

# 平成25年のトラックの重大事故に係る データ集計結果

2015年2月



# I. 目的等

## 1. 新たな交通事故統計データ作成目的

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

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

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

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

ここで取りまとめた交通事故統計データは、自動車事故報告規則に基づくデータを統計・分析したものであり、車籍別、都道府県別、車両総重量別等のほか、事故惹起事業者が管理している車両台数規模などにも着目し、多角的な視点から交通事故分析が行えるよう新たな統計分析手法を採用している。

## 2. データの概要

- (1) 調査対象 : 自動車事故報告規則に基づき報告された2013年データのうち  
事業用貨物自動車が第1当事者となった死亡事故
- (2) 対象件数 : 353件

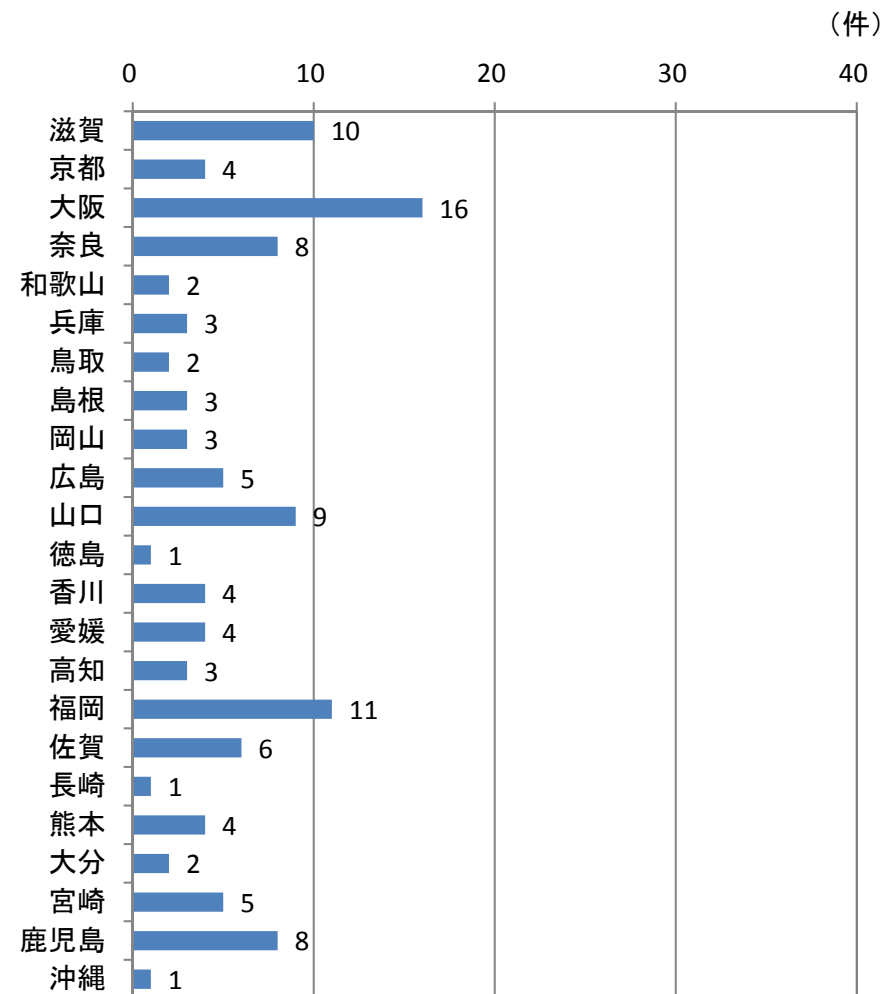
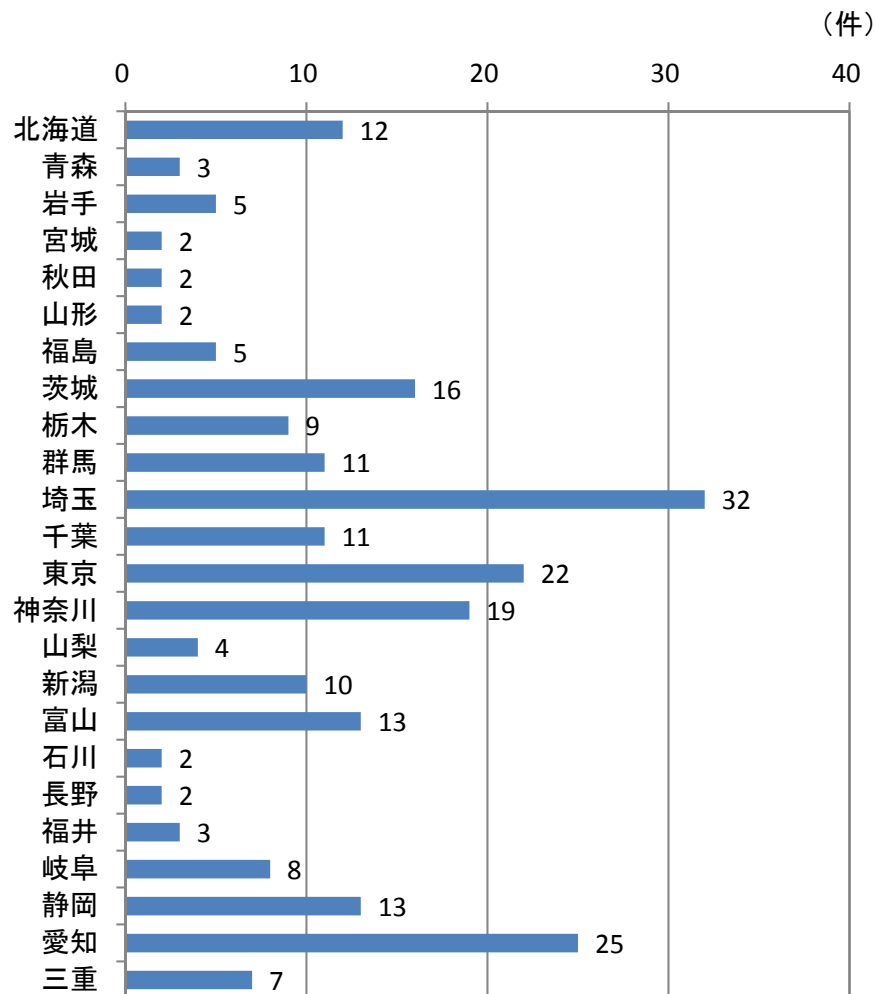
自動車事故報告書	
国土交通大臣 殿	
自動車の使用者の氏名又は名称 住所 電話番号	
年 月 日 提出	
☆発生日時	年 月 日 時 分
天 候	1 晴れ 2 曇 3 雨 4 雪 5 霧 6 その他
☆発生場所	都道府県 市区町村 番地 道 線
☆当該自動車の使用の本拠の名称及び位置	
☆自動車登録番号又は車両番号	
☆当時の状況	
☆◆現場の略図（道路上の事故の場合には車線の区分を明らかにして図示すること。）	
☆当時の処置	
☆事故の原因	
☆再発防止策	
※備 考	

事 故 の 種 類	区 分	1 転覆 2 転落 3 路外逸脱 4 火災 5 踏切突 6 衝突 7 死傷 8 危険物等 9 車内 10 健康起因 11 救護遅延 12 車両故障 13 交通傷害 14 その他	15	
	☆発生の種類			
	☆転落の状態	落差 m 水深 m		
	衝突等の状態	1 正面衝突 4 接触	2 側面衝突 5 物件衝突	3 追突
	☆車 名	☆型 式	☆車体の形状	☆初度登録年又は初度検査年
	事業用	1 乗合旅客 3 乗用旅客 5 一般貨物（イ特別積合せ貨物 ロその他） 6 特定貨物	2 貸切旅客 4 特定旅客 7 特定第二種	
	自家用	1 有償貸渡し（レンタカー） 2 有償旅客運送	3 その他	
	種 別	1 普通	2 小型	3 その他
	☆ 乗車定員	人	☆ 当時の乗車人員	人
	☆ 最大積載量		☆ 当時の積載量	
		kg		kg
		kg		kg
	許可等の必要性	制限外許可 特殊車両通行許可 保安基準の緩和	1 有 1 有	2 無 2 無
	許可等の取得状況	制限外許可 特殊車両通行許可 保安基準の緩和	1 有 1 有	2 無 2 無
	貨物の内容	1 土砂等 4 生コンクリート 7 原木、製材	2 長大物品等 5 危険物等 8 引越	3 コンテナ 6 冷凍、冷蔵品 9 その他
運搬の有無	1 有	2 無		
運搬の種類	1 危険物 4 核 種 5 R 1	2 火薬類 6 毒劇物 7 可燃物	3 高压ガス	
☆品名及び積載量又は品名放射能の量		( ) kg、l ( ) Bq		
イエローカードの携行状況	1 有	2 無		
種 類	1 道路（イ高速自動車国道 ハその他） 2 その他の場所	ロ自動車専用道路等		
☆道路の幅員		m		
こ う 配	1 平たん	2 上り	3 下り	
道路の形態	1 直線 4 交差	2 右曲り 5 つづら折	3 左曲り	
路面の状態	1 乾	2 湿	3 積雪	
警戒標識の設置	1 有 2 無	☆ 当該道路の制限速度	km/h	
踏切の状態	1 遮断機付き 3 その他	2 警報機付き		
☆ 当 時 の 運 行 計 画	(発地・経由地・着地)			
☆ 運 送 契 約 の 相 手 方 の 氏 名 又 は 名 称、住 所 等 (貸切旅客のみ)				
安全性優良事業所の認定（貨物のみ）	1 有	2 無		
運送形態	1 下請運送	2 その他		
☆ 荷 送 入 の 氏 名 又 は 名 称 及 び 住 所				
☆ 荷 受 入 の 氏 名 又 は 名 称 及 び 住 所				
☆ 危 険 認 知 時 の 速 度			km/h	
☆ 危 険 認 知 時 の 距 離			m	
☆ スリッパ距離			m	
当該自動車の事故時の走行等の態様	1 直進（加速） 4 後退 7 左折	2 直進（減速） 5 越越 8 駐車	3 直進（定速） 6 右折 9 停車 12 その他	
道路上で事故の場合には事故発生地点	1 車道 4 路側帯 6 交差点 8 トンネル	2 歩道 5 路肩 7 バス停留所 9 その他	3 横断歩道 5 路肩 7 バス停留所 9 その他	
死傷事故の場合には死傷者の状態	1 左側通行 3 信号無視 5 歩道通行 7 車の直前横断 9 飛び出し 11 路上作業 13 乗降中 15 自転車運転	2 右側通行 4 車道通行 6 横断歩道歩行 8 横断歩道歩行 10 踏切 12 路上遊戯 14 安全地帯 16 その他		
車両の故障に起因する場合には故障箇所	1 原動機（速度抑制装置を除く） 3 動力伝達装置 6 車輪 10 燃料装置 13 連結装置 16 窓ガラス 18 ばい煙等の発散防止装置 19 灯火装置及び指示装置 20 反射器 22 視野を確保する装置（後写鏡、窓ふき器等） 23 計器（速度計、走行距離計等） 25 内圧容器及びその附属装置 27 その他			
運 送 者	☆ 氏 名	才		
	☆ 年 齢	年	月	
	☆ 経 験 年 数	年	月	
自動車の運転を職業とする者にあつては勤務状況	本務・臨時の別	1 本務	2 臨時	
	☆ 事故日以前1ヶ月間に出勤しなかった日数		日	
	☆ 業務開始から事故発生までの乗務時間及び乗務距離		時間 km	
	☆ 最近出勤しなかった日から事故日までの勤務日数及び乗務距離の合計	勤務日数	日	
		乗務距離	km	
	損害の程度	1 死亡	2 重傷	
		3 軽傷		
	シートベルトの着用状況	1 着用	2 非着用	
		3 非装備		
	☆ 交替運転者の配置	1 有	2 無	
		(交替後の乗務時間及び乗務距離)	時間 km	
	☆ 過去3年間の事故の状況	(過去3年間の事故件数)	件	
		(最近の事故年月日)	年 月 日	
	☆ 過去3年間の道路交通法の違反の状況	(過去3年間の違反件数)	件	
		(最近の違反年月日)	年 月 日	
	☆ 過去3年間の適性診断の受診状況	1 有	2 無	
		(最近の受診年月日)	年 月 日	
	☆ 最近の健康診断の受診年月日	(最近の受診年月日)	年 月 日	
	本務・臨時の別	1 本務	2 臨時	
	損害の程度	1 死亡	2 重傷	
		3 軽傷		
	シートベルトの着用状況	1 着用	2 非着用	
		3 非装備		
☆ 運 行 管 理 者	運行管理者		統括運行管理者	
	氏 名			
	運行管理者資格者証番号			
☆ 損 害 の 程 度	◆ 死亡	人 (うち乗客)	人	
	◆ 重傷	人 (うち乗客)	人	
	軽傷	人 (うち乗客)	人	
※ 事 業 者 番 号				
※ 再 発 防 止 対 策				

## Ⅱ. 調査結果(事業者)

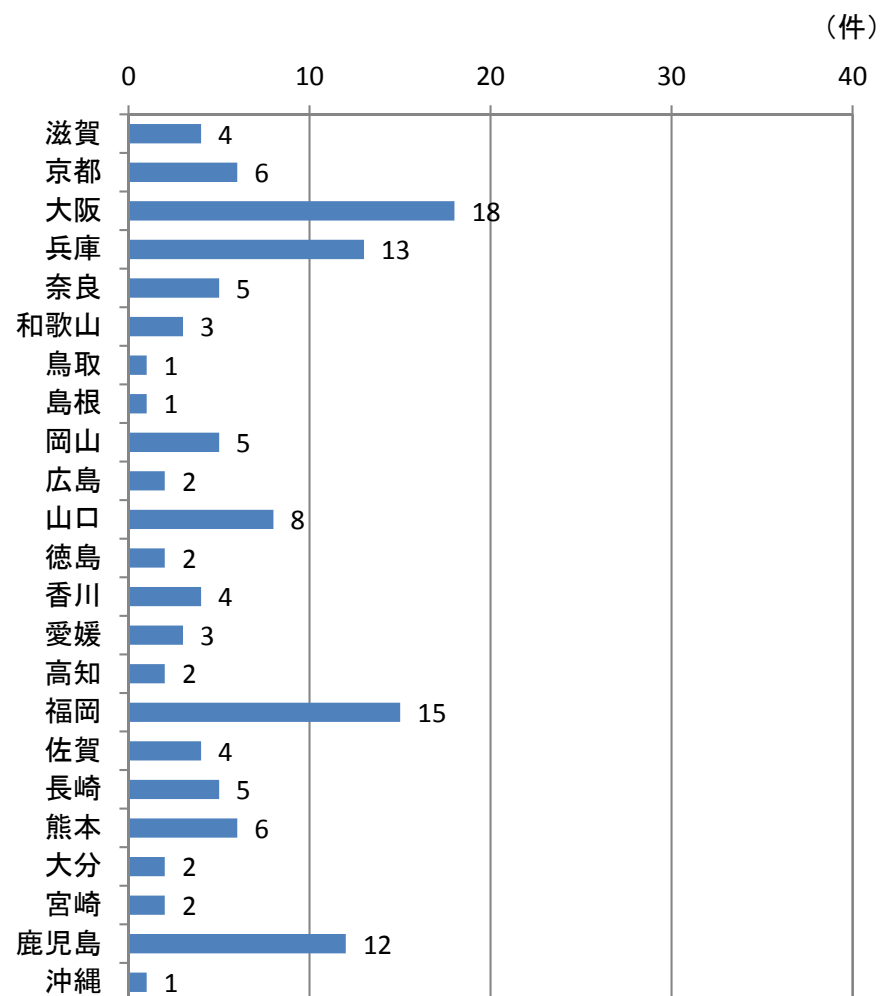
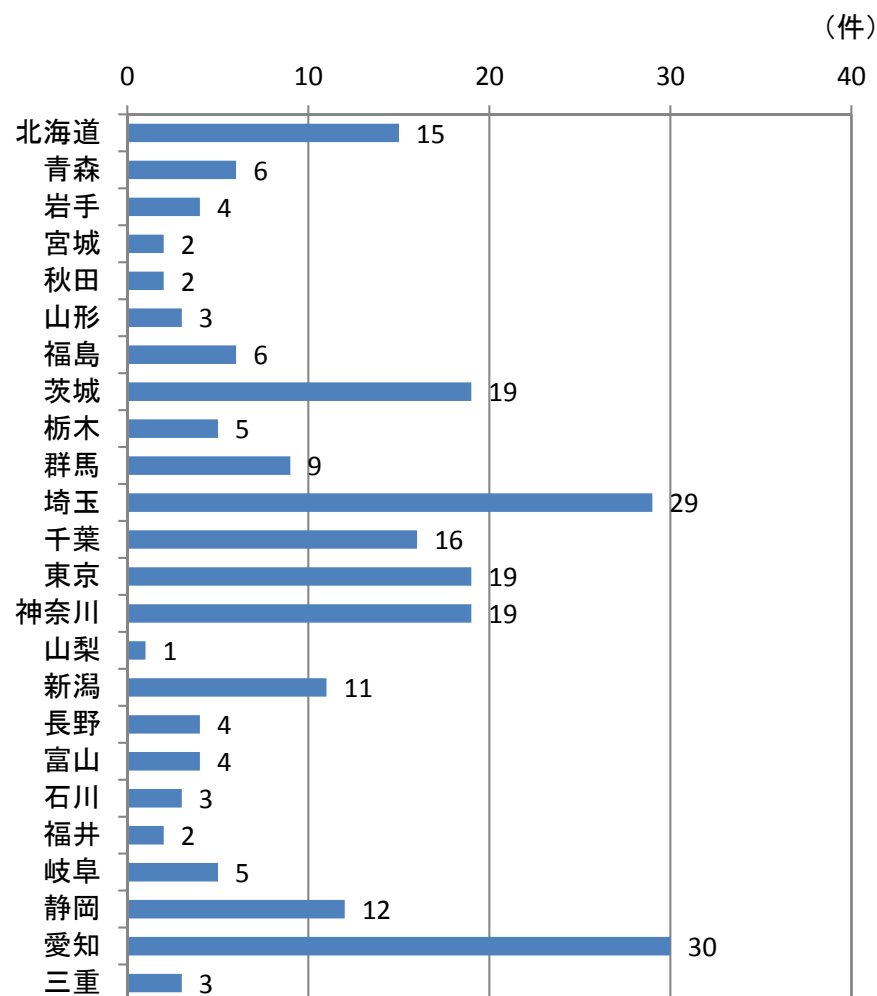
### 1. 発生県別

- ・発生県別にみると、「埼玉」が最も多く32件となっている。
- ・次いで、「愛知」25件、「東京」22件、「神奈川」19件、「茨城」及び「大阪」がそれぞれ16件等と続いている。



## 2. 使用の本拠別

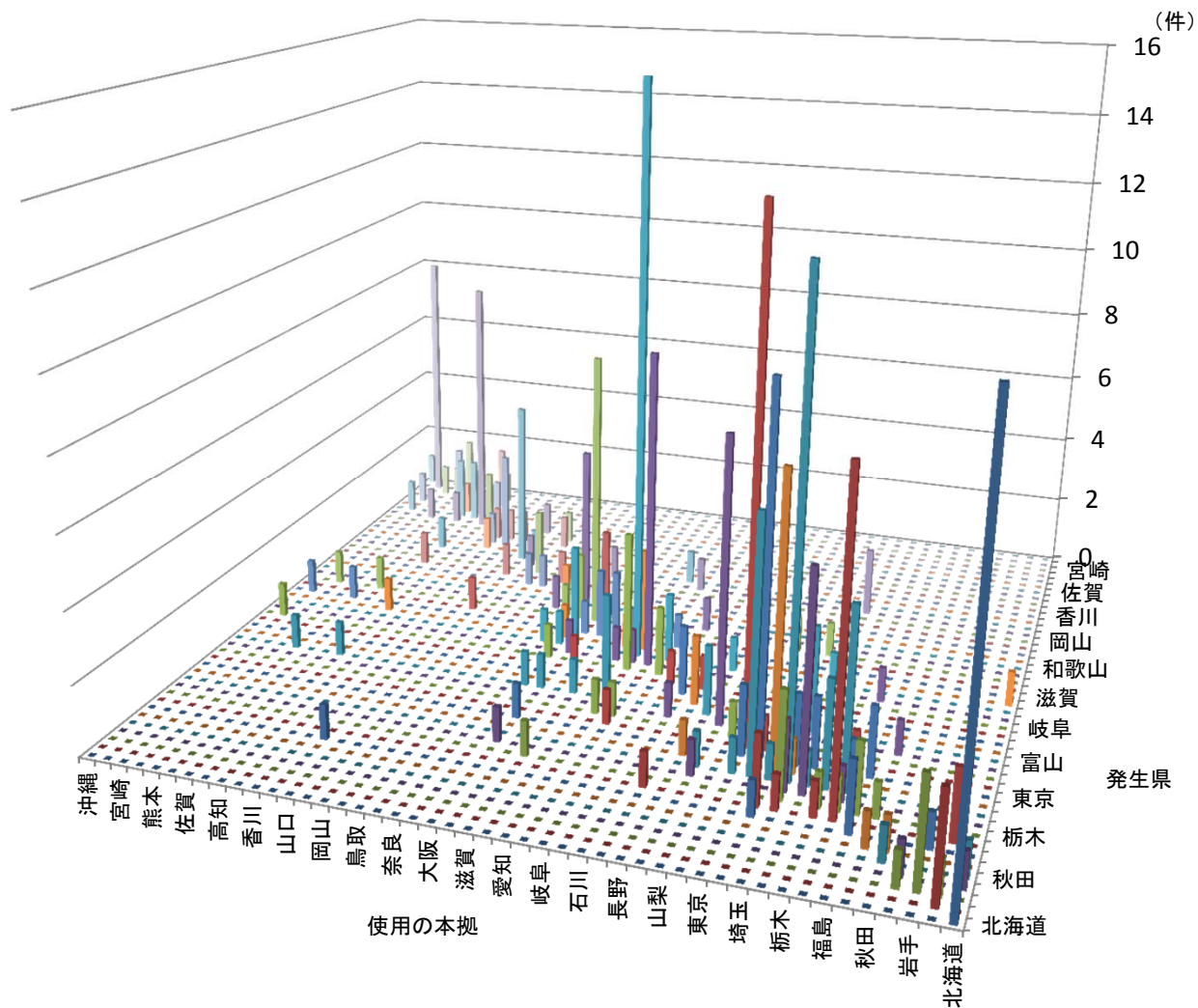
- ・使用の本拠別にみると、「愛知」が最も多く30件となっている。
- ・次いで、「埼玉」29件、「茨城」「東京」及び「神奈川」がそれぞれ19件、「大阪」18件等と続いている。



### 3. 使用の本拠別発生県別

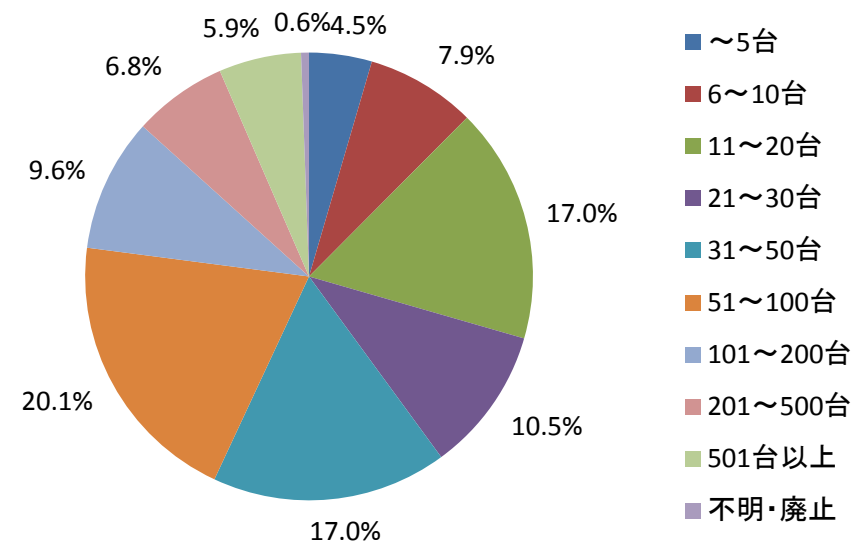
- ・使用の本拠別発生地別にみると、使用の本拠内での事故は185件、他県での事故は168件となっている。
- ・使用の本拠以外の他県での事故が47.6%と約半数近くを占めている。

ワースト 順位	使用の本拠	件数	割合	内訳		他県 発生率
				自県	他県	
1	愛知	30	8.5%	16	14	46.7%
2	埼玉	29	8.2%	13	16	55.2%
3	茨城	19	5.4%	9	10	52.6%
4	東京	19	5.4%	10	9	47.4%
5	神奈川	19	5.4%	14	5	26.3%
6	大阪	18	5.1%	8	10	55.6%
7	千葉	16	4.5%	8	8	50.0%
8	北海道	15	4.2%	12	3	20.0%
9	福岡	15	4.2%	8	7	46.7%
10	奈良	13	3.7%	5	8	61.5%
11	静岡	12	3.4%	9	3	25.0%
12	鹿児島	12	3.4%	8	4	33.3%
13	新潟	11	3.1%	8	3	27.3%
14	群馬	9	2.5%	6	3	33.3%
15	山口	8	2.3%	5	3	37.5%
	その他	108	30.6%	46	62	57.4%
	合計	353	100.0%	185	168	47.6%



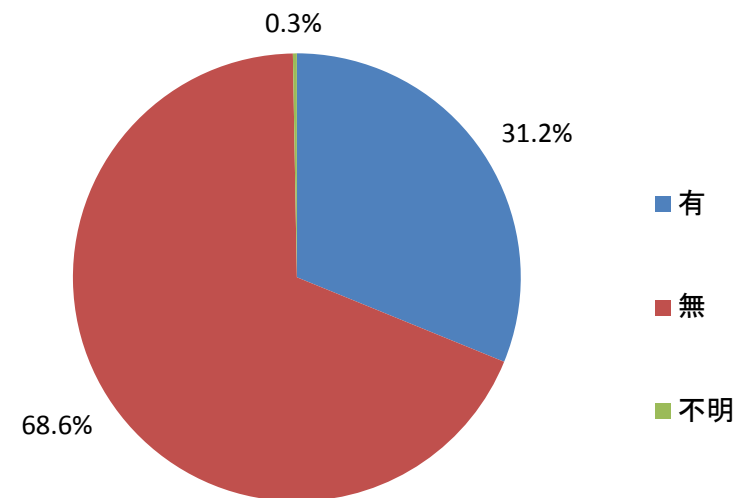
## 4. 保有車両数別

- ・保有車両数別にみると、「51～100台」が最も多く71件（20.8%）となっている。
- ・次いで、「11～20台」及び「31～50台」がそれぞれ60件（17.0%）、「21～30台」37件（10.5%）等と続いている。
- ・保有台数30台以下が141件（39.9%）と4割近くを占めている。



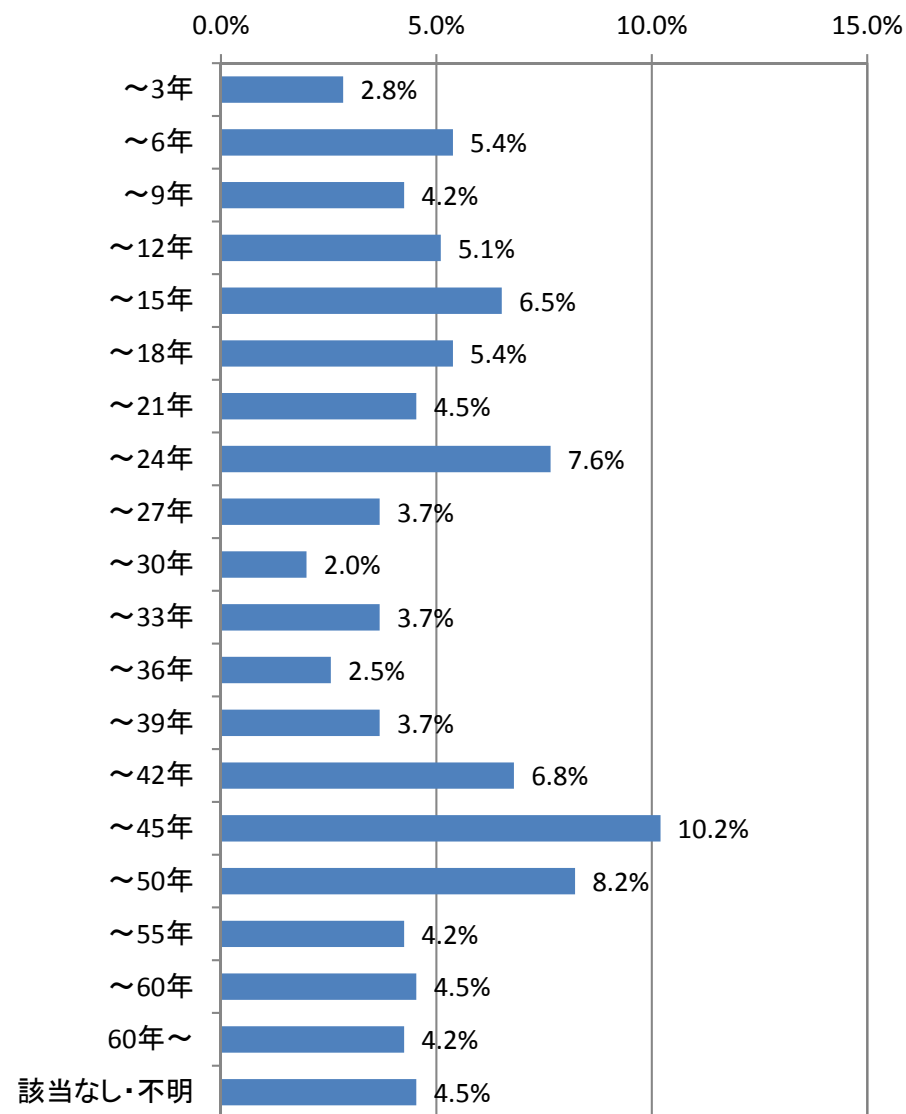
## 5. Gマークの取得別

- ・Gマークの取得別にみると、「無」が最も多く242件（68.6%）と7割近くを占めている。
- ・社内での安全意識の向上と、それを客観的に示すことの出来るGマーク取得が望まれる。



## 6. 許可年別

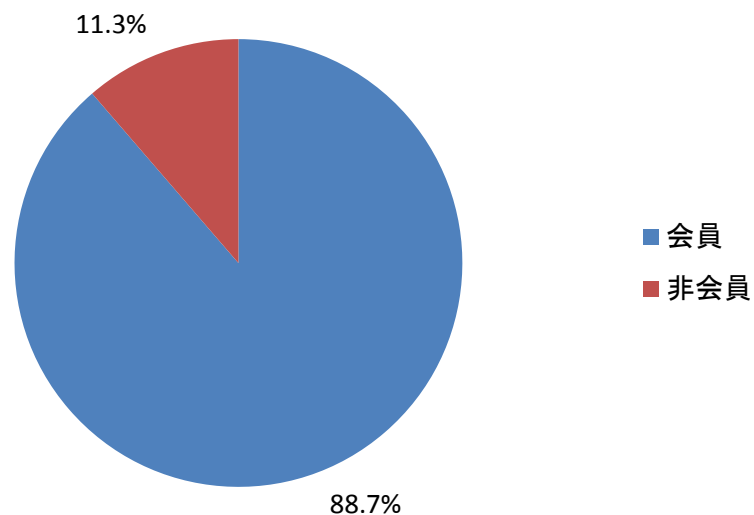
- ・貨物自動車運送事業の許可年別にみると、「～45年」が最も多く36件（10.2%）となっている。
- ・次いで、「～50年」29件（8.2%）、「～24年」27件（7.6%）、「～42年」24件（6.8%）及び「～15年」23件（6.5%）等と続いている。
- ・許可後42年を超える事業者は111件（31.4%）となっており、全体の3割強を占めている。
- ・歴史のある事業者であっても、経営陣や運行管理者は油断することなく、常に安全に対する意識を維持し続ける必要がある。





## 7. 会員／非会員別

- ・会員／非会員別にみると、「会員」が最も多く313件（88.7%）と9割近くを占めている。
- ・非会員件数は、「埼玉」11件及び「東京」6件が多い。
- ・非会員割合は、「岐阜」及び「奈良」がそれぞれ40.0%、「埼玉」37.9%、「和歌山」33.3%及び「東京」31.6%が高い。



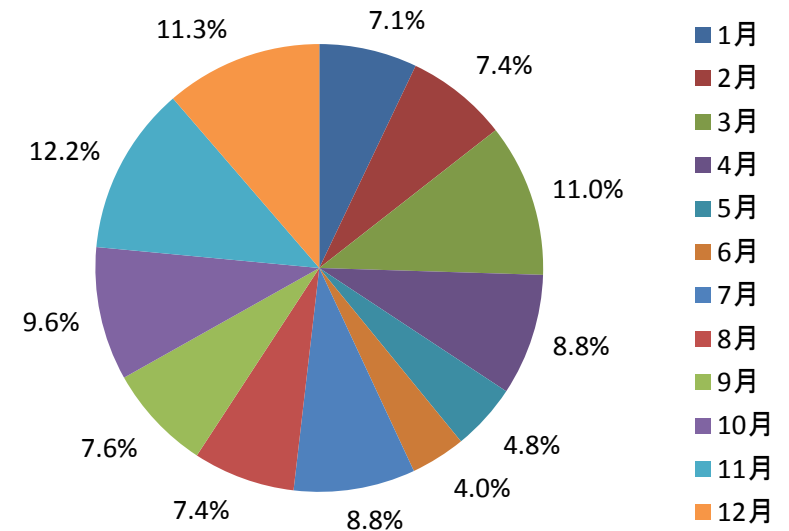
非会員の事業所が惹起した県のみ抽出

	件数			割合		
	会員	非会員	合計	会員	非会員	合計
埼玉	18	11	29	62.1%	37.9%	100.0%
東京	13	6	19	68.4%	31.6%	100.0%
茨城	17	2	19	89.5%	10.5%	100.0%
神奈川	17	2	19	89.5%	10.5%	100.0%
千葉	14	2	16	87.5%	12.5%	100.0%
山口	6	2	8	75.0%	25.0%	100.0%
岐阜	3	2	5	60.0%	40.0%	100.0%
奈良	3	2	5	60.0%	40.0%	100.0%
愛知	29	1	30	96.7%	3.3%	100.0%
大阪	17	1	18	94.4%	5.6%	100.0%
北海道	14	1	15	93.3%	6.7%	100.0%
兵庫	12	1	13	92.3%	7.7%	100.0%
静岡	11	1	12	91.7%	8.3%	100.0%
鹿児島	11	1	12	91.7%	8.3%	100.0%
新潟	10	1	11	90.9%	9.1%	100.0%
青森	5	1	6	83.3%	16.7%	100.0%
栃木	4	1	5	80.0%	20.0%	100.0%
佐賀	3	1	4	75.0%	25.0%	100.0%
和歌山	2	1	3	66.7%	33.3%	100.0%
合計	313	40	353	88.7%	11.3%	100.0%

### Ⅲ. 調査結果(概要)

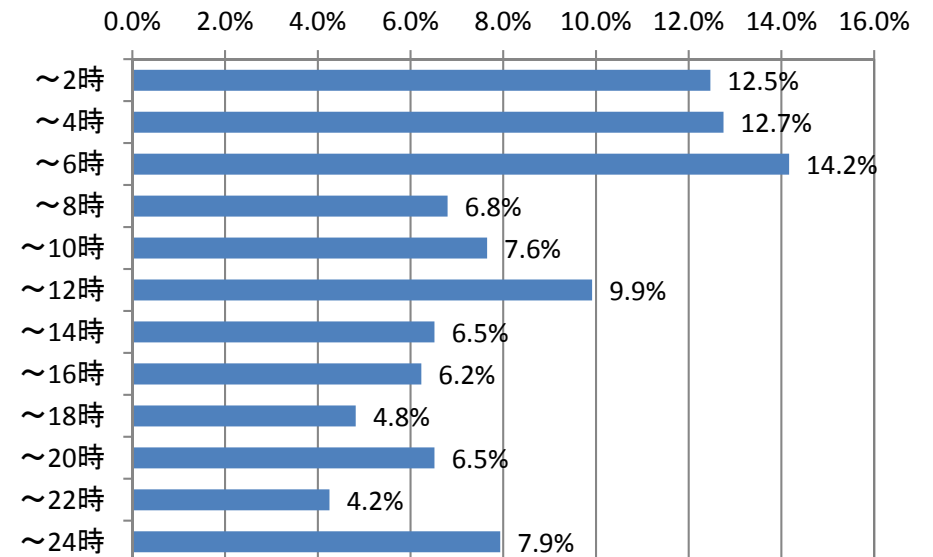
#### 1. 発生月別

- 発生月別にみると、「11月」が最も多く43件（12.2%）となっている。次いで、「12月」40件（11.3%）、「3月」39件（11.0%）等と続いている。
- 年末と年度末の繁忙期に発生する割合が高い。最大の11月は最小の6月の3倍以上となっている。
- 業務多忙に伴いドライバーの労働時間の一時的な増加等が懸念されるため、疲労に対するケアが重要である。また、当時期は一般車両等の交通量も増える時期であることから、常に周囲を注意しながら運転することもより重要である。



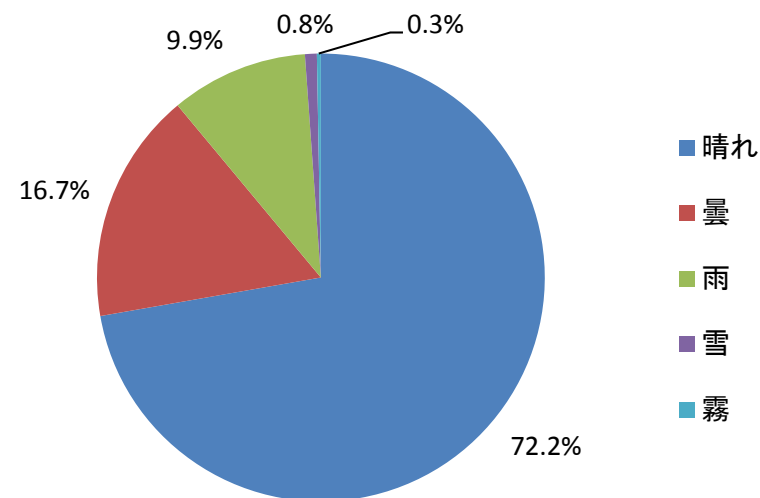
#### 2. 時間帯別

- 時間帯別にみると、「～6時」が最も多く50件（14.2%）となっている。次いで、「～4時」45件（12.7%）、「～2時」44件（12.5%）等と続いている。
- 早朝深夜に発生する割合が高い。
- 上記時間帯は、脳の意識レベルが自然と下がるタイミングでもあるため、眠気防止に対するドライバー自身の高い意識が必要である。また、適切な休憩と体をほぐす等の適度な運動も重要である。
- ドライバーが休憩するためには、適切な場所に十分な駐車スペースが必要である。



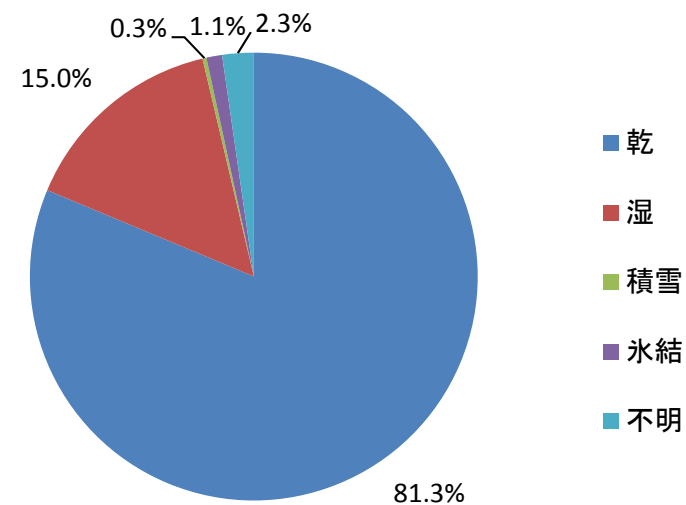
### 3. 天候別

- ・天候別にみると、「晴れ」が最も多く255件（72.2%）と7割強を占めている。
- ・次いで、「曇」59件（16.7%）、「雨」35件（9.9%）等と続いている。
- ・好天がかえって気の緩みや注意散漫につながっていることもあるのではないかとと思われる。



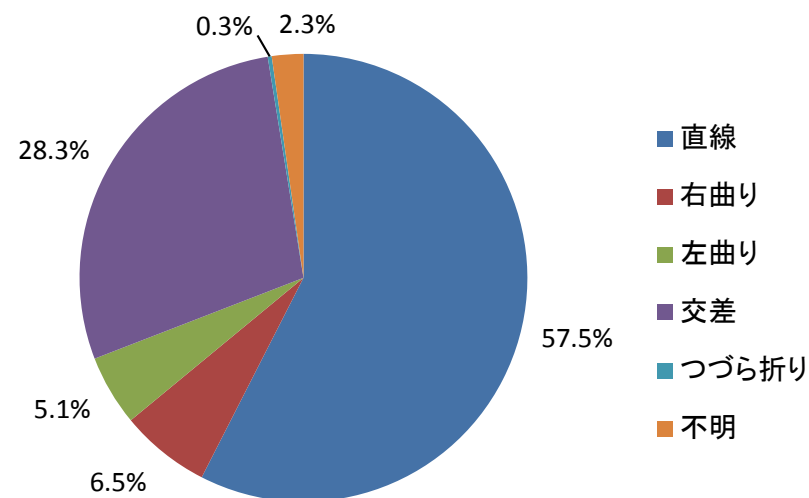
### 4. 路面の状態別

- ・路面の状態別にみると、「乾」が最も多く287件（81.3%）と8割以上を占めている。次いで、「湿」53件（15.0%）等と続いている。



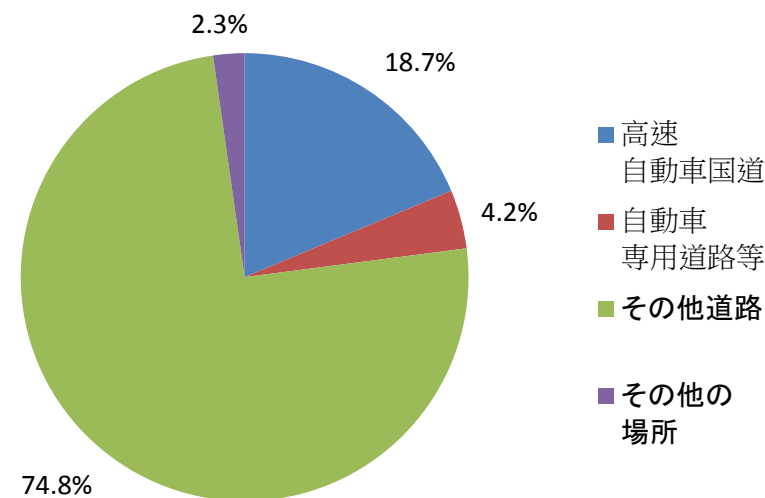
## 5. 道路の形態別

- ・道路の形態別にみると、「直線」が最も多く203件（57.5%）と半数以上を占めている。次いで、「交差」100件（28.3%）等と続いている。
- ・「交差」における事故の倍以上が「直線」で発生している。



## 6. 道路種類別

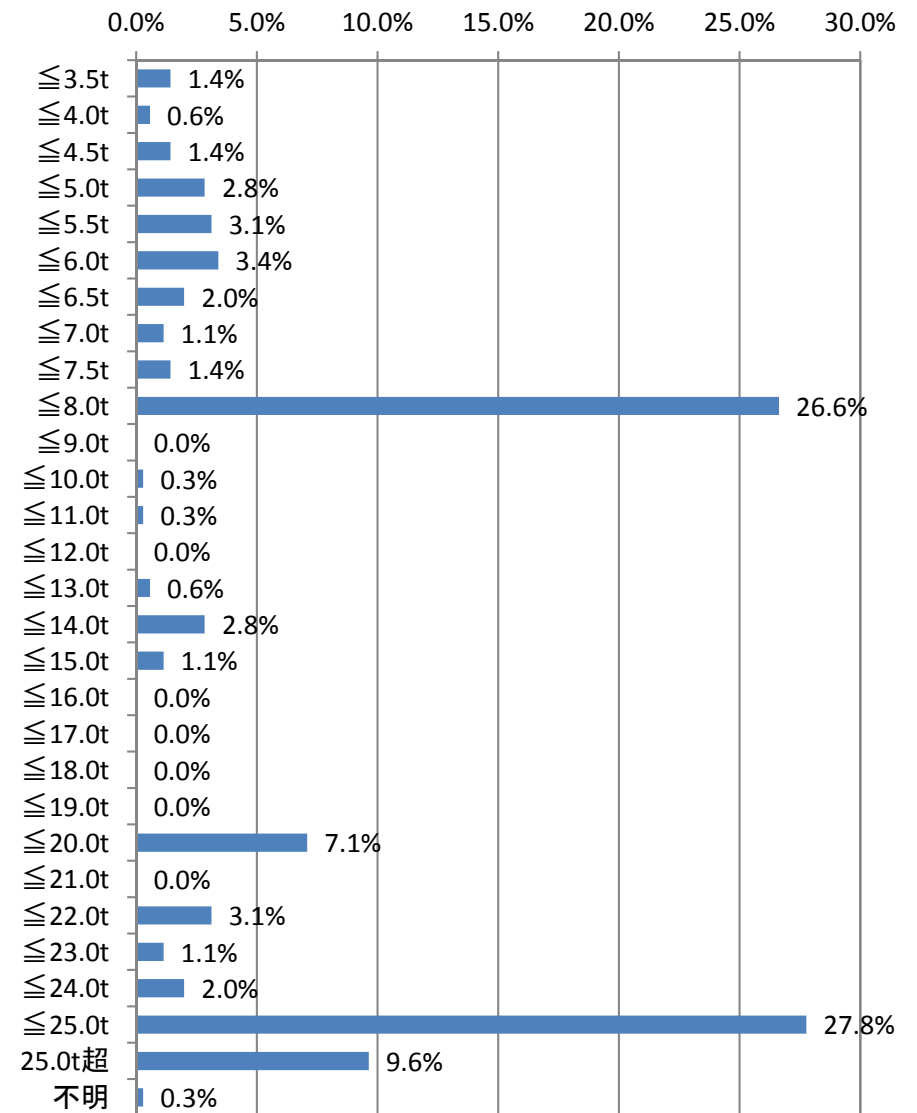
- ・道路種類別にみると、「その他道路」が最も多く264件（74.8%）と7割強を占めている。次いで、「高速自動車国道」66件（18.7%）等と続いている。
- ・両者で全体の9割以上を占めている。



## IV. 調査結果(車両)

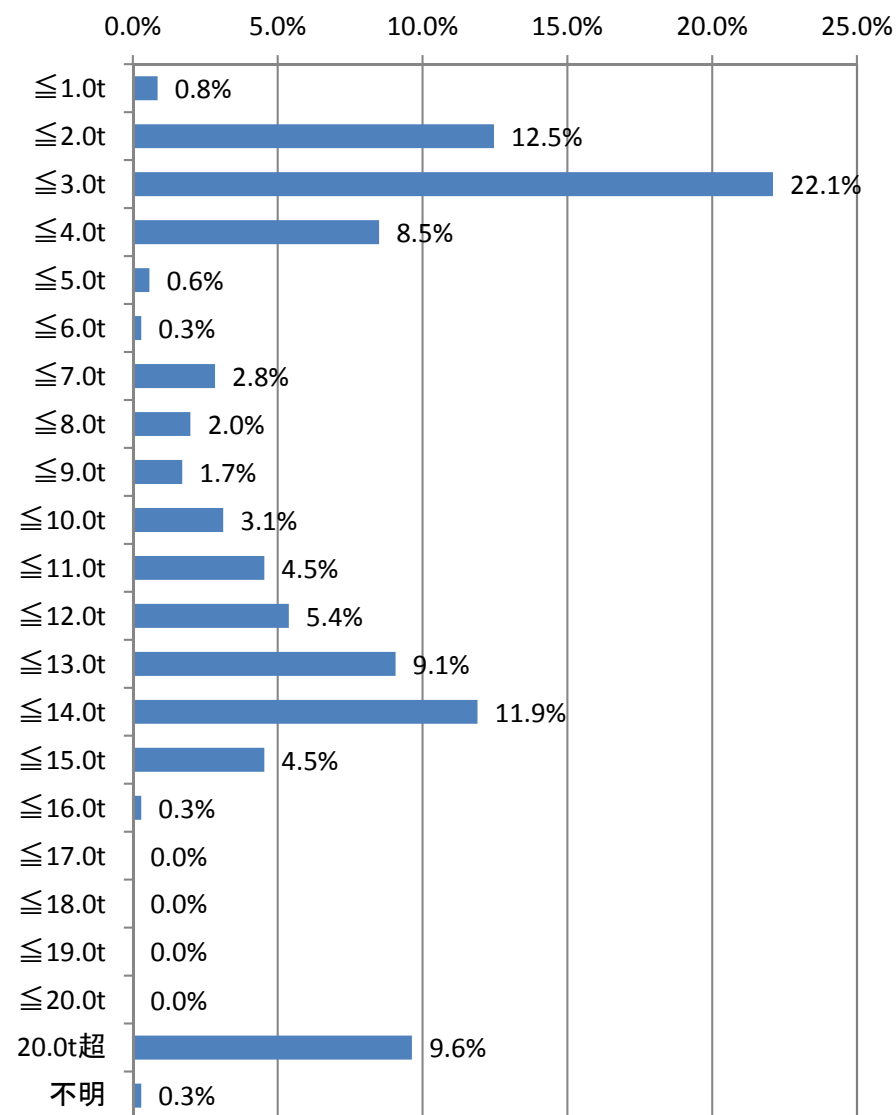
### 1. 車両総重量別

- ・車両総重量別にみると、「 $\leq 25.0\text{t}$ 」が最も多く98件(27.8%)と3割近くを占めている。
- ・次いで、「 $\leq 8.0\text{t}$ 」94件(26.6%)と続いており、両者で全体の5割以上を占めている。



## 2. 最大積載量別

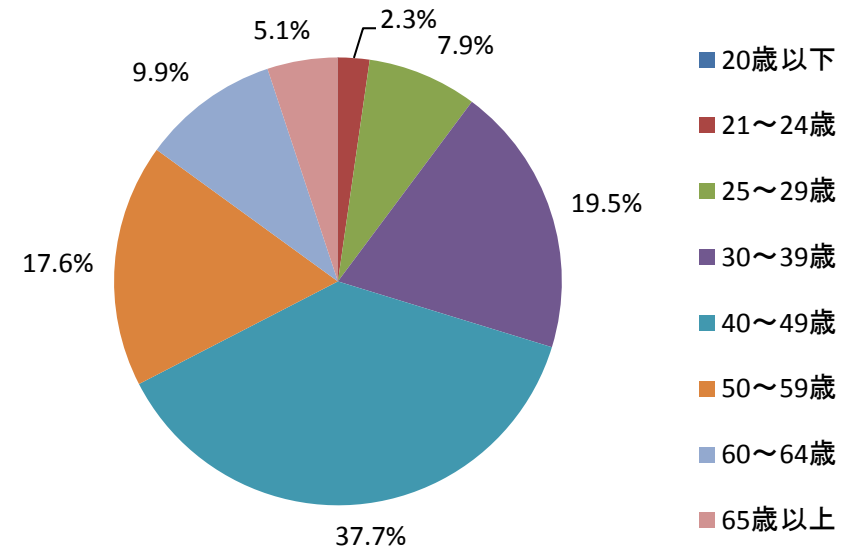
- ・最大積載量別にみると、「 $\leq 3.0\text{t}$ 」が最も多く78件（22.1%）と2割強を占めている。
- ・次いで、「 $\leq 2.0\text{t}$ 」44件（12.5%）、「 $\leq 14.0\text{t}$ 」42件（11.9%）、「 $\leq 20.0\text{t}$ 超」34件（9.6%）等と続いている。



# V. 調査結果(運転者)

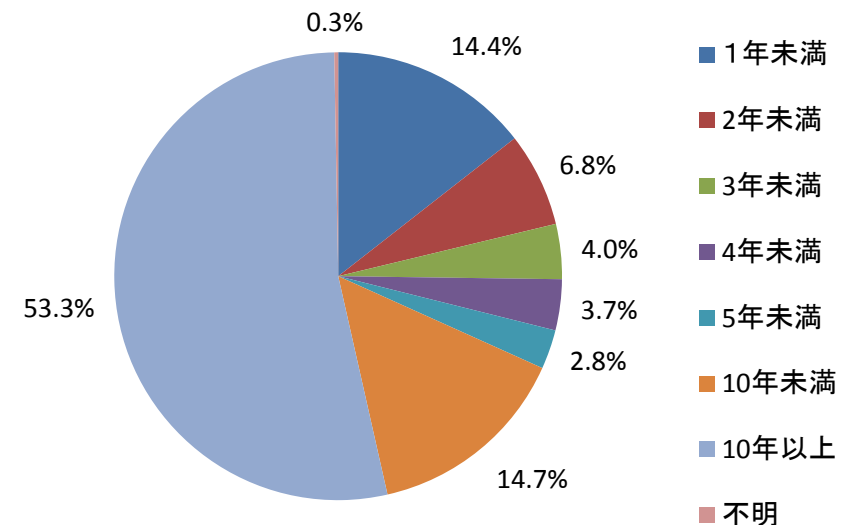
## 1. 運転者の年齢別

- ・ 運転者の年齢別にみると、「40～49歳」が最も多く133件（37.7%）と4割近くを占めている。
- ・ 次いで、「30～39歳」69件（19.5%）及び「50～59歳」62件（17.6%）等と続いている。
- ・ 30～49歳までのいわゆる「働き盛り」で全体の約6割を占めている。



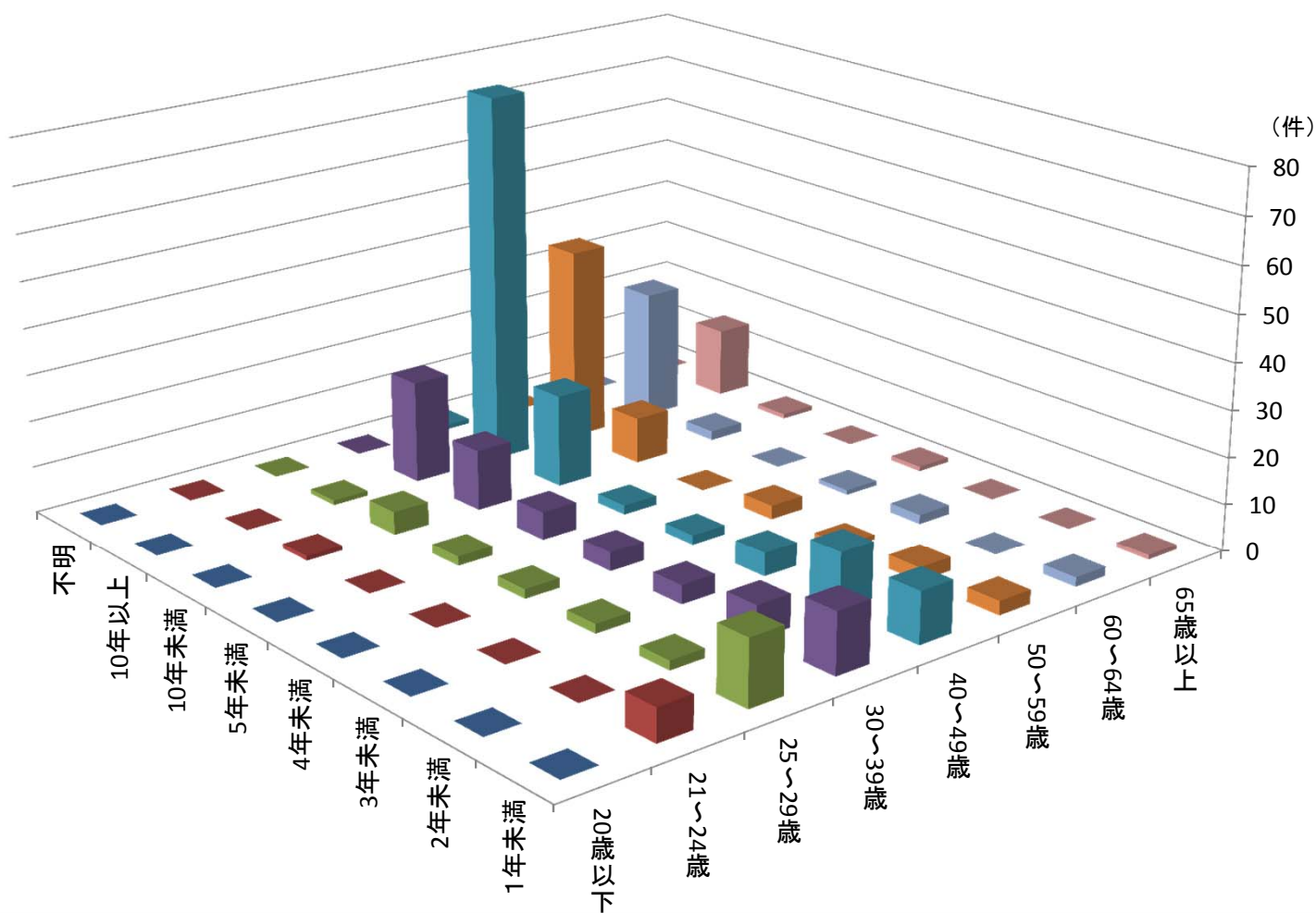
## 2. 運転者の経験年数別

- ・ 運転者の経験年数別にみると、「10年以上」が最も多く188件（53.3%）と5割以上を占めている。
- ・ 次いで、「10年未満」52件（14.7%）及び「1年未満」51件（14.4%）等と続いている。
- ・ 運転経験年数10年以上のベテランに対する教育指導のあり方と、運転経験1～2年といった経験の浅い運転者に対する教育指導のあり方を検討していく必要がある。



### 3. 運転者の年齢別経験年数別

- 運転者の年齢別経験年数別にみると、いずれの世代も経験年数10年以上が多い。
- 20～40代では、経験年数10年以上を除くと「経験年数1年未満」が多く、事業用貨物自動車の運転者に選任されてから短い期間で事故を惹起している。あらためて初任時の指導教育の重要性が示されていると考えられる。

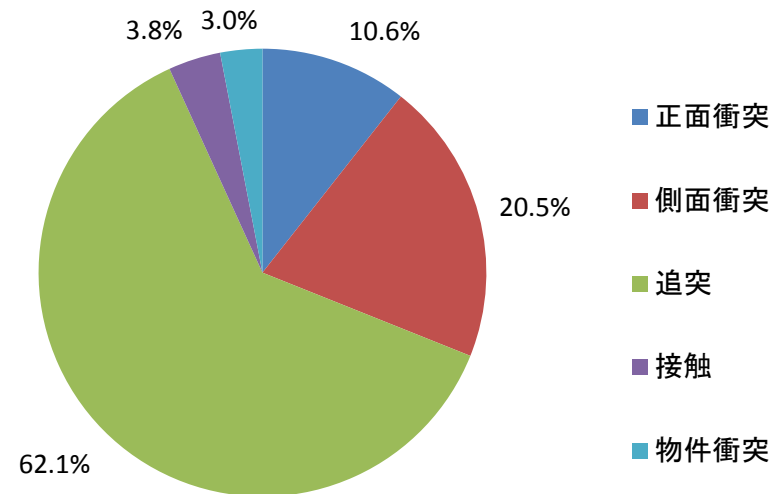
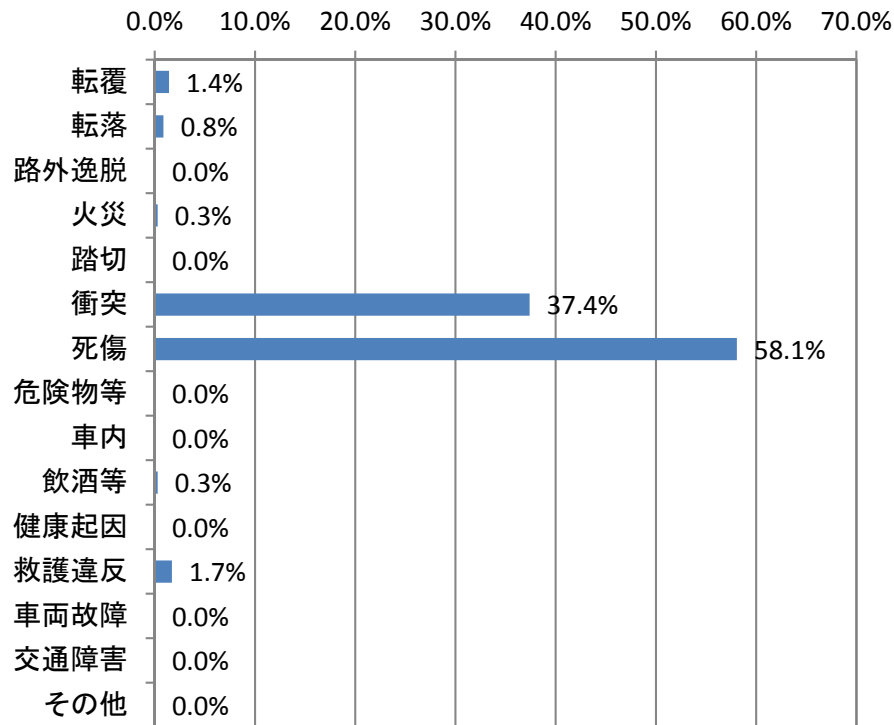




# VI. 調査結果(事故状況)

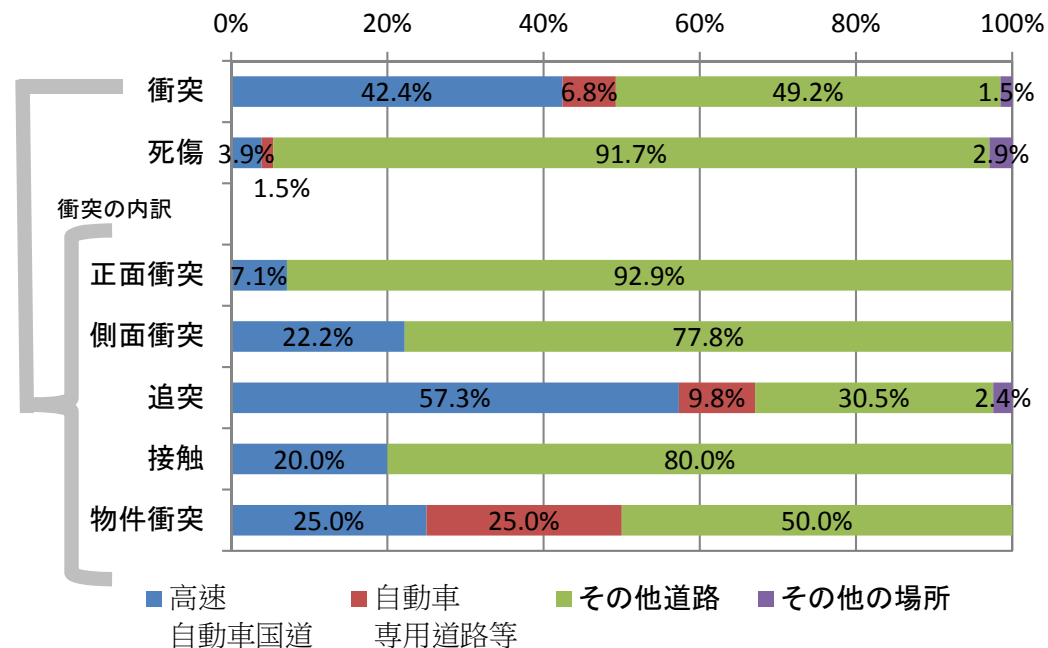
## 1. 事故種別

- ・事故種別に見ると、「死傷」が最も多く205件（58.1%）と6割近くを占めている。次いで、「衝突」132件（37.4%）等と続いており、両者で9割以上を占めている。
- ・「衝突」の内訳を見ると、「追突」が最も多く82件（62.1%）と6割強を占めている。次いで、「側面衝突」27件（20.5%）及び「正面衝突」14件（10.6%）等と続いている。



## (1) 事故種別別 道路の種類別

- 事故種別別の「衝突」と「死傷」を道路の種類別にみると、いずれも「その他道路」が最も多く、それぞれ65件（49.2%）、188件（91.7%）を占めている。
- 「衝突」の内訳をみると、「追突」は「高速自動車国道」の割合が高く、他の「正面衝突」や「側面衝突」等は「その他道路」の割合が高い。



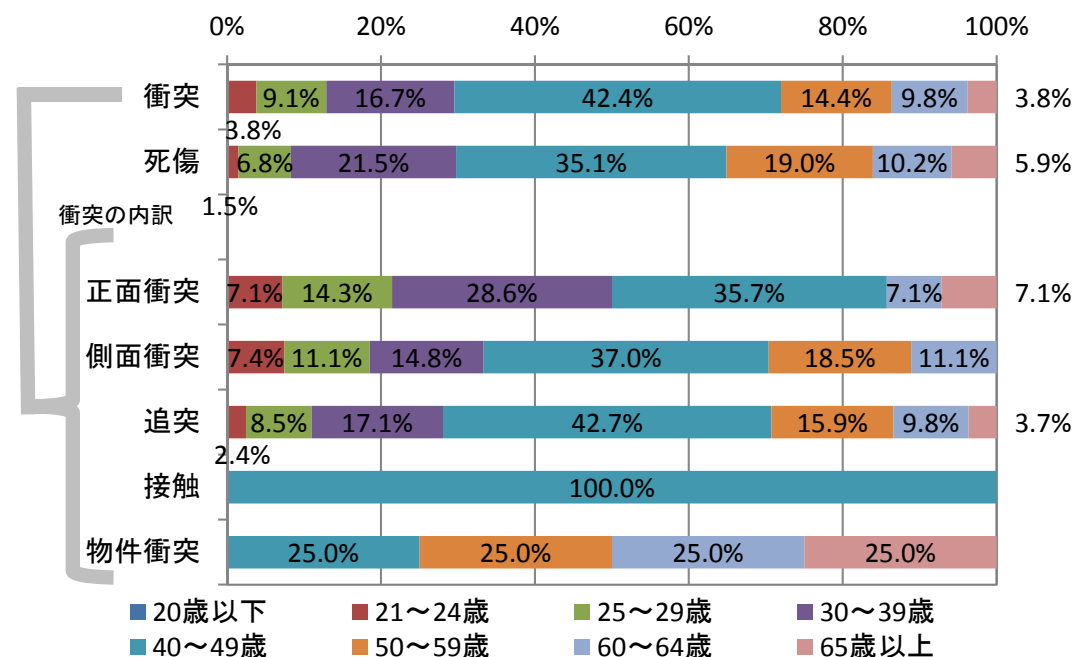
	高速自動車国道	自動車専用道路等	その他道路	その他の場所	合計
転覆	2	1	2		5
転落			3		3
路外逸脱					
火災		1			1
踏切					
衝突	56	9	65	2	132
死傷	8	3	188	6	205
危険物等					
車内					
飲酒等		1			1
健康起因					
救護違反			6		6
車両故障					
交通障害					
その他					
合計	66	15	264	8	353



	高速自動車国道	自動車専用道路等	その他道路	その他の場所	合計
正面衝突	1		13		14
側面衝突	6		21		27
追突	47	8	25	2	82
接触	1		4		5
物件衝突	1	1	2		4
合計	56	9	65	2	132

## (2) 事故種別別 運転者の年齢別

- 事故種別別の「衝突」と「死傷」を運転者の年齢別にみると、いずれも「40～49歳」が最も多く、それぞれ56件（42.4%）、72件（35.1%）を占めている。
- 「衝突」の内訳をみると、「正面衝突」「側面衝突」及び「追突」等のいずれも「40～49歳」の割合が高い。また、「正面衝突」は「30～39歳」の割合も高い。

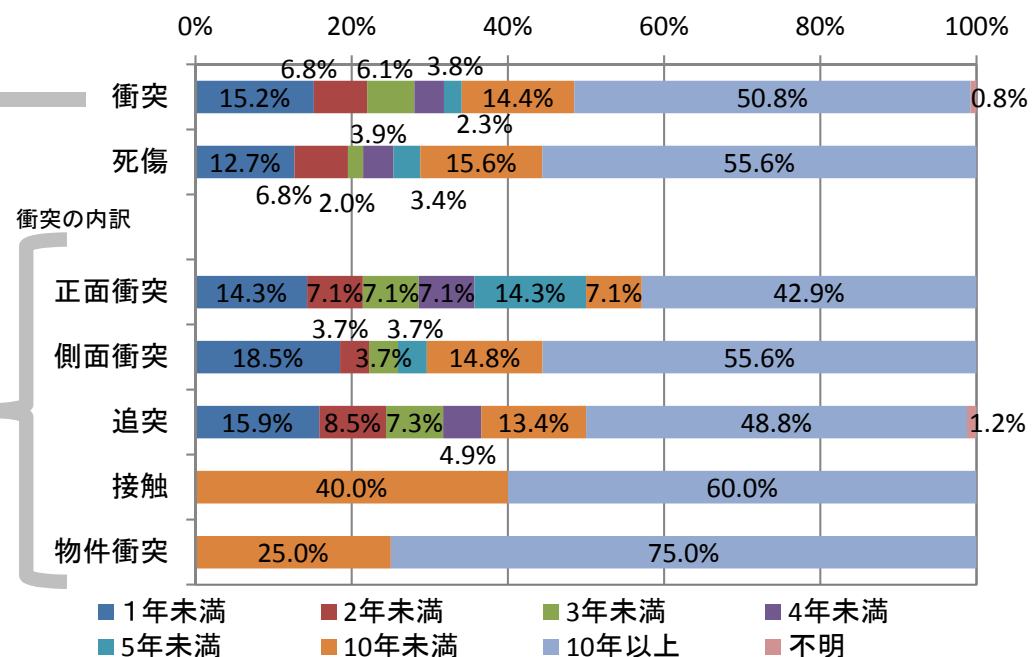


	20歳以下	21～24歳	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65歳以上	合計
転覆			2	1	1	1			5
転落				1	1		1		3
路外逸脱									
火災						1			1
踏切									
衝突		5	12	22	56	19	13	5	132
死傷		3	14	44	72	39	21	12	205
危険物等									
車内									
飲酒等					1				1
健康起因									
救護違反				1	2	2		1	6
車両故障									
交通障害									
その他									
合計		8	28	69	133	62	35	18	353

	20歳以下	21～24歳	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65歳以上	合計
正面衝突		1	2	4	5		1	1	14
側面衝突		2	3	4	10	5	3		27
追突		2	7	14	35	13	8		82
接触					5				5
物件衝突					1	1	1	1	4
合計		5	12	22	56	19	13	5	132

### (3) 事故種別別 運転者の経験年数別

- 事故種別別の「衝突」と「死傷」を運転者の経験年数別にみると、いずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ67件（50.8%）、114件（55.6%）と5割以上を占めている。
- 「衝突」の内訳をみると、いずれも「10年以上」の割合が高い。また、「側面衝突」及び「追突」は「1年未満」の割合も比較的高い。

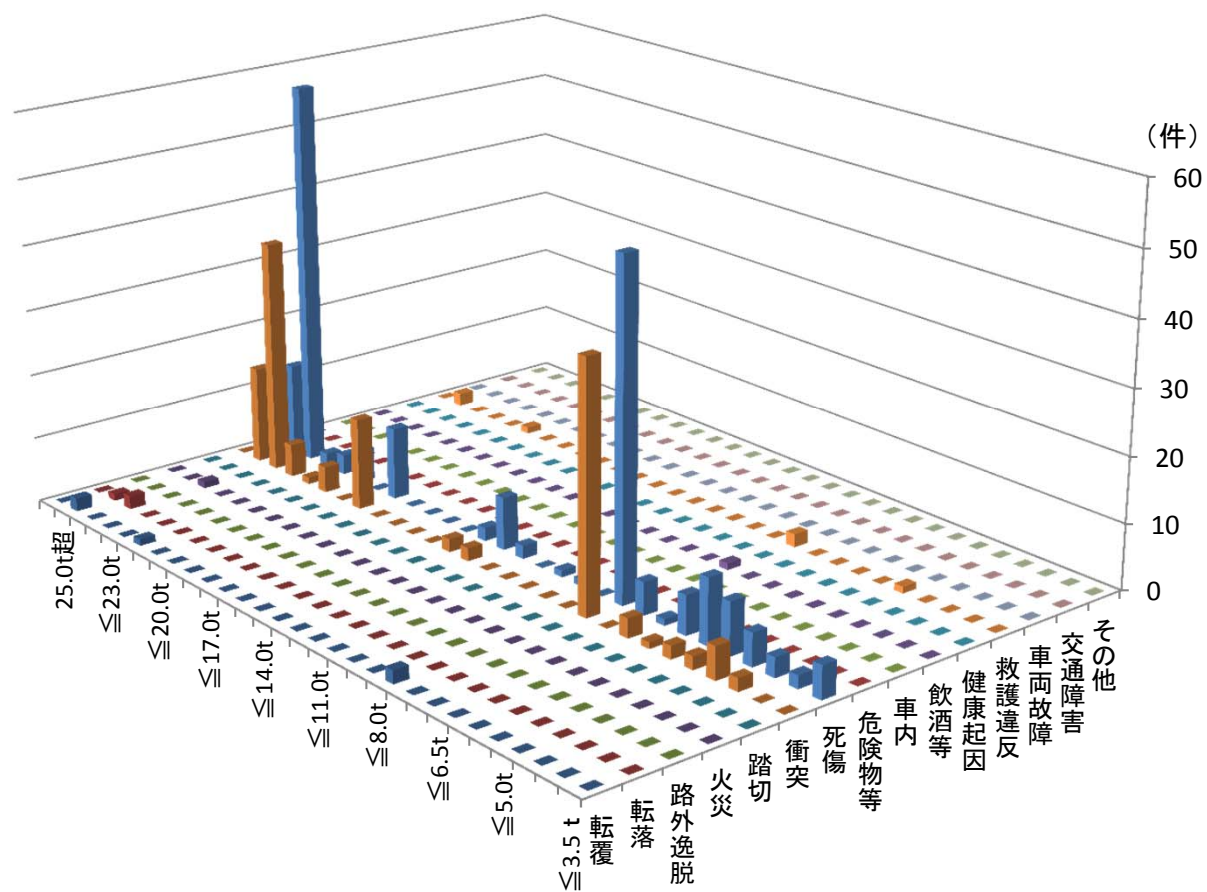


	1年未満	2年未満	3年未満	4年未満	5年未満	10年未満	10年以上	不明	合計
転覆	2		1				2		5
転落	2						1		3
路外逸脱							1		1
火災							1		1
踏切									
衝突	20	9	8	5	3	19	67	1	132
死傷	26	14	4	8	7	32	114		205
危険物等									
車内									
飲酒等	1								1
健康起因									
救護違反		1	1			1	3		6
車両故障									
交通障害									
その他									
合計	51	24	14	13	10	52	188	1	353

	1年未満	2年未満	3年未満	4年未満	5年未満	10年未満	10年以上	不明	合計
正面衝突	2	1	1	1	2	1	6		14
側面衝突	5	1	1		1	4	15		27
追突	13	7	6	4		11	40	1	82
接触						2	3		5
物件衝突						1	3		4
合計	20	9	8	5	3	19	67	1	132

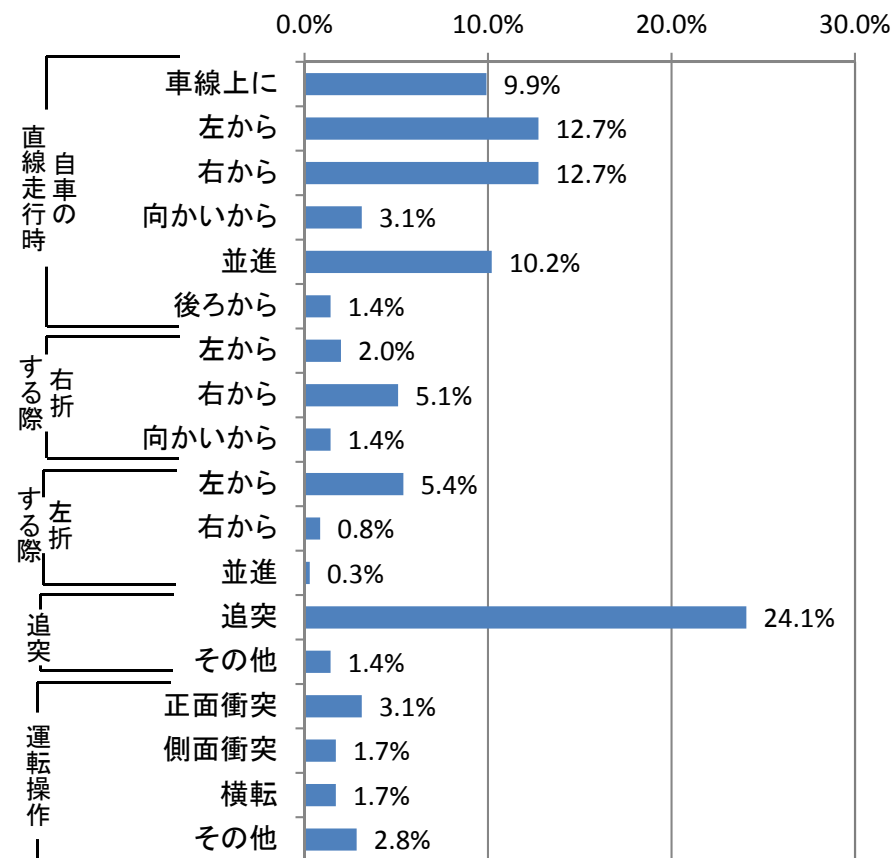
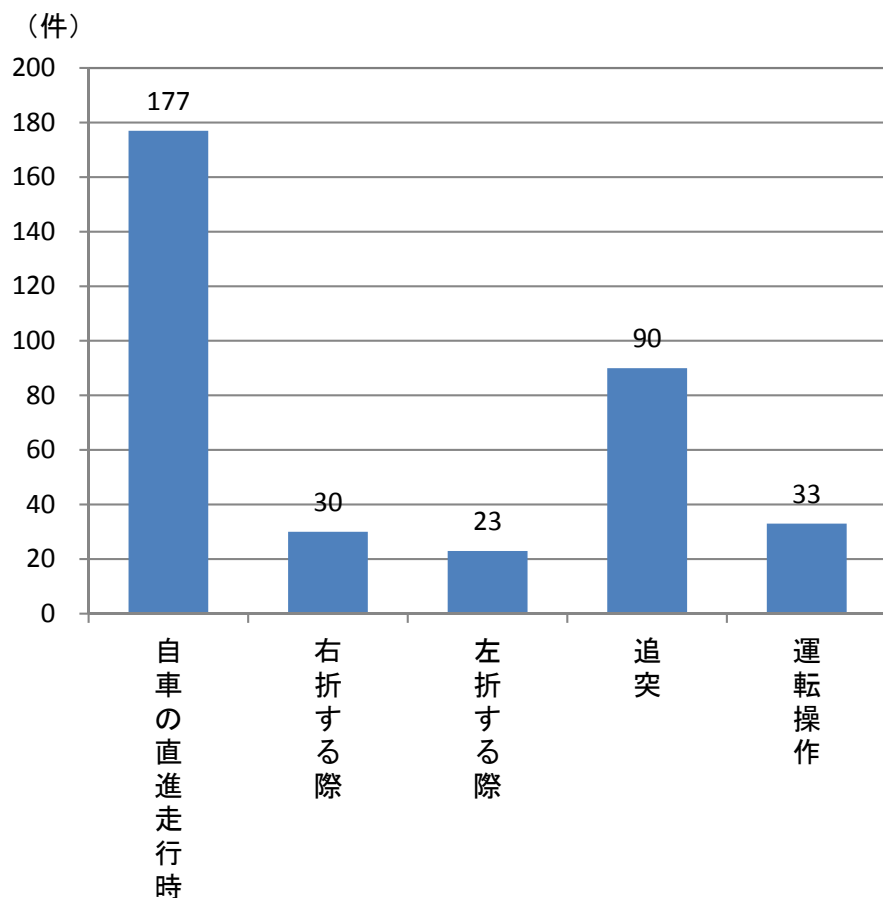
## (4) 事故種別別 車両総重量別

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

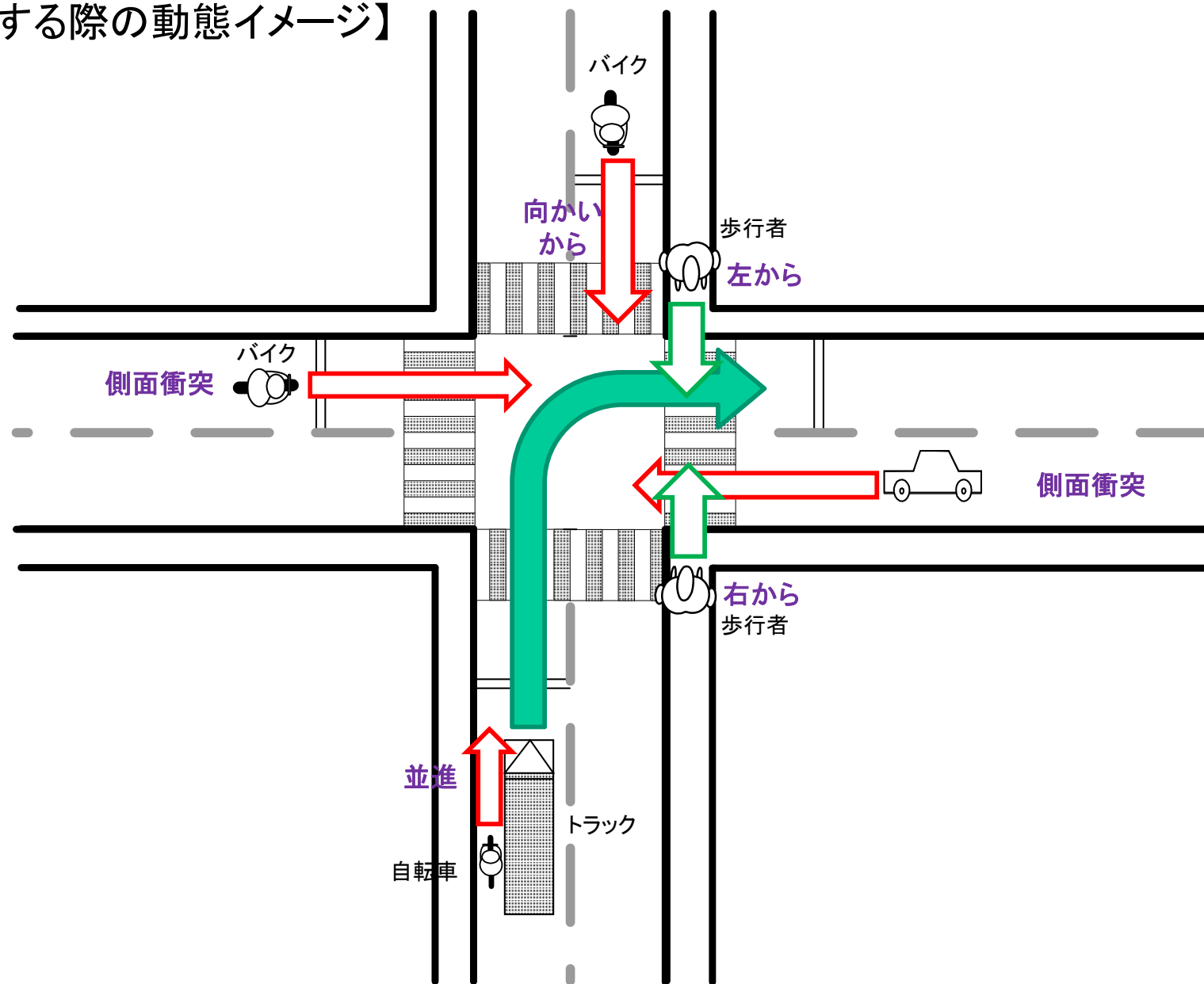


## 2. 動態別

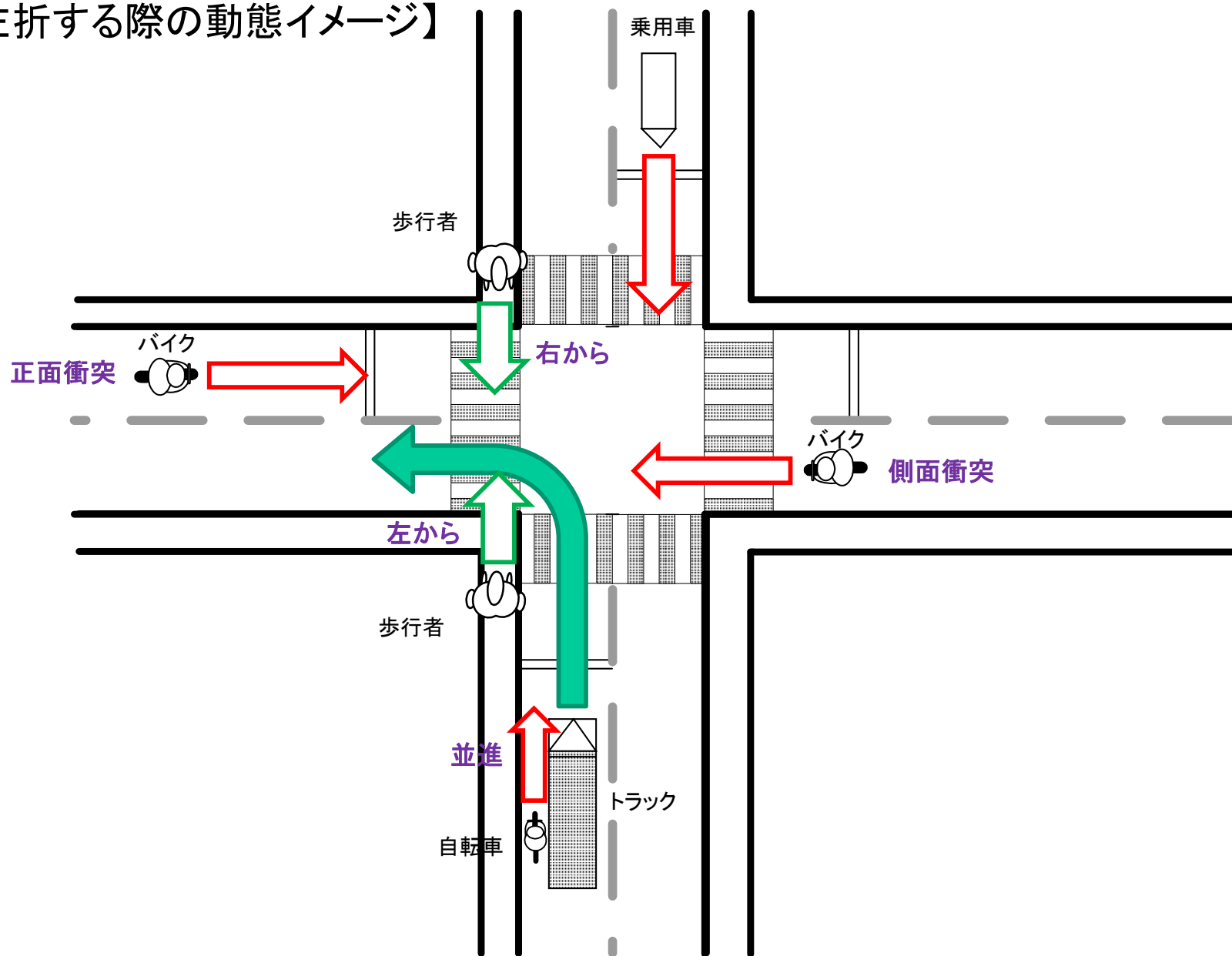
- ・動態別にみると、「自車の直進走行時」が最も多く177件、次いで、「追突」90件、「運転操作」33件、「右折する際」30件及び「左折する際」23件と続いている。
- ・詳細項目でみると、「追突」が最も多く85件（24.1%）となっている。次いで、「直線走行時」に歩行者、自転車及びバイク等が「左から」及び「右から」がそれぞれ45件（12.7%）、「並進」36件（10.2%）及び「車線上に」35件（9.9%）等と続いている。



# 【右折する際の動態イメージ】



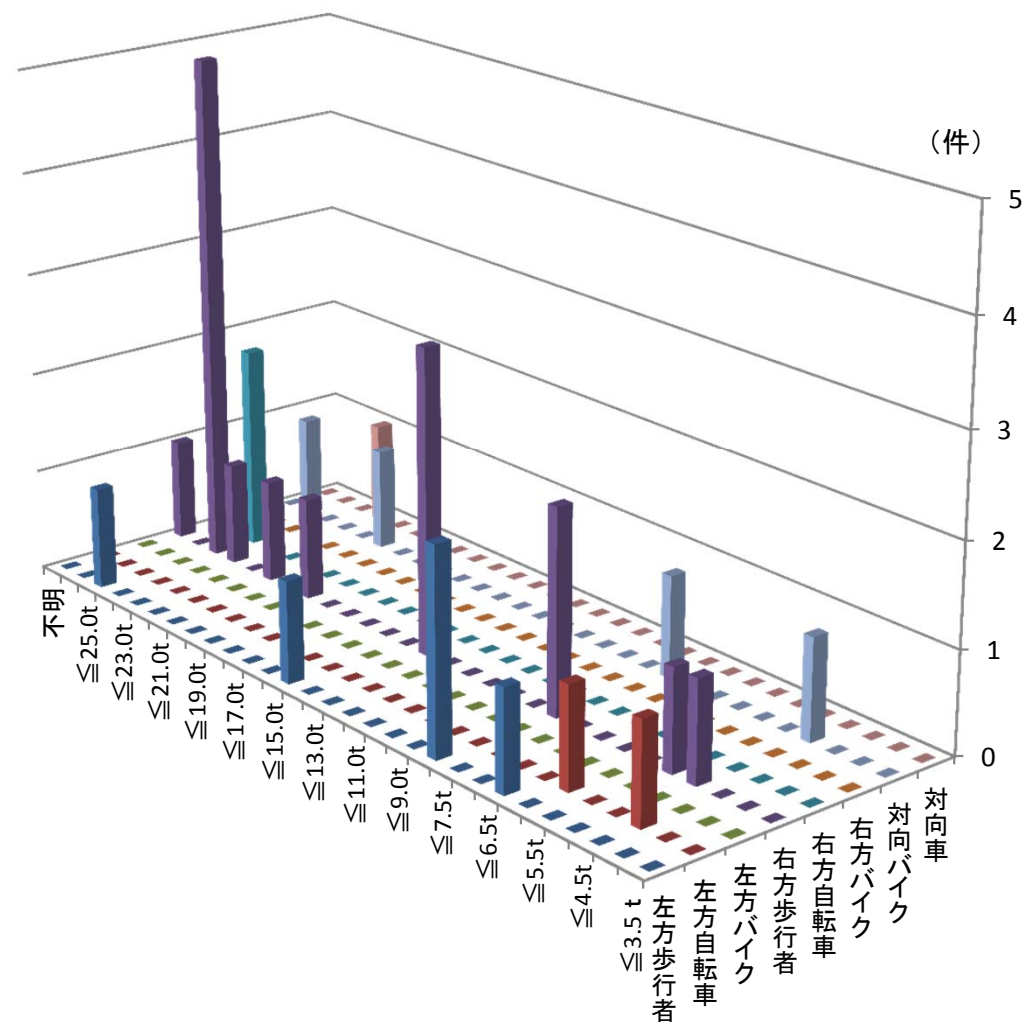
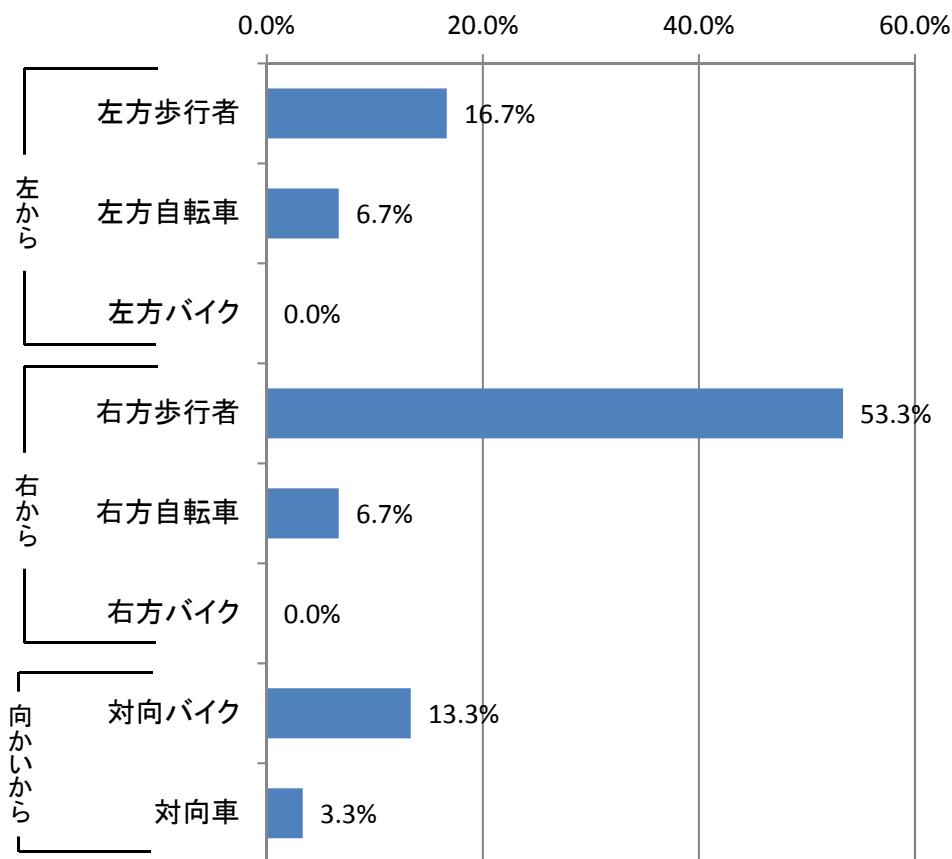
# 【左折する際の動態イメージ】





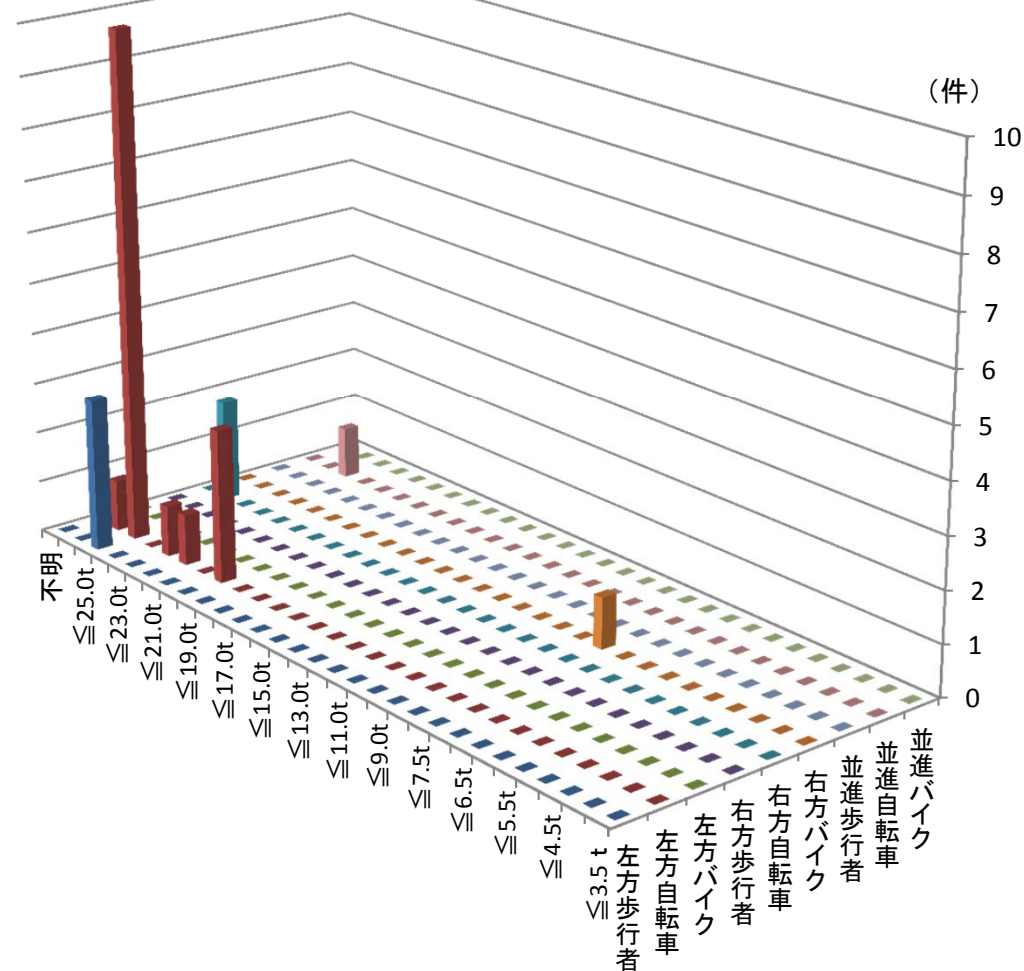
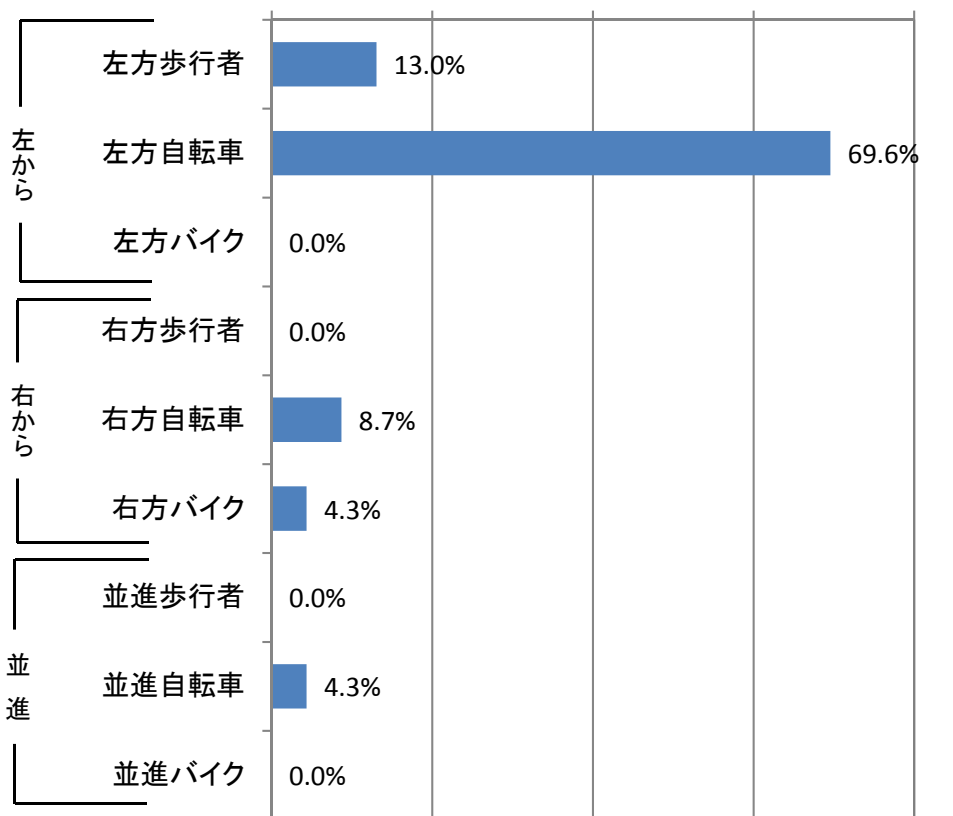
## (1) 右折する際

- ・ 右折する際の死亡事故30件をみると、「右方歩行者」の割合が多く16件（53.3%）と半数以上を占めている。
- ・ 向かいからの対向バイクや対向車に注意することはもちろんのこと、交差点を横断している歩行者やバイク等にも十分注意して右折する必要がある。特に、右からの「右折歩行者」等に対しては、目線だけではなく、首を横に振る、安全呼称する等を習慣づけることが重要である。
- ・ 「右方歩行者」の事故を車両総重量別にみると、「 $\leq 25.0\text{t}$ 」が最も多く5件、次いで、「 $\leq 14.0\text{t}$ 」3件及び「 $\leq 8.0\text{t}$ 」2件等と続いている。



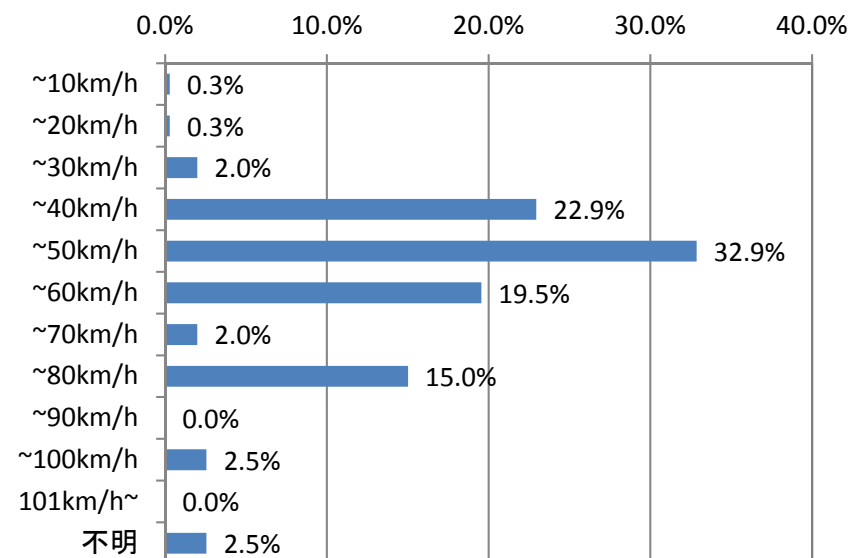
## (2) 左折する際

- ・左折する際の死亡事故23件をみると、「左方自転車」の割合が多く16件（69.6%）と7割近くを占めている。
- ・交差点を横断している歩行者やバイク等にも十分注意して左折する必要がある。特に、左からの「左方自転車」は、走行速度が歩行者よりも動きが速いため、ミラーや目視で確認したつもりでも見落としてしまうことがある。また、左折開始前は自転車よりも離れた距離にいたにも関わらず、左折する時点ではすぐ側にいることもある。左折直前でもう一度安全を確認する等を習慣づけることが重要である。
- ・「左方自転車」の事故を車両総重量別にみると、「 $\leq 25.0t$ 」が最も多く10件、次いで、「 $\leq 20.0t$ 」3件等と続いている。



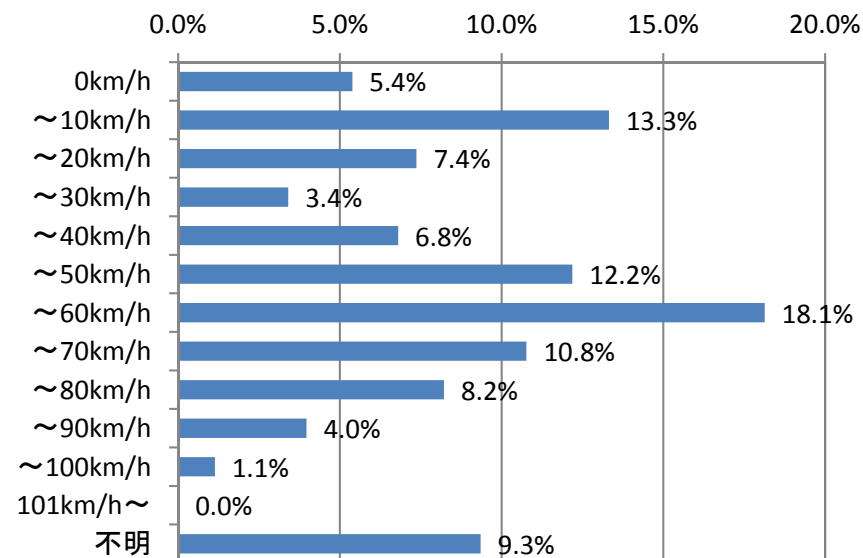
### 3. 当該道路の制限速度別

- ・当該道路の制限速度別にみると、「～50km/h」が最も多く116件（32.9%）となっている。
- ・次いで、「～40km/h」81件（22.9%）及び「～60km/h」69件（19.5%）等と続いている。



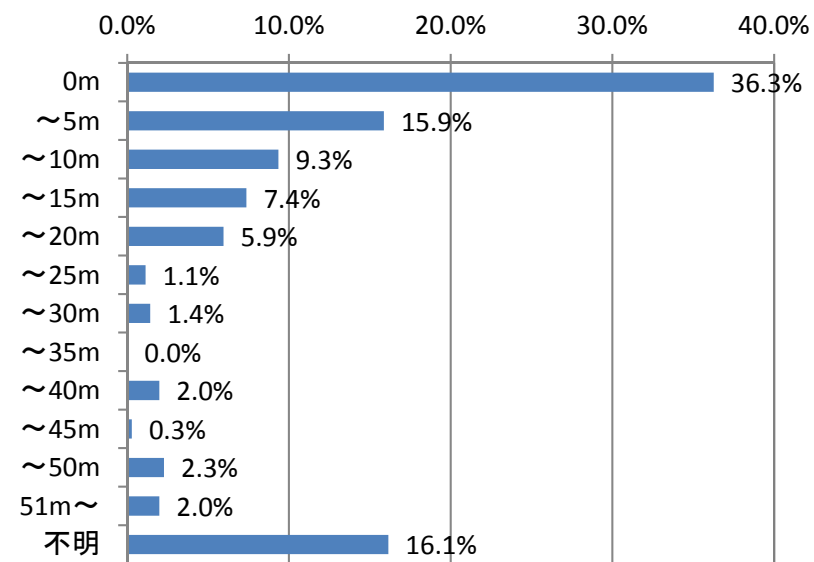
### 4. 危険認知時の速度別

- ・危険認知時の速度別にみると、「～60km/h」が最も多く64件（18.1%）となっている。
- ・次いで、「～10km/h」47件（13.3%）「～50km/h」43件（12.2%）及び「～70km/h」38件（10.8%）等と続いている。
- ・一般に、60km/hの速度から停止するためには40m程度が必要と言われている。事故回避のためには、より安全な速度で走行すること、危険と判断したときは荷崩れ等を気にせず急ブレーキを踏むといった運転操作を身につけることも重要である。



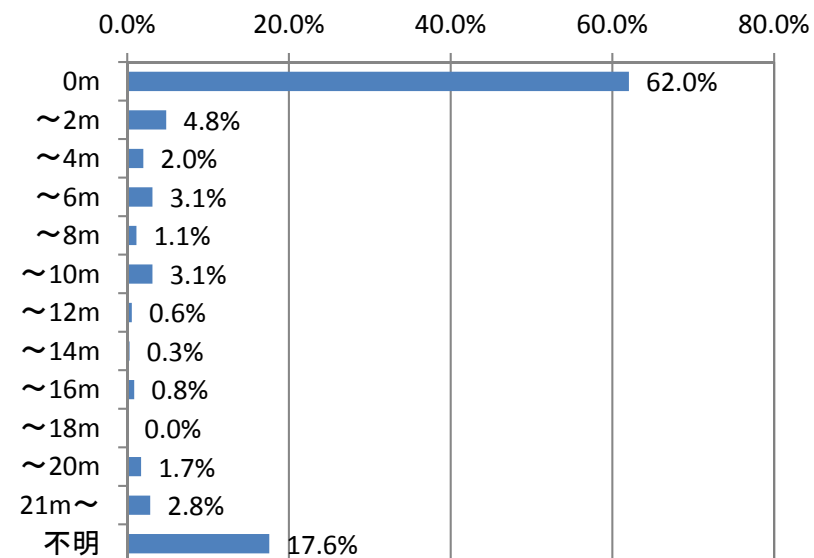
## 5. 危険認知時の距離別

- 危険認知時の距離別にみると、「0m」が最も多く128件（36.3%）と4割近くを占めている。
- 次いで、「不明」57件（16.1%）、「～5m」56件（15.9%）及び「～10m」33件（9.3%）等と続いている。



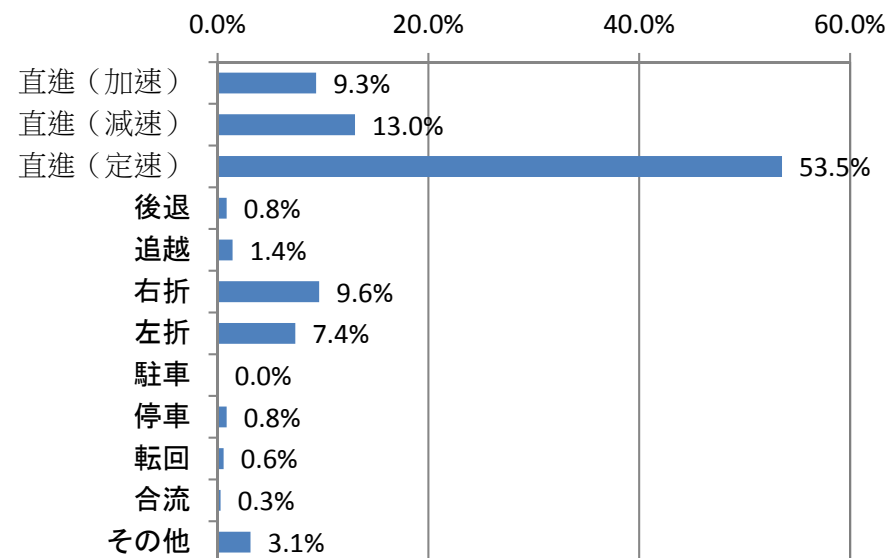
## 6. スリップの距離別

- スリップの距離別にみると、「0m」が最も多く219件（62.0%）と6割強を占めている。
- 次いで、「不明」62件（17.6%）及び「～2m」17件（4.8%）等と続いている。



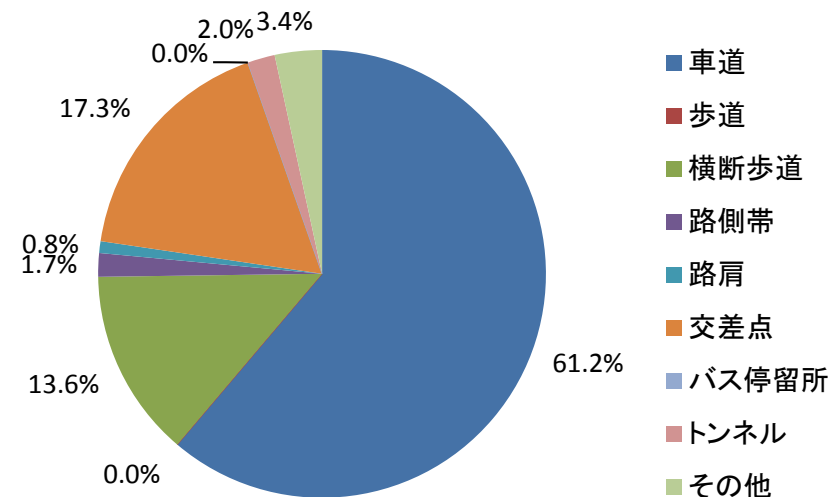
## 7. 走行の態様別

- ・走行の態様別にみると、「直進（定速）」が最も多く189件（53.5%）と5割強を占めている。
- ・次いで、「直進（減速）」46件（13.0%）、「右折」34件（9.6%）及び「直線（加速）」33件（9.3%）等と続いている。



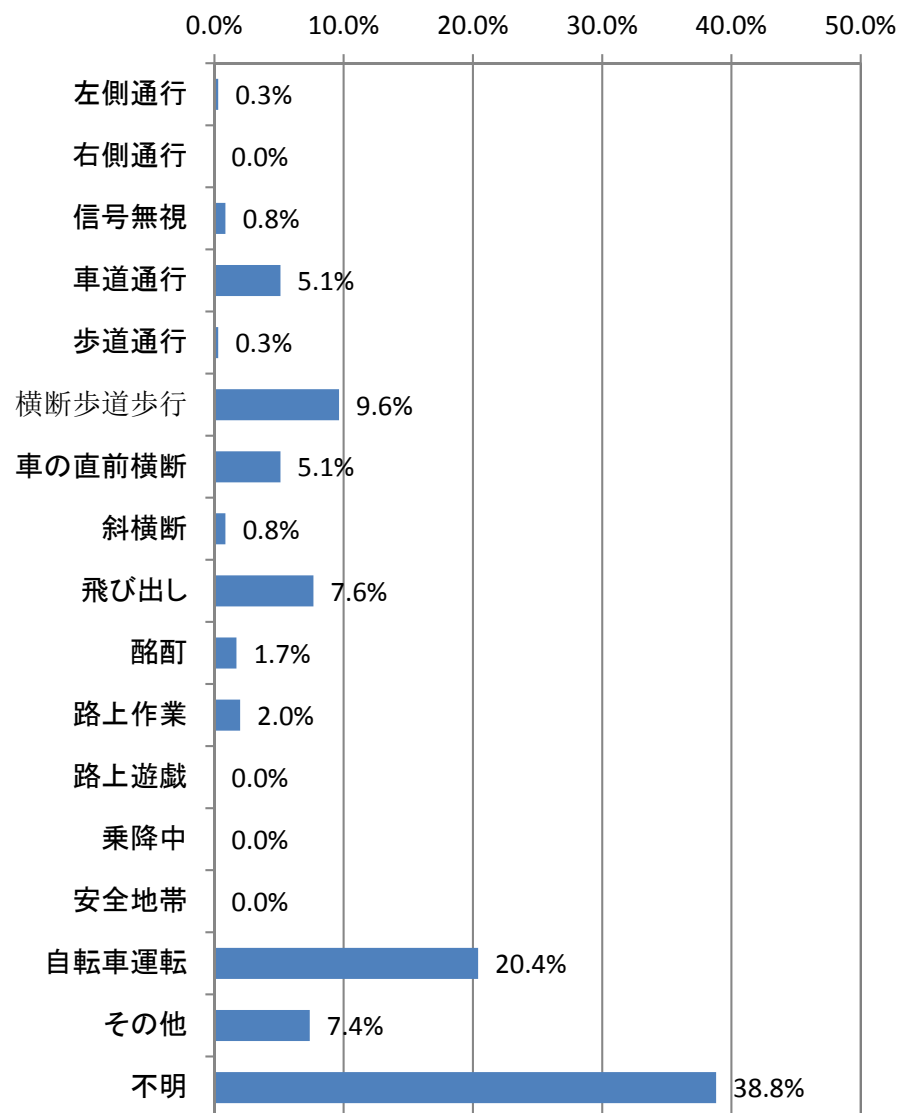
## 8. 事故発生地点別（道路上での事故）

- ・事故発生地点別にみると、「車道」が最も多く216件（61.2%）と6割強を占めている。
- ・次いで、「交差点」61件（17.3%）及び「横断歩道」48件（13.6%）等と続いている。



## 9. 死傷者の状態別

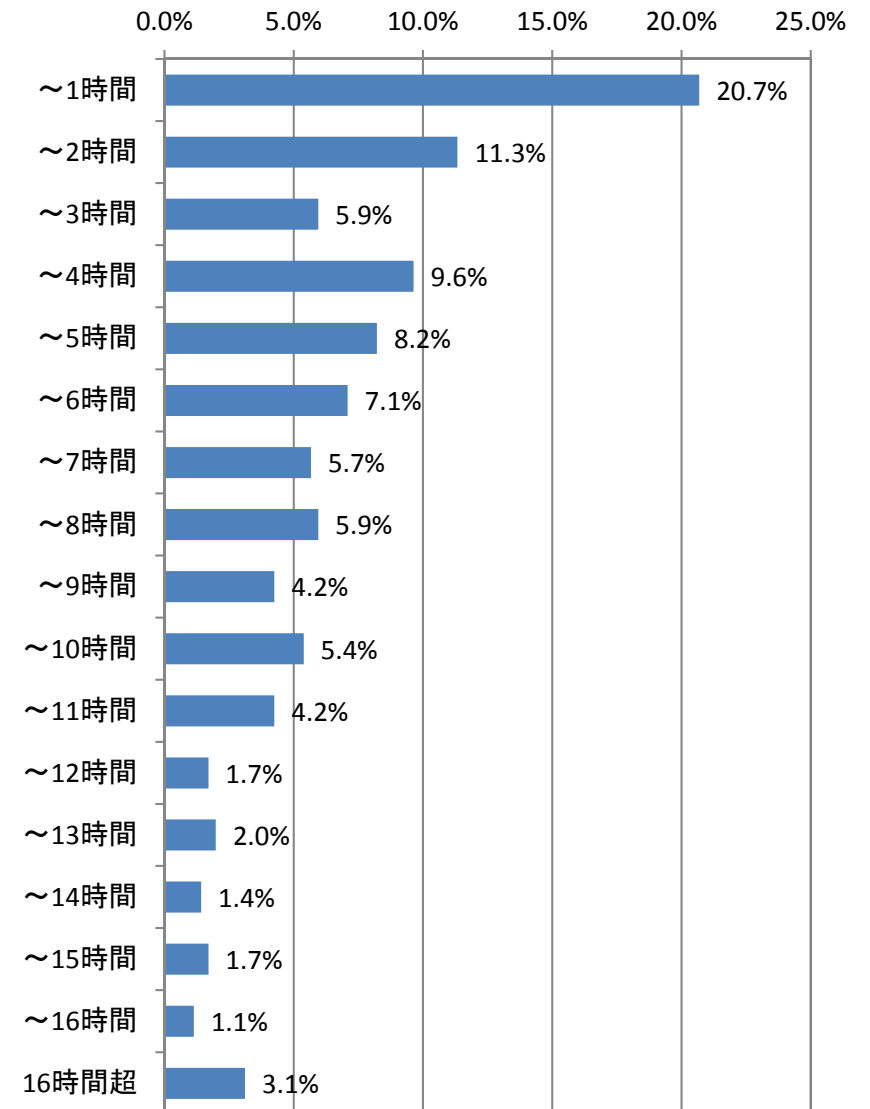
- ・死傷者の状態別にみると、「不明」が最も多く137件（38.8%）と4割近くを占めている。
- ・次いで、「自転車運転」72件（20.4%）、「横断歩道歩行」34件（9.6%）及び「飛び出し」27件（7.6%）等と続いている。
- ・第1当事者となった死亡事故を惹起したにも係わらず、死傷者の状況を把握していない運送事業者が多い。



## Ⅶ. 調査結果(運行状況等)

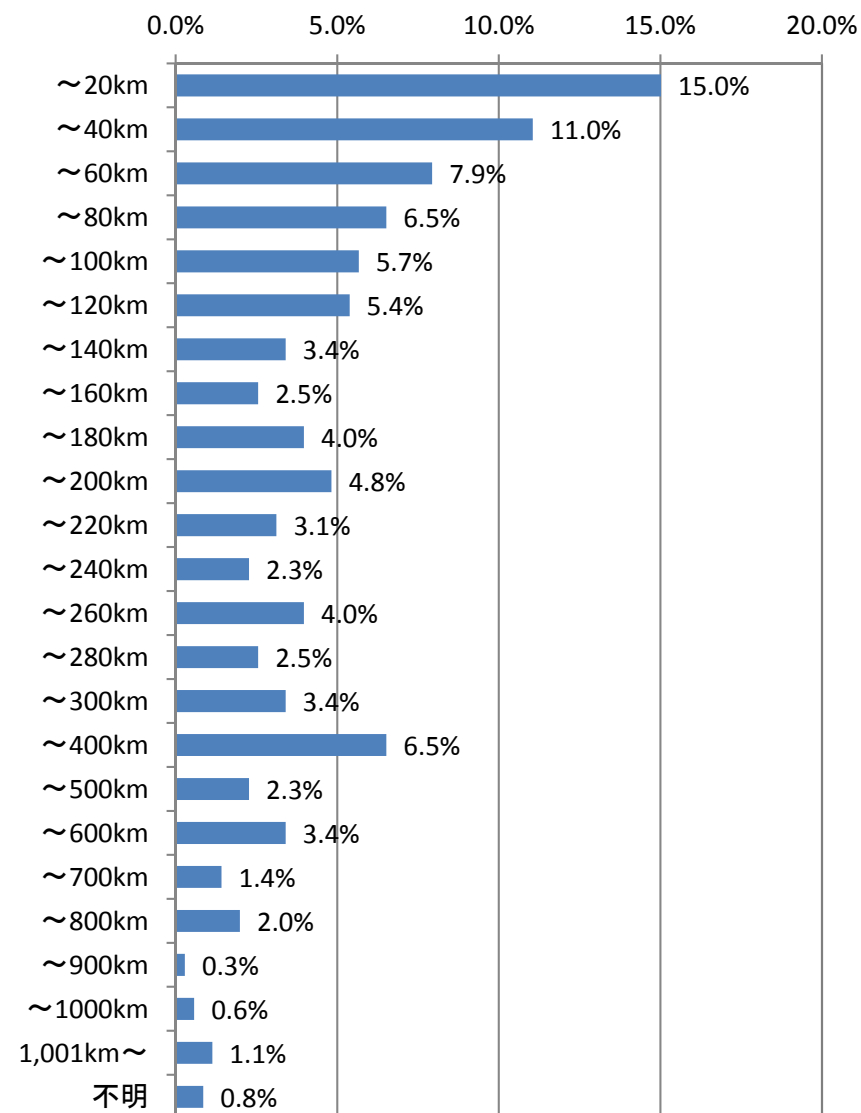
### 1. 乗務開始から事故発生までの乗務時間別

- 乗務開始から事故発生までの乗務時間別にみると、「～1時間」が最も多く73件(20.7%)を占めている。
- 次いで、「～2時間」40件(11.3%)及び「～4時間」34件(9.6%)等と続いている。
- 乗務後、短時間で死亡事故を惹起している割合が多い。
- 乗務開始直後は、運行ルート of 把握、伝票の確認、貨物積み残しの有無、あるいは家庭の思わずストレス等を抱えたまま運転を開始し、周囲に対する注意力が集中できていない可能性もある。運転者は、運転に対する意識の切り替えを徹底する必要がある。また、運行管理者も乗務前点呼で意識の切り替えについて指導すべきである。



## 2. 乗務開始から事故発生までの乗務距離別

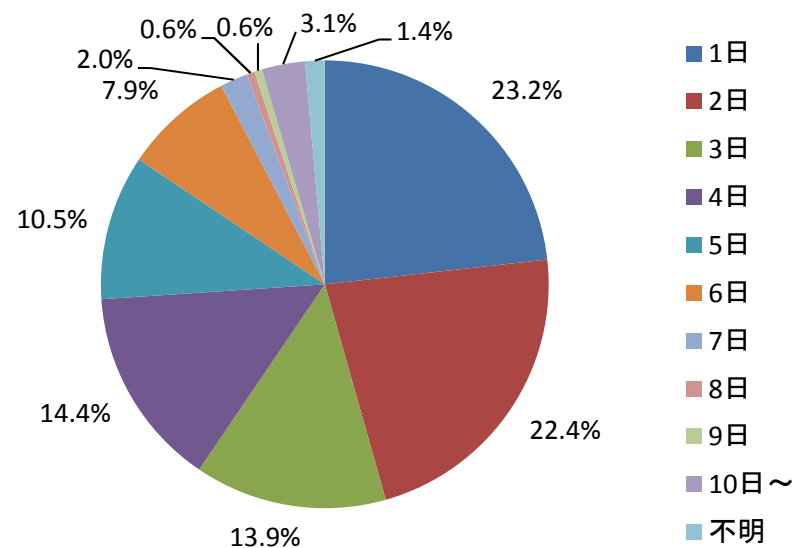
- 乗務開始から事故発生までの乗務距離別にみると、「～20km」が最も多く53件（15.0%）を占めている。
- 次いで、「～40km」39件（11.0%）及び「～60km」28件（7.9%）等と続いている。
- 乗務後、短距離で死亡事故を惹起している割合が多い。





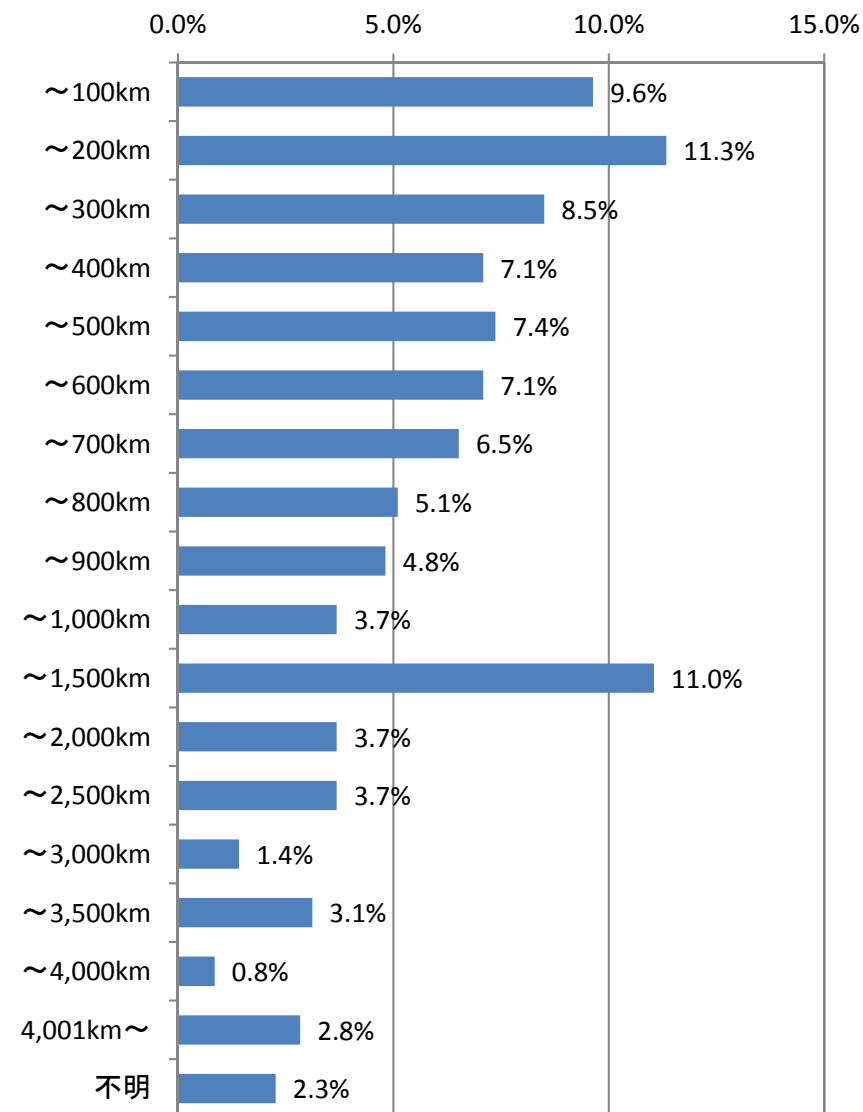
### 3. 最近出勤しなかった日から事故日までの勤務日数別

- ・最近出勤しなかった日から事故日までの勤務日数別にみると、「1日」が最も多く82件（23.2%）を占めている。
- ・次いで、「2日」79件（22.4%）及び「4日」51件（14.4%）等と続いている。
- ・休日明け1～2日で死亡事故を惹起している割合が4割以上を占めている。
- ・運転者は休日明けに疲労を残さないような休日の過ごし方に注意すべきである。また、運行管理者も休日明けの運転者については乗務前点呼で疲労の有無をより確実に確認する必要がある。



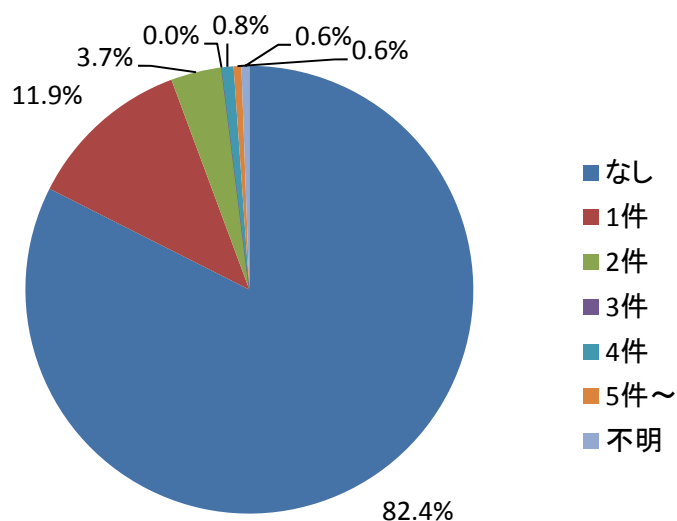
## 4. 最近出勤しなかった日から事故日までの乗務距離別

- ・最近出勤しなかった日から事故日までの勤務距離別にみると、「～200km」が最も多く40件（11.3%）を占めている。
- ・次いで、「～1,500km」39件（11.0%）、「～100km」34件（9.6%）及び「～300km」30件（8.5%）等と続いている。
- ・休日明け、比較的短い乗務距離で死亡事故を惹起している割合が多い。



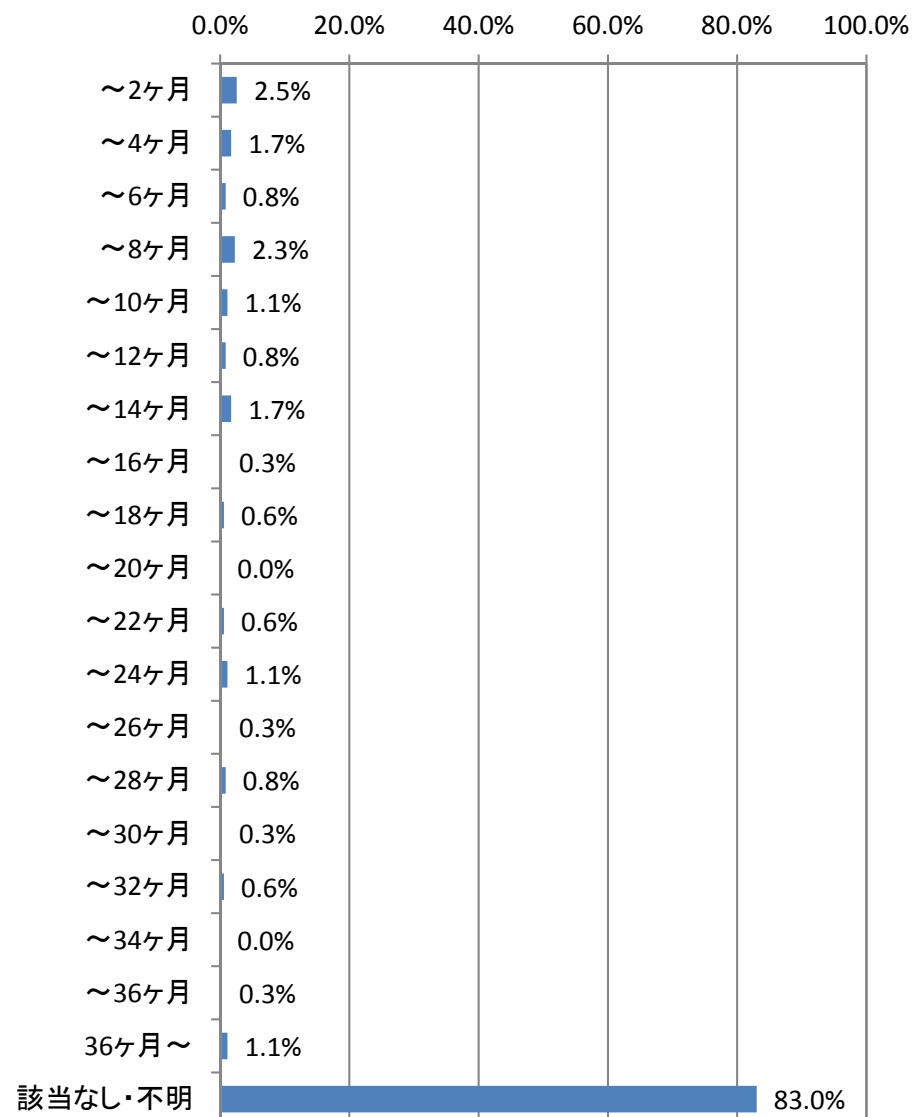
## 5. 過去3年間に惹起した事故件数別

- ・過去3年間に惹起した事故件数別にみると、「なし」が最も多く291件（82.4%）と8割以上を占めている。
- ・事故を惹起したことのある件数は60件（17.0%）となっている。



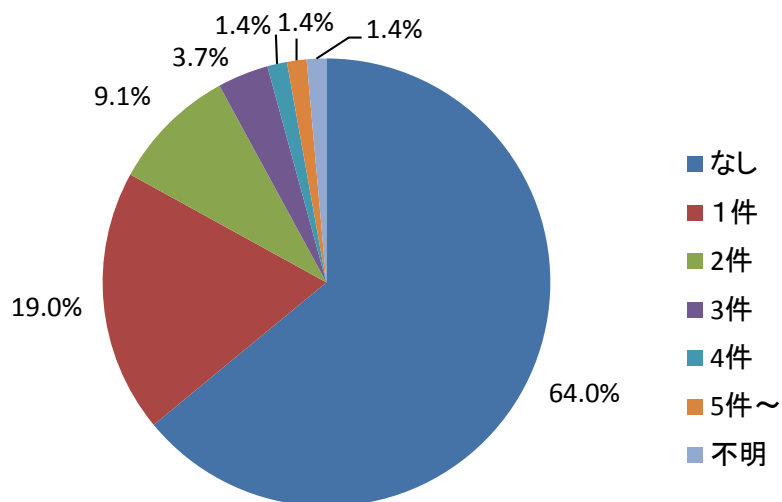
## 6. 最近の事故発生年月からの経過月数別

- ・事故発生年月からの経過月数別にみると、上記の事故惹起者の中では、「～2ヶ月」が最も多く9件（2.5%）となっている。
- ・次いで、「～8ヶ月」8件（2.3%）、「～4ヶ月」及び「～14ヶ月」がそれぞれ6件（1.7%）等と続いている。
- ・1年以内に事故を惹起していた運転者の割合が高い。



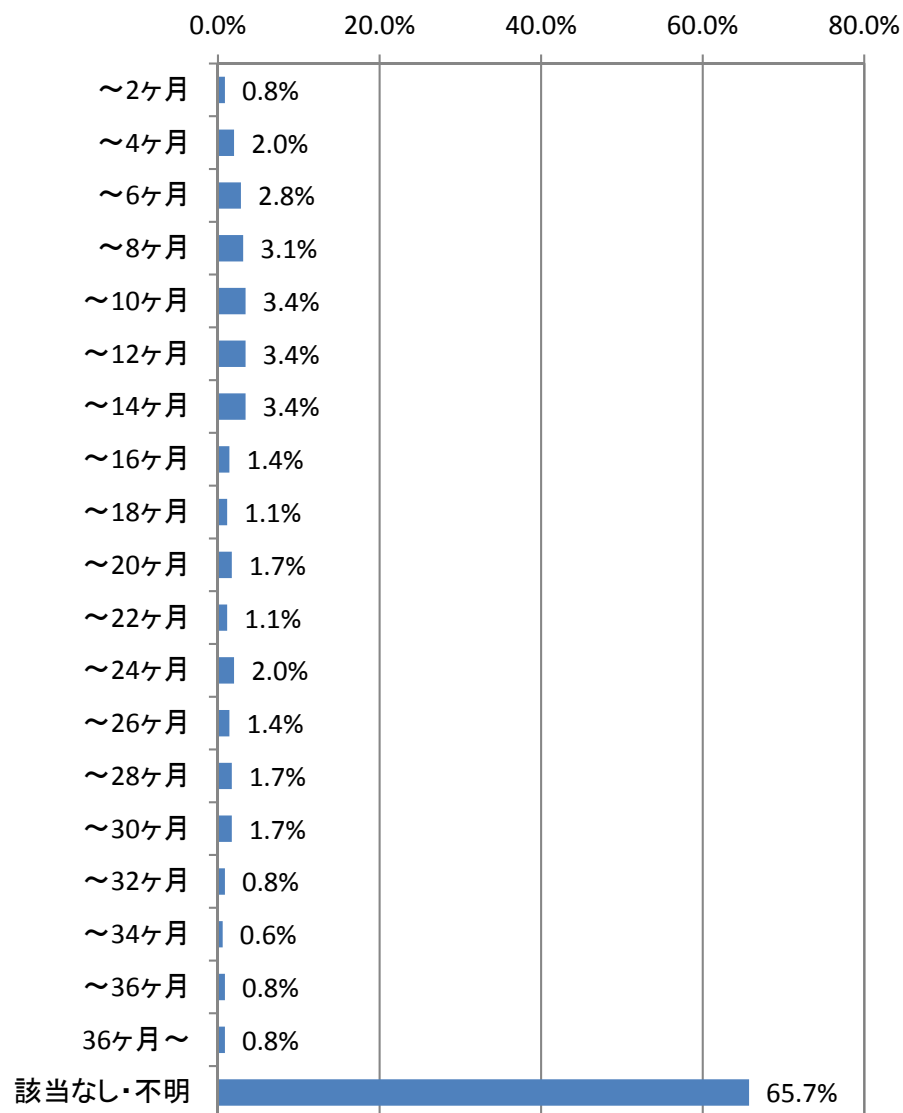
## 7. 過去3年間の道交法の違反件数別

- ・過去3年間の道交法の違反件数別にみると、「なし」が最も多く226件（64.0%）と6割以上を占めている。
- ・違反をしたことのある件数は122件（34.6%）となっている。



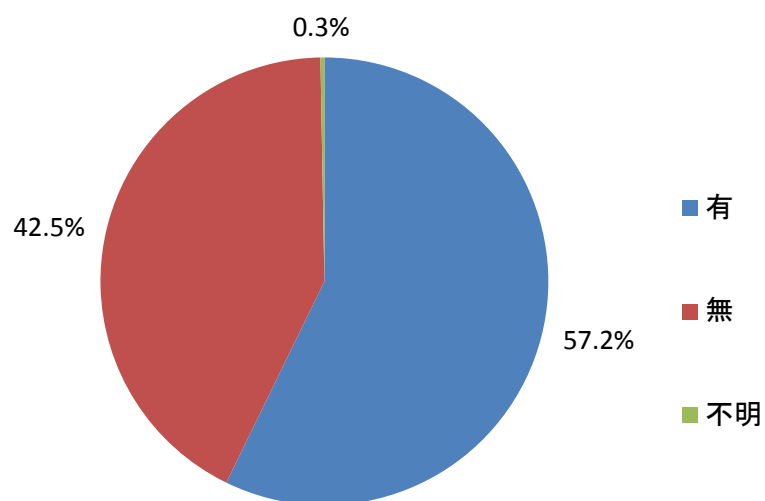
## 8. 最近の違反年月からの経過月数別

- ・事故発生年月からの経過月数別にみると、上記の道交法違反者の中では、「～10ヶ月」、「～12ヶ月」及び「～14ヶ月」が最も多くそれぞれ12件（3.4%）となっている。
- ・直近1年に道交法違反となった運転者については、必要に応じて添乗指導や適性診断結果を活用した指導等を行うことも重要である。



## 9. 過去3年間の適性診断の受診別

- 過去3年間の適性診断の受診別にみると、「有」が最も多く202件（57.2%）と6割近くを占めている。
- 一方、4割が適性診断を受診していない、もしくは受診記録がない。



## 10. 最近の受診年月からの経過月数別

- 最近の受診年月からの経過月数別にみると、上記の受診者の中では、「～8ヶ月」が最も多く21件（5.9%）となっている。
- 次いで、「～4ヶ月」及び「～12ヶ月」がそれぞれ16件（4.5%）等と続いている。

