

5) 交通事故を減らす

～安全・安心な道づくり～

交通事故を減らすという政策目標は、

- ・ 死傷者事故率がどこまで減少しえたか（指標－13）
 - ・ バリアフリー化している歩道の割合がどれだけ向上したか（指標－14）
- で評価する。

【指標－13】道路交通における死傷事故率 (→76頁)

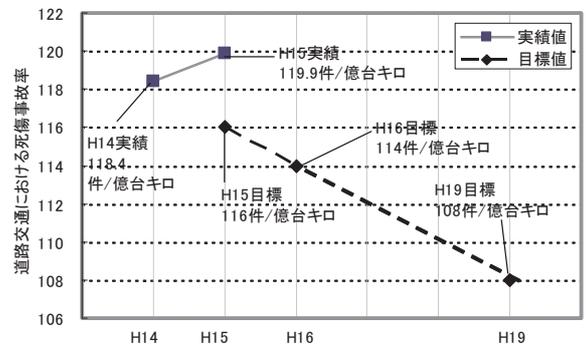
定義：自動車走行台キロあたりの死傷事故件数

中期的な目標：

- ・ 平成 19 年までに約 1 割削減し、1 億台キロあたり約 108 件とする
- ・ 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故を平成 19 年までに約 3 割抑止する
- ・ あんしん歩行エリア内の死傷事故を平成 19 年までに約 2 割抑止する（歩行者・自転車事故については約 3 割抑止）

■ 死傷事故率は前年より悪化

都道府県により死傷事故率の増減に大きな差。危険箇所を抽出し、重点対策を行う優先度明示方式(仮称)を導入し、効果的な対策を推進。



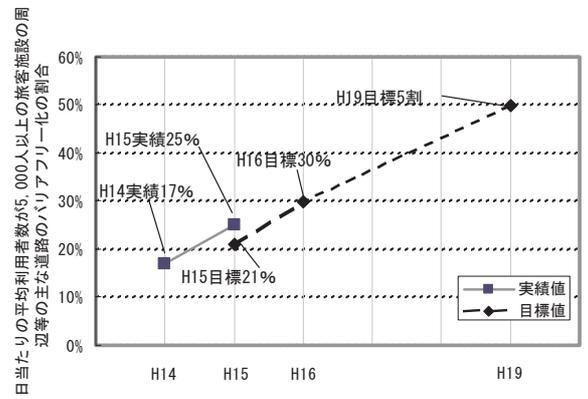
【指標－14】1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合 (→90頁)

定義：1日当たりの平均の利用者が5,000人以上の旅客施設周辺等における主な道路のうち、バリアフリー化された道路の割合

中期的な目標：平成 22 年度までに概成することを目標に、平成 19 年度までに約 5 割まで向上

■ 歩行空間のバリアフリー化の推進

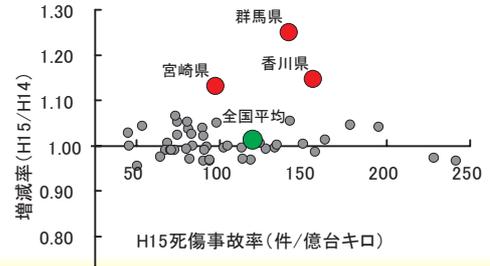
歩行空間のバリアフリー化は目標を上回り着実に進捗。さらなる推進には市区町村のバリアフリー基本構想策定の一層の推進がカギ。



(参考：交通安全施設等整備事業費等 4,507 億円 [平成 16 年度])

死傷事故率は前年より悪化

都道府県により死傷事故率の増減に大きな差、危険箇所を抽出し、重点対策を行う優先度明示方式(仮称)を導入し、効果的な対策を推進



(1) 指標の動向

- 死傷事故率は、1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数
- 平成14年の日本の死傷事故率は、118.4件/億台キロ。欧米に比べると2～6倍(図13-1)
ドイツ:58.6、フランス:18.7、イギリス:45.6、アメリカ:45.6(単位は件/億台キロ。アメリカは平成13年)。
- 平成15年の死傷事故率は119.9件/億台キロとさらに悪化
平成15年の死傷事故率(全国)は、対前年比1.2%増加(暫定値)し、119.9件/億台キロに後退。目標の116件/億台キロは達成できず。
- 一方、交通事故死者率は減少。歩道の設置等により、致死率の高い事故が年々減少
死傷事故率が悪化する一方で、交通事故死者率(走行台キロあたりの死者数)は減少(対前年7.5%減)。歩道設置による人对車両事故の抑止、中央分離帯設置による正面衝突事故の抑止等、致死率の高い事故の対策が進んでいることも要因の1つ。(図13-2,3)

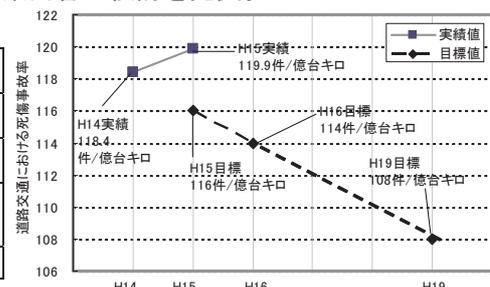
(2) 達成度報告(昨年度の成果)

- 過半数の都道府県で死傷事故率が減少した一方で、群馬、香川、宮崎では大幅に悪化
死傷事故率が前年より改善した都道府県は25と過半数となっている。鳥取(対前年比4.6%減)、茨城(同3.5%減)、神奈川(同3.5%減)の3県は大きく改善。群馬(同25%増)、香川(同15%増)、宮崎(同13%増)の3県は大幅に悪化。
- 最も顕著に増加している事故類型は追突事故
追突事故が、全事故の増加件数(11,272件、1.2%増)を上回る11,748件増加(4.2%増)。追突事故の4割は前方不注意が原因。
- 直轄国道では死傷事故率の高い区間を抽出して対策を行い、大きな効果を得ているところも
岡山国道事務所では、死傷事故率の高い区間を事故対策実施区間に選定し、重点的に対策を行うことで、1年に14件発生していた追突事故を撲滅するなど、効果的に事故を削減。(図13-7,8,9)

(3) 業績計画(今後の取組み)

- 死傷事故率の高い区間を抽出し重点投資を行う優先度明示方式(仮称)(事故率曲線)を導入
道路の区間毎の死傷事故率を求め、これを高い順に並べた「事故率曲線」を作成し、それを基に重点投資を行う区間を抽出する優先度明示方式(仮称)(事故率曲線)を導入して、効果的な対策を推進。
- 担当者の経験に基づく対策立案からデータに基づく対策立案への転換
「交通事故対策・評価マニュアル」を用いて、科学的な分析に基づく効果的な対策立案を支援。さらに、学識経験者等によるアドバイザー会議を開催し、対策内容の検討を充実。

平成14年度実績	118.4件/億台キロ	
平成15年度	実績	119.9件/億台キロ※平成15年度暫定値
	目標	約116件/億台キロ
中期的な目標	平成19年度までに約108件/億台キロとする ※その他(78頁記載)	
平成16年度の目標	約114件/億台キロ	



担当：道路局 地方道・環境課

(1) 指標の動向

■平成14年の日本の死傷事故率は、118.4件/億台キロ。欧米に比べると2~6倍

日本の死傷事故率は、1970年代後半までに急激に低下したものの、その後あまり低下せず、平成14年（2002年）の死傷事故率は118.4件/億台キロとなっている（図13-1）。欧米諸国の死傷事故率は、フランスは18.7件/億台キロ、イギリス、アメリカ^{*}は45.6件/億台キロ、ドイツは58.6件/億台キロとなっており、日本は、同じ距離を走行した場合、これらの国々に比べ2倍から6倍も事故に遭いやすい状況にあると言える。

（※ アメリカの死傷事故率は平成13年（2001年））

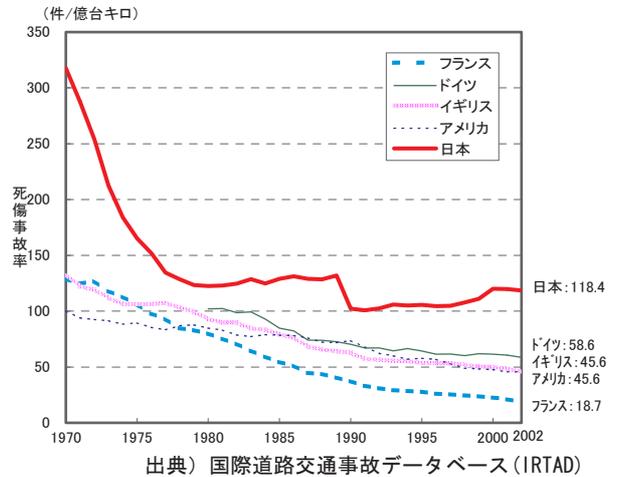


図13-1 死傷事故率の国際比較

■平成15年の死傷事故率は、119.9件/億台キロとさらに悪化

平成15年の死傷事故率（全国）は、死傷事故件数が対前年11,272件増加して過去最悪の947,993件となったことにより、対前年比1.2%増加（暫定値）し、119.9件/億台キロに後退した。

X年の死傷事故率は、「X年の死傷事故件数÷X年の走行台キロ」により求めるが、最新データについては、走行台キロのデータが現時点では得られないため暫定値として「(X-1)年の走行台キロ」を用いている。確定値は平成15年度の走行台キロ決定後に算出する。

■一方、交通事故死者率は減少。歩道の設置等により、致死率の高い事故が年々減少

死傷事故率が増加する一方で交通事故死者率は1.05人/億台キロから0.97人/億台キロへと大幅に減少(対前年7.5%減)した。これは、シートベルト着用率の向上や、飲酒運転の減少、車両安全性能の向上等の効果に加え、歩道設置による人対車両事故の抑止（図13-2）、中央分離帯設置による正面衝突事故の抑止（図13-3）等これまで実施してきた道路交通環境の整備により、比較的致死率の高い事故の対策が進んでいることも大きな要因と考えられる。

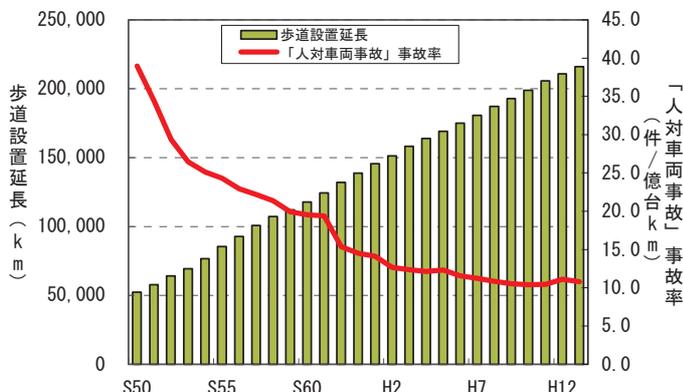


図13-2 歩道設置による人対車両事故の抑止

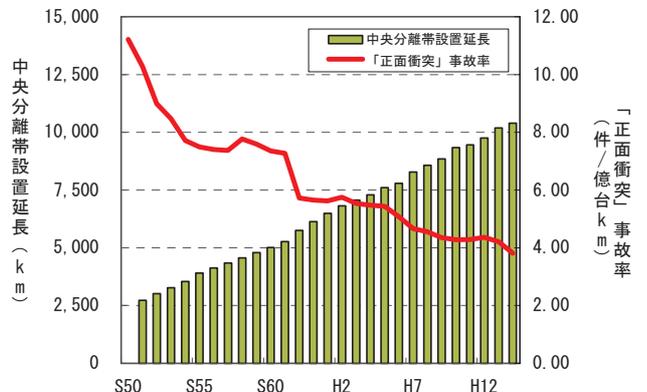


図13-3 中央分離帯設置による正面衝突事故の抑止

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

■生活道路で事故が多発

自動車専用道路と、それ以外の幹線道路（一般国道、主要地方道、一般都道府県道）、生活道路の死傷事故率を比較すると、幹線道路は自動車専用道路の約8倍も高く、さらに、生活道路は幹線道路の約2倍と高くなっている（図13-4）。

また、事故発生時の状態別の交通事故死者数を分析すると、歩行中・自転車乗用中の交通事故死者数が全交通事故死者数の約4割を占めるなど、歩行者・自転車の事故が多く発生していることがわかる（図13-5）。特に、歩行中の交通事故死者については、約6割が自宅から500m以内で事故にあっており、歩行が中心となる自宅周辺の生活道路における安全性が確保できていない（図13-6）。

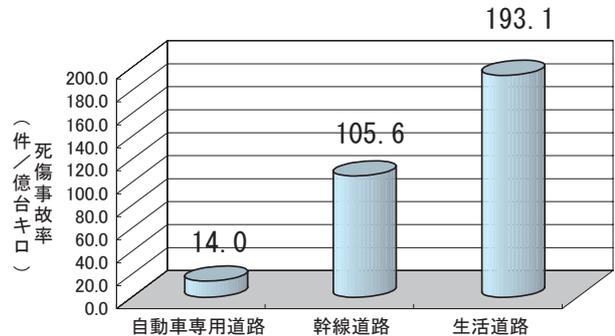


図13-4 道路種類別死傷事故率(平成15年)

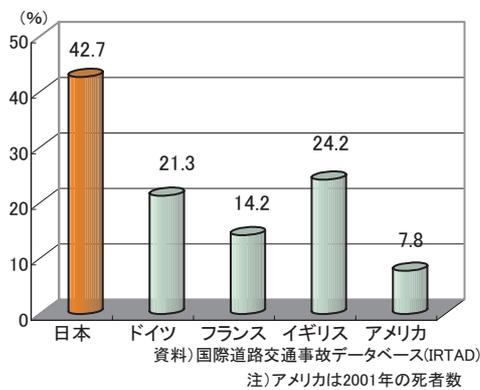


図13-5 交通事故死者数に占める歩行者・自転車利用者の割合(30日以内死者)(平成15年)

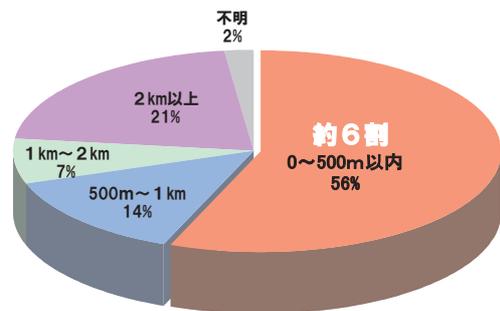


図13-6 自宅からの距離別死亡事故発生状況(平成15年)

中期的な目標	<ul style="list-style-type: none"> ○死傷事故率を平成19年までに約1割削減し、1億台キロあたり約108件とする ○事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故を平成19年までに約3割抑止する ○あんしん歩行エリア内の死傷事故を平成19年までに約2割抑止する(歩行者・自転車事故については約3割抑止)
--------	---

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■過半数の都道府県で死傷事故率が減少した一方で、群馬、香川、宮崎では大幅に悪化

都道府県別では、過半数の25都道府県で死傷事故率が減少した。最も減少率が大きい鳥取県は、4.6%の減少となっているが、最も増加率が大きい群馬県は25%も増加している。この他、香川県(15%増)、宮崎県(13%増)と特定の県で大幅に増加している。仮にこの3県の増加がなければ、死傷事故率は118.9件/億台キロにとどまる計算になる。

また、事故件数では大都市部を抱える都道府県で増加件数が多く、群馬県(4,709件増)、愛知県(3,041件増)、大阪府(2,590件増)となっている。

■最も顕著に増加している事故類型は前方不注意による追突事故

最も顕著に増加している事故類型は追突事故であり、仮に追突事故が増加しなければ事故件数は減少したことになる。追突事故は、単純な前方不注意による事故が約4割と多く、対策立案の難しい事故タイプの1つである。

■直轄国道においては、死傷事故率により管内直轄国道の対策実施箇所を抽出するなどにより、集中的な対策を実施し、大きな効果を得ている。

a) 死傷事故率の高い区間を事故対策実施区間に選定し、効果的に事故を削減

岡山国道事務所では、管理区間を200mピッチで区切り、各区間の死傷事故率を算出するなどにより、重点的に対策を実施する箇所を抽出した。具体的には、平成14年の事故件数が多い「交通事故ワースト20」、死傷事故率が全国平均の5倍以上等の「事故危険箇所」、単位面積当たりの事故件数の多い「あんしん歩行エリア」のいずれかに該当する区間、死傷事故率が管内平均の5倍以上の区間、死亡事故等の重大事故が近年連続して発生している区間を抽出した(図13-7)。

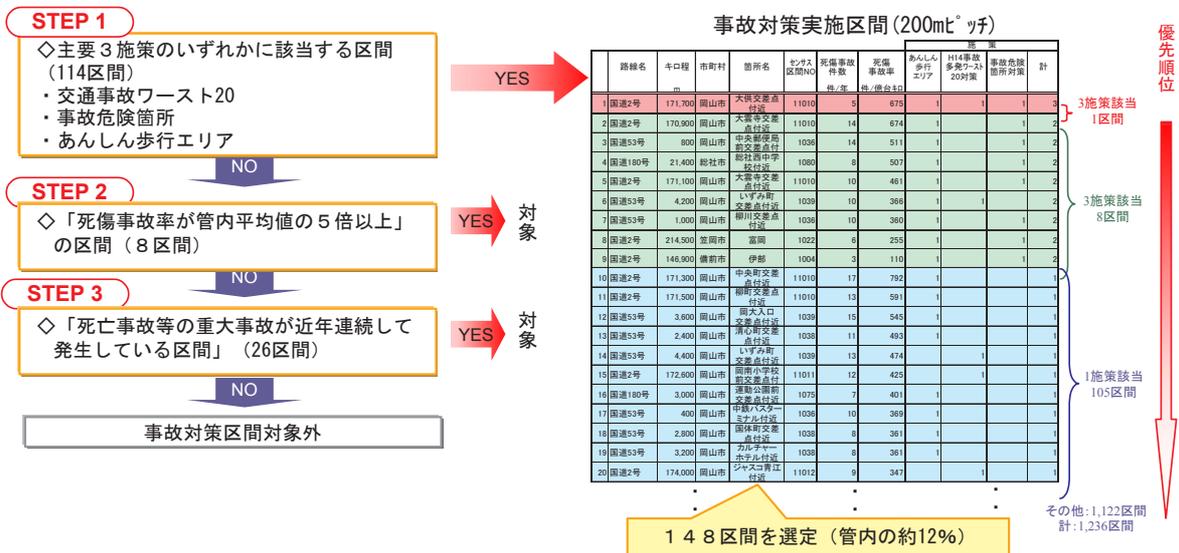


図13-7 事故対策実施区間の選定フロー

この方法により抽出された一般国道53号清心町交差点では、クレスト部(昇り勾配から下り勾配へ変化する区間)において多発していた追突事故を抑止するため、区画線を太くして走行車線が狭く見えるようにする工夫や減速マークの標示により速度低下を図るとともに、交差点のカラー舗装を実施してドライバーの注意喚起を行った結果、1年間に14件発生していた追突事故がゼロになり、全事故件数でも約3割減少した(図13-8,9)。

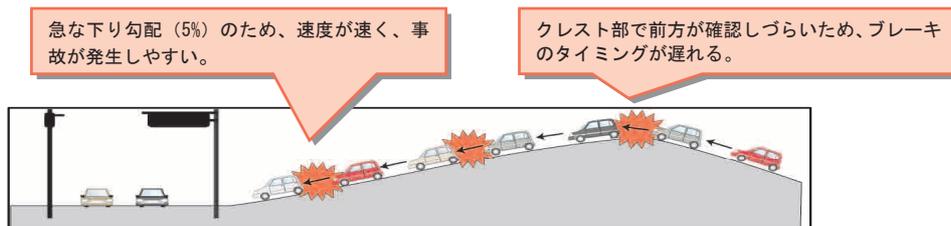


図13-8 一般国道53号清心町交差点の事故状況

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

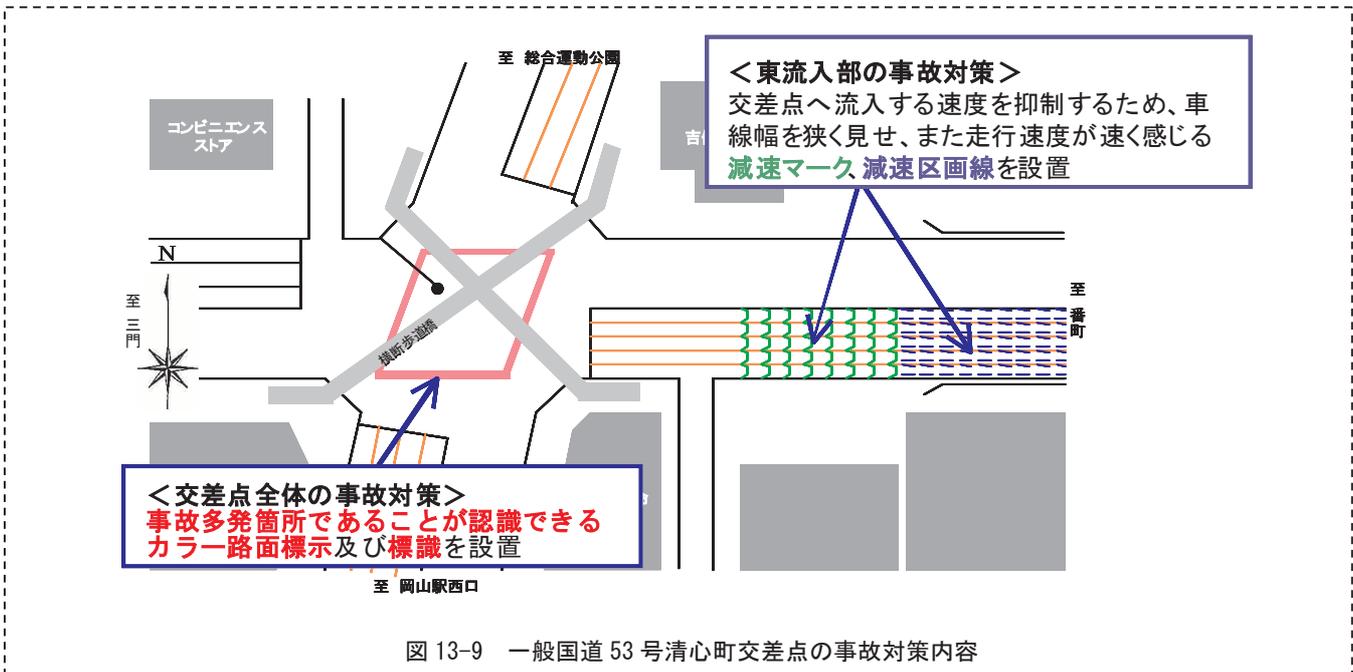


図 13-9 一般国道 53 号清心町交差点の事故対策内容

b) 死傷事故率が高い区間を迂回するバイパスの全線開通により、市内の事故件数を 1 割抑止

金沢河川国道事務所が管理する小松市内の国道 8 号は、慢性的に混雑し、死傷事故率は 218 件/億台キロと幹線道路平均の 2 倍以上の事故率となっていたが、この区間を迂回する小松バイパス(延長 15.6km。自動車専用道路)を整備したことにより、国道 8 号(現道)の事故が過去 5 年間平均 283 件から 200 件と 83 件減少した。また、他の幹線道路、生活道路においても事故が減少しており、これは小松バイパスに交通が転換し、これらの道路の交通量が減ったことが大きな要因と考えられる(図 13-10)。小松市では、平成 11~14 年に平均 1,005 件の事故が発生していたが、バイパスが開通した平成 15 年には 778 件と 227 件減少し、その約 4 割が小松バイパスによる効果と考えられる。

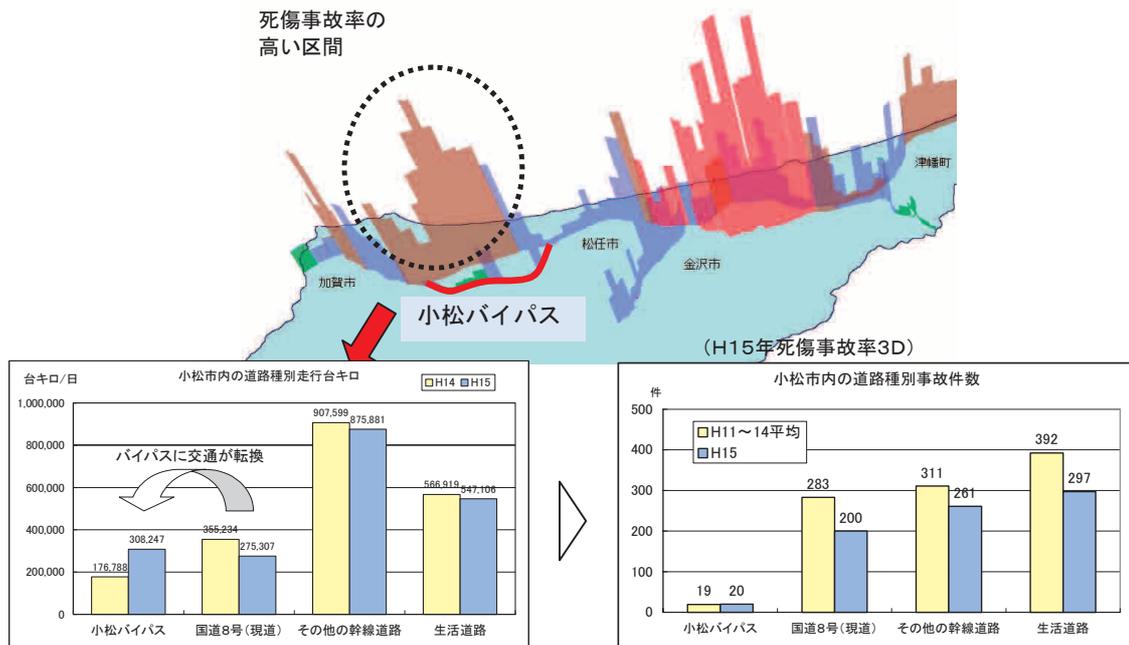
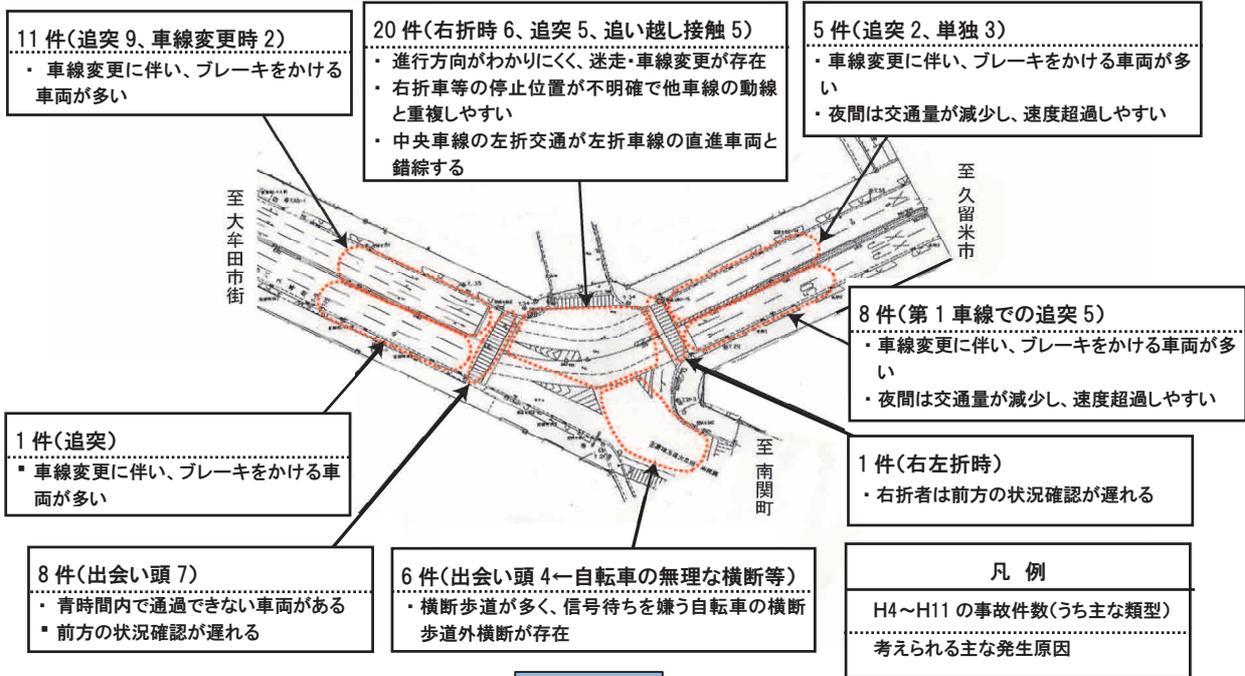


図 13-10 国道 8 号小松バイパス整備による事故削減効果

c) 方向別に車線を着色して交通事故が9割削減

福岡国道事務所では、死傷事故率の高い一般国道208号東新町2丁目交差点において、事故の発生要因を段階的に分析し、その結果を踏まえた対策の効果的な組み合わせにより、死傷事故件数が約9割削減した(図13-11)。

事故発生要因の分析



分析を踏まえた対策の組み合わせ

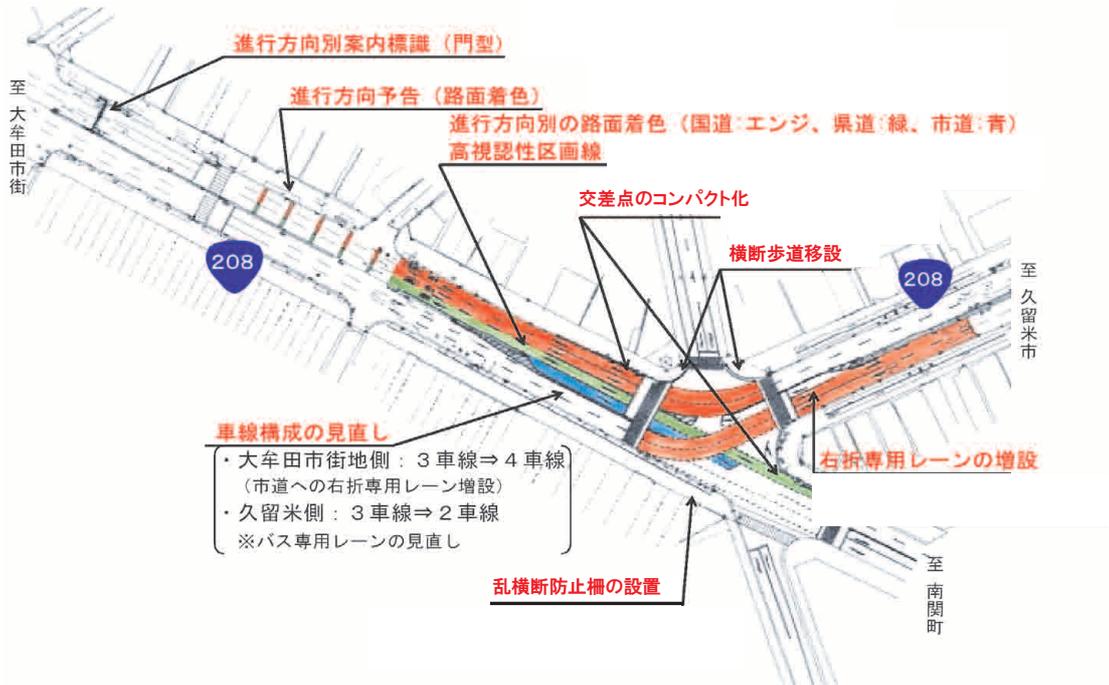


図13-11 国道208号東新町2丁目交差点の対策内容

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

■「事故危険箇所」、「あんしん歩行エリア」の対策に着手

事故多発地点緊急対策事業（平成 8～14 年度）では約 3 割の事故抑止効果があり、対策実施箇所については一定の効果がみられる。平成 15 年度より新たに死傷事故率の高い箇所で集中的に対策を実施する「事故危険箇所対策」を推進しており、平成 15 年度は約 700 箇所に対策に着手した。

生活道路については、平成 15 年度より、事故が多発する地区として指定した「あんしん歩行エリア」における面的・総合的な対策を推進しており、平成 15 年度は約 400 地区に対策に着手した。

■一部の箇所では、対策実施後も事故が増加

a) 対策が不十分で、事故倍増

高崎河川国道事務所が管理する一般国道 17 号倉賀野交差点は、10 年に 1 度死亡事故が発生する可能性が高い箇所として抽出された「事故多発地点」に位置づけられたものの、既に右折レーンの延伸や排水性舗装等一定の交通安全対策を実施していたため、夜間事故対策として道路照明を 1 箇所増設するに留まった。しかしその後、交差する県道の沿道に郊外型大型店舗や総合アミューズメント施設の建設が相次ぎ、交差点付近の交通量が増大したことにより、対策実施前に 3.25 件/年だった事故件数が 8 件/年に倍増した。このため、平成 13 年度に追突事故対策としてドットライン（区画線の内側に破線を描いて走行車線を狭く見せることにより、ドライバーの注意喚起を行うもの）を設置し、対策効果を得られているが、なおも対策実施前件数を下回ることができないため、今後群馬県道路交通環境安全推進連絡会等で事故分析し、対策を実施することとしている。

b) 着目しなかった事故が大幅増

香川河川国道事務所では、一般国道 11 号において、中央帯を横切って反対車線側の施設へ流入する車両と反対車線を直進する車両との衝突事故を抑止することを主な目的として、中央帯にラバーポールを設置する対策を実施した。これらの事故は対策実施前の 6 年間で 2 件発生していたが、対策実施後の 4 年間にも 2 件発生しており、また他の事故類型も含めると、対策実施前に 1 件/年だった事故件数が 3 件/年と増加しており、十分な効果が得られていない。なお、この箇所については、今後、香川県警等と現地診断等連携を図り対策の検討を進めていくこととしている。

(3) 業績計画（今後の取組み）

■優先度明示方式(仮称)（事故率曲線）の導入

岡山国道事務所等一部の直轄国道事務所において実施した死傷事故率によるマネジメントが一定の効果が得られた。その成果を踏まえ、直轄国道について、区間ごとの死傷事故率と対策実施箇所を図示した「事故率曲線」を用いることにより重点的な対策の実施を図る新たなマネジメント手法を導入する。平成 17 年度の事業箇所の選定にあたっては、死傷事故率が一定水準以上の区間のみを重点対策箇所とし、集中的な対策を実施する。（図 13-12）

※優先度明示方式(仮称)（事故率曲線）

幹線道路を交差点と単路部別に一定の区間に分割（全国約 89 万区間）した上で、死傷事故率が高い区間順に並び替えた曲線。幹線道路においては、約 43 万区間では 4 年間で 1 件も事故が発生しておらず、また、全体の 1 割に満たない区間に全事故の半数以上が発生している。このことから、事故率の高い区間に集中的に対策を実施することが効果的である。

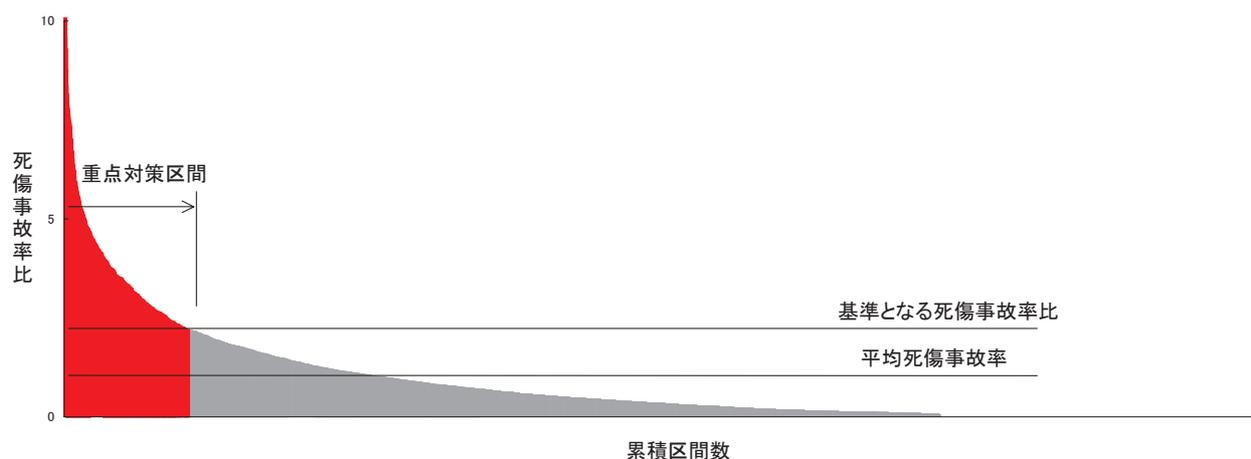


図 13-12 優先度明示方式(仮称)(事故率曲線)のイメージ

■交通事故対策・評価マニュアル及び地方版アドバイザー会議の活用

効果的な交通事故対策を推進するため、対策の立案から評価までの手順、留意点等についてまとめた「交通事故対策・評価マニュアル」を作成する。マニュアルは、事故の発生過程、事故を誘発する道路環境要因等を科学的に分析することで、効果的な対策を立案できるとともに、事後評価の実施により追加対策の必要性検討や他の箇所における対策立案の参考にも活用できるよう作成することとしている。

【関連する平成16年度の主な施策】

- 幹線道路ネットワークの体系的な整備
- あんしん歩行エリアの整備
- 歩行空間のバリアフリー化
- 事故危険箇所の集中的な対策
- ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進
- 交通安全施設等の整備

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

(4) バックデータ

1) 都道府県別道路種類別死傷事故率 暫定値 (平成 15 年)

- ポイント： ①群馬県、香川県、宮崎県では死傷事故率が10件/億台キロ以上悪化。
 ②死傷事故率は、概ね大都市部の存する都府県で高くなっているが、平成14年度との比較では、死傷事故率が最悪の神奈川県と二番目に悪い東京都が最も改善。

都道府県	死傷事故率(H15暫定値) (件/億台キロ)						死傷事故率(H14)		増減(H15-H14)			
	全道路	(順位)	自専道	(順位)	幹線道路	(順位)	生活道路	(順位)	全道路	(順位)		
北海道	68.6	(7)	8.2	(18)	49.3	(4)	120.1	(19)	68.3	(7)	0.3	(27)
青森県	92.0	(24)	7.1	(8)	67.9	(9)	153.7	(30)	92.3	(24)	-0.3	(22)
岩手県	45.3	(2)	6.5	(4)	42.2	(1)	64.5	(3)	44.2	(1)	1.2	(30)
宮城県	81.5	(16)	7.6	(11)	69.5	(11)	134.5	(24)	78.7	(15)	2.8	(36)
秋田県	53.5	(4)	10.6	(28)	44.8	(3)	78.3	(4)	51.3	(3)	2.2	(35)
山形県	83.1	(18)	19.0	(43)	73.1	(16)	111.8	(15)	81.1	(17)	2.1	(34)
福島県	82.1	(17)	7.7	(14)	78.6	(20)	115.6	(17)	84.6	(19)	-2.5	(8)
茨城県	94.2	(25)	9.4	(23)	82.9	(21)	139.9	(26)	97.6	(27)	-3.4	(5)
栃木県	90.6	(21)	6.7	(5)	85.4	(24)	131.5	(22)	87.3	(21)	3.3	(37)
群馬県	141.6	(38)	13.1	(36)	122.7	(37)	222.1	(37)	113.4	(31)	28.2	(47)
埼玉県	162.3	(43)	15.0	(40)	122.8	(38)	311.8	(44)	160.4	(43)	1.9	(42)
千葉県	134.6	(37)	16.9	(41)	101.4	(30)	252.2	(41)	135.4	(39)	-0.8	(15)
東京都	229.3	(46)	33.1	(47)	226.7	(47)	357.4	(46)	235.6	(46)	-6.4	(2)
神奈川県	241.1	(47)	19.2	(44)	221.3	(46)	456.6	(47)	249.8	(47)	-8.7	(1)
山梨県	91.1	(23)	11.4	(34)	105.8	(33)	116.0	(18)	89.2	(22)	1.9	(33)
長野県	73.0	(11)	7.7	(12)	70.3	(12)	110.0	(14)	73.8	(13)	-0.8	(14)
新潟県	67.1	(6)	8.1	(17)	64.1	(7)	101.6	(11)	67.8	(6)	-0.7	(16)
富山県	83.6	(19)	7.8	(15)	74.9	(17)	122.1	(20)	83.8	(18)	-0.2	(23)
石川県	89.4	(20)	7.0	(7)	83.5	(23)	135.5	(25)	92.5	(25)	-3.1	(6)
岐阜県	74.9	(13)	8.0	(16)	69.2	(10)	108.7	(13)	73.2	(12)	1.7	(31)
静岡県	149.9	(40)	9.3	(22)	140.2	(42)	257.4	(42)	149.3	(41)	0.6	(29)
愛知県	141.8	(39)	10.9	(29)	118.6	(35)	251.3	(40)	134.5	(38)	7.4	(42)
三重県	74.5	(12)	13.3	(38)	71.9	(14)	107.2	(12)	70.9	(9)	3.6	(38)
福井県	64.3	(5)	7.2	(9)	61.1	(6)	89.7	(5)	66.0	(5)	-1.7	(11)
滋賀県	80.8	(15)	7.7	(13)	100.8	(29)	99.1	(10)	76.8	(14)	4.0	(39)
京都府	157.5	(42)	9.7	(26)	142.3	(43)	237.6	(39)	159.9	(42)	-2.4	(10)
大阪府	195.0	(45)	19.6	(46)	216.4	(45)	298.1	(43)	187.4	(45)	7.6	(44)
兵庫県	134.2	(36)	19.3	(45)	133.7	(40)	229.0	(38)	134.1	(37)	0.1	(26)
奈良県	118.6	(33)	17.0	(42)	105.1	(31)	196.6	(35)	122.6	(34)	-4.0	(3)
和歌山県	113.4	(31)	11.3	(33)	106.3	(34)	150.1	(28)	116.9	(33)	-3.5	(4)
鳥取県	50.3	(3)	5.2	(3)	51.7	(5)	52.2	(1)	52.7	(4)	-2.4	(9)
島根県	45.3	(1)	9.5	(24)	42.7	(2)	55.7	(2)	45.3	(2)	0.0	(25)
岡山県	128.2	(35)	11.1	(31)	119.9	(36)	188.2	(34)	129.1	(36)	-0.9	(12)
広島県	113.6	(32)	13.2	(37)	105.5	(32)	181.5	(33)	114.2	(32)	-0.6	(20)
山口県	70.5	(8)	9.0	(21)	71.9	(15)	91.9	(6)	71.2	(10)	-0.7	(18)
徳島県	94.8	(26)	8.3	(19)	92.9	(28)	113.8	(16)	97.8	(28)	-3.0	(7)
香川県	155.8	(41)	9.6	(25)	156.0	(44)	198.4	(36)	135.9	(40)	19.9	(46)
愛媛県	102.4	(29)	8.9	(20)	89.0	(26)	156.7	(31)	102.9	(29)	-0.5	(21)
高知県	79.9	(14)	5.2	(2)	77.9	(19)	95.0	(9)	80.5	(16)	-0.6	(19)
福岡県	178.5	(44)	13.6	(39)	140.0	(41)	327.4	(45)	171.0	(44)	7.5	(43)
佐賀県	123.9	(34)	10.2	(27)	132.4	(39)	149.6	(27)	123.3	(35)	0.6	(28)
長崎県	97.3	(28)	12.9	(35)	89.1	(27)	132.8	(23)	92.7	(26)	4.6	(41)
熊本県	91.0	(32)	6.9	(6)	88.1	(25)	123.7	(21)	91.8	(23)	-0.8	(13)
大分県	71.4	(9)	7.5	(10)	67.3	(8)	94.5	(8)	72.2	(11)	-0.7	(17)
宮崎県	97.2	(27)	11.1	(32)	77.7	(18)	152.4	(29)	86.0	(20)	11.2	(45)
鹿児島県	104.1	(30)	11.1	(30)	83.2	(22)	164.0	(32)	104.2	(30)	-0.1	(24)
沖縄県	72.9	(10)	4.7	(1)	70.6	(13)	93.1	(7)	68.5	(8)	4.4	(40)
全国計	119.9		14.0		105.6		193.1		118.4			

※1：道路種類別事故件数の考え方

- 自専道：高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路（一般国道の自動車専用道路を含む）
- 幹線道路：一般国道、主要地方道、一般都道府県道（センサス対象区間になっている政令市管理の一般市道は含まない）
- 生活道路：上記以外の道路

※2：死傷事故率の算出方法は、「道路種類別交通死傷事故率の算出方法」（国土交通省道路局地方道・環境課）による。

※3：死傷事故率の算出年次

$$\text{死傷事故率 (平成15年度暫定値)} = \text{死傷事故件数 (平成15年中値)} \div \text{走行台キロ (平成14年度値)}$$

2) 都道府県別道路種別交通事故死者率 暫定値 (平成 15 年)

- ポイント： ①交通事故死者率は30都道府県で改善し、全国平均で0.08人/億台キロ改善。
 ②首都圏で高い都県が多いが、平成14年度との比較では、四国・九州・沖縄での悪化が顕著。

都道府県	交通事故死者率(H15暫定値) (人/億台キロ)						交通事故死者率(H14)		増減(H15-H14)			
	全道路	(順位)	自専道	(順位)	幹線道路	(順位)	生活道路	(順位)	全道路	(順位)		
北海道	0.93	(17)	0.52	(35)	1.07	(21)	0.69	(8)	1.17	(39)	-0.24	(5)
青森県	1.05	(36)	0.74	(43)	1.07	(20)	1.04	(35)	1.04	(29)	0.01	(31)
岩手県	0.89	(12)	0.22	(12)	1.03	(16)	0.82	(19)	1.00	(21)	-0.11	(17)
宮城県	0.82	(3)	0.46	(33)	0.80	(3)	1.00	(33)	1.11	(34)	-0.29	(3)
秋田県	0.95	(22)	0.25	(15)	1.07	(22)	0.77	(15)	0.99	(19)	-0.04	(25)
山形県	0.67	(1)	2.45	(47)	0.71	(1)	0.38	(1)	0.78	(4)	-0.12	(16)
福島県	0.93	(15)	0.66	(40)	1.06	(18)	0.77	(14)	1.10	(33)	-0.17	(11)
茨城県	1.15	(45)	0.25	(18)	1.27	(40)	1.13	(38)	1.31	(44)	-0.16	(12)
栃木県	1.10	(41)	0.15	(5)	1.36	(44)	0.92	(30)	1.19	(40)	-0.10	(18)
群馬県	1.01	(31)	0.48	(34)	1.01	(12)	1.20	(40)	1.31	(43)	-0.29	(2)
埼玉県	1.15	(43)	0.15	(6)	1.29	(41)	1.42	(44)	1.07	(31)	0.08	(40)
千葉県	1.28	(47)	0.38	(29)	1.36	(45)	1.56	(46)	1.36	(46)	-0.08	(24)
東京都	0.85	(8)	0.22	(14)	1.06	(19)	0.89	(26)	1.00	(23)	-0.15	(13)
神奈川県	1.14	(42)	0.26	(19)	1.25	(39)	1.71	(47)	1.39	(47)	-0.25	(4)
山梨県	1.07	(38)	0.63	(37)	1.39	(46)	0.79	(17)	0.84	(7)	0.23	(47)
長野県	0.83	(5)	0.31	(21)	1.00	(11)	0.78	(16)	0.96	(16)	-0.13	(15)
新潟県	0.86	(10)	0.65	(39)	1.00	(10)	0.73	(10)	1.07	(32)	-0.20	(9)
富山県	0.78	(2)	0.13	(3)	0.80	(4)	0.90	(27)	0.81	(5)	-0.03	(28)
石川県	0.95	(20)	0.16	(7)	0.99	(9)	1.20	(41)	0.81	(6)	0.13	(42)
岐阜県	0.97	(27)	0.42	(32)	0.98	(7)	1.15	(39)	1.06	(30)	-0.09	(20)
静岡県	1.08	(39)	0.35	(27)	1.25	(38)	1.27	(43)	0.98	(17)	0.10	(41)
愛知県	0.88	(11)	0.36	(28)	0.96	(6)	0.98	(32)	0.96	(15)	-0.09	(21)
三重県	1.02	(32)	0.22	(11)	1.33	(42)	0.82	(20)	1.24	(42)	-0.22	(6)
福井県	1.00	(30)	0.25	(17)	1.22	(36)	0.83	(21)	0.98	(18)	0.03	(35)
滋賀県	0.85	(7)	0.41	(31)	1.04	(17)	0.84	(22)	0.86	(8)	-0.01	(29)
京都府	0.99	(29)	0.41	(30)	1.19	(29)	0.80	(18)	1.13	(37)	-0.14	(14)
大阪府	0.85	(9)	0.31	(22)	1.19	(31)	0.75	(12)	0.95	(14)	-0.09	(19)
兵庫県	0.89	(13)	0.33	(23)	1.18	(27)	0.91	(28)	0.92	(10)	-0.03	(27)
奈良県	0.97	(26)	0.83	(45)	0.74	(2)	1.46	(45)	1.15	(38)	-0.19	(10)
和歌山県	0.98	(28)	0.21	(9)	1.19	(32)	0.71	(9)	1.20	(41)	-0.21	(7)
鳥取県	1.05	(35)	1.05	(46)	1.21	(34)	0.69	(7)	1.35	(45)	-0.31	(1)
島根県	1.03	(33)	0.70	(42)	1.22	(37)	0.65	(4)	1.02	(25)	0.01	(32)
岡山県	1.06	(37)	0.22	(10)	1.20	(33)	1.11	(37)	1.02	(26)	0.04	(37)
広島県	0.96	(23)	0.22	(13)	1.21	(35)	0.88	(24)	1.03	(28)	-0.08	(23)
山口県	0.93	(16)	0.67	(41)	1.11	(24)	0.67	(6)	1.01	(24)	-0.09	(22)
徳島県	1.04	(34)	0.56	(36)	1.16	(25)	0.86	(23)	0.99	(20)	0.04	(38)
香川県	1.16	(46)	0.27	(20)	1.36	(43)	1.00	(34)	1.00	(22)	0.16	(43)
愛媛県	1.15	(44)	0.64	(38)	1.41	(47)	0.76	(13)	1.12	(36)	0.03	(36)
高知県	0.96	(25)	0.00	(1)	1.17	(26)	0.65	(5)	0.95	(13)	0.02	(33)
福岡県	1.08	(40)	0.34	(25)	1.19	(30)	1.22	(42)	1.12	(35)	-0.04	(26)
佐賀県	0.93	(18)	0.11	(2)	1.19	(28)	0.75	(11)	0.93	(12)	0.00	(30)
長崎県	0.90	(14)	0.34	(24)	0.88	(5)	1.06	(36)	0.73	(3)	0.18	(44)
熊本県	0.82	(4)	0.15	(4)	1.10	(23)	0.47	(2)	1.03	(27)	-0.21	(8)
大分県	0.84	(6)	0.82	(44)	0.98	(8)	0.52	(3)	0.65	(1)	0.19	(45)
宮崎県	0.96	(24)	0.25	(16)	1.02	(15)	0.92	(29)	0.90	(9)	0.05	(39)
鹿児島県	0.95	(21)	0.35	(26)	1.02	(13)	0.89	(25)	0.93	(11)	0.02	(34)
沖縄県	0.94	(19)	0.17	(8)	1.02	(14)	0.95	(31)	0.73	(2)	0.21	(46)
全国計	0.97		0.35		1.12		0.97		1.05		-0.08	

※1：道路種別別事故件数の考え方

- 自専道：高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路（一般国道の自動車専用道路を含む）
- 幹線道路：一般国道、主要地方道、一般都道府県道（センサス対象区間になっている政令市管理の一般市道は含まない）
- 生活道路：上記以外の道路

※2：交通事故死者率の算出方法は、「道路種別別交通死傷事故率の算定方法」（国土交通省道路局地方道・環境課）による。

※3：交通事故死者率の算出年次

$$\text{交通事故死者率（平成15年度速報値）} = \text{交通事故死者数（平成15年中値）} \div \text{走行台キロ（平成14年度値）}$$

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

3) 都道府県別道路種別致死率 確定値 (平成 15 年)

ポイント： ①致死率は、比較的的地方部において高く、また、格差が拡大する傾向。

都道府県	交通事故致死率(H15確定値) (人/件)				交通事故致死率(H15)		増減(H15-H14)					
	全道路	(順位)	自専道	(順位)	幹線道路	(順位)	全道路	(順位)	全道路	(順位)		
北海道	1.36%	(41)	6.29%	(37)	2.18%	(43)	0.57%	(20)	1.72%	(42)	-0.36%	(5)
青森県	1.14%	(31)	10.53%	(44)	1.57%	(38)	0.68%	(25)	1.13%	(30)	0.01%	(33)
岩手県	1.95%	(45)	3.41%	(25)	2.44%	(46)	1.27%	(46)	2.26%	(46)	-0.31%	(6)
宮城県	1.01%	(24)	5.96%	(36)	1.16%	(21)	0.74%	(34)	1.41%	(37)	-0.40%	(3)
秋田県	1.77%	(44)	2.33%	(18)	2.39%	(45)	0.99%	(42)	1.93%	(44)	-0.16%	(12)
山形県	0.80%	(13)	12.90%	(46)	0.98%	(13)	0.34%	(4)	0.96%	(20)	-0.16%	(11)
福島県	1.13%	(29)	8.50%	(43)	1.34%	(28)	0.66%	(24)	1.30%	(33)	-0.17%	(9)
茨城県	1.22%	(36)	2.65%	(21)	1.54%	(35)	0.81%	(38)	1.34%	(35)	-0.12%	(17)
栃木県	1.21%	(35)	2.31%	(17)	1.59%	(40)	0.70%	(28)	1.37%	(36)	-0.16%	(14)
群馬県	0.71%	(9)	3.65%	(27)	0.82%	(6)	0.54%	(17)	1.15%	(31)	-0.44%	(2)
埼玉県	0.71%	(8)	1.03%	(3)	1.05%	(17)	0.45%	(10)	0.66%	(6)	0.04%	(39)
千葉県	0.95%	(22)	2.22%	(14)	1.35%	(29)	0.62%	(23)	1.00%	(22)	-0.05%	(27)
東京都	0.37%	(1)	0.68%	(2)	0.47%	(1)	0.25%	(1)	0.42%	(1)	-0.05%	(26)
神奈川県	0.47%	(3)	1.37%	(5)	0.57%	(3)	0.37%	(6)	0.56%	(3)	-0.08%	(20)
山梨県	1.17%	(33)	5.52%	(35)	1.31%	(26)	0.68%	(26)	0.94%	(19)	0.23%	(45)
長野県	1.14%	(30)	4.04%	(30)	1.42%	(31)	0.71%	(29)	1.31%	(34)	-0.17%	(10)
新潟県	1.29%	(37)	8.02%	(42)	1.55%	(37)	0.71%	(30)	1.57%	(41)	-0.29%	(7)
富山県	0.93%	(21)	1.64%	(8)	1.07%	(18)	0.73%	(32)	0.97%	(21)	-0.04%	(29)
石川県	1.06%	(26)	2.30%	(16)	1.18%	(22)	0.88%	(40)	0.88%	(14)	0.18%	(44)
岐阜県	1.30%	(39)	5.19%	(33)	1.41%	(30)	1.06%	(44)	1.45%	(39)	-0.15%	(15)
静岡県	0.72%	(10)	3.83%	(29)	0.89%	(11)	0.49%	(14)	0.65%	(5)	0.07%	(40)
愛知県	0.62%	(5)	3.30%	(24)	0.81%	(5)	0.39%	(8)	0.72%	(9)	-0.10%	(19)
三重県	1.37%	(42)	1.62%	(7)	1.85%	(41)	0.77%	(36)	1.75%	(43)	-0.38%	(4)
福井県	1.56%	(43)	3.45%	(26)	1.99%	(42)	0.93%	(41)	1.48%	(40)	0.08%	(42)
滋賀県	1.05%	(25)	5.34%	(34)	1.03%	(16)	0.84%	(39)	1.12%	(28)	-0.07%	(23)
京都府	0.63%	(6)	4.20%	(31)	0.83%	(7)	0.34%	(3)	0.71%	(8)	-0.08%	(21)
大阪府	0.44%	(2)	1.61%	(6)	0.55%	(2)	0.25%	(2)	0.51%	(2)	-0.07%	(22)
兵庫県	0.66%	(7)	1.70%	(10)	0.88%	(10)	0.40%	(9)	0.69%	(7)	-0.02%	(30)
奈良県	0.82%	(14)	4.90%	(32)	0.70%	(4)	0.74%	(33)	0.94%	(18)	-0.12%	(16)
和歌山県	0.87%	(17)	1.82%	(11)	1.12%	(19)	0.47%	(11)	1.02%	(24)	-0.16%	(13)
鳥取県	2.08%	(46)	20.00%	(47)	2.34%	(44)	1.31%	(47)	2.57%	(47)	-0.49%	(1)
島根県	2.27%	(47)	7.41%	(40)	2.86%	(47)	1.16%	(45)	2.24%	(45)	0.03%	(36)
岡山県	0.83%	(15)	1.94%	(12)	1.00%	(15)	0.59%	(21)	0.79%	(13)	0.03%	(38)
広島県	0.84%	(16)	1.69%	(9)	1.15%	(20)	0.49%	(12)	0.90%	(17)	-0.06%	(25)
山口県	1.31%	(40)	7.43%	(41)	1.55%	(36)	0.73%	(31)	1.42%	(38)	-0.11%	(18)
徳島県	1.09%	(27)	6.67%	(38)	1.24%	(24)	0.76%	(35)	1.02%	(23)	0.08%	(41)
香川県	0.74%	(11)	2.86%	(22)	0.87%	(9)	0.51%	(16)	0.74%	(10)	0.01%	(32)
愛媛県	1.12%	(28)	7.23%	(39)	1.58%	(39)	0.49%	(13)	1.09%	(27)	0.03%	(37)
高知県	1.20%	(34)	0.00%	(1)	1.50%	(34)	0.68%	(27)	1.17%	(32)	0.03%	(35)
福岡県	0.61%	(4)	2.53%	(19)	0.85%	(8)	0.37%	(5)	0.65%	(4)	-0.05%	(28)
佐賀県	0.75%	(12)	1.03%	(4)	0.90%	(12)	0.50%	(15)	0.76%	(11)	0.00%	(31)
長崎県	0.93%	(20)	2.63%	(20)	0.99%	(14)	0.80%	(37)	0.78%	(12)	0.14%	(43)
熊本県	0.90%	(18)	2.15%	(13)	1.25%	(25)	0.38%	(7)	1.12%	(29)	-0.22%	(8)
大分県	1.17%	(32)	10.91%	(45)	1.46%	(33)	0.56%	(19)	0.90%	(16)	0.27%	(47)
宮崎県	0.98%	(23)	2.22%	(14)	1.32%	(27)	0.60%	(22)	1.05%	(25)	-0.06%	(24)
鹿児島県	0.91%	(19)	3.13%	(23)	1.22%	(23)	0.54%	(18)	0.89%	(15)	0.02%	(34)
沖縄県	1.29%	(38)	3.70%	(28)	1.44%	(32)	1.02%	(43)	1.06%	(26)	0.23%	(46)
全国計	0.81%		2.49%		1.06%		0.50%		0.89%			

※1：道路種別別事故件数の考え方

自専道：高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路（一般国道の自動車専用道路を含む）

幹線道路：一般国道、主要地方道、一般都道府県道（センサス対象区間になっている政令市管理の一般市道は含まない）

生活道路：上記以外の道路

※2：致死率の算出方法

致死率（平成15年確定値）＝交通事故死者数（平成15年中値）／死傷事故件数（平成15年中値）

4) 事故類型別事故件数（平成 15 年）

- ポイント： ①追突が全事故の増加件数を上回る大幅増。
②人対車両事故、車両単独事故は減少しているものの、車両相互事故が大幅増。

		H15	H14	増減数	
人対車両	対面通行中	4,528	4,518	10	
	背面通行中	7,850	7,807	43	
	横断中	横断歩道	22,463	21,801	662
		横断歩道付近	3,337	3,452	-115
		横断歩道橋付近	448	493	-45
		その他	24,494	25,112	-618
	路上遊戯中	1,154	1,283	-129	
	路上作業中	1,495	1,515	-20	
	路上停止中	2,116	2,120	-4	
	その他人対車両	17,039	16,833	206	
	人対車両計		84,924	84,934	-10
車両相互	正面衝突	29,168	30,136	-968	
	追突	294,668	282,920	11,748	
	出会頭	244,998	243,114	1,884	
	追越追抜時	12,628	13,077	-449	
	すれ違い時	9,238	9,032	206	
	左折時	45,531	46,300	-769	
	右折時	右折直進	59,991	61,205	-1,214
		その他	28,862	28,961	-99
	その他車両相互	84,834	83,891	943	
	車両相互計		809,918	798,636	11,282
車両単独	工作物衝突	電柱	4,680	5,028	-348
		標識	1,164	1,186	-22
		分離帯・安全島	1,724	1,751	-27
		防護柵等	7,560	7,823	-263
		家屋・塀	3,025	3,229	-204
		橋梁・橋脚	645	648	-3
		その他	5,811	6,040	-229
	駐車車両衝突	2,658	2,569	89	
	路外逸脱	転落	2,790	2,932	-142
		その他	2,069	2,182	-113
	転倒	14,843	13,962	881	
	その他車両単独	6,029	5,676	353	
	車両単独計		52,998	53,026	-28
列車		153	125	28	
合計		947,993	936,721	11,272	

注) 致死率は、死傷事故 1 件当たりの死者数

5) 事故危険箇所・あんしん歩行エリア 対策着手率（平成 15 年）

ポイント：①事故危険箇所対策については、国が管理する区間については、着手率 22%、都道府県・政令市が管理する区間については、17%の着手率となっており、国が管理する区間の着手率が若干高い。京都市、横浜市など 21 都府県・市の着手率が 10%以下に留まっており、特に近畿ブロックでは着手率 5%と低調。
 ②あんしん歩行エリアについては、札幌市、群馬県など 5 県・市で未着手。

地方ブロック	都道府県等	事故危険箇所						あんしん歩行エリア			
		国の管理区間			都道府県・政令市等の管理区間			全箇所数	着手箇所数	着手率	
		全箇所数	着手箇所数	着手率	全箇所数	着手箇所数	着手率				
北海道ブロック	北海道	38	22	58%	23	11	48%	9	6	67%	
	札幌市	9	5	56%	48	6	13%	9	0	0%	
	北海道ブロック計	47	27	57%	71	17	24%	18	6	33%	
東北ブロック	青森県	5	3	60%	18	8	44%	6	1	17%	
	岩手県	4	0	0%	4	1	25%	5	3	60%	
	宮城県	7	4	57%	12	7	58%	8	4	50%	
	秋田県	5	3	60%	6	4	67%	2	1	50%	
	山形県	6	2	33%	5	1	20%	9	9	100%	
	福島県	19	3	16%	41	6	15%	14	9	64%	
	仙台市	4	1	25%	6	0	0%	12	3	25%	
	東北ブロック計	50	16	32%	92	27	29%	56	30	54%	
	関東ブロック	茨城県	26	5	19%	23	15	65%	22	7	32%
		栃木県	13	4	31%	63	25	40%	10	3	30%
群馬県		27	15	56%	147	0	0%	16	0	0%	
埼玉県		32	12	38%	97	88	91%	25	17	68%	
さいたま市		14	3	21%	9	4	44%	6	3	50%	
千葉県		25	1	4%	130	7	5%	30	18	60%	
千葉市		18	4	22%	22	0	0%	4	1	25%	
東京都		51	1	2%	86	10	12%	26	26	100%	
神奈川県		52	1	2%	174	6	3%	22	5	23%	
川崎市		10	3	30%	27	0	0%	8	0	0%	
横浜市		59	1	2%	68	0	0%	20	4	20%	
山梨県		21	3	14%	42	2	5%	7	4	57%	
長野県		20	7	35%	20	4	20%	8	3	38%	
関東ブロック計		368	60	16%	908	161	18%	204	91	45%	
北陸ブロック	新潟県	28	9	32%	28	2	7%	10	8	80%	
	富山県	8	2	25%	25	7	28%	14	2	14%	
	石川県	15	2	13%	7	5	71%	12	11	92%	
北陸ブロック計	51	13	25%	60	14	23%	36	21	58%		
中部ブロック	岐阜県	19	3	16%	11	2	18%	20	7	35%	
	静岡県	37	2	5%	70	46	66%	24	23	96%	
	愛知県	22	4	18%	88	33	38%	23	10	43%	
	名古屋市	36	2	6%	70	8	11%	13	10	77%	
	三重県	31	5	16%	34	2	6%	11	4	36%	
	中部ブロック計	145	16	11%	273	91	33%	91	54	59%	
近畿ブロック	福井県	10	3	30%	19	4	21%	12	9	75%	
	滋賀県	25	5	20%	19	0	0%	12	3	25%	
	京都府	13	1	8%	19	1	5%	11	0	0%	
	京都市	23	0	0%	78	0	0%	14	8	57%	
	大阪府	49	2	4%	256	1	0%	28	5	18%	
	大阪市	20	1	5%	81	0	0%	25	5	20%	
	兵庫県	51	6	12%	193	7	4%	29	3	10%	
	神戸市	11	1	9%	0	0	-	11	5	45%	
	奈良県	25	2	8%	41	9	22%	12	4	33%	
	和歌山県	19	1	5%	14	1	7%	13	4	31%	
	近畿ブロック計	246	22	9%	720	23	3%	167	46	28%	
中国ブロック	鳥取県	5	1	20%	5	0	0%	7	6	86%	
	島根県	9	1	11%	2	2	100%	8	5	63%	
	岡山県	17	13	76%	68	11	16%	16	12	75%	
	広島県	9	0	0%	63	9	14%	12	5	42%	
	広島市	19	0	0%	25	4	16%	8	2	25%	
	山口県	20	7	35%	35	3	9%	14	5	36%	
中国ブロック計	79	22	28%	198	29	15%	65	35	54%		
四国ブロック	徳島県	12	5	42%	27	1	4%	7	1	14%	
	香川県	27	20	74%	32	19	59%	12	8	67%	
	愛媛県	27	11	41%	34	8	24%	15	4	27%	
	高知県	16	1	6%	25	0	0%	9	0	0%	
四国ブロック計	82	37	45%	118	28	24%	43	13	30%		
九州ブロック	福岡県	51	20	39%	59	31	53%	13	10	77%	
	北九州市	31	10	32%	0	0	-	8	4	50%	
	福岡市	35	0	0%	29	8	28%	5	5	100%	
	佐賀県	13	1	8%	37	0	0%	10	9	90%	
	長崎県	10	1	10%	11	4	36%	20	15	75%	
	熊本県	10	8	80%	56	23	41%	20	15	75%	
	大分県	10	8	80%	19	3	16%	11	9	82%	
	宮崎県	4	3	75%	6	0	0%	4	4	100%	
	鹿児島県	21	8	38%	37	12	32%	16	10	63%	
	九州ブロック計	185	59	32%	254	81	32%	107	81	76%	
沖縄ブロック	沖縄県	6	1	17%	3	0	0%	9	7	78%	
沖縄ブロック計	6	1	17%	3	0	0%	9	7	78%		
全国計		1,259	273	22%	2,697	471	17%	796	385	48%	

※道路管理者の対策を対象としており、公安委員会の対策のみを実施している箇所を除く。

