

事業用貨物自動車の
**交通事故の
発生状況**

令和3年8月



公益社団法人
全日本トラック協会

事業用貨物自動車の 交通事故の発生状況

令和3年8月

公益社団法人 **全日本トラック協会**

ま え が き

本書は、公益財団法人交通事故総合分析センター並びに国土交通省の協力を得て、警察庁が公表した令和2年中の全国交通事故統計データから、事業用貨物自動車（軽自動車を除く）を対象とした交通事故の全体傾向を集計し、取りまとめています。

令和2年中に全国で発生した交通事故（物損事故を除く）件数は309,178件、死者数は2,839人、負傷者数は369,476人と、前年に比べて事故件数が72,059件減（-18.9%）、死者数が376人減（-11.7%）、負傷者数が92,299人減（-20.0%）となっています。

一方、事業用貨物自動車に目を向けると、交通事故による負傷者数及び飲酒運転事故件数についてはそれぞれ減少したものの、飲酒運転事故件数の撲滅にはほど遠く、トラック運送業界の社会的信頼性を失墜させかねない憂慮すべき状況が依然として続いています。

国の5カ年計画である「第11次交通安全基本計画」では、令和7年までの目標値を死者数2千人以下、重傷者数2万2千人以下としており、これを踏まえて国土交通省では、同じく令和7年までに軽貨物を含む事業用トラックの目標値を死者数190人以下、重傷者数1,280人以下、人身事故件数9,100件以下、飲酒運転ゼロ、追突事故件数3,350件以下とする「事業用自動車総合安全プラン2025」を公表しました。

国土交通省が定めた目標を実現するために、全日本トラック協会では「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定し、「飲酒運転ゼロ」および、「事業用トラック（軽貨物を除く）を第一当事者とする、死者数と重傷者数の合計を車両台数1万台あたり『6.5』人以下とする」ことを各都道府県（車籍別）の共有目標として設定し、事業用トラックが関係する交通事故を1件でも多く削減するよう取り組むこととしています。

交通事故防止対策の取り組みにあたっては、事業用トラックの特徴的な事故要因分析を充実させ、より実効性のある交通事故防止の取り組みを促進する必要があります。

本資料を事業用トラックの事故要因分析のために活用していただくことにより、有効な事故防止対策につながることを期待申し上げます。

令和3年8月

公益社団法人 全日本トラック協会
会 長 坂 本 克 己

凡 例

- 本書における用語の定義は、次のとおりである。
- 1 「交通事故」とは、道路交通法で規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故で、人の死亡又は負傷を伴うもの（人身事故）並びに物損事故をいう。ただし、本書においては物損事故を除く。
- 2 「死亡」（「死者」）とは、交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった場合（人）をいう。
- 3 「負傷」（「負傷者」）とは、「重傷」（「重傷者」）と「軽傷」（「軽傷者」）の合計をいう。
- 4 「重傷」（「重傷者」）とは、交通事故によって負傷し、1箇月（30日）以上の治療を要する場合（人）をいう。
- 5 「軽傷」（「軽傷者」）とは、交通事故によって負傷し、1箇月（30日）未満の治療を要する場合（人）をいう。
- 6 「死傷」（「死傷者」）とは、「死亡」（「死者」）と「重傷」（「重傷者」）と「軽傷」（「軽傷者」）の合計をいう。
- 7 「死傷者数」とは、事業用貨物自動車の事故における全当事者数をいう。
- 8 「事業用貨物自動車」とは、第1当事者が事業用で貨物車（軽自動車を除く。）をいう。ただし、注意書きを除く。
- 9 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む。）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。
- 10 「事故類型」とは、当該交通事故を先ず当事者の種類（人または車両等）によって分類し、次いで当事者の事故時の行動等（動き、位置、衝突物等）によって更に細かく分類したものをいう。
- 11 「対歩行者」とは、当該交通事故の第2当事者が歩行者（準歩行者を含む。）である場合をいう。
- 12 「準歩行者」とは、「車椅子」、「小児用の車」、「ローラースケート等」をいう。
- 13 「対自転車」とは、当該交通事故の第2当事者が「自転車」、「駆動補助付自転車」、「リヤカー一等」の軽車両である場合をいう。
- 14 「車両相互」とは、当該交通事故の第1当事者及び第2当事者がいずれも車両等（列車が相手方である場合を除く。）である場合をいう。
- 15 「車両単独」とは、当該交通事故の第2当事者が「駐車車両（運転者不在）」、「物件」、「相手なし」である場合をいう。
- 16 「車両等」とは、「四輪車」「二輪車」「自転車」「その他」の合計をいう。
- 17 「車両等」の定義は次のとおりである。
 - 「四輪車」……道路交通法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、小型特殊自動車。

- 「二輪車」……「自動二輪車」及び「原動機付自転車」
- 「自動二輪車」……道路交通法に定める大型自動二輪車と普通自動二輪車。
- 「原動機付自転車」「軽車両」「自転車」……道路交通法の規定による。
- 「その他」……「四輪車」「二輪車」「自転車」以外の車両。
- 「軽自動車」……道路運送車両法の規定による。
- 「トレーラ」……けん引する構造並びに装置を有する乗用車により牽引されるための構造及び装置を有する車両(車両総重量750kg超)が連結されている状態をいう。

18 当事者種別の定義は次のとおりである。

- 「大型」……車両総重量11t以上又は最大積載量6.5t以上の貨物車。
- 「中型」……車両総重量5t以上11t未満又は最大積載量3t以上6.5t未満の貨物車。
- 「普通」……車両総重量5t未満かつ最大積載量3t未満の貨物車。

なお、当事者種別の定義は平成29年3月12日以降、次のとおりである。

- 「大型」……車両総重量11t以上又は最大積載量6.5t以上の貨物車。
- 「中型」……車両総重量7.5t以上11t未満又は最大積載量4.5t以上6.5t未満の貨物車。
- 「準中型」……車両総重量3.5t以上7.5t未満又は最大積載量2t以上4.5t未満の貨物車。
- 「普通」……車両総重量3.5t未満かつ最大積載量2t未満の貨物車。

19 「高速道」とは、高速自動車国道及び指定自動車専用道路をいう。

20 「高速自動車国道」(高速国道)とは、高速自動車国道法に定める高速自動車国道をいう。

21 「指定自動車専用道路」(指定自専道)とは、道路交通法に定める自動車専用道路をいう。

22 「行動類型」とは、当事者の事故時の行動等(動き、位置、衝突物等)によって細分した類型をいう。

23 「人的要因」とは、当事者に認められる要因をいう。

- 数字は単位未満で四捨五入しているため、合計の数字と内訳の計が一致しない場合や四捨五入前の数字を用いて計算した結果と表中の数字が一致しない場合もある。
- データの各数値は、令和3年5月末の確定値である。後日、統計上の理由により変更される場合がある。
- データは、(公益財団法人)交通事故総合分析センターで集計した。

目 次

| | |
|--|----|
| 1. 事業用貨物自動車の死傷事故の状況 | 1 |
| 2. 事業用貨物自動車の事故類型別死傷事故の状況 | 2 |
| 3. 事業用貨物自動車の道路区分別・事故類型（詳細区分）別死傷事故の状況 | 3 |
| 4. 事業用貨物自動車の運転者年齢別死傷事故の状況 | 13 |
| 5. 事業用貨物自動車の時間帯別死傷事故の状況 | 20 |
| 6. 事業用貨物自動車の危険認知速度別死傷事故の状況 | 27 |
| 7. 事業用貨物自動車の時間帯別・危険認知速度別の追突死傷事故の状況 | 30 |
| 8. 事業用貨物自動車の行動類型別死傷事故の状況 | 34 |
| 9. 事業用貨物自動車の法令違反別死傷事故の状況 | 36 |
| 10. 事業用貨物自動車の飲酒運転による死傷事故の状況 | 39 |
| 11. 事業用貨物自動車の整備不良による死傷事故の状況 | 42 |
| 12. 事業用貨物自動車の車両的要因別死傷事故の状況 | 43 |
| 13. 事業用貨物自動車の運転者の運転免許経過年数別死傷事故の状況 | 44 |
| 14. 事業用貨物自動車の運転者の運転資格別死傷事故の状況 | 46 |
| 15. 事業用貨物自動車の運転者のシートベルト着用有無別死傷事故の状況 | 47 |
| 16. 事業用貨物自動車の高速道路における主な死傷事故の状況 | 52 |
| 17. 事業用貨物自動車の死傷者の状況 | 55 |
| 付録 | 62 |
| 付録1. 都道府県別の死傷事故件数（令和2年） | 63 |
| 付録2. 事業用自動車の第1当事者種別・都道府県別の死傷事故件数（令和2年） | 64 |
| 付録3. 事業用自動車の第1当事者種別・法令違反別の死傷事故件数（令和2年） | 65 |
| 付録4. 事業用自動車の第1当事者種別・管轄運輸支局（車籍）別の死傷事故件数（令和2年） | 66 |
| 付録5. 事業用自動車の第1当事者種別・管轄運輸支局（車籍）別の死傷者数（令和2年） | 67 |
| 付録6. 交通事故発生状況の推移（平成5-令和2年） | 68 |
| 付録7. 事業用自動車の業態別死者数の推移（平成23-令和2年） | 69 |
| 付録8. 事業用自動車の業態別車両1万台当たりの死者数の推移（平成23-令和2年） | 69 |
| 付録9. 事業用自動車の業態別死傷事故件数の推移（平成23-令和2年） | 70 |
| 付録10. 事業用自動車の業態別車両1万台当たりの死傷事故件数の推移（平成23-令和2年） | 70 |
| 付録11. 事業用貨物自動車の車両総重量別車両1万台当たりの死亡事故件数（令和2年） | 71 |
| 付録12. 事業用貨物自動車の車両総重量別車両1万台当たりの重傷・軽傷事故件数（令和2年） | 71 |
| 付録13. 事業用自動車の運転者年齢別死亡事故の状況（平成23-令和2年） | 72 |
| 付録14. 事業用自動車の運転者年齢別死傷事故の状況（平成23-令和2年） | 74 |
| 付録15. 事業用貨物自動車の運転者年齢別・危険認知速度別死傷事故件数の構成率（令和2年） | 76 |
| 付録16. 事業用貨物自動車の運転者年齢別・事故類型別死傷事故件数の構成率（令和2年） | 77 |
| 付録17. 事業用貨物自動車の車両相互の事故類型詳細区分別の死傷事故件数（令和2年） | 78 |
| 付録18. 事業用貨物自動車の対自転車事故の運転者年齢別・事故類型別死傷事故件数の構成率（令和2年） | 79 |
| 付録19. 事業用貨物自動車の対自転車事故の状況 | 80 |
| 付録20. 事業用貨物自動車の対二輪車事故の状況 | 83 |
| 付録21. 事業用貨物自動車の対四輪車事故の状況 | 86 |

| | | |
|---|-------|----|
| 付録22. 事業用貨物自動車の車両単独事故の状況 | ----- | 89 |
| 付録23. 事業用貨物自動車の対歩行者事故の状況 | ----- | 92 |
| 付録24. 事業用貨物自動車を第1当事者とする管轄運輸支局（車籍）別の死亡事故件数及び死者数 （平成29-令和2年） | ----- | 95 |
| 付録25. 事業用貨物自動車1万台当たりの死亡事故件数（車籍別）（令和元年-令和2年） | ----- | 96 |

事業用貨物自動車の交通事故の傾向と事件事例

事業用貨物自動車（軽自動車を除く）が第1当事者となった死傷事故の傾向は次のとおりです。

1. 事業用貨物自動車の死傷事故の状況

死傷事故全体の発生件数は、平成23年の20,568件から令和2年には9,449件と順調に減少しており、10年間で11,119件（54.1%）減少しています。

第1当事者種別では、平成23年から令和2年の10年間で、大型は4,023件、中型は6,364件、普通は2,993件、それぞれ減少しています。尚、平成29年3月12日の「準中型」免許区分新設に伴い、「中型」以下の車両総重量区分が新設されたため、「大型」以外は参考値となります（以下、同様）。

表1 当事者種別の死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）

| 年 | 第1当事者種別 | | | | 合計 | 保有車両数(台) |
|-----|---------------|-------|-------|-------|--------|-----------|
| | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 | | |
| H23 | 7,993 (1,262) | 9,035 | | 3,540 | 20,568 | 1,357,647 |
| H24 | 7,586 (1,265) | 8,715 | | 3,173 | 19,474 | 1,358,400 |
| H25 | 7,125 (1,208) | 8,490 | | 2,876 | 18,491 | 1,360,732 |
| H26 | 6,985 (1,155) | 8,130 | | 2,686 | 17,801 | 1,372,140 |
| H27 | 6,260 (971) | 7,294 | | 2,602 | 16,156 | 1,381,282 |
| H28 | 5,709 (991) | 6,572 | | 2,319 | 14,600 | 1,397,191 |
| H29 | 5,663 (955) | 4,862 | 2,452 | 1,240 | 14,217 | 1,419,605 |
| H30 | 5,406 (923) | 4,031 | 3,171 | 820 | 13,428 | 1,440,180 |
| R01 | 4,753 (870) | 3,413 | 2,764 | 699 | 11,629 | 1,462,004 |
| R02 | 3,970 (685) | 2,671 | 2,261 | 547 | 9,449 | 1,482,364 |

※ 大型の（ ）内の値は、トレーラで大型の内数を示す。

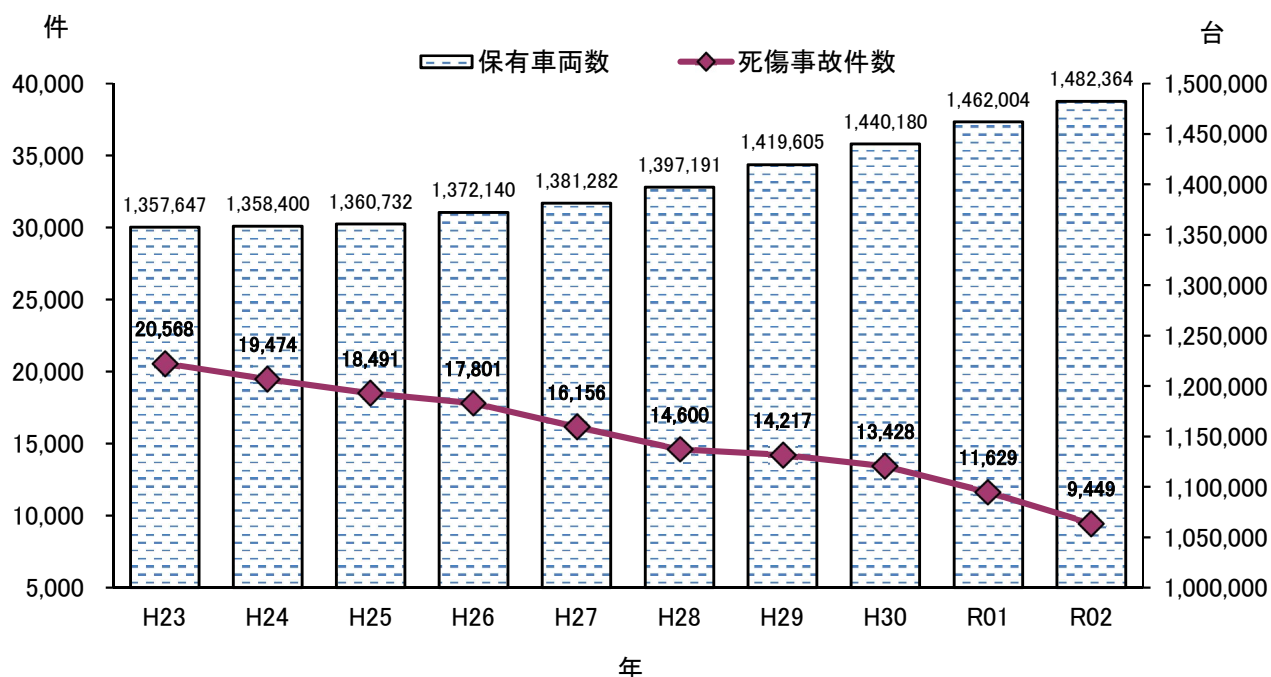


図1 保有車両数と死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）

※ 保有車両数(台)は、一般財団法人自動車検査登録情報協会の「市区町村別 自動車保有車両数(令和2年度3月末現在)」をもとに全日本トラック協会が集計した値。

2. 事業用貨物自動車の事故類型別死傷事故の状況

事故類型別の死傷事故件数は、平成23年から令和2年の10年間で、車両相互10,354件、対歩行者621件、車両単独141件と、それぞれ減少しています。

発生件数の多い事故類型は圧倒的に車両相互であり、平成23年以降、90%以上を占める状況が続いています。

表2 事故類型別死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）

(件)

| 年 | 事故類型 | 車両相互 | 対歩行者 | 車両単独 | 列車 | 合計 | 車両相互事故構成率(%) |
|-----|------|--------|-------|------|----|--------|--------------|
| H23 | | 19,036 | 1,264 | 265 | 3 | 20,568 | 92.6 |
| H24 | | 17,966 | 1,282 | 226 | 0 | 19,474 | 92.3 |
| H25 | | 17,106 | 1,138 | 244 | 3 | 18,491 | 92.5 |
| H26 | | 16,460 | 1,129 | 211 | 1 | 17,801 | 92.5 |
| H27 | | 14,903 | 1,069 | 183 | 1 | 16,156 | 92.2 |
| H28 | | 13,517 | 912 | 170 | 1 | 14,600 | 92.6 |
| H29 | | 13,114 | 935 | 167 | 1 | 14,217 | 92.2 |
| H30 | | 12,367 | 894 | 166 | 1 | 13,428 | 92.1 |
| R01 | | 10,660 | 817 | 151 | 1 | 11,629 | 91.7 |
| R02 | | 8,682 | 643 | 124 | 0 | 9,449 | 91.9 |

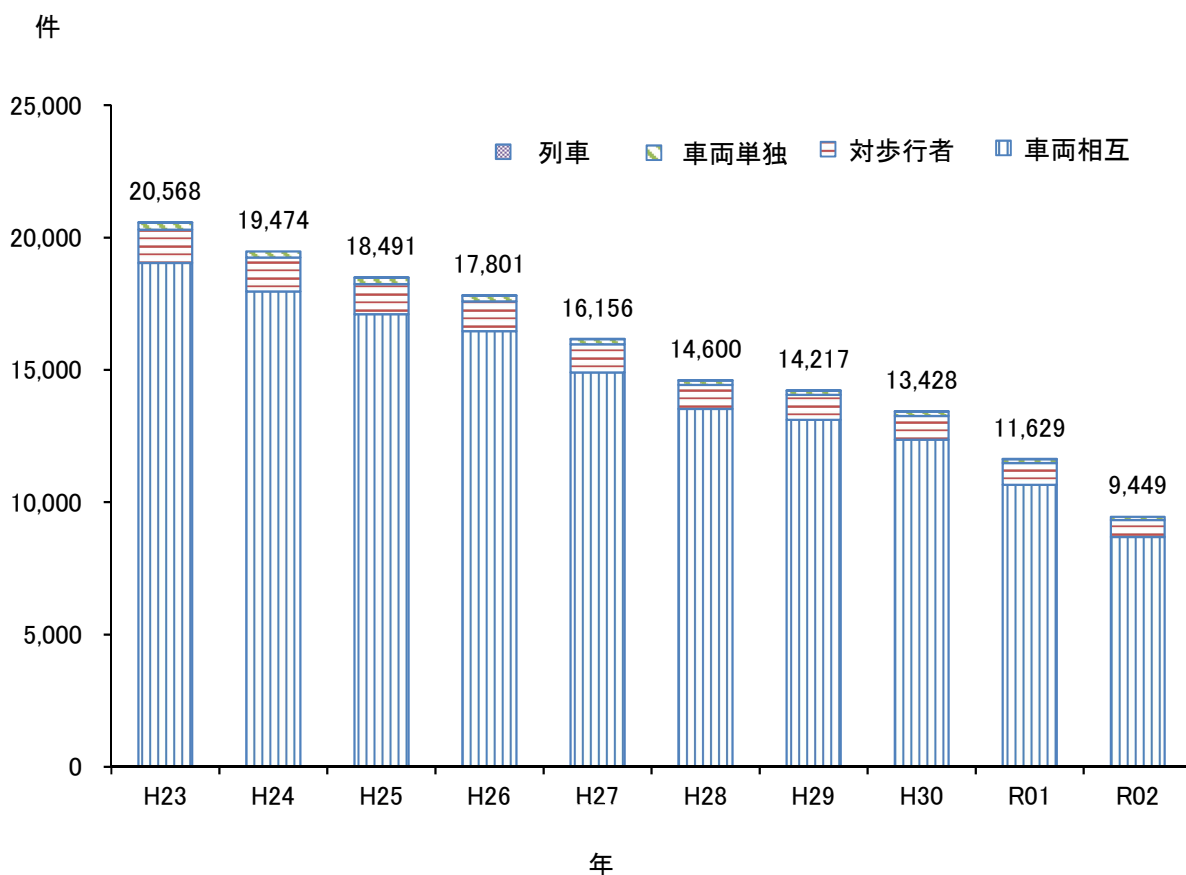


図2 事故類型別死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）

3. 事業用貨物自動車の道路区分別・事故類型（詳細区分）別死傷事故の状況

令和2年の道路区分別・事故類型（詳細区分）別の死傷事故件数は、死亡事故では、対歩行者75件（うち高速道路7件、一般道路68件）、車両相互114件（うち高速道路20件、一般道路94件）、車両単独18件（うち高速道路7件、一般道路11件）となっています。

一方、重傷事故では、対歩行者149件（うち高速道路2件、一般道路147件）、車両相互603件（うち高速道路58件、一般道路545件）、車両単独32件（うち高速道路9件、一般道路23件）となっています。

また、軽傷事故では、対歩行者419件（うち高速道路2件、一般道路417件）、車両相互7,965件（うち高速道路723件、一般道路7,242件）、車両単独74件（うち高速道路17件、一般道路57件）となっています。

表3-1 道路区分別・事故類型（詳細区分）別の死傷事故件数（令和2年）

(件)

| 事故類型 | | 死亡 | | | 重傷 | | | 軽傷 | | | 合計 | | |
|----------------|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-----|-------|-------|
| | | 高速道 | 一般道 | 計 | 高速道 | 一般道 | 計 | 高速道 | 一般道 | 計 | 高速道 | 一般道 | 計 |
| 対歩行者 | | | | | | | | | | | | | |
| 対面通行中 | | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 18 | 18 | 0 | 24 | 24 |
| 背面通行中 | | 0 | 8 | 8 | 0 | 8 | 8 | 0 | 38 | 38 | 0 | 54 | 54 |
| 横断中 | 横断歩道 | 0 | 20 | 20 | 0 | 68 | 68 | 0 | 197 | 197 | 0 | 285 | 285 |
| | 横断歩道付近 | 0 | 6 | 6 | 0 | 4 | 4 | 0 | 6 | 6 | 0 | 16 | 16 |
| | 横断歩道橋付近 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 |
| | その他 | 0 | 13 | 13 | 0 | 23 | 23 | 0 | 31 | 31 | 0 | 67 | 67 |
| 路上遊戯中 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 |
| 路上作業中 | | 1 | 2 | 3 | 0 | 7 | 7 | 0 | 12 | 12 | 1 | 21 | 22 |
| 路上停止中 | | 2 | 5 | 7 | 0 | 4 | 4 | 1 | 8 | 9 | 3 | 17 | 20 |
| 路上横臥中 | | 1 | 7 | 8 | 0 | 4 | 4 | 0 | 2 | 2 | 1 | 13 | 14 |
| その他 | | 3 | 4 | 7 | 2 | 24 | 26 | 1 | 103 | 104 | 6 | 131 | 137 |
| 小計 | | 7 | 68 | 75 | 2 | 147 | 149 | 2 | 417 | 419 | 11 | 632 | 643 |
| 車両相互 | | | | | | | | | | | | | |
| 正面衝突 | 追越・追抜 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| | その他 | 1 | 5 | 6 | 1 | 30 | 31 | 0 | 66 | 66 | 2 | 101 | 103 |
| 追突 | 進行中 | 2 | 14 | 16 | 13 | 46 | 59 | 165 | 368 | 533 | 180 | 428 | 608 |
| | 駐・停車中 | 16 | 8 | 24 | 24 | 79 | 103 | 305 | 3,407 | 3,712 | 345 | 3,494 | 3,839 |
| 出会い頭衝突 | | 0 | 19 | 19 | 0 | 134 | 134 | 2 | 765 | 767 | 2 | 918 | 920 |
| 追越・追抜時衝突 | | 0 | 5 | 5 | 2 | 44 | 46 | 47 | 423 | 470 | 49 | 472 | 521 |
| 進路変更時衝突 | | 0 | 6 | 6 | 13 | 21 | 34 | 150 | 385 | 535 | 163 | 412 | 575 |
| すれ違い時衝突 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 8 | 3 | 106 | 109 | 3 | 114 | 117 |
| 左折時衝突 | | 0 | 21 | 21 | 0 | 76 | 76 | 1 | 521 | 522 | 1 | 618 | 619 |
| 右折時衝突 | | 0 | 10 | 10 | 0 | 63 | 63 | 1 | 428 | 429 | 1 | 501 | 502 |
| 横断時衝突 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 1 | 10 | 11 | 1 | 13 | 14 |
| 転回時衝突 | | 0 | 1 | 1 | 0 | 6 | 6 | 1 | 33 | 34 | 1 | 40 | 41 |
| 後退時衝突 | | 0 | 1 | 1 | 0 | 7 | 7 | 14 | 404 | 418 | 14 | 412 | 426 |
| その他 | | 1 | 3 | 4 | 5 | 27 | 32 | 33 | 326 | 359 | 39 | 356 | 395 |
| 小計 | | 20 | 94 | 114 | 58 | 545 | 603 | 723 | 7,242 | 7,965 | 801 | 7,881 | 8,682 |
| 車両単独 | | | | | | | | | | | | | |
| 工作物衝突 | 電柱 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 | 0 | 3 | 3 |
| | 標識 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| | 分離帯・安全島 | 1 | 0 | 1 | 3 | 2 | 5 | 3 | 2 | 5 | 7 | 4 | 11 |
| | 防護柵等 | 2 | 2 | 4 | 1 | 1 | 2 | 2 | 9 | 11 | 5 | 12 | 17 |
| | 家屋・塀 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 4 | 4 |
| | 橋梁・橋脚 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 4 | 4 |
| | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 7 | 1 | 10 | 11 | 1 | 17 | 18 |
| 駐車車両(運転者不在中)衝突 | | 2 | 3 | 5 | 4 | 6 | 10 | 4 | 17 | 21 | 10 | 26 | 36 |
| 路外逸脱 | 転落 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 |
| 転倒 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 | 0 | 3 | 3 |
| その他 | | 1 | 3 | 4 | 0 | 4 | 4 | 7 | 7 | 14 | 8 | 14 | 22 |
| 小計 | | 7 | 11 | 18 | 9 | 23 | 32 | 17 | 57 | 74 | 33 | 91 | 124 |
| 列車 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | | 34 | 173 | 207 | 69 | 715 | 784 | 742 | 7,716 | 8,458 | 845 | 8,604 | 9,449 |

令和2年の死傷事故のうち、事故類型詳細区分別で発生件数が多い順に、追突-駐・停車中 3,839件(40.6%)、出会い頭衝突 920件(9.7%)、左折時衝突 619件(6.6%)、追突-進行中 608件(6.4%)、進路変更時衝突 575件(6.1%)、車両相互(その他) 567件(6.0%)、追越・追抜時衝突 521件(5.5%)、右折時衝突 502件(5.3%)、後退時衝突 426件(4.5%) 横断中 370件(3.9%)となっており、このうち追突の合計は、駐・停車中と進行中を合わせて4,447件(47.1%)と、死傷事故全体(9,449件)の半分近くを占めています。

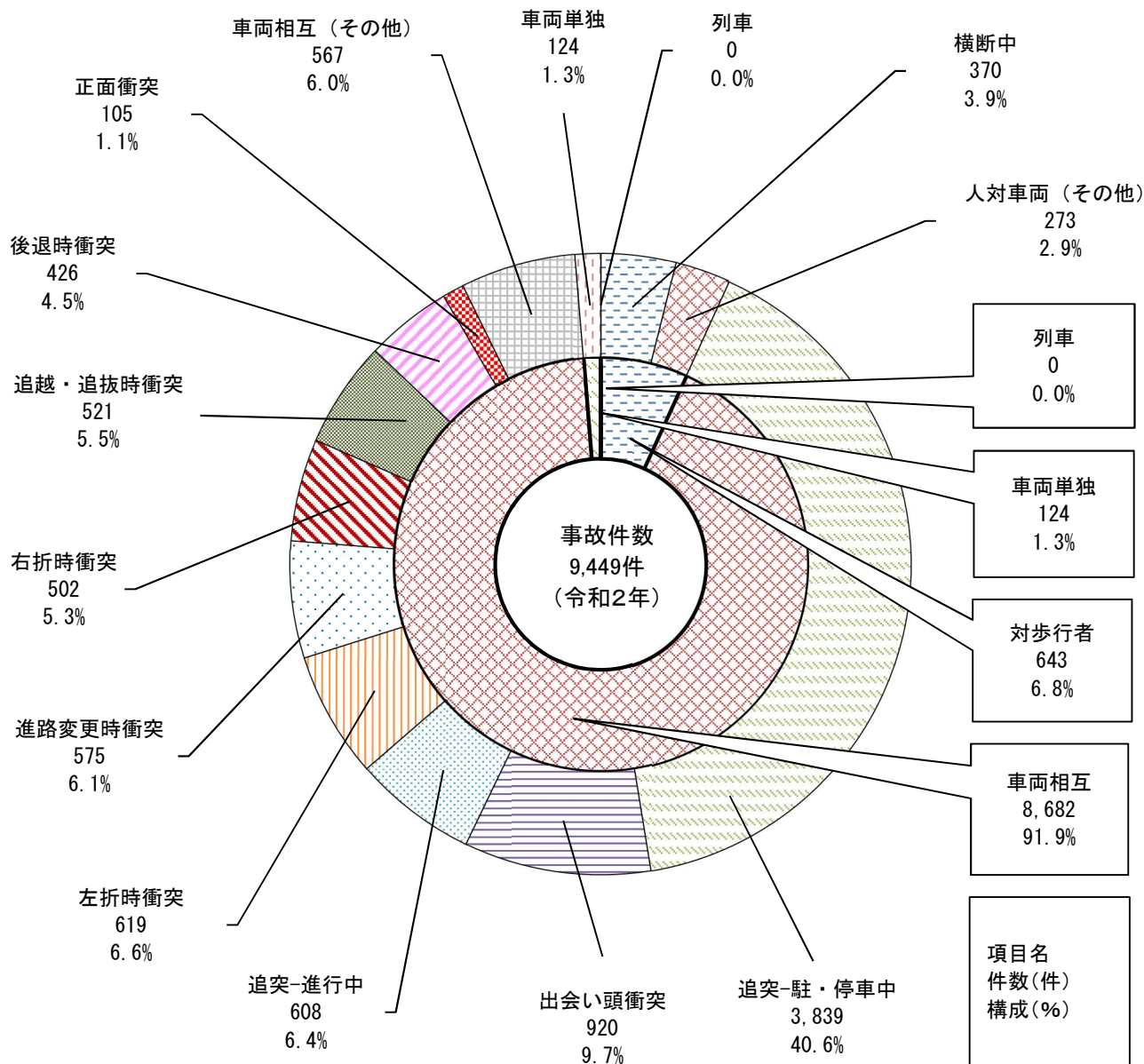


図3-1 事故類型別死傷事故件数の構成率(令和2年)

令和2年の死傷事故のうち、高速道路における事故類型詳細区分別の発生件数が多い順に、追突-駐車中 345 件 (40.8%)、追突-進行中 180 件 (21.3%)、進路変更時衝突 163 件 (19.3%)、車両相互 (その他)・追越・追抜時衝突共に 49 件 (5.8%)、後退時衝突 14 件 (1.7%)、車両単独 (その他)・人体車両 (その他) 共に 11 件 (1.3%)、駐車車両 10 件 (1.2%) で、このうち追突の合計は、駐・停車中と進行中を合わせて 525 件 (62.1%) と、高速道路における死傷事故全体 (845 件) の半分以上を占めています。

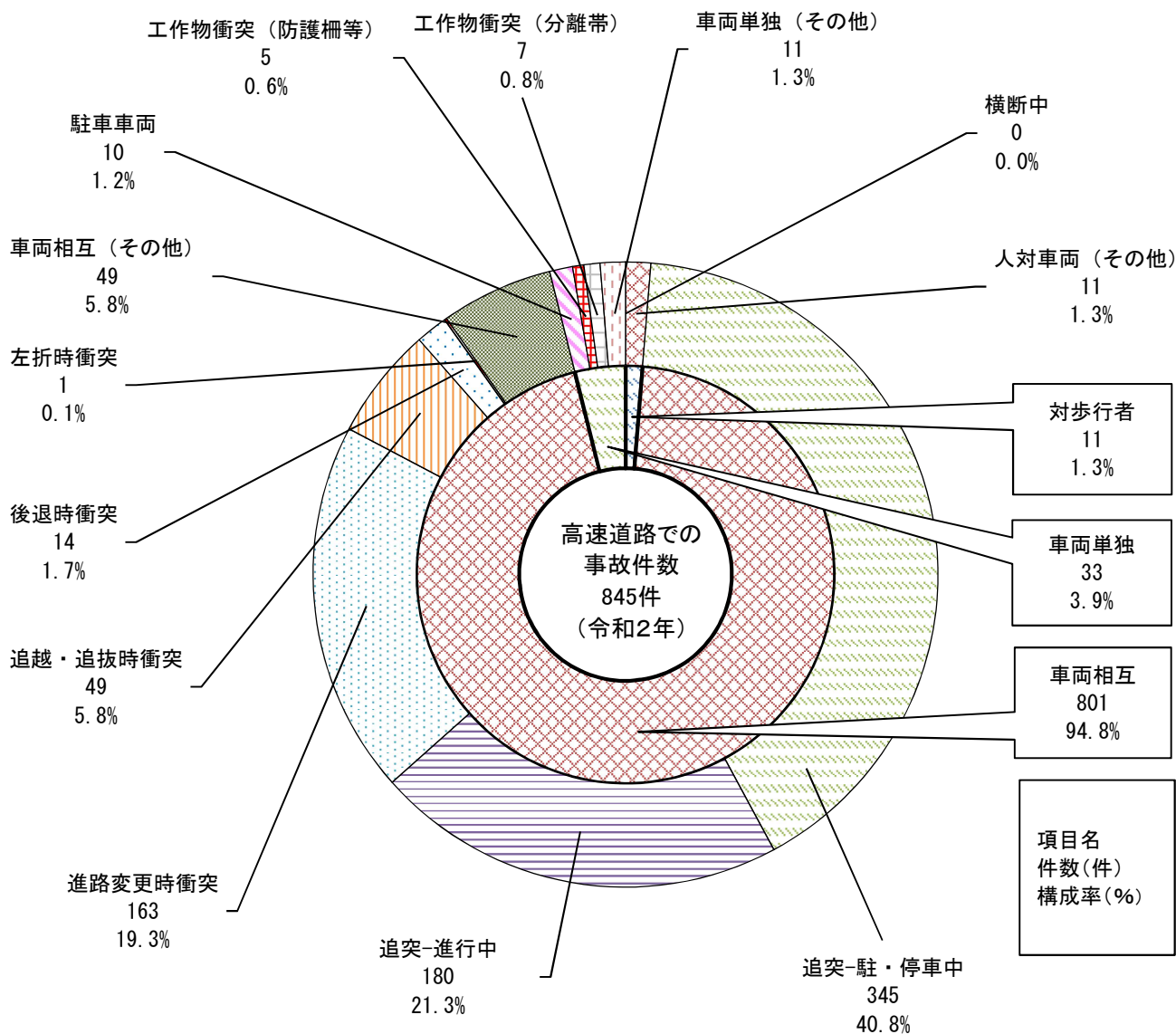


図 3-2 高速道路における事故類型別死傷事故件数の構成率 (令和2年)

参 考

(1) 事業用貨物自動車の主な事故類型の死傷事故件数の推移（平成 23-令和 2 年）

- ・追突による死傷事故件数は、平成 23 年の 11,853 件から令和 2 年には 4,447 件となり、10 年間で 7,406 件（62.5%）減少しています。

表 3-2 主な事故類型の死傷事故件数の推移（平成 23-令和 2 年）

| 事故類型 | 年 | | | | | | | | | |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 |
| 追突 | 11,853 | 11,357 | 9,719 | 9,292 | 8,541 | 7,637 | 7,290 | 6,914 | 5,639 | 4,447 |
| 対歩行者 | 1,770 | 1,746 | 1,138 | 1,129 | 1,069 | 912 | 935 | 894 | 817 | 643 |
| 出会い頭衝突 | 3,373 | 3,069 | 1,843 | 1,708 | 1,483 | 1,392 | 1,285 | 1,191 | 1,053 | 920 |
| 左折時衝突 | 1,523 | 1,409 | 1,112 | 1,038 | 930 | 879 | 851 | 824 | 746 | 619 |
| 右折時衝突 | 1,425 | 1,283 | 890 | 914 | 837 | 754 | 790 | 646 | 673 | 502 |
| 出会い頭衝突等 | 6,321 | 5,761 | 3,845 | 3,660 | 3,250 | 3,025 | 2,926 | 2,661 | 2,472 | 2,041 |
| その他 | 4,921 | 4,675 | 3,789 | 3,720 | 3,296 | 3,026 | 3,066 | 2,959 | 2,701 | 2,318 |
| 事故件数 | 24,865 | 23,539 | 18,491 | 17,801 | 16,156 | 14,600 | 14,217 | 13,428 | 11,629 | 9,449 |

※ 平成 24 年以前は軽自動車が含まれる。

- ・死傷事故の構成率は、追突がやや減少傾向にある一方で、対歩行者および出会い頭衝突は大きな変動は見られません。

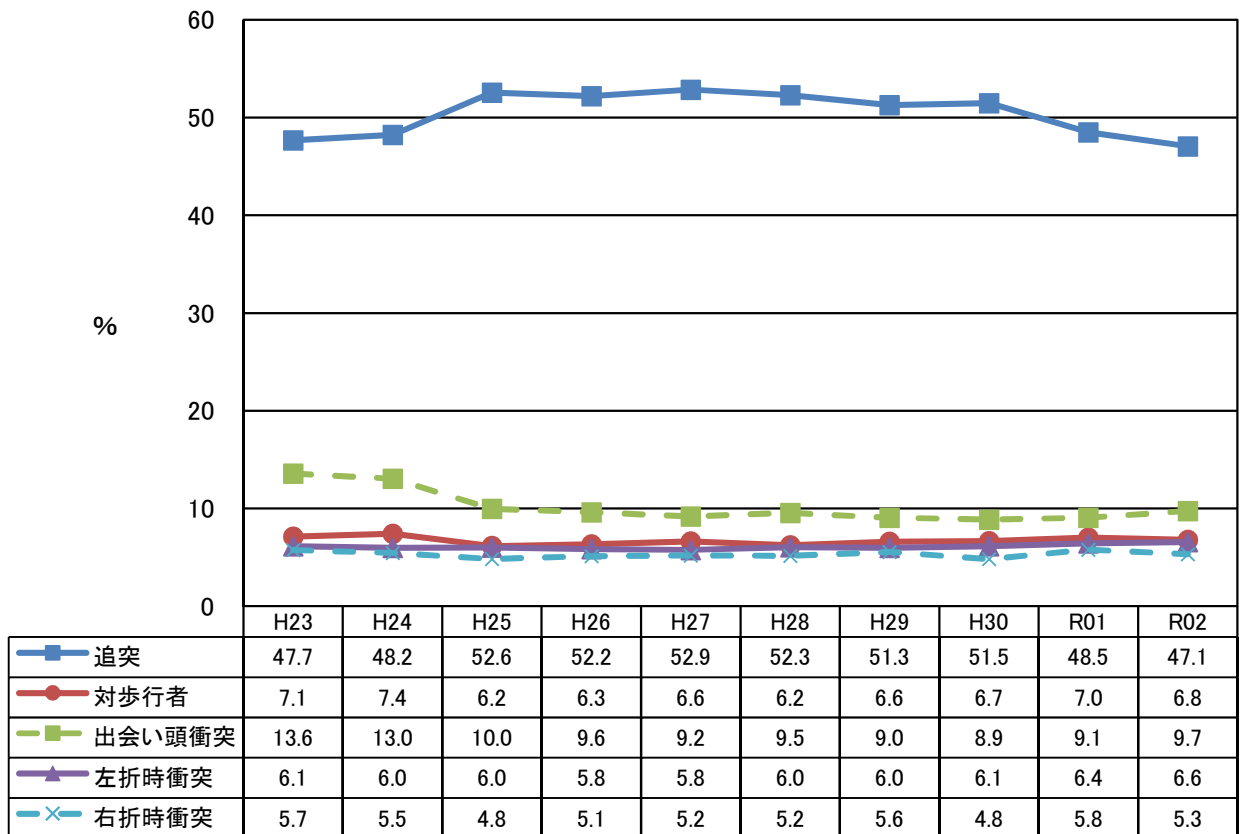


図 3-3 主な事故類型の死傷事故件数構成率の推移（平成 23-令和 2 年）

- ・ 追突と出会い頭衝突等の構成率を比べると、追突は、平成 23・24 年は 60% 台、平成 25 年以降は 70% 以上で推移していましたが、令和元・2 年は続けて 70% を下回りました。

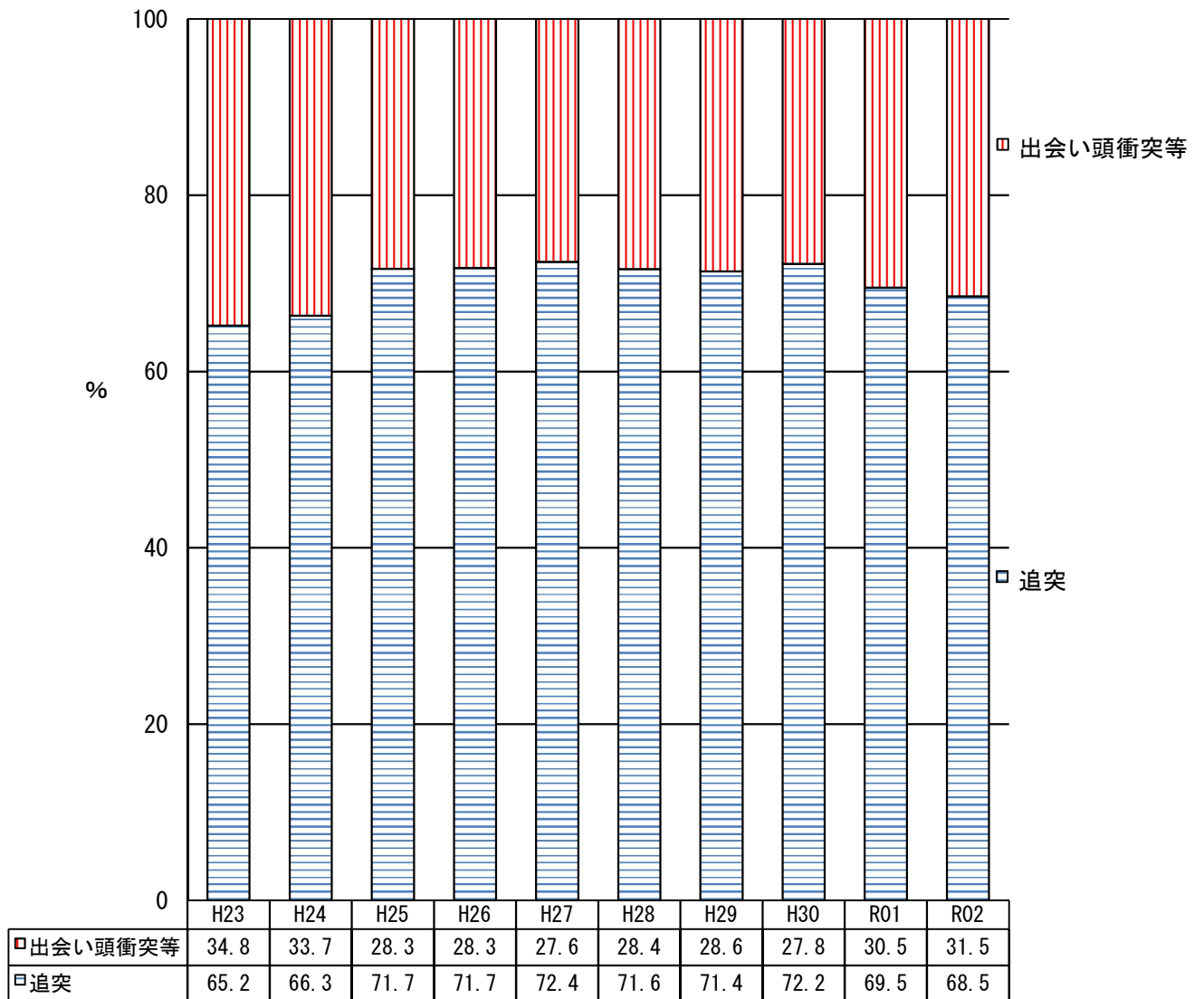


図 3-4 「追突」と「出会い頭衝突等」による死傷事故件数構成率の推移（平成 23-令和 2 年）

(2) 事業用貨物自動車の主な事故類型の死亡事故件数の推移（平成23-令和2年）

- ・追突による死亡事故件数は、6ページの死傷事故件数の傾向に比べて、バラつきが大きくなっています。

表 3-3 主な事故類型別の死亡事故件数の推移（平成23-令和2年）

| 事故類型 | 年 | | | | | | | | | |
|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 |
| 追突 | 85 | 78 | 77 | 58 | 50 | 44 | 40 | 48 | 37 | 40 |
| 正面衝突 | 21 | 18 | 9 | 11 | 12 | 16 | 14 | 13 | 10 | 7 |
| 出会い頭衝突 | 40 | 29 | 30 | 29 | 29 | 22 | 22 | 22 | 18 | 19 |
| 左折時衝突 | 24 | 24 | 23 | 32 | 27 | 22 | 23 | 32 | 24 | 21 |
| 右折時衝突 | 14 | 19 | 19 | 17 | 11 | 17 | 16 | 13 | 7 | 10 |
| 出会い頭衝突等 | 78 | 72 | 72 | 78 | 67 | 61 | 61 | 67 | 49 | 50 |
| その他 | 183 | 220 | 191 | 183 | 179 | 137 | 156 | 125 | 143 | 110 |
| 事故件数 | 367 | 388 | 349 | 330 | 308 | 258 | 271 | 253 | 239 | 207 |

※ 平成24年以前は軽自動車が含まれる。

- ・追突の構成率は、平成23年の23.2%を最大値、平成29年の14.8%を最小値とし、年によるバラつきが大きくなっています。

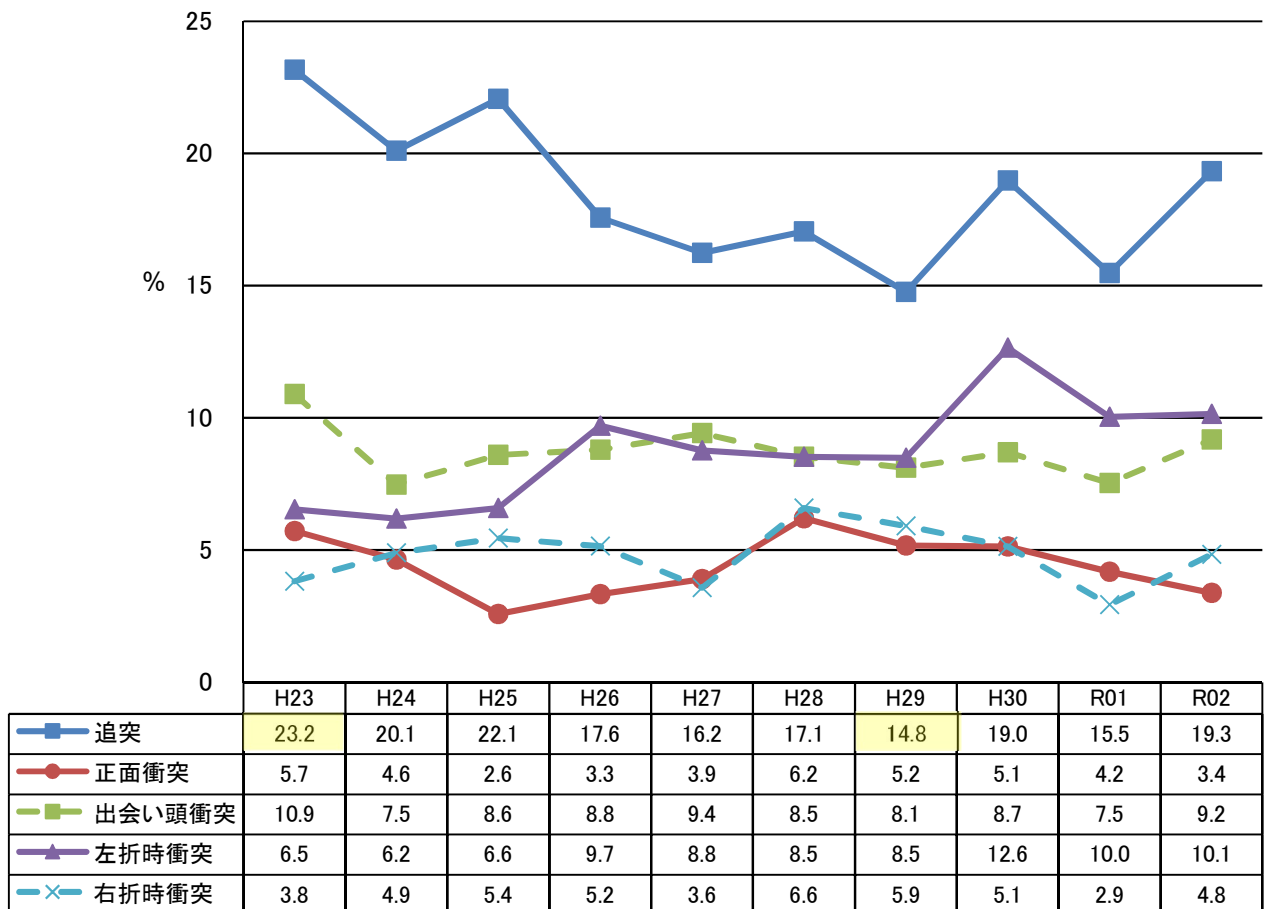


図 3-5 主な事故類型の死亡事故件数構成率の推移（平成23-令和2年）

- ・ 追突と出会い頭衝突等の構成率を比べると、追突は、平成 23 年から平成 25 年までは 50% 台を占めていますが、平成 26 年以降は、おおむね 40%前後で推移しています。

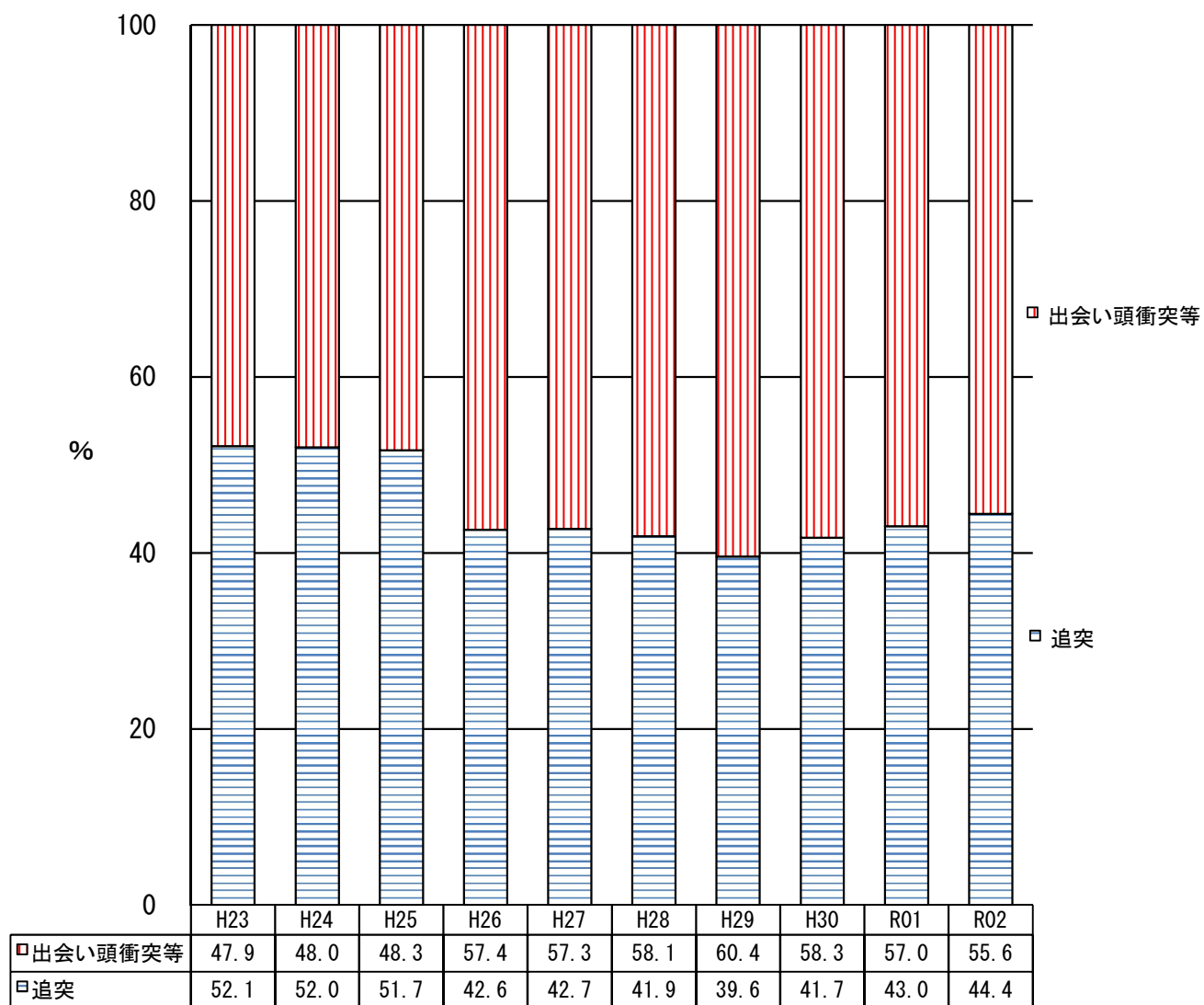


図 3-6 「追突」と「出会い頭衝突等」による死亡事故件数構成率の推移（平成 23-令和 2 年）

(3) 事業用貨物自動車の交差点内における死傷者数の推移（平成 23-令和 2 年）

- ・交差点内における死傷者数は、平成 23 年の 6,569 人から令和 2 年には 2,922 人と順調に減少しており、10 年間で 3,647 人（55.5%）減少しています。
- ・そのうち死者は、平成 23 年の 120 人から令和 2 年の 72 人と、10 年間で 48 人（40.0%）減少しています。また、平成 28 年に初めて 100 人を下回りました。
- ・一方、重傷者は、平成 23 年の 605 人から令和 2 年の 352 人と、10 年間で 253 人（41.8%）減少しています。
- ・また、軽傷者は、平成 23 年の 5,844 人から令和 2 年の 2,498 人と順調に減少しており、10 年間で 3,346 人（57.3%）減少しています。

表 3-4 交差点内における死傷者数の推移（平成 23-令和 2 年）

| 死傷者数 | 年 | | | | | | | | | |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 |
| 死者 | 120 | 124 | 118 | 129 | 111 | 88 | 100 | 84 | 89 | 72 |
| 重傷者 | 605 | 534 | 468 | 529 | 472 | 452 | 477 | 469 | 417 | 352 |
| 軽傷者 | 5,844 | 5,294 | 4,869 | 4,661 | 4,124 | 3,781 | 3,602 | 3,225 | 2,931 | 2,498 |
| 合計 | 6,569 | 5,952 | 5,455 | 5,319 | 4,707 | 4,321 | 4,179 | 3,778 | 3,437 | 2,922 |

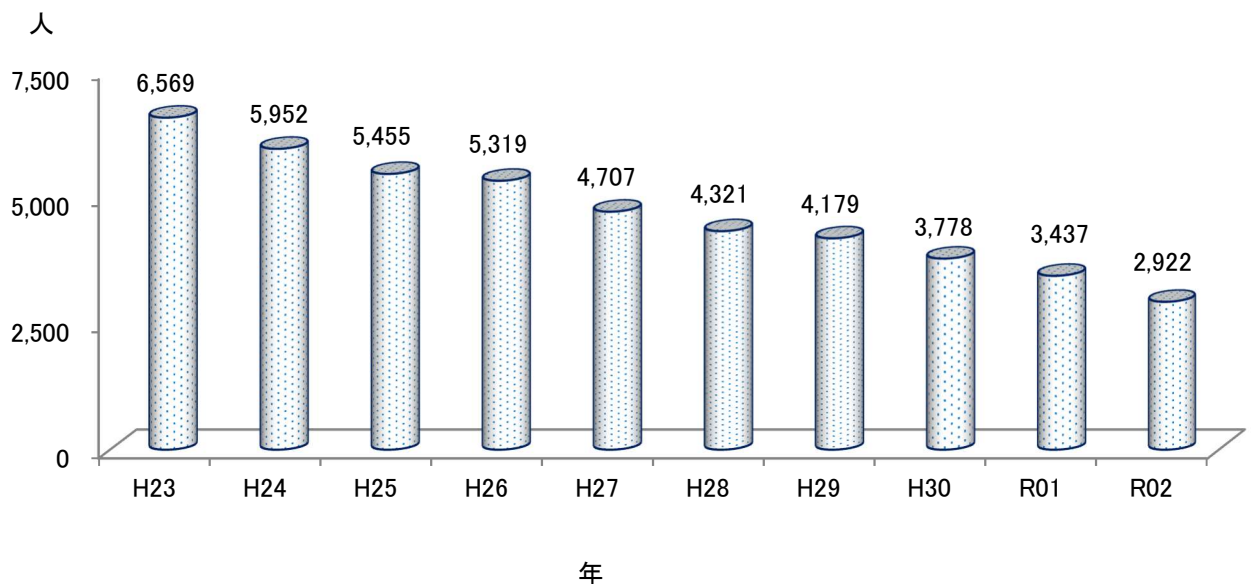


図 3-7 交差点内における死傷者数の推移（平成 23-令和 2 年）

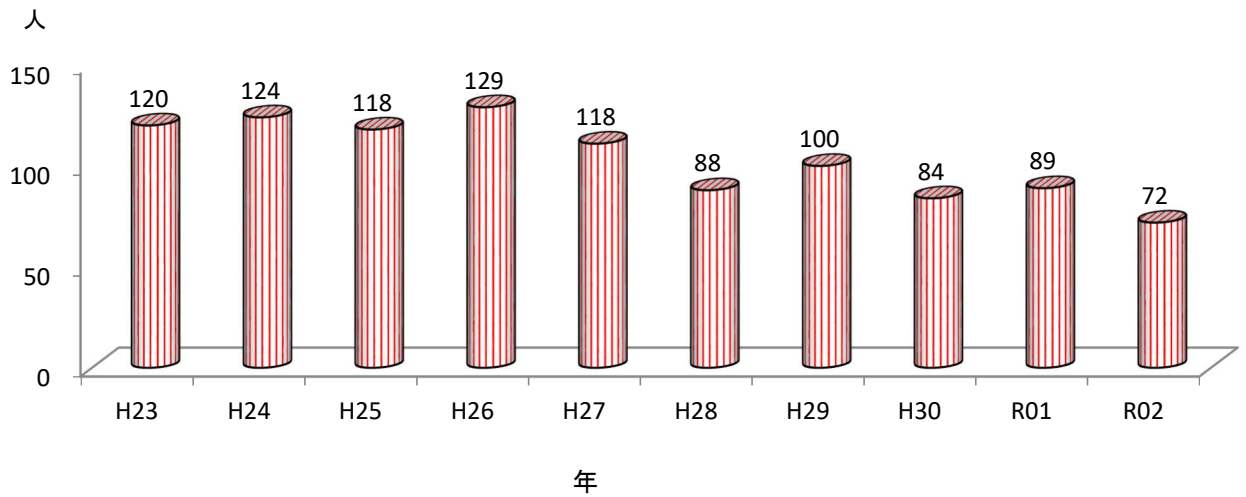


図 3-8 交差点内における死者数の推移（平成 23-令和 2 年）

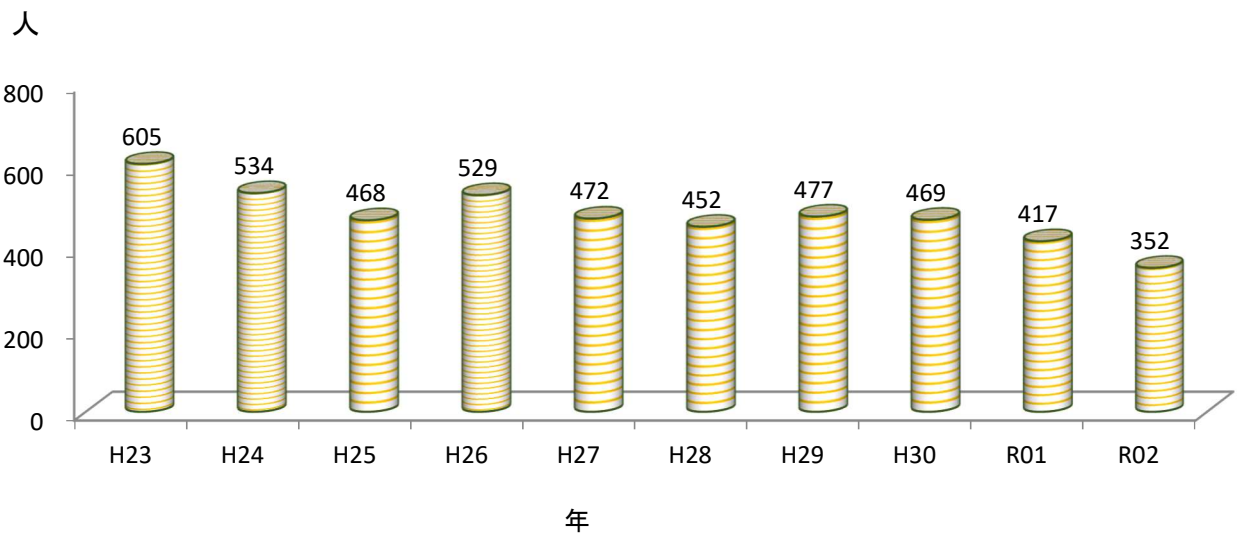


図 3-9 交差点内における重傷者数の推移（平成 23-令和 2 年）

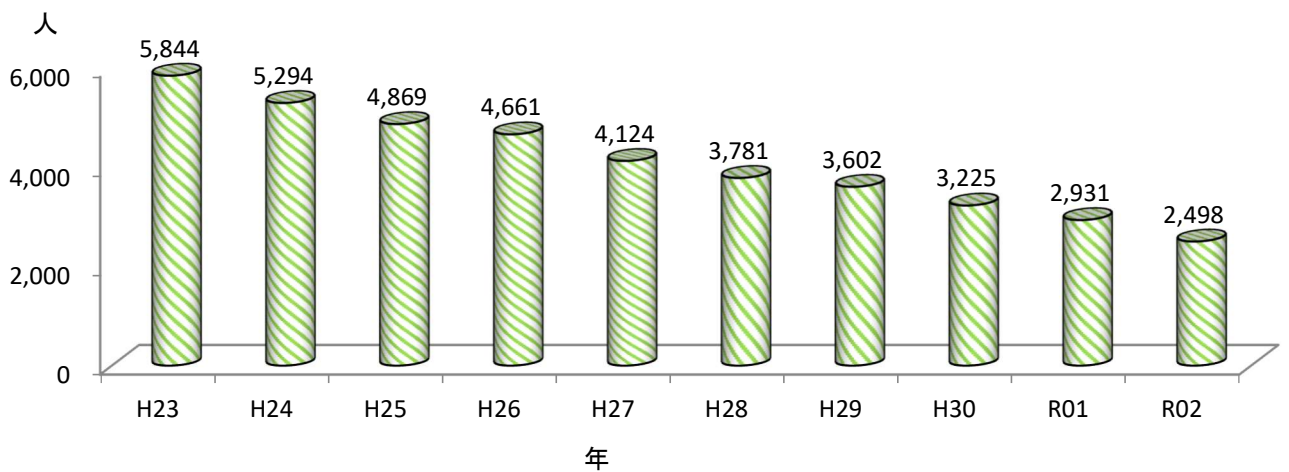


図 3-10 交差点内における軽傷者数の推移（平成 23-令和 2 年）

(4) 事業用貨物自動車の衝突地点別死者割合の推移（平成 23-令和 2 年）

- ・衝突地点別の死者割合（死傷者数に占める死者数の割合）は、平成 23 年から令和 2 年までの 10 年間、全衝突地点では 1.3%から 1.7%の範囲で推移しています。
- ・また、同じ期間、単路での死者割合は 1.1%から 1.6%の範囲で推移している一方、交差点内では 1.8%から 2.5%の前後の範囲で推移しています。
- ・全体衝突地点及び単路と比較すると、交差点内は死者割合が高くなっています。

表 3-5 衝突地点別死者割合の推移（平成 23-令和 2 年）

| 年 | | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 |
|-------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 全衝突地点 | 死傷者数(人) | 27,650 | 26,128 | 24,963 | 24,002 | 21,678 | 19,435 | 18,891 | 17,768 | 15,283 | 12,083 |
| | 死者数(人) | 368 | 389 | 364 | 340 | 312 | 270 | 280 | 260 | 245 | 211 |
| | 死者割合(%) | 1.3 | 1.4 | 1.4 | 1.4 | 1.4 | 1.3 | 1.4 | 1.4 | 1.6 | 1.7 |
| 交差点内 | 死傷者数(人) | 6,569 | 5,952 | 5,455 | 5,319 | 4,707 | 4,321 | 4,179 | 3,778 | 3,437 | 2,922 |
| | 死者数(人) | 120 | 124 | 118 | 129 | 111 | 88 | 100 | 84 | 89 | 72 |
| | 死者割合(%) | 1.8 | 2.0 | 2.1 | 2.4 | 2.3 | 2.0 | 2.3 | 2.2 | 2.5 | 2.4 |
| 単路 | 死傷者数(人) | 20,072 | 19,034 | 18,308 | 17,468 | 15,893 | 14,148 | 13,824 | 13,071 | 11,022 | 8,497 |
| | 死者数(人) | 237 | 252 | 234 | 202 | 196 | 170 | 169 | 173 | 147 | 136 |
| | 死者割合(%) | 1.1 | 1.3 | 1.2 | 1.1 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.3 | 1.3 | 1.6 |

※ 死者割合=死者数/死傷者数×100（小数点第2位切り捨て）

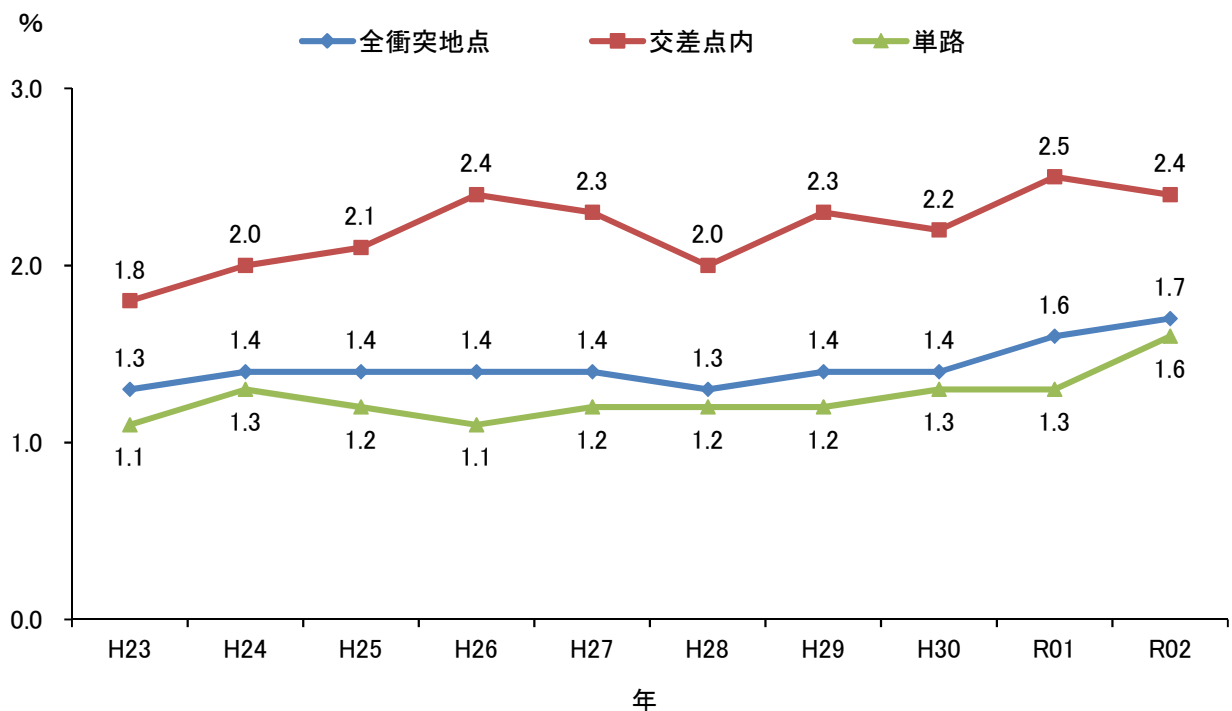


図 3-11 衝突地点別死者割合の推移（平成 23-令和 2 年）

4. 事業用貨物自動車の運転者年齢別死傷事故の状況

(1) 事業用貨物自動車の運転者年齢別・事故類型別の死傷事故件数

令和2年の運転者年齢別・事故類型別の死傷事故件数は、45-49歳1,572件(16.6%)、50-54歳1,524件(16.1%)、55-59歳1,206件(12.8%)、40-44歳981件(10.4%)となっています。

また、45歳から54歳を合計すると3,096件(32.8%)となり、さらに40歳から59歳を合計すると5,283件(55.9%)となっています。

表4-1 運転者年齢別・事故類型別の死傷事故件数(令和2年)

| | | (件) | | | | | | | | | | | |
|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|
| 運転者年齢 | | 24歳以下 | 25-29 | 30-34 | 35-39 | 40-44 | 45-49 | 50-54 | 55-59 | 60-64 | 65歳以上 | 不明 | 合計 |
| 車両相互 | 追突 | 299 | 264 | 292 | 389 | 460 | 730 | 684 | 530 | 427 | 372 | 0 | 4,447 |
| | 出会い頭衝突 | 34 | 56 | 58 | 75 | 110 | 147 | 140 | 131 | 80 | 89 | 0 | 920 |
| | 正面衝突 | 8 | 12 | 7 | 8 | 8 | 21 | 13 | 8 | 8 | 12 | 0 | 105 |
| | 左折時衝突 | 12 | 25 | 27 | 40 | 73 | 132 | 111 | 68 | 68 | 63 | 0 | 619 |
| | 右折時衝突 | 25 | 35 | 34 | 33 | 58 | 82 | 79 | 62 | 45 | 49 | 0 | 502 |
| | その他 | 74 | 93 | 108 | 182 | 203 | 334 | 359 | 296 | 234 | 206 | 0 | 2,089 |
| | 対歩行者 | 22 | 30 | 28 | 42 | 59 | 105 | 121 | 95 | 75 | 66 | 0 | 643 |
| 車両単独 | 5 | 8 | 3 | 8 | 10 | 21 | 17 | 16 | 19 | 17 | 0 | 124 | |
| 列車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 合計 | | 479 | 523 | 557 | 777 | 981 | 1,572 | 1,524 | 1,206 | 956 | 874 | 0 | 9,449 |

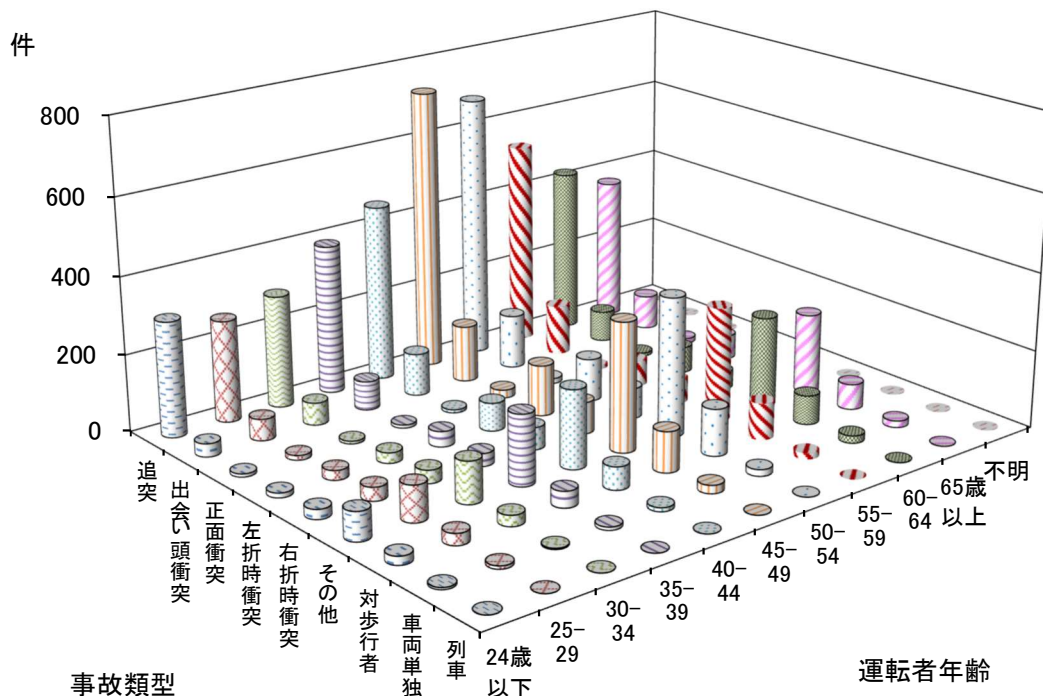


図4-1 運転者年齢別・事故類型別の死傷事故件数(令和2年)

(2) 事業用貨物自動車の運転者年齢別・事故類型別死傷事故件数の構成率

令和2年の運転者年齢別・事故類型別の死傷事故件数の構成率は、車両相互のうち追突では、24歳以下62.4%、30-34歳52.4%、25-29歳50.5%となり、35歳未満での割合が高くなっています。

一方、車両相互のうち出会い頭衝突は、40-44歳11.2%、55-59歳10.9%、25-29歳10.7%となり、同じく左折時衝突は、45-49歳8.4%、40-44歳7.4%、50-54歳7.3%となり、さらに同じく右折時衝突は、25-29歳が6.7%、30-34歳6.1%となっています。

また、対歩行者は、50-54歳7.9%、60-64歳7.8%、65歳以上7.6%となっています。

表4-2 運転者年齢別・事故類型別死傷事故件数の構成率（令和2年）

(%)

| 運転者年齢 | | 24歳以下 | 25-29 | 30-34 | 35-39 | 40-44 | 45-49 | 50-54 | 55-59 | 60-64 | 65歳以上 | 不明 | 合計 |
|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
| 車両相互 | 追突 | 62.4 | 50.5 | 52.4 | 50.1 | 46.9 | 46.4 | 44.9 | 43.9 | 44.7 | 42.6 | 0.0 | 47.1 |
| | 出会い頭衝突 | 7.1 | 10.7 | 10.4 | 9.7 | 11.2 | 9.4 | 9.2 | 10.9 | 8.4 | 10.2 | 0.0 | 9.7 |
| | 正面衝突 | 1.7 | 2.3 | 1.3 | 1.0 | 0.8 | 1.3 | 0.9 | 0.7 | 0.8 | 1.4 | 0.0 | 1.1 |
| | 左折時衝突 | 2.5 | 4.8 | 4.8 | 5.1 | 7.4 | 8.4 | 7.3 | 5.6 | 7.1 | 7.2 | 0.0 | 6.6 |
| | 右折時衝突 | 5.2 | 6.7 | 6.1 | 4.2 | 5.9 | 5.2 | 5.2 | 5.1 | 4.7 | 5.6 | 0.0 | 5.3 |
| | その他 | 15.4 | 17.8 | 19.4 | 23.4 | 20.7 | 21.2 | 23.6 | 24.5 | 24.5 | 24.5 | 23.6 | 0.0 |
| 対歩行者 | 4.6 | 5.7 | 5.0 | 5.4 | 6.0 | 6.7 | 7.9 | 7.9 | 7.8 | 7.6 | 0.0 | 6.8 | |
| 車両単独 | 1.0 | 1.5 | 0.5 | 1.0 | 1.0 | 1.3 | 1.1 | 1.3 | 1.3 | 2.0 | 1.9 | 0.0 | 1.3 |
| 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 合計 | | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 0.0 | 100.0 |

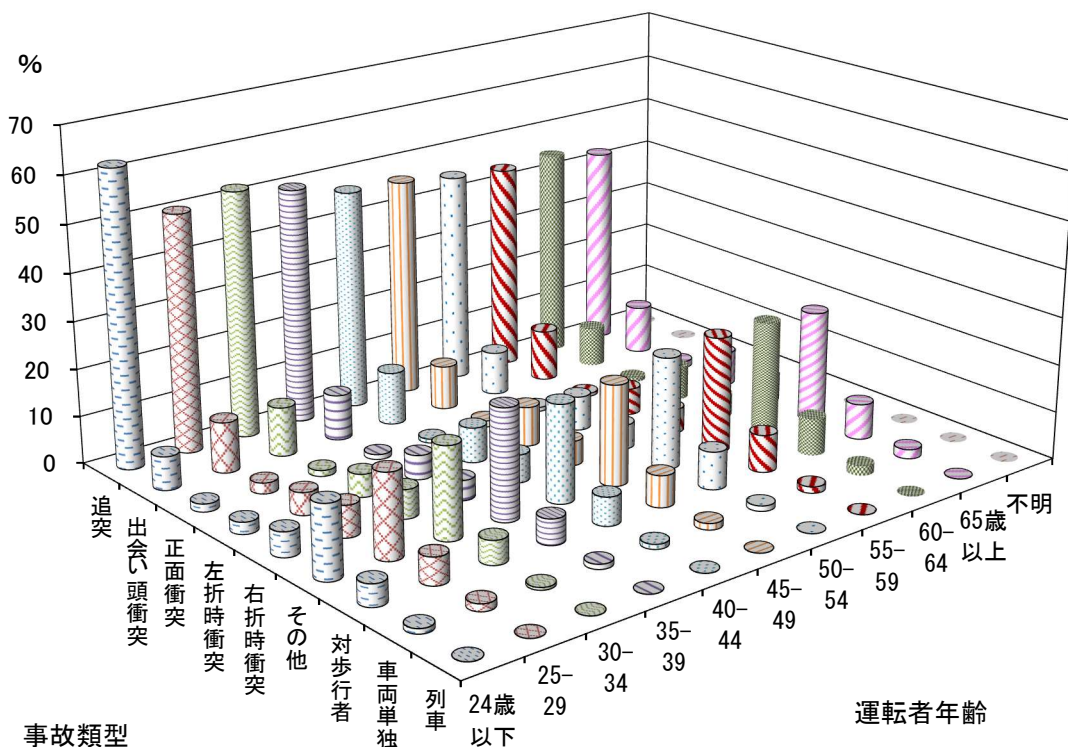


図4-2 運転者年齢別・事故類型別死傷事故件数の構成率（令和2年）

(3) 事業用貨物自動車の運転者年齢層別・第1当事者種別の死傷事故件数

令和2年の運転者年齢別・第1当事者種別の死傷事故件数は、大型では、45-49歳752件、50-54歳720件となっており、中型では、45-49歳455件、50-54歳446件、準中型では、45-49歳298件、50-54歳290件となり、普通では、65歳以上69件、50-54歳68件、45-49歳67件となっています。

表4-3 運転者年齢別・第1当事者種別の死傷事故件数（令和2年）

(件)

| 第1当事者種別 \ 運転者年齢 | 24歳以下 | 25-29 | 30-34 | 35-39 | 40-44 | 45-49 | 50-54 | 55-59 | 60-64 | 65歳以上 | 不明 | 合計 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|-------|
| 大型 | 84 | 178 | 197 | 293 | 437 | 752 | 720 | 571 | 425 | 313 | 0 | 3,970 |
| 中型 | 103 | 139 | 148 | 226 | 269 | 455 | 446 | 333 | 274 | 278 | 0 | 2,671 |
| 準中型 | 235 | 160 | 171 | 199 | 229 | 298 | 290 | 246 | 219 | 214 | 0 | 2,261 |
| 普通 | 57 | 46 | 41 | 59 | 46 | 67 | 68 | 56 | 38 | 69 | 0 | 547 |
| 合計 | 479 | 523 | 557 | 777 | 981 | 1,572 | 1,524 | 1,206 | 956 | 874 | 0 | 9,449 |

構成率でみると、大型は、45-49歳で47.8%、55-59歳で47.3%、50-54歳で47.2%と、45歳から59歳での割合が高く、中型は、65歳以上で31.8%、50-54歳で29.3%となっています。

一方、準中型は、24歳以下で49.1%、30-34歳で30.7%、普通は、24歳以下で11.9%と若年層の割合が高くなっています。

このように、第1当事者の種別によって、運転者の年齢層が異なっています。

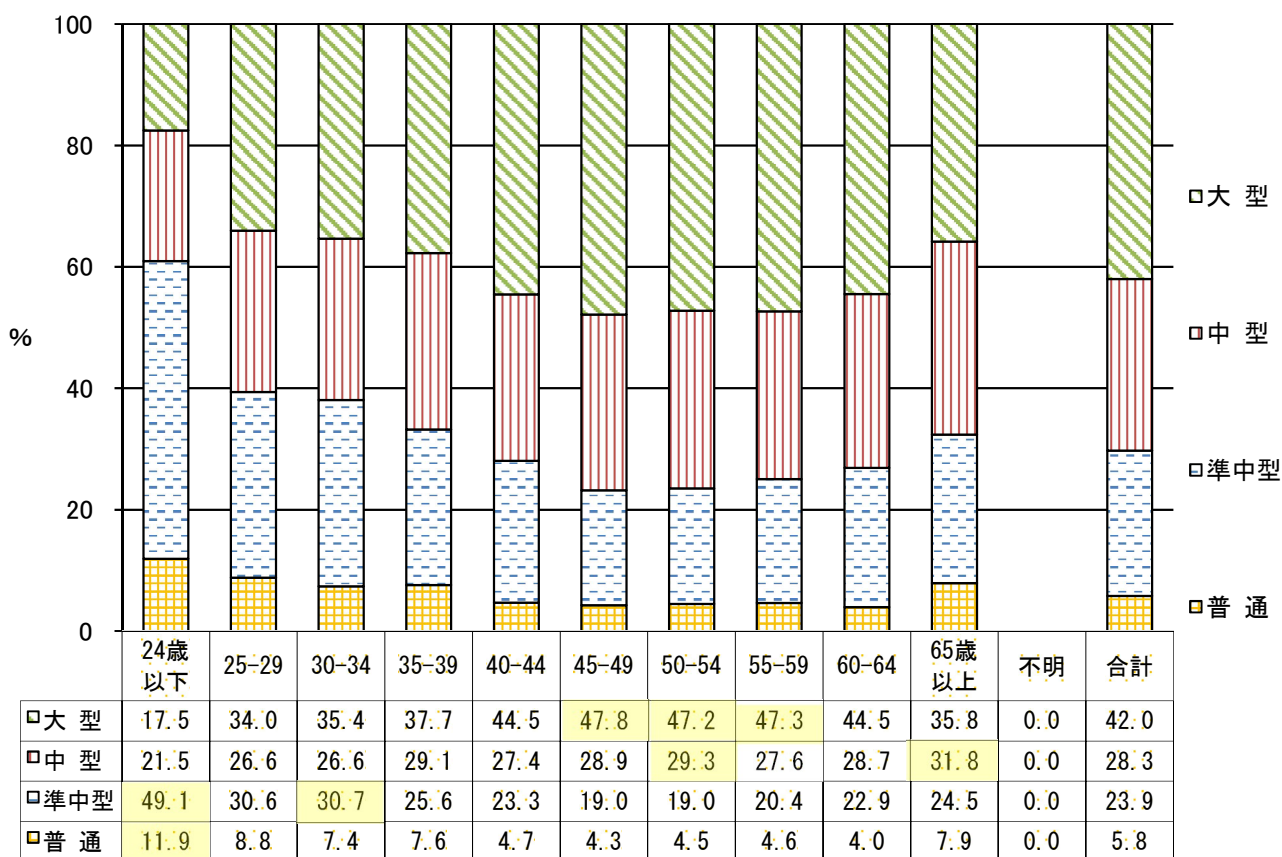


図4-3 運転者年齢別・第1当事者種別死傷事故件数の構成率（令和2年）

参 考

(1) 事業用貨物自動車の運転者年齢別死傷事故件数の推移（平成 23-令和 2 年）

- ・運転者の年齢別の死傷事故件数は、平成 23 年から平成 27 年までの 5 年間は 40-44 歳が、平成 28 年から令和 2 年の 5 年間は 45-49 歳がそれぞれ最も高くなっています。

表 4-4 運転者年齢別死傷事故件数の推移（平成 23-令和 2 年）

| 運転者年齢 | (件) | | | | | | | | | | |
|--------|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| | 年 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 |
| 24歳以下 | | 1,101 | 930 | 667 | 704 | 715 | 655 | 672 | 707 | 583 | 479 |
| 25-29歳 | | 1,927 | 1,670 | 1,338 | 1,217 | 1,024 | 888 | 801 | 770 | 664 | 523 |
| 30-34歳 | | 2,439 | 2,193 | 1,695 | 1,634 | 1,394 | 1,210 | 1,110 | 932 | 811 | 557 |
| 35-39歳 | | 3,524 | 3,173 | 2,495 | 2,132 | 1,787 | 1,507 | 1,377 | 1,116 | 979 | 777 |
| 40-44歳 | | 3,760 | 3,786 | 3,201 | 3,018 | 2,637 | 2,286 | 2,058 | 1,712 | 1,303 | 981 |
| 45-49歳 | | 3,027 | 3,134 | 2,761 | 2,830 | 2,607 | 2,464 | 2,443 | 2,291 | 1,978 | 1,572 |
| 50-54歳 | | 2,713 | 2,595 | 2,153 | 2,086 | 2,050 | 1,803 | 1,982 | 2,011 | 1,804 | 1,524 |
| 55-59歳 | | 2,674 | 2,448 | 1,818 | 1,864 | 1,678 | 1,542 | 1,553 | 1,550 | 1,462 | 1,206 |
| 60-64歳 | | 2,428 | 2,269 | 1,533 | 1,457 | 1,349 | 1,238 | 1,190 | 1,242 | 1,016 | 956 |
| 65歳以上 | | 1,272 | 1,341 | 830 | 859 | 915 | 1,007 | 1,031 | 1,097 | 1,029 | 874 |
| 不明 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | | 24,865 | 23,539 | 18,491 | 17,801 | 16,156 | 14,600 | 14,217 | 13,428 | 11,629 | 9,449 |

※ 平成 24 年以前は軽自動車が含まれる。

- ・構成率で見ると、50-54歳は平成23年の10.9%から令和2年の16.1%と、10年間で5.2ポイント増加しています。
- ・一方、40歳未満の年齢層は、平成23年の36.1%から令和2年の24.7%と、10年間で11.4ポイント減少しています。

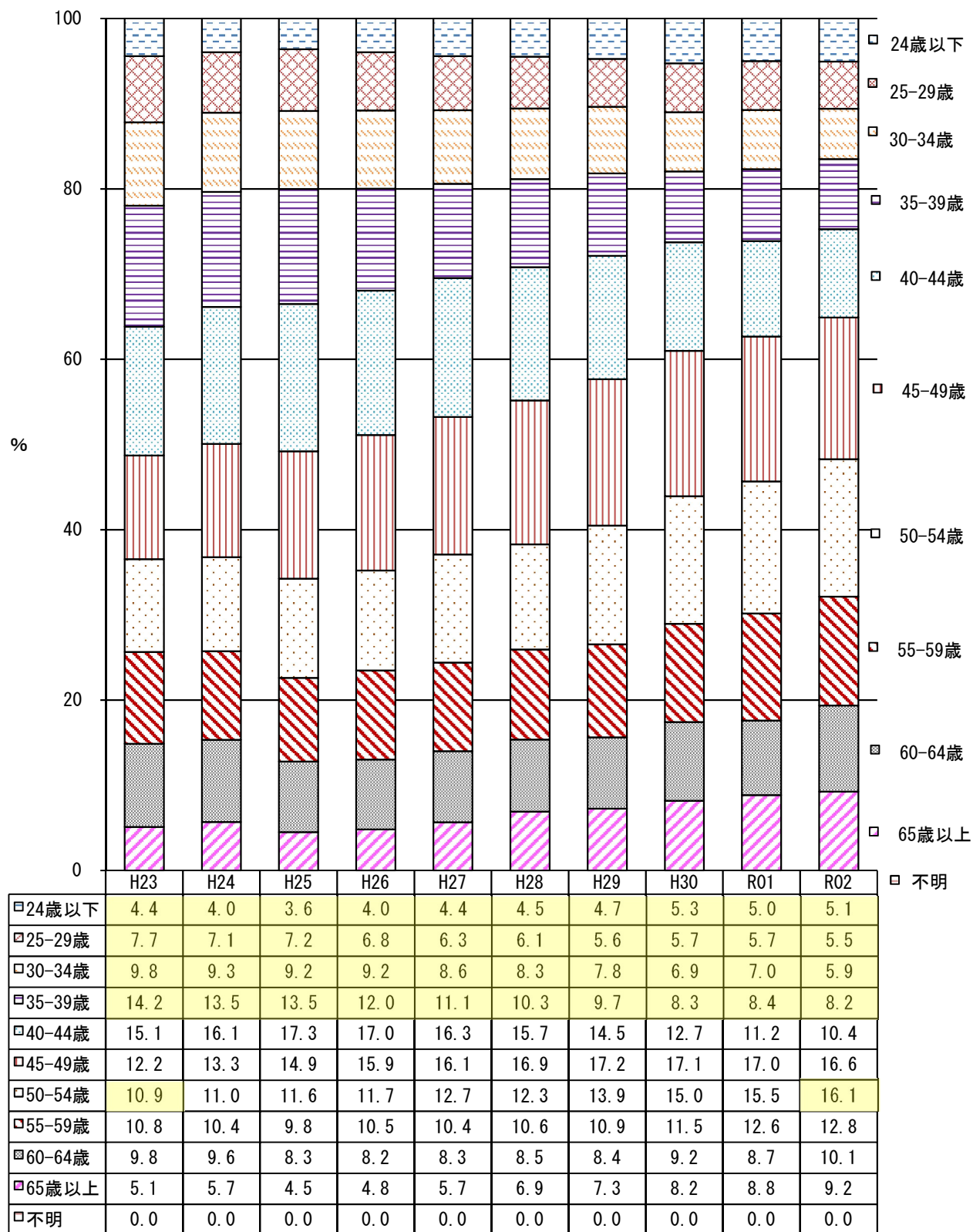


図4-4 運転者年齢別死傷事故件数構成率の推移（平成23-令和2年）

(2) 事業用貨物自動車の運転者年齢別死亡事故件数の推移（平成23-令和2年）

- ・運転者の年齢別の死亡事故件数は、平成23年は35-39歳が最も多く、平成24年から平成28年までの5年間は40-44歳及び45-49歳が多くなっており、平成30年は50-54歳、令和元年は55-59歳、令和2年は45-49歳が多くなっています。また、65歳以上は、平成23年から令和2年まで13件から21件の間で増減を繰り返しています。

表 4-5 運転者年齢別死亡事故件数の推移（平成23-令和2年）

(件)

| 運転者年齢 \ 年 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 24歳以下 | 7 | 12 | 10 | 9 | 8 | 9 | 3 | 5 | 8 | 8 |
| 25-29歳 | 27 | 21 | 24 | 16 | 18 | 9 | 11 | 6 | 12 | 9 |
| 30-34歳 | 33 | 44 | 29 | 36 | 27 | 19 | 21 | 11 | 16 | 11 |
| 35-39歳 | 65 | 49 | 45 | 29 | 36 | 20 | 26 | 22 | 13 | 12 |
| 40-44歳 | 57 | 76 | 60 | 65 | 51 | 48 | 35 | 37 | 29 | 22 |
| 45-49歳 | 43 | 52 | 63 | 53 | 51 | 43 | 56 | 42 | 41 | 44 |
| 50-54歳 | 50 | 40 | 40 | 48 | 40 | 39 | 50 | 53 | 38 | 22 |
| 55-59歳 | 40 | 37 | 23 | 28 | 31 | 31 | 34 | 31 | 44 | 30 |
| 60-64歳 | 29 | 39 | 36 | 29 | 32 | 20 | 18 | 33 | 18 | 28 |
| 65歳以上 | 16 | 18 | 19 | 17 | 14 | 20 | 17 | 13 | 20 | 21 |
| 不明 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 367 | 388 | 349 | 330 | 308 | 258 | 271 | 253 | 239 | 207 |

※ 平成24年以前は軽自動車が含まれる。

・構成率で見ると、40歳未満の年齢層は、平成23年の36.0%から令和2年の19.3%と、10年間で16.7ポイント減少し、逆に40歳以上はその分増加しています。

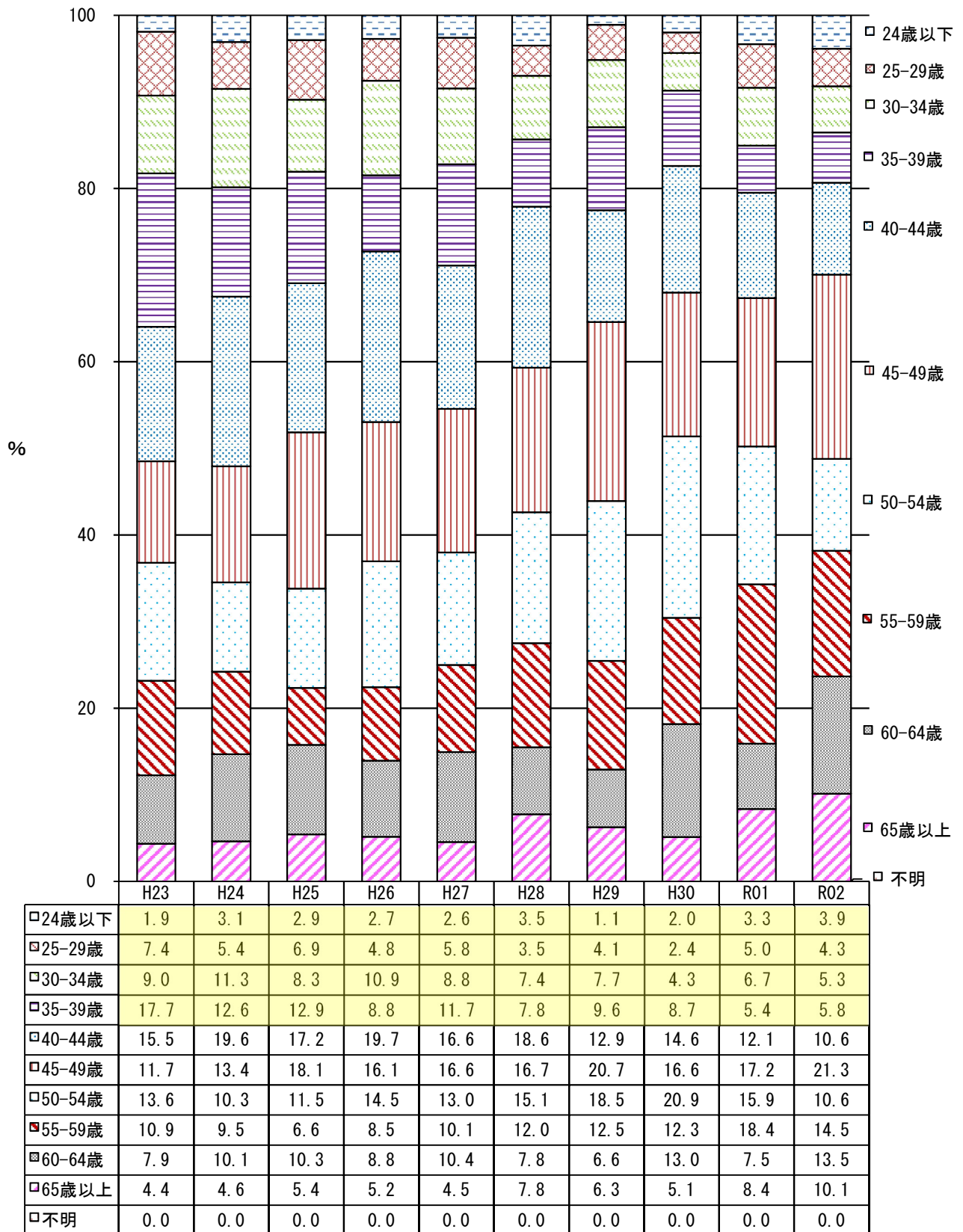


図 4-5 運転者年齢別死亡事故件数構成率の推移（平成23-令和2年）

5. 事業用貨物自動車の時間帯別死傷事故の状況

(1) 事業用貨物自動車の時間帯別死傷事故件数の構成率（令和2年）

令和2年の時間帯別の死傷事故件数及び構成率は、10-11時台1,608件（17.0%）、8-9時台1,605件（17.0%）、12-13時台1,234件（13.1%）となっています。

一方、死亡事故の件数及び構成率は、4-5時台31件（15.0%）、10-11時台23件（11.1%）、2-3時台21件（10.1%）となっています。

また、死亡事故率（死傷事故件数に占める死亡事故件数の割合）は、0-1時台で8.8%、2-3時台で8.4%、4-5時台で6.8%、22-23時台で4.4%であり、死傷事故全体の死亡事故率（2.2%）と比較して、深夜・早朝の割合が高くなっています。

表 5-1 時間帯別死傷事故件数の構成率（令和2年）

| 事故種別 時間(2時間毎) | 死傷事故 | | 死亡事故 | | 死亡事故率(%) (A/B) |
|------------------|----------|--------|----------|--------|-------------------|
| | 件数(B)(件) | 構成率(%) | 件数(A)(件) | 構成率(%) | |
| 0-1 | 227 | 2.4 | 20 | 9.7 | 8.8 |
| 2-3 | 250 | 2.6 | 21 | 10.1 | 8.4 |
| 4-5 | 457 | 4.8 | 31 | 15.0 | 6.8 |
| 6-7 | 1,059 | 11.2 | 17 | 8.2 | 1.6 |
| 8-9 | 1,605 | 17.0 | 19 | 9.2 | 1.2 |
| 10-11 | 1,608 | 17.0 | 23 | 11.1 | 1.4 |
| 12-13 | 1,234 | 13.1 | 17 | 8.2 | 1.4 |
| 14-15 | 1,141 | 12.1 | 12 | 5.8 | 1.1 |
| 16-17 | 801 | 8.5 | 14 | 6.8 | 1.7 |
| 18-19 | 487 | 5.2 | 11 | 5.3 | 2.3 |
| 20-21 | 308 | 3.3 | 10 | 4.8 | 3.2 |
| 22-23 | 272 | 2.9 | 12 | 5.8 | 4.4 |
| 合計 | 9,449 | 100.0 | 207 | 100.0 | 2.2 |

※ 死亡事故率=死亡事故件数/死傷事故件数×100（小数点第2位切り捨て）

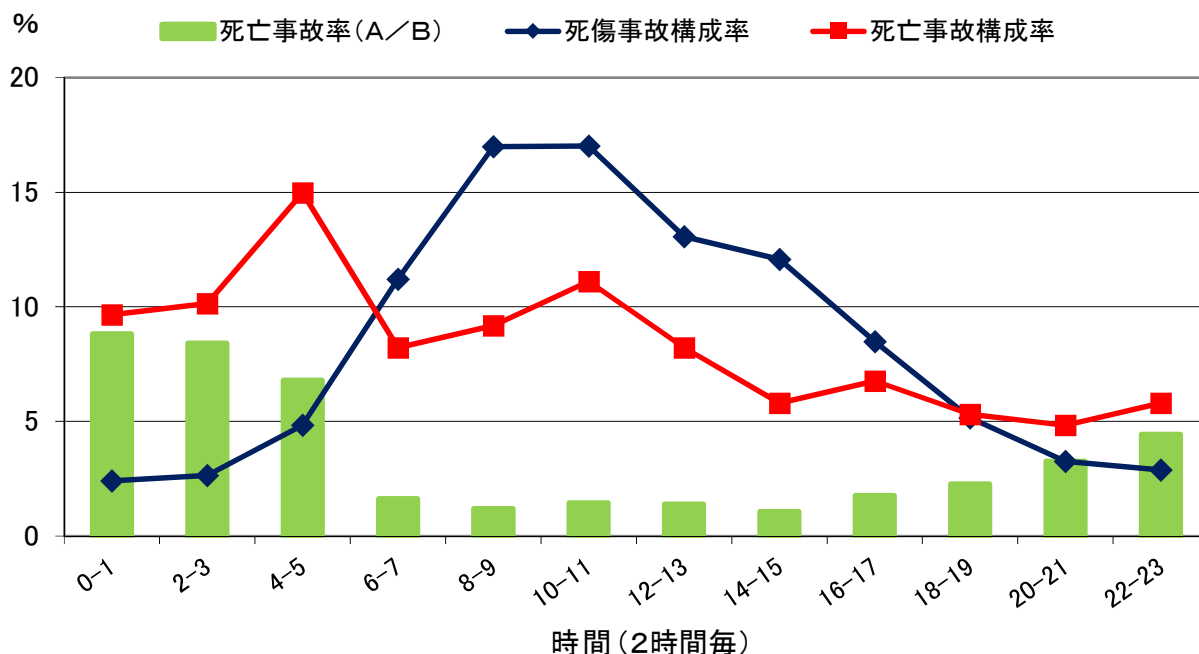


図 5-1 時間帯別死亡事故件数の構成率（令和2年）

(2) 事業用貨物自動車の時間帯別・第1当事者種別の死傷事故件数（令和2年）

令和2年の時間帯別・第1当事者種別の死傷事故件数は、大型では、10-11時台 680件、8-9時台 622件、12-13時台 491件、14-15時台 474件となっています。

同様に中型では、8-9時台 473件、10-11時台 426件、12-13時台 346件となっています。また、準中型では、8-9時台 410件、10-11時台 407件、12-13時台 318件となっており、普通では、8-9時台 100件、10-11時台 95件、14-15時台 82件となっており、特に8-13時台の昼間の割合が多くなっています。

表 5-2 時間帯別・第1当事者別の死傷事故件数（令和2年）

| 時間(2時間毎) 第1当事者種別 | (件) | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 0-1 | 2-3 | 4-5 | 6-7 | 8-9 | 10-11 | 12-13 | 14-15 | 16-17 | 18-19 | 20-21 | 22-23 | 合計 |
| 大型 | 111 | 107 | 183 | 433 | 622 | 680 | 491 | 474 | 341 | 222 | 162 | 144 | 3,970 |
| 中型 | 63 | 86 | 154 | 329 | 473 | 426 | 346 | 303 | 204 | 118 | 87 | 82 | 2,671 |
| 準中型 | 44 | 46 | 105 | 252 | 410 | 407 | 318 | 282 | 202 | 112 | 47 | 36 | 2,261 |
| 普通 | 9 | 11 | 15 | 45 | 100 | 95 | 79 | 82 | 54 | 35 | 12 | 10 | 547 |
| 合計 | 227 | 250 | 457 | 1,059 | 1,605 | 1,608 | 1,234 | 1,141 | 801 | 487 | 308 | 272 | 9,449 |

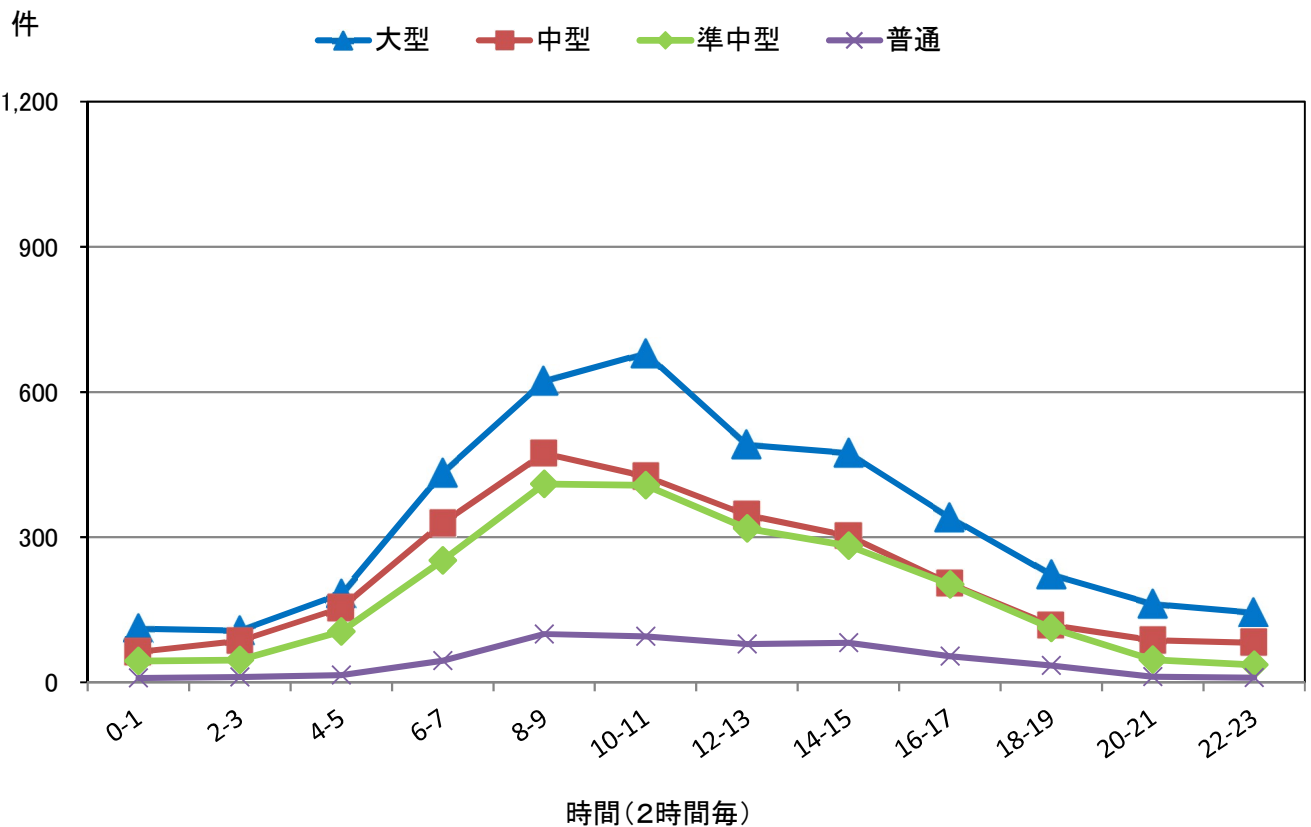


図 5-2 時間帯別・第1当事者種別の死傷事故件数（令和2年）

(3) 事業用貨物自動車の時間帯別・第1当事者種別の死亡事故件数（令和2年）

令和2年の時間帯別・第1当事者種別の死亡事故件数は、大型では、4-5時台16件、8-9時台、10-11時台、12-13時台共に13件となっています。

同様に中型では、4-5時台10件、2-3時台9件となっています。また、準中型では、10-11時台7件、4-5時台5件となっています。普通では、6-7時台2件となっています。

全体に、21ページの死傷事故の傾向に比べてバラつきが大きく、特徴的な傾向が見られません。

表 5-3 時間帯別・第1当事者種別の死亡事故件数（令和2年）

| 時間(2時間毎) | 0-1 | 2-3 | 4-5 | 6-7 | 8-9 | 10-11 | 12-13 | 14-15 | 16-17 | 18-19 | 20-21 | 22-23 | 合計 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 第1当事者種別 | | | | | | | | | | | | | |
| 大型 | 10 | 9 | 16 | 8 | 13 | 13 | 13 | 6 | 8 | 8 | 7 | 10 | 121 |
| 中型 | 7 | 9 | 10 | 4 | 3 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 1 | 2 | 50 |
| 準中型 | 2 | 2 | 5 | 3 | 3 | 7 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 0 | 31 |
| 普通 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 合計 | 20 | 21 | 31 | 17 | 19 | 23 | 17 | 12 | 14 | 11 | 10 | 12 | 207 |

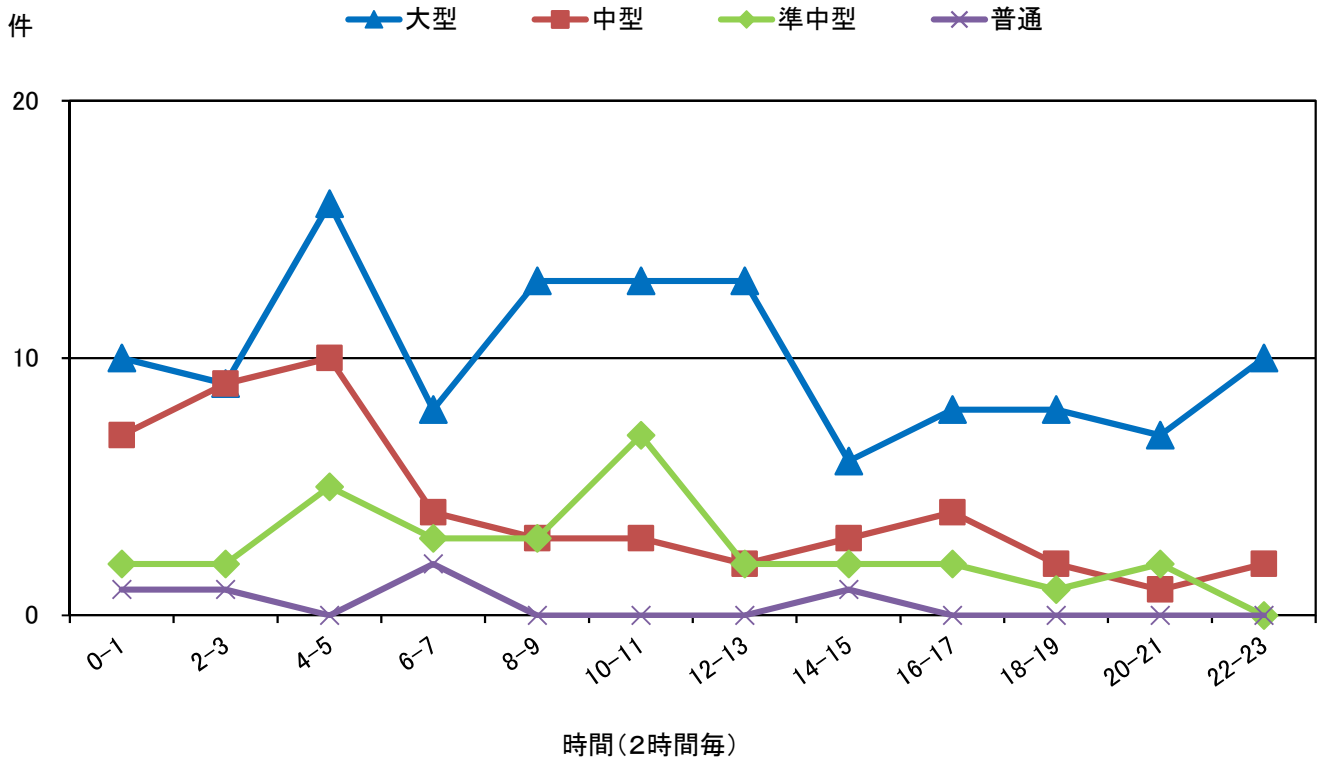


図 5-3 時間帯別・第1当事者種別の死亡事故件数（令和2年）

参 考

(1) 事業用貨物自動車の時間帯別死傷事故件数の推移（平成 23-令和 2 年）

- ・時間帯別の死傷事故件数は、平成 23 年から令和 2 年までの 10 年間、いずれも 10-11 時台が最も多くなっています。
- ・10-11 時台は、平成 23 年の 4,060 件から令和 2 年は 1,608 件となり、10 年間で半分以上減少しています。

表 5-4 時間帯別死傷事故件数の推移（平成 23-令和 2 年）

(件)

| 年 時間(2時間毎) | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 0-1 | 713 | 652 | 560 | 554 | 488 | 436 | 419 | 379 | 297 | 227 |
| 2-3 | 753 | 720 | 657 | 595 | 561 | 416 | 452 | 414 | 298 | 250 |
| 4-5 | 1,179 | 1,140 | 942 | 893 | 818 | 739 | 732 | 670 | 608 | 457 |
| 6-7 | 2,414 | 2,392 | 2,036 | 1,952 | 1,770 | 1,643 | 1,511 | 1,530 | 1,279 | 1,059 |
| 8-9 | 3,732 | 3,531 | 2,848 | 2,797 | 2,601 | 2,395 | 2,310 | 2,211 | 1,988 | 1,605 |
| 10-11 | 4,060 | 3,779 | 3,000 | 2,882 | 2,639 | 2,438 | 2,388 | 2,242 | 1,997 | 1,608 |
| 12-13 | 3,239 | 3,036 | 2,443 | 2,303 | 2,049 | 1,858 | 1,871 | 1,763 | 1,475 | 1,234 |
| 14-15 | 3,086 | 2,931 | 2,265 | 2,092 | 1,891 | 1,730 | 1,752 | 1,585 | 1,389 | 1,141 |
| 16-17 | 2,398 | 2,343 | 1,577 | 1,647 | 1,429 | 1,257 | 1,225 | 1,195 | 1,052 | 801 |
| 18-19 | 1,530 | 1,459 | 959 | 955 | 923 | 745 | 709 | 655 | 578 | 487 |
| 20-21 | 939 | 880 | 628 | 581 | 536 | 469 | 465 | 421 | 353 | 308 |
| 22-23 | 822 | 676 | 576 | 550 | 451 | 474 | 383 | 363 | 315 | 272 |
| 合計 | 24,865 | 23,539 | 18,491 | 17,801 | 16,156 | 14,600 | 14,217 | 13,428 | 11,629 | 9,449 |

※ 平成 24 年以前は軽自動車が含まれる。

- ・構成率でみると、平成23年から令和2年の10年間、8-9時台及び10-11時台が増加傾向にあります。
- ・平成23年から令和2年の10年間では、16-17時台は、平成24年の10.0%をピークに減少し、平成30年、令和元年に約9%と微増していますが、全体的に減少傾向にあります。
- ・一方で、0-1時台、2-3時台及び22-23時台が、2から3%台で微増減するものの、大きな変動は見られません。

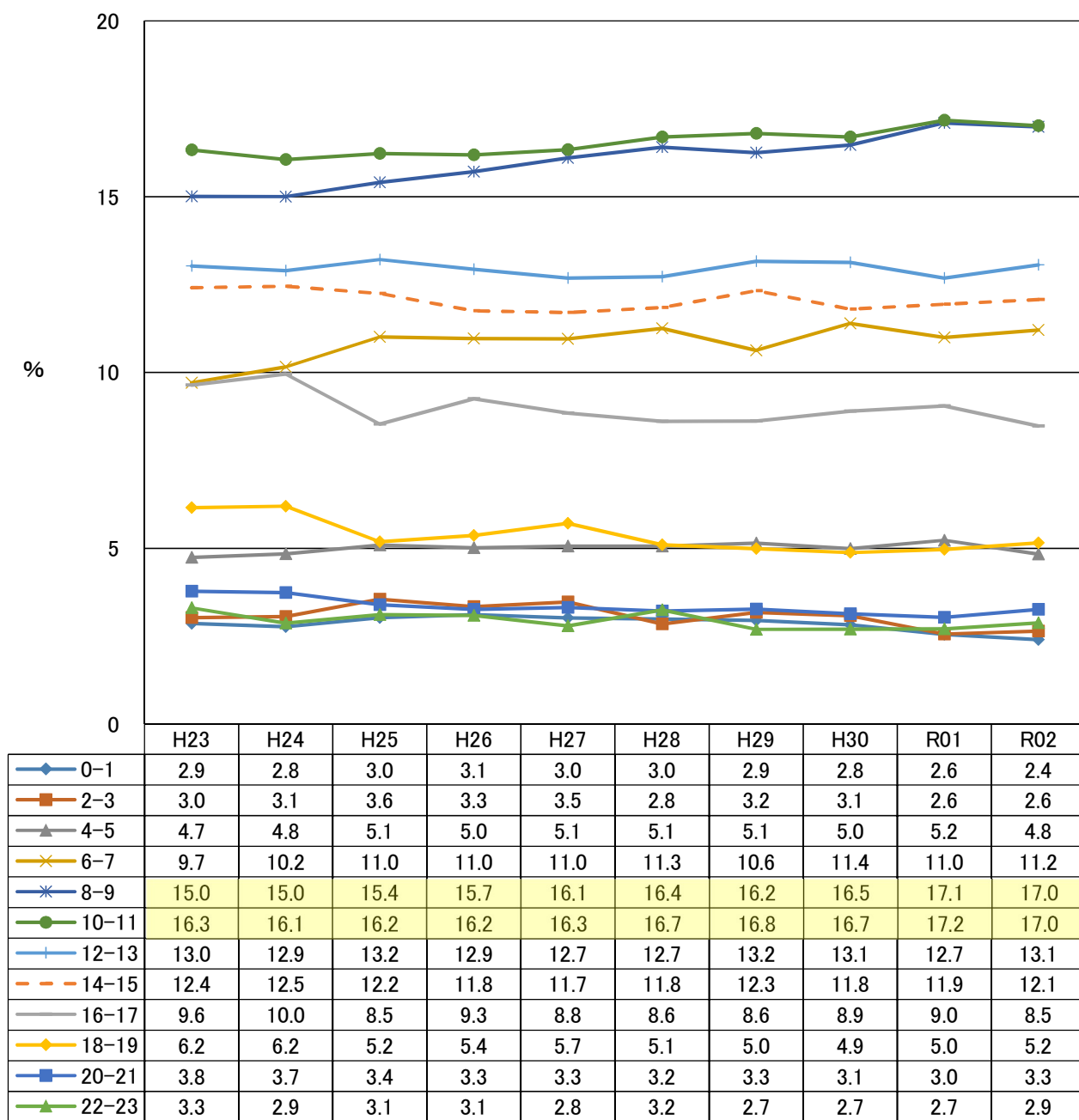


図5-4 時間帯別死傷事故件数構成率の推移（平成23-令和2年）

(2) 事業用貨物自動車の時間帯別死亡事故件数の推移（平成 23-令和 2 年）

- ・時間帯別の死亡事故件数は、平成 23 年から平成 29 年の 7 年間は、4-5 時台が最も多くなっていたいますが、平成 30 年に 10-11 時台が最も多くなり、令和元・2 年には再び 4-5 時台が最も多くなりました。
- ・4-5 時台は、平成 23 年の 54 件から令和 2 年には 31 件となり、10 年間で 23 件（42.6%）と、大幅に減少しています。

表 5-5 時間帯別死亡事故件数の推移（平成 23-令和 2 年）

| 年 時間(2時間毎) | (件) | | | | | | | | | |
|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 |
| 0-1 | 43 | 34 | 42 | 31 | 33 | 24 | 17 | 26 | 24 | 20 |
| 2-3 | 36 | 53 | 42 | 37 | 41 | 26 | 32 | 26 | 27 | 21 |
| 4-5 | 54 | 67 | 52 | 47 | 43 | 44 | 36 | 30 | 31 | 31 |
| 6-7 | 31 | 23 | 21 | 24 | 25 | 19 | 28 | 28 | 16 | 17 |
| 8-9 | 39 | 24 | 23 | 33 | 27 | 26 | 28 | 21 | 22 | 19 |
| 10-11 | 42 | 43 | 30 | 27 | 28 | 37 | 36 | 36 | 29 | 23 |
| 12-13 | 25 | 26 | 28 | 28 | 20 | 14 | 14 | 18 | 20 | 17 |
| 14-15 | 31 | 27 | 22 | 23 | 19 | 16 | 25 | 10 | 14 | 12 |
| 16-17 | 22 | 20 | 20 | 25 | 20 | 14 | 12 | 24 | 10 | 14 |
| 18-19 | 9 | 22 | 19 | 15 | 15 | 11 | 12 | 7 | 20 | 11 |
| 20-21 | 17 | 21 | 21 | 19 | 19 | 10 | 15 | 11 | 11 | 10 |
| 22-23 | 18 | 28 | 29 | 21 | 18 | 17 | 16 | 16 | 15 | 12 |
| 合計 | 367 | 388 | 349 | 330 | 308 | 258 | 271 | 253 | 239 | 207 |

※ 平成 24 年以前は軽自動車が含まれる。

- ・構成率でみると、平成23年から令和2年までの10年間のうち、平成30年を除いて4-5時台の割合が常に最も高く、11%台から17%台の間で推移しています。
- ・平成23年から令和2年までの10年間をとおして、0時-5時の夜中から早朝時間帯の割合が概して高く、逆に18-19時の夕方から夜間時間帯の割合は概して低い傾向にあります。
- ・全体に、24ページの死傷事故の傾向に比べてバラつきが大きくなっています。

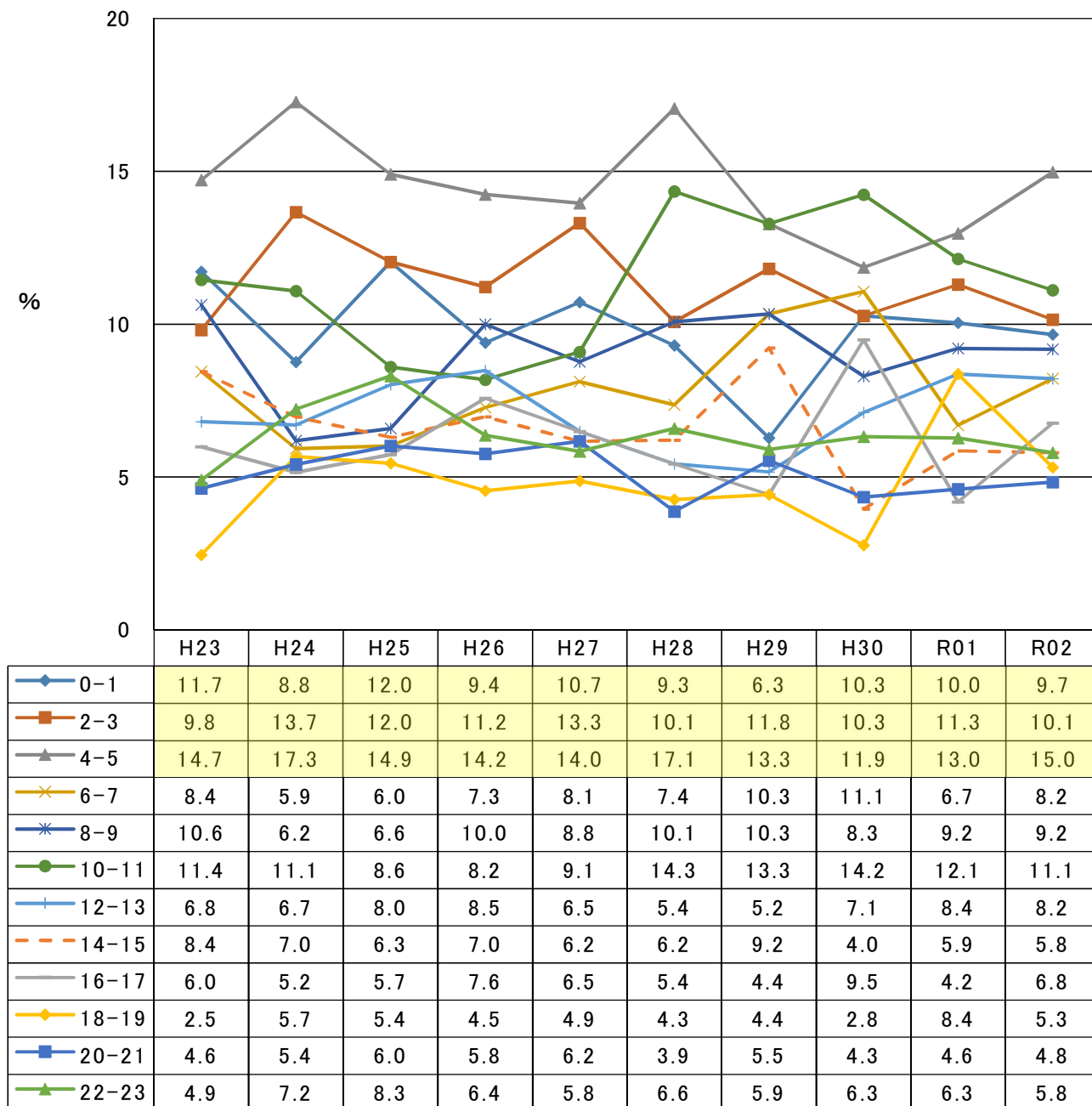


図5-5 時間帯別死亡事故件数構成率の推移（平成23-令和2年）

6. 事業用貨物自動車の危険認知速度別死傷事故の状況

(1) 事業用貨物自動車の危険認知速度別・第1当事者種別の死傷事故件数（令和2年）

令和2年の危険認知速度別・第1当事者種別の死傷事故件数は、大型では、10km/h以下が1,173件、41-50km/h以下が573件、11-20km/h以下が529件となっています。中型では、10km/h以下が748件、31-40km/h以下が417件、11-20km/h以下が396件となっており、準中型では、10km/h以下が808件、11-20km/h以下が408件、31-40km/h以下が362件、普通では、10km/h以下が245件、11-20km/h以下が113件、31-40km/h以下が74件となっています。

概して、10km/h以下の低速での死傷事故が特に多くなっています。

表 6-1 危険認知速度別・第1当事者種別の死傷事故件数（令和2年）

| 速度 第1当事者種別 | (件) | | | | | | | | | | | | | | | 合計 |
|---------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|----|-------|
| | 10km/h以下 | 20km/h以下 | 30km/h以下 | 40km/h以下 | 50km/h以下 | 60km/h以下 | 70km/h以下 | 80km/h以下 | 90km/h以下 | 100km/h以下 | 120km/h以下 | 140km/h以下 | 160km/h以下 | 160km/h超 | 不明 | |
| 大型 | 1,173 | 529 | 320 | 474 | 573 | 444 | 165 | 165 | 105 | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 | 6 | 3,970 |
| 中型 | 748 | 396 | 265 | 417 | 402 | 266 | 72 | 54 | 20 | 14 | 8 | 0 | 0 | 0 | 9 | 2,671 |
| 準中型 | 808 | 408 | 265 | 362 | 254 | 117 | 20 | 10 | 2 | 8 | 2 | 0 | 0 | 0 | 5 | 2,261 |
| 普通 | 245 | 113 | 55 | 74 | 38 | 13 | 3 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 547 |
| 合計 | 2,974 | 1,446 | 905 | 1,327 | 1,267 | 840 | 260 | 231 | 128 | 39 | 11 | 0 | 0 | 0 | 21 | 9,449 |

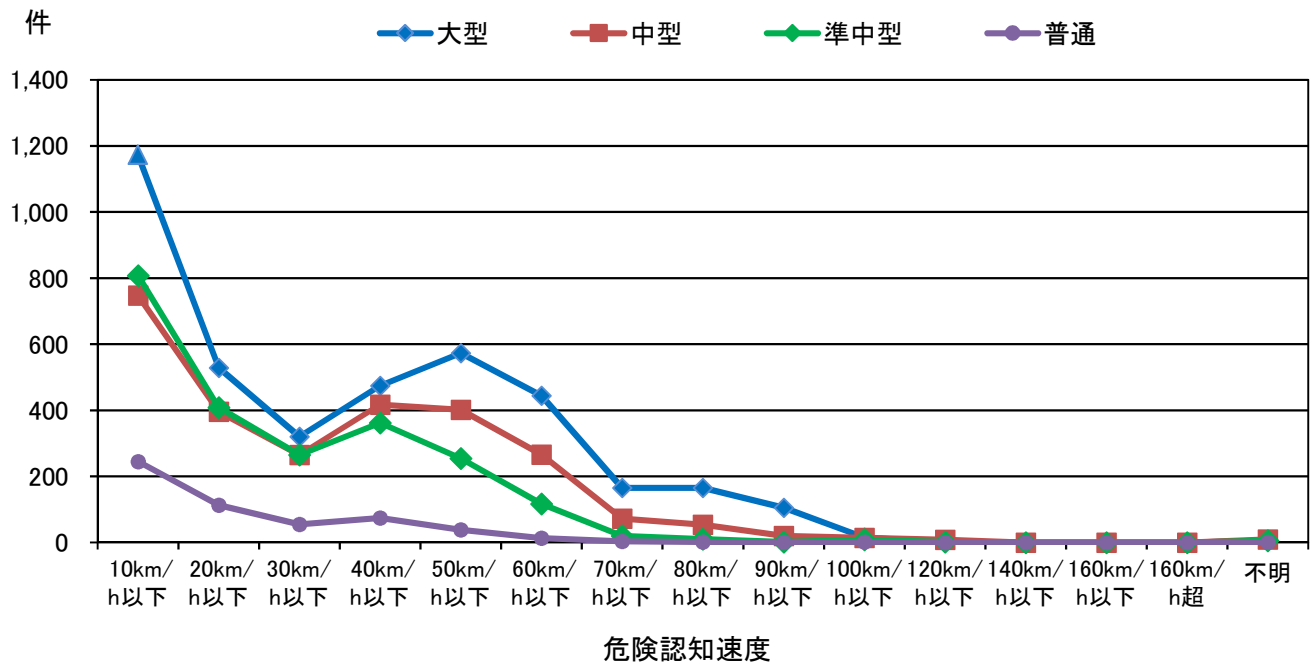


図 6-1 危険認知速度別・第1当事者種別の死傷事故件数（令和2年）

(2) 事業用貨物自動車の危険認知速度別・第1当事者種別の死亡事故件数（令和2年）

令和2年の危険認知速度別・第1当事者種別の死亡事故件数は、大型では、10km/h以下が24件、11-20km/h以下が20件、51-60km/h以下、71-80km/h以下が各15件となっています。中型では、51-60km/h以下が16件、11-20km/h以下が8件、31-40km/h以下、41-50km/h以下が各5件となっており、準中型では、10km/h以下が6件、11-20km/h以下、31-40km/h以下、51-60km/h以下が各5件、普通では、71-80km/h以下が2件となっています。

概して20km/h以下の低速度と51-60km/hでの死傷事故が多くなっています。

表 6-2 危険認知速度別・第1当事者種別の死亡事故件数（令和2年）

| 危険認知速度 第1当事者種別 | (件) | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|----|-----|
| | 10km/h以下 | 20km/h以下 | 30km/h以下 | 40km/h以下 | 50km/h以下 | 60km/h以下 | 70km/h以下 | 80km/h以下 | 90km/h以下 | 100km/h以下 | 120km/h以下 | 140km/h以下 | 160km/h以下 | 160km/h超 | 不明 | 合計 |
| 大型 | 24 | 20 | 7 | 5 | 10 | 15 | 11 | 15 | 9 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 121 |
| 中型 | 4 | 8 | 1 | 5 | 5 | 16 | 3 | 4 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 |
| 準中型 | 6 | 5 | 3 | 5 | 3 | 5 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31 |
| 普通 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 合計 | 35 | 33 | 11 | 15 | 19 | 36 | 16 | 21 | 11 | 4 | 5 | 0 | 0 | 0 | 1 | 207 |

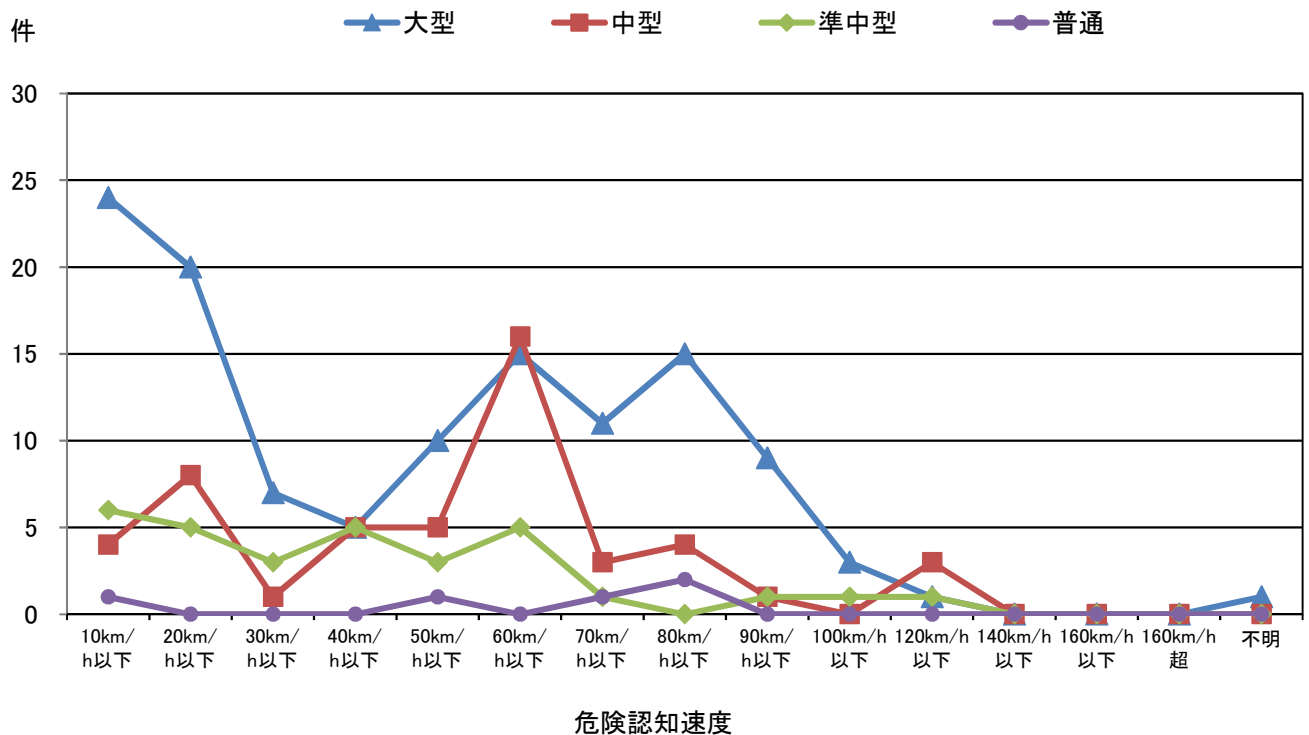


図 6-2 危険認知速度別・第1当事者種別の死亡事故件数（令和2年）

(3) 事業用貨物自動車の危険認知速度別の死亡事故率（令和2年）

令和2年の危険認知速度別の死亡事故率は、100km/h超が45.5%で割合が高く、続いて91-100km/h以下が10.3%、71-80km/h以下が9.1%、81-90km/h以下が8.6%、61-70km/h以下が6.2%であり、高速度における死亡事故率が高くなっています。

表 6-3 危険認知速度別の死亡事故率（令和2年）

| 事故種別 | 速度 | | | | | | | | | | | | 不明 | 合計 |
|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|-----|-------|----|
| | 10km/h以下 | 20km/h以下 | 30km/h以下 | 40km/h以下 | 50km/h以下 | 60km/h以下 | 70km/h以下 | 80km/h以下 | 90km/h以下 | 100km/h以下 | 100km/h超 | | | |
| 死傷事故件数(件) | 2,974 | 1,446 | 905 | 1,327 | 1,267 | 840 | 260 | 231 | 128 | 39 | 11 | 21 | 9,449 | |
| 死亡事故件数(件) | 35 | 33 | 11 | 15 | 19 | 36 | 16 | 21 | 11 | 4 | 5 | 1 | 207 | |
| 死亡事故率(%) | 1.2 | 2.3 | 1.2 | 1.1 | 1.5 | 4.3 | 6.2 | 9.1 | 8.6 | 10.3 | 45.5 | 4.8 | 2.2 | |

※ 死亡事故率=死亡事故件数/事故件数×100

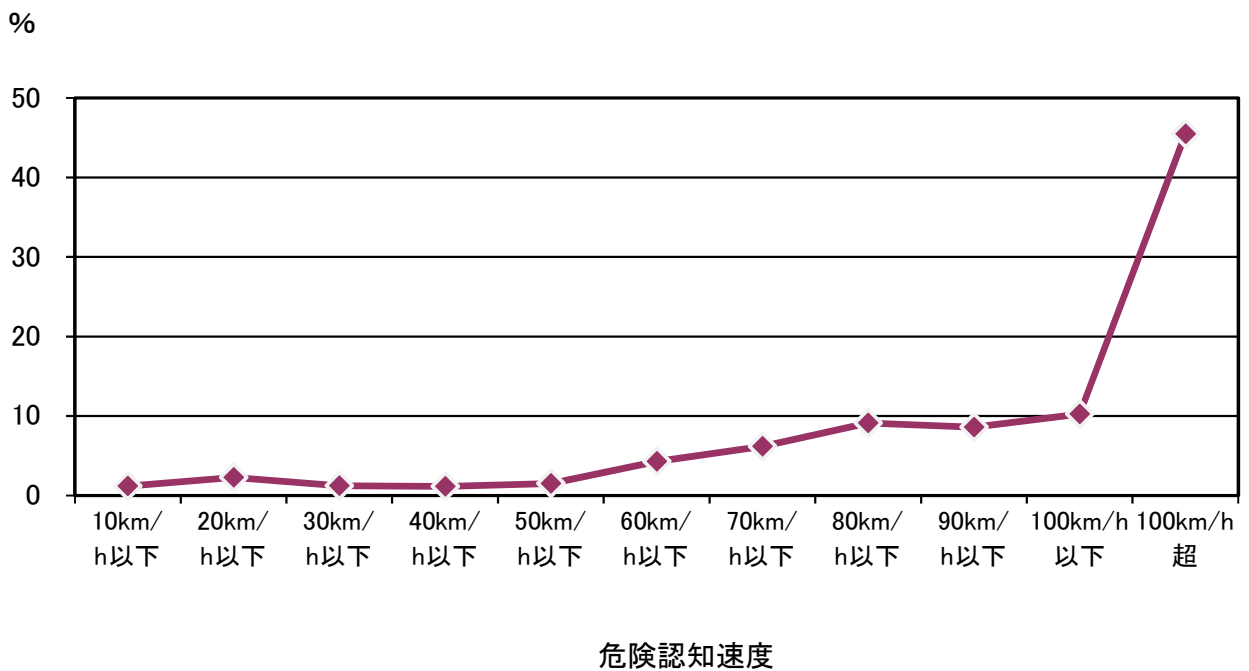


図 6-3 危険認知速度別の死亡事故率（令和2年）

7. 事業用貨物自動車の時間帯別・危険認知速度別の追突死傷事故の状況

(1) 事業用貨物自動車の時間帯別・危険認知速度別の追突死傷事故件数（令和2年）

令和2年の時間帯別・危険認知速度別の追突死傷事故件数は、10km/h以下の低速では10-11時台が188件、8-9時台が187件、12-13時台が151件、14-15時台が137件と昼間の時間帯での事故が多くなっており、31-50km/hの速度帯でも同様の傾向となっています。

表 7-1 時間帯別・危険認知速度別の追突死傷事故件数（令和2年）

(件)

| 時間(2時間毎) 危険認知速度 | 0-1 | 2-3 | 4-5 | 6-7 | 8-9 | 10-11 | 12-13 | 14-15 | 16-17 | 18-19 | 20-21 | 22-23 | 合計 |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 10km/h以下 | 5 | 7 | 18 | 129 | 187 | 188 | 151 | 137 | 94 | 50 | 18 | 7 | 991 |
| 20km/h以下 | 4 | 8 | 15 | 68 | 103 | 104 | 69 | 62 | 34 | 20 | 5 | 4 | 496 |
| 30km/h以下 | 6 | 4 | 11 | 71 | 77 | 89 | 83 | 63 | 41 | 21 | 16 | 4 | 486 |
| 40km/h以下 | 14 | 14 | 33 | 79 | 136 | 156 | 137 | 118 | 71 | 36 | 18 | 16 | 828 |
| 50km/h以下 | 20 | 26 | 42 | 70 | 108 | 164 | 116 | 97 | 62 | 37 | 22 | 30 | 794 |
| 60km/h以下 | 19 | 20 | 30 | 53 | 53 | 94 | 72 | 52 | 37 | 25 | 21 | 25 | 501 |
| 70km/h以下 | 11 | 4 | 6 | 12 | 13 | 16 | 19 | 12 | 13 | 4 | 6 | 16 | 132 |
| 80km/h以下 | 13 | 7 | 11 | 9 | 11 | 14 | 5 | 17 | 6 | 8 | 7 | 13 | 121 |
| 90km/h以下 | 7 | 3 | 13 | 6 | 3 | 5 | 5 | 6 | 4 | 4 | 4 | 7 | 67 |
| 100km/h以下 | 4 | 3 | 2 | 2 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 4 | 20 |
| 120km/h以下 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| 120km/h超 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 不明 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| 合計 | 103 | 97 | 183 | 499 | 692 | 830 | 663 | 567 | 363 | 206 | 117 | 127 | 4,447 |

構成率で見ると、6-19 時台では 10km/h 以下の低速度の割合が高く、一方、0-5 時の深夜帯は 41-60km/h 以下の割合が高くなっています。

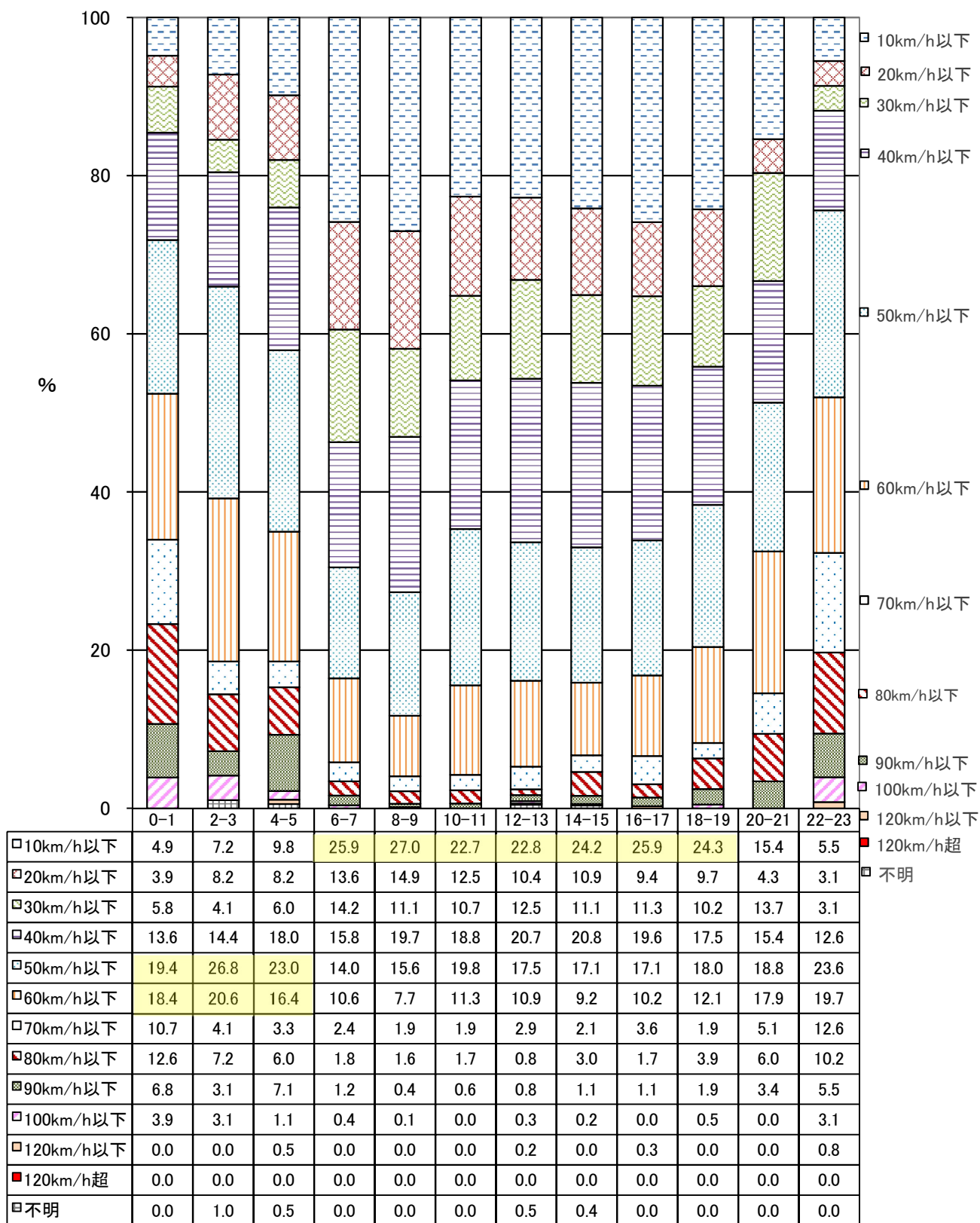


図 7-1 時間帯別・危険認知速度別追突死傷事故件数の構成率（令和 2 年）

(2) 事業用貨物自動車の時間帯別・危険認知速度別の追突死亡事故件数（令和2年）

令和2年の時間帯別・危険認知速度別の追突死亡事故件数は、0-1時台の41-50km/h以下、51-60km/h以下、61-70km/h以下、71-80km/h以下、6-7時台の51-60km/h以下、18-19時台の81-90km/h以下、22-23時台の71-80km/h以下にそれぞれ2件ずつとなっています。

表 7-2 時間帯別・危険認知速度別の追突死亡事故件数（令和2年）

| 危険認知速度 | 時間帯(2時間毎) | | | | | | | | | | | | 合計 |
|-----------|-----------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|
| | 0-1 | 2-3 | 4-5 | 6-7 | 8-9 | 10-11 | 12-13 | 14-15 | 16-17 | 18-19 | 20-21 | 22-23 | |
| 10km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 30km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 40km/h以下 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 50km/h以下 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| 60km/h以下 | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 8 |
| 70km/h以下 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 80km/h以下 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 8 |
| 90km/h以下 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 6 |
| 100km/h以下 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 120km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 120km/h超 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 不明 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 合計 | 9 | 3 | 5 | 4 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 3 | 2 | 3 | 40 |

構成率でみると、0-1 時台では 41-80km/h以下(計 88.8%)に、2-3 時台では 41-70km/h以下(計 100%)に、6-7 時台では 41-60km/h以下(計 75.0%)に、8-9 時台、10-11 時台では 61-70km/h以下(各 100%)に、12-13 時台では 81-120km/h以下(計 75%)に、20-21 時台では 71-90km/h以下(計 100%)が多くなっています。

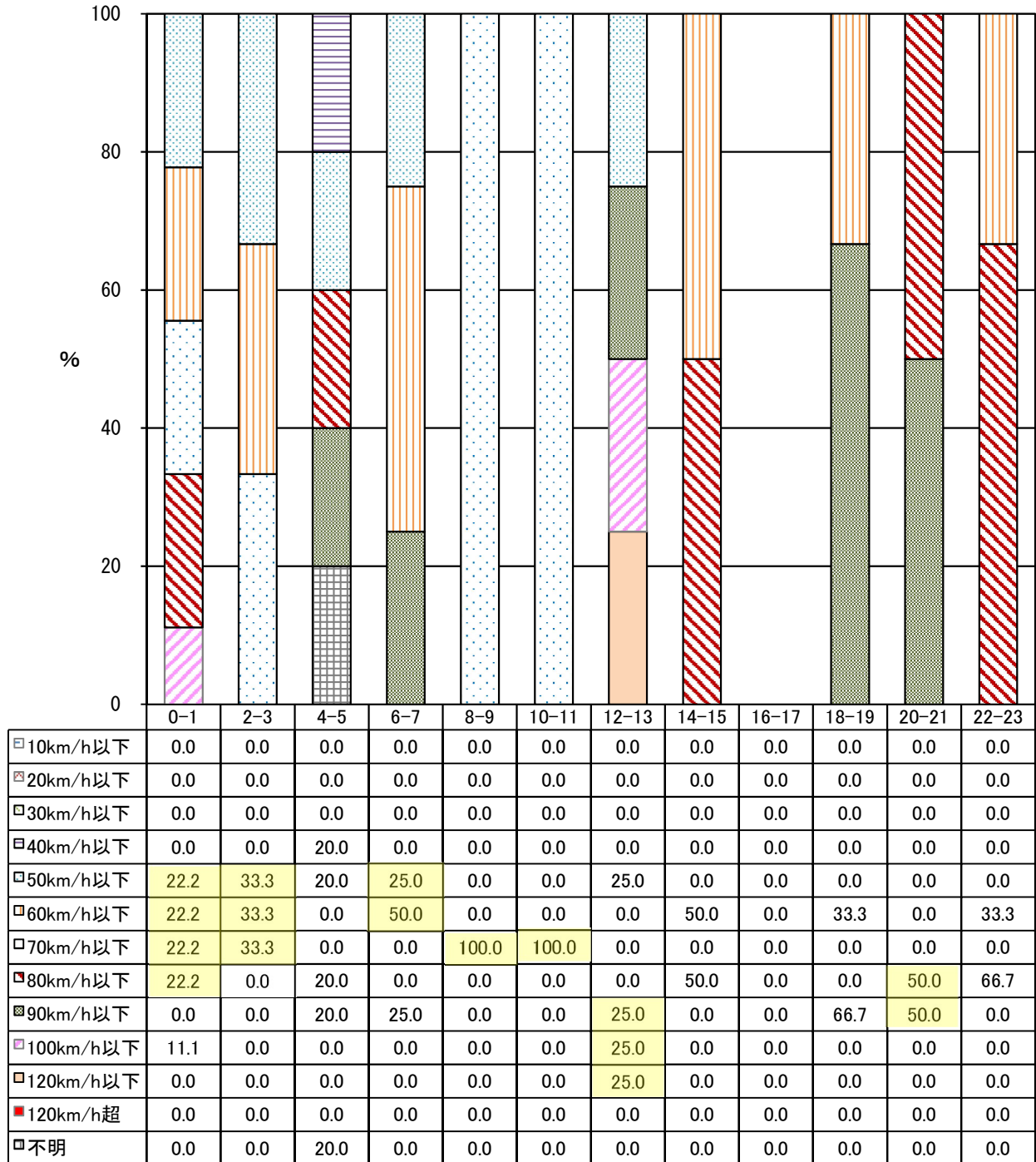


図 7-2 時間帯別・危険認知速度別の追突死亡事故件数（令和 2 年）

8. 事業用貨物自動車の行動類型別死傷事故の状況

令和2年の行動類型別・第1当事者種別の死傷事故件数は、大型では、直進（等速）1,579件、発進510件、進路変更(左に)363件となっています。中型では、直進（等速）1,314件、発進284件、直進（減速）223件となっており、準中型では、直進（等速）978件、発進314件、直進（減速）217件、普通では、直進（等速）206件、発進87件、左折65件となっています。

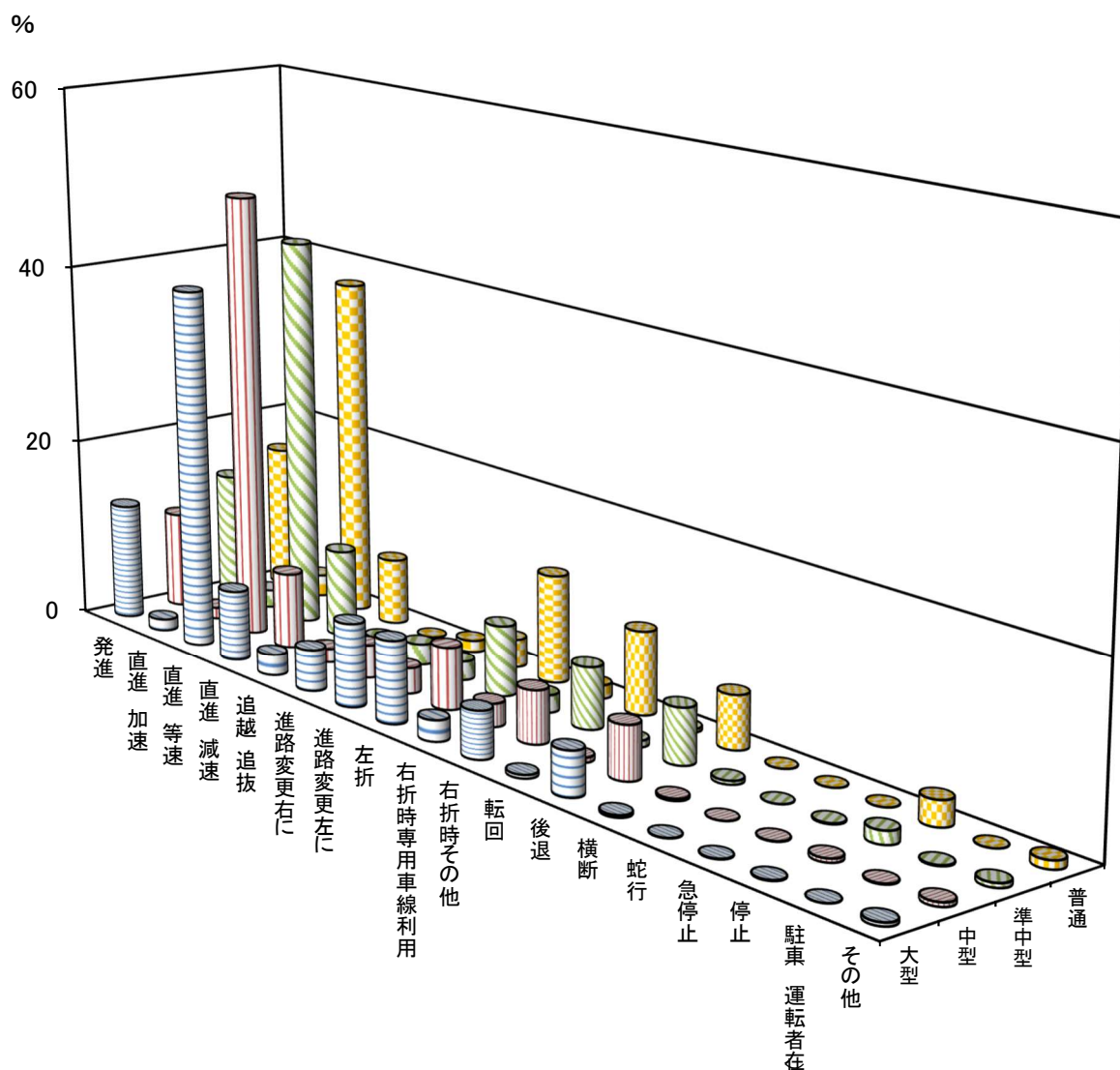
いずれの種別でも、直進（等速）が最も多く、次に発進が多くなっています。

表8 行動類型別・第1当事者種別の死傷事故件数（令和2年）

(件)

| 行動類型 第1当事者種別 | 発進 | 直進 加速 | 直進 等速 | 直進 減速 | 追越・ 追抜 | 進路変 更右に | 進路変 更左に | 左折 | 右折時 専用車 線利用 | 右折時 その他 | 転回 | 後退 | 横断 | 蛇行 | 急停止 | 停止 | 駐車 (運転者 在) | その他 | 合計 |
|-----------------|-------|----------|----------|----------|-----------|------------|------------|-----|-------------------|------------|----|-----|----|----|-----|----|----------------------|-----|-------|
| 大型 | 510 | 50 | 1,579 | 307 | 91 | 180 | 363 | 358 | 91 | 204 | 15 | 191 | 10 | 1 | 2 | 3 | 0 | 15 | 3,970 |
| 中型 | 284 | 33 | 1,314 | 223 | 40 | 97 | 75 | 182 | 67 | 154 | 14 | 156 | 6 | 0 | 1 | 11 | 2 | 12 | 2,671 |
| 準中型 | 314 | 44 | 978 | 217 | 30 | 52 | 47 | 175 | 43 | 152 | 16 | 137 | 9 | 0 | 2 | 32 | 2 | 11 | 2,261 |
| 普通 | 87 | 13 | 206 | 40 | 0 | 7 | 17 | 65 | 8 | 50 | 2 | 32 | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 | 5 | 547 |
| 合計 | 1,195 | 140 | 4,077 | 787 | 161 | 336 | 502 | 780 | 209 | 560 | 47 | 516 | 25 | 1 | 5 | 61 | 4 | 43 | 9,449 |

構成率でみると、大型では、直進（等速）39.8%、発進 12.8%、進路変更（左に）9.1%、左折9.0%、となっています。中型では、直進（等速）49.2%、発進10.6%、直進（減速）8.3%となっており、準中型では、直進（等速）43.3%、発進13.9%、直進（減速）9.6%、左折7.7%、となっており、普通では、直進（等速）37.7%、発進15.9%、左折11.9%、右折時（その他）9.1%となっています。



| | 発進 | 直進 加速 | 直進 等速 | 直進 減速 | 追越・ 追抜 | 進路 変更右に | 進路 変更左に | 左折 | 右折 時専用車 線利用 | 右折 時その他 | 転回 | 後退 | 横断 | 蛇行 | 急停止 | 停止 | 駐車 (運転者 在) | その他 |
|------|------|----------|----------|----------|-----------|------------|------------|------|-------------------|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------------|-----|
| □大型 | 12.8 | 1.3 | 39.8 | 7.7 | 2.3 | 4.5 | 9.1 | 9.0 | 2.3 | 5.1 | 0.4 | 4.8 | 0.3 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.4 |
| □中型 | 10.6 | 1.2 | 49.2 | 8.3 | 1.5 | 3.6 | 2.8 | 6.8 | 2.5 | 5.8 | 0.5 | 5.8 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 0.1 | 0.4 |
| □準中型 | 13.9 | 1.9 | 43.3 | 9.6 | 1.3 | 2.3 | 2.1 | 7.7 | 1.9 | 6.7 | 0.7 | 6.1 | 0.4 | 0.0 | 0.1 | 1.4 | 0.1 | 0.5 |
| □普通 | 15.9 | 2.4 | 37.7 | 7.3 | 0.0 | 1.3 | 3.1 | 11.9 | 1.5 | 9.1 | 0.4 | 5.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.7 | 0.0 | 0.9 |

図8 行動類型別・第1当事者種別の死傷事故件数の構成率（令和2年）

9. 事業用貨物自動車の法令違反別死傷事故の状況

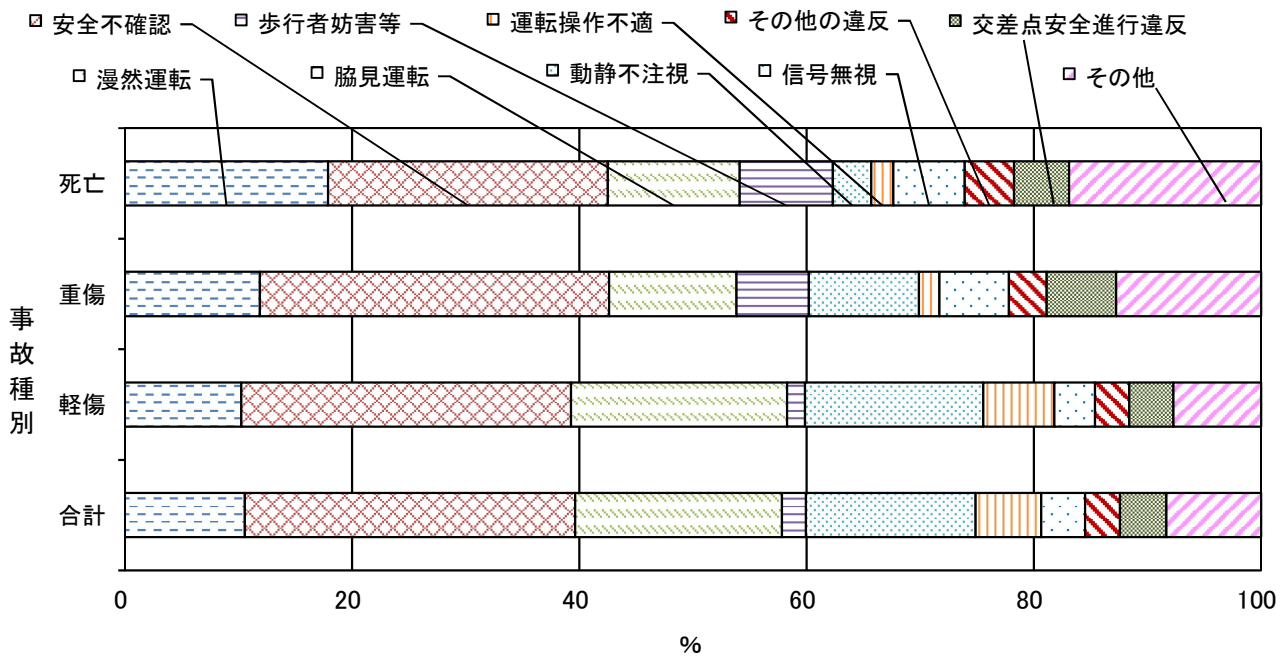
令和2年の法令違反（事故の結果に最も影響を与えている違反であって、無免許運転、無資格運転及び酒気帯び運転以外の違反）別の死傷事故件数及び構成率は、全体では、安全不確認2,747件（29.1%）、脇見運転1,720件（18.2%）、動静不注視1,411件（14.9%）となっています。

一方、死亡事故では、安全不確認51件（24.6%）、漫然運転37件（17.9%）、脇見運転24件（11.6%）となっています。

また、重傷事故では、安全不確認241件（30.7%）、漫然運転93件（11.9%）、脇見運転88件（11.2%）、となっており、軽傷事故では、安全不確認2,455件（29.0%）、脇見運転1,608件（19.0%）、動静不注視1,328件（15.7%）となっています。

表 9-1 法令違反別の死傷事故件数及び構成率（令和2年）

| 法令違反 | 事故類型 | 死亡事故件数 | | 重傷事故件数 | | 軽傷事故件数 | | 合 計 | |
|----------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|
| | | 件数(件) | 構成率(%) | 件数(件) | 構成率(%) | 件数(件) | 構成率(%) | 件数(件) | 構成率(%) |
| | 信号無視 | 13 | 6.3 | 48 | 6.1 | 303 | 3.6 | 364 | 3.9 |
| | 通行区分違反 | 3 | 1.4 | 10 | 1.3 | 25 | 0.3 | 38 | 0.4 |
| | 最高速度違反 | 10 | 4.8 | 5 | 0.6 | 9 | 0.1 | 24 | 0.3 |
| | 横断・転回等違反 | 2 | 1.0 | 10 | 1.3 | 68 | 0.8 | 80 | 0.8 |
| | 車間距離不保持 | 0 | 0.0 | 4 | 0.5 | 45 | 0.5 | 49 | 0.5 |
| | 追越し禁止違反 | 3 | 1.4 | 15 | 1.9 | 61 | 0.7 | 79 | 0.8 |
| | 踏切不停止 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 右折違反 | 0 | 0.0 | 1 | 0.1 | 17 | 0.2 | 18 | 0.2 |
| | 左折違反 | 2 | 1.0 | 5 | 0.6 | 45 | 0.5 | 52 | 0.6 |
| | 環状交差点違反 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 優先通行妨害 | 5 | 2.4 | 17 | 2.2 | 79 | 0.9 | 101 | 1.1 |
| | 交差点安全進行違反 | 10 | 4.8 | 48 | 6.1 | 328 | 3.9 | 386 | 4.1 |
| | 歩行者妨害等 | 17 | 8.2 | 50 | 6.4 | 133 | 1.6 | 200 | 2.1 |
| | 徐行違反 | 0 | 0.0 | 4 | 0.5 | 13 | 0.2 | 17 | 0.2 |
| | 一時不停止 | 0 | 0.0 | 11 | 1.4 | 81 | 1.0 | 92 | 1.0 |
| | 整備不良 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 6 | 0.1 | 6 | 0.1 |
| | 酒酔い運転 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 過労等 | 薬物運転 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 0.0 | 1 | 0.0 |
| | 過労運転 | 2 | 1.0 | 1 | 0.1 | 10 | 0.1 | 13 | 0.1 |
| 安全運転義務違反 | 運転操作不適 | 4 | 1.9 | 14 | 1.8 | 529 | 6.3 | 547 | 5.8 |
| | 漫然運転 | 37 | 17.9 | 93 | 11.9 | 866 | 10.2 | 996 | 10.5 |
| | 脇見運転 | 24 | 11.6 | 88 | 11.2 | 1,608 | 19.0 | 1,720 | 18.2 |
| | 動静不注視 | 7 | 3.4 | 76 | 9.7 | 1,328 | 15.7 | 1,411 | 14.9 |
| | 安全不確認 | 51 | 24.6 | 241 | 30.7 | 2,455 | 29.0 | 2,747 | 29.1 |
| | 安全速度違反 | 5 | 2.4 | 8 | 1.0 | 28 | 0.3 | 41 | 0.4 |
| | その他 | 2 | 1.0 | 9 | 1.1 | 160 | 1.9 | 171 | 1.8 |
| | その他の違反 | 9 | 4.3 | 26 | 3.3 | 256 | 3.0 | 291 | 3.1 |
| | 不明 | 1 | 0.5 | 0 | 0.0 | 4 | 0.0 | 5 | 0.1 |
| | 合 計 | 207 | 100.0 | 784 | 100.0 | 8,458 | 100.0 | 9,449 | 100.0 |



※ 構成率については、死亡事故件数の多い9項目及びその他とする。

図9-1 法令違反別死傷事故件数の構成率（令和元2年）

(参考)

主な用語の意味

| 用語 | 意味 |
|-------|---|
| 漫然運転 | 脇見運転ではないが、運転中に“運転以外のことを考えていた”、“ぼんやりしていた”、“ラジオ放送に聞き入っていた”等のために注意の的がはずれ、相手当事者を発見できず、又は発見が遅れて事故を発生させた場合等をいいます。 |
| 脇見運転 | 風景、案内標識、他車や歩行者等の動静を見ていた等、前方の交通環境を認識せず運転し、相手当事者を発見できず、又は発見が遅れて事故を発生させた場合等をいいます。 |
| 動静不注視 | 相手当事者を発見(認識)したが、危険でないと思って注視を怠り、又は相手が譲ってくれる(避けてくれる)ものと思い込んで注視を怠り、事故を発生させた場合等をいいます。 |
| 安全不確認 | 前方、後方、側方の確認が可能な速度に減速したが、確認を十分に行われなかったために、相手当事者を発見できず、又は発見が遅れて事故を発生させた場合等をいいます。 |

参 考

事業用貨物自動車の主な法令違反別死亡事故の推移（平成 23-令和 2 年）

- ・死亡事故において多い法令違反 3 項目では、漫然運転は、平成 25 年以降はおおむね減少傾向にあり、令和 2 年は 37 件と、平成 23 年から半減しています。
- ・脇見運転は、平成 24 年の 75 件をピークに全体的に減少しており、令和 2 年には 24 件で、前年の 47 件から半減しています。
- ・安全不確認は、大きな減少傾向がみられず、年によってバラツキがあります。

表 9-2 法令違反別死亡事故件数の推移（平成 23-令和 2 年）

| 法令違反 | (件) | | | | | | | | | | |
|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 年 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 |
| 漫然運転 | | 76 | 77 | 88 | 78 | 63 | 57 | 58 | 50 | 57 | 37 |
| 脇見運転 | | 63 | 75 | 56 | 51 | 55 | 35 | 41 | 41 | 47 | 24 |
| 安全不確認 | | 50 | 48 | 50 | 40 | 49 | 40 | 36 | 51 | 40 | 51 |
| 合計 | | 367 | 388 | 349 | 330 | 308 | 258 | 271 | 253 | 239 | 207 |

※ 平成 24 年以前は軽自動車が含まれる。

- ・構成率でみると、漫然運転は、平成 25 年に 25% を超えたものの、令和 2 年は 18% を下回っています。脇見運転は、平成 25 年から平成 30 年まで、おおむね 16% 前後だったものの、令和元年は大きく増加し 19% を超えましたが、令和 2 年には 11% 台に再度減少しました。さらに、安全不確認は、平成 29 年まではおおむね 14% 程度でしたが、それ以降、増加傾向にあります。

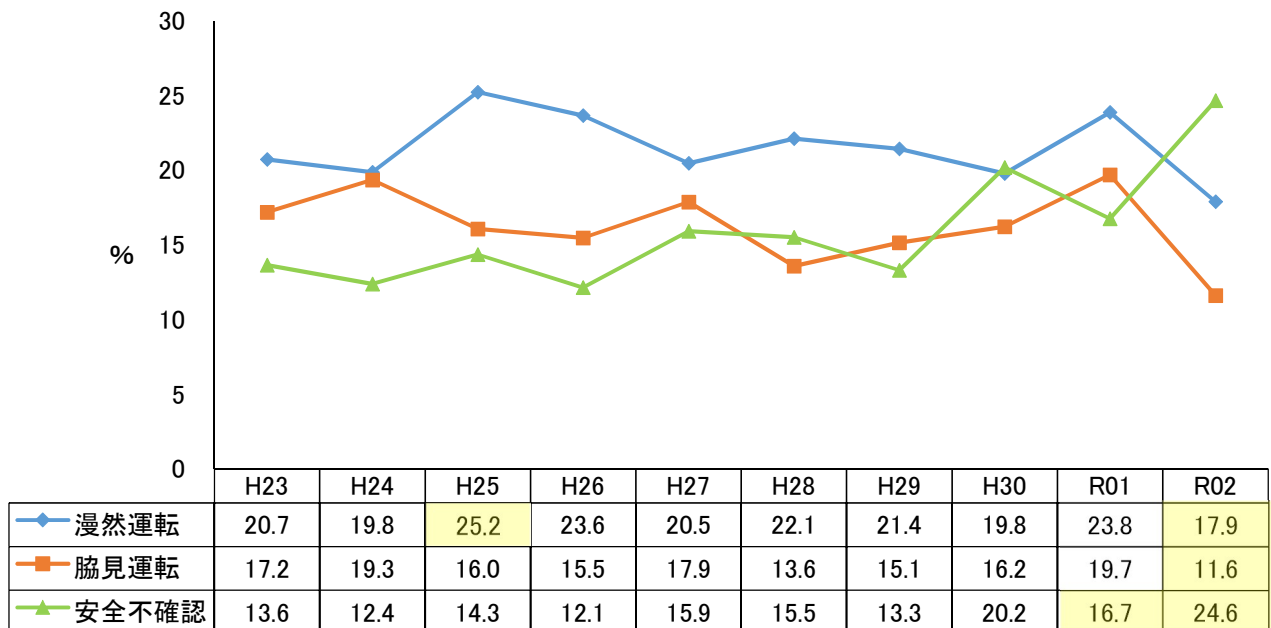


図 9-2 法令違反別死亡事故件数構成率の推移（平成 23-令和 2 年）

10. 事業用貨物自動車の飲酒運転による死傷事故の状況

(1) 事業用貨物自動車の飲酒運転による死傷事故件数（令和2年）

令和2年の飲酒運転による死傷事故は22件で、うち、死亡事故4件（18.2%）、重傷事故2件（9.1%）、軽傷事故16件（72.7%）となっています。

飲酒基準別では、酒酔い1件、酒気帯び(0.25以上)10件、酒気帯び(0.25未満)4件、基準以下6件となり、酒酔いと酒気帯び(0.25以上)を合わせると全体の50.0%を占めています。

表 10-1 飲酒運転による死傷事故件数及び構成率（令和2年）

(参考)

| 事故内容 | 飲酒基準 | | | | | | 合計 | 構成率(%) | 飲酒なし等 | |
|--------|------|------------------|------------------|----------|----------|-------|-------|--------|--------|--|
| | 酒酔い | 酒気帯び (0.25以上) | 酒気帯び (0.25未満) | 基準 以下 | 検知 不能 | 件数 | | | 構成率(%) | |
| 死亡(件) | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 18.2 | 203 | 2.2 | |
| 重傷(件) | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 9.1 | 782 | 8.3 | |
| 軽傷(件) | 1 | 6 | 4 | 5 | 0 | 16 | 72.7 | 8,442 | 89.6 | |
| 合計 | 1 | 10 | 4 | 6 | 1 | 22 | 100.0 | 9,427 | 100.0 | |
| 構成率(%) | 4.5 | 45.5 | 18.2 | 27.3 | 4.5 | 100.0 | | | | |

※ 「酒気帯び」欄の数値は、呼気中のアルコール濃度（mg/l）を示す。

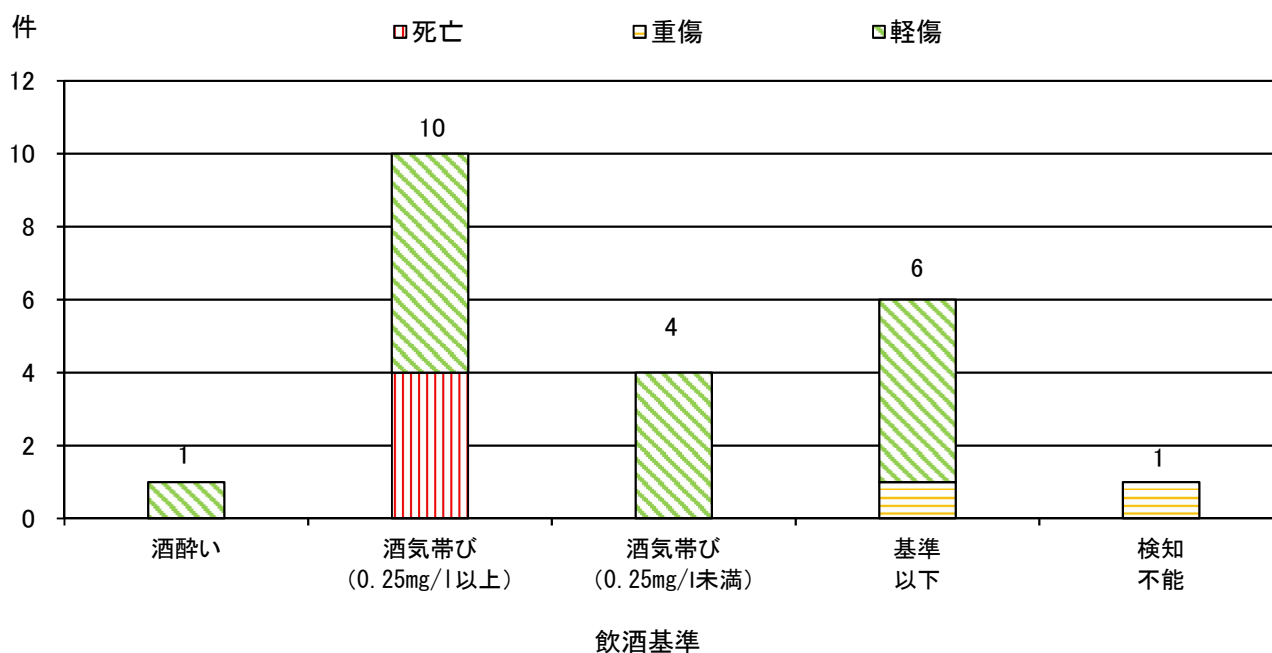


図 10-1 飲酒運転による死傷事故件数（令和2年）

(3) 事業用貨物自動車の管轄運輸支局（車籍）別の飲酒運転による死傷事故件数の推移

管轄運輸支局（車籍）別の飲酒運転による死傷事故件数は、平成23年から令和2年までの10年間の合計で、大阪27件、東京17件、福岡15件、北海道14件、愛知及び兵庫13件、茨城12件、千葉及び埼玉11件、神奈川及び静岡10件となっています。

表10-3 管轄運輸支局（車籍）別の飲酒運転による死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）

| 年 車籍 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 | H23-R02 |
|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---------|
| 北海道 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 2 | 0 | 1 | 14 |
| 宮城 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 福島 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| 岩手 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 青森 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 4 |
| 山形 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 5 |
| 秋田 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| 新潟 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 長野 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| 石川 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 5 |
| 富山 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| 東京 | 1 | 3 | 2 | 3 | 0 | 3 | 2 | 0 | 1 | 2 | 17 |
| 神奈川 | 2 | 0 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 10 |
| 千葉 | 1 | 1 | 0 | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 11 |
| 埼玉 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 | 11 |
| 茨城 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 4 | 1 | 12 |
| 群馬 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| 栃木 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| 山梨 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 愛知 | 2 | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 | 2 | 0 | 13 |
| 静岡 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 5 | 0 | 0 | 0 | 1 | 10 |
| 岐阜 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 |
| 三重 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 福井 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 大阪 | 3 | 2 | 7 | 3 | 2 | 3 | 3 | 1 | 1 | 2 | 27 |
| 京都 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 6 |
| 兵庫 | 1 | 0 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 13 |
| 滋賀 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 奈良 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 和歌山 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| 広島 | 2 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 8 |
| 鳥取 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 島根 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 岡山 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 山口 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 6 |
| 高松 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 7 |
| 徳島 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 |
| 愛媛 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 5 |
| 高知 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| 福岡 | 1 | 1 | 0 | 1 | 4 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 15 |
| 佐賀 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 長崎 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 熊本 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| 大分 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| 宮崎 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 鹿児島 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 |
| 沖縄 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 不明 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 2 | 2 | 10 |
| 合計 | 35 | 24 | 32 | 30 | 33 | 37 | 28 | 20 | 28 | 22 | 289 |

10年間の合計が10件以上の都道府県

1年間の事故件数が3件以上

11. 事業用貨物自動車の整備不良による死傷事故の状況

整備不良違反による第1当事者種別の死傷事故件数は、平成27年に4件と一旦減少したものの、平成28年は13件、平成29年は11件、平成30年は13件と増加し、令和元年には9件、令和2年には6件と再び減少しており、10年間をとおして変動が大きい状況です。

第1当事者種別で見ると大型の事故件数が多く、年間10件以上となったのは10年間のうち5回です。

また、普通では、平成23年以降、平成25年の1件を除いていずれの年も0件で、10年間をとおしても比較的少ない状況です。

※ 「整備不良違反」とは、当該事故の発生に最も影響を与えた道路交通法上の法令違反が「整備不良」であったものをいう。

表11 整備不良による第1当事者種別死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）

| 第1当事者種別 | 年 | | | | | | | | | |
|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 |
| 大型 | 5 | 11 | 11 | 9 | 3 | 12 | 10 | 10 | 9 | 6 |
| 中型 | 4 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 準中型 | | | | | | | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 普通 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 9 | 12 | 14 | 10 | 4 | 13 | 11 | 13 | 9 | 6 |

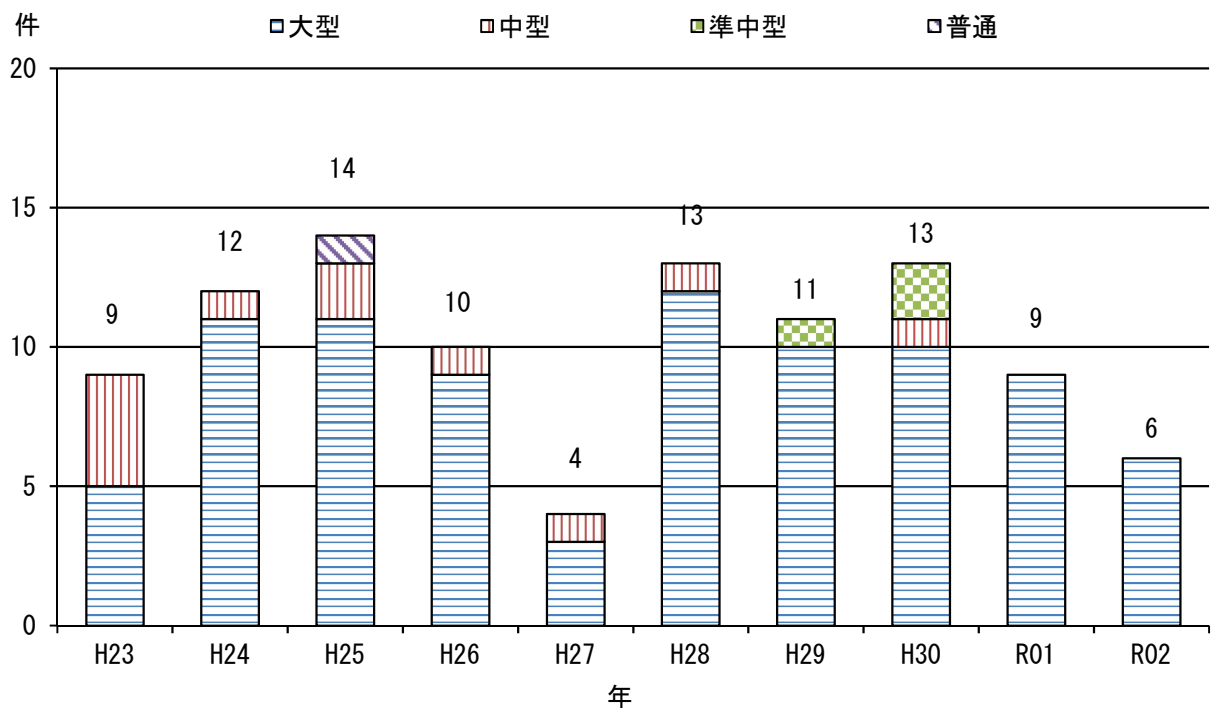


図11 整備不良による第1当事者種別死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）

12. 事業用貨物自動車の車両的要因別死傷事故の状況

令和2年の車両的要因による死傷事故件数は41件で、内訳は大型26件、中型10件、準中型4件、普通1件となっています。

整備不良による死傷事故の要因別件数は、大型のタイヤ不良7件が突出しています。

一方、状態的不良のある死傷事故の要因別件数は、荷くずれが、大型10件、中型4件、準中型2件と目立っています。

このように車両的要因別のある事故では、タイヤ不良と荷くずれが多くなっています。

※ 「車両的要因」とは、車両の構造、装置の不良及び車両の状態的不良が事故の発生の要因と考えられる場合をいい、車両の不良状態が人的要因を誘発した場合を含む。

表 12 車両的要因別の死傷事故件数（令和2年）

| 車両的要因 | | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 | 合計 | |
|-------|--------------------|--|----|-----|----|----|----|
| 整備不良 | 制動装置不良 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | |
| | かじ取り装置不良 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | タイヤ不良 | 7 | 0 | 0 | 1 | 8 | |
| | 車輪不良 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| | 灯火不良 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | エンジン故障 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 変速機不良・故障 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 燃料・潤滑装置不良 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | フロントガラス等不良 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | ミラー調整不良、破損、欠落 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | |
| | 不良改造(オーバーフェンダ等) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | その他車両等の構造・装置等の整備不良 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | |
| 小計 | | 11 | 2 | 1 | 1 | 15 | |
| 状態的不良 | 車内の状態 | 着色フィルムが視界に影響した | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | ワイパーを作動させなかった、フロントガラスを拭かなかつたなどのため相手の発見が遅れた | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 車室内の飾り物が視界に影響した | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 車室内の同乗者が視界、操作に影響した | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 車室内の荷物が視界、操作に影響した | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | | 計 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 積荷の状態 | 過積載が制動距離に影響した | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | | 過積載が車両の安全性に影響した | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 荷くずれ | 10 | 4 | 2 | 0 | 16 |
| | | 積み荷等の車外はみ出し | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| | | 積み荷等が自車の灯火を妨害した | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 計 | 13 | 5 | 2 | 0 | 20 |
| | 灯火の状態 | 前照灯不点火 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 駐車灯不点火(尾灯、非常点滅を含む) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 自車前照灯の上下向きが視界に影響 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 小計 | | 13 | 6 | 2 | 0 | 21 |
| | その他の車両的要因 | | 2 | 2 | 1 | 0 | 5 |
| 合計 | | 26 | 10 | 4 | 1 | 41 | |

13. 事業用貨物自動車の運転者の運転免許経過年数別死傷事故の状況

(1) 事業用貨物自動車の運転者の運転免許経過年数別・第1当事者種別の死傷事故件数 (令和2年)

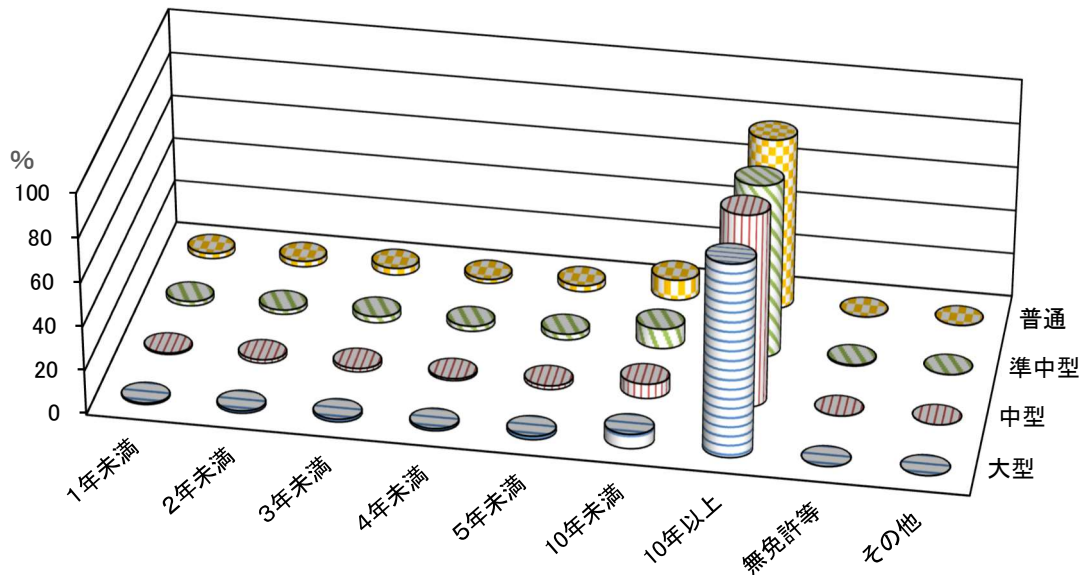
令和2年の運転者の運転免許経過年数別・第1当事者種別の死傷事故件数は、いずれの種別においても10年以上の年数の運転者が多く、大型で3,478件、中型で2,328件、準中型で1,780件、普通で427件となっています。

表13-1 運転者の運転免許経過年数別・第1当事者種別の死傷事故件数（令和2年）

| 運転免許経過年数 第1当事者種別 | (件) | | | | | | | | | |
|---------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|------|-----|-------|
| | 1年未満 | 2年未満 | 3年未満 | 4年未満 | 5年未満 | 10年未満 | 10年以上 | 無免許等 | その他 | 合計 |
| 大型 | 26 | 43 | 52 | 40 | 65 | 266 | 3,478 | 0 | 0 | 3,970 |
| 中型 | 17 | 40 | 41 | 24 | 45 | 175 | 2,328 | 1 | 0 | 2,671 |
| 準中型 | 45 | 44 | 63 | 53 | 60 | 204 | 1,780 | 11 | 1 | 2,261 |
| 普通 | 13 | 14 | 17 | 10 | 15 | 51 | 427 | 0 | 0 | 547 |
| 合計 | 101 | 141 | 173 | 127 | 185 | 696 | 8,013 | 12 | 1 | 9,449 |

※ 「運転免許経過年数」とは、当該運転免許を取得してからの経過年数をいう。

構成率でみると、大型では、10年以上87.6%、5年以上10年未満6.7%となっています。中型では、10年以上87.2%、5年以上10年未満6.6%となっており、準中型では、10年以上78.7%、5年以上10年未満9.0%、普通では、10年以上78.1%、5年以上10年未満9.3%となっています。



| | 1年未満 | 2年未満 | 3年未満 | 4年未満 | 5年未満 | 10年未満 | 10年以上 | 無免許等 | その他 |
|------|------|------|------|------|------|-------|-------|------|-----|
| □大型 | 0.7 | 1.1 | 1.3 | 1.0 | 1.6 | 6.7 | 87.6 | 0.0 | 0.0 |
| □中型 | 0.6 | 1.5 | 1.5 | 0.9 | 1.7 | 6.6 | 87.2 | 0.0 | 0.0 |
| □準中型 | 2.0 | 1.9 | 2.8 | 2.3 | 2.7 | 9.0 | 78.7 | 0.5 | 0.0 |
| □普通 | 2.4 | 2.6 | 3.1 | 1.8 | 2.7 | 9.3 | 78.1 | 0.0 | 0.0 |

図13-1 運転者の運転免許経過年数別・第1当事者種別死傷事故件数の構成率（令和2年）

(2) 事業用貨物自動車の運転者の運転免許経過年数別・運転者年齢別の死傷事故件数
(令和2年)

令和2年の運転者の運転免許経過年数別・運転者年齢別で死傷事故件数が多いのは、運転免許経過年数10年以上の45-49歳1,507件、50-54歳1,466件、55-59歳1,165件です。

表13-2 運転者の運転免許経過年数別・運転者年齢別の死傷事故件数(令和2年)

| 運転者年齢 運転免許経過年 | (件) | | | | | | | | | | | | 合計 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|-------|
| | 19歳以下 | 20-24 | 25-29 | 30-34 | 35-39 | 40-44 | 45-49 | 50-54 | 55-59 | 60-64 | 65歳以上 | 不明 | |
| 1年未満 | 31 | 41 | 10 | 6 | 3 | 2 | 4 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 101 |
| 2年未満 | 15 | 80 | 13 | 5 | 2 | 3 | 8 | 11 | 3 | 1 | 0 | 0 | 141 |
| 3年未満 | 0 | 107 | 23 | 11 | 4 | 8 | 5 | 6 | 6 | 3 | 0 | 0 | 173 |
| 4年未満 | 0 | 90 | 12 | 7 | 5 | 3 | 5 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 127 |
| 5年未満 | 0 | 65 | 72 | 12 | 10 | 4 | 6 | 7 | 6 | 2 | 1 | 0 | 185 |
| 10年未満 | 0 | 44 | 360 | 103 | 50 | 30 | 37 | 30 | 21 | 12 | 9 | 0 | 696 |
| 10年以上 | 0 | 0 | 31 | 411 | 703 | 930 | 1,507 | 1,466 | 1,165 | 937 | 863 | 0 | 8,013 |
| 無免許等 | 0 | 6 | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 13 |
| 合計 | 46 | 433 | 523 | 557 | 777 | 981 | 1,572 | 1,524 | 1,206 | 956 | 874 | 0 | 9,449 |

※ 「運転免許経過年数」とは、当該運転免許を取得してからの経過年数をいう。

※ 「無免許等」とは、無資格運転、免許外、無免許、調査不能をいう。

構成率でみると、19歳以下では、運転免許経過年数が1年未満の67.4%と1年以上2年未満32.6%と合わせて100%で、20-24歳では、5年未満の件数の合計で88.5%となります。また、25-29歳では5年以上10年未満が68.8%に、さらに30-34歳では10年以上が73.8%となり、35歳以上ではすべての年齢層で10年以上が90%を超えています。

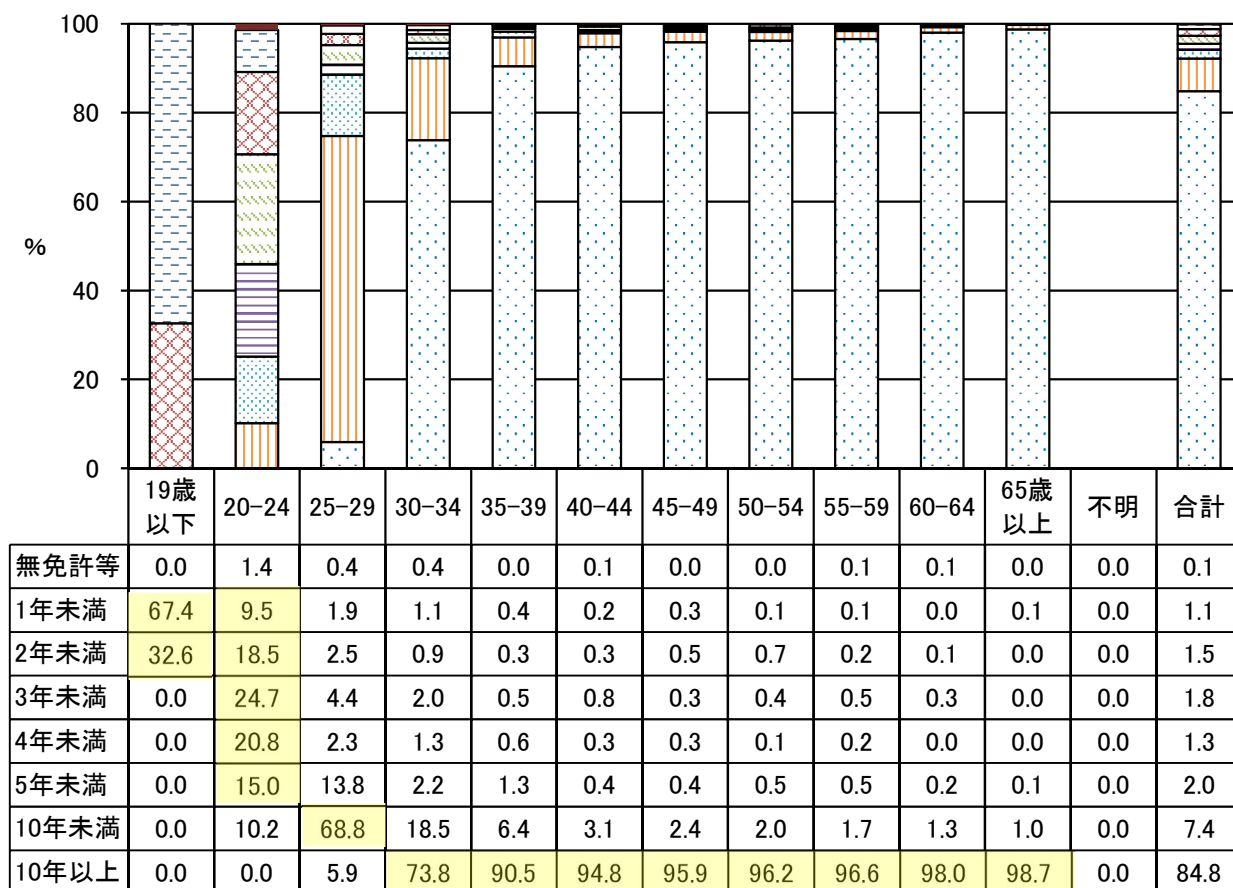


図13-2 運転者の運転免許経過年数別・運転者年齢別死傷事故件数の構成率(令和2年)

14. 事業用貨物自動車の運転者の運転資格別死傷事故の状況

令和2年における運転者の運転資格別の死傷事故のうち、有資格者以外の事故は合計19件で、無免許等が7件、免許停止中、免許条件違反がそれぞれ5件、免許期限切れ、不明がそれぞれ1件となっています。

これを第1当事者種別で見ると、大型は、免許停止中2件、免許期限切れ1件、中型は、免許停止中1件、無免許等1件となっています。

一方で、準中型では、無免許等6件、免許条件違反5件、免許停止中、不明がいずれも1件で、合計13件と第1当事者種別中、最も多く、普通は、免許停止中1件となっています。

表14 運転者の運転資格別・第1当事者種別の死傷事故件数（令和2年）

| 第1当事者種別 | 免許資格 | | | | | | | 合計 |
|---------|-------|-------|--------|--------|------|----|-------|----|
| | 有資格 | 免許停止中 | 免許期限切れ | 免許条件違反 | 無免許等 | 不明 | | |
| 大型 | 3,967 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3,970 | |
| 中型 | 2,669 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2,671 | |
| 準中型 | 2,248 | 1 | 0 | 5 | 6 | 1 | 2,261 | |
| 普通 | 546 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 547 | |
| 合計 | 9,430 | 5 | 1 | 5 | 7 | 1 | 9,449 | |

※ 「無免許等」とは無資格運転、免許外、無免許をいう。

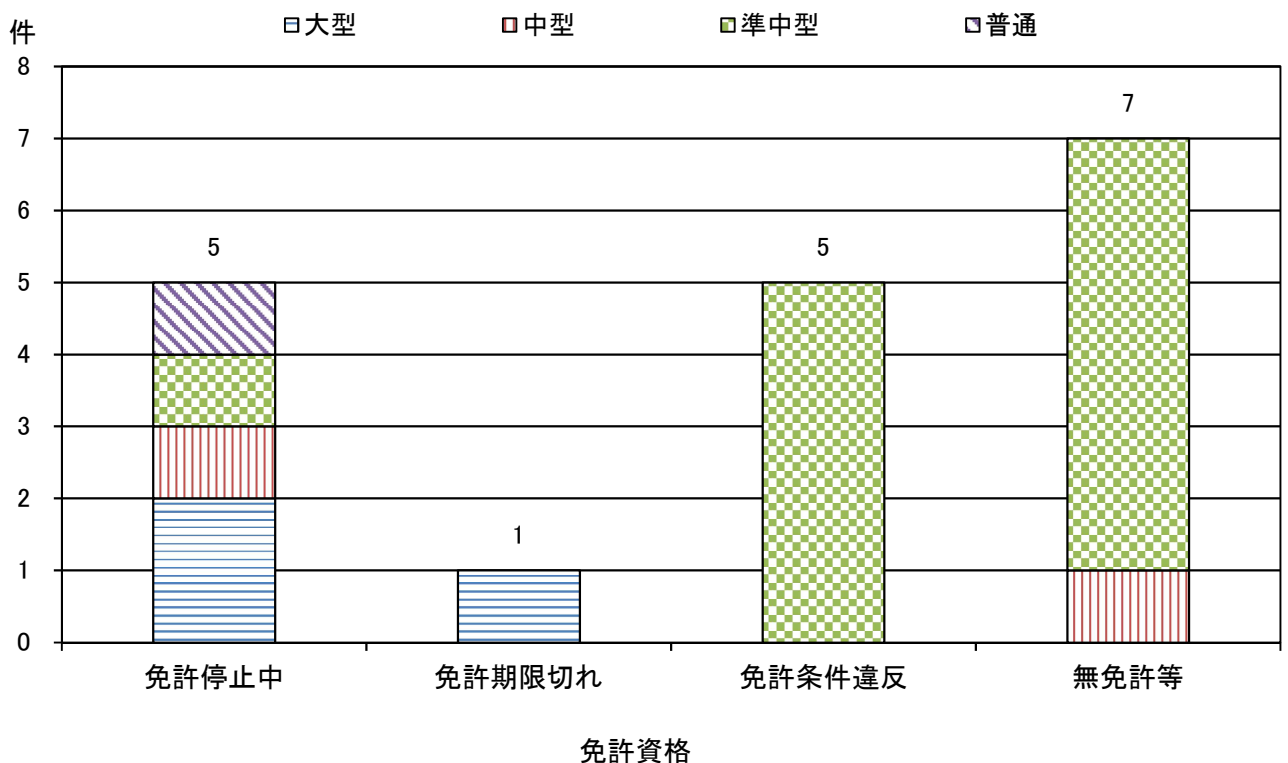


図14 運転者の運転資格別・第1当事者種別の死傷事故件数（令和2年）

15. 事業用貨物自動車の運転者のシートベルト着用有無別死傷事故の状況

令和2年における運転者（第1当事者）のシートベルト着用有無別の死傷事故件数は、着用9,305件、非着用74件となっています。

これを死傷率で見ると、シートベルト着用では、死亡0.1%、重傷0.5%、軽傷1.3%、損傷なし98.1%となっています。

一方、シートベルト非着用では、死亡10.8%、重傷4.1%、軽傷4.1%、損傷なし81.1%となり、着用と比較すると死傷率が非常に高くなっています。

また、死傷率の構成率で見ると、シートベルト着用では軽傷の69.5%が最も多く、一方、シートベルト非着用では死亡の57.1%が最も高くなっています。

※「死傷率」とは、被害程度を対象者で割った値（例：着用死亡死傷率＝着用の死亡/着用の合計）

表 15-1 運転者（第1当事者）のシートベルト着用有無別・第1当事者種別の死傷事故件数
（令和2年）

| 第1当事者種別 運転者の着用状況 | | | | | | (件) | | |
|---------------------|------|-------|-------|-------|-----|-------|--------|--------|
| | | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 | 合計 | 死傷率(%) | 構成率(%) |
| 着用 | 死 亡 | 5 | 4 | 2 | 0 | 11 | 0.1 | 6.3 |
| | 重 傷 | 21 | 11 | 8 | 2 | 42 | 0.5 | 24.1 |
| | 軽 傷 | 43 | 37 | 34 | 7 | 121 | 1.3 | 69.5 |
| | 小計 | 69 | 52 | 44 | 9 | 174 | 1.9 | 100.0 |
| | 損傷なし | 3,857 | 2,579 | 2,170 | 525 | 9,131 | 98.1 | |
| | 計 | 3,926 | 2,631 | 2,214 | 534 | 9,305 | 100.0 | |
| 非着用 | 死 亡 | 7 | 0 | 0 | 1 | 8 | 10.8 | 57.1 |
| | 重 傷 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 | 4.1 | 21.4 |
| | 軽 傷 | 1 | 1 | 1 | 0 | 3 | 4.1 | 21.4 |
| | 小計 | 10 | 1 | 2 | 1 | 14 | 18.9 | 100.0 |
| | 損傷なし | 10 | 21 | 21 | 8 | 60 | 81.1 | |
| | 計 | 20 | 22 | 23 | 9 | 74 | 100.0 | |
| 不 明 | 死 亡 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2.9 | 50.0 |
| | 重 傷 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1.4 | 25.0 |
| | 軽 傷 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1.4 | 25.0 |
| | 小計 | 2 | 1 | 1 | 0 | 4 | 5.7 | 100.0 |
| | 損傷なし | 22 | 17 | 23 | 4 | 66 | 94.3 | |
| | 計 | 24 | 18 | 24 | 4 | 70 | 100.0 | |
| 合 計 | | 3,970 | 2,671 | 2,261 | 547 | 9,449 | | |

当事者種別・
着用状況

□軽傷 □重傷 ■死亡

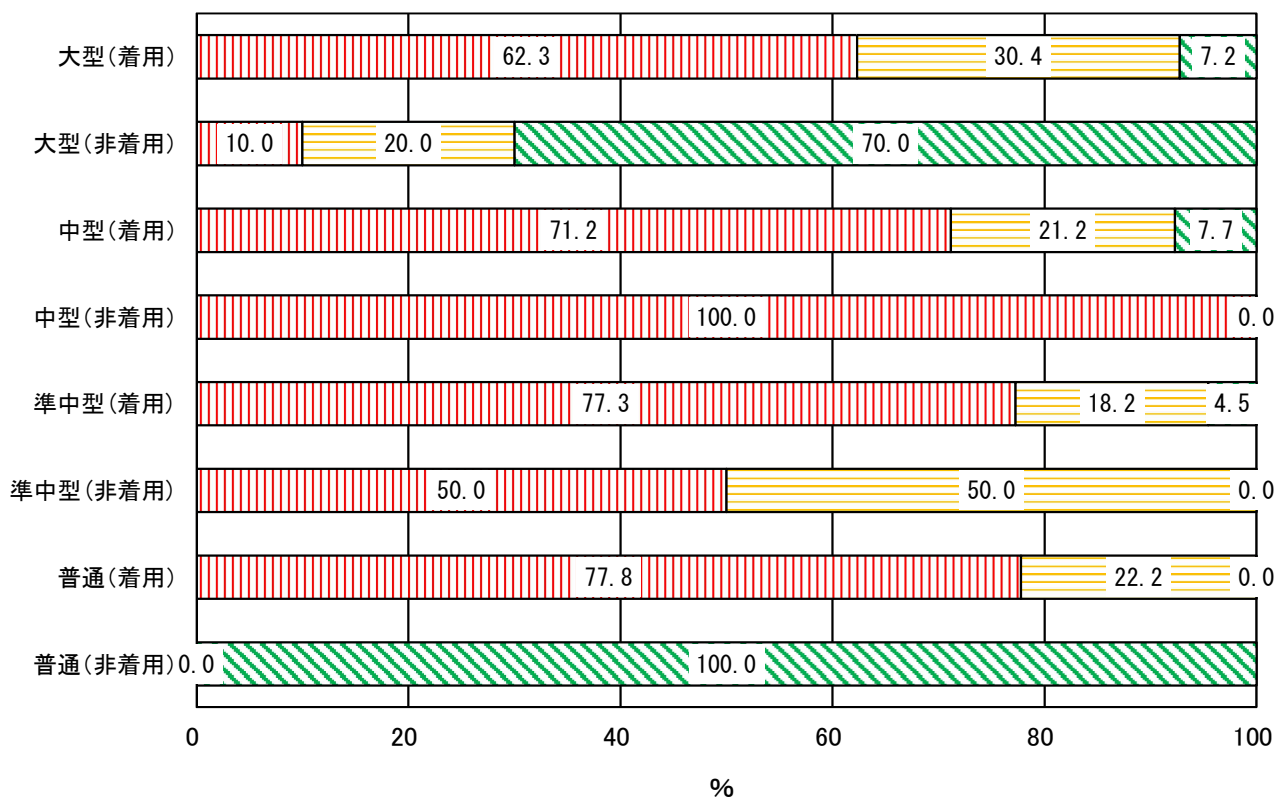


図 15-1 運転者（第1当事者）のシートベルト着用有無別・第1当事者種別死傷事故件数の構成率（令和2年）

参 考

事業用貨物自動車の運転者のシートベルト着用状況（平成 23-令和 2 年）

- ・運転者（第 1 当事者）のシートベルト着用有無別の死傷者数の内、死者では、着用・非着用ともに平成 30 年以降減少傾向にあり、非着用では令和 2 年に 8 人と、はじめて 1 桁台となりました。
- ・重傷者では、着用は平成 23 年の 136 人から令和 2 年の 42 人で、10 年間で 94 人(69.1%)減少しています。また、非着用でも微増減を繰り返しながらも減少傾向にあります。
- ・軽傷者では、着用は平成 23 年の 355 人から令和 2 年の 121 人と着実に減少しており、10 年間で 234 人（65.9%）の減少となっています。また、非着用は微増減はあるもののおおむね減少傾向にあり、特に平成 27 年以降、10 人を下回る人数となっています。

表 15-2 運転者（第 1 当事者）のシートベルト着用有無別死傷者数の推移（平成 23-令和 2 年）

(人)

| 運転者の着用状況 | | 年 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | 着用 | 死者 | 26 | 37 | 33 | 27 | 23 | 24 | 26 | 16 | 18 |
| | 重傷者 | 136 | 102 | 112 | 97 | 78 | 65 | 52 | 50 | 46 | 42 | |
| | 軽傷者 | 355 | 318 | 314 | 274 | 190 | 192 | 165 | 152 | 114 | 121 | |
| | 計 | 517 | 457 | 459 | 398 | 291 | 281 | 243 | 218 | 178 | 174 | |
| 非着用 | 死者 | 18 | 23 | 19 | 20 | 26 | 15 | 18 | 13 | 13 | 8 | |
| | 重傷者 | 21 | 11 | 8 | 11 | 11 | 9 | 4 | 8 | 2 | 3 | |
| | 軽傷者 | 19 | 13 | 16 | 11 | 4 | 6 | 4 | 2 | 3 | 3 | |
| | 計 | 58 | 47 | 43 | 42 | 41 | 30 | 26 | 23 | 18 | 14 | |
| 不明 | 死者 | 1 | 3 | 3 | 4 | 2 | 2 | 2 | 4 | 2 | 2 | |
| | 重傷者 | 9 | 8 | 5 | 5 | 0 | 1 | 2 | 6 | 4 | 1 | |
| | 軽傷者 | 4 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | |
| | 計 | 14 | 12 | 9 | 10 | 3 | 4 | 7 | 12 | 9 | 4 | |
| 合計 | 死者 | 45 | 63 | 55 | 51 | 51 | 41 | 46 | 33 | 33 | 21 | |
| | 重傷者 | 166 | 121 | 125 | 113 | 89 | 75 | 58 | 64 | 52 | 46 | |
| | 軽傷者 | 378 | 332 | 331 | 286 | 195 | 199 | 172 | 156 | 120 | 125 | |
| | 計 | 589 | 516 | 511 | 450 | 335 | 315 | 276 | 253 | 205 | 192 | |

- ・運転者（第1当事者）のシートベルト着用率は、平成23年から令和2年までの10年間をとおして、ほぼ横ばいで推移しています。
- ・傷害程度別のシートベルト着用率で見ると、死者は、最も低いのは平成27年の45.1%、最も高いのは平成25年の60.0%など、着用率の増減が大きく、また、平成23年から令和2年までの10年間をとおして多くても6割までの着用率にとどまっています。
- ・重傷者は、死者の着用率よりも高く、令和元年までは70%台後半から80%台後半の範囲でしたが、令和2年では91.3%と、はじめて90%を超えました。
- ・さらに、軽傷者は、平成27年、平成30年の97.4%を最高値とし、10年間をとおして常に90%を超えています。

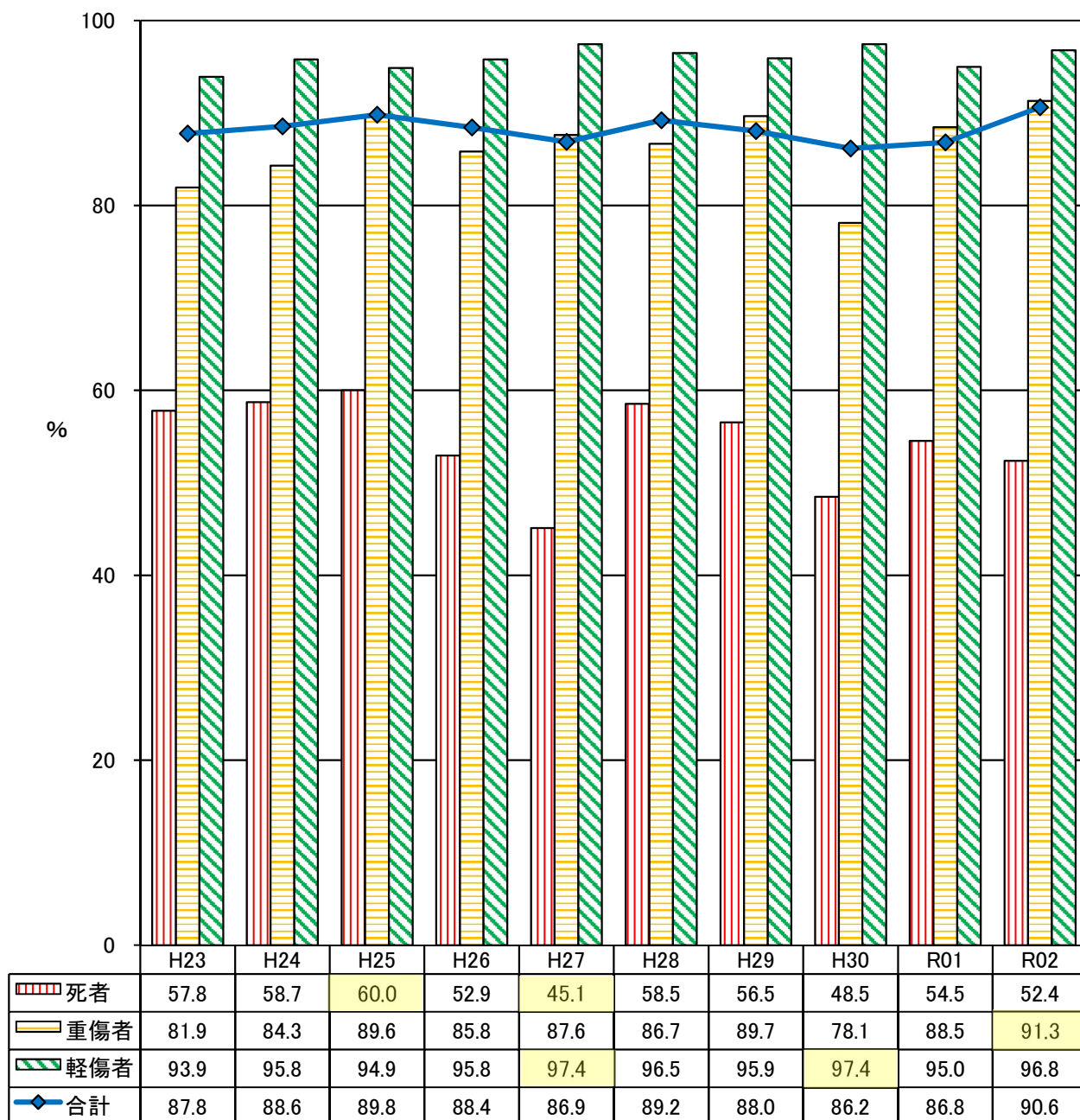


図 15-2 運転者の傷害程度別シートベルト着用率の推移（平成23-令和2年）

- ・運転者（第1当事者）全体のシートベルト非着用率は、平成23年から令和2年までの10年間をとおして8%台から12%台の範囲で、ほぼ横ばいで推移しています。
- ・傷害程度別のシートベルト非着用率で見ると、死者では、平成25年の34.5%が最も低く、平成27年の51.0%が最も高くなっています。
- ・重傷者では、令和元年の3.8%が最も低く、平成23年の12.7%が最も高くなっています。
- ・軽傷者では、平成30年の1.3%が最も低く、平成23年の5.0%が最も高くなっています。
- ・死者のシートベルト非着用率は、重傷者及び軽傷者と比較して、非常に高い値となっています。

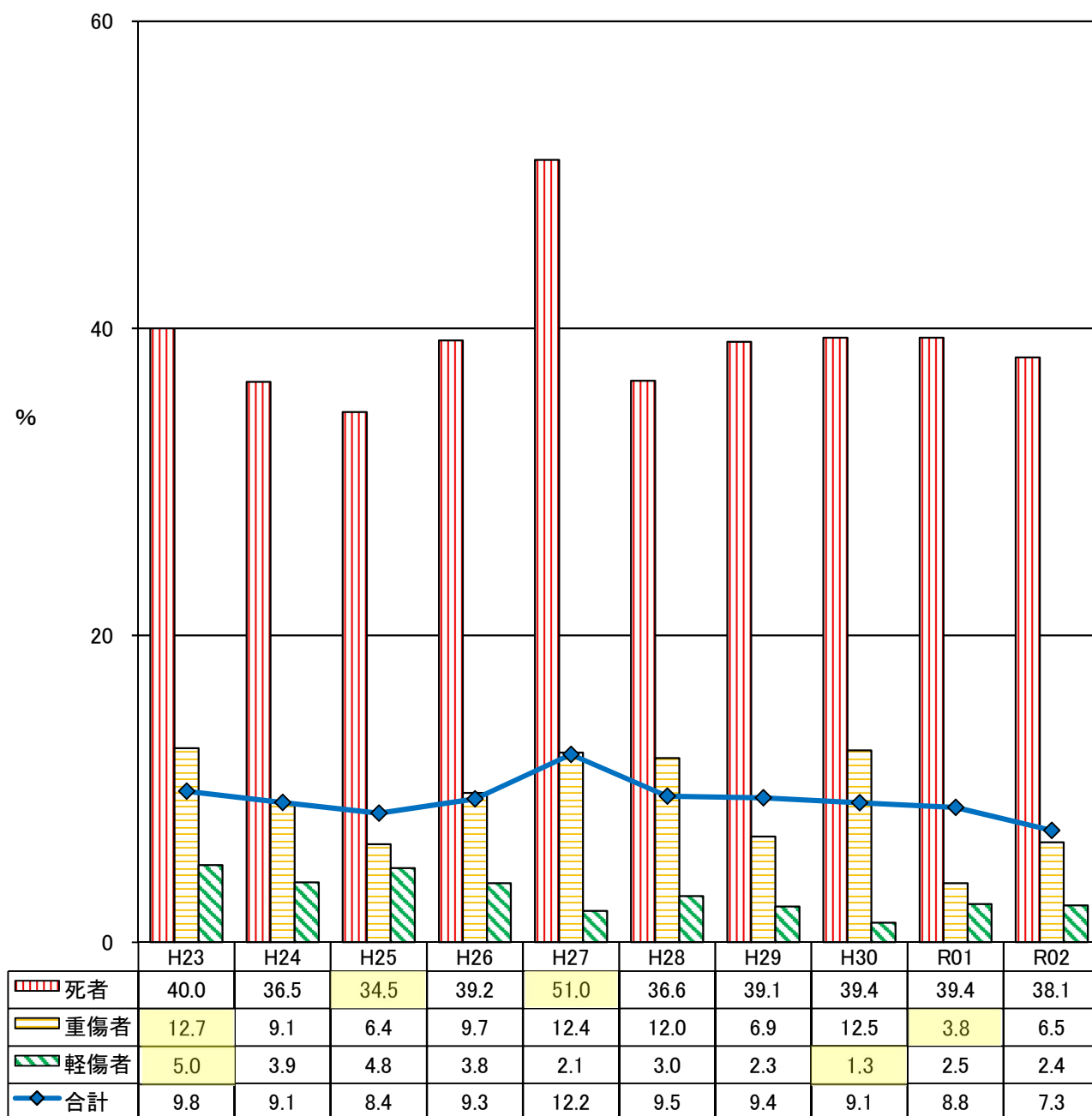


図 15-3 運転者（第1当事者）の傷害程度別シートベルト非着用率の推移（平成23-令和2年）

16. 事業用貨物自動車の高速道路における主な死傷事故の状況

(1) 高速道路における追突の事故詳細区分別死傷事故件数（令和元・2年）

令和2年の高速道路における追突死傷事故件数は525件で、令和元年の810件から285件（35.2%）減少しています。

事故詳細区分別にみると、走行車に追突では、令和元年の死亡4件、重傷24件、軽傷314件の計342件から、令和2年の死亡4件、重傷13件、軽傷182件の計199件となり、死亡は増減なし、重傷は11件減少、軽傷は132件減少の、合計143件の減少となっています。

同様に車線停止中（その他）では、令和元年の死亡8件、重傷30件、軽傷335件の計373件から、令和2年には死亡9件、重傷13件、軽傷203件の計225件となり、死亡で1件増加、重傷は17件減少、軽傷は132件減少の、合計148件の減少となっています。

※ 「車線停止中その他」には、渋滞停止中が含まれる。

※ 「高速道路」とは、高速自動車国道、自動車専用道路（道路交通法施行令第42条の規定により指定された自動車専用道路）をいう。

表 16-1 高速道路における追突の事故詳細区分別死傷事故件数（令和元・2年）

(件)

| 事故内容 | | R01 | | | | R02 | | | | 増減 | |
|------|-----------|------|----|-----|-----|-----|----|-----|-----|------|------|
| | | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | 合計 | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | 合計 | | |
| 追突 | 追越・追抜 | 0 | 1 | 11 | 12 | 0 | 1 | 7 | 8 | -4 | |
| | 走行車に | 4 | 24 | 314 | 342 | 4 | 13 | 182 | 199 | -143 | |
| | 流入車に | 0 | 1 | 2 | 3 | 0 | 1 | 3 | 4 | 1 | |
| | 流出車に | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 1 | 1 | -4 | |
| | 車線停止中 | 故障車に | 1 | 4 | 8 | 13 | 0 | 4 | 14 | 18 | 5 |
| | | 事故車に | 3 | 1 | 12 | 16 | 4 | 1 | 4 | 9 | -7 |
| | | その他 | 8 | 30 | 335 | 373 | 9 | 13 | 203 | 225 | -148 |
| | 路肩停止中 | 故障車に | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 1 | 2 | 3 | 1 |
| | | 事故車に | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| | | その他 | 0 | 0 | 3 | 3 | 1 | 1 | 6 | 8 | 5 |
| | 料金所付近停止車に | 0 | 0 | 16 | 16 | 0 | 0 | 26 | 26 | 10 | |
| | その他 | 0 | 1 | 23 | 24 | 0 | 1 | 22 | 23 | -1 | |
| | 合計 | 16 | 63 | 731 | 810 | 18 | 37 | 470 | 525 | -285 | |

(2) 高速道路における追突の道路区分別死傷事故件数（令和元・2年）

高速道路における追突の道路区分別事故件数は、走行車線（第一通行帯）では、令和元年の死亡6件、重傷37件、軽傷311件の計354件から、令和2年には死亡9件、重傷21件、軽傷194件の計224件となり、死亡は3件増加、重傷は16件減少、軽傷は117件の減少の、合計130件の減少となっています。

走行車線（第二通行帯以上）では、令和元年の死亡5件、重傷16件、軽傷220件の計241件から、令和2年には死亡5件、重傷8件、軽傷129件の計142件となり、死亡は増減なし、重傷は8件減少、軽傷は91件減少の、合計99件の減少となっています。

追越車線では、令和元年の死亡4件、重傷7件、軽傷135件の計146件から、令和2年には死亡2件、重傷5件、軽傷79件の計86件となり、死亡2件減少、重傷は2件減少、軽傷は56件減少の、合計60件の減少となっています。

一方で、路肩では、令和元年の7件から令和2年には14件となり、合計7件の増加となっています。

表 16-2 高速道路における追突の道路区分別死傷事故件数（令和元・2年）

(件)

| 道路区分 | 年 | R01 | | | | R02 | | | | 増減 |
|--------------|---|-----|----|-----|-----|-----|----|-----|-----|------|
| | | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | 合計 | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | 合計 | |
| 走行車線-第一通行帯 | | 6 | 37 | 311 | 354 | 9 | 21 | 194 | 224 | -130 |
| 走行車線-第二通行帯以上 | | 5 | 16 | 220 | 241 | 5 | 8 | 129 | 142 | -99 |
| 追越車線 | | 4 | 7 | 135 | 146 | 2 | 5 | 79 | 86 | -60 |
| 登板車線 | | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 |
| 加速車線 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 |
| 減速車線 | | 1 | 0 | 7 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | -8 |
| 路肩 | | 0 | 1 | 6 | 7 | 1 | 3 | 10 | 14 | 7 |
| ランプウェイ-入路 | | 0 | 1 | 2 | 3 | 0 | 0 | 8 | 8 | 5 |
| ランプウェイ-出路 | | 0 | 0 | 13 | 13 | 1 | 0 | 13 | 14 | 1 |
| ジャンクション | | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 |
| 料金所等付近-本線上 | | 0 | 0 | 16 | 16 | 0 | 0 | 13 | 13 | -3 |
| 料金所等付近-その他 | | 0 | 0 | 9 | 9 | 0 | 0 | 11 | 11 | 2 |
| サービスエリア | | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | -1 |
| パーキングエリア | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 |
| その他 | | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 2 | 2 | -3 |
| 合計 | | 16 | 63 | 731 | 810 | 18 | 37 | 470 | 525 | -285 |

(3) 高速道路における対歩行者の事故類型詳細区分別死傷事故件数（令和元・2年）

高速道路における対歩行者の死傷事故件数は、令和元年の死亡3件、重傷2件、軽傷3件の計8件から、令和2年には死亡7件、重傷2件、軽傷2件の11件となり、合計で3件(37.5%)増加しています。

表 16-3 高速道路における対歩行者の事故類型詳細区分別死傷事故件数（令和元・2年）

(件)

| 年 | | R01 | | | | R02 | | | | 増減 |
|------|-------|-----|----|----|----|-----|----|----|----|----|
| 事故内容 | | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | 合計 | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | 合計 | |
| 人対車両 | 故障修理中 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 路上作業中 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | -2 |
| | その他 | 2 | 2 | 2 | 6 | 6 | 2 | 2 | 10 | 4 |
| | 合計 | 3 | 2 | 3 | 8 | 7 | 2 | 2 | 11 | 3 |

(4) 高速道路における対歩行者の道路区分別死傷事故件数（令和元・2年）

高速道路における対歩行者の道路区分別死傷事故件数は、走行車線（第一通行帯）では、令和元年の死亡2件、重傷1件から、令和2年には死亡4件となり、1件増加しています。

また、走行車線（第二通行帯以上）では、令和元年の重傷1件から、令和2年には、死亡2件、軽傷1件となり、合計2件増加しています。

表 16-4 高速道路における人対車両の道路区分別死傷事故件数（令和元・2年）

(件)

| 年 | | R01 | | | | R02 | | | | 増減 |
|--------------|--|-----|----|----|----|-----|----|----|----|----|
| 事故内容 | | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | 合計 | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | 合計 | |
| 道路区分 | | | | | | | | | | |
| 走行車線-第一通行帯 | | 2 | 1 | 0 | 3 | 4 | 0 | 0 | 4 | 1 |
| 走行車線-第二通行帯以上 | | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 3 | 2 |
| 追越車線 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 登板車線 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 加速車線 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 減速車線 | | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | -2 |
| 路肩 | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| ランプウェイ-入路 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ランプウェイ-出路 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ジャンクション | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 料金所等付近-本線上 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 料金所等付近-その他 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| サービスエリア | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| パーキングエリア | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | | 3 | 2 | 3 | 8 | 7 | 2 | 2 | 11 | 3 |

17. 事業用貨物自動車の死傷者の状況

(1) 事業用貨物自動車の死傷者数（令和2年）

令和2年の死傷者数は、死者211人、重傷者814人、軽傷者11,058人の計12,083人となっています。

第2当事者種別では、対普通乗用車4,483人、対軽乗用2,267人、対自転車1,156人、対歩行者652人となっています。

死傷者別・第1当事者種別でみると、死者は、大型では、対歩行者35人、対自転車29人、中型では、対歩行者17人、対自転車7人、準中型では、対歩行者21人、対自転車2人、普通では、対歩行者3人となっています。

一方、重傷者は、大型では、対自転車84人、対歩行者61人、中型では、対歩行者48人、対自転車40人、準中型では、対自転車50人、対歩行者28人、普通では、対歩行者12人、対自転車10人、となっています。

また、軽傷者は、大型では、対普通乗用車1,910人、対軽乗用1,015人、中型では、対普通乗用車1,322人、対軽乗用596人、準中型では、対普通乗用車921人、対軽乗用508人、普通では、対普通乗用車204人、対軽乗用83人となっています。

表 17-1 事業用貨物自動車の死傷者数（令和2年）

(人)

| 死傷者別 | | 死者 | | | | | 重傷者 | | | | | 軽傷者 | | | | | 合計 |
|-------------|-----------|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|--------|--------|-------|
| | | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 | 小計 | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 | 小計 | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 | 小計 | |
| 第1当事者種別 | 第2当事者種別 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗用車 | バス | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 | 6 | 7 | 0 | 31 | 31 |
| | マイクロバス | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 13 | 2 | 0 | 19 | 21 |
| | 普通乗用車 | 7 | 1 | 0 | 0 | 8 | 72 | 25 | 20 | 1 | 118 | 1,910 | 1,322 | 921 | 204 | 4,357 | 4,483 |
| | 軽乗用 | 5 | 3 | 0 | 0 | 8 | 32 | 17 | 8 | 0 | 57 | 1,015 | 596 | 508 | 83 | 2,202 | 2,267 |
| | ミニカー | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 0 | 5 | 6 |
| | 小計 | 12 | 4 | 0 | 0 | 16 | 106 | 42 | 29 | 1 | 178 | 2,948 | 1,938 | 1,441 | 287 | 6,614 | 6,808 |
| 貨物車 | 大型貨物 | 8 | 3 | 2 | 0 | 13 | 19 | 9 | 3 | 0 | 31 | 238 | 104 | 34 | 3 | 379 | 423 |
| | 中型貨物 | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 | 12 | 6 | 1 | 1 | 20 | 135 | 100 | 33 | 3 | 271 | 294 |
| | 準中型貨物 | 6 | 0 | 0 | 0 | 6 | 10 | 5 | 4 | 0 | 19 | 170 | 118 | 87 | 4 | 379 | 404 |
| | 普通貨物 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 3 | 0 | 1 | 8 | 89 | 118 | 81 | 22 | 310 | 320 |
| | ライトバン | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 | 0 | 6 | 108 | 75 | 47 | 10 | 240 | 246 |
| | 軽貨物 | 1 | 3 | 0 | 1 | 5 | 12 | 5 | 3 | 0 | 20 | 215 | 219 | 150 | 39 | 623 | 648 |
| | 小計 | 19 | 7 | 2 | 1 | 29 | 60 | 28 | 14 | 2 | 104 | 955 | 734 | 432 | 81 | 2,202 | 2,335 |
| 自動二輪 | トレーラ | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 | 73 | 30 | 5 | 1 | 109 | 115 |
| | 小型二輪 | 2 | 0 | 2 | 0 | 4 | 14 | 6 | 10 | 3 | 33 | 50 | 23 | 30 | 6 | 109 | 146 |
| | 軽二輪 | 4 | 2 | 1 | 0 | 7 | 7 | 8 | 5 | 3 | 23 | 56 | 38 | 43 | 13 | 150 | 180 |
| | 原付二輪 | 5 | 2 | 1 | 0 | 8 | 16 | 10 | 15 | 1 | 42 | 60 | 43 | 93 | 14 | 210 | 260 |
| 原付 | 11 | 4 | 4 | 0 | 19 | 37 | 24 | 30 | 7 | 98 | 166 | 104 | 166 | 33 | 469 | 586 | |
| 特殊車 | 小計 | 5 | 3 | 1 | 0 | 9 | 23 | 14 | 12 | 3 | 52 | 82 | 63 | 90 | 29 | 264 | 325 |
| | 農耕用 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 5 |
| | 大型 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| | 小型 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 小計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 | 4 | 0 | 1 | 0 | 5 | 8 | |
| 路面電車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 列車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 軽車両 | 自転車 | 29 | 7 | 2 | 0 | 38 | 84 | 40 | 50 | 10 | 184 | 285 | 225 | 320 | 104 | 934 | 1,156 |
| | 駆動補助機付自転車 | 3 | 2 | 0 | 0 | 5 | 4 | 3 | 2 | 0 | 9 | 15 | 8 | 17 | 5 | 45 | 59 |
| | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| | 小計 | 32 | 9 | 2 | 0 | 43 | 88 | 44 | 52 | 10 | 194 | 300 | 233 | 338 | 109 | 980 | 1,217 |
| 歩行者 | 35 | 17 | 21 | 3 | 76 | 61 | 48 | 28 | 12 | 149 | 111 | 124 | 135 | 57 | 427 | 652 | |
| 駐車車両(運転者不在) | 2 | 4 | 0 | 0 | 6 | 9 | 2 | 1 | 0 | 12 | 8 | 14 | 9 | 0 | 31 | 49 | |
| 物件 | 5 | 3 | 1 | 1 | 10 | 9 | 4 | 6 | 1 | 20 | 15 | 19 | 24 | 2 | 60 | 90 | |
| 相手なし | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 1 | 2 | 0 | 4 | 3 | 2 | 0 | 1 | 6 | 13 | |
| 不明 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 合計 | 124 | 51 | 31 | 5 | 211 | 394 | 207 | 177 | 36 | 814 | 4,592 | 3,231 | 2,636 | 599 | 11,058 | 12,083 | |

(2) 事業用貨物自動車の死傷者の構成率（令和2年）

令和2年の死傷者の第1当事者種別の構成率は、大型では、対普通乗用車38.9%、対軽乗用20.6%、対自転車7.8%、中型では、対普通乗用車38.6%、対軽乗用17.7%、対自転車7.8%、準中型では、対普通乗用車33.1%、対軽乗用18.1%、対自転車13.1%、普通では、対普通乗用車32.0%、対自転車17.8%、対軽乗用13.0%となっています。

表 17-2 相関別死傷者数の構成率（令和2年）

| | (%) | | | |
|-------------|-------|-------|-------|-------|
| | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 |
| バス | 0.4 | 0.2 | 0.2 | 0.0 |
| マイクロバス | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 0.0 |
| 普通乗用車 | 38.9 | 38.6 | 33.1 | 32.0 |
| 軽乗用 | 20.6 | 17.7 | 18.1 | 13.0 |
| ミニカー | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 |
| 大型貨物 | 5.2 | 3.3 | 1.4 | 0.5 |
| 中型貨物 | 2.9 | 3.1 | 1.2 | 0.6 |
| 準中型貨物 | 3.6 | 3.5 | 3.2 | 0.6 |
| 普通貨物 | 1.9 | 3.5 | 2.8 | 3.6 |
| ライトバン | 2.2 | 2.1 | 1.8 | 1.6 |
| 軽貨物 | 4.5 | 6.5 | 5.4 | 6.3 |
| 小型二輪 | 1.3 | 0.8 | 1.5 | 1.4 |
| 軽二輪 | 1.3 | 1.4 | 1.7 | 2.5 |
| 原付二輪 | 1.6 | 1.6 | 3.8 | 2.3 |
| 原付 | 2.2 | 2.3 | 3.6 | 5.0 |
| 農耕用 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 |
| 特殊大型 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 特殊小型 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 路面電車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 自転車 | 7.8 | 7.8 | 13.1 | 17.8 |
| 駆動補助機付自転車 | 0.4 | 0.4 | 0.7 | 0.8 |
| その他 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 歩行者 | 4.1 | 5.4 | 6.5 | 11.3 |
| 駐車車両（運転者不在） | 0.4 | 0.6 | 0.4 | 0.0 |
| 物件 | 0.6 | 0.7 | 1.1 | 0.6 |
| 相手なし | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.2 |
| 不明 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

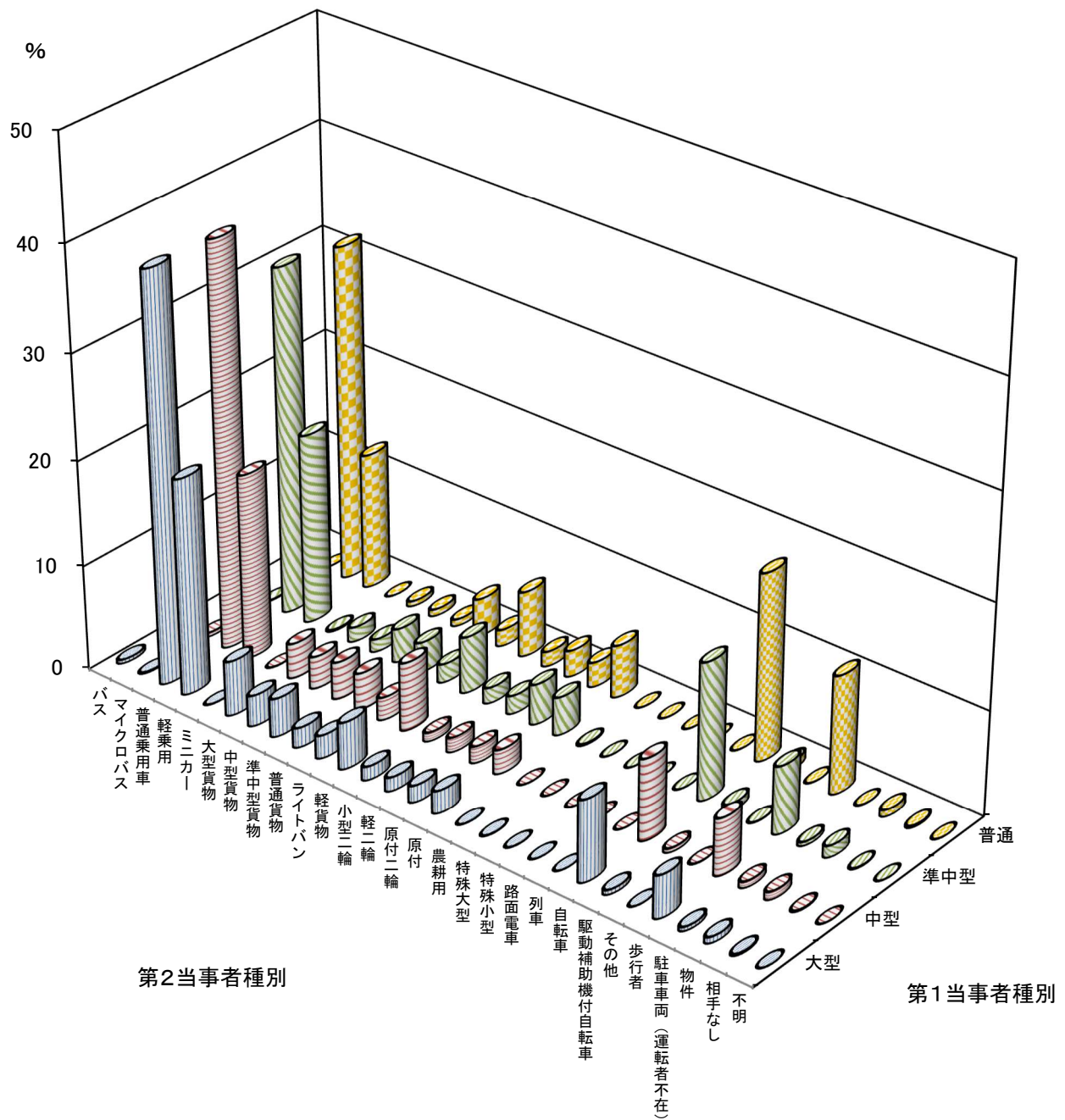


図 17-1 相関別死傷者数の構成率 (令和元2年)

(3) 事業用貨物自動車の第1当事者種別・年齢別の死傷者数（令和2年）

令和2年の第1当事者種別・年齢別の死傷者数は、45-49歳1,422人、40-44歳1,203人、35-39歳1,169人、50-54歳1,156人となっています。

死傷者別にみると、死者は、大型では、20-24歳及び80-84歳の各13人、中型では、75-79歳の9人、準中型では、65-69歳、75-79歳、80-84歳及び90-94歳の各3人、普通では、65-69歳2人となっています。

一方、重傷者は、大型では、45-49歳51人、中型では、55-59歳24人、45-49歳23人、準中型では、50-54歳23人、55-59歳21人、普通では、25-29歳6人、45-49歳5人となっています。

また、軽傷者は、大型では、45-49歳520人、40-44歳475人、中型では、45-49歳425人、40-44歳336人、準中型では、45-49歳300人、50-54歳278人、普通では、45-49歳68人、40-44歳及び50-54歳の各59人となっています。

第1当事者別にみると、大型が5,110人（42.3%）、中型が3,489人（28.9%）、準中型が2,844人（23.5%）、普通640人（5.3%）で、大型・中型で全体の約71%を占めています。

また、65歳以上では、死者が81人（38.4%）、重傷者245人（30.1%）、軽傷者1,462人（13.2%）となっています。

表 17-3 第1当事者種別・年齢別の死傷者数（令和2年）

(人)

| 死傷者 第1当事者種別 年齢別 | 死者 | | | | | 重傷者 | | | | | 軽傷者 | | | | | 合計 | | | | |
|-----------------------|-----|----|-----|----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-------|-------|-------|-----|--------|-------|-------|-------|-----|--------|
| | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 | 小計 | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 | 小計 | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 | 小計 | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 | 合計 |
| 6歳以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 4 | 63 | 33 | 47 | 7 | 150 | 66 | 33 | 47 | 8 | 154 |
| 7-12歳 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 3 | 3 | 1 | 11 | 62 | 44 | 48 | 11 | 165 | 67 | 47 | 51 | 12 | 177 |
| 13-15歳 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 1 | 0 | 5 | 34 | 27 | 19 | 7 | 87 | 37 | 28 | 20 | 7 | 92 |
| 16-19歳 | 6 | 1 | 2 | 0 | 9 | 11 | 8 | 10 | 1 | 30 | 152 | 94 | 84 | 18 | 348 | 169 | 103 | 96 | 19 | 387 |
| 20-24歳 | 13 | 2 | 2 | 0 | 17 | 18 | 16 | 7 | 0 | 41 | 394 | 231 | 172 | 51 | 848 | 425 | 249 | 181 | 51 | 906 |
| 25-29歳 | 10 | 1 | 2 | 0 | 13 | 17 | 3 | 8 | 6 | 34 | 424 | 258 | 215 | 51 | 948 | 451 | 262 | 225 | 57 | 995 |
| 30-34歳 | 3 | 3 | 1 | 0 | 7 | 23 | 15 | 6 | 1 | 45 | 413 | 303 | 227 | 57 | 1,000 | 439 | 321 | 234 | 58 | 1,052 |
| 35-39歳 | 3 | 5 | 1 | 0 | 9 | 27 | 15 | 13 | 1 | 56 | 461 | 324 | 264 | 55 | 1,104 | 491 | 344 | 278 | 56 | 1,169 |
| 40-44歳 | 5 | 3 | 2 | 0 | 10 | 23 | 14 | 7 | 2 | 46 | 475 | 336 | 277 | 59 | 1,147 | 503 | 353 | 286 | 61 | 1,203 |
| 45-49歳 | 10 | 6 | 0 | 1 | 17 | 51 | 23 | 13 | 5 | 92 | 520 | 425 | 300 | 68 | 1,313 | 581 | 454 | 313 | 74 | 1,422 |
| 50-54歳 | 8 | 8 | 1 | 0 | 17 | 29 | 18 | 23 | 1 | 71 | 411 | 320 | 278 | 59 | 1,068 | 448 | 346 | 302 | 60 | 1,156 |
| 55-59歳 | 12 | 0 | 2 | 0 | 14 | 27 | 24 | 21 | 3 | 75 | 344 | 239 | 198 | 26 | 807 | 383 | 263 | 221 | 29 | 896 |
| 60-64歳 | 12 | 2 | 2 | 0 | 16 | 33 | 16 | 9 | 1 | 59 | 246 | 176 | 150 | 39 | 611 | 291 | 194 | 161 | 40 | 686 |
| 65-69歳 | 8 | 2 | 3 | 2 | 15 | 31 | 16 | 16 | 1 | 64 | 222 | 141 | 123 | 35 | 521 | 261 | 159 | 142 | 38 | 600 |
| 70-74歳 | 9 | 3 | 2 | 0 | 14 | 30 | 11 | 11 | 3 | 55 | 163 | 142 | 116 | 31 | 452 | 202 | 156 | 129 | 34 | 521 |
| 75-79歳 | 4 | 9 | 3 | 0 | 16 | 23 | 10 | 15 | 2 | 50 | 113 | 71 | 64 | 13 | 261 | 140 | 90 | 82 | 15 | 327 |
| 80-84歳 | 13 | 4 | 3 | 0 | 20 | 24 | 7 | 9 | 2 | 42 | 63 | 40 | 42 | 9 | 154 | 100 | 51 | 54 | 11 | 216 |
| 85-89歳 | 4 | 2 | 2 | 1 | 9 | 11 | 5 | 4 | 2 | 22 | 22 | 25 | 10 | 2 | 59 | 37 | 32 | 16 | 5 | 90 |
| 90-94歳 | 2 | 0 | 3 | 1 | 6 | 4 | 2 | 1 | 2 | 9 | 9 | 2 | 2 | 1 | 14 | 15 | 4 | 6 | 4 | 29 |
| 95歳以上 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| 合計 | 124 | 51 | 31 | 5 | 211 | 394 | 207 | 177 | 36 | 814 | 4,592 | 3,231 | 2,636 | 599 | 11,058 | 5,110 | 3,489 | 2,844 | 640 | 12,083 |

(4) 事業用貨物自動車の年齢別死傷者数の構成率（令和2年）

令和2年の年齢別死傷者数の構成率は、死者では、80-84歳9.5%、20-24歳、45-49歳及び50-54歳が各8.1%、60-64歳及び75-79歳が各7.6%となっています。

一方、重傷者では、45-49歳11.3%、55-59歳9.2%、50-54歳8.7%となっています。

また、軽傷者では、45-49歳11.9%、40-44歳10.4%、35-39歳10.0%となっています。

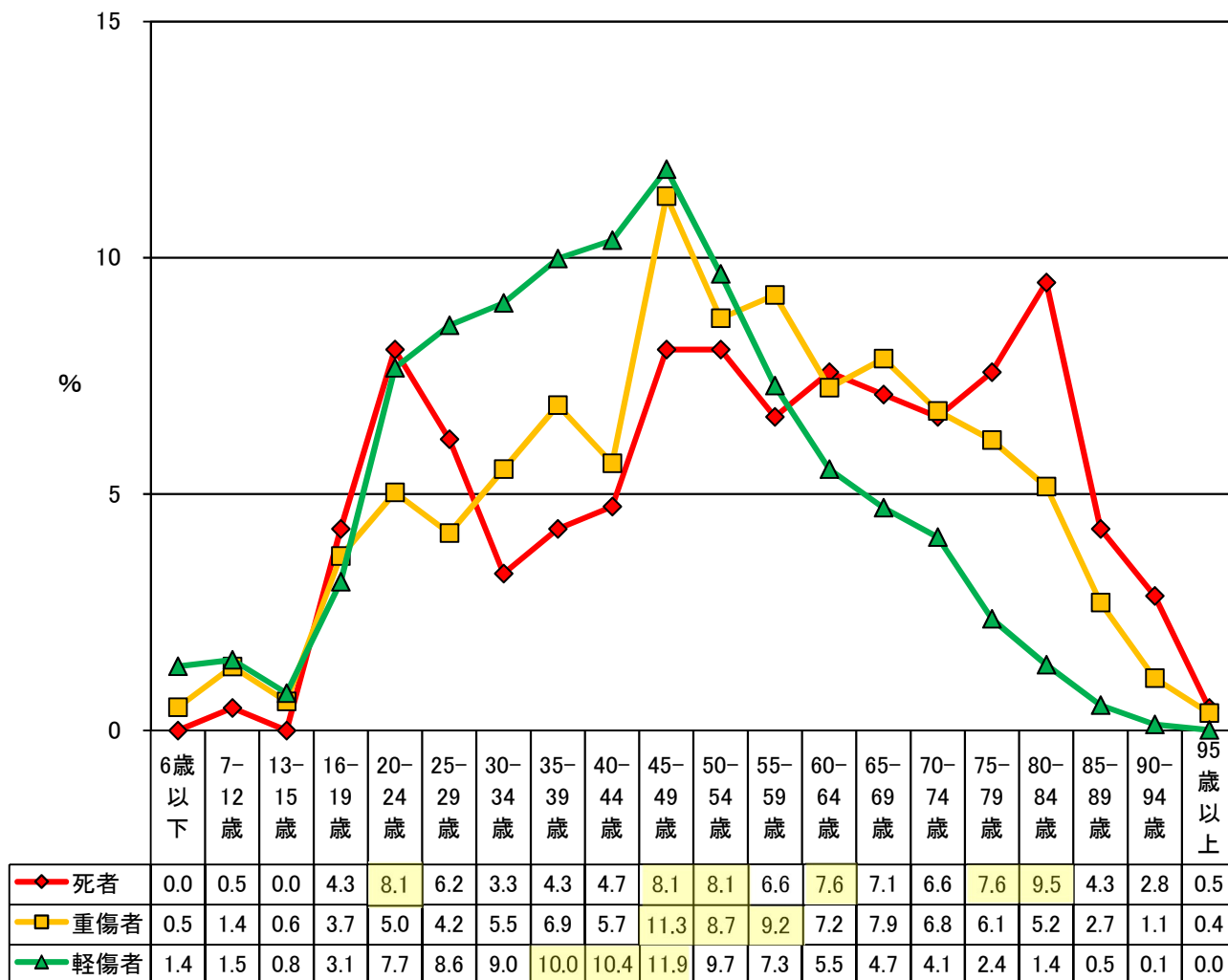


図 17-2 年齢別死傷者数の構成率（令和2年）

(5) 事業用貨物自動車の死者数の推移（平成 23-令和 2 年）

事業用貨物自動車の死者数全体の推移は、増減しながら概ね減少傾向にあり、平成 28 年以降は 300 人を下回っています。

第 2 当事者別でみると、比較的顕著な減少傾向にあるのは対歩行者で、平成 24 年の 143 人をピークに平成 30 年には 83 人まで減少し、令和元年は 106 人と増加していますが、令和 2 年には再び 76 人まで減少しています。

表 17-4 事業用貨物自動車の死者数の推移（平成 23-令和 2 年）

(人)

| 年 第2当事者 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 乗用車 | 51 | 48 | 41 | 30 | 33 | 31 | 30 | 36 | 21 | 16 |
| 貨物車 | 57 | 52 | 53 | 51 | 41 | 36 | 41 | 31 | 20 | 29 |
| 二輪車 | 37 | 38 | 37 | 28 | 25 | 29 | 27 | 27 | 19 | 28 |
| 対自転車 | 78 | 57 | 73 | 74 | 59 | 53 | 47 | 62 | 51 | 43 |
| 対歩行者 | 119 | 143 | 124 | 121 | 112 | 89 | 91 | 83 | 106 | 76 |
| 物件 | 10 | 28 | 14 | 23 | 20 | 15 | 22 | 12 | 16 | 10 |
| その他 | 16 | 23 | 22 | 13 | 22 | 17 | 22 | 9 | 12 | 9 |
| 合計 | 368 | 389 | 364 | 340 | 312 | 270 | 280 | 260 | 245 | 211 |

※ 「第2当事者」は、表 17-1 の項目とする。

※ 「その他」は、特殊車、路面電車、列車、駐車車両（運転者不在）、相手なし、不明の合計とする。

人 ◆乗用車 ■貨物車 ▲二輪車 ✕対自転車 ✱対歩行者 ●物件 ◆その他

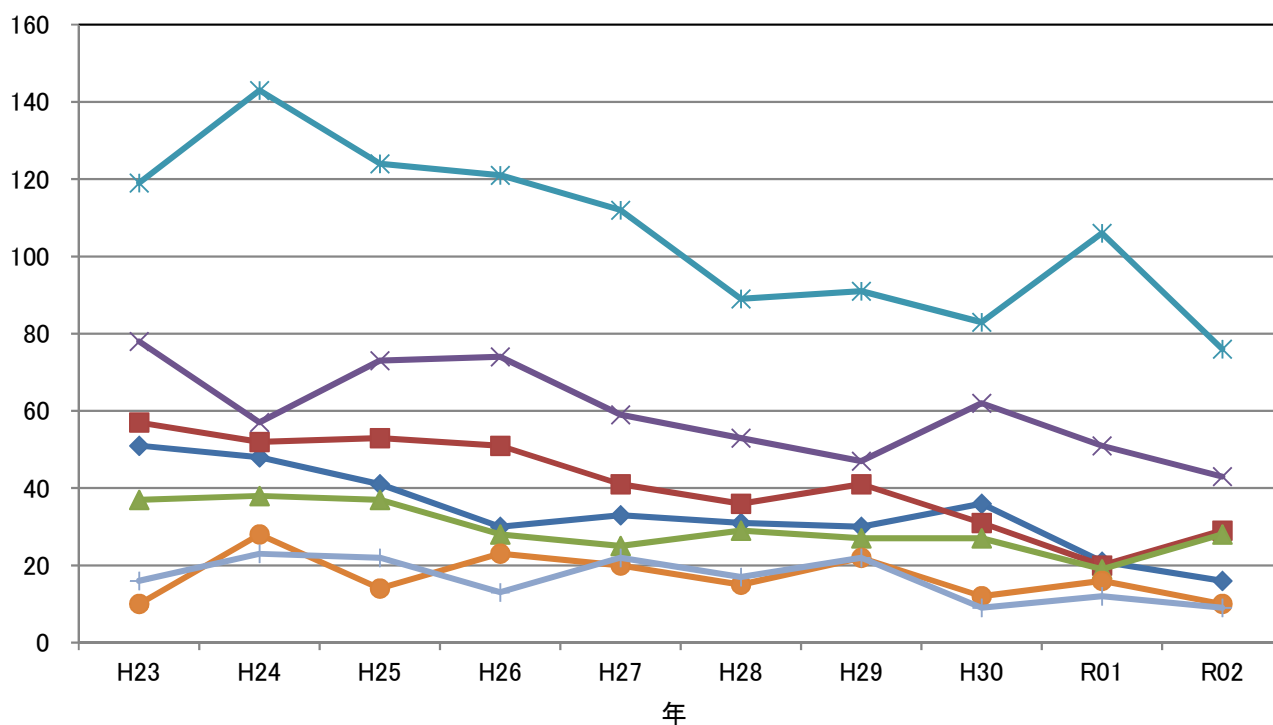


図 17-3 事業用貨物自動車の死者数の推移（平成 23-令和 2 年）

(6) 事業用貨物自動車の対歩行者・対自転車の年齢別死者数（令和2年）

令和2年の対歩行者と対自転車の年齢別死者数は、対歩行者の年齢別で見ると、第1当事者種別では、大型は70-74歳及び80-84歳が各6人、65-69歳5人、中型は、50-54歳及び75-79歳が各3人、準中型は、65-69歳、75-79歳及び90-94歳が各3人、普通は、45-49歳、85-89歳及び90-94歳が各1人となり、高齢者が多くなっています。

対自転車の年齢別で見ると、大型では、55-59歳5人、中型では、70-74歳3人、準中型では、60-64歳及び80-84歳が各1人となっています。

表17-5 対歩行者・対自転車の年齢別死者数（令和2年）

| 第2当事者 第1当事者 年齢(第2当事者) | 対歩行者 | | | | | 対自転車 | | | | | 合計 |
|-----------------------------|------|----|-----|----|----|------|----|-----|----|----|-----|
| | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 | 小計 | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 | 小計 | |
| 6歳以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7-12歳 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 13-15歳 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16-19歳 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 5 |
| 20-24歳 | 3 | 1 | 1 | 0 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 |
| 25-29歳 | 2 | 1 | 1 | 0 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 |
| 30-34歳 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 35-39歳 | 0 | 2 | 1 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| 40-44歳 | 1 | 2 | 1 | 0 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 |
| 45-49歳 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 | 5 |
| 50-54歳 | 2 | 3 | 0 | 0 | 5 | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 | 8 |
| 55-59歳 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 | 5 | 0 | 0 | 0 | 5 | 8 |
| 60-64歳 | 2 | 1 | 1 | 0 | 4 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 6 |
| 65-69歳 | 5 | 0 | 3 | 0 | 8 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 9 |
| 70-74歳 | 6 | 0 | 2 | 0 | 8 | 3 | 3 | 0 | 0 | 6 | 14 |
| 75-79歳 | 1 | 3 | 3 | 0 | 7 | 1 | 2 | 0 | 0 | 3 | 10 |
| 80-84歳 | 6 | 2 | 1 | 0 | 9 | 4 | 1 | 1 | 0 | 6 | 15 |
| 85-89歳 | 1 | 2 | 2 | 1 | 6 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 8 |
| 90-94歳 | 1 | 0 | 3 | 1 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 |
| 95歳以上 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 合計 | 35 | 17 | 21 | 3 | 76 | 32 | 9 | 2 | 0 | 43 | 119 |

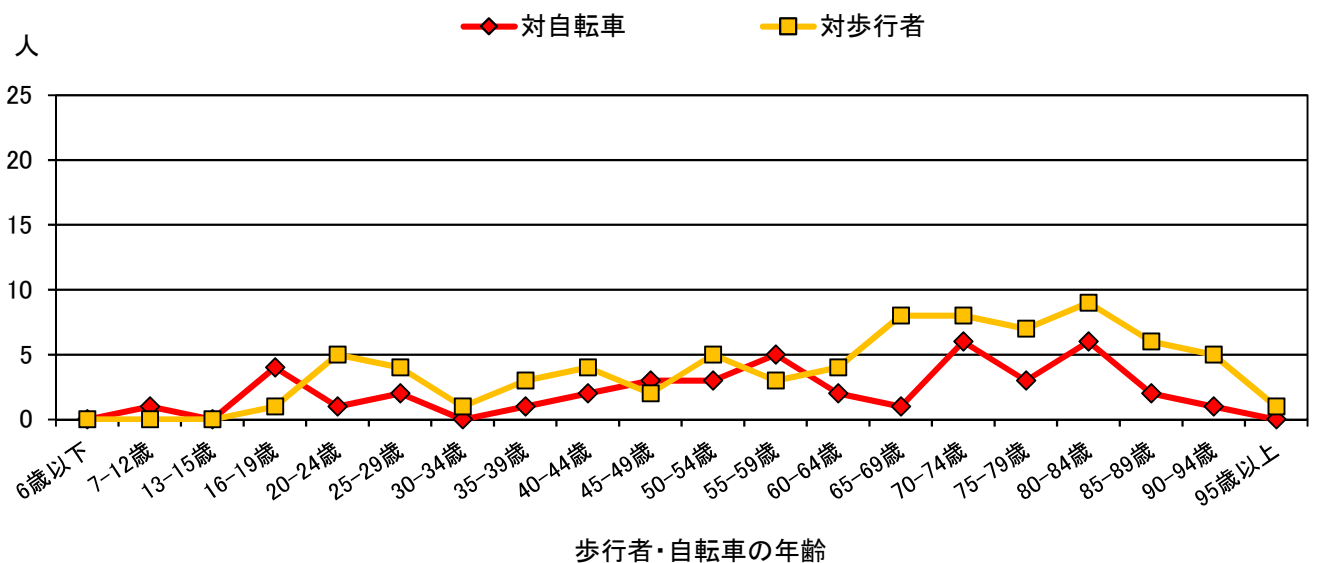


図17-4 対歩行者・対自転車の年齢別死者数（令和2年）

付 録

- 付録 1. 都道府県別の死傷事故件数（令和2年）
- 付録 2. 事業用自動車の第1当事者種別・都道府県別の死傷事故件数（令和2年）
- 付録 3. 事業用自動車の第1当事者種別・法令違反別の死傷事故件数（令和2年）
- 付録 4. 事業用自動車の第1当事者種別・管轄運輸支局（車籍）別の死傷事故件数（令和2年）
- 付録 5. 事業用自動車の第1当事者種別・管轄運輸支局（車籍）別の死傷者数（令和2年）
- 付録 6. 交通事故発生状況の推移（平成5-令和2年）
- 付録 7. 事業用自動車の業態別死者数の推移（平成23-令和2年）
- 付録 8. 事業用自動車の業態別車両1万台当たりの死者数の推移（平成23-令和2年）
- 付録 9. 事業用自動車の業態別死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）
- 付録10. 事業用自動車の業態別車両1万台当たりの死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）
- 付録11. 事業用貨物自動車の車両総重量別車両1万台当たりの死亡事故件数（令和2年）
- 付録12. 事業用貨物自動車の車両総重量別車両1万台当たりの重傷・軽傷事故件数（令和2年）
- 付録13. 事業用自動車の運転者年齢別死亡事故の状況（平成23-令和2年）
- 付録14. 事業用自動車の運転者年齢別死傷事故の状況（平成23-令和2年）
- 付録15. 事業用貨物自動車の運転者年齢別・危険認知速度別死傷事故件数の構成率（令和2年）
- 付録16. 事業用貨物自動車の運転者年齢別・事故類型別死傷事故件数の構成率（令和2年）
- 付録17. 事業用貨物自動車の車両相互の事故類型詳細区分別の死傷事故件数（令和2年）
- 付録18. 事業用貨物自動車の対自転車事故の運転者年齢別・事故類型別死傷事故件数の構成率（令和2年）
- 付録19. 事業用貨物自動車の対自転車事故の状況
- 付録20. 事業用貨物自動車の対二輪車事故の状況
- 付録21. 事業用貨物自動車の対四輪車事故の状況
- 付録22. 事業用貨物自動車の車両単独事故の状況
- 付録23. 事業用貨物自動車の対歩行者事故の状況
- 付録24. 事業用貨物自動車を第1当事者とする管轄運輸支局（車籍）別の死亡事故件数及び死者数（平成29-令和2年）
- 付録25. 事業用貨物自動車1万台当たりの死亡事故件数（車籍別）（令和元年-令和2年）

付録1 都道府県別の死傷事故件数（令和2年）

| 都道府県 | 区分 | 死亡 | | | 重傷 | | | 軽傷 | | | 合計 | | |
|------|-----|-------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|---------|---------|--------|
| | | 件数(件) | 増減数(件) | 増減率(%) | 件数(件) | 増減数(件) | 増減率(%) | 件数(件) | 増減数(件) | 増減率(%) | 件数(件) | 増減数(件) | 増減率(%) |
| 北海道 | 札幌 | 78 | 1 | 1.3 | 539 | -131 | -19.6 | 5,170 | -1,107 | -17.6 | 5,787 | -1,237 | -17.6 |
| | 函館 | 12 | 4 | 50.0 | 68 | -11 | -13.9 | 431 | -143 | -24.9 | 511 | -150 | -22.7 |
| | 旭川 | 16 | -9 | -36.0 | 96 | -8 | -7.7 | 605 | -190 | -23.9 | 717 | -207 | -22.4 |
| | 釧路 | 20 | -8 | -28.6 | 98 | -22 | -18.3 | 562 | -52 | -8.5 | 680 | -82 | -10.8 |
| | 北見 | 10 | 0 | 0.0 | 38 | 6 | 18.8 | 155 | -27 | -14.8 | 203 | -21 | -9.4 |
| | 計 | 136 | -12 | -8.1 | 839 | -166 | -16.5 | 6,923 | -1,519 | -18.0 | 7,898 | -1,697 | -17.7 |
| 東北 | 青森 | 28 | -9 | -24.3 | 199 | -53 | -21.0 | 2,209 | -293 | -11.7 | 2,436 | -355 | -12.7 |
| | 岩手 | 46 | 2 | 4.5 | 243 | -56 | -18.7 | 1,369 | -256 | -15.8 | 1,658 | -310 | -15.8 |
| | 宮城 | 44 | -17 | -27.9 | 463 | -105 | -18.5 | 3,980 | -1,066 | -21.1 | 4,487 | -1,188 | -20.9 |
| | 秋田 | 35 | -4 | -10.3 | 233 | 10 | 4.5 | 1,109 | -143 | -11.4 | 1,377 | -137 | -9.0 |
| | 山形 | 30 | -2 | -6.3 | 332 | -98 | -22.8 | 2,966 | -864 | -22.6 | 3,328 | -964 | -22.5 |
| | 福島 | 54 | -6 | -10.0 | 401 | -64 | -13.8 | 2,811 | -583 | -17.2 | 3,266 | -653 | -16.7 |
| 東京 | 154 | 24 | 18.5 | 1,196 | -19 | -1.6 | 24,292 | -4,830 | -16.6 | 25,642 | -4,825 | -15.8 | |
| 関東 | 茨城 | 84 | -21 | -20.0 | 671 | -81 | -10.8 | 5,294 | -1,296 | -19.7 | 6,049 | -1,398 | -18.8 |
| | 栃木 | 59 | -18 | -23.4 | 489 | 2 | 0.4 | 3,391 | -598 | -15.0 | 3,939 | -614 | -13.5 |
| | 群馬 | 43 | -16 | -27.1 | 266 | -21 | -7.3 | 8,957 | -2,528 | -22.0 | 9,266 | -2,565 | -21.7 |
| | 埼玉 | 118 | -8 | -6.3 | 1,705 | -444 | -20.7 | 15,292 | -3,792 | -19.9 | 17,115 | -4,244 | -19.9 |
| | 千葉 | 125 | -42 | -25.1 | 1,371 | -194 | -12.4 | 11,377 | -3,367 | -22.8 | 12,873 | -3,603 | -21.9 |
| | 神奈川 | 137 | 5 | 3.8 | 1,186 | -118 | -9.0 | 19,307 | -2,551 | -11.7 | 20,630 | -2,664 | -11.4 |
| | 新潟 | 62 | -27 | -30.3 | 664 | -75 | -10.1 | 2,350 | -306 | -11.5 | 3,076 | -408 | -11.7 |
| | 山梨 | 21 | -3 | -12.5 | 264 | -42 | -13.7 | 1,861 | -812 | -30.4 | 2,146 | -857 | -28.5 |
| | 長野 | 46 | -17 | -27.0 | 493 | -99 | -16.7 | 4,263 | -1,363 | -24.2 | 4,802 | -1,479 | -23.5 |
| | 静岡 | 105 | 7 | 7.1 | 1,027 | -79 | -7.1 | 19,535 | -4,363 | -18.3 | 20,667 | -4,435 | -17.7 |
| 中部 | 富山 | 26 | -8 | -23.5 | 265 | -34 | -11.4 | 1,701 | -319 | -15.8 | 1,992 | -361 | -15.3 |
| | 石川 | 40 | 10 | 33.3 | 246 | -31 | -11.2 | 1,739 | -362 | -17.2 | 2,025 | -383 | -15.9 |
| | 福井 | 38 | 7 | 22.6 | 150 | -66 | -30.6 | 680 | -241 | -26.2 | 868 | -300 | -25.7 |
| | 岐阜 | 42 | -39 | -48.1 | 397 | -47 | -10.6 | 2,613 | -959 | -26.8 | 3,052 | -1,045 | -25.5 |
| | 愛知 | 150 | -3 | -2.0 | 728 | -95 | -11.5 | 24,001 | -5,859 | -19.6 | 24,879 | -5,957 | -19.3 |
| | 三重 | 71 | -3 | -4.1 | 450 | -71 | -13.6 | 2,445 | -607 | -19.9 | 2,966 | -681 | -18.7 |
| 近畿 | 滋賀 | 49 | -5 | -9.3 | 329 | -53 | -13.9 | 2,515 | -696 | -21.7 | 2,893 | -754 | -20.7 |
| | 京都 | 49 | -6 | -10.9 | 869 | -85 | -8.9 | 3,200 | -974 | -23.3 | 4,118 | -1,065 | -20.5 |
| | 大阪 | 122 | -7 | -5.4 | 2,645 | -328 | -11.0 | 22,776 | -5,036 | -18.1 | 25,543 | -5,371 | -17.4 |
| | 兵庫 | 109 | -26 | -19.3 | 1,173 | -172 | -12.8 | 16,070 | -5,346 | -25.0 | 17,352 | -5,544 | -24.2 |
| | 奈良 | 25 | -9 | -26.5 | 415 | -53 | -11.3 | 2,350 | -476 | -16.8 | 2,790 | -538 | -16.2 |
| | 和歌山 | 18 | -15 | -45.5 | 302 | -79 | -20.7 | 1,265 | -180 | -12.5 | 1,585 | -274 | -14.7 |
| | 鳥取 | 17 | -13 | -43.3 | 85 | -53 | -38.4 | 526 | -111 | -17.4 | 628 | -177 | -22.0 |
| 中国 | 島根 | 18 | -6 | -25.0 | 158 | -60 | -27.5 | 561 | -124 | -18.1 | 737 | -190 | -20.5 |
| | 岡山 | 61 | -12 | -16.4 | 488 | -8 | -1.6 | 3,739 | -382 | -9.3 | 4,288 | -402 | -8.6 |
| | 広島 | 70 | -2 | -2.8 | 794 | -168 | -17.5 | 3,915 | -1,308 | -25.0 | 4,779 | -1,478 | -23.6 |
| | 山口 | 41 | -3 | -6.8 | 427 | -96 | -18.4 | 2,173 | -469 | -17.8 | 2,641 | -568 | -17.7 |
| | 徳島 | 20 | -19 | -48.7 | 302 | -24 | -7.4 | 1,843 | -307 | -14.3 | 2,165 | -350 | -13.9 |
| | 香川 | 57 | 12 | 26.7 | 259 | 19 | 7.9 | 3,406 | -846 | -19.9 | 3,722 | -815 | -18.0 |
| 四国 | 愛媛 | 48 | 7 | 17.1 | 572 | 19 | 3.4 | 1,784 | -433 | -19.5 | 2,404 | -407 | -14.5 |
| | 高知 | 34 | 3 | 9.7 | 256 | -84 | -24.7 | 973 | -212 | -17.9 | 1,263 | -293 | -18.8 |
| | 福岡 | 91 | -2 | -2.2 | 701 | -185 | -20.9 | 20,703 | -5,254 | -20.2 | 21,495 | -5,441 | -20.2 |
| | 佐賀 | 30 | -4 | -11.8 | 115 | -49 | -29.9 | 3,613 | -1,229 | -25.4 | 3,758 | -1,282 | -25.4 |
| 九州 | 長崎 | 34 | 1 | 3.0 | 296 | -44 | -12.9 | 2,657 | -929 | -25.9 | 2,987 | -972 | -24.6 |
| | 熊本 | 45 | -24 | -34.8 | 522 | -82 | -13.6 | 2,585 | -846 | -24.7 | 3,152 | -952 | -23.2 |
| | 大分 | 42 | 1 | 2.4 | 261 | -34 | -11.5 | 2,134 | -567 | -21.0 | 2,437 | -600 | -19.8 |
| | 宮崎 | 35 | -4 | -10.3 | 285 | -66 | -18.8 | 4,806 | -1,425 | -22.9 | 5,126 | -1,495 | -22.6 |
| | 鹿児島 | 53 | -3 | -5.4 | 551 | -88 | -13.8 | 3,466 | -610 | -15.0 | 4,070 | -701 | -14.7 |
| | 沖縄 | 22 | -13 | -37.1 | 365 | -103 | -22.0 | 2,421 | -1,151 | -32.2 | 2,808 | -1,267 | -31.1 |
| | 合計 | 2,784 | -349 | -11.1 | 26,448 | -3,922 | -12.9 | 279,946 | -67,788 | -19.5 | 309,178 | -72,059 | -18.9 |

付録2 事業用自動車の第1当事者種別・都道府県別の死傷事故件数（令和2年）

(件)

| 第1当事者種別 都道府県 | | 事業用 | | | | | | | | | 事業用 合計 | |
|-----------------|-----|-----|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|-----------|--------|
| | | 乗用車 | | | | 貨物車 | | | | | | |
| | | バス | マイクロバス | ハイタク | 小計 | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 | 小計 | | トレーラ |
| 北海道 | 札幌 | 21 | 0 | 348 | 369 | 93 | 39 | 20 | 11 | 163 | 37 | 532 |
| | 函館 | 2 | 0 | 19 | 21 | 8 | 4 | 5 | 0 | 17 | 1 | 38 |
| | 旭川 | 3 | 0 | 27 | 30 | 13 | 3 | 2 | 0 | 18 | 7 | 48 |
| | 釧路 | 4 | 0 | 14 | 18 | 7 | 3 | 5 | 0 | 15 | 3 | 33 |
| | 北見 | 0 | 0 | 3 | 3 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 7 |
| | 計 | 30 | 0 | 411 | 441 | 125 | 49 | 32 | 11 | 217 | 49 | 658 |
| 東北 | 青森 | 7 | 1 | 30 | 38 | 26 | 8 | 5 | 1 | 40 | 2 | 78 |
| | 岩手 | 7 | 0 | 33 | 40 | 22 | 12 | 11 | 2 | 47 | 4 | 87 |
| | 宮城 | 8 | 1 | 103 | 112 | 68 | 31 | 20 | 6 | 125 | 9 | 237 |
| | 秋田 | 0 | 1 | 8 | 9 | 12 | 8 | 6 | 0 | 26 | 0 | 35 |
| | 山形 | 2 | 0 | 12 | 14 | 20 | 16 | 6 | 3 | 45 | 1 | 59 |
| | 福島 | 6 | 0 | 29 | 35 | 50 | 22 | 13 | 5 | 90 | 10 | 125 |
| 東京 | | 153 | 11 | 1,925 | 2,089 | 259 | 238 | 448 | 151 | 1,096 | 123 | 3,185 |
| 関東 | 茨城 | 3 | 2 | 30 | 35 | 88 | 68 | 34 | 8 | 198 | 27 | 233 |
| | 栃木 | 5 | 0 | 24 | 29 | 56 | 26 | 12 | 2 | 96 | 10 | 125 |
| | 群馬 | 8 | 0 | 39 | 47 | 86 | 64 | 25 | 7 | 182 | 16 | 229 |
| | 埼玉 | 36 | 3 | 254 | 293 | 268 | 247 | 191 | 46 | 752 | 56 | 1,045 |
| | 千葉 | 38 | 3 | 189 | 230 | 168 | 132 | 106 | 25 | 431 | 29 | 661 |
| | 神奈川 | 113 | 0 | 599 | 712 | 233 | 177 | 235 | 49 | 694 | 43 | 1,406 |
| | 新潟 | 8 | 0 | 24 | 32 | 21 | 16 | 10 | 3 | 50 | 3 | 82 |
| | 山梨 | 0 | 0 | 7 | 7 | 18 | 11 | 7 | 0 | 36 | 2 | 43 |
| | 長野 | 2 | 5 | 33 | 40 | 58 | 37 | 20 | 6 | 121 | 11 | 161 |
| | 静岡 | 21 | 1 | 172 | 194 | 287 | 155 | 95 | 10 | 547 | 49 | 741 |
| 中部 | 富山 | 1 | 0 | 7 | 8 | 20 | 13 | 4 | 2 | 39 | 2 | 47 |
| | 石川 | 6 | 0 | 26 | 32 | 18 | 15 | 4 | 3 | 40 | 3 | 72 |
| | 福井 | 1 | 1 | 6 | 8 | 14 | 7 | 2 | 1 | 24 | 3 | 32 |
| | 岐阜 | 3 | 1 | 17 | 21 | 42 | 23 | 12 | 1 | 78 | 10 | 99 |
| | 愛知 | 40 | 3 | 369 | 412 | 367 | 242 | 119 | 45 | 773 | 59 | 1,185 |
| | 三重 | 1 | 0 | 9 | 10 | 62 | 37 | 20 | 2 | 121 | 15 | 131 |
| 近畿 | 滋賀 | 6 | 0 | 15 | 21 | 70 | 33 | 28 | 3 | 134 | 12 | 155 |
| | 京都 | 68 | 1 | 198 | 267 | 40 | 47 | 43 | 4 | 134 | 2 | 401 |
| | 大阪 | 55 | 2 | 995 | 1,052 | 365 | 296 | 314 | 73 | 1,048 | 69 | 2,100 |
| | 兵庫 | 50 | 3 | 323 | 376 | 243 | 169 | 141 | 28 | 581 | 57 | 957 |
| | 奈良 | 5 | 1 | 16 | 22 | 27 | 23 | 15 | 2 | 67 | 6 | 89 |
| | 和歌山 | 0 | 1 | 18 | 19 | 15 | 9 | 7 | 0 | 31 | 3 | 50 |
| 中国 | 鳥取 | 0 | 0 | 4 | 4 | 5 | 0 | 5 | 0 | 10 | 1 | 14 |
| | 島根 | 1 | 0 | 1 | 2 | 11 | 1 | 5 | 0 | 17 | 0 | 19 |
| | 岡山 | 6 | 1 | 42 | 49 | 66 | 43 | 13 | 3 | 125 | 6 | 174 |
| | 広島 | 11 | 1 | 114 | 126 | 66 | 48 | 29 | 1 | 144 | 11 | 270 |
| | 山口 | 12 | 1 | 41 | 54 | 63 | 16 | 7 | 1 | 87 | 9 | 141 |
| 四国 | 徳島 | 2 | 0 | 21 | 23 | 19 | 6 | 11 | 0 | 36 | 0 | 59 |
| | 香川 | 2 | 0 | 32 | 34 | 54 | 30 | 20 | 1 | 105 | 5 | 139 |
| | 愛媛 | 1 | 1 | 33 | 35 | 21 | 15 | 8 | 2 | 46 | 7 | 81 |
| | 高知 | 4 | 0 | 21 | 25 | 7 | 8 | 2 | 2 | 19 | 2 | 44 |
| 九州 | 福岡 | 60 | 0 | 730 | 790 | 268 | 170 | 100 | 18 | 556 | 20 | 1,346 |
| | 佐賀 | 12 | 1 | 21 | 34 | 43 | 27 | 14 | 1 | 85 | 9 | 119 |
| | 長崎 | 18 | 5 | 88 | 111 | 24 | 13 | 13 | 0 | 50 | 1 | 161 |
| | 熊本 | 8 | 0 | 58 | 66 | 36 | 23 | 18 | 5 | 82 | 10 | 148 |
| | 大分 | 1 | 0 | 25 | 26 | 38 | 12 | 9 | 2 | 61 | 6 | 87 |
| | 宮崎 | 7 | 0 | 66 | 73 | 44 | 10 | 7 | 5 | 66 | 11 | 139 |
| | 鹿児島 | 12 | 2 | 74 | 88 | 44 | 13 | 12 | 3 | 72 | 7 | 160 |
| | 沖縄 | 9 | 0 | 142 | 151 | 13 | 5 | 3 | 4 | 25 | 0 | 176 |
| 合計 | | 849 | 53 | 7,434 | 8,336 | 3,970 | 2,671 | 2,261 | 547 | 9,449 | 790 | 17,785 |

※ 軽自動車及びミニカーを除く。

※ バスは、乗車定員30人以上、マイクロバスは、乗車定員11以上30人未満、ハイタクは、ミニバン・セダン等。

※ トレーラは、貨物車（大型、中型、準中型及び普通）の内数。

付録3 事業用自動車の第1当事者種別・法令違反別の死傷事故件数（令和2年）

(件)

| 第1当事者種別 | | 事業用 | | | | | | | | | | 事業用 合計 | |
|-----------------------|---------------------------------|------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|-------|-----------|-------|
| | | 乗用車 | | | | 貨物車 | | | | | | | |
| | | バス | マイクロバス | ハイタク | 小計 | 大型 | 中型 | 準中型 | 普通 | 小計 | トレーラ | | |
| 法令違反 | | | | | | | | | | | | | |
| 車 両 の 運 者 | 信号無視 | 13 | 1 | 205 | 219 | 162 | 107 | 74 | 21 | 364 | 31 | 583 | |
| | 通行区分 | 3 | - | 10 | 13 | 16 | 11 | 9 | 2 | 38 | 4 | 51 | |
| | 最高速度 | 1 | - | 3 | 4 | 16 | 4 | 3 | 1 | 24 | 7 | 28 | |
| | 横断転回後退 | 4 | - | 77 | 81 | 26 | 18 | 32 | 4 | 80 | 8 | 161 | |
| | 車間距離不保持 | 3 | - | 9 | 12 | 26 | 13 | 8 | 2 | 49 | 6 | 61 | |
| | 追越し | 3 | - | 7 | 10 | 46 | 22 | 10 | 1 | 79 | 9 | 89 | |
| | 踏切不停止 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 右折 | 1 | - | 16 | 17 | 10 | 4 | 3 | 1 | 18 | 1 | 35 | |
| | 左折 | 4 | - | 35 | 39 | 26 | 14 | 9 | 3 | 52 | 6 | 91 | |
| | 環状交差点違反 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 優先通行妨害 | 8 | - | 131 | 139 | 40 | 32 | 24 | 5 | 101 | 11 | 240 | |
| | 交差点安全進行 | 28 | 2 | 690 | 720 | 130 | 84 | 132 | 40 | 386 | 28 | 1,106 | |
| | 歩行者妨害等 | 34 | 3 | 379 | 416 | 80 | 58 | 45 | 17 | 200 | 10 | 616 | |
| | 徐行 | 1 | 1 | 60 | 62 | 1 | - | 15 | 1 | 17 | 2 | 79 | |
| | 一時不停止 | 2 | 2 | 266 | 270 | 12 | 28 | 39 | 13 | 92 | 2 | 362 | |
| | 整備不良 | - | - | - | - | 6 | - | - | - | 6 | 1 | 6 | |
| | 酒酔い | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 過労運転 | 1 | - | 9 | 10 | 3 | 5 | 4 | 1 | 13 | 2 | 23 | |
| | 薬物運転 | - | - | 1 | 1 | - | 1 | - | - | 1 | - | 2 | |
| | 安 全 運 転 義 務 者 | 運転操作 | 145 | 4 | 482 | 631 | 235 | 165 | 115 | 32 | 547 | 52 | 1,178 |
| 前方不注意 | | 漫然 | 28 | 2 | 289 | 319 | 398 | 324 | 243 | 31 | 996 | 72 | 1,315 |
| | | 脇見 | 43 | 7 | 667 | 717 | 646 | 566 | 422 | 86 | 1,720 | 133 | 2,437 |
| 動静不注視 | | 131 | 8 | 494 | 633 | 609 | 427 | 309 | 66 | 1,411 | 122 | 2,044 | |
| 安全不確認 | | 246 | 16 | 3,008 | 3,270 | 1,246 | 656 | 651 | 194 | 2,747 | 235 | 6,017 | |
| 安全速度 | | 10 | 3 | 11 | 24 | 23 | 13 | 5 | - | 41 | 7 | 65 | |
| その他 | | 116 | 4 | 219 | 339 | 64 | 50 | 51 | 6 | 171 | 16 | 510 | |
| その他の違反 | 24 | - | 364 | 388 | 147 | 66 | 58 | 20 | 291 | 25 | 679 | | |
| 不明 | - | - | 2 | 2 | 2 | 3 | - | - | 5 | - | 7 | | |
| 合計 | | 849 | 53 | 7,434 | 8,336 | 3,970 | 2,671 | 2,261 | 547 | 9,449 | 790 | 17,785 | |

※ 軽自動車及びミニカーを除く。

※ バスは、乗車定員30人以上、マイクロバスは、乗車定員11以上30人未満、ハイタクは、ミニバン・セダン等。

※ トレーラは、貨物車（大型、中型、準中型及び普通）の内数。

付録4 事業用自動車の第1当事者種別・管轄運輸支局（車籍）別の死傷事故件数（令和2年）

(件)

| 区分 運輸支局等 | 死亡 | | | | 重傷 | | | | 軽傷 | | | | 合計 | | | |
|-------------|-----|------|------|-----|-----|------|------|-------|-----|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|
| | バス | ハイタク | トラック | 小計 | バス | ハイタク | トラック | 小計 | バス | ハイタク | トラック | 小計 | バス | ハイタク | トラック | |
| 北海道 | 札幌 | 0 | 0 | 6 | 6 | 3 | 16 | 20 | 39 | 16 | 324 | 122 | 462 | 19 | 340 | 148 |
| | 函館 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 1 | 5 | 8 | 0 | 18 | 13 | 31 | 2 | 19 | 20 |
| | 室蘭 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 1 | 6 | 7 | 2 | 5 | 25 | 32 | 2 | 7 | 32 |
| | 帯広 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 4 | 1 | 5 | 8 | 14 | 2 | 6 | 12 |
| | 釧路 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | 6 | 1 | 5 | 4 | 10 | 2 | 8 | 7 |
| | 北見 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 | 5 | 0 | 3 | 3 |
| | 旭川 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 26 | 17 | 45 | 2 | 27 | 20 |
| 小計 | 0 | 1 | 14 | 15 | 7 | 24 | 36 | 67 | 22 | 385 | 192 | 599 | 29 | 410 | 242 | |
| 東北 | 宮城 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 12 | 16 | 28 | 7 | 90 | 105 | 202 | 7 | 102 | 126 |
| | 福島 | 0 | 0 | 3 | 3 | 1 | 1 | 10 | 12 | 5 | 28 | 91 | 124 | 6 | 29 | 104 |
| | 岩手 | 0 | 1 | 2 | 3 | 2 | 2 | 6 | 10 | 6 | 28 | 40 | 74 | 8 | 31 | 48 |
| | 青森 | 0 | 1 | 2 | 3 | 0 | 1 | 2 | 3 | 8 | 28 | 50 | 86 | 8 | 30 | 54 |
| | 山形 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 7 | 7 | 2 | 12 | 43 | 57 | 2 | 12 | 52 |
| | 秋田 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 3 | 4 | 7 | 1 | 5 | 23 | 29 | 1 | 8 | 29 |
| 小計 | 0 | 2 | 16 | 18 | 3 | 19 | 45 | 67 | 29 | 191 | 352 | 572 | 32 | 212 | 413 | |
| 北陸信越 | 新潟 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 7 | 12 | 21 | 6 | 17 | 58 | 81 | 8 | 24 | 71 |
| | 長野 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 3 | 17 | 21 | 5 | 31 | 92 | 128 | 6 | 34 | 111 |
| | 石川 | 0 | 0 | 3 | 3 | 2 | 1 | 10 | 13 | 4 | 25 | 48 | 77 | 6 | 26 | 61 |
| | 富山 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 8 | 41 | 50 | 1 | 8 | 42 |
| 小計 | 0 | 0 | 6 | 6 | 5 | 11 | 40 | 56 | 16 | 81 | 239 | 336 | 21 | 92 | 285 | |
| 関東 | 東京 | 3 | 2 | 8 | 13 | 16 | 69 | 43 | 128 | 142 | 1,837 | 678 | 2,657 | 161 | 1,908 | 729 |
| | 神奈川 | 2 | 0 | 9 | 11 | 10 | 27 | 24 | 61 | 100 | 560 | 567 | 1,227 | 112 | 587 | 600 |
| | 千葉 | 1 | 2 | 11 | 14 | 8 | 18 | 47 | 73 | 32 | 166 | 424 | 622 | 41 | 186 | 482 |
| | 埼玉 | 0 | 0 | 9 | 9 | 4 | 24 | 49 | 77 | 34 | 219 | 779 | 1,032 | 38 | 243 | 837 |
| | 茨城 | 0 | 0 | 8 | 8 | 2 | 4 | 33 | 39 | 6 | 26 | 222 | 254 | 8 | 30 | 263 |
| | 群馬 | 0 | 0 | 5 | 5 | 1 | 1 | 22 | 24 | 7 | 36 | 191 | 234 | 8 | 37 | 218 |
| | 栃木 | 1 | 0 | 5 | 6 | 0 | 5 | 15 | 20 | 4 | 20 | 99 | 123 | 5 | 25 | 119 |
| | 山梨 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 4 | 5 | 0 | 6 | 41 | 47 | 0 | 7 | 46 |
| 小計 | 7 | 4 | 56 | 67 | 41 | 149 | 237 | 427 | 325 | 2,870 | 3,001 | 6,196 | 373 | 3,023 | 3,294 | |
| 中部 | 愛知 | 0 | 2 | 9 | 11 | 1 | 3 | 24 | 28 | 40 | 360 | 688 | 1,088 | 41 | 365 | 721 |
| | 静岡 | 0 | 1 | 7 | 8 | 2 | 8 | 19 | 29 | 19 | 163 | 447 | 629 | 21 | 172 | 473 |
| | 岐阜 | 0 | 0 | 3 | 3 | 1 | 1 | 9 | 11 | 4 | 16 | 104 | 124 | 5 | 17 | 116 |
| | 三重 | 0 | 1 | 3 | 4 | 1 | 1 | 11 | 13 | 2 | 6 | 120 | 128 | 3 | 8 | 134 |
| | 福井 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 | 1 | 6 | 34 | 41 | 2 | 6 | 36 |
| 小計 | 0 | 4 | 22 | 26 | 6 | 13 | 65 | 84 | 66 | 551 | 1,393 | 2,010 | 72 | 568 | 1,480 | |
| 近畿 | 大阪 | 0 | 1 | 24 | 25 | 4 | 82 | 100 | 186 | 54 | 905 | 962 | 1,921 | 58 | 988 | 1,086 |
| | 京都 | 0 | 0 | 4 | 4 | 9 | 37 | 28 | 74 | 57 | 162 | 169 | 388 | 66 | 199 | 201 |
| | 兵庫 | 0 | 1 | 6 | 7 | 5 | 17 | 30 | 52 | 48 | 307 | 388 | 743 | 53 | 325 | 424 |
| | 滋賀 | 0 | 0 | 5 | 5 | 1 | 0 | 7 | 8 | 4 | 14 | 67 | 85 | 5 | 14 | 79 |
| | 奈良 | 1 | 0 | 2 | 3 | 2 | 2 | 7 | 11 | 2 | 11 | 74 | 87 | 5 | 13 | 83 |
| | 和歌山 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 5 | 8 | 13 | 2 | 13 | 57 | 72 | 2 | 18 | 66 |
| 小計 | 1 | 2 | 42 | 45 | 21 | 143 | 180 | 344 | 167 | 1,412 | 1,717 | 3,296 | 189 | 1,557 | 1,939 | |
| 中国 | 広島 | 0 | 0 | 5 | 5 | 1 | 16 | 27 | 44 | 12 | 99 | 122 | 233 | 13 | 115 | 154 |
| | 鳥取 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 4 | 1 | 4 | 18 | 23 | 1 | 4 | 23 |
| | 島根 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 12 | 13 | 1 | 1 | 14 |
| | 岡山 | 0 | 0 | 4 | 4 | 2 | 2 | 15 | 19 | 5 | 39 | 122 | 166 | 7 | 41 | 141 |
| | 山口 | 0 | 0 | 2 | 2 | 5 | 4 | 10 | 19 | 8 | 37 | 50 | 95 | 13 | 41 | 62 |
| 小計 | 0 | 0 | 14 | 14 | 9 | 22 | 56 | 87 | 26 | 180 | 324 | 530 | 35 | 202 | 394 | |
| 四国 | 香川 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 1 | 12 | 14 | 3 | 31 | 109 | 143 | 4 | 32 | 123 |
| | 徳島 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 3 | 5 | 8 | 2 | 18 | 40 | 60 | 2 | 21 | 49 |
| | 愛媛 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 4 | 10 | 15 | 1 | 22 | 35 | 58 | 2 | 26 | 47 |
| | 高知 | 0 | 0 | 2 | 2 | 3 | 4 | 5 | 12 | 1 | 18 | 18 | 37 | 4 | 22 | 25 |
| 小計 | 0 | 0 | 10 | 10 | 5 | 12 | 32 | 49 | 7 | 89 | 202 | 298 | 12 | 101 | 244 | |
| 九州 | 福岡 | 0 | 2 | 11 | 13 | 3 | 21 | 29 | 53 | 56 | 699 | 511 | 1,266 | 59 | 722 | 551 |
| | 佐賀 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 0 | 6 | 6 | 13 | 22 | 81 | 116 | 13 | 22 | 91 |
| | 長崎 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 10 | 4 | 16 | 21 | 78 | 50 | 149 | 23 | 88 | 55 |
| | 熊本 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 13 | 14 | 28 | 7 | 46 | 90 | 143 | 9 | 59 | 105 |
| | 大分 | 0 | 1 | 3 | 4 | 0 | 5 | 5 | 10 | 1 | 20 | 55 | 76 | 1 | 26 | 63 |
| | 宮崎 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 4 | 4 | 8 | 6 | 62 | 63 | 131 | 7 | 66 | 68 |
| | 鹿児島 | 0 | 0 | 3 | 3 | 1 | 9 | 13 | 23 | 13 | 64 | 74 | 151 | 14 | 73 | 90 |
| 小計 | 2 | 3 | 24 | 29 | 7 | 62 | 75 | 144 | 117 | 991 | 924 | 2,032 | 126 | 1,056 | 1,023 | |
| 沖縄 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 19 | 5 | 27 | 6 | 123 | 20 | 149 | 9 | 142 | 25 | |
| 不明 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 7 | 13 | 20 | 4 | 64 | 94 | 162 | 4 | 71 | 110 | |
| 合計 | 10 | 16 | 207 | 233 | 107 | 481 | 784 | 1,372 | 785 | 6,937 | 8,458 | 16,180 | 902 | 7,434 | 9,449 | |

※ 軽自動車及びミニカーを除く。

※ バスは、バス及びマイクロバス、ハイタクは、ミニバン・セダン等、トラックは、貨物車。

付録5 事業用自動車の第1当事者種別・管轄運輸支局（車籍）別の死傷者数（令和2年）

| 運輸支局等 | 死 亡 | | | | 重 傷 | | | | 軽 傷 | | | | 合 計 | | | |
|-------|-----|------|------|-----|-----|------|------|-----|-------|------|-------|--------|--------|-------|-------|--------|
| | バス | ハイタク | トラック | 小 計 | バス | ハイタク | トラック | 小 計 | バス | ハイタク | トラック | 小 計 | バス | ハイタク | トラック | |
| 北海道 | 札幌 | 0 | 0 | 6 | 6 | 3 | 17 | 20 | 40 | 16 | 367 | 145 | 528 | 19 | 384 | 171 |
| | 函館 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 1 | 6 | 9 | 1 | 27 | 17 | 45 | 3 | 28 | 25 |
| | 室蘭 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 1 | 6 | 7 | 2 | 5 | 31 | 38 | 2 | 7 | 38 |
| | 帯広 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 6 | 1 | 9 | 11 | 21 | 2 | 11 | 16 |
| | 釧路 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 5 | 2 | 8 | 1 | 7 | 4 | 12 | 2 | 12 | 7 |
| | 北見 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 | 5 | 0 | 3 | 3 |
| | 旭川 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 1 | 2 | 3 | 2 | 27 | 24 | 53 | 2 | 28 | 28 |
| | 小計 | 0 | 1 | 14 | 15 | 7 | 28 | 39 | 74 | 23 | 444 | 235 | 702 | 30 | 473 | 288 |
| 東北 | 宮城 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 12 | 16 | 28 | 8 | 116 | 143 | 267 | 8 | 128 | 164 |
| | 福島 | 0 | 0 | 3 | 3 | 1 | 1 | 13 | 15 | 5 | 32 | 122 | 159 | 6 | 33 | 138 |
| | 岩手 | 0 | 1 | 2 | 3 | 2 | 2 | 8 | 12 | 6 | 34 | 51 | 91 | 8 | 37 | 61 |
| | 青森 | 0 | 1 | 2 | 3 | 0 | 1 | 2 | 3 | 8 | 34 | 65 | 107 | 8 | 36 | 69 |
| | 山形 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 7 | 7 | 2 | 13 | 55 | 70 | 2 | 13 | 64 |
| | 秋田 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 3 | 4 | 7 | 6 | 5 | 37 | 48 | 6 | 8 | 43 |
| | 小計 | 0 | 2 | 16 | 18 | 3 | 19 | 50 | 72 | 35 | 234 | 473 | 742 | 38 | 255 | 539 |
| 北陸信越 | 新潟 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 7 | 13 | 22 | 7 | 19 | 71 | 97 | 9 | 26 | 85 |
| | 長野 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 3 | 17 | 21 | 6 | 35 | 125 | 166 | 7 | 38 | 144 |
| | 石川 | 0 | 0 | 3 | 3 | 2 | 1 | 10 | 13 | 6 | 28 | 62 | 96 | 8 | 29 | 75 |
| | 富山 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 10 | 60 | 71 | 1 | 10 | 61 |
| | 小計 | 0 | 0 | 6 | 6 | 5 | 11 | 41 | 57 | 20 | 92 | 318 | 430 | 25 | 103 | 365 |
| 関東 | 東京 | 3 | 2 | 8 | 13 | 16 | 71 | 43 | 130 | 167 | 2,042 | 853 | 3,062 | 186 | 2,115 | 904 |
| | 神奈川 | 2 | 0 | 9 | 11 | 10 | 29 | 24 | 63 | 113 | 646 | 730 | 1,489 | 125 | 675 | 763 |
| | 千葉 | 1 | 2 | 11 | 14 | 10 | 19 | 49 | 78 | 51 | 195 | 536 | 782 | 62 | 216 | 596 |
| | 埼玉 | 0 | 0 | 9 | 9 | 4 | 24 | 49 | 77 | 35 | 258 | 1,053 | 1,346 | 39 | 282 | 1,111 |
| | 茨城 | 0 | 0 | 8 | 8 | 2 | 4 | 35 | 41 | 8 | 31 | 297 | 336 | 10 | 35 | 340 |
| | 群馬 | 0 | 0 | 5 | 5 | 1 | 1 | 23 | 25 | 8 | 46 | 248 | 302 | 9 | 47 | 276 |
| | 栃木 | 1 | 0 | 5 | 6 | 0 | 5 | 16 | 21 | 4 | 28 | 139 | 171 | 5 | 33 | 160 |
| | 山梨 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 4 | 5 | 0 | 7 | 59 | 66 | 0 | 8 | 64 |
| | 小計 | 7 | 4 | 56 | 67 | 43 | 154 | 243 | 440 | 386 | 3,253 | 3,915 | 7,554 | 436 | 3,411 | 4,214 |
| 中部 | 愛知 | 0 | 2 | 9 | 11 | 1 | 3 | 24 | 28 | 43 | 432 | 895 | 1,370 | 44 | 437 | 928 |
| | 静岡 | 0 | 1 | 7 | 8 | 2 | 9 | 21 | 32 | 23 | 197 | 589 | 809 | 25 | 207 | 617 |
| | 岐阜 | 0 | 0 | 3 | 3 | 1 | 1 | 10 | 12 | 4 | 20 | 141 | 165 | 5 | 21 | 154 |
| | 三重 | 0 | 1 | 4 | 5 | 1 | 1 | 11 | 13 | 3 | 7 | 178 | 188 | 4 | 9 | 193 |
| | 福井 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 | 1 | 7 | 40 | 48 | 2 | 7 | 42 |
| | 小計 | 0 | 4 | 23 | 27 | 6 | 14 | 68 | 88 | 74 | 663 | 1,843 | 2,580 | 80 | 681 | 1,934 |
| 近畿 | 大阪 | 0 | 1 | 26 | 27 | 4 | 82 | 103 | 189 | 66 | 1,057 | 1,224 | 2,347 | 70 | 1,140 | 1,353 |
| | 京都 | 0 | 0 | 4 | 4 | 9 | 39 | 28 | 76 | 70 | 175 | 218 | 463 | 79 | 214 | 250 |
| | 兵庫 | 0 | 1 | 6 | 7 | 5 | 17 | 32 | 54 | 52 | 357 | 513 | 922 | 57 | 375 | 551 |
| | 滋賀 | 0 | 0 | 5 | 5 | 1 | 0 | 7 | 8 | 5 | 14 | 87 | 106 | 6 | 14 | 99 |
| | 奈良 | 1 | 0 | 2 | 3 | 2 | 2 | 7 | 11 | 6 | 12 | 106 | 124 | 9 | 14 | 115 |
| | 和歌山 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 5 | 8 | 13 | 3 | 19 | 73 | 95 | 3 | 24 | 82 |
| | 小計 | 1 | 2 | 44 | 47 | 21 | 145 | 185 | 351 | 202 | 1,634 | 2,221 | 4,057 | 224 | 1,781 | 2,450 |
| 中国 | 広島 | 0 | 0 | 5 | 5 | 1 | 17 | 27 | 45 | 13 | 113 | 169 | 295 | 14 | 130 | 201 |
| | 鳥取 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 6 | 6 | 2 | 4 | 20 | 26 | 2 | 4 | 27 |
| | 島根 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 16 | 17 | 1 | 1 | 19 |
| | 岡山 | 0 | 0 | 4 | 4 | 2 | 2 | 16 | 20 | 5 | 45 | 152 | 202 | 7 | 47 | 172 |
| | 山口 | 0 | 0 | 2 | 2 | 5 | 4 | 11 | 20 | 10 | 44 | 64 | 118 | 15 | 48 | 77 |
| | 小計 | 0 | 0 | 14 | 14 | 9 | 23 | 61 | 93 | 30 | 207 | 421 | 658 | 39 | 230 | 496 |
| 四国 | 香川 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 1 | 12 | 14 | 8 | 38 | 143 | 189 | 9 | 39 | 157 |
| | 徳島 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 4 | 5 | 9 | 2 | 21 | 54 | 77 | 2 | 25 | 63 |
| | 愛媛 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 4 | 10 | 15 | 2 | 27 | 40 | 69 | 3 | 31 | 52 |
| | 高知 | 0 | 0 | 2 | 2 | 3 | 4 | 5 | 12 | 1 | 21 | 21 | 43 | 4 | 25 | 28 |
| | 小計 | 0 | 0 | 10 | 10 | 5 | 13 | 32 | 50 | 13 | 107 | 258 | 378 | 18 | 120 | 300 |
| 九州 | 福岡 | 0 | 2 | 11 | 13 | 3 | 22 | 30 | 55 | 66 | 857 | 657 | 1,580 | 69 | 881 | 698 |
| | 佐賀 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 6 | 6 | 15 | 26 | 113 | 154 | 15 | 26 | 124 |
| | 長崎 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 11 | 4 | 17 | 33 | 88 | 67 | 188 | 35 | 99 | 72 |
| | 熊本 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 13 | 14 | 28 | 7 | 60 | 124 | 191 | 9 | 73 | 139 |
| | 大分 | 0 | 1 | 3 | 4 | 0 | 5 | 5 | 10 | 1 | 28 | 79 | 108 | 1 | 34 | 87 |
| | 宮崎 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 4 | 4 | 8 | 6 | 65 | 79 | 150 | 7 | 69 | 84 |
| | 鹿児島 | 0 | 0 | 3 | 3 | 2 | 9 | 14 | 25 | 15 | 72 | 100 | 187 | 17 | 81 | 117 |
| | 小計 | 2 | 3 | 25 | 30 | 8 | 64 | 77 | 149 | 143 | 1,196 | 1,219 | 2,558 | 153 | 1,263 | 1,321 |
| | 沖縄 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 20 | 5 | 28 | 9 | 132 | 27 | 168 | 12 | 152 | 32 |
| | 不明 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 7 | 13 | 20 | 4 | 81 | 128 | 213 | 4 | 88 | 144 |
| | 合計 | 10 | 16 | 211 | 237 | 110 | 498 | 814 | 1,422 | 939 | 8,043 | 11,058 | 20,040 | 1,059 | 8,557 | 12,083 |

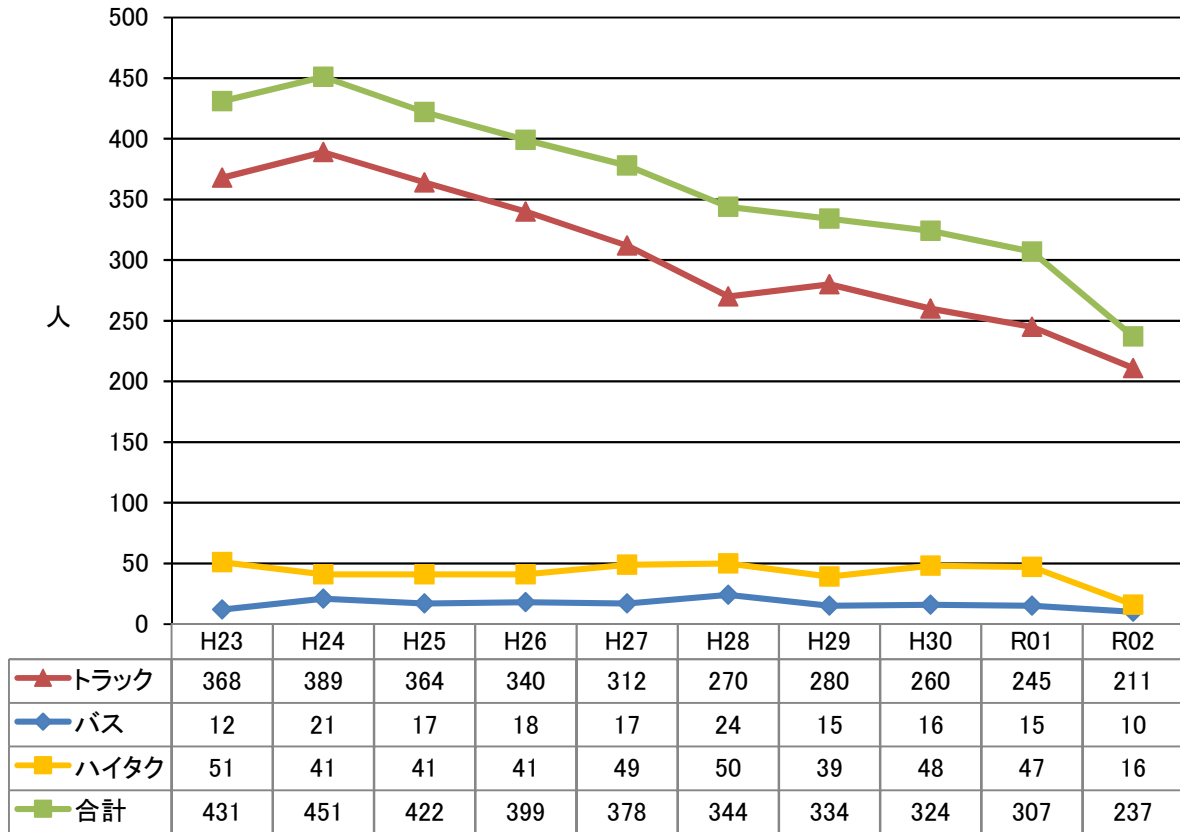
- ※ 軽自動車及びミニカーを除く
- ※ バスは、バス及びマイクロバス、ハイタクは、ミニバン及びセダン等、トラックは、貨物車。
- ※ 死傷者数とは、事業用自動車が第1当事者となった事故における全当事者数をいう。

付録6 交通事故発生状況の推移（平成5-令和2年）

| 事故状況 年 | 全体 | | | 貨物自動車 | | | | | |
|-----------|-------------|------------|-------------|---------|--------|--------|-------|---------|---------|
| | 事故件数 (件) | 死者数 (人) | 負傷者数 (人) | 事故件数(件) | | 死者数(人) | | 負傷者数(人) | |
| | | | | 事業用 | 自家用 | 事業用 | 自家用 | 事業用 | 自家用 |
| 平成5年 | 724,678 | 10,945 | 878,633 | 24,258 | 77,740 | 708 | 1,074 | 31,281 | 93,211 |
| 平成6年 | 729,461 | 10,653 | 881,723 | 26,114 | 78,910 | 750 | 1,042 | 33,884 | 94,482 |
| 平成7年 | 761,794 | 10,684 | 922,677 | 27,840 | 82,551 | 800 | 1,125 | 35,984 | 99,112 |
| 平成8年 | 771,085 | 9,943 | 942,204 | 28,102 | 80,633 | 762 | 980 | 36,716 | 97,948 |
| 平成9年 | 780,401 | 9,642 | 958,925 | 28,453 | 79,063 | 710 | 954 | 37,361 | 96,147 |
| 平成10年 | 803,882 | 9,214 | 990,676 | 28,086 | 77,580 | 728 | 902 | 36,957 | 94,516 |
| 平成11年 | 850,371 | 9,012 | 1,050,399 | 29,721 | 80,294 | 715 | 896 | 39,630 | 98,544 |
| 平成12年 | 931,950 | 9,073 | 1,155,707 | 32,953 | 84,938 | 763 | 801 | 43,960 | 104,756 |
| 平成13年 | 947,253 | 8,757 | 1,181,039 | 33,292 | 83,530 | 690 | 820 | 44,669 | 103,559 |
| 平成14年 | 936,950 | 8,396 | 1,168,029 | 32,162 | 79,297 | 688 | 735 | 43,138 | 98,481 |
| 平成15年 | 948,281 | 7,768 | 1,181,681 | 32,492 | 78,786 | 657 | 691 | 43,726 | 97,801 |
| 平成16年 | 952,720 | 7,436 | 1,183,617 | 32,403 | 76,464 | 637 | 622 | 43,460 | 94,962 |
| 平成17年 | 934,346 | 6,937 | 1,157,113 | 32,000 | 73,446 | 632 | 571 | 42,656 | 90,986 |
| 平成18年 | 887,267 | 6,415 | 1,098,564 | 30,328 | 68,005 | 557 | 519 | 40,328 | 84,300 |
| 平成19年 | 832,704 | 5,796 | 1,034,652 | 27,356 | 61,829 | 534 | 506 | 36,316 | 77,224 |
| 平成20年 | 766,394 | 5,209 | 945,703 | 24,222 | 55,315 | 428 | 430 | 31,852 | 68,608 |
| 平成21年 | 737,637 | 4,979 | 911,215 | 20,681 | 49,851 | 387 | 371 | 27,049 | 62,133 |
| 平成22年 | 725,924 | 4,948 | 896,297 | 21,049 | 48,747 | 402 | 412 | 27,897 | 60,605 |
| 平成23年 | 692,084 | 4,691 | 854,613 | 20,568 | 46,826 | 368 | 386 | 27,282 | 58,427 |
| 平成24年 | 665,157 | 4,438 | 825,392 | 19,474 | 43,978 | 389 | 316 | 25,739 | 55,825 |
| 平成25年 | 629,033 | 4,388 | 781,492 | 18,491 | 41,172 | 364 | 289 | 24,599 | 51,903 |
| 平成26年 | 573,842 | 4,113 | 711,374 | 17,801 | 37,502 | 340 | 328 | 23,662 | 47,720 |
| 平成27年 | 536,899 | 4,117 | 666,023 | 16,156 | 34,719 | 312 | 257 | 21,366 | 44,468 |
| 平成28年 | 499,201 | 3,904 | 618,853 | 14,600 | 32,197 | 270 | 277 | 19,165 | 41,186 |
| 平成29年 | 472,165 | 3,694 | 580,850 | 14,217 | 30,290 | 280 | 236 | 18,611 | 38,239 |
| 平成30年 | 430,601 | 3,532 | 525,846 | 13,428 | 28,117 | 260 | 251 | 17,508 | 35,278 |
| 令和元年 | 381,237 | 3,215 | 461,775 | 11,629 | 24,950 | 245 | 223 | 15,038 | 31,237 |
| 令和2年 | 309,178 | 2,839 | 369,476 | 9,449 | 20,255 | 211 | 219 | 11,872 | 24,923 |

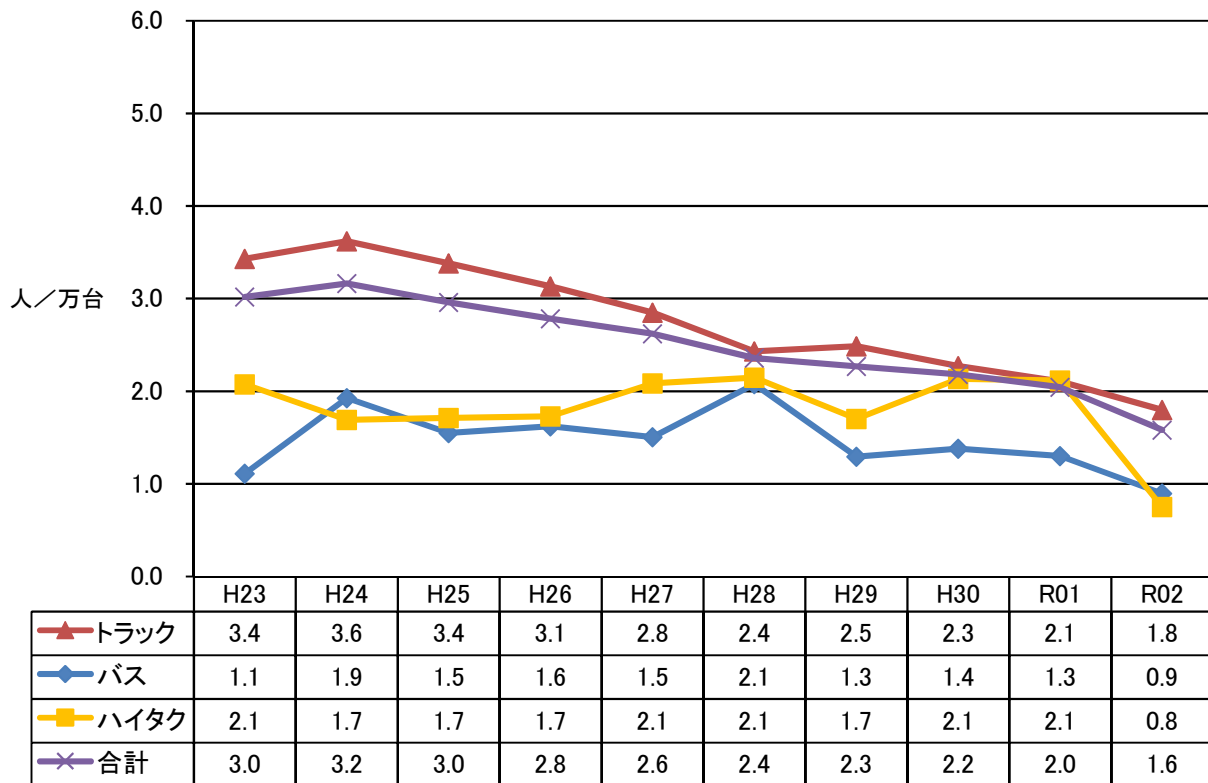
※貨物自動車は、軽自動車を除く。

付録7 事業用自動車の業態別死者数の推移（平成23-令和2年）



※ 軽自動車及びミニカーを除く

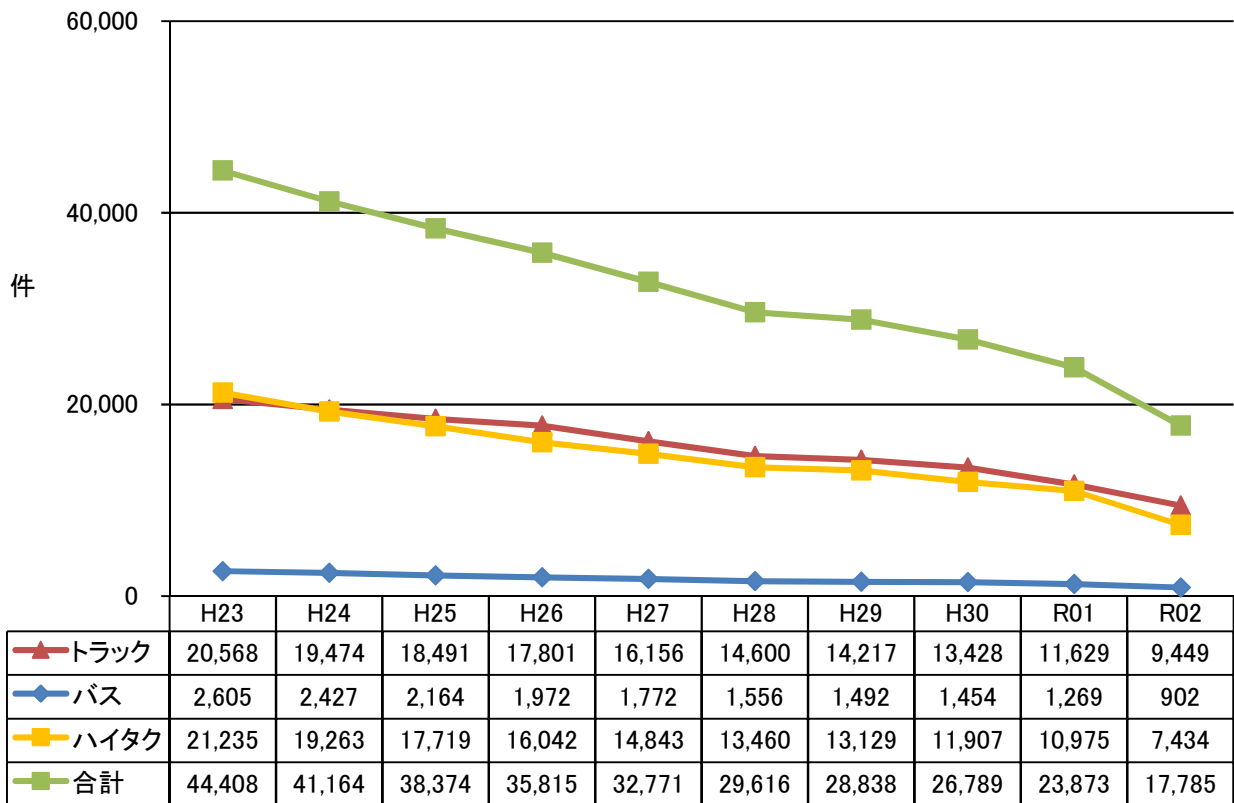
付録8 事業用自動車の業態別車両1万台当たりの死者数の推移（平成23-令和2年）



※ 軽自動車及びミニカーを除く

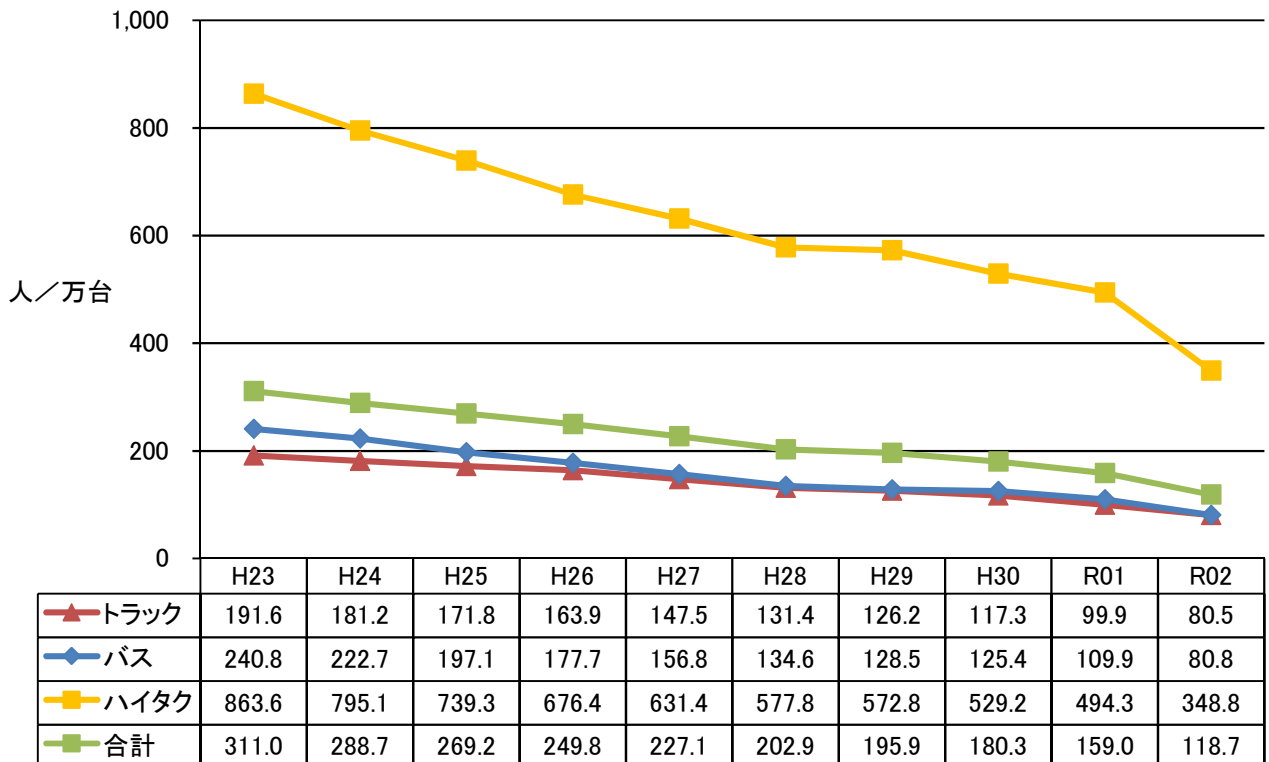
※ 算出には、一般財団法人自動車検査登録情報協会の「自動車保有車両数（令和元年12月末現在）」を使用した。

付録9 事業用自動車の業態別死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）



※ 軽自動車及びミニカーを除く

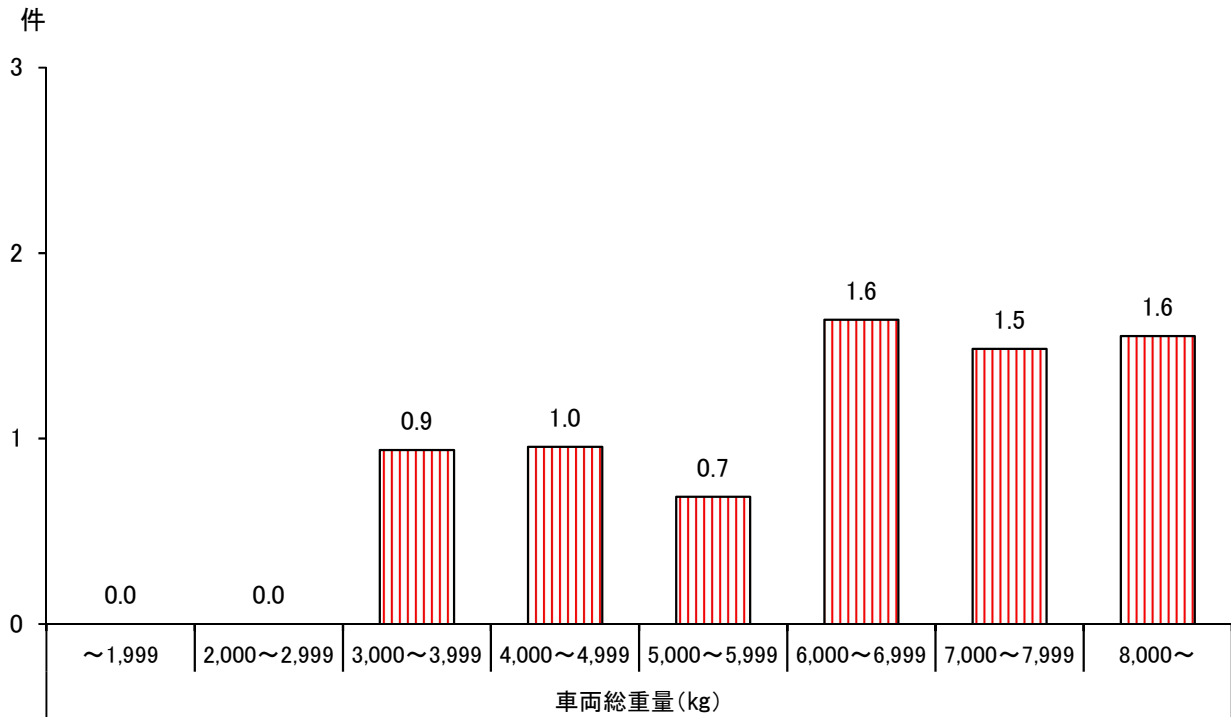
付録10 事業用自動車の業態別車両1万台当たりの死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）



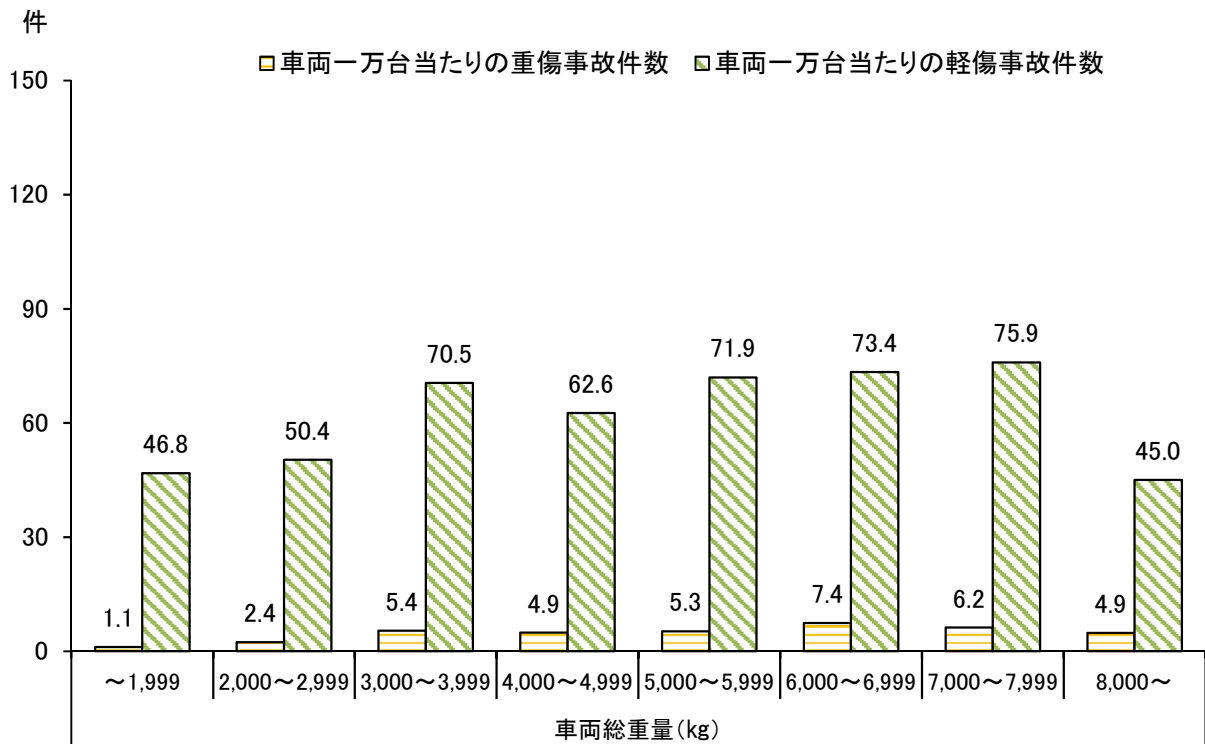
※ 軽自動車及びミニカーを除く

※ 算出には、一般財団法人自動車検査登録情報協会の「自動車保有車両数（令和元年12月末現在）」を使用した。

付録11 事業用貨物自動車の車両総重量別車両1万台当たりの死亡事故件数（令和2年）



付録12 事業用貨物自動車の車両総重量別車両1万台当たりの重傷・軽傷事故件数（令和2年）



付録13 事業用自動車の運転者年齢別死亡事故の状況（平成23-令和2年）

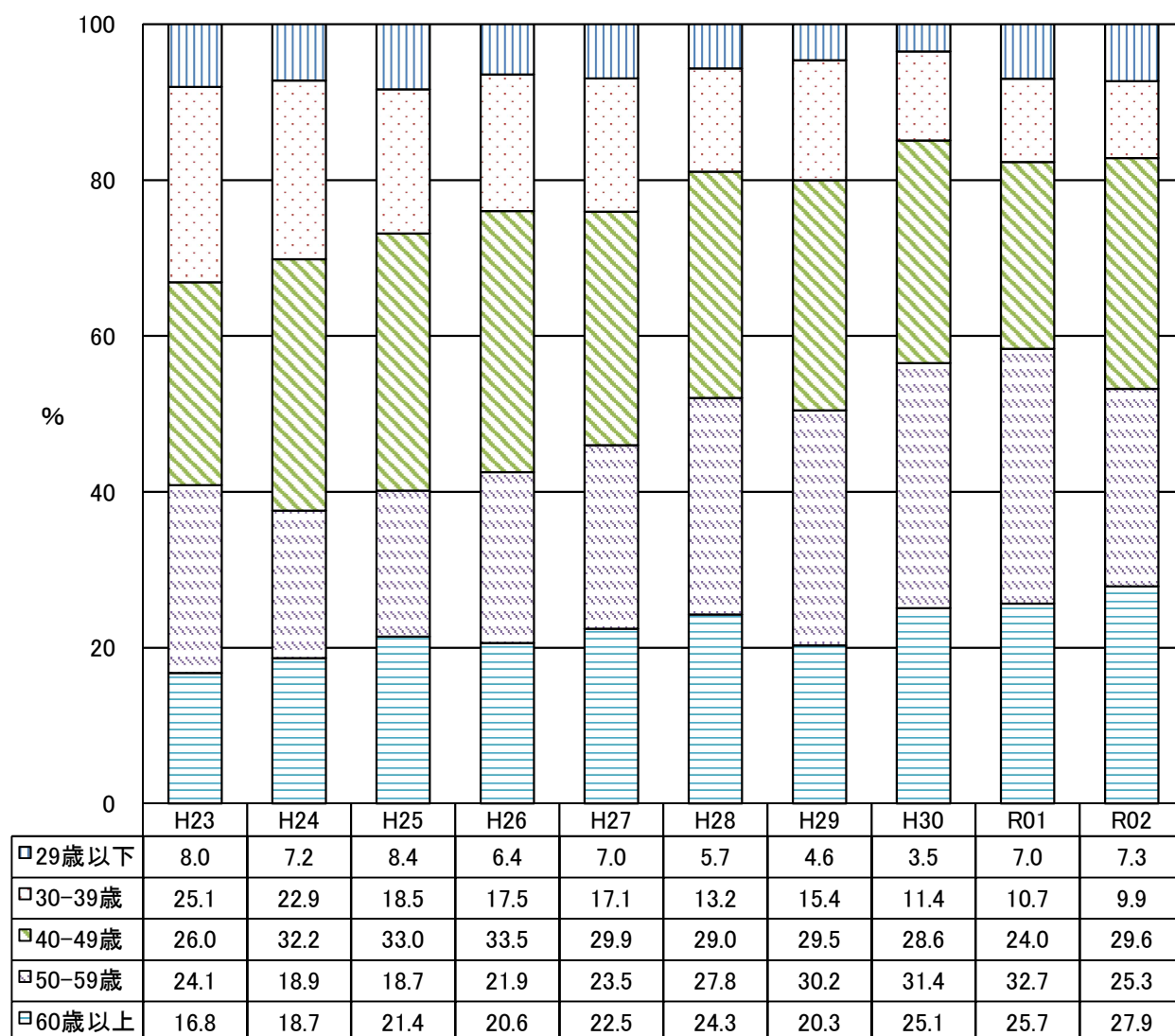
(1-1) 運転者年齢別死亡事故件数の推移（バス・ハイタク・トラック）

(件)

| 年 | 運転者年齢 | 29歳以下 | 30-39歳 | 40-49歳 | 50-59歳 | 60歳以上 | 合計 |
|-----|-------|-------|--------|--------|--------|-------|-----|
| H23 | | 33 | 103 | 107 | 99 | 69 | 411 |
| H24 | | 31 | 98 | 138 | 81 | 80 | 428 |
| H25 | | 34 | 75 | 134 | 76 | 87 | 406 |
| H26 | | 25 | 68 | 130 | 85 | 80 | 388 |
| H27 | | 26 | 64 | 112 | 88 | 84 | 374 |
| H28 | | 18 | 42 | 92 | 88 | 77 | 317 |
| H29 | | 15 | 50 | 96 | 98 | 66 | 325 |
| H30 | | 11 | 36 | 90 | 99 | 79 | 315 |
| R01 | | 21 | 32 | 72 | 98 | 77 | 300 |
| R02 | | 17 | 23 | 69 | 59 | 65 | 233 |

※ 軽自動車及びミニカーを除く

(1-2) 運転者年齢別死亡事故件数の構成率の推移（バス・ハイタク・トラック）



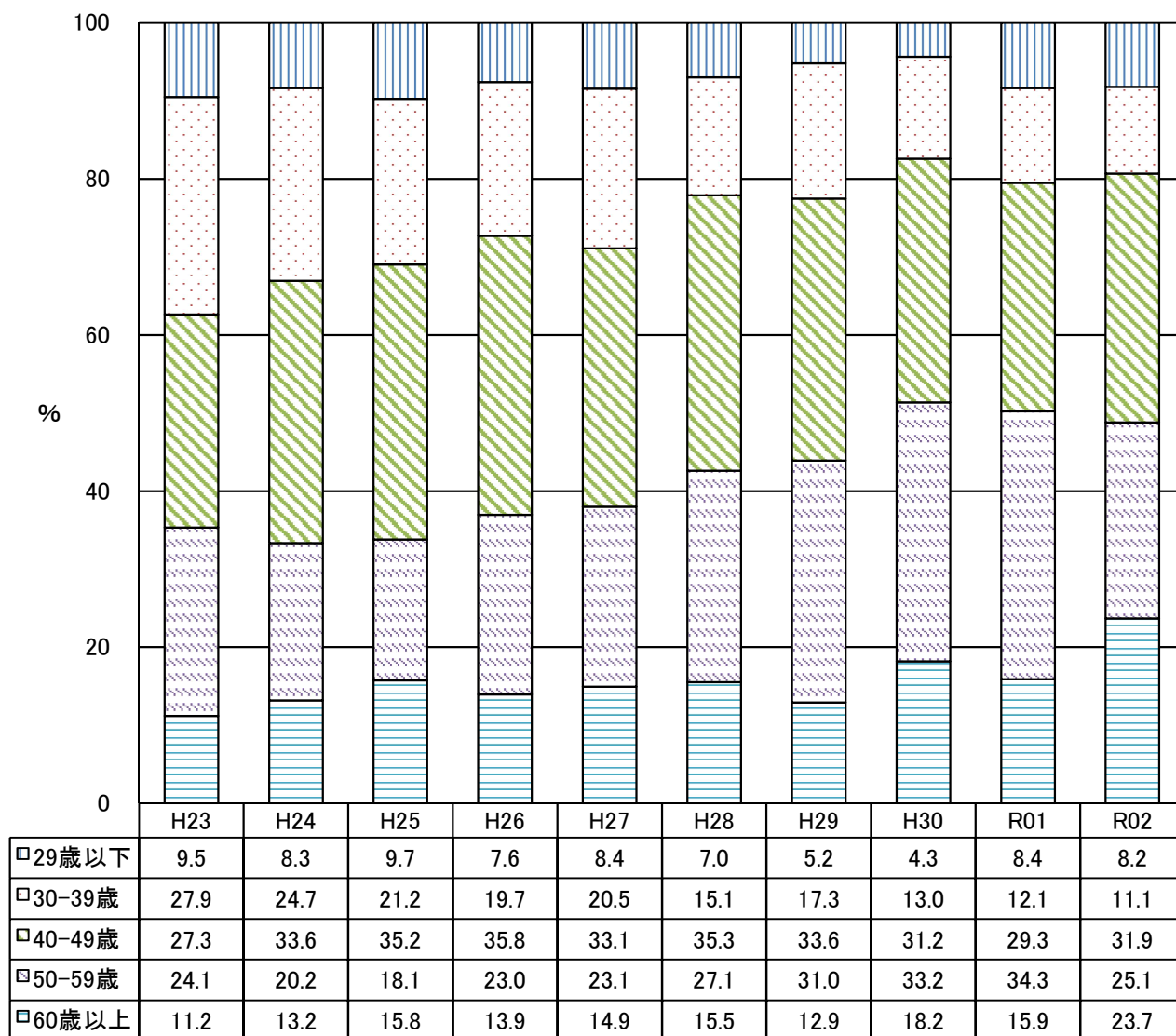
(2-1) 運転者年齢別死亡事故件数の推移（トラック）

(件)

| 年 | 運転者年齢 | 29歳以下 | 30-39歳 | 40-49歳 | 50-59歳 | 60歳以上 | 合計 |
|-----|-------|-------|--------|--------|--------|-------|-----|
| H23 | | 33 | 97 | 95 | 84 | 39 | 348 |
| H24 | | 31 | 92 | 125 | 75 | 49 | 372 |
| H25 | | 34 | 74 | 123 | 63 | 55 | 349 |
| H26 | | 25 | 65 | 118 | 76 | 46 | 330 |
| H27 | | 26 | 63 | 102 | 71 | 46 | 308 |
| H28 | | 18 | 39 | 91 | 70 | 40 | 258 |
| H29 | | 14 | 47 | 91 | 84 | 35 | 271 |
| H30 | | 11 | 33 | 79 | 84 | 46 | 253 |
| R01 | | 20 | 29 | 70 | 82 | 38 | 239 |
| R02 | | 17 | 23 | 66 | 52 | 49 | 207 |

※ 軽自動車を除く

(2-2) 運転者年齢別死亡事故件数の構成率の推移（トラック）



付録14 事業用自動車の運転者年齢別死傷事故の状況（平成23-令和2年）

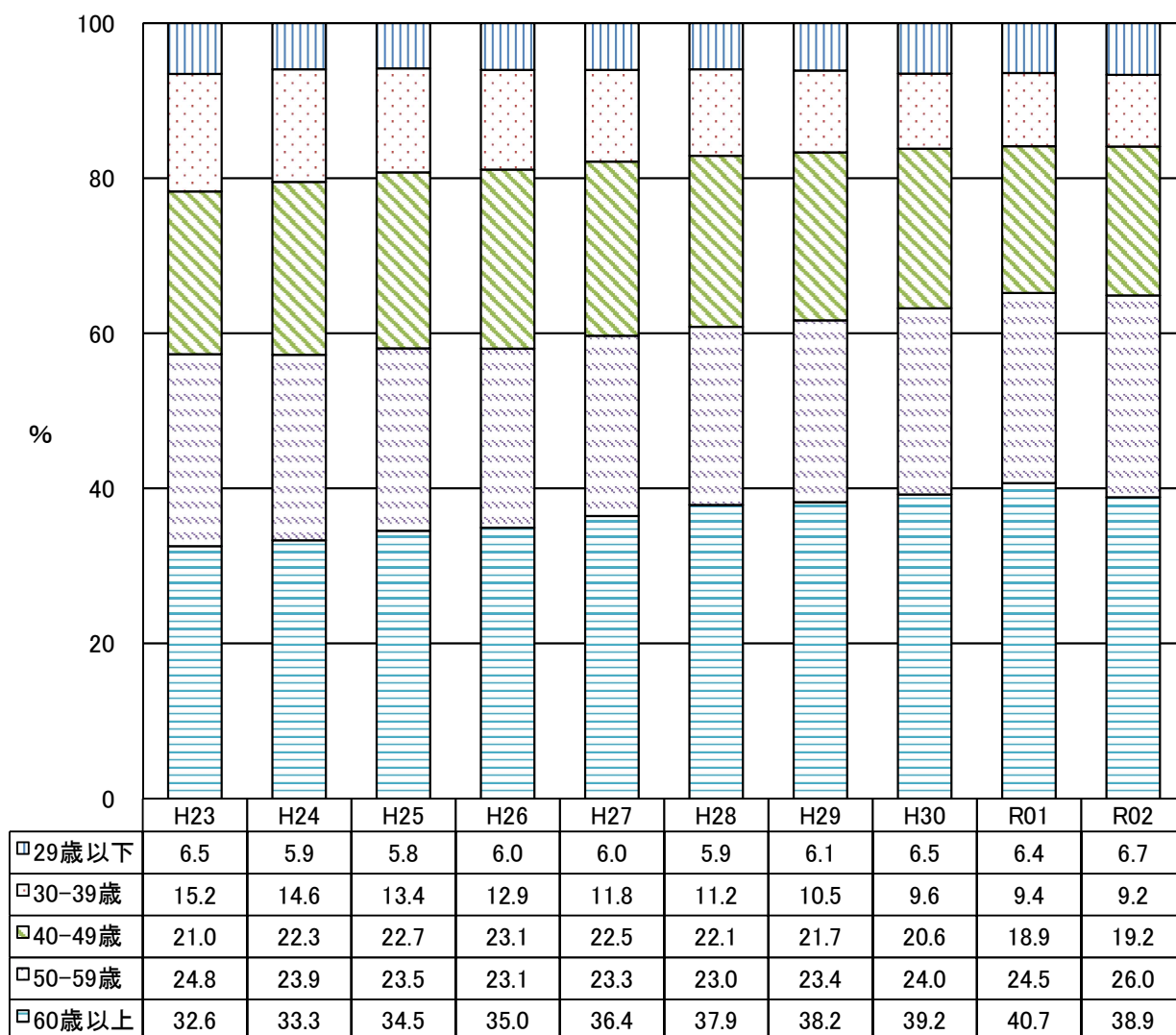
(1-1) 運転者年齢別死傷事故件数の推移（バス・ハイタク・トラック）

(件)

| 年 | 運転者年齢 | 29歳以下 | 30-39歳 | 40-49歳 | 50-59歳 | 60歳以上 | 合計 |
|-----|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| H23 | | 2,902 | 6,736 | 9,318 | 10,991 | 14,461 | 44,408 |
| H24 | | 2,442 | 5,991 | 9,178 | 9,843 | 13,710 | 41,164 |
| H25 | | 2,232 | 5,155 | 8,709 | 9,026 | 13,252 | 38,374 |
| H26 | | 2,154 | 4,614 | 8,262 | 8,267 | 12,518 | 35,815 |
| H27 | | 1,976 | 3,878 | 7,359 | 7,621 | 11,937 | 32,771 |
| H28 | | 1,759 | 3,307 | 6,534 | 6,804 | 11,212 | 29,616 |
| H29 | | 1,764 | 3,035 | 6,258 | 6,758 | 11,023 | 28,838 |
| H30 | | 1,747 | 2,584 | 5,520 | 6,433 | 10,505 | 26,789 |
| R01 | | 1,535 | 2,253 | 4,514 | 5,853 | 9,718 | 23,873 |
| R02 | | 1,183 | 1,643 | 3,421 | 4,625 | 6,913 | 17,785 |

※ 軽自動車及びミニカーを除く

(1-2) 運転者年齢別死傷事故件数の構成率の推移（バス・ハイタク・トラック）



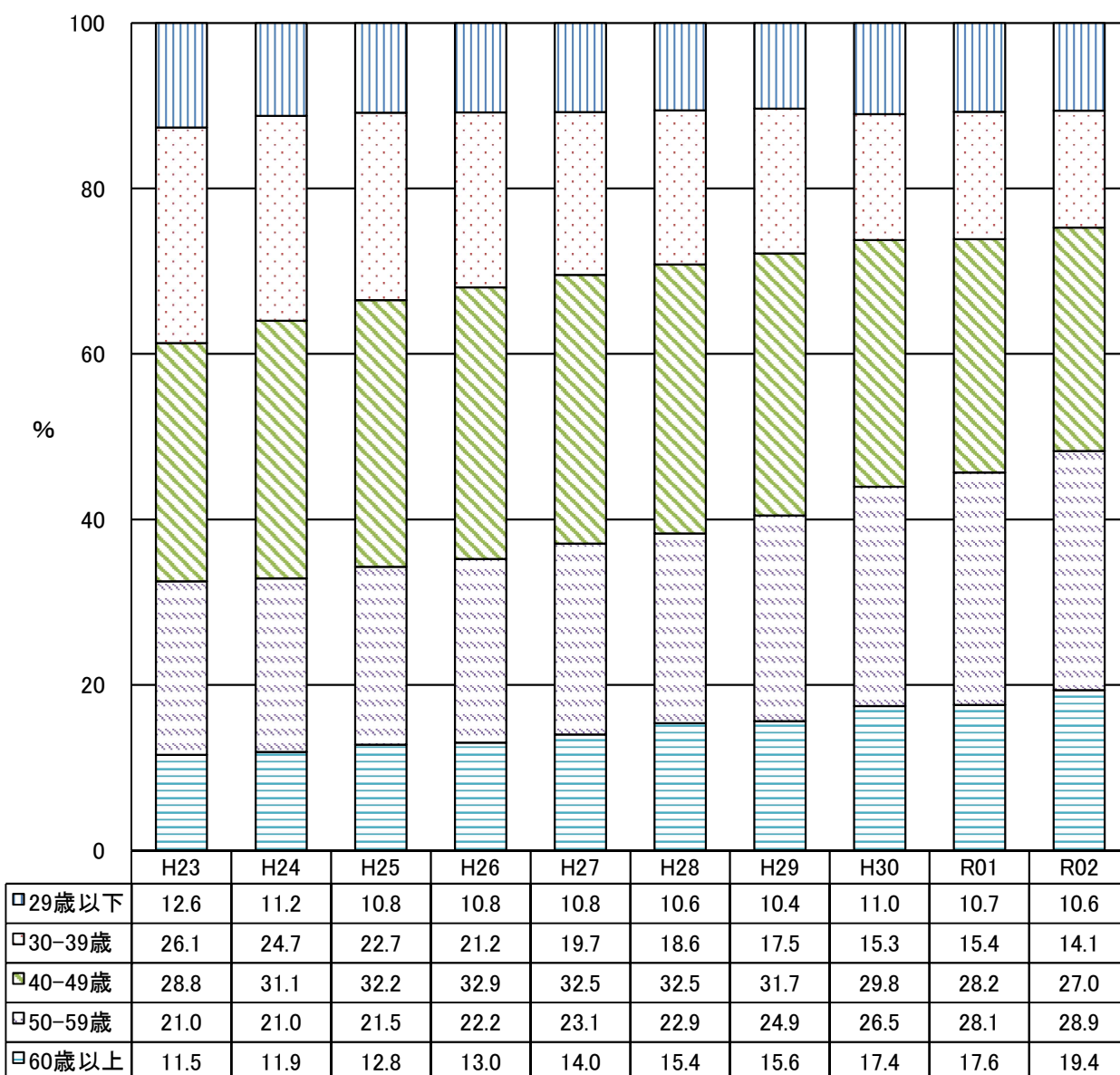
(2-1) 運転者年齢別死傷事故件数の推移（トラック）

(件)

| 年 | 運転者年齢 | 29歳以下 | 30-39歳 | 40-49歳 | 50-59歳 | 60歳以上 | 合計 |
|-----|-------|-------|--------|--------|--------|-------|--------|
| H23 | | 2,595 | 5,363 | 5,919 | 4,320 | 2,371 | 20,568 |
| H24 | | 2,189 | 4,818 | 6,065 | 4,084 | 2,318 | 19,474 |
| H25 | | 2,005 | 4,190 | 5,962 | 3,971 | 2,363 | 18,491 |
| H26 | | 1,921 | 3,766 | 5,848 | 3,950 | 2,316 | 17,801 |
| H27 | | 1,739 | 3,181 | 5,244 | 3,728 | 2,264 | 16,156 |
| H28 | | 1,543 | 2,717 | 4,750 | 3,345 | 2,245 | 14,600 |
| H29 | | 1,473 | 2,487 | 4,501 | 3,535 | 2,221 | 14,217 |
| H30 | | 1,477 | 2,048 | 4,003 | 3,561 | 2,339 | 13,428 |
| R01 | | 1,247 | 1,790 | 3,281 | 3,266 | 2,045 | 11,629 |
| R02 | | 1,002 | 1,334 | 2,553 | 2,730 | 1,830 | 9,449 |

※ 軽自動車を除く

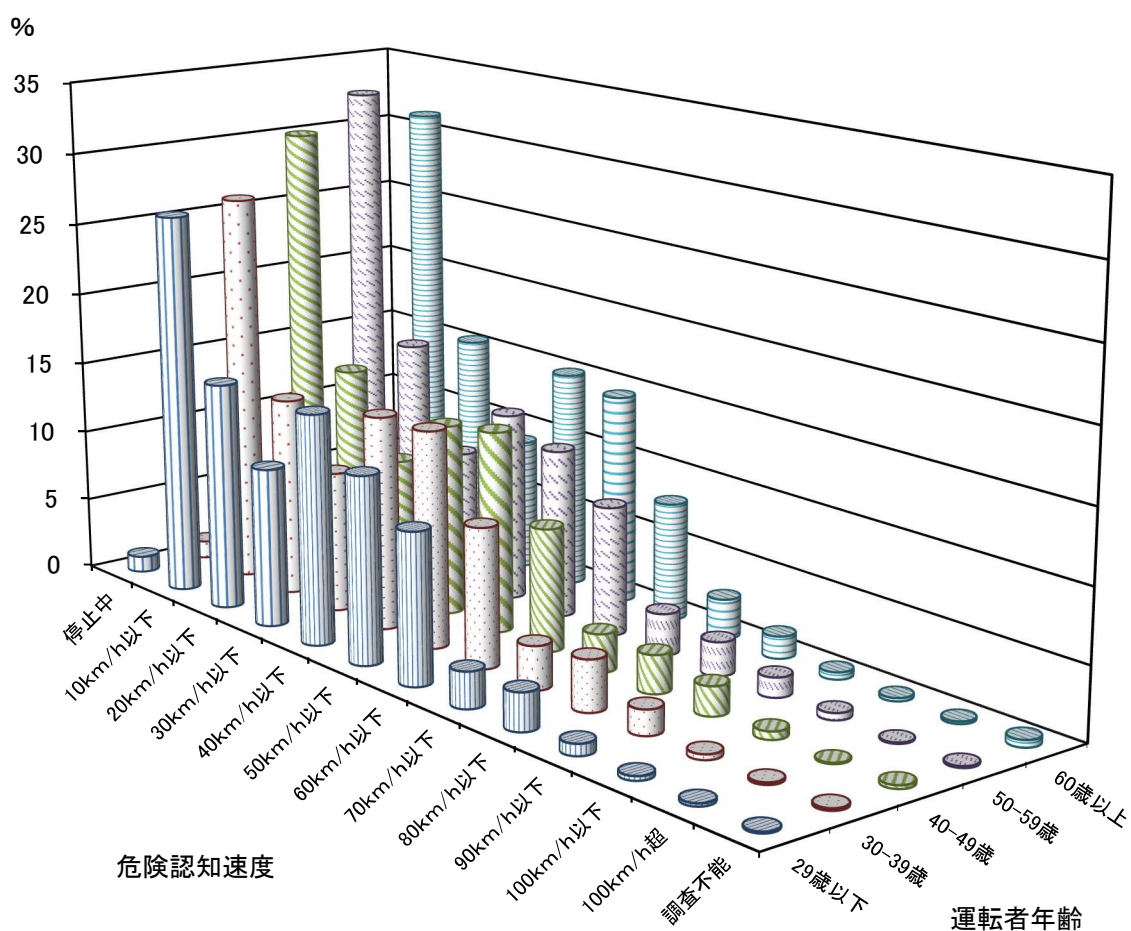
(2-2) 運転者年齢別死傷事故件数の構成率の推移（トラック）



付録15 事業用貨物自動車の運転者年齢別・危険認知速度別死傷事故件数の構成率（令和2年）

(%)

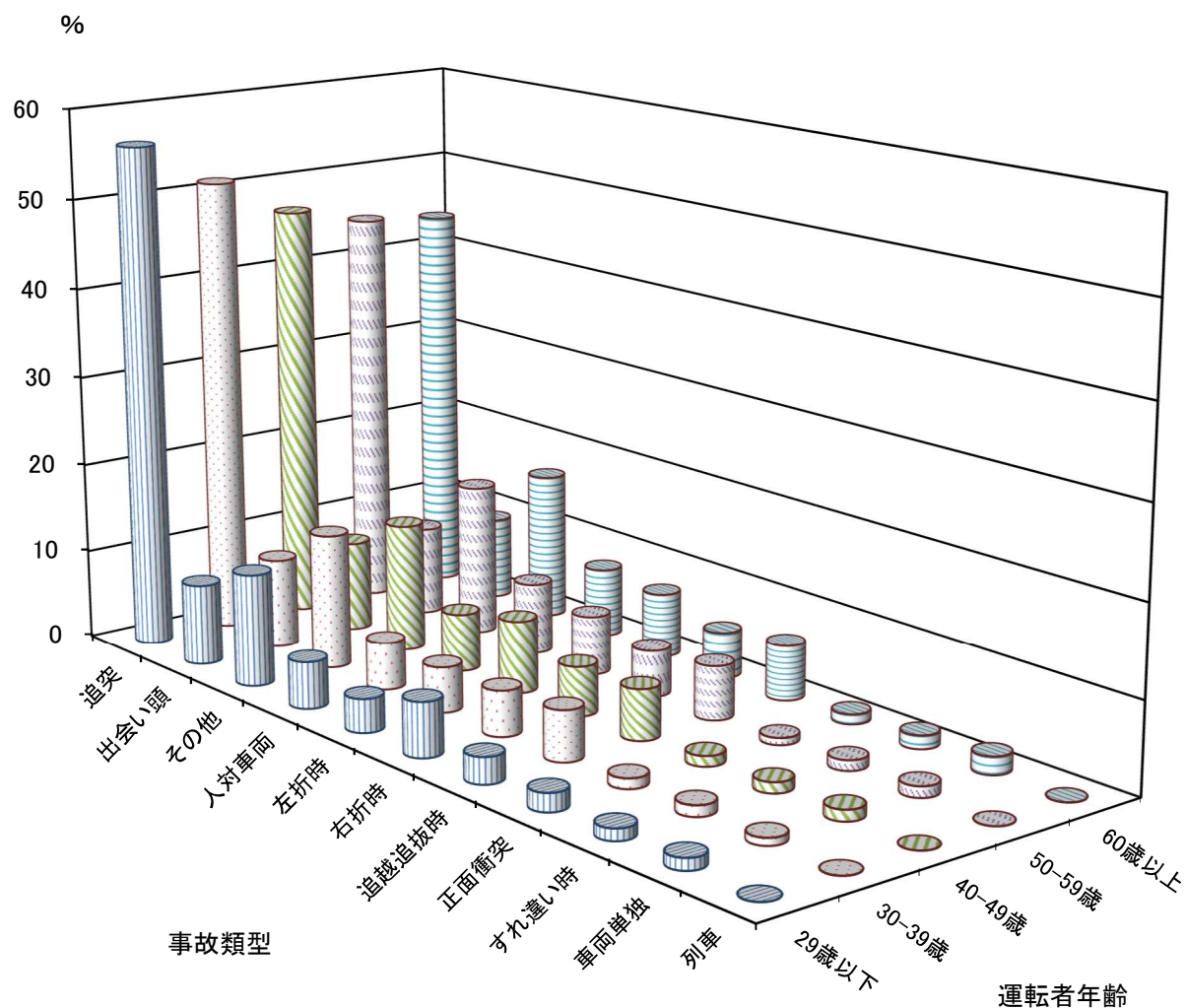
| 運転者年齢 危険認知速度 | 29歳以下 | 30-39歳 | 40-49歳 | 50-59歳 | 60歳以上 | 合計 |
|-----------------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|
| 停止中 | 1.1 | 1.2 | 0.6 | 0.6 | 0.7 | 0.8 |
| 10km/h以下 | 26.5 | 27.1 | 31.0 | 33.4 | 31.3 | 30.7 |
| 20km/h以下 | 15.8 | 13.8 | 15.0 | 16.0 | 15.5 | 15.3 |
| 30km/h以下 | 11.0 | 9.7 | 9.6 | 9.2 | 9.1 | 9.6 |
| 40km/h以下 | 15.9 | 14.8 | 13.2 | 13.1 | 15.1 | 14.0 |
| 50km/h以下 | 12.9 | 14.9 | 13.9 | 11.6 | 14.5 | 13.4 |
| 60km/h以下 | 10.4 | 9.6 | 8.5 | 8.9 | 8.1 | 8.9 |
| 70km/h以下 | 2.5 | 3.0 | 2.6 | 2.9 | 2.7 | 2.8 |
| 80km/h以下 | 2.6 | 3.5 | 2.6 | 2.3 | 1.5 | 2.4 |
| 90km/h以下 | 0.8 | 1.7 | 2.0 | 1.4 | 0.5 | 1.4 |
| 100km/h以下 | 0.3 | 0.4 | 0.5 | 0.5 | 0.2 | 0.4 |
| 100km/h超 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.1 |
| 調査不能 | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.5 | 0.2 |
| 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |



付録16 事業用貨物自動車の運転者年齢別・事故類型別死傷事故件数の構成率（令和2年）

(%)

| 事故類型 \ 運転者年齢 | 29歳以下 | 30-39歳 | 40-49歳 | 50-59歳 | 60歳以上 | 合計 |
|--------------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|
| 追突 | 56.2 | 51.0 | 46.6 | 44.5 | 43.7 | 47.1 |
| 出会い頭 | 9.0 | 10.0 | 10.1 | 9.9 | 9.2 | 9.7 |
| その他 | 12.5 | 15.0 | 14.3 | 16.9 | 16.4 | 15.4 |
| 人対車両 | 5.2 | 5.2 | 6.4 | 7.9 | 7.7 | 6.8 |
| 左折時 | 3.7 | 5.0 | 8.0 | 6.6 | 7.2 | 6.6 |
| 右折時 | 6.0 | 5.0 | 5.5 | 5.2 | 5.1 | 5.3 |
| 追越追抜時 | 2.9 | 5.5 | 5.6 | 6.0 | 6.1 | 5.5 |
| 正面衝突 | 2.0 | 1.1 | 1.1 | 0.8 | 1.1 | 1.1 |
| すれ違い時 | 1.3 | 1.2 | 1.2 | 1.1 | 1.5 | 1.2 |
| 車両単独 | 1.3 | 0.8 | 1.2 | 1.2 | 2.0 | 1.3 |
| 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |



付録17 事業用貨物自動車の車両相互の事故類型詳細区分別の死傷事故件数（令和2年）

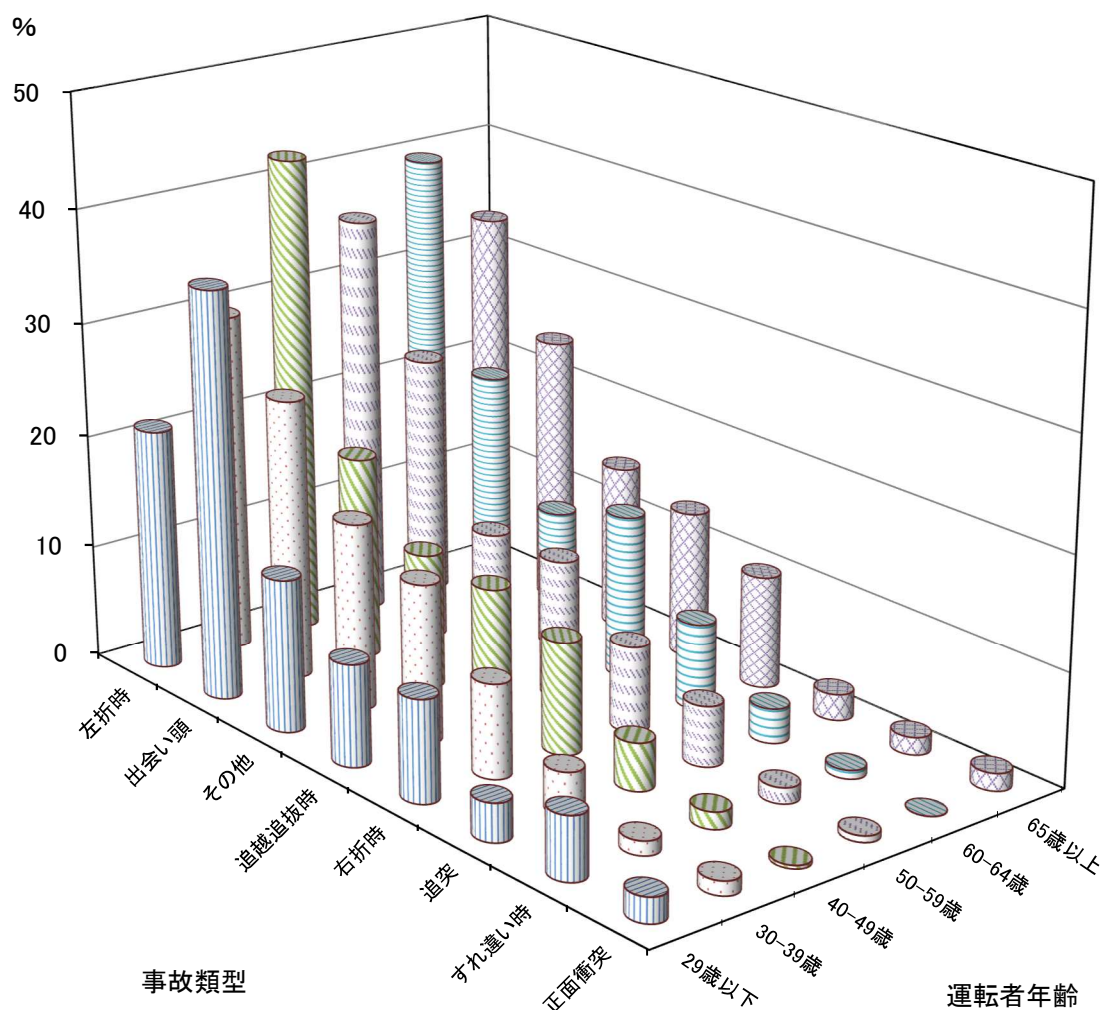
(件)

| 事故内容 | | 死亡 | | | 重傷 | | | 軽傷 | | | 合計 | | | |
|----------|----------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 道路区分 | 高速道 | 一般道 | 計 | 高速道 | 一般道 | 計 | 高速道 | 一般道 | 計 | 高速道 | 一般道 | 計 |
| 事故類型詳細区分 | | 高速道 | 一般道 | 計 | 高速道 | 一般道 | 計 | 高速道 | 一般道 | 計 | 高速道 | 一般道 | 計 | |
| 自動車 | 正面衝突 | 追越・追抜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 5 | 5 | 0 | 9 | 9 |
| | 追突 | 進行中 | 0 | 8 | 8 | 0 | 18 | 18 | 0 | 20 | 20 | 0 | 46 | 46 |
| | | 駐・停車中 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 | 0 | 3 | 3 |
| | 出会い頭衝突 | 0 | 10 | 10 | 0 | 47 | 47 | 0 | 224 | 224 | 0 | 281 | 281 | |
| | 追越・追抜時衝突 | 0 | 4 | 4 | 0 | 25 | 25 | 0 | 120 | 120 | 0 | 149 | 149 | |
| | 進路変更時衝突 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 | 0 | 9 | 9 | 0 | 12 | 12 | |
| | すれ違い時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 17 | 17 | 0 | 20 | 20 | |
| | 左折時衝突 | 0 | 19 | 19 | 0 | 61 | 61 | 0 | 349 | 349 | 0 | 429 | 429 | |
| | 右折時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 15 | 0 | 89 | 89 | 0 | 104 | 104 | |
| | 横断時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 8 | 8 | 0 | 11 | 11 | |
| | 転回時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 後退時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 29 | 29 | 0 | 29 | 29 | |
| | その他 | 0 | 1 | 1 | 0 | 14 | 14 | 0 | 89 | 89 | 0 | 104 | 104 | |
| 小計 | | 0 | 43 | 43 | 0 | 193 | 193 | 0 | 961 | 961 | 0 | 1,197 | 1,197 | |
| 二輪車 | 正面衝突 | 追越・追抜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 | 3 |
| | 追突 | 進行中 | 0 | 5 | 5 | 0 | 7 | 7 | 1 | 13 | 14 | 1 | 25 | 26 |
| | | 駐・停車中 | 0 | 1 | 1 | 1 | 11 | 12 | 1 | 119 | 120 | 2 | 131 | 133 |
| | 出会い頭衝突 | 0 | 6 | 6 | 0 | 38 | 38 | 0 | 94 | 94 | 0 | 138 | 138 | |
| | 追越・追抜時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 16 | 2 | 89 | 91 | 2 | 105 | 107 | |
| | 進路変更時衝突 | 0 | 5 | 5 | 3 | 14 | 17 | 4 | 63 | 67 | 7 | 82 | 89 | |
| | すれ違い時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 7 | 0 | 7 | 7 | |
| | 左折時衝突 | 0 | 2 | 2 | 0 | 13 | 13 | 0 | 73 | 73 | 0 | 88 | 88 | |
| | 右折時衝突 | 0 | 6 | 6 | 0 | 26 | 26 | 0 | 117 | 117 | 0 | 149 | 149 | |
| | 横断時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 転回時衝突 | 0 | 1 | 1 | 0 | 5 | 5 | 0 | 15 | 15 | 0 | 21 | 21 | |
| | 後退時衝突 | 0 | 1 | 1 | 0 | 6 | 6 | 1 | 50 | 51 | 1 | 57 | 58 | |
| | その他 | 0 | 1 | 1 | 1 | 8 | 9 | 2 | 62 | 64 | 3 | 71 | 74 | |
| 小計 | | 0 | 28 | 28 | 5 | 144 | 149 | 11 | 705 | 716 | 16 | 877 | 893 | |
| 四輪車 | 正面衝突 | 追越・追抜 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| | | その他 | 1 | 5 | 6 | 1 | 26 | 27 | 0 | 58 | 58 | 2 | 89 | 91 |
| | 追突 | 進行中 | 2 | 1 | 3 | 13 | 21 | 34 | 164 | 335 | 499 | 179 | 357 | 536 |
| | | 駐・停車中 | 16 | 7 | 23 | 23 | 67 | 90 | 304 | 3,286 | 3,590 | 343 | 3,360 | 3,703 |
| | 出会い頭衝突 | 0 | 3 | 3 | 0 | 49 | 49 | 2 | 447 | 449 | 2 | 499 | 501 | |
| | 追越・追抜時衝突 | 0 | 1 | 1 | 2 | 3 | 5 | 45 | 214 | 259 | 47 | 218 | 265 | |
| | 進路変更時衝突 | 0 | 0 | 0 | 10 | 5 | 15 | 146 | 313 | 459 | 156 | 318 | 474 | |
| | すれ違い時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 3 | 82 | 85 | 3 | 87 | 90 | |
| | 左折時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 99 | 100 | 1 | 101 | 102 | |
| | 右折時衝突 | 0 | 4 | 4 | 0 | 22 | 22 | 1 | 222 | 223 | 1 | 248 | 249 | |
| | 横断時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | |
| | 転回時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 18 | 19 | 1 | 19 | 20 | |
| | 後退時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 13 | 325 | 338 | 13 | 326 | 339 | |
| | その他 | 1 | 1 | 2 | 4 | 5 | 9 | 31 | 175 | 206 | 36 | 181 | 217 | |
| 小計 | | 20 | 23 | 43 | 53 | 208 | 261 | 712 | 5,576 | 6,288 | 785 | 5,807 | 6,592 | |
| その他 | 正面衝突 | 追越・追抜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 追突 | 進行中 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 駐・停車中 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 出会い頭衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 追越・追抜時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 進路変更時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | すれ違い時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 左折時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 右折時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 横断時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 転回時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 後退時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 小計 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 合計 | | 20 | 94 | 114 | 58 | 545 | 603 | 723 | 7,242 | 7,965 | 801 | 7,881 | 8,682 | |

付録18 事業用貨物自動車の対自転車事故の運転者年齢別・事故類型別死傷事故件数の構成率
(令和2年)

(%)

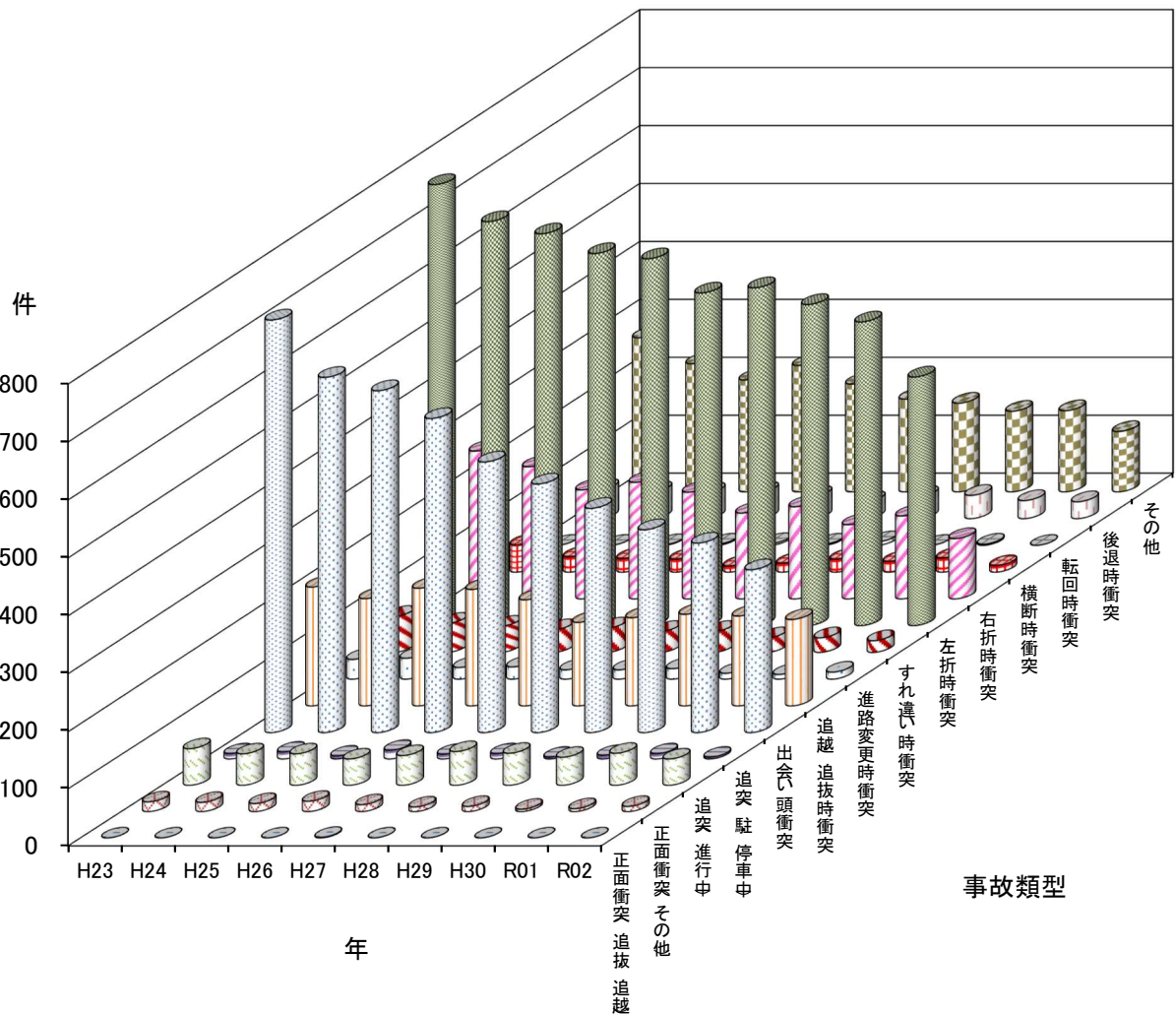
| 事故類型 \ 運転者年齢 | 29歳以下 | 30-39歳 | 40-49歳 | 50-59歳 | 60-64歳 | 65歳以上 | 合計 |
|--------------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| 左折時 | 21.3 | 29.9 | 42.3 | 35.6 | 39.7 | 33.1 | 35.8 |
| 出会い頭 | 36.0 | 24.8 | 18.0 | 25.2 | 22.1 | 23.8 | 23.5 |
| その他 | 13.5 | 16.6 | 12.0 | 12.0 | 12.2 | 14.6 | 13.0 |
| 追越追抜時 | 9.0 | 14.0 | 11.7 | 12.3 | 14.5 | 13.1 | 12.4 |
| 右折時 | 9.0 | 8.3 | 9.9 | 7.6 | 7.6 | 10.0 | 8.7 |
| 追突 | 3.4 | 3.8 | 4.2 | 5.3 | 3.1 | 2.3 | 4.1 |
| すれ違い時 | 5.6 | 1.3 | 1.5 | 1.4 | 0.8 | 1.5 | 1.7 |
| 正面衝突 | 2.2 | 1.3 | 0.3 | 0.6 | 0.0 | 1.5 | 0.8 |
| 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |



付録19 事業用貨物自動車の対自転車事故の状況

(1) 対自転車の事故類型別死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）

| 事故類型 | | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 | |
|------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 対自転車 | 正面衝突 | 追越・追抜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | その他 | 17 | 16 | 14 | 18 | 12 | 8 | 9 | 4 | 5 | 9 |
| | 追突 | 進行中 | 64 | 55 | 55 | 46 | 52 | 59 | 56 | 49 | 56 | 46 |
| | | 駐・停車中 | 9 | 12 | 5 | 15 | 8 | 9 | 3 | 6 | 9 | 3 |
| | 出会い頭衝突 | 712 | 613 | 590 | 542 | 467 | 429 | 387 | 350 | 327 | 281 | |
| | 追越・追抜時衝突 | 205 | 185 | 203 | 201 | 183 | 144 | 152 | 158 | 155 | 149 | |
| | 進路変更時衝突 | 34 | 36 | 20 | 21 | 16 | 16 | 18 | 10 | 8 | 12 | |
| | すれ違い時衝突 | 62 | 50 | 45 | 39 | 42 | 36 | 36 | 25 | 25 | 20 | |
| | 左折時衝突 | 761 | 697 | 676 | 642 | 633 | 574 | 583 | 554 | 524 | 429 | |
| | 右折時衝突 | 255 | 228 | 188 | 201 | 184 | 148 | 159 | 128 | 143 | 104 | |
| | 横断時衝突 | 47 | 26 | 23 | 22 | 10 | 15 | 22 | 18 | 24 | 11 | |
| | 転回時衝突 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 2 | 6 | 0 | 2 | 0 | |
| | 後退時衝突 | 50 | 46 | 44 | 45 | 38 | 29 | 38 | 40 | 31 | 29 | |
| | その他 | 266 | 221 | 193 | 218 | 186 | 160 | 153 | 139 | 140 | 104 | |
| | 合計 | | 2,482 | 2,185 | 2,057 | 2,012 | 1,835 | 1,629 | 1,622 | 1,481 | 1,449 | 1,197 |



(2-1) 対自転車の時間帯別・事故類型別の死傷事故件数（令和2年）

(件)

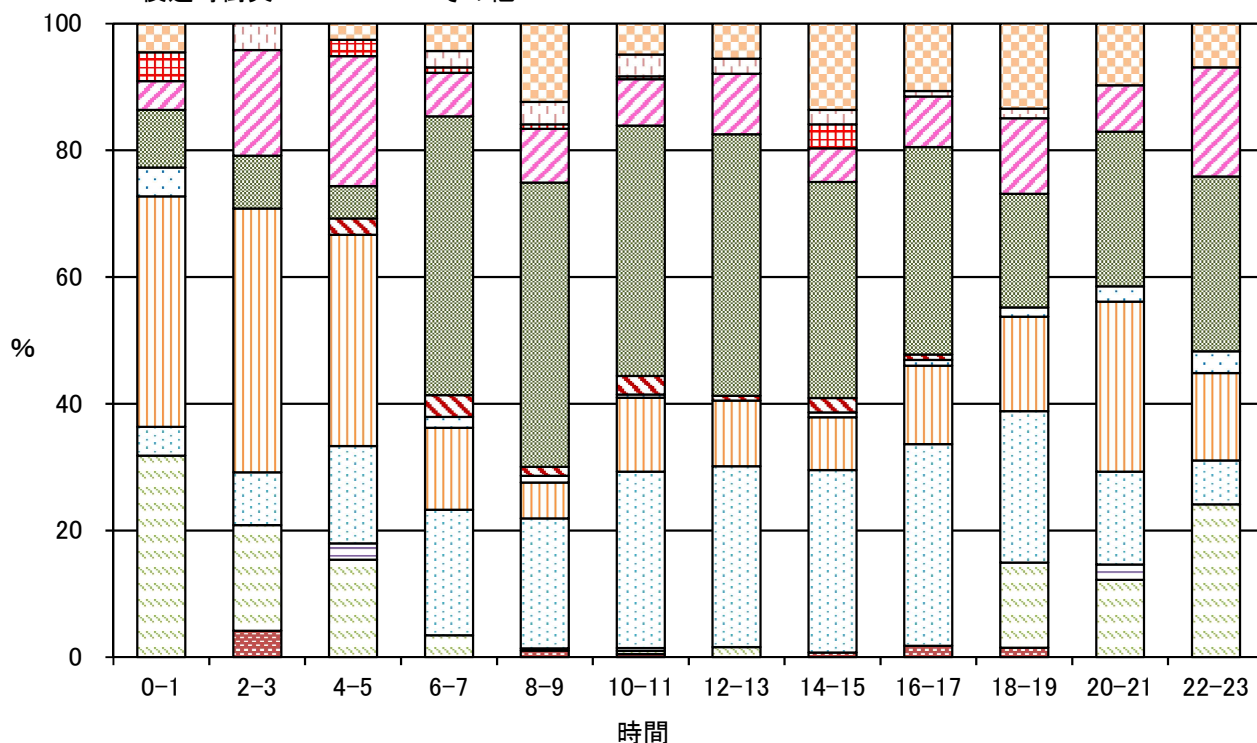
| 事故類型 | | 時間（2時間毎） | | | | | | | | | | | | 合計 | | | |
|------|----------|----------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|---|---|
| | | 0-1 | 2-3 | 4-5 | 6-7 | 8-9 | 10-11 | 12-13 | 14-15 | 16-17 | 18-19 | 20-21 | 22-23 | | | | |
| 対自転車 | 正面衝突 | 追越・追抜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | その他 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| | 追突 | 進行中 | 7 | 4 | 6 | 4 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 9 | 5 | 7 | 46 | | |
| | | 駐・停車中 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | | |
| | 出会い頭衝突 | 1 | 2 | 6 | 23 | 58 | 57 | 36 | 38 | 36 | 16 | 6 | 2 | 281 | | | |
| | 追越・追抜時衝突 | 8 | 10 | 13 | 15 | 16 | 24 | 13 | 11 | 14 | 10 | 11 | 4 | 149 | | | |
| | 進路変更時衝突 | 1 | 0 | 0 | 2 | 3 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 12 | | | |
| | すれ違い時衝突 | 0 | 0 | 1 | 4 | 4 | 6 | 1 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 20 | | | |
| | 左折時衝突 | 2 | 2 | 2 | 51 | 127 | 81 | 52 | 45 | 37 | 12 | 10 | 8 | 429 | | | |
| | 右折時衝突 | 1 | 4 | 8 | 8 | 24 | 15 | 12 | 7 | 9 | 8 | 3 | 5 | 104 | | | |
| | 横断時衝突 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | | | |
| | 転回時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| | 後退時衝突 | 0 | 1 | 0 | 3 | 10 | 7 | 3 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 29 | | | |
| | その他 | 1 | 0 | 1 | 5 | 35 | 10 | 7 | 18 | 12 | 9 | 4 | 2 | 104 | | | |
| | 合計 | | 22 | 24 | 39 | 116 | 283 | 205 | 126 | 132 | 113 | 67 | 41 | 29 | 1,197 | | |

(2-2) 対自転車の時間帯別・事故類型別死傷事故件数の構成率（令和2年）

(%)

| 事故類型 | | 時間（2時間毎） | | | | | | | | | | | | 合計 | | |
|------|----------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| | | 0-1 | 2-3 | 4-5 | 6-7 | 8-9 | 10-11 | 12-13 | 14-15 | 16-17 | 18-19 | 20-21 | 22-23 | | | |
| 対自転車 | 正面衝突 | 追越・追抜 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | | その他 | 0.0 | 4.2 | 0.0 | 0.0 | 1.1 | 0.5 | 0.0 | 0.8 | 1.8 | 1.5 | 0.0 | 0.0 | 0.8 | |
| | 追突 | 進行中 | 31.8 | 16.7 | 15.4 | 3.4 | 0.4 | 0.5 | 1.6 | 0.0 | 0.0 | 13.4 | 12.2 | 24.1 | 3.8 | |
| | | 駐・停車中 | 0.0 | 0.0 | 2.6 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.4 | 0.0 | 0.3 | | |
| | 出会い頭衝突 | 4.5 | 8.3 | 15.4 | 19.8 | 20.5 | 27.8 | 28.6 | 28.8 | 31.9 | 23.9 | 14.6 | 6.9 | 23.5 | | |
| | 追越・追抜時衝突 | 36.4 | 41.7 | 33.3 | 12.9 | 5.7 | 11.7 | 10.3 | 8.3 | 12.4 | 14.9 | 26.8 | 13.8 | 12.4 | | |
| | 進路変更時衝突 | 4.5 | 0.0 | 0.0 | 1.7 | 1.1 | 0.5 | 0.0 | 0.8 | 0.9 | 1.5 | 2.4 | 3.4 | 1.0 | | |
| | すれ違い時衝突 | 0.0 | 0.0 | 2.6 | 3.4 | 1.4 | 2.9 | 0.8 | 2.3 | 0.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.7 | | |
| | 左折時衝突 | 9.1 | 8.3 | 5.1 | 44.0 | 44.9 | 39.5 | 41.3 | 34.1 | 32.7 | 17.9 | 24.4 | 27.6 | 35.8 | | |
| | 右折時衝突 | 4.5 | 16.7 | 20.5 | 6.9 | 8.5 | 7.3 | 9.5 | 5.3 | 8.0 | 11.9 | 7.3 | 17.2 | 8.7 | | |
| | 横断時衝突 | 4.5 | 0.0 | 2.6 | 0.9 | 0.7 | 0.5 | 0.0 | 3.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.9 | | |
| | 転回時衝突 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | |
| | 後退時衝突 | 0.0 | 4.2 | 0.0 | 2.6 | 3.5 | 3.4 | 2.4 | 2.3 | 0.9 | 1.5 | 0.0 | 0.0 | 2.4 | | |
| | その他 | 4.5 | 0.0 | 2.6 | 4.3 | 12.4 | 4.9 | 5.6 | 13.6 | 10.6 | 13.4 | 9.8 | 6.9 | 8.7 | | |
| | 合計 | | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |

- 正面衝突(追抜・追越)
- 正面衝突(その他)
- 追突(進行中)
- 追突(駐・停車中)
- 出会い頭衝突
- 追越・追抜時衝突
- 進路変更時衝突
- すれ違い時衝突
- 左折時衝突
- 右折時衝突
- 横断時衝突
- 転回時衝突
- 後退時衝突
- その他



(3-1) 対自転車の行動類型別・人的要因別の死傷事故件数（令和2年）

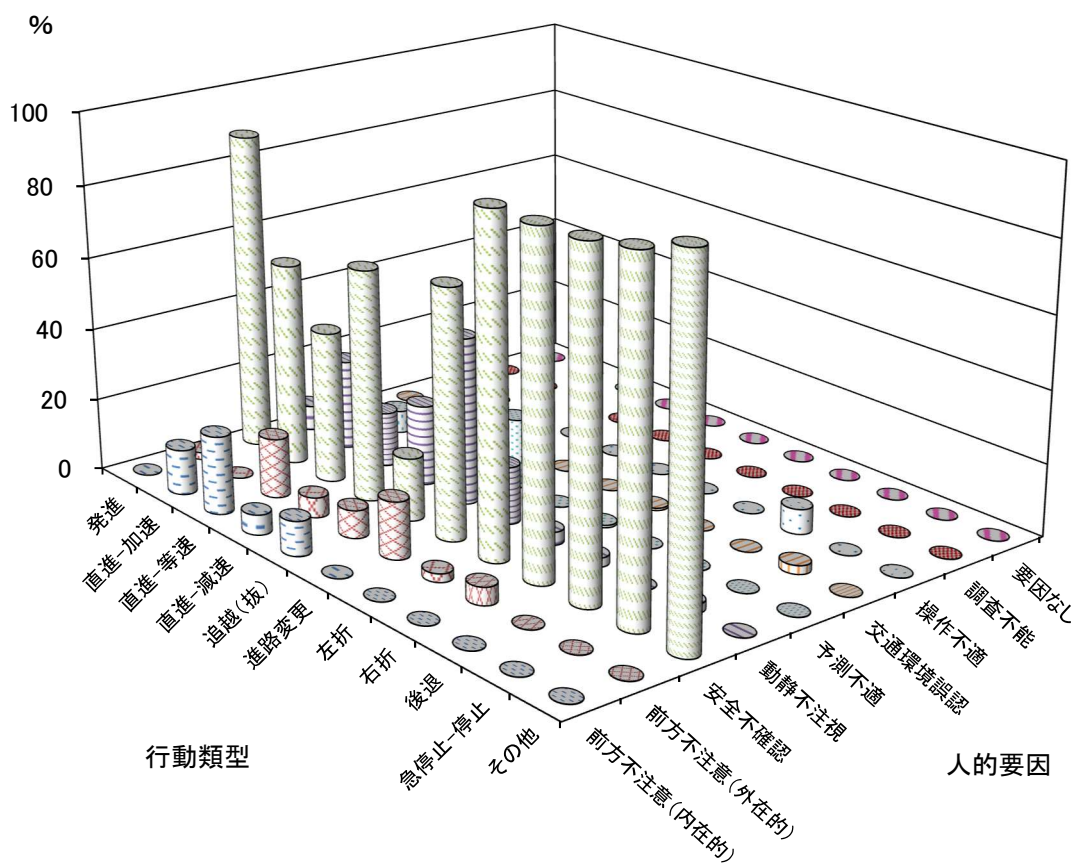
(件)

| 行動類型 人的要因 | 発進 | 直進-加速 | 直進-等速 | 直進-減速 | 追越(抜) | 進路変更 | 左折 | 右折 | 後退 | 急停止-停止 | その他 | 合計 |
|--------------|-----|-------|-------|-------|-------|------|-----|-----|----|--------|-----|------|
| 前方不注意(内在的) | 0 | 2 | 63 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 72 |
| 前方不注意(外在的) | 2 | 0 | 48 | 2 | 4 | 3 | 11 | 6 | 0 | 0 | 0 | 76 |
| 安全不確認 | 89 | 9 | 122 | 23 | 9 | 13 | 438 | 113 | 27 | 40 | 17 | 900 |
| 動静不注視 | 7 | 4 | 44 | 8 | 24 | 3 | 17 | 3 | 0 | 1 | 0 | 111 |
| 予測不適 | 1 | 1 | 10 | 1 | 10 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 |
| 交通環境誤認 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 7 |
| 操作不適 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 5 |
| 調査不能 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 要因なし | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 101 | 16 | 291 | 36 | 52 | 19 | 472 | 122 | 29 | 42 | 17 | 1197 |

(3-2) 対自転車の行動類型別・人的要因別死傷事故件数の構成率（令和2年）

(%)

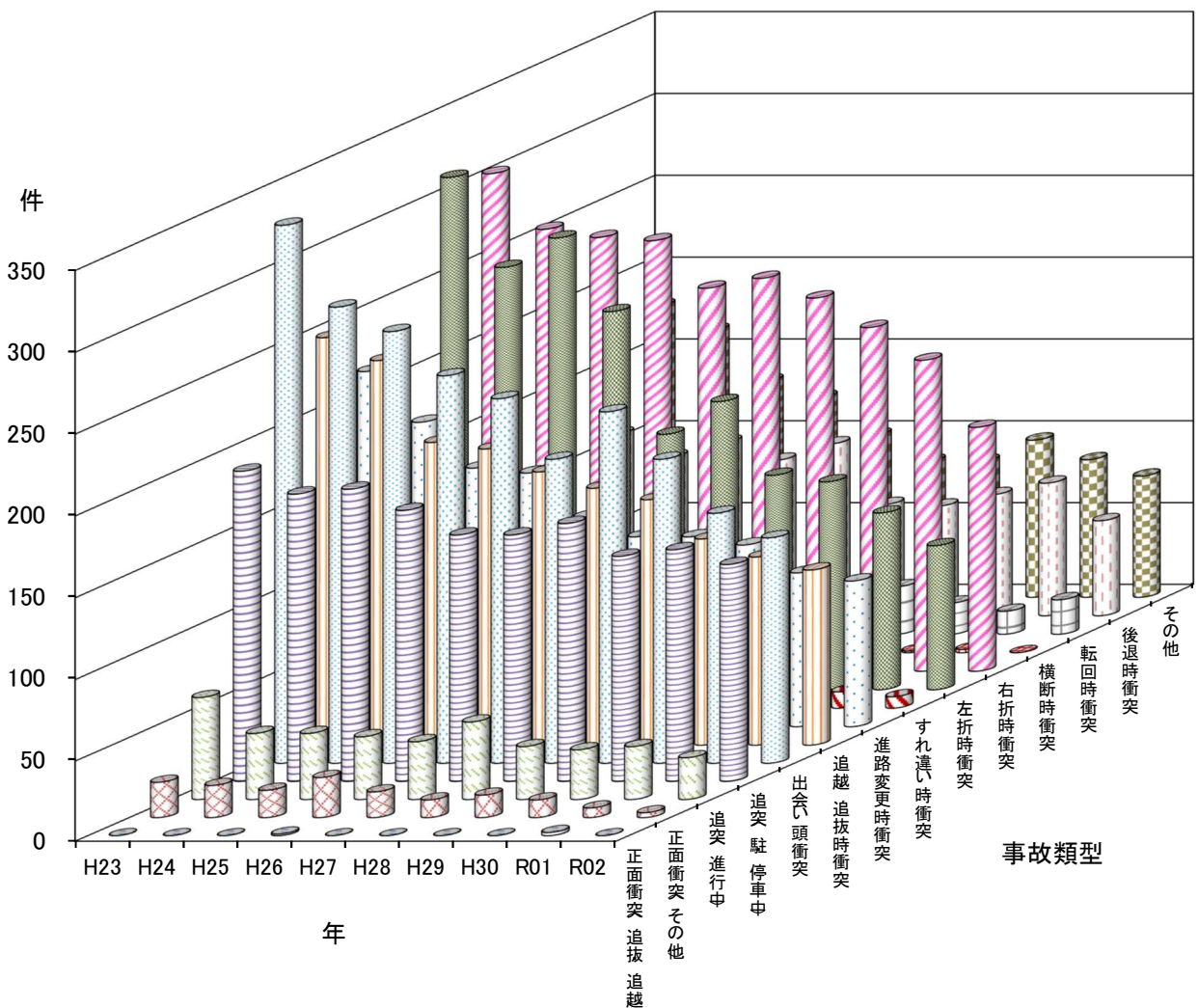
| 行動類型 人的要因 | 発進 | 直進-加速 | 直進-等速 | 直進-減速 | 追越(抜) | 進路変更 | 左折 | 右折 | 後退 | 急停止-停止 | その他 | 合計 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 前方不注意(内在的) | 0.0 | 12.5 | 21.6 | 5.6 | 9.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 6.0 |
| 前方不注意(外在的) | 2.0 | 0.0 | 16.5 | 5.6 | 7.7 | 15.8 | 2.3 | 4.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 6.3 |
| 安全不確認 | 88.1 | 56.3 | 41.9 | 63.9 | 17.3 | 68.4 | 92.8 | 92.6 | 93.1 | 95.2 | 100.0 | 75.2 |
| 動静不注視 | 6.9 | 25.0 | 15.1 | 22.2 | 46.2 | 15.8 | 3.6 | 2.5 | 0.0 | 2.4 | 0.0 | 9.3 |
| 予測不適 | 1.0 | 6.3 | 3.4 | 2.8 | 19.2 | 0.0 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.2 |
| 交通環境誤認 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 2.4 | 0.0 | 0.6 |
| 操作不適 | 2.0 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 6.9 | 0.0 | 0.0 | 0.4 |
| 調査不能 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 要因なし | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |



付録20 事業用貨物自動車の対二輪車事故の状況

(1) 対二輪車の事故類型別死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）

| 事故類型 | | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 | |
|------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 対二輪車 | 正面衝突 | 追越・追抜 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| | | その他 | 22 | 20 | 17 | 25 | 16 | 11 | 14 | 11 | 6 | 3 |
| | 追突 | 進行中 | 63 | 41 | 41 | 39 | 36 | 48 | 33 | 31 | 33 | 26 |
| | | 駐・停車中 | 190 | 176 | 179 | 166 | 151 | 151 | 158 | 138 | 142 | 133 |
| | 出会い頭衝突 | 329 | 279 | 264 | 237 | 223 | 186 | 215 | 186 | 153 | 138 | |
| | 追越・追抜時衝突 | 249 | 235 | 185 | 181 | 167 | 157 | 150 | 126 | 115 | 107 | |
| | 進路変更時衝突 | 217 | 186 | 158 | 155 | 128 | 116 | 116 | 111 | 94 | 89 | |
| | すれ違い時衝突 | 16 | 19 | 16 | 18 | 14 | 13 | 15 | 10 | 10 | 7 | |
| | 左折時衝突 | 313 | 258 | 276 | 231 | 156 | 176 | 131 | 127 | 108 | 88 | |
| | 右折時衝突 | 304 | 270 | 265 | 263 | 234 | 240 | 228 | 210 | 190 | 149 | |
| | 横断時衝突 | 3 | 5 | 6 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 2 | 0 | |
| | 転回時衝突 | 32 | 29 | 32 | 32 | 23 | 24 | 29 | 19 | 14 | 21 | |
| | 後退時衝突 | 111 | 97 | 106 | 95 | 105 | 68 | 67 | 74 | 81 | 58 | |
| | その他 | 178 | 163 | 132 | 122 | 99 | 83 | 83 | 96 | 84 | 74 | |
| | 合計 | | 2,027 | 1,778 | 1,677 | 1,566 | 1,352 | 1,273 | 1,241 | 1,140 | 1,034 | 893 |



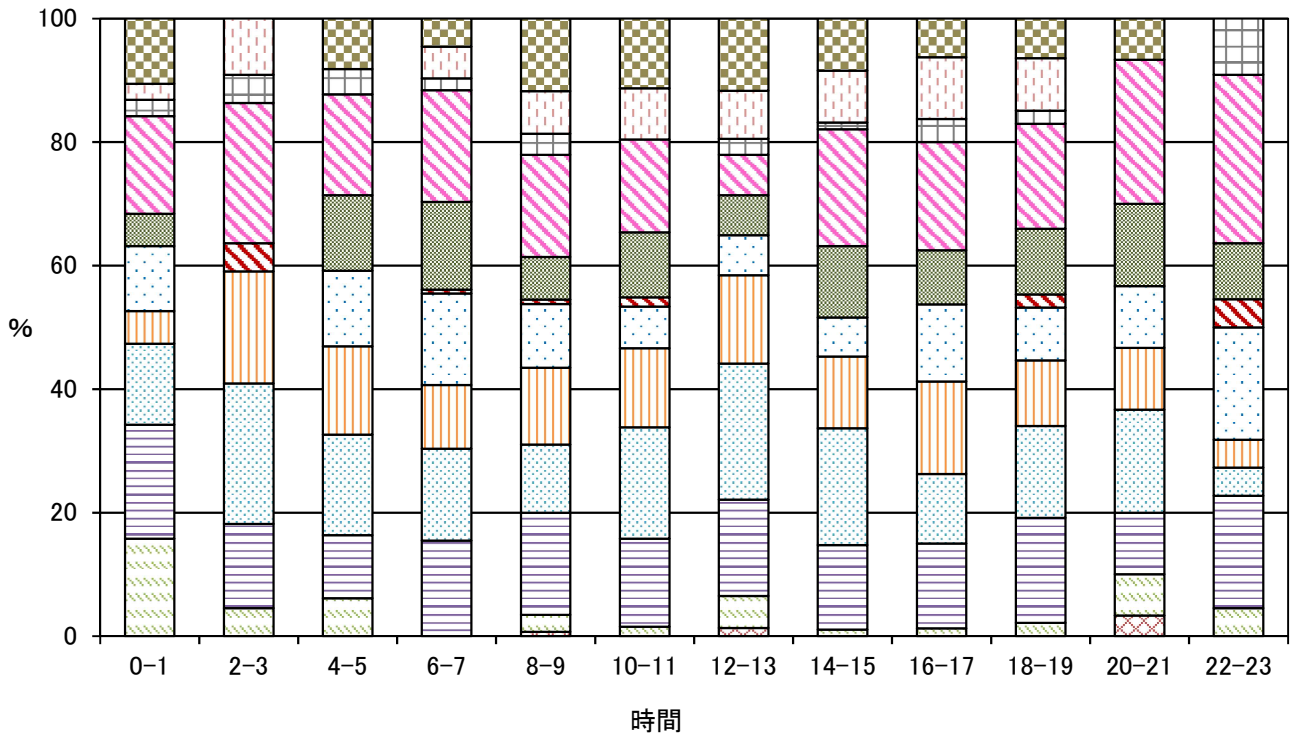
(2-1) 対二輪車の時間帯別・事故類型別の死傷事故件数（令和2年）

| 事故類型 | | 時間（2時間毎） | | | | | | | | | | | | | 合計 | | |
|------|----------|----------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|-----|----|---|
| | | 0-1 | 2-3 | 4-5 | 6-7 | 8-9 | 10-11 | 12-13 | 14-15 | 16-17 | 18-19 | 20-21 | 22-23 | | | | |
| 対二輪車 | 正面衝突 | 追越・追抜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | |
| | 追突 | 進行中 | 6 | 1 | 3 | 0 | 4 | 2 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 26 | |
| | | 駐・停車中 | 7 | 3 | 5 | 24 | 24 | 19 | 12 | 13 | 11 | 8 | 3 | 4 | 133 | | |
| | 出会い頭衝突 | | 5 | 5 | 8 | 23 | 16 | 24 | 17 | 18 | 9 | 7 | 5 | 1 | 138 | | |
| | 追越・追抜時衝突 | | 2 | 4 | 7 | 16 | 18 | 17 | 11 | 11 | 12 | 5 | 3 | 1 | 107 | | |
| | 進路変更時衝突 | | 4 | 0 | 6 | 23 | 15 | 9 | 5 | 6 | 10 | 4 | 3 | 4 | 89 | | |
| | すれ違い時衝突 | | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 7 | | |
| | 左折時衝突 | | 2 | 0 | 6 | 22 | 10 | 14 | 5 | 11 | 7 | 5 | 4 | 2 | 88 | | |
| | 右折時衝突 | | 6 | 5 | 8 | 28 | 24 | 20 | 5 | 18 | 14 | 8 | 7 | 6 | 149 | | |
| | 横断時衝突 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| | 転回時衝突 | | 1 | 1 | 2 | 3 | 5 | 0 | 2 | 1 | 3 | 1 | 0 | 2 | 21 | | |
| | 後退時衝突 | | 1 | 2 | 0 | 8 | 10 | 11 | 6 | 8 | 8 | 4 | 0 | 0 | 58 | | |
| | その他 | | 4 | 0 | 4 | 7 | 17 | 15 | 9 | 8 | 5 | 3 | 2 | 0 | 74 | | |
| | 合計 | | 38 | 22 | 49 | 155 | 145 | 133 | 77 | 95 | 80 | 47 | 30 | 22 | 893 | | |

(2-2) 対二輪車の時間帯別・事故類型別死傷事故件数の構成率（令和2年）

| 事故類型 | | 時間（2時間毎） | | | | | | | | | | | | | 合計 | |
|------|----------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| | | 0-1 | 2-3 | 4-5 | 6-7 | 8-9 | 10-11 | 12-13 | 14-15 | 16-17 | 18-19 | 20-21 | 22-23 | | | |
| 対二輪車 | 正面衝突 | 追越・追抜 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | | その他 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | 0.0 | 1.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.3 | 0.0 | 0.3 | |
| | 追突 | 進行中 | 15.8 | 4.5 | 6.1 | 0.0 | 2.8 | 1.5 | 5.2 | 1.1 | 1.3 | 2.1 | 6.7 | 4.5 | 2.9 | |
| | | 駐・停車中 | 18.4 | 13.6 | 10.2 | 15.5 | 16.6 | 14.3 | 15.6 | 13.7 | 13.8 | 17.0 | 10.0 | 18.2 | 14.9 | |
| | 出会い頭衝突 | | 13.2 | 22.7 | 16.3 | 14.8 | 11.0 | 18.0 | 22.1 | 18.9 | 11.3 | 14.9 | 16.7 | 4.5 | 15.5 | |
| | 追越・追抜時衝突 | | 5.3 | 18.2 | 14.3 | 10.3 | 12.4 | 12.8 | 14.3 | 11.6 | 15.0 | 10.6 | 10.0 | 4.5 | 12.0 | |
| | 進路変更時衝突 | | 10.5 | 0.0 | 12.2 | 14.8 | 10.3 | 6.8 | 6.5 | 6.3 | 12.5 | 8.5 | 10.0 | 18.2 | 10.0 | |
| | すれ違い時衝突 | | 0.0 | 4.5 | 0.0 | 0.6 | 0.7 | 1.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.1 | 0.0 | 4.5 | 0.8 | |
| | 左折時衝突 | | 5.3 | 0.0 | 12.2 | 14.2 | 6.9 | 10.5 | 6.5 | 11.6 | 8.8 | 10.6 | 13.3 | 9.1 | 9.9 | |
| | 右折時衝突 | | 15.8 | 22.7 | 16.3 | 18.1 | 16.6 | 15.0 | 6.5 | 18.9 | 17.5 | 17.0 | 23.3 | 27.3 | 16.7 | |
| | 横断時衝突 | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 転回時衝突 | | 2.6 | 4.5 | 4.1 | 1.9 | 3.4 | 0.0 | 2.6 | 1.1 | 3.8 | 2.1 | 0.0 | 9.1 | 2.4 | |
| | 後退時衝突 | | 2.6 | 9.1 | 0.0 | 5.2 | 6.9 | 8.3 | 7.8 | 8.4 | 10.0 | 8.5 | 0.0 | 0.0 | 6.5 | |
| | その他 | | 10.5 | 0.0 | 8.2 | 4.5 | 11.7 | 11.3 | 11.7 | 8.4 | 6.3 | 6.4 | 6.7 | 0.0 | 8.3 | |
| | 合計 | | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |

- 正面衝突(追抜・追越)
- 正面衝突(その他)
- 追突(進行中)
- 追突(駐・停車中)
- 出会い頭衝突
- 追越・追抜時衝突
- 進路変更時衝突
- すれ違い時衝突
- 左折時衝突
- 右折時衝突
- 横断時衝突
- 転回時衝突
- 後退時衝突
- その他



(3-1) 対二輪車の行動類型別・人的要因別の死傷事故件数(令和2年)

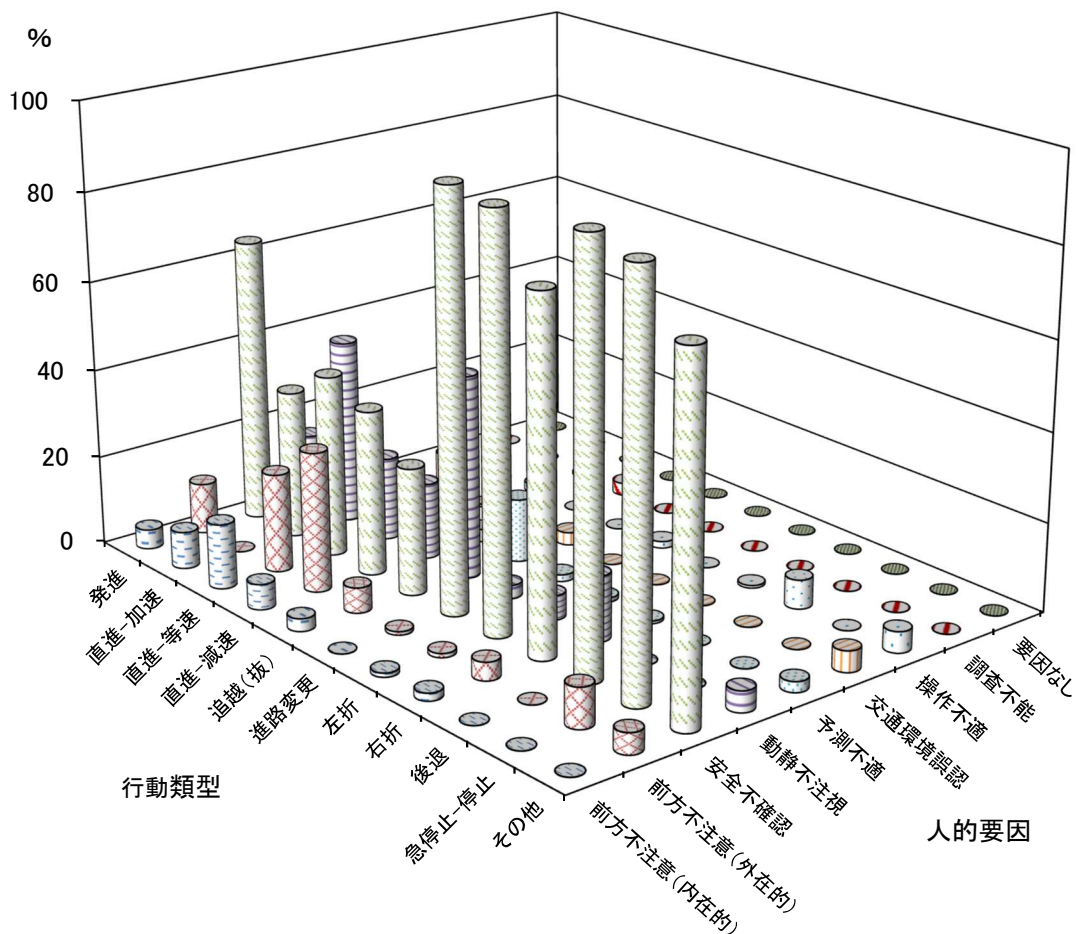
(件)

| 型 | 行動類 | 発進 | 直進-加速 | 直進-等速 | 直進-減速 | 追越(抜) | 進路変更 | 左折 | 右折 | 後退 | 急停止-停止 | その他 | 合計 |
|------------|-----|-----|-------|-------|-------|-------|------|-----|-----|----|--------|-----|-----|
| 前方不注意(内在的) | | 5 | 1 | 25 | 2 | 1 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 38 |
| 前方不注意(外在的) | | 13 | 0 | 38 | 11 | 2 | 1 | 1 | 7 | 0 | 1 | 2 | 76 |
| 安全不確認 | | 73 | 4 | 70 | 13 | 10 | 123 | 100 | 134 | 57 | 10 | 33 | 627 |
| 動静不注視 | | 18 | 5 | 32 | 6 | 16 | 4 | 6 | 25 | 0 | 0 | 2 | 114 |
| 予測不適 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 14 |
| 交通環境誤認 | | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 |
| 操作不適 | | 4 | 0 | 3 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 4 | 0 | 2 | 16 |
| 調査不能 | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 要因なし | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | | 114 | 12 | 171 | 35 | 35 | 132 | 109 | 171 | 61 | 11 | 42 | 893 |

(3-2) 対二輪車の行動類型別・人的要因別死傷事故件数の構成率(令和2年)

(%)

| 型 | 行動類 | 発進 | 直進-加速 | 直進-等速 | 直進-減速 | 追越(抜) | 進路変更 | 左折 | 右折 | 後退 | 急停止-停止 | その他 | 合計 |
|------------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 前方不注意(内在的) | | 4.4 | 8.3 | 14.6 | 5.7 | 2.9 | 0.0 | 0.9 | 1.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 4.3 |
| 前方不注意(外在的) | | 11.4 | 0.0 | 22.2 | 31.4 | 5.7 | 0.8 | 0.9 | 4.1 | 0.0 | 9.1 | 4.8 | 8.5 |
| 安全不確認 | | 64.0 | 33.3 | 40.9 | 37.1 | 28.6 | 93.2 | 91.7 | 78.4 | 93.4 | 90.9 | 78.6 | 70.2 |
| 動静不注視 | | 15.8 | 41.7 | 18.7 | 17.1 | 45.7 | 3.0 | 5.5 | 14.6 | 0.0 | 0.0 | 4.8 | 12.8 |
| 予測不適 | | 0.9 | 8.3 | 0.6 | 2.9 | 14.3 | 1.5 | 0.9 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 2.4 | 1.6 |
| 交通環境誤認 | | 0.0 | 8.3 | 0.6 | 2.9 | 2.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 4.8 | 0.7 |
| 操作不適 | | 3.5 | 0.0 | 1.8 | 0.0 | 0.0 | 1.5 | 0.0 | 0.6 | 6.6 | 0.0 | 4.8 | 1.8 |
| 調査不能 | | 0.0 | 0.0 | 0.6 | 2.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| 要因なし | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 合計 | | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

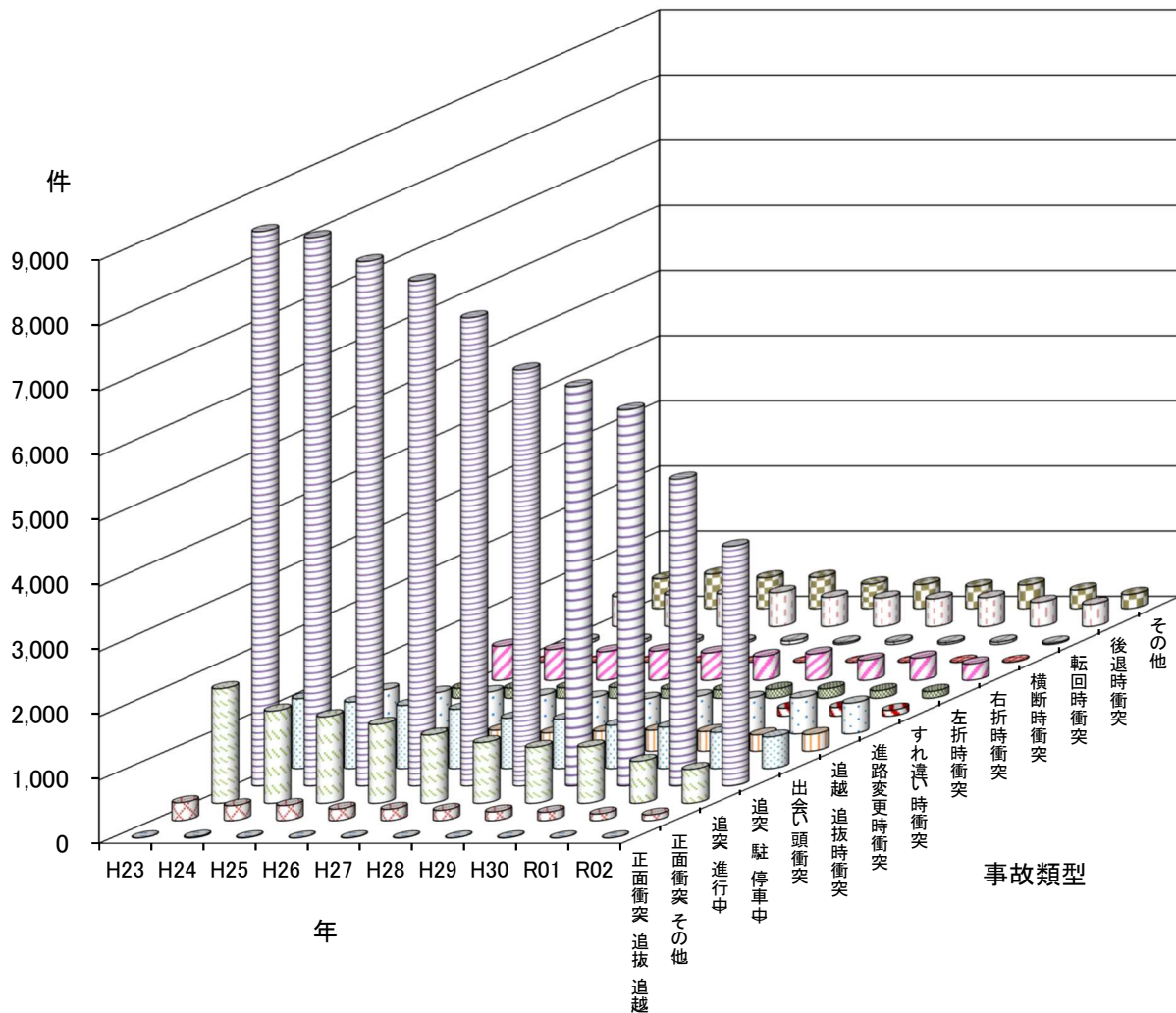


付録21 事業用貨物自動車の対四輪車事故の状況

(1) 対四輪車の事故類型別の死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）

(件)

| 事故類型 | | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 | |
|------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 対四輪車 | 正面衝突 | 3 | 13 | 6 | 2 | 5 | 4 | 2 | 4 | 2 | 2 | |
| | 追越・追抜 | 285 | 236 | 239 | 182 | 180 | 162 | 139 | 132 | 105 | 91 | |
| | 追突 | 進行中 | 1,794 | 1,450 | 1,363 | 1,246 | 1,081 | 959 | 885 | 892 | 664 | 536 |
| | | 駐・停車中 | 8,536 | 8,443 | 8,074 | 7,778 | 7,210 | 6,411 | 6,155 | 5,798 | 4,735 | 3,703 |
| | 出会い頭衝突 | 1,093 | 1,041 | 989 | 929 | 793 | 777 | 683 | 655 | 573 | 501 | |
| | 追越・追抜時衝突 | 297 | 320 | 281 | 332 | 290 | 316 | 332 | 311 | 259 | 265 | |
| | 進路変更時衝突 | 671 | 625 | 635 | 585 | 554 | 531 | 571 | 545 | 556 | 474 | |
| | すれ違い時衝突 | 202 | 175 | 164 | 170 | 157 | 126 | 140 | 122 | 133 | 90 | |
| | 左折時衝突 | 152 | 154 | 160 | 165 | 141 | 129 | 137 | 143 | 114 | 102 | |
| | 右折時衝突 | 522 | 471 | 437 | 449 | 419 | 365 | 402 | 308 | 340 | 249 | |
| | 横断時衝突 | 4 | 7 | 4 | 4 | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 | 3 | |
| | 転回時衝突 | 46 | 48 | 44 | 36 | 53 | 24 | 38 | 28 | 36 | 20 | |
| | 後退時衝突 | 460 | 485 | 500 | 520 | 448 | 437 | 425 | 442 | 370 | 339 | |
| | その他 | 458 | 530 | 473 | 479 | 378 | 370 | 338 | 364 | 287 | 217 | |
| | 合計 | 14,523 | 13,998 | 13,369 | 12,877 | 11,712 | 10,613 | 10,248 | 9,746 | 8,176 | 6,592 | |



(2-1) 対四輪車の時間帯別・事故類型別の死傷事故件数（令和2年）

(件)

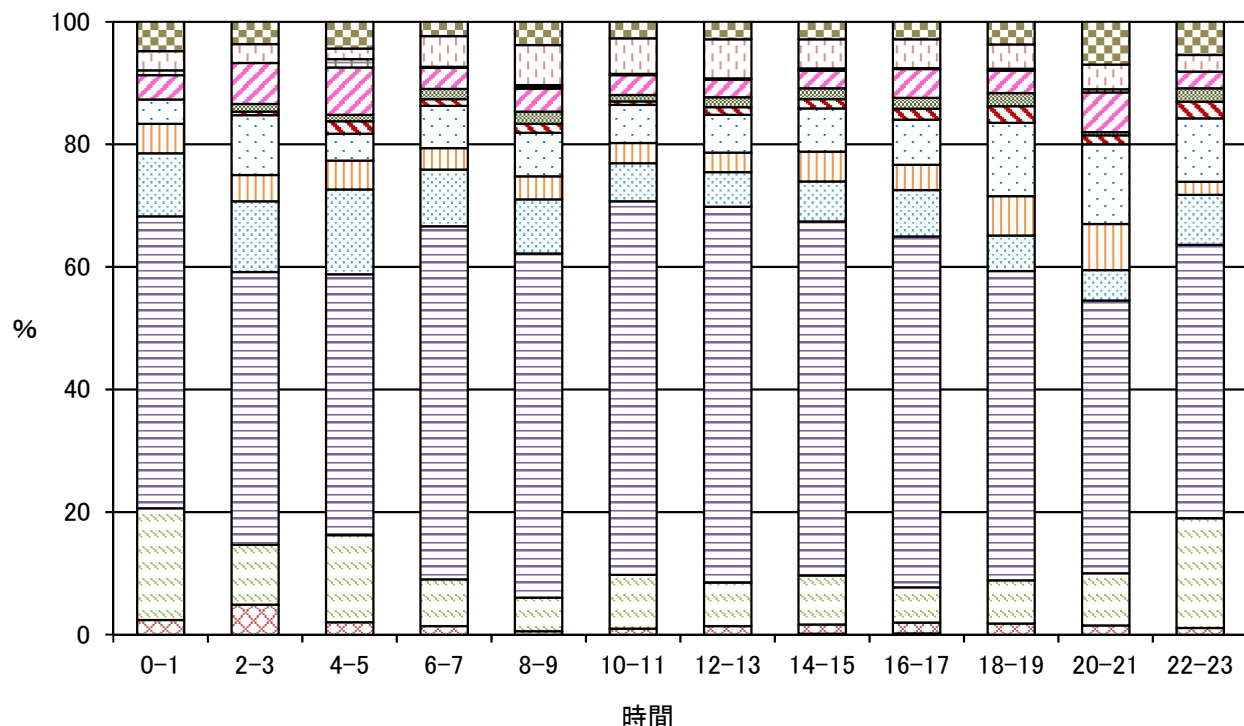
| 事故類型 | | 時間（2時間毎） | | | | | | | | | | | | 合計 | |
|------|----------|----------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|
| | | 0-1 | 2-3 | 4-5 | 6-7 | 8-9 | 10-11 | 12-13 | 14-15 | 16-17 | 18-19 | 20-21 | 22-23 | | |
| 対四輪車 | 正面衝突 | 追越・追抜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | | その他 | 3 | 8 | 6 | 10 | 6 | 11 | 13 | 13 | 10 | 6 | 3 | 2 | 91 |
| | 追突 | 進行中 | 23 | 16 | 42 | 55 | 59 | 102 | 67 | 67 | 32 | 23 | 17 | 33 | 536 |
| | | 駐・停車中 | 60 | 73 | 126 | 416 | 604 | 705 | 578 | 486 | 319 | 165 | 89 | 82 | 3,703 |
| | 出会い頭衝突 | 13 | 19 | 41 | 67 | 95 | 72 | 53 | 55 | 42 | 19 | 10 | 15 | 501 | |
| | 追越・追抜時衝突 | 6 | 7 | 14 | 25 | 41 | 38 | 30 | 41 | 23 | 21 | 15 | 4 | 265 | |
| | 進路変更時衝突 | 5 | 16 | 13 | 50 | 76 | 72 | 58 | 59 | 41 | 39 | 26 | 19 | 474 | |
| | すれ違い時衝突 | 0 | 1 | 6 | 8 | 16 | 7 | 12 | 13 | 10 | 9 | 3 | 5 | 90 | |
| | 左折時衝突 | 0 | 2 | 3 | 12 | 21 | 12 | 15 | 15 | 10 | 7 | 1 | 4 | 102 | |
| | 右折時衝突 | 5 | 11 | 23 | 25 | 41 | 37 | 27 | 24 | 26 | 12 | 13 | 5 | 249 | |
| | 横断時衝突 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | |
| | 転回時衝突 | 1 | 0 | 4 | 1 | 4 | 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 20 | |
| | 後退時衝突 | 4 | 5 | 5 | 36 | 70 | 67 | 60 | 40 | 26 | 13 | 8 | 5 | 339 | |
| | その他 | 6 | 6 | 13 | 17 | 41 | 31 | 27 | 24 | 16 | 12 | 14 | 10 | 217 | |
| | 合計 | | 126 | 164 | 296 | 722 | 1,076 | 1,157 | 942 | 841 | 557 | 327 | 200 | 184 | 6,592 |

(2-2) 対四輪車の時間帯別・事故類型別死傷事故件数の構成率（令和2年）

(%)

| 事故類型 | | 時間（2時間毎） | | | | | | | | | | | | 合計 | |
|------|----------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 0-1 | 2-3 | 4-5 | 6-7 | 8-9 | 10-11 | 12-13 | 14-15 | 16-17 | 18-19 | 20-21 | 22-23 | | |
| 対四輪車 | 正面衝突 | 追越・追抜 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | | その他 | 2.4 | 4.9 | 2.0 | 1.4 | 0.6 | 1.0 | 1.4 | 1.5 | 1.8 | 1.8 | 1.5 | 1.1 | 1.4 |
| | 追突 | 進行中 | 18.3 | 9.8 | 14.2 | 7.6 | 5.5 | 8.8 | 7.1 | 8.0 | 5.7 | 7.0 | 8.5 | 17.9 | 8.1 |
| | | 駐・停車中 | 47.6 | 44.5 | 42.6 | 57.6 | 56.1 | 60.9 | 61.4 | 57.8 | 57.3 | 50.5 | 44.5 | 44.6 | 56.2 |
| | 出会い頭衝突 | 10.3 | 11.6 | 13.9 | 9.3 | 8.8 | 6.2 | 5.6 | 6.5 | 7.5 | 5.8 | 5.0 | 8.2 | 7.6 | |
| | 追越・追抜時衝突 | 4.8 | 4.3 | 4.7 | 3.5 | 3.8 | 3.3 | 3.2 | 4.9 | 4.1 | 6.4 | 7.5 | 2.2 | 4.0 | |
| | 進路変更時衝突 | 4.0 | 9.8 | 4.4 | 6.9 | 7.1 | 6.2 | 6.2 | 7.0 | 7.4 | 11.9 | 13.0 | 10.3 | 7.2 | |
| | すれ違い時衝突 | 0.0 | 0.6 | 2.0 | 1.1 | 1.5 | 0.6 | 1.3 | 1.5 | 1.8 | 2.8 | 1.5 | 2.7 | 1.4 | |
| | 左折時衝突 | 0.0 | 1.2 | 1.0 | 1.7 | 2.0 | 1.0 | 1.6 | 1.8 | 1.8 | 2.1 | 0.5 | 2.2 | 1.5 | |
| | 右折時衝突 | 4.0 | 6.7 | 7.8 | 3.5 | 3.8 | 3.2 | 2.9 | 2.9 | 4.7 | 3.7 | 6.5 | 2.7 | 3.8 | |
| | 横断時衝突 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | |
| | 転回時衝突 | 0.8 | 0.0 | 1.4 | 0.1 | 0.4 | 0.3 | 0.2 | 0.4 | 0.2 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | |
| | 後退時衝突 | 3.2 | 3.0 | 1.7 | 5.0 | 6.5 | 5.8 | 6.4 | 4.8 | 4.7 | 4.0 | 4.0 | 2.7 | 5.1 | |
| | その他 | 4.8 | 3.7 | 4.4 | 2.4 | 3.8 | 2.7 | 2.9 | 2.9 | 2.9 | 3.7 | 7.0 | 5.4 | 3.3 | |
| | 合計 | | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

- 正面衝突（追抜・追越）
- 正面衝突（その他）
- 追突（進行中）
- 追突（駐・停車中）
- 出会い頭衝突
- 追越・追抜時衝突
- 進路変更時衝突
- すれ違い時衝突
- 左折時衝突
- 右折時衝突
- 横断時衝突
- 転回時衝突
- 後退時衝突
- その他



(3-1) 対四輪車の行動類型別・人的要因別の事故件数（令和2年）

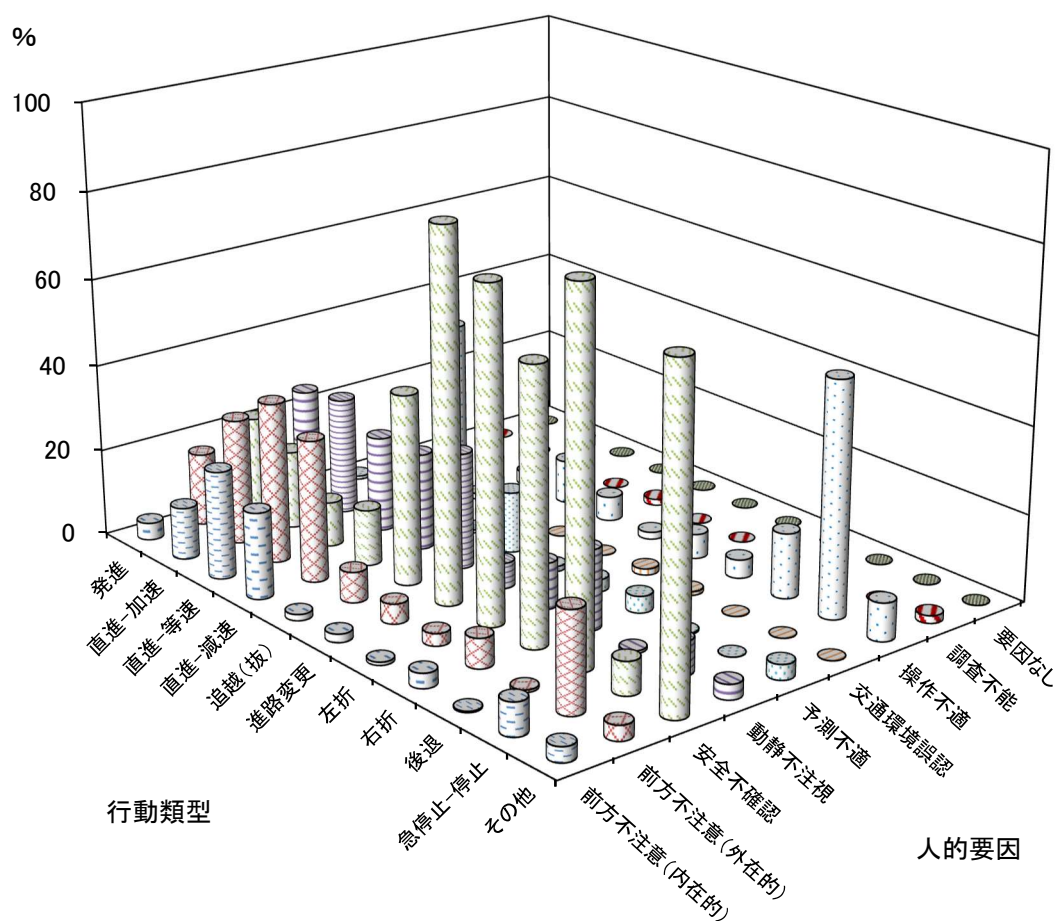
(件)

| 行動類型 | 発進 | 直進-加速 | 直進-等速 | 直進-減速 | 追越(抜) | 進路変更 | 左折 | 右折 | 後退 | 急停止-停止 | その他 | 合計 |
|------------|-----|-------|-------|-------|-------|------|-----|-----|-----|--------|-----|-------|
| 人的要因 | | | | | | | | | | | | |
| 前方不注意(内在的) | 36 | 12 | 831 | 137 | 1 | 13 | 1 | 8 | 1 | 1 | 2 | 1,043 |
| 前方不注意(外在的) | 153 | 29 | 1,237 | 225 | 5 | 31 | 4 | 16 | 2 | 3 | 2 | 1,707 |
| 安全不確認 | 200 | 18 | 345 | 89 | 31 | 574 | 107 | 146 | 294 | 1 | 43 | 1,848 |
| 動静不注視 | 228 | 27 | 737 | 154 | 19 | 40 | 15 | 43 | 2 | 1 | 2 | 1,268 |
| 予測不適 | 7 | 4 | 40 | 5 | 10 | 8 | 4 | 9 | 1 | 0 | 2 | 90 |
| 交通環境誤認 | 1 | 3 | 44 | 10 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 62 |
| 操作不適 | 288 | 7 | 99 | 69 | 4 | 11 | 8 | 10 | 53 | 7 | 5 | 561 |
| 調査不能 | 0 | 0 | 11 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 13 |
| 要因なし | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 913 | 100 | 3,344 | 689 | 71 | 677 | 141 | 234 | 353 | 13 | 57 | 6,592 |

(3-2) 対四輪車の行動類型別・人的要因別死傷事故件数の構成率（令和2年）

(%)

| 行動類型 | 発進 | 直進-加速 | 直進-等速 | 直進-減速 | 追越(抜) | 進路変更 | 左折 | 右折 | 後退 | 急停止-停止 | その他 | 合計 |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 人的要因 | | | | | | | | | | | | |
| 前方不注意(内在的) | 3.9 | 12.0 | 24.9 | 19.9 | 1.4 | 1.9 | 0.7 | 3.4 | 0.3 | 7.7 | 3.5 | 15.8 |
| 前方不注意(外在的) | 16.8 | 29.0 | 37.0 | 32.7 | 7.0 | 4.6 | 2.8 | 6.8 | 0.6 | 23.1 | 3.5 | 25.9 |
| 安全不確認 | 21.9 | 18.0 | 10.3 | 12.9 | 43.7 | 84.8 | 75.9 | 62.4 | 83.3 | 7.7 | 75.4 | 28.0 |
| 動静不注視 | 25.0 | 27.0 | 22.0 | 22.4 | 26.8 | 5.9 | 10.6 | 18.4 | 0.6 | 7.7 | 3.5 | 19.2 |
| 予測不適 | 0.8 | 4.0 | 1.2 | 0.7 | 14.1 | 1.2 | 2.8 | 3.8 | 0.3 | 0.0 | 3.5 | 1.4 |
| 交通環境誤認 | 0.1 | 3.0 | 1.3 | 1.5 | 0.0 | 0.0 | 1.4 | 0.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.9 |
| 操作不適 | 31.5 | 7.0 | 3.0 | 10.0 | 5.6 | 1.6 | 5.7 | 4.3 | 15.0 | 53.8 | 8.8 | 8.5 |
| 調査不能 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 1.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.8 | 0.2 |
| 要因なし | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

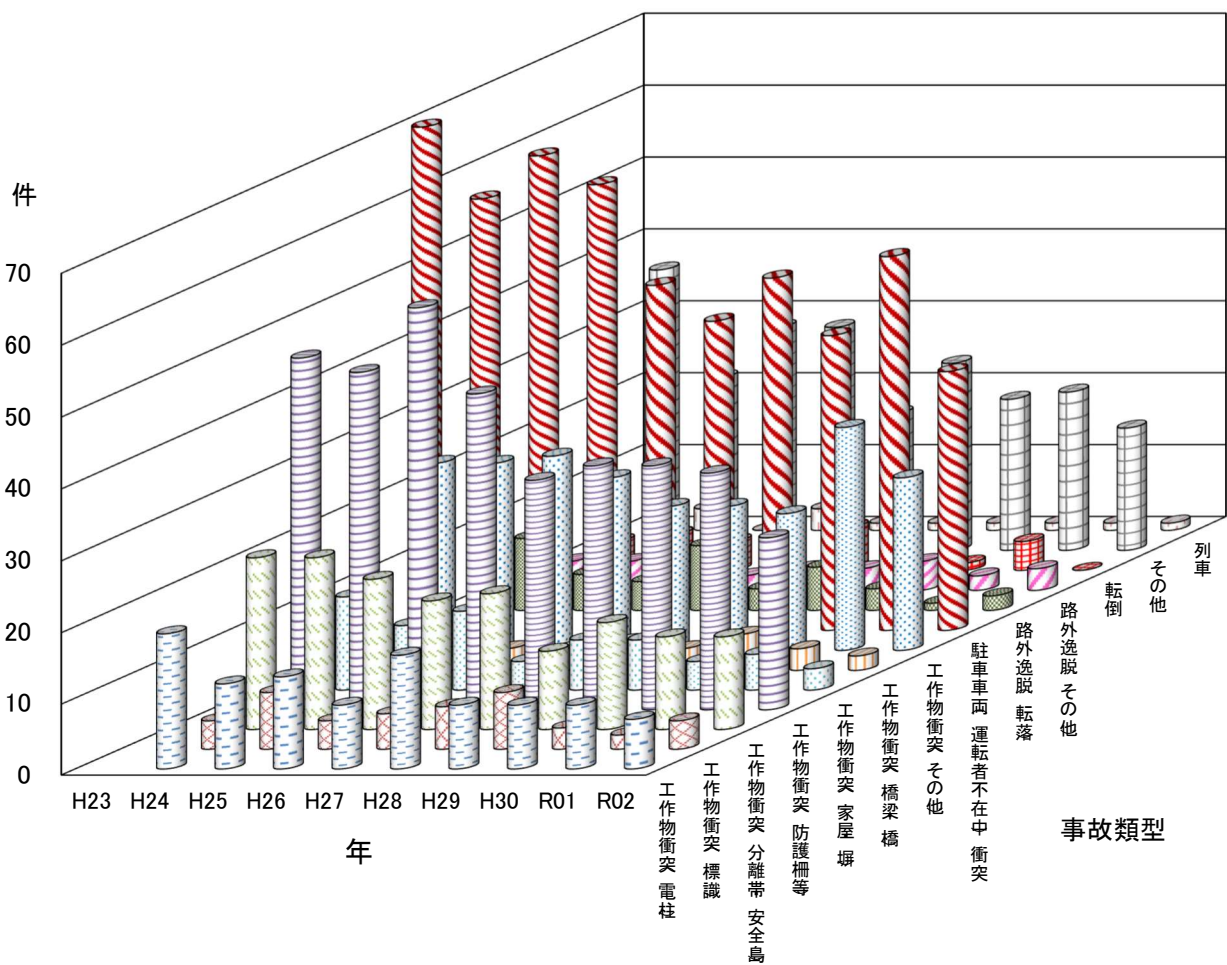


付録22 事業用貨物自動車の車両単独事故の状況

(1) 車両単独事故の事故類型別死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）

(件)

| 事故類型 | | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 | |
|------|----------------|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 車両単独 | 工作物衝突 | 電柱 | 19 | 12 | 13 | 9 | 16 | 9 | 9 | 9 | 7 | 3 |
| | | 標識 | 4 | 8 | 4 | 5 | 6 | 8 | 3 | 2 | 4 | 2 |
| | | 分離帯・安全島 | 24 | 24 | 21 | 18 | 19 | 11 | 15 | 13 | 13 | 11 |
| | | 防護柵等 | 49 | 47 | 56 | 44 | 32 | 34 | 34 | 33 | 24 | 17 |
| | | 家屋・塀 | 13 | 9 | 11 | 4 | 7 | 7 | 4 | 5 | 3 | 4 |
| | | 橋梁・橋 | 3 | 2 | 3 | 3 | 4 | 3 | 5 | 3 | 2 | 4 |
| | | その他 | 26 | 26 | 27 | 24 | 20 | 20 | 19 | 31 | 24 | 18 |
| | 駐車車両(運転者不在中)衝突 | 70 | 60 | 66 | 62 | 48 | 43 | 49 | 41 | 52 | 36 | |
| | 路外逸脱 | 転落 | 10 | 5 | 4 | 9 | 3 | 6 | 3 | 1 | 2 | 2 |
| | | その他 | 4 | 4 | 4 | 2 | 3 | 3 | 4 | 2 | 3 | 2 |
| | 転倒 | 4 | 5 | 4 | 0 | 6 | 0 | 1 | 4 | 0 | 3 | |
| | その他 | 39 | 24 | 31 | 31 | 19 | 26 | 21 | 22 | 17 | 22 | |
| | 小計 | | 265 | 226 | 244 | 211 | 183 | 170 | 167 | 166 | 151 | 124 |
| 列車 | | 3 | 0 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | |



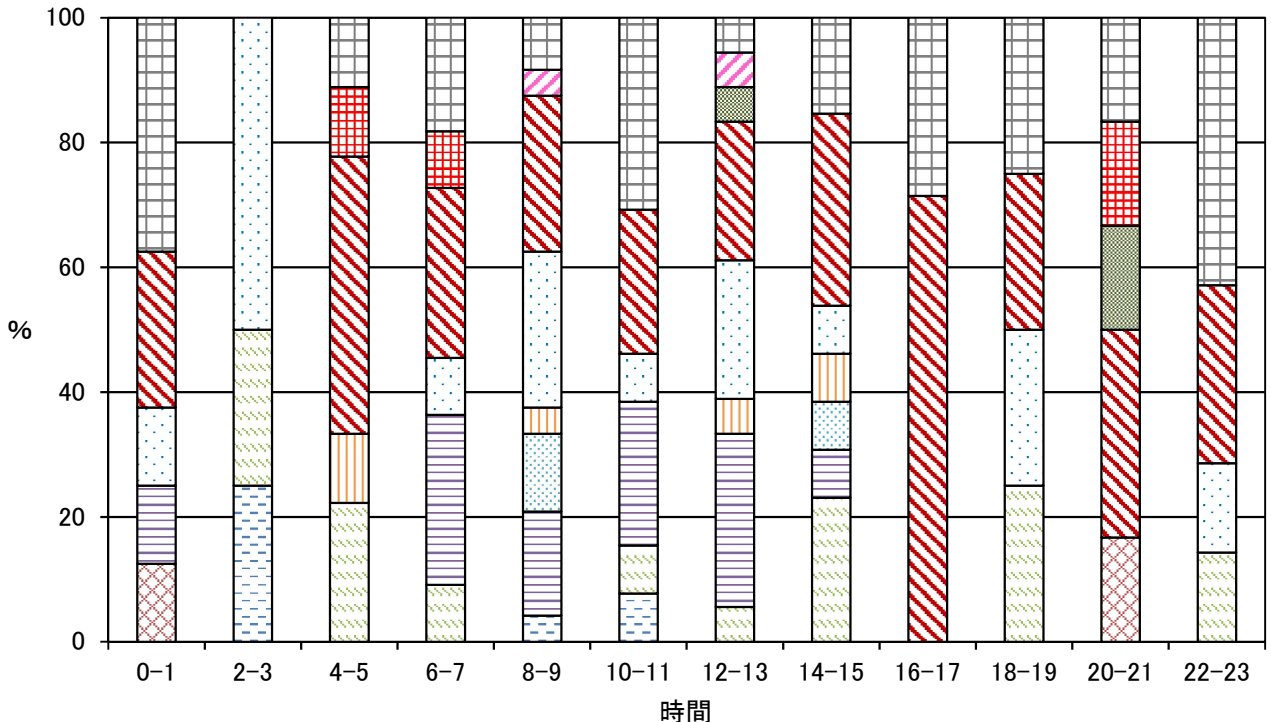
(2-1) 車両単独事故の時間帯別・事故類型別の死傷事故件数(令和2年)

| 事故類型 | | 時間(2時間毎) | | | | | | | | | | | | | 合計 | |
|------|----------------|----------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|-----|----|
| | | 0-1 | 2-3 | 4-5 | 6-7 | 8-9 | 10-11 | 12-13 | 14-15 | 16-17 | 18-19 | 20-21 | 22-23 | | | |
| 車両単独 | 工作物衝突 | 電柱 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | | 標識 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| | | 分離帯・安全島 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 3 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 11 |
| | | 防護柵等 | 1 | 0 | 0 | 3 | 4 | 3 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 |
| | | 家屋・塀 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | | 橋梁・橋 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | | その他 | 1 | 2 | 0 | 1 | 6 | 1 | 4 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 18 |
| | 駐車車両(運転者不在中)衝突 | 2 | 0 | 4 | 3 | 6 | 3 | 4 | 4 | 5 | 1 | 2 | 2 | 2 | 36 | |
| | 路外逸脱 | 転落 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | |
| | | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| | 転倒 | その他 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | |
| | | その他 | 3 | 0 | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 22 | |
| | 合計 | | 8 | 4 | 9 | 11 | 24 | 13 | 18 | 13 | 7 | 4 | 6 | 7 | 124 | |
| | 列車 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |

(2-2) 車両単独事故の時間帯別・事故類型別死傷事故件数の構成率(令和2年)

| 事故類型 | | 時間(2時間毎) | | | | | | | | | | | | | 合計 |
|------|----------------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 0-1 | 2-3 | 4-5 | 6-7 | 8-9 | 10-11 | 12-13 | 14-15 | 16-17 | 18-19 | 20-21 | 22-23 | | |
| 車両単独 | 工作物衝突 | 電柱 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 4.2 | 7.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.4 |
| | | 標識 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 16.7 | 0.0 | 1.6 |
| | | 分離帯・安全島 | 0.0 | 25.0 | 22.2 | 9.1 | 0.0 | 7.7 | 5.6 | 23.1 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 14.3 | 8.9 |
| | | 防護柵等 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 27.3 | 16.7 | 23.1 | 27.8 | 7.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 13.7 |
| | | 家屋・塀 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 7.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.2 |
| | | 橋梁・橋 | 0.0 | 0.0 | 11.1 | 0.0 | 4.2 | 0.0 | 5.6 | 7.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.2 |
| | | その他 | 12.5 | 50.0 | 0.0 | 9.1 | 25.0 | 7.7 | 22.2 | 7.7 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 14.3 | 14.5 |
| | 駐車車両(運転者不在中)衝突 | 25.0 | 0.0 | 44.4 | 27.3 | 25.0 | 23.1 | 22.2 | 30.8 | 71.4 | 25.0 | 33.3 | 28.6 | 29.0 | |
| | 路外逸脱 | 転落 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 5.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 16.7 | 0.0 | 1.6 |
| | | その他 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 4.2 | 0.0 | 5.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.6 |
| | 転倒 | その他 | 0.0 | 0.0 | 11.1 | 9.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 16.7 | 0.0 | 2.4 |
| | | その他 | 37.5 | 0.0 | 11.1 | 18.2 | 8.3 | 30.8 | 5.6 | 15.4 | 28.6 | 25.0 | 16.7 | 42.9 | 17.7 |
| | 合計 | | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

- 工作物衝突(電柱)
- 工作物衝突(標識)
- 工作物衝突(分離帯・安全島)
- 工作物衝突(防護柵等)
- 工作物衝突(家屋・塀)
- 工作物衝突(橋梁・橋)
- 工作物衝突(その他)
- 駐車車両(運転者不在中)
- 路外逸脱(転落)
- その他
- 路外逸脱(その他)
- 転倒



(3-1) 車両単独事故の行動類型別・人的要因別の死傷事故件数(令和2年)

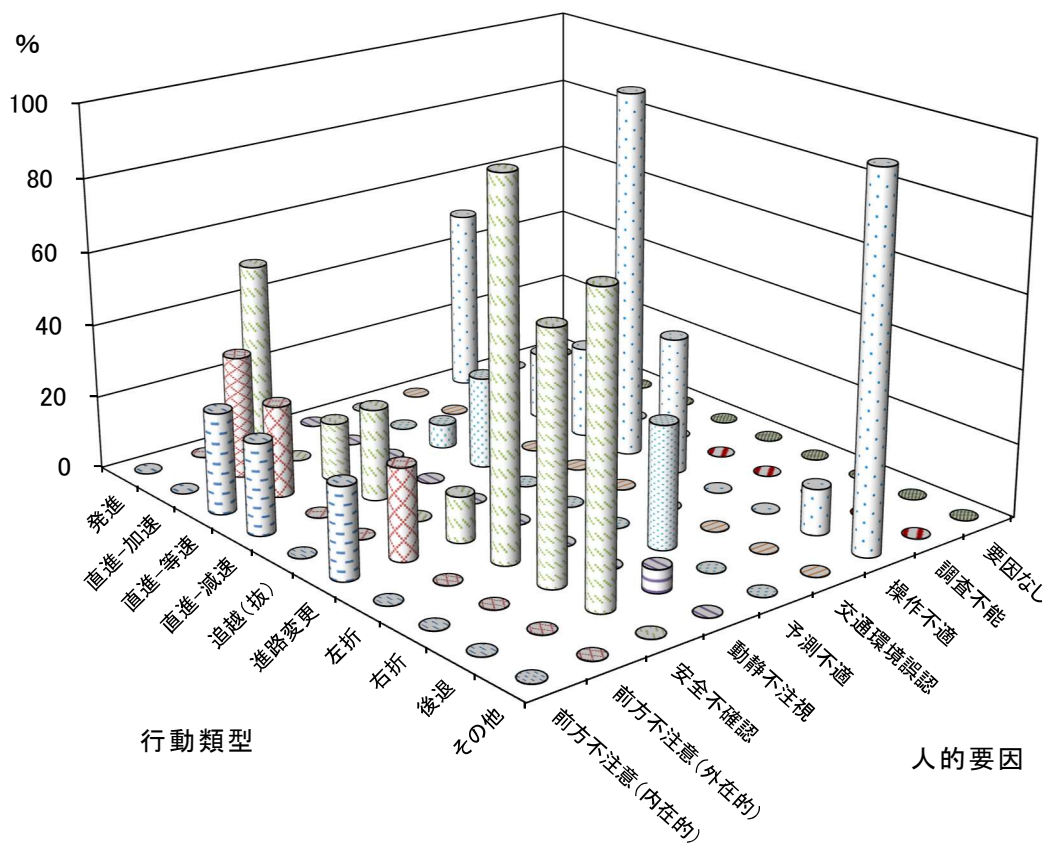
(件)

| 行動類型 | 発進 | 直進-加速 | 直進-等速 | 直進-減速 | 追越(抜) | 進路変更 | 左折 | 右折 | 後退 | その他 | 合計 |
|------------|----|-------|-------|-------|-------|------|----|----|----|-----|-----|
| 人的要因 | | | | | | | | | | | |
| 前方不注意(内在的) | 0 | 0 | 21 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 |
| 前方不注意(外在的) | 0 | 1 | 19 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 |
| 安全不確認 | 5 | 0 | 12 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 13 | 0 | 35 |
| 動静不注視 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| 予測不適 | 0 | 0 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 7 |
| 交通環境誤認 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 操作不適 | 5 | 2 | 14 | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 | 2 | 2 | 30 |
| 調査不能 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 要因なし | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 10 | 3 | 76 | 4 | 1 | 8 | 1 | 3 | 16 | 2 | 124 |

(3-2) 車両単独事故の行動類型別・人的要因別死傷事故件数の構成率(令和2年)

(%)

| 行動類型 | 発進 | 直進-加速 | 直進-等速 | 直進-減速 | 追越(抜) | 進路変更 | 左折 | 右折 | 後退 | その他 | 合計 |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 人的要因 | | | | | | | | | | | |
| 前方不注意(内在的) | 0.0 | 0.0 | 27.6 | 25.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 19.4 |
| 前方不注意(外在的) | 0.0 | 33.3 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 17.7 |
| 安全不確認 | 50.0 | 0.0 | 15.8 | 25.0 | 0.0 | 12.5 | 100.0 | 66.7 | 81.3 | 0.0 | 28.2 |
| 動静不注視 | 0.0 | 0.0 | 1.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 6.3 | 0.0 | 1.6 |
| 予測不適 | 0.0 | 0.0 | 6.6 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 5.6 |
| 交通環境誤認 | 0.0 | 0.0 | 5.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.2 |
| 操作不適 | 50.0 | 66.7 | 18.4 | 25.0 | 100.0 | 37.5 | 0.0 | 0.0 | 12.5 | 100.0 | 24.2 |
| 調査不能 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 要因なし | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

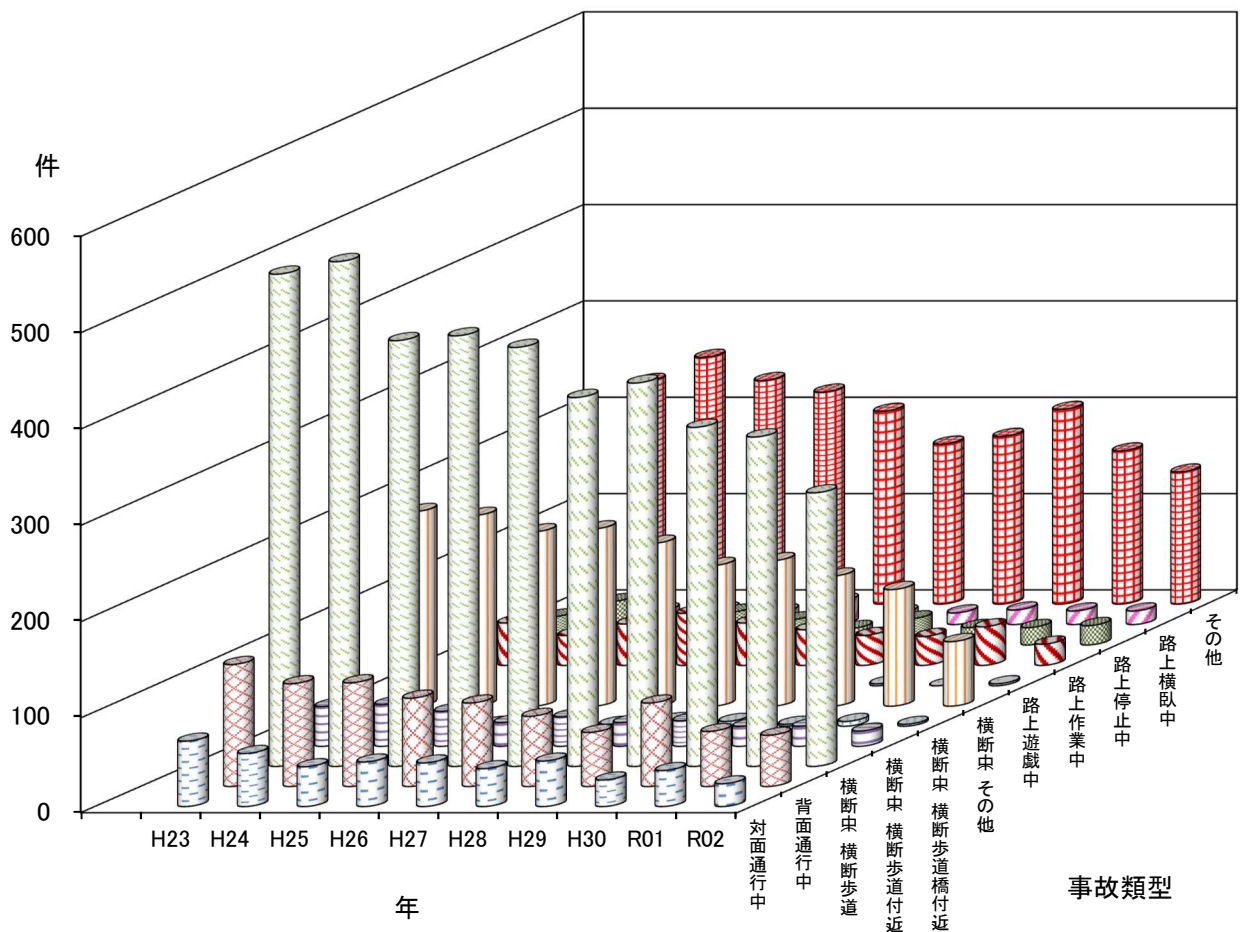


付録23 事業用貨物自動車の対歩行者事故の状況

(1) 対歩行者の事故類型別死傷事故件数の推移（平成23-令和2年）

(件)

| 事故類型 | | 年 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R01 | R02 | |
|------------------|-------|---------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 人 対 車 両 | 対面通行中 | | 69 | 56 | 42 | 47 | 46 | 40 | 48 | 28 | 38 | 24 | |
| | 背面通行中 | | 128 | 108 | 109 | 93 | 88 | 74 | 57 | 88 | 58 | 54 | |
| | 横断中 | 横断歩道 | | 512 | 525 | 443 | 448 | 436 | 384 | 399 | 353 | 343 | 285 |
| | | 横断歩道付近 | | 42 | 44 | 37 | 25 | 31 | 25 | 27 | 21 | 21 | 16 |
| | | 横断歩道橋付近 | | 4 | 3 | 2 | 4 | 2 | 6 | 5 | 2 | 5 | 2 |
| | | その他 | | 202 | 198 | 181 | 184 | 169 | 146 | 151 | 135 | 121 | 67 |
| | 路上遊戯中 | | 3 | 2 | 8 | 7 | 3 | 5 | 4 | 2 | 0 | 2 | |
| | 路上作業中 | | 44 | 31 | 43 | 54 | 44 | 37 | 31 | 30 | 40 | 22 | |
| | 路上停止中 | | 29 | 45 | 26 | 34 | 26 | 17 | 27 | 18 | 18 | 20 | |
| | 路上横臥中 | | | 14 | 15 | 13 | 24 | 12 | 12 | 15 | 14 | 14 | |
| | その他 | | 231 | 256 | 232 | 220 | 200 | 166 | 174 | 202 | 159 | 137 | |
| | 合計 | | | 1,264 | 1,282 | 1,138 | 1,129 | 1,069 | 912 | 935 | 894 | 817 | 643 |



(2-1) 対歩行者の時間帯別・事故類型別の死傷事故件数（令和2年）

(件)

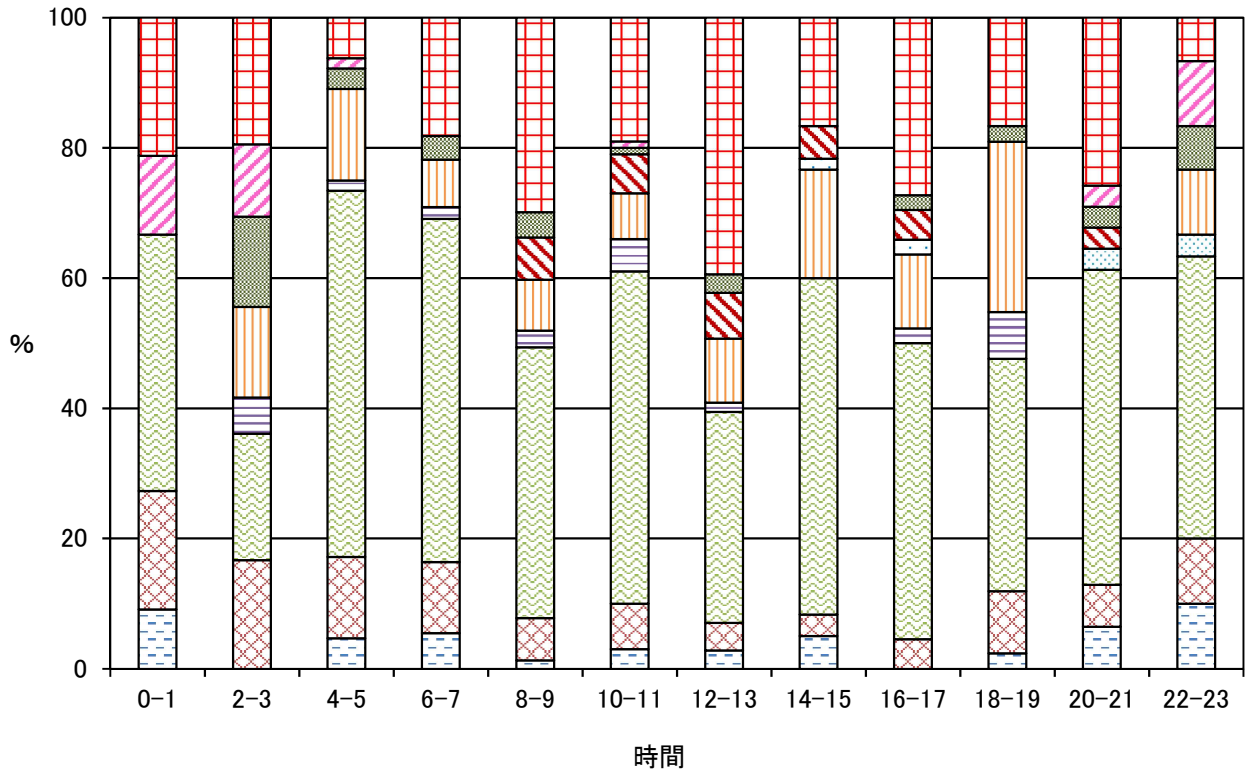
| 事故類型 | | 時間（2時間毎） | | | | | | | | | | | | | 合計 |
|------|-------|----------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|
| | | 0-1 | 2-3 | 4-5 | 6-7 | 8-9 | 10-11 | 12-13 | 14-15 | 16-17 | 18-19 | 20-21 | 22-23 | | |
| 人対車両 | 対面通行中 | 3 | 0 | 3 | 3 | 1 | 3 | 2 | 3 | 0 | 1 | 2 | 3 | 24 | |
| | 背面通行中 | 6 | 6 | 8 | 6 | 5 | 7 | 3 | 2 | 2 | 4 | 2 | 3 | 54 | |
| | 横断中 | 横断歩道 | 13 | 7 | 36 | 29 | 32 | 51 | 23 | 31 | 20 | 15 | 15 | 13 | 285 |
| | | 横断歩道付近 | 0 | 2 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 16 |
| | | 横断歩道橋付近 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| | | その他 | 0 | 5 | 9 | 4 | 6 | 7 | 7 | 10 | 5 | 11 | 0 | 3 | 67 |
| | 路上遊戯中 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| | 路上作業中 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 6 | 5 | 3 | 2 | 0 | 1 | 0 | 22 | |
| | 路上停止中 | 0 | 5 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 20 | |
| | 路上横臥中 | 4 | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 14 |
| | その他 | 7 | 7 | 4 | 10 | 23 | 19 | 28 | 10 | 12 | 7 | 8 | 2 | 137 | |
| | 合計 | 33 | 36 | 64 | 55 | 77 | 100 | 71 | 60 | 44 | 42 | 31 | 30 | 643 | |

(2-2) 対歩行者の時間帯別・事故類型別の死傷事故件数の構成率（令和2年）

(%)

| 事故類型 | | 時間（2時間毎） | | | | | | | | | | | | | 合計 |
|------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| | | 0-1 | 2-3 | 4-5 | 6-7 | 8-9 | 10-11 | 12-13 | 14-15 | 16-17 | 18-19 | 20-21 | 22-23 | | |
| 人対車両 | 対面通行中 | 9.1 | 0.0 | 4.7 | 5.5 | 1.3 | 3.0 | 2.8 | 5.0 | 0.0 | 2.4 | 6.5 | 10.0 | 3.7 | |
| | 背面通行中 | 18.2 | 16.7 | 12.5 | 10.9 | 6.5 | 7.0 | 4.2 | 3.3 | 4.5 | 9.5 | 6.5 | 10.0 | 8.4 | |
| | 横断中 | 横断歩道 | 39.4 | 19.4 | 56.3 | 52.7 | 41.6 | 51.0 | 32.4 | 51.7 | 45.5 | 35.7 | 48.4 | 43.3 | 44.3 |
| | | 横断歩道付近 | 0.0 | 5.6 | 1.6 | 1.8 | 2.6 | 5.0 | 1.4 | 0.0 | 2.3 | 7.1 | 0.0 | 0.0 | 2.5 |
| | | 横断歩道橋付近 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.2 | 3.3 | 0.3 |
| | | その他 | 0.0 | 13.9 | 14.1 | 7.3 | 7.8 | 7.0 | 9.9 | 16.7 | 11.4 | 26.2 | 0.0 | 10.0 | 10.4 |
| | 路上遊戯中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.7 | 2.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | |
| | 路上作業中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 6.5 | 6.0 | 7.0 | 5.0 | 4.5 | 0.0 | 3.2 | 0.0 | 3.4 | |
| | 路上停止中 | 0.0 | 13.9 | 3.1 | 3.6 | 3.9 | 1.0 | 2.8 | 0.0 | 2.3 | 2.4 | 3.2 | 6.7 | 3.1 | |
| | 路上横臥中 | 12.1 | 11.1 | 1.6 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.2 | 10.0 | 2.2 | |
| | その他 | 21.2 | 19.4 | 6.3 | 18.2 | 29.9 | 19.0 | 39.4 | 16.7 | 27.3 | 16.7 | 25.8 | 6.7 | 21.3 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |

- 対面通行中
- ▣ 背面通行中
- ▤ 横断中(横断歩道)
- ▥ 横断中(横断歩道付近)
- ▦ 横断中(横断歩道橋付近)
- ▧ 横断中(その他)
- ▨ 路上遊戯中
- ▩ 路上作業中
- 路上停止中
- 路上横臥中
- ▬ その他



(3-1) 対歩行者の行動類型別・人的要因別の死傷事故件数（令和2年）

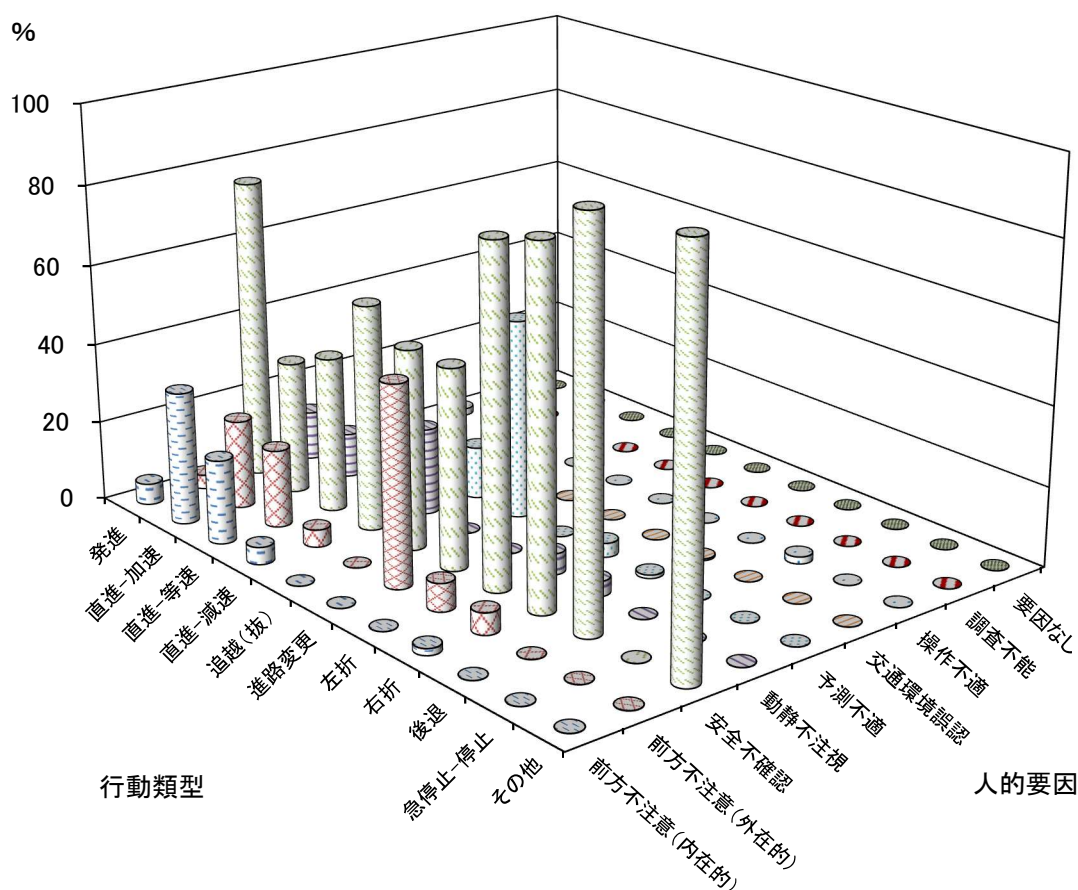
(件)

| 行動類型 | 発進 | 直進-加速 | 直進-等速 | 直進-減速 | 追越(抜) | 進路変更 | 左折 | 右折 | 後退 | 急停止-停止 | その他 | 合計 |
|------------|----|-------|-------|-------|-------|------|----|-----|----|--------|-----|-----|
| 人的要因 | | | | | | | | | | | | |
| 前方不注意(内在的) | 3 | 3 | 41 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 52 |
| 前方不注意(外在的) | 2 | 2 | 38 | 1 | 0 | 1 | 4 | 13 | 0 | 0 | 0 | 61 |
| 安全不確認 | 43 | 3 | 76 | 13 | 1 | 1 | 48 | 210 | 56 | 0 | 2 | 453 |
| 動静不注視 | 7 | 1 | 27 | 5 | 0 | 0 | 3 | 9 | 0 | 0 | 0 | 52 |
| 予測不適 | 1 | 0 | 7 | 3 | 1 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 16 |
| 交通環境誤認 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| 操作不適 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| 調査不能 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 要因なし | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 57 | 9 | 195 | 23 | 2 | 2 | 57 | 239 | 57 | 0 | 2 | 643 |

(3-2) 対歩行者の行動類型別・人的要因別死傷事故件数の構成率（令和2年）

(%)

| 行動類型 | 発進 | 直進-加速 | 直進-等速 | 直進-減速 | 追越(抜) | 進路変更 | 左折 | 右折 | 後退 | 急停止-停止 | その他 | 合計 |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 人的要因 | | | | | | | | | | | | |
| 前方不注意(内在的) | 5.3 | 33.3 | 21.0 | 4.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 8.1 |
| 前方不注意(外在的) | 3.5 | 22.2 | 19.5 | 4.3 | 0.0 | 50.0 | 7.0 | 5.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 9.5 |
| 安全不確認 | 75.4 | 33.3 | 39.0 | 56.5 | 50.0 | 50.0 | 84.2 | 87.9 | 98.2 | 0.0 | 100.0 | 70.5 |
| 動静不注視 | 12.3 | 11.1 | 13.8 | 21.7 | 0.0 | 0.0 | 5.3 | 3.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 8.1 |
| 予測不適 | 1.8 | 0.0 | 3.6 | 13.0 | 50.0 | 0.0 | 3.5 | 0.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.5 |
| 交通環境誤認 | 0.0 | 0.0 | 2.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.9 |
| 操作不適 | 1.8 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.8 | 0.0 | 0.0 | 0.5 |
| 調査不能 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 要因なし | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 0.0 | 100.0 | 100.0 |



付録24 事業用貨物自動車を第1当事者とする管轄運輸支局（車籍）別の死亡事故件数及び死者数（平成29-令和2年）

| 区分 | 死亡事故件数（件） | | | | | 死者数（人） | | | | | 車両台数（台） | 1万台当たり死亡事故件数（件） | |
|-------|-----------|-----|-----|-----|------|--------|-----|-----|-----|------|-----------|-----------------|-----|
| | H29 | H30 | R01 | R02 | R01比 | H29 | H30 | R01 | R02 | R01比 | | | |
| 北海道 | 札幌 | 2 | 6 | 4 | 6 | 2 | 2 | 6 | 4 | 6 | 2 | | |
| | 函館 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | | |
| | 室蘭 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 2 | 3 | 1 | 1 | 0 | | |
| | 帯広 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | | |
| | 釧路 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | | |
| | 北見 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| | 旭川 | 1 | 3 | 3 | 2 | △1 | 1 | 3 | 3 | 2 | △1 | | |
| 小計 | 9 | 13 | 10 | 14 | 4 | 9 | 14 | 10 | 14 | 4 | 69,965 | 2.0 | |
| 東北 | 宮城 | 4 | 5 | 5 | 5 | 0 | 4 | 5 | 5 | 5 | 0 | 28,550 | 1.8 |
| | 福島 | 7 | 5 | 2 | 3 | 1 | 7 | 5 | 2 | 3 | 1 | 24,509 | 1.2 |
| | 岩手 | 5 | 3 | 2 | 2 | 0 | 5 | 3 | 2 | 2 | 0 | 14,812 | 1.4 |
| | 青森 | 3 | 4 | 3 | 2 | △1 | 4 | 4 | 3 | 2 | △1 | 14,708 | 1.4 |
| | 山形 | 1 | 1 | 3 | 2 | △1 | 1 | 1 | 5 | 2 | △3 | 9,761 | 2.0 |
| | 秋田 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 8,602 | 2.3 |
| | 小計 | 22 | 18 | 17 | 16 | △1 | 23 | 18 | 19 | 16 | △3 | 100,942 | 1.6 |
| 北陸・信越 | 新潟 | 5 | 4 | 4 | 1 | △3 | 7 | 4 | 4 | 1 | △3 | 24,284 | 0.4 |
| | 長野 | 2 | 2 | 6 | 2 | △4 | 2 | 2 | 6 | 2 | △4 | 18,608 | 1.1 |
| | 石川 | 2 | 0 | 4 | 3 | △1 | 2 | 0 | 4 | 3 | △1 | 13,708 | 2.2 |
| | 富山 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 13,159 | 0.0 |
| | 小計 | 12 | 8 | 14 | 6 | △8 | 14 | 8 | 14 | 6 | △8 | 69,759 | 0.9 |
| 関東 | 東京 | 10 | 7 | 4 | 8 | 4 | 10 | 7 | 4 | 8 | 4 | 95,121 | 0.8 |
| | 神奈川 | 12 | 6 | 10 | 9 | △1 | 12 | 6 | 10 | 9 | △1 | 71,385 | 1.3 |
| | 千葉 | 12 | 16 | 18 | 11 | △7 | 12 | 16 | 19 | 11 | △8 | 65,254 | 1.7 |
| | 埼玉 | 13 | 17 | 16 | 9 | △7 | 13 | 17 | 16 | 9 | △7 | 90,715 | 1.0 |
| | 茨城 | 9 | 11 | 12 | 8 | △4 | 9 | 11 | 12 | 8 | △4 | 44,256 | 1.8 |
| | 群馬 | 4 | 5 | 3 | 5 | 2 | 4 | 5 | 3 | 5 | 2 | 26,506 | 1.9 |
| | 栃木 | 1 | 9 | 3 | 5 | 2 | 1 | 9 | 3 | 5 | 2 | 24,400 | 2.0 |
| | 山梨 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 8,273 | 1.2 |
| 小計 | 62 | 72 | 66 | 56 | △10 | 62 | 72 | 67 | 56 | △11 | 425,910 | 1.3 | |
| 中部 | 愛知 | 11 | 22 | 13 | 9 | △4 | 12 | 22 | 13 | 9 | △4 | 90,891 | 1.0 |
| | 静岡 | 7 | 9 | 7 | 7 | 0 | 7 | 9 | 7 | 7 | 0 | 42,892 | 1.6 |
| | 岐阜 | 2 | 2 | 3 | 3 | 0 | 2 | 2 | 3 | 3 | 0 | 20,411 | 1.5 |
| | 三重 | 4 | 4 | 3 | 3 | 0 | 4 | 4 | 4 | 4 | 0 | 23,133 | 1.3 |
| | 福井 | 0 | 2 | 2 | 0 | △2 | 0 | 2 | 2 | 0 | △2 | 8,894 | 0.0 |
| 小計 | 24 | 39 | 28 | 22 | △6 | 25 | 39 | 29 | 23 | △6 | 186,221 | 1.2 | |
| 近畿 | 大阪 | 36 | 22 | 23 | 24 | 1 | 37 | 22 | 23 | 26 | 3 | 98,689 | 2.4 |
| | 京都 | 8 | 7 | 2 | 4 | 2 | 8 | 7 | 2 | 4 | 2 | 24,205 | 1.7 |
| | 兵庫 | 14 | 14 | 6 | 6 | 0 | 14 | 16 | 7 | 6 | △1 | 50,225 | 1.2 |
| | 滋賀 | 1 | 1 | 1 | 5 | 4 | 1 | 2 | 1 | 5 | 4 | 13,199 | 3.8 |
| | 奈良 | 2 | 8 | 1 | 2 | 1 | 2 | 9 | 1 | 2 | 1 | 10,819 | 1.8 |
| | 和歌山 | 0 | 1 | 3 | 1 | △2 | 0 | 1 | 3 | 1 | △2 | 9,855 | 1.0 |
| | 小計 | 61 | 53 | 36 | 42 | 6 | 62 | 57 | 37 | 44 | 7 | 206,992 | 2.0 |
| 中国 | 広島 | 7 | 4 | 6 | 5 | △1 | 8 | 4 | 6 | 5 | △1 | 31,408 | 1.6 |
| | 鳥取 | 1 | 1 | 4 | 1 | △3 | 1 | 1 | 4 | 1 | △3 | 5,594 | 1.8 |
| | 島根 | 2 | 0 | 1 | 2 | 1 | 2 | 0 | 1 | 2 | 1 | 6,046 | 3.3 |
| | 岡山 | 11 | 2 | 8 | 4 | △4 | 12 | 2 | 8 | 4 | △4 | 26,899 | 1.5 |
| | 山口 | 1 | 2 | 3 | 2 | △1 | 1 | 2 | 3 | 2 | △1 | 13,939 | 1.4 |
| 小計 | 22 | 9 | 22 | 14 | △8 | 24 | 9 | 22 | 14 | △8 | 83,886 | 1.7 | |
| 四国 | 香川 | 4 | 1 | 5 | 2 | △3 | 4 | 1 | 5 | 2 | △3 | 13,469 | 1.5 |
| | 徳島 | 0 | 1 | 1 | 4 | 3 | 0 | 1 | 1 | 4 | 3 | 7,185 | 5.6 |
| | 愛媛 | 12 | 4 | 4 | 2 | △2 | 13 | 4 | 4 | 2 | △2 | 15,403 | 1.3 |
| | 高知 | 2 | 4 | 4 | 2 | △2 | 2 | 4 | 4 | 2 | △2 | 6,822 | 2.9 |
| | 小計 | 18 | 10 | 14 | 10 | △4 | 19 | 10 | 14 | 10 | △4 | 42,879 | 2.3 |
| 九州 | 福岡 | 13 | 15 | 9 | 11 | 2 | 13 | 15 | 10 | 11 | 1 | 56,798 | 1.9 |
| | 佐賀 | 4 | 2 | 0 | 4 | 4 | 4 | 2 | 0 | 5 | 5 | 10,367 | 3.9 |
| | 長崎 | 3 | 3 | 2 | 1 | △1 | 3 | 3 | 2 | 1 | △1 | 9,338 | 1.1 |
| | 熊本 | 4 | 4 | 4 | 1 | △3 | 4 | 6 | 4 | 1 | △3 | 16,105 | 0.6 |
| | 大分 | 4 | 1 | 4 | 3 | △1 | 4 | 1 | 4 | 3 | △1 | 10,393 | 2.9 |
| | 宮崎 | 4 | 0 | 3 | 1 | △2 | 4 | 0 | 3 | 1 | △2 | 11,239 | 0.9 |
| | 鹿児島 | 3 | 2 | 6 | 3 | △3 | 3 | 2 | 6 | 3 | △3 | 17,034 | 1.8 |
| 小計 | 35 | 27 | 28 | 24 | △4 | 35 | 29 | 29 | 25 | △4 | 131,274 | 1.8 | |
| 沖縄 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7,751 | 0.0 | |
| 不明 | 6 | 4 | 4 | 3 | △1 | 7 | 4 | 4 | 3 | △1 | 0 | | |
| 合計 | 271 | 253 | 239 | 207 | △32 | 280 | 260 | 245 | 211 | △34 | 1,325,579 | 1.6 | |

(作成：公益社団法人 全日本トラック協会)

※死亡事故件数及び死者数は軽自動車によるものを除く 出典：(公財)交通事故総合分析センター

※車両台数はトレーラ及び軽自動車を除く営業用貨物車の保有車両台数 (R02.12末現在) 出典：(一財)自動車検査登録情報協会

事業用貨物自動車の交通事故の発生状況

発行：公益社団法人**全日本トラック協会**

編集：公益財団法人 交通事故総合分析センター

〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番5

T e l 03 (3354) 1009 (代表)

F a x 03 (3354) 1019

ホームページのアドレス <http://www.jta.or.jp>

