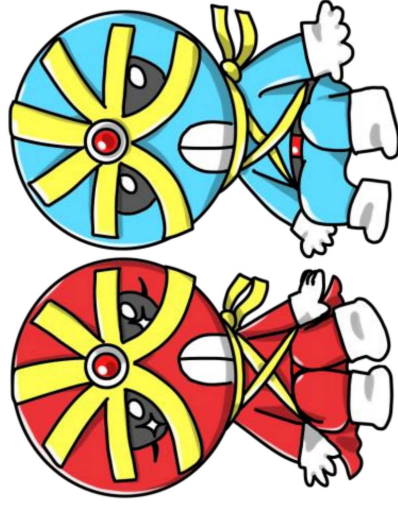
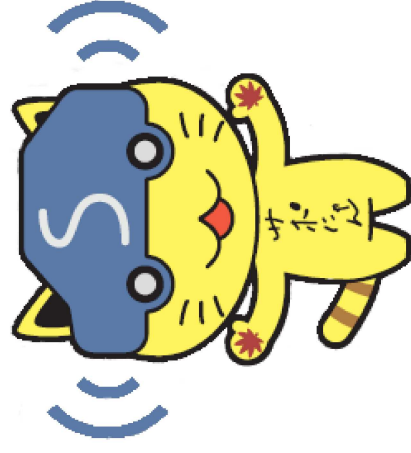


令和2年中の交通死亡事故の主な特徴



広島県警察 反射材活用促進キャラクター
「キラリ☆ウーマン」「キラリ☆マン」

広島県警察本部
交通部交通企画課
令和3年2月



安全運転サボート車普及啓発協議会
キャラクター「サボにゃん」

目次

1 交通事故の推移	-----3
2 交通事故死者数の推移	-----4
3 交通死亡事故の特徴（年齢層別）	-----5
4 交通死亡事故の特徴 （状態・事故類型別）	---6
5-1 歩行者の死亡事故（推移）	-----7
-2 歩行者の死亡事故 （事故類型・昼夜・年齢層別）	-----8
-3 歩行者の死亡事故 （車両の前照灯・歩行者の反射材等）	---9
-4 横断歩行者の死亡事故（横断方向）	----10
6 高齢者死者数 （年齢層・状態別の推移）	--11
7 高齢運転者による死亡事故	-----12

8 自転車の交通	-----13
9 飲酒事故	-----14
10 危険認知速度と死亡事故率	-----15
11 市区町別死亡事故発生状況	-----16

注1）数値は、単位未満で四捨五入してあるため、合計等が内訳の数値と一致しない場合がある。
注2）資料中の数値は、推移等で年数を表示している場合の他は、令和2年中の数値を表す。

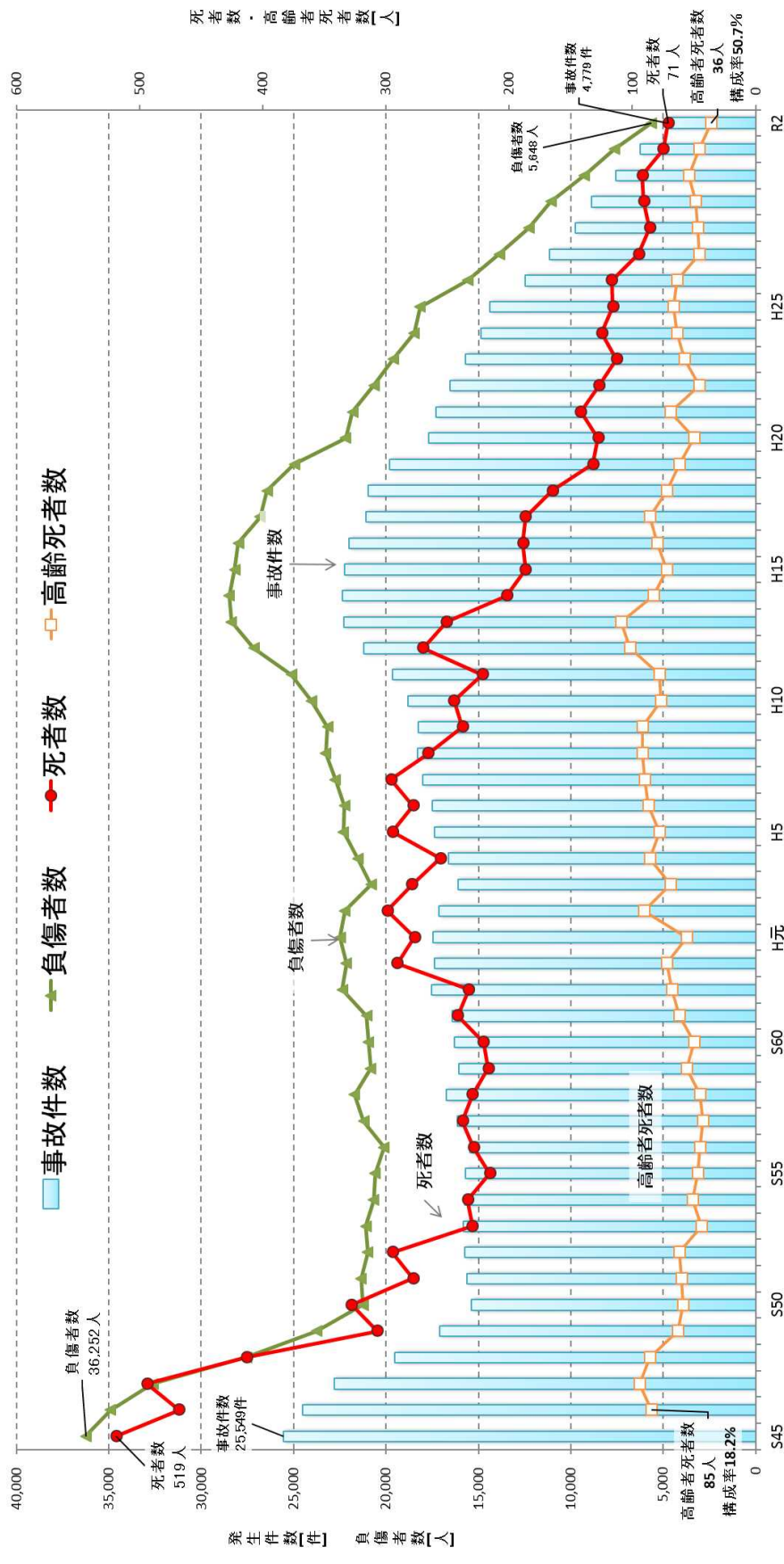
＜令和3年 広島県交通安全年間スローガン＞
ゆとりある 心と車間の デイスタンス

1 交通事故の推移

令和2年の交通事故死者数は71人で、前年比4人減少し、昭和23年以降の統計で最少を2年連続で更新した。

65歳以上の高齢者死者数は、全死者数の約半数の36人で、前年比10人減少し、昭和46年以降の統計で最少を記録した。

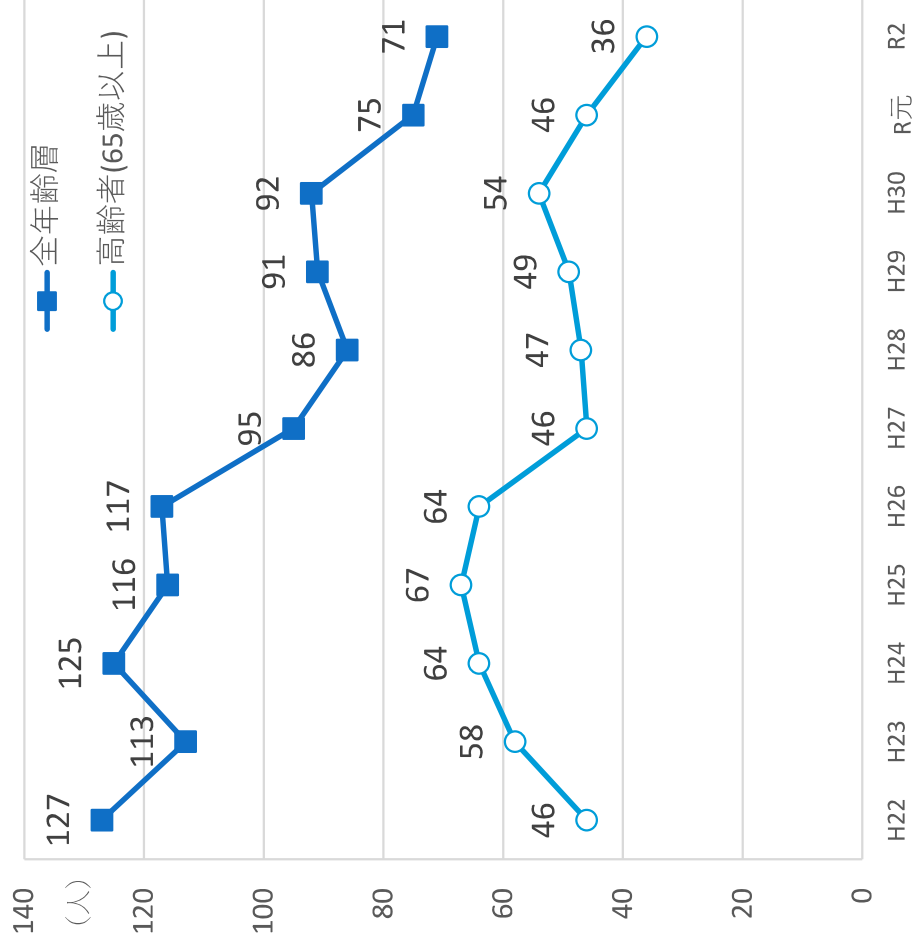
広島県の交通事故の推移（昭和45年以降）



2 交通事故死者数の推移

- 令和2年中の交通事故死者数は2年連続で減少し、10年前と比較して44.1%減少した。
- 全死者数に占める高齢者死者数の割合は、過去最高を記録した前年と比較して10.6ポイント減少した。

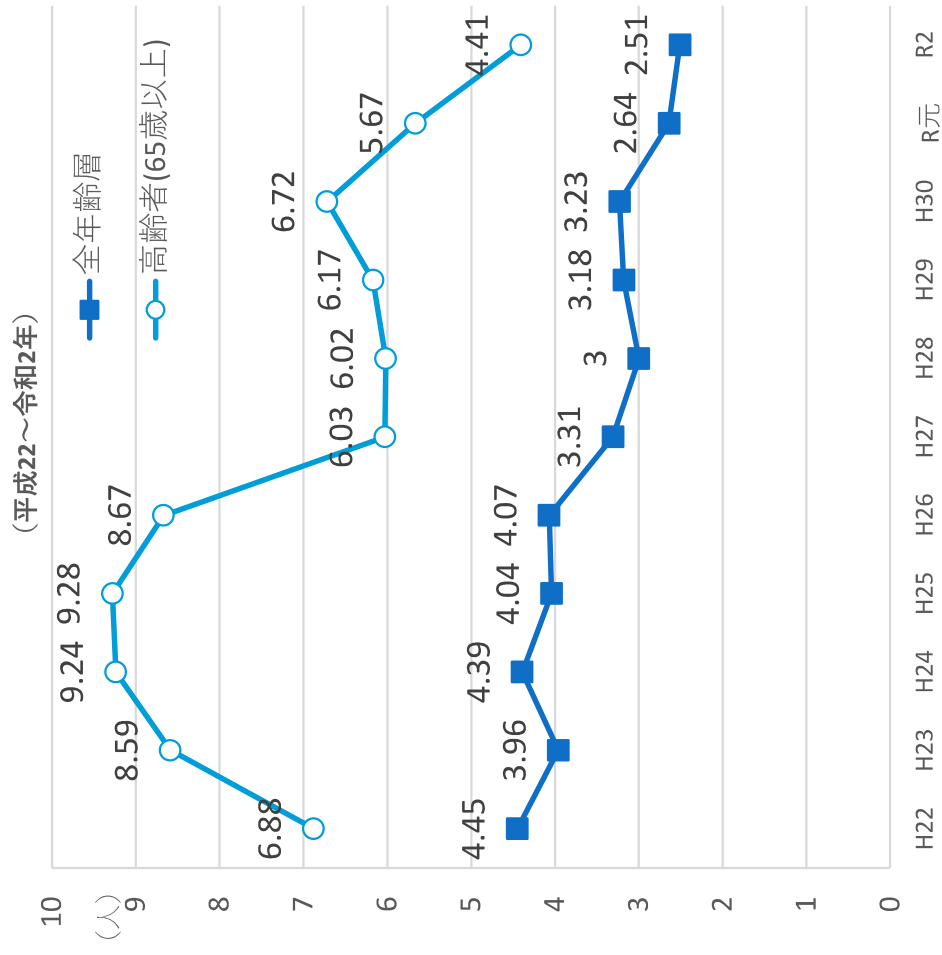
交通事故死者数の推移（平成22～令和2年）



	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
高齢者構成率	36.2%	51.3%	51.2%	57.8%	54.7%	48.4%	54.7%	53.8%	53.7%	61.3%	50.7%

- 令和2年中の人口10万人当たりの死者数は、10年前と比較して、全年齢層では43.6%、65歳以上は35.9%減少している。
- 65歳以上が全年齢層より多く、令和2年は約1.8倍。

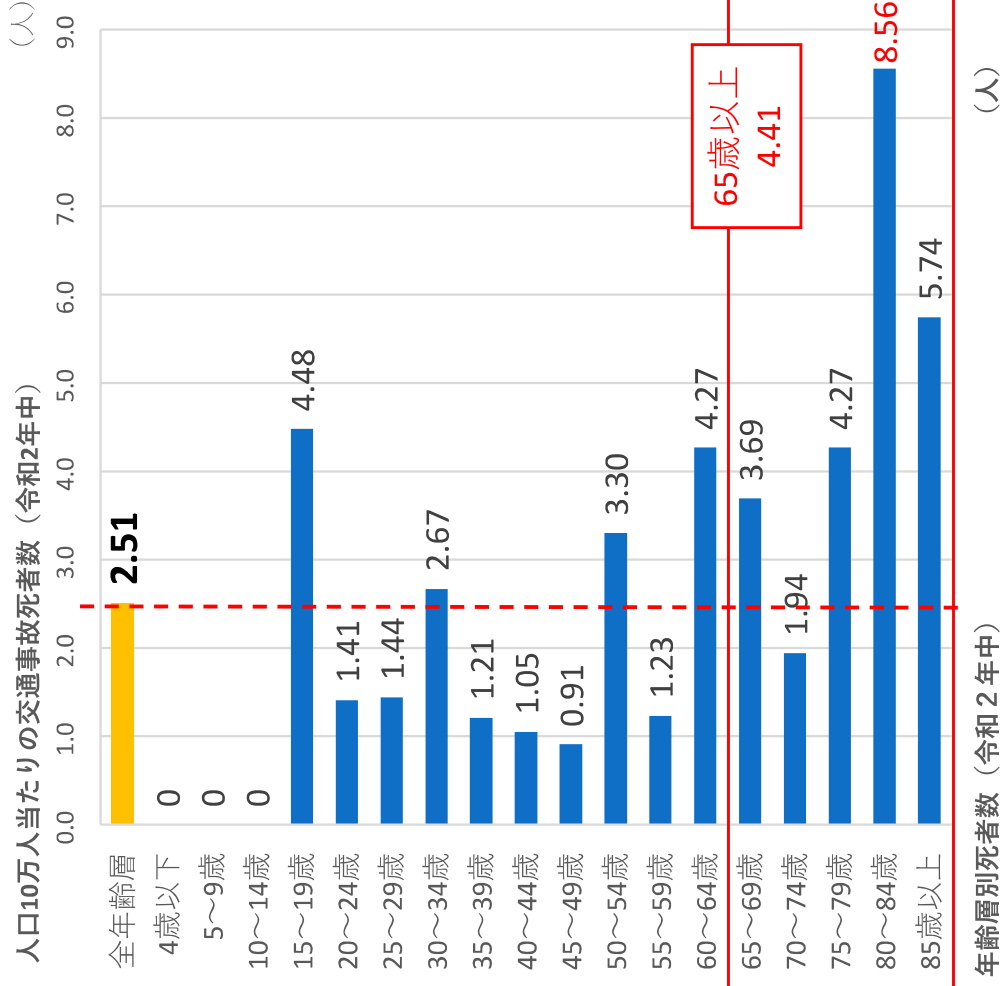
人口10万人当たりの交通事故死者数の推移（平成22～令和2年）



注) 算出に用いた人口は、H25までは各年3月末の住民基本台帳人口、H26以降は各年1月1日現在。

3 交通死亡事故の特徴（年齢層別）

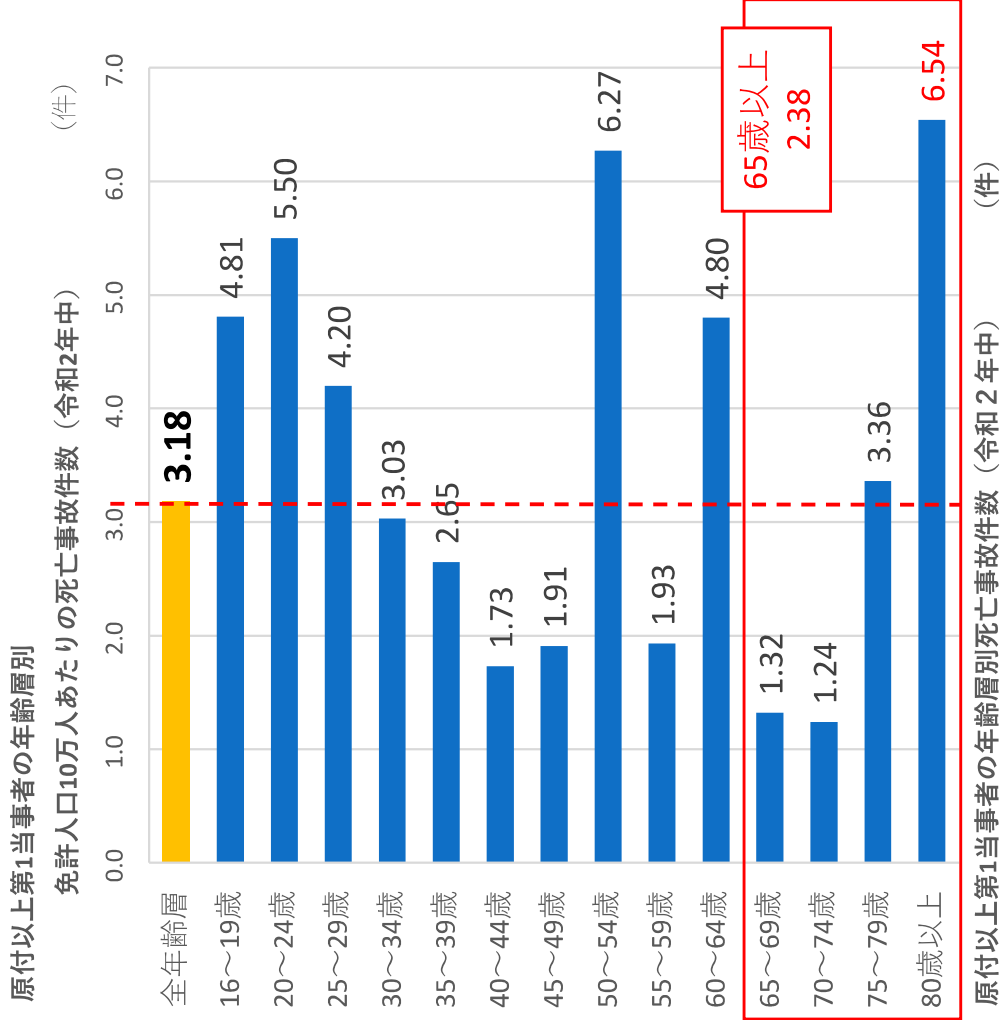
- 人口10万人当たりの死者数を年齢層別にみると、80～84歳の死者数が最も多く、全年齢層の約3.4倍高い。



4以下	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49
0	0	0	6	2	2	4	2	2	2
50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85以上	総計	
6	2	7	7	4	7	10	8	71	

注）算出に用いた人口は、令和2年1月1日現在の住民基本台帳人口。

- 免許人口10万人当たりの死亡事故件数を年齢層別にみると、80歳以上運転者が全年齢層の約2倍である。

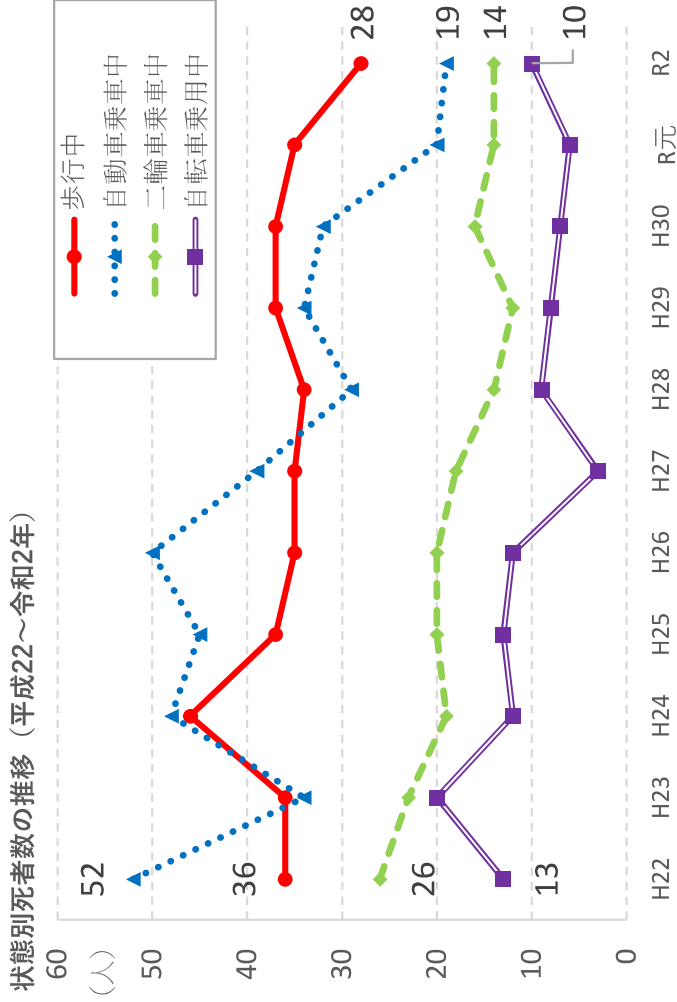


原付以上第1当事者の年齢層別	16-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54
1	6	5	4	4	3	4	11	
55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80以上	総計		
3	7	2	2	3	4	59	5	

注）算出に用いた運転免許人口は、令和2年12月末の免許人口で、運転免許課資料による。

4 交通死亡事故の特徴（状態・事故類型別）

- 平成28年以降，各年とも歩行中死者数が最も多い。
歩行中死者数は大きな減少が見られずほぼ横ばいに推移している。
- 令和2年は自転車乗用中死者数が前年比4人増加した。

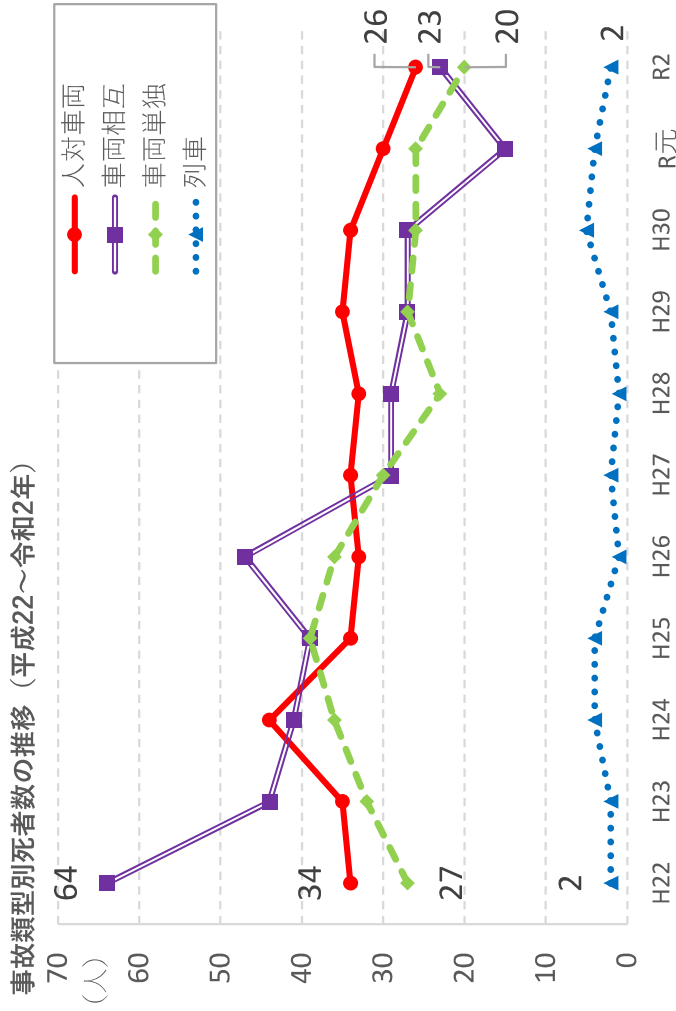


	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R 2
歩行中	36	36	46	37	35	35	34	37	37	35	28
自動車	52	34	48	45	50	39	29	34	32	20	19
二輪車	26	23	19	20	20	18	14	12	16	14	14
自転車	13	20	12	13	12	3	9	8	7	6	10

注1）状態別とは当事者の事故当時の状態をいい，「乗車（用）中」とは運転中と同乗中の合計をいう。「自動車」とは，道路交通法施行規則に定める大型自動車，中型自動車，準中型自動車，普通自動車，大型特殊自動車及び小型特殊自動車をいう。以下同じ。

注2）その他（道路外にいた者等）の状態別は除く。

- 人対車両が横ばいに推移しており，うち横断中が多くを占めている。
- 令和2年の車両相互による死者数は10年前から約6割減少したが，前年と比べると8人増加した。



	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
人対車両	26	21	38	22	24	21	19	26	27	22	19
横断中	8	14	6	12	9	13	14	9	7	8	7
正面衝突	23	11	15	13	14	17	13	8	7	2	7
追突	10	9	5	3	6	1	3	3	3	4	4
出合頭	17	13	13	12	12	3	8	8	6	6	6
右左折時	10	7	3	7	11	5	3	5	6	2	2
その他衝突	4	4	5	4	4	3	2	3	5	1	4
車両単独	27	32	36	39	36	30	23	27	26	26	20
列車	2	2	4	4	1	2	1	2	5	4	2
総計	127	113	125	116	117	95	86	91	92	75	71

5-1 歩行者の死亡事故（推移）

歩行中死者数は平成22年以降ほぼ横ばいに推移している。

令和2年中、歩行中死者数は前年比で7人減少し、全死者数に占める歩行中死者数の割合は4年ぶりに4割を切った。

事故類型別 歩行中死者数の推移（平成22～令和2年）

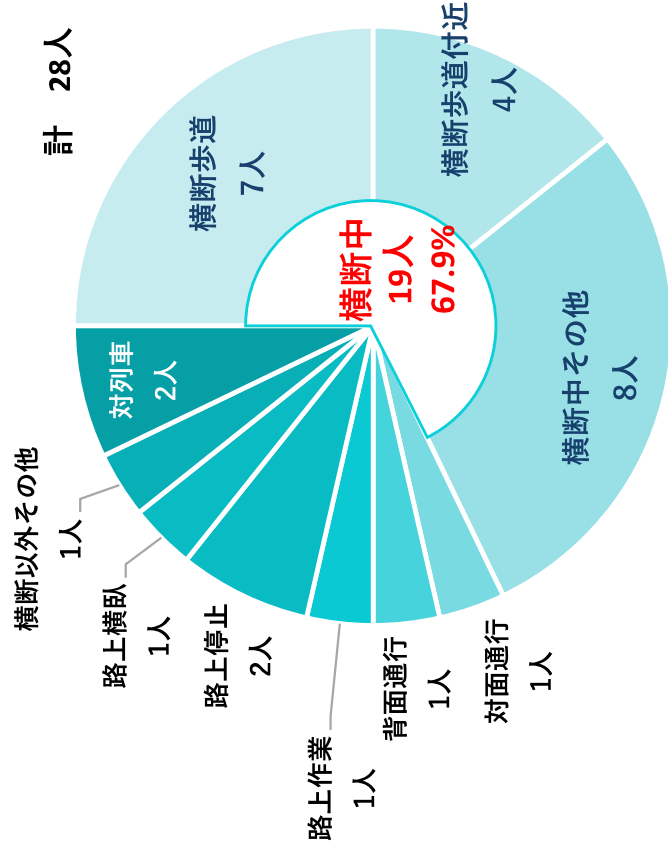
														〔人〕	
														H22	前年比
全死者数														127	
歩行中死者数														36	-4
人対車両														34	-7
横断中														26	-3
小計														10	-2
横断歩道														10	0
横断歩道付近														3	3
横断歩道橋付近														0	0
その他														13	0
横断以外														8	-5
小計														14	-1
対面通行														1	0
背面通行														3	0
路上遊戯														0	0
路上作業														0	0
路上停止														0	2
路上横臥														0	0
その他														4	-3
人対列車														2	-2
人対車両、列車以外														0	-2
歩行中以外死者数														91	3
歩行中死者率[%]														28.3	-7.3 pt
横断中死者率[%]														20.5	-1.2 pt
横断歩道横断中死者率[%]														7.9	0.6 pt

注1) 「歩行中死者率」「横断中死者率」「横断歩道横断中死者率」は、各年の全死者数に占める「歩行中」「横断中」「横断歩道横断中」それぞれの死者の割合。

注2) 人対車両、列車以外の歩行中死者とは、車両相互や車両単独事故に巻き込まれた道路上の歩行中死者をいう。

5-2 歩行者の死亡事故（事故類型・昼夜・年齢層別）

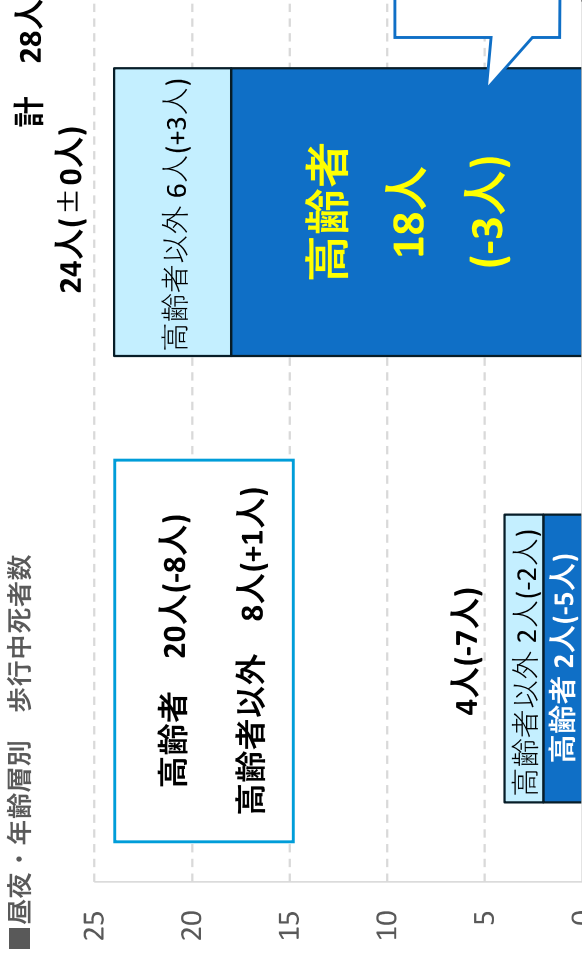
■ 事故類型別歩行中死者数



令和2年中の歩行中死者数28人のうち、横断中の死者数が19人と約7割を占めている。

付近に横断歩道のない場所を横断中の歩行中死者数が8人で、歩行中死者数の多くを占める。

■ 昼夜・年齢層別 歩行中死者数



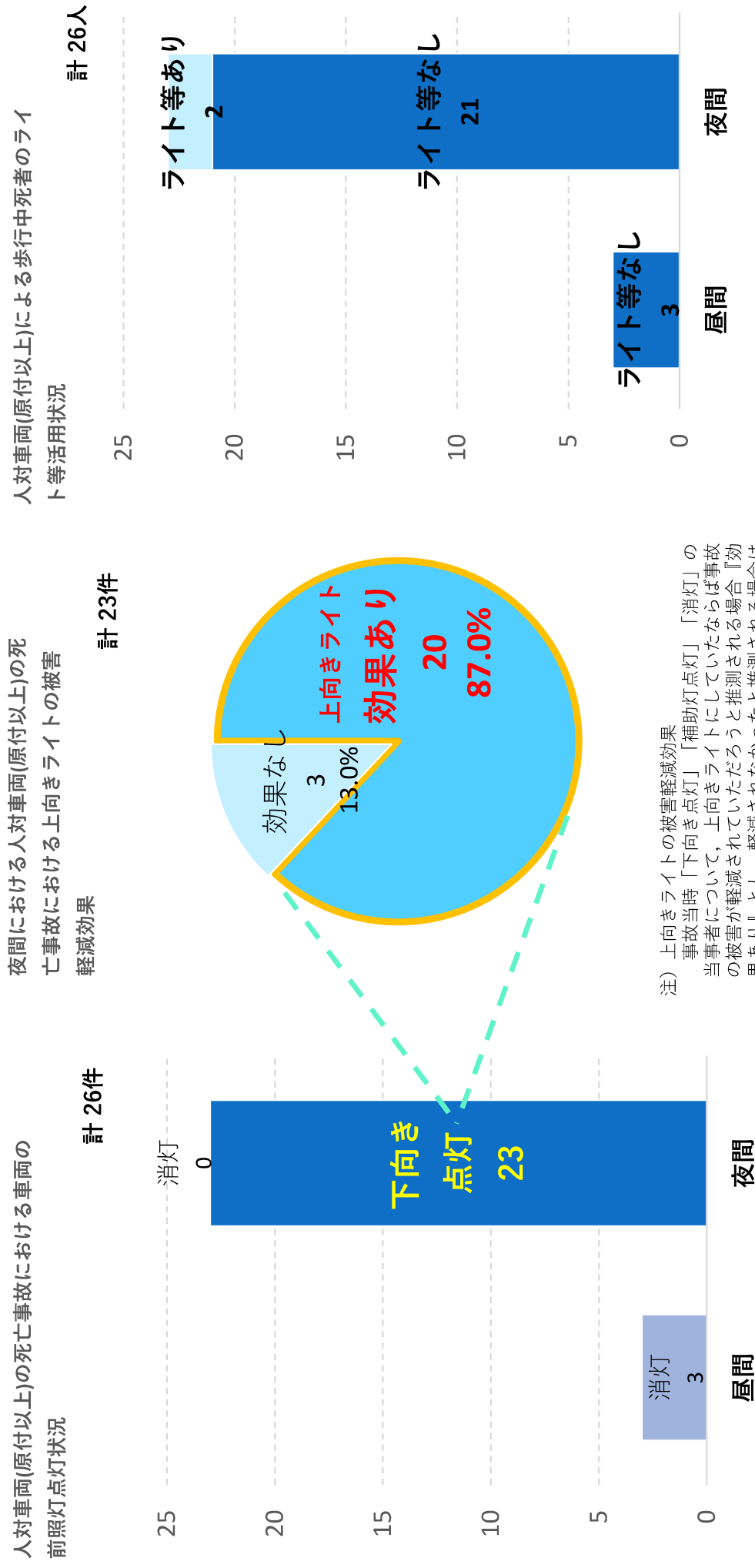
歩行中死者28人のうち、夜間の歩行中死者が24人で昼間の6倍となる。

夜間の歩行中死者の約8割（24人中18人）が高年齢者であり、特に75歳以上の高年齢者が多い。

注）括弧内は前年比を表す。

5-3 歩行者の死亡事故（車両の前照灯・歩行者のライト等）

- 夜間の人対車両死亡事故において上向きライトを使用している当事者はいなかった。
- 夜間の人対車両死亡事故のうちの約9割が、車両の前照灯が上向きであれば被害が軽減されたと推測される。
- 夜間の人対車両による歩行中死者のうち、ライト等を活用していたのは2人のみであった。

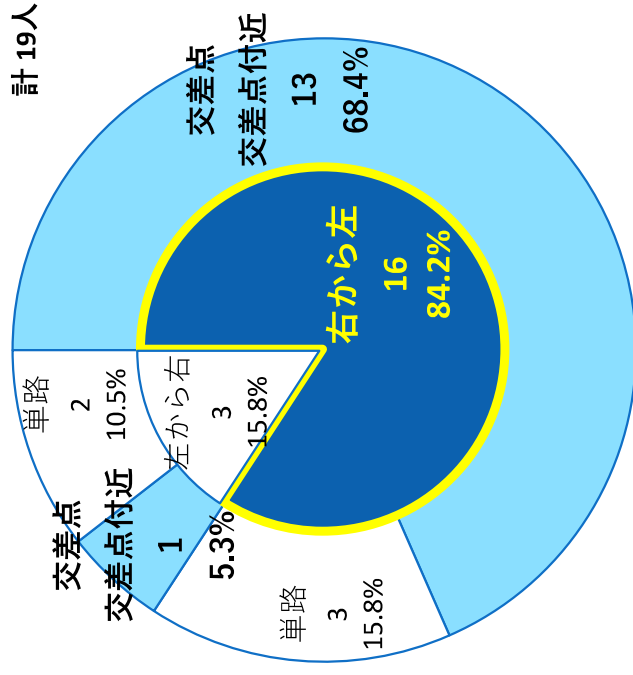


注) 上向きライトの被害軽減効果
事故当時「下向き点灯」「補助点灯」「消灯」の当事者について、上向きライトにしていたならば事故の被害が軽減されたと推測される場合『効果あり』とし、軽減されなかったと推測される場合は『効果なし』としている。効果の基準は現場臨場警察官が交通状況、道路環境等から客観的に判断している。

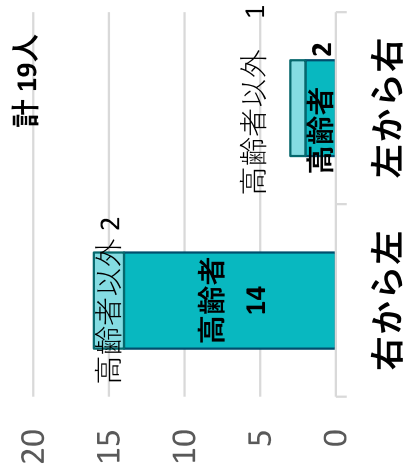
5-4 横断歩行者の死亡事故（横断方向）

- 横断歩行者の死亡事故は、車両から見て歩行者が右からの横断が多く、左からの横断の約5倍となる。横断中の死者19人中16人が高齢者である。

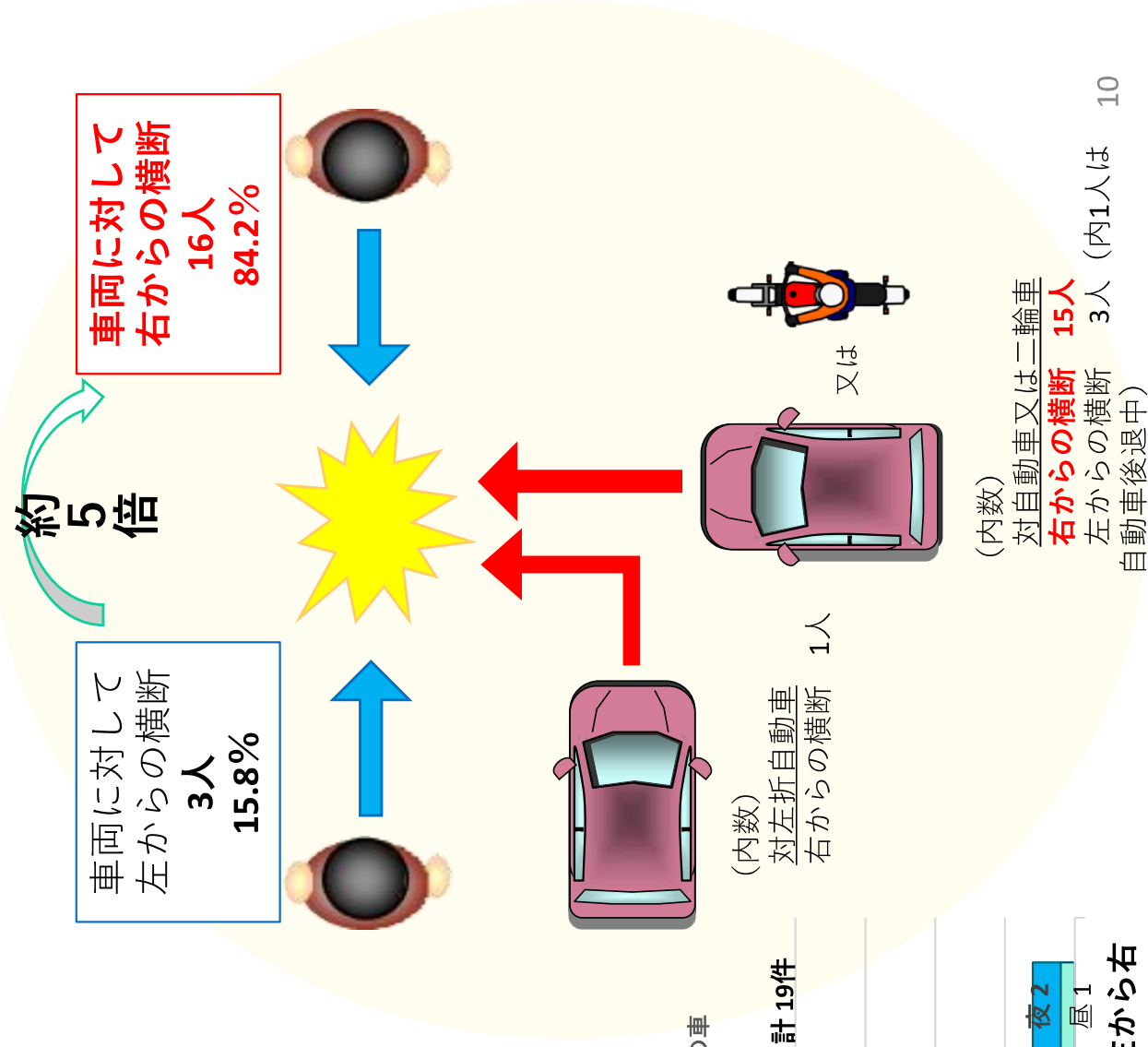
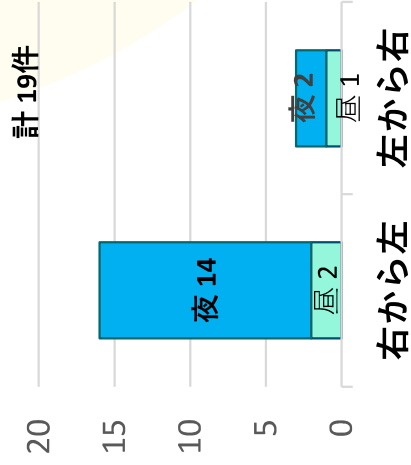
横断歩行中死者の車両から見た横断方向



年齢層別の横断歩行中死者の
車両から見た横断方向



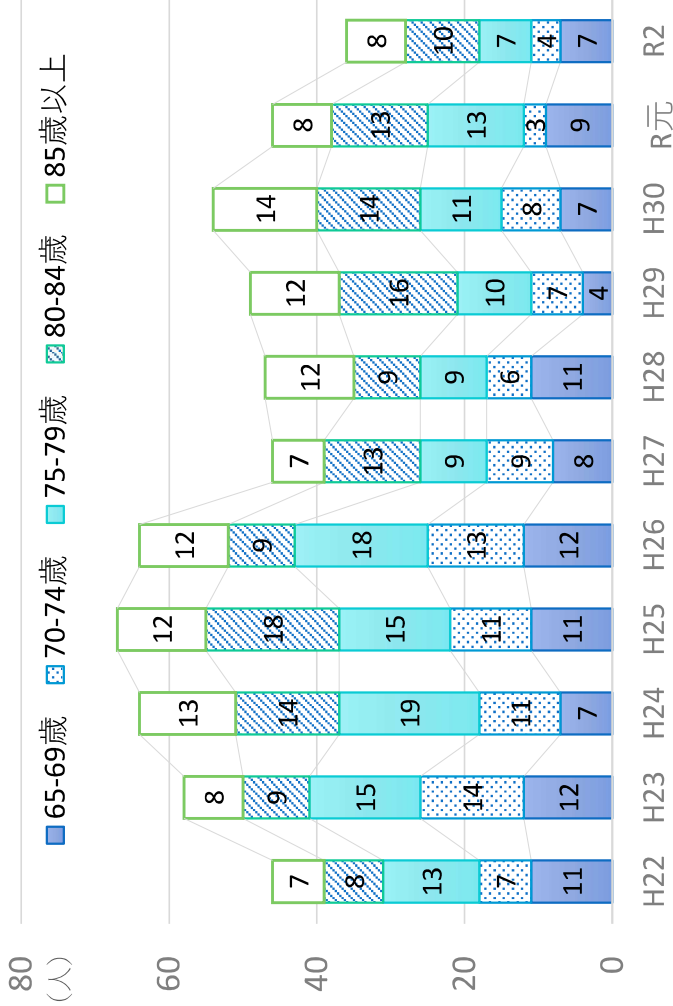
昼夜別の横断歩行中死者の車
両から見た横断方向



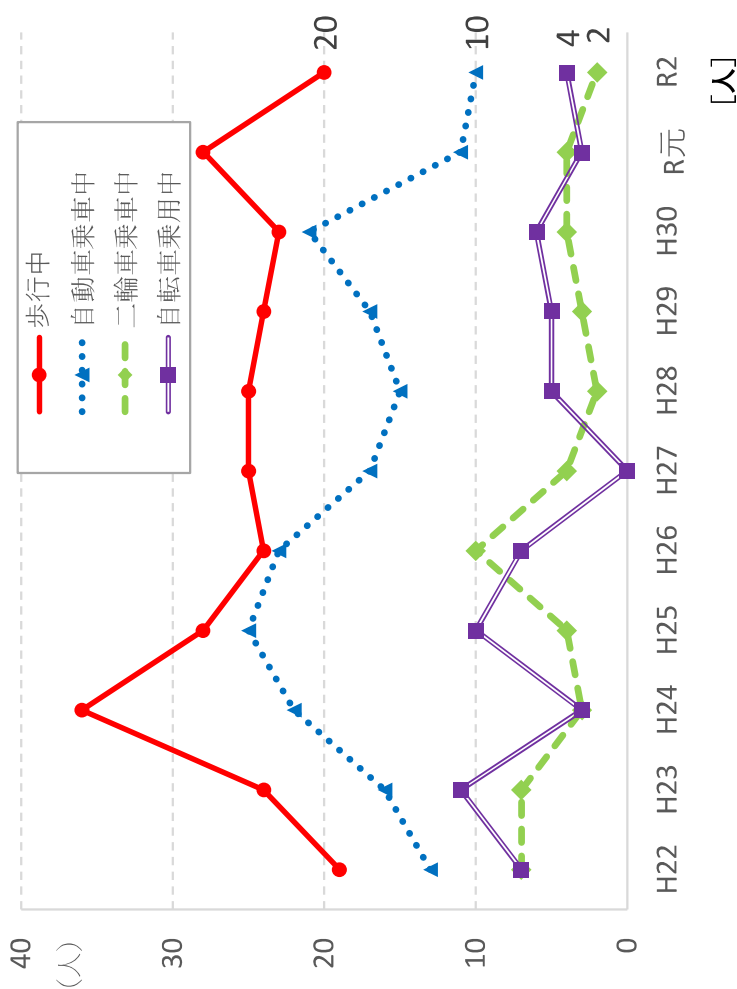
6 高齢者死者数（年齢層・状態別の推移）

- 令和2年中の高齢者死者数は36人で、2年連続で減少したが、全死者数の半数を占めている。
- 状態別では、歩行中死者数がどの年でも最多であり、他の状態と比べて大きな減少が見られない。

年齢層別高齢者死者数の推移（平成22～令和2年）



状態別高齢者死者数の推移（平成22～令和2年）



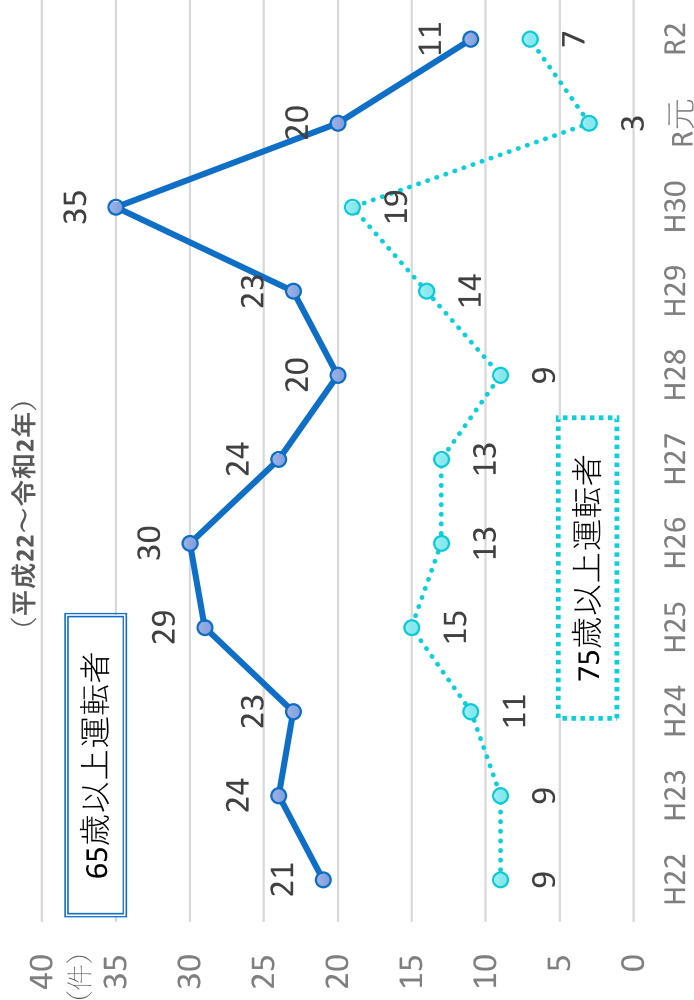
[人]

[人]

7 高齢運転者による死亡事故

- 令和2年中の65歳以上運転者による死亡事故件数は11件と前年に比べて大きく減少し、平成22年と比べてほぼ半減した。75歳以上運転者による死亡事故件数は7件で前年比4件増加した。
- 免許人口10万人当たりの死亡事故件数では、75歳以上運転者では、75歳以上運転者は特に減少が見られ、75歳未満運転者の差が小さくなっている。

高齢運転者による死亡事故件数の推移



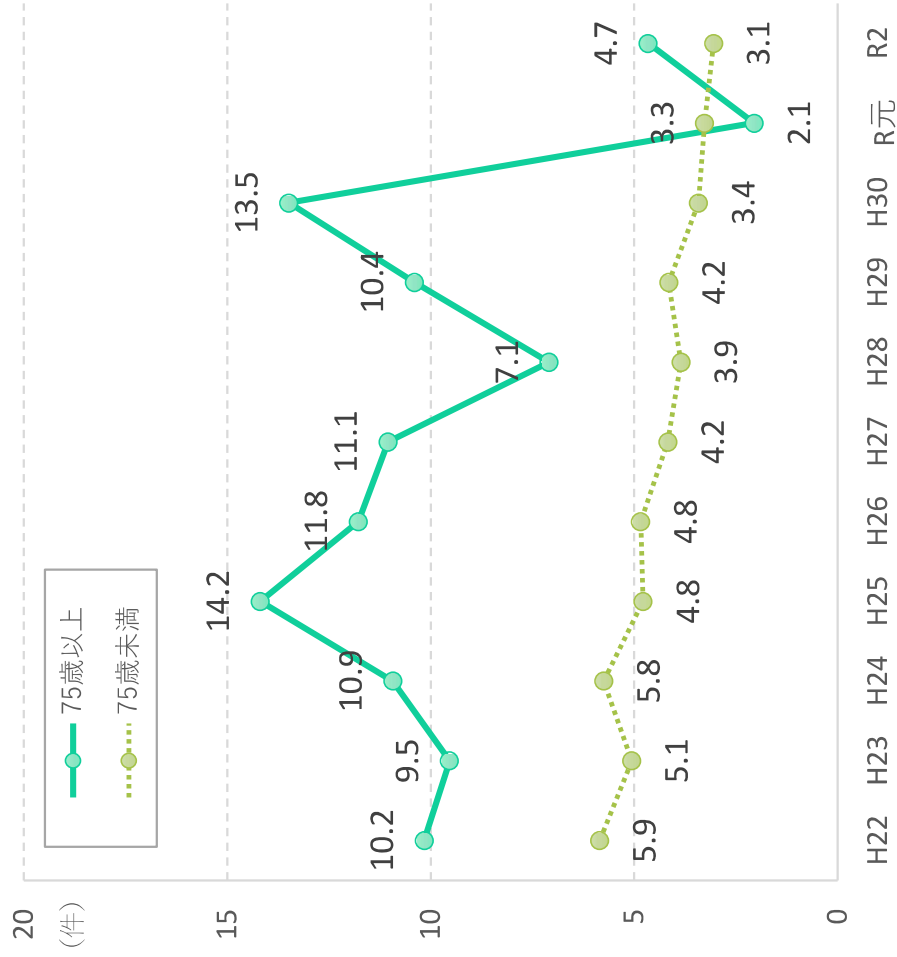
年齢層別 高齢運転者の死亡事故件数の推移

年齢層別	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R 2
65-69	9	9	5	10	10	4	6	6	6	8	2
70-74	3	6	7	4	7	7	5	3	10	9	2
75-79	5	4	3	7	7	4	2	6	7	0	3
80以上	4	5	8	8	6	9	7	8	12	3	4
合 計	21	24	23	29	30	24	20	23	35	20	11

注）「高齢運転者による死亡事故」…原付以上の65歳以上高齢者が主たる原因者となった死亡事故。

高齢運転者による免許人口10万人あたりの

死亡事故件数の推移（平成22～令和2年）

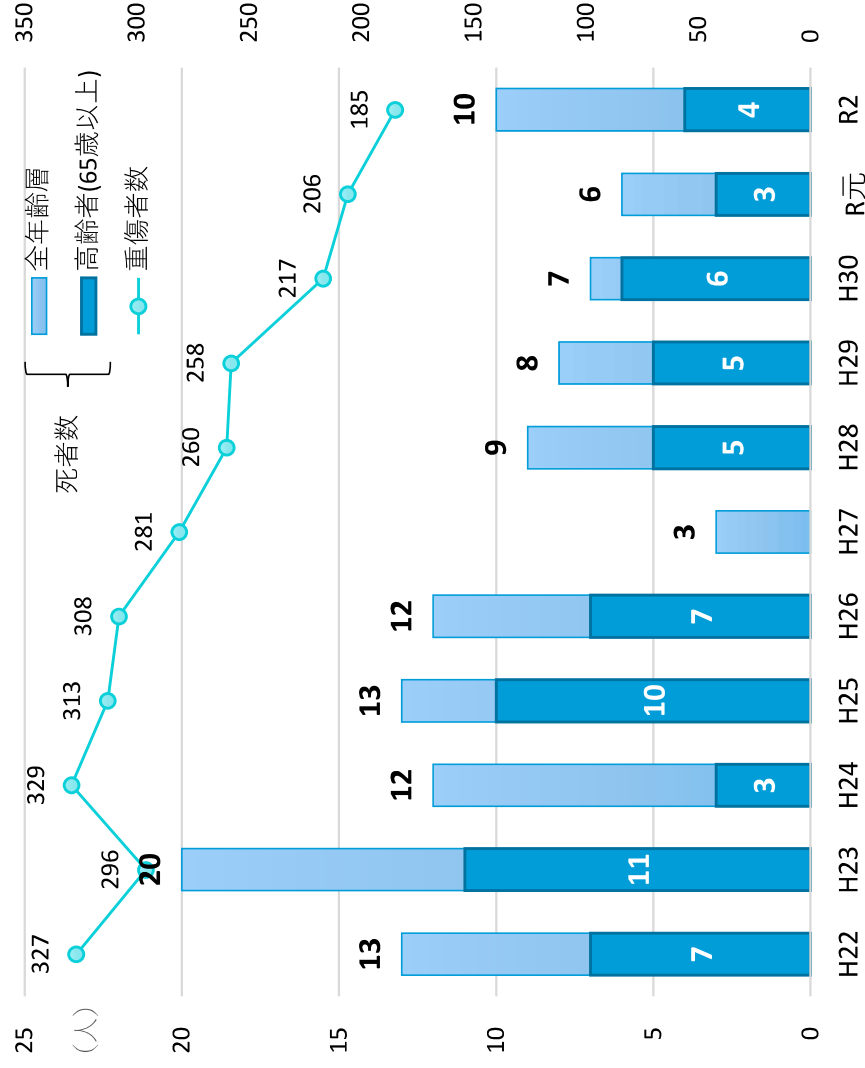


注）算出に用いた運転免許人口は、各年12月末の免許人口で、運転免許課資料による。

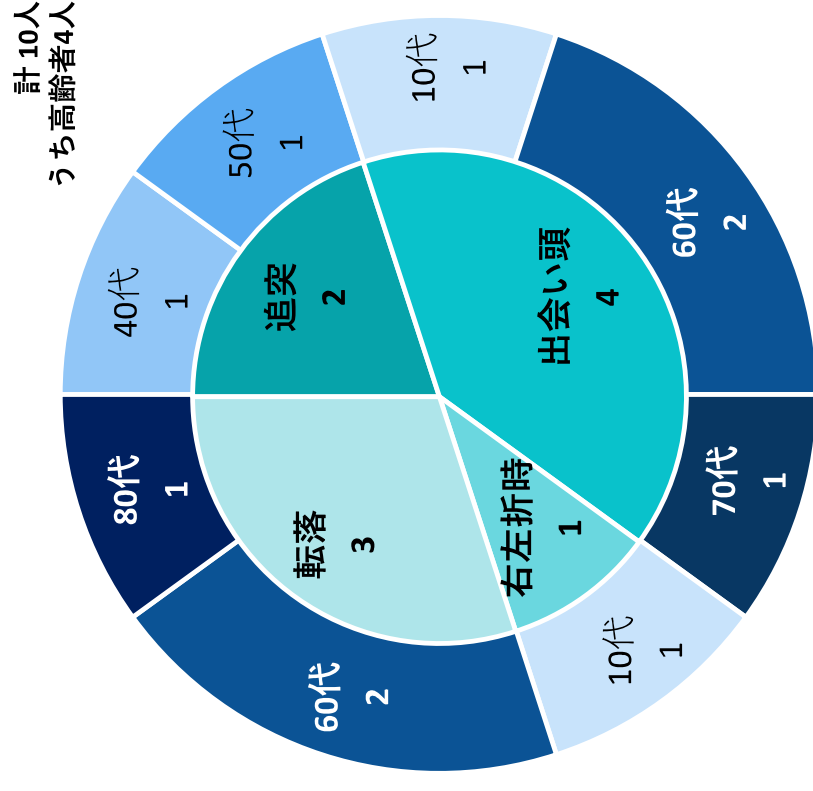
8 自転車の交通事故

- 自転車乗用中の死者数は平成28年以降4年連続で減少していたが，令和2年中は6年ぶりに二桁台となった。自転車乗用中の重傷者数は，平成22年と比べて約4割減少している。
- 令和2年中の事故類型別では，自動車との出会い頭事故による死者数が4人で最も多い。

自転車乗用中死者数，重傷者数の推移（平成22～令和2年）



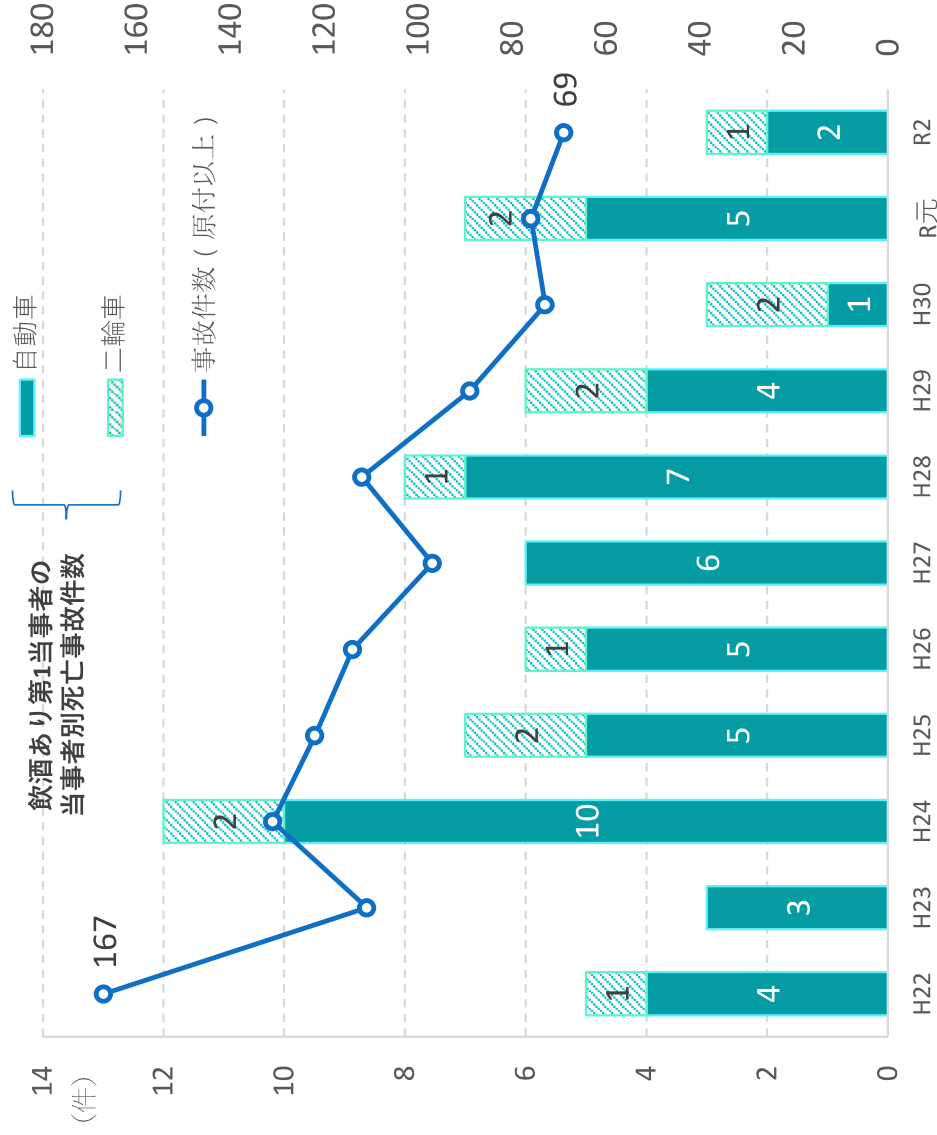
事故類型・年齢層別の自転車乗用中死者数（令和2年中）



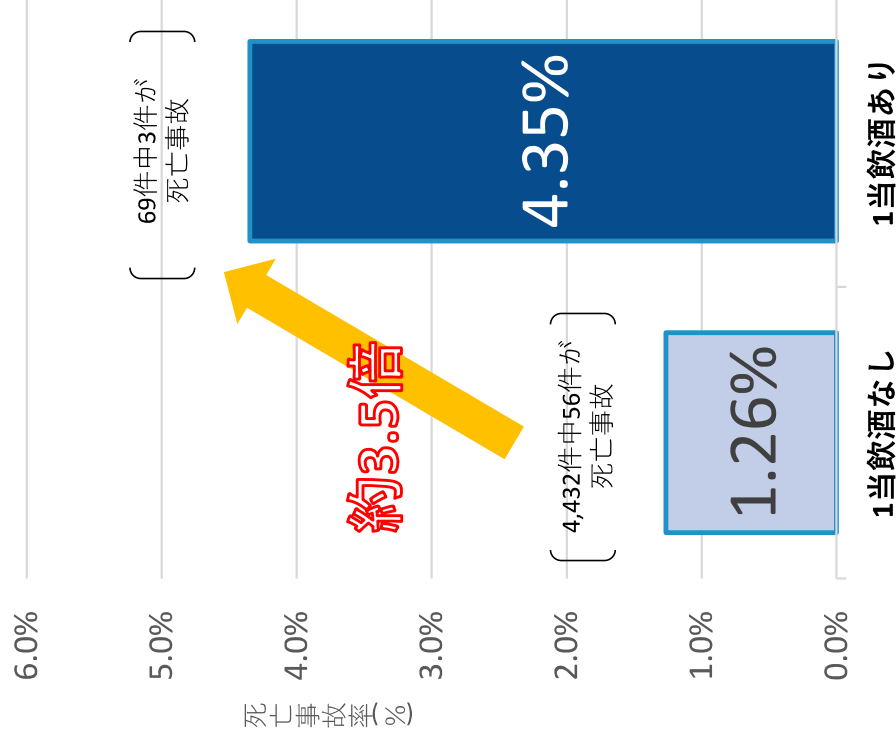
9 飲酒事故

- 令和2年中の飲酒運転による事故件数，死亡事故はともに前年比で減少した。
- 飲酒の有無による死亡事故率は，飲酒ありの事故（4.35％）が飲酒なしの事故（1.26％）の約3.5倍。

飲酒事故件数の推移（平成22～令和2年）



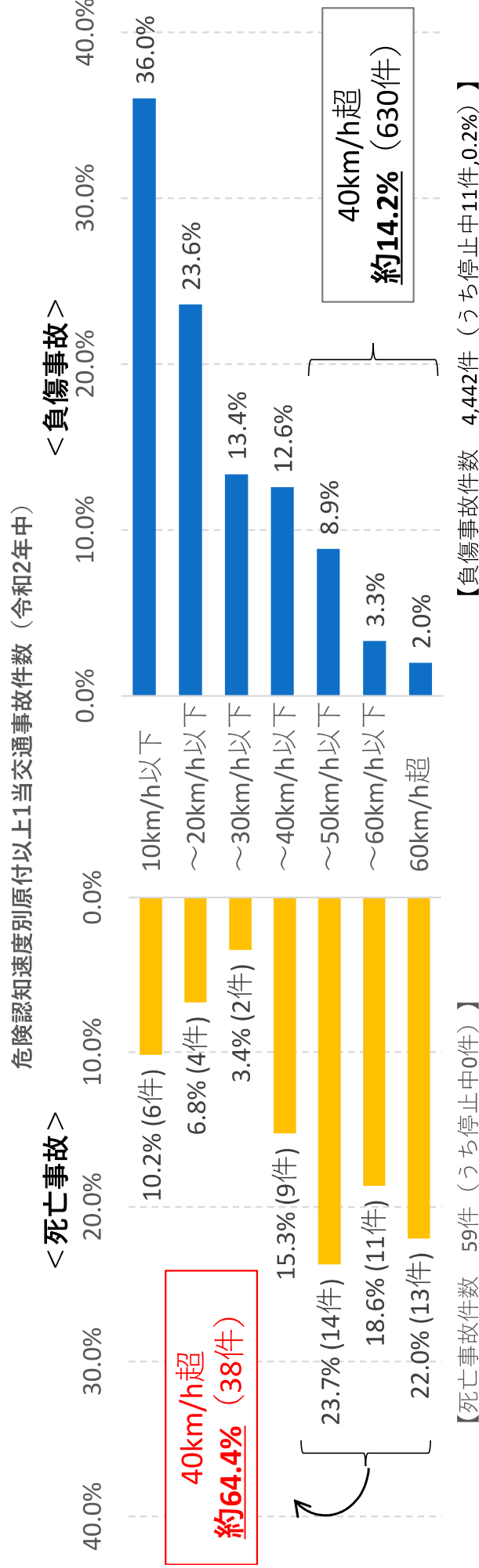
飲酒の有無別死亡事故率（令和2年中）



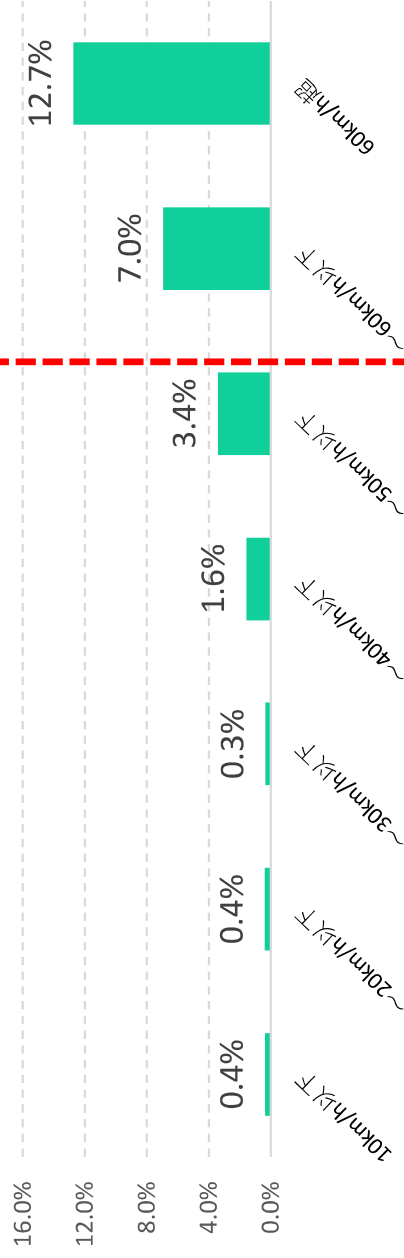
注) 死亡事故率 = 原付以上1当死亡事故件数 ÷ 原付以上1当事故件数 × 100

10 危険認知速度と死亡事故率

- 原付以上（自動車又は二輪車）第1当事者による事故を危険認知速度別にみると、死亡事故は死亡事故以外の負傷事故より高速度域で発生しており、40km/h超の死亡事故が全死亡事故の約6割を占める。
- 危険認知速度が高くなるほど死亡事故率が増加し、50km/h超で顕著に増加している。



危険認知速度別死亡事故率（令和2年中）



注1）危険認知速度とは、運転者が相手方を認め、危険を認知した時点の速度。運転者が危険を認知せずに事故に至った場合は、事故直前の速度。

注2）死亡事故率＝原付以上1当死亡事故件数÷原付以上1当事故件数×100

11 市町別死亡事故発生状況

	死者数		人口10万人 あたり死者数		原付以上1当 死亡事故件数		免許人口10万人 あたり死亡事故 件数	
	(人)	内. 高齢者	(人)	内. 高齢者	(件)	内. 高齢者	(件)	内. 高齢者
広島県全体	71	36	2.51	4.41	59	11	3.18	2.38
広島市	19	5	1.59	1.66	13	1	1.68	0.63
中区	2	0	1.48	0.00	1	0	1.20	0.00
東区	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
南区	1	0	0.70	0.00	1	0	1.11	0.00
西区	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
安佐南区	10	4	4.09	7.77	7	1	4.35	3.42
安佐北区	4	1	2.78	2.09	2	0	2.09	0.00
安芸区	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
佐伯区	2	0	1.43	0.00	2	0	2.12	0.00
呉市	4	3	1.81	3.87	3	1	2.19	2.62
竹原市	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
三原市	3	3	3.22	9.30	3	0	4.85	0.00
尾道市	3	2	2.20	4.11	3	1	3.34	3.49
福山市	14	9	2.99	6.81	12	3	3.81	3.76
府中市	1	1	2.56	6.96	1	0	3.85	0.00
三次市	1	0	1.93	0.00	1	0	2.87	0.00

	死者数		人口10万人 あたり死者数		原付以上1当 死亡事故件数		免許人口10万人 あたり死亡事故 件数	
	(人)	内. 高齢者	(人)	内. 高齢者	(件)	内. 高齢者	(件)	内. 高齢者
庄原市	1	1	2.87	6.72	1	1	4.41	11.45
大竹市	2	1	7.47	10.67	1	1	5.84	20.46
東広島市	6	4	3.18	8.84	6	1	4.61	3.28
廿日市市	7	4	5.97	11.46	6	0	7.64	0.00
安芸高田市	2	1	7.02	8.94	2	0	10.67	0.00
江田島市	1	1	4.36	10.00	1	0	6.90	0.00
安芸郡府中町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
安芸郡海田町	1	1	3.31	13.97	1	1	5.08	26.05
安芸郡熊野町	2	0	8.36	0.00	2	1	12.41	19.25
安芸郡坂町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
安芸太田町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
北広島町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
大崎上島町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
世羅町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
神石高原町	2	0	22.46	0.00	1	0	16.96	0.00
高速道路	2	0	—	—	2	0	—	—

注1）算出に用いた人口は、令和2年1月1日現在の住民基本台帳人口。運転免許人口は令和2年12月末現在で運転免許課資料による。

注2）高速道路とは、高速道路交通警察隊管轄道路をいう。