第２章　近年の道路交通事故の状況

第１節　交通事故死者及び重傷者の傾向

第11次計画では，第10次計画に引き続き，世界一安全な道路交通の実現を目指し，24時間死者数の目標値を設定するとともに，第10次計画では目標として設定していた死傷者数に代えて，重傷者数の目標値を設定している。これは，本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが，重傷者が発生する事故防止への取組が，死者数の減少にもつながることから，本計画においては，命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定した。

以下，交通事故死者及び重傷者の傾向を見ていく。

◇状態別の比較

状態別にみると，交通事故死者は，歩行中が35.3％，次いで自動車乗車中が31.1％，自転車乗用中が14.8％を，交通事故重傷者についても，自動車乗車中が25.3％，歩行中が25.2％，自転車乗用中が23.3％を占めている（令和２年）。特に，重傷者において，歩行中が近年割合を増やし（平成22年19.4％→令和２年25.2％），原付乗車中が割合を減らしている（平成22年17.3％→令和２年11.0％）ことが顕著である（特集-第５図，第６図）。

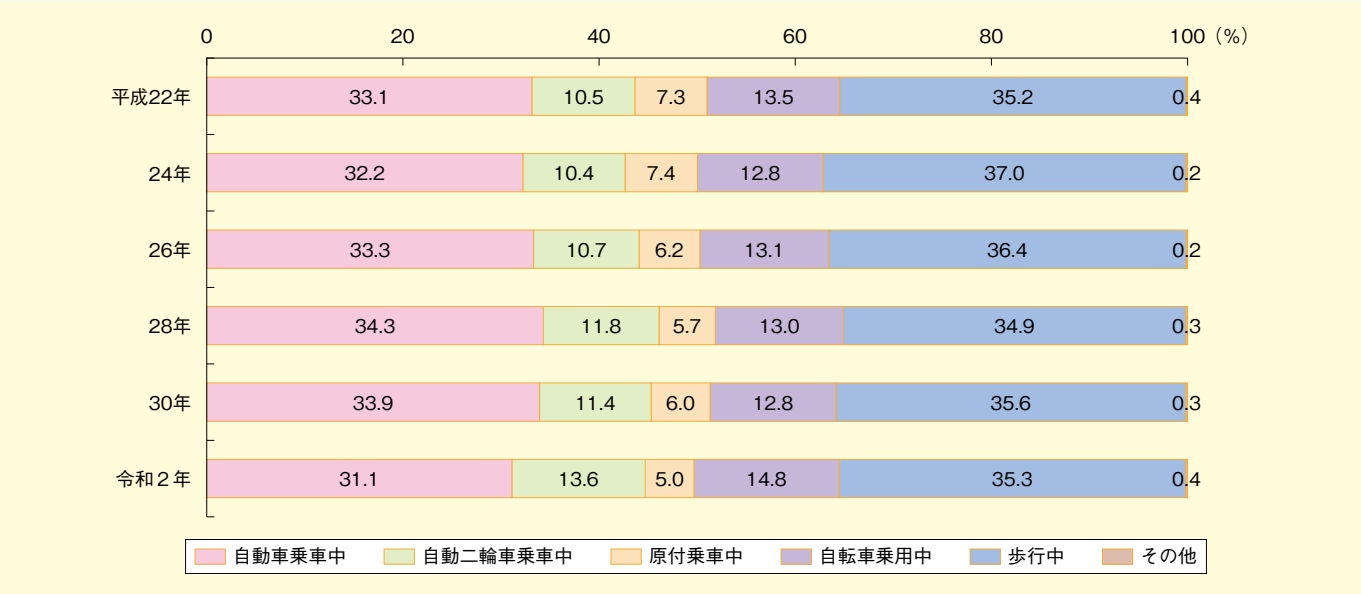
なお，交通事故軽傷者については，自動車乗車中が63.6％を占め，次いで自転車乗用中が17.3％を占めるなど，交通事故死者及び重傷者の状態別割合の構成と異なっている（令和２年）（特集-第７図）。

また，令和２年中の状態別割合の比較をみると，歩行中は，重傷以上の割合が約２割であり，自動車乗車中と比較して高い。人優先の交通安全思想の下，歩行者の安全確保を図る必要がある（特集-第８図）。

令和２年中の交通事故死者数は，第10次計画では平成27年の交通事故死者数（4,117人）と比較して39.3％減の2,500人に目標を設定していたが，31％減の2,839人にとどまった。状態別にみると，二輪乗車中は27年と比較して22.3％の減少，自転車乗用中は26.7％の減少にとどまった。

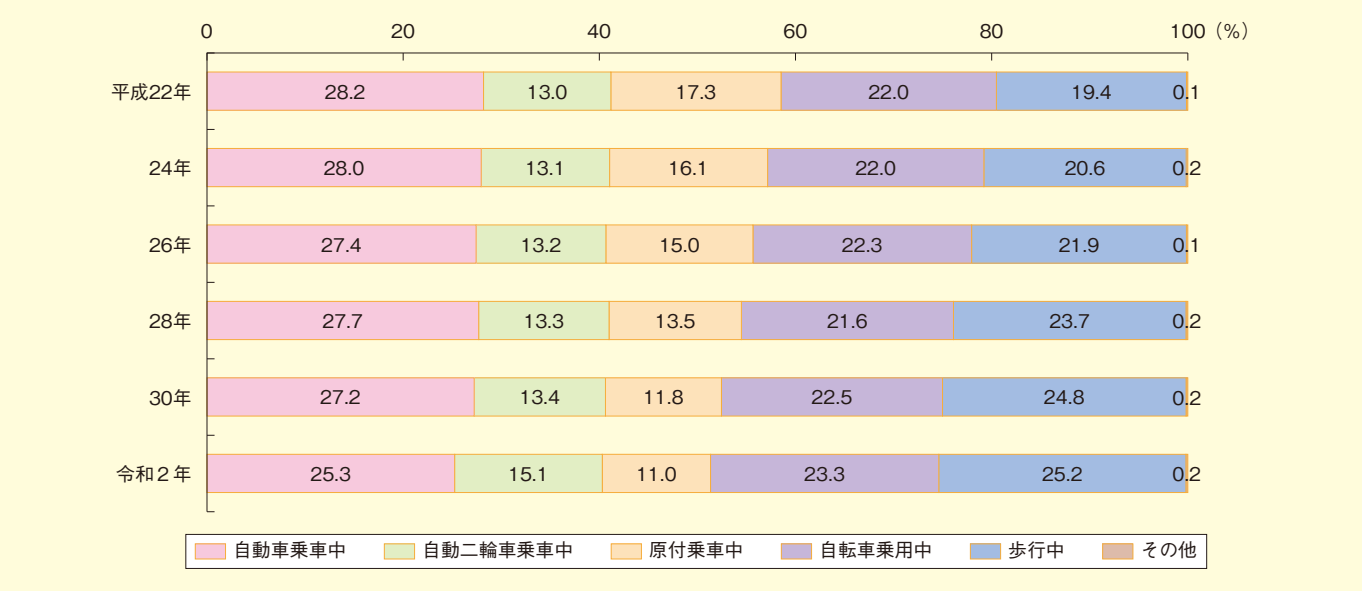
また，歩行中及び自転車乗用中の交通事故死者数は，2,106人（平成27年）から1,421人（令和２年）と32.5％減少しており，全状態の減少割合以上に減少している（特集-第９図）。

▶特集-第5図　状態別交通事故死者割合の推移



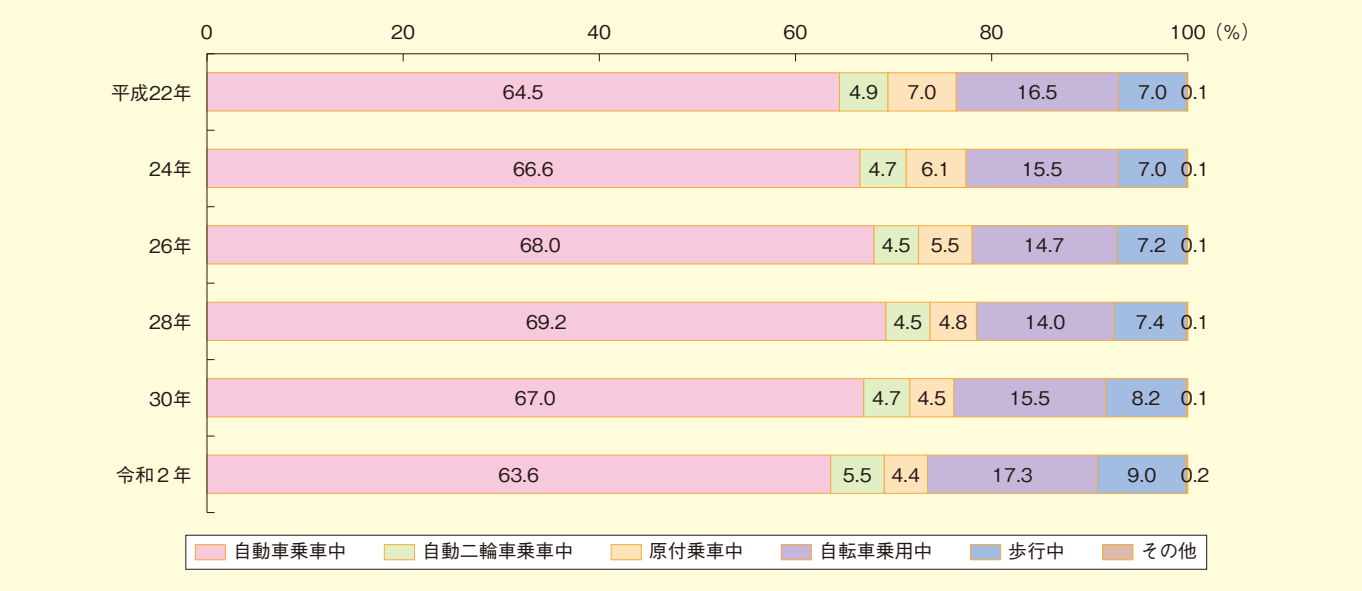
注　警察庁資料による。

▶特集-第6図　状態別交通事故重傷者割合の推移



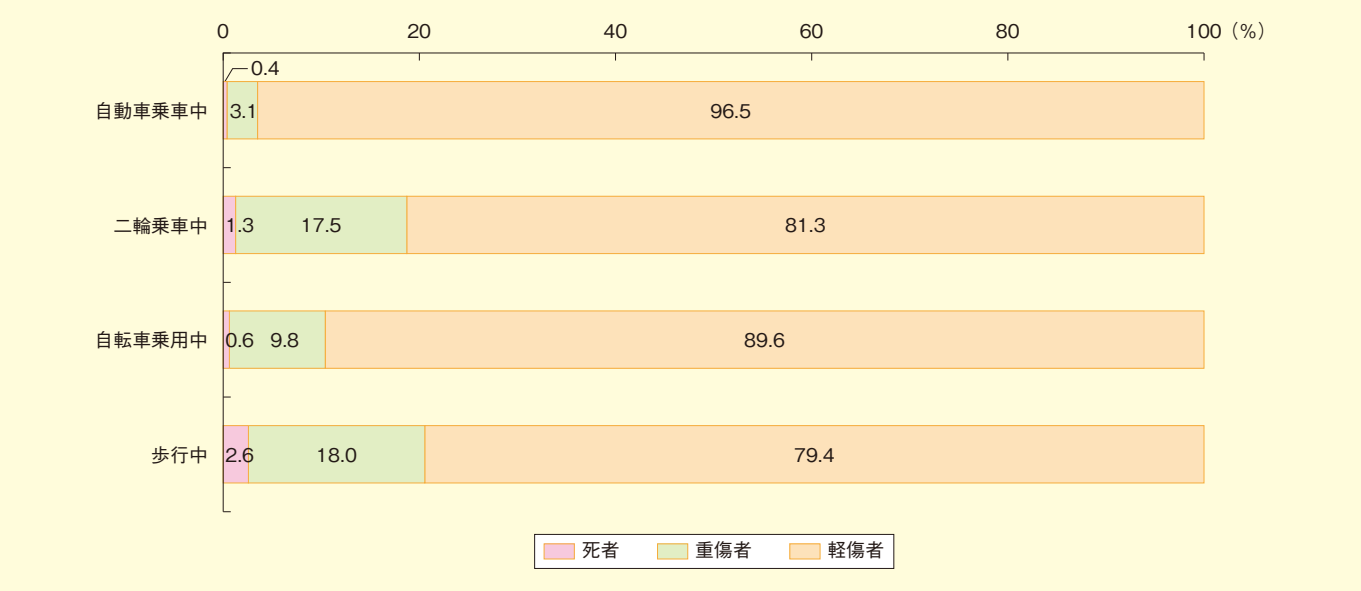
注　警察庁資料による。

▶特集-第7図　状態別交通事故軽傷者割合の推移



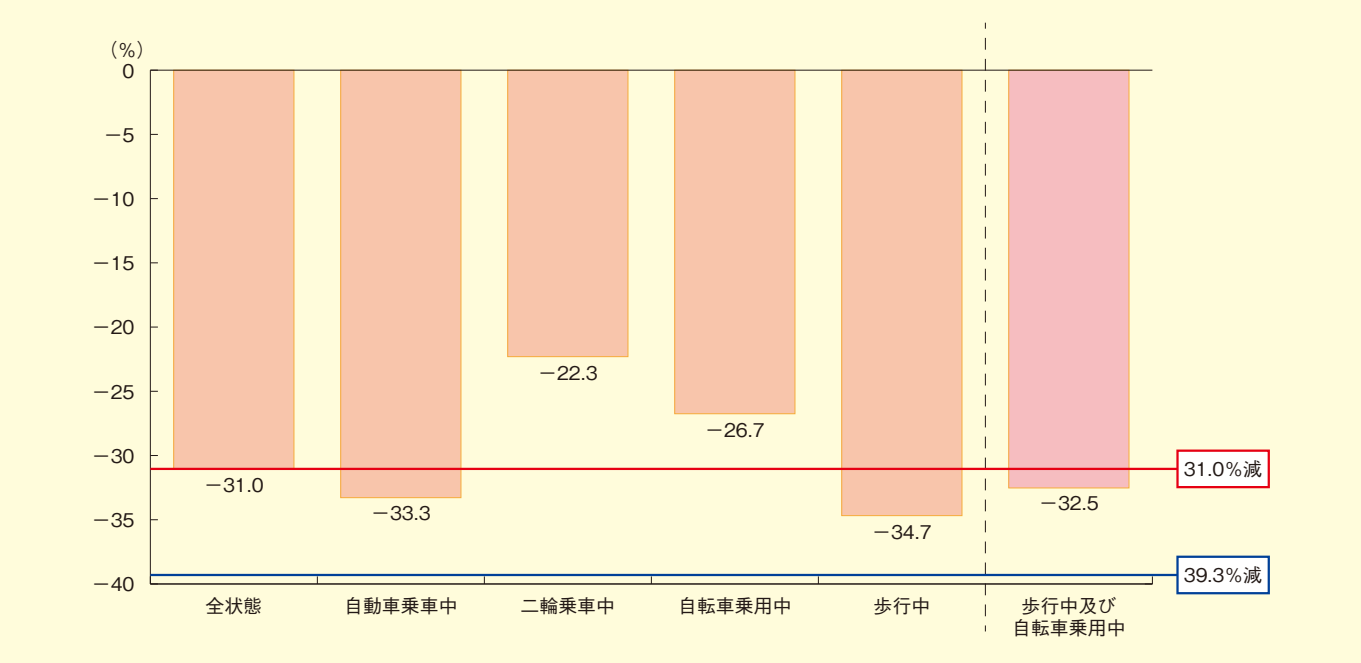
注　警察庁資料による。

▶特集-第8図　状態別割合の比較（令和２年）



注　警察庁資料による。

▶特集-第9図　状態別交通事故死者数の減少割合（平成27年→令和２年）



注１　警察庁資料による。
　２　平成27年死者数を減少率０％（基準）としている。

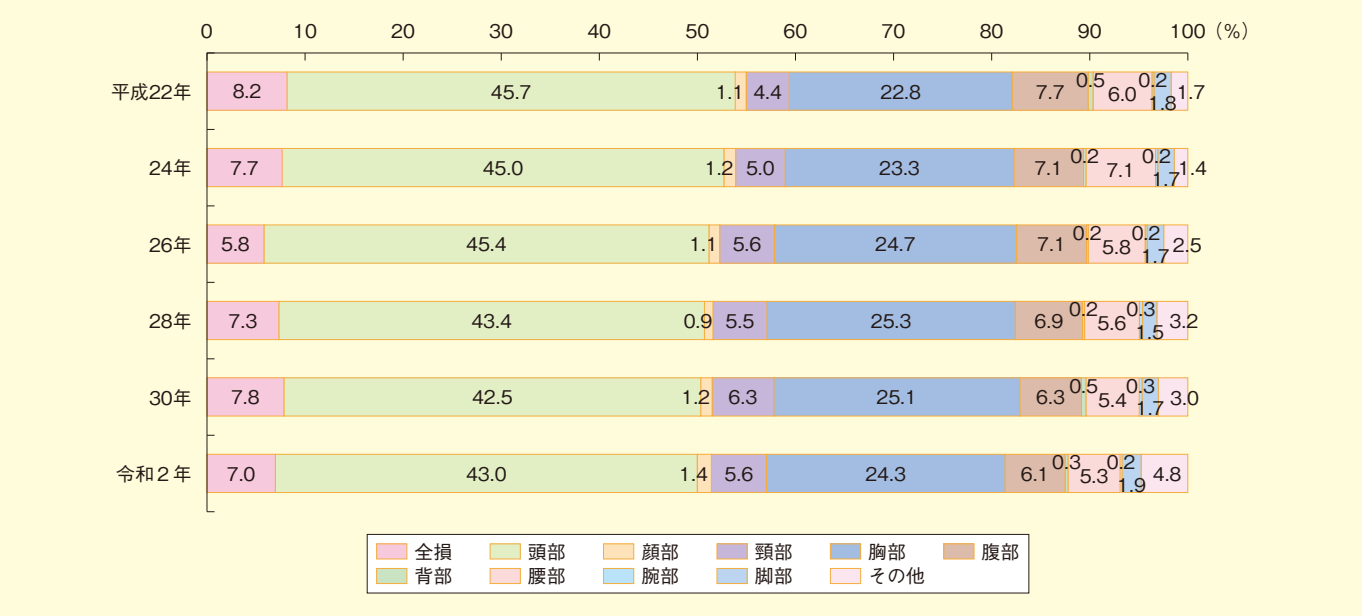
◇損傷主部位別の比較

損傷主部位別にみると，交通事故死者は，頭部損傷及び胸部損傷が多く，令和２年については，頭部損傷（43.0％）及び胸部損傷（24.3％）の合計が67.3％となっている（特集-第10図）。

交通事故重傷者は，頭部損傷（13.3％）及び胸部損傷（17.0％）の合計が30.3％で，一定割合を占めている一方で，腕部損傷（16.2％）及び脚部損傷（27.1％）の合計がそれを上回っている。これは，骨折により全治30日を超える負傷となったものが多いものと思料される（特集-第11図）。

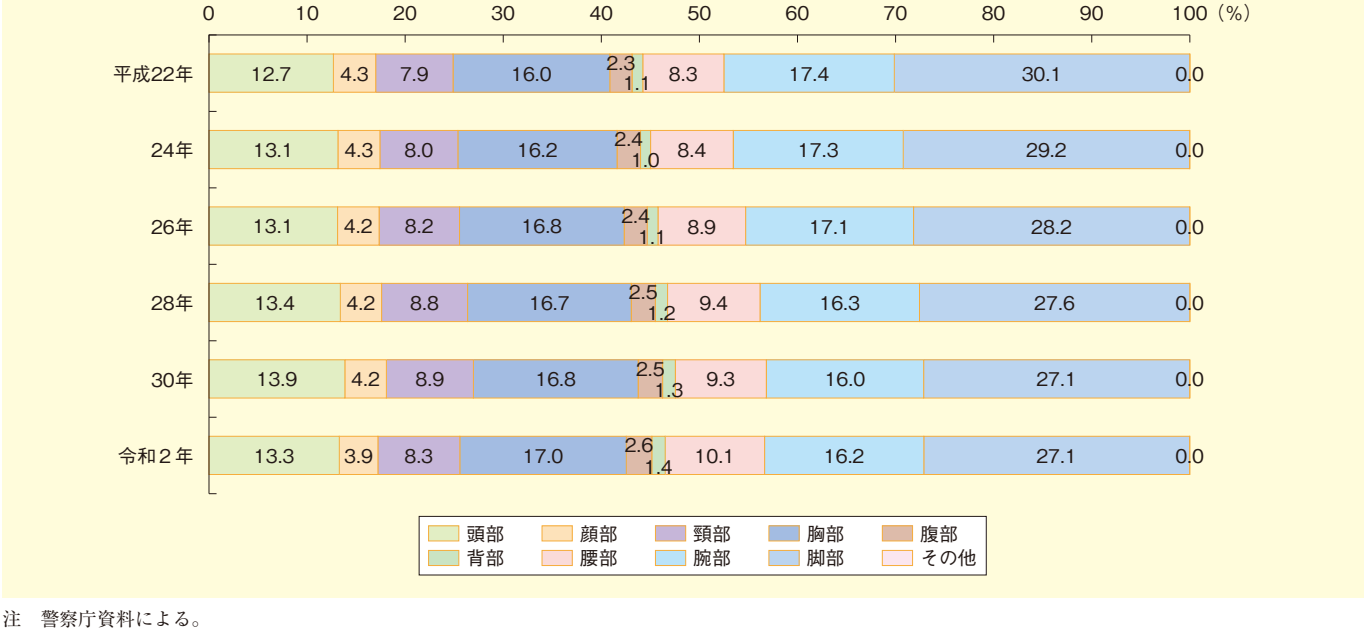
なお，交通事故軽傷者は，頸部損傷が55.0％を占めており，いわゆる「むち打ち（頸椎捻挫）」が多く占めているものと思料される（特集-第12図）。

▶特集-第10図　損傷主部位別交通事故死者割合の推移



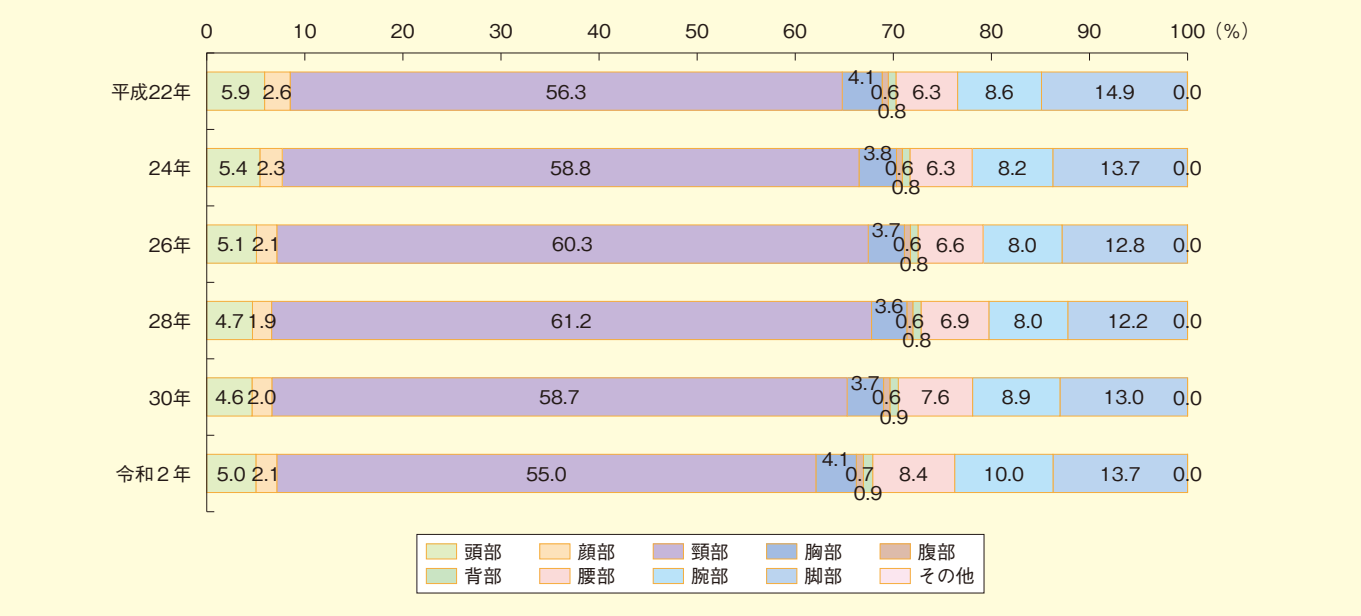
注　警察庁資料による。

▶特集-第11図　損傷主部位別交通事故重傷者割合の推移



注　警察庁資料による。

▶特集-第12図　損傷主部位別交通事故軽傷者割合の推移

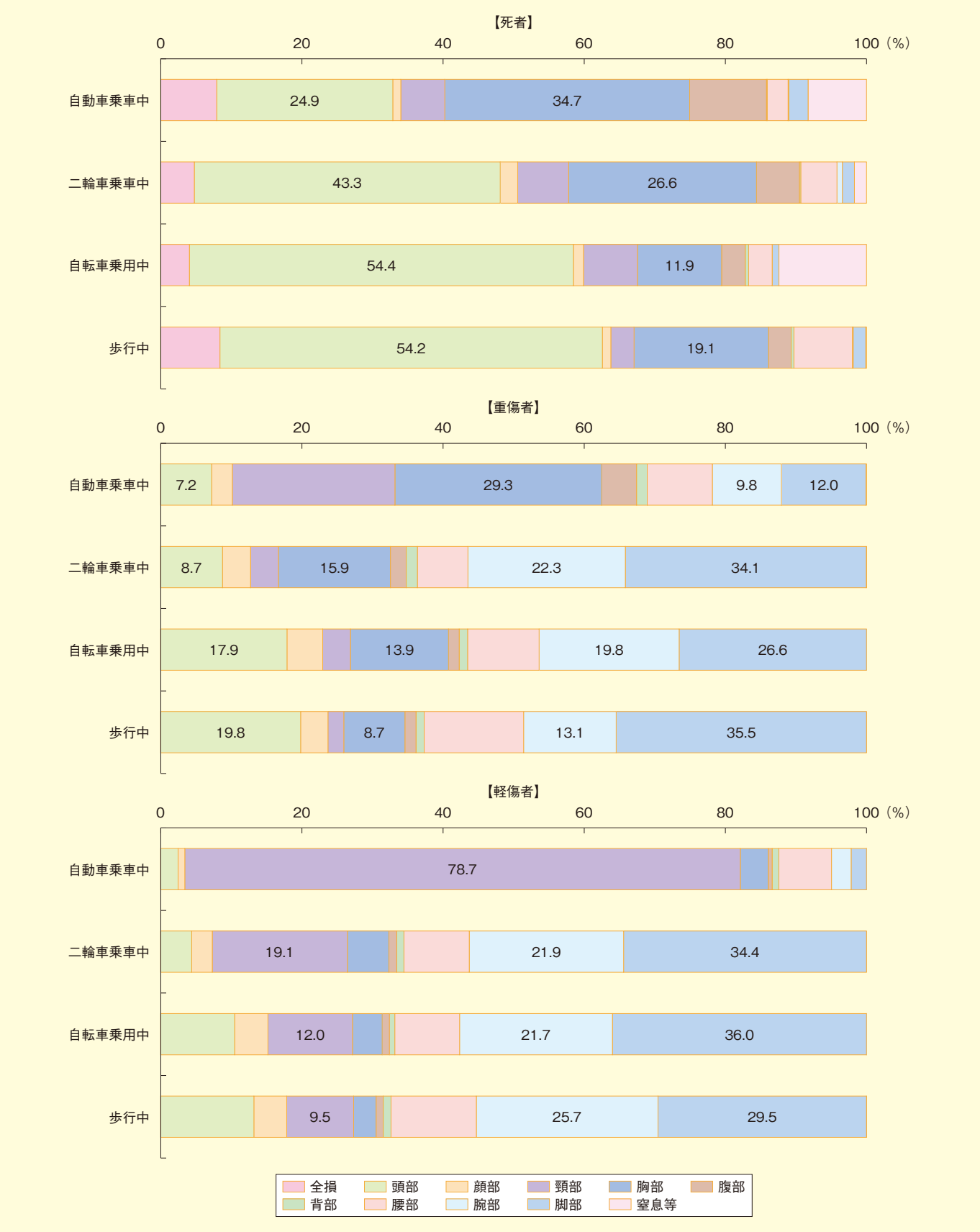


注　警察庁資料による。

損傷主部位状態別でみると，令和２年では，交通事故死者は，全ての状態別で頭部損傷及び胸部損傷が多く占めており，頭部損傷については，自動車乗車中に占める割合が24.9％であるのに対し，二輪車乗車中に占める割合が43.3％，自転車乗用中に占める割合は54.4％，歩行中に占める割合も54.2％と高くなっている。交通事故重傷者は，頭部損傷及び胸部損傷も一定割合を占めているものの，脚部損傷及び腕部損傷が高い割合で占めており，特に，二輪車乗車中，自転車乗用中及び歩行中に顕著である。

交通事故軽傷者では，頸部損傷の割合が，自動車乗車中に占める割合が78.7％と約８割を占めている。一方で，二輪車乗車中，自転車乗用中及び歩行中では，脚部損傷と腕部損傷の合計が半数以上を占めている（特集-第13図）。

▶特集-第13図　損傷主部位状態別交通事故死者・重傷者・軽傷者割合（令和２年）



注　警察庁資料による。

第２節　高齢者と子供の交通事故の傾向

◇高齢者

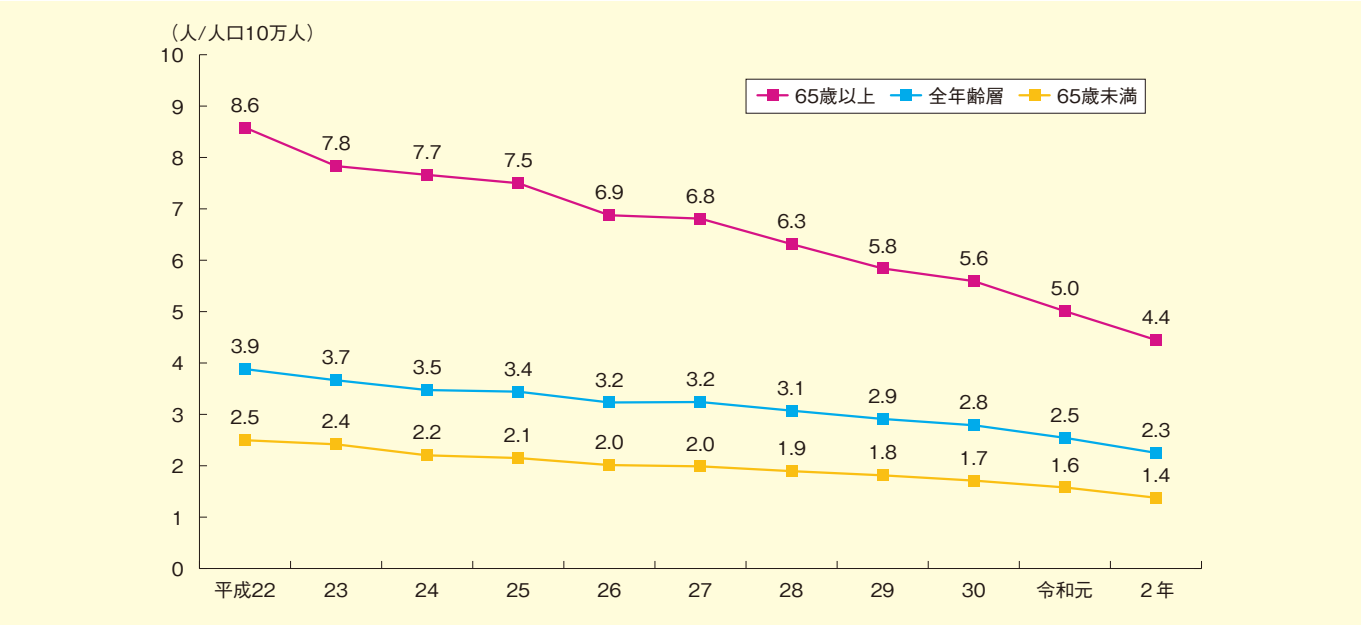
65歳以上の高齢者の人口10万人当たりの交通事故死者数は，年々減少傾向である一方で，令和２年は，全年齢層の人口10万人当たりの交通事故死者数の約２倍，65歳未満の人口10万人当たりの交通事故死者数の約３倍であり，また，65歳以上の高齢者の交通事故死者数が，道路交通事故死者数全体の56.2％を占めるなど，いずれも引き続き高い水準となっている（特集-第14図，第４図）。

状態別・年齢層別交通事故死者の割合をみると，令和２年では，歩行中及び自転車乗用中の交通事故死者のうち，約７割を65歳以上の高齢者が占めている。また，75歳以上の高齢者は，歩行中の55.0％，自転車乗用中の46.5％を占めるなど，顕著な値を示している（特集-第15図）。

交通事故重傷者をみても，歩行中については，65歳以上の高齢者が57.4％，75歳以上の高齢者が38.0％を占めており，顕著な値を示している（特集-第16図）。

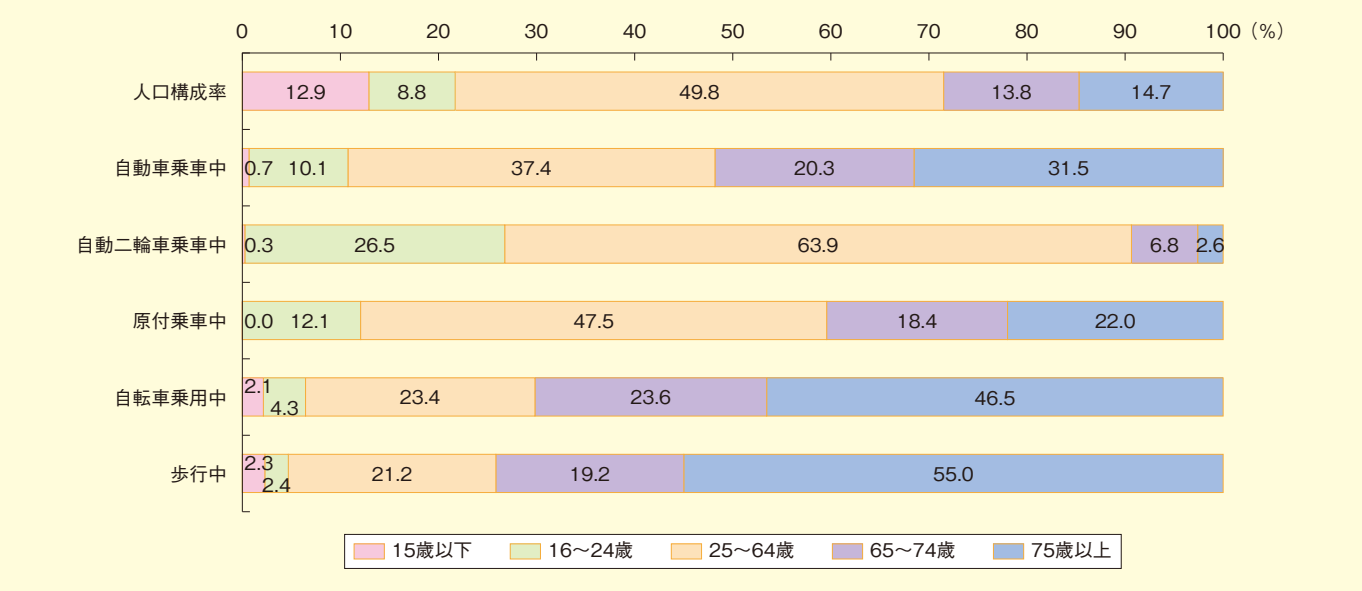
交通事故軽傷者については，歩行中の構成率はほぼ人口構成率と同様になっている（特集-第17図）。

▶特集-第14図　年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数の推移



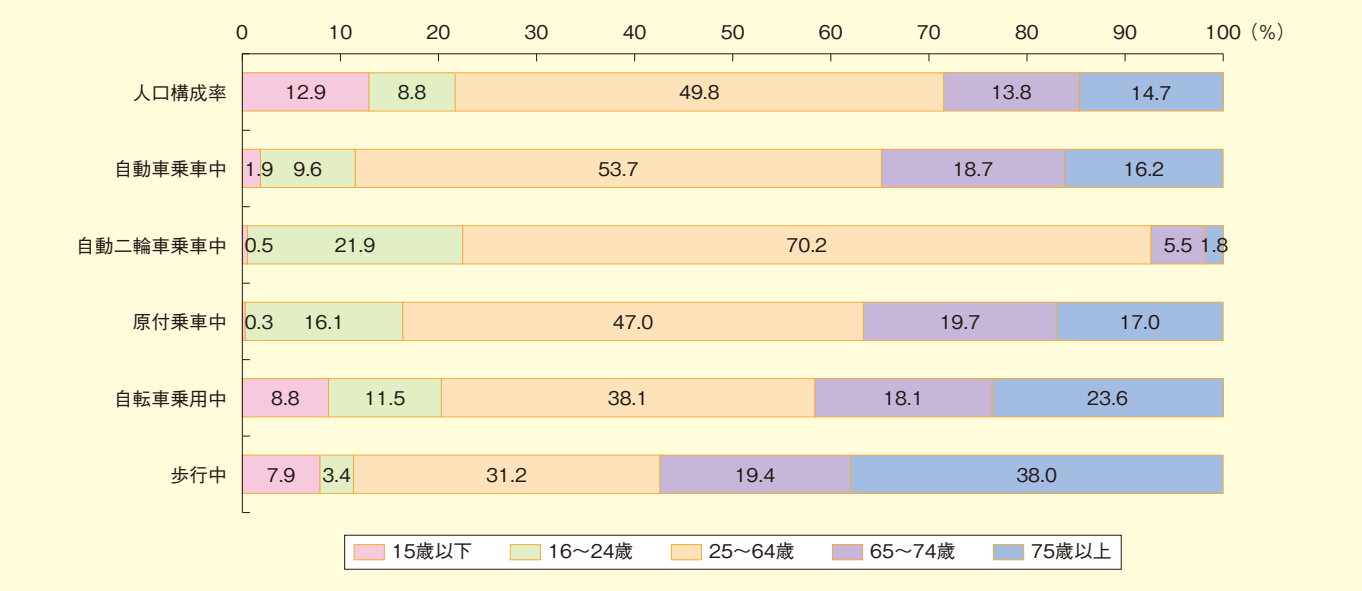
注１　警察庁資料による。
　２　算出に用いた人口は，該当年の前年の人口であり，総務省統計資料「人口推計」（各年10月１日現在人口（補間補正を行っていないもの。ただし，国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。

▶特集-第15図　状態別・年齢層別交通事故死者割合（令和２年）



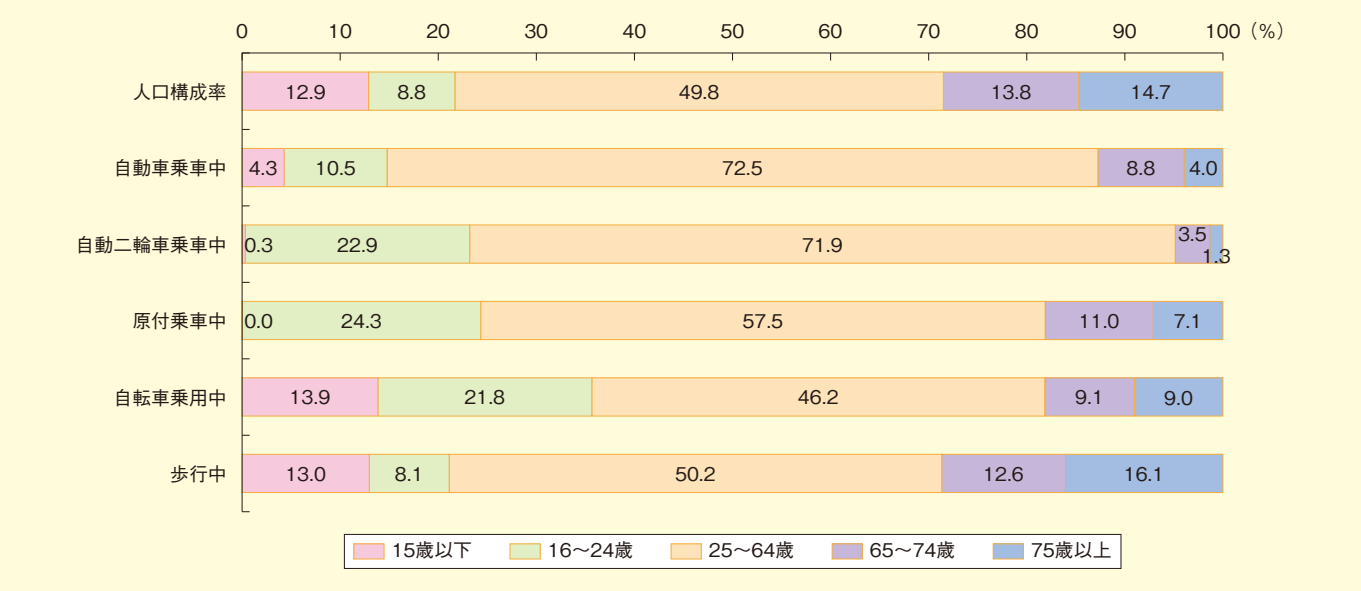
注　警察庁資料による。

▶特集-第16図　状態別・年齢層別交通事故重傷者割合（令和２年）



注　警察庁資料による。

▶特集-第17図　状態別・年齢層別交通事故軽傷者割合（令和２年）



注　警察庁資料による。

◇子供

状態別に平成23年から令和２年までの間の交通事故死者・重傷者数をみると，未就学児及び小学生共に，「歩行中」が最も多く，未就学児については65.6％，小学生については56.5％を占める。

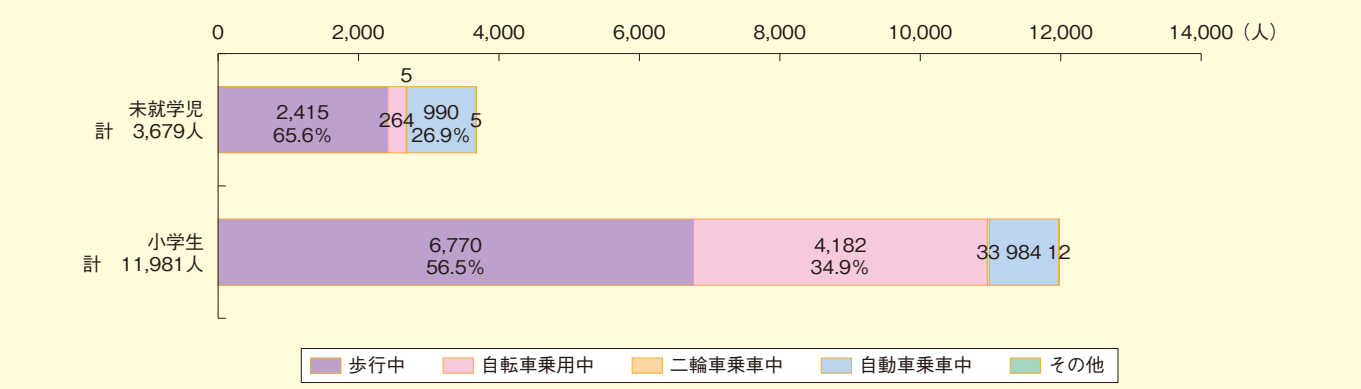
未就学児については，「自動車乗車中」がこれに続き26.9％を占めている。未就学児は，屋外において親等と共に行動することが大半であることから，このような特徴が見られるものと考えられる。

小学生については，「歩行中」に続き「自転車乗用中」が多く，34.9％を占めている。小学生になると，移動手段に自転車が新たに加わることから，このような特徴が見られるものと考えられる（特集-第18図）。

状態別にみて最も交通事故死者・重傷者数が多い「歩行中」について通行目的別にみると，未就学児については，買物や遊戯等「私用」の交通事故死者が最も多く（154人，90.6％），「通園等登下校」の交通事故死者も９人であった（5.3％）。一方，小学校低学年についても，「私用」の交通事故死者が多いものの，「通学等登下校」の交通事故死者が未就学児と比較して多くなる（特集-第19図）。

また，通行目的別の交通事故死者・重傷者数を

▶特集-第18図　学齢別・状態別交通事故死者・重傷者数（平成23年～令和２年合計）



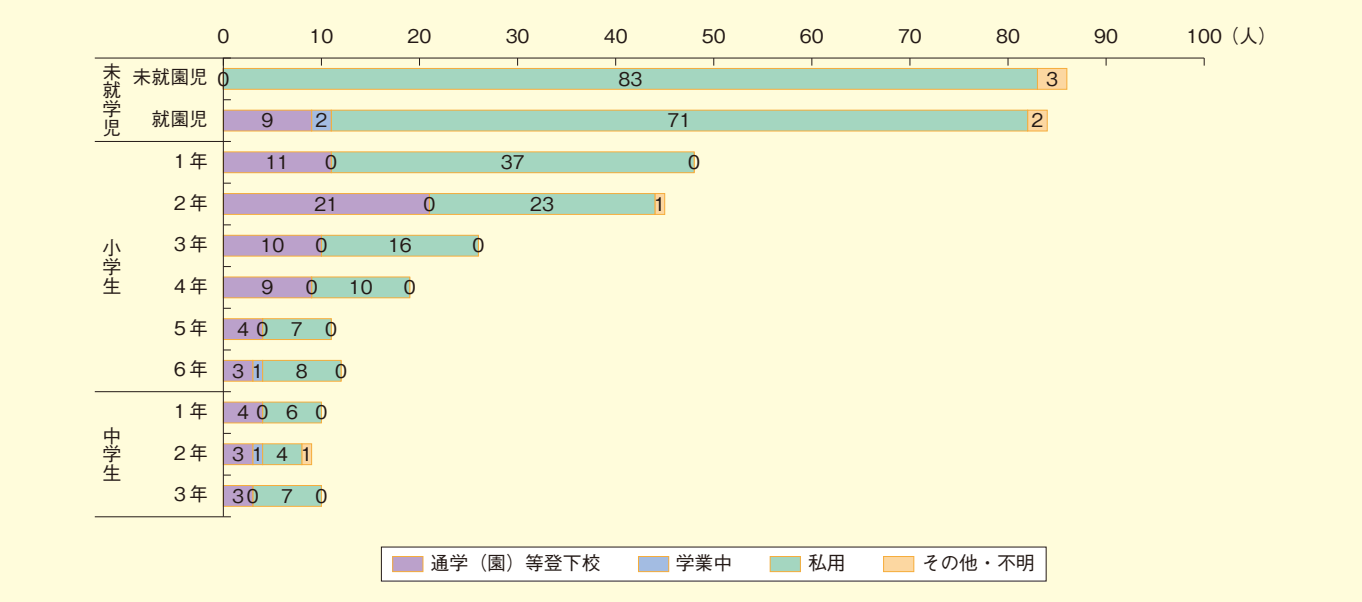
注　警察庁資料による。

みると，全体としては，未就園児よりも就園児の方が多く，小学生，中学生については，それぞれ学年が上がるとともに少なくなっている。

通行目的別にみると，未就学児については「私用」が大多数を占め，小学生については「私用」が半数以上を占めているが，学年が上がるとともに「私用」の交通事故死者・重傷者数は減少している。なお，中学生については，「通学等登下校」と「私用」は，ほぼ同程度となっている（特集-第20図）。

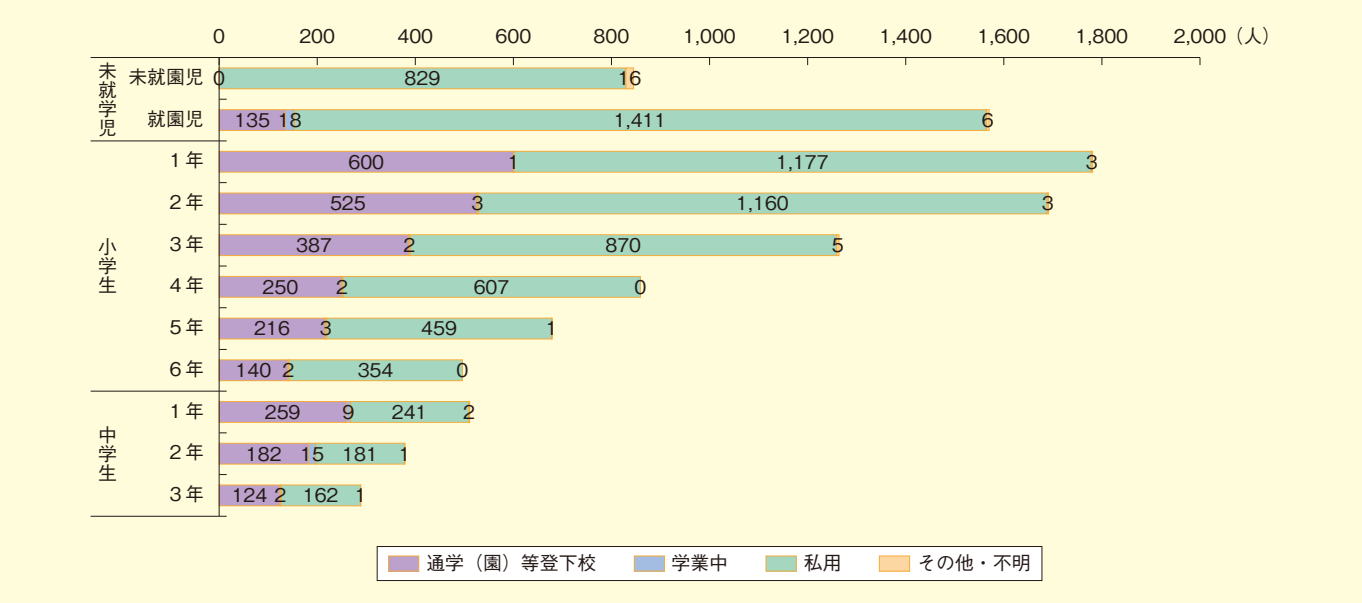
歩行中（第１・第２当事者）の交通事故死者・重傷者について，法令違反別に平成28年から令和２年までの間をみると，未就学児や小学生は，全年齢層と比較して，法令違反の割合が高い。特に，飛出しについては，未就学児，小学生共に３割を超えている（特集-第21図）。

▶特集-第19図　通行目的別にみた学齢別・歩行中交通事故死者数（平成23年～令和２年合計）



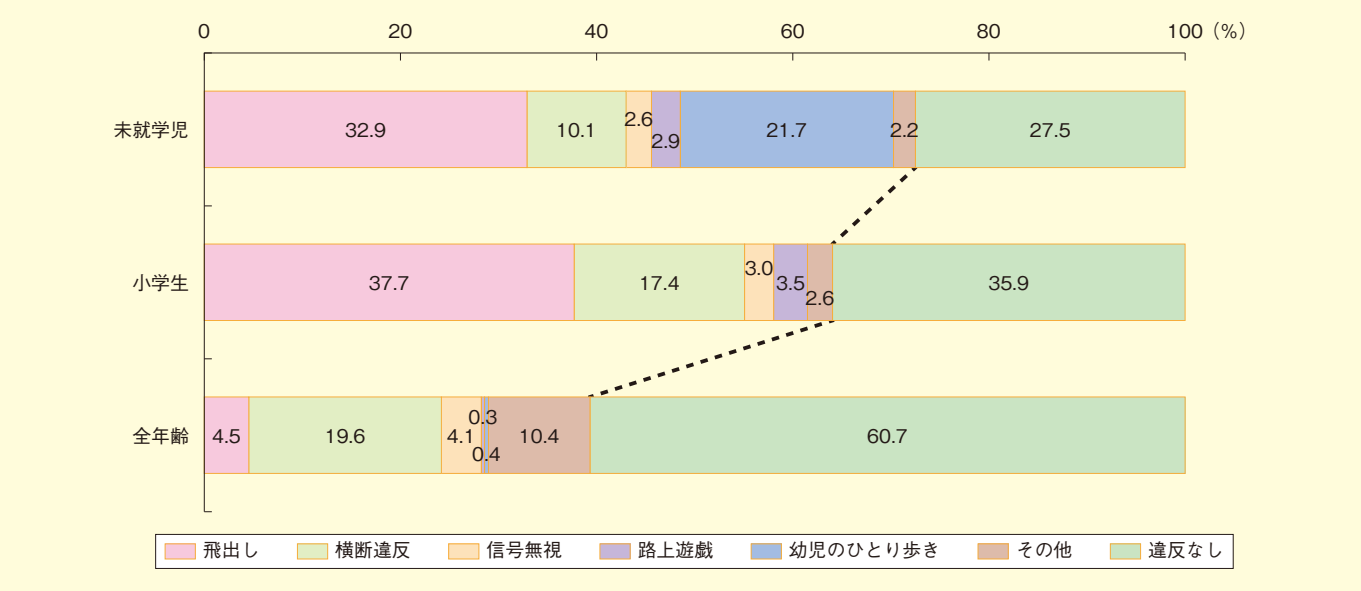
注　警察庁資料による。

▶特集-第20図　通行目的別にみた学齢別・歩行中交通事故死者・重傷者数（平成23年～令和２年合計）



注　警察庁資料による。

▶特集-第21図　歩行中（第１・第２当事者）の法令違反別交通事故死者・重傷者割合（平成28年～令和２年合計）



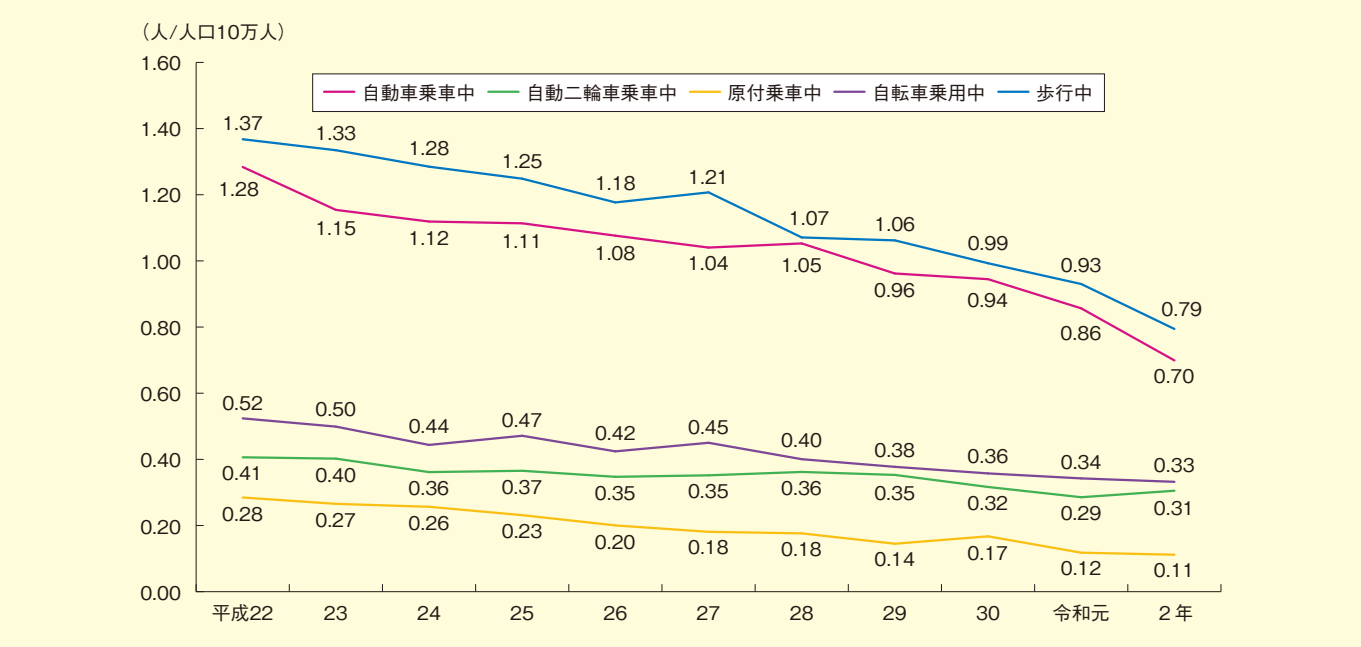
注１　警察庁資料による。
　２　「幼児のひとり歩き」とは，保護（監護）者の付き添わないものをいう。

第３節　歩行者及び自転車の交通事故の傾向

状態別人口10万人当たりの交通事故死者数をみると，着実に減少しているものの，歩行中，自動車乗車中が依然として高い水準となっている（特集-第22図）。

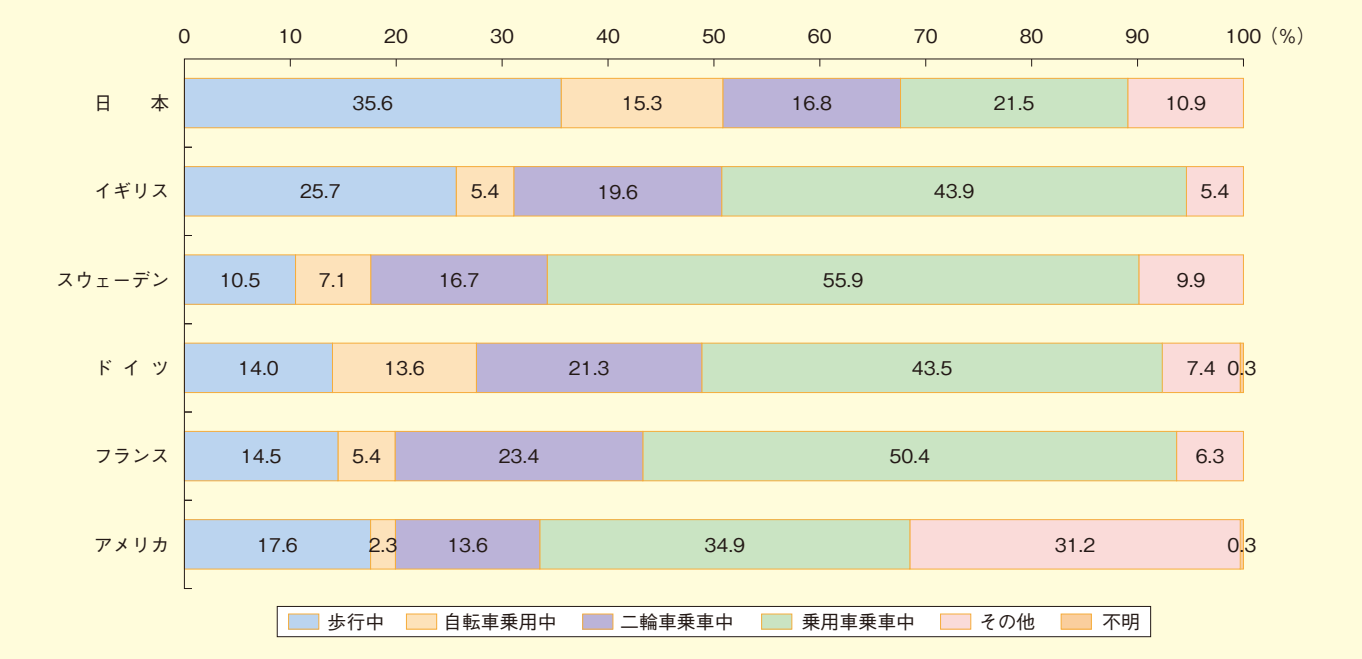
欧米諸国と比べて，我が国は交通事故死者数に占める歩行中及び自転車乗用中の割合が高い（特集-第23図）。

▶特集-第22図　状態別人口10万人当たり交通事故死者数の推移



注１　警察庁資料による。ただし，「その他」は省略している。
　２　算出に用いた人口は，該当年の前年の人口であり，総務省統計資料「人口推計」（各年10月１日現在人口（補間補正を行っていないもの。ただし，国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。

▶特集-第23図　主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（平成30（2018）年）



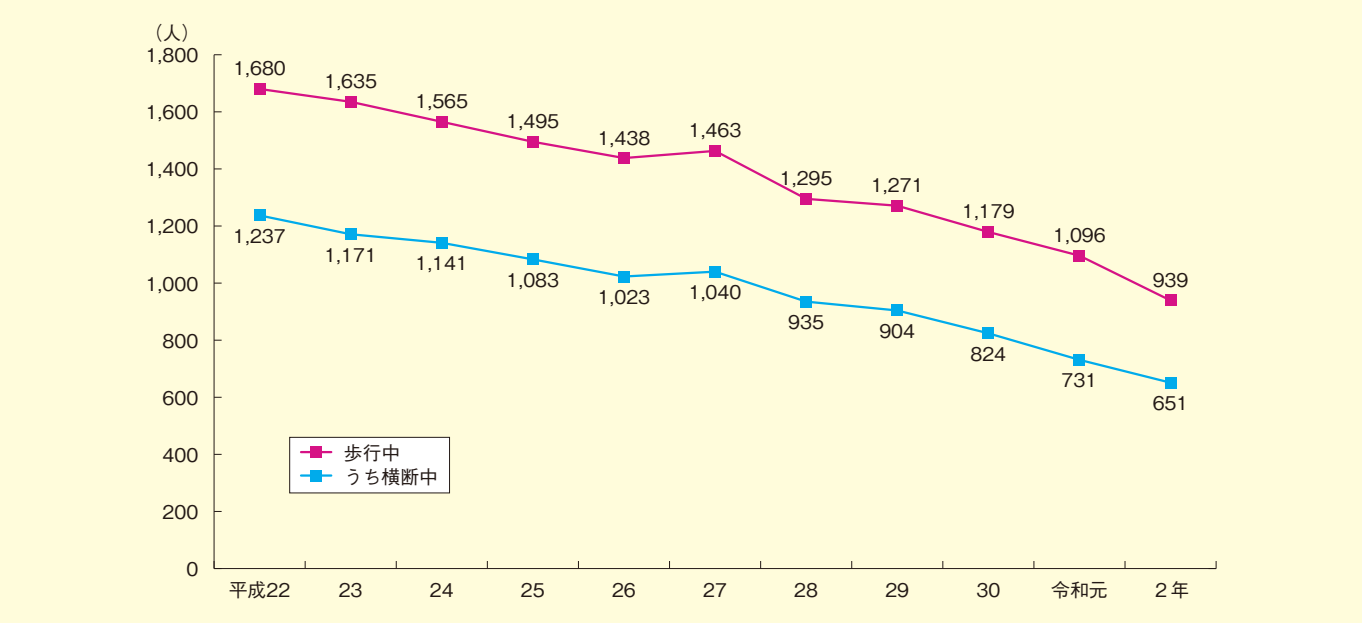
注　警察庁資料による。

◇歩行者事故

歩行中交通事故死者数（第１・第２当事者）において，横断中の死者は69.3％（令和２年。平成22年～令和２年平均71.3％）を，また，歩行中交通事故重傷者数（第１・第２当事者）において，横断中の重傷者は68.0％（令和２年。平成22年～令和２年平均67.3％）を占めている（特集-第24図，第25図）。

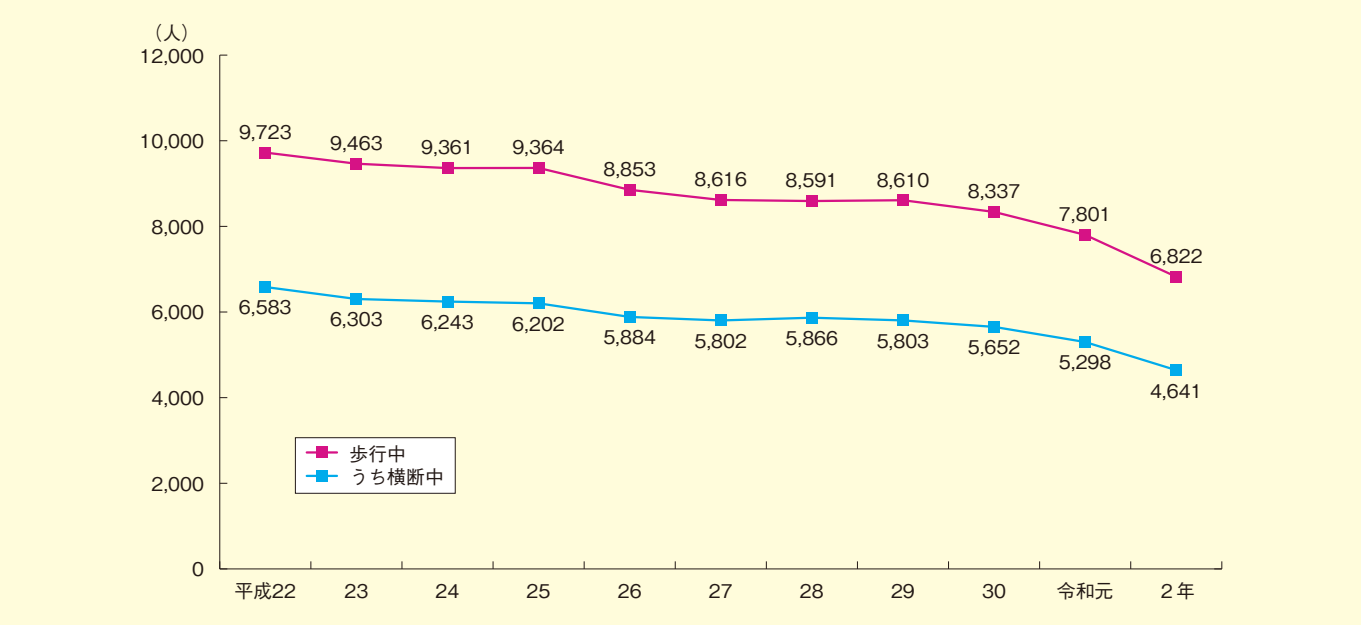
横断中の交通事故死者数（第１・第２当事者）については，横断歩道を横断中に事故に遭っているケース及び横断歩道以外を横断中に事故に遭っているケースいずれも減少傾向にあり，横断歩道横断中は，平成22年と比較して約３分の２まで減少しているものの，横断歩道以外を横断中と比較

▶特集-第24図　歩行中交通事故死者数（第１・第２当事者）の推移



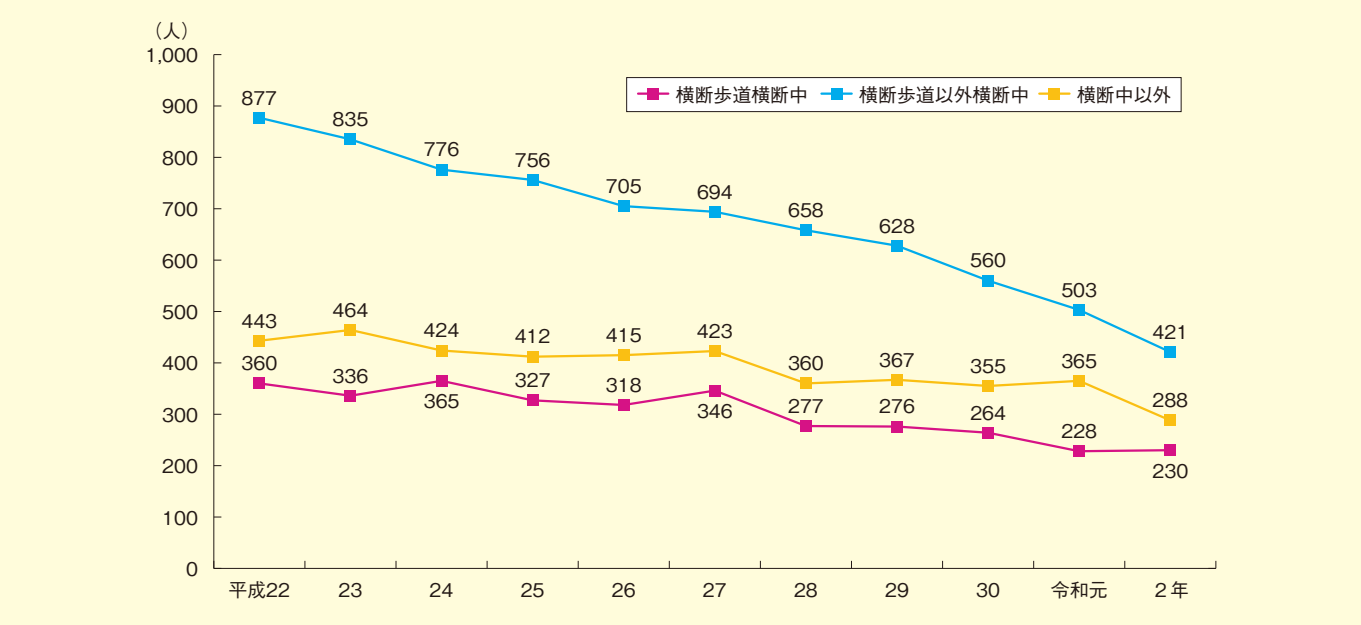
注　警察庁資料による。

▶特集-第25図　歩行中交通事故重傷者数（第１・第２当事者）の推移



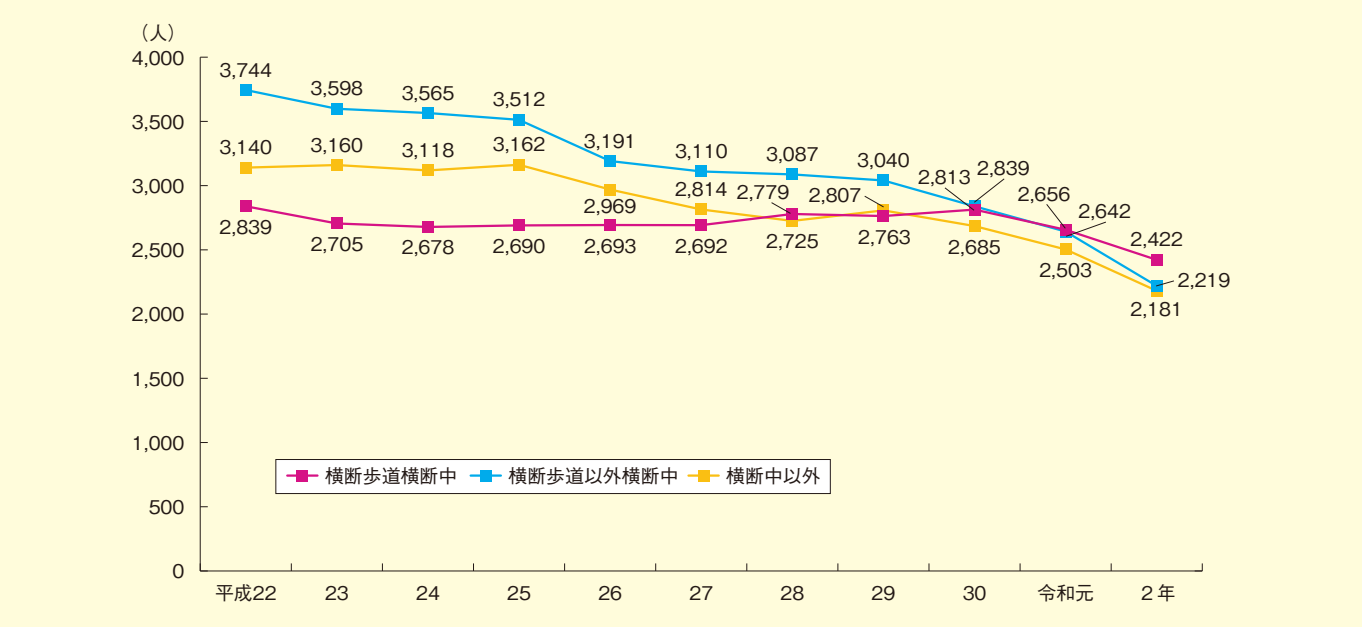
注　警察庁資料による。

▶特集-第26図　事故類型別歩行中交通事故死者数（第１・第２当事者）の推移



注　警察庁資料による。

▶特集-第27図　事故類型別歩行中交通事故重傷者数（第１・第２当事者）の推移



注　警察庁資料による。

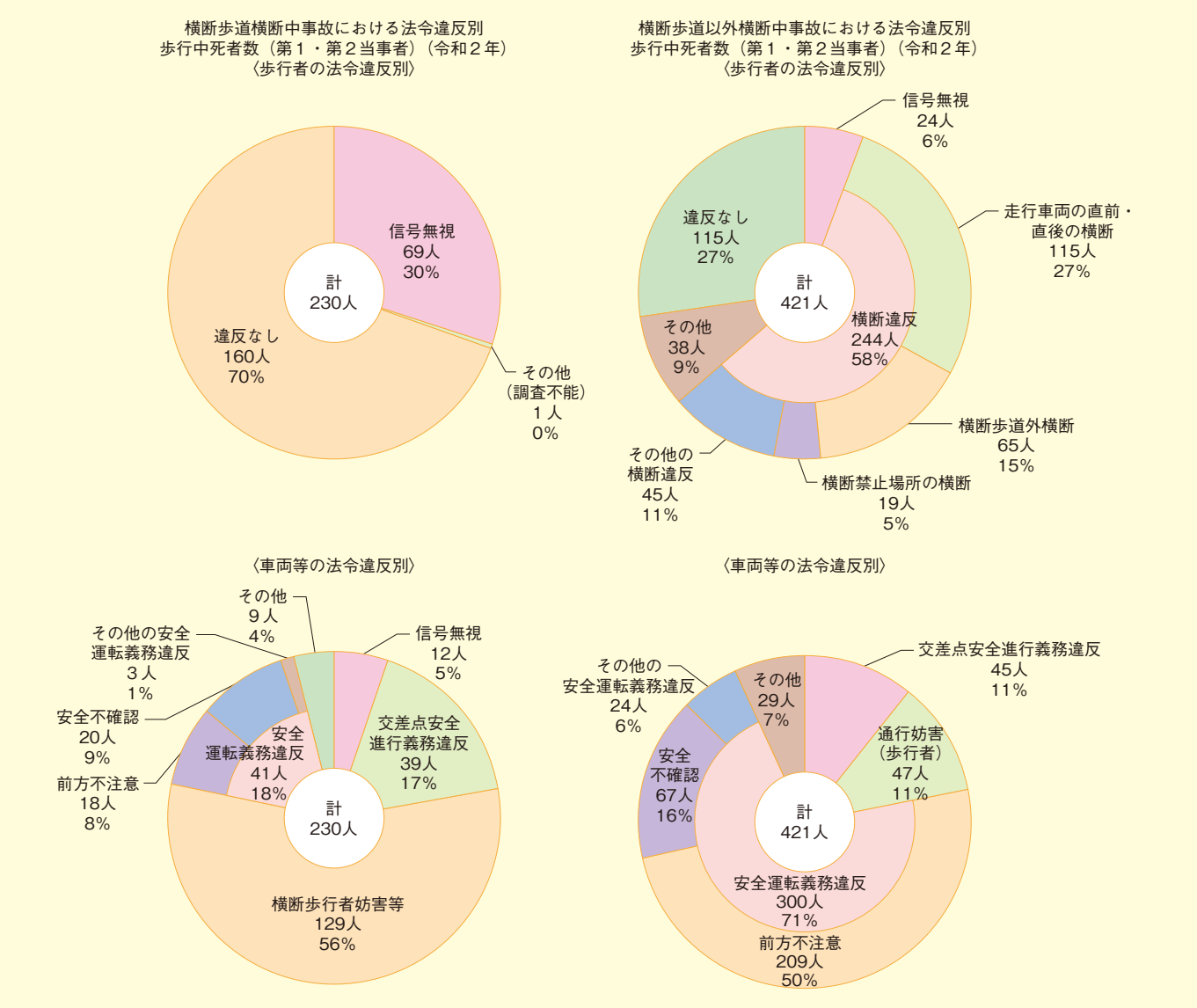
して減少割合は小さい。横断中の交通事故重傷者数（第１・第２当事者）については，横断歩道を横断中に事故に遭っているケースは微減傾向にある（特集-第26図，第27図）。

横断歩道横断中事故における歩行中死者数のうち，歩行者側の法令違反についてみると，違反なしが７割であるが，３割は信号無視の違反があった。一方で，横断歩道以外横断中事故における歩行中死者数のうち，歩行者側の法令違反についてみると，走行車両の直前・直後の横断等の横断違反が58％，信号無視が６％等，約７割に法令違反があった（特集-第28図）。

歩行中死者数，重傷者数を年齢別にみると，65歳以上の高齢者がそれぞれ，74.2％，57.4％（令和２年）を占めている。

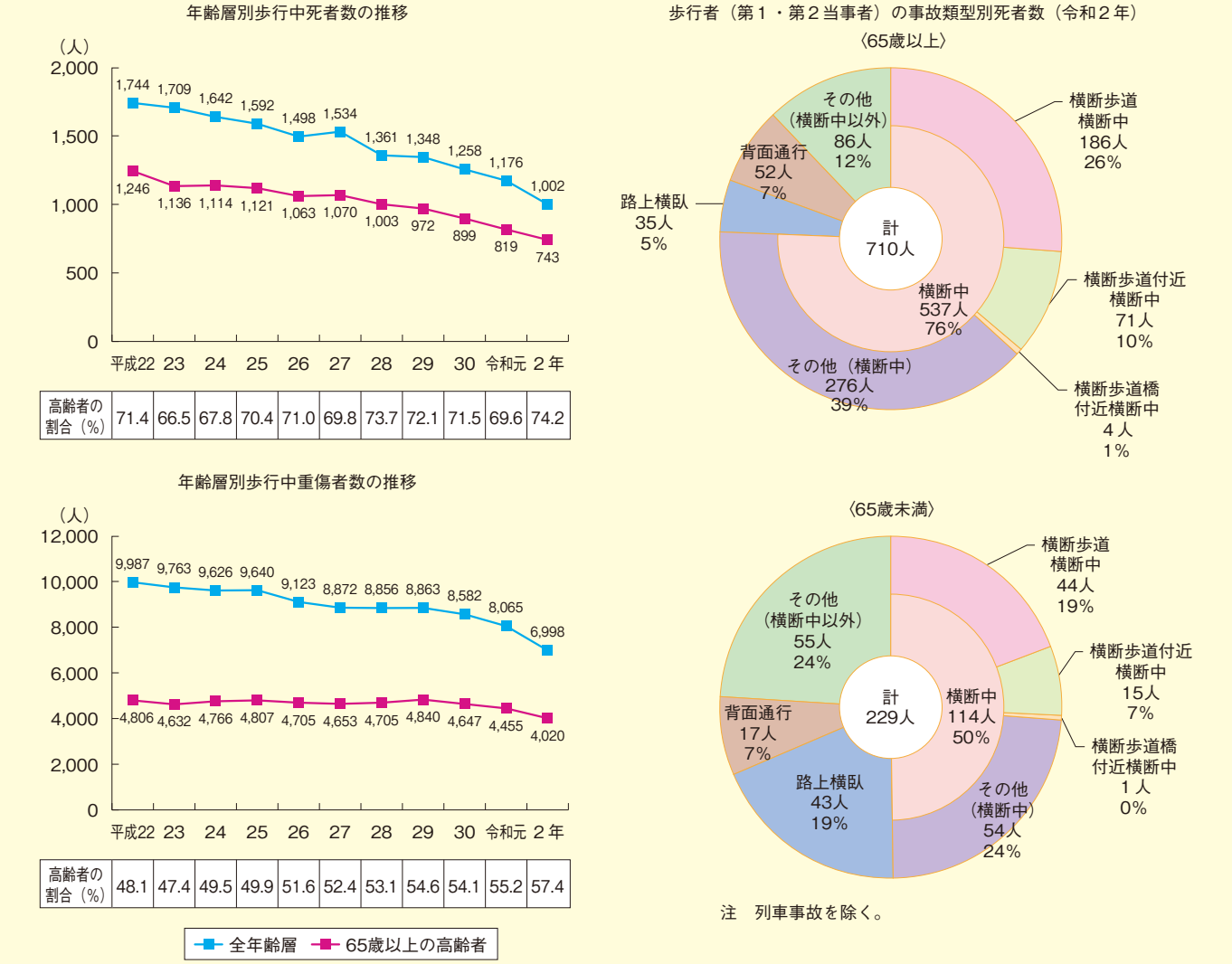
令和２年中の歩行者（第１・第２当事者）の事故類型別死者数を年齢別にみると，65歳以上の高齢者では，横断中が76％を占めているのに対し，65歳未満は横断中が占める割合は50％となっており，大きく異なっている（特集-第29図）。

▶特集-第28図　横断歩道横断中事故における法令違反別歩行中死者数（第１・第２当事者）（令和２年），横断歩道以外横断中事故における法令違反別歩行中死者数（第１・第２当事者）（令和２年）



注　警察庁資料による。

▶特集-第29図　年齢層別歩行中死者数の推移，年齢層別歩行中重傷者数の推移，歩行者（第１・第２当事者）の事故類型別死者数（令和２年）



注　警察庁資料による。

◇自転車事故

【自転車乗用中の被害】

自転車乗用中の死者・重傷者数（第１・第２当事者）のうち，自転車対自動車の事故によるものは約８割（令和２年79.4%）を占める。自転車対自動車の事故を事故類型別にみると，出会い頭衝突が55%（令和２年）を占めている。

自転車対自動車の出会い頭事故について，自転車側の法令違反の状況をみると，78%（令和２年）が安全不確認等の法令違反を犯している（特集-第30図）。

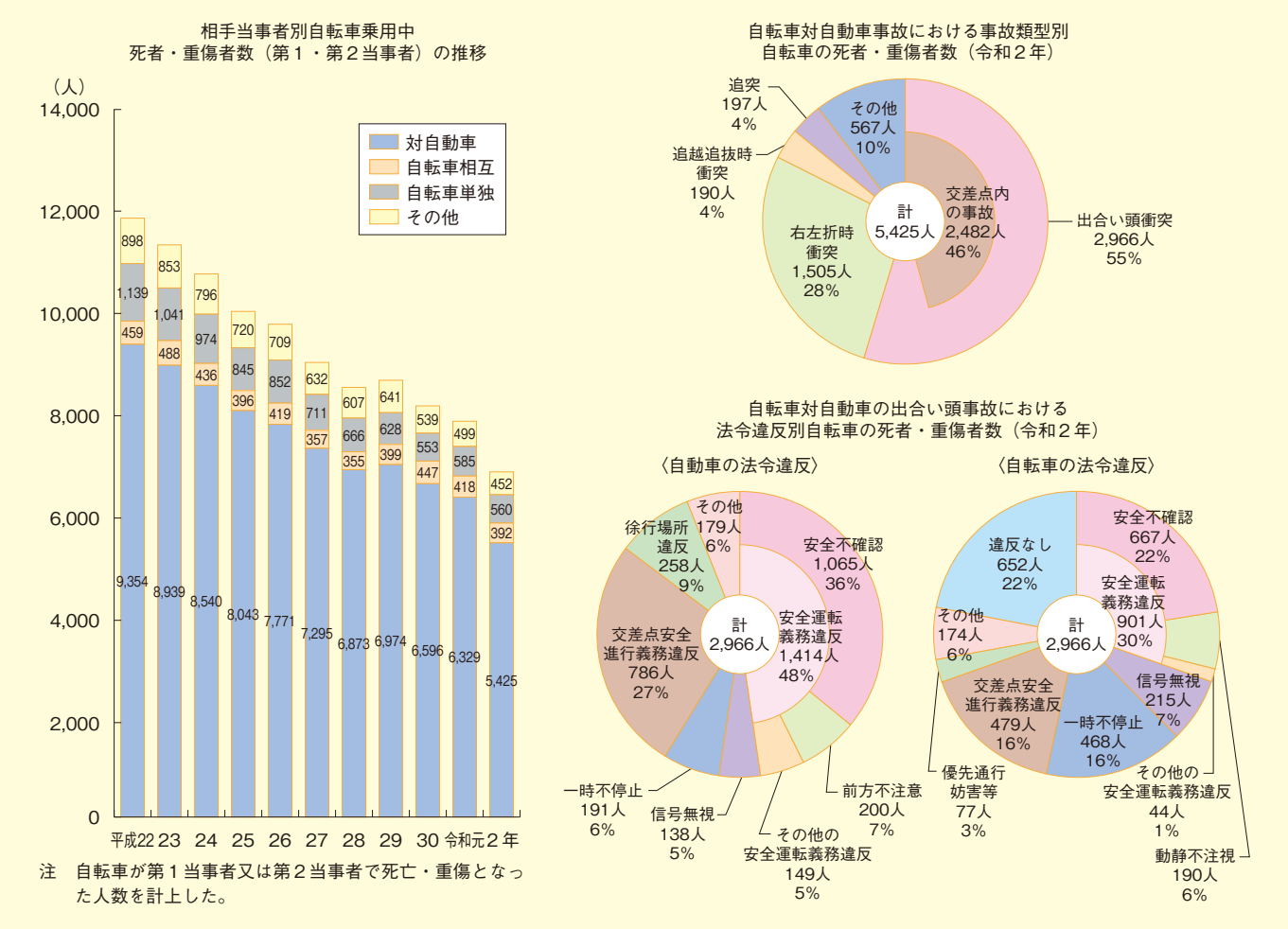
年齢層別に，自転車及び駆動補助機付自転車による交通死亡事故（第１当事者）を件数割合でみると，65歳以上の割合は，駆動補助機のない自転車については，平成23年から27年の合計では59.2%，28年から令和２年の合計では67.9%と増加傾向にあり，駆動補助機付自転車については23年から27年の合計では84.3%，28年から令和２年の合計では83.0%でいずれも８割以上と高い割合を占めている（特集-第31図）。

ヘルメット非着用の自転車乗用中死者の損傷主部位別の割合をみると，半数以上（56%）が頭部損傷によるものであり，負傷者の損傷主部位別の割合と比較すると，頭部損傷の割合が顕著であることが明らかである。このことからも頭部を保護するヘルメットを着用することの重要性が明確と

なっている。ヘルメット着用状況別の致死率を比較しても着用した場合に比べ非着用は致死率が約３倍となっている。

ヘルメット非着用者率（死傷者）の推移をみると，中学生，小学生の比率が減少傾向であるのに対し，高校生以上の年代は，微減にとどまり，かつ，高い水準のままである。道路交通法（昭35法105）第63条の11において，「児童又は幼児を保護する責任のある者は，児童又は幼児を自転車に乗車させるときは，当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。」とされていること，また，中学校では，自転車による登下校時のヘルメット着用が校則等で定められていることなどにより，小・中学生の非着用率の低下に結び付いているものと考えられ，自転車乗用中の死者数も低く抑えられている（特集-第32図）。

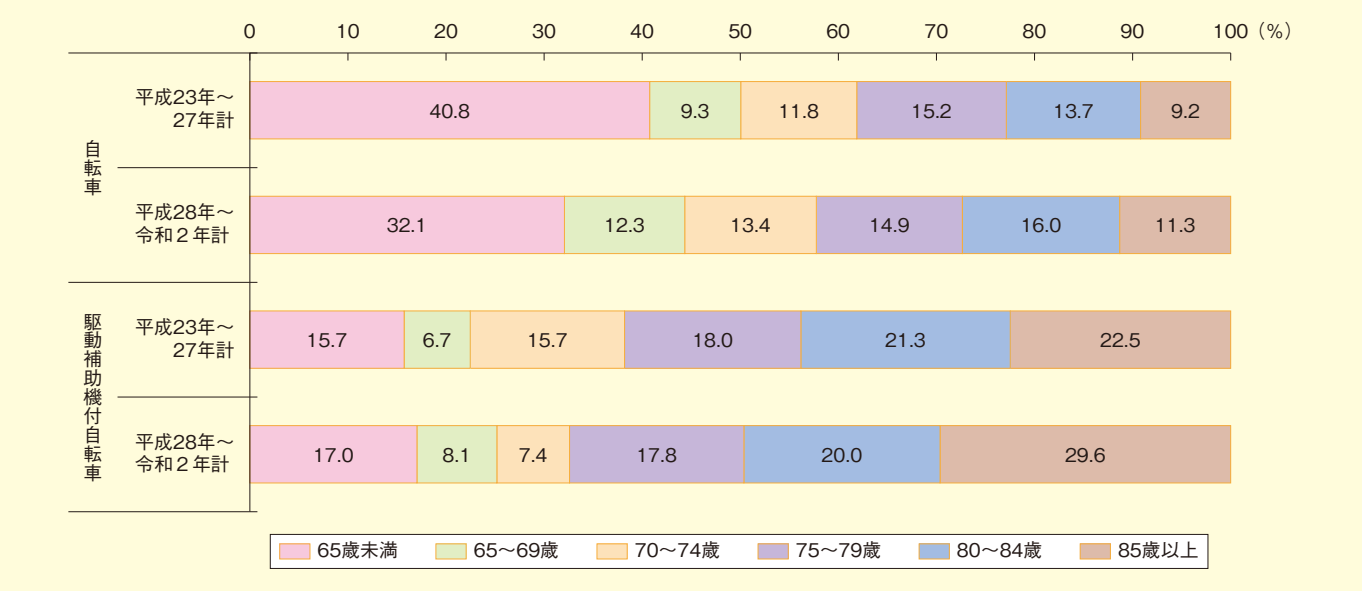
▶特集-第30図　相手当事者別自転車乗用中死者・重傷者数（第１・第２当事者）の推移，自転車対自動車事故における事故類型別自転車の死者・重傷者数（令和２年），自転車対自動車の出会い頭事故における法令違反別自転車の死者・重傷者数（令和２年）



注　自転車が第１当事者又は第２当事者で死亡・重傷となった人数を計上した。

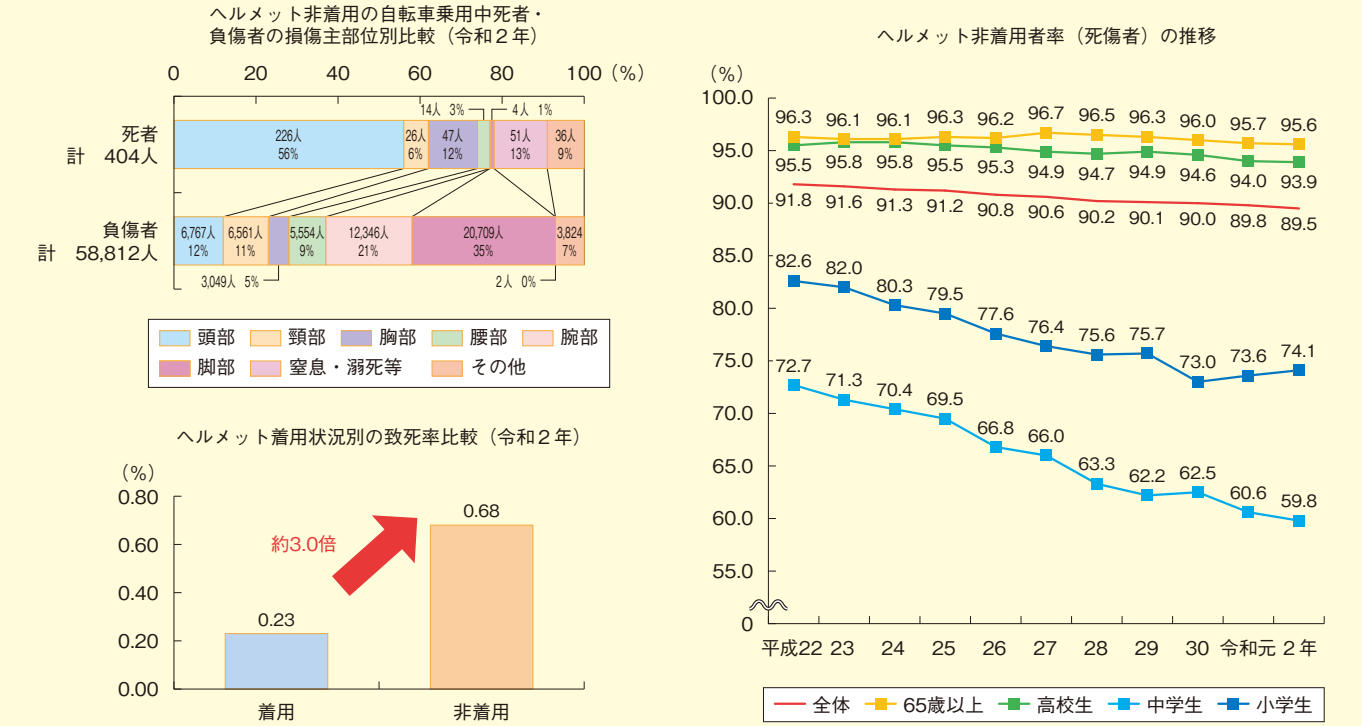
注　警察庁資料による。

▶特集-第31図　自転車（第１当事者）の年齢層別交通死亡事故件数割合



注　警察庁資料による。

▶特集-第32図　ヘルメット非着用の自転車乗用中死者・負傷者の損傷主部位別比較（令和２年），ヘルメット着用状況別の致死率比較（令和２年），ヘルメット非着用者率（死傷者）の推移



注　「致死率」とは，死傷者のうち死者の占める割合をいう。

注　「ヘルメット非着用者率（死傷者）」とは，自転車乗用中の死傷者のうち，ヘルメット非着用者の割合をいう。

注　警察庁資料による。

【自転車と歩行者の事故】

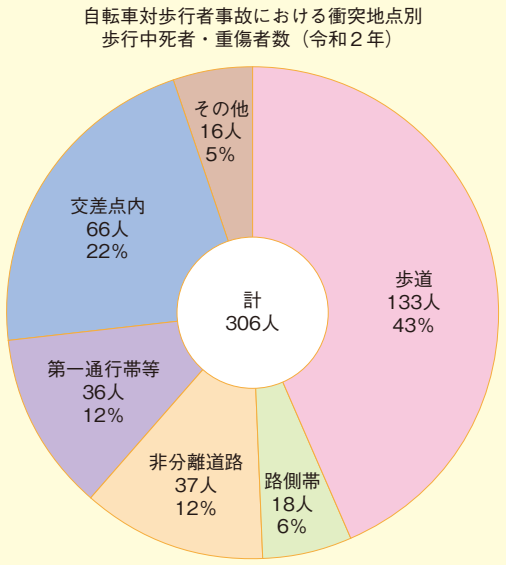
自転車対歩行者事故における衝突地点別歩行中死者・重傷者数をみると，歩道での衝突が43％を占めている。また，法令違反別（自転車側）では，前方不注意や安全不確認が多いなど，自転車の道路通行の法令遵守意識が問われる結果となってい

る（特集-第33図）。

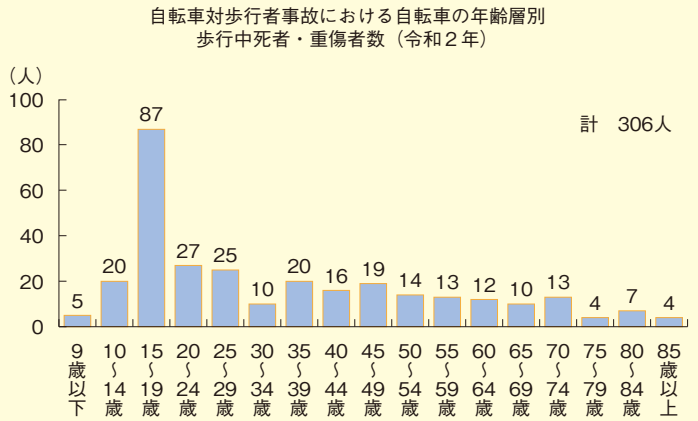
令和２年の自転車対歩行者の交通事故件数は，令和元年と比較して７％減少しているものの，平成28年と比較した場合，15.5％増加している（平成28年：2,281件→令和２年：2,634件）（特集-第34図）。

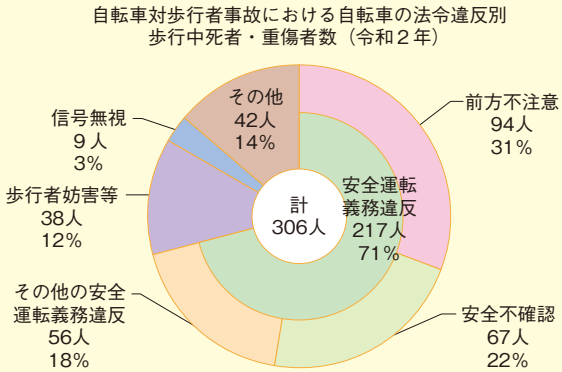
一方で，令和２年中，自転車に乗って仕事をしていた人（業務）と歩行者の交通事故は，全国で対前年約６割増の156件であった（特集-第35図）。

▶特集-第33図　自転車対歩行者事故における衝突地点別歩行中死者・重傷者数（令和２年），自転車対歩行者事故における自転車の年齢層別歩行中死者・重傷者数（令和２年），自転車対歩行者事故における自転車の法令違反別歩行中死者・重傷者数（令和２年）



注　1　「交差点内」は，横断歩道，自転車横断帯を含む。
　　2　「路側帯」とは，歩行者の通行の用に供し，又は車道の効用を保つため，歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路側寄りに，道路標示（白線）によって区画された部分をいう。
　　3　「非分離道路」とは，中央線等により道路の中央が定められていない道路をいう。
　　4　「第一通行帯」とは，中央線等により車両通行帯の設けられている道路の最も左側の通行帯をいう。

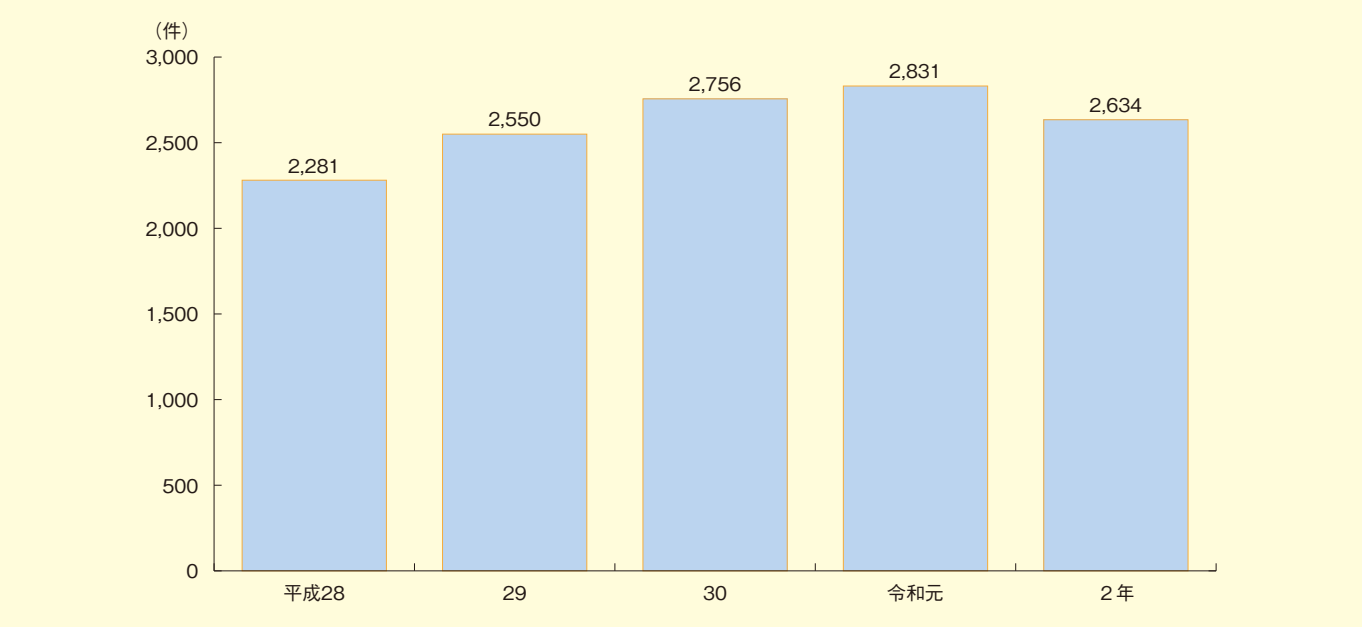




注　「その他の安全運転義務違反」は，動静不注視，予測不適，操作不適等を含む。

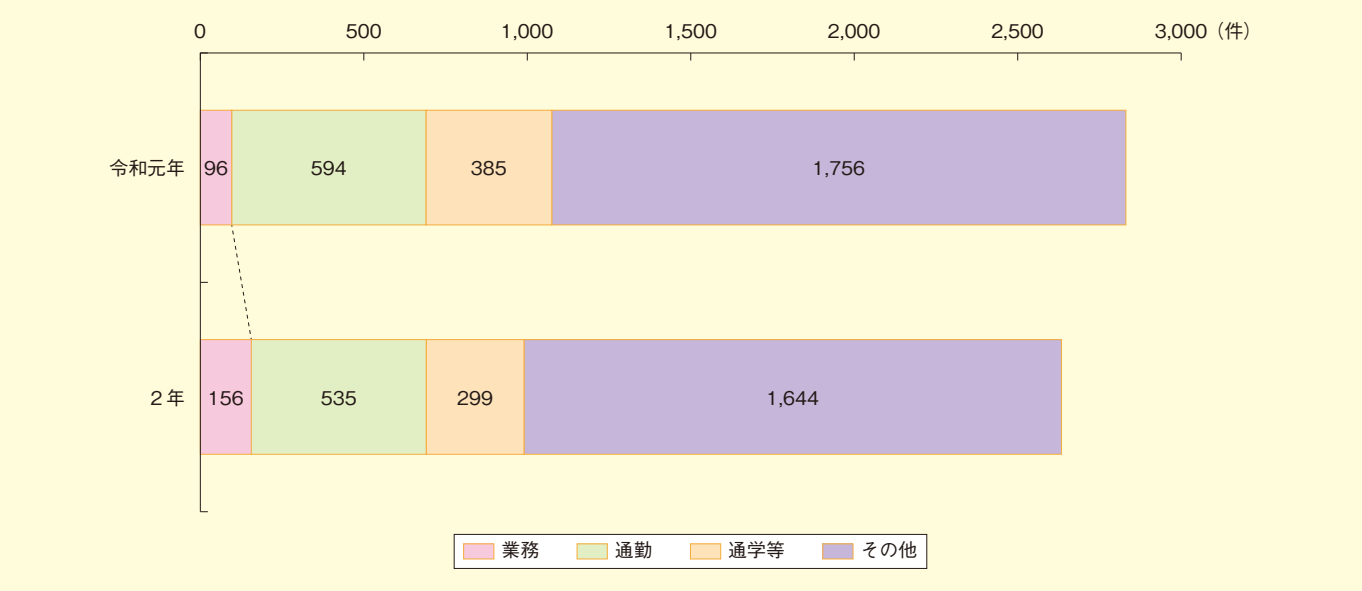
注　警察庁資料による。

▶特集-第34図　自転車対歩行者交通事故件数



注　警察庁資料による。

▶特集-第35図　自転車対歩行者の交通事故における自転車の通行目的別交通事故件数（令和元年，２年）



注　警察庁資料による。

第４節　生活道路における交通事故の傾向

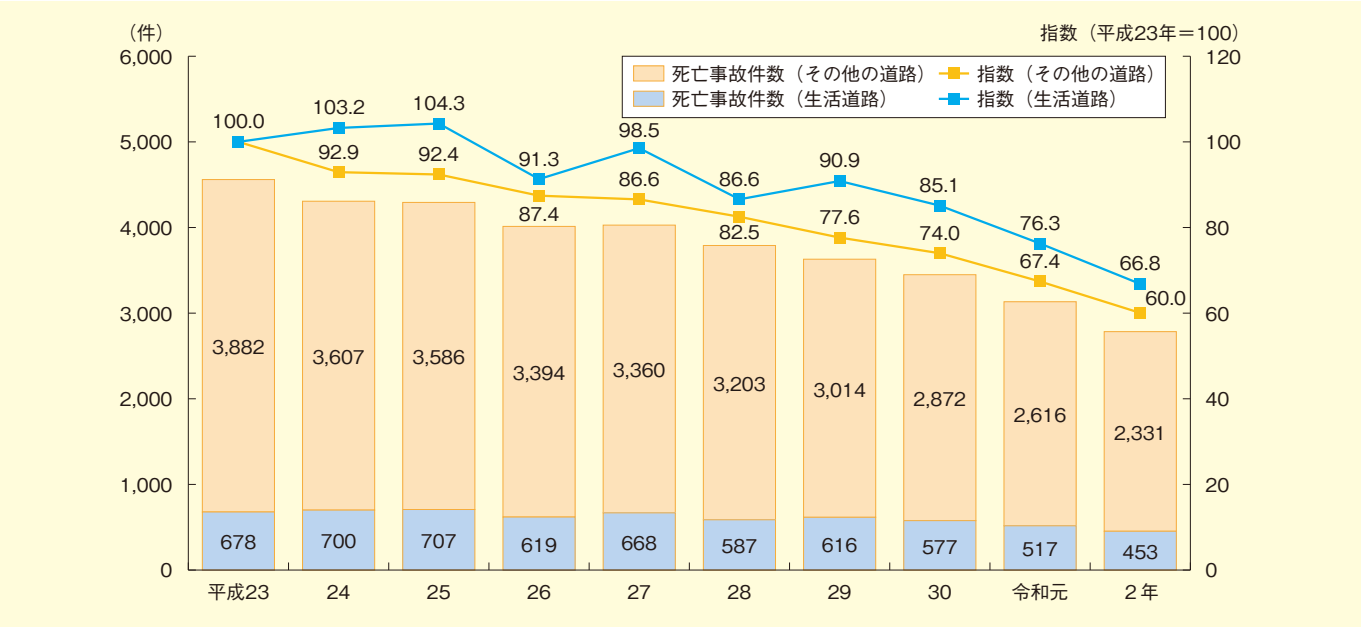
生活道路における交通死亡事故件数は，近年，減少傾向にあるものの，生活道路以外の道路における交通死亡事故件数に比べて減少割合が小さい（特集-第36図）。

生活道路における年齢層別状態別死者の割合をみると，15歳以下では歩行中が60％を占める。16歳から24歳の若者世代は自動車，自動二輪車の合計が半数以上を占めるのに対し，歩行中は10％にとどまっている。一方，歩行中の割合は年齢層が上がると増加する傾向にあるが，自動車については，約３割とほぼ横ばいであり，高齢になっても自動車乗車中による交通事故死者の割合は変化し

ない傾向にある（特集-第37図）。

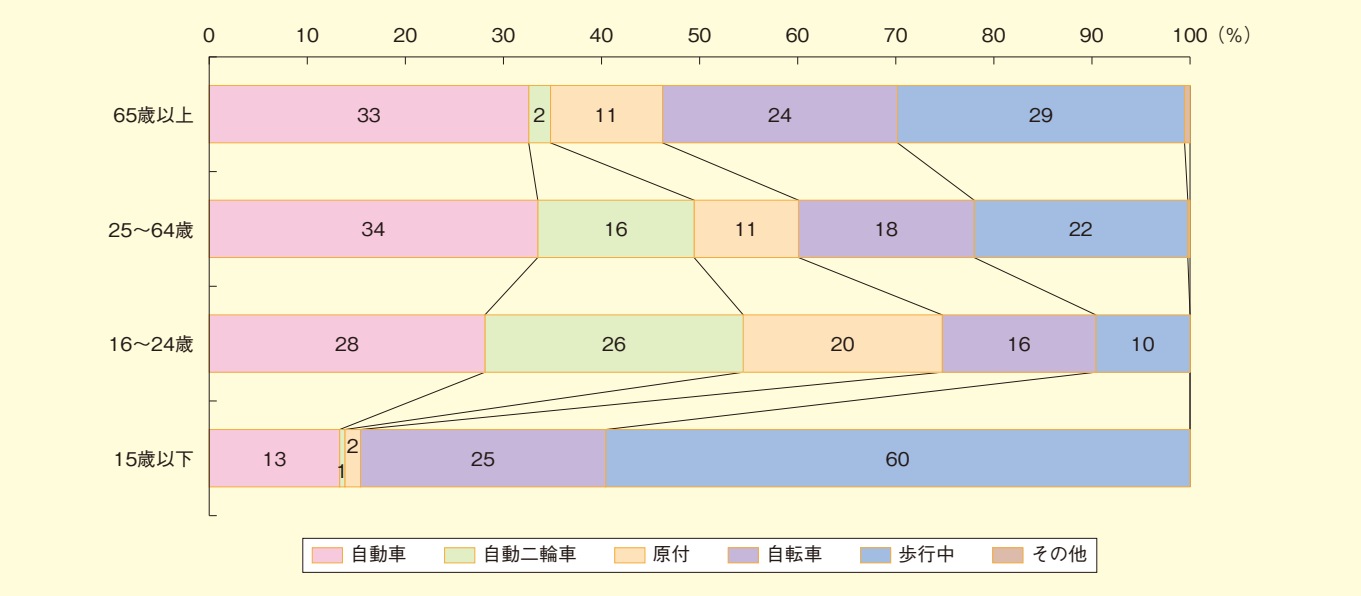
自宅からの距離別歩行中の交通事故死者・重傷者数をみると，自宅から500メートル以内で交通死亡事故又は重傷事故となる割合が，全年齢では半数近くを占める。一方，未就学児に限定した場合は約６割となり，また，50メートル以内で交通死亡事故又は重傷事故となる割合も約３割と高い水準となっている（特集-第38図）。

▶特集-第36図　交通死亡事故件数の推移（生活道路，その他の道路別）



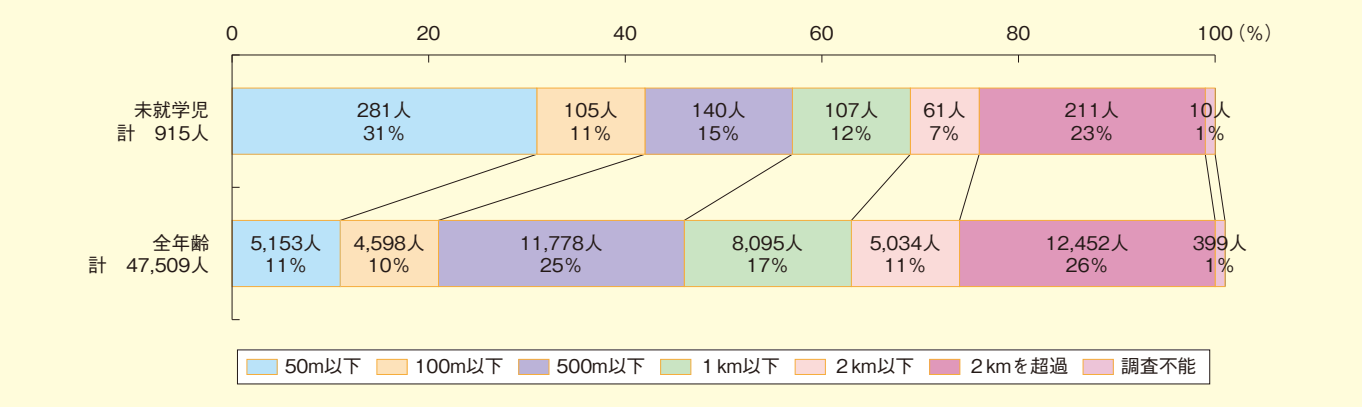
注１　警察庁資料による。
　２　車道幅員5.5m未満の道路を生活道路として集計している。

▶特集-第37図　車道幅員5.5m未満道路における年齢層別状態別死者の割合（平成23年～令和２年合計）



注　警察庁資料による。

▶特集-第38図　自宅からの距離別歩行中の交通事故死者・重傷者数（平成28年～令和２年合計）

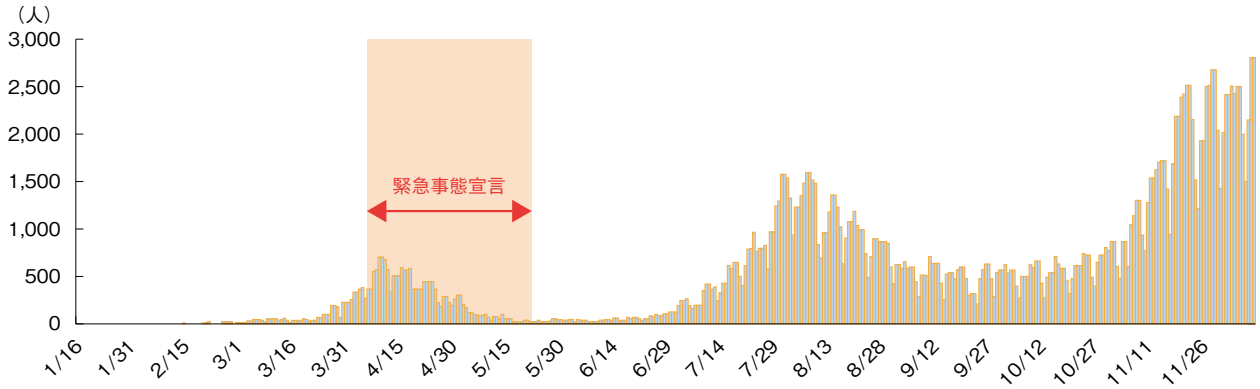


注　警察庁資料による。

トピック

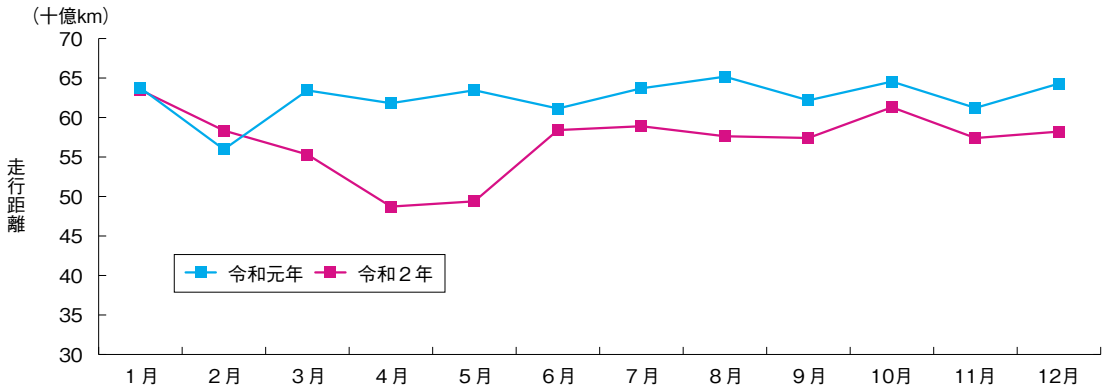
新型コロナウイルス感染症の感染拡大と交通への影響

新型コロナウイルス感染症陽性者数（令和２年中）



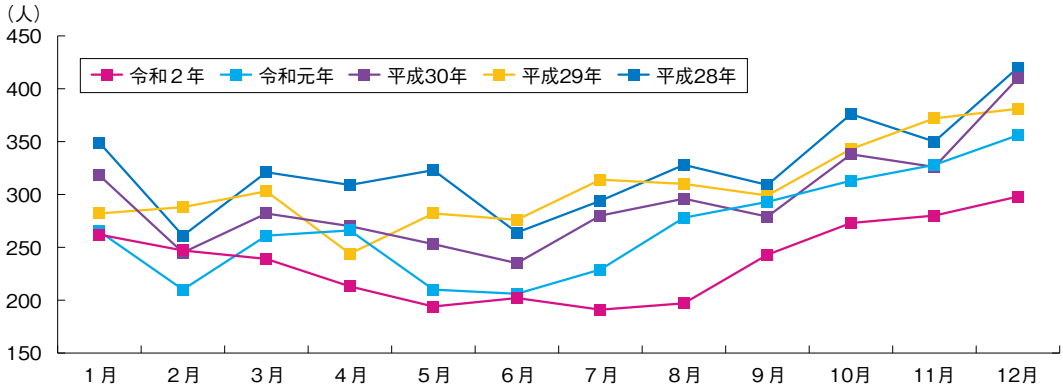
注１　４/７～５/25　緊急事態宣言
　２　厚生労働省HPより：https://www.mhlw.go.jp/stf/covid-19/kokunainohasseijoukyou.html

月別自動車走行距離の推移（令和元年・令和２年）



注１　国土交通省「自動車燃料消費量調査」による。
　２　走行距離は自動車燃料消費量調査の第１表の燃料別の走行距離の和。

月別交通事故死者数



注　警察庁資料による。

新型コロナウイルス感染症の影響をみる上で，令和元年及び２年中の月別自動車走行距離の推移を参照すると，緊急事態宣言が発令された令和２年の４～５月は，元年と比較して自動車走行距離が大きく減少した。

令和２年中の月別にみた交通事故死者数は，新型コロナウイルス感染症が拡大した４月以降，特に７～８月の交通事故死者数が低く抑えられている。７月から８月にかけての新型コロナウイルス感染症拡大の時期と重なる。