令　和　７　年　度
（令和7年12月～令和8年3月）

冬道の安全走行





新　潟　県　警　察　本　部
交　通　部　交　通　企　画　課

【スリップ事故】

原付以上の車両が、積雪・凍結路面のため、特に制動距離が長くなったり、進路のコントロールを失ったりしたことによって発生した事故件数と、この事故から生じた全死傷者数を計上。

積雪・凍結路面にできた「わだち」にハンドルを取られることなどによって発生した「わだち事故」も含む。

1　冬道を運転する際のきまり

新潟県では、冬道を通行する運転者の遵守事項として、次のように定められています。

新潟県道路交通法施行細則　第12条 第1号　《運転者の遵守事項》

積雪又は凍結のため、すべるおそれのある道路において自動車又は原動機付自転車を運転するときは、次のいずれかに該当するすべり止めの装置を講ずること。

イ　前又は後の駆動輪のタイヤに鎖等を取り付けること。この場合において、他の車両をけん引するときは、被けん引車の最後軸輪にも鎖等を取り付けること。

ロ　全車輪に、すべり止めの性能を有する雪路用タイヤを取り付けること。

2　昨冬の人身交通事故発生概況

※　昨冬＝令和7年12月～令和8年3月の4か月間

(1) 昨冬の気候

昨冬の県内の初雪は12月3日で、昨年より16日遅く、平年に比べて10日遅かった。

新潟地方気象台は昨冬の天候経過について、

平均気温＝高い　日照時間＝かなり多い　降雪量＝平年並

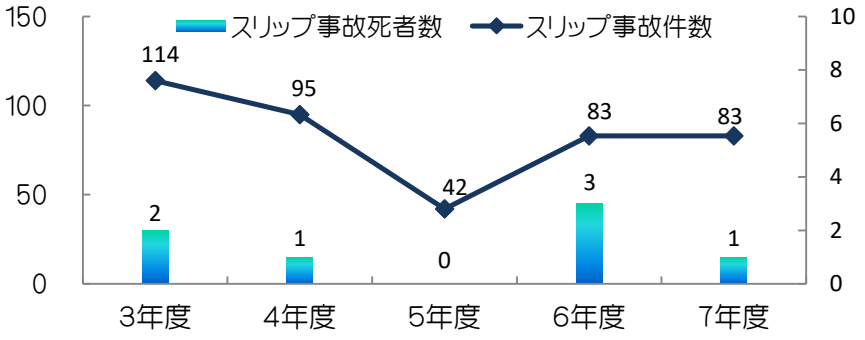
とした。

区分＼月別	12月	1月	2月	3月
平均気温平年差 階級	＋1.3℃ 高い	－0.4℃ 低い	＋1.5℃ かなり高い	＋1.0℃ 高い
日照時間平年比 階級	138% 多い	87% 少ない	125% 多い	124% かなり多い
降雪量平年比 階級	36% 少ない	157% 多い	53% 少ない	－

※新潟地方気象台「天候経過」北陸地方平均より

(2) 事故発生状況の推移

気候（積雪）		平年並	平年並	少ない	平年並	平年並	
区分＼年度別		3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	5年平均
人身事故	発生件数	1,006	1,007	876	885	927	940
	スリップ事故	114	95	42	83	83	83
	構成率（%）	11.3	9.4	4.8	9.4	9.0	8.9
	死者数	11	17	19	16	14	15.4
	スリップ事故	2	1		3	1	1.4
	構成率（%）	18.2	5.9		18.8	7.1	9.1
	負傷者数	1,180	1,135	980	985	1,021	1,060
	スリップ事故	140	106	43	96	98	97
	構成率（%）	11.9	9.3	4.4	9.7	9.6	9.1
物件事故		20,129	20,344	18,610	21,530	21,123	20,347
	スリップ事故	4,789	3,861	2,520	3,759	3,496	3,685
	構成率（%）	23.8	19.0	13.5	17.5	16.6	18.1



3　昨冬の人身交通事故発生状況

(1) 県全体

昨冬、県内で発生した人身交通事故は927件で、14人が死亡、1,021人が負傷した。
そのうちスリップ事故は83件で、98人が負傷した。

区分＼年度別		7年度	6年度	増減数	増減率(%)
人身事故	発生件数	927	885	42	4.7
	スリップ事故	83	83		
	構成率(%)	9.0	9.4		
	死者数	14	16	-2	-12.5
	スリップ事故	1	3	-2	-66.7
	構成率(%)	7.1	18.8		
	負傷者数	1,021	985	36	3.7
	スリップ事故	98	96	2	2.1
	構成率(%)	9.6	9.7		
物件事故		21,123	21,530	-407	-1.9
	スリップ事故	3,496	3,759	-263	-7.0
	構成率(%)	16.6	17.5		

(2) 高速道・自動車専用道

昨冬、高速道路等で発生した人身交通事故は15件で、15人が負傷した。
そのうちスリップ事故は3件で、3人が負傷した。

区分＼年度別		7年度	6年度	増減数	増減率(%)
人身事故	発生件数	15	23	-8	-34.8
	スリップ事故	3	7	-4	-57.1
	構成率(%)	20.0	30.4		
	死者数	1	3	-2	-66.7
	スリップ事故		1	-1	-100
	構成率(%)	-	33.3		
	負傷者数	15	31	-16	-51.6
	スリップ事故	3	10	-7	-70.0
	構成率(%)	20.0	32.3		
物件事故		967	1,022	-55	-5.4
	スリップ事故	354	459	-105	-22.9
	構成率(%)	36.6	44.9		

(3) 月別発生状況

ア　県下全体

月別のスリップ事故の発生状況をみると、1月の発生件数が最も多く、人身事故が32件、物件事故が2,166件の発生となっており、同じくスリップ事故の占める割合も1月が最も高い割合となっている。1月下旬の強い冬型の気圧配置や寒気の影響により降雪量が多くなったことが事故多発の一つの要因と思われる。

天候	平均気温	高い	低い	かなり高い	高い
	日照時間	多い	少ない	多い	かなり多い
	降雪量	少ない	多い	少ない	ー

区分＼月別		7年12月	8年1月	2月	3月	合計
人身事故	発生件数	321	228	211	167	927
	スリップ事故	4	32	44	3	83
	構成率(%)	1.2	14.0	20.9	1.8	9.0
	死者数	5	3	4	2	14
	スリップ事故	1				1
	構成率(%)	20.0	-	-	-	7.1
	負傷者数	353	254	223	191	1,021
	スリップ事故	4	43	48	3	98
	構成率(%)	1.1	16.9	21.5	1.6	9.6
物件事故		5,551	6,962	4,792	3,818	21,123
	スリップ事故	613	2,166	652	65	3,496
	構成率(%)	11.0	31.1	13.6	1.7	16.6

※ 高速道路等を含む

イ　高速道・自動車専用道

高速道等におけるスリップ事故の割合は、人身事故で20.0%、物件事故で36.6%となっており、一般道におけるスリップ事故の割合（人身事故9.0%、物件事故16.6%）と比較すると、高い割合を占めていることから、一般道に比べて、気温、降積雪の影響を受けやすいことが分かる。

区分＼月別		7年12月	8年1月	2月	3月	合計
人身事故	発生件数	5	1	7	2	15
	スリップ事故			3		3
	構成率(%)	-	-	42.9	-	20.0
	死者数		1			1
	スリップ事故					
	構成率(%)	-	-	-	-	-
	負傷者数	5		8	2	15
	スリップ事故			3		3
	構成率(%)	-	-	37.5	-	20.0
物件事故		247	367	202	151	967
	スリップ事故	86	202	60	6	354
	構成率(%)	34.8	55.0	29.7	4.0	36.6

(4) 除雪車が関係した事故

発生件数は、人身事故で5件、物件事故で178件となっている。
寒波の影響を受けた1月に発生が集中している。

区分＼年度別	7年度	6年度	増減数	増減率(%)
人身事故件数	5	3	2	66.7
除雪車 1当	5	3	2	66.7
死者数	1		1	-
除雪車 1当	1		1	-
負傷者数	6	3	3	100.0
除雪車 1当	6	3	3	100.0
物件事故件数	178	177	1	0.6
除雪車 1当	147	159	-12	-7.5
人身･物件事故件数 合計	183	180	3	1.7
除雪車 1当	152	162	-10	-6.2

区分＼月別	12月	1月	2月	3月	合計
人身事故		2	2	1	5
物件事故	12	109	57		178

事故類型別＼区分			人身事故	物件事故	合計	
1当除雪車	車両相互	追突		5	5	71
		後退時	5	48	53	
		その他		13	13	
	車両単独	工作物		52	52	81
		後退時		14	14	
		駐車車両		22	22	
		後退時		15	15	30
		その他		7	7	
		後退時		1	1	
	人対車両					
合計			5	147	152	
			5	78	83	
2当除雪車			※1	31	31	

※ は、後退時

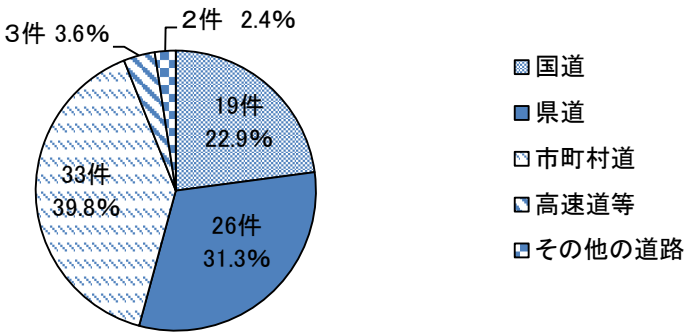
※ 1当、2当とも除雪車の人身事故が1件発生

4 昨冬のスリップ事故（人身事故）発生状況

(1) 路線別発生状況

発生件数は、市町村道で33件(全体の39.8%)、県道で26件(全体の31.3%)、国道で19件(同22.9%)、高速道路等で3件(同3.6%)、その他の道路で2件(同2.4%)となっている。

区分＼路線別	国道	県道	市町村道	高速道等	その他の道路	合計
発生件数	19	26	33	3	2	83
全件数比(%)	22.9	31.3	39.8	3.6	2.4	100.0
死者数	1					1
負傷者数	22	32	39	3	2	98

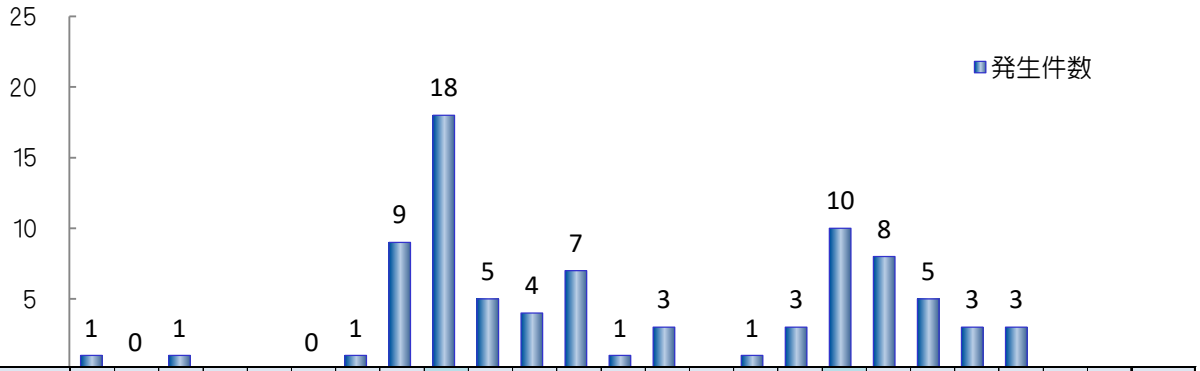


(2) 時間別発生状況

時間別でみると、午前8時台、午後5時台の発生が多い傾向にある。
これらの時間帯に事故が多く発生する要因としては、

○　朝方の温度変化で路面状態が変化しやすい時間帯であること
○　通勤の時間帯に当たり、交通量が増加すること

などが考えられる。



区分＼時間帯	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	合計
発生件数	1		1				1	9	18	5	4	7	1	3		1	3	10	8	5	3	3			83
死者数											1														1
負傷者数	1		1				1	11	21	5	3	10	1	4		1	4	12	9	8	3	3			98

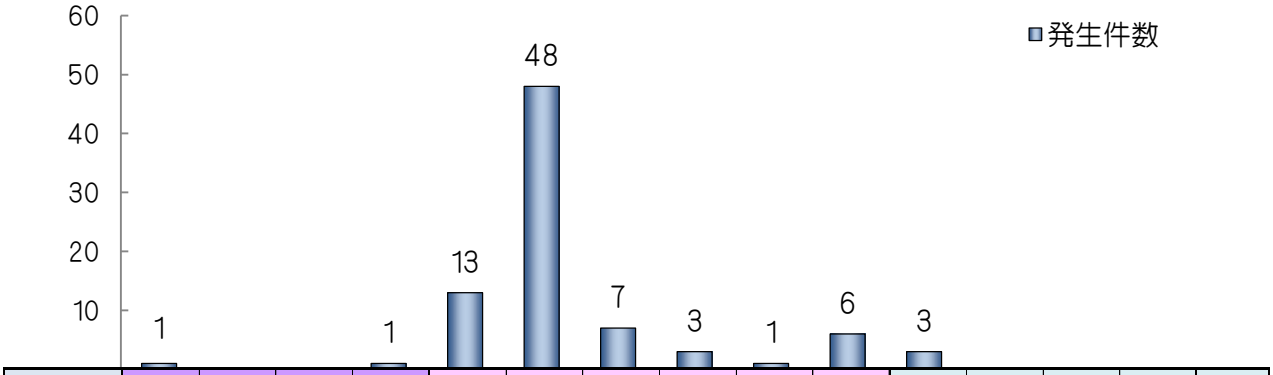
(3) 道路形状・路面状態別発生状況

スリップ事故は、道路形状別でみると「単路－直線」(32件(全体の38.6%))で多く発生しており、路面状態別でみると圧雪・アイスバーン(50件(全体の60.2%))での発生が多くなっている。

道路形状＼路面状態			ブラックアイス	圧雪 アイスバーン	新雪・積雪	シャーベット	合計
単路	トンネル	発生件数					
		死 者 数					
		負傷者数					
	橋	発生件数	4	1			5
		死 者 数					
		負傷者数	8	1			9
	カーブ	発生件数	1	5	4	3	13
		死 者 数			1		1
		負傷者数	1	6	4	5	16
	直線	発生件数	1	22	5	4	32
		死 者 数					
		負傷者数	1	27	6	4	38
	単路計	発生件数	6	28	9	7	50
		死 者 数			1		1
		負傷者数	10	34	10	9	63
交差点	交差点	発生件数		8	2		10
		死 者 数					
		負傷者数		8	2		10
	交差点付近	発生件数	2	13	4	3	22
		死 者 数					
		負傷者数	2	13	6	3	24
	交差点計	発生件数	2	21	6	3	32
		死 者 数					
		負傷者数	2	21	8	3	34
その他		発生件数		1			1
		死 者 数					
		負傷者数		1			1
合計		発生件数	8	50	15	10	83
		死 者 数			1		1
		負傷者数	12	56	18	12	98

(4) 事故類型別発生状況

事故類型別に見ると、車両相互の追突事故が48件（全体の57.8%）と最も多く、次いで正面衝突事故が13件（全体の15.7%）と多かった。

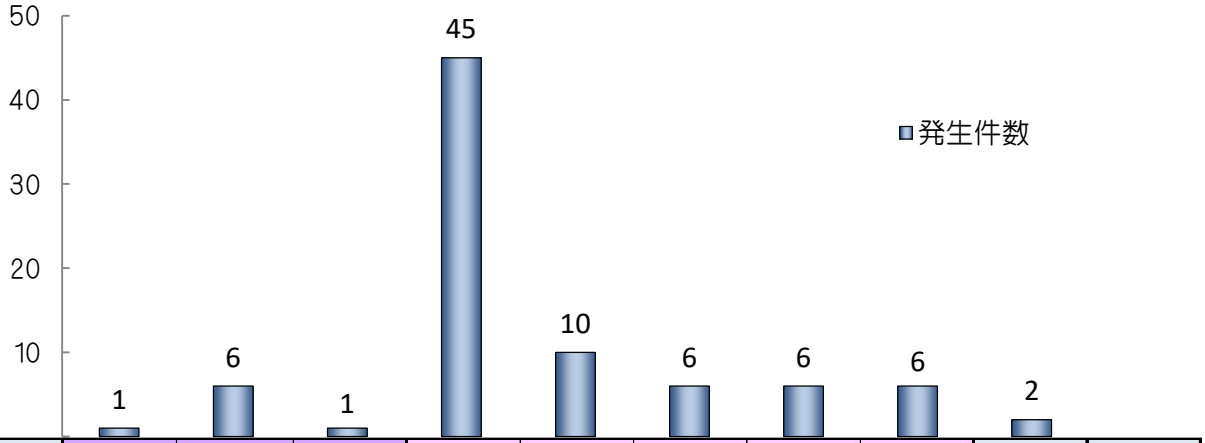


区分＼事故類型	対面・背面通行中	横断中	路上作業中	その他	正面衝突	追突	出会い頭	追越・追抜すれ違い時	右左折時	その他	工作物	駐車車両	路外逸脱	その他	合計
発生件数	1			1	13	48	7	3	1	6	3				83
死者数											1				1
負傷者数	1			1	20	56	7	4	1	6	2				98
	人対車両				車両相互						車両単独				

(5) 原因別発生状況

原因別で見ると、ハンドル及びブレーキの不適切な操作による事故が55件となっており、スリップ事故全体の約7割を占めている。

このことから、路面状態に応じた適切なハンドル・ブレーキ操作を行うことが、スリップ事故を防ぐために重要であると言える。



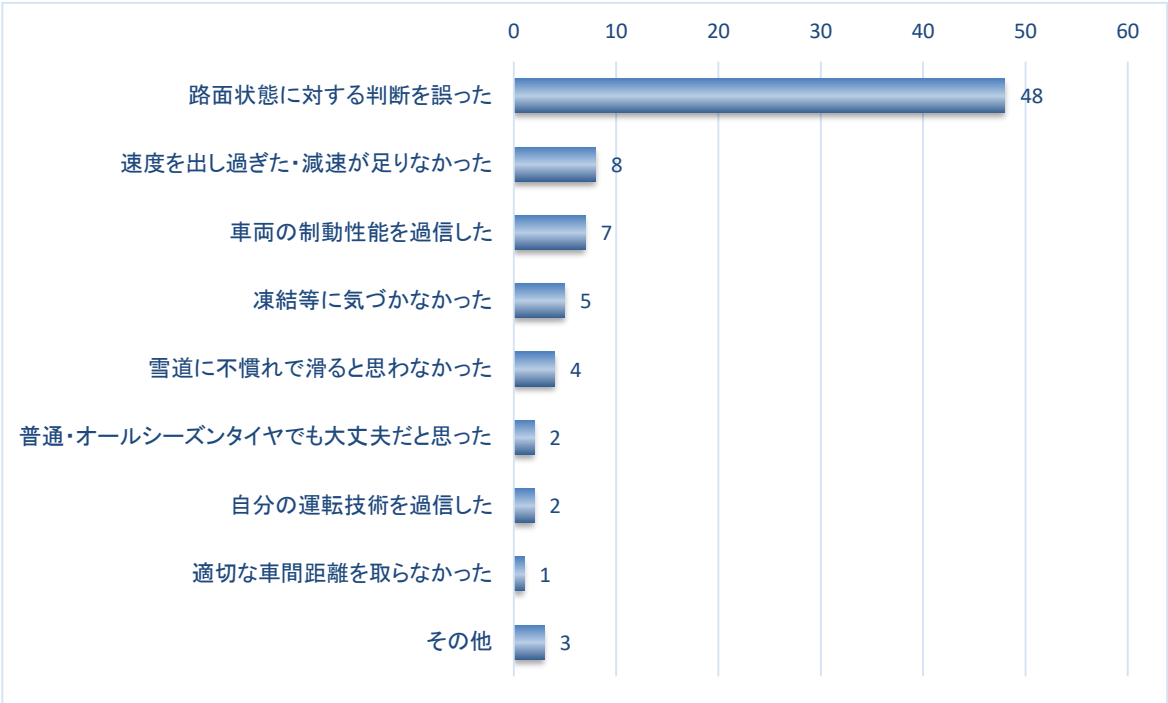
	信号無視	一時不停止	最高速度違反	ブレーキ操作不適	ハンドル操作不適	安全速度	前方不注意	安全運転義務その他	その他	合計
発生件数	1	6	1	45	10	6	6	6	2	83
死者数			1							1
負傷者数	1	6		53	13	7	8	7	3	98
	悪質危険違反			安全運転義務違反						

(6) スリップ事故の要因

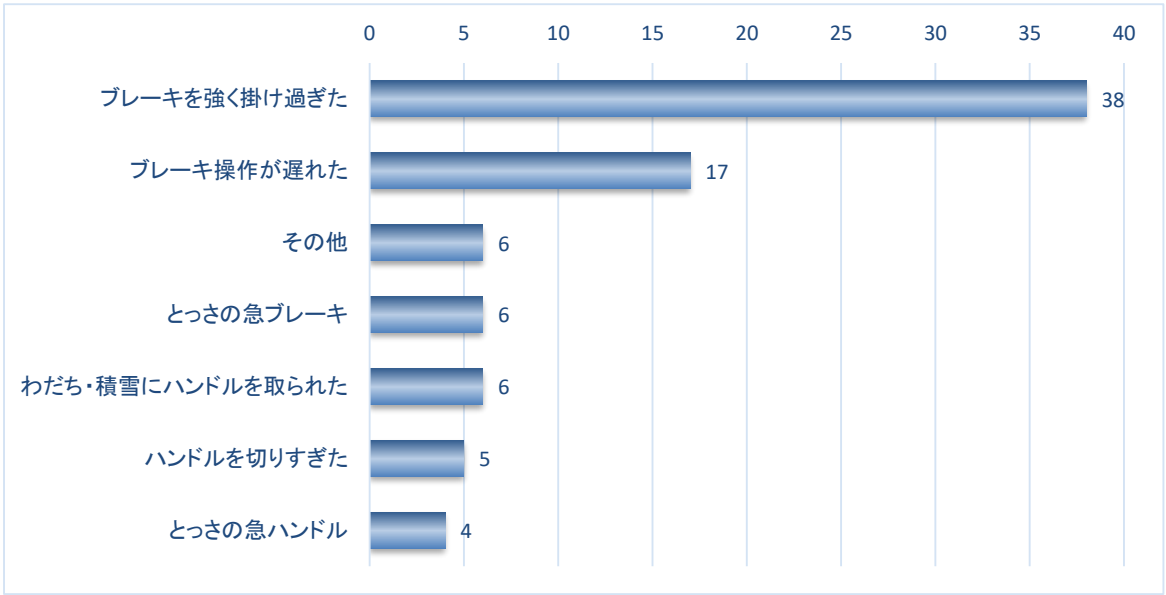
スリップ事故の要因を、「認知・判断の誤り」、「操作の誤り」の2つに分類してみると、最も多かったものは、「認知・判断の誤り」が「路面状態に対する判断を誤った」48件(60.0%)、「操作の誤り」が「ブレーキを強く掛け過ぎた」38件(46.3%)となっている。
(割合は、分類ごとの合計に対する数値)

凍結・積雪路面では、急な運転操作が事故につながりやすいことから、スリップ事故の多くを防ぐためには、前方をよく見て運転することはもとより、路面状態を的確に判断し、路面状態に応じたブレーキ操作を行うことが最も重要となる。

認知・判断の誤り



操作の誤り



該当のない場合には数が計上されていません。

5　昨冬の署別・市町村別発生状況

⑴　署別交通事故発生状況（累計）

区分 / 署別	令和７年12月～令和８年３月末の事故				スリップ事故				除雪車が関係した事故			
	件数	死者	傷者	物件	件数	死者	傷者	物件	件数	死者	傷者	物件
新潟中央	114	1	122		12		14					3
新潟東	71		79		3		3					1
新潟西	77	2	76		4		4					1
江南	35		39		2		3					1
新潟北	36	1	36		2		2					2
秋葉	33		42		3		3					4
新潟南	22	1	23		3		3					1
西蒲	33	1	38		2		3					1
村上	12	1	11		2		2					5
新発田	49	1	53		4		5					13
阿賀野	16		19						1		3	1
津川	3		5									3
五泉	15		19		1		1					1
燕	30		33		4		4					
三条	74	1	75		4		5					8
加茂	7		11		1		1					
長岡	79	1	91		10		13		1		1	12
見附	17		18		1		1					4
与板	3		3									
小千谷	12		15									14
小出	6		8									11
十日町	16	1	18		3	1	4		1		1	8
南魚沼	29		36		3		4					19
柏崎	23		25		3		3					11
上越	67	2	74		5		8		1	1		29
妙高	8		9						1		1	10
糸魚川	13		13		1		1					4
佐渡	12		15		7		8					1
高速隊	15	1	15		3		3					10
合計	927	14	1,021		83	1	98		5	1	6	178

⑵　市町村別発生状況（累計）

区分	令和７年12月～令和８年３月末の事故				スリップ事故				除雪車が関係した事故			
市町村別	件数	死者	傷者	物件	件数	死者	傷者	物件	件数	死者	傷者	物件
新潟市	412	5	446		30		34					13
北区	31	1	31		1		1					1
東区	71		79		3		3					1
中央区	114	1	122		12		14					3
江南区	35		39		2		3					1
秋葉区	33		42		3		3					4
南区	22	1	23		3		3					1
西区	77	2	76		4		4					1
西蒲区	29		34		2		3					1
長岡市	88	1	100		11		14		1		1	15
三条市	74	1	75		4		5					8
柏崎市	20		22		2		2					8
新発田市	39	1	42		4		5					11
小千谷市	12		15									14
加茂市	4		6		1		1					
十日町市	15	1	16		3	1	4		1		1	8
見附市	13		14		1		1					3
村上市	11		11		2		2					5
燕市	30		33		4		4					
糸魚川市	13		13		1		1					4
妙高市	7		8						1		1	10
五泉市	15		19		1		1					1
上越市	68	2	75		5		8		1	1		29
阿賀野市	16		19						1		3	1
佐渡市	12		15		7		8					1
魚沼市	6		8									11
南魚沼市	22		27		2		2					14
胎内市	6		7									2
聖籠町	9		9		1		1					1
弥彦村	4	1	4									
田上町	3		5									
阿賀町	3		5									3
出雲崎町												
湯沢町	7		9		1		2					5
津南町	1		2									
刈羽村	1		1									1
関川村												
粟島浦村	1	1										
高速道等	15	1	15		3		3					10
合計	927	14	1,021		83	1	98		5	1	6	178

6　冬季の事故事例

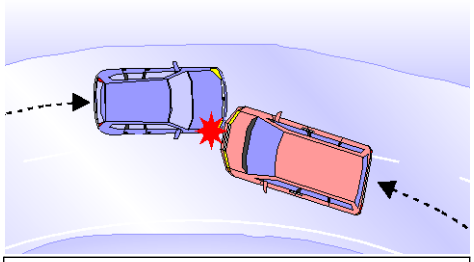
以下では、冬季特有の事故事例を挙げ、事故の要因や事故防止のポイントについて解説します。

(1) カーブ道路の事故

○　スリップして対向車線にはみ出し、対向車と衝突

【事故概要】

普通乗用車が、左カーブの凍結路面を進行中にブレーキ操作及びハンドル操作を誤り、スリップをして対向車線にはみ出したため、対向の軽乗用車と衝突した。この事故で、対向車の運転者が軽傷を負った。



令和8年1月中旬　午前8時半ころ
中越地区　主要地方道
天候：雪　路面状態：圧雪・アイスバーン

■　カーブ事故の要因

- 急ブレーキや急ハンドルなどの不適切な操作
- 路面状態を考慮した運転をしていない
- 速度の出し過ぎ　　など

●　事故防止のポイント

カーブでのスリップは、

- 対向車線にはみ出して対向車と正面衝突
- 路外逸脱して道路下や河川へ転落

など、大きな事故の発生につながりやすく、大変危険です。

そこで運転者は、スリップを防止するため、

- カーブの手前で十分に減速する
- ”急”のつく操作（急ブレーキ、急ハンドル、急加速）をしない
- 路面状態を把握し、それに適した速度で走行する

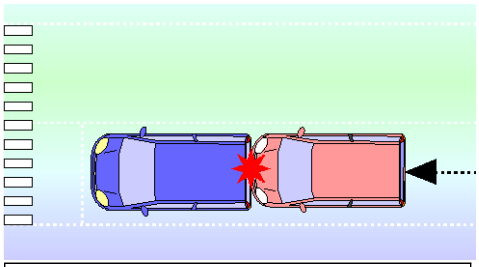
など、慎重な運転を心掛けることが大切です。

(2) 追突事故

○　ブレーキ操作を誤ってスリップし、前車に追突

【事故概要】

普通乗用車が、凍結路面で信号待ちで停止している軽乗用車に続いて停止する際、早めに減速をしなかったことから、前車に接近したときには減速が間に合わず、スリップして追突した。この事故で、追突された軽乗用車の運転者が軽傷を負った。



令和8年1月中旬　午前6時25分ころ
中越地区　市道
天候：曇　路面状態：ブラックアイス

■　追突事故の要因

- 車間距離が短い
- ブレーキ性能やタイヤ性能への過信
  ～その結果、ブレーキ操作が遅れ、慌てて急ブレーキを掛ける
- 前の車の動きをよく見ていない
- 速度の出し過ぎ　　など

●　事故防止のポイント

スリップ事故の大半が追突事故です。その中でも、前車の減速や停止に対応できずに追突するケースが目立ちます。

スリップによる追突事故を防止するためには、

- 前車との車間距離を十分にとる
- ブレーキやタイヤの性能を過信せず、早めにブレーキ操作をする
- 前車の動きをよく見て、不用意に接近しない
- 速度を控える

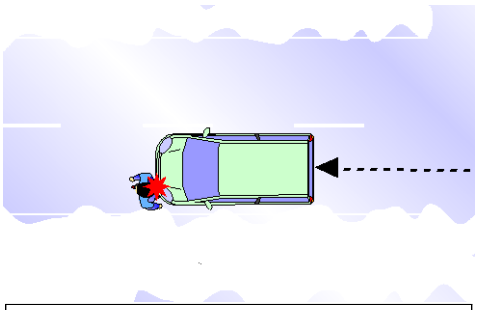
などに気をつける必要があります。

(3) 対歩行者事故（降積雪の影響による歩行者事故）

○　遠方望見による発見の遅れ

【事故概要】

歩道が積雪により埋まっている単路を普通乗用車が進行中、進路先を望見し漫然と進行したため、道路左側を歩いていた歩行者の発見が遅れ、歩行者の正面から衝突した。この事故で歩行者が重傷を負った。



令和8年2月上旬　午後8時15分ころ
中越地区　主要地方道
天候：曇　　路面状態：圧雪・アイスバーン

■　対歩行者事故の要因

- 前方不注意による発見の遅れ
- 発見後の動静不注視
- 道路環境を考慮した運転をしていない

●　事故防止のポイント

冬季は歩道や路肩が雪で埋まり、歩行者が車道を通行する場合や、滑って車道に転倒することがあります。

歩行者との事故を防止するために、車両の運転者は、

- 冬季特有の道路環境から、車道を通行する歩行者もいることを予測する
- 歩行者を早めに発見するように、夜間は早めのライトと上向きのライトを活用する
- 歩行者の側方を通過する際は、速度を落として十分な間隔を空ける

などの配慮が必要です。

また、歩行者は、

- むやみに車道を歩かない
- 夜間外出するときは、明るい服を着る・ライトを持つ・夜光反射材を身に付ける

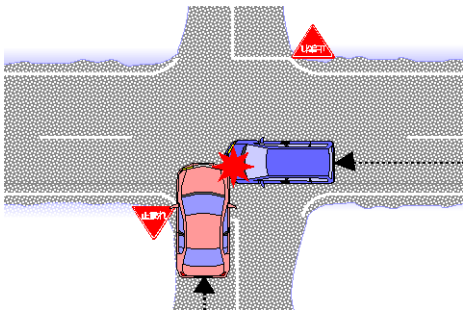
など、交通事故に遭わないような対策を取ることも必要です。

(4) 交差点事故

○　スリップして一時停止せずに交差点に進入し、衝突

【事故概要】

普通乗用車が、一時停止する際にブレーキを強く掛けすぎたため、スリップして一時停止せずに交差点に進入し、右方から進行してきた軽乗用車と衝突した。この事故で、相手の軽乗用車の運転者が軽傷を負った。



令和8年2月上旬　午後7時30分ころ
下越地区　市道
天候：雪　　路面状態：新雪・積雪

■　交差点事故の要因

- 交差点の発見の遅れ
- 交差点進入時の安全不確認
- ブレーキ操作の不適（乾燥路面の時と同じ感覚でのブレーキ操作や急ブレーキ）

●　事故防止のポイント

冬季は、

- フロントガラスに雪が積もったり、フロントガラスが曇っていて前がよく見えない
- 道路標識が雪で隠れていて見えない
- 道路上の積雪によって、停止線や中央線などの路面表示が見えない

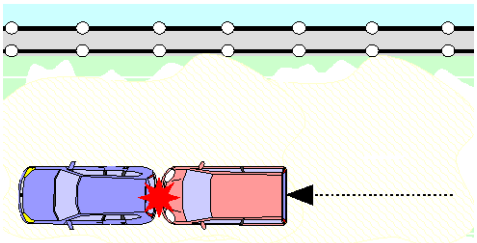
などにより、交差点の発見が遅れて急ブレーキをかけたり、交差点は認識していても乾燥路面の時と同じ感覚でハンドル・ブレーキ操作をしたりすると、スリップして交差点の手前で止まれない場合があります。

車に積もった雪を落とすなどして視界を確保し、道路環境に応じた運転を心掛けましょう。

また、交差点付近は多くの車が停止や発進を繰り返すため、積雪状態の路面が磨かれてスリップしやすくなります。交差点の手前で確実に止まれるように、早めに減速しましょう。

(5) 高速道路の事故

○　**スリップで停止中の車両の発見が遅れ追突**



【事故概要】

普通乗用車が走行車線を進行中、漫然運転により、積雪路面でスリップし停止中の普通乗用車の発見が遅れ、ブレーキを掛けるもスリップし追突。この事故で停止していた普通乗用車の運転手が重傷を負った。

令和8年1月下旬　午前8時20分ころ
中越地区　関越自動車道
天候：雪　路面状態：新雪・積雪

■　高速道路事故の要因

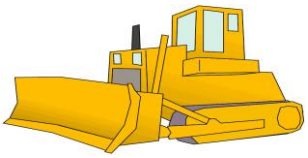
- 不用意な急ハンドルや急ブレーキ
- 速度の出し過ぎ
- 除雪車等の低速車両、スリップ等による停止車両の未発見

●　事故防止のポイント

高速走行時はちょっとしたハンドル操作やブレーキ操作がスリップにつながり、対向車線への進出など、重大事故が発生する危険性が高まります。

路面状態や天候が悪いときは、速度を十分に抑え、前車との車間距離を十分にとるなどして、スリップしたときに体勢を立て直せるよう、余裕を持った運転を心掛けましょう。

(6) 除雪車が関係した事故



○　**除雪作業で後退中、後方で除雪作業中の手押し式除雪機に衝突**

令和８年１月下旬　午前８時ころ　上越地区　市道
天候：雪　　路面状態：シャーベット

【事故概要】

除雪作業中、後方の安全確認が不十分のまま後退したため、後方で除雪作業をしていた手押し式の除雪機に衝突した。この事故で、後方で除雪作業をしていた者が死亡した。

○　**駐車場内の除雪作業で後退中、後方に停止していた駐車車両と衝突**

令和８年１月下旬　午前９時ころ　中越地区　駐車場
天候：雪　　路面状態：新雪・積雪

【事故概要】

駐車場内を除雪作業中、後方の安全確認が不十分のまま後退したため、後方で停車していた普通乗用車に衝突した。この事故により普通乗用車の運転手が重傷を負った。

○　**除雪作業中にスリップし、押しボタン式信号機に衝突**

令和７年12月上旬　午前８時ころ　中越地区　国道
天候：晴　　路面状態：新雪・積雪

【事故概要】

除雪作業中、スリップにより横滑りし、押しボタン式信号機に衝突。この事故による怪我人はいなかった。

●　事故防止のポイント

除雪車が関係した事故の大半は、工作物等への単独衝突及び後退時の衝突です。

その原因は、単なる安全不確認の場合のほか、構造上の死角や雪による視界不良の場合等が考えられます。死角の多さや視界不良を考慮し、安全確認に努めましょう。

また、周囲の車や歩行者は、除雪車が除雪作業のため、急な後退や方向転換をする場合があることを予測し、不用意に接近しないようにしましょう。

さらに、除雪作業中の除雪車に一般車両が衝突するケースも散見されます。除雪車との速度差を踏まえた安全運転に心掛けましょう。

7　冬季の交通事故防止

(1) 事前の準備

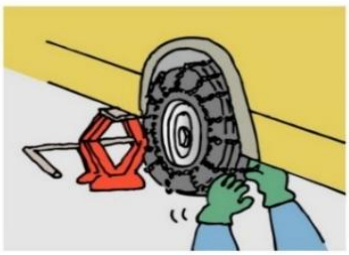
ア　車の点検・整備



○　雪道用タイヤ ～ 摩耗・劣化すると制動性能は低下します。
○　ワイパー、ウインドウォッシャー液 ～ 良好な視界の確保は基本です。
○　その他（バッテリー、ラジエーターなど）

イ　装備の準備・点検　…　雪道でのトラブルに備えておくと安心です。

○　タイヤチェーン ～ 凍結路面などでのスリップ防止に効果的です。
○　スコップ ～ 駐車場から発進するときや雪にはまったときの除雪作業に便利です。
○　軍手、長靴、防寒衣 ～ 車外での作業に寒さから身を守ります。
○　スノーブラシ ～ 屋根や窓ガラスに積もった雪を取り除くのに役立ちます。
○　懐中電灯 ～ 夜間の作業には必需品です。
○　停止表示器材、発煙筒 ～ トラブル発生を周りに知らせます。
○　その他（牽引ロープ、ブースターケーブル、解氷剤など）



(2) 気候や道路環境への注意

ア　注意すべき時間帯

(ｱ) 朝方は、凍結路面の表面が溶け出して濡れた状態になり、滑りやすくなります。
(ｲ) 夕方は、路面の水が再び凍り始めるため、滑りやすくなります。
　特に晴天無風の日などの夕方から朝方にかけては、溶けた雪が再び凍り、一見して濡れた路面に見える「ブラックアイス」状態になります。
　凍結していることが分かりづらいため大変危険です。

イ　注意すべき場所

(ｱ) 吹きさらしの「**橋の上**」や「**トンネルの出入口**」は、路面が凍結しやすい場所です。





(ｲ) **カーブ**は、雪などで滑りやすい上、外側に膨らもうとする遠心力が働くので、「路外逸脱」や「対向車線へのはみ出し」といった危険があります。十分に速度を落として通行しましょう。
(ｳ) **交通量の多い場所**では、多くの車が発進・ブレーキを繰り返すため、圧雪路面が磨かれて滑りやすくなります。
(ｴ) **上り坂**の途中で止まると、スリップして上れなくなる場合があります。前の車がいなくなるのを待って上り始めるなどの対処が必要です。
(ｵ) **下り坂**はスピードが出やすくスリップしやすい場所です。手前で十分に減速しましょう。

(3) 運転時の注意事項

ア　運転前

(ｱ) 車の雪下ろしなど
　屋根の上に雪を載せたまま走り出すと、走行中に窓に落ちてきて視界が塞がれます。
　さらに、雪が大量の場合はワイパーが動かなくなることもあり、大変危険です。
　屋根に積もった雪や窓ガラス・サイドミラーに付いた雪は、あらかじめ取り除いてから運転しましょう。
(ｲ) 窓ガラスの曇り（霜）取り
　車を長時間放置すると、窓ガラスが曇ったり霜が付着したりします。運転前にタオルなどでよく拭き取ったり、エアコンを調節するなどして視界の確保に努めましょう。



イ　運転中

(ｱ) ”急”のつく動作の抑制

急発進・急ブレーキ・急加速・急ハンドルなど、急のつく動作はスリップの原因となります。



(ｲ) 路面状態の把握

同じ路線でも場所によって路面状態は大きく異なります。

走行中は、路面状態の変化に細心の注意を払い、適切な操作を心掛けましょう。

(ｳ) 早めのブレーキ

夏場と同じ感覚でのブレーキ操作では、雪道では止まりきれません。

(ｴ) 速度の抑制

速度を出せば出すほど、スリップの危険性が高くなり、停止距離も伸びます。

(ｵ) 安全な車間距離の保持

スリップ事故の半数近くは追突です。前の車との車間距離は長めにとりましょう。



(ｶ) 前方をよく見て運転すること

スリップによる追突等を防ぐため、脇見運転など前方に対する注意力を欠くことなく、運転に集中しましょう。

(4) その他

ア　4WD（四輪駆動）車も滑るときは滑ります

4WD車は、滑りやすい路面での発進・加速・登坂性能は優れていますが、急ブレーキや急ハンドルなどの不適切な操作をすれば、2WD車と同様に滑ります。

イ　ABS（アンチロックブレーキシステム）も過信は禁物

ＡＢＳは滑りやすい路面でブレーキを掛けたときに、タイヤがロックするのを防止して停止距離を短くする効果がありますが、通常よりも短い距離で停止する装置ではありません。

ウ　スタッドレスタイヤの特性を理解しましょう

スタッドレスタイヤは雪道用に作られたタイヤで、雪道以外での性能は夏タイヤに劣る場合があります。

エ　シートベルトやチャイルドシートは必ず着用しましょう

雪道は事故が起きやすい（事故に遭いやすい）ことを認識し、命を守るシートベルト・チャイルドシートは確実に着用するようにしましょう。

おわりに



冬季におけるスリップ事故の特徴をまとめると、

- ○ 朝夕の通勤時間帯に多い
- ○ 追突事故が多い
- ○ 原因はブレーキの操作ミスによるものが多い
- ○ 高速道路はスリップ事故の危険性が高い

などとなります。

これらの事故を防止するためには、これまでに述べた細かな注意点を守ることも大切ですが、最も重要なのは*「時間に余裕をもった行動」*です。

時間に余裕がないと、気持ちがあせり、前方に対する注意力が散漫になるとともに、スピードも出てしまいます。スピードが出ると、わずかな操作ミスがスリップにつながり、事故発生の危険性が高まります。

また、積極的に*天候や気温、路面状態に関する情報を収集する*ことも大切です。

新潟県の冬は、雪との関係が切っても切れません。刻一刻と変化する天候や道路環境に応じた運転を心掛け、今季の冬も安全運転で乗り切りましょう。