

平成26年のトラックの重大事故に係る データ集計結果

2015年11月



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association

. 目的等

1. 新たな交通事故統計データ作成目的

国土交通省では平成30年までの10年間で、①交通事故による死者数半減、②交通事故件数半減、③飲酒運転ゼロを目標とした「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定し、官民一体となって目標達成に向けた各種交通事故防止対策に取り組んでいる。

平成26年11月には、平成21年から25年までの5年間の交通事故の発生状況や各種施策の進捗状況等を踏まえ、事業用自動車の事故等削減目標を達成するため「事業用自動車総合安全プラン2009」の中間見直しを行い、これまでの重点施策の更なる強化を図るとともに、新たな重点施策を追加した。こうしたなか、事業用トラックについては、全日本トラック協会において「トラック事業における総合安全プラン2009」を策定し、平成25年までに①交通事故による死者数を330人以下、②人身事故件数を22,000件以下とする独自目標を掲げ削減に向け取り組んできたところ、中間見直し時点では目標を達成するには至らなかった。

このため、全日本トラック協会では、交通死亡事故件数に係る新たな数値目標（当面の重点削減目標）として、「事業用トラックを第一当事者とする死亡事故件数を、車両台数1万台当たり「2.0」件以下とし、各都道府県（車籍別）の共有目標とする。」ことを掲げた。

共有目標である各都道府県毎の車両台数1万台当たり「2.0」件以下とするためには、これまでの統計分析に加え、更なる詳細な統計・分析を行うことで交通事故の発生状況に即した有効な事故防止対策が樹立することができることから、より確実に事業用自動車の事故等削減目標達成に資するものとなるものである。

ここで取りまとめた交通事故統計データは、国土交通省において、自動車事故報告規則に基づくデータをマクロ的に速報値として統計処理したものを全日本トラック協会が提供を受け、これを車籍別、都道府県別、車両総重量別等のほか、事故惹起事業者が管理している車両台数規模などにも着目し、多角的な視点から交通事故分析を行ったものである。

2. データの概要

- (1) 調査対象 : 自動車事故報告規則に基づき報告された2014年データのうち
事業用貨物自動車が第1当事者となった死亡事故
- (2) 対象件数 : 324件

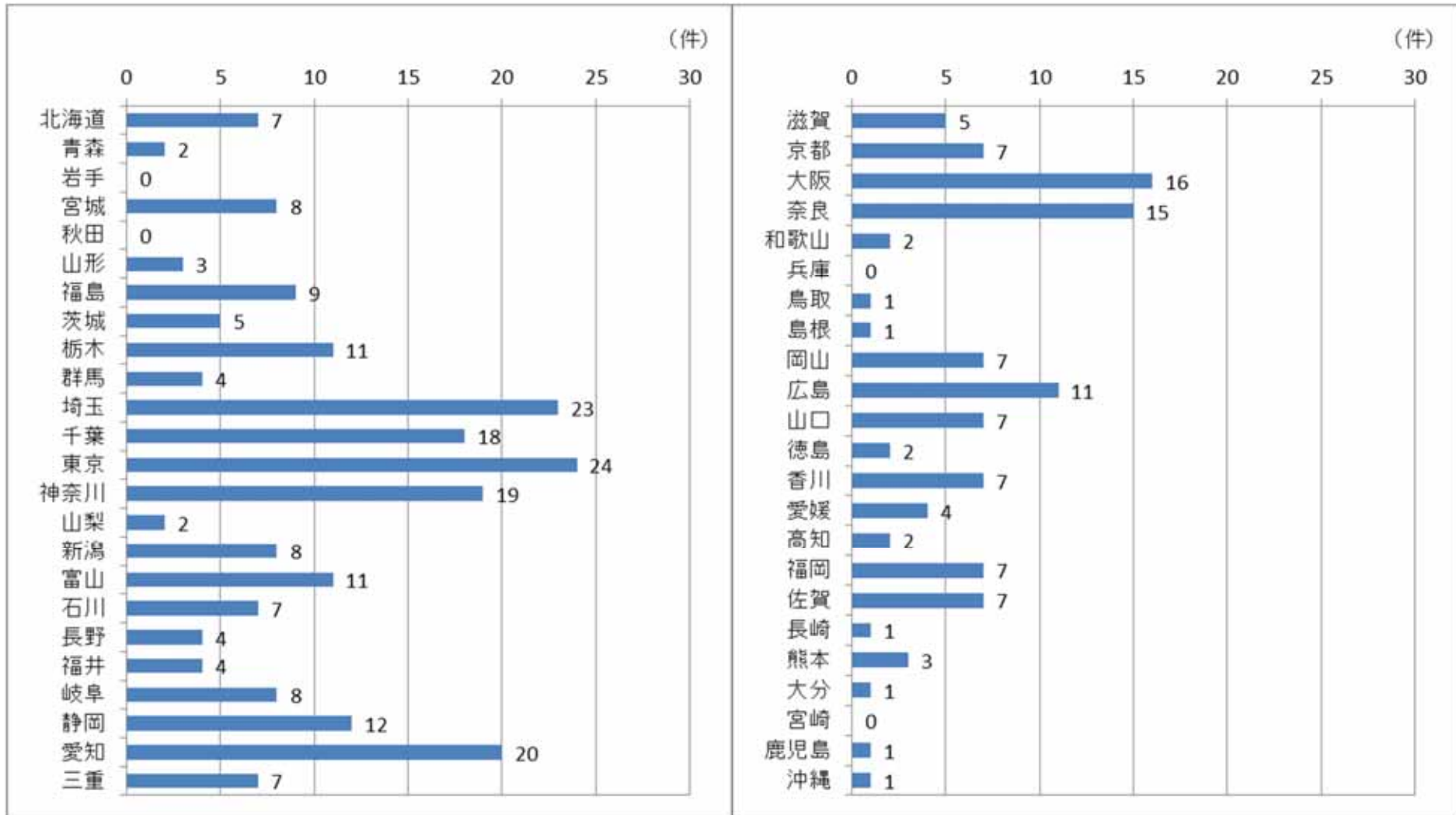
自動車事故報告書	
国土交通大臣 殿	
自動車の使用者の氏名又は名称 住所 電話番号	
年 月 日 提出	
☆発生日時	年 月 日 時 分
天 候	1 晴れ 2 曇 3 雨 4 雪 5 霧 6 その他
☆発生場所	都道府県 市区町村 番地 道 線
☆当該自動車の使用の本拠の名称及び位置	
☆自動車登録番号又は車両番号	
☆当時の状況	
☆◆現場の略図（道路上の事故の場合には車線の区分を明らかにして図示すること。）	
☆当時の処置	
☆事故の原因	
☆再発防止策	
※備 考	

事 故 の 種 類	区分	1 転覆 2 転落 3 路外逸脱 4 火災 5 踏切突 6 衝突 7 死傷 8 危険物等 9 車内 10 健康起因 11 救護遅延 12 車両故障 13 交通傷害 14 その他	☆危険認知時の速度	km/h	
	☆発生時の状況	1 正面衝突 2 側面衝突 3 追突 4 接触 5 物件衝突	☆危険認知時の距離	m	
	☆転落の状態	落差 m 水深 m	☆スリップ距離	m	
	衝突等の状態	1 正面衝突 2 側面衝突 3 追突 4 接触 5 物件衝突	当該自動車の事故時の走行等の態様	1 直進（加速） 2 直進（減速） 3 直進（定速） 4 後退 5 越越 6 右折 7 左折 8 駐車 9 停車 10 転回 11 合流 12 その他	
	☆車名	☆型式	☆車体の形状	☆初度登録年又は初度検査年	
	事業用	1 乗合旅客 2 貨切旅客 3 乗用旅客 4 特定旅客 5 一般貨物（イ特別積合せ貨物 ロその他） 6 特定貨物 7 特定第二種	道路上で事故の場合には事故発生地点	1 車道 2 歩道 3 横断歩道 4 路側帯 5 路肩 6 交差点 7 バス停留所 8 トンネル 9 その他	
	自家用	1 有償貸渡し（レンタカー） 2 有償旅客運送 3 その他	死傷事故の場合には死傷者の状態	1 左側通行 2 右側通行 3 信号無視 4 車道通行 5 歩道通行 6 横断歩道歩行 7 車の直前横断 8 斜横断 9 飛び出し 10 踏切 11 路上作業 12 路上遊戯 13 暴走 14 安全地帯 15 自転車運転 16 その他	
	種別	1 普通 2 小型 3 その他	車両の故障に起因する場合には故障箇所	1 原動機（速度抑制装置を除く） 2 速度抑制装置 3 動力伝達装置 4 車輪（タイヤを除く） 5 タイヤ 6 車輪 7 操縦装置 8 制動装置 9 緩衝装置 10 燃料装置 11 電気装置 12 車枠及び車体 13 連結装置 14 乗車装置 15 物品積載装置 16 窓ガラス 17 騒音防止装置 18 ばい煙等の発散防止装置 19 灯火装置及び指示装置 20 反射器 21 警音器 22 視野を確保する装置（後写鏡、窓ふき器等） 23 計器（速度計、走行距離計等） 24 消火器 25 内圧容器及びその附属装置 26 運行記録計 27 その他	
	☆乗車定員	人	☆当時の乗車人員	人	
	☆最大積載量	kg	☆当時の積載量	kg	
	許可等の必要性	制限外許可 特殊車両通行許可 保安基準の緩和	1 有 2 無	☆氏名	才
	許可等の取得状況	制限外許可 特殊車両通行許可 保安基準の緩和	1 有 2 無	☆年齢	年 月
	貨物の内容	1 土砂等 2 長大物品等 3 コンテナ 4 生コンクリート 5 危険物等 6 冷凍、冷蔵品 7 原木、製材 8 引越 9 その他	1 有 2 無	☆経年数	年 月
	運搬の有無	1 有 2 無	1 有 2 無	自動車運転の職業とする者にあつては勤務状況	本務・臨時の別 本務 2 臨時 ☆事故日以前1ヶ月間に出勤しなかった日数 ☆業務開始から事故発生までの乗務時間及び乗務距離 ☆最近出勤しなかった日から事故日までの勤務日数及び乗務距離の合計
	運搬の種類	1 危険物 2 火薬類 3 高压ガス 4 核 5 R1 6 毒劇物 7 可燃物 ☆品名及び積載量又は品名放射能の量 イユーロカードの携行状況	1 有 2 無	損害の程度	1 死亡 2 重傷 3 軽傷
運搬の種類	1 道路（イ高速自動車国道 ハその他） 2 その他の場所	1 有 2 無	シートベルトの着用状況	1 着用 2 非着用 3 非装備	
☆道路の幅員	m	1 有 2 無	☆交替運転者の配置	1 有 2 無 (交替後の乗務時間及び乗務距離)	
こう配	1 平たん 2 上り 3 下り	1 有 2 無	☆過去3年間の過去の状況	(過去3年間の事故件数) 時間 km ☆業務開始から事故発生までの乗務時間及び乗務距離	
道路の形態	1 直線 2 右曲り 3 左曲り 4 交差 5 つづら折	1 有 2 無	☆過去3年間の道路交通法の違反状況	(過去3年間の違反件数) 時間 km ☆業務開始から事故発生までの乗務時間及び乗務距離	
路面の状態	1 乾 2 凍 3 積雪 4 氷結	1 有 2 無	☆過去3年間の適性診断の受診状況	(過去3年間の適性診断受診件数) 時間 km ☆業務開始から事故発生までの乗務時間及び乗務距離	
警戒標識の設置	1 有 2 無 ☆当該道路の制限速度	1 有 2 無	☆最近の健康診断の受診年月日	(最近の受診年月日) 時間 km ☆業務開始から事故発生までの乗務時間及び乗務距離	
踏切の状態	1 遮断機付き 2 警報機付き 3 その他	1 有 2 無	☆本務・臨時の別	1 本務 2 臨時	
☆当時の運行計画	(発地・経由地・着地)	1 有 2 無	損害の程度	1 死亡 2 重傷 3 軽傷	
☆営業所及び運行等の状況	☆運送契約の相手方の氏名又は名称、住所等(貸切旅客のみ) 安全性優良事業所の認定(貨物のみ) 運送形態 1 下請運送 2 その他	1 有 2 無	シートベルトの着用状況	1 着用 2 非着用 3 非装備	
☆再発防止策	☆荷送人の氏名又は名称及び住所 ☆荷受人の氏名又は名称及び住所	1 有 2 無	☆運行管理者	運行管理者 統括運行管理者	
※備 考		1 有 2 無	氏名		
		1 有 2 無	運行管理者資格者証番号		
		1 有 2 無	☆死亡	人 (うち乗客 人)	
		1 有 2 無	☆重傷	人 (うち乗客 人)	
		1 有 2 無	軽傷	人 (うち乗客 人)	
		1 有 2 無	☆事業者番号		
		1 有 2 無	☆再発防止対策		

調査結果(事業者)

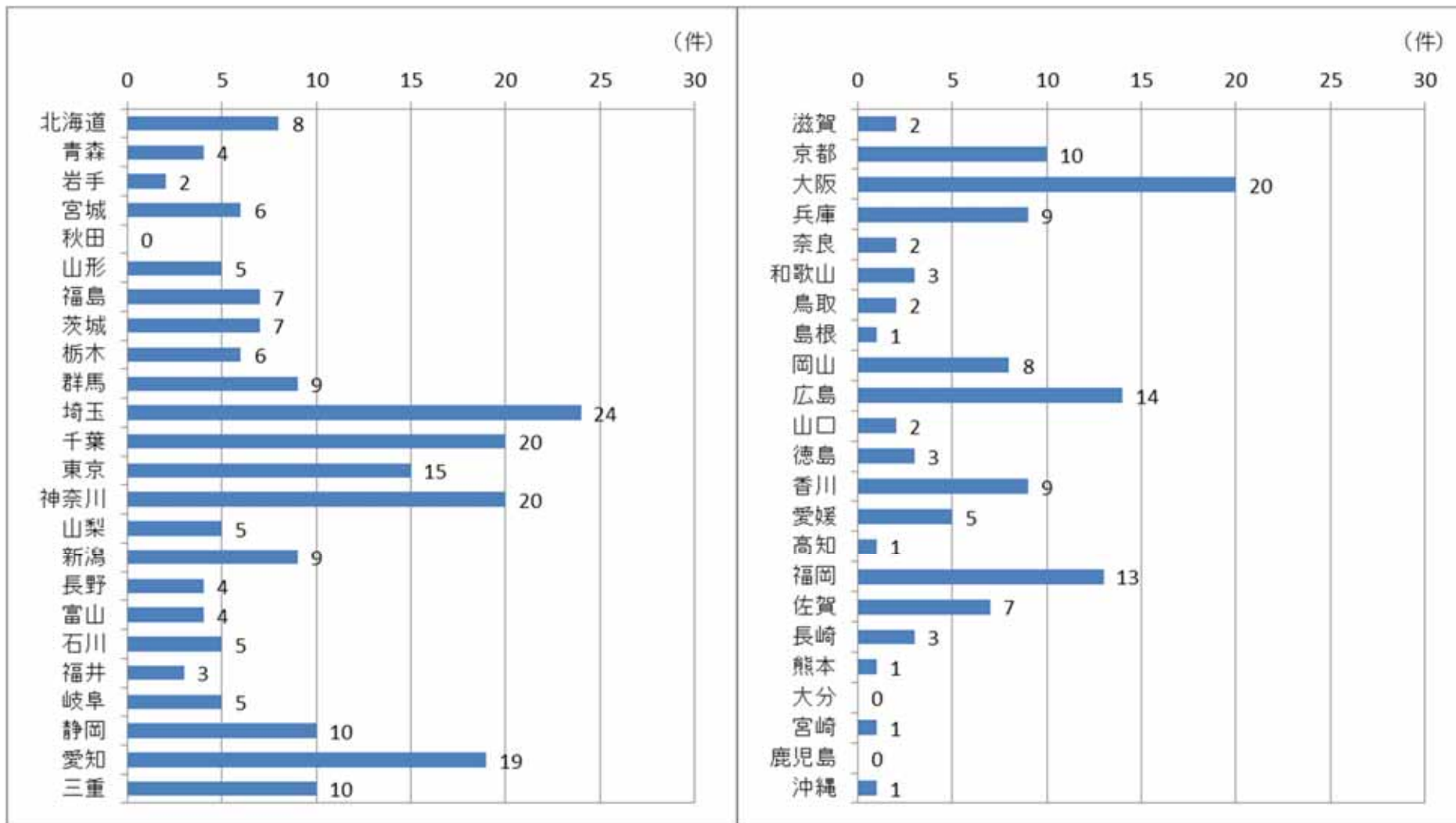
1. 発生県別

- ・発生県別にみると、「東京」が最も多く24件となっている。
- ・次いで、「埼玉」23件、「愛知」20件、「神奈川」19件、「千葉」18件等と続いている。



2. 使用の本拠別

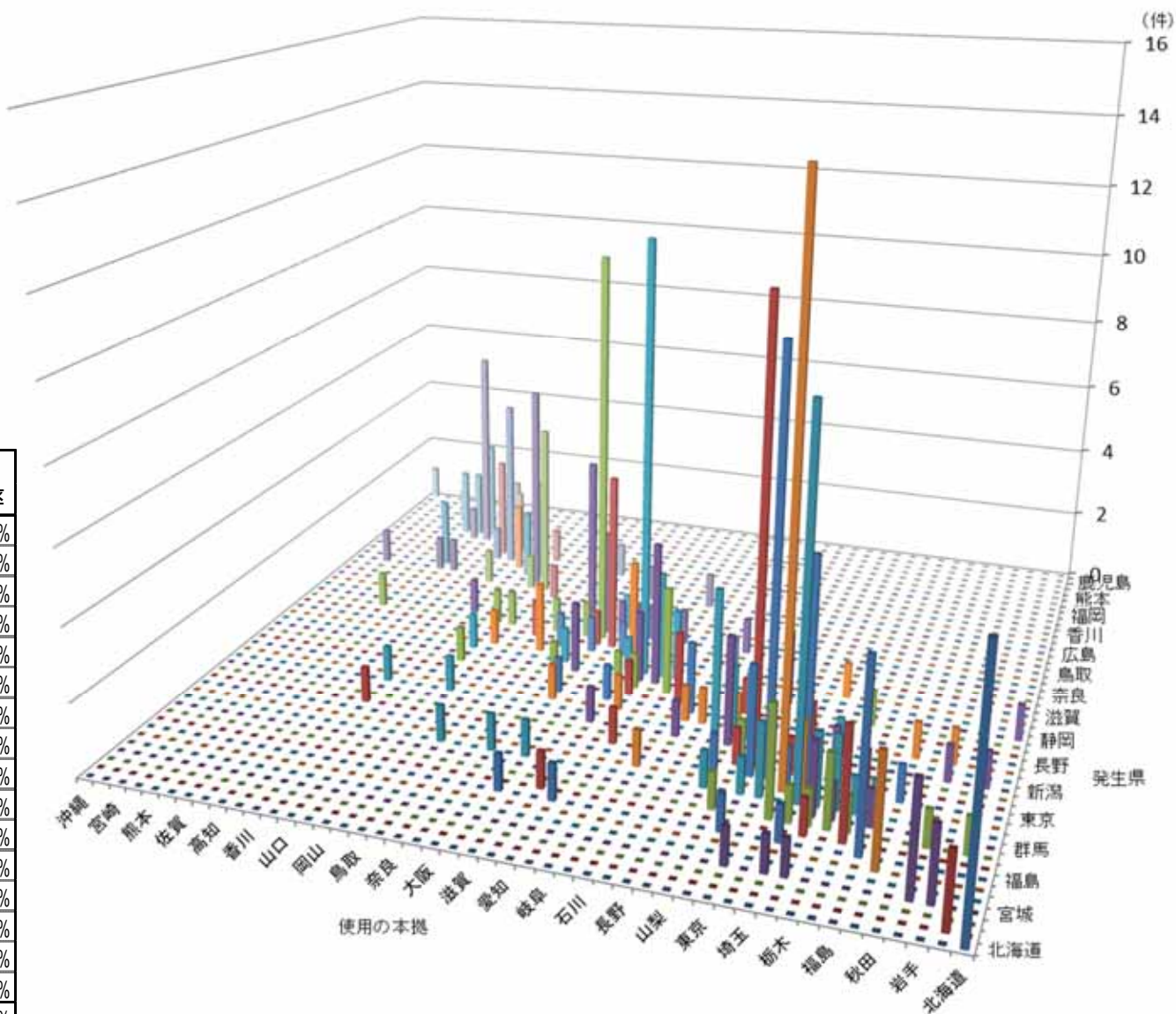
- ・使用の本拠別にみると、「埼玉」が最も多く24件となっている。
- ・次いで、「千葉」、「神奈川」及び「大阪」がそれぞれ20件、「愛知」19件等と続いている。



3. 使用の本拠別発生県別

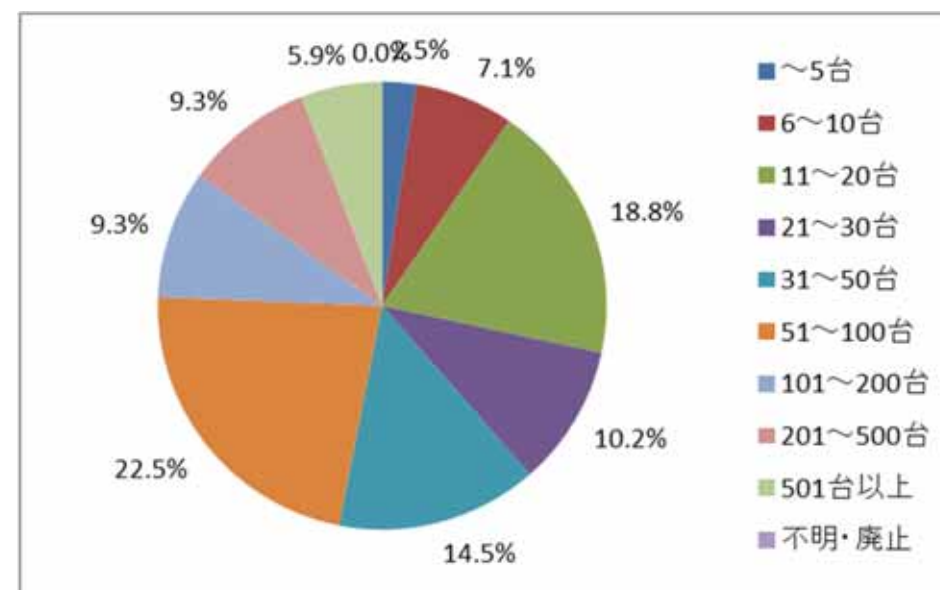
- ・使用の本拠別発生地別にみると、使用の本拠内での事故は166件、他県での事故は158件となっている。
- ・使用の本拠以外の他県での事故が48.8%と約半数近くを占めている。

ワースト 順位	使用の本拠	件数	割合	内訳		他県 発生率
				自県	他県	
1	埼玉	24	7.4%	10	14	58.3%
2	千葉	20	6.2%	15	5	25.0%
3	神奈川	20	6.2%	12	8	40.0%
4	大阪	20	6.2%	11	9	45.0%
5	愛知	19	5.9%	12	7	36.8%
6	東京	15	4.6%	11	4	26.7%
7	広島	14	4.3%	6	8	57.1%
8	福岡	13	4.0%	6	7	53.8%
9	静岡	10	3.1%	4	6	60.0%
10	三重	10	3.1%	3	7	70.0%
11	京都	10	3.1%	5	5	50.0%
12	群馬	9	2.8%	2	7	77.8%
13	新潟	9	2.8%	3	6	66.7%
14	奈良	9	2.8%	5	4	44.4%
15	香川	9	2.8%	5	4	44.4%
	その他	113	34.9%	56	57	50.4%
	合計	324	100.0%	166	158	48.8%



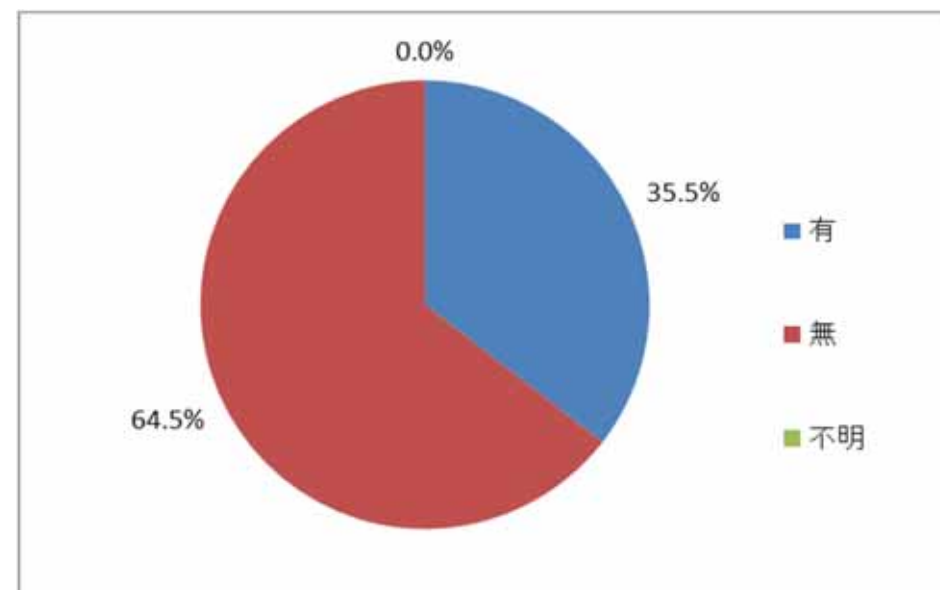
4. 保有車両数別

- ・保有車両数別にみると、「51～100台」が最も多く73件（22.5%）となっている。
- ・次いで、「11～20台」61件（18.8%）、「31～50台」47件（14.5%）及び「21～30台」33件（10.2%）等と続いている。



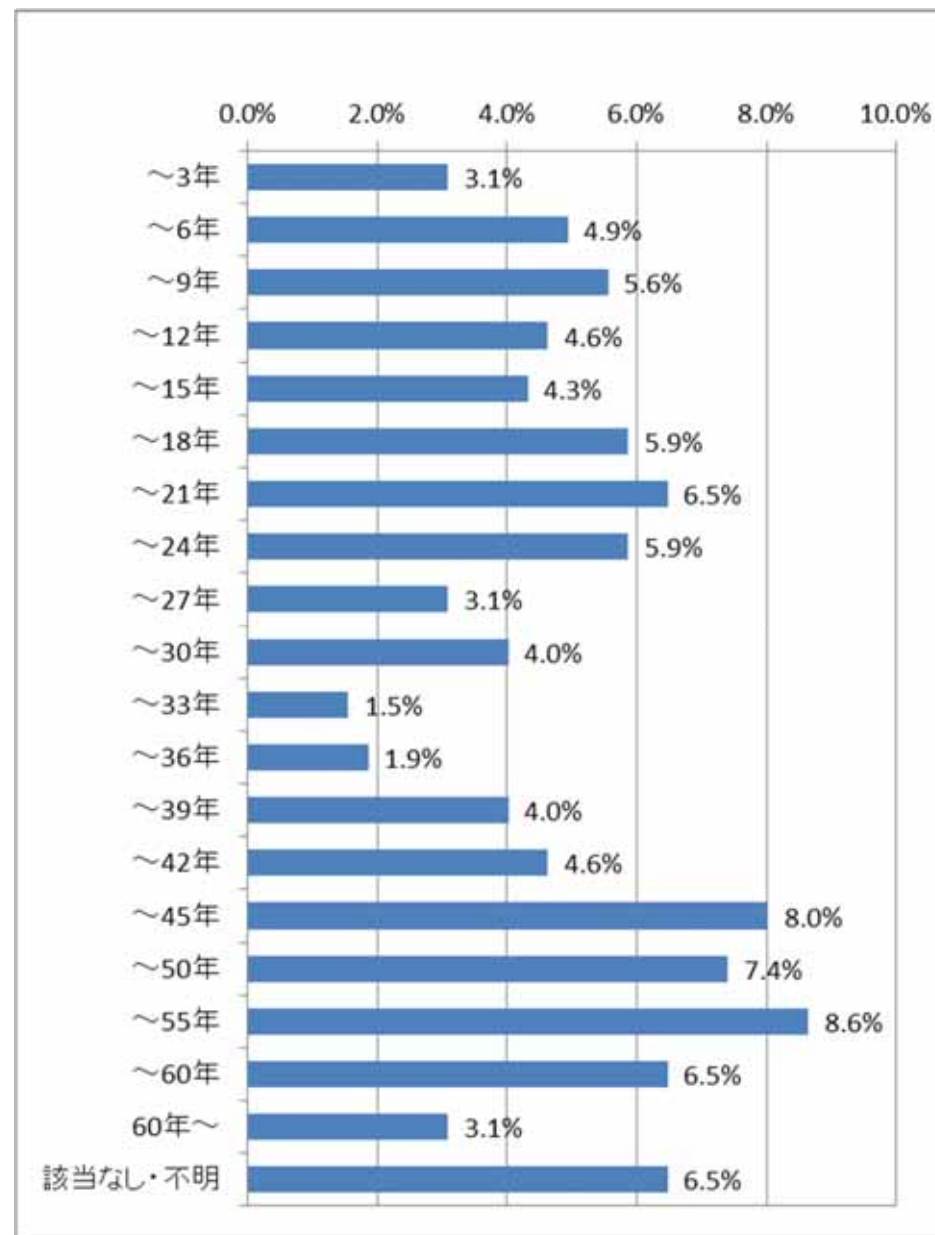
5. Gマークの取得別

- ・Gマークの取得別にみると、「無」が最も多く209件（64.5%）と6割以上を占めている。



6. 許可年別

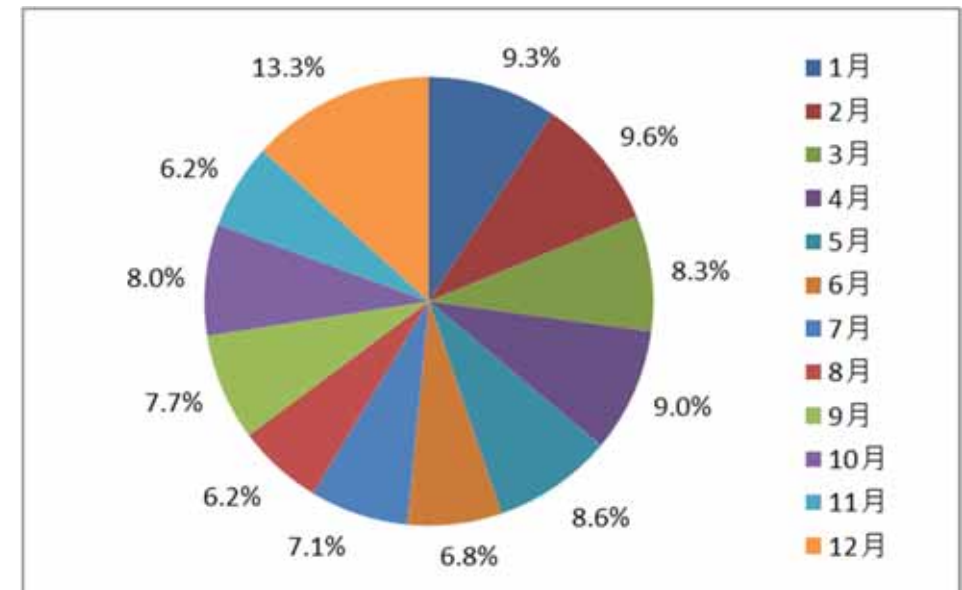
- ・貨物自動車運送事業の許可年別にみると、「～55年」が最も多く28件（8.6%）となっている。
- ・次いで、「～45年」26件（8.0%）、「～50年」24件（7.4%）等と続いている。
- ・許可後42年を超える事業者は109件（33.6%）となっており、全体の3割強を占めている。



調査結果(概要)

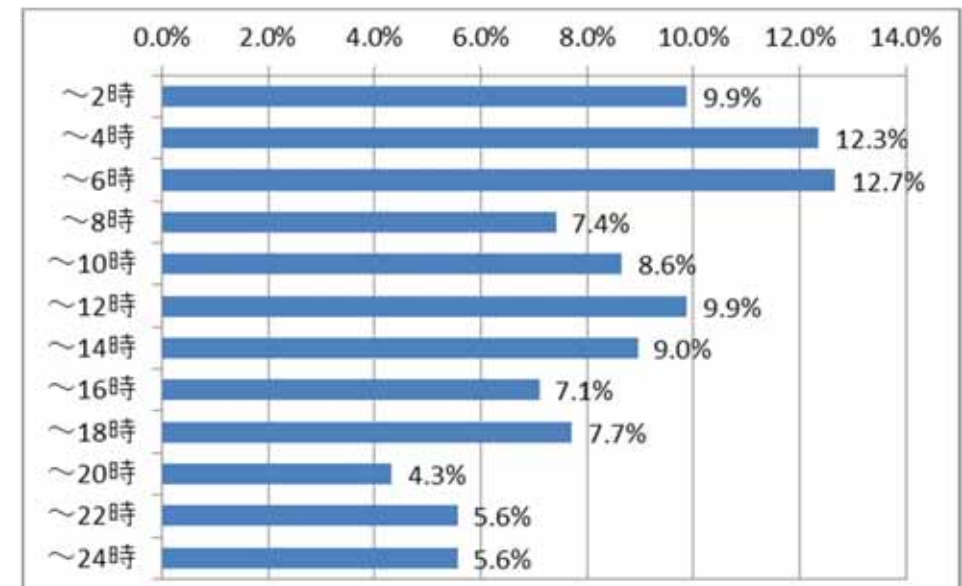
1. 発生月別

- ・発生月別にみると、「12月」が最も多く43件（13.3%）となっている。次いで、「2月」31件（9.6%）、「1月」30件（9.3%）等と続いている。
- ・年末年始に発生する割合が高い。



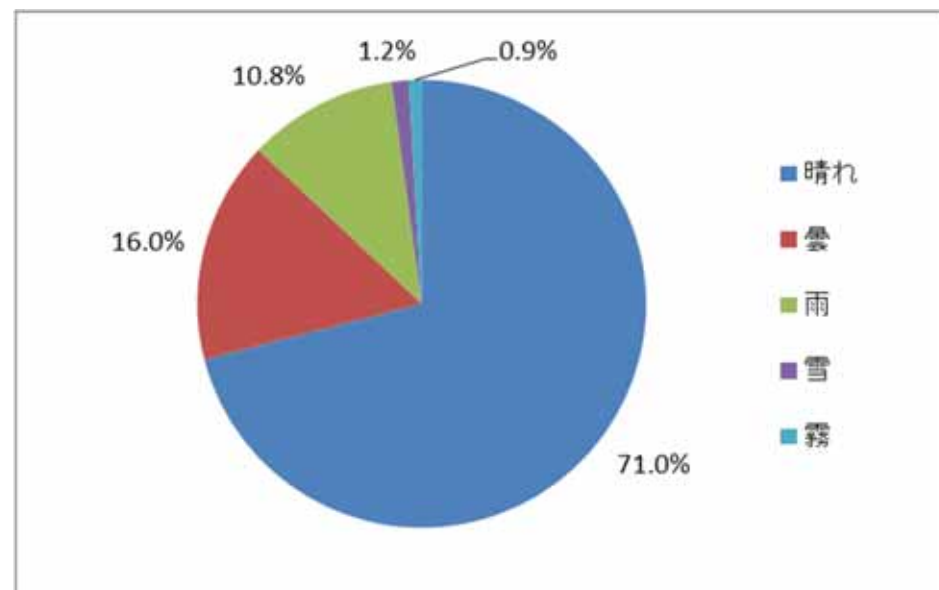
2. 時間帯別

- ・時間帯別にみると、「～6時」が最も多く41件（12.7%）となっている。次いで、「～4時」40件（12.3%）、「～2時」及び「～12時」がそれぞれ32件（9.9%）等と続いている。
- ・早朝深夜に発生する割合が高い。



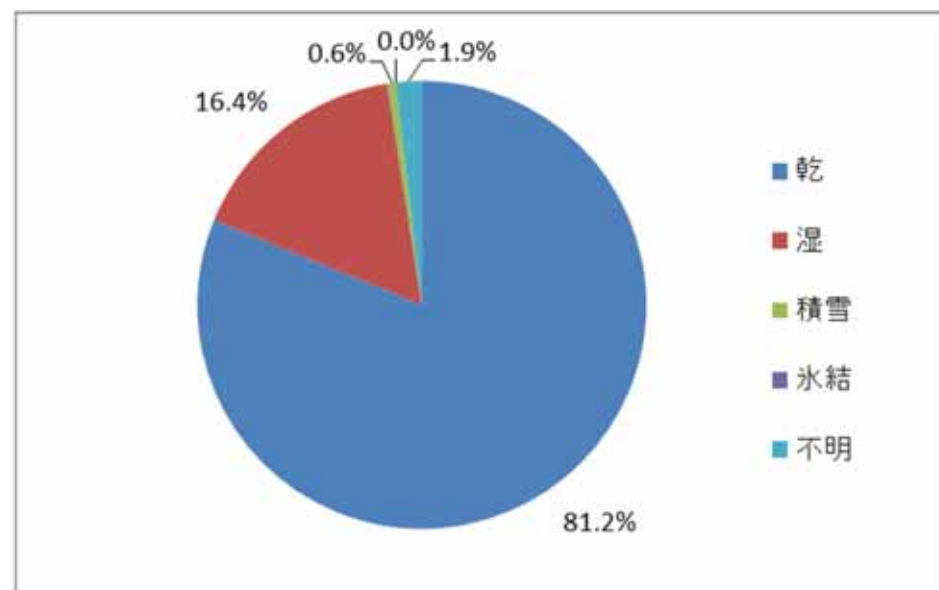
3. 天候別

- ・天候別にみると、「晴れ」が最も多く230件（71.0%）と7割以上を占めている。
- ・次いで、「曇」52件（16.0%）、「雨」35件（10.8%）等と続いている。



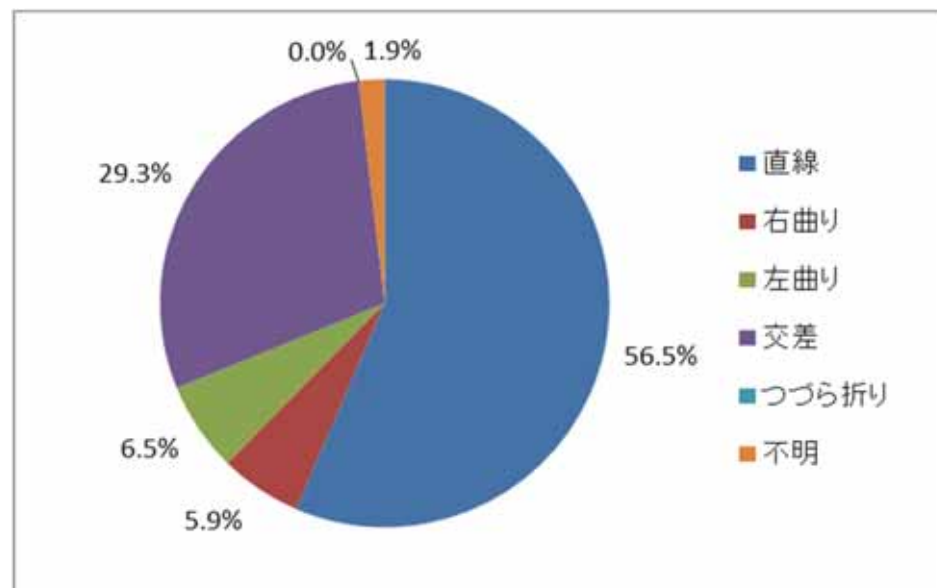
4. 路面の状態別

- ・路面の状態別にみると、「乾」が最も多く263件（81.2%）と8割以上を占めている。次いで、「湿」53件（16.4%）等と続いている。



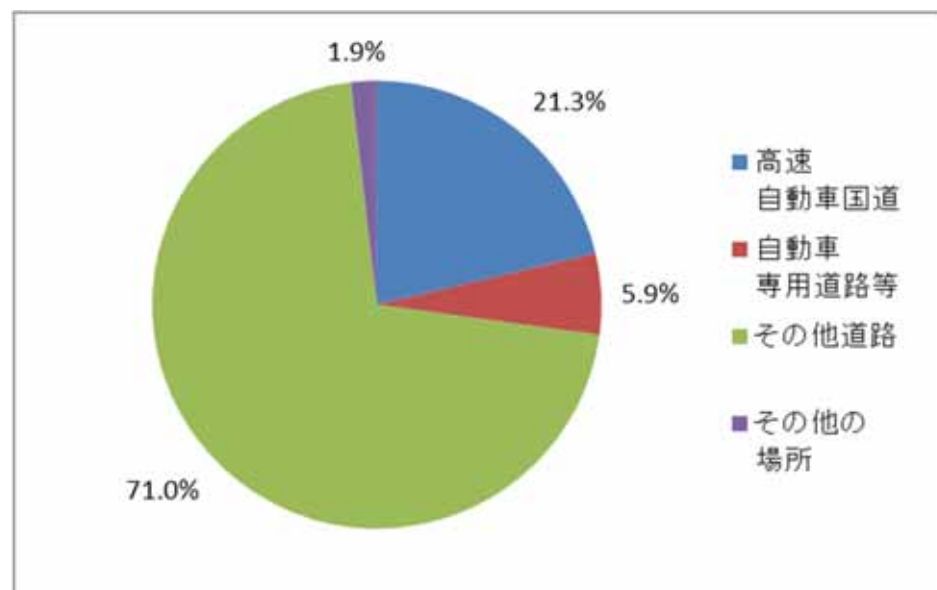
5. 道路の形態別

- 道路の形態別にみると、「直線」が最も多く183件（56.5%）と5割以上を占めている。次いで、「交差」95件（29.3%）等と続いている。



6. 道路種類別

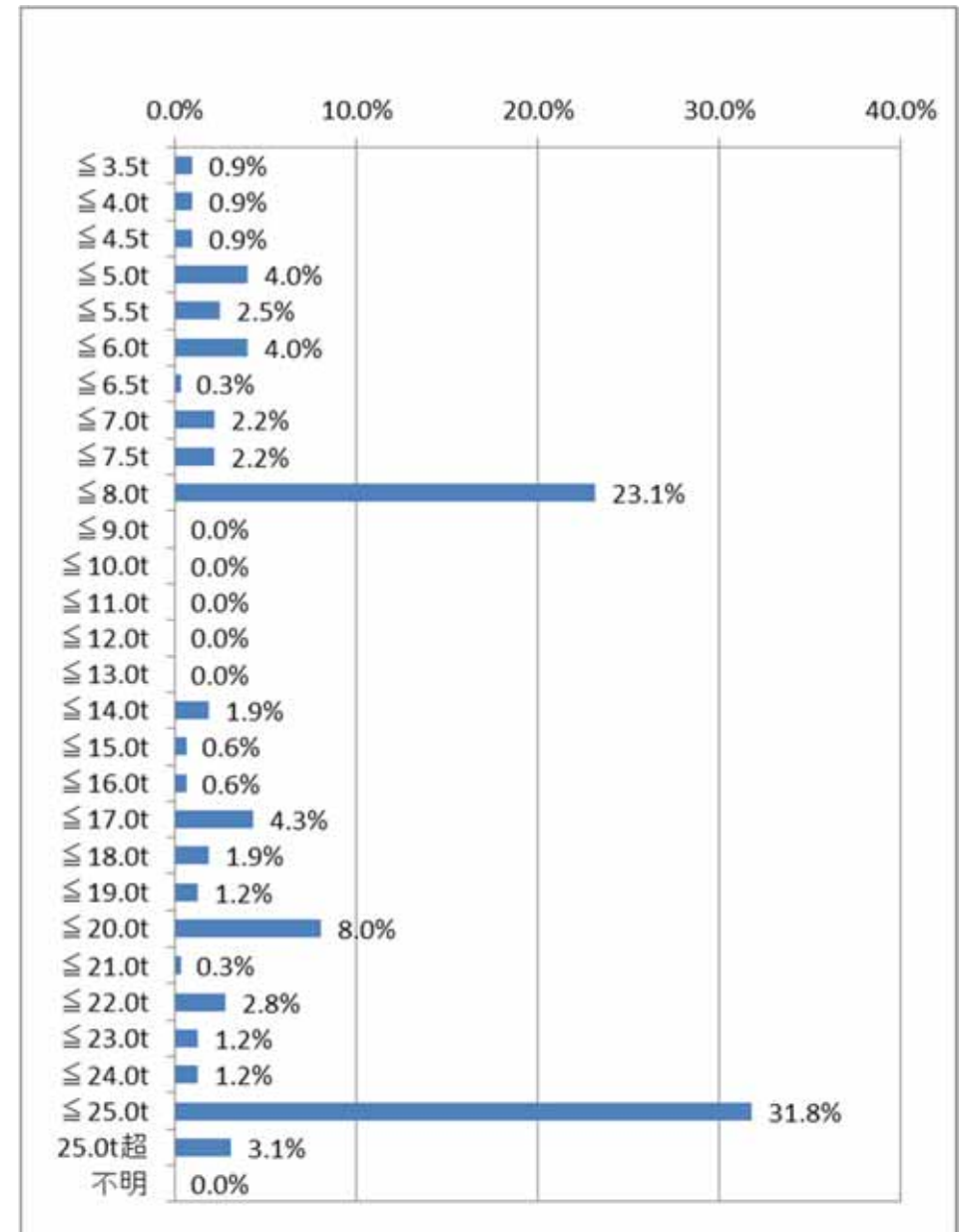
- 道路種類別にみると、「その他道路」が最も多く230件（71.0%）と7割以上を占めている。次いで、「高速自動車国道」69件（21.3%）等と続いている。
- 両者で全体の9割以上を占めている。



調査結果(車両)

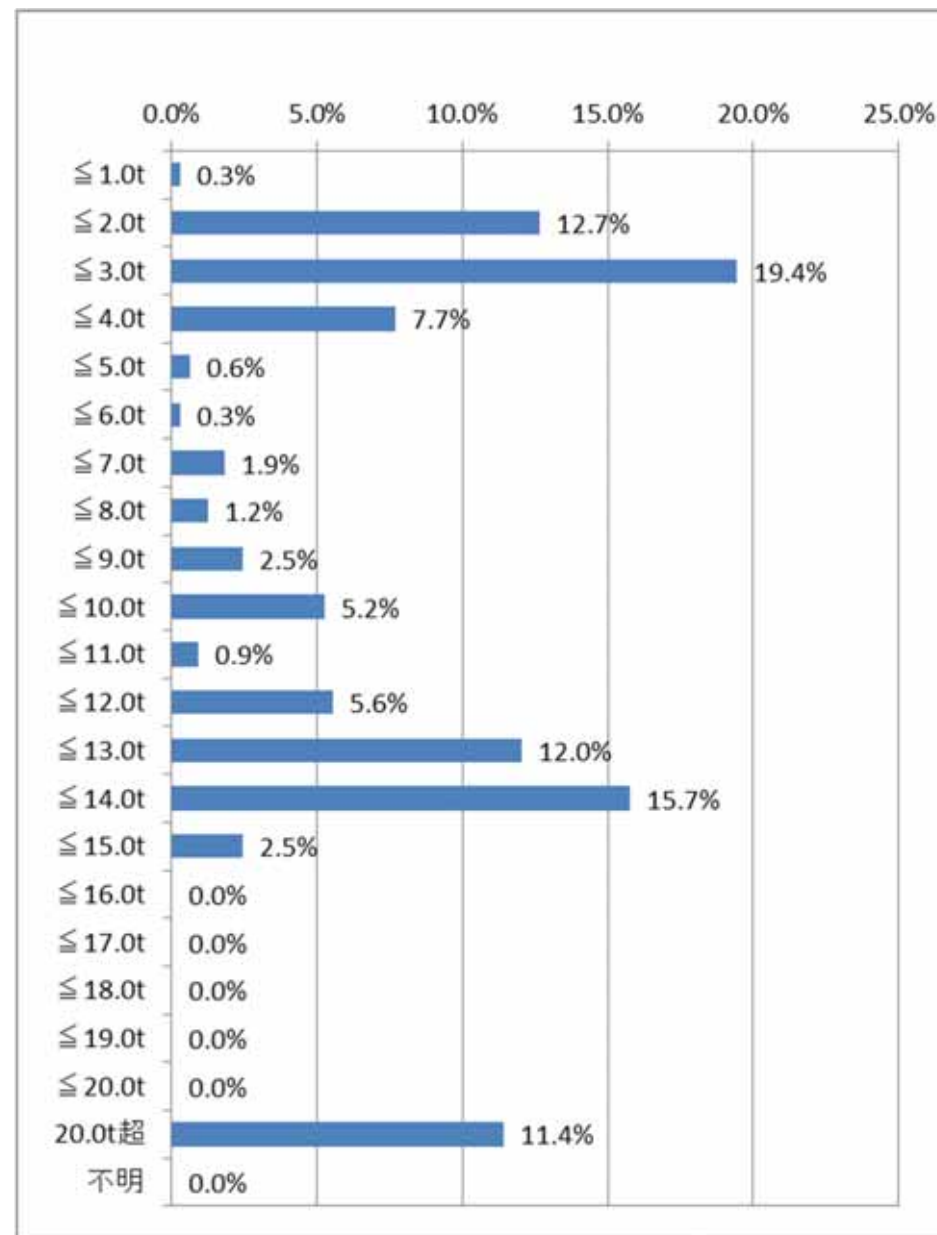
1. 車両総重量別

- ・車両総重量別にみると、「 $\leq 25.0\text{t}$ 」が最も多く103件(31.8%)と3割以上を占めている。
- ・次いで、「 $\leq 8.0\text{t}$ 」75件(23.1%)と続いており、両者で全体の5割以上を占めている。



2. 最大積載量別

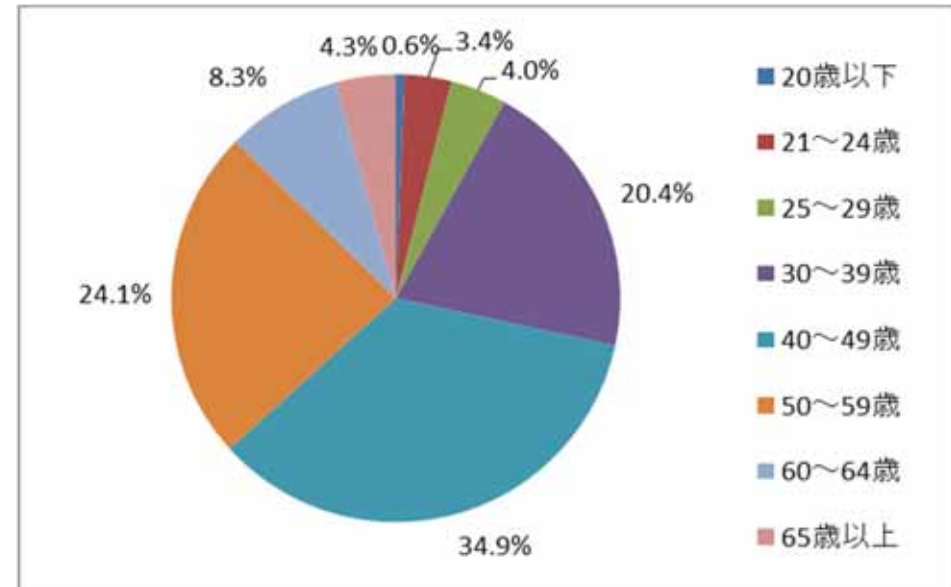
- ・最大積載量別にみると、「 $\leq 3.0\text{t}$ 」が最も多く63件（19.4%）と2割程度を占めている。
- ・次いで、「 $\leq 14.0\text{t}$ 」51件（15.7%）、「 $\leq 2.0\text{t}$ 」41件（12.7%）、「 $\leq 13.0\text{t}$ 」39件（12.0%）等と続いている。



調査結果(運転者)

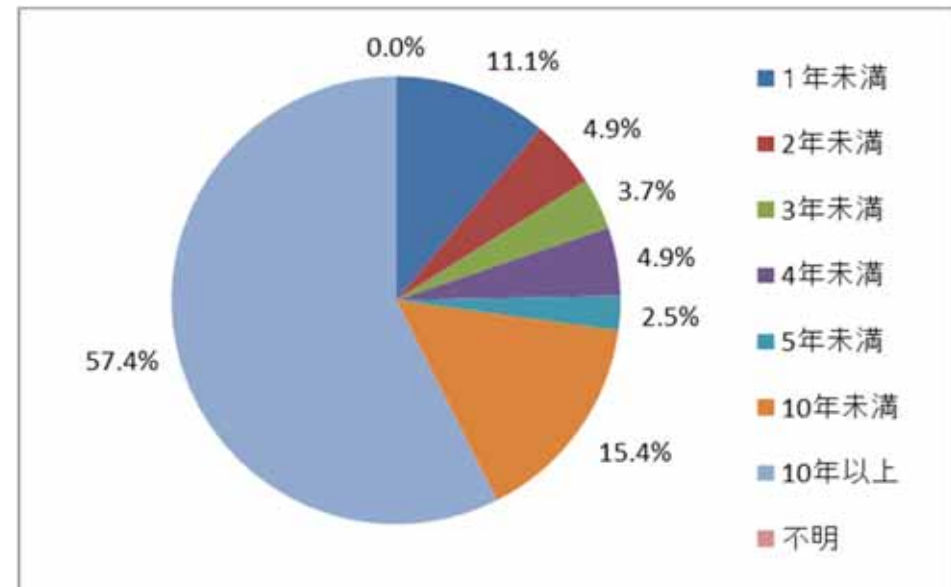
1. 運転者の年齢別

- ・運転者の年齢別にみると、「40～49歳」が最も多く113件（34.9%）と3割以上を占めている。
- ・次いで、「50～59歳」78件（24.1%）及び「30～39歳」66件（20.4%）等と続いている。



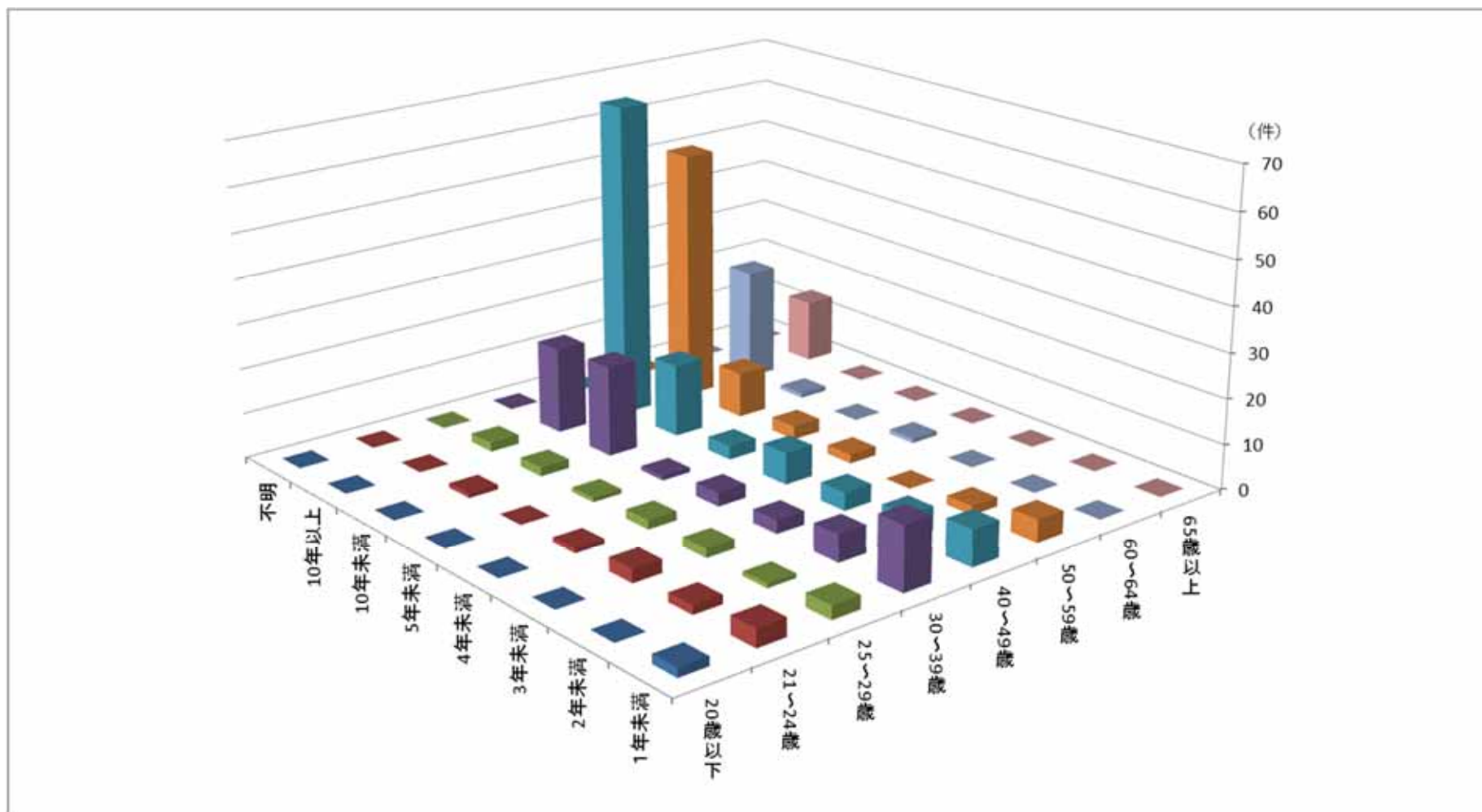
2. 運転者の経験年数別

- ・運転者の経験年数別にみると、「10年以上」が最も多く186件（57.4%）と5割以上を占めている。
- ・次いで、「10年未満」50件（15.4%）及び「1年未満」36件（11.1%）等と続いている。



3. 運転者の年齢別経験年数別

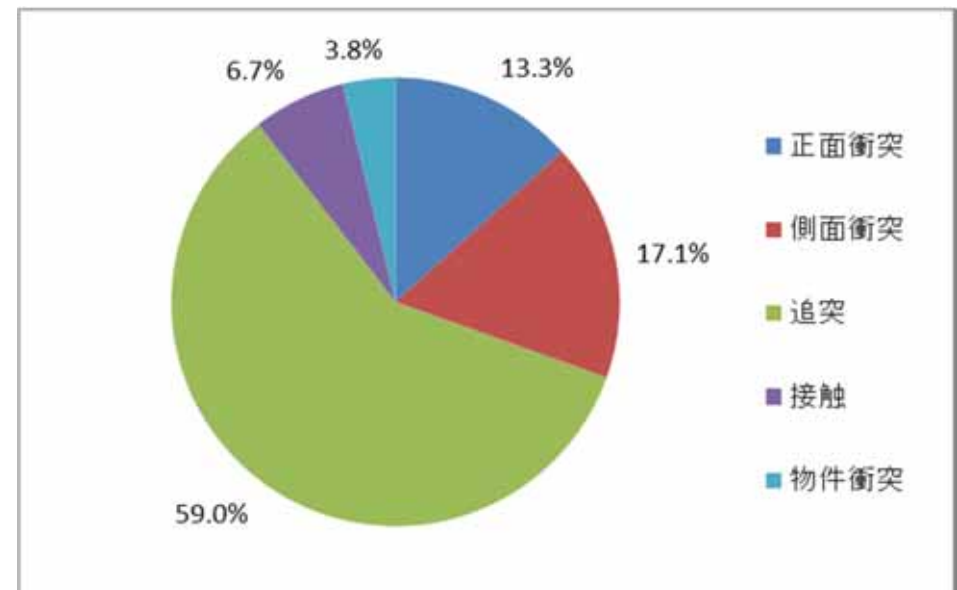
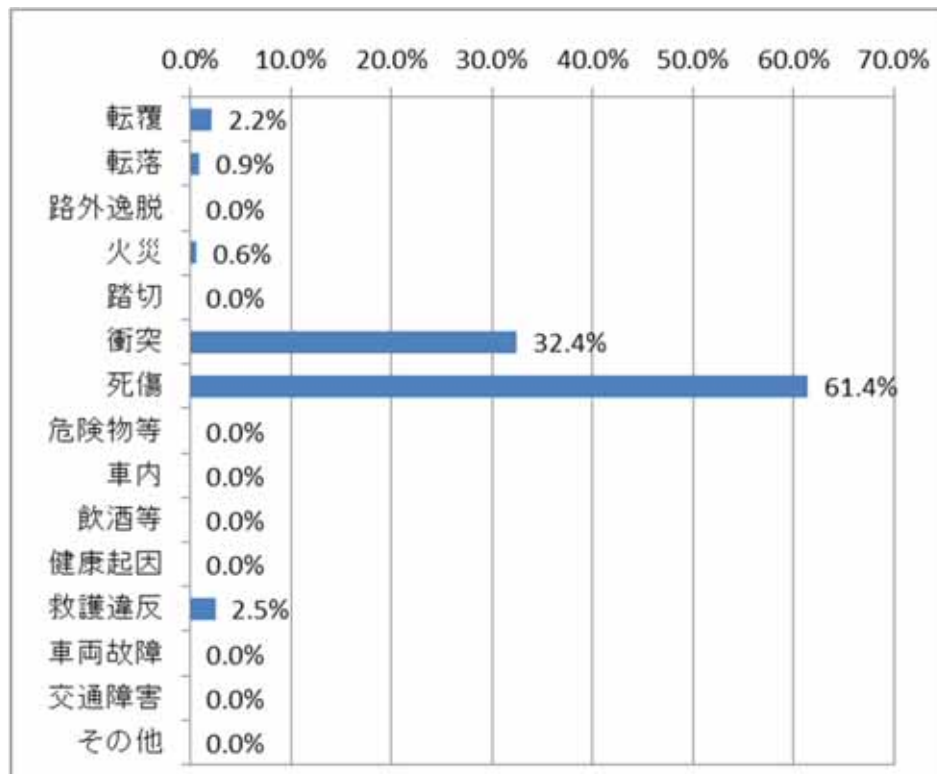
- 運転者の年齢別経験年数別にみると、40代以上は経験年数「10年以上」が多い。
- 30代は「1年未満」、「10年未満」及び「10年以上」が多く分布がばらついている。
- 30代未満では、「1年未満」が多く、事業用貨物自動車の運転者に選任されてから短い期間で事故を惹起している。



調査結果(事故状況)

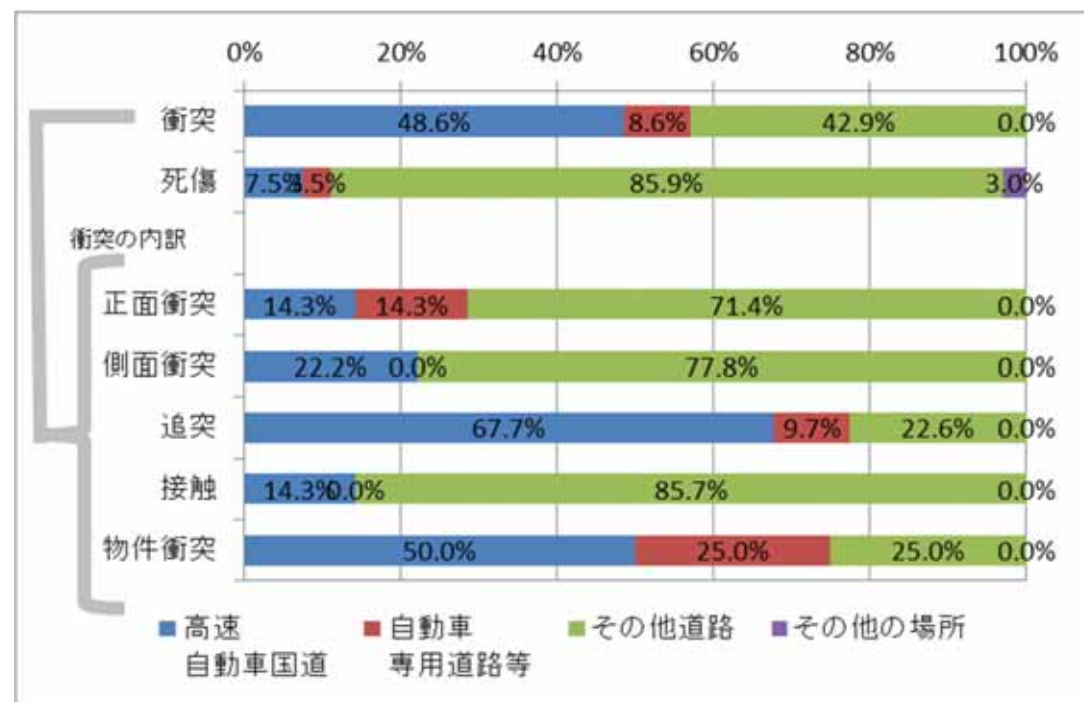
1. 事故種類別

- ・事故種類別にみると、「死傷」が最も多く199件（61.4%）と6割以上を占めている。次いで、「衝突」105件（32.4%）等と続いており、両者で9割以上を占めている。
- ・「衝突」の内訳をみると、「追突」が最も多く62件（59.0%）と6割近く占めている。次いで、「側面衝突」18件（17.1%）及び「正面衝突」14件（13.3%）等と続いている。



(1) 事故種別別 道路の種類別

- 事故種別別の「衝突」と「死傷」を道路の種類別にみると、「衝突」は「高速自動車国道」が最も多く51件（48.6%）、「死傷」は「その他道路」が最も多く171件（85.9%）となっている。
- 「衝突」の内訳をみると、「追突」及び「物件衝突」は「高速自動車国道」の割合が高く、「正面衝突」、「側面衝突」及び「接触」は「その他道路」の割合が高い。

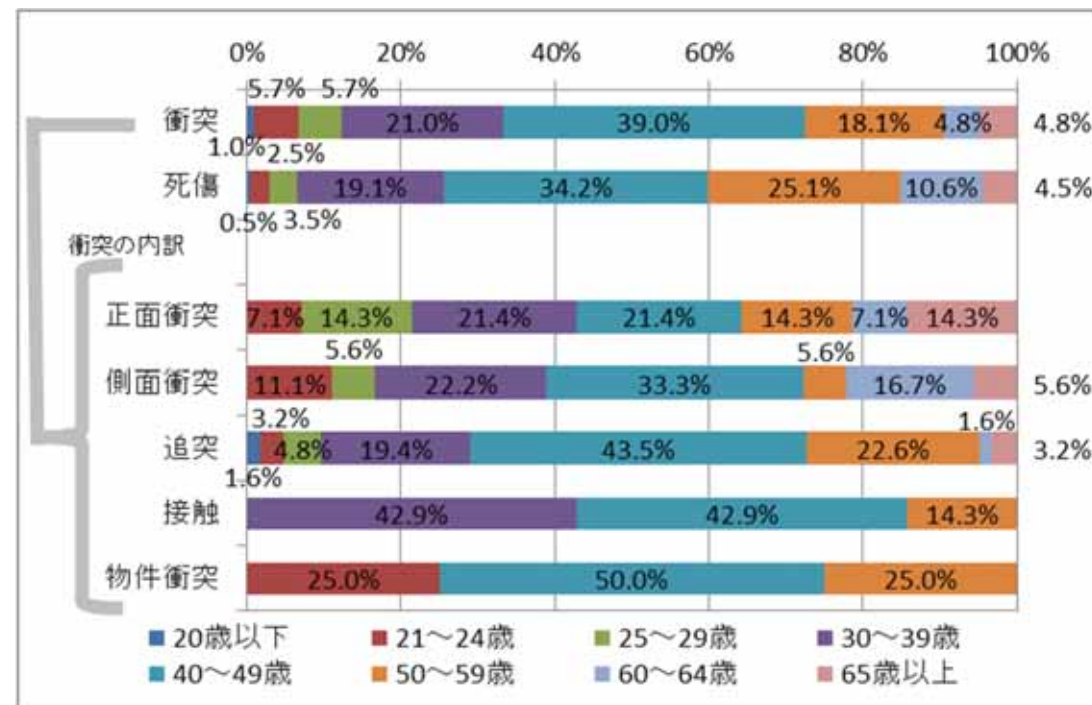


	高速自動車国道	自動車専用道路等	その他道路	その他の場所	合計
転覆		3	4		7
転落	1		2		3
路外逸脱					
火災	1		1		2
踏切					
衝突	51	9	45		105
死傷	15	7	171	6	199
危険物等					
車内					
飲酒等					
健康起因					
救護違反	1		7		8
車両故障					
交通障害					
その他					
合計	69	19	230	6	324

	高速自動車国道	自動車専用道路等	その他道路	その他の場所	合計
正面衝突	2	2	10		14
側面衝突	4		14		18
追突	42	6	14		62
接触	1		6		7
物件衝突	2	1	1		4
合計	51	9	45		105

(2) 事故種別別 運転者の年齢別

- 事故種別別の「衝突」と「死傷」を運転者の年齢別にみると、いずれも「40～49歳」が最も多く、それぞれ41件（39.0%）、68件（34.2%）となっている。
- 「衝突」の内訳をみると、「正面衝突」及び「接触」はいずれも「30～39歳」及び「40～49歳」の割合が高い。「側面衝突」、「追突」及び「物件衝突」は「40～49歳」の割合が高い。

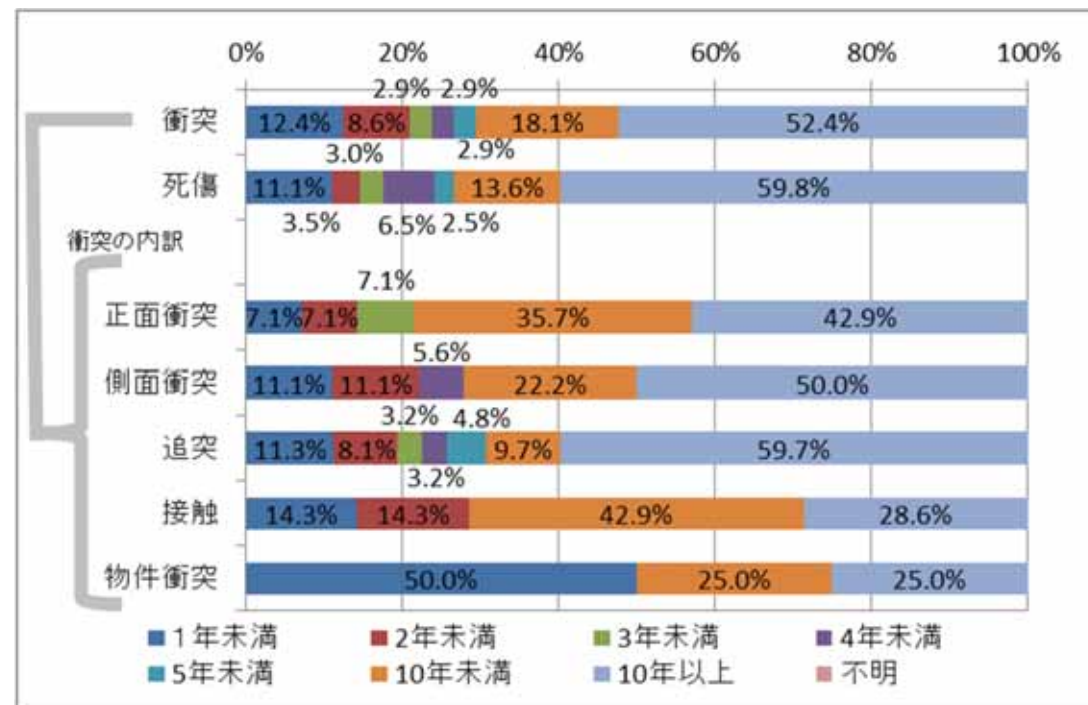


	20歳以下	21～24歳	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65歳以上	合計
転覆				4	1	2			7
転落				1	2				3
路外逸脱									
火災						2			2
踏切									
衝突	1	6	6	22	41	19	5	5	105
死傷	1	5	7	38	68	50	21	9	199
危険物等									
車内									
飲酒等									
健康起因									
救護違反				1	1	5	1		8
車両故障									
交通障害									
その他									
合計	2	11	13	66	113	78	27	14	324

	20歳以下	21～24歳	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65歳以上	合計
正面衝突		1	2	3	3	2	1	2	14
側面衝突		2	1	4	6	1	3	1	18
追突	1	2	3	12	27	14	1	2	62
接触				3	3	1			7
物件衝突		1			2	1			4
合計	1	6	6	22	41	19	5	5	105

(3) 事故種別別 運転者の経験年数別

- 事故種別別の「衝突」と「死傷」を運転者の経験年数別にみると、いずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ55件（52.4%）、119件（59.8%）と5割以上を占めている。
- 「衝突」の内訳をみると、「正面衝突」、「側面衝突」及び「追突」は「10年以上」の割合が高い。「接触」は「10年未満」、「物件衝突」は「1年未満」の割合が高い。

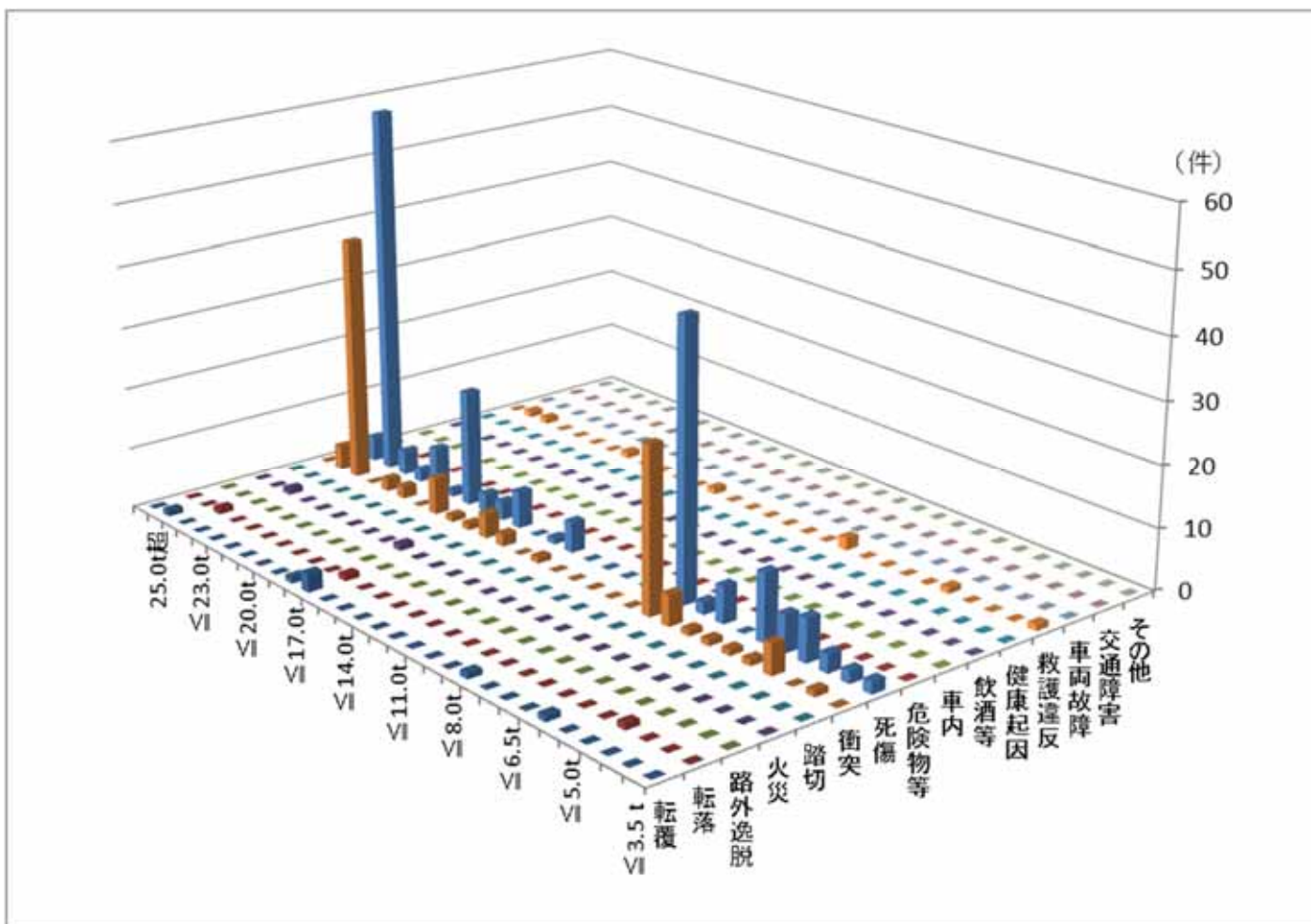


	1年未満	2年未満	3年未満	4年未満	5年未満	10年未満	10年以上	不明	合計
転覆			1			1	5		7
転落			2			1			3
路外逸脱									
火災							2		2
踏切									
衝突	13	9	3	3	3	19	55		105
死傷	22	7	6	13	5	27	119		199
危険物等									
車内									
飲酒等									
健康起因									
救護違反	1					2	5		8
車両故障									
交通障害									
その他									
合計	36	16	12	16	8	50	186		324

	1年未満	2年未満	3年未満	4年未満	5年未満	10年未満	10年以上	不明	合計
正面衝突	1	1	1			5	6		14
側面衝突	2	2		1		4	9		18
追突	7	5	2	2	3	6	37		62
接触	1	1				3	2		7
物件衝突	2					1	1		4
合計	13	9	3	3	3	19	55		105

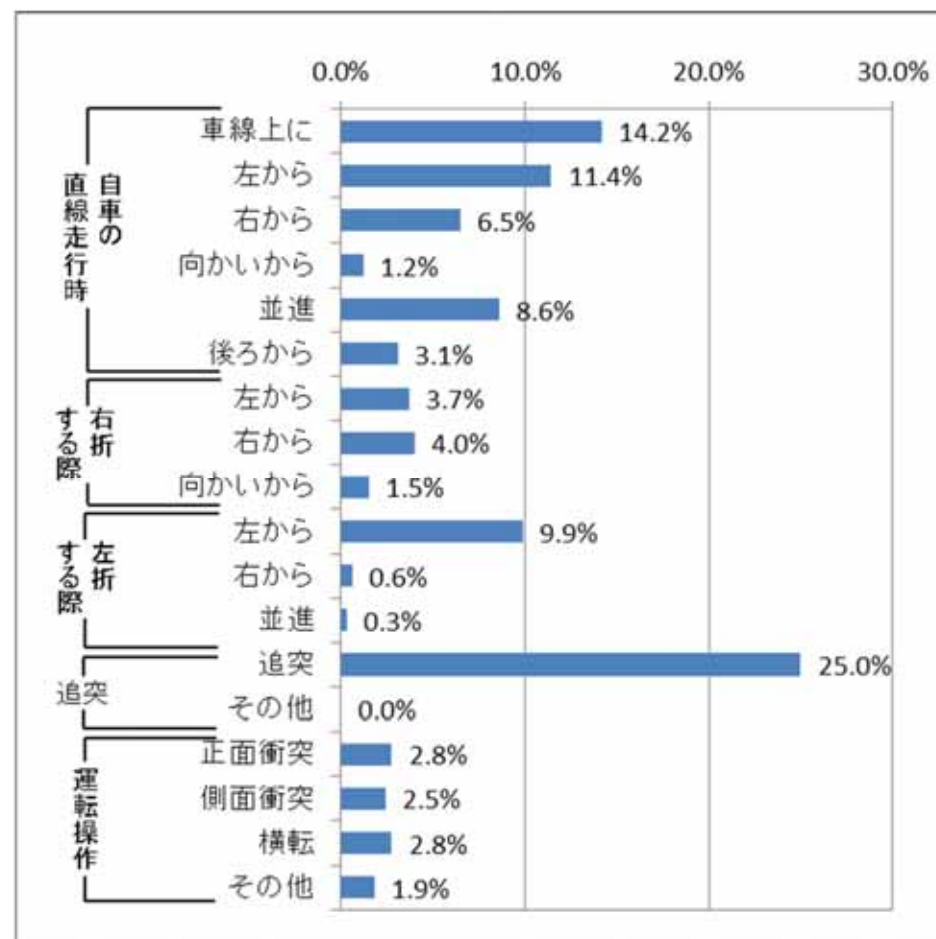
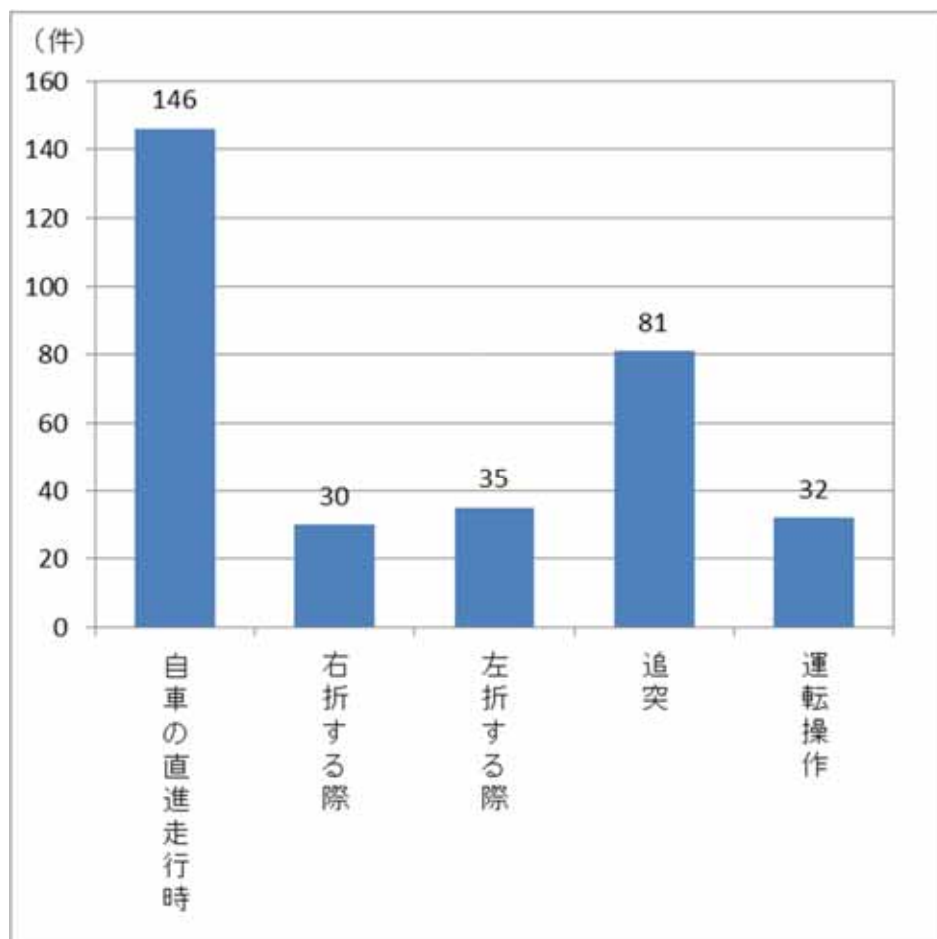
(4) 事故種別別 車両総重量別

- ・ 事故種別別車両総重量別にみると、「衝突」及び「死傷」のいずれも「 $\leq 8.0\text{t}$ 」及び「 $\leq 25.0\text{t}$ 」クラスの件数が多い。

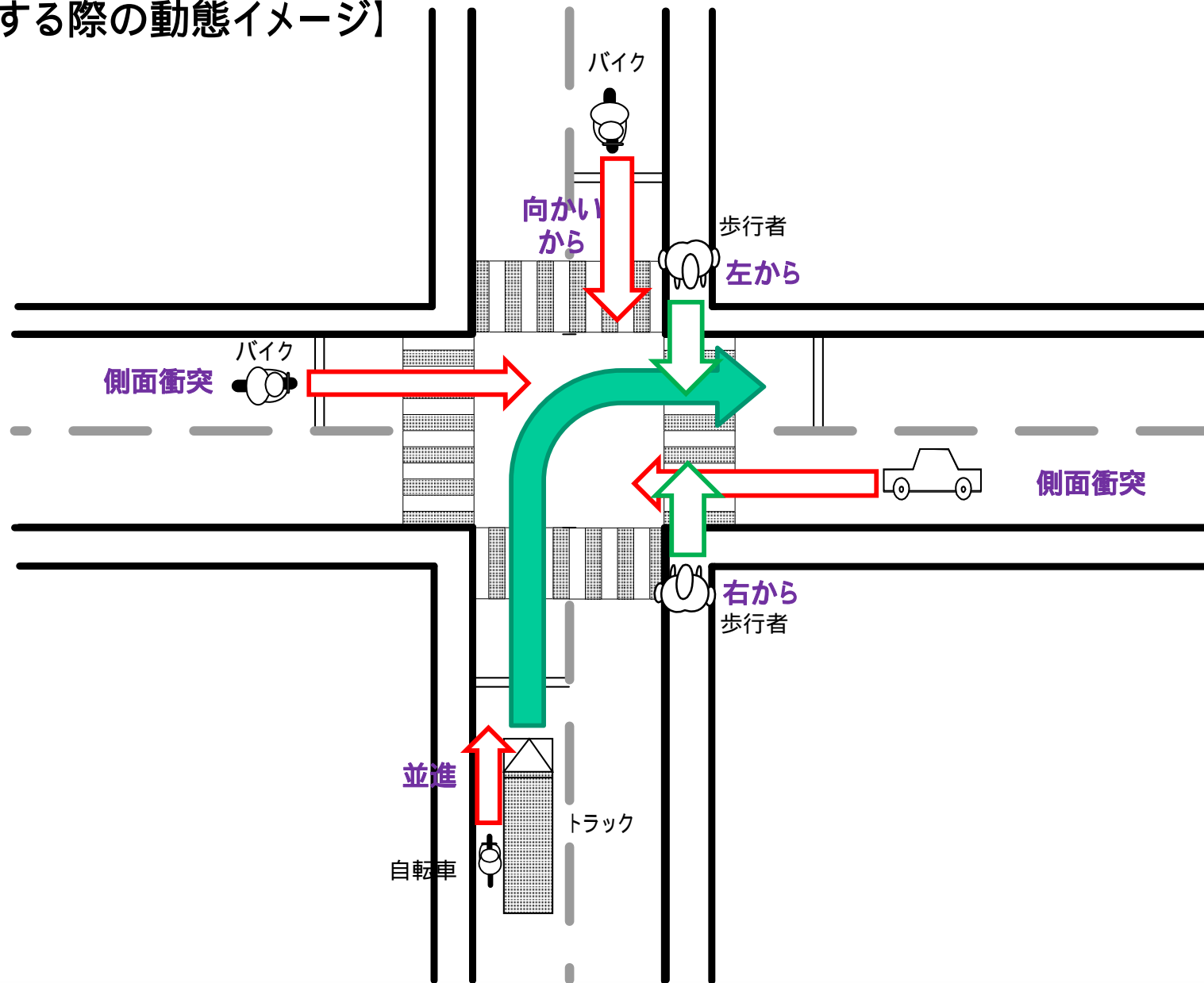


2. 動態別

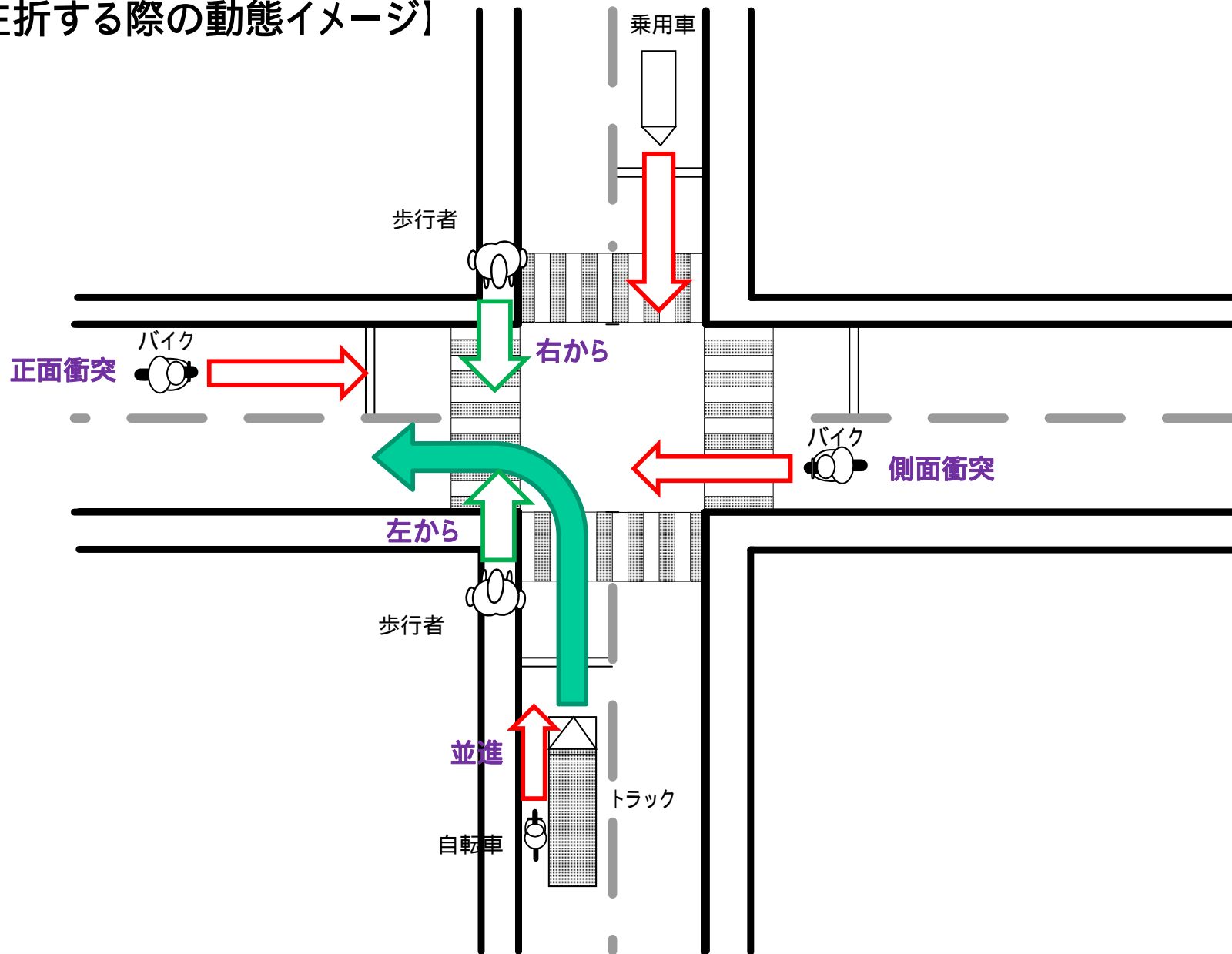
- ・動態別にみると、「自車の直進走行時」が最も多く146件、次いで、「追突」81件、「左折する際」35件、「運転操作」32件及び「右折する際」30件と続いている。
- ・詳細項目でみると、「追突」が最も多く81件（25.0%）を占めている。次いで、直線走行時に歩行者、自転車及びバイク等が「車線上に」46件（14.2%）、「左から」37件（11.4%）及び左折する際に「左から」32件（9.9%）等と続いている。



【右折する際の動態イメージ】

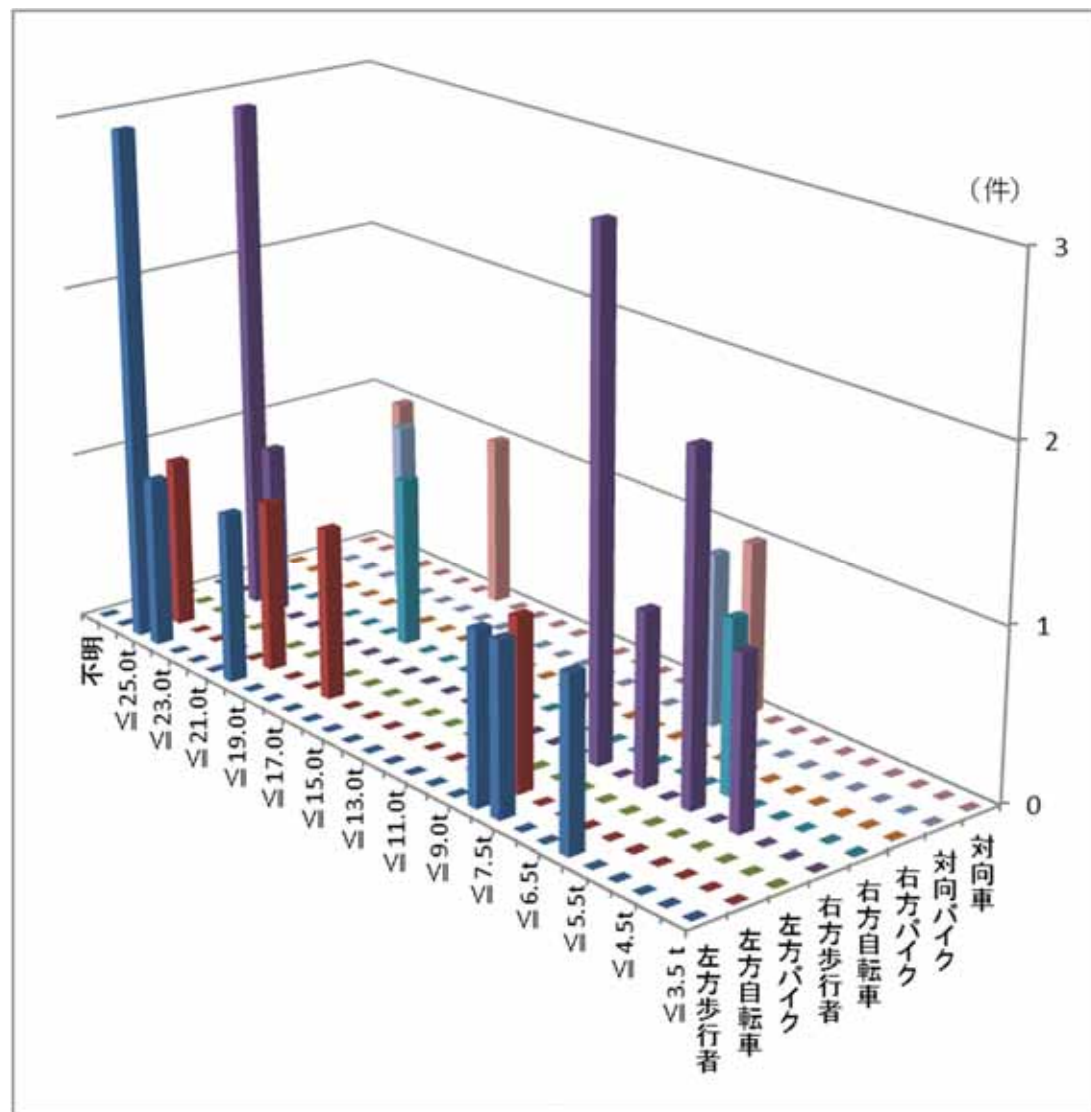
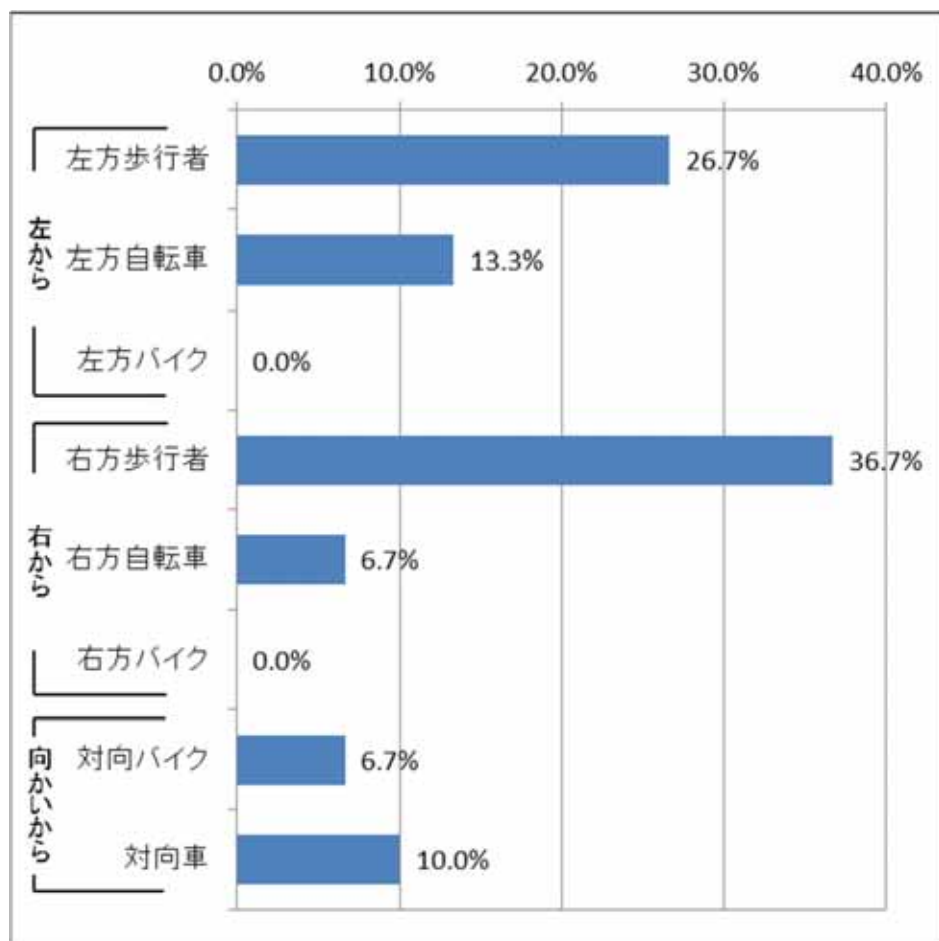


【左折する際の動態イメージ】



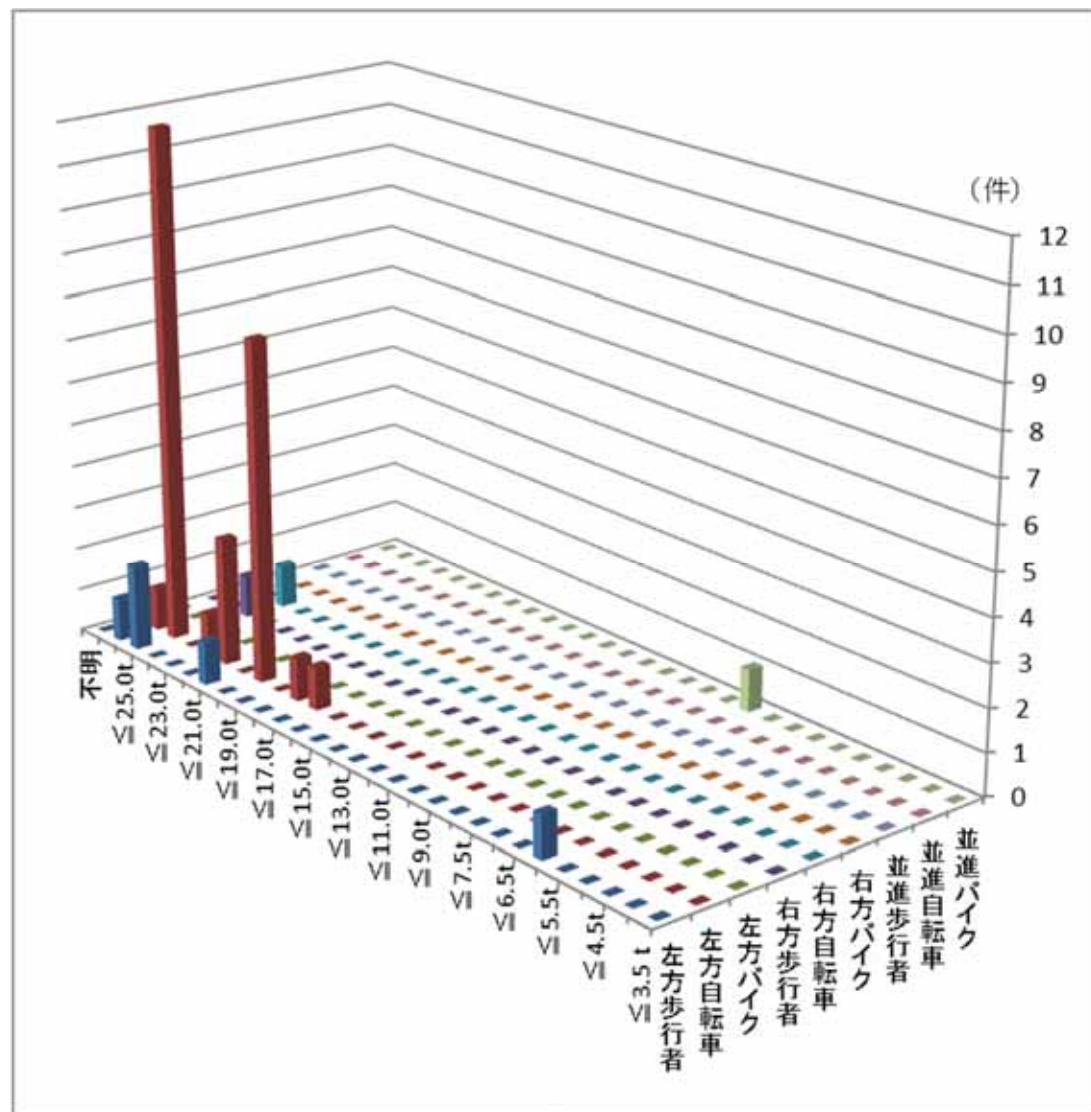
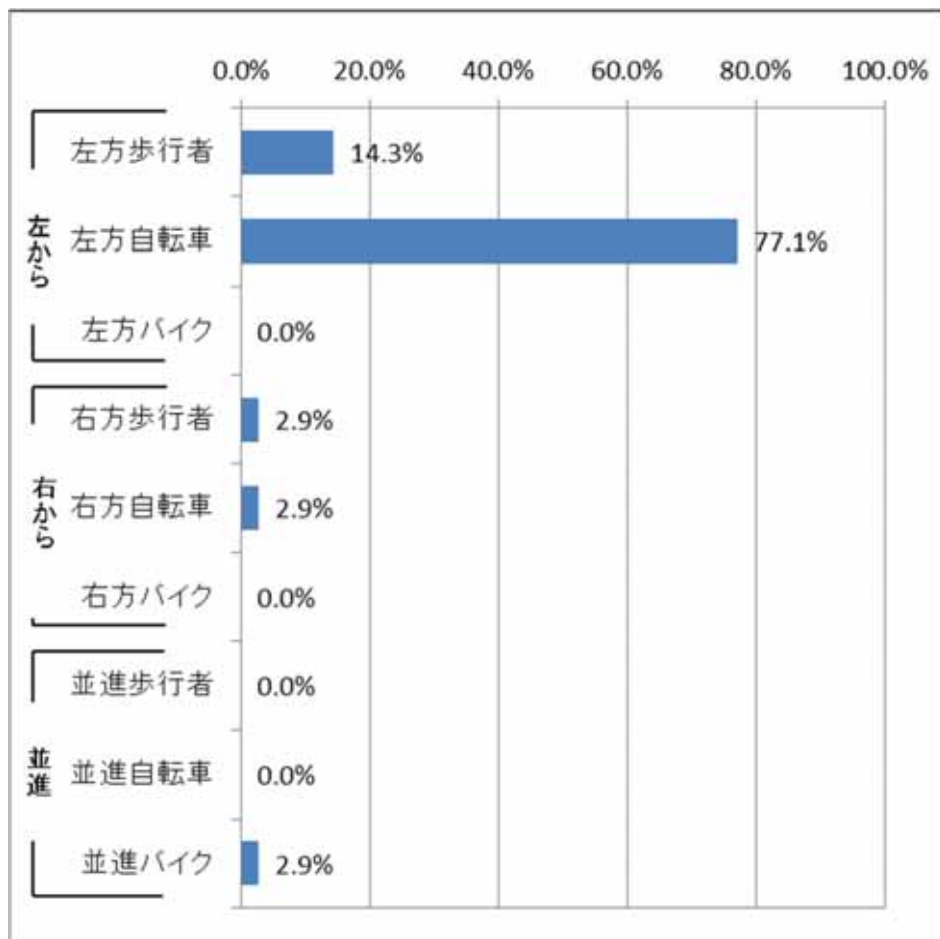
(1) 右折する際

- ・ 右折する際の死亡事故30件をみると、「右方歩行者」が多く11件（36.7%）となっている。
- ・ 「右方歩行者」の事故を車両総重量別にみると、「 $\leq 8.0\text{t}$ 」及び「 $\leq 25.0\text{t}$ 」が最も多く、それぞれ3件、次いで、「 $\leq 6.0\text{t}$ 」2件等と続いている。



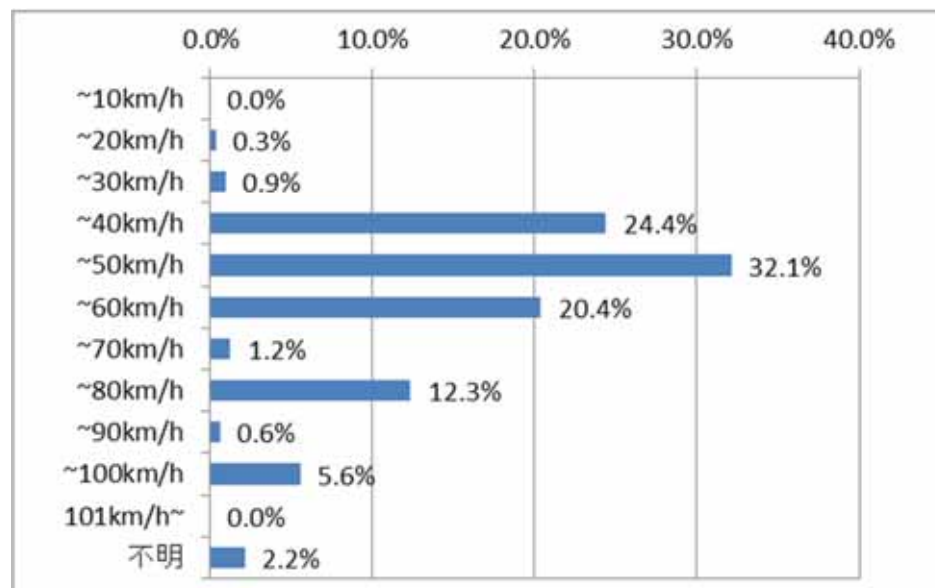
(2) 左折する際

- ・左折する際の死亡事故35件をみると、「左方自転車」が多く27件（77.1%）と8割近くを占めている。
- ・「左方自転車」の事故を車両総重量別にみると、「 $\leq 25.0t$ 」が最も多く12件、次いで、「 $\leq 20.0t$ 」8件等と続いている。



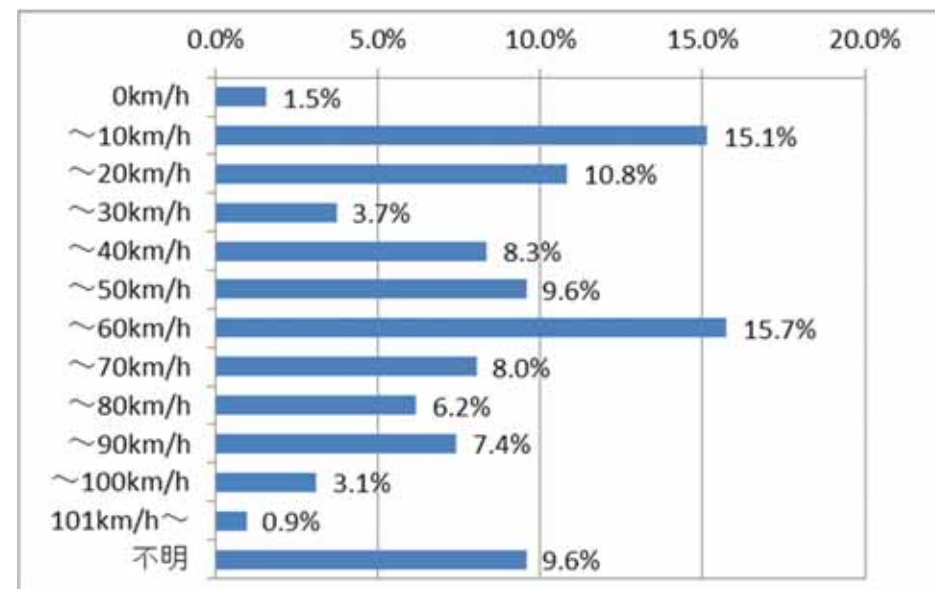
3. 当該道路の制限速度別

- ・当該道路の制限速度別にみると、「～50km/h」が最も多く104件（32.1%）となっている。
- ・次いで、「～40km/h」79件（24.4%）及び「～60km/h」66件（20.4%）等と続いている。



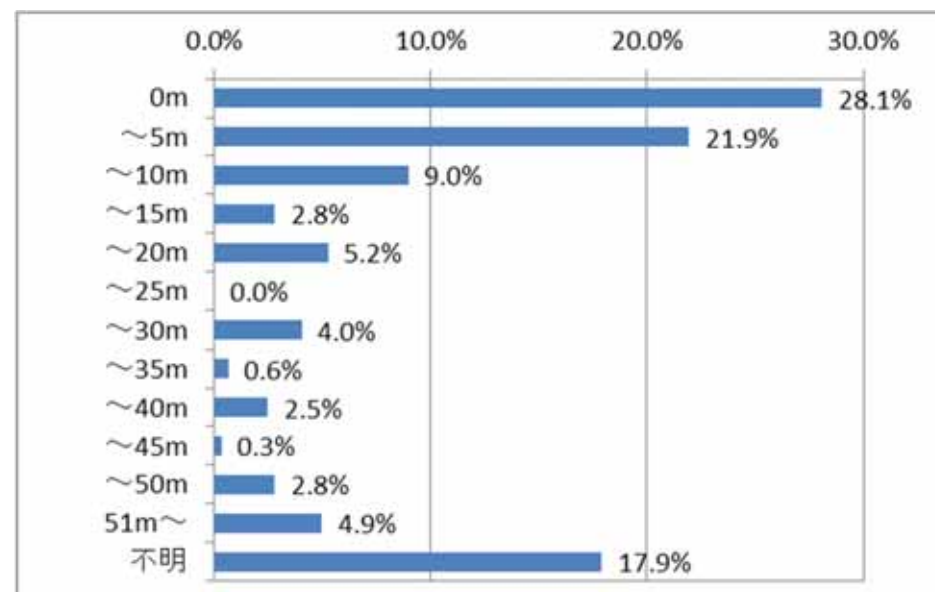
4. 危険認知時の速度別

- ・危険認知時の速度別にみると、「～60km/h」が最も多く51件（15.7%）となっている。
- ・次いで、「～10km/h」49件（15.1%）、「～20km/h」35件（10.8%）及び「～50km/h」及び「不明」がそれぞれ31件（9.6%）等と続いている。



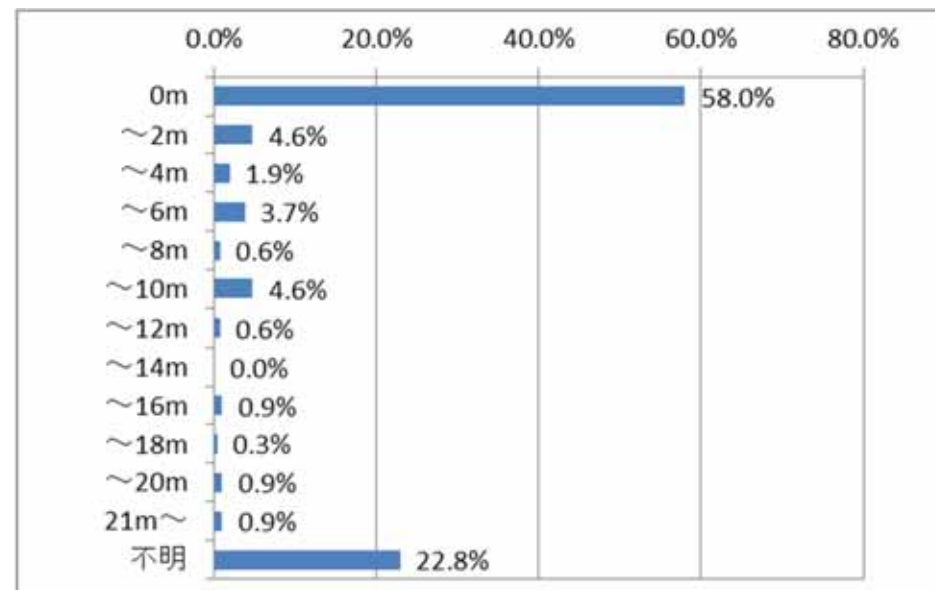
5. 危険認知時の距離別

- 危険認知時の距離別にみると、「0m」が最も多く91件（28.1%）となっている。
- 次いで、「～10m」71件（21.9%）、「不明」58件（17.9%）及び「～20m」29件（9.0%）等と続いている。



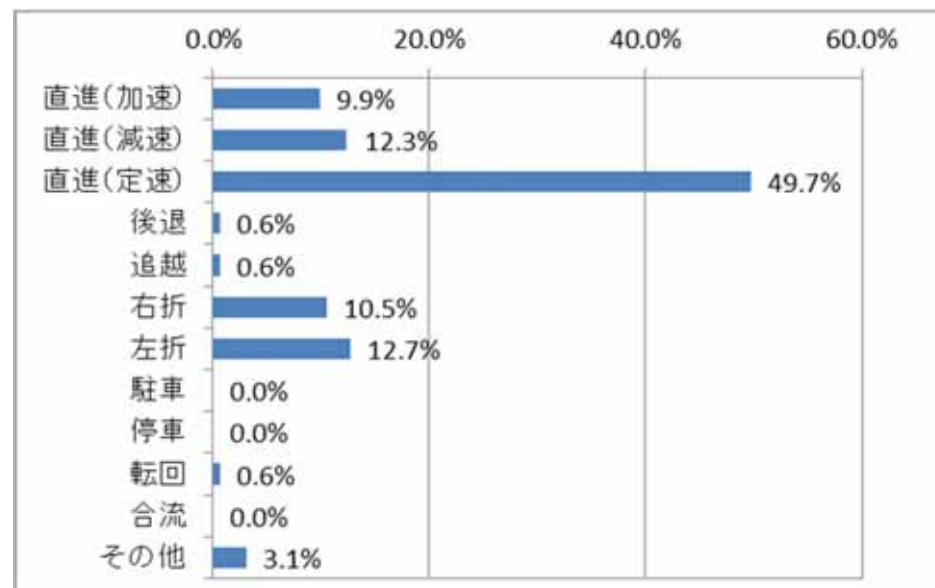
6. スリップの距離別

- スリップの距離別にみると、「0m」が最も多く188件（58.0%）と6割近くを占めている。
- 次いで、「不明」74件（22.8%）、「～2m」及び「～10m」がそれぞれ15件（4.6%）等と続いている。



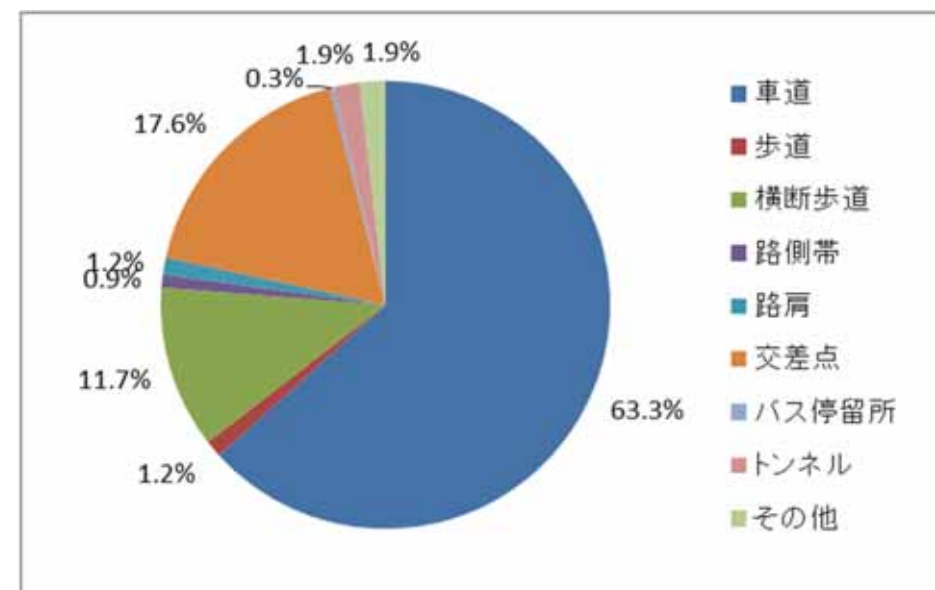
7. 走行の態様別

- ・走行の態様別にみると、「直進（定速）」が最も多く161件（49.7%）と5割近くを占めている。
- ・次いで、「左折」41件（12.7%）、「直進（減速）」40件（12.3%）、「右折」34件（10.5%）及び「直線（加速）」32件（9.9%）等と続いている。



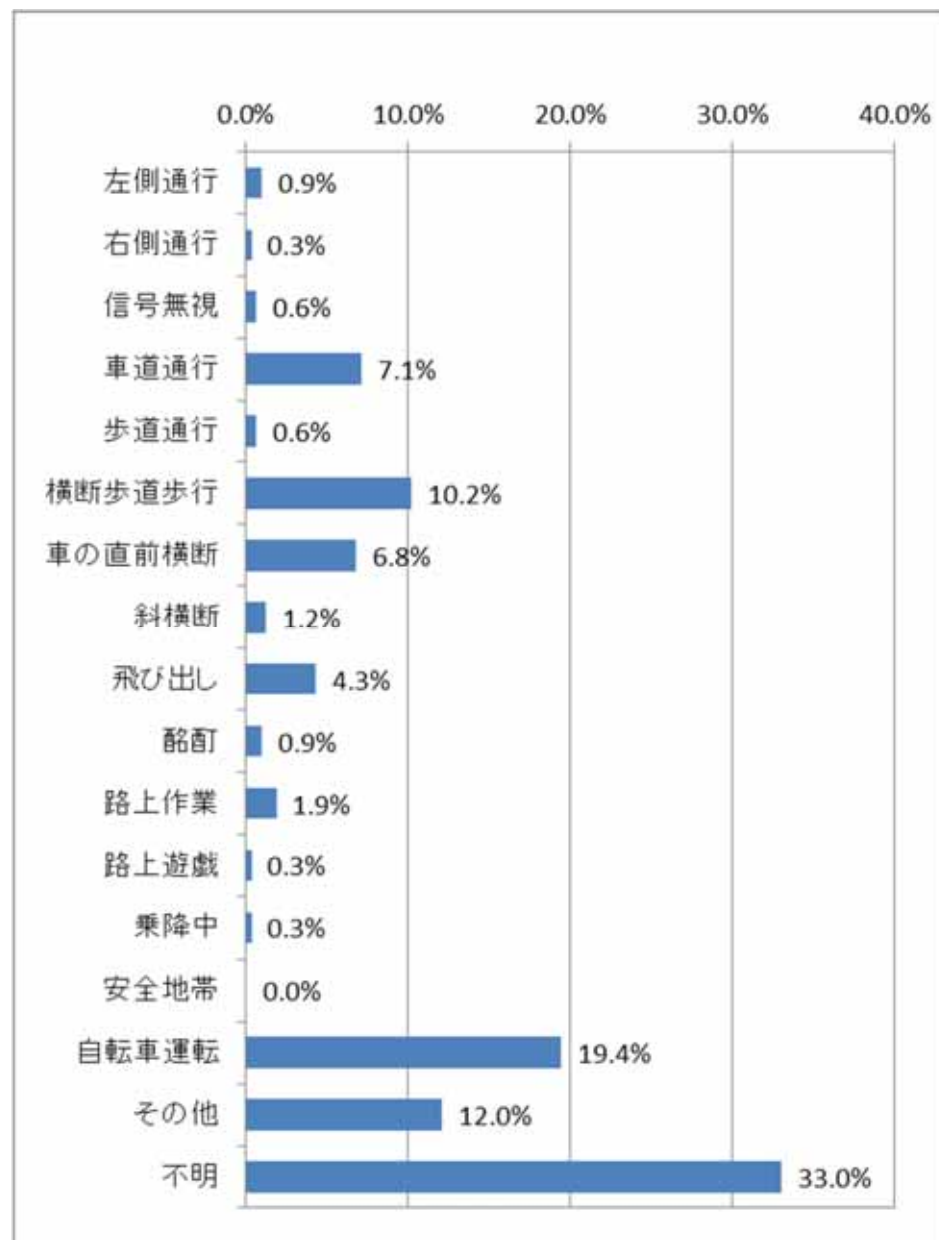
8. 事故発生地点別(道路上での事故)

- ・事故発生地点別にみると、「車道」が最も多く205件（63.3%）と6割以上を占めている。
- ・次いで、「交差点」57件（17.6%）及び「横断歩道」38件（11.7%）等と続いている。



9. 死傷者の状態別

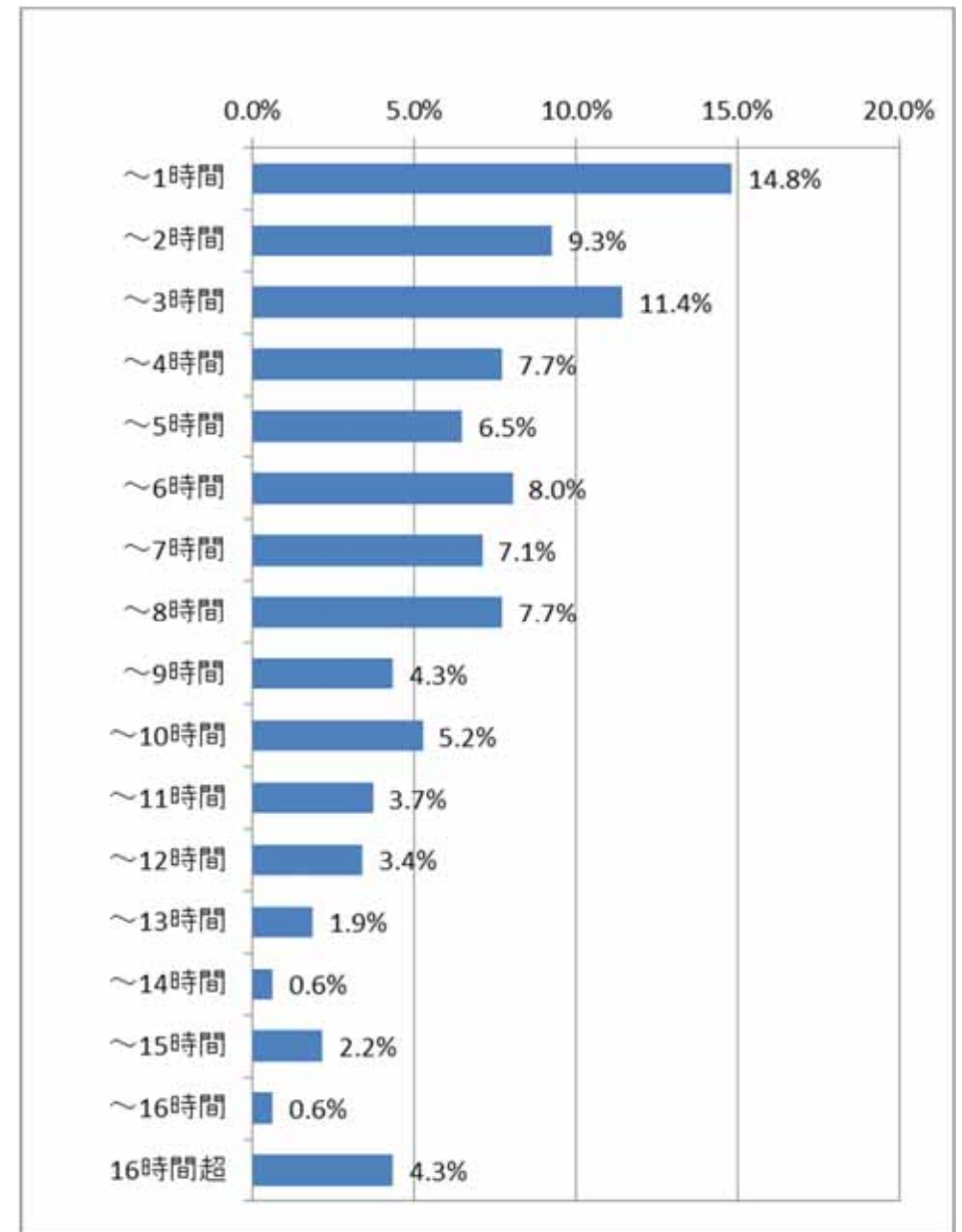
- ・死傷者の状態別にみると、「不明」が最も多く107件（33.0%）となっている。
- ・次いで、「自転車運転」63件（19.4%）、「その他」39件（12.0%）及び「横断歩道歩行」33件（10.2%）等と続いている。



調査結果(運行状況等)

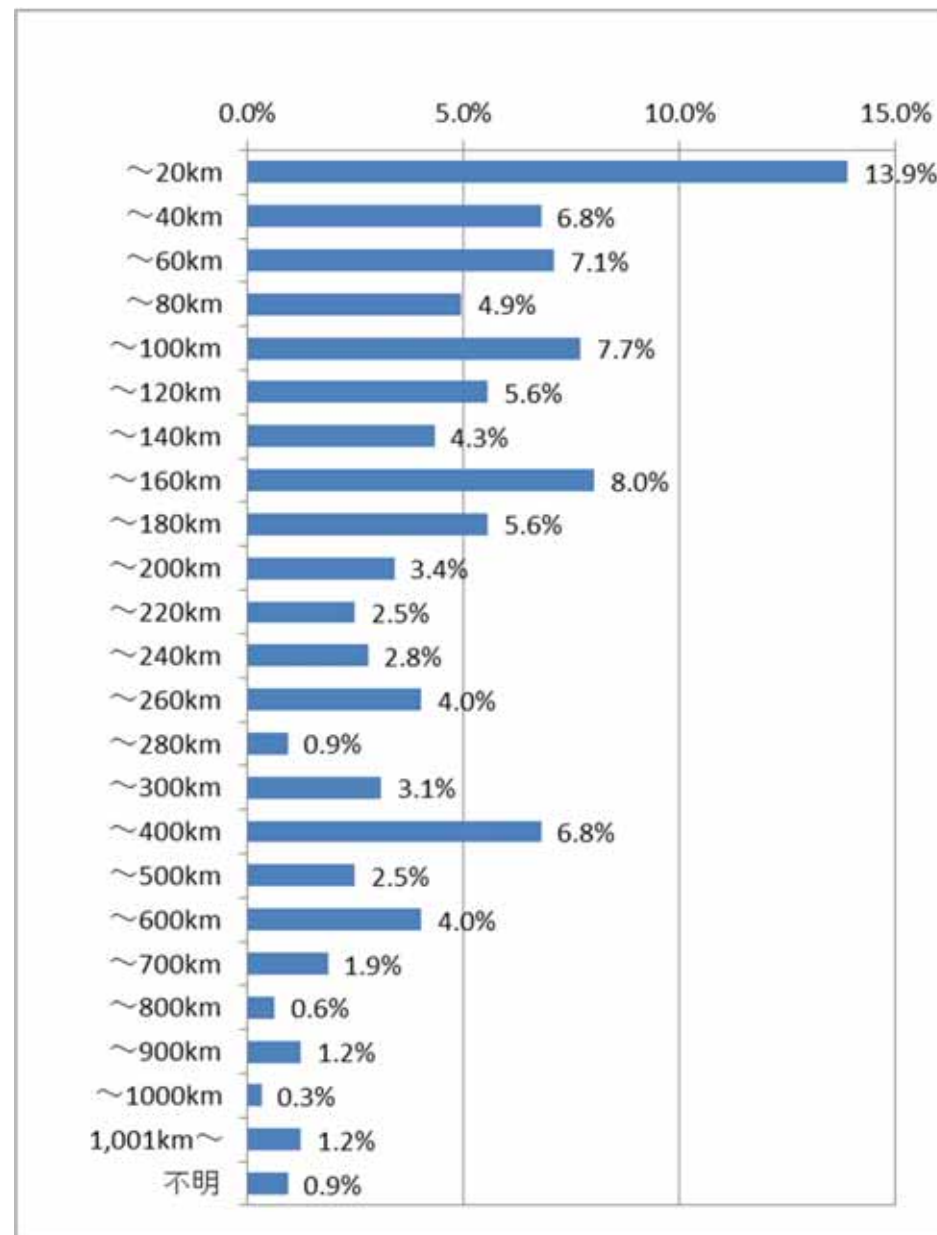
1. 乗務開始から事故発生までの乗務時間別

- 乗務開始から事故発生までの乗務時間別にみると、「～1時間」が最も多く48件(14.8%)を占めている。
- 次いで、「～3時間」37件(11.4%)及び「～2時間」30件(9.3%)等と続いている。
- 乗務後、短時間で死亡事故を惹起している割合が多い。



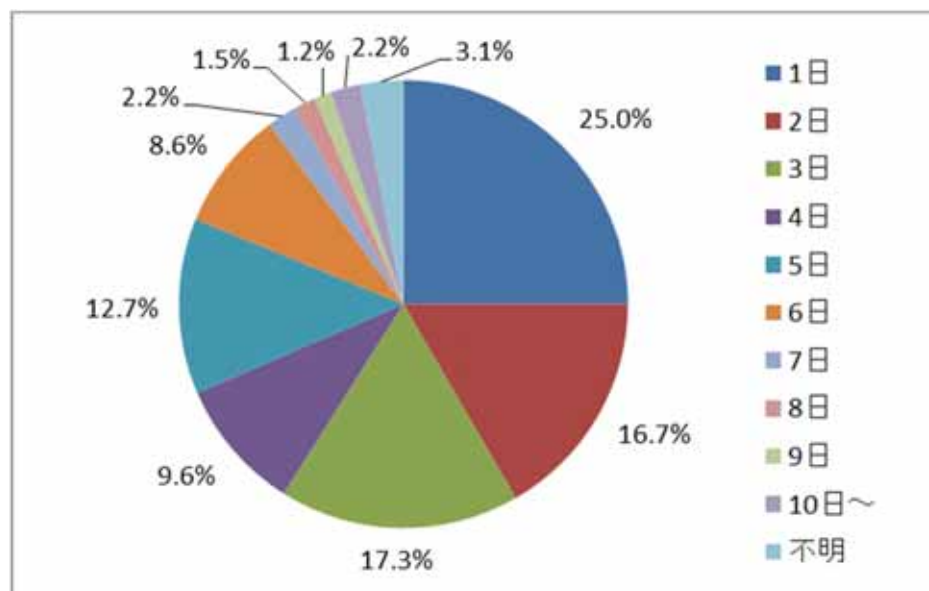
2. 乗務開始から事故発生までの乗務距離別

- 乗務開始から事故発生までの乗務距離別にみると、「～20km」が最も多く45件（13.9%）を占めている。
- 次いで、「～160km」26件（8.0%）「～100km」25件（7.7%）、「～60km」23件（7.1%）、「～40km」及び「～400km」がそれぞれ22件（6.8%）等と続いている。
- 乗務後、短距離で死亡事故を惹起している割合が多い。



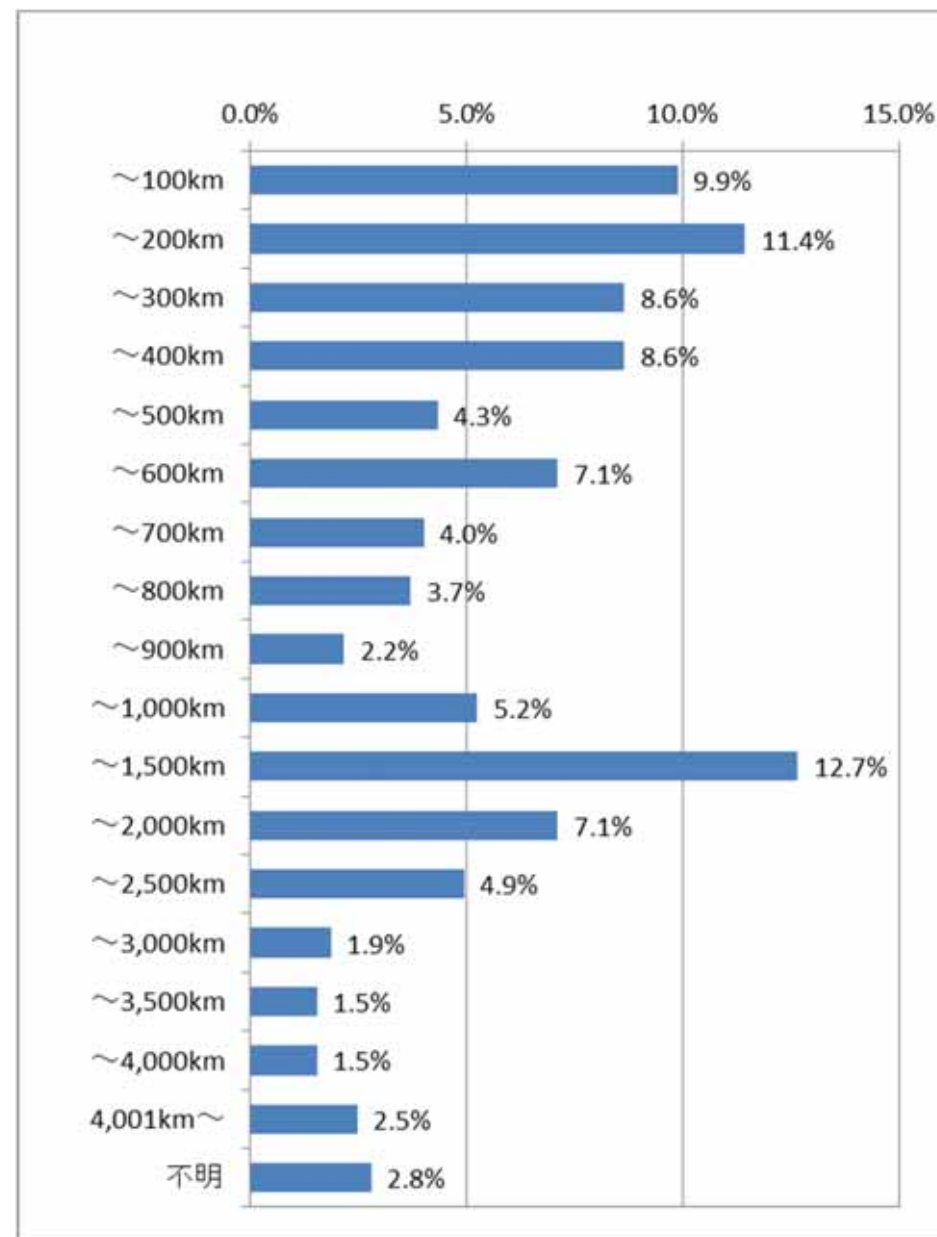
3. 最近出勤しなかった日から事故日までの勤務日数別

- ・最近出勤しなかった日から事故日までの勤務日数別にみると、「1日」が最も多く81件（25.0%）を占めている。
- ・次いで、「3日」56件（17.3%）及び「2日」54件（16.7%）等と続いている。
- ・休日明けに死亡事故を惹起している割合が多い。



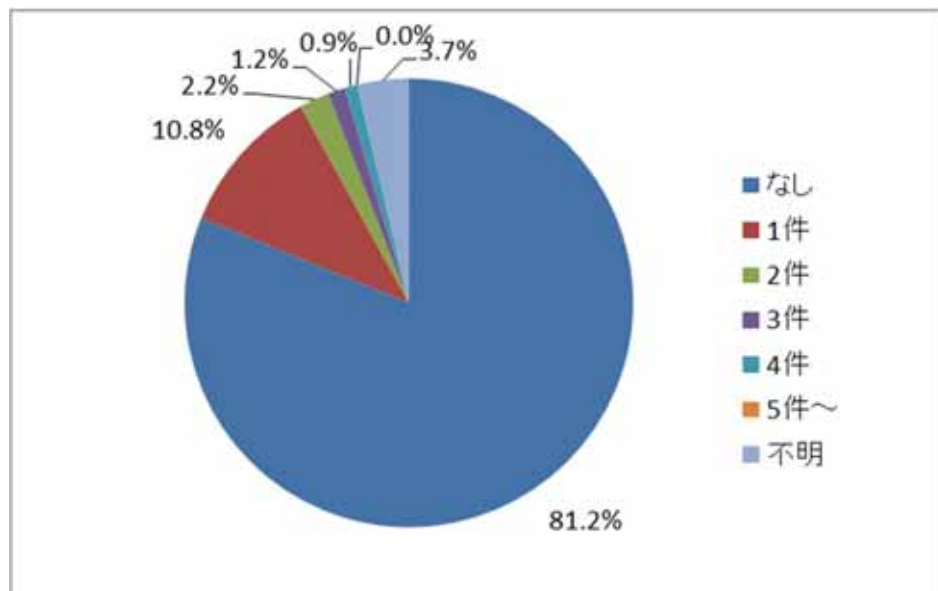
4. 最近出勤しなかった日から事故日までの乗務距離別

- 最近出勤しなかった日から事故日までの勤務距離別にみると、「～1,500km」が最も多く41件（12.7%）を占めている。
- 次いで、「～200km」37件（11.4%）、「～100km」32件（9.9%）、「～300km」及び「～400km」がそれぞれ28件（8.6%）等と続いている。
- 休日明け、比較的短い乗務距離で死亡事故を惹起している割合が多い。



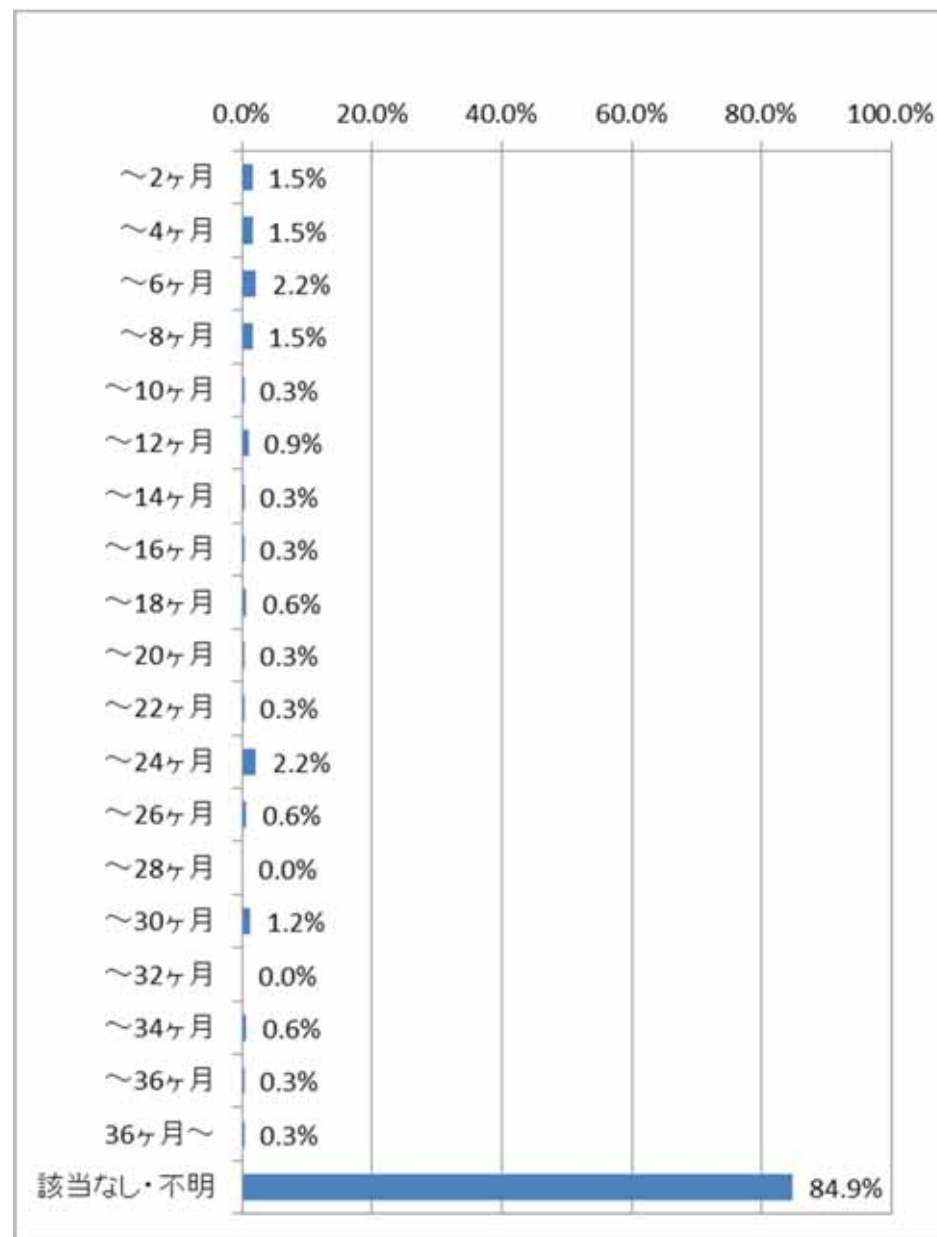
5. 過去3年間に惹起した事故件数別

- ・過去3年間に惹起した事故件数別にみると、「なし」が最も多く263件（81.2%）と8割以上を占めている。
- ・事故を惹起したことがある件数は49件（15.1%）となっている。



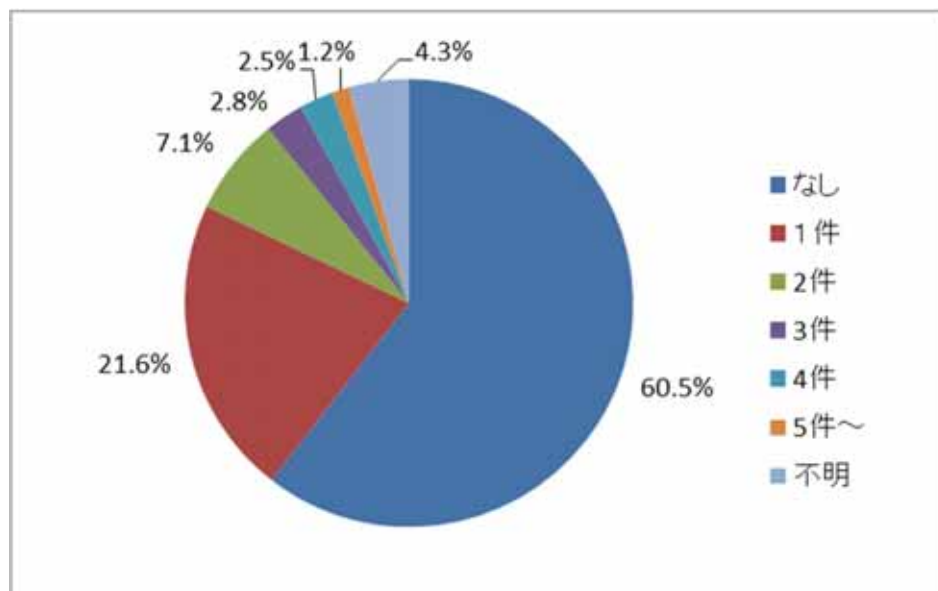
6. 最近の事故発生年月からの経過月数別

- ・事故発生年月からの経過月数別にみると、上記の事故惹起者の中では、「～6ヶ月」及び「～24ヶ月」が最も多く、それぞれ7件（2.2%）となっている。
- ・次いで、「～2ヶ月」、「～4ヶ月」及び「～8ヶ月」がそれぞれ5件（1.5%）等と続いている。
- ・1年以内に事故を惹起していた運転者の割合が高い。



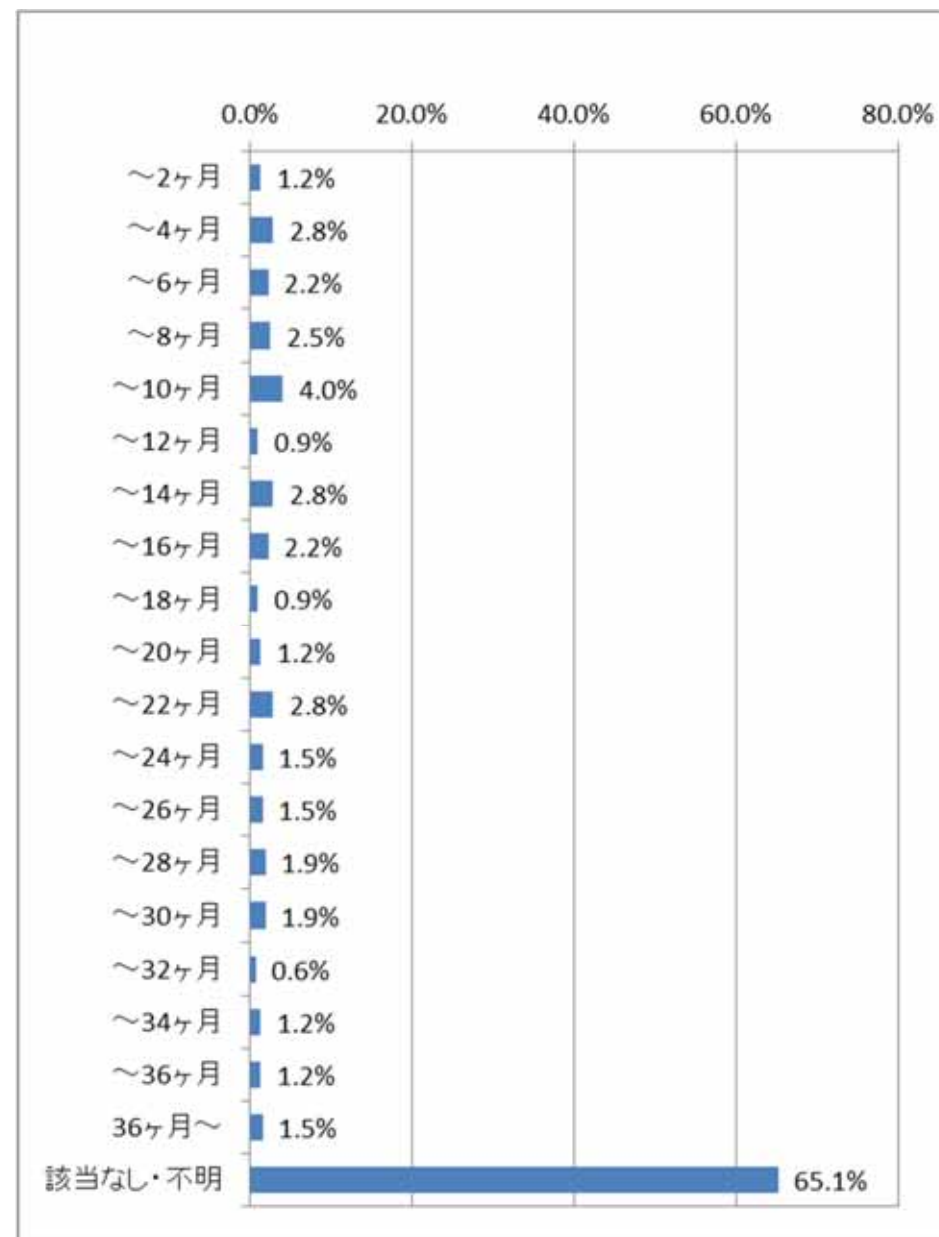
7. 過去3年間の道交法の違反件数別

- ・過去3年間の道交法の違反数別にみると、「なし」が最も多く196件（60.5%）と6割以上を占めている。
- ・違反をしたことのある件数は114件（35.2%）となっている。



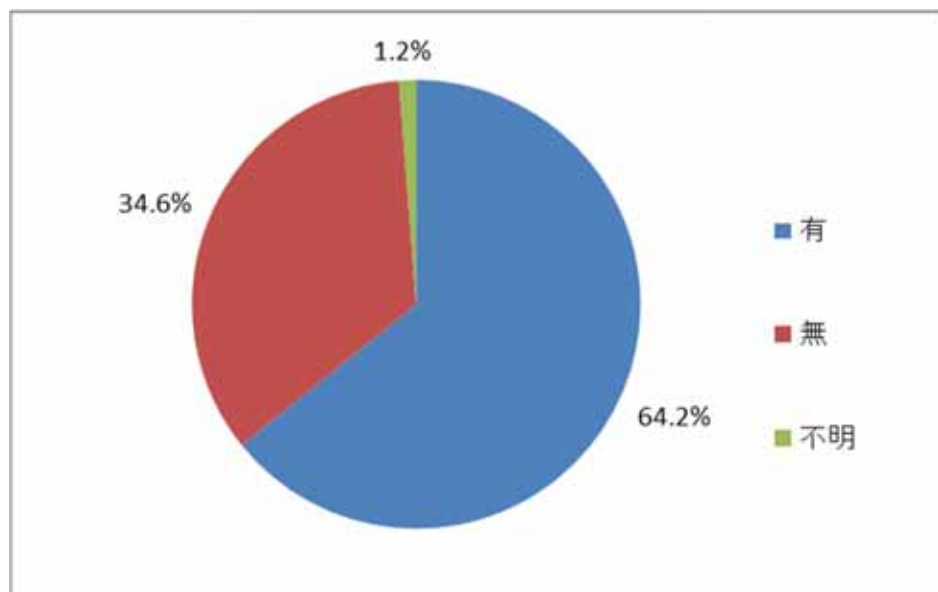
8. 最近の違反年月からの経過月数別

- ・事故発生年月からの経過月数別にみると、上記の事故惹起者の中では、「～10ヶ月」が最も多く13件（4.0%）となっている。
- ・次いで、「～4ヶ月」、「～14ヶ月」及び「～22ヶ月」がそれぞれ9件（2.8%）等と続いている。



9. 過去3年間の適性診断の受診別

- 過去3年間の適性診断の受診別にみると、「有」が最も多く208件（64.2%）と6割以上を占めている。



10. 最近の受診年月からの経過月数別

- 事故発生年月からの経過月数別にみると、上記の受診者の中では、「～2ヶ月」が最も多く22件（6.8%）となっている。
- 次いで、「～10ヶ月」19件（5.9%）、「～6ヶ月」18件（5.6%）及び「～4ヶ月」17件（5.2%）等と続いている。

