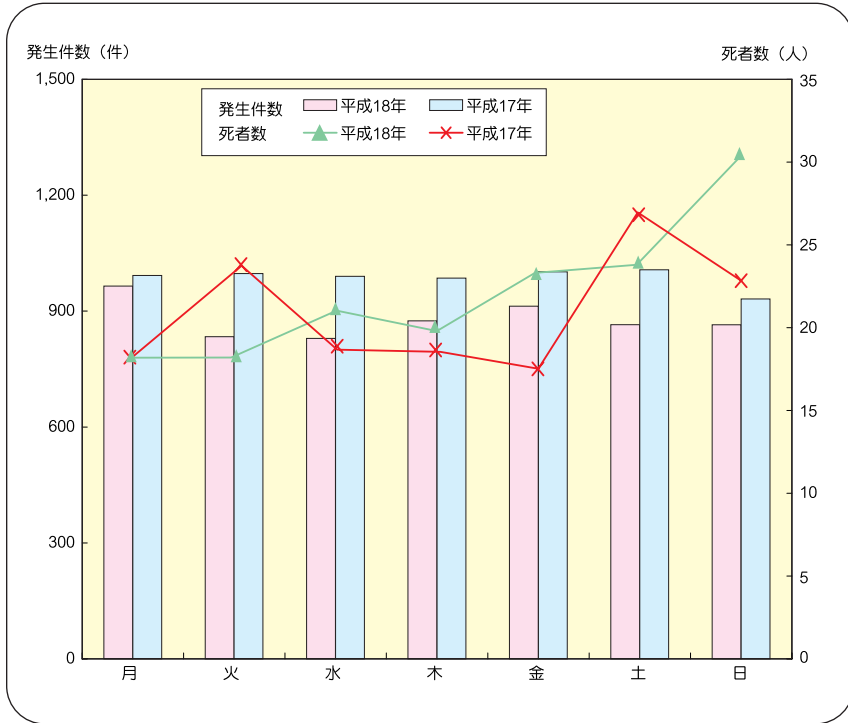
道路形状 \ 事故類型	市 街 地								非 市 街 地								合 計	道路線形	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計		カ ー ブ	直 線
人対車両	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0
横断歩道	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	
その他	1	1	0	0	0	4	0	6	0	0	0	0	0	3	0	3	9	0	
小計	2	1	0	0	0	5	0	8	1	0	0	0	0	5	0	6	14	0	
自転車対車両	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
正面衝突	0	1	0	0	3	3	0	7	0	0	0	0	13	7	0	20	27	16	
追突	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	1	0	0	4	0	5	8	0	
出合頭	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
その他	1	0	0	0	1	1	0	3	0	0	0	0	0	2	0	2	5	1	
小計	2	1	0	0	4	7	0	14	0	0	1	0	13	13	0	27	41	17	
工作物衝突	0	0	0	0	0	6	0	6	1	0	0	0	0	4	0	5	11	0	
路外逸脱	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
小計	0	0	0	0	0	6	0	6	1	0	0	1	0	4	0	6	12	0	
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合 計	5	3	0	0	4	18	0	30	2	0	1	1	13	22	0	39	69	17	

注1) 冬期とは1月～3月、11月、12月をいう。
注2) 「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

曜日別発生状況（国道）

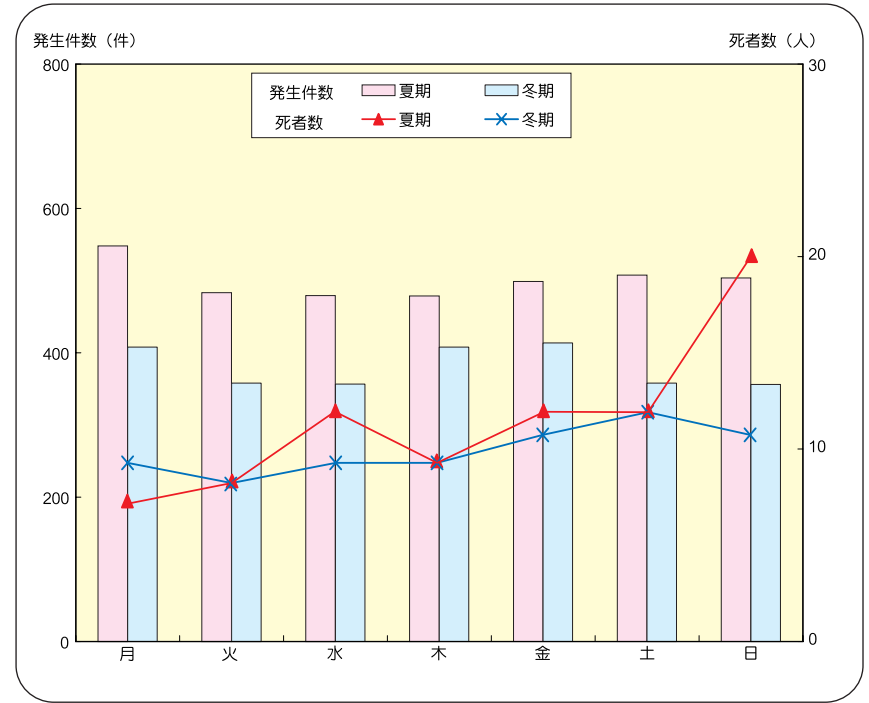
平成18年の事故発生件数は月曜日が最も多く、死者数は夏期の日曜日、冬期の金・土・日曜日が多い。

■平成17年・18年■



区分	曜日	月	火	水	木	金	土	日	計
18年	発生件数	964	844	833	887	929	879	873	6,209
	%	15.5	13.6	13.4	14.3	15.0	14.2	14.1	100.0
	死者数	16	16	21	18	23	24	31	149
	%	10.7	10.7	14.1	12.1	15.4	16.1	20.8	100.0
17年	発生件数	999	1,000	989	976	1,034	1,043	941	6,982
	%	14.3	14.3	14.2	14.0	14.8	14.9	13.5	100.0
	死者数	16	24	18	18	17	27	23	143
	%	11.2	16.8	12.6	12.6	11.9	18.9	16.1	100.0

■平成18年の夏期・冬期■

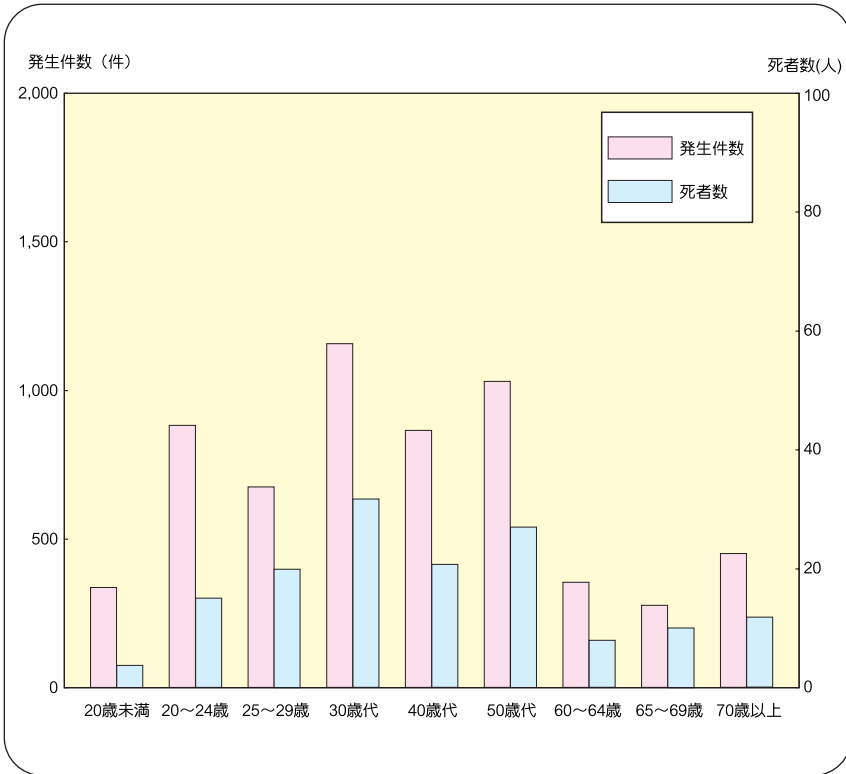


区分	曜日	月	火	水	木	金	土	日	計
夏期	発生件数	552	483	478	475	502	518	516	3,524
	%	15.7	13.7	13.6	13.5	14.2	14.7	14.6	100.0
	死者数	7	8	12	9	12	12	20	80
	%	8.8	10.0	15.0	11.3	15.0	15.0	25.0	100.0
冬期	発生件数	412	361	355	412	427	361	357	2,685
	%	15.3	13.4	13.2	15.3	15.9	13.4	13.3	100.0
	死者数	9	8	9	9	11	12	11	69
	%	13.0	11.6	13.0	13.0	15.9	17.4	15.9	100.0

注) 夏期とは4月～10月・冬期とは1月～3月、11月、12月をいう。

第一当事者の年齢階層別発生状況（国道）

発生件数、死者数ともに30歳代および50歳代の割合が高い。



区分	年齢階層									計
	20歳未満	20～24歳	25～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65～69歳	70歳以上	
発生件数	332	890	682	1,165	866	1,129	377	290	478	6,209
%	5.3	14.3	11.0	18.8	13.9	18.2	6.1	4.7	7.7	100.0
死者数	4	15	20	32	21	27	8	10	12	149
%	2.7	10.1	13.4	21.5	14.1	18.1	5.4	6.7	8.1	100.0

● 「2+1車線」道路の紹介

北海道は都市間距離が長く、郊外部の国道の大半が2車線で整備されています。寒地土木研究所では、こうした2車線道路の安全性や円滑性確保の観点から、ドライバーに追越の機会を適宜与える道路構造として、「2+1車線」道路について研究しています。

近年、諸外国では「2+1車線」道路の整備が大きく推進されています。諸外国で主として採用されている形態は、全線を3車線として整備し、中央の車線を交互に追越車線として利用するものです。例えばドイツでは、1980年代以降、「2+1車線」道路の整備に着手しており、横断面構成指針(RAS-Q96)によれば、「2+1車線」道路は、年平均日交通量が約5,000～約25,000台/日の範囲である2車線と4車線の中間領域で採用されています。

「2+1車線」道路の導入により期待される効果は、主として、①交通安全の改善、②交通流の改善、③交通容量の改善が挙げられます。

- ① 交通安全の改善: 「2+1車線」区間で適切な追越機会を付与することにより、2車線区間での無理な追越の減少、正面衝突事故の削減が期待されます。
- ② 交通流の改善: サービス速度の改善、追従時間の減少、ドライバーのストレス(イライラ感)の減少が期待されます。
- ③ 交通容量の改善: 低速車を先頭とする車群の解消、交通混雑の緩和が期待されます。



「2+1車線」道路



スウェーデンの事例



ドイツの事例

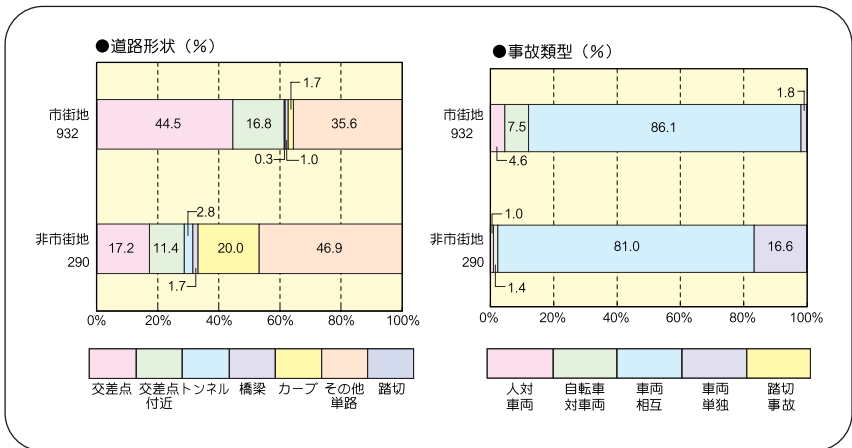


若年ドライバー:道路形状別事故類型別内訳(国道)

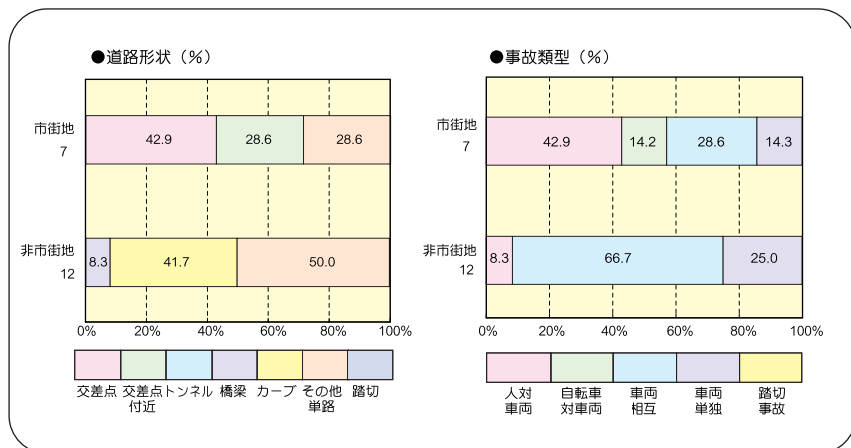
14-A 若年ドライバー:道路形状別事故類型別内訳(国道)

発生件数は市街地では交差点、非市街地ではその他単路が多く、事故類型としては車両相互が8割以上を占めている。死者数は市街地で交差点、非市街地でカーブ・その他単路が多い。

発生件数



死者数



事故類型	道路形状														合 計	道路線形			
	市 街 地							非 市 街 地								カ	直		
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ	直	
人 対 車 両	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
横 断 歩 道	23	1	0	0	0	6	0	30	1	0	0	0	0	0	0	1	31	0	31
断 其 他	4	1	0	0	0	2	0	7	0	0	0	0	0	1	0	1	8	0	8
其 他	3	1	0	0	0	1	0	5	0	0	0	0	0	1	0	1	6	0	6
小 計	30	3	0	0	0	10	0	43	1	0	0	0	0	2	0	3	46	0	46
自 転 車 対 車 両	55	1	0	0	0	14	0	70	3	0	0	0	0	1	0	4	74	0	74
正 面 衝 突	11	1	0	1	6	14	0	33	2	1	3	0	20	23	0	49	82	28	54
追 突	162	132	3	5	5	231	0	538	16	31	5	3	6	64	0	125	663	13	650
出 合 頭	59	2	0	0	1	15	0	77	15	0	0	0	0	1	0	16	93	1	92
其 他	92	16	0	3	1	42	0	154	11	0	0	1	13	20	0	45	199	14	185
小 計	324	151	3	9	13	302	0	802	44	32	8	4	39	108	0	235	1,037	56	981
車 両 単 独	4	2	0	0	3	5	0	14	2	0	0	0	14	11	0	27	41	17	24
工 作 物 衝 突	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	5	14	0	20	21	5	16
路 外 逸 脱	1	0	0	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	3
其 他	1	0	0	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	3
小 計	6	2	0	0	3	6	0	17	2	1	0	1	19	25	0	48	65	22	43
踏 切 事 故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	415	157	3	9	16	332	0	932	50	33	8	5	58	136	0	290	1,222	78	1,144

事故類型	道路形状														合 計	道路線形			
	市 街 地							非 市 街 地								カ	直		
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ	直	
人 対 車 両	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
横 断 歩 道	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
断 其 他	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
其 他	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	2
小 計	1	1	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	1	0	1	4	0	4
自 転 車 対 車 両	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
正 面 衝 突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	5	3
追 突	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
出 合 頭	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
其 他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小 計	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	5	3	0	8	10	5	5
車 両 単 独	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	2	0	2	2
工 作 物 衝 突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	0	2
路 外 逸 脱	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	0	2	2
其 他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小 計	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2	0	3	4	0	4
踏 切 事 故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	3	2	0	0	0	2	0	7	7	0	0	0	1	5	6	12	19	5	14

注1) 対象を25歳未満とした。
 注2) 「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

注) 対象を25歳未満とした。

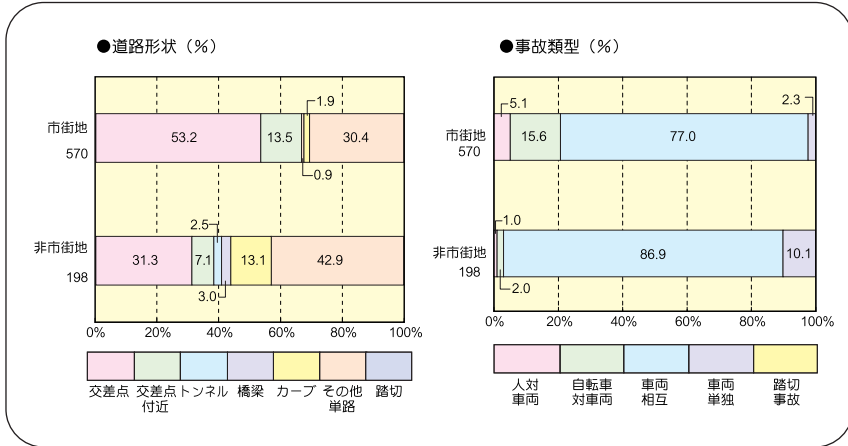


高齢者ドライバー：道路形状別事故類型別内訳（国道）

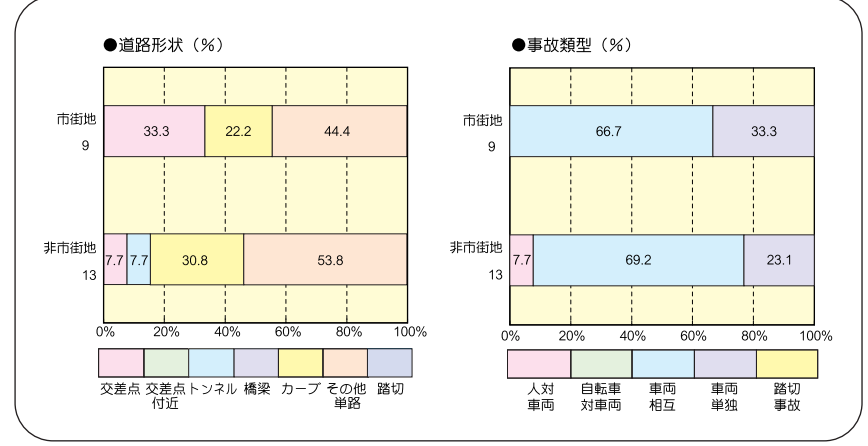
14-B 高齢者ドライバー：道路形状別事故類型別内訳（国道）

発生件数では市街地における交差点の割合が高い。死者数では非市街地におけるその他の単路の割合が高い。

発生件数



死者数



事故類型	道路形状											合 計	道路線形						
	市 街 地					非 市 街 地					カ		直						
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ	直	
人対車両																			
対背面通行	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	3	0	3
横断歩道	17	0	0	0	0	1	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	18
横断その他	1	1	0	0	0	3	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
その他	1	1	0	0	0	2	0	4	0	0	0	0	0	1	0	1	5	0	5
小計	19	2	0	0	0	8	0	29	0	0	0	0	0	2	0	2	31	0	31
自転車対車両	74	1	0	0	0	14	0	89	2	0	0	0	0	2	0	4	93	0	93
正面衝突	1	1	0	0	5	11	0	18	0	0	2	9	18	0	29	47	14	33	33
追突	64	61	1	3	2	89	0	220	13	14	4	3	7	38	0	79	299	10	288
出合頭	70	2	0	0	1	7	0	80	30	0	0	0	1	2	0	33	113	2	111
その他	72	8	0	1	2	38	0	121	15	0	2	0	2	12	0	31	152	4	148
小計	207	72	1	4	10	145	0	439	58	14	6	5	19	70	0	172	611	30	580
車両単独																			
工作物衝突	2	2	0	1	1	4	0	10	2	0	0	0	4	6	0	12	22	5	17
路外逸脱	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	3	4	0	7	8	3	5
その他	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1	0	1	3	0	3	3
小計	3	2	0	1	1	6	0	13	2	0	0	0	7	11	0	20	33	8	25
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	303	77	1	5	11	173	0	570	62	14	6	5	26	85	0	198	768	38	729

事故類型	道路形状											合 計	道路線形						
	市 街 地					非 市 街 地					カ		直						
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ	直	
人対車両																			
対背面通行	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1
横断歩道	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
横断その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1
自転車対車両	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
正面衝突	0	0	0	0	1	2	0	3	0	0	0	0	3	3	0	6	9	4	5
追突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2	2	0	2
出合頭	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	2	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	1	4	1	3
小計	2	0	0	0	2	2	0	6	0	0	1	0	3	5	0	9	15	5	10
車両単独																			
工作物衝突	1	0	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	1	1	0	3	5	1	4
路外逸脱	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小計	1	0	0	0	0	2	0	3	1	0	0	0	1	1	0	3	6	1	5
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	3	0	0	0	2	4	0	9	1	0	1	0	4	7	0	13	22	6	16

注1) 対象を65歳以上とした。
 注2) 「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

注) 対象を65歳以上とした。



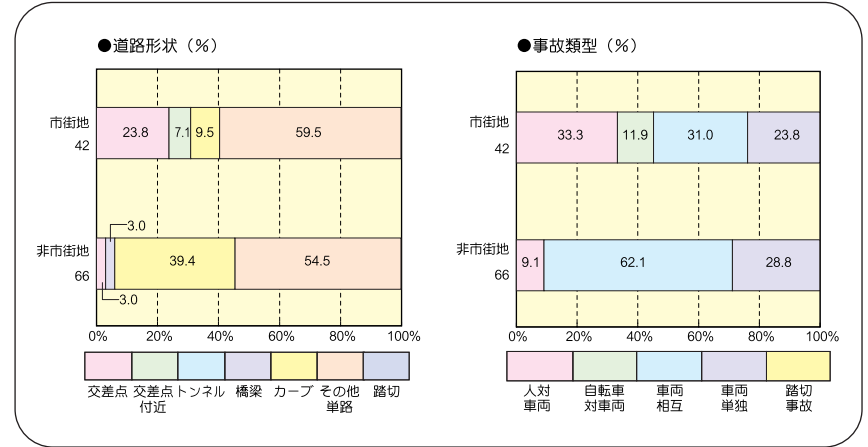
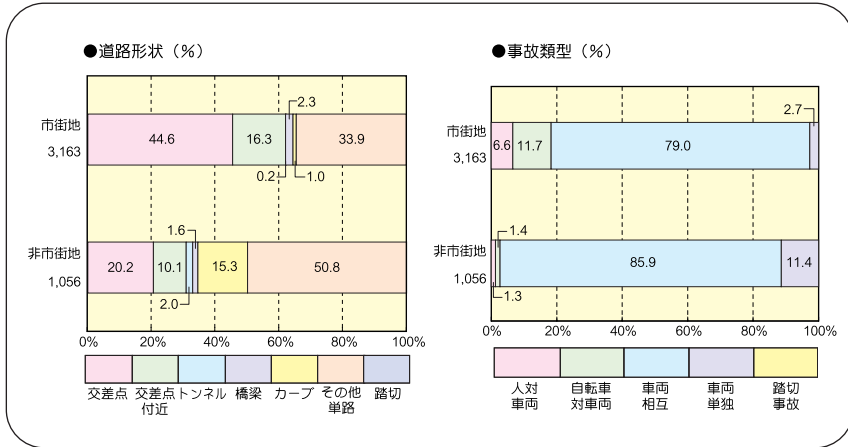
一般ドライバー：道路形状別事故類型別内訳（国道）

14-c 一般ドライバー：道路形状別事故類型別内訳（国道）

発生件数は市街地の交差点が多く、死者数は非市街地のその他単路が多い。
 発生件数の8割以上は車両相互であり、市街地では死者数の3割が人対車両、
 非市街地では6割が車両相互の事故に起因している。

発生件数

死者数



道路形状 \ 事故類型	市街地										非市街地										合 計	道路線形	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ ー ブ	直 線					
人対車両	0	2	0	0	1	3	0	6	0	0	0	0	0	1	0	1	7	1	6				
横断歩道	119	3	0	0	0	5	0	127	3	0	0	0	0	0	0	3	130	0	130				
その他	17	6	0	1	0	29	0	53	0	0	0	0	0	6	0	6	59	0	59				
その他	2	3	0	0	0	19	0	24	1	0	0	0	0	3	0	4	28	0	28				
小計	138	14	0	1	1	56	0	210	4	0	0	0	0	10	0	14	224	1	223				
自転車対車両	276	8	0	0	4	79	0	367	10	0	0	0	1	4	0	15	382	5	376				
車両相互	15	7	2	4	23	42	0	93	3	4	1	2	73	90	0	173	266	99	167				
追突	484	436	2	21	24	644	0	1,611	96	97	13	8	17	294	0	525	2,136	45	2,091				
出合頭	253	6	0	0	3	32	0	294	54	0	0	0	0	5	0	59	353	3	350				
その他	289	32	1	4	7	169	0	502	44	4	2	3	22	75	0	150	652	29	623				
小計	1,041	481	5	29	57	887	0	2,500	197	105	16	13	112	464	0	907	3,407	176	3,231				
車両単独	4	4	1	1	8	29	0	47	1	1	3	3	28	31	0	67	114	39	75				
路外逸脱	1	1	0	0	1	3	0	6	1	1	0	0	20	20	0	42	48	21	27				
その他	7	8	0	0	1	17	0	33	0	0	2	1	1	7	0	11	44	2	42				
小計	12	13	1	1	10	49	0	86	2	2	5	4	49	58	0	120	206	62	144				
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
合 計	1,467	516	6	31	72	1,071	0	3,163	213	107	21	17	162	536	0	1,056	4,219	244	3,974				

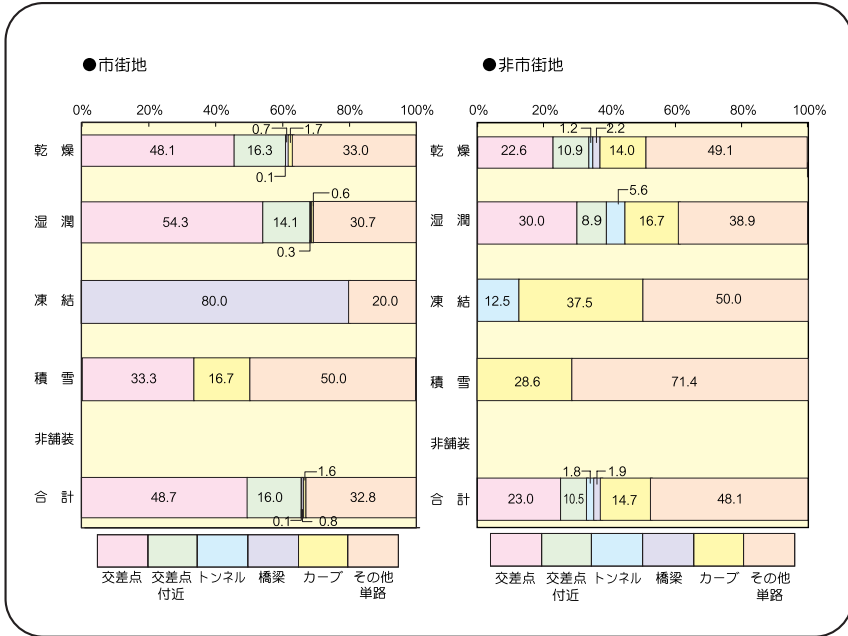
道路形状 \ 事故類型	市街地										非市街地										合 計	道路線形	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ ー ブ	直 線					
人対車両	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1				
横断歩道	3	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	1	4	0	4				
その他	2	1	0	0	0	6	0	9	0	0	0	0	0	3	0	3	12	0	12				
その他	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	2	3	0	3				
小計	5	1	0	0	0	8	0	14	1	0	0	0	0	5	0	6	20	0	20				
自転車対車両	2	1	0	0	1	1	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	4				
車両相互	0	1	0	0	2	3	0	6	0	0	0	0	15	18	0	33	39	17	22				
追突	0	0	0	0	0	2	0	2	1	0	0	0	0	5	0	6	8	0	8				
出合頭	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2				
その他	1	0	0	0	0	2	0	3	0	0	0	0	1	1	0	2	5	1	4				
小計	2	1	0	0	2	8	0	13	1	0	0	0	16	24	0	41	54	18	36				
車両単独	1	0	0	0	1	8	0	10	0	0	0	2	5	4	0	11	21	7	14				
路外逸脱	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	2	0	7	7	5	2				
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1				
小計	1	0	0	0	1	8	0	10	0	0	0	2	10	7	0	19	29	12	17				
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
合 計	10	3	0	0	4	25	0	42	2	0	0	2	26	36	0	66	108	31	77				

注1) 対象を25歳以上65歳未満とした。
 注2) 「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

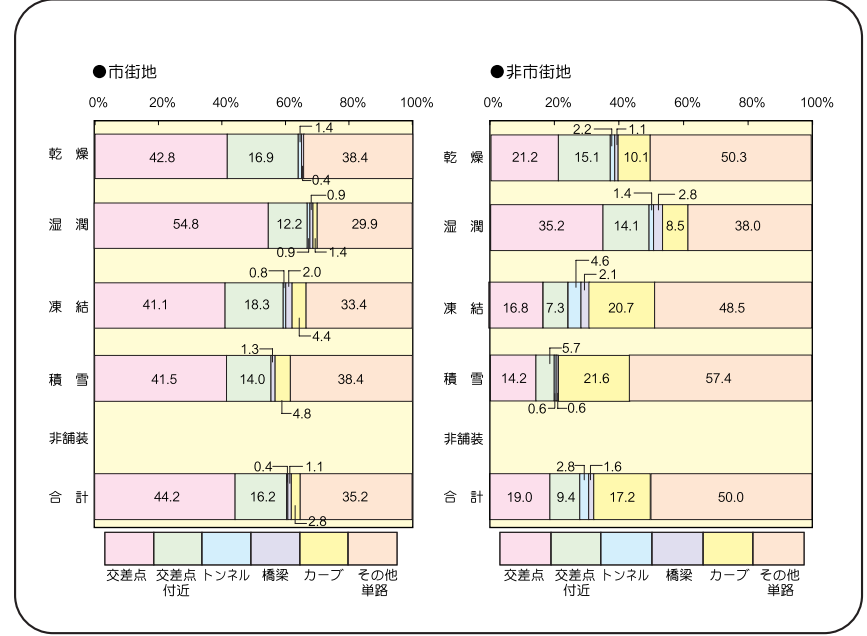
注) 対象を25歳以上65歳未満とした。

冬期の凍結路面における発生件数は、市街地では交差点が多く、非市街地ではその他単路が多い。

■発生件数 夏期■



■発生件数 冬期■



路面状態	市街地							非市街地							合計	道路線形				
	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	その他単路	路小計	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	その他単路	路小計		カ	直			
舗	乾 燥	1,159	394	2	18	41	796	0	2,410	155	75	8	15	96	336	0	685	3,095	140	2,954
舗	湿 潤	170	44	0	1	2	96	0	313	27	8	5	0	15	35	0	90	403	18	385
舗	凍 結	0	0	0	4	0	1	0	5	0	0	1	0	3	4	0	8	13	4	9
装	積 雪	2	0	0	0	1	3	0	6	0	0	0	2	5	0	7	13	3	10	
装	小 計	1,331	438	2	23	44	896	0	2,734	182	83	14	15	116	380	0	790	3,524	165	3,358
非舗装	非 舗 装	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	合 計	1,331	438	2	23	44	896	0	2,734	182	83	14	15	116	380	0	790	3,524	165	3,358

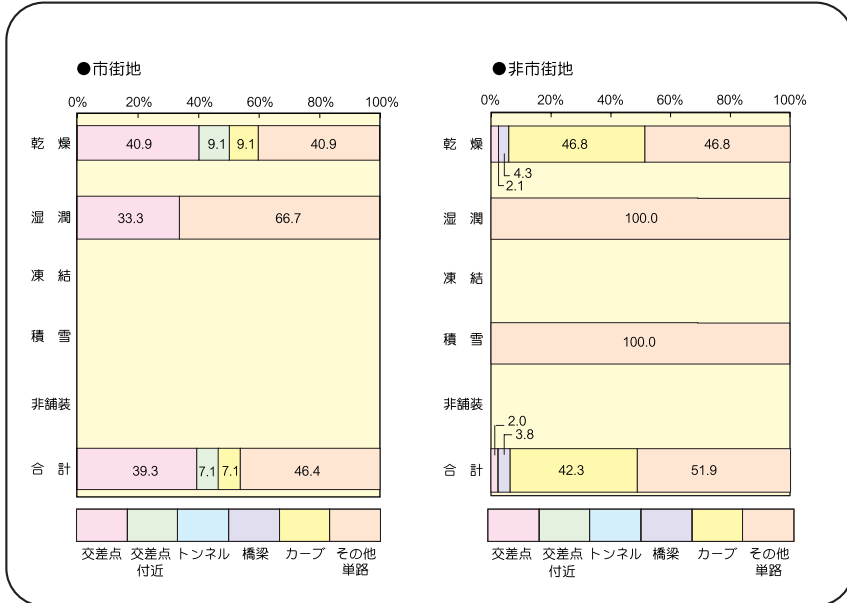
注1) 夏期とは4~10月をいう。
注2) 「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

路面状態	市街地							非市街地							合計	道路線形				
	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	その他単路	路小計	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	その他単路	路小計		カ	直			
舗	乾 燥	302	119	0	3	10	271	0	705	38	27	4	2	18	90	0	179	884	28	856
舗	湿 潤	189	42	3	3	5	103	0	345	25	10	1	2	6	27	0	71	416	14	402
舗	凍 結	268	119	5	13	29	218	0	652	55	24	15	7	68	159	0	328	980	104	876
装	積 雪	95	32	0	3	11	88	0	229	25	10	1	1	38	101	0	176	405	49	356
装	小 計	854	312	8	22	55	680	0	1,931	143	71	21	12	130	377	0	754	2,685	195	2,489
非舗装	非 舗 装	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	合 計	854	312	8	22	55	680	0	1,931	143	71	21	12	130	377	0	754	2,685	195	2,489

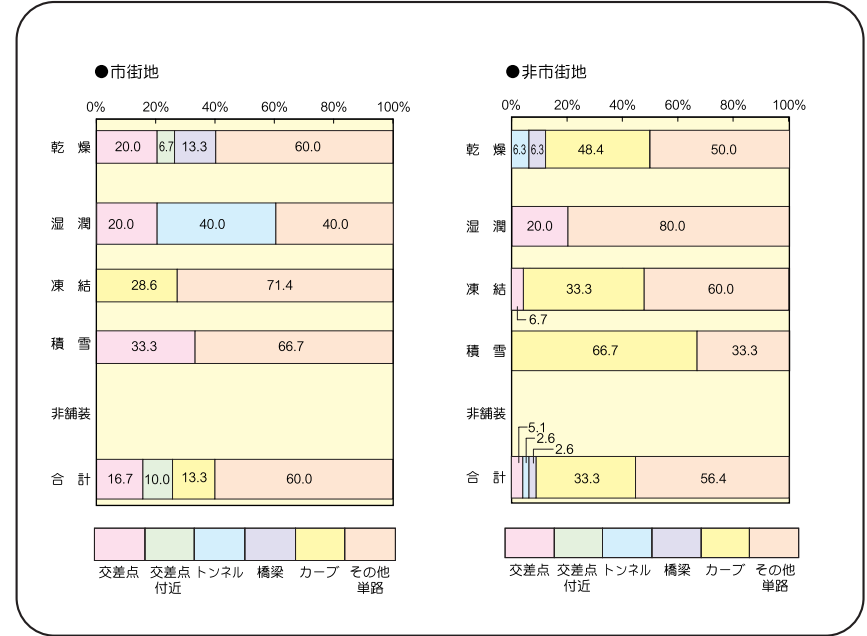
注1) 冬期とは1~3・11、12月をいう。
注2) 「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

夏期では乾燥状態の時に死者数が多い。中でも、非市街地のカーブ・其他単路における死者数が多い。
 冬期では湿潤状態の時に死者数が多い。中でも、非市街地の其他単路における死者数が多い。

■死者数 夏期■



■死者数 冬期■



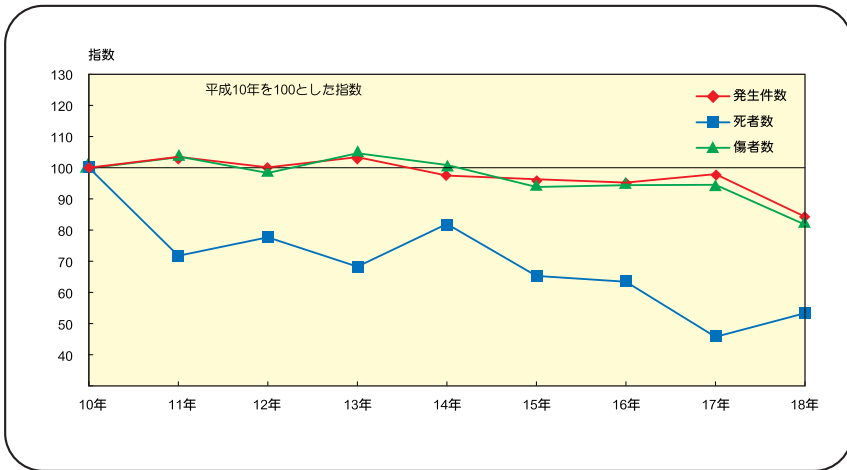
路面状態	市街地											非市街地											合計	道路線形	
	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	其他単路	路切	小計	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	其他単路	路切	小計	合計	カーブ	直線						
舗装	乾燥	9	2	0	0	2	9	0	22	1	0	0	2	22	22	0	47	69	25	44					
	湿潤	2	0	0	0	0	4	0	6	0	0	0	0	0	4	0	4	10	0	10					
	凍結	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	積雪	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1					
	小計	11	2	0	0	2	13	0	28	1	0	0	2	22	27	0	52	80	25	55					
非舗装	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
合計	11	2	0	0	2	13	0	28	1	0	0	2	22	27	0	52	80	25	55						

注1) 夏期とは4~10月をいう。

路面状態	市街地											非市街地											合計	道路線形	
	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	其他単路	路切	小計	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	其他単路	路切	小計	合計	カーブ	直線						
舗装	乾燥	3	1	0	0	2	9	0	15	0	0	1	1	6	8	0	16	31	8	23					
	湿潤	1	2	0	0	0	2	0	5	1	0	0	0	0	4	0	5	10	0	10					
	凍結	0	0	0	0	2	5	0	7	1	0	0	0	5	9	0	15	22	7	15					
	積雪	1	0	0	0	0	2	0	3	0	0	0	0	2	1	0	3	6	2	4					
	小計	5	3	0	0	4	18	0	30	2	0	1	1	13	22	0	39	69	17	52					
非舗装	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
合計	5	3	0	0	4	18	0	30	2	0	1	1	13	22	0	39	69	17	52						

注1) 冬期とは1~3・11、12月をいう。

冬型事故は発生件数、死者数ともに、スリップ事故の占める割合が高い。



■冬期事故（1～3、11、12月）発生状況■

項目	年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年
発生件数		3,199	3,271	3,200	3,280	3,094	3,007	3,022	3,143	2,685
指数		100	102	100	103	97	94	95	98	84
死者数		123	88	94	83	101	79	77	60	69
指数		100	72	76	68	82	64	63	49	56
傷者数		4,439	4,552	4,400	4,634	4,458	4,109	4,197	4,181	3,649
指数		100	103	99	104	100	93	95	94	82

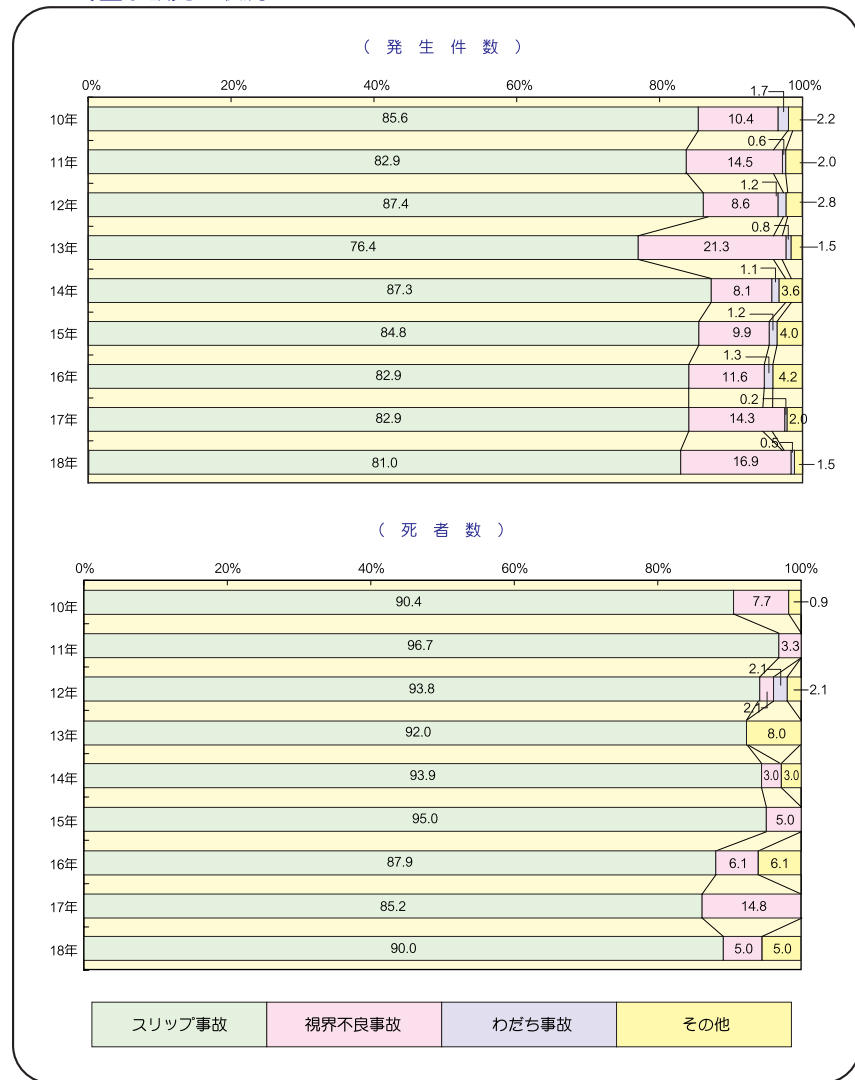
■冬型事故発生状況（発生件数）■

項目	年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年
スリップ事故		1,000	948	996	937	824	683	706	812	609
視界不良事故		122	166	98	261	76	80	99	140	127
わだち事故		20	7	14	10	10	10	11	2	4
その他		26	23	32	19	34	32	36	25	12
合計		1,168	1,144	1,140	1,227	944	805	852	979	752

■冬型事故発生状況（死者数）■

項目	年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年
スリップ事故		47	29	45	23	31	19	29	23	18
視界不良事故		4	1	1	0	1	1	2	4	1
わだち事故		0	0	1	2	0	0	0	0	0
その他		1	0	1	0	1	0	2	0	1
合計		52	30	48	25	33	20	33	27	20

■冬型事故発生状況■





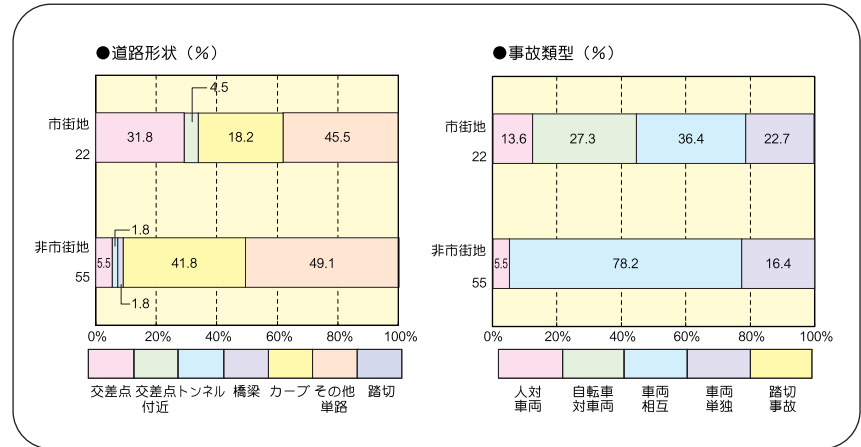
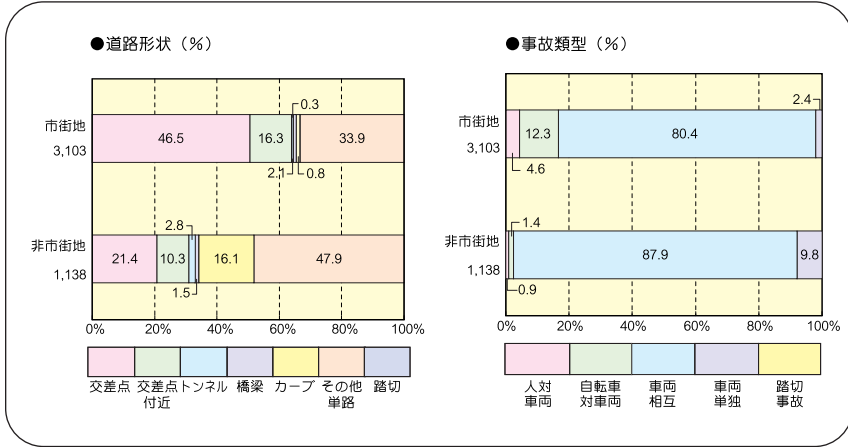
17 屋間事故：屋間事故の道路形状別事故類型別内訳(国道)

17 屋間事故：屋間事故の道路形状別事故類型別内訳(国道)

発生件数は、市街地で交差点、非市街地でその他の単路が多く、死者数は市街地・非市街地とも、その他単路が多い。

発生件数 全体

死者数 全体



道路形状 \ 事故類型	市 街 地														非 市 街 地														合 計	道路線形	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー プ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー プ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー プ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ ー プ	直 線					
人 対 車 両	0	2	0	0	0	4	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	6	0	6				
横 断 歩 道	78	2	0	0	0	5	0	85	2	0	0	0	0	0	0	2	87	0	87	0	0	0	0	0	0	0	87	0	87		
そ の 他	8	2	0	1	0	19	0	30	0	0	0	0	0	4	0	4	34	0	34	0	0	0	0	0	0	0	34	0	34		
小 計	89	9	0	1	0	43	0	142	3	0	0	0	0	7	0	10	152	0	152	0	0	0	0	0	0	0	152	0	152		
自 転 車 対 車 両	293	8	0	0	4	85	0	390	10	0	0	0	1	5	0	16	406	5	400	0	0	0	0	0	0	0	406	5	400		
車 両 相 互	13	5	2	3	21	43	0	87	3	3	4	2	81	84	0	177	264	107	157	0	0	0	1	2	0	3	264	107	157		
追 突	502	429	6	16	25	651	0	1,629	98	110	22	11	24	314	0	579	2,208	56	2,151	0	0	0	0	0	0	0	2,208	56	2,151		
出 合 頭	298	4	0	0	1	30	0	292	74	0	0	0	1	7	0	82	374	2	372	0	0	0	0	0	0	0	374	2	372		
そ の 他	274	39	1	5	4	165	0	488	53	3	3	2	27	74	0	162	650	31	619	0	0	0	1	1	0	4	650	31	619		
小 計	1,046	477	9	24	51	889	0	2,496	228	116	29	15	133	479	0	1,000	3,496	196	3,299	0	0	0	0	0	0	0	3,496	196	3,299		
車 両 単 独	6	5	1	1	7	18	0	38	3	0	1	1	26	24	0	55	93	36	57	0	0	0	0	0	0	0	93	36	57		
路 外 逸 脱	1	1	0	0	1	2	0	5	0	1	0	0	22	25	0	48	53	23	30	0	0	0	0	0	0	0	53	23	30		
そ の 他	8	7	0	0	1	16	0	32	0	0	2	1	1	5	0	9	41	2	39	0	0	0	0	0	0	0	41	2	39		
小 計	15	13	1	1	9	36	0	75	3	1	3	2	49	54	0	112	187	61	126	0	0	0	0	0	0	0	187	61	126		
踏 切 事 故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
合 計	1,443	507	10	26	64	1,053	0	3,103	244	117	32	17	183	545	0	1,138	4,241	262	3,977	0	0	0	0	0	0	0	4,241	262	3,977		

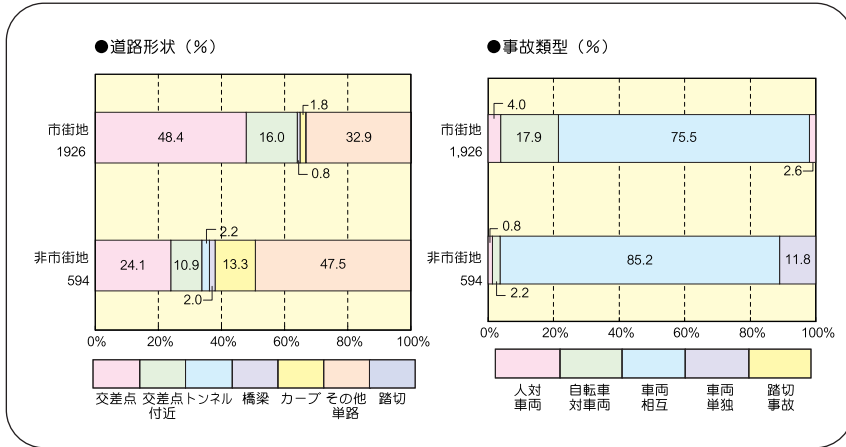
道路形状 \ 事故類型	市 街 地														非 市 街 地														合 計	道路線形	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー プ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー プ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー プ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ ー プ	直 線					
人 対 車 両	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
横 断 歩 道	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2			
そ の 他	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3		
小 計	1	0	0	0	0	2	0	3	1	0	0	0	0	2	0	3	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6		
自 転 車 対 車 両	3	1	0	0	1	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	5	0	0	0	0	0	0	0	6	1	5		
車 両 相 互	0	0	0	0	1	2	0	3	0	0	0	0	18	16	0	34	37	19	18	0	0	0	0	0	0	0	37	19	18		
追 突	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	5	0	7	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8		
出 合 頭	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
そ の 他	2	0	0	0	1	1	0	4	0	0	0	0	1	1	0	2	6	2	4	0	0	0	0	0	0	0	6	2	4		
小 計	2	0	0	0	2	4	0	8	1	0	1	0	19	22	0	43	51	21	30	0	0	0	0	0	0	0	51	21	30		
車 両 単 独	1	0	0	0	1	3	0	5	1	0	0	1	3	1	0	6	11	5	6	0	0	0	0	0	0	0	11	5	6		
路 外 逸 脱	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	3	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	3	1	2	
そ の 他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
小 計	1	0	0	0	1	3	0	5	1	0	0	1	4	3	0	9	14	6	8	0	0	0	0	0	0	0	14	6	8		
踏 切 事 故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
合 計	7	1	0	0	4	10	0	22	3	0	1	1	23	27	0	55	77	28	49	0	0	0	0	0	0	0	77	28	49		

注1)「屋間」とは、日の出から日没までをいう。
 注2)「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

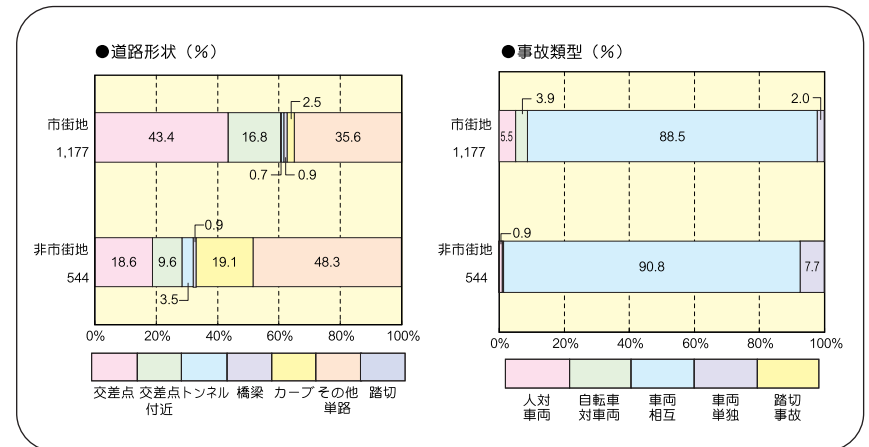
注)「屋間」とは、日の出から日没までをいう。

夏期、冬期ともに事故類型では車両相互の事故割合が高い。

■発生件数 夏期■



■発生件数 冬期■



事故類型	道路形状														合 計	道路線形			
	市 街 地							非 市 街 地								カ	直		
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ	直	
人対車両																			
対背面通行	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
横断歩道	45	2	0	0	0	1	0	48	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	48
その他	7	1	0	1	0	8	0	17	0	0	0	0	0	3	0	3	20	0	20
その他	2	2	0	0	0	6	0	10	0	0	0	0	0	2	0	2	12	0	12
小計	54	5	0	1	0	17	0	77	0	0	0	0	0	5	0	5	82	0	82
自転車対車両	261	5	0	0	4	74	0	344	8	0	0	0	1	4	0	13	357	5	351
車両相互																			
正面衝突	7	4	0	0	9	14	0	34	2	0	2	1	28	33	0	66	100	39	61
追突	287	253	2	13	11	387	0	953	58	64	10	9	8	159	0	308	1,261	21	1,240
出合頭	136	3	0	0	1	16	0	156	39	0	0	0	0	4	0	43	199	1	198
その他	176	28	0	1	2	104	0	311	35	0	1	0	10	43	0	89	400	12	388
小計	606	288	2	14	23	521	0	1,454	134	64	13	10	46	239	0	506	1,960	73	1,887
車両単独																			
工作物衝突	6	4	0	0	5	8	0	23	1	0	0	1	15	13	0	30	53	21	32
路外逸脱	0	1	0	0	1	2	0	4	0	1	0	0	16	19	0	36	40	17	23
その他	5	6	0	0	1	12	0	24	0	0	0	1	1	2	0	4	28	2	26
小計	11	11	0	0	7	22	0	51	1	1	0	2	32	34	0	70	121	40	81
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	932	309	2	15	34	634	0	1,926	143	65	13	12	79	282	0	594	2,520	118	2,401

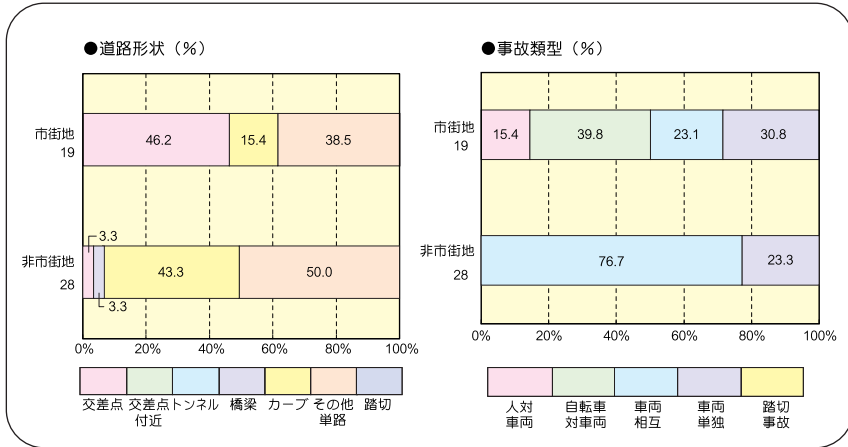
注1) 夏期とは4～10月をいう。
 注2) 「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

事故類型	道路形状														合 計	道路線形			
	市 街 地							非 市 街 地								カ	直		
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ	直	
人対車両																			
対背面通行	0	2	0	0	0	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
横断歩道	33	0	0	0	0	4	0	37	2	0	0	0	0	0	0	2	39	0	39
その他	1	1	0	0	0	11	0	13	0	0	0	0	0	1	0	1	14	0	14
その他	1	1	0	0	0	9	0	11	1	0	0	0	0	1	0	2	13	0	13
小計	35	4	0	0	0	26	0	65	3	0	0	0	0	2	0	5	70	0	70
自転車対車両	32	3	0	0	0	11	0	46	2	0	0	0	0	1	0	3	49	0	49
車両相互																			
正面衝突	6	1	2	3	12	29	0	53	1	3	2	1	53	51	0	111	164	68	96
追突	215	176	4	3	14	264	0	676	40	46	12	2	16	155	0	271	947	35	911
出合頭	121	1	0	0	0	14	0	136	35	0	0	0	1	3	0	39	175	1	174
その他	98	11	1	4	2	61	0	177	18	3	2	2	17	31	0	73	250	19	231
小計	440	189	7	10	28	368	0	1,042	94	52	16	5	87	240	0	494	1,536	123	1,412
車両単独																			
工作物衝突	0	1	1	1	2	10	0	15	2	0	1	0	11	11	0	25	40	15	25
路外逸脱	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	6	6	0	12	13	6	7
その他	3	1	0	0	0	4	0	8	0	0	2	0	0	3	0	5	13	0	13
小計	4	2	1	1	2	14	0	24	2	0	3	0	17	20	0	42	66	21	45
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	511	198	8	11	30	419	0	1,177	101	52	19	5	104	263	0	544	1,721	144	1,576

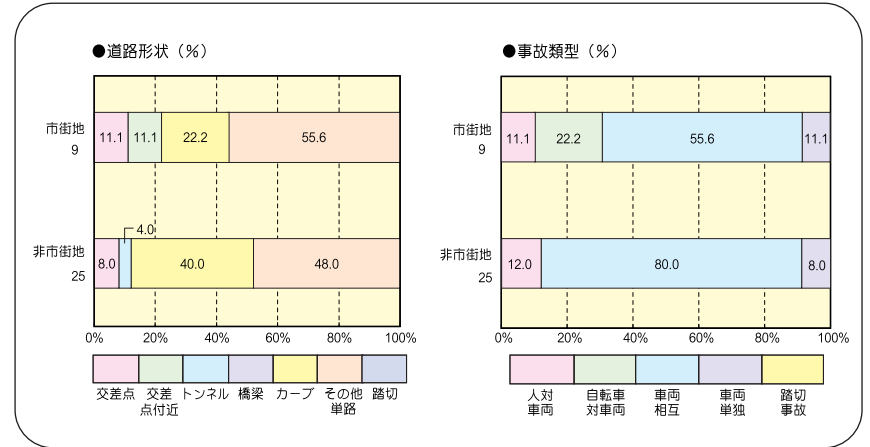
注1) 冬期とは1～3・11、12月をいう。
 注2) 「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

夏期に比べ冬期は、事故類型では車両相互による死者数の割合が高い。

■死者数 夏期■



■死者数 冬期■



事故類型	道路形状														合 計	道路線形		
	市 街 地							非 市 街 地								カ	直	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネル	橋 梁	カ ー プ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネル	橋 梁	カ ー プ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ	直
人 対 車 両	対 背 面 通 行	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	横 断 歩 道	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	そ の 他	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	小 計	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
	自 転 車 対 車 両	2	0	0	0	1	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4	1
車 両 相 互	正 面 衝 突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	11	0	19	8	
	追 突	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	3	0	
	出 合 頭	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	そ の 他	2	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	1	0	0	4	1	
	小 計	2	0	0	0	0	1	0	3	1	0	0	9	13	0	23	9	
車 両 単 独	工 作 物 衝 突	1	0	0	0	1	2	0	4	0	0	1	3	0	0	4	8	
	路 外 逸 脱	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	3	1	
	そ の 他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小 計	1	0	0	0	1	2	0	4	0	0	1	4	2	0	7	11	
踏 切 事 故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合 計	6	0	0	0	2	5	0	13	1	0	0	1	13	15	0	30	43	

注) 夏期とは4~10月をいう。

事故類型	道路形状														合 計	道路線形		
	市 街 地							非 市 街 地								カ	直	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネル	橋 梁	カ ー プ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネル	橋 梁	カ ー プ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ	直
人 対 車 両	対 背 面 通 行	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	横 断 歩 道	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0
	そ の 他	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0
	小 計	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0
	自 転 車 対 車 両	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0
車 両 相 互	正 面 衝 突	0	0	0	0	1	2	0	3	0	0	0	10	5	0	15	18	
	追 突	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	3	0	4	5	
	出 合 頭	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	そ の 他	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	2	1
	小 計	0	0	0	0	2	3	0	5	0	1	0	10	9	0	20	25	
車 両 単 独	工 作 物 衝 突	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	2	3	
	路 外 逸 脱	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	そ の 他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小 計	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	2	3	
踏 切 事 故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合 計	1	1	0	0	2	5	0	9	2	0	1	0	10	12	0	25	34	

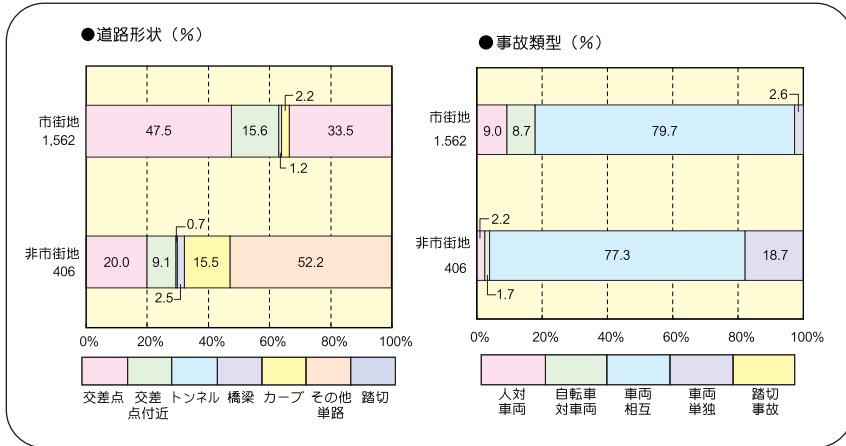
注) 冬期とは1~3・11、12月をいう。



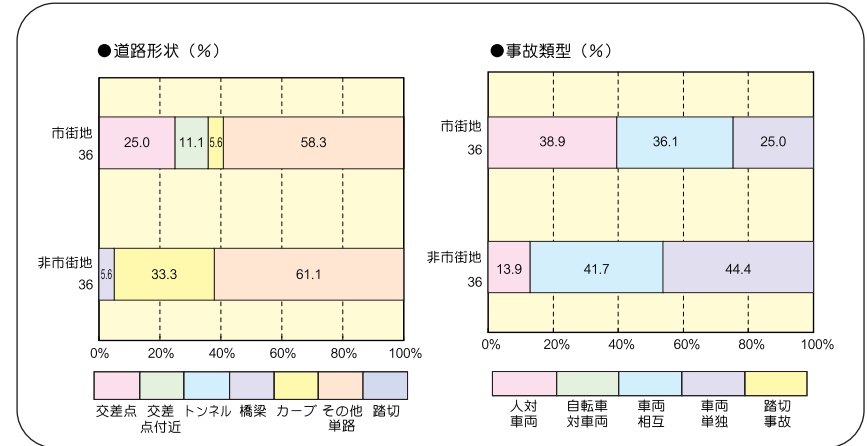
夜間事故：夜間事故の道路形状別事故類型別内訳(国道)

夜間は昼間と比べ、非市街地における車両単独の死者数の割合が高い。

発生件数 全体



死者数 全体



道路形状 \ 事故類型	市街地														非市街地														合 計	道路線形	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ ー ブ	直 線													
人対車両	0	0	0	0	1	2	0	3	0	0	0	0	0	2	0	2	5	1	4												
横断歩道	81	2	0	0	0	7	0	90	2	0	0	0	0	0	0	2	92	0	92												
横断歩道	14	6	0	0	0	15	0	35	0	0	0	0	0	3	0	3	38	0	38												
その他	3	2	0	0	0	7	0	12	0	0	0	0	0	2	0	2	14	0	14												
小計	98	10	0	0	1	31	0	140	2	0	0	0	0	7	0	9	149	1	148												
自転車対車両	112	2	0	0	0	22	0	136	5	0	0	0	0	2	0	7	143	0	143												
正面衝突	14	4	0	2	13	24	0	57	2	2	0	2	21	47	0	74	131	34	97												
追突	208	200	0	13	6	313	0	740	27	32	0	3	6	82	0	150	890	12	878												
出合頭	298	6	0	0	4	24	0	159	25	0	0	0	0	1	0	26	185	4	181												
その他	179	17	0	3	6	84	0	289	17	1	1	2	10	33	0	64	353	16	337												
小計	526	227	0	18	29	445	0	1,245	71	35	1	7	37	163	0	314	1,559	66	1,493												
車両単独	4	3	0	1	5	20	0	33	2	1	2	2	20	24	0	51	84	25	59												
路外逸脱	1	0	0	0	0	2	0	3	1	0	0	1	6	13	0	21	24	6	18												
その他	1	1	0	0	0	3	0	5	0	1	0	0	0	3	0	4	9	0	9												
小計	6	4	0	1	5	25	0	41	3	2	2	3	26	40	0	76	117	31	86												
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
合 計	742	243	0	19	35	523	0	1,562	81	37	3	10	63	212	0	406	1,968	98	1,870												

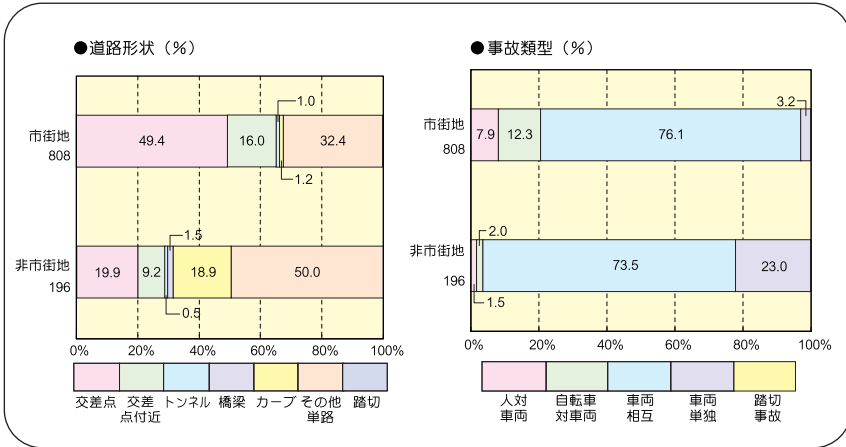
注1「夜間」とは、日没から日の出までをいう。
 注2「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

道路形状 \ 事故類型	市街地														非市街地														合 計	道路線形	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ ー ブ	直 線													
人対車両	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	2												
横断歩道	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3												
横断歩道	2	1	0	0	0	5	0	8	0	0	0	0	0	2	0	2	10	0	10												
その他	0	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	2	0	2	4	0	4												
小計	5	2	0	0	0	7	0	14	0	0	0	0	0	5	0	5	19	0	19												
自転車対車両	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
正面衝突	0	1	0	0	2	3	0	6	0	0	0	0	5	8	0	13	19	7	12												
追突	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	3	0	3												
出合頭	2	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3												
その他	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	3	0	3												
小計	3	1	0	0	2	7	0	13	0	0	0	0	5	10	0	15	28	7	21												
車両単独	1	1	0	0	0	6	0	8	0	0	0	1	3	5	0	9	17	3	14												
路外逸脱	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	4	1	0	6	7	4	3												
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1												
小計	1	1	0	0	0	7	0	9	0	0	0	2	7	7	0	16	25	7	18												
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
合 計	9	4	0	0	2	21	0	36	0	0	0	2	12	22	0	36	72	14	58												

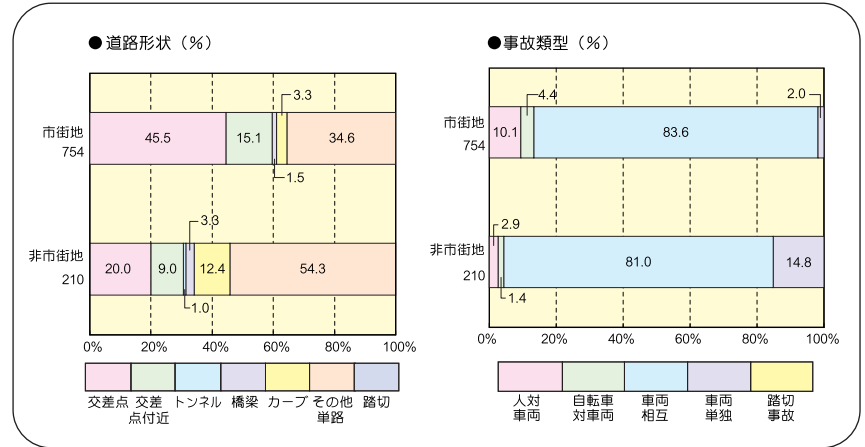
注「夜間」とは、日没から日の出までをいう。

夜間は昼間と比べ、車両単独の発生件数の割合が高い。

■発生件数 夏期■



■発生件数 冬期■



道路形状 \ 事故類型	市街地											非市街地											合 計	道路線形	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ ー ブ	直 線							
人対車両	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	2					
横断歩道	36	2	0	0	0	3	0	41	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	41						
断其他	5	4	0	0	0	6	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	15						
其他	1	2	0	0	0	4	0	7	0	0	0	0	0	2	0	2	9	0	9						
小計	42	8	0	0	0	14	0	64	0	0	0	0	0	3	0	3	67	0	67						
自転車対車両	86	2	0	0	0	15	0	103	3	0	0	0	0	1	0	4	107	0	107						
正面衝突	6	2	0	0	1	8	0	17	1	0	0	10	21	0	32	49	11	38							
追突	106	103	0	6	3	162	0	380	16	16	0	6	40	0	78	458	9	449							
出合頭	52	2	0	0	0	12	0	66	8	0	0	0	0	0	8	74	0	74							
其他	103	9	0	1	3	36	0	152	8	0	1	4	12	0	26	178	7	171							
小計	267	116	0	7	7	218	0	615	33	16	1	1	20	73	0	144	759	27	732						
車両単独	2	2	0	1	3	12	0	20	2	1	0	2	13	11	0	29	49	16	33						
路外逸脱	1	0	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	4	7	0	12	14	4	10						
其他	1	1	0	0	0	2	0	4	0	1	0	0	0	3	0	4	8	0	8						
小計	4	3	0	1	3	15	0	26	3	2	0	2	17	21	0	45	71	20	51						
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
合 計	399	129	0	8	10	262	0	808	39	18	1	3	37	98	0	196	1,004	47	957						

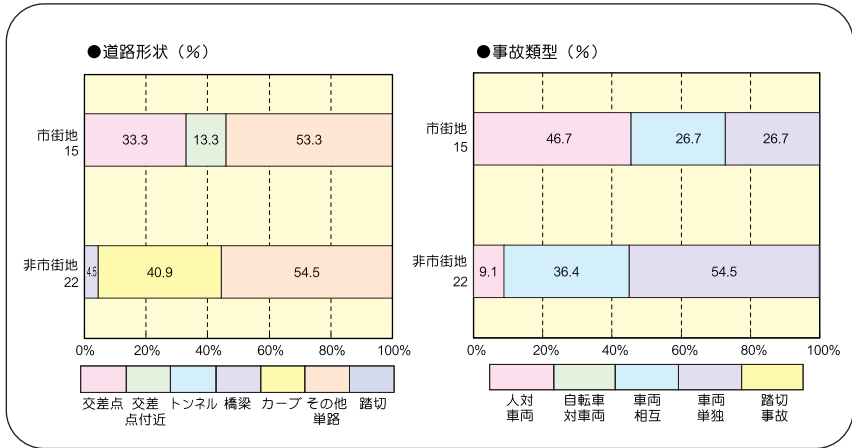
注1) 夏期とは4～10月をいう。
注2) 「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

道路形状 \ 事故類型	市街地											非市街地											合 計	道路線形	
	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	交 差 点	交 差 点 付 近	ト ン ネ ル	橋 梁	カ ー ブ	そ の 他 単 路	踏 切	小 計	カ ー ブ	直 線							
人対車両	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	3	1	2						
横断歩道	45	0	0	0	0	4	0	49	2	0	0	0	0	0	0	2	51	0	51						
断其他	9	2	0	0	0	9	0	20	0	0	0	0	0	3	0	3	23	0	23						
其他	2	0	0	0	0	3	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5						
小計	56	2	0	0	1	17	0	76	2	0	0	0	0	4	0	6	82	1	81						
自転車対車両	26	0	0	0	0	7	0	33	2	0	0	0	0	1	0	3	36	0	36						
正面衝突	8	2	0	2	12	16	0	40	1	2	0	2	11	26	0	42	82	23	59						
追突	102	97	0	7	3	151	0	360	11	16	0	3	0	42	0	72	432	3	429						
出合頭	73	4	0	0	4	12	0	93	17	0	0	0	0	1	0	18	111	4	107						
其他	76	8	0	2	3	48	0	137	9	1	0	1	6	21	0	38	175	9	166						
小計	259	111	0	11	22	227	0	630	38	19	0	6	17	90	0	170	800	39	761						
車両単独	2	1	0	0	2	8	0	13	0	0	2	0	7	13	0	22	35	9	26						
路外逸脱	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	2	6	0	9	10	2	8						
其他	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1						
小計	2	1	0	0	2	10	0	15	0	0	2	1	9	19	0	31	46	11	35						
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
合 計	343	114	0	11	25	261	0	754	42	19	2	7	26	114	0	210	964	51	913						

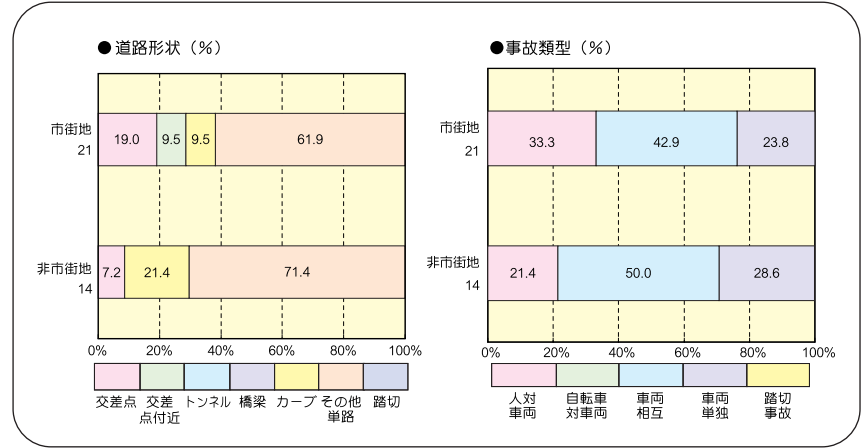
注1) 冬期とは1～3・11、12月をいう。
注2) 「道路線形」にはカーブ・直線以外に該当する数値があるため、「道路形状」と「道路線形」の合計は必ずしも一致しない。

夏期は冬期に比べ、市街地における人対車両の死者数割合が高く、冬期は夏期に比べ、非市街地における車両相互の死者数割合が高い。

■死者数 夏期■



■死者数 冬期■



事故類型	市街地							非市街地							合計	道路線形		
	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	その他単路	踏切	小計	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	その他単路		踏切	小計	カーブ
人対車両	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
対背面通行	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
横断歩道	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
横断その他	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
その他	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	2	4	0	4
小計	3	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	2	0	2	9	0	9
自転車対車両	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
正面衝突	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	6	0	8	10	2	8
追突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
出合頭	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小計	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	2	6	0	8	12	2	10
車両単独	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3	2	0	6	9	3	6
工作物衝突	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	1	0	5	6	4	2
路外逸脱	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1
小計	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	7	4	0	12	16	7	9
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	5	2	0	0	0	8	0	0	0	0	1	9	12	0	22	37	9	28

注) 夏期とは4~10月をいう。

事故類型	市街地							非市街地							合計	道路線形		
	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	その他単路	踏切	小計	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	その他単路		踏切	小計	カーブ
人対車両	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2
対背面通行	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
横断歩道	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
横断その他	1	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	7	7
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小計	2	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	3	0	3	10	10	
自転車対車両	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
正面衝突	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	3	2	0	5	9	5	
追突	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	3	
出合頭	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
その他	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	3	
小計	2	1	0	0	2	4	0	0	0	0	0	3	4	0	7	16	11	
車両単独	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	3	0	3	8	0	
工作物衝突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
路外逸脱	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
小計	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	1	0	3	0	4	9	0	
踏切事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計	4	2	0	0	2	13	0	0	0	0	1	3	10	0	14	35	5	

注) 冬期とは1~3・11、12月をいう。

事故発生件数は札幌が特に多く、死者数は札幌に続き、室蘭、小樽、函館の順になっている。

■平成18年 地域別月別発生状況（国道）■

開発建設部	月	月												合計
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	
札幌	発生件数	303	300	204	162	219	215	305	255	257	253	265	177	2,915
	死者数	4	1	3	1	0	2	1	3	3	6	6	4	34
	傷者数	392	412	263	217	308	288	452	333	334	349	338	241	3,927
小樽	発生件数	60	61	26	25	34	16	42	45	30	36	35	21	431
	死者数	1	1	2	0	0	0	3	1	4	0	6	0	18
	傷者数	81	80	41	33	47	21	60	64	34	48	36	28	573
函館	発生件数	48	53	40	42	48	42	42	59	55	49	44	39	561
	死者数	3	1	1	0	1	1	2	1	0	3	2	3	18
	傷者数	66	77	62	55	72	55	51	89	74	71	67	55	794
室蘭	発生件数	59	67	66	46	53	39	70	61	59	60	71	47	698
	死者数	1	0	1	0	2	1	1	2	2	4	2	4	20
	傷者数	83	97	95	63	82	56	92	107	91	81	104	65	1,016
旭川	発生件数	46	71	50	29	33	42	49	50	56	36	43	41	546
	死者数	0	1	2	0	1	2	1	1	0	1	1	2	12
	傷者数	64	91	71	37	45	42	65	54	62	48	49	55	683
留萌	発生件数	6	16	7	2	4	5	4	8	4	1	12	6	75
	死者数	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	1	5
	傷者数	10	24	9	2	18	6	7	11	5	1	19	9	121
稚内	発生件数	2	9	5	2	0	5	3	4	3	4	5	2	44
	死者数	0	1	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	5
	傷者数	2	13	9	2	0	6	6	3	4	3	5	2	55
網走	発生件数	24	23	21	14	18	20	31	32	24	27	20	16	270
	死者数	3	0	0	0	1	0	2	2	1	2	1	0	12
	傷者数	33	31	30	18	30	28	52	36	27	35	26	24	370
帯広	発生件数	28	24	36	30	23	22	27	41	23	19	23	14	310
	死者数	1	1	1	0	0	0	2	2	1	0	0	0	8
	傷者数	36	37	62	41	29	26	31	58	33	21	41	22	437
釧路	発生件数	27	24	34	33	23	23	23	38	28	42	28	36	359
	死者数	3	0	1	3	1	0	1	5	0	0	0	3	17
	傷者数	31	29	45	42	28	31	33	58	37	52	36	51	473
合計	発生件数	603	648	489	385	455	429	596	593	539	527	546	399	6,209
	死者数	16	6	11	4	6	6	14	20	13	17	19	17	149
	傷者数	798	891	687	510	659	559	849	813	701	709	721	552	8,449

開発建設部	月	14年	15年	16年	17年	18年	増減数 (17年→18年)	増減率 (17年→18年)
		札幌	発生件数	3,352	3,369	3,341	3,208	2,915
	死者数	56	41	54	41	34	-7	-17.1
	傷者数	4,549	4,533	4,453	4,152	3,927	-225	-5.4
小樽	発生件数	516	549	478	491	431	-60	-12.2
	死者数	18	22	23	18	18	0	0.0
	傷者数	754	728	672	658	573	-85	-12.9
函館	発生件数	735	688	599	611	561	-50	-8.2
	死者数	23	23	24	10	18	8	80.0
	傷者数	1,087	970	884	888	794	-94	-10.6
室蘭	発生件数	798	799	765	809	698	-111	-13.7
	死者数	28	18	23	19	20	1	5.3
	傷者数	1,118	1,148	1,080	1,154	1,016	-138	-12.0
旭川	発生件数	703	606	698	631	546	-85	-13.5
	死者数	17	23	25	10	12	2	20.0
	傷者数	1,053	826	989	900	683	-217	-24.1
留萌	発生件数	91	96	89	87	75	-12	-13.8
	死者数	9	5	9	5	5	0	0.0
	傷者数	134	150	123	133	121	-12	-9.0
稚内	発生件数	56	51	61	94	44	-50	-53.2
	死者数	4	6	2	4	5	1	25.0
	傷者数	81	70	90	138	55	-83	-60.1
網走	発生件数	405	417	386	351	270	-81	-23.1
	死者数	19	15	10	10	12	2	20.0
	傷者数	599	623	550	471	370	-101	-21.4
帯広	発生件数	382	382	391	340	310	-30	-8.8
	死者数	28	18	15	13	8	-5	-38.5
	傷者数	558	538	583	444	437	-7	-1.6
釧路	発生件数	351	388	361	360	359	-1	-0.3
	死者数	19	20	14	13	17	4	30.8
	傷者数	491	551	517	493	473	-20	-4.1
合計	発生件数	7,389	7,345	7,169	6,982	6,209	-773	-11.1
	死者数	221	191	199	143	149	6	4.2
	傷者数	10,424	10,137	9,941	9,431	8,449	-982	-10.4



地域別発生状況：事故類型別内訳（国道）

事故類型	人対車両					自転車対車両	車両相互					車両単独				踏切事故	合計	
	対背面通行	横断中		その他	小計		正面衝突	追突	出頭	その他	小計	工作物衝突	路外逸脱	その他	小計			
		横断歩道	その他															
開発建設部																		
札幌	発生件数	6	93	38	17	154	332	116	1,470	271	478	2,335	54	20	20	94	0	2,915
	死者数	1	3	8	0	12	1	7	4	1	1	13	6	2	0	8	0	34
	傷者数	5	92	30	18	145	337	182	2,033	397	678	3,290	65	69	21	155	0	3,927
小樽	発生件数	0	13	5	5	23	16	34	213	32	73	352	24	8	8	40	0	431
	死者数	0	0	2	2	4	1	5	1	1	3	10	3	0	0	3	0	18
	傷者数	0	15	3	3	21	16	58	294	43	97	492	25	11	8	44	0	573
函館	発生件数	2	18	13	4	37	48	45	287	37	89	458	11	3	4	18	0	561
	死者数	0	2	1	0	3	1	7	0	0	1	8	4	2	0	6	0	18
	傷者数	2	16	12	4	34	48	77	440	49	130	696	10	2	4	16	0	794
室蘭	発生件数	0	16	2	2	20	25	57	419	45	109	630	17	4	2	23	0	698
	死者数	0	0	0	0	0	2	9	2	1	3	15	1	2	0	3	0	20
	傷者数	0	16	2	2	20	23	108	622	59	156	945	24	2	2	28	0	1,016
旭川	発生件数	1	15	5	2	23	65	36	252	56	80	424	17	11	6	34	0	546
	死者数	0	0	1	0	1	0	6	1	0	0	7	3	1	0	4	0	12
	傷者数	1	15	4	2	22	65	53	329	79	95	556	18	15	7	40	0	683
留萌	発生件数	0	0	3	0	3	2	15	28	12	9	64	4	2	0	6	0	75
	死者数	0	0	1	0	1	0	3	0	0	0	3	0	1	0	1	0	5
	傷者数	0	0	2	0	2	2	23	42	31	14	110	5	2	0	7	0	121
稚内	発生件数	0	1	1	3	5	2	3	13	6	5	27	7	0	3	10	0	44
	死者数	0	0	0	2	2	0	1	0	0	0	1	1	0	1	2	0	5
	傷者数	0	1	1	2	4	2	9	15	8	6	38	9	0	2	11	0	55
網走	発生件数	0	6	3	2	11	26	30	105	29	48	212	14	6	1	21	0	270
	死者数	0	0	0	0	0	1	6	1	0	1	8	3	0	0	3	0	12
	傷者数	0	7	3	2	12	25	50	146	40	75	311	13	8	1	22	0	370
帯広	発生件数	0	5	0	1	6	15	23	160	35	53	271	9	7	2	18	0	310
	死者数	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	6	2	0	0	2	0	8
	傷者数	0	5	0	1	6	15	27	231	48	77	383	8	13	12	33	0	437
釧路	発生件数	2	12	2	3	19	18	36	151	36	59	282	20	16	4	40	0	359
	死者数	1	0	0	1	2	0	7	1	0	0	8	5	2	0	7	0	17
	傷者数	3	13	2	6	24	18	53	204	46	84	387	22	17	5	44	0	473
合計	発生件数	11	179	72	39	301	549	395	3,098	559	1,003	5,055	177	77	50	304	0	6,209
	死者数	2	5	13	5	25	6	56	11	3	9	79	28	10	1	39	0	149
	傷者数	11	180	59	40	290	551	640	4,356	800	1,412	7,208	199	139	62	400	0	8,449



地域別発生状況：道路形状別内訳（国道）

道路形状	市街地										非市街地							合計
	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	その他単路	踏切	小計	交差点	交差点付近	トンネル	橋梁	カーブ	その他単路	踏切	小計		
開発建設部																		
札幌	発生件数	1,171	387	0	17	24	810	0	2,409	144	68	2	13	43	236	0	506	2,915
	死者数	6	3	0	0	2	8	0	19	1	0	0	0	7	7	0	15	34
	傷者数	1,483	500	0	21	30	1,062	0	3,096	243	108	2	24	66	388	0	831	3,927
小樽	発生件数	107	53	6	1	17	95	0	279	24	13	3	0	37	75	0	152	431
	死者数	3	1	0	0	0	4	0	8	0	0	1	0	6	3	0	10	18
	傷者数	132	73	6	1	23	117	0	352	38	18	2	0	54	109	0	221	573
函館	発生件数	173	58	1	3	18	160	0	413	27	13	10	1	21	76	0	148	561
	死者数	3	0	0	0	1	4	0	8	0	0	0	1	2	7	0	10	18
	傷者数	228	77	2	3	31	232	0	573	37	18	21	0	35	110	0	221	794
室蘭	発生件数	202	107	1	6	18	186	0	520	34	7	5	1	41	90	0	178	698
	死者数	3	0	0	0	2	7	0	12	1	0	0	0	2	5	0	8	20
	傷者数	266	158	1	13	25	260	0	723	54	10	22	2	75	130	0	293	1,016
旭川	発生件数	201	46	2	8	5	131	0	393	29	13	8	2	28	73	0	153	546
	死者数	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	6	4	0	11	12
	傷者数	232	58	2	9	5	159	0	465	38	18	12	3	32	115	0	218	683
留萌	発生件数	20	8	0	1	1	5	0	35	4	0	2	3	7	24	0	40	75
	死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	0	5	5
	傷者数	39	10	0	1	1	9	0	60	5	0	3	5	10	38	0	61	121
稚内	発生件数	13	5	0	1	0	13	0	32	1	0	0	0	3	8	0	12	44
	死者数	0	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	3	0	3	5
	傷者数	17	4	0	1	0	16	0	38	1	0	0	0	8	8	0	17	55
網走	発生件数	72	23	0	2	7	50	0	154	23	16	0	1	27	49	0	116	270
	死者数	0	0	0	0	1	2	0	3	0	0	0	1	7	1	0	9	12
	傷者数	98	30	0	3	10	60	0	201	31	29	0	1	35	73	0	169	370
帯広	発生件数	96	33	0	3	2	62	0	196	20	11	4	3	13	63	0	114	310
	死者数	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	6	0	7	8
	傷者数	126	49	0	4	2	90	0	271	25	17	4	4	13	103	0	166	437
釧路	発生件数	130	30	0	3	7	64	0	234	19	13	1	3	26	63	0	125	359
	死者数	1	0	0	0	0	3	0	4	0	0	0	0	3	10	0	13	17
	傷者数	163	43	0	4	10	79	0	299	26	16	3	4	37	88	0	174	473
合計	発生件数	2,185	750	10	45	99	1,576	0	4,665	325	154	35	27	246	757	0	1,544	6,209
	死者数	16	5	0	0	6	31	0	58	3	0	1	3	35	49	0	91	149
	傷者数	2,784	1,002	11	60	137	2,084	0	6,078	498	234	69	43	365	1,162	0	2,371	8,449



II 国道の現況 路線別起終点

■一般国道（北海道開発局所管）

路線名	起 点	終 点	主 な 通 過 地											
			森町	長万部町	倶知安町	余市町	小樽市							
5号	函館市	札幌市	森町	長万部町	倶知安町	余市町	小樽市							
12号	札幌市	旭川市	岩見沢市	美幌市	砂川市	滝川市	深川市							
36号	札幌市	室蘭市	千歳市	苫小牧市	登別市									
37号	長万部町	室蘭市	洞爺湖町	伊達市										
38号	滝川市	釧路市	芦別市	富良野市	清水町	帯広市	白糠町							
39号	旭川市	網走市	上川町	北見市	美幌町	留辺蘂町								
40号	旭川市	稚内市	士別市	名寄市	音威子府村	天塩町	豊富町							
44号	釧路市	根室市	釧路町	厚岸町	浜中町									
227号	函館市	江差町	北斗市	厚沢部町										
228号	函館市	江差町	北斗市	木古内町	福島町	松前町								
229号	小樽市	江差町	余市町	岩内町	せたな町	乙部町	寿都町							
230号	札幌市	せたな町	喜茂別町	留寿都村	洞爺湖町	長万部町	今金町							
231号	札幌市	留萌市	石狩市	増毛町										
232号	稚内市	留萌市	遠別町	羽幌町	小平町	苫前町								
233号	旭川市	留萌市	深川市	秩父別町	北碓町									
234号	岩見沢市	苫小牧市	栗山町	由仁町										
235号	室蘭市	浦河町	苫小牧市	日高町	新ひだか町									
236号	帯広市	浦河町	芽室町	中札内村	大樹町	広尾町								
237号	旭川市	浦河町	美瑛町	富良野市	平取町	日高町								
238号	網走市	稚内市	北見市	紋別市	興部町	枝幸町	浜頓別町							
239号	網走市	留萌市	興部町	下川町	名寄市	士別市	苫前町							
240号	釧路市	網走市	津別町	美幌町										
241号	弟子屈町	帯広市	釧路市	足寄町	士幌町	上士幌町								
242号	網走市	帯広市	遠軽町	留辺蘂町	足寄町	幕別町	本別町							
243号	網走市	根室市	美幌町	弟子屈町	別海町									
244号	網走市	根室市	斜里町	標津町	別海町	小清水町								
272号	釧路市	標津町	別海町	中標津町	釧路町									
273号	帯広市	紋別市	上士幌町	上川町	滝上町									
274号	札幌市	標茶町	北広島市	長沼町	夕張市	日高町	清水町	釧路市						
275号	札幌市	浜頓別町	江別市	浦臼町	新十津川町	幌加内町	美深町							
276号	江差町	苫小牧市	喜茂別町	倶知安町	伊達市	千歳市								
277号	江差町	八雲町												
278号	函館市	森町	鹿部町											
279号	函館市	函館市												
280号	福島町	函館市												
333号	旭川市	北見市	上川町	遠軽町	佐呂間町									
334号	羅臼町	美幌町	網走市	大空町	斜里町	小清水町								
335号	羅臼町	標津町												
336号	浦河町	釧路市	えりも町	広尾町	大樹町	豊頃町	浦幌町							
337号	千歳市	小樽市	札幌市	江別市	当別町	石狩市	長沼町	南幌町						
338号	函館市	函館市												
391号	釧路市	網走市	標茶町	弟子屈町	小清水町	釧路町								
392号	釧路市	本別町	白糠町											
393号	小樽市	倶知安町	赤井川村											
450号	旭川市	紋別市	上川町	遠軽町										
451号	留萌市	滝川市	石狩市	当別町	新十津川町									
452号	夕張市	旭川市	三笠市	芦別市	美瑛町									
453号	札幌市	伊達市	恵庭市	千歳市	苫小牧市	洞爺湖町	壮瞥町							

注) 道路現況調査(H18.4.1現在)による。

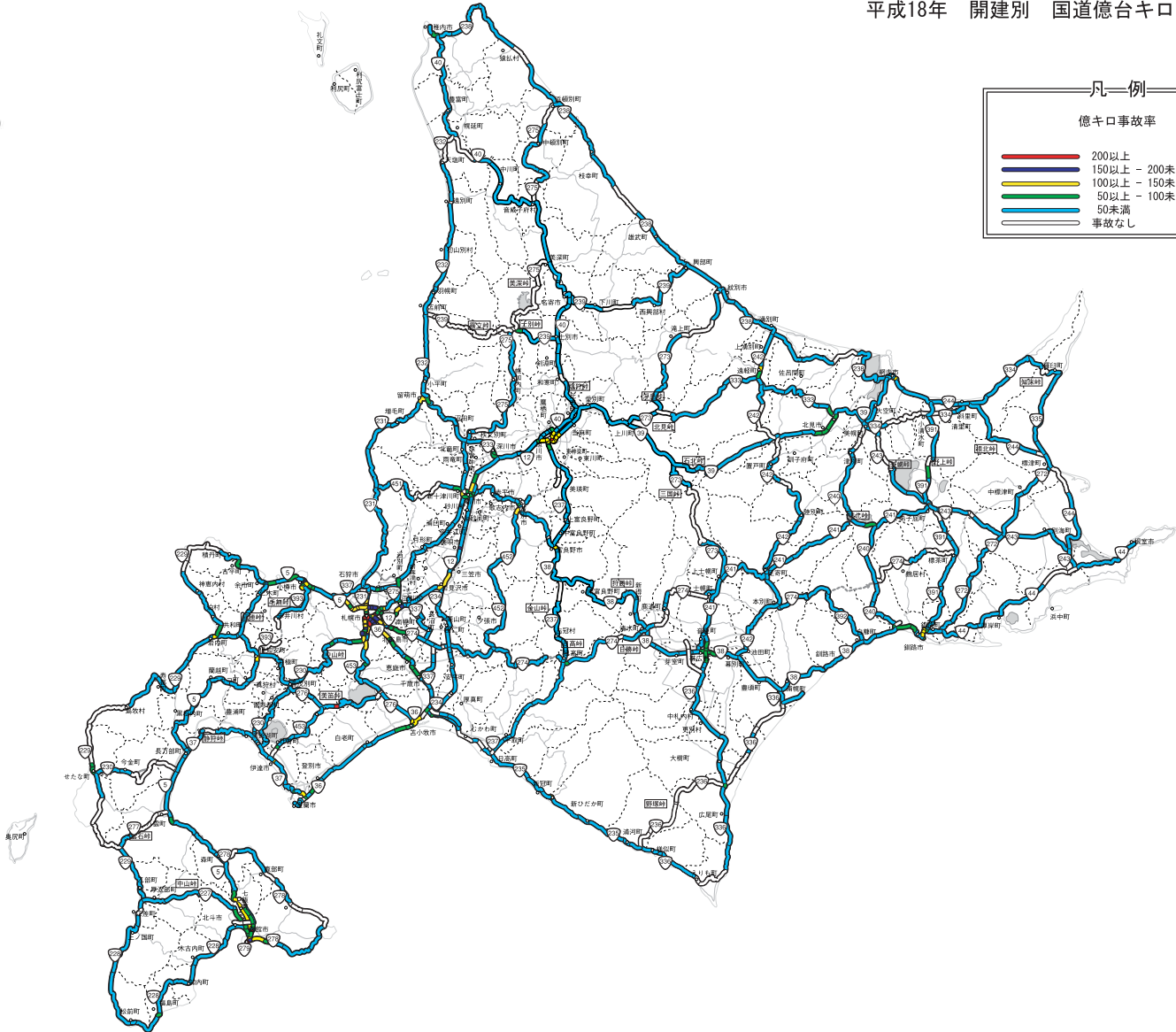
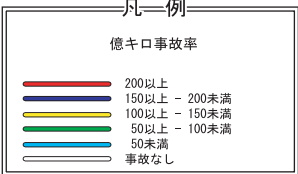


路線別道路現況

路線名	実延長 (km)	改良済 (km)	%	歩道等の設置現況			
				道路延長 (km)	%	のべ延長 (km)	%
5号	282.8	282.8	100.0	196.2	69.4	318.6	112.7
12号	145.1	145.1	100.0	150.7	103.9	272.9	188.1
36号	133.7	133.7	100.0	124.1	92.8	221.3	165.5
37号	80.5	80.5	100.0	43.6	54.2	60.0	74.5
38号	298.7	298.7	100.0	213.4	71.4	316.5	106.0
39号	216.6	216.6	100.0	151.7	70.0	220.1	101.6
40号	249.8	249.8	100.0	155.6	62.3	198.6	79.5
44号	124.1	124.1	100.0	39.3	31.7	60.2	48.5
227号	69.8	69.8	100.0	41.1	58.9	63.3	90.7
228号	151.4	151.4	100.0	107.9	71.3	159.3	105.2
229号	287.0	287.0	100.0	188.7	65.7	239.8	83.6
230号	152.5	152.5	100.0	100.0	65.6	137.1	89.9
231号	129.1	129.1	100.0	80.5	62.4	120.1	93.0
232号	128.6	128.6	100.0	82.3	64.0	102.2	79.5
233号	50.9	50.9	100.0	46.2	90.8	59.2	116.3
234号	69.5	69.5	100.0	58.0	83.5	83.9	120.7
235号	116.0	116.0	100.0	66.9	57.7	99.0	85.3
236号	139.1	139.1	100.0	63.6	45.7	87.0	62.5
237号	160.9	160.9	100.0	85.5	53.1	112.1	69.7
238号	319.6	319.6	100.0	184.1	57.6	230.4	72.1
239号	149.4	149.4	100.0	50.9	34.1	64.3	43.0
240号	118.1	118.1	100.0	40.5	34.3	54.1	45.8
241号	151.2	151.2	100.0	57.5	38.0	85.6	56.6
242号	184.7	184.7	100.0	91.4	49.5	131.6	71.3
243号	140.8	140.8	100.0	41.2	29.3	53.0	37.6
244号	143.4	143.4	100.0	56.5	39.4	81.0	56.5
272号	100.1	100.1	100.0	23.0	23.0	32.7	32.7
273号	168.0	168.0	100.0	60.8	36.2	70.2	41.8
274号	318.1	318.1	100.0	127.6	40.1	175.0	55.0
275号	281.5	281.5	100.0	167.3	59.4	231.7	82.3
276号	110.2	110.2	100.0	72.0	65.3	91.1	82.7
277号	32.6	32.6	100.0	5.2	16.0	6.5	19.9
278号	114.3	114.3	100.0	85.9	75.2	116.7	102.1
279号	1.8	1.8	100.0	1.8	100.0	3.7	205.6
280号	-	-	-	-	-	-	-
333号	104.5	104.5	100.0	32.4	31.0	42.5	40.7
334号	120.6	120.6	100.0	61.2	50.7	66.5	55.1
335号	42.4	42.4	100.0	24.4	57.5	34.9	82.3
336号	150.0	150.0	100.0	80.2	53.5	98.8	65.9
337号	76.8	76.8	100.0	70.5	91.8	92.1	119.9
338号	-	-	-	-	-	-	-
391号	116.2	116.2	100.0	65.7	56.5	80.2	69.0
392号	35.0	35.0	100.0	10.6	30.3	16.7	47.7
393号	51.9	51.9	100.0	9.4	18.1	11.3	21.8
450号	38.6	38.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
451号	54.9	54.9	100.0	20.9	38.1	22.5	41.0
452号	109.3	109.3	100.0	33.9	31.0	44.0	40.3
453号	88.7	88.7	100.0	64.8	73.1	83.1	93.7
合計	6308.8	6308.8	100.0	3535.0	56.0	4813.9	76.3

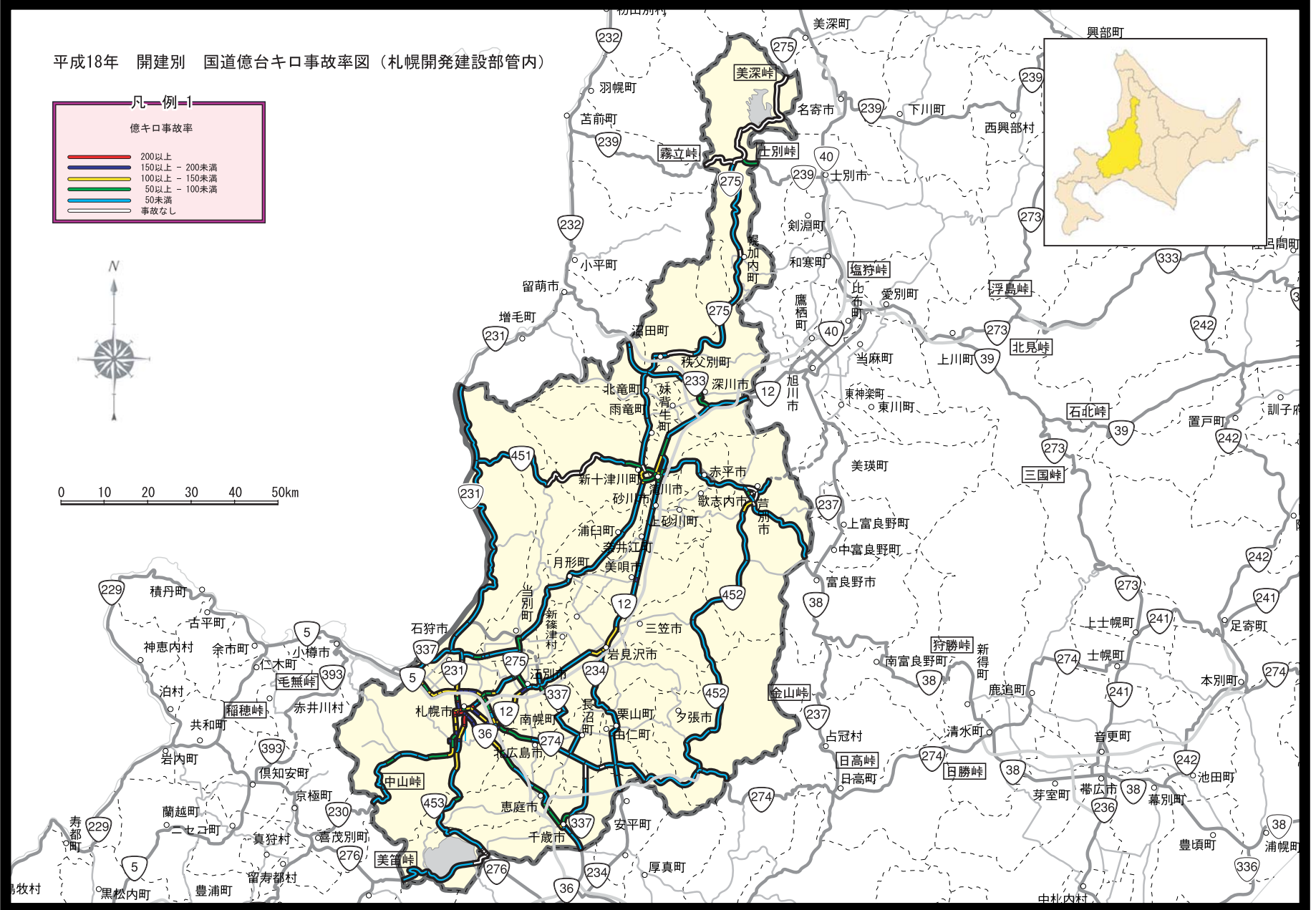
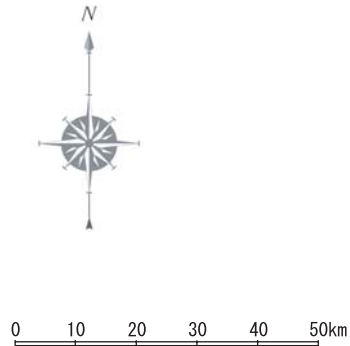
注) 道路現況調査(H18.4.1現在)による。ただし、ダブルウェイを除いている。

平成18年 開建別 国道徳台キ口事故率図（全道）

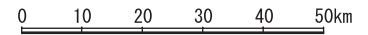
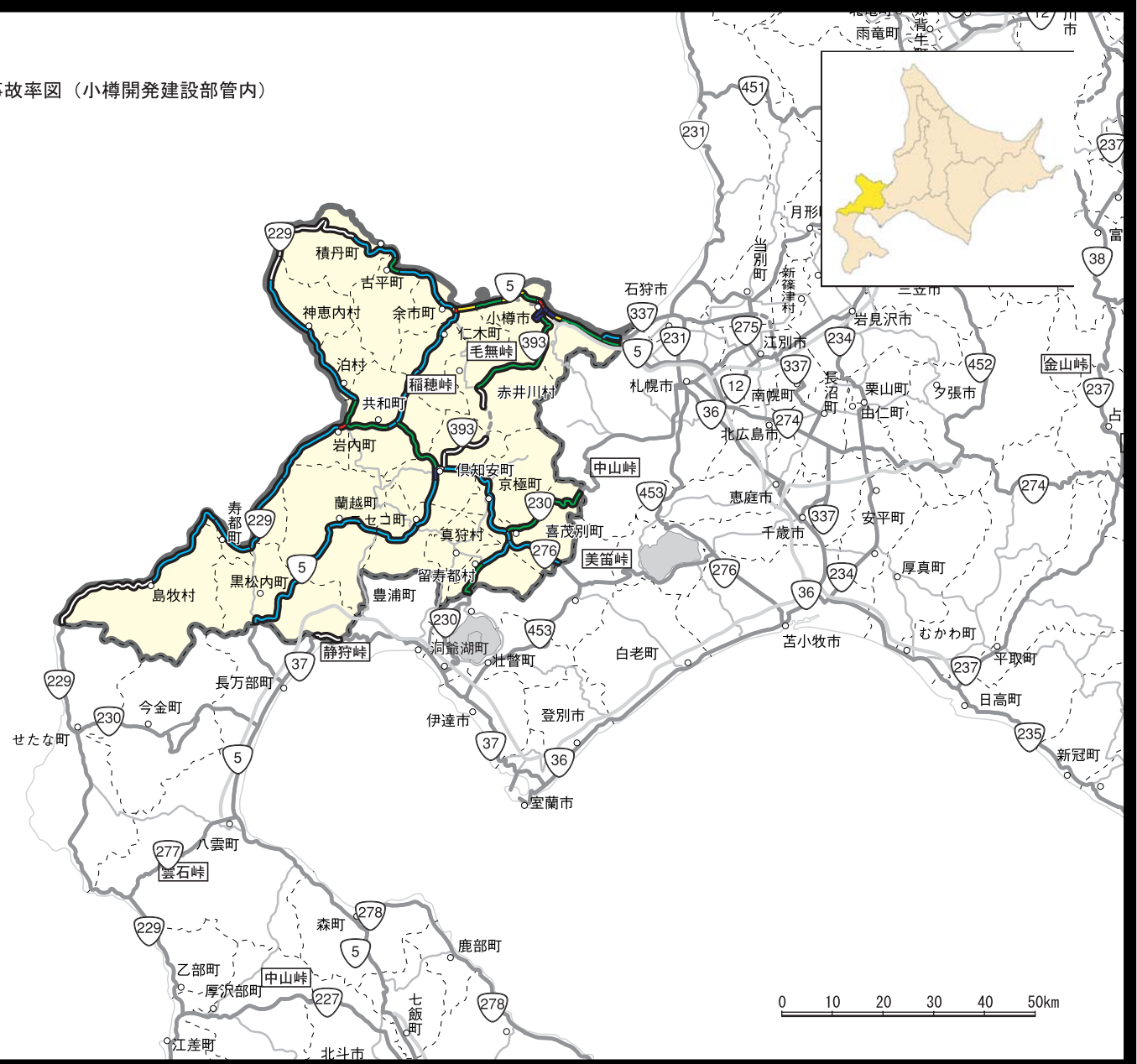
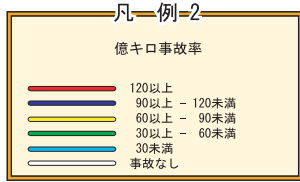


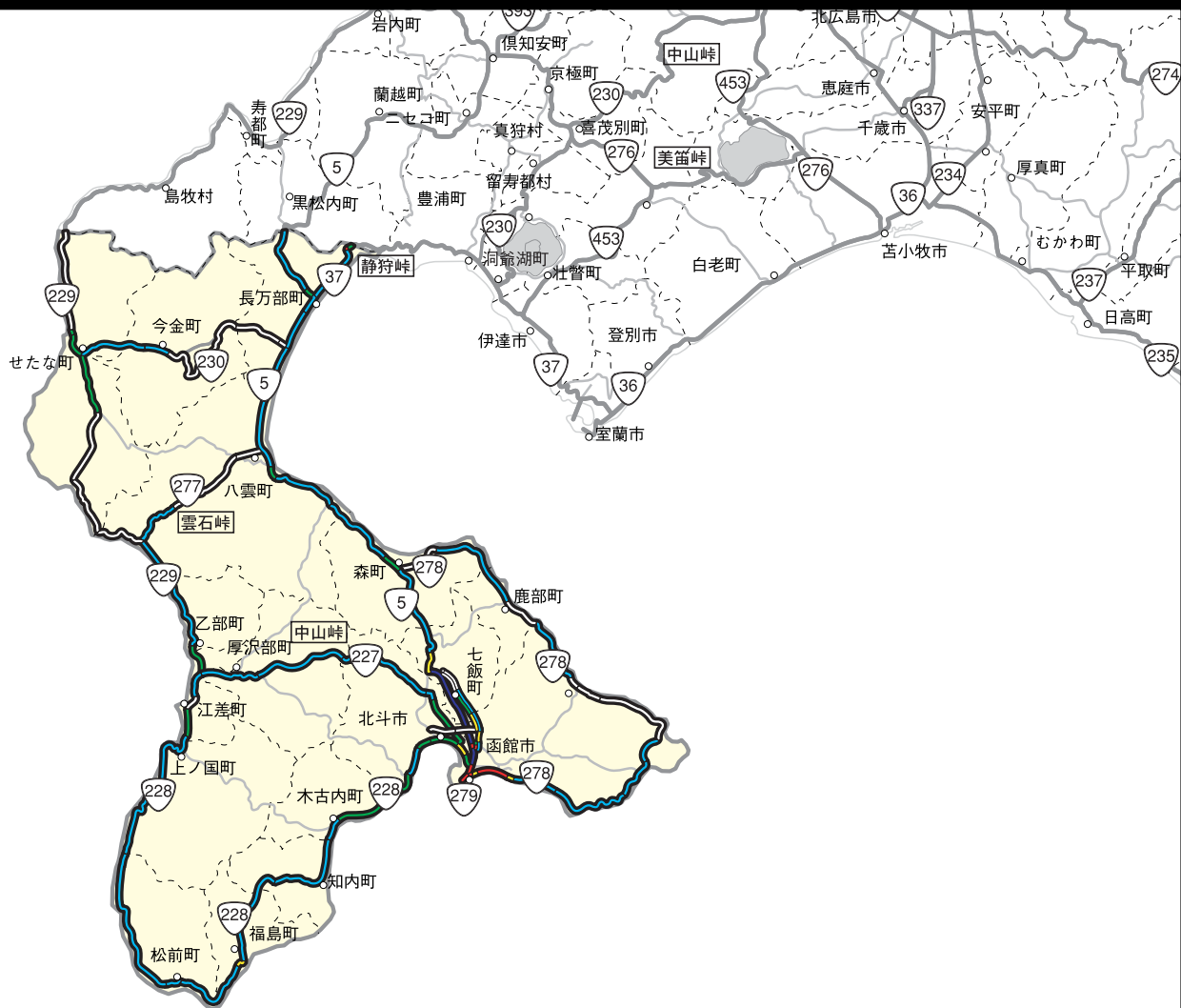
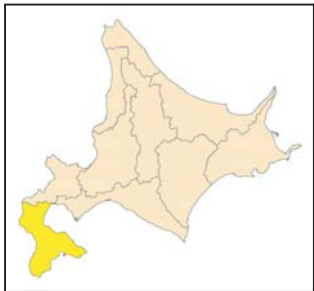
0 10 20 30 40 50km

平成18年 開建別 国道億台キ口事故率図（札幌開発建設部管内）



平成18年 開建別 国道億台キ口事故率図（小樽開発建設部管内）





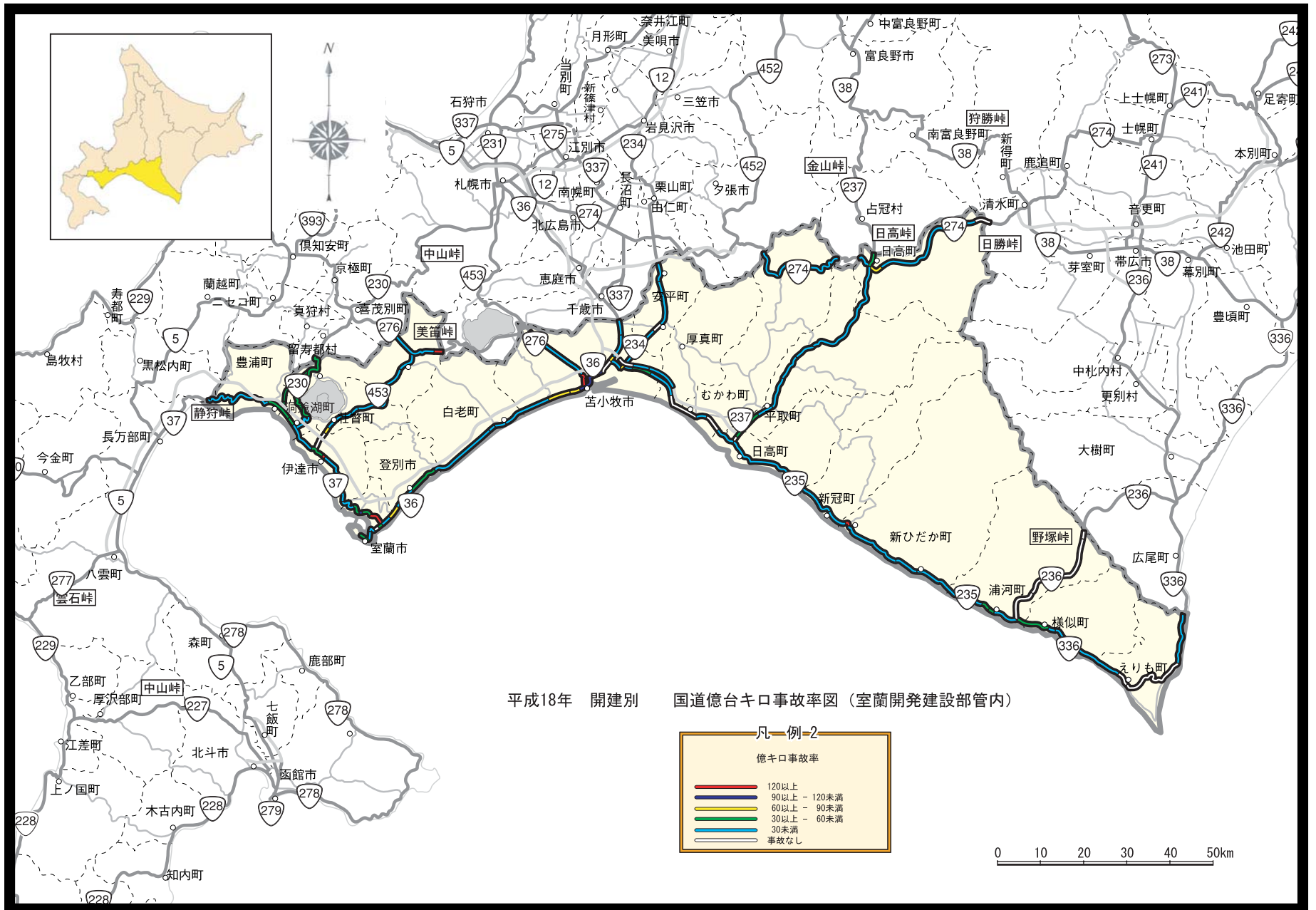
凡例-2

億キロ事故率

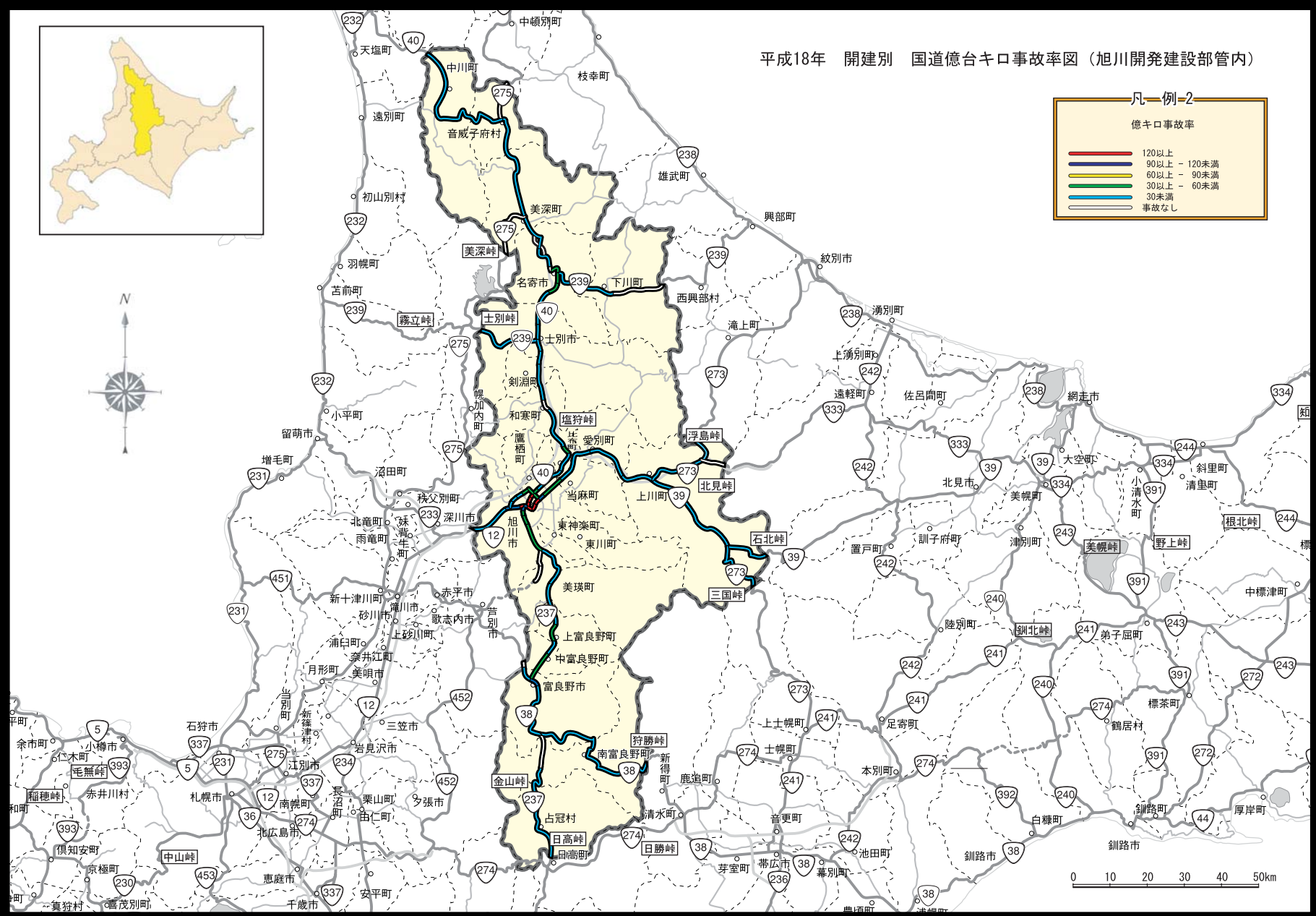
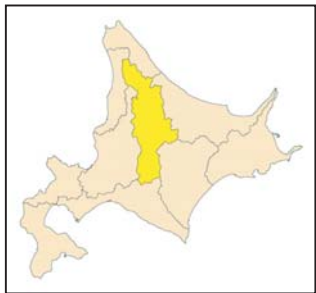
- 120以上
- 90以上 - 120未満
- 60以上 - 90未満
- 30以上 - 60未満
- 30未満
- 事故なし

平成18年 開建別 国道億台キロ事故率図 (函館開発建設部管内)

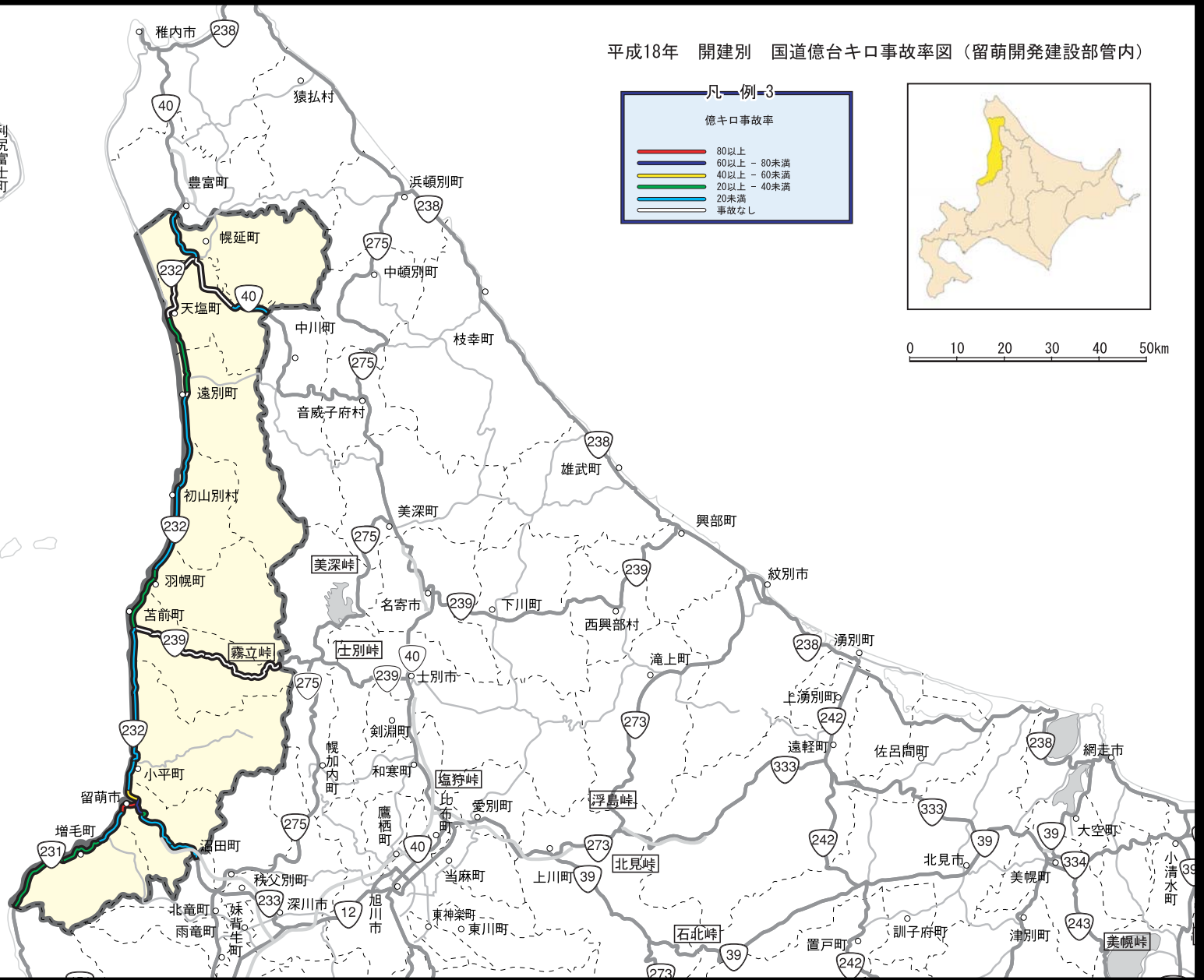
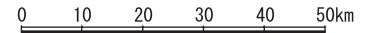
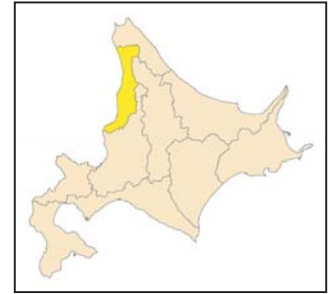
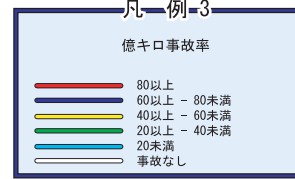




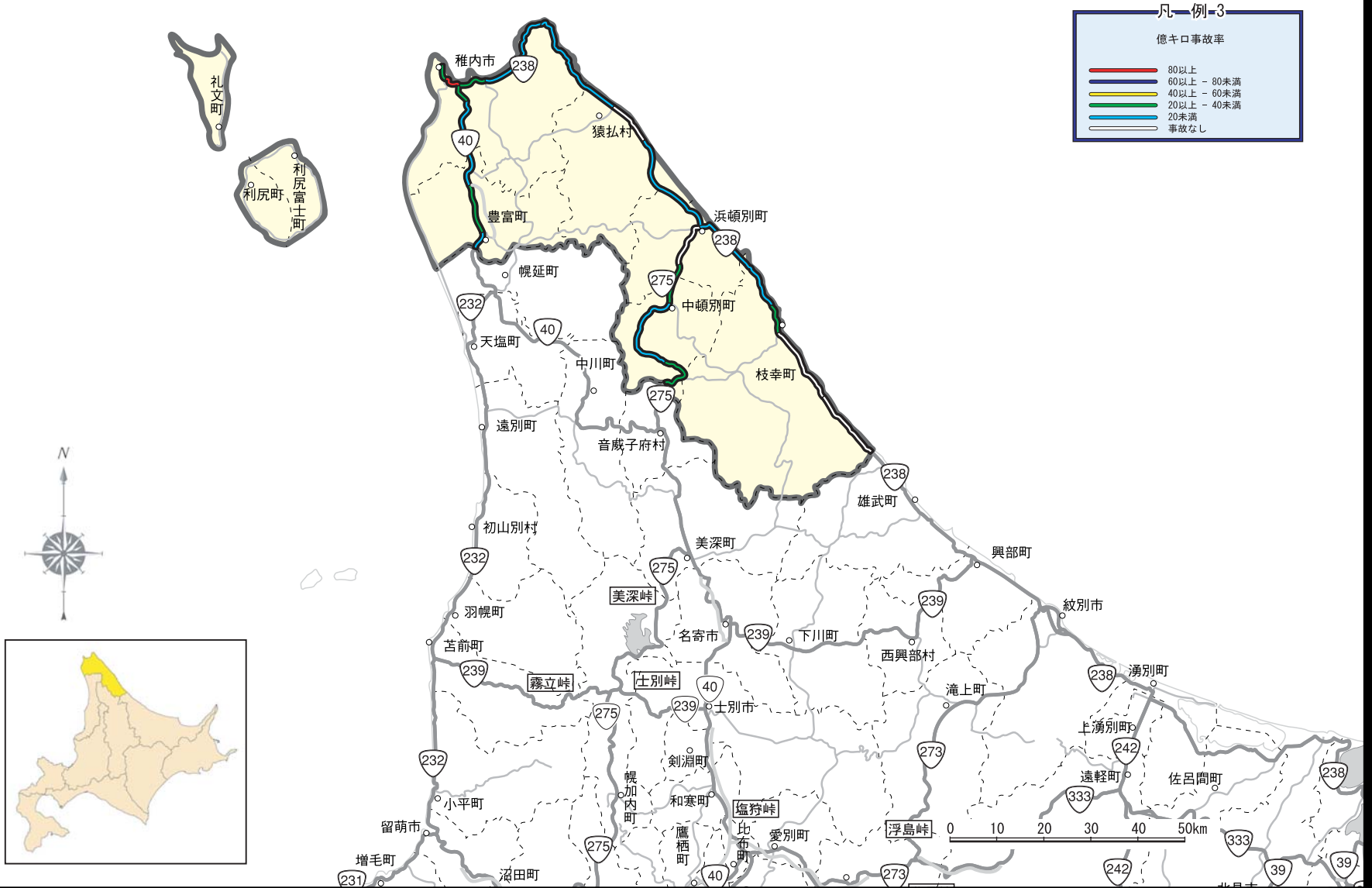
平成18年 開建別 国道億台キ口事故率図（旭川開発建設部管内）



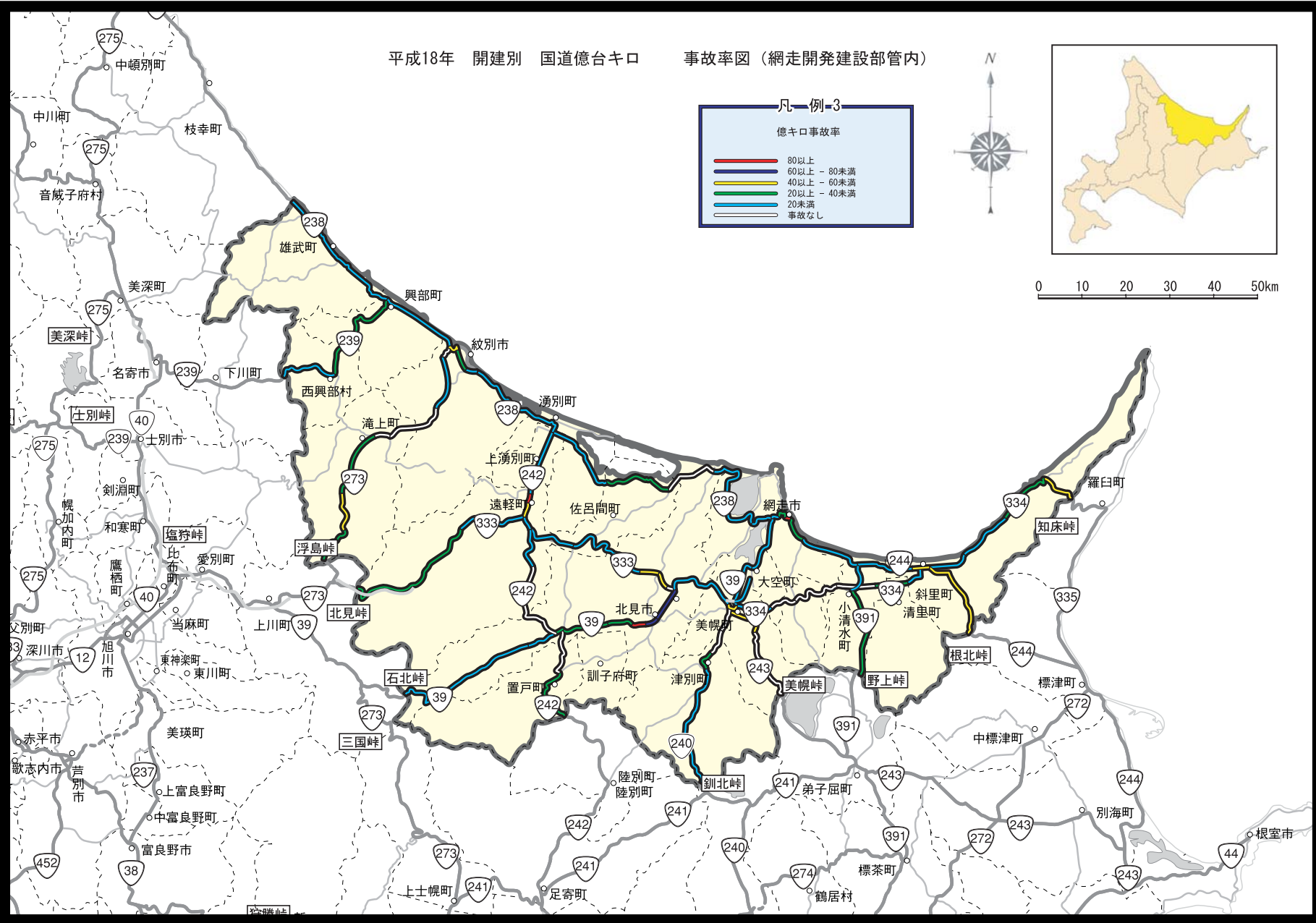
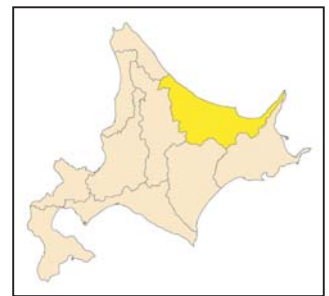
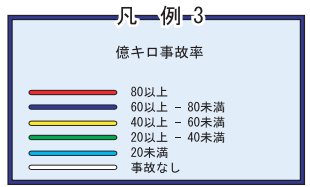
平成18年 開建別 国道億台キ口事故率図（留萌開発建設部管内）



平成18年 開建別 国道億台キ口事故率図（稚内開発建設部管内）



平成18年 開建別 国道億台キ口 事故率図（網走開発建設部管内）





平成18年 開建別 国道億台キ口 事故率図（釧路開発建設部管内）

