

自動車運送事業に係る交通事故対策検討会報告書(令和3年度)

[第2分冊]

自動車運送事業用自動車事故統計年報

(自動車交通の輸送の安全にかかわる情報)(令和2年)

令和4年3月

国土交通省自動車局

自動車運送事業に係る交通事故対策検討会



自動車運送事業用自動車事故統計年報  
(自動車交通の輸送の安全にかかわる情報)  
(令和2年)



令和4年3月  
国土交通省 自動車局



## 目 次

事業用自動車の重大事故	1
用語の定義	1
1. 重大事故の発生状況	6
(1) 発生状況	6
(2) 重大事故発生状況の推移	7
(3) 事業用自動車1億走行キロ当たり重大事故件数等の推移	9
2. 業態別の重大事故発生状況	10
(1) 発生状況	10
(2) 業態別の死傷者数	10
(3) 事故に関わる車両の所属する営業所の位置（都道府県）別重大事故件数	13
(4) 業態別の重大事故発生状況の推移	15
(5) 業態別の1億走行キロ当たりの重大事故件数の推移	18
(6) 業態別の死傷者数の推移	19
(7) 業態別の事業用自動車1億走行キロ当たり死者数の推移	28
(8) 事故種類別の重大事故発生状況	31
(9) 事故原因別の重大事故発生状況	38
3. 乗務員に起因する重大事故の発生状況	39
(1) 事故の種類別の重大事故発生状況（乗務員に起因するもの）	39
(ア) 転覆、転落事故	39
(イ) 踏切事故	41
(ウ) 衝突事故	42
(エ) 車内事故	45
(オ) 死傷事故	47
(カ) 運転者の健康状態	50
(2) 事故を発生させた運転者の状況（乗務員に起因するもの）	52
(ア) 事故発生運転者の年齢	52
(イ) 事故発生運転者の経験年数	53
(ウ) 事故発生運転者の事故発生以前1ヶ月間の休日日数	54
(エ) 事故発生運転者の事故発生までの乗務距離	55
(オ) 事故発生運転者の休日から事故発生日までの勤務日数	56
(カ) 事故発生運転者の休日から事故発生日までの乗務距離の合計	57
4. 車両故障に起因する重大事故の発生状況	58
5. 火災事故の発生状況	61
6. 危険物等積載車両の重大事故発生状況	62
(1) 危険物等積載車両の重大事故発生状況の推移	62
(2) 積載物品別の重大事故発生状況	63
(3) 事故種類別の重大事故発生状況	63
7. 高速道路等における重大事故発生状況	64
(1) 発生状況	64
(2) 高速道路等における道路の種類別の重大事故発生状況	65
(3) 高速道路等における事故の種類別の重大事故発生状況	65
(4) 高速道路等における道路の種類別の重大事故による死傷者数	67
(5) 高速道路等における乗務員に起因する重大事故発生状況	68
(ア) 業態別の重大事故発生状況	69
(イ) 道路の種類別の重大事故発生状況	70
(ウ) 事故種類別、道路の種類別の重大事故発生状況	73



## 事業用自動車の重大事故

本書で扱う事故は、自動車事故報告規則（昭和26年12月20日運輸省令第104号）（以下「事故報告規則」という。）に基づき自動車運送事業者から報告された事故の統計である。

### 用語の定義

1. 「重大事故」とは、事故報告規則 第2条に規定する事故をいう。具体的には、以下の項目に該当する事故をいう。
  - (1) 自動車が転覆し、転落し、火災（積載物品の火災を含む。以下同じ。）を起こし、又は鉄道車両（軌道車両を含む。以下同じ。）と衝突し、若しくは接触したもの
  - (2) 10台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの
  - (3) 死者又は重傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和30年政令第286号）第5条第2号又は第3号に掲げる傷害を受けた者をいう。以下同じ。）を生じたもの
  - (4) 10人以上の負傷者を生じたもの
  - (5) 自動車の積載された次に掲げるものの全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの
    - ① 消防法（昭和23年法律第186号）第2条第7項に規定する危険物
    - ② 火薬類取締法（昭和25年法律第149号）第2条第1項に規定する火薬類
    - ③ 高圧ガス保安法（昭和26年法律第204号）第2条に規定する高圧ガス
    - ④ 原子力基本法（昭和30年法律第186号）第3条第2号に規定する核燃料物質及びそれによって汚染された物
    - ⑤ 放射性同位元素等の規制に関する法律（昭和32年法律第167号）第2条第2項に規定する放射性同位元素及びそれによって汚染された物又は同条第5項に規定する放射線発生装置から発生した同条第1項に規定する放射線によって汚染された物
    - ⑥ シアン化ナトリウム又は毒物及び劇物取締法施行令（昭和30年政令第261号）別表第2に掲げる毒物又は劇物
    - ⑦ 道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第47条第1項第3号に規定する品名の可燃物
  - (6) 自動車の積載されたコンテナが落下したもの
  - (7) 操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により、旅客に自動車損害賠償保障法施行令第5条第4号に掲げる傷害が生じたもの
  - (8) 酒気帯び運転（道路交通法（昭和35年法律第105号）第65条第1項の規定に違反する行為をいう。以下同じ。）、無免許運転（同法第64条の規定に違反する行為をい

う。)、大型自動車等無資格運転(同法第85条第5項から第9項までの規定に違反する行為をいう。))又は麻薬等運転(同法第117条の2第3号の罪に当たる行為をいう。))を伴うもの

(9) 運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの

(10) 救護義務違反(道路交通法第117条の罪に当たる行為をいう。以下同じ。))があったもの

(11) 自動車の装置(道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第41条第1項各号に掲げる装置をいう。))の故障(以下単に「故障」という。))により、自動車が運行できなくなったもの

(12) 車輪の脱落、被牽引自動車の分離を生じたもの(故障によるものに限る。))

(13) 橋脚、架線その他の鉄道施設(鉄道事業法(昭和61年法律第92号)第8条第1項に規定する鉄道施設をいい、軌道法(大正10年法律第76号)による軌道施設を含む。))を損傷し、3時間以上本線において鉄道車両の運転を休止させたもの

(14) 高速自動車国道(高速自動車国道法(昭和32年法律第79号)第4条第1項に規定する高速自動車国道をいう。))又は自動車専用道路(道路法(昭和27年法律第180号)第48条の4に規定する自動車専用道路をいう。以下同じ。))において、3時間以上自動車の通行を禁止させたもの

(15) 前各号に掲げるもののほか、自動車事故の発生の防止を図るために国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示したもの

## 2. 事故種類の定義は次のとおりとする。

「転覆」当該自動車が道路上において路面と35度以上傾斜したとき。

「転落」当該自動車が道路外に転落した場合で、その落差が0.5メートル以上のとき。

「路外逸脱」当該自動車の車輪が道路(車道と歩道の区別のある場合は、車道)外に逸脱した場合で、「転落」以外のとき。

「火災」当該自動車又は積載物品に火災が生じたとき。

「踏切」当該自動車が踏切において、鉄道車両と衝突し、又は接触したとき。

「衝突」当該自動車が鉄道車両、トロリーバス、自動車、原動機付自転車、荷牛馬車、家屋その他の物件に衝突し、又は接触したとき。

「死傷」当該自動車により通行人(自転車に乗って通行している者を含む。))等当該自動車に乗車していない者が死亡又は重傷となったとき。

※死亡及び重傷の定義は次のとおり

「死亡」事故発生後24時間以内に亡くなったとき。

「重傷」イ～ホに掲げるいずれかの傷害を受けたとき。



イ 脊柱の骨折

ロ 上腕又は前腕の骨折

ハ 内蔵の破裂

ニ 病院に入院することを要する傷害で、医師の治療を要する期間が30日以上のもの

ホ 14日以上病院に入院することを要する傷害

「危険物等」当該自動車に積載された一定の危険物、火薬類、高圧ガス、核燃料物質、放射性同位元素、毒物、劇物、可燃物が全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの。また、コンテナが落下したもの。

「車内」操縦装置又は乗降口の扉を開閉する装置の不適切な操作により、旅客（乗降する際の旅客を含む）が死傷させたとき。

「飲酒等」酒気帯び運転、無免許運転、大型自動車等無資格運転又は麻薬等運転を伴うもの。

「健康起因」運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの。

「救護違反」救護違反があったもの。

「車両故障」当該自動車の装置の故障により、自動車が運行できなくなったもの。

「交通傷害」橋脚、架線その他の鉄道施設を損傷し、三時間以上本線において鉄道車両の運転を休止させたもの、高速自動車国道又は自動車専用道路において、三時間以上自動車の通行を禁止させたもの。

「その他」自動車事故の発生の防止を図るため国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示したもの。

3. 「車両故障に起因するもの」とは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。たとえば車両故障により火災が発生したものも含まれる。転覆、転落、路外逸脱、衝突等についても同じ。

4. 「乗務員に起因するもの」とは、事故報告規則に基づく報告において、事故の主たる原因が乗務員に起因する事故とされているものをいう。

5. 事業の種類は次のとおりとする。

「乗合」一般乗合旅客自動車運送事業者をいう。

「貸切」一般貸切旅客自動車運送事業者をいう。

「貸切等」一般貸切旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者をいう。

「特定」特定旅客自動車運送事業者をいう。

「ハイ・タク」一般乗用旅客自動車運送事業者をいう。

「トラック」貨物自動車運送事業者（貨物軽自動車運送事業者を除く。）及び特定第二種貨物利用運送事業者をいう。

## 主な改正経緯

平成13年5月：報告対象として以下を追加した。

- ①車内事故
- ②健康起因によるもの
- ③危険物等運搬車両による事故
- ④国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示したもの

報告対象から当該自動車、積載貨物、家屋その他の物件に与えた損害の総額が200万円を超えるものの報告を削除した。

平成17年2月：自動車の装置の故障により運行できなくなったもの（車両故障）に係る報告対象を、「かじ取り装置」「制動装置」「車枠」「車軸」「車輪（タイヤを除く。）」「シャシばねの破損又は脱落」から道路運送車両法第41条各号に掲げる「原動機及び動力伝達装置」「操縦装置」「燃料装置及び電気装置」など全ての装置に拡大した。

平成21年12月：報告対象について以下のとおり追加又は見直しを行った。

- ①10台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの
- ②10人以上の負傷者を生じたもの
- ③自動車に積載されたコンテナが落下したもの
- ④酒気帯び運転、麻薬等運転等を伴うもの
- ⑤救護義務違反があったもの
- ⑥車輪の脱落、被牽引車の分離の故障を生じたもの
- ⑦鉄道施設を損傷し、3時間以上列車の運転を休止させたもの
- ⑧高速自動車国道又は自動車専用道路を、3時間以上通行止めにしたもの

自動車輸送統計における業態別の総走行距離

(億km)

事業の種類	乗合バス	貸切バス等	ハイ・タク	トラック
平成13年度	29.24444	16.49602	160.91037	693.44313
平成14年度	29.51699	16.68243	161.74335	706.52403
平成15年度	30.08903	16.74217	160.99999	728.97444
平成16年度	30.28566	16.98226	154.04983	716.06634
平成17年度	30.15339	17.29257	152.62520	708.28793
平成18年度	30.13347	17.08699	151.99604	731.03375
平成19年	30.19816	16.98421	149.32994	740.59234
平成20年	30.53115	17.10822	143.36210	729.98534
平成21年	30.41985	16.68340	139.18265	695.68246
平成22年	30.34875	16.94192	133.10804	675.84997
平成23年	30.12231	15.15831	116.36741	603.72738
平成24年	30.39940	16.19459	114.83312	607.44598
平成25年	30.53246	15.48924	111.42584	593.08179
平成26年	31.19023	14.62097	108.80590	596.52443
平成27年	31.75681	13.78075	105.43922	597.12331
平成28年	31.52204	13.01638	100.06090	596.23015
平成29年	31.29909	12.59598	96.73963	596.00850
平成30年	30.22531	12.13446	91.54481	598.85517
令和元年	30.30700	12.07720	85.13983	601.13441
令和2年	26.62612	5.57005	55.48442	565.86321

- (注) 1. 走行キロの調査については「自動車輸送統計月報 付表(1)燃料消費量及び走行キロ等」から用いている。
2. 本表の平成22年10月以降は新統計数値となっているため、平成21年以前の数値とは、時系列上の連続性が担保されない。(以下、走行距離に関わる項目についてはすべて同様)

## 1. 重大事故の発生状況

### (1) 発生状況

令和2年に事故報告規則に基づき報告があった事業用自動車の重大事故<sup>1</sup>の発生件数及び死傷者数は、前年と比較して減少している。

令和2年の重大事故発生状況 : 4,315件 (前年より761件減少)

このうち乗務員に起因するもの : 1,472件 (前年より315件減少)

令和2年の重大事故による死者数 : 487人 (前年より129人減少)

このうち乗務員に起因するもの : 280人 (前年より70人減少)

令和2年の重大事故による重傷者数 : 916人 (前年より308人減少)

このうち乗務員に起因するもの : 604人 (前年より199人減少)

[表1-1] 令和2年の事業用自動車の重大事故発生状況

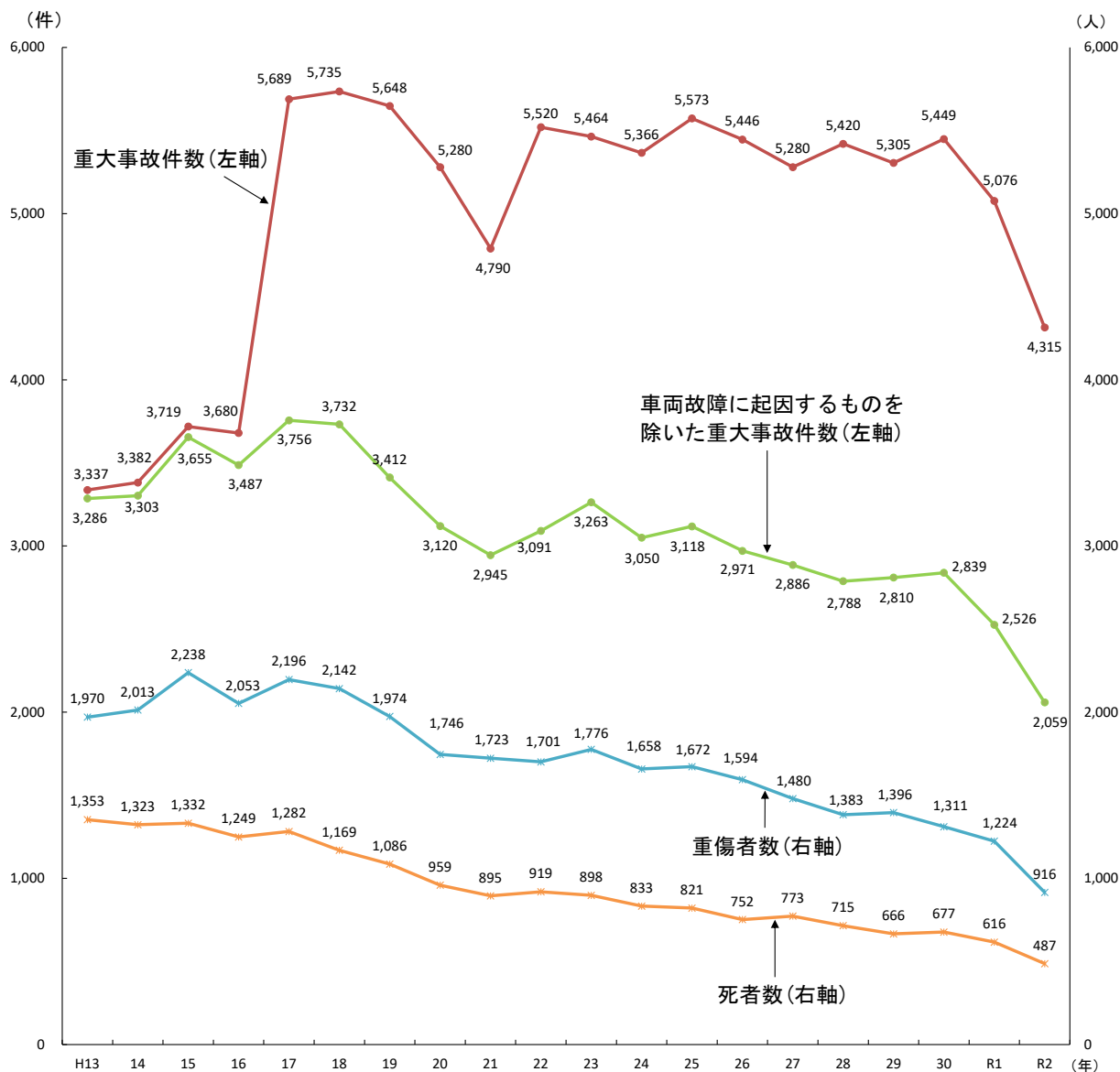
	令和2年	対前年比
重大事故の発生件数 (件)	4,315	-761
うち車両故障に起因するものを除いた件数 (件)	2,059	-467
うち乗務員に起因するものの件数 (件)	1,472	-315
重大事故による死者数 (人)	487	-129
うち車両故障に起因するものを除いた死者数 (人)	487	-128
うち乗務員に起因するものによる死者数 (人)	280	-70
重大事故による重傷者数 (人)	916	-308
うち車両故障に起因するものを除いた重傷者数 (人)	913	-309
うち乗務員に起因するものによる重傷者数 (人)	604	-199

<sup>1</sup> 令和2年は新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) 拡大の影響により、全国の交通量全体が低下したことに留意されたい。

## (2) 重大事故発生状況の推移

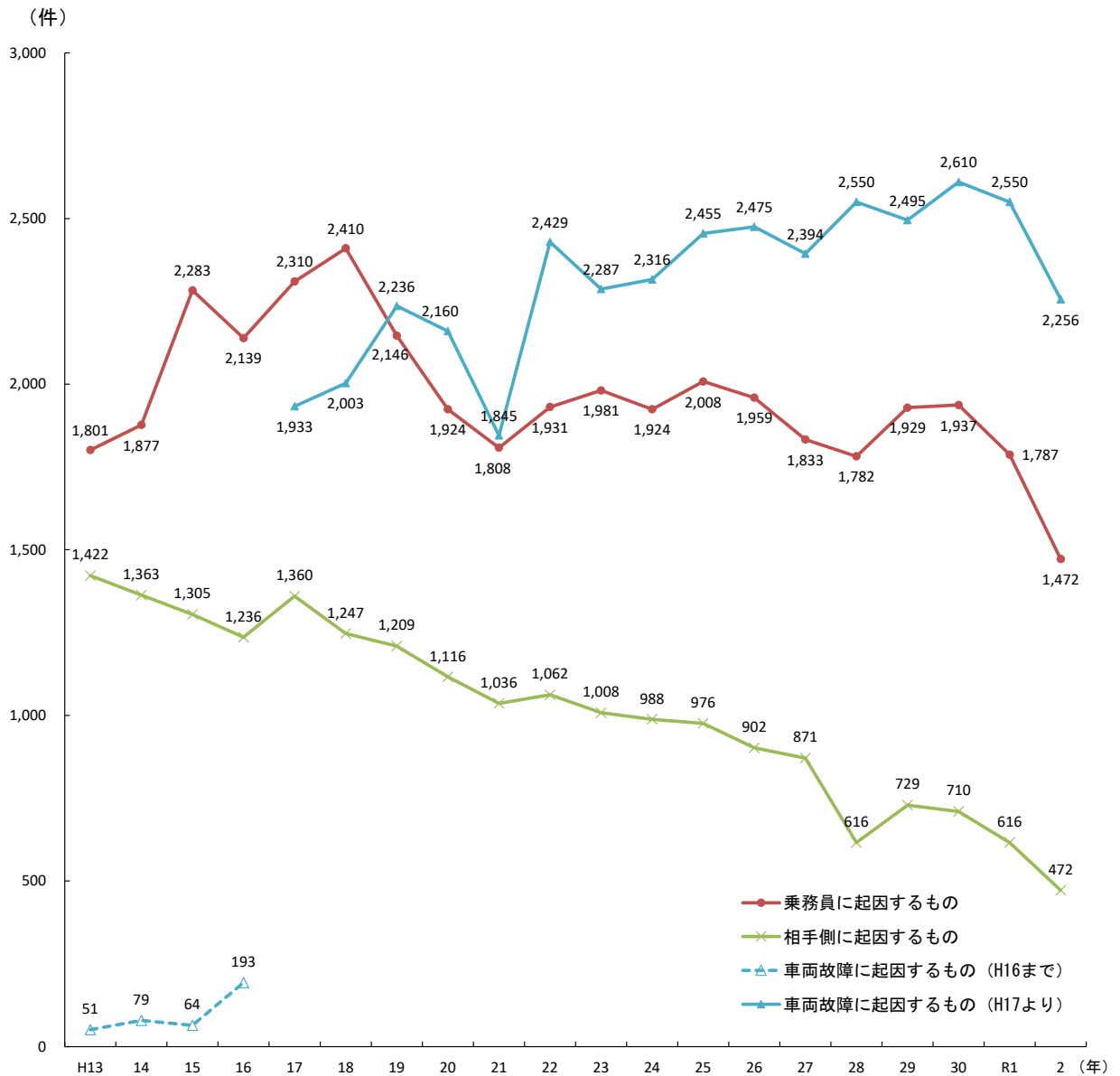
令和2年の事業用自動車の重大事故の発生件数、重傷者数、死者数はいずれも前年と比べて減少している。

〔図1-1〕 事業用自動車の重大事故発生状況等の推移



(注) 平成17年2月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。

〔図 1-2〕 原因別重大事故発生状況の推移

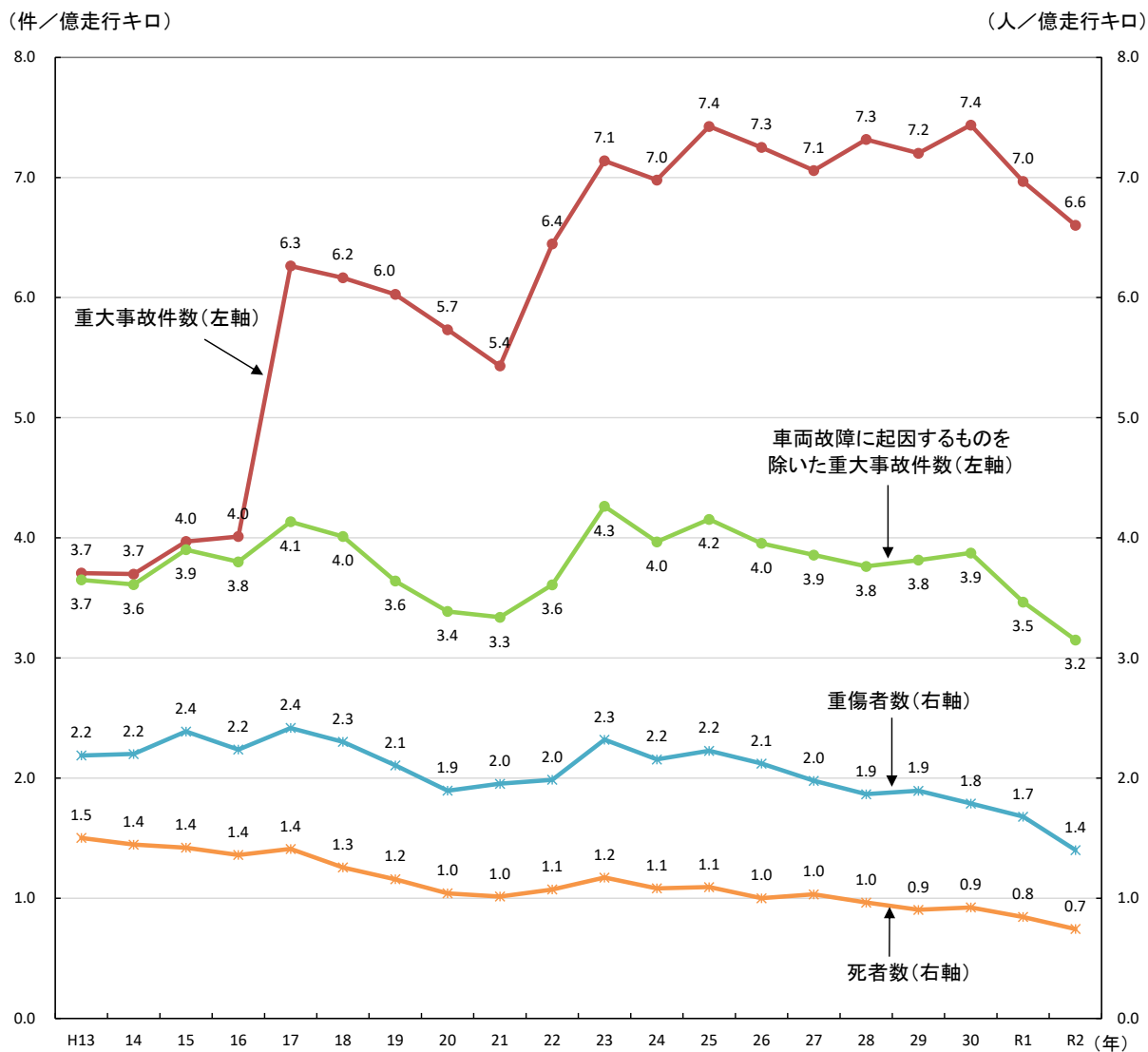


(注) 平成 17 年 2 月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。

### (3) 事業用自動車 1 億走行キロ当たり重大事故件数等の推移

事業用自動車の重大事故の発生件数、重傷者数、死者数を走行距離当たりで見ると、令和 2 年はいずれも前年と比べて減少している。

〔図 1－3〕 事業用自動車 1 億走行キロ当たり重大事故件数等の推移



(注) 平成 17 年 2 月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。

## 2. 業態別の重大事故発生状況

### (1) 発生状況

事業用自動車の重大事故の発生件数、重傷者数、死者数を業態別に見ると、令和2年はいずれも前年と比べて減少している。また、事故の発生件数は乗合バスが最多となっているが、死者数はトラックが最多となっている。

〔表2-1〕 令和2年の事業用自動車の重大事故の発生状況（業態別）

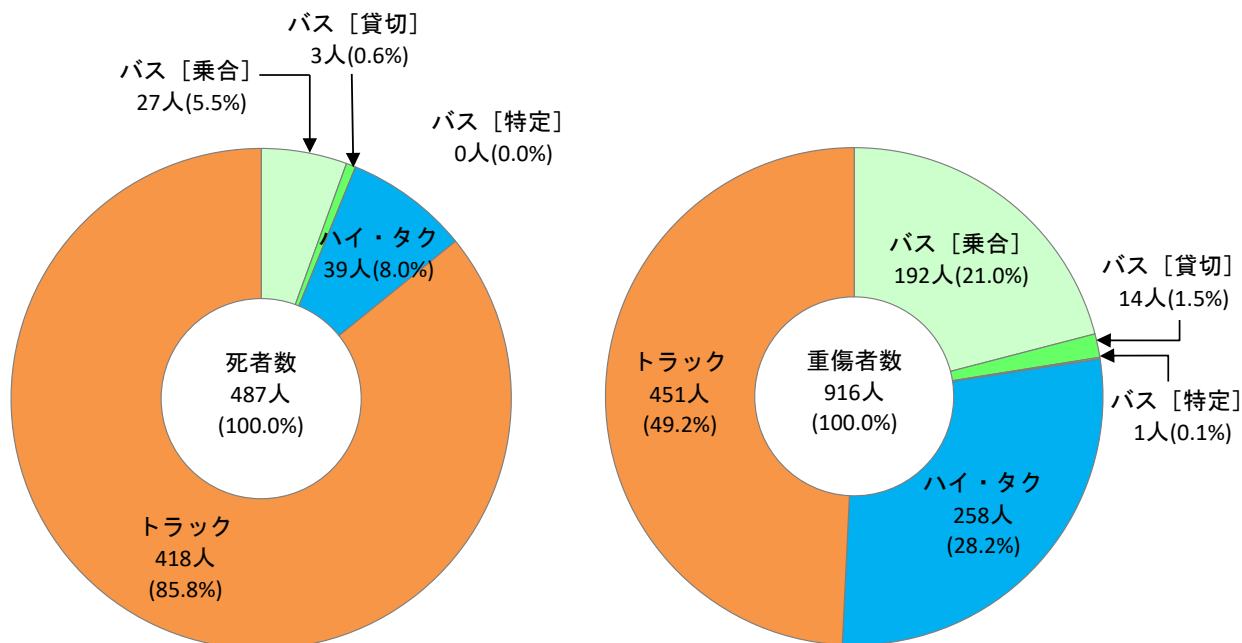
項目	内訳	バス			ハイ・タク	トラック	計
		乗合	貸切	特定			
重大事故の発生件数(件)		2,142 (-293)	144 (-176)	21 (+3)	379 (-172)	1,629 (-123)	4,315 (-761)
うち車両故障に起因するものを除いた事故件数(件)		443 (-110)	35 (-39)	2 (-2)	363 (-170)	1,216 (-146)	2,059 (-467)
うち乗務員に起因する事故件数(件)		345 (-92)	23 (-26)	2 (-1)	287 (-135)	815 (-61)	1,472 (-315)
重大事故による死者数(人)		27 (-410)	3 (-46)	0 (-3)	39 (-383)	418 (-458)	487 (-1300)
うち車両故障に起因するものを除いた死者数		27 (-410)	3 (-46)	0 (-3)	39 (-383)	418 (-457)	487 (-1299)
うち乗務員に起因する死者数		12 (+5)	2 (-6)	0 (-1)	28 (-38)	238 (-30)	280 (-70)
重大事故による重傷者数(人)		192 (-42)	14 (-23)	1 (±0)	258 (-118)	451 (-125)	916 (-308)
うち車両故障に起因するものを除いた重傷者数		192 (-42)	14 (-22)	1 (±0)	258 (-118)	448 (-127)	913 (-309)
うち乗務員に起因する重傷者数		115 (-37)	7 (-9)	1 (+1)	192 (-93)	289 (-61)	604 (-199)
重大事故による軽傷者数(人)		250 (-196)	58 (-51)	0 (±0)	150 (-33)	486 (-295)	944 (-575)
うち車両故障に起因するものを除いた軽傷者数		246 (-199)	55 (-50)	0 (±0)	150 (-33)	445 (-289)	896 (-571)
うち乗務員に起因する軽傷者数		140 (-122)	15 (-27)	0 (±0)	115 (-24)	296 (-172)	566 (-345)

※ ( ) 内の数値は、前年からの増減数

### (2) 業態別の死傷者数

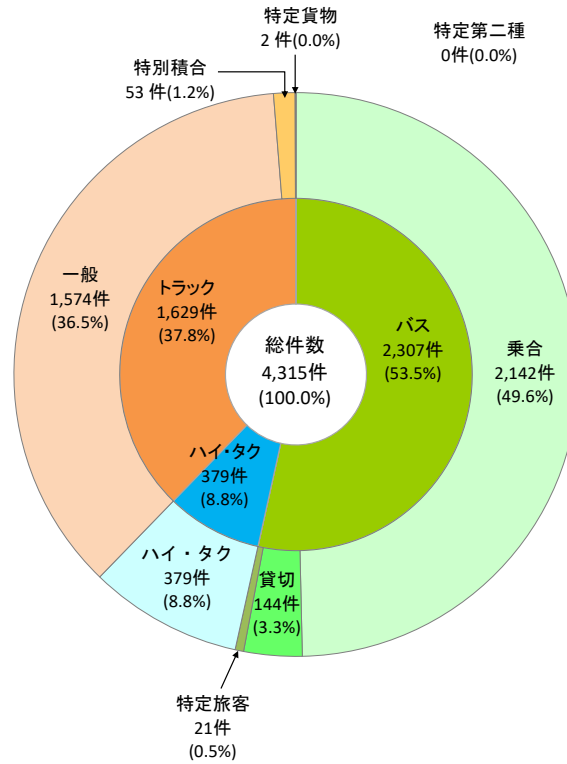
令和2年の事業用自動車の重大事故の死者数及び重傷者数を見ると、死者数、重傷者数ともにトラックが最も多く、次いでハイ・タク、バスの順となっている。

〔図2-1〕 業態別の死者数及び重傷者数内訳

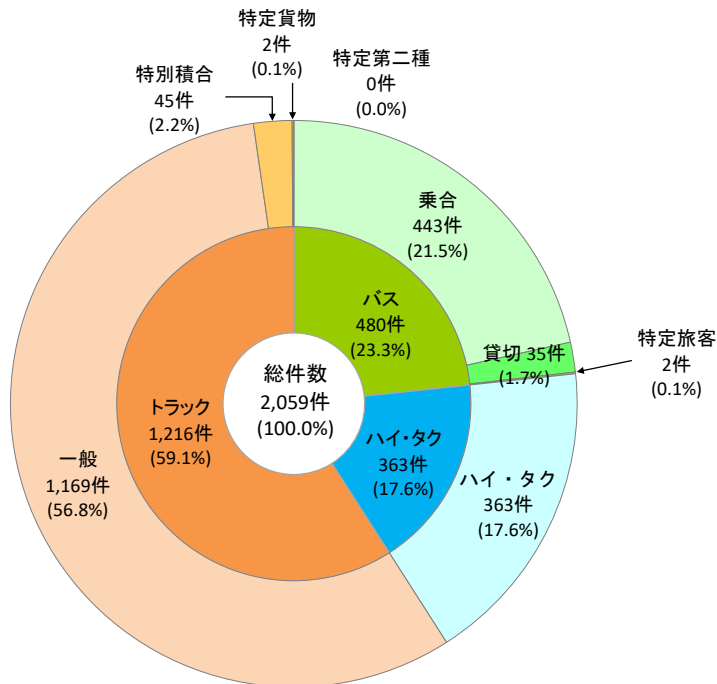




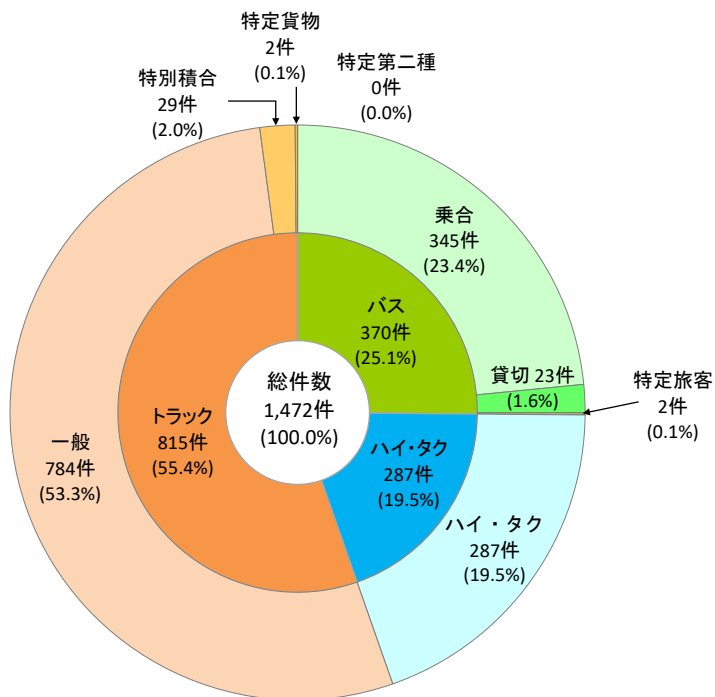
〔図2-2-1〕 業態別の重大事故発生状況



〔図2-2-2〕 業態別の重大事故発生状況（車両故障に起因するものを除く）



〔図 2 - 2 - 3〕 業態別の重大事故発生状況（乗務員に起因）



〔表2-2〕 旅客自動車運送事業における業態別の重大事故により死傷した乗客数

項目	内訳	バス			ハイ・タク	計
		乗合	貸切	特定		
死傷状況	死者数(人)	0	0	0	3	3
	重傷者数(人)	101	3	0	34	138
	計(人)	101	3	0	37	141

(3) 事故に関わる車両の所属する営業所の位置(都道府県)別重大事故件数

〔表2-3〕 事故に関わる車両の所属する営業所の位置(都道府県)別重大事故件数

事業の種類 都道府県	バス [乗合]	バス [貸切等]	ハイ・タク	トラック	計
北海道	152 (78.8)	8 (44.4)	24 (44.4)	121 (97.6)	305 (78.4)
青森県	11 (110.0)	2 (40.0)	4 (133.3)	29 (107.4)	46 (102.2)
岩手県	4 (-)	1 (-)	3 (100.0)	24 (77.4)	32 (94.1)
宮城県	92 (94.8)	6 (150.0)	7 (41.2)	55 (112.2)	160 (95.8)
秋田県	6 (85.7)	0 (-)	5 (166.7)	27 (90.0)	38 (95.0)
山形県	5 (50.0)	0 (-)	1 (25.0)	27 (73.0)	33 (62.3)
福島県	26 (83.9)	8 (88.9)	1 (20.0)	38 (102.7)	73 (89.0)
茨城県	97 (85.8)	10 (71.4)	2 (100.0)	63 (77.8)	172 (81.9)
栃木県	9 (150.0)	1 (100.0)	6 (150.0)	31 (77.5)	47 (92.2)
群馬県	11 (122.2)	2 (20.0)	1 (33.3)	46 (131.4)	60 (105.3)
埼玉県	80 (102.6)	12 (44.4)	26 (144.4)	91 (84.3)	209 (90.5)
千葉県	65 (67.0)	10 (58.8)	13 (72.2)	64 (91.4)	152 (75.2)
東京都	357 (95.2)	26 (45.6)	90 (67.7)	49 (90.7)	522 (84.3)
神奈川県	296 (92.8)	16 (106.7)	19 (48.7)	65 (106.6)	396 (91.2)
新潟県	18 (81.8)	2 (22.2)	9 (180.0)	43 (95.6)	72 (88.9)
富山県	0 (-)	1 (20.0)	3 (100.0)	27 (81.8)	31 (68.9)
石川県	14 (-)	2 (28.6)	2 (100.0)	35 (184.2)	53 (151.4)
福井県	0 (-)	4 (-)	0 (-)	12 (70.6)	16 (76.2)
山梨県	0 (-)	0 (-)	2 (50.0)	15 (75.0)	17 (50.0)
長野県	12 (109.1)	0 (-)	2 (50.0)	29 (85.3)	43 (82.7)
岐阜県	7 (70.0)	1 (25.0)	1 (33.3)	18 (69.2)	27 (62.8)
静岡県	46 (75.4)	4 (28.6)	10 (111.1)	51 (104.1)	111 (83.5)
愛知県	153 (91.6)	11 (50.0)	13 (81.3)	80 (83.3)	257 (85.4)
三重県	7 (175.0)	2 (33.3)	7 (233.3)	29 (87.9)	45 (97.8)
滋賀県	10 (166.7)	0 (-)	1 (50.0)	19 (158.3)	30 (150.0)
京都府	116 (72.0)	5 (166.7)	15 (107.1)	36 (124.1)	172 (83.1)
大阪府	175 (97.2)	11 (44.0)	22 (53.7)	100 (109.9)	308 (91.4)
兵庫県	55 (103.8)	0 (-)	17 (130.8)	47 (114.6)	119 (99.2)
奈良県	10 (33.3)	0 (-)	0 (-)	7 (63.6)	17 (38.6)
和歌山県	21 (65.6)	1 (100.0)	3 (300.0)	12 (120.0)	37 (84.1)
鳥取県	5 (55.6)	0 (-)	1 (100.0)	12 (109.1)	18 (85.7)
島根県	20 (80.0)	0 (-)	0 (-)	10 (100.0)	30 (65.2)
岡山県	48 (109.1)	5 (125.0)	3 (42.9)	29 (60.4)	85 (82.5)
広島県	101 (92.7)	4 (400.0)	5 (38.5)	50 (122.0)	160 (97.6)
山口県	17 (242.9)	0 (-)	6 (120.0)	17 (89.5)	40 (117.6)
徳島県	5 (83.3)	1 (100.0)	0 (-)	12 (150.0)	18 (100.0)
香川県	3 (60.0)	1 (100.0)	0 (-)	11 (34.4)	15 (33.3)
愛媛県	6 (120.0)	0 (-)	1 (25.0)	17 (100.0)	24 (85.7)
高知県	7 (140.0)	0 (-)	0 (-)	13 (72.2)	20 (74.1)
福岡県	21 (39.6)	1 (16.7)	15 (68.2)	60 (77.9)	97 (61.4)
佐賀県	7 (100.0)	3 (150.0)	0 (-)	20 (222.2)	30 (150.0)
長崎県	15 (60.0)	0 (-)	7 (43.8)	9 (52.9)	31 (50.8)
熊本県	3 (75.0)	0 (-)	1 (16.7)	24 (85.7)	28 (71.8)
大分県	11 (100.0)	2 (100.0)	8 (800.0)	14 (70.0)	35 (102.9)
宮崎県	5 (62.5)	0 (-)	3 (60.0)	9 (64.3)	17 (63.0)
鹿児島県	4 (44.4)	2 (33.3)	2 (50.0)	25 (108.7)	33 (78.6)
沖縄県	9 (225.0)	0 (-)	18 (120.0)	7 (70.0)	34 (106.3)
計	2,142	165	379	1,629	4,315

※数値横のカッコ内は前年比。(-)はR2またはR1の件数が「0」のもの。

〔表2-4〕 事故に関わる車両の所属する営業所の位置（都道府県）別重大事故件数

（車両故障に起因するものを除く）

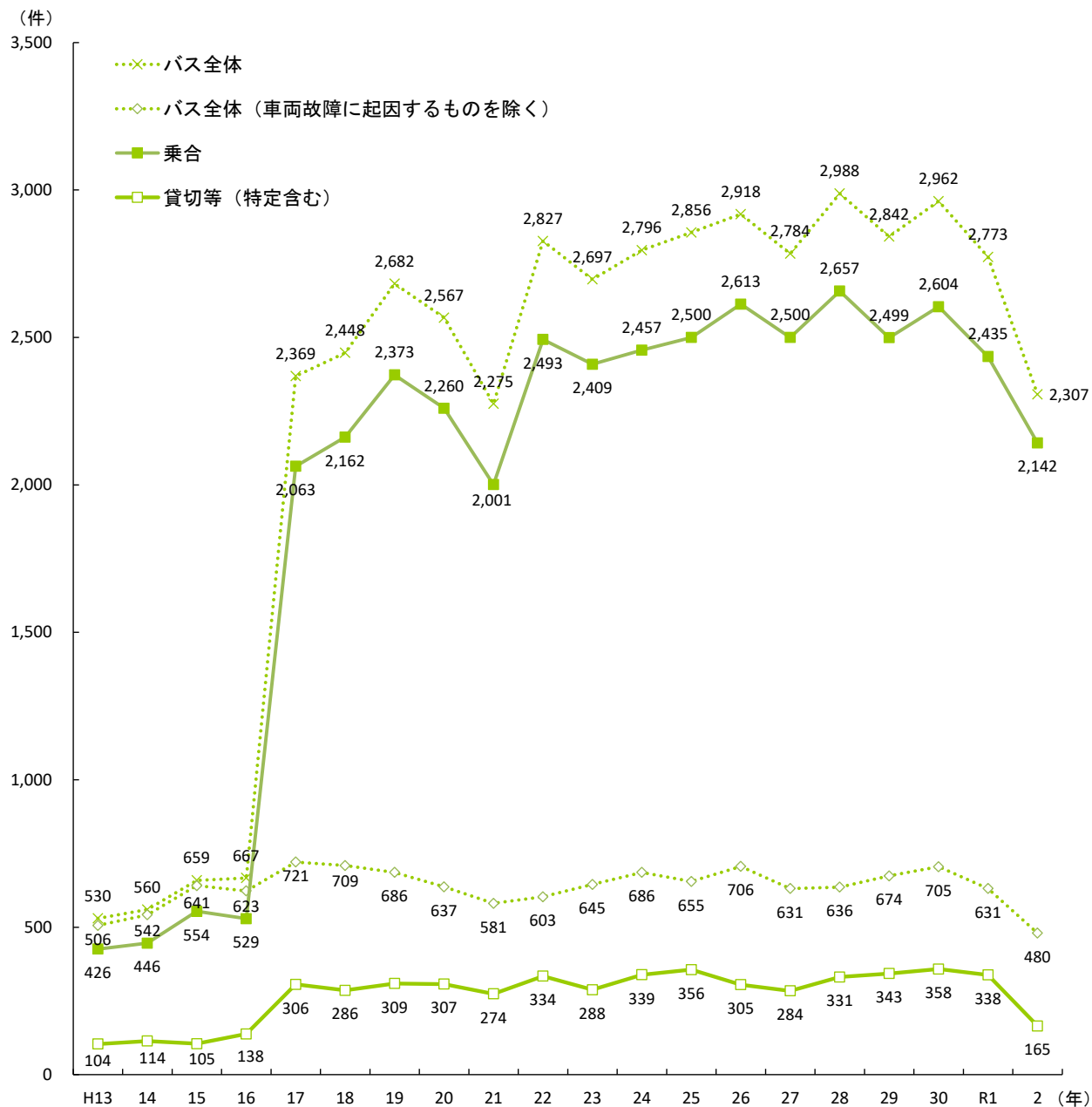
事業の種類 都道府県	バス [乗合]	バス [貸切等]	ハイ・タク	トラック	計
北海道	33 (94.3)	2 (25.0)	23 (44.2)	91 (101.1)	149 (80.5)
青森県	3 (75.0)	1 (50.0)	4 (133.3)	20 (90.9)	28 (90.3)
岩手県	2 (-)	1 (-)	3 (100.0)	16 (69.6)	22 (84.6)
宮城県	6 (54.5)	3 (300.0)	7 (41.2)	33 (103.1)	49 (80.3)
秋田県	2 (40.0)	0 (-)	5 (166.7)	15 (83.3)	22 (84.6)
山形県	2 (100.0)	0 (-)	1 (25.0)	14 (77.8)	17 (68.0)
福島県	1 (14.3)	2 (-)	1 (20.0)	27 (96.4)	31 (75.6)
茨城県	7 (100.0)	1 (-)	2 (100.0)	53 (81.5)	63 (80.8)
栃木県	1 (100.0)	0 (-)	5 (166.7)	27 (81.8)	33 (86.8)
群馬県	8 (266.7)	0 (-)	1 (33.3)	27 (108.0)	36 (112.5)
埼玉県	21 (100.0)	0 (-)	19 (111.8)	63 (88.7)	103 (90.4)
千葉県	23 (56.1)	3 (-)	13 (72.2)	53 (84.1)	92 (74.2)
東京都	58 (109.4)	5 (-)	87 (69.6)	35 (89.7)	185 (82.2)
神奈川県	51 (98.1)	4 (-)	19 (51.4)	51 (106.3)	125 (90.6)
新潟県	3 (75.0)	0 (-)	9 (180.0)	29 (103.6)	41 (110.8)
富山県	0 (-)	0 (-)	3 (100.0)	17 (81.0)	20 (69.0)
石川県	1 (-)	0 (-)	2 (100.0)	21 (140.0)	24 (133.3)
福井県	0 (-)	2 (-)	0 (-)	7 (46.7)	9 (47.4)
山梨県	0 (-)	0 (-)	2 (50.0)	10 (71.4)	12 (57.1)
長野県	3 (-)	0 (-)	2 (50.0)	19 (79.2)	24 (72.7)
岐阜県	3 (-)	0 (-)	1 (33.3)	14 (60.9)	18 (56.3)
静岡県	24 (-)	2 (-)	10 (125.0)	43 (107.5)	79 (100.0)
愛知県	73 (-)	1 (-)	12 (85.7)	62 (83.8)	148 (72.5)
三重県	4 (-)	2 (-)	7 (233.3)	22 (84.6)	35 (106.1)
滋賀県	3 (-)	0 (-)	1 (50.0)	15 (125.0)	19 (100.0)
京都府	7 (-)	0 (-)	15 (107.1)	30 (115.4)	52 (106.1)
大阪府	8 (-)	3 (-)	22 (53.7)	79 (103.9)	112 (86.2)
兵庫県	13 (-)	0 (-)	17 (130.8)	35 (100.0)	65 (104.8)
奈良県	2 (-)	0 (-)	0 (-)	6 (60.0)	8 (22.9)
和歌山県	1 (-)	1 (-)	3 (-)	11 (137.5)	16 (177.8)
鳥取県	0 (-)	0 (-)	0 (-)	9 (112.5)	9 (90.0)
島根県	1 (-)	0 (-)	0 (-)	7 (77.8)	8 (42.1)
岡山県	3 (-)	1 (-)	3 (-)	19 (51.4)	26 (51.0)
広島県	15 (-)	1 (-)	5 (-)	38 (118.8)	59 (92.2)
山口県	9 (-)	0 (-)	6 (-)	16 (106.7)	31 (129.2)
徳島県	2 (-)	0 (-)	0 (-)	10 (142.9)	12 (109.1)
香川県	2 (-)	1 (-)	0 (-)	7 (26.9)	10 (29.4)
愛媛県	0 (-)	0 (-)	1 (-)	16 (94.1)	17 (73.9)
高知県	3 (300.0)	0 (-)	0 (-)	11 (68.8)	14 (66.7)
福岡県	14 (73.7)	1 (-)	14 (-)	49 (73.1)	78 (70.3)
佐賀県	6 (150.0)	0 (-)	0 (-)	19 (316.7)	25 (208.3)
長崎県	5 (29.4)	0 (-)	7 (43.8)	7 (53.8)	19 (38.8)
熊本県	3 (100.0)	0 (-)	1 (16.7)	19 (76.0)	23 (65.7)
大分県	3 (75.0)	0 (-)	8 (800.0)	11 (57.9)	22 (91.7)
宮崎県	4 (80.0)	0 (-)	3 (60.0)	9 (64.3)	16 (66.7)
鹿児島県	3 (60.0)	0 (-)	2 (50.0)	19 (100.0)	24 (80.0)
沖縄県	7 (233.3)	0 (-)	17 (113.3)	5 (50.0)	29 (93.5)
計	443	37	363	1,216	2,059

※数値横のカッコ内は前年比。(-)はR2またはR1の件数が「0」のもの。

#### (4) 業態別の重大事故発生状況の推移

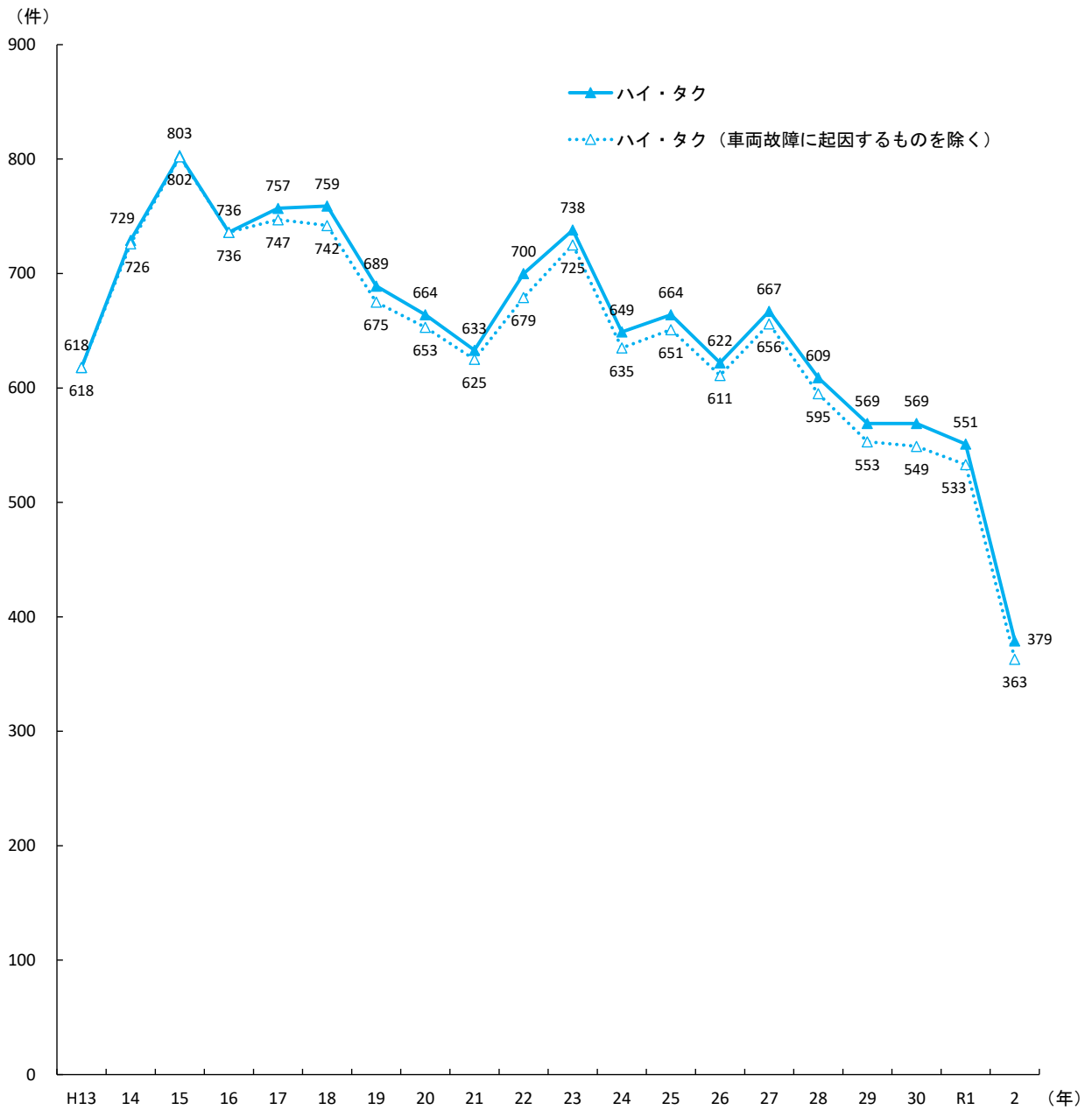
令和2年の事業用自動車の重大事故の発生件数は、全業態において前年と比べて減少している。

〔図2-3-1〕 バスの重大事故発生状況の推移



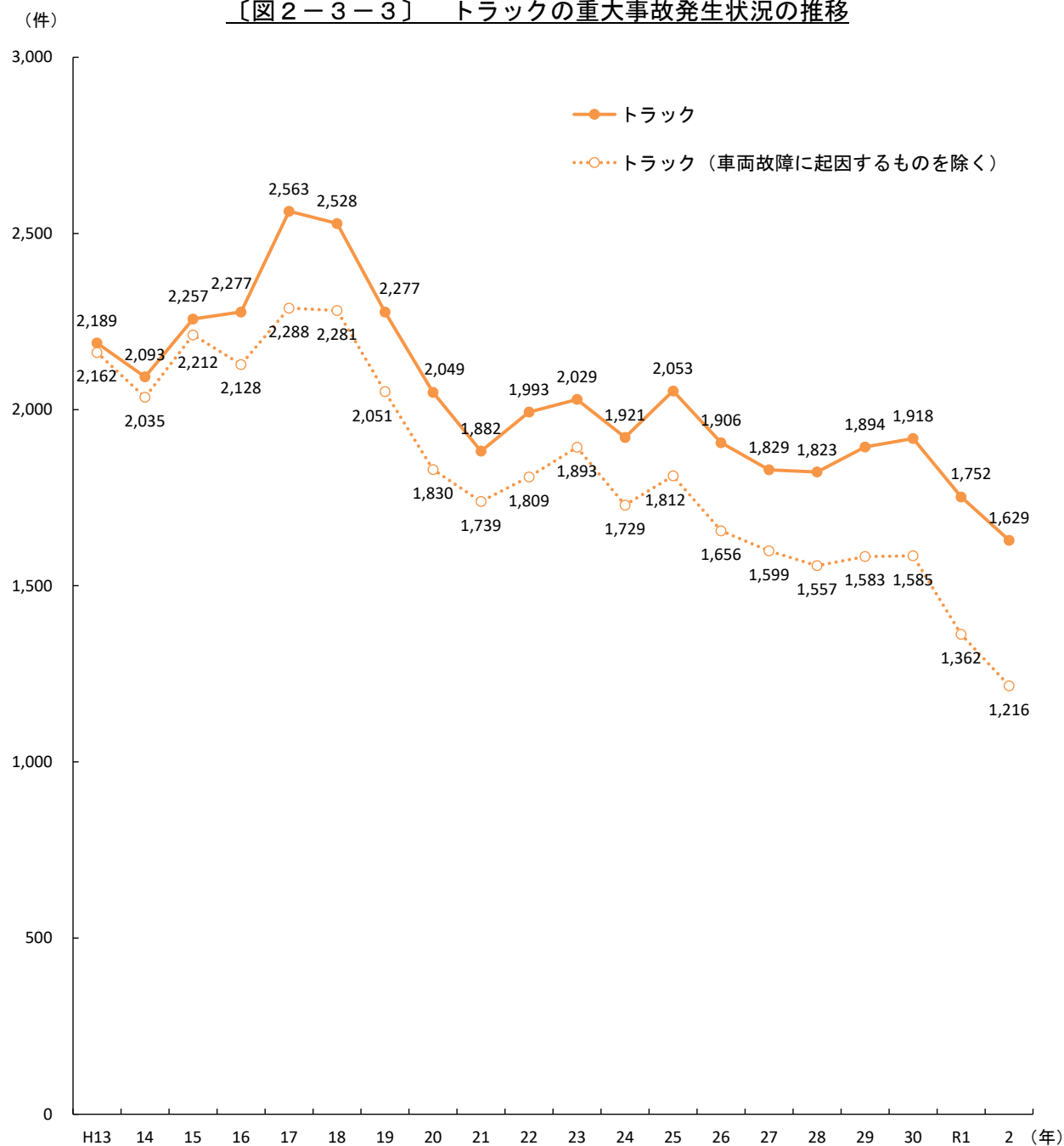
(注) 平成17年2月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。

〔図 2-3-2〕 ハイ・タクの重大事故発生状況の推移



(注) 平成 17 年 2 月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。

〔図 2-3-3〕 トラックの重大事故発生状況の推移

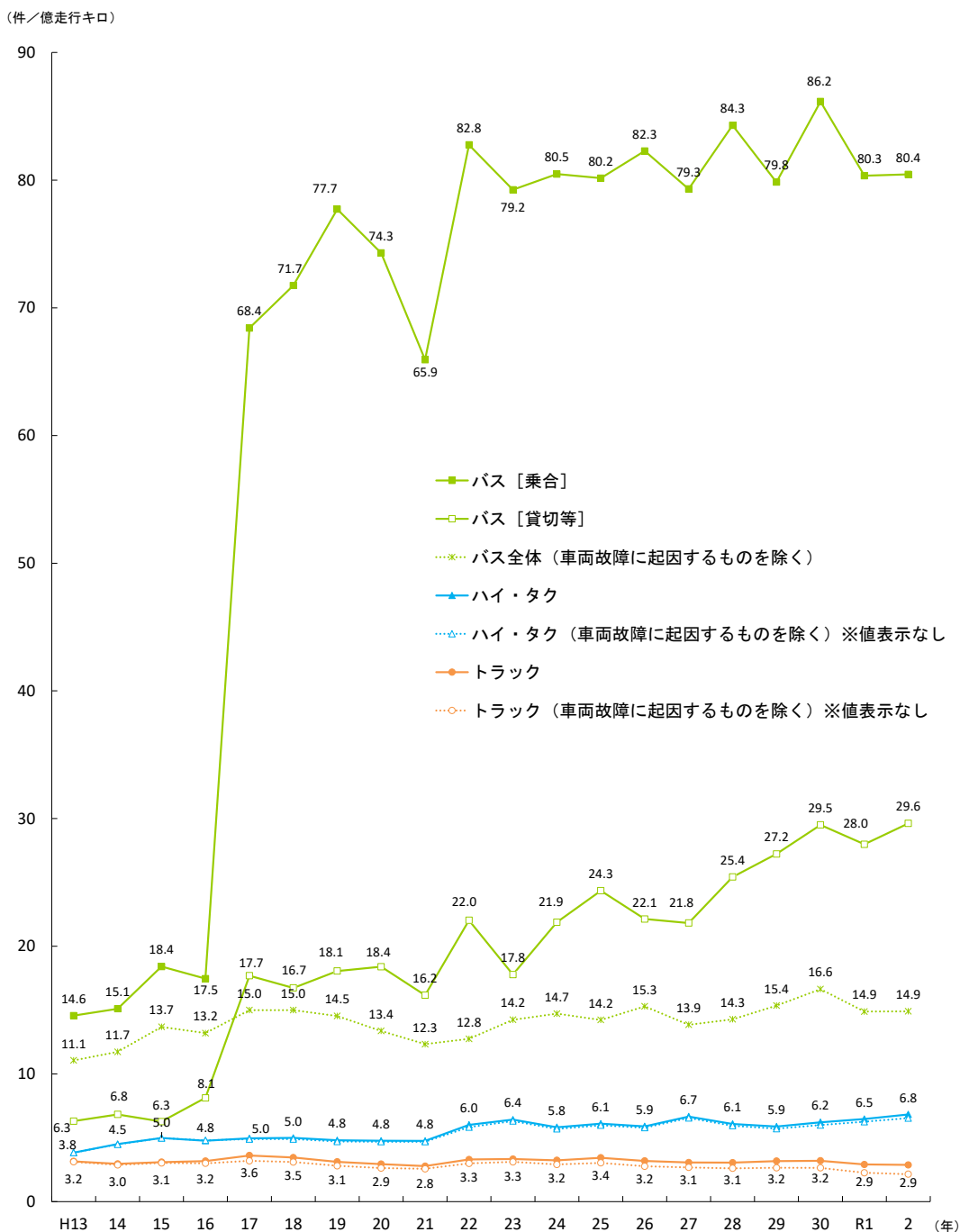


(注) 平成 17 年 2 月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。

(5) 業態別の1億走行キロ当たりの重大事故件数の推移

令和2年の事業用自動車の重大事故の発生件数を走行距離当たりで見ると、トラックを除き増加している。

〔図2-4〕 業態別の事業用自動車1億走行キロ当たり重大事故件数の推移



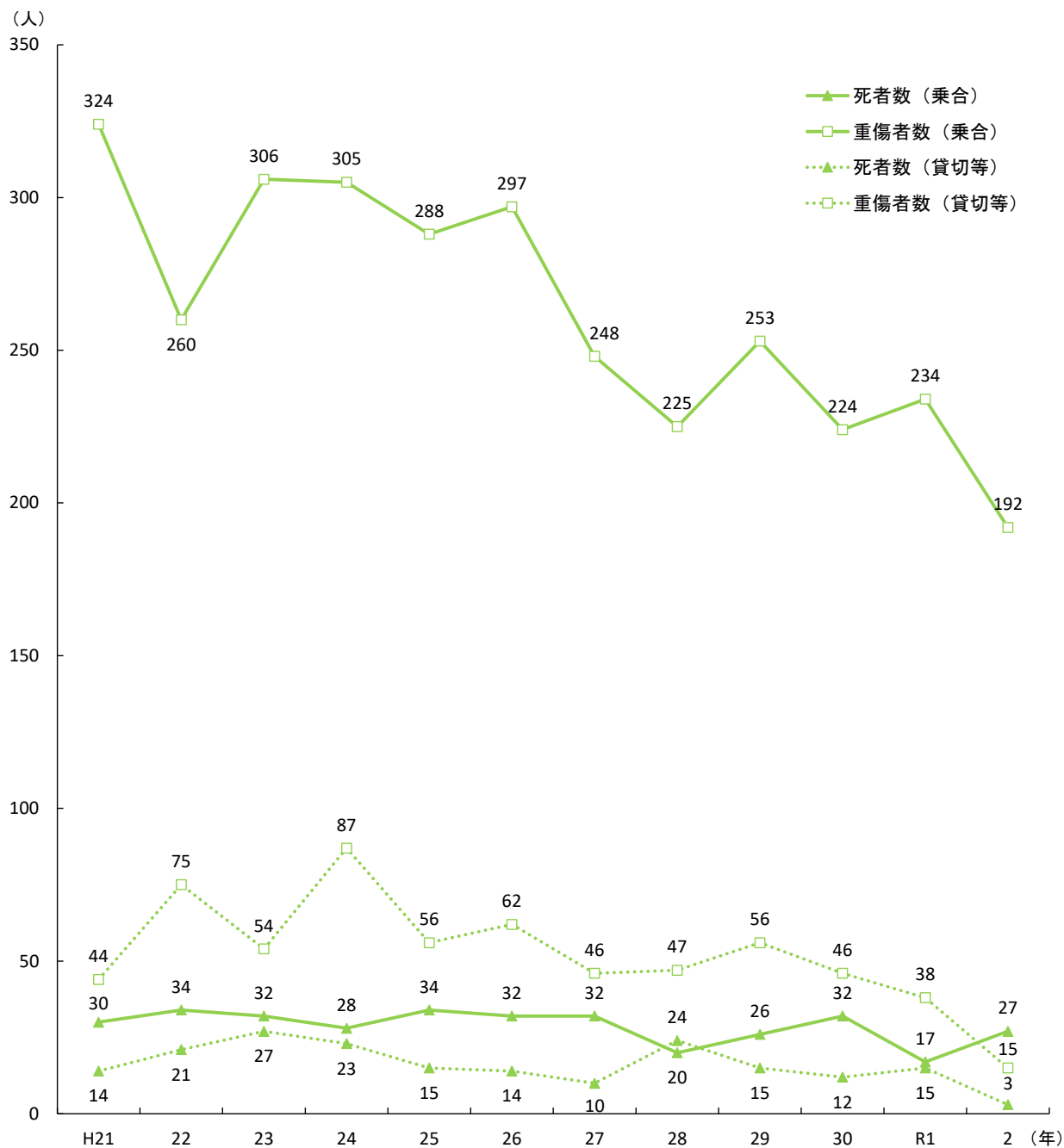
(注) 平成17年2月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。



(6) 業態別の死傷者数の推移

令和2年の重大事故による死者数は、乗合バスのみ前年と比べて増加したものの、その他の業態においては減少している。重傷者数は、全業態において前年と比べて減少している。

〔図2-5-1 (1)〕 バスの重大事故による死者数及び重傷者数の推移（重大事故全て）



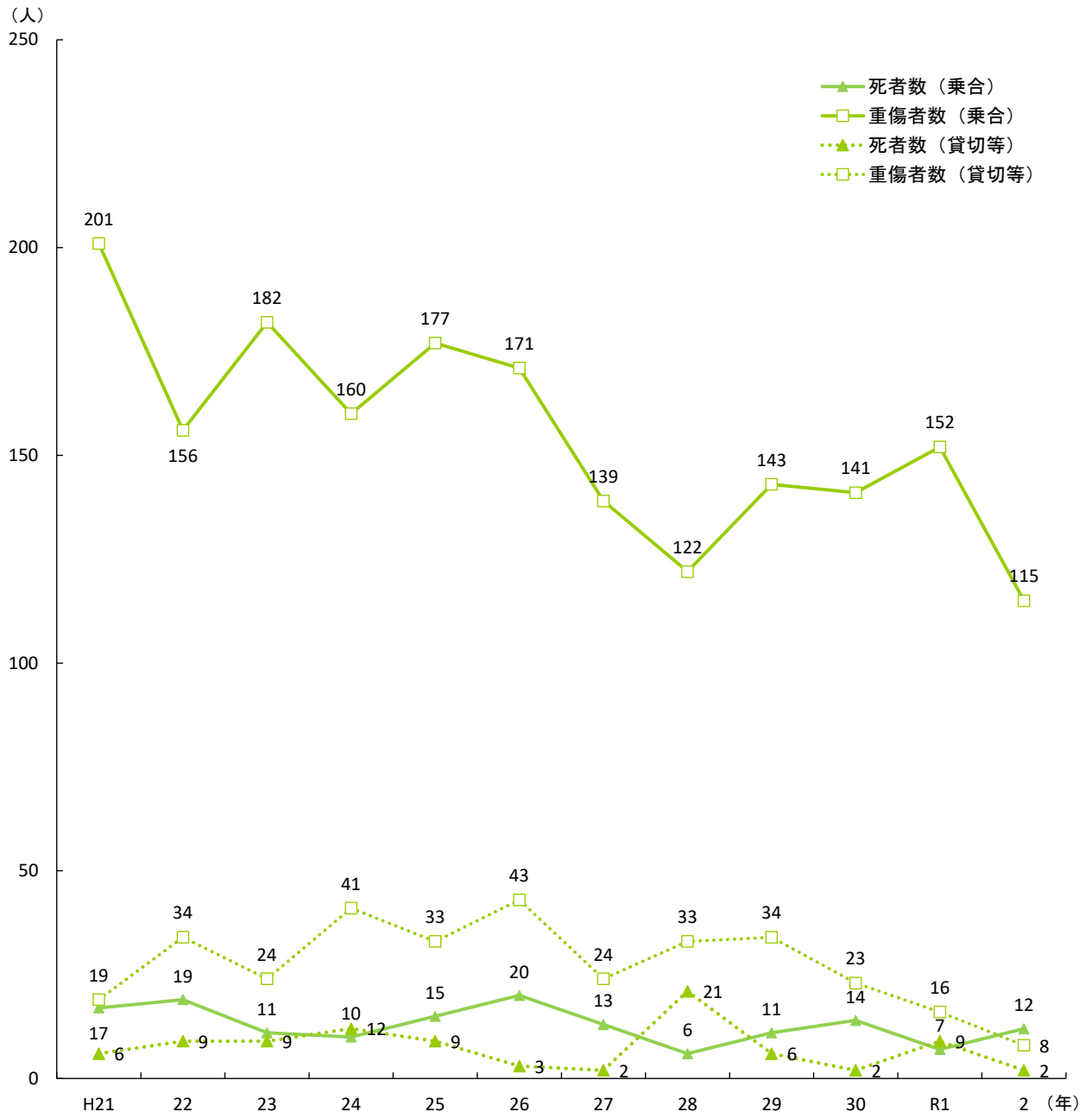
〔図 2-5-1 (2)〕 バスの重大事故による死者数及び重傷者数の推移

(車両故障に起因するものを除いた事故)

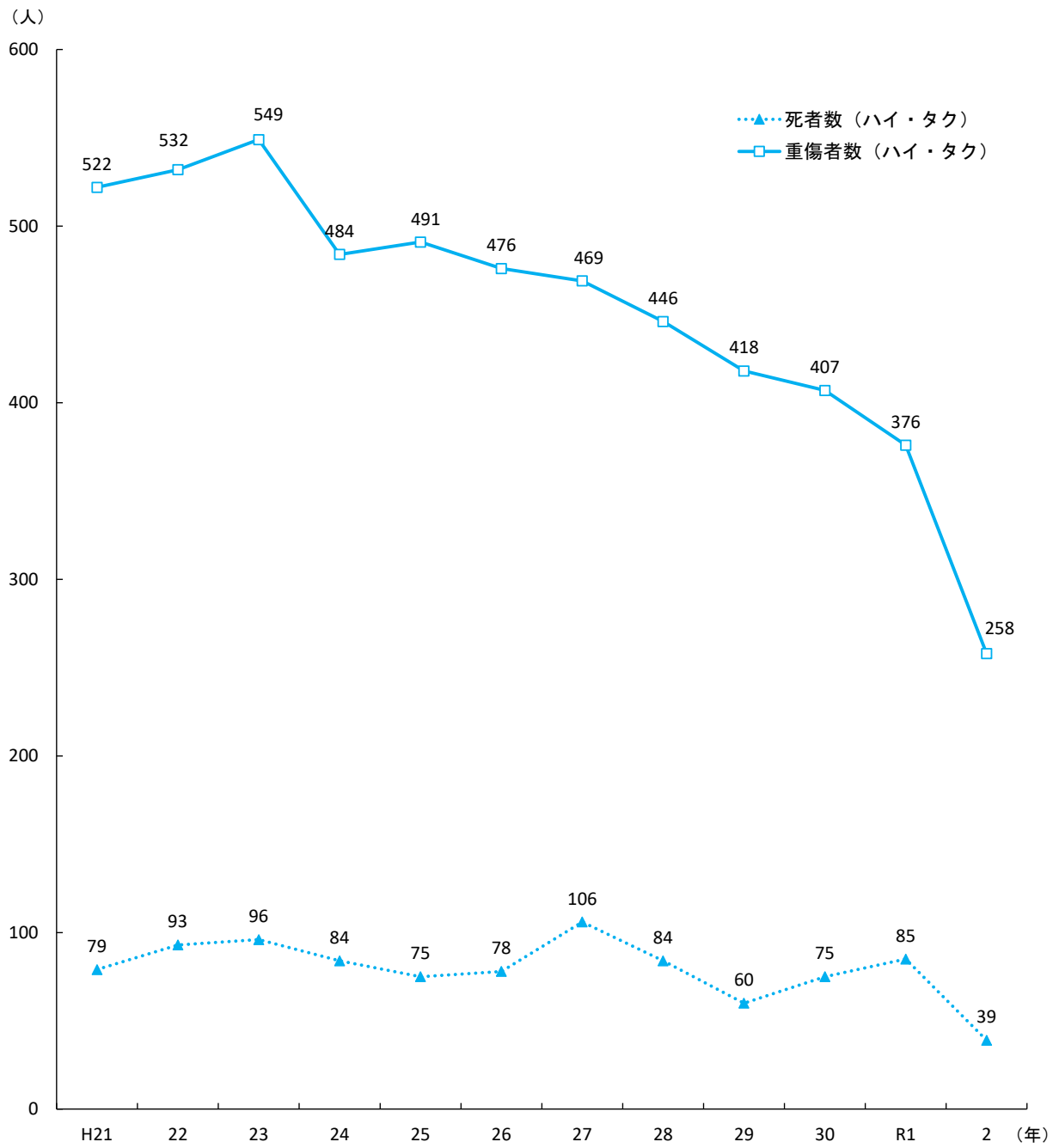


〔図2-5-1(3)〕 バスの重大事故による死者数及び重傷者数の推移

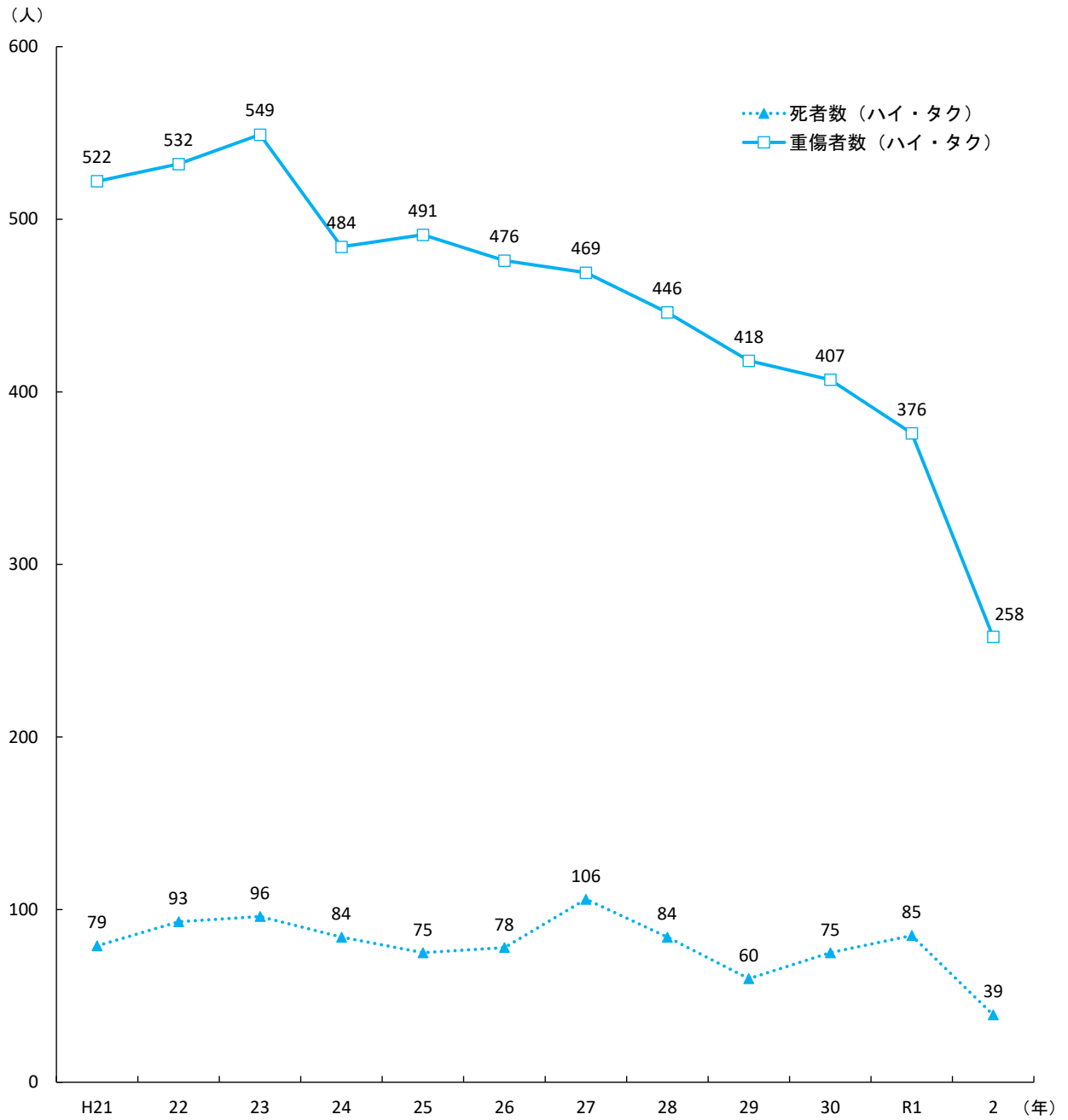
(乗務員に起因する重大事故)



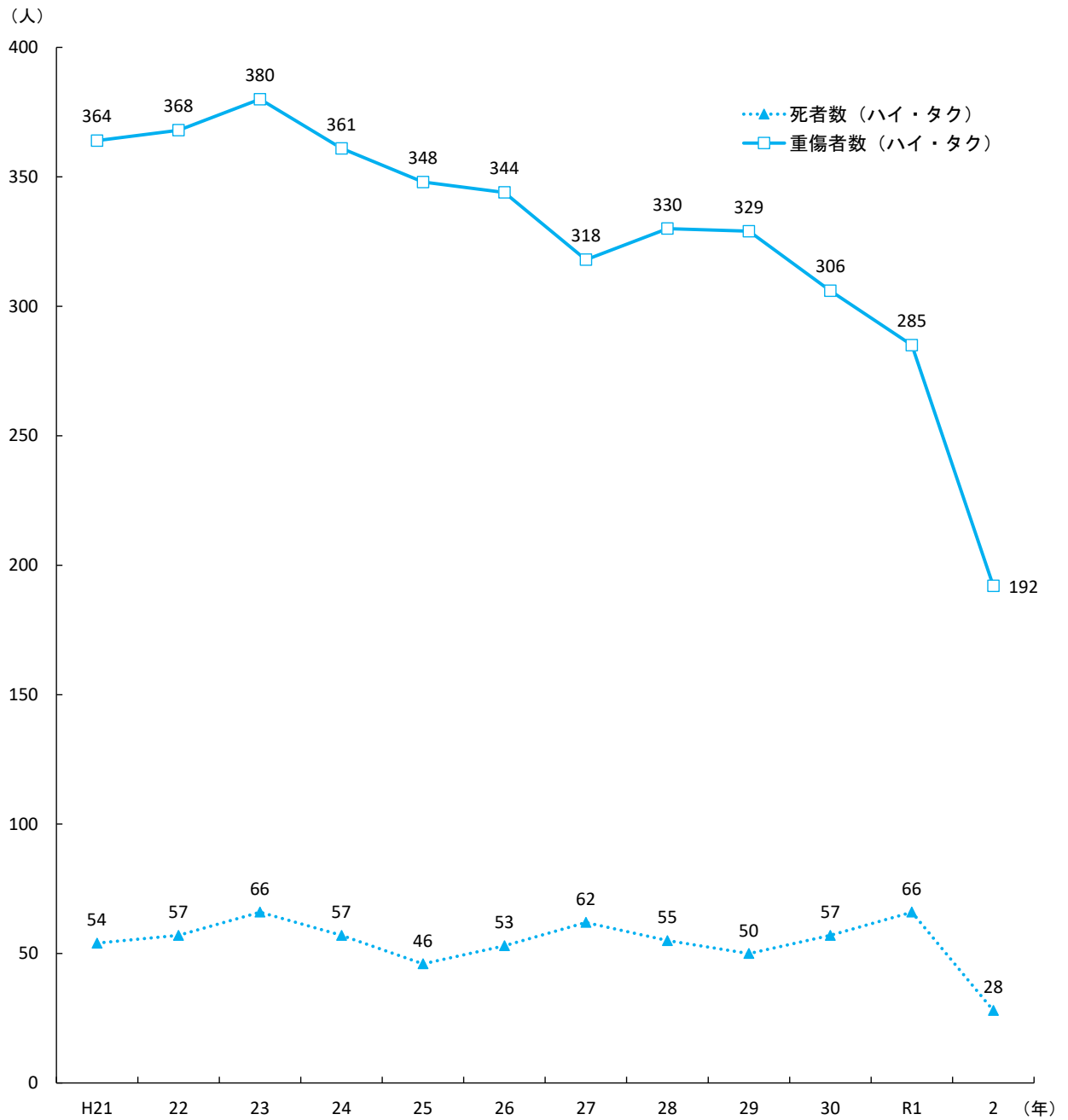
〔図2-5-2(1)〕 タクシーの重大事故による死傷者数及び重傷者数の推移  
 (重大事故全て)



〔図 2-5-2 (2)〕 タクシーの重大事故による死傷者数及び重傷者数の推移  
 (車両故障に起因するものを除いた重大事故)

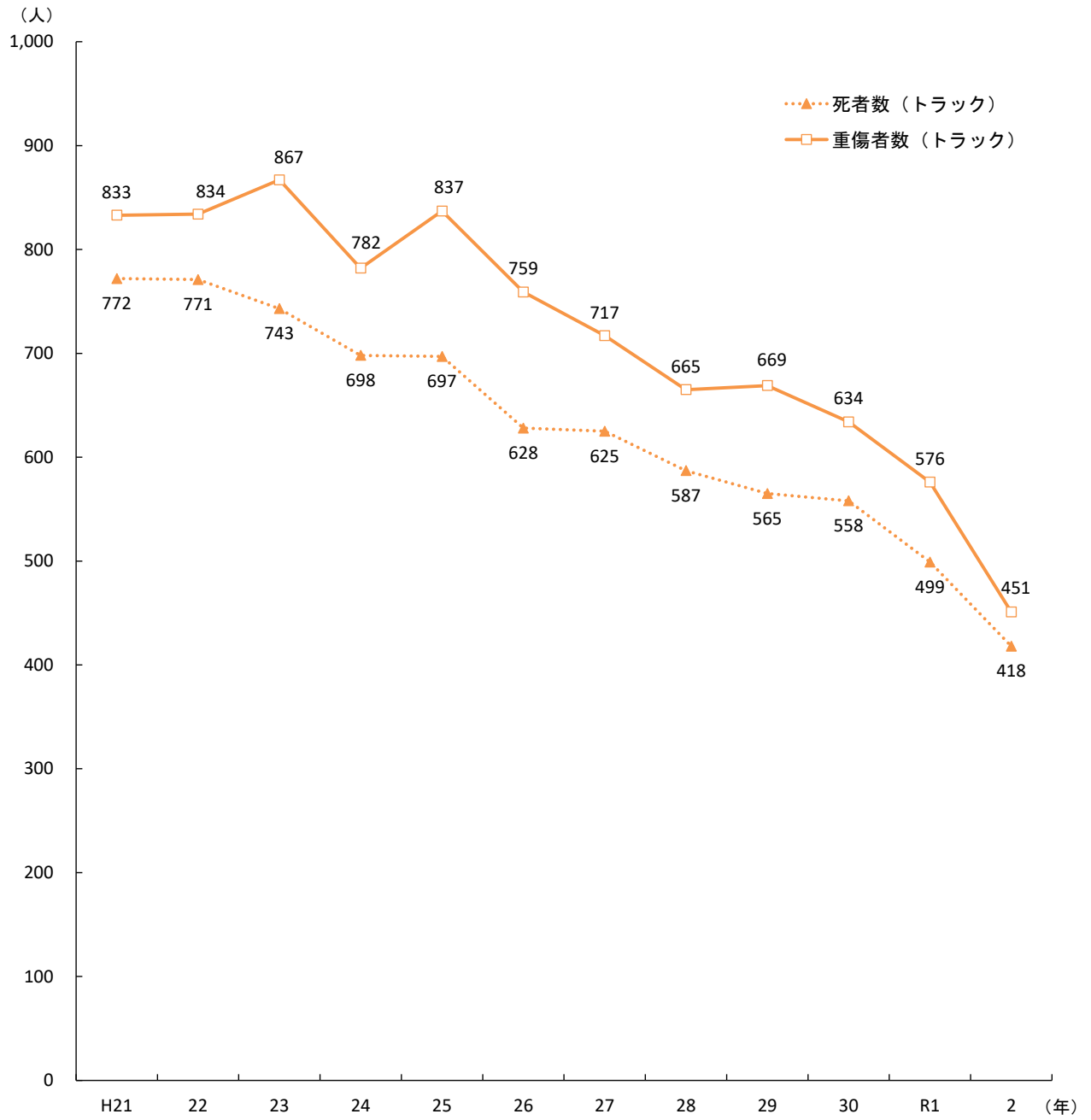


〔図 2-5-2 (3)〕 タクシーの重大事故による死傷者数及び重傷者数の推移  
 (乗務員に起因する重大事故)

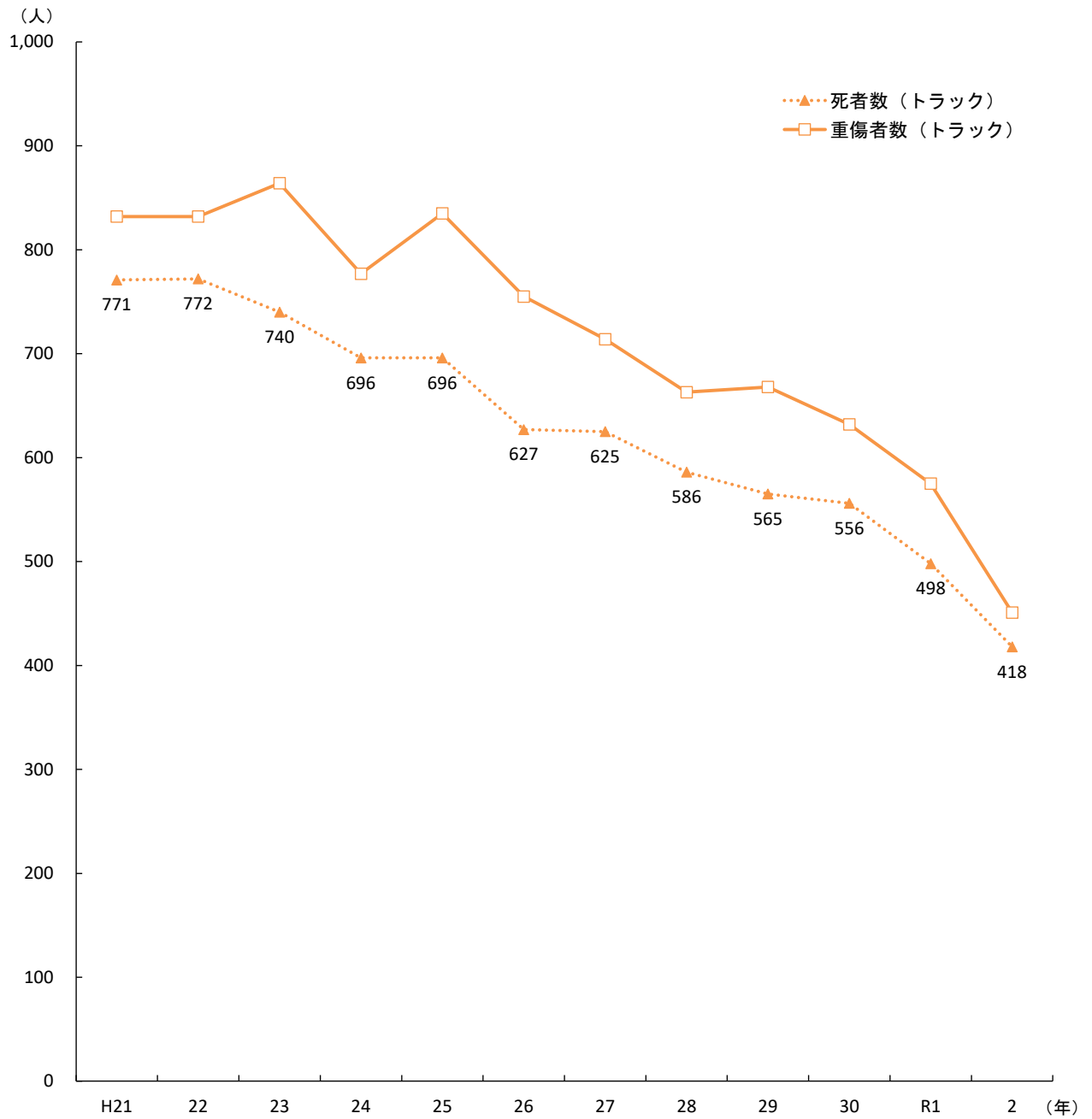


[図2-5-3 (1)] トラックの重大事故による死傷者数及び重傷者数の推移

(重大事故全て)

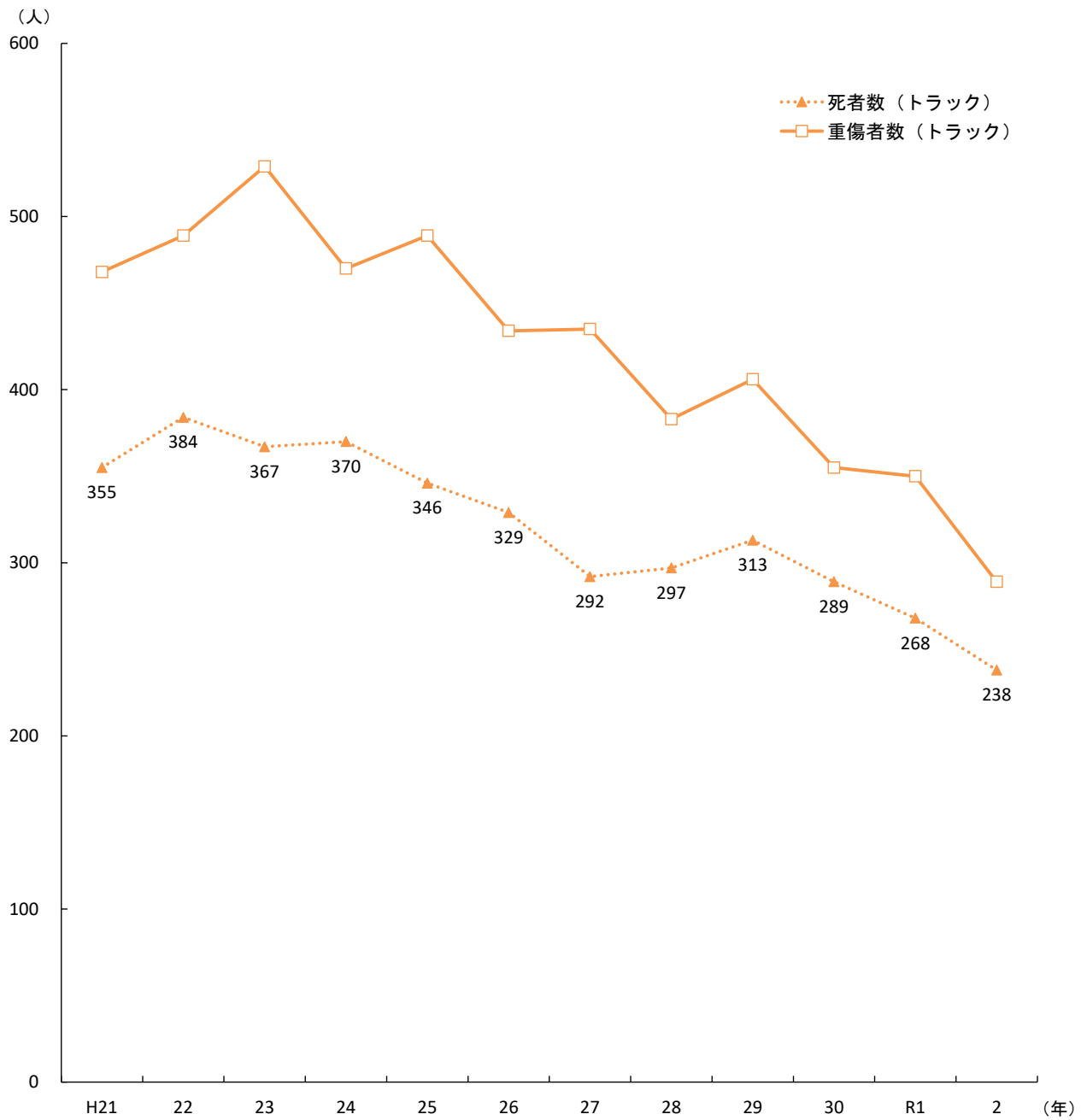


[図2-5-3(2)] トラックの重大事故による死傷者数及び重傷者数の推移  
(車両故障に起因するものを除いた重大事故)





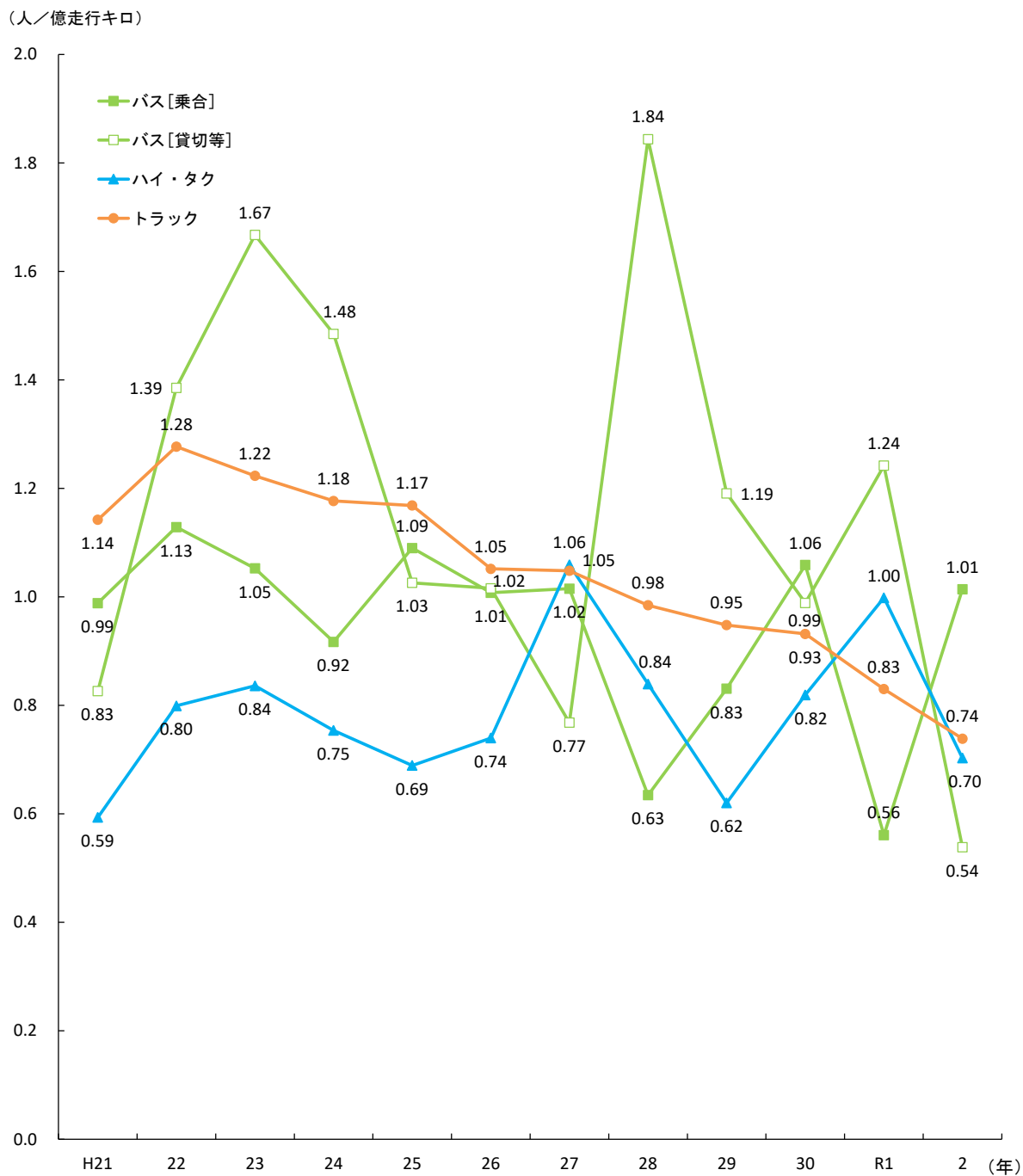
[図2-5-3 (3)] トラックの重大事故による死傷者数及び重傷者数の推移  
(乗務員に起因する重大事故)



(7) 業態別の事業用自動車 1 億走行キロ当たり死者数の推移

令和 2 年の重大事故による死者数を走行距離当たりで見ると、乗合バスのみ前年と比べて増加したものの、その他の業態においては減少している。

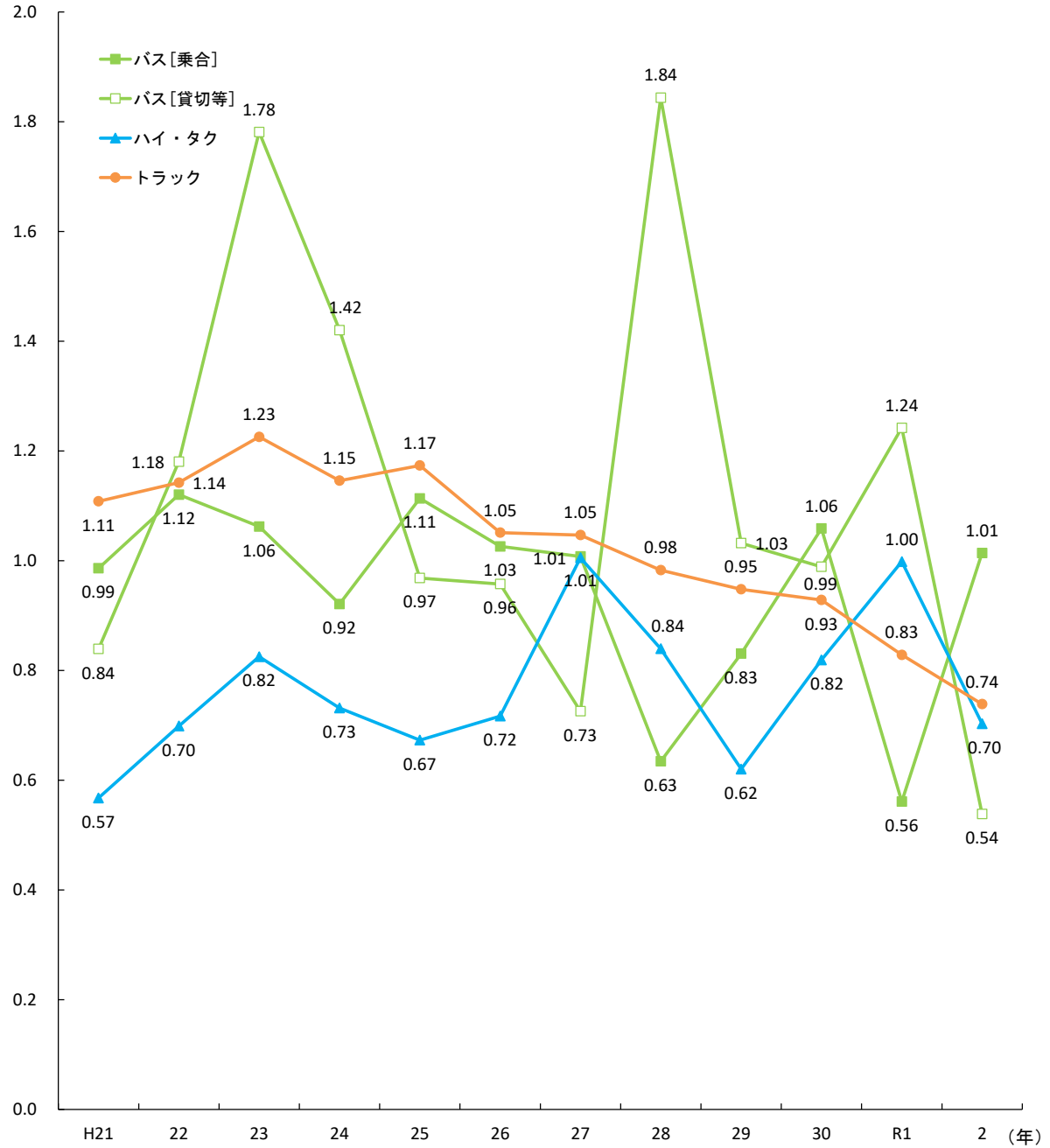
〔図 2-6 (1)〕 業態別の事業用自動車 1 億走行キロ当たり死者数の推移  
(重大事故全て)



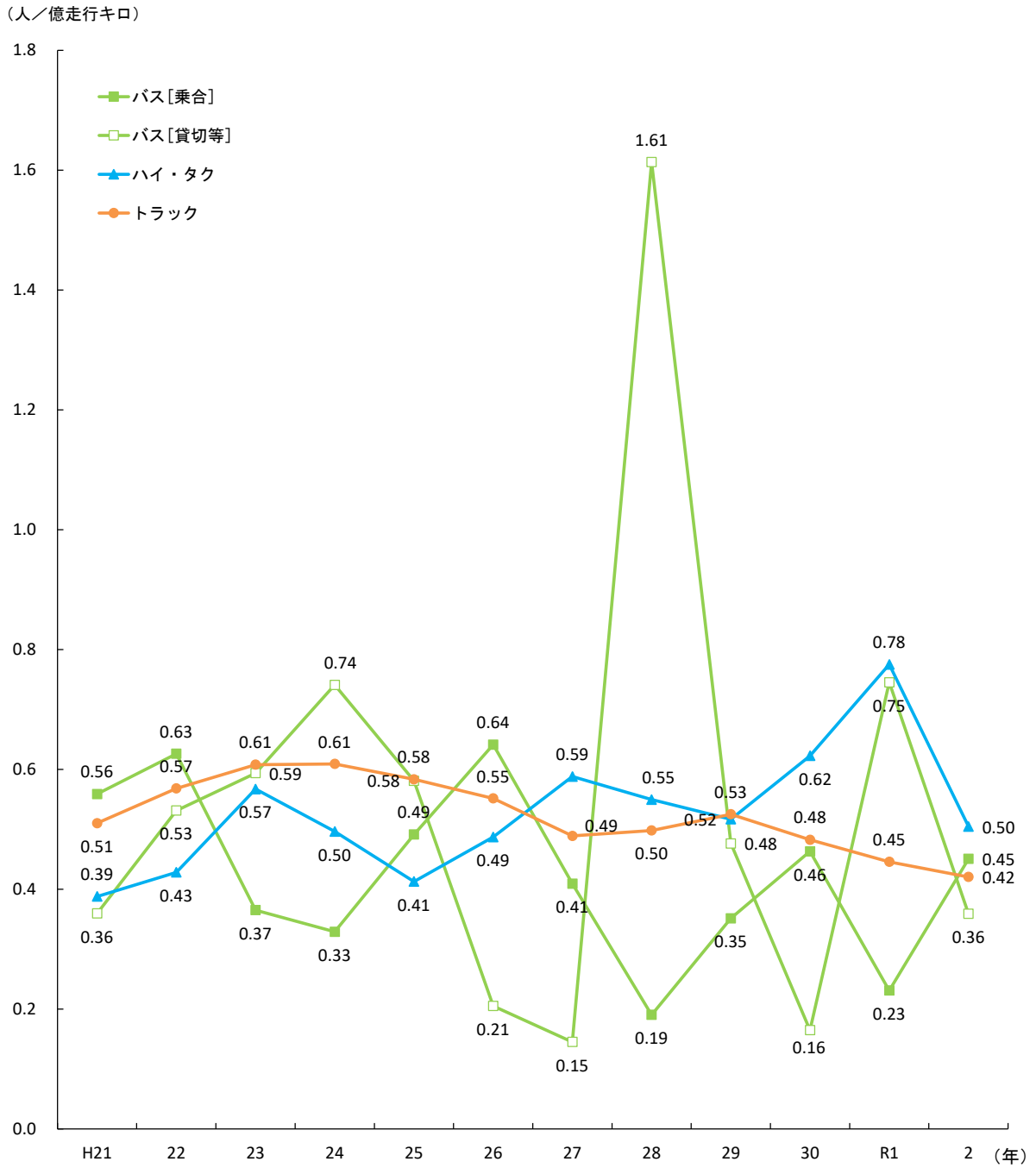
〔図 2-6 (2)〕 業態別の事業用自動車 1 億走行キロ当たり死者数の推移

(車両故障に起因するものを除いた重大事故)

(人/億走行キロ)



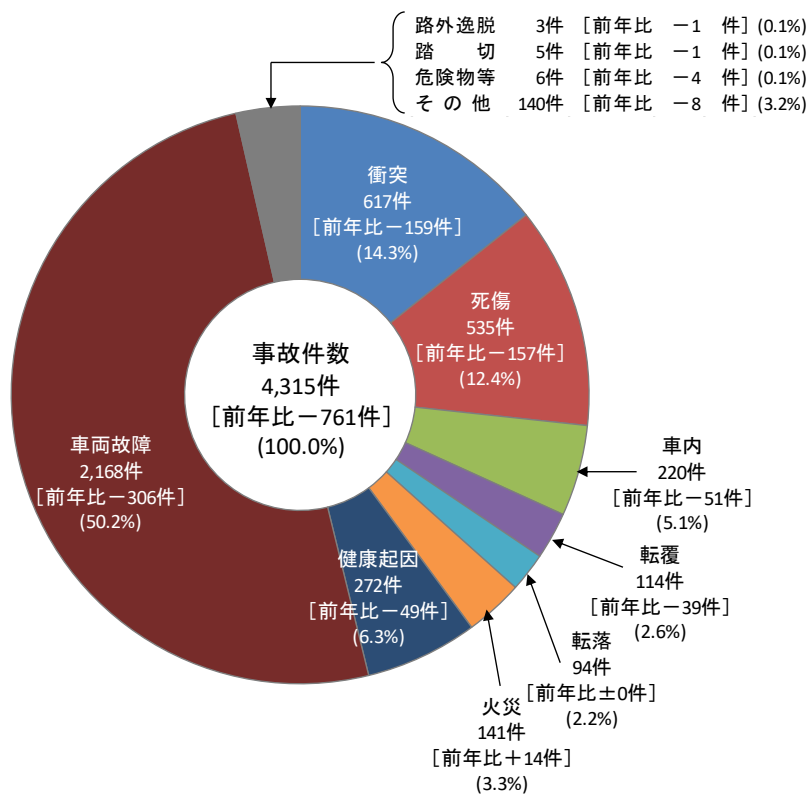
〔図 2-6 (3)〕 業態別の事業用自動車 1 億走行キロ当たり死者数の推移  
 (乗務員に起因する重大事故)

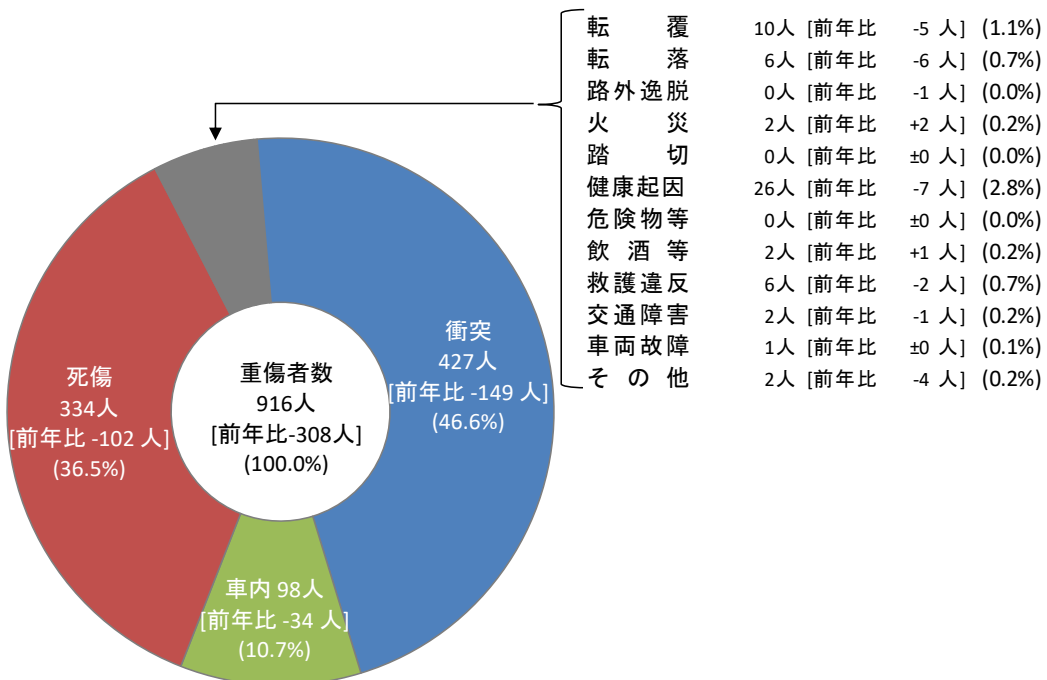
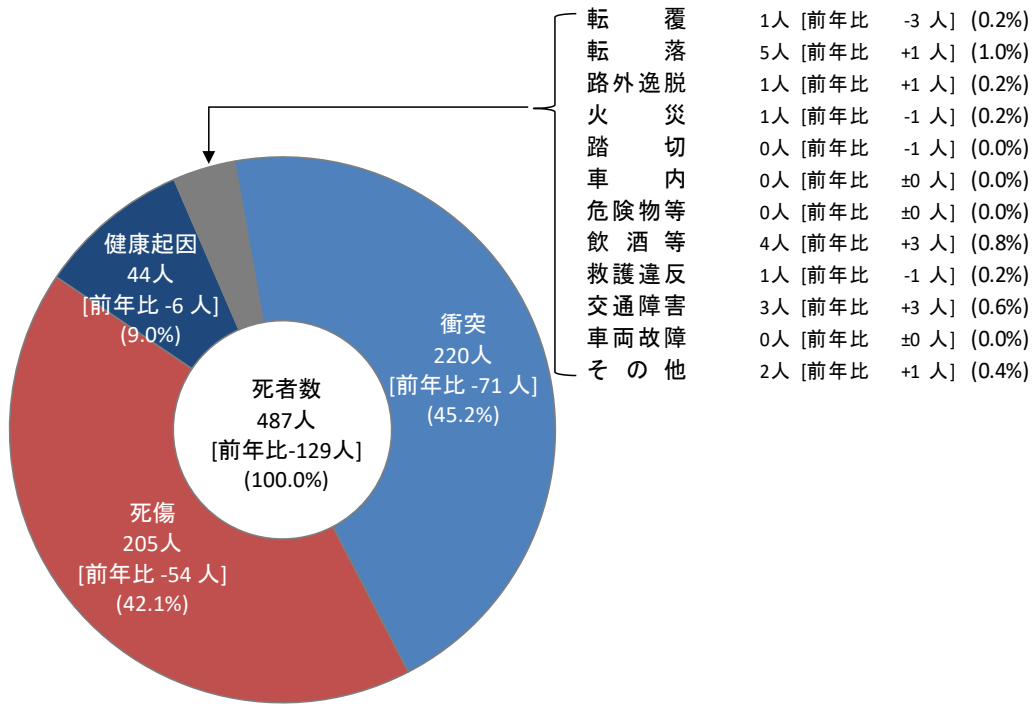


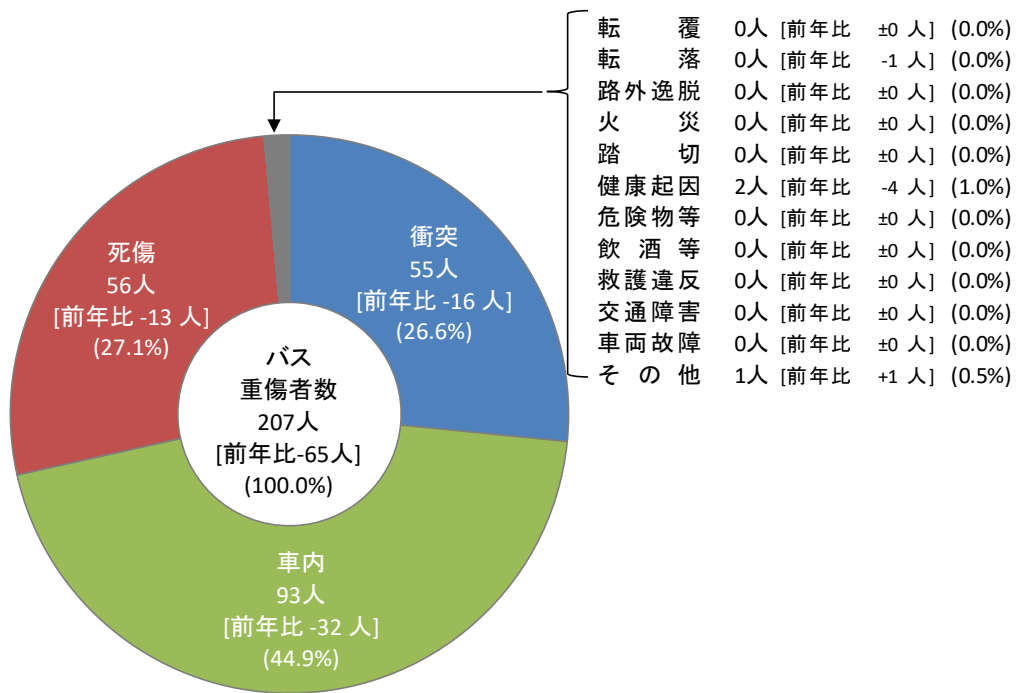
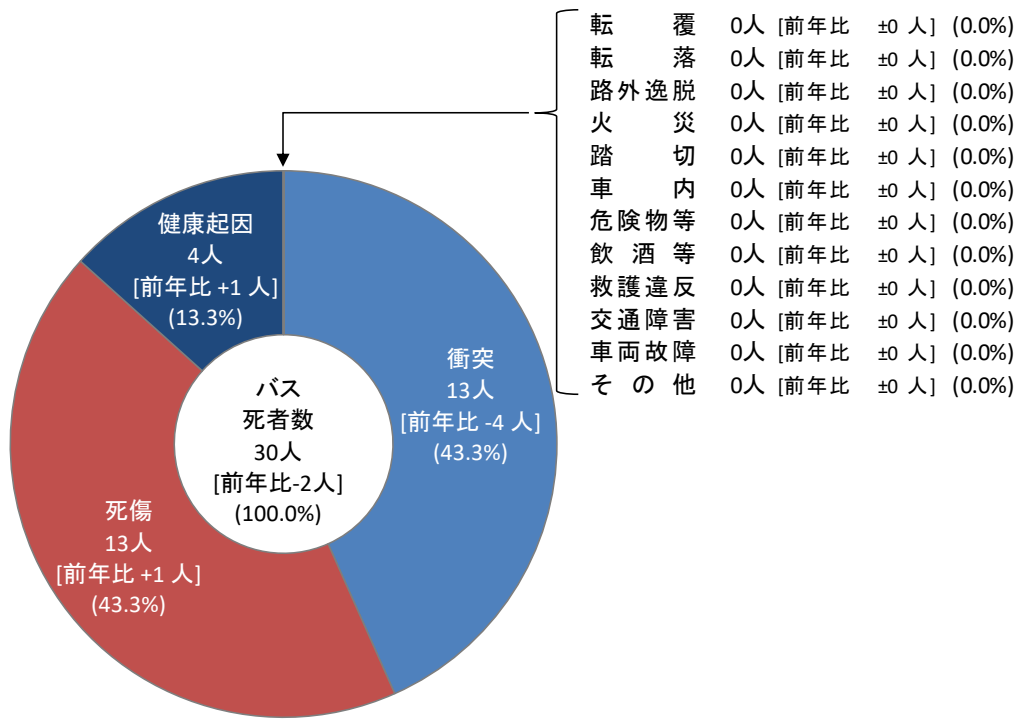
(8) 事故種類別の重大事故発生状況

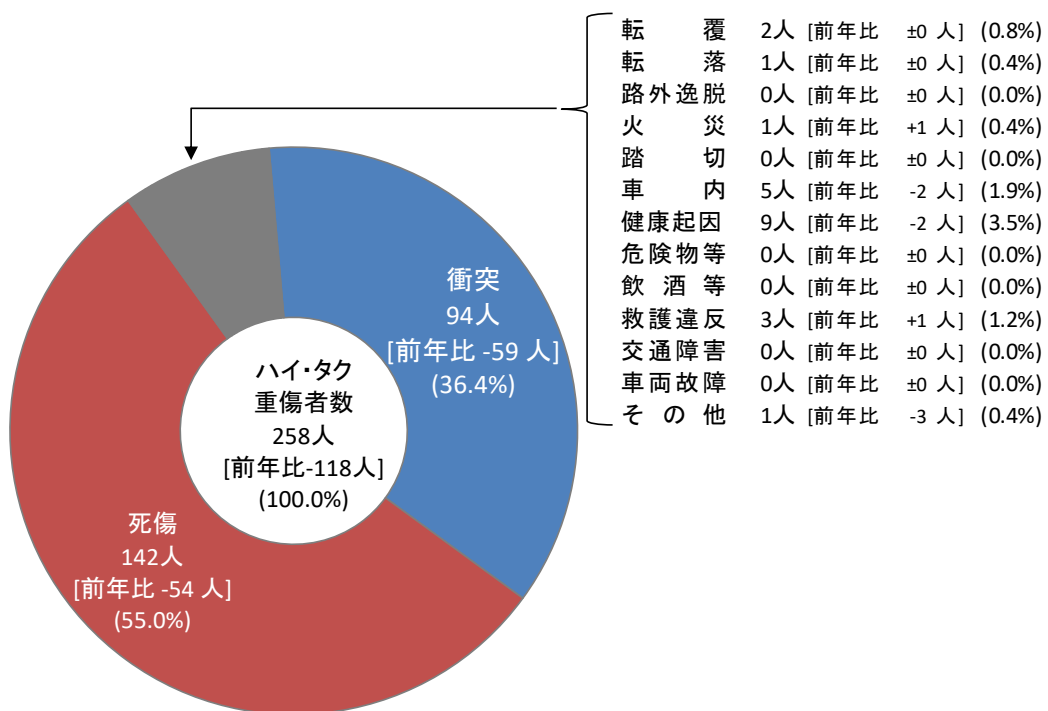
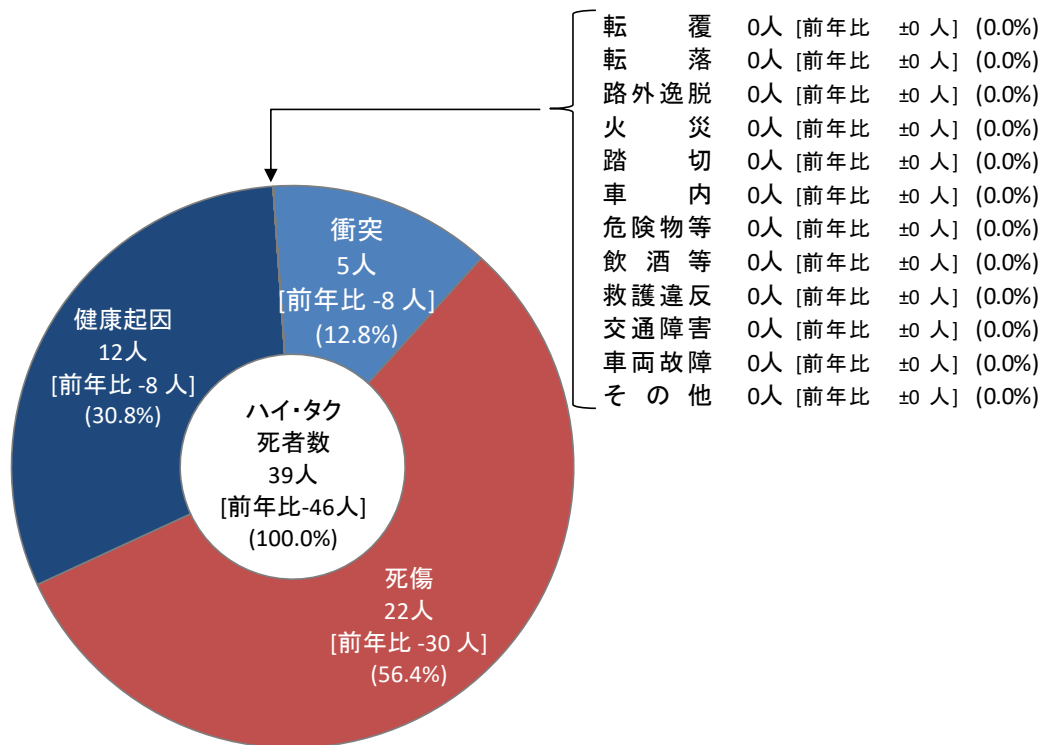
令和2年の重大事故のうち、車両故障に起因するものが半数以上、乗務員に起因するものが30%超、相手方に起因するものが約10%となっている。

〔図2-7-1〕 事故種類別の重大事故発生状況

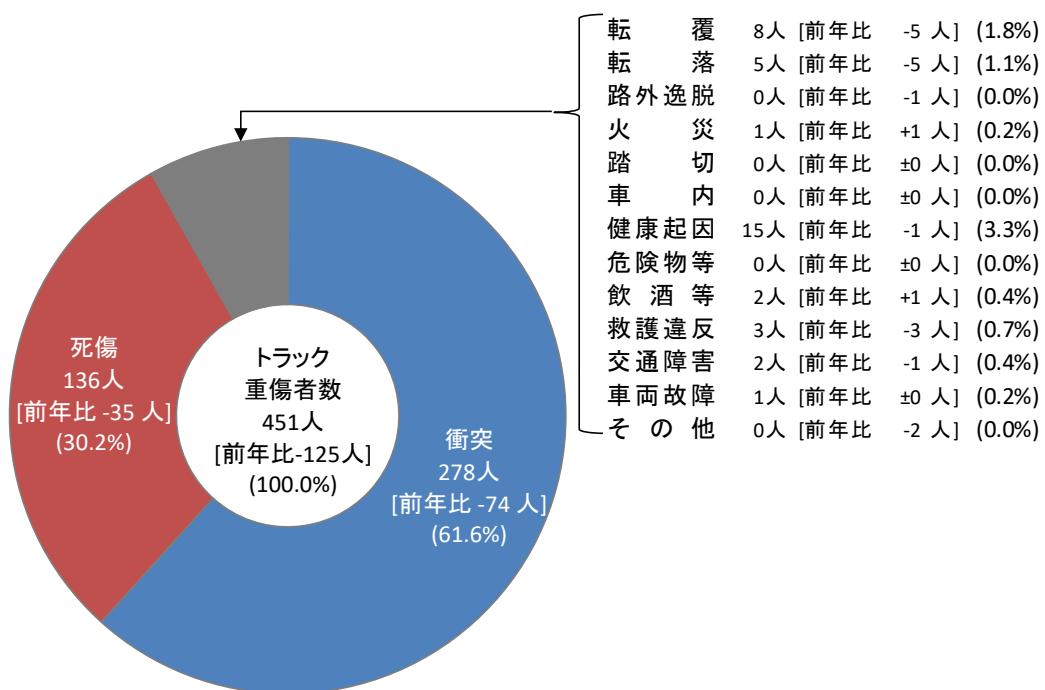
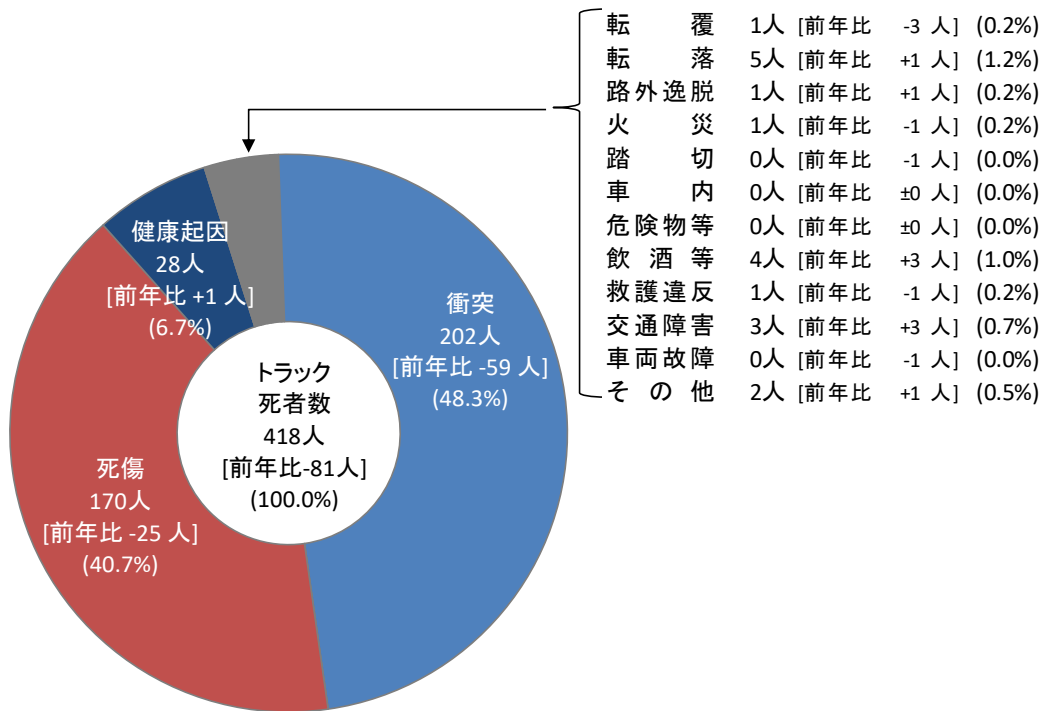




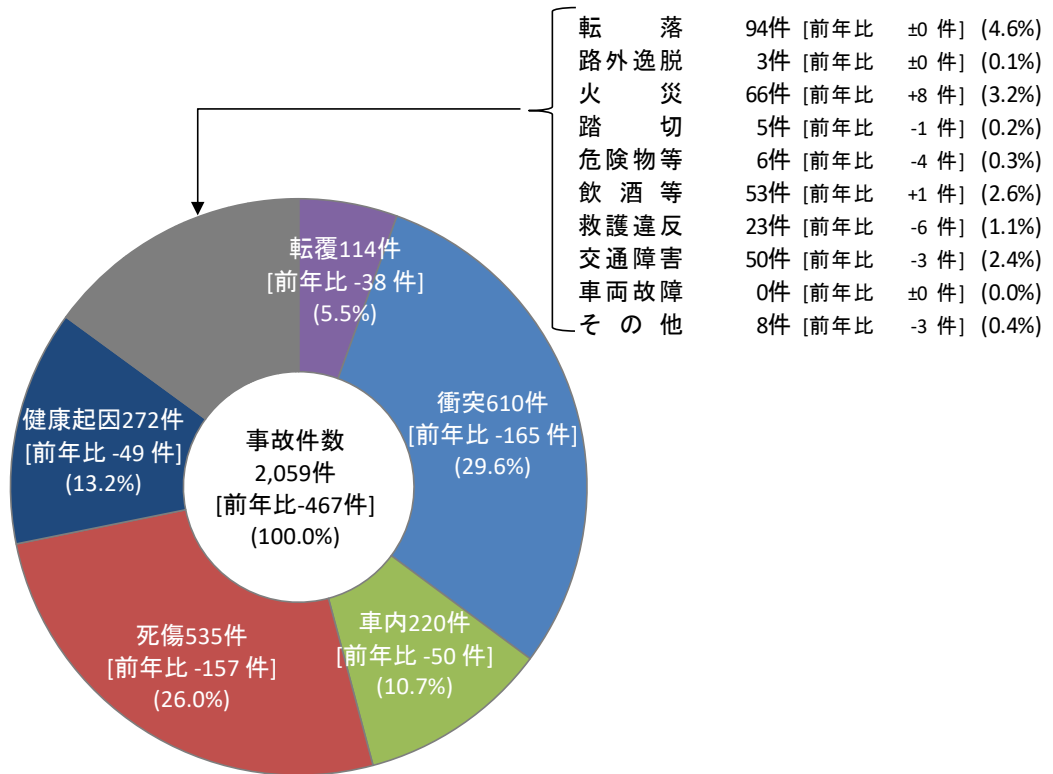


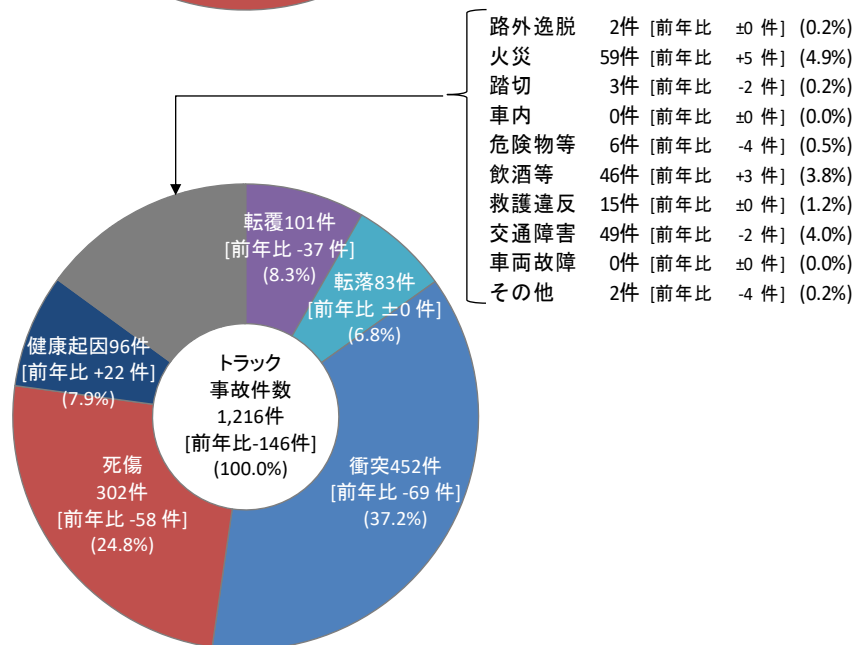
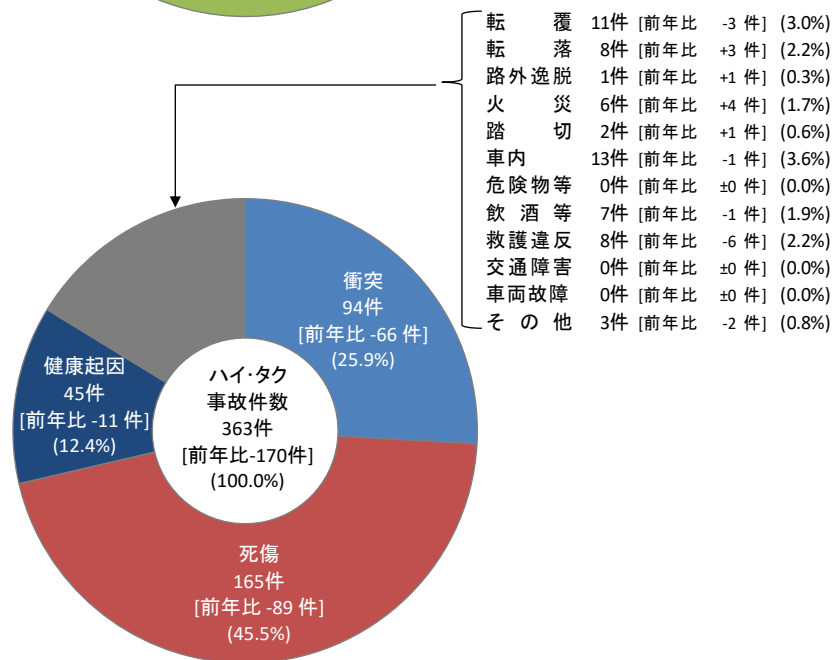
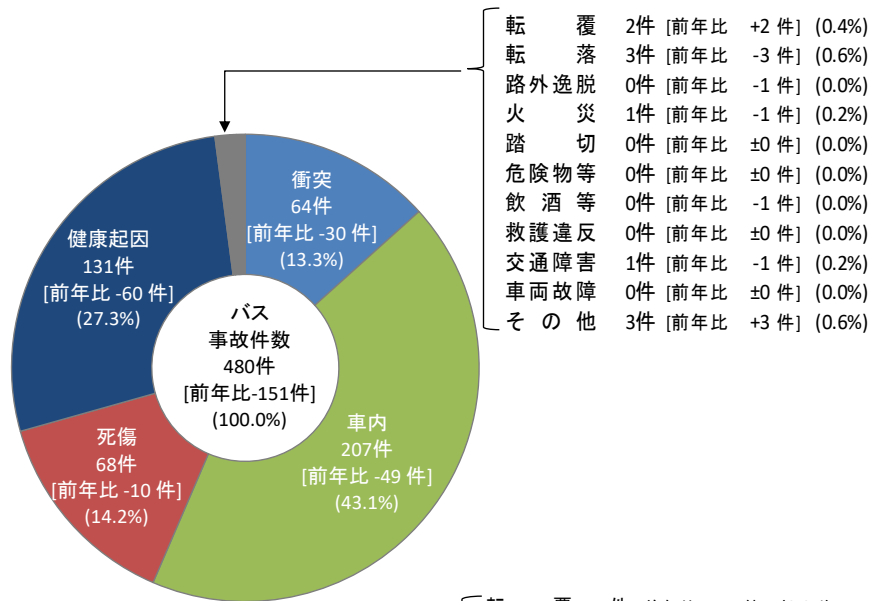






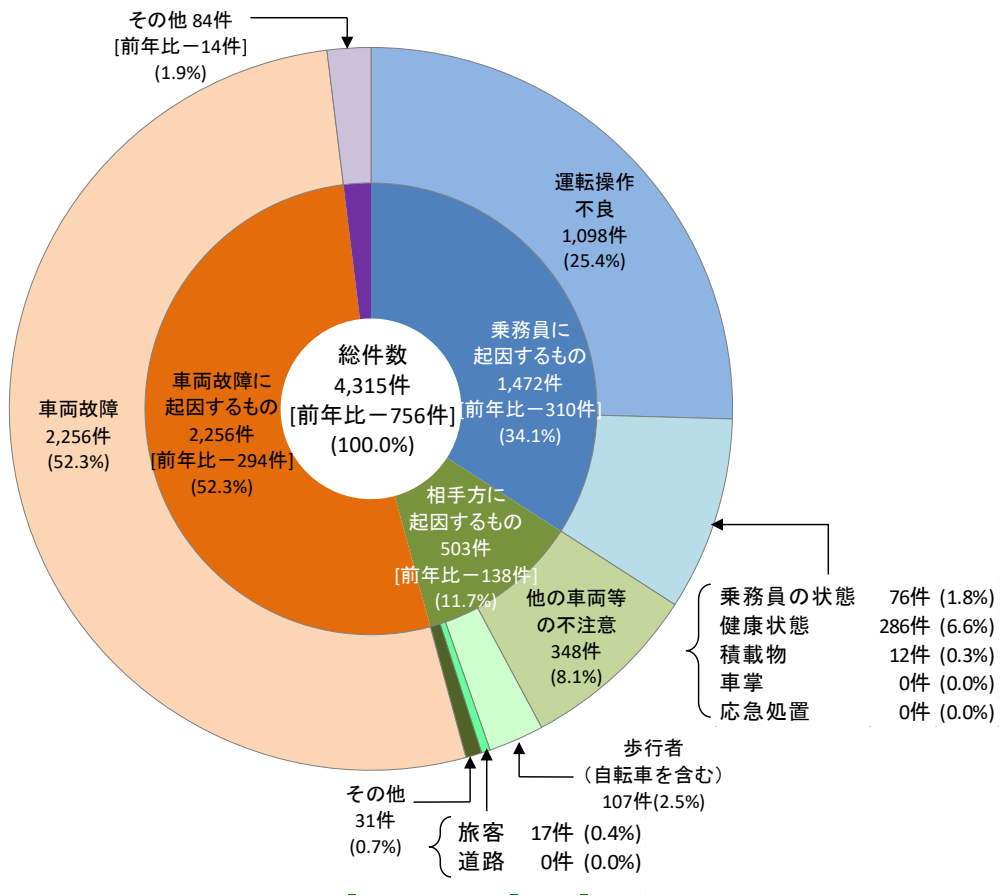
〔図2-7-2〕 事故種別別重大事故発生状況等（車両故障に起因するものを除く）





(9) 事故原因別の重大事故発生状況

〔図2-8〕 原因別重大事故発生状況



### 3. 乗務員に起因する重大事故の発生状況

(1) 事故の種類別の重大事故発生状況（乗務員に起因するもの）

(ア) 転覆、転落事故

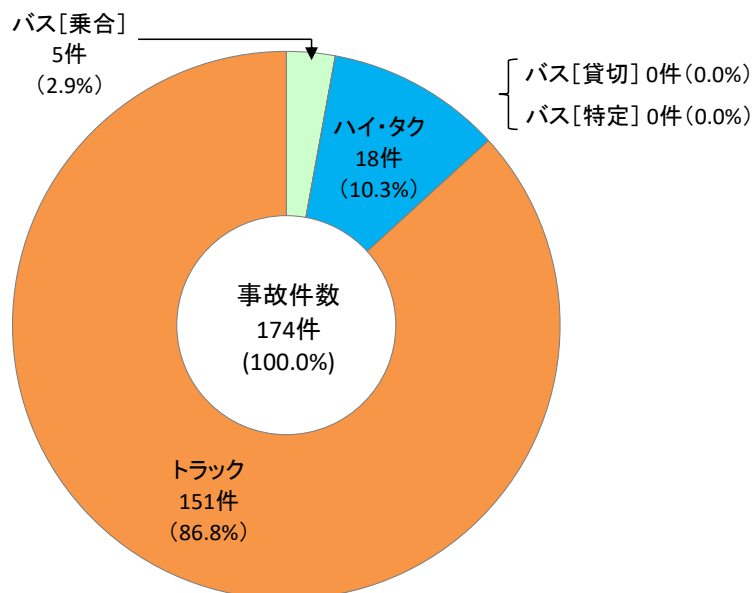
令和2年の乗務員に起因する転覆、転落事故は174件発生しており、大半はトラックによるものである。

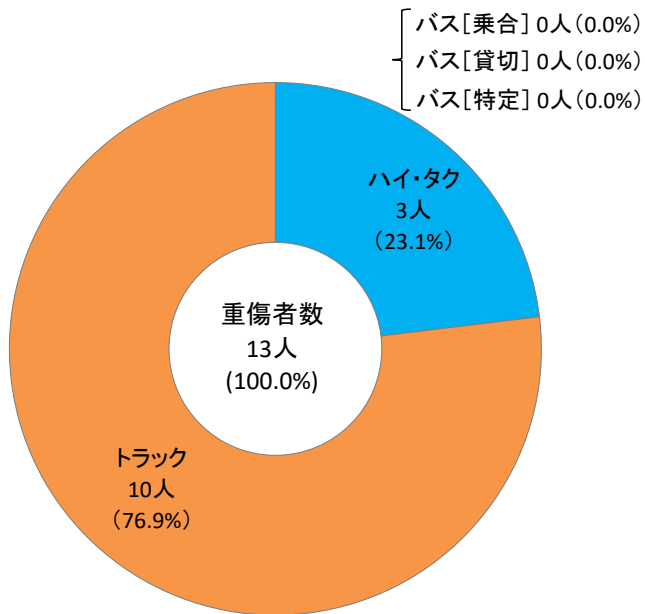
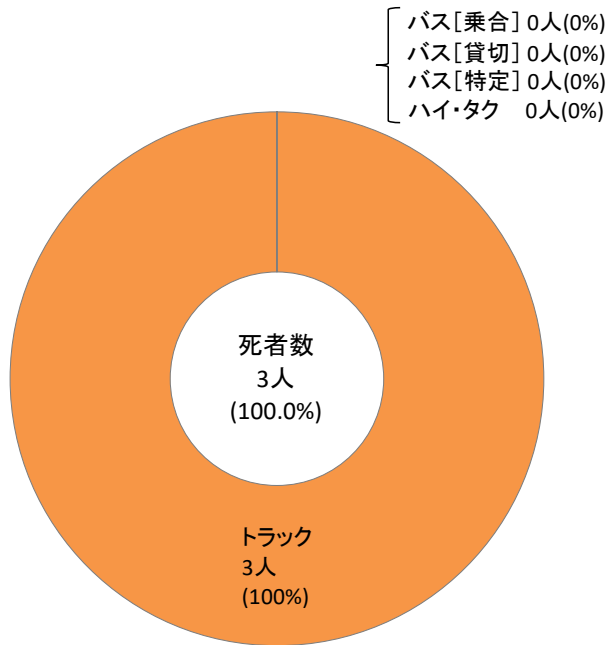
〔表3-1〕 業態別の転覆、転落事故発生状況（乗務員に起因するもの）

事故状況		事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
事業の種類				
バス	乗合	5 ( -1 )	0 ( ±0 )	0 ( -1 )
	貸切	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )
	特定	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )
ハイ・タク		18 ( +9 )	0 ( ±0 )	3 ( +2 )
トラック		151 ( -25 )	3 ( -2 )	10 ( -6 )
計		174 ( -17 )	3 ( -2 )	13 ( -5 )

※ ( ) 内の数値は、対前年増減数

〔図3-1〕 業態別の転覆、転落事故発生状況（乗務員に起因するもの）





(イ) 踏切事故

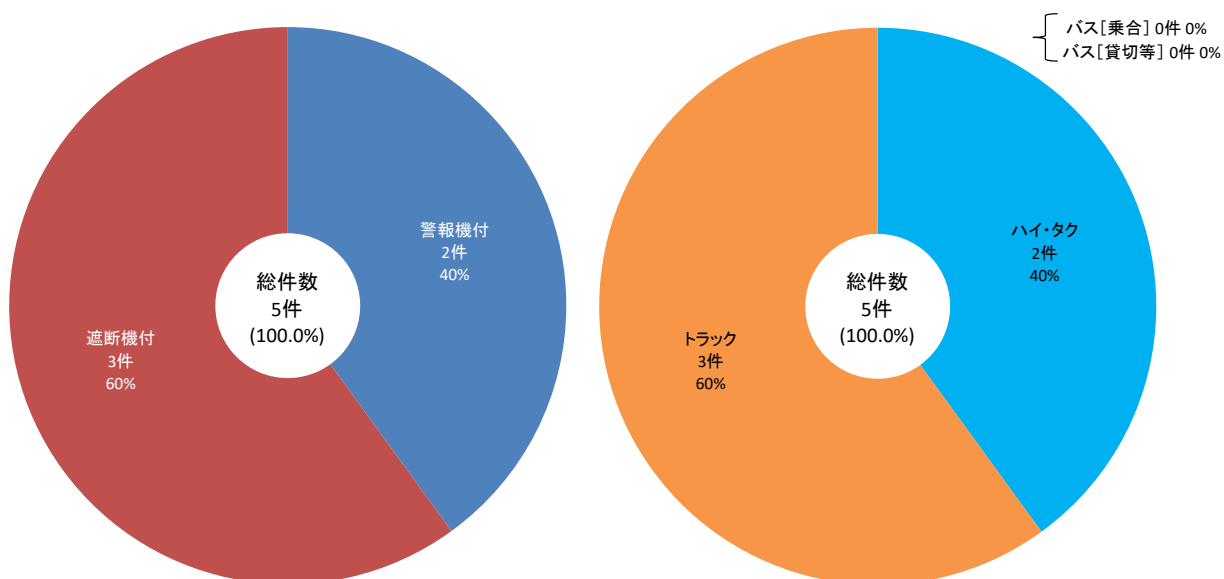
令和2年の乗務員に起因する踏切事故は5件発生しており、ハイ・タクが2件、トラックが3件である。

〔表3-2〕 業態別の踏切事故発生状況等（乗務員に起因するもの）

事業の種類		事故状況	事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
バス	乗合	踏切	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )
	貸切	踏切	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )
	特定	踏切	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )
ハイ・タク			2 ( +1 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )
トラック			3 ( -2 )	0 ( -1 )	0 ( ±0 )
計			5 ( -1 )	0 ( -1 )	0 ( ±0 )

※ ( ) 内の数値は、対前年増減数

〔図3-2〕 業態別、踏切種類別の踏切事故発生状況（乗務員に起因するもの）



(ウ) 衝突事故

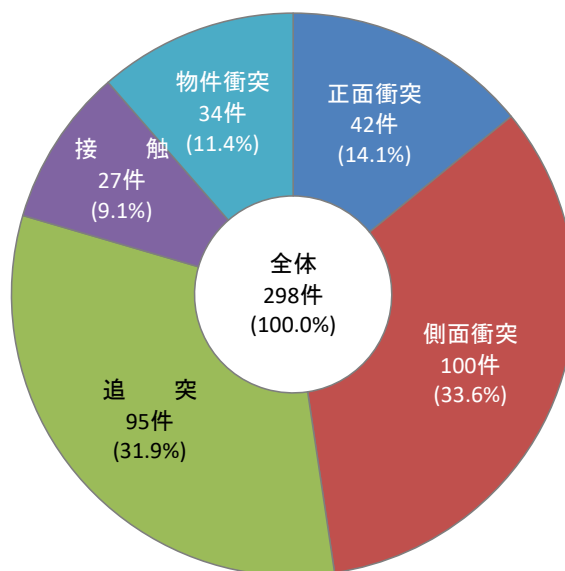
令和2年の乗務員に起因する衝突事故は298件発生しており、トラックが約72%占めている。衝突の状態別で見ると、側面衝突や追突が多くなっている。

〔表3-3〕 業態別の衝突事故発生状況（乗務員に起因するもの）

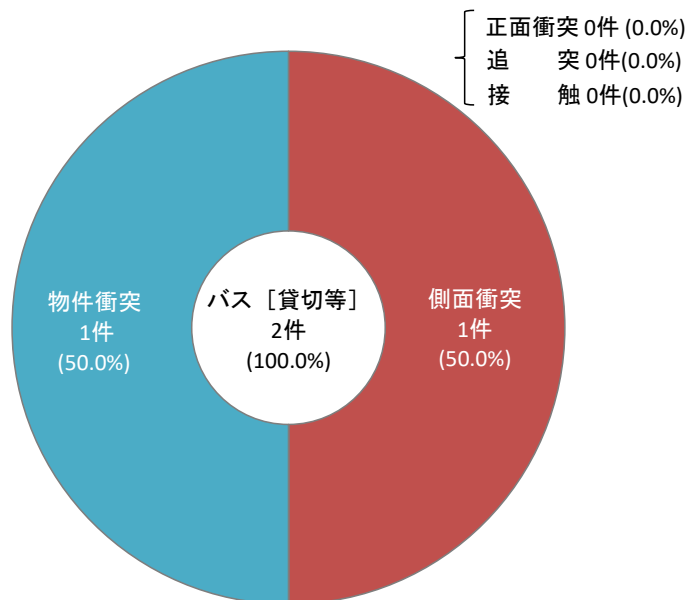
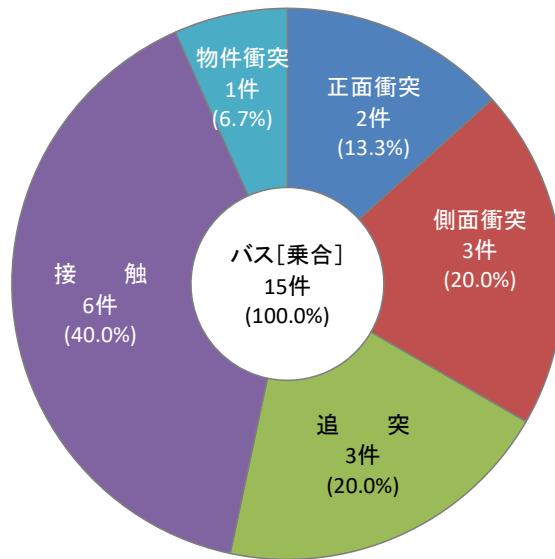
事業の種類		事故状況	事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
バス	乗合	合	15 ( -10 )	0 ( -1 )	12 ( -7 )
	貸切	切	2 ( -10 )	0 ( -3 )	2 ( -8 )
	特定	定	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )
ハイ・タク			66 ( -51 )	2 ( -2 )	64 ( -45 )
トラック			215 ( +2 )	68 ( ±0 )	140 ( -21 )
計			298 ( -69 )	70 ( -6 )	218 ( -81 )

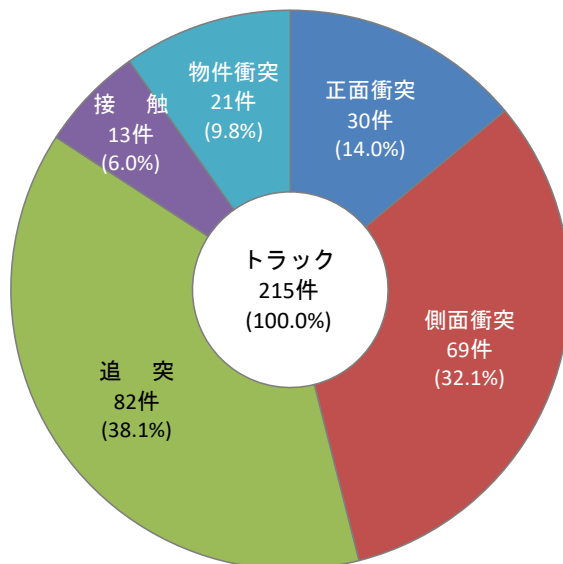
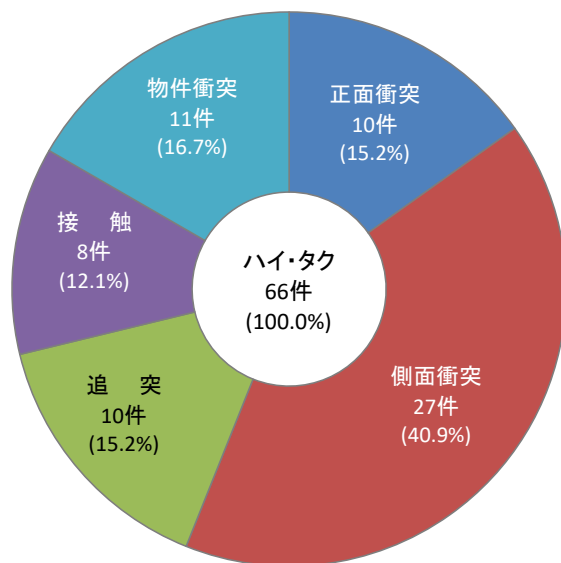
※ ( ) 内の数値は、対前年増減数

〔図3-3〕 業態別、衝突の状態別の衝突事故発生状況（乗務員に起因するもの）









(エ) 車内事故

令和2年の乗務員に起因する車内事故は185件発生しており、乗合バスが90%以上を占めている。

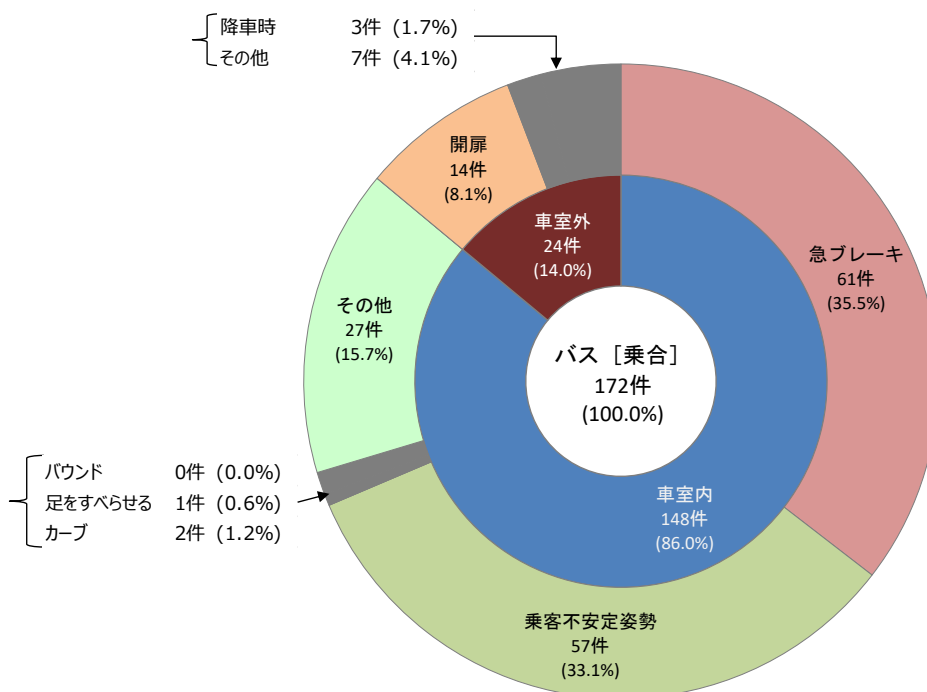
また、急ブレーキや乗客の不安定姿勢が原因となっている事故件数が約70%を占めている。バスの動きを分析したところ、発進時や制動時に多く発生している。

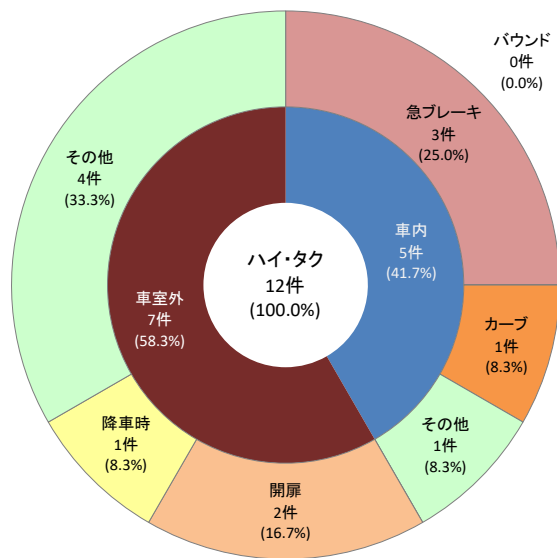
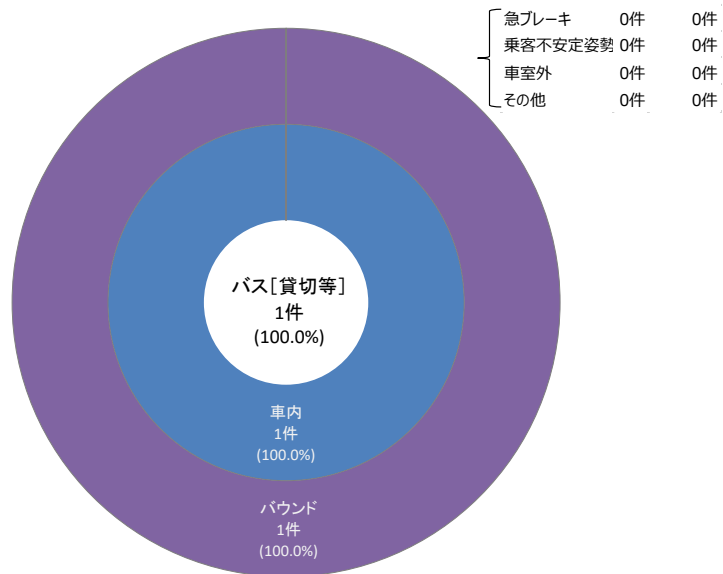
〔表3-4〕 業態別の車内事故発生状況（乗務員に起因するもの）

事業の種類		事故状況	事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)	軽傷者数 (人)
バス	乗合		172 ( -22 )	0 ( ±0 )	73 ( -12 )	118 ( -18 )
	貸切		1 ( -2 )	0 ( ±0 )	1 ( -1 )	0 ( -1 )
	特定		0 ( ±0 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )
ハイ・タク			12 ( -1 )	0 ( ±0 )	4 ( -2 )	9 ( +1 )
計			185 ( -25 )	0 ( ±0 )	78 ( -15 )	127 ( -18 )

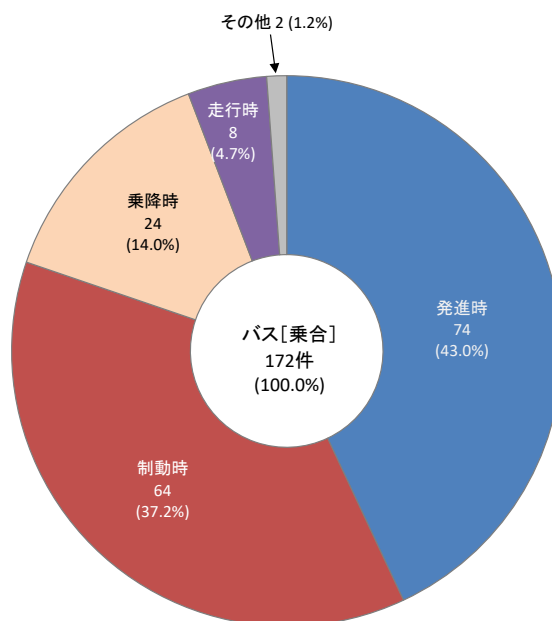
※ ( ) 内の数値は、対前年増減数

〔図3-4〕 業態別の車内事故の発生原因（乗務員に起因するもの）





〔図3-5〕 乗合バスにおける車内事故発生時の車両の動き（乗務員に起因するもの）



(オ) 死傷事故

令和2年の乗務員に起因する死傷事故は413件発生しており、トラックが約60%を占めている。

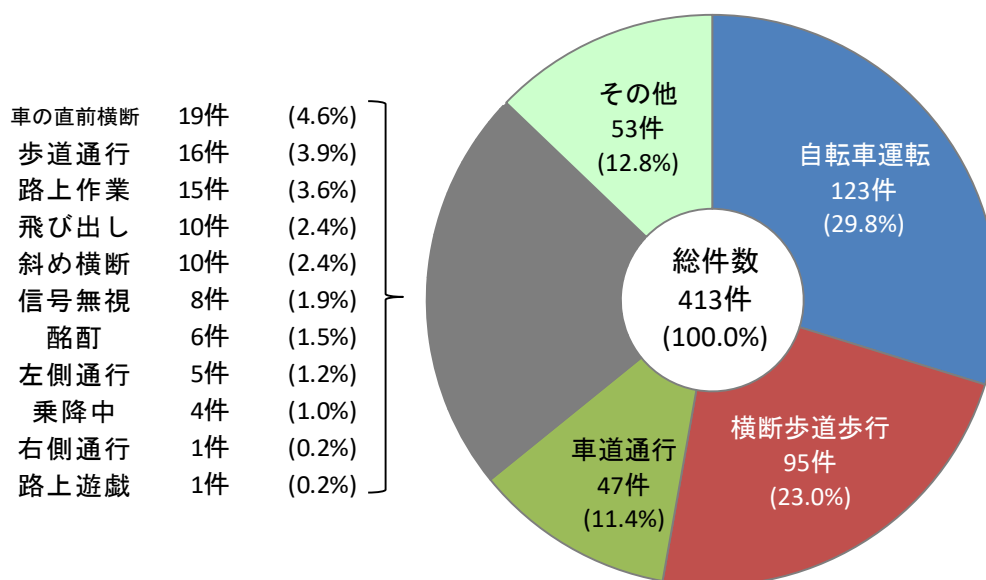
死傷事故当時の死傷者側の状況を業態別に見ると、乗合バス、貸切バス、ハイ・タクは横断歩道歩行中、トラックは自転車運転中が最も多くなっている。

〔表3-5〕 業態別の死傷事故発生状況（乗務員に起因するもの）

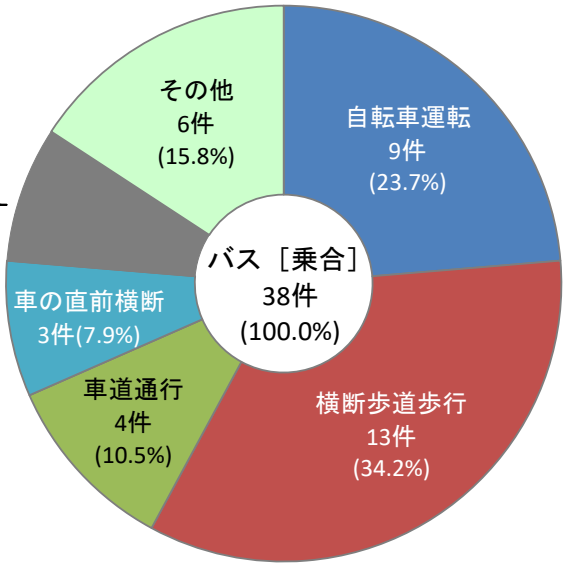
事故状況 事業の種類		事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
バ ス	乗 合	38 ( -8 )	9 ( +4 )	29 ( -12 )
	貸 切	5 ( -2 )	1 ( -2 )	4 ( ±0 )
	特 定	0 ( -1 )	0 ( -1 )	0 ( ±0 )
ハ イ ・ タ ク		123 ( -78 )	14 ( -28 )	107 ( -46 )
ト ラ ッ ク		247 ( -57 )	133 ( -29 )	118 ( -29 )
計		413 ( -146 )	157 ( -56 )	258 ( -87 )

※ ( ) 内の数値は、対前年増減数

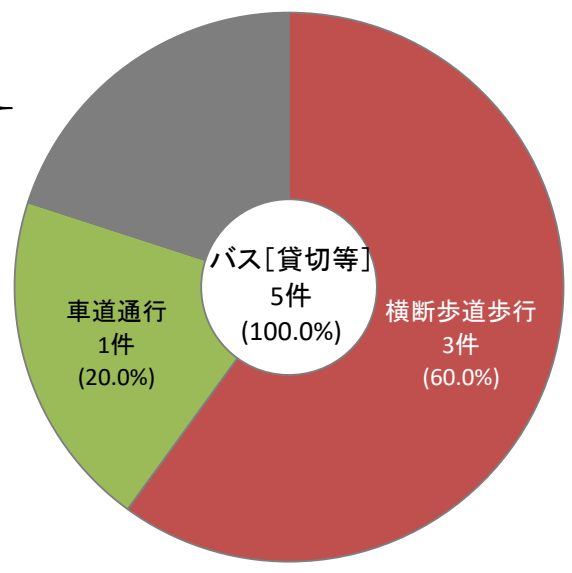
〔図3-6〕 死傷事故当時の死傷者側の状態（乗務員に起因するもの）



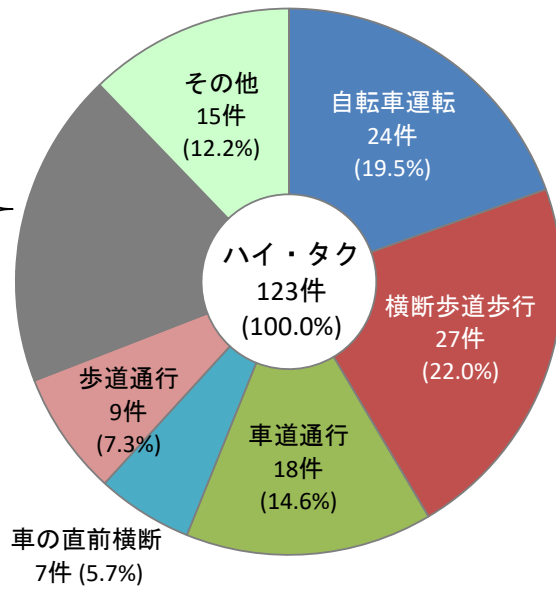
斜め横断	0件	(0.0%)
歩道通行	1件	(2.6%)
路上作業	0件	(0.0%)
信号無視	0件	(0.0%)
酩酊	0件	(0.0%)
左側通行	0件	(0.0%)
乗降中	2件	(5.3%)
右側通行	0件	(0.0%)
路上遊戯	0件	(0.0%)



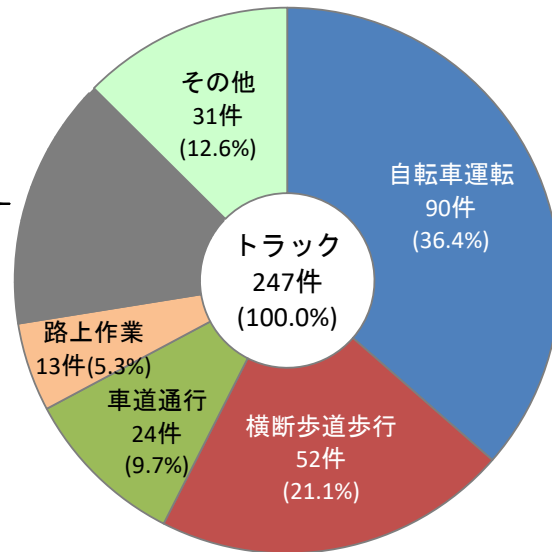
車の直前横断	0件	(0.0%)
自転車運転	0件	(0.0%)
飛び出し	0件	(0.0%)
斜め横断	0件	(0.0%)
歩道通行	0件	(0.0%)
路上作業	0件	(0.0%)
信号無視	0件	(0.0%)
酩酊	0件	(0.0%)
左側通行	0件	(0.0%)
乗降中	0件	(0.0%)
右側通行	0件	(0.0%)
路上遊戯	0件	(0.0%)
その他	1件	(20.0%)



飛び出し	4件	(3.3%)
酩酊	4件	(3.3%)
斜め横断	5件	(4.1%)
路上作業	2件	(1.6%)
信号無視	6件	(4.9%)
左側通行	0件	(0.0%)
乗降中	2件	(1.6%)
右側通行	0件	(0.0%)
路上遊戯	0件	(0.0%)



飛び出し	6件	(2.4%)
車の直前横断	9件	(3.6%)
斜め横断	5件	(2.0%)
歩道通行	6件	(2.4%)
信号無視	2件	(0.8%)
酩酊	2件	(0.8%)
左側通行	5件	(2.0%)
乗降中	0件	(0.0%)
右側通行	1件	(0.4%)
路上遊戯	1件	(0.4%)



(カ) 運転者の健康状態

令和2年の運転者の健康状態に起因する事故は286件発生しており、乗合バスとトラックで多く発生している。一方で、接触、衝突を伴うものに限れば、乗合バスの占める割合は大幅に減少する。

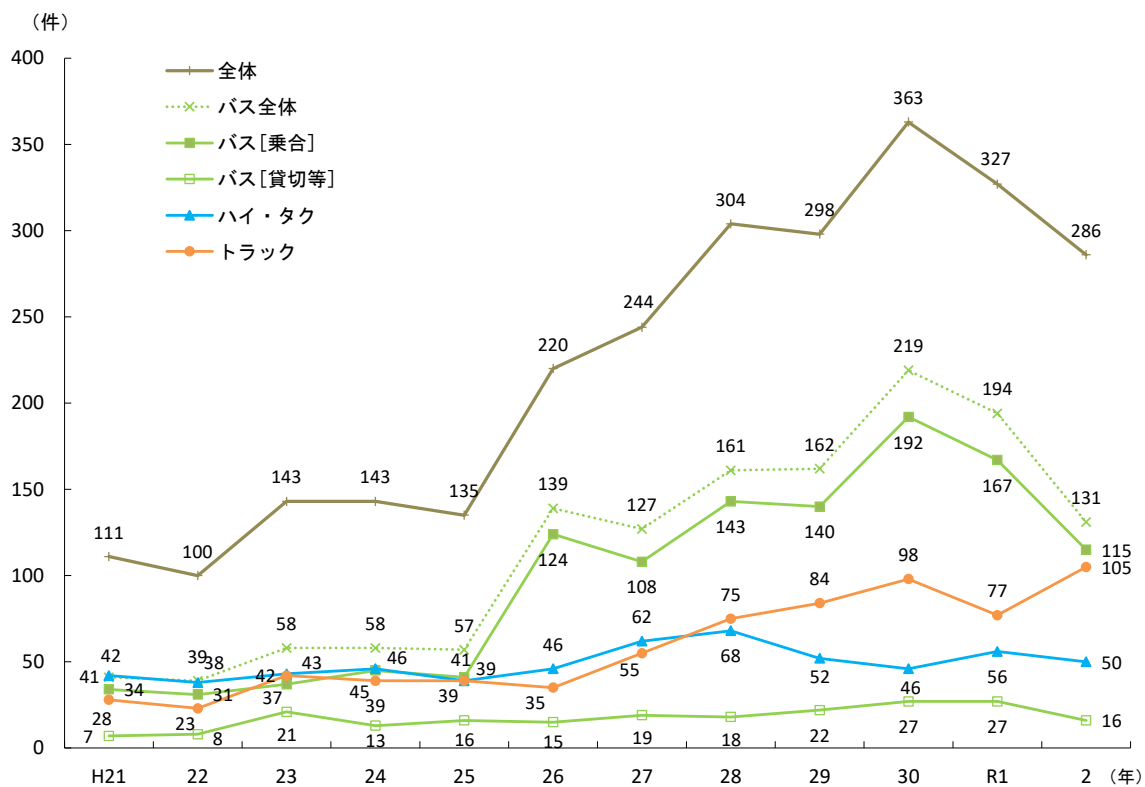
また、原因となった疾病は、全業態を合計すると心臓疾患が最も多くなっている。

〔表3-6〕 業態別の運転者の健康状態に起因する事案等の発生状況

事案状況 事業の種類		事案件数(件)		死者数(人)	重傷者数(人)
			うち、接触、衝突等を伴うものの件数		
バス	乗合	115 ( -52 )	5 ( -11 )	3 ( +2 )	1 ( -6 )
	貸切	14 ( -11 )	3 ( ±0 )	1 ( -1 )	0 ( ±0 )
	特定	2 ( ±0 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )	1 ( +1 )
ハイ・タク		50 ( -6 )	20 ( -7 )	13 ( -7 )	15 ( +4 )
トラック		105 ( +28 )	42 ( -1 )	31 ( +2 )	16 ( ±0 )
計		286 ( -41 )	70 ( -19 )	48 ( -4 )	33 ( -1 )

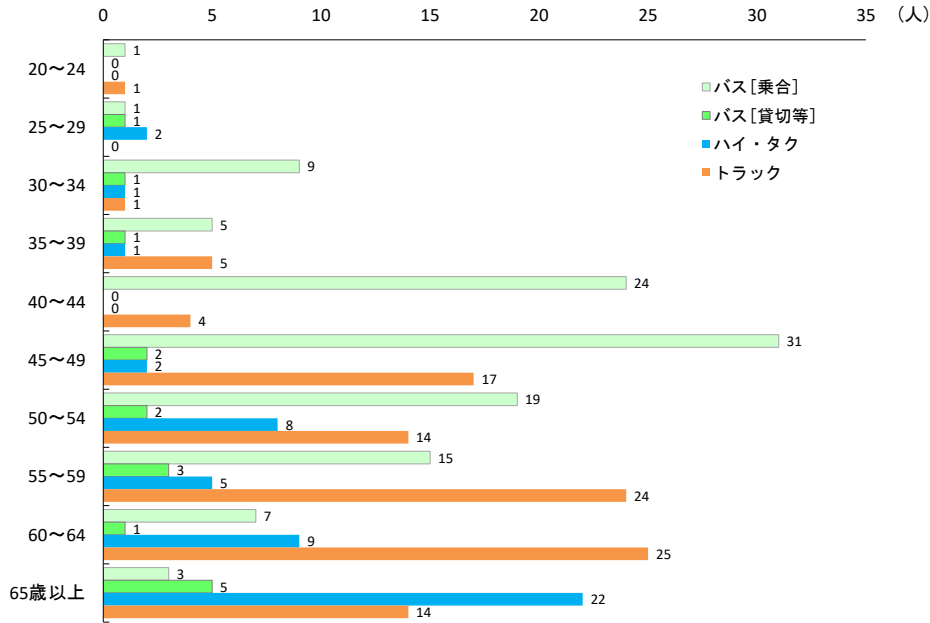
※ ( ) 内の数値は、対前年増減数

〔図3-7〕 運転者の健康状態に起因する事案発生状況の推移





〔図3-8〕 健康状態に起因する重大事故を発生させた運転者の年齢分布



〔表3-7〕 健康状態に起因する重大事故を発生させた運転者の疾病

病名	事業の種類	運転者数(人)					死亡運転者数(人)				
		バス(乗合)	バス(貸切等)	ハイ・タク	トラック	合計	バス(乗合)	バス(貸切等)	ハイ・タク	トラック	合計
脳疾患		2	0	13	22	37	0	0	1	1	2
くも膜下出血		2	0	1	4	7	0	0	0	0	1
脳内出血		0	0	5	6	11	0	0	0	0	0
脳梗塞		0	0	5	11	16	0	0	1	0	1
脳疾患(その他)		0	0	2	1	3	0	0	0	0	0
心臓疾患		4	2	12	29	47	2	1	6	18	27
心筋梗塞		2	1	7	13	23	1	0	3	7	11
心不全		1	1	5	3	10	1	1	3	2	7
心疾患(その他)		1	0	0	13	14	0	0	0	9	9
大動脈瘤及び解離		1	0	2	2	5	1	0	2	1	4
失神		3	1	3	4	11	0	0	0	2	2
めまい感及びよろめき感		6	0	1	1	8	0	0	0	0	0
前庭機能障害 (メニエル病、良性発作性めまい等)		8	0	0	1	9	0	0	0	0	0
呼吸器系疾患		20	1	0	6	27	0	0	0	2	2
かぜ		15	0	0	1	16	0	0	0	0	0
インフルエンザ		3	1	0	3	7	0	0	0	0	0
呼吸器系疾患(その他)		2	0	0	2	4	0	0	0	2	2
感染症及び寄生虫症		13	2	1	3	19	0	0	0	0	0
消化器系疾患		3	0	0	1	4	0	0	0	0	0
腹痛		3	1	1	2	7	0	0	0	0	0
神経系疾患		2	0	4	7	13	0	0	1	2	3
てんかんの発作		1	0	2	4	7	0	0	0	0	0
神経系疾患(その他)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
循環器系疾患		1	0	2	3	6	0	0	1	2	3
内分泌、栄養及び代謝疾患		2	3	3	2	10	0	0	0	0	0
精神及び行動の障害		2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
腎尿路生殖器系の疾患		5	1	1	3	10	0	0	0	0	0
筋骨格系及び結合組織の疾患		1	0	0	1	2	0	0	0	0	0
腰痛		1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
損傷、中毒及びその他の外因の影響		0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
熱中症		11	0	1	4	16	0	0	0	0	0
薬の副作用・用法間違い		1	1	0	0	2	0	0	0	0	0
その他		7	0	2	3	12	0	0	0	0	0
不明		20	4	6	13	43	0	0	2	5	7
計		115	16	50	105	286	3	1	12	31	47

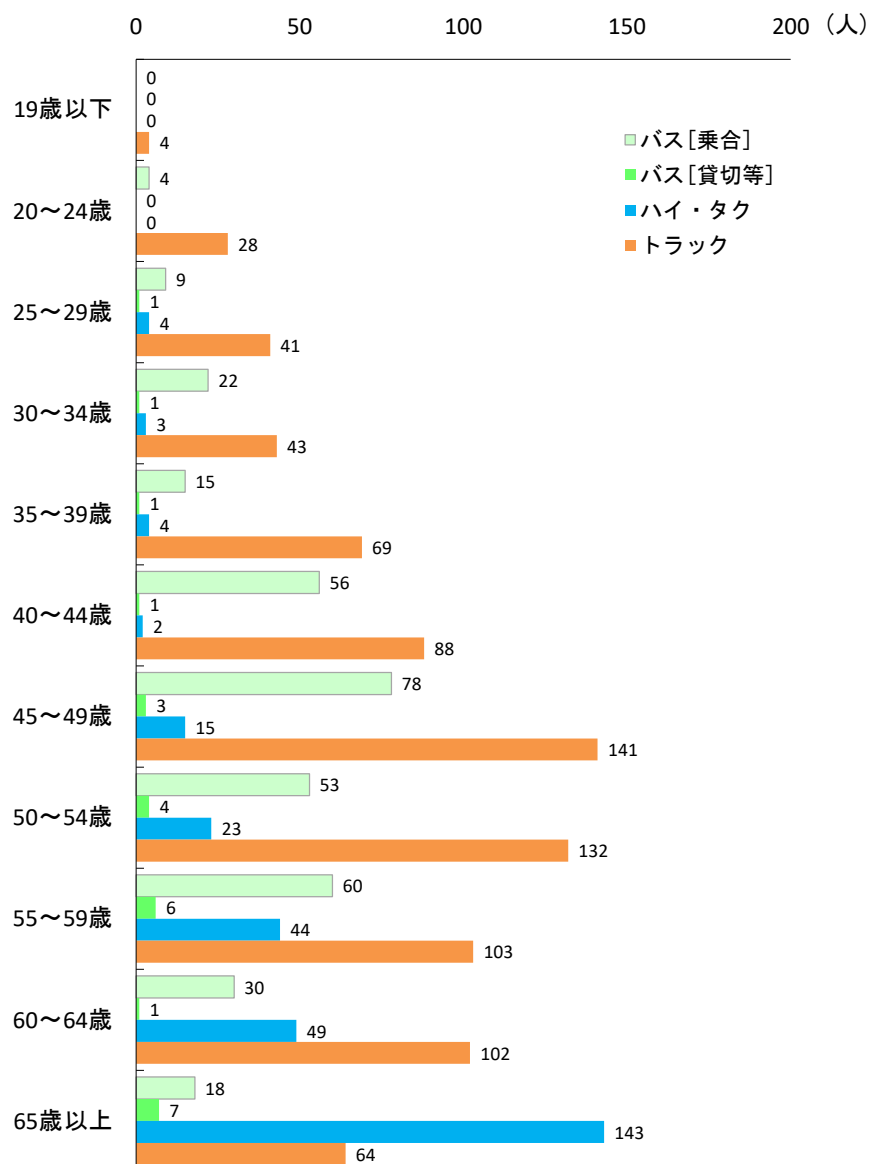
(2) 事故を発生させた運転者の状況（乗務員に起因するもの）

(ア) 事故発生運転者の年齢

令和2年の乗務員に起因する重大事故を発生させた運転者の年齢は、乗合バスが48.9歳、ハイ・タクは65歳以上、トラックは40～64歳が多くなっている。

(参考) 業態別運転者全体の平均年齢は、バスが51.8歳、ハイ・タクが59.5歳、トラックが47.9歳（出典：厚生労働省「令和2年賃金構造基本統計調査（全国）」）

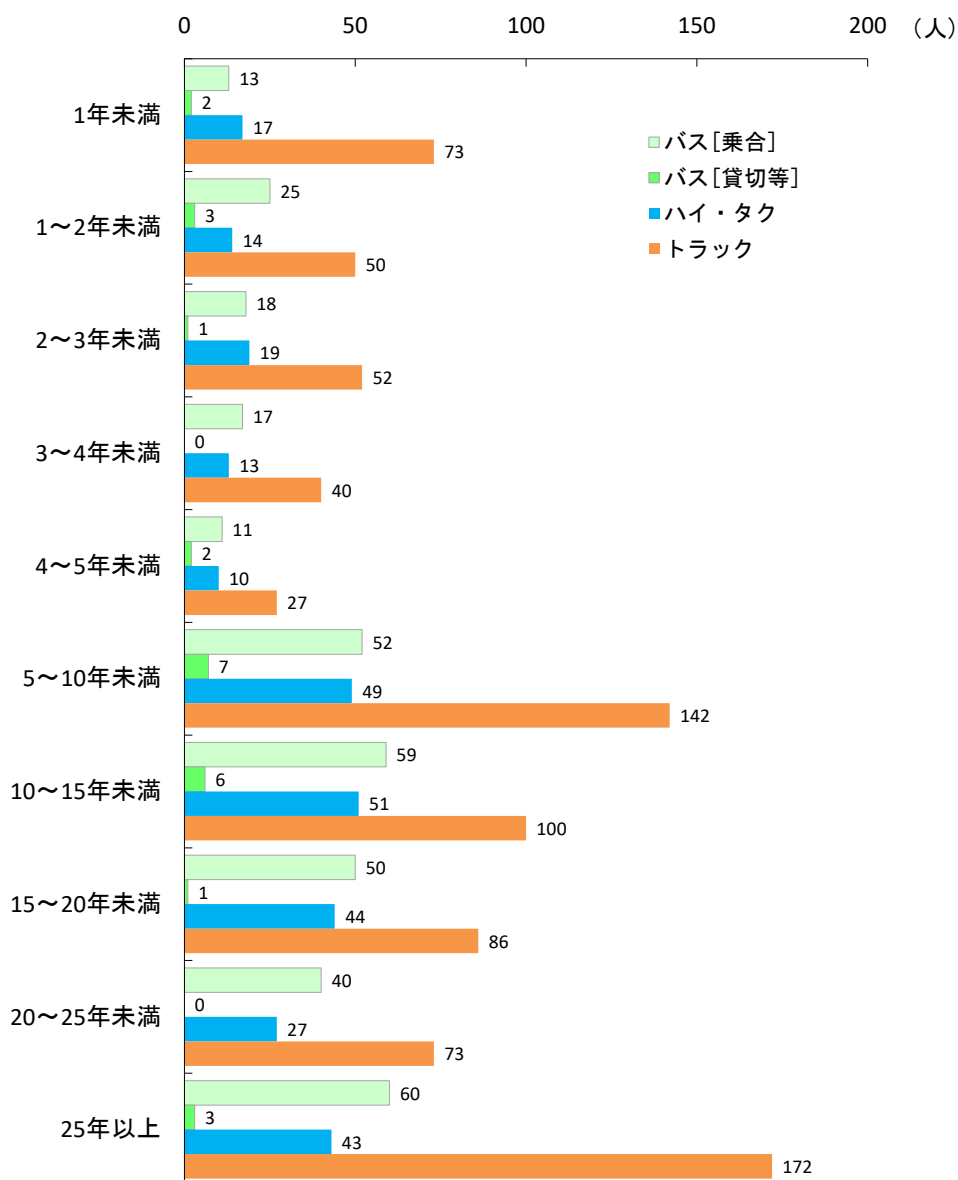
〔図3-9〕 重大事故を発生させた運転者の年齢分布



(イ) 事故発生運転者の経験年数

令和2年の乗務員に起因する重大事故を発生させた運転者の経験年数は、5年から10年未満及び25年以上が多くなっている。

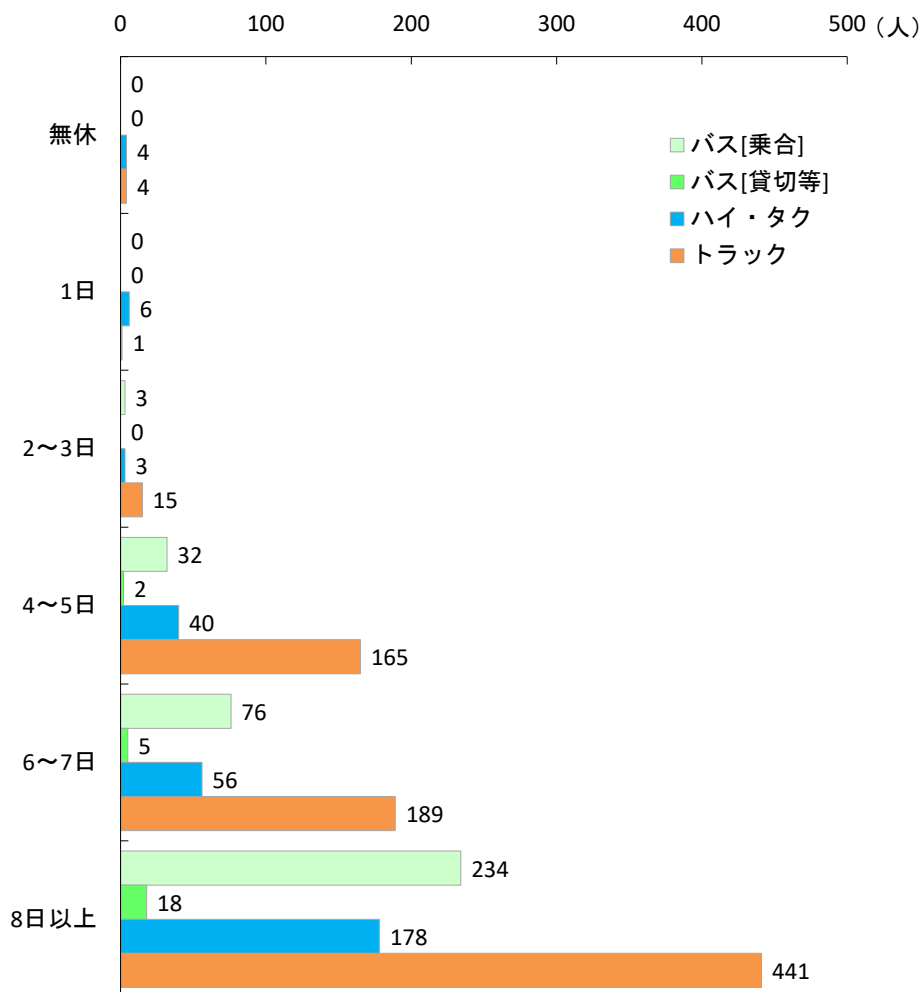
[図3-10] 乗務員に起因する重大事故を発生させた運転者の年齢分布



(ウ) 事故発生運転者の事故発生以前1ヶ月間の休日日数

令和2年の乗務員に起因する重大事故について、事故発生以前1ヶ月間の休日日数が多い運転者の事故が多くなっている。

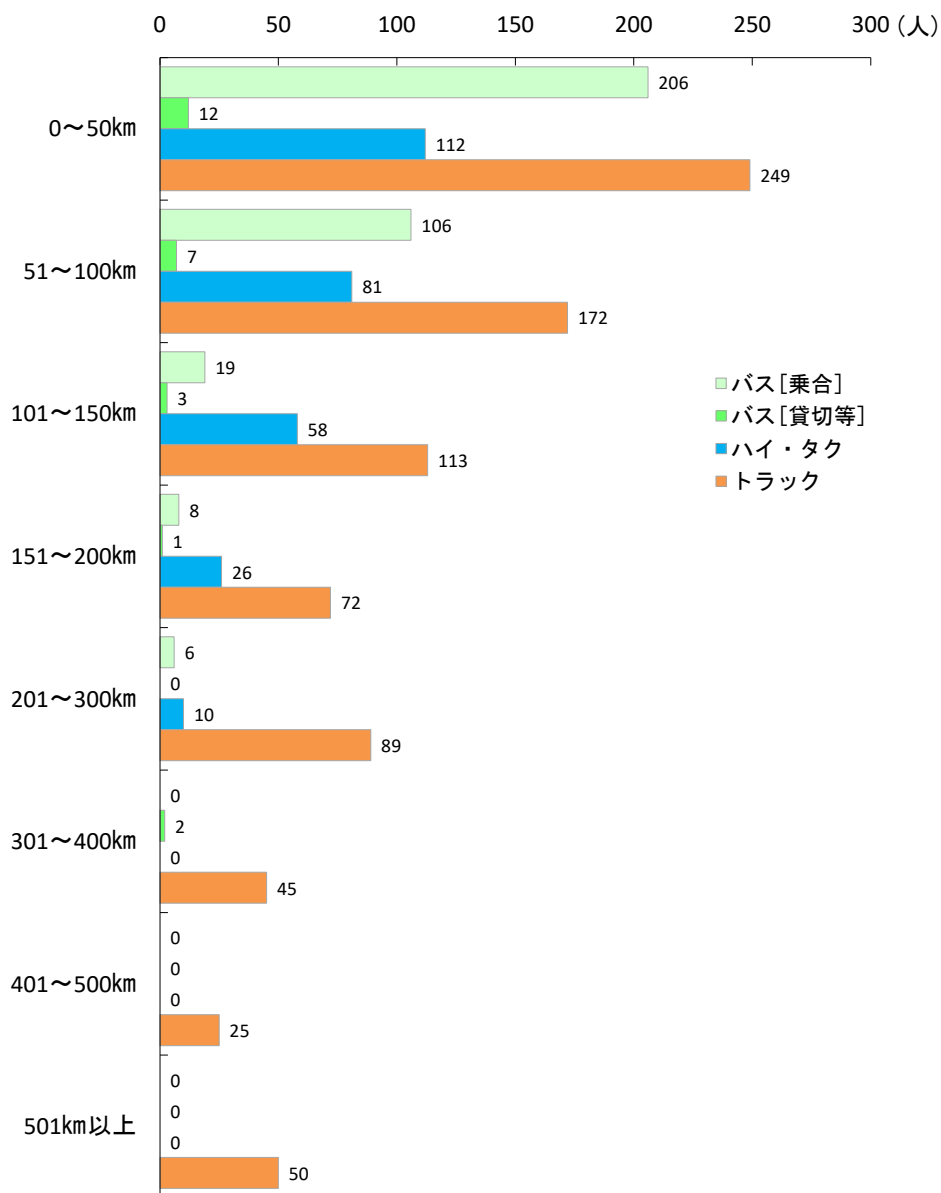
〔図3-11〕 乗務員に起因する重大事故を発生させた運転者の事故発生以前  
1ヶ月間の休日日数の分布



(エ) 事故発生運転者の事故発生までの乗務距離

令和2年の乗務員に起因する重大事故を発生させた運転者の約39%において、乗務開始からの事故発生までの乗務距離が50km以下となっている。

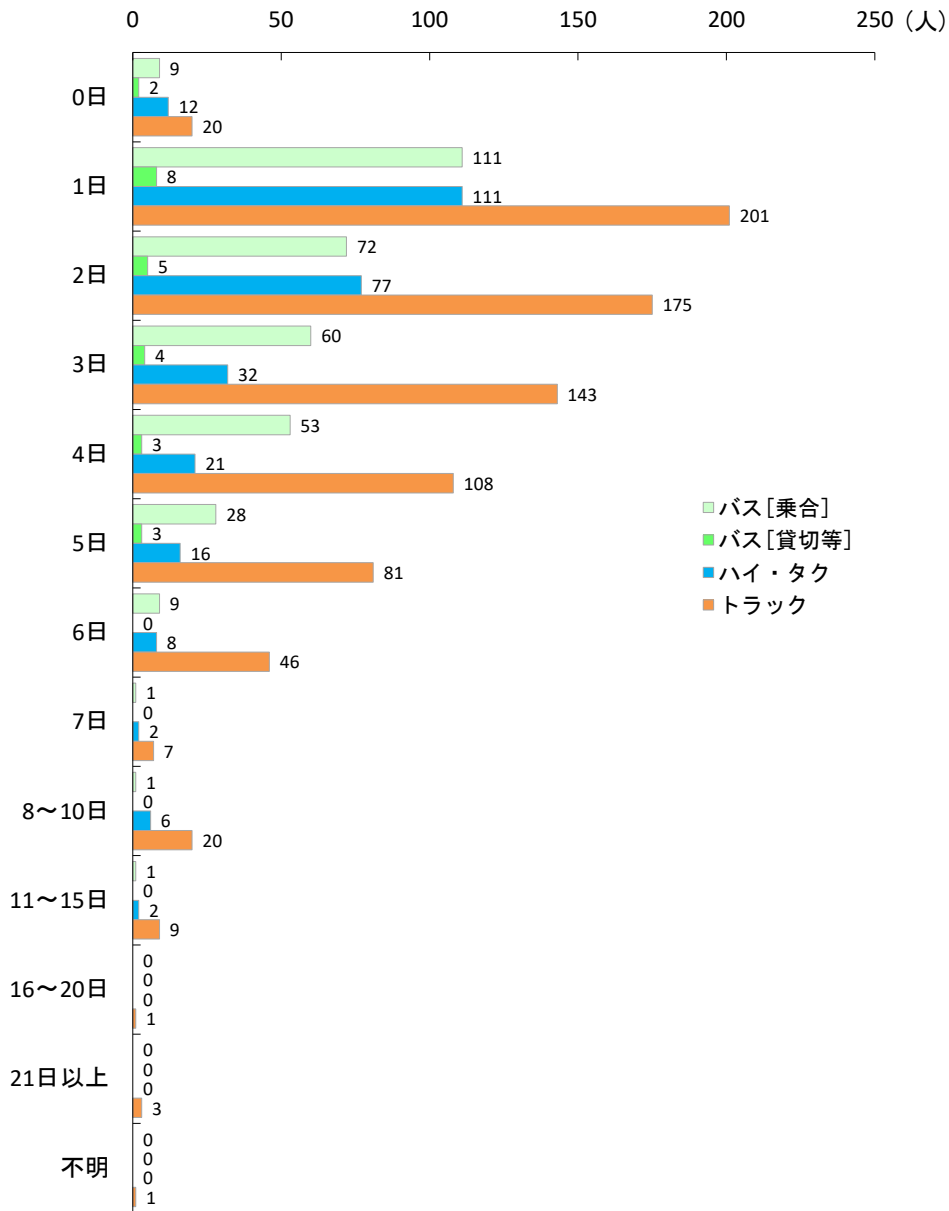
〔図3-12〕 乗務員に起因する重大事故を発生させた運転者の乗務開始からの事故発生までの乗務距離の分布



(オ) 事故発生運転者の休日から事故発生日までの勤務日数

令和2年の乗務員に起因する重大事故について、休日から事故発生日までの勤務日数が短い運転者の事故が多くなっている。

〔図3-13〕 乗務員に起因する重大事故を発生させた運転者の休日から事故発生日までの勤務日数の分布

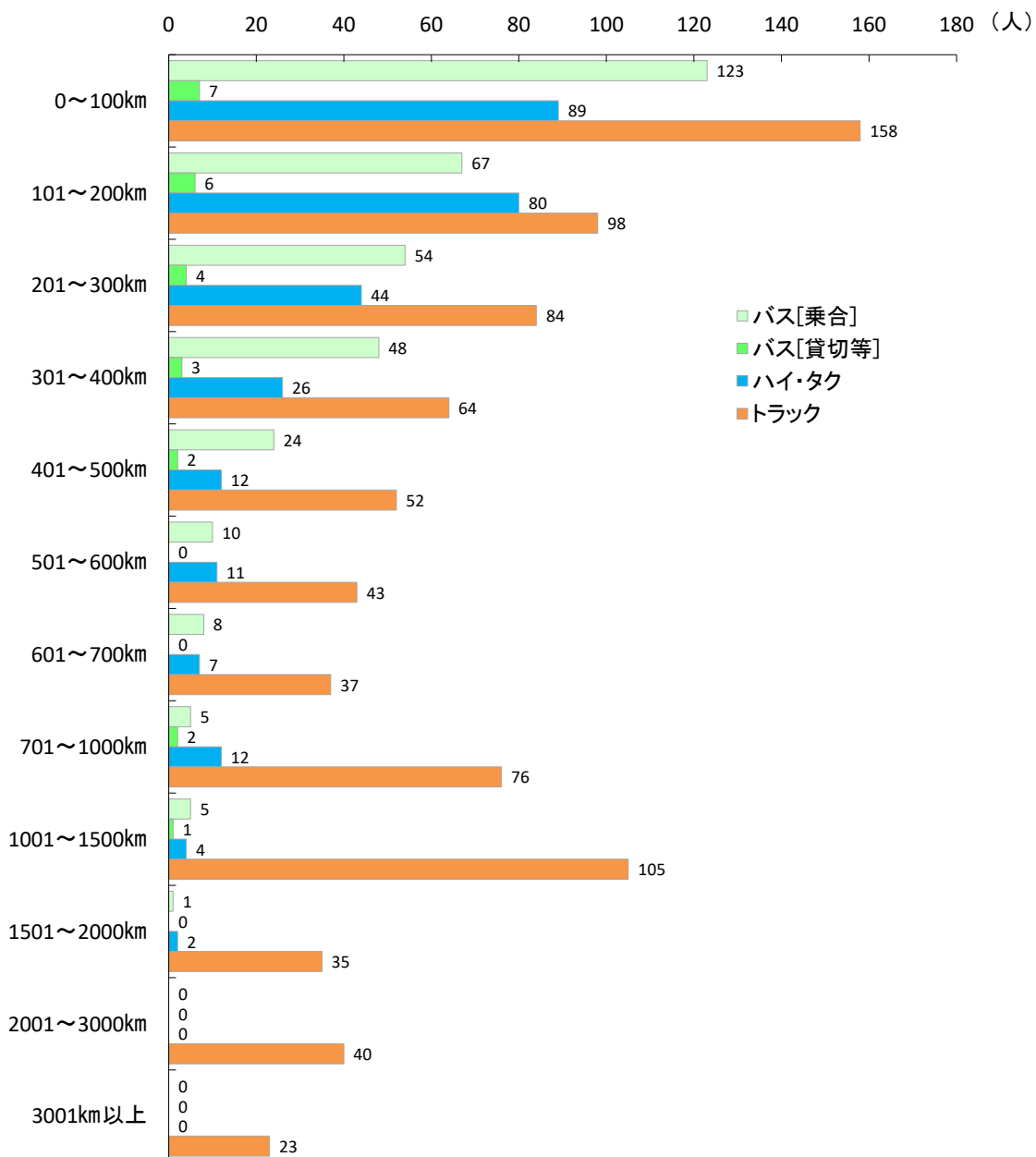


(カ) 事故発生運転者の休日から事故発生日までの乗務距離の合計

令和2年の乗務員に起因する重大事故について、休日から事故発生日までの乗務距離が短い運転者の事故が多くなっている。トラックについては、乗務距離合計が1000km前後の運転者の事故も多く見られる。

〔図3-14〕 乗務員に起因する重大事故を発生させた運転者の休日から事故発生日までの

乗務距離の合計



#### 4. 車両故障に起因する重大事故の発生状況

令和2年の車両故障に起因する重大事故は2,256件発生しており、近年緩やかな増加傾向を示していたものの、バスとハイ・タクは前年と比較して減少している。また、故障装置の内訳として、原動機、動力伝達装置、電気装置、制動装置が多くなっている。

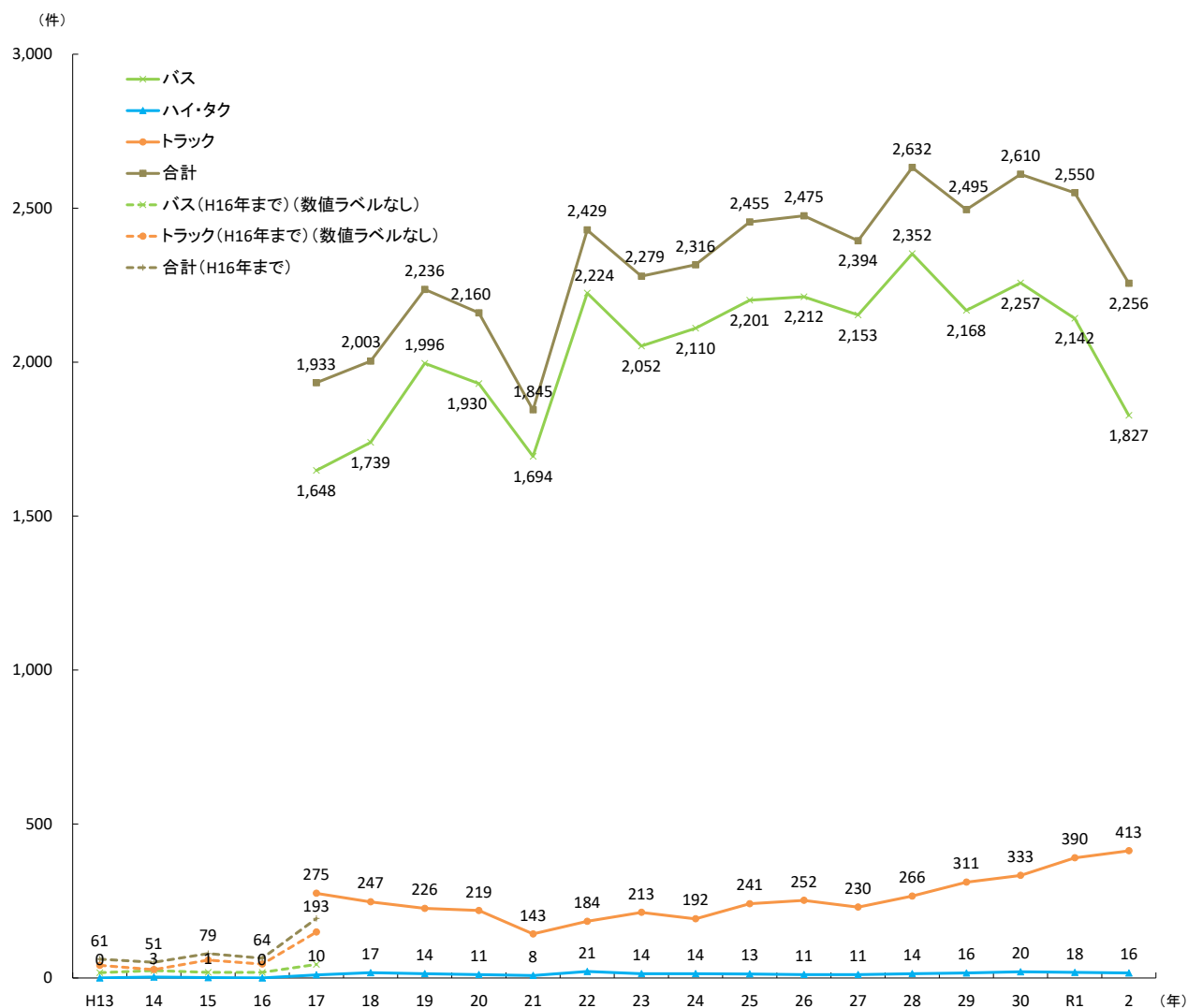
[表4-1] 業態別の車両故障に起因する重大事故発生状況

事故状況 事業の種類		事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)	軽傷者数 (人)
バス	乗合	1,699 ( -183 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )	4 ( +3 )
	貸切	109 ( -137 )	0 ( ±0 )	0 ( -1 )	3 ( -1 )
	特定	19 ( +5 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )
ハイ・タク		16 ( -2 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )	0 ( ±0 )
トラック		413 ( +23 )	0 ( -1 )	3 ( +2 )	41 ( -6 )
計		2,256 ( -294 )	0 ( -1 )	3 ( +1 )	48 ( -4 )

※ ( ) 内の数値は、対前年増減数



〔図 4 - 1〕 業態別の車両故障に起因する重大事故発生状況の推移



- (注) 1. 平成 17 年 2 月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。
2. 車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

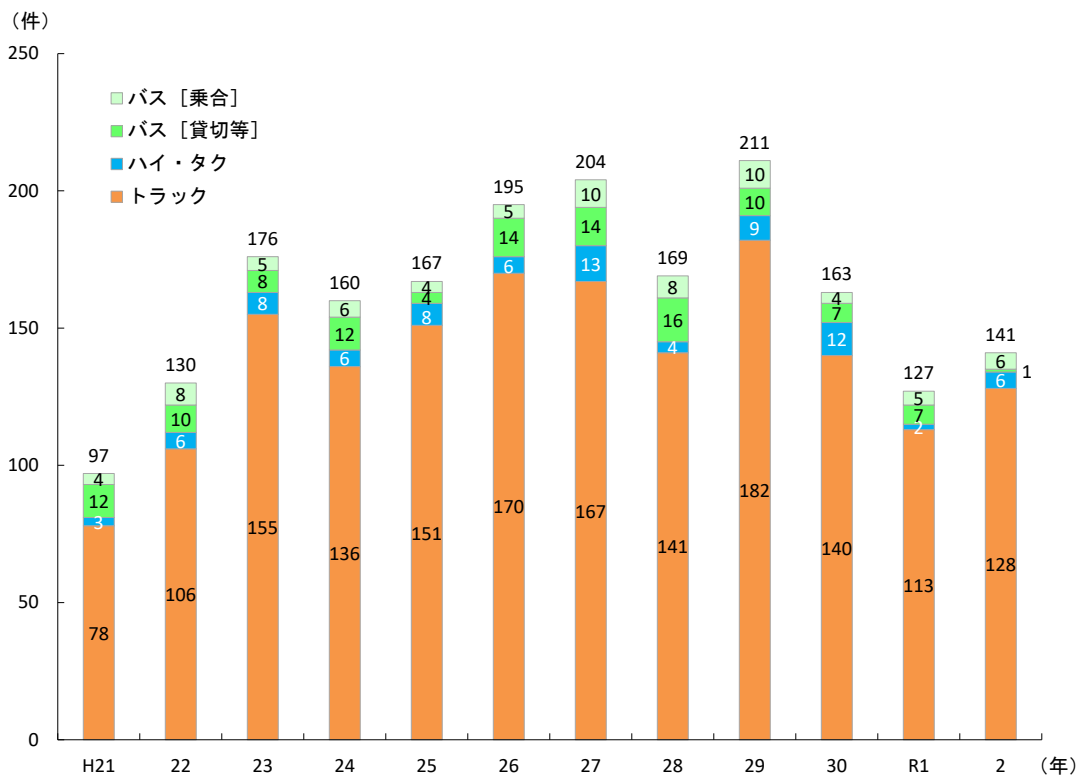
〔表4-2〕 業態別の車両故障に起因する重大事故における故障装置の内訳

装置	事業の種類	バス [乗合]	バス [貸切等]	ハイ・タク	トラック	計
原 動 機		420	36	0	78	534
速 度 抑 制 装 置		3	0	0	0	3
動 力 伝 達 装 置		226	19	3	47	295
車 輪 ( タ イ ヤ 除 く )		2	3	0	93	98
タ イ ヤ		27	4	0	52	83
車 軸		3	1	0	23	27
操 縦 装 置		10	4	0	4	18
制 動 装 置		180	8	1	28	217
緩 衝 装 置		44	3	0	2	49
燃 料 装 置		166	14	4	30	214
電 気 装 置		217	13	6	27	263
車 枠 及 び 車 体		21	0	0	2	23
連 結 装 置		0	0	0	1	1
乗 車 装 置		61	0	1	0	62
物 品 積 載 装 置		0	0	0	0	0
窓 ガ ラ ス		1	0	0	0	1
騒 音 防 止 装 置		1	0	0	1	2
ばい煙等の発散防止装置		36	13	0	5	54
灯 火 装 置 及 び 指 示 装 置		16	0	1	2	19
反 射 器		0	0	0	0	0
警 音 器		2	0	0	0	2
視 野 を 確 保 す る 装 置		17	0	0	0	17
計 器		7	0	0	0	7
消 火 器		0	0	0	0	0
内 圧 容 器 及 び そ の 付 属 装 置		148	5	0	5	158
運 行 記 録 計		1	0	0	0	1
そ の 他		90	5	0	13	108
計		1,699	128	16	413	2,256

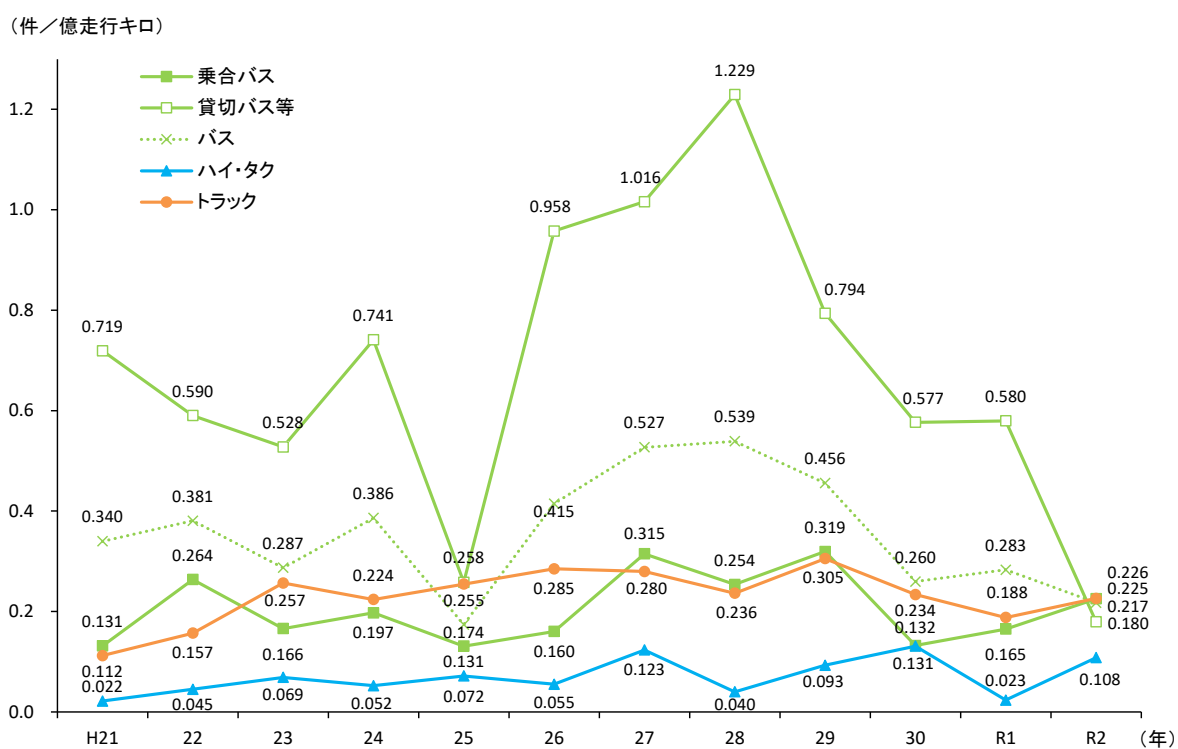
## 5. 火災事故の発生状況

近年増減を繰り返していた、重大事故のうち火災事故の発生件数は、令和2年は前年と比べて増加したものの、過去10年間では2番目に少ない件数となっている。なお、トラックが大半を占めている。

〔図5-1〕 業態別の火災事故発生状況の推移



〔図5-2〕 業態別の事業用自動車1億走行キロ当たり火災事故発生件数の推移

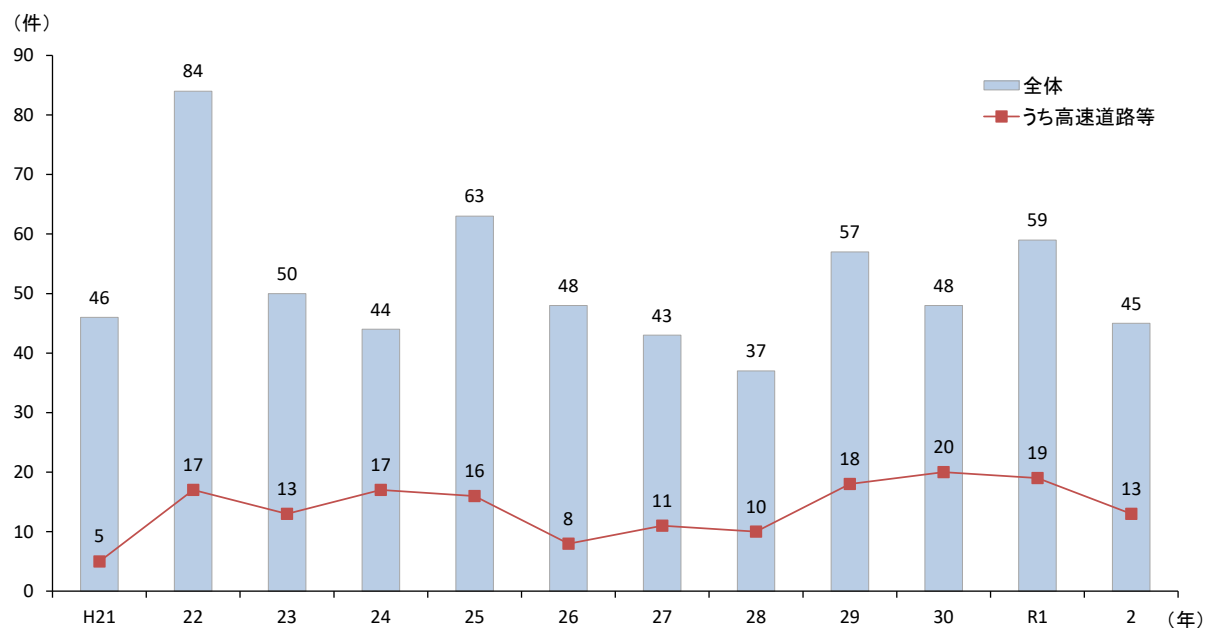


## 6. 危険物等積載車両の重大事故発生状況

### (1) 危険物等積載車両の重大事故発生状況の推移

近年増減を繰り返していた、危険物等積載車両の重大事故の発生件数は、令和2年は前年と比べて減少した。このうち、高速道路等（高速自動車国道及び自動車専用道路をいう。以下同じ。）での事故件数も前年と比べて減少した。

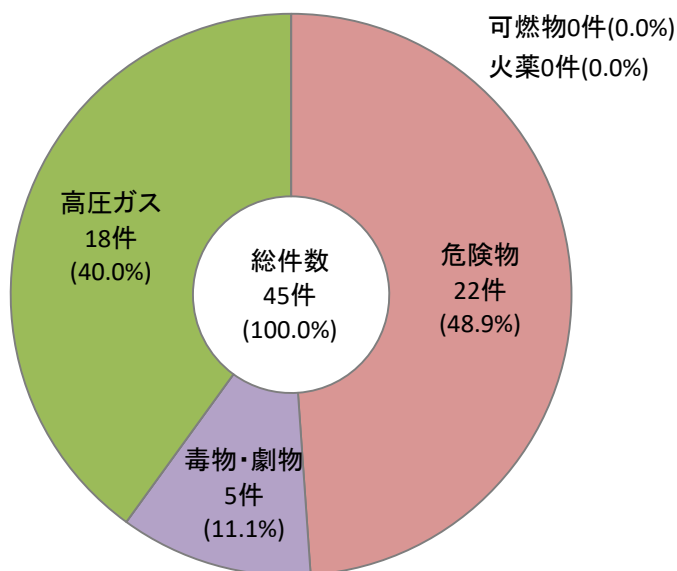
〔図6-1〕 危険物等積載運搬車両の重大事故発生状況の推移



## (2) 積載物品別の重大事故発生状況

令和2年の危険物等を積載した車両による重大事故において、消防法第2条第7項に規定する「危険物」を積載した車両による事故が最も多くなっている。

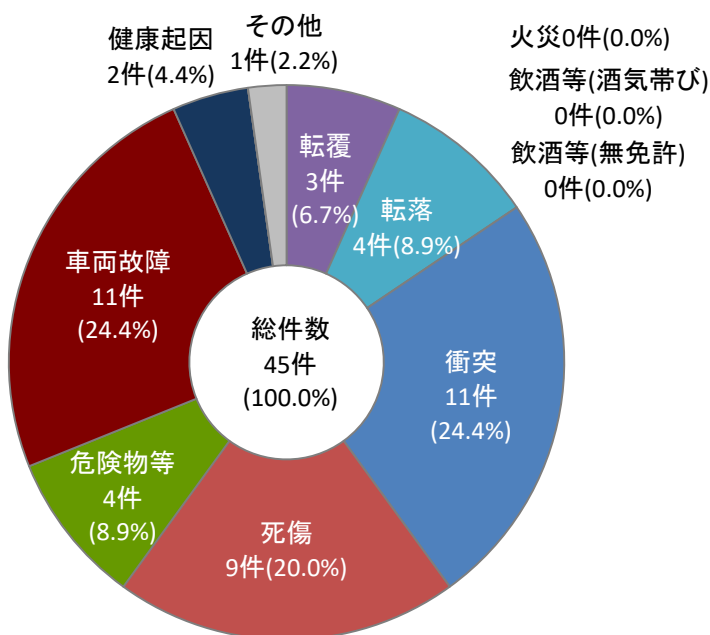
〔図6-2〕 積載物品別の重大事故発生状況



## (3) 事故種類別の重大事故発生状況

令和2年の危険物等を積載した車両による重大事故において、「衝突」や「車両故障」が最も多く発生している。

〔図6-3〕 事故種類別の重大事故発生状況



## 7. 高速道路等における重大事故発生状況

### (1) 発生状況

令和2年の高速道路等における重大事故の発生件数は、高速自動車国道、自動車専用道路ともに減少している。また、このうち、ハイ・タクにおいて乗客の重傷者が2名確認されている。乗客の死者は確認されていない。

〔表7-1〕 業態別の高速道路等における重大事故発生状況

事業の種類等		事故状況	事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
バス	乗合	高速	117 ( -98 )	0 ( -1 )	1 ( -1 )
		自専	24 ( -36 )	0 ( -1 )	0 ( -3 )
	貸切等	高速	31 ( -54 )	0 ( -2 )	1 ( -3 )
		自専	10 ( -12 )	0 ( -1 )	1 ( ±0 )
ハイ・タク		高速	1 ( -7 )	0 ( -1 )	0 ( -2 )
		自専	9 ( +2 )	3 ( +2 )	4 ( +2 )
トラック		高速	344 ( -46 )	53 ( -29 )	47 ( -42 )
		自専	125 ( +6 )	34 ( +7 )	24 ( -25 )
計		高速	493 ( -205 )	53 ( -33 )	49 ( -48 )
		自専	168 ( -40 )	37 ( +7 )	29 ( -26 )

※( )内の数値は、対前年増減数

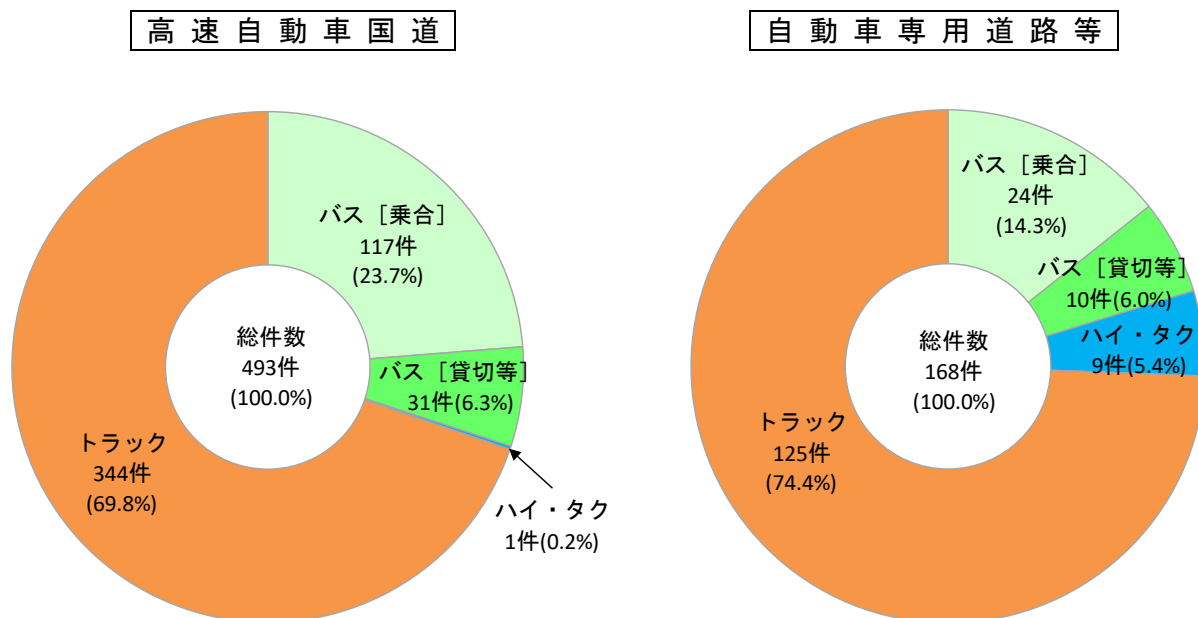
〔表7-2〕 高速道路等における重大事故により死傷した乗客数

事業の種類等		事故状況	死者数 (人)	重傷者数 (人)
バス	乗合	高速	0	0
		自専	0	0
	貸切等	高速	0	0
		自専	0	0
ハイ・タク		高速	0	0
		自専	0	2
計		高速	0	0
		自専	0	2

(2) 高速道路等における道路の種類別の重大事故発生状況

令和2年の高速道路等における重大事故の発生件数は、高速自動車国道はトラックが約70%、自動車専用道路ではトラックが74%以上を占めている。

〔図7-1〕 道路の種類別の重大事故発生件数



(3) 高速道路等における事故の種類別の重大事故発生状況

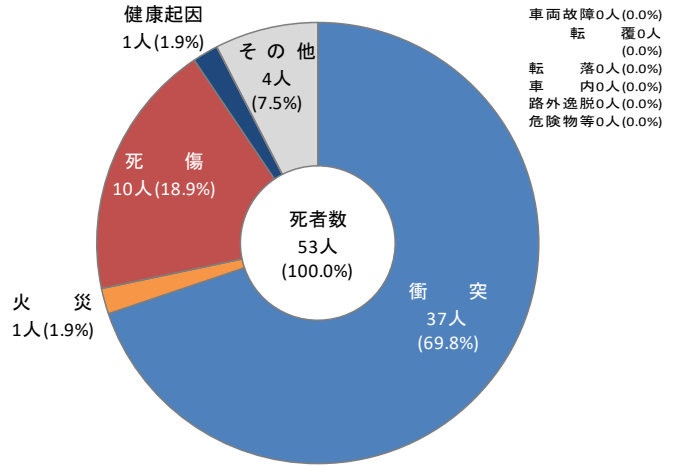
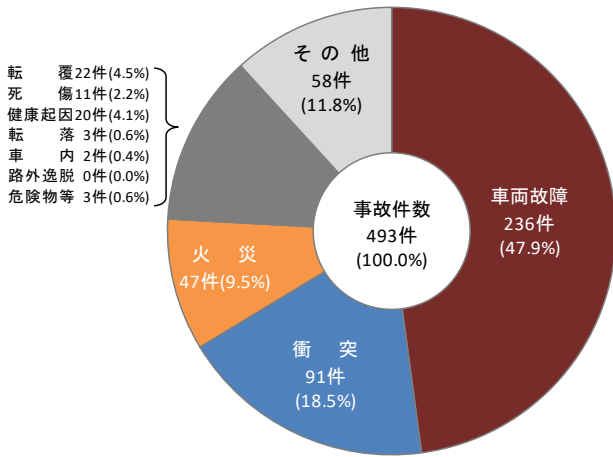
令和2年の高速道路等における重大事故の発生件数を事故種類別に見ると、高速自動車国道と自動車専用道路ともに車両故障、衝突事故が多く発生している。

〔表7-3〕 事故の種類別の重大事故発生状況

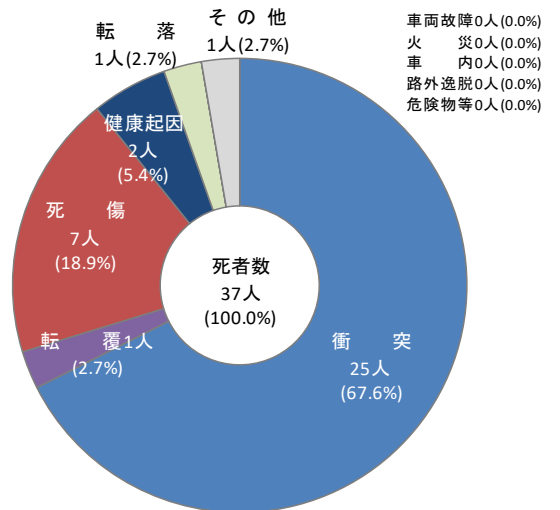
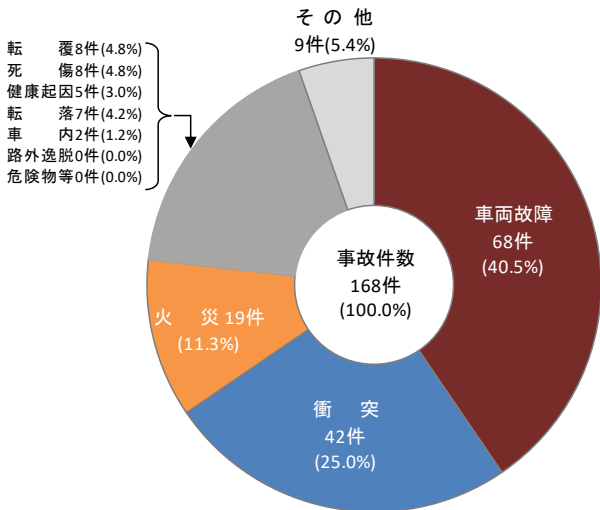
事故種類	項目	高速自動車国道			自動車専用道路等		
		件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)	件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
車両故障		236	0	0	68	0	1
衝突		91	37	39	42	25	20
火災		47	1	1	19	0	0
転覆		22	0	2	8	1	0
死傷		11	10	2	8	7	3
健康起因		20	1	2	5	2	2
転落		3	0	0	7	1	1
車内		2	0	0	2	0	1
路外逸脱		0	0	0	0	0	0
危険物等		3	0	0	0	0	0
その他		58	4	3	9	1	1
計		493	53	49	168	37	29

〔図7-2〕 道路の種類別の重大事故による死傷者数

高速自動車国道



自動車専用道路等

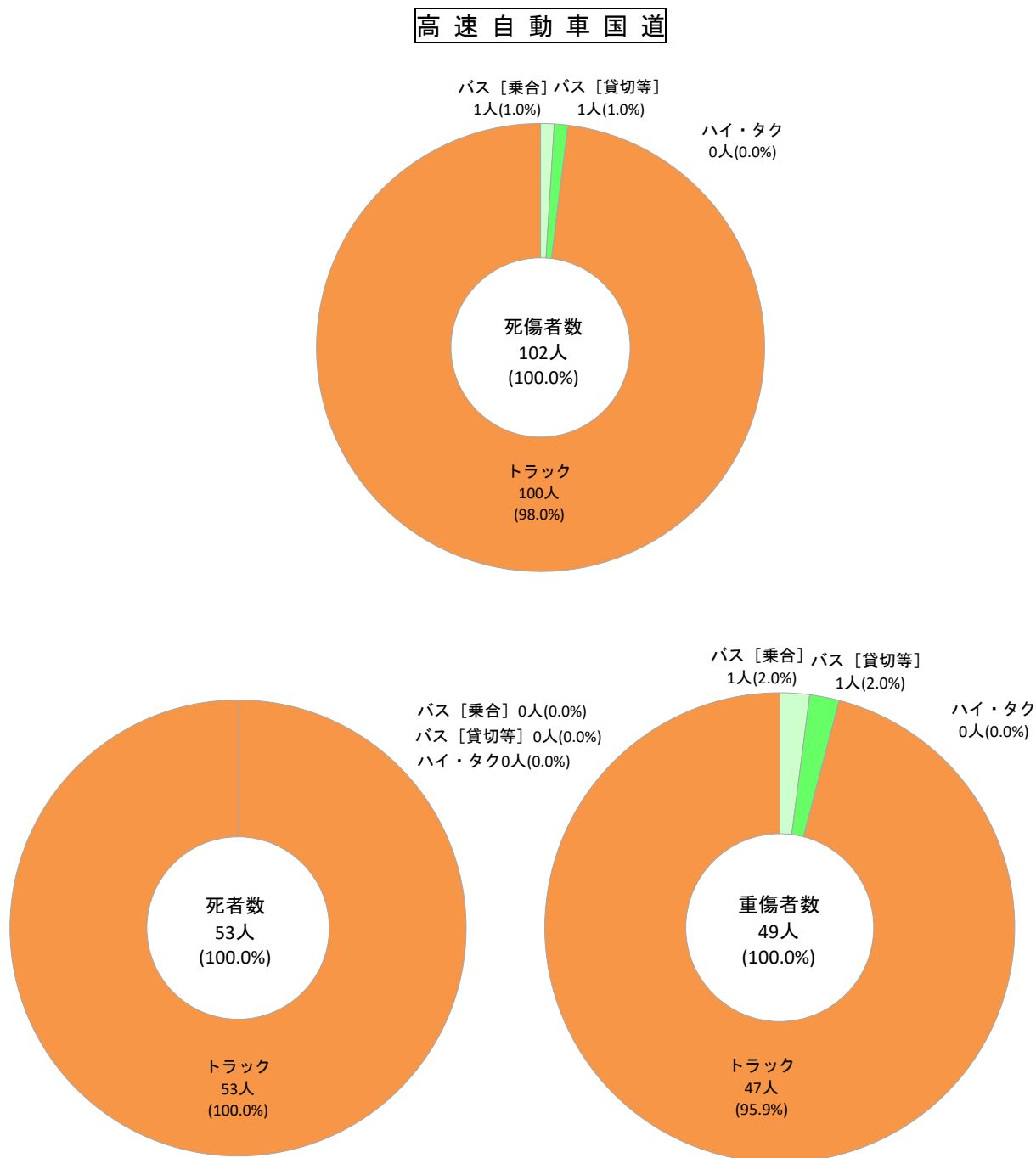




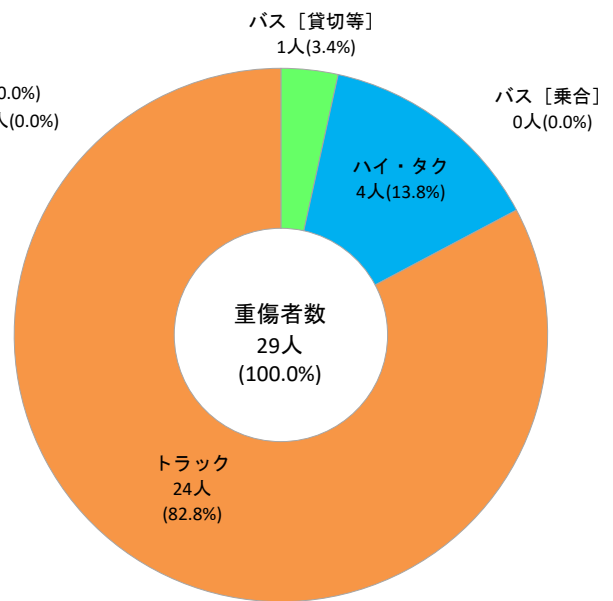
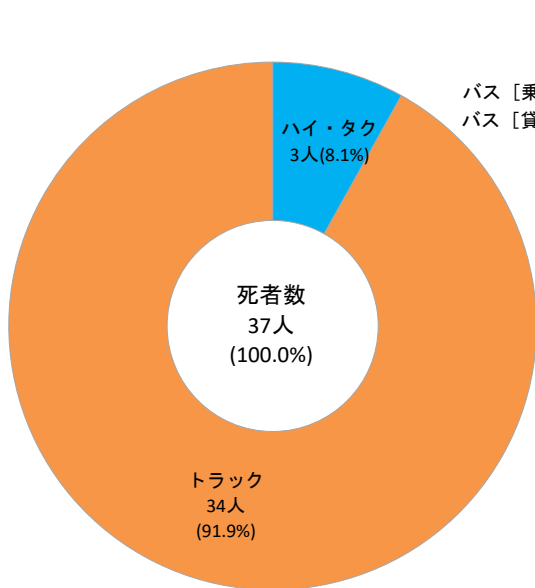
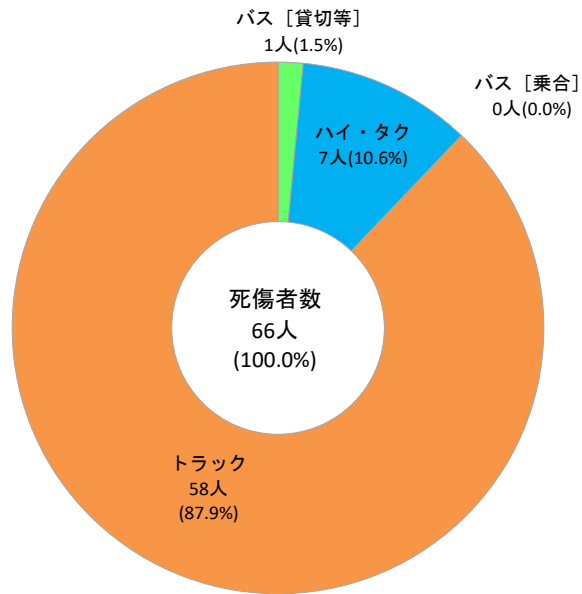
(4) 高速道路等における道路の種類別の重大事故による死傷者数

令和2年の高速道路等における重大事故による死傷者数を業態別に見ると、高速自動車国道と自動車専用道路ともにトラックが大部分を占めている。

〔図7-3〕 業態別、道路の種類別の死傷状況



自動車専用道路等



(5) 高速道路等における乗務員に起因する重大事故発生状況

(ア) 業態別の重大事故発生状況

令和2年の高速道路等における乗務員に起因する重大事故発生件数を業態別に見ると、トラックが大部分を占めている。また、このうち、貸切バスにおいて重傷者が1名確認されている。

〔表7-4〕 業態別の高速道路等における重大事故発生状況（乗務員に起因するもの）

事業の種類 項目		バス		ハイ・タク	トラック	合計
		乗合	貸切			
重大事故件数（件）		8（-3）	0（-6）	5（-4）	179（-15）	192（-28）
死傷状況	死者数（人）	0（-1）	0（-3）	3（+1）	41（-4）	44（-7）
	重傷者数（人）	1（±0）	0（-5）	2（-2）	47（-39）	50（-46）
	計（人）	1（-1）	0（-8）	5（-1）	88（-43）	94（-53）

※（ ）内の数値は、前年増減数

〔表7-5〕 高速道路等における重大事故により死傷した乗客数（乗務員に起因するもの）

事業の種類 項目		バス		ハイ・タク	計
		乗合	貸切		
死傷状況	死者数（人）	0	0	0	0
	重傷者数（人）	0	1	0	1
	計（人）	0	1	0	1

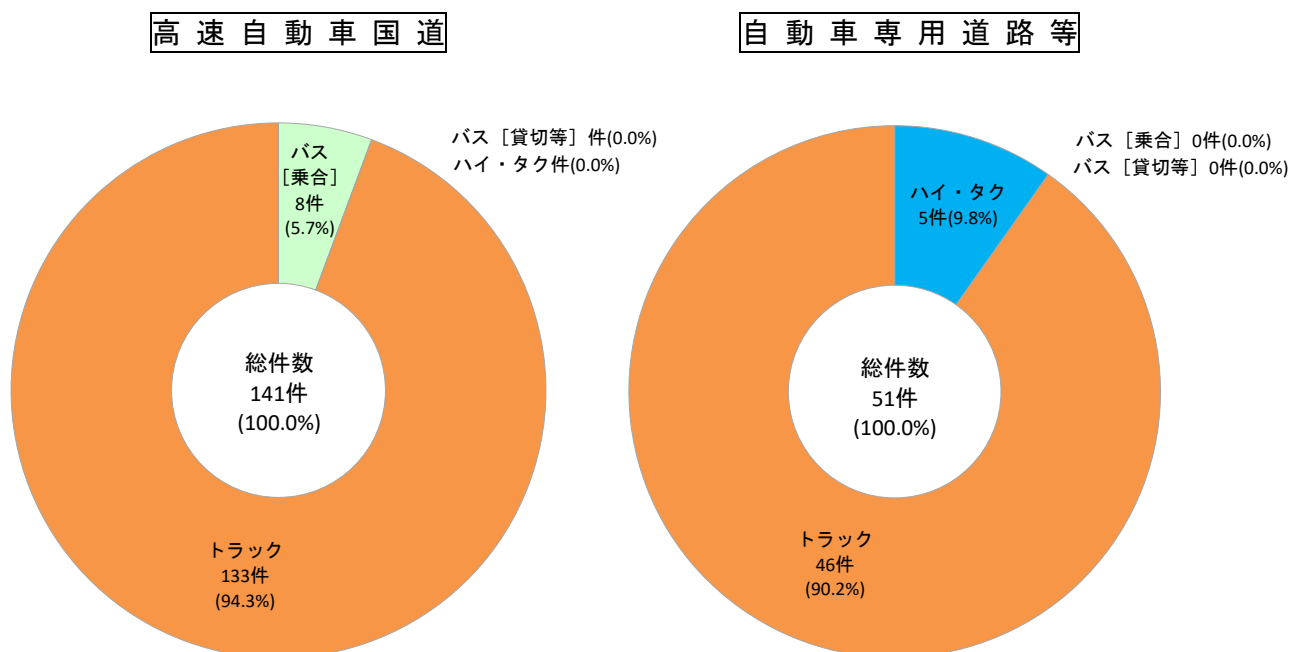
(イ) 道路の種類別の重大事故発生状況

令和2年の高速道路等における乗務員に起因する重大事故の発生件数を高速自動車国道と自動車専用道路で比較すると、高速自動車国道で約3倍発生している。また、トラックによる事故が大部分を占めている。

〔表7-6〕 道路の種類別の重大事故発生状況（乗務員に起因するもの）

道路の種類		高速自動車国道 (件)	自動車専用道路等 (件)	計 (件)
バス	乗合	8	0	8
	貸切等	0	0	0
ハイ・タク		0	5	5
トラック		133	46	179
計		141	51	192

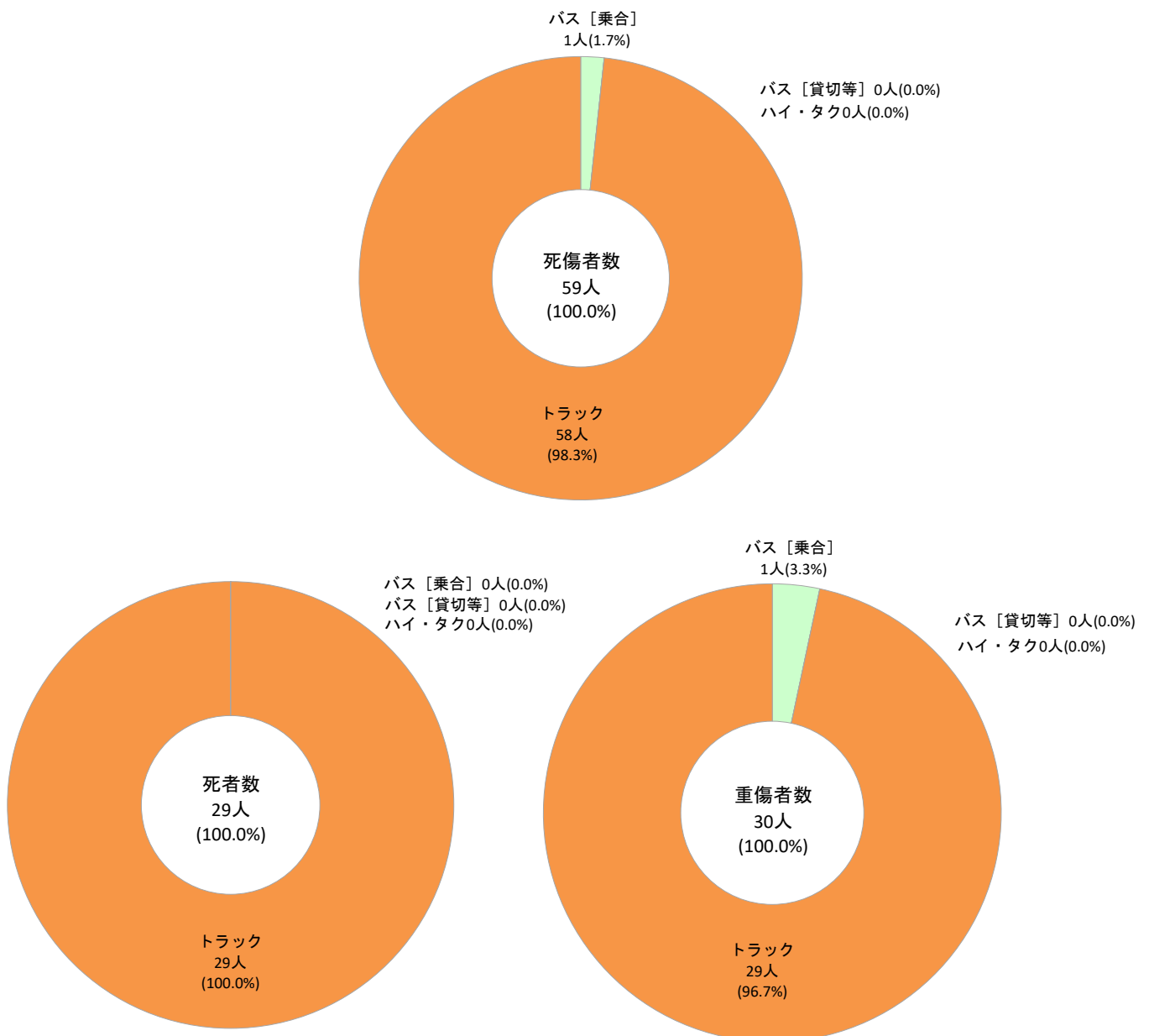
〔図7-4〕 道路の種類別の重大事故発生状況（乗務員に起因するもの）



〔表7-7〕 高速自動車国道における業態別の死傷者内訳  
(乗務員に起因するもの)

事業の種類 \ 事故状況		死者数 (人)	重傷者数 (人)	計 (人)
バス	乗合	0	1	1
	貸切等	0	0	0
ハイ・タク		0	0	0
トラック		29	29	58
計		29	30	59

〔図7-5〕 高速自動車国道における業態別の死傷者内訳 (乗務員に起因するもの)



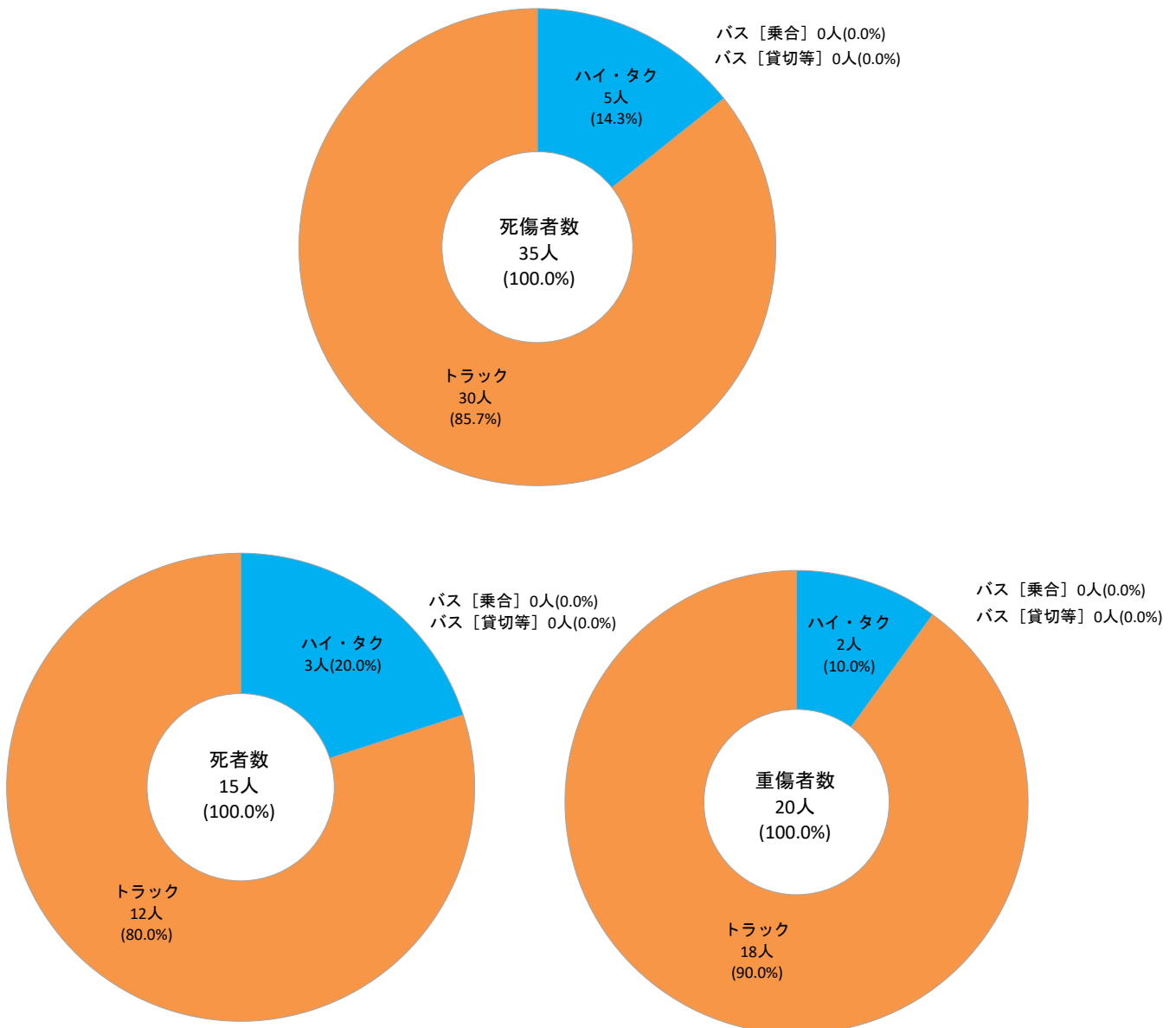
〔表 7-8〕 自動車専用道路等における業態別の死傷者内訳

(乗務員に起因するもの)

事故状況		死者数 (人)	重傷者数 (人)	計 (人)
事業の種類				
バス	乗合	0	0	0
	貸切等	0	0	0
ハイ・タク		3	2	5
トラック		12	18	30
計		15	20	35

〔図 7-6〕 自動車専用道路等における業態別の死傷者内訳

(乗務員に起因するもの)



(ウ) 事故種類別、道路の種類別の重大事故発生状況

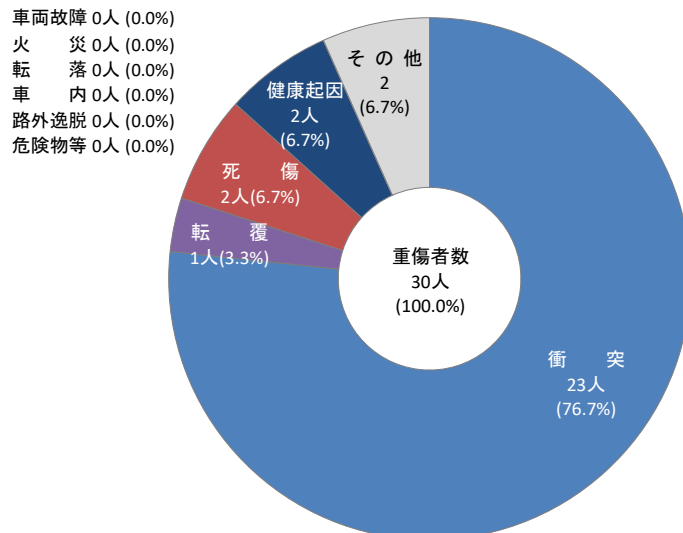
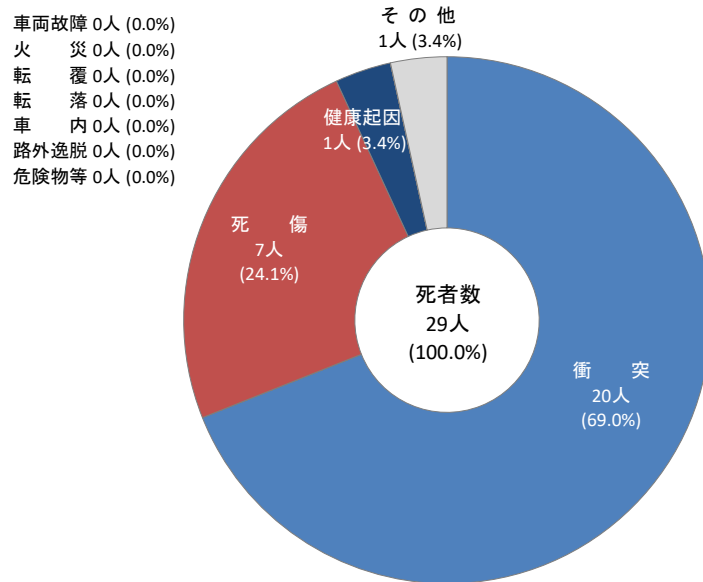
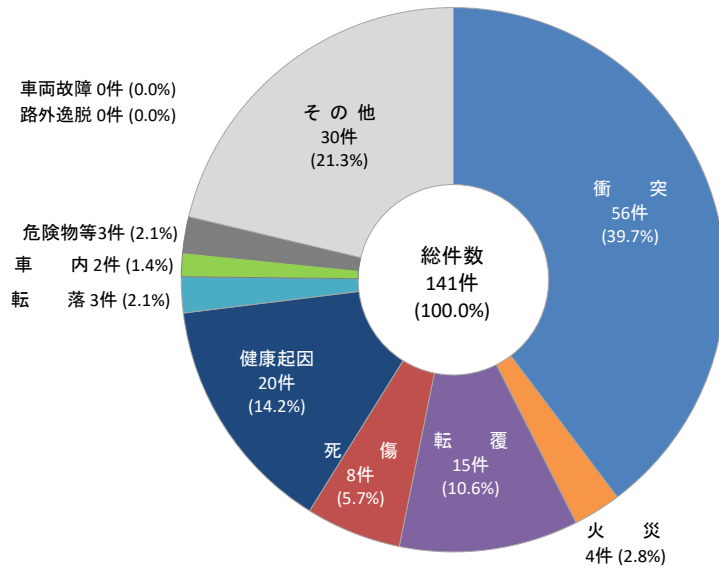
令和2年の高速道路等における乗務員に起因する重大事故の発生件数を事故種類別に見ると、高速自動車国道と自動車専用道路ともに衝突事故が最も多く発生している。

〔表7-9〕 事故種類別、道路の種類別の重大事故発生状況（乗務員に起因するもの）

事故種類 \ 項目	高速自動車国道			自動車専用道路等		
	件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)	件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
車 両 故 障	0	0	0	0	0	0
衝 突	56	20	23	16	5	13
火 災	4	0	0	2	0	0
転 覆	15	0	1	8	1	0
死 傷	8	7	2	5	5	2
健 康 起 因	20	1	2	5	2	2
転 落	3	0	0	7	1	1
車 内	2	0	0	1	0	1
路 外 逸 脱	0	0	0	0	0	0
危 険 物 等	3	0	0	0	0	0
そ の 他	30	1	2	7	1	1
計	141	29	30	51	15	20

〔図7-7〕 事故種別、道路の種類別の重大事故発生状況（乗務員に起因するもの）

高速自動車国道





自動車専用道路等

