東京大学大学院情報学環
総合防災情報研究センター
株式会社サーベイリサーチセンター
SURVEY RESEARCH CENTER CO.,LTD.

資料2

# 令和8年千葉豪雨発生時の運転手の行動に関する調査

東京大学大学院情報学環総合防災情報研究センター
株式会社サーベイリサーチセンター
SRC情報総研

東京大学大学院情報学環総合防災情報研究センター長・教授
関谷直也

# 調査背景・調査概要

東京大学(本部:東京都文京区)と株式会社サーベイリサーチセンター(本社:東京都荒川区)およびSRC情報総研は、2026年(令和8年)8月13日夕方から夜間に発生した「令和8年千葉豪雨」において、発災当時に千葉県内に滞在していた千葉県内住民を対象とした「令和8年千葉豪雨発生時の運転手の行動に関する調査」を実施いたしました。本日、その調査結果を取りまとめましたので公表いたします。

## ■調査背景

2026年(令和8年)8月13日に発生した千葉豪雨では、記録的な短時間集中豪雨により、市街地で深刻な内水氾濫や道路冠水が相次ぎました。本調査では、令和8年千葉豪雨発生時、特別警報が出た22市町のいずれかに居住し、豪雨が発生した8月13日の夕方から夜中にかけて、特別警報が出た22市町内で自動車の運転をしていた人々の行動や心理、情報入手状況を明らかにすることを目的に、調査を実施しました。

## ■調査概要

(1)調査地域
千葉県のうち、令和8年千葉豪雨発生時、特別警報が出た22市町

(2)調査対象
令和8年千葉豪雨発生時、特別警報が出た22市町内で自動車を運転していた20歳以上の男女個人
(インターネットリサーチモニター)

(3)調査方法
インターネット調査

(4)調査期間
令和8年9月16日(水)～9月24日(木)

(5)有効回答数
1500サンプル

(6)調査実施主体
東京大学大学院情報学環総合防災情報研究センター
株式会社サーベイリサーチセンター
SRC情報総研

# 調査結果の概要

## ①豪雨発生当時の状況

- ✓ 大雨の影響で、予定していたルートを変更した、または運転をやめた人はおよそ6割。
- ✓ 発災当日の夕方から夜中に運転した道について、「初めて通行した」は5.3%にとどまり、大半の人は土地勘のある道を走っていた。
- ✓ **8月13日の夕方から夜中に運転しているとき、「ワイパーと強い雨で前方が良く見えない状況だった」(67.5%)が7割近くを占めたほか、道路の冠水によって、危険な中での運転を強いられた人が多かった。**
- ✓ およそ4割の人に、「ハンドルを取られそうになった」(23.7%)、「ブレーキが利きにくくなった」(17.8%)などの何かしらの自動車の異常がみられた。

## ②大雨の中の行動と心情

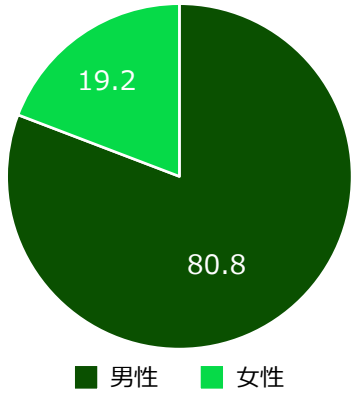
- ✓ 冠水した道路を「移動した」人は52.3%と過半数。水深がドアステップ位(底面)になったとき、それでも「前に進もうとした」人は64.3%。
- ✓ **大雨の中運転しているときの心情として、<移動を続けることが怖かった><車が水没かもしれない><エンジンが止まるのではないか>など、危険を認識しながら運転する人が多かった。**
- ✓ **他方<周囲の車も進んでいたので、自分も大丈夫だと思った> <慎重に運転すれば大丈夫だろうと思った> <大雨は一時的なものだろうと思った>という楽観的な回答も高くなっている。**
- ✓ 水の増え方については、「急激だった」(49.6%)が半数近いが、「増えたというより冠水しているところに突っ込んでいった」が36.5%おり、意識的に、あるいはやむを得ず冠水した道路を走行していた人も多かったと考えられる。

## ③防災気象情報の認知と入手状況

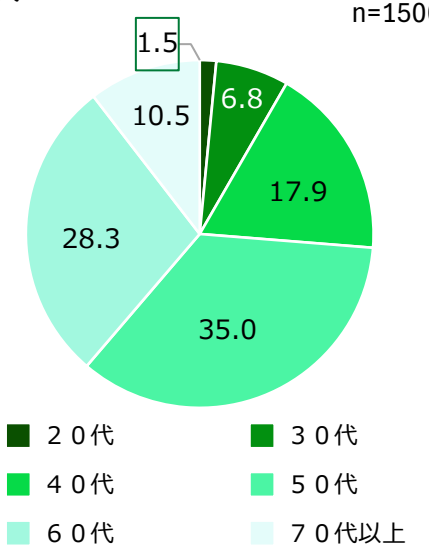
- ✓ 発災当日、設問上提示した「レベル5大雨特別警報」等4つの防災気象情報のうち、何かしらを入手した人は85.1%。
- ✓ 入手した防災気象情報の評価は、ポジティブな評価が76.5%。
- ✓ しかし、情報の課題として「情報を得てもここまでの災害が起こるとは思わなかった」(75.5%)も高くなっている。
- ✓ 今後必要な施策は「冠水しそうなところの普段からの電柱などへの明示」59.5%、「予防的交通規制」59.0%、「内水ハザードマップ整備」46.1%となっている。

# 回答者属性

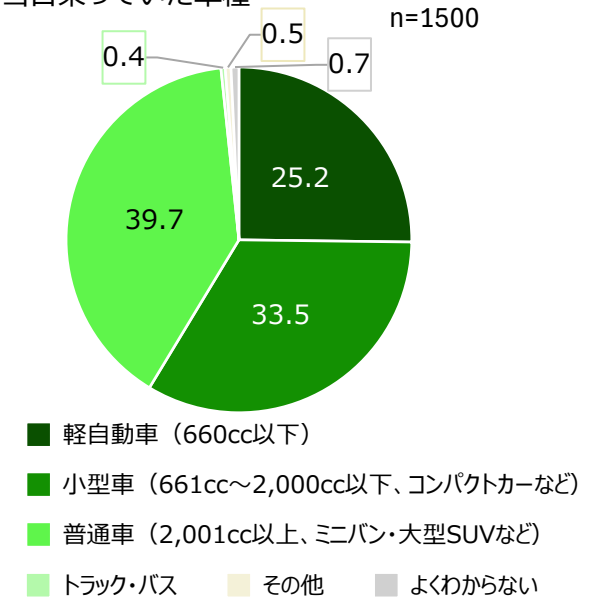
性別 n=1500



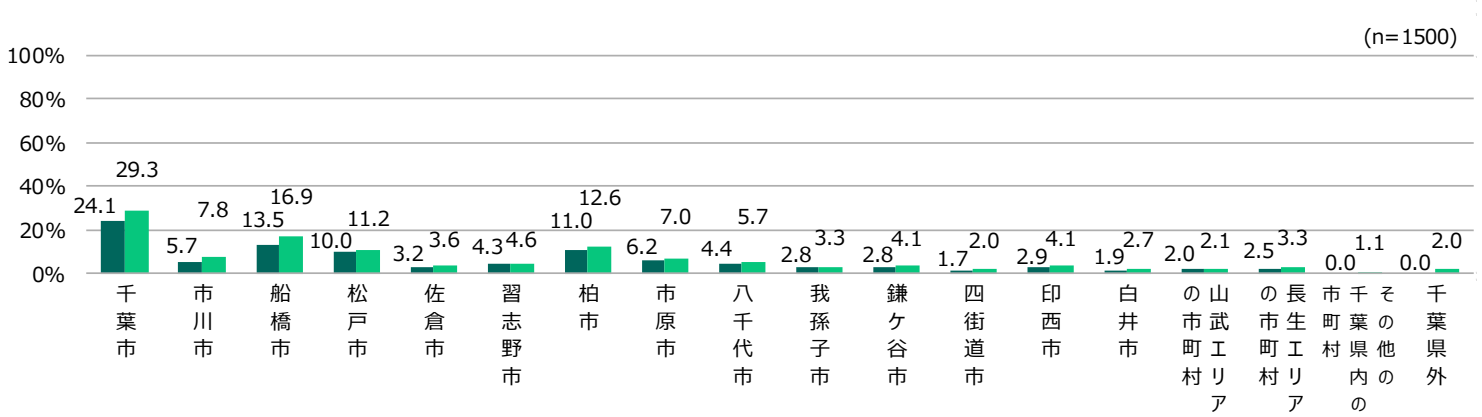

年代 n=1500




当日乗っていた車種 n=1500




SC1. あなたはどこにお住まいですか
SC2. 令和8年8月豪雨が発生した8月13日の夕方から夜中にかけて、あなたはどこにいましたか

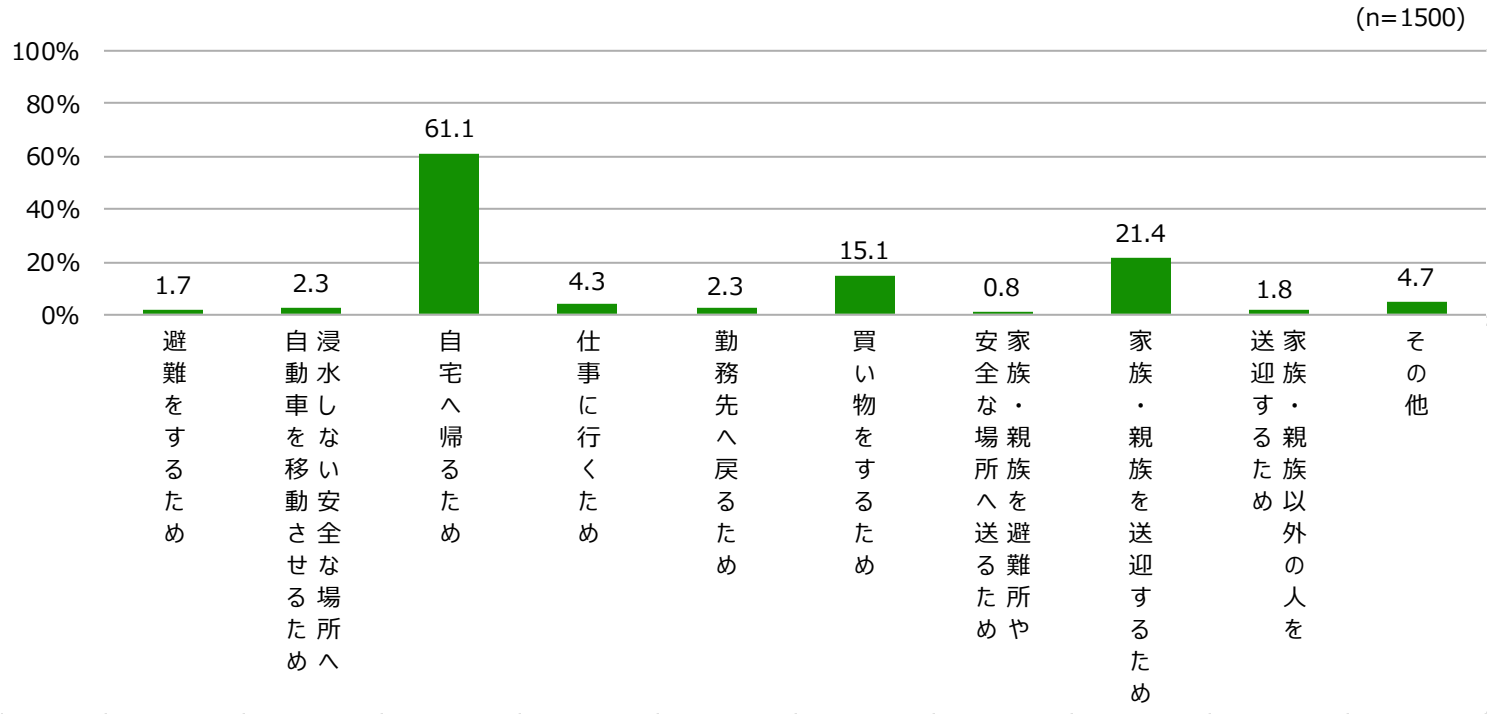


# 調査結果

## 1.豪雨発生当日の状況　（1）運転の目的

●運転目的は、「自宅に帰るため」(61.1%)、「家族・親族を送迎するため」(21.4%)、「買い物をするため」(15.1%)が多い。

Q1. 8月13日の夕方から夜中に、自動車を運転した目的をすべてお答えください

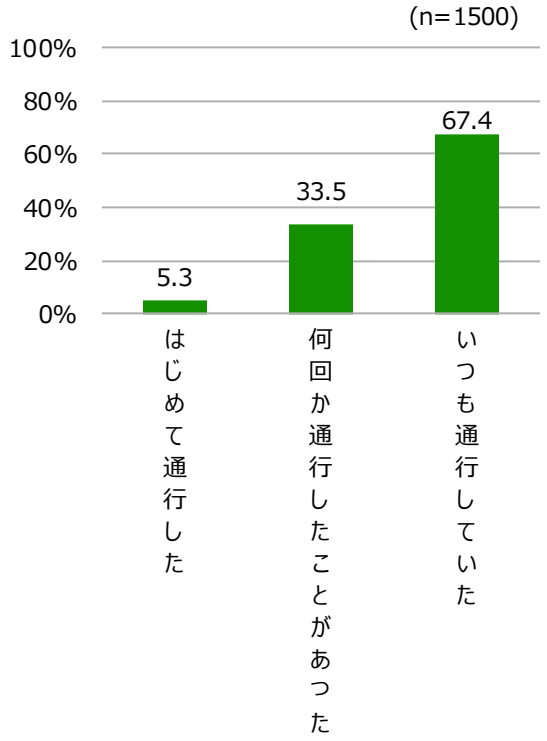


# 調査結果

## 1.豪雨発生当日の状況　(2) 通行した道路

● 発災当日の8月13日の夕方から夜中に運転した道は、「初めて通行した」は5.3%にとどまり、「いつも通行していた(67.4%)、「何回か通行したことがあった」(33.5%)と回答した人が多い。大半の人は土地勘のある道を走っていたと言える。

Q2. 8月13日の夕方から夜中に運転した道は、それまでにどのくらい通行したことがある道でしたか

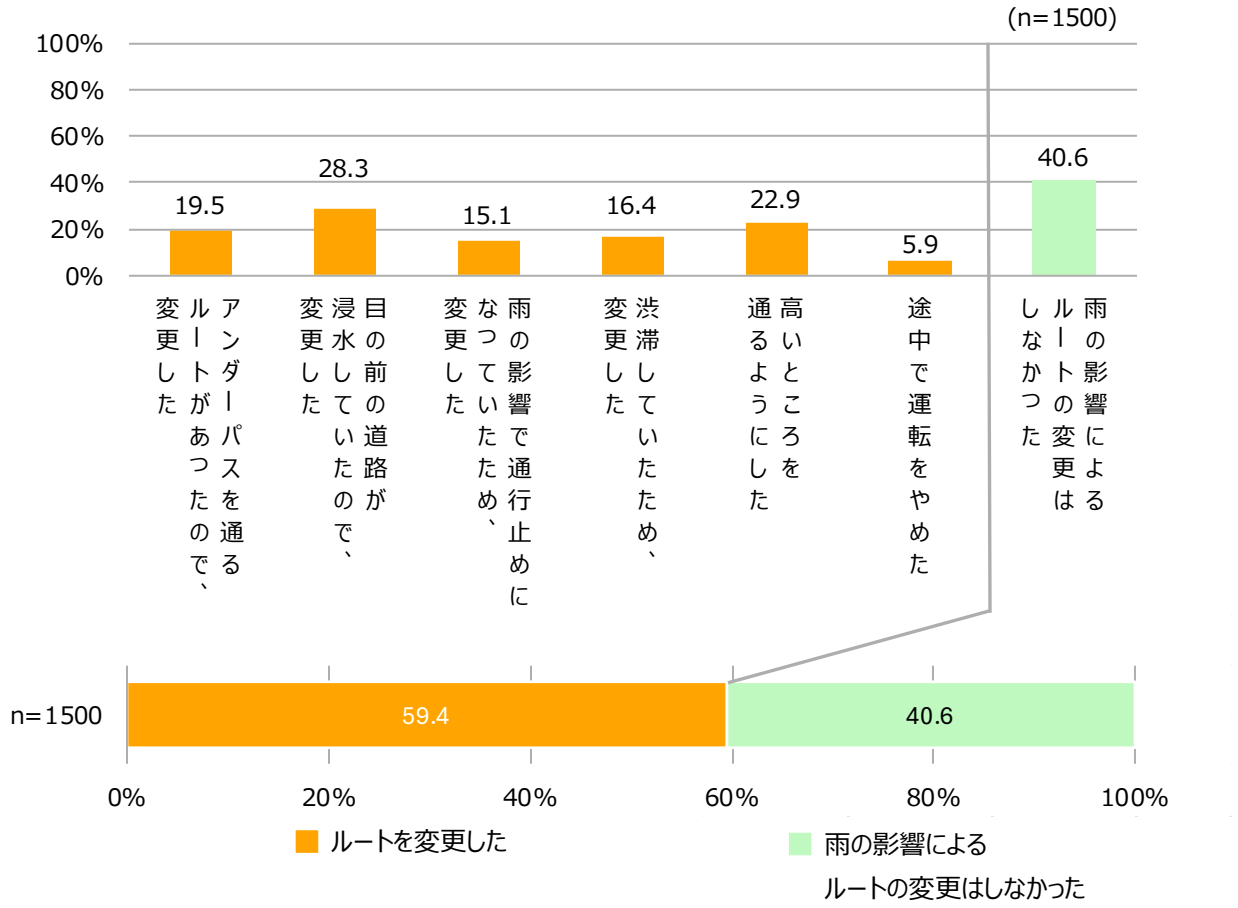


# 調査結果

## 1.豪雨発生当日の状況　(3) ルートの選択

● 大雨の影響で、予定していたルートを変更した人はおよそ6割となっている。

Q4. あなたは大雨の影響で、予定していたルートを変更しましたか

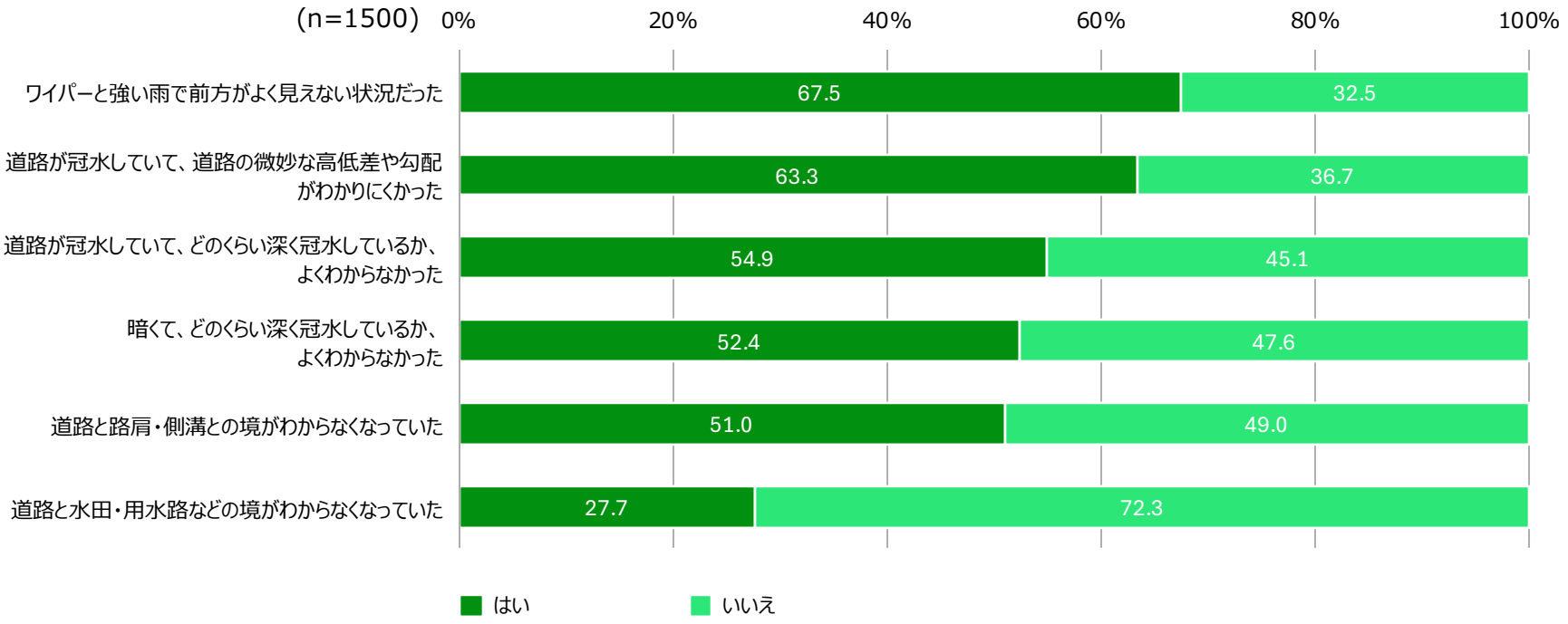


# 調査結果

## 1.豪雨発生当日の状況　(4) 運転時の状況

●8月13日の夕方から夜中に運転しているとき、「ワイパーと強い雨で前方が良く見えない状況だった」(67.5%)が7割近くを占めたほか、道路の冠水によって、危険な中での運転を強いられた人が多かった。

Q5. 8月13日の夕方から夜中に運転しているとき、以下の状況に遭いましたか

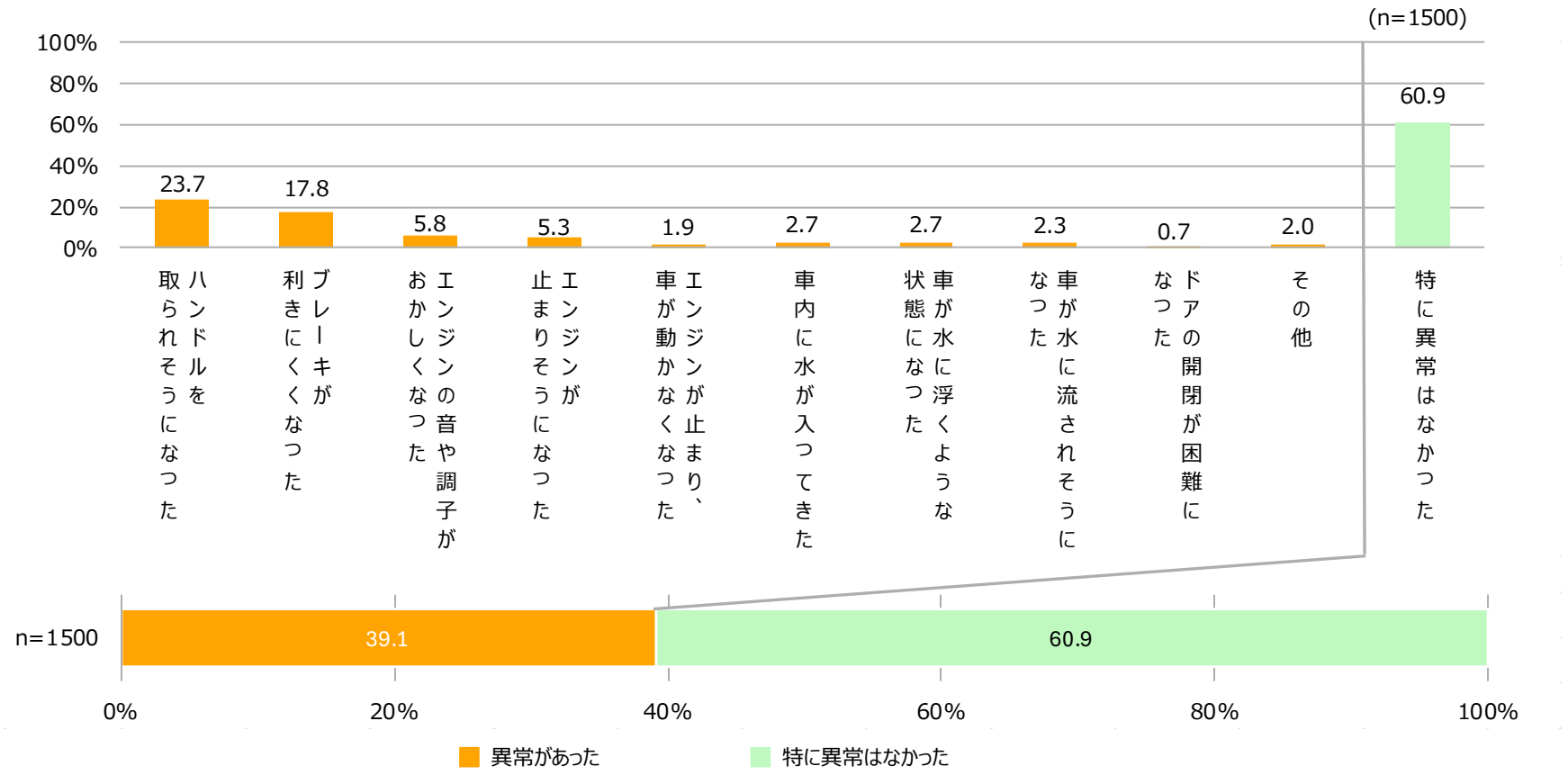


# 調査結果

## 1.豪雨発生当日の状況　(5) 運転時の異常

●「ハンドルを取られそうになった」(23.7%)、「ブレーキが利きにくくなった」(17.8%)など、およそ4割の人に何かしらの自動車の異常がみられた。

Q6. 8月13日の夕方から夜中に運転しているとき、自動車に異常はありましたか

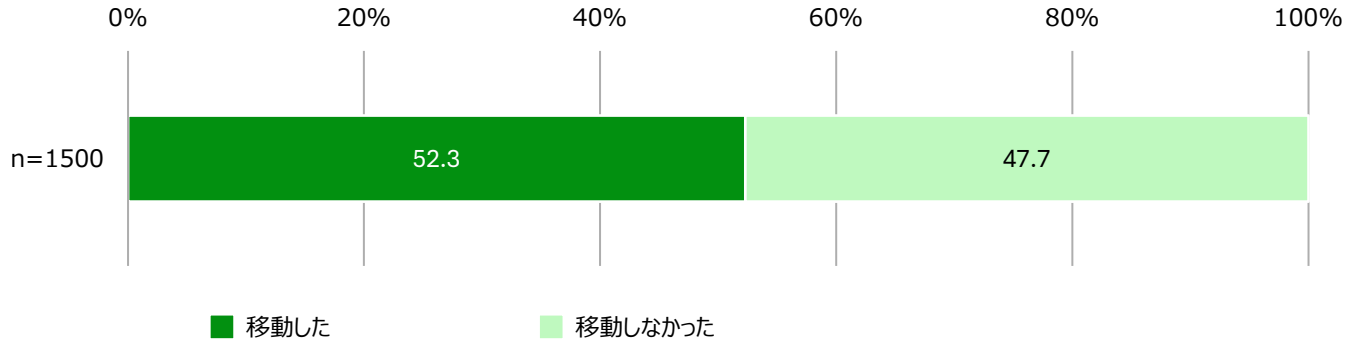


# 調査結果

## 2.大雨の中の行動と心境　(1) 冠水した道路の移動

●冠水した道路を「移動した」人は52.3%と過半数を占める。

Q8. あなたは、冠水した道路を移動しましたか

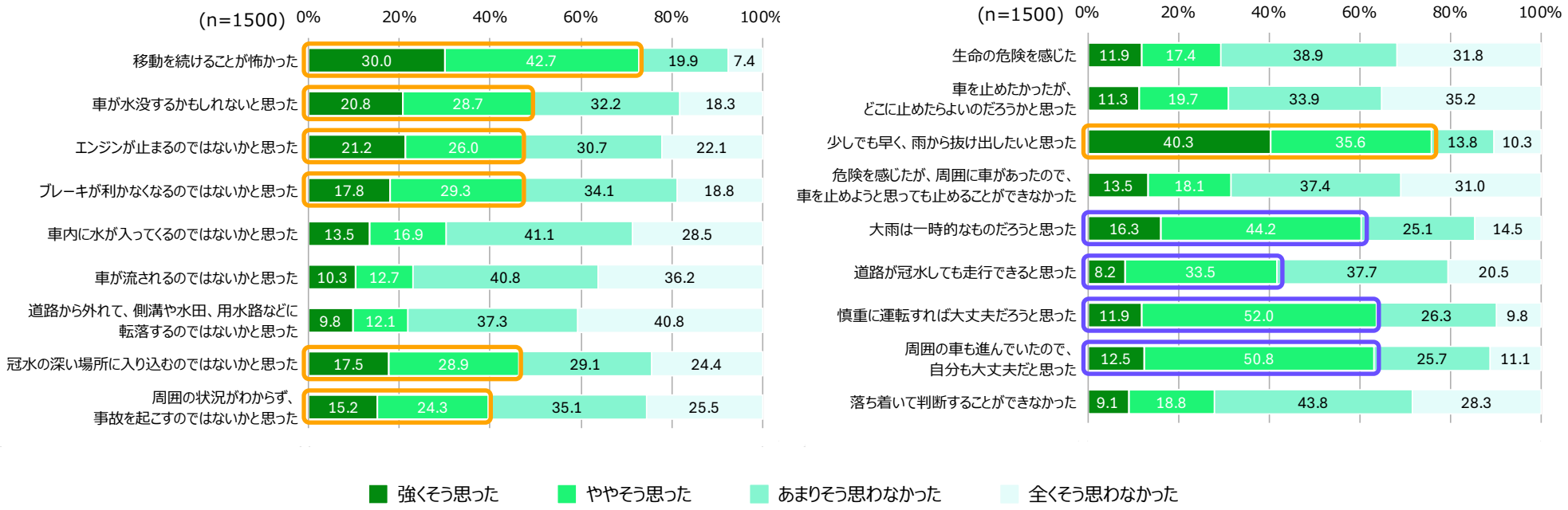


# 調査結果

## 2.大雨の中の行動と心境　(2) 運転時の心情

●大雨の中運転しているときの心情として、＜少しでも早く、雨から抜け出したいと思った＞＜移動を続けることが怖かった＞＜車が水没かもしれない＞＜エンジンが止まるのではないか＞など、危険を認識しながら運転する人が多かったが、他方＜周囲の車も進んでいたので、自分も大丈夫だと思った＞ ＜慎重に運転すれば大丈夫だろうと思った＞ ＜大雨は一時的なものだろうと思った＞など楽観的な回答も高くなっている。

Q10. あなたは、大雨の中を運転しているとき、以下のことについて、どのように思っていましたか

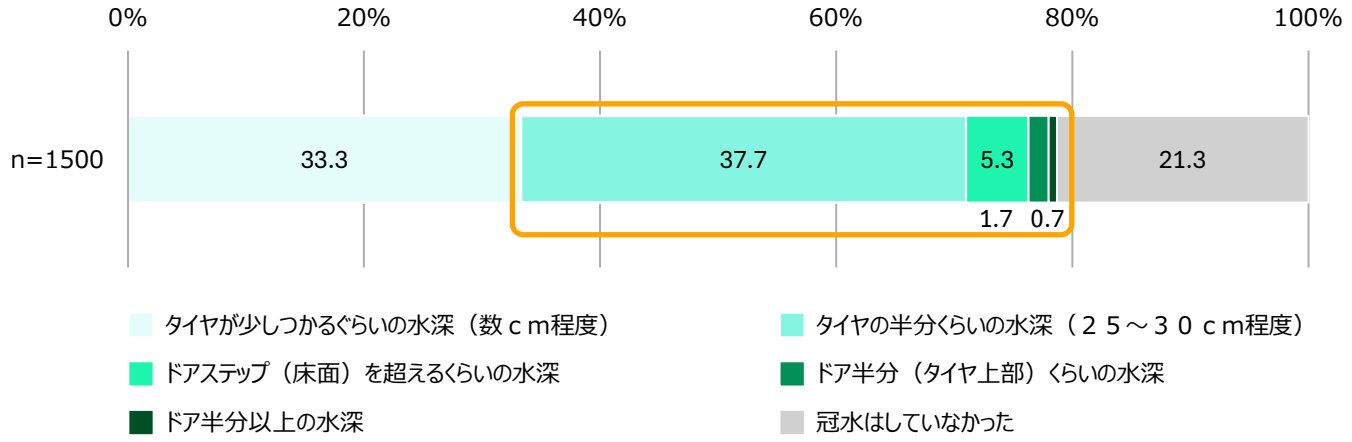


# 調査結果

## 2.大雨の中の行動と心境　(3) 最も危険を感じた状況

●最も危ないと思ったときの周囲の水の状態について、「タイヤの半分くらいの水深(25～30㎝程度)」以上は、45.4%にのぼった。

Q12. あなたが最も危ないと思ったときの周囲の水の状態を教えて下さい

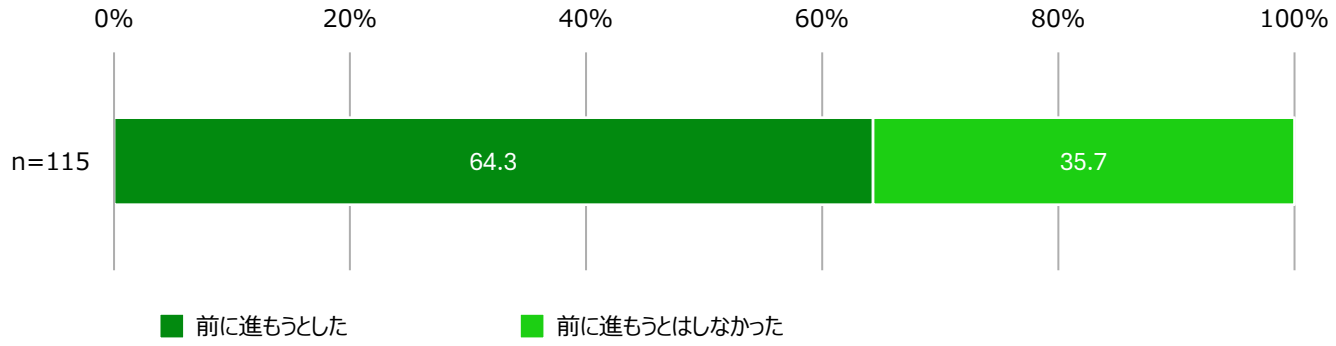


# 調査結果

## 2.大雨の中の行動と心境　(4) 水深がドアステップに届いたときの行動

● 水深がドアステップ位(底面)になったとき、それでも「前に進もうとした」人は64.3%。

Q13. 水深がドアステップ位(床面)になったとき、あなたは前へ進もうとしましたか

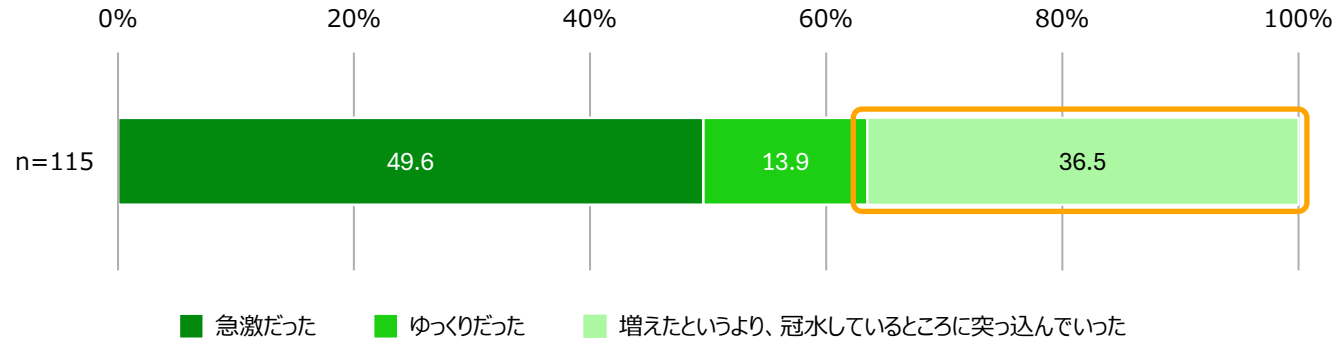


# 調査結果

## 2.大雨の中の行動と心境　(5) 水の増え方

●水の増え方については、「急激だった」(49.6%)が半数近いが、「増えたというより冠水しているところに突っ込んでいった」が36.5%おり、意識的に、あるいはやむを得ず冠水した道路を走行していた人も多かったと考えられる。

Q14. そのときの水の増え方について教えて下さい

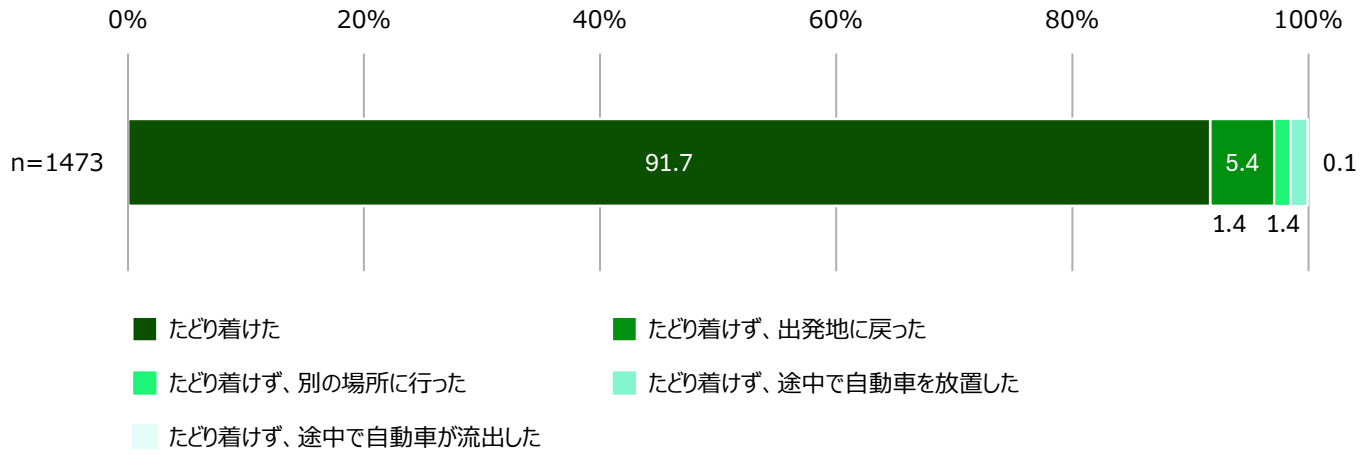


# 調査結果

## 2.大雨の中の行動と心境　(6) 自動車で目的地にたどりつけたか

●最終的に、目的地に「たどり着けた」人は91.7%。なお、「たどり着けず、途中で自動車を放置した」は1.4%、「たどり着けず、途中で自動車が流出した」は0.1%。

Q27. あなたは最終的に目的地にたどり着けましたか

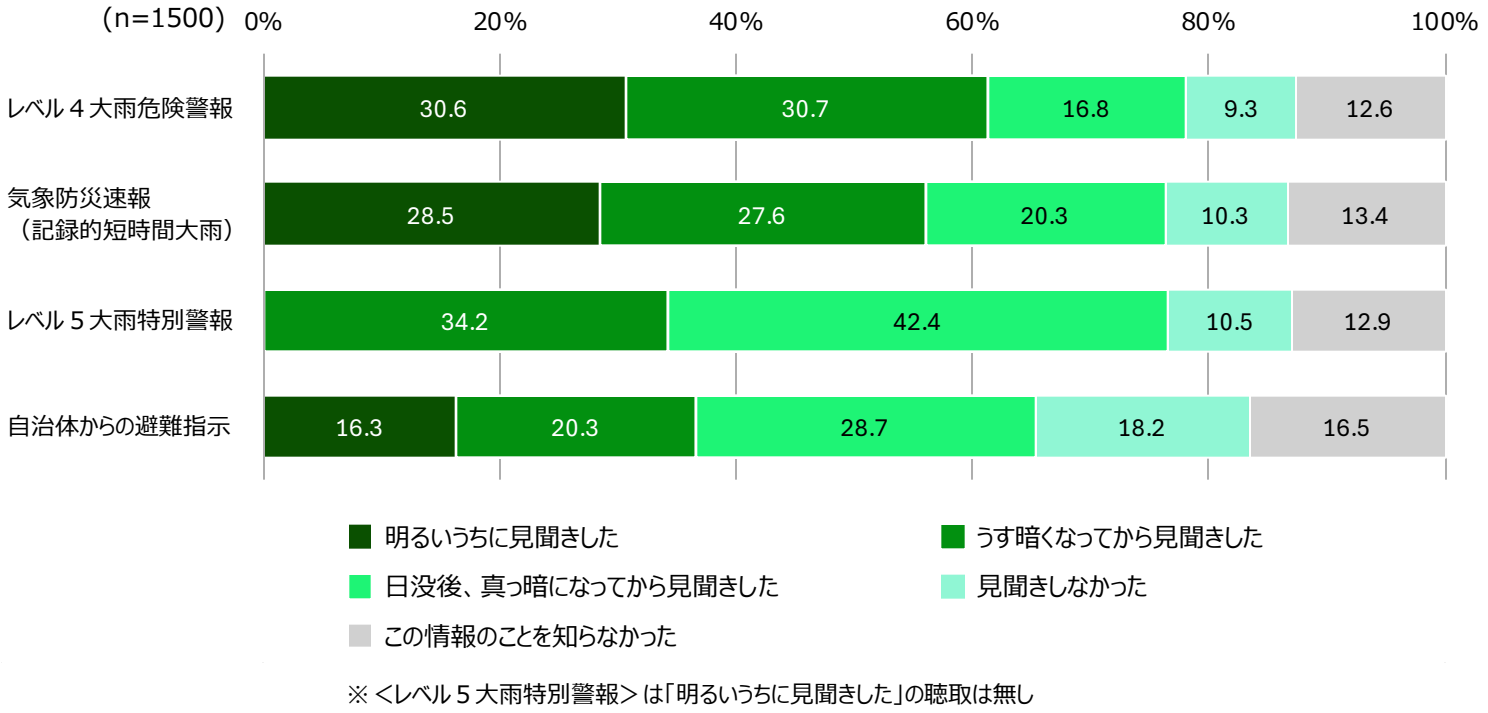


# 調査結果

## 3.防災気象情報の認知と入手状況について　(1)防災気象情報の入手

●発災当日、提示した4つの防災気象情報のうち、何かしらを入手した人は85.1%(1277s／1500s)。
なお、提示した4つの防災気象情報について、「この情報のことを知らなかった」はそれぞれ15%前後。

Q30－1. あなたは、以下の情報が出ていることを、災害発生前に見聞きしましたか



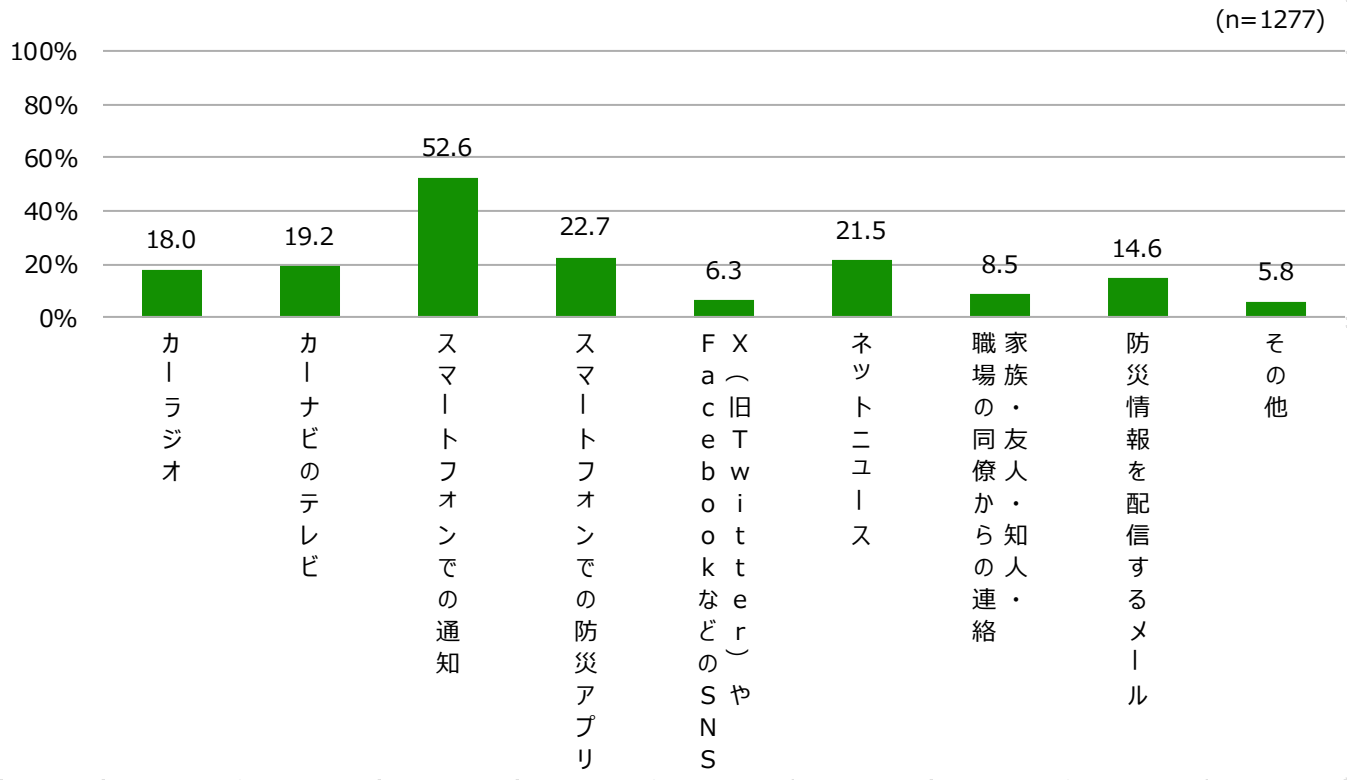

※＜レベル５大雨特別警報＞は「明るいうちに見聞きした」の聴取は無し

# 調査結果

## 3.防災気象情報の認知と入手状況について　(2) 情報の入手手段

●防災気象情報の入手手段は、スマートフォンでの通知(52.6%)、「スマートフォンでの防災アプリ」(22.7%)などとなっている。

Q31. その情報が出ていることを知っていた方は、何で知りましたか

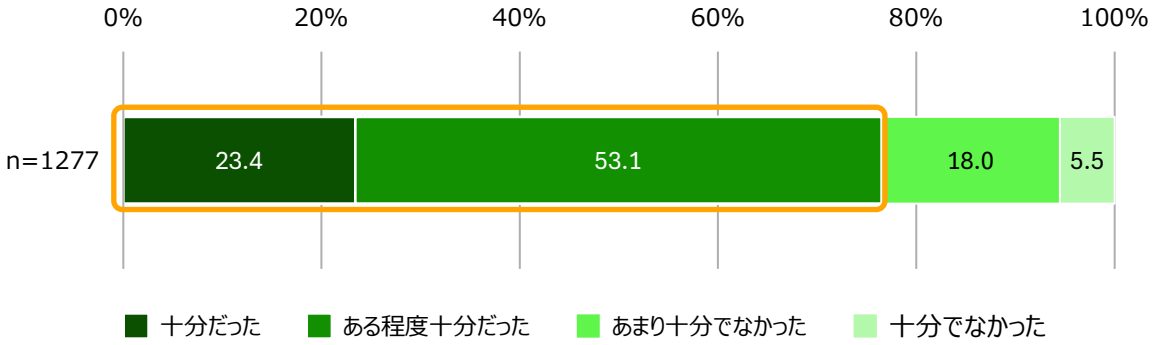


# 調査結果

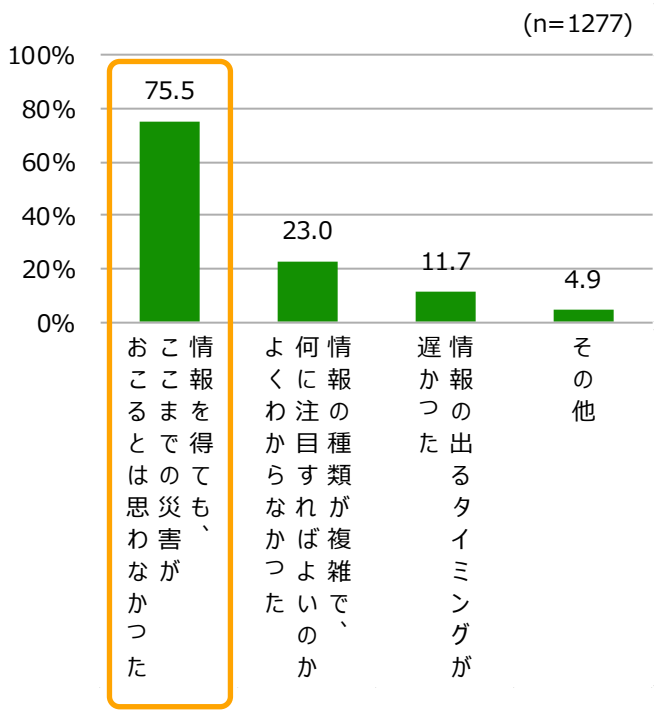
## 3.防災気象情報の認知と入手状況について　(3) 防災気象情報の評価

● 入手した防災気象情報の評価は、「十分だった」「ある程度十分だった」を合わせると76.5%となり、ポジティブな評価が多い。
しかし、情報の課題として「情報を得てもここまでの災害が起こるとは思わなかった」(75.5%)も高くなっている。

Q32. その情報は、豪雨に関する情報として十分でしたか




Q33. その情報は、何が課題でしたか

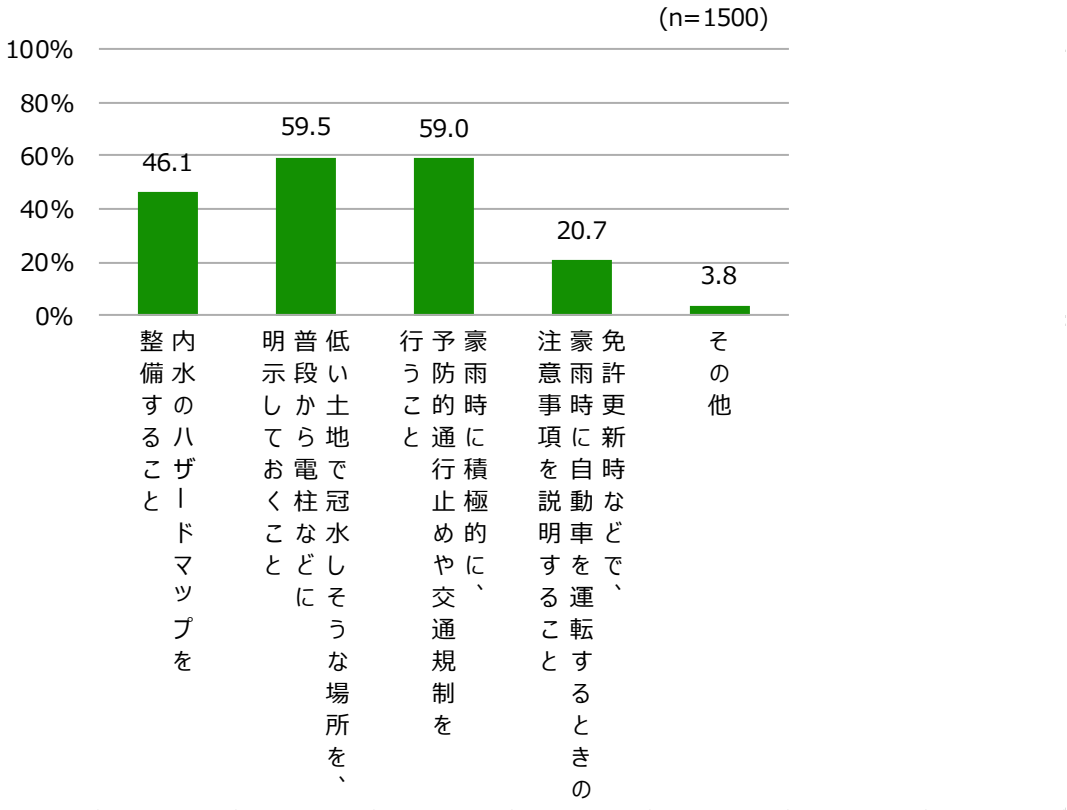


# 調査結果

## 3.防災気象情報の認知と入手状況について　(4) 今後必要と感じる施策

● 今後必要な施策は「冠水しそうなところの普段からの電柱などへの明示」59.5%、「予防的交通規制」59.0%、「内水ハザードマップ整備」46.1%となっている。

Q34. あなたは、この豪雨災害を受けて、どのような施策が必要だと思いますか



# まとめ （関谷）

## 【避難をするため自動車で移動したという人は1.7%】

- この災害(調査対象)においては、「避難」という概念があてはまらない。移動中に災害にまきこまれたもの。

## 【大雨災害では、移動しない】

- 雨によって物理的に運転が困難になっていった。
- 「ワイパーと強い雨で前方がよく見えない状況だった」(67.5%)「道路が冠水していて、道路の微妙な高低差や勾配がわかりにくかった(63.3%)」「道路が冠水していて、どのくらい深く冠水しているか、よくわからなかった(54.9%)」「暗くて、どのくらい深く冠水しているか、よくわからなかった(52.4%)」「道路と路肩・側溝との境がわからなくなっていた(51.0%)」と、気づいたら巻き込まれていたようである。

## 【危険を認識しながら運転していた】

- 「少しでも早く、雨から抜け出したいと思った(75.9%)」「移動を続けることが怖かった(72.7%)」「車が水没かもしれないと思った(47.5%)」「エンジンが止まるのではないかと思った(47.2%)」「ブレーキが利かなくなるのではないかと思った(46.9%)」(以上、「強くそう思った」「そう思った」の合計)など、危険を認識しながら運転する人が多かった。
- 「慎重に運転すれば大丈夫だろうと思った(63.9%)」「周囲の車も進んでいたので、自分も大丈夫だと思った(63.3%)」「大雨は一時的なものだろうと思った(60.5%)」と危険を認識できない傾向もある。

## 【情報が間に合わない場合もある。実況情報が重要】

- 「レベル5大雨特別警報」など4つの防災気象情報のどれかを入手した人は85.1%。肯定的評価が76.5%。
- 気象予報が間に合わないこともある。予警報だけでは対応できないことを十分に認識する。時間的に間に合わない場合、「防災気象速報(記録的短時間大雨)」などの実況情報を活用することが重要。
- 「情報を得てもここまでの災害が起こるとは思わなかった」(75.5%)と答えた人も多く、情報が本当に危険、注意を促せていないことも課題。