事業者規模及び事業内容と交通事故件数との関係に関する調査報告書

平成２０年３月

社団法人　全日本トラック協会

目　　次

第１章　調査の概要 1
１．調査の目的 1
２．調査内容 1
２．１　事業内容の把握 1
２．２　交通事故件数及び重大事故件数の把握 1
２．３　事故原因の把握 1
３．調査方法 2
３．１　アンケート調査 2
３．２　ヒアリング調査 2
４．調査スケジュール 3
第２章　アンケート調査結果 4
１．調査方法 4
２．回答事業者数 4
３．事業規模別の調査結果 5
３．１　事業規模別事業者数 5
３．２　事業規模別輸送区域別事業者数 6
３．３　事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別事業者数 9
３．４　事業規模別事故件数 12
３．５　事業規模別事故原因 22
４．事業内容別の調査結果 24
４．１　事業内容別事業者数 24
４．２　事業内容別事故件数 29
４．３　事業内容別事故原因 42
５．事業内容別の詳細 46
５．１　事業内容の選定 46
５．２　機械輸送 47
５．３　食品・飲料輸送 54
５．４　土砂等輸送 61
５．５　日用品輸送 67
５．６　産業廃棄物輸送 73
５．７　紙・パルプ輸送 79
５．８　化学工業品輸送 86
５．９　鉄鋼材輸送 93

５．10　建設資材輸送 99
５．11　野菜・果物輸送 106
５．12　生コンクリート輸送 112
６．営業所を展開している事業者について 118
６．１　回答事業者数 118
６．２　事業内容別事業者数 119
６．３　輸送区域別事業者数 121
６．４　車両１台当たりの月間走行キロ別事業者数 122
６．５　事故件数 123
６．６　月間走行キロ別交通事故件数及び重大事故件数 125
第３章　ヒアリング調査結果 127
１．ヒアリング調査の概要 127
１．１　ヒアリング対象 127
１．２　ヒアリング調査項目 127
２．ヒアリング調査の詳細結果 128
第４章　まとめと今後の課題 130
１．アンケート調査結果の概要 130
１．１　事業規模別の事故概要 130
１．２　事業内容別の事故概要 131
２．ヒアリング調査結果の概要 132
３．今後の課題 134

参　考　資　料

アンケート調査票 1
アンケート調査票（事業者全体　100 台以上） 1
アンケート調査票（営業所　　100 台以上） 6
アンケート調査票（事業者全体　100 台未満） 13

ヒアリング項目 20

添付資料 21

第１章　調査の概要

１．調査の目的

トラック事業者の規模と交通事故件数の関係は、何らかの因果関係があるのではないかと推論されているが、その実態を調査・研究した文献はあまり存在しない。

そこで、本調査は、平成 18 年度のトラック事業者の規模及び事業内容と交通事故件数との因果関係を調査することとし、実態及び主な事故原因を把握するとともに課題等を整理し、今後の事故防止に資することを目的とする。

２．調査内容

調査内容は、以下のとおりとした。

２．１　事業内容の把握

全日本トラック事業者総覧（2006 年版）に記載されている一般貨物自動車運送事業者から事業者規模の割合を考慮して抽出した事業者の主たる事業内容を把握する。抽出した事業者のうち、車両台数 100 台未満の事業者に対しては、本社及び営業所を合わせた実績で事業内容を調査することとし、車両台数 100 台以上の事業者に対しては、本社の他、５営業所の事業内容を調査する。ただし、５営業所に満たない場合は、展開している営業所数を基に把握する。

２．２　交通事故件数及び重大事故件数の把握

上記２．１で把握した該当する事業者及び交通事故件数の多い上位５営業所（５営業所に満たない場合は、展開している営業所数）の主たる事業内容の平成 18 年度における交通事故件数及び重大事故件数を調査し、事故の実態を把握する。

２．３　事故原因の把握

上記２．２で把握した事故の実態に係わる主な原因を調査し、今後の事故防止に資することとする。

３．調査方法

調査方法は、以下のとおりとした。

３．１　アンケート調査

前項２．１「事業内容の把握」で抽出した一般貨物自動車運送事業者にアンケート調査を実施し、事業者規模及び事業内容と交通事故件数との関係の実態を把握・分析した。

【概要】

・調査対象　　：一般貨物自動車運送事業者
（全日本トラック事業者総覧（2006 年版）に記載されている一般貨物自動車運送事業者から事業者規模の割合を考慮して抽出）
・調査手法　　：郵送による調査票の発送・回収
・調査対象数　：5,412 件

【調査の内容】

・事業概況（事業用自動車数及び運転者数）の把握
・事業内容の把握（取扱量第１位から第３位まで、輸送方法及び輸送区域含む）
・延実働車両台数、総走行キロ、実輸送ﾄﾝ数及び利用運送ﾄﾝ数の把握（取扱量第１位から第３位まで）
・交通事故件数及び重大事故件数の把握（取扱量第１位から第３位まで）
・交通事故件数及び重大事故件数の内訳（取扱量第１位から第３位まで）
・交通事故件数及び重大事故件数の主な原因の把握（取扱量第１位から第３位まで）

３．２　ヒアリング調査

ヒアリング調査は、事故率の高い事業内容であって、アンケート調査結果から交通事故及び重大事故の主な発生原因を詳細に分析している事業者に対し実施した。

【調査対象】

・上記３．１項のアンケート調査結果を踏まえて選定した９事業者

【調査事項】

・これまでの主な事故内容
・それらの事故の主な原因
・それらの事故に対する防止策の内容
・その効果
・事業内容の特徴
・事故を起こしたドライバーの勤務歴（経験年数）
・運転者の定着率について
・安全確保のための社内体制について
・運行管理者、運転者に実施している指導・教育の内容
・その他安全対策や事故防止に対する問題点、意見、要望事項等

４．調査スケジュール

本調査は、以下のスケジュールで実施した。

項　　目	10 月	11 月	12 月	１月	２月	３月
アンケート調査票の作成	―					
アンケート調査票発送先のデータ入力		―				
アンケート調査票発送先のデータ精査			―			
アンケート調査票の発送・回収			―	―		
アンケート調査票の集計				―	―	
ヒアリング調査の実施					―	―
報告書作成						―

第２章　アンケート調査結果

１．調査方法

本調査は、資料編に示す「事業者規模及び事業内容と交通事故件数との関係に関するアンケート調査票」によりアンケートを実施した。

なお、当該アンケートでは、取扱量の多い上位３位までの事業について内容把握を行っているため、「問１．平成 18 年度の事業概要（事業用自動車数及び運転者数)」を除いた項目では、第１位から第３位の回答内容に基づき集計・分析を行った。

２．回答事業者数

調査票の発送は 5,412 事業者に対して行い、このうち 1,393 事業者から回収することができた。回収率は全体で 25.7%となっている。

しかしながら、記載内容等に不備のあるものを除外した有効回答数は 373 件であり、有効回答率は 6.9%となっている。

有効回答数 373 件は、データの分布のひろがり幅（ばらつき）を正規分布と仮定して算出した件数から鑑みて統計上問題はなく、本報告書では、この 373 事業者に対して集計・分析を行う。

図表２－２－１　回答事業者数

発送事業者数	回答事業者数	回収率(%)
5,412	1,393	25.7%

図表２－２－２　有効回答数

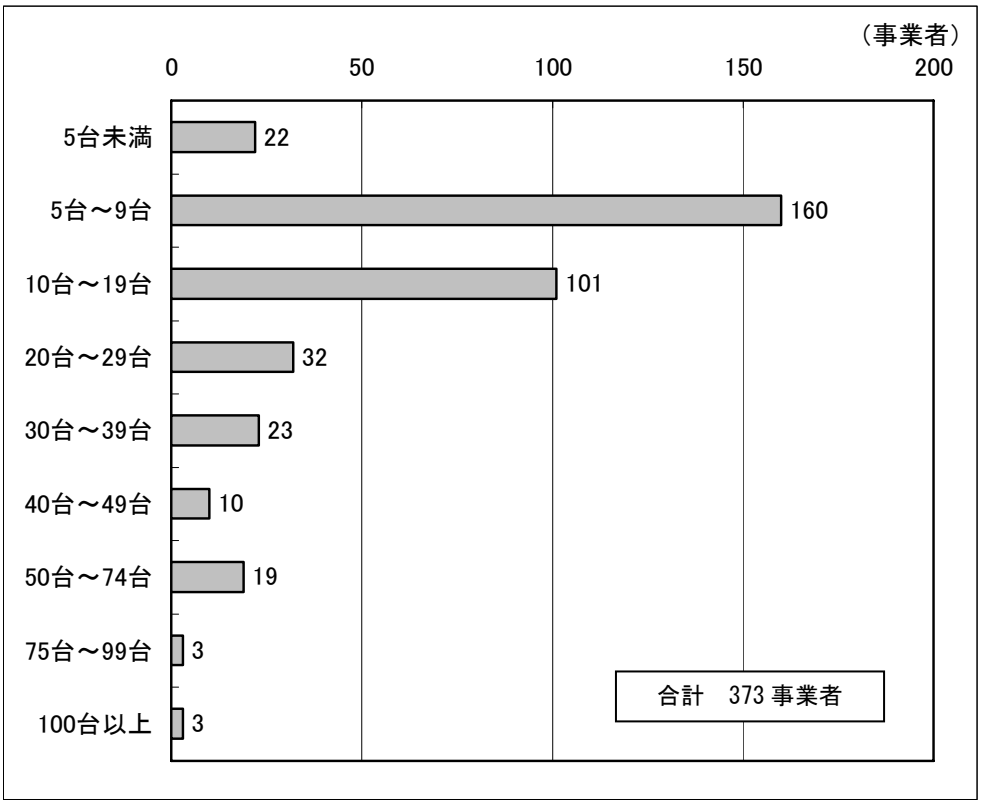
発送事業者数	有効回答数	回答率(%)
5,412	373	6.9%

３．事業規模別の調査結果

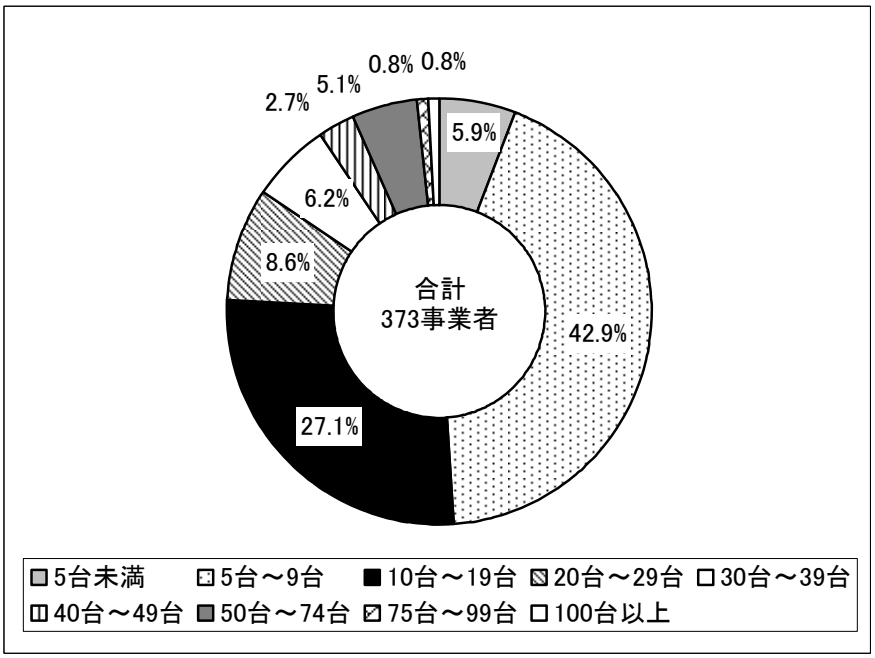
３．１　事業規模別事業者数

事業規模別に事業者数をみると、「５台～９台」160 事業者（42.9%）が最も多く、次いで、「10 台～19 台」101 事業者（27.1%）及び「20 台～29 台」32 事業者（8.6%）等と続いている。

図表２－３－１　事業規模別事業者数



図表２－３－２　事業規模別事業者割合



３．２　事業規模別輸送区域別事業者数

事業規模別の輸送区域は、「圏内輸送」316 事業者（51.4%）が最も多く、次いで「定時定ルート」163 事業者（26.5%）及び「圏外輸送」136 事業者（22.1%）と続いている。

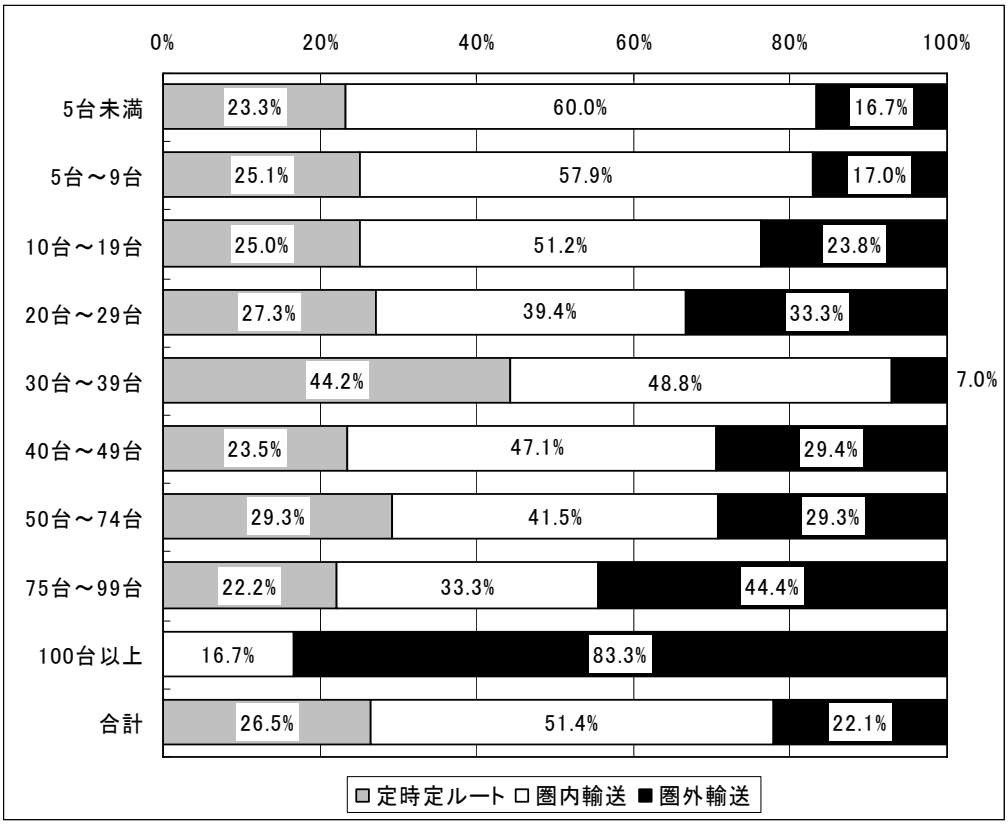
図表２－３－３　事業規模別輸送区域別事業者数（複数回答）

内訳 / 事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	7	18	5	30
5台～9台	59	136	40	235
10台～19台	42	86	40	168
20台～29台	18	26	22	66
30台～39台	19	21	3	43
40台～49台	4	8	5	17
50台～74台	12	17	12	41
75台～99台	2	3	4	9
100台以上		1	5	6
合計	163	316	136	615

※圏内とは、事業者の該当する地方運輸局管内での輸送を指す

※圏外とは、事業者の該当する地方運輸局管内から他の地方運輸局管内への輸送を指す

図表２－３－４　事業規模別輸送区域別事業者の割合

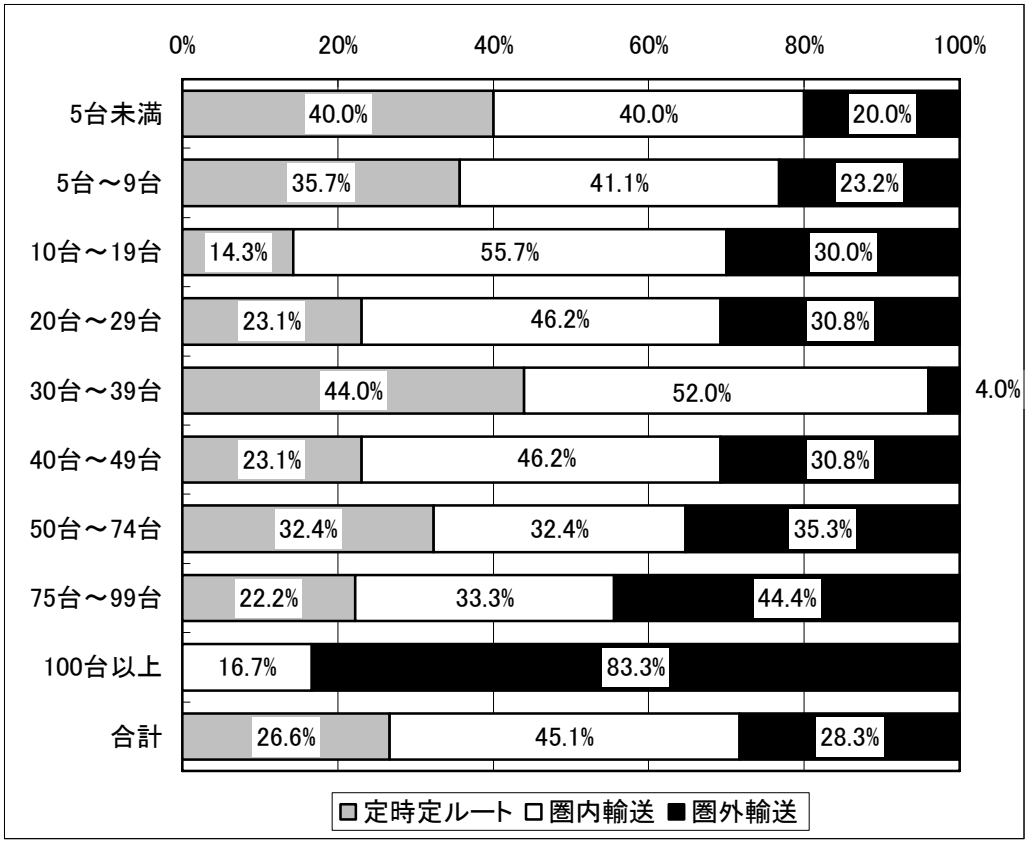


これを、「事故惹起事業者」及び「無事故事業者」に分けてみると、事故惹起事業者、無事故事業者ともに、「圏内輸送」が最も多く、全体の傾向では大きな違いはない。しかしながら、「圏外輸送」をみると、「事故惹起事業者」69 事業者（28.3%）であるのに対して、「無事故事業者」では 67 事業者（18.1%）に止まっており、「圏外輸送」を主な輸送区域としている事業者で事故が発生しやすい傾向がある。

図表２－３－５　事業規模別輸送区域別事故惹起事業者数（複数回答）

内訳／事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	2	2	1	5
5台～9台	20	23	13	56
10台～19台	10	39	21	70
20台～29台	6	12	8	26
30台～39台	11	13	1	25
40台～49台	3	6	4	13
50台～74台	11	11	12	34
75台～99台	2	3	4	9
100台以上		1	5	6
合計	65	110	69	244

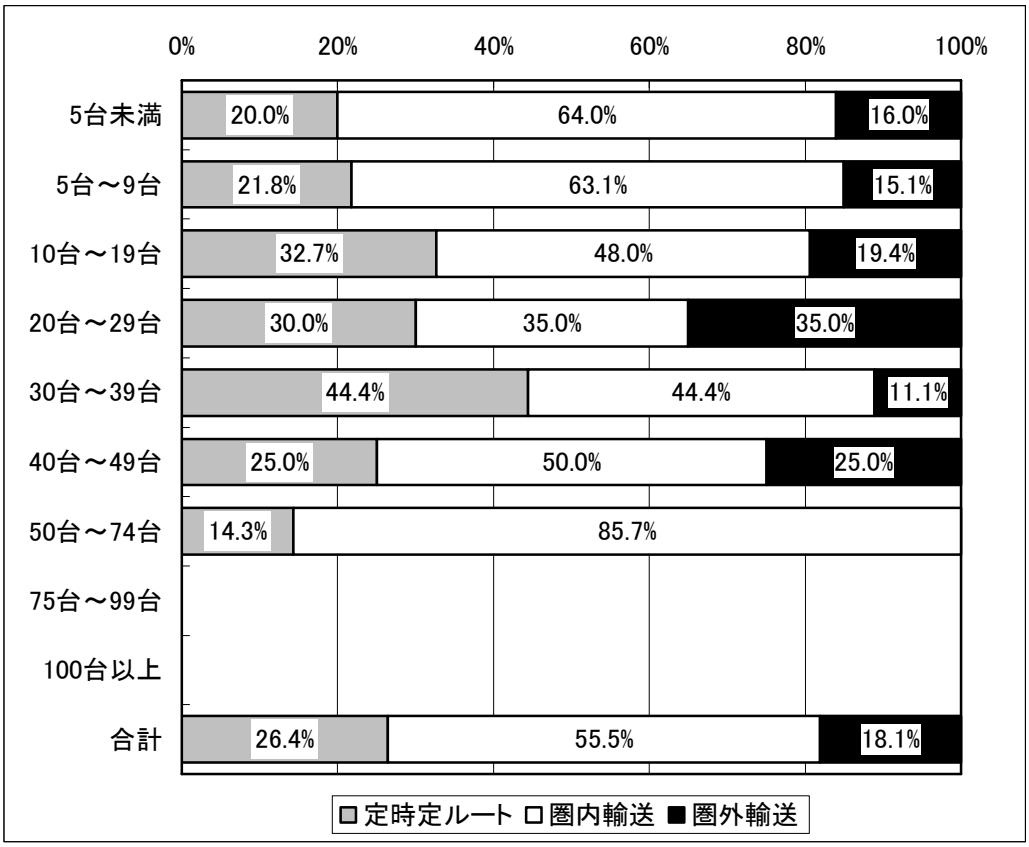
図表２－３－６　事業規模別輸送区域別事故惹起事業者の割合



図表２－３－７　事業規模別輸送区域別無事故事業者数（複数回答）

内訳／事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	5	16	4	25
5台～9台	39	113	27	179
10台～19台	32	47	19	98
20台～29台	12	14	14	40
30台～39台	8	8	2	18
40台～49台	1	2	1	4
50台～74台	1	6		7
75台～99台				
100台以上				
合計	98	206	67	371

図表２－３－８　事業規模別輸送区域別無事故事業者の割合



３．３　事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別事業者数

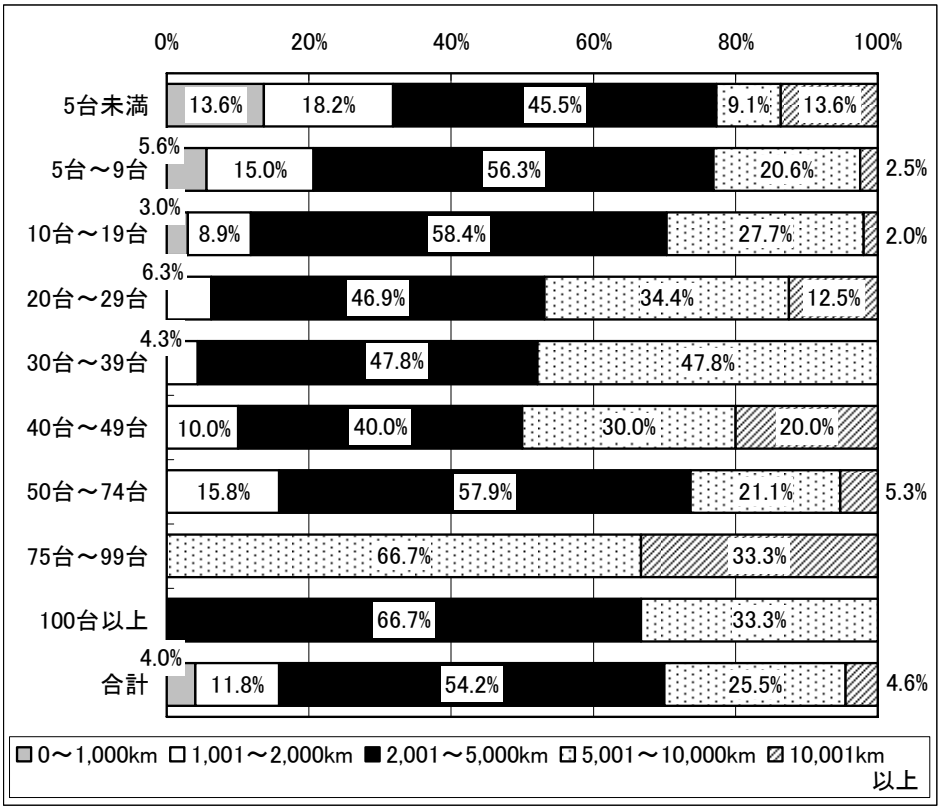
事業規模別の月間走行キロは、「2,001～5,000km」202 事業者（54.2%）が最も多く、次いで「5,001～10,000km」95 事業者（25.5%）及び「1,001～2,000km」44 事業者（11.8%）等と続いている。

図表２－３－９　事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別事業者数

内訳 / 事業規模	0～1,000km	1,001～2,000km	2,001～5,000km	5,001～10,000km	10,001km以上	合計
5台未満	3	4	10	2	3	22
5台～9台	9	24	90	33	4	160
10台～19台	3	9	59	28	2	101
20台～29台		2	15	11	4	32
30台～39台		1	11	11		23
40台～49台		1	4	3	2	10
50台～74台		3	11	4	1	19
75台～99台				2	1	3
100台以上			2	1		3
合計	15	44	202	95	17	373

※車両１台当たりの月間走行キロ＝「総走行キロ」÷「保有車両台数」÷12

図表２－３－10　事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別事業者の割合

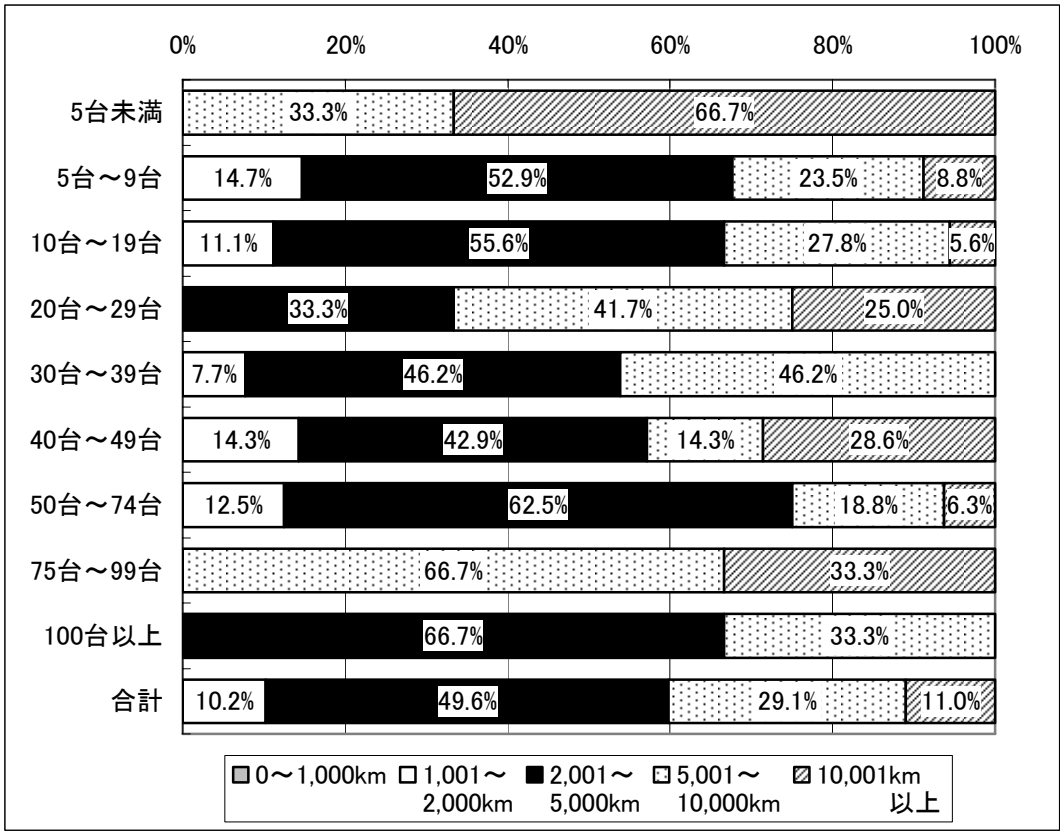


これを、「事故惹起事業者」及び「無事故事業者」に分けてみると、事故惹起事業者、無事故事業者ともに、「2,001～5,000km」が最も多く、全体の傾向では大きな違いはない。しかしながら、5,001km 以上に限ってみると、「事故惹起事業者」51 事業者（40.1%）で月間走行キロが 5,001km を超えているのに対して、「無事故事業者」では 61 事業者（24.8%）に止まっており、走行キロが長いほど事故が発生しやすい傾向がある。

図表２－３－11　事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別事故惹起事業者数

内訳 / 事業規模	0～1,000km	1,001～2,000km	2,001～5,000km	5,001～10,000km	10,001km以上	合計
5台未満				1	2	3
5台～9台		5	18	8	3	34
10台～19台		4	20	10	2	36
20台～29台			4	5	3	12
30台～39台		1	6	6		13
40台～49台		1	3	1	2	7
50台～74台		2	10	3	1	16
75台～99台				2	1	3
100台以上			2	1		3
合計		13	63	37	14	127

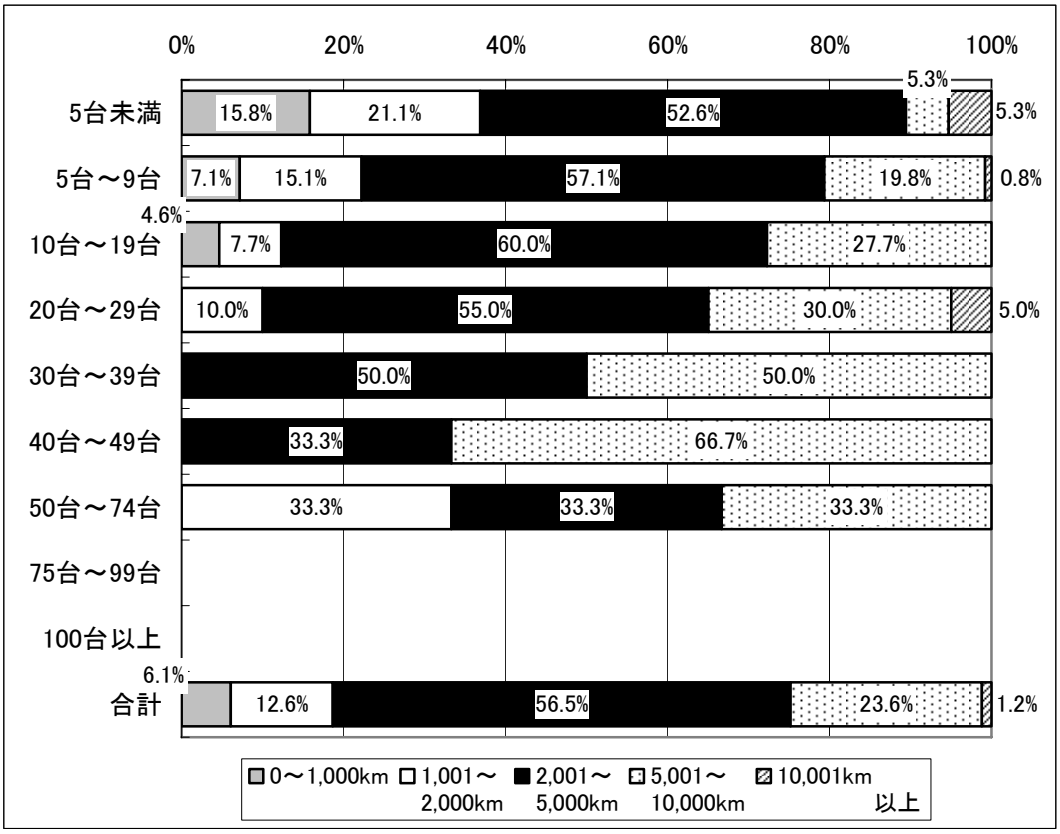
図表２－３－12　事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別事故惹起事業者の割合



図表２－３－13　事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別無事故事業者数

内訳 / 事業規模	0～1,000km	1,001～2,000km	2,001～5,000km	5,001～10,000km	10,001km以上	合計
5台未満	3	4	10	1	1	19
5台～9台	9	19	72	25	1	126
10台～19台	3	5	39	18		65
20台～29台		2	11	6	1	20
30台～39台			5	5		10
40台～49台			1	2		3
50台～74台		1	1	1		3
75台～99台						
100台以上						
合計	15	31	139	58	3	246

図表２－３－14　事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別無事故事業者数



３．４　事業規模別事故件数

（１）事業規模別事故件数の内訳

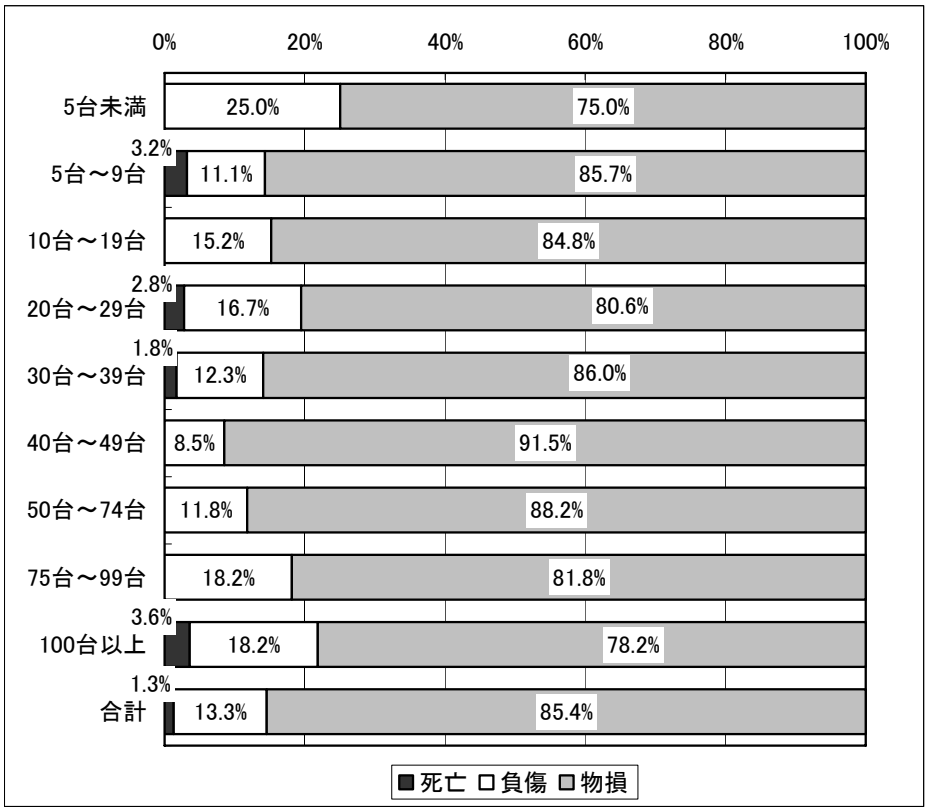
事業規模別でみた平成 18 年度に発生した交通事故及び重大事故は、交通事故 466 件、重大事故 14 件となっている。

また、交通事故件数 466 件の内訳をみると、「物損」が 398 件（85.4%）と大部分を占めており、交通事故のほとんどが物損による事故であることがわかる。

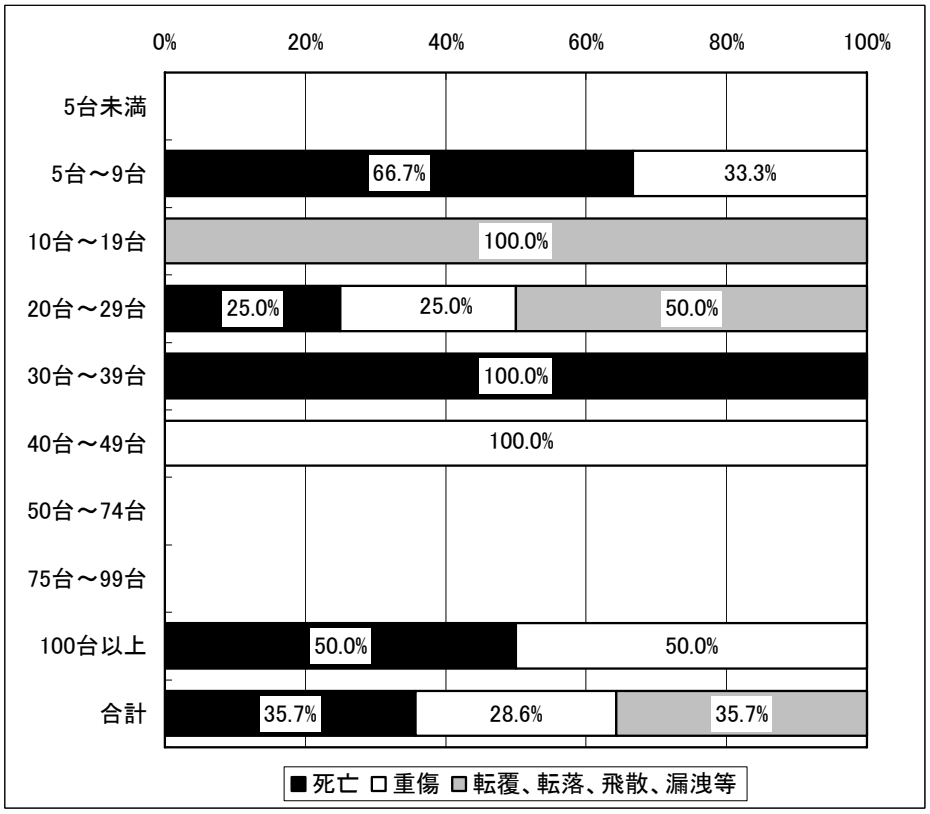
図表２－３－15　事業者規模別事故件数

内訳 / 事業規模	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	小計	死亡	重傷	転覆、転落飛散、漏洩等	小計
5台未満		1	3	4				
5台～9台	2	7	54	63	2	1		3
10台～19台		12	67	79			3	3
20台～29台	1	6	29	36	1	1	2	4
30台～39台	1	7	49	57	1			1
40台～49台		5	54	59		1		1
50台～74台		12	90	102				
75台～99台		2	9	11				
100台以上	2	10	43	55	1	1		2
合計	6	62	398	466	5	4	5	14

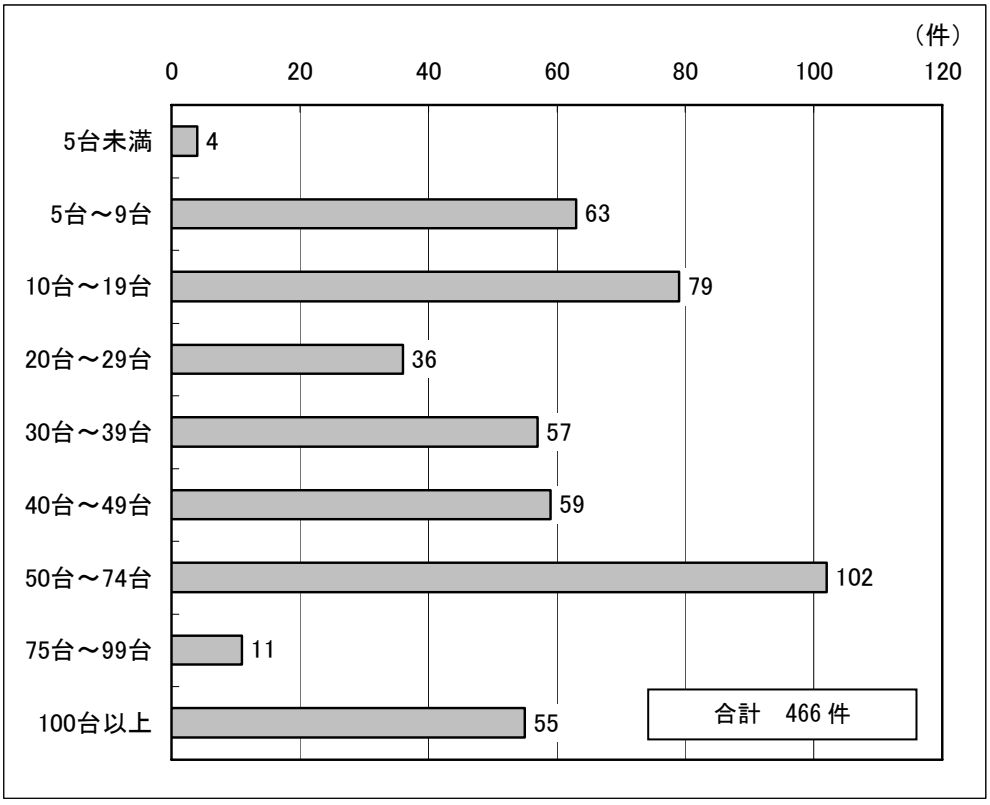
図表２－３－16　事業規模別交通事故の割合



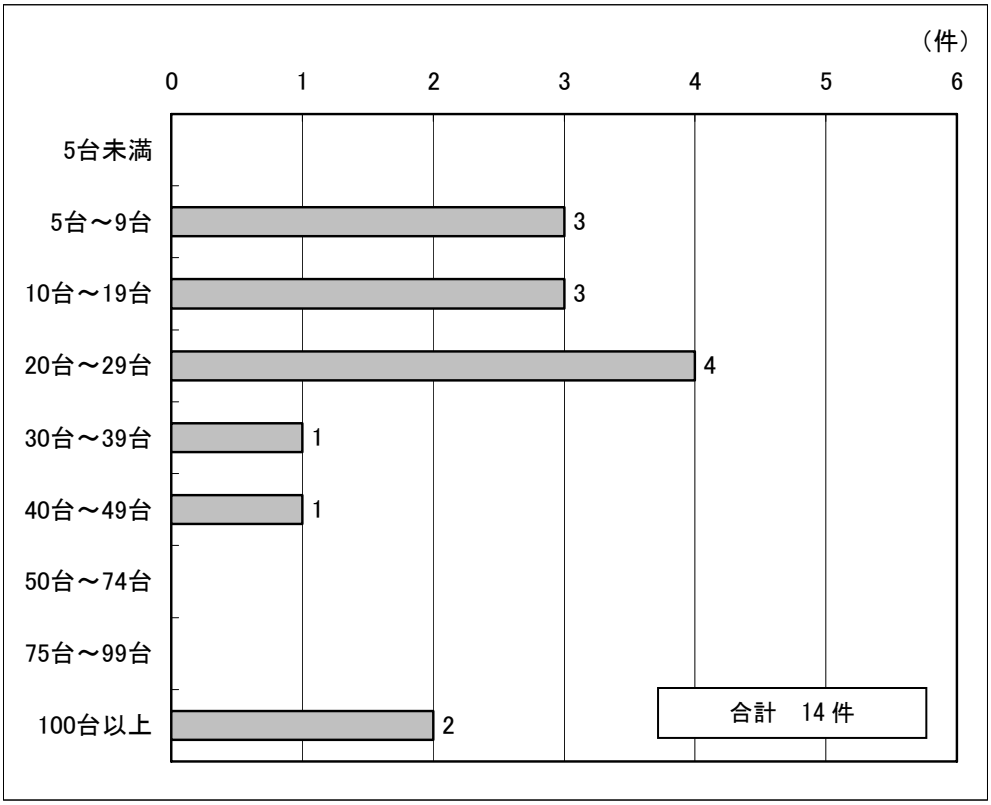
図表２－３－17　事業規模別重大事故の割合



図表２－３－18　事業規模別の交通事故件数



図表２－３－19　事業規模別の重大事故件数



（２）事業規模別事故件数別事業者数

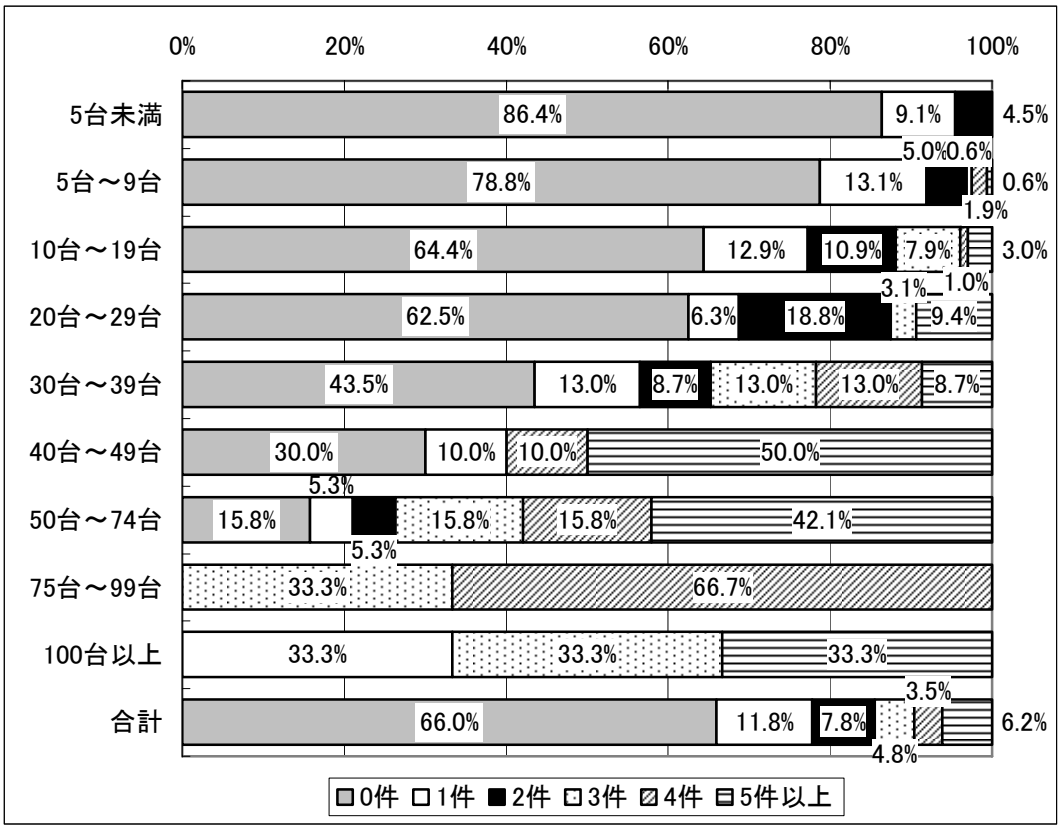
平成 18 年度に発生した交通事故について、事業者単位で発生件数をみると、「無事故」246 事業者（66.0%）が最も多く、次いで、「１件」44 事業者（11.8%）、「２件」29 事業者（7.8%）及び「５件以上」23 事業者（6.2%）等と続いている。

また、事業規模別に発生件数をみると、無事故事業者数は 246 事業者となっており、事業規模の小さい事業者ほど無事故の割合が高い。また、事故惹起事業者数は 127 事業者となっており、事業規模が大きくなるにつれて事故件数が多くなっていることがわかる。

図表２－３－20　事業規模別交通事故件数別事業者数

内訳／事業規模	無事故事業者	交通事故					事故惹起事業者	総合計
		1件	2件	3件	4件	5件以上		
5台未満	19	2	1				3	22
5台～9台	126	21	8	1	3	1	34	160
10台～19台	65	13	11	8	1	3	36	101
20台～29台	20	2	6	1		3	12	32
30台～39台	10	3	2	3	3	2	13	23
40台～49台	3	1			1	5	7	10
50台～74台	3	1	1	3	3	8	16	19
75台～99台				1	2		3	3
100台以上		1		1		1	3	3
合計	246	44	29	18	13	23	127	373

図表２－３－21　事業規模別交通事故件数別事業者の割合

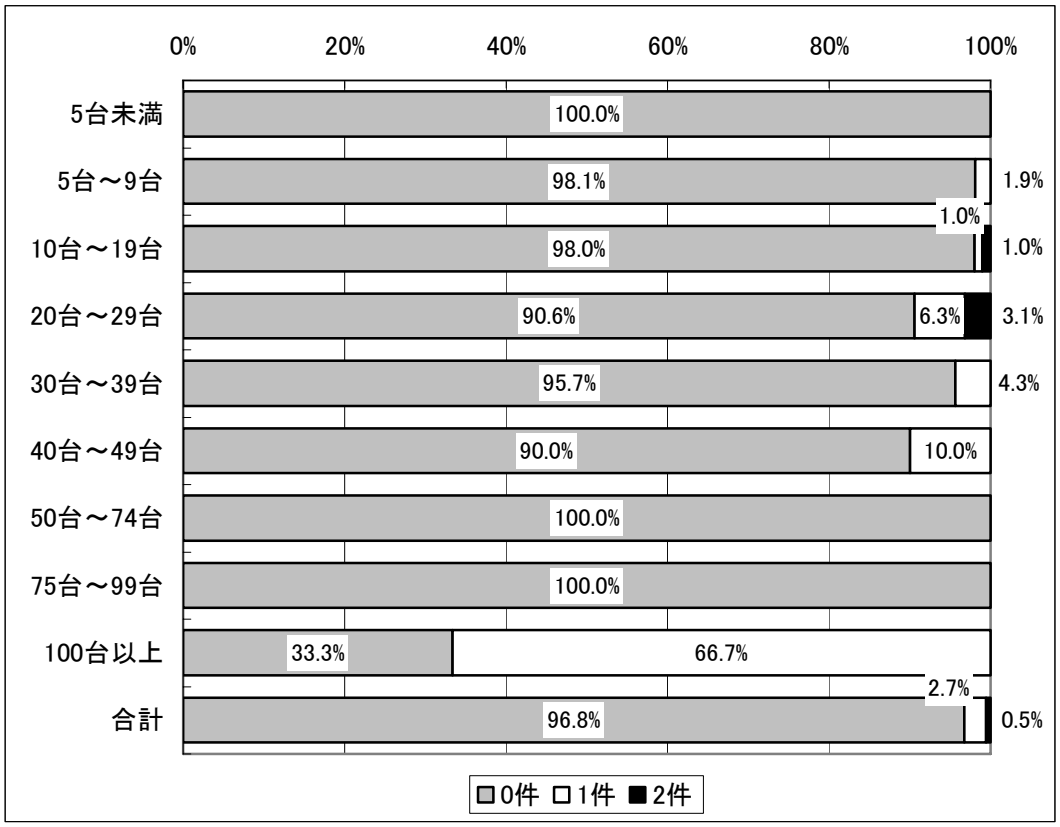


また、重大事故では、重大事故の発生件数が 14 件と少ないこともあり、361 事業者（96.8%）で「無事故」となっている。

図表２－３－22　事業規模別重大事故件数別事業者数

内訳 / 事業規模	無事故事業者	重大事故件数		事故惹起事業者	総合計
		1件	2件		
5台未満	22				22
5台～9台	157	3		3	160
10台～19台	99	1	1	2	101
20台～29台	29	2	1	3	32
30台～39台	22	1		1	23
40台～49台	9	1		1	10
50台～74台	19				19
75台～99台	3				3
100台以上	1	2		2	3
合計	361	10	2	12	373

図表２－３－23　事業規模別重大事故件数別事業者の割合



（３）車両 100 台当たり、１万日車当たり及び 100 万キロ当たりの事故件数

事業規模別車両 100 台当たりの事故件数は、交通事故 7.356 件、重大事故 0.221 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「40 台～49 台」13.409 件が最も多く、次いで、「100 台以上」13.221 件、「50 台～74 台」8.862 件及び「30 台～39 台」7.432 件等と続いている。また、重大事故件数は、「20 台～29 台」0.533 件が最も高い。

図表２－３－24　車両 100 台当たり事故件数

区分／事業規模	事業用自動車数	車両100台当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	70	5.714	
5台～9台	1,092	5.769	0.275
10台～19台	1,393	5.671	0.215
20台～29台	750	4.800	0.533
30台～39台	767	7.432	0.130
40台～49台	440	13.409	0.227
50台～74台	1,151	8.862	
75台～99台	256	4.297	
100台以上	416	13.221	0.481
合計	6,335	7.356	0.221

※車両 100 台当たり事故件数＝「事故件数」÷「事業用自動車数」×100

また、1万日車当たりの事故件数は、交通事故2.320件、重大事故0.070件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「40台～49台」5.205件が最も多く、次いで、「100台以上」5.058件及び「30台～39台」2.509件等と続いている。重大事故では、「20台～29台」が最も高く、0.190件となっている。

図表２－３－25　１万日車当たり事故件数

区分 / 事業規模	延実働車両台数	1万日車当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	22,491	1.778	
5台～9台	298,504	2.111	0.101
10台～19台	408,806	1.932	0.073
20台～29台	210,191	1.713	0.190
30台～39台	227,224	2.509	0.044
40台～49台	113,342	5.205	0.088
50台～74台	549,621	1.856	
75台～99台	69,654	1.579	
100台以上	108,734	5.058	0.184
合計	2,008,567	2.320	0.070

※１万日車当たり事故件数＝「事故件数」÷「延実働車両台数」×10,000

同様に、100万キロ当たりの事故件数では、交通事故1.325件、重大事故0.040件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「100台以上」が最も高く3.155件となっている。次いで、「40台～49台」1.855件及び「50台～74台」1.733件等と続いている。重大事故では、「100台以上」が最も高く、0.115件となっている。

図表２－３－26　100万キロ当たり事故件数

区分 / 事業規模	総走行キロ	100万キロ当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	3,434,722	1.165	
5台～9台	51,924,307	1.213	0.058
10台～19台	68,808,326	1.148	0.044
20台～29台	52,006,616	0.692	0.077
30台～39台	42,061,477	1.355	0.024
40台～49台	31,813,982	1.855	0.031
50台～74台	58,847,850	1.733	
75台～99台	25,410,321	0.433	
100台以上	17,430,459	3.155	0.115
合計	351,738,060	1.325	0.040

※100万キロ当たり事故件数＝「事故件数」÷「総走行キロ」×1,000,000

（４）事業規模別輸送区域別事故件数

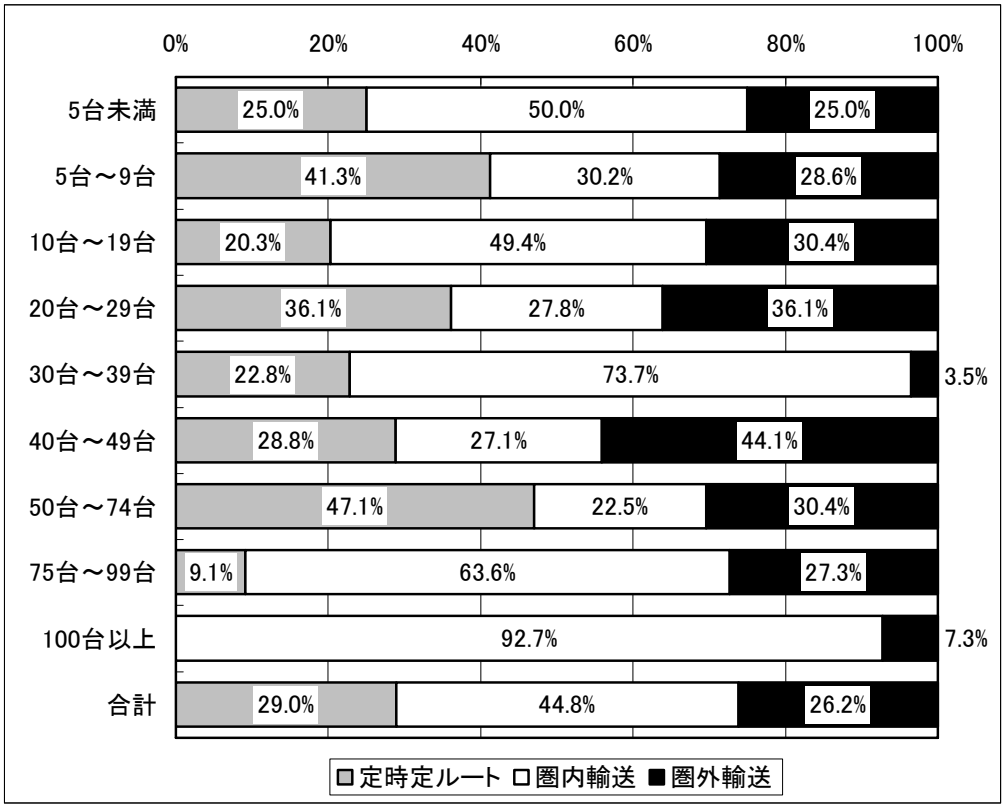
事業規模別輸送区域別交通事故件数をみると、「圏内輸送」209 件（44.8%）が最も多く、次いで「定時定ルート」135 件（29.0%）及び「圏外輸送」122 件（26.2%）と続いている。

輸送区域別交通事故件数を、図表２－３－５「事業規模別輸送区域別事故惹起事業者数」で割ると、１事業者当たりの事故件数は、「定時定ルート」2.07 件に対し、「圏内輸送」1.90 件及び「圏外輸送」1.77 件となっており、「定時定ルート」で多い傾向がみられた。

図表２－３－27　事業規模別輸送区域別交通事故件数

内訳／事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	1	2	1	4
5台～9台	26	19	18	63
10台～19台	16	39	24	79
20台～29台	13	10	13	36
30台～39台	13	42	2	57
40台～49台	17	16	26	59
50台～74台	48	23	31	102
75台～99台	1	7	3	11
100台以上		51	4	55
合計	135	209	122	466

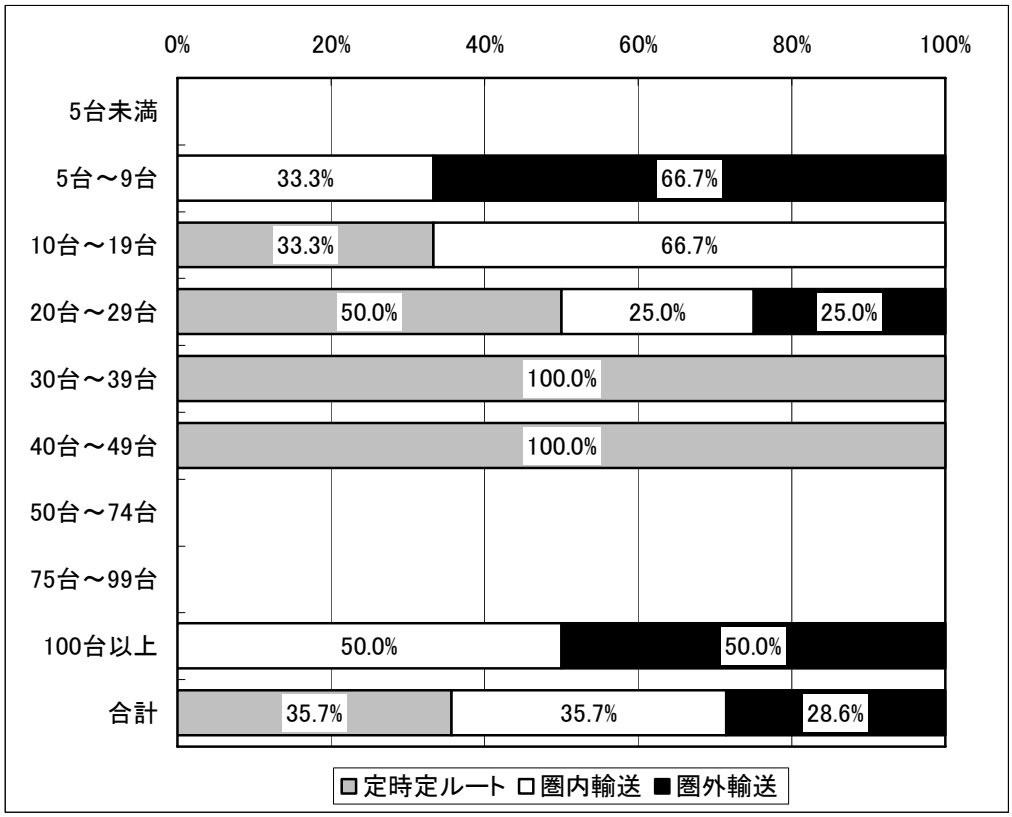
図表２－３－28　事業規模別輸送区域別交通事故件数の割合



図表２－３－29　事業規模別輸送区域別重大事故件数

内訳／事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満				
5台～9台		1	2	3
10台～19台	1	2		3
20台～29台	2	1	1	4
30台～39台	1			1
40台～49台	1			1
50台～74台				
75台～99台				
100台以上		1	1	2
合計	5	5	4	14

図表２－３－30　事業規模別輸送区域別重大事故件数の割合



（５）事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別事故件数

事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別交通事故件数をみると、「5,001～10,000km」195 件（41.8%）が最も多く、「2,001～5,000km」163 件（35.0%）と併せると８割近い事故が 2,001～10,000km の走行距離で起こっている。

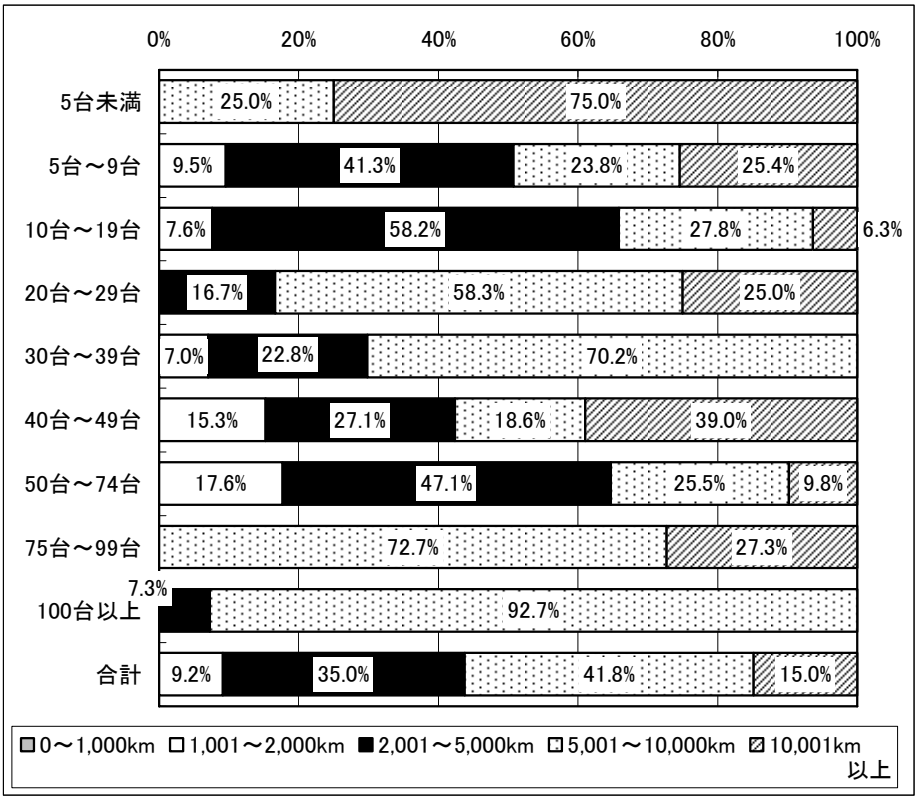
車両１台当たりの月間走行キロ別交通事故件数を、図表２－３－11「事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別事故惹起事業者数」で割ると、１事業者当たりの事故件数は、「2,001～5,000km」の 2.59 件に対し、「5,001km～10,000km」及び「10,001km 以上」では 5.0 件以上と２倍近い件数となっており、走行キロが長いほど事故が発生しやすい傾向にある。

図表２－３－31　事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別交通事故件数

内訳 ＼ 事業規模	0～1,000km	1,001～2,000km	2,001～5,000km	5,001～10,000km	10,001km以上	合計
5台未満				1	3	4
5台～9台		6	26	15	16	63
10台～19台		6	46	22	5	79
20台～29台			6	21	9	36
30台～39台		4	13	40		57
40台～49台		9	16	11	23	59
50台～74台		18	48	26	10	102
75台～99台				8	3	11
100台以上			4	51		55
合計		43	163	195	70	466

※車両１台当たりの月間走行キロ＝「総走行キロ」÷「保有車両台数」÷12

図表２－３－32　事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別交通事故の割合



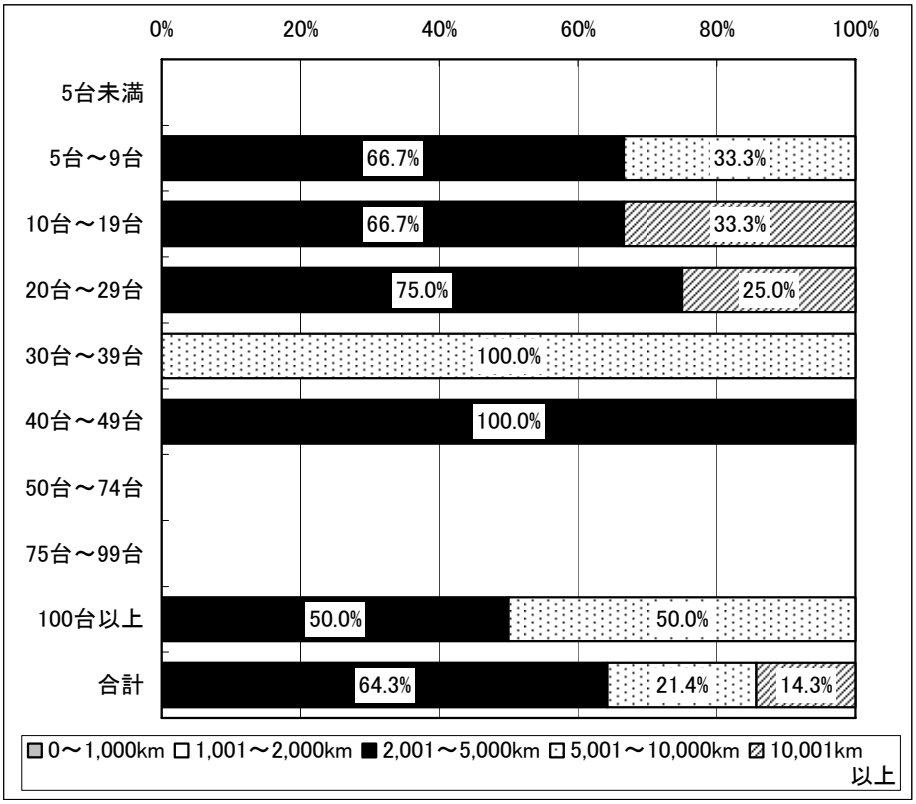
また、重大事故は「2,001～5,000km」９件（64.3%）に集中して発生している。

図表２－３－33　事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別重大事故件数

内訳 / 事業規模	0～1,000km	1,001～2,000km	2,001～5,000km	5,001～10,000km	10,001km以上	合計
5台未満						
5台～9台			2	1		3
10台～19台			2		1	3
20台～29台			3		1	4
30台～39台				1		1
40台～49台			1			1
50台～74台						
75台～99台						
100台以上			1	1		2
合計			9	3	2	14

※車両１台当たりの月間走行キロ＝「総走行キロ」÷「保有車両台数」÷12

図表２－３－34　事業規模別車両１台当たりの月間走行キロ別重大事故の割合



３．５　事業規模別事故原因

交通事故の事故原因をみると、「10. 運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった」32 件が最も多く、次いで、「19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った」25 件、「30.信号で停止していたら、追突された」19 件、「14.他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた」18 件及び「29.相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた」12 件と続いている。

これらの事故原因は、「運転操作」及び「歩行者等」に起因する原因が多く見られるが、事業規模別でみると事業規模に関係なく、同じような事故原因で交通事故が発生している傾向にある。

図表２－３－35　事業規模別交通事故原因（複数回答）

区分 / 事業規模	労務管理			運行管理			乗務員の状態			運転操作						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
5台未満										1						
5台～9台		1			1	1		1		6		1		3		
10台～19台										13		1	3	7	1	4
20台～29台								1		1				2		1
30台～39台					1			1		2					1	
40台～49台										4	1		1	1		
50台～74台	1						1			4	1			3	1	1
75台～99台							1				1			2		
100台以上								1		1						
合計	1	1			2	1	2	4		32	3	2	4	18	3	6

区分 / 事業規模	運転操作			脳・心臓疾患他			車両			積載物	道路	歩行者等			その他	合計
	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
5台未満														1	1	3
5台～9台		1	4							2		1	3	3	17	45
10台～19台	1		6				1						1	2	16	56
20台～29台		1	6										2	1	3	18
30台～39台		1	1						1					4	8	20
40台～49台			3											3	3	16
50台～74台		2	4							1		1	6	4	6	36
75台～99台														1	2	7
100台以上			1												1	4
合計	1	5	25				1		1	3		2	12	19	57	205

【事故原因】

労務管理	１．乗務員の健康状態を十分に把握しないまま、乗務させた ２．交通渋滞等で遅延が生じたが、荷主先への配達時間が決まっていたので、運行計画を変更することなくそのまま運転させた ３．長距離運転のため、同一の運転者では安全な運行の継続が困難と考えられたが、そのまま同じ運転者に運転を任せた
運行管理	４．乗務前の点呼を行わず、健康状態等を把握しないまま、運転者を出庫させた ５．関係法令の遵守や教育を、乗務員に実施していなかった ６．荷主より積荷の正確な重量を把握しないまま、運転者を出庫させた
乗務員の状態	７．乗車する前から体調不良であったにも係わらず、運行管理者にそのことを伝えず乗務を開始した ８．長距離運転が続き、疲労が蓄積したため、居眠運転に陥った ９．前日の飲酒は、影響ないものと考えて運転をした（事故が起きた時に酒気が残っていた）
運転操作	10．運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 11．荷主を探すことに専念していたため、歩行者あるいは自転車に対する注意が散漫となってしまった 12．荷主へ荷物を届けるに当たっては、途中の道路状況にかかわらず、荷物の引き渡し時刻が厳守されているため、つい速度超過をしてしまった 13．道路が混雑していたにもかかわらず、速度を下げないで走行した 14．他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた 15．前方の信号は黄色であったが、荷物の引き渡し時刻が迫っていたので、そのまま走行した

また、重大事故の事故原因には、特に目立った傾向はないが、「歩行者等」に起因する原因が比較的多く、「28. 相手（歩行者等）が信号を無視して交差点を渡ろうとしていた」及び「29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた」がそれぞれ２件ずつ挙げられており、他には「１．乗務員の健康状態を十分に把握しないまま、乗務させた」、「９．前日の飲酒は、影響ないものと考えて運転をした（事故が起きた時に酒気が残っていた）」、「16. 信号のない交差点において、一時停止又は徐行となっていたが、急いでいたのでそのまま走行した」、「19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った」及び「23. 日常点検を十分に実施しなかった」が重大事故原因となっている。

図表２－３－36　事業規模別重大事故原因（複数回答）

区分 / 事業規模	労務管理			運行管理			乗務員の状態			運転操作						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
5台未満																
5台～9台																1
10台～19台																
20台～29台	1								1							
30台～39台																
40台～49台																
50台～74台																
75台～99台																
100台以上																
合計	1								1							1

区分 / 事業規模	運転操作			脳・心臓疾患他			車両			積載物	道路	歩行者等			その他	合計
	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
5台未満																
5台～9台												2	1			4
10台～19台							1									1
20台～29台			1												3	6
30台～39台															1	1
40台～49台															1	1
50台～74台																
75台～99台																
100台以上													1			1
合計			1				1					2	2		5	14

運転操作	16. 信号のない交差点において、一時停止又は徐行となっていたが、急いでいたのでそのまま走行した 17. 走行していた道路は混雑していたが、前車を無理に追い越した 18. 左折又は右折する際、歩行者・自転車をよく確認せず走行した 19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った
脳疾患	20. 運転中に脳いっ血を発症した
心臓疾患	21. 運転中に心臓発作を発症した
その他	22. 運転中に失神した
車両	23. 日常点検を十分に実施しなかった 24. 定期点検整備を十分に実施しなかった 25. 臨時整備を十分に実施しなかった
積載物	26. 積荷をしっかり固縛せずに走行したため、カーブを曲がる際落下した
道路	27. 道路の陥没に気がつかず、積荷を積載したまま走行したため、積荷がバランスを崩し、道路上に落下した
歩行者等	28. 相手（歩行者等）が信号を無視して交差点を渡ろうとしていた 29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた 30. 信号で停車していたら、追突された
その他	31. その他

４．事業内容別の調査結果

４．１　事業内容別事業者数

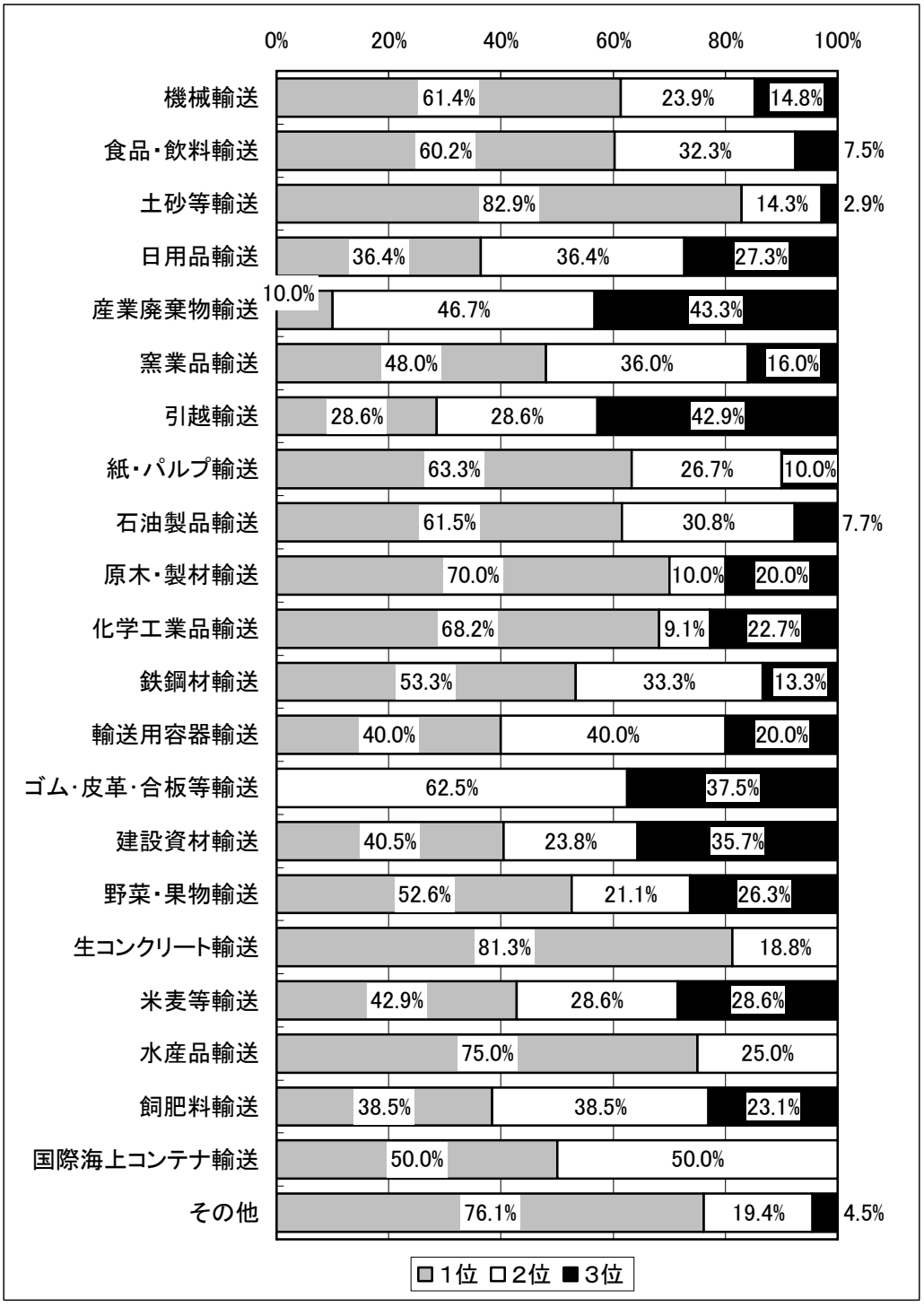
事業内容別事業者数を第１位から第３位の事業内容で合計すると、「食品・飲料輸送」93 事業者が最も多く、次いで「機械輸送」88 事業者、「土砂等輸送」70 事業者及び「日用品輸送」44 事業者等と続いている。

以下、当節においては、第１位から第３位の事業内容を合計した結果で示す。

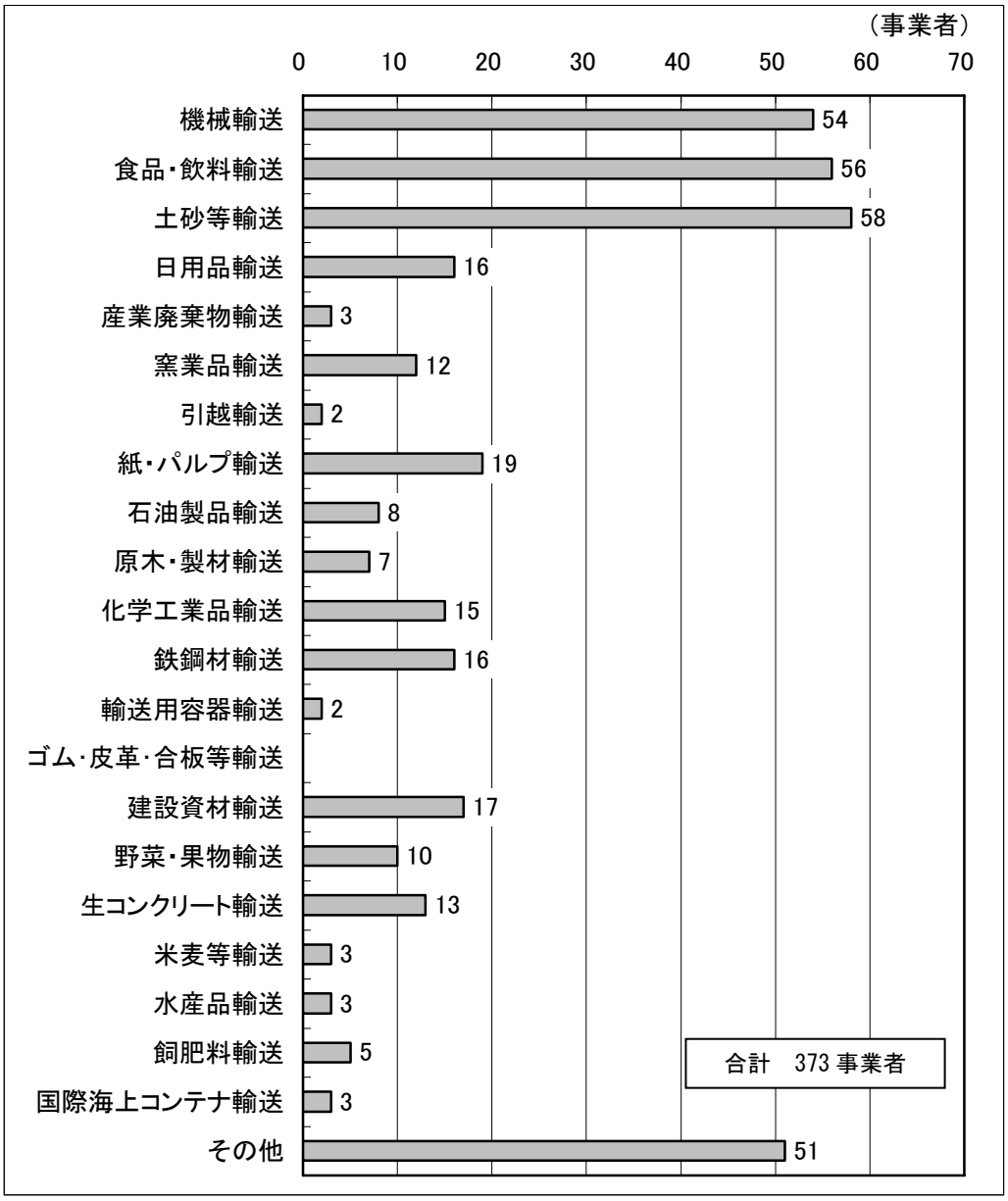
図表２－４－１　事業内容別取扱量の多い順位別事業者数（複数回答）

区分／事業内容	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
機械輸送	54	21	13	88
食品･飲料輸送	56	30	7	93
土砂等輸送	58	10	2	70
日用品輸送	16	16	12	44
産業廃棄物輸送	3	14	13	30
窯業品輸送	12	9	4	25
引越輸送	2	2	3	7
紙･パルプ輸送	19	8	3	30
石油製品輸送	8	4	1	13
原木･製材輸送	7	1	2	10
化学工業品輸送	15	2	5	22
鉄鋼材輸送	16	10	4	30
輸送用容器輸送	2	2	1	5
ゴム･皮革･合板等輸送		5	3	8
建設資材輸送	17	10	15	42
野菜･果物輸送	10	4	5	19
生コンクリート輸送	13	3		16
米麦等輸送	3	2	2	7
水産品輸送	3	1		4
飼肥料輸送	5	5	3	13
国際海上コンテナ輸送	3	3		6
その他	51	13	3	67
合計	373	175	101	649

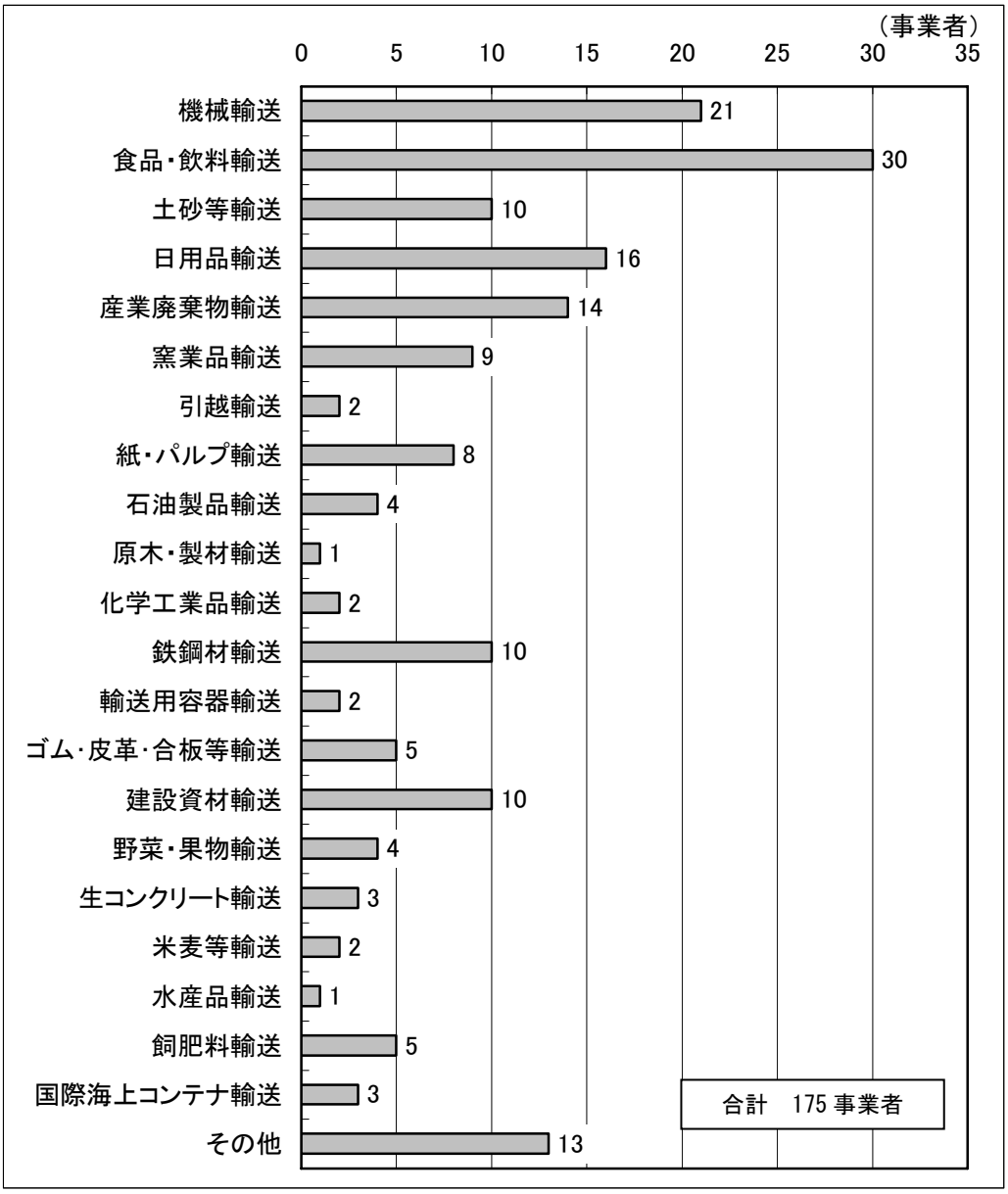
図表２－４－２　事業内容別取扱量の多い順位別事業者の割合



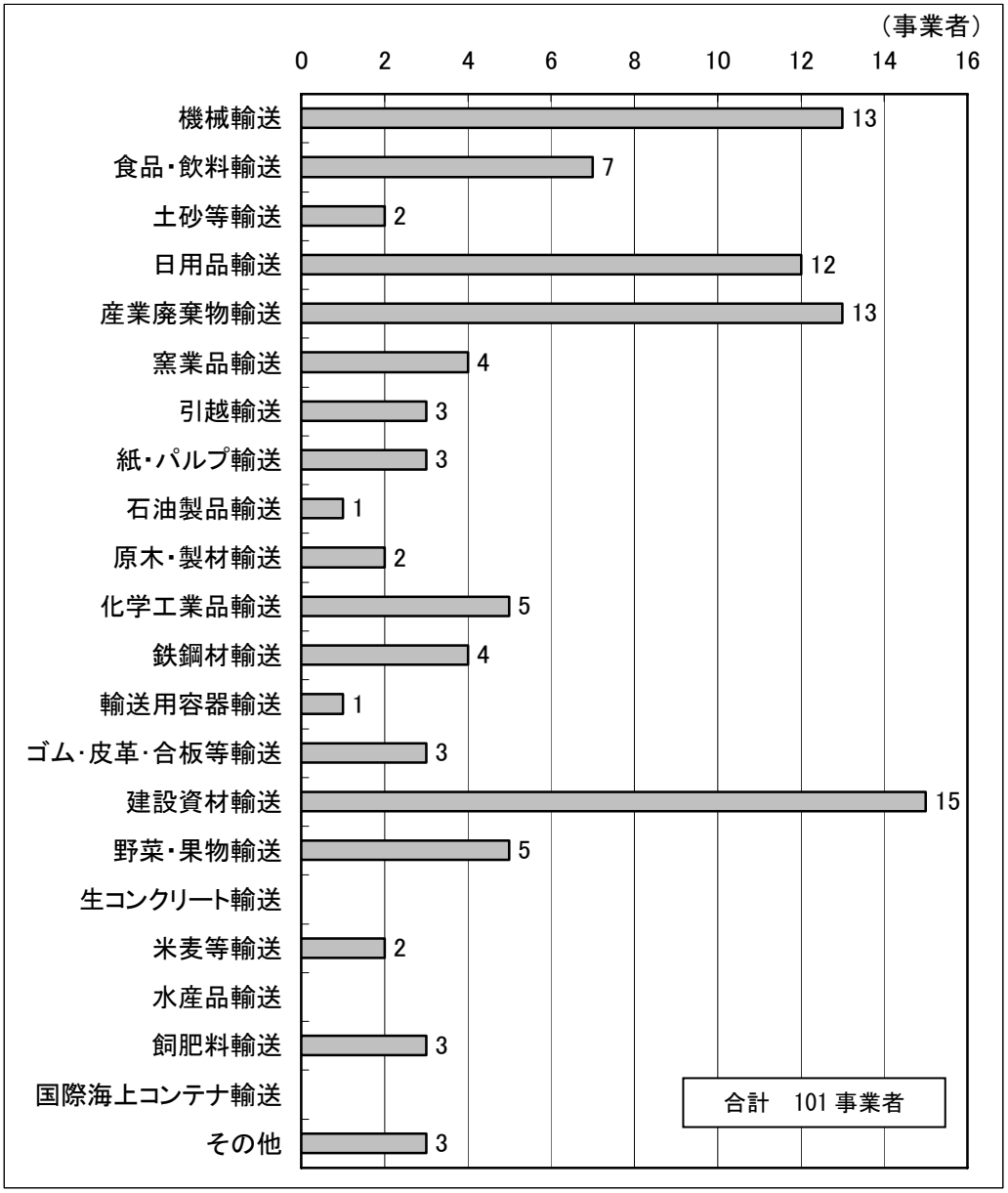
図表２－４－３　事業内容別事業者数（１位）



図表２－４－４　事業内容別事業者数（２位）



図表２－４－５　事業内容別事業者数（３位）



４．２　事業内容別事故件数

（１）事業内容別事故件数の内訳

平成 18 年度に発生した交通事故件数及び重大事故件数を事業内容別にみると、交通事故件数では「食品・飲料輸送」175 件が最も多く、次いで多い「機械輸送」45 件の４倍近い事故が発生している。

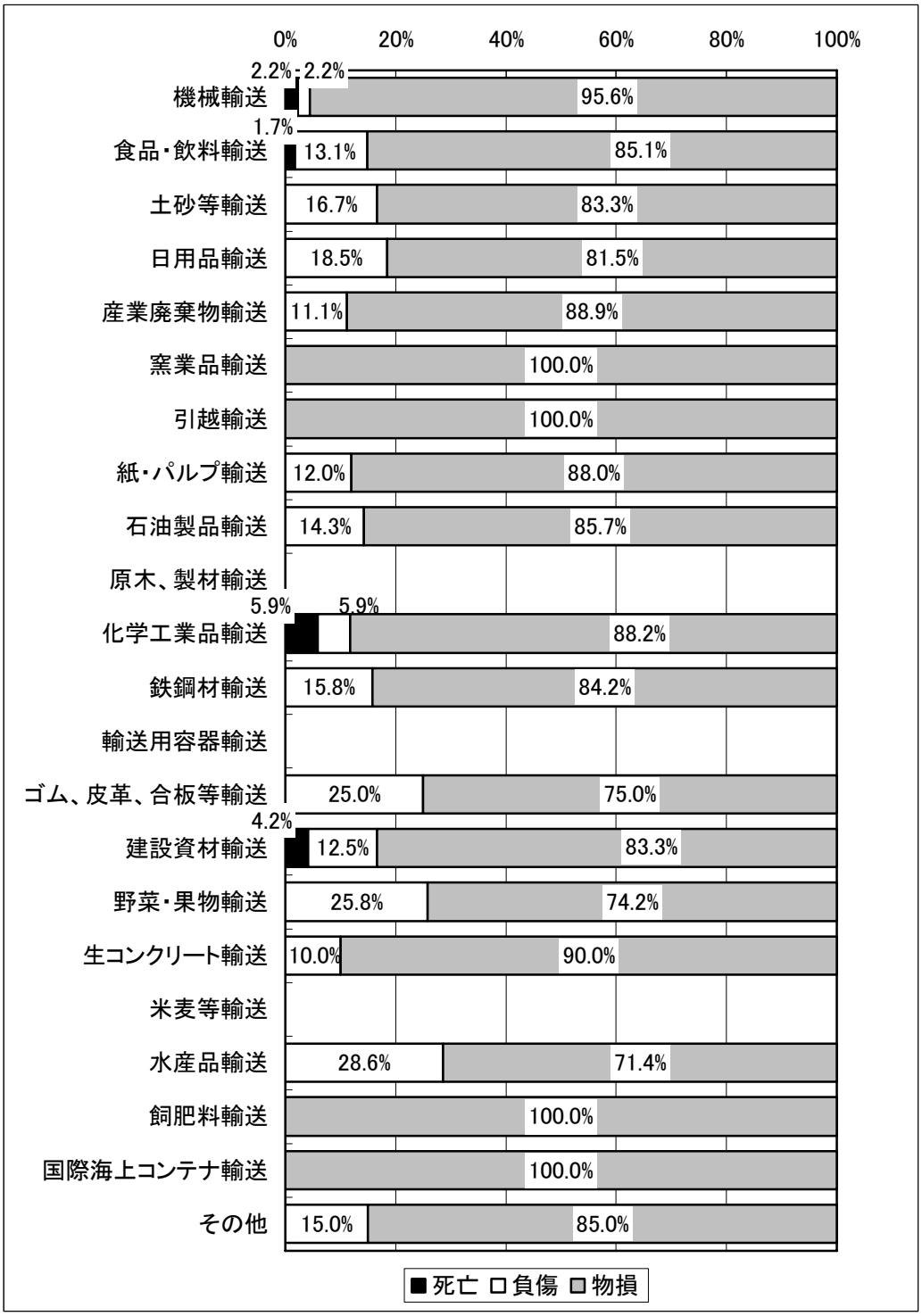
重大事故件数では、「機械輸送」６件が多く発生している以外は、特に目立った傾向は見受けられない。

当節では、下記図表２－４－６「事業内容別事故件数」で第１位から第３位の事故件数を合計した結果を示すとともに、図表２－４－９から図表２－４－14 において交通事故及び重大事故の事故件数をそれぞれ順位別に示す。

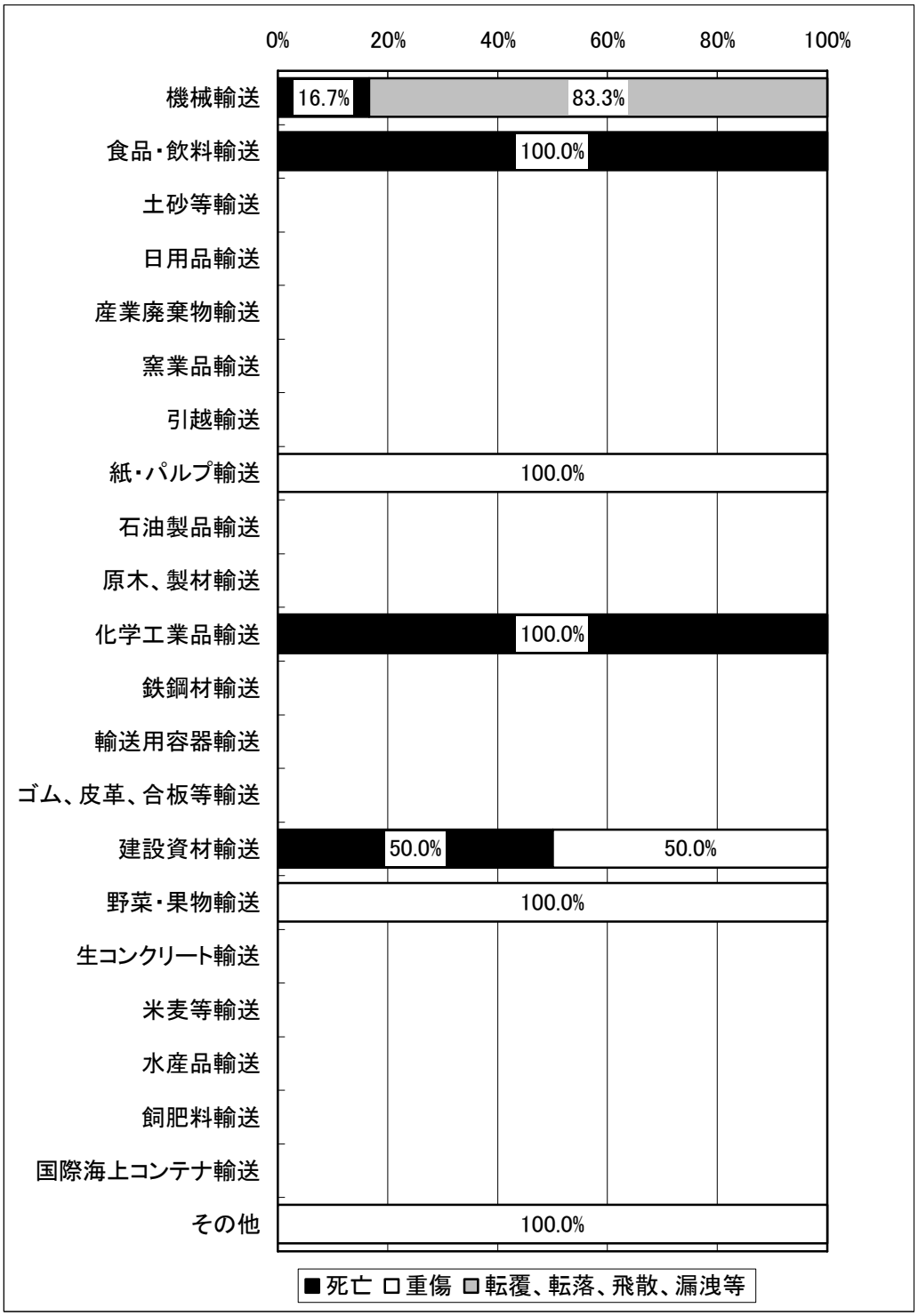
図表２－４－６　事業内容別事故件数

内訳 ＼ 事業内容	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落 飛散、漏洩等	計
機械輸送	1	1	43	45	1		5	6
食品・飲料輸送	3	23	149	175	2			2
土砂等輸送		3	15	18				
日用品輸送		5	22	27				
産業廃棄物輸送		1	8	9				
窯業品輸送			3	3				
引越輸送			2	2				
紙・パルプ輸送		3	22	25		1		1
石油製品輸送		1	6	7				
原木、製材輸送								
化学工業品輸送	1	1	15	17	1			1
鉄鋼材輸送		3	16	19				
輸送用容器輸送								
ゴム、皮革、合板等輸送		1	3	4				
建設資材輸送	1	3	20	24	1	1		2
野菜・果物輸送		8	23	31		1		1
生コンクリート輸送		1	9	10				
米麦等輸送								
水産品輸送		2	5	7				
飼肥料輸送			1	1				
国際海上コンテナ輸送			2	2				
その他		6	34	40		1		1
合計	6	62	398	466	5	4	5	14

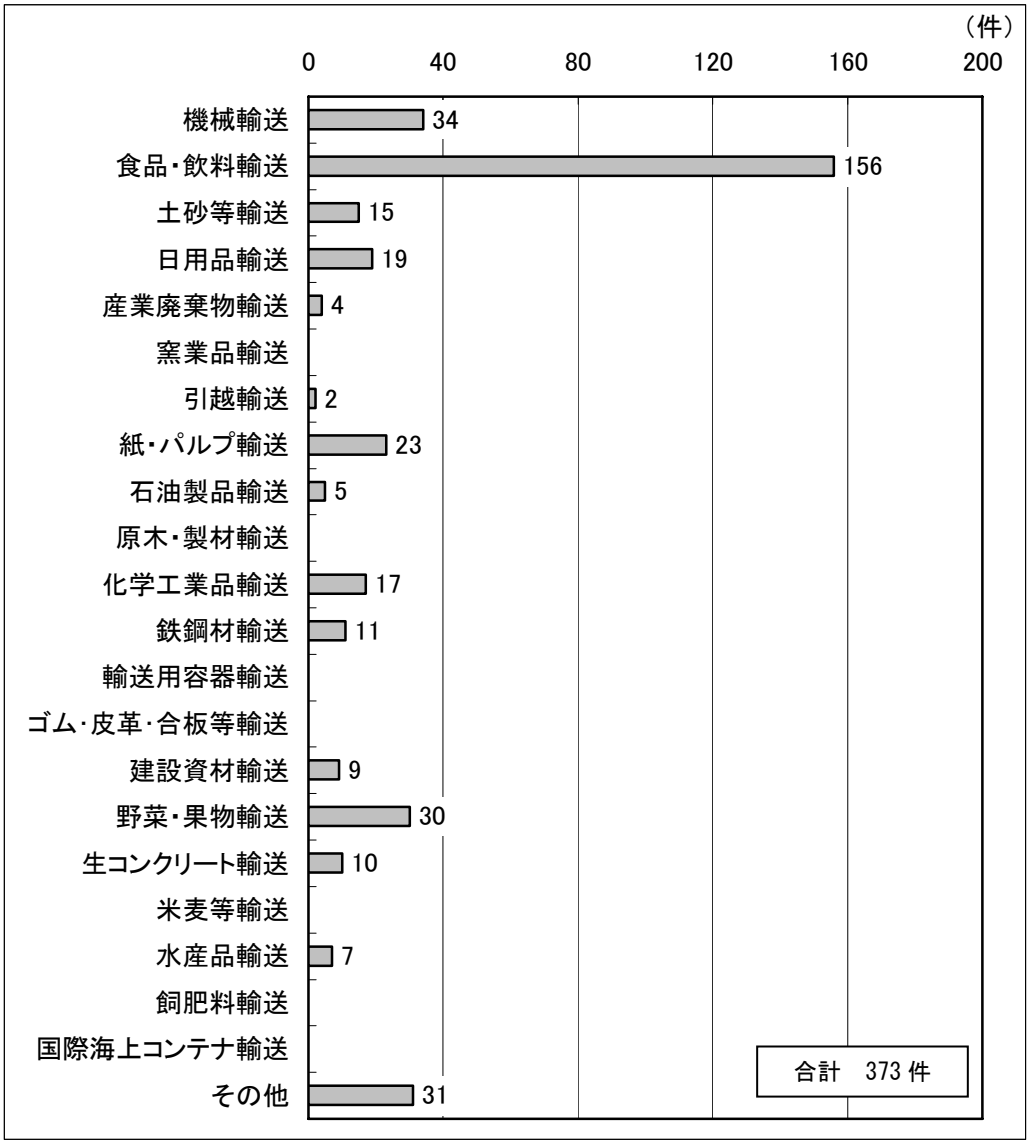
図表２－４－７　事業内容別交通事故の割合



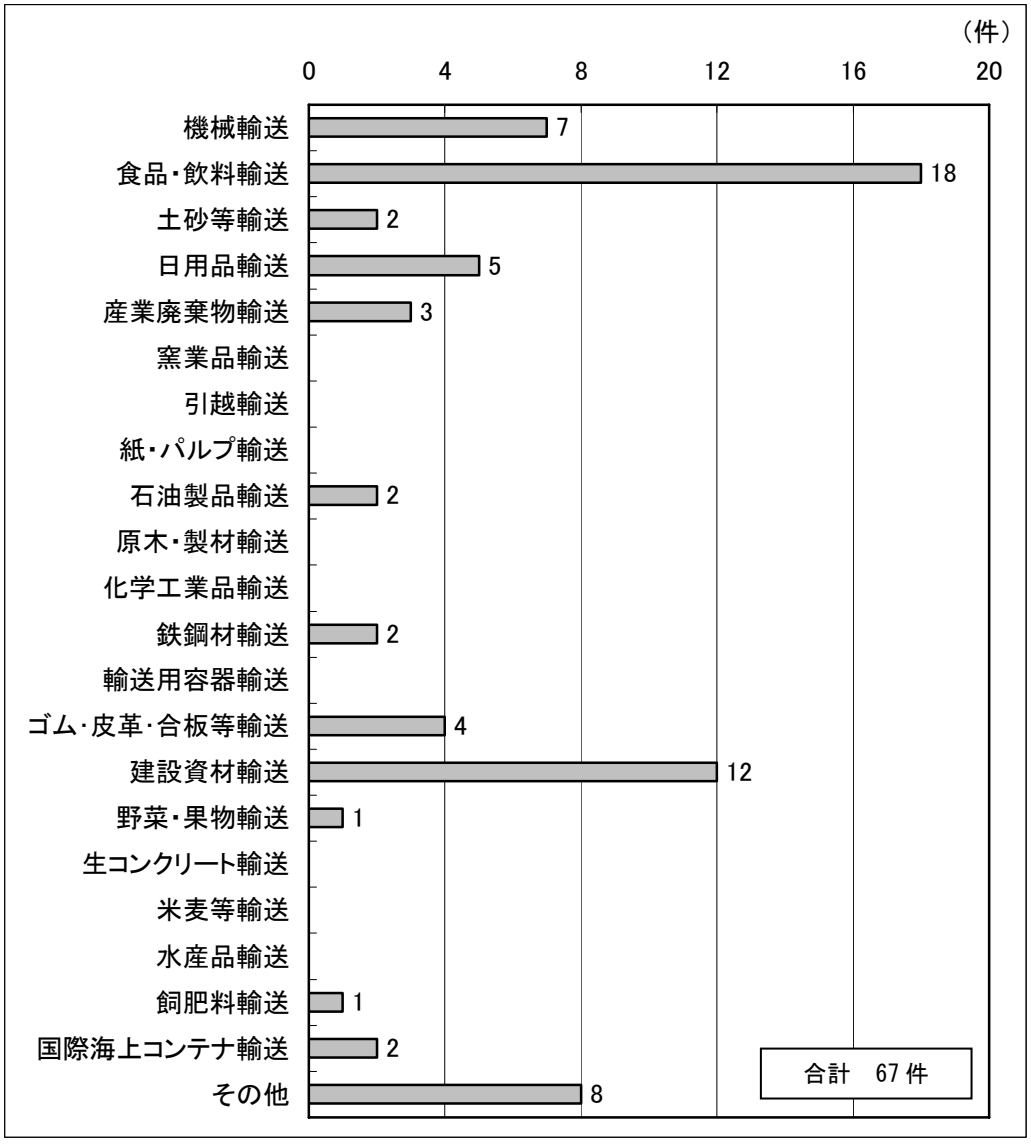
図表２－４－８　事業内容別重大事故の割合



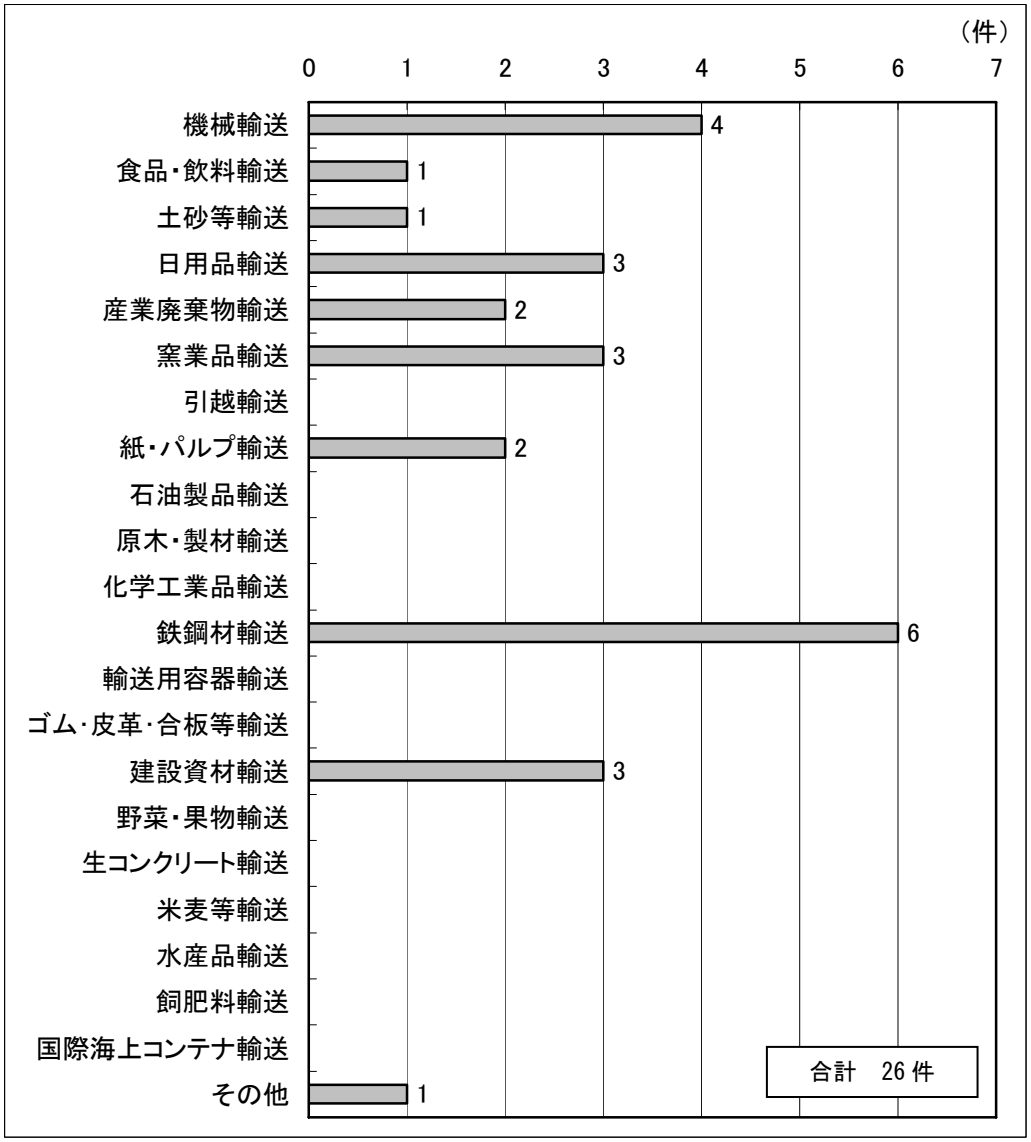
図表２－４－９　事業内容別交通事故件数（１位）



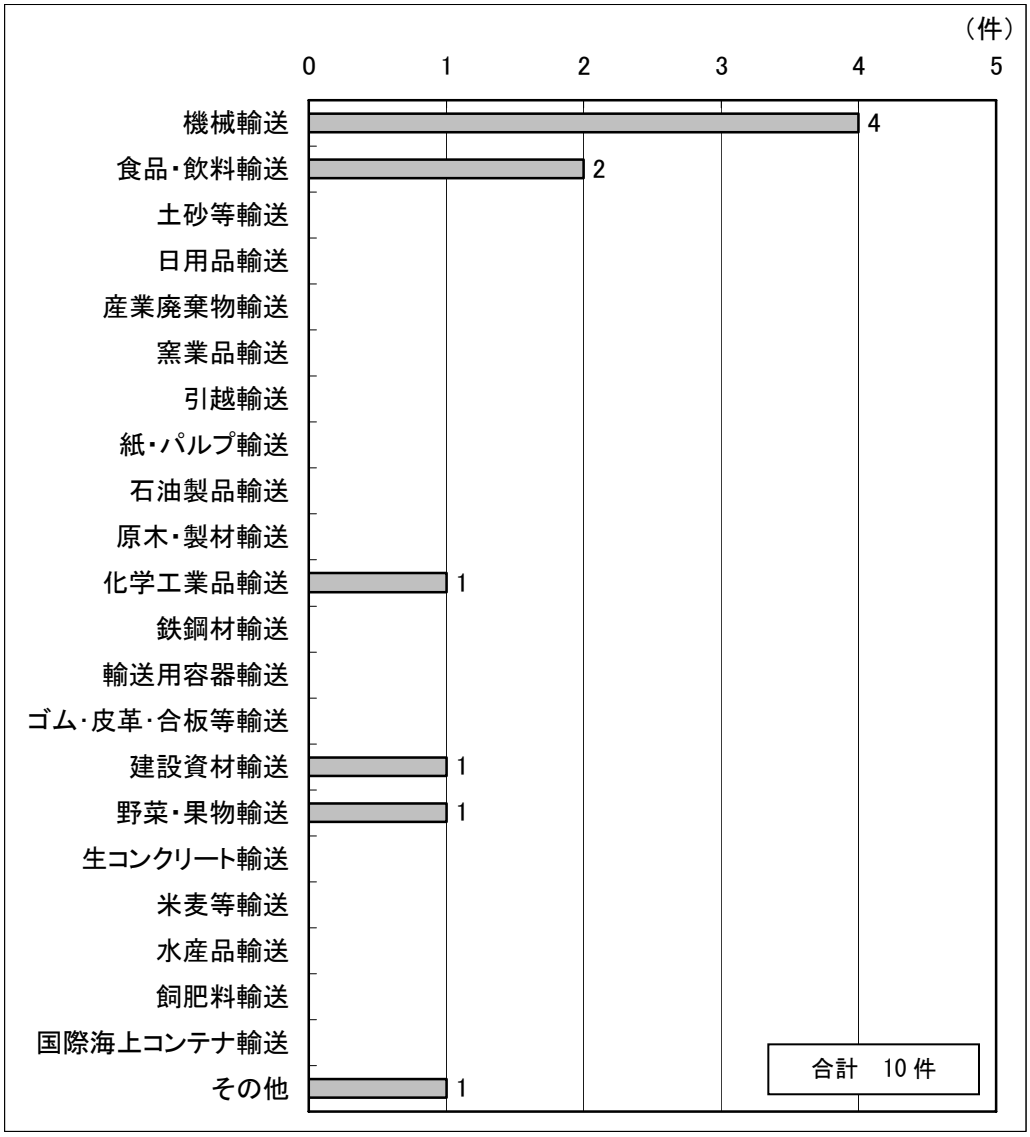
図表２－４－10　事業内容別交通事故件数（２位）



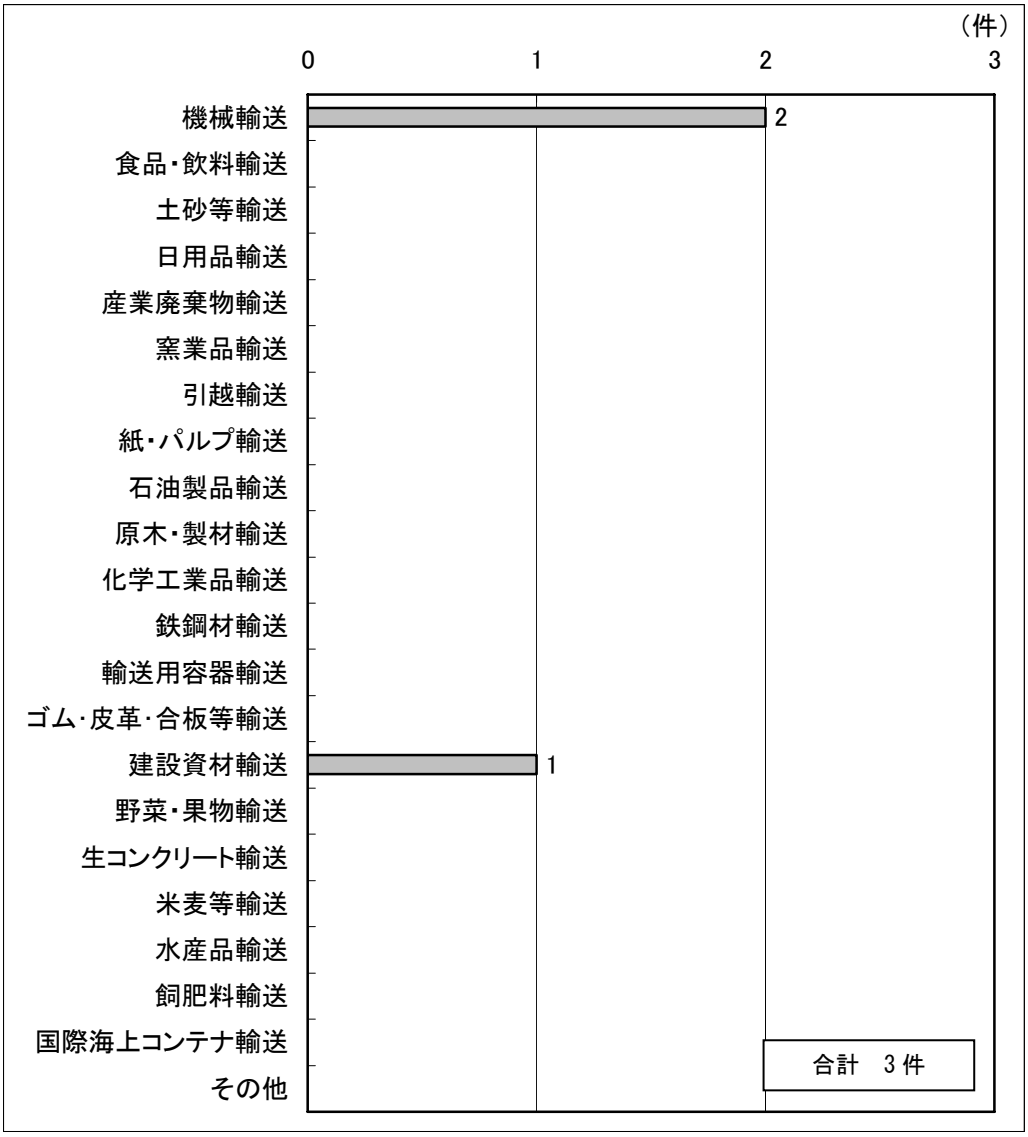
図表２－４－11　事業内容別交通事故件数（３位）



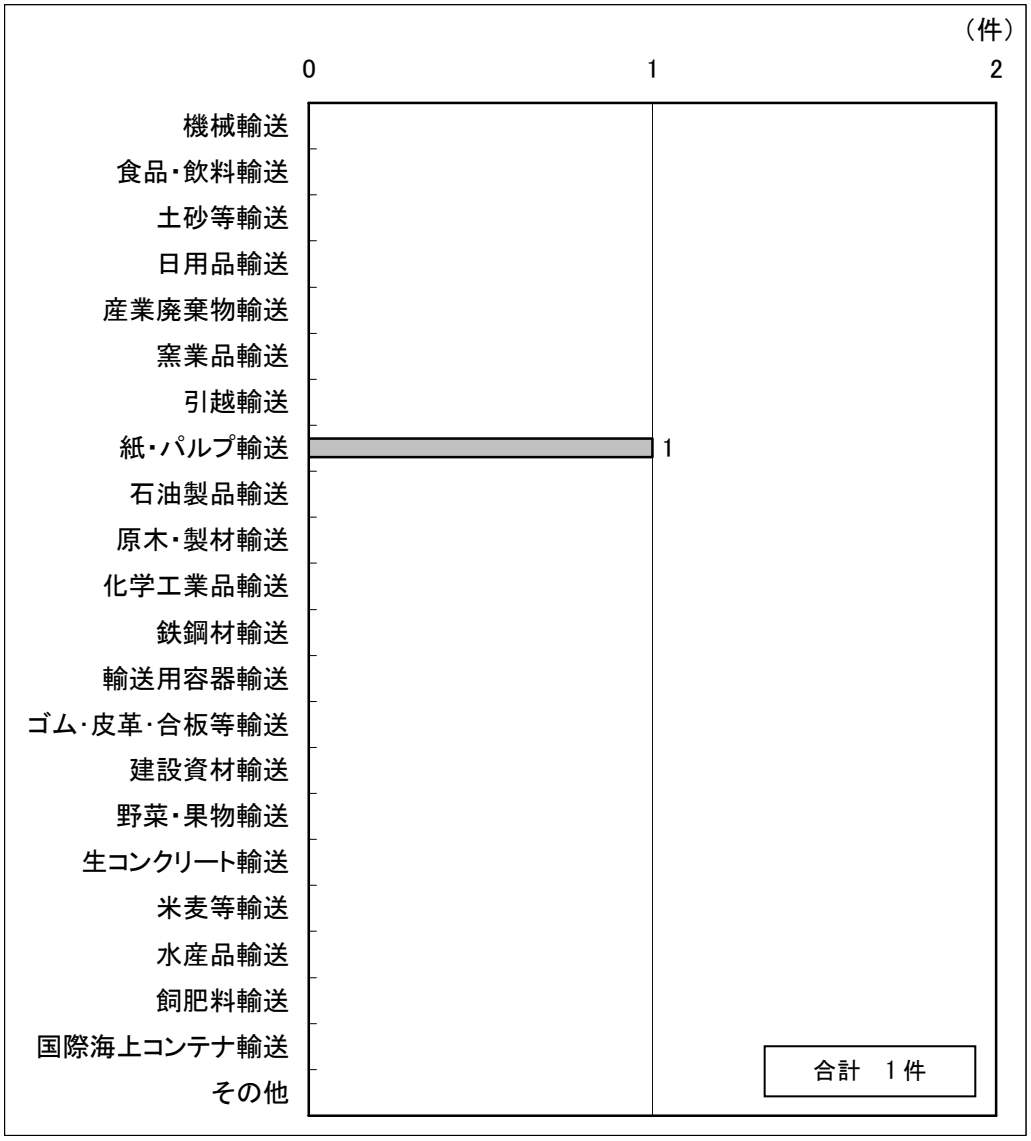
図表２－４－12　事業内容別重大事故件数（１位）



図表２－４－13　事業内容別重大事故件数（２位）



図表２－４－14　事業内容別重大事故件数（３位）



（２）事業内容別事故件数別事業者数

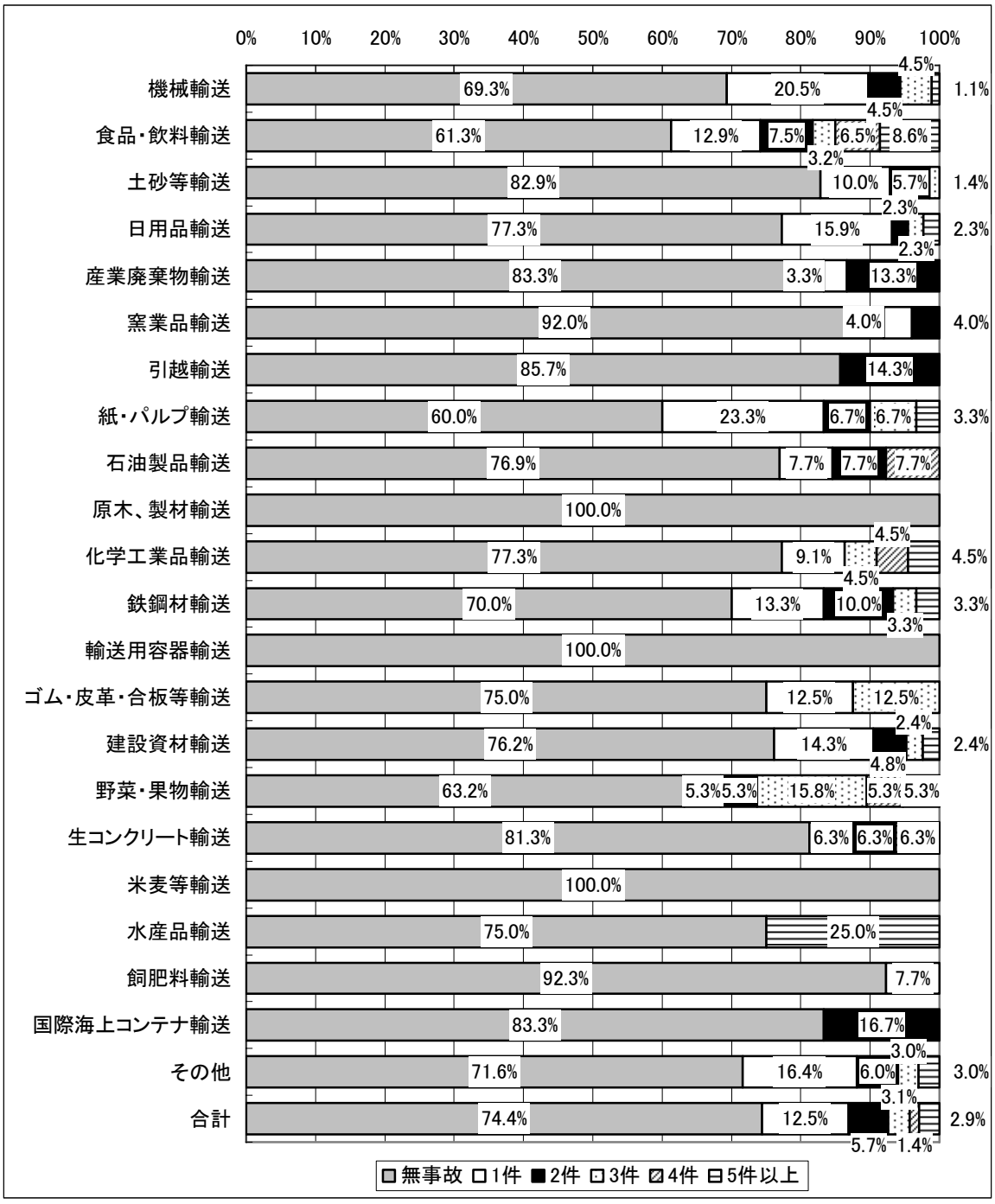
平成 18 年度に発生した交通事故について、事業内容別で発生件数をみると、「無事故」483 事業者（74.4%）が最も多く、次いで、「１件」81 事業者（12.5%）、「２件」37 事業者（5.7%）及び「３件」20 事業者（3.1%）等と続いている。

また、事業内容ごとに発生件数をみると、無事故事業者数は 483 事業者となっており、「原木、製材輸送」、「輸送用容器輸送」及び「米麦等輸送」では事故が発生しておらず、「窯業品輸送」、「飼肥料輸送」などの事業者でも無事故の割合が比較的高い。また、事故惹起事業者数は 166 事業者となっており、「食品・飲料輸送」、「機械輸送」、「紙・パルプ輸送」及び「野菜・果物輸送」で事故惹起事業者の割合が比較的高いことがわかる。

図表２－４－15　事業内容別交通事故件数別事業者数（複数回答）

内訳 / 事業内容	無事故事業者	交通事故件数					事故惹起事業者	総合計
		1件	2件	3件	4件	5件以上		
機械輸送	61	18	4	4		1	27	88
食品・飲料輸送	57	12	7	3	6	8	36	93
土砂等輸送	58	7	4	1			12	70
日用品輸送	34	7	1	1		1	10	44
産業廃棄物輸送	25	1	4				5	30
窯業品輸送	23	1	1				2	25
引越輸送	6		1				1	7
紙・パルプ輸送	18	7	2	2		1	12	30
石油製品輸送	10	1	1		1		3	13
原木、製材輸送	10							10
化学工業品輸送	17	2		1	1	1	5	22
鉄鋼材輸送	21	4	3	1		1	9	30
輸送用容器輸送	5							5
ゴム・皮革・合板等輸送	6	1		1			2	8
建設資材輸送	32	6	2	1		1	10	42
野菜・果物輸送	12	1	1	3	1	1	7	19
生コンクリート輸送	13	1	1			1	3	16
米麦等輸送	7							7
水産品輸送	3					1	1	4
飼肥料輸送	12	1					1	13
国際海上コンテナ輸送	5		1				1	6
その他	48	11	4	2		2	19	67
合計	483	81	37	20	9	19	166	649

図表２－４－16　事業内容別交通事故件数別事業者の割合

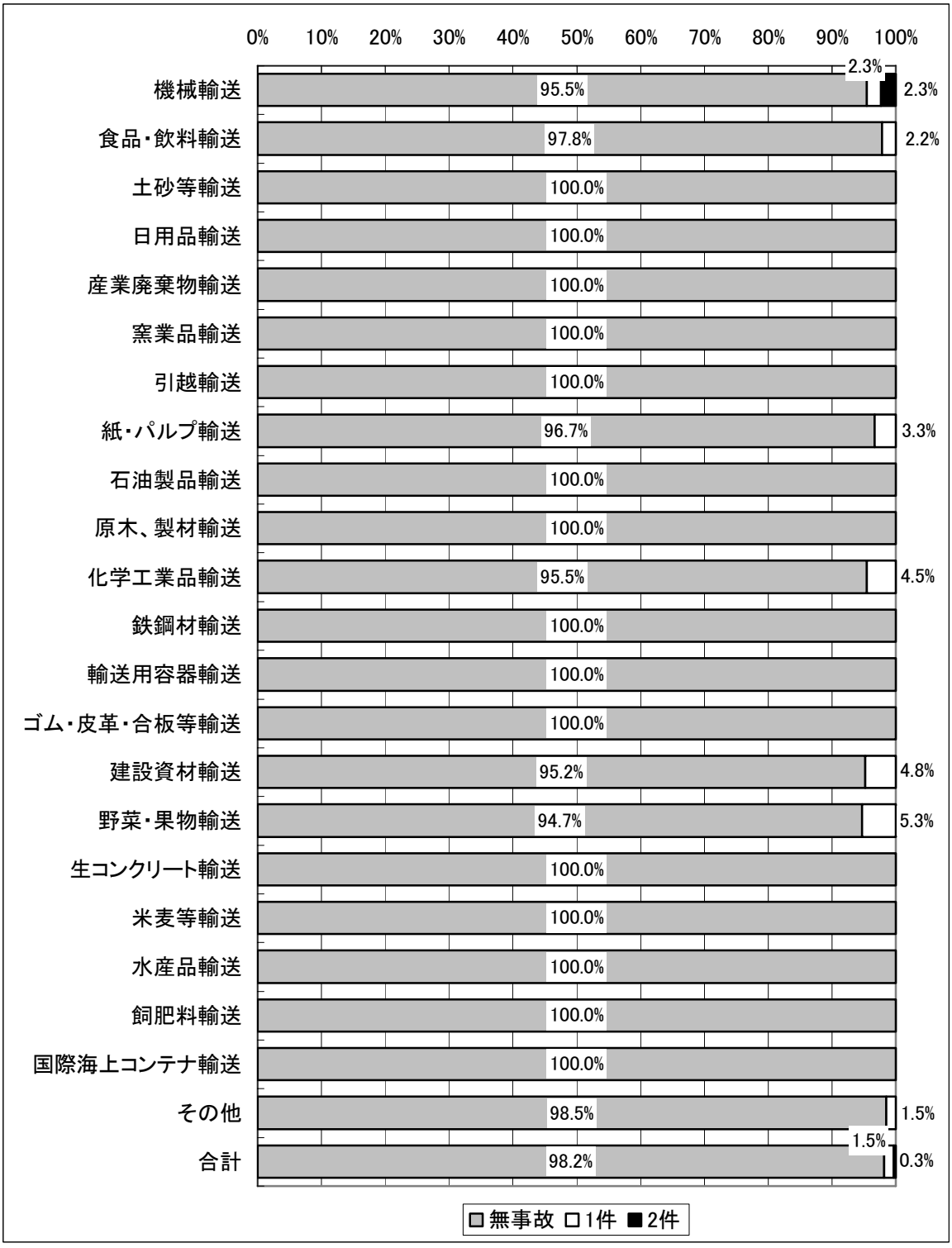


また、重大事故では、重大事故の発生件数が 14 件と少ないこともあり、637 事業者（98.2%）で「無事故」となっている。

図表２－４－17　事業内容別重大事故件数別事業者数（複数回答）

内訳 / 事業内容	無事故事業者	重大事故件数		事故惹起事業者	総合計
		1件	2件		
機械輸送	84	2	2	4	88
食品・飲料輸送	91	2		2	93
土砂等輸送	70				70
日用品輸送	44				44
産業廃棄物輸送	30				30
窯業品輸送	25				25
引越輸送	7				7
紙・パルプ輸送	29	1		1	30
石油製品輸送	13				13
原木、製材輸送	10				10
化学工業品輸送	21	1		1	22
鉄鋼材輸送	30				30
輸送用容器輸送	5				5
ゴム・皮革・合板等輸送	8				8
建設資材輸送	40	2		2	42
野菜・果物輸送	18	1		1	19
生コンクリート輸送	16				16
米麦等輸送	7				7
水産品輸送	4				4
飼肥料輸送	13				13
国際海上コンテナ輸送	6				6
その他	66	1		1	67
合計	637	10	2	12	649

図表２－４－18　事業内容別重大事故件数別事業者の割合



４．３　事業内容別事故原因

事業内容別事故原因は、交通事故原因及び重大事故原因ともに特に目立った傾向はないが、強いて挙げるならば、交通事故原因では「食品・飲料輸送」における「10.運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった」14 件及び「19.夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った」８件と「運転操作」に起因する原因が比較的多い。

図表２－４－19　事業内容別交通事故原因（複数回答）

区分 / 事業内容	労務管理			運行管理			乗務員の状態			運転操作						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
機械輸送					1	1		1		1				1		
食品・飲料輸送		1			1		1			14	2		1	5	1	1
土砂等輸送										1					1	
日用品輸送	1									1	1					1
産業廃棄物輸送										1				1		
窯業品輸送															1	
引越輸送																
紙・パルプ輸送										1			2	1		1
石油製品輸送										1						
原木、製材輸送																
化学工業品輸送										2		1	1	3		
鉄鋼材輸送										1				3		
輸送用容器輸送																
ゴム、皮革、合板等輸送										1				1		
建設資材輸送								1		3				1		
野菜・果物輸送										2		1				
生コンクリート輸送										1				1		1
米麦等輸送																
水産品輸送								1								
飼肥料輸送																
国際海上コンテナ輸送							1									
その他								1		2				1		2
合計	1	1			2	1	2	4		32	3	2	4	18	3	6

【事故原因】

労務管理	１．乗務員の健康状態を十分に把握しないまま、乗務させた ２．交通渋滞等で遅延が生じたが、荷主先への配達時間が決まっていたので、運行計画を変更することなくそのまま運転させた ３．長距離運転のため、同一の運転者では安全な運行の継続が困難と考えられたが、そのまま同じ運転者に運転を任せた
運行管理	４．乗務前の点呼を行わず、健康状態等を把握しないまま、運転者を出庫させた ５．関係法令の遵守や教育を、乗務員に実施していなかった ６．荷主より積荷の正確な重量を把握しないまま、運転者を出庫させた
乗務員の状態	７．乗車する前から体調不良であったにも係わらず、運行管理者にそのことを伝えず乗務を開始した ８．長距離運転が続き、疲労が蓄積したため、居眠運転に陥った ９．前日の飲酒は、影響ないものと考えて運転をした（事故が起きた時に酒気が残っていた）
運転操作	10．運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 11．荷主を探すことに専念していたため、歩行者あるいは自転車に対する注意が散漫となってしまった 12．荷主へ荷物を届けるに当たっては、途中の道路状況にかかわらず、荷物の引き渡し時刻が厳守されているため、つい速度超過をしてしまった 13．道路が混雑していたにもかかわらず、速度を下げないで走行した 14．他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた 15．前方の信号は黄色であったが、荷物の引き渡し時刻が迫っていたので、そのまま走行した

区分 / 事業内容	運転操作			脳・心臓疾患他			車両			積載物	道路	歩行者等			その他	合計
	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
機械輸送		2	4				1			1			2	4	10	29
食品・飲料輸送		1	8						1				3	3	8	51
土砂等輸送	1												1	2	6	12
日用品輸送															3	7
産業廃棄物輸送															4	6
窯業品輸送																1
引越輸送															1	1
紙・パルプ輸送			1											2	7	15
石油製品輸送												1			1	3
原木、製材輸送																
化学工業品輸送			1										1	1	1	11
鉄鋼材輸送			5										1			10
輸送用容器輸送																
ゴム、皮革、合板等輸送														1	1	4
建設資材輸送			3							1				2	3	14
野菜・果物輸送			2										2	2	3	12
生コンクリート輸送													1	1	1	6
米麦等輸送																
水産品輸送																1
飼肥料輸送																
国際海上コンテナ輸送																1
その他		2	1							1		1	1	1	8	21
合計	1	5	25				1		1	3		2	12	19	57	205

運転操作	16. 信号のない交差点において、一時停止又は徐行となっていたが、急いでいたのでそのまま走行した 17. 走行していた道路は混雑していたが、前車を無理に追い越した 18. 左折又は右折する際、歩行者・自転車をよく確認せず走行した 19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った
脳疾患	20. 運転中に脳いっ血を発症した
心臓疾患	21. 運転中に心臓発作を発症した
その他	22. 運転中に失神した
車両	23. 日常点検を十分に実施しなかった 24. 定期点検整備を十分に実施しなかった 25. 臨時整備を十分に実施しなかった
積載物	26. 積荷をしっかり固縛せずに走行したため、カーブを曲がる際落下した
道路	27. 道路の陥没に気がつかず、積荷を積載したまま走行したため、積荷がバランスを崩し、道路上に落下した
歩行者等	28. 相手（歩行者等）が信号を無視して交差点を渡ろうとしていた 29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた 30. 信号で停車していたら、追突された
その他	31. その他

図表２－４－20　事業内容別重大事故原因（複数回答）

区分 / 事業内容	労務管理			運行管理			乗務員の状態			運転操作						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
機械輸送																1
食品・飲料輸送																
土砂等輸送																
日用品輸送																
産業廃棄物輸送																
窯業品輸送																
引越輸送																
紙・パルプ輸送																
石油製品輸送																
原木、製材輸送																
化学工業品輸送																
鉄鋼材輸送																
輸送用容器輸送																
ゴム、皮革、合板等輸送																
建設資材輸送	1								1							
野菜・果物輸送																
生コンクリート輸送																
米麦等輸送																
水産品輸送																
飼肥料輸送																
国際海上コンテナ輸送																
その他																
合計	1								1							1

【事故原因】

労務管理	１．乗務員の健康状態を十分に把握しないまま、乗務させた ２．交通渋滞等で遅延が生じたが、荷主先への配達時間が決まっていたので、運行計画を変更することなくそのまま運転させた ３．長距離運転のため、同一の運転者では安全な運行の継続が困難と考えられたが、そのまま同じ運転者に運転を任せた
運行管理	４．乗務前の点呼を行わず、健康状態等を把握しないまま、運転者を出庫させた ５．関係法令の遵守や教育を、乗務員に実施していなかった ６．荷主より積荷の正確な重量を把握しないまま、運転者を出庫させた
乗務員の状態	７．乗車する前から体調不良であったにも係わらず、運行管理者にそのことを伝えず乗務を開始した ８．長距離運転が続き、疲労が蓄積したため、居眠運転に陥った ９．前日の飲酒は、影響ないものと考えて運転をした（事故が起きた時に酒気が残っていた）
運転操作	10．運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 11．荷主を探すことに専念していたため、歩行者あるいは自転車に対する注意が散漫となってしまった 12．荷主へ荷物を届けるに当たっては、途中の道路状況にかかわらず、荷物の引き渡し時刻が厳守されているため、つい速度超過をしてしまった 13．道路が混雑していたにもかかわらず、速度を下げないで走行した 14．他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた 15．前方の信号は黄色であったが、荷物の引き渡し時刻が迫っていたので、そのまま走行した

区分 / 事業内容	運転操作			脳・心臓疾患他			車両			積載物	道路	歩行者等			その他	合計
	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
機械輸送			1				1						1			4
食品・飲料輸送													1		2	3
土砂等輸送																
日用品輸送																
産業廃棄物輸送																
窯業品輸送																
引越輸送																
紙・パルプ輸送																
石油製品輸送																
原木、製材輸送															1	1
化学工業品輸送												1				1
鉄鋼材輸送																
輸送用容器輸送																
ゴム、皮革、合板等輸送																
建設資材輸送															1	3
野菜・果物輸送												1				1
生コンクリート輸送																
米麦等輸送																
水産品輸送																
飼肥料輸送																
国際海上コンテナ輸送																
その他															1	1
合計			1				1					2	2		5	14

運転操作	16. 信号のない交差点において、一時停止又は徐行となっていたが、急いでいたのでそのまま走行した 17. 走行していた道路は混雑していたが、前車を無理に追い越した 18. 左折又は右折する際、歩行者・自転車をよく確認せず走行した 19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った
脳疾患	20. 運転中に脳いっ血を発症した
心臓疾患	21. 運転中に心臓発作を発症した
その他	22. 運転中に失神した
車両	23. 日常点検を十分に実施しなかった 24. 定期点検整備を十分に実施しなかった 25. 臨時整備を十分に実施しなかった
積載物	26. 積荷をしっかり固縛せずに走行したため、カーブを曲がる際落下した
道路	27. 道路の陥没に気がつかず、積荷を積載したまま走行したため、積荷がバランスを崩し、道路上に落下した
歩行者等	28. 相手（歩行者等）が信号を無視して交差点を渡ろうとしていた 29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた 30. 信号で停車していたら、追突された
その他	31. その他

５．事業内容別の詳細

５．１　事業内容の選定

前項４.「事業内容別の調査結果」では、事業内容別の概要を分析したが、本項では事業内容別に詳細な分析を実施する。ただし、事業内容別の詳細な分析に当たっては、全事業内容を対象とするのではなく、図表２－４－１「事業内容別取扱量の多い順位別事業者数」及び図表２－４－６「事業内容別事故件数」の集計結果より、以下の 11 の事業内容について分析を行った。

・機械輸送
・食品・飲料輸送
・土砂等輸送
・日用品輸送
・産業廃棄物輸送
・紙・パルプ輸送
・化学工業品輸送
・鉄鋼材輸送
・建設資材輸送
・野菜・果物輸送
・生コンクリート輸送

５．２　機械輸送

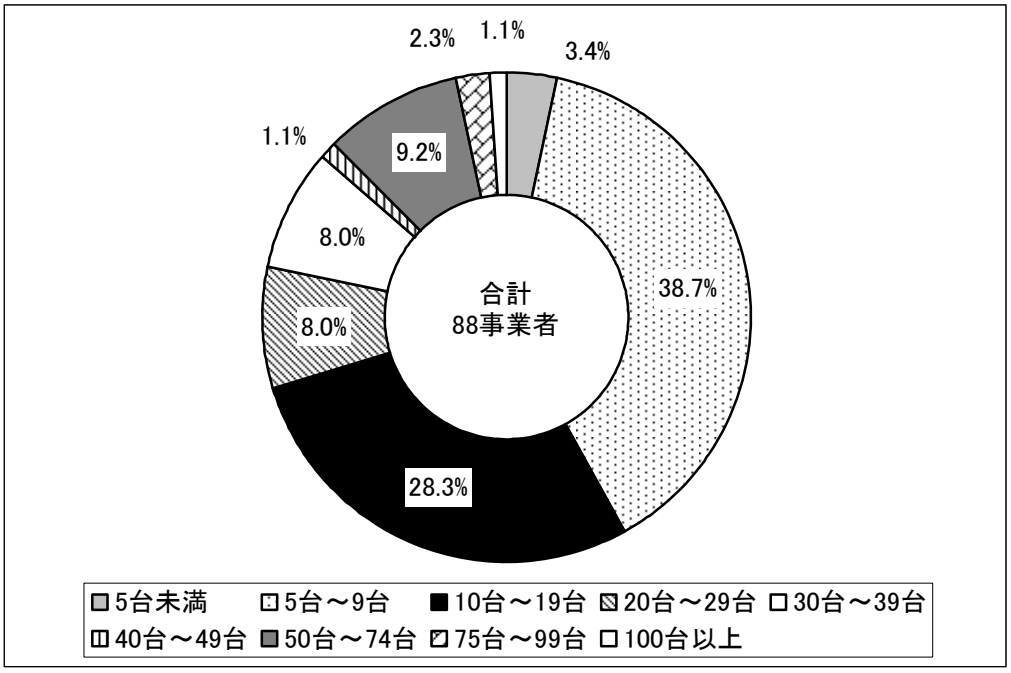
（１）事業規模別事業者数

機械輸送を主な事業内容として行っている 88 事業者のうち、最も多い事業規模は「５台～９台」34 事業者（38.7%）であり、「10 台～19 台」25 事業者（28.3%）と併せると７割近い事業者が 19 台以下の事業者であることがわかる。

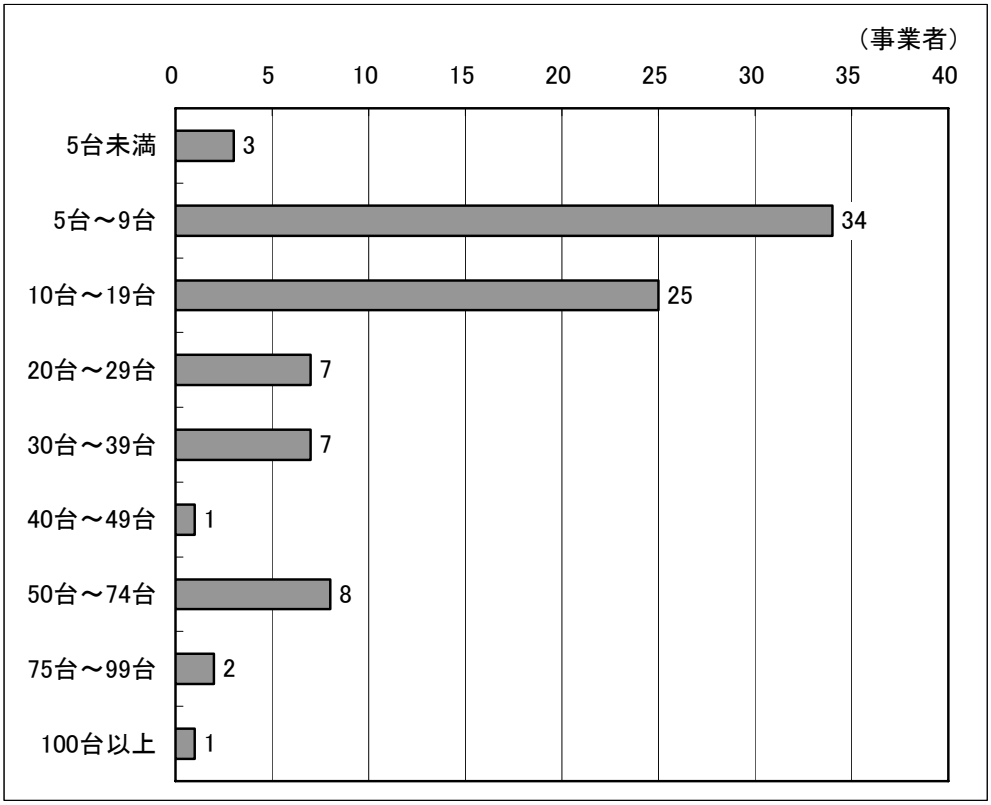
図表２－５－１　事業規模別取扱量の多い順位別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
5台未満	3			3
5台～9台	23	8	3	34
10台～19台	15	4	6	25
20台～29台	4	2	1	7
30台～39台	4	2	1	7
40台～49台			1	1
50台～74台	4	4		8
75台～99台	1	1		2
100台以上			1	1
合計	54	21	13	88

図表２－５－２　事業規模別事業者の割合



図表２－５－３　事業規模別事業者数



（２）事業規模別事故件数

機械輸送に係わる平成 18 年度の事故は、取扱量の多い１位から３位の合計（以下同じ）で、交通事故 45 件及び重大事故６件が発生しているが、９割以上が物損事故となっている。

図表２－５－４　事業規模別事故件数

区分＼事業規模	事故件数							
	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落 飛散、漏洩等	計
5台未満			1	1				
5台～9台	1		18	19	1			1
10台～19台			7	7			3	3
20台～29台			1	1			2	2
30台～39台			2	2				
40台～49台			1	1				
50台～74台		1	11	12				
75台～99台			2	2				
100台以上								
合計	1	1	43	45	1		5	6

また、１万日車当たりの事故件数は、交通事故 1.372 件、重大事故 0.183 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「40 台～49 台」8.299 件が最も高く、次いで、「５台未満」4.755 件及び「５台～９台」4.409 件等と続いている。重大事故では、「20 台～29 台」が最も高く、0.866 件となっている。

図表２－５－５　１万日車当たり事故件数

区分／事業規模	延実働車両台数	1万日車当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	2,103	4.755	
5台～9台	43,098	4.409	0.232
10台～19台	52,362	1.337	0.573
20台～29台	23,107	0.433	0.866
30台～39台	27,290	0.733	
40台～49台	1,205	8.299	
50台～74台	162,093	0.740	
75台～99台	11,705	1.709	
100台以上	4,921		
合計	327,884	1.372	0.183

※１万日車当たり事故件数＝「事故件数」÷「延実働車両台数」×10,000

同様に、100 万キロ当たりの事故件数では、交通事故 0.806 件、重大事故 0.107 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「５台未満」が最も多く 3.335 件となっている。次いで「５台～９台」2.437 件及び「40 台～49 台」1.631 件等と続いている。

図表２－５－６　100 万キロ当たり事故件数

区分／事業規模	総走行キロ	100万キロ当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	299,840	3.335	
5台～9台	7,796,574	2.437	0.128
10台～19台	10,925,215	0.641	0.275
20台～29台	7,862,263	0.127	0.254
30台～39台	8,162,215	0.245	
40台～49台	613,000	1.631	
50台～74台	14,504,018	0.827	
75台～99台	5,180,949	0.386	
100台以上	519,370		
合計	55,863,444	0.806	0.107

※100 万キロ当たり事故件数＝「事故件数」÷「総走行キロ」×1,000,000

（３）輸送区域及び輸送方法

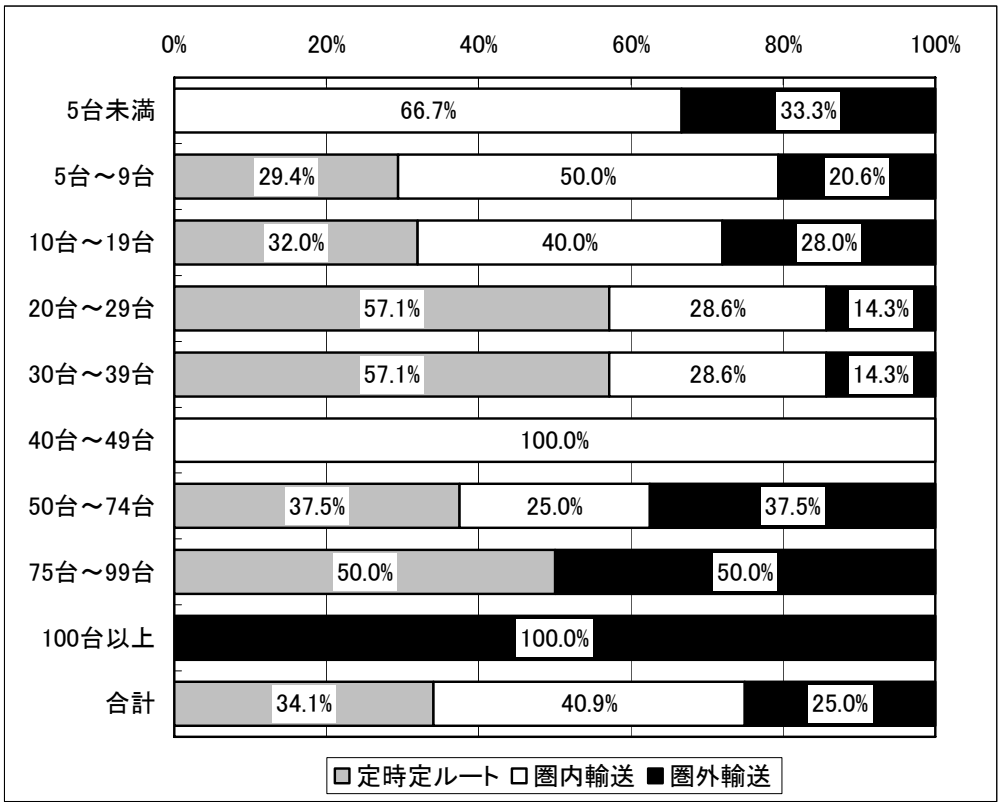
機械輸送の輸送区域は、「圏内輸送」が 36 事業者（40.9%）と最も多く、次いで、「定時定ルート」30 事業者（34.1%）及び「圏外輸送」22 事業者（25.0%）と続いている。

一方、前頁図表２－５－５「１万日車当たり事故件数」及び図表２－５－６「100 万キロ当たり事故件数」で交通事故件数の多い「５台未満」、「５台～９台」及び「40 台～49 台」では、それぞれ圏内輸送の割合が 66.7%、50.0%、100%となっており、他の事業規模と比べて「圏内輸送」の割合が高い傾向を示している。

図表２－５－７　事業規模別輸送区域別事業者数

区分 ＼ 事業規模	事業者数			
	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満		2	1	3
5台～9台	10	17	7	34
10台～19台	8	10	7	25
20台～29台	4	2	1	7
30台～39台	4	2	1	7
40台～49台		1		1
50台～74台	3	2	3	8
75台～99台	1		1	2
100台以上			1	1
合計	30	36	22	88

図表２－５－８　事業規模別輸送区域別事業者の割合

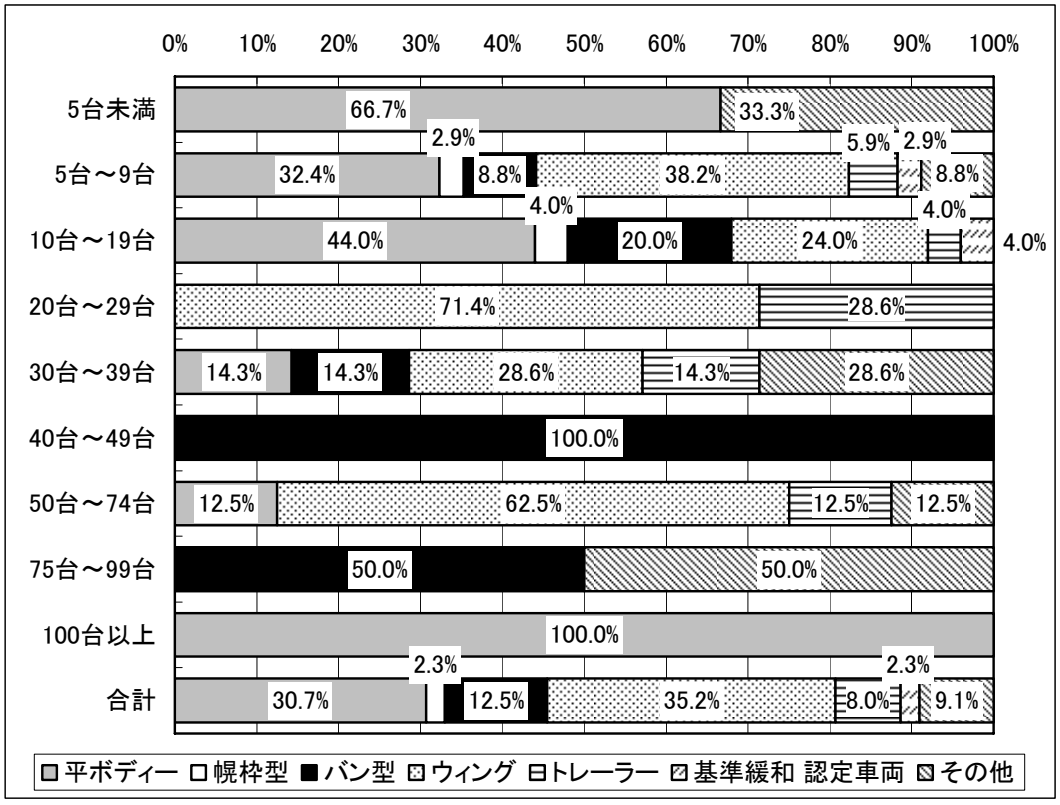


また、輸送方法では、「ウィング」が最も多く 31 事業者（35.2%）となっており、次いで「平ボディー」27 事業者（30.7%）及び「バン型」11 事業者（12.5%）等と続いている。

図表２－５－９　事業規模別輸送方法別事業者数

区分／事業規模	事業者数							
	平ボディー	幌枠型	バン型	ウィング	トレーラー	基準緩和認定車両	その他	合計
5台未満	2						1	3
5台～9台	11	1	3	13	2	1	3	34
10台～19台	11	1	5	6	1	1		25
20台～29台				5	2			7
30台～39台	1		1	2	1		2	7
40台～49台			1					1
50台～74台	1			5	1		1	8
75台～99台			1				1	2
100台以上	1							1
合計	27	2	11	31	7	2	8	88

図表２－５－10　事業規模別輸送方法別事業者の割合



（４）事故原因

機械輸送に係わる交通事故及び重大事故が発生した際の主な事故原因は、事業規模に関係なくばらついているが、強いて挙げるならば、交通事故原因では「運転操作」に起因する原因が８件及び「歩行者等」に起因する原因が６件と比較的多く、その中でも「19．夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った」及び「30．信号で停車していたら、追突された」がそれぞれ４件となっている。

図表２－５－11　事業規模別交通事故原因（複数回答）

区分／事業規模	事故原因												
	5	6	8	10	14	18	19	23	26	29	30	31	合計
5台未満											1		1
5台～9台		1	1	1			1		1			5	10
10台～19台					1		1	1				3	6
20台～29台											1		1
30台～39台	1					1	1						3
40台～49台													
50台～74台						1	1			2	2	1	7
75台～99台												1	1
100台以上													
合計	1	1	1	1	1	2	4	1	1	2	4	10	29

図表２－５－12　事業規模別重大事故原因（複数回答）

区分／事業規模	事故原因					
	16	19	23	29	31	合計
5台未満						
5台～9台	1			1		2
10台～19台			1			1
20台～29台		1			1	2
30台～39台						
40台～49台						
50台～74台						
75台～99台						
100台以上						
合計	1	1	1	1	1	5

【事故原因】

労務管理	５．関係法令の遵守や教育を、乗務員に実施していなかった ６．荷主より積荷の正確な重量を把握しないまま、運転者を出庫させた
乗務員の状態	８．長距離運転が続き、疲労が蓄積したため、居眠運転に陥った
運転操作	10. 運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 14. 他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた 16. 信号のない交差点において、一時停止又は徐行となっていたが、急いでいたのでそのまま走行した 18. 左折又は右折する際、歩行者・自転車をよく確認せず走行した 19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った
車両	23. 日常点検を十分に実施しなかった
積載物	26. 積荷をしっかり固縛せずに走行したため、カーブを曲がる際落下した
歩行者等	29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた 30. 信号で停車していたら、追突された
運転操作	31. その他 ・直進車線を走行中、左側車線から右折車線に割り込みされた ・狭い道路での接触、後方確認ミス ・高い位置にあった建物に接触、低い位置にあった電線を切断 ・積雪で幅が狭くなった橋の上で、すれ違う時、車同士が接触 ・運転判断ミス ・バイクを避けようとして壁に接触

５．３　食品・飲料輸送

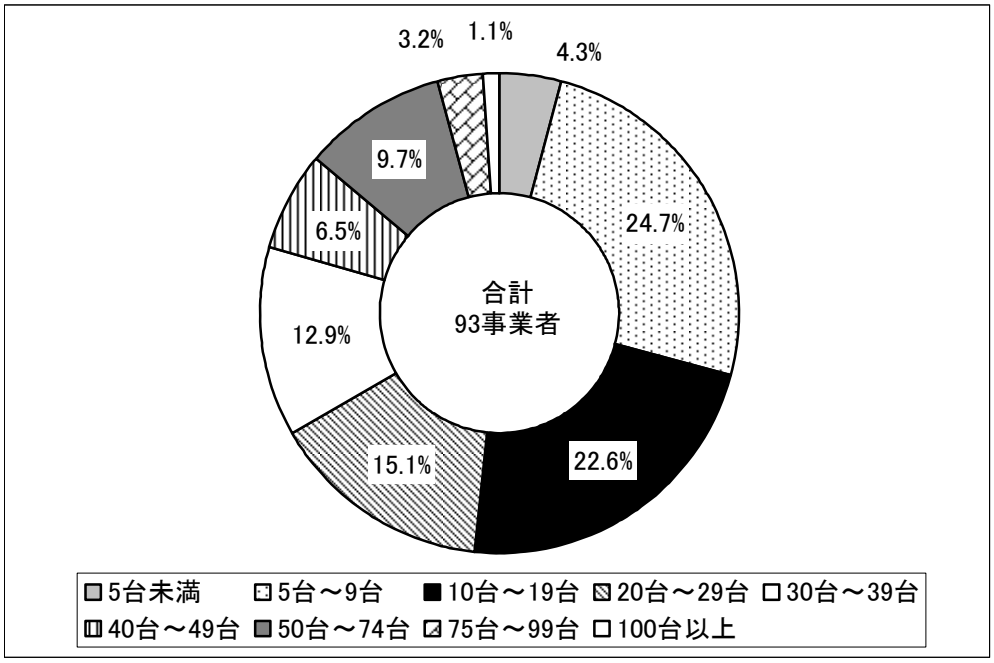
（１）事業規模別事業者数

食品･飲料輸送を主な事業内容として行っている 93 事業者のうち､最も多い事業規模は｢５台～９台｣23 事業者（24.7%）であり､｢10 台～19 台｣21 事業者（22.6%）と併せると５割以上の事業者が 19 台以下の事業者であることがわかる。

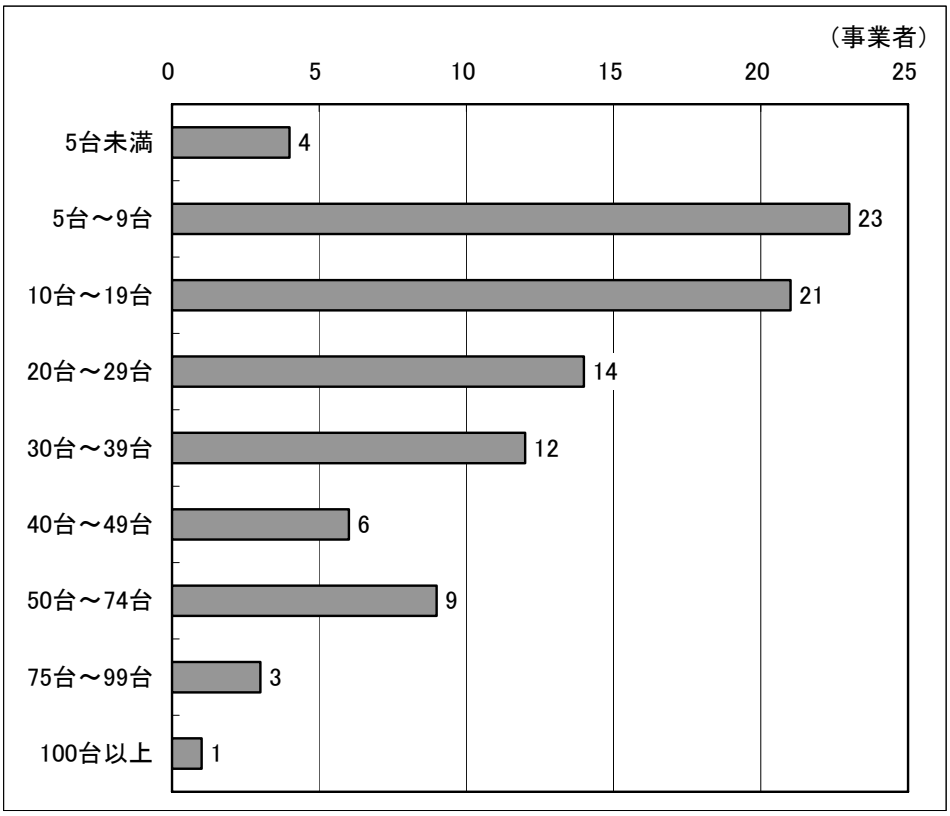
図表２－５－13　事業規模別取扱量の多い順位別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
5台未満	3	1		4
5台～9台	17	6		23
10台～19台	9	9	3	21
20台～29台	8	5	1	14
30台～39台	6	5	1	12
40台～49台	5	1		6
50台～74台	6	3		9
75台～99台	1		2	3
100台以上	1			1
合計	56	30	7	93

図表２－５－14　事業規模別事業者の割合



図表２－５－15　事業規模別事業者数



（２）事業規模別事故件数

食品・飲料輸送に係わる平成 18 年度の事故は、取扱量の多い１位から３位の合計（以下同じ）で、交通事故 175 件及び重大事故２件が発生しているが、８割以上が物損事故となっている。

図表２－５－16　事業規模別事故件数

区分／事業規模	事故件数							
	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落飛散、漏洩等	計
5台未満								
5台～9台		2	10	12				
10台～19台		1	8	9				
20台～29台			10	10				
30台～39台	1	4	23	28	1			1
40台～49台			21	21				
50台～74台		6	34	40				
75台～99台		1	3	4				
100台以上	2	9	40	51	1			1
合計	3	23	149	175	2			2

また、1万日車当たりの事故件数は、交通事故3.941件、重大事故0.045件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「100台以上」10.059件が最も高く、次いで、「50台～74台」3.907件、「30台～39台」3.804件及び「40台～49台」3.754件等と続いている。重大事故では、「100台以上」が最も高く、0.197件となっている。

図表２－５－17　１万日車当たり事故件数

区分 / 事業規模	延実働車両台数	1万日車当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	2,514		
5台～9台	33,872	3.543	
10台～19台	44,910	2.004	
20台～29台	50,689	1.973	
30台～39台	73,605	3.804	0.136
40台～49台	55,943	3.754	
50台～74台	102,377	3.907	
75台～99台	29,392	1.361	
100台以上	50,700	10.059	0.197
合計	444,002	3.941	0.045

※１万日車当たり事故件数＝「事故件数」÷「延実働車両台数」×10,000

同様に、100万キロ当たりの事故件数では、交通事故1.828件、重大事故0.021件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「100台以上」が最も多く5.009件となっている。次いで「30台～39台」1.861件及び「５台～９台」1.713件等と続いている。

図表２－５－18　100万キロ当たり事故件数

区分 / 事業規模	総走行キロ	100万キロ当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	246,971		
5台～9台	7,005,202	1.713	
10台～19台	8,367,355	1.076	
20台～29台	9,908,652	1.009	
30台～39台	15,045,547	1.861	0.066
40台～49台	14,669,598	1.432	
50台～74台	24,421,586	1.638	
75台～99台	5,866,098	0.682	
100台以上	10,181,671	5.009	0.098
合計	95,712,680	1.828	0.021

※100万キロ当たり事故件数＝「事故件数」÷「総走行キロ」×1,000,000

（３）輸送区域及び輸送方法

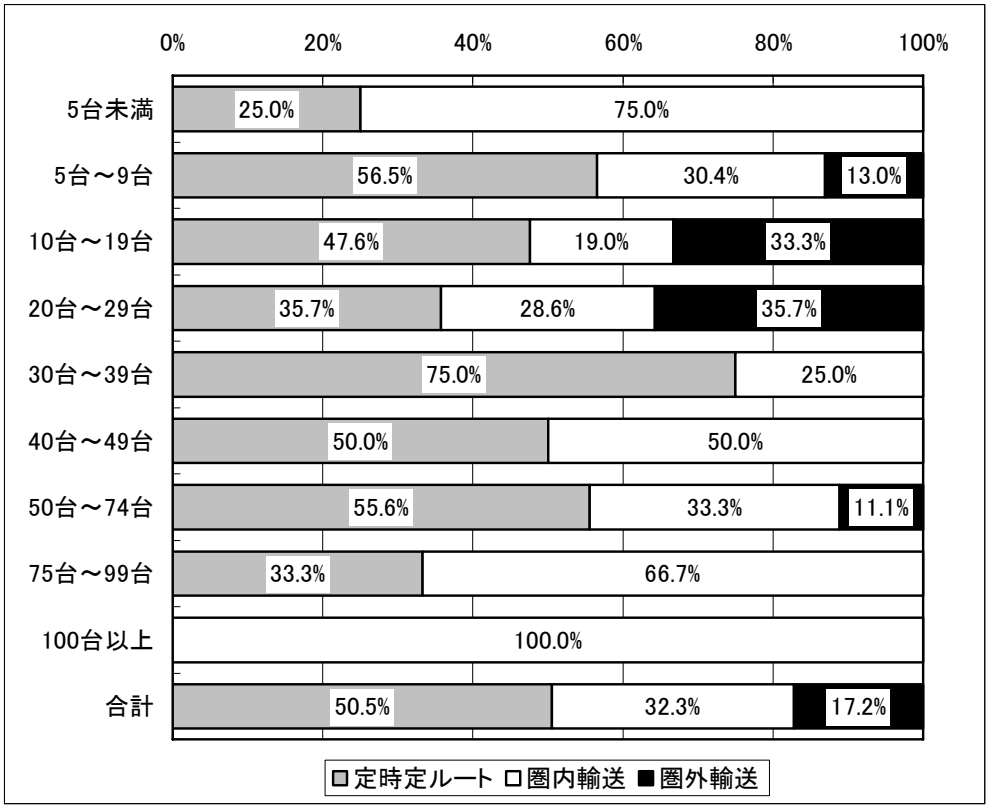
食品・飲料輸送の輸送区域は、「定時定ルート」が 47 事業者（50.5%）と最も多く、次いで、「圏内輸送」30 事業者（32.3%）及び「圏外輸送」16 事業者（17.2%）と続いている。

一方、前頁図表２－５－17「１万日車当たり事故件数」で交通事故件数の多い「100 台以上」では圏内輸送の割合が 100.0%となっているが、「30 台～39 台」及び「50 台～74 台」では、定時定ルートの割合が 75.0%、55.6%となっており、図表２－５－18「100 万キロ当たり事故件数」で交通事故件数の多い「５台～９台」56.5%を含め、「定時定ルート」の割合が他の事業規模と比べて高い傾向を示している。

図表２－５－19　事業規模別輸送区域別事業者数

区分／事業規模	事業者数			
	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	1	3		4
5台～9台	13	7	3	23
10台～19台	10	4	7	21
20台～29台	5	4	5	14
30台～39台	9	3		12
40台～49台	3	3		6
50台～74台	5	3	1	9
75台～99台	1	2		3
100台以上		1		1
合計	47	30	16	93

図表２－５－20　事業規模別輸送区域別事業者の割合

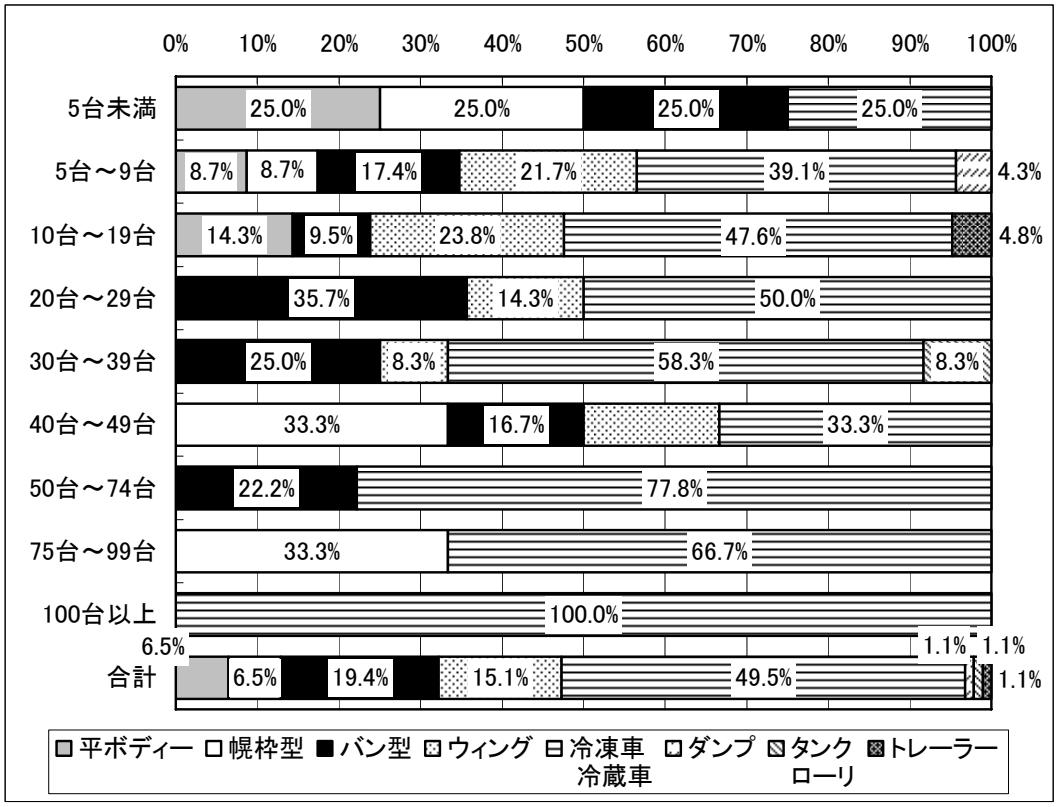


また、輸送方法では、「冷凍車、冷蔵車」が最も多く 46 事業者（49.5%）となっており、次いで「バン型」18 事業者（19.4%）及び「ウィング」14 事業者（15.1%）等と続いている。

図表２－５－21　事業規模別輸送方法別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数								
	平ボディー	幌枠型	バン型	ウィング	冷凍車 冷蔵車	ダンプ	タンク ローリ	トレー ラー	合計
5台未満	1	1	1		1				4
5台～9台	2	2	4	5	9	1			23
10台～19台	3		2	5	10			1	21
20台～29台			5	2	7				14
30台～39台			3	1	7		1		12
40台～49台		2	1	1	2				6
50台～74台			2		7				9
75台～99台		1			2				3
100台以上					1				1
合計	6	6	18	14	46	1	1	1	93

図表２－５－22　事業規模別輸送方法別事業者の割合



（４）事故原因

食品・飲料輸送に係わる交通事故及び重大事故が発生した際の主な事故原因は、事業規模に関係なくばらついているが、強いて挙げるならば、交通事故原因では「運転操作」に起因する原因が 33 件と半数以上を占めており、その中でも「10．運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった」14 件、「19．夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った」８件及び「14．他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた」５件が比較的に多い。

図表２－５－23　事業規模別交通事故原因（複数回答）

区分／事業規模	2	5	7	10	11	13	14	15	16	18	19	25	29	30	31	合計
5台未満																
5台～9台	1	1		3			1				2		1		2	11
10台～19台				5			1		1		1					8
20台～29台				1							2			1	1	5
30台～39台				1								1			2	4
40台～49台				2	1	1	1				1			2	1	9
50台～74台				2			1	1		1	1		2		2	10
75台～99台			1		1		1									3
100台以上											1					1
合計	1	1	1	14	2	1	5	1	1	1	8	1	3	3	8	51

図表２－５－24　事業規模別重大事故原因（複数回答）

区分／事業規模	29	31	合計
5台未満			
5台～9台			
10台～19台			
20台～29台			
30台～39台		1	1
40台～49台			
50台～74台			
75台～99台			
100台以上	1		1
合計	1	1	2

【事故原因】

労務管理	2．交通渋滞等で遅延が生じたが、荷主先への配達時間が決まっていたので、運行計画を変更することなくそのまま運転させた
運行管理	5．関係法令の遵守や教育を、乗務員に実施していなかった
乗務員の状態	7．乗車する前から体調不良であったにも係わらず、運行管理者にそのことを伝えず乗務を開始した
運転操作	10. 運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 11. 荷主を探すことに専念していたため、歩行者あるいは自転車に対する注意が散漫となってしまった 13. 道路が混雑していたにもかかわらず、速度を下げないで走行した 14. 他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた 15. 前方の信号は黄色であったが、荷物の引渡し時刻が迫っていたので、そのまま走行した 16. 信号のない交差点において、一時停止又は徐行となっていたが、急いでいたのでそのまま走行した 18. 左折又は右折する際、歩行者・自転車をよく確認せず走行した 19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った
車両	25. 臨時整備を十分に実施しなかった
歩行者等	29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた 30. 信号で停車していたら、追突された
運転操作	31. その他 ・構内接触 ・ETC 進入で、前車が停車したため追突した。車間距離が不十分で追突。 ・後方、前方確認不足 ・狭い道路の為すれ違いで接触 ・コンビニ等の狭い駐車場内での接触事故、自損事故 ・バックするとき後方確認不足
歩行者等	・相手方からのもらい事故 ・酒に酔った歩行者が中央分離帯の植え込みの影から出てきた ・他車の急な割り込み

５．４　土砂等輸送

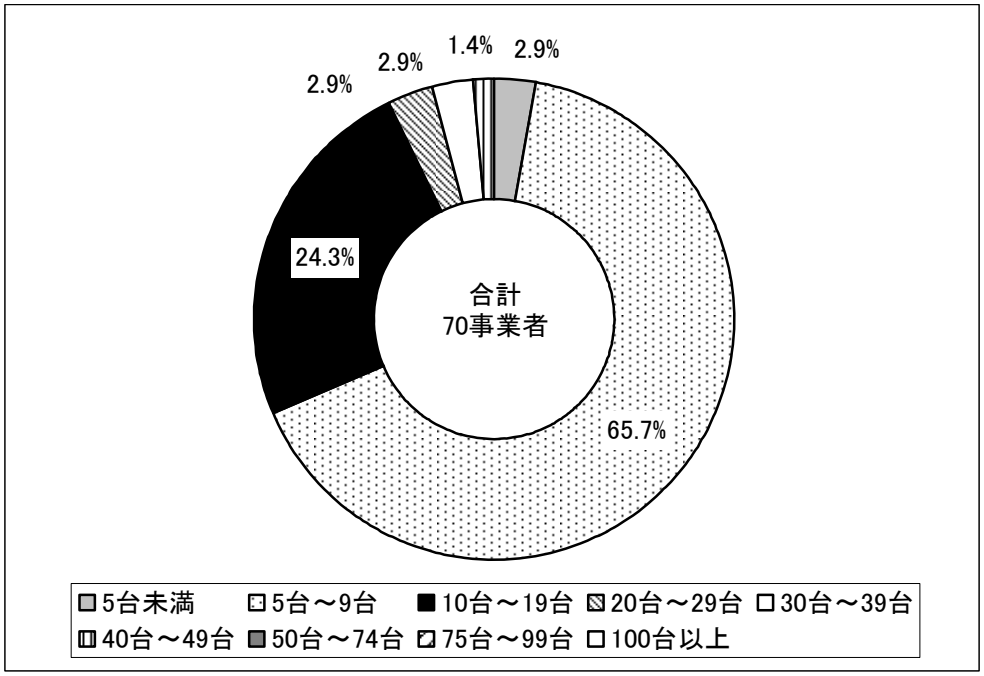
（１）事業規模別事業者数

土砂等輸送を主な事業内容として行っている 70 事業者のうち、最も多い事業規模は「５台～９台」46 事業者（65.7%）であり、「10 台～19 台」17 事業者（24.3%）と併せると９割の事業者が 19 台以下の事業者であることがわかる。

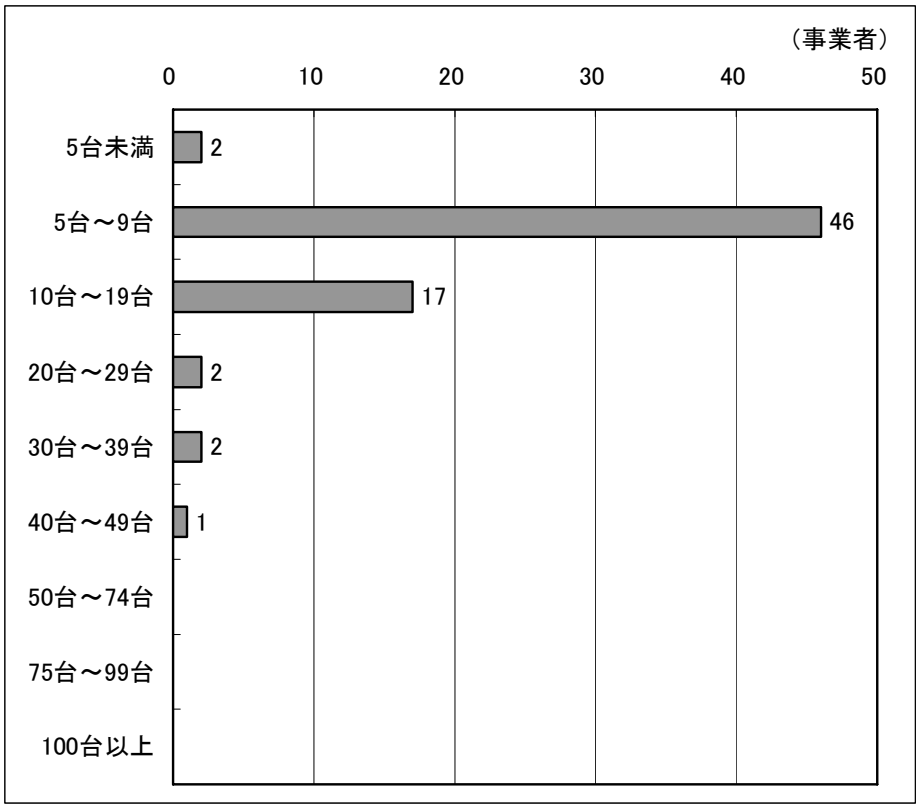
図表２－５－25　事業規模別取扱量の多い順位別事業者数

区分／事業規模	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
5台未満	1	1		2
5台～9台	38	8		46
10台～19台	15	1	1	17
20台～29台	2			2
30台～39台	2			2
40台～49台			1	1
50台～74台				
75台～99台				
100台以上				
合計	58	10	2	70

図表２－５－26　事業規模別事業者の割合



図表２－５－27　事業規模別事業者数



（２）事業規模別事故件数

土砂等輸送に係わる平成 18 年度の事故は、取扱量の多い１位から３位の合計（以下同じ）で、交通事故 18 件が発生しているが、８割以上が物損事故となっている。

図表２－５－28　事業規模別事故件数

区分／事業規模	事故件数							
	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落 飛散、漏洩等	計
5台未満								
5台～9台			6	6				
10台～19台		3	6	9				
20台～29台								
30台～39台			3	3				
40台～49台								
50台～74台								
75台～99台								
100台以上								
合計		3	15	18				

また、１万日車当たりの事故件数は、交通事故 1.422 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「30 台～39 台」3.578 件が最も高く、次いで、「10 台～19 台」2.140 件及び「５台～９台」0.931 件と続いている。

図表２－５－29　１万日車当たり事故件数

区分／事業規模	延実働車両台数	1万日車当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	1,393		
5台～9台	64,434	0.931	
10台～19台	42,048	2.140	
20台～29台	9,885		
30台～39台	8,385	3.578	
40台～49台			
50台～74台	471		
75台～99台			
100台以上			
合計	126,616	1.422	

※１万日車当たり事故件数＝「事故件数」÷「延実働車両台数」×10,000

同様に、100 万キロ当たりの事故件数では、交通事故 0.618 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「30 台～39 台」が最も多く 1.600 件となっている。次いで「10 台～19 台」0.812 件及び「５台～９台」0.449 件と続いている。

図表２－５－30　100 万キロ当たり事故件数

区分／事業規模	総走行キロ	100万キロ当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	178,078		
5台～9台	13,371,082	0.449	
10台～19台	11,079,149	0.812	
20台～29台	2,591,256		
30台～39台	1,875,199	1.600	
40台～49台			
50台～74台	41,940		
75台～99台			
100台以上			
合計	29,136,704	0.618	

※100 万キロ当たり事故件数＝「事故件数」÷「総走行キロ」×1,000,000

（３）輸送区域及び輸送方法

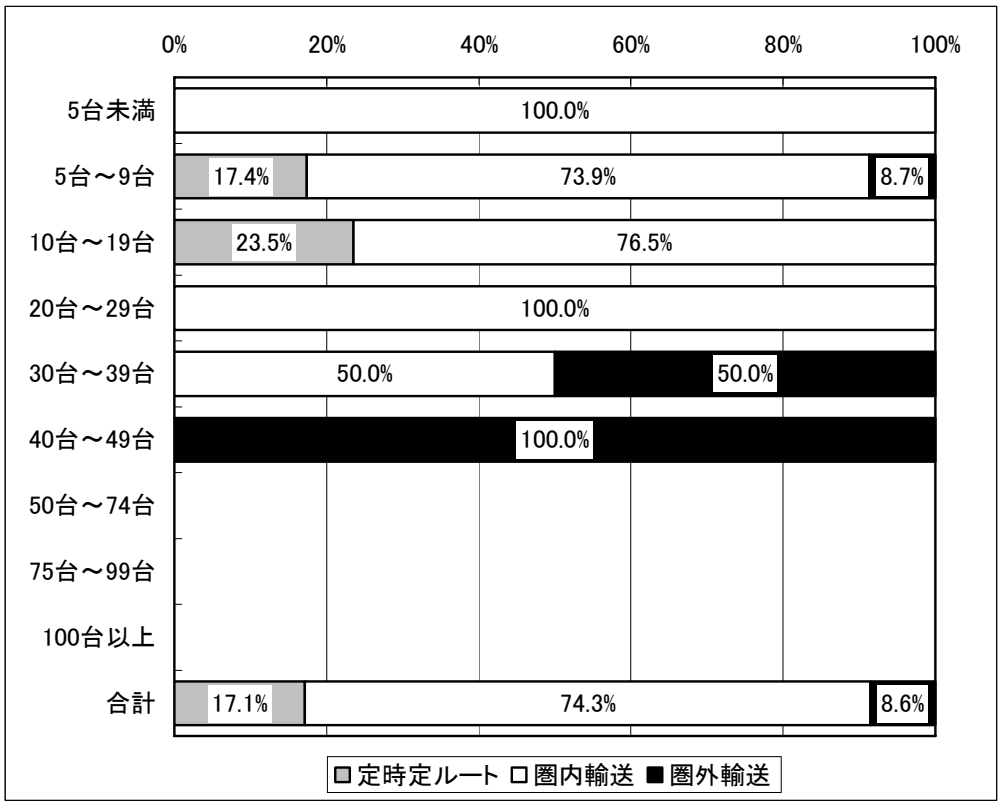
土砂等輸送の輸送区域は、「圏内輸送」52 事業者（74.3%）が最も多く、次いで、「定時定ルート」12 事業者（17.1%）及び「圏外輸送」６事業者（8.6%）と続いている。

一方、前頁図表２－５－29「１万日車当たり事故件数」及び図表２－５－30「100 万キロ当たり事故件数」で交通事故件数の多い「30 台～39 台」では、圏内輸送の割合が 50.0%となっており、他の事業規模と比べて「圏内輸送」の割合は高くない。

図表２－５－31　事業規模別輸送区域別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数			
	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満		2		2
5台～9台	8	34	4	46
10台～19台	4	13		17
20台～29台		2		2
30台～39台		1	1	2
40台～49台			1	1
50台～74台				
75台～99台				
100台以上				
合計	12	52	6	70

図表２－５－32　事業規模別輸送区域別事業者の割合

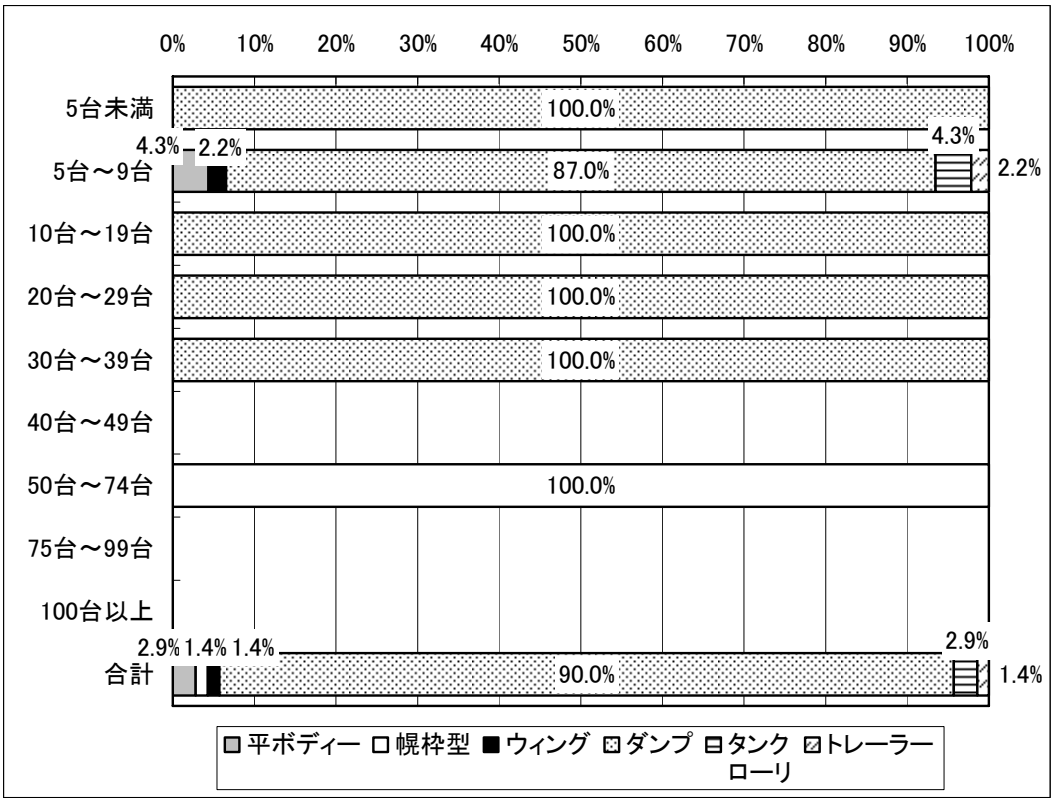


また、輸送方法では、「ダンプ」が最も多く 63 事業者（90.0%）となっている。

図表２－５－33　事業規模別輸送方法別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数						
	平ボディー	幌枠型	ウィング	ダンプ	タンクローリ	トレーラー	合計
5台未満				2			2
5台～9台	2		1	40	2	1	46
10台～19台				17			17
20台～29台				2			2
30台～39台				2			2
40台～49台							
50台～74台		1					1
75台～99台							
100台以上							
合計	2	1	1	63	2	1	70

図表２－５－34　事業規模別輸送方法別事業者の割合



（４）事故原因

土砂等輸送に係わる交通事故が発生した際の主な事故原因は、事業規模に関係なくばらついているが、強いて挙げるならば、「31. その他」６件及び「歩行者等」に起因する原因である「30.信号で停車していたら、追突された」２件が比較的多い。

図表２－５－35　事業規模別交通事故原因（複数回答）

区分／事業規模	10	15	17	29	30	31	合計
5台未満							
5台～9台	1				1	2	4
10台～19台		1	1	1	1	3	7
20台～29台							
30台～39台						1	1
40台～49台							
50台～74台							
75台～99台							
100台以上							
合計	1	1	1	1	2	6	12

【事故原因】

運転操作	10. 運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 15. 前方の信号は黄色であったが、荷物の引渡し時刻が迫っていたので、そのまま走行した 17. 走行していた道路は混雑していたが、前車を無理に追い越した
歩行者等	29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた 30. 信号で停車していたら、追突された
運転操作	31. その他 ・後方の不確認、側方不注意 ・周辺の状況の確認不足 ・脇見運転、判断及び操作ミス ・飛び出してきた鹿を避けたことによる事故
道路	・冬季のスリップ事故
歩行者等	・直前で別の車両が事故を起こしたため

５．５　日用品輸送

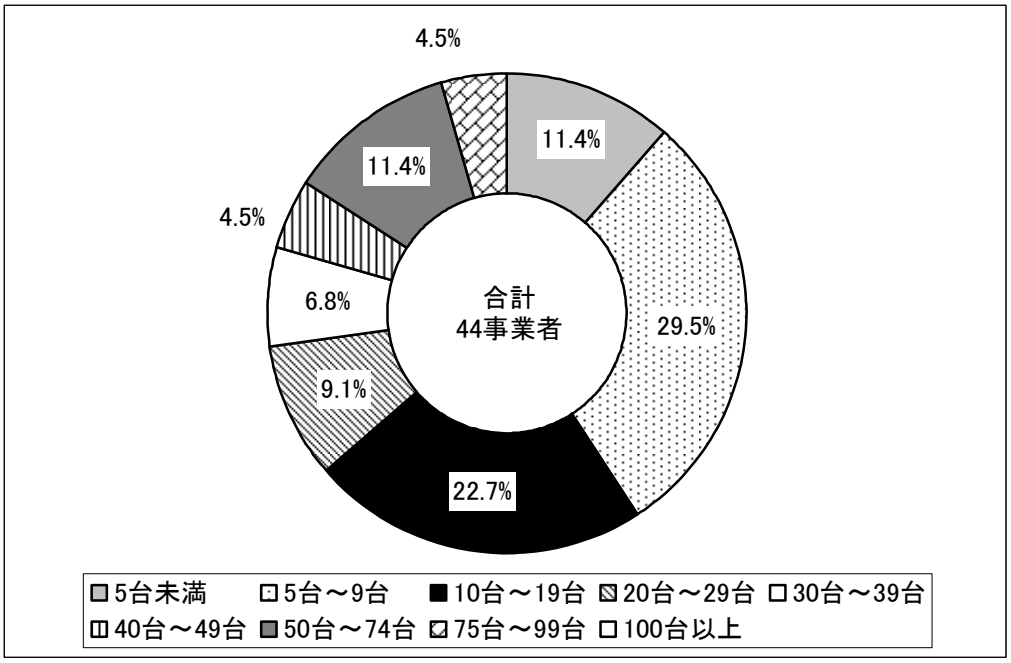
（１）事業規模別事業者数

日用品輸送を主な事業内容として行っている 44 事業者のうち、最も多い事業規模は「５台～９台」13 事業者（29.5%）であり、「10 台～19 台」10 事業者（22.7%）と併せると５割以上の事業者が 19 台以下の事業者であることがわかる。

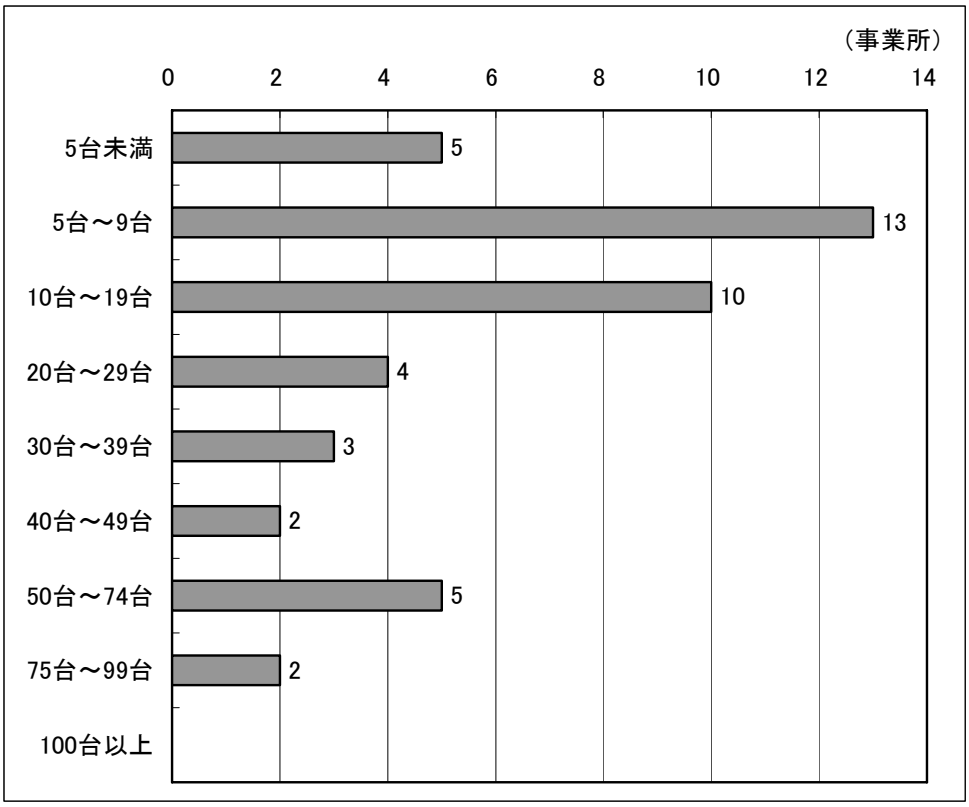
図表２－５－36　事業規模別取扱量の多い順位別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
5台未満	3	1	1	5
5台～9台	7	4	2	13
10台～19台		7	3	10
20台～29台	2	1	1	4
30台～39台		1	2	3
40台～49台	1	1		2
50台～74台	2	1	2	5
75台～99台	1		1	2
100台以上				
合計	16	16	12	44

図表２－５－37　事業規模別事業者の割合



図表２－５－38　事業規模別事業者数



（２）事業規模別事故件数

日用品輸送に係わる平成 18 年度の事故は、取扱量の多い１位から３位の合計（以下同じ）で、交通事故 27 件が発生しているが、８割以上が物損事故となっている。

図表２－５－39　事業規模別事故件数

区分／事業規模	事故件数							
	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落飛散、漏洩等	計
5台未満								
5台～9台								
10台～19台								
20台～29台		1		1				
30台～39台		1	1	2				
40台～49台		2	14	16				
50台～74台		1	5	6				
75台～99台			2	2				
100台以上								
合計		5	22	27				

また、１万日車当たりの事故件数は、交通事故 2.791 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「40 台～49 台」17.604 件が最も高く、次いで、「30 台～39 台」3.659 件及び「50 台～74 台」2.437 件等と続いている。

図表２－５－40　１万日車当たり事故件数

区分／事業規模	延実働車両台数	1万日車当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	4,574		
5台～9台	13,353		
10台～19台	9,638		
20台～29台	16,510	0.606	
30台～39台	5,466	3.659	
40台～49台	9,089	17.604	
50台～74台	24,624	2.437	
75台～99台	13,480	1.484	
100台以上			
合計	96,734	2.791	

※１万日車当たり事故件数＝「事故件数」÷「延実働車両台数」×10,000

同様に、100 万キロ当たりの事故件数では、交通事故 1.715 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「40 台～49 台」が最も多く 4.236 件となっている。次いで、「50 台～74 台」2.034 件、「30 台～39 台」1.898 件等と続いている。

図表２－５－41　100 万キロ当たり事故件数

区分／事業規模	総走行キロ	100万キロ当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	719,845		
5台～9台	1,140,501		
10台～19台	1,599,768		
20台～29台	1,804,164	0.554	
30台～39台	1,053,600	1.898	
40台～49台	3,777,481	4.236	
50台～74台	2,949,691	2.034	
75台～99台	2,695,752	0.742	
100台以上			
合計	15,740,802	1.715	

※100 万キロ当たり事故件数＝「事故件数」÷「総走行キロ」×1,000,000

（３）輸送区域及び輸送方法

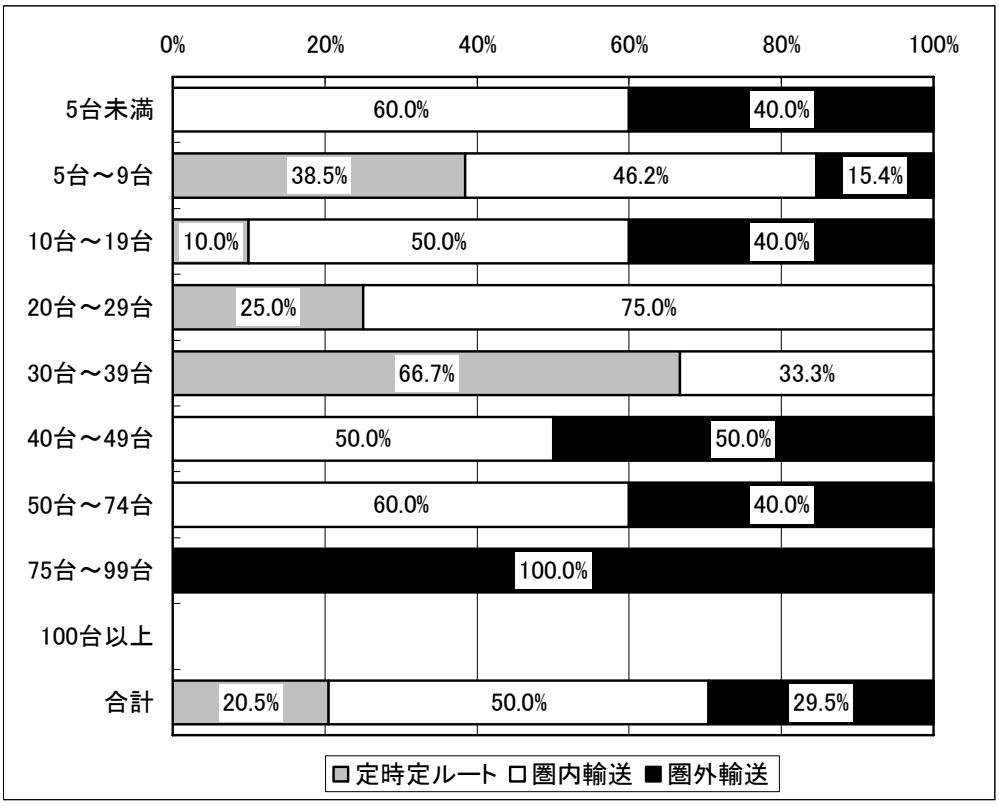
日用品輸送の輸送区域は、「圏内輸送」が 22 事業者（50.0%）と最も多く、次いで、「圏外輸送」13 事業者（29.5%）及び「定時定ルート」９事業者（20.5%）と続いている。

一方、前頁図表２－５－40「１万日車当たり事故件数」及び図表２－５－41「100 万キロ当たり事故件数」で交通事故件数の多い「30 台～39 台」、「40 台～49 台」及び「50 台～74 台」では、圏内輸送の割合が 33.0%、50.0%、60.0%とばらついている。

図表２－５－42　事業規模別輸送区域別事業者数

区分／事業規模	事業者数			
	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満		3	2	5
5台～9台	5	6	2	13
10台～19台	1	5	4	10
20台～29台	1	3		4
30台～39台	2	1		3
40台～49台		1	1	2
50台～74台		3	2	5
75台～99台			2	2
100台以上				
合計	9	22	13	44

図表２－５－43　事業規模別輸送区域別事業者の割合

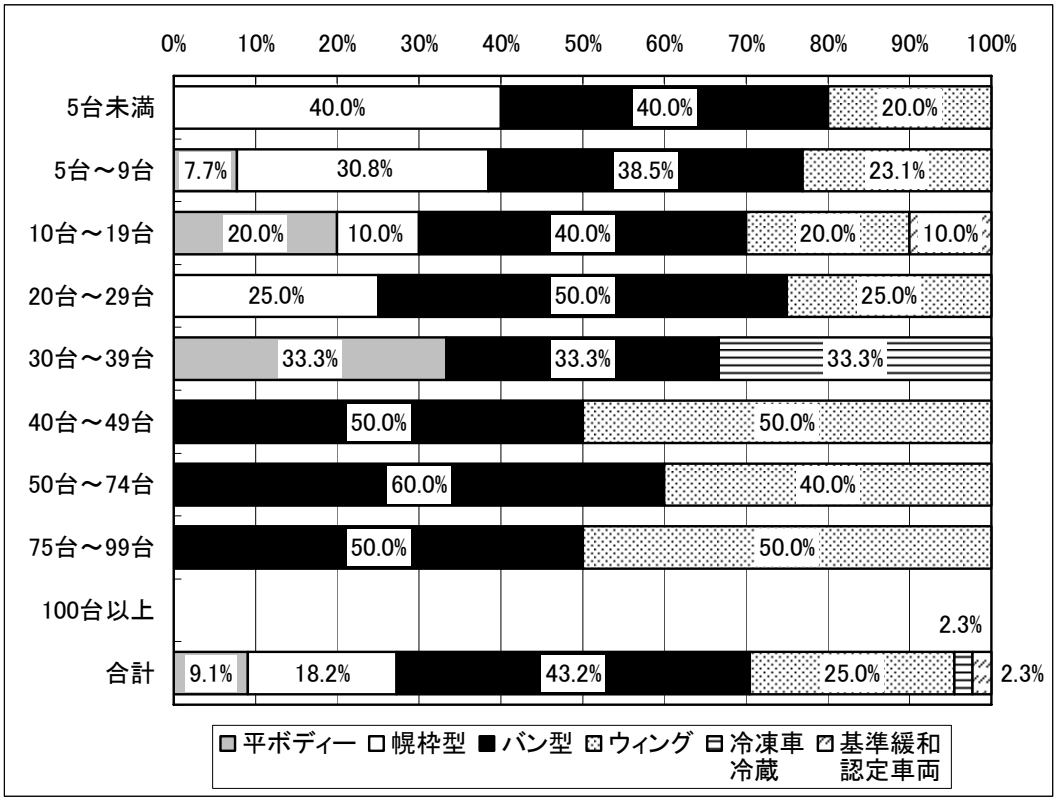


また、輸送方法では、「バン型」が最も多く 19 事業者（43.2%）となっており、次いで「ウィング」11 事業者（25.0%）及び「幌枠型」８事業者（18.2%）等と続いている。

図表２－５－44　事業規模別輸送方法別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数						
	平ボディー	幌枠型	バン型	ウィング	冷凍車 冷蔵	基準緩和 認定車両	合計
5台未満		2	2	1			5
5台～9台	1	4	5	3			13
10台～19台	2	1	4	2		1	10
20台～29台		1	2	1			4
30台～39台	1		1		1		3
40台～49台			1	1			2
50台～74台			3	2			5
75台～99台			1	1			2
100台以上							
合計	4	8	19	11	1	1	44

図表２－５－45　事業規模別輸送方法別事業者の割合



（４）事故原因

日用品輸送に係わる交通事故が発生した際の主な事故原因は、事業規模に関係なくばらついているが、「運転操作」に起因する原因が３件となっている。

図表２－５－46　事業規模別交通事故原因（複数回答）

区分／事業規模	1	10	11	16	31	合計
5台未満						
5台～9台						
10台～19台						
20台～29台				1		1
30台～39台					1	1
40台～49台		1			1	2
50台～74台	1		1			2
75台～99台						
100台以上						
合計	1	1	1	1	2	6

【事故原因】

労務管理	１．乗務員の健康状態を十分に把握しないまま、乗務させた
運転操作	10．運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 11．荷主を探すことに専念していたため、歩行者あるいは自転車に対する注意が散漫となってしまった 16．信号のない交差点において、一時停止又は徐行となっていたが、急いでいたのでそのまま走行した
運転操作	31．その他 ・駐車場内で後方確認せず接触事故 ・コンビニ等の狭い駐車場内での接触事故、自損事故
歩行者等	・駐車場から相手車が出てきて接触事故

５．６　産業廃棄物輸送

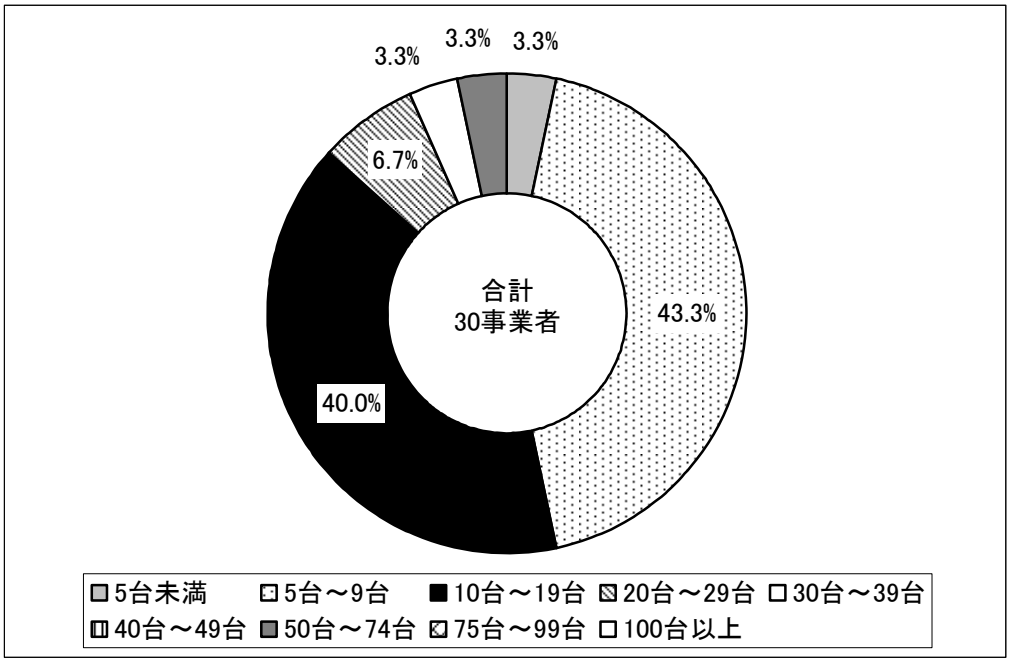
（１）事業規模別事業者数

産業廃棄物輸送を主な事業内容として行っている 30 事業者のうち、最も多い事業規模は「５台～９台」13 事業者（43.3%）であり、「10 台～19 台」12 事業者（40.0%）と併せると８割以上の事業者が 19 台以下の事業者であることがわかる。

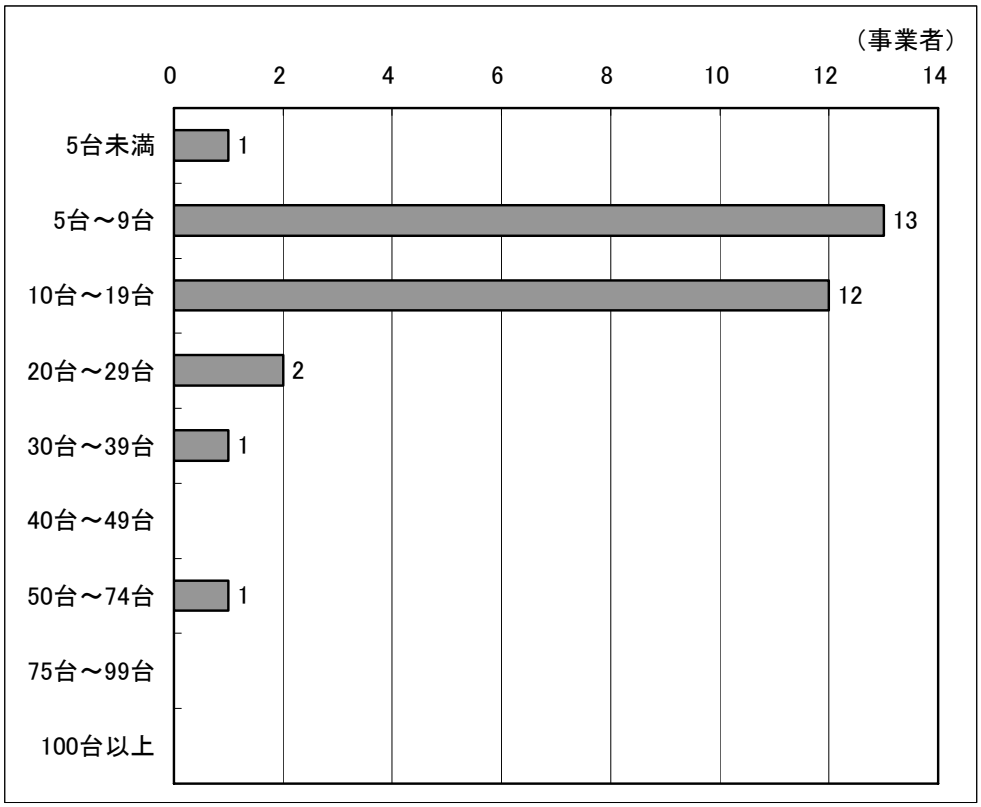
図表２－５－47　事業規模別取扱量の多い順位別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
5台未満			1	1
5台～9台	1	7	5	13
10台～19台	2	6	4	12
20台～29台		1	1	2
30台～39台			1	1
40台～49台				
50台～74台			1	1
75台～99台				
100台以上				
合計	3	14	13	30

図表２－５－48　事業規模別事業者の割合



図表２－５－49　事業規模別事業者数



（２）事業規模別事故件数

産業廃棄物輸送に係わる平成 18 年度の事故は、取扱量の多い１位から３位の合計（以下同じ）で、交通事故９件が発生しているが、９割近くが物損事故となっている。

図表２－５－50　事業規模別事故件数

区分 ＼ 事業規模	事故件数							
	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落 飛散、漏洩等	計
5台未満								
5台～9台								
10台～19台		1	8	9				
20台～29台								
30台～39台								
40台～49台								
50台～74台								
75台～99台								
100台以上								
合計		1	8	9				

また、１万日車当たりの事故件数は、交通事故 2.997 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「10 台～19 台」のみ交通事故が発生しており 4.618 件となっている。

図表２－５－51　１万日車当たり事故件数

区分／事業規模	延実働車両台数	1万日車当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	233		
5台～9台	3,925		
10台～19台	19,489	4.618	
20台～29台	2,428		
30台～39台	837		
40台～49台			
50台～74台	3,120		
75台～99台			
100台以上			
合計	30,032	2.997	

※１万日車当たり事故件数＝「事故件数」÷「延実働車両台数」×10,000

同様に、100 万キロ当たりの事故件数では、交通事故 2.618 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「10 台～19 台」のみ交通事故が発生しており 4.168 件となっている。

図表２－５－52　100 万キロ当たり事故件数

区分／事業規模	総走行キロ	100万キロ当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	38,933		
5台～9台	466,937		
10台～19台	2,159,146	4.168	
20台～29台	387,457		
30台～39台	135,919		
40台～49台			
50台～74台	249,600		
75台～99台			
100台以上			
合計	3,437,992	2.618	

※100 万キロ当たり事故件数＝「事故件数」÷「総走行キロ」×1,000,000

（３）輸送区域及び輸送方法

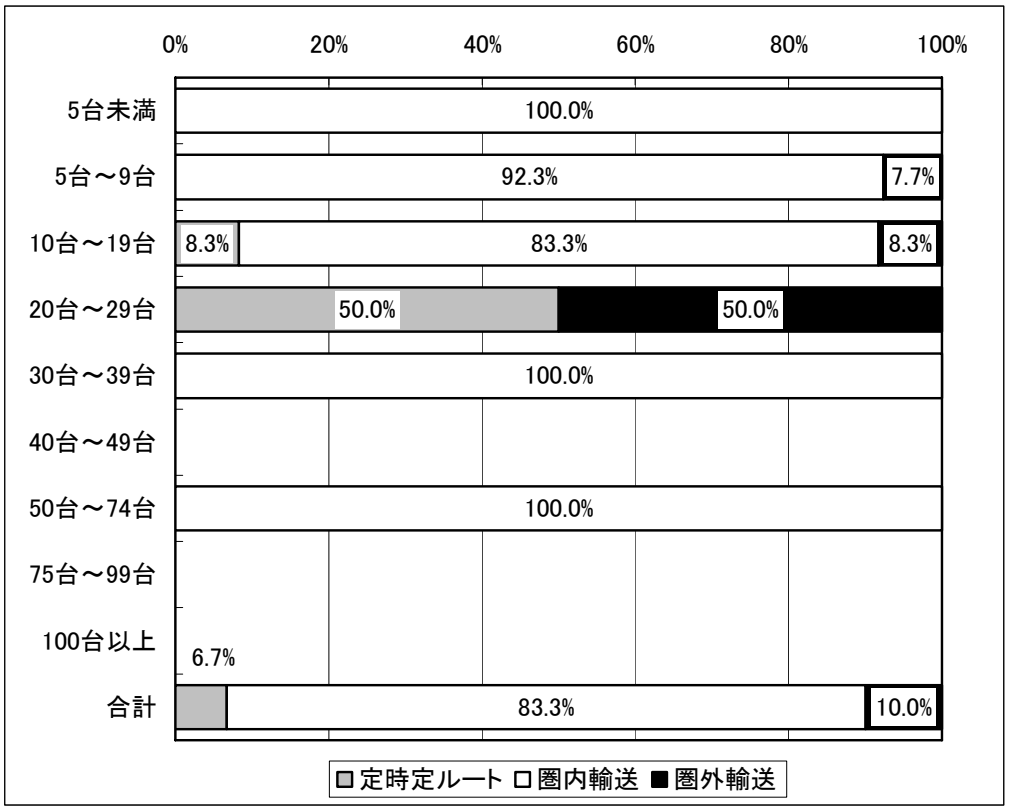
産業廃棄物輸送の輸送区域は、「圏内輸送」が 25 事業者（83.3%）と最も多く、次いで、「圏外輸送」３事業者（10.0%）及び「定時定ルート」２事業者（6.7%）と続いている。

一方、前頁図表２－５－51「１万日車当たり事故件数」及び図表２－５－52「100 万キロ当たり事故件数」で交通事故が発生している「10 台～19 台」では、圏内輸送の割合が 83.3%と高く、他の事業規模と同じような傾向を示している。

図表２－５－53　事業規模別輸送区域別事業者数

区分／事業規模	事業者数			
	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満		1		1
5台～9台		12	1	13
10台～19台	1	10	1	12
20台～29台	1		1	2
30台～39台		1		1
40台～49台				
50台～74台		1		1
75台～99台				
100台以上				
合計	2	25	3	30

図表２－５－54　事業規模別輸送区域別事業者の割合

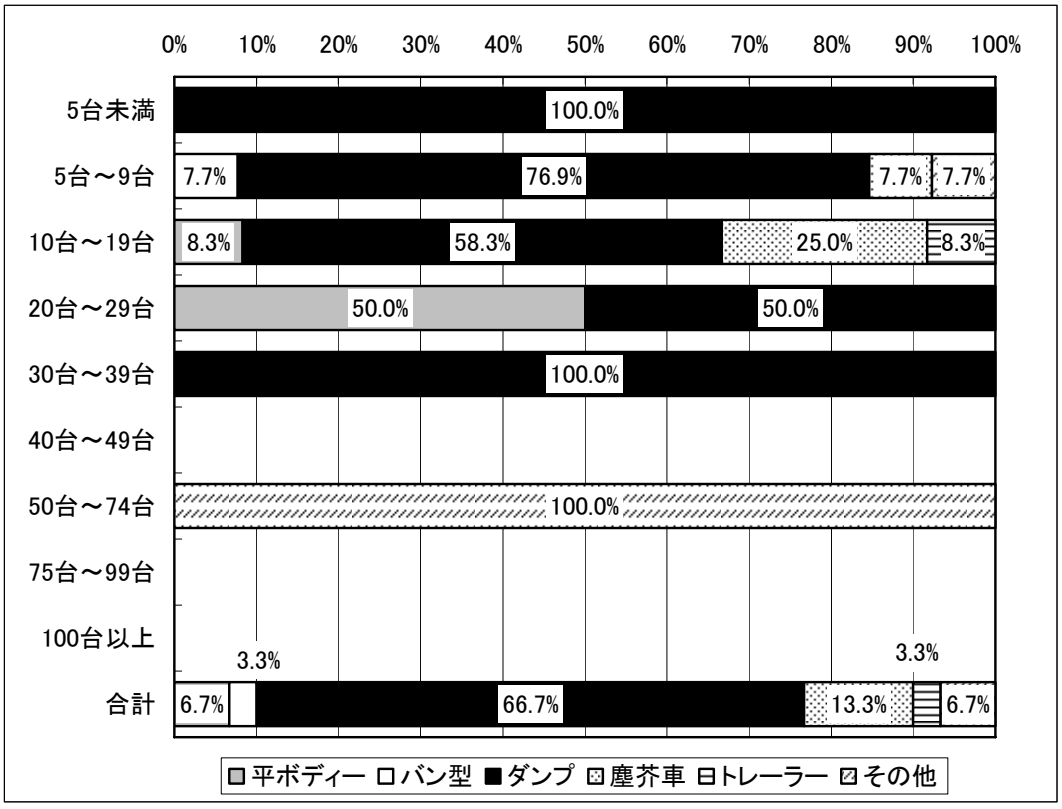


また、輸送方法では、「ダンプ」が最も多く 20 事業者（66.7%）となっており、次いで「塵芥車」４事業者（13.3%）及び「平ボディー」２事業者（6.7%）等と続いている。

図表２－５－55　事業規模別輸送方法別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数						
	平ボディー	バン型	ダンプ	塵芥車	トレーラー	その他	合計
5台未満			1				1
5台～9台		1	10	1		1	13
10台～19台	1		7	3	1		12
20台～29台	1		1				2
30台～39台			1				1
40台～49台							
50台～74台						1	1
75台～99台							
100台以上							
合計	2	1	20	4	1	2	30

図表２－５－56　事業規模別輸送方法別事業者の割合



（４）事故原因

産業廃棄物輸送に係わる交通事故が発生した際の主な事故原因は、「31．その他」４件が最も多いが、「運転操作」に起因する原因も２件となっている。

図表２－５－57　事業規模別交通事故原因（複数回答）

区分／事業規模	10	14	31	合計
5台未満				
5台～9台				
10台～19台	1	1	4	6
20台～29台				
30台～39台				
40台～49台				
50台～74台				
75台～99台				
100台以上				
合計	1	1	4	6

【事故原因】

運転操作	10．運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 14．他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた
運転操作	31．その他 ・脇見運転、判断及び操作ミス ・出発時の安全不確認 ・車両周囲の安全不確認 ・安全確認を十分しなかった

５．７　紙・パルプ輸送

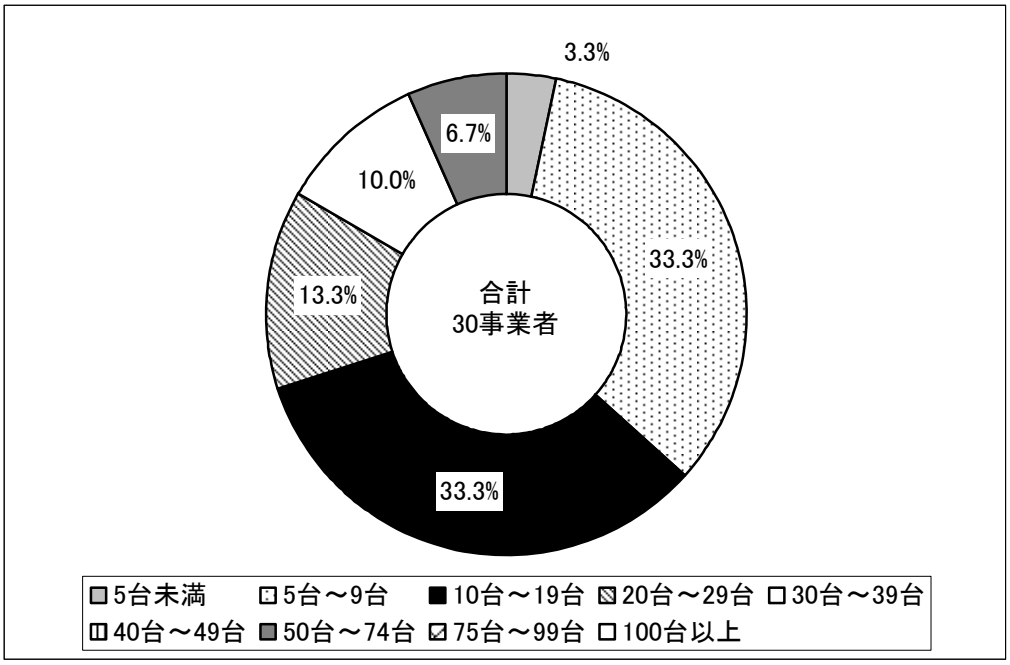
（１）事業規模別事業者数

紙･パルプ輸送を主な事業内容として行っている 30 事業者のうち､最も多い事業規模は｢５台～９台」及び「10 台～19 台」のそれぞれ 10 事業者（33.3%）である。両者を併せると７割近い事業者が 19 台以下の事業者であることがわかる。

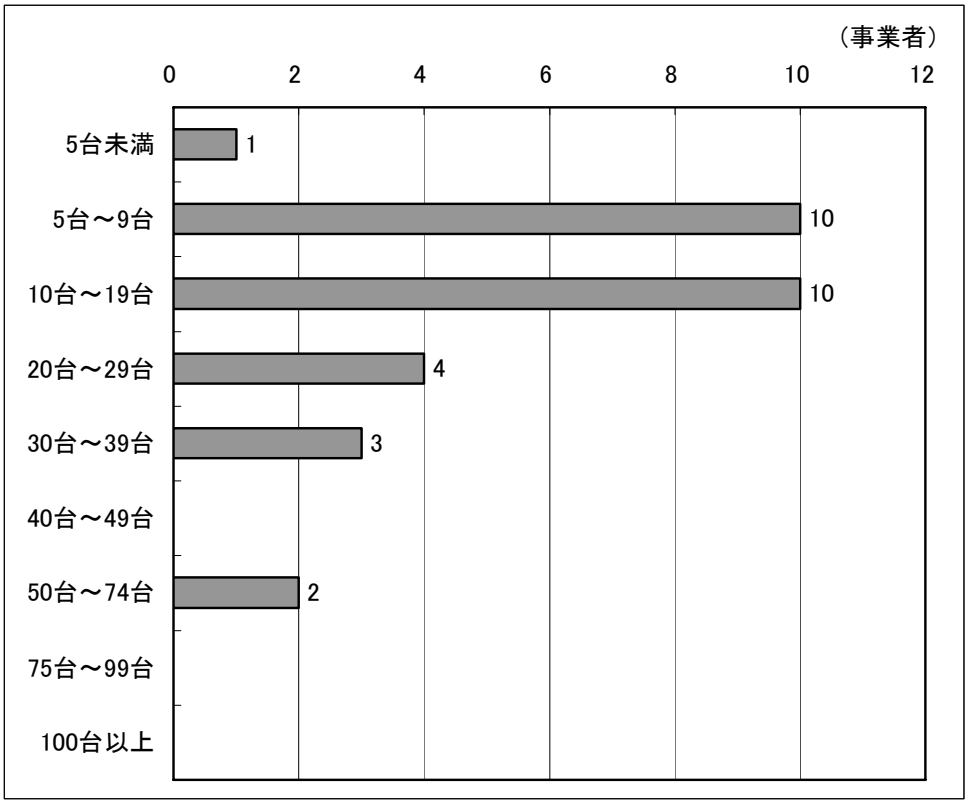
図表２－５－58　事業規模別取扱量の多い順位別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
5台未満	1			1
5台～9台	5	4	1	10
10台～19台	7	2	1	10
20台～29台	2	1	1	4
30台～39台	3			3
40台～49台				
50台～74台	1	1		2
75台～99台				
100台以上				
合計	19	8	3	30

図表２－５－59　事業規模別事業者の割合



図表２－５－60　事業規模別事業者数



（２）事業規模別事故件数

紙・パルプ輸送に係わる平成 18 年度の事故は、取扱量の多い１位から３位の合計（以下同じ）で、交通事故 25 件及び重大事故１件が発生しているが、８割以上が物損事故となっている。

図表２－５－61　事業規模別事故件数

区分／事業規模	事故件数							
	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落 飛散、漏洩等	計
5台未満			1	1				
5台～9台			3	3				
10台～19台		1	6	7				
20台～29台		2	1	3		1		1
30台～39台			4	4				
40台～49台								
50台～74台			7	7				
75台～99台								
100台以上								
合計		3	22	25		1		1

また、１万日車当たりの事故件数は、交通事故 2.535 件、重大事故 0.101 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「５台未満」13.587 件が最も高く、次いで、「50 台～74 台」3.453 件及び「５台～９台」2.684 件等と続いている。重大事故では、「20～29 台」のみ事故が発生しており、0.819 件となっている。

図表２－５－62　１万日車当たり事故件数

区分／事業規模	延実働車両台数	1万日車当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	736	13.587	
5台～9台	11,176	2.684	
10台～19台	28,564	2.451	
20台～29台	12,217	2.456	0.819
30台～39台	25,650	1.559	
40台～49台			
50台～74台	20,275	3.453	
75台～99台			
100台以上			
合計	98,618	2.535	0.101

※１万日車当たり事故件数＝「事故件数」÷「延実働車両台数」×10,000

同様に、100 万キロ当たりの事故件数では、交通事故 1.253 件、重大事故 0.050 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「５台未満」が最も多く 3.499 件となっている。次いで「50 台～74 台」1.912 件及び「５台～９台」1.748 件等と続いている。

図表２－５－63　100 万キロ当たり事故件数

区分／事業規模	総走行キロ	100万キロ当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	285,832	3.499	
5台～9台	1,715,995	1.748	
10台～19台	5,682,628	1.232	
20台～29台	3,904,907	0.768	0.256
30台～39台	4,697,531	0.852	
40台～49台			
50台～74台	3,660,874	1.912	
75台～99台			
100台以上			
合計	19,947,767	1.253	0.050

※100 万キロ当たり事故件数＝「事故件数」÷「総走行キロ」×1,000,000

（３）輸送区域及び輸送方法

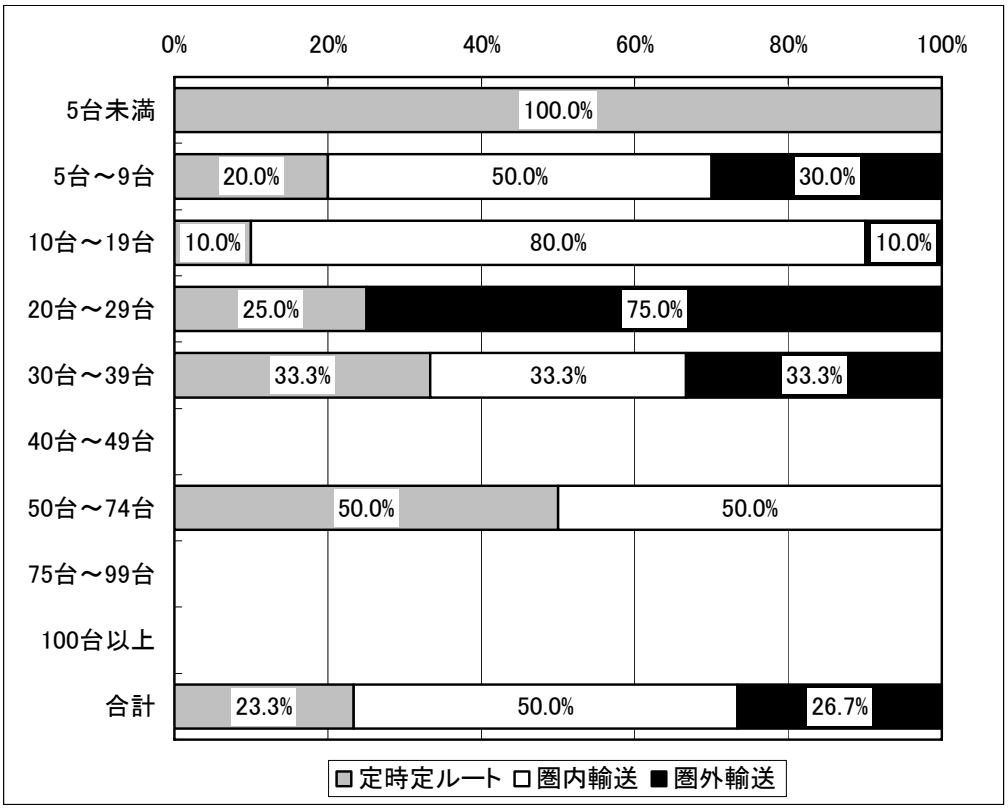
紙・パルプ輸送の輸送区域は、「圏内輸送」が 15 事業者（50.0%）と最も多く、次いで、「圏外輸送」８事業者（26.7%）及び「定時定ルート」７事業者（23.3%）と続いている。

一方、前頁図表２－５－62「１万日車当たり事故件数」及び図表２－５－63「100 万キロ当たり事故件数」で交通事故件数の多い「５台未満」では定時定ルートの割合が 100.0%となっているが、「５台～９台」及び「50 台～74 台」では、圏内輸送の割合が全体の平均と同じ 50.0%となっている。

図表２－５－64　事業規模別輸送区域別事業者数

区分／事業規模	事業者数			
	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	1			1
5台～9台	2	5	3	10
10台～19台	1	8	1	10
20台～29台	1		3	4
30台～39台	1	1	1	3
40台～49台				
50台～74台	1	1		2
75台～99台				
100台以上				
合計	7	15	8	30

図表２－５－65　事業規模別輸送区域別事業者の割合

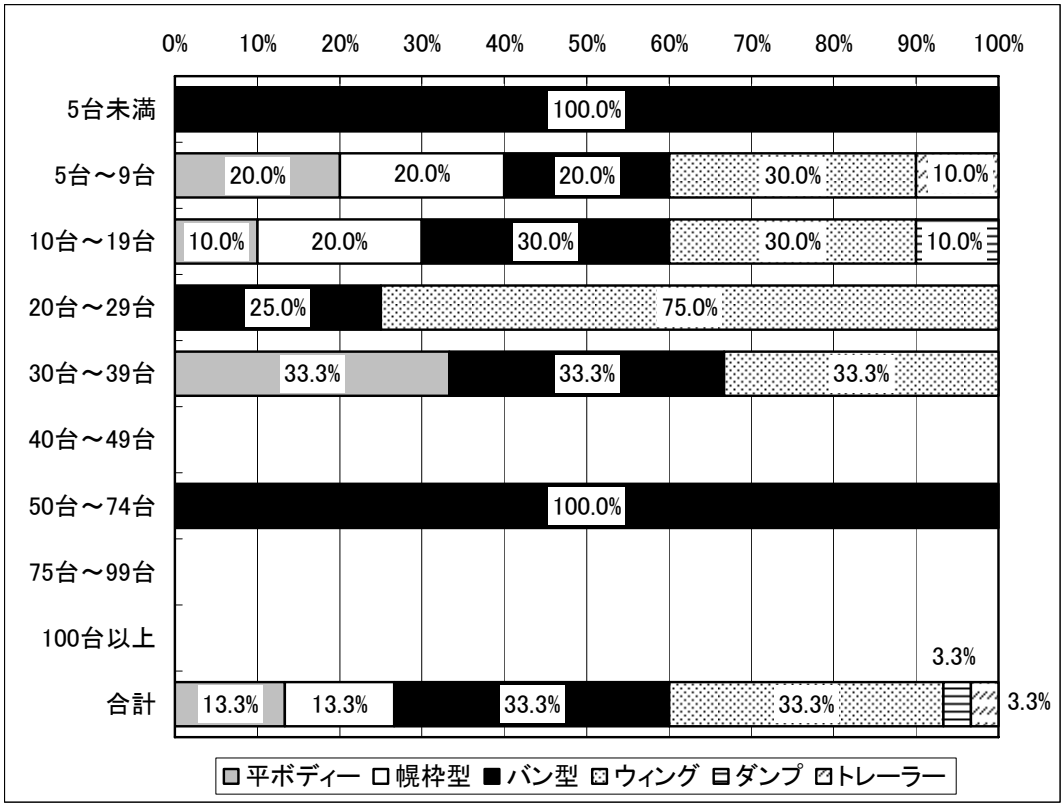


また、輸送方法では、「バン型」及び「ウィング」が最も多くそれぞれ 10 事業者（33.3%）となっている。次いで「平ボディー」及び「幌枠型」がそれぞれ４事業者（13.3%）等と続いている。

図表２－５－66　事業規模別輸送方法別事業者数

区分 ＼ 事業規模	事業者数						
	平ボディー	幌枠型	バン型	ウィング	ダンプ	トレーラー	合計
5台未満			1				1
5台～9台	2	2	2	3		1	10
10台～19台	1	2	3	3	1		10
20台～29台			1	3			4
30台～39台	1		1	1			3
40台～49台							
50台～74台			2				2
75台～99台							
100台以上							
合計	4	4	10	10	1	1	30

図表２－５－67　事業規模別輸送方法別事業者



（４）事故原因

紙・パルプ輸送に係わる交通事故及び重大事故が発生した際の主な事故原因は、事業規模に関係なくばらついているが、強いて挙げるならば、交通事故原因では「運転操作」に起因する原因が６件と比較的多く、その中でも「13. 道路が混雑していたにもかかわらず、速度を下げないで走行した」及び「30.信号で停車していたら、追突された」がそれぞれ２件となっている。

図表２－５－68　事業規模別交通事故原因（複数回答）

区分／事業規模	10	13	14	16	19	30	31	合計
5台未満							1	1
5台～9台							2	2
10台～19台		2	1	1			1	5
20台～29台						1	1	2
30台～39台	1					1	2	4
40台～49台								
50台～74台					1			1
75台～99台								
100台以上								
合計	1	2	1	1	1	2	7	15

図表２－５－69　事業規模別重大事故原因（複数回答）

区分／事業規模	31	合計
5台未満		
5台～9台		
10台～19台		
20台～29台	1	1
30台～39台		
40台～49台		
50台～74台		
75台～99台		
100台以上		
合計	1	1

【事故原因】

運転操作	10. 運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 13. 道路が混雑していたにもかかわらず、速度を下げないで走行した 14. 他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた 16. 信号のない交差点において、一時停止又は徐行となっていたが、急いでいたのでそのまま走行した 19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った
歩行者等	30. 信号で停車していたら、追突された
運転操作	31. その他 ・発車時の安全確認不足（後退時） ・納品中の後方及び側方の未確認 ・駐車場内で後方確認せず接触事故 ・進路変更確認不足 ・車間距離を十分とらず、前方不注意で追突 ・対向車線はみ出しによる衝突
歩行者等	・駐車場から相手車が出てきて接触事故、

５．８　化学工業品輸送

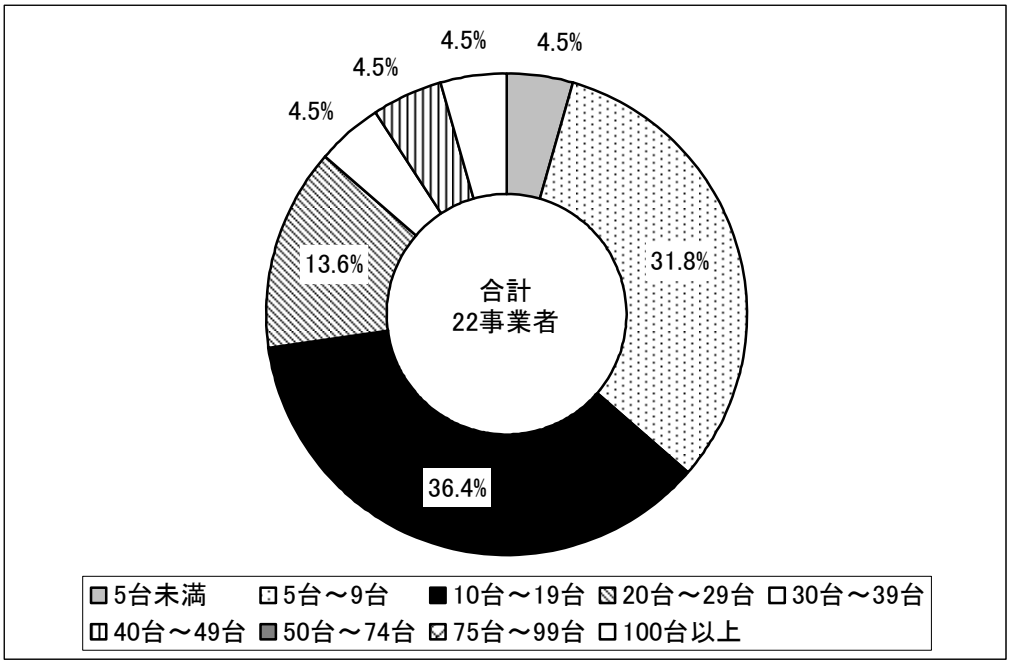
（１）事業規模別事業者数

化学工業品輸送を主な事業内容として行っている 22 事業者のうち、最も多い事業規模は「10 台～19 台」８事業者（36.4%）であり、「５台～９台」７事業者（31.8%）と併せると７割近い事業者が 19 台以下の事業者であることがわかる。

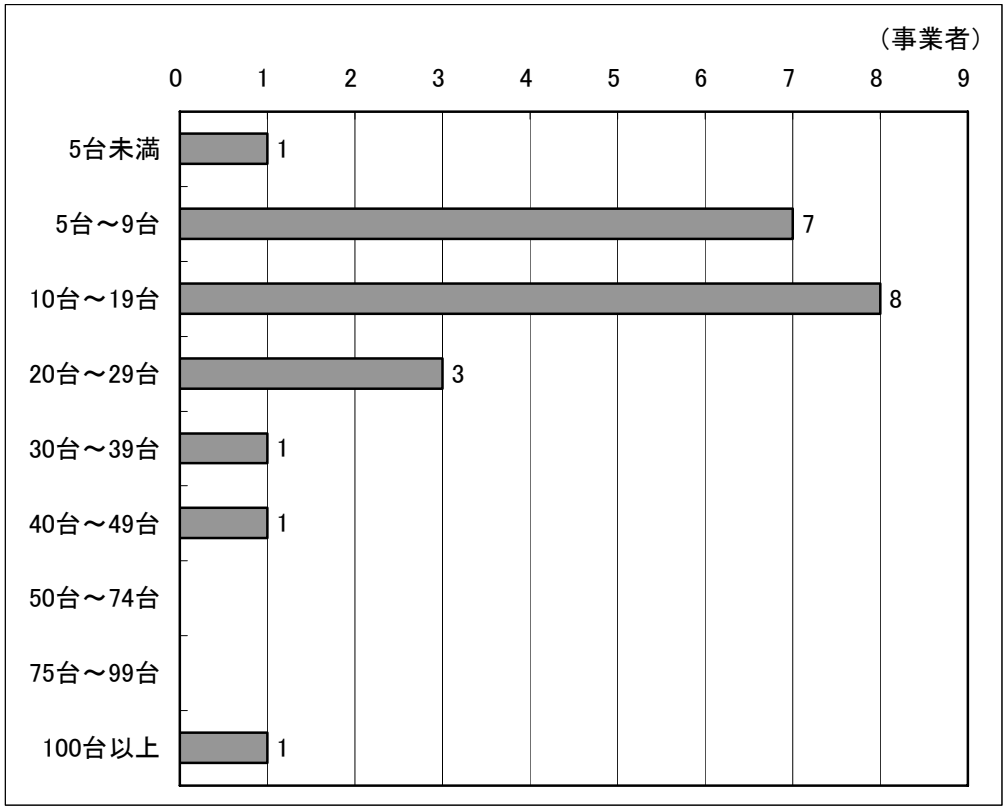
図表２－５－70　事業規模別取扱量の多い順位別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
5台未満		1		1
5台～9台	5		2	7
10台～19台	6		2	8
20台～29台	1	1	1	3
30台～39台	1			1
40台～49台	1			1
50台～74台				
75台～99台				
100台以上	1			1
合計	15	2	5	22

図表２－５－71　事業規模別事業者



図表２－５－72　事業規模別事業者数



（２）事業規模別事故件数

化学工業品輸送に係わる平成 18 年度の事故は、取扱量の多い順１位から３位の合計（以下同じ）で、交通事故 17 件及び重大事故１件が発生しているが、８割以上が物損事故となっている。

図表２－５－73　事業規模別事故件数

区分／事業規模	事故件数							
	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落飛散、漏洩等	計
5台未満								
5台～9台	1		3	4	1			1
10台～19台		1	4	5				
20台～29台			7	7				
30台～39台								
40台～49台								
50台～74台								
75台～99台								
100台以上			1	1				
合計	1	1	15	17	1			1

また、１万日車当たりの事故件数は、交通事故 1.585 件、重大事故 0.093 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「20 台～29 台」11.447 件が最も高く、次いで、「５台～９台」4.866 件及び「10 台～19 台」0.880 件と続いている。重大事故では、「５台～９台」のみ事故が発生しており 1.216 件となっている。

図表２－５－74　１万日車当たり事故件数

区分／事業規模	延実働車両台数	1万日車当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	488		
5台～9台	8,221	4.866	1.216
10台～19台	56,828	0.880	
20台～29台	6,115	11.447	
30台～39台	8,116		
40台～49台	8,664		
50台～74台			
75台～99台			
100台以上	18,854	0.530	
合計	107,286	1.585	0.093

※１万日車当たり事故件数＝「事故件数」÷「延実働車両台数」×10,000

同様に、100 万キロ当たりの事故件数では、交通事故 1.514 件、重大事故 0.089 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「20 台～29 台」が最も多く 3.116 件となっている。次いで、「５台～９台」2.785 件及び「10 台～19 台」1.656 件と続いている。

図表２－５－75　100 万キロ当たり事故件数

区分／事業規模	総走行キロ	100万キロ当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	21,019		
5台～9台	1,436,347	2.785	0.696
10台～19台	3,019,142	1.656	
20台～29台	2,246,192	3.116	
30台～39台	874,278		
40台～49台	1,527,319		
50台～74台			
75台～99台			
100台以上	2,101,839	0.476	
合計	11,226,136	1.514	0.089

※100 万キロ当たり事故件数＝「事故件数」÷「総走行キロ」×1,000,000

（３）輸送区域及び輸送方法

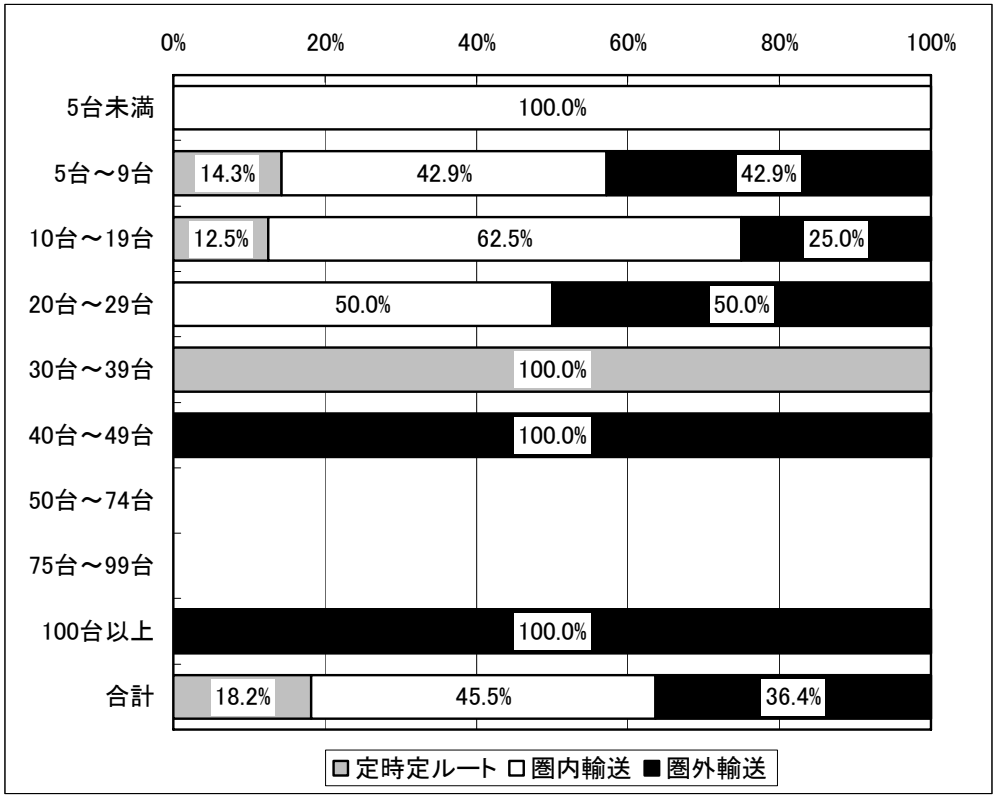
化学工業品輸送の輸送区域は、「圏内輸送」が 10 事業者（45.5%）と最も多く、次いで、「圏外輸送」８事業者（36.4%）及び「定時定ルート」４事業者（18.2%）と続いている。

一方、前頁図表２－５－74「１万日車当たり事故件数」及び図表２－５－75「100 万キロ当たり事故件数」で交通事故件数の多い「５台～９台」及び「20 台～29 台」では、圏内輸送の割合が 42.9%、50.0%となっており、全体の平均と同じような傾向を示している。

図表２－５－76　事業規模別輸送区域別事業者数

区分 ＼ 事業規模	事業者数			
	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満		1		1
5台～9台	1	3	3	7
10台～19台	1	5	2	8
20台～29台		1	1	2
30台～39台	2			2
40台～49台			1	1
50台～74台				
75台～99台				
100台以上			1	1
合計	4	10	8	22

図表２－５－77　事業規模別輸送区域別事業者の割合

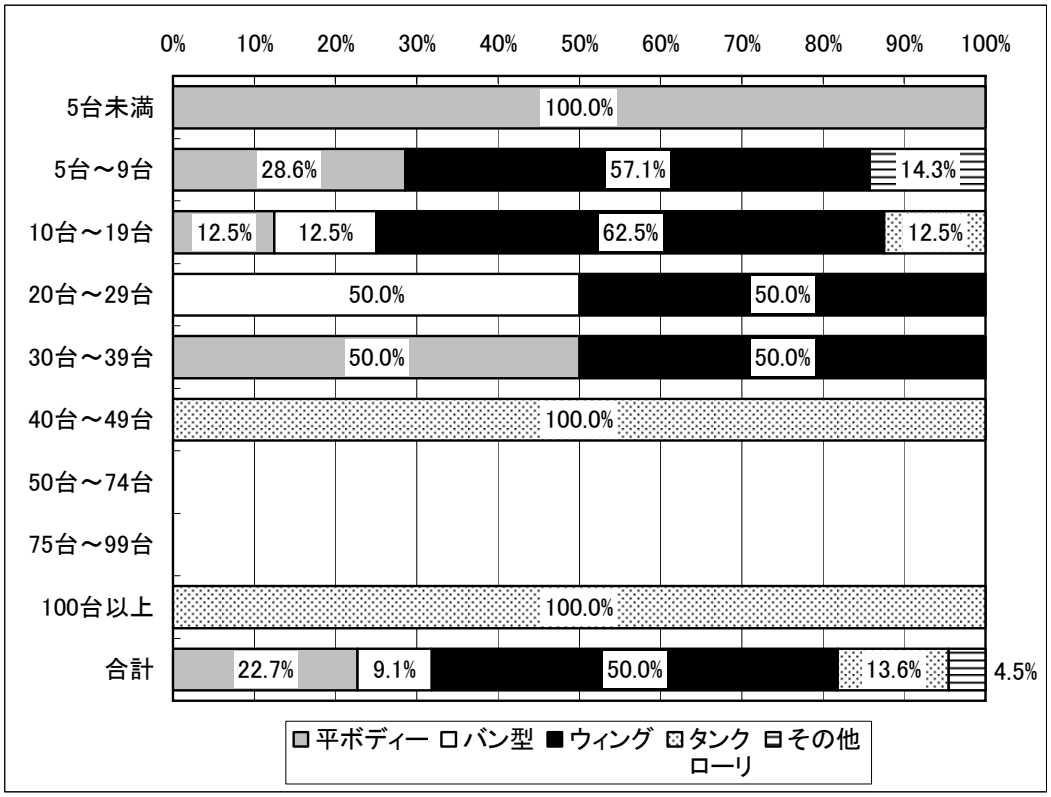


また、輸送方法では、「ウィング」が最も多く 11 事業者（50.0%）となっており、次いで、「平ボディー」５事業者（22.7%）及び「タンクローリ」３事業者（13.6%）等と続いている。

図表２－５－78　事業規模別輸送方法別事業者数

区分 ＼ 事業規模	事業者数					
	平ボディー	バン型	ウィング	タンクローリ	その他	合計
5台未満	1					1
5台～9台	2		4		1	7
10台～19台	1	1	5	1		8
20台～29台		1	1			2
30台～39台	1		1			2
40台～49台				1		1
50台～74台						
75台～99台						
100台以上				1		1
合計	5	2	11	3	1	22

図表２－５－79　事業規模別輸送方法別事業者の割合



（４）事故原因

化学工業品輸送に係わる交通事故及び重大事故が発生した際の事故原因は、事業規模に関係なくばらついているが、強いて挙げるならば、交通事故原因では、「運転操作」に起因する原因が８件と７割以上を占めており、その中でも「14. 他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた」３件及び「10.運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった」２件と比較的多い。

図表２－５－80　事業規模別交通事故原因（複数回答）

区分／事業規模	10	12	13	14	19	29	30	31	合計
5台未満									
5台～9台		1				1	1		3
10台～19台	1		1	2					4
20台～29台				1	1				2
30台～39台									
40台～49台									
50台～74台									
75台～99台									
100台以上	1							1	2
合計	2	1	1	3	1	1	1	1	11

図表２－５－81　事業規模別重大事故原因（複数回答）

区分／事業規模	28	合計
5台未満		
5台～9台	1	1
10台～19台		
20台～29台		
30台～39台		
40台～49台		
50台～74台		
75台～99台		
100台以上		
合計	1	1

【事故原因】

運転操作	10. 運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 12. 荷主へ荷物を届けるに当たっては、途中の道路状況にかかわらず、荷物の引き渡し時刻が厳守されているため、つい速度超過をしてしまった 13. 道路が混雑していたにもかかわらず、速度を下げないで走行した 14. 他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた 19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った
歩行者等	28. 相手（歩行者等）が信号を無視して交差点を渡ろうとしていた 29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた 30. 信号で停車していたら、追突された
運転操作	31. その他 ・渋滞時の発進で前方不注意

５．９　鉄鋼材輸送

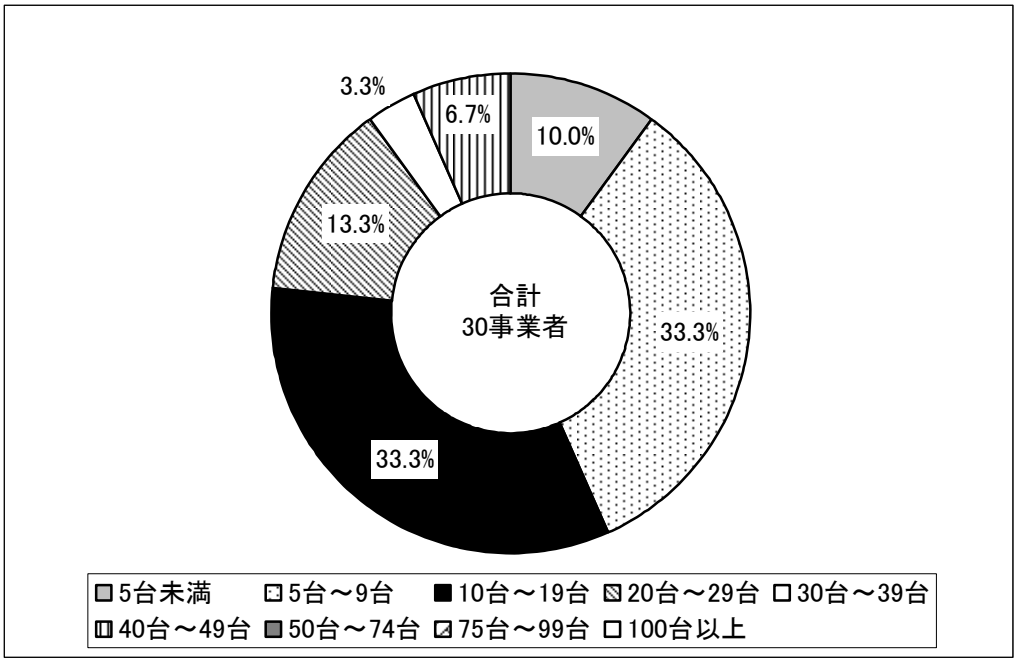
（１）事業規模別事業者数

鉄鋼材輸送を主な事業内容として行っている 30 事業者のうち、最も多い事業規模は「５台～９台」及び「10 台～19 台」がそれぞれ 10 事業者（33.3%）であり、「20 台～29 台」４事業者（13.3%）と併せると７割以上の事業者が 19 台以下の事業者であることがわかる。

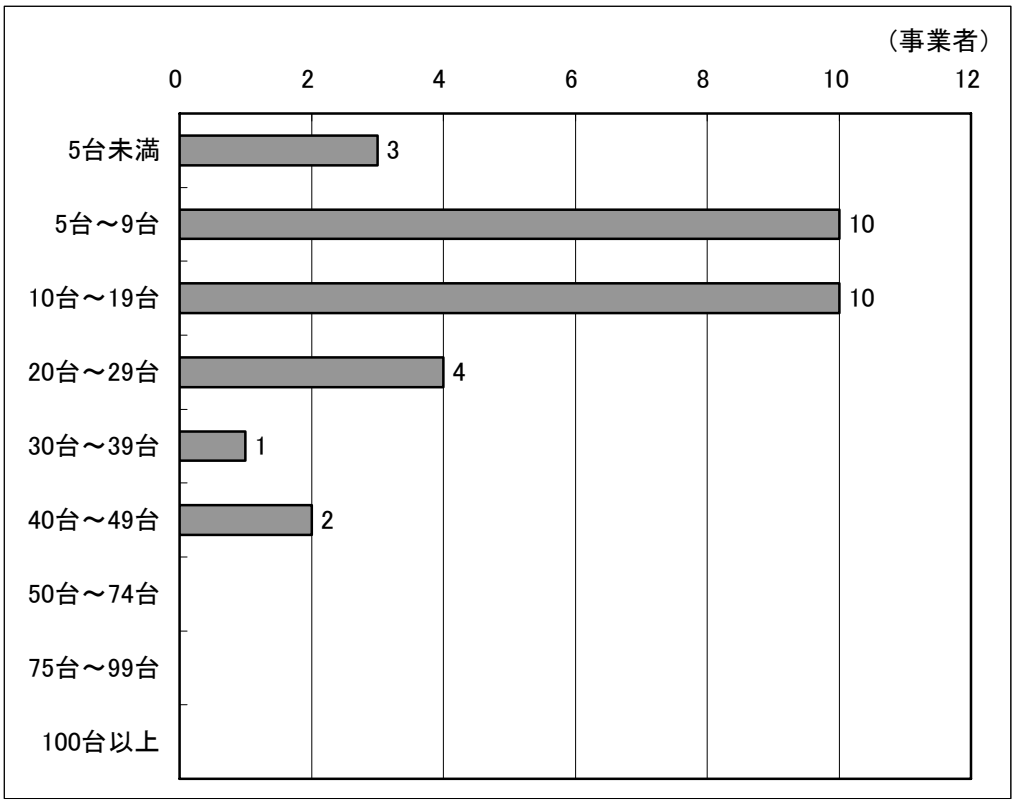
図表２－５－82　事業規模別取扱量の多い順位別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
5台未満	2	1		3
5台～9台	5	4	1	10
10台～19台	6	3	1	10
20台～29台	1	2	1	4
30台～39台	1			1
40台～49台	1		1	2
50台～74台				
75台～99台				
100台以上				
合計	16	10	4	30

図表２－５－83　事業規模別事業者の割合



図表２－５－84　事業規模別事業者数



（２）事業規模別事故件数

鉄鋼材輸送に係わる平成 18 年度の事故は、取扱量の多い１位から３位の合計（以下同じ）で、交通事故 19 件が発生しているが、８割以上が物損事故となっている。

図表２－５－85　事業規模別事故件数

区分／事業規模	事故件数							
	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落飛散、漏洩等	計
5台未満								
5台～9台		1	1	2				
10台～19台		1	5	6				
20台～29台		1		1				
30台～39台			2	2				
40台～49台			8	8				
50台～74台								
75台～99台								
100台以上								
合計		3	16	19				

また、１万日車当たりの事故件数は、交通事故 1.753 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「10 台～19 台」3.365 件が最も高く、次いで、「30 台～39 台」3.226 件及び「５台～９台」1.912 件等と続いている。

図表２－５－86　１万日車当たり事故件数

区分／事業規模	延実働車両台数	1万日車当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	2,259		
5台～9台	10,459	1.912	
10台～19台	17,831	3.365	
20台～29台	10,926	0.915	
30台～39台	6,200	3.226	
40台～49台	60,741	1.317	
50台～74台			
75台～99台			
100台以上			
合計	108,416	1.753	

※１万日車当たり事故件数＝「事故件数」÷「延実働車両台数」×10,000

同様に、100 万キロ当たりの事故件数では、交通事故 1.833 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「40 台～49 台」が最も多く 2.964 件となっている。次いで「10 台～19 台」2.363 件及び「５台～９台」1.516 件等と続いている。

図表２－５－87　100 万キロ当たり事故件数

区分／事業規模	総走行キロ	100万キロ当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	259,943		
5台～9台	1,319,416	1.516	
10台～19台	2,539,323	2.363	
20台～29台	1,266,142	0.790	
30台～39台	2,280,000	0.877	
40台～49台	2,698,952	2.964	
50台～74台			
75台～99台			
100台以上			
合計	10,363,776	1.833	

※100 万キロ当たり事故件数＝「事故件数」÷「総走行キロ」×1,000,000

（３）輸送区域及び輸送方法

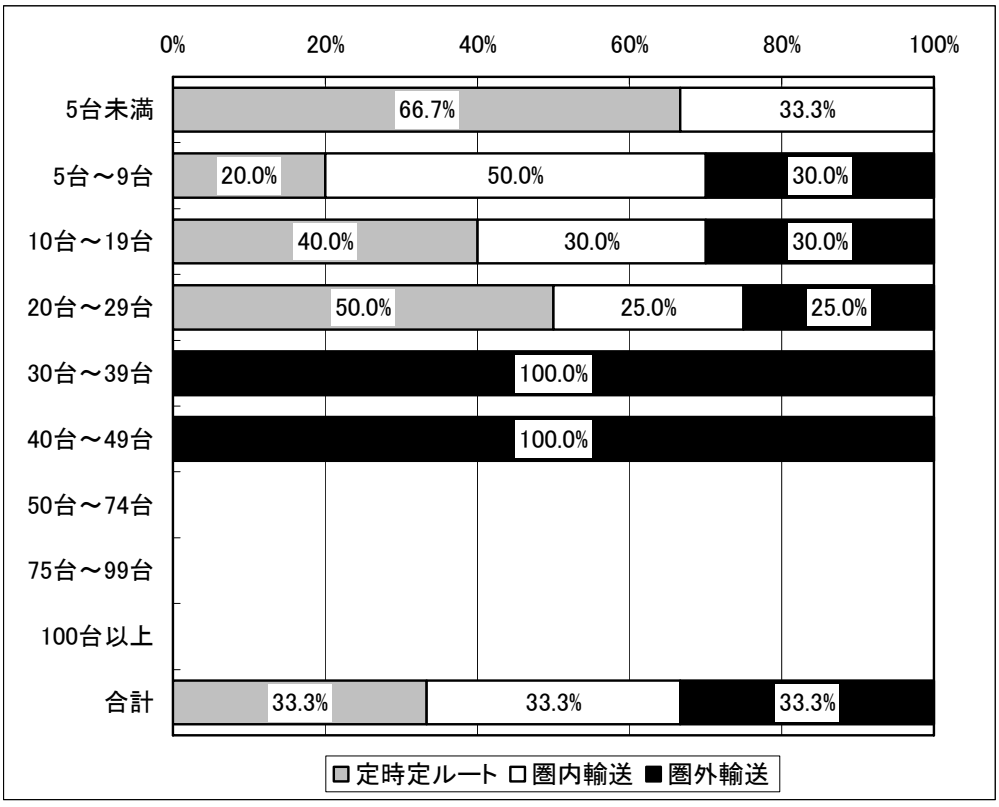
鉄鋼材輸送の輸送区域は、「定時定ルート」、「圏内輸送」及び「圏外輸送」が、それぞれ10事業者（33.3%）となっている。

一方、前頁図表２－５－86「１万日車当たり事故件数」で交通事故件数の多い「５台～９台」、「10台～19台」及び「30台～39台」では、圏外輸送の割合が30.0%、30.0%、100.0%となっており、図表２－５－87「100万キロ当たり事故件数」で交通事故件数の多い「40台～49台」100.0%を含め、輸送区域の割合がばらついている。

図表２－５－88　事業規模別輸送区域別事業者数

区分／事業規模	事業者数			
	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	2	1		3
5台～9台	2	5	3	10
10台～19台	4	3	3	10
20台～29台	2	1	1	4
30台～39台			1	1
40台～49台			2	2
50台～74台				
75台～99台				
100台以上				
合計	10	10	10	30

図表２－５－89　事業規模別輸送区域別事業者の割合

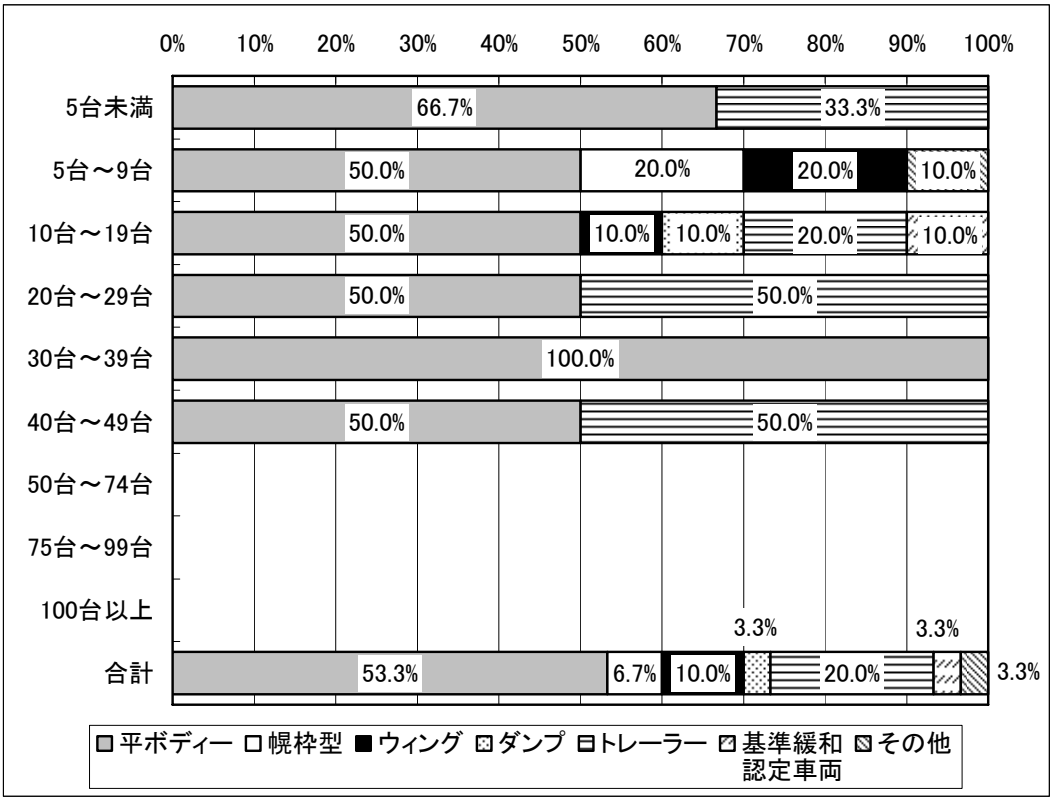


また、輸送方法では、「平ボディー」が最も多く 16 事業者（53.3%）となっており、次いで「トレーラー」６事業者（20.0%）及び「ウィング」３事業者（10.0%）等と続いている。

図表２－５－90　事業規模別輸送方法別事業者数

区分 ＼ 事業規模	事業者数							
	平ボディー	幌枠型	ウィング	ダンプ	トレーラー	基準緩和認定車両	その他	合計
5台未満	2				1			3
5台～9台	5	2	2				1	10
10台～19台	5		1	1	2	1		10
20台～29台	2				2			4
30台～39台	1							1
40台～49台	1				1			2
50台～74台								
75台～99台								
100台以上								
合計	16	2	3	1	6	1	1	30

図表２－５－91　事業規模別輸送方法別事業者の割合



（４）事故原因

鉄鋼材輸送に係わる交通事故が発生した際の主な事故原因は、事業規模に関係なくばらついているが、強いて挙げるならば、交通事故原因では、「運転操作」に起因する原因が９件と多く、その中でも「19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った」が５件及び「14.他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた」が３件となっている。

図表２－５－92　事業規模別交通事故原因（複数回答）

区分／事業規模	10	14	19	29	合計
5台未満					
5台～9台		1	1		2
10台～19台	1		2		3
20台～29台		1			1
30台～39台					
40台～49台			1		1
50台～74台		1	1	1	3
75台～99台					
100台以上					
合計	1	3	5	1	10

【事故原因】

運転操作	10. 運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 14. 他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた 19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った
歩行者等	29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた

５．10　建設資材輸送

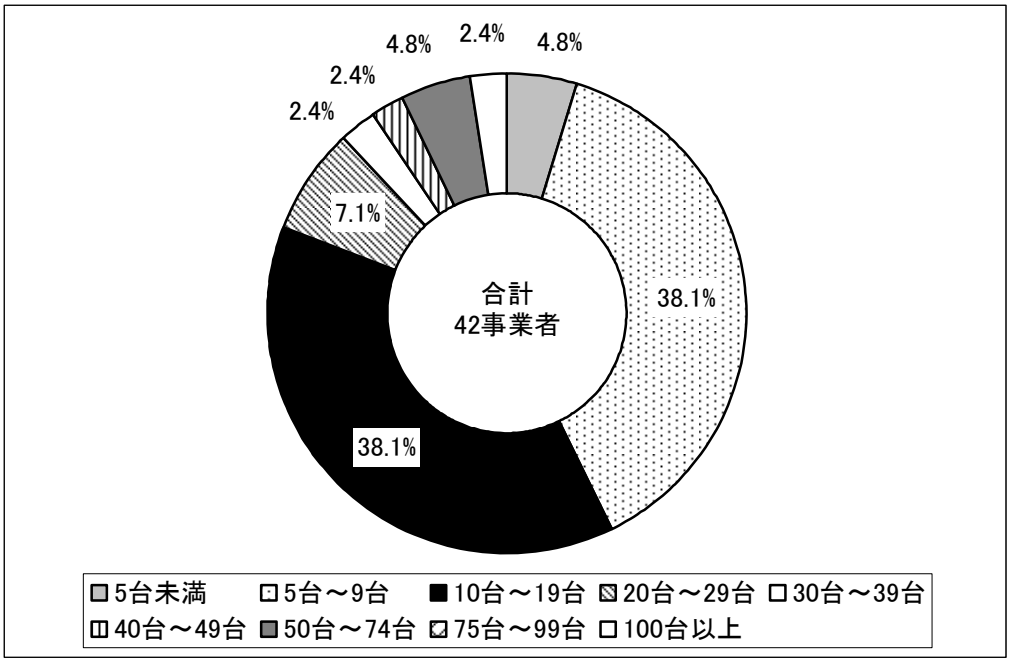
（１）事業規模別事業者数

建設資材輸送を主な事業内容として行っている 42 事業者のうち、最も多い事業規模は「５台～９台」及び「10 台～19 台」のそれぞれ 16 事業者（38.1%）であり、両者を併せると８割近い事業者が 19 台未満の事業者であることがわかる。

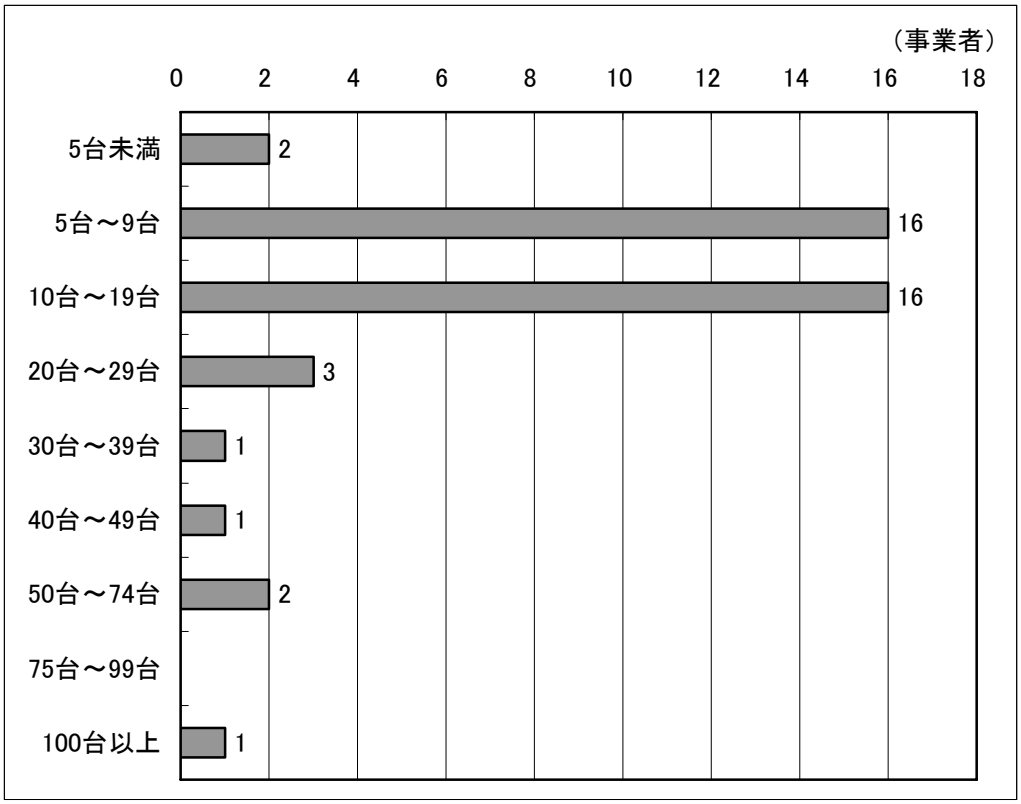
図表２－５－93　事業規模別取扱量の多い順位別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
5台未満	1		1	2
5台～9台	7	3	6	16
10台～19台	8	4	4	16
20台～29台	1	1	1	3
30台～39台			1	1
40台～49台		1		1
50台～74台			2	2
75台～99台				
100台以上		1		1
合計	17	10	15	42

図表２－５－94　事業規模別事業者数の割合



図表２－５－95　事業規模別事業者数



（２）事業規模別事故件数

建設資材輸送に係わる平成 18 年度の事故は、取扱量の多い１位から３位の合計（以下同じ）で、交通事故 24 件及び重大事故２件が発生しているが、８割以上が物損事故となっている。

図表２－５－96　事業規模別事故件数

区分／事業規模	事故件数							
	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落 飛散、漏洩等	計
5台未満								
5台～9台								
10台～19台			11	11				
20台～29台	1		1	2	1			1
30台～39台								
40台～49台		2	7	9				
50台～74台			1	1				
75台～99台								
100台以上		1		1		1		1
合計	1	3	20	24	1	1		2

また、1万日車当たりの事故件数は、交通事故3.883件、重大事故0.324件となっている。交通事故を事業規模別にみると、「40台～49台」21.951件が最も高く、次いで、「10台～19台」5.111件及び「20台～29台」2.719件等と続いている。重大事故では、「20台～29台」が最も高く、1.359件となっている。

図表２－５－97　１万日車当たり事故件数

区分 / 事業規模	延実働車両台数	1万日車当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	580		
5台～9台	13,199		
10台～19台	21,521	5.111	
20台～29台	7,356	2.719	1.359
30台～39台	177		
40台～49台	4,100	21.951	
50台～74台	5,952	1.680	
75台～99台			
100台以上	8,919	1.121	1.121
合計	61,804	3.883	0.324

※１万日車当たり事故件数＝「事故件数」÷「延実働車両台数」×10,000

同様に、100万キロ当たりの事故件数では、交通事故1.686件、重大事故0.140件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「40台～49台」が最も多く6.934件となっており、次いで「10台～19台」2.511件及び「100台以上」0.830件等と続いている。

図表２－５－98　100万キロ当たり事故件数

区分 / 事業規模	総走行キロ	100万キロ当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	236,746		
5台～9台	2,143,606		
10台～19台	4,380,242	2.511	
20台～29台	3,484,853	0.574	0.287
30台～39台	7,836		
40台～49台	1,298,000	6.934	
50台～74台	1,481,022	0.675	
75台～99台			
100台以上	1,204,150	0.830	0.830
合計	14,236,455	1.686	0.140

※100万キロ当たり事故件数＝「事故件数」÷「総走行キロ」×1,000,000

（３）輸送区域及び輸送方法

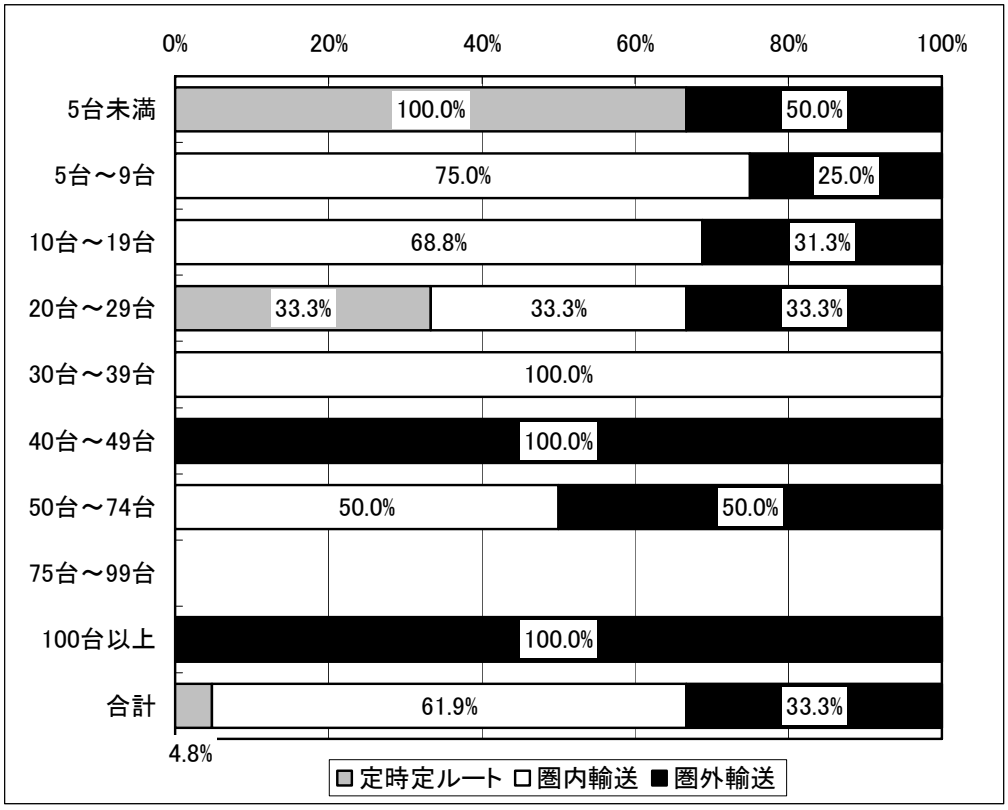
建設資材輸送の輸送区域は、「圏内輸送」が 26 事業者（61.9%）と最も多く、次いで、「圏外輸送」14 事業者（33.3%）及び「定時定ルート」２事業者（4.8%）と続いている。

一方、前頁図表２－５－97「１万日車当たり事故件数」及び図表２－５－98「100 万キロ当たり事故件数」で交通事故件数の多い「10 台～19 台」及び「40 台～49 台」では、「圏内輸送」の割合が 68.8%、0.0%とばらついている。

図表２－５－99　事業規模別輸送区域別事業者数

区分／事業規模	事業者数			
	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	1		1	2
5台～9台		12	4	16
10台～19台		11	5	16
20台～29台	1	1	1	3
30台～39台		1		1
40台～49台			1	1
50台～74台		1	1	2
75台～99台				
100台以上			1	1
合計	2	26	14	42

図表２－５－100　事業規模別輸送区域別事業者の割合

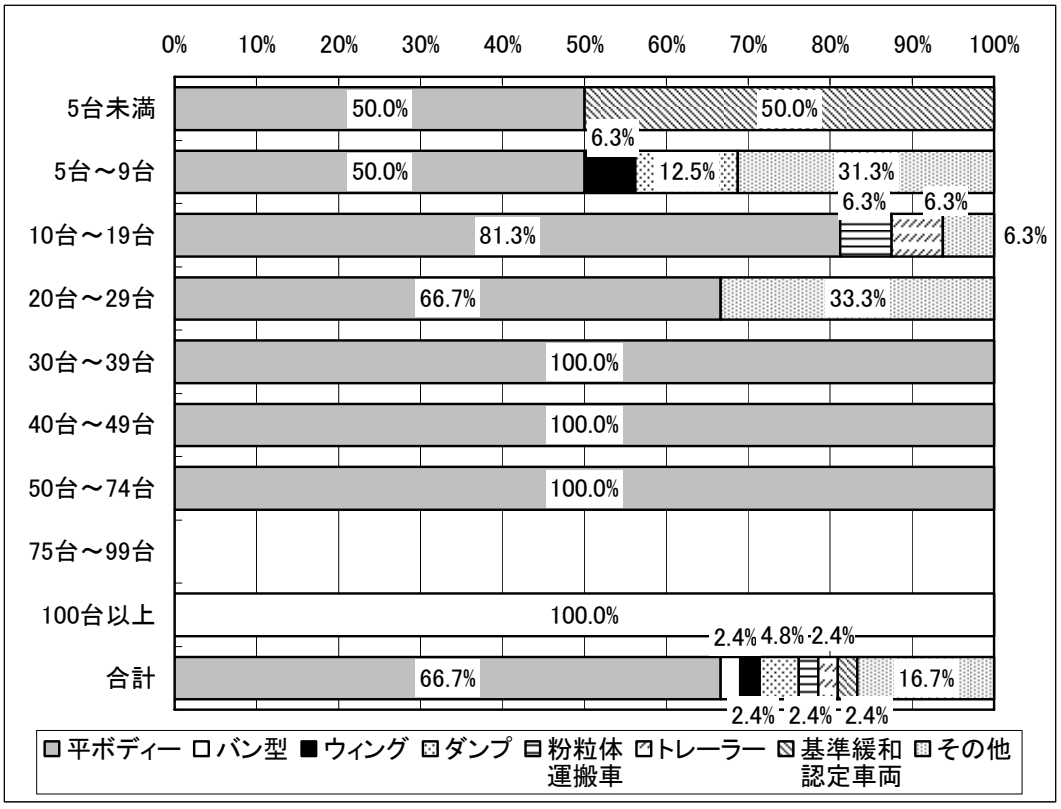


また、輸送方法では、「平ボディー」が最も多く 28 事業者（66.7%）となっており、次いで、「ダンプ」２事業者（4.8%）等と続いている。

図表２－５－101　事業規模別輸送方法別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数								
	平ボディー	バン型	ウィング	ダンプ	粉粒体運搬車	トレーラー	基準緩和認定車両	その他	合計
5台未満	1						1		2
5台～9台	8		1	2				5	16
10台～19台	13				1	1		1	16
20台～29台	2							1	3
30台～39台	1								1
40台～49台	1								1
50台～74台	2								2
75台～99台									
100台以上		1							1
合計	28	1	1	2	1	1	1	7	42

図表２－５－102　事業規模別輸送方法別事業者の割合



（４）事故原因

建設資材輸送に係わる交通事故及び重大事故が発生した際の事故原因は、事業規模に関係なくばらついているが、強いて挙げるならば、交通事故原因では「運転操作」に起因する原因が７件と５割を占めており、その中でも「10. 運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった」及び「19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った」がそれぞれ３件と比較的多い。

図表２－５－103　事業規模別交通事故原因（複数回答）

区分／事業規模	8	10	14	19	26	30	31	合計
5台未満								
5台～9台							1	1
10台～19台		2	1	2		1	2	8
20台～29台								
30台～39台								
40台～49台		1		1		1		3
50台～74台					1			1
75台～99台								
100台以上	1							1
合計	1	3	1	3	1	2	3	14

図表２－５－104　事業規模別重大事故原因（複数回答）

区分／事業規模	1	9	31	合計
5台未満				
5台～9台				
10台～19台				
20台～29台	1	1	1	3
30台～39台				
40台～49台				
50台～74台				
75台～99台				
100台以上				
合計	1	1	1	3

【事故原因】

労務管理	１．乗務員の健康状態を十分に把握しないまま、乗務させた
乗務員の状態	８．長距離運転が続き、疲労が蓄積したため、居眠運転に陥った ９．前日の飲酒は、影響のないものと考えて運転をした（事故が起きた時に酒気が残っていた）
運転操作	10．運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 14．他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた 19．夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った
積載物	26．積荷をしっかり固縛せずに走行したため、カーブを曲がる際落下した
歩行者等	30．信号で停車していたら、追突された
運転操作	31．その他 ・トラック運転者のスピードの出しすぎで追突した ・信号で停車していた車に、脇見運転をしていて追突した ・坂道の現場でぬかるみの為スリップ。相手の車に接触 ・坂道発進で後退してしまい、後の車に接触した ・本人不注意、道幅が狭くて接触、後方不確認、運転時スリップ

５．11　野菜・果物輸送

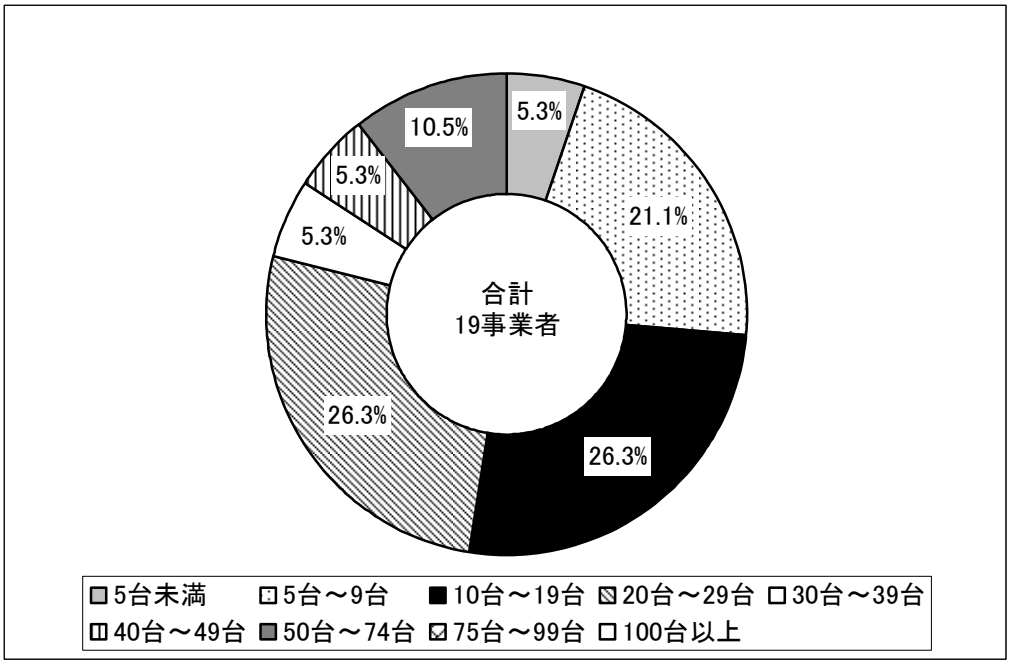
（１）事業規模別事業者数

野菜･果物輸送を主な事業内容として行っている 19 事業者のうち､最も多い事業規模は｢10 台～19 台」及び「20 台～29 台」のそれぞれ５事業者（26.3%）であり､「５台～９台」４事業者（21.1%）と併せると５割以上の事業者が 19 台以下の事業者であることがわかる。

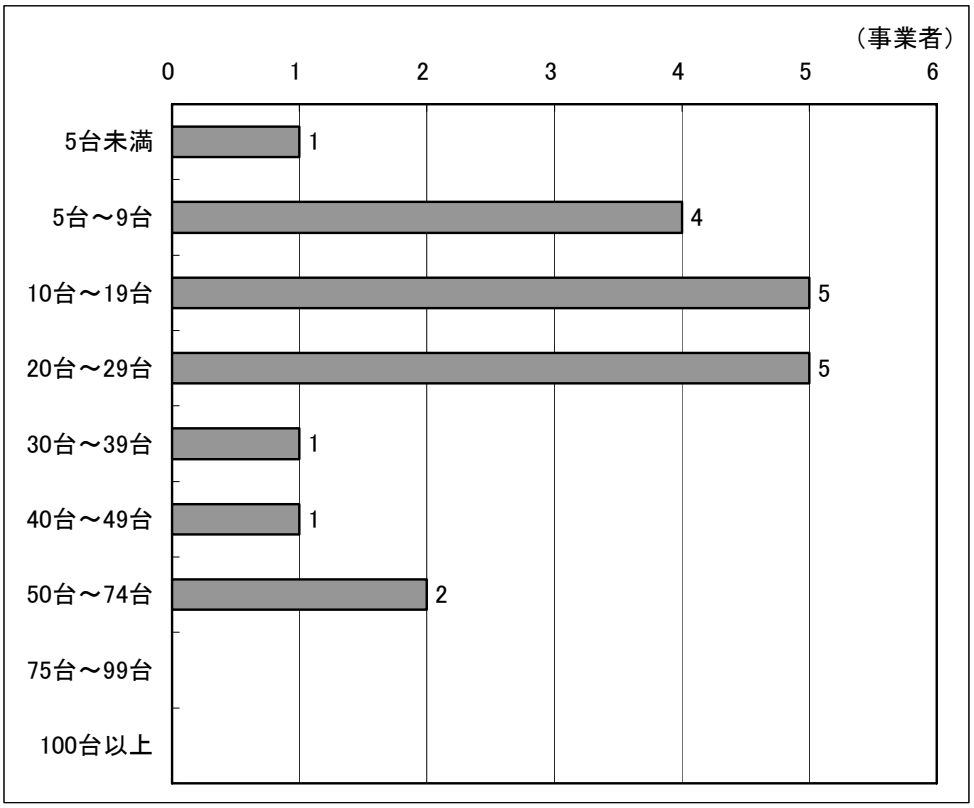
図表２－５－105　事業規模別取扱量の多い順位別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
5台未満	1			1
5台～9台	1		3	4
10台～19台	4	1		5
20台～29台	3	1	1	5
30台～39台		1		1
40台～49台			1	1
50台～74台	1	1		2
75台～99台				
100台以上				
合計	10	4	5	19

図表２－５－106　事業規模別事業者の割合



図表２－５－107　事業規模別事業者数



（２）事業規模別事故件数

野菜・果物輸送に係わる平成 18 年度事故は、取扱量の多い１位から３位の合計（以下同じ）で、交通事故 31 件及び重大事故１件が発生しているが、７割以上が物損事故となっている。

図表２－５－108　事業規模別事故件数

区分／事業規模	事故件数							
	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落飛散、漏洩等	計
5台未満								
5台～9台		3	1	4		1		1
10台～19台		2	5	7				
20台～29台			5	5				
30台～39台								
40台～49台								
50台～74台		3	12	15				
75台～99台								
100台以上								
合計		8	23	31		1		1

また、１万日車当たりの事故件数は、交通事故 6.222 件、重大事故 0.201 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「５台～９台」22.087 件が最も高く、次いで、「50 台～74 台」8.631 件及び「10 台～19 台」6.951 件等と続いている。重大事故では、「５台～９台」のみ事故が発生しており、5.522 件となっている。

図表２－５－109　１万日車当たり事故件数

区分 / 事業規模	延実働車両台数	1万日車当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	239		
5台～9台	1,811	22.087	5.522
10台～19台	10,071	6.951	
20台～29台	17,662	2.831	
30台～39台	76		
40台～49台	2,582		
50台～74台	17,379	8.631	
75台～99台			
100台以上			
合計	49,820	6.222	0.201

※１万日車当たり事故件数＝「事故件数」÷「延実働車両台数」×10,000

同様に、100 万キロ当たりの事故件数では、交通事故 3.136 件、重大事故 0.105 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「５台～９台」が最も多く 7.599 件となっている。次いで、「50 台～74 台」6.398 件、「10 台～19 台」4.479 件等と続いている。

図表２－５－110　100 万キロ当たり事故件数

区分 / 事業規模	総走行キロ	100万キロ当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	9,560		
5台～9台	394,804	7.599	2.533
10台～19台	1,562,892	4.479	
20台～29台	5,001,024	1.000	
30台～39台	20,532		
40台～49台	233,742		
50台～74台	2,344,542	6.398	
75台～99台			
100台以上			
合計	9,567,096	3.136	0.105

※100 万キロ当たり事故件数＝「事故件数」÷「総走行キロ」×1,000,000

（３）輸送区域及び輸送方法

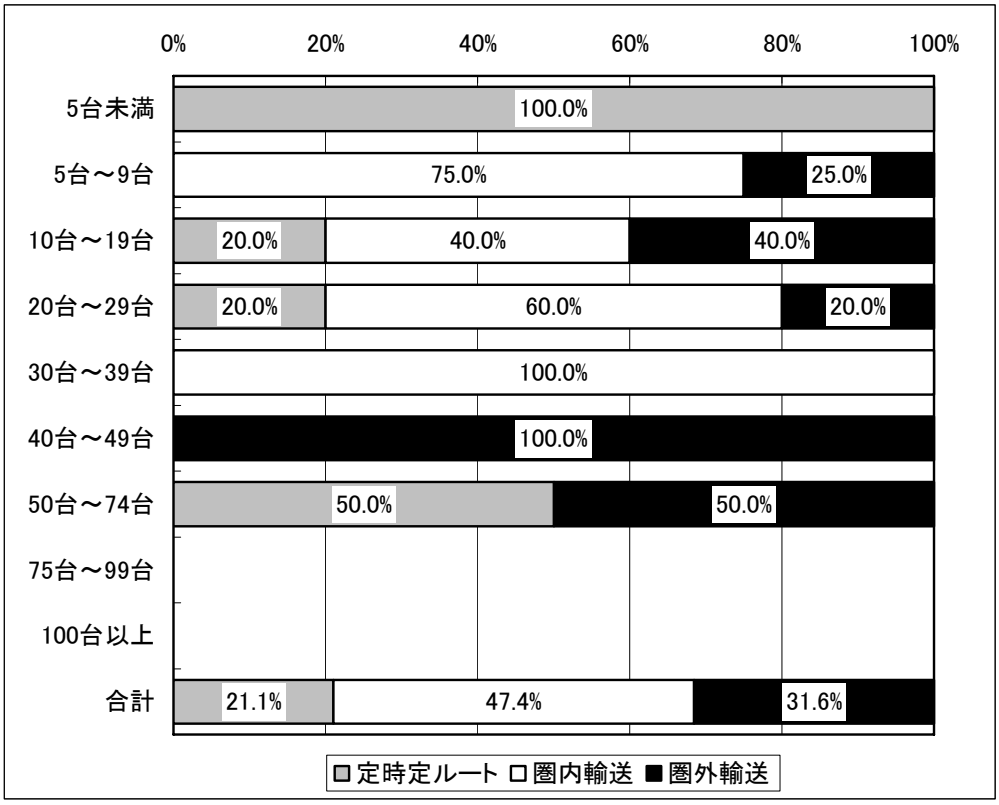
野菜・果物輸送の輸送区域は、「圏内輸送」９事業者（47.4%）が最も多く、次いで、「圏外輸送」６事業者（31.6%）及び「定時定ルート」４事業者（21.1%）と続いている。

一方、前頁図表２－５－109「１万日車当たり事故件数」及び図表２－５－110「100 万キロ当たり事故件数」の交通事故件数の多い「５台～９台」、「10 台～19 台」及び「50 台～74 台」では、「圏内輸送」の割合が 75.0%、40.0%、0.0%とばらついている。

図表２－５－111　事業規模別輸送区域別事業者数

区分／事業規模	事業者数			
	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	1			1
5台～9台		3	1	4
10台～19台	1	2	2	5
20台～29台	1	3	1	5
30台～39台		1		1
40台～49台			1	1
50台～74台	1		1	2
75台～99台				
100台以上				
合計	4	9	6	19

図表２－５－112　事業規模別輸送区域別事業者の割合

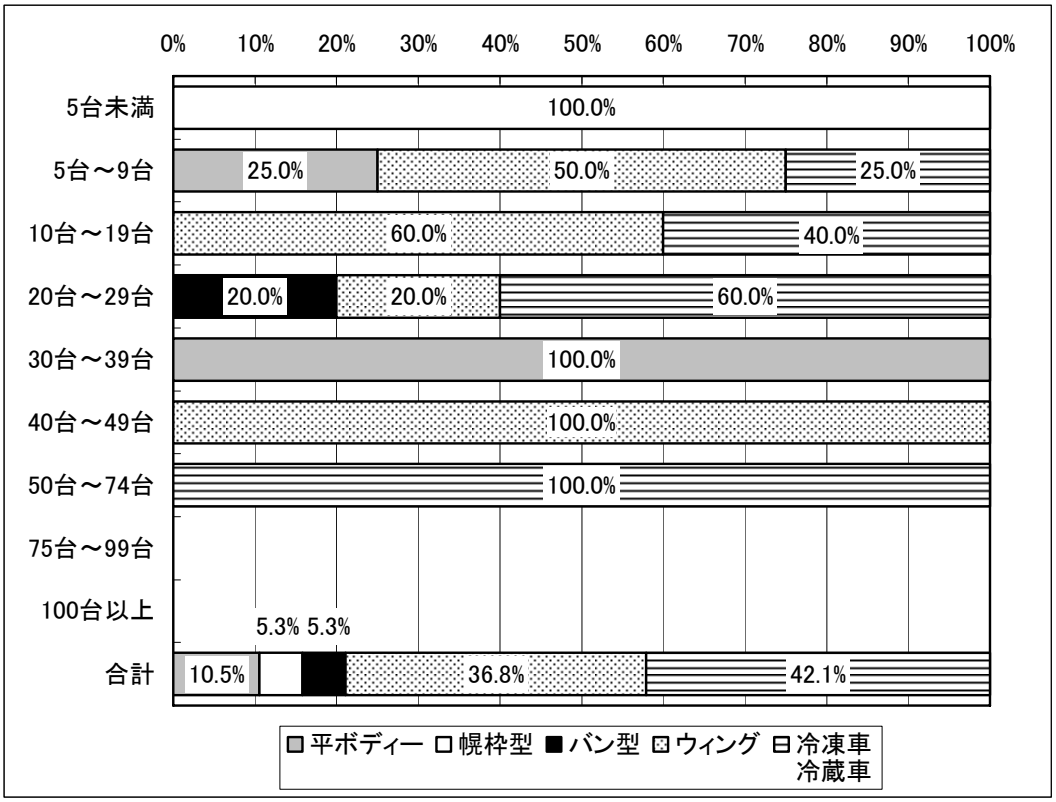


また、輸送方法では、「冷凍車、冷蔵車」が最も多く８事業者（42.1%）となっており、次いで「ウィング」７事業者（36.8%）及び「平ボディー」２事業者（10.5%）等と続いている。

図表２－５－113　事業規模別輸送方法別事業者数

区分 / 事業規模	事業所数					
	平ボディー	幌枠型	バン型	ウィング	冷凍車 冷蔵車	合計
5台未満		1				1
5台～9台	1			2	1	4
10台～19台				3	2	5
20台～29台			1	1	3	5
30台～39台	1					1
40台～49台				1		1
50台～74台					2	2
75台～99台						
100台以上						
合計	2	1	1	7	8	19

図表２－５－114　事業規模別輸送方法別事業者の割合



（４）事故原因

野菜・果物輸送に係わる交通事故及び重大事故が発生した際の主な事故原因は、事業規模に関係なくばらついているが、強いて挙げるならば、交通事故原因では、「31．その他」３件が比較的多い。

図表２－５－115　事業規模別交通事故原因（複数回答）

区分／事業規模	10	12	19	29	30	31	合計
5台未満							
5台～9台				1		1	2
10台～19台	1	1					2
20台～29台			2	1	1	1	5
30台～39台							
40台～49台							
50台～74台	1				1	1	3
75台～99台							
100台以上							
合計	2	1	2	2	2	3	12

図表２－５－116　事業規模別重大事故原因（複数回答）

区分／事業規模	28	合計
5台未満		
5台～9台	1	1
10台～19台		
20台～29台		
30台～39台		
40台～49台		
50台～74台		
75台～99台		
100台以上		
合計	1	1

【事故原因】

運転操作	10．運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 12．荷主へ荷物を届けるに当たっては、途中の道路状況にかかわらず、荷物の引き渡し時刻が厳守されているため、つい速度超過をしてしまった 19．夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った
歩行者等	28．相手（歩行者等）が信号を無視して交差点を渡ろうとしていた 29．相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた 30．信号で停車していたら、追突された
運転操作	31．その他 ・市場内混雑をしていたが、十分な注意をせず後退した ・荷主へ荷物を届ける際の建物内において、前方、後方確認を怠った運転をした。

５．12　生コンクリート輸送

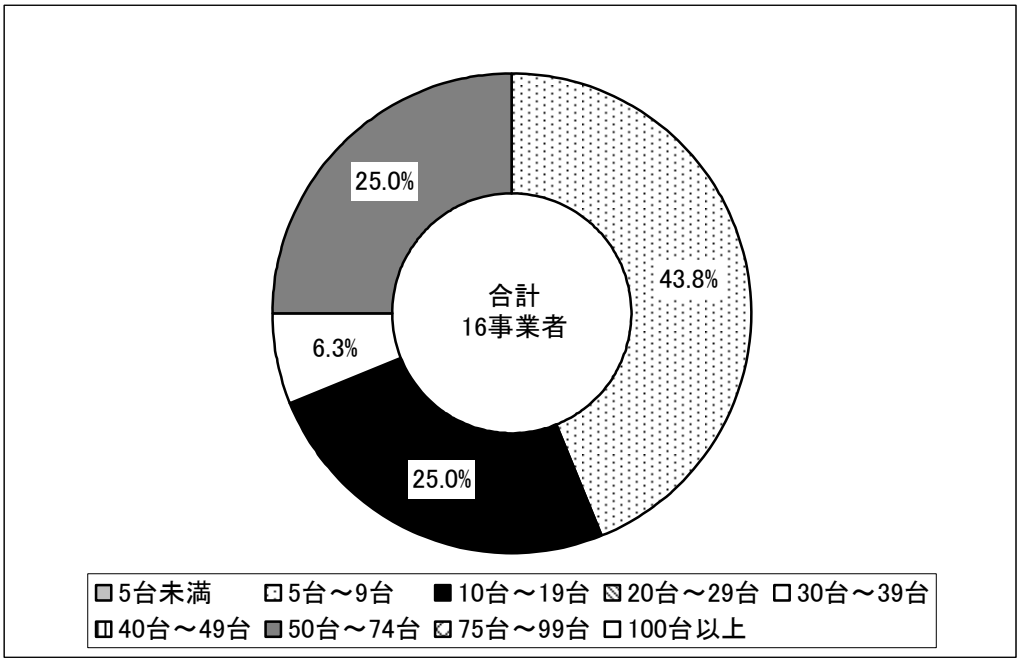
（１）事業規模別事業者数

生コンクリート輸送を主な事業内容として行っている 16 事業者のうち、最も多い事業規模は「５台～９台」７事業者（43.8%）であり、「10 台～19 台」４事業者（25.0%）と併せると７割近い事業者が 19 台以下の事業者であることがわかる。

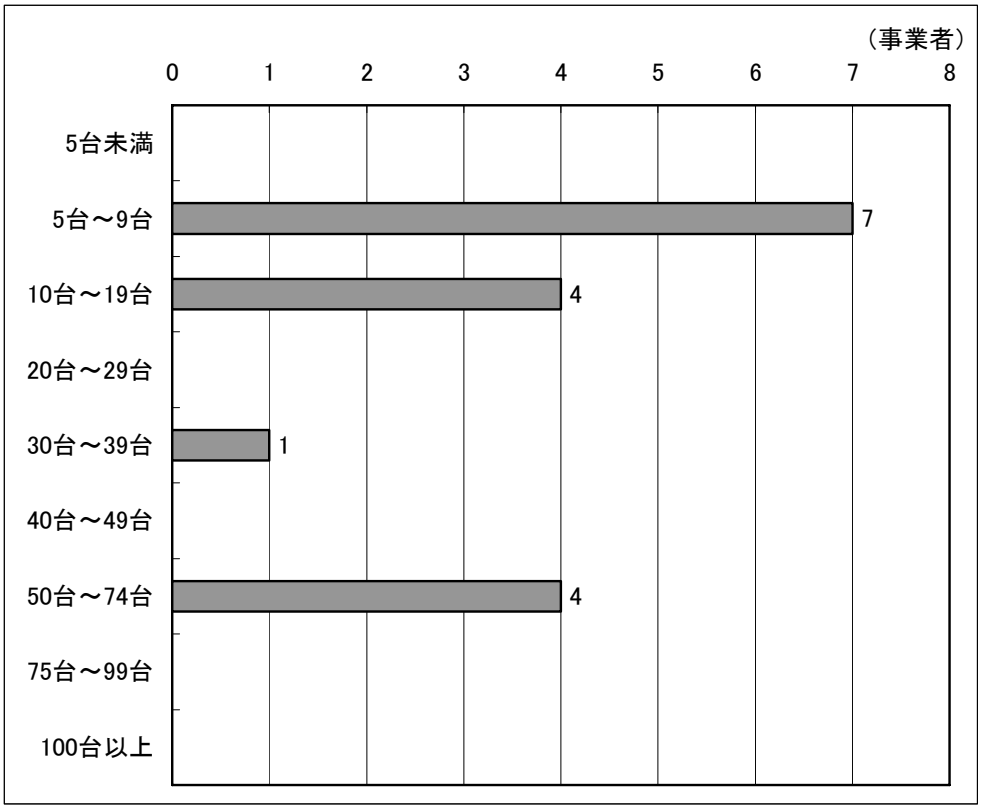
図表２－５－117　事業規模別取扱量の多い順位別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
5台未満				
5台～9台	6	1		7
10台～19台	4			4
20台～29台				
30台～39台		1		1
40台～49台				
50台～74台	3	1		4
75台～99台				
100台以上				
合計	13	3		16

図表２－５－118　事業規模別取扱量の多い順位別事業者の割合



図表２－５－119　事業規模別事業者数



（２）事業規模別事故件数

生コンクリート輸送に係わる平成 18 年度の事故は、取扱量の多い１位から３位の合計（以下同じ）で、交通事故 10 件が発生しているが、９割が物損事故となっている。

図表２－５－120　事業規模別事故件数

区分／事業規模	事故件数							
	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落飛散、漏洩等	計
5台未満								
5台～9台								
10台～19台		1		1				
20台～29台								
30台～39台								
40台～49台								
50台～74台			9	9				
75台～99台								
100台以上								
合計		1	9	10				

また、１万日車当たりの事故件数は、交通事故 0.630 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「10 台～19 台」0.737 件、「50 台～74 台」0.671 件となっている。

図表２－５－121　１万日車当たり事故件数

区分 / 事業規模	延実働車両台数	1万日車当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満			
5台～9台	9,704		
10台～19台	13,572	0.737	
20台～29台			
30台～39台	1,214		
40台～49台			
50台～74台	134,215	0.671	
75台～99台			
100台以上			
合計	158,705	0.630	

※１万日車当たり事故件数＝「事故件数」÷「延実働車両台数」×10,000

同様に、100 万キロ当たりの事故件数では、交通事故 1.809 件となっている。交通事故を事業規模別でみると、「10 台～19 台」0.632 件、「50 台～74 台」2.746 件となっている。

図表２－５－122　100 万キロ当たり事故件数

区分 / 事業規模	総走行キロ	100万キロ当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満			
5台～9台	524,056		
10台～19台	1,582,710	0.632	
20台～29台			
30台～39台	141,942		
40台～49台			
50台～74台	3,278,057	2.746	
75台～99台			
100台以上			
合計	5,526,765	1.809	

※100 万キロ当たり事故件数＝「事故件数」÷「総走行キロ」×1,000,000

（３）輸送区域及び輸送方法

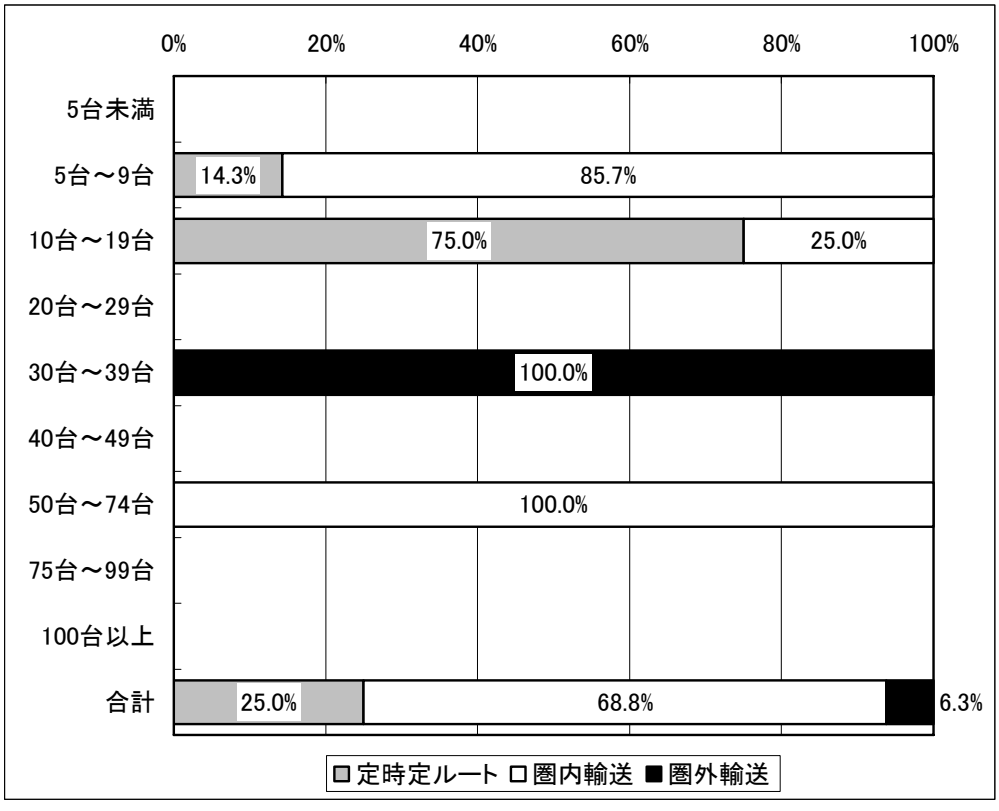
生コンクリート輸送の輸送区域は、「圏内輸送」が 11 事業者（68.8%）と最も多く、次いで、「定時定ルート」４事業者（25.0%）及び「圏外輸送」１事業者（6.3%）と続いている。

一方、前頁図表２－５－121「１万日車当たり事故件数」及び図表２－５－122「100 万キロ当たり事故件数」で交通事故が発生している「10 台～19 台」及び「50 台～74 台」では、「圏内輸送」の割合が 25.0%、100.0%とばらついている。

図表２－５－123　事業規模別輸送区域別事業者数

区分／事業規模	事業者数			
	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満				
5台～9台	1	6		7
10台～19台	3	1		4
20台～29台				
30台～39台			1	1
40台～49台				
50台～74台		4		4
75台～99台				
100台以上				
合計	4	11	1	16

図表２－５－124　事業規模別輸送区域別事業者の割合

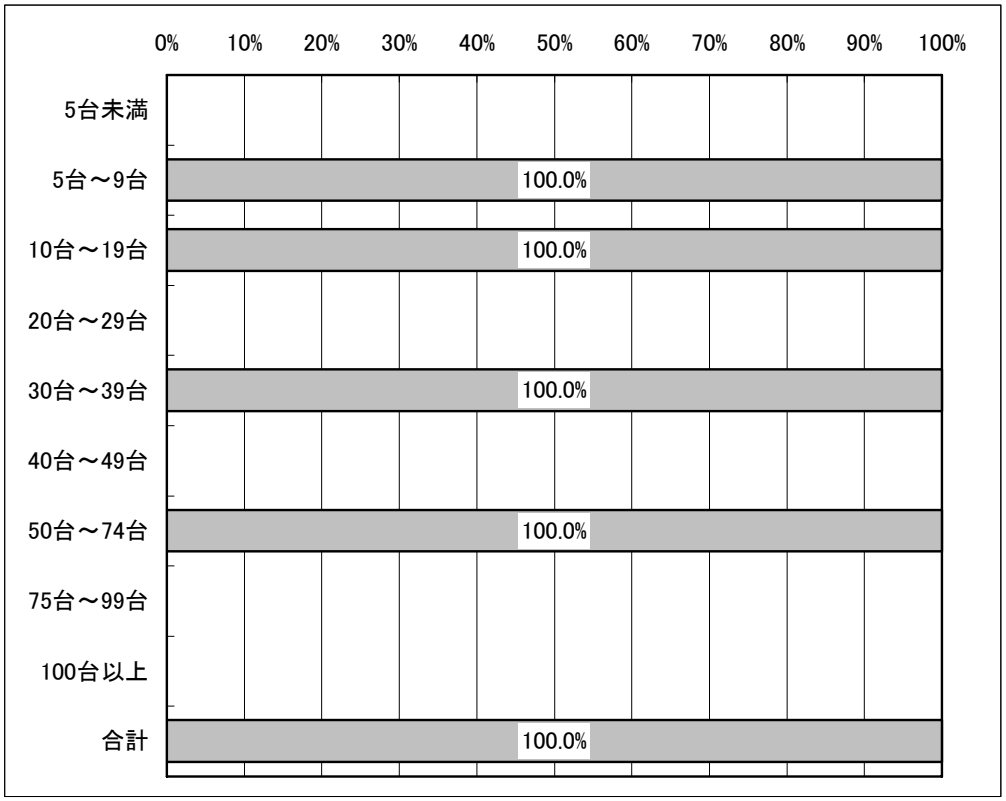


また、輸送方法では、すべてが「コンクリートミキサー」となっている。

図表２－５－125　事業規模別輸送方法別事業者数

区分 / 事業規模	事業者数	
	コンクリートミキサー	合計
5台未満		
5台～9台	7	7
10台～19台	4	4
20台～29台		
30台～39台	1	1
40台～49台		
50台～74台	4	4
75台～99台		
100台以上		
合計	16	16

図表２－５－126　事業規模別輸送方法別事業者の割合



（４）事故原因

生コンクリート輸送に係わる交通事故が発生した際の主な事故原因は、事業規模に関係なく、「運転操作」に起因する原因が３件となっている。

図表２－５－127　事業規模別交通事故原因（複数回答）

区分／事業規模	10	14	16	29	30	31	合計
5台未満							
5台～9台							
10台～19台	1						1
20台～29台							
30台～39台							
40台～49台							
50台～74台		1	1	1	1	1	5
75台～99台							
100台以上							
合計	1	1	1	1	1	1	6

【事故原因】

運転操作	10. 運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 14. 他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた 16. 信号のない交差点において、一時停止又は徐行となっていたが、急いでいたのでそのまま走行した
歩行者等	29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた 30. 信号で停車していたら、追突された
運転操作	31. その他 ・バック時での後方確認不足

６．営業所を展開している事業者について

６．１　回答事業者数

営業所を展開している 94 事業者に対しては、事業者全体の内容を調査するため様式の異なる調査票を発送し、20 事業者から回収することができた。回収率は全体で 21.3%となっている。

しかしながら、記載内容等に不備のあるものを除外した有効回答数は 16 件であり、有効回答率は 17.0%となっている。

したがって、当節については、この 16 事業者に対して集計・分析を行う。

図表２－６－１　回答事業者数

発送事業者数	回答事業者数	回収率(%)
94	20	21.3%

図表２－６－２　有効回答数

発送事業者数	有効回答数	回答率(%)
94	16	17.0%

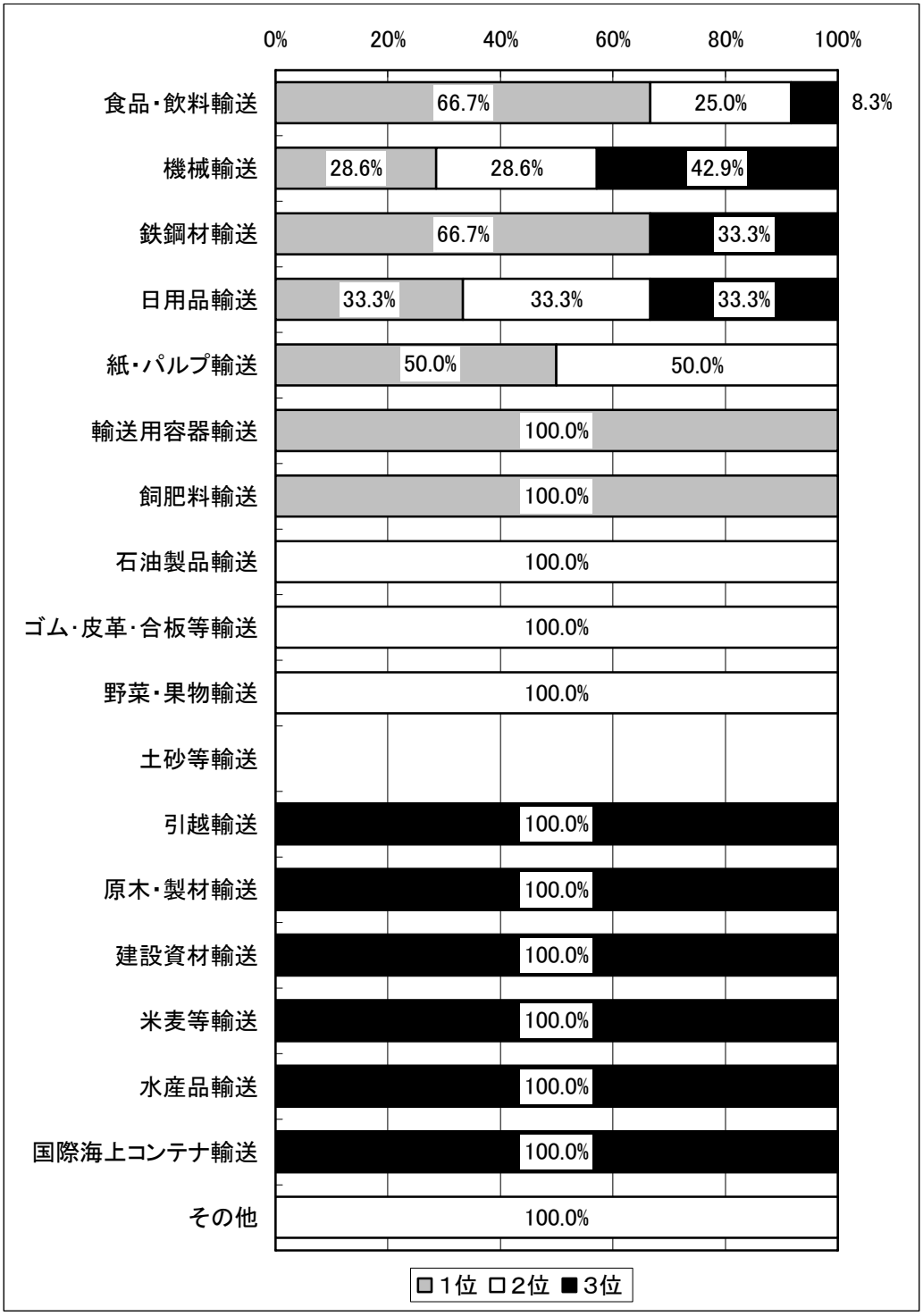
６．２　事業内容別事業者数

営業所を展開している 16 事業者について、事業内容別事業者数を１位から３位の合計でみると、「食品・飲料輸送」12 事業者が最も多く、次いで、「機械輸送」７事業者、「鉄鋼材輸送」、「日用品輸送」及び「野菜・果物輸送」がそれぞれ３事業者等と続いている。

図表２－６－３　事業内容別事業者数（複数回答）

区分 / 事業内容	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
食品･飲料輸送	8	3	1	12
機械輸送	2	2	3	7
鉄鋼材輸送	2		1	3
日用品輸送	1	1	1	3
紙･パルプ輸送	1	1		2
輸送用容器輸送	1			1
飼肥料輸送	1			1
石油製品輸送		1		1
ゴム･皮革･合板等輸送		1		1
野菜･果物輸送		3		3
土砂等輸送				
引越輸送			1	1
原木･製材輸送			1	1
建設資材輸送			1	1
米麦等輸送			1	1
水産品輸送			1	1
国際海上コンテナ輸送			1	1
その他		1		1
合計	16	13	12	41

図表２－６－４　事業内容別事業者の割合



６．３　輸送区域別事業者数

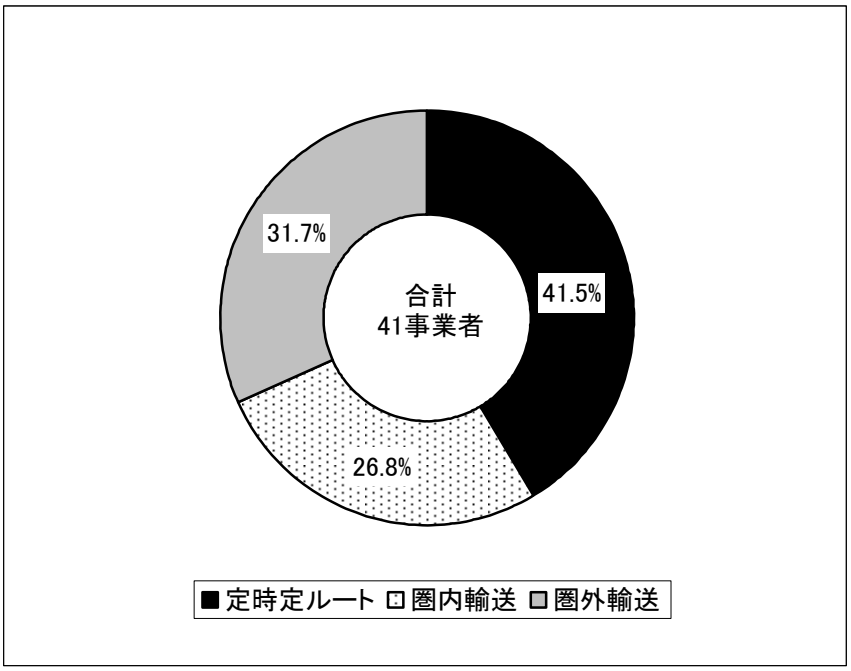
営業所を展開している 16 事業者の主な輸送区域は、「定時定ルート」17 事業者（41.5%）が最も多く、次いで「圏外輸送」13 事業者（31.7%）及び「圏内輸送」11 事業者（26.8%）と続いている。

以下、当節においては、１位から３位の事業内容を合計した結果で示す。

図表２－６－５　輸送区域別事業者数（複数回答）

定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
17	11	13	41

図表２－６－６　輸送区域別事業者の割合



６．４　車両１台当たりの月間走行キロ別事業者数

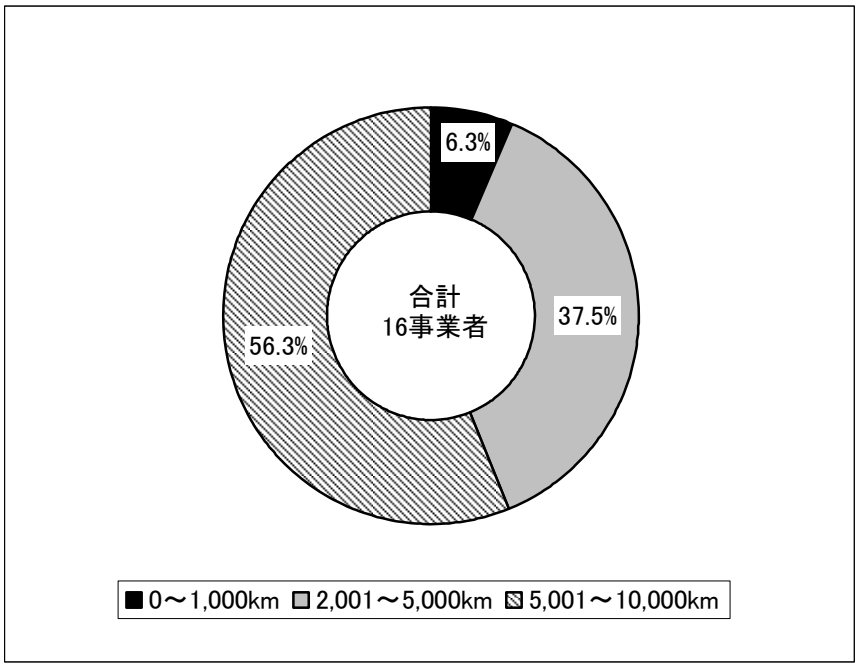
営業所を展開している 16 事業者の車両１台当たりの月間走行キロ別事業者数は、「5,000～10,000km」９事業者（56.3%）が最も多く、次いで「2,001～5,000km」６事業者（37.5%）及び「０～1,000km」１事業者（6.3%）と続いている。

図表２－６－７　車両１台当たりの月間走行キロ別事業者数

0～1,000km	1,001～2,000km	2,001～5,000km	5,001～10,000km	10,001km以上	合計
1		6	9		16

※車両１台当たりの月間走行キロ＝「総走行キロ」÷「保有車両台数」÷12

図表２－６－８　車両１台当たりの月間走行キロ別事業者数



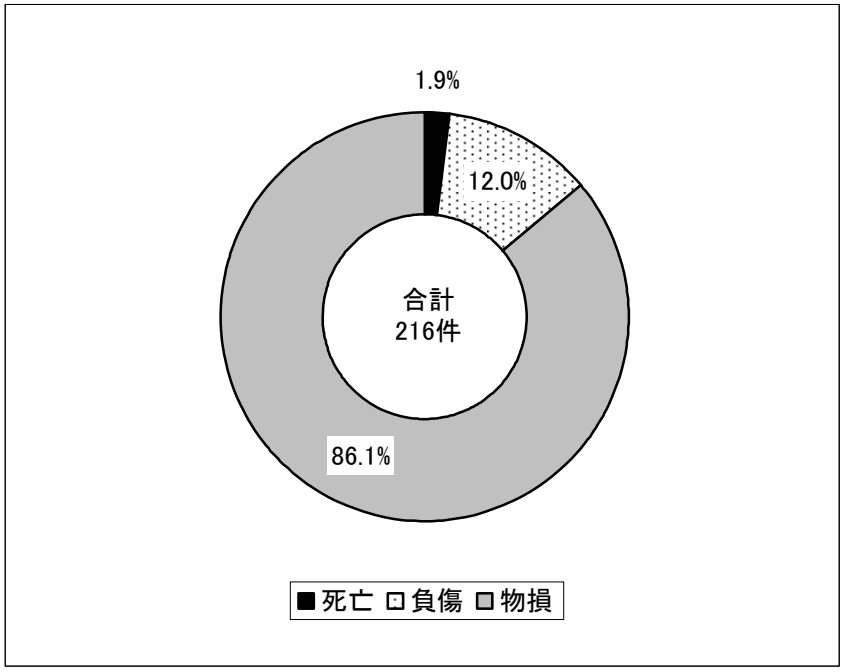
６．５　事故件数

営業所を展開している 16 事業者について交通事故件数をみると、「物損」が最も多く、86.1%と８割以上を占めている。

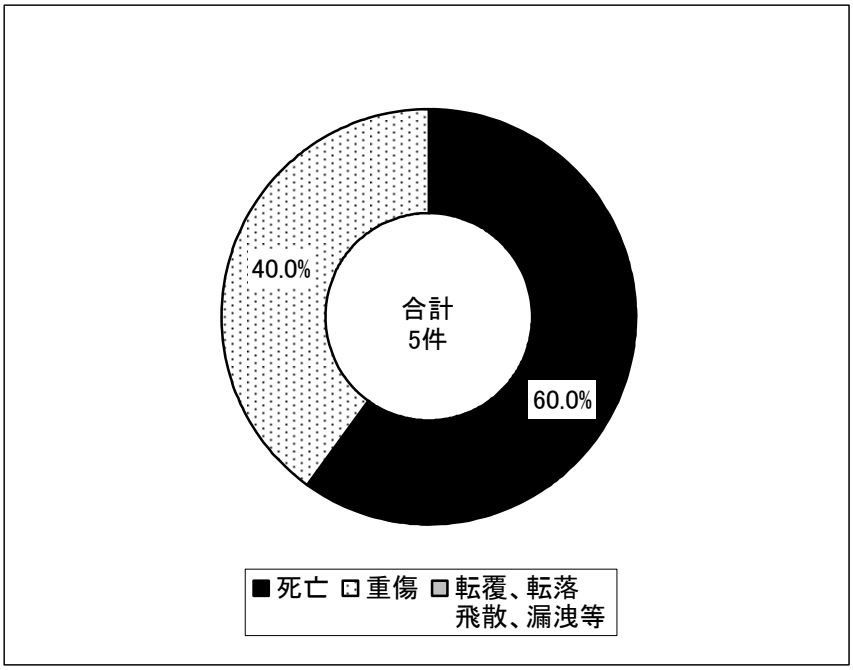
図表２－６－９　事故件数

交通事故				重大事故			
死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落 飛散、漏洩等	計
4	26	186	216	3	2		5

図表２－６－10　交通事故件数の割合



図表２－６－11　重大事故件数の割合



また、営業所を展開している 16 事業者の事業用自動車数に対する車両 100 台当たりの事故件数は、「交通事故」5.629 件及び「重大事故」0.130 件となっている。

図表２－６－12　車両 100 台当たりの事故件数

事業用自動車数	事故件数	
	交通事故	重大事故
3,837	5.629	0.130

※車両 100 台当たり事故件数＝「事故件数」÷「事業用自動車数」×100

６．６　月間走行キロ別交通事故件数及び重大事故件数

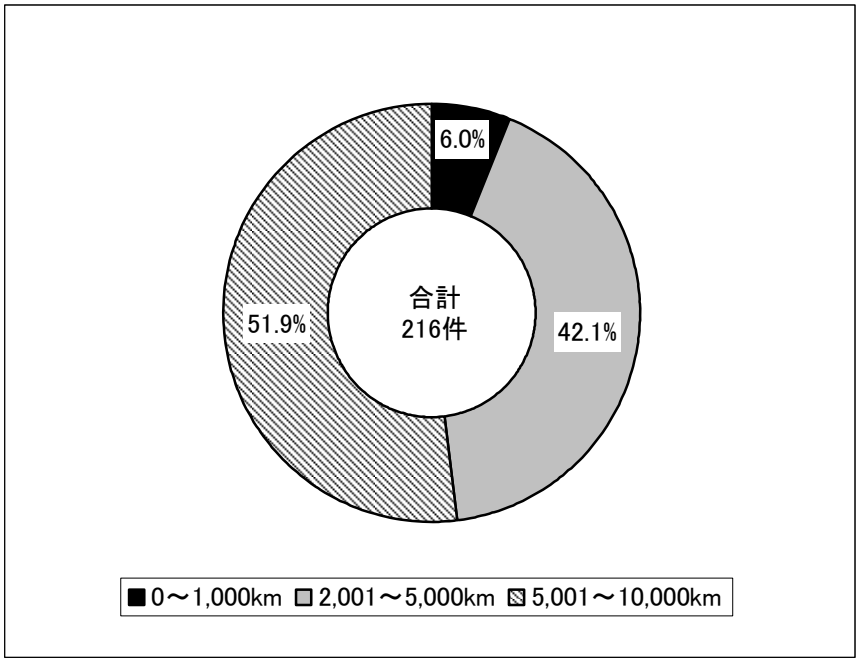
営業所を展開している 16 事業者の車両１台当たりの月間走行キロ別事故件数は、「5,000～10,000km」112 件（51.9%）が最も多く、次いで「2,001～5,000km」91 件（42.1%）及び「０～1,000km」13 件（6.0%）と続いている。

図表２－６－13　車両１台当たりの月間走行キロ別交通事故件数

0～1,000km	1,001～2,000km	2,001～5,000km	5,001～10,000km	10,001km以上	合計
13		91	112		216

※車両１台当たりの月間走行キロ＝「総走行キロ」÷「保有車両台数」÷12

図表２－６－14　車両１台当たりの月間走行キロ別交通事故件数の割合

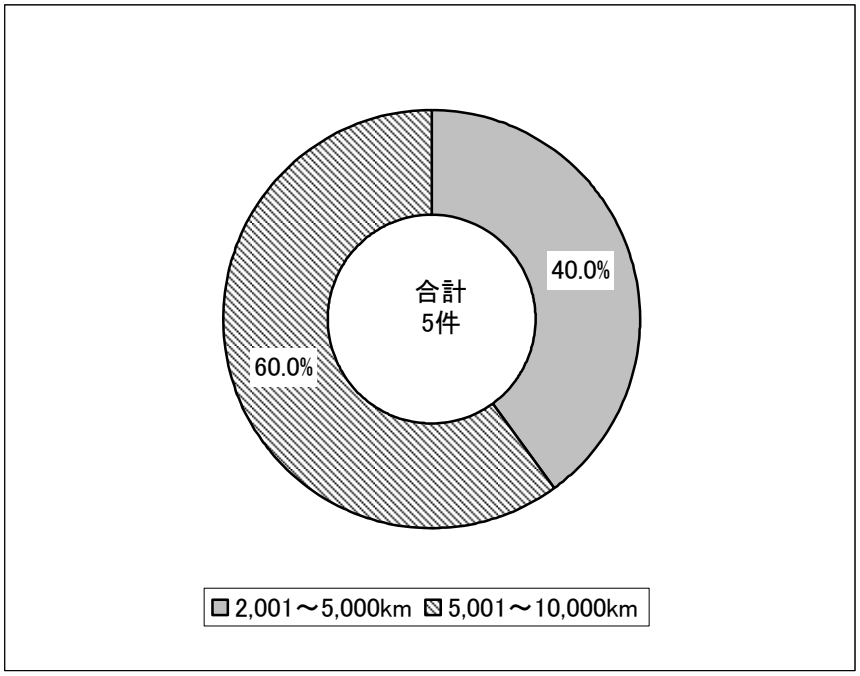


また、車両１台当たりの月間走行キロ別重大事故件数は、「5,000～10,000km」３件（60.0%）が最も多く、次いで「2,001～5,000km」２件（40.0%）と続いている。

図表２－６－15　車両１台当たりの月間走行キロ別重大事故件数

0～1,000km	1,001～2,000km	2,001～5,000km	5,001～10,000km	10,001km以上	合計
		2	3		5

図表２－６－16　車両１台当たりの月間走行キロ別重大事故の割合



第３章　ヒアリング調査結果

１．ヒアリング調査の概要

１．１　ヒアリング対象

ヒアリング調査は、次の事業者に実施した。

図表３－１－１　ヒアリング一覧表

事業者	事業内容	事業用 自動車数
Ａ事業者	食品・飲料、野菜・果物、日用品	50 台～74 台
Ｂ事業者	食品・飲料、水産品、野菜・果物	20 台～29 台
Ｃ事業者	機械、紙・パルプ	50 台～74 台
Ｄ事業者	紙・パルプ	10 台～19 台
Ｅ事業者	鉄鋼材、建設資材、その他	40 台～49 台
Ｆ事業者	機械、建設資材、鉄鋼材	５台～９台
Ｇ事業者	化学工業品、石油製品	40 台～49 台
Ｈ事業者	化学工業品	20 台～29 台
Ｉ事業者	生コンクリート輸送	10 台～19 台

１．２　ヒアリング調査項目

主なヒアリング調査項目は、資料編を参照されたい。

２．ヒアリング調査の詳細結果

事業者 / 事業内容	A事業者 食品・飲料、野菜・果物、日用品	B事業者 食品・飲料、水産品、野菜・果物
事業内容の特徴	・食品の輸送では、ゴールデンウィークやお盆休み等の休みの時期が繁忙期となり、季節による波動がある。納品先はある程度決まっているため、時間に追われることはほとんどない。 ・野菜の輸送は、センター間の輸送が中心であるため、産地から市場への輸送のように時間に追われることはない。	・食品の輸送では、特に冷凍倉庫等の中間流通業者が到着時間に厳しく、指定された時間に間に合わない時は受取拒否等の厳しい措置が取られることもある。 ・水産品の輸送は、産地から市場への輸送を行っているため、全般的に到着時間には厳しい。特に、個別商談による相対取引については時間に厳しい傾向にある。
これまでの 主な事故内容	・主な事故は自損事故が多く、駐車場内での車との接触や看板等建造物との接触等が挙げられる。 ・大きい事故としては、1～2年前に数件の追突によるもらい事故が発生している。	・ここ数年来事故は発生していない。
それらの主な事故原因	・閑散期や納品後等、気が抜ける場面で事故が発生しており、運転者の気の緩みが大きな原因であると考えている。 ・追突等もらい事故は、乗用車によるものが多い。基本的には追突した側に原因があるが、追突される側にも問題があるのではないかと考えている。	
事故を起こした ドライバーの勤務暦 （経験年数）	・勤務暦に関係なく、初任運転者、ベテラン運転者ともに事故を起こしている。また、特定の運転者が事故を起こす傾向にある。	・ベテラン運転者が事故を起こしている。
それらの事故に 対する防止策の内容	・事故が発生した際は、掲示板に事故内容（運転者の氏名、時間、場所及び事故の内容）を掲示し、月1回の全体会議においても当事者に事故内容と今後の対策を発表させている。 ・トラック協会等の資料を参考に「追突されないための12か条」を策定し、運転者への教育に活用するとともに、休憩室に掲示を行っている。	・服装、言葉遣い等の基本事項を徹底させている。マナー等の意識を高く持たせることで安全運転に繋がっていると考えてい ・ゆとりを持った運行計画を立てることで、過労運転防止を心がけている。
その効果	・ドライバーに緊張感を持たせることで、気の緩みによる事故はある程度軽減できていると考えている。 ・もらい事故については、追突されないための予防を徹底させることで大きな効果が得られている。	・安全意識の向上に繋がっている。
運転者の 定着率について	・運転者は定年まで勤め上げることが多く、定着率は良い方であると考えている。	・定着率が非常に高い反面、運転者の高齢化が問題となっている。
安全確保のための 社内体制について	・運転者に対する安全啓発については、日々の点呼で繰り返し実施している。 ・無事故に貢献した運転者には、6月決算期に報奨を与えている。	・基本的に日々の点呼で安全教育、連絡事項等を行っている。 ・3ヶ月に1度、運転者との個人面談を実施している。
運行管理者、運転者に 実施している指導・教育 の内容	・運行管理者に対する教育として、業界団体等が主催する運行管理者講習に参加させている。 ・輸配送では運転者がお客様と直接接するため、初任運転者にはサービス業であることを理解させ、運転マナーに対する教育と添乗指導を1～2週間の期間で実施している。	・運行管理者には、法令で定められた研修以外の講習は実施していない。 ・顔を見てコミュニケーションをとることが重要であると考える。
その他安全対策や 事故防止に対する 問題点、意見、要望 事項等		

C事業者 機械、紙・パルプ	D事業者 紙・パルプ	E事業者 鉄鋼材、建設資材、その他	F事業者 機械、建設資材、鉄鋼材	G事業者 化学工業品、石油製品	H事業者 化学工業品	I事業者 生コンクリート輸送
・機械の輸送では、納入先が荷主倉庫のため、到着時間等はそれほど厳しくはない。渋滞による遅延については事前に連絡をし、最終納品時間に間に合えば問題にはならない。 ・紙、パルプの輸送は主にコピー用紙等であり、荷主工場の事務所等が主な配達先となるため、特に到着時間等の制約はない。	・巻取紙や平板紙を印刷所に配送している。荷主は卸代理店であることが多く、納品時間は非常に厳しい。	・鉄鋼材の輸送は、長距離輸送が多く、メーカーの工場直納と問屋への納品がある。ともに到着時間には厳しいが、問屋が特に厳しい傾向にある。 ・建設資材の輸送は、荷主の営業所等決まった配送先もあるが、大半が建設現場向けであり、納品先が都度異なる。建設現場への納入遅れは、工期遅れに繋がるため、到着時間は厳守が求められる。	・機械、建設資材、鉄鋼材の輸送は、届け先へ到着する時間が厳しく決められている。 ・荷主は、品質管理にも厳しく、製品を丁寧に扱うよう常に求められている。	・着地（届け先）は在庫を持たないので、納品時間には厳しい。 ・化学工業品、石油製品輸送とも運転者には、荷物に対する専門的知識の習得と、フォークリフトの運転操作もできるよう求められている。	・化学工業品輸送は到着時間に厳しく、指示書にも到着指定時間が記載されているため、遅れることは許されない。 ・化学工業品輸送は品質管理にも厳しく、運転者は荷卸しの際、汚れやシミがないか外観を確認させられる。	・生コンクリート輸送からは、安全の確保、マナーの良さ、輸送物の高品質の維持及び環境への配慮等多くの事を求められている。
・主な事故は、追突等もらい事故を含めた車両との接触事故が挙げられる。	・主な事故は自損事故が多く、駐車場内での車との接触や、看板等建造物との接触が挙げられる。 ・大きい事故では、3年前に車両の転覆事故が発生している。	・主な事故は、追突等もらい事故を含めた車両との接触事故が挙げられる。 ・大きな事故は、6年前に運転者の死亡事故が発生している。	・物損事故がほとんどであるが、過去には人身事故もあった。	・最も多いのは、待機場所で発生する後退時の事故である。	・主な事故は、追突や工場内での人や建造物への接触が挙げられる。	・これまでに、転落事故を起こしている。
・直進車線を走行中、左側車線から右折車線に無理な割り込みをされた。 ・信号で停車していたら追突された。	・運転者の不注意による事故が多く、運転者の気質が事故の大きな要因と考えている。 ・平ボディー車を使って巻取紙を輸送している途中、突然の雨に焦ってしまい、停車する際に急ハンドルを切ってしまった。	・鉄鋼材及び建設資材ともに、夜間運行が基本であるため漫然運転に陥りやすい。 ・荷物の引渡し時刻が厳守されているため、速度超過を引き起こす場合が多い。	・トラックを後退させる際、後方を十分確認せずに動かした。 ・しっかりと一旦停止しなければならない箇所でありながら、ゆるやかなスピードで進入してしまった。	・積込を完了した後の、ほっとする気の緩みが原因で起こる場合と、後退する際車両から降りて後方を確認すべきところを、車両に乗ったまま後退したことが原因で起きる場合がある。	・集荷場所が、初めて行く所であったため、地図を見ながら走行していた。 ・倉庫のホームへ後退しながら付ける際、後方を良く確認せずにいた。 ・点在する荷主の保管場所へ周回しながら貨物を集め、その後休憩を挟んで長距離運行を行うため疲労が溜まる。	・重心が高いうえ、スピードを出していたため転落したと考えている。
・車両の大きさや輸送する貨物の種類、経験等に応じた役割を与えており、初任運転者だから事故を起こし、ベテラン運転者は事故を起こさないというものではない。	・勤務暦に関係なく、初任運転者、ベテラン運転者ともに事故を起こしている。また、特定の運転者が事故を起こす傾向にある。	・車両の大きさや配達先等、運転者の習熟度に応じた役割を与えているが、自損事故等は小型車での頻度が高く、習熟度の浅い運転者が起こしやすい傾向にある。	・約3年である。	・事故を起こした運転者は、経験年数の長い者が多い。（当社は、ベテラン運転者がほとんどである。）	・勤務暦に関係なく、初任運転者、ベテラン運転者ともに事故を起こしている。また、特定の運転者が事故を起こす傾向にある。	・事故は、ベテラン運転者（勤続10年）が起こした。
・もらい事故について効果的な防止策はないが、無理な運行を行わせないよう、荷主企業と輸配送に係るルールを定め、運行計画にゆとりを持たせている。 ・全車にデジタル式運行記録計（以下、「デジタコ」という）を装着し、運行管理を徹底している。	・事故の多い運転者に運転者講習や適性診断を受けさせている。 ・ミーティング等を通じて、当事者に事故の内容や対策を報告させている。事故の抑止を図るとともに、社内での事故内容の共有化を図っている。	・もらい事故について具体的な防止策はないが、無理な運行を行わせないよう、荷主企業と協議し、積み込み時間を考慮してもらうようにしている。 ・全車にデジタコを装着し、運行管理を徹底している。	・運行管理者が中心となってミーティングを開き、当該事故の状況をあらためて確認し、全員で原因究明をするようにした。	・積込後、車両を動かす際は、車両の周囲にいる人に注意を与えるため、警報音を鳴らすようにしている。 ・後退する際は、必ず車両を降りて後ろに人や障害物がないかを確認するように指導している。 ・車両を後退する際は、カラーコーンをひさし等の延長線上に置いて目印にし、接触しないように指導している。（カラーコーンを常に持参させている。）	・卸し場所が初めて行く所である場合は、かならず事前に集荷場所を確認するよう指導している。 ・バックアイカメラは装備しているが、それに頼らず、車両を後退させる場合は、車から下りて後ろを確認する、あるいは顔を窓から出して後退するよう指導している。 ・運行計画表に従い、必ず4時間走行したら休憩するよう指導している。荷主の指定時間に間に合わないと判断した場合は、高速道路の利用を指示することもある。	・スピードの出し過ぎに注意するよう指導している。 ・初めて行く届先の場合は、事前に地図を見て通行経路を確認させるとともに、余裕をもって運行できるような配車に心がけている。
・以前は月に1～2件発生していた接触事故等が、年3～4件に減少しており、非常に高い効果が得られていると考えている。	・事故件数は、減少しているが、目を見張るような効果は上がっていない。しかしながら、事故防止の取り組みは継続して行う必要があると考えている。	・取り組み後、無理な運行の減少に伴い、事故件数も減少している。 ・現在は、安全性優良事業所に認定されている。	・防止策を取り始めてからは、事故の減少に繋がったものの、まだ無事故を達成するには至っていない。	・点呼時の注意喚起と併せて、効果は上がっていると考えている。	・当社の最近の事故の傾向は、物損がほとんどであるが、防止策の効果は少しずつ出てきていると考える。	・転覆事故あるいは転落事故は、その後起こしていない。
・運転者は地域の人間が多く、定着率は非常に高い方であると考えている。	・定着率はあまり良くない。現在も2トン車が1台空いており、ハローワークに求人を載せている状況となっている。	・5～6年前は労働環境が悪く、定着率も低い状態が続いていたが、環境改善に取り組み、70歳定年を導入することで定着率が上昇している。	・運転者は、在籍6～7年である。	・当社の業務は、他社と比較しゆとりのある運行を実現しているので、運転者の定着率は、よい方だと考えている。	・多くの運転者は、在籍6～7年であり、10年以上の者もいる。多少の入れ替わりはあるが、定着率はよい方である考えている。	・定着率は、高い方であると自負している。
・デジタコ導入後は、安全運転の評価や燃費の改善結果を賞与に反映させる評価制度を取り入れている。 ・月に1回ミーティングを実施している。ミーティングでは、自社の事故事例、トラック協会の事故事例及び協力会社の安全会議資料等を用いた教育を行っている。	・安全教育を行うために、第5土曜日に全体ミーティングを実施している。 ・無事故や無違反の優良な運転者には、報奨を与えている。	・平成18年度より安全衛生委員会を設立し、研修計画に基づいた教育を行っている。 ・デジタコから出力される帳票の点数により評価を行い、年1回の全体会議で優良運転者に対し報奨を与えている。	・運行管理体制や事故時の連絡体制は確立している。 ・優良な運転者に対する報奨制度等のような優遇措置はない。	・安全確保のため、元請との安全会議を月1回、本社での会議を月1回、営業所での会議を月1回及び班会議を月1回実施している。 ・当社を含めたグループ企業内では、無事故を達成した運転者に賞品を渡たすという報奨制度を実施している。	・安全教育を行うため、月に1回ミーティングを実施している。また、月1回の親会社の安全会議にも、運転者を出席させている。業務の都合で、出席できなかった者は、後で議事録を読ませ、サインをさせている。 ・無事故や燃費の向上に貢献した運転者には、報奨を与えている。	・安全標語を作成し、社内に掲示して運転者への注意を喚起している。 ・同業者がこれまでに起こした事故事例等を取り上げた教育用の回覧板を作成し、運転者全員に読ませている。 ・社員心得を作成し、運転者全員に読ませている。
・運転者に対しては、デジタコから出力される帳票等を用いた運転指導を日々行っている。安全運転の向上だけでなく、燃費の改善等添乗指導に近い教育ができていると考えている。 ・運行管理者に対する教育として、業界団体等が主催する運行管理者講習に参加させている。	・運行管理者に対する教育は、法令研修以外特に実施していない。 ・保険会社が作成した教育資料を運転者に配布している。 ・運転者に対しては、順番にトラック協会の講習や自動車安全運転センターでの安全運転研修を受講させている。	・ディーラーが開催するエコドライブ講習を利用し、運転者に対する教育を行っている。 ・運行管理者には、業界団体等が主催する運行管理者講習等には極力参加するようにしている。	・運転者には、年間教育計画に従って、月1回ミーティングを開催している。	・運行管理者への教育は、本社から指導教材が送られてくるのでそれを利用している。運転者には、班会議において指導・教育している。	・運行管理者に対する教育は、特に実施していない。初任運転者には、輸送する荷物に関する知識を習得させるための教育と添乗指導を実施している。	・運転者には、年2回勉強会を開催し、マナー、商品の知識、法律、エコドライブ（ビデオ）を指導・教育している。 ・初任運転者の場合は、1ヶ月から1ヶ月半の期間、添乗指導を実施する。
			・長距離運行では、安全確保のため運転者を2人体制にしたいが、費用面で難しい。	・安全の確保のためには、運転者に無理な運行を指示できないことを、荷主も理解して欲しい	・荷主は、安全確保には費用がかかることを理解してほしい。例えば、運送会社にとっては、Gマークの取得は大切なことだが、運賃が低いため費用的に難しい状況にある。	・荷主は、Gマークの取得等安全に費用をかけている事業者よりも、運賃の安い事業者に仕事を依頼することが多いのではないか。当社は、安全確保を第一に考えているが、安全に熱心ではない事業者に仕事を取られているのが現状である。

第４章　まとめと今後の課題

１．アンケート調査結果の概要

１．１　事業規模別の事故概要

・回答事業者を事業規模別でみると、「９台以下」の事業者が約半数を占めており、「10 台～19 台」を含めると約８割を占めている。

・回答事業者の主な輸送区域は、半数以上が圏内輸送となっており、車両１台当たりの月間走行キロをみると、2,001km～5,000km が半数以上を占めている。また、「無事故事業者」と「事故惹起事業者」の走行距離を比較すると、5,001km 以上の割合が「無事故事業者」61 事業者（24.8%）に対し「事故惹起事業者」51 事業者（40.1%）となっており、走行距離が長いほど事故が起こりやすい傾向にある。

※圏内とは、事業者の該当する地方運輸局管内での輸送を指す

・平成 18 年度に発生した交通事故及び重大事故は、交通事故 466 件、重大事故 14 件となっているが、交通事故のうち 398 件（85.4%）が物損事故となっている。また、事業者単位で発生件数をみると、交通事故では 127 事業者（34.0%）、重大事故では 12 事業者（3.2%）で事故が発生しており、事故惹起事業者の占める割合は交通事故及び重大事故ともに低い。

・これらの事故を事業規模別にみると、事業規模が小さい事業者ほど無事故の割合が高く、車両 100 台当たりの交通事故件数では、「40 台～49 台」13.409 件、「100 台以上」13.221 件、「50 台～74 台」8.862 件及び「30 台～39 台」7.432 件が全体の 7.356 件を上回っており、概ね 30 台以上で事故が多い。ただし、重大事故では、「20 台～29 台」0.533 件が最も多く、重大事故と交通事故では異なる傾向が現れている。

・１万日車当たりの交通事故件数は全体で 2.320 件となっているが、「40 台～49 台」は 5.205 件及び「100 台以上」は 5.058 件と、１万日車当たりの事故が 5.0 件を超えており、事故が多い傾向にある。なお、重大事故では、「20 台～29 台」0.190 件、「100 台以上」0.184 件、「５台～９台」0.101 件が多い傾向にある。

・100 万キロ当たりの交通事故件数では、全体の 1.325 件に対し「100 台以上」3.155 件、「40 台～49 台」1.855 件及び「50 台～74 台」1.733 件等が多く、１万日車当たりの交通事故件数同様、「40 台～49 台」及び「100 台以上」で事故が多い傾向にある。

・交通事故が発生した原因は、事業規模に関係なくばらついているが、全体では「運転操作」及び「歩行者等」に起因した事故が多く、その中でも「10. 運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった」32 件、「19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った」25 件、「30.信号で停止していたら、追突された」19 件及び「14.他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた」18 件が多い傾向にある。

・重大事故の事故原因では、特に目立った傾向はないが、交通事故原因にはなかった「９.前日の飲酒は、影響ないものと考えて運転をした（事故が起きた時に酒気が残っていた）」という「乗務員の状態」に起因する原因が特異なケースとして挙げられている。

１．２　事業内容別の事故概要

・第１位から第３位の事業内容を合計した事業者数は、「食品・飲料輸送」93 事業者が最も多く、「機械輸送」88 事業者及び「土砂等輸送」70 事業者の上位３事業で全体の約４割を占めている。

・1 万日車当たりの交通事故件数は全体で 2.320 件であるが、事業内容別でみると、「野菜・果物輸送」6.222 件、「食品・飲料輸送」3.941 件及び「建設資材輸送」3.883 件等が多い傾向にある。

・いずれの事業内容でも、事故原因として「運転操作」に起因する「運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった」及び「夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った」が多く挙げられており、不注意や一瞬の気の緩み、安全意識の低下等が事故を引き起こす要因であることが推察される。このように、運行形態と事故原因との間に一定の傾向が見受けられるが、これを事業規模別でみると、「食品・飲料輸送」では 100 台以上で最も事故が発生しているのに対し、「建設資材輸送」では 40 台～49 台、「野菜・果物輸送」では５台～９台となっており、事業規模及び事業内容と事故件数との明確な関連性は見受けられない。なお、重大事故では、全体の 0.070 件に対し「建設資材輸送」0.324 件が最も多い。

・100 万キロ当たりの交通事故件数では、全体の 1.325 件に対し「野菜・果物輸送」3.136 件、「産業廃棄物輸送」2.618 件及び「鉄鋼材輸送」1.833 件等が多い傾向にある。なお、重大事故では１万日車当たりの事故件数同様「建設資材輸送」0.140 件が最も多い。

図表４－１－１　事業内容別１万日車当たり及び 100 万キロ当たりの事故件数

事業内容	1万日車当たりの事故件数		100万キロ当たりの事故件数	
	交通事故	重大事故	交通事故	重大事故
機械輸送	1.372	0.183	0.806	0.107
食品・飲料輸送	3.941	0.045	1.828	0.021
土砂等輸送	1.422		0.618	
日用品輸送	2.791		1.715	
産業廃棄物輸送	2.977		2.618	
紙・パルプ輸送	2.535	0.101	1.253	0.060
化学工業品輸送	1.585	0.093	0.151	0.089
鉄鋼材輸送	1.753		1.833	
建設資材輸送	3.883	0.324	1.686	0.140
野菜・果物輸送	6.222	0.201	3.136	0.105
生コンクリート輸送	0.630		1.809	

２．ヒアリング調査結果の概要

（１）事業内容の特徴

・事業内容に係わらず多くの事業者が到着時間の厳守を求められているが、「食品輸送の営業倉庫」、「野菜・水産品輸送の市場」、「鉄鋼材・紙製品の問屋」及び「建築資材の建設現場」等のように、着荷主が「中間流通業者」の場合や着地（届け先）が「市場や建設現場」のように到着時刻の厳守が求められる場合等では特に厳しい傾向にある。

・主に冷凍食品の輸送を行っている事業者では、特に冷凍倉庫が到着時間に厳しく、指定された時間に間に合わない時は受け取り拒否等の厳しい措置が取られる場合もあるが、「機械輸送」のように着地（届け先）が荷主倉庫等の場合は、到着時間に融通がきく場合も見受けられる。

（２）これまでの主な事故内容

・主な事故は、事業規模及び事業内容に係わらず、駐車場内での車両との接触や看板等構造物との接触等軽微な物損事故が多く、大きい事故としては追突等のもらい事故が比較的多い。

（３）それらの事故の主な原因

・事故内容で多く見られる物損事故の原因には、後退時の接触事故等にみられるように、気の緩みや不注意等、運転者の性格や気質によるものが多く、同じ運転者が繰り返し事故を起こす傾向にある。また、夜間・早朝の運行が多い、「野菜・果物輸送」、「鉄鋼材輸送」及び「建築資材輸送」等では漫然運転による注意力低下が事故原因として多く挙げられている。

（４）事故を起こしたドライバーの勤務歴（経験年数）

・多くの場合で経験年数に関係なく事故が起きており、多くの事業者が勤務歴は関係ないと考えている。また、特定の運転者が繰り返し事故（物損事故）を起こす傾向にあるとも指摘している。

（５）それらの事故に対する防止策の内容

・多くの事業者で、「掲示板に事故内容を掲示する」、「ミーティングの場で事故内容を報告させる」等を行っており、事故情報を共有化することで事故の抑止を図っている。

・事業用自動車数が 50 台を超える事業者の一部では、デジタコを活用し、運行管理を徹底している。

（６）その効果

・事故情報の共有化で得られる効果としては、漠然とではあるが、運転者に緊張感を持たせることで、多くの事業者が事故の減少に繋がっていると感じている。

・デジタコを導入している事業者では、乗務記録やデジタコから出力される帳票等を用いた指導を徹底することで、安全運転の向上のみならず、燃費改善等の副次的な効果が得られていると考えている。特に効果が得られている事業者（機械輸送）では、導入前と比較して最大８割の事故低減に繋がっているところもある。

（７）運転者の定着率について

・ヒアリング先の事業者における運転者の定着率は、概ね良好である。

（８）安全確保のための社内体制について

・多くの事業者が、優良運転者や無事故運転者に対する報奨制度を設けており、事故の抑止を図っている。
・安全教育や事故情報の共有を行うためのミーティングは多くの事業者で開催されているが、頻度や内容は事業者によって大きく異なっている。また、化学工業品輸送にみられるように一部の事業者では、元請等の外部企業と共同で安全会議を行う事業者もある。

（９）運行管理者、運転者に実施している指導・教育の内容

・ヒアリング先の半数以上の事業者で、運行管理者に対する教育を特に実施しておらず、教育不足が目立っている（法令研修は除く）。
・運転者に対する教育は、業界団体等による講習や初任運転者に対する添乗指導等、多くの事業者で実施されている。

３．今後の課題

・交通事故対策については、平成 15 年に示された「今後 10 年をめどに交通事故死者数を半減させる」という政府目標に対し、安全確保に向けた施策が進められており、警察庁が発表した平成 19 年の死亡事故件数では、平成 14 年（7,993 件）と比較して３割減となる 5,587 件となっている。

・また、事業用自動車に限定してみると、平成 19 年の死亡事故件数は 527 件となっており、平成 14 年の 671 件と比べて減少傾向が続いている。ただし、死亡事故、重傷事故及び軽傷事故を合わせた総件数は 32,005 件と平成 14 年の 36,437 件からは減少傾向にあるものの、平成８年（30,767 件）を上回る水準が続いているため、事業用自動車の事故防止対策については更なる推進が必要である。

・今回のアンケート調査のうち、交通事故については、事業規模が「40 台～49 台」及び「100 台以上」の事業者が多い傾向にあり、物損事故が８割以上を占めていることがわかった。しかしながら、これらの事故原因をみると、「運転操作」に起因するものが多く、「運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった」及び「夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った」等、気の緩みや不注意、安全意識の低下など運転者の性格や気質によるものが、事業規模に関係なく散見されており、アンケート結果からは、規模の大小と交通事故との間に明瞭な関連性は見出せなかった。ただし、ヒアリング結果によると、事業規模が 20 台程度の事業者では、経営者の目が全ての運転者に行き届きやすく、服装や言葉遣い等の躾をしっかり行うことが事故防止に繋がっているといった意見も聞かれており、事業規模と交通事故の因果関係については、更に検討していく必要があると思われる。

・これを事業内容別にみると、１万日車当たりの事故件数が多い「野菜・果物輸送」、「食品・飲料輸送」及び「建設資材輸送」等では、「荷主へ荷物を届けるに当たっては、途中の道路状況にかかわらず、荷物の引渡し時刻が厳守されているため、つい速度超過をしてしまった」、「夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った」等「運転操作」の中でも特に運行形態に起因する事故原因が挙げられており、運行形態と交通事故との関連性について一定の傾向が認められた。ヒアリング結果からも、到着時間の厳守が求められている事業内容や、深夜から早朝にかけて運行することが多い事業内容では、事故が発生していることが確認された。このことは、（財）交通事故総合分析センターが発行している「事業用自動車の交通事故統計（平成 17 年版）」の分析結果においても、「午前４時から午前６時の時間帯で死亡事故が最も多く発生している」ことが明らかとなっている。しかしながら、事業内容と交通事故の関連性については、事業内容に特徴のある事故原因を明確に見出せなかったため、更なる調査が望まれる。

・また、重大事故では、事業規模が「20 台～29 台」の事業者で事故が多い傾向にあり、その原因としては、「労務管理」に起因する「乗務員の健康状態を十分に把握しないまま、乗務させた」、「長距離運転が続き、疲労が蓄積したため、居眠運転に陥った」、「乗務員の状態」に起因する「前日の飲酒は、影響ないものと考えて運転をした（事故が起きた時に酒気が残っていた）」及び「車両」に起因する「日常点検を十分に実施しなかった」が見受けられる。これは、管理台数が増えることによる運行管理者の負担増が影響して

いることも考えられるため、補助者の配置等を含めた運行管理体制の確認が必要であると考えられる。

・事故を防止するには、運行管理の徹底によるきめ細やかな指導・教育が必要であり、国土交通省でも、「運輸安全マネジメントの導入」、「監査の強化」及び「現行の運行管理制度の徹底」を三位一体とした安全対策の推進が重要であるとされている。その推進に当たっては、経営トップがリーダーシップを発揮し、「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」及び「貨物自動車運送事業輸送安全規則第 10 条第 7 項の規定に基づき、貨物自動車運送事業者が従業員に対して指導及び監督を行うために講じるべき措置」に基づいて、運転者への教育を確実に実施するとともに、事業内容により異なる運行実態に対し、管理上の留意点を明らかにし、対策を講じることが必要であると考える。しかしながら、事業内容と事故の関係を調査した事例はこれまでにあまりないことから、今後はより一層の安全確保への素地を固めるための施策として、アンケート調査で示した事業内容毎に運行管理の実態に関する情報を集積し、問題点を明らかにすることが必要であると思慮される。

・また、多くの事業者が荷主企業より求められている、ジャストインタイムや緊急納品等が無理な運行計画に繋がり、速度超過や過労運転による事故を引き起こす要因となることも想定されるため、更なる事故防止を図っていくには行政、事業者団体、事業者が連携し、荷主企業に対して運転時間、拘束時間等の法的規制内容について理解と協力を求めていくことも必要であると思慮される。

参　考　資　料

アンケート調査票 ····· 1
　アンケート調査票（事業者全体　100 台以上） ····· 1
　アンケート調査票（営業所　　100 台以上） ····· 6
　アンケート調査票（事業者全体　100 台未満） ····· 13

ヒアリング項目 ····· 20

添付資料 ····· 21

アンケート調査票

事業者全体

事業者規模及び事業内容と交通事故件数との関係に関するアンケート調査票

○はじめに

・本調査は、平成 18 年度における事業者規模及び事業内容と交通事故件数との関係を調査するために実施するものです。

・ご回答いただきました内容については、秘密を厳守し、本調査の目的以外には使用いたしません。また、貴社名、ご回答者名等は、ご回答内容について必要な照会が発生した場合のためにご記入いただくためのもので、一切公表いたしません。

○ご回答の方法

・本調査の回答は、選択肢の番号に○印をつけて頂くもののほか、該当欄へ記載していただく形式となっております。

・業務ご多忙のところ誠に恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解いただき、**平成１９年１１月１６日（金）までに、**弊社へ返送していただけるよう調査にご協力承りたくよろしくお願い申し上げます。

※交通事故件数の多い営業所に対するアンケート調査票も合わせて、弊社へ返送していただけるようお願い申し上げます。

○その他

・本調査のご回答に際して、ご不明点などがありましたらお手数ですが下記宛にお問い合わせ下さい。

【お問い合わせ先】

株式会社　日通総合研究所
担　当　：　物流技術環境部　村田、渋谷
電　話　：　０３－６２５１－３３２１
ＦＡＸ　：　０３－６２５１－６４５０

貴 社 名	
所 在 地	〒
ご回答者	
連 絡 先	ＴＥＬ：　　ＦＡＸ：

問１．貴社の平成 18 年度の事業概況についてお伺いします。貴社の事業用自動車数及び運転者数は、どのくらいですか。下記のそれぞれの欄にご記入ください。

事業用自動車数	運転者数
両	人

問２．貴社の平成 18 年度の事業内容についてお伺いします。該当する事業内容を取扱量（輸送トン数）で比較すると、それぞれどのような順位になりますか。枠内から該当する事業内容上位３つを選んで、下記の第１位から第３位までの欄に該当する番号をご記入下さい（専業の方は、該当する事業内容を第１位の欄にご記入下さい）。

事業内容
１．機械輸送（産業用機械、電気製品、自動車、自動車部品等輸送機械）
２．食品・飲料輸送（加工食品、冷凍食品、清涼飲料水、酒類等）
３．土砂等輸送（砂利、砂、石材、石灰石、石炭、鉄鉱石等）
４．日用品輸送（書籍印刷物、衣服、文具、家具、台所用品等）
５．産業廃棄物輸送（廃土砂、塵芥等）
６．窯業品輸送（セメント製品、ガラス製品、陶磁器等）
７．引越輸送
８．紙・パルプ輸送
９．石油製品輸送（揮発油、重油、燃料油、潤滑油等）
１０．原木、製材輸送（薪・炭含む）
１１．化学工業品輸送（顔料、染料、塗料、合成樹脂、硫酸、ソーダ等）
１２．鉄鋼材輸送
１３．輸送用容器輸送（金属製容器、ガラス製輸送容器等）
１４．ゴム製品、皮革製品、合板等輸送
１５．建設資材輸送（建設・建築用金属製品等）
１６．野菜・果物輸送
１７．生コンクリート輸送
１８．米麦等輸送
１９．水産品輸送
２０．飼肥料輸送（動植物性飼肥料等）
２１．国際海上コンテナ輸送
２２．その他（　　）

第１位	第２位	第３位

問３．問２で回答していただいた事業内容（第１位から第３位までの事業内容）の輸送方法についてお伺いします。それぞれの事業内容は、どのような方法で輸送していますか。枠内から該当する方法を１つ選んで、下記の第１位から第３位までの欄に該当する番号をご記入下さい（専業の方は、第１位のみをご記入下さい）。

１．平ボディー車を使用して輸送	２．幌枠型車を使用して輸送
３．バン型車を使用して輸送	４．ウィング車を使用して輸送
５．冷凍車、冷蔵車を使用して輸送	６．ダンプ車を使用して輸送
７．タンクローリ車を使用して輸送	８．粉粒体運搬車を使用して輸送
９．塵芥車を使用して輸送	
１０．飼肥料専用車を使用して輸送	
１１．コンクリートミキサー車を使用して輸送	
１２．トレーラを使用して輸送	
１３．基準緩和認定車両を使用し、長大物品として輸送	
１４．基準緩和認定車両を使用し、重量物品として輸送	
１５．その他（　　）	

第１位	第２位	第３位

※上記第１位、第２位、第３位は、問２で回答した第１位、第２位、第３位の事業内容を指します。

問４．問２で回答していただいた事業内容（第１位から第３位までの事業内容）の輸送区域についてお伺いします。それぞれの事業内容は、どのような区域を輸送していますか。枠内から該当する区域を１つ選んで、下記の第１位から第３位までの欄に該当する番号をご記入下さい（専業の方は、第１位のみをご記入下さい）。

１．定時定ルート輸送で各届け先へ輸送を行っている。
２．圏内の届け先へ輸送を行っている。
３．圏外の届け先へ輸送を行っている。

※圏内とは、貴社の該当する地方運輸局管内での輸送を指します。
圏外とは、貴社の該当する地方運輸局管内から他の地方運輸局管内への輸送を指します。

第１位	第２位	第３位

※上記第１位、第２位、第３位は、問２で回答した第１位、第２位、第３位の事業内容を指します。

問５．貴社の平成 18 年度の輸送実績についてお伺いします。貴社の延実働車両台数、総走行キロ、実輸送ﾄﾝ数及び利用運送ﾄﾝ数は、どのようになっていますか。下記の欄にご記入下さい。

延実働車両台数	総走行キロ	実輸送ﾄﾝ数	利用運送ﾄﾝ数
日車	ｷﾛﾒｰﾄﾙ	ﾄﾝ	ﾄﾝ

問６．貴社の平成 18 年度の交通事故件数及び重大事故件数についてお伺いします。貴社の交通事故件数及び重大事故件数の内訳を下記の欄にご記入下さい。

交通事故件数		重大事故件数	
死亡事故	件	死亡事故	件
負傷事故	件	負傷事故	件
物損事故	件	転覆、転落、飛散、漏洩等事故	件
計	件	計	件

※交通事故（道路交通法第７２条第１項）とは、以下のことを指します。
・車両等の交通による人の死傷又は物の損壊。
・物の損壊には、車両の積載物品のみの事故は含まないものとします。

→　物の損壊には、①車両及び積載物品の両方が損壊した、②車両のみが損壊した、③積載物品のみが損壊した、の３とおりありますが、物損事故には、③を含めないでください。

※重大事故（自動車事故報告規則第２条）とは、以下のことを指します。
・自動車が転覆・転落し、火災を起こした事故。
・踏切で鉄道車両と衝突、もしくは接触した事故。
・死者又は重傷者を生じた事故。
・法令で定められた積載物が、全部もしくは一部が飛散又は漏えいした事故。
・運転者の疾病により、運転の継続が困難になった事故。
・自動車の故障により、自動車が運行できなくなった事故。
・以上の他、自動車事故の発生の防止を図るために国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示した事故。

問７．安全対策や交通事故防止への取組みについて、ご意見、ご要望等ございましたら下記の欄にご記入下さい。

～ご協力ありがとうございました～

営業所

事業者規模及び事業内容と交通事故件数との関係に関するアンケート調査票

○はじめに

・本調査は、平成 18 年度における貴営業所又は１事業者・１営業所の方の事業者規模及び事業内容と交通事故件数との関係を調査するために実施するものです。

・ご回答いただきました内容については、秘密を厳守し、本調査の目的以外には使用いたしません。また、貴営業所名、ご回答者名等は、ご回答内容について必要な照会が発生した場合のためにご記入いただくためのもので、一切公表いたしません。

○ご回答の方法

・本調査の回答は、選択肢の番号に○印をつけて頂くもののほか、該当欄へ記載していただく形式となっております。

・業務ご多忙のところ誠に恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解いただき、**平成１９年１１月１６日（金）までに**、営業所の方は貴社担当者の方まで返送していただけるよう調査にご協力承りたくよろしくお願い申し上げます。

・１事業者・１営業所の方は、事業者全体の調査票ではなく**本調査票のみを記入**の上、直接弊社へ返送していただけるよう調査にご協力承りたくよろしくお願い申し上げます。

○その他

・本調査のご回答に際して、ご不明点などがありましたらお手数ですが下記宛にお問い合わせ下さい。

【お問い合わせ先】

株式会社　日通総合研究所
担　当　：　物流技術環境部　村田、渋谷
電　話　：　０３－６２５１－３３２１
ＦＡＸ　：　０３－６２５１－６４５０

貴営業所名	
所 在 地	〒
ご回答者	
連 絡 先	ＴＥＬ：　　ＦＡＸ：

問１．貴営業所の平成 18 年度の事業概況についてお伺いします。貴営業所の事業用自動車数及び運転者数は、どのくらいですか。下記のそれぞれの欄にご記入ください。

事業用自動車数	運転者数
両	人

問２．貴営業所の平成 18 年度の事業内容についてお伺いします。該当する事業内容を取扱量（輸送トン数）で比較すると、それぞれどのような順位になりますか。枠内から該当する事業内容上位３つを選んで、下記の第１位から第３位までの欄に該当する番号をご記入下さい（専業の方は、該当する事業内容を第１位の欄にご記入下さい）。

事業内容
１．機械輸送（産業用機械、電気製品、自動車、自動車部品等輸送機械）
２．食品・飲料輸送（加工食品、冷凍食品、清涼飲料水、酒類等）
３．土砂等輸送（砂利、砂、石材、石灰石、石炭、鉄鉱石等）
４．日用品輸送（書籍印刷物、衣服、文具、家具、台所用品等）
５．産業廃棄物輸送（廃土砂、塵芥等）
６．窯業品輸送（セメント製品、ガラス製品、陶磁器等）
７．引越輸送
８．紙・パルプ輸送
９．石油製品輸送（揮発油、重油、燃料油、潤滑油等）
１０．原木、製材輸送（薪・炭含む）
１１．化学工業品輸送（顔料、染料、塗料、合成樹脂、硫酸、ソーダ等）
１２．鉄鋼材輸送
１３．輸送用容器輸送（金属製容器、ガラス製輸送容器等）
１４．ゴム製品、皮革製品、合板等輸送
１５．建設資材輸送（建設・建築用金属製品等）
１６．野菜・果物輸送
１７．生コンクリート輸送
１８．米麦等輸送
１９．水産品輸送
２０．飼肥料輸送（動植物性飼肥料等）
２１．国際海上コンテナ輸送
２２．その他（　　）

第１位	第２位	第３位

問３．問２で回答していただいた事業内容（第１位から第３位までの事業内容）の輸送方法についてお伺いします。それぞれの事業内容は、どのような方法で輸送していますか。枠内から該当する方法を１つ選んで、下記の第１位から第３位までの欄に該当する番号をご記入下さい（専業の方は、第１位のみをご記入下さい）。

１．平ボディー車を使用して輸送	２．幌枠型車を使用して輸送
３．バン型車を使用して輸送	４．ウィング車を使用して輸送
５．冷凍車、冷蔵車を使用して輸送	６．ダンプ車を使用して輸送
７．タンクローリ車を使用して輸送	８．粉粒体運搬車を使用して輸送
９．塵芥車を使用して輸送	
１０．飼肥料専用車を使用して輸送	
１１．コンクリートミキサー車を使用して輸送	
１２．トレーラを使用して輸送	
１３．基準緩和認定車両を使用し、長大物品として輸送	
１４．基準緩和認定車両を使用し、重量物品として輸送	
１５．その他（　　）	

第１位	第２位	第３位

※上記第１位、第２位、第３位は、問２で回答した第１位、第２位、第３位の事業内容を指します。

問４．問２で回答していただいた事業内容（第１位から第３位までの事業内容）の輸送区域についてお伺いします。それぞれの事業内容は、どのような区域を輸送していますか。枠内から該当する区域を１つ選んで、下記の第１位から第３位までの欄に該当する番号をご記入下さい（専業の方は、第１位のみをご記入下さい）。

１．定時定ルート輸送で各届け先へ輸送を行っている。
２．圏内の届け先へ輸送を行っている。
３．圏外の届け先へ輸送を行っている。

※圏内とは、貴社の該当する地方運輸局管内での輸送を指します。
圏外とは、貴社の該当する地方運輸局管内から他の地方運輸局管内への輸送を指します。

第１位	第２位	第３位

※上記第１位、第２位、第３位は、問２で回答した第１位、第２位、第３位の事業内容を指します。

問５．問２で回答していただいた事業内容（第１位から第３位までの事業内容）の輸送実績についてお伺いします。それぞれの事業内容の延実働車両台数、総走行キロ、実輸送ﾄﾝ数及び利用運送ﾄﾝ数は、どのようになっていますか。下記の欄にご記入下さい。

順位	延実働車両台数	総走行キロ	実輸送ﾄﾝ数	利用運送ﾄﾝ数
1	日車	ｷﾛﾒｰﾄﾙ	ﾄﾝ	ﾄﾝ
2	日車	ｷﾛﾒｰﾄﾙ	ﾄﾝ	ﾄﾝ
3	日車	ｷﾛﾒｰﾄﾙ	ﾄﾝ	ﾄﾝ

※上記第１位、第２位、第３位は、問２で回答した第１位、第２位、第３位の事業内容を指します。

問６．問２で回答していただいた事業内容（第１位から第３位までの事業内容）の交通事故件数及び重大事故件数についてお伺いします。それぞれの事業内容の交通事故件数及び重大事故件数を下記の欄にご記入下さい。

順位	交通事故件数	重大事故件数
1	件	件
2	件	件
3	件	件

※上記第１位、第２位、第３位は、問２で回答した第１位、第２位、第３位の事業内容を指します。

※交通事故（道路交通法第７２条第１項）とは、以下のことを指します。
・車両等の交通による人の死傷又は物の損壊。
・物の損壊には、車両の積載物品のみの事故は含まないものとします。

→　物の損壊には、①車両及び積載物品の両方が損壊した、②車両のみが損壊した、③積載物品のみが損壊した、の３とおりありますが、交通事故には、③を含めないでください。

※重大事故（自動車事故報告規則第２条）とは、以下のことを指します。
・自動車が転覆・転落し、火災を起こした事故。
・踏切で鉄道車両と衝突、もしくは接触した事故。
・死者又は重傷者を生じた事故。
・法令で定められた積載物が、全部もしくは一部が飛散又は漏えいした事故。
・運転者の疾病により、運転の継続が困難になった事故。
・自動車の故障により、自動車が運行できなくなった事故。
・以上の他、自動車事故の発生の防止を図るために国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示した事故。

問７．問６で回答していただいた平成 18 年度の交通事故件数及び重大事故件数についてお伺いします。それぞれの事業内容の交通事故件数及び重大事故件数の内訳を事業内容ごとに下記の欄にご記入下さい。

順位	交通事故件数		重大事故件数	
1	死亡事故	件	死亡事故	件
	負傷事故	件	重傷事故	件
	物損事故	件	転覆、転落、飛散、漏洩等事故	件
2	死亡事故	件	死亡事故	件
	負傷事故	件	重傷事故	件
	物損事故	件	転覆、転落、飛散、漏洩等事故	件
3	死亡事故	件	死亡事故	件
	負傷事故	件	重傷事故	件
	物損事故	件	転覆、転落、飛散、漏洩等事故	件

※上記第１位、第２位、第３位は、問２で回答した事業内容の順位に該当し、それぞれの内訳は、問６で回答した交通事故件数及び重大事故件数の内訳を指します。

問８．問６で回答していただいた平成 18 年度の交通事故件数及び重大事故件数についてお伺いします。それぞれの事業内容で、交通事故及び重大事故が発生した主な原因は、どのようなことが考えられますか。枠内から該当する番号を選んで、次頁の回答欄に番号をご記入下さい（原因が複数ある場合は、特に多いと思われる原因を 10 個以内で回答してください。又専業の方は、第１位のみをご記入下さい）。

主な原因
１．乗務員の健康状態を十分に把握しないまま、乗務させた。
２．交通渋滞等で遅延が生じたが、荷主先への配達時間が決まっていたので、運行計画を変更することなくそのまま運転させた。
３．長距離運転のため、同一の運転者では安全な運行の継続が困難と考えられたが、そのまま同じ運転者に運転を任せた。
４．乗務前の点呼を行わず、健康状態等を把握しないまま、運転者を出庫させた。
５．関係法令の遵守や教育を、乗務員に実施していなかった。
６．荷主より積荷の正確な重量を把握しないまま、運転者を出庫させた。
７．乗車する前から体調不良であったにも係わらず、運行管理者にそのことを伝えず乗務を開始した。
８．長距離運転が続き、疲労が蓄積したため、居眠運転に陥った。
９．前日の飲酒は、影響ないものと考えて運転をした。（事故が起きた時に酒気が残っていた。）
10．運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった。

主な原因
11. 荷主を探すことに専念していたため、歩行者あるいは自転車に対する注意が散漫となってしまった。 12. 荷主へ荷物を届けるに当たっては、途中の道路状況にかかわらず、荷物の引き渡し時刻が厳守されているため、つい速度超過をしてしまった。 13. 道路が混雑していたにもかかわらず、速度を下げないで走行した。 14. 他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた。 15. 前方の信号は黄色であったが、荷物の引き渡し時刻が迫っていたので、そのまま走行した。 16. 信号のない交差点において、一時停止又は徐行となっていたが、急いでいたのでそのまま走行した。 17. 走行していた道路は混雑していたが、前車を無理に追い越した。 18. 左折又は右折する際、歩行者・自転車をよく確認せず走行した。 19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った。 20. 運転中に脳いっ血を発症した。 21. 運転中に心臓発作を発症した。 22. 運転中に失神した。 23. 日常点検を十分に実施しなかった。 24. 定期点検整備を十分に実施しなかった。 25. 臨時整備を十分に実施しなかった。 26. 積荷をしっかり固縛せずに走行したため、カーブを曲がる際落下した。 27. 道路の陥没に気がつかず、積荷を積載したまま走行したため、積荷がバランスを崩し、道路上に落下した。 28. 相手（歩行者等）が信号を無視して交差点を渡ろうとしていた。 29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた。 30. 信号で停車していたら、追突された。 31. その他 （　　）

順位	交通事故発生の主な原因	重大事故発生の主な原因
1		
2		
3		

※上記第１位、第２位、第３位は、問２で回答した事業内容の順位に該当し、それぞれの原因は、問６で回答した交通事故件数及び重大事故件数の原因を指します。

問９．安全対策や交通事故防止への取組みについて、ご意見、ご要望等ございましたら下記の欄にご記入下さい。

～ご協力ありがとうございました～

事業者規模及び事業内容と交通事故件数との関係に関するアンケート調査票

○はじめに

・本調査は、平成 18 年度における事業者規模及び事業内容と交通事故件数との関係を調査するために実施するものです。

・ご回答いただきました内容については、秘密を厳守し、本調査の目的以外には使用いたしません。また、貴社名、ご回答者名等は、ご回答内容について必要な照会が発生した場合のためにご記入いただくためのもので、一切公表いたしません。

○ご回答の方法

・本調査の回答は、選択肢の番号に○印をつけて頂くもののほか、該当欄へ記載していただく形式となっております。

・業務ご多忙のところ誠に恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解いただき、**平成１９年１１月１６日（金）までに、**弊社へ返送していただけるよう調査にご協力承りたくよろしくお願い申し上げます。

○その他

・本調査のご回答に際して、ご不明点などがありましたらお手数ですが下記宛にお問い合わせ下さい。

【お問い合わせ先】

株式会社　日通総合研究所
担　当　：　物流技術環境部　村田、渋谷
電　話　：　０３－６２５１－３３２１
ＦＡＸ　：　０３－６２５１－６４５０

貴 社 名	
所 在 地	〒
ご回答者	
連 絡 先	ＴＥＬ：　　ＦＡＸ：

問１．貴社の平成 18 年度の事業概況についてお伺いします。貴社の事業用自動車数及び運転者数は、どのくらいですか。下記のそれぞれの欄にご記入ください。

事業用自動車数	運転者数
両	人

問２．貴社の平成 18 年度の事業内容についてお伺いします。該当する事業内容を取扱量（輸送トン数）で比較すると、それぞれどのような順位になりますか。枠内から該当する事業内容上位３つを選んで、下記の第１位から第３位までの欄に該当する番号をご記入下さい（専業の方は、該当する事業内容を第１位の欄にご記入下さい）。

事業内容
１．機械輸送（産業用機械、電気製品、自動車、自動車部品等輸送機械）
２．食品・飲料輸送（加工食品、冷凍食品、清涼飲料水、酒類等）
３．土砂等輸送（砂利、砂、石材、石灰石、石炭、鉄鉱石等）
４．日用品輸送（書籍印刷物、衣服、文具、家具、台所用品等）
５．産業廃棄物輸送（廃土砂、塵芥等）
６．窯業品輸送（セメント製品、ガラス製品、陶磁器等）
７．引越輸送
８．紙・パルプ輸送
９．石油製品輸送（揮発油、重油、燃料油、潤滑油等）
１０．原木、製材輸送（薪・炭含む）
１１．化学工業品輸送（顔料、染料、塗料、合成樹脂、硫酸、ソーダ等）
１２．鉄鋼材輸送
１３．輸送用容器輸送（金属製容器、ガラス製輸送容器等）
１４．ゴム製品、皮革製品、合板等輸送
１５．建設資材輸送（建設・建築用金属製品等）
１６．野菜・果物輸送
１７．生コンクリート輸送
１８．米麦等輸送
１９．水産品輸送
２０．飼肥料輸送（動植物性飼肥料等）
２１．国際海上コンテナ輸送
２２．その他（　　）

第１位	第２位	第３位

問３．問２で回答していただいた事業内容（第１位から第３位までの事業内容）の輸送方法についてお伺いします。それぞれの事業内容は、どのような方法で輸送していますか。枠内から該当する方法を１つ選んで、下記の第１位から第３位までの欄に該当する番号をご記入下さい（専業の方は、第１位のみをご記入下さい）。

１．平ボディー車を使用して輸送	２．幌枠型車を使用して輸送
３．バン型車を使用して輸送	４．ウィング車を使用して輸送
５．冷凍車、冷蔵車を使用して輸送	６．ダンプ車を使用して輸送
７．タンクローリ車を使用して輸送	８．粉粒体運搬車を使用して輸送
９．塵芥車を使用して輸送	
１０．飼肥料専用車を使用して輸送	
１１．コンクリートミキサー車を使用して輸送	
１２．トレーラを使用して輸送	
１３．基準緩和認定車両を使用し、長大物品として輸送	
１４．基準緩和認定車両を使用し、重量物品として輸送	
１５．その他（　　）	

第１位	第２位	第３位

※上記第１位、第２位、第３位は、問２で回答した第１位、第２位、第３位の事業内容を指します。

問４．問２で回答していただいた事業内容（第１位から第３位までの事業内容）の輸送区域についてお伺いします。それぞれの事業内容は、どのような区域を輸送していますか。枠内から該当する区域を１つ選んで、下記の第１位から第３位までの欄に該当する番号をご記入下さい（専業の方は、第１位のみをご記入下さい）。

１．定時定ルート輸送で各届け先へ輸送を行っている。
２．圏内の届け先へ輸送を行っている。
３．圏外の届け先へ輸送を行っている。

※圏内とは、貴社の該当する地方運輸局管内での輸送を指します。
圏外とは、貴社の該当する地方運輸局管内から他の地方運輸局管内への輸送を指します。

第１位	第２位	第３位

※上記第１位、第２位、第３位は、問２で回答した第１位、第２位、第３位の事業内容を指します。

問５．問２で回答していただいた事業内容（第１位から第３位までの事業内容）の輸送実績についてお伺いします。それぞれの事業内容の延実働車両台数、総走行キロ、実輸送ﾄﾝ数及び利用運送ﾄﾝ数は、どのようになっていますか。下記の欄にご記入下さい。

順位	延実働車両台数	総走行キロ	実輸送ﾄﾝ数	利用運送ﾄﾝ数
1	日車	ｷﾛﾒｰﾄﾙ	ﾄﾝ	ﾄﾝ
2	日車	ｷﾛﾒｰﾄﾙ	ﾄﾝ	ﾄﾝ
3	日車	ｷﾛﾒｰﾄﾙ	ﾄﾝ	ﾄﾝ

※上記第１位、第２位、第３位は、問２で回答した第１位、第２位、第３位の事業内容を指します。

問６．問２で回答していただいた事業内容（第１位から第３位までの事業内容）の交通事故件数及び重大事故件数についてお伺いします。それぞれの事業内容の交通事故件数及び重大事故件数を下記の欄にご記入下さい。

順位	交通事故件数	重大事故件数
1	件	件
2	件	件
3	件	件

※上記第１位、第２位、第３位は、問２で回答した第１位、第２位、第３位の事業内容を指します。

※交通事故（道路交通法第７２条第１項）とは、以下のことを指します。
・車両等の交通による人の死傷又は物の損壊。
・物の損壊には、車両の積載物品のみの事故は含まないものとします。

→　物の損壊には、①車両及び積載物品の両方が損壊した、②車両のみが損壊した、③積載物品のみが損壊した、の３とおりありますが、交通事故には、③を含めないでください。

※重大事故（自動車事故報告規則第２条）とは、以下のことを指します。
・自動車が転覆・転落し、火災を起こした事故。
・踏切で鉄道車両と衝突、もしくは接触した事故。
・死者又は重傷者を生じた事故。
・法令で定められた積載物が、全部もしくは一部が飛散又は漏えいした事故。
・運転者の疾病により、運転の継続が困難になった事故。
・自動車の故障により、自動車が運行できなくなった事故。
・以上の他、自動車事故の発生の防止を図るために国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示した事故。

問７．問６で回答していただいた平成 18 年度の交通事故件数及び重大事故件数についてお伺いします。それぞれの事業内容の交通事故件数及び重大事故件数の内訳を事業内容ごとに下記の欄にご記入下さい。

順位	交通事故件数		重大事故件数	
1	死亡事故	件	死亡事故	件
	負傷事故	件	重傷事故	件
	物損事故	件	転覆、転落、飛散、漏洩等事故	件
2	死亡事故	件	死亡事故	件
	負傷事故	件	重傷事故	件
	物損事故	件	転覆、転落、飛散、漏洩等事故	件
3	死亡事故	件	死亡事故	件
	負傷事故	件	重傷事故	件
	物損事故	件	転覆、転落、飛散、漏洩等事故	件

※上記第１位、第２位、第３位は、問２で回答した事業内容の順位に該当し、それぞれの内訳は、問６で回答した交通事故件数及び重大事故件数の内訳を指します。

問８．問６で回答していただいた平成 18 年度の交通事故件数及び重大事故件数についてお伺いします。それぞれの事業内容で、交通事故及び重大事故が発生した主な原因は、どのようなことが考えられますか。枠内から該当する番号を選んで、次頁の回答欄に番号をご記入下さい（原因が複数ある場合は、特に多いと思われる原因を 10 個以内で回答してください。又専業の方は、第１位のみをご記入下さい）。

主な原因
１．乗務員の健康状態を十分に把握しないまま、乗務させた。
２．交通渋滞等で遅延が生じたが、荷主先への配達時間が決まっていたので、運行計画を変更することなくそのまま運転させた。
３．長距離運転のため、同一の運転者では安全な運行の継続が困難と考えられたが、そのまま同じ運転者に運転を任せた。
４．乗務前の点呼を行わず、健康状態等を把握しないまま、運転者を出庫させた。
５．関係法令の遵守や教育を、乗務員に実施していなかった。
６．荷主より積荷の正確な重量を把握しないまま、運転者を出庫させた。
７．乗車する前から体調不良であったにも係わらず、運行管理者にそのことを伝えず乗務を開始した。
８．長距離運転が続き、疲労が蓄積したため、居眠運転に陥った。
９．前日の飲酒は、影響ないものと考えて運転をした。（事故が起きた時に酒気が残っていた。）
10．運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった。

主な原因
11. 荷主を探すことに専念していたため、歩行者あるいは自転車に対する注意が散漫となってしまった。 12. 荷主へ荷物を届けるに当たっては、途中の道路状況にかかわらず、荷物の引き渡し時刻が厳守されているため、つい速度超過をしてしまった。 13. 道路が混雑していたにもかかわらず、速度を下げないで走行した。 14. 他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた。 15. 前方の信号は黄色であったが、荷物の引き渡し時刻が迫っていたので、そのまま走行した。 16. 信号のない交差点において、一時停止又は徐行となっていたが、急いでいたのでそのまま走行した。 17. 走行していた道路は混雑していたが、前車を無理に追い越した。 18. 左折又は右折する際、歩行者・自転車をよく確認せず走行した。 19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った。 20. 運転中に脳いっ血を発症した。 21. 運転中に心臓発作を発症した。 22. 運転中に失神した。 23. 日常点検を十分に実施しなかった。 24. 定期点検整備を十分に実施しなかった。 25. 臨時整備を十分に実施しなかった。 26. 積荷をしっかり固縛せずに走行したため、カーブを曲がる際落下した。 27. 道路の陥没に気がつかず、積荷を積載したまま走行したため、積荷がバランスを崩し、道路上に落下した。 28. 相手（歩行者等）が信号を無視して交差点を渡ろうとしていた。 29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた。 30. 信号で停車していたら、追突された。 31. その他 （　　）

順位	交通事故発生の主な原因	重大事故発生の主な原因
1		
2		
3		

※上記第１位、第２位、第３位は、問２で回答した事業内容の順位に該当し、それぞれの原因は、問６で回答した交通事故件数及び重大事故件数の原因を指します。

問９．安全対策や交通事故防止への取組みについて、ご意見、ご要望等ございましたら下記の欄にご記入下さい。

～ご協力ありがとうございました～

ヒアリング項目

ヒアリング項目

１．貴社のこれまでの主な事故内容

２．それらの事故の主な原因

３．それらの事故に対する防止策の内容

４．その効果

５．貴社の事業内容の特徴
　例：お客様が到着時間に厳しい等

６．事故を起こしたドライバーの勤務歴（経験年数）

７．貴社の運転者の定着率について

８．安全確保のための社内体制について
　例：事故時の連絡体制を確立している、優良運転者に対する報償制度等

９．運行管理者、運転者に実施している指導・教育の内容

１０．その他安全対策や事故防止に対する問題点、意見、要望事項等

以　　上

添付資料

有効回答数以外のアンケートの集計

本調査は、回答事業者数 1,393 件のうち以下の内容を基準に精査し、373 件を有効回答数として集計・分析を実施した。

・年間の車両１台当たりの延実働車両台数が、200 日車以上の事業者

・事業内容と輸送方法及び輸送区域の整合性がとれている事業者

・交通事故及び重大事故の件数と内訳の件数の整合性がとれている事業者

残り 1,020 件から事業用自動車数が記入されていない 35 件を除いた 985 件について、車両１台当たりの月間延実働車両台数別事業者数を集計すると以下のとおりであった。

図表１　車両１台当たりの月間延実働車両台数別事業者数

稼動日数	事業者数	割合	稼動日数	事業者数	割合
0	349	35.4%	20	6	0.6%
1	36	3.7%	21	12	1.2%
2	77	7.8%	22	8	0.8%
3	48	4.9%	23	4	0.4%
4	45	4.6%	24	7	0.7%
5	30	3.0%	25	3	0.3%
6	22	2.2%	26	3	0.3%
7	25	2.5%	28	2	0.2%
8	27	2.7%	29	2	0.2%
9	23	2.3%	30	8	0.8%
10	16	1.6%	32	1	0.1%
11	28	2.8%	33	1	0.1%
12	36	3.7%	35	1	0.1%
13	26	2.6%	36	1	0.1%
14	25	2.5%	61	1	0.1%
15	34	3.5%	85	1	0.1%
16	38	3.9%	134	1	0.1%
17	19	1.9%	2,064	1	0.1%
18	8	0.8%	4,175	1	0.1%
19	9	0.9%	合計	985	100.0%

図表１をみると稼働日数が「０」に該当する事業者が 349 件（37.9%）に上っている。また、事業内容と輸送方法、輸送区域及び交通事故、重大事故の件数と内訳の件数の整合性がとれていないことを考慮すると、985 件のデータと 373 件のデータを合計し集計・分析を実施することは、統計上問題があると考えられるため、985 件のデータについては次頁以降に集計した結果をまとめた。

図表２　事業規模別事業者数

事業規模	事業者数
５台未満	76
５台～９台	410
10台～19台	268
20台～29台	96
30台～39台	63
40台～49台	27
50台～74台	31
75台～99台	7
100台以上	7
合計	985

図表３　事業規模別事業者割合

事業規模	事業者数
５台未満	7.7%
５台～９台	41.6%
10台～19台	27.2%
20台～29台	9.7%
30台～39台	6.4%
40台～49台	2.7%
50台～74台	3.1%
75台～99台	0.7%
100台以上	0.7%
合計	100.0%

図表４　事業規模別輸送区域別事業者数（複数回答）

内訳 / 事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	32	71	11	114
5台～9台	159	403	140	702
10台～19台	113	270	144	527
20台～29台	60	97	57	214
30台～39台	44	65	42	151
40台～49台	15	31	16	62
50台～74台	18	37	30	85
75台～99台	6	6	3	15
100台以上	5	7	6	18
合計	452	987	449	1,888

図表５　事業規模別輸送区域別事業者の割合

内訳 / 事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	28.1%	62.3%	9.6%	100.0%
5台～9台	22.6%	57.4%	19.9%	100.0%
10台～19台	21.4%	51.2%	27.3%	100.0%
20台～29台	28.0%	45.3%	26.6%	100.0%
30台～39台	29.1%	43.0%	27.8%	100.0%
40台～49台	24.2%	50.0%	25.8%	100.0%
50台～74台	21.2%	43.5%	35.3%	100.0%
75台～99台	40.0%	40.0%	20.0%	100.0%
100台以上	27.8%	38.9%	33.3%	100.0%
合計	23.9%	52.3%	23.8%	100.0%

図表６　事業規模別輸送区域別事故惹起事業者数（複数回答）

内訳 / 事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	2	6	1	9
5台～9台	24	50	28	102
10台～19台	56	97	64	217
20台～29台	39	48	34	121
30台～39台	22	34	21	77
40台～49台	9	17	10	36
50台～74台	13	25	27	65
75台～99台	5	5	3	13
100台以上	4	4	3	11
合計	174	286	191	651

図表７　事業規模別輸送区域別事故惹起事業者の割合

内訳 / 事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	22.2%	66.7%	11.1%	100.0%
5台～9台	23.5%	49.0%	27.5%	100.0%
10台～19台	25.8%	44.7%	29.5%	100.0%
20台～29台	32.2%	39.7%	28.1%	100.0%
30台～39台	28.6%	44.2%	27.3%	100.0%
40台～49台	25.0%	47.2%	27.8%	100.0%
50台～74台	20.0%	38.5%	41.5%	100.0%
75台～99台	38.5%	38.5%	23.1%	100.0%
100台以上	36.4%	36.4%	27.3%	100.0%
合計	26.7%	43.9%	29.3%	100.0%

図表８　事業規模別輸送区域別無事故事業者数（複数回答）

内訳／事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	30	65	10	105
5台～9台	135	353	112	600
10台～19台	57	173	80	310
20台～29台	21	49	23	93
30台～39台	22	31	21	74
40台～49台	6	14	6	26
50台～74台	5	12	3	20
75台～99台	1	1	0	2
100台以上	1	3	3	7
合計	278	701	258	1,237

図表９　事業規模別輸送区域別無事故事業者の割合

内訳／事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	28.6%	61.9%	9.5%	100.0%
5台～9台	22.5%	58.8%	18.7%	100.0%
10台～19台	18.4%	55.8%	25.8%	100.0%
20台～29台	22.6%	52.7%	24.7%	100.0%
30台～39台	29.7%	41.9%	28.4%	100.0%
40台～49台	23.1%	53.8%	23.1%	100.0%
50台～74台	25.0%	60.0%	15.0%	100.0%
75台～99台	50.0%	50.0%	0.0%	100.0%
100台以上	14.3%	42.9%	42.9%	100.0%
合計	22.5%	56.7%	20.9%	100.0%

図表 10　事業規模別事故件数

内訳 / 事業規模	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	小計	死亡	重傷	転覆、転落 飛散、漏洩等	小計
5台未満		3	7	10				
5台～9台	5	10	56	71	2			2
10台～19台	3	22	158	183	2	3	2	7
20台～29台	2	21	125	148	1		2	3
30台～39台	2	14	67	83	1	3		4
40台～49台		11	54	65			1	1
50台～74台	1	5	63	69	1			1
75台～99台	2	3	64	69		1		1
100台以上								
合計	15	89	594	698	7	7	5	19

図表 11　事業規模別事故件数の割合

内訳 / 事業規模	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	小計	死亡	重傷	転覆、転落 飛散、漏洩等	小計
5台未満		30.0%	70.0%	100.0%				
5台～9台	7.0%	14.1%	78.9%	100.0%	100.0%			100.0%
10台～19台	1.6%	12.0%	86.3%	100.0%	28.6%	42.9%	28.6%	100.0%
20台～29台	1.4%	14.2%	84.5%	100.0%	33.3%		66.7%	100.0%
30台～39台	2.4%	16.9%	80.7%	100.0%	25.0%	75.0%		100.0%
40台～49台		16.9%	83.1%	100.0%			100.0%	100.0%
50台～74台	1.4%	7.2%	91.3%	100.0%	100.0%			100.0%
75台～99台	2.9%	4.3%	92.8%	100.0%		100.0%		100.0%
100台以上								
合計	2.1%	12.8%	85.1%	100.0%	36.8%	36.8%	26.3%	100.0%

図表 12　事業規模別交通事故件数別事業者数

内訳 / 事業規模	無事故事業者	交通事故件数					事故惹起事業者	総合計
		1件	2件	3件	4件	5件以上		
5台未満	69	4	1		1		6	75
5台～9台	352	30	10	3	1	1	45	397
10台～19台	163	43	17	9	5	8	82	245
20台～29台	40	11	14	7	8	9	49	89
30台～39台	30	9	9	4	3	4	29	59
40台～49台	11	2	1	1	2	7	13	24
50台～74台	7	4	1	3	1	7	16	23
75台～99台			1	1		4	6	6
100台以上	3							3
合計	675	103	54	28	21	40	246	921

図表 13　事業規模別交通事故件数別事業者の割合

内訳 / 事業規模	無事故事業者	交通事故件数					事故惹起事業者	総合計
		1件	2件	3件	4件	5件以上		
5台未満	92.0%	5.3%	1.3%		1.3%		8.0%	100.0%
5台～9台	88.7%	7.6%	2.5%	0.8%	0.3%	0.3%	11.3%	100.0%
10台～19台	66.5%	17.6%	6.9%	3.7%	2.0%	3.3%	33.5%	100.0%
20台～29台	44.9%	12.4%	15.7%	7.9%	9.0%	10.1%	55.1%	100.0%
30台～39台	50.8%	15.3%	15.3%	6.8%	5.1%	6.8%	49.2%	100.0%
40台～49台	45.8%	8.3%	4.2%	4.2%	8.3%	29.2%	54.2%	100.0%
50台～74台	30.4%	17.4%	4.3%	13.0%	4.3%	30.4%	69.6%	100.0%
75台～99台			16.7%	16.7%		66.7%	100.0%	100.0%
100台以上	100.0%							100.0%
合計	73.3%	11.2%	5.9%	3.0%	2.3%	4.3%	26.7%	100.0%

図表 14　事業規模別重大事故件数別事業者数

内訳 / 事業規模	無事故事業者	重大事故件数		事故惹起事業者	総合計
		1件	2件		
5台未満	75				75
5台～9台	395	2		2	397
10台～19台	238	7		7	245
20台～29台	86	3		3	89
30台～39台	56	2	1	3	59
40台～49台	23	1		1	24
50台～74台	22	1		1	23
75台～99台	5	1		1	6
100台以上	3				3
合計	903	17	1	18	921

図表 15　事業規模別重大事故件数別事業者の割合

内訳 / 事業規模	無事故事業者	重大事故件数		事故惹起事業者	総合計
		1件	2件		
5台未満	100.0%				100.0%
5台～9台	99.5%	0.5%		0.5%	100.0%
10台～19台	97.1%	2.9%		2.9%	100.0%
20台～29台	96.6%	3.4%		3.4%	100.0%
30台～39台	94.9%	3.4%	1.7%	5.1%	100.0%
40台～49台	95.8%	4.2%		4.2%	100.0%
50台～74台	95.7%	4.3%		4.3%	100.0%
75台～99台	83.3%	16.7%		16.7%	100.0%
100台以上	100.0%				100.0%
合計	98.0%	1.8%	0.1%	2.0%	100.0%

図表 16　車両 100 台当たり事故件数

区分 / 事業規模	事業用自動車数	車両100台当たり事故件数	
		交通事故	重大事故
5台未満	260	3.846	
5台～9台	2,553	2.781	0.078
10台～19台	3,302	5.542	0.212
20台～29台	2,085	7.098	0.144
30台～39台	1,978	4.196	0.202
40台～49台	1,041	6.244	0.096
50台～74台	1,337	5.161	0.075
75台～99台	500	13.800	0.163
100台以上	612		
合計	13,668	5.107	0.139

図表 17　事業規模別輸送区域別交通事故件数

内訳 / 事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	3	5	1	9
5台～9台	19	34	16	69
10台～19台	43	82	53	178
20台～29台	65	52	31	148
30台～39台	25	43	12	80
40台～49台	22	28	12	62
50台～74台	30	22	17	69
75台～99台	17	44	8	69
100台以上				
合計	224	310	150	684

図表 18　事業規模別輸送区域別交通事故件数の割合

内訳 / 事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満	33.3%	55.6%	11.1%	100.0%
5台～9台	27.5%	49.3%	23.2%	100.0%
10台～19台	24.2%	46.1%	29.8%	100.0%
20台～29台	43.9%	35.1%	20.9%	100.0%
30台～39台	31.3%	53.8%	15.0%	100.0%
40台～49台	35.5%	45.2%	19.4%	100.0%
50台～74台	43.5%	31.9%	24.6%	100.0%
75台～99台	24.6%	63.8%	11.6%	100.0%
100台以上				
合計	32.7%	45.3%	21.9%	100.0%

図表 19　事業規模別輸送区域別重大事故件数

内訳 / 事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満				
5台～9台	1	1		2
10台～19台	3		4	7
20台～29台	2	1		3
30台～39台	1	3		4
40台～49台			1	1
50台～74台		1		1
75台～99台		1		1
100台以上				
合計	7	7	5	19

図表 20　事業規模別輸送区域別重大事故件数の割合

内訳 / 事業規模	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
5台未満				
5台～9台	50.0%	50.0%		100.0%
10台～19台	42.9%		57.1%	100.0%
20台～29台	66.7%	33.3%		100.0%
30台～39台	25.0%	75.0%		100.0%
40台～49台			100.0%	100.0%
50台～74台		100.0%		100.0%
75台～99台		100.0%		100.0%
100台以上				
合計	36.8%	36.8%	26.3%	100.0%

図表 21　事業規模別交通事故原因（複数回答）

区分 / 事業規模	労務管理			運行管理			乗務員の状態			運転操作						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
5台未満										1					1	
5台～9台	3				1		1			21		3	2	5	1	2
10台～19台	4	2			1		3	2		21	5	2	4	16	2	6
20台～29台	2			1	1		1			5	1	3	4	4	1	1
30台～39台		2			1		1	2		6	3		4	4		2
40台～49台										1	1					
50台～74台										1						
75台～99台																
100台以上																
合計	9	4		1	4		6	4		56	10	8	14	29	5	11

区分 / 事業規模	運転操作			脳・心臓疾患他			車両			積載物	道路	歩行者等			その他	合計
	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
5台未満		1											1	1	4	9
5台～9台	2	2	5						1			2	8	7	28	94
10台～19台	1	4	16				2		1	3	1	3	10	10	47	166
20台～29台		2	4				1			3	1	2		3	24	64
30台～39台		5	8							3			3	8	7	59
40台～49台			1							1	1				1	6
50台～74台												2	2		3	8
75台～99台																
100台以上																
合計	3	14	34				3		2	10	3	9	24	29	114	406

【事故原因】

労務管理	1．乗務員の健康状態を十分に把握しないまま、乗務させた 2．交通渋滞等で遅延が生じたが、荷主先への配達時間が決まっていたので、運行計画を変更することなくそのまま運転させた 3．長距離運転のため、同一の運転者では安全な運行の継続が困難と考えられたが、そのまま同じ運転者に運転を任せた
運行管理	4．乗務前の点呼を行わず、健康状態等を把握しないまま、運転者を出庫させた 5．関係法令の遵守や教育を、乗務員に実施していなかった 6．荷主より積荷の正確な重量を把握しないまま、運転者を出庫させた
乗務員の状態	7．乗車する前から体調不良であったにも係わらず、運行管理者にそのことを伝えず乗務を開始した 8．長距離運転が続き、疲労が蓄積したため、居眠運転に陥った 9．前日の飲酒は、影響ないものと考えて運転をした（事故が起きた時に酒気が残っていた）
運転操作	10．運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 11．荷主を探すことに専念していたため、歩行者あるいは自転車に対する注意が散漫となってしまった 12．荷主へ荷物を届けるに当たっては、途中の道路状況にかかわらず、荷物の引き渡し時刻が厳守されているため、つい速度超過をしてしまった 13．道路が混雑していたにもかかわらず、速度を下げないで走行した 14．他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた 15．前方の信号は黄色であったが、荷物の引き渡し時刻が迫っていたので、そのまま走行した

図表 22　事業規模別重大事故原因（複数回答）

区分 / 事業規模	労務管理			運行管理			乗務員の状態			運転操作						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
5台未満																
5台～9台					1					1			1	2		
10台～19台										1	1					
20台～29台				1												
30台～39台																
40台～49台																
50台～74台																
75台～99台																
100台以上																
合計				1	1					2	1		1	2		

区分 / 事業規模	運転操作			脳・心臓疾患他			車両			積載物	道路	歩行者等			その他	合計
	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
5台未満																
5台～9台			1									1		1	4	12
10台～19台			2				1	1	1						1	8
20台～29台		1													2	4
30台～39台			1										1		1	3
40台～49台																
50台～74台																
75台～99台																
100台以上																
合計		1	4				1	1	1			1	1	1	8	27

運転操作	16. 信号のない交差点において、一時停止又は徐行となっていたが、急いでいたのでそのまま走行した 17. 走行していた道路は混雑していたが、前車を無理に追い越した 18. 左折又は右折する際、歩行者・自転車をよく確認せず走行した 19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った
脳疾患	20. 運転中に脳いっ血を発症した
心臓疾患	21. 運転中に心臓発作を発症した
その他	22. 運転中に失神した
車両	23. 日常点検を十分に実施しなかった 24. 定期点検整備を十分に実施しなかった 25. 臨時整備を十分に実施しなかった
積載物	26. 積荷をしっかり固縛せずに走行したため、カーブを曲がる際落下した
道路	27. 道路の陥没に気がつかず、積荷を積載したまま走行したため、積荷がバランスを崩し、道路上に落下した
歩行者等	28. 相手（歩行者等）が信号を無視して交差点を渡ろうとしていた 29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた 30. 信号で停車していたら、追突された
その他	31. その他

図表 23　事業内容別事業者数（複数回答）

区分 / 事業内容	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
機械輸送	154	96	62	312
食品・飲料輸送	87	67	40	194
土砂等輸送	157	31	17	205
日用品輸送	46	59	44	149
産業廃棄物輸送	44	90	40	174
窯業品輸送	20	19	15	54
引越輸送	9	18	28	55
紙・パルプ輸送	45	22	15	82
石油製品輸送	18	13	3	34
原木・製材輸送	21	6	6	33
化学工業品輸送	38	17	20	75
鉄鋼材輸送	61	40	25	126
輸送用容器輸送	5	8	5	18
ゴム･皮革･合板等輸送	3	13	10	26
建設資材輸送	67	74	52	193
野菜・果物輸送	20	21	16	57
生コンクリート輸送	20	7	3	30
米麦等輸送	3	5	11	19
水産品輸送	13	5	6	24
飼肥料輸送	14	18	17	49
国際海上コンテナ輸送	9	1	3	13
その他	124	46	28	198
合計	978	676	466	2,120

図表 24　事業内容別事業者の割合

区分 / 事業内容	事業者数			
	1位	2位	3位	合計
機械輸送	49.4%	30.8%	19.9%	100.0%
食品・飲料輸送	44.8%	34.5%	20.6%	100.0%
土砂等輸送	76.6%	15.1%	8.3%	100.0%
日用品輸送	30.9%	39.6%	29.5%	100.0%
産業廃棄物輸送	25.3%	51.7%	23.0%	100.0%
窯業品輸送	37.0%	35.2%	27.8%	100.0%
引越輸送	16.4%	32.7%	50.9%	100.0%
紙・パルプ輸送	54.9%	26.8%	18.3%	100.0%
石油製品輸送	52.9%	38.2%	8.8%	100.0%
原木・製材輸送	63.6%	18.2%	18.2%	100.0%
化学工業品輸送	50.7%	22.7%	26.7%	100.0%
鉄鋼材輸送	48.4%	31.7%	19.8%	100.0%
輸送用容器輸送	27.8%	44.4%	27.8%	100.0%
ゴム･皮革･合板等輸送	11.5%	50.0%	38.5%	100.0%
建設資材輸送	34.7%	38.3%	26.9%	100.0%
野菜・果物輸送	35.1%	36.8%	28.1%	100.0%
生コンクリート輸送	66.7%	23.3%	10.0%	100.0%
米麦等輸送	15.8%	26.3%	57.9%	100.0%
水産品輸送	54.2%	20.8%	25.0%	100.0%
飼肥料輸送	28.6%	36.7%	34.7%	100.0%
国際海上コンテナ輸送	69.2%	7.7%	23.1%	100.0%
その他	62.6%	23.2%	14.1%	100.0%
合計	46.1%	31.9%	22.0%	100.0%

図表 25　事業内容別事故件数

内訳 / 事業内容	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落飛散、漏洩等	計
機械輸送	2	11	88	101	1	1		2
食品・飲料輸送	3	14	116	133	1	1		2
土砂等輸送	4	3	31	38	2			2
日用品輸送	1	13	63	77	1	2		3
産業廃棄物輸送		5	14	19				
窯業品輸送		5	19	24				
引越輸送			4	4				
紙・パルプ輸送		7	29	36		1	2	3
石油製品輸送		3	5	8				
原木、製材輸送		1	4	5				
化学工業品輸送		3	27	30				
鉄鋼材輸送	1	7	50	58				
輸送用容器輸送	1	2	2	5	1			1
ゴム、皮革、合板等輸送			2	2				
建設資材輸送		9	45	54		2		2
野菜・果物輸送			5	5				
生コンクリート輸送		1	5	6				
米麦等輸送			3	3				
水産品輸送			5	5				
飼肥料輸送		2	15	17				
国際海上コンテナ輸送			8	8				
その他	3	3	50	56	1		3	4
合計	15	89	590	694	7	7	5	19

図表 26　事業内容別事故件数の割合

内訳 / 事業内容	交通事故				重大事故			
	死亡	負傷	物損	計	死亡	重傷	転覆、転落飛散、漏洩等	計
機械輸送	2.0%	10.9%	87.1%	100.0%	50.0%	50.0%		100.0%
食品・飲料輸送	2.3%	10.5%	87.2%	100.0%	50.0%	50.0%		100.0%
土砂等輸送	10.5%	7.9%	81.6%	100.0%	100.0%			100.0%
日用品輸送	1.3%	16.9%	81.8%	100.0%	33.3%	66.7%		100.0%
産業廃棄物輸送		26.3%	73.7%	100.0%				
窯業品輸送		20.8%	79.2%	100.0%				
引越輸送			100.0%	100.0%				
紙・パルプ輸送		19.4%	80.6%	100.0%		33.3%	66.7%	100.0%
石油製品輸送		37.5%	62.5%	100.0%				
原木、製材輸送		20.0%	80.0%	100.0%				
化学工業品輸送		10.0%	90.0%	100.0%				
鉄鋼材輸送	1.7%	12.1%	86.2%	100.0%				
輸送用容器輸送	20.0%	40.0%	40.0%	100.0%	100.0%			100.0%
ゴム、皮革、合板等輸送			100.0%	100.0%				
建設資材輸送		16.7%	83.3%	100.0%		100.0%		100.0%
野菜・果物輸送			100.0%	100.0%				
生コンクリート輸送		16.7%	83.3%	100.0%				
米麦等輸送			100.0%	100.0%				
水産品輸送			100.0%	100.0%				
飼肥料輸送		11.8%	88.2%	100.0%				
国際海上コンテナ輸送			100.0%	100.0%				
その他	5.4%	5.4%	89.3%	100.0%	25.0%		75.0%	100.0%
合計	2.2%	12.8%	85.0%	100.0%	36.8%	36.8%	26.3%	100.0%

図表 27　事業内容別交通事故件数別事業者数（複数回答）

内訳 / 事業内容	無事故事業者	交通事故件数					事故惹起事業者	総合計
		1件	2件	3件	4件	5件以上		
機械輸送	244	16	15	4	1	7	43	287
食品・飲料輸送	121	20	13	7		8	48	169
土砂等輸送	174	12	6	3		1	22	196
日用品輸送	98	16	7	1	4	3	31	129
産業廃棄物輸送	155	8	2	1	1		12	167
窯業品輸送	37	7	2	2		1	12	49
引越輸送	47	1		1			2	49
紙・パルプ輸送	53	13	3	1	1	2	20	73
石油製品輸送	29	1	2	1			4	33
原木、製材輸送	27	2		1			3	30
化学工業品輸送	47	16	5		1		22	69
鉄鋼材輸送	97	10	7	2	1	3	23	120
輸送用容器輸送	11	3	1				4	15
ゴム・皮革・合板等輸送	20	2					2	22
建設資材輸送	146	22	8	1		2	33	179
野菜・果物輸送	48	3	1				4	52
生コンクリート輸送	26	3		1			4	30
米麦等輸送	17	1	1				2	19
水産品輸送	18	1	2				3	21
飼肥料輸送	40	5		1	1	1	8	48
国際海上コンテナ輸送	10	1				1	2	12
その他	158	15	7	1	2	2	27	185
合計	1,623	178	82	28	12	31	331	1,954

図表 28　事業内容別交通事故件数別事業者の割合

内訳 / 事業規模	無事故事業者	交通事故件数					事故惹起事業者	総合計
		1件	2件	3件	4件	5件以上		
機械輸送	85.0%	5.6%	5.2%	1.4%	0.3%	2.4%	15.0%	100.0%
食品・飲料輸送	71.6%	11.8%	7.7%	4.1%		4.7%	28.4%	100.0%
土砂等輸送	88.8%	6.1%	3.1%	1.5%		0.5%	11.2%	100.0%
日用品輸送	76.0%	12.4%	5.4%	0.8%	3.1%	2.3%	24.0%	100.0%
産業廃棄物輸送	92.8%	4.8%	1.2%	0.6%	0.6%		7.2%	100.0%
窯業品輸送	75.5%	14.3%	4.1%	4.1%		2.0%	24.5%	100.0%
引越輸送	95.9%	2.0%		2.0%			4.1%	100.0%
紙・パルプ輸送	72.6%	17.8%	4.1%	1.4%	1.4%	2.7%	27.4%	100.0%
石油製品輸送	87.9%	3.0%	6.1%	3.0%			12.1%	100.0%
原木、製材輸送	90.0%	6.7%		3.3%			10.0%	100.0%
化学工業品輸送	68.1%	23.2%	7.2%		1.4%		31.9%	100.0%
鉄鋼材輸送	80.8%	8.3%	5.8%	1.7%	0.8%	2.5%	19.2%	100.0%
輸送用容器輸送	73.3%	20.0%	6.7%				26.7%	100.0%
ゴム・皮革・合板等輸送	90.9%	9.1%					9.1%	100.0%
建設資材輸送	81.6%	12.3%	4.5%	0.6%		1.1%	18.4%	100.0%
野菜・果物輸送	92.3%	5.8%	1.9%				7.7%	100.0%
生コンクリート輸送	86.7%	10.0%		3.3%			13.3%	100.0%
米麦等輸送	89.5%	5.3%	5.3%				10.5%	100.0%
水産品輸送	85.7%	4.8%	9.5%				14.3%	100.0%
飼肥料輸送	83.3%	10.4%		2.1%	2.1%	2.1%	16.7%	100.0%
国際海上コンテナ輸送	83.3%	8.3%				8.3%	16.7%	100.0%
その他	85.4%	8.1%	3.8%	0.5%	1.1%	1.1%	14.6%	100.0%
合計	83.1%	9.1%	4.2%	1.4%	0.6%	1.6%	16.9%	100.0%

図表 29　事業内容別重大事故件数別事業者数（複数回答）

内訳 / 事業内容	無事故事業者	重大事故件数		事故惹起事業者	総合計
		1件	2件		
機械輸送	285	2		2	287
食品・飲料輸送	167	2		2	169
土砂等輸送	194	2		2	196
日用品輸送	126	3		3	129
産業廃棄物輸送	167				167
窯業品輸送	49				49
引越輸送	49				49
紙・パルプ輸送	70	3		3	73
石油製品輸送	33				33
原木、製材輸送	30				30
化学工業品輸送	69				69
鉄鋼材輸送	120				120
輸送用容器輸送	14	1		1	15
ゴム・皮革・合板等輸送	22				22
建設資材輸送	178		1	1	179
野菜・果物輸送	52				52
生コンクリート輸送	30				30
米麦等輸送	19				19
水産品輸送	21				21
飼肥料輸送	48				48
国際海上コンテナ輸送	12				12
その他	181	4		4	185
合計	1,936	17	1	18	1,954

図表 30　事業内容別重大事故件数別事業者の割合

内訳 / 事業規模	無事故事業者	重大事故件数		事故惹起事業者	総合計
		1件	2件		
機械輸送	99.3%	0.7%		0.7%	100.0%
食品・飲料輸送	98.8%	1.2%		1.2%	100.0%
土砂等輸送	99.0%	1.0%		1.0%	100.0%
日用品輸送	97.7%	2.3%		2.3%	100.0%
産業廃棄物輸送	100.0%				100.0%
窯業品輸送	100.0%				100.0%
引越輸送	100.0%				100.0%
紙・パルプ輸送	95.9%	4.1%		4.1%	100.0%
石油製品輸送	100.0%				100.0%
原木、製材輸送	100.0%				100.0%
化学工業品輸送	100.0%				100.0%
鉄鋼材輸送	100.0%				100.0%
輸送用容器輸送	93.3%	6.7%		6.7%	100.0%
ゴム・皮革・合板等輸送	100.0%				100.0%
建設資材輸送	99.4%		0.6%	0.6%	100.0%
野菜・果物輸送	100.0%				100.0%
生コンクリート輸送	100.0%				100.0%
米麦等輸送	100.0%				100.0%
水産品輸送	100.0%				100.0%
飼肥料輸送	100.0%				100.0%
国際海上コンテナ輸送	100.0%				100.0%
その他	97.8%	2.2%		2.2%	100.0%
合計	99.1%	0.9%	0.1%	0.9%	100.0%

図表 31　事業内容別輸送区域別事業者数（複数回答）

内訳 / 事業内容	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
機械輸送	95	124	57	276
食品・飲料輸送	67	61	52	180
土砂等輸送	19	157	16	192
日用品輸送	37	55	38	130
産業廃棄物輸送	22	88	18	128
窯業品輸送	9	24	12	45
引越輸送	7	24	19	50
紙・パルプ輸送	29	25	21	75
石油製品輸送	7	18	6	31
原木、製材輸送	7	18	7	32
化学工業品輸送	13	27	27	67
鉄鋼材輸送	21	62	29	112
輸送用容器輸送	2	6	9	17
ゴム・皮革・合板等輸送	4	12	7	23
建設資材輸送	23	95	42	160
野菜・果物輸送	9	23	17	49
生コンクリート輸送	1	25	1	27
米麦等輸送	4	7	7	18
水産品輸送	9	6	6	21
飼肥料輸送	6	24	12	42
国際海上コンテナ輸送	2	7	4	13
その他	53	92	34	179
合計	446	980	441	1,867

図表 32　事業内容別輸送区域別事業者の割合

内訳 / 事業内容	定時定ルート	圏内輸送	圏外輸送	合計
機械輸送	34.4%	44.9%	20.7%	100.0%
食品・飲料輸送	37.2%	33.9%	28.9%	100.0%
土砂等輸送	9.9%	81.8%	8.3%	100.0%
日用品輸送	28.5%	42.3%	29.2%	100.0%
産業廃棄物輸送	17.2%	68.8%	14.1%	100.0%
窯業品輸送	20.0%	53.3%	26.7%	100.0%
引越輸送	14.0%	48.0%	38.0%	100.0%
紙・パルプ輸送	38.7%	33.3%	28.0%	100.0%
石油製品輸送	22.6%	58.1%	19.4%	100.0%
原木、製材輸送	21.9%	56.3%	21.9%	100.0%
化学工業品輸送	19.4%	40.3%	40.3%	100.0%
鉄鋼材輸送	18.8%	55.4%	25.9%	100.0%
輸送用容器輸送	11.8%	35.3%	52.9%	100.0%
ゴム・皮革・合板等輸送	17.4%	52.2%	30.4%	100.0%
建設資材輸送	14.4%	59.4%	26.3%	100.0%
野菜・果物輸送	18.4%	46.9%	34.7%	100.0%
生コンクリート輸送	3.7%	92.6%	3.7%	100.0%
米麦等輸送	22.2%	38.9%	38.9%	100.0%
水産品輸送	42.9%	28.6%	28.6%	100.0%
飼肥料輸送	14.3%	57.1%	28.6%	100.0%
国際海上コンテナ輸送	15.4%	53.8%	30.8%	100.0%
その他	29.6%	51.4%	19.0%	100.0%
合計	23.9%	52.5%	23.6%	100.0%

図表 33　事業内容別交通事故原因（複数回答）

区分 / 事業内容	労務管理			運行管理			乗務員の状態			運転操作						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
機械輸送		2			1		1			7	3	3	3	3	2	1
食品・飲料輸送	1	1			1		1	2		6		4	2	6		
土砂等輸送										3			1	1		
日用品輸送	1							1		8		1	1	1		1
産業廃棄物輸送								1					3	2		
窯業品輸送										3				1	1	1
引越輸送																1
紙・パルプ輸送	2			1						1	1		1		1	1
石油製品輸送										1						
原木、製材輸送										1						
化学工業品輸送										5	1			2	1	
鉄鋼材輸送	1				1		2			6	1			2		2
輸送用容器輸送										3						
ゴム、皮革、合板等輸送														1		1
建設資材輸送	1									6	1		2	3		2
野菜・果物輸送											1			1		
生コンクリート輸送	1						1			1						
米麦等輸送										1	1					
水産品輸送							1							1		
飼肥料輸送										2			1	1		1
国際海上コンテナ輸送																
その他	2	1			1					2	1			4		
合計	9	4		1	4		6	4		56	10	8	14	29	5	11

【事故原因】

労務管理	1．乗務員の健康状態を十分に把握しないまま、乗務させた 2．交通渋滞等で遅延が生じたが、荷主先への配達時間が決まっていたので、運行計画を変更することなくそのまま運転させた 3．長距離運転のため、同一の運転者では安全な運行の継続が困難と考えられたが、そのまま同じ運転者に運転を任せた
運行管理	4．乗務前の点呼を行わず、健康状態等を把握しないまま、運転者を出庫させた 5．関係法令の遵守や教育を、乗務員に実施していなかった 6．荷主より積荷の正確な重量を把握しないまま、運転者を出庫させた
乗務員の状態	7．乗車する前から体調不良であったにも係わらず、運行管理者にそのことを伝えず乗務を開始した 8．長距離運転が続き、疲労が蓄積したため、居眠運転に陥った 9．前日の飲酒は、影響ないものと考えて運転をした（事故が起きた時に酒気が残っていた）
運転操作	10．運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 11．荷主を探すことに専念していたため、歩行者あるいは自転車に対する注意が散漫となってしまった 12．荷主へ荷物を届けるに当たっては、途中の道路状況にかかわらず、荷物の引き渡し時刻が厳守されているため、つい速度超過をしてしまった 13．道路が混雑していたにもかかわらず、速度を下げないで走行した 14．他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた 15．前方の信号は黄色であったが、荷物の引き渡し時刻が迫っていたので、そのまま走行した 16．信号のない交差点において、一時停止又は徐行となっていたが、急いでいたのでそのまま走行した

区分 / 事業内容	運転操作			脳・心臓疾患他			車両			積載物	道路	歩行者等			その他	合計
	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
機械輸送		4	4										3	4	17	58
食品・飲料輸送	2	3	7							2			3	5	12	58
土砂等輸送			1				1					1	3	3	11	25
日用品輸送	1	1	3							1			2	3	10	35
産業廃棄物輸送									1	1		2	1		3	14
窯業品輸送		1	1												3	11
引越輸送															2	3
紙・パルプ輸送			2				1			1		2	1	3	8	26
石油製品輸送										1			1	1	1	5
原木、製材輸送													1		2	4
化学工業品輸送			1							1		1	2	3	8	25
鉄鋼材輸送		1	4							2	2			1	7	32
輸送用容器輸送																3
ゴム、皮革、合板等輸送																2
建設資材輸送		2	2						1			1		3	13	37
野菜・果物輸送			2							1	1				1	7
生コンクリート輸送													1		1	5
米麦等輸送															1	3
水産品輸送			1													3
飼肥料輸送			2												3	10
国際海上コンテナ輸送		1					1									2
その他		1	4									2	6	3	11	38
合計	3	14	34				3		2	10		9	24	29	114	406

運転操作	17. 走行していた道路は混雑していたが、前車を無理に追い越した 18. 左折又は右折する際、歩行者・自転車をよく確認せず走行した 19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った
脳疾患	20. 運転中に脳いっ血を発症した
心臓疾患	21. 運転中に心臓発作を発症した
その他	22. 運転中に失神した
車両	23. 日常点検を十分に実施しなかった 24. 定期点検整備を十分に実施しなかった 25. 臨時整備を十分に実施しなかった
積載物	26. 積荷をしっかり固縛せずに走行したため、カーブを曲がる際落下した
道路	27. 道路の陥没に気がつかず、積荷を積載したまま走行したため、積荷がバランスを崩し、道路上に落下した
歩行者等	28. 相手（歩行者等）が信号を無視して交差点を渡ろうとしていた 29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた 30. 信号で停車していたら、追突された
その他	31. その他

図表 34　事業内容別重大事故原因（複数回答）

区分 / 事業内容	労務管理			運行管理			乗務員の状態			運転操作						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
機械輸送													1			
食品・飲料輸送																
土砂等輸送																
日用品輸送										1						
産業廃棄物輸送																
窯業品輸送																
引越輸送																
紙・パルプ輸送				1										2		
石油製品輸送																
原木、製材輸送																
化学工業品輸送																
鉄鋼材輸送																
輸送用容器輸送					1											
ゴム、皮革、合板等輸送																
建設資材輸送										1	1					
野菜・果物輸送																
生コンクリート輸送																
米麦等輸送																
水産品輸送																
飼肥料輸送																
国際海上コンテナ輸送																
その他																
合計				1	1					2	1		1	2		

【事故原因】

労務管理	1．乗務員の健康状態を十分に把握しないまま、乗務させた 2．交通渋滞等で遅延が生じたが、荷主先への配達時間が決まっていたので、運行計画を変更することなくそのまま運転させた 3．長距離運転のため、同一の運転者では安全な運行の継続が困難と考えられたが、そのまま同じ運転者に運転を任せた
運行管理	4．乗務前の点呼を行わず、健康状態等を把握しないまま、運転者を出庫させた 5．関係法令の遵守や教育を、乗務員に実施していなかった 6．荷主より積荷の正確な重量を把握しないまま、運転者を出庫させた
乗務員の状態	7．乗車する前から体調不良であったにも係わらず、運行管理者にそのことを伝えず乗務を開始した 8．長距離運転が続き、疲労が蓄積したため、居眠運転に陥った 9．前日の飲酒は、影響ないものと考えて運転をした（事故が起きた時に酒気が残っていた）
運転操作	10．運転中に、ラジオ等の操作をしていたため、脇見運転となってしまった 11．荷主を探すことに専念していたため、歩行者あるいは自転車に対する注意が散漫となってしまった 12．荷主へ荷物を届けるに当たっては、途中の道路状況にかかわらず、荷物の引き渡し時刻が厳守されているため、つい速度超過をしてしまった 13．道路が混雑していたにもかかわらず、速度を下げないで走行した 14．他の車線から割り込まれないよう、前車との車間距離を十分取らずに走行していた 15．前方の信号は黄色であったが、荷物の引き渡し時刻が迫っていたので、そのまま走行した 16．信号のない交差点において、一時停止又は徐行となっていたが、急いでいたのでそのまま走行した

区分 / 事業内容	運転操作			脳・心臓疾患他			車両			積載物	道路	歩行者等			その他	合計
	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
機械輸送															2	3
食品・飲料輸送		1													1	2
土砂等輸送															2	2
日用品輸送													1		1	3
産業廃棄物輸送																
窯業品輸送																
引越輸送																
紙・パルプ輸送			2												1	6
石油製品輸送																
原木、製材輸送												1				1
化学工業品輸送														1		1
鉄鋼材輸送			1													1
輸送用容器輸送			1													2
ゴム、皮革、合板等輸送																
建設資材輸送							1	1	1							5
野菜・果物輸送																
生コンクリート輸送																
米麦等輸送																
水産品輸送																
飼肥料輸送																
国際海上コンテナ輸送																
その他															1	1
合計		1	4				1		1			1	1	1	8	27

運転操作	17. 走行していた道路は混雑していたが、前車を無理に追い越した 18. 左折又は右折する際、歩行者・自転車をよく確認せず走行した 19. 夜間又は早朝の運行が多いため、つい漫然運転に陥った
脳疾患	20. 運転中に脳いっ血を発症した
心臓疾患	21. 運転中に心臓発作を発症した
その他	22. 運転中に失神した
車両	23. 日常点検を十分に実施しなかった 24. 定期点検整備を十分に実施しなかった 25. 臨時整備を十分に実施しなかった
積載物	26. 積荷をしっかり固縛せずに走行したため、カーブを曲がる際落下した
道路	27. 道路の陥没に気がつかず、積荷を積載したまま走行したため、積荷がバランスを崩し、道路上に落下した
歩行者等	28. 相手（歩行者等）が信号を無視して交差点を渡ろうとしていた 29. 相手（歩行者等）が交差点や曲がり角等で、飛び出してきた 30. 信号で停車していたら、追突された
その他	31. その他