

自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書（平成20年度）
〔第1分冊〕事業用自動車の交通事故の傾向分析（マクロ分析）

平成21年3月31日

国土交通省自動車交通局
自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

平成20年度「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」委員名簿（順不同・敬称略）

座長	堀野 定雄	神奈川大学 工学部准教授
委員	相川 春雄	社団法人日本バス協会 安全輸送委員会委員
"	島内 技	社団法人全日本トラック協会 交通対策委員会委員
"	榎元 紀二郎	社団法人全国乗用自動車連合会 交通事故防止委員会委員
"	小野 古志郎	財団法人日本自動車研究所 技監・研究主幹 兼 財団法人交通事故総合分析センター 主任研究員
"	金木 知史	損害保険料率算出機構自賠責損害調査センター 損害調査部長
"	酒井 一博	財団法人労働科学研究所 常務理事・所長・研究主幹
"	清水 勝一	独立行政法人自動車事故対策機構 理事（事故防止担当）
"	下光 輝一	東京医科大学 主任教授（医学博士）
"	関 政治	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
"	園 高明	財団法人日弁連交通事故相談センター 常務理事
"	佐々木 均	社団法人日本自動車整備振興会連合会 指導部長
"	山口 秀二	社団法人日本自動車工業会安全・環境技術委員会安全部会 副部会長
オブザーバー	富田 征弘	社団法人日本バス協会 技術部長
"	井出 廣久	社団法人全日本トラック協会 交通・環境部長
"	岸下 清	社団法人全国乗用自動車連合会 常務理事
"	杉浦 秀明	社団法人日本自動車工業会大型車部 会長
"	知久 和弘	財団法人交通事故総合分析センター研究部 研究第三課長

行政：警察庁交通局交通企画課
厚生労働省労働基準局
国土交通省大臣官房運輸安全監理官室
道路局地方道・環境課道路交通安全対策室
自動車交通局安全政策課、旅客課、貨物課、保障課、技術企画課、整備課

目 次

1 . 事故全体の傾向	1
2 . バスの事故	4
3 . タクシーの事故	13
4 . トラックの事故	18

別添 . 事業用自動車の交通事故統計 (平成 19 年版)

1. 事故全体の傾向

平成 19 年の自動車運送事業者が第一当事者となった事故件数は 61,873 件（対前年比 5.6%減）、死者数は 610 人（同 7.0%減）、負傷者数は 77,190 人（同 5.6%減）である。

(1) 事業用自動車における交通事故の件数・死者数

事業用自動車における交通事故の件数・死者数は、近年、これまでの高止まり傾向から減少に転じているものの、交通事故全体と比べると減り方が鈍い。

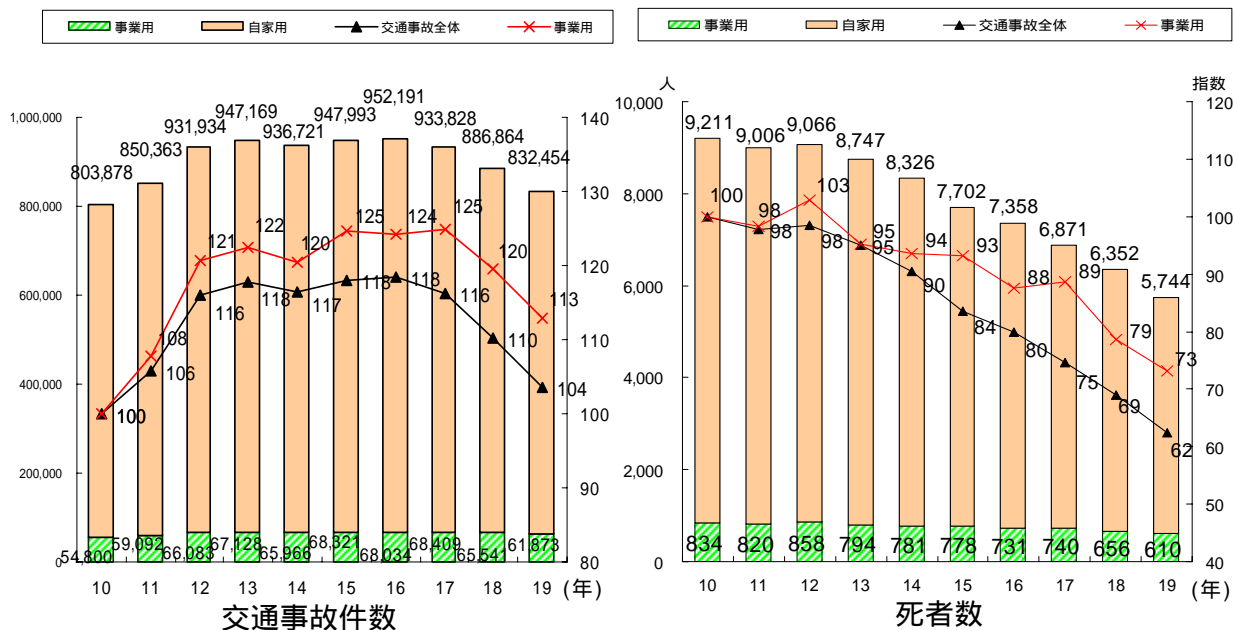


図 1 事業用自動車の交通事故発生状況の推移

事業用の値は、内数を示す。

出典：国土交通省資料（「交通統計」（警察庁）より作成）

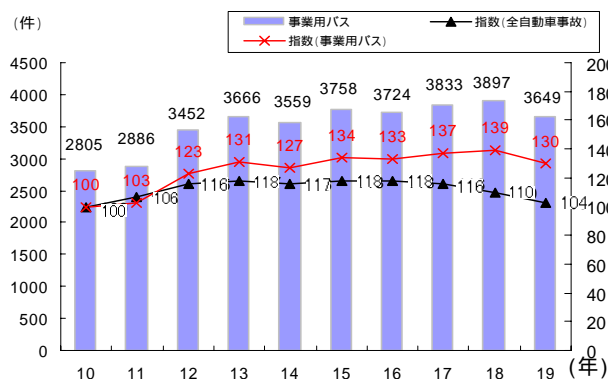
表 1 事業用自動車の交通事故発生状況の推移

年	区分	発生件数		死者数		負傷者数	
		事業用自動車 事故件数	指数	人数	指数	人数	指数
H10		54,800	100	834	100	68,492	100
H11		59,092	108	820	98	74,098	108
H12		66,083	121	858	103	83,114	121
H13		67,128	122	794	95	84,650	124
H14		65,966	120	781	94	83,139	121
H15		68,321	125	778	93	85,838	125
H16		68,034	124	731	88	85,296	125
H17		68,409	125	740	89	85,248	124
H18		65,541	120	656	79	81,735	119
H19		61,873	113	610	73	77,190	113

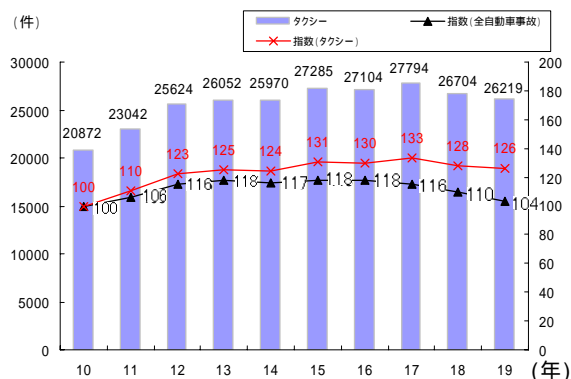
(財) 交通事故総合分析センター資料（以下、事業用自動車の交通事故統計において同じ。）

(2) 業態別交通事故発生件数

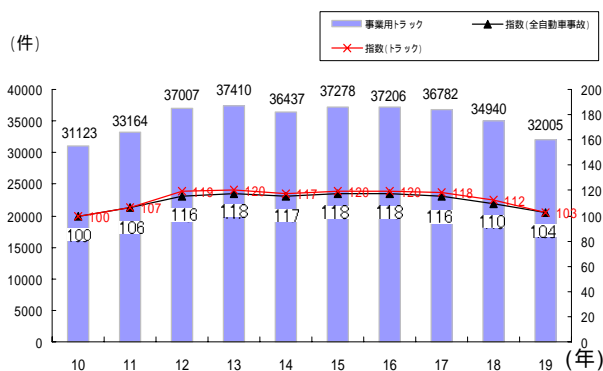
事業用自動車が第1当事者となった交通事故発生件数を業態別にみると、特に、バス・タクシーについて減り方が鈍く、全自動車事故と比べ差が見られる。



業態別交通事故発生件数 (バス)



業態別交通事故発生件数 (タクシー)



業態別交通事故発生件数 (トラック)

注)ハイヤー・タクシーを以下、タクシーとする。

図2 業態別交通事故発生件数

出典：国土交通省資料(「交通統計」(警察庁)より作成)

死者数では、バスは平成16年に増加したが、ここ数年は横ばいになっている。タクシーは平成16年に大幅に減少し、平成17年に一旦増加したが、平成18年以降は減少している。トラックは、ここ数年は横ばいになっていたものの、平成18年に大幅に減少している。

表2 業態別交通事故発生状況の推移

区分 年	件数(件)						死者数(人)					
	バス	指数	タクシー	指数	トラック	指数	バス	指数	タクシー	指数	トラック	指数
H10	2,805	100	20,872	100	31,123	100	28	100	56	100	750	100
H11	2,886	103	23,042	110	33,164	107	23	82	57	102	740	99
H12	3,452	123	25,624	123	37,007	119	20	71	43	77	795	106
H13	3,666	131	26,052	125	37,410	120	22	79	58	104	714	95
H14	3,559	127	25,970	124	36,437	117	19	68	56	100	706	94
H15	3,758	134	27,285	131	37,278	120	23	82	70	125	685	91
H16	3,724	133	27,104	130	37,206	120	29	104	46	82	656	87
H17	3,833	137	27,794	133	36,782	118	24	86	53	95	663	88
H18	3,897	139	26,704	128	34,940	112	26	93	49	88	581	77
H19	3,649	130	26,219	126	32,005	103	25	89	38	68	547	73

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)

(3) 走行距離 1 億キロあたり業態別交通事故件数の推移

平成 19 年のタクシーの事故 (176.5 件 / 億 km) は、全自動車事故に比べて 1.8 倍の事故が起きている。

同年のバスの事故件数は 77.1 件 / 億 km、トラックの事故件数は 40.0 件 / 億 km である。

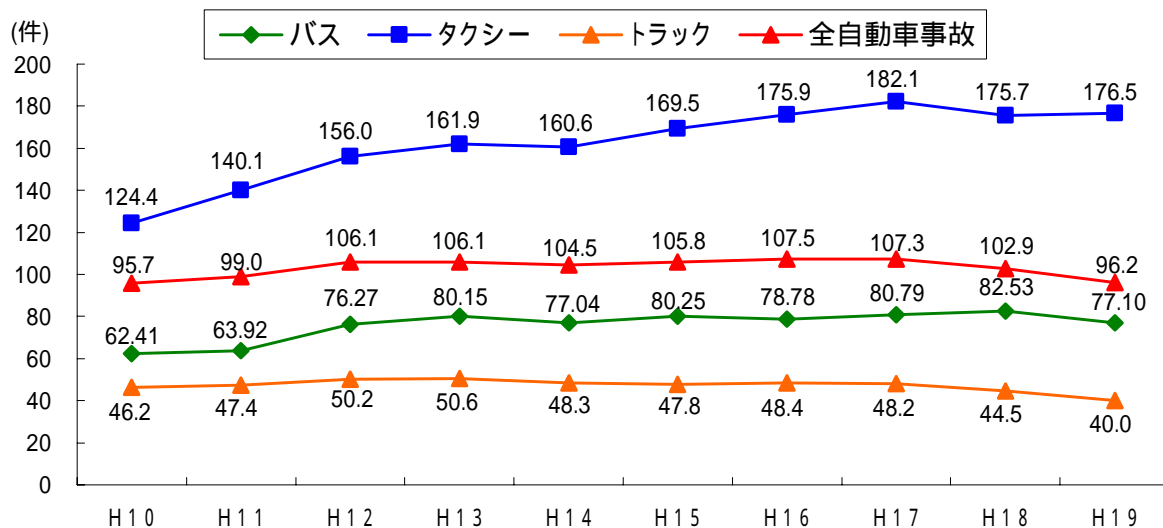


図 3 事業用自動車の業態別交通事故件数の推移 (走行距離 1 億キロあたり)

出典 : 「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

表 3 業態別事故件数及び走行距離 1 億キロあたり事故件数の推移

年	事故件数 (件)				走行距離 1 億キロあたり事故件数 (件)			
	バス	タクシー	トラック	全事故	バス	タクシー	トラック	全自動車事故
H10	2,805	20,872	31,123	803,878	62.41	124.4	46.2	95.7
H11	2,886	23,042	33,164	850,363	63.92	140.1	47.4	99.0
H12	3,452	25,624	37,007	931,934	76.27	156.0	50.2	106.1
H13	3,666	26,052	37,410	947,169	80.15	161.9	50.6	106.1
H14	3,559	25,970	36,437	936,721	77.04	160.6	48.3	104.5
H15	3,758	27,285	37,278	947,993	80.25	169.5	47.8	105.8
H16	3,724	27,104	37,206	952,191	78.78	175.9	48.4	107.5
H17	3,833	27,794	36,782	933,828	80.79	182.1	48.2	107.3
H18	3,897	26,704	34,940	886,864	82.53	175.7	44.5	102.9
H19	3,649	26,219	32,005	832,454	77.10	176.5	40.0	96.2

出典 : 「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

2. バスの事故

(1) バスの事故件数、死傷事故件数の推移

平成 19 年のバス事業者による事故は、平成 13 年から平成 18 年まで高止まりであったが、平成 19 年は 3,649 件（対前年比 6.4%減）と減少に転じており、死亡事故件数、重傷事故件数、軽傷事故件数ともに平成 18 年より減少している。

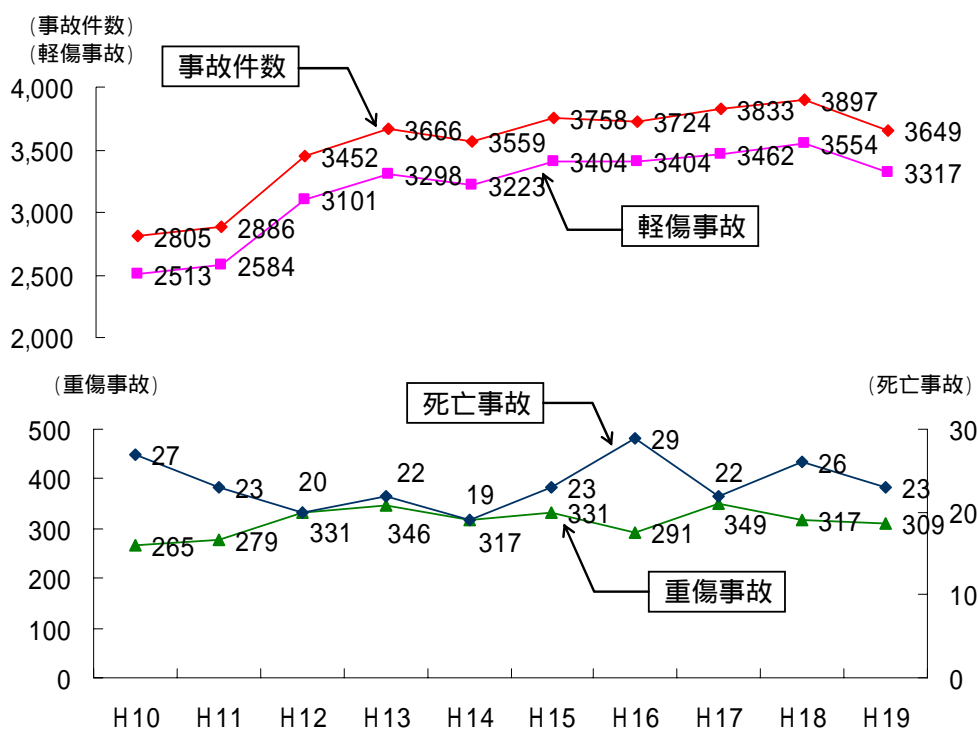


図 4 バスの全事故及び死傷事故件数の推移

出典：「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

表 4 バスの事故件数の推移

年	区分	死亡事故	重傷事故	軽傷事故	事故件数
H10		27	265	2,513	2,805
H11		23	279	2,584	2,886
H12		20	331	3,101	3,452
H13		22	346	3,298	3,666
H14		19	317	3,223	3,559
H15		23	331	3,404	3,758
H16		29	291	3,404	3,724
H17		22	349	3,462	3,833
H18		26	317	3,554	3,897
H19		23	309	3,317	3,649

(バス種別区分の乗合、貸切、その他の合計値を示す。)

(2) バス事故の死傷者数の推移

バスの事故における死傷者数は、90%以上を占める軽傷者が平成14年に4,176人に減少したものの、その後増加に転じ平成18年には4,693人となっているが、平成19年は4,255人(対前年比9.3%減)と減少に転じた。

また、事故の内10%弱である重傷事故は平成13年の366人から増減を繰り返し、平成17年以降は減少し、平成19年には325人となった。

一方、死者数は依然として年間20人以上となっている。

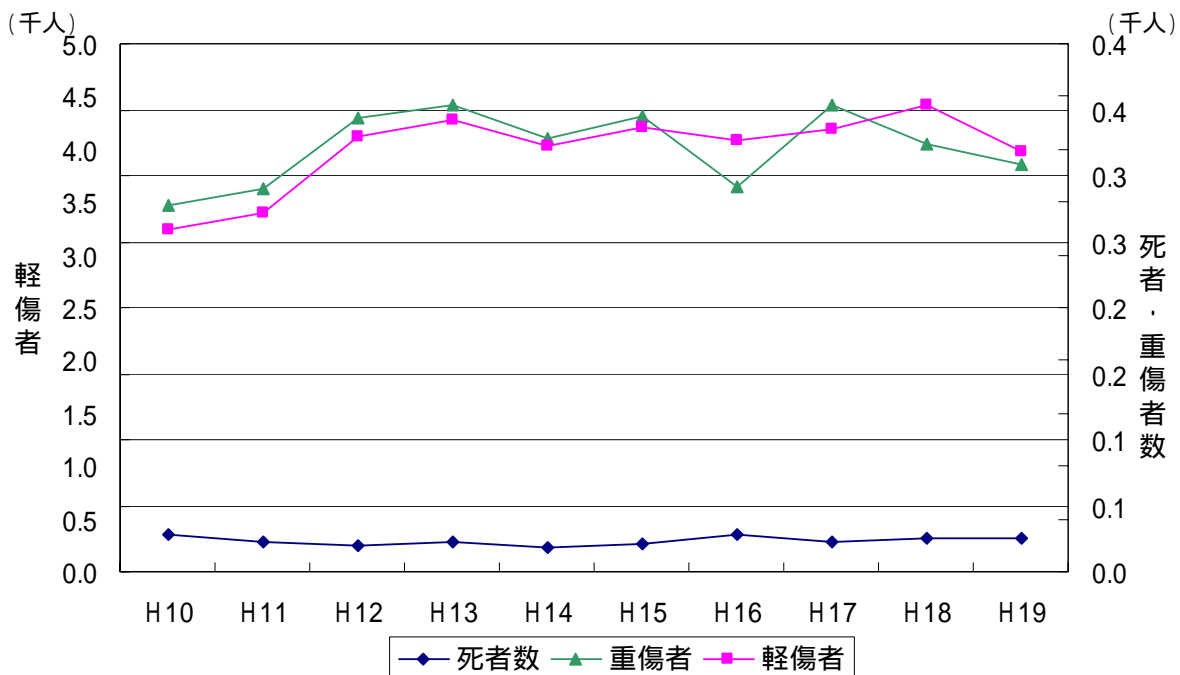


図5 バス事故の死傷者数の推移

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)

表5 バスの死傷者数の推移

年	区分	死者数 (人)	重傷者 (人)	軽傷者 (人)	死傷者合計 (人)
H10		28	278	3,247	3,553
H11		23	290	3,403	3,716
H12		20	344	4,125	4,489
H13		22	366	4,477	4,865
H14		19	338	4,176	4,533
H15		23	358	4,353	4,734
H16		29	308	4,306	4,643
H17		24	369	4,411	4,804
H18		26	335	4,693	5,054
H19		25	325	4,255	4,605

(バス種別区分の乗合、貸切、その他の合計値を示す。)

(3) バスの事故類型別事故件数

乗合バスは単独事故が最も多く、次いで他車との事故の順に発生している。一方、貸切バスは他車との事故が圧倒的に多い。

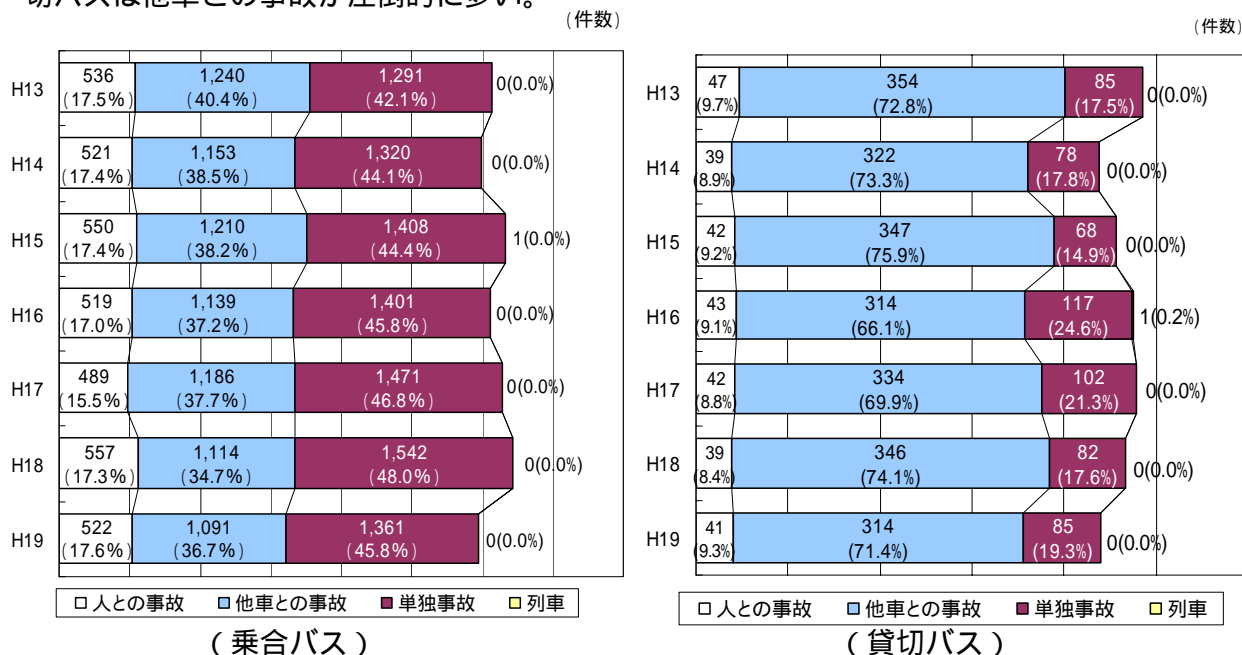


図6 バス事故の類型別事故件数

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)

(4) バスの事故類型別事故件数の内訳(人との事故)

人との事故は、乗合バス、貸切バスともに、歩行者が横断中に発生する件数が多い。

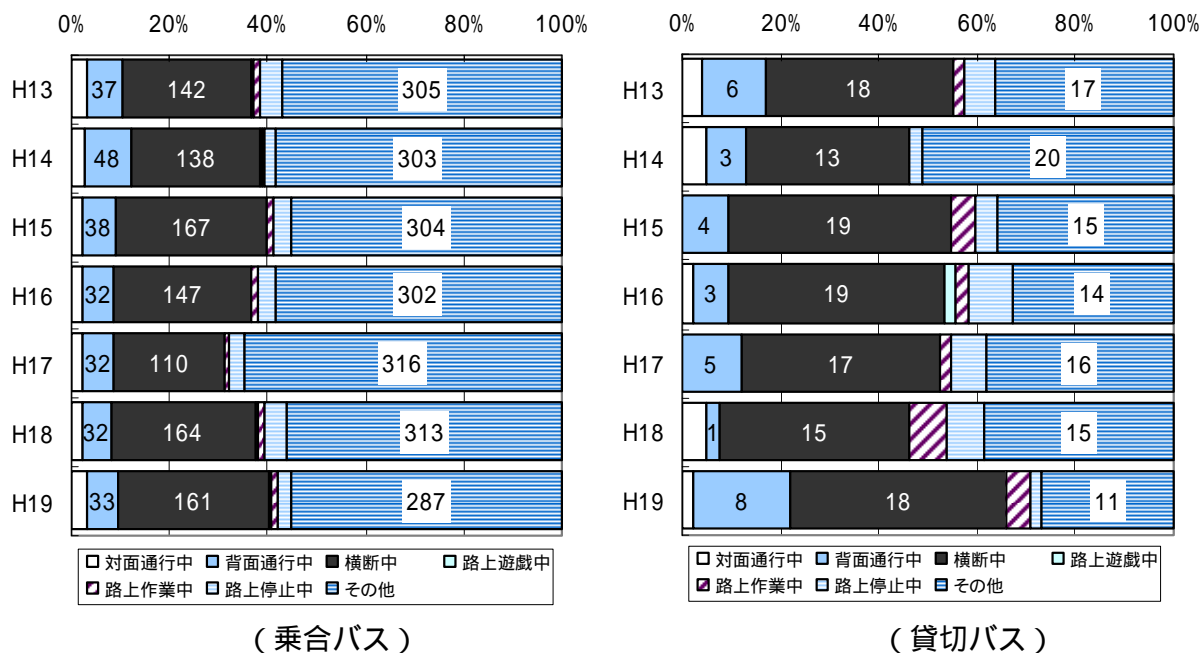
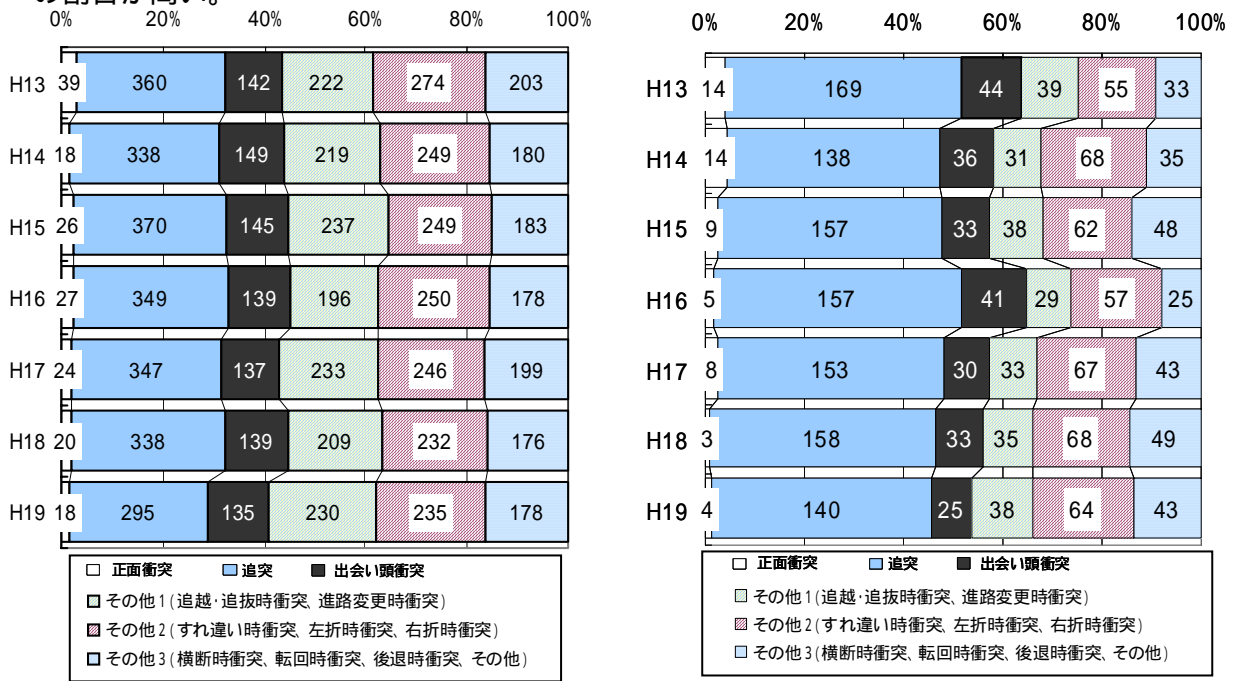


図7 バス事故の類型別事故件数の内訳(人との事故)

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)

(5) バスの事故類型別事故件数の内訳(他車との事故)

他車との事故は、乗合バス、貸切バスともに、追突が最も多く、特に貸切バスは、その割合が高い。



(乗合バス)

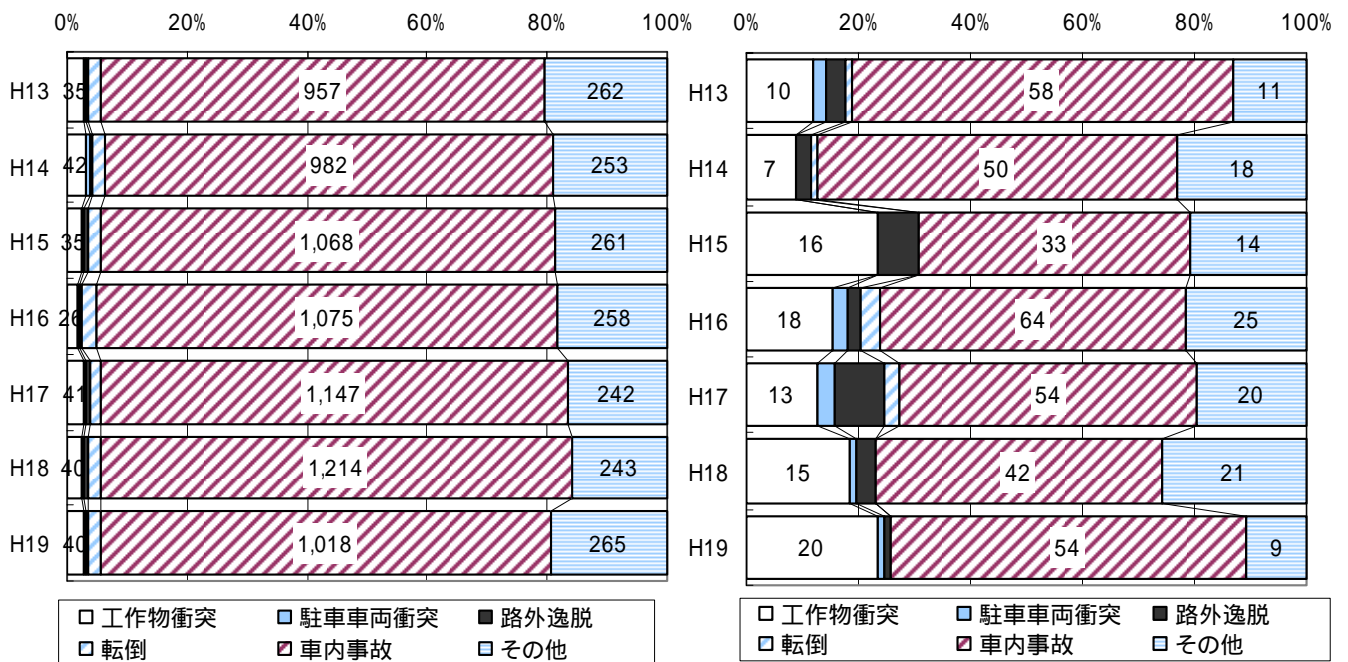
(貸切バス)

図8 バス事故の類型別事故件数の内訳(他車との事故)

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター

(6) バスの事故類型別事故件数の内訳(単独事故)

単独事故は、乗合バス、貸切バスともに、車内事故の占める割合が高い。



(乗合バス)

(貸切バス)

図9 バス事故の類型別事故件数の内訳(単独事故)

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター

(7) バスの事故の法令違反別の事故件数の割合 (平成19年)

「安全不確認」(29.4%)、「運転操作」(21.8%)、「動静不注視」(16.6%)といった法令違反の事故が多い。

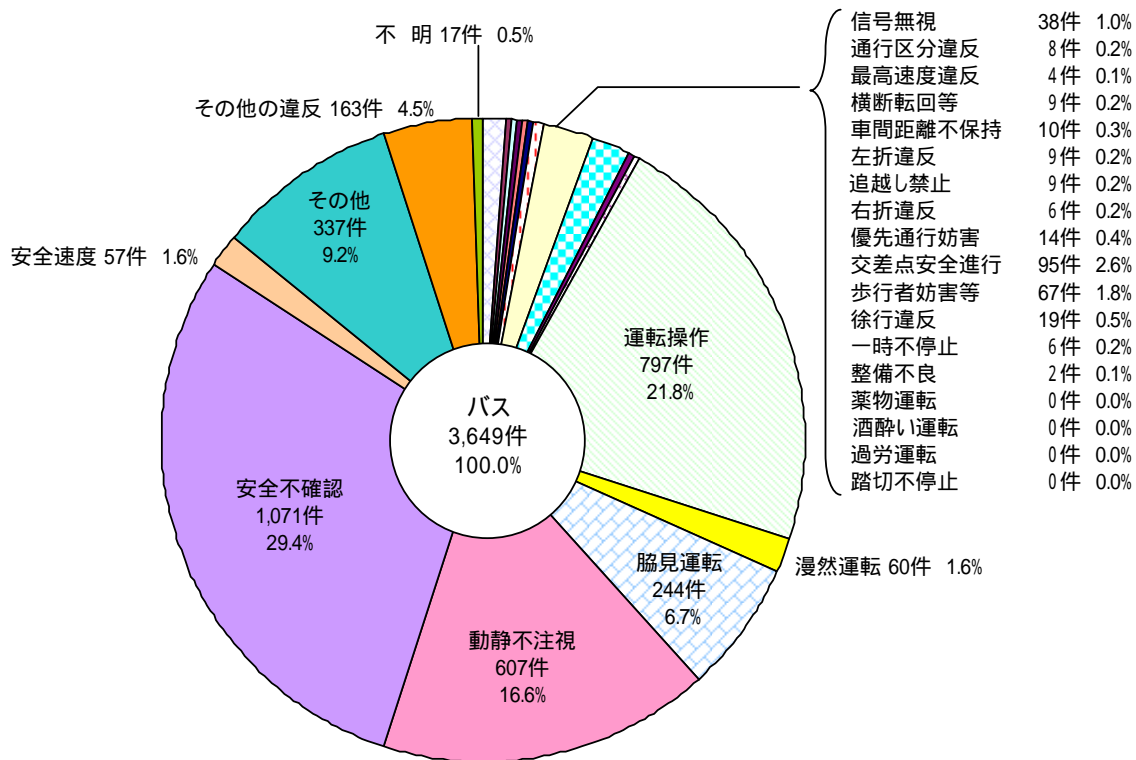


図10 バスの法令違反別の事故件数の割合

出典：「事業用自動車の交通事故統計（平成19年版）」（財）交通事故総合分析センター

(8) 乗合・貸切別行動類型別バスの車内事故件数の推移

バスの車内事故は、平成 11 年以降増加傾向にあったが、平成 19 年は前年と比べて 165 件減少 (対前年比 12.8%減) した。平成 18 年度の本検討会で取りまとめられた「バスの車内事故を防止するための安全対策の提言」を踏まえ、(社)日本バス協会が平成 19 年に実施した「バスの車内事故防止キャンペーン」の効果があったものと考えられる。

また、車内事故の多くが乗合バスにおいて発生しているが、平成 19 年の 1,018 件のうち、行動類型別にみると、発進時が最も多く 348 件 (34.2%)、次いで等速時、急停止時、減速時がともに 150 件程度となっている。

表 6 乗合・貸切別行動類型別バスの車内事故件数の推移

行動類型	H10			H11			H12			H13				H14			
	乗合	貸切	合計	乗合	貸切	合計	乗合	貸切	合計	乗合	貸切	その他	合計	乗合	貸切	その他	合計
発進	321	6	327	331	3	334	376	2	378	342	8	5	355	355	5	1	361
直進	31	1	32	29	1	30	52	0	52	47	0	1	48	41	0	1	42
加速	125	18	143	123	11	134	137	24	161	145	23	4	172	145	13	9	167
等速	133	9	142	118	4	122	136	8	144	134	11	2	147	161	10	5	176
減速	137	6	143	110	1	111	146	7	153	160	7	5	172	154	12	1	167
急停止	35	2	37	53	1	54	30	3	33	45	5	0	50	49	6	2	57
右左折	81	2	83	84	2	86	80	0	80	84	4	2	90	77	4	2	83
その他																	
合計	863	44	907	848	23	871	957	44	1,001	957	58	19	1,034	982	50	21	1,053

行動類型	H15				H16				H17				H18				H19			
	乗合	貸切	その他	合計	乗合	貸切	その他	合計	乗合	貸切	その他	合計	乗合	貸切	その他	合計	乗合	貸切	その他	合計
発進	419	4	5	428	427	11	9	447	435	4	11	450	413	3	8	424	348	5	14	367
直進	49	0	0	49	28	3	1	32	53	1	1	55	64	1	1	66	46	0	1	47
加速	148	11	6	165	132	19	2	153	167	21	6	194	187	17	6	210	156	25	7	188
等速	160	10	6	176	162	8	2	172	159	8	3	170	187	9	6	202	152	11	10	173
減速	159	3	2	164	196	16	4	216	188	15	3	206	223	8	4	235	155	7	7	169
急停止	45	2	0	47	46	4	0	50	61	3	4	68	43	3	1	47	47	3	1	51
右左折	88	3	0	91	84	3	1	88	84	2	2	88	97	1	4	102	114	3	9	126
その他																				
合計	1,068	33	19	1,120	1,075	64	19	1,158	1,147	54	30	1,231	1,214	42	30	1,286	1,018	54	49	1,121

出典：「事業用自動車の交通事故統計 (平成19年版)」((財)交通事故総合分析センター)

(件)

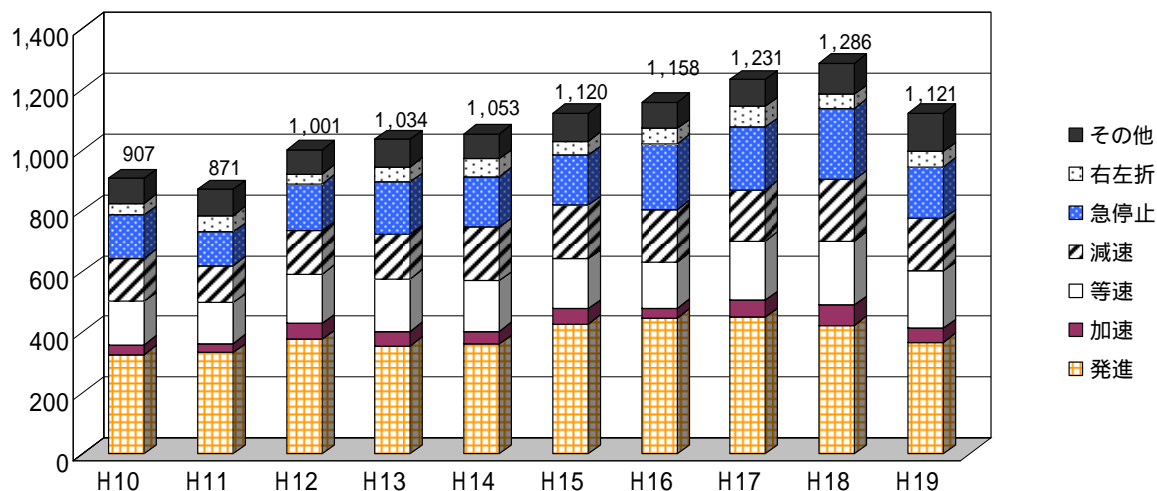


図 11 行動類型別バスの車内事故件数の推移

(9) 時間帯別・事故類型別バスの車内事故件数 (平成 19 年)

車内事故を時間帯別にみると、8 時～17 時台の日中の時間帯に特に多く発生している。これは、後述する負傷者の年齢層と考え合わせ、乗合バスを高齢者が多く利用する時間帯ではないかと推察される。

表 7 時間帯別事故類型別バスの車内事故件数

時間帯	乗合			貸切			その他			バス計		
	重傷	軽傷	負傷計	重傷	軽傷	負傷計	重傷	軽傷	負傷計	重傷	軽傷	負傷計
6 ~ 7	6	36	42	1	0	1	1	2	3	8	38	46
8 ~ 9	14	136	150	1	9	10	0	10	10	15	155	170
10 ~ 11	30	158	188	1	6	7	1	6	7	32	170	202
12 ~ 13	18	156	174	0	4	4	0	8	8	18	168	186
14 ~ 15	12	149	161	3	10	13	2	11	13	17	170	187
16 ~ 17	20	154	174	3	8	11	0	3	3	23	165	188
18 ~ 19	9	70	79	0	5	5	1	1	2	10	76	86
20 ~ 21	0	38	38	0	2	2	1	2	3	1	42	43
22 ~ 23	1	10	11	0	0	0	0	0	0	1	10	11
24 ~ 1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
2 ~ 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 ~ 5	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1
合 計	110	908	1,018	10	44	54	6	43	49	126	995	1,121

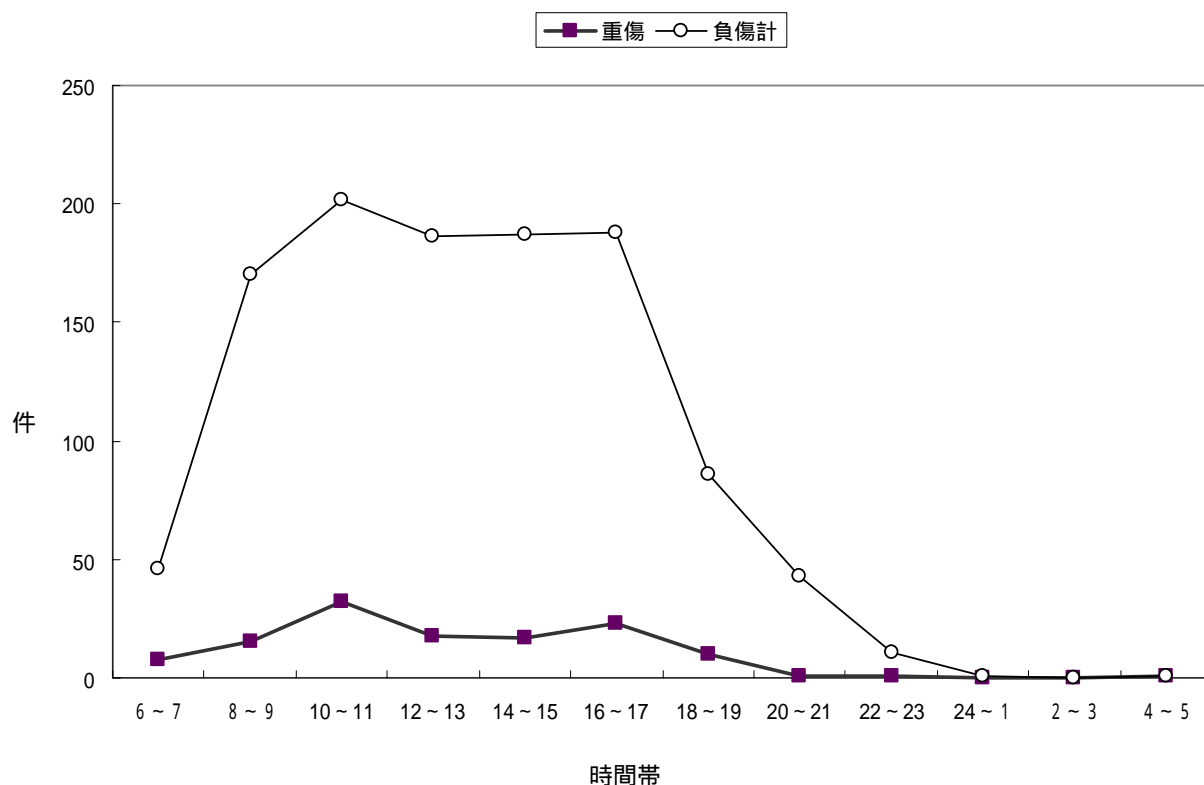


図 12 時間帯別乗合バスの車内事故件数

出典：「事業用自動車の交通事故統計（平成19年版）」（財）交通事故総合分析センター）

(10) バスの車内事故による年齢階層別負傷者数(平成19年)

車内事故による負傷者を年齢層別にみると70~74歳が最も多く、かつ、65歳以上が633人(50.1%)と高齢者が過半数を占めている。

さらに、重傷者では、65歳以上が125人中93人(74.4%)と高齢者の占める割合が顕著となっている。

表8 バスの車内事故による年齢階層別負傷者数

年齢層	乗合			貸切			その他			バス計		
	重傷者	軽傷者	負傷者計	重傷者	軽傷者	負傷者計	重傷者	軽傷者	負傷者計	重傷者	軽傷者	負傷者計
~6	0	13	13	0	16	16	0	3	3	0	32	32
7~12	0	9	9	2	1	3	0	0	0	2	10	12
13~15	0	8	8	0	2	2	0	0	0	0	10	10
16~19	2	22	24	1	2	3	0	4	4	3	28	31
20~24	3	18	21	0	3	3	0	0	0	3	21	24
25~29	1	30	31	0	2	2	0	4	4	1	36	37
30~34	0	42	42	0	6	6	0	0	0	0	48	48
35~39	2	39	41	0	3	3	0	0	0	2	42	44
40~44	0	46	46	0	5	5	1	3	4	1	54	55
45~49	1	44	45	0	3	3	0	1	1	1	48	49
50~54	3	50	53	1	2	3	0	6	6	4	58	62
55~59	4	78	82	3	5	8	0	4	4	7	87	94
60~64	7	87	94	0	5	5	1	3	4	8	95	103
65~69	11	84	95	1	7	8	0	4	4	12	95	107
70~74	22	162	184	1	9	10	1	6	7	24	177	201
75~79	21	138	159	1	2	3	2	2	4	24	142	166
80~84	15	86	101	0	3	3	0	2	2	15	91	106
85~89	15	50	65	0	2	2	1	4	5	16	56	72
90~94	2	9	11	0	0	0	0	0	0	2	9	11
95~	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	109	1,015	1,124	10	78	88	6	46	52	125	1,139	1,264

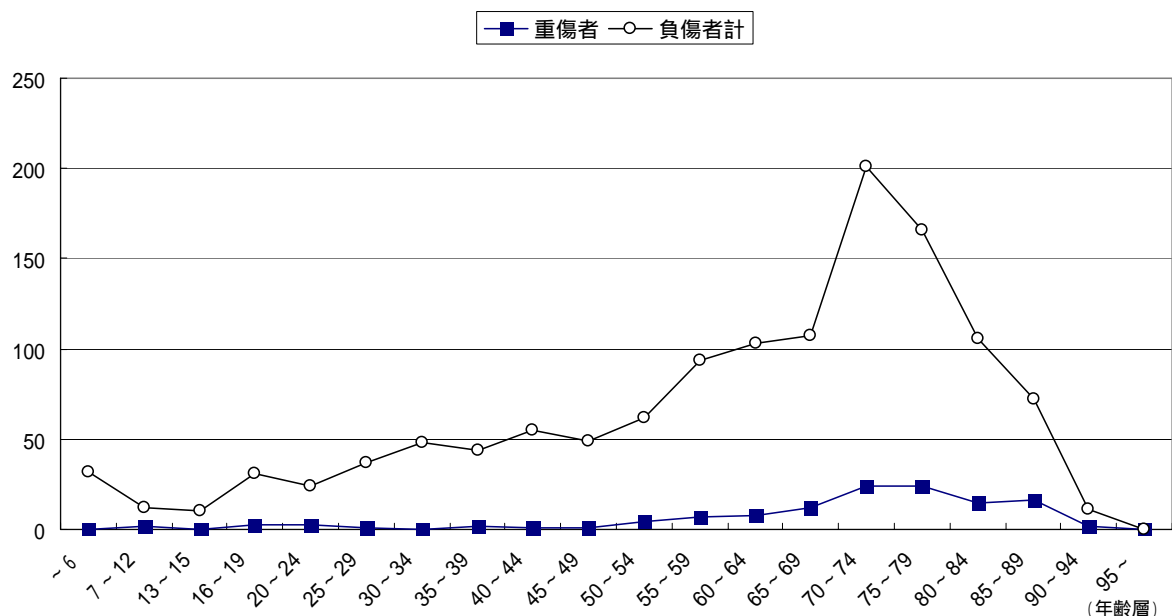


図13 バスの車内事故による年齢階層別負傷者数

出典:「事業用自動車の交通事故統計(平成19年版)」(財)交通事故総合分析センター)

車内事故による負傷者を男女年齢層別に見ると男性は70～74歳が最も多く、かつ65歳以上が104人(42.7%)と高齢者が約4割を占めている。

また、女性も70～74歳が最も多く、かつ65歳以上が554人(54.9%)と高齢者が過半数を占めている。

さらに、男性と女性を比べてみると、女性の方が男性の約4倍近くとなっている。

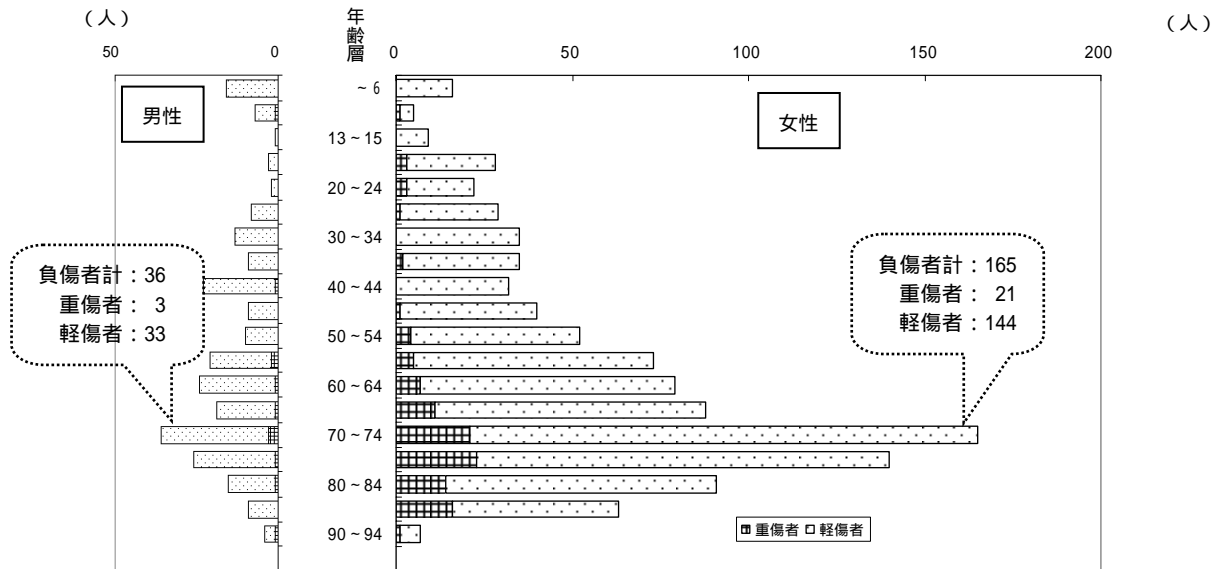


図 14 バスの車内事故による男女別年齢層別負傷者数

出典:「事業用自動車の交通事故統計(平成19年版)」「(財)交通事故総合分析センター」

安全対策の提言

参考:「バスの車内事故防止キャンペーン」の実施

国土交通省は、安全対策の提言を踏まえ、(社)日本バス協会に対して事業者における「車内事故の削減目標及び計画の作成」及び「バス利用者に対する注意喚起の徹底」を図る等安全対策の推進を昨年に引き続き要請した。

(社)日本バス協会では、これを受けて平成20年7月1日～31日の1カ月間、「バスの車内事故防止キャンペーン」として、ゆとり乗降の啓発、ゆとり運転の励行を重点項目に実施した。



[車内アナウンスの例]

「ただいま、車内事故防止キャンペーンを実施しております。走行中の移動は大変危険です。お降りの際はバスが確実に止まってから席をお立ち下さい。車内事故防止にご協力をお願いします。」

3. タクシーの事故

(1) タクシーの事故件数、死亡事故件数の推移

タクシー事故件数は、平成 12～17 年にかけて増加高止まり傾向で、平成 18 年以降減少しているものの、その減少については鈍い状況である。平成 19 年のタクシー事業者による事故件数は 26,219 件（対前年比 1.8%減）である。

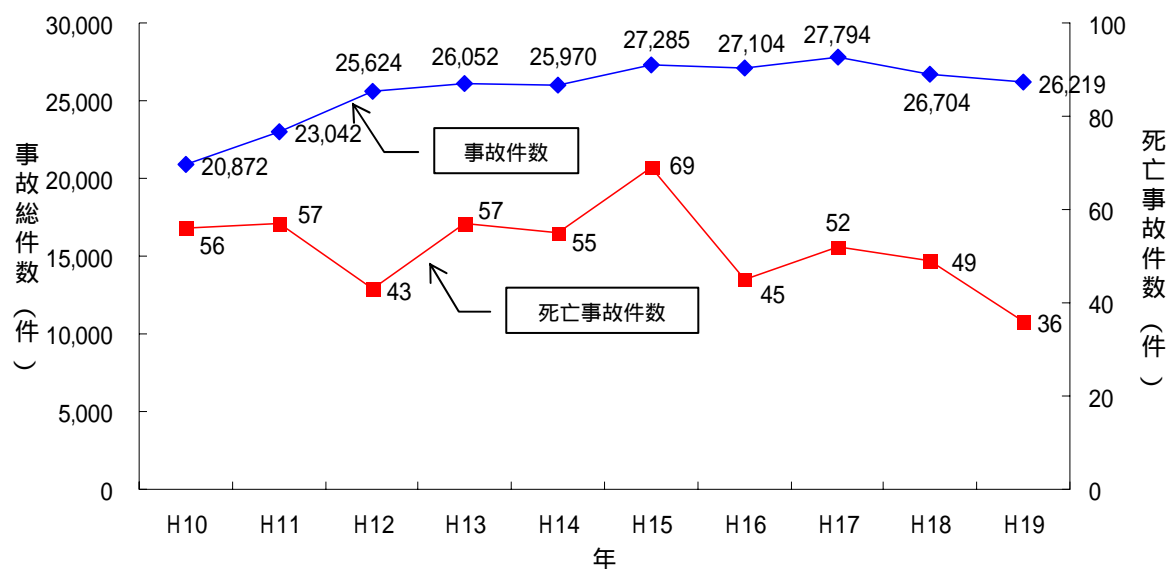


図 15 タクシーの全事故及び死亡事故件数の推移

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)

表 9 タクシーの事故件数の推移

年	区分	死亡事故	重傷事故	軽傷事故	事故件数
H10		56	1,051	19,765	20,872
H11		57	1,084	21,901	23,042
H12		43	1,177	24,404	25,624
H13		57	1,171	24,824	26,052
H14		55	1,100	24,815	25,970
H15		69	1,221	25,995	27,285
H16		45	1,131	25,928	27,104
H17		52	1,126	26,616	27,794
H18		49	1,038	25,617	26,704
H19		36	1,064	25,119	26,219

(2) タクシー事故の死傷者数の推移

タクシーの事故における死傷者数は最近2年間減少傾向にあるものの、重軽傷者数は平成4年以降ほぼ横ばいの状態で推移している。

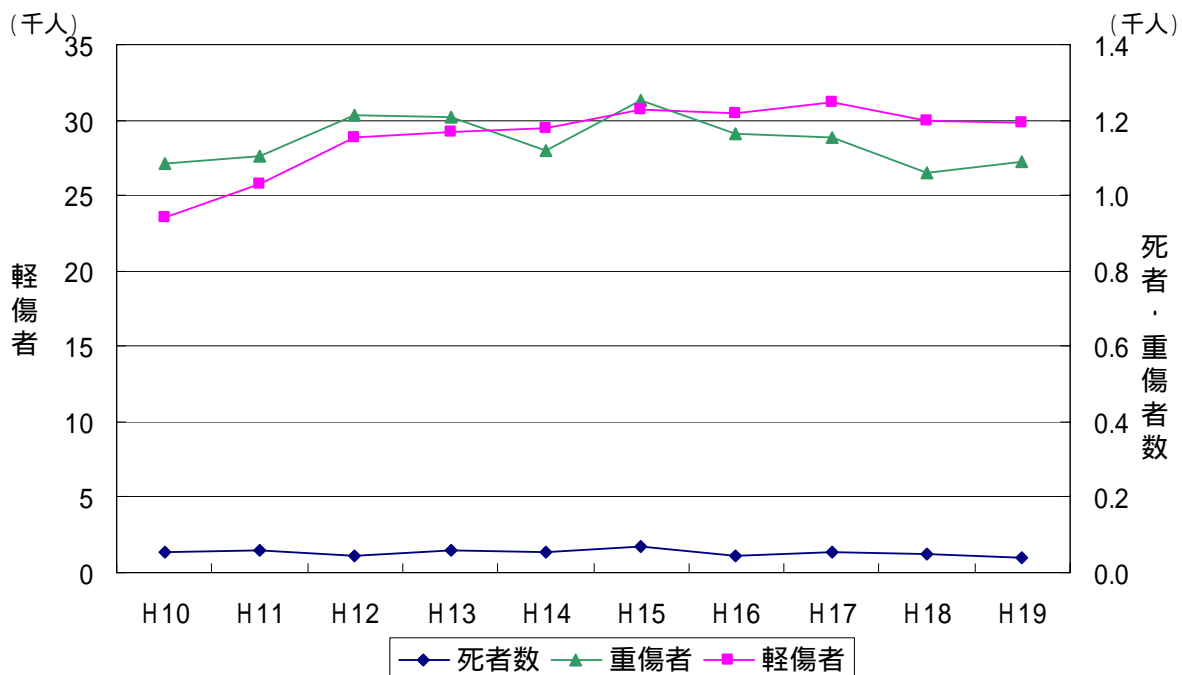


図 16 タクシーの事故件数と死傷者数の推移

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)

表 10 タクシーの死傷者数の推移

年	区分	死者数 (人)	重傷者 (人)	軽傷者 (人)	死傷者合計 (人)
H10		56	1,085	23,531	24,672
H11		57	1,105	25,808	26,970
H12		43	1,211	28,863	30,117
H13		58	1,207	29,255	30,520
H14		56	1,121	29,396	30,573
H15		70	1,253	30,627	31,950
H16		46	1,165	30,482	31,693
H17		53	1,153	31,161	32,367
H18		49	1,062	29,986	31,097
H19		38	1,087	29,813	30,938

(3) タクシーの事故類型別事故件数の割合

平成19年のタクシーの事故は、他車との事故が21,356件で約8割を占めており、そのうち出会い頭衝突が6,114件と最も多く発生している。

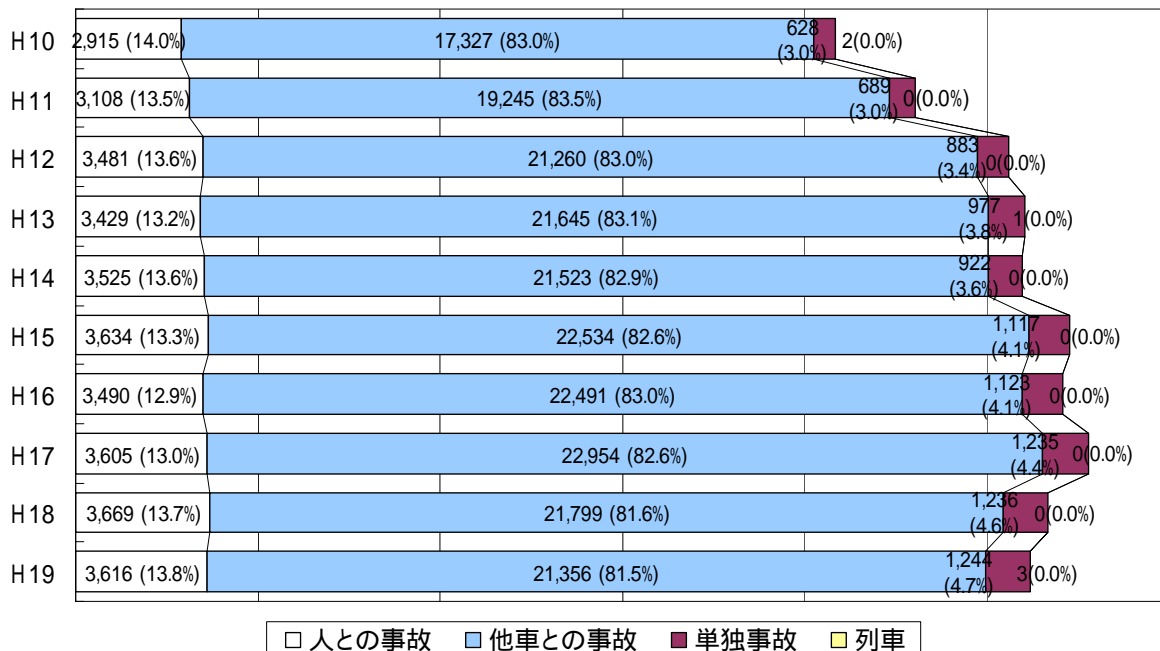


図17 タクシーの事故類型別事故件数の割合

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター

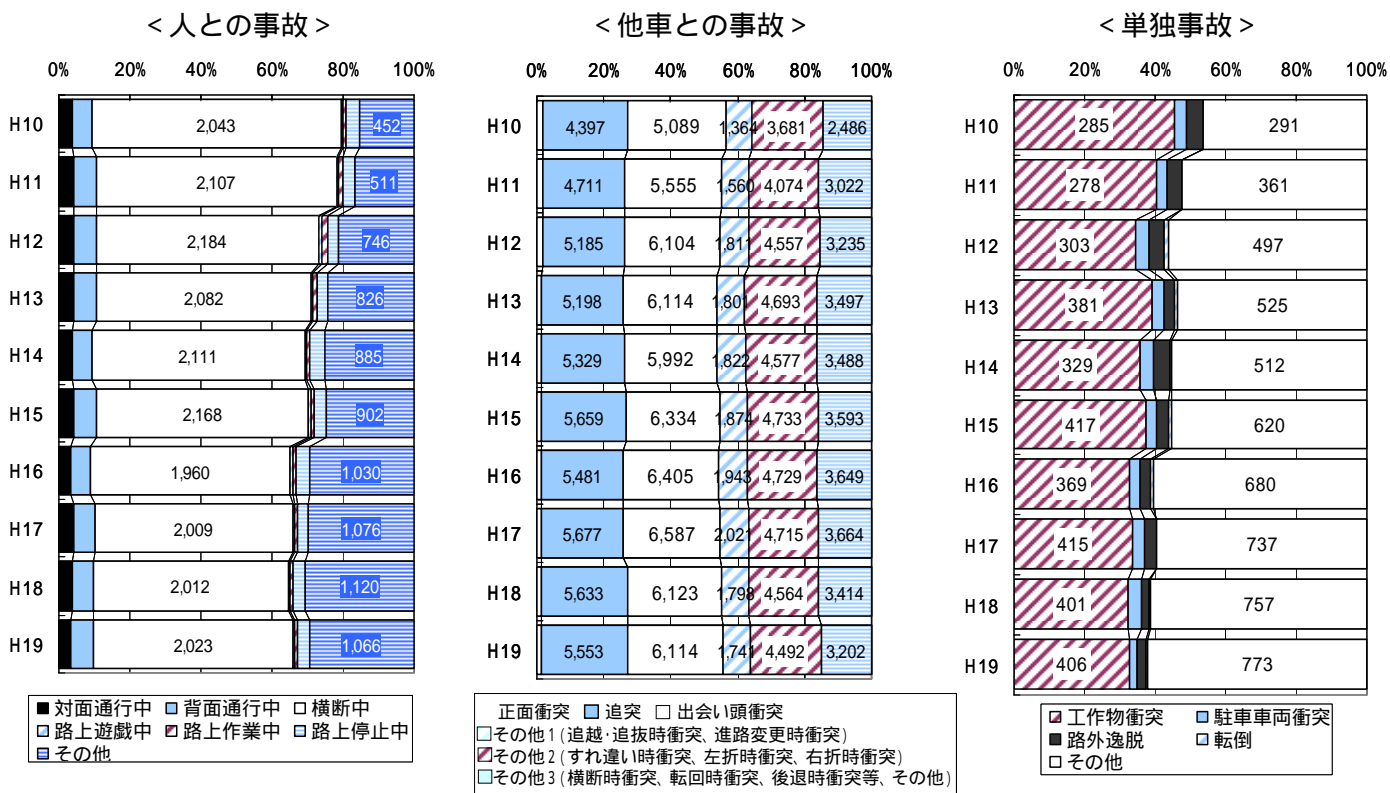


図18 相手当事者別、タクシーの事故類型別事故件数の内訳

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター

(4) タクシーの法令違反別の事故件数の割合 (平成19年)

法令違反別件数をみると、交通事故全体では「安全不確認」が10,887件(41.5%)と最も多く、次いで「脇見運転」は11.5%、「動静不注視」は9.0%、「交差点安全進行」は8.4%と続く。

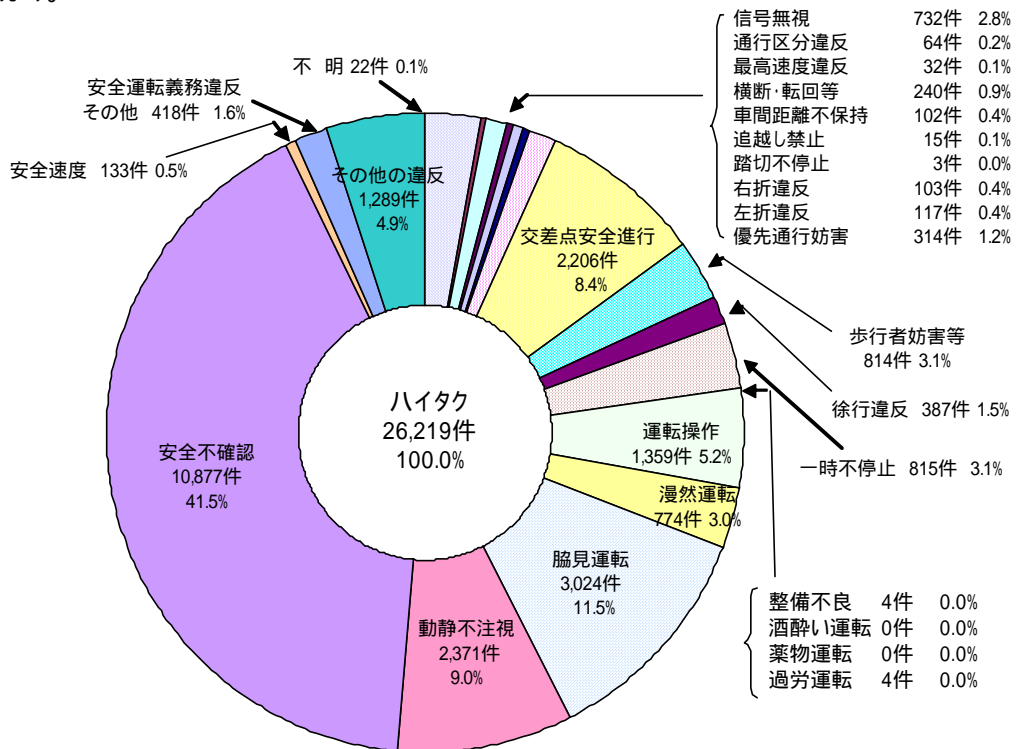


図19 タクシーの法令違反別事故件数の割合

出典:「事業用自動車の交通事故統計(平成19年版)」(財)交通事故総合分析センター

(5) タクシーの走行距離1億キロあたりの事故件数(空車キロ、実車キロ)

タクシーの走行距離1億キロあたりの事故件数(空車キロ、実車キロ)は、空車時が実車時に比べて約2倍多く発生している。

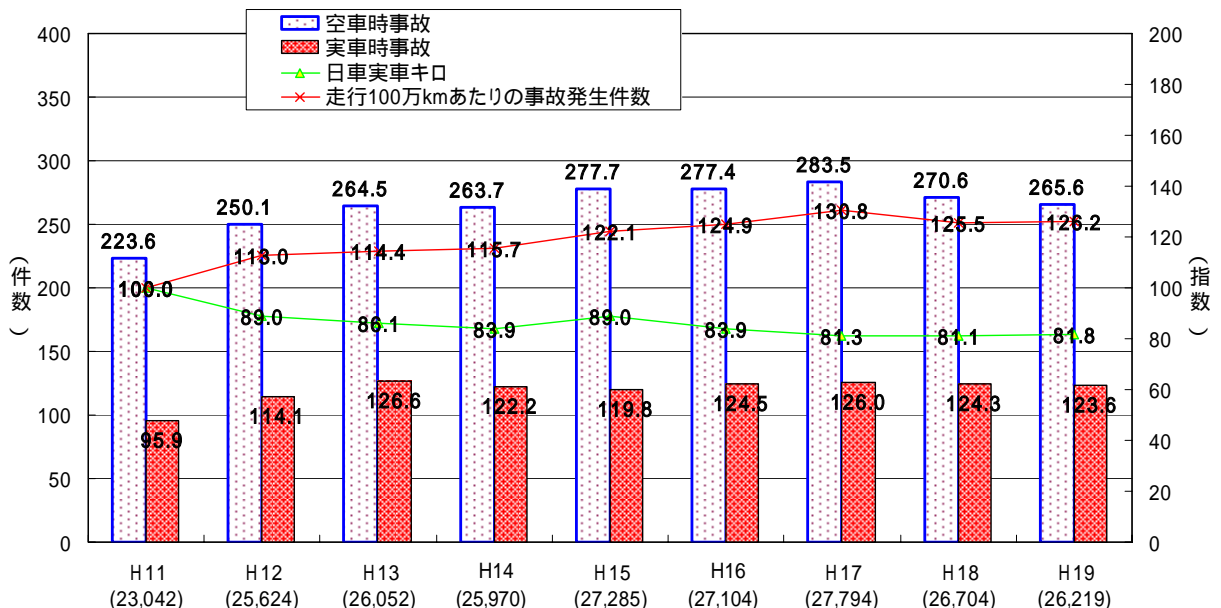


図20 タクシーの走行距離1億キロあたりの事故件数

出典:国土交通省自動車交通局(「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)ハイヤー・タクシー年鑑(社)全国乗用自動車連合会より作成

(6) タクシーの事故の相手方の割合

空車時において、相手方が自転車、原付（一種）及び二輪車となる事故は、平成19年では全体の50.0%を占め、実車時に比した割合が非常に高い。

一方、実車時において、相手方が自転車、原付（一種）及び二輪車となる事故は、平成19年では全体の35.6%にとどまる。

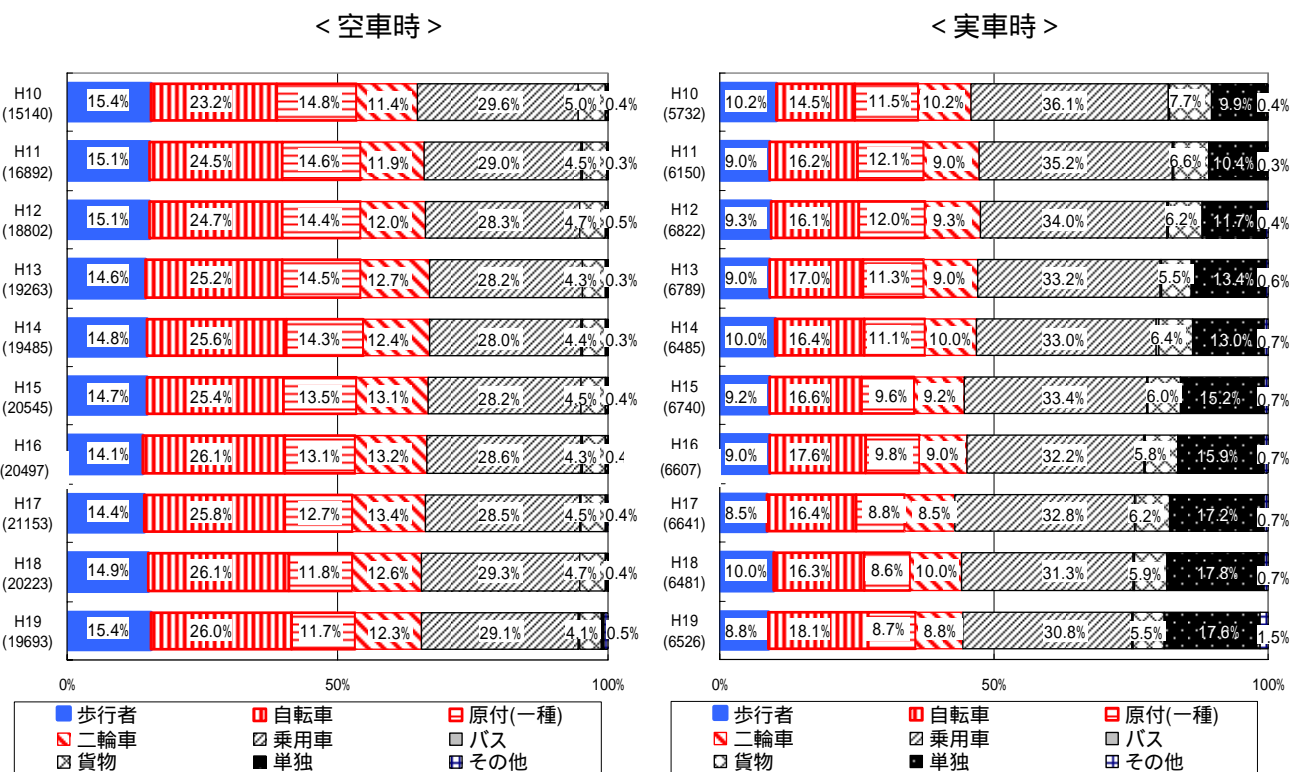


図 21 タクシーの事故の相手方の割合

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)

4.トラックの事故

(1)トラックの事故件数、死亡事故件数の推移

平成19年のトラック事業者による事故件数は32,005件(対前年比8.4%減)である。死亡事故は平成12年以降発生件数が減少しており、平成19年では527件となっている。

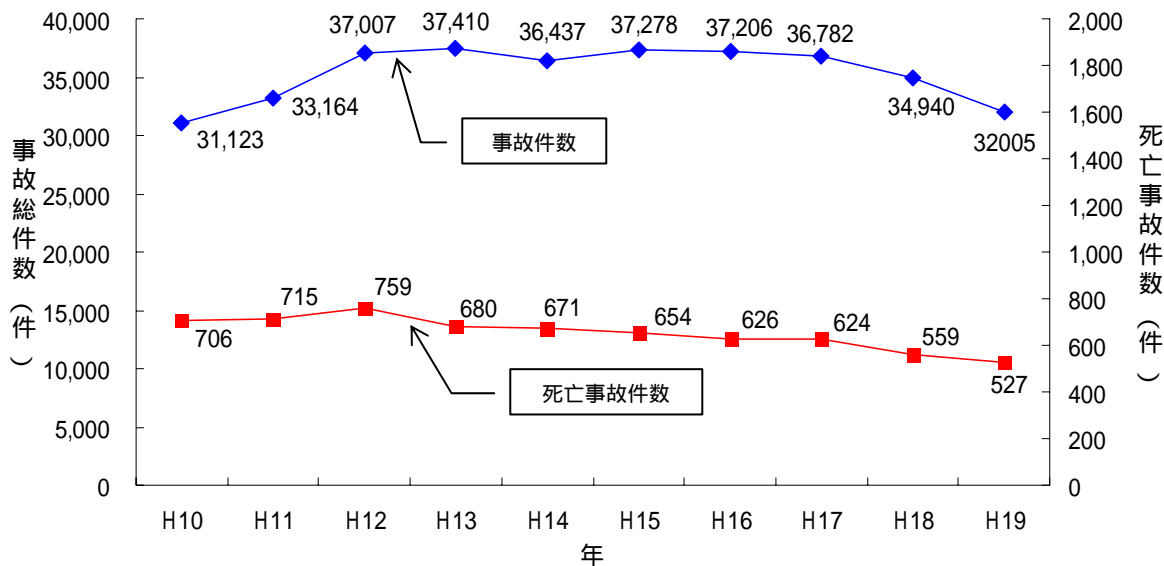


図22 トラックの全事故及び死亡事故発生状況

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)

表11 トラックの事故件数の推移

年	死亡事故	重傷事故	軽傷事故	事故件数
H10	706	2,713	27,704	31,123
H11	715	2,832	29,617	33,164
H12	759	3,057	33,191	37,007
H13	680	2,911	33,819	37,410
H14	671	2,898	32,868	36,437
H15	654	2,726	33,898	37,278
H16	626	2,589	33,991	37,206
H17	624	2,467	33,691	36,782
H18	559	2,326	32,055	34,940
H19	527	2,138	29,340	32,005

(2) トラック事故の死傷者数の推移

トラックの事故における死傷者数は平成15年以降は減少傾向にある。

一方、死亡者数は平成12年以降減少しているとともに、平成19年現在で547人となっている。

さらに、重傷者数も平成12年の3,318人をピークに一貫して減少し、平成19年には2,292人となっている。

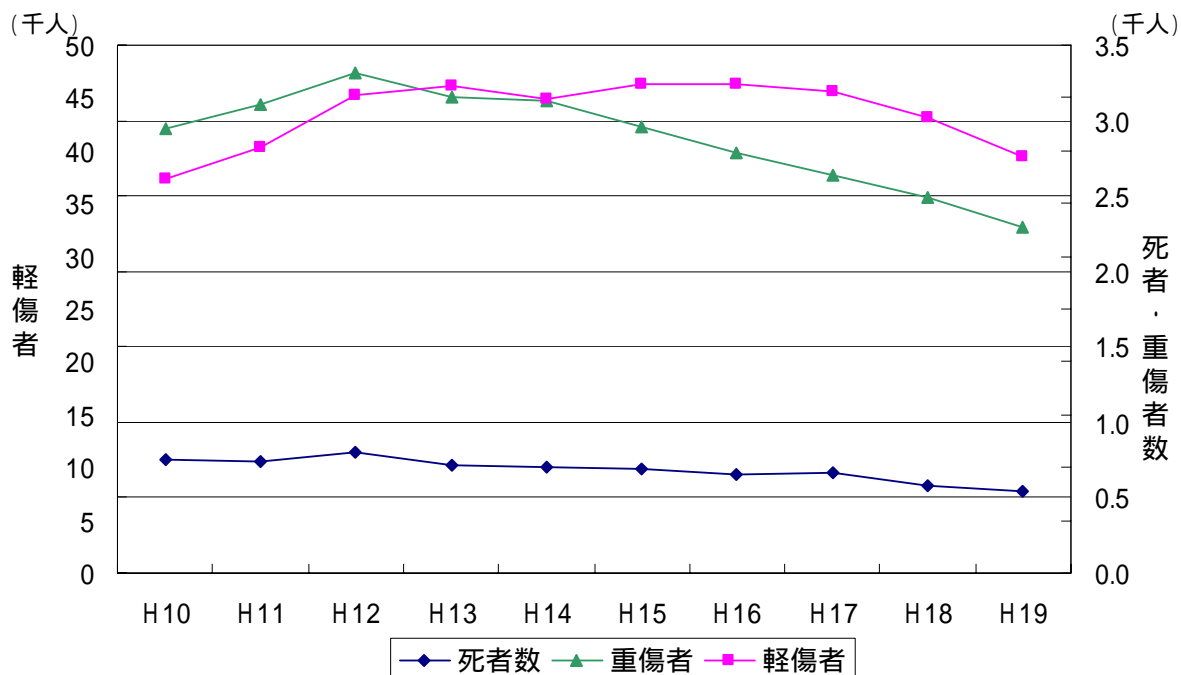


図 23 トラック事故の死傷者数の推移

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)

表 12 トラック事故の死傷者数の推移

年	死者数 (人)	重傷者 (人)	軽傷者 (人)	死傷者合計 (人)
H10	750	2,944	37,407	41,101
H11	740	3,110	40,382	44,232
H12	795	3,318	45,253	49,366
H13	714	3,157	46,188	50,059
H14	706	3,135	44,973	48,814
H15	685	2,960	46,287	49,932
H16	656	2,791	46,244	49,691
H17	663	2,641	45,513	48,817
H18	581	2,484	43,175	46,240
H19	547	2,292	39,418	42,257

(3) トラックの事故類型別事故件数の割合

トラック事故は、他車との事故が大半を占めている。

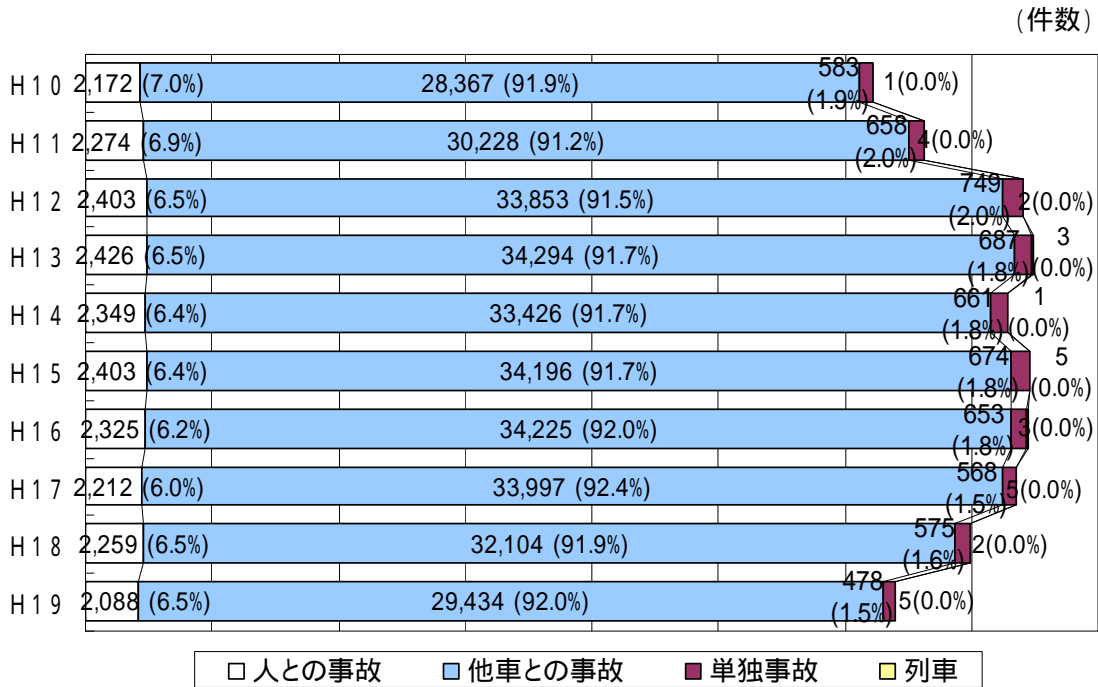


図 24 トラックの事故の類型別事故件数の割合

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)

平成 19 年では、人との事故は横断中が約 59%、他車との事故は追突が約 52%、出会い頭衝突が約 15%、単独事故は工作物衝突が約 58%、駐車車両衝突が約 19%を占めている。

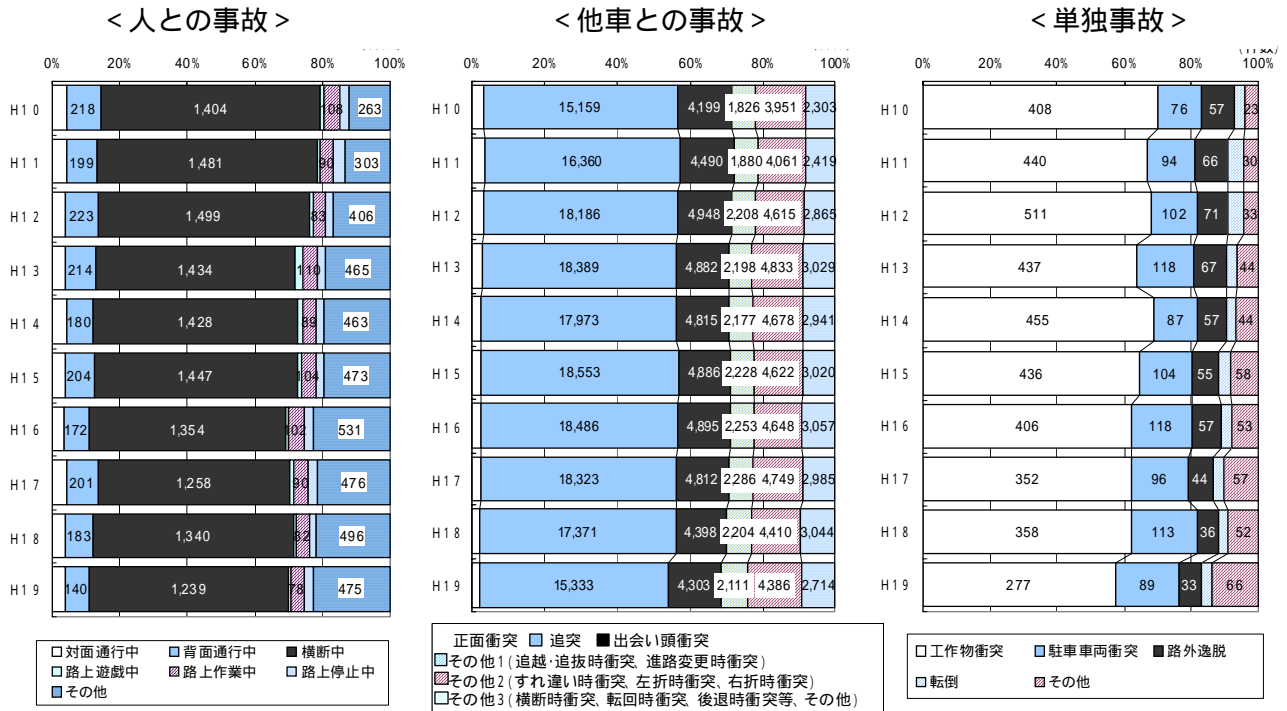


図 25 トラック事故の類型別事故件数の内訳

出典：「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)

(4) トラックの法令違反別の事故件数の割合 (平成 19 年)

トラックの事故を道路交通法における違反項目別に見ると、安全不確認8,637件 (27.0%)、脇見運転6,981件 (21.8%)、動静不注視5,112件 (16.0%)、漫然運転2,644件 (8.3%)と続いている。

平成 19 年度の検討会でトラックの過労運転による事故を防止するための安全対策の検討を行ったが、平成 19 年に過労運転が主たる要因として集計された事故の件数は 18 件であった。

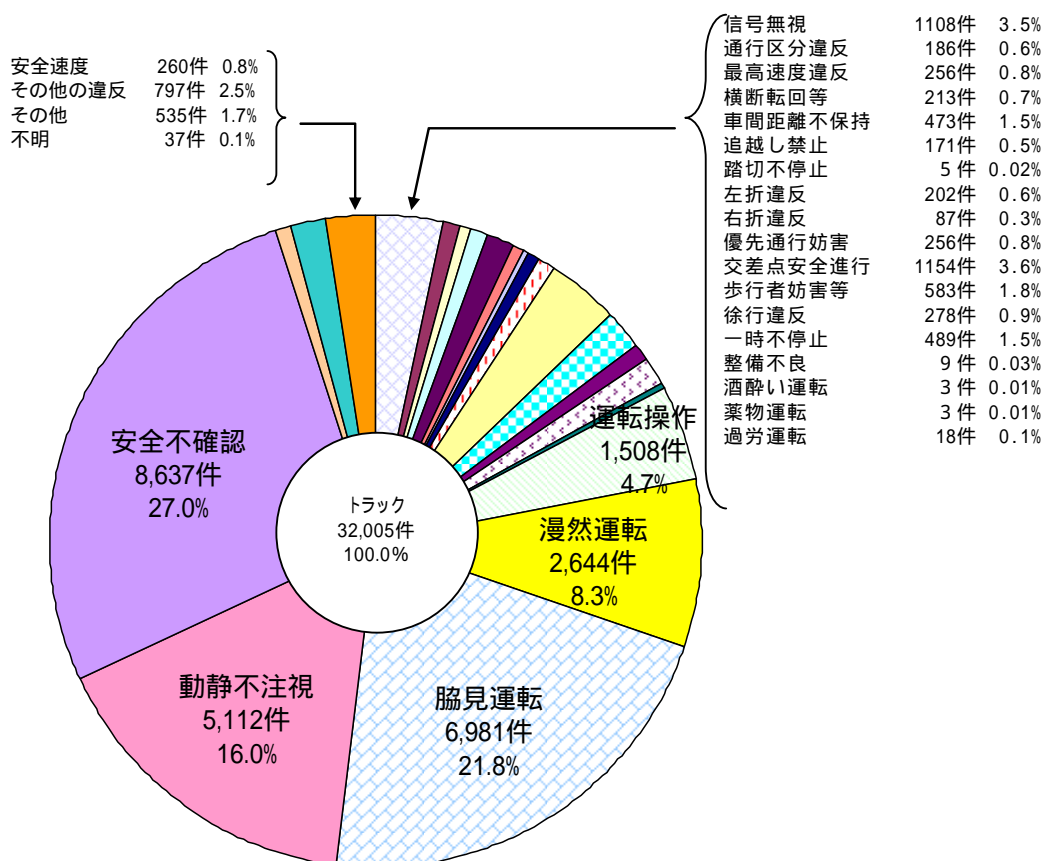


図 26 トラックの法令違反別の事故件数の割合

出典：「事業用自動車の交通事故統計 (平成 19 年版)」((財)交通事故総合分析センター)

(5) トラックの時間帯別危険認知速度別追突事故件数(平成19年)

トラックの追突事故における時間帯別危険認知速度をみると、22時～6時の深夜・早朝の危険認知速度は高く、交通量が少なく、スピードを出して運転できる環境が要因ではないかと推察される。

トラックの全事故に占める大型貨物の割合を時間帯別にみると、長距離運行の多い20時～6時までの深夜早朝時に4割を超えており、特に、0時～2時では大型貨物の割合が約半数を占めている。また、死亡事故では、0～6時に46件(約45%)で、深夜の時間帯が多い。

表13 大型貨物車の発生時間帯別危険認知速度別追突事故件数

(H19)

大型貨物 全事故	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	
危険認知速度													
10km/h以下	11	9	18	98	154	173	130	123	81	37	18	13	865
20km/h以下	3	11	12	60	71	103	49	75	44	24	9	7	468
30km/h以下	10	16	28	77	96	113	91	92	53	23	17	17	633
40km/h以下	21	26	43	88	144	155	148	113	86	39	38	30	931
50km/h以下	49	32	48	92	164	170	175	149	73	45	44	60	1,101
60km/h以下	49	52	62	67	94	129	117	85	65	31	36	45	832
70km/h以下	27	33	27	26	38	51	30	28	18	14	8	30	330
80km/h以下	21	19	29	17	24	32	23	27	15	8	12	17	244
90km/h以下	38	43	43	10	10	11	10	7	4	5	6	17	204
100km/h以下	7	13	12	4	4	1	1	1	2	2	5	9	61
120km/h以下	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	5
121km/h以上	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
不明	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
合計	237	255	323	541	800	938	774	700	441	228	193	247	5,677

出典：「事業用自動車の交通事故統計(平成19年版)」(財)交通事故総合分析センター

表14 普通貨物車等の発生時間帯別危険認知速度別追突事故件数

(H19)

普通貨物等 全事故	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	
危険認知速度													
10km/h以下	18	17	33	163	297	348	269	258	189	84	44	17	1,737
20km/h以下	13	15	29	150	206	258	199	167	120	46	26	17	1,246
30km/h以下	25	24	53	150	239	235	204	194	138	96	37	30	1,425
40km/h以下	48	48	72	191	312	362	329	245	176	98	66	44	1,991
50km/h以下	48	66	108	181	227	284	254	232	120	99	73	63	1,755
60km/h以下	53	63	76	107	94	129	120	99	65	49	48	29	932
70km/h以下	13	9	24	20	30	25	23	26	14	13	13	14	224
80km/h以下	4	13	13	14	19	16	14	16	16	8	6	4	143
90km/h以下	7	10	8	6	5	2	4	11	3	5	4	6	71
100km/h以下	10	12	21	9	5	5	4	5	6	1	7	8	93
120km/h以下	3	2	5	5	1	3	1	3	1	1	2	2	29
121km/h以上	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	3
不明	0	1	0	1	2	0	2	0	1	0	0	0	7
合計	242	280	442	997	1,438	1,667	1,424	1,256	849	501	326	234	9,656

出典：「事業用自動車の交通事故統計(平成19年版)」(財)交通事故総合分析センター

表 15 大型貨物車の発生時間帯別危険認知速度別追突死亡事故件数

(H19)

大型貨物 全事故	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	
危険認知速度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10km/h以下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20km/h以下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30km/h以下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40km/h以下	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
50km/h以下	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	1	5
60km/h以下	4	4	4	0	1	0	3	0	0	0	1	3	20
70km/h以下	0	2	1	1	1	1	0	0	0	1	1	2	10
80km/h以下	1	0	1	1	1	0	2	3	0	0	0	1	10
90km/h以下	0	4	3	0	1	0	2	0	0	0	0	1	11
100km/h以下	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	3
120km/h以下	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
121km/h以上	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	5	13	9	3	5	3	8	3	0	1	3	8	61

出典：「事業用自動車の交通事故統計（平成19年版）」（財）交通事故総合分析センター）

表 16 普通貨物車等の発生時間帯別危険認知速度別追突死亡事故件数

(H19)

普通貨物等 全事故	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	
危険認知速度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10km/h以下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20km/h以下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30km/h以下	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
40km/h以下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50km/h以下	0	1	4	2	0	0	3	1	0	0	1	0	12
60km/h以下	2	1	2	1	0	0	0	0	0	1	1	1	9
70km/h以下	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	5
80km/h以下	0	1	3	2	1	0	2	0	0	0	0	1	10
90km/h以下	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
100km/h以下	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	5
120km/h以下	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
121km/h以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不明	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3
合計	2	7	10	9	1	2	7	1	0	1	2	6	48

出典：「事業用自動車の交通事故統計（平成19年版）」（財）交通事故総合分析センター）

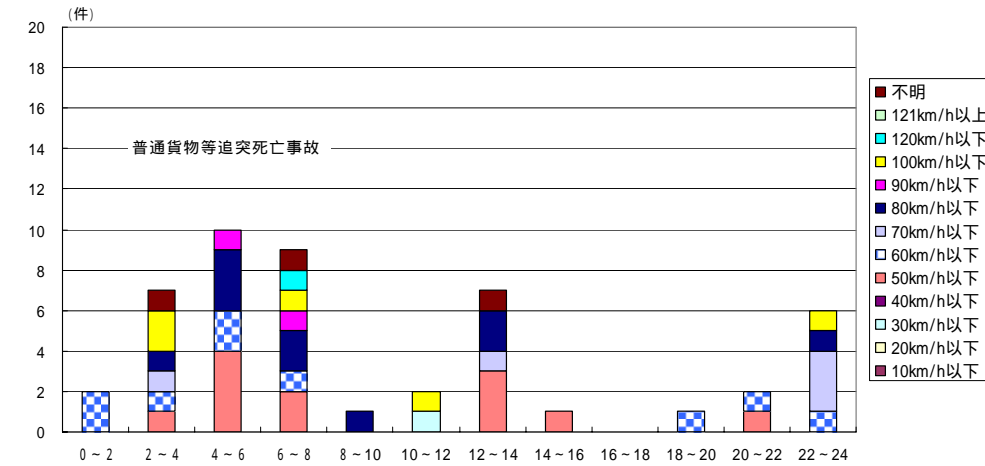
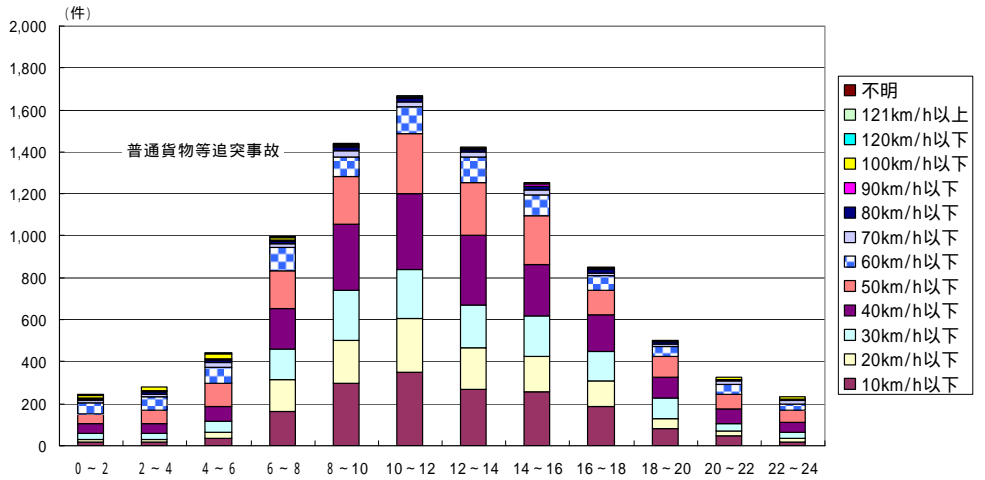
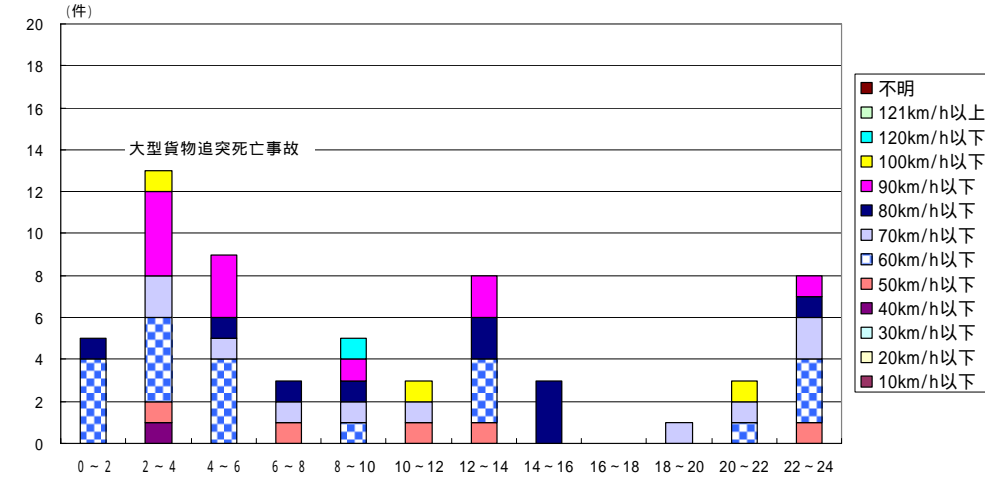
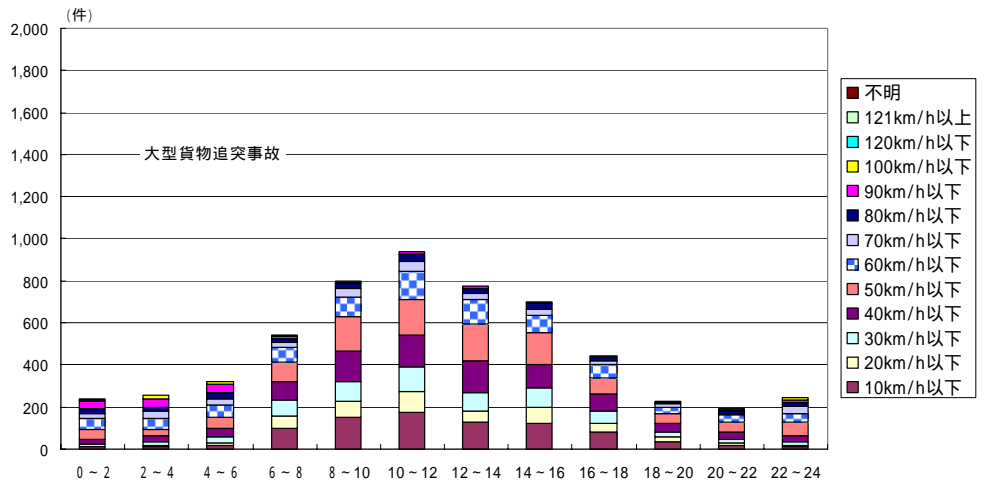


図 27 トラックの発生時間帯別危険認知速度別追突事故件数

安全対策の提言

参考. 「トラックの過労運転による事故を防止するための安全対策の提言」

平成 19 年度に「トラックの過労運転による事故を防止するための安全対策の提言」をとりまとめるとともに、事業者及び運行管理者に向けて「トラック輸送の過労運転防止対策マニュアル」(以下「マニュアル」という。)を配布した。

トラック輸送の過労運転防止対策マニュアル

過労運転による事故の危険性について

車の運転は、連続して一瞬たりとも手放めあるいは意識を失うことが許されないものであり、精神的な負担が大いことから、疲労を生みやすく、また蓄積されやすいものです。トラック運送事業においては、運転者の状況・年齢を含む長時間の労働の結果、慢性的な体調不良により疲労が蓄積しやすく、運転者に過労状態が生じやすい傾向があります。また、長距離運行の車の集中等、睡眠時間の悪さなどが疲労回復を妨げ、過労運転の原因となっています。さらに、積荷の積みおろしや運行中の積荷への配慮、荷主への対応なども運転者に対する負担となっています。こうしたことから生じる過労状態による一瞬の気の緩みや、トラック運行では重大な事故を引き起こします。

◇ 睡眠不足による事故の危険性

睡眠不足による事故の危険性は、通常の運転に比べて約 2.3 倍です。睡眠不足による事故の危険性は、通常の運転に比べて約 2.3 倍です。睡眠不足による事故の危険性は、通常の運転に比べて約 2.3 倍です。

◇ 過労運転の原因は「睡眠不足」

トラックドライバーの過労運転傾向調査結果

ドライバーの65%が運転中に疲労により危険を感じたことがあり、この65%のドライバーのうち68%は、実際に過労運転の経験があると回答しています。その原因として、「睡眠不足」、「不規則な生活」を挙げています。

◇ 大型トラックの事故の半分が過労事故

大型トラックの事故の約56%は過労事故であり、これによる死亡事故率は、乗用車に比べて約1.2倍高いという事故分析結果があります。

過労運転による事故を防止するための措置をおろそかにしたまま事故を起こすと、賠償金の支払いや翌年度の業務保険料の上昇などの民事責任、業務上過失致死罪などの刑事責任、事業停止等の行政処分による行政責任、さらに会社のイメージダウンによる取引先との関係悪化、売上減少など、事業を運営する上で様々な悪影響が出るばかりでなく、社会的責任の観点からも大きなダメージを受けます。本マニュアルでは、こうしたトラックの過労運転による事故を減らすための有効性のある対策を具体的に取上げています。

② 過労のメカニズムを理解し、睡眠を改善しましょう

過労のもととなる原因、過労のあらわれ方など、過労のメカニズムを正しく理解し、過労とならないための運行方法、睡眠のとりかたなどを実践していくことが必要です。

● 過労のもととなる原因

◎ 過労のもととなる要因は、運転者の日常生活から運転準備に至るまで幅広い範囲に及んでおり、運転者は、自らの健康状態を正しく認識し、疲労を蓄積しないよう心がけるとともに、運行管理者は、過労の本質をよく理解し、安全な運行を行えるよう配慮することが必要です。

● 過労のメカニズム

◎ トラック運転においては、疲労の蓄積される勤務状況、睡眠の不足などに加えて、心理的なストレス、生活習慣の悪化などもなうことによって、過労状態がつけられます。

● 過労のメカニズム

勤務状況、睡眠(休息)の状況、心理的ストレス、生活習慣が過労状態に影響を及ぼす。

勤務状況	慢性的な勤務、長時間(長時間)の乗務、頻繁な深夜勤務、固定勤務の生活、休息時間・休憩時間不足等により疲労が蓄積されやすくなります。
睡眠(休息)の状況	睡眠不足や、起床での起床等による睡眠の質の低下(起床が早い)が蓄積した状態で勤務は、疲労がたまりやすくなり、疲労が蓄積する人によって疲労がたまりやすくなります。
心理的ストレス	過労状態がたまりやすくなるストレス(長時間の乗務)を避けるために無理な運行をする等過労状態がたまりやすくなるストレスがあるため、疲労は蓄積されやすくなります。私生活において過労状態を抱えている人は、さらにストレスが蓄積される傾向があります。
生活習慣の悪化	食生活の不規則な食事、過度な飲酒等の生活習慣の乱れや睡眠不足などは、疲労の回復がゆるい疲労状態となります。

25