

令和3年中における交通人身事故の発生状況について

【令和3年中の交通人身事故概要】

- ・ 交通人身事故件数: 13, 534件(前年比+661件)
- ・ 死者数: 121人(前年比-7人)【内訳: 子供4人、若者12人、その他32人、高齢者73人】
- ・ 負傷者数: 16, 107人(前年比+692人)
うち重傷者数: 1, 512人(前年比+83人)

【主な特徴】

- ・ 死者数のうち高齢者が73人で約6割(60. 3%)を占めている。
- ・ 歩行中死者が46人で約4割(38. 0%)を占めている。
- ・ 歩行中死者・重傷者のうち横断歩道横断中が183人で増加(同+18人)した。
- ・ 飲酒運転による人身事故件数: 102件(同-31件)、死傷者数: 122人(同-62人)
うち飲酒運転による死亡事故件数: 4件(同-4件)、死者数: 5人(同-3人)
- ・ 飲酒運転摘発件数: 1,593件(同+226件)

【飲酒運転詳細分析】

- ・ 飲酒先
飲食店と自宅がほぼ同数で全体の約7割を占める。
- ・ 運転開始場所
飲食店駐車場、自宅駐車場及びコインパーキングで約7割を占める。
- ・ 飲酒終了から運転開始までの経過時間
1時間以内に運転を開始している者が約半数を占める。
- ・ 飲酒運転に対する主な弁解
「警察に見つからなければ大丈夫だと思った。」「事故を起こさなければ大丈夫だと思った。」などであった。

注1: 「死亡」とは、交通事故発生から24時間以内に当事者が亡くなった事故をいいます。

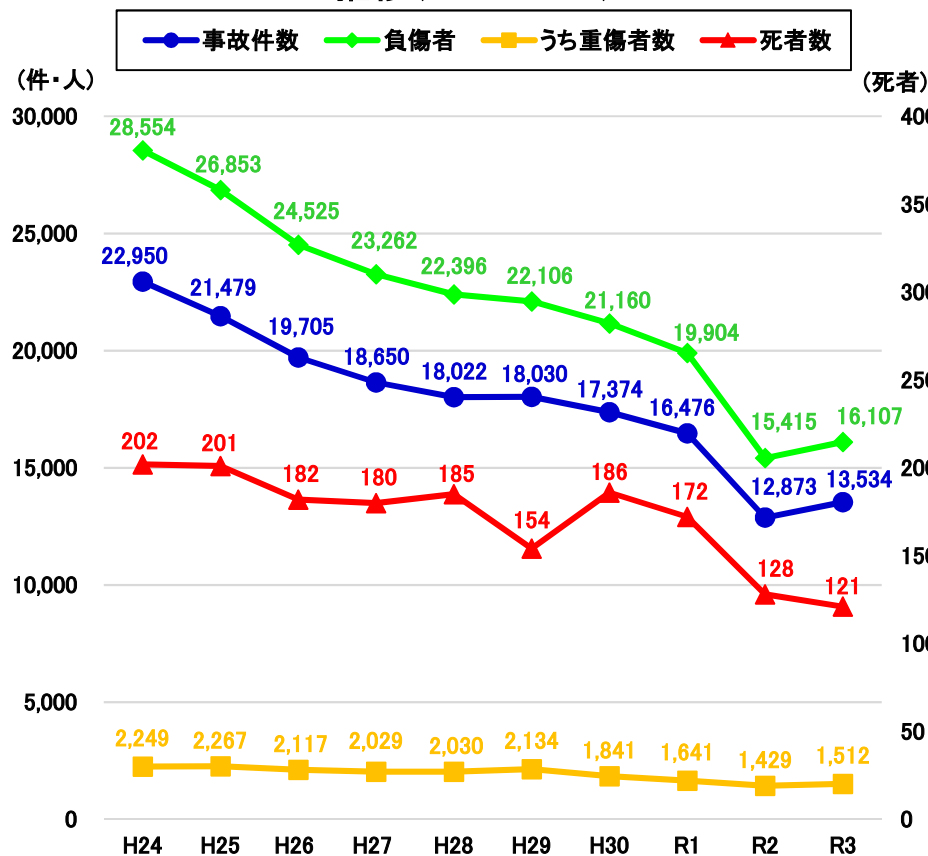
2: 「重傷者」とは、交通事故により負傷したものであって、1か月(30日)以上の治療を要する者をいいます(医師の診断を基準としています。)

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

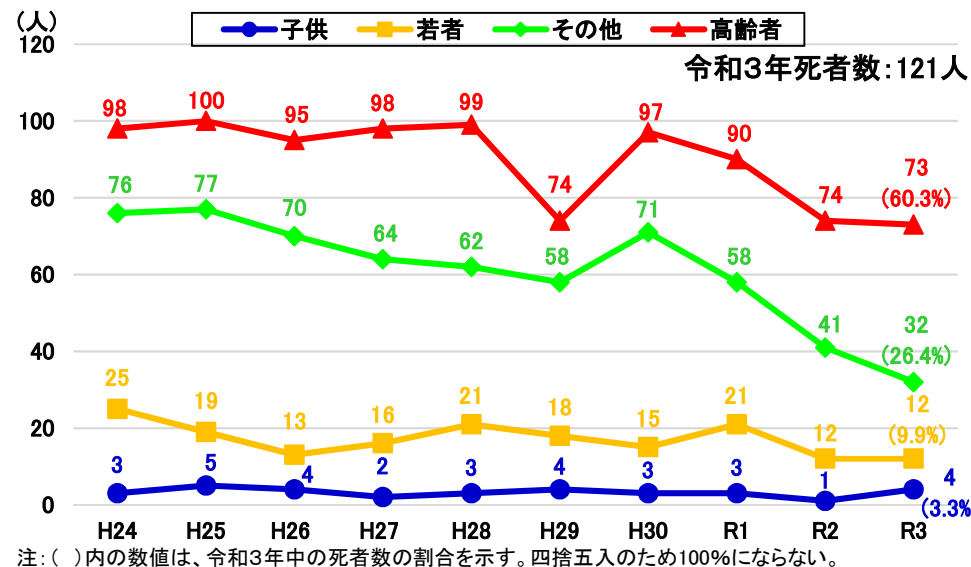
4: 「飲酒運転による人身事故」とは、原付以上の運転者(自動車、自動二輪車及び原動機付自転車)が飲酒運転で第1当事者となった死傷事故をいいます。

1-1 交通人身事故発生状況の推移

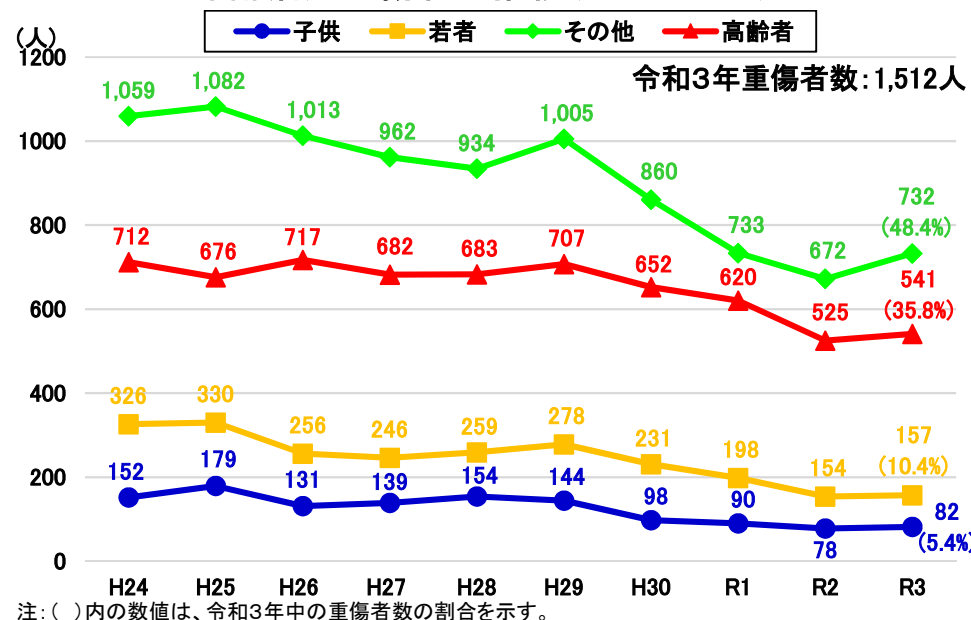
交通人身事故件数・負傷者数・うち重傷者数・死者数の推移(H24~R3)



年齢層別死者数の推移(H24~R3)



年齢層別重傷者の推移(H24~R3)

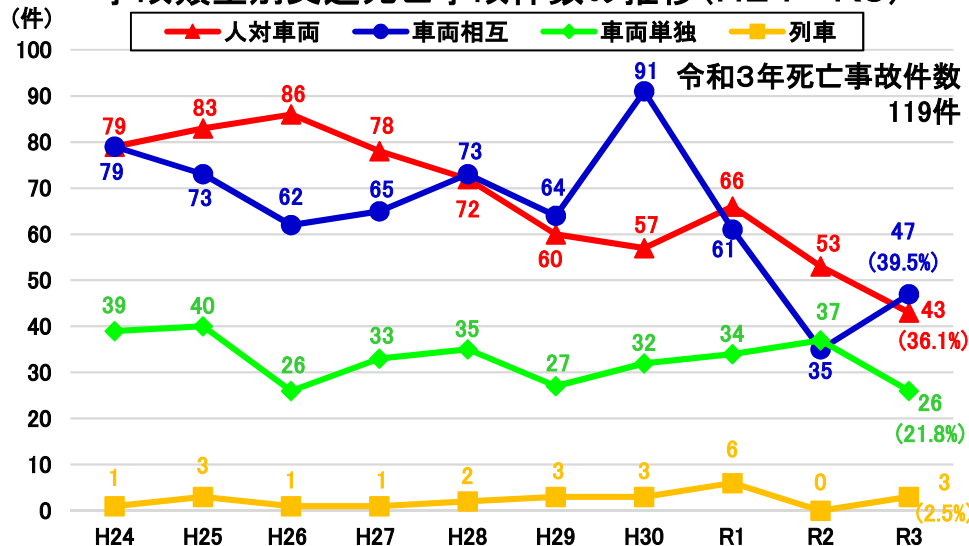


【令和3年の特徴】

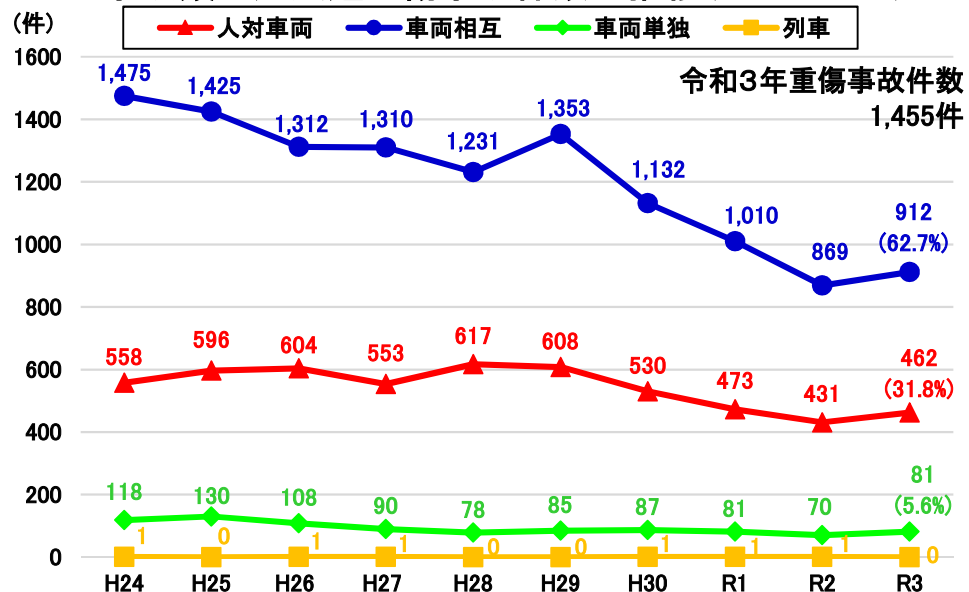
- ・平成24年以降、交通人身事故件数、死者数、負傷者数、重傷者数ともに減少傾向で推移している(令和2年と比較すると死者数以外は増加)。
- ・過去10年間で、交通人身事故件数は43.6%減少、死者数は40.1%減少、負傷者数は41%減少、重傷者数は32.8%減少したが、重傷者の減少率が低い。

1-2 交通人身事故発生状況の推移

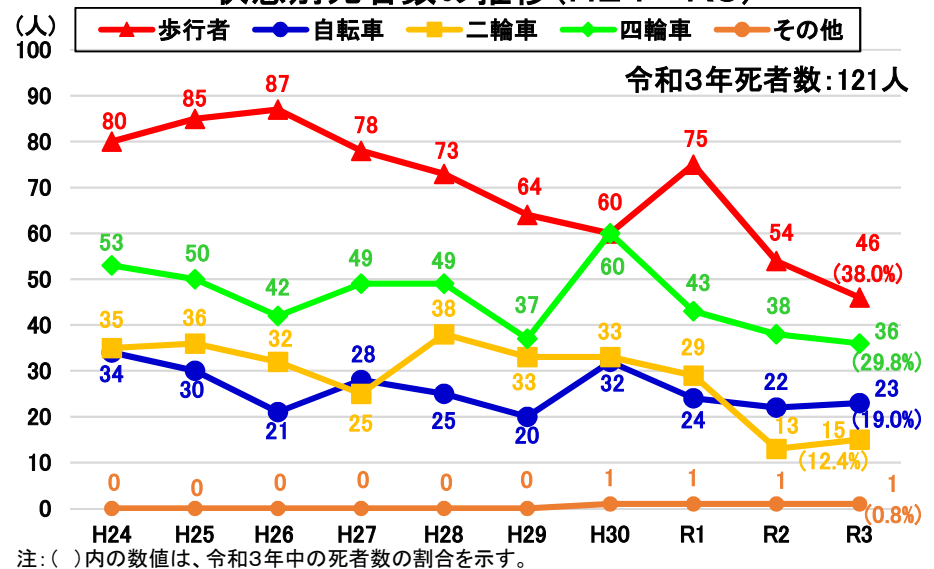
事故類型別交通死亡事故件数の推移(H24~R3)



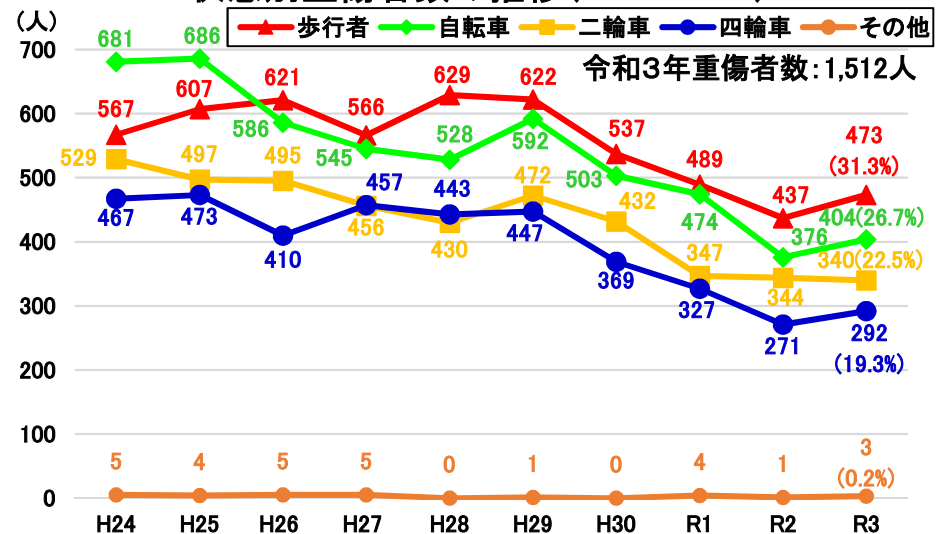
事故類型別交通重傷事故件数の推移(H24~R3)



状態別死者数の推移(H24~R3)



状態別重傷者数の推移(H24~R3)

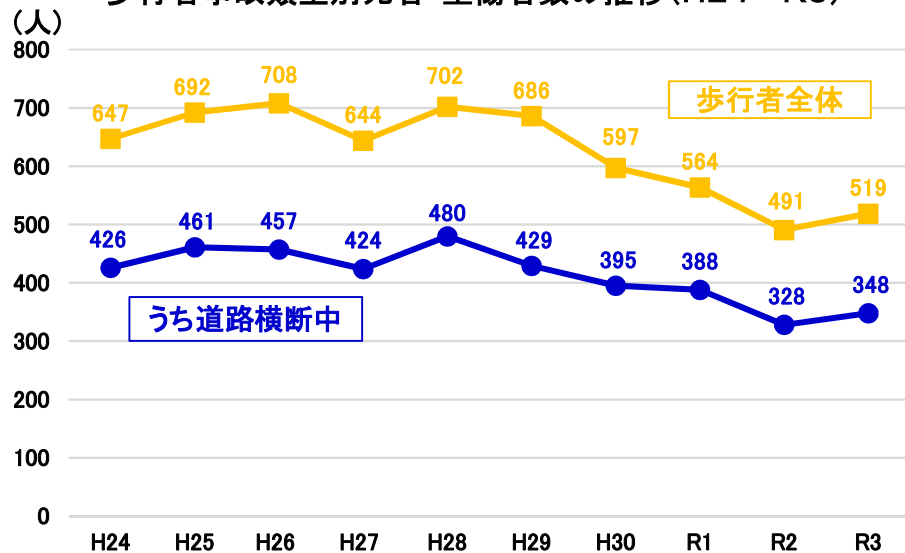


【令和3年の特徴】

- ・事故類型別で見ると、平成24年以降、全体的に増減を繰り返しつつも減少傾向であるが、車両相互と人対車両の事故が多くを占めている。
- ・状態別で見ると、平成24年以降、全体的に増減を繰り返しつつも減少傾向であるが、死者及び重傷者ともに歩行者が最も多い。

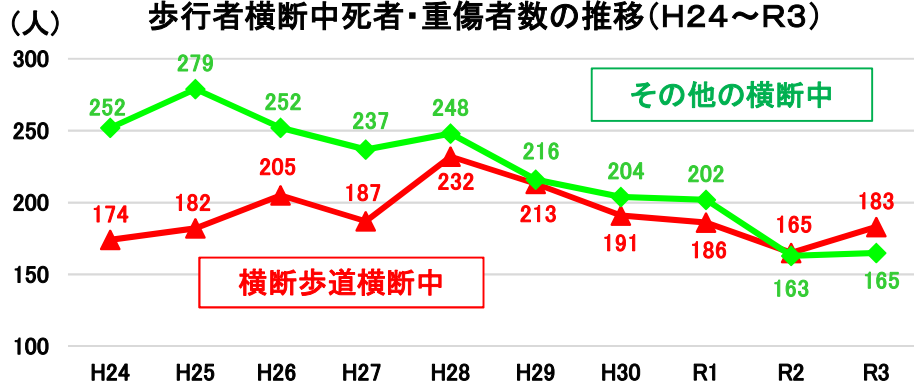
2-1 歩行者・自転車・二輪車事故の推移

歩行者事故類型別死者・重傷者数の推移(H24~R3)



注：歩行者には、第3当事者以下も含む。下図も同じ。

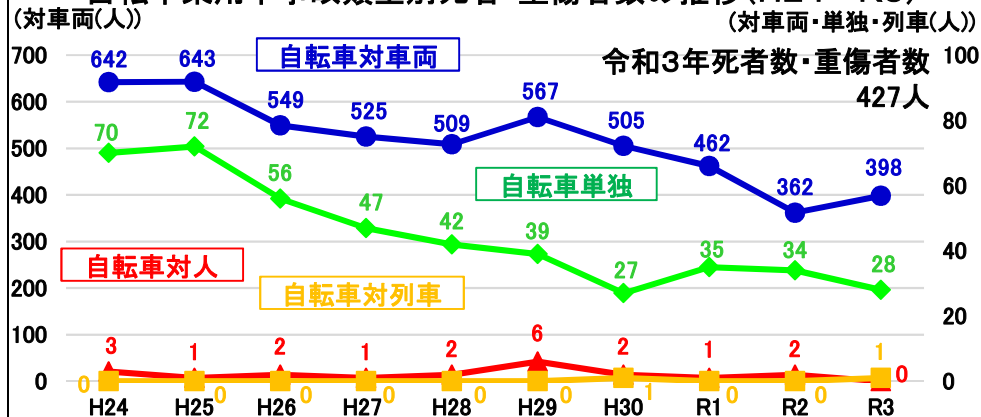
歩行者横断中死者・重傷者数の推移(H24~R3)



注：「その他の横断中」とは、横断歩道付近、横断歩道橋付近等を含む。

【参考】		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
死傷者数	道路横断中	997	969	1,020	964	935	923	916	926	777	796
	横断歩道横断中	933	908	817	817	728	725	735	676	511	538
	その他の横断中	64	61	203	147	207	198	181	250	266	258
道路横断以外		1,421	1,375	1,362	1,288	1,241	1,275	1,304	1,234	1,005	1,059

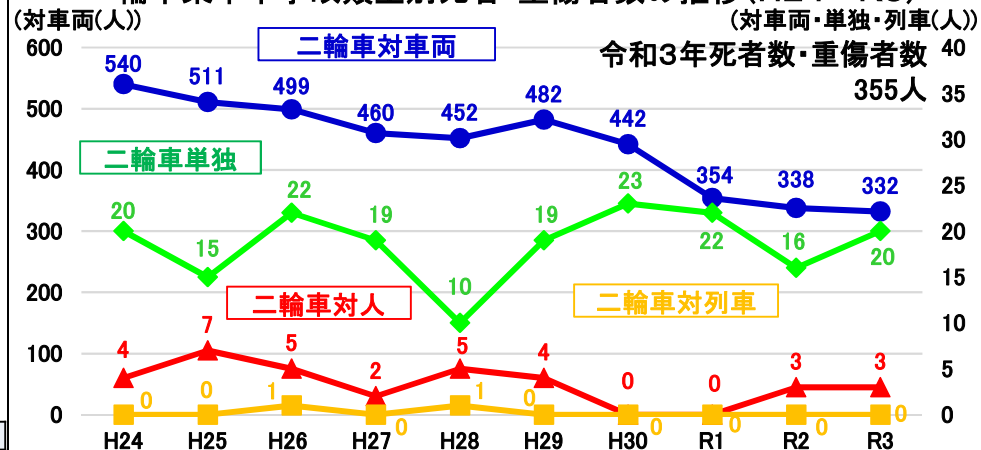
自転車乗用中事故類型別死者・重傷者数の推移(H24~R3)



令和3年死者数・重傷者数 427人

【参考】	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
死傷者数	10	9	7	6	6	7	9	3	5	2
自転車対車両	5,700	5,139	4,526	4,019	4,039	4,183	4,182	3,956	3,156	3,358
自転車対人	137	136	99	90	73	66	56	78	66	49
自転車対列車	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1

二輪車乗車中事故類型別死者・重傷者数の推移(H24~R3)



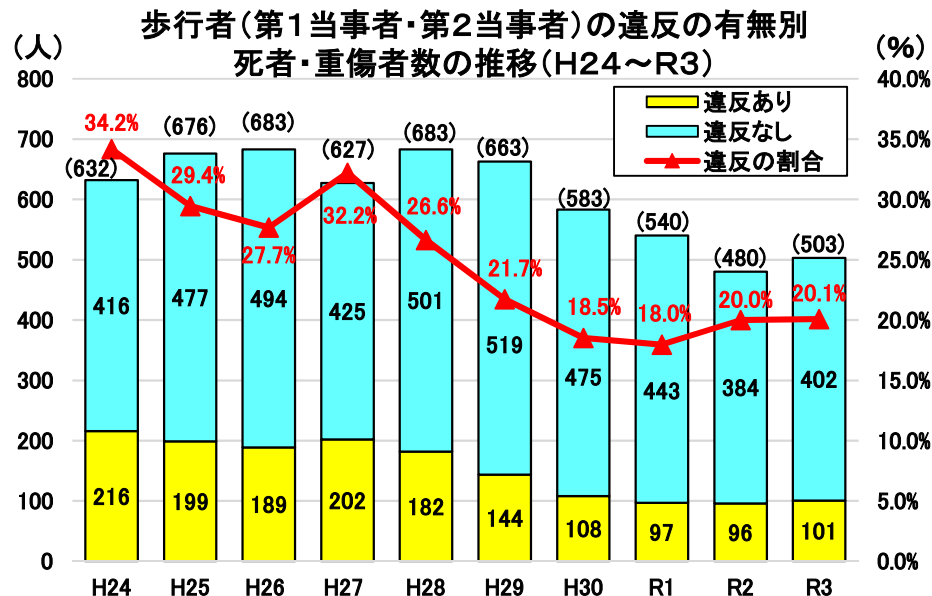
令和3年死者数・重傷者数 355人

【参考】	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
死傷者数	7	10	12	6	8	8	7	4	5	6
二輪車対車両	2,821	2,685	2,344	2,143	2,030	2,140	2,054	1,876	1,549	1,608
二輪車対人	23	25	26	25	15	20	26	28	21	31
二輪車対列車	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0

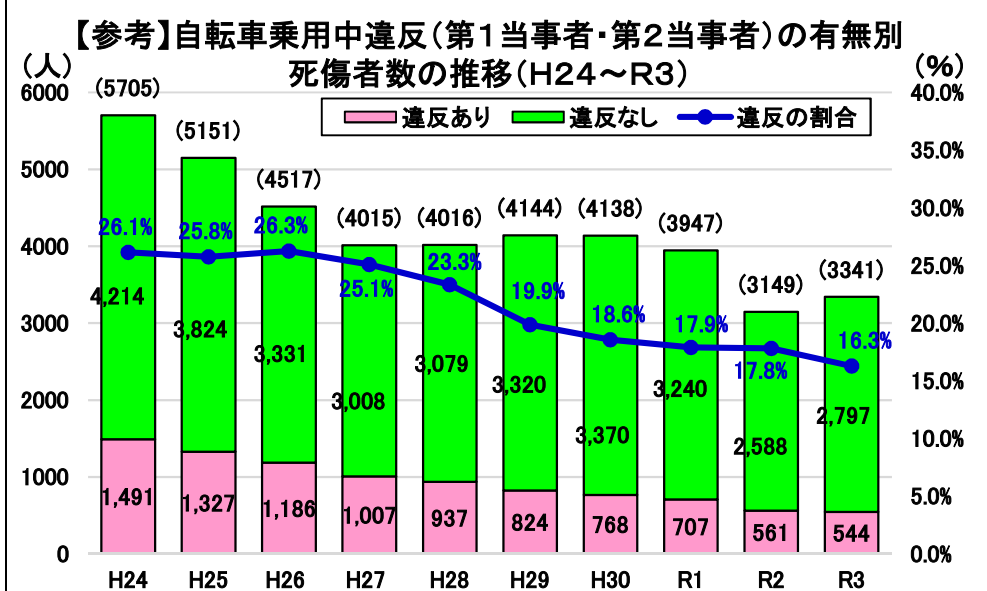
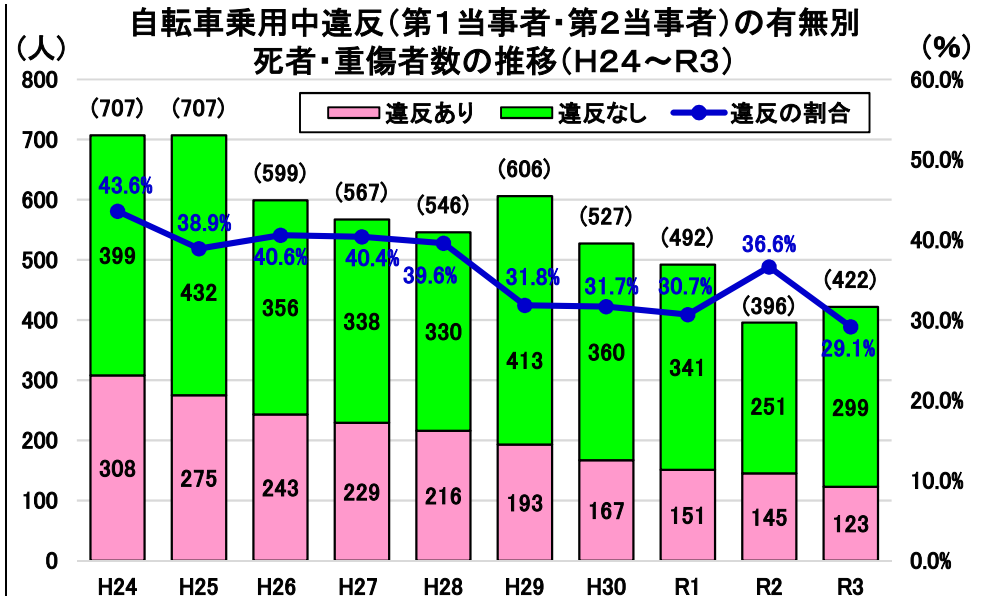
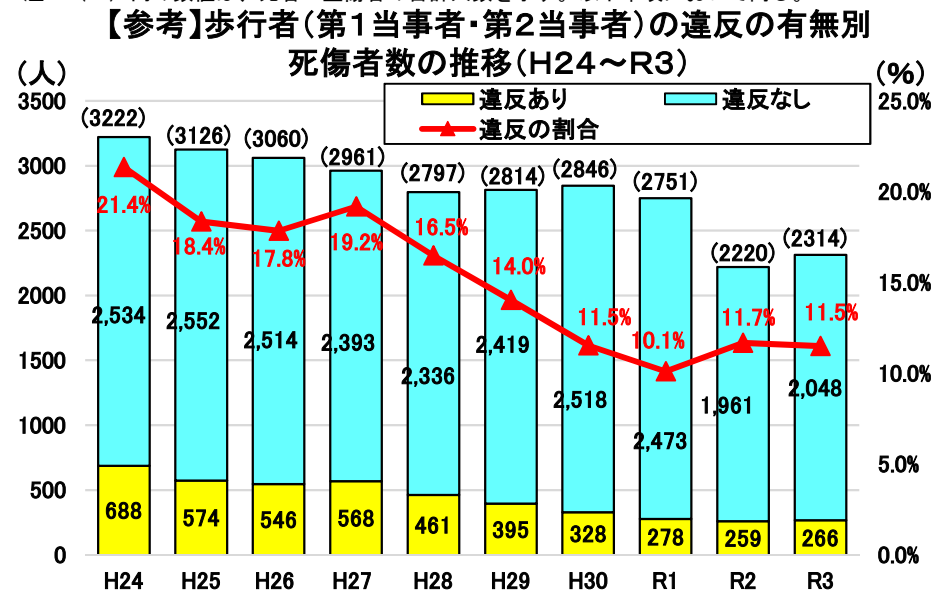
【令和3年の特徴】

- ・歩行者の死者・重傷者のうち、横断歩道横断中が35.3%(519人中183人)を占めている。
- ・自転車乗用中の死者・重傷者のうち、自転車対車両が93.2%(427人中398人)と大半を占めている。

2-2 歩行者・自転車の違反別死傷者数の推移



注：()内の数値は、死者・重傷者の合計人数を示す。以下本項において同じ。

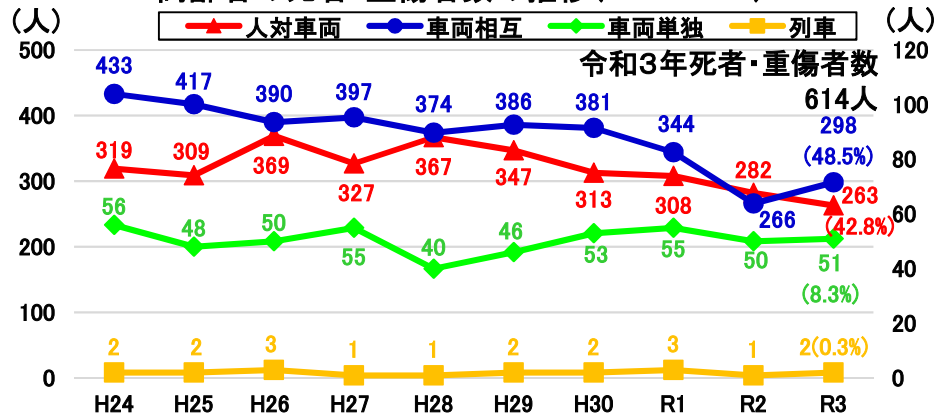


【令和3年の特徴】

- ・歩行者側に何らかの違反が認められたのは、死者・重傷者では20.1%であった。死者・重傷者で見ると、違反の割合が高くなる傾向にある。
- ・自転車乗用中に何らかの違反が認められたのは、死者・重傷者では29.1%であった。死者・重傷者で見ると、違反の割合が高くなる傾向にある。

3-1 高齢者が関係する死亡・重傷事故の推移

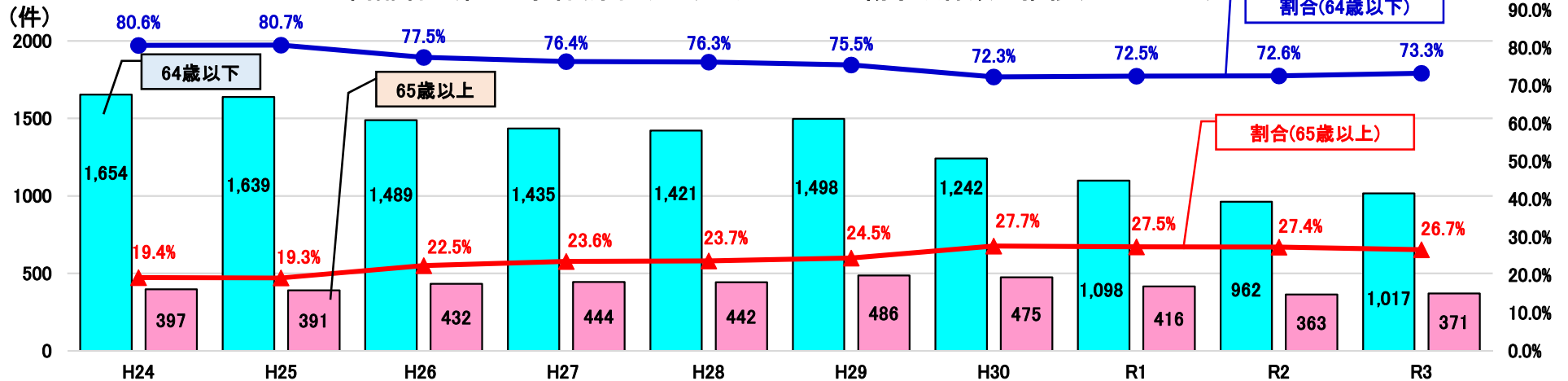
高齢者の死者・重傷者数の推移(H24~R3)



【参考】		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
高齢者の死者数	人対車両	947	881	964	895	951	925	887	870	801	716
	車両相互	3,152	3,071	2,889	2,695	2,654	2,624	2,711	2,487	1,916	1,912
	車両単独	115	111	104	117	71	93	101	111	86	79
	列車	3	2	5	1	1	2	2	3	1	2

注：()内の数値は、令和3年中の高齢者の死者・重傷者数の割合を示す。四捨五入のため100%にならない。

高齢者が第1当事者(原付以上)となる死亡・重傷事故件数の推移(H24~R3)



注1：第1当事者が原付以上の件数である。

注2：「割合」とは、各年における全年齢層の死亡・重傷事故件数のうち、各年齢層の運転者が占める割合である。

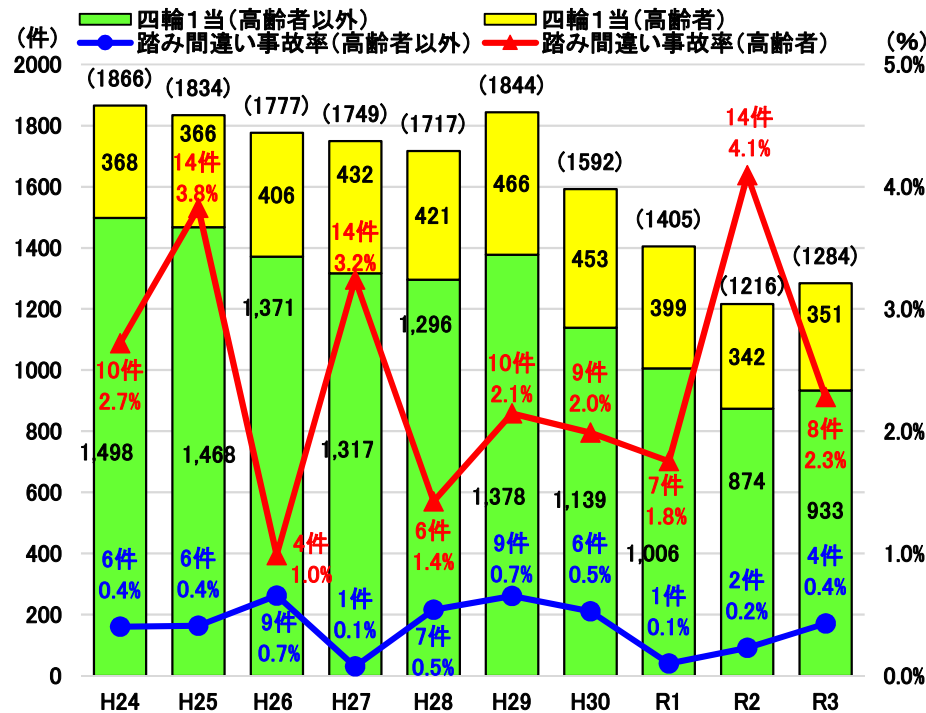
【参考】		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
事故件数 (1当原付以上)	64歳以下	17,629	16,116	14,515	13,636	13,049	12,946	12,182	11,452	8,872	9,352
	65歳以上	3,762	3,683	3,749	3,733	3,709	3,839	3,878	3,774	3,014	3,102
	割合(65歳以上)	17.6%	18.6%	20.5%	21.5%	22.1%	22.9%	24.1%	24.8%	25.4%	24.9%

【令和3年の特徴】

・高齢者の死者・重傷者は、人対車両が42.8%(614人中263人)と車両相互が48.5%(614人中298人)がそれぞれ約半数を占めている。
 ・全体の交通事故件数が大幅に減少している中で、高齢運転者による死亡・重傷事故件数は減少数が少ないため、高齢運転者が占める割合は増加傾向である。令和3年も同様の傾向であり、4件に1件は高齢運転者が関係する事故である。

3-2 高齢者が関係する死亡・重傷事故の推移

アクセル・ブレーキ踏み間違い(四輪・第1当事者)による死亡・重傷事故件数の推移(H24~R3)



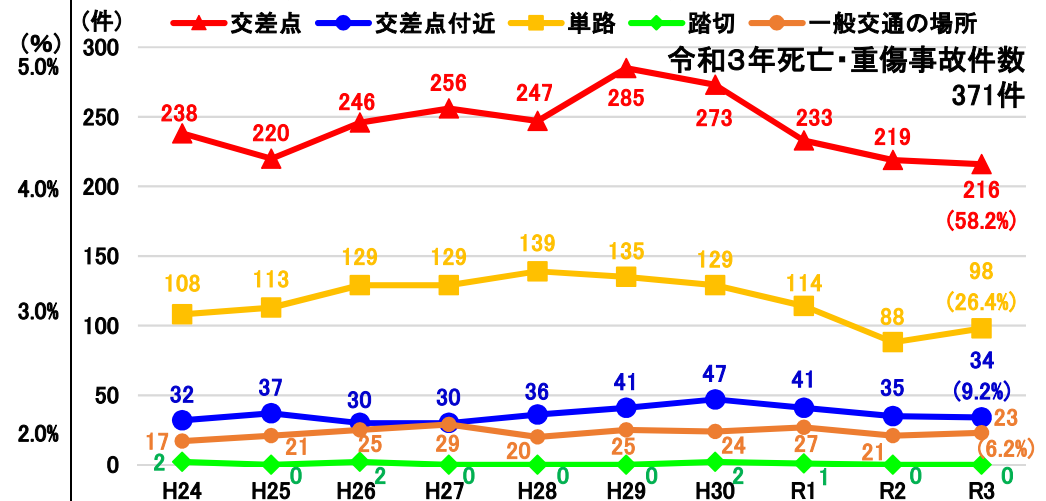
注1: 踏み間違い事故件数は折れ線グラフに記載の件数である。

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(H24~R3)

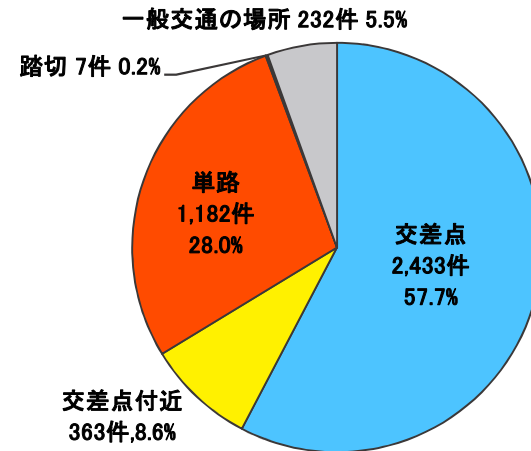
【参考】		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
高齢者以外	四輪1当事件数	16,949	15,457	14,010	13,181	12,564	12,471	11,781	11,087	8,532	9,009
	うち踏み間違い	166	175	163	150	138	148	142	113	80	91
	踏み間違いの割合	1.0%	1.1%	1.2%	1.1%	1.1%	1.2%	1.2%	1.0%	0.9%	1.0%
高齢者	四輪1当事件数	3,674	3,617	3,672	3,682	3,642	3,764	3,817	3,711	2,950	3,045
	うち踏み間違い	82	84	98	89	71	81	69	60	68	60
	踏み間違いの割合	2.2%	2.3%	2.7%	2.4%	1.9%	2.2%	1.8%	1.6%	2.3%	2.0%

高齢者が第1当事者(原付以上)となる死亡・重傷事故の道路形状別発生件数の推移(H24~R3)



注: 「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。

【参考】高齢者が第1当事者(原付以上)となる死亡・重傷事故の道路形状別発生状況(H24~R3合計)

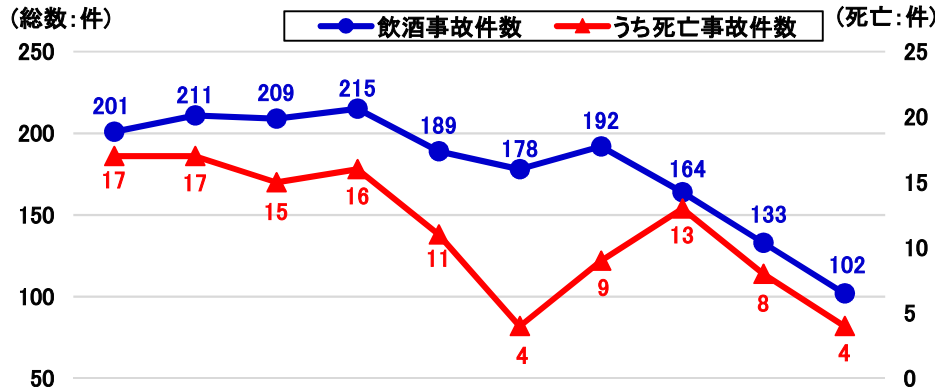


【令和3年の特徴】

- ・高齢運転者によるアクセルとブレーキの踏み間違いによる死亡・重傷事故は351件中8件(2.3%)である。
- ・高齢運転者が死亡・重傷事故を起こす場所は、交差点が58.2%と半数を占めている(過去10年間の合計で見ても同様傾向)。

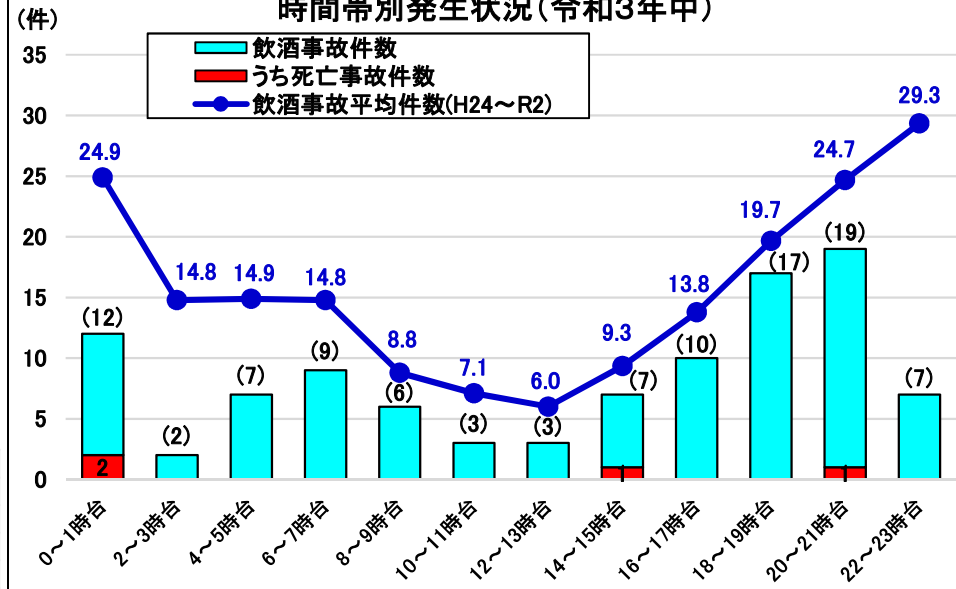
4-1 飲酒運転(原付以上第一当事者)による交通人身事故

年別飲酒運転による人身事故件数の推移(H24~R3)

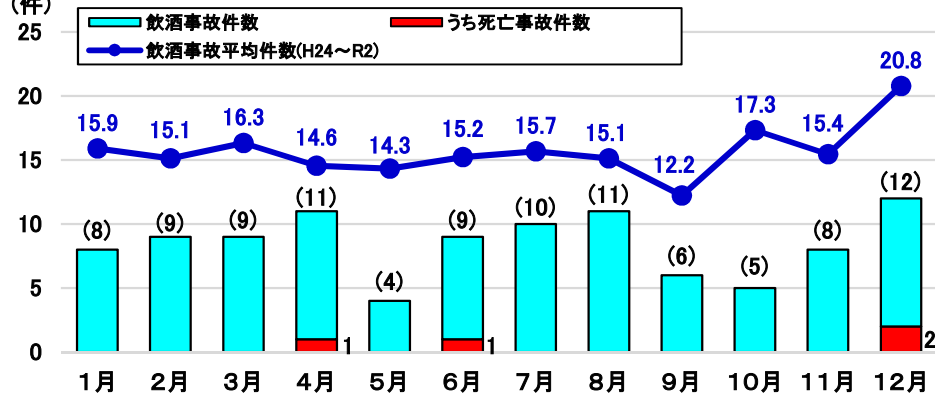


【参考】	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
飲酒事故件数	201	211	209	215	189	178	192	164	133	102
うち死亡事故件数	17	17	15	16	11	4	9	13	8	4
飲酒運転による死者数	18	17	18	17	11	4	9	13	8	5
飲酒運転による負傷者数	278	282	292	300	263	269	265	218	176	117

時間帯別発生状況(令和3年中)

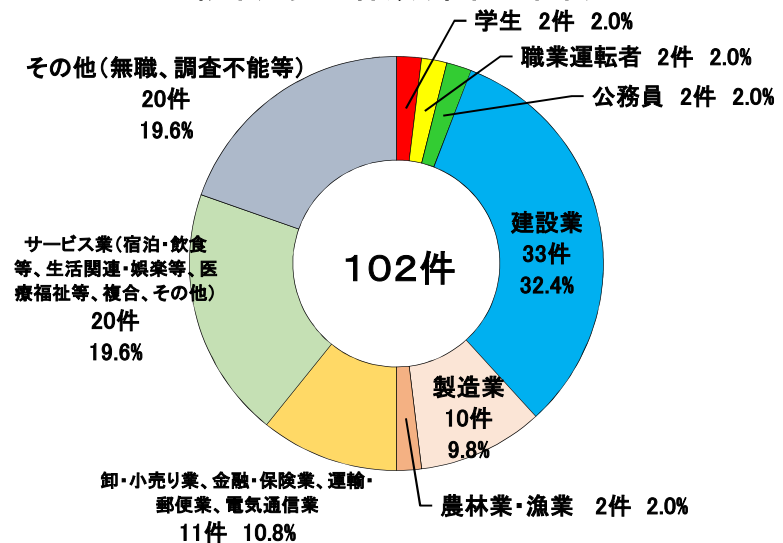


月別発生状況(令和3年中)



【参考】	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
飲酒事故件数	8	9	9	11	4	9	10	11	6	5	8	12
うち死亡事故件数	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
飲酒運転による死者数	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	2
飲酒運転による負傷者数	9	10	11	11	7	12	12	12	6	5	9	13

職業別発生件数(令和3年中)

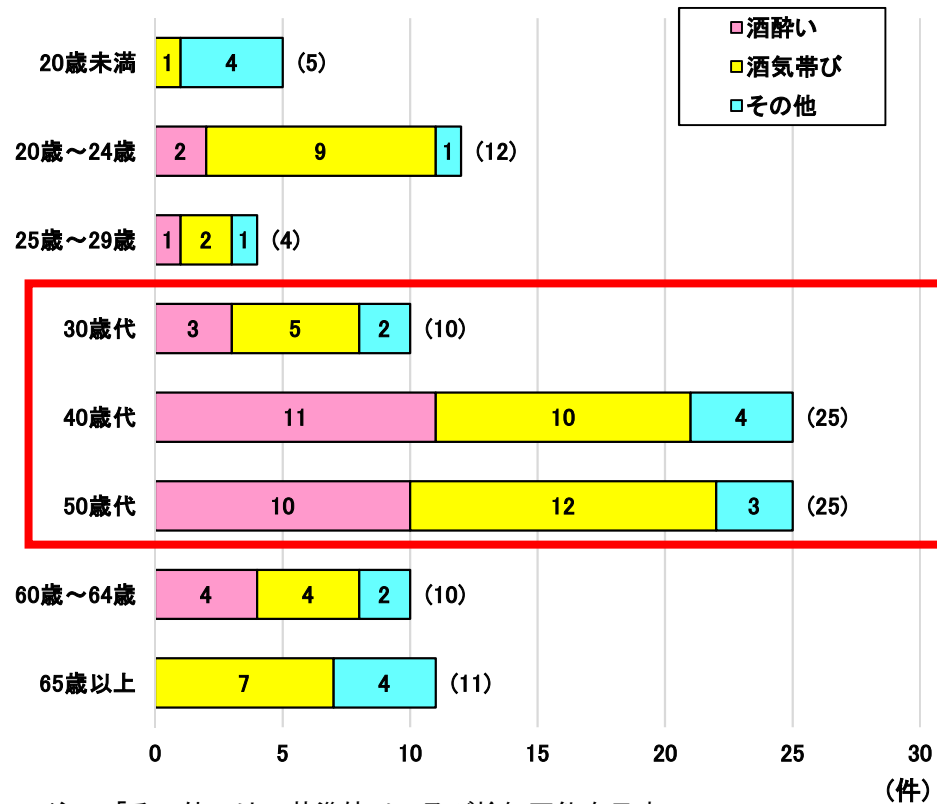


【令和3年の特徴】

- ・飲酒運転による人身事故は、過去10年間で見ると半減したが、依然として年間100件以上発生している。
- ・月別で見ると、12月が最も発生しており、過去10年間で見ても同様の傾向である。
- ・発生時間帯で見ると、18時~21時台に多発しており、コロナ禍における酒類提供時間短縮の影響が考えられる(例年は20時~1時台までに多発)。
- ・職業別で見ると、建設業が多いものの様々な業種が該当している。

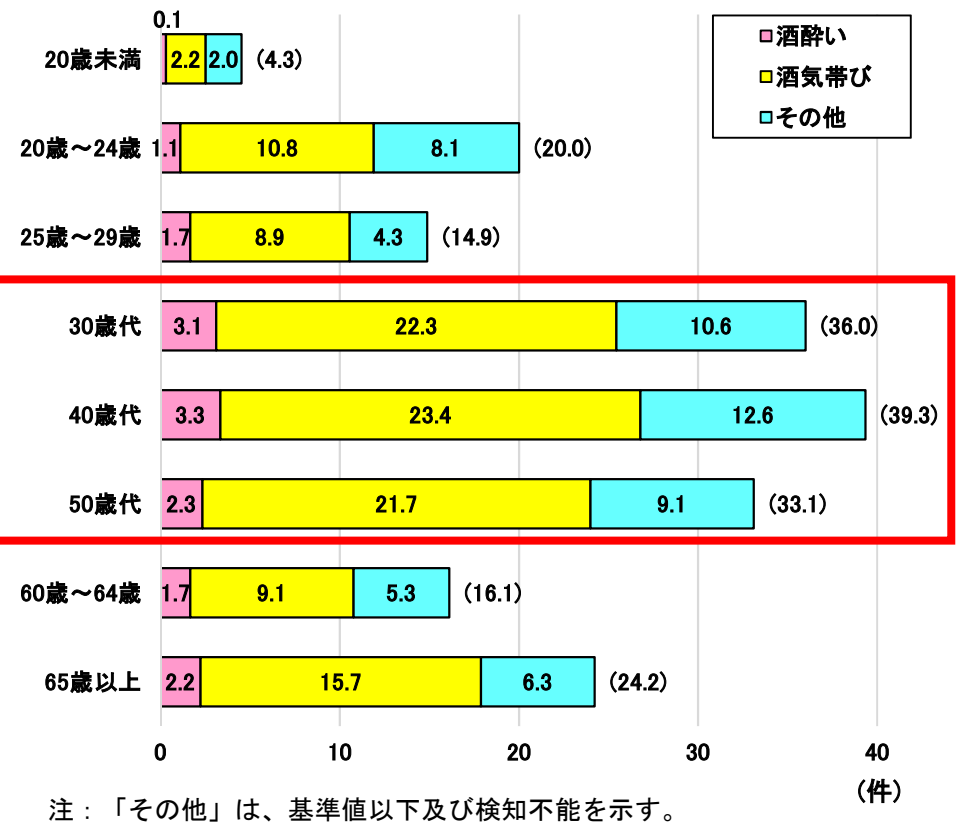
4-2 飲酒運転(原付以上第一当事者)による交通人身事故分析

飲酒状況別・年齢層別飲酒運転による人身事故件数
(令和3年中)



酒酔い・酒気帯び件数： 81件
基準値以下・検知不能： 21件
合計： 102件

【参考】飲酒状況別・年齢層別飲酒運転による人身事故件数
(H24～R2平均)

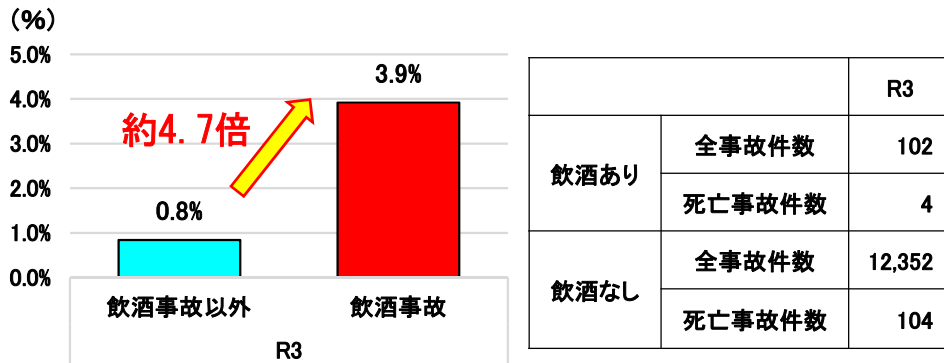


【令和3年の特徴】

- ・40歳代及び50歳代が最多である。過去10年で見ると、同様の傾向ではあるが、令和3年は30歳代が少なかった。
- ・20歳～24歳についても発生が多い(25歳～29歳になると減少)。

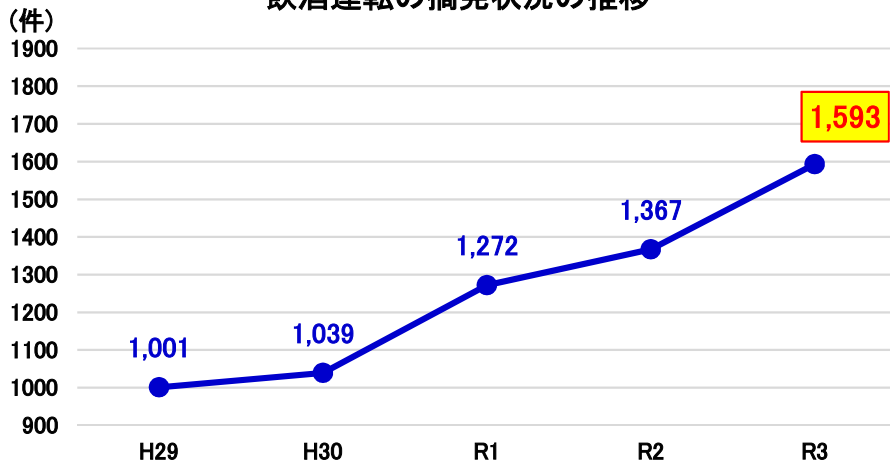
4-3 飲酒運転による人身事故における死亡事故率・飲酒運転の取締り状況等

飲酒死亡事故(原付以上第1当事者)の死亡事故率比較



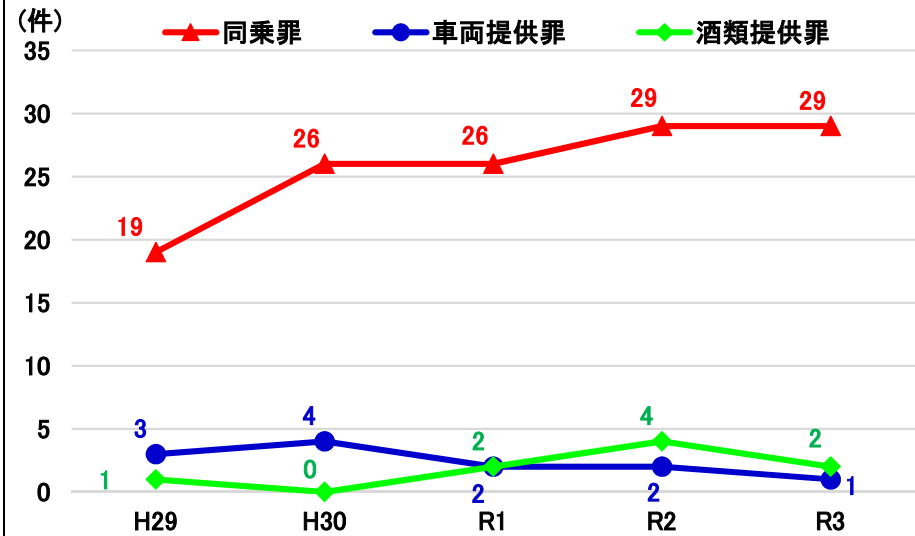
注1: 事故件数は、原付以上の運転者が第1当事者となったものである。
 2: 「死亡事故率」とは、飲酒の有無別の全事故件数のうち死亡事故件数の占める割合(死亡事故件数÷全事故件数×100)で算出しているが、便宜上、小数点第2位を四捨五入している。一方、倍率は、「((飲酒あり)死亡事故件数÷全事故件数)÷((飲酒なし)死亡事故件数÷全事故件数)」から算出しているため、小数点第2位を四捨五入した数値同士を割ったものとは数値が異なる。

飲酒運転の摘発状況の推移

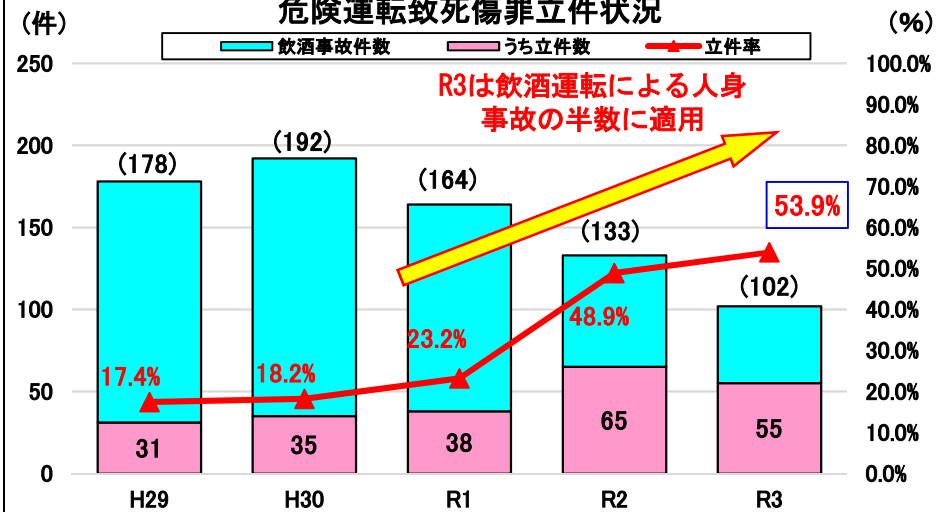


注: 「摘発件数」とは、「検挙件数」+「警告件数(政令数値未満)」をいう。

飲酒運転周辺者三罪の検挙状況の推移



危険運転致死傷罪立件状況

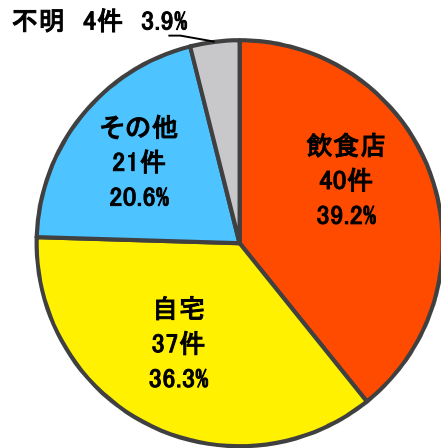


【令和3年の特徴】

- ・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、飲酒運転は4.7倍も死亡事故につながるリスクが高くなる。
- ・飲酒運転の摘発については、取組を強化しており、過去5年間で最多であった。また、飲酒運転をする車両に同乗する者(同乗罪)が多く検挙されている。
- ・飲酒運転により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3年は飲酒運転による人身事故の半数で危険運転致死傷罪を適用した。

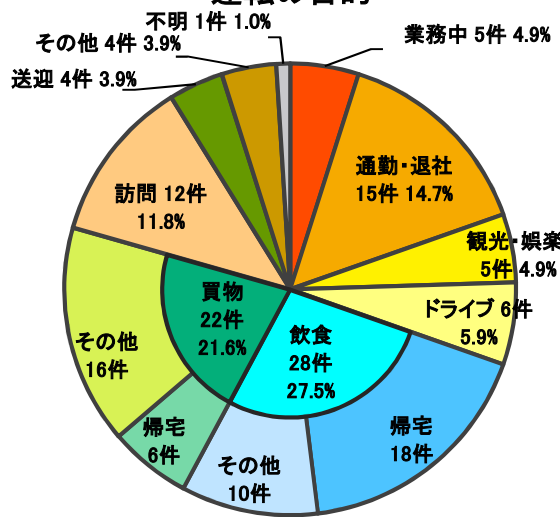
4-4 飲酒運転による交通人身事故の詳細分析(令和3年中)

飲酒運転者の飲酒先



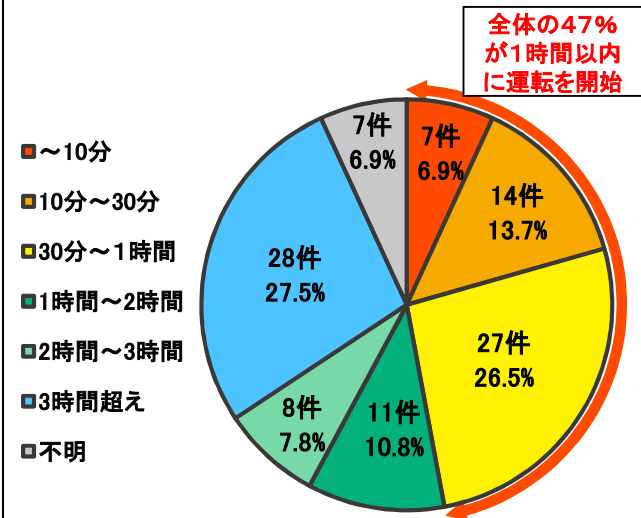
注：「その他」は、知人宅等を示す。

運転の目的

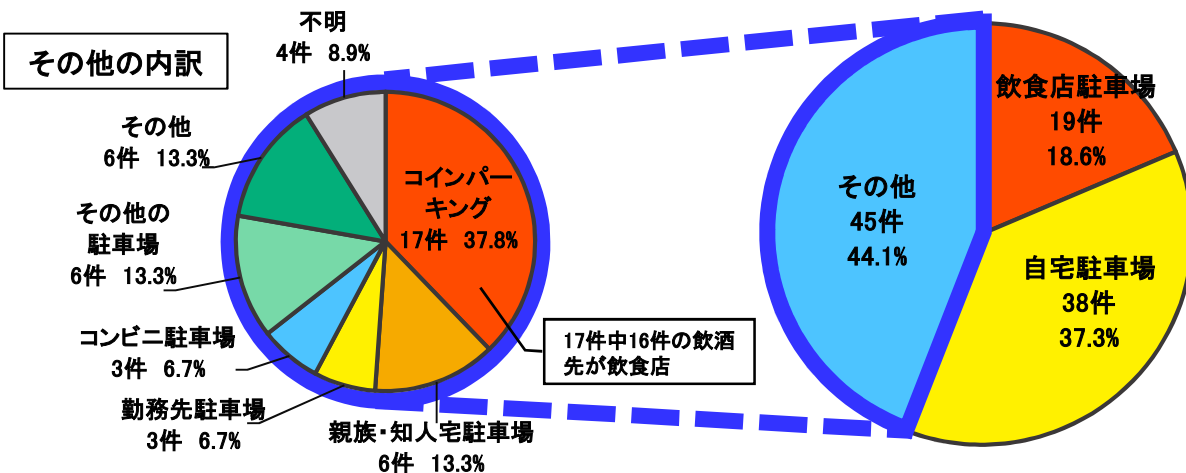


注：「その他」は、通院等を含む。

飲酒終了から運転開始までの経過時間



飲酒運転開始場所



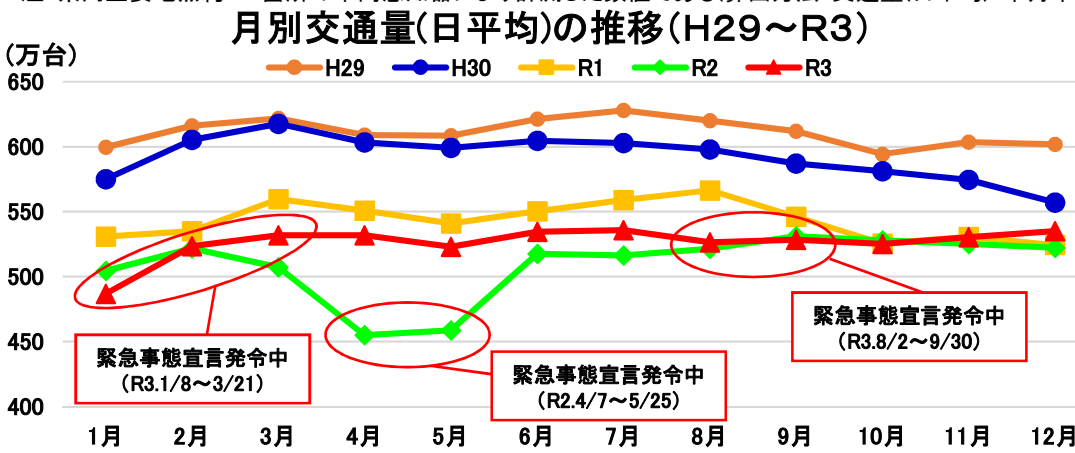
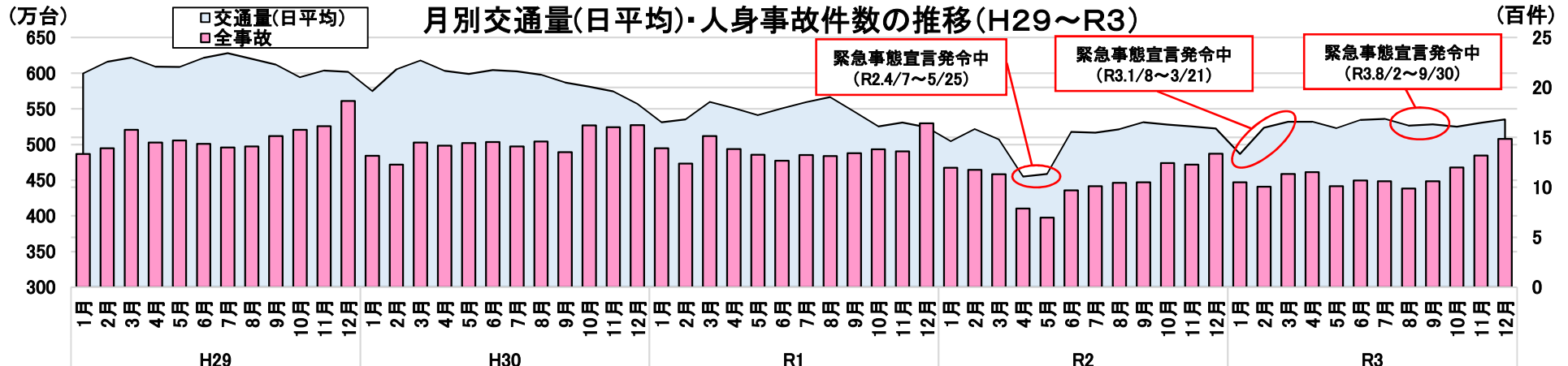
【飲酒運転に対する主な弁解】

- ・警察に見つからなければ大丈夫だと思った。
- ・事故を起こさなければ大丈夫だと思った。
- ・運転する距離が短いから大丈夫だと思った。
- ・時間が経過したのでアルコールは抜けたと思った。

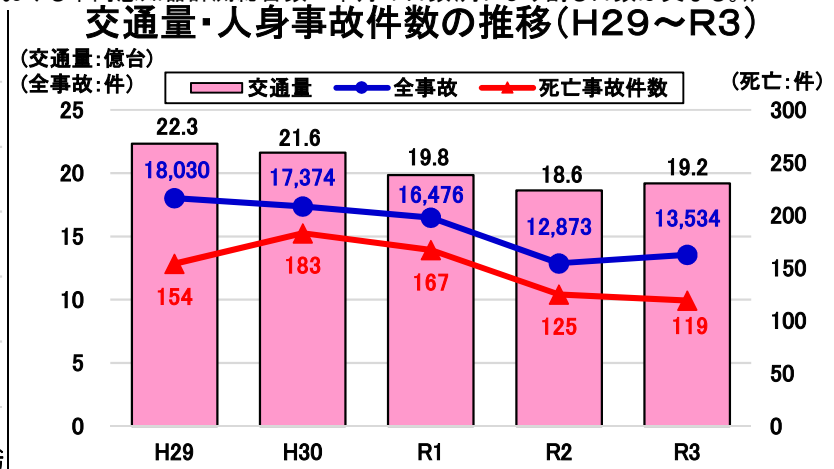
【令和3年の特徴】

- ・飲酒先は、飲食店又は自宅が多く、全体の大部分(75.5%)を占めている。
- ・運転開始場所は、飲食店駐車場、自宅駐車場、コインパーキングが全体の大部分(72.5%)を占めている。
- ・飲酒終了から運転開始までの経過時間のうち、1時間以内に運転を開始している者が約半数(47%)を占めている。
- ・飲酒運転に対する主な弁解は、「警察に見つからなければ大丈夫だと思った。」や「事故を起こさなければ大丈夫だと思った。」など自分本位の理由であった。

【特集】新型コロナウイルス感染症に伴う交通量・人身事故件数の推移(H29～R3)



年月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均
H29	599.7	616.1	621.8	609.1	608.6	621.4	628.0	620.0	611.9	594.3	603.5	601.9	611.4
H30	575.0	605.3	617.7	603.2	599.1	604.5	602.7	597.8	587.0	581.2	574.4	557.1	592.1
R1	531.0	535.2	559.7	551.0	540.9	550.3	559.0	566.5	546.1	525.5	530.7	524.4	543.4
R2	504.6	521.7	507.1	455.0	458.7	517.7	516.5	521.5	531.1	528.0	525.2	522.3	509.1
R3	486.8	523.4	531.8	532.0	522.9	534.5	535.8	526.5	528.4	525.1	530.4	535.0	526.1



	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
全事故	18,030	17,374	16,476	12,873	13,534
死亡事故	154	183	167	125	119
全事故に占める割合	0.9%	1.1%	1.0%	1.0%	0.9%
重・軽傷事故	17,876	17,191	16,309	12,748	13,415
全事故に占める割合	99.1%	98.9%	99.0%	99.0%	99.1%

・緊急事態宣言時の令和2年4月及び5月は令和元年同時期と比較すると交通量が大幅に減少。令和3年1月は令和元年同時期と比較すると大幅に交通量が減少したが、2月及び3月は微減。令和3年8月及び9月は令和元年同時期と比較すると交通量が微減であった。

・令和2年に新型コロナが日本で初めて確認される前の平成29年から令和元年までは、年間人身事故件数の減少率が約4%と小さかったが、令和2年は-21.9%(対令和元年比)、令和3年は-17.9%(同比)と減少率が大きくなっていることから、緊急事態宣言等の影響により交通量が減少したため、人身事故件数(全事故)の減少に影響を及ぼした可能性はあると考えられる。