

平成25年(2013年)～令和4年(2022年)

# 日高の交通事故分析

【過去10年間の「交通死亡事故(50件)」検証版】



令和5年(2023年)3月

北海道日高振興局保健環境部環境生活課

# 目 次

■ は じ め に	・・・・・・・・	1
■ 統 計 デ ー タ の 掲 載 の 特 徴	・・・・・・・・	1
■ 用 語 解 説	・・・・・・・・	1
■ 交 通 死 亡 事 故 発 生 状 況 ( 平 成 2 5 年 ~ 令 和 4 年 の 1 0 年 間 )	・・・・・・・・	2
1 「町別・年別」 発生件数	・・・・・・・・	2
2 「月 別」 発生件数	・・・・・・・・	4
3 「時間別」 発生件数	・・・・・・・・	4
4 「第一当事者の 通行目的別」 発生件数	・・・・・・・・	5
5 「第一当事者の 法令違反別」 発生件数	・・・・・・・・	5
6 「第一当事者の 年齢層別」 発生件数	・・・・・・・・	6
7 「第一当事者別」 発生件数	・・・・・・・・	6
8 「道路別」 発生件数	・・・・・・・・	7
9 「道路形状別」 発生件数	・・・・・・・・	8
10 「第一当事者の 居住地別」 発生件数	・・・・・・・・	8
11 「年齢層別」 死 者 数	・・・・・・・・	9
12 「シートベルト・ヘルメット」 着用状況	・・・・・・・・	9

## ■ はじめに

日高振興局環境生活課では、日高管内の交通事故に関し、平成27年（2015年）から令和元年（2019年）までの「5年間累計の統計データ」により、これまで次の資料をとりまとめてきました。

- 1 「日高の交通事故分析」～ 令和2年5月
- 2 「日高の交通事故分析【管内7町別の詳細版】」～ 令和2年12月
- 3 「日高の交通事故分析【全道分と比較した詳細版】」～ 令和3年5月
- 4 「日高の交通事故分析【全道分と比較した管内7町別の更なる詳細版】」～ 令和4年1月

また、コロナ禍における交通事故の特徴を明らかにするため、上記の「5年間累計の統計データ」と令和2年（2020年）からの「コロナ禍2年間、又はコロナ禍3年間累計の統計データ」を比較し、次の資料をとりまとめてきました。

- 5 「日高の交通事故分析【コロナ禍2年間の検証版】」～ 令和4年4月
- 6 「日高の交通事故分析【コロナ禍3年間の管内7町別の検証版】」～ 令和5年2月

このたび、これまでとは別に、被害者やその遺族等にとって最も悲惨で、最も防止すべき「交通死亡事故」の特徴を明らかにするため、平成25年（2013年）から令和4年（2022年）までの日高管内の「過去10年間累計の統計データ」により、改めて下記のとおり資料をとりまとめました。

1人でも尊い命を失わせることがないように、「交通死亡事故」防止対策にあたり、実状把握の参考としていただければ幸いです。

## ■ 統計データの掲載の特徴

「過去10年間累計の統計データ」では、交通死亡事故の「発生件数」は計50件、「死者数」は計53人となっておりますが、「交通死亡事故」の特徴をより一層明確にするため、基本的に統計データは、次の「3つの事故類型別」に分けて、主に発生件数を中心に掲載しております。

なお、後ろの括弧内の数字は、各事故類型別の発生件数（件）、及び死者数（人）です。

1. 「人・自転車 対 車両」 （14件、16人 ～ うち「自転車 対 車両」は1件、1人）
2. 「車 両 相 互」 （23件、24人）
3. 「車 両 単 独」 （13件、13人）

また、構成比等の小数点以下は、「四捨五入」しておりますので、申し添えます。

## ■ 用語解説

「第一当事者」とは、過失がより重いか、又は過失が同程度の場合にあっては、被害がより小さい方の当事者を言います。

■ 交通死亡事故発生状況（平成25年（2013年）～令和4年（2022年）の10年間）

1 「町別・年別」発生件数

【日高振興局管内】

「車両相互」の死亡事故が多く、その構成比は半数近くの46%。

なお、近年3年間は「人・自転車対車両」の死亡事故は無し。

元号 西暦	25年 2013年	26年 2014年	27年 2015年	28年 2016年	29年 2017年	30年 2018年	元年 2019年	2年 2020年	3年 2021年	4年 2022年	計	構成比
人・自転車対車両	1	3	1	3	1	2	3	—	—	—	14	28%
車両相互	5	1	2	3	3	1	1	4	3	—	23	46%
車両単独	1	2	1	—	1	1	4	—	1	2	13	26%
計	7	6	4	6	5	4	8	4	4	2	50	100%

【日高町】

「車両相互」の死亡事故が多く。その構成比は73%。

元号 西暦	25年 2013年	26年 2014年	27年 2015年	28年 2016年	29年 2017年	30年 2018年	元年 2019年	2年 2020年	3年 2021年	4年 2022年	計	構成比
人・自転車対車両	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9%
車両相互	1	—	2	1	—	—	1	2	1	—	8	73%
車両単独	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	2	18%
計	1	2	2	1	1	—	1	2	1	—	11	100%

【平取町】

「車両相互」の死亡事故が多く、その構成比は63%。

元号 西暦	25年 2013年	26年 2014年	27年 2015年	28年 2016年	29年 2017年	30年 2018年	元年 2019年	2年 2020年	3年 2021年	4年 2022年	計	構成比
人・自転車対車両	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
車両相互	—	1	—	1	1	1	—	1	—	—	5	63%
車両単独	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	38%
計	1	1	—	1	1	1	—	1	1	1	8	100%

【新冠町】

「車両相互」の死亡事故のみ隔年で発生。

元号 西暦	25年 2013年	26年 2014年	27年 2015年	28年 2016年	29年 2017年	30年 2018年	元年 2019年	2年 2020年	3年 2021年	4年 2022年	計	構成比
人・自転車対車両	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
車両相互	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	3	100%
車両単独	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
計	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	3	100%

### 【新ひだか町】

「人・自転車 対 車両」の死亡事故が多く、その構成比は69%。 なお、近年3年間は死亡事故は無し。

元号 西暦	25年 2013年	26年 2014年	27年 2015年	28年 2016年	29年 2017年	30年 2018年	元年 2019年	2年 2020年	3年 2021年	4年 2022年	計	構成比
人・自転車 対 車両	1	1	—	3	—	1	3	—	—	—	9	69%
車両相互	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	15%
車両単独	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2	15%
計	3	1	—	3	—	2	4	—	—	—	13	100%

### 【浦河町】

「3つの事故類型」の死亡事故が、おおよそ3分の1ずつ発生。

元号 西暦	25年 2013年	26年 2014年	27年 2015年	28年 2016年	29年 2017年	30年 2018年	元年 2019年	2年 2020年	3年 2021年	4年 2022年	計	構成比
人・自転車 対 車両	—	—	1	—	1	1	—	—	—	—	3	38%
車両相互	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	3	38%
車両単独	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	2	25%
計	1	1	1	—	2	1	1	—	1	—	8	100%

### 【様似町】

「車両単独」の死亡事故のみ隔年で発生。 なお、近年3年間は死亡事故は無し。

元号 西暦	25年 2013年	26年 2014年	27年 2015年	28年 2016年	29年 2017年	30年 2018年	元年 2019年	2年 2020年	3年 2021年	4年 2022年	計	構成比
人・自転車 対 車両	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
車両相互	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
車両単独	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	3	100%
計	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	3	100%

### 【えりも町】

「車両相互」の死亡事故が多く、その構成比は半数の50%。

元号 西暦	25年 2013年	26年 2014年	27年 2015年	28年 2016年	29年 2017年	30年 2018年	元年 2019年	2年 2020年	3年 2021年	4年 2022年	計	構成比
人・自転車 対 車両	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	25%
車両相互	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	2	50%
車両単独	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	25%
計	—	1	—	1	—	—	—	1	—	1	4	100%

## 2 「月別」 発生件数

「人・自転車 対 車両」の死亡事故は、特に「3月、10月、及び12月」に多い。

「車両相互」の死亡事故は、特に「5月、7月、8月、及び12月」に多い。

「車両単独」の死亡事故は、特に「10月、及び11月」に多い。

区 分		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
人・自転車 対 車両	発生件数	—	—	3	1	—	—	1	1	—	3	1	4	14
	構成比	—	—	21%	7%	—	—	7%	7%	—	21%	7%	29%	100%
車 両 相 互	発生件数	1	1	1	1	4	—	3	4	1	1	2	4	23
	構成比	4%	4%	4%	4%	17%	—	13%	17%	4%	4%	9%	17%	100%
車 両 単 独	発生件数	1	1	—	—	—	1	1	1	1	4	2	1	13
	構成比	8%	8%	—	—	—	8%	8%	8%	8%	31%	15%	8%	100%
計	発生件数	2	2	4	2	4	1	5	6	2	8	5	9	50
	構成比	4%	4%	8%	4%	8%	2%	10%	12%	4%	16%	10%	18%	100%

## 3 「時間別」 発生件数

「人・自転車 対 車両」の死亡事故は、夕方、特に「16～18時」に極めて多く、その構成比は57%。

「車両相互」の死亡事故は、深夜を除く各時間帯、特に「12～14時、及び16～18時」に多い。

「車両単独」の死亡事故は、深夜と朝、特に「0～2時、及び6～8時」に多い。

区 分		0～ 2時	2～ 4時	4～ 6時	6～ 8時	8～ 10時	10～ 12時	12～ 14時	14～ 16時	16～ 18時	18～ 20時	20～ 22時	22～ 24時	計
人・自転車 対 車両	発生件数	—	—	—	—	—	1	—	1	8	3	1	—	14
	構成比	—	—	—	—	—	7%	—	7%	57%	21%	7%	—	100%
車 両 相 互	発生件数	—	—	2	3	1	2	6	2	4	1	2	—	23
	構成比	—	—	9%	13%	4%	9%	26%	9%	17%	4%	9%	—	100%
車 両 単 独	発生件数	3	—	—	4	2	1	1	1	1	—	—	—	13
	構成比	23%	—	—	31%	15%	8%	8%	8%	8%	—	—	—	100%
計	発生件数	3	—	2	7	3	4	7	4	13	4	3	—	50
	構成比	6%	—	4%	14%	6%	8%	14%	8%	26%	8%	6%	—	100%

#### 4 「第一当事者の 通行目的別」 発生件数

「人・自転車 対 車両」の死亡事故は、特に「業務、通勤、及び送迎」によるものが多い。

「車両相互」の死亡事故は、特に「業務」によるものが多い。

「車両単独」の死亡事故は、おおよそ各目的別に分散。

区 分		業 務	通 勤	観光・ 娯楽	ドラ イフ	飲 食	買 物	訪 問	送 迎	通 院	そ の 他	計
人・自転車 対 車両	発生件数	4	3	1	—	1	1	1	3	—	—	14
	構成比	29%	21%	7%	—	7%	7%	7%	21%	—	—	100%
車 両 相 互	発生件数	9	3	1	1	—	2	3	1	1	2	23
	構成比	39%	13%	4%	4%	—	9%	13%	4%	4%	9%	100%
車 両 単 独	発生件数	2	2	1	1	—	2	2	—	1	2	13
	構成比	15%	15%	8%	8%	—	15%	15%	—	8%	15%	100%
計	発生件数	15	8	3	2	1	5	6	4	2	4	50
	構成比	30%	16%	6%	4%	2%	10%	12%	8%	4%	8%	100%

#### 5 「第一当事者の 法令違反別」 発生件数

「人・自転車 対 車両」の死亡事故は、特に「前方不注意」によるものが極めて多く、その構成比は79%。

「車両相互」の死亡事故は、特に「最高速度、前方不注意、及びハンドル操作」によるものが多い。

「車両単独」の死亡事故は、特に「前方不注意、及びハンドル操作」によるものが多い。

区 分		酒 酔 い	追 越 し	最 高 速 度	過 労 運 転	一 時 不 停 止	交 差 点 安 全 通 行	安 全 運 転 義 務 違 反					そ の 他	計
								前 方 不 注 意	動 静 不 注 視	前 左 右 不 確 認	ハ ン ド ル 操 作	ブ レー キ 操 作		
人・自転車 対 車両	発生件数	—	—	—	—	—	1	11	1	1	—	—	—	14
	構成比	—	—	—	—	—	7%	79%	7%	7%	—	—	—	100%
車 両 相 互	発生件数	—	2	4	—	1	—	9	—	—	5	—	2	23
	構成比	—	9%	17%	—	4%	—	39%	—	—	22%	—	9%	100%
車 両 単 独	発生件数	1	—	1	1	—	—	4	—	—	3	1	2	13
	構成比	8%	—	8%	8%	—	—	31%	—	—	23%	8%	15%	100%
計	発生件数	1	2	5	1	1	1	24	1	1	8	1	2	50
	構成比	2%	4%	10%	2%	2%	2%	48%	2%	2%	16%	2%	4%	100%

## 6 「第一当事者の 年齢層別」 発生件数

「人・自転車 対 車両」の死亡事故は、特に「30歳代、及び40歳代」によるものが極めて多く、その構成比は合わせて71%。

「車両相互」の死亡事故は、特に「20～24歳、50歳代、及び65歳以上の高齢者」によるものが多い。

「車両単独」の死亡事故も、「車両相互」と同様。

区 分		ド ラ イ バ ー										そ の 他	計	
		16～ 19歳	20～ 24歳	25～ 29歳	30歳 代	40歳 代	50歳 代	60～ 64歳	65～ 69歳	70～ 74歳	75～ 79歳			80歳 以上
人・自転車 対 車両	発生件数	—	—	—	3	7	1	1	—	2	—	—	—	14
	構成比	—	—	—	21%	50%	7%	7%	—	14%	—	—	—	100%
車 両 相 互	発生件数	1	4	1	1	1	6	—	4	2	2	1	—	23
	構成比	4%	17%	4%	4%	4%	26%	—	17%	9%	9%	4%	—	100%
車 両 単 独	発生件数	—	2	—	—	—	3	1	1	2	2	1	1	13
	構成比	—	15%	—	—	—	23%	8%	8%	15%	15%	8%	8%	100%
計	発生件数	1	6	1	4	8	10	2	5	6	4	2	1	50
	構成比	2%	12%	2%	8%	16%	20%	4%	10%	12%	8%	4%	2%	100%

## 7 「第一当事者別」 発生件数

「3つの事故類型」の死亡事故とも、「自家用」によるものが大多数。

区 分		運 送 事 業 用		自 家 用		二 輪 車	特 殊 車、 自 転 車	計
		乗 用 車	貨 物 車	乗 用 車	貨 物 車			
人・自転車 対 車両	発生件数	—	1	8	5	—	—	14
	構成比	—	7%	57%	36%	—	—	100%
車 両 相 互	発生件数	—	3	13	6	1	—	23
	構成比	—	13%	57%	26%	4%	—	100%
車 両 単 独	発生件数	—	—	6	4	1	2	13
	構成比	—	—	46%	31%	8%	15%	100%
計	発生件数	—	4	27	15	2	2	50
	構成比	—	8%	54%	30%	4%	4%	100%



## 8 「道路別」 発生件数

「人・自転車 対 車両」の死亡事故は、国道、特に「国道235号線—市街地」で多い。

「車両相互」の死亡事故は、各国道—非市街地で多い。

「車両単独」の死亡事故は、各国道—非市街地、特に「国道336号線—非市街地」で多い。

区 分			人・自転車 対 車両		車 両 相 互		車 両 単 独		計	
			発生件数	構成比	発生件数	構成比	発生件数	構成比	発生件数	構成比
国	国道235号線	市街地	6	43%	3	13%	—	—	9	18%
	通称:優駿浪漫街道	非市街地	1	7%	4	17%	2	15%	7	14%
	国道236号線	市街地	—	—	—	—	—	—	—	—
	通称:天馬街道	非市街地	—	—	2	9%	—	—	2	4%
	国道237号線	市街地	—	—	—	—	—	—	—	—
	通称:沙流ユーカラ街道	非市街地	—	—	5	22%	2	15%	7	14%
	国道274号線	市街地	—	—	—	—	—	—	—	—
	通称:石勝樹海ロード	非市街地	—	—	5	22%	—	—	5	10%
	国道336号線	市街地	—	—	—	—	—	—	—	—
	通称:とんがりロード	非市街地	—	—	2	9%	4	31%	6	12%
国 道 計	市街地	6	43%	3	13%	—	—	9	18%	
	非市街地	1	7%	18	78%	8	62%	27	54%	
指 定 自 専 道 (日高自動車道)	市街地	—	—	—	—	—	—	—	—	
	非市街地	—	—	2	9%	—	—	2	4%	
道 道	市街地	3	21%	—	—	—	—	3	6%	
	非市街地	1	7%	—	—	1	8%	2	4%	
町 道	市街地	2	14%	—	—	1	8%	3	6%	
	非市街地	1	7%	—	—	2	15%	3	6%	
そ の 他 の 道 路	市街地	—	—	—	—	1	8%	1	2%	
	非市街地	—	—	—	—	—	—	—	—	
合 計	市街地計	11	79%	3	13%	2	15%	16	32%	
	非市街地計	3	21%	20	87%	11	85%	34	68%	
	合 計	14	100%	23	100%	13	100%	50	100%	

## 9 「道路形状別」 発生件数

「人・自転車 対 車両」の死亡事故は、「市街地」で極めて多く、その構成比は79%。

「車両相互」の死亡事故は、「非市街地」で極めて多く、その構成比は87%。

「車両単独」の死亡事故も、「非市街地」で極めて多く、その構成比は85%。

区 分	市 街 地					非 市 街 地					合 計	
	交差点 (付近)	単 路			計	交差点 (付近)	単 路			計		
		トンネル	カーブ	その他			トンネル	カーブ	その他			
人・自転車 対 車両	発生件数	3	—	—	8	11	—	—	—	3	3	14
	構成比	21%	—	—	57%	79%	—	—	—	21%	21%	100%
車 両 相 互	発生件数	—	—	—	3	3	4	3	6	7	20	23
	構成比	—	—	—	13%	13%	17%	13%	26%	30%	87%	100%
車 両 単 独	発生件数	—	—	—	2	2	—	1	6	4	11	13
	構成比	—	—	—	15%	15%	—	8%	46%	31%	85%	100%
計	発生件数	3	—	—	13	16	4	4	12	14	34	50
	構成比	6%	—	—	26%	32%	8%	8%	24%	28%	68%	100%

## 10 「第一当事者の 居住地別」 発生件数

「人・自転車 対 車両」の死亡事故は、「町内」によるものが多い。

「車両相互」の死亡事故は、「町内」と「町外」がおおよそ半々。

「車両単独」の死亡事故は、「町内」によるものが多い。

区 分		町 内	町 外		計
			道 内	道 外	
人・自転車 対 車両	発生件数	9	5	—	14
	構成比	64%	36%	—	100%
車 両 相 互	発生件数	11	12	—	23
	構成比	48%	52%	—	100%
車 両 単 独	発生件数	8	5	—	13
	構成比	62%	38%	—	100%
計	発生件数	28	22	—	50
	構成比	56%	44%	—	100%

## 11 「年齢層別」 死者数

「人・自転車 対 車両」の死亡事故は、特に「いわゆる75歳以上の後期高齢者の年齢層」の死者が極めて多く、その構成比は合わせて88%。

なお、15歳以下の死者は「自転車乗車中」、それ以外の死者は全て「歩行中」によるもの。

「車両相互」の死亡事故は、おおよそ各年齢層に死者が分散。

「車両単独」の死亡事故は、「50歳以上の年齢層」の死者が極めて多く、その構成比は合わせて92%。

区 分		15歳	16～	20～	25～	30歳	40歳	50歳	60～	65～	70～	75～	80歳	計
		以下	19歳	24歳	29歳	代	代	代	64歳	69歳	74歳	79歳	以上	
人・自転車 対 車両	死者数	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	11	16
	構成比	6%	—	—	—	—	—	—	—	—	6%	19%	69%	100%
車 両 相 互	死者数	—	1	1	3	3	2	5	—	3	2	2	2	24
	構成比	—	4%	4%	13%	13%	8%	21%	—	13%	8%	8%	8%	100%
車 両 単 独	死者数	—	—	1	—	—	—	3	1	2	2	3	1	13
	構成比	—	—	8%	—	—	—	23%	8%	15%	15%	23%	8%	100%
計	死者数	1	1	2	3	3	2	8	1	5	5	8	14	53
	構成比	2%	2%	4%	6%	6%	4%	15%	2%	9%	9%	15%	26%	100%

## 12 「シートベルト・ヘルメット」 着用状況

「四輪乗車中」の死者のうち、「シートベルト非着用」の死者が極めて多く、その構成比は39%。

区 分		四 輪 乗 車 中			二 輪 乗 車 中		
		着 用	非 着 用	計	着 用	離 脱	計
車 両 相 互 、 及 び 車 両 単 独	死者数	19	12	31	2	2	4
	構成比	61%	39%	100%	50%	50%	100%