

都道府県トラック協会・全日本トラック協会 共催

プラン2025目標達成セミナー

あらたな事故削減目標への取り組み

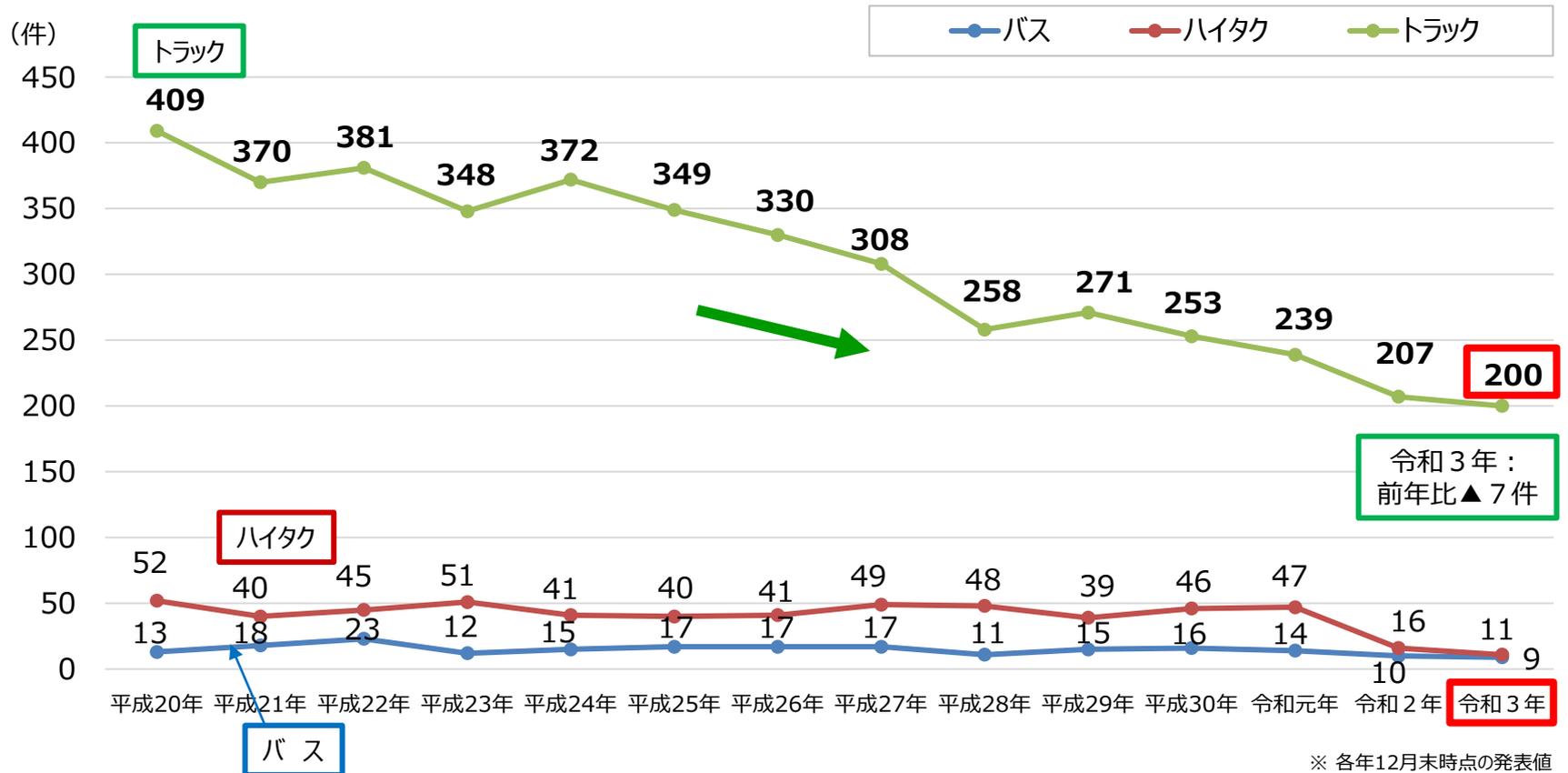


公益社団法人
全日本トラック協会



事業用自動車（バス・ハイタク・トラック）の死亡事故件数の推移（平成20年～令和3年）

事業用自動車第1当事者となる「死亡事故件数」は、トラック（軽を除く）ではバス・ハイタクと比較して右肩下がりの傾向ではあるものの、依然、200件（令和3年）もの死亡事故を発生させている現状を再認識する必要がある



数字はいずれも事業用自動車第1当事者となるものであり、トラックには軽自動車を含まない 出典：警察庁「交通事故統計」



「トラック事業における総合安全プラン2025」

国土交通省が国の「第11次交通安全基本計画」に歩調を合わせ、令和7年までを計画期間とする「事業用自動車総合安全プラン」を策定したことを受け、全ト協では「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定

令和7(2025)年の目標値：「死者数」と「重傷者数」の合計**970人以下**／飲酒運転事故件数**ゼロ**（いずれも軽を含まず）

トラック事業における総合安全プラン2025

安全トライアングルの定着と新たな日常における安全確保

JTA 公益社団法人 全日本トラック協会

● 全日本トラック協会 「トラック事業における総合安全プラン2025」

これを受け、全日本トラック協会では、軽貨物を除いた「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定し、同計画期間が終了する令和7年度(2025年度)までの間に、PDCAサイクルに沿って取り組みを進め、事業用トラックが関係する交通事故による死者数等の目標達成を図ることを、「第116回交通対策委員会」にて決定しました。

II 事故削減目標の設定(Plan)

国土交通省から示されたトラック事業にかかる事故削減目標には、事業用トラック事故の半数を占める「追突事故」の目標値も新たに掲げられました。こうした新たな数値目標達成のためには、関係者の共通認識のもと、これまでトラック業界として取り組んできた重点施策に沿った各種交通事故防止対策を進めることが必要不可欠です。

このため、事業用トラックを第一当事者とする死者数と重傷者数の合計を車両台数1万台当たり「6.5人以下」とすることを、各都道府県(車種別)の共有目標とします。

【全ト協：令和7年目標値】 ※軽貨物を含まない

● 死者数+重傷者数 **970**人以下

※令和7(2025)年までに死者数+重傷者数を「970人以下」とする目標値達成のためには、車両台数1万台あたりの死者数と重傷者数の合計を「6.5人以下」とする必要がある。

● 飲酒運転 **ゼロ**

なお、上記以外の目標項目である「人身事故件数」及び「追突事故件数」については、引き続き事業用トラックの特徴的な事故要因分析を充実し、より効果的な交通事故防止対策を着実に実施します。

また、各県の交通事故発生状況を統計・分析し、交通対策委員会に報告し、事故削減の進捗状況を随時評価することとします。

【解説リーフレット(抜粋)】

全日本トラック協会「トラック事業における総合安全プラン2025」における目標



III 目標達成のための当面講ずべき施策(Do)

「トラック事業における総合安全プラン2025」で設定した「死者数」および「重傷者数」(第11次交通安全基本計画と同期)の目標を達成するため、事業用トラック事故の半数を占める「追突事故」、死亡事故件数の約1/4を占める交差点事故など、事業用トラックの特徴的な交通事故実態に即した事故防止対策セミナーの全国展開と併せ、事故削減効果に有効な安全装置などの普及にも取り組みます。

また、トラックドライバーによる飲酒運転実態の撲滅への取り組みでは、「飲酒運転防止対策マニュアル」の活用、事業用トラックが関係した飲酒運転事故事例の周知、並びに飲酒運転根絶に向けた各都道府県の取り組み事例について情報の共有化を図り、飲酒運転根絶に向けた効果的な取り組みを積極的に展開致します。



全日本トラック協会「トラック事業における総合安全プラン2025」
https://jta.or.jp/member/anzen/sogoanzen_plan2025.html



「トラック事業における総合安全プラン2025」における目標値

「トラック事業における総合安全プラン2025」における令和7年の目標値、「『死者数』と『重傷者数』の合計970人以下」「飲酒運転事故件数ゼロ」の達成を目指し、全ト協と各県トラック協会ではさまざまな取り組みを進めているところ

令和7(2025)年の目標値：

「**死者数**」と「**重傷者数**」の合計**970人以下**／**飲酒運転事故件数ゼロ**

(いずれも軽貨物を含まない)



数字はいずれも事業用トラックが第1当事者となるものであり、軽自動車を含まない

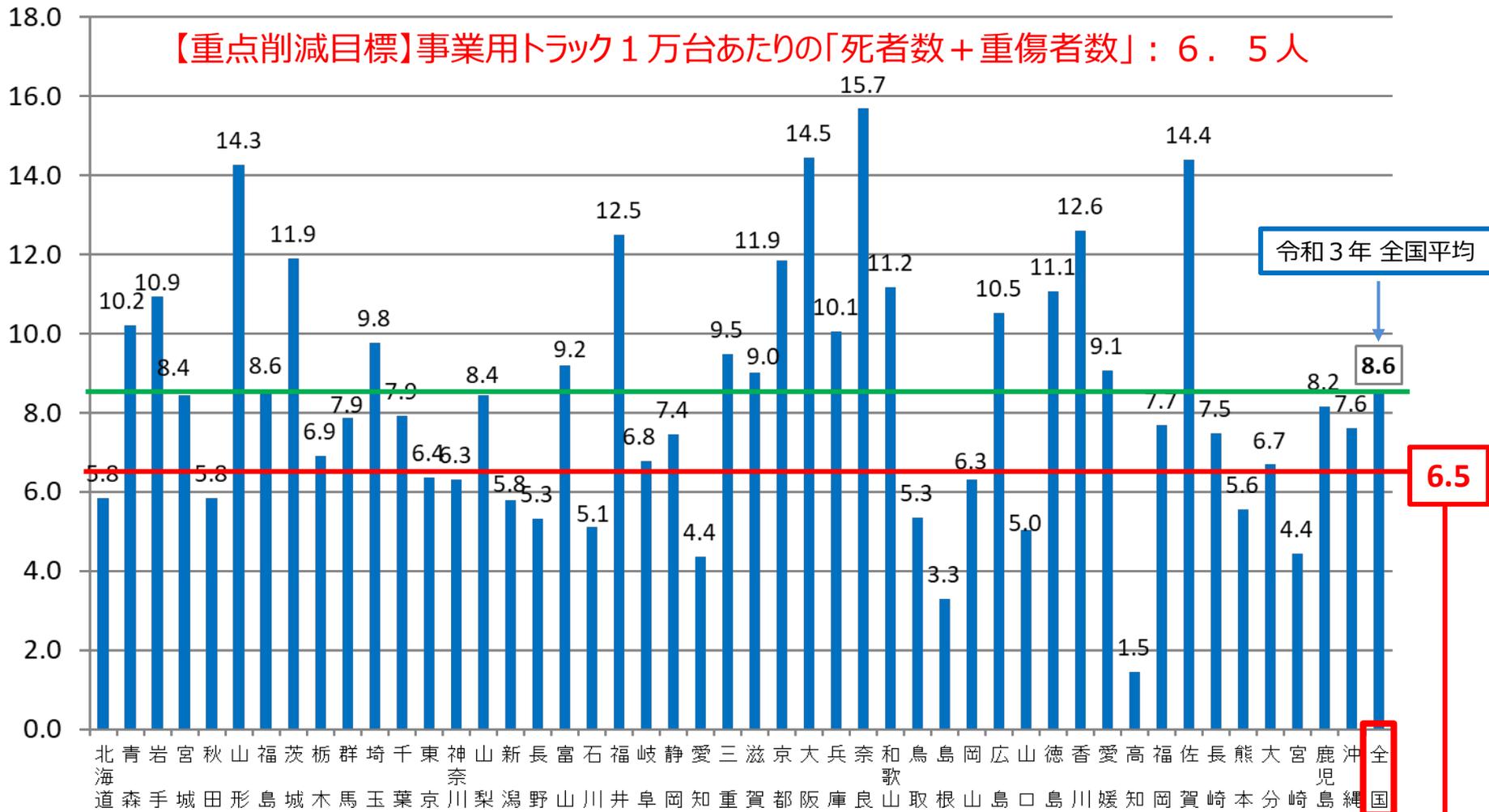
出典：「交通事故統計」（警察庁）および「交通統計」（公財）交通事故総合分析センター）



「トラック事業における総合安全プラン2025」における目標値

「死者数」と「重傷者数」の合計を970人以下とするためには、事業用トラック1万台あたりの「死者数+重傷者数」を6.5人におさえる必要があることから、各県で目標達成を目指している

【重点削減目標】事業用トラック1万台あたりの「死者数+重傷者数」：6.5人



数字はいずれも事業用トラックが第1当事者となるものであり、軽自動車を含まない／出典：(公財)交通事故総合分析センター
車両台数はトレーラ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数（各年12月末現在）／出典：(一財)自動車検査登録情報協会

プラン2025目標



「トラック事業における総合安全プラン2025」における目標値

令和3年中の全国平均は「8.6人」で、前年の「7.7人」から増加する結果となった

「死者数」は順調に減少しているものの、「重傷者数」が前年比で15%ほど増加したことが影響している

【重点削減目標】事業用トラック1万台あたりの「死者」+「重傷者数」：6.5人

No	都道府県	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	3年平均	4年平均	都道府県
1	北海道	8.4	7.8	7.6	5.8	7.1	7.4	北海道
2	青森	9.6	9.5	2.7	10.2	7.5	8.0	青森
3	岩手	10.8	8.1	6.8	10.9	8.6	9.1	岩手
4	宮城	10.6	10.6	7.4	8.4	8.8	9.2	宮城
5	秋田	4.7	5.8	7.0	5.8	6.2	5.8	秋田
6	山形	11.2	10.2	9.2	14.3	11.2	11.2	山形
7	福島	13.6	7.0	6.5	8.6	7.4	8.9	福島
8	茨城	9.9	10.7	9.7	11.9	10.8	10.6	茨城
9	栃木	10.9	11.6	8.6	6.9	9.0	9.5	栃木
10	群馬	11.7	5.7	10.6	7.9	8.0	9.0	群馬
11	埼玉	12.2	12.0	6.4	9.8	9.4	10.1	埼玉
12	千葉	12.1	12.3	9.2	7.9	9.8	10.4	千葉
13	東京	6.8	7.1	5.4	6.4	6.3	6.4	東京
14	神奈川	5.7	7.2	4.6	6.3	6.0	6.0	神奈川
15	山梨	7.6	6.2	6.0	8.4	6.9	7.1	山梨
16	新潟	8.7	9.5	5.8	5.8	7.0	7.4	新潟
17	長野	9.3	12.4	10.2	5.3	9.3	9.3	長野
18	富山	9.2	4.6	0.8	9.2	4.8	5.9	富山
19	石川	6.6	6.6	9.5	5.1	7.0	6.9	石川
20	福井	9.1	7.8	2.2	12.5	7.5	7.9	福井
21	岐阜	10.5	5.9	6.4	6.8	6.4	7.4	岐阜
22	静岡	10.4	7.2	6.5	7.4	7.1	7.9	静岡
23	愛知	8.0	5.3	3.6	4.4	4.4	5.3	愛知
24	三重	8.8	8.7	6.5	9.5	8.2	8.4	三重
25	滋賀	11.8	4.6	9.1	9.0	7.6	8.6	滋賀
26	京都	17.5	16.7	13.2	11.9	13.9	14.8	京都
27	大阪	15.7	15.8	13.1	14.5	14.5	14.8	大阪
28	兵庫	14.5	10.6	7.6	10.1	9.4	10.7	兵庫
29	奈良	20.9	10.3	8.3	15.7	11.4	13.8	奈良
30	和歌山	14.6	11.4	9.1	11.2	10.6	11.6	和歌山
31	鳥取	18.2	14.5	12.5	5.3	10.8	12.6	鳥取
32	島根	8.5	6.7	5.0	3.3	5.0	5.9	島根
33	岡山	13.0	13.5	7.4	6.3	9.1	10.1	岡山
34	広島	11.0	8.9	10.2	10.5	9.9	10.2	広島
35	山口	8.8	9.4	9.3	5.0	7.9	8.1	山口
36	徳島	11.2	4.2	12.5	11.1	9.3	9.7	徳島
37	香川	10.8	15.8	10.4	12.6	12.9	12.4	香川
38	愛媛	8.0	7.2	7.8	9.1	8.0	8.0	愛媛
39	高知	14.7	23.5	10.3	1.5	11.7	12.5	高知
40	福岡	9.5	11.3	7.2	7.7	8.7	8.9	福岡
41	佐賀	9.9	5.9	10.6	14.4	10.3	10.2	佐賀
42	長崎	8.7	11.8	5.4	7.5	8.2	8.3	長崎
43	熊本	10.8	13.1	9.3	5.6	9.3	9.7	熊本
44	大分	13.9	9.7	7.7	6.7	8.0	9.5	大分
45	宮崎	4.5	5.4	4.4	4.4	4.8	4.7	宮崎
46	鹿児島	8.3	10.6	10.0	8.2	9.6	9.3	鹿児島
47	沖縄	2.7	8.0	6.5	7.6	7.3	6.2	沖縄
	全国	10.6	9.9	7.7	8.6	8.7	9.2	全国

数字はいずれも事業用トラックが第1当事者となるものであり、軽自動車を含まない／出典：(公財)交通事故総合分析センター
車両台数はトレーラ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数(各年12月末現在)／出典：(一財)自動車検査登録情報協会

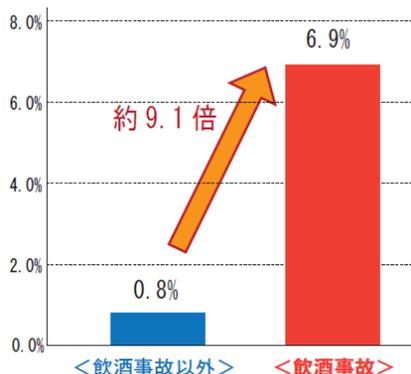


「トラック事業における総合安全プラン2025」における目標値

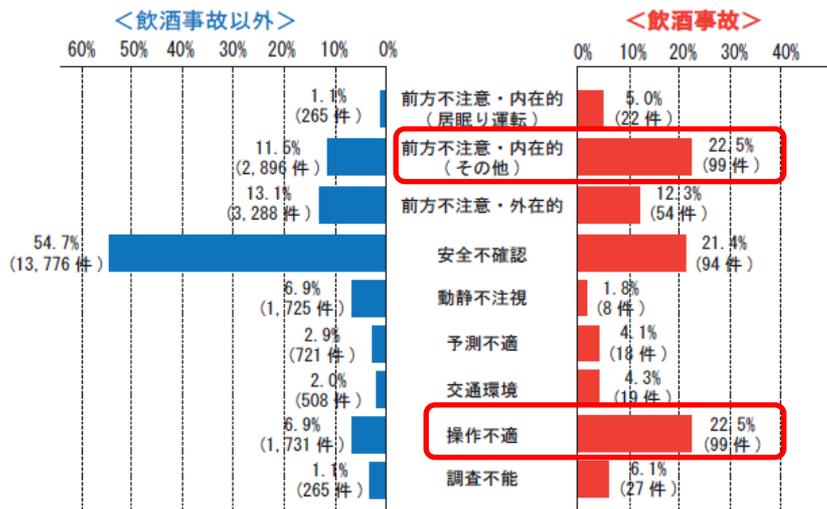
【重点削減目標】 飲酒運転ゼロ

飲酒運転による「死亡事故率」は非飲酒にくらべ9倍以上と高く、極めて危険
トラック運送業界から「飲酒運転」を根絶する必要がある

死亡事故率比較



飲酒死亡・重傷事故の人的要因別比較



出典：警察庁統計



『広報とらっく』ポスター
令和3年9月1日号



飲酒運転根絶に向けたトラック運送業界の取り組みの強化について

決 議

事業用トラックドライバーに対する飲酒運転の根絶については、トラック運送業界として各種啓発活動を展開し、その再発防止に積極的に努めています。
また、国土交通省が本年3月に決定した「事業用自動車総合安全プラン2025」においては、「事業用自動車における飲酒運転ゼロ」を目標に掲げる等、様々な取り組みを実施しています。しかしながら、警察庁統計によれば、最近の事業用トラックによる飲酒運転事故数は概ね横ばい傾向で、未だ根絶には至っておりません。

特に、本年6月28日に、千葉県八潮市において、飲酒した運転者の自家用トラックが小学校児童の列に突っ込み、死者が出る痛ましい事故が発生し、飲酒運転が全国的な社会問題としてマスコミなどで大々的に取り上げられている最中の本年7月5日、6日には、事業用トラックドライバーによる飲酒運転事故が相次いで発生しており、極めて憂慮すべき事態となっています。

現在、エッセンシャルな事業業として、社内体制を確立して飲酒運転を根絶している優良な運送事業者がほとんどであるこの運送業界ですが、一方で、ほんの一握りの心無い事業用トラックドライバーが引き起こす飲酒運転により、「運送業界全体の体質的な問題」ととらえられることとなり、こうした状況が引き起こすような事態となれば、エッセンシャルな運送業界の社会的信頼は著しく失墜してまいります。

このような状況に鑑み、飲酒運転という反社会的行為の根絶を図るため、第117回交通対策委員会で、業界全体として取組事項を共有するとともに、関係者一丸となって取り組みを強化することにより、この業界から飲酒運転を根絶することを決議する。

1. 各事業所においては、業務前後の対面式呼称はもとより、対面だけでなく電話その他の方法で行う高呼の場合においても、アルコール検知器を用いた酒気帯りの有無の確認が確実に実行される高呼実施体制が確立できているか再確認し、必要に応じた見直しを行う。

2. 各事業所においては、交通安全活動等の機会をとり、事業用トラックが関係した飲酒運転事故事例を周知するなどして、運転者に対する飲酒運転根絶意識の徹底を図る。

3. 各都道府県トラック協会においては、飲酒運転根絶に向けた他県の取り組み事例について情報の共有を図り、各地域の実情に応じ、飲酒運転根絶に向けた効果的な取り組みを積極的に展開する。具体的には、

- ・会員事業所所属の全てのドライバーからの飲酒運転しないことの宣誓書の署名活動
- ・フェリー乗り場、SA・PA、TSなどでのトラックドライバーに対する飲酒の有無の自主点検や、街頭啓発活動

令和3年9月6日
公益社団法人 全日本トラック協会
副会長(交通対策委員長)工藤 二

『広報とらっく』ポスター
令和3年9月15日号



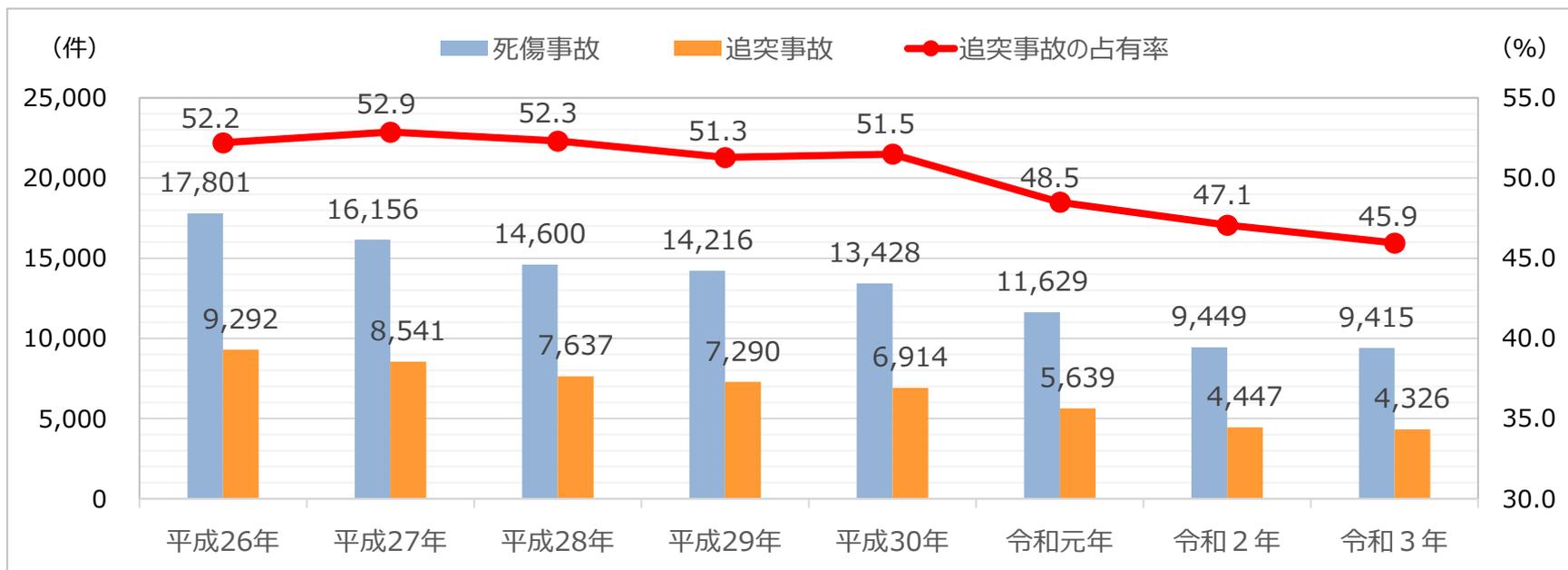
事業用トラックが第1当事者となる事故の状況（平成26年～令和3年）

「死傷事故」件数全体に占める「追突事故」の割合は、近年、減少傾向にある

「衝突被害軽減ブレーキ」等の先進車両安全装置を装着したトラックの普及も、追突事故減少の要因と考えられる

■「死傷事故」※件数全体に占める追突事故の占有率の推移

※「死傷事故」とは「死亡」「重傷」「軽傷」の事故の合計をいう



	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
追突事故 (件)	9,292	8,541	7,637	7,290	6,914	5,639	4,447	4,326
追突事故の占有率 (%)	52.2%	52.9%	52.3%	51.3%	51.5%	48.5%	47.1%	45.9%
死傷事故 (件)	17,801	16,156	14,600	14,216	13,428	11,629	9,449	9,415

数字はいずれも事業用トラックが第1当事者となるものであり、軽自動車を含まない

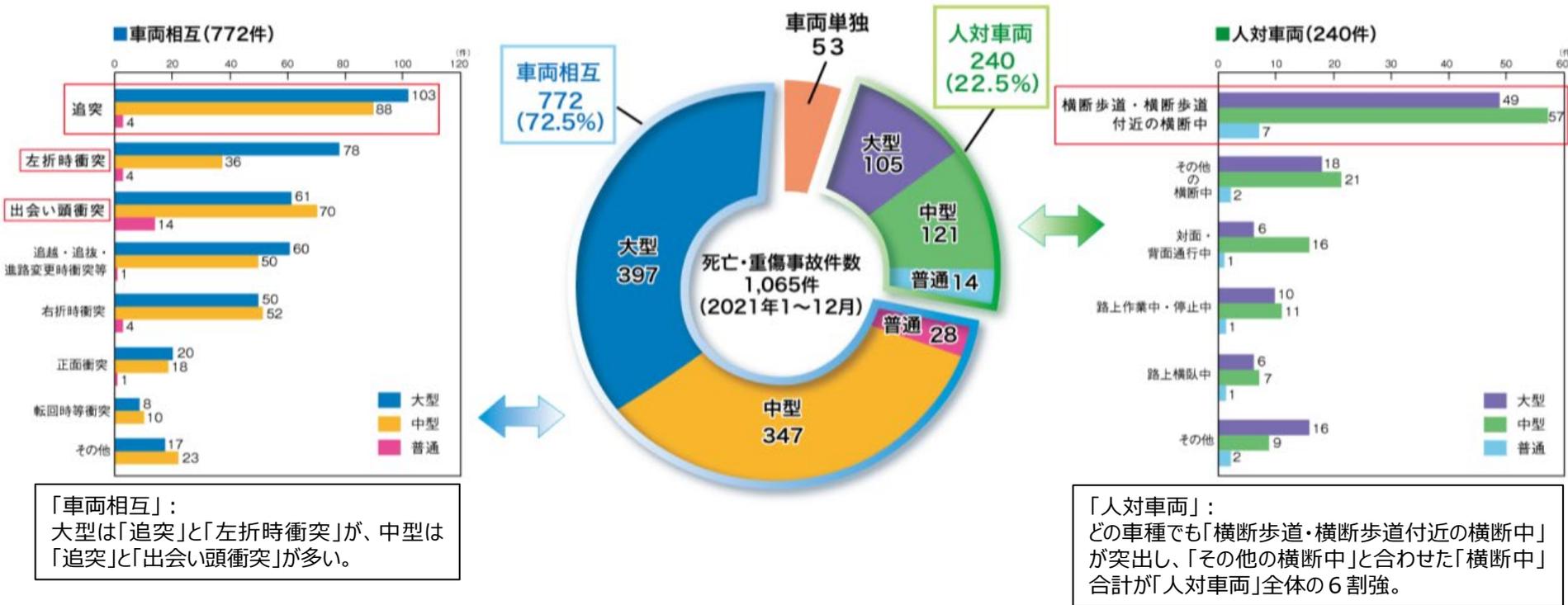
出典：(公財)交通事故総合分析センター



事業用トラックが第1当事者となる事故の状況（令和3年）

令和3年の「死亡・重傷事故」全体のうち、事故類型でみると、約3/4が「車両相互」、約1/4が「人対車両」。「車両相互」では、「追突」「左折時衝突」「出会い頭衝突」が多く、「人対車両」では「横断中」が突出している

■ 事故類型別の死亡・重傷事故件数



「車両相互」：
大型は「追突」と「左折時衝突」が、中型は「追突」と「出会い頭衝突」が多い。

「人対車両」：
どの車種でも「横断歩道・横断歩道付近の横断中」が突出し、「その他の横断中」と合わせた「横断中」合計が「人対車両」全体の6割強。

数字はいずれも事業用トラックが第1当事者となるものであり、軽自動車を含まない「車両相互」での第2当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む

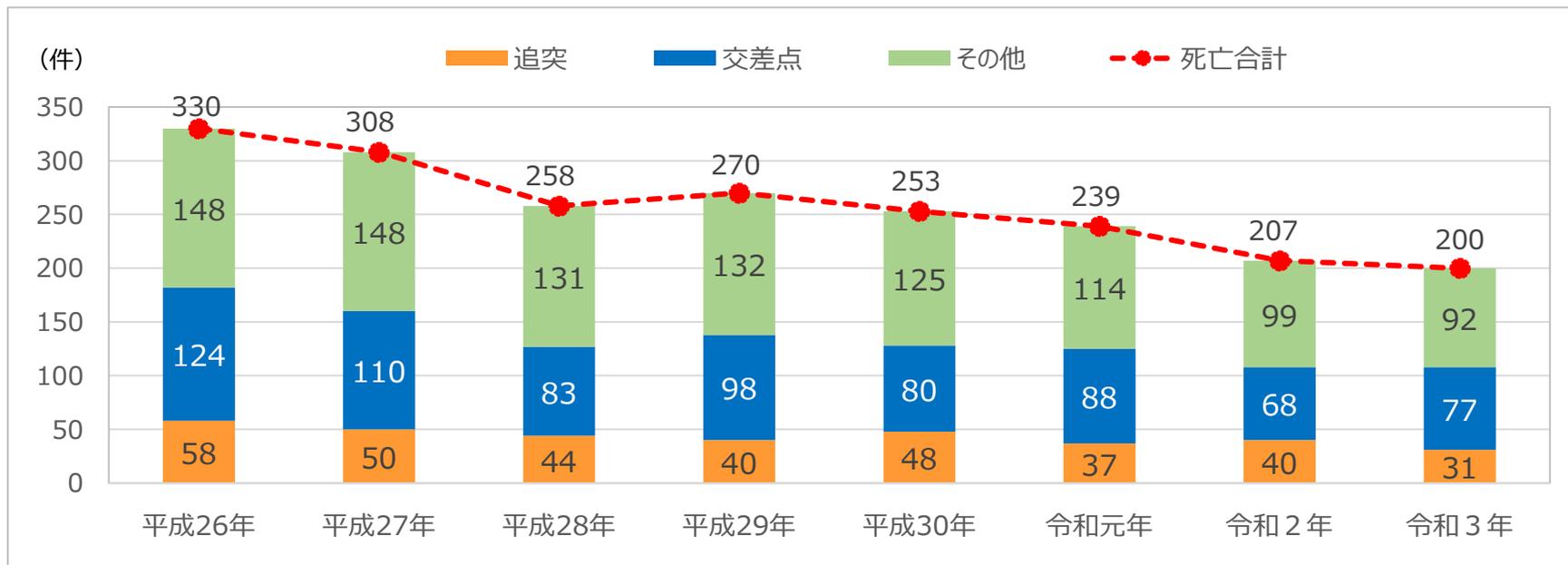
出典：(公財)交通事故総合分析センター



事業用トラックが第1当事者となる事故の状況（平成26年～令和3年）

「死亡事故」は年々減少傾向にあり、平成26年と比較して令和3年の「追突」事故は約半数にまで減少
 同じく、「交差点」事故は約6割にまで減少

■ 交差点「死亡」事故および追突「死亡」事故件数の推移



	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
追突事故 (件)	58 (100%)	50	44	40	48	37	40	31 (53.4%)
交差点事故 (件)	124 (100%)	110	83	98	80	88	68	77 (62.1%)
その他 (件)	148 (100%)	148	131	132	125	114	99	92 (62.2%)
死亡事故 (件)	330 (100%)	308	258	270	253	239	207	200 (62.1%)

数字はいずれも事業用トラックが第1当事者となるものであり、軽自動車含まない

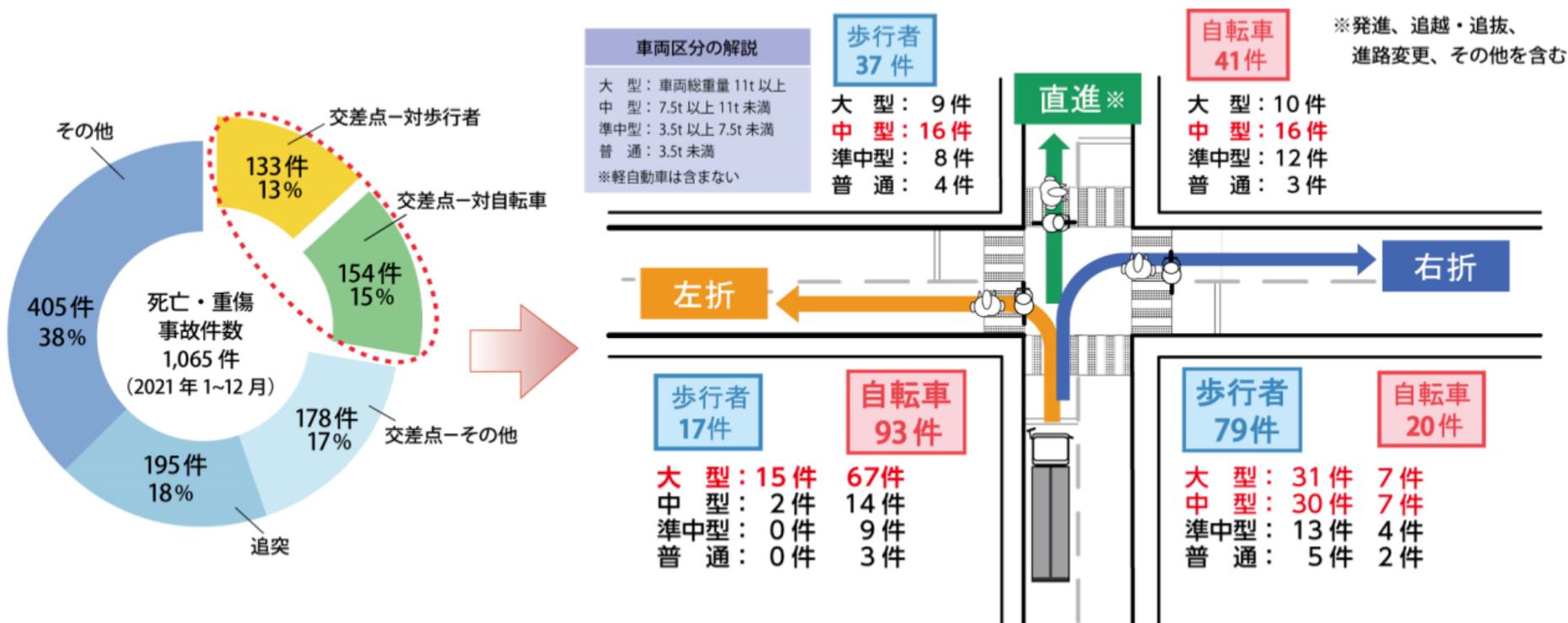
出典：(公財)交通事故総合分析センター



事業用トラックが第1当事者となる事故の状況（令和3年）

令和3年の交差点での事故のうち、「対歩行者」・「対自転車」の**死亡・重傷事故**は、「追突」の1.5倍に上る
 「左折時」は8割以上が「対自転車」で、「対歩行者」では大型が約9割
 「右折時」は8割近くが「対歩行者」で大型・中型が多く、合計すると「対歩行者」「対自転車」ともに7割超

■ 交差点における死亡・重傷事故件数の状況（対歩行者・対自転車）



数字はいずれも事業用トラックが第1当事者となるものであり、軽自動車を含まない
 出典：出典：(公財)交通事故総合分析センター



全日本トラック協会ウェブサイト「事故防止特設ページ」

全ト協のホームページ「事故防止特設ページ」には、各種の事故統計データ、事故防止に資するマニュアル類、事業所内に掲出できるポスター類など、さまざまなツールを用意しています。

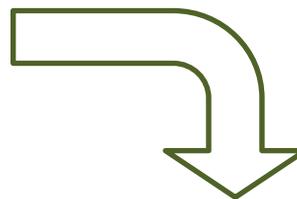
事業用自動車が第1当事者となる事故を1件でも減らすために、ぜひご活用ください。



全日本トラック協会
<http://www.jta.or.jp/>

事故防止特設ページ

ここをクリック



全日本トラック協会「事故防止特設ページ」
http://www.jta.or.jp/sub_index/anzen_tokusetsu.html



全ト協では、KYT（危険予知トレーニング）に活用していただけるよう、実際の営業走行でドライブレコーダに記録された事故およびヒヤリハット映像をとりまとめ、全ト協のウェブサイト上に61事例を掲載しています。

ドライブレコーダ映像を活用した

メールアドレス パスワード: ログイン

▶ ヒヤリハット集について ▶ 新規ユーザー登録



公益社団法人
全日本トラック協会

ヒヤリハット集

ヒヤリハット集は、トラック事業における事故防止を目的としています。

会員事業者から提供されたドライブレコーダ映像を見ながら、「どんな危険が潜んでいるか」「どのようにすれば事故を防げるとするか」を考えながら、KYT(危険予知トレーニング)にお役立てください。また、会員事業者はユーザー登録(ログイン)することでヒヤリハット事例の映像と、そこに潜む危険の解説がご覧頂けます。詳しくは「[ヒヤリハット集について](#)」をご覧ください。

区分	相手	道路種別	発生した場所	行動類型	原因
▶ ヒヤリハット ▶ 事故	▶ 自転車 ▶ バイク ▶ 乗用車 ▶ トラック・バス等 ▶ 子供 ▶ 大人 ▶ 高齢者 ▶ その他	▶ 一般道路 ▶ 高速道路 ▶ 路地 ▶ その他	▶ 交差点（信号有り） ▶ 交差点（信号無し） ▶ 横断歩道 ▶ 車線変更時 ▶ 合流・分岐 ▶ その他	▶ 直進中 ▶ 停止中 ▶ 右折 ▶ 左折 ▶ その他	▶ 飛び出し ▶ 信号無視 ▶ 前方不注意 ▶ スピード超過 ▶ その他

▶ 映像一覧

◆ 利用方法 ◆

- ▶ 「新規ユーザー登録」をおこなってください。
- ▶ 「パスワード」は、全ト協の機関紙『広報とらっく』に掲載している、“全ト協会員専用ページのパスワード”です。

全日本トラック協会「ドライブレコーダ映像を活用したヒヤリハット集」
http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/anzen/about_hiyari.html

