

事業用自動車の交通事故統計（令和3年版）
[第1分冊]



令和5年3月
国土交通省 自動車局

目 次

| | |
|-----------------------------------|----|
| 1. 事故全体の傾向 | 1 |
| 1-1. 交通事故全体の推移 | 1 |
| 1-2. 自動車事故件数の推移 | 4 |
| 1-3. 自動車事故死者数の推移 | 8 |
| 1-4. 自動車死亡事故件数の推移 | 13 |
| 1-5. 飲酒運転による事業用自動車の交通事故の推移 | 17 |
| 1-6. 業態別運転者年齢層別の交通事故 | 18 |
| 1-7. 業態別危険認知速度別の交通事故 | 20 |
| 1-8. 業態別時間帯別の交通事故 | 22 |
| 1-9. 交通事故に関わる営業所の位置（都道府県）別の交通事故件数 | 24 |
| 2. バスの事故 | 26 |
| 2-1. 乗合バスの交通事故 | 30 |
| 2-2. 貸切バスの交通事故 | 46 |
| 3. タクシーの交通事故 | 58 |
| 4. トラックの交通事故 | 73 |
| 5. まとめ | 94 |

附録. 事業用自動車の交通事故統計（令和3年版）

【凡 例】

1. 「交通事故」とは、道路交通法第2条第1項第1号に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）をいう。物損事故については計上していない。
2. 「自動車事故」とは、交通事故のうち、自動車及び軽自動車の交通によって起された事故をいう。
3. 「自動車事故」は、「事業用自動車」の事故と、「自家用自動車」の事故に分けられる。うち、「自家用自動車」とは、乗用車（バス、マイクロ、普通乗用車、軽乗用車）及び、貨物車（大型貨物、中型貨物、準中型貨物、普通貨物、軽貨物、トレーラー）を合わせたものをいう。
4. 「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。
5. 「重傷」（「重傷者」）とは、交通事故によって負傷し、1ヶ月（30日）以上の治療を要する場合（人）をいう。
6. 「軽傷」（「軽傷者」）とは、交通事故によって負傷し、1ヶ月（30日）未満の治療を要する場合（人）をいう。
7. 「負傷」（「負傷者」）とは、「重傷」（「重傷者」）と「軽傷」（「軽傷者」）の合計をいう。
8. 「貨物自動車」の分類は道路交通法に基づくものとする。
 - 大型　：車両総重量11トン以上、または最大積載量6.5トン以上
 - 中型　：車両総重量7.5トン以上11トン未満、または最大積載量4.5トン以上6.5トン未満
 - 準中型：車両総重量3.5トン以上7.5トン未満、または最大積載量2トン以上4.5トン未満
 - 普通　：車両総重量3.5トン未満、または最大積載量2トン未満
 - 軽　　：貨物自動車のうち、軽自動車であるもの

1. 事故全体の傾向

1-1. 交通事故全体の推移

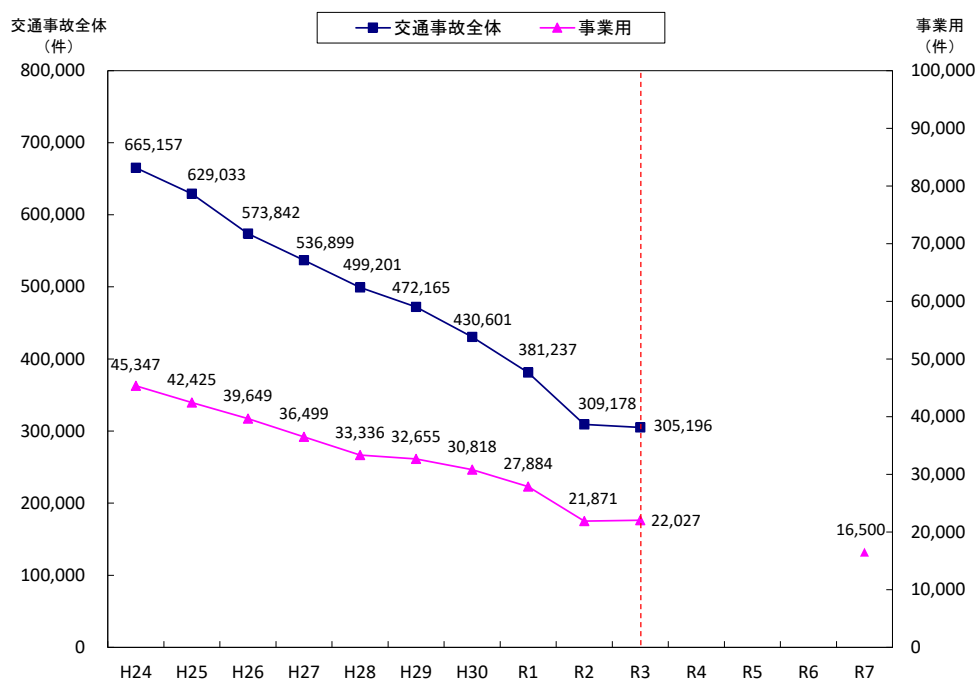
自動車に加え、二輪車や自転車等を含む「交通事故全体」と、「事業用自動車」の交通事故の推移を、「交通事故件数」、「交通事故死者数」、「交通死亡事故件数」の3つを比較した。

(1) 交通事故件数の推移

令和3年中に全国で発生した交通事故全体の件数は305,196件であり、そのうち、事業用自動車は22,027件であった。

なお、事業用自動車については、「事業用自動車総合安全プラン2025（令和3年3月）」において、令和7年までに人身事故件数を16,500件以下とする削減目標が示されている。

〔図1〕 交通事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表1〕 交通事故件数の推移 (件)

| 年 | 交通事故件数 | |
|-----|---------|--------|
| | 交通事故全体 | 事業用 |
| H24 | 665,157 | 45,347 |
| H25 | 629,033 | 42,425 |
| H26 | 573,842 | 39,649 |
| H27 | 536,899 | 36,499 |
| H28 | 499,201 | 33,336 |
| H29 | 472,165 | 32,655 |
| H30 | 430,601 | 30,818 |
| R1 | 381,237 | 27,884 |
| R2 | 309,178 | 21,871 |
| R3 | 305,196 | 22,027 |

出典：警察庁「交通統計」

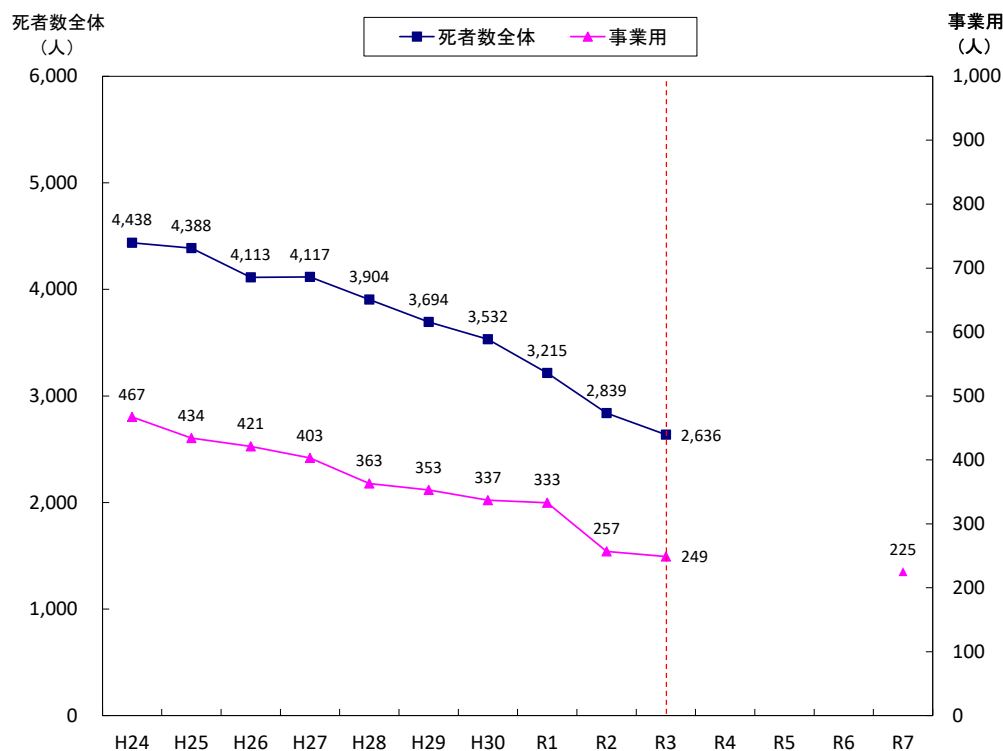
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(2) 交通事故死者数の推移

令和3年中に全国で発生した交通事故全体における死者数は2,636人であり、そのうち、事業用自動車での交通事故死者数は249人となっている。

なお、事業用自動車については、「事業用自動車総合安全プラン2025」において、令和7年までに事業用自動車での死者数を225人以下とする削減目標が示されている。

〔図 2〕 交通事故死者数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 2〕 交通事故死者数の推移 (人)

| 年 | 区分 | 死者数 | |
|-----|----|-------|-----|
| | | 死者数全体 | 事業用 |
| H24 | | 4,438 | 467 |
| H25 | | 4,388 | 434 |
| H26 | | 4,113 | 421 |
| H27 | | 4,117 | 403 |
| H28 | | 3,904 | 363 |
| H29 | | 3,694 | 353 |
| H30 | | 3,532 | 337 |
| R1 | | 3,215 | 333 |
| R2 | | 2,839 | 257 |
| R3 | | 2,636 | 249 |

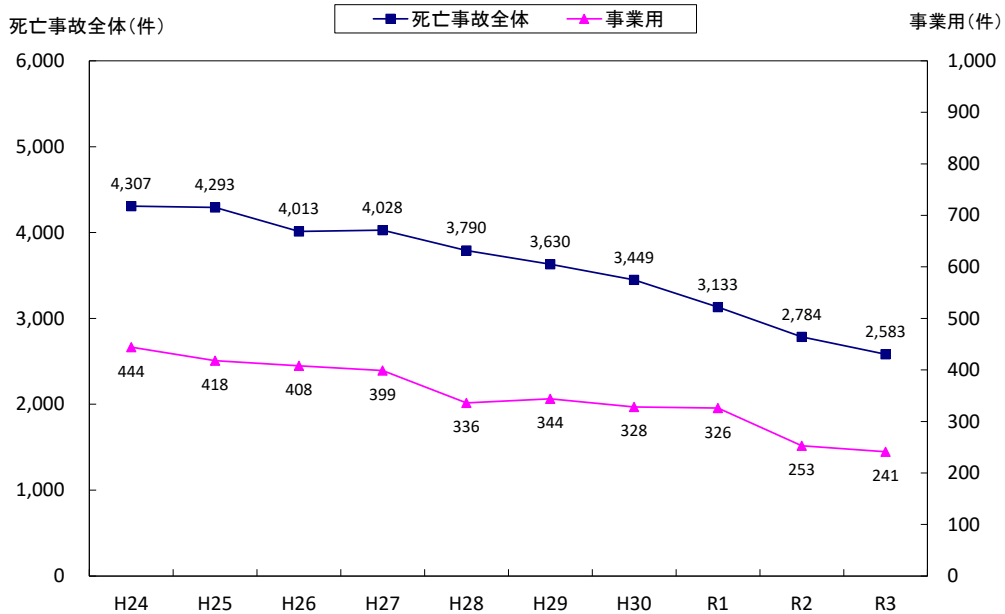
出典：警察庁「交通統計」

(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(3) 交通死亡事故件数の推移

令和3年中に全国で発生した交通死亡事故全体の件数は2,583件であり、前年と比べて201件減少している。そのうち、事業用自動車は241件であり、前年と比べて12件減少している。

〔図 3〕 交通死亡事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 3〕 交通死亡事故件数の推移 (件)

| 年 | 区分 | 死亡事故件数 | |
|-----|----|--------|-----|
| | | 死亡事故全体 | 事業用 |
| H24 | | 4,307 | 444 |
| H25 | | 4,293 | 418 |
| H26 | | 4,013 | 408 |
| H27 | | 4,028 | 399 |
| H28 | | 3,790 | 336 |
| H29 | | 3,630 | 344 |
| H30 | | 3,449 | 328 |
| R1 | | 3,133 | 326 |
| R2 | | 2,784 | 253 |
| R3 | | 2,583 | 241 |

出典：警察庁「交通統計」

(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

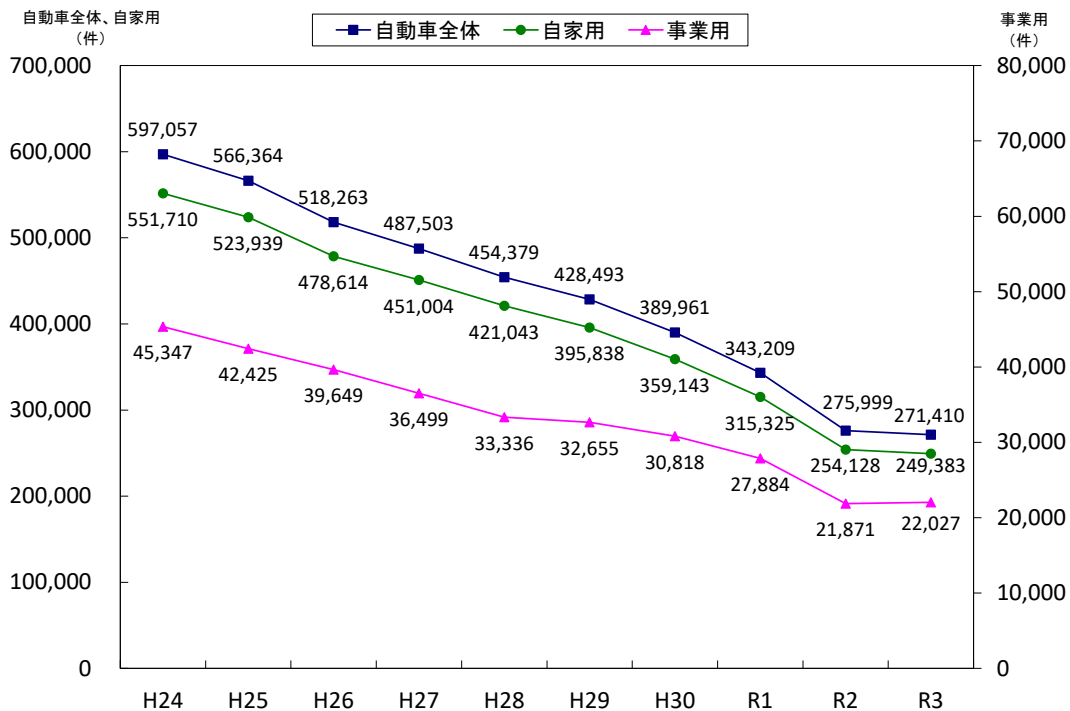
1-2. 自動車事故件数の推移

「事業用自動車」「自家用自動車（自家用のバス、乗用車及びトラックをいう。以下同じ）」及び「自動車全体（事業用自動車と自家用自動車を合わせたものをいう。以下同じ）」について、「交通事故件数」「交通事故死者数」「交通死亡事故件数」の3つを比較した。

(1) 自動車事故件数の推移

令和3年中に全国で発生した自動車全体の交通事故件数は271,410件であり、そのうち、自家用自動車は249,383件、事業用自動車は22,027件となっている。

〔図4〕 自動車事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表4〕 自動車事故件数の推移 (件)

| 区分 年 | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 |
|---------|---------|---------|--------|
| H24 | 597,057 | 551,710 | 45,347 |
| H25 | 566,364 | 523,939 | 42,425 |
| H26 | 518,263 | 478,614 | 39,649 |
| H27 | 487,503 | 451,004 | 36,499 |
| H28 | 454,379 | 421,043 | 33,336 |
| H29 | 428,493 | 395,838 | 32,655 |
| H30 | 389,961 | 359,143 | 30,818 |
| R1 | 343,209 | 315,325 | 27,884 |
| R2 | 275,999 | 254,128 | 21,871 |
| R3 | 271,410 | 249,383 | 22,027 |

出典：警察庁「交通統計」

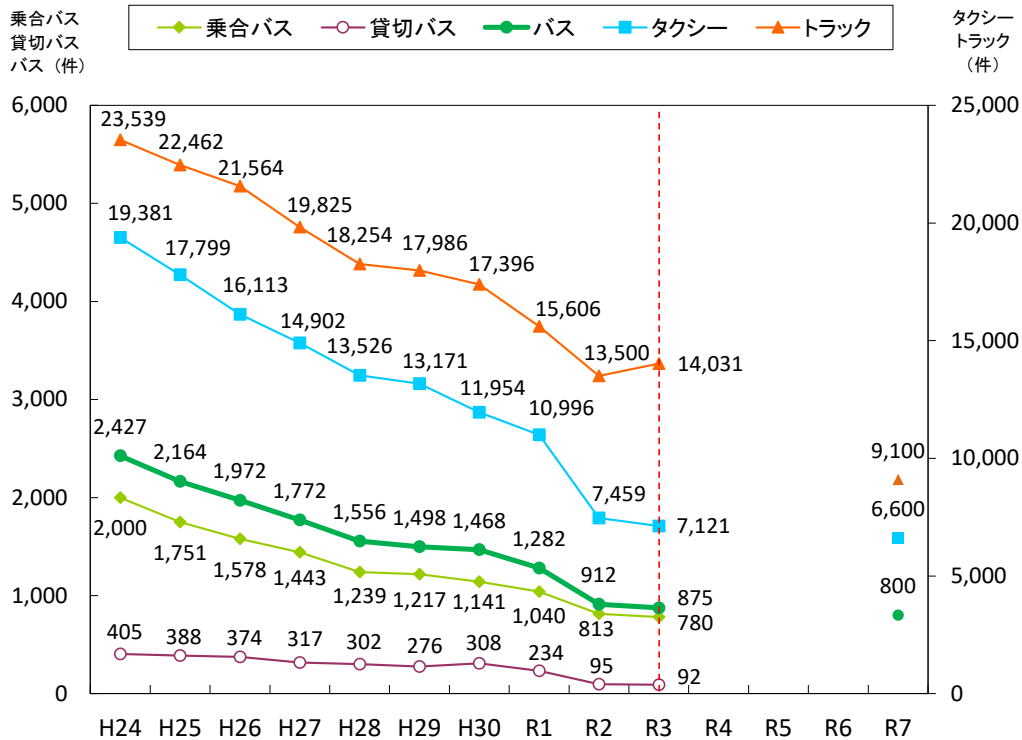
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(2) 事業用自動車の業態別交通事故件数の推移

事業用自動車の交通事故件数を業態別にみると、令和3年は前年と比べてトラックは増加し、他の業態は減少している。

なお、事業用自動車については、「事業用自動車総合安全プラン2025」において、令和7年までに、バスの事故件数を800件以下、タクシーの事故件数を6,600件以下、トラックの事故件数を9,100件以下とする削減目標が示されている。

〔図 5〕 事業用自動車の業態別交通事故件数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 5〕 事業用自動車の業態別交通事故件数の推移（件）

| 年 | 区分 | バス | | | タクシー | トラック | |
|-----|----|-------|-------|-----|------|--------|--------|
| | | 乗合バス | 貸切バス | その他 | | | |
| H24 | | 2,427 | 2,000 | 405 | 22 | 19,381 | 23,539 |
| H25 | | 2,164 | 1,751 | 388 | 25 | 17,799 | 22,462 |
| H26 | | 1,972 | 1,578 | 374 | 20 | 16,113 | 21,564 |
| H27 | | 1,772 | 1,443 | 317 | 12 | 14,902 | 19,825 |
| H28 | | 1,556 | 1,239 | 302 | 15 | 13,526 | 18,254 |
| H29 | | 1,498 | 1,217 | 276 | 5 | 13,171 | 17,986 |
| H30 | | 1,468 | 1,141 | 308 | 19 | 11,954 | 17,396 |
| R1 | | 1,282 | 1,040 | 234 | 8 | 10,996 | 15,606 |
| R2 | | 912 | 813 | 95 | 4 | 7,459 | 13,500 |
| R3 | | 875 | 780 | 92 | 3 | 7,121 | 14,031 |

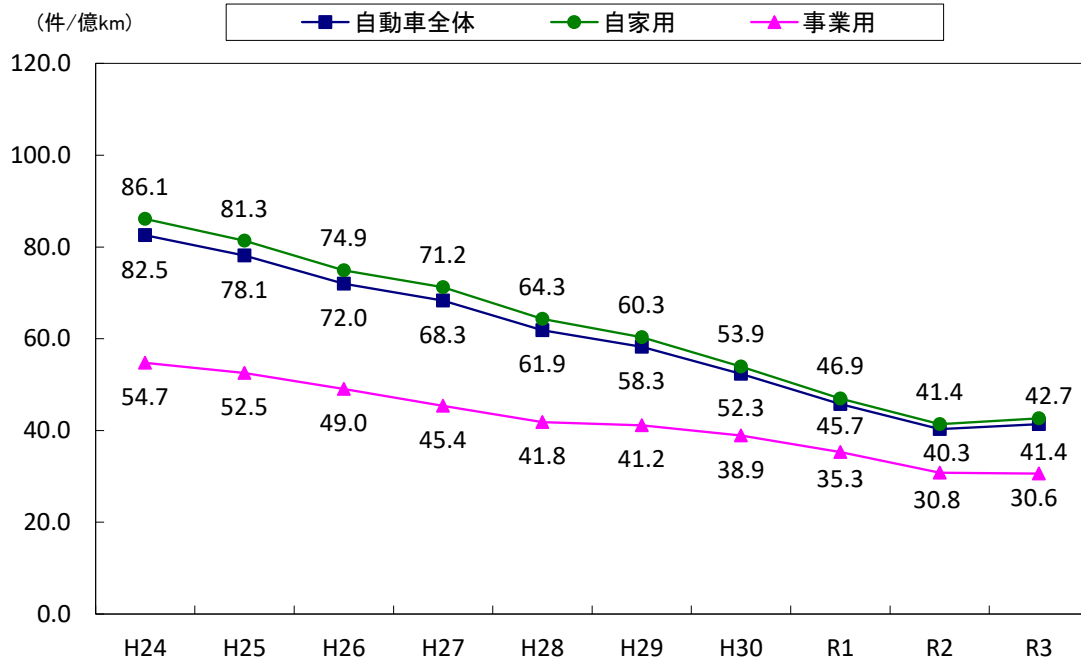
※平成29年以降、乗車定員11人未満であり路線定期運行を行う業態は、乗合バスとして計上している。
（業態別の統計については、以下同様）

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(3) 走行距離1億キロあたり自動車事故件数の推移

走行距離あたりの自動車事故件数は、自動車全体、自家用自動車、事業用自動車のいずれも近年減少傾向となっており、10年間で半分程度となっているが、令和3年は前年と比べて自動車全体と自家用自動車が増加した。

〔図 6〕 走行距離1億キロあたり自動車事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」

〔表 6〕 走行距離と自動車事故件数の推移

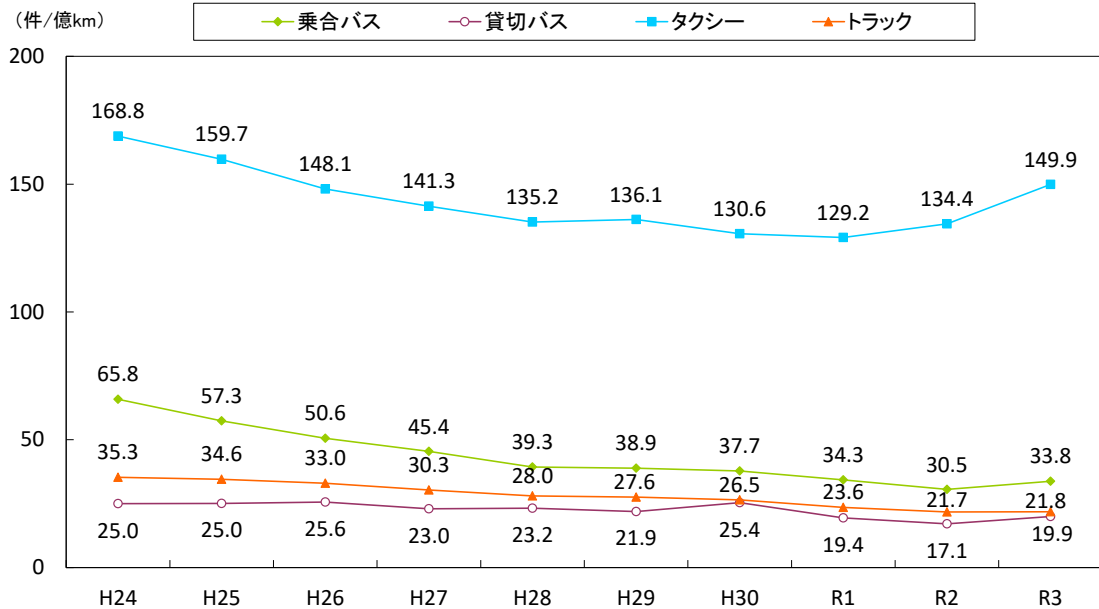
| 年 | 事故件数(件) | | | 走行距離(億km) | | |
|-----|---------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 |
| H24 | 597,057 | 551,710 | 45,347 | 7,234.0 | 6,405.5 | 828.5 |
| H25 | 566,364 | 523,939 | 42,425 | 7,249.1 | 6,441.5 | 807.6 |
| H26 | 518,263 | 478,614 | 39,649 | 7,200.8 | 6,392.3 | 808.5 |
| H27 | 487,503 | 451,004 | 36,499 | 7,137.1 | 6,332.5 | 804.7 |
| H28 | 454,379 | 421,043 | 33,336 | 7,345.8 | 6,548.7 | 797.1 |
| H29 | 428,493 | 395,838 | 32,655 | 7,354.2 | 6,560.7 | 793.5 |
| H30 | 389,961 | 359,143 | 30,818 | 7,451.7 | 6,660.2 | 791.5 |
| R1 | 343,209 | 315,325 | 27,884 | 7,506.4 | 6,716.3 | 790.1 |
| R2 | 275,999 | 254,128 | 21,871 | 6,846.8 | 6,137.2 | 709.7 |
| R3 | 271,410 | 249,383 | 22,027 | 6,563.5 | 5,844.5 | 719.0 |

出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」

(4) 走行距離1億キロあたり事業用自動車の業態別交通事故件数の推移

走行距離あたりの事業用自動車の交通事故件数は近年減少傾向となっていたが、令和3年はバス、タクシー、トラックのいずれも前年と比べて増加した。そのうち、タクシーが突出して多く、前年からの増加幅も最も大きい。

〔図 7〕 走行距離1億キロあたり事業用自動車の業態別交通事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」

〔表 7〕 事業用自動車の業態別走行距離と交通事故件数の推移

| 区分 年 | 事故件数(件) | | | | | | | 走行距離(億km) | | | | | |
|---------|---------|-------|-----|----|--------|--------|---------|-----------|------|------|-------|-------|---------|
| | バス | | | | タクシー | トラック | 自動車全体 | バス | | | タクシー | トラック | 自動車全体 |
| | 乗合 | 貸切 | その他 | | | | | 乗合 | 貸切 | | | | |
| H24 | 2,427 | 2,000 | 405 | 22 | 19,381 | 23,539 | 597,057 | 46.6 | 30.4 | 16.2 | 114.8 | 667.0 | 7,234.0 |
| H25 | 2,164 | 1,751 | 388 | 25 | 17,799 | 22,462 | 566,364 | 46.0 | 30.5 | 15.5 | 111.4 | 650.1 | 7,249.1 |
| H26 | 1,972 | 1,578 | 374 | 20 | 16,113 | 21,564 | 518,263 | 45.8 | 31.2 | 14.6 | 108.8 | 653.9 | 7,200.8 |
| H27 | 1,772 | 1,443 | 317 | 12 | 14,902 | 19,825 | 487,503 | 45.5 | 31.8 | 13.8 | 105.4 | 653.7 | 7,137.1 |
| H28 | 1,556 | 1,239 | 302 | 15 | 13,526 | 18,254 | 454,379 | 44.5 | 31.5 | 13.0 | 100.1 | 652.5 | 7,345.8 |
| H29 | 1,498 | 1,217 | 276 | 5 | 13,171 | 17,986 | 428,493 | 43.9 | 31.3 | 12.6 | 96.7 | 652.8 | 7,354.2 |
| H30 | 1,468 | 1,141 | 308 | 19 | 11,954 | 17,396 | 389,961 | 42.4 | 30.2 | 12.1 | 91.5 | 657.6 | 7,451.7 |
| R1 | 1,282 | 1,040 | 234 | 8 | 10,996 | 15,606 | 343,209 | 42.4 | 30.3 | 12.1 | 85.1 | 662.5 | 7,506.4 |
| R2 | 912 | 813 | 95 | 4 | 7,459 | 13,500 | 275,999 | 32.2 | 26.6 | 5.6 | 55.5 | 622.0 | 6,846.8 |
| R3 | 875 | 780 | 92 | 3 | 7,121 | 14,031 | 271,410 | 27.7 | 23.1 | 4.6 | 47.5 | 643.8 | 6,563.5 |

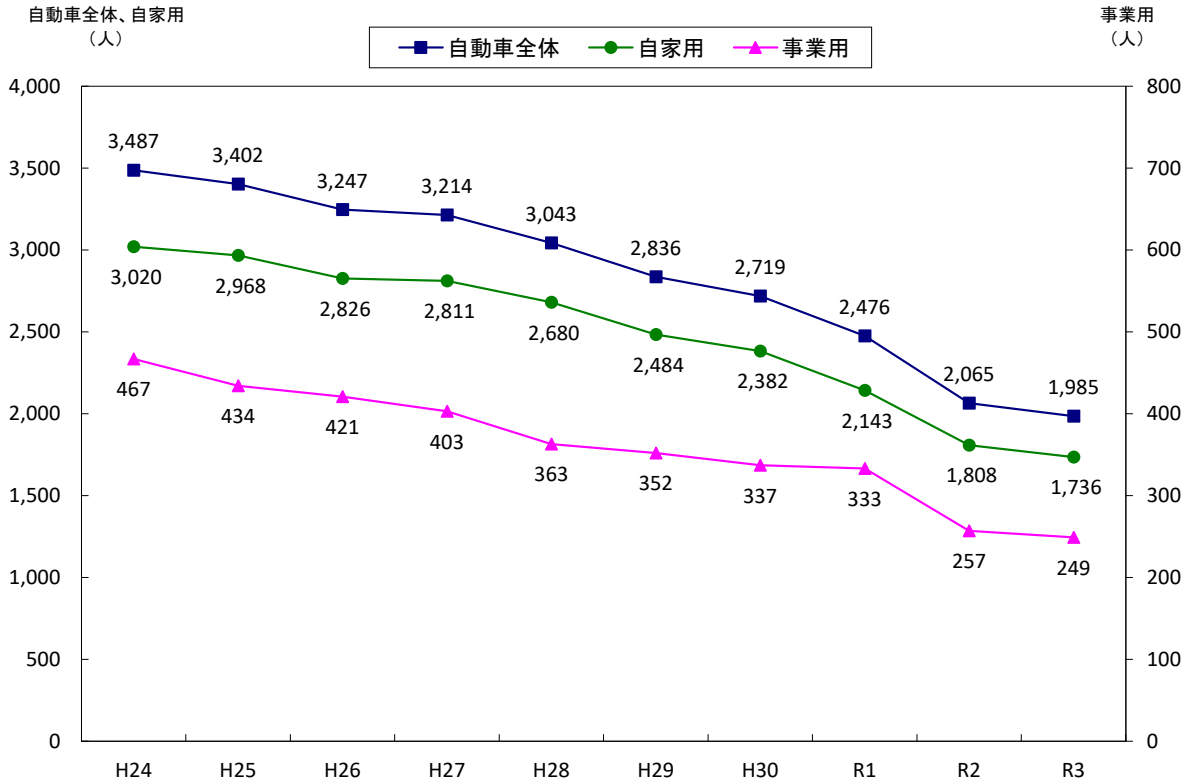
出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」

1-3. 自動車事故死者数の推移

(1) 自動車事故死者数の推移

令和3年中に全国で発生した自動車全体の交通事故死者数は1,985人である。そのうち、事業用自動車は249人であり、令和3年は前年より8人減少している。

〔図 8〕 自動車事故死者数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 8〕 自動車事故死者数の推移 (人)

| 年 | 区分 | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 |
|-----|----|-------|-------|-----|
| H24 | | 3,487 | 3,020 | 467 |
| H25 | | 3,402 | 2,968 | 434 |
| H26 | | 3,247 | 2,826 | 421 |
| H27 | | 3,214 | 2,811 | 403 |
| H28 | | 3,043 | 2,680 | 363 |
| H29 | | 2,836 | 2,484 | 352 |
| H30 | | 2,719 | 2,382 | 337 |
| R1 | | 2,476 | 2,143 | 333 |
| R2 | | 2,065 | 1,808 | 257 |
| R3 | | 1,985 | 1,736 | 249 |

出典：警察庁「交通統計」

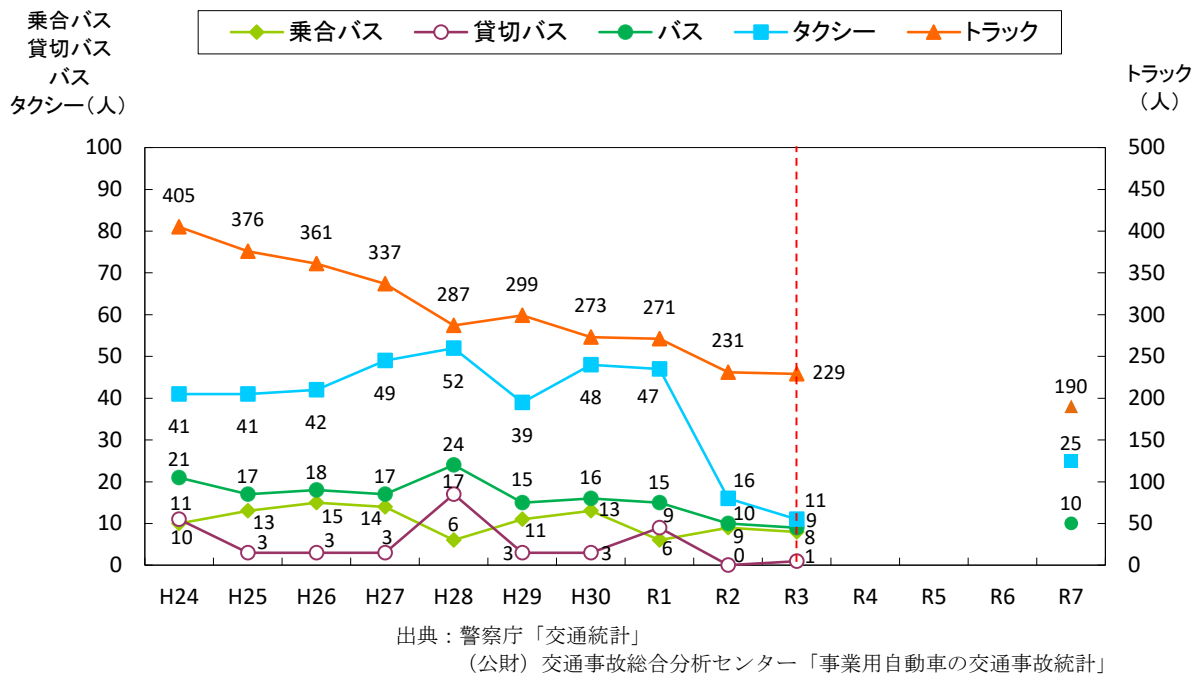
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(2) 事業用自動車の業態別交通事故死者数の推移

事業用自動車の交通事故死者数を業態別にみると、トラックが大半を占めている。令和3年は前年と比べて、貸切バスのみ増加している。貸切バスは、関越道における高速ツアーバス事故があった平成24年、軽井沢スキーバス事故があった平成28年に増加したものの、近年は横ばい傾向となっている。タクシーは約31%減少している。

なお、事業用自動車については、「事業用自動車総合安全プラン2025」において、令和7年までに、バスの交通事故死者数を10人以下、タクシーの交通事故死者数を25人以下、トラックの交通事故死者数を190人以下とする削減目標が示されている。

〔図 9〕 事業用自動車の業態別交通事故死者数の推移



〔表 9〕 事業用自動車の業態別交通事故死者数の推移 (人)

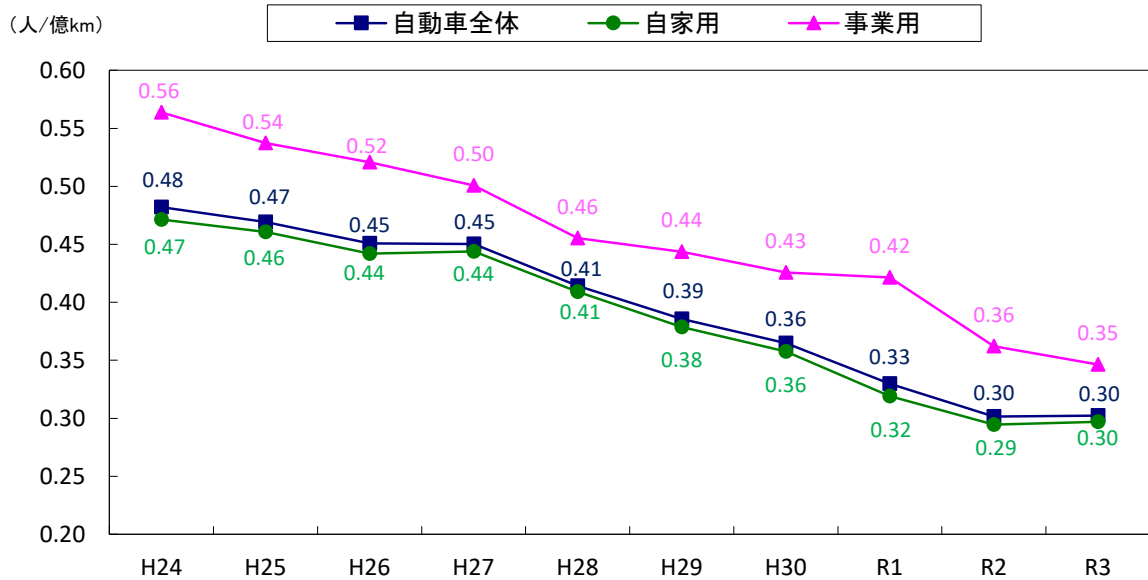
| 年 | 区分 | バス | | | タクシー | トラック |
|-----|----|------|------|-----|------|------|
| | | 乗合バス | 貸切バス | その他 | | |
| H24 | | 10 | 11 | 0 | 41 | 405 |
| H25 | | 13 | 3 | 1 | 41 | 376 |
| H26 | | 15 | 3 | 0 | 42 | 361 |
| H27 | | 14 | 3 | 0 | 49 | 337 |
| H28 | | 6 | 17 | 1 | 52 | 287 |
| H29 | | 11 | 3 | 1 | 39 | 299 |
| H30 | | 13 | 3 | 0 | 48 | 273 |
| R1 | | 6 | 9 | 0 | 47 | 271 |
| R2 | | 9 | 0 | 1 | 16 | 231 |
| R3 | | 8 | 1 | 0 | 11 | 229 |

出典：警察庁「交通統計」
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(3) 走行距離1億キロあたり自動車事故死者数の推移

走行距離あたりの自動車事故死者数は、近年減少傾向となっているが、令和3年は前年と比べて自家用自動車のみ増加している。

〔図10〕 走行距離1億キロあたり自動車事故死者数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

国土交通省「自動車輸送統計調査」

〔表10〕 自動車事故死者数と走行距離の推移

| 年 | 区分 | 死者数(人) | | | 走行距離(億km) | | |
|-----|----|--------|-------|-----|-----------|---------|-------|
| | | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 |
| H24 | | 3,487 | 3,020 | 467 | 7,234.0 | 6,405.5 | 828.5 |
| H25 | | 3,402 | 2,968 | 434 | 7,249.1 | 6,441.5 | 807.6 |
| H26 | | 3,247 | 2,826 | 421 | 7,200.8 | 6,392.3 | 808.5 |
| H27 | | 3,214 | 2,811 | 403 | 7,137.1 | 6,332.5 | 804.7 |
| H28 | | 3,043 | 2,680 | 363 | 7,345.8 | 6,548.7 | 797.1 |
| H29 | | 2,836 | 2,484 | 352 | 7,354.2 | 6,560.7 | 793.5 |
| H30 | | 2,719 | 2,382 | 337 | 7,451.7 | 6,660.2 | 791.5 |
| R1 | | 2,476 | 2,143 | 333 | 7,506.4 | 6,716.3 | 790.1 |
| R2 | | 2,065 | 1,808 | 257 | 6,846.8 | 6,137.2 | 709.7 |
| R3 | | 1,985 | 1,736 | 249 | 6,563.5 | 5,844.5 | 719.0 |

出典：警察庁「交通統計」

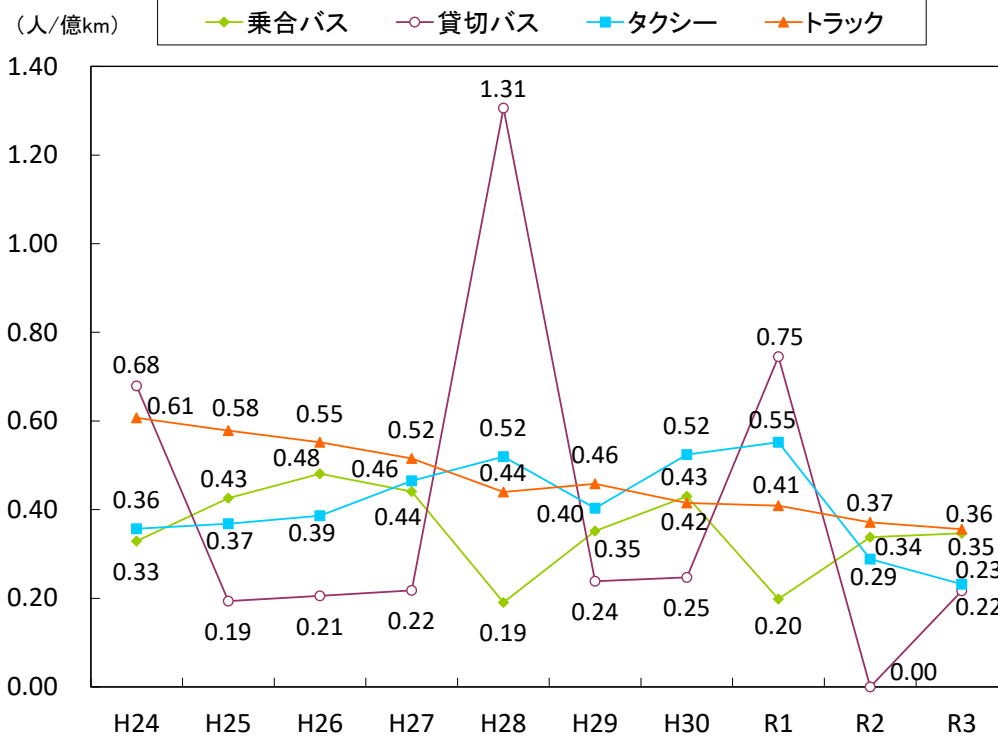
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

国土交通省「自動車輸送統計調査」

(4) 走行距離1億キロあたり事業用自動車の業態別交通事故死者数の推移

走行距離あたりの事業用自動車の業態別交通事故死者数は、令和3年は前年と比べて、バスは増加し、タクシーとトラックは減少している。貸切バスが増加している平成24年と平成28年は、それぞれ関越道における高速ツアーバス事故と軽井沢スキーバス事故の影響によるものである。

〔図 11〕 走行距離1億キロあたり事業用自動車の業態別交通事故死者数の推移



出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」

〔表 11〕 事業用自動車の業態別交通事故死者数と走行距離の推移

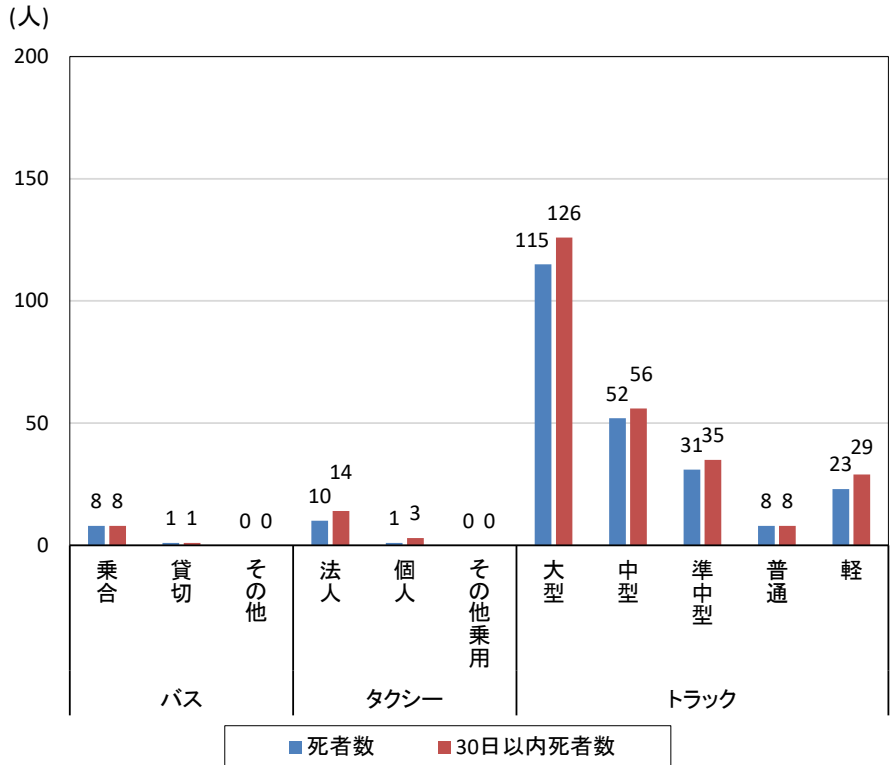
| 区分 年 | 死者数(人) | | | | | | 走行距離(億km) | | | | |
|---------|--------|----|-----|---|------|------|-----------|------|------|-------|-------|
| | バス | | | | タクシー | トラック | バス | | | タクシー | トラック |
| | 乗合 | 貸切 | その他 | | | 乗合 | 貸切 | | | | |
| H24 | 21 | 10 | 11 | 0 | 41 | 405 | 46.6 | 30.4 | 16.2 | 114.8 | 667.0 |
| H25 | 17 | 13 | 3 | 1 | 41 | 376 | 46.0 | 30.5 | 15.5 | 111.4 | 650.1 |
| H26 | 18 | 15 | 3 | 0 | 42 | 361 | 45.8 | 31.2 | 14.6 | 108.8 | 653.9 |
| H27 | 17 | 14 | 3 | 0 | 49 | 337 | 45.5 | 31.8 | 13.8 | 105.4 | 653.7 |
| H28 | 24 | 6 | 17 | 1 | 52 | 287 | 44.5 | 31.5 | 13.0 | 100.1 | 652.5 |
| H29 | 15 | 11 | 3 | 1 | 39 | 299 | 43.9 | 31.3 | 12.6 | 96.7 | 652.8 |
| H30 | 16 | 13 | 3 | 0 | 48 | 273 | 42.4 | 30.2 | 12.1 | 91.5 | 657.6 |
| R1 | 15 | 6 | 9 | 0 | 47 | 271 | 42.4 | 30.3 | 12.1 | 85.1 | 662.5 |
| R2 | 10 | 9 | 0 | 1 | 16 | 231 | 32.2 | 26.6 | 5.6 | 55.5 | 622.0 |
| R3 | 9 | 8 | 1 | 0 | 11 | 229 | 27.7 | 23.1 | 4.6 | 47.5 | 643.8 |

出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」

(5) 事業用自動車の業態別交通事故死者数と30日以内死者数

死者数に対する30日以内死者数（交通事故によって、発生から30日以内に亡くなった人数）の増加率は、タクシーが54.5%、トラックが10.9%、バスは同数となっている。

〔図 12〕 事業用自動車の業態別交通事故死者数と30日以内死者数（令和3年）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 12〕 事業用自動車の業態別交通事故死者数（人）と30日以内死者数（人）（令和3年）

| | | 死者数 | 30日以内死者数 |
|------|-------|-----|----------|
| バス | 乗合 | 8 | 8 |
| | 貸切 | 1 | 1 |
| | その他 | 0 | 0 |
| | 計 | 9 | 9 |
| タクシー | 法人 | 10 | 14 |
| | 個人 | 1 | 3 |
| | その他乗用 | 0 | 0 |
| | 計 | 11 | 17 |
| トラック | 大型 | 115 | 126 |
| | 中型 | 52 | 56 |
| | 準中型 | 31 | 35 |
| | 普通 | 8 | 8 |
| | 軽 | 23 | 29 |
| | 計 | 229 | 254 |

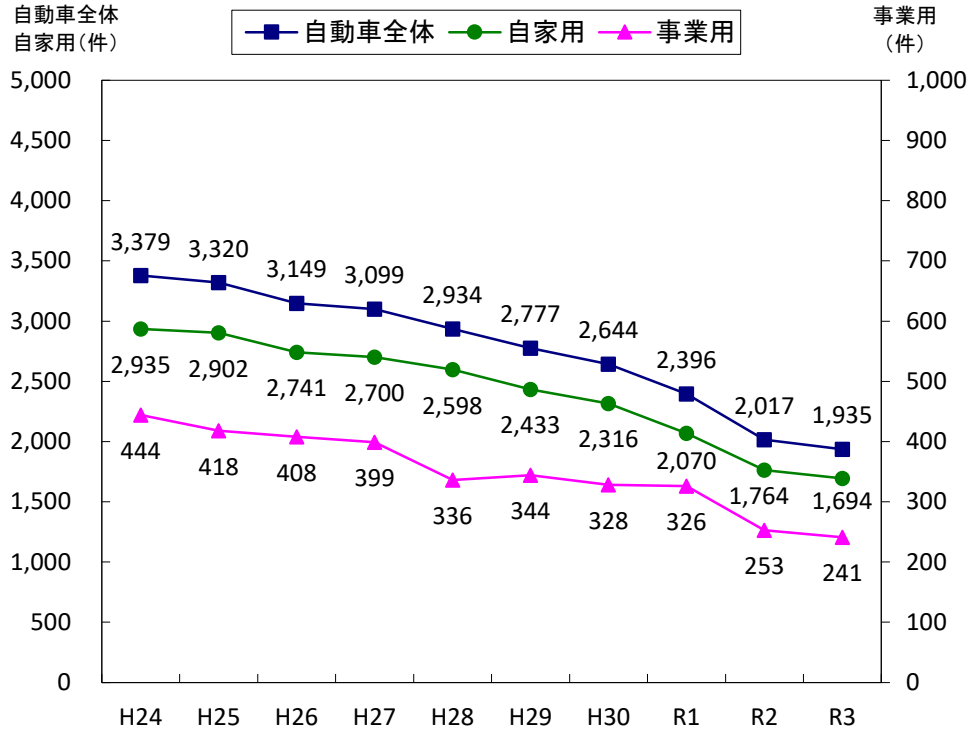
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

1-4. 自動車死亡事故件数の推移

(1) 自動車死亡事故件数の推移

令和3年中に全国で発生した自動車全体の交通死亡事故件数は1,935件であり、そのうち、自家用自動車は1,694件、事業用自動車は241件となっている。

〔図 13〕 自動車死亡事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 13〕 自動車死亡事故件数の推移 (件)

| 区分 年 | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 |
|---------|-------|-------|-----|
| H24 | 3,379 | 2,935 | 444 |
| H25 | 3,320 | 2,902 | 418 |
| H26 | 3,149 | 2,741 | 408 |
| H27 | 3,099 | 2,700 | 399 |
| H28 | 2,934 | 2,598 | 336 |
| H29 | 2,777 | 2,433 | 344 |
| H30 | 2,644 | 2,316 | 328 |
| R1 | 2,396 | 2,070 | 326 |
| R2 | 2,017 | 1,764 | 253 |
| R3 | 1,935 | 1,694 | 241 |

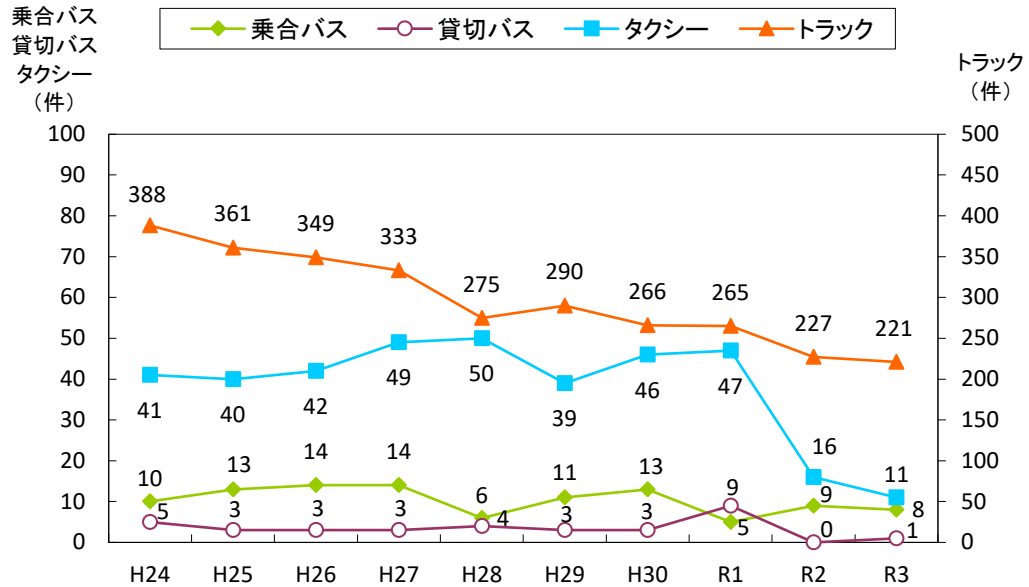
出典：警察庁「交通統計」

(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(2) 事業用自動車の業態別交通死亡事故件数の推移

事業用自動車の交通死亡事故件数を業態別にみると、トラックが大半を占めている。令和3年は前年と比べて、貸切バスのみ増加している。タクシーは約31%減少している。

〔図 14〕 事業用自動車の業態別交通死亡事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 14〕 事業用自動車の業態別交通死亡事故件数の推移 (件)

| 区分 年 | バス | バス | | | タクシー | トラック |
|---------|----|------|------|-----|------|------|
| | | 乗合バス | 貸切バス | その他 | | |
| H24 | 15 | 10 | 5 | 0 | 41 | 388 |
| H25 | 17 | 13 | 3 | 1 | 40 | 361 |
| H26 | 17 | 14 | 3 | 0 | 42 | 349 |
| H27 | 17 | 14 | 3 | 0 | 49 | 333 |
| H28 | 11 | 6 | 4 | 1 | 50 | 275 |
| H29 | 15 | 11 | 3 | 1 | 39 | 290 |
| H30 | 16 | 13 | 3 | 0 | 46 | 266 |
| R1 | 14 | 5 | 9 | 0 | 47 | 265 |
| R2 | 10 | 9 | 0 | 1 | 16 | 227 |
| R3 | 9 | 8 | 1 | 0 | 11 | 221 |

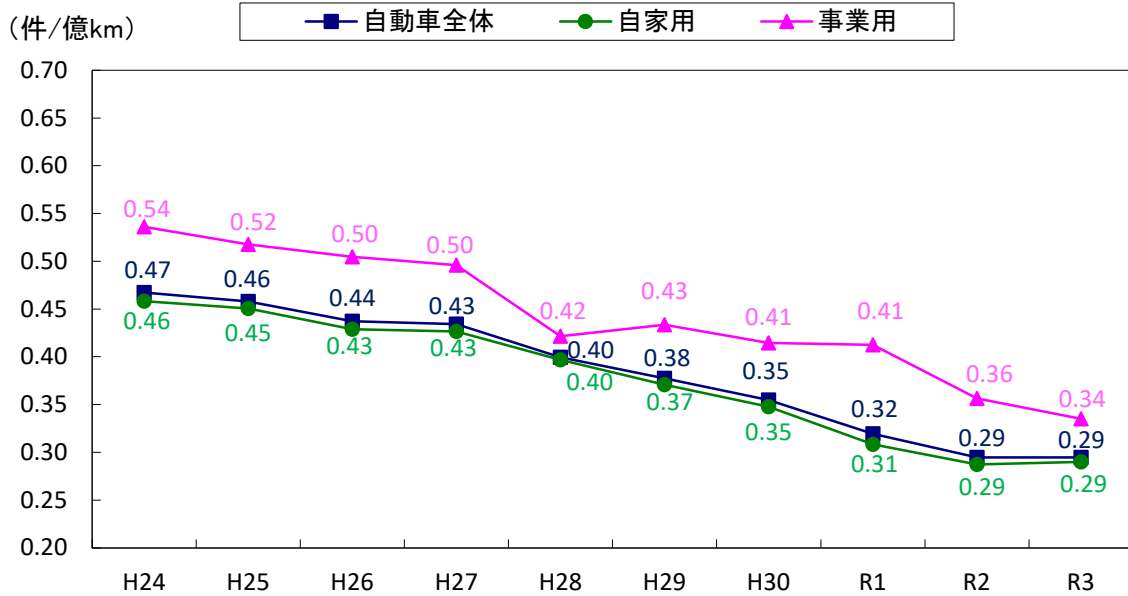
出典：警察庁「交通統計」

(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(3) 走行距離1億キロあたり自動車死亡事故件数の推移

走行距離あたりの自動車死亡事故件数は、近年減少傾向となっている。令和3年は事業用自動車が前年と比べて減少し、自動車全体、自家用自動車が前年と同数であった。

〔図 15〕 走行距離 1 億キロあたり自動車死亡事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

国土交通省「自動車輸送統計調査」

〔表 15〕 自動車死亡事故件数と走行距離の推移

| 区分 年 | 死亡事故件数(件) | | | 走行距離(億km) | | |
|---------|-----------|-------|-----|-----------|---------|-------|
| | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 |
| H24 | 3,379 | 2,935 | 444 | 7,234.0 | 6,405.5 | 828.5 |
| H25 | 3,320 | 2,902 | 418 | 7,249.1 | 6,441.5 | 807.6 |
| H26 | 3,149 | 2,741 | 408 | 7,200.8 | 6,392.3 | 808.5 |
| H27 | 3,099 | 2,700 | 399 | 7,137.1 | 6,332.5 | 804.7 |
| H28 | 2,934 | 2,598 | 336 | 7,345.8 | 6,548.7 | 797.1 |
| H29 | 2,777 | 2,433 | 344 | 7,354.2 | 6,560.7 | 793.5 |
| H30 | 2,644 | 2,316 | 328 | 7,451.7 | 6,660.2 | 791.5 |
| R1 | 2,396 | 2,070 | 326 | 7,506.4 | 6,716.3 | 790.1 |
| R2 | 2,017 | 1,764 | 253 | 6,846.8 | 6,137.2 | 709.7 |
| R3 | 1,935 | 1,694 | 241 | 6,563.5 | 5,844.5 | 719.0 |

出典：警察庁「交通統計」

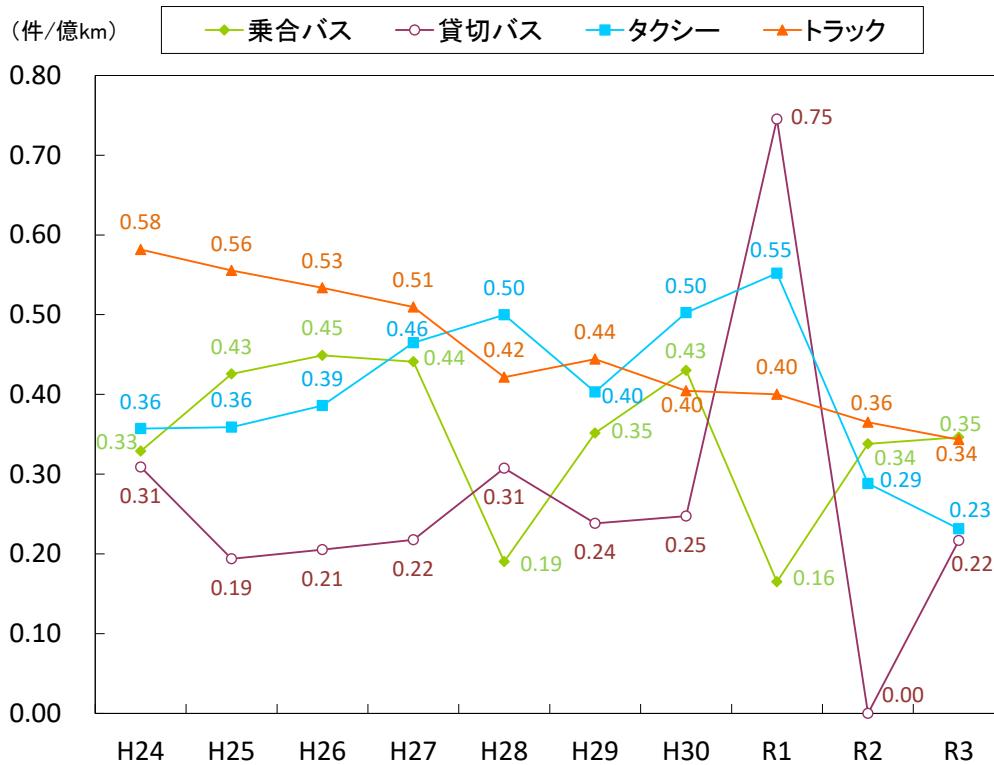
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

国土交通省「自動車輸送統計調査」

(4) 走行距離 1 億キロあたり事業用自動車の業態別交通死亡事故件数の推移

走行距離あたりの事業用自動車の交通死亡事故件数は、令和3年は前年と比べてタクシーとトラックは減少し、バスは増加している。

〔図 16〕 走行距離 1 億キロあたり事業用自動車の業態別交通死亡事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」

〔表 16〕 事業用自動車の業態別走行距離と交通死亡事故件数の推移

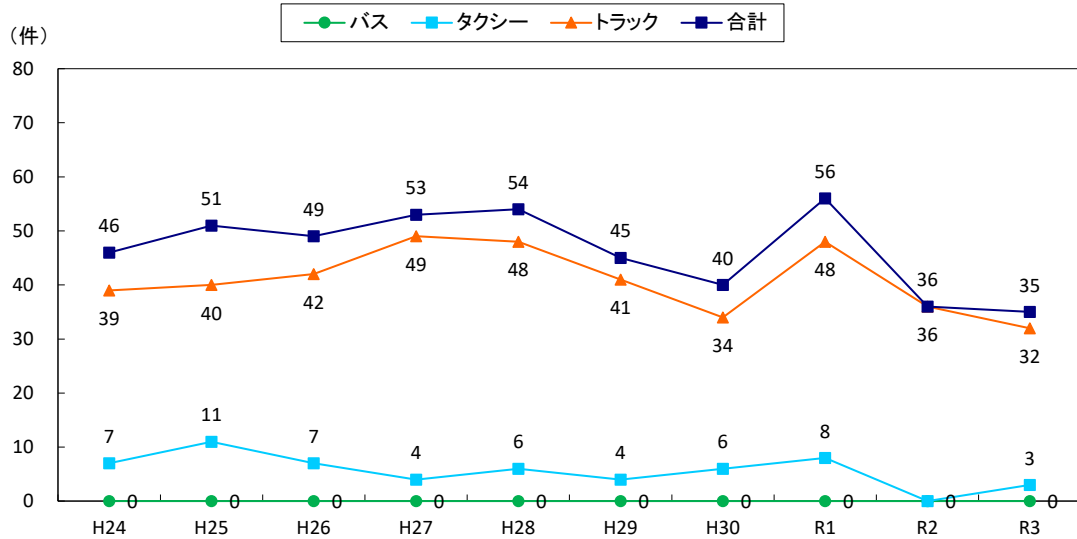
| 区分 年 | 死亡事故件数(件) | | | | | | 走行キロ(億km) | | | | |
|---------|-----------|----|----|-----|------|------|-----------|------|------|-------|-------|
| | バス | 乗合 | 貸切 | その他 | タクシー | トラック | バス | 乗合 | 貸切 | タクシー | トラック |
| H24 | 15 | 10 | 5 | 0 | 41 | 388 | 46.6 | 30.4 | 16.2 | 114.8 | 667.0 |
| H25 | 17 | 13 | 3 | 1 | 40 | 361 | 46.0 | 30.5 | 15.5 | 111.4 | 650.1 |
| H26 | 17 | 14 | 3 | 0 | 42 | 349 | 45.8 | 31.2 | 14.6 | 108.8 | 653.9 |
| H27 | 17 | 14 | 3 | 0 | 49 | 333 | 45.5 | 31.8 | 13.8 | 105.4 | 653.7 |
| H28 | 11 | 6 | 4 | 1 | 50 | 275 | 44.5 | 31.5 | 13.0 | 100.1 | 652.5 |
| H29 | 15 | 11 | 3 | 1 | 39 | 290 | 43.9 | 31.3 | 12.6 | 96.7 | 652.8 |
| H30 | 16 | 13 | 3 | 0 | 46 | 266 | 42.4 | 30.2 | 12.1 | 91.5 | 657.6 |
| R1 | 14 | 5 | 9 | 0 | 47 | 265 | 42.4 | 30.3 | 12.1 | 85.1 | 662.5 |
| R2 | 10 | 9 | 0 | 1 | 16 | 227 | 32.2 | 26.6 | 5.6 | 55.5 | 622.0 |
| R3 | 9 | 8 | 1 | 0 | 11 | 221 | 27.7 | 23.1 | 4.6 | 47.5 | 643.8 |

出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」

1-5. 飲酒運転による事業用自動車の交通事故の推移

飲酒運転による事業用自動車の交通事故は、平成24年から横ばい傾向となっている。なお、令和3年はトラックが32件、タクシーが3件となっている。

〔図 17〕 飲酒運転による事業用自動車の交通事故件数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 17〕 業態別飲酒運転による交通事故件数（件）

| 区分 年 | 交通事故件数 | | | | | | |
|---------|--------|----|----|-----|------|------|----|
| | バス | 乗合 | 貸切 | その他 | タクシー | トラック | 合計 |
| H24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 39 | 46 |
| H25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 40 | 51 |
| H26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 42 | 49 |
| H27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 49 | 53 |
| H28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 48 | 54 |
| H29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 41 | 45 |
| H30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 34 | 40 |
| R1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 48 | 56 |
| R2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 36 | 36 |
| R3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 32 | 35 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 18〕 業態別飲酒運転による交通死亡事故件数の推移（件）

| 区分 年 | 交通死亡事故件数 | | | | | | |
|---------|----------|----|----|-----|------|------|----|
| | バス | 乗合 | 貸切 | その他 | タクシー | トラック | 合計 |
| H24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 |
| H25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 |
| H26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 6 |
| H27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 |
| H28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| H29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 |
| H30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| R1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 |
| R2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 |
| R3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 |

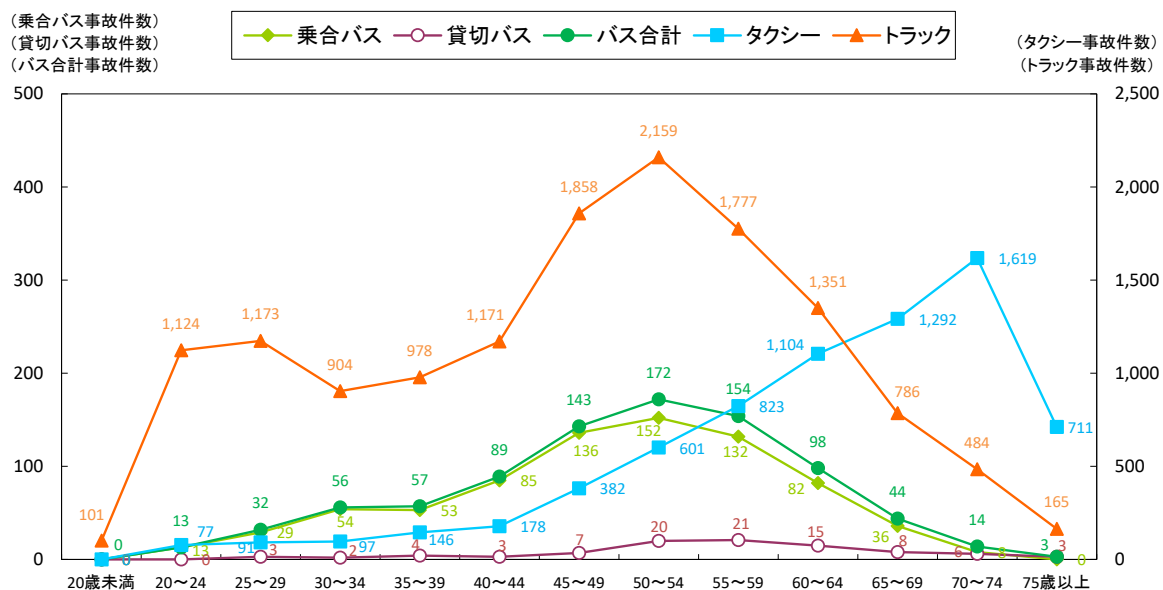
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

1-6. 業態別運転者年齢層別の交通事故

(1) 業態別運転者年齢層別交通事故件数

交通事故第1当事者の年齢分布を業態別にみると、バスやトラックは同じ傾向となっており、タクシーは比較的高齢側に分布している。なお、タクシーは他の2業態と比較して運転者全体の平均年齢が高い。

〔図 18〕 業態別運転者年齢層別交通事故件数（令和3年）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 19〕 業態別運転者年齢層別交通事故件数（件）（令和3年）

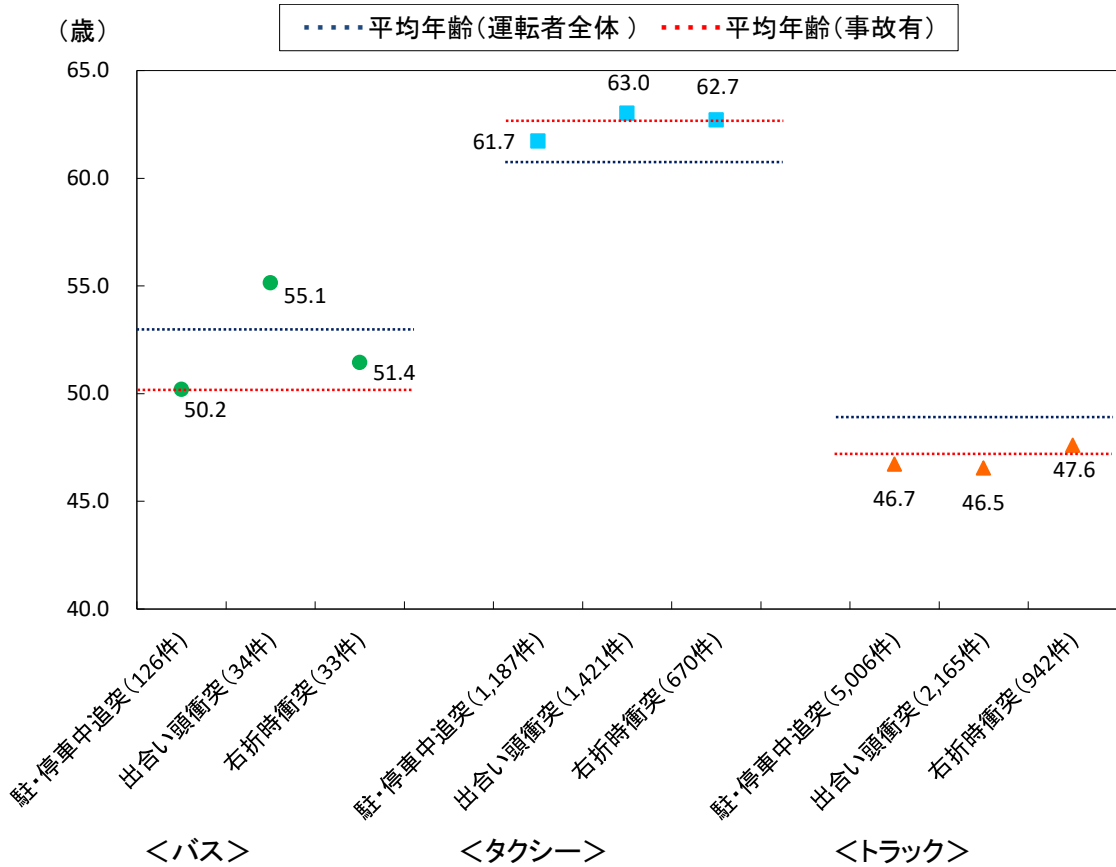
| | | 20歳未満 | 20～24 | 25～29 | 30～34 | 35～39 | 40～44 | 45～49 | 50～54 | 55～59 | 60～64 | 65～69 | 70～74 | 75歳以上 | 合計 |
|-------|--------------|------------|---------------|---------------|-------------|-------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|-------------|------------|-----------------|
| バス | 乗合 | 0 | 13 | 29 | 54 | 53 | 85 | 136 | 152 | 132 | 82 | 36 | 8 | 0 | 780 |
| | 貸切 | 0 | 0 | 3 | 2 | 4 | 3 | 7 | 20 | 21 | 15 | 8 | 6 | 3 | 92 |
| | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 小計 | 0 | 13 | 32 | 56 | 57 | 89 | 143 | 172 | 154 | 98 | 44 | 14 | 3 | 875 |
| タクシー | 法人 | 0 | 76 | 84 | 91 | 136 | 161 | 352 | 556 | 752 | 1,038 | 1,199 | 1,440 | 601 | 6,486 |
| | 個人 | 0 | 0 | 3 | 5 | 2 | 10 | 24 | 38 | 60 | 58 | 85 | 170 | 107 | 562 |
| その他乗用 | | 0 | 1 | 4 | 1 | 8 | 7 | 6 | 7 | 11 | 8 | 8 | 9 | 3 | 73 |
| 小計 | | 0 | 77 | 91 | 97 | 146 | 178 | 382 | 601 | 823 | 1,104 | 1,292 | 1,619 | 711 | 7,121 |
| 貨物自動車 | 大型 | 0 | 72 | 217 | 210 | 237 | 403 | 685 | 807 | 659 | 458 | 226 | 105 | 24 | 4,103 |
| | 中型 | 0 | 108 | 157 | 131 | 206 | 237 | 371 | 443 | 393 | 285 | 166 | 80 | 9 | 2,586 |
| | 準中型 | 21 | 193 | 191 | 151 | 168 | 180 | 279 | 340 | 271 | 203 | 112 | 53 | 8 | 2,170 |
| | 普通 | 14 | 52 | 55 | 37 | 39 | 47 | 70 | 71 | 62 | 48 | 30 | 21 | 10 | 556 |
| | 軽 | 66 | 699 | 553 | 375 | 328 | 304 | 453 | 498 | 392 | 357 | 252 | 225 | 114 | 4,616 |
| | 小計 (トレーラ) | 101 (0) | 1,124 (23) | 1,173 (45) | 904 (41) | 978 (51) | 1,171 (88) | 1,858 (137) | 2,159 (161) | 1,777 (146) | 1,351 (103) | 786 (41) | 484 (21) | 165 (2) | 14,031 (859) |
| 合計 | | 101 | 1,214 | 1,296 | 1,057 | 1,181 | 1,438 | 2,383 | 2,932 | 2,754 | 2,553 | 2,122 | 2,117 | 879 | 22,027 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(2) 業態別事故類型別事故第1当事者平均年齢

事故第1当事者の平均年齢と運転者全体の平均年齢を比較すると、バスの出会い頭衝突は平均より約2歳高く、タクシーは事故類型を問わず平均より高い年齢、トラックは事故類型を問わず平均より低い年齢となっている。

〔図 19〕業態別事故類型別事故第1当事者の運転者平均年齢（車両との事故）（令和3年）



※ () 内は事故件数

| 業態 | バス | タクシー | トラック |
|-----------------|------|------|------|
| 平均年齢 (運転者全体) | 53.0 | 60.7 | 48.7 |
| 平均年齢 (事故あり) | 50.2 | 62.7 | 47.4 |

※事故第1当事者の運転者の平均年齢は、年齢層毎の年齢の加重平均により算出

※上記事故類型は「車両との事故」の事故類型から事故件数の多い3つを抽出

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
厚生労働省「令和3年賃金構造基本統計調査(全国)」

1-7. 業態別危険認知速度別の交通事故

(1) 業態別危険認知速度別交通事故件数

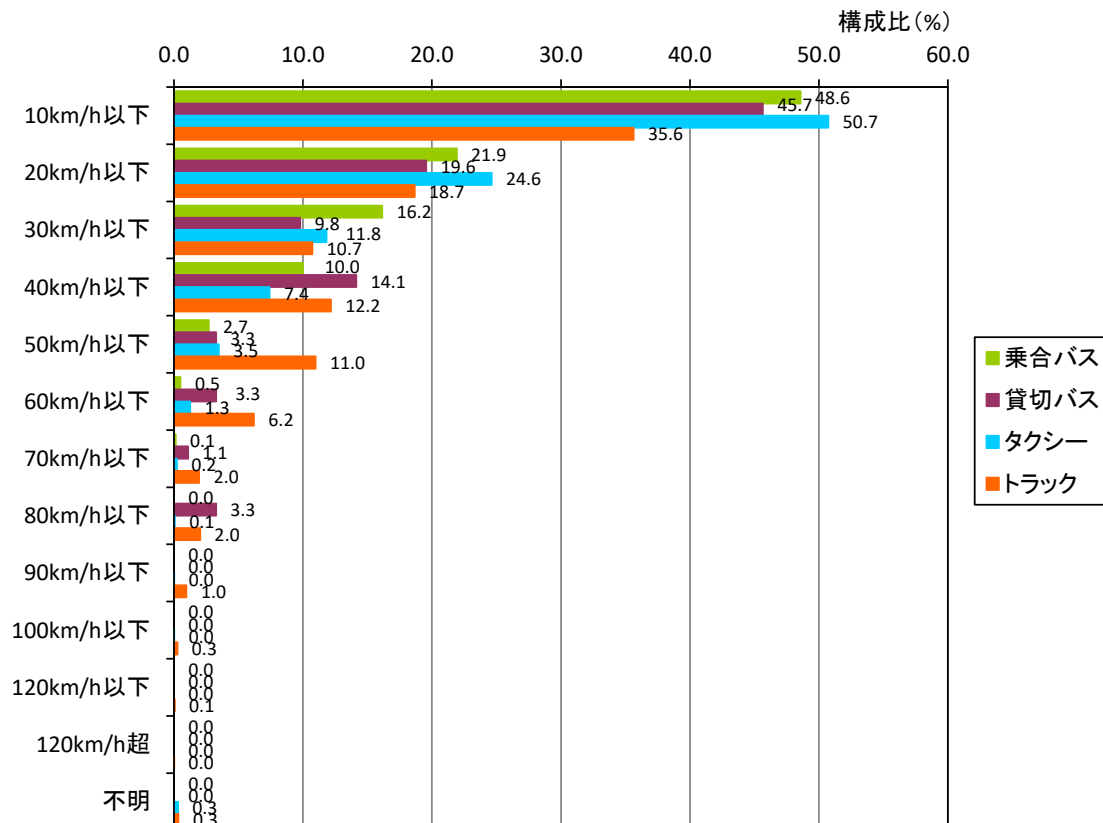
業態別の危険認知速度別交通事故件数をみると、いずれの業態も10km/h以下が最も多く、バスとタクシーは全件数の約半数を占めている。表20に認知速度別交通事故件数を、図20に業態別の構成比を示す。

〔表 20〕 業態別危険認知速度別交通事故件数（件）（令和3年）

| 区分 速度 | 交通事故件数 | | | | | | |
|-----------|--------|-----|----|-----|-------|--------|--------|
| | バス | 乗合 | 貸切 | その他 | タクシー | トラック | 合計 |
| 10km/h以下 | 424 | 379 | 42 | 3 | 3,613 | 4,999 | 9,036 |
| 20km/h以下 | 189 | 171 | 18 | 0 | 1,754 | 2,619 | 4,562 |
| 30km/h以下 | 135 | 126 | 9 | 0 | 842 | 1,506 | 2,483 |
| 40km/h以下 | 91 | 78 | 13 | 0 | 528 | 1,706 | 2,325 |
| 50km/h以下 | 24 | 21 | 3 | 0 | 248 | 1,541 | 1,813 |
| 60km/h以下 | 7 | 4 | 3 | 0 | 90 | 871 | 968 |
| 70km/h以下 | 2 | 1 | 1 | 0 | 16 | 274 | 292 |
| 80km/h以下 | 3 | 0 | 3 | 0 | 5 | 284 | 292 |
| 90km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 136 | 137 |
| 100km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 37 | 39 |
| 120km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 8 |
| 120km/h超 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 不明 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 | 49 | 71 |
| 合計 | 875 | 780 | 92 | 3 | 7,121 | 14,031 | 22,027 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 20〕 業態別危険認知速度別交通事故件数の構成比（%）（令和3年）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(2) 業態別危険認知速度別交通死亡事故件数

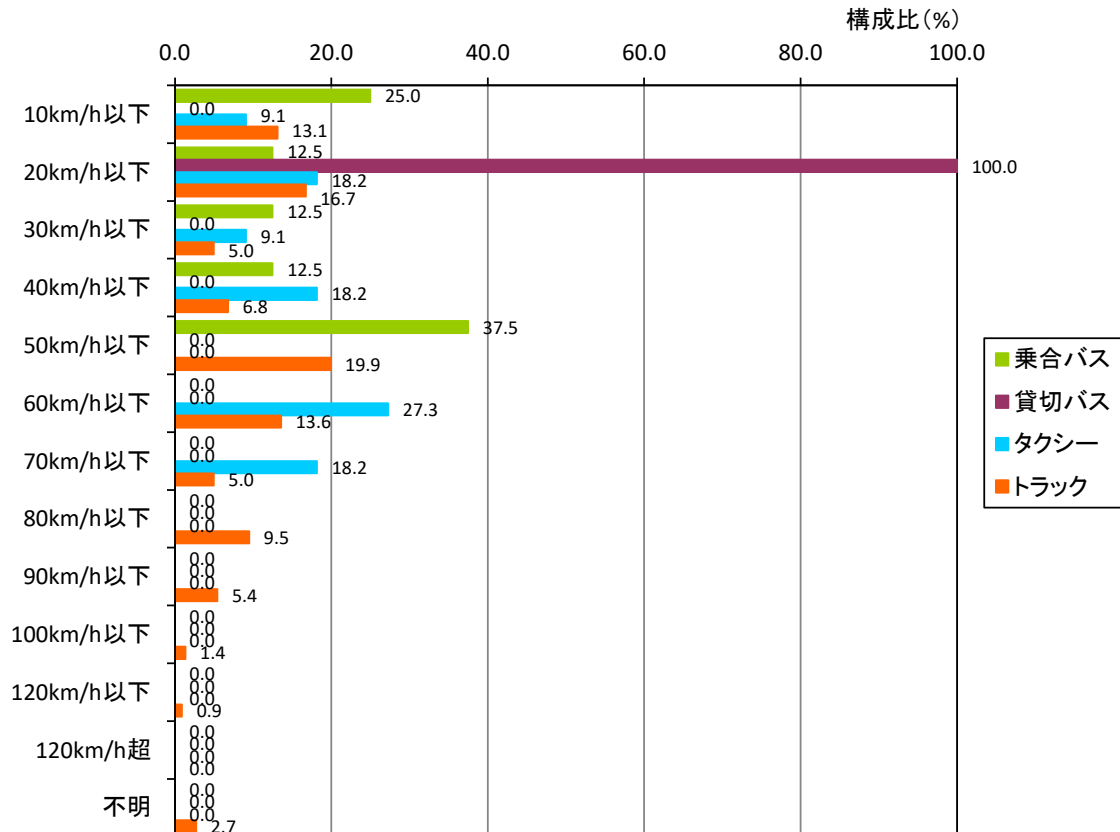
表21に業態別危険認知速度別交通死亡事故件数を、図21に危険認知速度別交通死亡事故件数の業態別の構成比を示す。業態別で見ると、バスは40km/h～50km/h以下、タクシーは50km/h～60km/h以下、トラックは40km/h～50km/h以下が最も多くなっている。

〔表 21〕 業態別危険認知速度別交通死亡事故件数（件）（令和3年）

| 区分 速度 | 交通死亡事故件数 | | | | | | |
|-----------|----------|----|----|-----|------|------|-----|
| | バス | 乗合 | 貸切 | その他 | タクシー | トラック | 合計 |
| 10km/h以下 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 29 | 32 |
| 20km/h以下 | 2 | 1 | 1 | 0 | 2 | 37 | 41 |
| 30km/h以下 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 11 | 13 |
| 40km/h以下 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 15 | 18 |
| 50km/h以下 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 44 | 47 |
| 60km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 30 | 33 |
| 70km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 11 | 13 |
| 80km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21 | 21 |
| 90km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 12 |
| 100km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| 120km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 120km/h超 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 不明 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 |
| 合計 | 9 | 8 | 1 | 0 | 11 | 221 | 241 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 21〕 業態別危険認知速度別交通死亡事故件数の構成比（%）（令和3年）



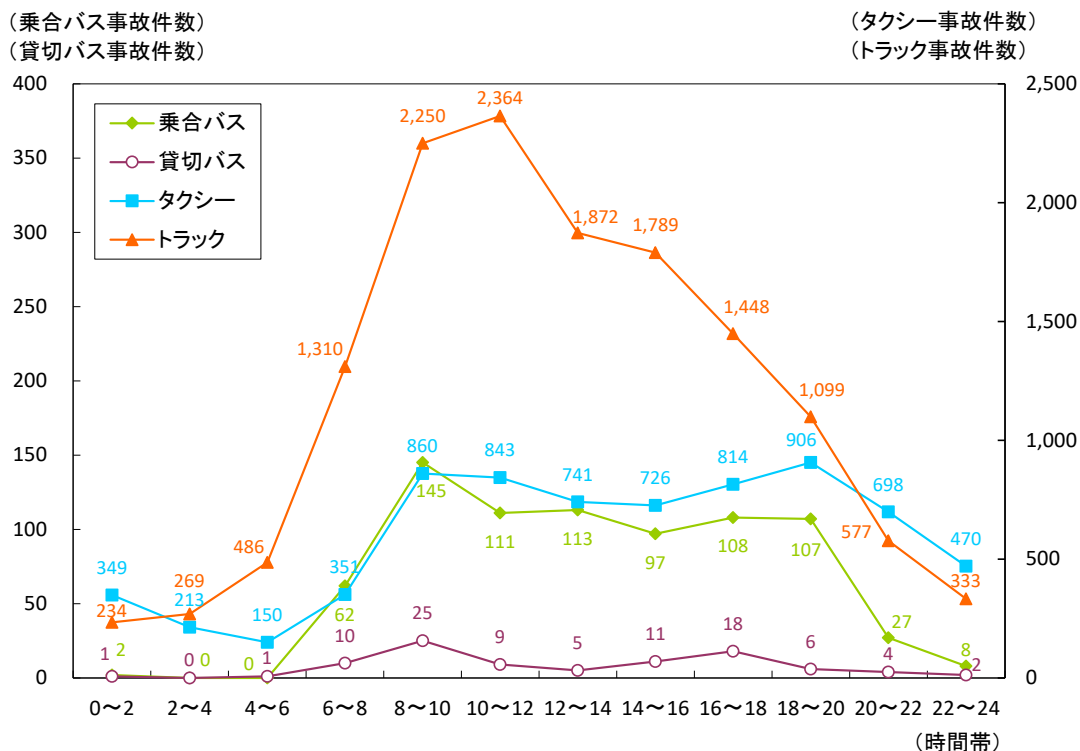
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

1-8. 業態別時間帯別の交通事故

(1) 業態別時間帯別交通事故件数

業態別の時間帯別交通事故件数をみると、乗合バスと貸切バスは8時～9時台、タクシーは18時～19時台、トラックは10時～11時台が最も多い。

〔図 22〕 業態別時間帯別交通事故件数（令和3年）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 22〕 業態別時間帯別交通事故件数（件）（令和3年）

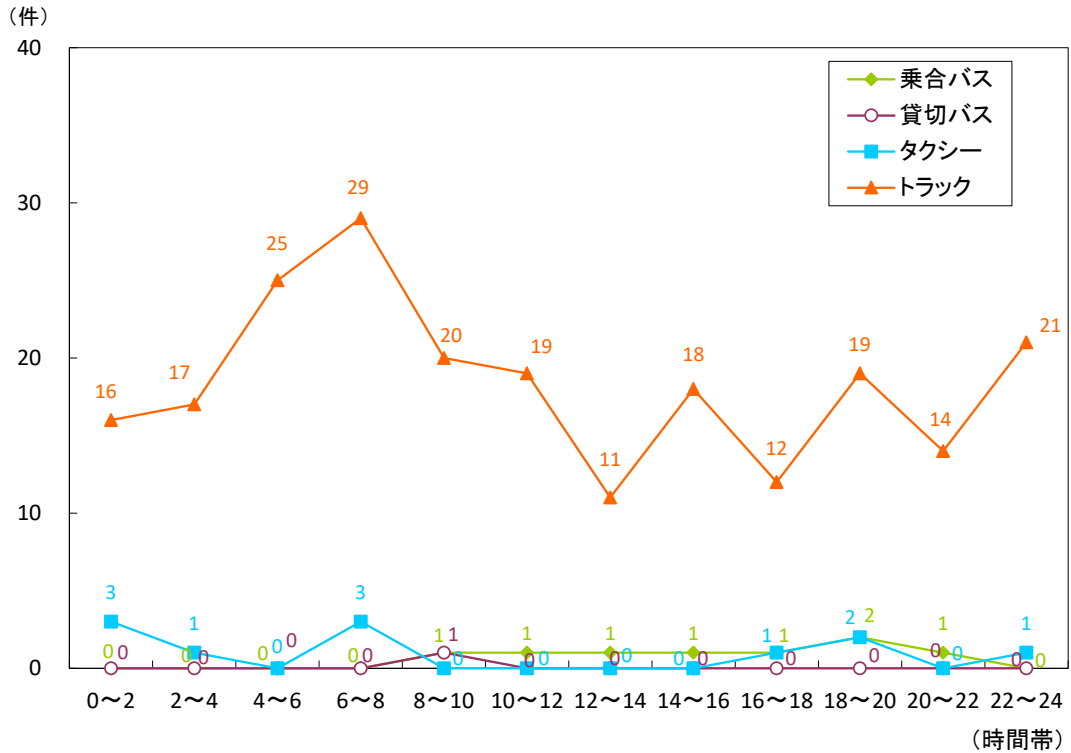
| 区分 | 時間帯 | 時間帯 | | | | | | | | | | | | 合計 |
|-------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| | | 0～2 | 2～4 | 4～6 | 6～8 | 8～10 | 10～12 | 12～14 | 14～16 | 16～18 | 18～20 | 20～22 | 22～24 | |
| バス | 乗合 | 2 | 0 | 0 | 62 | 145 | 111 | 113 | 97 | 108 | 107 | 27 | 8 | 780 |
| | 貸切 | 1 | 0 | 1 | 10 | 25 | 9 | 5 | 11 | 18 | 6 | 4 | 2 | 92 |
| | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 小計 | 3 | 0 | 1 | 72 | 170 | 122 | 118 | 109 | 126 | 113 | 31 | 10 | 875 |
| タクシー | 法人 | 320 | 200 | 141 | 316 | 799 | 782 | 666 | 666 | 735 | 812 | 616 | 433 | 6,486 |
| | 個人 | 29 | 13 | 8 | 26 | 52 | 47 | 67 | 50 | 65 | 89 | 79 | 37 | 562 |
| その他乗用 | | 0 | 0 | 1 | 9 | 9 | 14 | 8 | 10 | 14 | 5 | 3 | 0 | 73 |
| 小計 | | 349 | 213 | 150 | 351 | 860 | 843 | 741 | 726 | 814 | 906 | 698 | 470 | 7,121 |
| トラック | 大型 | 98 | 113 | 181 | 454 | 657 | 682 | 526 | 521 | 353 | 230 | 161 | 127 | 4,103 |
| | 中型 | 71 | 82 | 145 | 286 | 434 | 412 | 380 | 294 | 192 | 127 | 83 | 80 | 2,586 |
| | 準中型 | 35 | 38 | 83 | 222 | 456 | 401 | 305 | 274 | 199 | 92 | 33 | 32 | 2,170 |
| | 普通 | 5 | 12 | 13 | 43 | 85 | 105 | 89 | 81 | 65 | 35 | 15 | 8 | 556 |
| | 軽 | 25 | 24 | 64 | 305 | 618 | 764 | 572 | 619 | 639 | 615 | 285 | 86 | 4,616 |
| 小計 | | 234 | 269 | 486 | 1,310 | 2,250 | 2,364 | 1,872 | 1,789 | 1,448 | 1,099 | 577 | 333 | 14,031 |
| 合計 | | 586 | 482 | 637 | 1,733 | 3,280 | 3,329 | 2,731 | 2,624 | 2,388 | 2,118 | 1,306 | 813 | 22,027 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(2) 業態別時間帯別交通死亡事故件数

業態別の時間帯別交通死亡事故件数をみると、乗合バスは18時～19時台、タクシーは0時～1時台と6～7時台、トラックは6～7時台が最も多い。

〔図 23〕 業態別時間帯別交通死亡事故件数（令和3年）



〔表 23〕 業態別時間帯別交通死亡事故件数（件）（令和3年）

| 区分 | | 時間帯 | 0~2 | 2~4 | 4~6 | 6~8 | 8~10 | 10~12 | 12~14 | 14~16 | 16~18 | 18~20 | 20~22 | 22~24 | 合計 |
|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| バス | 乗合 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 | 8 |
| | 貸切 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | その他 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 小計 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 | 9 |
| タクシー | 法人 | | 3 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 10 |
| | 個人 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| その他乗用 | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 小計 | | | 3 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 11 |
| トラック | 大型 | | 10 | 7 | 10 | 16 | 10 | 9 | 6 | 8 | 5 | 10 | 8 | 11 | 110 |
| | 中型 | | 4 | 5 | 8 | 7 | 4 | 3 | 1 | 4 | 3 | 4 | 3 | 5 | 51 |
| | 準中型 | | 2 | 2 | 6 | 2 | 4 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 0 | 3 | 31 |
| | 普通 | | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| | 軽 | | 0 | 1 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 0 | 3 | 3 | 3 | 2 | 21 |
| | 小計 | | 16 | 17 | 25 | 29 | 20 | 19 | 11 | 18 | 12 | 19 | 14 | 21 | 221 |
| 合計 | | | 19 | 18 | 25 | 32 | 22 | 20 | 12 | 19 | 14 | 23 | 15 | 22 | 241 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

1-9. 交通事故に関わる営業所の位置（都道府県）別の交通事故件数

(1) 交通事故に関わる営業所の位置（都道府県）別の交通事故件数

〔表 24〕 交通事故に関わる営業所の位置（都道府県）別の交通事故件数（件）（令和3年）

| 事業の種類 都道府県 | バス | | | | タクシー | | トラック | | 合計 | | | | | |
|---------------|-----|------|-----|------|------|------|------|-----|-------|------|--------|------|--------|------|
| | 乗合 | | 貸切 | | その他 | | | | | | | | | |
| 北海道 | 34 | (9) | 30 | (9) | 4 | (6) | 0 | (4) | 406 | (5) | 386 | (10) | 826 | (9) |
| 青森県 | 6 | (19) | 4 | (25) | 2 | (11) | 0 | (4) | 47 | (17) | 82 | (32) | 135 | (28) |
| 岩手県 | 3 | (31) | 3 | (27) | 0 | (26) | 0 | (4) | 30 | (24) | 63 | (39) | 96 | (37) |
| 宮城県 | 12 | (14) | 11 | (14) | 1 | (14) | 0 | (4) | 82 | (14) | 176 | (15) | 270 | (15) |
| 秋田県 | 6 | (19) | 5 | (22) | 1 | (14) | 0 | (4) | 18 | (37) | 34 | (44) | 58 | (44) |
| 山形県 | 3 | (31) | 2 | (34) | 1 | (14) | 0 | (4) | 13 | (40) | 73 | (35) | 89 | (38) |
| 福島県 | 2 | (37) | 1 | (41) | 1 | (14) | 0 | (4) | 26 | (28) | 96 | (25) | 124 | (29) |
| 茨城県 | 3 | (31) | 3 | (27) | 0 | (26) | 0 | (4) | 36 | (22) | 326 | (11) | 365 | (12) |
| 栃木県 | 6 | (19) | 3 | (27) | 3 | (7) | 0 | (4) | 23 | (30) | 153 | (18) | 182 | (18) |
| 群馬県 | 4 | (27) | 4 | (25) | 0 | (26) | 0 | (4) | 27 | (26) | 258 | (13) | 289 | (14) |
| 埼玉県 | 34 | (9) | 26 | (10) | 7 | (4) | 1 | (1) | 194 | (8) | 1,160 | (3) | 1,388 | (5) |
| 千葉県 | 45 | (8) | 41 | (7) | 3 | (7) | 1 | (1) | 191 | (9) | 806 | (6) | 1,042 | (8) |
| 東京都 | 156 | (1) | 141 | (1) | 15 | (2) | 0 | (4) | 1,996 | (1) | 1,483 | (2) | 3,635 | (1) |
| 神奈川県 | 114 | (2) | 109 | (2) | 5 | (5) | 0 | (4) | 579 | (4) | 1,149 | (4) | 1,842 | (3) |
| 新潟県 | 4 | (27) | 3 | (27) | 1 | (14) | 0 | (4) | 18 | (37) | 95 | (27) | 117 | (32) |
| 富山県 | 0 | (47) | 0 | (46) | 0 | (26) | 0 | (4) | 6 | (46) | 66 | (38) | 72 | (41) |
| 石川県 | 6 | (19) | 6 | (19) | 0 | (26) | 0 | (4) | 28 | (25) | 85 | (31) | 119 | (31) |
| 福井県 | 2 | (37) | 2 | (34) | 0 | (26) | 0 | (4) | 9 | (44) | 54 | (42) | 65 | (43) |
| 山梨県 | 2 | (37) | 1 | (41) | 1 | (14) | 0 | (4) | 13 | (40) | 57 | (41) | 72 | (41) |
| 長野県 | 4 | (27) | 2 | (34) | 2 | (11) | 0 | (4) | 27 | (26) | 114 | (23) | 145 | (26) |
| 岐阜県 | 2 | (37) | 2 | (34) | 0 | (26) | 0 | (4) | 11 | (43) | 155 | (17) | 168 | (21) |
| 静岡県 | 16 | (13) | 16 | (13) | 0 | (26) | 0 | (4) | 171 | (10) | 569 | (9) | 756 | (10) |
| 愛知県 | 48 | (7) | 36 | (8) | 12 | (3) | 0 | (4) | 337 | (6) | 992 | (5) | 1,377 | (6) |
| 三重県 | 4 | (27) | 3 | (27) | 1 | (14) | 0 | (4) | 20 | (32) | 149 | (19) | 173 | (20) |
| 滋賀県 | 5 | (25) | 5 | (22) | 0 | (26) | 0 | (4) | 19 | (36) | 92 | (28) | 116 | (34) |
| 京都府 | 49 | (6) | 47 | (5) | 2 | (11) | 0 | (4) | 155 | (11) | 273 | (12) | 477 | (11) |
| 大阪府 | 62 | (4) | 44 | (6) | 18 | (1) | 0 | (4) | 952 | (2) | 1,835 | (1) | 2,849 | (2) |
| 兵庫県 | 69 | (3) | 66 | (3) | 3 | (7) | 0 | (4) | 327 | (7) | 656 | (8) | 1,052 | (7) |
| 奈良県 | 3 | (31) | 3 | (27) | 0 | (26) | 0 | (4) | 20 | (32) | 120 | (22) | 143 | (27) |
| 和歌山県 | 3 | (31) | 3 | (27) | 0 | (26) | 0 | (4) | 13 | (40) | 73 | (35) | 89 | (38) |
| 鳥取県 | 2 | (37) | 0 | (46) | 1 | (14) | 1 | (1) | 5 | (47) | 24 | (46) | 31 | (46) |
| 島根県 | 1 | (44) | 1 | (41) | 0 | (26) | 0 | (4) | 8 | (45) | 20 | (47) | 29 | (47) |
| 岡山県 | 3 | (31) | 2 | (34) | 1 | (14) | 0 | (4) | 43 | (19) | 175 | (16) | 221 | (16) |
| 広島県 | 10 | (15) | 7 | (16) | 3 | (7) | 0 | (4) | 97 | (13) | 214 | (14) | 321 | (13) |
| 山口県 | 8 | (16) | 8 | (15) | 0 | (26) | 0 | (4) | 33 | (23) | 73 | (35) | 114 | (35) |
| 徳島県 | 2 | (37) | 2 | (34) | 0 | (26) | 0 | (4) | 17 | (39) | 58 | (40) | 77 | (40) |
| 香川県 | 5 | (25) | 5 | (22) | 0 | (26) | 0 | (4) | 24 | (29) | 130 | (20) | 159 | (24) |
| 愛媛県 | 1 | (44) | 1 | (41) | 0 | (26) | 0 | (4) | 20 | (32) | 88 | (30) | 109 | (36) |
| 高知県 | 1 | (44) | 1 | (41) | 0 | (26) | 0 | (4) | 23 | (30) | 34 | (44) | 58 | (44) |
| 福岡県 | 59 | (5) | 58 | (4) | 1 | (14) | 0 | (4) | 609 | (3) | 730 | (7) | 1,398 | (4) |
| 佐賀県 | 7 | (18) | 7 | (16) | 0 | (26) | 0 | (4) | 20 | (32) | 96 | (25) | 123 | (30) |
| 長崎県 | 24 | (11) | 23 | (11) | 1 | (14) | 0 | (4) | 78 | (15) | 81 | (33) | 183 | (17) |
| 熊本県 | 6 | (19) | 6 | (19) | 0 | (26) | 0 | (4) | 47 | (17) | 122 | (21) | 175 | (19) |
| 大分県 | 2 | (37) | 2 | (34) | 0 | (26) | 0 | (4) | 39 | (21) | 76 | (34) | 117 | (32) |
| 宮崎県 | 6 | (19) | 6 | (19) | 0 | (26) | 0 | (4) | 54 | (16) | 91 | (29) | 151 | (25) |
| 鹿児島県 | 19 | (12) | 19 | (12) | 0 | (26) | 0 | (4) | 42 | (20) | 105 | (24) | 166 | (22) |
| 沖縄県 | 8 | (16) | 7 | (16) | 1 | (14) | 0 | (4) | 118 | (12) | 38 | (43) | 164 | (23) |
| 計 | 875 | | 780 | | 92 | | 3 | | 7,121 | | 14,031 | | 22,027 | |

注1：数値横のカッコ内は順位

注2：都道府県合計には、不明を含む

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(2) 交通事故に関わる営業所の位置（都道府県）別の交通死亡事故件数

[表 25] 交通事故に関わる営業所の位置（都道府県）別の交通死亡事故件数（件）（令和3年）

| 都道府県 | 事業の種類 | | | | タクシー | トラック | 合計 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| | バス | 乗合 | 貸切 | その他 | | | |
| 北海道 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 8 (10) | 8 (10) |
| 青森県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 3 (20) | 3 (20) |
| 岩手県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 3 (20) | 3 (20) |
| 宮城県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 4 (14) | 4 (15) |
| 秋田県 | 1 (2) | 1 (2) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 2 (27) | 3 (20) |
| 山形県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 1 (4) | 2 (27) | 3 (20) |
| 福島県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 2 (27) | 2 (29) |
| 茨城県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 10 (6) | 10 (8) |
| 栃木県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 2 (27) | 2 (29) |
| 群馬県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 1 (37) | 1 (39) |
| 埼玉県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 20 (2) | 20 (2) |
| 千葉県 | 1 (2) | 1 (2) | 0 (2) | 0 (1) | 2 (2) | 10 (6) | 13 (5) |
| 東京都 | 1 (2) | 1 (2) | 0 (2) | 0 (1) | 3 (1) | 15 (3) | 19 (3) |
| 神奈川県 | 2 (1) | 2 (1) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 10 (6) | 12 (6) |
| 新潟県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 3 (20) | 3 (20) |
| 富山県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 5 (12) | 5 (12) |
| 石川県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 3 (20) | 3 (20) |
| 福井県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 3 (20) | 3 (20) |
| 山梨県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 2 (27) | 2 (29) |
| 長野県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 1 (37) | 1 (39) |
| 岐阜県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 4 (14) | 4 (15) |
| 静岡県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 2 (2) | 6 (11) | 8 (10) |
| 愛知県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 11 (5) | 11 (7) |
| 三重県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 4 (14) | 4 (15) |
| 滋賀県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 2 (27) | 2 (29) |
| 京都府 | 1 (2) | 0 (8) | 1 (1) | 0 (1) | 0 (8) | 4 (14) | 5 (12) |
| 大阪府 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 1 (4) | 25 (1) | 26 (1) |
| 兵庫県 | 1 (2) | 1 (2) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 9 (9) | 10 (8) |
| 奈良県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 4 (14) | 4 (15) |
| 和歌山県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 2 (27) | 2 (29) |
| 鳥取県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 1 (37) | 1 (39) |
| 島根県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 0 (45) | 0 (45) |
| 岡山県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 2 (27) | 2 (29) |
| 広島県 | 1 (2) | 1 (2) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 1 (37) | 2 (29) |
| 山口県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 1 (37) | 1 (39) |
| 徳島県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 2 (27) | 2 (29) |
| 香川県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 3 (20) | 3 (20) |
| 愛媛県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 1 (37) | 1 (39) |
| 高知県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 0 (45) | 0 (45) |
| 福岡県 | 1 (2) | 1 (2) | 0 (2) | 0 (1) | 1 (4) | 12 (4) | 14 (4) |
| 佐賀県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 5 (12) | 5 (12) |
| 長崎県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 1 (37) | 1 (39) |
| 熊本県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 3 (20) | 3 (20) |
| 大分県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 2 (27) | 2 (29) |
| 宮崎県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 0 (45) | 0 (45) |
| 鹿児島県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 0 (8) | 4 (14) | 4 (15) |
| 沖縄県 | 0 (9) | 0 (8) | 0 (2) | 0 (1) | 1 (4) | 1 (37) | 2 (29) |
| 計 | 9 | 8 | 1 | 0 | 11 | 221 | 241 |

注1：数値横のカッコ内は順位

注2：都道府県合計には、不明を含む

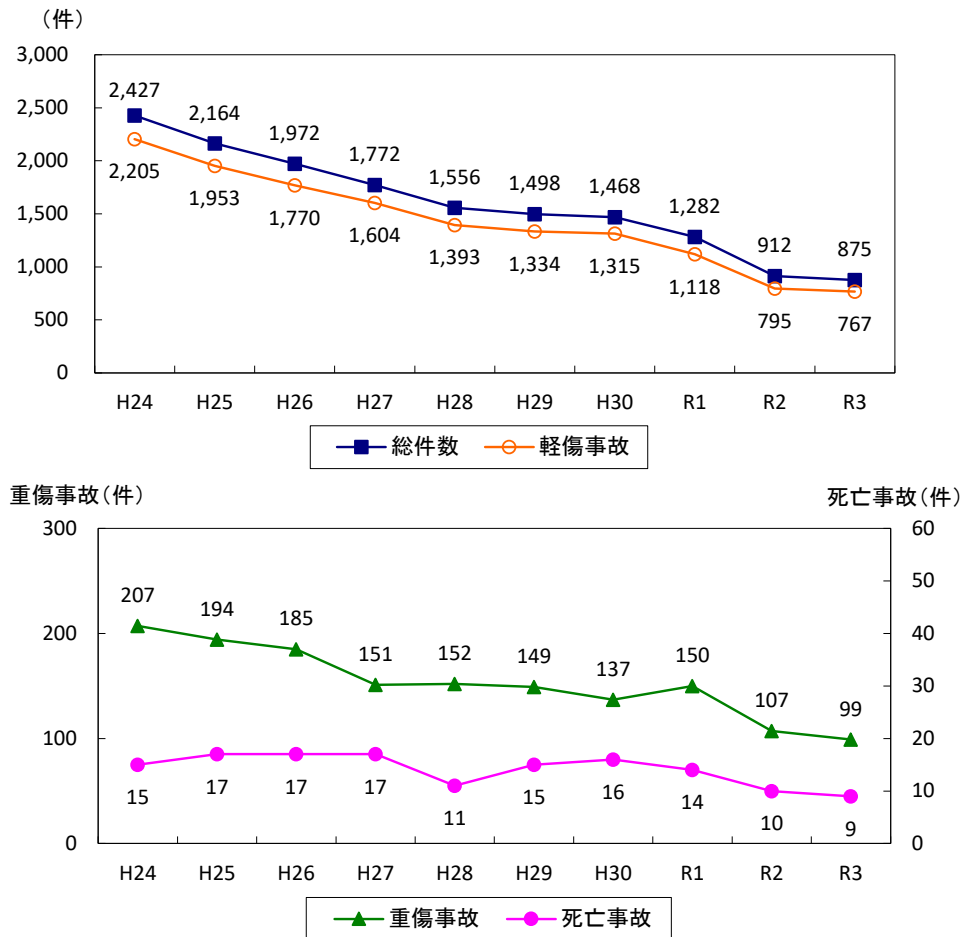
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

2. バスの事故

(1) バスの事故件数、死傷事故件数の推移

バス（事業用）による交通事故について、総件数、軽傷事故件数、重傷事故件数は近年減少傾向となっている。また、交通死亡事故件数は近年横ばい傾向であるものの、令和3年は過去10年で最小となっている。

〔図 24〕 バスの事故件数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 26〕 バスの事故件数の推移（件）

| 区分 年 | 総件数 | 軽傷事故 | 重傷事故 | 死亡事故 |
|---------|-------|-------|------|------|
| H24 | 2,427 | 2,205 | 207 | 15 |
| H25 | 2,164 | 1,953 | 194 | 17 |
| H26 | 1,972 | 1,770 | 185 | 17 |
| H27 | 1,772 | 1,604 | 151 | 17 |
| H28 | 1,556 | 1,393 | 152 | 11 |
| H29 | 1,498 | 1,334 | 149 | 15 |
| H30 | 1,468 | 1,315 | 137 | 16 |
| R1 | 1,282 | 1,118 | 150 | 14 |
| R2 | 912 | 795 | 107 | 10 |
| R3 | 875 | 767 | 99 | 9 |

※バス種別区分の乗合、貸切、その他の合計値

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(2) バス事故のうち、同乗者の死傷事故件数

運転者が第1当事者となったバス事故の業態別の同乗者の死傷事故件数は、以下の通りであった。

[表 27] バス事故のうち、同乗者の死傷事故件数（件）（令和3年）

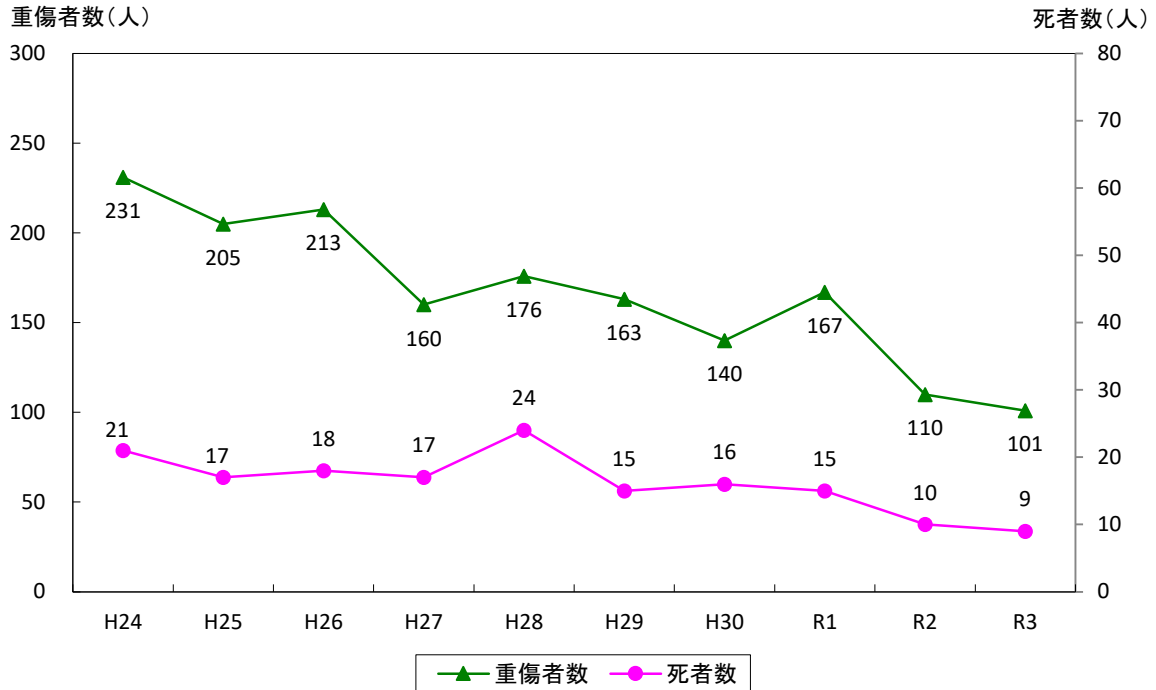
| | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | 合計 |
|-----|----|----|-----|-----|
| 乗合 | 0 | 46 | 302 | 348 |
| 貸切 | 0 | 1 | 6 | 7 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 0 | 47 | 308 | 355 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(3) バス事故の死傷者数の推移

バス（事業用）による交通事故の重傷者数は近年減少傾向となっており、令和3年は前年と比べて9人減少した。死者数は近年横ばいであるものの、令和3年は過去10年間で最小となっている。

〔図 25〕 バス事故の死傷者数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 28〕 バス事故の死傷者数の推移(人)

| 年 | 区分 | 死傷者合計 | 軽傷者数 | 重傷者数 | 死者数 |
|-----|----|-------|-------|------|-----|
| H24 | | 3,083 | 2,831 | 231 | 21 |
| H25 | | 2,872 | 2,650 | 205 | 17 |
| H26 | | 2,586 | 2,355 | 213 | 18 |
| H27 | | 2,325 | 2,148 | 160 | 17 |
| H28 | | 2,123 | 1,923 | 176 | 24 |
| H29 | | 1,926 | 1,748 | 163 | 15 |
| H30 | | 1,890 | 1,734 | 140 | 16 |
| R1 | | 1,667 | 1,485 | 167 | 15 |
| R2 | | 1,071 | 951 | 110 | 10 |
| R3 | | 1,030 | 920 | 101 | 9 |

※バス種別区分の乗合、貸切、その他の合計値

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(4) バスの事故のうち、同乗者の死傷者数

運転者が第1当事者となったバス事故の業態別の同乗者の死傷者数は、以下の通りであった。

[表 29] バス事故のうち、同乗者の死傷者数（人）（令和3年）

| | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | 合計 |
|-----|----|----|-----|-----|
| 乗合 | 0 | 48 | 356 | 404 |
| 貸切 | 0 | 1 | 10 | 11 |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 0 | 49 | 366 | 415 |

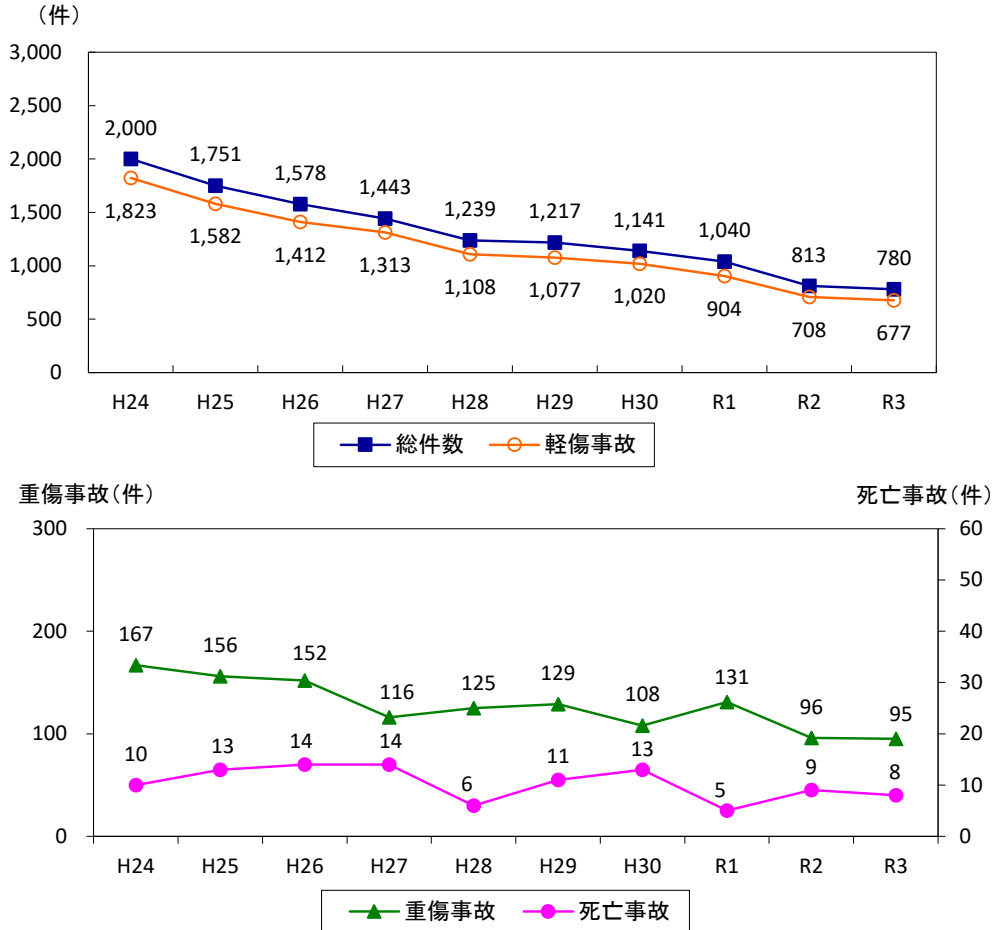
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

2-1. 乗合バスの交通事故

(1) 乗合バスの交通事故件数、交通死傷事故件数の推移

乗合バスによる交通事故について、総件数、軽傷事故件数、重傷事故件数は近年減少傾向となっている。また、交通死亡事故件数は近年横ばい傾向である。

〔図 26〕 乗合バスの事故件数の推移



出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 30〕 乗合バスの事故件数の推移 (件)

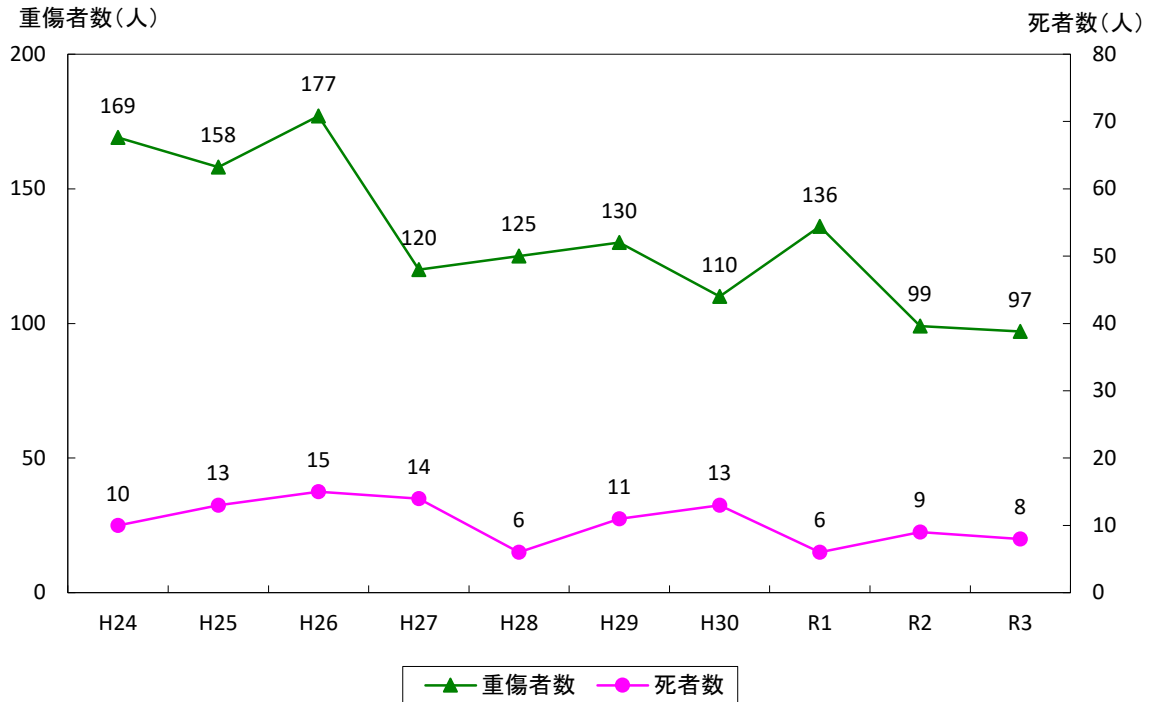
| 区分 年 | 総件数 | 軽傷事故 | 重傷事故 | 死亡事故 |
|---------|-------|-------|------|------|
| H24 | 2,000 | 1,823 | 167 | 10 |
| H25 | 1,751 | 1,582 | 156 | 13 |
| H26 | 1,578 | 1,412 | 152 | 14 |
| H27 | 1,443 | 1,313 | 116 | 14 |
| H28 | 1,239 | 1,108 | 125 | 6 |
| H29 | 1,217 | 1,077 | 129 | 11 |
| H30 | 1,141 | 1,020 | 108 | 13 |
| R1 | 1,040 | 904 | 131 | 5 |
| R2 | 813 | 708 | 96 | 9 |
| R3 | 780 | 677 | 95 | 8 |

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(2) 乗合バス事故の死傷者数の推移

乗合バスによる交通事故の重傷者数は近年減少傾向となっており、令和3年は前年と比べて2人減少した。死者数は近年横ばい傾向である。

〔図 27〕 乗合バス事故の死傷者数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 31〕 乗合バス事故の死傷者数の推移（人）

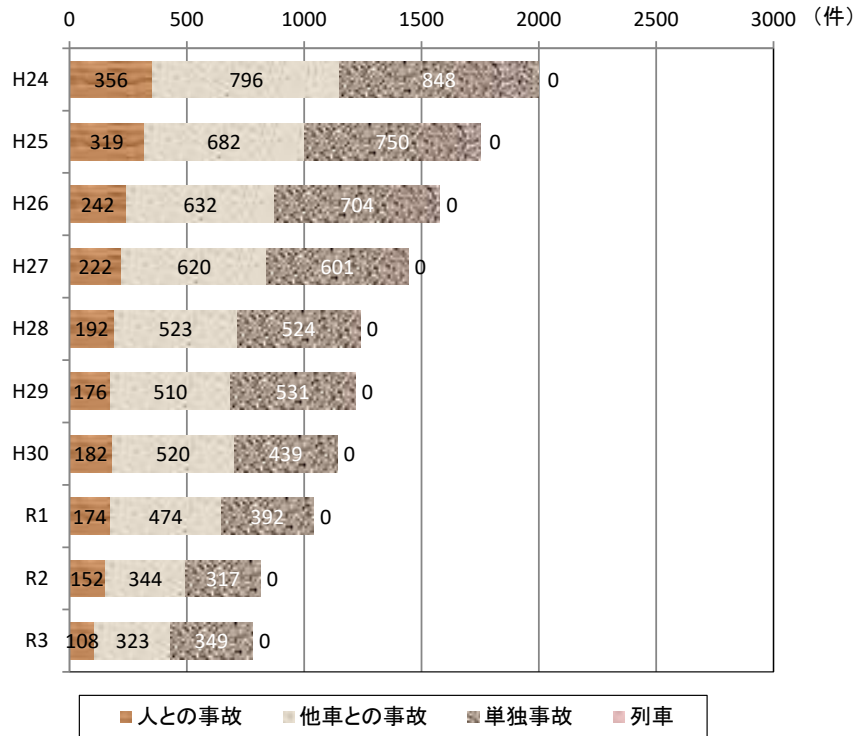
| 年 | 区分 | 死傷者合計 | 軽傷者数 | 重傷者数 | 死者数 |
|-----|----|-------|-------|------|-----|
| H24 | | 2,318 | 2,139 | 169 | 10 |
| H25 | | 2,066 | 1,895 | 158 | 13 |
| H26 | | 1,933 | 1,741 | 177 | 15 |
| H27 | | 1,739 | 1,605 | 120 | 14 |
| H28 | | 1,482 | 1,351 | 125 | 6 |
| H29 | | 1,452 | 1,311 | 130 | 11 |
| H30 | | 1,429 | 1,306 | 110 | 13 |
| R1 | | 1,276 | 1,134 | 136 | 6 |
| R2 | | 933 | 825 | 99 | 9 |
| R3 | | 907 | 802 | 97 | 8 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(3) 乗合バスの事故類型別交通事故件数の推移

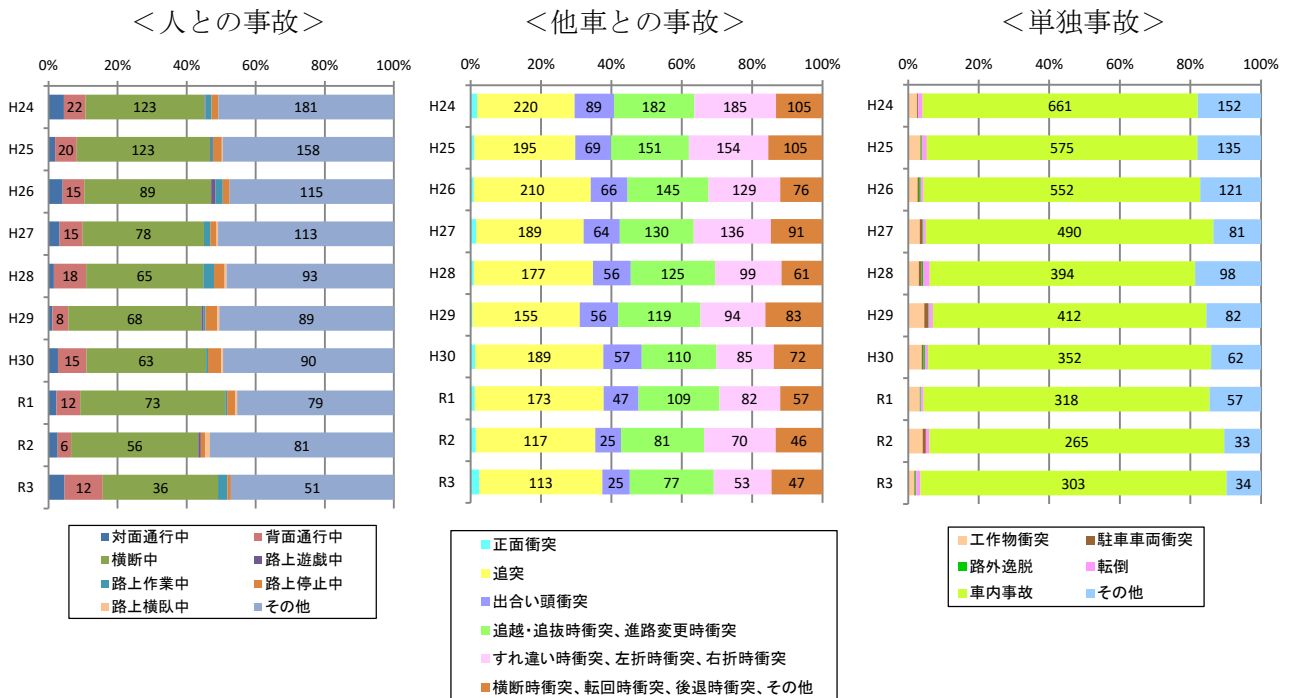
乗合バスの交通事故を事故の種類で類型化すると、他車との事故と単独事故が多く、合計で約86%を占めている。また、単独事故のうち約87%が車内事故である。

〔図 28〕 乗合バスの事故類型別交通事故件数の推移



出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 29〕 乗合バスの事故類型別交通事故件数の内訳の推移

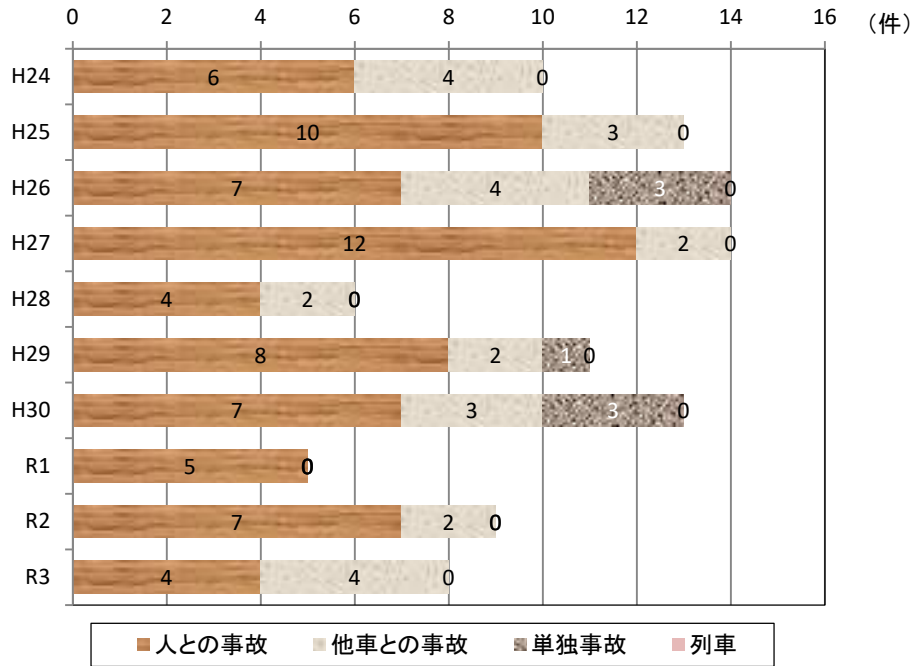


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故」

(4) 乗合バスの事故類型別交通死亡事故件数の推移

乗合バスの交通死亡事故を事故の種類で類型化すると、人との事故が多い。令和3年は人との事故が4件、他車との事故が4件であり、単独事故や列車との交通死亡事故は発生しなかった。

〔図 30〕 乗合バスの事故類型別交通死亡事故件数の推移

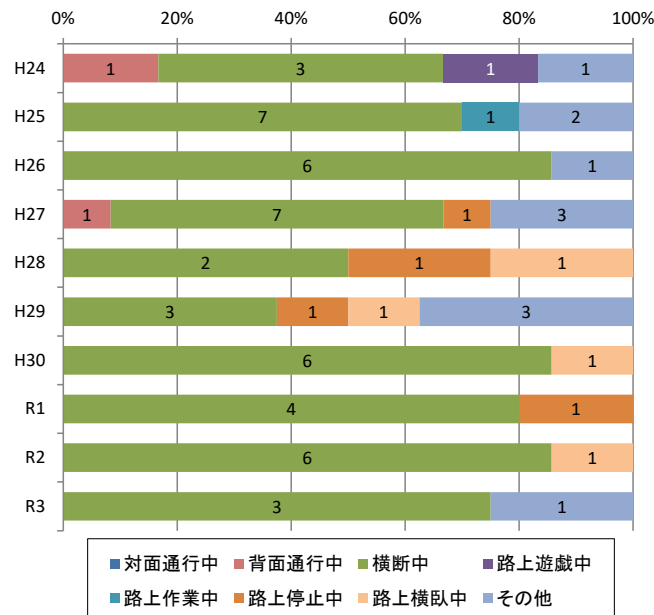


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(5) 乗合バスの事故類型別交通死亡事故件数の内訳（人との事故）

人との交通死亡事故は、歩行者が横断中に発生する事故が最も多い。

〔図 31〕 乗合バスの事故類型別交通死亡事故件数の内訳（人との事故）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(6) 乗合バスの事故類型別交通死亡事故件数の内訳（他車との事故）

乗合バスの交通死亡事故のうち他車との事故について、目立った特徴は見られない。

〔表 32〕 乗合バスの事故類型別死亡事故件数の内訳（件）（他車との事故）

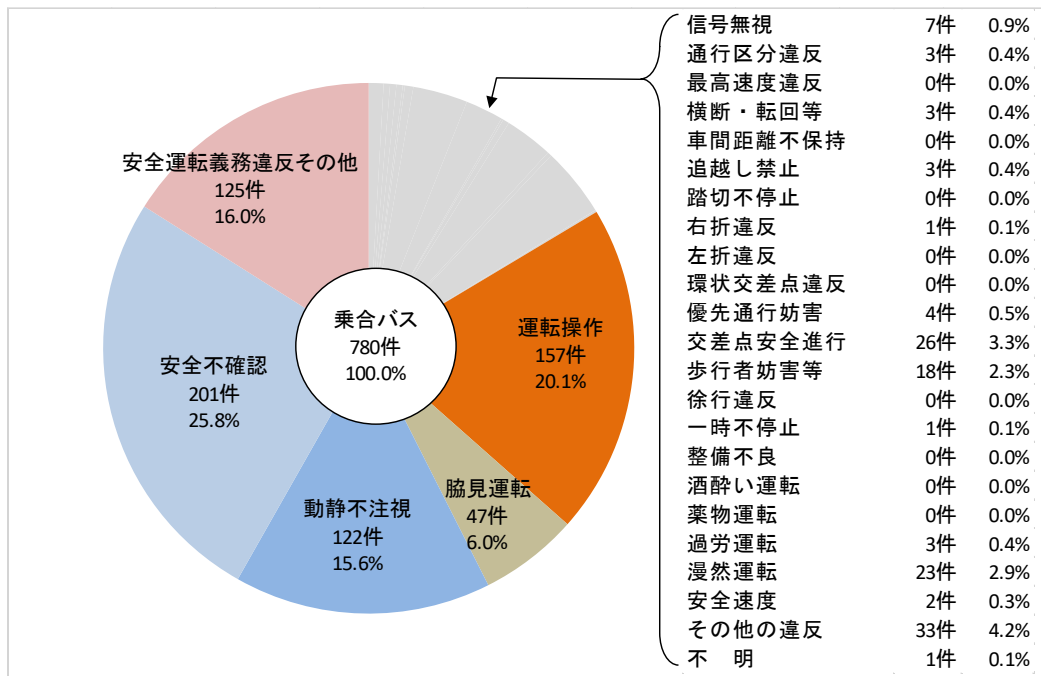
| 区分 年 | 正面衝突 | 追突 | 出合い頭衝突 | 追越・追抜時衝突、進路変更時衝突 | すれ違い時衝突、左折時衝突、右折時衝突 | 横断時衝突、転回時衝突、後退時衝突、その他 |
|---------|------|----|--------|------------------|---------------------|-----------------------|
| H24 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| H25 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| H26 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| H27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| H28 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| H29 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| H30 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| R1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| R2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| R3 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故」

(7) 乗合バスの法令違反別の交通事故件数の割合

乗合バスでは、「安全不確認」201件（25.8%）、「運転操作」157件（20.1%）、「動静不注視」122件（15.6%）といった法令違反の交通事故が多い。「運転操作」は車内事故発生の要因の一つと考えられる。

〔図 32〕 乗合バスの法令違反別の交通事故件数の割合（令和3年）

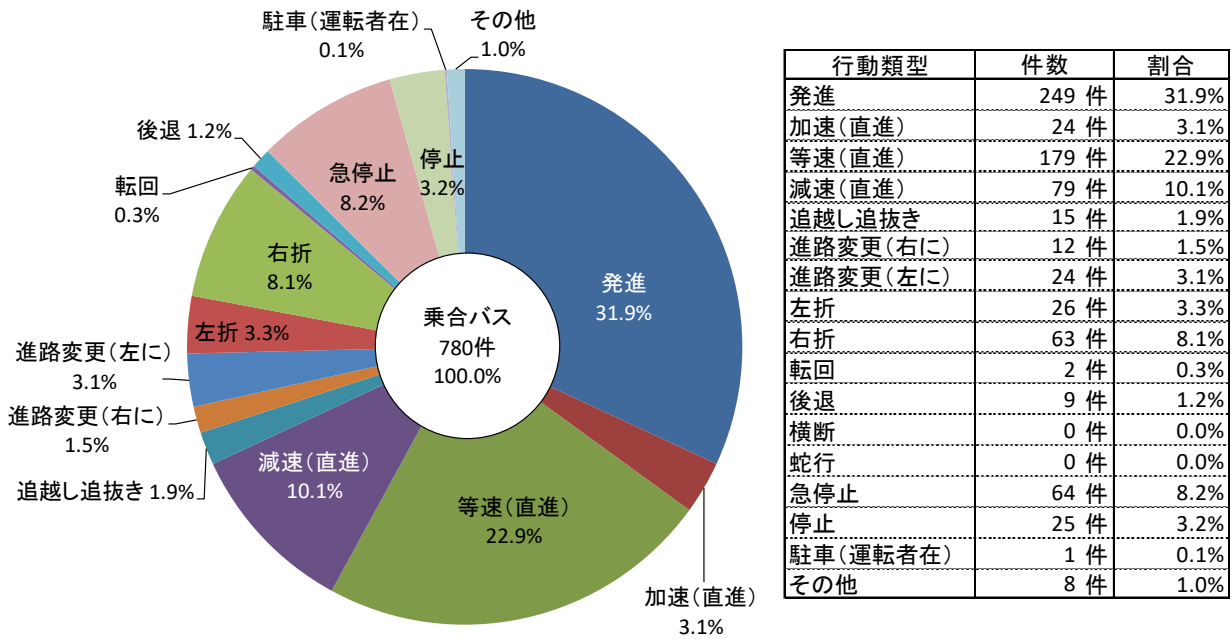


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(8) 乗合バスの行動類型別交通事故件数の割合

乗合バスの交通事故をバスの動きで類型化すると、発進時と等速（直進）時が多く、合計で半数を超えている。

〔図 33〕 乗合バスの行動類型別事故件数の割合（令和3年）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(9) 乗合バスの事故類型別、衝突地点別交通事故件数

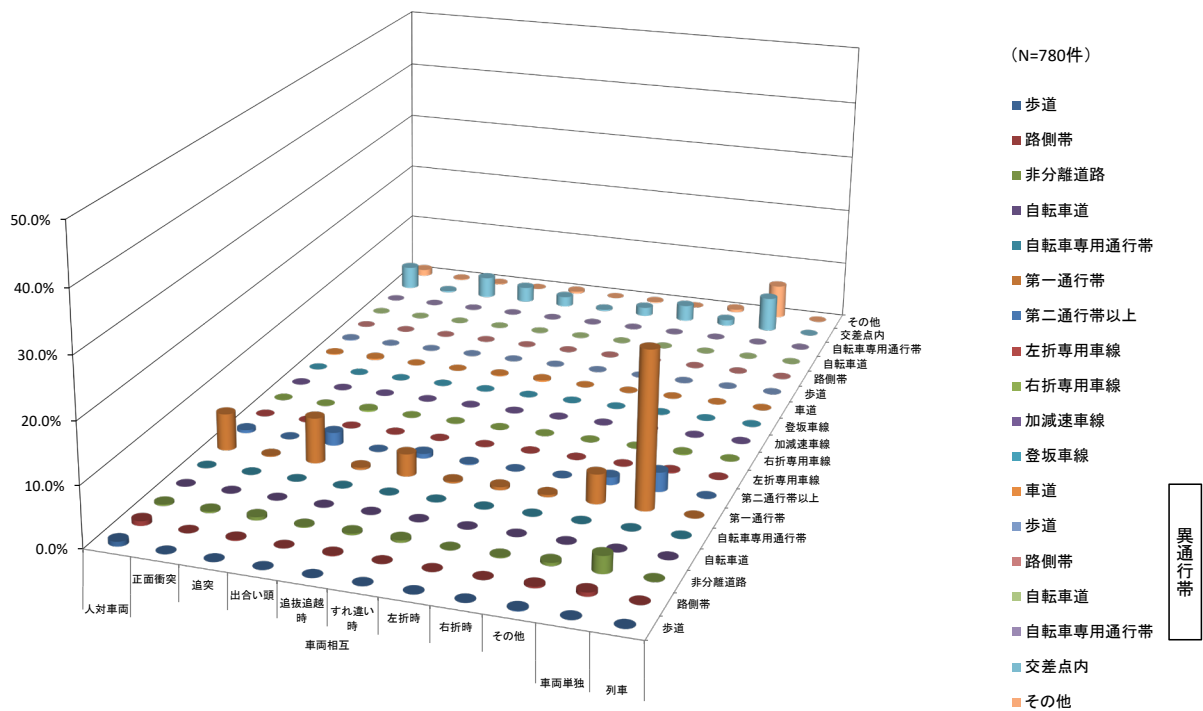
乗合バスの事故類型別、衝突地点別交通事故件数と構成比をそれぞれ表33と図34に、交通死亡事故件数と構成比をそれぞれ表34と図35に示す。第一通行帯での単独事故が202件と25%を超えており、最も多くなっている。

〔表 33〕 乗合バスの事故類型別、衝突地点別交通事故件数（件）（令和3年）

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 | | |
|--------------|----------|------|-----|------|-------|-------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|---|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出合い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | |
| 単路（交差点付近を含む） | 歩道 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 7 | |
| | 路側帯 | 6 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 0 | 15 | |
| | 非分離道路 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 3 | 0 | 1 | 4 | 22 | 0 | 41 | |
| | 自転車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 自転車専用通行帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 第一通行帯 | 48 | 1 | 59 | 3 | 29 | 2 | 4 | 3 | 38 | 202 | 0 | 389 | |
| | 第二通行帯以上 | 4 | 0 | 17 | 0 | 6 | 1 | 0 | 0 | 10 | 25 | 0 | 63 | |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | |
| | 右折専用車線 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 異通行帯 | 車道 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| | | 歩道 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 路側帯 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 自転車道 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 自転車専用通行帯 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 交差点内 | 31 | 2 | 29 | 21 | 14 | 2 | 12 | 22 | 8 | 47 | 0 | 188 | | |
| その他 | 9 | 1 | 1 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 4 | 46 | 0 | 65 | | |
| 合計 | 108 | 8 | 113 | 25 | 56 | 10 | 17 | 26 | 68 | 349 | 0 | 780 | | |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 34〕 乗合バスの事故類型別、衝突地点別交通事故件数の構成比（%）（令和3年）



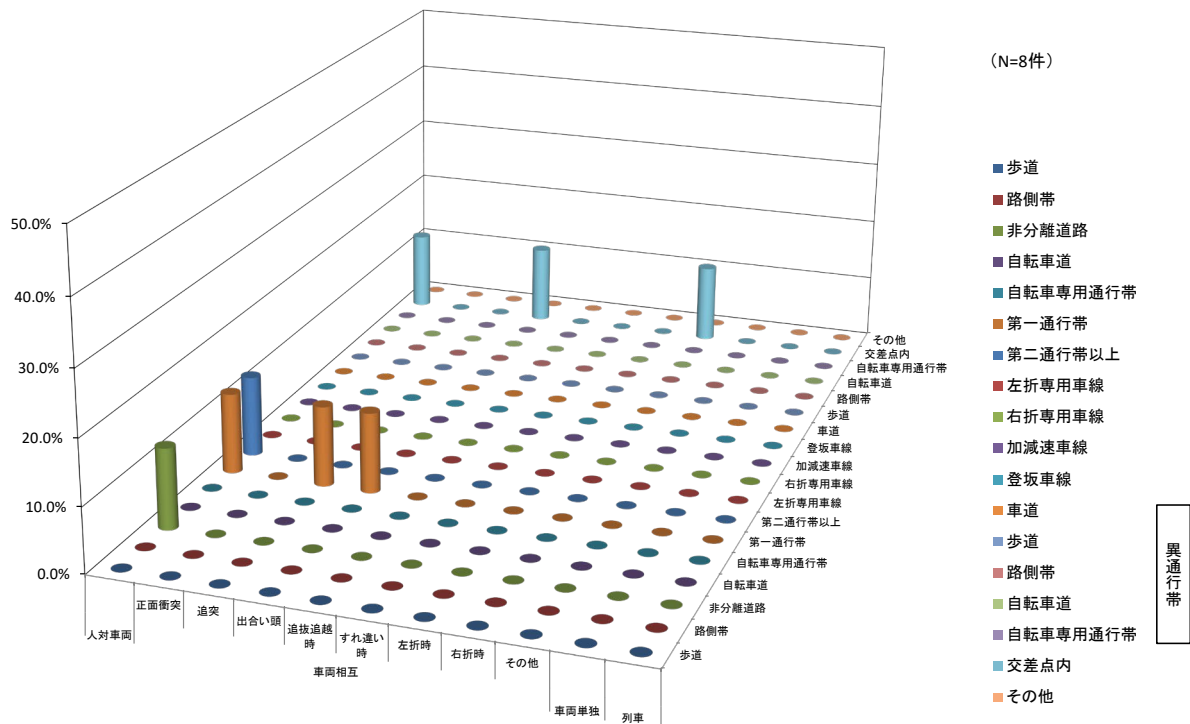
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[表 34] 乗合バスの事故類型別、衝突地点別交通死亡事故件数（件）（令和3年）

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 |
|--------------|----------|------|----|------|-------|-------|-----|-----|-----|------|----|----|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | |
| 単路（交差点付近を含む） | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 路側帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 非分離道路 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 自転車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 自転車専用通行帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 第一通行帯 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 第二通行帯以上 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 右折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 異通行帯 | 車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 歩道 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 路側帯 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 自転車道 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 自転車専用通行帯 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 交差点内 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 合計 | 4 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 8 | |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[図 35] 乗合バスの事故類型別、衝突地点別交通死亡事故件数の構成比（%）（令和3年）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(10) 乗合バスの事故類型別、行動類型別交通事故件数

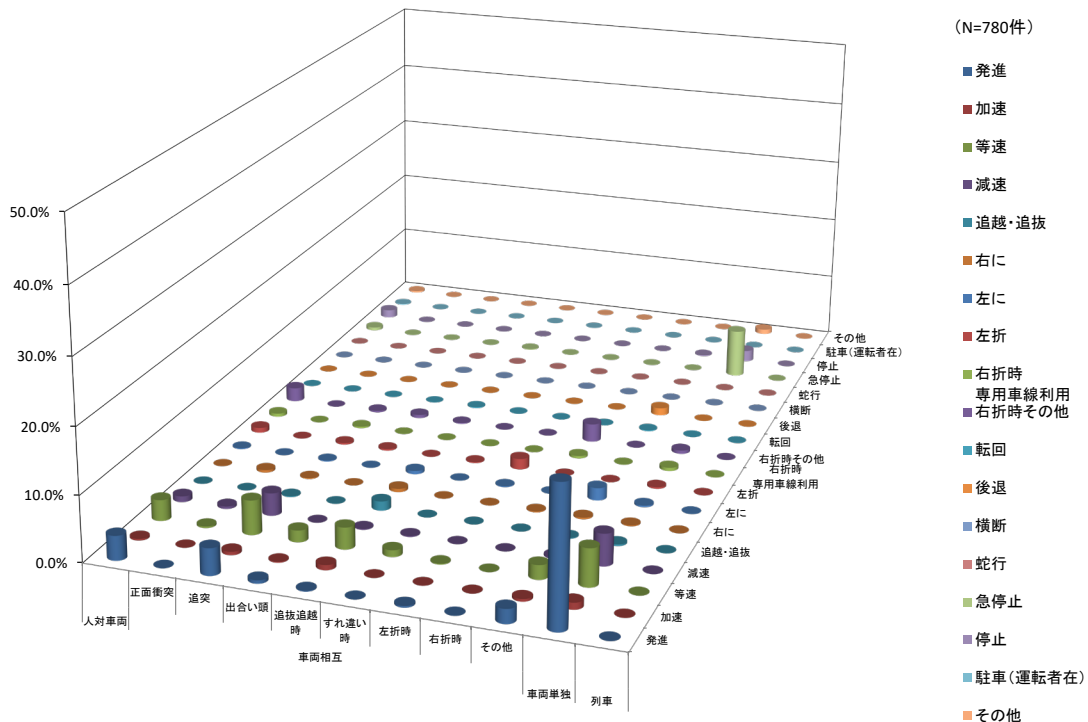
乗合バスの事故類型別、行動類型別交通事故件数と構成比をそれぞれ表35と図36に、交通死亡事故件数と構成比をそれぞれ表36と図37に示す。発進時の単独事故が最も多く164件（21.0%）となっている。

〔表 35〕 乗合バスの事故類型別、行動類型別交通事故件数（件）（令和3年）

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 |
|----------|--------|------|----|------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出合い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | |
| 発進 | 29 | 0 | 32 | 4 | 1 | 0 | 2 | 0 | 17 | 164 | 0 | 249 | |
| 直進 | 加速 | 2 | 0 | 4 | 1 | 6 | 0 | 0 | 0 | 3 | 8 | 0 | 24 |
| | 等速 | 25 | 2 | 41 | 14 | 26 | 8 | 1 | 0 | 17 | 45 | 0 | 179 |
| | 減速 | 7 | 3 | 27 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 38 | 0 | 79 |
| 追越・追抜 | | 0 | 0 | 1 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 15 |
| 進路変更 | 右に | 0 | 3 | 1 | 0 | 4 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 12 |
| | 左に | 1 | 0 | 1 | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 | 15 | 2 | 0 | 24 |
| 左折 | | 6 | 0 | 2 | 2 | 0 | 1 | 13 | 0 | 0 | 2 | 0 | 26 |
| 右折時 | 専用車線利用 | 4 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0 | 13 |
| | その他 | 17 | 0 | 2 | 4 | 1 | 0 | 0 | 22 | 0 | 4 | 0 | 50 |
| 転回 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| 後退 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 9 |
| 横断 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 蛇行 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 急停止 | | 4 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 59 | 0 | 64 |
| 停止 | | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 14 | 0 | 25 |
| 駐車(運転者在) | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| その他 | | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 8 |
| 合計 | | 108 | 8 | 113 | 25 | 56 | 10 | 17 | 26 | 68 | 349 | 0 | 780 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 36〕 乗合バスの事故類型別、行動類型別交通事故件数の構成比（%）（令和3年）



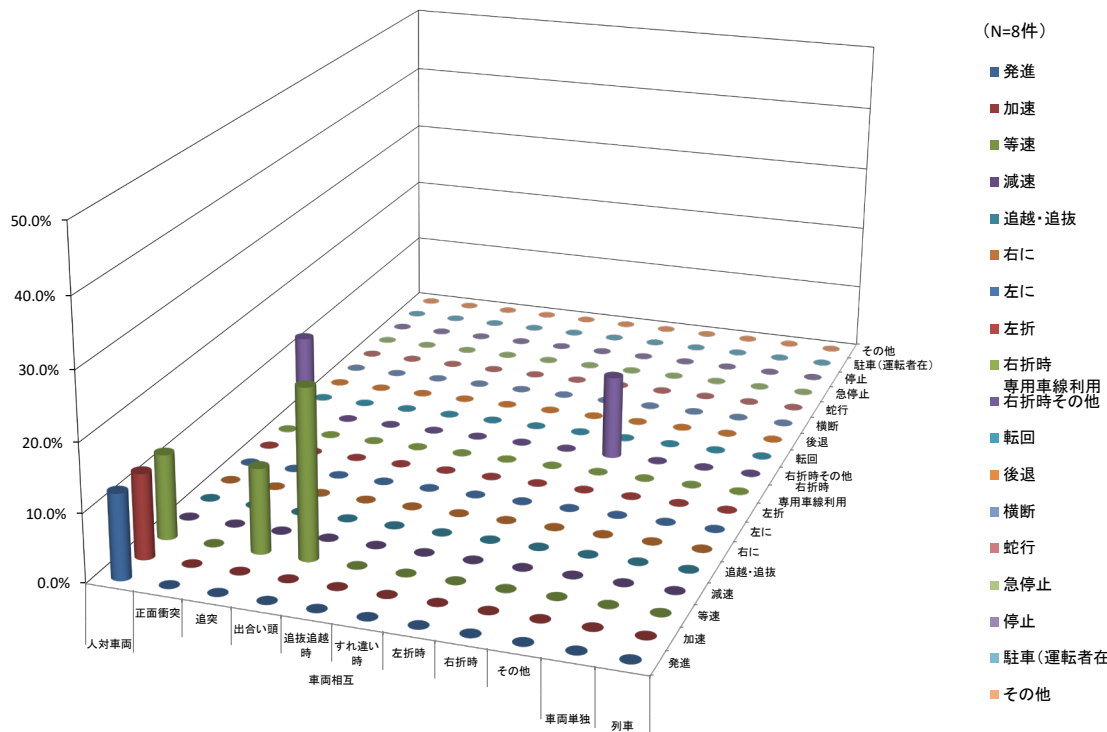
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[表 36] 乗合バスの事故類型別、行動類型別交通死亡事故件数（件）（令和3年）

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 |
|----------|--------|------|----|------|-------|-------|-----|-----|-----|------|----|----|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出合い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | |
| 発進 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 直進 | 加速 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 等速 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | 減速 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 追越・追抜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 進路変更 | 右に | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 左に | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 右折時 | 左折 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 専用車線利用 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | その他 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| 転回 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 後退 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 横断 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 蛇行 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 急停止 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 停止 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 駐車(運転者在) | 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 |
| 合計 | 4 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 8 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[図 37] 乗合バスの事故類型別、行動類型別交通死亡事故件数の構成比（%）（令和3年）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(11) 乗合バスの行動類型別、車内事故件数の推移

乗合バスの車内事故件数は近年減少傾向となっていたが、令和3年は303件と前年と比べて約14%増加している。

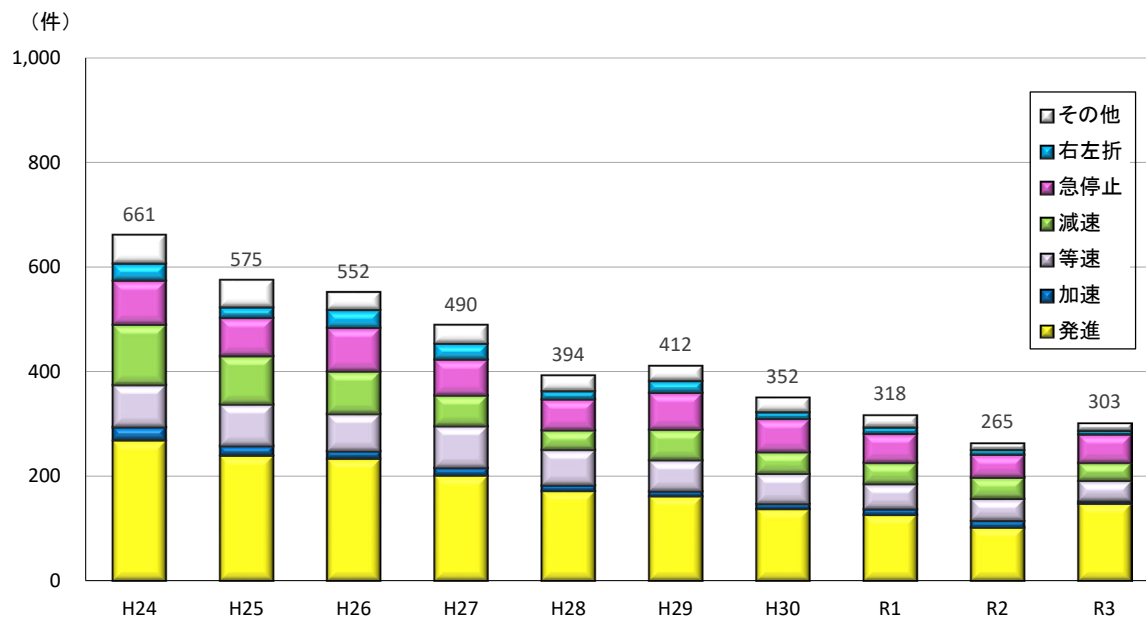
また、発生時のバスの動きで類型化すると、発進時が148件、直進時が79件、急停止が55件となっており、合計で90%を超えている。

〔表 37〕 乗合バスの行動類型別、車内事故件数の推移 (件)

| 年 | | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 |
|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 区分 | 発進 | 268 | 239 | 233 | 201 | 172 | 162 | 138 | 127 | 103 | 148 |
| 直進 | 加速 | 25 | 18 | 14 | 15 | 11 | 10 | 10 | 11 | 13 | 5 |
| | 等速 | 81 | 80 | 72 | 80 | 68 | 59 | 57 | 48 | 42 | 39 |
| | 減速 | 116 | 93 | 82 | 59 | 38 | 59 | 42 | 41 | 41 | 35 |
| | 急停止 | 84 | 73 | 83 | 69 | 59 | 71 | 64 | 56 | 44 | 55 |
| | 右左折 | 32 | 20 | 34 | 30 | 16 | 22 | 13 | 12 | 9 | 7 |
| | その他 | 55 | 52 | 34 | 36 | 30 | 29 | 28 | 23 | 13 | 14 |
| | 合計 | 661 | 575 | 552 | 490 | 394 | 412 | 352 | 318 | 265 | 303 |

出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 38〕 乗合バスの行動類型別、車内事故件数の推移

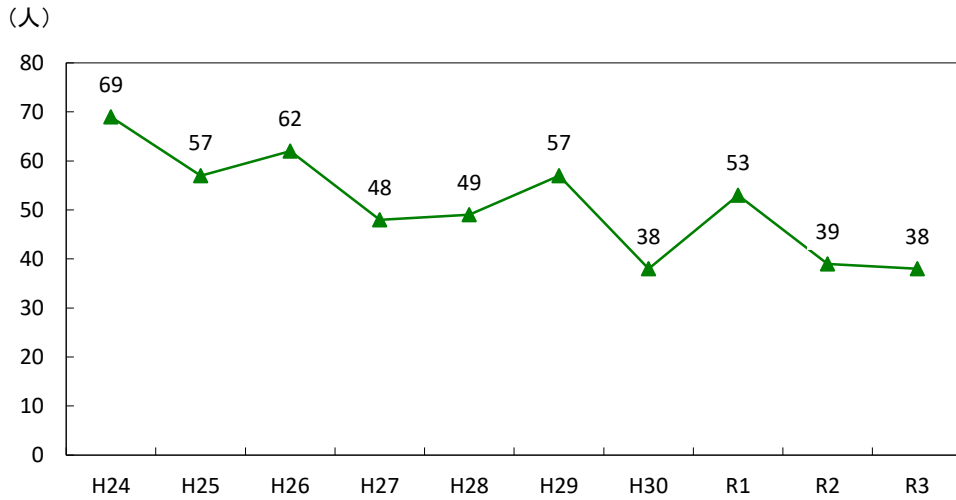


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(12) 乗合バスの車内事故による重傷者数の推移

乗合バスの車内事故による重傷者数は、令和3年は前年と比べて1人減少している。

〔図 39〕 乗合バスの車内事故による重傷者数の推移

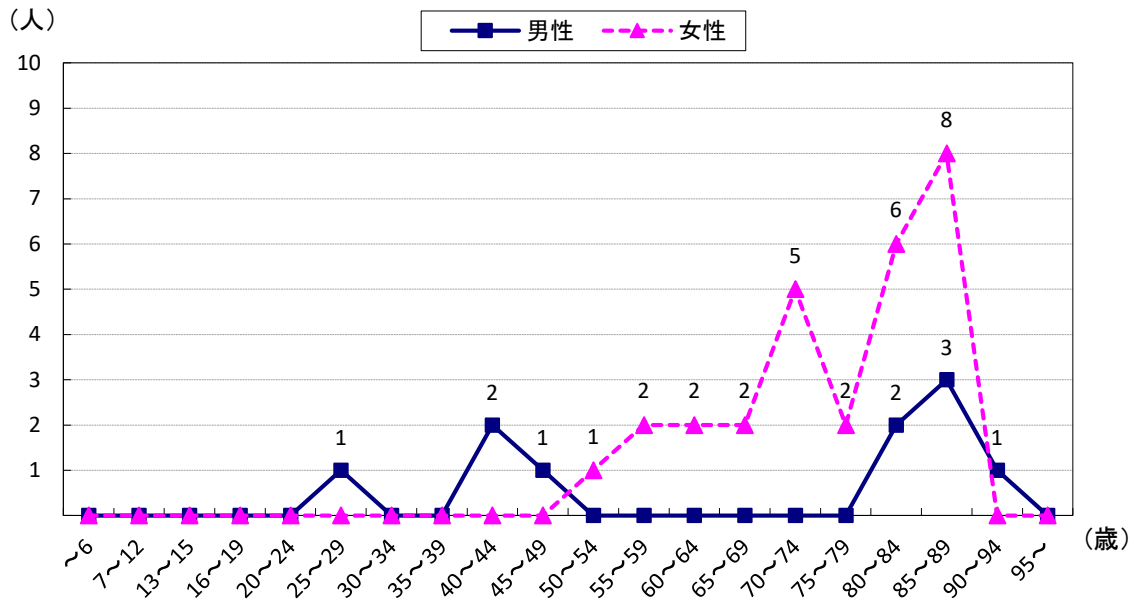


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(13) 乗合バスの車内事故による重傷者数の男女別年齢分布

乗合バスの車内事故による重傷者数は高齢者が多く、特に女性の80歳代が多くなっている。

〔図 40〕 乗合バスの車内事故による重傷者数の男女別年齢分布（令和3年）

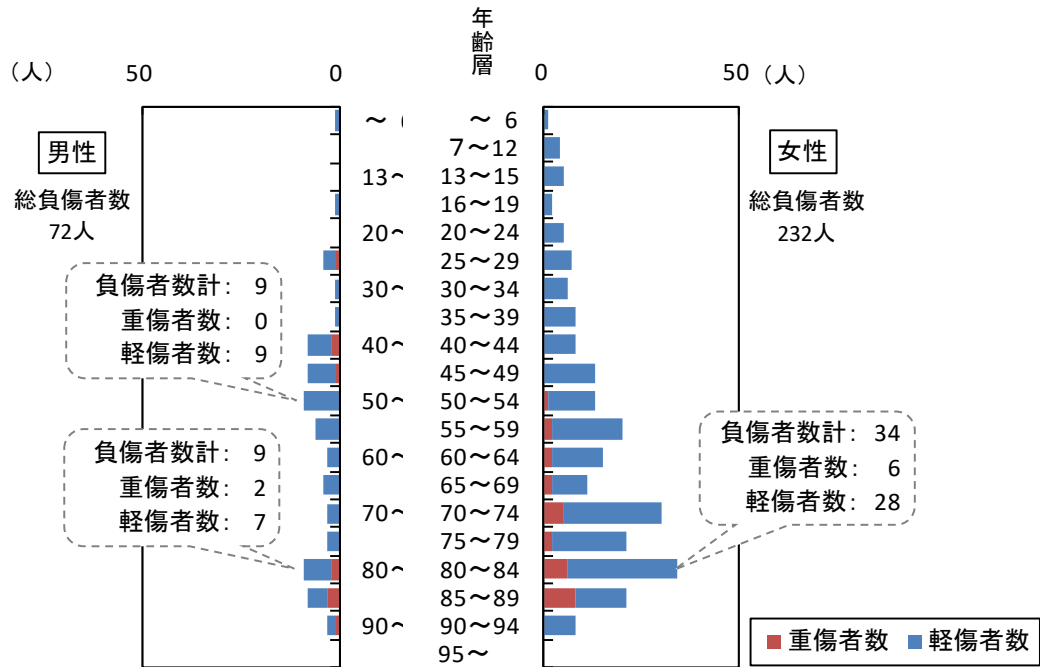


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(14) 乗合バスの車内事故による男女別負傷者数の年齢分布

乗合バスの車内事故による負傷者数は男女とも高齢者が多くなっている。なお、男性に比べて女性の総負傷者数が3.2倍となっている。

〔図 41〕 乗合バスの車内事故による男女別年齢層別負傷者数（令和3年）

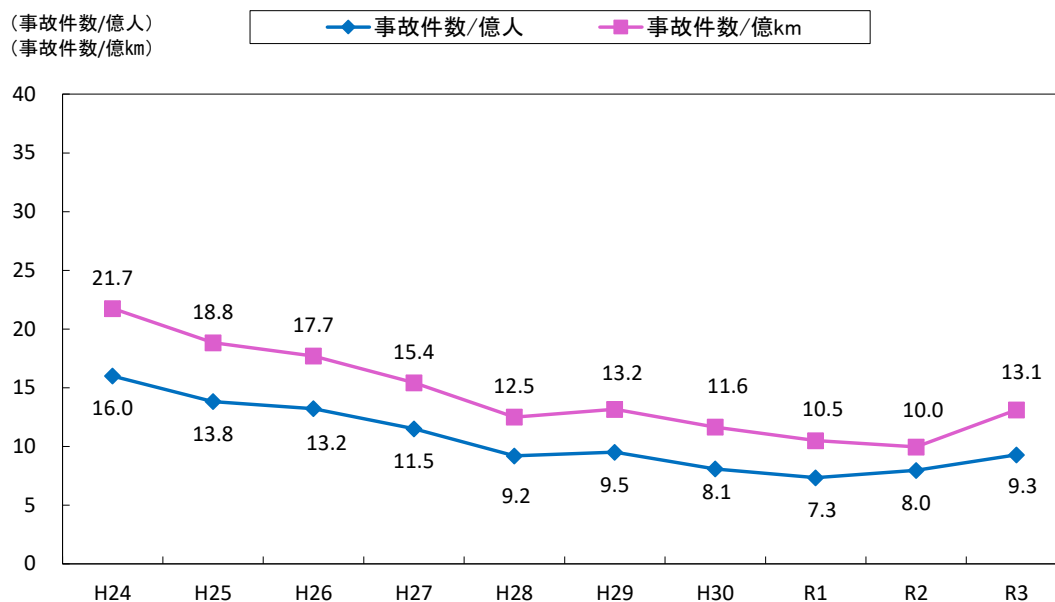


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(15) 乗合バスの輸送人員 1 億人あたり及び走行距離 1 億キロあたり車内事故件数の推移

乗合バスの輸送人員あたり及び走行距離あたりの車内事故件数は近年減少傾向であったが、令和 3 年は前年と比べていずれも増加している。

〔図 42〕 乗合バスの輸送人員 1 億人あたり及び走行距離 1 億キロあたり車内事故件数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

〔表 38〕 乗合バスの車内事故件数、輸送人員及び走行距離の推移

| | 事故件数(件) | 輸送人員(億人) | 走行距離(億km) |
|-----|---------|----------|-----------|
| H24 | 661 | 41.3 | 30.4 |
| H25 | 575 | 41.6 | 30.5 |
| H26 | 552 | 41.7 | 31.2 |
| H27 | 490 | 42.6 | 31.8 |
| H28 | 394 | 42.8 | 31.5 |
| H29 | 412 | 43.3 | 31.3 |
| H30 | 352 | 43.6 | 30.2 |
| R1 | 318 | 43.4 | 30.3 |
| R2 | 265 | 33.3 | 26.6 |
| R3 | 303 | 32.6 | 23.1 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

(16) 乗合バスの車内事故件数の事故種類別時間帯分布

乗合バスの車内事故件数を時間帯別にみると、8時～19時台の日中の時間帯に多く発生している。

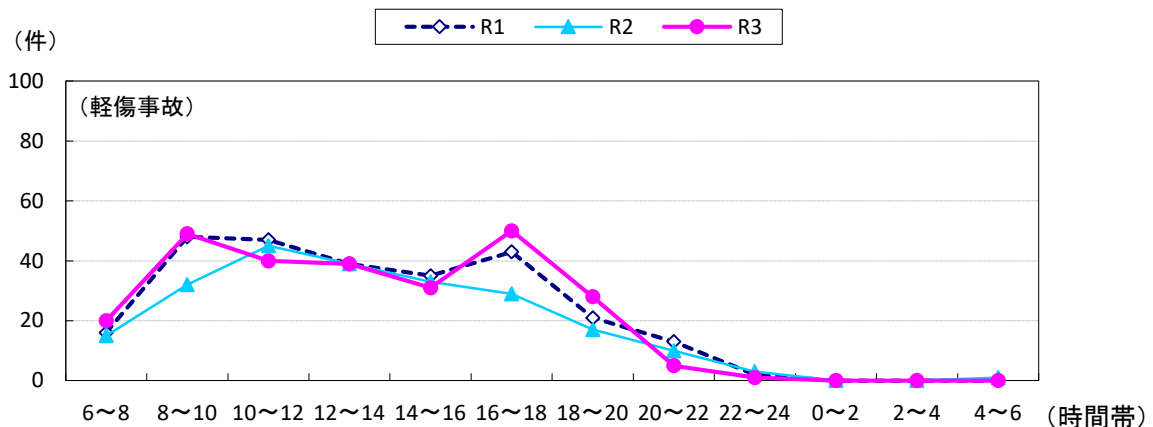
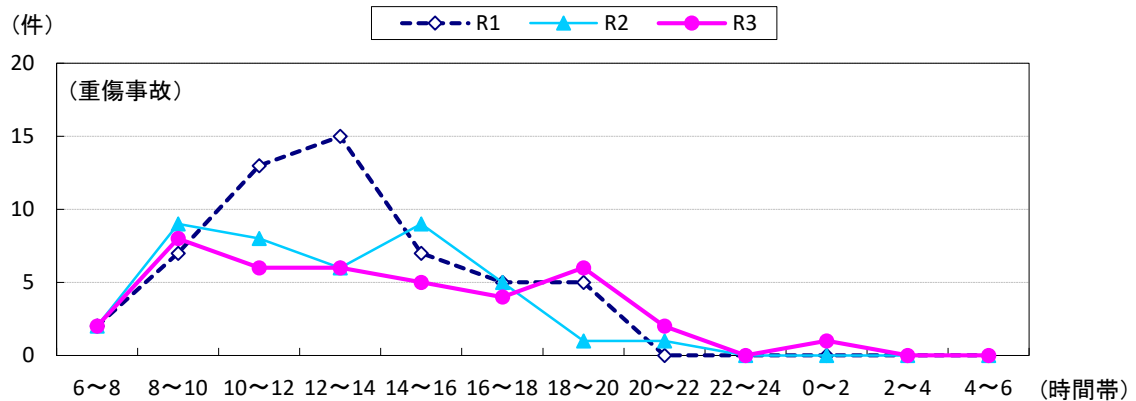
〔表 39〕 乗合バス車内事故件数の事故種類別時間帯分布（令和3年）

| 時間帯 | 重傷事故 | 軽傷事故 | 負傷事故計 |
|-------|------|------|-------|
| 6～8 | 2 | 20 | 22 |
| 8～10 | 8 | 49 | 57 |
| 10～12 | 6 | 40 | 46 |
| 12～14 | 6 | 39 | 45 |
| 14～16 | 5 | 31 | 36 |
| 16～18 | 4 | 50 | 54 |
| 18～20 | 6 | 28 | 34 |
| 20～22 | 2 | 5 | 7 |
| 22～24 | 0 | 1 | 1 |
| 0～2 | 1 | 0 | 1 |
| 2～4 | 0 | 0 | 0 |
| 4～6 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 40 | 263 | 303 |

※運転者が負傷した事故を含む。

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 43〕 乗合バス車内事故件数の事故種類別時間帯分布



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(17) 乗合バスの車内事故による事故種別別負傷者数の年齢分布

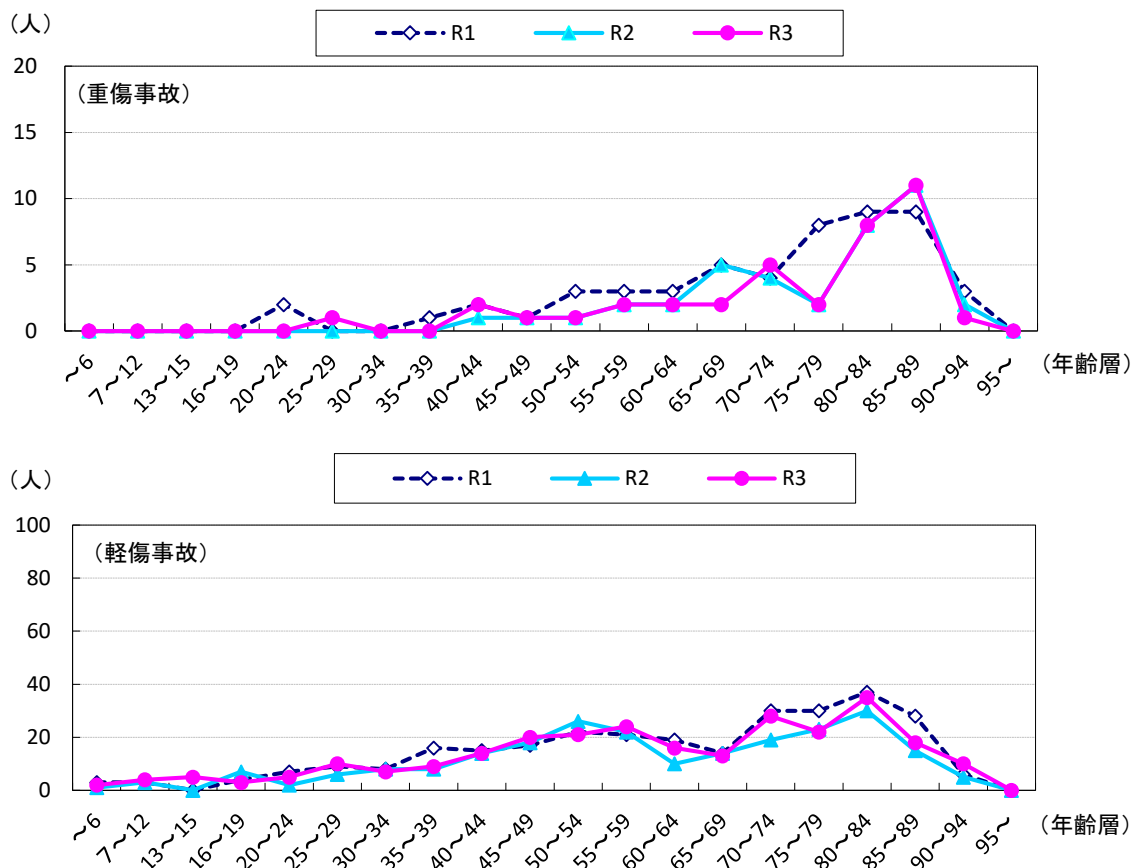
乗合バスの車内事故による負傷者数は半数以上を65歳以上の高齢者が占めている。また、重傷者のうち65歳以上の高齢者は29人で約76%となっている。このように高齢者の比率の高さが顕著となっている。

〔表 40〕 乗合バスの車内事故による事故種別別負傷者数の年齢分布（人）（令和3年）

| 年齢層 | 重傷者数 | 軽傷者数 | 負傷者計 |
|-------|------|------|------|
| ～6 | 0 | 2 | 2 |
| 7～12 | 0 | 4 | 4 |
| 13～15 | 0 | 5 | 5 |
| 16～19 | 0 | 3 | 3 |
| 20～24 | 0 | 5 | 5 |
| 25～29 | 1 | 10 | 11 |
| 30～34 | 0 | 7 | 7 |
| 35～39 | 0 | 9 | 9 |
| 40～44 | 2 | 14 | 16 |
| 45～49 | 1 | 20 | 21 |
| 50～54 | 1 | 21 | 22 |
| 55～59 | 2 | 24 | 26 |
| 60～64 | 2 | 16 | 18 |
| 65～69 | 2 | 13 | 15 |
| 70～74 | 5 | 28 | 33 |
| 75～79 | 2 | 22 | 24 |
| 80～84 | 8 | 35 | 43 |
| 85～89 | 11 | 18 | 29 |
| 90～94 | 1 | 10 | 11 |
| 95～ | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 38 | 266 | 304 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 44〕 乗合バスの車内事故による事故種別別負傷者数の年齢分布



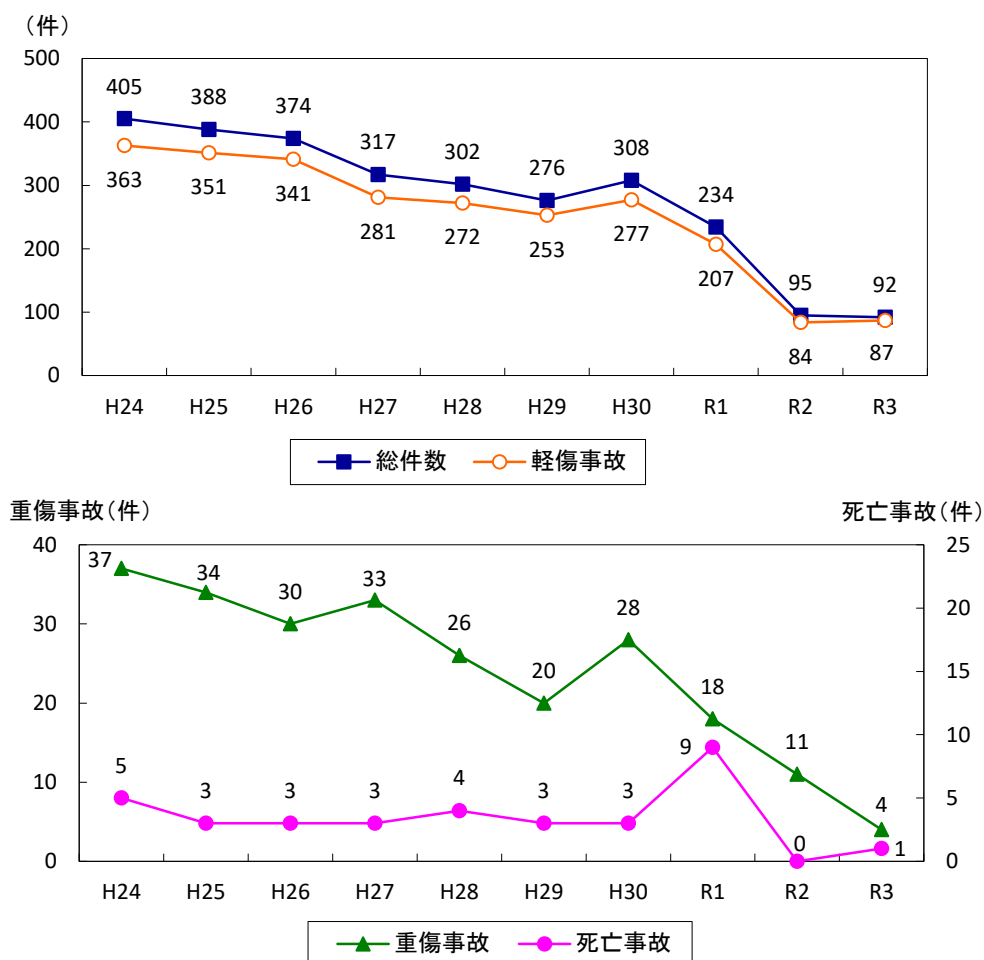
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

2-2. 貸切バスの交通事故

(1) 貸切バスの交通事故件数、交通死傷事故件数の推移

貸切バスの交通事故件数について、総件数、軽傷事故件数、重傷事故件数は近年減少傾向となっていたが、令和3年は前年と比べて軽傷事故件数が増加している。また、交通死亡事故件数は令和2年は0件であったが、令和3年は1件となっている。

〔図 45〕 貸切バスの事故件数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 41〕 貸切バスの事故件数の推移（件）

| 区分 年 | 総件数 | 軽傷事故 | 重傷事故 | 死亡事故 |
|---------|-----|------|------|------|
| H24 | 405 | 363 | 37 | 5 |
| H25 | 388 | 351 | 34 | 3 |
| H26 | 374 | 341 | 30 | 3 |
| H27 | 317 | 281 | 33 | 3 |
| H28 | 302 | 272 | 26 | 4 |
| H29 | 276 | 253 | 20 | 3 |
| H30 | 308 | 277 | 28 | 3 |
| R1 | 234 | 207 | 18 | 9 |
| R2 | 95 | 84 | 11 | 0 |
| R3 | 92 | 87 | 4 | 1 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

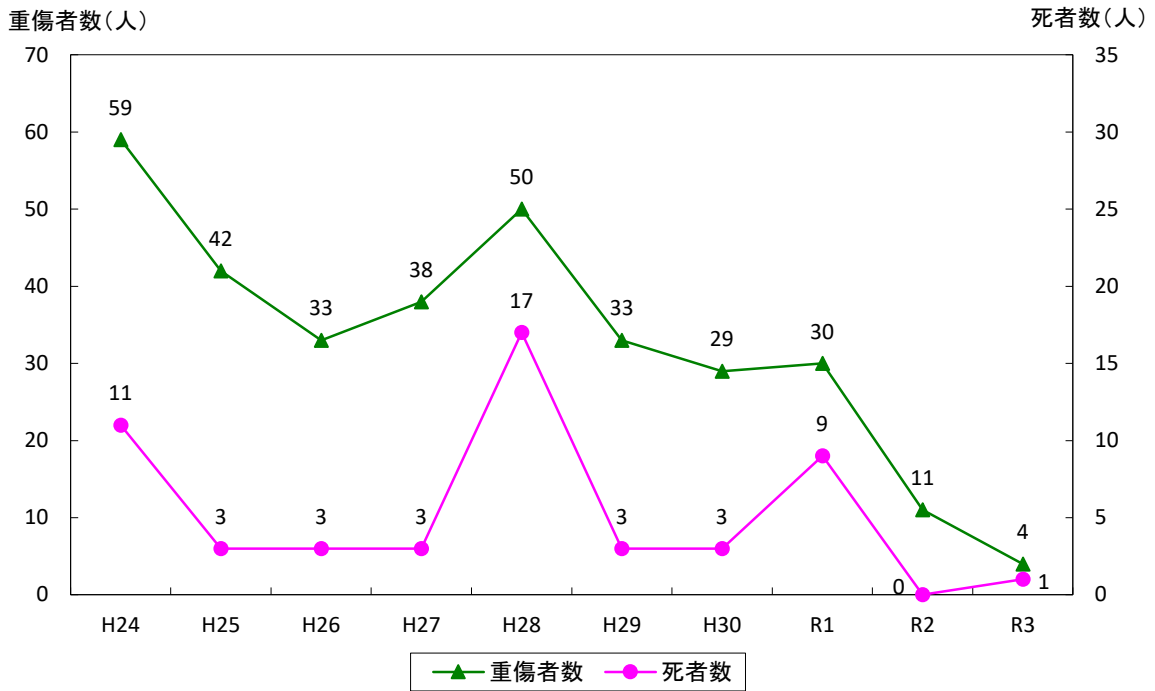
(2) 貸切バス事故の死傷者数の推移

貸切バスによる交通事故の重傷者数は近年減少傾向となっており、令和3年は前年に比べて半分以下と大きく減少した。死者数は、令和2年は0人であったが、令和3年は1人となっている。

※平成24年は関越道における高速ツアーバス事故の影響により増加

※平成28年は軽井沢スキーバス事故の影響により増加

〔図 46〕 貸切バス事故の死傷者数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 42〕 貸切バス事故の死傷者数の推移（人）

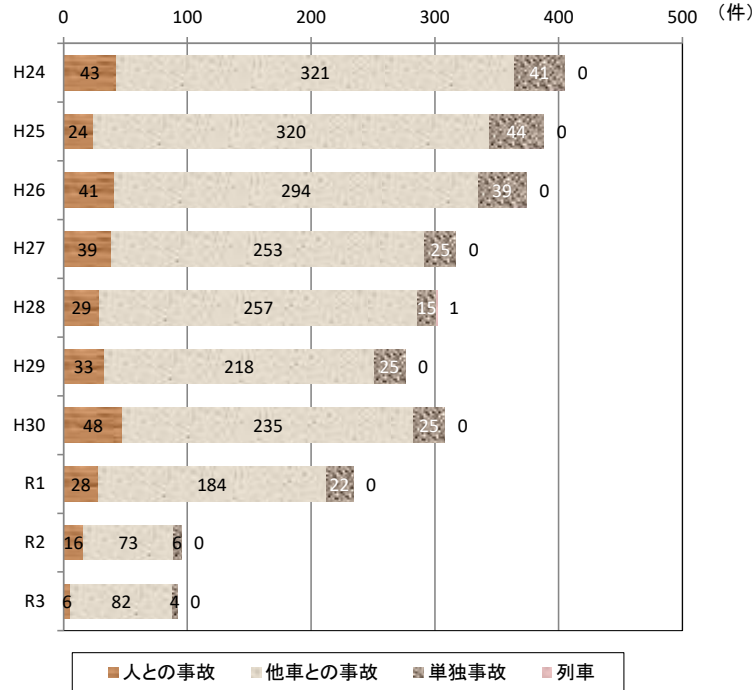
| 年 | 区分 | 死傷者合計 | 軽傷者数 | 重傷者数 | 死者数 |
|-----|----|-------|------|------|-----|
| H24 | | 725 | 655 | 59 | 11 |
| H25 | | 745 | 700 | 42 | 3 |
| H26 | | 623 | 587 | 33 | 3 |
| H27 | | 565 | 524 | 38 | 3 |
| H28 | | 625 | 558 | 50 | 17 |
| H29 | | 468 | 432 | 33 | 3 |
| H30 | | 431 | 399 | 29 | 3 |
| R1 | | 382 | 343 | 30 | 9 |
| R2 | | 133 | 122 | 11 | 0 |
| R3 | | 120 | 115 | 4 | 1 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(3) 貸切バスの事故類型別交通事故件数の推移

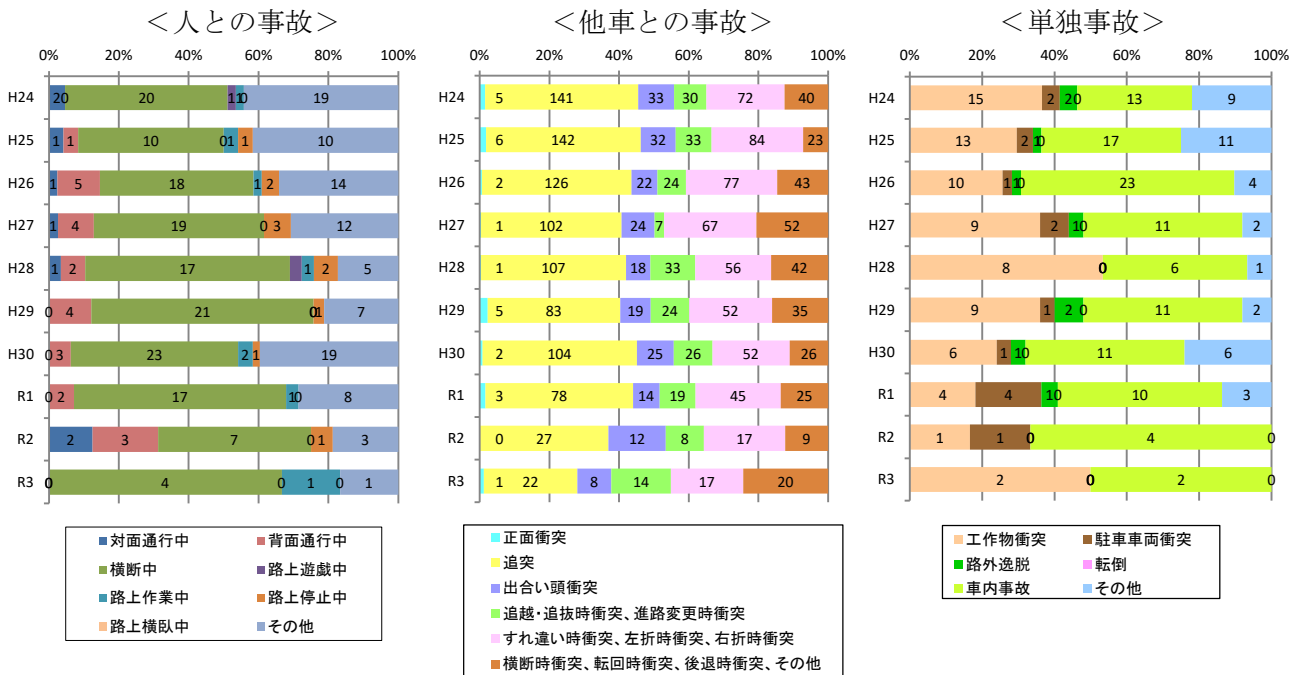
貸切バスの交通事故を事故の種類で類型化すると、他車との事故が多く、約89%を占めている。このうち、約27%が追突事故である。

〔図 47〕 貸切バスの事故類型別交通事故件数の推移



出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 48〕 貸切バスの事故類型別交通事故件数の内訳 (件)

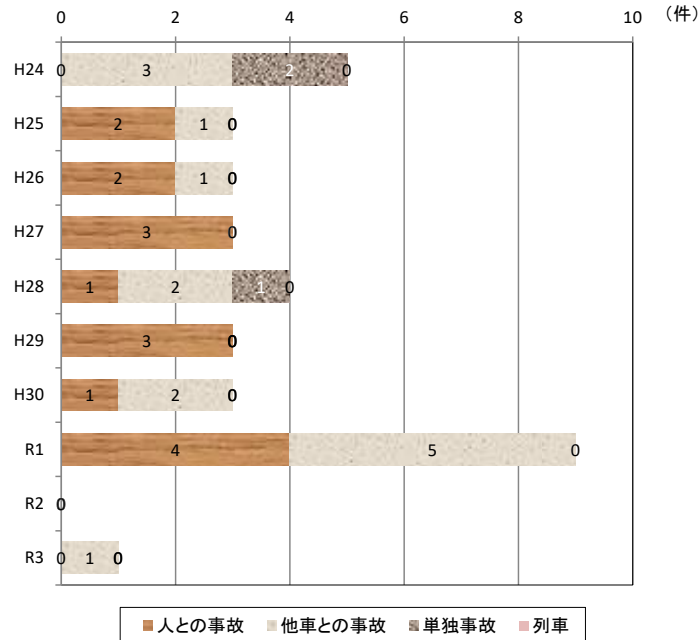


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(4) 貸切バスの事故類型別交通死亡事故件数の推移

貸切バスの交通死亡事故件数は令和2年は0件であったが、令和3年は1件で、他車との事故であった。

〔図 49〕 貸切バスの事故類型別交通死亡事故件数の推移



出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(5) 貸切バスの事故類型別交通死亡事故件数の内訳（他車との事故）

貸切バスの交通死亡事故のうち他車との事故について、目立った特徴は見られない。

〔表 43〕 貸切バスの事故類型別交通死亡事故件数の内訳の推移（件）（他車との事故）

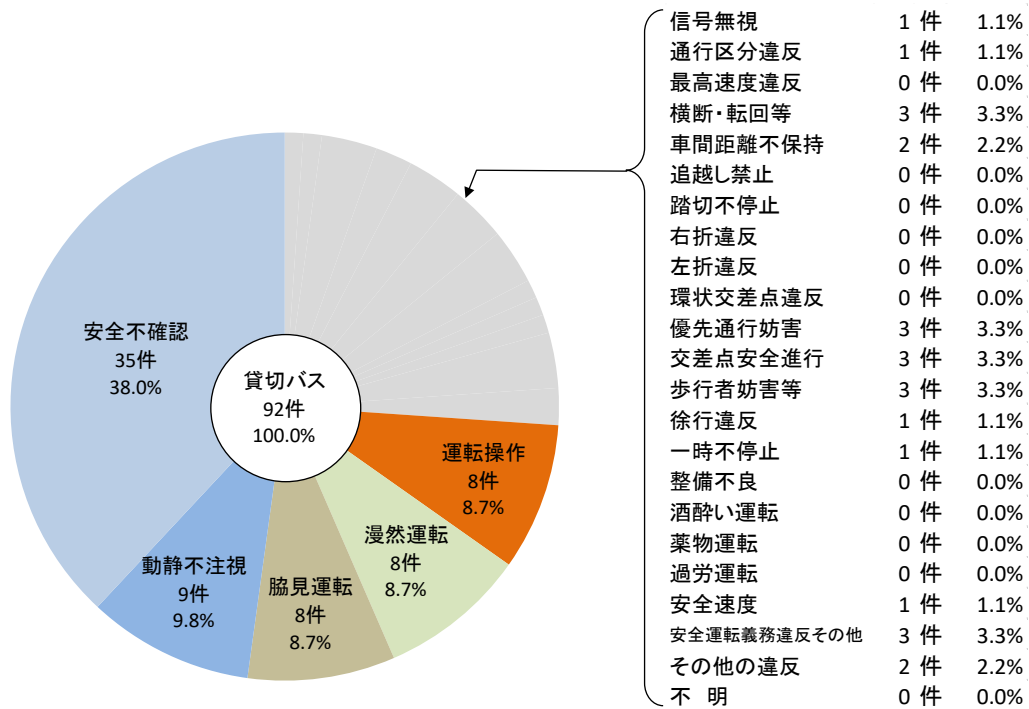
| 区分 年 | 正面衝突 | 追突 | 出合い頭衝突 | 追越・追抜時衝突 | すれ違い時衝突、左折時衝突、右折時衝突 | その他 |
|---------|------|----|--------|----------|---------------------|-----|
| H24 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| H25 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| H26 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| H27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| H28 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| H29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| H30 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| R1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| R2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| R3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |

出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(6) 貸切バスの事故の法令違反別の交通事故件数の割合

貸切バスの法令違反別の事故件数をみると、「安全不確認」35件（38.0%）、「動静不注意」9件（9.8%）、「脇見運転」8件（8.7%）、「漫然運転」8件（8.7%）、「運転操作」8件（8.7%）といった法令違反の交通事故が多い。

〔図 50〕 貸切バスの法令違反別の交通事故件数の割合（令和3年）

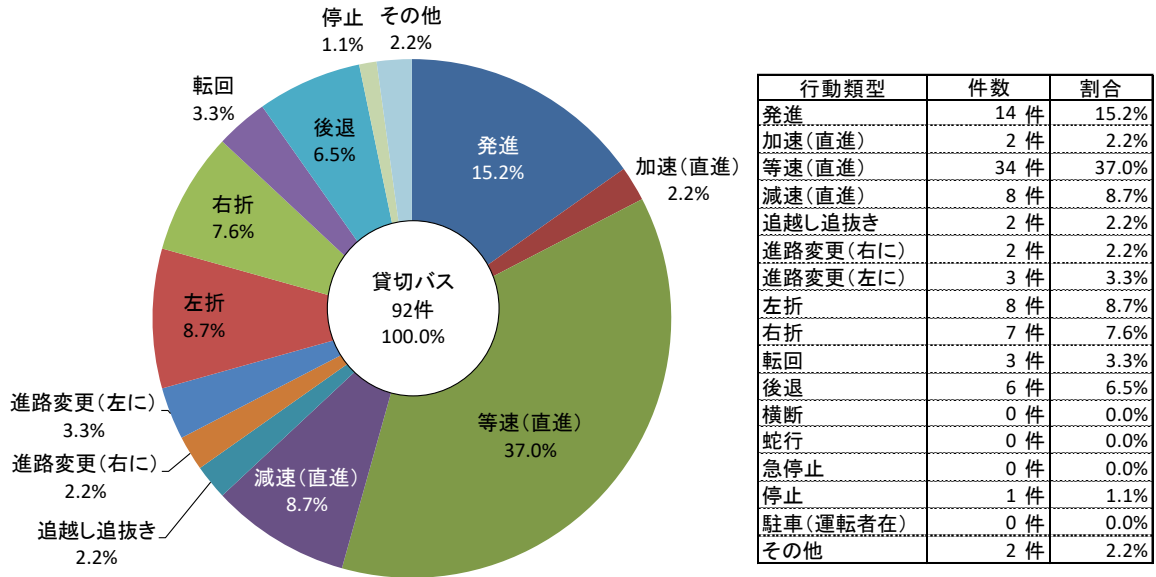


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(7) 貸切バスの行動類型別交通事故件数の割合

貸切バスの交通事故をバスの動きで類型化すると、等速（直進）時と発進時が多く、合計で50%を超えている。

〔図 51〕 貸切バスの行動類型別交通事故件数の割合（令和3年）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(8) 貸切バスの事故類型別、衝突地点別交通事故件数

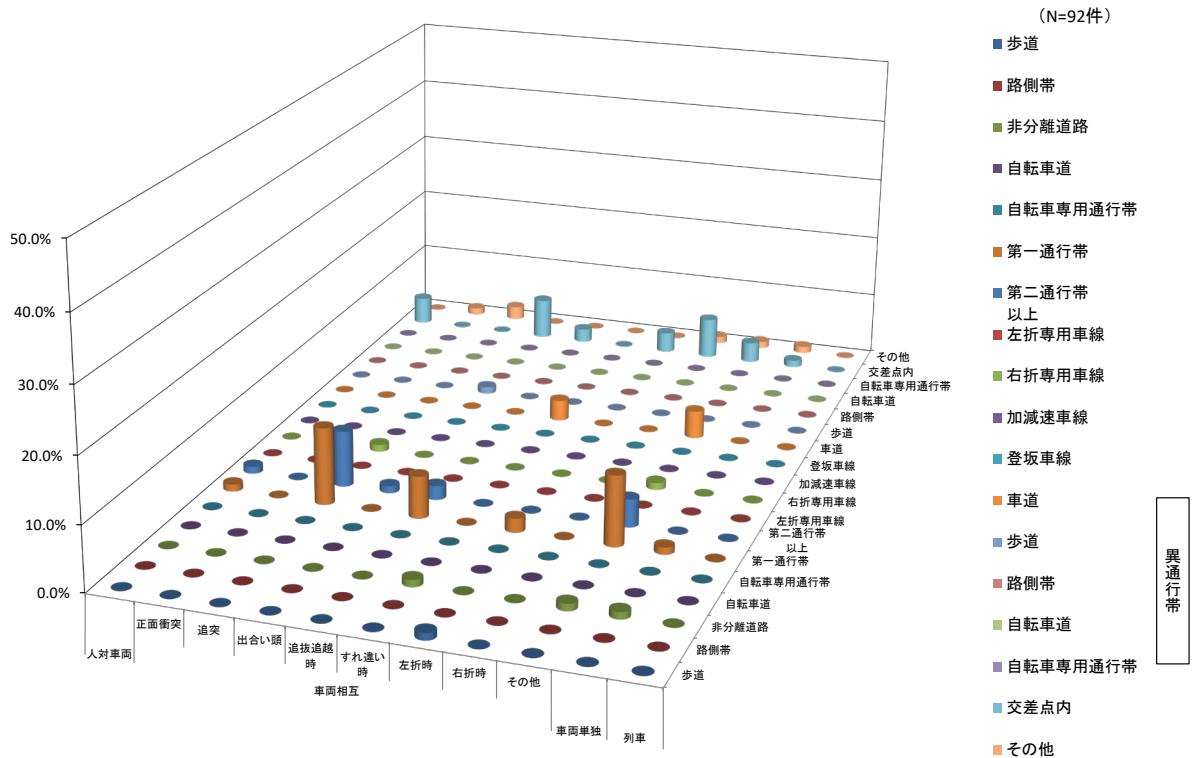
貸切バスの事故類型別、衝突地点別交通事故件数と構成比をそれぞれ表44と図52に、交通死亡事故件数と構成比をそれぞれ表45と図53に示す。第一通行帯での追突事故が最も多く11件（12.0%）となっている。

〔表 44〕 貸切バスの事故類型別、衝突地点別交通事故件数（件）（令和3年）

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 | | |
|--------------|----------|------|----|------|-------|-------|-----|-----|-----|------|----|----|----|---|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | |
| 単路（交差点付近を含む） | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| | 路側帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 非分離道路 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 3 | |
| | 自転車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 自転車専用通行帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 第一通行帯 | 1 | 0 | 11 | 0 | 6 | 0 | 2 | 0 | 10 | 1 | 0 | 31 | |
| | 第二通行帯以上 | 1 | 0 | 8 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 16 | |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 右折専用車線 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 異通行帯 | 車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 7 |
| | | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 路側帯 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 自転車道 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 自転車専用通行帯 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 交差点内 | 4 | 0 | 0 | 6 | 2 | 0 | 3 | 6 | 3 | 1 | 0 | 25 | | |
| その他 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 6 | | |
| 合計 | 6 | 1 | 22 | 8 | 10 | 4 | 6 | 7 | 24 | 4 | 0 | 92 | | |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 52〕 貸切バスの事故類型別、衝突地点別交通事故件数の構成比（%）（令和3年）



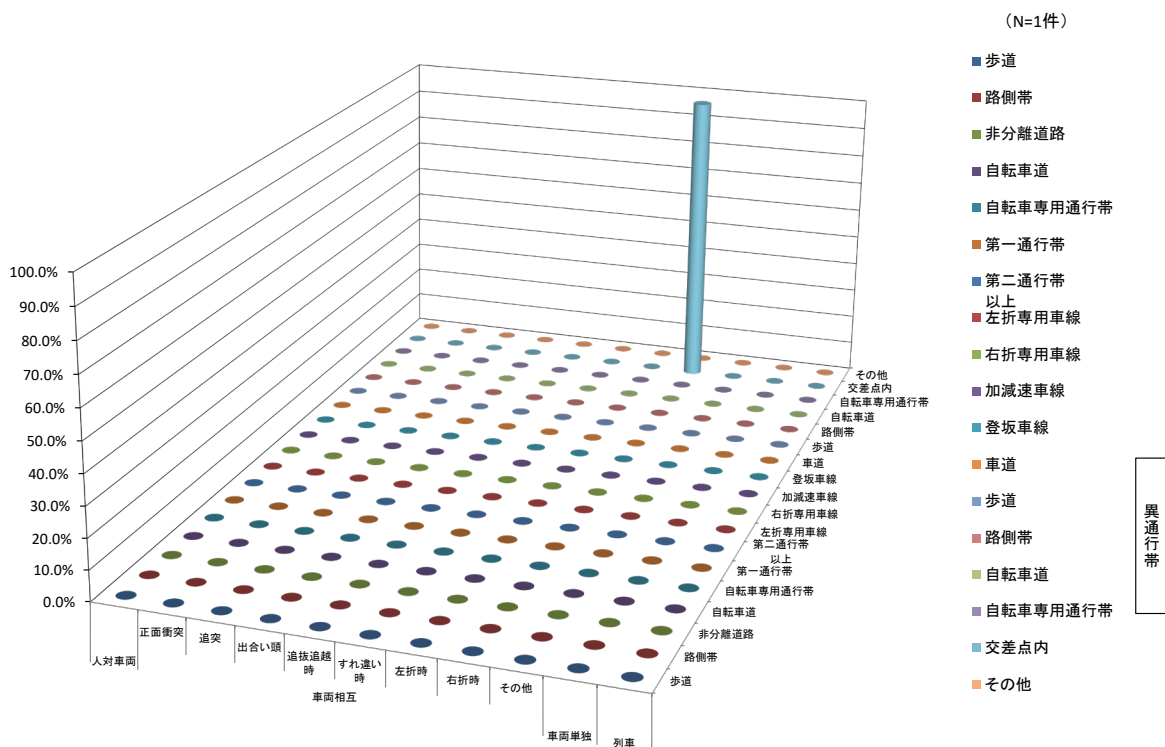
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[表 45] 貸切バスの事故類型別、衝突地点別交通死亡事故件数（件）（令和3年）

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 |
|--------------|----------|------|----|------|-------|-------|-----|-----|-----|---|------|----|----|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出合い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | |
| 単路（交差点付近を含む） | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 路側帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 非分離道路 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 自転車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 自転車専用通行帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 第一通行帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 第二通行帯以上 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 右折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 異通行帯 | 車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 路側帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 自転車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 自転車専用通行帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 交差点内 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 合計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[図 53] 貸切バスの事故類型別、衝突地点別交通死亡事故件数の構成比（%）（令和3年）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(9) 貸切バスの事故類型別、行動類型別交通事故件数

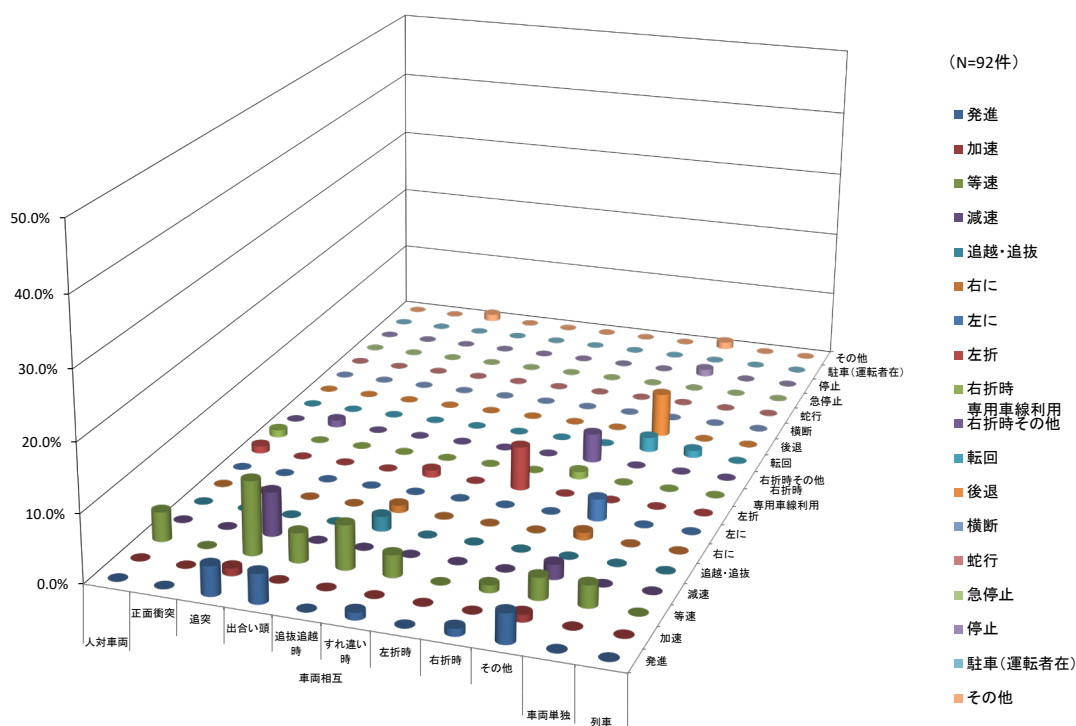
貸切バスの事故類型別、行動類型別交通事故件数と構成比をそれぞれ表46と図54に、交通死亡事故件数と構成比をそれぞれ表47と図55に示す。等速直進時の追突事故が最も多く10件（10.9%）となっている。

〔表 46〕 貸切バスの事故類型別、行動類型事故件数（件）（令和3年）

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 |
|----------|--------|------|----|------|-------|-------|-----|-----|-----|---|------|----|----|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出合い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | |
| 発進 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 1 | 0 | 1 | 4 | 0 | 0 | 14 | |
| 直進 | 加速 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | |
| | 等速 | 4 | 0 | 10 | 4 | 6 | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 34 | |
| | 減速 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 8 | |
| 追越・追抜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| 進路変更 | 右に | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | |
| | 左に | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 | |
| 左折 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | |
| 右折時 | 専用車線利用 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| | その他 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 5 | |
| 転回 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 3 | |
| 後退 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 | |
| 横断 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 蛇行 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 急停止 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 停止 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | |
| 駐車(運転者在) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| その他 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | |
| 合計 | 6 | 1 | 22 | 8 | 10 | 4 | 6 | 7 | 24 | 4 | 0 | 92 | |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 54〕 貸切バスの事故類型別、行動類型別事故件数の構成比（%）（令和3年）



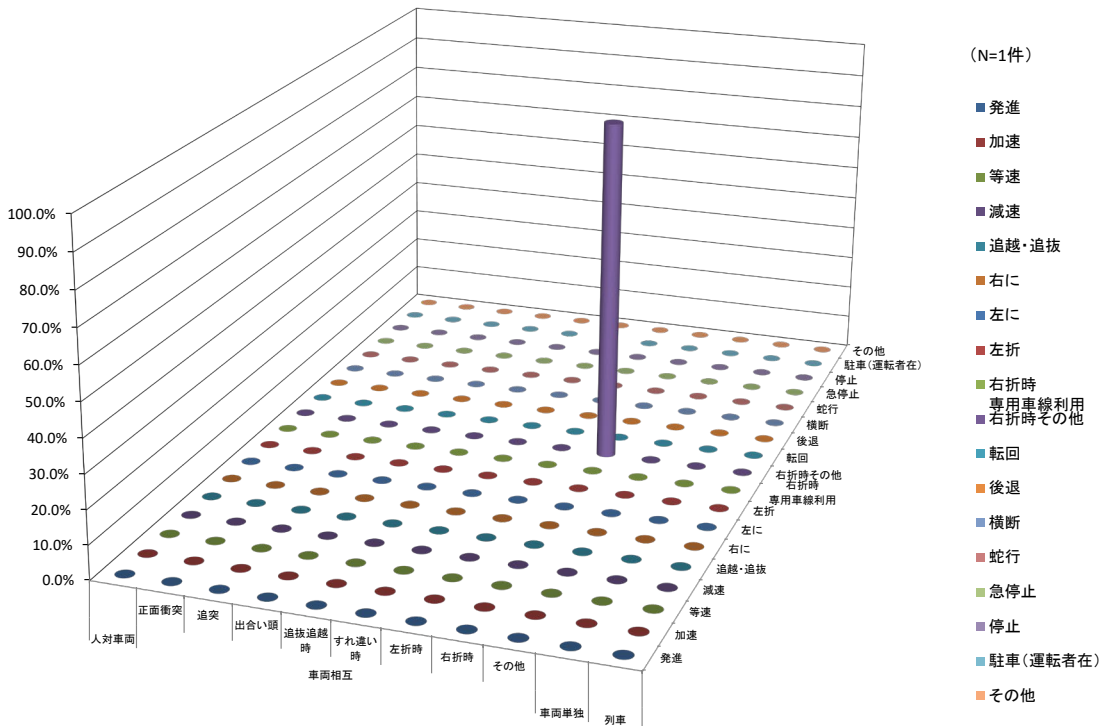
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[表 47] 貸切バスの事故類型別、行動類型死亡事故件数（件）（令和3年）

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 |
|----------|--------|------|----|------|-------|-------|-----|-----|-----|------|----|----|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | |
| 発進 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 直進 | 加速 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 等速 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 減速 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 追越・追抜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 進路変更 | 右に | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 左に | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 左折 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 右折時 | 専用車線利用 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 転回 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 後退 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 横断 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 蛇行 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 急停止 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 停止 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 駐車(運転者在) | 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 |
| 合計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[図 55] 貸切バスの事故類型別、行動類型別死亡事故件数の構成比（%）（令和3年）

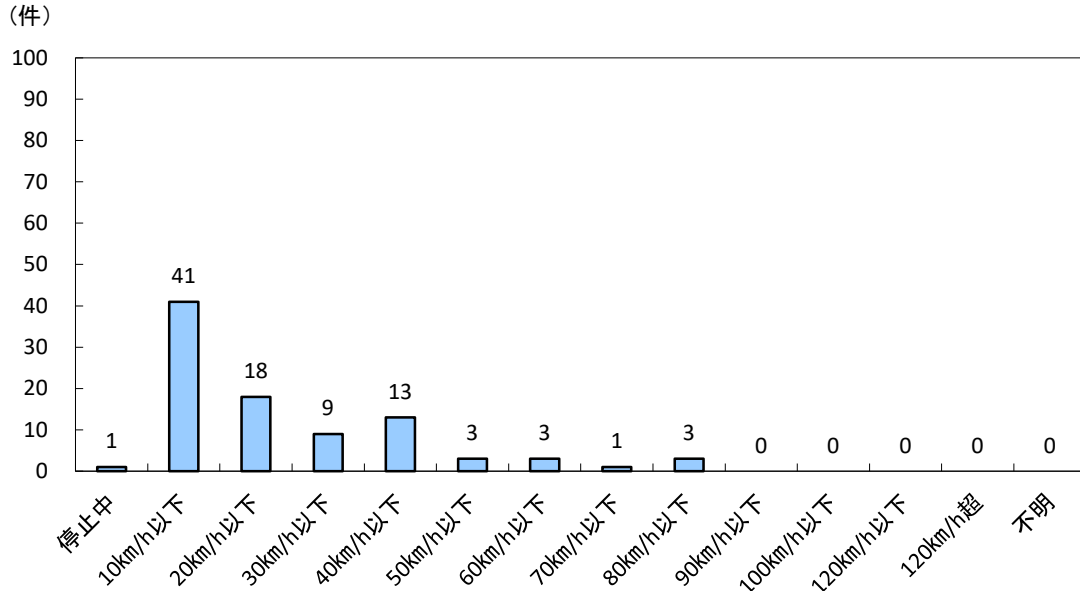


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(10) 貸切バスの危険認知速度別の交通事故件数

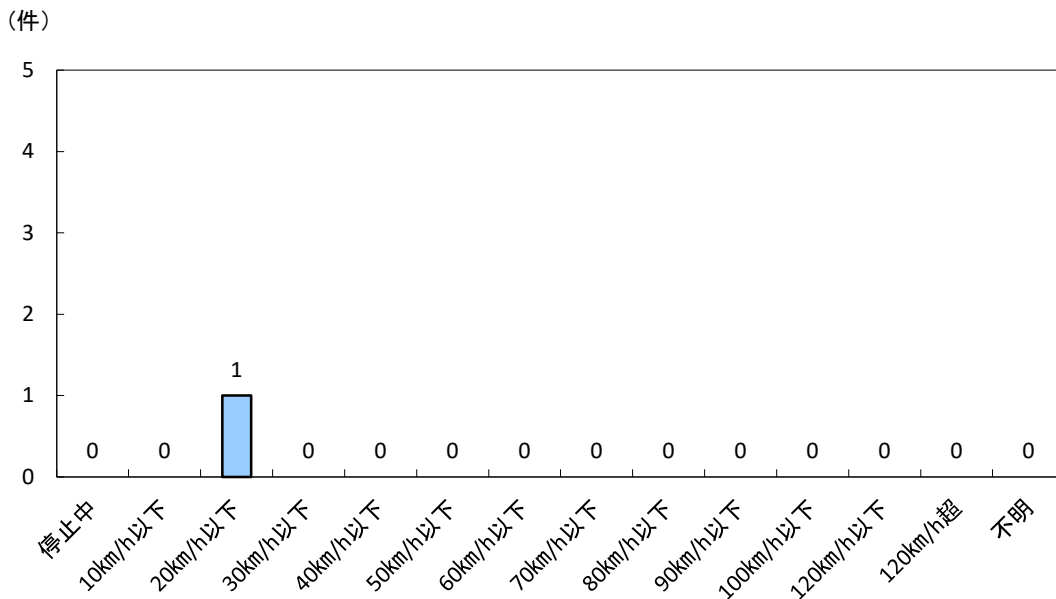
貸切バスの危険認知速度別の交通事故件数は、10km/h以下で41件と最も多く発生しており、次いで10km/h～20km/h以下で18件発生している。また、交通死亡事故の1件は、10km/h～20km/h以下で発生している。

〔図 56〕 貸切バスの危険認知速度別の交通事故件数（令和3年）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 57〕 貸切バスの危険認知速度別の交通死亡事故件数（令和3年）



(11) 貸切バスの追突事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布

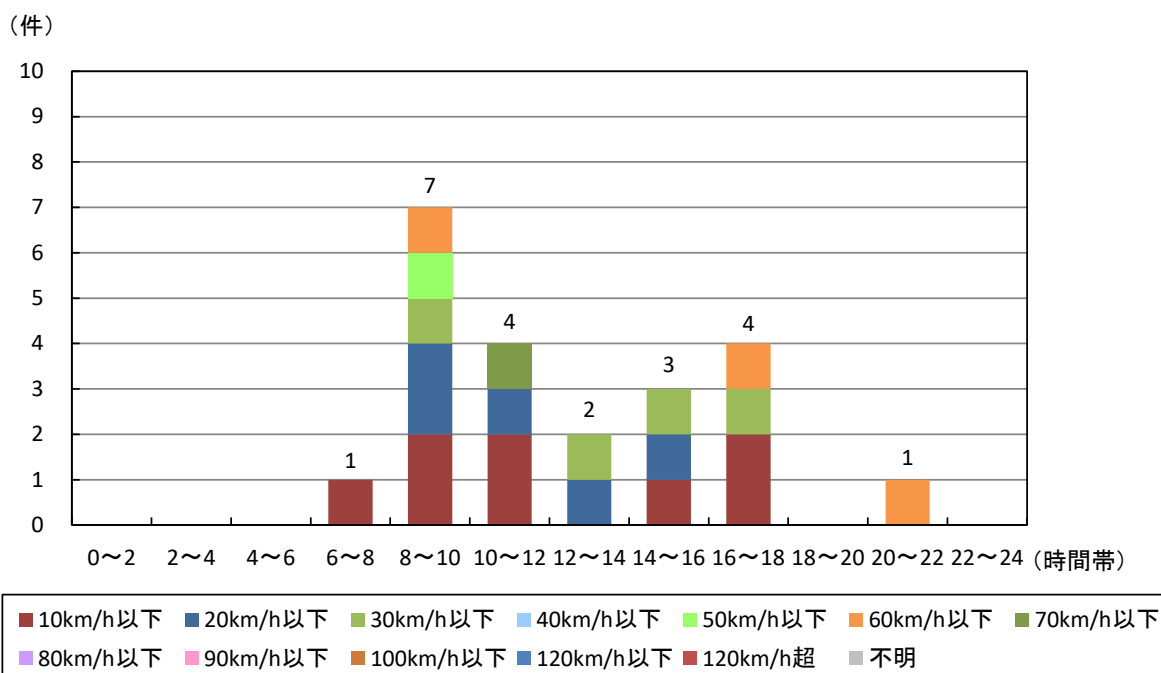
貸切バスの追突事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布をみると、8時～9時台の時間帯が最も多く、7件発生している。

[表 48] 貸切バスの追突事故件数危険認知速度別発生時間帯分布 (件) (令和3年)

| | 時 間 帯 | | | | | | | | | | | | 合計 |
|-----------|-------|-----|-----|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|
| | 0～2 | 2～4 | 4～6 | 6～8 | 8～10 | 10～12 | 12～14 | 14～16 | 16～18 | 18～20 | 20～22 | 22～24 | |
| 10km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| 20km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 30km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 40km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 50km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 60km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| 70km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 80km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 90km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 100km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 120km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 120km/h超 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 不明 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 0 | 0 | 0 | 1 | 7 | 4 | 2 | 3 | 4 | 0 | 1 | 0 | 22 |

出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[図 58] 貸切バスの追突事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布 (件) (令和3年)



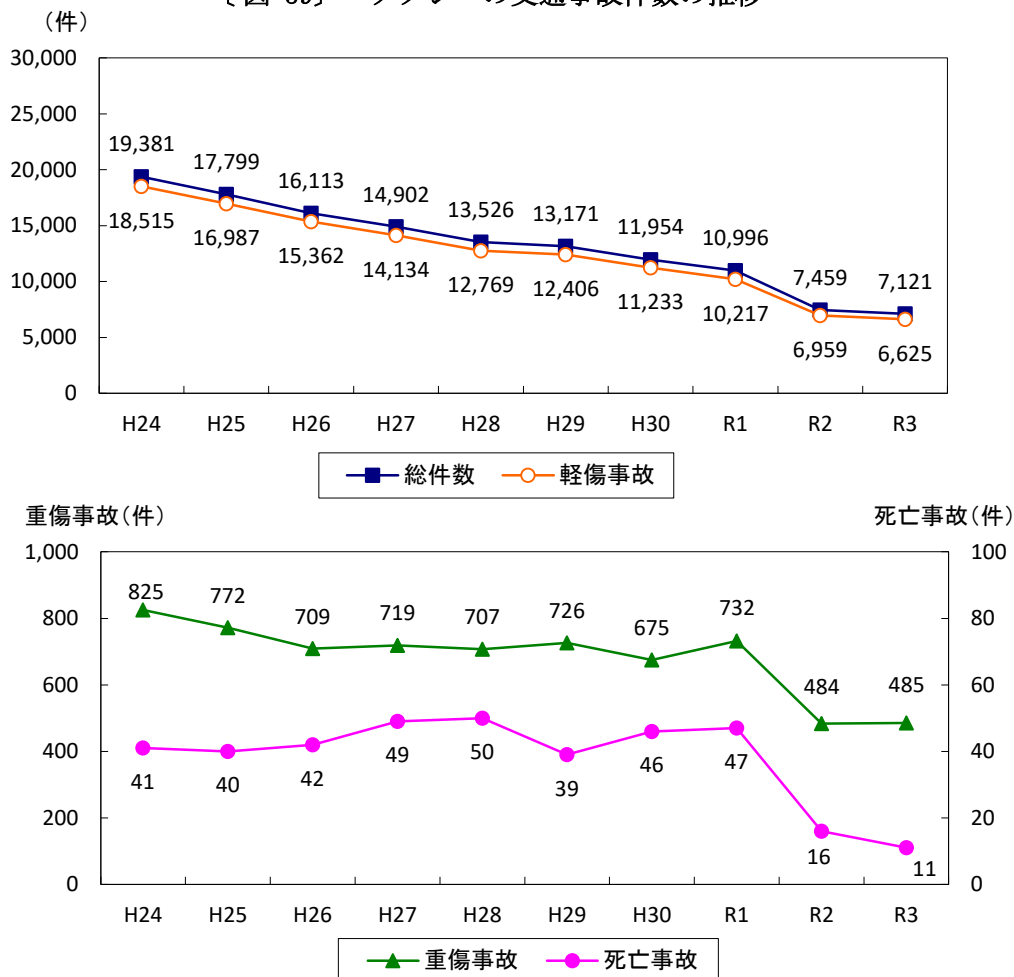
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

3. タクシーの交通事故

(1) タクシーの交通事故件数、交通死傷事故件数の推移

タクシーの交通事故件数について、総件数、軽傷事故件数は近年減少傾向となっている。交通死亡事故件数、重傷事故件数はともに令和2年に大幅に減少したのち、令和3年は前年と比べて交通死亡事故件数が5件減少する一方、重傷事故件数は1件増加した。

〔図 59〕 タクシーの交通事故件数の推移



出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 49〕 タクシーの交通事故件数の推移 (件)

| 区分 年 | 総件数 | 軽傷事故 | 重傷事故 | 死亡事故 |
|---------|--------|--------|------|------|
| H24 | 19,381 | 18,515 | 825 | 41 |
| H25 | 17,799 | 16,987 | 772 | 40 |
| H26 | 16,113 | 15,362 | 709 | 42 |
| H27 | 14,902 | 14,134 | 719 | 49 |
| H28 | 13,526 | 12,769 | 707 | 50 |
| H29 | 13,171 | 12,406 | 726 | 39 |
| H30 | 11,954 | 11,233 | 675 | 46 |
| R1 | 10,996 | 10,217 | 732 | 47 |
| R2 | 7,459 | 6,959 | 484 | 16 |
| R3 | 7,121 | 6,625 | 485 | 11 |

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(2) タクシー事故のうち、同乗者の死傷事故件数

運転者が第1当事者となったタクシー事故の業態別の同乗者の死傷事故件数は、以下の通りであった。

[表 50] タクシー事故のうち、同乗者の死傷事故件数 (件) (令和3年)

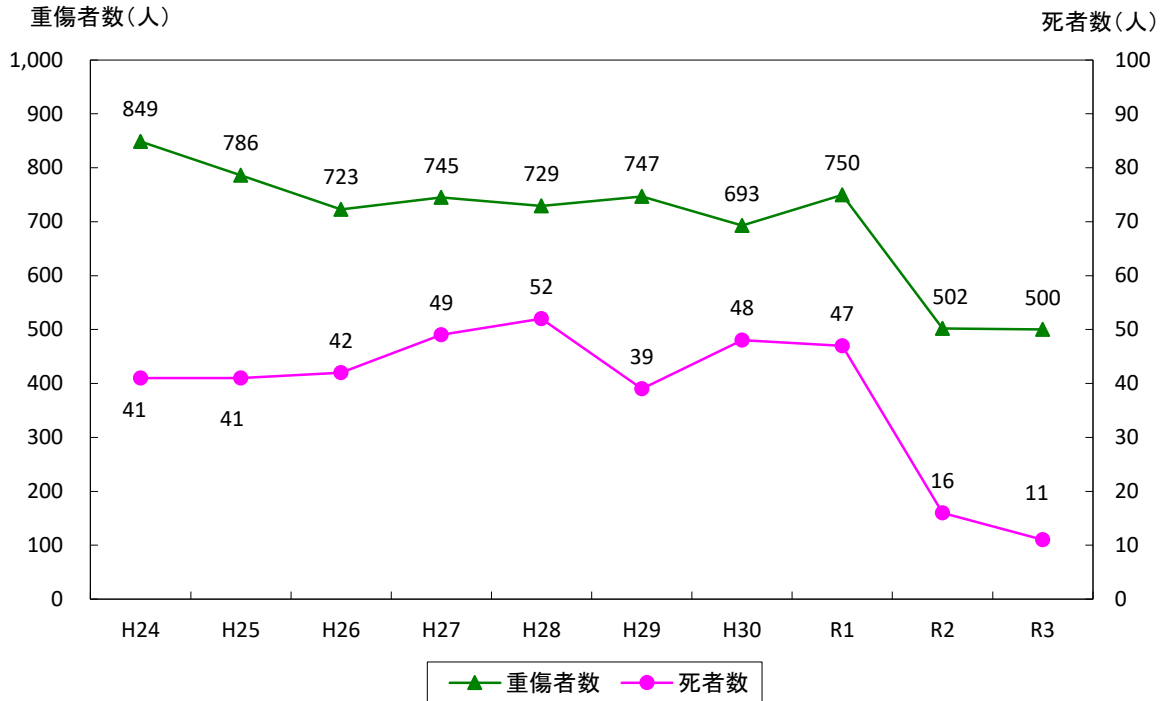
| | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | 合計 |
|-------|----|----|-----|-----|
| 法人 | 1 | 28 | 755 | 784 |
| 個人 | 0 | 3 | 41 | 44 |
| その他乗用 | 0 | 1 | 4 | 5 |
| 計 | 1 | 32 | 800 | 833 |

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(3) タクシー事故の死傷者数の推移

タクシー事故による重傷者数、死者数は近年横ばい傾向で令和2年に大幅に減少したのち、令和3年は前年と比べて重傷者数は2人、死者数は5人減少した。

〔図 60〕 タクシー事故の死傷者数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 51〕 タクシーの事故の死傷者数の推移（人）

| 年 | 区分 | 死傷者合計 | 軽傷者数 | 重傷者数 | 死者数 |
|-----|----|--------|--------|------|-----|
| H24 | | 22,541 | 21,651 | 849 | 41 |
| H25 | | 20,819 | 19,992 | 786 | 41 |
| H26 | | 18,816 | 18,051 | 723 | 42 |
| H27 | | 17,416 | 16,622 | 745 | 49 |
| H28 | | 15,893 | 15,112 | 729 | 52 |
| H29 | | 15,379 | 14,593 | 747 | 39 |
| H30 | | 14,031 | 13,290 | 693 | 48 |
| R1 | | 12,813 | 12,016 | 750 | 47 |
| R2 | | 8,586 | 8,068 | 502 | 16 |
| R3 | | 8,167 | 7,656 | 500 | 11 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(4) タクシー事故のうち、同乗者の死傷者数

運転者が第1当事者となったタクシー事故の業態別の同乗者の死傷者数は、以下の通りであった。

[表 52] タクシー事故のうち、同乗者の死傷者数（人）（令和3年）

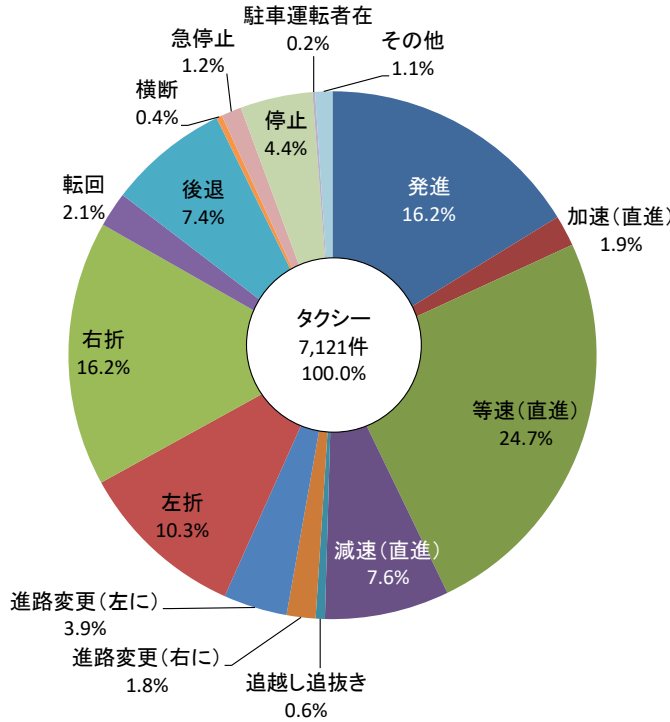
| | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | 合計 |
|-------|----|----|-----|-----|
| 法人 | 1 | 30 | 898 | 929 |
| 個人 | 0 | 3 | 55 | 58 |
| その他乗用 | 0 | 1 | 5 | 6 |
| 計 | 1 | 34 | 958 | 993 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(5) タクシーの行動類型別交通事故件数の割合

タクシーの交通事故をタクシーの動きで類型化すると、等速（直進）時、発進時や右折時が多く、合計で約60%を占めている。

〔図 61〕 タクシーの行動類型別交通事故件数の割合（令和3年）



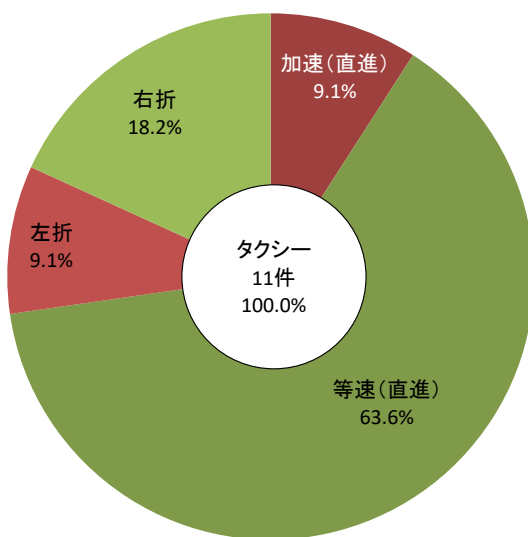
| 行動類型 | 件数 | 割合 |
|----------|---------|-------|
| 発進 | 1,156 件 | 16.2% |
| 加速(直進) | 135 件 | 1.9% |
| 等速(直進) | 1,759 件 | 24.7% |
| 減速(直進) | 543 件 | 7.6% |
| 追越し追抜き | 40 件 | 0.6% |
| 進路変更(右に) | 126 件 | 1.8% |
| 進路変更(左に) | 278 件 | 3.9% |
| 左折 | 733 件 | 10.3% |
| 右折 | 1,157 件 | 16.2% |
| 転回 | 153 件 | 2.1% |
| 後退 | 526 件 | 7.4% |
| 横断 | 25 件 | 0.4% |
| 蛇行 | 0 件 | 0.0% |
| 急停止 | 88 件 | 1.2% |
| 停止 | 316 件 | 4.4% |
| 駐車運転者在 | 11 件 | 0.2% |
| その他 | 75 件 | 1.1% |

分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(6) タクシーの行動類型別交通死亡事故件数の割合

タクシーの交通死亡事故をタクシーの動きで類型化すると、等速（直進）時が多く、60%を超えている。

〔図 62〕 タクシーの行動類型別交通死亡事故件数の割合（令和3年）



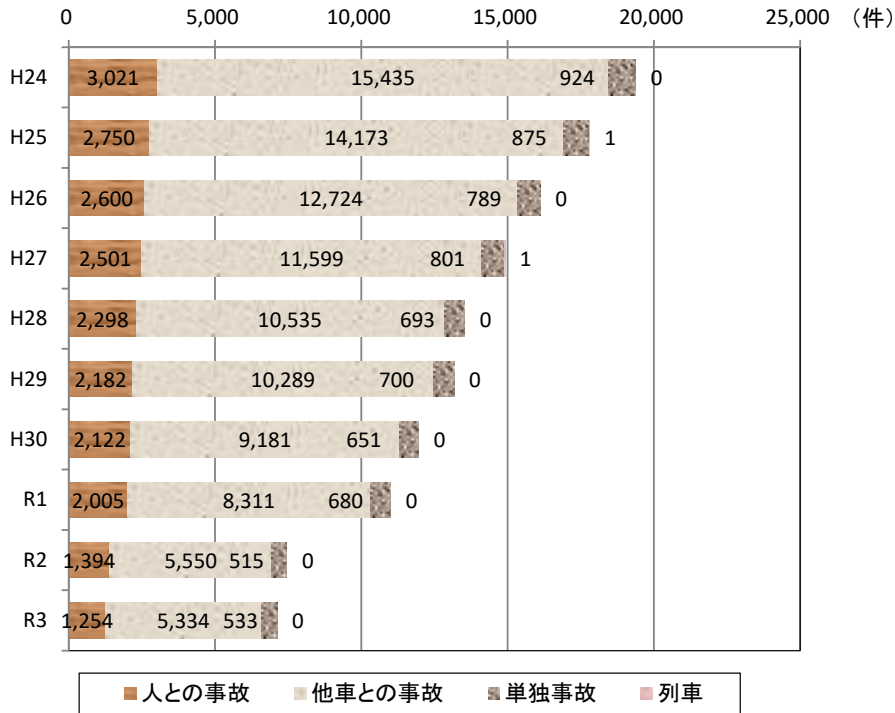
| 行動類型 | 件数 | 割合 |
|----------|-----|-------|
| 発進 | 0 件 | 0.0% |
| 加速(直進) | 1 件 | 9.1% |
| 等速(直進) | 7 件 | 63.6% |
| 減速(直進) | 0 件 | 0.0% |
| 追越し追抜き | 0 件 | 0.0% |
| 進路変更(右に) | 0 件 | 0.0% |
| 進路変更(左に) | 0 件 | 0.0% |
| 左折 | 1 件 | 9.1% |
| 右折 | 2 件 | 18.2% |
| 転回 | 0 件 | 0.0% |
| 後退 | 0 件 | 0.0% |
| 横断 | 0 件 | 0.0% |
| 蛇行 | 0 件 | 0.0% |
| 急停止 | 0 件 | 0.0% |
| 停止 | 0 件 | 0.0% |
| 駐車運転者在 | 0 件 | 0.0% |
| その他 | 0 件 | 0.0% |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(7) タクシーの事故類型別交通事故件数の推移

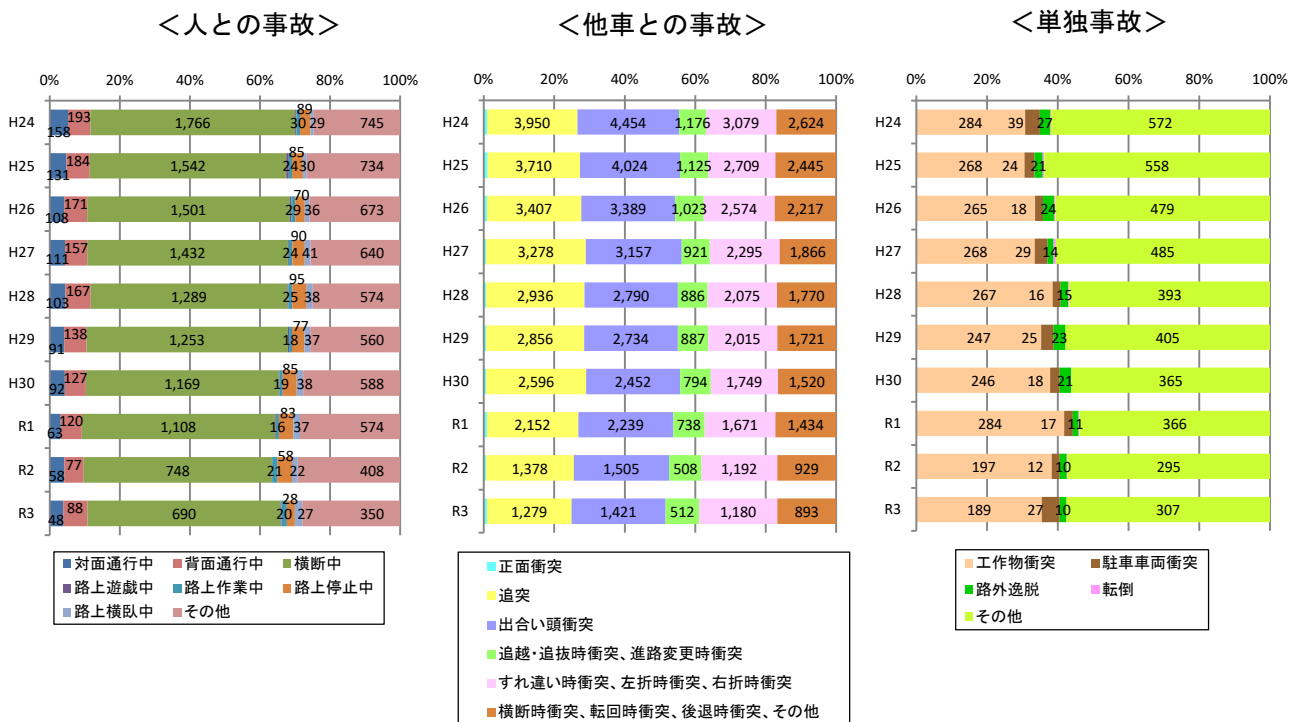
タクシーの交通事故を事故の種類で類型化すると、他車との事故が最も多く5,334件となっており、約75%を占めている。このうち、出合い頭衝突が最も多く、次いで追突となっている。

〔図 63〕 タクシーの事故類型別交通事故件数の推移



出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 64〕 タクシーの事故類型別交通事故件数の内訳の推移

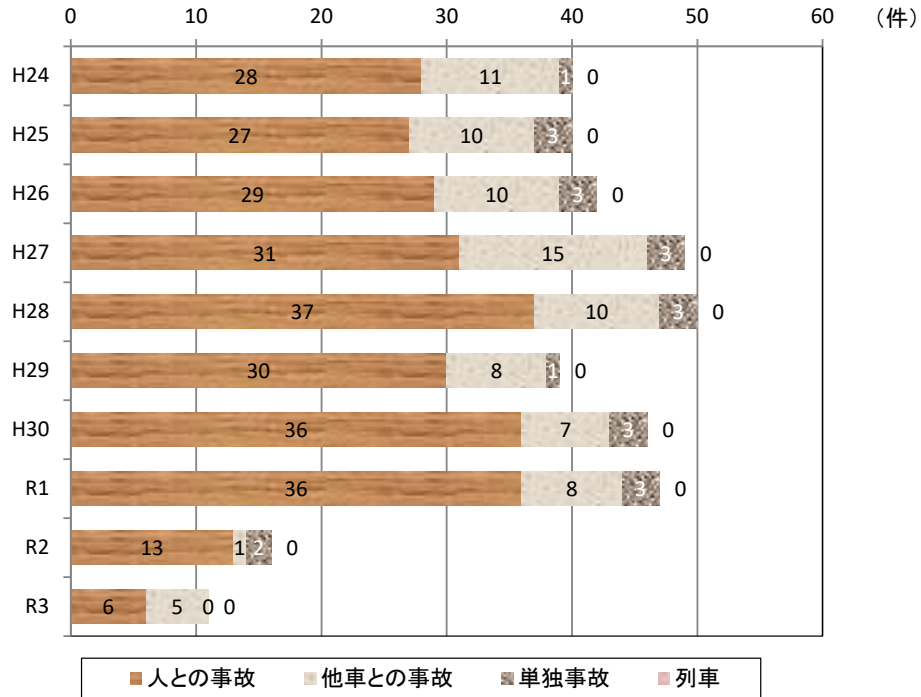


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(8) タクシーの事故類型別交通死亡事故件数の推移

タクシーの交通死亡事故を事故の種類で類型化すると、人との事故が6件、他車との事故が5件となっている。人との事故のうち、横断中の事故が4件と多い。

〔図 65〕 タクシーの事故類型別交通死亡事故件数の推移



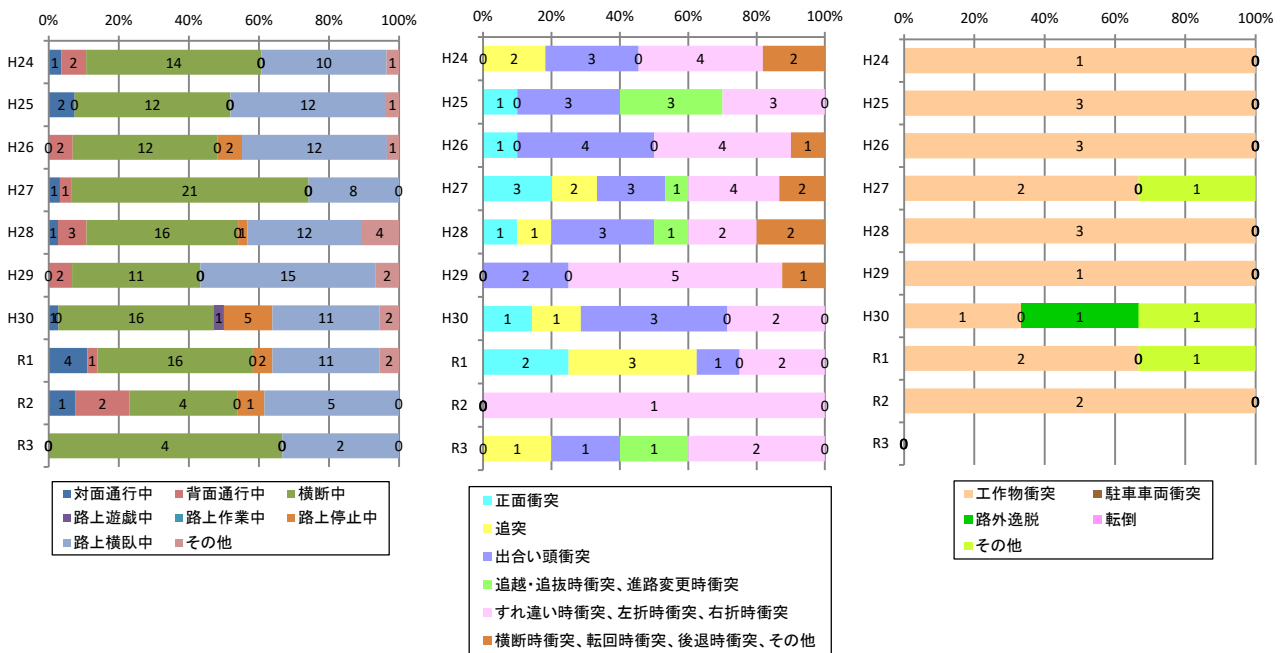
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 66〕 タクシーの事故類型別交通死亡事故件数の内訳の推移

<人との事故>

<他車との事故>

<単独事故>

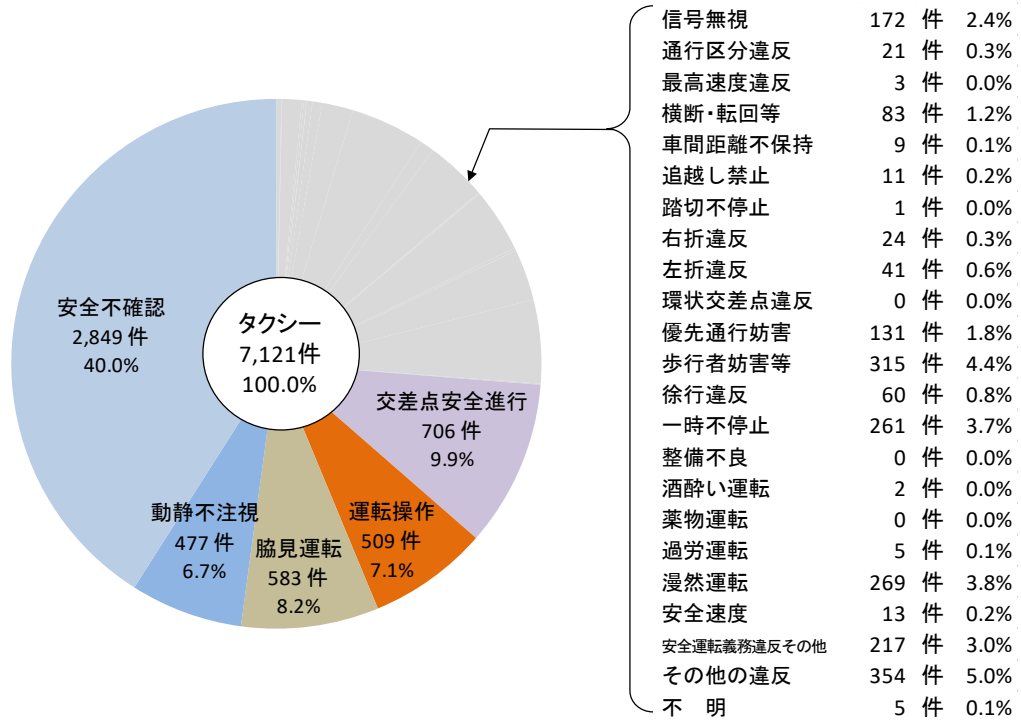


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(9) タクシーの法令違反別の交通事故件数の割合

タクシーでは、「安全不確認」2,849件（40.0%）、「交差点安全進行」706件（9.9%）、「脇見運転」583件（8.2%）といった法令違反の交通事故が多い。

〔図 67〕 タクシーの法令違反別事故件数の割合（令和3年）

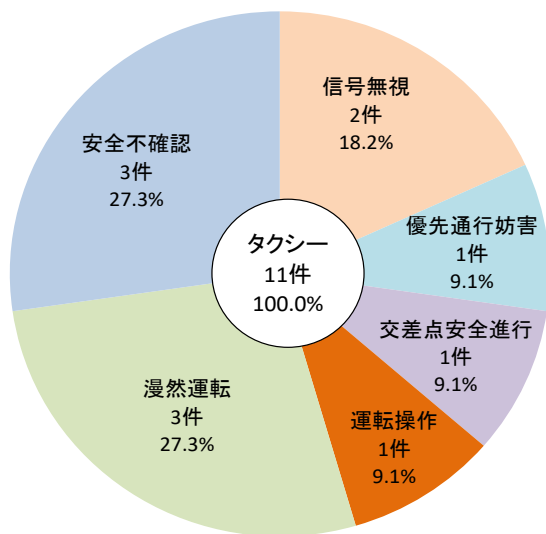


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(10) タクシーの法令違反別の交通死亡事故件数の割合

タクシーでは、「漫然運転」3件（27.3%）、「安全不確認」3件（27.3%）、「信号無視」2件（18.2%）といった法令違反の交通死亡事故が多い。

〔図 68〕 タクシーの法令違反別死亡事故件数の割合（令和3年）

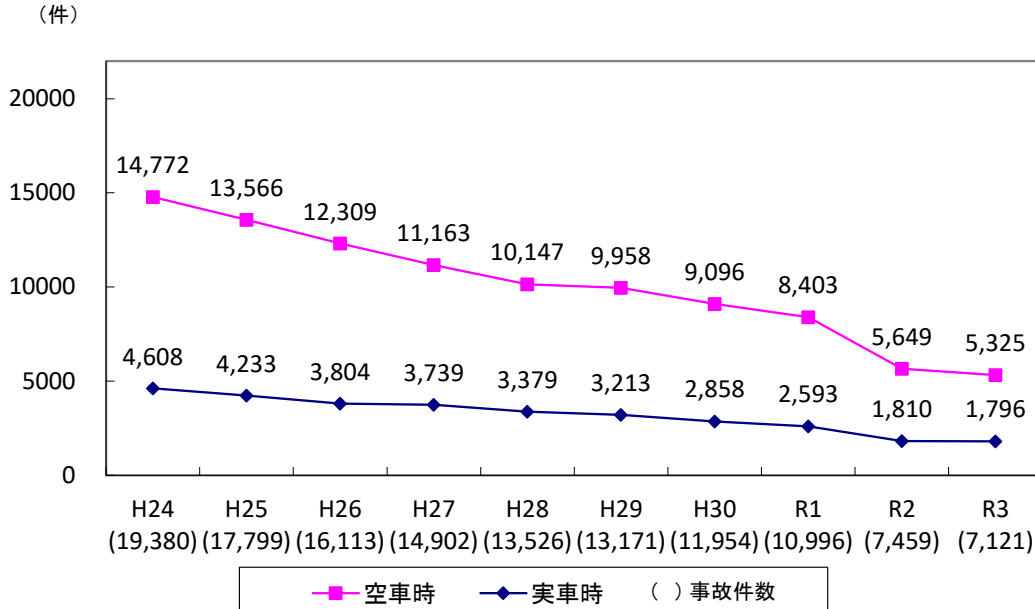


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(11) タクシーの交通事故件数（空車時、実車時）

タクシーの交通事故件数（空車時、実車時）は、空車時が実車時と比べて多く発生している。空車時、実車時ともに減少傾向となっている。

〔図 69〕 タクシーの事故件数（空車時、実車時）の推移



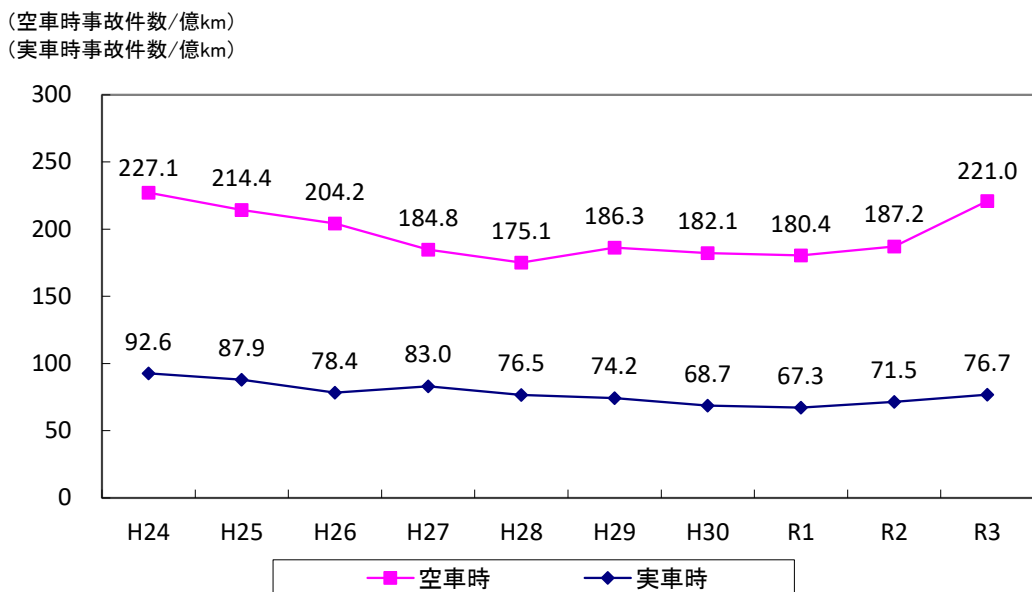
※ () 内の数字は空車時と実車時を合わせた事故件数、単位は件

出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(12) タクシーの走行距離1億キロあたりの交通事故件数（空車時、実車時）

タクシーの走行距離1億キロあたりの交通事故件数（空車時、実車時）は、空車時が実車時と比べて多く発生している。令和3年は前年と比べて、空車時、実車時ともに増加した。

〔図 70〕 タクシーの走行距離1億キロあたりの交通事故件数の推移



出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

(13) タクシーの事故類型別、衝突地点別交通事故件数

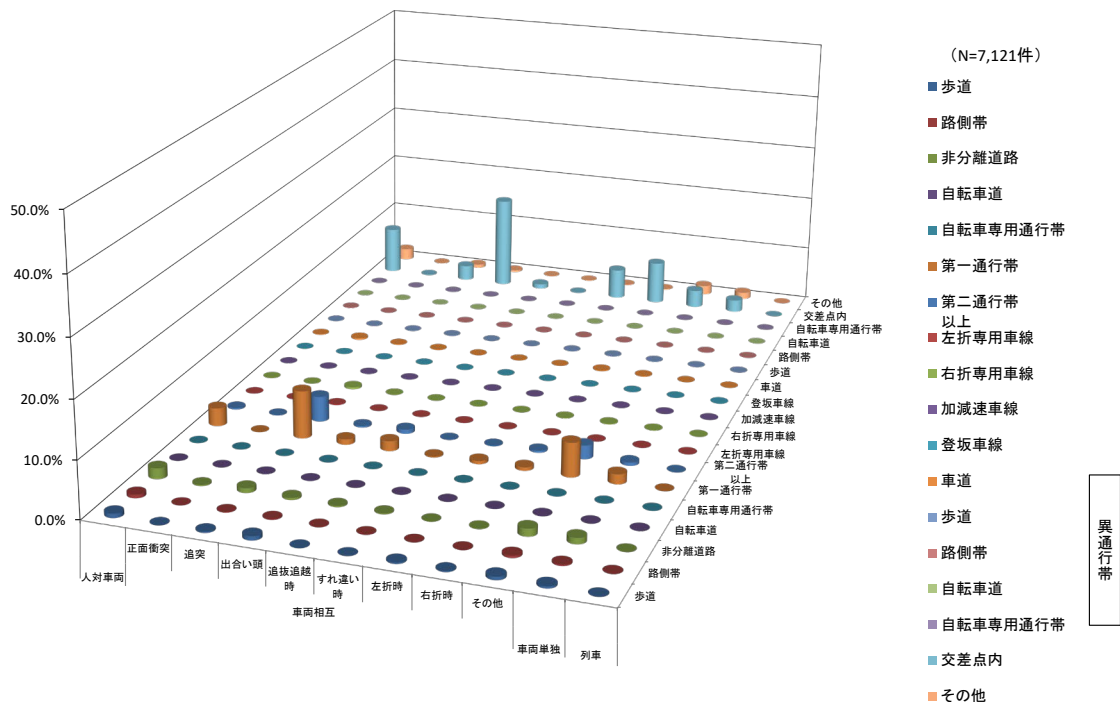
タクシーの事故類型別、衝突地点別交通事故件数と構成比をそれぞれ表53と図71に、交通死亡事故件数と構成比をそれぞれ表54と図72に示す。交通事故件数については、交差点内での出会い頭事故が最も多く1,209件（17.0%）、交通死亡事故件数については、交差点内での人対車両事故が最も多く4件（36.4%）となっている。

〔表 53〕 タクシーの事故類型別、衝突地点別交通事故件数（件）（令和3年）

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 | |
|--------------|----------|------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-------|-----|------|-------|-------|----|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | |
| 単路（交差点付近を含む） | 歩道 | 53 | 1 | 14 | 51 | 1 | 0 | 17 | 8 | 41 | 26 | 0 | 212 | |
| | 路側帯 | 45 | 0 | 5 | 9 | 3 | 2 | 0 | 2 | 29 | 15 | 0 | 110 | |
| | 非分離道路 | 134 | 14 | 58 | 27 | 15 | 11 | 1 | 5 | 97 | 77 | 0 | 439 | |
| | 自転車道 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 5 | |
| | 自転車専用通行帯 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 9 | |
| | 第一通行帯 | 228 | 0 | 598 | 69 | 125 | 13 | 40 | 44 | 429 | 124 | 0 | 1,670 | |
| | 第二通行帯以上 | 18 | 3 | 318 | 20 | 52 | 2 | 7 | 25 | 173 | 41 | 0 | 659 | |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | |
| | 右折専用車線 | 0 | 0 | 27 | 1 | 0 | 1 | 0 | 3 | 6 | 2 | 0 | 40 | |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 異通行帯 | 車道 | 4 | 21 | 6 | 4 | 1 | 2 | 0 | 10 | 7 | 1 | 0 | 56 |
| | | 歩道 | 3 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 2 | 4 | 2 | 1 | 0 | 16 |
| 路側帯 | | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 5 | |
| 自転車道 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 自転車専用通行帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | | |
| 交差点内 | 614 | 7 | 199 | 1,209 | 61 | 5 | 395 | 558 | 229 | 159 | 0 | 3,436 | | |
| その他 | 151 | 3 | 45 | 25 | 5 | 4 | 6 | 8 | 120 | 87 | 0 | 454 | | |
| 合計 | 1,254 | 49 | 1,279 | 1,421 | 263 | 42 | 468 | 670 | 1,142 | 533 | 0 | 7,121 | | |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 71〕 タクシーの事故類型別、衝突地点別事故件数の構成比（%）（令和3年）



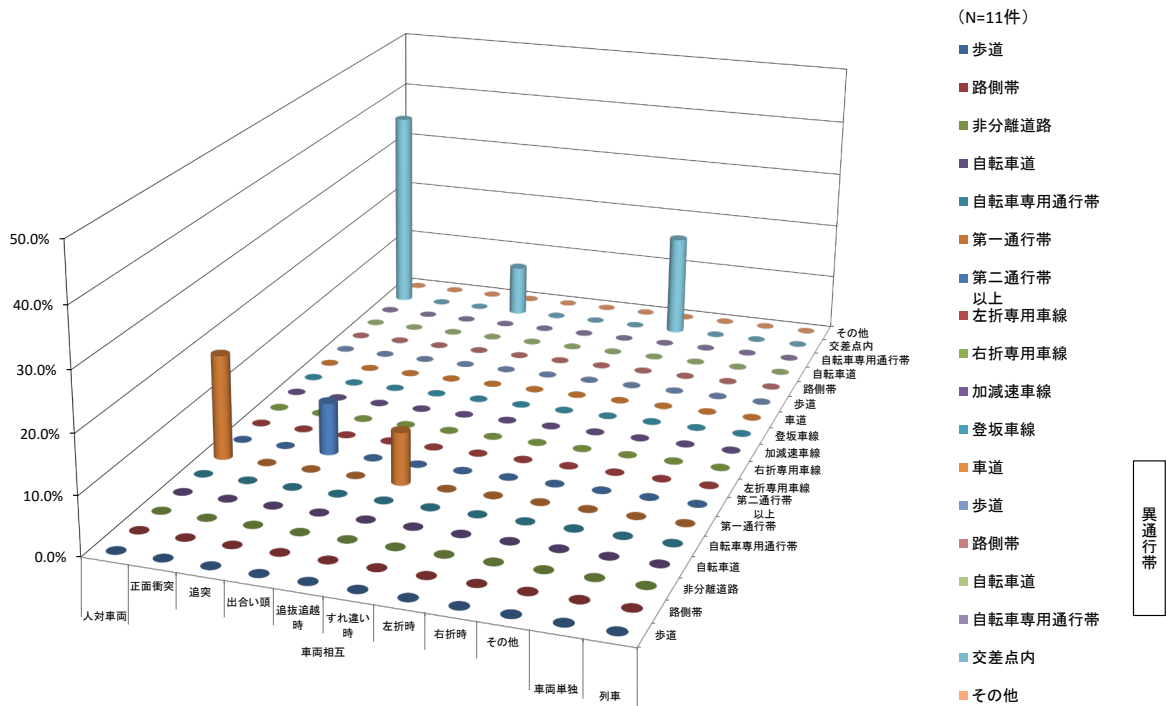
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[表 54] タクシーの事故類型別、衝突地点別交通死亡事故件数 (件) (令和3年)

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 |
|--------------|----------|------|----|------|-------|-------|-----|-----|-----|---|------|----|----|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出合い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | |
| 単路(交差点付近を含む) | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 路側帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 非分離道路 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 自転車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 自転車専用通行帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 第一通行帯 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 第二通行帯以上 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 右折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 異通行帯 | 車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 歩道 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 路側帯 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 自転車道 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 自転車専用通行帯 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 交差点内 | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 7 | |
| その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 合計 | 6 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 11 | |

出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[図 72] タクシーの事故類型別、衝突地点別交通死亡事故件数の構成比 (%) (令和3年)



出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(14) タクシーの事故類型別、行動類型別交通事故件数

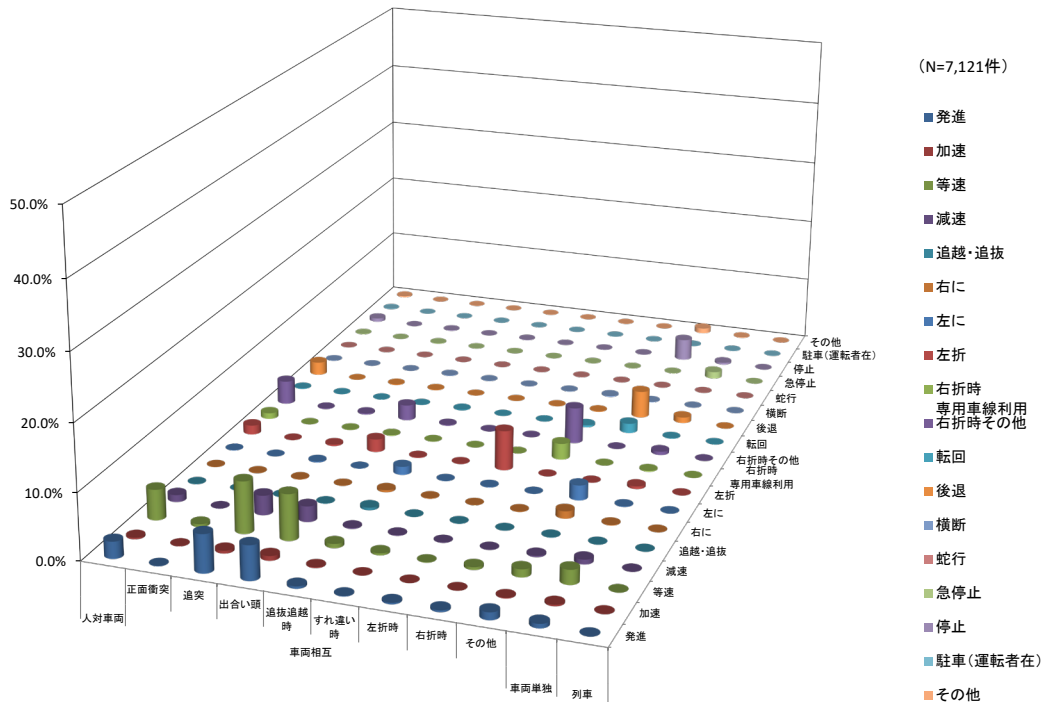
タクシーの事故類型別、行動類型別交通事故件数と構成比をそれぞれ表55と図73に、交通死亡事故件数と構成比をそれぞれ表56と図74に示す。交通事故件数については、等速直進時の追突事故が最も多く560件（7.9%）、交通死亡事故件数については、等速直進時の人対車両事故が最も多く5件（45.5%）となっている。

〔表 55〕 タクシーの事故類型別、行動類型別交通事故件数（件）（令和3年）

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 |
|----------|--------|-------|-----|-------|-------|-------|-----|-----|-----|-------|------|-------|----|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | |
| 発進 | 181 | 2 | 410 | 370 | 26 | 5 | 16 | 20 | 80 | 46 | 0 | 1,156 | |
| 直進 | 加速 | 18 | 2 | 31 | 50 | 9 | 0 | 0 | 1 | 7 | 17 | 135 | |
| | 等速 | 329 | 32 | 560 | 497 | 45 | 23 | 2 | 30 | 84 | 157 | 1,759 | |
| | 減速 | 75 | 1 | 212 | 169 | 10 | 6 | 2 | 2 | 15 | 51 | 543 | |
| 追越・追抜 | | 2 | 2 | 2 | 1 | 30 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 40 | |
| 進路変更 | 右に | 3 | 2 | 4 | 1 | 23 | 3 | 1 | 4 | 80 | 5 | 126 | |
| | 左に | 2 | 0 | 10 | 1 | 90 | 2 | 6 | 0 | 163 | 4 | 278 | |
| 左折 | | 101 | 1 | 16 | 142 | 5 | 2 | 436 | 0 | 0 | 30 | 733 | |
| 右折時 | 専用車線利用 | 64 | 0 | 4 | 6 | 1 | 0 | 0 | 177 | 0 | 10 | 262 | |
| | その他 | 261 | 5 | 13 | 172 | 9 | 1 | 0 | 397 | 0 | 37 | 895 | |
| 転回 | | 6 | 2 | 2 | 1 | 8 | 0 | 0 | 23 | 106 | 5 | 153 | |
| 後退 | | 147 | 0 | 6 | 5 | 0 | 0 | 1 | 5 | 298 | 64 | 526 | |
| 横断 | | 2 | 0 | 0 | 5 | 2 | 0 | 2 | 10 | 4 | 0 | 25 | |
| 蛇行 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 急停止 | | 4 | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 78 | 88 | |
| 停止 | | 41 | 0 | 5 | 1 | 4 | 0 | 1 | 1 | 240 | 23 | 316 | |
| 駐車(運転者在) | | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 11 | |
| その他 | | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 58 | 4 | 75 | |
| 合計 | | 1,254 | 49 | 1,279 | 1,421 | 263 | 42 | 468 | 670 | 1,142 | 533 | 7,121 | |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 73〕 タクシーの事故類型別、行動類型別交通事故件数の構成比（%）（令和3年）



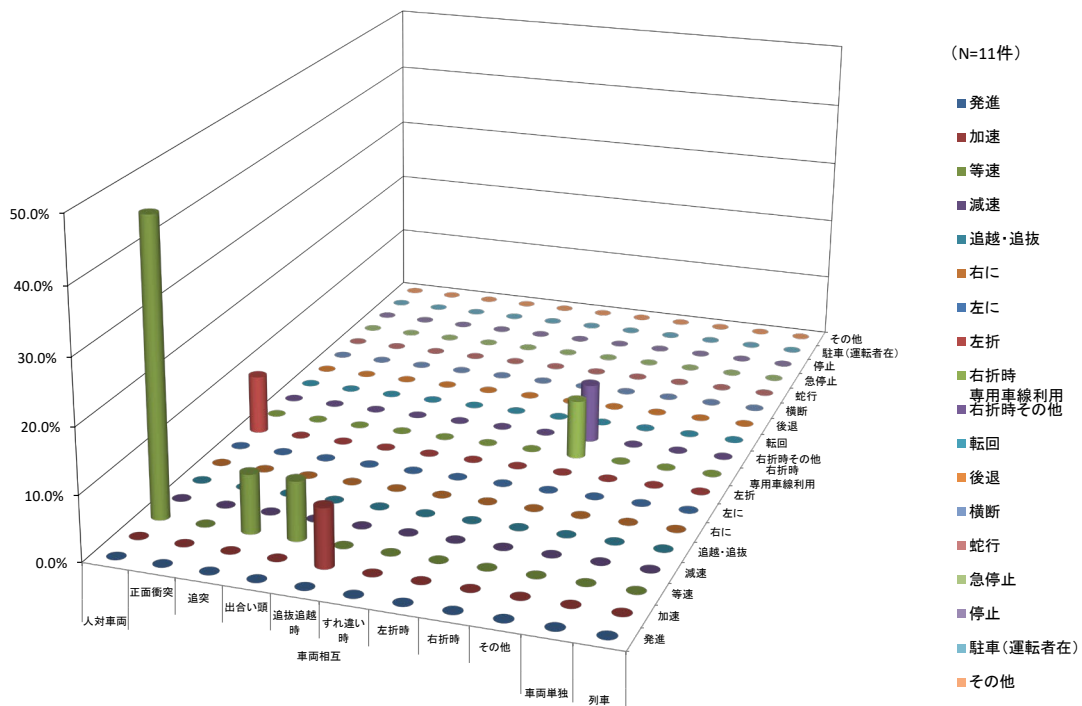
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[表 56] タクシーの事故類型別、行動類型別交通死亡事故件数 (件) (令和3年)

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 |
|----------|--------|------|----|------|-------|-------|-----|-----|-----|------|----|----|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出合い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | |
| 発進 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 直進 | 加速 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 等速 | 5 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| | 減速 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 追越・追抜 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 進路変更 | 右に | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 左に | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 右折時 | 左折 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 専用車線利用 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 転回 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 後退 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 横断 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 蛇行 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 急停止 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 停止 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 駐車(運転者在) | 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 |
| 合計 | 6 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 11 |

出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[図 74] タクシーの事故類型別、行動類型別交通死亡事故件数の構成比 (%) (令和3年)



出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(15) 管轄運輸支局別のタクシーの出会い頭事故件数

〔表 57〕 タクシーの運輸支局別、出会い頭事故件数（件）（令和3年）

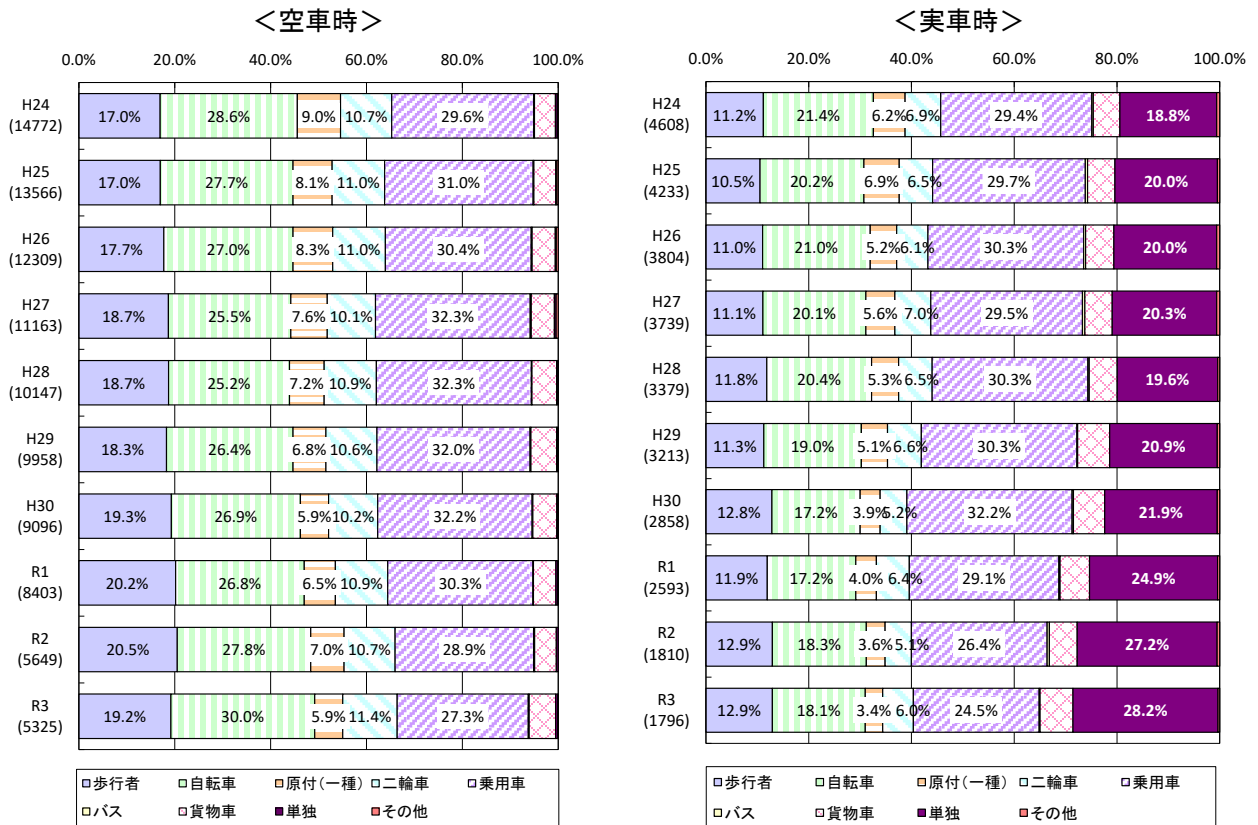
| 運輸支局等 | | 法人 | 個人 | 特定 (その他乗用) | 合計 |
|----------|-----|-------|----|---------------|-------|
| 北海道 | 札幌 | 72 | 2 | 1 | 75 |
| | 函館 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| | 室蘭 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 帯広 | 4 | 0 | 0 | 4 |
| | 釧路 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| | 北見 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 旭川 | 8 | 0 | 0 | 8 |
| 小計 | | 91 | 2 | 1 | 94 |
| 東北 | 宮城 | 15 | 0 | 0 | 15 |
| | 福島 | 8 | 1 | 0 | 9 |
| | 岩手 | 6 | 1 | 0 | 7 |
| | 青森 | 8 | 1 | 3 | 12 |
| | 山形 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| | 秋田 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| 小計 | | 45 | 3 | 3 | 51 |
| 北陸 信越 | 新潟 | 6 | 0 | 0 | 6 |
| | 長野 | 5 | 1 | 0 | 6 |
| | 石川 | 3 | 1 | 0 | 4 |
| | 富山 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 小計 | | 15 | 2 | 0 | 17 |
| 関東 東 | 東京 | 305 | 31 | 5 | 341 |
| | 神奈川 | 64 | 4 | 0 | 68 |
| | 千葉 | 48 | 0 | 0 | 48 |
| | 埼玉 | 49 | 1 | 0 | 50 |
| | 茨城 | 9 | 0 | 1 | 10 |
| | 群馬 | 9 | 1 | 0 | 10 |
| | 栃木 | 11 | 0 | 0 | 11 |
| | 山梨 | 4 | 0 | 0 | 4 |
| 小計 | | 499 | 37 | 6 | 542 |
| 中部 | 愛知 | 64 | 6 | 0 | 70 |
| | 静岡 | 39 | 2 | 0 | 41 |
| | 岐阜 | 2 | 1 | 0 | 3 |
| | 三重 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| | 福井 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 小計 | | 110 | 9 | 0 | 119 |
| 近畿 | 大阪 | 194 | 18 | 2 | 214 |
| | 京都 | 25 | 0 | 0 | 25 |
| | 兵庫 | 65 | 2 | 1 | 68 |
| | 滋賀 | 8 | 0 | 0 | 8 |
| | 奈良 | 5 | 0 | 1 | 6 |
| | 和歌山 | 2 | 1 | 0 | 3 |
| 小計 | | 299 | 21 | 4 | 324 |
| 中国 | 広島 | 18 | 2 | 0 | 20 |
| | 鳥取 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 島根 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 岡山 | 15 | 3 | 0 | 18 |
| | 山口 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| 小計 | | 39 | 5 | 0 | 44 |
| 四国 | 香川 | 8 | 0 | 0 | 8 |
| | 徳島 | 4 | 0 | 0 | 4 |
| | 愛媛 | 7 | 0 | 1 | 8 |
| | 高知 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| 小計 | | 24 | 0 | 1 | 25 |
| 九州 | 福岡 | 112 | 4 | 0 | 116 |
| | 佐賀 | 5 | 1 | 0 | 6 |
| | 長崎 | 11 | 1 | 0 | 12 |
| | 熊本 | 8 | 0 | 1 | 9 |
| | 大分 | 10 | 0 | 0 | 10 |
| | 宮崎 | 14 | 0 | 0 | 14 |
| | 鹿児島 | 6 | 1 | 0 | 7 |
| 小計 | | 166 | 7 | 1 | 174 |
| 沖縄 | | 17 | 0 | 0 | 17 |
| 不明 | | 10 | 1 | 3 | 14 |
| 合計 | | 1,315 | 87 | 19 | 1,421 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(16) タクシーの事故の相手方の割合の推移（空車時、実車時）

タクシーの交通事故のうち、実車時に多く見られる単独の事故は、空車時にはほぼ見られない。実車時の単独の事故の割合が緩やかに増加している傾向が見られる。

〔図 75〕 タクシーの事故の相手方の割合の推移



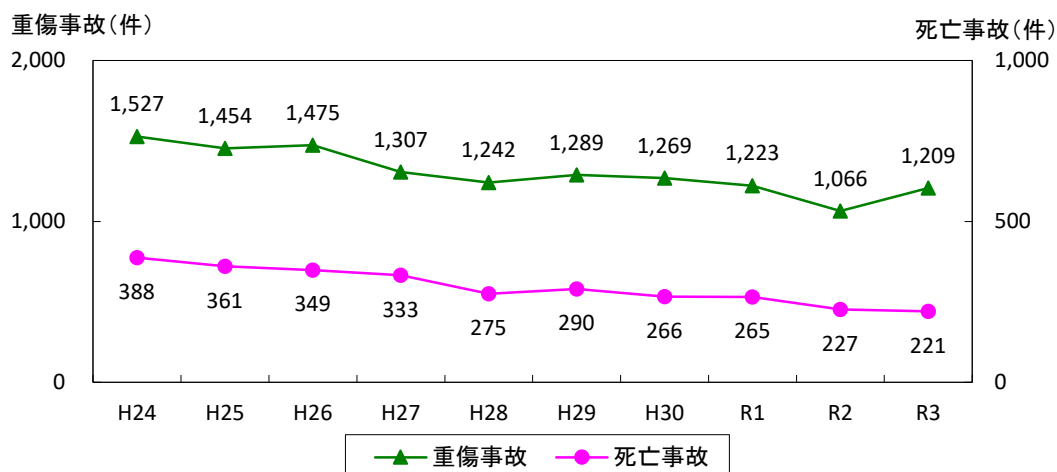
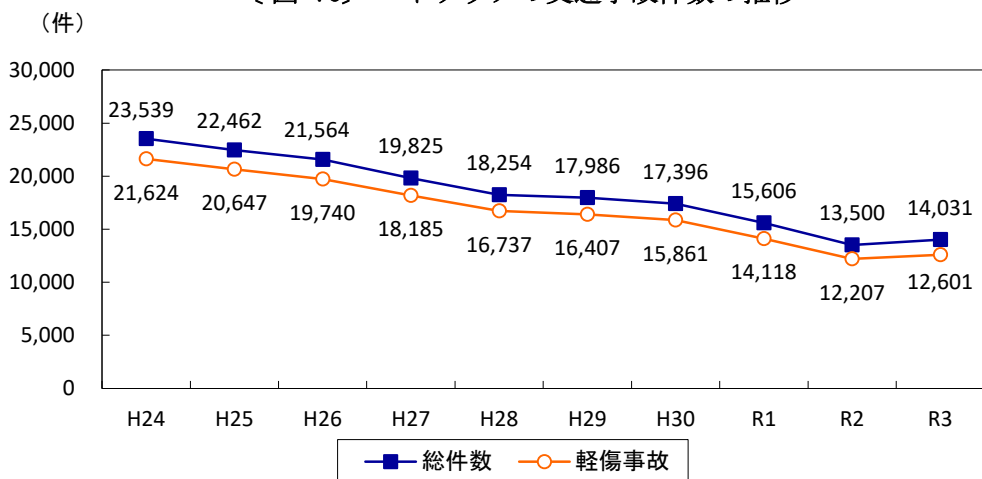
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

4. トラックの交通事故

(1) トラックの交通事故件数、交通死傷事故件数の推移

トラックの交通事故件数について、総件数、軽傷事故件数、重傷事故件数、交通死亡事故件数いずれも近年減少傾向となっているが、令和3年は前年と比べて総件数、軽傷事故件数、重傷事故件数が増加し、死亡事故件数が減少した。

〔図 76〕 トラックの交通事故件数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 58〕 トラックの交通事故件数の推移 (件)

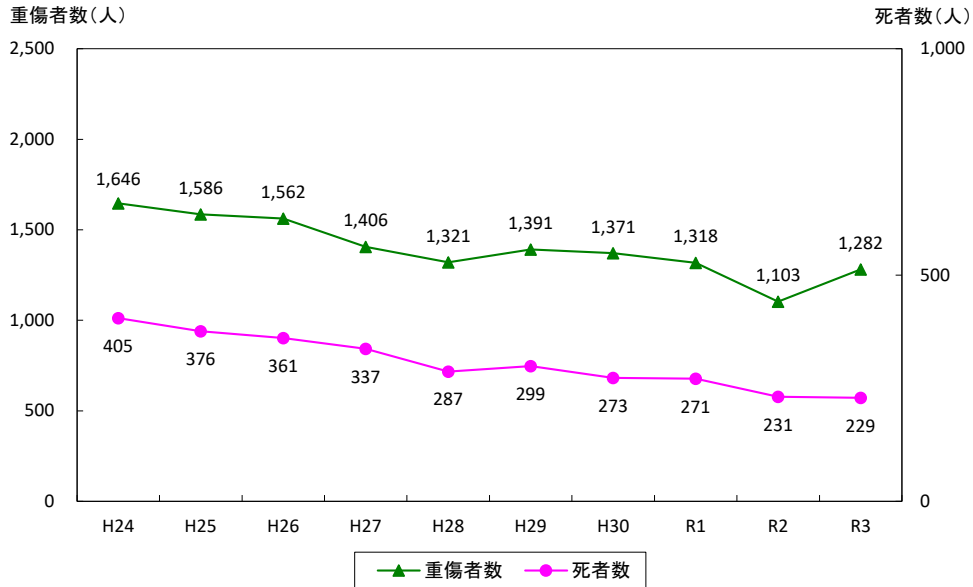
| 区分 年 | 総件数 | 軽傷事故 | 重傷事故 | 死亡事故 |
|---------|--------|--------|-------|------|
| H24 | 23,539 | 21,624 | 1,527 | 388 |
| H25 | 22,462 | 20,647 | 1,454 | 361 |
| H26 | 21,564 | 19,740 | 1,475 | 349 |
| H27 | 19,825 | 18,185 | 1,307 | 333 |
| H28 | 18,254 | 16,737 | 1,242 | 275 |
| H29 | 17,986 | 16,407 | 1,289 | 290 |
| H30 | 17,396 | 15,861 | 1,269 | 266 |
| R1 | 15,606 | 14,118 | 1,223 | 265 |
| R2 | 13,500 | 12,207 | 1,066 | 227 |
| R3 | 14,031 | 12,601 | 1,209 | 221 |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(2) トラック事故の死傷者数の推移

トラック事故による重傷者数、死者数は近年減少傾向となっていたが、令和3年は前年と比べて重傷者数は増加し、死者数は減少した。

〔図 77〕 トラック事故の死傷者数の推移



出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 59〕 トラック事故の死傷者数の推移 (人)

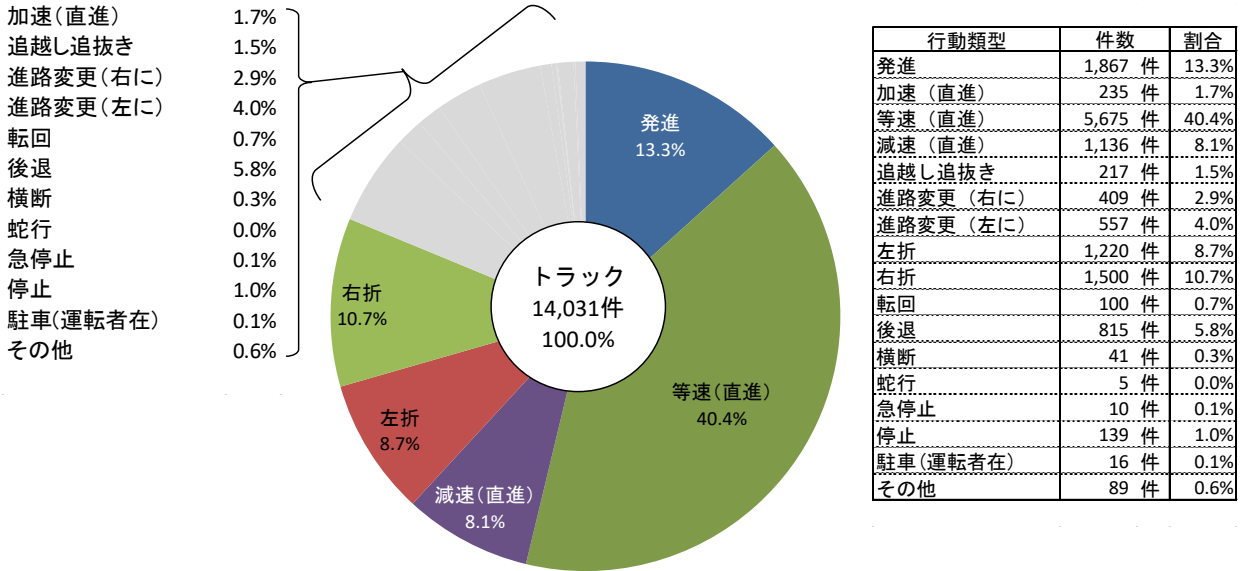
| 年 | 区分 | 死傷者合計 | 軽傷者数 | 重傷者数 | 死者数 |
|-----|----|--------|--------|-------|-----|
| H24 | | 30,875 | 28,824 | 1,646 | 405 |
| H25 | | 29,598 | 27,636 | 1,586 | 376 |
| H26 | | 28,422 | 26,499 | 1,562 | 361 |
| H27 | | 25,996 | 24,253 | 1,406 | 337 |
| H28 | | 23,689 | 22,081 | 1,321 | 287 |
| H29 | | 23,218 | 21,528 | 1,391 | 299 |
| H30 | | 22,364 | 20,720 | 1,371 | 273 |
| R1 | | 19,928 | 18,339 | 1,318 | 271 |
| R2 | | 16,765 | 15,431 | 1,103 | 231 |
| R3 | | 17,293 | 15,782 | 1,282 | 229 |

出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(3) トラックの行動類型別交通事故件数の割合

トラックの交通事故をトラックの動きで類型化すると、等速（直進）時が最も多く5,675件となっており、40%を超えている。

〔図 78〕 トラックの行動類型別交通事故件数の割合（令和3年）

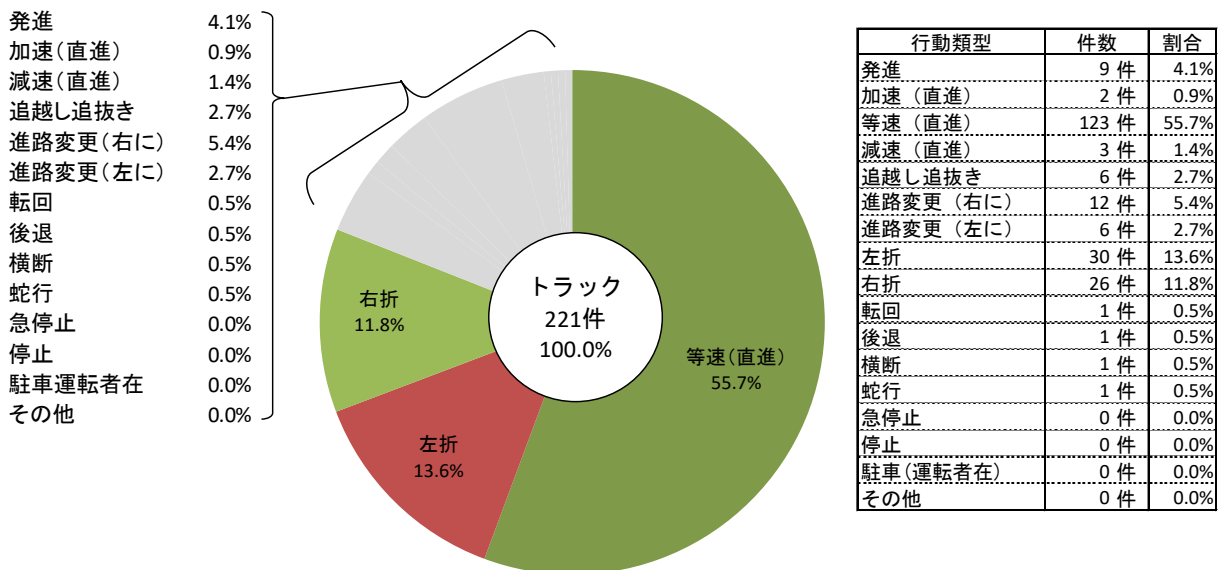


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(4) トラックの行動類型別交通死亡事故件数の割合

トラックの交通死亡事故をトラックの動きで類型化すると、等速（直進）時が最も多く123件となっており、約56%となっている。

〔図 79〕 トラックの行動類型別交通死亡事故件数の割合（令和3年）

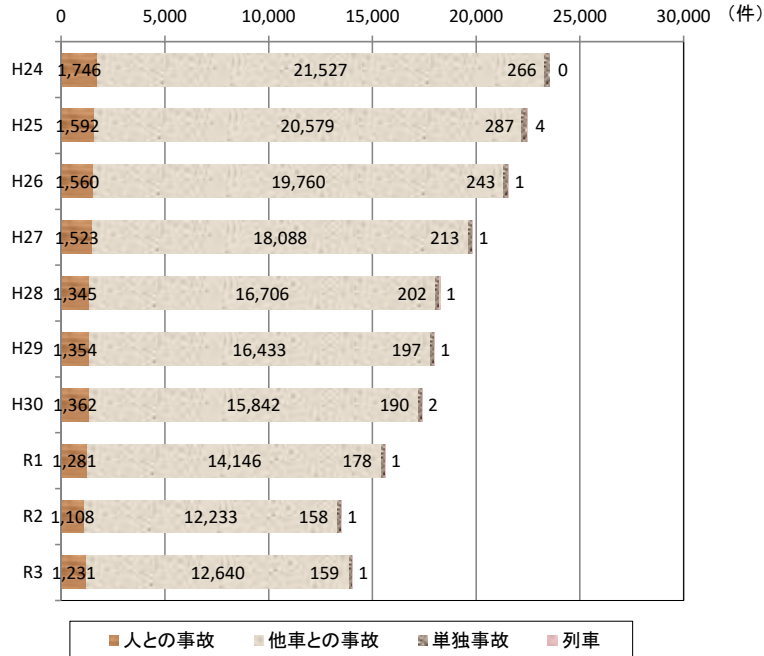


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(5) トラックの事故類型別交通事故件数の推移

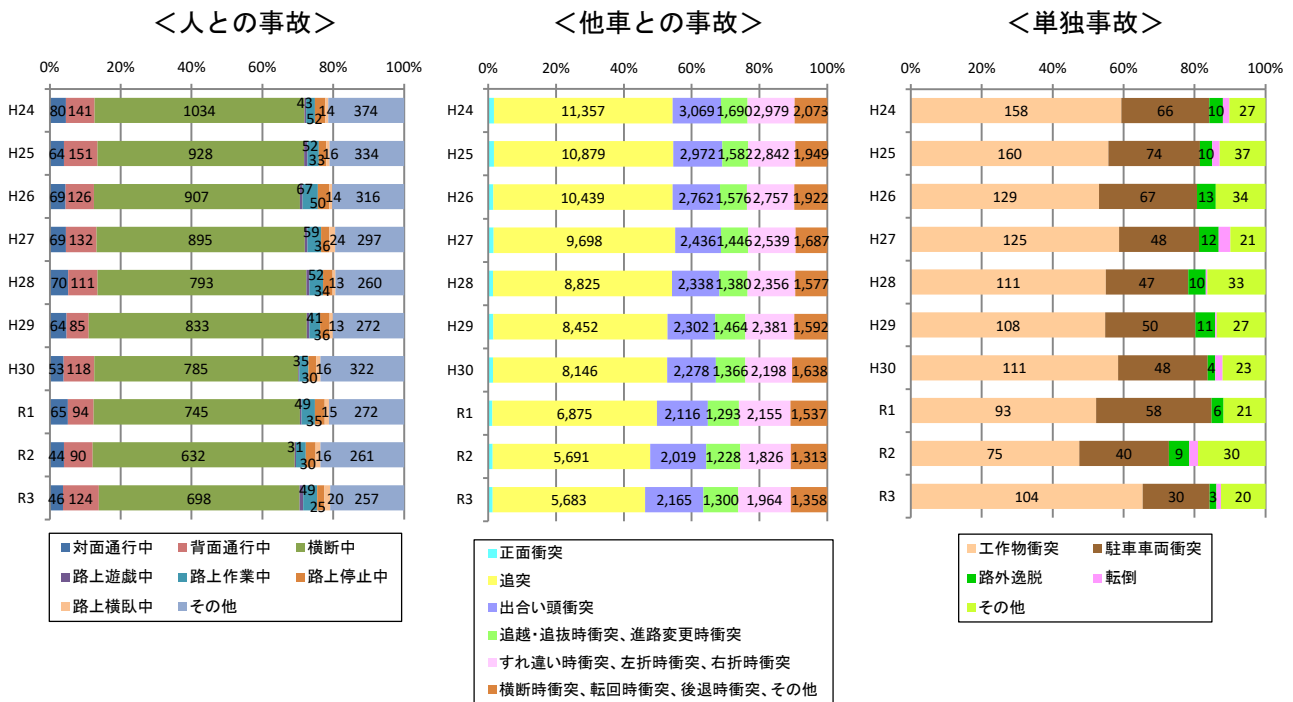
トラックの交通事故を事故の種類で類型化すると、他車との事故が最も多く12,640件となっており、約90%を占めている。また、そのうち約45%が追突事故となっている。

〔図 80〕 トラックの事故類型別交通事故件数の推移



出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 81〕 トラックの事故類型別交通事故件数の内訳の推移

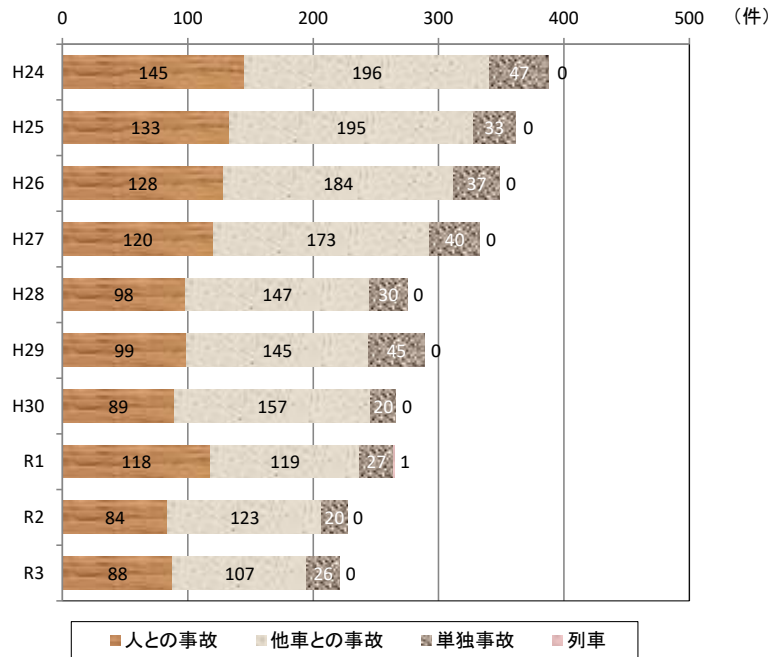


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(6) トラックの事故類型別交通死亡事故件数の推移

トラックの交通死亡事故を事故の種類で類型化すると、他車との事故が最も多く107件、人の事故が88件となっており、合計で約88%を占めている。また、トラックの交通死亡事故の中では横断中の人との事故が最も多く、58件（26.2%）となっている。

〔図 82〕 トラックの事故類型別交通死亡事故件数の推移



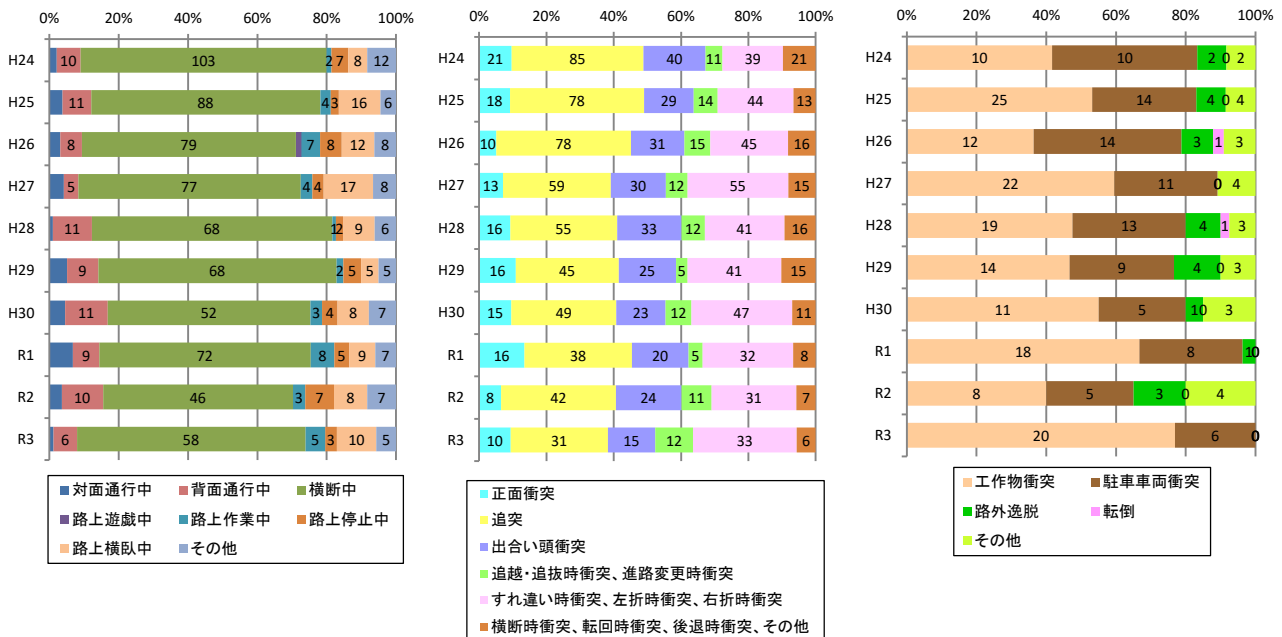
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 83〕 トラックの事故類型別交通死亡事故件数の内訳の推移

<人の事故>

<他車との事故>

<単独事故>

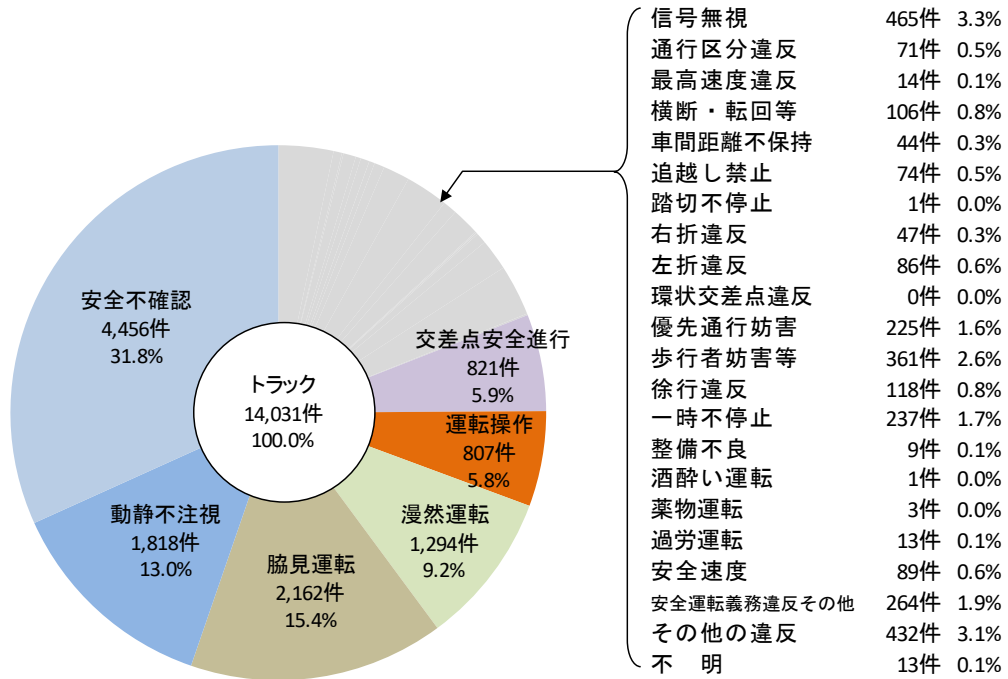


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(7) トラックの法令違反別の交通事故件数の割合

トラックでは、「安全不確認」4,456件（31.8%）、「脇見運転」2,162件（15.4%）、「動静不注視」1,818件（13.0%）といった法令違反の交通事故が多くなっており、合計で60%を超えている。

〔図 84〕 トラックの法令違反別の交通事故件数の割合（令和3年）

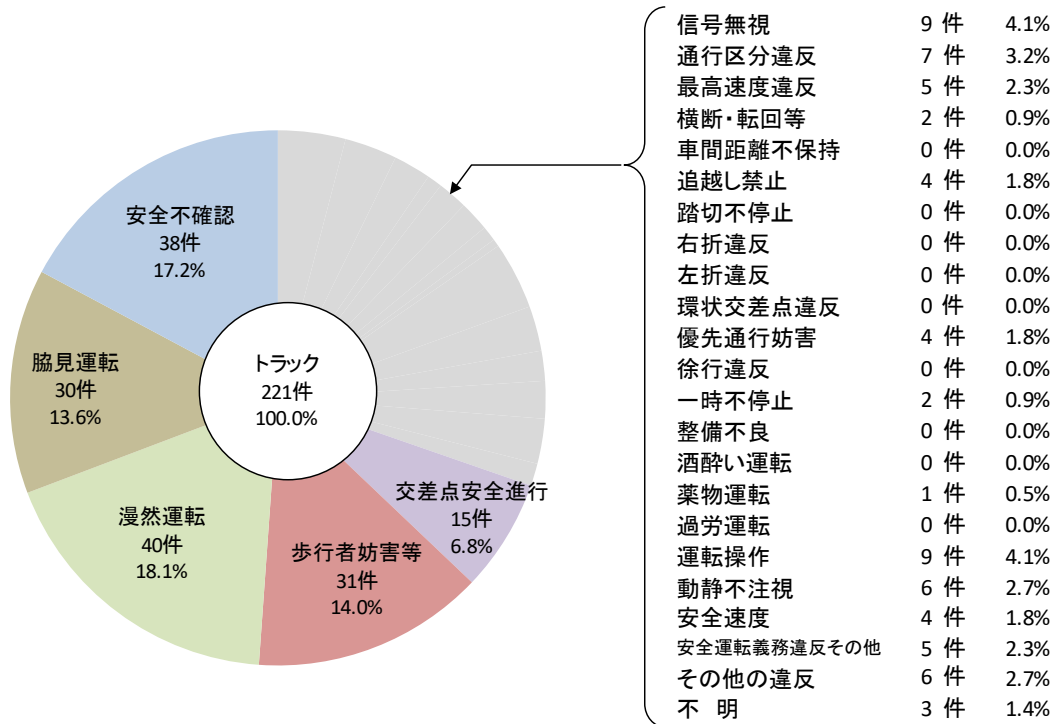


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(8) トラックの法令違反別の交通死亡事故件数の割合

トラックでは、「漫然運転」40件（18.1%）、「安全不確認」38件（17.2%）「歩行者妨害等」31件（14.0%）といった法令違反の交通事故が多くなっており、合計で約半数を占めている。

〔図 85〕 トラックの法令違反別の交通死亡事故件数の割合（令和3年）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(9) トラックの事故類型別、衝突地点別交通事故件数

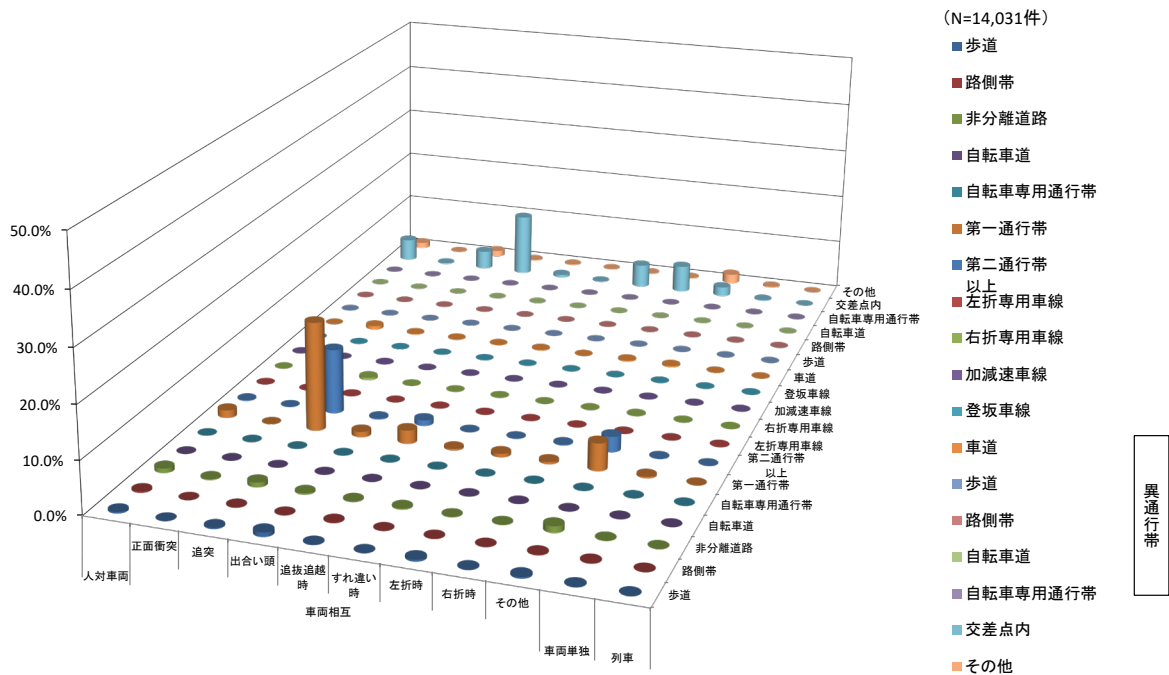
トラックの事故類型別、衝突地点別交通事故件数と構成比をそれぞれ表60と図86に、交通死亡事故件数と構成比をそれぞれ表61と図87に示す。交通事故件数については、第一通行帯での追突事故が最も多く2,930件（20.9%）、交通死亡事故件数については、交差点内での人対車両事故が最も多く42件（19.0%）となっている。

〔表 60〕 トラックの事故類型別、衝突地点別交通事故件数（件）（令和3年）

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 |
|--------------|----------|------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-------|-----|------|--------|-------|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | |
| 単路（交差点付近を含む） | 歩道 | 39 | 2 | 29 | 116 | 8 | 0 | 50 | 9 | 42 | 10 | 0 | 305 |
| | 路側帯 | 37 | 0 | 18 | 7 | 17 | 3 | 8 | 5 | 19 | 17 | 0 | 131 |
| | 非分離道路 | 119 | 27 | 126 | 39 | 23 | 32 | 12 | 11 | 172 | 10 | 0 | 571 |
| | 自転車車道 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 自転車専用通行帯 | 1 | 0 | 0 | 2 | 3 | 0 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 11 |
| | 第一通行帯 | 209 | 4 | 2,930 | 147 | 363 | 46 | 98 | 64 | 739 | 46 | 0 | 4,646 |
| | 第二通行帯以上 | 23 | 3 | 1,753 | 32 | 155 | 8 | 7 | 26 | 417 | 12 | 0 | 2,436 |
| | 左折専用車線 | 1 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | 14 |
| | 右折専用車線 | 0 | 0 | 70 | 2 | 0 | 2 | 1 | 1 | 13 | 0 | 0 | 89 |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 10 |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 6 |
| 異通行帯 | 車道 | 2 | 103 | 21 | 16 | 9 | 25 | 5 | 33 | 35 | 2 | 0 | 251 |
| | 歩道 | 5 | 0 | 1 | 4 | 1 | 0 | 5 | 2 | 3 | 3 | 0 | 24 |
| | 路側帯 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 0 | 9 |
| | 自転車車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 自転車専用通行帯 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 交差点内 | 630 | 22 | 537 | 1,772 | 78 | 14 | 665 | 770 | 267 | 24 | 0 | 4,779 | |
| その他 | 162 | 9 | 175 | 27 | 19 | 12 | 24 | 19 | 266 | 31 | 1 | 745 | |
| 合計 | 1,231 | 170 | 5,683 | 2,165 | 677 | 142 | 880 | 942 | 1,981 | 159 | 1 | 14,031 | |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 86〕 トラックの事故類型別、衝突地点別交通事故件数の構成比（%）（令和3年）



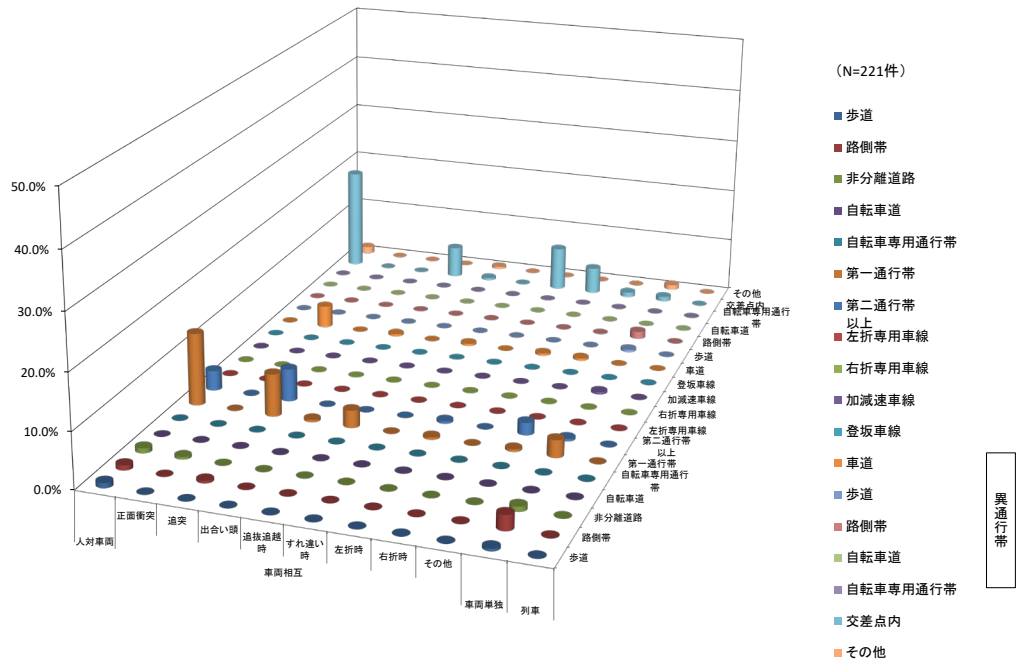
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 61〕 トラックの事故類型別、衝突地点別交通死亡事故件数（件）（令和3年）

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 |
|--------------|----------|------|----|------|-------|-------|-----|-----|-----|----|------|-----|----|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | |
| 単路（交差点付近を含む） | 歩道 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| | 路側帯 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 9 |
| | 非分離道路 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 5 |
| | 自転車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 自転車専用通行帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 第一通行帯 | 29 | 0 | 17 | 1 | 7 | 0 | 1 | 0 | 1 | 7 | 0 | 63 |
| | 第二通行帯以上 | 8 | 0 | 13 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 5 | 1 | 0 | 28 |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 右折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 異通行帯 | 車道 | 0 | 9 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 13 |
| | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 路側帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 |
| | 自転車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 自転車専用通行帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 交差点内 | 42 | 0 | 0 | 13 | 1 | 0 | 18 | 11 | 2 | 2 | 0 | 89 | |
| その他 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 6 | |
| 合計 | 88 | 10 | 31 | 15 | 9 | 1 | 20 | 12 | 9 | 26 | 0 | 221 | |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 87〕 トラックの事故類型別、衝突地点別交通死亡事故件数の構成比（%）（令和3年）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(10) トラックの事故類型別、行動類型別交通事故件数

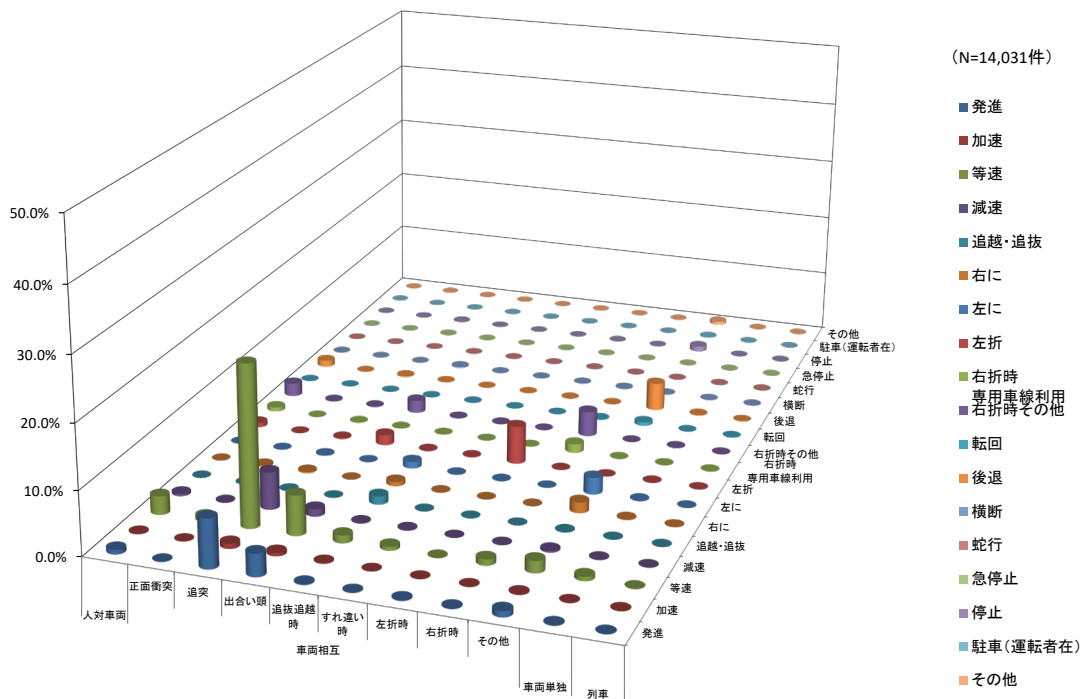
トラックの事故類型別、行動類型別交通事故件数と構成比をそれぞれ表62と図88に、交通死亡事故件数と構成比をそれぞれ表63と図89に示す。交通事故件数は、等速直進時の追突事故が最も多く3,532件（25.2%）、交通死亡事故件数は、等速直進時の人対車両事故が最も多く55件（24.9%）となっている。

〔表 62〕 トラックの事故類型別、行動類型別交通事故件数（件）（令和3年）

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 | |
|----------|--------|------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-------|------|----|--------|-------|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | |
| 発進 | 98 | 2 | 1,077 | 497 | 18 | 7 | 17 | 14 | 130 | 7 | 0 | 1,867 | |
| 直進 | 加速 | 16 | 3 | 108 | 70 | 16 | 1 | 0 | 3 | 17 | 1 | 0 | 235 |
| | 等速 | 407 | 105 | 3,532 | 877 | 170 | 86 | 5 | 135 | 265 | 93 | 0 | 5,675 |
| | 減速 | 52 | 12 | 821 | 163 | 14 | 18 | 2 | 7 | 40 | 7 | 0 | 1,136 |
| | 追越・追抜 | 4 | 5 | 9 | 1 | 183 | 2 | 1 | 0 | 12 | 0 | 0 | 217 |
| 進路変更 | 右に | 0 | 28 | 30 | 0 | 96 | 4 | 1 | 2 | 236 | 12 | 0 | 409 |
| | 左に | 4 | 0 | 16 | 0 | 149 | 4 | 5 | 1 | 369 | 9 | 0 | 557 |
| 左折 | 101 | 1 | 19 | 231 | 12 | 8 | 844 | 0 | 0 | 4 | 0 | 1,220 | |
| 右折時 | 専用車線利用 | 92 | 0 | 9 | 7 | 2 | 0 | 0 | 197 | 0 | 0 | 307 | |
| | その他 | 297 | 12 | 11 | 287 | 10 | 7 | 0 | 563 | 0 | 6 | 1,193 | |
| 転回 | 3 | 0 | 1 | 2 | 5 | 0 | 0 | 12 | 77 | 0 | 0 | 100 | |
| 後退 | 147 | 0 | 22 | 6 | 0 | 1 | 1 | 0 | 625 | 13 | 0 | 815 | |
| 横断 | 5 | 0 | 1 | 22 | 0 | 0 | 3 | 8 | 2 | 0 | 0 | 41 | |
| 蛇行 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 5 | |
| 急停止 | 0 | 0 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 10 | |
| 停止 | 3 | 0 | 13 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 120 | 0 | 1 | 139 | |
| 駐車(運転者在) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 1 | 0 | 16 | |
| その他 | 2 | 1 | 5 | 1 | 1 | 4 | 0 | 0 | 72 | 3 | 0 | 89 | |
| 合計 | 1,231 | 170 | 5,683 | 2,165 | 677 | 142 | 880 | 942 | 1,981 | 159 | 1 | 14,031 | |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 88〕 トラックの事故類型別、行動類型別交通事故件数の構成比（%）（令和3年）



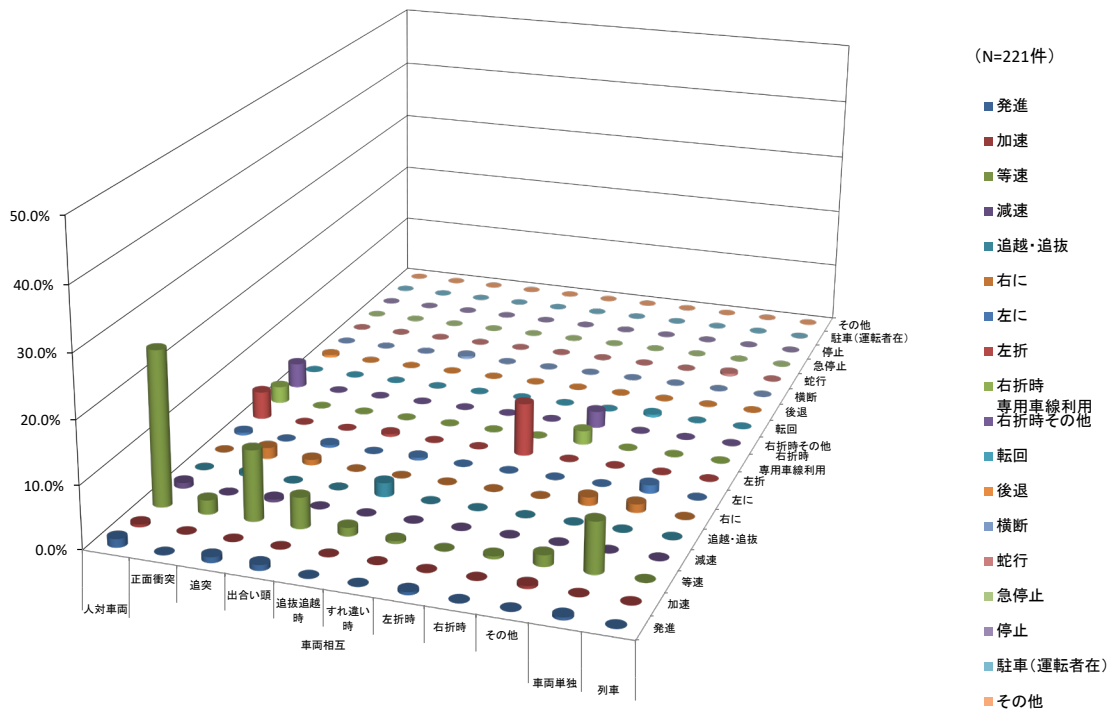
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[表 63] トラックの事故類型別、行動類型別交通死亡事故件数（件）（令和3年）

| | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 | |
|----------|--------|------|----|------|-------|-------|-----|-----|-----|------|----|-----|-----|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | |
| 発進 | 3 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 9 | |
| 直進 | 加速 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | |
| | 等速 | 55 | 5 | 25 | 11 | 3 | 1 | 0 | 1 | 4 | 18 | 0 | 123 |
| | 減速 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 追越・追抜 | 0 | 1 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| 進路変更 | 右に | 0 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 12 |
| | 左に | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 6 |
| 左折 | 10 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 | |
| 右折時 | 専用車線利用 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 |
| | その他 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 |
| 転回 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | |
| 後退 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| 横断 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| 蛇行 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | |
| 急停止 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 停止 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 駐車(運転者在) | 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 | |
| 合計 | 88 | 10 | 31 | 15 | 9 | 1 | 20 | 12 | 9 | 26 | 0 | 221 | |

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[図 89] トラックの事故類型別、行動類型別交通死亡事故件数の構成比（%）（令和3年）

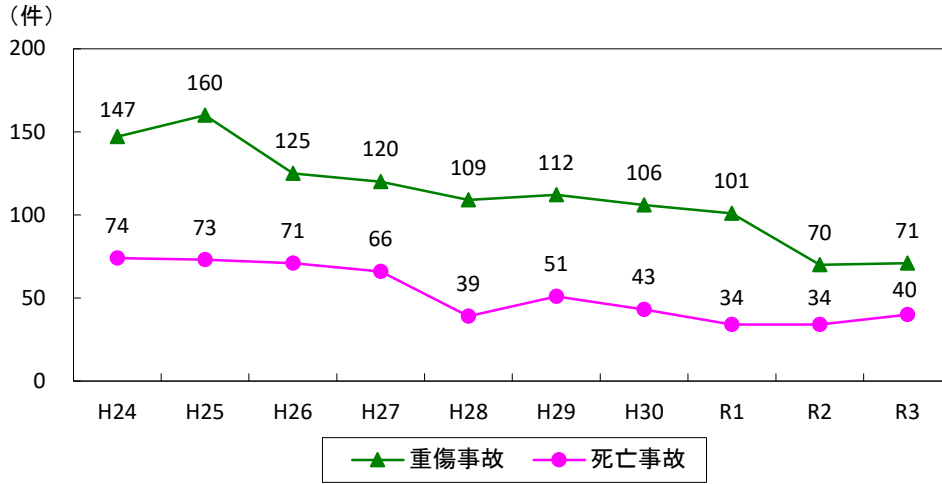


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(11) トラックの高速道路における交通事故のうち死亡・重傷事故の件数の推移

トラックの高速道路における令和3年の交通死亡事故は40件で前年より6件増加し、重傷事故は71件で前年より1件増加した。

[図 90] トラックの高速道路における交通事故のうち死亡・重傷事故の件数の推移



出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(12) トラックの追突事故件数、追突死亡事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布

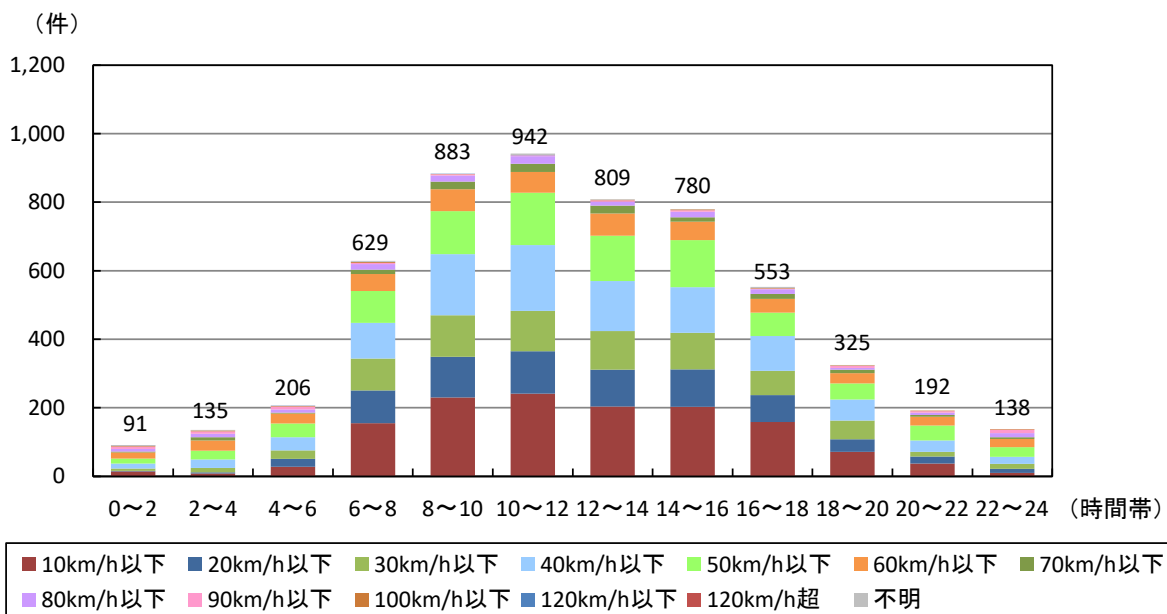
時間帯別危険認知速度別追突事故件数をみると、時間帯は10時～11時台が最も多く942件(16.6%)、次いで8時～9時台が883件(15.5%)、速度は10km/h以下が最も多く1,359件(23.9%)、次いで30km/h～40km/h以下が1,047件(18.4%)となっている。追突死亡事故件数は、時間帯は0時～1時台と2時～3時台が最も多くそれぞれ5件(16.1%)、速度は40km/h～50km/h以下が最も多く7件(22.6%)となっており、追突死亡事故における危険認知速度が高めとなっている。

〔表 64〕 トラックの追突事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布 (件) (令和3年)

| 危険認知速度 | 時 間 帯 | | | | | | | | | | | | 合計 |
|-----------|-------|-----|-----|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 0～2 | 2～4 | 4～6 | 6～8 | 8～10 | 10～12 | 12～14 | 14～16 | 16～18 | 18～20 | 20～22 | 22～24 | |
| 10km/h以下 | 14 | 8 | 28 | 155 | 230 | 241 | 204 | 203 | 158 | 71 | 37 | 10 | 1,359 |
| 20km/h以下 | 2 | 4 | 23 | 96 | 119 | 124 | 107 | 109 | 79 | 37 | 21 | 12 | 733 |
| 30km/h以下 | 7 | 12 | 25 | 93 | 121 | 118 | 113 | 107 | 71 | 55 | 13 | 14 | 749 |
| 40km/h以下 | 14 | 25 | 38 | 104 | 178 | 192 | 146 | 133 | 101 | 61 | 34 | 21 | 1,047 |
| 50km/h以下 | 15 | 26 | 40 | 93 | 126 | 153 | 132 | 137 | 69 | 47 | 43 | 28 | 909 |
| 60km/h以下 | 18 | 30 | 29 | 49 | 64 | 60 | 65 | 54 | 40 | 30 | 26 | 24 | 489 |
| 70km/h以下 | 2 | 9 | 3 | 13 | 22 | 24 | 23 | 13 | 14 | 10 | 5 | 5 | 143 |
| 80km/h以下 | 8 | 10 | 9 | 16 | 18 | 22 | 11 | 16 | 14 | 5 | 7 | 12 | 148 |
| 90km/h以下 | 7 | 7 | 9 | 4 | 3 | 3 | 4 | 4 | 2 | 6 | 4 | 10 | 63 |
| 100km/h以下 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 0 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 2 | 21 |
| 120km/h以下 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 120km/h超 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 不明 | 1 | 1 | 0 | 3 | 0 | 4 | 2 | 1 | 4 | 1 | 0 | 0 | 17 |
| 合計 | 91 | 135 | 206 | 629 | 883 | 942 | 809 | 780 | 553 | 325 | 192 | 138 | 5,683 |

出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 91〕 トラックの追突事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布 (令和3年)



出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

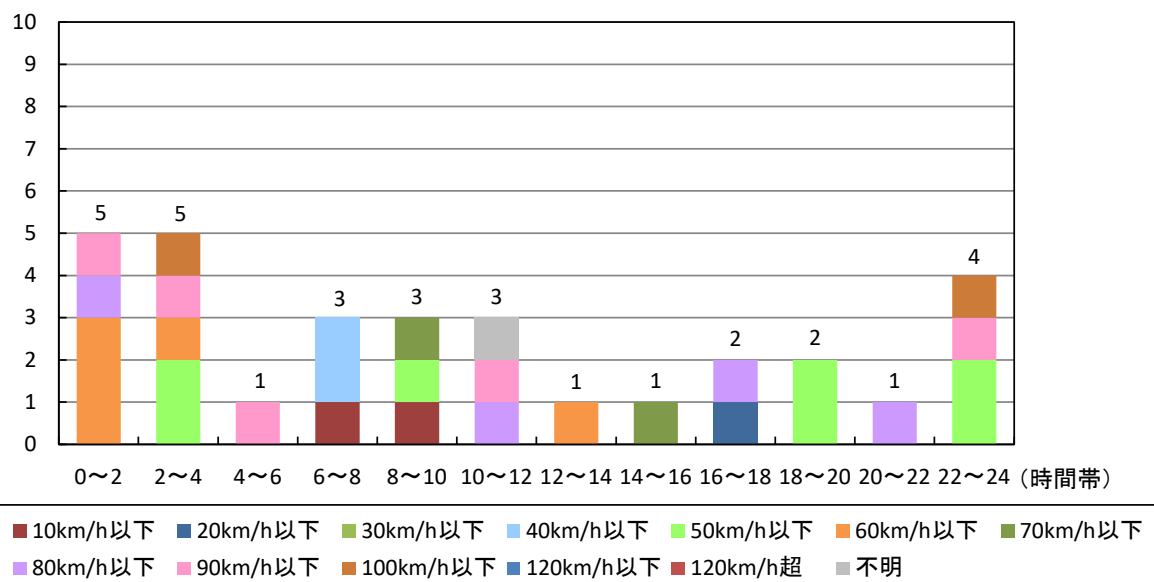
〔表 65〕 トラックの追突死亡事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布 (件) (令和3年)

| | 時 間 帯 | | | | | | | | | | | | 合計 |
|-----------|-------|-----|-----|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|
| | 0~2 | 2~4 | 4~6 | 6~8 | 8~10 | 10~12 | 12~14 | 14~16 | 16~18 | 18~20 | 20~22 | 22~24 | |
| 10km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 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 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 50km/h以下 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 7 |
| 60km/h以下 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 70km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 80km/h以下 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 4 |
| 90km/h以下 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| 100km/h以下 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| 120km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 120km/h超 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 不明 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 合計 | 5 | 5 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 4 | 31 |

出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 92〕 トラックの追突死亡事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布 (令和3年)

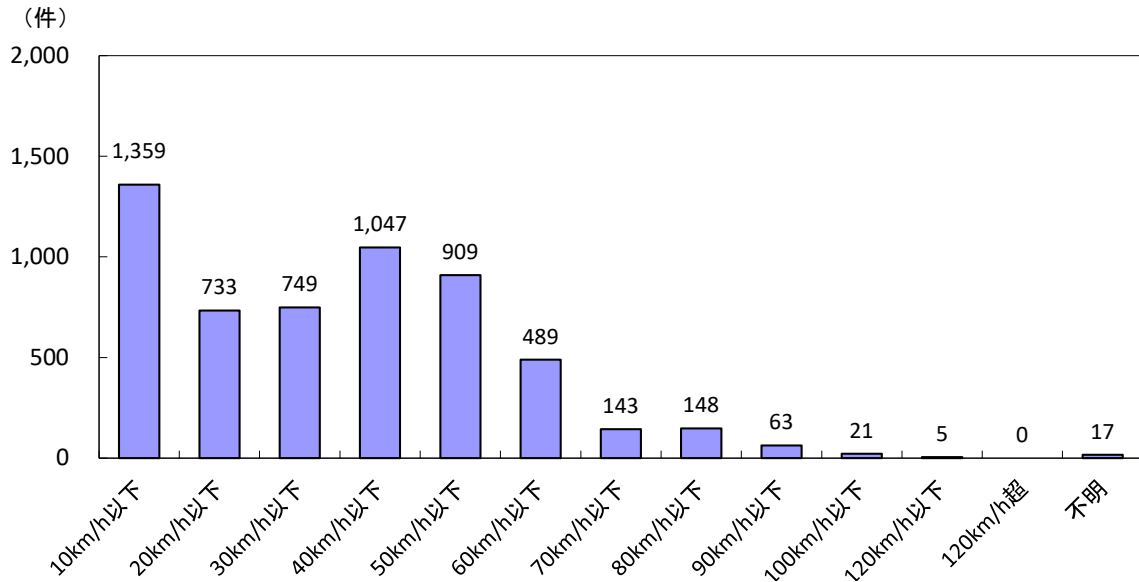
(件)



出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

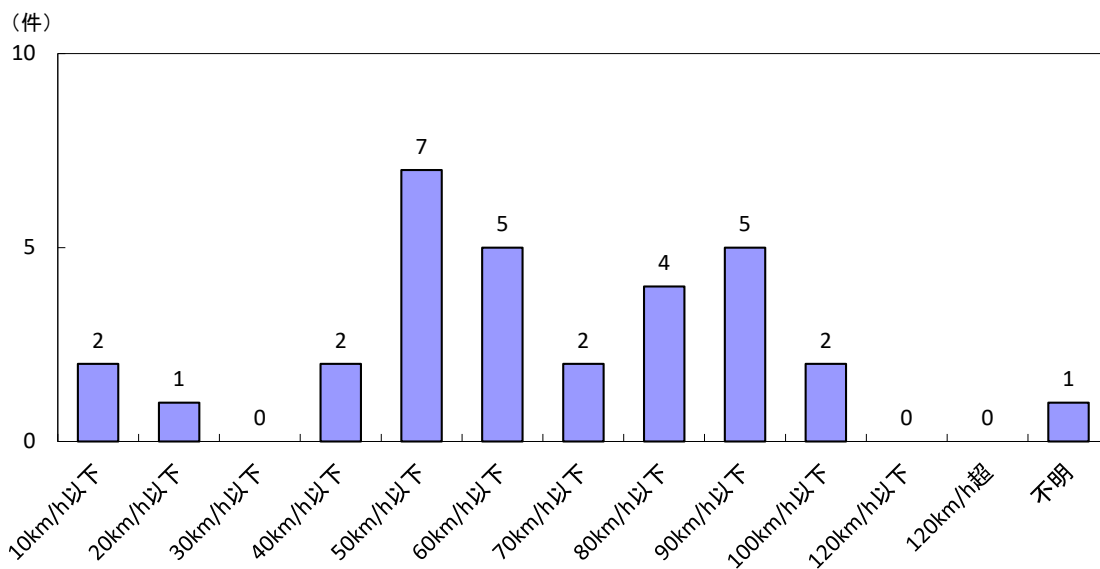
トラックの追突事故において、追突死亡事故は追突事故全体に比べて危険認知速度の分布が高速側に分布している。

〔図 93〕 トラックの危険認知速度別の追突事故件数（令和3年）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔図 94〕 トラックの危険認知速度別の追突死亡事故件数（令和3年）



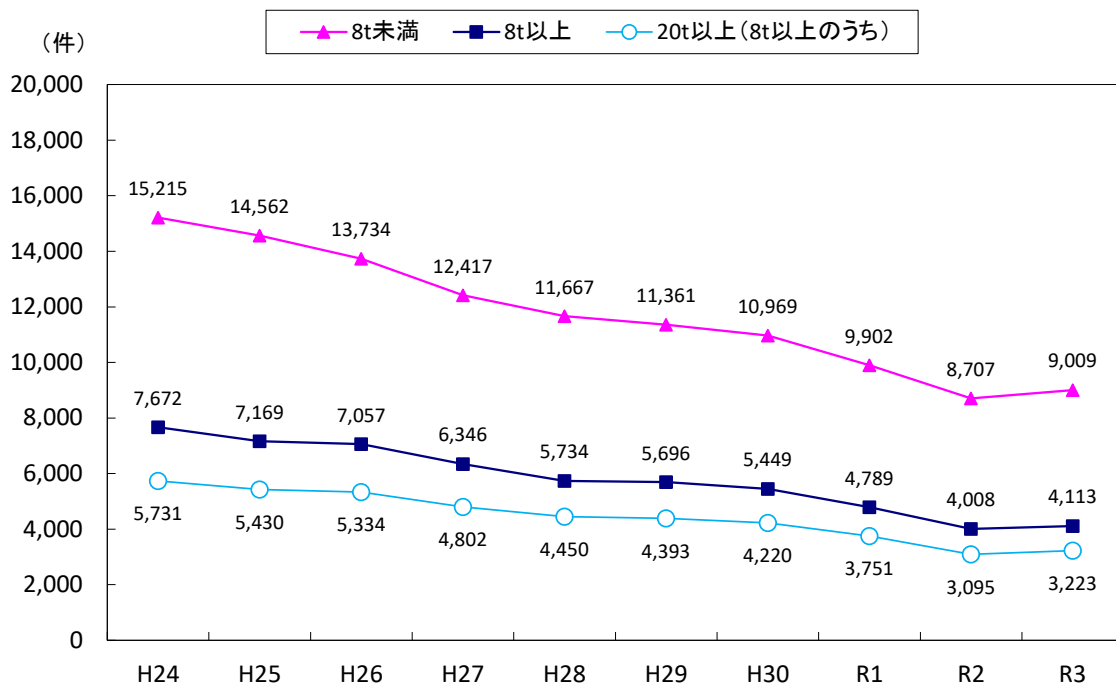
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(13) トラックの車両総重量別の交通事故件数の推移

① 交通事故件数

トラックの交通事故件数の推移を車両総重量別にみると、8トン未満、8トン以上ともに減少傾向となっているが、令和3年は前年と比べてともに増加した。

〔図 95〕 トラックの車両総重量別交通事故件数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 66〕 車両総重量別交通事故件数の推移（件）

| 区分 年 | 交通事故件数 | | | 合計 |
|---------|--------|-------|---------|--------|
| | 8t未満 | 8t以上 | うち20t以上 | |
| H24 | 15,215 | 7,672 | 5,731 | 22,887 |
| H25 | 14,562 | 7,169 | 5,430 | 21,731 |
| H26 | 13,734 | 7,057 | 5,334 | 20,791 |
| H27 | 12,417 | 6,346 | 4,802 | 18,763 |
| H28 | 11,667 | 5,734 | 4,450 | 17,401 |
| H29 | 11,361 | 5,696 | 4,393 | 17,057 |
| H30 | 10,969 | 5,449 | 4,220 | 16,418 |
| R1 | 9,902 | 4,789 | 3,751 | 14,691 |
| R2 | 8,707 | 4,008 | 3,095 | 12,715 |
| R3 | 9,009 | 4,113 | 3,223 | 13,122 |

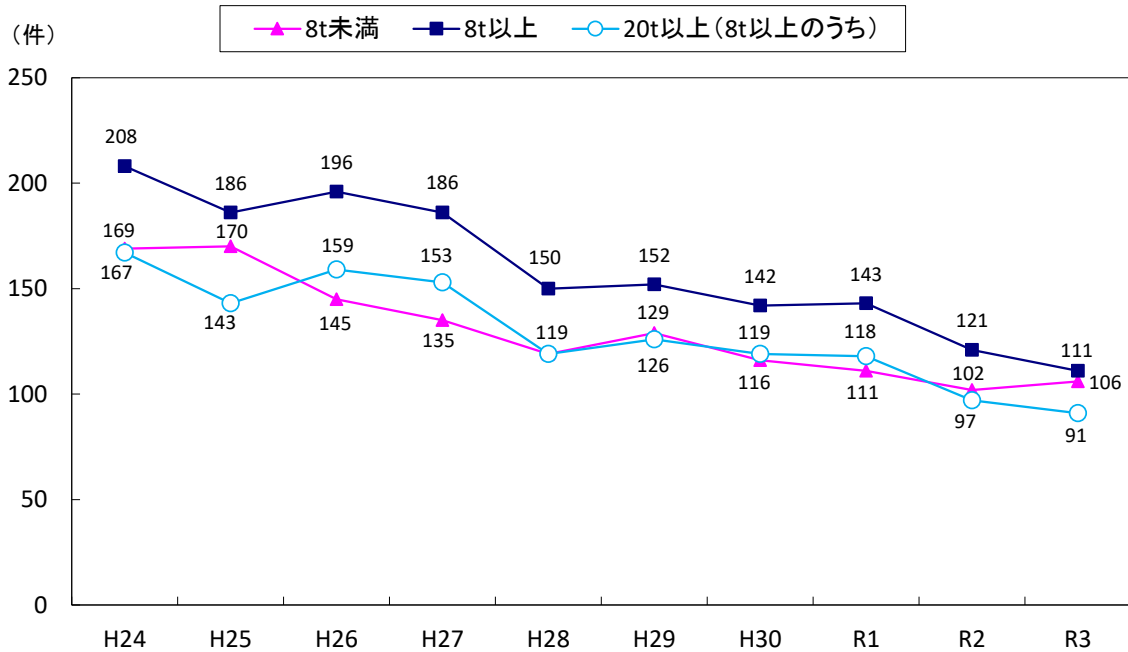
※合計は車両総重量不明を除く

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

② 死亡事故件数

トラックの交通死亡事故件数の推移を車両総重量別にみると、令和3年は前年に比べ8トン未満は増加し、8トン以上は減少した。

〔図 96〕 トラックの車両総重量別交通死亡事故件数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 67〕 車両総重量別交通死亡事故件数の推移（件）

| 区分 年 | 交通死亡事故件数 | | | 合計 |
|---------|----------|------|---------|-----|
| | 8t未満 | 8t以上 | うち20t以上 | |
| H24 | 169 | 208 | 167 | 377 |
| H25 | 170 | 186 | 143 | 356 |
| H26 | 145 | 196 | 159 | 341 |
| H27 | 135 | 186 | 153 | 321 |
| H28 | 119 | 150 | 119 | 269 |
| H29 | 129 | 152 | 126 | 281 |
| H30 | 116 | 142 | 119 | 258 |
| R1 | 111 | 143 | 118 | 254 |
| R2 | 102 | 121 | 97 | 223 |
| R3 | 106 | 111 | 91 | 217 |

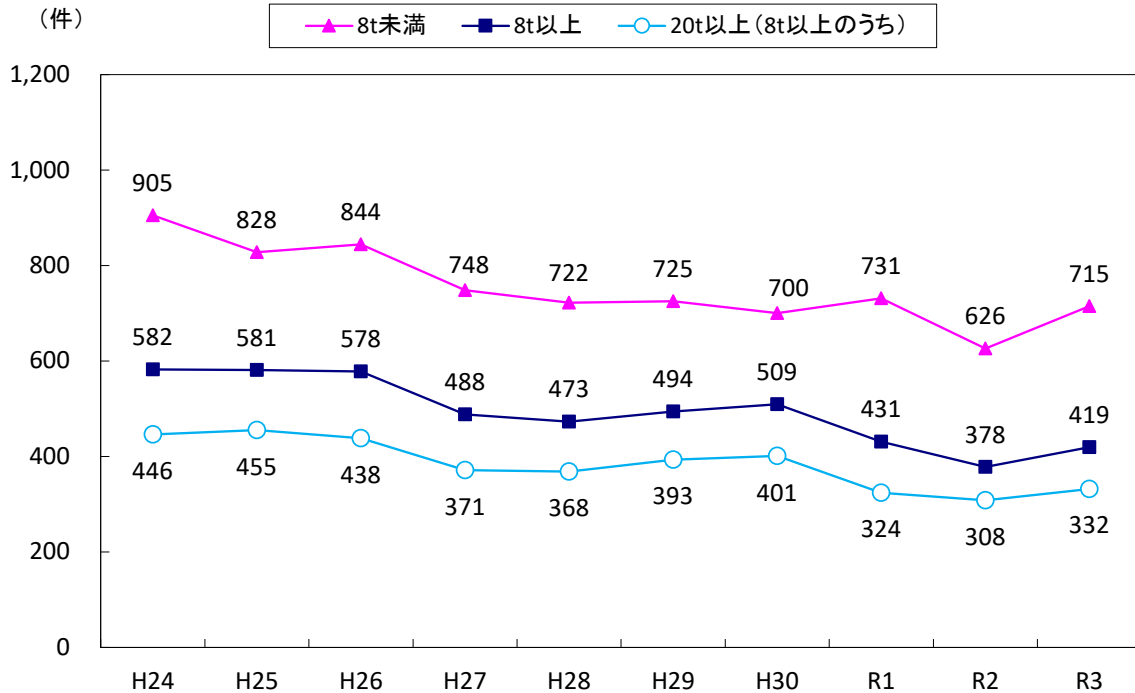
※合計は車両総重量不明を除く

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

③ 重傷事故件数

トラックの重傷事故件数の推移を車両総重量別にみると、8トン未満が多くなっている。令和3年は前年に比べ8トン未満、8トン以上ともに増加した。

〔図 97〕 トラックの車両総重量別重傷事故件数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 68〕 車両総重量別重傷事故件数の推移（件）

| 区分 年 | 重傷事故件数 | | | 合計 |
|---------|--------|------|---------|-------|
| | 8t未満 | 8t以上 | うち20t以上 | |
| H24 | 905 | 582 | 446 | 1,487 |
| H25 | 828 | 581 | 455 | 1,409 |
| H26 | 844 | 578 | 438 | 1,422 |
| H27 | 748 | 488 | 371 | 1,236 |
| H28 | 722 | 473 | 368 | 1,195 |
| H29 | 725 | 494 | 393 | 1,219 |
| H30 | 700 | 509 | 401 | 1,209 |
| R1 | 731 | 431 | 324 | 1,162 |
| R2 | 626 | 378 | 308 | 1,004 |
| R3 | 715 | 419 | 332 | 1,134 |

※合計は車両総重量不明を除く

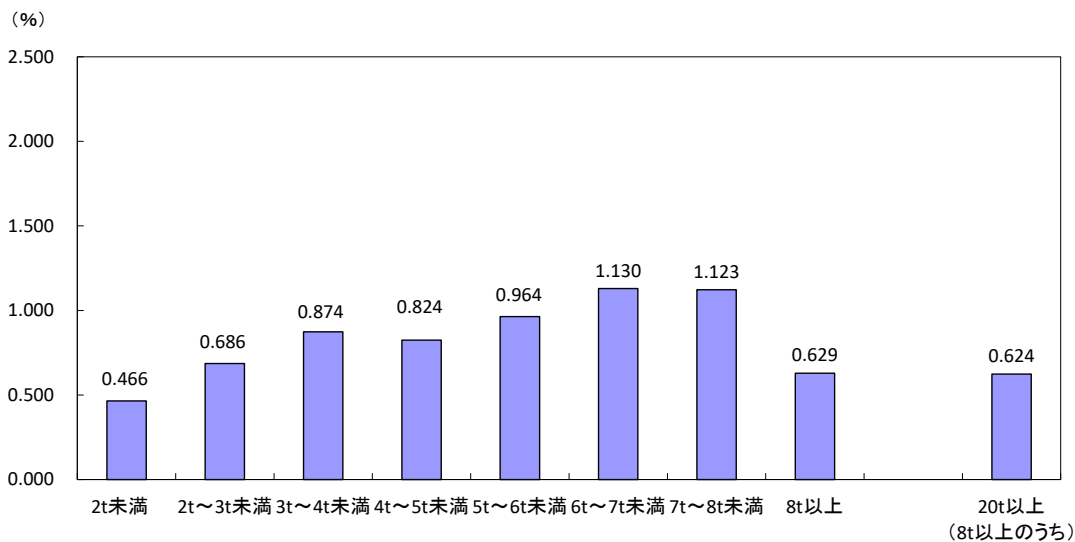
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(14) トラックの車両総重量別車両数あたりの交通事故発生率

① 交通事故発生率

トラックの車両総重量別車両数あたりの交通事故発生率は、6トン～7トン未満が最も高い。

〔図 98〕 トラックの車両総重量別車両数あたり交通事故発生率（令和3年）



※軽トラックを除く

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」

〔表 69〕 トラックの車両総重量別車両数あたり交通事故件数、車両数、発生率（令和3年）

| | 事故件数(件) | 車両数(事業用)(両) | 発生率 |
|---------|---------|-------------|--------|
| 2t未満 | 41 | 8,807 | 0.466% |
| 2t～3t未満 | 84 | 12,240 | 0.686% |
| 3t～4t未満 | 325 | 37,199 | 0.874% |
| 4t～5t未満 | 852 | 103,397 | 0.824% |
| 5t～6t未満 | 660 | 68,489 | 0.964% |
| 6t～7t未満 | 533 | 47,164 | 1.130% |
| 7t～8t未満 | 2,705 | 240,888 | 1.123% |
| 8t以上 | 4,113 | 654,115 | 0.629% |
| うち20t以上 | 3,223 | 516,478 | 0.624% |

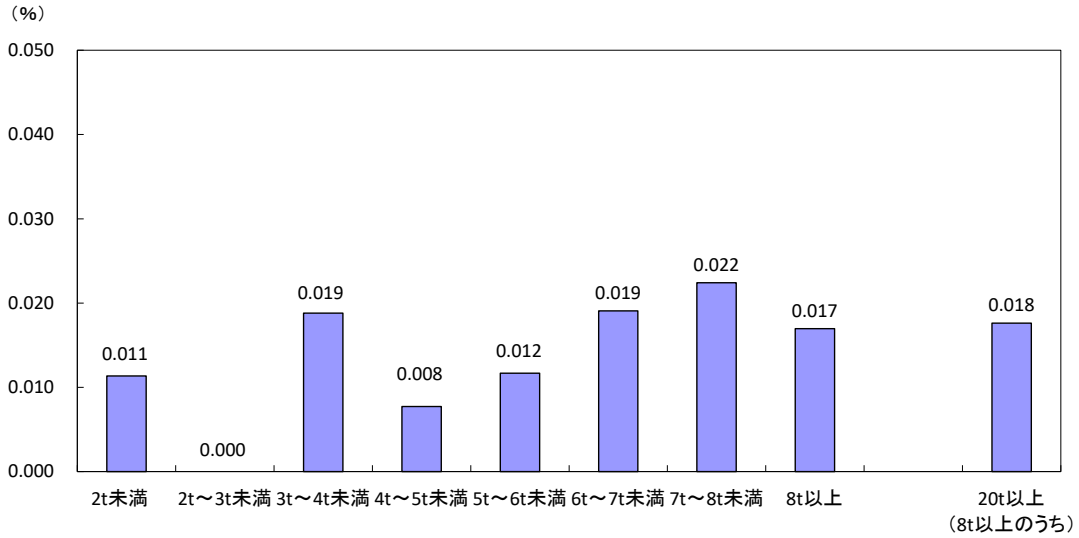
※軽トラックを除く

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」

② 死亡事故発生率

トラックの車両総重量別車両数あたりの交通死亡事故発生率は、7トン～8トン未満が最も高い。

〔図 99〕 トラックの車両総重量別車両数あたり死亡事故発生率（令和3年）



※軽トラックを除く

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」

〔表 70〕 トラックの車両総重量別車両数あたり死亡事故件数、車両数、発生率（令和3年）

| | 死亡事故件数 | 車両数(事業用)(両) | 発生率 |
|---------|--------|-------------|--------|
| 2t未満 | 1 | 8,807 | 0.011% |
| 2t～3t未満 | 0 | 12,240 | 0.000% |
| 3t～4t未満 | 7 | 37,199 | 0.019% |
| 4t～5t未満 | 8 | 103,397 | 0.008% |
| 5t～6t未満 | 8 | 68,489 | 0.012% |
| 6t～7t未満 | 9 | 47,164 | 0.019% |
| 7t～8t未満 | 54 | 240,888 | 0.022% |
| 8t以上 | 111 | 654,115 | 0.017% |
| うち20t以上 | 91 | 516,478 | 0.018% |

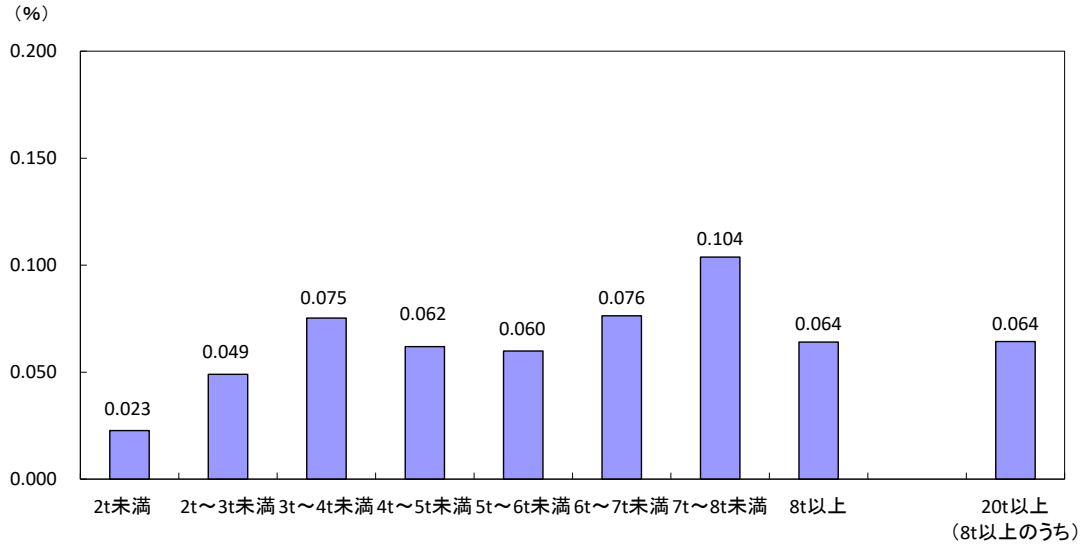
※軽トラックを除く

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」

③ 重傷事故発生率

トラックの車両総重量別車両数あたりの重傷事故発生率は、7トン～8トン未満が最も高い。

〔図 100〕 トラックの車両総重量別車両数あたり重傷事故発生率（令和3年）



※軽トラックを除く

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」

〔表 71〕 トラックの車両総重量別車両数あたり重傷事故件数、車両数、発生率（令和3年）

| | 重傷事故件数 | 車両数(事業用)(両) | 発生率 |
|---------|--------|-------------|--------|
| 2t未満 | 2 | 8,807 | 0.023% |
| 2t～3t未満 | 6 | 12,240 | 0.049% |
| 3t～4t未満 | 28 | 37,199 | 0.075% |
| 4t～5t未満 | 64 | 103,397 | 0.062% |
| 5t～6t未満 | 41 | 68,489 | 0.060% |
| 6t～7t未満 | 36 | 47,164 | 0.076% |
| 7t～8t未満 | 250 | 240,888 | 0.104% |
| 8t以上 | 419 | 654,115 | 0.064% |
| うち20t以上 | 332 | 516,478 | 0.064% |

※軽トラックを除く

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」

5. まとめ

令和3年中に全国で発生した事業用自動車の交通事故件数は22,027件で、そのうち交通死亡事故件数は241件、死者数は249人であり、前年と比べて交通事故件数は増加し、交通死亡事故件数は減少している。

なお、令和2年及び令和3年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響に留意する必要がある。
各業態における特徴は以下のとおり。

○乗合バス

乗合バスの交通事故件数は近年減少傾向となっており、令和3年は780件と、前年と比べて約4%減少している。

- ・「他車との事故」や「単独事故」が多く、合計で672件と約86%を占めている。また、「単独事故」のうち約87%が「車内事故」である。
- ・乗合バスの交通事故の中で最も多い「車内事故」303件のうち、148件が「発進時」、79件が「直進（加速、等速、減速）時」、55件が「急停止時」に発生している。また、「車内事故」による負傷者は304人おり、半数以上（155人）を高年齢者（65歳以上）が占めている。なお、男性に比べて女性の負傷者数は3.2倍となっている（男性72人、女性232人）。

また、乗合バスの交通死亡事故件数は、令和3年は8件と、前年と比べて1件減少している。内訳は、「人との事故」が4件、「他車との事故」が4件である。

○貸切バス

貸切バスの交通事故件数は近年減少傾向となっており、令和3年は92件と、前年と比べて3件減少した。

- ・「他車との事故」が多く、82件と約89%を占めている。このうち、約27%が「追突事故」である。
- ・貸切バスの交通事故の中で最も多い「追突事故」22件のうち、「第一通行帯」での発生が11件、「第二通行帯以上」での発生が8件となっている。

また、貸切バスの交通死亡事故は、令和2年は0件であったが、令和3年は1件で、「右折時」の「他車との事故」となっている。

○タクシー

タクシーの交通事故件数は近年減少傾向となっており、令和3年は7,121件と、前年と比べて338件減少した。

- ・「他車との事故」が多く、5,334件と約75%となっている。このうち、約27%が「出会い頭衝

突事故」である。

- ・タクシーの交通事故の中で最も多い「出会い頭衝突事故」1,421 件のうち、「交差点内」での発生が 1,209 件となっている。
- ・なお、タクシーの交通事故のうち、5,325 件（74.8%）が空車時に発生している。

また、タクシーの交通死亡事故件数は近年横ばいで推移していたが、令和 2 年に大幅に減少し、令和 3 年は 11 件と、前年と比べてさらに約 31%減少している。

- ・「人との事故」が 6 件、「他車との事故」が 5 件となっている。また、「横断中」での発生が 4 件となっている。

○トラック

トラックの交通事故は近年減少傾向となっているが、令和 3 年は 14,031 件と、前年と比べて約 4%増加している。

- ・「他車との事故」が多く、12,640 件と約 90%を占めている。このうち、約 45%が「追突事故」である。
- ・トラックの交通事故の中で最も多い「追突事故」を発生時間帯で分類すると、6 時～17 時台が 4,596 件と約 81%を占めており、このうち 10 時～11 時台が 942 件と最多になっている。また、危険認知速度で分類すると、10km/h 以下の低速が 1,359 件と約 24%を、30km/h～40km/h の中速が 1,047 件と約 18%を占めている。発生地点で分類すると、「第一通行帯」での発生が 2,930 件と約 52%を占めている。

また、トラックの交通死亡事故は近年減少傾向となっており、令和 3 年は 221 件と、前年と比べて 6 件減少した。

- ・「他車との事故」や「人との事故」が多く、合計で 195 件と約 88%を占めている。
- ・「他車との事故」のうち、「追突事故」が 31 件、「左折時」が 20 件、「出会い頭衝突事故」が 15 件となっている。
- ・「人との事故」を発生地点で分類すると、「交差点内」での発生が 42 件、「第一通行帯」での発生が 29 件となっている。

また、飲酒運転による事業用自動車の交通事故は、平成 24 年から横ばい傾向となっており、令和 3 年は 35 件と、前年と比べて 1 件減少した。なお、令和 3 年はトラックが 32 件、タクシーが 3 件であり、バスは 0 件となっている。