

自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書（平成 21 年度）

[第 1 分冊]

事業用自動車の交通事故の傾向分析

平成 22 年 7 月 1 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21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	神奈川県 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
"	竹津 久雄	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 交通安全委員会委員
"	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
"	村田 喜之	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
"	小菅 孝嗣 (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 安全衛生部 労働衛生課 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 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	7
3. タクシーの事故	17
4. トラックの事故	22
附録. 事業用自動車の交通事故統計（平成 20 年版）	

1. 事故全体の傾向

平成 21 年において、自動車運送事業者が第一当事者となった事故件数は 51,510 件（対前年比 8.5%減）、死者数は 468 人（同 8.8%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、交通事故全体の傾向と同様に、高止まり傾向から減少傾向に転じており、また、交通事故全体の減少傾向に近づいている。

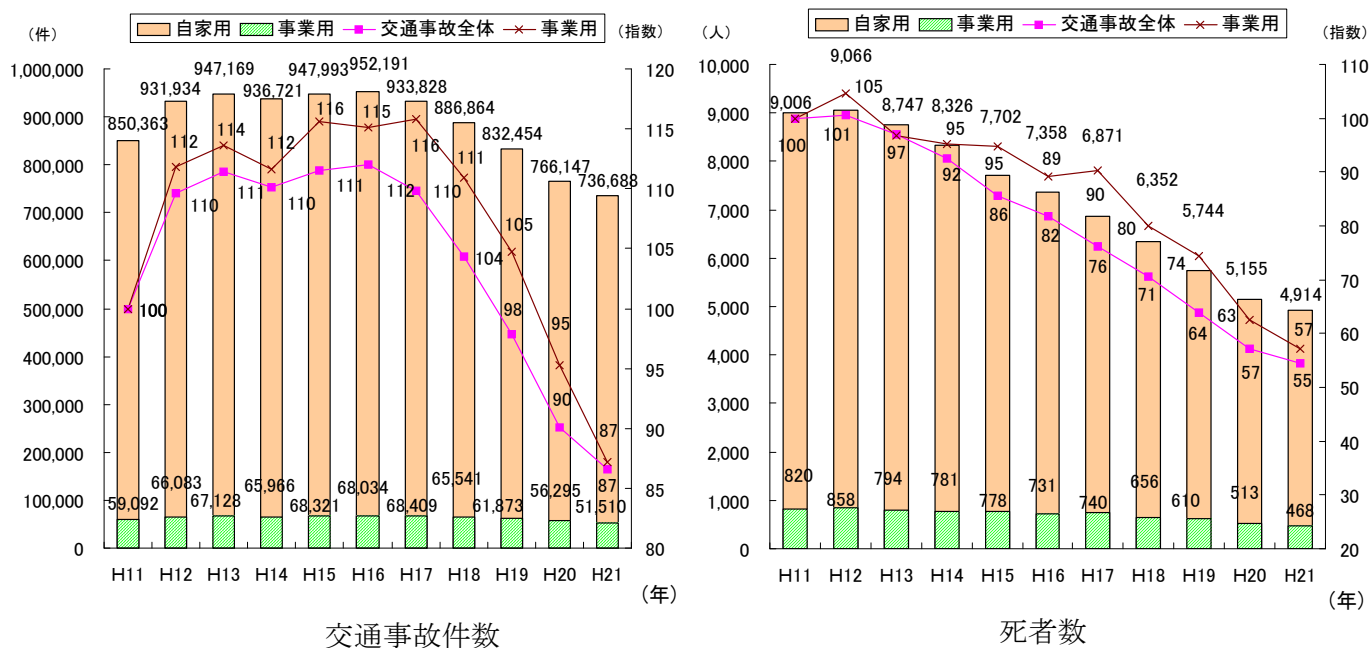


図 1 事業用自動車の交通事故発生状況の推移

※事業用の値は、内数を示す。

出典：警察庁「交通統計」

(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 事業用自動車の交通事故発生状況の推移

区分 年	発生件数		死者数		負傷者数	
	事業者自動車 事故件数	指数	人数	指数	人数	指数
H11	59,092	100	820	100	74,098	100
H12	66,083	112	858	105	83,114	112
H13	67,128	114	794	97	84,650	114
H14	65,966	112	781	95	83,139	112
H15	68,321	116	778	95	85,838	116
H16	68,034	115	731	89	85,296	115
H17	68,409	116	740	90	85,248	115
H18	65,541	111	656	80	81,735	110
H19	61,873	105	610	74	77,190	104
H20	56,295	95	513	63	69,268	93
H21	51,510	87	468	57	63,207	85

出典：警察庁「交通統計」

(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、交通事故全体と比べ差が見られる。

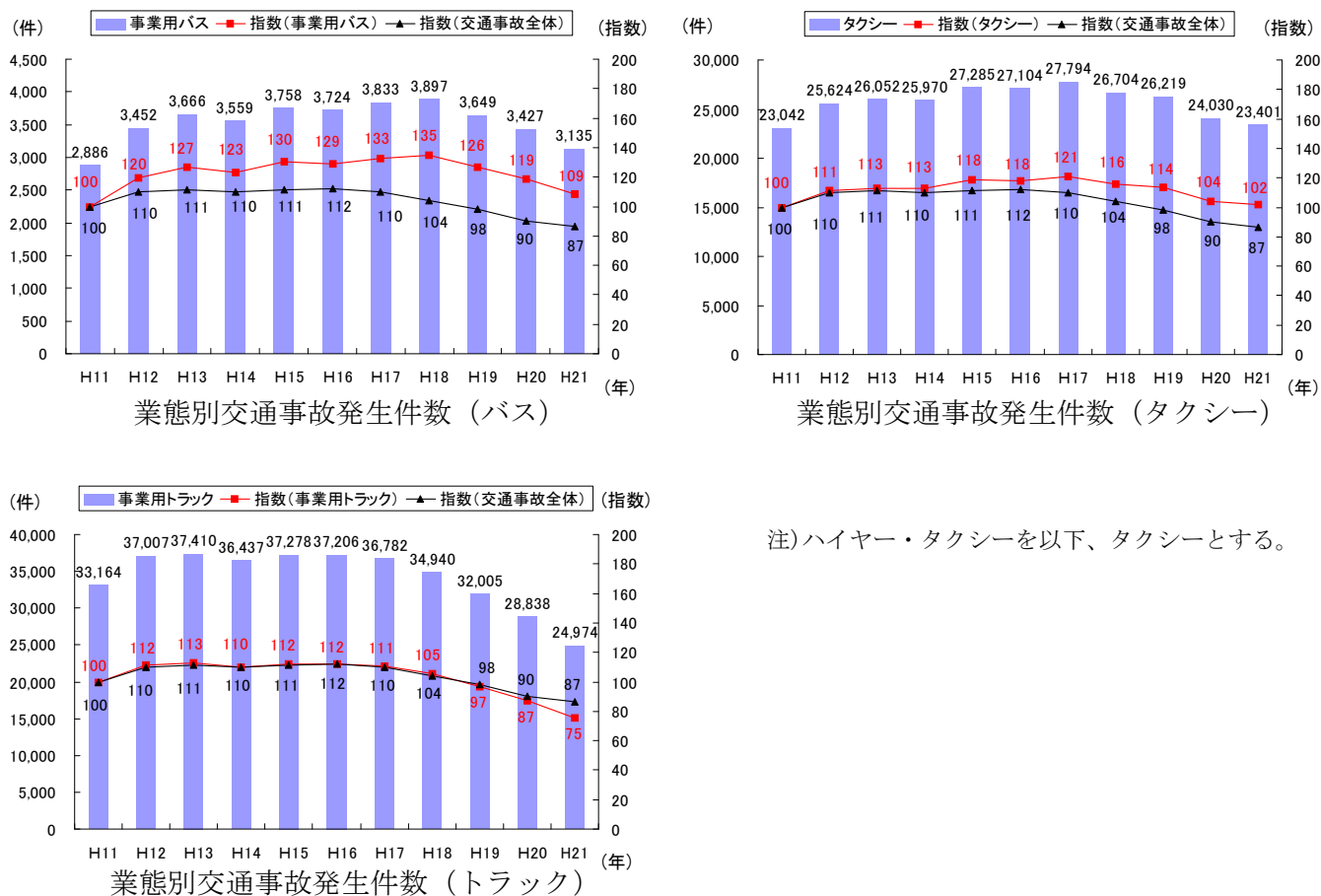


図2 業態別交通事故発生件数
 出典：警察庁「交通統計」
 (財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

表2 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
H11	2,886	100	23,042	100	33,164	100	23	100	57	100	740	100
H12	3,452	120	25,624	111	37,007	112	20	87	43	75	795	107
H13	3,666	127	26,052	113	37,410	113	22	96	58	102	714	96
H14	3,559	123	25,970	113	36,437	110	19	83	56	98	706	95
H15	3,758	130	27,285	118	37,278	112	23	100	70	123	685	93
H16	3,724	129	27,104	118	37,206	112	29	126	46	81	656	89
H17	3,833	133	27,794	121	36,782	111	24	104	53	93	663	90
H18	3,897	135	26,704	116	34,940	105	26	113	49	86	581	79
H19	3,649	126	26,219	114	32,005	97	25	109	38	67	547	74
H20	3,427	119	24,030	104	28,838	87	13	57	50	88	450	61
H21	3,135	109	23,401	102	24,974	75	18	78	40	70	410	55

出典：警察庁「交通統計」
 (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1億キロあたり業態別交通事故件数の推移

平成20年のタクシーの事故(167.6件/億km)は、全自動車事故に比べて1.9倍の事故が起きている。

同年のバスの事故件数は71.9件/億km、トラックの事故件数は36.4件/億kmであり、ここ数年で減少している。

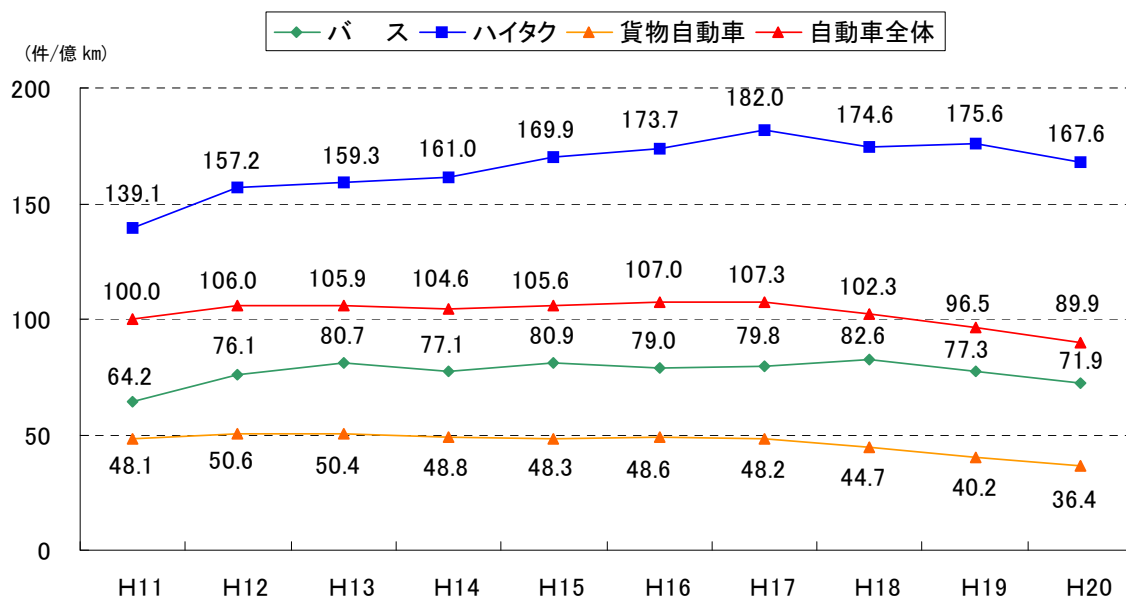


図3 事業用自動車の業態別交通事故件数の推移(走行距離1億キロあたり)

出典：(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 業態別事故件数及び走行キロの推移

区分 年	事故件数(件)				走行キロ(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
H11	2,886	23,042	33,164	756,713	44.9	165.6	689.7	7,564.9
H12	3,452	25,624	37,007	821,902	45.4	163.0	731.2	7,755.1
H13	3,666	26,052	37,410	837,875	45.4	163.6	742.9	7,910.2
H14	3,559	25,970	36,437	825,686	46.2	161.3	746.6	7,897.0
H15	3,758	27,285	37,278	838,206	46.5	160.6	771.8	7,939.8
H16	3,724	27,104	37,206	839,250	47.2	156.0	765.0	7,847.0
H17	3,833	27,794	36,782	823,868	48.1	152.7	762.6	7,681.0
H18	3,897	26,704	34,940	783,934	47.2	152.9	782.4	7,666.4
H19	3,649	26,219	32,005	734,320	47.2	149.3	797.1	7,606.8
H20	3,427	24,030	28,838	676,064	47.6	143.4	791.4	7,519.2

出典：(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」

自動車全体とは、事業用自動車に自家用自動車(バス、乗用車、トラック)を合わせたものをいう。

(4) 業態別の運転者の飲酒運転による事故件数の推移

バス、タクシーの飲酒運転による事故は、交通事故全体の飲酒運転による事故と比べて減少幅が大きい。平成20年のバスの事故件数は1件、タクシーの事故件数は18件である。

一方、トラックの飲酒運転による事故は、減り方が鈍く、全自動車事故と同じ減少傾向であり、平成20年の事故件数は80件である。

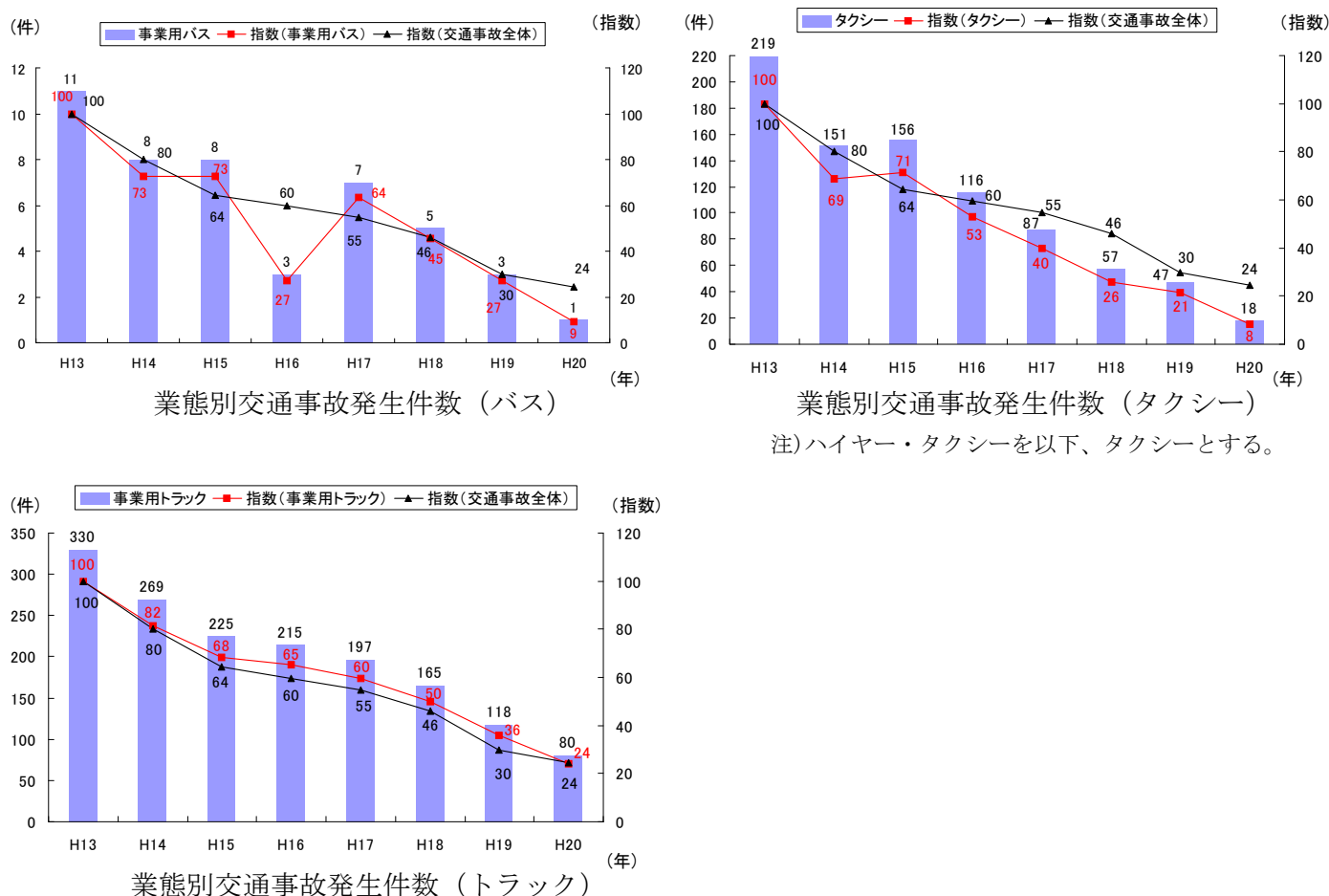


図4 業態別飲酒運転による交通事故発生件数

出典：(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 業態別飲酒運転による交通事故発生状況の推移

区分 年	件数(件)					
	バス	指数	タクシー	指数	トラック	指数
H13	11	100	219	100	330	100
H14	8	73	151	69	269	82
H15	8	73	156	71	225	68
H16	3	27	116	53	215	65
H17	7	64	87	40	197	60
H18	5	45	57	26	165	50
H19	3	27	47	21	118	36
H20	1	9	18	8	80	24

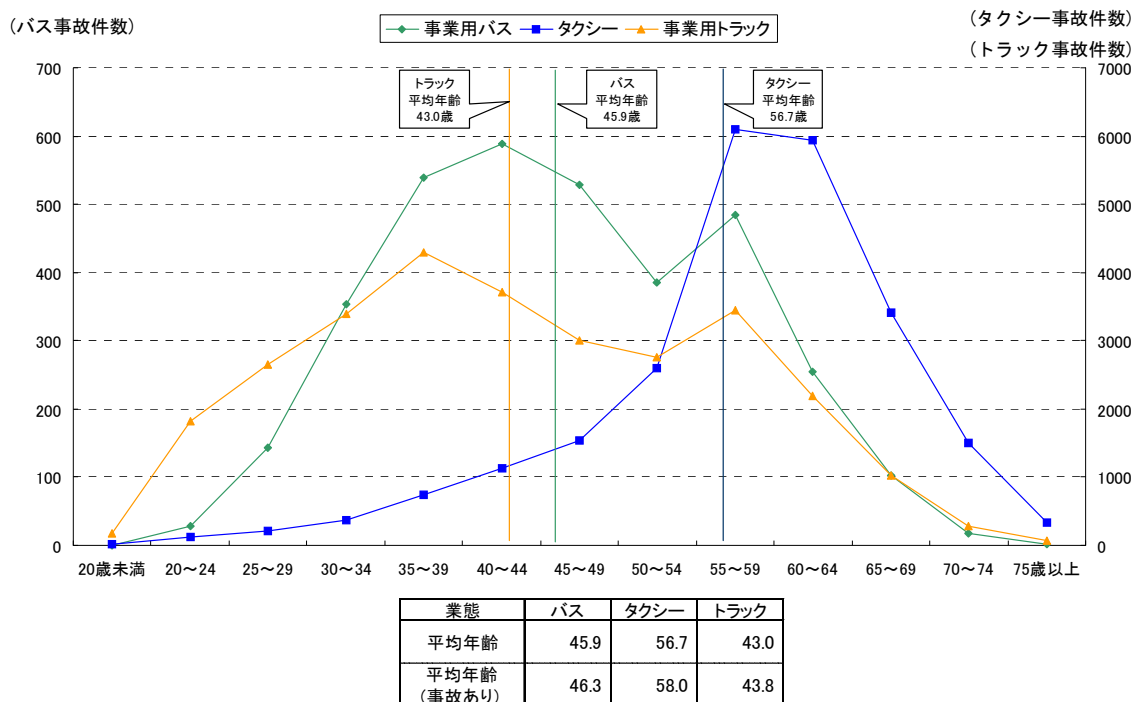
出典：(財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(5) 業態別運転者年齢層別事故件数（平成20年）

バスの事故は35歳から49歳、タクシーの事故は55歳から64歳、トラックの事故は30歳から44歳にかけて多くなっており、業態別の特徴が見られる。

また、高齢者（65歳以上）による事故の割合は、バスは3.6%、タクシーは21.9%、トラックは12.0%であり、タクシーにおいては高齢者による事故の割合が顕著に多い。

さらに、業態別の事故惹起運転者の平均年齢は、業態別の運転者の平均年齢よりも高いことから、年齢が高くなるほど事故を起こしやすい傾向が見られる。



※ 事故惹起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

図5 業態別運転者年齢層別事故件数（平成20年）

出典：(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「平成20年賃金構造基本統計調査（全国）」

表5 業態別運転者年齢層別事故件数（平成20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	25	130	307	460	504	456	310	391	186	52	4	0	2,825
	貸切	0	1	11	32	53	51	50	58	61	43	42	11	0	413
	その他	0	2	3	15	26	33	23	17	32	25	9	2	2	189
	小計	0	28	144	354	539	588	529	385	484	254	103	17	2	3,427
ハイタク	法人	0	38	140	293	662	1,007	1,365	2,292	5,436	5,230	2,922	1,197	178	20,760
	個人	0	0	2	1	11	30	63	140	354	410	309	230	128	1,678
	その他乗用	25	94	68	78	75	93	109	166	301	292	177	82	32	1,592
	小計	25	132	210	372	748	1,130	1,537	2,598	6,091	5,932	3,408	1,509	338	24,030
貨物自動車	大型	0	200	695	1,161	1,606	1,502	1,175	895	990	555	192	25	3	8,999
	中型	57	785	1,046	1,168	1,422	1,136	903	850	975	568	204	36	7	9,157
	普通	86	646	694	776	860	674	521	502	657	415	179	43	8	6,061
	軽	33	186	223	296	411	393	398	518	825	660	447	185	46	4,621
	小計	176	1,817	2,658	3,401	4,299	3,705	2,997	2,765	3,447	2,198	1,022	289	64	28,838
	合計	201	1,977	3,012	4,127	5,586	5,423	5,063	5,748	10,022	8,384	4,533	1,815	404	56,295
	トレーラ(トラックの内数)	2	51	147	244	339	327	247	189	181	109	30	1	2	1,869

出典：(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) 業態別事故類型別事故惹起運転者平均年齢（平成20年）

バス、タクシー及びトラックのどの業態についても、車両との事故における出会い頭衝突と右折時衝突の事故惹起運転者平均年齢は、業態別運転者平均年齢を上回っていることから、出会い頭衝突と右折時衝突の事故は高齢層による事故が多い傾向にある。

一方、車両との事故における駐・停車中の車両への追突の事故惹起運転者平均年齢は業態別事故惹起運転者平均年齢を下回っていることから、駐・停車中の車両への追突の事故は高齢層による事故が少ない傾向にある。

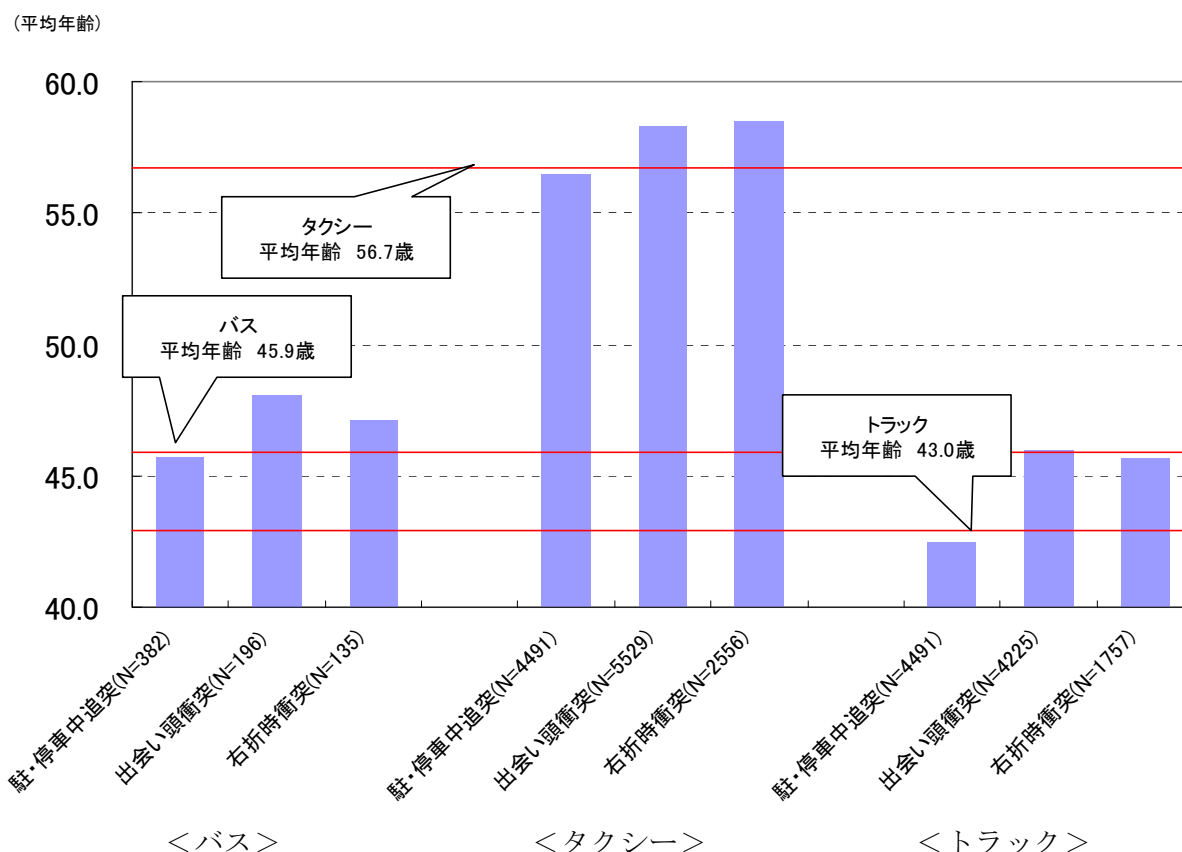


図6 業態別事故類型別事故惹起運転者平均年齢（車両との事故）

出典：(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」

- ※ 事故惹起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

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20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年以降は減少に転じており、死亡事故件数、重傷事故件数、軽傷事故件数ともに平成19年より減少している。

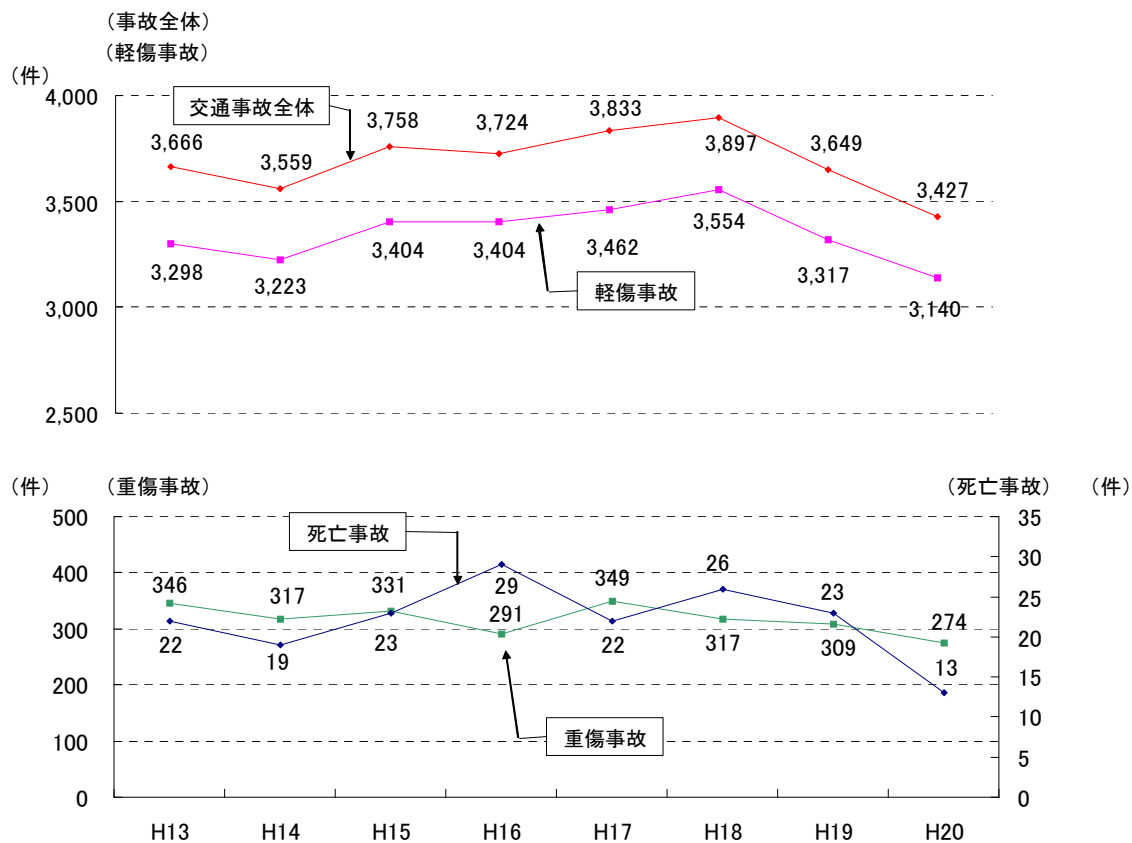


図7 バスの全事故及び死傷事故件数の推移

出典：(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6 バスの事故件数の推移

年	死亡事故	重傷事故	軽傷事故	交通事故全体
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
H20	13	274	3,140	3,427

(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

バスの事故においては、全体の90%以上を占める軽傷者は、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年以降は減少している。

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20年には283人となった。

死者数は、平成20年に大きく減少し、年間13人となっている。

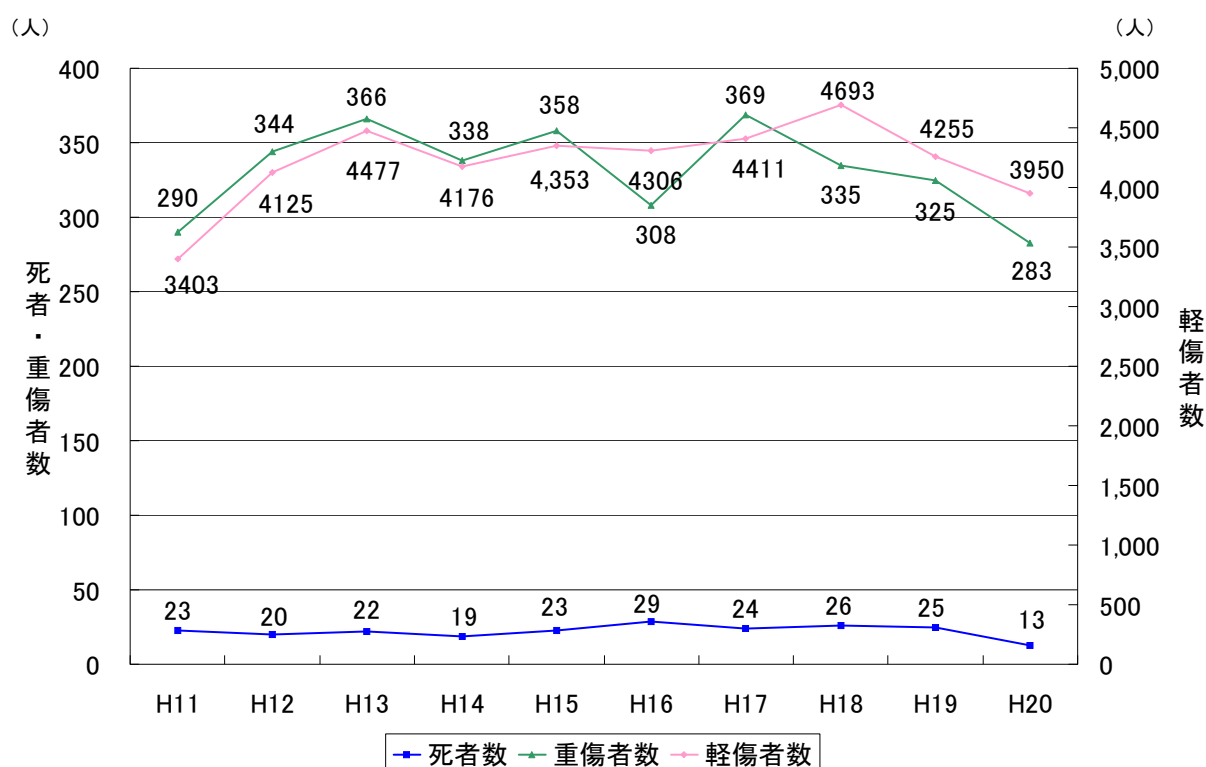


図8 バス事故の死傷者数の推移

出典：(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7 バスの死傷者数の推移

年	死者数 (人)	重傷者数 (人)	軽傷者数 (人)	死傷者合計 (人)
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
H20	13	283	3,950	4,246

(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が多い。一方、貸切バスは他車との事故が圧倒的に多い。

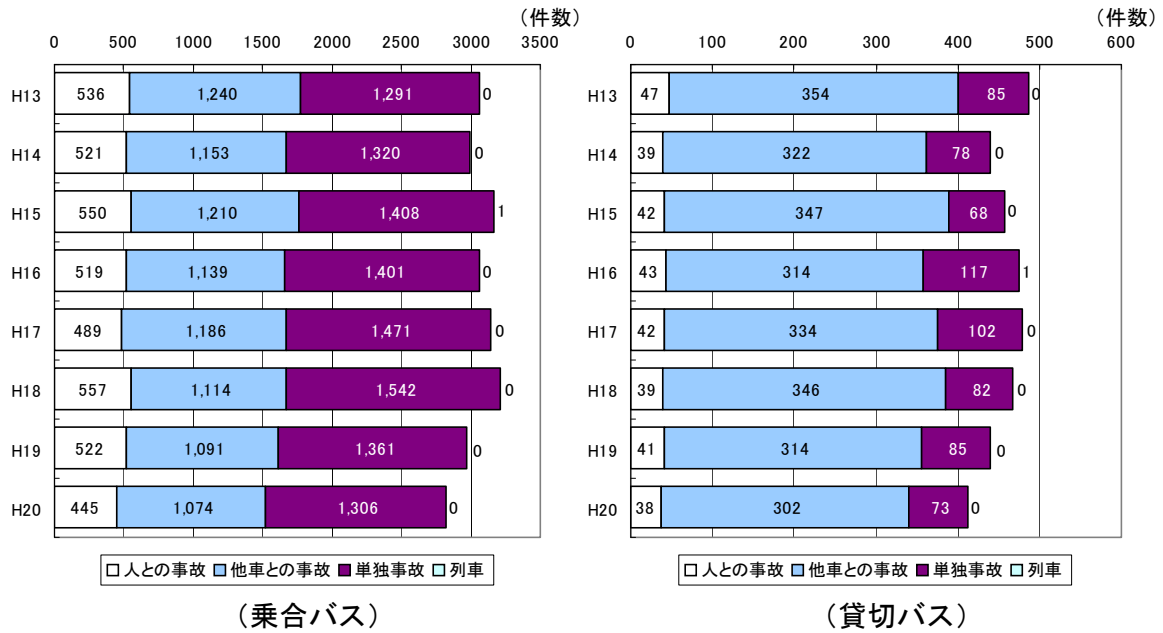


図9 バス事故の類型別事故件数

出典：(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。

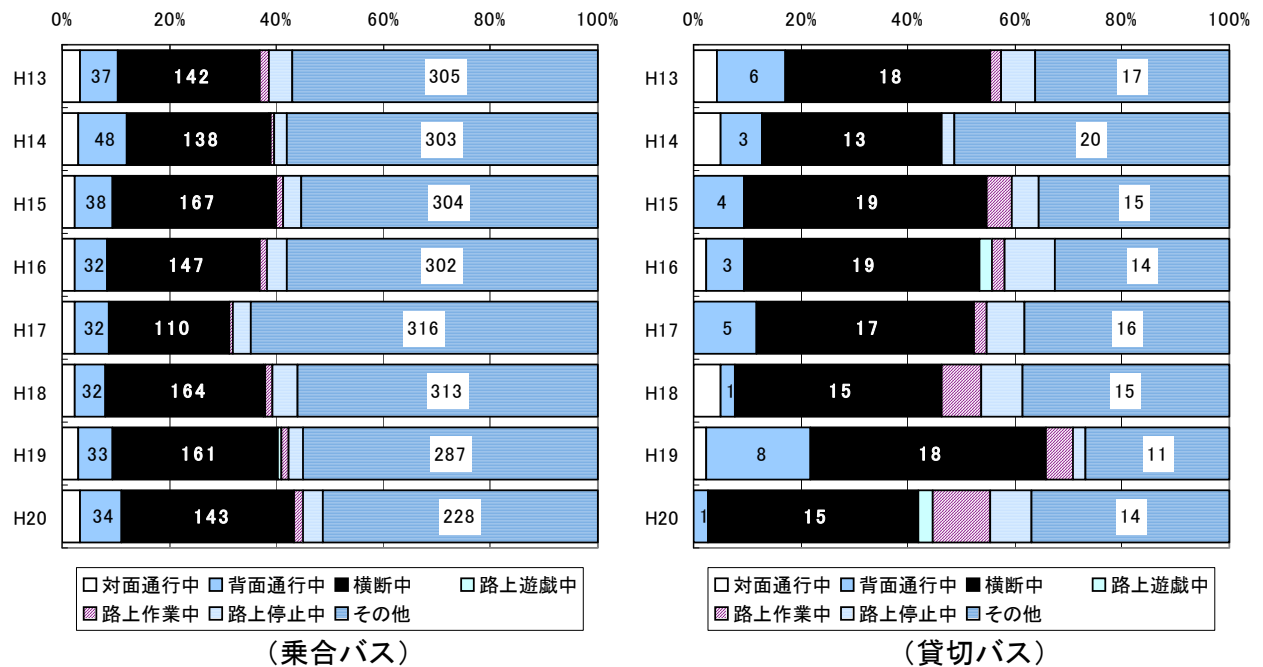
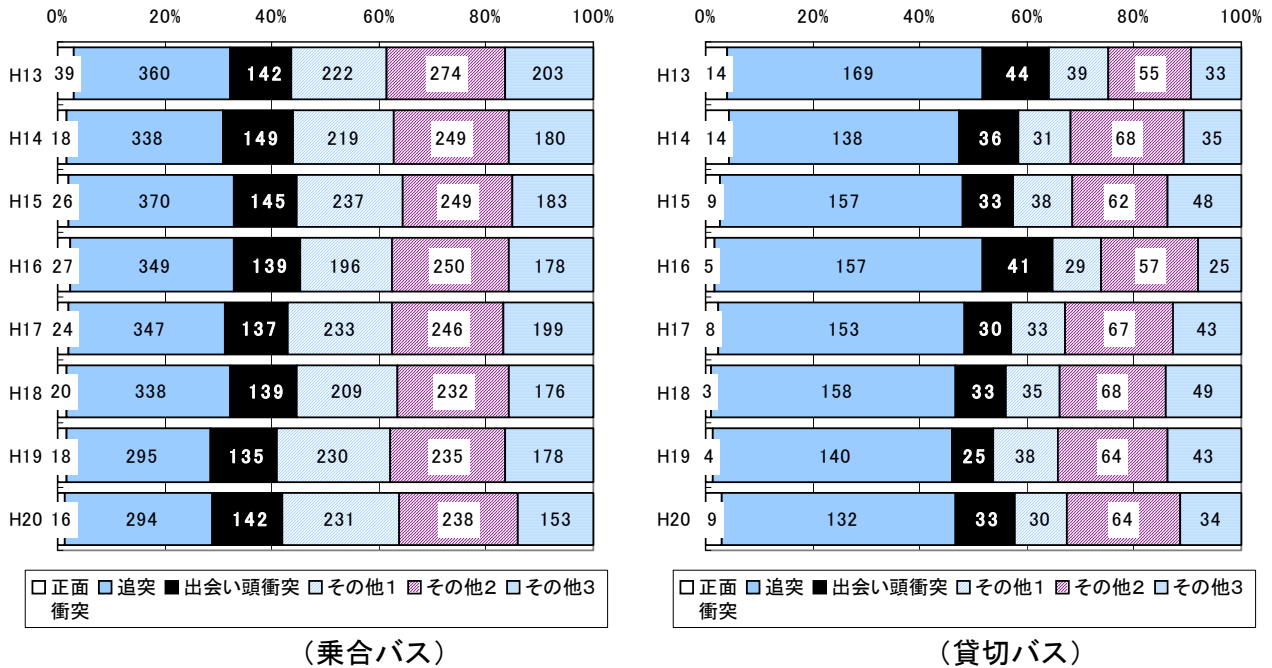


図10 バス事故の類型別事故件数の内訳(人との事故)

出典：(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) 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。



その他1・・・追越・追抜時衝突、進路変更時衝突
 その他2・・・すれ違い時衝突、左折時衝突、右折時衝突
 その他3・・・横断時衝突、転回時衝突、後退時衝突、その他

図 11 バス事故の類型別事故件数の内訳(単独事故)

出典：(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) 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。

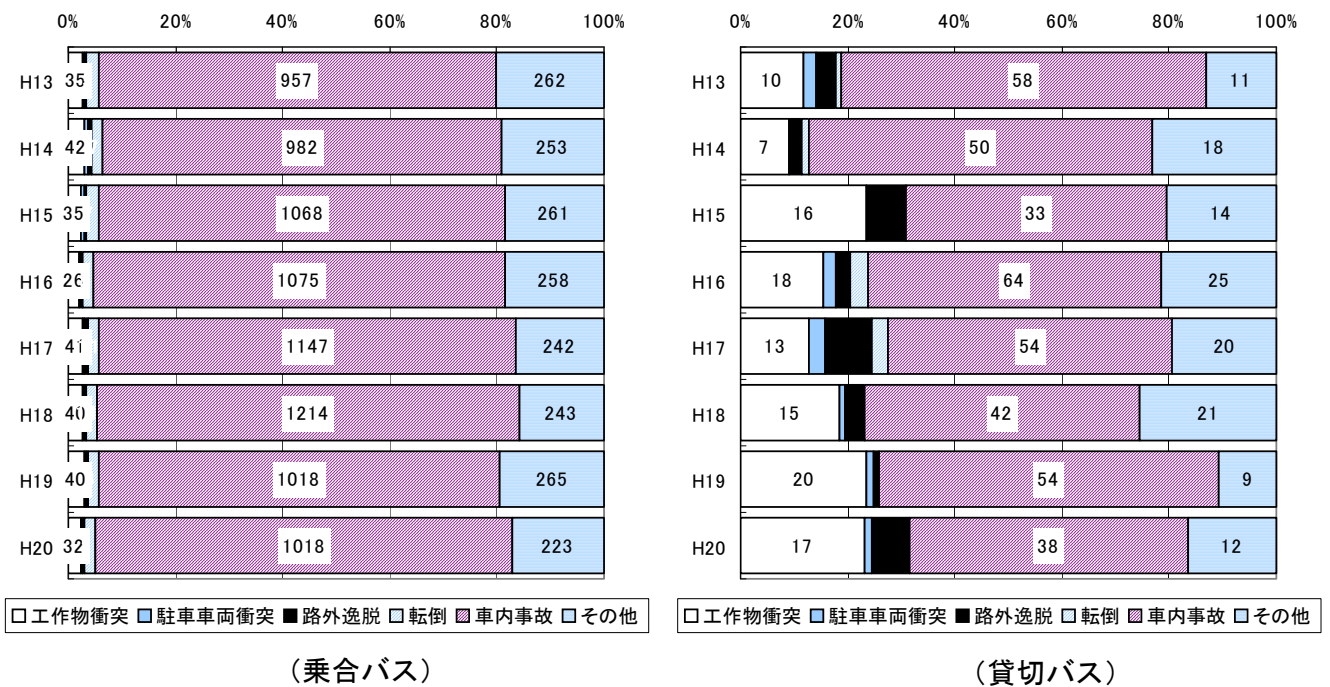


図 12 バス事故の類型別事故件数の内訳(他車との事故)

出典：(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) バスの事故の法令違反別の事故件数の割合 (平成 20 年)

「安全不確認」(30.1%)、「運転操作」(20.0%)、「動静不注視」(14.8%) といった法令違反の事故が多い。

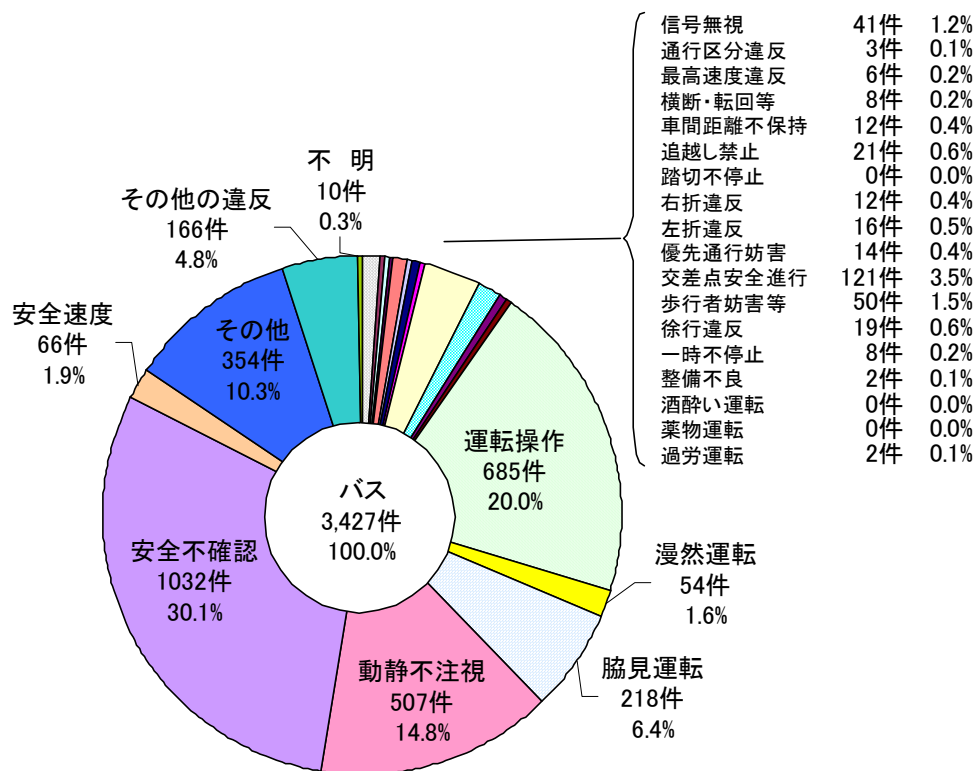


図 13 バスの法令違反別の事故件数の割合

出典：(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・貸切別行動類型別バスの車内事故件数の推移

乗合バスの車内事故は、増加傾向にあったが、平成19年以降は減少しており、平成20年は前年と比べて31件(2.8%)減少した。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」が平成19年に引き続いて効果を上げていると考えられる。特に、平成19年以降、急減速時、急停止時の事故は減少傾向にあるが、発進時については平成20年には増加傾向にある。

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20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422件(41.5%)、次いで急停止時、等速時、減速時がともに140件程度となっている。

表8 乗合・貸切別行動類型別バスの車内事故件数の推移

	H13				H14				H15				H16				
	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	342	8	5	355	355	5	1	361	419	4	5	428	427	11	9	447	
直進	加速	47	0	1	48	41	0	1	42	49	0	0	49	28	3	1	32
	等速	145	23	4	172	145	13	9	167	148	11	6	165	132	19	2	153
	減速	134	11	2	147	161	10	5	176	160	10	6	176	162	8	2	172
急停止	160	7	5	172	154	12	1	167	159	3	2	164	196	16	4	216	
右左折	45	5	0	50	49	6	2	57	45	2	0	47	46	4	0	50	
その他	84	4	2	90	77	4	2	83	88	3	0	91	84	3	1	88	
小計	957	58	19	1,034	982	50	21	1,053	1,068	33	19	1,120	1,075	64	19	1,158	
合計	1,034				1,053				1,120				1,158				

	H17				H18				H19				H20				
	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	435	4	11	450	413	3	8	424	348	5	14	367	422	4	10	436	
直進	加速	53	1	1	55	64	1	1	66	46	0	1	47	36	0	1	37
	等速	167	21	6	194	187	17	6	210	156	25	7	188	140	16	8	164
	減速	159	8	3	170	187	9	6	202	152	11	10	173	133	4	8	145
急停止	188	15	3	206	223	8	4	235	155	7	7	169	148	9	2	159	
右左折	61	3	4	68	43	3	1	47	47	3	1	51	56	1	1	58	
その他	84	2	2	88	97	1	4	102	114	3	9	126	83	4	4	91	
小計	1,147	54	30	1,231	1,214	42	30	1,286	1,018	54	49	1,121	1,018	38	34	1,090	
合計	1,231				1,286				1,121				1,090				

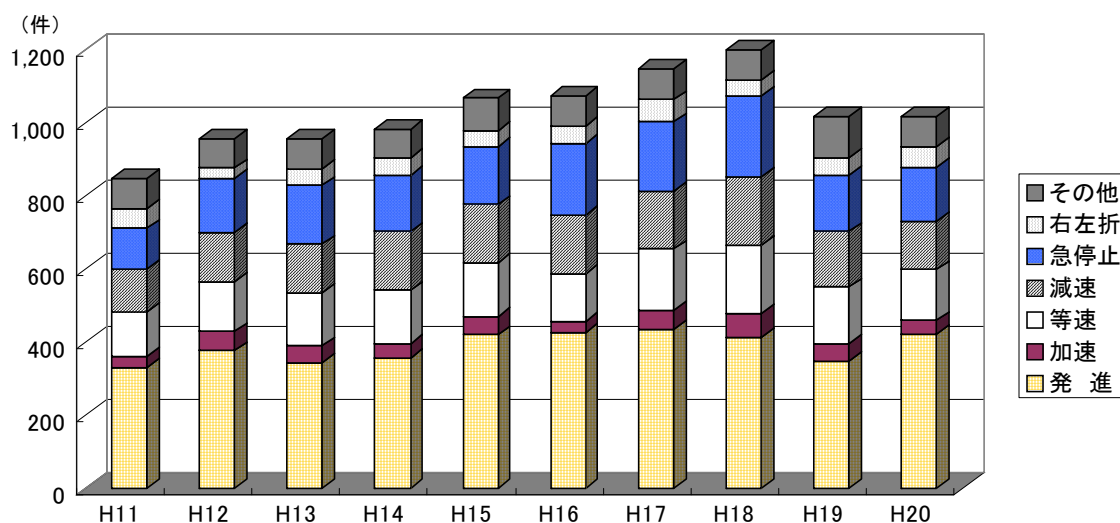


図14 行動類型別乗合バスにおける車内事故件数の推移

出典：(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) 輸送人員一億人あたり及び走行キロ一億キロあたり乗合バスの車内事故件数

乗合バスの輸送人員は平成 19 年までは減少していたが、平成 20 年には増加した。また、乗合バスの走行キロは平成 18 年までは減少していたが、平成 19 年以降増加傾向にある。

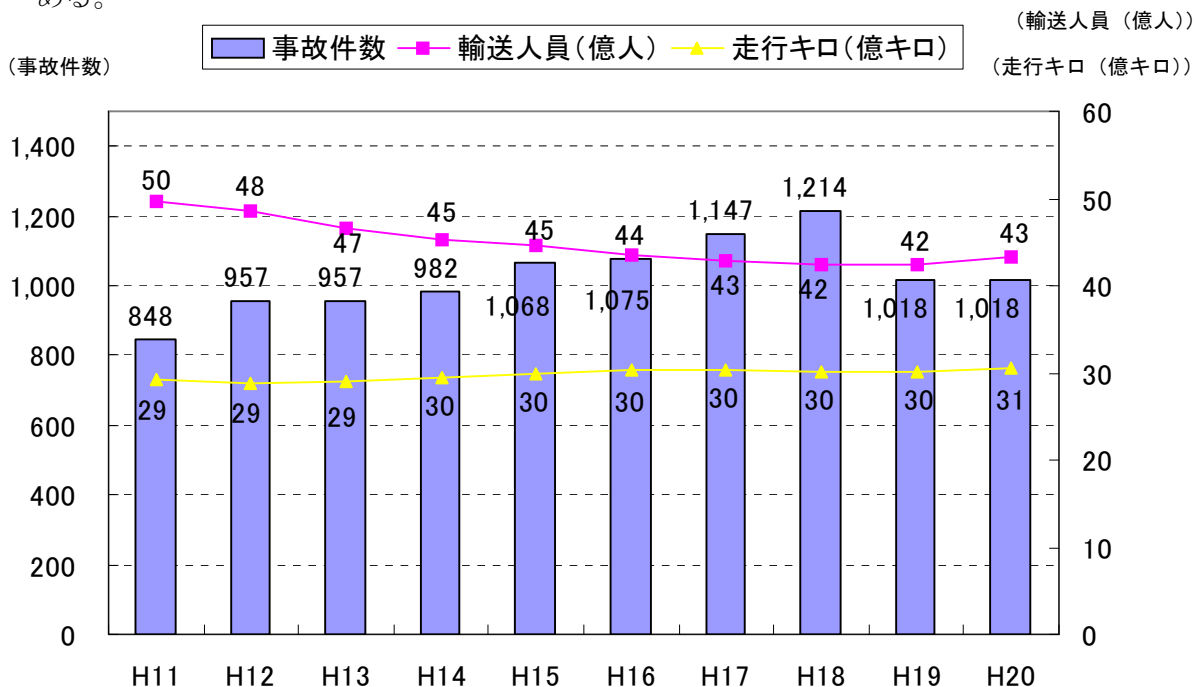


図 15 乗合バスの車内事故件数、輸送人員及び走行キロの推移

出典：(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」

輸送人員一億人あたり及び走行キロ一億キロあたり乗合バスの車内事故件数を見ると、ともに平成 18 年までは増加傾向にあったが、平成 19 年以降減少傾向にある。

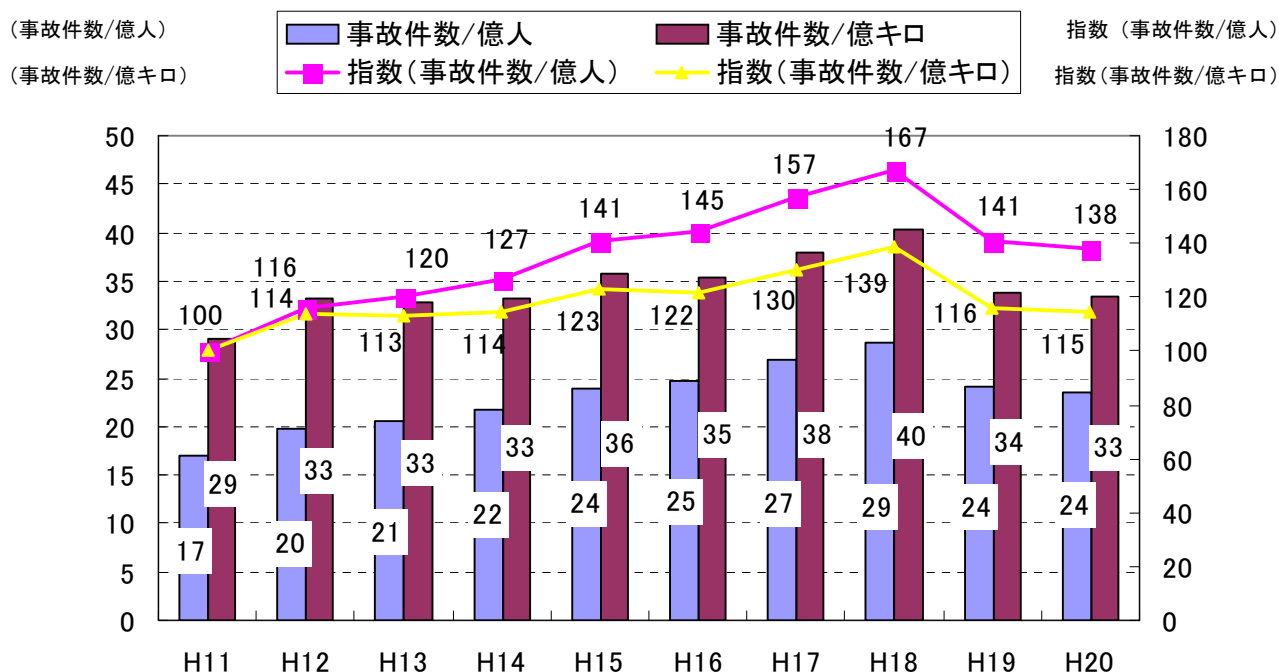


図 16 輸送人員一億人あたり及び走行キロ一億キロあたり乗合バスの車内事故件数

出典：(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」

(10) 時間帯別・事故種別バス車内事故件数（平成18年から平成20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。

表9 時間帯別事故種別バス車内事故件数（平成20年）

時間帯	乗合			貸切			その他			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	5	54	59	0	2	2	0	1	1	5	57	62
8～9	17	145	162	1	6	7	3	5	8	21	156	177
10～11	21	162	183	0	4	4	0	7	7	21	173	194
12～13	23	132	155	0	5	5	0	5	5	23	142	165
14～15	22	125	147	0	4	4	0	2	2	22	131	153
16～17	10	170	180	1	4	5	1	5	6	12	179	191
18～19	8	88	96	0	6	6	0	2	2	8	96	104
20～21	1	29	30	0	3	3	0	2	2	1	34	35
22～23	0	2	2	1	1	2	0	0	0	1	3	4
24～1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	2	2
2～3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
4～5	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2
合計	107	911	1,018	3	35	38	4	30	34	114	976	1,090

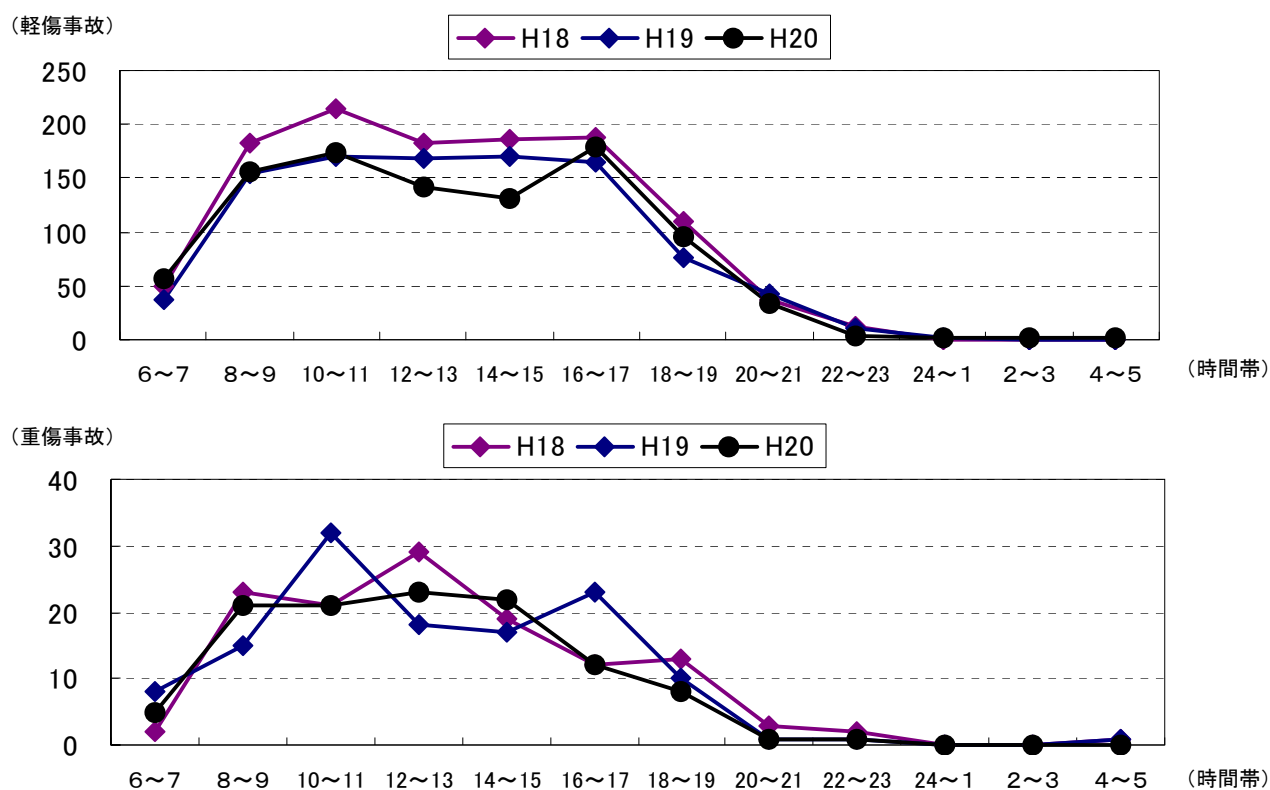


図17 時間帯別乗合バスの車内事故件数

出典：(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) バスの車内事故による年齢階層別負傷者数（平成18年から平成20年）

車内事故による負傷者を年齢階層にみると75～79歳が最も多く、かつ、65歳以上が659人（54.8%）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114人中89人（78.1%）と高齢者の占める割合が顕著となっている。

表10 バスの車内事故による年齢階層別負傷者数（平成20年）

年齢層	乗合			貸切			その他			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	1	26	27	0	3	3	0	0	0	1	29	30
7～12	0	4	4	0	2	2	0	1	1	0	7	7
13～15	0	4	4	0	1	1	0	0	0	0	5	5
16～19	0	14	14	0	2	2	0	2	2	0	18	18
20～24	0	27	27	0	0	0	0	0	0	0	27	27
25～29	1	25	26	0	1	1	0	0	0	1	26	27
30～34	1	28	29	0	6	6	0	3	3	1	37	38
35～39	1	54	55	0	4	4	0	2	2	1	60	61
40～44	2	45	47	0	7	7	0	0	0	2	52	54
45～49	3	46	49	0	2	2	0	2	2	3	50	53
50～54	4	48	52	0	3	3	1	2	3	5	53	58
55～59	4	69	73	0	4	4	0	3	3	4	76	80
60～64	6	71	77	1	5	6	0	3	3	7	79	86
65～69	11	84	95	0	2	2	1	2	3	12	88	100
70～74	20	144	164	1	4	5	1	9	10	22	157	179
75～79	20	165	185	1	2	3	1	3	4	22	170	192
80～84	26	93	119	0	0	0	0	1	1	26	94	120
85～89	6	47	53	0	1	1	0	4	4	6	52	58
90～94	1	8	9	0	0	0	0	0	0	1	8	9
95～	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
合計	107	1,003	1,110	3	49	52	4	37	41	114	1,089	1,203

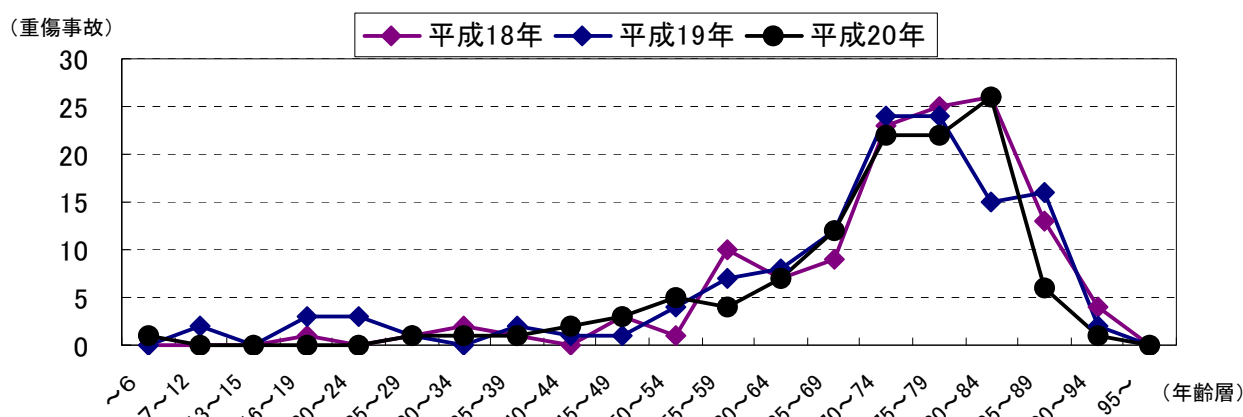
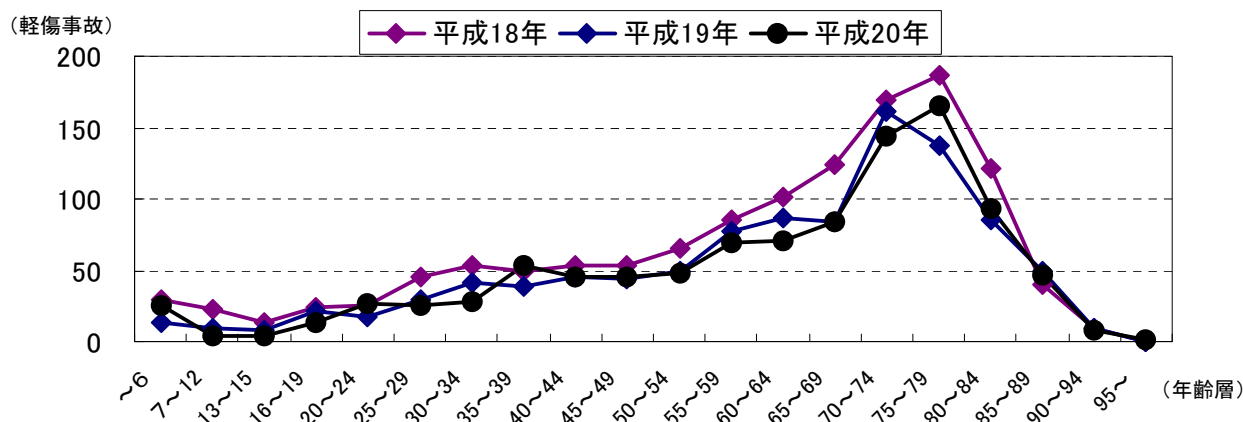


図18 バスの車内事故による年齢階層別負傷者数

出典：(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」

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103人（45.2%）と高齢者が5割弱を占めている。

また、女性も75～79歳が最も多く、かつ65歳以上が556人（57.0%）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4.28倍となっている。

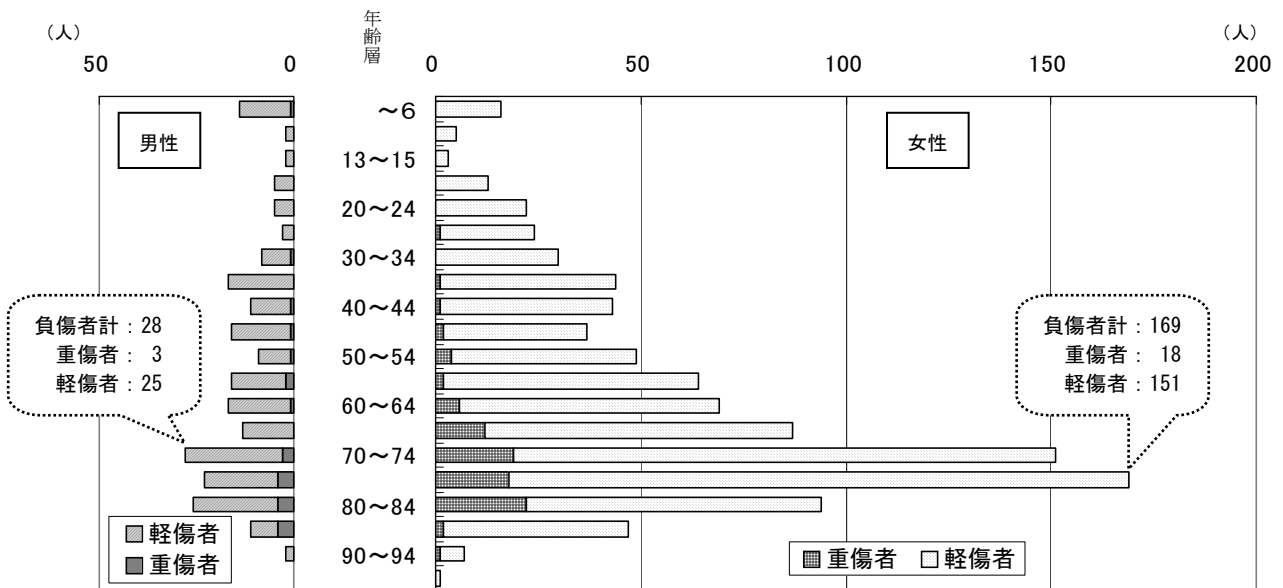


図 19 バスの車内事故による男女別年齢層別負傷者数

出典：(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」

※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、死傷事故件数の推移

タクシー事故件数は、平成13～17年にかけて増加高止まり傾向で、平成18年以降減少しており、平成20年のタクシー事業者による事故件数は24,030件(対前年比8.3%減)であるが、死亡事故件数については平成20年に増加し、50件(対前年比38.9%増)である。

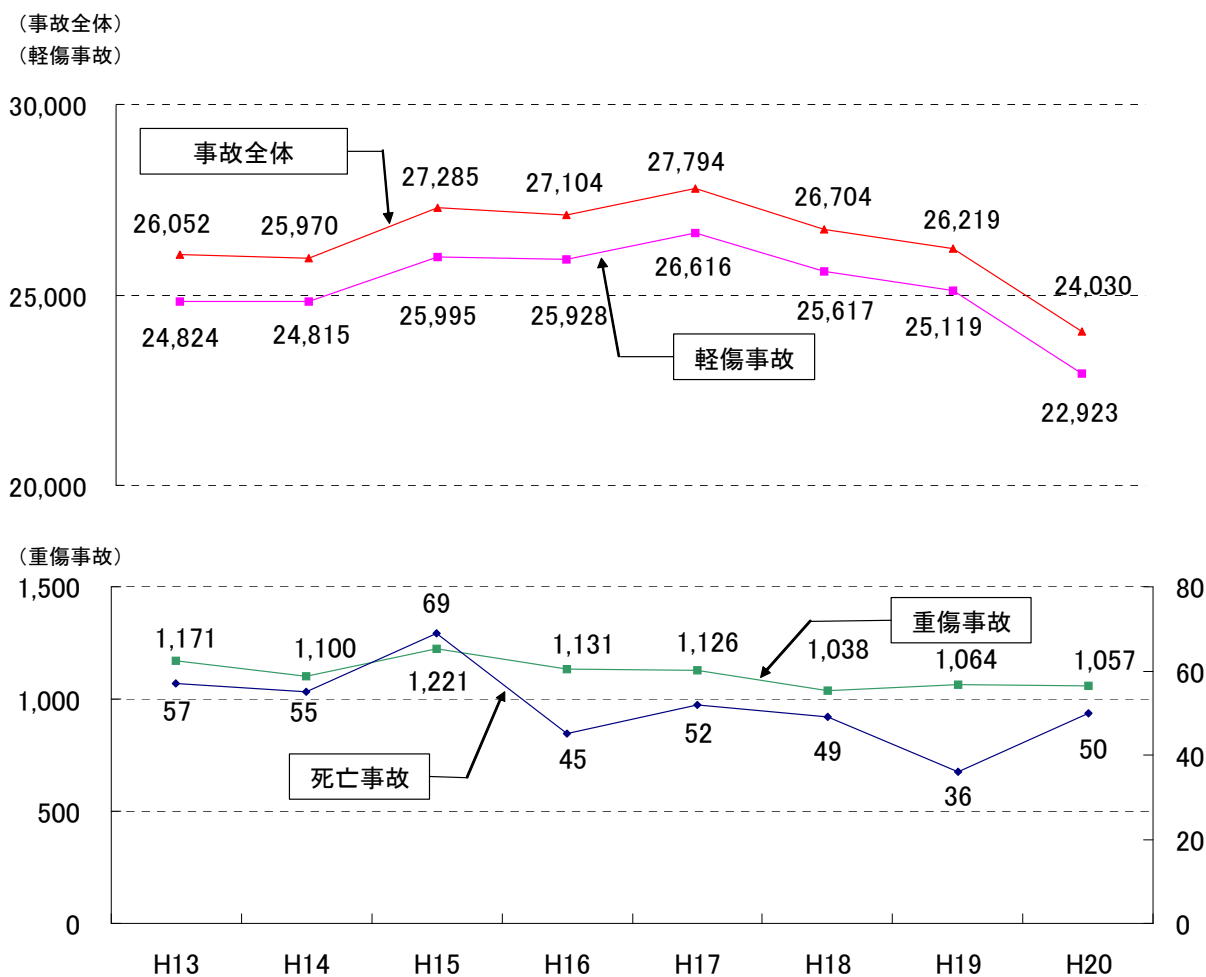


図20 タクシーの全事故及び死亡事故件数の推移

出典：(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11 タクシーの事故件数の推移

年	死亡事故	重傷事故	軽傷事故	事故全体
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
H20	50	1,057	22,923	24,030

(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軽傷者数は減少しているものの、重傷者数は平成 18 年以降ほぼ横ばいの状態で推移しており、死者数は平成 20 年には増加している。

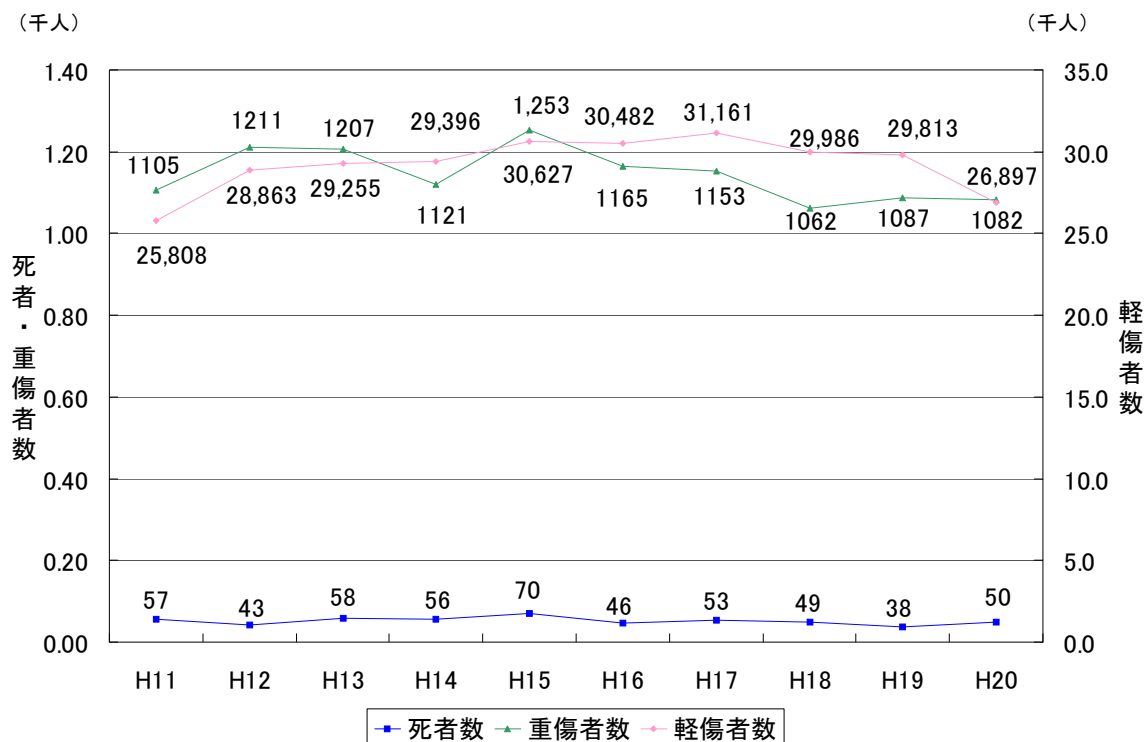


図 21 タクシーの事故件数と死傷者数の推移

出典：(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 タクシーの死傷者数の推移

年	死者数 (人)	重傷者数 (人)	軽傷者数 (人)	死傷者合計 (人)
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
H20	50	1,082	26,897	28,029

(3) タクシーの事故類型別事故件数の割合

平成20年のタクシーの事故は、他車との事故が19,372件で約8割を占めており、そのうち出会い頭衝突が5,529件と最も多く発生している。

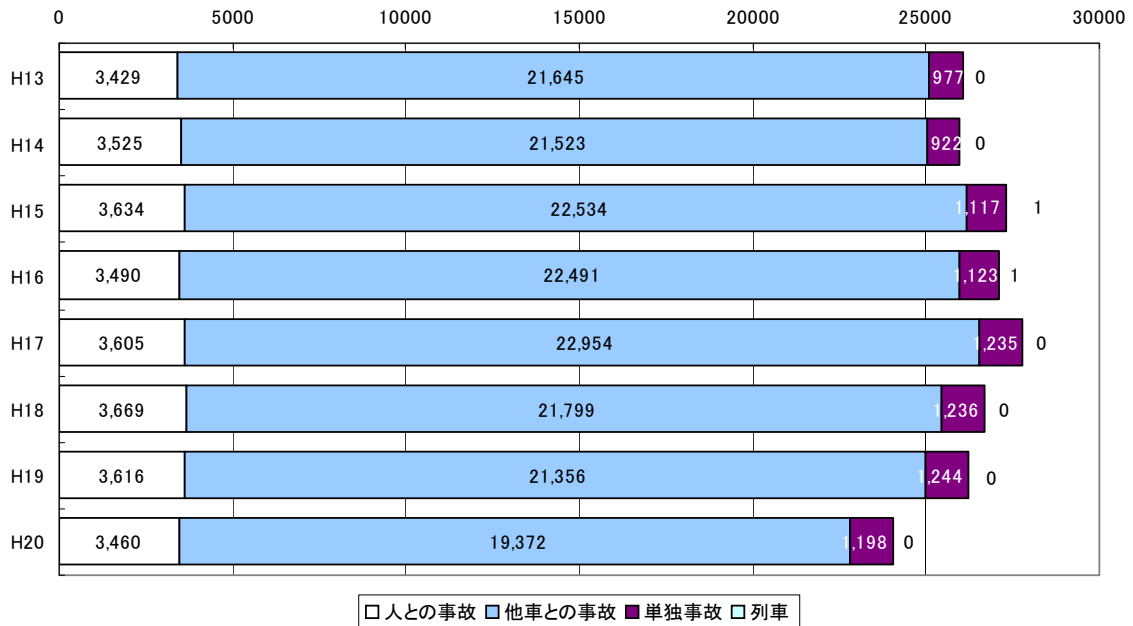


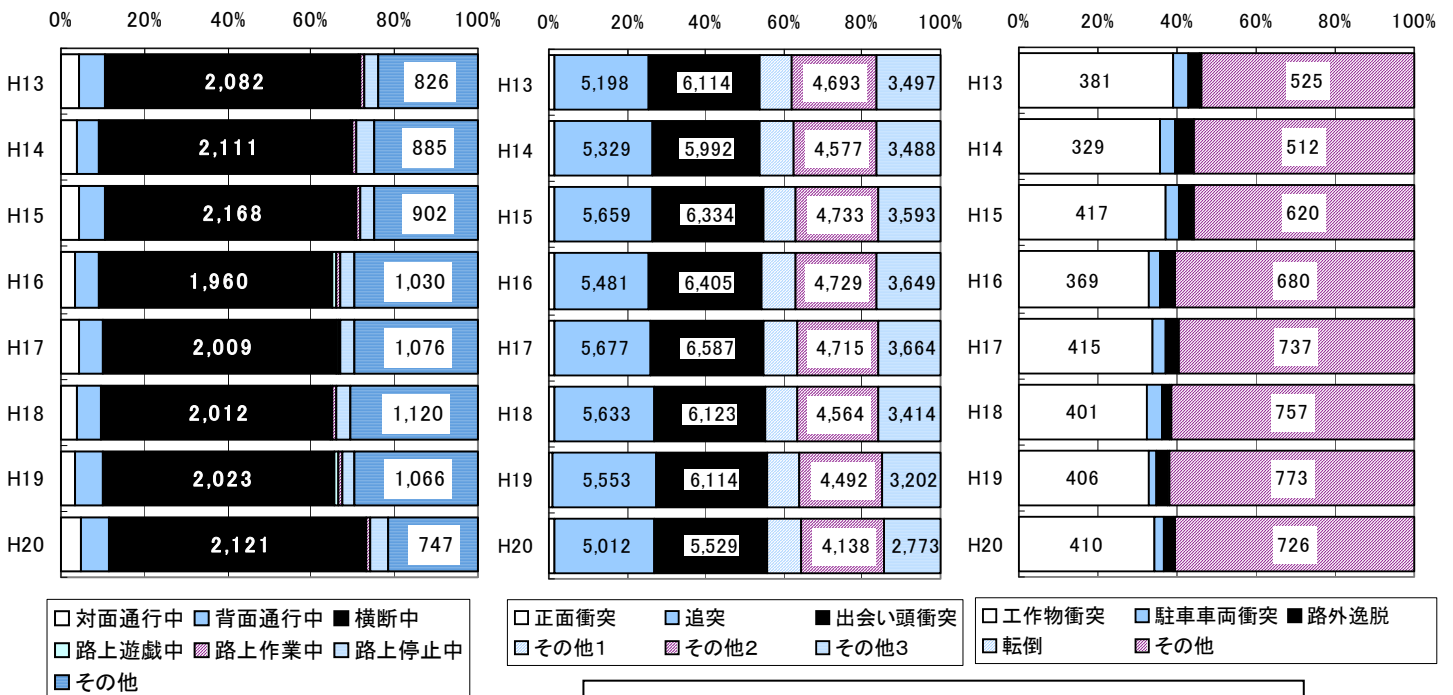
図22 タクシーの事故類型別事故件数の割合

出典：(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」

<人との事故>

<他車との事故>

<単独事故>



その他1・・・追越・追抜時衝突、進路変更時衝突
 その他2・・・すれ違い時衝突、左折時衝突、右折時衝突
 その他3・・・横断時衝突、転回時衝突、後退時衝突、その他

図23 タクシーの事故類型別事故件数の内訳

出典：(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) タクシーの法令違反別の事故件数の割合 (平成 20 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 9,722 件 (40.5%) と最も多く、次いで「脇見運転」は 11.1%、「交差点安全進行」は 9.2%、「動静不注視」は 8.6% と続く。

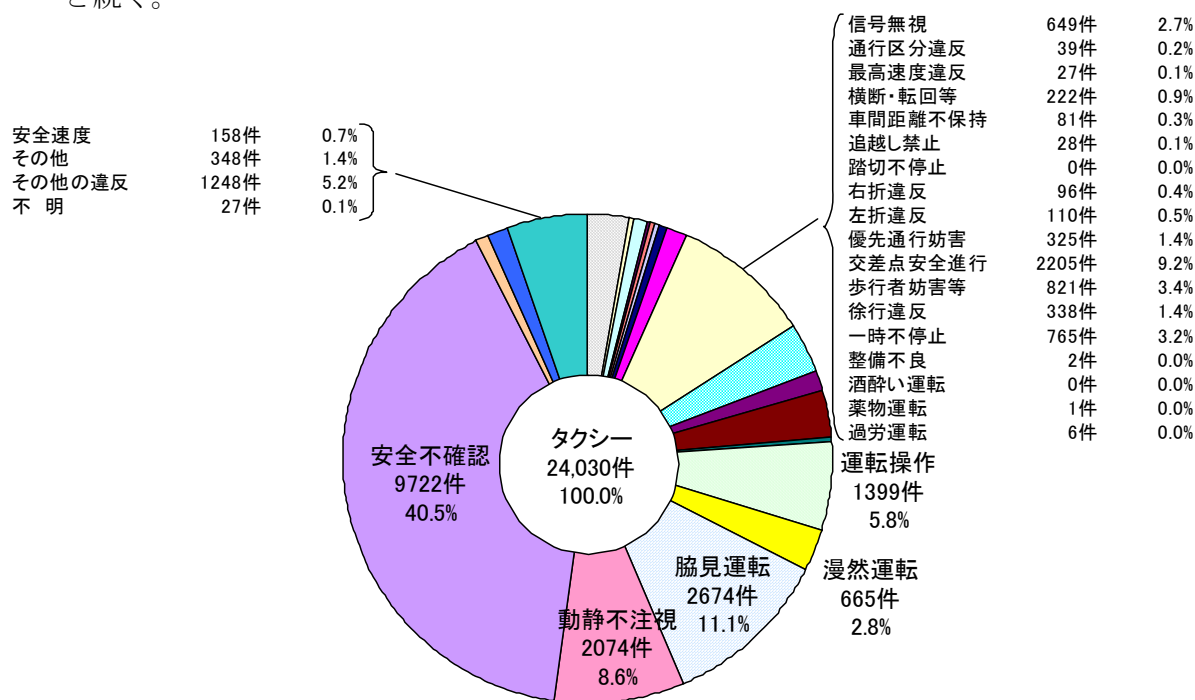


図 24 タクシーの法令違反別事故件数の割合

出典：(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 3 倍多く発生している。

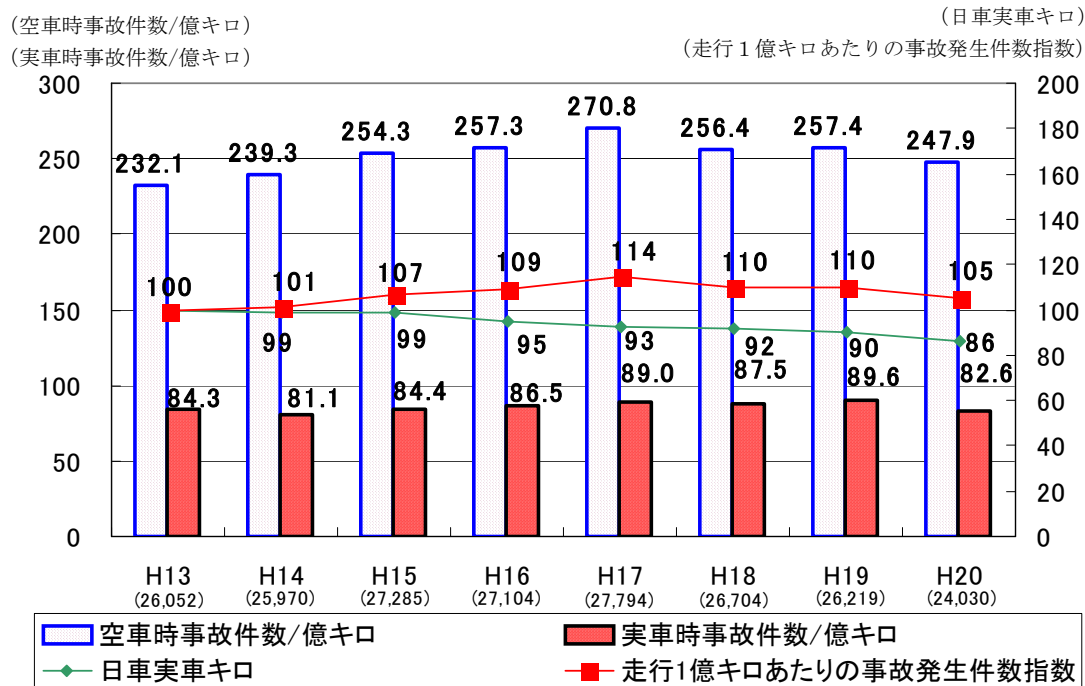


図 25 タクシーの走行距離 1 億キロあたりの事故件数

出典：(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」

(6) タクシーの事故の相手方の割合

実車時は、空車時に比べて単独の事故が圧倒的に多い。

また、空車時は、相手方が歩行者、自転車、原付（一種）及び二輪車となる事故は、平成20年では65.5%を占め、実車時の43.5%に比べて比較的多くなっている。

一方、空車時は、実車時は、相手方が乗用車となる事故は、平成20年では29.3%を占め、実車時の31.5%に比べて比較的少なくなっている。

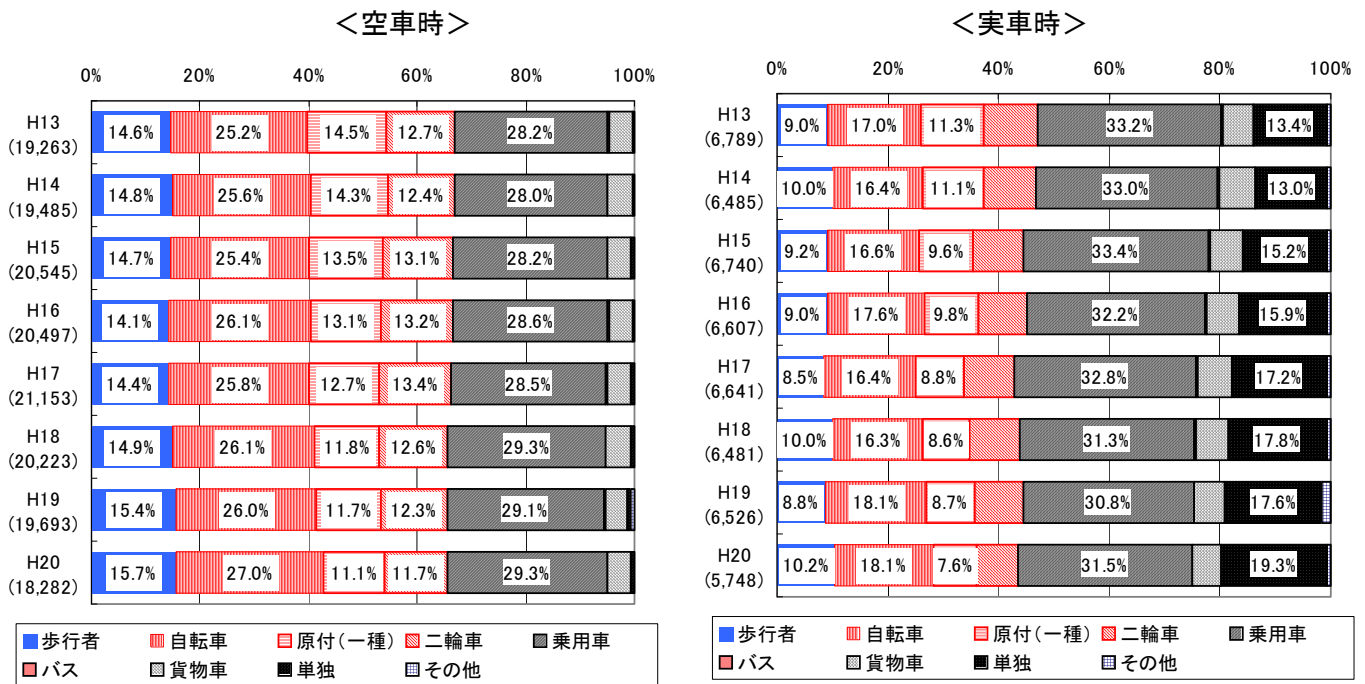


図 26 タクシーの事故の相手方の割合

出典：(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. トラックの事故

(1) トラックの事故件数、死亡事故件数の推移

平成20年のトラック事業者による事故件数は28,838件（対前年比9.9%減）である。
また、トラック事業者による死亡事故はここ数年減少しており、平成20年では431件となっている。

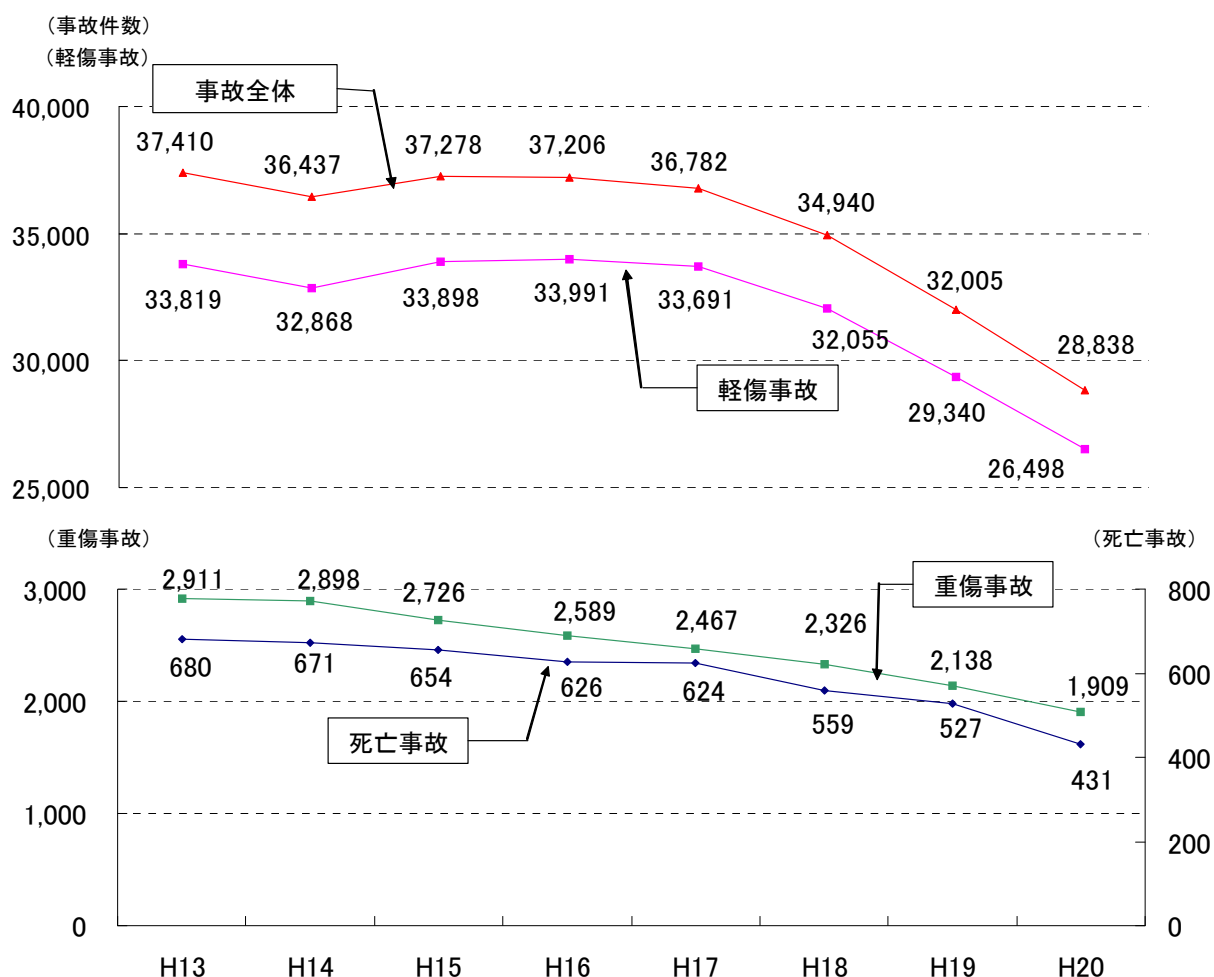


図 27 トラックの全事故及び死亡事故発生状況

出典：(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 トラックの事故件数の推移

年\区分	死亡事故	重傷事故	軽傷事故	事故件数
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
H20	431	1,909	26,498	28,838

(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、死者数は平成12年以降減少しているとともに、平成20年現在で450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20年には2,007人となっている。

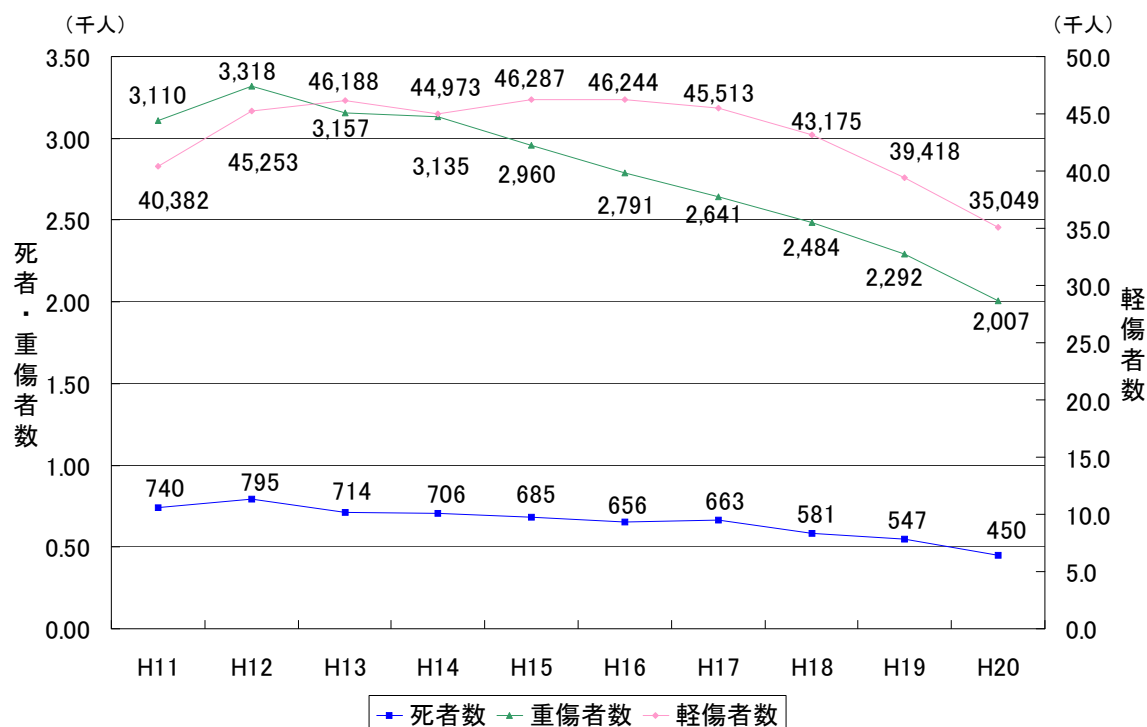


図 28 トラック事故の死傷者数の推移

出典：(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 トラック事故の死傷者数の推移

区分 年	死者数 (人)	重傷者数 (人)	軽傷者数 (人)	死傷者合計 (人)
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
H20	450	2,007	35,049	37,506

(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。

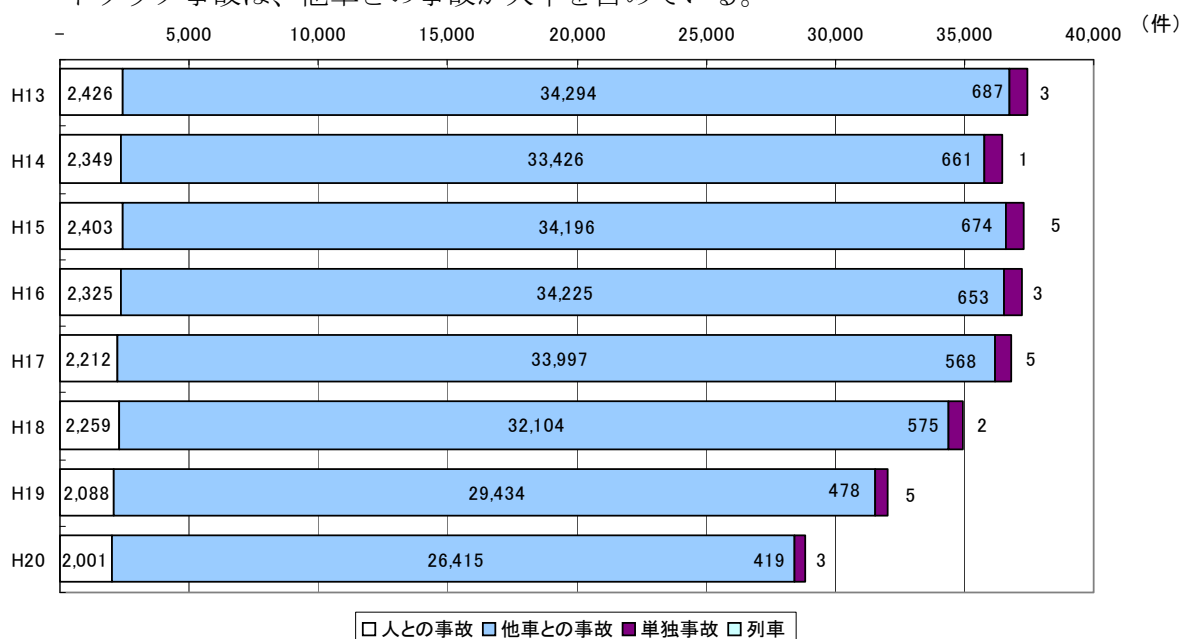
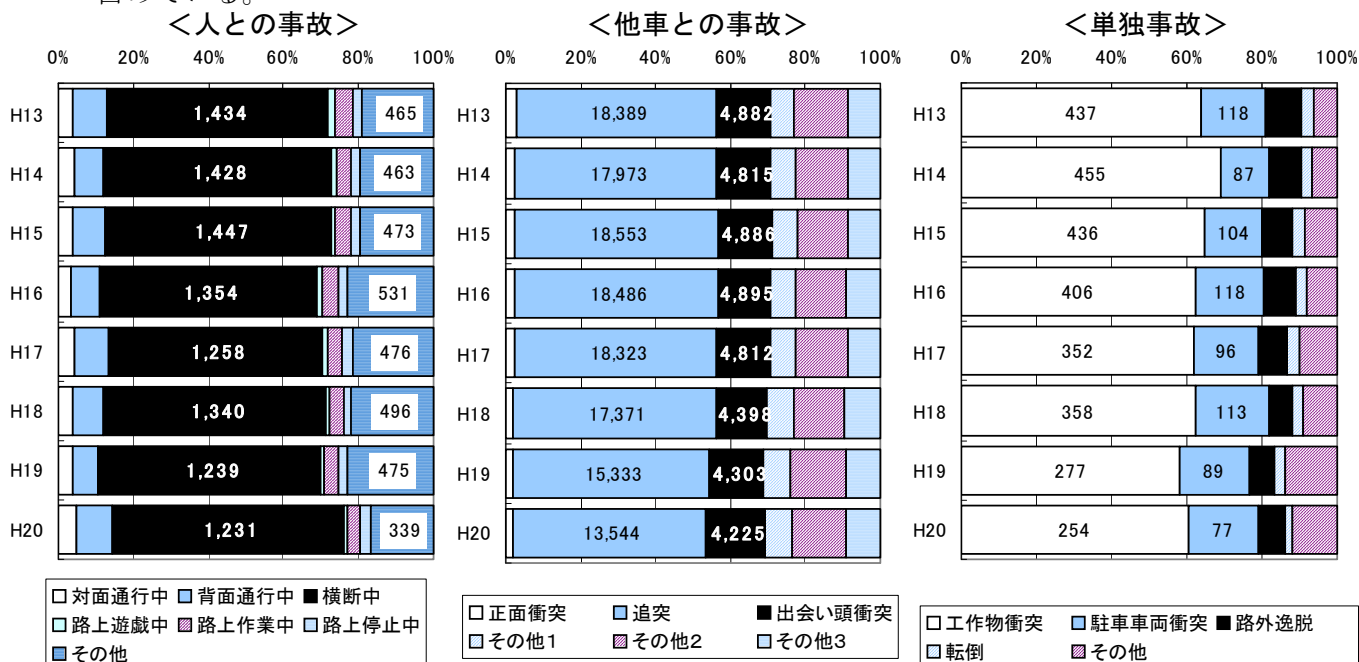


図 29 トラックの事故の類型別事故件数の割合

出典：(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」

平成 20 年では、人との事故は横断中が約 61.5%、他車との事故は追突が約 51.3%、出会い頭衝突が約 16.0%、単独事故は工作物衝突が約 60.6%、駐車車両衝突が約 18.4%を占めている。



その他 1・・・追越・追抜時衝突、進路変更時衝突
 その他 2・・・すれ違い時衝突、左折時衝突、右折時衝突
 その他 3・・・横断時衝突、転回時衝突、後退時衝突、その他

図 30 トラック事故の類型別事故件数の内訳

出典：(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) トラックの法令違反別の事故件数の割合 (平成 20 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9,722件 (40.5%)、脇見運転2,674件 (11.1%)、動静不注視2,074件 (8.6%)、交差点安全進行1,227件 (4.3%) と続いている。

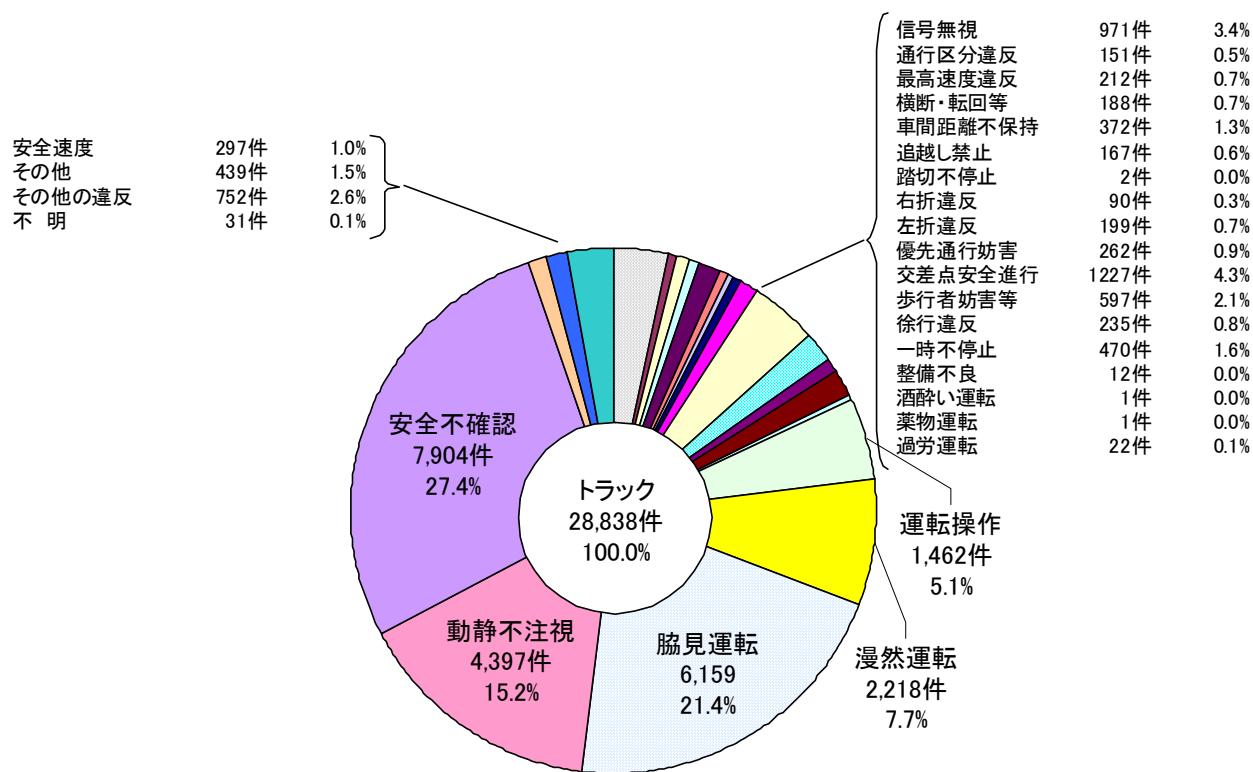


図 31 トラックの法令違反別の事故件数の割合

出典：(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) トラックの時間帯別危険認知速度別追突事故件数（平成20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。

表15 トラックの発生時間帯別危険認知速度別追突事故件数

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	18	15	36	244	391	443	336	368	230	132	33	26	2,272
20km/h以下	16	16	47	174	281	271	235	224	142	102	42	25	1,575
30km/h以下	32	34	71	170	275	353	305	258	175	97	48	52	1,870
40km/h以下	44	66	124	269	435	485	403	352	199	136	91	76	2,680
50km/h以下	89	104	148	206	339	378	370	308	187	129	92	126	2,476
60km/h以下	81	91	119	123	182	218	233	146	97	75	62	83	1,510
70km/h以下	34	36	43	42	48	63	49	41	24	20	22	44	466
80km/h以下	37	32	43	26	25	25	21	18	29	10	14	29	309
90km/h以下	29	49	49	23	9	5	8	12	13	8	14	25	244
100km/h以下	12	13	13	18	6	6	6	6	2	4	8	13	107
120km/h以下	3	5	7	4	0	0	1	2	0	2	0	3	27
120km/h超	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2
不明	1	1	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	6
合計	396	462	701	1,301	1,991	2,248	1,969	1,735	1,098	715	426	502	13,544

出典：(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16 トラックの発生時間帯別危険認知速度別追突死亡事故件数

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	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
20km/h以下	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
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	1	1	2	0	1	0	1	0	1	1	9
60km/h以下	1	7	3	1	1	3	1	1	0	3	0	5	26
70km/h以下	3	0	3	0	1	2	0	1	0	0	0	0	10
80km/h以下	1	2	2	2	0	2	1	0	1	0	2	1	14
90km/h以下	3	0	2	0	0	0	1	0	2	1	0	0	9
100km/h以下	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5
120km/h以下	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
120km/h超	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不明	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
合計	9	15	13	5	5	8	5	2	4	4	3	8	81

出典：(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」

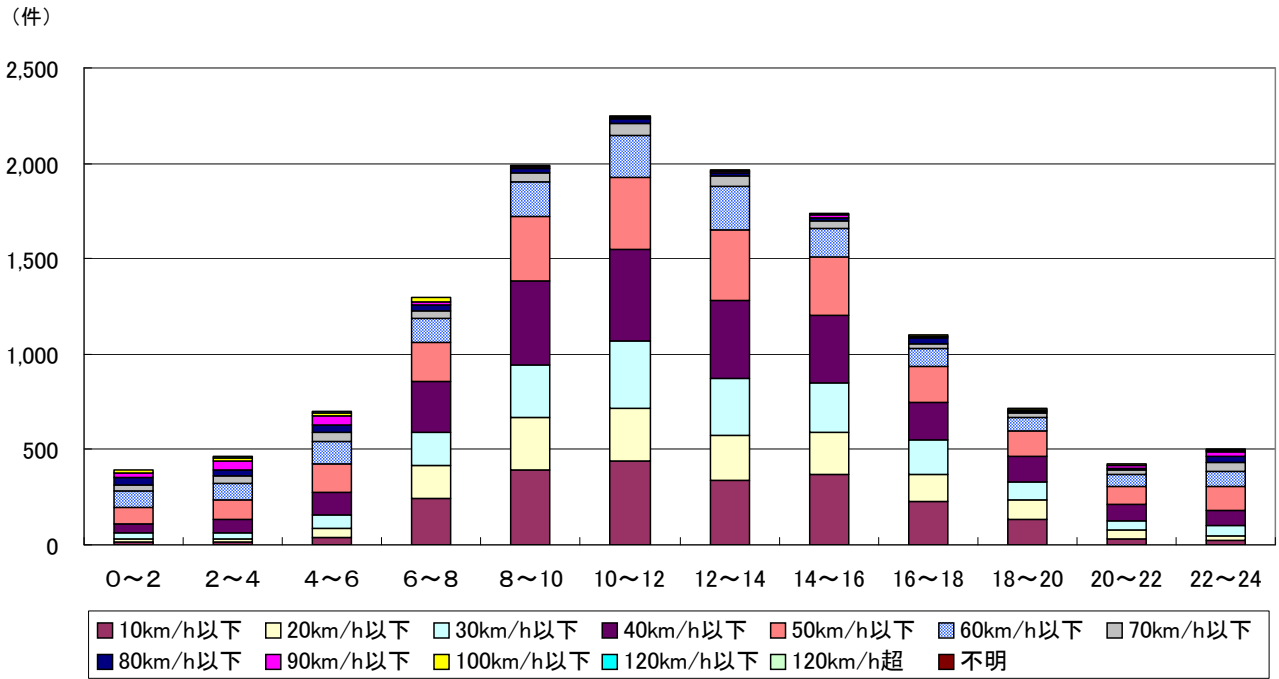


図 32 トラックの発生時間帯別危険認知速度別追突事故件数

出典：(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」

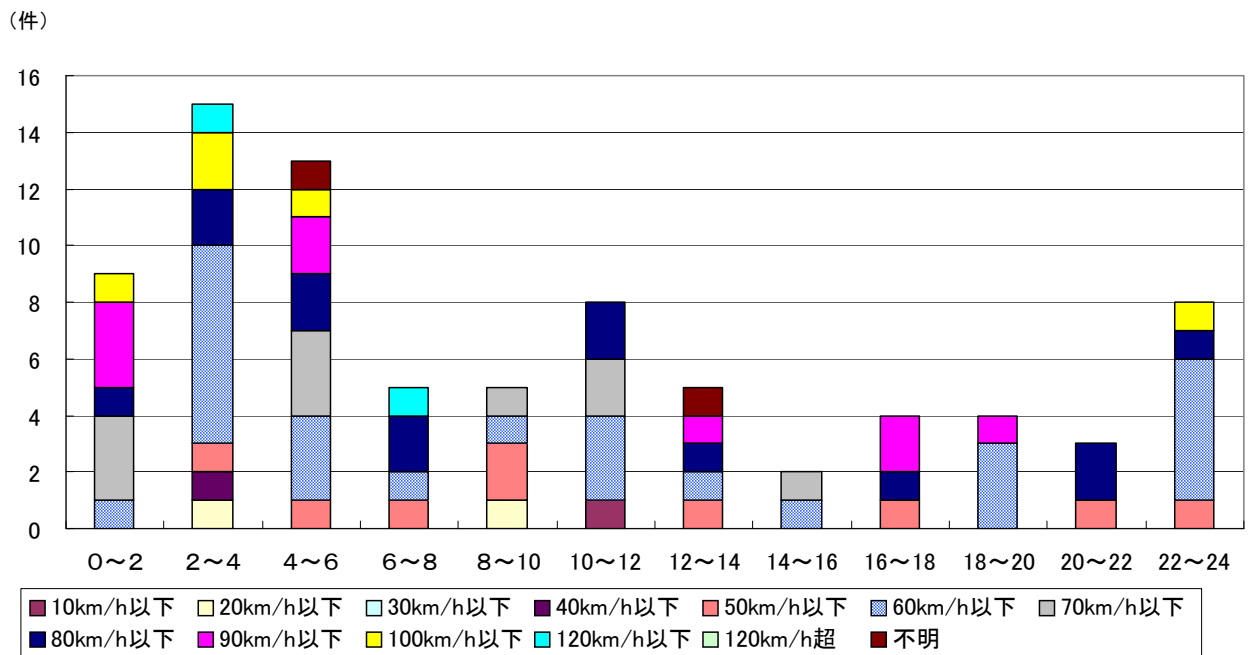


図 33 トラックの発生時間帯別危険認知速度別追突死亡事故件数

出典：(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」

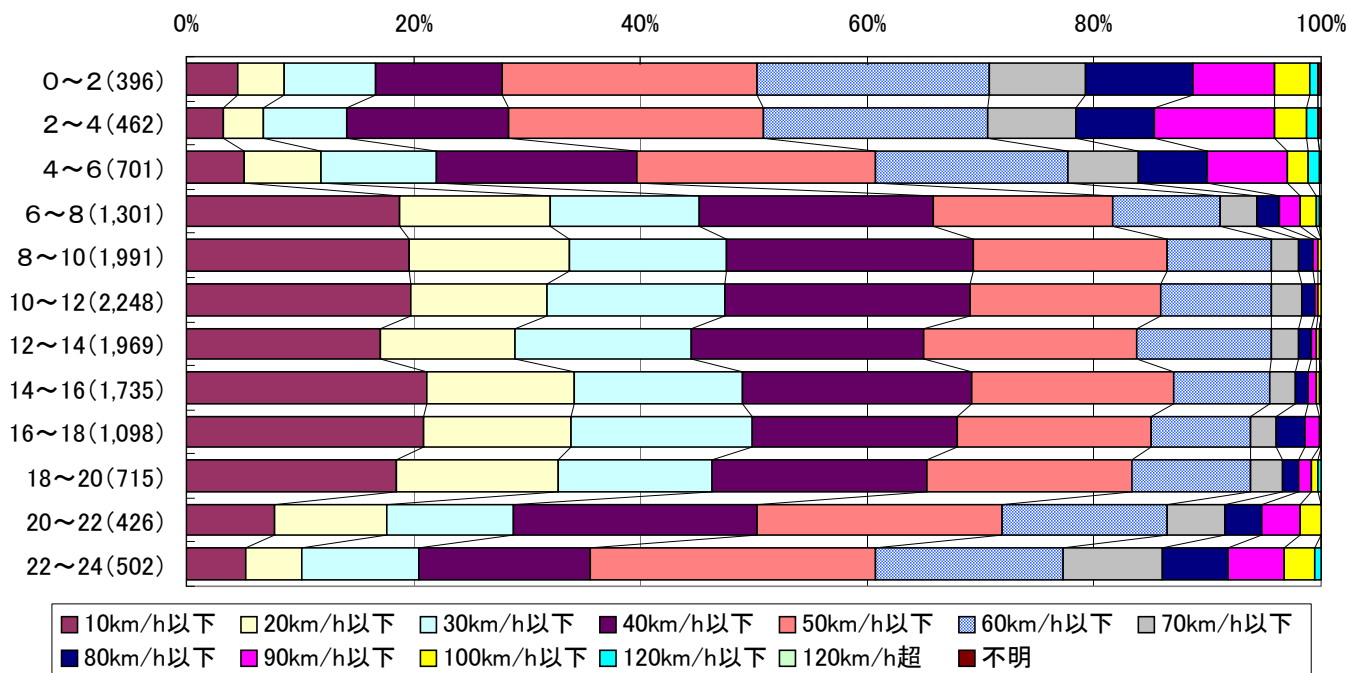


図 34 トラックの発生時間帯別危険認知速度別追突事故件数

出典：(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」

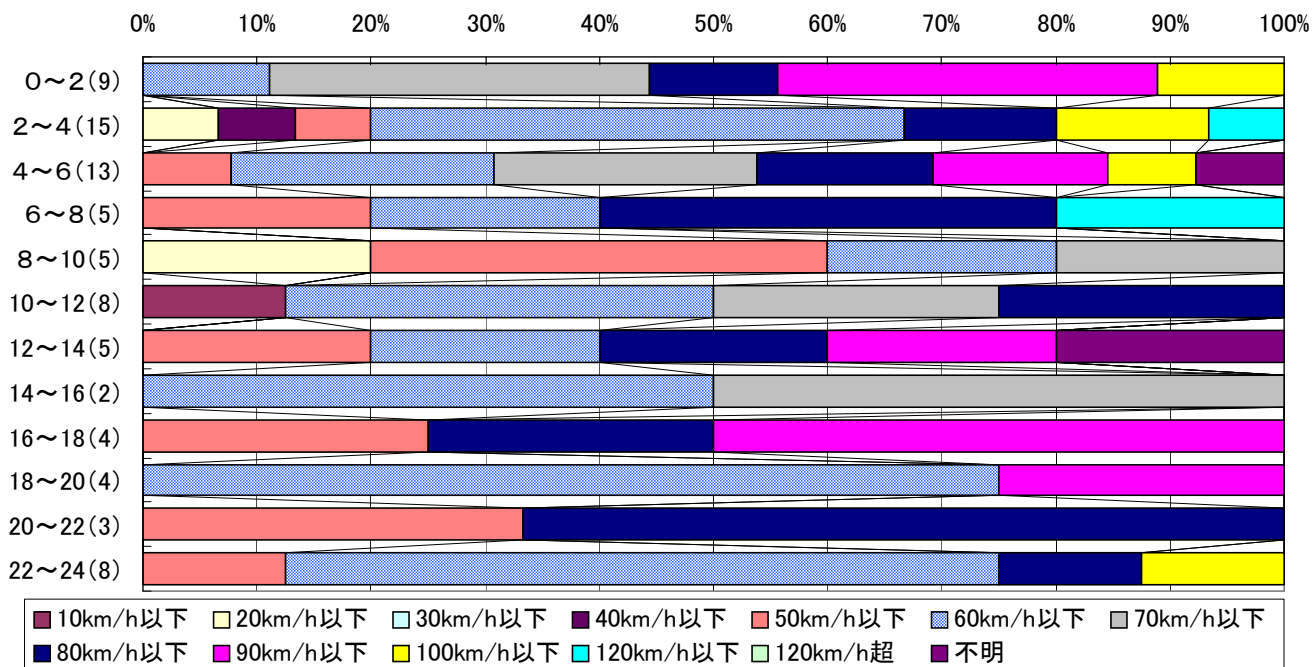


図 35 トラックの発生時間帯別危険認知速度別追突死亡事故件数

出典：(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」

