

(第1部) 農耕作業用特殊車の交通事故に関する分析

「令和2年度農林水産業・食品産業における労働安全強化対策推進事業のうち農業機械安全性向上対策強化委託事業」は、安全フレーム等が装備されていない乗用型トラクターの転落・転倒による事故時の被害軽減に向け、アンケートや現地ヒアリングを通じて安全フレームの有効性と非装備トラクターへの装着（後付け）装着のために有効な推進方策等の検討を実施することを目的としている。そうした検討を行うに当たって、まず事故の実態を明らかにするため、（公財）交通事故総合分析センターが所有するデータから、農耕作業用特殊車（以下「農耕車」という。）の直近5年間の道路における交通事故情報を収集し、いくつかの角度から事故実態の分析を試みた。なお、収集した農耕車の交通事故件数は、第1当事者（以下「1当」という。）と第2当事者（以下「2当」という。）が農耕車乗員であった交通事故件数となっている。これは、道路上で農耕車乗員が1当または2当となった交通事故の件数であり、死傷者の数と一致するものではないこと、死傷者は必ずしも農耕者の乗員とは限らないことに注意が必要となる。

※ 農耕車の場合、ほとんどは乗車定員が1名であることから、1当または2当いずれかが当該農耕車の運転者となる（違法に乗車した便乗者である可能性がゼロではないが、レアケースと思われる）。この運転者はほとんどの場合、農業従事者となる。

1 交通事故統計について

本分析に用いる（公財）交通事故総合分析センターから収集した事故情報は、警察庁が作成している「交通事故統計」を基に、同センターが要請に応じた組替集計を行って提供している情報である。この情報を正しく理解するために、まず「交通事故統計」の定義を以下に整理する。

【交通事故統計の定義】（「交通事故統計用語解説集」（（公財）交通事故総合分析センター作成））

- ① 対象となる交通事故：対象となる交通事故は、道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第1号に規定する道路上において、車両、路面電車及び列車の交通によって起こされた人の死亡又は負傷を伴う事故をいう。
- ② 死亡：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をいう。
- ③ 重傷：交通事故によって負傷し、一箇月（30日）以上の治療を要する場合をいう。
- ④ 軽傷：交通事故によって負傷し、一箇月（30日）未満の治療を要する場合をいう。
- ⑤ 1当、2当：1当とは第1当事者、2当とは第2当事者をいう。交通事故の当事者順位は「過失の軽重」により、重い方を「第1当事者」軽い方を「第2当事者」という。
- ⑥ 農耕作業用特殊車：道路交通法施行規則第2条に規定する農耕作業用の大型特殊自動車及び小型特殊自動車をいう。具体的には、農耕トラクター、農業用薬剤散布車（スピードプレーヤー

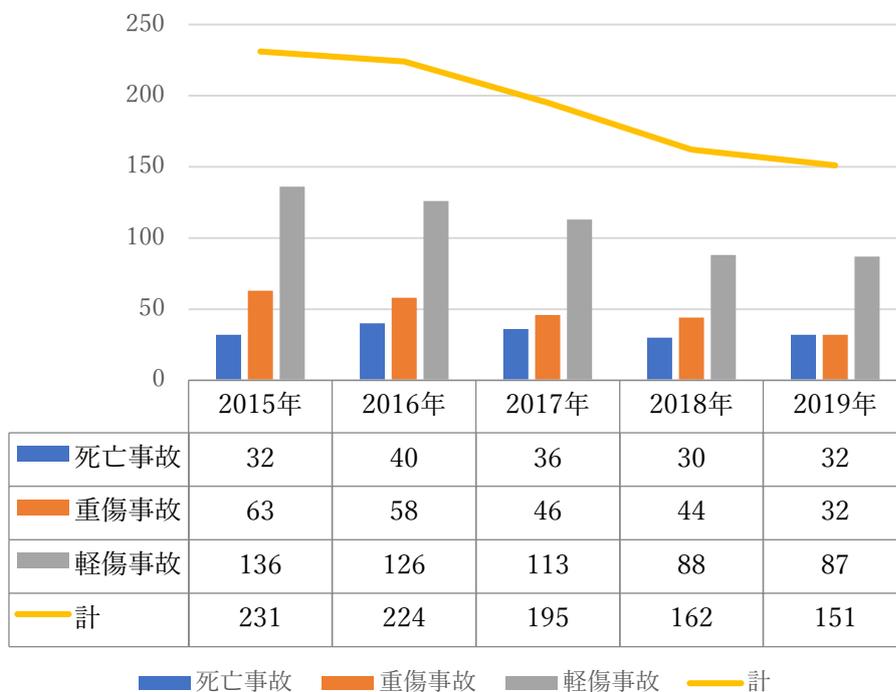
等)、刈取脱穀作業車(コンバイン)、田植機、耕うん機で荷台を牽引し乗車運転している場合等。

- ⑦ 昼夜:「昼」とは払暁及び薄昏時間以外の昼間をいう。「暮」とは日没前及び日没後の払暁時間帯をいう。「夜」とは払暁及び薄昏時間以外の夜間をいう。「明」とは日の出前及び日の出後の払暁時間帯をいう。

2 農耕車の事故件数の推移

まず、農耕車の交通事故件数の5年間の推移を見ることとする。収集した情報は1当と2当が農耕車乗員であった交通事故件数であり、死傷者の数とは一致しないこと、その事故で死傷した者は必ずしも農耕車乗員とは限らないことは冒頭に述べたとおりである。

(図1) 1当及び2当が農耕作業用特殊車の事故件数の推移
(2015~2019)



この農耕車の交通事故件数の推移を見ると、交通事故全体としては、2015年に231件だった事故件数が2019年には151件と約35%減少している(図1、表1)。

一方、この5年間に母集団となる農業就業人口も減少していることを考慮し、農業就業人口10万人当たりの交通事故件数の推移を表1に整理したが、これを見ても2015年に11.02件だ

った交通事故件数が2019年では8.98件と20%近く減少していることがわかる。

こうした傾向が農耕車に限ったものかどうかであるが、車両全体の交通事故件数を人口10万人当たりで見た場合を整理(表1)してみたところ、2015年に422.5件だった交通事故件数が、2019年には301.5件と30%近く減少している。日本における交通事故件数は、より長い期間で見ると2004年(平成16年)をピークとしてそれ以降は減少傾向にあり、その要因は自動車の安全性能の向上と自動車運転に関する法律の整備・厳罰化等があるといわれているところである。今回の農耕車の交通事故件数の減少は、一般の自動車(以下「自動車」という。)の安全化が進み、日本における交通事故全体が減少傾向にある影響で、後述するように農耕車と自動車との車両相互の事故が減少していることによるものと

考えられる。これは、表1に整理した農耕車交通事故のうち車両相互の事故件数が5年間で179件から104件へと大幅に(-42%)減少している実態からも推定される。ただ、ここで注目しなければいけないのは、農耕車事故の総数が減少傾向にある中、農耕車の車両単独事故件数は2015年から49件、53件、52件、32件、46件と毎年一定件数が発生し減少傾向とは見られないことである。

表1 交通事故件数等の推移

	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
【農耕車の交通事故】					
交通事故件数(総数)	231	224	195	162	151
農業就業人口10万人当たりの事故件数(総数) (2015年を100とした場合(%))	11.02 (100.0)	11.65 (105.8)	10.74 (97.5)	9.24 (83.9)	8.98 (81.5)
死亡事故件数	32	40	36	30	32
農業就業人口10万人当たりの事故件数(死亡事故) (2015年を100とした場合(%))	1.53 (100.0)	2.08 (136.4)	1.98 (129.9)	1.71 (112.2)	1.90 (124.7)
車両相互の事故件数	179	166	141	121	104
車両単独の事故件数	49	53	52	32	46
【交通事故】					
交通事故件数(総数)	536,899	499,201	472,165	430,601	381,237
人口10万人当たり交通事故件数(総数) (2015年を100とした場合(%))	422.48 (100.0)	392.78 (93.0)	371.98 (88.0)	339.84 (80.4)	301.51 (71.4)
死亡事故件数	4,028	3,790	3,630	3,449	3,133
人口10万人当たり死亡事故件数 (2015年を100とした場合(%))	3.17 (100.0)	2.98 (94.1)	2.86 (90.2)	2.72 (85.9)	2.48 (78.2)

農耕車の交通事故件数：(公財)交通事故総合分析センターによる事故件数集計結果と農林水産省の「農業センサス」「農業構造動態調査」による農業就業人口を基に作成

交通事故件数：警察庁「道路の交通に関する統計」のうち「人口10万人当たり交通事故件数」

表2：農作業中の死亡者数（農業機械作業に係る事故によるもの）

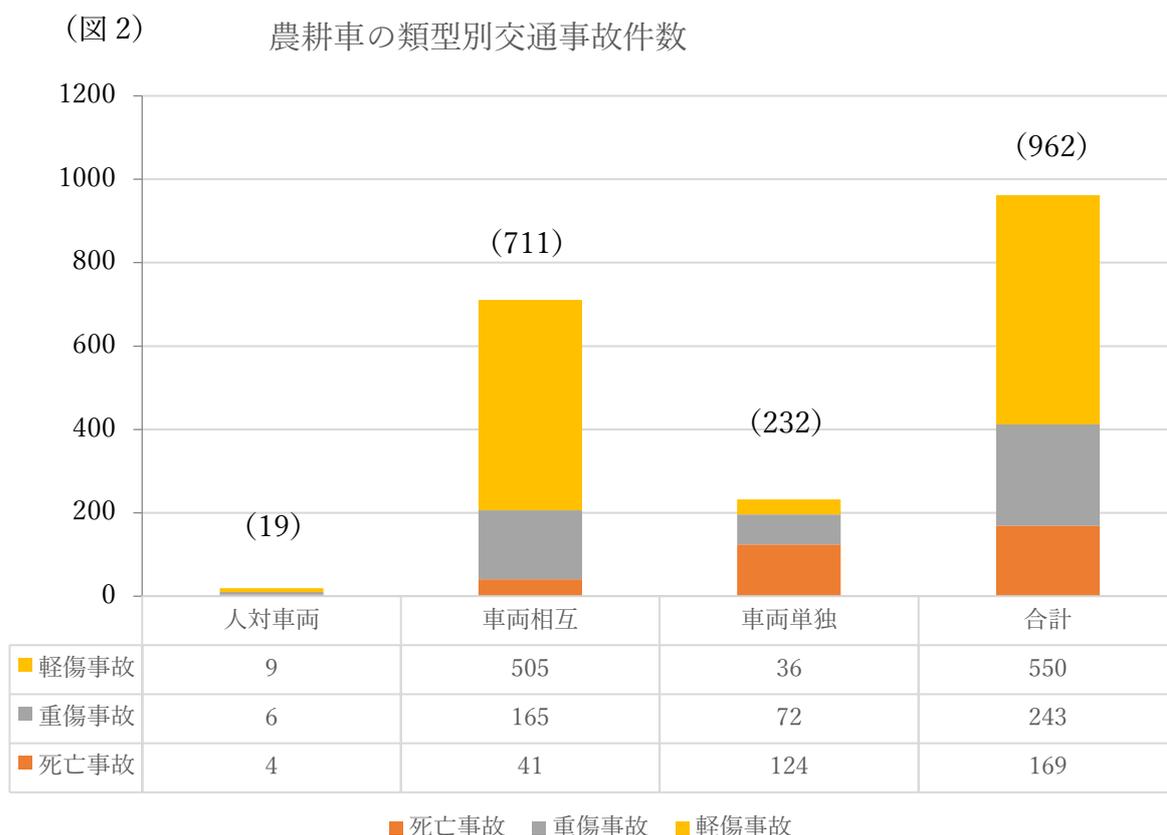
	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
死亡者数	205	217	211	164	184
農業就業人口10万人当たりの死亡者数 (2015年を100とした場合(%))	9.78 (100.0)	11.29 (115.5)	11.62 (118.9)	9.36 (95.7)	10.95 (112.0)

農林水産省の調査結果（農作業死亡事故調査）

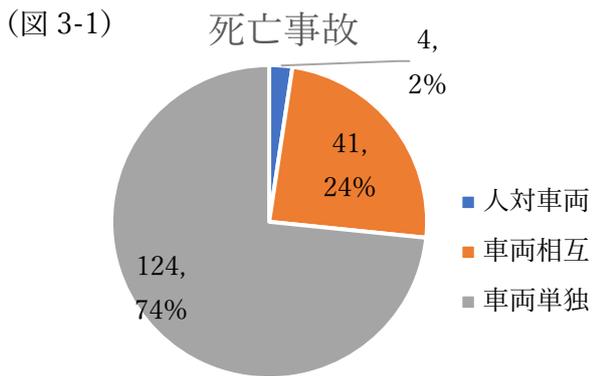
また、同様に農耕車の死亡事故件数も 2015 年から順に 32 件、40 件、36 件、30 件、32 件と毎年一定件数が発生し減少が見られない。一方でその母集団となる農業就業人口は減少しており、農業就業人口 10 万人当たりの推移を見てみると（表 1）、2015 年の件数を基にした毎年の件数は 110～140%程度とむしろ上昇していて、就業人口あたり死亡率がやはり決して減少していない農作業死亡事故と同様の傾向を見せている（表 2）。

3 農耕車の事故件数の類型

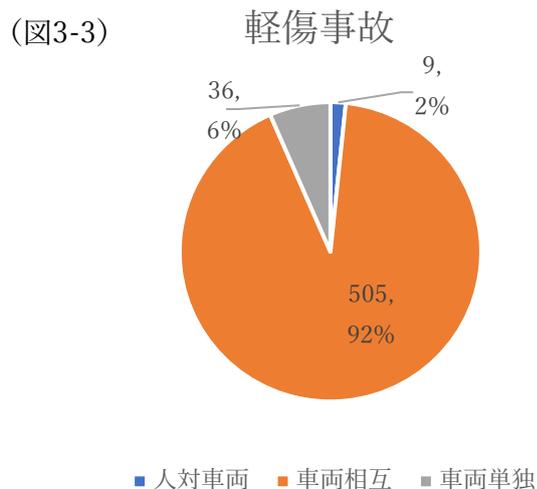
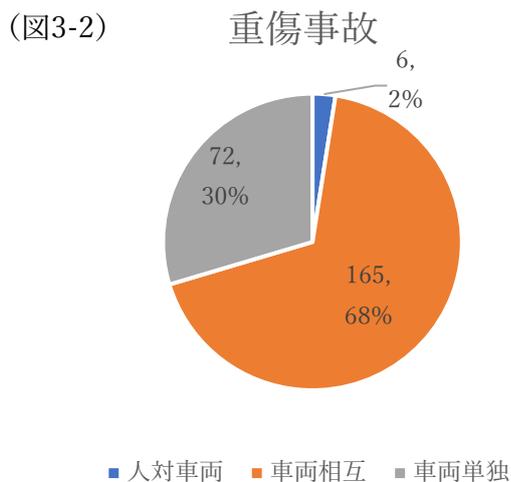
5 年間（2015 年～2019 年）の農耕車の交通事故件数を事故類型別にグラフとして整理したものが図 2 となる。これを見ると「人对車両」の事故件数が 19 件、「車両相互」の事故件数が 711 件、「車両単独」の事故件数が 232 件となっている。これは、表 1 でも見られたように、農耕車の事故件数の多くは「車両相互」の事故であり、この 5 年間では 74% を占める状況にあることを示している。



なお、図 2 の件数を「死亡事故」、「重傷事故」、「軽傷事故」別に分類し直したものが図 3-1～図 3-3 である。この 3 つのグラフを比較すると、死亡は単独事故が多く、重症から軽傷になるにつれ車両相互が多くなり、その差がかなり極端であるのが見てとれる。人对車両の



事故は、農耕車が歩行者等の少ない農村部での低速運行が多いことからその絶対数は少ない。車両相互の事故は、農耕車同士ではなく農耕車と自動車が衝突又は接触して事故となったものが大半と想定される。後述するが、この車両相互の事故で圧倒的に多いのが追突である。ただし、農耕車は法規制によりほとんど

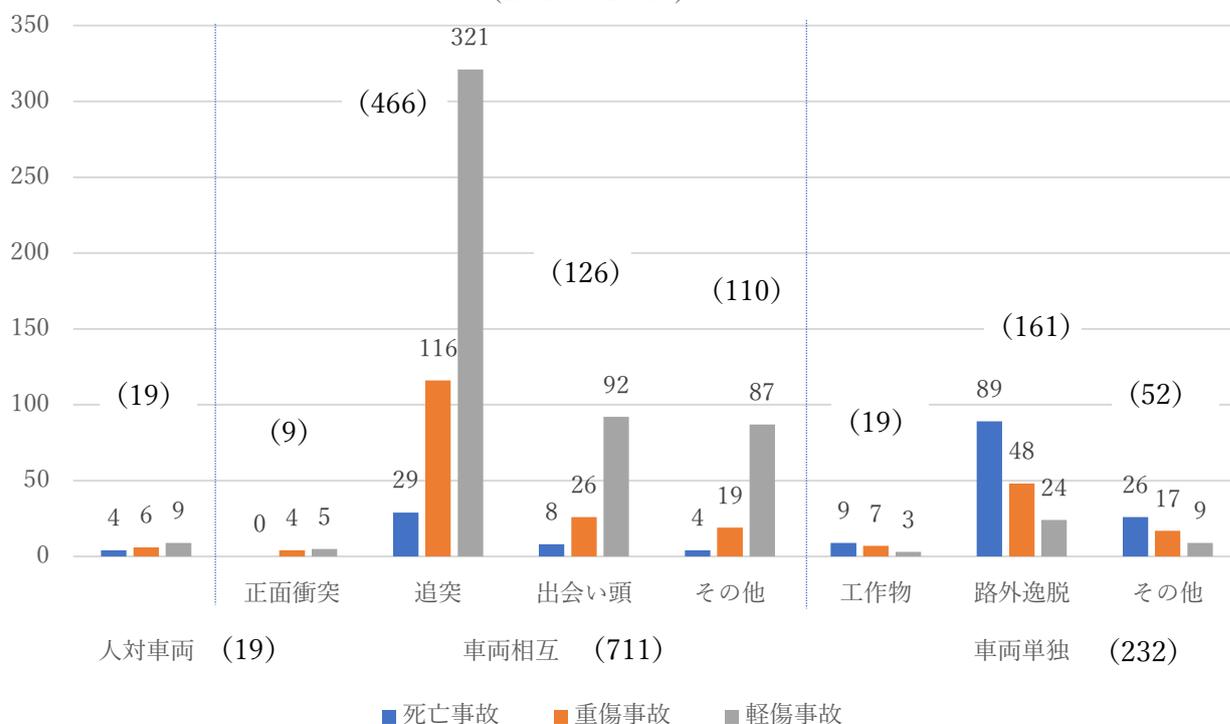


が最高速度 35 km/h または 15 km/h に制限されていること、近年自動車の安全装備が充実してきていること、農耕車は自動車に比して車体が大きく、また作業機を付けてけん引するために重く頑丈であること等により、車両相互の事故では死亡に至る割合は低いものと推定される。

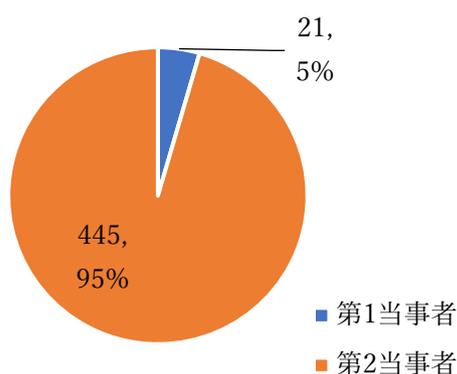
状況が異なるのは農耕車の単独事故である。図 2 に示すとおり、5 年間における事故件数 232 件に占める死亡事故の割合は 124 件 (53.4%) と半数以上を占めている。これも後述するが、農耕車の単独事故は路外逸脱が多いため、転落・転倒による重大事故に結びつきやすい (ただし、本データは警察組織が把握したものに限られるため、軽傷の車両単独事故は特に警察への届出等がなされず集計されていないものが一定数あるのではないかと推定される)。これらの事故件数の類型をさらに細分化したものが図 4 となる。これを見ると、車両相互では追突による事故が 466 件と車両相互事故全体 (711 件) の 66% を占めている。このうち農耕車が「追突した」と考えられる 1 当となったものは 5% (21 件) であるのに対し、「追突された」と考えられる 2 当は 95% (445 件) であり、圧倒的に「追突される」側となっている※ (図 5)。これは、農耕車と自動車の速度差を考えれば当然であるが、古くからこの速度による追突事故の危険性は指摘されており、低速車マーク (赤い三角板) の取付け (現在では農研機構の安全性検査で義務化) などの対策を推進する必要がある。

(注※) 正確には1当、2当は追突側であるかないかのみで決定されるとは限らず、追突される側であっても急な右折などで1当となる場合もありうるとは考えられる。

(図4) 農耕作業用特殊車の事故類型別交通事故件数
(2015~2019)



(図5) 1当、2当別の追突事故の割合



一方、車両単独では路外逸脱の事故が多く、車両単独事故全体 (232 件) のうち 161 件 (69%) を占め、さらにその路外逸脱事故 161 件のうちの 89 件 (55%) が死亡事故

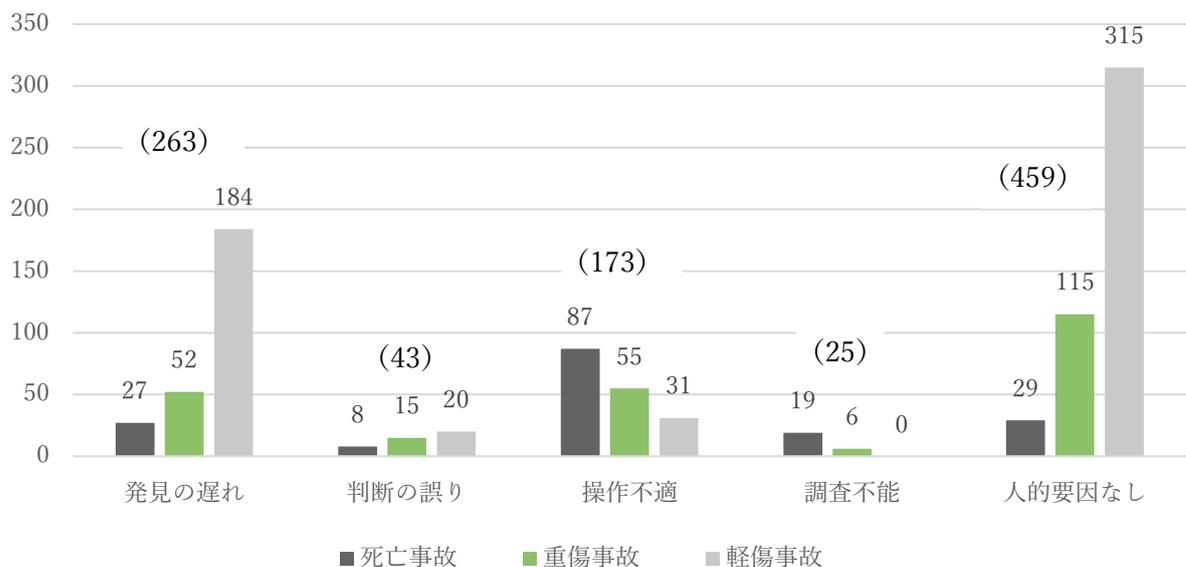
となっている。農村部においては路外に逸脱すると水路や斜面に転落、転倒するケースが多いと思われ、それらが大きな事故につながっていることがうかがわれる。

また、単独事故の場合は周囲の発見の遅れにより重大事故化しやすいものとも考えられる。トラクターの場合は安全キャブ・フレーム付きとするほか、ヘルメット、シートベルトの着用、携帯電話の所持などを徹底すべきである。

4 事故の人的要因と月別事故件数

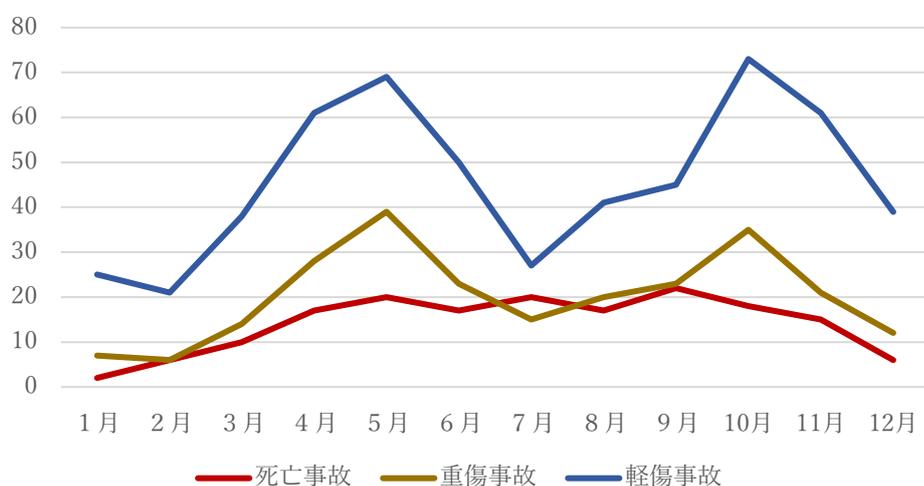
次に農耕車の事故件数を人的要因別に見ることとする。5年間の農耕車側から見た人的要因別事故件数をグラフ化したものが図6である。人的要因では「発見の遅れ」による事故が263件、「操作不適」による事故が173件発生しており、この二つの要因が全体の45%を占めている。このうち「発見の遅れ」による事故は追突以外の車両相互事故が多く、周りの自動車の走行状況等の確認が重要であることを示している。一方、「操作不適」による事故は死亡、重傷事故につながるケースが多いことがわかる。これは、農耕車では道路走行時に左右のブレーキを連結する必要があること、自動車に比べて重心が高いこと、視野が高く地面が見えにくいこと、急傾斜路・段差乗り越え・滑りやすい路面での走行が多いこと等から操作が難しく、操作不適を誘発する確率が高いことを示しているといえる。そして、その結果として路外逸脱を引き起こし、転落・転倒といった車両単独事故による重大事故につながっている事例が多いものと考えられる。

(図6) 農耕車の人的要因別交通事故件数
(2015～2019)



また、459 件（48%）と大きな割合を占めている「人的要因なし」であるが、これは、農耕車側から見た整理であることから、事故の内容としては農耕車に過失の少ない2当事事故で、その大半は追突事故である。農耕車に「人的要因」がなく 2 当ということは「追突された」と想定される事故であることは前述したとおりであるが、そうした追突事故が「人的要因なし」の事故件数全体のほとんどを占めている状況にある。農耕車は乗員に瑕疵がなくても多くの事故に巻き込まれている状況がうかがわれ、こうした事故を防止するためには、繰り返しになるが、低速車マークの取り付け推進が重要となる。

(図7) 月別死傷事故件数 (2015~2019計)

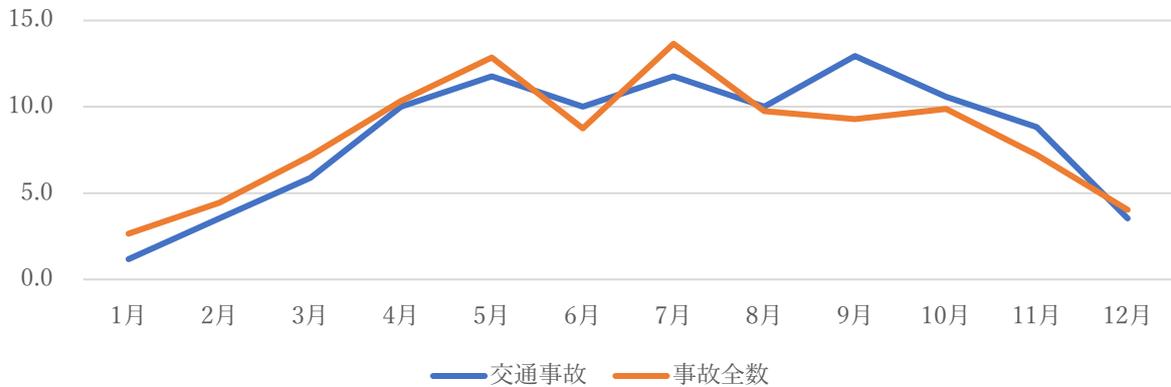


次に農耕車の事故件数を月別にみると、田植え等の春作業時期である4月~6月と、収穫等の秋作業時期となる10月、11月のいわゆる農繁期に事故が多く、特に重傷事故、軽傷事故においてその傾向が顕著となっている(図7)。これはある意味当然であるが、死亡事故件数

ではそうした傾向はみられず、12月から3月の冬場を除き20件前後(毎年各月4件程度)の事故がコンスタントに発生している。この理由の詳細は不詳ではあるが、農耕車は4月~11月にわたり水田作、畑作、畜産草地、果樹園芸など様々な農業現場で稼働しており、転落・転倒はその間ずっと発生する。一方、春、秋の農繁期は死亡事故には至らない比較的広い道路上での追突が多くなるということかも知れない。

なお、参考までに農林水産省集計による農作業死亡事故全数(交通事故死者数は原則的にこの内数となる)の月別発生割合と比較(図8)してみると、全数も春、秋ピークというよりは、4月~11月にコンスタントに発生しているといえ、この全数でも転落・転倒によるものが死亡原因の多数を占めることを考え合わせると、「ケガが多い追突は春、秋に多いが、死亡に結びつく転落・転倒は冬を除き継続的に発生する」との見方が正しいことを裏付けているといえる。

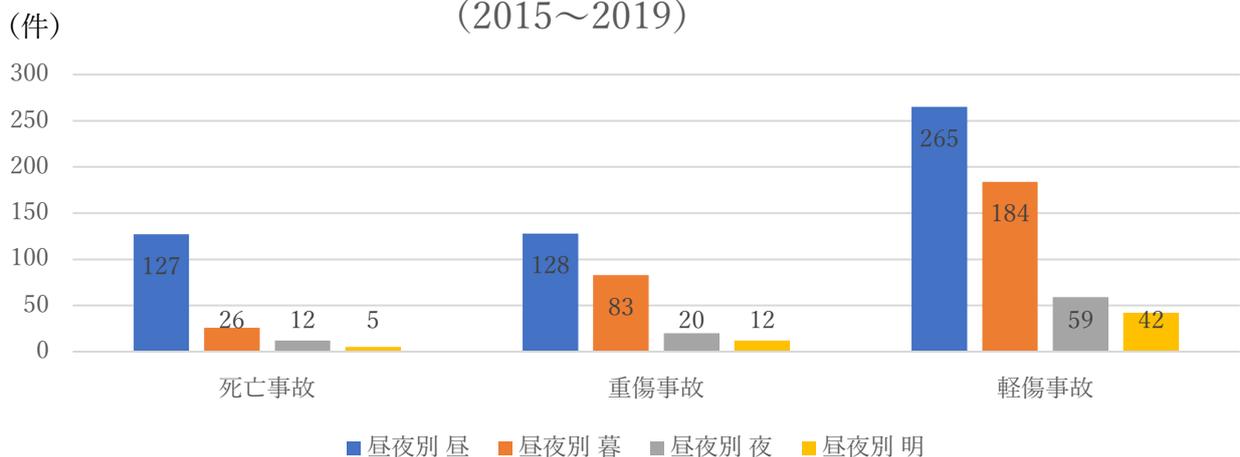
(図8) 月別死亡事故発生割合 (%)
(交通事故、事故全数別)



※事故全数は農林水産省の調査結果による。

図9は事故がどの時間帯に発生したかを整理したものである。農耕車が多く稼働している昼に事故が多いのは当然であるが、死亡事故では暮れの時間帯の事故割合が重症や軽傷事故に比べて低くなっている。これは、死亡に至る事故となる転落・転倒は、日暮れに伴う視界不良がその要因ではなく、あくまでも「操作不適」であることを示しているといえる。

(図9) 農耕作業用特殊車の昼夜別交通事故件数
(2015～2019)

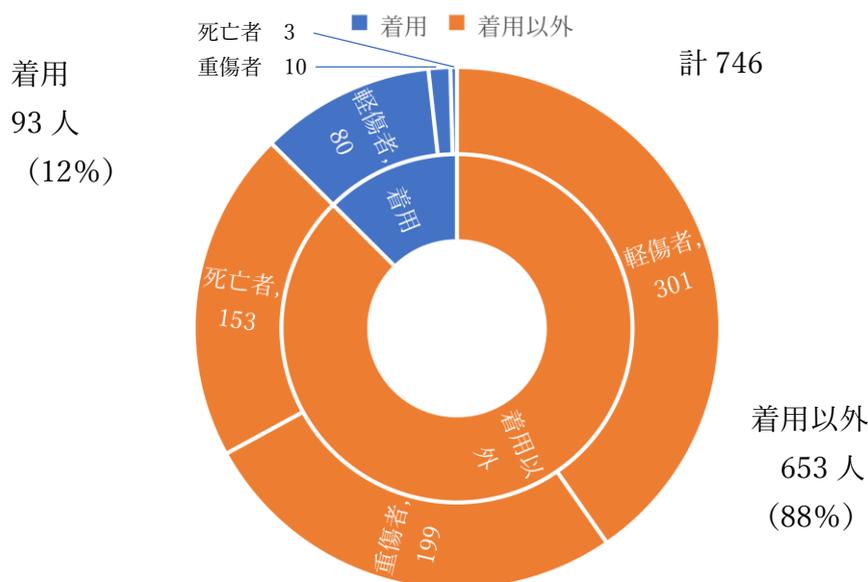


5 シートベルトの着用と加害部位別死傷者数

ここまでは、2015～2019年の5年間における農耕車の事故件数（1当及び2当分）のデータを基に分析を行ってきた。そのため、その事故で死傷した者は必ずしも農耕作業用特殊車の乗員とは限らないものであった。ここでは、当該5年間における農耕車の

乗員に限定したデータを基に、シートベルト着用の効果や死傷者の加害部位（何が人体を傷つけたか）等について考察する。

(図 10) シートベルト着用の有無別死傷者数

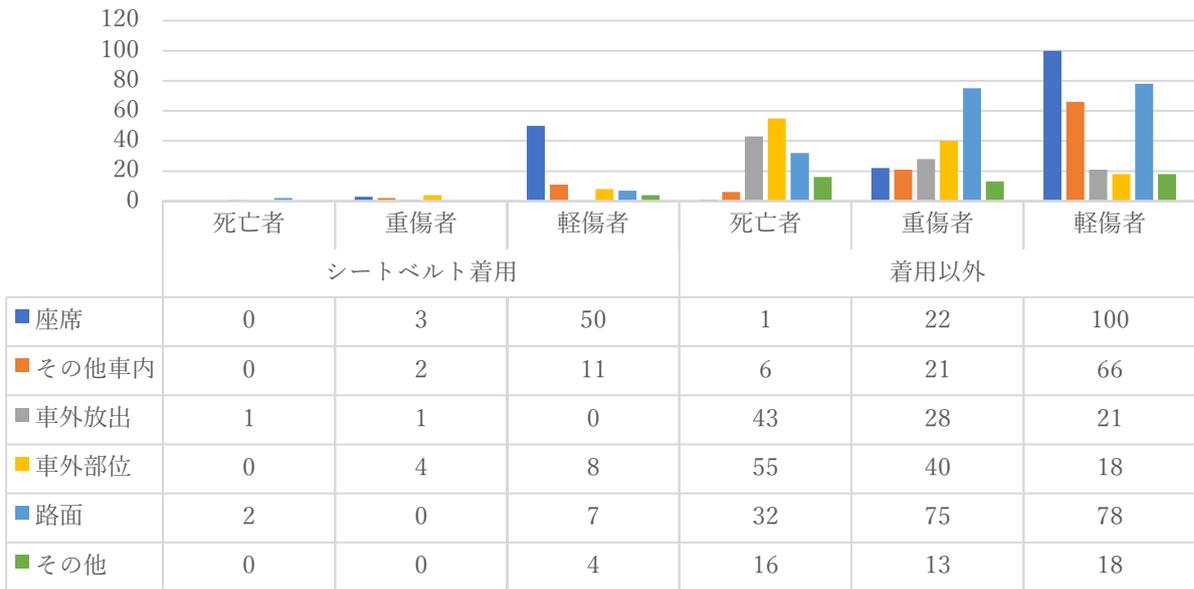


まず、シートベルト着用の有無と死傷者数の関係であるが、図 10 を見ると、5 年間における農耕車の乗員の死傷者総数は 746 人であり、そのうちシートベルト着用以外（非着用及び着用不明の者）は 653 人で全体の 88%を占めていることがわかる。さらに死傷者数を加害部位別にみると、軽症者では「座席」、「その他車内」といった車内の部位が多く、車外の「路面」がそれに続いている（図 11）。

それに対して重傷者では、「車外放出」、「車外部位」、「路面」といった車外の加害部位の割合が高くなっており、死亡者ではその傾向がより顕著である。加害部位のうち「車外放出」は乗車中の者が車内から車外へ放出された状態をいい、人身加害部位が何であったかを問わないとされているが、こうした事故はシートベルトの着用によって一定程度軽減できるものと考えられる。ただし、キャビンのない農耕車におけるシートベルトの着用は、転倒時に安全域（運転者を保護するための空間）を確保できる安全フレーム等の装備車であることが前提となる。

また、死亡、重症にも加害部位が「車外放出」ではなく「車外部位」や「路面」に分類されている事故が多数発生していることも注目すべき点である。これらは車外放出を伴わずに損傷を受けた場合であり、そうした事例としては、農耕車が転落、転倒した際にハンドルにしがみついたまま車外に放出されず、自車のボディやタイヤといった「車外部位」や「路面」によって損傷を受け、死亡や重傷に至った場合が想定される。こうした事例はキャビンを持たない農耕車に多いものと推定される

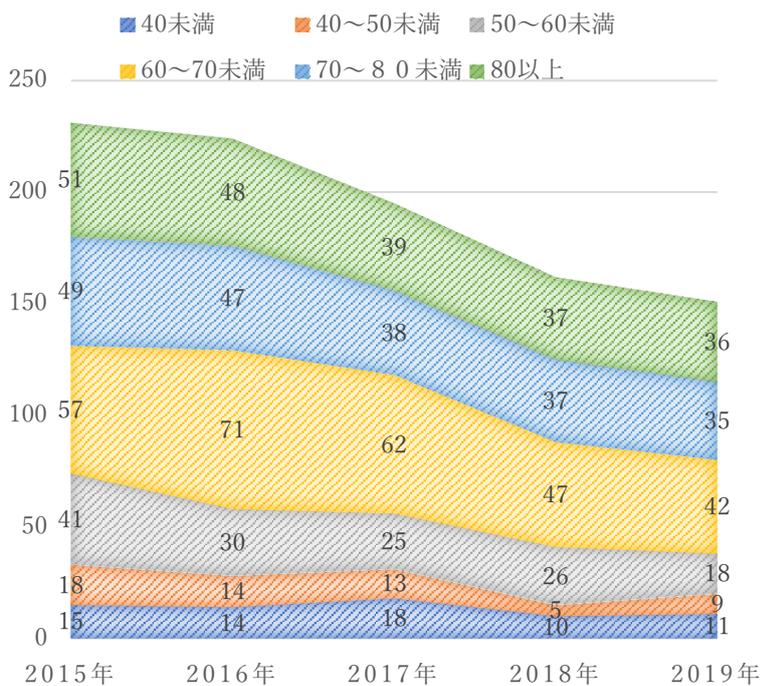
(図11) 農耕作業用特殊車乗員の加害部位別死傷者数
(2015~2019)



6 年齢別事故件数の推移

ここでは事故と農耕車の乗員の年齢について検証する。使用するデータは、5年間に
おける1当と2当が農耕車の乗員であった事故件数を当該乗員の年齢別に集計したも

(図12) 乗員の年齢別事故件数の推移
(死傷事故合計)



のであるが、死傷者は必ずしも
その乗員とは限らない。

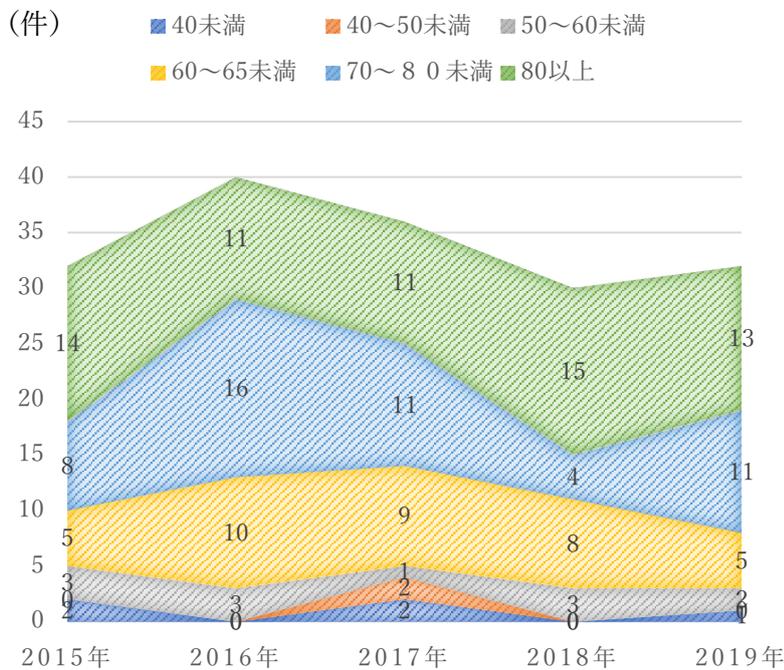
当該データを5年間の推移と
して整理したものが図12と表
3である。全体として交通事故
件数が減少傾向にあるのは1で
述べたとおりであるが、ここで
注目されるのは乗員の高齢者の
割合の高さである。死傷事故件
数全体の5年間の合計で見ると
事故件数全体に占める60歳以
上事故件数の割合は72.3%、
50歳以上では86.8%と高い割
合を占めており、この割合はこ
の5年間では大きな変化はない
(表2)。

(表 3) 乗員の年齢別事故件数の推移(死傷事故合計)

	40歳未満	40～50歳未満	50～60歳未満	60～70歳未満	70～80歳未満	80歳以上	計
2015年	15 (6.5)	18 (7.8)	41 (17.7)	57 (24.7)	49 (21.2)	51 (22.1)	231 (100.0)
2016年	14 (6.3)	14 (6.3)	30 (13.4)	71 (31.7)	47 (21.0)	48 (21.4)	224 (100.0)
2017年	18 (9.2)	13 (6.7)	25 (12.8)	62 (31.8)	38 (19.5)	39 (20.0)	195 (100.0)
2018年	10 (6.2)	5 (3.1)	26 (16.0)	47 (29.0)	37 (22.8)	37 (22.8)	162 (100.0)
2019年	11 (7.3)	9 (6.0)	18 (11.9)	42 (27.8)	35 (23.2)	36 (23.8)	151 (100.0)
計	68 (7.1)	59 (6.1)	140 (14.5)	279 (29.0)	206 (21.4)	211 (21.9)	963 (100.0)
	(27.7)			(72.3)			(100.0)
	(13.2)		(86.8)				(100.0)

※()内の数字は計に占める各年齢層の割合(%)

(図13) 年齢別事故件数の推移
(死亡事故)



また、死亡事故に限定すると、5年間の死亡事故件数全体に占める60歳以上事故件数の割合は88.8%、50歳以上では95.9%と非常に高い割合となる。(図13、表4)。

もともと、事故を起こした農耕車乗員数の母集団となる農業就業人口を見ると(図14、表5)、例えば2019年では60歳以上の割合が80.6%、50歳以上が89.1%(農林水産省「農業構造動態調査」による)と、事故数全体ではこの割合を下回っているが、死亡事故では上回るものとなっており、高齢者は

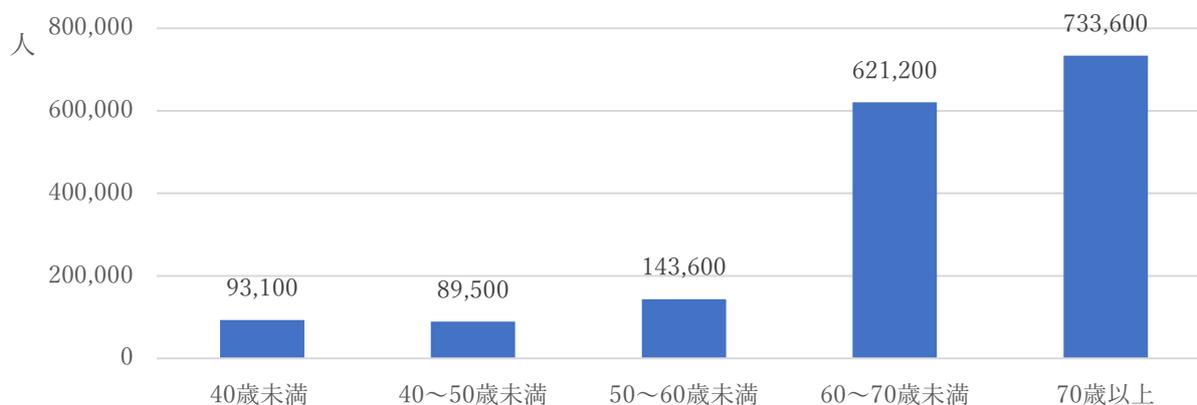
事故が重大化しやすい傾向が見てとれ、特に注意すべきであるといえる。

(表4)乗員の年齢別事故件数の推移(死亡事故)

	40歳未満	40～50歳未満	50～60歳未満	60～70歳未満	70～80歳未満	80歳以上	計
2015年	2 (6.3)	0 0.0	3 (9.4)	5 (15.6)	8 (25.0)	14 (43.8)	32 (100.0)
2016年	0 0.0	0 0.0	3 (7.5)	10 (25.0)	16 (40.0)	11 (27.5)	40 (100.0)
2017年	2 (5.6)	2 (5.6)	1 (2.8)	9 (25.0)	11 (30.6)	11 (30.6)	36 (100.0)
2018年	0 0.0	0 0.0	3 (10.0)	8 (26.7)	4 (13.3)	15 (50.0)	30 (100.0)
2019年	1 (3.1)	0 0.0	2 (6.3)	5 (15.6)	11 (34.4)	13 (40.6)	32 (100.0)
計	5 (2.9)	2 (1.2)	12 (7.1)	37 (21.8)	50 (29.4)	64 (37.6)	170 (100.0)
	(11.2)			(88.8)			(100.0)
	(4.1)		(95.9)				(100.0)

※()内の数字は計に占める各年齢層の割合(%)

(図14) 年齢別農業就業人口(2019年)



農林水産省「構造動態調査」による。

表5 年齢別農業就業人口(2019年)

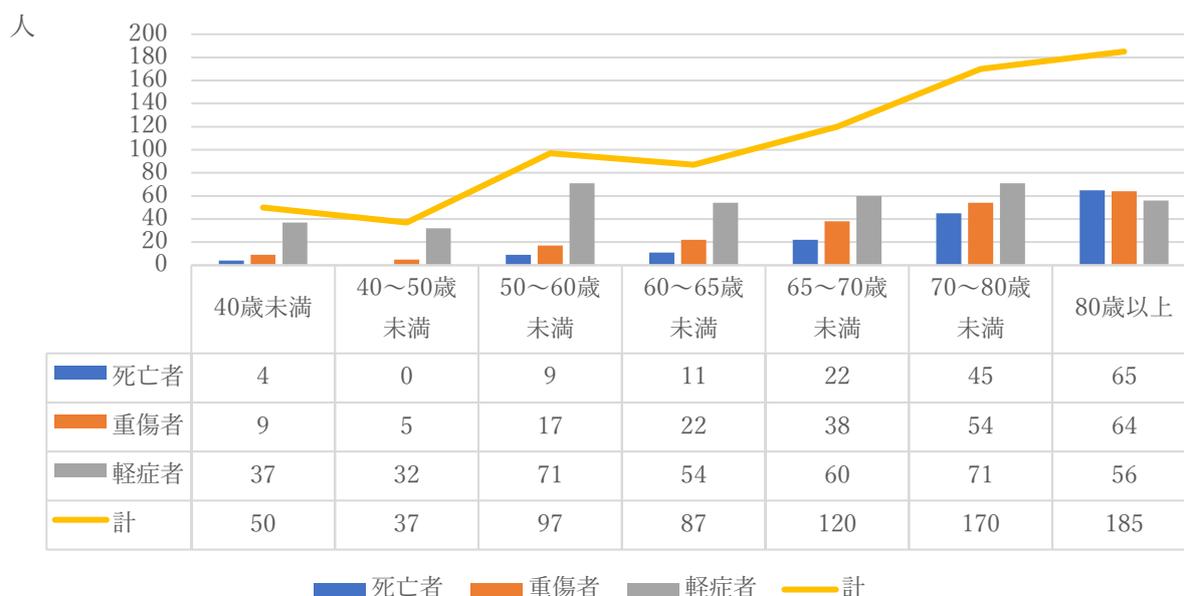
	40歳未満	40～50歳未満	50～60歳未満	60～70歳未満	70歳以上	合計
農業就業人口(人)	93,100	89,500	143,600	621,200	733,600	1,681,100
60歳未満、以上	326,200 (19.4)			1,354,800 (80.6)		(100%)
50歳未満、以上	182,600 (10.9)		1,498,400 (89.1)			(100%)

農林水産省「農業構造動態調査」による。

7 年齢別死傷者数

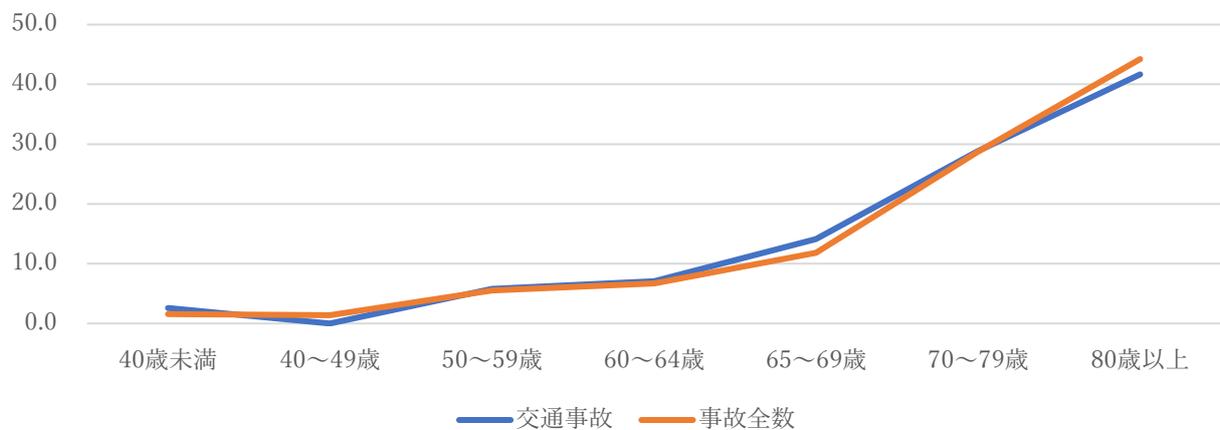
前項は本人が死傷とは限らない運転者の年齢に関する分析であるが、農耕車の乗員に特定して年齢別の死傷者数を見ると、これも高齢になるに従って死傷者は増加している（図15）。これは、その母集団となる農業就業人口の年齢別の構成が60歳以上に集中していることを考えると当然の結果ともいえるが、事故への対策はこうした年齢構成の下で農作業が行われていることを前提として講ずることが求められるところである。高齢になれば、視力や筋力、集中力や瞬発力といった農業機械を用いた作業における事故を防止するための身体的機能が低下することは否めず、それを補うために安全指導の教育といったソフト面のほか、トラクターでいえば安全キャブ・フレーム、低速車マークの装備といった農業機械のハード面の安全装備の強化を図ることが必要と考えられる。

（図15） 農耕作業用特殊車乗員の年齢別死傷者数
（2015～2019の計）



なお、参考までに農作業中の死亡事故全体数の年齢別割合と比較してみると（図16）、全く同じといっても差し支えない傾向を示しており、農作業事故対策全体と同様な高齢者への配慮が交通事故対策でも求められるといえる。

(図 16) 年齢別死亡事故発生割合 (%)
(交通事故、事故全数別)



※事故全数は農林水産省の調査結果による。

8 まとめ

これまでの分析の中で明らかになったことは、農耕車では追突される事故が多いこと、農業就業人口が減少する中でも農耕車の死亡事故は減少していないこと、その多くは高齢となった農耕車乗員のハンドル等の操作不適によって引き起こされる路外逸脱、転落・転倒といった単独事故であること、死亡事故では季節変動が少ないこと等である。こうした事故については、例えば低速車マークの取付け、ほ場出入り口等の危険個所の整備や草刈りの励行など事故を未然に防ぐ対策が当然必要となるが、不幸にも事故が発生した場合であっても、損害を最小限とするため、トラクターにおいては安全キャブ・フレームを装備することが重要である。

2025年に団塊の世代が75歳を超えて後期高齢者となり、身体機能や判断力の低下は否めないことから、農業を続けるかどうか、続けられるかどうかの判断を迫られることとなる。このような状況でトラクターの作業を行う上では、自分の能力低下を自覚し、より安全作業に注意するためのソフト的な対策とともに、車両の安全機能の向上を図るハード的な対策もあわせて講じていかなければならない。

注：交通事故に関するグラフのうち、脚注のないものについてはすべて（公財）交通事故総合分析センターのデータの集計結果に基づいて作成。

農耕作業用特殊車に関する交通事故情報(交通事故統計(2015~2019))

1 事故内容(死亡、重軽傷)別、事故類型別、性別、年齢等別ごとの年別事故件数(1当、2当別に、死亡事故、重傷事故、軽傷事故ごと)

1当が農耕作業用特殊車

	死亡事故																			全体	うち無免許 (条件違反を含む)
	事故類型別											運転者性別		運転者年齢別							
	人対車両	車両相互					小計	車両単独				男	女	40未満	40~50未満	50~60未満	60~65未満	65~70未満	70~80未満		
正面衝突		追突	出会い頭	その他	工作物	路外逸脱		その他	小計												
2015年	0	0	0	2	1	3	3	15	1	19	21	1	2	0	3	2	2	4	9	22	2
2016年	2	0	0	0	1	1	5	17	6	28	28	3	0	0	2	2	4	12	11	31	4
2017年	1	0	0	1	1	2	0	20	9	29	32	0	2	1	1	1	6	10	11	32	4
2018年	1	0	0	4	0	4	1	15	5	21	26	0	0	2	3	3	4	14	26	6	
2019年	0	0	0	1	0	1	0	22	5	27	28	1	1	0	2	0	4	10	12	29	6
計	4	0	0	8	3	11	9	89	26	124	135	5	5	1	10	8	19	40	57	140	22

	重傷事故																			全体	うち無免許 (条件違反を含む)
	事故類型別											運転者性別		運転者年齢別							
	人対車両	車両相互					小計	車両単独				男	女	40未満	40~50未満	50~60未満	60~65未満	65~70未満	70~80未満		
正面衝突		追突	出会い頭	その他	工作物	路外逸脱		その他	小計												
2015年	1	1	0	9	2	12	1	11	9	21	30	4	2	1	7	2	2	8	12	34	3
2016年	1	0	0	5	4	9	1	11	3	15	24	1	3	1	1	2	2	6	10	25	2
2017年	0	0	0	4	0	4	3	10	1	14	17	1	1	2	0	1	0	6	8	18	1
2018年	4	0	0	3	0	3	2	5	1	8	13	2	2	0	1	1	2	5	4	15	2
2019年	0	0	0	1	3	4	0	11	3	14	16	2	0	1	0	3	2	3	9	18	1
計	6	1	0	22	9	32	7	48	17	72	100	10	8	5	9	9	8	28	43	110	9

	軽傷事故																			全体	うち無免許 (条件違反を含む)
	事故類型別											運転者性別		運転者年齢別							
	人対車両	車両相互					小計	車両単独				男	女	40未満	40~50未満	50~60未満	60~65未満	65~70未満	70~80未満		
正面衝突		追突	出会い頭	その他	工作物	路外逸脱		その他	小計												
2015年	2	0	1	22	20	43	1	6	2	9	54	0	4	7	9	4	8	8	14	54	3
2016年	2	0	4	19	15	38	1	7	2	10	47	3	3	4	8	7	8	9	11	50	6
2017年	1	0	3	16	13	32	0	6	3	9	41	1	5	3	7	8	7	4	8	42	4
2018年	4	1	7	12	9	29	0	2	1	3	36	0	2	2	8	4	4	7	9	36	3
2019年	0	0	6	16	7	29	1	3	1	5	32	2	5	5	4	5	6	4	5	34	7
計	9	1	21	85	64	171	3	24	9	36	210	6	19	21	36	28	33	32	47	216	23

	計(1当が農耕作業用特殊車)																			全体	うち無免許 (条件違反を含む)
	事故類型別											運転者性別		運転者年齢別							
	人対車両	車両相互					小計	車両単独				男	女	40未満	40~50未満	50~60未満	60~65未満	65~70未満	70~80未満		
正面衝突		追突	出会い頭	その他	工作物	路外逸脱		その他	小計												
2015年	3	1	1	33	23	58	5	32	12	49	105	5	8	8	19	8	12	20	35	110	8
2016年	5	0	4	24	20	48	7	35	11	53	99	7	6	5	11	11	14	27	32	106	12
2017年	2	0	3	21	14	38	3	36	13	52	90	2	8	6	8	10	13	20	27	92	9
2018年	9	1	7	19	9	36	3	22	7	32	75	2	4	2	11	8	9	16	27	77	11
2019年	0	0	6	18	10	34	1	36	9	46	76	5	6	6	6	8	12	17	26	81	14
計	19	2	21	115	76	214	19	161	52	232	445	21	32	27	55	45	60	100	147	466	54

2当が農耕作業用特殊車

	死亡事故											運転者性別		運転者年齢別							全体	うち無免許 (条件違反 を含む)
	事故類型別											男	女	40未満	40～50未満	50～60未満	60～65未満	65～70未満	70～80未満	80以上		
	人対車両	車両相互				車両単独																
	正面衝突	追突	出会い頭	その他	小計	工作物	路外逸脱	その他	小計													
2015年	0	0	9	0	1	10	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	1	4	5	10	1	
2016年	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0	9	0	0	0	1	2	2	4	0	9	0	
2017年	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	3	1	0	1	0	1	1	1	0	4	0	
2018年	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	1	0	2	0	1	4	1	
2019年	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1	0	1	1	3	1	
計	0	0	29	0	1	30	0	0	0	0	29	1	0	1	2	4	6	10	7	30	3	

	重傷事故											運転者性別		運転者年齢別							全体	うち無免許 (条件違反 を含む)
	事故類型別											男	女	40未満	40～50未満	50～60未満	60～65未満	65～70未満	70～80未満	80以上		
	人対車両	車両相互				車両単独																
	正面衝突	追突	出会い頭	その他	小計	工作物	路外逸脱	その他	小計													
2015年	0	1	26	2	0	29	0	0	0	0	28	1	1	2	4	5	3	10	4	29	3	
2016年	0	0	28	1	4	33	0	0	0	0	33	0	0	1	6	6	9	4	7	33	2	
2017年	0	1	25	1	1	28	0	0	0	0	25	3	1	0	3	3	11	5	5	28	1	
2018年	0	1	24	0	4	29	0	0	0	0	28	1	2	0	4	3	7	10	3	29	0	
2019年	0	0	13	0	1	14	0	0	0	0	13	1	0	0	1	3	3	2	5	14	0	
計	0	3	116	4	10	133	0	0	0	0	127	6	4	3	18	20	33	31	24	133	6	

	軽傷事故											運転者性別		運転者年齢別							全体	うち無免許 (条件違反 を含む)
	事故類型別											男	女	40未満	40～50未満	50～60未満	60～65未満	65～70未満	70～80未満	80以上		
	人対車両	車両相互				車両単独																
	正面衝突	追突	出会い頭	その他	小計	工作物	路外逸脱	その他	小計													
2015年	0	0	76	0	6	82	0	0	0	0	79	3	6	8	18	12	16	15	7	82	6	
2016年	0	1	65	3	7	76	0	0	0	0	74	2	8	8	12	14	13	12	9	76	3	
2017年	0	2	65	2	2	71	0	0	0	0	70	1	9	6	14	14	9	12	7	71	2	
2018年	0	1	44	2	5	52	0	0	0	0	50	2	4	3	10	9	9	11	6	52	0	
2019年	0	0	50	0	3	53	0	0	0	0	52	1	5	3	11	4	11	15	4	53	1	
計	0	4	300	7	23	334	0	0	0	0	325	9	32	28	65	53	58	65	33	334	12	

	計(2当が農耕作業用特殊車)											運転者性別		運転者年齢別							全体	うち無免許 (条件違反 を含む)
	事故類型別											男	女	40未満	40～50未満	50～60未満	60～65未満	65～70未満	70～80未満	80以上		
	人対車両	車両相互				車両単独																
	正面衝突	追突	出会い頭	その他	小計	工作物	路外逸脱	その他	小計													
2015年	0	1	111	2	7	121	0	0	0	0	117	4	7	10	22	17	20	29	16	121	10	
2016年	0	1	102	4	11	118	0	0	0	0	116	2	8	9	19	22	24	20	16	118	5	
2017年	0	3	94	3	3	103	0	0	0	0	98	5	10	7	17	18	21	18	12	103	3	
2018年	0	2	72	2	9	85	0	0	0	0	82	3	6	3	15	12	18	21	10	85	1	
2019年	0	0	66	0	4	70	0	0	0	0	68	2	5	3	12	8	14	18	10	70	2	
計	0	7	445	11	34	497	0	0	0	0	481	16	36	32	85	77	97	106	64	497	21	

計(1当及び2当が農耕作業用特殊車)

	死亡事故																				全体	うち無免許 (条件違反を含む)
	事故類型別										運転者性別		運転者年齢別									
	人対車両	車両相互				小計	車両単独			小計	男	女	40未満	40～50未満	50～60未満	60～65未満	65～70未満	70～80未満	80以上			
正面衝突		追突	出会い頭	その他	工作物		路外逸脱	その他														
2015年	0	0	9	2	2	13	3	15	1	19	31	1	2	0	3	2	3	8	14	32	3	
2016年	2	0	9	0	1	10	5	17	6	28	37	3	0	0	3	4	6	16	11	40	4	
2017年	1	0	4	1	1	6	0	20	9	29	35	1	2	2	1	2	7	11	11	36	4	
2018年	1	0	4	4	0	8	1	15	5	21	30	0	0	0	3	3	5	4	15	30	7	
2019年	0	0	3	1	0	4	0	22	5	27	31	1	1	0	2	1	4	11	13	32	7	
計	4	0	29	8	4	41	9	89	26	124	164	6	5	2	12	12	25	50	64	170	25	

	重傷事故																				全体	うち無免許 (条件違反を含む)
	事故類型別										運転者性別		運転者年齢別									
	人対車両	車両相互				小計	車両単独			小計	男	女	40未満	40～50未満	50～60未満	60～65未満	65～70未満	70～80未満	80以上			
正面衝突		追突	出会い頭	その他	工作物		路外逸脱	その他														
2015年	1	2	26	11	2	41	1	11	9	21	58	5	3	3	11	7	5	18	16	63	6	
2016年	1	0	28	6	8	42	1	11	3	15	57	1	3	2	7	8	11	10	17	58	4	
2017年	0	1	25	5	1	32	3	10	1	14	42	4	2	2	3	4	11	11	13	46	2	
2018年	4	1	24	3	4	32	2	5	1	8	41	3	4	0	5	4	9	15	7	44	2	
2019年	0	0	13	1	4	18	0	11	3	14	29	3	0	1	1	6	5	5	14	32	1	
計	6	4	116	26	19	165	7	48	17	72	227	16	12	8	27	29	41	59	67	243	15	

	軽傷事故																				全体	うち無免許 (条件違反を含む)
	事故類型別										運転者性別		運転者年齢別									
	人対車両	車両相互				小計	車両単独			小計	男	女	40未満	40～50未満	50～60未満	60～65未満	65～70未満	70～80未満	80以上			
正面衝突		追突	出会い頭	その他	工作物		路外逸脱	その他														
2015年	2	0	77	22	26	125	1	6	2	9	133	3	10	15	27	16	24	23	21	136	9	
2016年	2	1	69	22	22	114	1	7	2	10	121	5	11	12	20	21	21	21	20	126	9	
2017年	1	2	68	18	15	103	0	6	3	9	111	2	14	9	21	22	16	16	15	113	6	
2018年	4	2	51	14	14	81	0	2	1	3	86	2	6	5	18	13	13	18	15	88	3	
2019年	0	0	56	16	10	82	1	3	1	5	84	3	10	8	15	9	17	19	9	87	8	
計	9	5	321	92	87	505	3	24	9	36	535	15	51	49	101	81	91	97	80	550	35	

	合計(1当及び2当が農耕作業用特殊車)																				全体	うち無免許 (条件違反を含む)
	事故類型別										運転者性別		運転者年齢別									
	人対車両	車両相互				小計	車両単独			小計	男	女	40未満	40～50未満	50～60未満	60～65未満	65～70未満	70～80未満	80以上			
正面衝突		追突	出会い頭	その他	工作物		路外逸脱	その他														
2015年	3	2	112	35	30	179	5	32	12	49	222	9	15	18	41	25	32	49	51	231	18	
2016年	5	1	106	28	31	166	7	35	11	53	215	9	14	14	30	33	38	47	48	224	17	
2017年	2	3	97	24	17	141	3	36	13	52	188	7	18	13	25	28	34	38	39	195	12	
2018年	9	3	79	21	18	121	3	22	7	32	157	5	10	5	26	20	27	37	37	162	12	
2019年	0	0	72	18	14	104	1	36	9	46	144	7	11	9	18	16	26	35	36	151	16	
計	19	9	466	126	110	711	19	161	52	232	926	37	68	59	140	122	157	206	211	963	75	

- 注 ① 交通事故:交通統計の対象となる交通事故は、道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路上において、車両、路面電車及び列車の交通によって起こされた人の死亡又は負傷を伴う事故をいう。
 ② 死亡: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をいう。
 ③ 重傷:交通事故によって負傷し、1箇月(30日)以上の治療を要する場合をいう。
 ④ 軽傷:交通事故によって負傷し、1箇月(30日)未満の治療を要する場合をいう。
 ⑤ 1当、2当:1当とは第1当事者、2当とは第2当事者をいう。交通事故の当事者順位は「過失の軽重」により、重い方を「先位当事者」、軽い方を「後位当事者」とする。
 ⑥ 農耕車両用特殊車:農耕作業用の特殊自動車をいう(農耕用トラクター、刈取脱穀作業車、耕運機で荷台を牽引し乗車運転している場合等)。

農耕作業用特殊車に関する交通事故情報(交通事故統計(2015~2019))

3 農耕作業用特殊車乗員の事故類型別ごとの年別死傷者等数(死亡事故、重傷事故、軽傷事故別)

	死亡者数																		全体	
	人对車両	車両相互					小計	車両単独				死亡者の性別		死亡者の年齢						
		正面衝突	追突	出会い頭	その他	工作物		路外逸脱	その他	小計	男	女	40未満	40~50未満	50~60未満	60~65未満	65~70未満	70~80未満		80以上
2015年	0	0	8	2	1	11	3	15	1	19	27	3	1	0	2	2	2	8	15	30
2016年	0	0	9	0	0	9	5	17	6	28	34	3	0	0	3	4	5	14	11	37
2017年	0	0	3	0	0	3	0	20	9	29	32	0	2	0	1	2	7	9	11	32
2018年	0	0	2	4	0	6	1	15	5	21	27	0	0	0	1	3	4	4	15	27
2019年	0	0	2	0	0	2	0	22	5	27	29	1	1	0	2	0	4	10	13	30
計	0	0	24	6	1	31	9	89	26	124	149	7	4	0	9	11	22	45	65	156

	重傷者数																		全体	
	人对車両	車両相互					小計	車両単独				重傷者の性別		重傷者の年齢						
		正面衝突	追突	出会い頭	その他	工作物		路外逸脱	その他	小計	男	女	40未満	40~50未満	50~60未満	60~65未満	65~70未満	70~80未満		80以上
2015年	0	0	24	8	1	33	1	11	9	21	51	3	2	3	8	6	4	16	15	54
2016年	0	0	27	4	2	33	1	11	3	15	46	2	2	0	5	6	11	7	17	48
2017年	0	0	24	4	1	29	3	10	1	14	39	4	2	1	2	3	11	11	13	43
2018年	0	0	20	3	3	26	2	5	1	8	31	3	2	0	2	2	7	15	6	34
2019年	0	0	13	1	1	15	0	12	3	15	26	4	1	1	0	5	5	5	13	30
計	0	0	108	20	8	136	7	49	17	73	193	16	9	5	17	22	38	54	64	209

	軽傷者数																		全体	
	人对車両	車両相互					小計	車両単独				軽傷者の性別		軽傷者の年齢						
		正面衝突	追突	出会い頭	その他	工作物		路外逸脱	その他	小計	男	女	40未満	40~50未満	50~60未満	60~65未満	65~70未満	70~80未満		80以上
2015年	0	1	75	2	7	85	0	7	2	9	89	5	6	10	17	12	17	18	14	94
2016年	0	1	64	6	7	78	1	7	1	9	83	4	9	9	15	12	12	15	15	87
2017年	0	3	65	5	3	76	0	7	3	10	85	1	13	7	15	16	10	13	12	86
2018年	0	1	45	2	4	52	0	2	1	3	53	2	4	2	12	9	9	11	8	55
2019年	0	0	51	3	0	54	1	3	1	5	57	2	5	4	12	5	12	14	7	59
計	0	6	300	18	21	345	2	26	8	36	367	14	37	32	71	54	60	71	56	381

注 農耕作業車が当事者となった事故で死傷した農耕作業車の運転手及び同乗者の数

農耕作業用特殊車に関する交通事故情報(交通事故統計(2015～2019))

4 農耕作業用特殊車乗員のシートベルト着用の有無ごとの損傷部位別、加害部位別死傷者等数

		シートベルト着用			着用以外						計		
					非着用			着用不明					
		死亡者	重傷者	軽傷者	死亡者	重傷者	軽傷者	死亡者	重傷者	軽傷者	死亡者	重傷者	軽傷者
損傷部位	頭部	1	1	13	30	47	51	2	7	3	32	54	54
	頸部	0	3	45	8	11	122	0	1	3	8	12	125
	胸部	2	2	1	69	38	29	2	5	6	71	43	35
	腰部	0	1	12	7	23	18	0	4	3	7	27	21
	腕部	0	0	2	1	10	18	0	3	0	1	13	18
	脚部	0	1	2	3	35	24	0	2	4	3	37	28
	その他	0	2	5	30	11	19	1	2	1	31	13	20
	小計	3	10	80	148	175	281	5	24	20	153	199	301
加害部位	車外放出	1	1	0	41	24	18	2	4	3	43	28	21
	座席	0	3	50	1	21	93	0	1	7	1	22	100
	その他車内	0	2	11	6	21	66	0	0	0	6	21	66
	車外部位	0	4	8	54	35	15	1	5	3	55	40	18
	路面	2	0	7	31	65	72	1	10	6	32	75	78
	その他	0	0	4	15	9	17	1	4	1	16	13	18
	小計	3	10	80	148	175	281	5	24	20	153	199	301

注 【加害部位】

- ① 加害部位：人身に損傷を与えた部位をいう。
- ② 車外放出：乗車中の者が車内から車外へ放出された状態をいい、人身加害部位がなんであったかを問わない。
(車外に放出されて路面にたたきつけられた場合、加害部位は「車外放出」)。
- ③ 座席：座面、背もたれ、座席取付装置等をいう。
- ④ 車外部位：タイヤ等の車外部位および車外に積載している積荷等をいう。
- ⑤ 路面：道路の表面をいう。
- ⑥ その他：他の車両、列車、工作物(電柱、標識等)等。