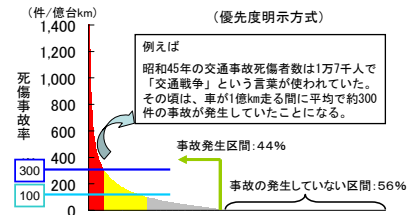


幹線道路における事故抑止と生活道路における安全・安心な歩行空間の確保

死傷事故率が減少傾向に転換。
優先度を明示した幹線道路対策を実施。
生活道路対策では住民主導型の施策を展開。



(1)取組みの背景と必要性

■ 死傷事故数の推移

平成 18 年の交通事故死者数は、昭和 30 年以来 51 年振りに 6,000 人台前半まで減少した。また、交通事故件数及び交通事故死傷者数も 2 年連続で減少するなど、減少傾向に転じた。しかし、交通事故死傷者数は依然 100 万人を越えており、国民の約 100 人に 1 人が死傷する深刻な状況となっている。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 死傷事故率が大幅に改善されるとともに、45 都道府県で減少

平成 14 年以来増加しつづけてきた指標値が、2 年連続で減少するとともに、大幅に改善された。都道府県別でも 45 都道府県で減少し、3 年連続で増加していた山形県、埼玉県、香川県も減少に転じた。

■ 警察庁と連携した集中的な交通事故対策

幹線道路の死傷事故率の高い箇所等である「事故危険箇所」や、生活道路の事故発生割合の高い地区である「あんしん歩行エリア」において集中的な事故抑止対策を実施した。この結果、平成 16 年度までに対策の概成した事故危険箇所において交通事故件数が約 3 割抑止された。

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ 国民に分かりやすく優先度を明示した交通事故対策の推進

効果的・効率的な交通事故対策を実施するため、幹線道路では死傷事故率の高い箇所など、優先度を国民に分かりやすく明示した交通事故対策を推進する。

■ 事故危険箇所、あんしん歩行エリアでの重点的な取組みの一層の推進

社会資本整備重点計画の最終年度であることから、目標達成を目指し、「事故危険箇所」、「あんしん歩行エリア」での重点的な対策を引き続き実施する。この際、交通事故データの客観的な分析に基づく対策を実施するとともに、生活道路では地域住民の合意形成が図られるよう住民主導型の事業をより一層推進する。

■ 安全・安心な歩行者・自転車走行空間の確保

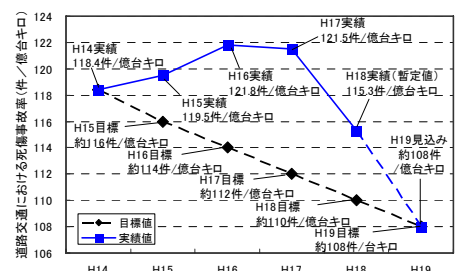
通学路を主とした歩道等の重点的な整備の実施とともに、既存の道路空間を再配分することにより、自転車・歩行者が安心して歩行・走行できる空間の整備を促進する。

(4)代表的な指標の動向

■ 平成 18 年度の死傷事故率は、115.3 件/億台キロと大幅に改善

平成 18 年度の死傷事故率は、115.3 件/億台キロと昨年度と比較して大きく改善される（対前年度比 5.1%減少）とともに、2 年連続で減少するなど平成 14 年度以来増加し続けてきた指標値が減少に転じた。

平成 14 年度実績	118.4 件/億台キロ	
平成 18 年度	実績	115.3 件/億台キロ(暫定値)
	目標	約 110 件/億台キロ
平成 19 年度	見込み	平成 14 年度より約 1 割削減
	目標	平成 14 年度より約 1 割削減



担当：道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室

(1) 取組みの背景と必要性

■ 交通事故発生状況の推移

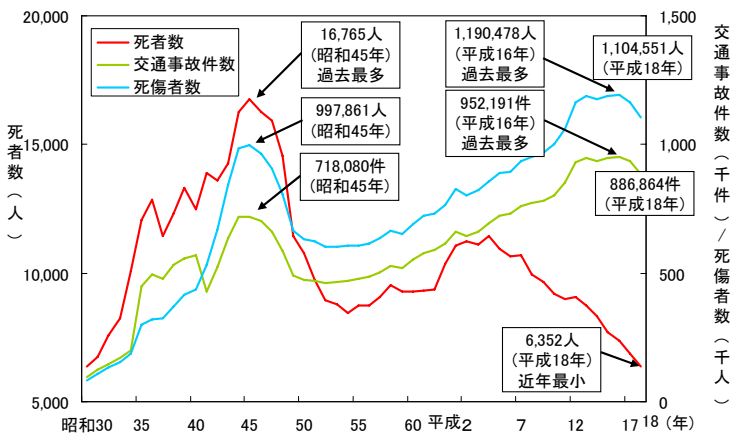


図 6-1 交通事故死者数・死傷者数と事故件数の推移

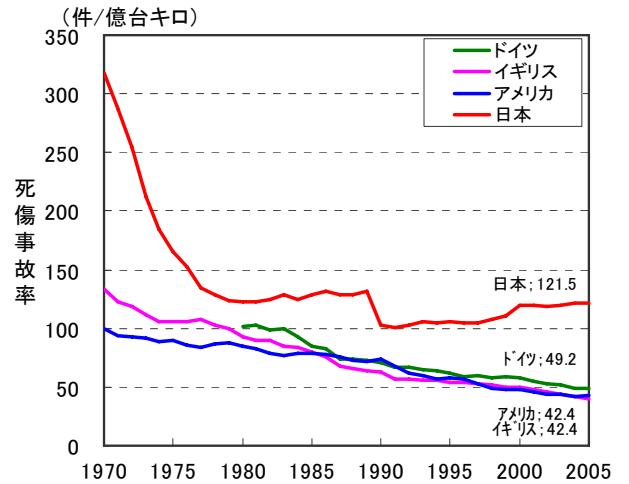


図 6-2 死傷事故率の国際比較

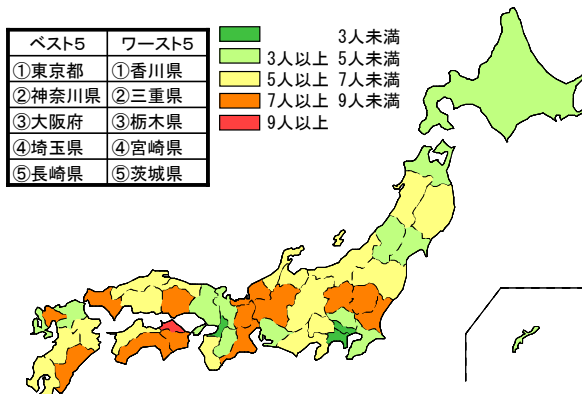


図 6-3 人口 10 万人当たり死者数 (平成 18 年)

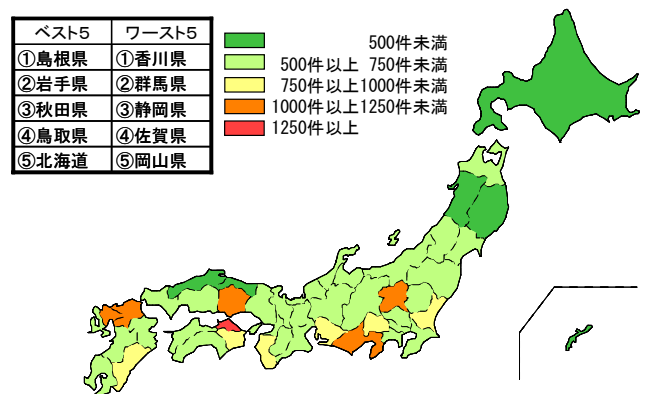


図 6-4 人口 10 万人当たり事故件数 (平成 18 年)

平成 18 年の交通事故死者数は、昭和 30 年以来 51 年振りに 6,000 人台前半まで減少した。また、交通事故件数及び交通事故死傷者数も過去最悪を記録した平成 16 年度から 2 年連続で減少し、減少傾向に転じた(図 6-1)。しかし、交通事故死傷者数は依然 100 万人を越えており、国民の約 100

人に 1 人が死傷する深刻な状況である。一方、死傷事故件数を走行台キロで除した死傷事故率についても、欧米の主要国と比較して相対的に高い水準で推移している(図 6-2)。これら事故の発生状況を都道府県別に見ると、四国や九州、中国地方など比較的西の地域で死者数や事故件数が多くなっている。一方、死傷事故率は、都市部で高くなっている(図 6-3~6-5)。

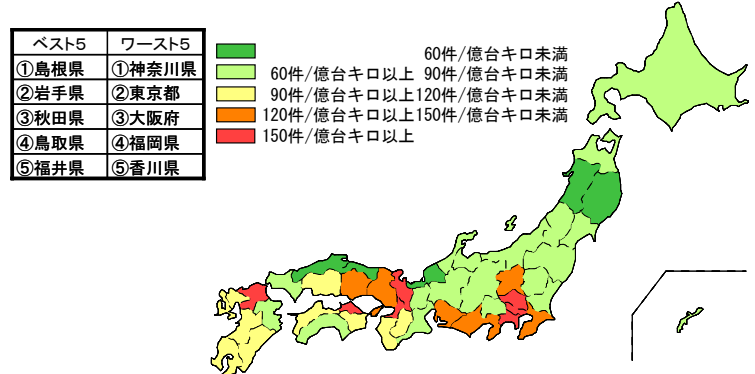


図 6-5 都道府県別死傷事故率 (平成 18 年)

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 18 年度の走行台キロ決定後に算出する。

【Ⅲ. 安全・安心の確保】

■ 幹線道路と生活道路における事故の特徴

事故を幹線道路と生活道路に分けて見てみると、全体の道路延長に占める割合は幹線道路が約16%とわずかであるものの、事故件数や死傷者数は幹線道路と生活道路でほぼ同数となっている。このことから、事故減少のためには、どちらかに偏った対策ではなく、幹線道路と生活道路での対策を両輪として推進することが必要である。また、死者数については幹線道路で多く発生しており、これは生活道路に比べて走行速度が速いことが原因であると思われる(図6-6)。

幹線道路における事故発生状況を見ると、全体の約9%の区間において全事故件数の約56%が集中している(図6-7)。このように、幹線道路の事故は特定の箇所集中して発生していることから、死傷事故率の高い箇所等において重点的な交通安全対策を実施することが効果的かつ効率的であり、「事故危険箇所」での集中的な対策を実施する必要がある。

歩行中の死亡事故の約6割が自宅から500m以内で発生しており、身近な生活道路における安全性が確保されていない(図6-8)。また、全交通事故死者数のうち、歩行中と自転車乗用中の死者が占める割合は、欧米に比べて約1.8~3.6倍と高くなっている(図6-9)。特に自転車関連の事故は、10年前の約1.3倍に増加しており、対歩行者事故件数(2,767件、平成18年)は約4.8倍と近年急増している。このように我が国においては、歩行者・自転車の安全対策が急務であり、平成18年3月に中央交通安全対策会議で決定された第8次交通安全基本計画(平成18年度~平成22年度)においても、「人」優先の交通安全対策を一つの基本理念として掲げている。以上より、身近な生活道路の交通安全対策とともに、安全・安心な歩行者・自転車走行空間の創出が重要である。

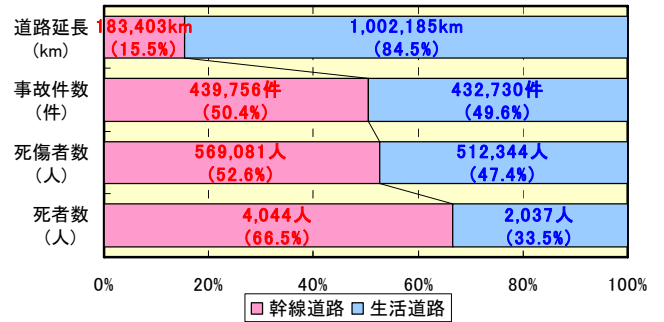


図6-6 幹線道路と生活道路の事故発生状況 (平成18年)

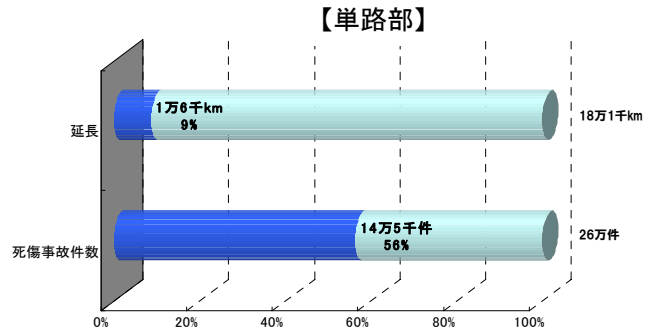


図6-7 特定箇所への交通事故集中状況 (平成13~16年平均)

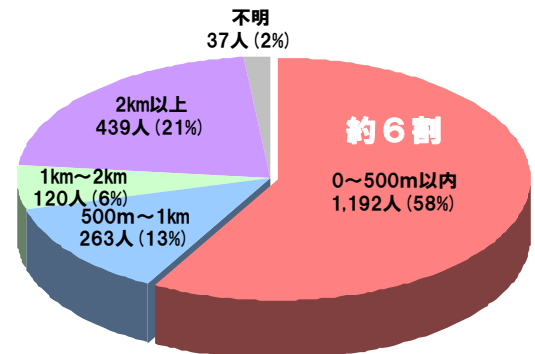


図6-8 自宅からの距離別歩行者死者数の割合 (平成18年)

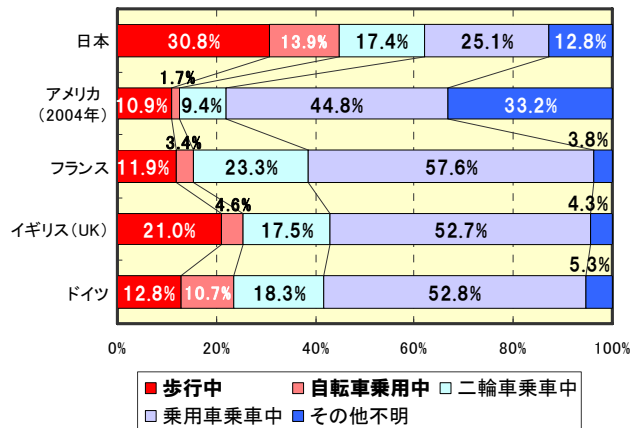


図6-9 状態別死者数の国際比較 (平成17年)

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ 死傷事故率が大幅に改善されるとともに、45 都道府県で減少

事故率の高い箇所や事故発生割合の高い地区等における重点的な交通安全対策の実施や、交通事故データの客観的な分析に基づく対策の実施により、平成 14 年以来増加しつづけてきた指標値が、2 年連続で減少するとともに、大幅に改善された。都道府県別でも 45 都道府県で減少した。事故類型別では、出会い頭や追突が大きく減少した(図 6-10)。

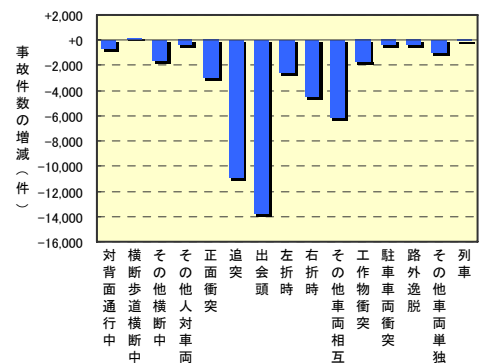


図 6-10 事故類型別事故件数の増減 (平成 17 年→平成 18 年)

■ 警察庁と連携した集中的な交通事故対策

死傷事故率の高い箇所を重点的に改善するため、平成 15 年 7 月に指定した「事故危険箇所」3,956 箇所や「あんしん歩行エリア」796 地区での集中的な対策を実施した。この結果、事故危険箇所については、平成 16 年度までに対策が概成した 1,336 箇所において、事故件数が約 3 割抑止(約 2,000 件抑止)された (図 6-11)。

なお、対策着手箇所数についても 3,178 箇所(対前年+463 箇所)となっており、順調に対策を進めている。また、事故危険箇所における事故抑止率を都道府県別に見てみると、一部増加している地域が見られるものの、概ね事故抑止が達成されている(図 6-12)。

【全国の幹線道路】

【事故危険箇所】

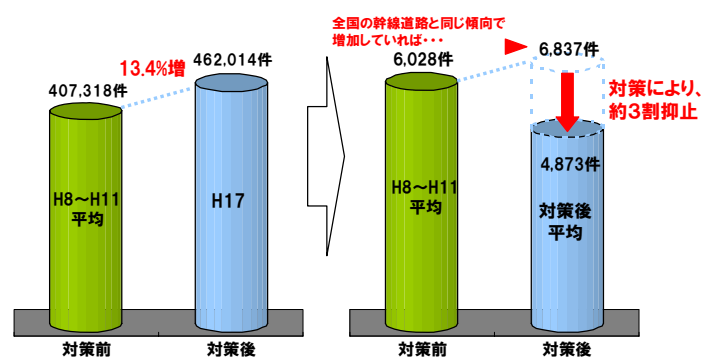


図 6-11 事故危険箇所における交通事故抑止効果

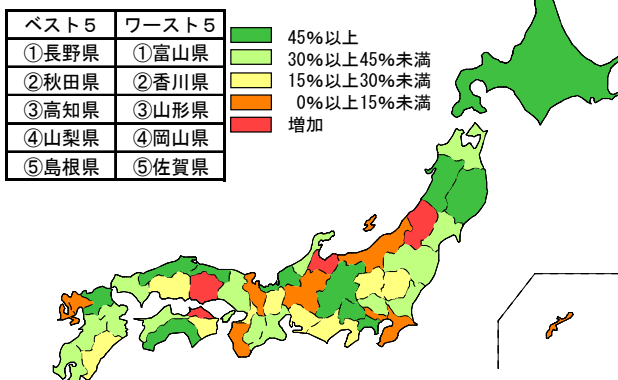


図 6-12 平成 16 年度までに対策が概成した事故危険箇所における事故抑止率

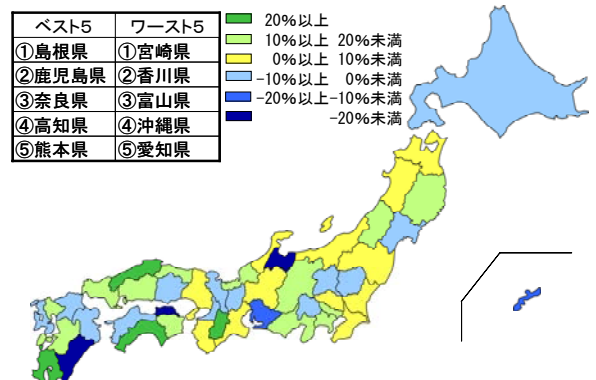


図 6-13 平成 16 年度までの一つでも対策が完了したあんしん歩行エリアにおける事故抑止率

また、あんしん歩行エリアでは平成 16 年度までに対策が一つでも完了した地区について、事故件数が約 4%抑止され、都道府県別にみると中国地方で良好な効果が得られている(図 6-13)。なお、歩行者・自転車事故の抑止率についても同様の傾向であり、約 6%抑止された。しかし、全事故 2 割抑止、歩行者自転車事故 3 割抑止という目標は現在のところ達成されておらず、事業の進捗もおもわしくない。これ

【Ⅲ. 安全・安心の確保】

は、身近な道路の改変をとともなう生活道路の交通事故対策であることから、地域住民との合意形成が難しく事業進捗が思わしくないこと、事故データの客観的分析に基づく対策実施箇所、対策内容の選定が十分行われなかったことが原因であると考えられる。また、現在のところ完了した対策工種はバリアフリー対策が多く、交通安全に直接つながるような対策が完了していないことも原因として考えられる。しかし、今後、交通安全に直接つながる対策が完了する予定であることから、効果の改善が見込まれる。

(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

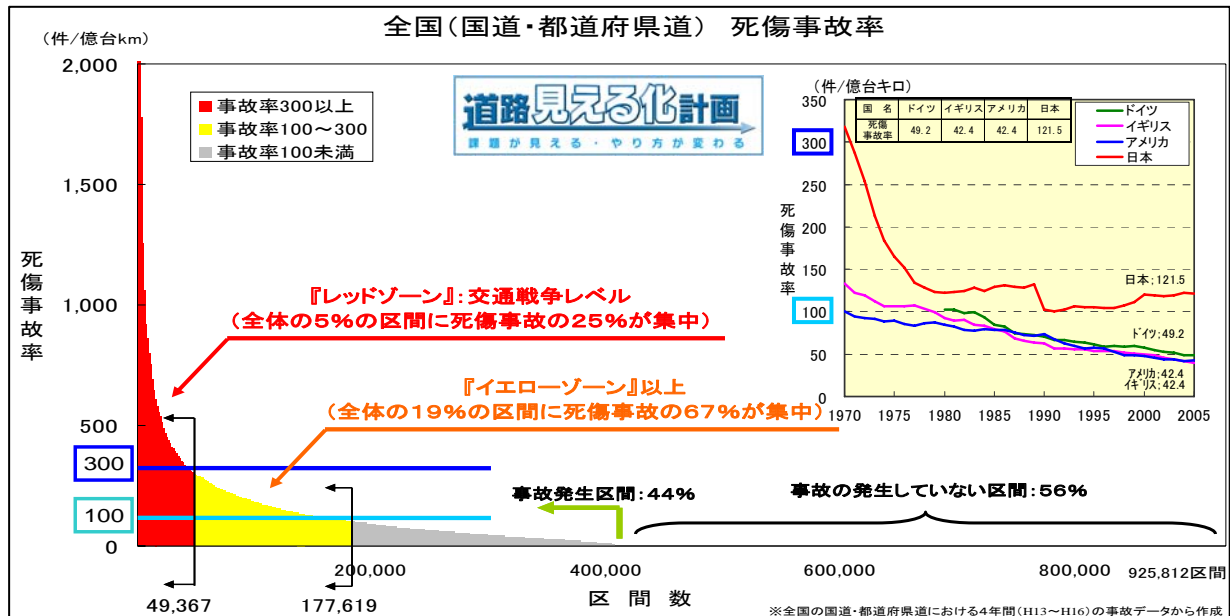
■ 国民に分かりやすく優先度を明示した交通事故対策の推進

交通事故対策の実施に際しては、地方自治体管理の幹線道路においても優先度明示方式を活用するなど、その活用を一層推進する。また、個別の対策では、「交通事故対策・評価マニュアルおよび交通事故対策事例集」を使用して、交通事故データの客観的分析に基づく対策を引き続き実施する。

関東地方整備局では、昭和 45 年の交通事故死者数が 1 万 7 千人で「交通戦争」と言われていた頃の死傷事故率約 300 件を越える区間をレッドゾーン、全国平均値であるとともに欧米を大きく上回る 100 件を越える区間をイエローゾーンとし、これらの区間に集中して対策を実施している。また、これらの区間以外では原則として交通事故対策事業を実施しないとして、平成 19 年度の交通事故対策予算をこれらの区間での事業に絞り込む試みを全国で初めて導入し、必要な道路に重点投資する取組みを実施している。このように、対策の必要な箇所や優先度等について国民に分かりやすい事故対策を推進する。

道路見える化計画 ～レッドゾーン戦略～（関東地方整備局）

関東地方整備局では、平成 19 年度に交通事故対策の事業を 226 箇所で開催し、約 156 億円の予算を充当する。このうち、レッドゾーンとイエローゾーンに予算の 98%を集中する。



■ 事故危険箇所、あんしん歩行エリアでの重点的な取組みの一層の促進

幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした対策を引き続き実施するとともに、平成 15 年度

より着手している「事故危険箇所」及び「あんしん歩行エリア」での重点的な事故対策を推進し、効果的に死傷事故抑止を図る。事故危険箇所については、これまで十分な効果が得られていることから、引き続き事故データに基づく重点的な対策を実施する。一方、あんしん歩行エリアに関しては、前述のような課題を踏まえ、地域住民の合意形成が得られるよう、より一層の住民参加型事業を実施するとともに、事故データの客観的な分析に基づく対策実施箇所、対策内容の選定を推進する。千葉県鎌ヶ谷市では、地域住民と十分な合意形成を図り、事故データ等に基づく対策実施箇所の客観的選定等により対策を実施し、事故が約56%減少した。

地域住民との合意形成を図りながら、事故データに基づく対策を実施（千葉県鎌ヶ谷市）


千葉県鎌ヶ谷市では、ワークショップの実施やヒヤリハット情報の収集等により、地域住民の実感を反映した対策を、合意形成を図りつつ実施した。具体的には、歩車共存道路、交差点ハンプ等の直接交通安全につながる対策を実施し、事故件数が56%減少した。

＜事業の概要＞


地区内への通過交通による交通事故や危険な歩行環境を解消するため、走行速度抑制対策等を実施

【協議会状況】

- ・ 施行期間 : 平成16年～平成18年3月
- ・ 総事業費 : 1億3千万円
- ・ 指定エリア : 0.64km² (全国平均1.38km²)
- ・ 流入交通量 : 1,290台/12h (主経路2地点)
- ・ 通過交通率 : 45%



＜対策内容＞



【凡例】

- 交差点ハンプ
- 路面表示 (注意喚起)
- 交差点カラー舗装
- 交通規制
- ▼ 狭さく、歩道の整備

＜対策箇所選定＞

交通事故発生箇所とヒヤリ・ハット箇所の重複する箇所を優先的に対策



- ・ 回覧版やインターネット上でのアンケートを実施
- ・ ヒヤリハット情報を募集
- ・ 協議会2回、ワークショップ5回、社会実験1回など住民参加と合意形成に努めた

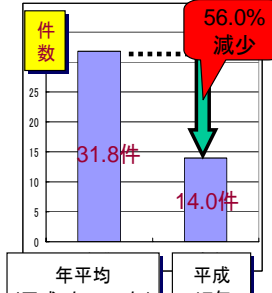
対策内容は、すべてワークショップで決定

【事故・ヒヤリ多発箇所】

＜対策効果＞

○速度抑制対策を主に実施

- ・ 交差点道路ハンプ 9箇所
- ・ 交差点道路照明灯 14基
- ・ 道路区画線 8km
- ・ 路側帯カラー舗装 1km
- ・ 一時停止交通規制 3箇所 など



平成17年度「道路政策の質の向上に資する技術研究開発(新道路技術会議)」にて同様のスキームを隣接する市川市、白井市を対象に実施することを決定

※ 外周幹線道路は含まない

■ 安全・安心な歩行者・自転車走行空間の確保

前述のとおり、身近な生活道路の交通安全対策とともに、安全・安心な歩行者・自転車走行空間の創出が重要である。このため、通学路を主とした歩道等の整備を重点的に実施するとともに、既存の道路空間を再配分することにより、自動車、自転車と歩行者の通行空間を区分することで、歩道や自転車走行空間を確保し、自転車・歩行者が安心して歩行・走行できる空間の整備を促進する。

【5カ年の達成見込みについて】

○平成19年度目標：平成14年度より約1割削減 ← 平成19年度見込み：平成14年度より約1割削減

平成14年度実績値118件/億台キロに対し、平成18年度の死傷事故率の実績値は115件/億台キロと前年(122件/億台キロ)より大きく改善されるとともに、初めて平成14年度実績を下回った。全体の事故件数も過去最悪を記録した平成16年から2年連続で減少するなど減少傾向に転じており、今後も同様の傾向が継続すると考えられ、平成19年度には概ね目標値を達成できる見込みである。

しかし、依然として国民の約100人に1人が交通事故で死傷する深刻な状況であることから、引き続き、幹線道路対策と生活道路対策を両輪とした事故データに基づく交通事故対策を推進していく必要がある。

【Ⅲ. 安全・安心の確保】

(4) バックデータ

【都道府県別道路種別死傷事故率】

ポイント：①死傷事故率は、45 都道府県で減少しており、全国平均で 6.2 件/億台キロ（5.0%）改善。

②沖縄県・熊本県は死傷事故率が増加傾向に転じている。一方で、昨年まで 3 年連続で死傷事故率が増加していた 6 府県は、減少傾向に転じている。

□ 上位5位 □ 下位5位

都道府県	死傷事故率(H18暫定値)(件/億台キロ)				死傷事故率(H17)	増減率(H17→H18)
	全道路 (順位)	自専道 (順位)	幹線道路 (順位)	生活道路 (順位)		
51 全国計	115.3	13.0	97.7	208.3	121.5	-5.0%
1 北海道	70.4 (9)	6.7 (16)	47.9 (4)	140.1 (22)	74.3 (9)	-5.3% (19)
2 青森県	76.3 (13)	5.1 (4)	56.5 (7)	136.8 (20)	85.1 (18)	-10.3% (1)
3 岩手県	43.0 (2)	5.8 (10)	38.2 (2)	69.6 (3)	45.8 (2)	-6.1% (15)
4 宮城県	84.7 (20)	5.3 (5)	71.6 (17)	151.8 (28)	86.9 (19)	-2.5% (37)
5 秋田県	48.4 (3)	5.1 (3)	41.0 (3)	74.7 (4)	50.7 (3)	-4.6% (21)
6 山形県	82.7 (19)	20.4 (45)	70.6 (16)	122.3 (17)	90.7 (22)	-8.8% (4)
7 福島県	74.0 (12)	5.4 (6)	67.4 (14)	120.7 (14)	78.8 (14)	-6.1% (14)
8 茨城県	89.8 (24)	8.5 (25)	74.8 (21)	151.5 (27)	94.1 (26)	-4.6% (22)
9 栃木県	85.6 (21)	5.8 (9)	74.7 (20)	144.7 (24)	87.5 (20)	-2.1% (40)
10 群馬県	140.2 (39)	9.7 (30)	118.1 (39)	243.2 (36)	144.7 (39)	-3.1% (31)
11 埼玉県	158.3 (41)	13.6 (38)	117.6 (38)	336.7 (44)	175.5 (43)	-9.8% (2)
12 千葉県	127.1 (36)	15.8 (42)	90.1 (28)	269.9 (40)	138.0 (37)	-7.9% (7)
13 東京都	210.8 (46)	32.8 (47)	197.0 (46)	373.5 (46)	228.7 (46)	-7.8% (8)
14 神奈川県	211.4 (47)	16.0 (43)	184.0 (45)	453.4 (47)	230.4 (47)	-8.2% (6)
19 山梨県	86.5 (23)	7.3 (22)	96.0 (31)	126.6 (19)	90.1 (21)	-4.1% (24)
20 長野県	67.9 (8)	6.0 (12)	64.8 (10)	111.3 (11)	69.9 (8)	-2.8% (33)
15 新潟県	64.8 (6)	6.9 (19)	59.3 (8)	111.5 (12)	69.7 (7)	-6.9% (9)
16 富山県	78.0 (16)	5.7 (7)	70.1 (15)	121.1 (15)	82.7 (17)	-5.6% (17)
17 石川県	86.0 (22)	5.8 (11)	77.6 (23)	147.2 (25)	94.0 (25)	-8.4% (5)
21 岐阜県	73.8 (10)	6.4 (13)	64.4 (9)	124.9 (18)	75.9 (11)	-2.8% (32)
22 静岡県	145.9 (40)	7.7 (23)	132.7 (42)	282.2 (42)	151.4 (40)	-3.7% (28)
23 愛知県	138.9 (38)	13.2 (37)	116.0 (37)	269.4 (39)	142.7 (38)	-2.7% (34)
24 三重県	77.5 (15)	11.5 (35)	75.7 (22)	119.5 (13)	78.8 (13)	-1.7% (42)
18 福井県	59.6 (5)	7.0 (21)	53.8 (6)	93.6 (5)	65.6 (5)	-9.2% (3)
25 滋賀県	79.0 (18)	7.9 (24)	96.6 (32)	105.9 (8)	80.1 (16)	-1.4% (44)
26 京都府	161.1 (42)	11.1 (34)	139.8 (43)	275.3 (41)	172.2 (42)	-6.4% (13)
27 大阪府	193.5 (45)	20.8 (46)	202.8 (47)	336.4 (43)	201.4 (45)	-3.9% (25)
28 兵庫県	131.6 (37)	18.5 (44)	124.8 (40)	253.7 (38)	136.7 (36)	-3.7% (27)
29 奈良県	105.1 (30)	14.7 (40)	94.5 (30)	183.0 (31)	111.7 (30)	-5.9% (16)
30 和歌山県	109.6 (32)	15.0 (41)	99.1 (34)	159.9 (29)	112.5 (32)	-2.6% (35)
31 鳥取県	49.8 (4)	10.6 (32)	48.3 (5)	60.0 (2)	52.1 (4)	-4.5% (23)
32 島根県	41.5 (1)	4.5 (2)	37.5 (1)	58.8 (1)	44.6 (1)	-6.9% (10)
33 岡山県	124.4 (35)	7.0 (20)	111.2 (35)	209.6 (35)	130.8 (35)	-4.9% (20)
34 広島県	109.9 (33)	10.9 (33)	98.0 (33)	196.9 (34)	111.8 (31)	-1.7% (43)
35 山口県	66.5 (7)	8.8 (28)	65.5 (11)	96.0 (6)	68.8 (6)	-3.3% (29)
36 徳島県	95.0 (28)	6.8 (18)	91.6 (29)	121.4 (16)	95.6 (27)	-0.6% (45)
37 香川県	164.4 (43)	10.1 (31)	150.8 (44)	251.8 (37)	170.9 (41)	-3.8% (26)
38 愛媛県	104.8 (29)	8.5 (26)	85.2 (26)	186.4 (32)	107.2 (29)	-2.2% (39)
39 高知県	77.4 (14)	6.7 (17)	72.9 (18)	101.7 (7)	79.9 (15)	-3.2% (30)
40 福岡県	175.7 (44)	13.9 (39)	131.0 (41)	360.5 (45)	179.8 (44)	-2.3% (38)
41 佐賀県	108.6 (31)	9.4 (29)	113.8 (36)	140.3 (23)	114.9 (33)	-5.4% (18)
42 長崎県	91.3 (26)	12.1 (36)	80.1 (24)	138.1 (21)	93.7 (24)	-2.6% (36)
43 熊本県	94.2 (27)	6.5 (14)	84.7 (25)	149.5 (26)	93.5 (23)	② +0.8% (46)
44 大分県	73.9 (11)	6.6 (15)	67.3 (13)	108.6 (10)	75.4 (10)	-2.0% (41)
45 宮崎県	111.3 (34)	4.1 (1)	88.9 (27)	188.8 (33)	119.2 (34)	-6.6% (12)
46 鹿児島県	90.0 (25)	8.7 (27)	67.1 (12)	163.1 (30)	96.4 (28)	-6.6% (11)
47 沖縄県	78.4 (17)	5.7 (8)	74.4 (19)	107.9 (9)	77.1 (12)	② +1.7% (47)

※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：死傷事故率の算出方法については、「主要指標現況値算出マニュアル（案）」（道路事業分析評価室）による。

※3：死傷事故率の算出年次

死傷事故率（平成 18 年度暫定値）＝死傷事故件数（平成 18 年度確定値）/走行台キロ（平成 18 年度暫定値）

【都道府県別道路種類別交通事故死者率 暫定値（平成18年）】

ポイント：①交通事故死者率は、38都道府県で改善し、全国平均で0.06人/億台キロ改善。

②増加している県は、九州（7県中4県）、四国（4県中2県）に集中している。

■ 上位5位 □ 下位5位

都道府県	交通事故死者率(H18暫定値)(人/億台キロ)				交通事故死者率(H17)		増減率(H17→H18)	
	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)	全道路 (順位)	全道路 (順位)	
51 全国計	0.83	0.24	0.90	0.98	0.89		-7.6%	
1 北海道	0.72 (11)	0.09 (10)	0.83 (16)	0.59 (6)	0.79 (9)		-8.5% (21)	
2 青森県	0.70 (8)	0.00 (1)	0.70 (5)	0.80 (13)	0.80 (12)		-12.9% (14)	
3 岩手県	0.60 (3)	0.14 (13)	0.62 (2)	0.76 (9)	0.91 (29)		-33.3% (1)	
4 宮城県	0.72 (10)	0.00 (1)	0.77 (10)	0.97 (30)	0.86 (25)		-15.8% (6)	
5 秋田県	0.76 (17)	0.64 (46)	0.71 (6)	0.91 (28)	0.77 (5)		-1.1% (37)	
6 山形県	0.53 (1)	0.00 (1)	0.57 (1)	0.52 (3)	0.78 (6)		-31.7% (3)	
7 福島県	0.74 (13)	0.13 (12)	0.84 (22)	0.78 (12)	0.79 (11)		-7.0% (25)	
8 茨城県	0.96 (40)	0.28 (26)	0.96 (31)	1.17 (38)	1.11 (45)		-14.0% (11)	
9 栃木県	1.01 (44)	0.29 (29)	0.97 (32)	1.41 (45)	1.13 (46)		-10.5% (17)	
10 群馬県	0.92 (35)	0.34 (33)	0.81 (13)	1.39 (44)	0.94 (33)		-1.9% (34)	
11 埼玉県	0.87 (32)	0.18 (18)	0.93 (29)	1.19 (41)	1.06 (42)		-17.6% (5)	
12 千葉県	1.00 (43)	0.34 (31)	0.93 (28)	1.53 (47)	1.15 (47)		-12.9% (15)	
13 東京都	0.75 (15)	0.22 (22)	0.83 (19)	0.98 (31)	0.82 (16)		-8.9% (20)	
14 神奈川県	0.93 (38)	0.13 (11)	1.10 (44)	1.45 (46)	0.97 (38)		-3.8% (28)	
19 山梨県	0.74 (14)	0.18 (17)	0.99 (33)	0.68 (7)	0.79 (10)		-6.2% (26)	
20 長野県	0.66 (5)	0.29 (28)	0.72 (7)	0.77 (10)	0.79 (7)		-15.7% (7)	
15 新潟県	0.75 (16)	0.26 (23)	0.86 (25)	0.81 (14)	0.87 (28)		-13.8% (13)	
16 富山県	0.78 (19)	0.35 (34)	0.80 (12)	0.87 (22)	0.85 (22)		-7.9% (23)	
17 石川県	0.70 (9)	0.37 (35)	0.72 (8)	0.84 (18)	0.82 (15)		-14.1% (10)	
21 岐阜県	0.82 (26)	0.18 (16)	0.82 (15)	1.12 (37)	0.83 (19)		-0.8% (38)	
22 静岡県	0.89 (34)	0.15 (14)	1.06 (42)	1.18 (39)	0.93 (31)		-3.6% (30)	
23 愛知県	0.81 (23)	0.19 (19)	0.90 (27)	1.05 (33)	0.83 (20)		-3.0% (32)	
24 三重県	0.99 (42)	0.38 (36)	1.09 (43)	1.11 (36)	0.96 (37)		+3.2% (41)	
18 福井県	0.81 (24)	0.60 (45)	0.76 (9)	1.04 (32)	0.95 (36)		-14.6% (8)	
25 滋賀県	0.80 (22)	0.28 (25)	1.01 (35)	0.88 (23)	0.93 (32)		-13.9% (12)	
26 京都府	1.06 (46)	0.59 (44)	1.26 (46)	0.81 (15)	1.06 (43)		+0.1% (39)	
27 大阪府	0.79 (21)	0.20 (20)	1.04 (41)	0.88 (24)	0.82 (14)		-3.8% (27)	
28 兵庫県	0.82 (25)	0.42 (43)	0.96 (30)	0.96 (29)	0.83 (18)		-1.8% (36)	
29 奈良県	0.86 (29)	0.31 (30)	0.83 (18)	1.25 (43)	0.84 (21)		+2.2% (40)	
30 和歌山県	0.93 (39)	0.38 (37)	1.03 (39)	0.85 (20)	0.95 (35)		-2.2% (33)	
31 鳥取県	0.68 (6)	0.39 (40)	0.83 (17)	0.32 (1)	0.79 (8)		-14.5% (9)	
32 島根県	0.69 (7)	0.28 (27)	0.82 (14)	0.44 (2)	1.02 (41)		-32.6% (2)	
33 岡山県	0.89 (33)	0.34 (32)	1.02 (36)	0.87 (21)	0.92 (30)		-3.3% (31)	
34 広島県	0.87 (31)	0.40 (42)	0.99 (34)	0.89 (26)	0.99 (39)		-12.7% (16)	
35 山口県	0.78 (20)	0.40 (41)	0.84 (21)	0.83 (17)	0.85 (23)		-8.3% (22)	
36 徳島県	0.92 (36)	0.81 (47)	1.02 (37)	0.70 (8)	0.99 (40)		-7.3% (24)	
37 香川県	1.22 (47)	0.26 (24)	1.53 (47)	0.85 (19)	0.95 (34)		+28.3% (47)	
38 愛媛県	0.97 (41)	0.38 (38)	1.03 (38)	1.07 (34)	1.09 (44)		-10.4% (18)	
39 高知県	0.93 (37)	0.00 (1)	1.04 (40)	0.83 (16)	0.74 (2)		+25.1% (46)	
40 福岡県	0.83 (27)	0.16 (15)	0.84 (20)	1.19 (40)	0.86 (27)		-3.8% (29)	
41 佐賀県	0.84 (28)	0.21 (21)	0.85 (24)	1.08 (35)	0.76 (4)		+10.0% (44)	
42 長崎県	0.66 (4)	0.00 (1)	0.62 (3)	0.91 (27)	0.63 (1)		+3.9% (42)	
43 熊本県	0.77 (18)	0.00 (1)	0.85 (23)	0.88 (25)	0.85 (24)		-9.4% (19)	
44 大分県	0.60 (2)	0.39 (39)	0.63 (4)	0.57 (5)	0.83 (17)		-27.7% (4)	
45 宮崎県	1.06 (45)	0.00 (1)	1.26 (45)	0.78 (11)	0.86 (26)		+23.1% (45)	
46 鹿児島県	0.86 (30)	0.00 (1)	0.79 (11)	1.22 (42)	0.81 (13)		+7.1% (43)	
47 沖縄県	0.73 (12)	0.00 (1)	0.88 (26)	0.57 (4)	0.74 (3)		-1.9% (35)	

※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：交通事故死者率の算出方法については、死傷事故率の算出方法に準じる。

※3：交通事故死者率の算出年次

交通事故死者率（平成18年度暫定値）＝死者数（平成18年確定値）/走行台キロ（平成18年度暫定値）

【Ⅲ. 安全・安心の確保】

【都道府県別道路種類別交通事故致死率 確定値（平成18年）】

ポイント：①交通事故致死率は、29都道府県で改善し、全国平均で0.02人/件改善。

②交通事故致死率は、地方部で高く、大都市部で低い。また、東北、関東、北陸、中国では交通事故致死率が改善された府県が多いが、近畿、九州は悪化した府県が多い。

■ 上位5位 ■ 下位5位

都道府県	交通事故致死率(H18確定値)(人/件)				交通事故致死率(H17)		増減(H17→H18)	
	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)	全道路(順位)	全道路(順位)	
51 全国計	0.72%	1.88%	0.92%	0.47%	0.74%		-0.02%	
1 北海道	1.03%(35)	1.36%(15)	1.73%(46)	0.42%(13)	1.06%(33)		-0.04%(21)	
2 青森県	0.91%(25)	0.00%(1)	1.23%(32)	0.58%(26)	0.94%(26)		-0.03%(23)	
3 岩手県	1.40%(45)	2.41%(22)	1.62%(43)	1.10%(45)	1.98%(46)		-0.57%(2)	
4 宮城県	0.85%(22)	0.00%(1)	1.07%(25)	0.64%(28)	0.98%(28)		-0.13%(8)	
5 秋田県	1.57%(46)	12.50%(47)	1.72%(45)	1.22%(47)	1.51%(44)		+0.06%(40)	
6 山形県	0.64%(9)	0.00%(1)	0.80%(12)	0.42%(14)	0.86%(20)		-0.22%(4)	
7 福島県	1.00%(32)	2.42%(23)	1.25%(33)	0.65%(29)	1.01%(29)		-0.01%(26)	
8 茨城県	1.07%(36)	3.31%(29)	1.28%(35)	0.77%(38)	1.18%(38)		-0.12%(9)	
9 栃木県	1.18%(40)	5.08%(39)	1.29%(37)	0.98%(44)	1.29%(42)		-0.11%(10)	
10 群馬県	0.65%(10)	3.53%(31)	0.69%(5)	0.57%(23)	0.65%(11)		+0.01%(33)	
11 埼玉県	0.55%(5)	1.36%(14)	0.79%(10)	0.35%(7)	0.60%(7)		-0.05%(19)	
12 千葉県	0.79%(16)	2.13%(18)	1.03%(21)	0.57%(21)	0.83%(17)		-0.05%(20)	
13 東京都	0.35%(1)	0.67%(10)	0.42%(1)	0.26%(2)	0.36%(1)		-0.00%(28)	
14 神奈川県	0.44%(3)	0.81%(11)	0.60%(3)	0.32%(4)	0.42%(3)		+0.02%(36)	
19 山梨県	0.86%(24)	2.48%(24)	1.03%(22)	0.54%(20)	0.88%(22)		-0.02%(25)	
20 長野県	0.98%(31)	4.89%(38)	1.11%(26)	0.69%(32)	1.12%(36)		-0.15%(6)	
15 新潟県	1.16%(38)	3.70%(33)	1.46%(42)	0.73%(34)	1.25%(41)		-0.09%(12)	
16 富山県	1.00%(33)	6.25%(42)	1.14%(28)	0.72%(33)	1.02%(31)		-0.02%(24)	
17 石川県	0.82%(19)	6.41%(44)	0.93%(16)	0.57%(22)	0.87%(21)		-0.05%(18)	
21 岐阜県	1.12%(37)	2.80%(27)	1.27%(34)	0.90%(42)	1.09%(34)		+0.02%(37)	
22 静岡県	0.61%(7)	1.97%(17)	0.80%(11)	0.42%(12)	0.61%(9)		+0.00%(30)	
23 愛知県	0.58%(6)	1.41%(16)	0.77%(8)	0.39%(9)	0.58%(6)		-0.00%(29)	
24 三重県	1.27%(42)	3.27%(28)	1.44%(41)	0.93%(43)	1.21%(39)		+0.06%(41)	
18 福井県	1.37%(44)	8.47%(45)	1.40%(38)	1.11%(46)	1.45%(43)		-0.09%(14)	
25 滋賀県	1.02%(34)	3.49%(30)	1.04%(24)	0.83%(40)	1.17%(37)		-0.15%(7)	
26 京都府	0.66%(11)	5.33%(40)	0.90%(14)	0.30%(3)	0.62%(10)		+0.04%(38)	
27 大阪府	0.41%(2)	0.95%(12)	0.51%(2)	0.26%(1)	0.41%(2)		+0.00%(31)	
28 兵庫県	0.62%(8)	2.28%(21)	0.77%(7)	0.38%(8)	0.61%(8)		+0.01%(35)	
29 奈良県	0.82%(20)	2.13%(18)	0.88%(13)	0.69%(31)	0.75%(16)		+0.06%(42)	
30 和歌山県	0.85%(23)	2.53%(25)	1.04%(23)	0.53%(18)	0.85%(19)		+0.00%(32)	
31 鳥取県	1.36%(43)	3.70%(33)	1.72%(44)	0.53%(19)	1.52%(45)		-0.16%(5)	
32 島根県	1.65%(47)	6.25%(42)	2.18%(47)	0.75%(36)	2.29%(47)		-0.63%(1)	
33 岡山県	0.72%(12)	4.79%(37)	0.92%(15)	0.41%(11)	0.70%(14)		+0.01%(34)	
34 広島県	0.79%(17)	3.68%(32)	1.01%(19)	0.45%(15)	0.89%(23)		-0.10%(11)	
35 山口県	1.18%(39)	4.52%(36)	1.28%(36)	0.86%(41)	1.24%(40)		-0.06%(17)	
36 徳島県	0.97%(30)	12.00%(46)	1.11%(27)	0.58%(25)	1.04%(32)		-0.07%(16)	
37 香川県	0.74%(14)	2.60%(26)	1.02%(20)	0.34%(6)	0.56%(5)		+0.19%(45)	
38 愛媛県	0.93%(26)	4.49%(35)	1.20%(31)	0.57%(24)	1.01%(30)		-0.08%(15)	
39 高知県	1.20%(41)	0.00%(1)	1.42%(40)	0.82%(39)	0.93%(25)		+0.27%(47)	
40 福岡県	0.47%(4)	1.17%(13)	0.64%(4)	0.33%(5)	0.48%(4)		-0.01%(27)	
41 佐賀県	0.77%(15)	2.20%(20)	0.75%(6)	0.77%(37)	0.66%(12)		+0.11%(43)	
42 長崎県	0.72%(13)	0.00%(1)	0.78%(9)	0.66%(30)	0.68%(13)		+0.04%(39)	
43 熊本県	0.82%(21)	0.00%(1)	1.00%(18)	0.59%(27)	0.91%(24)		-0.09%(13)	
44 大分県	0.81%(18)	5.88%(41)	0.94%(17)	0.53%(17)	1.10%(35)		-0.29%(3)	
45 宮崎県	0.95%(28)	0.00%(1)	1.41%(39)	0.41%(10)	0.72%(15)		+0.23%(46)	
46 鹿児島県	0.96%(29)	0.00%(1)	1.17%(29)	0.75%(35)	0.84%(18)		+0.12%(44)	
47 沖縄県	0.93%(27)	0.00%(1)	1.18%(30)	0.53%(16)	0.97%(27)		-0.03%(22)	

※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：致死率の算出年次

致死率（平成18年度確定値）＝死者数（平成18年度確定値）/死傷事故件数（平成18年度確定値）

【施策-6】 幹線道路における事故抑止と生活道路における安全・安心な歩行空間の確保

【事故危険箇所・あんしん歩行エリア対策状況（平成18年度末時点）】

ポイント：①事故危険箇所対策については、3,178箇所（80%）で着手。対前年より、463箇所（11%）増と順調に対策を実施。

事故危険箇所の事故抑止率については、約3割を達成。また、25道県で目標値を達成。

②あんしん歩行エリアについては、773地区（97%）で着手。対前年より、38地区（5%）増と着手は順調に伸びている。

あんしん歩行エリアの抑止率については、今後対策の完了する地区がでてくることから指標値の改善が見込まれる。

■ 上位5位 ■ 下位5位

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										
		対策着手率			事故抑止率			対策着手率			事故抑止率							
		全箇所数	着手箇所数	着手率（順位）	対策概成箇所数	抑止率（順位）	全箇所数	着手箇所数	着手率（順位）	対策概成箇所数	全事故抑止率（順位）	歩行者・自転車事故抑止率（順位）						
全国計		3,956	3,178	80%	1,336	28.7%	796	773	97%	529	3.7%	5.5%						
北海道ブロック	北海道	61	56	92%	23	30	55.1%	7	9	100%	1	-6.4%	51	-2.3%	44			
	札幌市	57	48	84%	41	13	44.0%	17	7	78%	61	3	1.0%	38	-4.2%	46		
	北海道ブロック計	118	104	88%	43	50.2%	18	16	89%	8	-3.0%	8	-3.0%	34	-3.3%			
	東北ブロック	青森県	23	21	91%	25	10	42.3%	20	6	5	83%	60	3	1.6%	34	7.6%	33
		岩手県	8	7	88%	36	5	46.3%	14	5	5	100%	1	1	14.0%	14	14.3%	19
		宮城県	19	18	95%	16	14	31.9%	30	8	8	100%	1	3	14.8%	11	10.6%	25
		仙台市	10	10	100%	1	2	30.6%	36	12	11	92%	55	4	-11.3%	58	-49.9%	62
		秋田県	9	9	82%	46	9	59.7%	4	2	2	100%	1	2	2.3%	33	36.0%	4
		山形県	11	11	100%	1	6	-20.1%	61	9	9	100%	1	9	11.0%	20	8.3%	30
		福島県	60	52	87%	37	14	42.5%	19	14	14	100%	1	9	9.8%	22	11.2%	24
東北ブロック計		142	128	90%	60	38.9%	56	54	96%	31	6.1%	31	6.1%	26	6.3%	7		
関東ブロック		茨城県	49	44	90%	29	35	31.8%	31	22	22	100%	1	20	5.3%	26	29.8%	7
		栃木県	76	76	100%	1	53	27.4%	39	10	10	100%	1	4	-1.7%	43	8.1%	31
	群馬県	174	149	86%	39	57	23.9%	42	16	15	94%	53	5	-8.5%	54	13.7%	21	
	埼玉県	114	107	94%	17	86	38.2%	26	24	24	100%	1	19	1.3%	36	-9.0%	50	
	さいたま市	38	38	100%	1	24	36.4%	28	7	7	100%	1	5	35.3%	1	35.3%	5	
	千葉県	154	118	77%	52	9	37.3%	27	30	30	100%	1	19	9.4%	23	-2.5%	45	
	千葉市	41	29	71%	56	12	1.5%	56	4	4	100%	1	4	6.2%	25	-10.4%	53	
	東京都	137	79	58%	60	13	4.6%	55	26	26	100%	1	17	14.7%	12	9.8%	27	
	神奈川県	226	134	59%	59	22	51.2%	11	22	20	91%	57	8	-3.8%	48	2.4%	37	
	横浜市	127	117	92%	22	33	39.9%	22	20	20	100%	1	14	25.0%	4	29.2%	8	
川崎市	37	31	84%	43	4	69.0%	2	8	5	63%	64	0	-	-	-	-		
山梨県	63	59	94%	18	7	52.2%	9	7	7	100%	1	4	-8.6%	55	-21.4%	59		
長野県	39	35	90%	30	14	60.4%	3	8	8	100%	1	7	17.4%	10	23.6%	11		
関東ブロック計	1,275	1,016	80%	369	33.4%	204	198	97%	126	10.3%	7.9%							
北陸ブロック	新潟県	30	24	80%	48	15	59.1%	5	7	7	100%	1	6	4.4%	27	15.6%	17	
	新潟市	26	22	85%	40	4	-149.8%	64	3	3	100%	1	1	3.2%	30	19.7%	14	
	富山県	33	30	91%	26	3	-58.7%	63	14	14	100%	1	6	-26.8%	60	-56.2%	63	
	石川県	22	21	95%	14	10	38.2%	25	12	12	100%	1	8	2.8%	32	12.4%	22	
	北陸ブロック計	111	97	87%	32	21.5%	36	36	100%	21	-1.0%	6.3%						
	中部ブロック	岐阜県	31	26	84%	42	18	13.2%	49	20	19	95%	52	10	0.8%	39	8.9%	28
静岡県		31	30	97%	11	41	24.4%	41	13	13	100%	1	10	11.8%	19	21.6%	12	
静岡市		14	13	93%	21	3	16.7%	47	6	6	100%	1	6	29.5%	2	5.6%	35	
浜松市		12	12	100%	1	9	31.6%	32	5	5	100%	1	5	-0.5%	41	-8.3%	49	
愛知県		110	91	83%	45	41	49.0%	13	23	23	100%	1	19	-35.5%	62	-20.5%	57	
名古屋市		106	88	83%	44	22	-3.2%	58	13	13	100%	1	13	0.2%	40	-0.1%	40	
三重県		65	62	95%	15	31	42.6%	18	11	11	100%	1	7	1.4%	35	-23.2%	61	
中部ブロック計		419	372	89%	165	23.4%	91	90	99%	70	-1.2%	-2.7%						
近畿ブロック		福井県	29	27	93%	20	6	45.1%	15	12	12	100%	1	6	12.8%	17	37.8%	2
		滋賀県	44	39	89%	34	13	25.8%	40	12	12	100%	1	9	-3.4%	47	-15.0%	55
	京都府	31	20	65%	58	2	44.3%	16	11	11	100%	1	7	-3.9%	49	-15.2%	56	
	京都市	102	54	53%	61	8	5.0%	54	14	10	71%	62	8	-4.6%	50	-20.6%	58	
	大阪府	266	128	48%	63	44	23.0%	44	26	23	88%	59	13	1.2%	37	5.5%	36	
	大阪市	101	49	49%	62	10	18.9%	45	25	25	100%	1	25	-1.0%	42	-2.0%	42	
	堺市	39	10	26%	64	3	9.8%	52	2	2	100%	1	2	-9.0%	56	1.9%	38	
	兵庫県	181	166	92%	24	105	30.5%	37	29	29	100%	1	24	6.4%	24	15.4%	18	
	神戸市	74	66	89%	32	52	31.2%	35	11	11	100%	1	9	11.9%	18	-2.0%	43	
	奈良県	66	45	68%	57	19	31.3%	33	12	12	100%	1	7	23.7%	6	30.2%	6	
和歌山県	33	26	79%	50	8	7.5%	53	13	13	100%	1	10	3.1%	31	8.1%	32		
近畿ブロック計	966	630	65%	270	27.0%	167	160	96%	120	2.0%	2.2%							
中国ブロック	鳥取県	10	8	80%	48	3	49.6%	12	7	7	100%	1	6	13.2%	16	25.9%	10	
	島根県	11	8	73%	55	5	51.2%	10	8	8	100%	1	3	26.1%	3	36.2%	3	
	岡山県	85	77	91%	28	47	-8.8%	60	16	16	100%	1	12	-2.3%	44	16.0%	16	
	広島県	72	70	97%	12	41	29.3%	38	12	11	92%	55	8	17.4%	9	9.9%	26	
	広島市	44	41	93%	19	14	-6.8%	59	8	8	100%	1	6	3.5%	29	8.5%	29	
	山口県	55	43	78%	51	17	31.3%	33	14	14	100%	1	10	14.8%	13	17.6%	15	
	中国ブロック計	277	247	89%	127	11.3%	65	64	98%	45	8.8%	14.4%						
四国ブロック	徳島県	39	39	100%	1	16	23.4%	43	7	5	71%	62	2	10.2%	21	6.3%	34	
	香川県	59	57	97%	13	30	-45.1%	62	12	12	100%	1	10	-32.5%	61	-7.9%	48	
	愛媛県	61	45	74%	53	16	32.0%	29	15	15	100%	1	6	-6.8%	53	-0.2%	41	
	高知県	41	30	73%	54	21	52.3%	8	9	8	89%	58	3	22.7%	7	26.5%	9	
	四国ブロック計	200	171	86%	83	4.1%	43	40	93%	21	-8.9%	0.3%						
九州ブロック	福岡県	94	93	99%	10	38	69.7%	1	13	13	100%	1	6	-9.3%	57	-9.5%	51	
	北九州市	47	47	100%	1	26	58.8%	6	8	8	100%	1	4	4.0%	28	1.5%	39	
	福岡市	64	58	91%	27	23	14.9%	48	5	5	100%	1	4	-6.6%	52	-14.8%	54	
	佐賀県	50	44	88%	35	8	0.5%	57	10	10	100%	1	4	13.4%	15	11.3%	23	
	長崎県	21	18	86%	38	8	13.0%	50	20	20	100%	1	19	-2.6%	45	14.0%	20	
	熊本県	66	59	89%	31	45	38.9%	23	20	20	100%	1	18	18.8%	8	71.1%	1	
	大分県	29	29	100%	1	14	40.9%	21	11	11	100%	1	11	-2.8%	46	-6.9%	47	
	宮崎県	10	10	100%	1	3	17.0%	46	4	4	100%	1	4	-36.7%	63	-22.5%	60	
	鹿児島県	58	47	81%	47	21	38.5%	24	16	15	94%	53	8	24.6%	5	20.3%	13	
	九州ブロック計	439	405	92%	186	40.7%	107	106	99%	78	2.8%	13.0%						
沖縄ブロック	沖繩県	9	8	89%	33	1	11.8%	51	9	9	100%	1	9	-19.5%	59	-10.3%	52	
沖縄ブロック計	9	8	89%	1	1	11.8%	1	9	9	100%	1	9	-19.5%	59	-10.3%			

※1：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。都道府県の地区数には、政令市分を含まない。

※2：事故危険箇所における抑止率は、平成16年度までに対策が概成した1,336箇所が対象。

事故抑止率 = (対策前の事故件数 × 幹線道路の事故の伸び率 - 対策後の事故件数) / (対策前の事故件数 × 幹線道路の事故の伸び率)

対策前の事故件数：平成8年～平成11年の4年間の平均事故件数

対策後の事故件数：平成15年度完了（一部完了も含む）の場合は、平成16年～平成17年の平均事故件数

平成16年度完了（一部完了も含む）の場合は、平成17年の事故件数

幹線道路の事故の伸び率 = (幹線道路の平成17年の事故件数) / (幹線道路の平成8年～平成11年の平均事故件数)

※3：あんしん歩行エリアにおける抑止率は、平成16年度までに対策が概成した1,336箇所が対象。

事故抑止率 = (対策前の事故件数 × 全道路の事故の伸び率 - 対策後の事故件数) / (対策前の事故件数 × 全道路の事故の伸び率)

対策前の事故件数：平成14年の事故件数、対策後の事故件数：平成17年の事故件数

全道路の事故の伸び率 = (平成17年の事故件数) / (平成14年の事故件数)

※4：抑止率はプラスが抑止、マイナスが増加をあらわしている。