

《 2019年度 事故防止セミナー 資料》

60分でわかる

トラック重大事故対策

〈平成30年データ版〉

目次

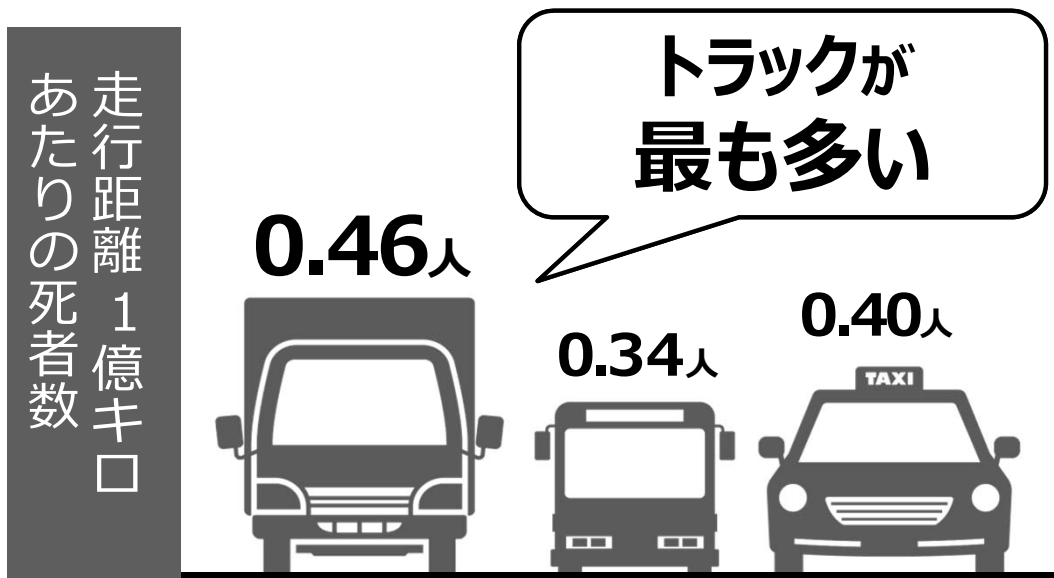
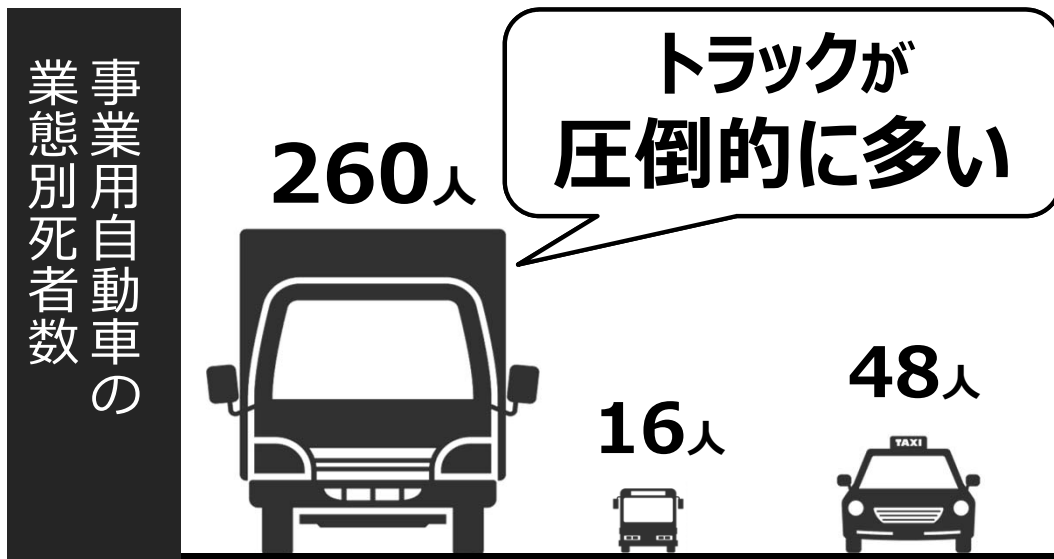
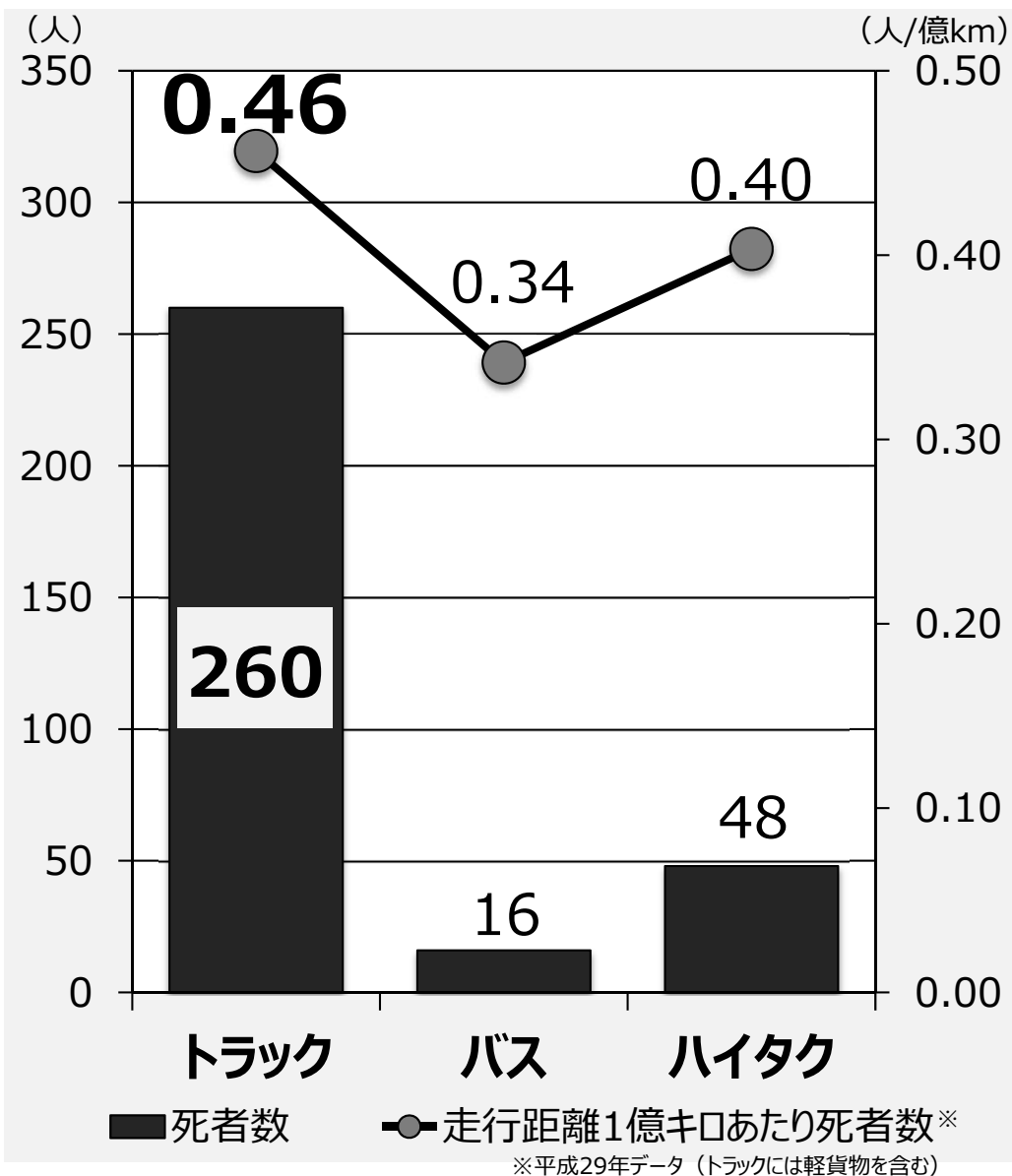
01 | 事業用自動車による事故の現状

02 | 交差点事故

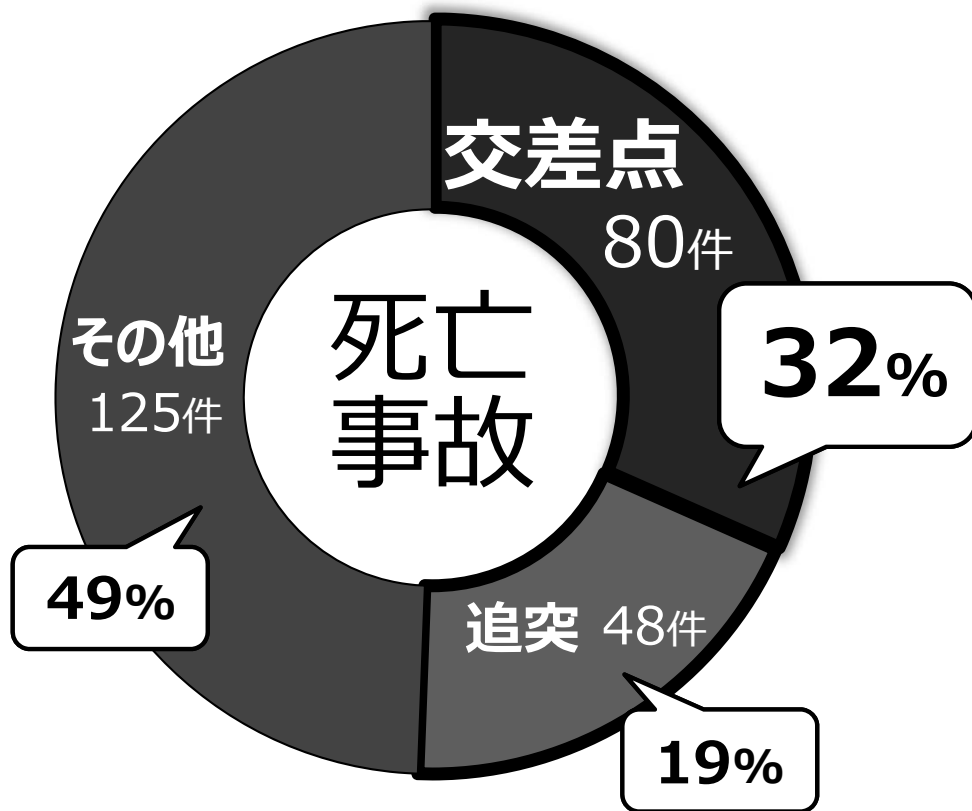
03 | 追突事故

事業用自動車による事故の現状

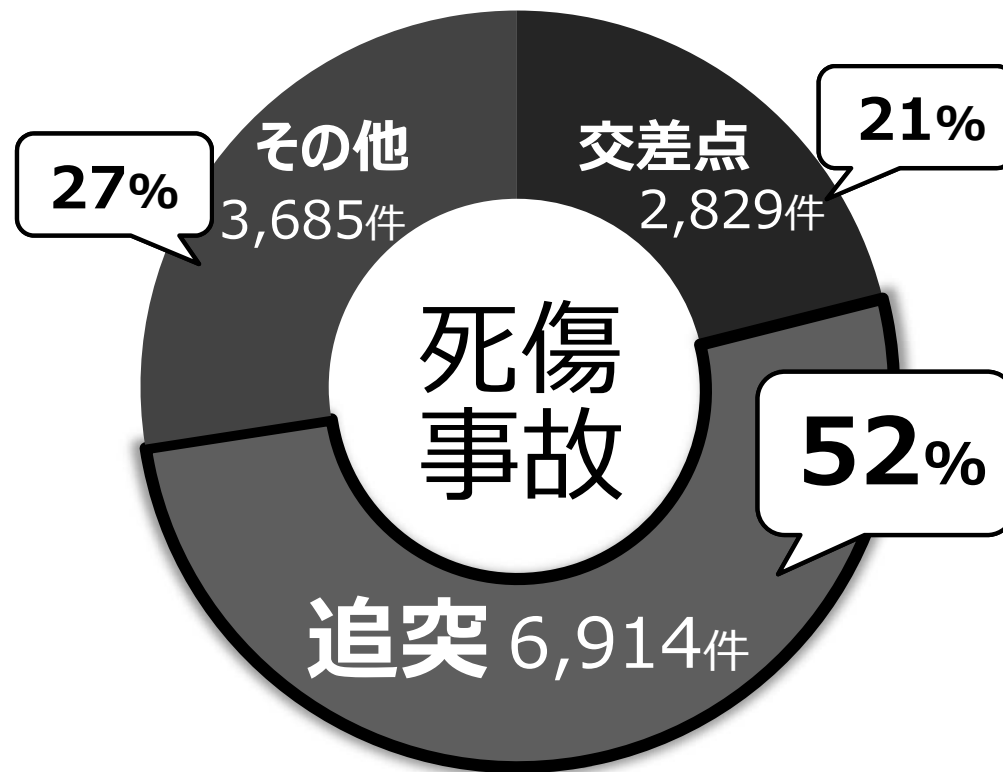
業態別死者数と走行距離1億キロあたりの死者数



トラック死亡事故件数・死傷事故件数の内訳



**交差点事故が
占める割合が多い**



**追突事故が
占める割合が最も多い**

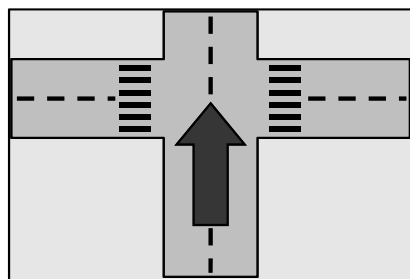


交差点事故

交差点事故の特徴

CASE 1

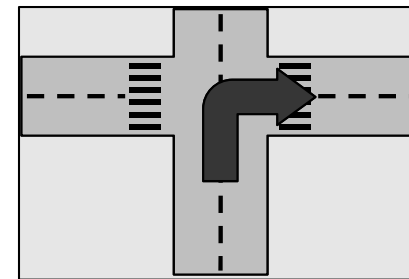
直進



- 左右からの歩行者
- 右からの自転車・バイク

CASE 2

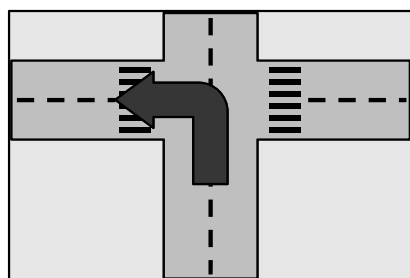
右折



- 左右からの歩行者
- 並進自転車、対向バイク・車両

CASE 3

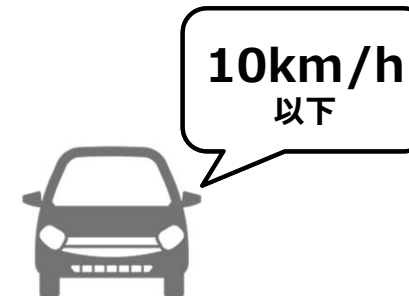
左折



- 並進の自転車

CASE 4

速度



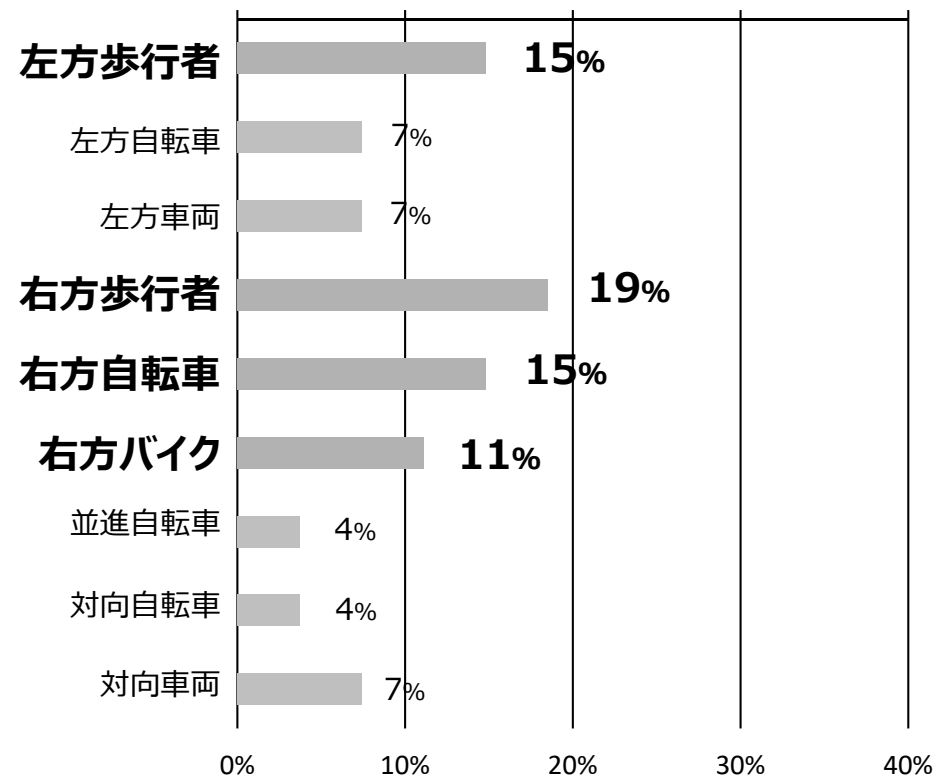
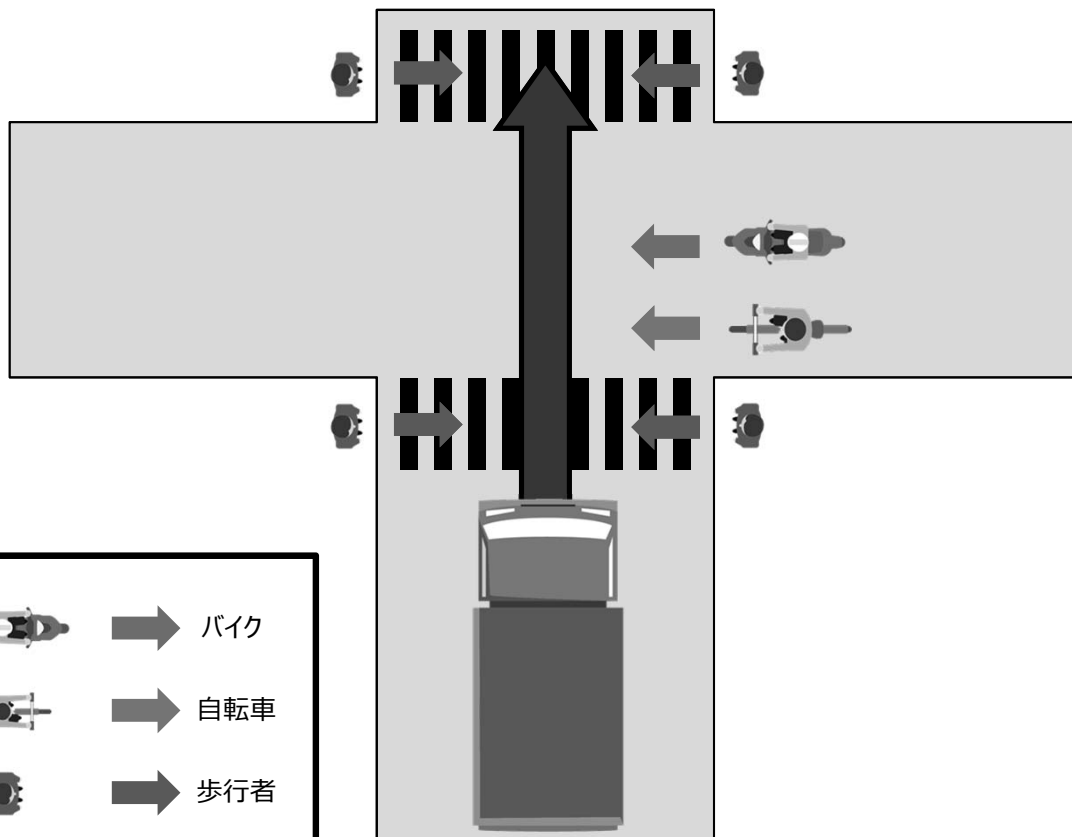
- 低速域（10km/h以下）

交差点直進時の事故の相手と進行方向

CASE
1

直進

- 左右からの歩行者
- 右からの自転車・バイク



(直進時 : N = 28)

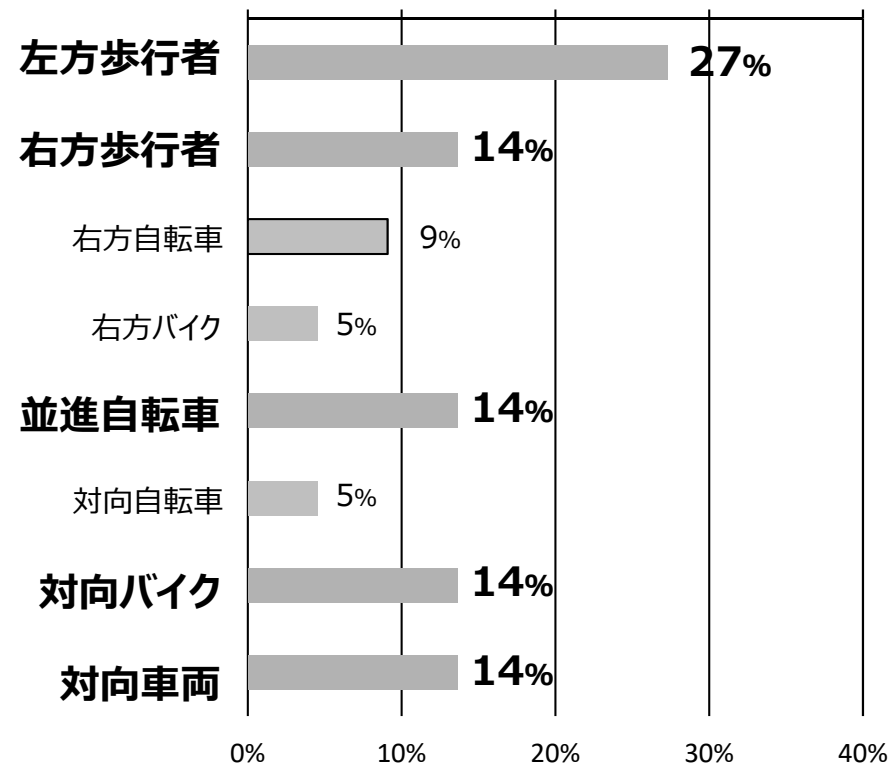
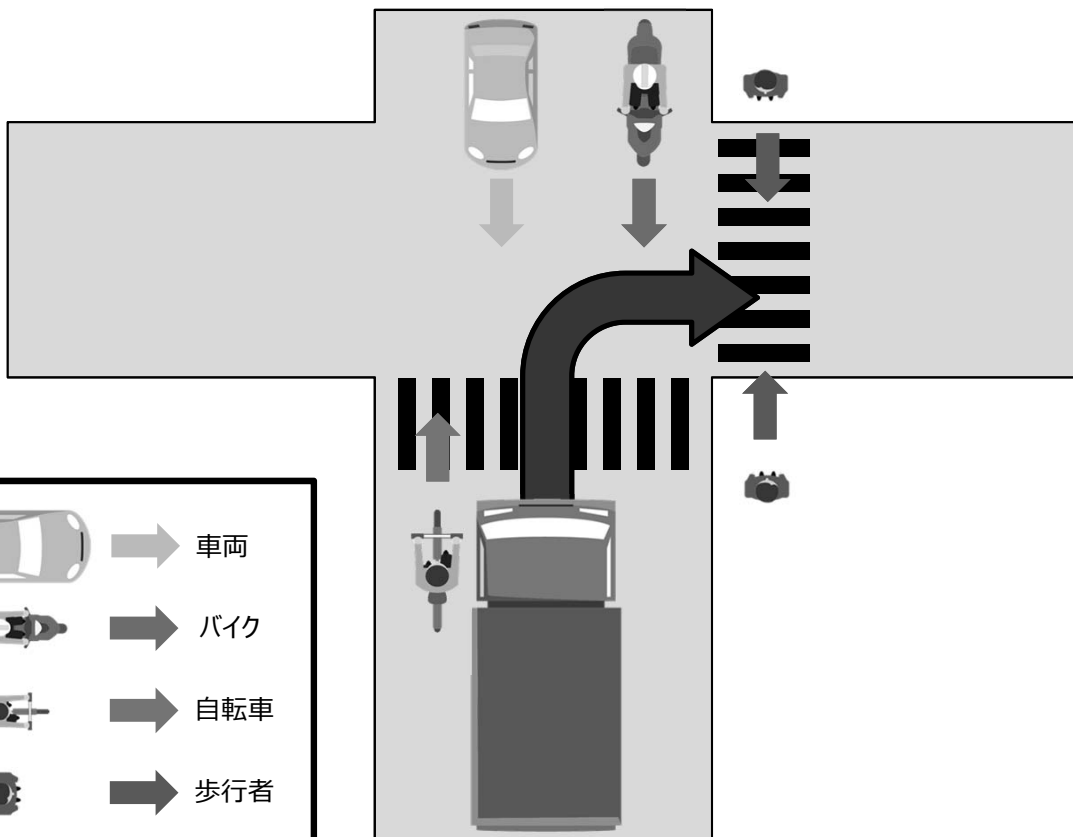


交差点右折時の事故の相手と進行方向

CASE
2

右折

- 左右からの歩行者
- 並進自転車、対向バイク・車両



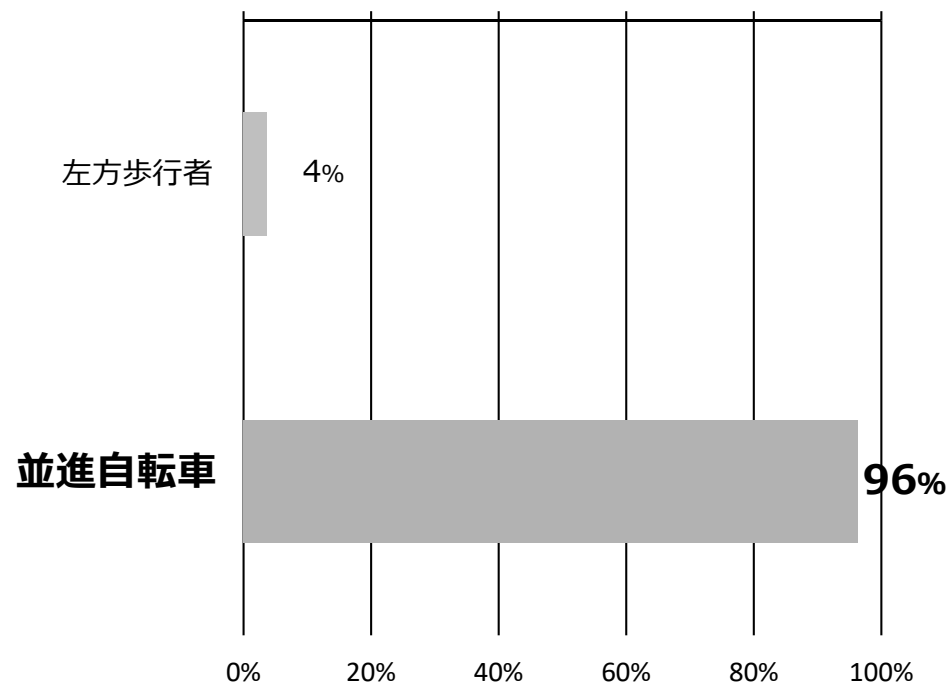
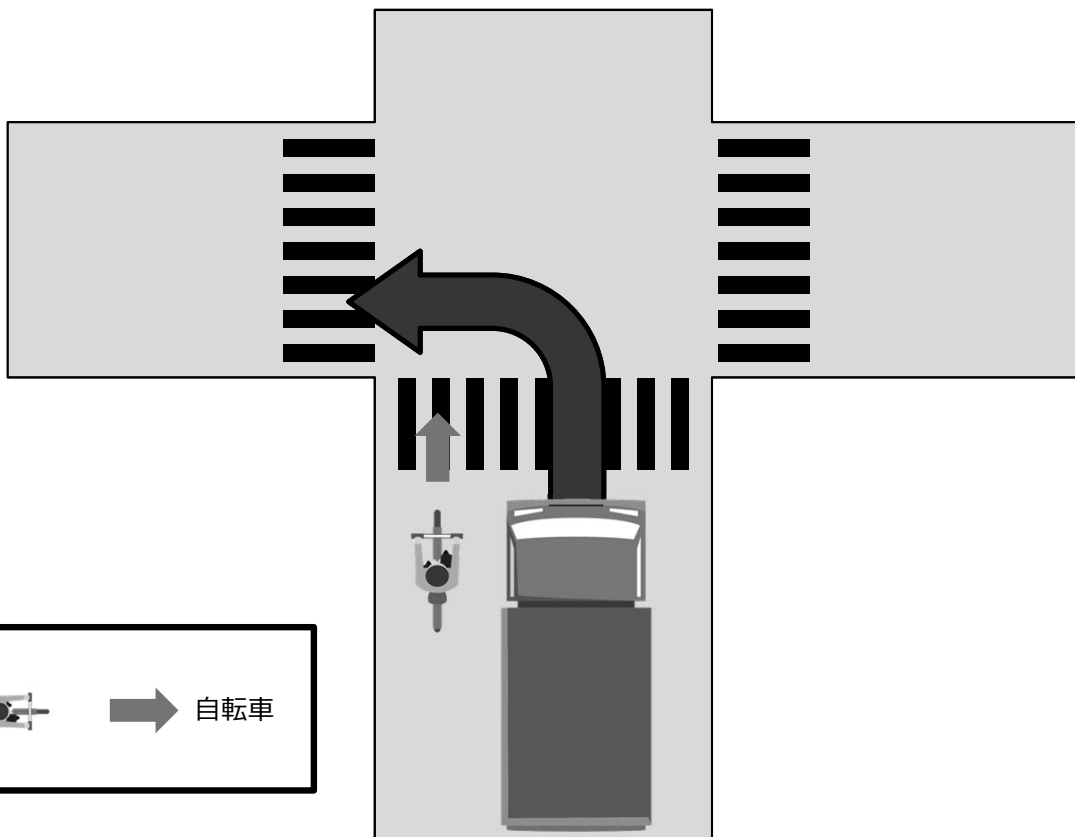
(右折時：N=22)

交差点左折時の事故の相手と進行方向

CASE
3

左折

- 並進の自転車



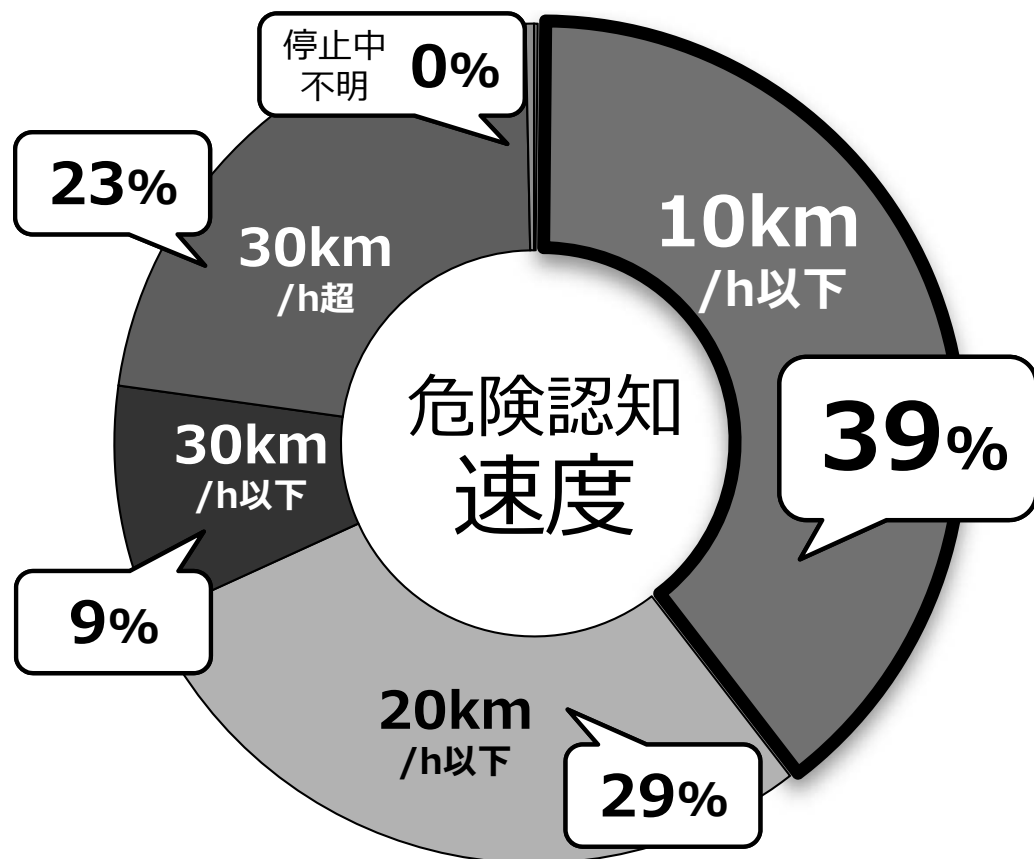
(左折時：N=27)

交差点事故の危険認知速度と事故直前の状況認識

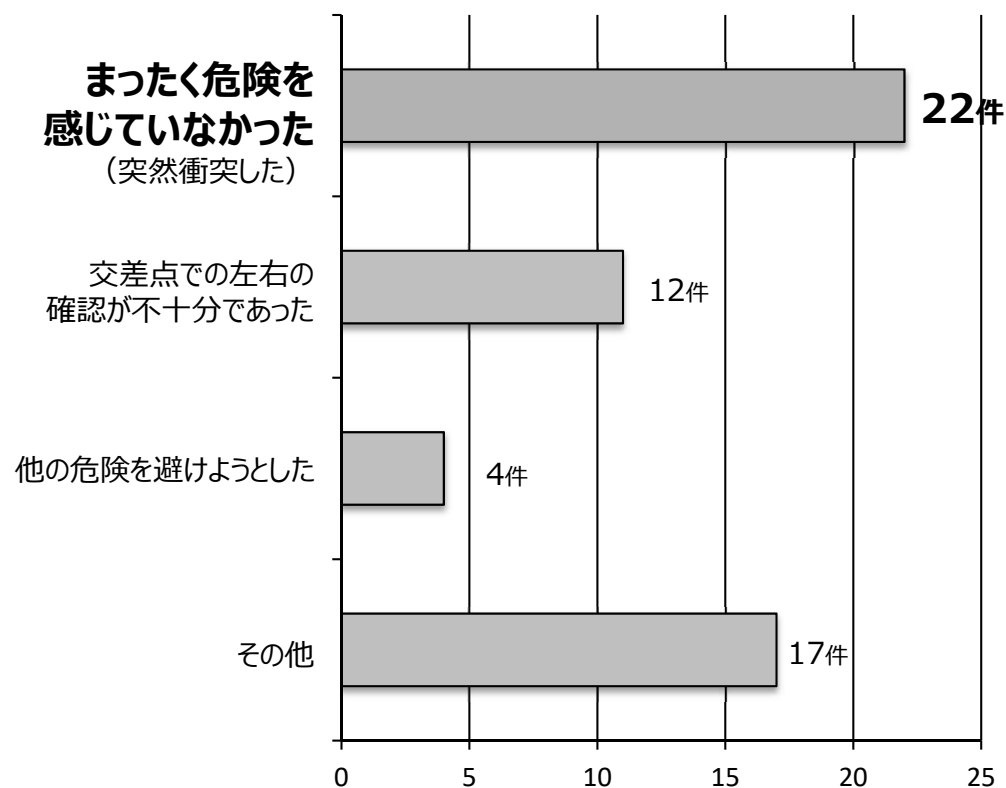
CASE
4

速度

- 危険を認知した速度は
低速域（10km/h以下）が最も多い



重大事故直前の状況認識



交差点事故を撲滅するための安全行動（1/4）

1 交差点進入前に安全確認する

2 適切な軌跡で右折する・左折する

3 交差点内（特に横断歩道手前）で安全確認する

交差点事故を撲滅するための安全行動 (2/4)

1 交差点進入前に安全確認する

- 自転車・二輪車等の動きを確認する
- 進行先の環境を確認する

- 歩行者や自転車の動きを確認する
- 前方・並進車両、右折対向車、進行先の環境を確認する

左折 ←

直進 ↑

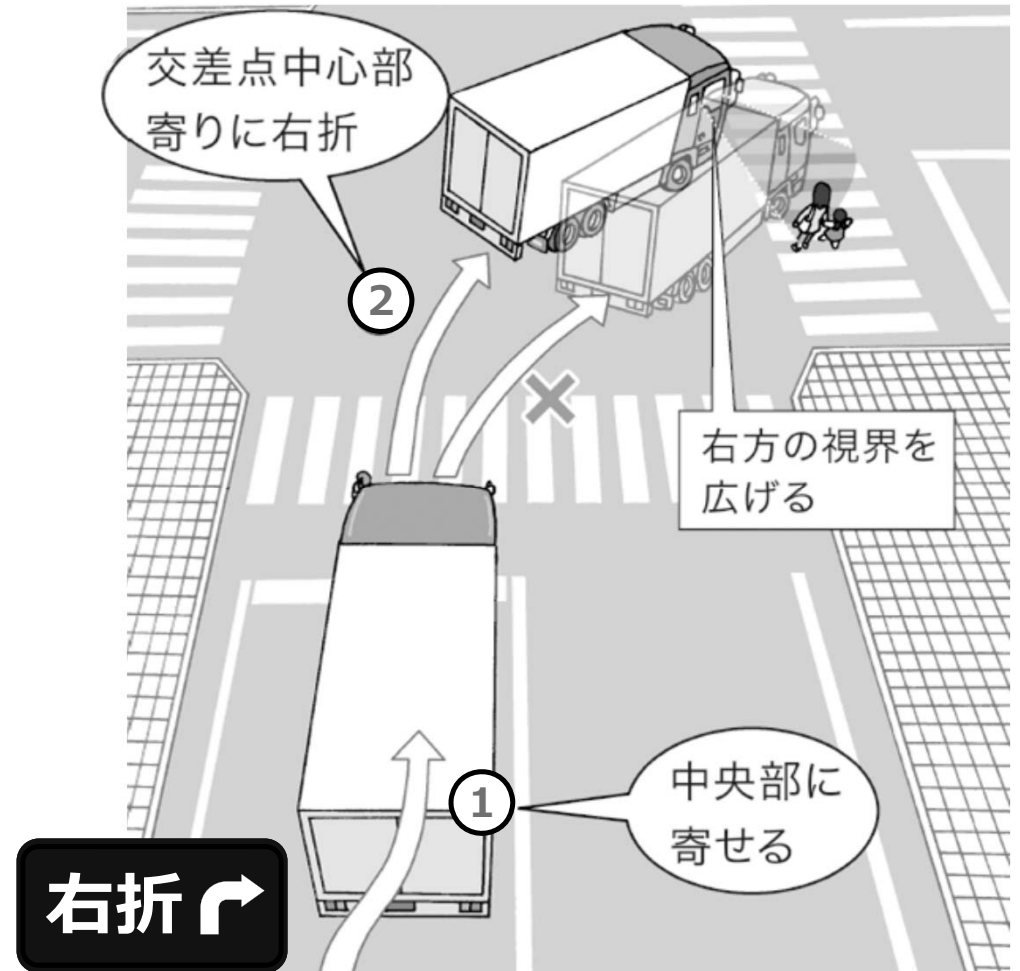
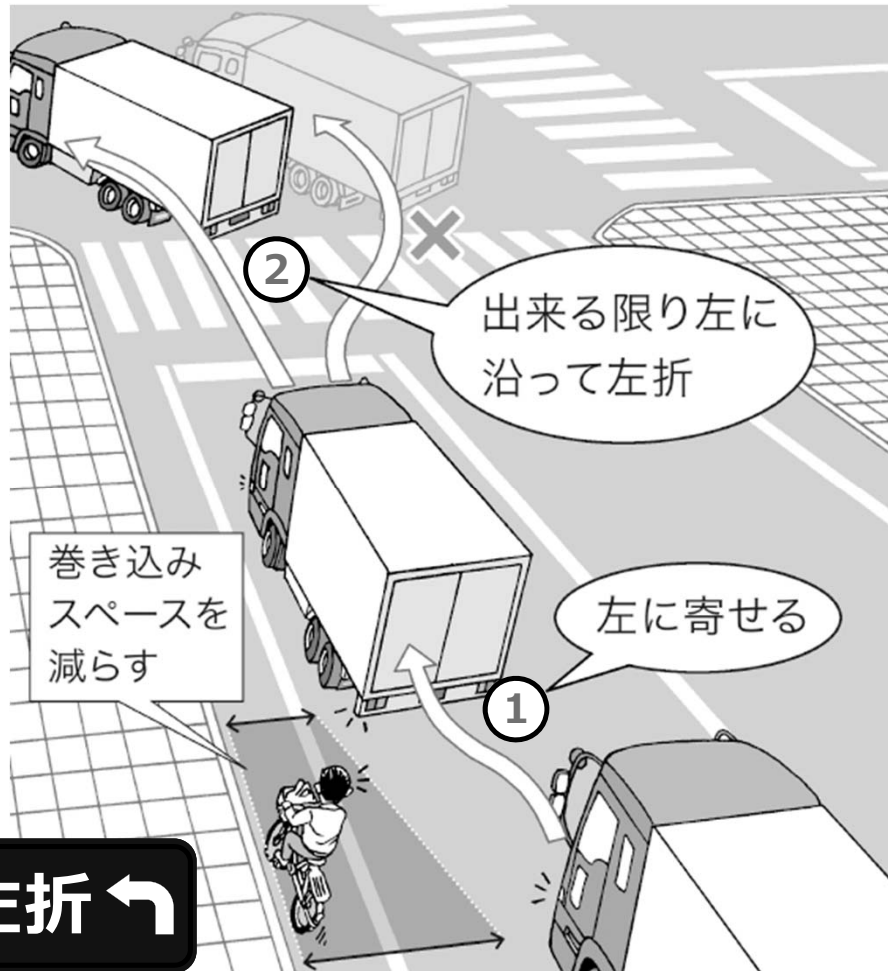
右折 →

- 対向車や死角となる二輪車を確認する
- 進行先の歩行者の動きや環境を確認する



交差点事故を撲滅するための安全行動 (3/4)

2 適切な軌跡で右折する・左折する



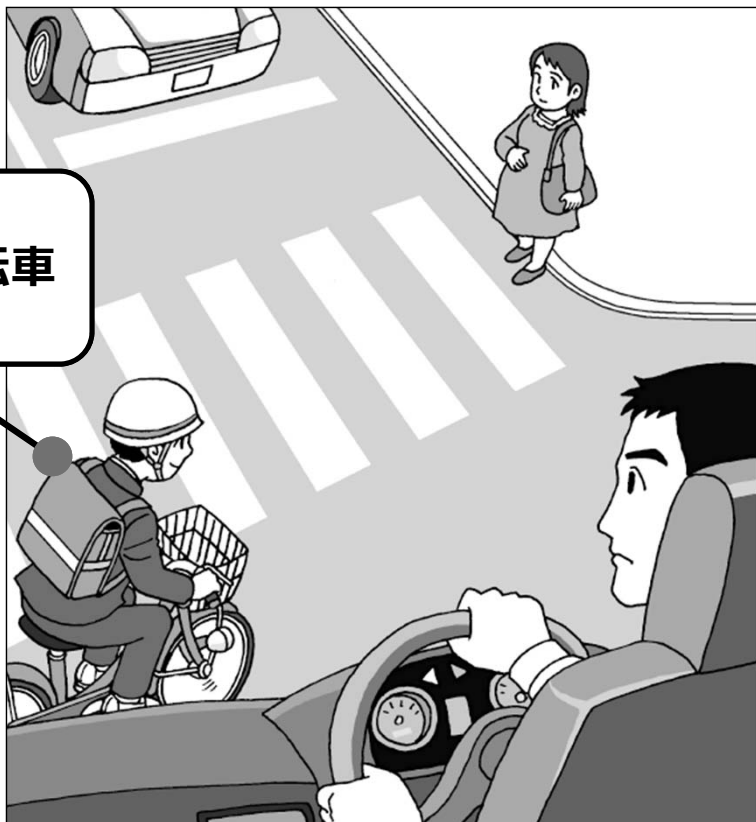
交差点事故を撲滅するための安全行動（4/4）

3 交差点内（特に横断歩道手前）で安全確認する

左折 ←

横断歩道手前で最徐行または一時停止して**安全確認**

特に
並進の自転車
に注意



右折 ↗

横断歩道手前で最徐行または一時停止して**安全確認**

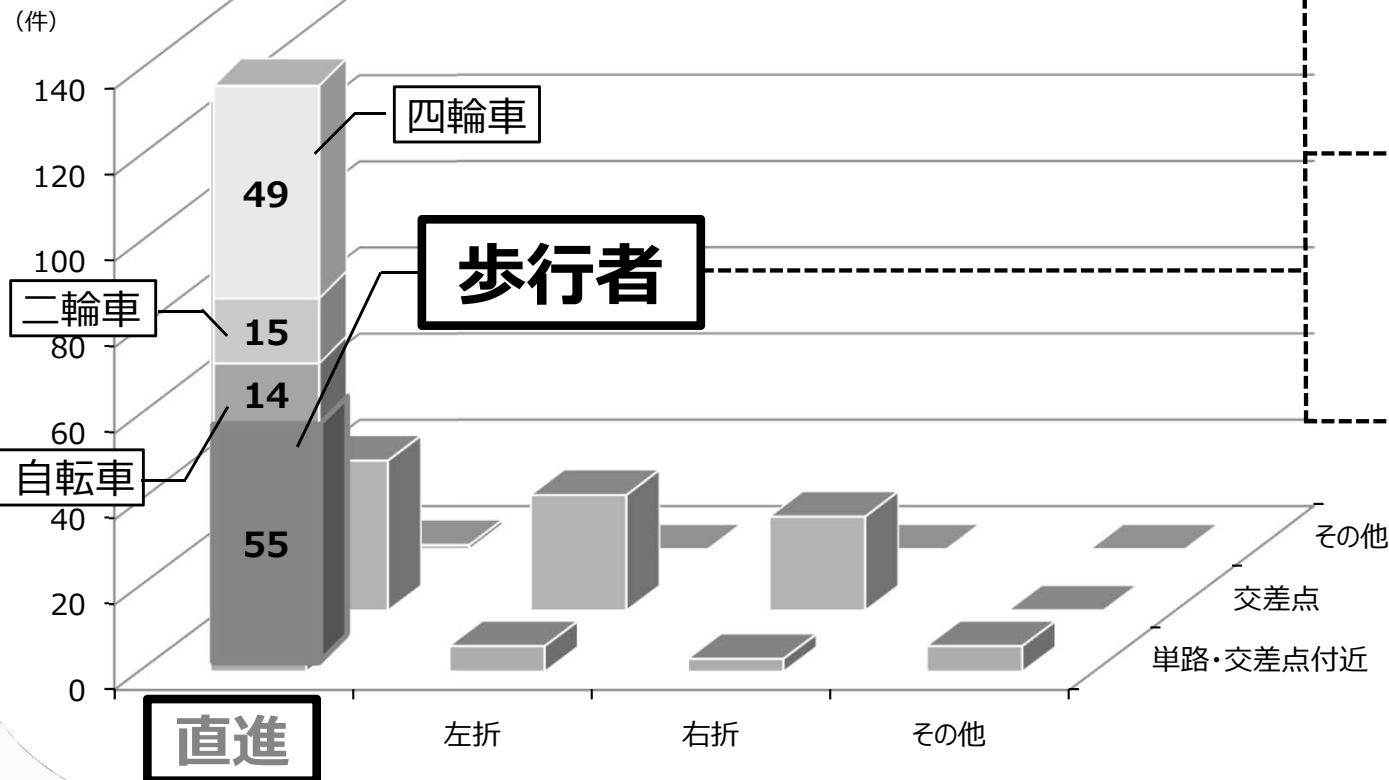
特に
左右からの
歩行者に注意





交差点の『手前と先』も注意！ 単路・交差点付近で歩行者事故が多発

場所別・行動別の死亡事故件数



夜間が約7割



高齢者
(65歳以上)が
約6割



左からの横断が
最も多い



次いで『右からの横断』、
『左側同方向に進む歩行者』が多い

【出所】平成30年に発生した事業用トラック（軽貨物除く）が第一当事者となる交通事故（公益財団法人交通事故総合分析センター）
※交差点付近とは交差点の側端から30m以内の道路部分を指す

追突事故

追突事故の特徴

C A S E

1

第一当事者が死亡する

(ドライバー自身)

C A S E

2

停止している車両への追突

C A S E

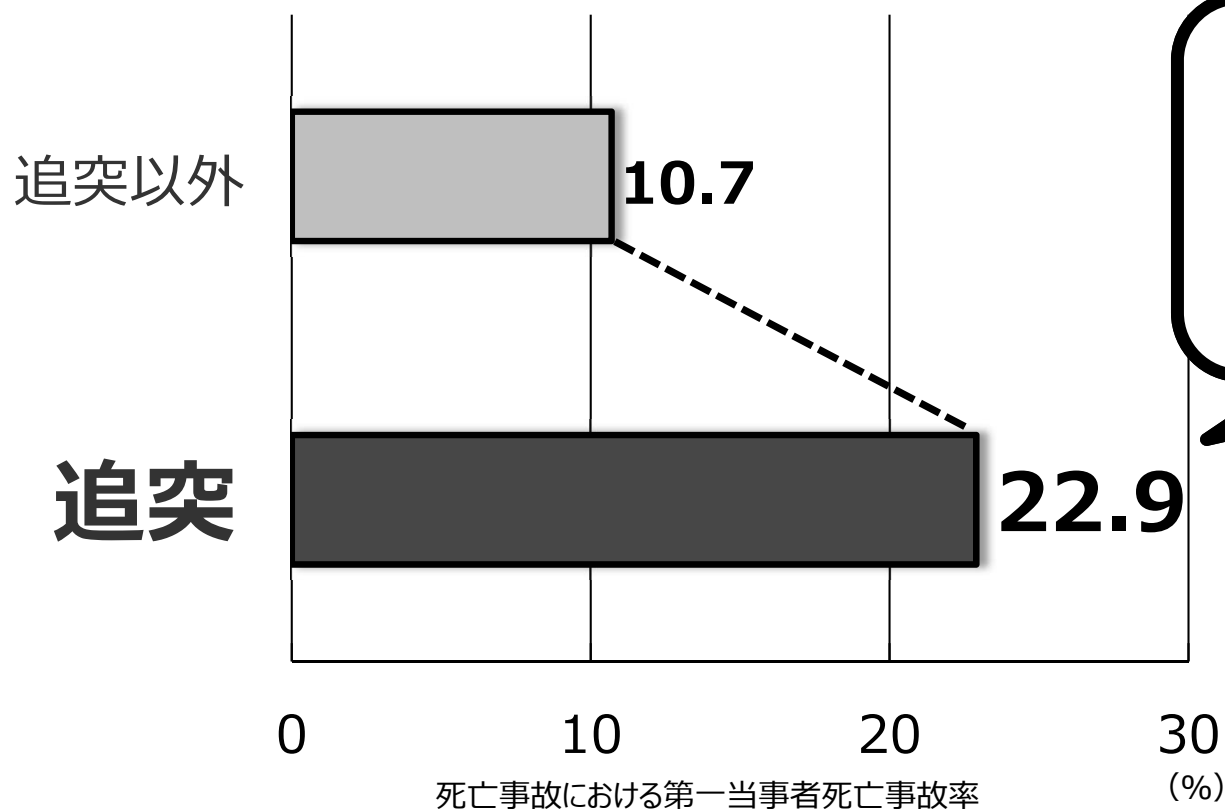
3

**原因は『居眠り運転』・
『脇見運転』・『だろろ運転』**

追突事故と追突事故以外の第一当事者死亡事故率

CASE
1

第一当事者（ドライバー自身）が死亡する



第一当事者の死亡率

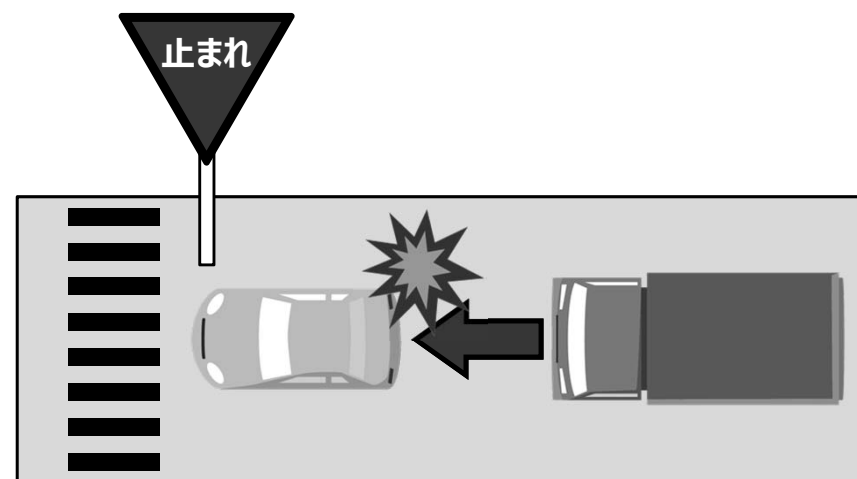
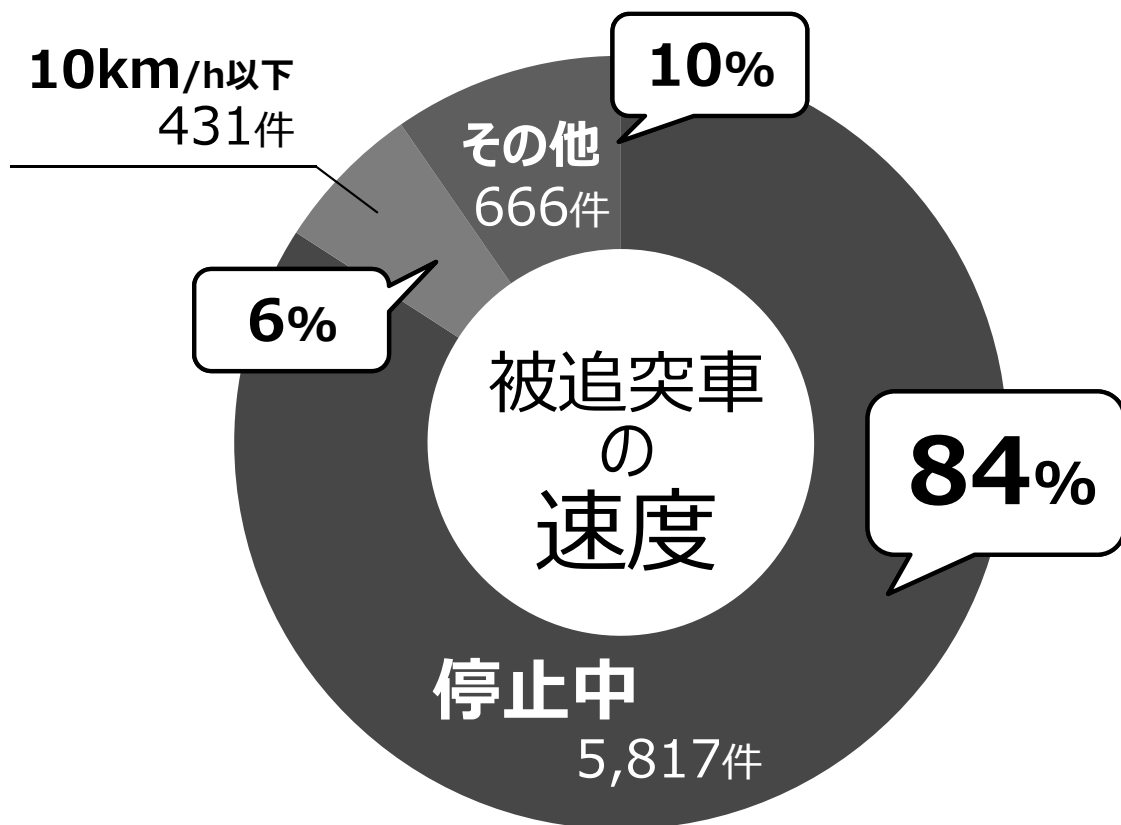
2.1倍



追突事故の被追突車の速度

CASE
2

停止している車両への追突



追突事故の 8割以上が
停車中の車両に追突

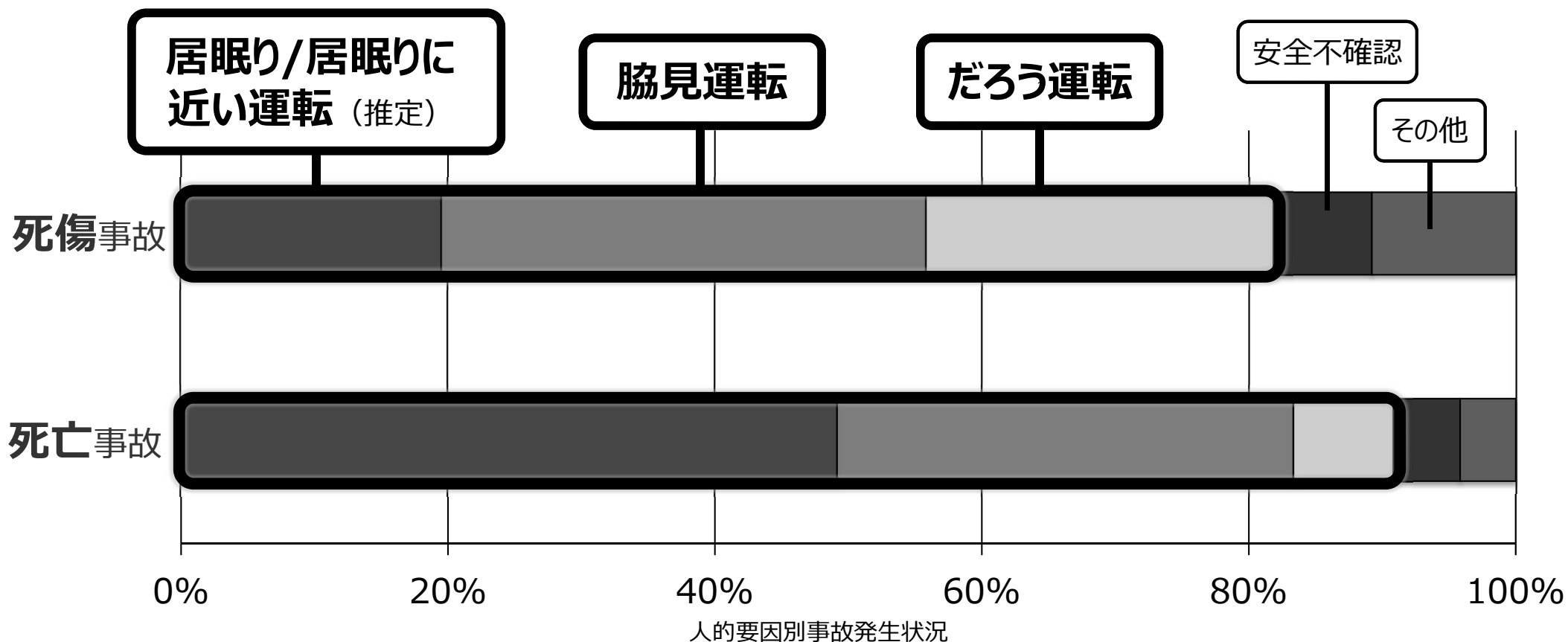


追突事故の人的要因

CASE
3

原因は

『居眠り運転』・『脇見運転』・『だろろう運転』





気を付けよう！ 高速道での追突3パターン

パターン①

停止している車に
低速度で追突

例：自車も渋滞で低速走行している状況で追突

パターン②

停止している車に
高速度で追突

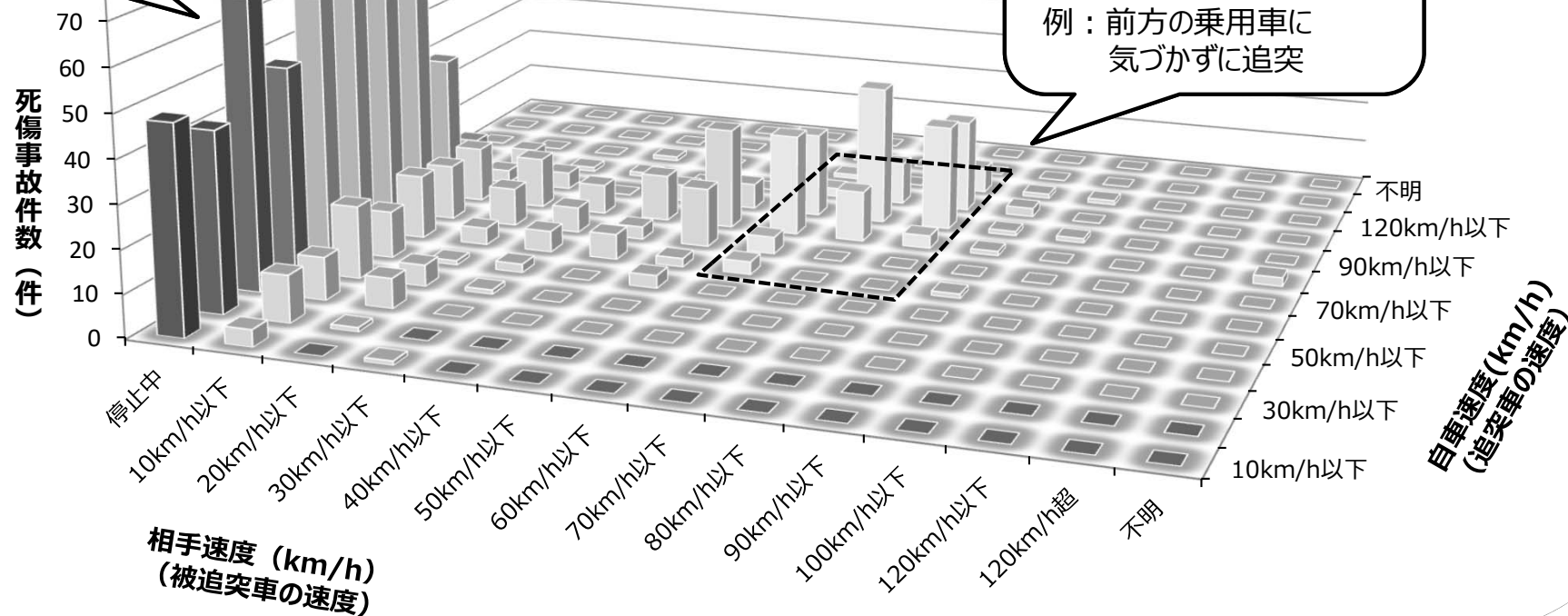
例：渋滞等で停車している車に気づかずに追突

追突車・被追突車の速度

パターン③

走行している車に
高速度で追突

例：前方の乗用車に気づかずに追突



【出所】平成30年に発生した事業用トラック（軽貨物除く）が第一当事者となる交通事故及び事故類型が追突事故のもの（公益財団法人交通事故総合分析センター）

追突事故を撲滅するための安全行動（1/4）

1 適度な緊張感を持ち自己管理をする

2 運転に集中するために整理・整頓をする

3 常に状況変化を予測した運転をする

追突事故を撲滅するための安全行動 (2/4)

1 適度な緊張感を持ち自己管理をする

運転中の自己管理



- 高速道路に乗ったら
1時間以内に休憩
- 遅延が起きたら焦らず管理者へ連絡

日常の自己管理



- 運動・食事・睡眠に
気を付ける

周りとの協力した自己管理



- 上司・同僚・家族と
コミュニケーションをとる

追突事故を撲滅するための安全行動 (3/4)

2 運転に集中するために整理・整頓をする

走行中は伝票・ルートマップ・
携帯電話を手に取らない

ものが倒れたり落ちたり
しないようにする



追突事故を撲滅するための安全行動（4/4）

3 常に状況変化を予測した運転をする



まとめ

交差点事故

特徴

- 1 直進** ・左右からの歩行者
・右からの自転車・バイク
- 2 右折** ・左右からの歩行者
・並進自転車、対向バイク・車両
- 3 左折** ・並進の自転車
- 4 速度** ・低速域（10km/h以下）

事故撲滅のための安全行動

- 1 交差点進入前に安全確認する**
- 2 適切な軌跡で右折する・左折する**
- 3 交差点内で安全確認する**
(特に横断歩道手前)

追突事故

- 1 第一当事者が死亡する**
(ドライバー自身)
- 2 停止している車両への追突**
- 3 原因は『居眠り運転』・
『脇見運転』・『だろっ運転』**

- 1 適度な緊張感を持ち
自己管理をする**
- 2 運転に集中するために整理・
整頓をする**
- 3 常に状況変化を予測した運転をする**



公益社団法人全日本トラック協会
<http://www.jta.or.jp>

制作協力：東京海上日動リスクコンサルティング株式会社

