

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

削減目標達成への取り組み



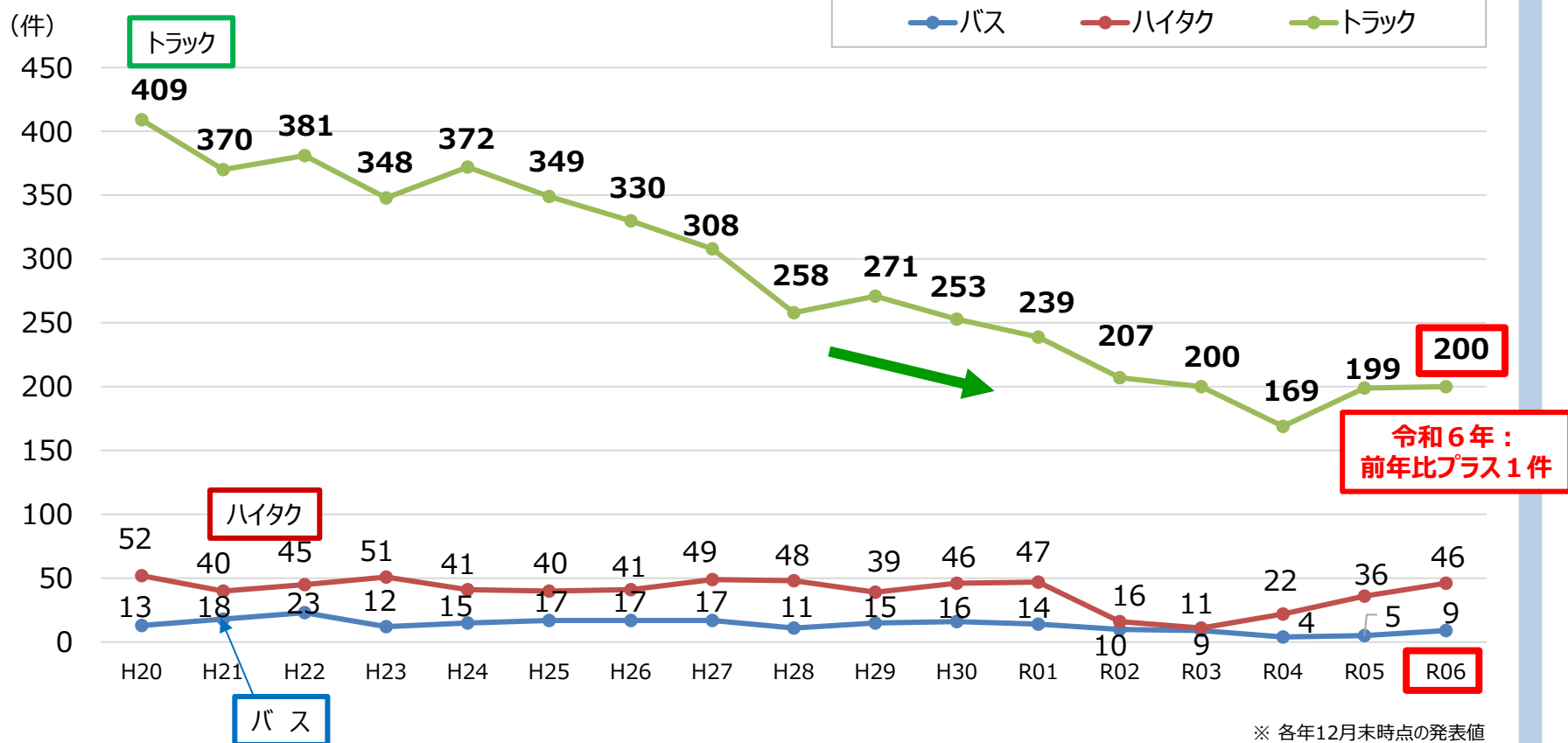
公益社団法人

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6年）

事業用自動車が第1当事者となる「死亡事故件数」は、トラック（軽を除く）ではハイタク・バスと比較して右肩下がり
の傾向だったが、令和6年は、ハイタク、バスともに、令和4年以降増加している。



数字はいずれも事業用自動車（バス・ハイタク・トラック）が第1当事者となるものであり、トラックには軽自動車を含めない

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東西台数1万台当たり「6.5人以下」とすることを、各都道府県(車協別)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」とする必要があります。

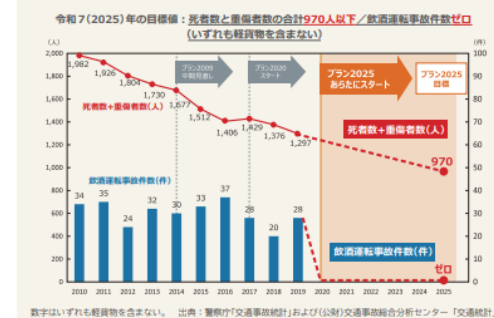
● 飲酒運転 ゼロ

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/sogooanzen_plan2025.html



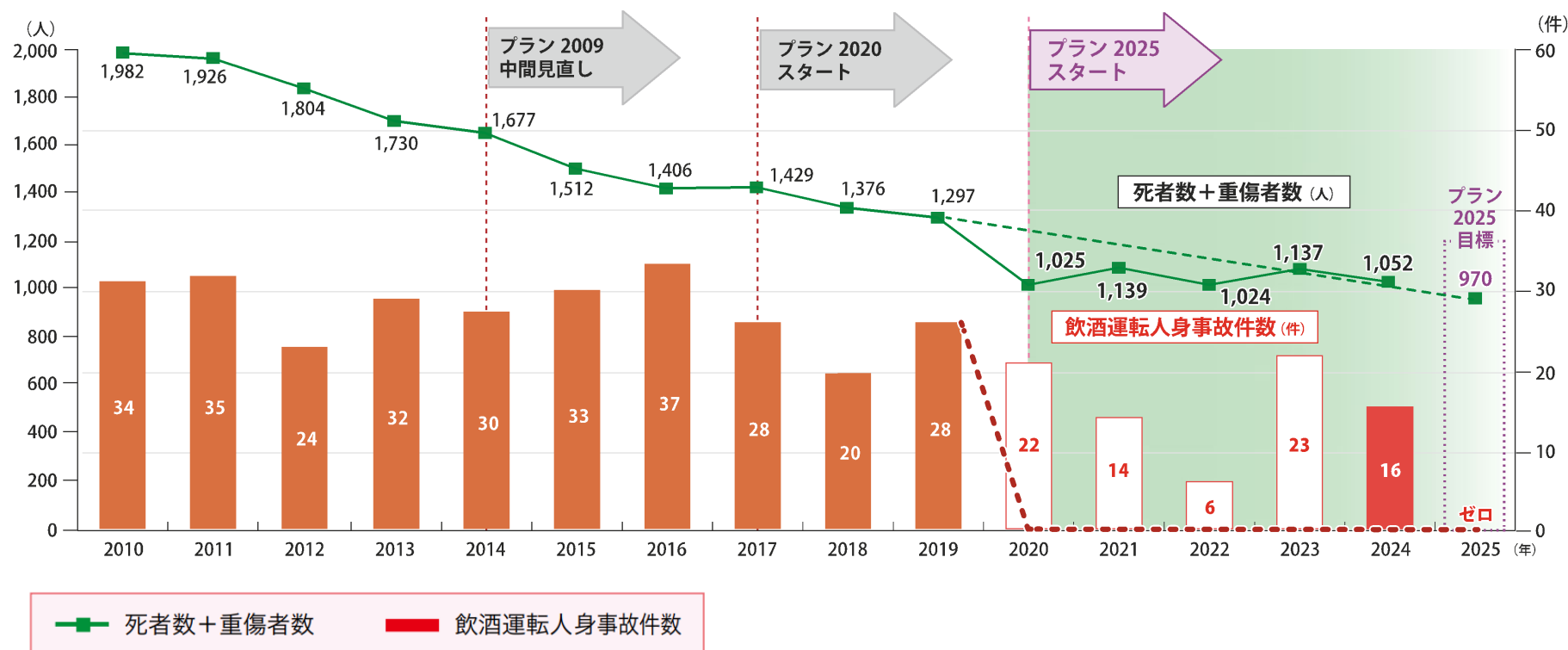
「トラック事業における総合安全プラン2025」における目標値

「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」「飲酒運転人身事故件数ゼロ」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**／飲酒運転人身事故件数**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

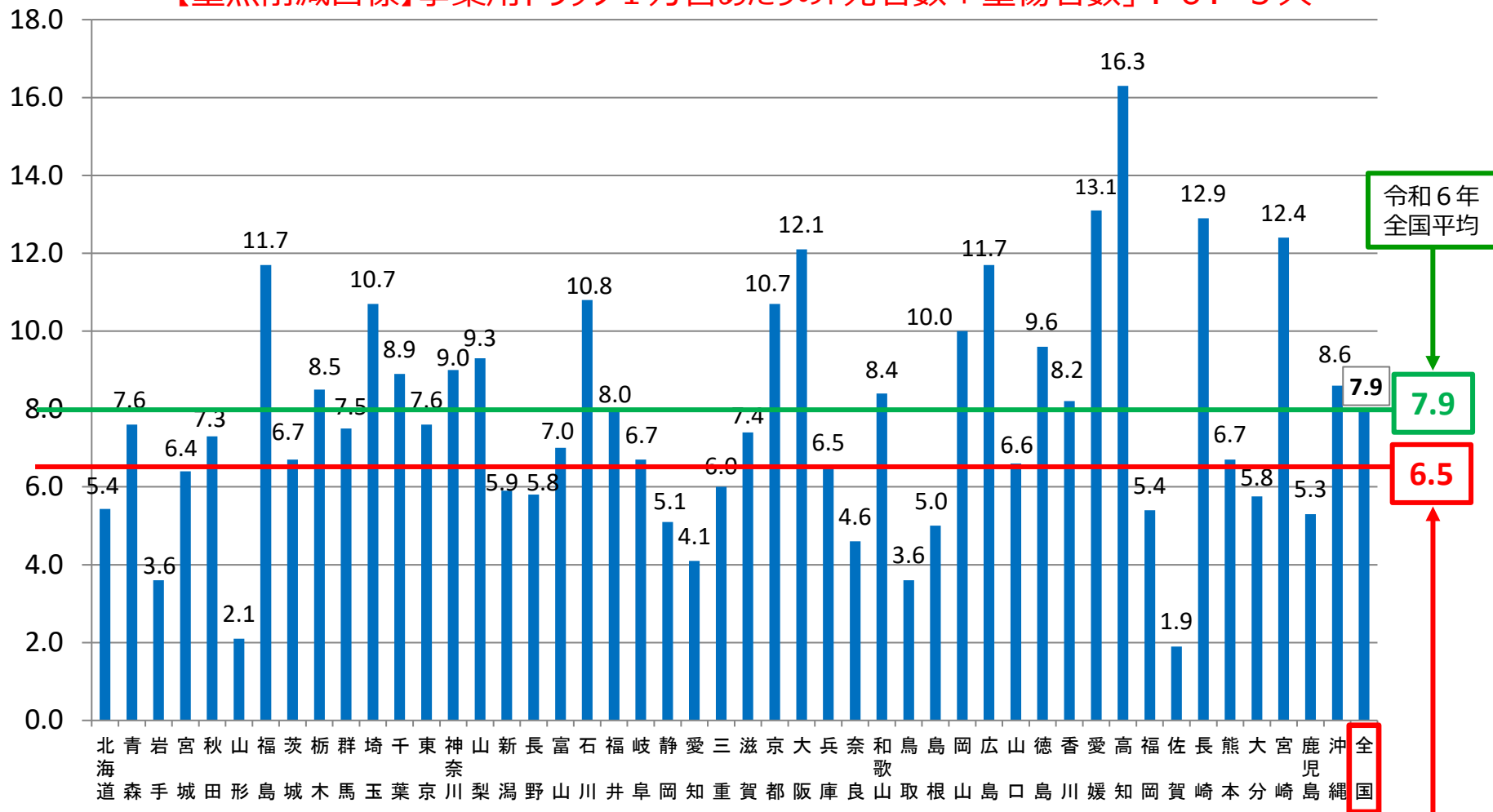
出典：「交通事故統計」（警察庁）および「交通統計」（(公財)交通事故総合分析センター）



「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



軽自動車が第一当事者となる死者数・重傷者数を除く／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ー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6年中の全国平均は「7.9人」で、前年の「8.6人」から改善
「死者数」は増加、「重傷者数」に減少となっている

【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	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	3年平均	4年平均	都道府県
1	北海道	5.8	6.0	5.8	5.4	5.8	5.8	北海道
2	青森	10.2	4.1	9.0	7.6	6.9	7.7	青森
3	岩手	10.9	6.3	7.0	3.6	5.6	6.9	岩手
4	宮城	8.4	6.7	3.9	6.4	5.7	6.4	宮城
5	秋田	5.8	9.5	10.7	7.3	9.2	8.3	秋田
6	山形	14.3	6.2	7.3	2.1	5.2	7.5	山形
7	福島	8.6	9.3	8.6	11.7	9.9	9.5	福島
8	茨城	11.9	10.8	9.9	6.7	9.1	9.8	茨城
9	栃木	6.9	10.6	13.9	8.5	11.0	10.0	栃木
10	群馬	7.9	4.9	7.8	7.5	6.7	7.0	群馬
11	埼玉	9.8	8.6	10.6	10.7	9.9	9.9	埼玉
12	千葉	7.9	9.4	8.5	8.9	8.9	8.7	千葉
13	東京	6.4	5.5	7.3	7.6	6.8	6.7	東京
14	神奈川	6.3	7.2	7.0	9.0	7.7	7.4	神奈川
15	山梨	8.4	10.8	14.1	9.3	11.4	10.7	山梨
16	新潟	5.8	7.5	5.5	5.9	6.3	6.2	新潟
17	長野	5.3	4.8	10.6	5.8	7.0	6.6	長野
18	富山	9.2	10.0	5.4	7.0	7.5	7.9	富山
19	石川	5.1	5.1	5.8	10.8	7.2	6.7	石川
20	福井	12.5	3.4	6.9	8.0	6.1	7.7	福井
21	岐阜	6.8	5.8	7.2	6.7	6.6	6.6	岐阜
22	静岡	7.4	5.8	6.5	5.1	5.8	6.2	静岡
23	愛知	4.4	4.2	5.6	4.1	4.7	4.6	愛知
24	三重	9.5	6.0	12.9	6.0	8.3	8.6	三重
25	滋賀	9.0	11.3	9.7	7.4	9.5	9.4	滋賀
26	京都	11.9	9.8	13.1	10.7	11.2	11.4	京都
27	大阪	14.5	13.9	13.9	12.1	13.3	13.6	大阪
28	兵庫	10.1	8.7	7.9	6.5	7.7	8.3	兵庫
29	奈良	15.7	9.4	12.1	4.6	8.7	10.4	奈良
30	和歌山	11.2	5.1	11.4	8.4	8.3	9.0	和歌山
31	鳥取	5.3	12.5	12.5	3.6	9.5	8.5	鳥取
32	島根	3.3	3.3	3.3	5.0	3.9	3.7	島根
33	岡山	6.3	4.8	11.2	10.0	8.7	8.1	岡山
34	広島	10.5	10.2	11.1	11.7	11.0	10.9	広島
35	山口	5.0	5.8	11.7	6.6	8.0	7.3	山口
36	徳島	11.1	6.9	8.3	9.6	8.3	9.0	徳島
37	香川	12.6	8.1	8.2	8.2	8.2	9.3	香川
38	愛媛	9.1	9.1	11.1	13.1	11.1	10.6	愛媛
39	高知	1.5	4.4	5.9	16.3	8.9	7.0	高知
40	福岡	7.7	6.2	7.4	5.4	6.3	6.7	福岡
41	佐賀	14.4	4.8	5.8	1.9	4.2	6.7	佐賀
42	長崎	7.5	9.7	0.0	12.9	7.5	7.5	長崎
43	熊本	5.6	11.0	4.3	6.7	7.3	6.9	熊本
44	大分	6.7	6.7	5.7	5.8	6.1	6.2	大分
45	宮崎	4.4	3.5	6.2	12.4	7.4	6.7	宮崎
46	鹿児島	8.2	4.1	4.7	5.3	4.7	5.6	鹿児島
47	沖縄	7.6	6.2	1.2	8.6	5.4	5.9	沖縄
	全国	8.6	7.7	8.6	7.9	8.1	8.2	全国

軽自動車が第一当事者となる死者数・重傷者数を除く／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

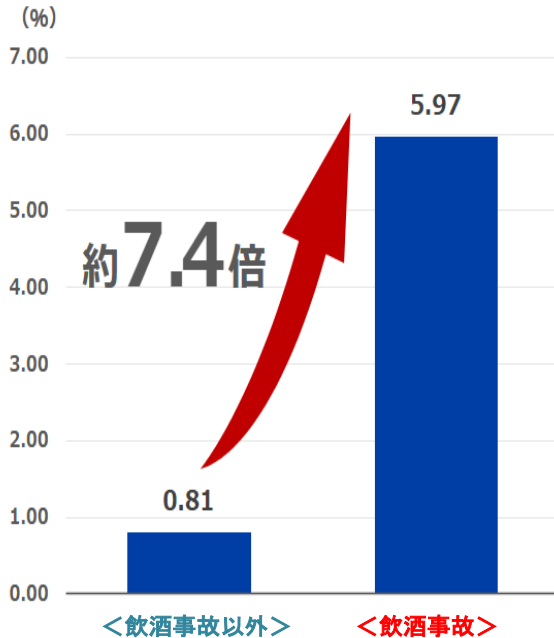


「トラック事業における総合安全プラン2025」における目標値

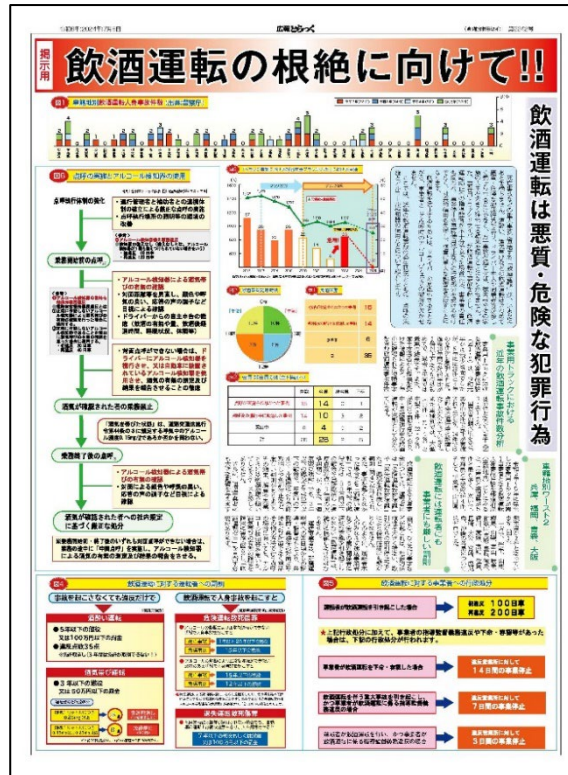
飲酒運転による「死亡事故率」は非飲酒にくらべ約 7.4 倍と高く、極めて危険トラック運送業界から「飲酒運転」を根絶する必要がある

【重点削減目標】飲酒運転ゼロ

飲酒有無別死亡事故率比較
【令和6年】



出典：警察庁統計



「飲酒運転の根絶に向けて!!」
掲出用ポスター
(広報とらつく 令和6年7月5日号掲載)



飲酒運転根絶を目指して

～トラックドライバーの飲酒の実態と再発防止策～

近年、事業用トラックによる飲酒運転事故件数は増加傾向にあります。事業用トラックドライバーによる飲酒運転は反社会的行為であり、トラック運送業界の社会的信頼性を著しく失墜させるばかりでなく、これまで築き上げてきた荷主はもとより、社会全体からの信頼関係をも根底から崩壊させかねない悪質極まりない行為です。

トラック運送業界は、国民の暮らしを守り、産業経済活動を支えるために必要なエッセンシャル事業として、多くのトラックドライバーは使命感をもって日夜輸送を行っている中、こうした一握りの心無いドライバーの行為が、トラック運送業界全体に影響を与えることとなります。

ここに掲げた飲酒の実態をみると、年齢別では50代が最も多く、次いで60代となっており、また、運転経験年数別では5年以下のドライバーに飲酒運転事故が最も多くみられますが、それ以上の経験年数でも飲酒運転事故が少なからず発生しており、経験年数にかかわらず、全てのドライバーに対して飲酒運転根絶の指導を徹底していくことが求められます。

過去4年間における年齢別・運転経験年数別飲酒運転事故件数

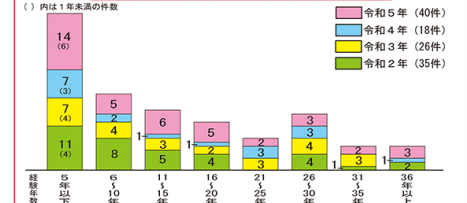
◆年齢別飲酒運転事故件数					
年齢	R2	R3	R4	R5	
20代	1	1	0	0	
30代	3	1	0	2	
40代	11	3	6	5	
50代	16	15	10	17	
60代	4	6	2	16	
計	35	26	18	40	

(単位：件)

◆運転経験年数別飲酒運転事故件数					
運転経験年数	R2	R3	R4	R5	
～5年	11	7	7	14	
6～10年	8	4	2	5	
11～15年	5	3	1	6	
16～20年	4	2	1	5	
21～25年	0	3	3	2	
26～30年	4	4	3	3	
31～35年	1	3	0	2	
36年～	2	0	1	3	

(単位：件)

過去4年間における運転経験年数別飲酒運転事故件数



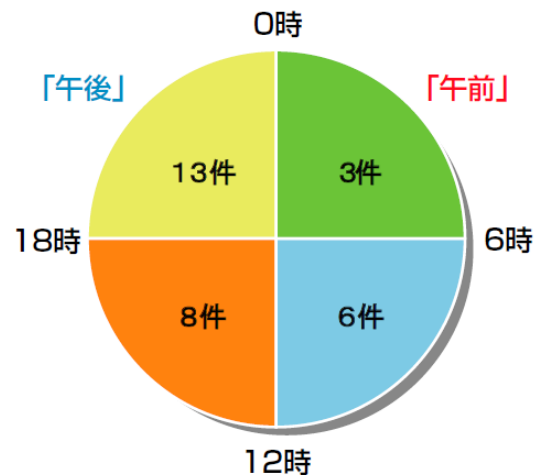
JTA 全日本トラック協会

飲酒運転の根絶を目指して
～トラックドライバーの飲酒の実態と再発防止策～
(令和7年6月一部改訂)



令和6年中の物損事故を含む飲酒事故事案は「**30件**」で、発覚時刻は、**正午から深夜が多い**
 飲酒の実態として、**点呼が実施されなかった事例は「13件」、点呼後の運行中に飲酒した事例は「8件」**
 飲酒したドライバーの大半は、**所属する営業所のある都道府県以外の地域**で検挙
会員事業者のドライバーが発生させた事案が「80%」を占める

1. 飲酒事案発覚時刻

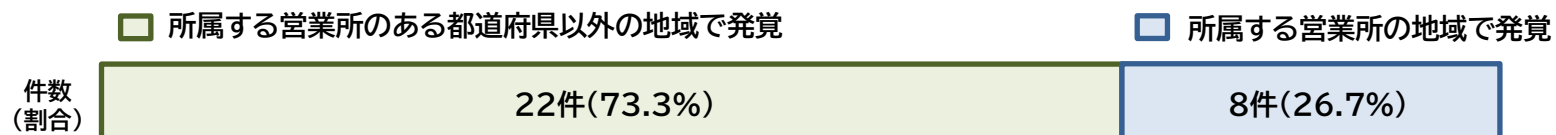


2. 飲酒実態（国土交通省からの情報提供）

	件数	会員	非会員	不明
点呼が実施されなかった事例	13	11	2	0
点呼を実施したが酒気帯び確認が不適切な事例	4	4	0	0
点呼後の運行中に飲酒した事例	8	5	2	1
調査中	5	4	1	0
計	30	24 (80%)	5 (17%)	1 (3%)

※軽貨物自動車を除く

3. 発生地

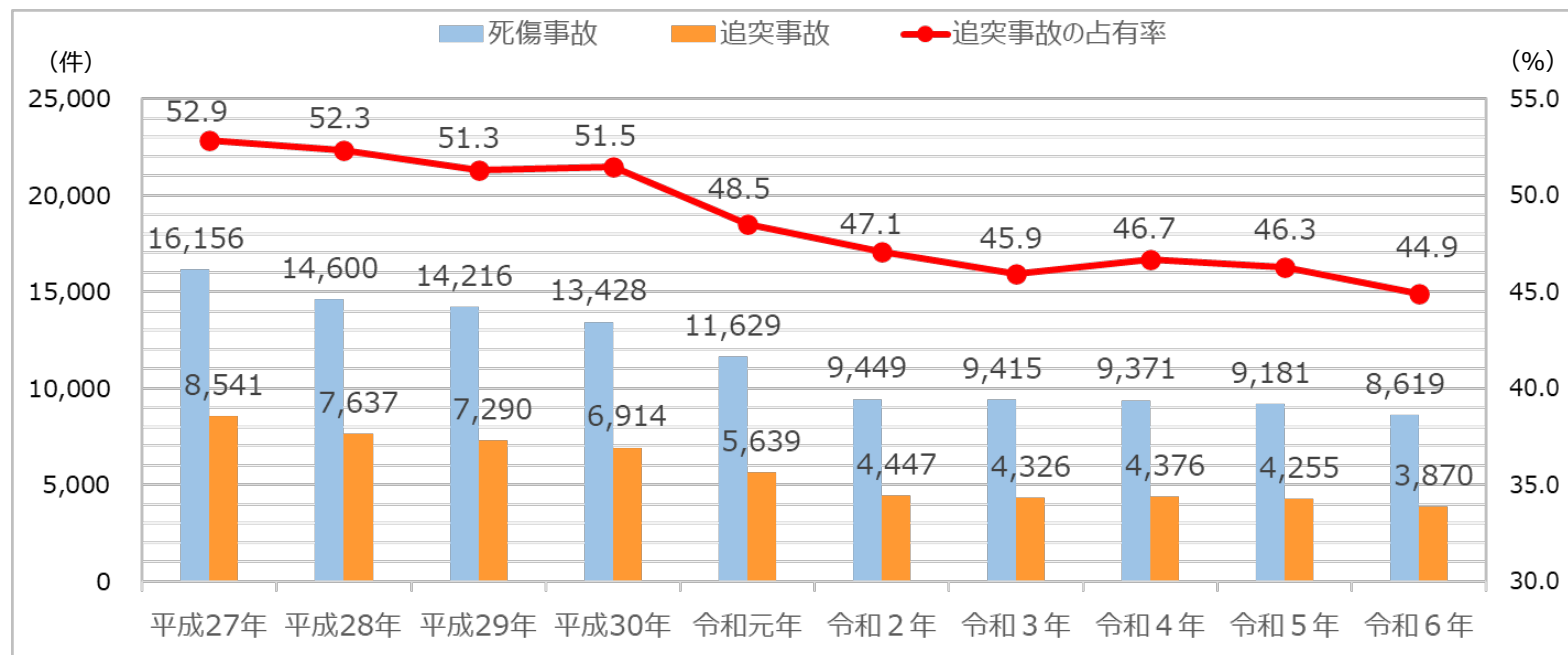


事業用トラックが第1当事者となる事故の状況（平成26年～令和6年）

「死傷事故」件数全体に占める「追突事故」の割合は、近年横ばいであったが、令和6年は減少
 「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	令和4年	令和5年	令和6年
追突事故 (件)	8,541	7,637	7,290	6,914	5,639	4,447	4,326	4,376	4,255	3,870
追突事故の占有率 (%)	52.9%	52.3%	51.3%	51.5%	48.5%	47.1%	45.9%	46.7%	46.3%	44.9%
死傷事故 (件)	16,156	14,600	14,216	13,428	11,629	9,449	9,415	9,371	9,181	8,619

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

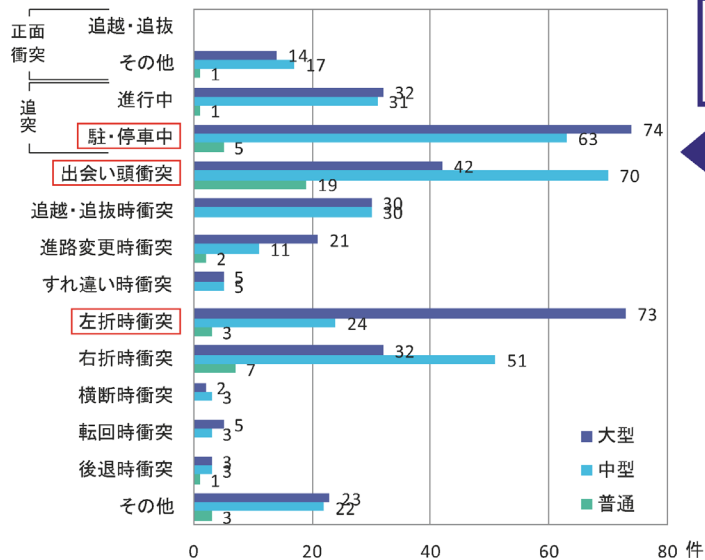


事業用トラックが第1当事者となる事故の状況（令和6年）

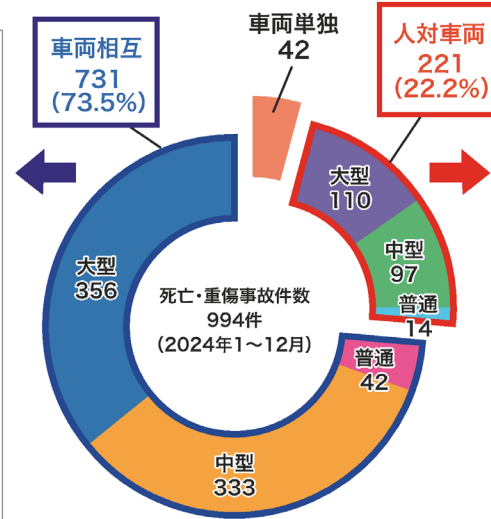
令和6年中の「死亡・重傷事故」全体のうち、事故類型でみると、約74%が「車両相互」、約22%が「人対車両」
「車両相互」では、「追突」「出会い頭衝突」「左折時衝突」が多く、「人対車両」では「横断中」が突出している

■ 事故類型別の死亡・重傷事故件数

■ 車両相互(731件)

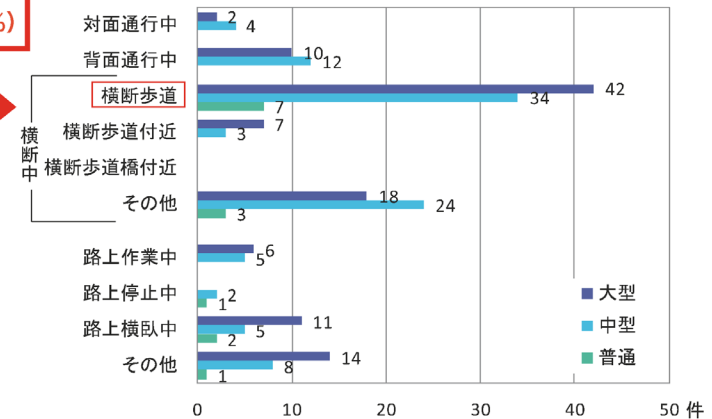


「車両相互」：
大型は「追突」と「左折時衝突」が、中型は「追突」と「出会い頭衝突」が多い



人対車両
221
(22.2%)

■ 人対車両(221件)



「人対車両」：
大型・中型ともに「横断歩道の横断中」が突出し、「横断歩道付近の横断中」「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割強を占める

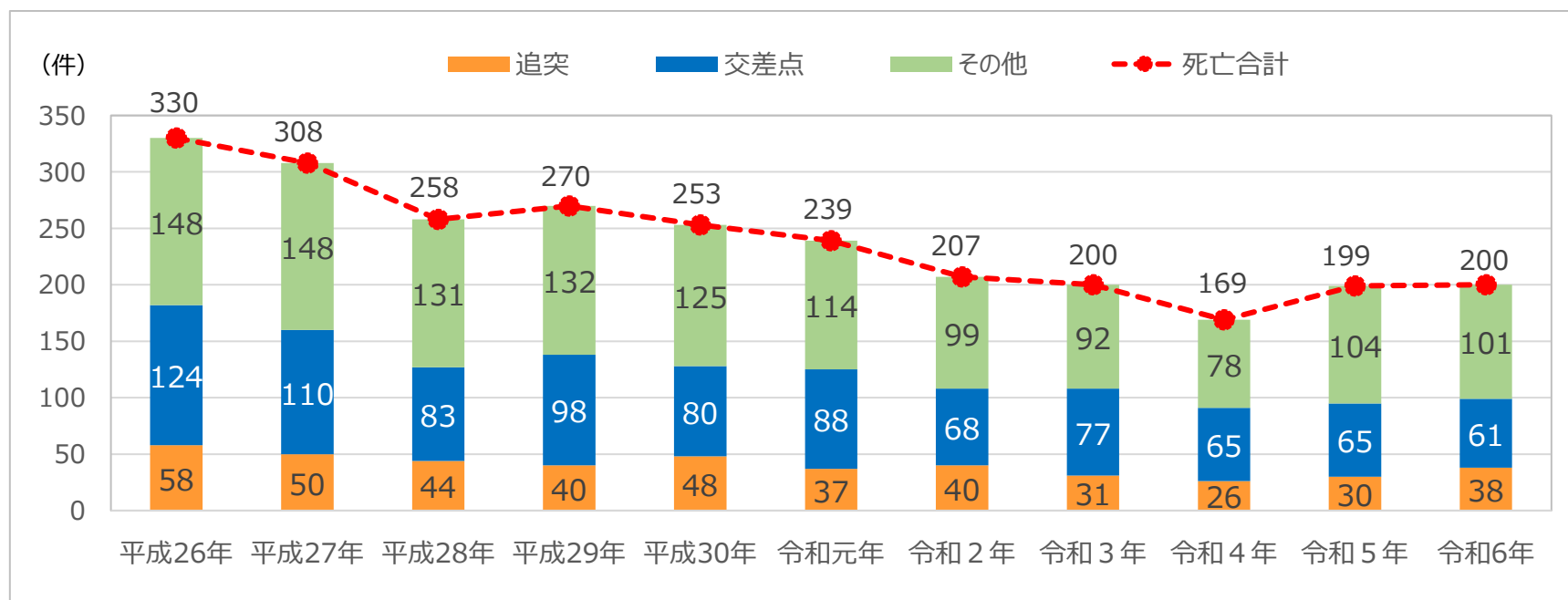
数字はいずれも事業用トラックが第1当事者となるものであり、軽自動車を含まない
「車両相互」での第2当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む

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6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6年の「**追突**」事故及び「**交差点**」事故は約5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	令和4年	令和5年	令和6年
追突事故 (件)	58 (100%)	50	44	40	48	37	40	31	26	30	38 (65.5%)
交差点事故 (件)	124 (100%)	110	83	98	80	88	68	77	65	65	61 (49.2%)
その他 (件)	148 (100%)	148	131	132	125	114	99	92	78	104	101 (68.2%)
死亡事故 (件)	330 (100%)	308	258	270	253	239	207	200	169	199	200 (60.6%)

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

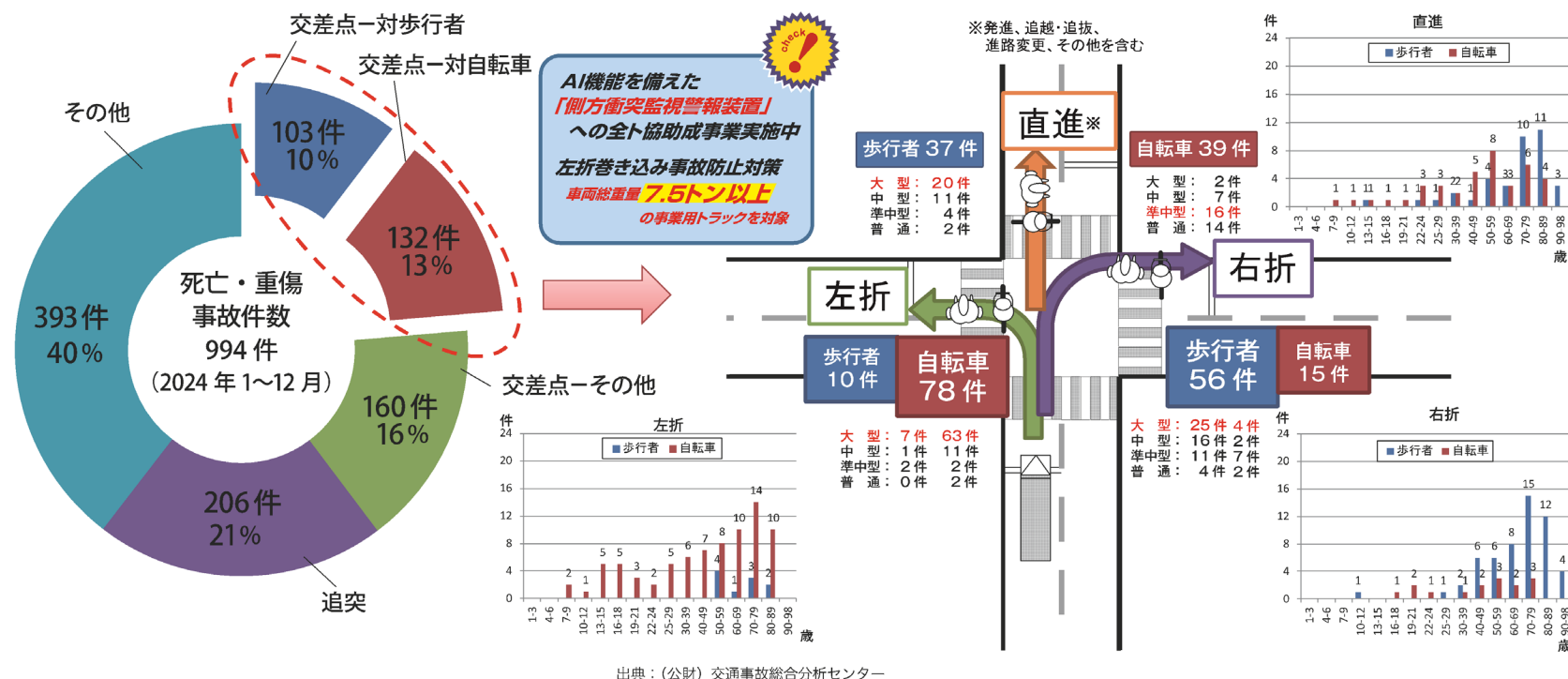
出典：(公財)交通事故総合分析センター



事業用トラックが第1当事者となる事故の状況（令和6年）

令和6年中の**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」の約1.1倍に上る
 「左折時」は約9割が「対自転車」で、大型車が多く、対歩行者の約7割、対自転車の約8割近く
 「右折時」は約8割が「対歩行者」で、大型車が多く、対歩行者の約4割、対自転車の約3割を占める

■ 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）



※この分析結果は、「2024年1～12月の交通事故統計分析結果～発生地別～」より作成しました。



死亡事故編



死亡・重傷事故編

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



【参考】「側方衝突監視警報装置」を安全装置等助成対象機器へ追加

交差点などでの事故を未然に防ぐための国の施策として、保安基準において、車両総重量8 t以上のトラックに「側方衝突警報装置」を装備することが義務化され、令和4年5月以降の新型車（継続生産車は令和6年11月から適用）へ同装置の装着が開始されている

しかしながら、「側方衝突警報装置」については使用過程車への搭載義務はないことから、装置搭載車が市場に普及するには時間がかかり、この装置の交差点事故減少効果が表れるのは当分先のものと考えられる

このことから、全ト協では、使用過程にある事業用トラックの事故削減と「トラック事業における総合安全プラン2025」の目標達成に寄与することを目的に後付け装置として「側方衝突監視警報装置」を令和6年度より安全装置等助成対象機器へ追加した

「側方衝突監視警報装置」

左側方の歩行者・自転車などを検知し、左折時に衝突の可能性がある場合に視覚及び警告音により運転者に警報を出し、左折巻き込み事故を防止するための装置

保安基準の「側方衝突警報装置」では、検知対象を自転車としているが「側方衝突監視警報装置」では、事故発生状況から「歩行者」を検知することも条件としている



側方衝突監視警報装置

Aピラー内側



【助成金額】

車両1台につき取得金額の2分の1（上限10万円）

【対象装置】

後付け装置で全ト協が指定するもの

【申込などに関する問い合わせ】

所属する、各都道府県トラック協会

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
<https://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」
https://jta.or.jp/member/anzen/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

ヒヤリハット集

公益社団法人 全日本トラック協会

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思うか」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。

■ 状況

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」
<https://www.jta-hiyari.jp/>

