

## 令和 3 年中の交通事故の特徴等

(「人と車」2022年3月号から)

### はじめに

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」2022年3月号掲載記事の要旨を紹介する。筆者は警察庁交通局交通企画課 芦野雄一(あしの・ゆういち)氏である。図はすべて本記事から引用した。

昨年の交通事故死者数は **2,636** 人で、昭和 23(1948)年以降の最少を 5 年連続で更新した。また、交通事故件数や負傷者数も引き続き減少している。令和 3 年から始まった「**第 11 次交通安全基本計画**」では、「令和 7 年までに 24 時間死者数を **2,000** 人以下、重傷者数を **22,000** 人以下にする」ことを目標に掲げている。

### ■ 交通事故の状況

令和 3 年の交通事故の状況は、**交通事故件数** 305,196 件(対前年△3,982 件、△1.3%)、うち**死亡事故**は 2,583 件(同△201 件、△7.2%)、**死者数**は 2,636 人(同△203 人、△7.2%)、**負傷者数**は 362,131 人(同△7,345 人、△2.0%)であった。

### ■ 交通事故死者・重傷者数の推移

#### ● 死者・重傷者数の推移

**交通事故死者数及び重傷者数**は、全年齢層、65 歳以上の高齢者のいずれも減少傾向にあり、令和 3 年は、全年齢層で**死者数**が 2,636 人(前年比△203 人、△7.2%)、**重傷者数**が 27,204 人(同△571 人、△2.1%)、65 歳以上の高齢者では、死者数が 1,520 人(同△76 人、△4.8%)、重傷者数が 10,020 人(同△585 人、△5.5%)となり、いずれも前年比で減少した。

しかしながら、65 歳以上の死者数が全年齢層に占める構成率は増加傾向にあり、令和 3 年は、死者数の **57.7%**を占めている。また、65 歳以上の重傷者数では、令和 3 年は前年より構成率が減少したものの、平成 23 年の **31.2%**と比較すると令和 3 年は **36.8%**と **5**ポイント以上増加している。

#### ● 月別交通事故死者数の推移

**月別死者数の推移**は、平成 28 年から令和元年までの 4 年間は総じて同様の傾向にあり、7 月以降増加傾向となっているが、令和 2 年については 9 月から、令和 3 年については 10 月から増加傾向となっている(次頁図 1)。

#### ● 状態別死者・重傷者数の推移

**状態別死者・重傷者数**はいずれも減少傾向にあるが、**自転車乗用中の重傷者数**のみ前年より増加した。令和 3 年の状態別の構成率を見ると、**死者数**は**歩行中**(35.7%)と**自動車乗車中**(32.6%)が大半を占めている。一方、重傷者数については状態別の構成率については、顕著な偏りは見られなかった(次頁図 2・図 3)。

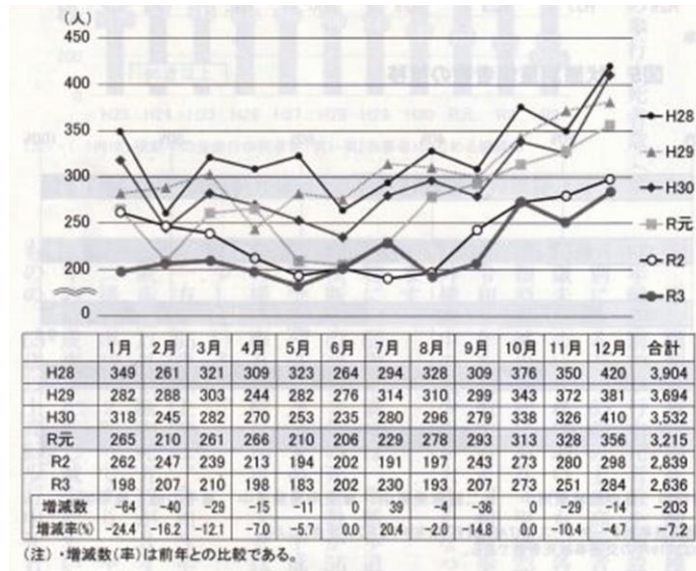


図1 月別交通事故死者数の推移

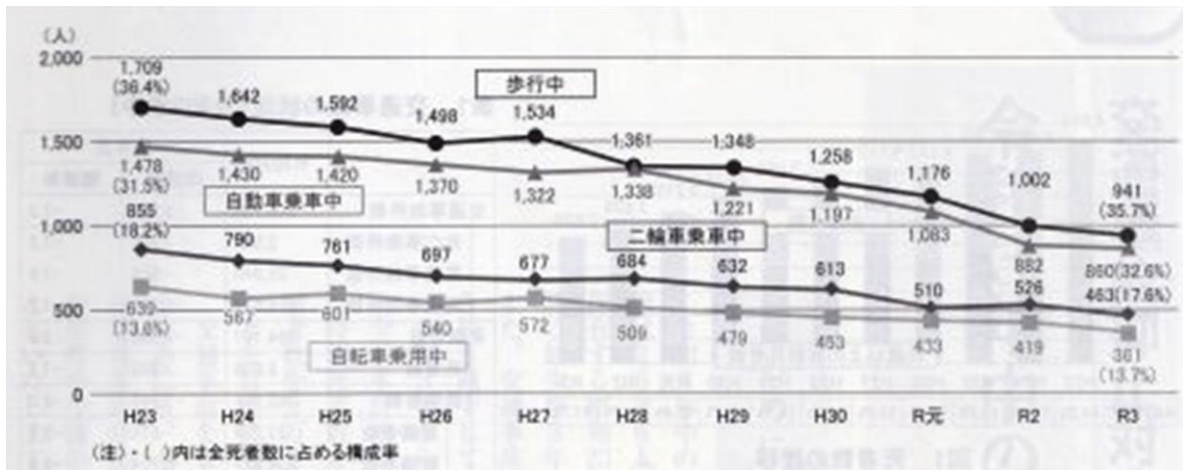


図2 状態別死者数の推移

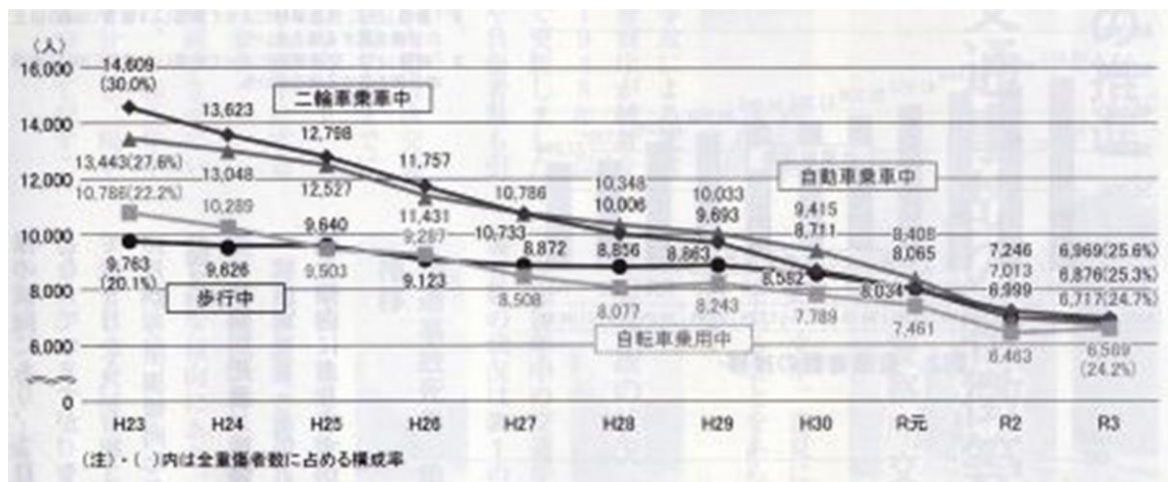


図3 状態別重傷者数の推移

● 国別・状態別 30 日以内死者数の構成比率比較(2020 年)

我が国の令和 2 年における状態別 30 日以内死者数は、歩行中が 1,203 人、自転車乗用中が 573 人で、全 30 日以内死者数の半数を占めており、主な欧米諸国と比較してもその割合は高くなっている(図 4)。

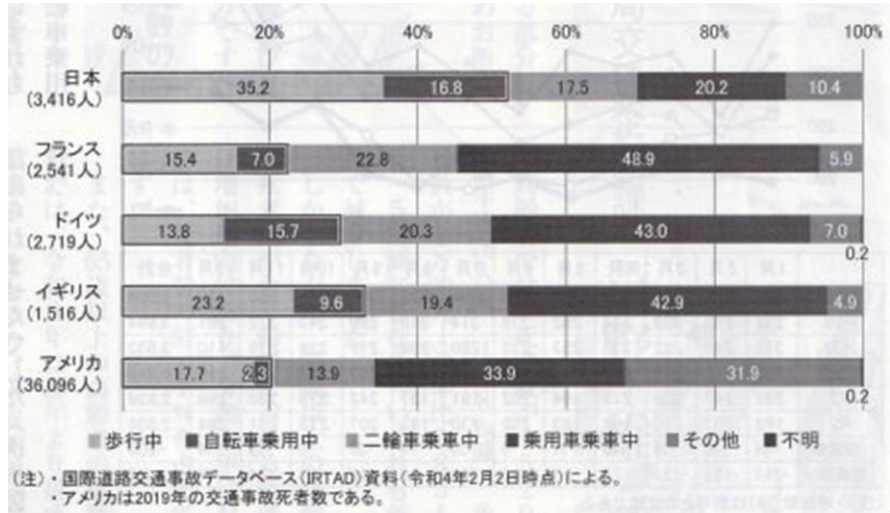


図4 国別状態別 30 日以内死者数の構成率比較(2020 年)

■ 歩行中死者の状況

● 歩行中死者数の推移

歩行中死者数(第 1・2 当事者)を年齢層別にみると、全体的に減少傾向にあり、令和 3 年の歩行中死者数は 65 歳以上で 693 人(前年比△17 人、△2.4%)、65 歳未満は 190 人(同△39 人、△17.0%)と、いずれも減少したが、全歩行中死者に占める 65 歳以上高齢者の構成率は、平成 23 年の 67.7%から令和 3 年の 78.5%と 10 ポイント以上増加しており、人口に占める高齢者の構成率の増加幅(平成 23 年 23.3%、令和 2 年 28.6%)よりも大きくなっている。

また、横断中の歩行中死者数(第 1・2 当事者)においても、歩行中死者数と同様に減少傾向にあるが、65 歳以上の高齢者の構成率では、横断中の歩行中死者数が歩行中死者数と比較して高く、令和 3 年の 65 歳以上の横断中死者数の構成率は 85.1%であり、平成 23 年の 73.7%より 10 ポイント以上増加している。

● 事故類型別歩行中死者数の推移

年齢層別の歩行中死者数を事故類型別にみると、全体的に減少傾向にあり、平成 23 年と令和 3 年を比較すると、横断歩道以外横断中の減少率が大きくなっている。特に、65 歳未満では、横断歩道以外横断中の令和 3 年の死者数が 56 人(構成率 29.5%)であり、平成 23 年の構成率と比較し 10 ポイント以上減少している。一方、65 歳以上では、令和 3 年の横断歩道以外横断中死者数が 341 人(同 49.2%)であり、平成 23 年と比較して減少しているものの、65 歳以上歩行中死者の約半数を占めている。

● 横断中事故における法令違反別歩行中死者数(令和 3 年)

横断中の歩行者(第 1・2 当事者)が死亡した事故における車両等の法令違反を構成率で見ると、横断歩道横断中事故では、横断歩行者妨害等違反が 66.5%を占め、横断歩道以外横断中事故では、安全運転義務違反が 65.5%を占めており、特に前方不注意の構成率が 46.3%と、大きくなっている(次頁図 5・図 6)。

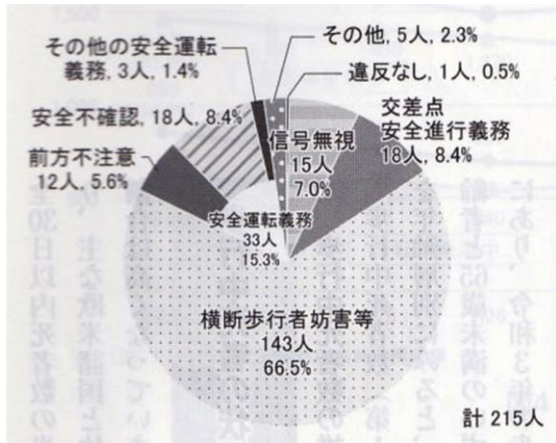


図5 横断歩道横断中事故における車両等の法令違反別歩行中死者数(1・2当)[令和3年]

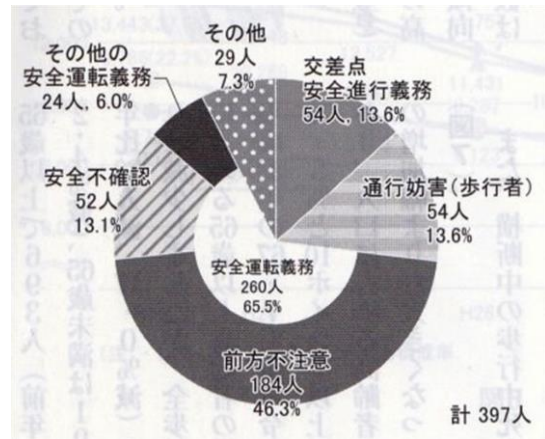


図6 横断歩道以外横断中事故における車両等の法令違反別歩行中死者数(1・2当)[令和3年]

また、歩行者の法令違反を年齢層別にみると、横断歩道横断中の事故では、65歳以上高齢歩行者と65歳未満の歩行者の構成率に大きな差は見られないが、横断歩道以外横断中事故では、65歳以上の歩行者に横断違反(横断歩道外横断、走行車両の直前・直後の横断、その他の横断違反)が多く認められ、中でも走行車両の直前・直後の横断違反が31.1%と、65歳未満における構成率17.9%と比較して10ポイント以上多くなっている(図7・図8)。

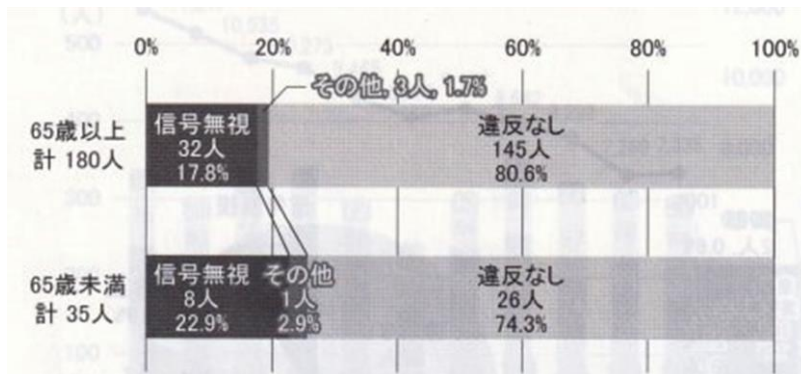


図7 歩行者(1・2当)の横断歩道横断中事故における歩行者の年齢層別法令違反別死者数比較[令和3年]

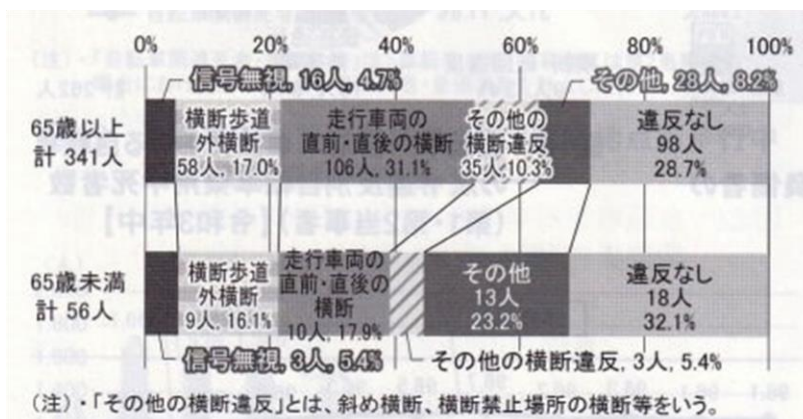


図8 歩行者(1・2当)の横断歩道以外横断中事故における歩行者の年齢層別法令違反別死者数比較[令和3年]

現在、歩行者優先と正しい横断の徹底に向けた取り組みとして、運転者及び歩行者双方に対する交通安全教育や広報啓発のほか、横断歩行者等妨害等に対する的確な指導取締り等を行っているところであり、引き続き取り組みを推進していく必要がある。

## ■ 自転車乗用中死者の状況

### ● 相手当事者別自転車乗用中死者数(第1・2当事者)の推移等

自転車乗用中の死者数(第1・2当事者)は減少傾向にあるものの、年齢層別でみると、65歳以上の構成率は増加傾向にある。

令和3年中の相手当事者別では、対自動車が262人で最も多く(構成率73.0%)、次いで自転車単独が83人(同23.1%)となっている。

また、対自動車事故における自転車乗用中死者の自転車側の法令違反別では、約7割に何らかの法令違反があり、信号無視、一時不停止及び交差点安全進行等の交差点関連の違反が多いことから、自転車に関する基本的な交通ルールの周知や全ての年齢層に対する自転車安全教育の推進を図るとともに、実効性のある指導警告や悪質・危険な交通違反への取締りの強化を図っていく必要がある(図9)。

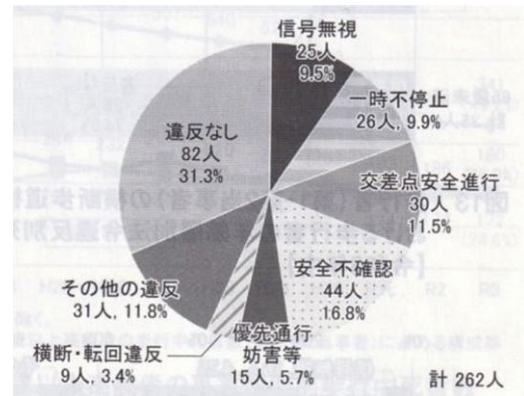


図9 自転車対自動車事故における自転車の法令違反別自転車乗用中死者数(1・2当)  
[令和3年]

### ● ヘルメット非着用の人身損傷主要部位比較及び非着用率

ヘルメット非着用の自転車乗用中死者・負傷者の人身損傷主部位をみると、頭部が死者のうち58.0%と半数以上を占めており、負傷者は11.3%である。頭部を保護することが重要であることが分かる。しかし、ヘルメットの非着用者率(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)は年々改善傾向にあるものの、依然として高く、最も良好な中学生においても59.5%と半数以上が着用していない。

自治体によっては、自転車条例等が制定され、道路交通法で努力義務が課されている幼児・児童のみならず、全ての年齢層の自転車利用者に対するヘルメットの着用を義務付けているところもあり、引き続き全ての年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメット着用を推奨していく必要がある。

## ■ 児童(小学生)の交通事故の発生状況

児童の死者・重傷者数は年々減少傾向にあるが、令和3年中は709人と、前年より72人増加した。令和3年中の状態別では、歩行中が424人(構成率59.8%)と最も多く、次いで自転車乗用中が235人(同33.1%)となっている。

歩行中児童の死者・重傷者を通行目的別でみると、登下校中が約4割を占めており、特に下校中が27.6%と高くなっている(図10)。

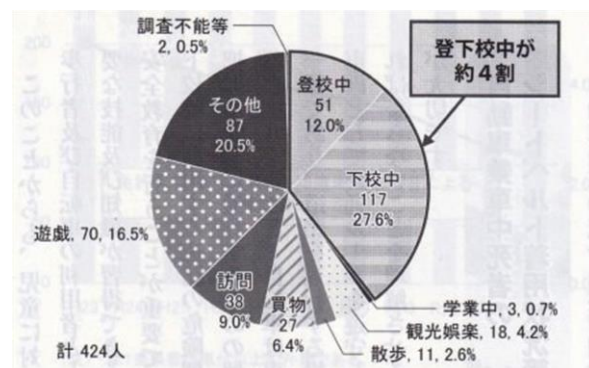


図10 歩行中児童(小学生)の通行目的別死者・重傷者数[令和3年]

また、自転車乗用中の死者・重傷者数を事故類型別で見ると、児童と児童以外の自転車利用者を比較した場合、児童では**出会い頭事故**の構成率が71.3%と高くなっている(図11)。

さらに、**法令違反別**で児童と児童以外を比較すると、児童では**一時不停止違反**の構成率が16.1%と高く、違反なしが22.6%と低くなっている(図12)。

このことから、児童に対して、歩行者及び自転車利用者として必要な技能及び知識が習得できる交通安全教育を行うことが重要であり、下校時に利用する危険箇所の把握や安全に通行するための留意事項を指導すること、自転車は車両の一種であり、道路を通行する場合は車両として交通ルールを遵守しなければならないことを理解させることが大切である。

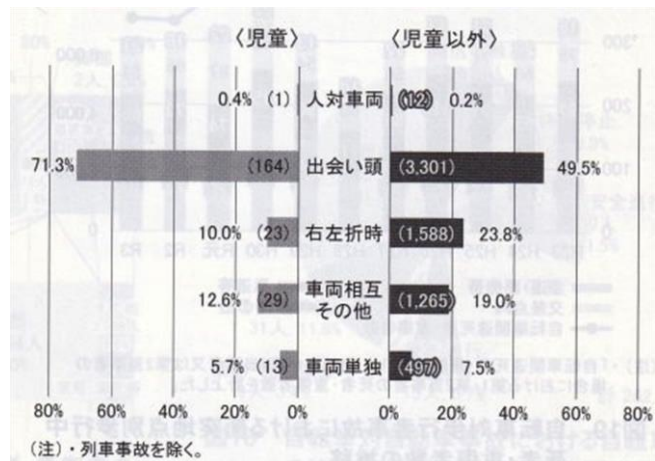


図11 自転車乗用中児童(小学生)の事故類型別死者・重傷者数(1・2当)[令和3年]

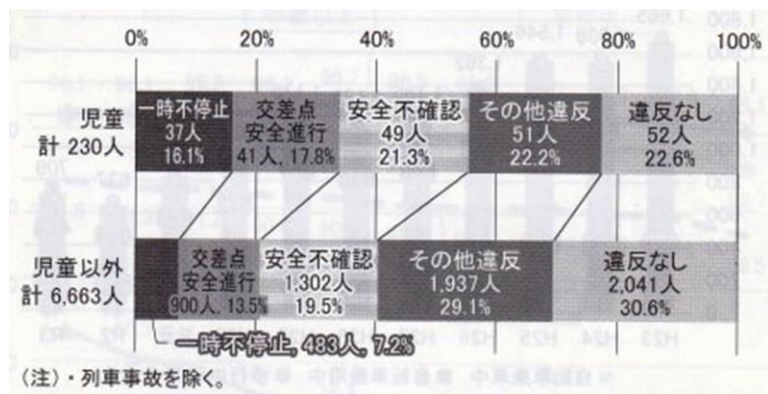


図12 自転車乗用中児童(小学生)の法令違反別死者・重傷者数(1・2当)[令和3年]

### ■ 高齢運転者による死亡事故の発生状況

75歳以上の高齢運転者が第1当事者となる死亡事故件数は、免許人口10万人当たりで令和3年に5.7件発生しており、平成23年11.4件の半数になっているが、75歳未満運転者の2倍以上発生しており、その傾向に大きな変化はない。

自動車運転者による事故類型別の死亡事故を年齢層別にみると、75歳以上の高齢運転者では、車線逸脱事故である**正面衝突等**(正面

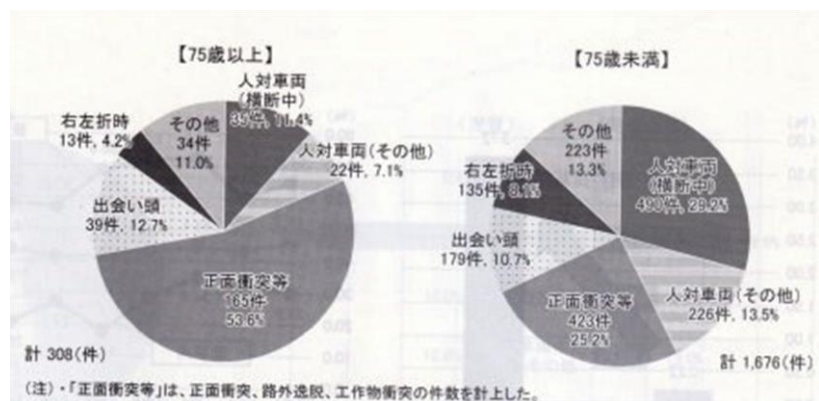


図13 自動車運転者による年齢層別死亡事故の事故類型別比較[令和3年]

衝突、路外逸脱、工作物衝突の件数を合算)の構成率が53.6%と高く、75歳未満の25.2%の2倍以上となっている(前頁図13)。

また、人的要因別で比較すると、75歳以上の高齢運転者では、**操作不適**の構成率が33.1%と高く、ハンドルの操作不適やブレーキとアクセルの踏み間違いが多くを占めている(図14)。

よって、高齢運転者に対しては、安全な運転に必要な技能・知識を再確認させるため、通行の態様に応じた参加・体験・実践型の講習会等を実施し、安全運転の確保に努めていく必要がある。

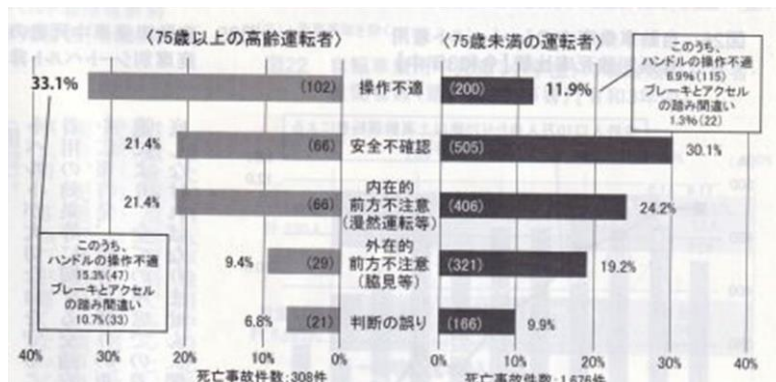


図14 自動車運転者による年齢層別死亡事故の人的要因比較 [令和3年]

### ■ 飲酒運転による交通事故の状況

令和3年中の飲酒運転による死亡事故件数は152件(平成24年比△106件、△41.1%)、重傷事故件数は288件(同△228件、△44.2%)となり、減少傾向が続いているが、令和3年の交通事故発生件数に占める死亡事故の割合をみると、約9.1倍である。図15は第1当事者が原付以上の件数である。「飲酒死亡・重傷事故」とは、第1当事者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能のいずれかに該当する場合の死亡・重傷事故をいう。

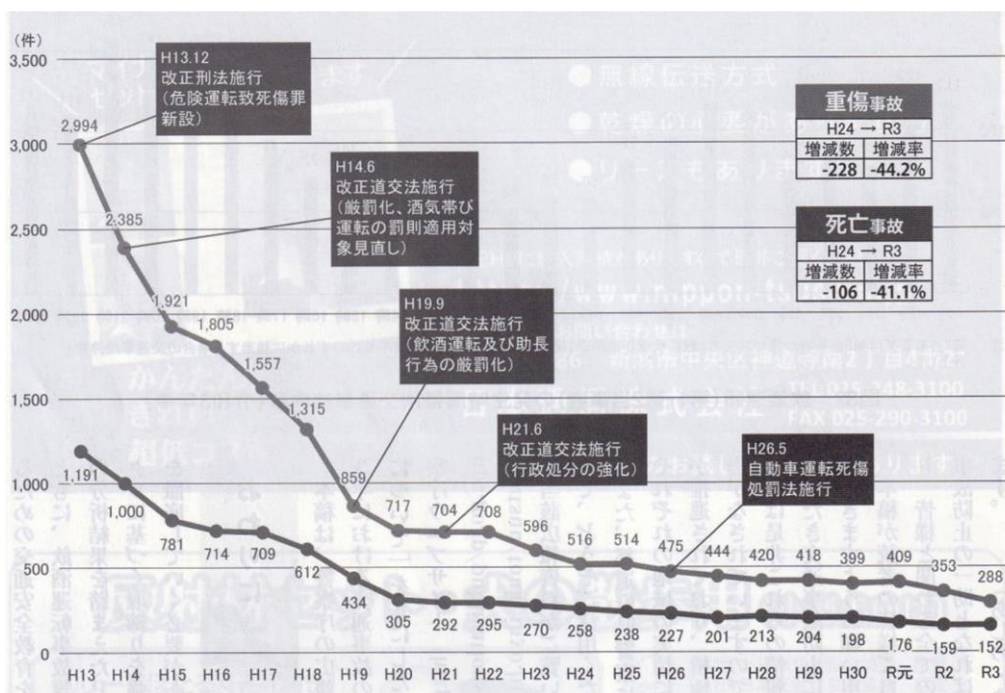


図15 飲酒死亡・重傷事故件数の推移

また、第1当事者又は第2当事者が飲酒運転の交通事故を発生時間帯別にみると、夕方から夜間にかけての発生が多いものの、日中の時間帯も一定数発生している（図16）。

飲酒運転については、平成13年以降、累次的に厳罰化が進められてきたが、依然として飲酒運転による交通事故は発生しており、昨年6月には、千葉県八街市において児童5名が被害に遭う痛ましい事故が起きた。

飲酒運転の根絶に向けて各種対策を実施しているが、引き続き、飲酒運転の危険性・実態等の積極的な広報啓発や、飲酒が運転等に与える影響について理解を深めるための交通安全教育を進めるための交通安全教育を推進するとともに、飲酒運転事故等の発生実態の分析結果を踏まえたPDCAサイクルに基づく取締りを強化し、取り組みを徹底していく必要がある。

図16は第1当事者又は第2当事者が原付以上で、飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能のいずれかに該当する場合の交通事故件数である。

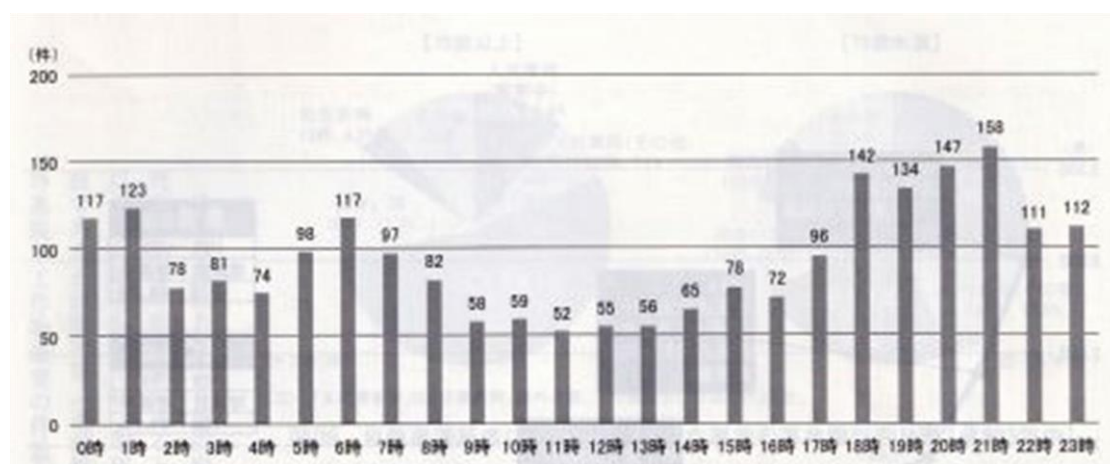


図16 飲酒運転(1・2当)の発生時間帯別交通事故件数[令和3年]

## おわりに

本稿は、警察庁の広報資料「令和3年における交通事故の発生状況等について」を基にしたもので、下記の警察庁ウェブサイトで当該広報資料を見ることができるので、活用されたい。

<https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/toukeihyo.html>

また、都道府県警察においても、それぞれの地域の実情に応じた取り組みが推進されており、積極的な情報発信がなされているので、是非これらの情報を活用し交通事故防止に役立てていただきたい。

以上