

IV-203

一般国道274号・日勝峠の交通事故について

北海道開発局 開発土木研究所 正員 平沢 匡介
 " " " 小長井宣生
 " " " 浅野 基樹

まえがき

一般国道 274 号は、道央圏と道東圏を結ぶ、重要な路線の一つである。また、昨年不通区間が解消され、全線通行可能となり、交通量が増加するなど、一層その重要性が増している。その中で日高山脈を横断する日勝峠は、標高が 1,000m を越え、気象・線形・縦断勾配等の道路条件が、北海道の中でも特に厳しい峠である。

本論文は、昭和 61 年～平成 2 年の 5 ヶ年に、日勝峠で発生した人身・物損事故を分析し、これからの北海道の安全な峠部道路整備のための基礎資料を得ることを目的としている。

1. データの概要

昭和 61 年～平成 2 年の 5 ヶ年に、日勝峠で発生した人身・物損事故のデータを事故原票より得て、分析を行った。分析項目は、発生日時・天候・当事者車種・年齢・性別・損害程度・事故原因・道路形状・道路線形とした。対象データは山地部区間とし、ドライブイン等の駐車場で起きた事故は除いた。また、事故発生地点は原票の概略図から極力特定したが、中には場所が特定できない場合もあり、勾配等を不明としているデータもある。

2. 分析結果

表-1. 日勝峠と中山峠の勾配別事故件数

分析は、一般国道 230 号・中山峠の事故分析結果¹⁾と比較しながら行った。

	上り勾配①	下り勾配②	不明	計	②/①
一般国道274号・日勝峠	329 (内冬212)	617 (内冬417)	64	1010	1.88 (内冬1.97)
一般国道230号・中山峠	313 (内冬187)	545 (内冬400)	0	858	1.90 (内冬2.14)

※冬：11月～4月

2-1. 事故件数

表-1 に日勝峠と中山峠の勾配別事故件数を示す。どちらも上り勾配よりも下り勾配で起きる事故件数のほうが多く、その比は約 2 倍となった。また冬期における事故件数も夏期に比べ、約 2 倍であった。図-1 に曜日別の事故件数を示す。中山峠が週末の土・日曜日に事故件数が多い事に対し、日勝峠では、月・土・日曜日に多い。これは中山峠が、休日交通が多いのに対し、日勝峠は、業務交通が多いことに起因していると考えられる。次に図-2 は、月別の事故件数を示す。どの年も 3 月に最も事故件数が多く、次いで 11 月や 4 月といった初冬や晩冬に多い。これは積雪寒冷地である北海道の峠の事故形態の特徴であり、季節のかわりめにおける峠での降雪や路面凍結により事故が多発しているものである。図-3 は、日高～日勝峠間と日勝峠～清水間の事故原因別・勾配別の事故件数を示す。事故原因は、事故原票の事故状況図から判断し、良く分からない事故は、「その他」とした。ただし「わだち・アイスバーン」のわだちとは、舗装の磨耗によるわだちではなく、積雪によるわだちである。日高～日勝峠間は、下り勾配におけるわき見・前方不注意が非常に多く、この事故形態の多くは、トンネルの入り口における追突であった。図-4 は、覆道・トンネル（入り口も含む）・橋梁で起きた事故件数であり、トンネルで起きた事故件数が非常に多い。原因としては、大型車どうしがトンネル内ですれ違えないと判断して、どちらかがトンネル入り口で停止するため、追従している車両、特に大型車の先が見えない小型車の車頭間隔が短いと、それが追突事故を起こし、時には多重衝突に至

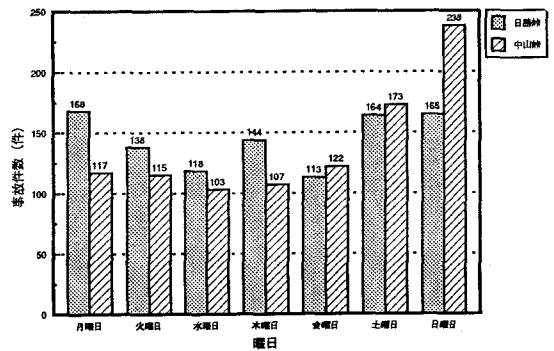


図-1. 日勝峠と中山峠の曜日別事故件数

るものである。図-3 は、日高～日勝峠間と日勝峠～清水間の事故原因別・勾配別の事故件数を示す。事故原因は、事故原票の事故状況図から判断し、良く分からない事故は、「その他」とした。ただし「わだち・アイスバーン」のわだちとは、舗装の磨耗によるわだちではなく、積雪によるわだちである。日高～日勝峠間は、下り勾配におけるわき見・前方不注意が非常に多く、この事故形態の多くは、トンネルの入り口における追突であった。図-4 は、覆道・トンネル（入り口も含む）・橋梁で起きた事故件数であり、トンネルで起きた事故件数が非常に多い。原因としては、大型車どうしがトンネル内ですれ違えないと判断して、どちらかがトンネル入り口で停止するため、追従している車両、特に大型車の先が見えない小型車の車頭間隔が短いと、それが追突事故を起こし、時には多重衝突に至

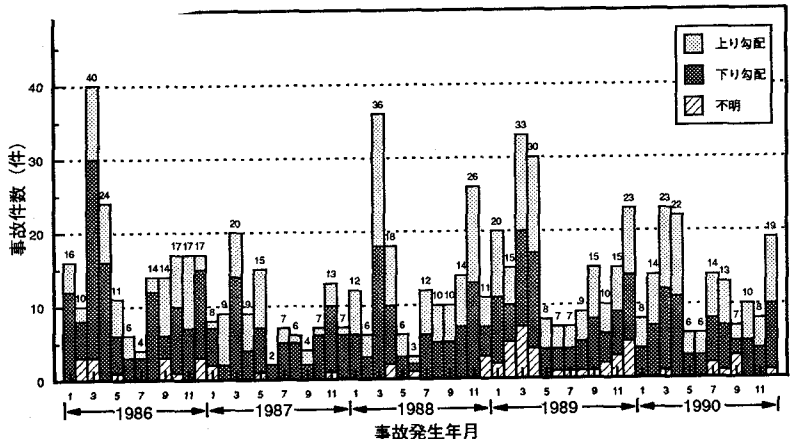


図-2. 月別・勾配別事故件数

