



■特集

2020年 コロナ禍における交通事故の概況

～交通事故の傾向とコロナ終息後を見据えて～

(株)現代文化研究所 主任研究員 原田 工

■レポート

今後の地域別乗用車保有台数予測と

その要因についての考察

市区町村別乗用車(軽・登録別)保有予測より

(株)現代文化研究所 上席主任研究員 黒岩 祥太

リサイクルは地球に優しいので
地球は笑っている

長崎大学教育学部附属小学校 4年生 小林 拓真

特集

2

2020年 コロナ禍における交通事故の概況

～交通事故の傾向とコロナ終息後を見据えて～

(株)現代文化研究所 主任研究員 原田 工

レポート

8

今後の地域別乗用車保有台数予測と その要因についての考察

市区町村別乗用車(軽・登録別)保有予測より

(株)現代文化研究所 上席主任研究員 黒岩 祥太

トピックス

12

第4回「クルマのリサイクル作品 コンクール」を開催



インフォメーション

16

今月の議事録から
第167回大型車委員会、第138回企画委員会

18

懐古の風

連載

- 24 統計こぼればなし 第21回
WRCと自動車販売
- 26 読者のひろば
- 30 仕事のブラインドスポット 第42回
ビジネスコンサルタント 山崎 将志
ナッジ理論でお客様の購買意思決定を後押しする
- 31 御社の営業力を向上させるポイント 159
(株)グランド・デザインズ 代表取締役 藤本 篤志
マネジメントの境地に達する12の道⑥
「数字ではなく人に関心を持つべし」
- 32 ヘルス 第125回
東京大学 医師 岸 暁子
テレワークで働きすぎ!?
- 33 リサーチあれこれ 第9回
(株)現代文化研究所 主任研究員 中野 直哉
自動車産業の未来を占う最近の動向
- 34 気になる一冊
- 36 行政・業界の動き
- 37 わだいのこみち
- 38 ひと息ひと言

2020年 コロナ禍における 交通事故の概況

～交通事故の傾向とコロナ終息後を見据えて～

株式会社現代文化研究所
主任研究員 原田 工

◆コロナ禍における自動車の利用率低下と交通事故の減少の関係

コロナ禍は、経済の停滞や働き方、学校生活、買い物、余暇の過ごし方等、日常のいろいろなコトやモノに変化をもたらしたが、交通事故もそういったもののうちの一つである。すでに報道等でご存じの通り、2020年の交通事故発生件数および事故による死者数は、前年から顕著に減少した。

図表1は、2011年から2020年までの交通事故発生件数と事故による死亡者数（24時間以内）の推移を表したグラフである。交通事故発生件数の前年比をみると、2018年↓2019年は89%であるのに対し、2019年↓2020年は81%まで減少した。死者数の前年比も2019年の91%から2020年は88%に下がって2839人となり、2016年に政府が第10次交通安全基本計画で掲げた「2020年度までに交通事故死者数を2500人以下に減らす」という目標達成までには至らなかった（*1）ものの、警察庁が1948年（昭和23年）に統計を開始して以降、初めて3000

人を下回った。

*1…20

20年度は2

706人

これらの理

由を「交通量

の減少」とす

る声は多い。

次頁図表2は、

国土交通省が

公表している

自動車燃料消

費量統計月報

の燃料種別

（ガソリン／

軽油）の「走

行距離」と警

察庁発表の交

通事故統計

「交通事故発

生件数」の月

別前年比率を

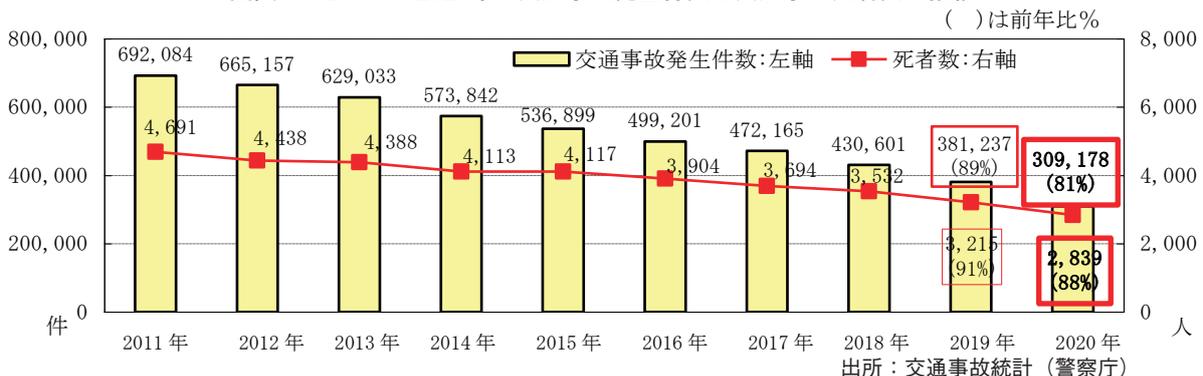
を表したグラ

フだが、その

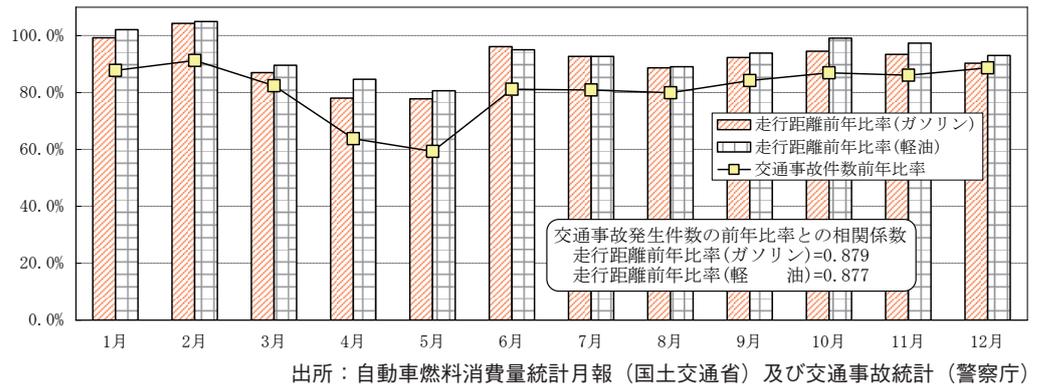
関係度合いを

示す関係係数

図表1 2011～2020年の交通事故発生件数と交通事故死者数の推移



図表2 「燃料種別（ガソリン／軽油）の走行距離」と「交通事故発生件数」の前年比率（2020年/2019年）



間に強い関係性があることが窺える。自動車安全制御技術の進歩も交通事故減少に貢献しているだろうが、主要要因としては、緊急事態宣言や不要不急外出の自粛ムードによる自動車利用率の低下が大きいと考えて問題ないだろう。

を確認すると、ガソリン／軽油何れも、0.87を上回っている。相関係数の目安としては「0.5〜0.7未満で相関があり、0.7〜0.9未満では強い相関がある」とされていることから、走行距離の減少と交通事故減少の

◆欧州でも交通事故が減少したが、米国では増加

こうした交通事故の減少傾向は日本だけでなく、コロナによりロックダウンを強いられた多くの国でも見られる現象だが、全米安全評議会の推計値によれば、米国はパンデミックにより走行距離が13%減ったにもかかわらず、逆に交通事故死亡者数（米国の場合は30日以内死亡者数）は、前年比8%増の4万2060人に達し、過去5年間で最悪の数字となってしまった。

家族を交通事故で亡くしているバイデン大統領にとっては、前政権下での数字とはいえ、苦しい実態である分、早急な対策が講じられるかもしれない。実際、今年の3月末にバイデン大統領が発表した2兆ドル（約220兆円）のインフラ計画は、高速道路よりも公共交通機関や鉄道に多くの資金が充てられている。このインフラ計画の背景にはCO₂排出量の削減や雇用の創出等があるが、もしかすると交通事故削減も意識し、自動車より公共交通機関の整備を重視しているのかもしれない。

◆交通事故の死亡者数が増加した地域とその高齢者比率

話を国内に戻すと、外出率の低下等の影響で確かに交通事故は全ての都道府県で減少し、事故による死亡者数も多くの道府県では減ったが、東京都や香川県、福井県等11の都県では逆に増えた（次頁図表3）。特に香川県は、高齢者（65歳以上）の死亡者数が前年よりも20人も増加し、また人口10万人当りの高齢者の交通事故死亡者数も14・43人と他の県と比べても相対的に高い。

◆交通事故の発生状況

具体的には交通事故死亡者数・比率を年代別に見たのが次頁図表4である。2020年の死亡者数は、2019年よりどの年代でも減少したため、年代別の構成比は大きくは変わらず、両年とも、70代以上は2019年47%（≡22%+25%）、2020年48%（≡23%+25%）と半数近くに迫っている。70代以上の人口構成比が約22%なので、相対的にこの年代の交通事故による死亡率は高い。

それでは、交通事故はどのような

状況で発生しているのだろうか。次頁図表5は年代別にみた交通事故の状況別死亡者数である。全体で死亡者数が最も多い交通事故の状況は、「歩行中」で35%（1002人）、次が「自動車乗車中」で31%（882人）である。それぞれについて全体の発生率よりも高い年代は、「歩行中」では70代（42%）と80代以上（55%）、「自動車乗車中」では、70代未満（32～40%）となっている。「歩行中」の死亡者数の場合は、全体が1002人であるのに対し、70代は272人、80代以上は393人と70代以上で合計665人となり、全体の約6割以上を占めている。「自動車乗車中」の死亡事故の場合でも、70代と80代以上とも死亡者の発生率では、全体の31%を上回ることはないものの、死亡者数では70代は202人と最も多く、次いで80代以上は171人と、70代以上が1～2位となった。交通事故死亡事故削減のためには、やはり高齢者対策が重要になってくるのだろうか。

◆法令違反別の交通事故の内容

次に全体での死亡事故発生件数が40件以上となった原付以上運転者*2（第1

図表3 交通事故死亡者数が前年より増加した都県の高齢者の比率

※死亡者数の増分が多い順

2020年値

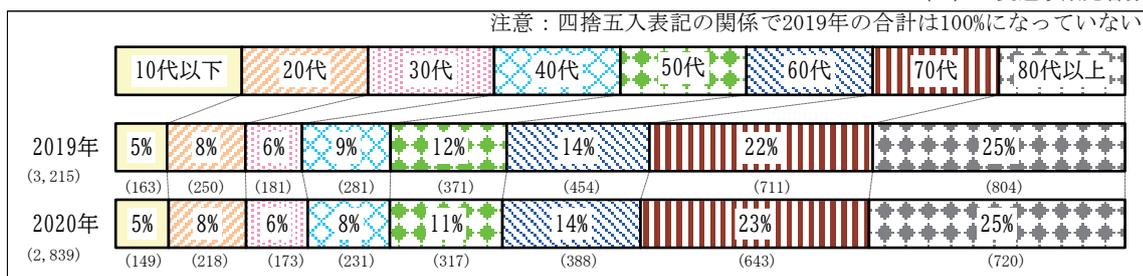
都県名	死亡数全体		高齢者死亡者数		死亡者における 高齢者の比率	参考： 高齢者人口比率	10万人当たり死亡者数	
	(人)	増減数	(人)	増減数			全年齢(人)	高齢者(人)
1 東京	155	22	60	5	39%	23%	1.11	1.87
2 香川	59	12	44	20	75%	32%	6.17	14.43
3 福井	41	10	31	13	76%	31%	5.34	13.19
4 石川	40	9	21	-1	53%	30%	3.51	6.23
5 神奈川	140	8	56	5	40%	25%	1.52	2.40
6 静岡	108	7	64	14	59%	30%	2.96	5.87
7 愛媛	48	6	35	10	73%	33%	3.58	7.94
8 大分	43	2	27	-2	63%	33%	3.79	7.24
9 岩手	46	1	31	0	67%	33%	3.75	7.64
10 高知	34	1	26	1	76%	35%	4.87	10.57
11 長崎	34	1	25	9	74%	33%	2.56	5.79
全 国	2,839	-376	1,596	-186	56%	28%	2.25	4.45

出所：交通事故統計（警察庁）

当事者*3）の法令違反を次頁図表6でみてみたい。
まず全体で目を引くのは、いずれも300件以上となった「漫然運転」（366件）、「運転操作不適」（331件）、「安全不確認」（300件）の三つである。また、外出率低下により自動車の利用が減少し、道路が比較的混雑しなくなったせいか、「最髙速度」違反は20件、「横断・転回+追越し等」の違反による死亡事故件数は12件、前年よりも増加した。各年代別に目を向けると、「漫然運転」は20代から70代にかけて幅広く

図表4 交通事故死者数の年代別比率

() は交通事故死者数

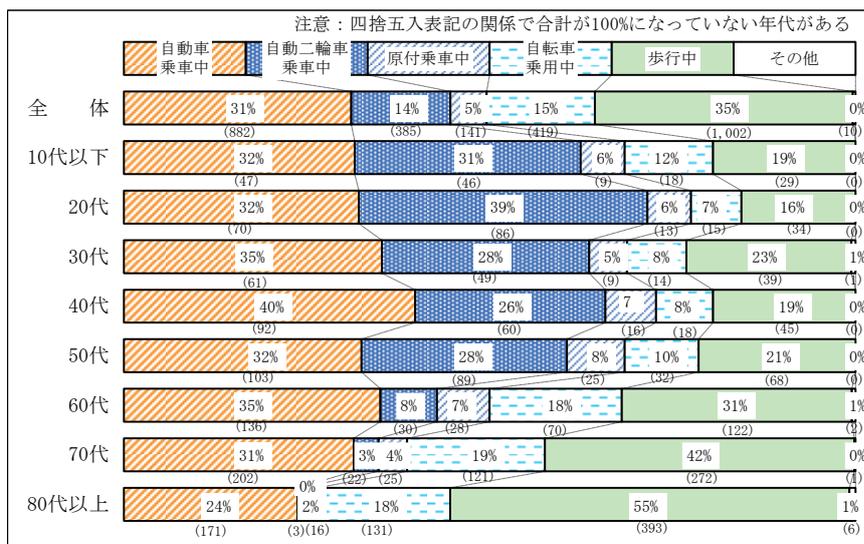


出所：交通事故統計（警察庁）

図表5 交通事故の状況別死亡者数 (2020年値)

() は交通事故死者数

死亡事故の原因として上位に挙がってくる。40〜50代では、「安全不確認」も非常に多い。80代以上は、ブレーキペダルの踏み間違えやハンドル誤操作等の「運転操作不適」が67件と著しく多いが、他の年代でも相対的に決して少ないわけではない。踏み間違え事故については、トランスミッションがマニュアルであれば起こりにくいことから、事故の背景要因



出所：交通事故統計（警察庁）

図表6 2020年の原付以上運転者（第1当事者）の主要な法令違反別死亡事故件数

[各セルの見方] 左上：死亡事故件数(年代別は20件以上を太字)

右上：前年からの増減数(増加は反転)

下%：各年代・全体の縦合計での発生率

法令違反	年代	10代以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代以上	全体
信号無視	件数	5 -2	10 -5	10 3	22 1	18 2	15 0	7 -12	2 -10	89 -23
	発生率	5%	3%	4%	6%	5%	4%	2%	1%	4%
通行区分	件数	4 0	14 -3	6 -12	9 -1	16 -8	20 -8	19 -8	11 -7	99 -47
	発生率	4%	5%	2%	2%	4%	6%	6%	7%	4%
最高速度	件数	20 -7	48 2	21 -1	25 8	24 8	9 3	7 4	3 3	157 20
	発生率	22%	16%	8%	7%	6%	3%	2%	2%	7%
横断・転回、追越し等	件数	4 3	7 1	3 0	10 3	5 1	7 2	6 1	3 1	45 12
	発生率	4%	2%	1%	3%	1%	2%	2%	2%	2%
優先通行妨害	件数	4 1	5 -7	8 0	10 -4	11 -6	14 6	12 6	5 -3	69 -7
	発生率	4%	2%	3%	3%	3%	4%	4%	3%	3%
交差点安全進行	件数	2 1	13 -1	19 3	24 6	22 -7	20 -2	10 -9	3 -2	113 -11
	発生率	2%	4%	7%	6%	6%	6%	3%	2%	5%
歩行者妨害等	件数	2 2	21 -10	36 14	37 -16	34 0	39 2	18 -6	5 -1	192 -15
	発生率	2%	7%	14%	10%	9%	11%	6%	3%	9%
一時不停止	件数	2 -2	7 2	2 -6	12 0	9 4	8 -4	17 0	10 -4	67 -10
	発生率	2%	2%	1%	3%	2%	2%	6%	6%	3%
運転操作不適	件数	18 -2	34 -3	25 2	34 -11	51 -1	45 -1	57 2	67 4	331 -10
	発生率	20%	11%	10%	9%	13%	13%	19%	42%	15%
漫然運転	件数	9 -1	49 -9	50 -5	61 -39	62 -9	60 -21	57 2	18 -8	366 -90
	発生率	10%	16%	19%	16%	16%	17%	19%	11%	17%
脇見運転	件数	9 2	35 -21	32 -16	39 -42	38 -33	48 -3	25 -17	12 5	238 -125
	発生率	10%	12%	12%	10%	10%	14%	8%	8%	11%
動静不注視	件数	2 1	11 3	4 0	8 1	9 -2	4 -1	7 -1	2 0	47 1
	発生率	2%	4%	2%	2%	2%	1%	2%	1%	2%
安全不確認	件数	7 -1	36 -3	30 -5	72 7	63 4	44 -9	37 -1	11 -13	300 -21
	発生率	8%	12%	12%	19%	16%	13%	12%	7%	14%
安全速度	件数	2 -1	6 -6	8 5	7 -4	17 6	8 1	11 5	1 0	60 6
	発生率	2%	2%	3%	2%	4%	2%	4%	1%	3%
その他	件数	2 2	4 -2	3 -6	5 1	5 -5	9 2	10 -3	6 1	44 -10
	発生率	2%	1%	1%	1%	1%	3%	3%	4%	2%
合計	件数	92 -4	300 -62	257 -24	375 -90	384 -46	350 -33	300 -37	159 -34	2,217 -330
	発生率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

注意：四捨五入表記の関係で合計が100%になっていない年代がある

出所：交通事故統計（警察庁）

として『販売車中のオートマチック車比率は98・6%（日本自動車販売協会連合会調べ…2019年）』というその高い普及率を指摘する識者もいる。

因みにドイツでは、マニュアル車指向が強く、2018年のオートマチック車の生産台数は全車両の47・5%と、日本ほど多くはないため、踏み間違え事故は少ないらしいが、その一方で、高速道路に料金所が無く、通行区分不注意による高速道路での逆走が問題になっている。

自動車の仕様や交通インフラ等の違いにより、交通事故の状況も変わってくるのだろうが、事故の原因要素はかなり特定できており、ADAS等の先進技術に依存するばかりでなく、ドライバー自身が事故を無くす意識を高める必要がある。

*2…「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう。

*3…「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。

◆歩行者の法令違反による死亡事故

交通事故のデータ説明としては最後に

なるが、歩行者の法令違反による死亡事故についても触れておきたい。

次頁図表7は歩行者が第1・第2当事者となった交通事故死者数の法令違反別内訳を2019年と2020年で比較したものである。

2019年と2020年を比較して、「横断違反」が最も多いのは変わっていないが、それでも310人から246人へと64人減少した。「酔酩等」も外食ができない影響か、126人から92人へと34人減少、率にすると前年の73%になった。一方、交通量減少による気の緩みからか「信号無視」と「路上作業」は、事故による死亡者数が増加した。

一番多い「横断違反」については、次頁図表8で少し説明しておきたい。歩行者起因の「横断違反」全体で死亡者数が最も多いのは、「走行車両の直前後」の47%、次が「横断歩道以外」の27%で、この二つで合計74%と、4分の3近くを占めている。高齢者（65歳以上）に限定するとさらにこれらの比率は高くなる。

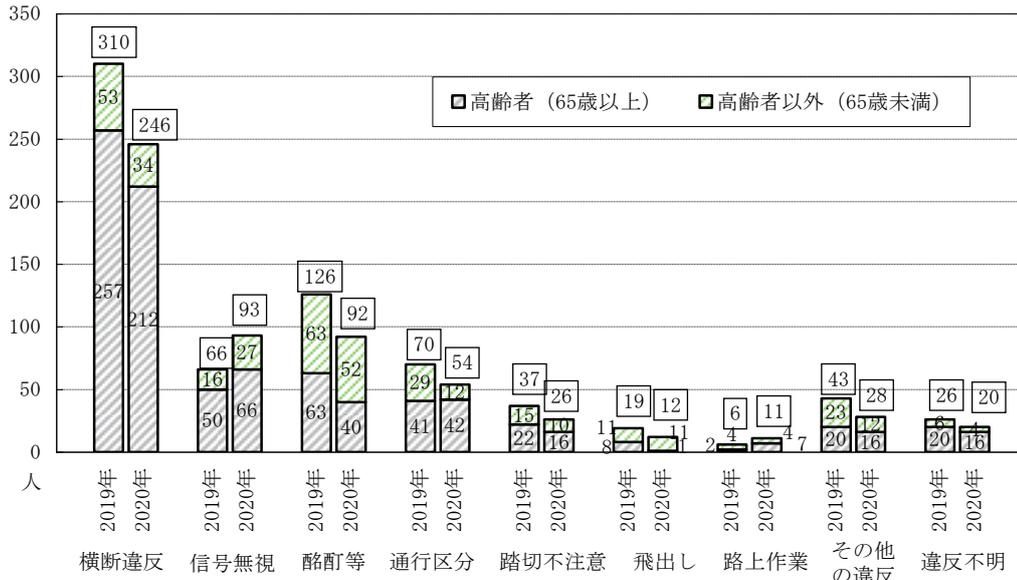
具体的な例を全日本交通安全協会が発行している月刊誌「人と車」の「事故事例」から紹介する。

『雨天時の暗い夕方、当事者車両は往復二車線の直線道路を時速約35kmで車間距離を25〜30mあけて走行。対向車線は渋滞し、車両はほとんど止まっているような状況。突然、その渋滞している車両の間から男性歩行者が飛び出してきた、当事者車両の直前を横断。当事者車両は急ブレーキを踏み、かろうじてその歩行者を避けることができたが、その後について、傘を差した駆け足の70代の女性が飛び出してきたので、避けることができずに衝突。事故となった現場は、信号のある交差点から数十m離れた場所。』
—目に見えるような光景だが、目の当たりにはしたくないものである。

◆ヒヤリ・ハットの数

労働災害の分野で知られている事故発生についての経験則である『ハイリツヒの法則』をご存知の方は多いだろう。念のため簡単に説明すると、米国の損害保険会社で調査を担当していたハーバート・W・ハインリッヒが、ある工場で発生した5000件以上の労災を統計学的に調べた結果、『1つの重大事故の背後には29の軽微な事故があり、さらにその

図表7 歩行者が第1・第2当事者である交通事故死亡者数の法令違反別内訳(2019年:2020年比較)



出所：交通事故統計（警察庁）

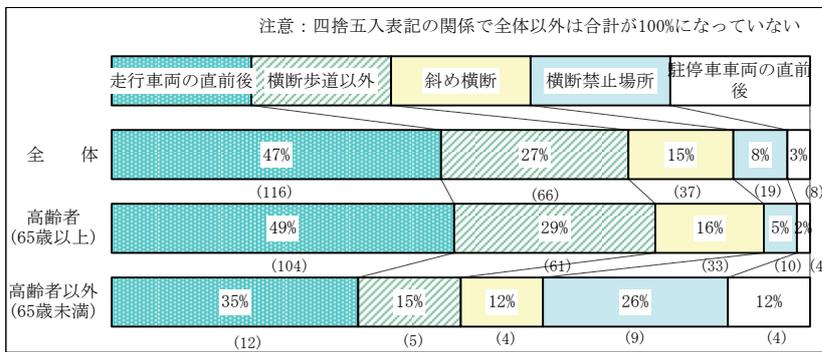
裏には300の事故に至らなかった『ヒヤリ・ハット』がある』とするものだ。冒頭で説明した前年より減ったとされてはじめてみると、30万9178×300で9275万3400もの『ヒヤリ・ハ

「交通事故死亡者数は減った」とはいえ、昨年も24時間内死亡者数は2839人、30日以内の死亡者数を加えると、犠牲者は3416人にも上り、その一人ひとりの大切な命が失われたことは紛れもない事実である。また、命を失った人がいる一方で、「尊い命を奪った」という重い十字架を背負うことになってしまひ、贖罪の日々を送る加害者も存在する。交通事故は、不幸にも被害者もしくは加害者となってしまった当事者だけではない。

◆コロナ終息後のために

「交通事故死亡者数は減った」とはいえ、昨年も24時間内死亡者数は2839人、30日以内の死亡者数を加えると、犠牲者は3416人にも上り、その一人ひとりの大切な命が失われたことは紛れもない事実である。また、命を失った人がいる一方で、「尊い命を奪った」という重い十字架を背負うことになってしまひ、贖罪の日々を送る加害者も存在する。交通事故は、不幸にも被害者もしくは加害者となってしまった当事者だけではない。

図表8 歩行者の横断違反の内容(2020年) ()は死亡者数



出所：交通事故統計（警察庁）

「コロナのままだったら…」ということにならないよう、事故が減った今だからこそ、コロナ後を見据えドライバーは安全運転義務を意識しているか、歩行者も交通ルールを守っているか、今一度、気に留めておく必要がある。(了)

く、その家族や大切な人達の日常生活や人生を大きく変えて、歪めてしまうことも多い。コロナが終息すれば、子供から高齢者まで人の出は今よりも確実に増えるだろう。そのときにドライバー、