

令和2年中における交通死亡事故等の発生状況について

【令和2年交通事故概況】

- ・ 交通人身事故件数：12,873件(前年比-3,603件、-21.9%)
- ・ 交通死亡事故件数：125件(前年比-42件、-25.1%)
- ・ 死者数：128人(前年比-44人、-25.6%) ※交通事故死者数150人以下は、昭和30年以来65年ぶり
- ・ 負傷者数：15,415人(前年比-4,489人、-22.6%)
- ・ 死亡事故類型：人対車両53件、車両相互35件、車両単独37件
- ・ 年齢層別死者数：子供1人、高校生2人、若者その他10人、25歳～29歳4人、30歳代4人、40歳代13人、50歳代13人、60歳～64歳7人、65歳以上(高齢者)74人

【令和2年交通死亡事故の特徴】

- ・ 交通事故死者数のうち高齢者が半数以上(57.8%)を占めている。
- ・ 車両単独による交通死亡事故が37件(前年比+3件)と唯一増加している。
- ・ 人対車両の交通死亡事故53件のうち、横断歩道外横断が24件(45.3%)と約半数を占めている。

【トピックス】

- ・ 高齢運転者が第一当事者(原付以上)となる交通人身事故構成率は増加傾向である。
また、高齢運転者のブレーキやアクセルの踏み間違い(四輪第一当事者)事故率は、高齢者以外と比べて高い。
- ・ 車両が交差点を右折する時に交差点出口の横断歩道上において、人対車両の死傷事故が最も多く発生している。
- ・ 単路では、ドライバーから見て横断者が「右から左」に横断中(横断の終了間際)の事故が多く発生する傾向があり、特に横断歩道がない場所を横断した時の事故件数が大幅に増加している。
- ・ 飲酒運転による交通人身事故は、毎年、全国ワースト上位に位置しており、かつ、事故率も全国平均より高い水準である。
- ・ 飲酒運転による交通人身事故を起こした者のうち、違反点数が免許取消処分に該当する「酒酔い又は酒気帯び(0.25mg以上)」であったものが約6割を占めていた。
- ・ 飲酒運転による交通人身事故は、30歳代～50歳代で多く発生しているほか、飲酒終了後から1時間以内に事故を起こす事例が全体の約4割に上った。
- ・ 飲酒運転をした理由は、飲食目的が最多で、次いで買い物であった。

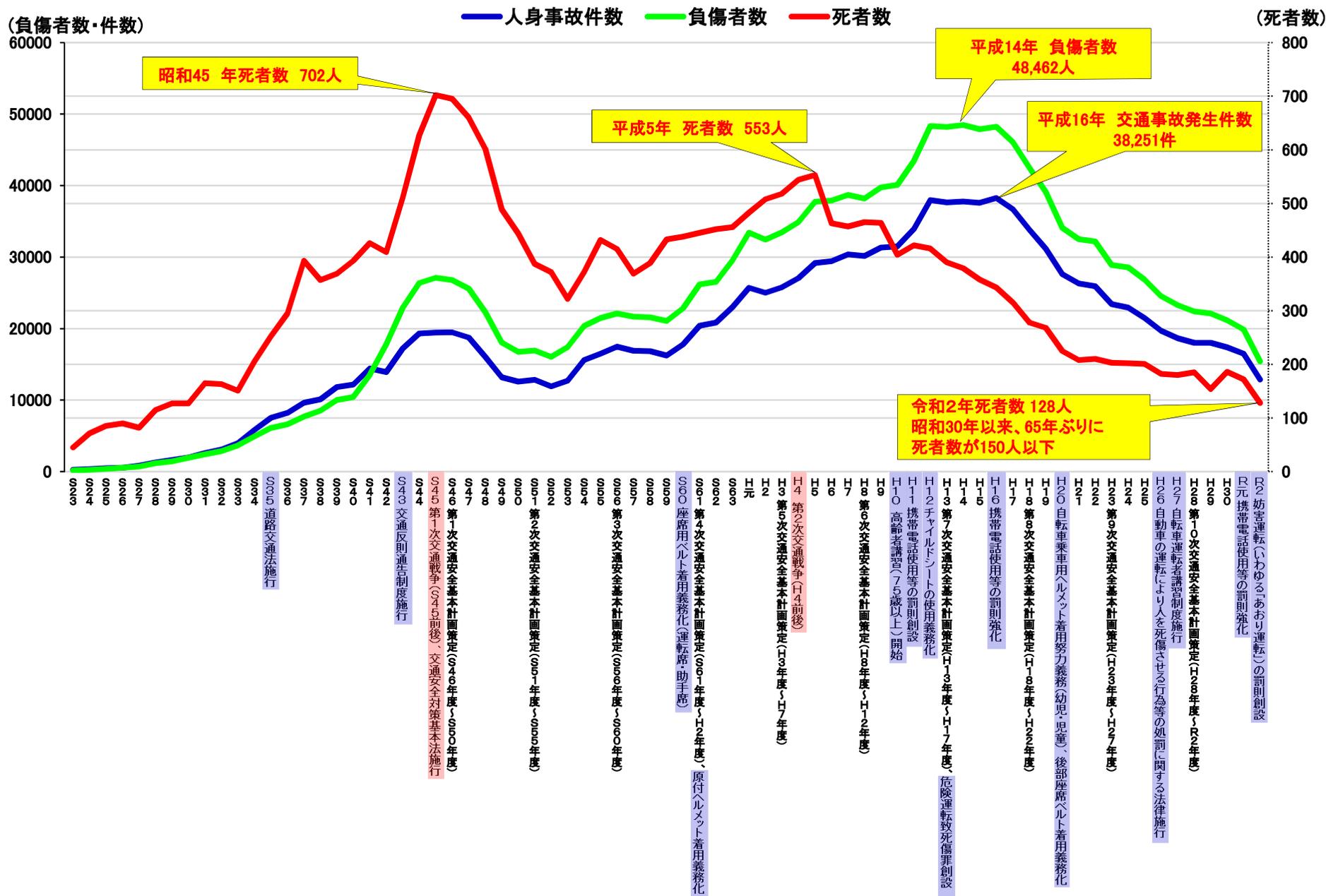
注1:「死亡」とは、交通事故発生から24時間以内に亡くなった場合をいいます。

2:「重傷」とは、交通事故により負傷したものであって、1か月(30日)以上の治療を要する者をいいます(医師の診断を基準としています。)

3:「子供」とは、中学生までをいいます。「若者」とは、15歳以上24歳以下(中学生を除く。)をいいます。「その他」とは、25歳以上64歳以下をいいます。「高齢者」とは、65歳以上をいいます。

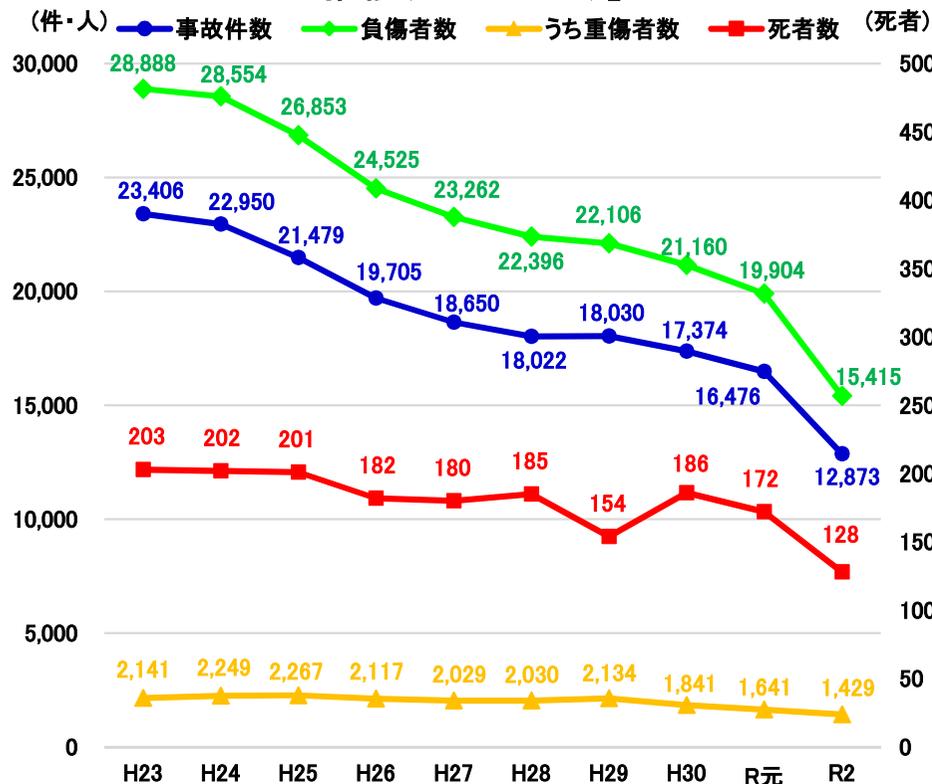
1-1 交通人身事故発生状況の推移(S23~R2)

【千葉県内における交通人身事故件数・負傷者数・死者数の推移(S23~R2)】



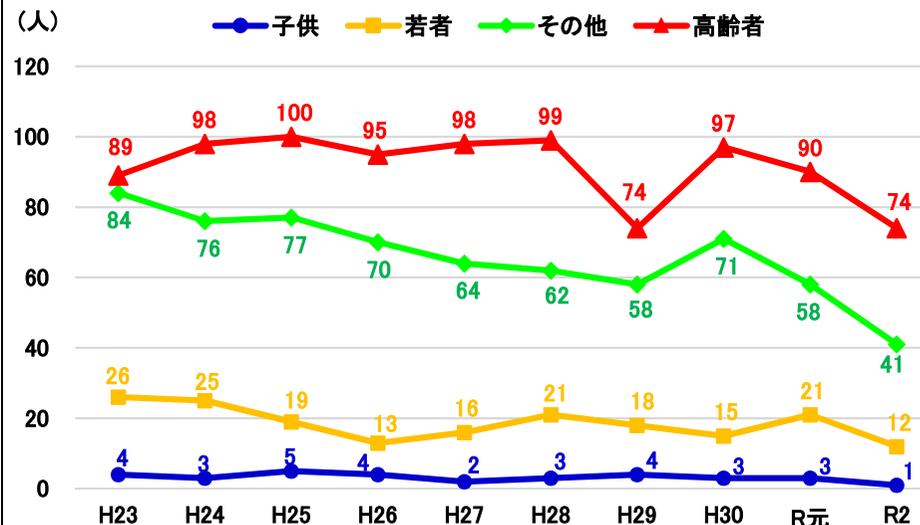
1-2 交通人身事故発生状況の推移

【交通人身事故件数・負傷者数・うち重傷者数・死者数の推移(H23~R2)】

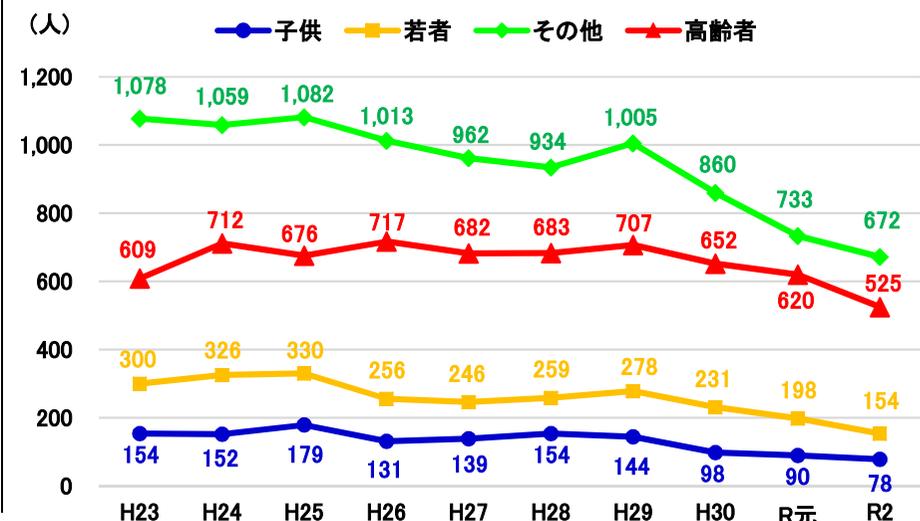


注:「重傷者数」は、負傷者の内数である。

【年齢層別死者数の推移(H23~R2)】



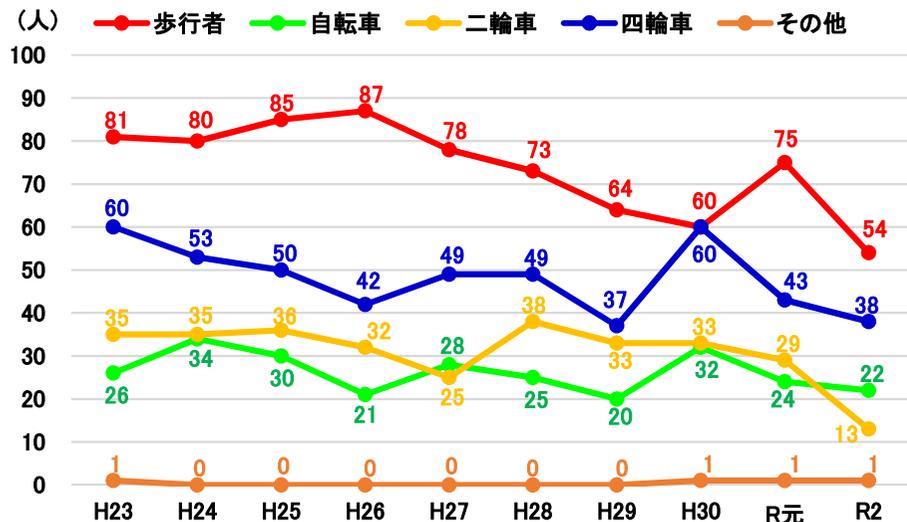
【年齢層別重傷者の推移(H23~R2)】



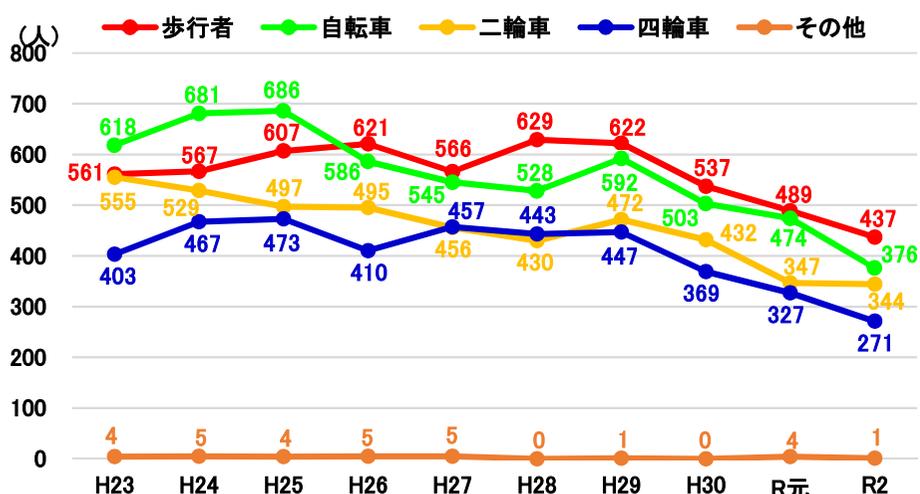
・交通人身事故、負傷者数、重傷者数、死者数ともに減少傾向である。
 ・過去10年間で、交通人身事故件数は45%減少、負傷者数は46.7%減少、重傷者数は33.3%減少、死者数は36.9%減少したが、重傷者数と死者数の減少率は低い。

1-3 交通人身事故発生状況の推移

【状態別死者数の推移(H23~R2)】

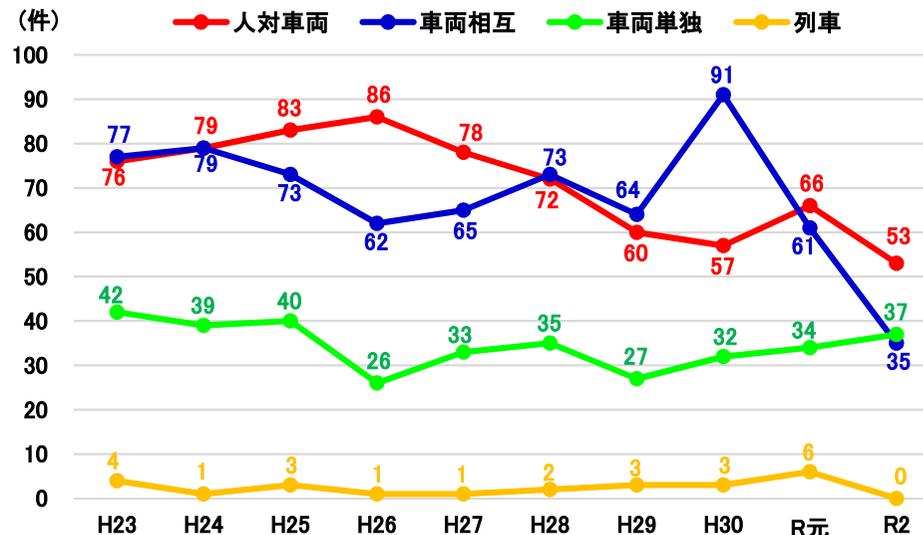


【状態別重傷者数の推移(H23~R2)】

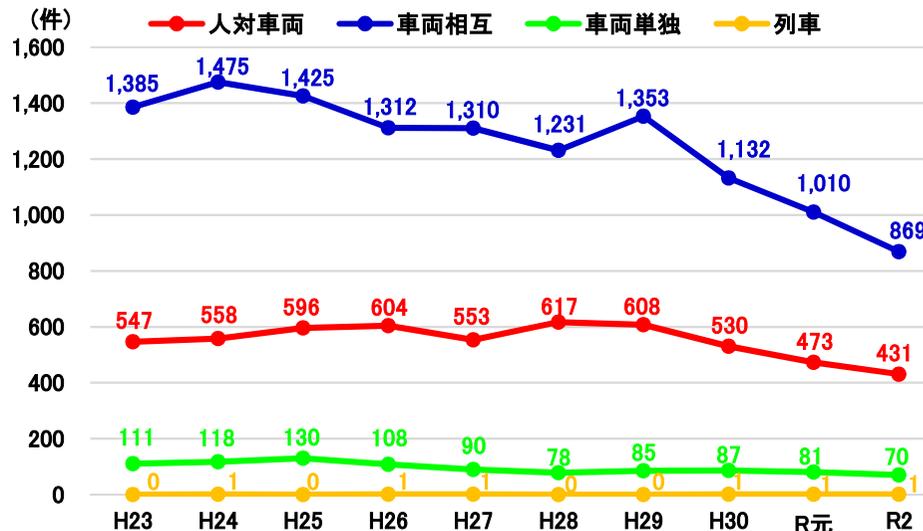


注:「その他」とは、リヤカー、荷車等人又は動物の力により運転する車で自転車及び駆動補助機付自転車以外のものをいう。

【事故類型別交通死亡事故件数の推移(H23~R2)】



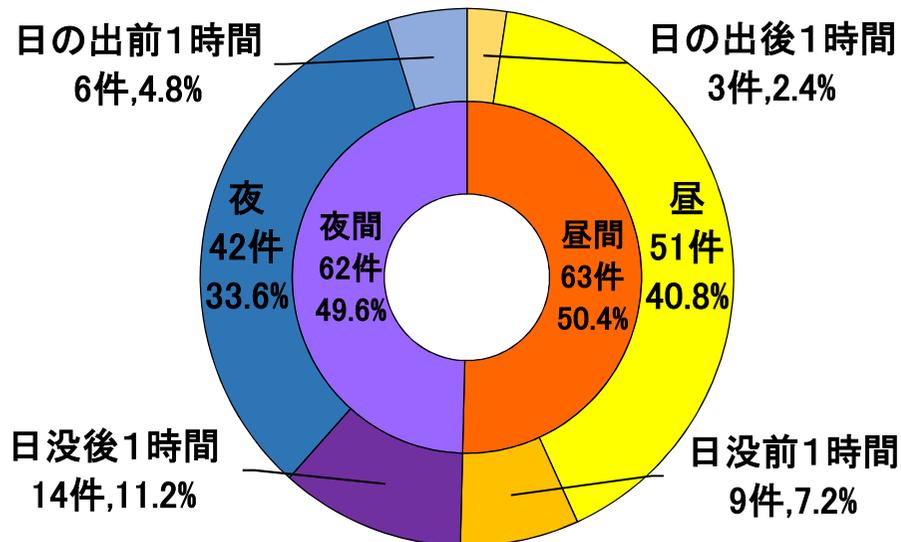
【事故類型別交通重傷事故件数の推移(H23~R2)】



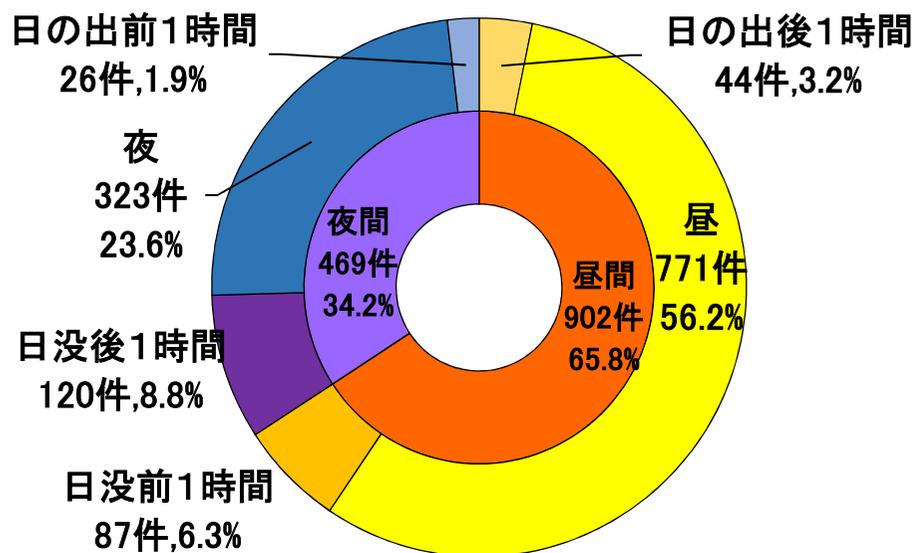
- ・状態別で見ると、全体的に減少傾向であるものの歩行者の死者数・重傷者数が最も多い。
- ・事故類型別で見ると、死亡事故では車両単独事故のみが増加傾向であるが、人対車両の死亡事故が最も多い。

2-1 令和2年交通人身事故発生概況

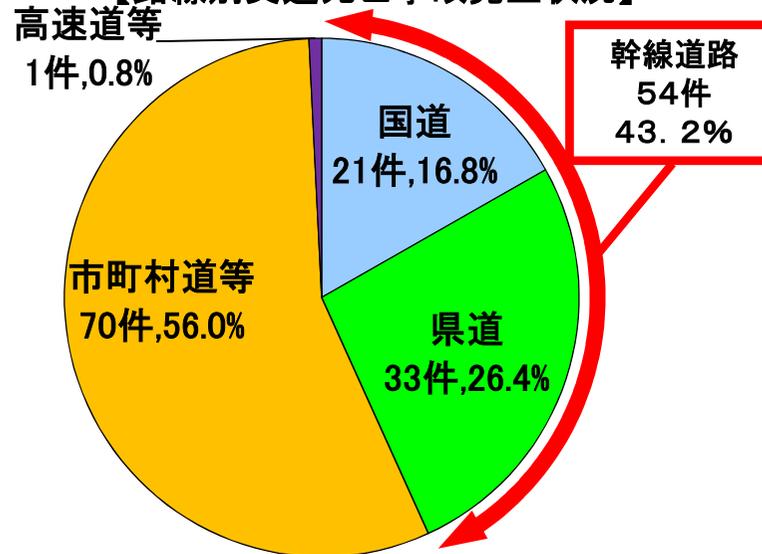
【昼夜別交通死亡事故発生状況】



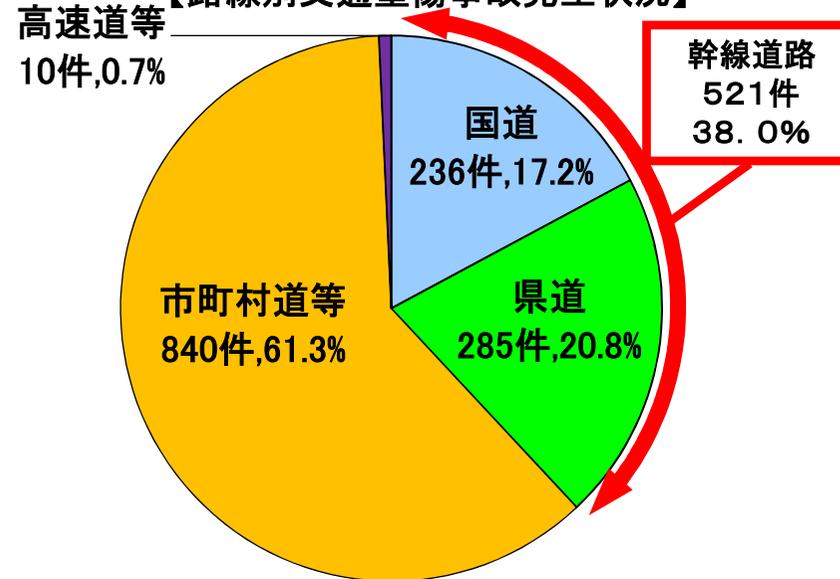
【昼夜別交通重傷事故発生状況】



【路線別交通死亡事故発生状況】



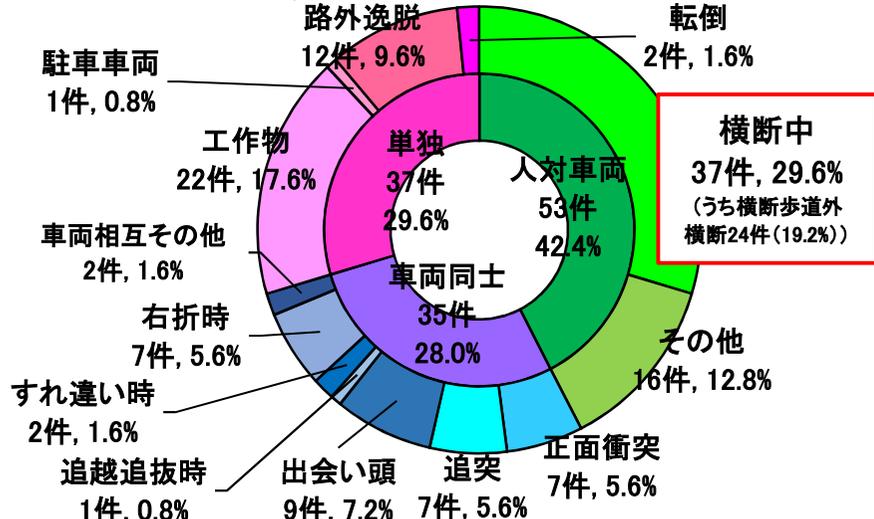
【路線別交通重傷事故発生状況】



- ・昼夜別死亡事故で見ると、ほぼ同数であるが、日没前後1時間(薄暮時間帯)が全体の18.4%を占めている。
- ・昼夜別重傷事故で見ると、昼間の発生が多い。
- ・路線別で見ると、死亡・重傷事故ともに傾向は同じである。

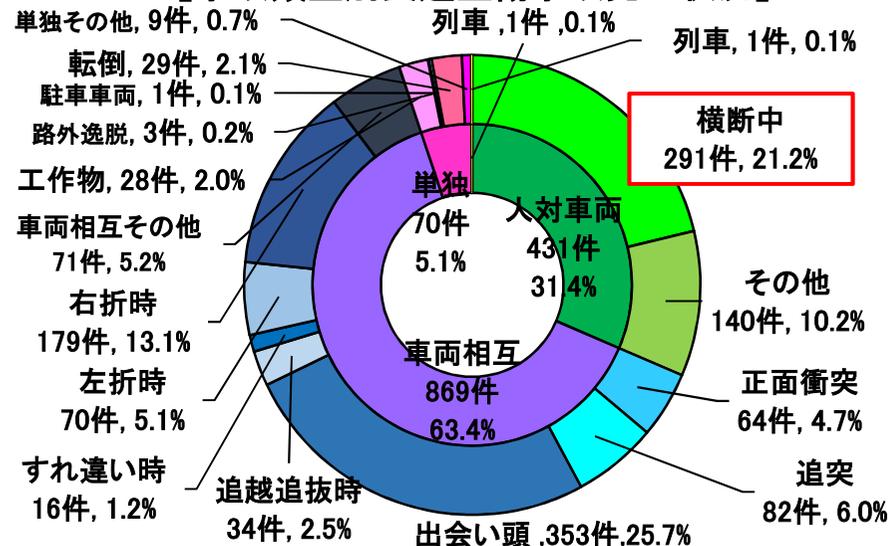
2-2 令和2年交通人身事故発生概況

【事故類型別交通死亡事故発生状況】



注1:「対車両」その他とは、対面通行、背面通行、路上横臥等である。以下同じ。
 注2:「車両相互」その他とは、後退時など表記載のいずれにも該当しない類型をいう。以下同じ。

【事故類型別交通重傷事故発生状況】



注:「車両単独」その他とは、急停止等による乗客の車内事故など表記載のいずれにも該当しない類型をいう。

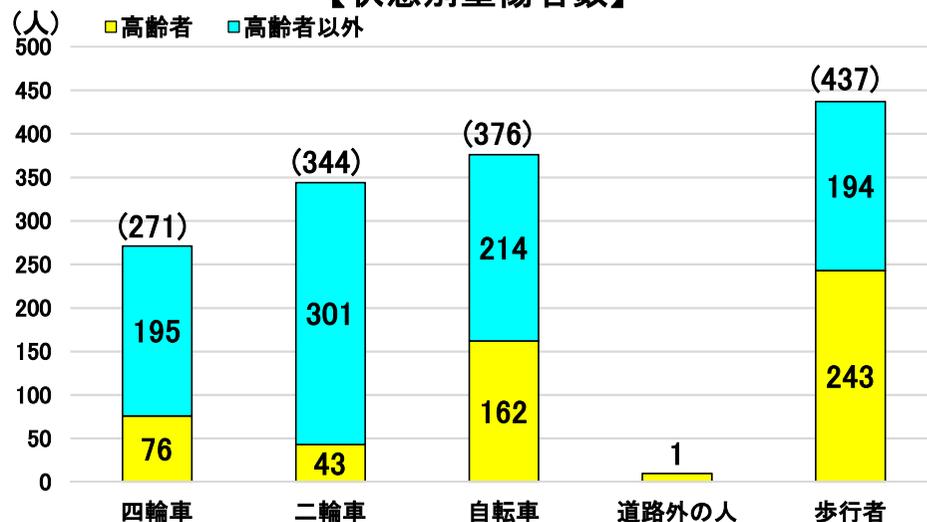
【状態別死者数】



注1:「軽車両その他」とは、リヤカー、荷車等人又は動物の力により運転する車で自転車及び駆動補助機付自転車以外のものをいう。以下同じ。

注2:()は総数を示す。以下同じ。

【状態別重傷者数】

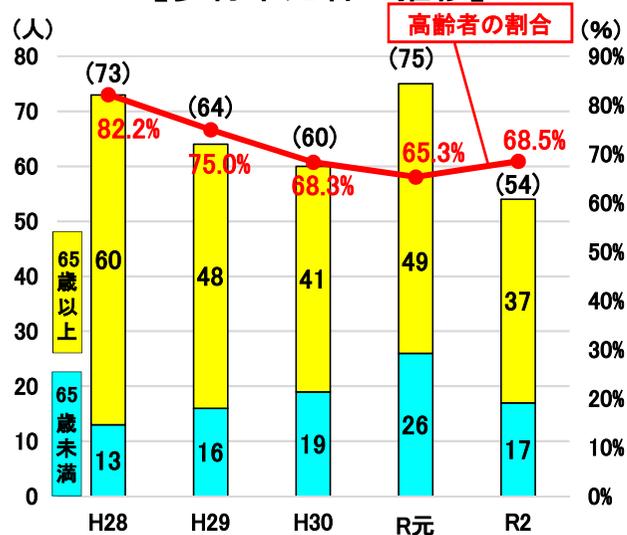


注:「道路外の人」とは、運転手のいない駐車車両にいた者、屋外にいた者、田畑にいた者など、道路上にいた者で、歩行者以外のもの及び道路外にいたものをいう。

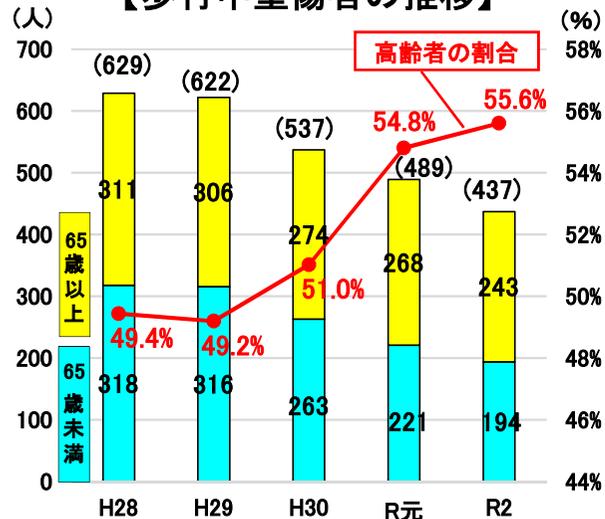
- ・事故類型別で見ると死亡・重傷事故ともに道路横断中におけるものが最も多い。
- ・状態別で見ると歩行者の高齢者が占める割合が最も多い。

3-1 歩行中死者分析(H28~R2合計)

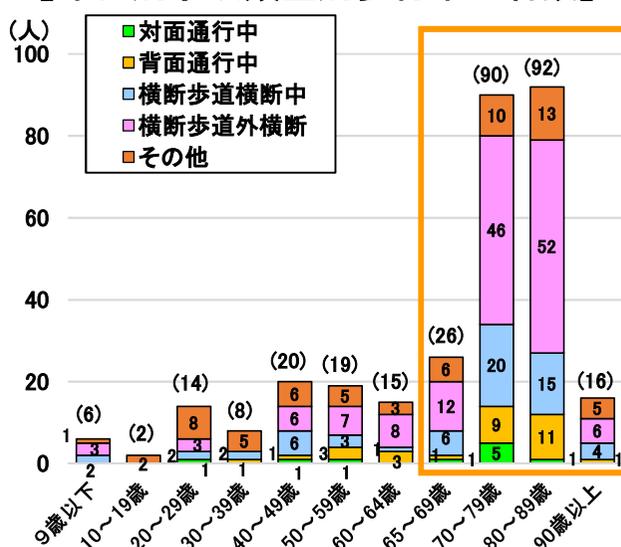
【歩行中死者の推移】



【歩行中重傷者の推移】

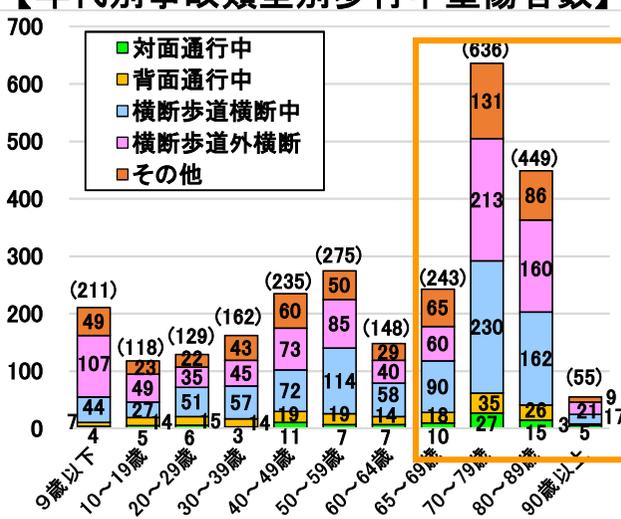


【年代別事故類型別歩行中死者数】



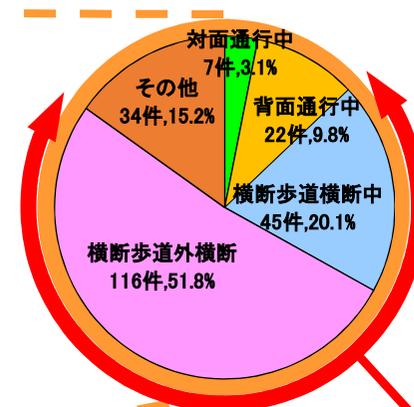
注: 人対車両の事故における事故類型別死者数。

【年代別事故類型別歩行中重傷者数】



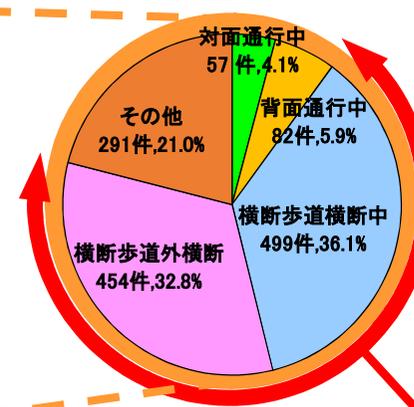
注: 人対車両の事故における事故類型別重傷者数。

高齢歩行中死者の事故類型別の詳細



道路横断中
161件(71.9%)

高齢歩行中重傷者の事故類型別の詳細

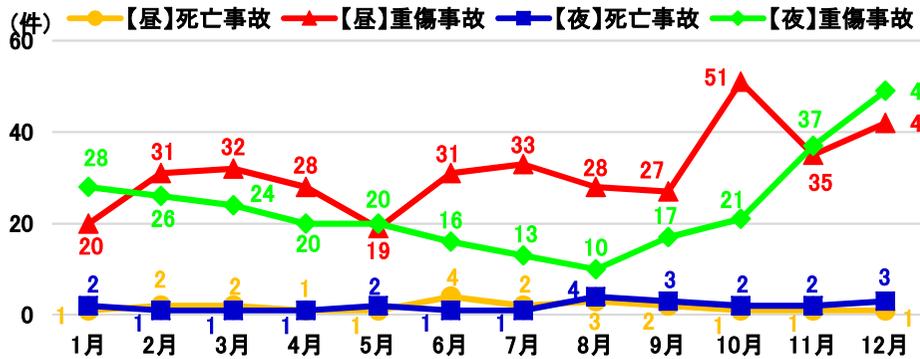


道路横断中
953件(68.9%)

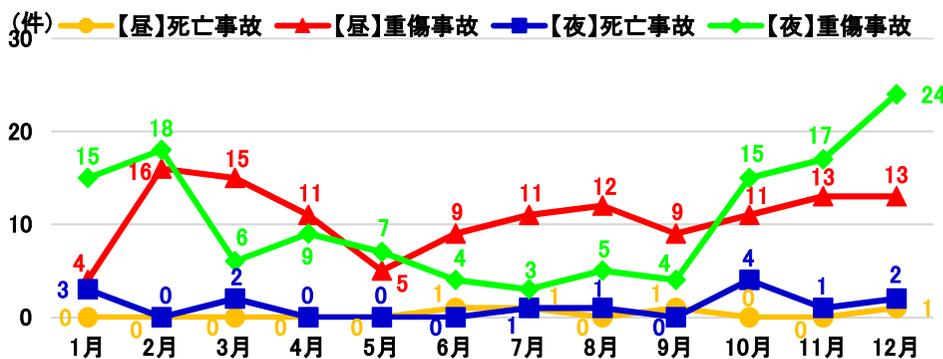
・歩行中の死者は、全体的に見ると減少傾向であるが、高齢者が占める割合は依然として高水準で推移している。また、歩行中の重傷者は減少傾向であるが、高齢者が占める割合が増加傾向である。
 ・年代別で見ると、死者・重傷者ともに他の年代と比較して高齢者が突出している。その中でも道路横断中の事故が約7割であり、死者では横断歩道外横断が最多、重傷者では横断歩道横断中が最多となっている。

3-2 横断歩道横断中における交通死亡事故・重傷事故分析(H28~R2合計)

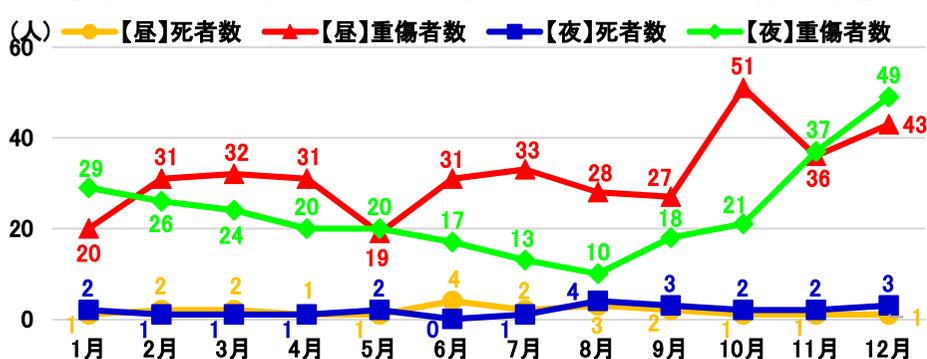
【信号機のある横断歩道横断中交通死亡・重傷事故件数】



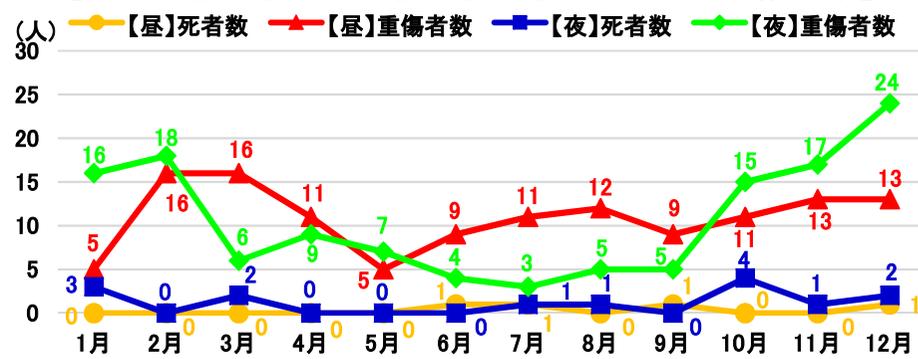
【信号機のない横断歩道横断中交通死亡・重傷事故件数】



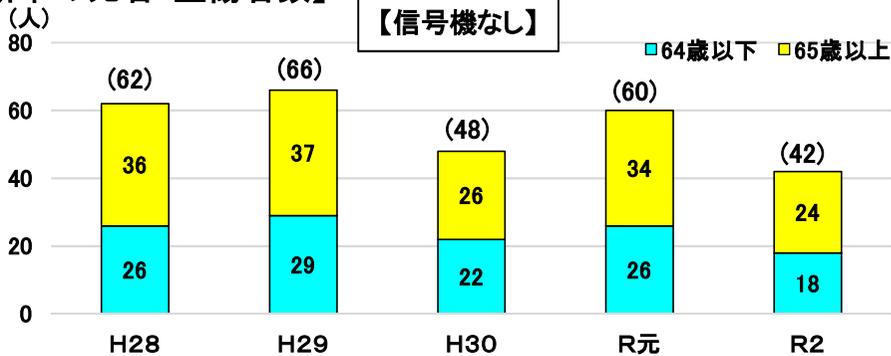
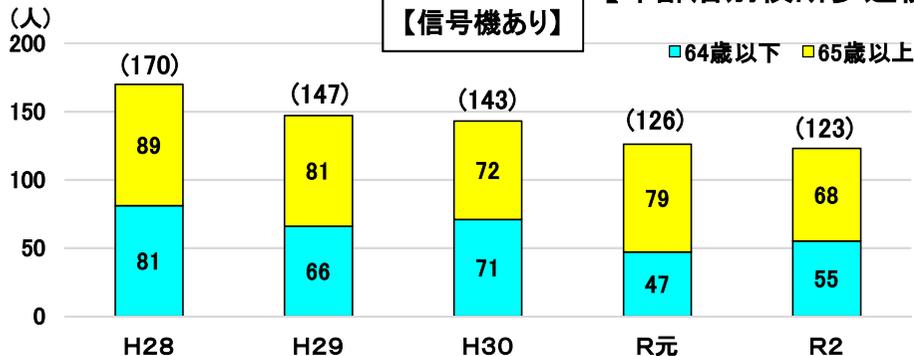
【(参考)信号機のある横断歩道横断中死者・重傷者数】



【(参考)信号機のない横断歩道横断中死者・重傷者数】



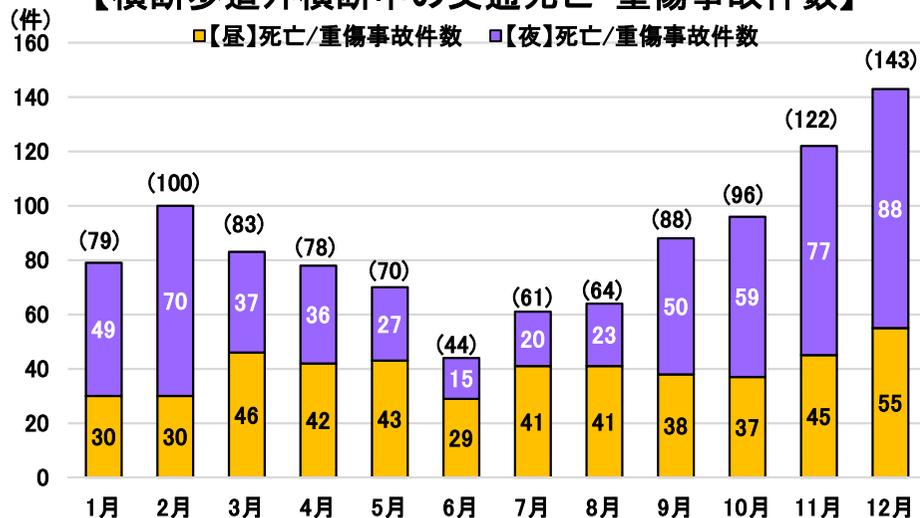
【年齢層別横断歩道横断中の死者・重傷者数】



・信号機のある横断歩道横断中の事故は、昼夜ともに死亡事故は少ないが、重傷事故が多い。特に、日没時間が早まり出す9月以降に増加する傾向がある。
 ・信号機のない横断歩道横断中の事故も同様の傾向が見られる。
 ・信号機の有無別による横断歩道横断中の事故で見ると、過去5年間の平均で信号機ありの死者・重傷者が信号機なしの死者・重傷者の約2.6倍と信号機ありの横断歩道で重大事故が多く発生している。

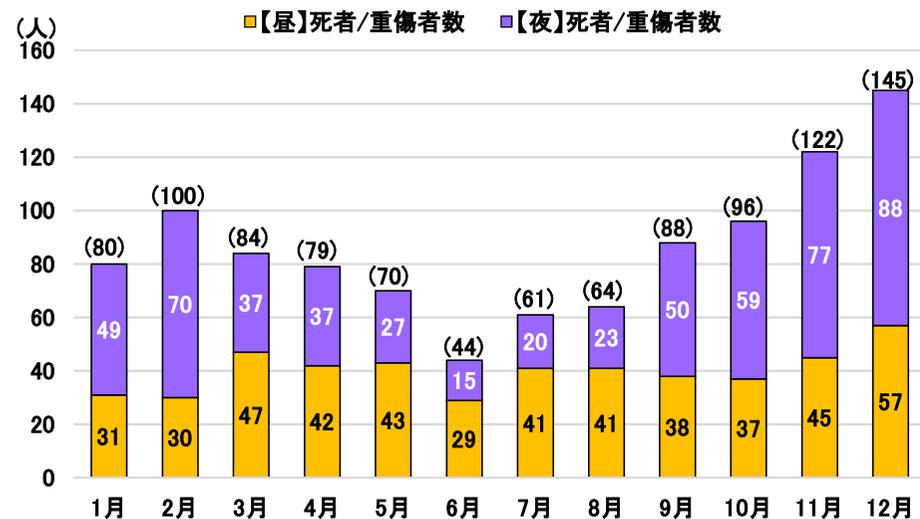
3-3 横断歩道外横断における交通死亡事故・重傷事故分析(H28～R2合計)

【横断歩道外横断中の交通死亡・重傷事故件数】

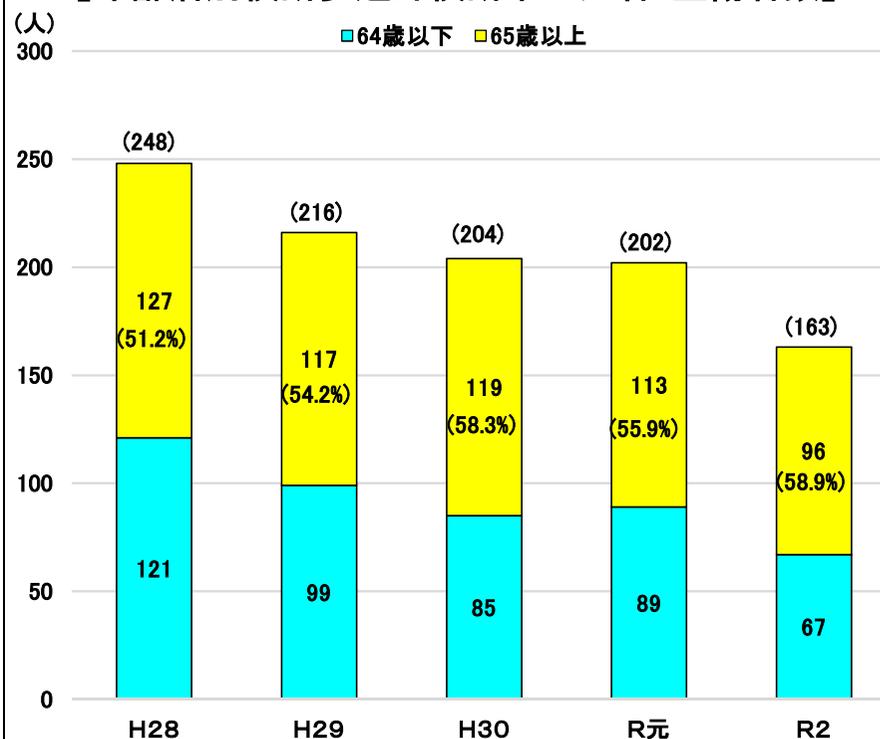


注：横断歩道外を横断中の歩行者（第一当事者または第二当事者）が死亡または重傷の事故件数。

【横断歩道外横断中の死者・重傷者数】



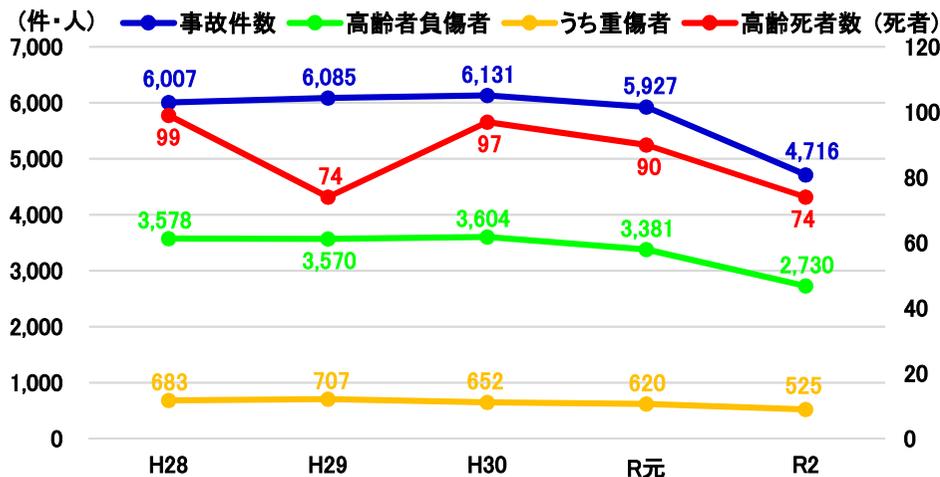
【年齢層別横断歩道外横断中の死者・重傷者数】



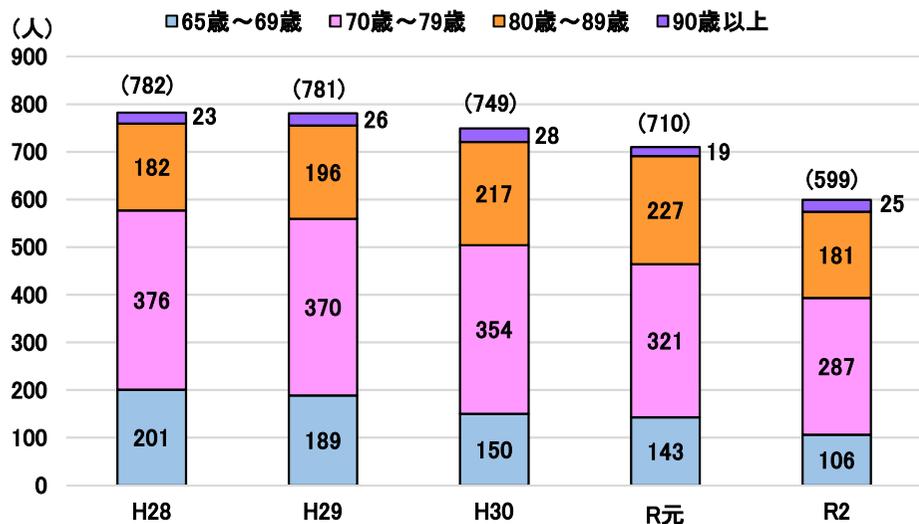
- ・横断歩道外横断中の死亡・重傷事故のうち夜間におけるものは、日没時間が遅くなる時期は減少し、日没時間が早まる時期は増加する傾向がある。特に9月以降夜間事故の割合が増加する。
- ・年齢層で見ると平成28年は高齢者と高齢者以外の死傷者数がほぼ同数であったが、平成29年以降、高齢者が占める割合が増加傾向である。

4-1 高齢者の関係する交通人身事故概況

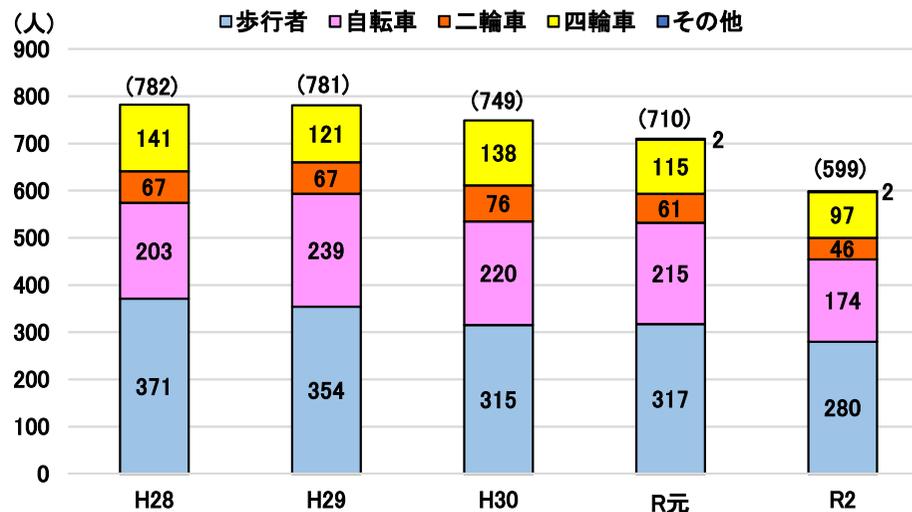
【高齢者が関係する交通人身事故件数・負傷者数 うち重傷者数・死者数】



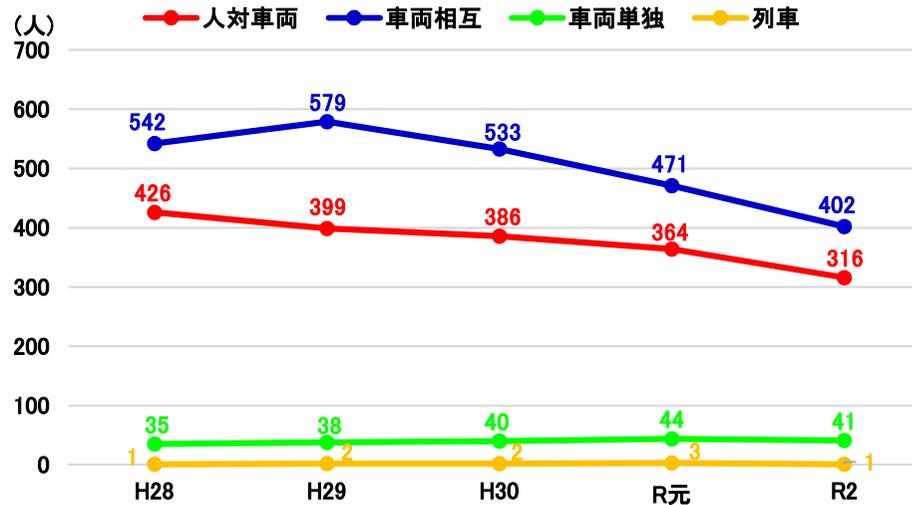
【高齢者年齢層別死者・重傷者数】



【高齢者状態別死者・重傷者数】



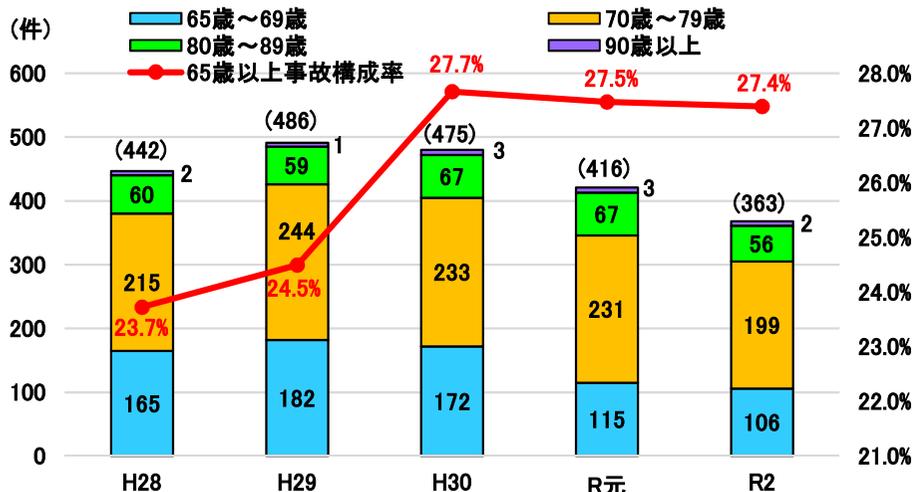
【高齢者が第一当事者又は第二当事者の 事故類型別交通死亡・重傷事故件数】



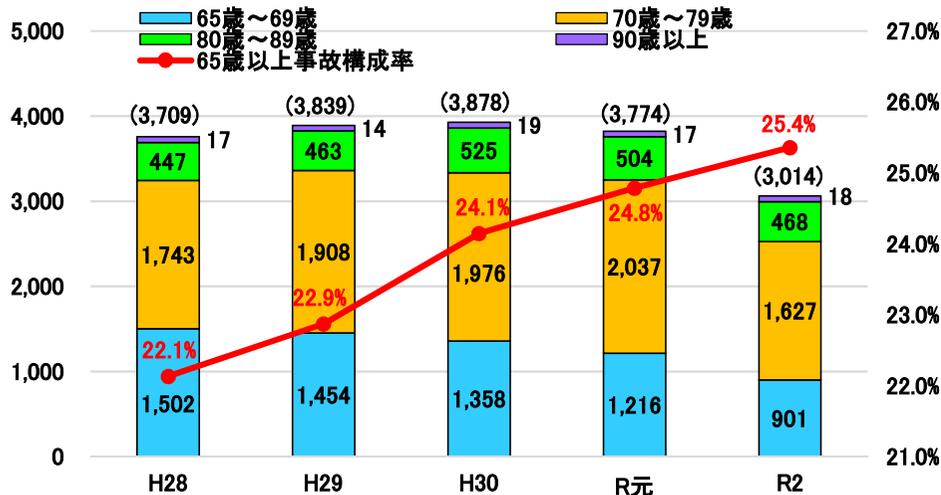
・高齢者が関係する交通人身事故の件数は横ばいで推移している。令和2年は新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言(4月～5月)に伴い外出自粛要請が行われ、同期間の交通人身事故が大幅に減少したことが影響し、減少したものと推察される。
 ・高齢者の年齢層別死者・重傷者数で見ると、過去5年間で70歳代が最も多く死傷しており、全体の約47%(過去5年平均)を占めている。

4-2 高齢運転者が第一当事者となる交通死亡事故・重傷事故分析

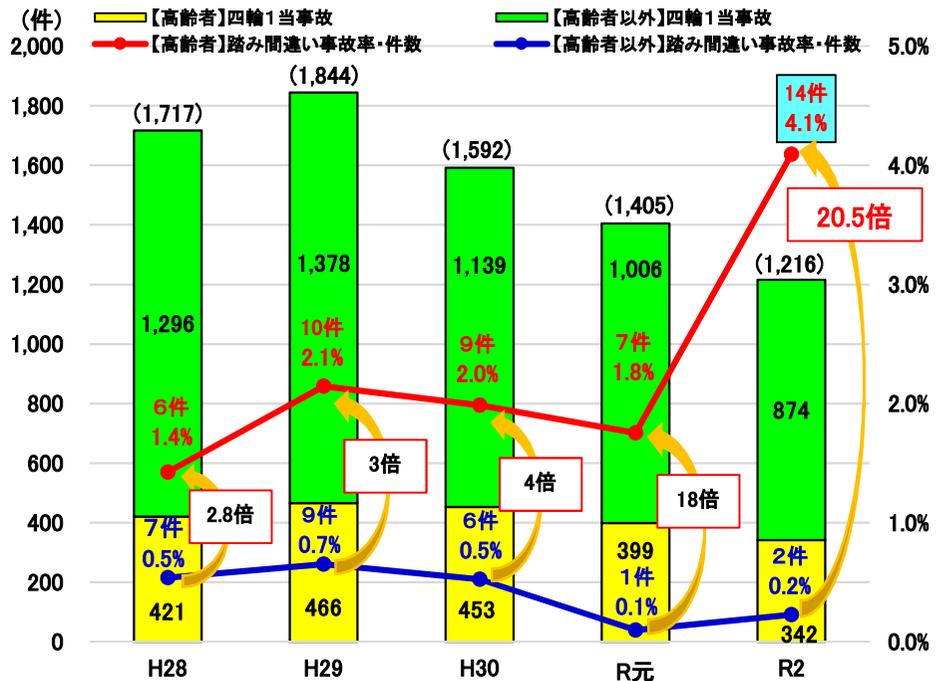
【高齢運転者が第一当事者(原付以上)となる交通死亡・重傷事故件数の推移】



【(参考)高齢運転者が第一当事者(原付以上)となる交通人身事故件数の推移】



【アクセル・ブレーキ踏み間違い(四輪第1当事者)による交通死亡・重傷事故件数の推移】



注1: 踏み間違い事故件数は折れ線グラフに記載の件数である。

注2: 踏み間違い事故率は、各項目の「踏み間違い事故件数/四輪1当事事故件数×100」で算出。

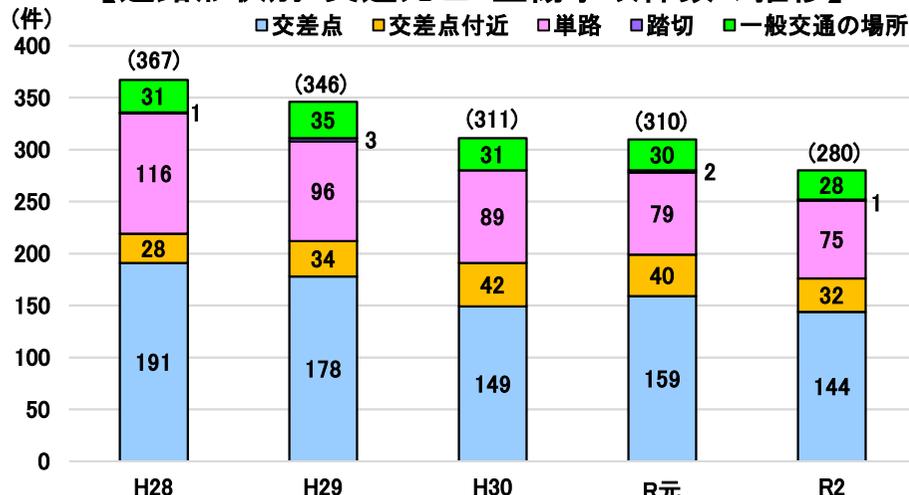
【(参考)アクセル・ブレーキ踏み間違い(四輪第1当事者)による交通人身事故件数(総数)の推移】

		H28	H29	H30	R元	R2
高齢者以外	四輪1当事事故	12,564	12,471	11,781	11,087	8,532
	うち踏み間違い	138	148	142	113	80
	踏み間違いの割合	1.1%	1.2%	1.2%	1.0%	0.9%
高齢者	四輪1当事事故	3,642	3,764	3,817	3,711	2,950
	うち踏み間違い	71	81	69	60	68
	踏み間違いの割合	1.9%	2.2%	1.8%	1.6%	2.3%

- ・高齢運転者が第一当事者(原付以上)となる交通死亡・重傷事故構成率は、ここ数年高止まりで推移している。
- ・なお、高齢者運転者が第一当事者(原付以上)となる交通人身事故における65歳以上事故構成率は、年々増加傾向である。
- ・高齢者運転者が第一当事者となる交通人身事故のうち、アクセルとブレーキの踏み間違いによる事故は高齢者以外の約2.6倍であった。
- ・高齢運転者のアクセルとブレーキの踏み間違いによる死亡・重傷事故率は、高齢者以外に比べて高い傾向にある。

4-3 高齢歩行者が関係する死亡事故・重傷事故分析(H28~R2合計)

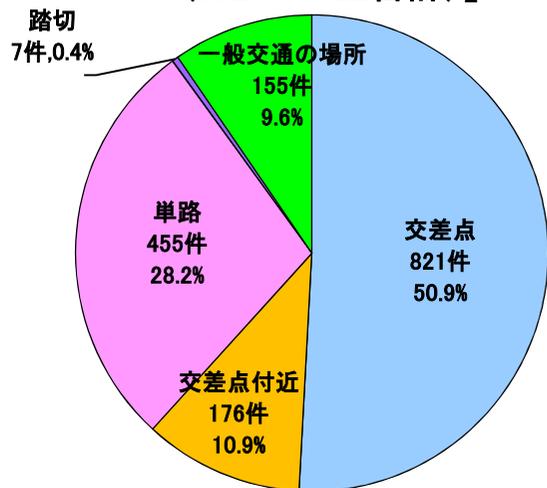
【道路形状別・交通死亡・重傷事故件数の推移】



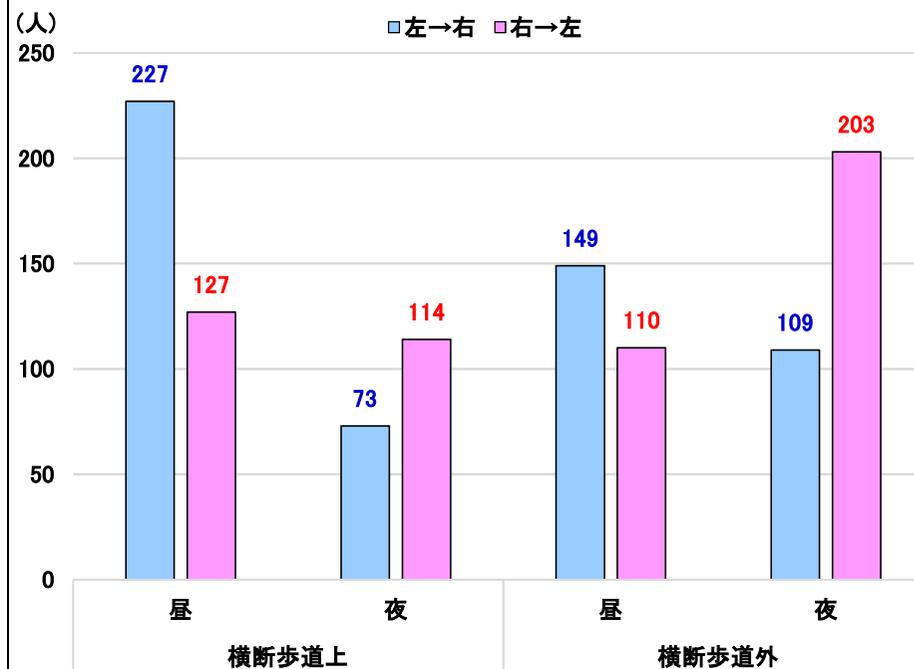
注1:「一般交通の場所」とは、交差点、交差点付近、単路、踏切以外のサービスエリア、パーキングエリア、道の駅等の場所をいう。

2:この項における数値は、高齢者歩行者が1当又は2当となったものである。

【道路形状別交通死亡・重傷事故件数の割合 (H28~R2合計)】



【進行方向別・昼夜別の道路横断中における死者・重傷者数(H28~R2合計)】

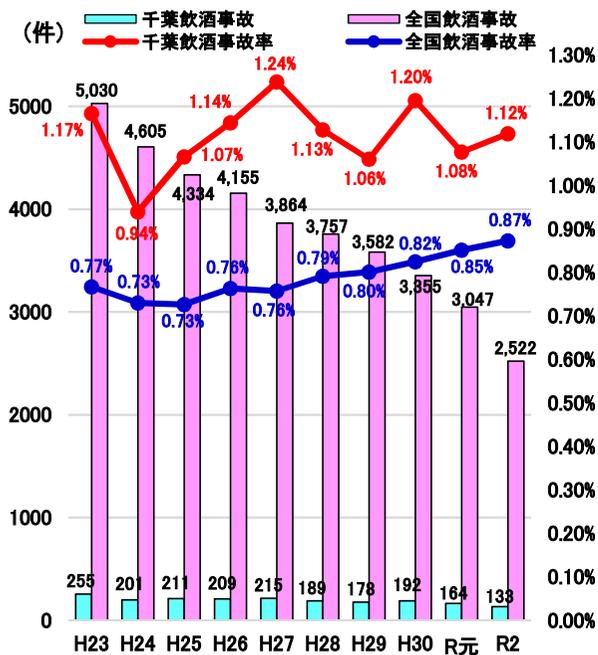


注:「左→右」や「右→左」は、ドライバーから見た歩行者の横断方向をいう。

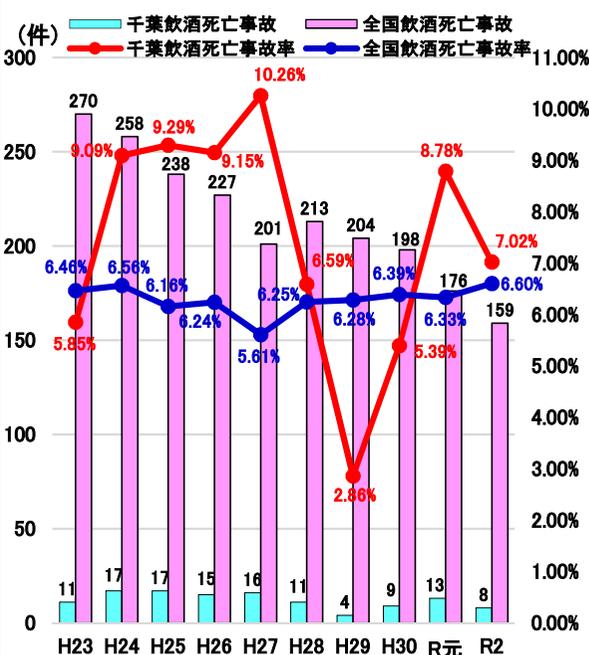
・道路形状別で見ると、年々件数は減少傾向であるが、死亡・重傷事故の50.9%が交差点である。
 ・道路横断中の進行方向別で見ると、昼間はドライバーから見て「左から右」(横断開始直後)に横断中の事故が多いが、夜間になるとドライバーから見て「右から左」(横断の後半)に横断中の事故が多くなる傾向である。

5 飲酒運転による交通人身事故分析

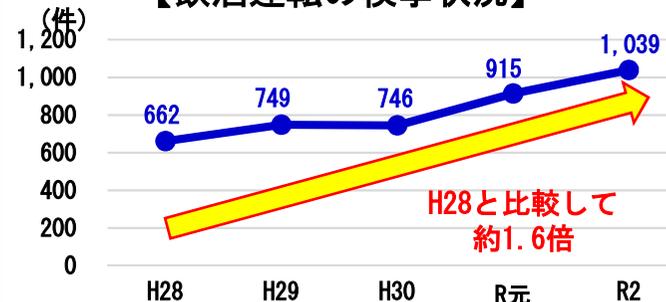
【飲酒運転人身事故状況の推移】



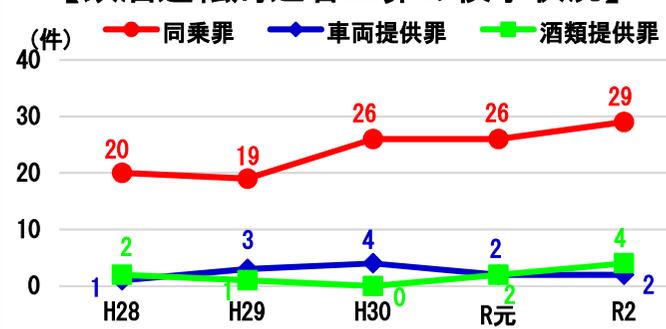
【飲酒運転死亡事故状況の推移】



【飲酒運転の検挙状況】



【飲酒運転周辺者三罪の検挙状況】



【(参考) 千葉県の飲酒運転人身事故発生順位(ワースト)】

発生年次	発生件数	ワースト順位
H23	255	3位
H24	201	6位
H25	211	3位
H26	209	3位
H27	215	2位
H28	189	4位
H29	178	4位
H30	192	2位
R元	164	3位
R2	133	5位

発生年次	死亡事故件数	ワースト順位
H23	11	7位
H24	17	1位
H25	17	1位
H26	15	2位
H27	16	1位
H28	11	3位
H29	4	18位
H30	9	3位
R元	13	1位
R2	8	3位



【危険運転致死傷罪立件状況】

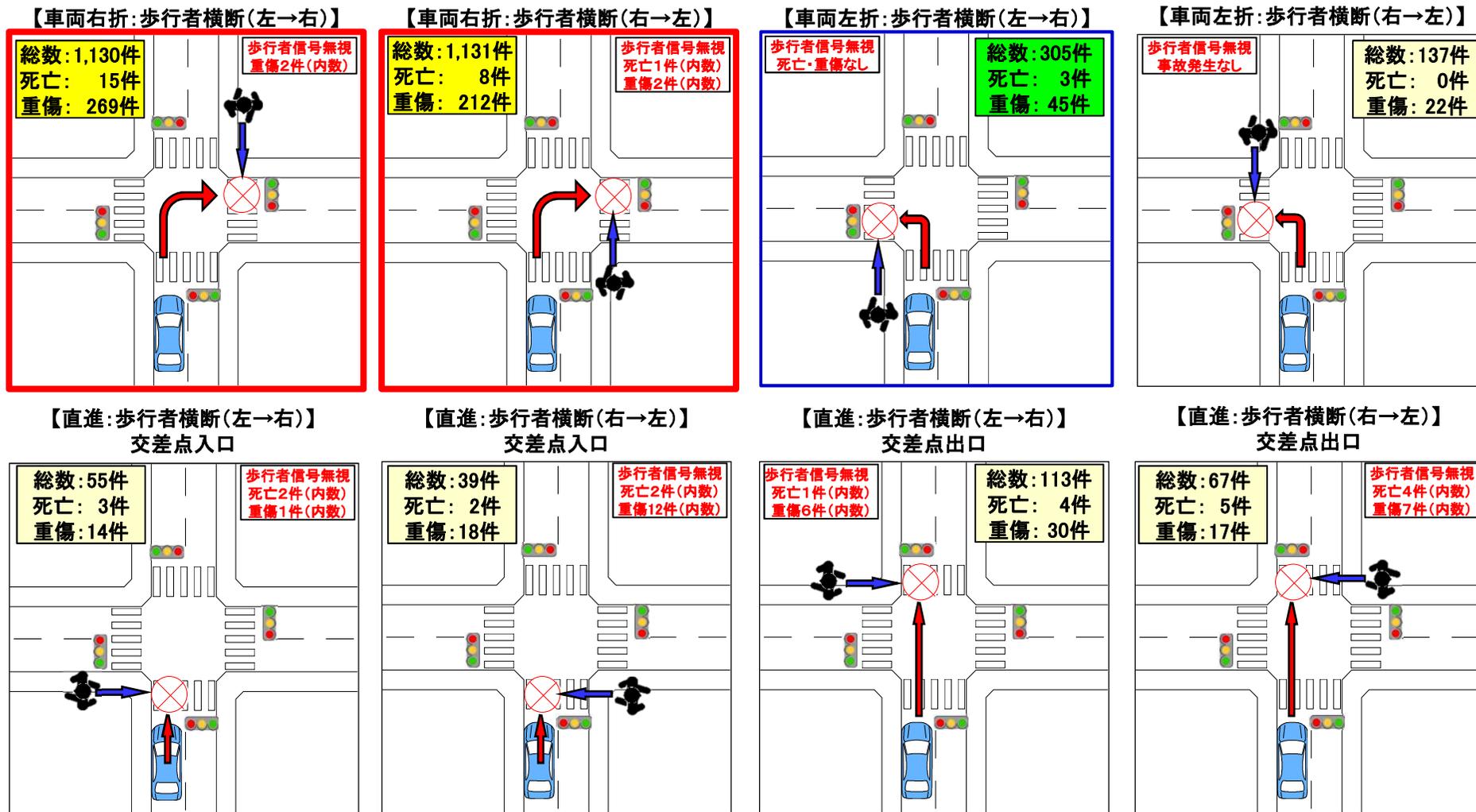


- ・飲酒運転人身事故については、全国的に減少傾向であるものの、千葉県は飲酒事故率が全国平均より高いほか、毎年全国ワースト上位に位置しており、飲酒運転が依然として多い。
- ・飲酒運転死亡事故についても全国的に減少傾向であるものの、千葉県は飲酒死亡事故率が全国平均より高いほか、全国ワーストを繰り返すなど、ワースト上位に位置している。
- ・飲酒運転の取り締まりを強化していることにより、飲酒運転本犯だけでなく同乗罪といった共犯事件の検挙も年々増加している。
- ・飲酒運転で交通人身事故を起こした場合、交通捜査部門が綿密な捜査を行い、より罰則の厳しい危険運転致死傷罪を適用しており、令和2年は飲酒運転人身事故の約半数で危険運転致死傷罪を適用した。

6 【特集1】①信号機のある交差点における交通事故分析(H28～R2合計)

- ・交差点における横断歩道横断中歩行者の死傷事故件数 3,824件(うち死亡事故54件、重傷事故828件)
- ・**信号機のある交差点**における横断歩道横断中歩行者の死傷事故件数 2,977件(うち死亡事故40件、重傷事故627件)

注:丁字路交差点を含む。参考図は十字路交差点ですが、丁字路交差点でも事故形態は同じです。



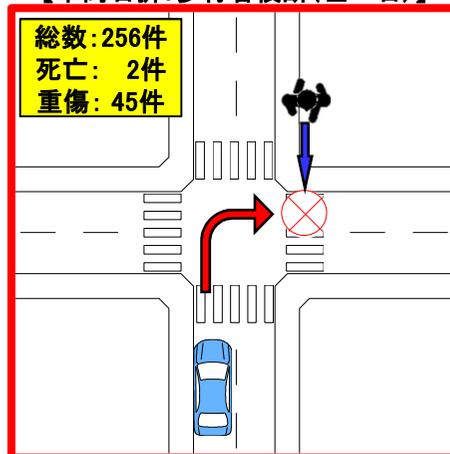
- ・過去5年間で交差点における横断歩道横断中歩行者の死傷事故件数のうち、信号機のある交差点が77.9%と大半を占めている。
- ・信号機のある交差点における横断歩道横断中の事故は車両が右折時に最も多く、全体の59.1%を占めており、**車両が交差点を右折時は横断歩行者が事故に遭うリスクが高い**ことが判明した。
- 車両が右折する際は、対向車線の車両の確認に気を取られて横断歩道上や横断歩道付近の歩行者の安全確認が不十分であるため発生していると推察される。
- ・車両が直進時に歩行者が信号無視をして死傷する事故も発生している。
- 交通量が閑散であったり、車両が途切れた際に信号無視をしてはねられていると推察される。

6 【特集1】②信号機のない交差点における交通事故分析(H28～R2合計)

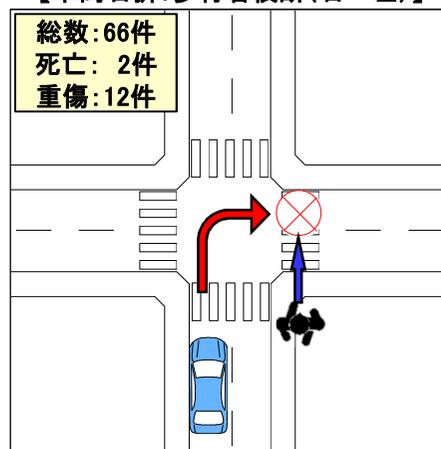
- ・交差点における横断歩道横断中歩行者の死傷事故件数 3,824件(うち死亡事故54件、重傷事故828件)
- ・**信号機のない交差点**における横断歩道横断中歩行者の死傷事故件数 847件(うち死亡事故14件、重傷事故201件)

注:丁字路交差点を含む。参考図は十字路交差点ですが、丁字路交差点でも事故形態は同じです。

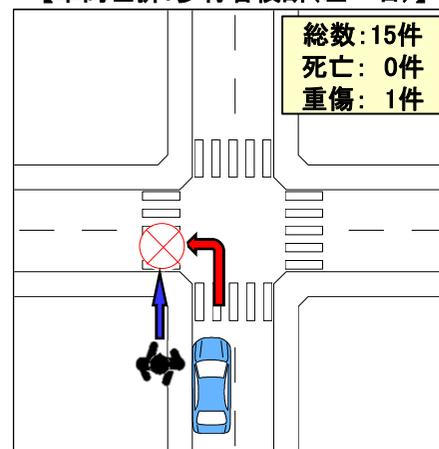
【車両右折:歩行者横断(左→右)】



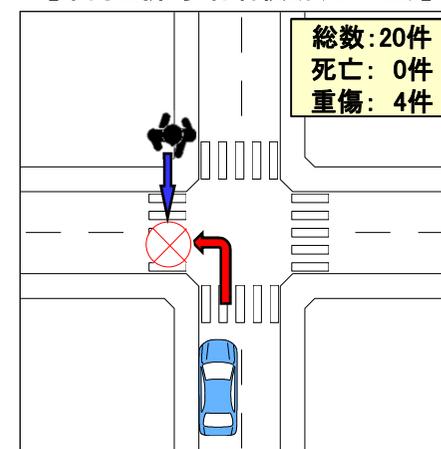
【車両右折:歩行者横断(右→左)】



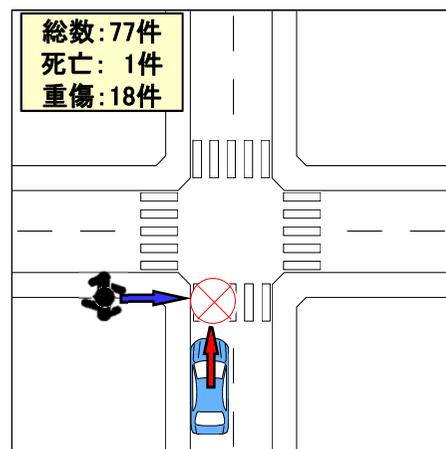
【車両左折:歩行者横断(左→右)】



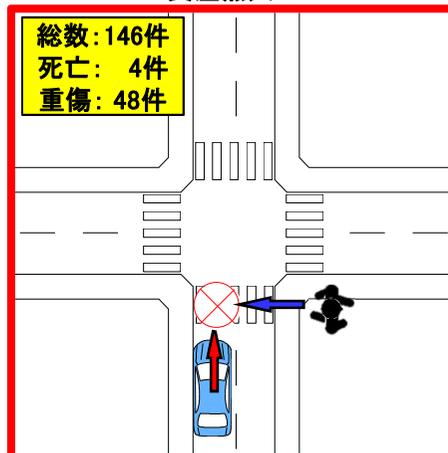
【車両左折:歩行者横断(右→左)】



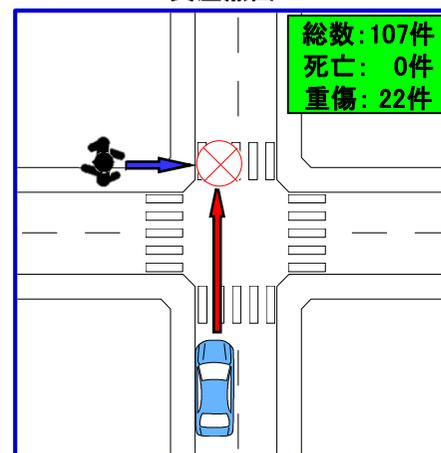
【直進:歩行者横断(左→右)】
交差点入口



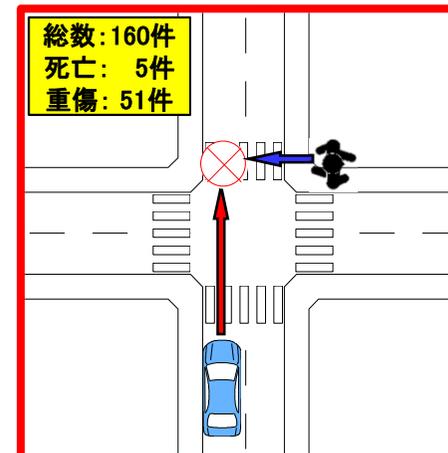
【直進:歩行者横断(右→左)】
交差点入口



【直進:歩行者横断(左→右)】
交差点出口



【直進:歩行者横断(右→左)】
交差点出口



・信号機のない交差点における横断歩道横断中の事故は、**車両が右折時に最も多く発生しており**全体の38%を占めている。このほか、交差点を直進する際、交差点出口の横断歩道上での事故が多く発生しており、全体の31.5%を占めている。

・死亡事故で見ると、信号機のある交差点では右折時に最も件数が多かったが、**信号機のない交差点では直進時に死亡事故が多く発生している。**

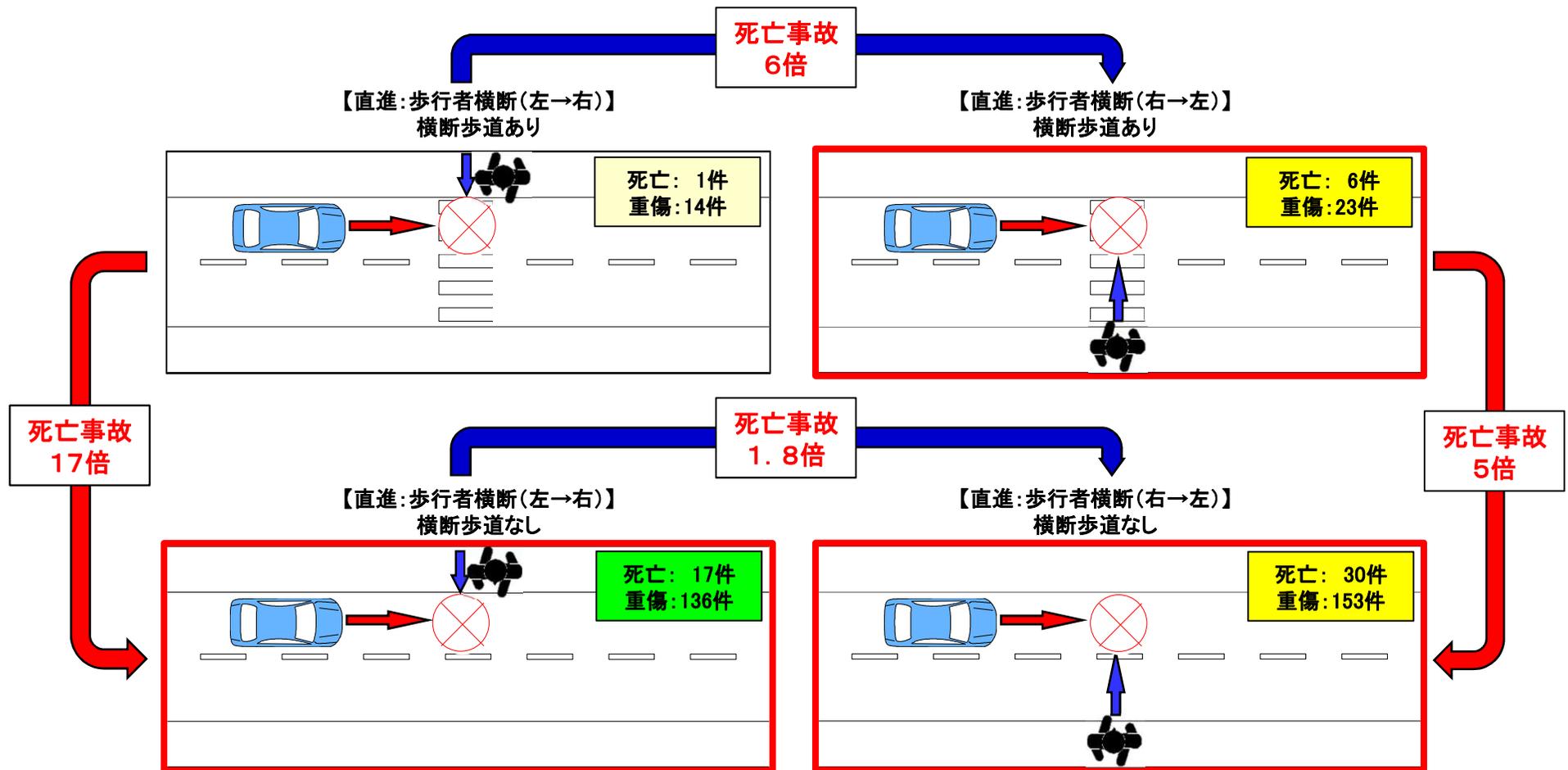
→横断歩道手前で減速して歩行者の有無を確認する必要があるにもかかわらず、**減速せず、かつ、左右の安全確認を怠っていることが原因と推察される。**

6 【特集1】③単路における交通事故分析(H28~R2合計)

単路における道路横断中歩行者の死傷事故件数 912件(うち死亡事故54件、重傷事故326件)

【内訳】

- ・単路における横断歩道横断中歩行者の死傷事故件数 142件(うち死亡事故7件、重傷事故37件)
- ・単路における横断歩道外横断中歩行者の死傷事故件数 770件(うち死亡事故47件、重傷事故289件)



・単路では、横断歩道横断中の事故よりも横断歩道外横断中の事故が84.4%と大半を占めており、特に死亡事故が多く発生している。中でも、ドライバーから見て「右から左」(横断の終了間隙)に横断中の歩行者と衝突する事故が最も多い。

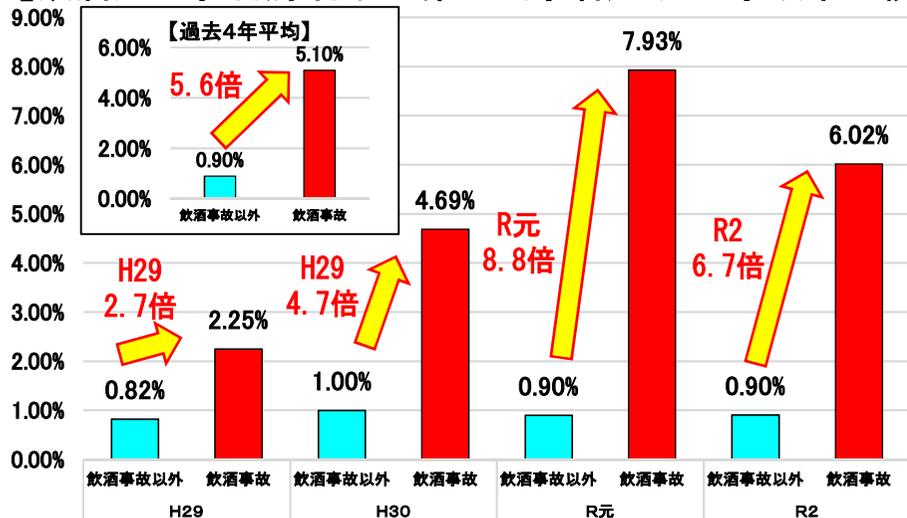
・横断歩道を使用した場合と使用しなかった場合とでは、横断歩道を使用しなかった場合に死亡事故のリスクが大幅に高くなる。

→横断歩道手前で減速して歩行者の有無を確認する必要があるにもかかわらず、減速せず、かつ、左右の安全確認を怠っていることが原因と推察される。

→単路のため、ドライバーの注意力が進行方向遠方に向いてしまいがちになり、歩行者の発見が遅れる(又は気がつかない)ことが原因であるほか、歩行者側も安全確認を怠って横断を始めたり、ドライバーは自分に気付いていると思い込み横断を開始するなどの原因があると推察される。

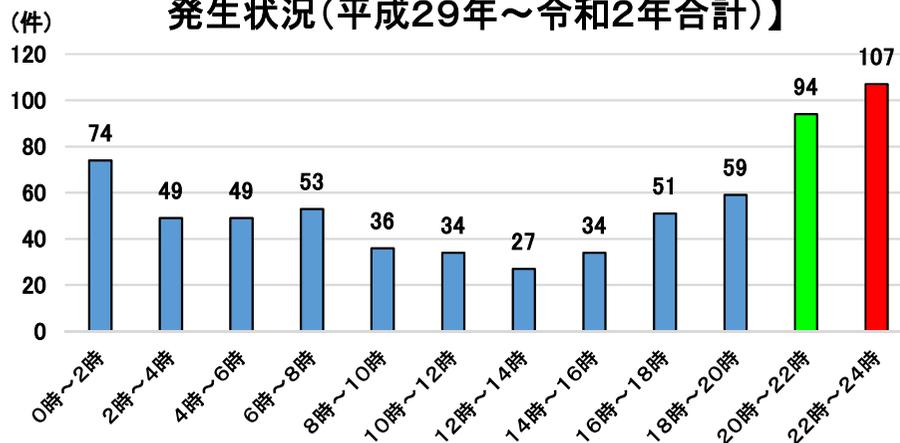
6 【特集2】飲酒運転による交通事故の詳細分析

【飲酒死亡事故(原付以上第一当事者)の死亡事故率比較】

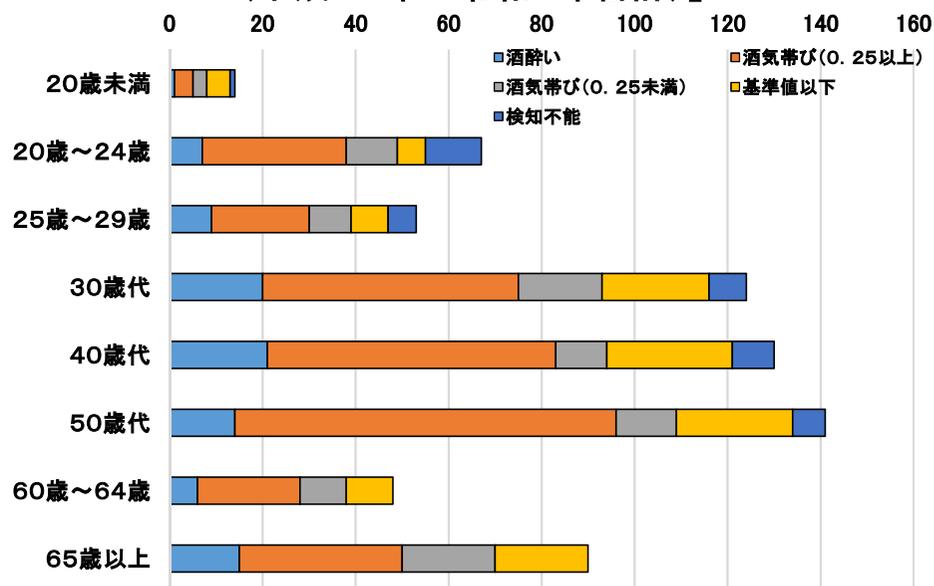


注1: 事故件数は、原付以上が第一当事者となったものである。
 注2: 「死亡事故率」とは、全事故件数のうち死亡事故件数の占める割合をいう。

【飲酒死亡事故(原付以上第一当事者)の時間帯別発生状況(平成29年～令和2年合計)】



【飲酒状況・年齢層別飲酒運転人身事故件数(平成29年～令和2年合計)】

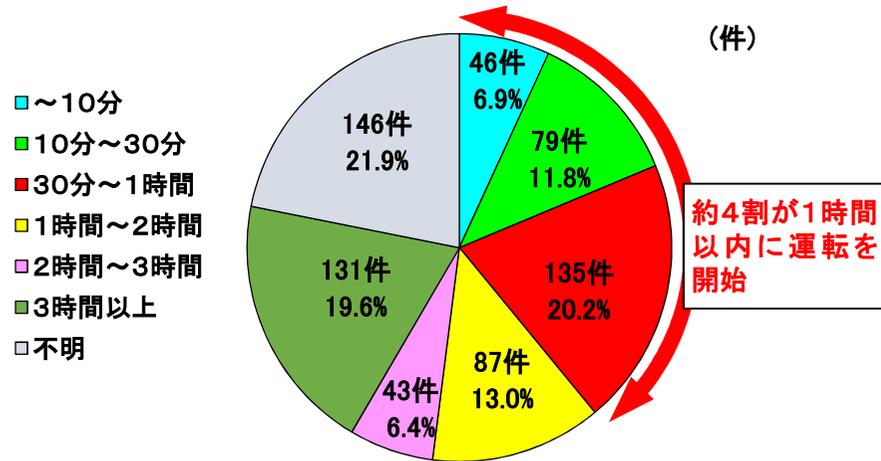


	20歳未満	20歳～24歳	25歳～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60歳～64歳	65歳以上	計
酒酔い	1	7	9	20	21	14	6	15	93
酒気帯び(0.25以上)	4	31	21	55	62	82	22	35	312
酒気帯び(0.25未満)	3	11	9	18	11	13	10	20	95
基準値以下	5	6	8	23	27	25	10	20	124
検知不能	1	12	6	8	9	7			43
計	14	67	53	124	130	141	48	90	667

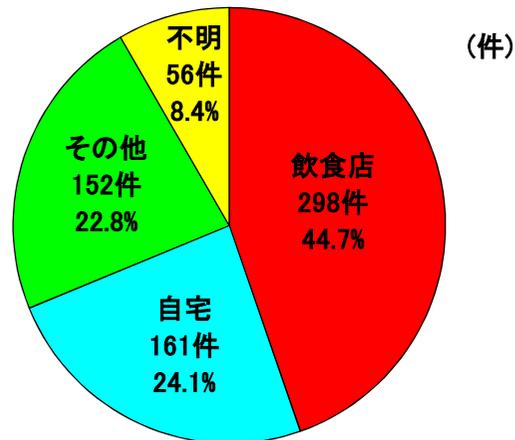
- ・飲酒運転以外の死亡事故率と飲酒運転時の死亡事故率を比較すると、過去4年間で5.6倍も死亡事故につながるリスクが高くなり、令和2年は6.7倍と過去4年平均を上回っている。
- ・飲酒運転で人身事故を起こす時間帯は、20時～24時に多く発生している。一方、通勤時間帯である6時～8時でも一定数発生していることから、いわゆる二日酔い運転で事故を起こしている者がいると推察される。
- ・年齢別で見ると30歳代～50歳代が多い。
- ・状態で見ると、酒酔いと酒気帯び(0.25以上)が全体の60.7%を占めており、多量飲酒後に事故を起こしていることが窺われる。

6 【特集2】飲酒運転による交通事故の詳細分析

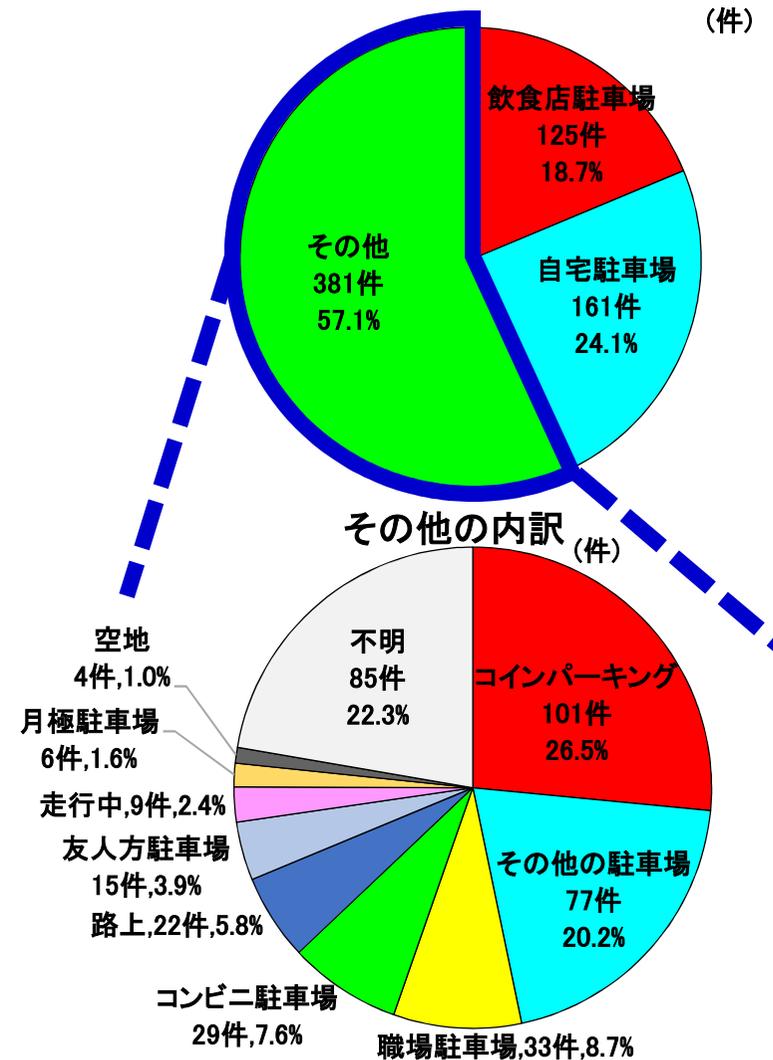
【飲酒終了から事故発生までの経過時間(平成29年～令和2年合計)】



【飲酒運転人身事故当時者の飲酒先(平成29年～令和2年合計)】



【飲酒運転人身事故当事者の運転開始場所(平成29年～令和2年合計)】



・全体の約4割(39%)が飲酒終了後1時間以内に運転を開始して事故を発生させている。
 ・飲酒運転を開始した場所として最も多いのは、自宅駐車場であり、次いで飲食店駐車場、コインパーキングの順となっており、この3項目だけで全体の57.9%を占めている。