

スリップが要因となる交通事故実態

過去5年度冬季累計

(令和元年度～令和5年度の各年度11月から翌3月末)



令和6年10月10日
北海道警察本部交通企画課

※本資料は令和6年6月末までに計上された交通事故データに基づき作成しています。

〈スリップが要因となる交通事故の主な特徴〉

- 月 別 ～死亡事故・負傷事故共に、12月が最も多い。
- 時 間 別 ～死亡事故は、10時台が最も多い。
負傷事故は、通勤時間帯である7～9時台及び17時台が多い。
- 事故類型別 ～死亡事故は、正面衝突が最も多く、次いで車両単独が多い。
負傷事故は、追突が突出して多く、負傷事故の約6割を占めている。
- 地 形 別 ～死亡事故は、非市街地が9割を占め、非市街地直線が最も多く、次いで非市街地カーブが多い。
負傷事故は、市街地が8割以上を占め、市街地交差点が最も多く、次いで市街地直線が多い。
- 地形・路線別～死亡事故は、非市街地国道が最も多く、次いで非市街地道道が多い。
負傷事故は、市街地市町村道が突出して多い。
- 1当年齢層別～死亡事故は、40歳代が最も多く、次いで50歳代が多い。
負傷事故は、25歳未満の若年運転者が最も多く、次いで30歳代が多い。
- 通行目的別 ～死亡事故は、業務中が最も多く、次いで訪問が多い。
負傷事故は、業務中が最も多く、次いで通勤通学中が多い。
- 法令違反別 ～死亡事故、負傷事故共に、「操作不適」が最も多く、死亡事故は全体の約9割を占めている。

注1 「スリップが要因となる交通事故」とは、凍結路面により、特に制動距離が長くなったり、進路が左右に変化したことが要因となった事故をいう。(以下「スリップ事故」という。)

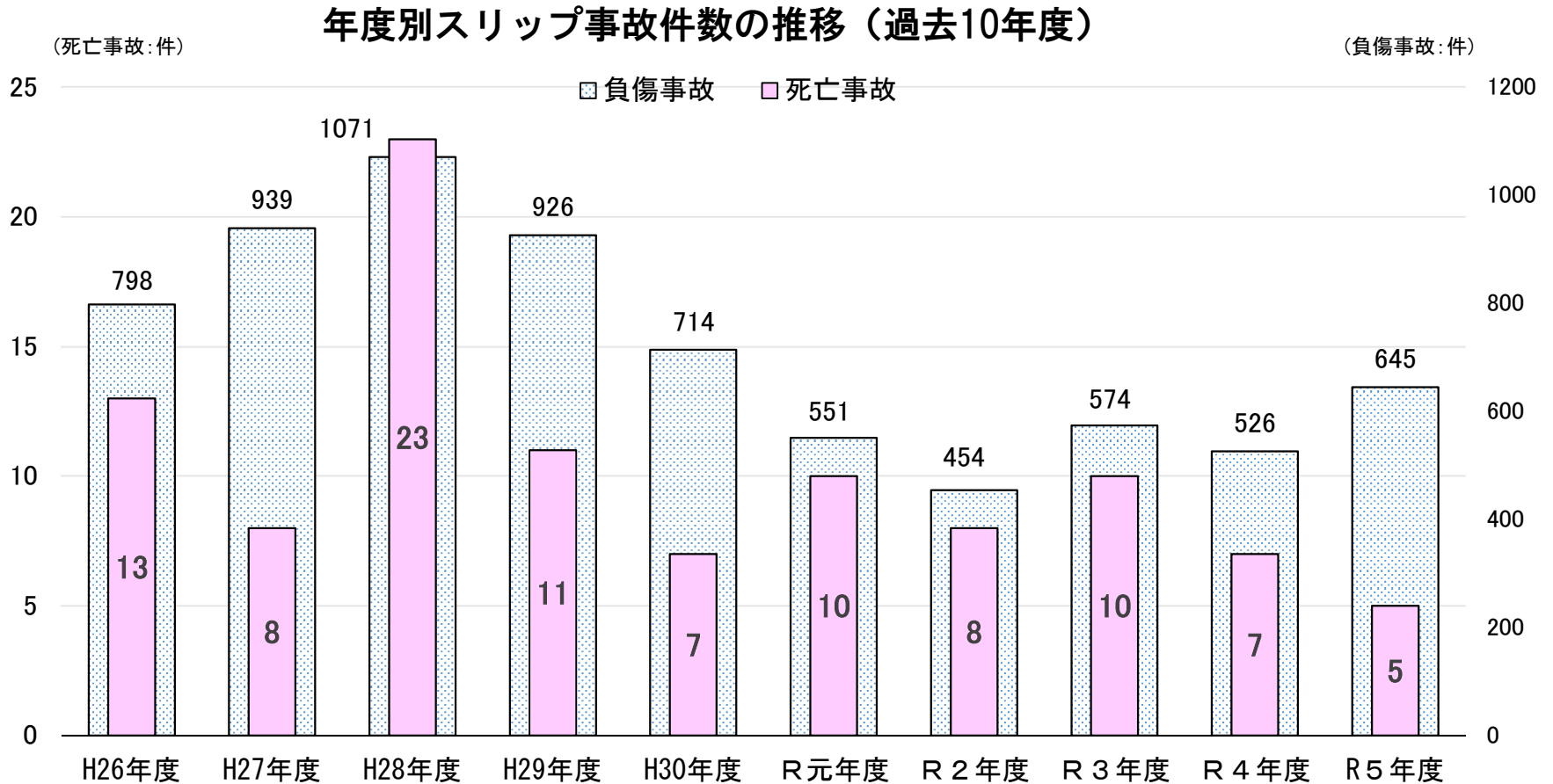
注2 「1当」とは、過失が大きい当事者であり、本資料ではスリップを発生させた当事者となる。

〈目次〉

- 1 年度別スリップ事故件数の推移（過去10年度）
- 2 発生月別スリップ事故件数（過去5年度累計）
- 3 発生時間別スリップ事故件数（過去5年度累計）
- 4 事故類型別スリップ事故件数（過去5年度累計）
- 5 地形別・道路形状別スリップ事故件数（過去5年度累計）
- 6 地形別・路線別スリップ事故件数（過去5年度累計）
- 7-1 1当年齢層別スリップ事故件数（過去5年度累計）
- 7-2 免許人口10万人あたりの1当年齢層別スリップ事故件数
（過去5年度累計）
- 8 1当通行目的別スリップ事故件数（過去5年度累計）
- 9 1当法令違反別スリップ事故件数（過去5年度累計）
- 10 スリップが要因となる正面衝突死亡事故の1当・2当車種別
（過去5年度累計）

※年度は11月～翌年3月まで

1 年度別スリップ事故件数の推移(過去10年度)

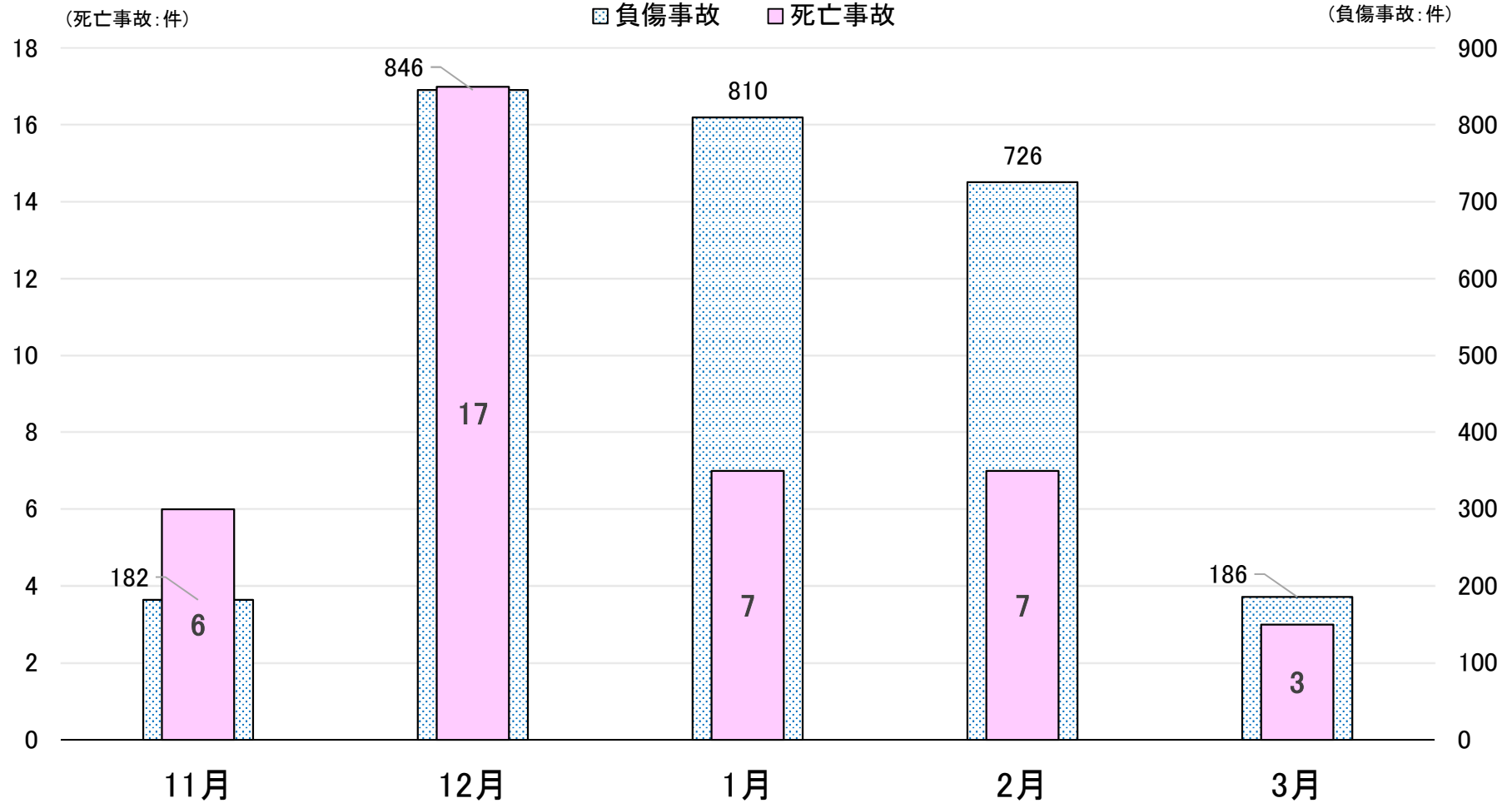


	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
死亡事故件数(11~3月)	51	50	57	54	45	52	54	39	36	36
スリップ死亡事故 構成率	25.5%	16.0%	40.4%	20.4%	15.6%	19.2%	14.8%	25.6%	19.4%	13.9%
負傷事故件数(11~3月)	4,689	4,821	4,966	4,418	4,191	3,744	3,529	3,751	3,848	4,003
スリップ負傷事故 構成率	17.0%	19.5%	21.6%	21.0%	17.0%	14.7%	12.9%	15.3%	13.7%	16.1%

スリップ事故の構成率は、死亡事故、負傷事故共に平成28年度をピークに増減を繰り返している。

2 発生月別スリップ事故件数(過去5年度累計)

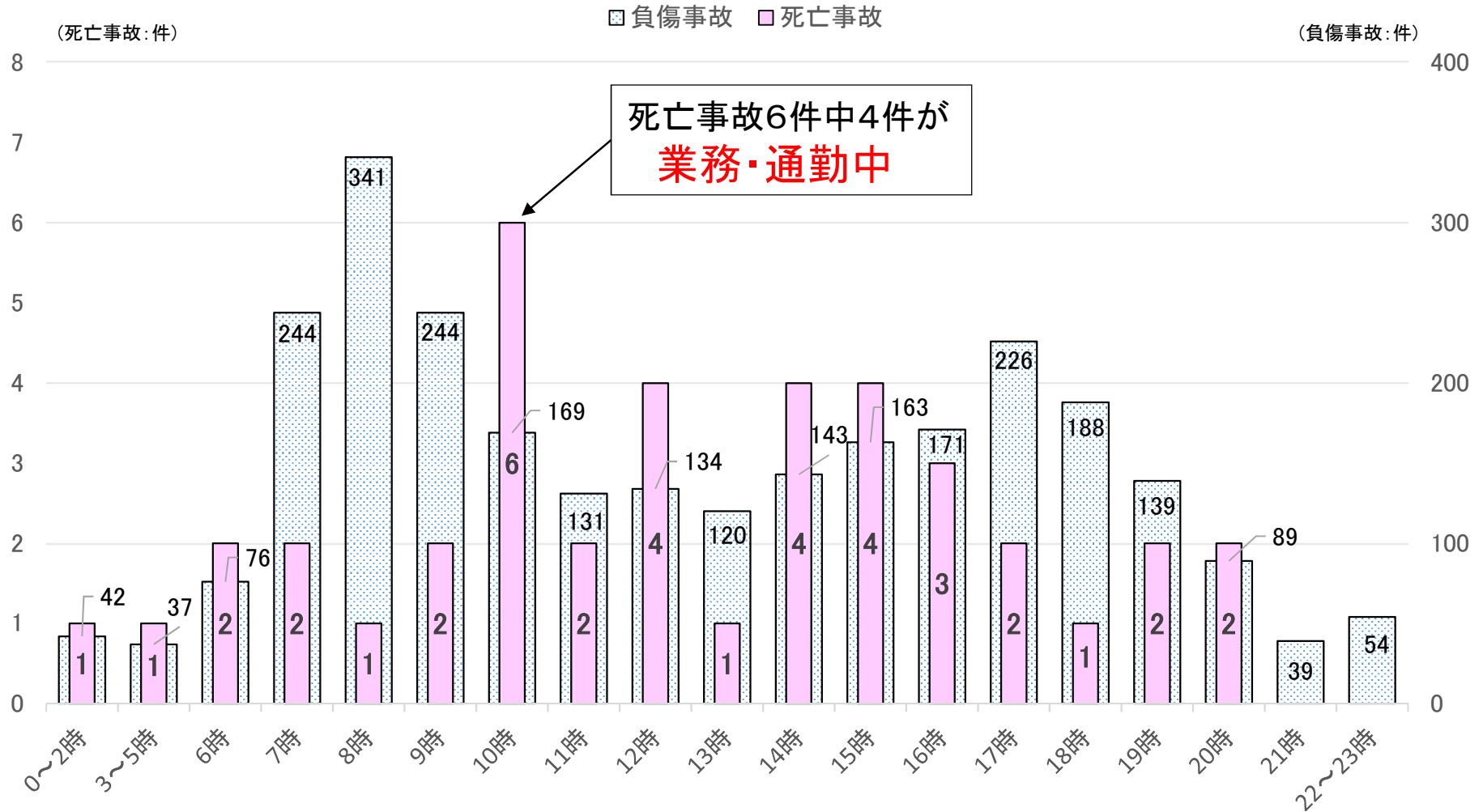
発生月別スリップ事故件数
(過去5年度累計：死亡事故40件、負傷事故2,750件)



死亡事故・負傷事故共に、12月にピークに達して、3月にかけて減少していく。

3 発生時間別スリップ事故件数(過去5年度累計)

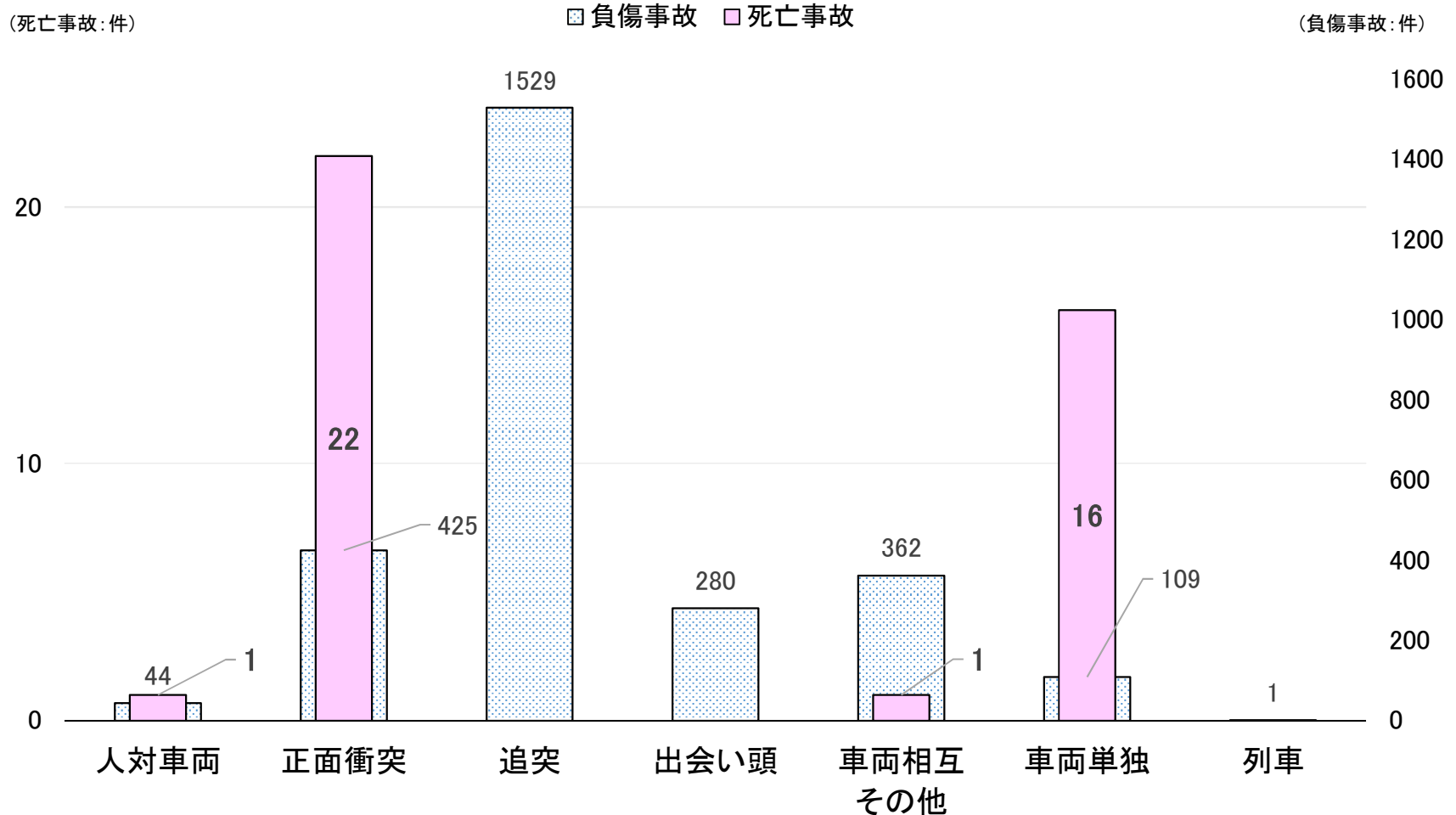
発生時間別スリップ事故件数
(過去5年度累計：死亡事故40件、負傷事故2,750件)



- ・ 死亡事故は、10時台が最も多い。
- ・ 負傷事故は、通勤時間帯である7~9時台及び17時台が多い。

4 事故類型別スリップ事故件数(過去5年度累計)

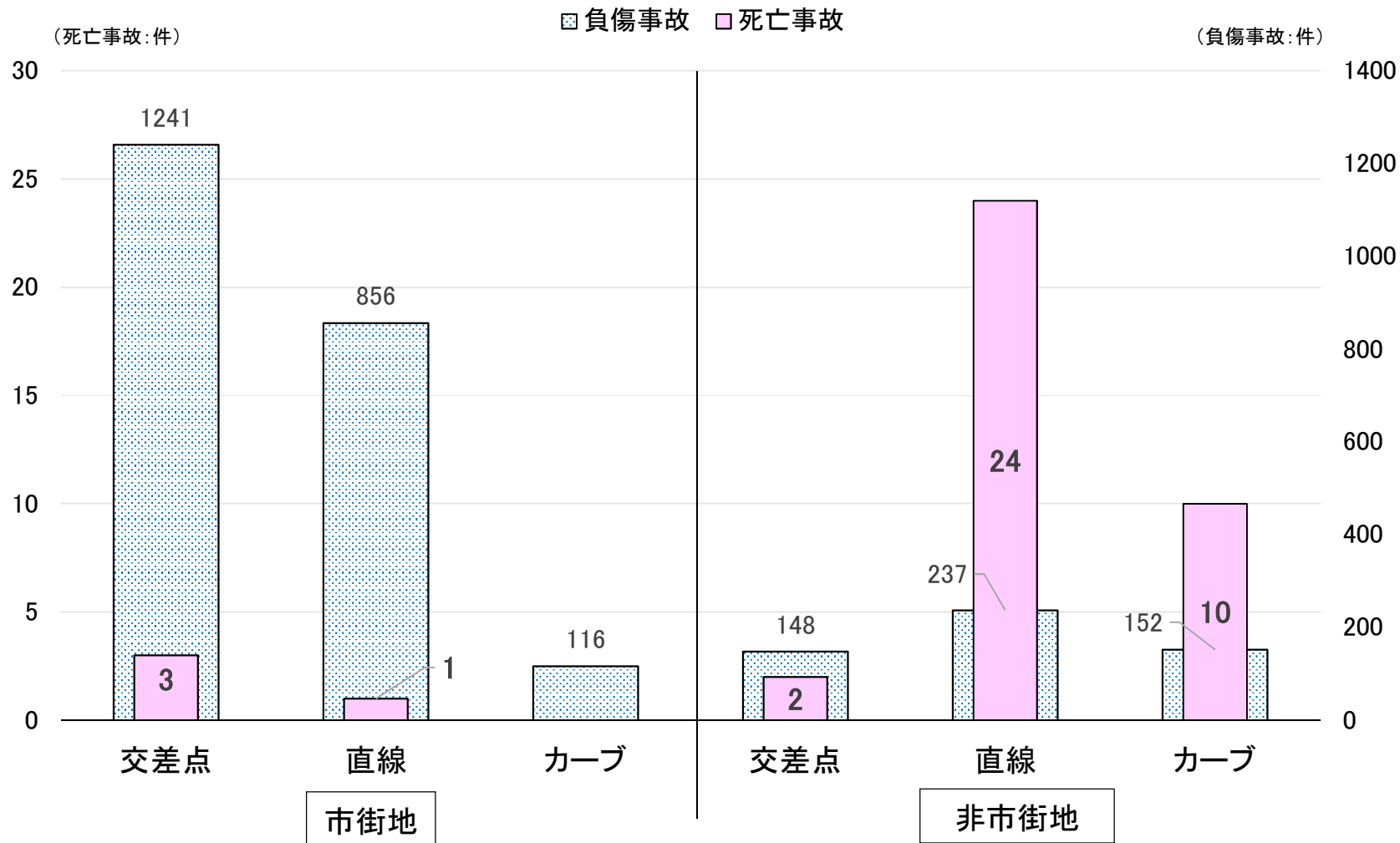
事故類型別スリップ事故件数
(過去5年度累計：死亡事故40件、負傷事故2,750件)



- ・ 死亡事故は、正面衝突が最も多く、次いで車両単独が多い。
- ・ 正面衝突と車両単独で死亡事故の9割以上を占めている。
- ・ 負傷事故は、追突が突出して多く、負傷事故の約6割を占めている。

5 地形別・道路形状別スリップ事故件数(過去5年度累計)

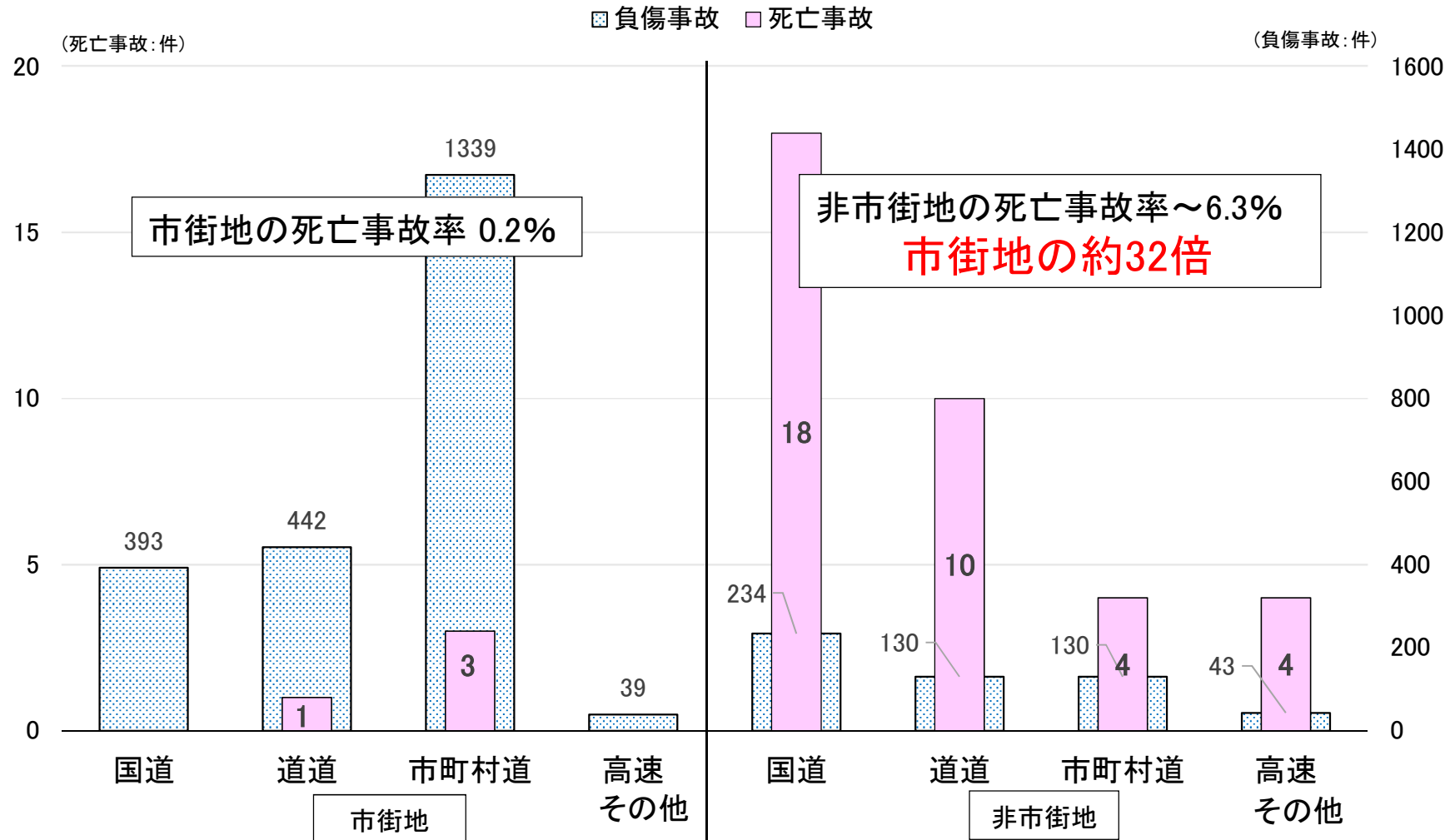
地形別・道路形状別スリップ事故件数
(過去5年度累計：死亡事故40件、負傷事故2,750件)



- ・ 死亡事故は、非市街地が9割を占め、非市街地直線が最も多く、次いで非市街地カーブが多い。
- ・ 負傷事故は、市街地が8割以上を占め、市街地交差点が最も多く、次いで市街地直線が多い。

6 地形別・路線別スリップ事故件数(過去5年度累計)

地形別・路線別スリップ事故件数
(過去5年度累計：死亡事故40件、負傷事故2,750件)

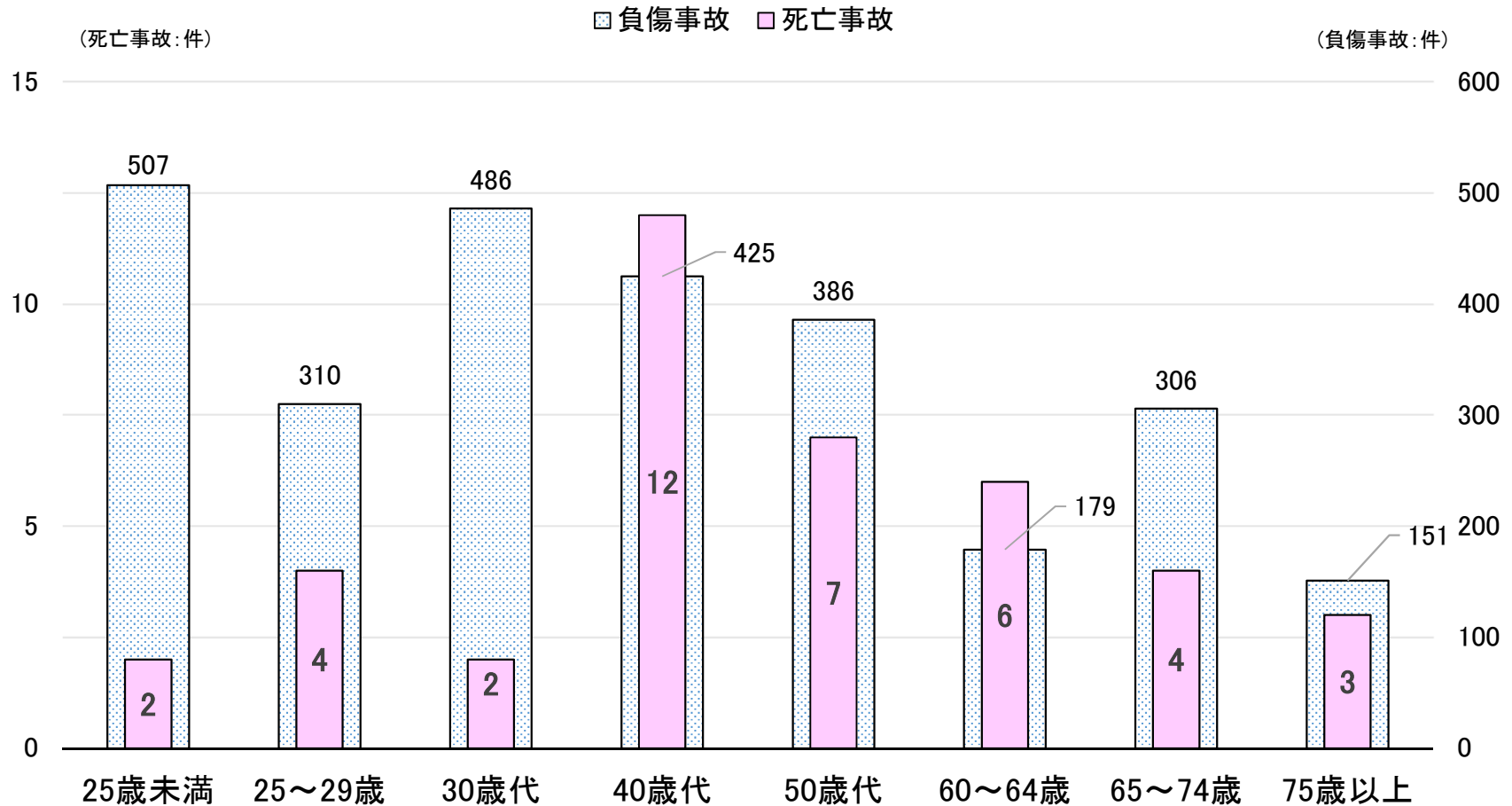


- ・ 死亡事故は、非市街地の国道が最も多く、次いで非市街地の道道が多い。
- ・ 非市街地の国道及び道道で、死亡事故の7割を占めている。
- ・ 負傷事故は、市街地の市町村道が突出して多く、負傷事故の約5割を占めている。

※死亡事故率
死亡事故件数 ÷ 全事故件数

7-1 1当年齢層別スリップ事故件数(過去5年度累計)

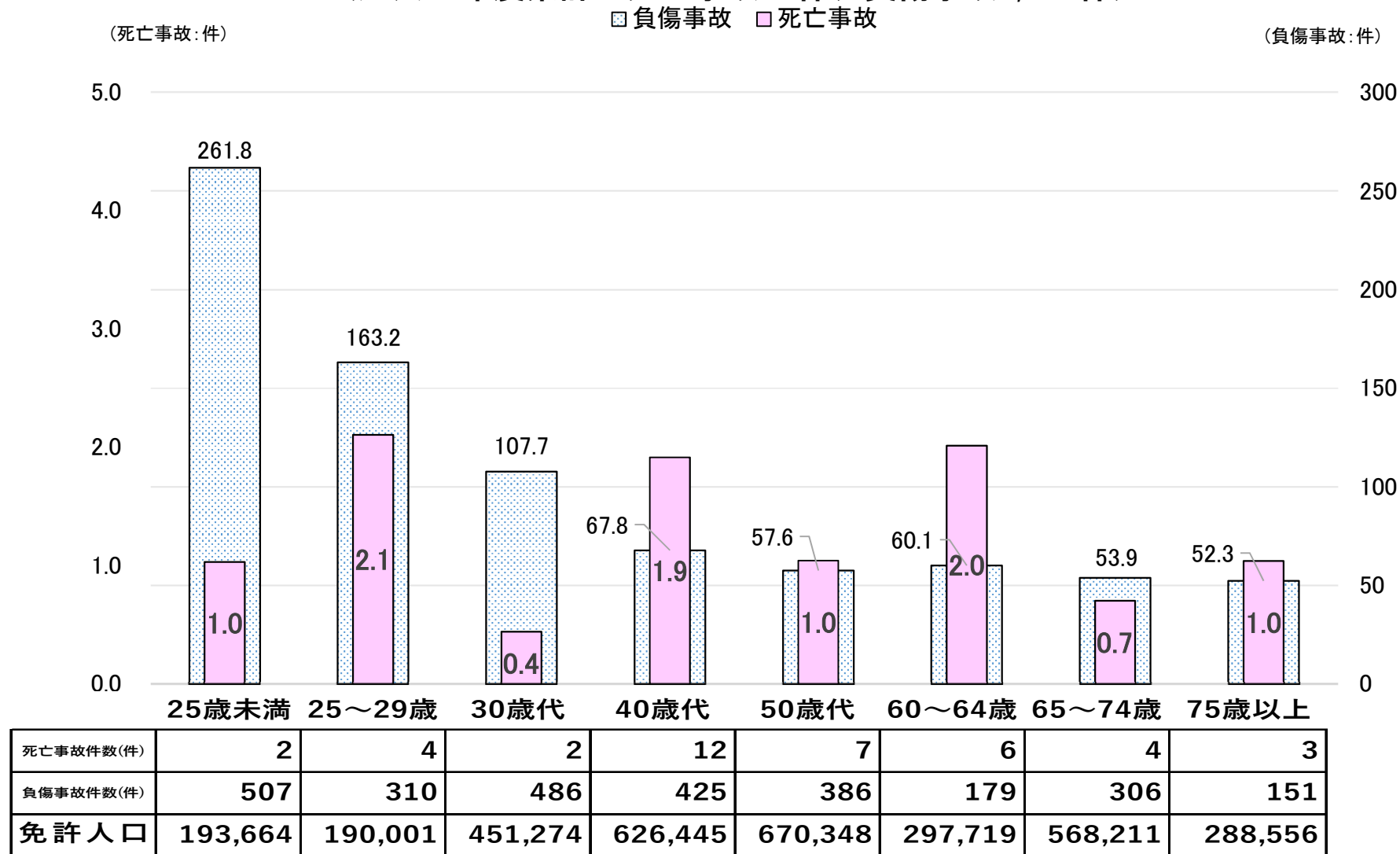
1 当年齢層別スリップ事故件数
(過去5年度累計：死亡事故40件、負傷事故2,750件)



- ・ 死亡事故は、40歳代が最も多く、次いで50歳代が多い。
- ・ 負傷事故は、25歳未満の若年運転者が最も多く、次いで30歳代が多い。

7-2 免許人口10万人あたりの1当年齢層別スリップ事故件数(過去5年度累計)

免許人口10万人あたりの1当年齢層別スリップ事故件数
(過去5年度累計：死亡事故40件、負傷事故2,750件)

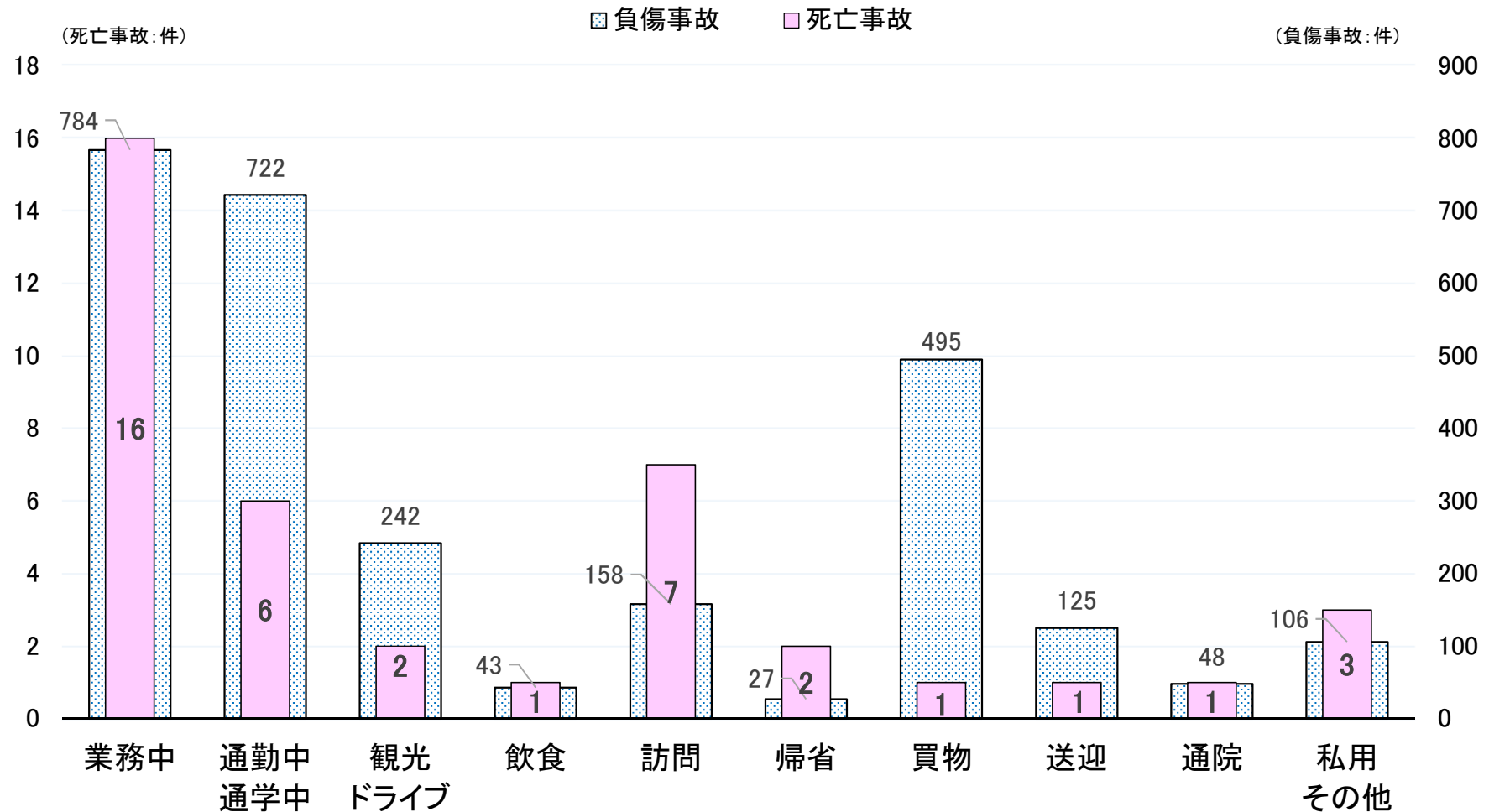


※免許人口は、令和5年12月末現在

- ・ 死亡事故で見ると、25歳～29歳が最も多く、次いで60～64歳が多い。
- ・ 負傷事故で見ると、25歳未満の若年運転者が突出して多い。

8 1当通行目的別スリップ事故件数(過去5年度累計)

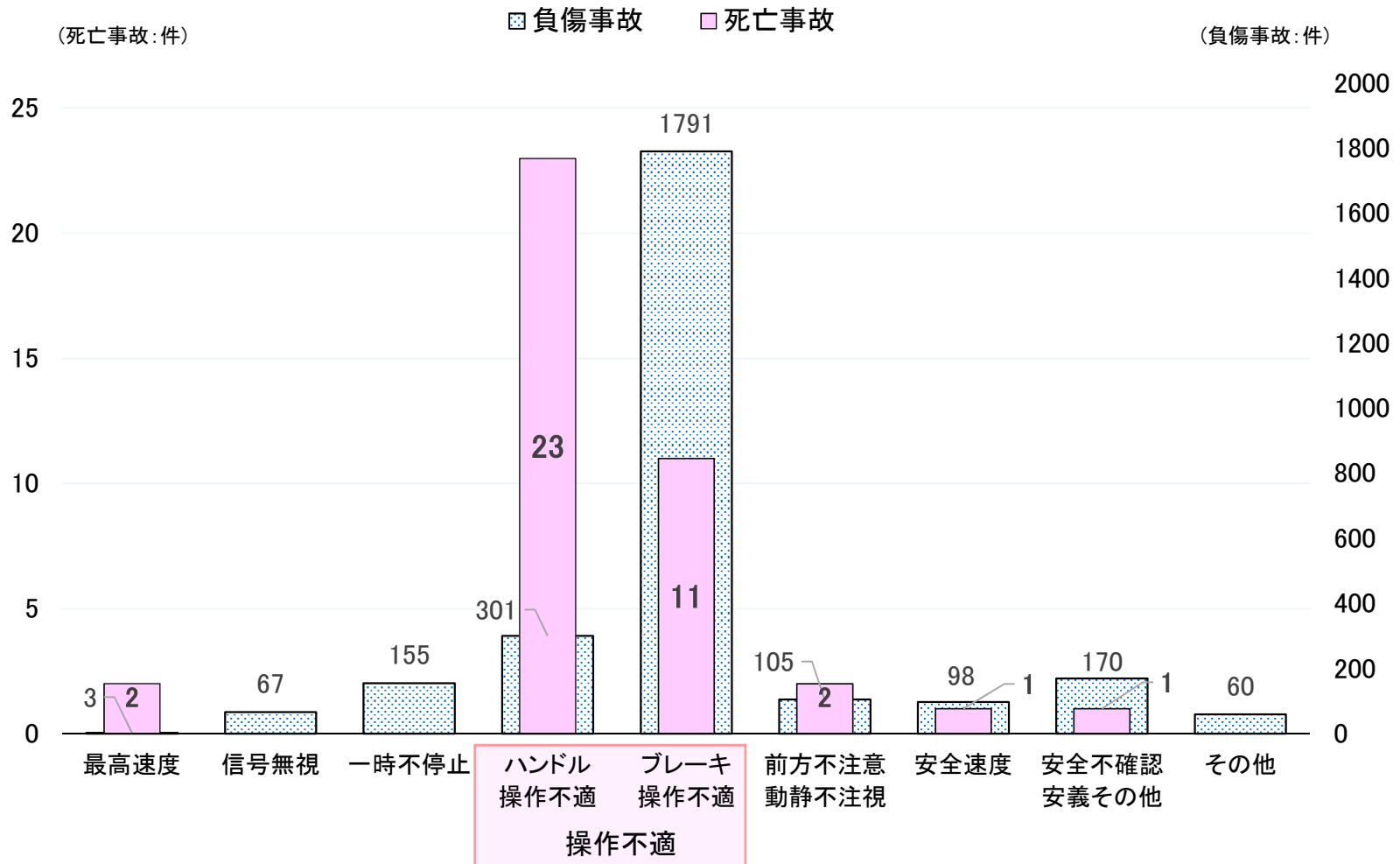
1当通行目的別スリップ事故件数
(過去5年度累計：死亡事故40件、負傷事故2,750件)



死亡事故でみると、業務中が最も多く、次いで訪問が多い。
負傷事故でみると。業務中が最も多く、次いで通勤通学中が多い。

9 1当法令違反別スリップ事故件数(過去5年度累計)

1 当法令違反別スリップ事故件数 (過去5年度累計：死亡事故40件、負傷事故2,750件)



死亡事故、負傷事故共に、ハンドル操作やブレーキ操作の「操作不適」が最も多く、死亡事故は全体の約9割を占めている。

10 スリップが要因となる正面衝突死亡事故の1当・2当車種別(過去5年累計)

スリップが要因となる正面衝突死亡事故車種別(1当・2当)
(過去5年度累計:正面衝突死亡事故22件)

正面衝突 死亡事故 (22件)		2当	
		大型・中型・準中型車	普通・軽四車
1当	大型・中型車	1	0
	普通・軽四車	16	5

スリップが要因となる正面衝突死亡事故の各当事者を車種別で見ると、1当が「普通・軽四車」対2当が「大型・中型・準中型車」という組み合わせが最も多く、7割以上を占めている。

【恐怖心や驚愕によるスリップ事故のメカニズム】



スリップによる正面衝突事故が発生する要因として、対向車線を進行してくる車両(特に大型車)から受ける心理的な圧迫から、間隔を取ろうとしたり、減速しようと不用意なハンドル操作やブレーキ操作によってスリップを発生させてしまい、車両の制御ができないまま対向車線にはみ出し、正面衝突事故となるケースがあるので注意が必要である。

【参考】 スリップ事故が発生する危険箇所

橋梁上の一部凍結



橋梁の手前は乾燥しているが、橋梁上のみ凍結

トンネル内の一部凍結



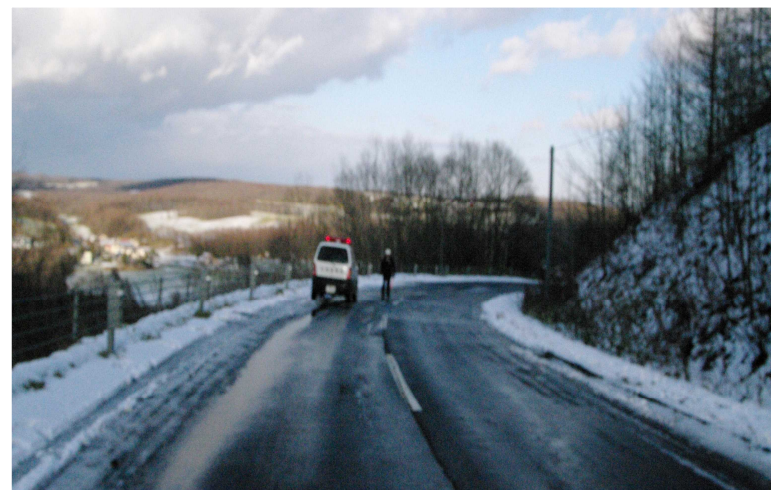
トンネルの手前は乾燥しているが、トンネル内の出入口付近が一部凍結

樹林による日陰部分の一部凍結



樹林による日陰部分が凍結路面となる

山間部の凍結



山間部の斜面による日陰部分が凍結路面となる