

事業用貨物自動車の 交通事故の 傾向と事故事例

平成24年3月



社団法人 全日本トラック協会

ま え が き

平成 23 年中に、全国で発生した交通事故（物損事故を除く。）の件数は、691,936 件、死者数は、4,611 人、負傷者数は 854,493 人でした。

これは、前年に比べて、事故件数が 33,837 件減（-4.7%）、死者数が 252 人減（-5.2%）、負傷者数が 41,715 人減（-4.7%）となっています。

特に、死者数（24 時間死者）は、4,611 人で、11 年連続の減少となり、また、発生件数及び負傷者数も 7 年連続して減少し、発生件数は平成 4 年以来 19 年振りに 70 万人を下回りました。

事業用貨物自動車の死亡事故件数は、363 件（軽貨物自動車を含む。）と前年に比べ、37 件減（-9.3%）となっています。

しかしながら、交通事故死者数に占める 65 歳以上の高齢者の比率が年々高くなっており、いまだ飲酒運転等の悪質違反に起因する交通事故によって多くの尊い命が犠牲となっているなど、交通事故情勢は依然として厳しいものがあります。

当協会では、交通事故ゼロを目指すために、「トラック事業における総合安全プラン 2009」に取り組み、安全輸送の確立を図るとともに、運輸安全マネジメントの導入促進等関係法令の遵守をはじめ、飲酒運転の撲滅、速度抑制装置の不正改造排除活動の継続実施など事故防止に向けた各種啓発事業に取り組んでいるところです。

このような状況の中、貨物自動車運送事業の経営にあたっては、運輸安全マネジメントの確立を始めとして、点呼の確実な実施、アルコール検知器を使用した飲酒運転防止、過労運転の防止、運転者の教育・指導など運行管理の充実に努め、これまで以上に交通事故防止対策を講じていくことが社会との共生を図る上で最重要課題と認識しており、そのためには運転者に対する安全運転教育が最も有効な対策です。従って、交通事故の発生状況について詳細に分析し、得られた推定原因等から効果的な再発防止策を繰り返し講じることが大切です。

本書は、（財）交通事故総合分析センター及び国土交通省の協力を得て、全国交通事故統計（マクロ統計）データから事業用貨物自動車の交通事故の全体傾向を統計分析するとともに、交通事故事例調査（ミクロ調査）結果及び自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書（平成 22 年度）から事例分析を紹介しています。

特に、事例分析では、双方の運転者の事故直前行動等を詳細に調査し、事故要因等を分析したものであり、事業用貨物自動車の交通事故防止対策の一助として活用いただければ幸いに存じます。

平成 24 年 3 月

社団法人 全日本トラック協会
会 長 星 野 良 三

目 次

第1章 事業用貨物自動車のマクロ統計分析	1
1. 当事車種別事故件数の推移	2
2. 事故類型別事故件数の推移	3
3. 事故類型詳細区分別事故の状況	4
4. 運転者年齢層別事故の状況	6
5. 時間帯別事故の状況	9
6. 危険認知速度別事故の状況	11
7. 時間帯別危険認知速度別追突事故の状況	13
8. 行動類型別事故の状況	15
9. 法令違反別事故の状況	16
10. 飲酒運転による事故の状況	18
11. 整備不良事故の状況	19
12. 車両的事故要因別事故の状況	20
13. 事故車種の運転免許経過年数別事故の状況	21
14. 運転資格別事故の状況	23
15. シートベルト着用有無別運転者の状況	24
16. 高速道路の事故状況	26
第2章 貨物自動車のミクロ調査事故事例等	28
事例1. 発進時の安全不確認による横断歩行者との衝突事故	29
事例2. 前方不注意による自転車への追突事故	30
事例3. 前方不注視による自転車への追突事故	31
事例4. 右折時の安全不確認による二輪車との衝突事故	32
事例5. 渋滞における右折時の安全不確認による二輪車との衝突	33
事例6. 居眠りによる軽乗用車との衝突事故	34
事例7. 健康起因による単独事故	35
事例8. 速度超過によるコンテナセミトレーラの横転事故	36
事例9. 高速道路において非常駐車帯に駐車していた車両への追突事故	37
事例10. 高速道路において車両故障の修理している乗員を撥ねた死亡事故	38
事例11. 高速道路における前方不注視(脇見運転)による追突多重事故	39
事例12. 酒気帯び運転による追突多重事故	40
付録	41
付録1. 都道府県別の交通事故発生状況 (死亡・重傷・軽傷事故別)	42
付録2. 都道府県別の事業用自動車の交通事故発生件数(第1当事者)	43
付録3. 事業用自動車の法令違反別交通事故発生件数 (第1当事者)	44
付録4. 事業用自動車の管轄運輸支局(車籍)別の事故件数 (第1当事者)	45
付録5. 事業用自動車の管轄運輸支局(車籍)別の死傷者数 (第1当事者)	46
付録6. 交通事故発生状況の推移(平成3年～平成22年)	47

第1章 事業用貨物自動車のマクロ統計分析

1. 当事車種別事故件数の推移
2. 事故類型別事故件数の推移
3. 事故類型別詳細区分別事故の状況
4. 運転者年齢層別事故の状況
 - (1) 運転者年齢層別事故類型別事故件数
 - (2) 運転者年齢層別事故類型別事故構成率
 - (3) 運転者年齢層別車種別事故件数
5. 時間帯別事故の状況
 - (参考1) 時間帯別当事者別事故件数
 - (参考2) 時間帯別当事者別死亡事故件数
6. 危険認知速度別事故の状況
 - (1) 危険認知速度別事故件数
 - (2) 危険認知速度別死亡事故件数
7. 時間帯別危険認知速度別追突事故の状況
 - (1) 時間帯別危険認知速度別追突事故件数
 - (2) 時間帯別危険認知速度別追突死亡事故件数
8. 行動類型別事故の状況
9. 法令違反別事故の状況
10. 飲酒運転による事故の状況
11. 整備不良事故の状況
12. 車両的事故要因別事故の状況
13. 事故車種の運転免許経過年数別事故の状況
 - (1) 事故車種の運転免許経過年数別事故件数等
 - (2) 事故車種の運転免許経過年数別運転者年齢層別事故件数
14. 運転資格別事故の状況
15. シートベルト着用有無別運転者の状況
16. 高速道路の事故状況
 - (1) 高速道路における追突事故類型詳細区分別事故件数等
 - (2) 高速道路における人対車両事故詳細区分別事故件数等

1. 事業用貨物自動車の当事車種別事故件数の推移

平成22年中に事業用貨物自動車第1当事者となった交通事故(物損事故を除く。以下、「事業用トラックの交通事故」という。)は、25,447件で前年(24,992件)に比べ455件(約1.8%)増加しています。

車種別にみると、平成22年は前年に比べ大型が380件、中型が411件、軽が87件増加しています。一方、普通の事故件数は、前年に比べ423件減少しています。

平成15年から平成21年までの事業用トラックの交通事故件数は減少傾向となっていました。平成22年では増加しており、より一層、交通事故の低減に向け、事業者が一丸となって交通事故防止対策に努めていくことが必要です。

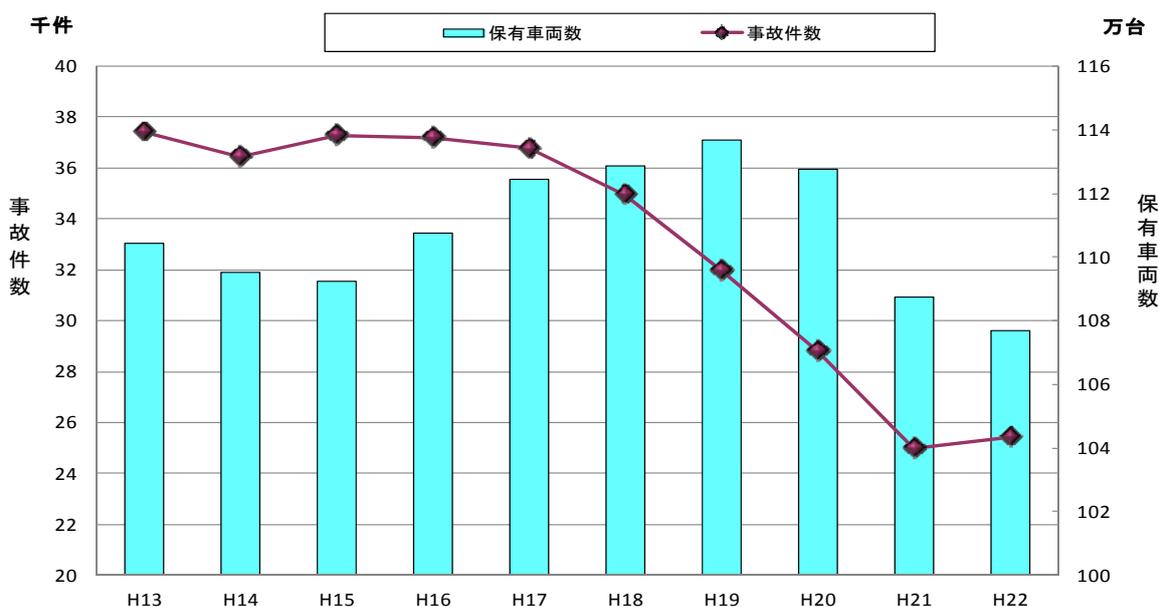
表1 事業用貨物自動車の事故件数の推移

	大型		中型	普通	軽	計	保有車両数(台)
H13	8,371	(1,471)	24,920		4,119	37,410	1,104,406
H14	7,637	(1,390)	24,523		4,277	36,437	1,095,199
H15	7,713	(1,290)	24,777		4,788	37,278	1,092,283
H16	7,668	(1,358)	24,733		4,805	37,206	1,107,519
H17	7,440	(1,275)	24,548		4,794	36,782	1,124,539
H18	7,181	(1,235)	23,130		4,629	34,940	1,128,540
H19	6,913	(1,320)	8,969	11,467	4,656	32,005	1,136,629
H20	8,999	(1,622)	9,157	6,061	4,621	28,838	1,127,580
H21	7,623	(1,219)	8,648	4,405	4,316	24,992	1,087,408
H22	8,003	(1,357)	9,059	3,982	4,403	25,447	1,077,031

注1 ()書きの数値は、トレーラで大型貨物車の内数である。

注2 保有車両数は、軽自動車を除く、12月末現在の車両数である。

図1 事業用貨物自動車の事故件数の推移



2. 事業用貨物自動車の事故類型別事故件数の推移

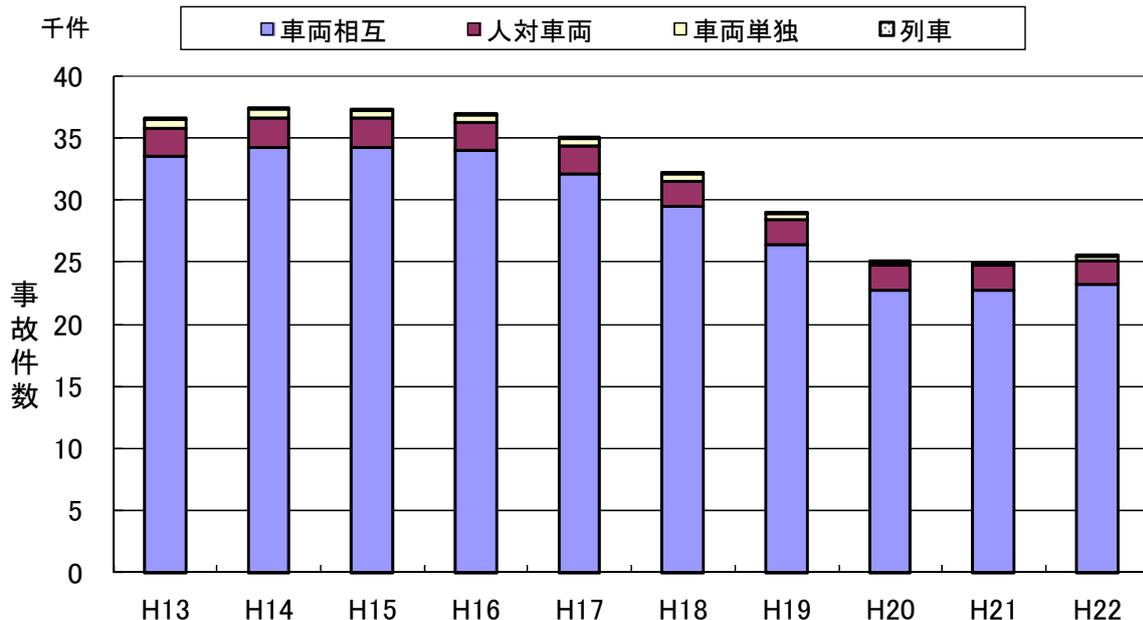
平成22年中の事業用トラックの交通事故について、事故類型別事故件数の構成率をみると、車両相互事故が23,224件で約91%、人対車両事故が1,861件で約7%、車両単独事故が359件で約1%となっており、依然として、車両相互事故の割合が9割以上を占めています。

運転者に対する指導・教育においては、車両相互の事故事例やヒヤリ・ハット事例等を用い、安全運転のために留意すべき事項等について徹底し、交通事故の防止に努めていく必要があります。

表2 事業用貨物自動車の事故類型別事故件数の推移

事故類型 年	車両相互	人対車両	車両単独	列車	事業用貨物自動車	
	事故件数	事故件数	事故件数	事故件数	合計	車両相互事故構成率
H13	34,294	2,426	687	3	37,410	91.7%
H14	33,426	2,349	661	1	36,437	91.7%
H15	34,196	2,403	674	5	37,278	91.7%
H16	34,225	2,325	653	3	37,206	92.0%
H17	33,997	2,212	568	5	36,782	92.4%
H18	32,104	2,259	575	2	34,940	91.9%
H19	29,434	2,088	478	5	32,005	92.0%
H20	26,415	2,001	419	3	28,838	91.6%
H21	22,749	1,918	325	0	24,992	91.0%
H22	23,224	1,861	359	3	25,447	91.3%

図2 事業用貨物自動車の事故類型別事故件数の推移



3. 事業用貨物自動車の事故類型詳細区分別事故の状況

平成22年中の事業用トラックの交通事故25,447件について、事故類型詳細区分別の事故件数で最も多い車両相互事故を詳細区分別にみると、追突事故が12,008件(2,124件と9,884件の合計)、出会い頭衝突事故3,548件、右左折時衝突事故3,119件(1,604件と1,515件の合計)の順となっています。

特に、追突事故は乗用車等も含めた交通事故全体(647,933件)の約35%(228,318件)であるにも関わらず、事業用貨物自動車では図3-1のとおり約47%と非常に高い構成率となっています。

一方、図3-2のとおり高速道路の交通事故全体の構成率においては、追突事故が1,333件(656件と677件の合計)、進路変更時衝突232件、追越・追抜時衝突45件の順となっており、特に追突事故の占める割合は高速道路事故の約72%と非常に高くなっています。

追突事故を防止するためには、常に前方の交通状況の把握に努め、適正な車間距離を保って運転することが必要です。

表3 事業用貨物自動車の事故類型詳細区分別事故件数(平成22年)

	死亡			重傷			軽傷			合計				
	高速道	一般道	計	高速道	一般道	計	高速道	一般道	計	高速道	一般道	計		
人 対 車 両	対面通行中	0	3	3	0	9	9	0	63	63	0	75	75	
	背面通行中	0	9	9	0	28	28	1	164	165	1	201	202	
	横断中	横断歩道	0	37	37	0	130	130	0	507	507	0	674	674
		横断歩道付近	0	6	6	0	9	9	0	38	38	0	53	53
		横断歩道橋付近	0	4	4	0	4	4	0	3	3	0	11	11
		その他	0	26	26	2	62	64	2	309	311	4	397	401
	路上遊戯中	0	0	0	0	4	4	0	18	18	0	22	22	
	路上作業中	4	5	9	2	13	15	3	49	52	9	67	76	
	路上停止中	1	6	7	1	4	5	0	54	54	2	64	66	
	その他	1	18	19	2	39	41	1	220	221	4	277	281	
小計	6	114	120	7	302	309	7	1,425	1,432	20	1,841	1,861		
車 両 相 互	正面衝突	追越・追抜	0	1	1	0	3	3	0	10	10	0	14	14
		その他	2	24	26	1	74	75	0	315	315	3	413	416
	追突	進行中	10	28	38	38	71	109	608	1,369	1,977	656	1,468	2,124
		駐・停車中	17	31	48	39	152	191	621	9,024	9,645	677	9,207	9,884
	出会い頭衝突	0	41	41	0	329	329	2	3,176	3,178	2	3,546	3,548	
	追越・追抜時衝突	0	7	7	2	91	93	43	620	663	45	718	763	
	進路変更時衝突	0	5	5	15	32	47	217	684	901	232	721	953	
	すれ違い時衝突	0	2	2	0	11	11	3	267	270	3	280	283	
	左折時衝突	0	29	29	2	149	151	9	1,415	1,424	11	1,593	1,604	
	右折時衝突	0	21	21	0	141	141	4	1,349	1,353	4	1,511	1,515	
	横断時衝突	0	4	4	0	8	8	0	47	47	0	59	59	
	転回時衝突	0	1	1	0	9	9	1	111	112	1	121	122	
	後退時衝突	0	1	1	1	21	22	16	781	797	17	803	820	
	その他	4	7	11	9	80	89	81	938	1,019	94	1,025	1,119	
小計	33	202	235	107	1,171	1,278	1,605	20,106	21,711	1,745	21,479	23,224		
車 両 単 独	工作物衝突	電柱	0	7	7	0	9	9	0	17	17	0	33	33
		標識	0	0	0	0	6	6	0	8	8	0	14	14
		分離帯・安全島	0	2	2	3	1	4	3	10	13	6	13	19
		防護柵等	2	4	6	8	7	15	17	24	41	27	35	62
		家屋・塀	0	5	5	0	6	6	0	15	15	0	26	26
		橋梁・橋	0	2	2	0	3	3	1	5	6	1	10	11
	その他	0	2	2	1	10	11	4	25	29	5	37	42	
	駐車車両(運転者不在中)衝突	12	4	16	8	4	12	7	26	33	27	34	61	
	路外逸脱	転落	0	2	2	1	4	5	0	8	8	1	14	15
		その他	0	0	0	0	1	1	2	5	7	2	6	8
転倒	0	1	1	0	3	3	1	4	5	1	8	9		
その他	1	1	2	2	6	8	9	40	49	12	47	59		
小計	15	30	45	23	60	83	44	187	231	82	277	359		
列車	0	0	0	0	2	2	0	1	1	0	3	3		
合計	54	346	400	137	1,535	1,672	1,656	21,719	23,375	1,847	23,600	25,447		

図3-1 事業用貨物自動車の事故類型別事故件数の構成率(平成22年)

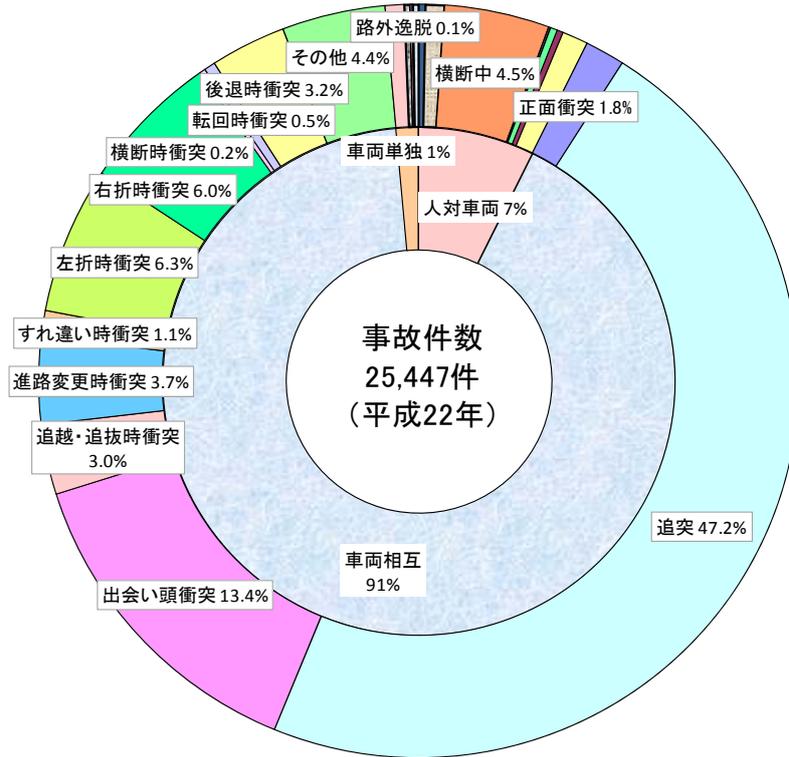
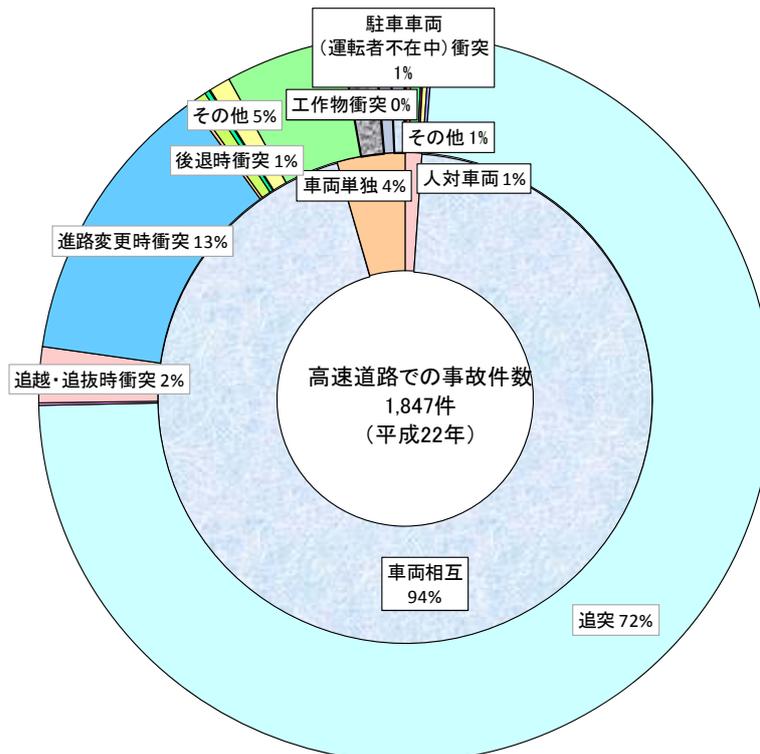


図3-2 事業用貨物自動車の高速度道路での事故類型別事故件数の構成率(平成22年)



4. 事業用貨物自動車の運転者年齢層別事故の状況

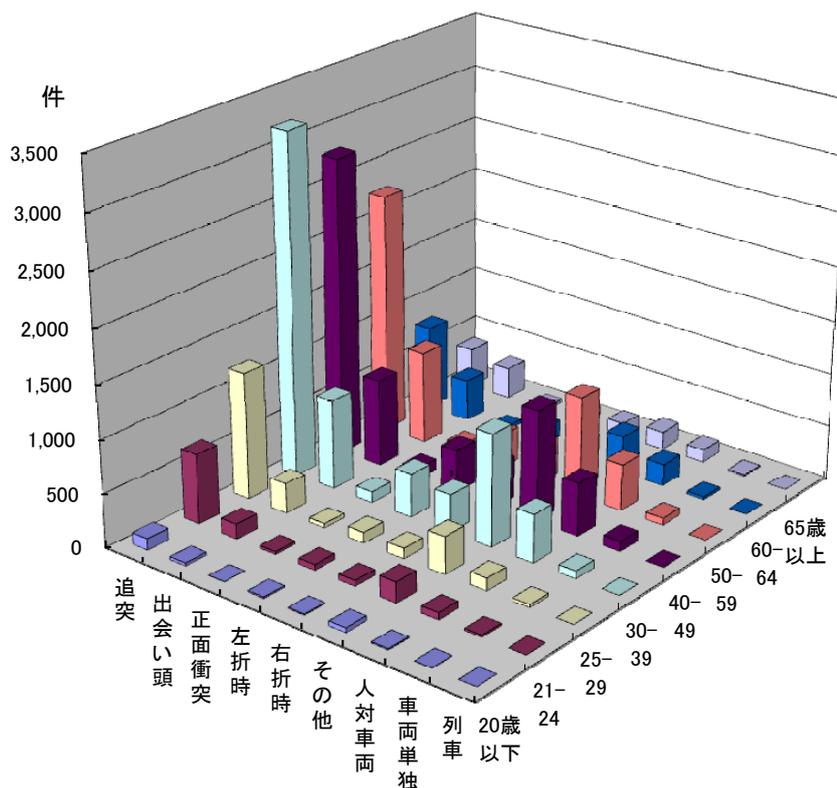
(1) 事業用貨物自動車の運転者年齢層別事故類型別事故件数

平成22年中の事業用トラックの交通事故について、運転者年齢層別事故類型別の事故件数をみると、40歳代の追突事故が3,310件と最も多く、次いで30歳代の追突事故が3,284件となっており、30歳代から50歳代の年齢層における追突事故件数(8,921件)は全体の約35%を占めています。

表4-1 事業用貨物自動車の運転者年齢層別事故類型別事故件数(平成22年)

事故類型	20歳以下	21-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60-64	65歳以上	合計	
車両相互	追突	96	589	1,092	3,284	3,310	2,327	871	439	12,008
	出会い頭	25	133	262	805	829	774	423	297	3,548
	正面衝突	9	12	34	104	91	99	50	31	430
	左折時	8	46	108	405	457	303	173	104	1,604
	右折時	14	54	114	344	368	346	179	96	1,515
	その他	26	143	297	1,073	1,158	830	370	222	4,119
	人対車両	6	61	140	422	481	425	173	153	1,861
車両単独	5	15	34	89	104	57	32	23	359	
列車	0	0	0	1	1	1	0	0	3	
合計	189	1,053	2,081	6,527	6,799	5,162	2,271	1,365	25,447	

図4-1 事業用貨物自動車の運転者年齢層別事故類型別事故件数(平成22年)



(2) 事業用貨物自動車の運転者年齢層別事故類型別事故構成率

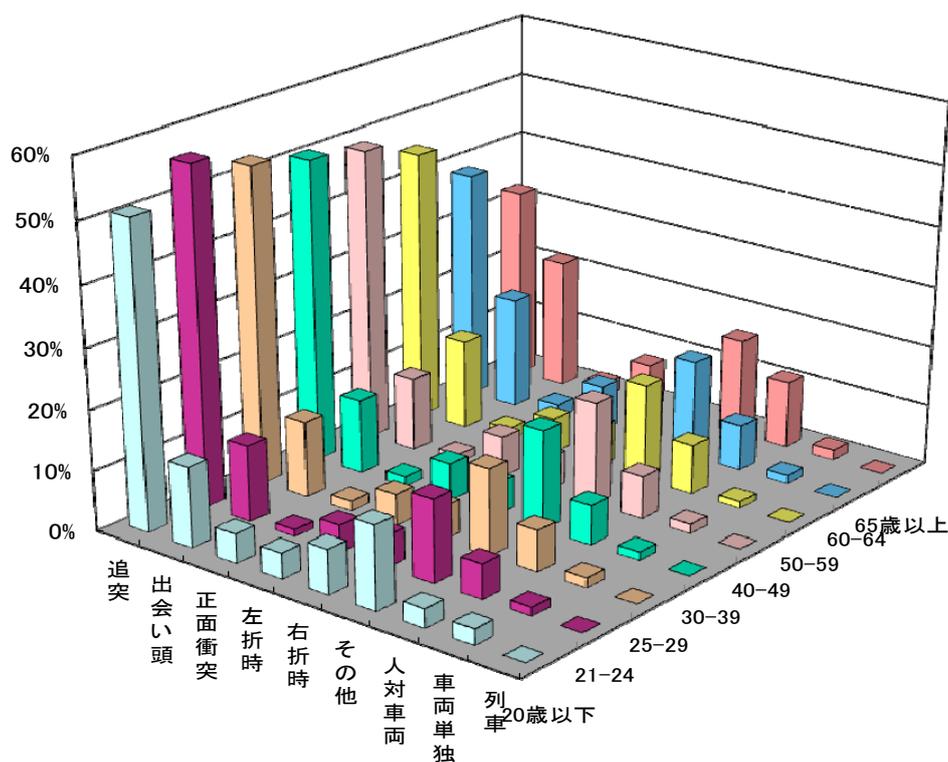
平成22年中の事業用トラックの交通事故について、運転者年齢層別事故類型別の構成率をみると、追突事故が全体の47%を占めています。また、年齢層毎にみると、年齢が若いほど追突事故を起こす割合が高く、高齢になるに従い出会い頭事故などの割合が高くなる傾向にあります。

若年層には追突事故、高齢層には出会い頭事故など年齢層と事故類型に見合った安全運転教育を重点的に実施することも必要です。

表4-2 事業用貨物自動車の運転者年齢層別事故類型別事故構成率(平成22年)

		20歳以下	21-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60-64	65歳以上	合計
車両相互	追突	51%	56%	52%	50%	49%	45%	38%	32%	47%
	出会い頭	13%	13%	13%	12%	12%	15%	19%	22%	14%
	正面衝突	5%	1%	2%	2%	1%	2%	2%	2%	2%
	左折時	4%	4%	5%	6%	7%	6%	8%	8%	6%
	右折時	7%	5%	5%	5%	5%	7%	8%	7%	6%
	その他	14%	14%	14%	16%	17%	16%	16%	16%	16%
人対車両		3%	6%	7%	6%	7%	8%	8%	11%	7%
車両単独		3%	1%	2%	1%	2%	1%	1%	2%	1%
列車		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
合計		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

図4-2 事業用貨物自動車の運転者年齢層別事故類型別事故構成率(平成22年)



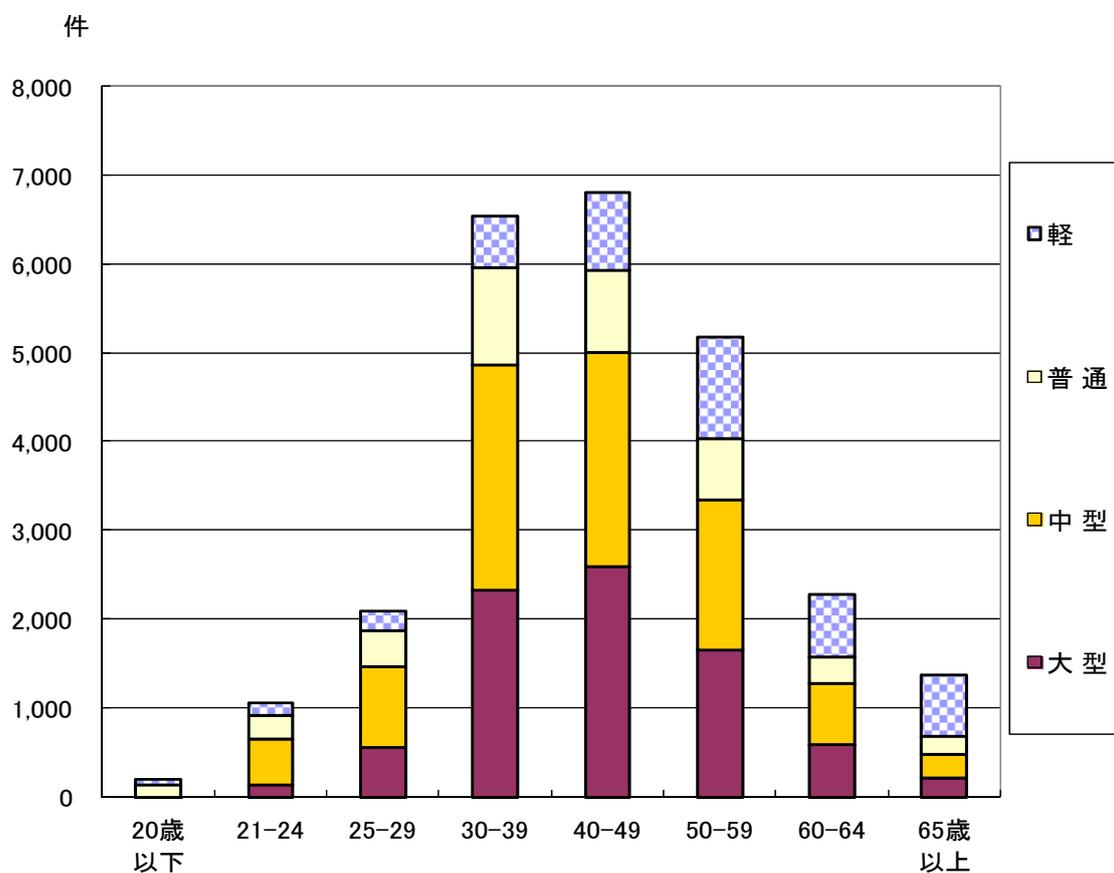
(3) 事業用貨物自動車の運転者年齢層別車種別事故件数

平成22年中の事業用トラックの交通事故について、運転者年齢層別車種別の事故件数をみると、大型、中型は30歳代から50歳代(13,197件)が多く発生し、全体の約52%を占めています。また、普通は30歳代(1,087件)、軽は50歳代(1,132件)が多く発生しています。

表4-3 事業用貨物自動車の運転者年齢層別車種別事故件数(平成22年)

	年齢層								合計
	20歳以下	21-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60-64	65歳以上	
大型	0	127	544	2,311	2,589	1,638	585	209	8,003
中型	19	524	911	2,546	2,409	1,704	689	257	9,059
普通	109	265	412	1,087	919	688	299	203	3,982
軽	61	137	214	583	882	1,132	698	696	4,403
合計	189	1,053	2,081	6,527	6,799	5,162	2,271	1,365	25,447

図4-3 事業用貨物自動車の運転者年齢層別車種別事故件数(平成22年)



5. 事業用貨物自動車の時間帯別事故の状況

平成22年中の事業用トラックの交通事故について、時間帯別事故件数の構成率をみると、死傷事故全体では10時から12時までの時間帯、死亡事故は早朝の4時から6時の時間帯に発生する割合が高くなっています。

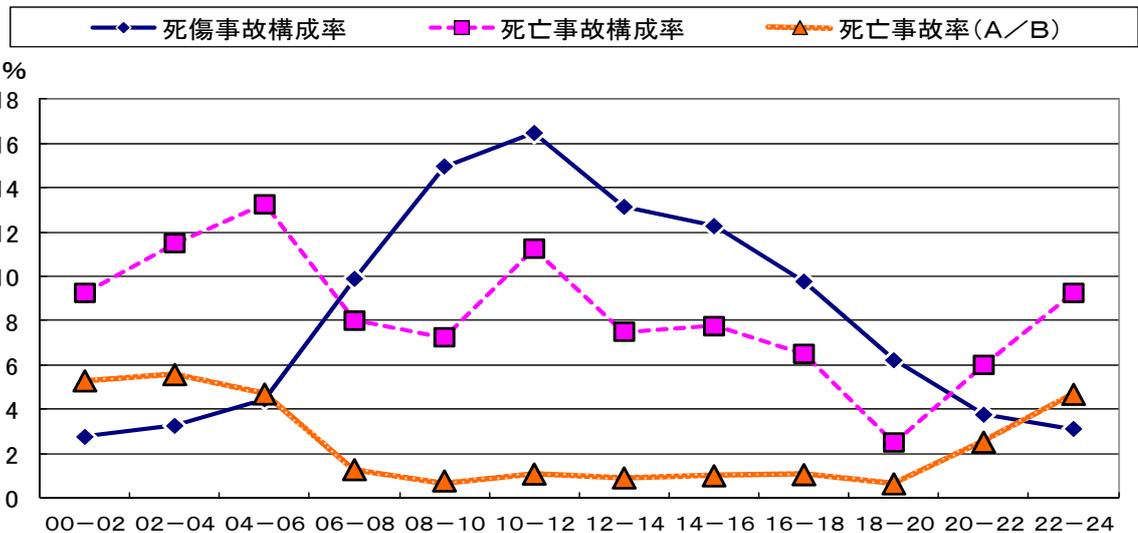
また、死亡事故率(死傷事故に占める死亡事故の割合)をみると、0時から4時までの深夜から早朝にかけての時間帯における死亡事故率が約5%と高くなっています。

深夜から早朝の時間帯にかけては、交通量が少ないことからスピードの出し過ぎや過労などによる居眠り運転を起こしやすい状況となるため、特に制限速度の厳守や休憩・仮眠を適切にとることが必要です。

表5-1 事業用貨物自動車の時間帯別事故件数の構成率(平成22年)

事故種別 時間帯	死傷事故件数 (B)	死傷事故構成率	死亡事故件数 (A)	死亡事故構成率	死亡事故率 (A/B)
00-02	701	2.8 %	37	9.3 %	5.3 %
02-04	827	3.2 %	46	11.5 %	5.6 %
04-06	1,131	4.4 %	53	13.3 %	4.7 %
06-08	2,515	9.9 %	32	8.0 %	1.3 %
08-10	3,807	15.0 %	29	7.3 %	0.8 %
10-12	4,191	16.5 %	45	11.3 %	1.1 %
12-14	3,342	13.1 %	30	7.5 %	0.9 %
14-16	3,121	12.3 %	31	7.8 %	1.0 %
16-18	2,484	9.8 %	26	6.5 %	1.0 %
18-20	1,581	6.2 %	10	2.5 %	0.6 %
20-22	955	3.8 %	24	6.0 %	2.5 %
22-24	792	3.1 %	37	9.3 %	4.7 %
合計	25,447	100.0 %	400	100.0 %	1.6 %

図5-1 事業用貨物自動車の時間帯別事故件数の構成率(平成22年)



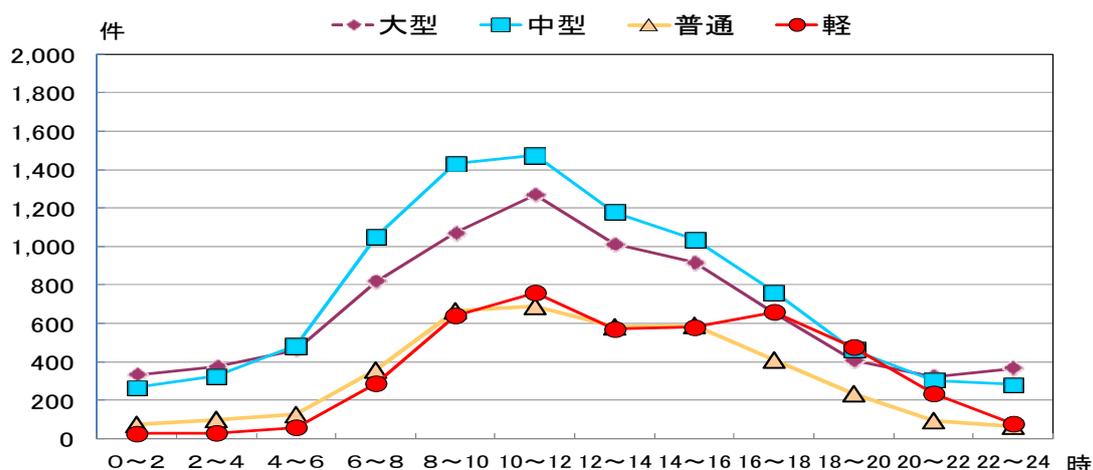
時

(参考1) 事業用貨物自動車の時間帯別当事者別事故件数

表5-2 事業用貨物自動車の時間帯別当事者別事故件数(平成22年)

時間帯	0~2	2~4	4~6	6~8	8~10	10~12	12~14	14~16	16~18	18~20	20~22	22~24	合計
大型	333	373	463	818	1,070	1,269	1,012	916	653	407	323	366	8,003
中型	268	324	484	1,052	1,431	1,474	1,178	1,037	762	463	303	283	9,059
普通	74	100	125	357	665	688	582	589	409	234	94	65	3,982
軽	26	30	59	288	641	760	570	579	660	477	235	78	4,403
合計	701	827	1,131	2,515	3,807	4,191	3,342	3,121	2,484	1,581	955	792	25,447

図5-2 事業用貨物自動車の時間帯別当事者別事故件数(平成22年)

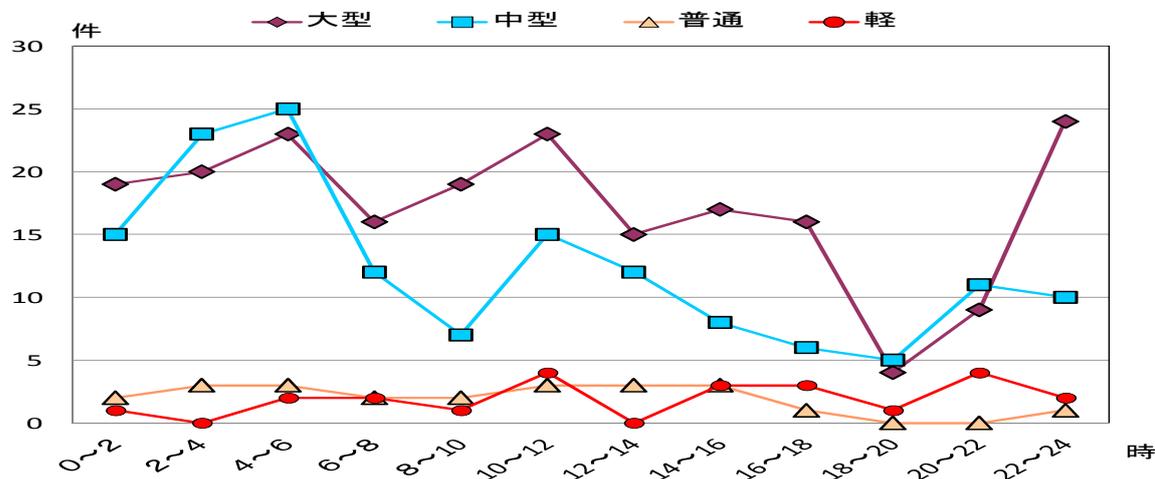


(参考2) 事業用貨物自動車の時間帯別当事者別死亡事故件数

表5-3 事業用貨物自動車の時間帯別死亡事故件数(平成22年)

時間帯	0~2	2~4	4~6	6~8	8~10	10~12	12~14	14~16	16~18	18~20	20~22	22~24	合計
大型	19	20	23	16	19	23	15	17	16	4	9	24	205
中型	15	23	25	12	7	15	12	8	6	5	11	10	149
普通	2	3	3	2	2	3	3	3	1	0	0	1	23
軽	1	0	2	2	1	4	0	3	3	1	4	2	23
合計	37	46	53	32	29	45	30	31	26	10	24	37	400

図5-3 事業用貨物自動車の時間帯別死亡事故件数(平成22年)



6. 事業用貨物自動車の危険認知速度別事故の状況

(1) 事業用貨物自動車の危険認知速度別事故件数

平成22年中の事業用トラックの交通事故について、危険認知速度別の事故件数をみると、全体では10km/h以下が7,973件で最も多く、次いで20km/h以下が4,425件となっています。一方、大型、中型では30km/h超から50km/h以下でも多く発生しています。

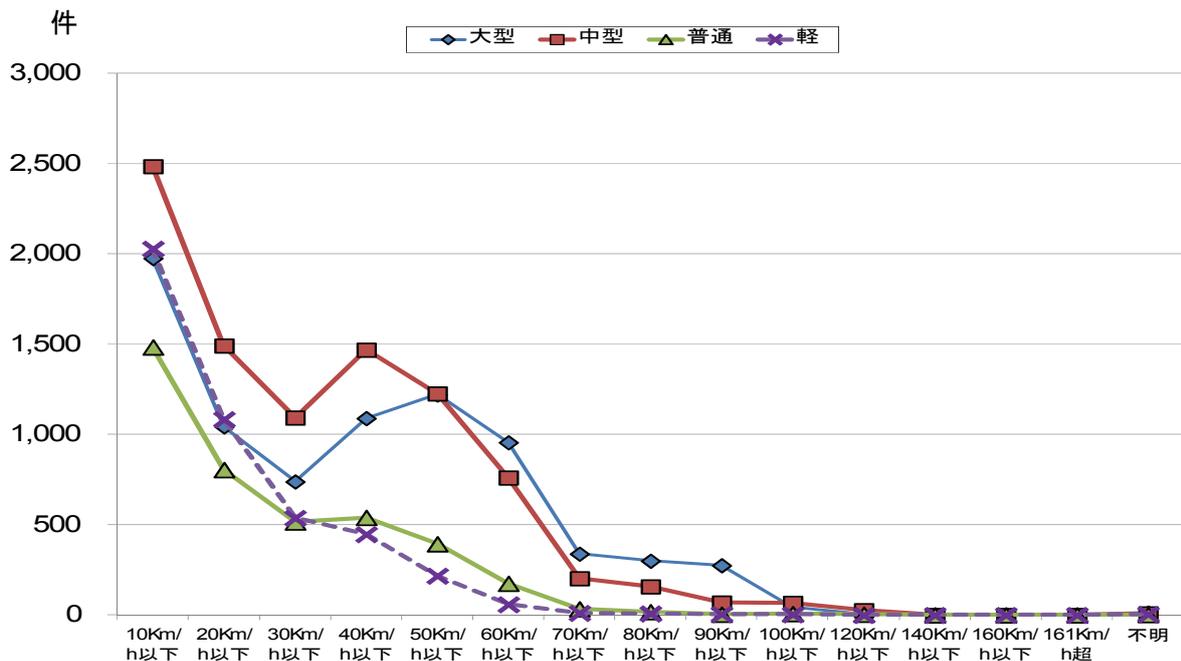
交通量が多い道路や交差点では、20km/h以下での運転となり漫然運転となりやすいため、前方の交通状況の確認、左右の安全確認の徹底が必要です。

また、道路が単調で変化に乏しい道路を50km/h以下の一定速度で、前車に追従して運転するような場合は、運転に対する緊張感が薄くなり漫然運転や脇見運転となりやすいため、運転に集中することが必要です。

表6-1 事業用貨物自動車の危険認知速度別事故件数(平成22年)

	10Km/h以下	20Km/h以下	30Km/h以下	40Km/h以下	50Km/h以下	60Km/h以下	70Km/h以下	80Km/h以下	90Km/h以下	100Km/h以下	120Km/h以下	140Km/h以下	160Km/h以下	161Km/h超	不明	合計
大型	1,976	1,044	739	1,090	1,221	956	339	300	275	45	4	1	0	0	13	8,003
中型	2,485	1,492	1,093	1,469	1,227	761	203	158	69	67	26	0	0	0	9	9,059
普通	1,484	805	515	540	394	175	34	18	4	7	4	0	0	0	2	3,982
軽	2,028	1,084	537	447	217	59	11	8	5	3	0	0	0	0	4	4,403
計	7,973	4,425	2,884	3,546	3,059	1,951	587	484	353	122	34	1	0	0	28	25,447

図6-1 事業用貨物自動車の危険認知速度別事故件数(平成22)



(2) 事業用貨物自動車の危険認知速度別死亡事故件数

平成22年中の事業用トラックの交通事故について、危険認知速度別の死亡事故件数をみると、60km/h以下帯が85件で最も多くなっています。また、死亡事故率をみると危険認知速度が高くなるにつれて死亡事故率が高くなっています。

スピードの出し過ぎに注意を払い、前方の安全確保や急な飛び出し等を回避できる防衛運転に努める必要があります。

表6-2 事業用貨物自動車の危険認知速度別死亡事故件数(平成22年)

	10Km/h以下	20Km/h以下	30Km/h以下	40Km/h以下	50Km/h以下	60Km/h以下	70Km/h以下	80Km/h以下	90Km/h以下	100Km/h以下	120Km/h以下	140Km/h以下	160Km/h以下	161Km/h超	不明	合計
大型	32	31	7	16	16	38	22	20	16	5	0	0	0	0	2	205
中型	8	11	12	16	22	36	20	13	3	4	1	0	0	0	3	149
普通	2	2	4	0	3	8	3	1	0	0	0	0	0	0	0	23
軽	0	3	2	7	7	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	23
計	42	47	25	39	48	85	45	34	19	10	1	0	0	5	400	

図6-2 事業用貨物自動車の危険認知速度別死亡事故件数(平成22年)

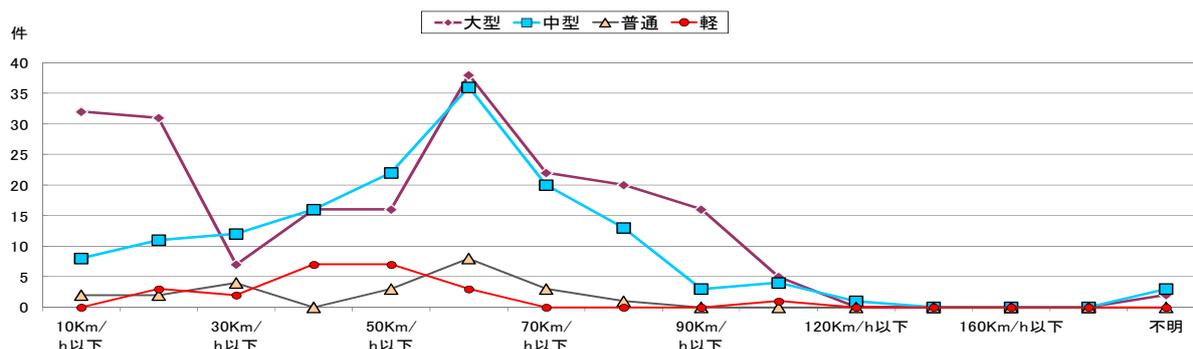
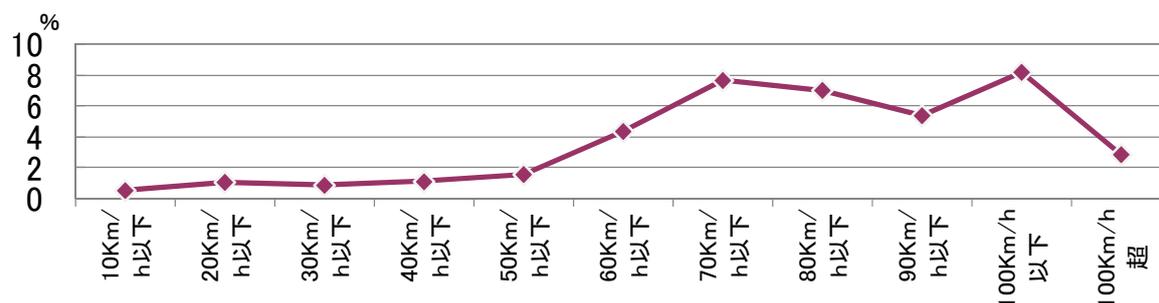


表6-3 事業用貨物自動車の危険認知速度別死亡事故率(平成22年)

	10Km/h以下	20Km/h以下	30Km/h以下	40Km/h以下	50Km/h以下	60Km/h以下	70Km/h以下	80Km/h以下	90Km/h以下	100Km/h以下	100Km/h超	不明	合計
事故件数	7,973	4,425	2,884	3,546	3,059	1,951	587	484	353	122	35	28	25,447
死亡事故件数	42	47	25	39	48	85	45	34	19	10	1	5	400
死亡事故率	0.53	1.06	0.87	1.10	1.57	4.36	7.67	7.02	5.38	8.20	2.86	17.86	1.57

* 死亡事故率=死亡事故件数÷事故件数×100

図6-3 事業用貨物自動車の危険認知速度別死亡事故率(平成22年)



7. 事業用貨物自動車の時間帯別危険認知速度別追突事故の状況

(1) 事業用貨物自動車の時間帯別危険認知速度別追突事故件数

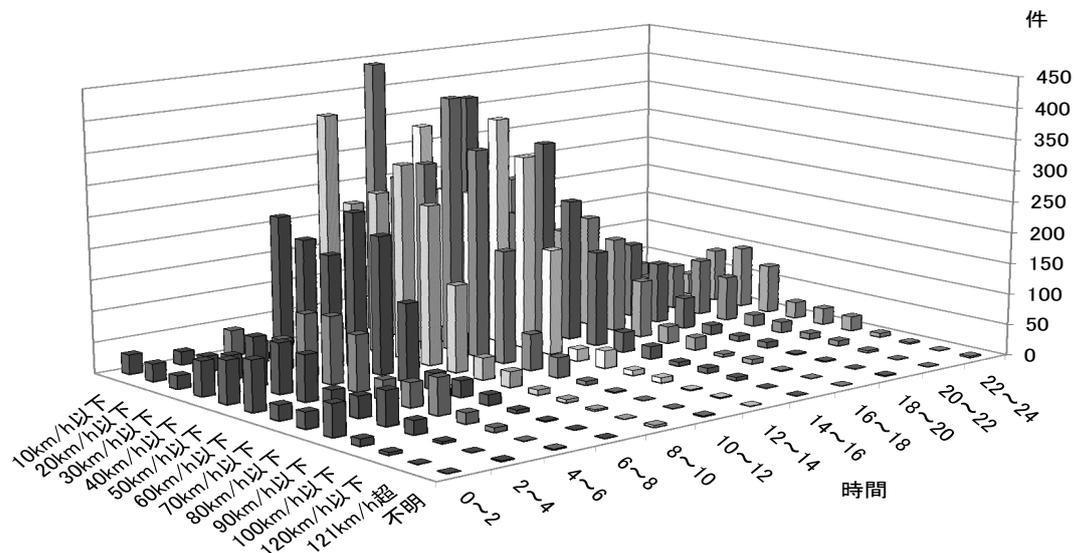
平成22年中の事業用トラックの交通事故について、時間帯別危険認知速度別の追突事故件数をみると、10時から12時が2,023件で最も多く、次いで12時から14時が1,711件、8時から10時が1,648件となっています。また、危険認知速度別にみると、10時から12時の時間帯で10km/h以下が442件と最も多く、次いで30km/h超から40km/h以下409件となっています。

8時から14時は、比較的に交通量が多い時間帯のため、50km/h以下で運転することが多くなり脇見運転等となりやすいことから、前方の交通状況、前走車の速度や動向に注意を払い、適正な車間距離を保って運転することが必要です。

表7-1 事業用貨物自動車の時間帯別危険認知速度別追突事故件数(平成22年)

危険認知速度	時間帯												合計
	0~2	2~4	4~6	6~8	8~10	10~12	12~14	14~16	16~18	18~20	20~22	22~24	
10km/h以下	31	21	41	214	368	442	330	368	219	103	46	32	2,215
20km/h以下	28	25	33	186	233	264	233	221	133	59	32	34	1,481
30km/h以下	21	38	49	171	259	295	236	190	148	95	42	34	1,578
40km/h以下	56	79	101	249	313	409	365	315	179	121	71	85	2,343
50km/h以下	69	81	108	221	257	334	312	228	152	98	90	99	2,049
60km/h以下	81	74	90	125	140	181	170	153	92	50	72	78	1,306
70km/h以下	24	31	31	26	35	58	19	32	27	15	18	26	342
80km/h以下	26	34	39	26	25	32	28	20	20	8	17	26	301
90km/h以下	51	55	59	16	8	6	8	6	4	9	9	23	254
100km/h以下	11	22	17	5	5	1	8	8	7	1	8	6	99
120km/h以下	4	3	7	1	2	0	1	5	1	1	3	2	30
121km/h超	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
不明	0	1	1	0	3	1	0	0	0	1	0	2	9
合計	402	464	576	1,240	1,648	2,023	1,711	1,546	982	561	408	447	12,008

図7-1 事業用貨物自動車の時間帯別危険認知速度別追突事故件数(平成22年)



(2) 事業用貨物自動車の時間帯別危険認知速度別追突死亡事故件数

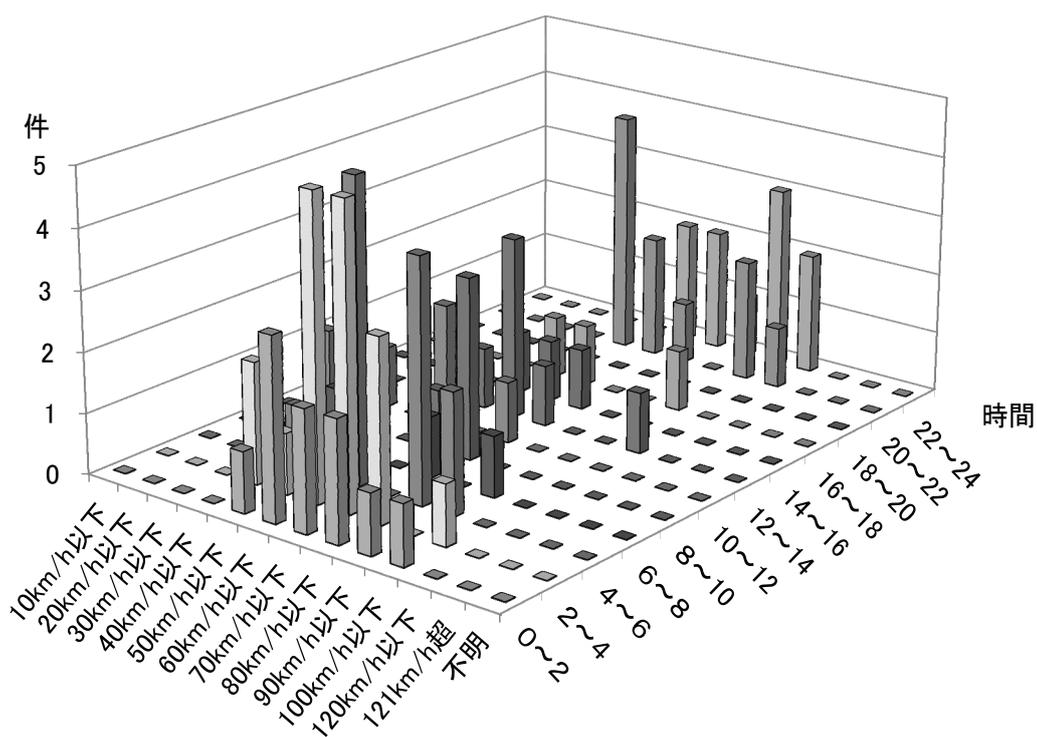
平成22年中の事業用トラックの交通事故について、時間帯別危険認知速度別の追突死亡事故件数をみると、40km/h超(79件)が約92%を占め、その内の約77%が50km/h超(66件)となっており、高速度域での事故が死亡事故に至っていることが判ります。また、時間帯別にみると、午後8時から午前6時までの時間帯に多く発生しています。

この時間帯においては、交通量が比較的に少ないため、スピードを出しやすい状況となることから、特に制限速度を厳守することが重要です。

表7-2 事業用貨物自動車の時間帯別危険認知速度別追突死亡事故件数(平成22年)

危険認知速度	時 間 帯												合計
	0～2	2～4	4～6	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24	
10km/h以下	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
20km/h以下	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
30km/h以下	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
40km/h以下	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4
50km/h以下	1	1	0	2	0	2	1	1	1	0	4	0	13
60km/h以下	3	5	5	0	1	0	3	1	1	0	2	2	23
70km/h以下	2	5	0	1	3	1	1	1	0	0	1	2	17
80km/h以下	2	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10
90km/h以下	1	0	2	1	0	0	0	0	1	0	2	3	10
100km/h以下	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	6
120km/h以下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
121km/h超	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	10	17	12	5	4	6	6	3	3	0	10	10	86

図7-2 事業用貨物自動車の時間帯別危険認知速度別追突死亡事故件数(平成22年)



8. 事業用貨物自動車の行動類型別事故の状況

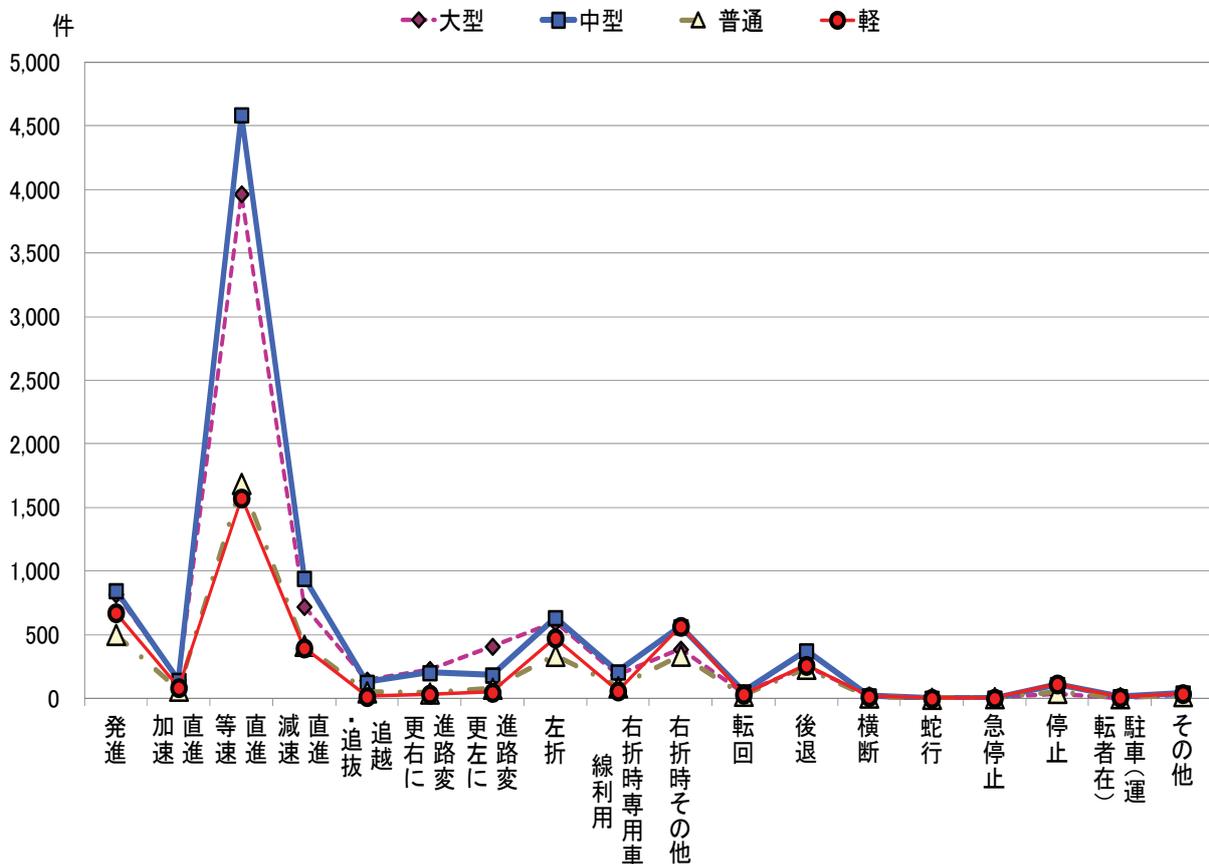
平成22年中の事業用トラックの交通事故について、行動類型別の事故件数をみると、全体で直進中(等速、減速、加速)が14,743件(約58%)であり、その内、直進等が11,842件と約80%を占めています。次いで、発進中が2,846件、直進減速が2,482件の順に多くなっています。

直進運転中は、他の交通状況への注意が散漫となりやすいので、運転に集中することが必要です。

表8 事業用貨物自動車の行動類型別事故件数(平成22年)

	発進	直進 加速	直進 等速	直進 減速	追越 ・追抜	進路変 更右に	進路変 更左に	左折	右折時専 用車線利 用	右折時そ の他	転回	後退	横断	蛇行	急停止	停止	駐車(運 転者在)	その他	計
大型	821	145	3,968	723	144	228	410	600	187	388	42	254	21	1	8	32	1	30	8,003
中型	847	142	4,589	944	127	202	184	635	208	564	52	374	20	2	3	109	14	43	9,059
普通	504	65	1,691	418	52	43	81	339	92	340	25	237	11	1	6	48	6	23	3,982
軽	674	85	1,576	397	15	34	48	476	59	567	33	260	15	1	2	114	9	38	4,403
計	2,846	437	11,824	2,482	338	507	723	2,050	546	1,859	152	1,125	67	5	19	303	30	134	25,447

図8 事業用貨物自動車の行動類型別事故件数(平成22年)



9. 事業用貨物自動車の法令違反別事故の状況

平成22年中の事業用トラックの交通事故について、法令違反(事故の結果に最も影響を与えている違反であって、無免許運転、無資格運転及び酒気帯び運転以外の違反)別の構成率をみると、全体では安全不確認が28.7%、次いで脇見運転が22.4%、動静不注視が14.6%の順となっています。一方、死亡事故では漫然運転25.7%、脇見運転18.8%、安全不確認13.0%の順に構成率が高くなっています。

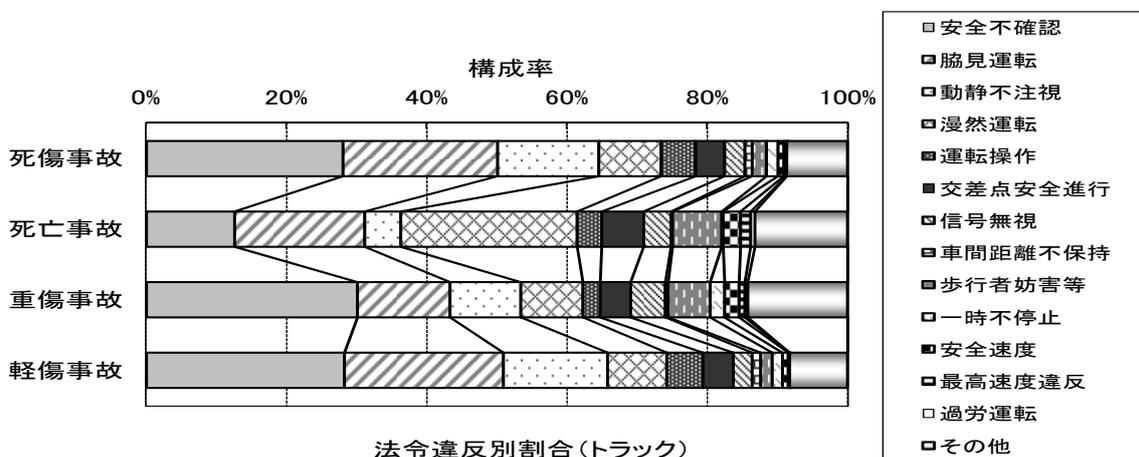
脇見運転や漫然運転などの違反は、運転に対する集中力や緊張感が薄くなり、運転以外のことを考えたり、状況判断が遅れ事故を発生させます。

なぜ、このような法令違反を起こしたのかについて、背後要因を見だし、安全意識の高揚を図ることが重要です。

表9 事業用貨物自動車の法令違反別事故件数(平成22年)

違反項目	合計		死亡事故件数		重傷事故件数		軽傷事故件数	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
信号無視	754	3.0%	15	3.8%	83	4.9%	656	2.9%
通行区分違反	112	0.4%	8	2.0%	15	0.9%	89	0.4%
最高速度違反	101	0.4%	6	1.5%	13	0.8%	82	0.4%
横断・転回等違反	148	0.6%	3	0.8%	13	0.8%	132	0.6%
車間距離不保持	264	1.1%	1	0.3%	6	0.4%	257	1.1%
追越し禁止違反	121	0.5%	1	0.3%	26	1.5%	94	0.4%
踏切不停止	4	0.0%	0	0.0%	2	0.1%	2	0.0%
右折違反	81	0.3%	0	0.0%	9	0.5%	72	0.3%
左折違反	167	0.7%	2	0.5%	13	0.8%	152	0.7%
優先通行妨害	243	1.0%	7	1.8%	18	1.1%	218	1.0%
交差点安全進行違反	1,067	4.3%	24	6.1%	74	4.3%	969	4.2%
歩行者妨害等	522	2.1%	28	7.1%	101	5.9%	393	1.7%
徐行違反	215	0.9%	4	1.0%	31	1.8%	180	0.8%
一時不停止	391	1.6%	1	0.3%	33	1.9%	357	1.6%
整備不良	16	0.1%	0	0.0%	1	0.1%	15	0.1%
酒酔い運転	3	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	0.0%
過労薬物運転	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
等 過労運転	15	0.1%	2	0.5%	5	0.3%	8	0.0%
安 運転操作不適	1,264	5.1%	14	3.6%	41	2.4%	1,209	5.3%
全 漫然運転	2,228	8.9%	101	25.7%	148	8.7%	1,979	8.6%
運 脇見運転	5,595	22.4%	74	18.8%	222	13.0%	5,299	23.1%
転義 動静不注視	3,659	14.6%	20	5.1%	168	9.9%	3,471	15.2%
務 安全不確認	7,176	28.7%	51	13.0%	503	29.6%	6,622	28.9%
違 安全速度違反	210	0.8%	10	2.5%	36	2.1%	164	0.7%
反 その他	374	1.5%	4	1.0%	36	2.1%	334	1.5%
その他の違反	693	2.8%	22	5.6%	73	4.3%	598	2.6%
不明	24	0.1%	2	0.5%	2	0.1%	20	0.1%
合計	25,447	101.8%	400	101.8%	1,672	98.2%	23,375	102.1%

図9 事業用貨物自動車の法令違反別事故の構成率(平成22年)



主な用語の意味

用語	意味
運転操作不適	危険又は危険のおそれのある状態を認識し、ハンドル操作、ブレーキ操作などの措置をとったが事故を発生させた場合等をいいます。
漫然運転	脇見運転ではないが、運転中に“運転以外のことを考えていた”、“ぼんやりしていた”、“ラジオ放送に聞き入っていた”等のために注意の的がはずれ、相手当事者を発見できず、又は発見が遅れて事故を発生させた場合等をいいます。
動静不注視	相手当事者を発見(認識)したが、危険でないと思って注視を怠り、又は相手が譲ってくれる(避けてくれる)ものと思い込んで注視を怠り事故を発生させた場合等をいいます。

10. 事業用貨物自動車の飲酒運転による事故の状況

平成22年中の事業用トラックの交通事故について、飲酒運転による事故件数の構成率をみると、基準値以下を含めて、飲酒が確認された件数は56件あり、図10-2のとおり平成13年からの推移は、年々減少傾向にあります。しかしながら、図10-1のとおり「酒酔い」及び「酒気帯び-0.25以上」が約68%を占め、飲酒の有無で死亡事故の構成率を比較すると、飲酒なしでは1.6%なのに対して、飲酒運転では4.3%になり、死亡事故となる確率が高くなっています。

飲酒運転に関する意識改革を進め、点呼において、アルコール検知器による確実なチェックを行い、飲酒運転の根絶を図っていく必要があります。

表10 事業用貨物自動車の飲酒運転事故件数及び構成率(平成22年)

	酒酔い	酒気帯び -0.25以上	酒気帯び -0.25未満	基準 以下	検知 不能	合計	構成率	飲酒なし	
								件数	構成率
死亡	0	1	0	2	0	3	4.3%	395	1.6%
重傷	0	3	0	0	0	3	4.3%	1,668	6.7%
軽傷	3	31	13	3	0	50	72.5%	23,316	93.6%
合計	3	35	13	5	0	56	100%	25,379	100%
構成率	5.4%	62.5%	23.2%	8.9%	0.0%	100.0%			

図10-1 事業用貨物自動車の飲酒運転事故件数(平成22年)

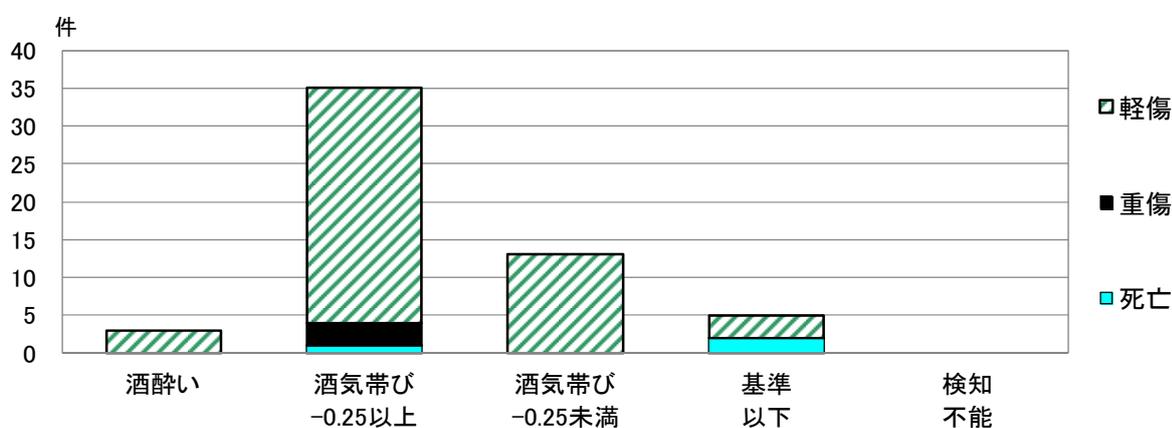
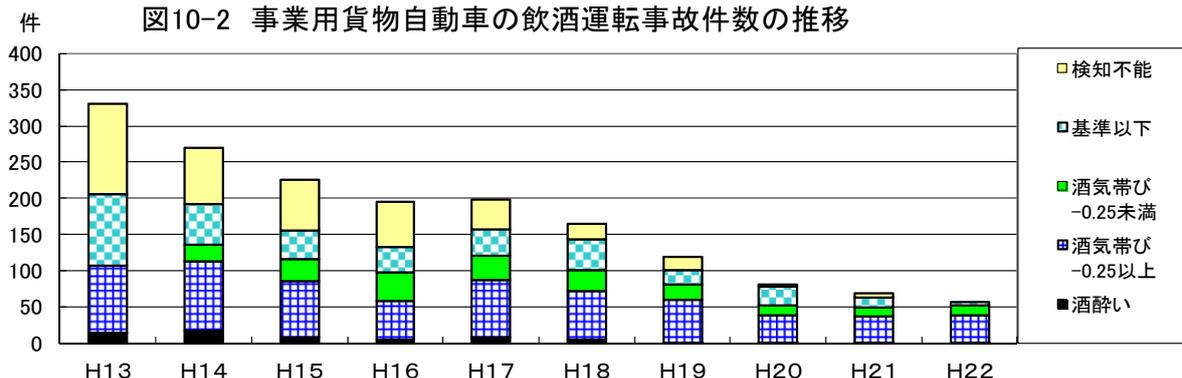


図10-2 事業用貨物自動車の飲酒運転事故件数の推移



11. 事業用貨物自動車の整備不良事故の状況

平成22年中の事業用トラックの交通事故について、整備不良の事故件数をみると、16件となっています。

平成13年から平成22年までの事故件数を車種別にみると大型車が多数を占めています。

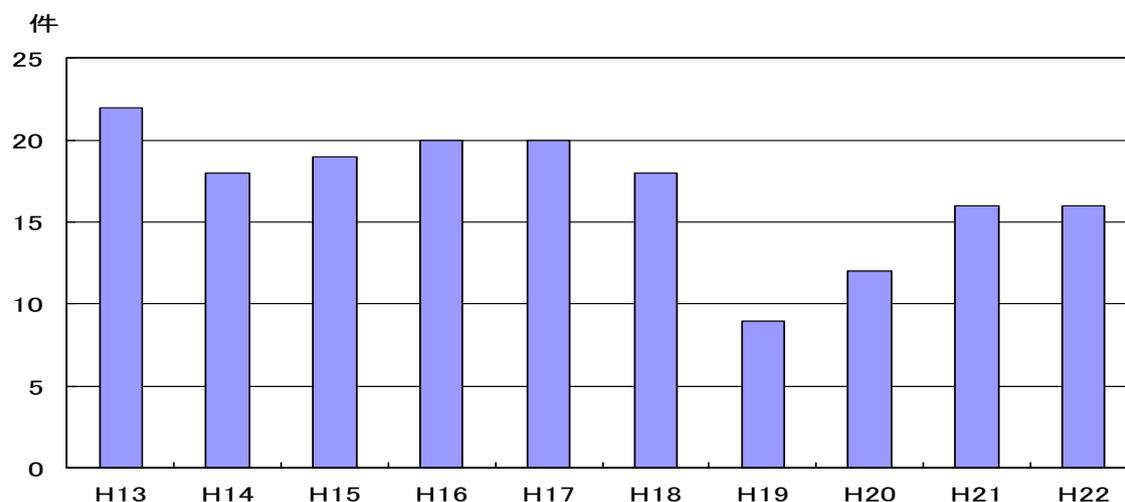
乗務前の日常点検及び3ヶ月毎の定期点検を確実に実施することが整備不良による事故を未然に防止するために必要なことです。

表11 事業貨物自動車の整備不良事故件数の推移

	大型	中型	普通	軽	合計
H13	18	4		0	22
H14	13	4		1	18
H15	17	2		0	19
H16	16	4		0	20
H17	14	5		1	20
H18	14	3		1	18
H19	6	2	0	1	9
H20	9	2	1	0	12
H21	11	3	2	0	16
H22	12	2	0	2	16

※ 整備不良とは、当該事故の発生に最も影響を与えた道路交通法上の法令違反が「整備不良」であったものをいう。

図11 事業貨物自動車の整備不良事故件数の推移



12. 事業用貨物自動車の車両的事故要因別事故の状況

平成22年中の事業用トラックの交通事故について、車両的事故要因別の事故件数をみると、整備不良では、タイヤ不良(パンク、摩耗、空気圧調整不良等)が17件で約45%を占め、次いで、制動装置不良13件、車輪不良(脱輪、締め付け不良)4件の順となっています。

また、状態的不良では、荷くずれが31件で約76%を占め、次いで積み荷等の車外はみ出しの順となっています。

従って、乗務前には、タイヤのパンク、摩耗等、ホイール・ナット締め付け具合、ブレーキの効き具合等について点検を励行することが必要です。積荷の状態については、運行前はもちろん運行途中においても再点検することが必要です。

表12 事業用貨物自動車の車両的事故要因別事故件数(平成22年)

車両的要因		大型	中型	普通	軽	計	
整備不良	制動装置不良	8	4	0	1	13	
	かじ取り装置不良	1	0	0	0	1	
	タイヤ不良	12	3	0	2	17	
	車輪不良	3	0	0	1	4	
	灯火不良	0	0	0	0	0	
	エンジン故障	0	0	0	0	0	
	変速機不良・故障	0	0	0	0	0	
	燃料・潤滑装置不良	0	0	0	0	0	
	フロントガラス等不良	0	0	0	0	0	
	ミラー調整不良、破損、欠落	0	0	0	0	0	
	不良改造(オーバーフェンダ等)	0	0	0	0	0	
	その他車両等の構造・装置等の整備不良	2	0	0	1	3	
	小計	26	7	0	5	38	
状態的不良	車内の状態	着色フィルムが視界に影響した	0	0	0	0	0
		ワイパーを作動させなかった、フロントガラスを拭かなかったなどのため相手の発見が遅れた	0	0	0	0	0
		車室内の飾り物が視界に影響した	0	0	0	0	0
		車室内の同乗者が視界、操作に影響した	0	0	0	0	0
		車室内の荷物が視界、操作に影響した	0	0	0	0	0
	積荷の状態	過積載が制動距離に影響した	0	0	0	0	0
		過積載が車両の安全性に影響した	0	1	0	0	1
		荷くずれ	23	3	3	2	31
		積み荷等の車外はみ出し	3	1	1	0	5
		積み荷等が自車の灯火を妨害した	0	0	0	0	0
		小計	26	5	4	2	37
	灯火の状態	前照灯不点火	0	0	0	1	1
		駐車灯不点火(尾灯、非常点滅を含む)	0	0	0	0	0
		自車前照灯の上下向きが視界に影響	3	0	0	0	3
	小計	3	0	0	1	4	
その他の車両的要因	8	7	2	2	19		
車両的要因計	63	19	6	10	98		

※車両的要因とは、車両の構造、装置の不良及び車両の状態的な不良が事故の発生の要因と考えられる場合をいう。

13. 事業用貨物自動車の事故車種の運転免許経過年数別事故の状況

(1) 事業用貨物自動車の事故車種の運転免許経過年数別事故件数等

平成22年中の事業用トラックの交通事故について、事故車種の運転免許経過年数別の事故件数をみると、10年以上が20,816件であり、約82%を占めています。

また、運転免許経過年数別人的要因別の構成率について、図13-2をみると動静不注視が1年未満(40.6%)と10年以上(40.6%)で多く、脇見運転は他に比べ10年以上(23.8%)が少ない傾向となっています。

運転免許を取得して年数を重ねると、危険性があるにもかかわらず、危険はないと思い注視を怠るなど、ベテラン運転者であるという過信による事故が発生しています。

表13-1 事業用貨物自動車の事故車種の運転免許経過年数別事故件数(平成22年)

	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	無免許等	合計
大型	34	50	69	60	131	788	6,870	1	8,003
中型	43	90	129	167	285	1,152	7,180	13	9,059
普通	55	109	110	80	130	490	3,004	4	3,982
軽	43	78	67	57	73	322	3,762	1	4,403
計	175	327	375	364	619	2,752	20,816	19	25,447

※運転免許経過年数とは、当該運転免許を取得してからの経過年数をいう。

図13-1 事業用貨物自動車の事故車種の運転免許経過年数別事故件数(平成22年)

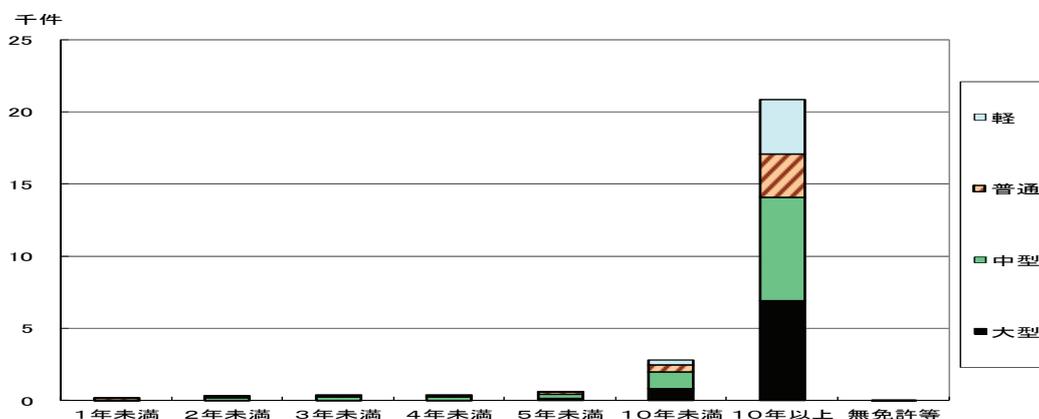
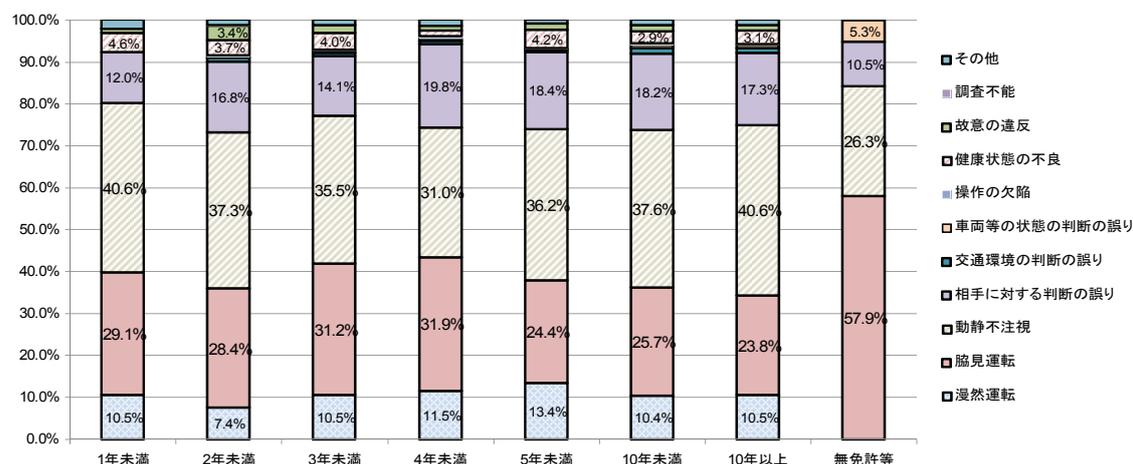


図13-2 事業用貨物自動車の事故車種の運転免許経過年数別人的要因別の構成率(平成22年)



(2) 事業用貨物自動車の事故車種の運転免許経過年数別運転者年齢層別事故件数

平成22年中の事業用トラックの交通事故について、事故車種の運転免許経過年数別運転者年齢層別の事故件数をみると、30歳代から50歳代の免許経過年10年以上で多く発生しています。

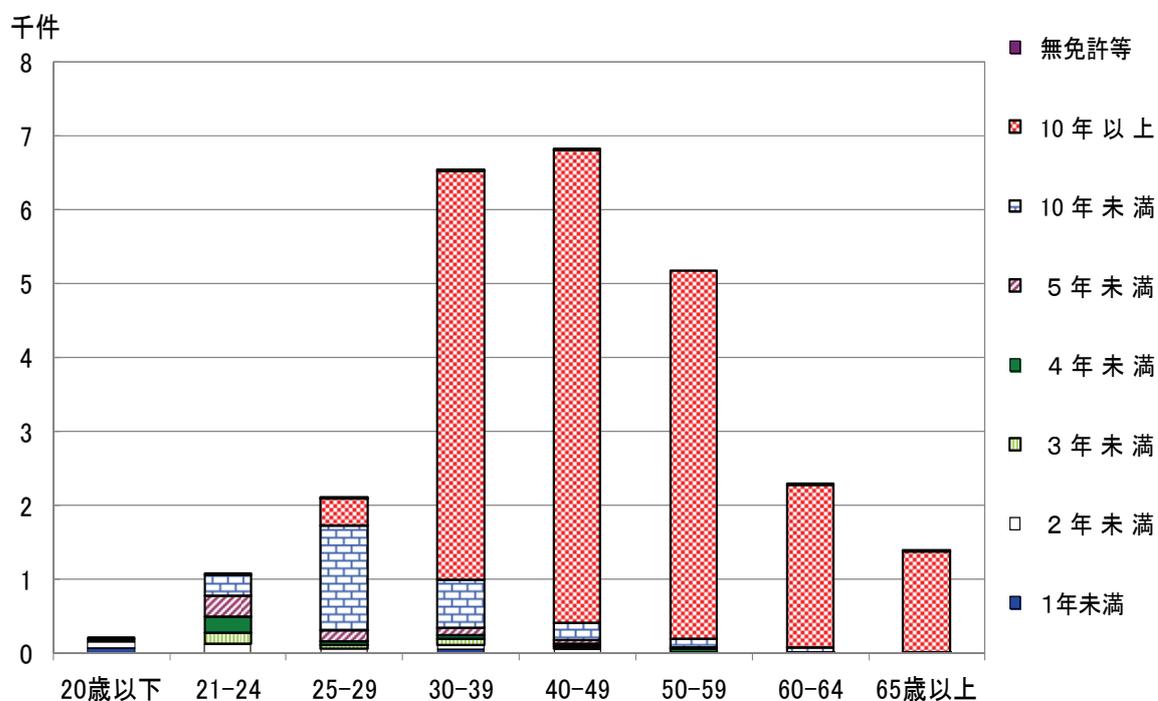
表13-2 事業用貨物自動車の事故車種の運転免許経過年数別運転者年齢層別事故件数
(平成22年)

運転免許経過年	年齢層								合計
	20歳以下	21-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60-64	65歳以上	
1年未満	57	28	17	42	16	6	7	2	175
2年未満	90	86	38	65	30	13	5	0	327
3年未満	39	150	52	80	38	10	4	2	375
4年未満	0	215	44	49	33	17	3	3	364
5年未満	0	281	148	103	51	23	11	2	619
10年未満	0	291	1,425	638	226	120	34	18	2,752
10年以上	0	0	353	5,547	6,403	4,973	2,204	1,336	20,816
無免許等	3	2	4	3	2	0	3	2	19
合計	189	1,053	2,081	6,527	6,799	5,162	2,271	1,365	25,447

※運転免許経過年数とは、当該運転免許を取得してからの経過年数をいう。

無免許等とは無資格運転、免許外、無免許をいう。

図13-3 事業用貨物自動車の事故車種の運転経過年数別運転者年齢層別事故件数
(平成22年)



14. 事業用貨物自動車の運転資格別事故の状況

平成22年中の事業用トラックの交通事故について、運転資格別の事故件数をみると、期限切れが6件、停止中が3件となっています。

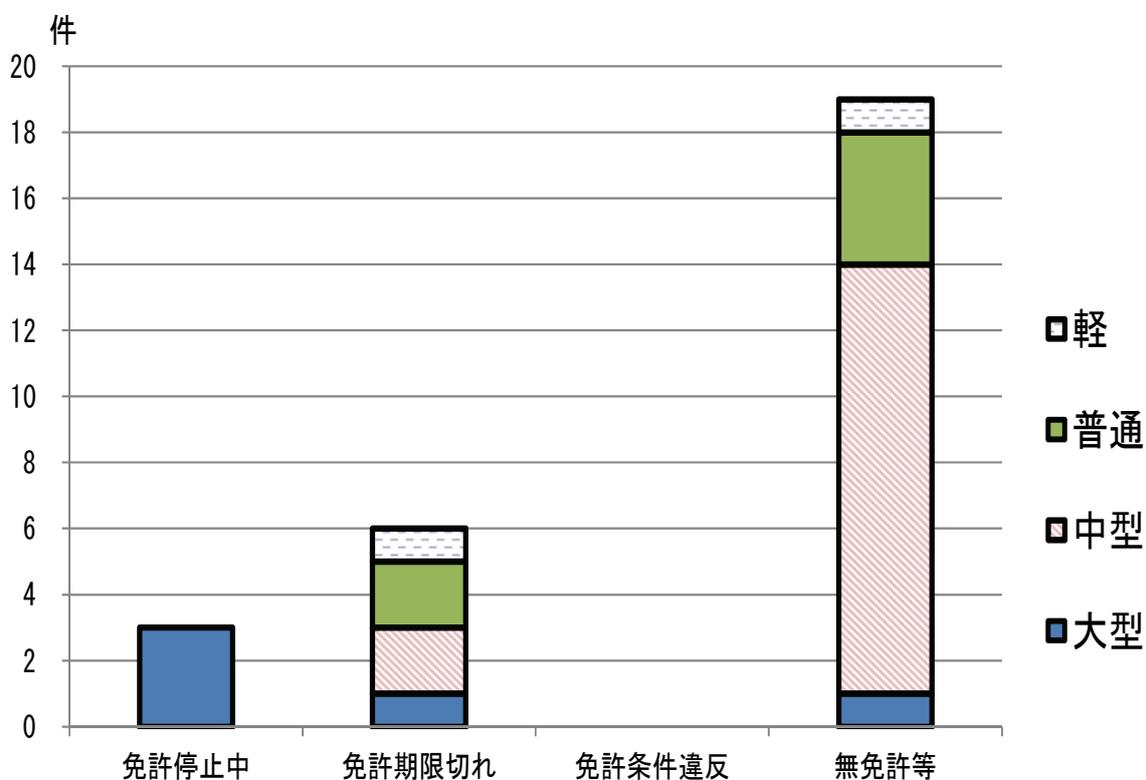
点呼の際に、免許証の確認を徹底することや運転記録証明を活用するなどして無免許等による運転を根絶することが必要となります。

表14 事業用貨物自動車の運転資格別事故件数(平成22年)

	有資格	免許停止中	免許期限切れ	免許条件違反	無免許等	対象外当事者		不明	合計
						有り	無し		
大型	7,998	3	1	0	1	0	0	0	8,003
中型	9,044	0	2	0	13	0	0	0	9,059
普通	3,976	0	2	0	4	0	0	0	3,982
軽	4,401	0	1	0	1	0	0	0	4,403
合計	25,419	3	6	0	19	0	0	0	25,447

無免許等とは無資格運転、免許外、無免許をいう。

図14 事業用貨物自動車の運転資格別事故件数(平成22年)



15. 事業用貨物自動車のシートベルト着用有無別運転者(第1当事者)の状況

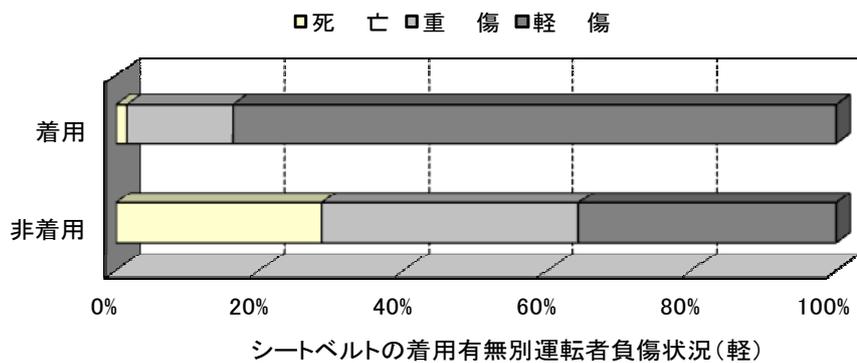
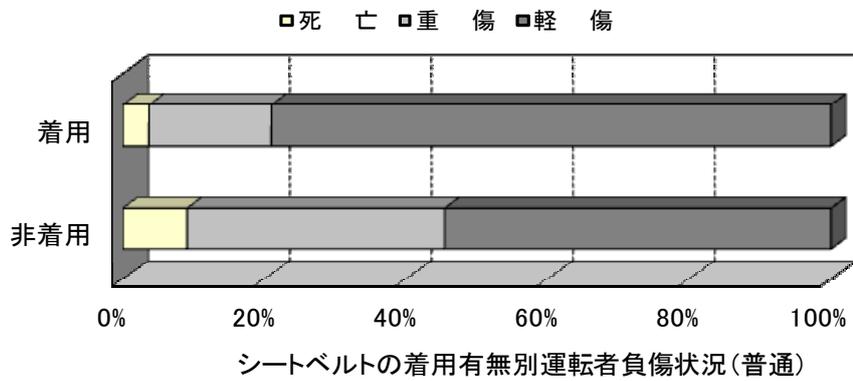
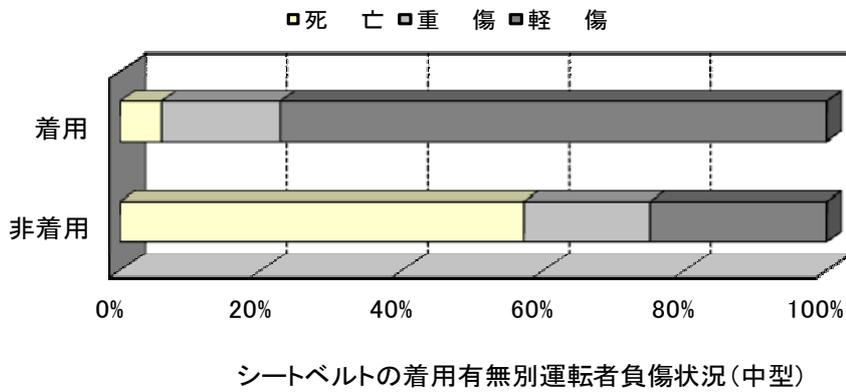
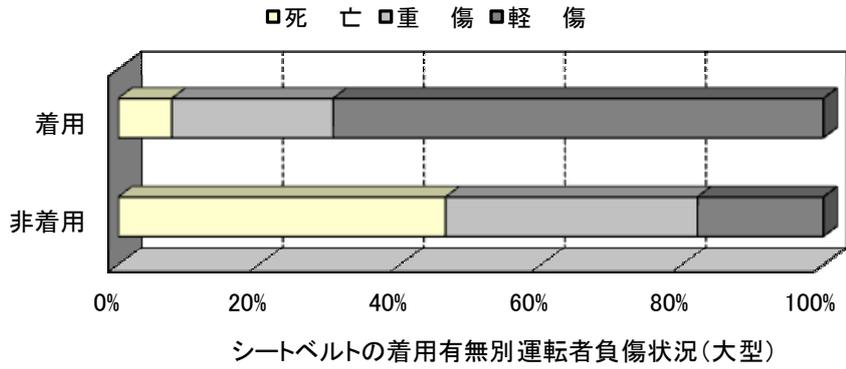
平成22年中の事業用トラックの交通事故について、シートベルト着用有無別運転者(第1当事者)の死傷者数等をみると、着用が25,021人と全体の約98%を占めているものの、シートベルト着用の死傷者のうち、死亡・重傷者の構成率が23.1%であるのに対して、非着用の場合は71.6%となっています。また、死者の構成率をみても、着用が5%であるのに対して、非着用が42%と割合が高くなります。

万が一、事故が発生したとしてもシートベルトを着用することにより傷害が軽減されることから、必ず、シートベルトを着用して運転する必要があります。

表15 事業用貨物自動車のシートベルト着用有無別運転者(第1当事者)死傷者数
(平成22年)

		大型	中型	普通	軽	計	構成率
着用	死亡	16	14	3	3	36	5.0%
	重傷	48	40	14	28	130	18.1%
	軽傷	146	184	64	160	554	76.9%
	小計	210	238	81	191	720	100%
	損傷なし	7,679	8,689	3,831	4,102	24,301	
	計	7,889	8,927	3,912	4,293	25,021	
非着用	死亡	13	16	1	4	34	42.0%
	重傷	10	5	4	5	24	29.6%
	軽傷	5	7	6	5	23	28.4%
	小計	28	28	11	14	81	100%
	損傷なし	61	76	49	86	272	
	計	89	104	60	100	353	
不明	死亡	1	1	0	0	2	10.0%
	重傷	3	3	3	1	10	50.0%
	軽傷	2	3	1	2	8	40.0%
	小計	6	7	4	3	20	100%
	損傷なし	19	21	6	7	53	
	計	25	28	10	10	73	
合計	8,003	9,059	3,982	4,403	25,447		

図15 事業用貨物自動車のシートベルト着用有無別運転者死傷者数の構成率
(平成22年)



16. 高速道路の事故状況

(1) 高速道路における追突事故類型詳細区分別事故件数等

平成22年中の事業用トラックの交通事故は、25,447件で前年(24,992件)に比べ455件、約1.8%増加しており、路線別に事故件数を見ると一般道路は、23,600件で前年(23,486件)に比べ114件、約0.5%増加に対し、高速道路は1,847件で前年(1,506件)に比べ341件、約23%増加しています。

事故類型詳細区分別事故件数(表3 事業用貨物自動車の事故類型詳細区分別事故件数:参照)の最も多い追突事故について、前年と比べると12,008件で前年(11,400件)に比べ608件、5.3%増加しています。

これを路線別にみると、一般道路は10,675件で前年(10,318件)に比べ357件、3.5%増加に対し、高速道路は1,333件で前年(1,082件)に比べ251件、23.2%増加しています。また、追突事故の死亡・重傷事故率^{※1}についてみると、一般道路が2.6%に対し、高速道路では7.8%と高くなっています。

高速道路における追突事故類型詳細区分をみると、表16-1のとおり「走行車に」が626件で前年に比べ18.3%増加し、次いで「車線停止中その他」^{※2}が543件で前年に比べ31.2%増加となっています。表16-2の道路区分別では、走行車線第一通行帯が最も多く684件、次いで走行車線第二通行帯以上272件、追越車線223件の順となっています。

※1死亡・重傷事故率とは(死亡事故+重傷事故)÷(死亡事故+重傷事故+軽傷事故)×100

※2追突の車線停止中その他には、渋滞停止中が含まれる。

※高速道路とは、高速自動車国道、自動車専用道路(道路交通法施行令第42条の規定により指定された自動車専用道路)をいう。

表16-1 事業用トラックの高速道路における追突事故類型詳細区分別事故件数

事故類型	年・事故内容	H21				H22				増減	
		死亡	重傷	軽傷	合計	死亡	重傷	軽傷	合計		
追突	追越・追抜	0	1	8	9	0	0	9	9	0	
	走行車に	14	43	472	529	9	37	580	626	97	
	流入車に	0	0	5	5	0	0	3	3	-2	
	流出車に	0	0	5	5	1	0	7	8	3	
	車線停止中	故障車に	3	2	13	18	2	4	20	26	8
		事故車に	0	9	14	23	1	4	12	17	-6
		その他	8	16	390	414	9	22	512	543	129
	路肩停止中	故障車に	0	1	5	6	0	2	5	7	1
		事故車に	0	0	0	0	0	0	1	1	1
		その他	0	1	6	7	5	4	18	27	20
	料金所付近停止中に	0	0	37	37	0	3	37	40	3	
	その他	1	1	27	29	0	1	25	26	-3	
	合計		26	74	982	1,082	27	77	1,229	1,333	251

表16-2 事業用トラックの高速道路における追突事故の道路区分別事故件数

道路区分	年・事故内容	H21				H22				増減
		死亡	重傷	軽傷	合計	死亡	重傷	軽傷	合計	
走行車線-第一通行帯		18	47	482	547	17	50	617	684	137
走行車線-第二通行帯以上		6	9	223	238	2	8	262	272	34
追越車線		1	12	155	168	1	7	215	223	55
登板車線		1	2	8	11	0	1	11	12	1
加速車線		0	0	0	0	0	1	3	4	4
減速車線		0	0	6	6	0	0	10	10	4
路肩		0	2	12	14	6	6	26	38	24
ランプウェイ-入路		0	0	3	3	0	0	4	4	1
ランプウェイ-出路		0	0	32	32	0	1	35	36	4
ジャンクション		0	0	5	5	0	0	0	0	-5
料金所等付近-本線上		0	1	29	30	0	2	17	19	-11
料金所等付近-その他		0	1	17	18	0	0	18	18	0
サービスエリア		0	0	3	3	1	0	5	6	3
パーキングエリア		0	0	1	1	0	0	1	1	0
その他		0	0	6	6	0	1	5	6	0
合計		26	74	982	1,082	27	77	1,229	1,333	251

(2) 高速道路における人対車両事故類型詳細区分別事故件数等

高速道路における人対車両について、事故類型詳細区分をみると表16-3のとおり20件で前年に比べ7件、53.8%増加しております。また、表16-4の道路区分別では、走行車線第一通行帯が最も多く10件、次いでパーキングエリア4件、路肩3件の順となっております。

高速道路を走行する場合は交通情報等を把握するとともに、前方の交通状況、前走車の速度や動向に注意を払い、適正な車間距離を保って運転することが必要です。

表16-3 事業用トラックの高速道路における人対車両事故類型詳細区分別事故件数

事故類型	年・事故内容	H21				H22				増減
		死亡	重傷	軽傷	合計	死亡	重傷	軽傷	合計	
人対車両	故障修理中	1	0	0	1	1	0	1	2	1
	路上作業中	4	1	0	5	3	1	2	6	1
	その他	2	0	5	7	2	6	4	12	5
	計	7	1	5	13	6	7	7	20	7

表16-4 事業用トラックの高速道路における追突事故の道路区分別事故件数

道路区分	年・事故内容	H21				H22				増減
		死亡	重傷	軽傷	合計	死亡	重傷	軽傷	合計	
走行車線-第一通行帯		4	1	0	5	4	5	1	10	5
走行車線-第二通行帯以上		0	0	0	0	0	2	0	2	2
追越車線		0	0	0	0	0	0	0	0	0
登板車線		0	0	0	0	0	0	0	0	0
加速車線		0	0	0	0	0	0	0	0	0
減速車線		0	0	0	0	0	0	0	0	0
路肩		2	0	0	2	2	0	1	3	1
ランプウェイ-入路		1	0	0	1	0	0	0	0	-1
ランプウェイ-出路		0	0	0	0	0	0	0	0	0
ジャンクション		0	0	0	0	0	0	0	0	0
料金所等付近-本線上		0	0	0	0	0	0	0	0	0
料金所等付近-その他		0	0	0	0	0	0	0	0	0
サービスエリア		0	0	3	3	0	0	0	0	-3
パーキングエリア		0	0	2	2	0	0	4	4	2
その他		0	0	0	0	0	0	1	1	1
合計		7	1	5	13	6	7	7	20	7

第2章 貨物自動車のミクロ調査事故事例等

事例1. 発進時の安全不確認による横断歩行者との衝突事故

事例2. 前方不注意による自転車への追突事故

事例3. 前方不注視による自転車への追突事故

事例4. 右折時の安全不確認による二輪車との衝突事故

事例5. 渋滞における右折時の安全不確認による二輪車との衝突

事例6. 居眠りによる軽乗用車との衝突事故

事例7. 健康起因による単独事故

事例8. 速度超過によるコンテナセミトレーラの横転事故

事例9. 高速道路において非常駐車帯に駐車していた車両への追突事故

事例10. 高速道路において車両故障の修理している乗員を撥ねた死亡事故

事例11. 高速道路における前方不注視(脇見運転)による追突多重事故

事例12. 酒気帯び運転による追突多重事故

事例1. 発進時の安全不確認による横断歩行者との衝突事故

◎発生時刻 15時台 ◎天候 雨 ◎路面状況 湿潤 ◎道路状況 直轄国道(片側2車線) ◎制限速度 50 km/h ◎事故類型 人对車両 その他横断中(四輪車对歩行者) ◎事故内容 重傷事故(重傷 1 無傷 1)		
◎ 車 両 概 要 等	A車 大型貨物(キャブオーバー) ・最大積載量 15,000kg ・乗車定員 2名 ・当時の積載量 0kg ・当時の乗員 1名 ・運転者50歳代 男 ・事故車運転経験 31年 ・直前速度 不明 ・負傷程度 無傷 1	B車 歩行者 ・負傷程度 重傷 1
【事故概要図】		
<p>The diagram illustrates the accident scene at an intersection. A truck (A) is moving from right to left across the intersection. A pedestrian (B) is crossing the road from the bottom towards the top. The truck's front is 3.1m from the pedestrian's path. The pedestrian is 4.9m from the truck's path. Buildings are labeled '店舗' (Store). The truck is labeled with A1, A2, A3 and the pedestrian with B1, B2, B3 (hand truck).</p>		
◎事故概要 Aは、片側2車線の信号がある交差点において、信号待ちのため停止し、信号が青に変わり発進したところ左側を横断中のBに気づかず衝突した。		
◎ 事 故 当 時 の 状 況	A車 信号が青に変わり発進した。 【人的要因】 交差点における安全不確認 【車両的要因】 特になし 【道路環境的要因】 特になし	B 横断禁止場所を横断していた。 【人的要因】 横断禁止場所の横断 【車両的要因】 特になし 【道路環境的要因】 特になし
◎事故要因 Aは、信号待ちで停止し後、信号が青になり発進する際に、周囲の安全確認を怠ったことが要因です。		
◎事故防止策 運転中は、周囲の交通状況に細心の注意を払いながら運転することは当然なことです。青信号で発進する際においても、周囲の安全を確認する必要があります。 特に、大型車両では、死角が生じることからミラー等により安全確認をすることが重要です。		

事例2. 前方不注意による自転車への追突事故

◎発生時刻 22時台 ◎天候 晴 ◎路面状況 乾燥 ◎道路状況 補助国道(片側2車線) ◎制限速度 60 km/h ◎事故類型 車両相互 追突 (四輪車対自転車) ◎事故内容 死亡事故(死亡 1 無傷 1)		
◎	A車	B車
車 両 概 要 等	中型貨物(キャブオーバー) ・最大積載量 2,700 kg ・乗車定員 2 名 ・当時の積載量 0 kg ・当時の乗員 1 名 ・運転者40歳代 男 ・事故車運転経験 26年 ・直前速度 55km/h ・車両損傷程度 小破 ・負傷程度 無傷 1	自転車 ・負傷程度 死亡 1
【事故概要図】		
◎事故概要		
Aは、第1車線を走行中、進路左側付近を進行していたBを認知したが、そのまま走行したところ、Bが進路上に進路変更したため、回避行動をとったが間に合わずBに追突した。		
◎	A車	B車
事 故 当 時 の 状 況	第1車線を約55km/hで走行していた。 【人的要因】Bを認識しながらもBの行動を予測し安全行動をとらなかった予測不適切 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし	道路左側を走行していた。 【人的要因】特になし 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし
◎事故要因		
Aは、Bを認知するも道路左側を走行すると思い込み、Bが進路変更をするかもしれないということの意識が欠如し、漫然と進行したことが要因です。		
◎事故防止策		
運転中は、他の通行者の動向に細心の注意を払いながら運転することが重要です。 特に、自転車や歩行者の突然な行動を予測した防衛運転に心がけることが重要です。		

事例3. 前方不注視による自転車への追突事故

◎発生時刻 22 時台 ◎天候 雨(強い雨) ◎路面状況 湿潤 ◎道路状況 市町村道(片側1車線) ◎制限速度 60 km/h ◎事故類型 車両相互 追突 (四輪車対自転車) ◎事故内容 死亡事故(死亡 1 無傷 1)					
◎	<table border="1"> <thead> <tr> <th>A車</th> <th>B車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> 中型貨物(キャブオーバー) ・最大積載量 3,600 kg ・乗車定員 3 名 ・当時の積載量 150 kg ・当時の乗員 1 名 ・運転者40歳代 男 ・事故車運転経験 21年 ・直前速度 40km/h ・負傷程度 無傷 1 </td> <td> 自転車 ・負傷程度 死亡 1 </td> </tr> </tbody> </table>	A車	B車	中型貨物(キャブオーバー) ・最大積載量 3,600 kg ・乗車定員 3 名 ・当時の積載量 150 kg ・当時の乗員 1 名 ・運転者40歳代 男 ・事故車運転経験 21年 ・直前速度 40km/h ・負傷程度 無傷 1	自転車 ・負傷程度 死亡 1
A車	B車				
中型貨物(キャブオーバー) ・最大積載量 3,600 kg ・乗車定員 3 名 ・当時の積載量 150 kg ・当時の乗員 1 名 ・運転者40歳代 男 ・事故車運転経験 21年 ・直前速度 40km/h ・負傷程度 無傷 1	自転車 ・負傷程度 死亡 1				
【事故概要図】 					
◎事故概要 Aは、強い雨の中、片側1車線の道路を走行中、大型の看板に気をとられ、前方を進行中のBに追突した。					
◎	<table border="1"> <thead> <tr> <th>A車</th> <th>B車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> 強い雨の中、片側1車線を走行していた。 【人的要因】 自転車・歩行者が通行していないだろうという思い込みと大型看板に気をとられたことによる前方不注視 【車両的要因】 特になし 【道路環境的要因】 強い雨が降っていた。 </td> <td> 道路左側を走行していた。 【人的要因】 特になし 【車両的要因】 特になし 【道路環境的要因】 特になし </td> </tr> </tbody> </table>	A車	B車	強い雨の中、片側1車線を走行していた。 【人的要因】 自転車・歩行者が通行していないだろうという思い込みと大型看板に気をとられたことによる前方不注視 【車両的要因】 特になし 【道路環境的要因】 強い雨が降っていた。	道路左側を走行していた。 【人的要因】 特になし 【車両的要因】 特になし 【道路環境的要因】 特になし
A車	B車				
強い雨の中、片側1車線を走行していた。 【人的要因】 自転車・歩行者が通行していないだろうという思い込みと大型看板に気をとられたことによる前方不注視 【車両的要因】 特になし 【道路環境的要因】 強い雨が降っていた。	道路左側を走行していた。 【人的要因】 特になし 【車両的要因】 特になし 【道路環境的要因】 特になし				
◎事故要因 Aは、強い雨の中、自転車・歩行者などは通行していないものと思い込み、又、右側の大型看板に気を取られ、前方の注視を怠り進行したことが要因です。					
◎事故防止策 運転中は、如何なる気象条件であっても周囲の交通状況に細心の注意を払いながら運転する必要があります。特に、自転車・歩行者は通行していないだろうとの思い込みをせず、前方の注視し運転に集中するとともに、常に安全運転を心がけることが重要です。					

事例4. 右折時の安全不確認による二輪車との衝突事故

◎発生時刻 16 時台 ◎天候 晴 ◎路面状況 乾燥 ◎道路状況 県道(片側3車線) ◎制限速度 60 km/h ◎事故類型 車両相互 側面衝突 (四輪車対二輪車) ◎事故内容 死亡事故(死亡 1 無傷 1)					
◎	<table border="1"> <thead> <tr> <th>A車</th> <th>B車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> ・普通貨物(キャブオーバー) ・最大積載量 1,500 kg ・乗車定員 3 名 ・当時の積載量 100 kg ・当時の乗員 1 名 ・運転者70歳代 男 ・事故車運転経験 23年 ・直前速度 20km/h ・車両損傷程度 小破 ・負傷程度 無傷 1 </td> <td> 小型二輪車 ・乗車定員 2 名 ・当時の乗員 1 名 ・運転者 50歳代 ・車両損傷程度 不明 ・負傷程度 死亡 1 </td> </tr> </tbody> </table>	A車	B車	・普通貨物(キャブオーバー) ・最大積載量 1,500 kg ・乗車定員 3 名 ・当時の積載量 100 kg ・当時の乗員 1 名 ・運転者70歳代 男 ・事故車運転経験 23年 ・直前速度 20km/h ・車両損傷程度 小破 ・負傷程度 無傷 1	小型二輪車 ・乗車定員 2 名 ・当時の乗員 1 名 ・運転者 50歳代 ・車両損傷程度 不明 ・負傷程度 死亡 1
A車	B車				
・普通貨物(キャブオーバー) ・最大積載量 1,500 kg ・乗車定員 3 名 ・当時の積載量 100 kg ・当時の乗員 1 名 ・運転者70歳代 男 ・事故車運転経験 23年 ・直前速度 20km/h ・車両損傷程度 小破 ・負傷程度 無傷 1	小型二輪車 ・乗車定員 2 名 ・当時の乗員 1 名 ・運転者 50歳代 ・車両損傷程度 不明 ・負傷程度 死亡 1				
【事故概要図】					
◎事故概要 Aは、十字路の交差点の右折レーンにおいて信号待ちで停止後、信号が青に変わったことから、右折を開始したところ、対向車線を直進してきたBと衝突した。					
◎	<table border="1"> <thead> <tr> <th>A車</th> <th>B車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> 交差点を約20km/hで右折していた。 【人的要因】対向車線上の安全不確認 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし </td> <td> 交差点を直進していた。 【人的要因】特になし 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし </td> </tr> </tbody> </table>	A車	B車	交差点を約20km/hで右折していた。 【人的要因】対向車線上の安全不確認 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし	交差点を直進していた。 【人的要因】特になし 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし
A車	B車				
交差点を約20km/hで右折していた。 【人的要因】対向車線上の安全不確認 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし	交差点を直進していた。 【人的要因】特になし 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし				
◎事故要因 Aは、信号が青に変わり右折する際に、対向直進車の安全確認を怠り進行したことが要因です。					
◎事故防止策 交差点を右折する際は、対向車線の交通状況を確認することが重要です。 二輪車等は、対向車両の死角となったり、又、夜間、二輪車の後方を走行している四輪車の前照灯により蒸発現象が起き、二輪車等を認識できないことが少なくありません。 特に、右折する際は二輪車等の進行を予測し細心の注意を払う必要があります。					

事例5. 渋滞における右折時の安全不確認による二輪車との衝突

◎発生時刻 9時台 ◎天候 晴 ◎路面状況 乾燥 ◎道路状況 直轄国道(片側1車線) ◎制限速度 50 km/h ◎事故類型 車両相互 前面衝突 (四輪車対二輪車) ◎事故内容 重傷事故(重傷 1 無傷 1)		
◎	A車	B車
車 両 概 要 等	中型貨物(キャブオーバー) ・最大積載量 3,050 kg ・乗車定員 3 名 ・当時の積載量 0 kg ・当時の乗員 1 名 ・運転者20歳代 男 ・事故車運転経験 7年 ・直前速度 不明 ・車両損傷程度 小破 ・負傷程度 無傷 1	小型二輪車 ・乗車定員 2 名 ・当時の乗員 1 名 ・運転者 20歳代 ・車両損傷程度 不明 ・負傷程度 重傷 1
【事故概要図】		
◎事故概要		
Aは、対向車線の渋滞車両の合間をぬって右折したところ、対向車線で停止車両の左側から進行してきたBと衝突した。		
◎	A車	B車
事 故 当 時 の 状 況	渋滞車両の合間をぬって右折していた。 【人的要因】渋滞車両の合間をぬって右折する際の安全不確認 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし	渋滞車両の左側を進行していた。 【人的要因】特になし 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし
◎事故要因		
Aは、対向車線の渋滞車両の合間を右折する際に、対向車線の安全確認を怠り進行したことが要因です。		
◎事故防止策		
右折する際に対向車両の死角により、右折先の安全が確認できないことがあるため、細心の注意を払うことが重要です。 特に、二輪車や自転車が車両の左側方をすり抜けて直進してくることを予測した安全確認が必要です。		

事例6. 居眠りによる軽乗用車との衝突事故

◎発生時刻 18時台 ◎天候 晴 ◎路面状況 乾燥 ◎道路状況 主要地方道(片側1車線・左カーブ) ◎制限速度 50 km/h ◎事故類型 車両相互 前面衝突(四輪車対四輪車) ◎事故内容 軽傷事故(軽傷 2 無傷 1)		
◎	A車	B車
車 両 概 要 等	普通貨物(キャブオーバー) ・最大積載量 1,500 kg ・乗車定員 3 名 ・当時の積載量 0 kg ・当時の乗員 1 名 ・運転者50歳代 男 ・事故車運転経験 24年 ・直前速度 不明 ・負傷程度 無傷 1	軽乗用車 ・乗車定員 4 名 ・当時の乗員 2 名 ・運転者 70歳代 ・車両損壊程度 大破 ・負傷程度 軽傷2
【事故概要図】		
◎事故概要		
Aは、片側1車線の道路を進行中、居眠り状態となり対向車線に進入し、対向車線を進行して来たBと正面衝突した。		
◎	A車	B車
事 故 当 時 の 状 況	居眠り状態で走行していた。 【人的要因】居眠り運転 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし	対向車線を走行していた。 【人的要因】特になし 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし
◎事故要因		
Aは、数キロ手前で居眠り状態となりヒヤリとしたにも係わらず、運転を継続し再び居眠り状態で走行したことが要因です。		
◎事故防止策		
運転中は、周囲の交通状況を細心の注意を持って、かつ、安全運転に支障をきたすことがない状態で走行するのは当然のことです。 特に、疲労状況や眠気により運転に支障をきたすおそれを感じた場合には直ちに運転を中止し、休息、休憩を取ることが重要です。		

事例7. 健康起因による単独事故

<p>◎発生時刻 16 時台 ◎天候 晴 ◎路面状況 乾燥 ◎道路状況 補助国道(片側1車線) ◎制限速度 60 km/h ◎事故類型 車両単独 路外逸脱(単独対物) ◎事故内容 死亡事故(死亡 1)</p>	
◎	A車
車	大型貨物(キャブオーバー)
両	・最大積載量 9,300 kg ・乗車定員 2 名
概	・当時の積載量 0 kg ・当時の乗員 1 名
要	・運転者50歳代 男 ・事故車運転経験 不明
等	・直前速度 不明 ・負傷程度 死亡 1
【事故概要図】	
◎事故概要	
Aは、片側1車線の道路を走行中、突然意識を失い、左側に路外逸脱し停止することなく、対向側の電柱など衝突後、法面に入り込み停止した。	
◎	A車
事	片側1車線を走行していた。
故	【人的要因】健康起因
当	【車両的要因】特になし
時	【道路環境的要因】特になし
の	
状	
況	
◎事故要因	
Aは、心筋梗塞と診断され2年前に手術し、事故発生2日前に通院していることから、運転中に心筋梗塞状態に陥って意識を失い事故となったものと思われます。	
◎事故防止策	
運転者は、常日頃から健康管理に注意し安全運転ができるよう心がけることが重要です。	
特に、運転する前の健康状態の確認を行い、運転に支障を来たすような場合は運転をしないこと、又、運転途中に体調の変化により正常な運転ができなくなった場合の安全な措置ができるよう準備しておく必要があります。	

事例8. 速度超過によるコンテナセミトレーラの横転事故

◎発生時刻 1時台 ◎天候 晴 ◎路面状況 乾燥 ◎道路状況 国道(片側 2 車線) ◎制限速度 40 km/h ◎事故類型 車両単独 (転倒) ◎事故内容 軽傷事故(軽傷 1)	
◎ 車 両 概 要 等	A車 トラクタ、コンテナセミトレーラ ・トラクタ:最大積載量 38,160 kg ・コンテナセミトレーラ:最大積載量:24,000kg ・コンテナセミトレーラ:当時の積載量 14,400 kg (菓子:1,500箱) ・運転者 40歳代 男 ・事故車運転経験 20年5ヶ月 ・危険認知速度 58km/h ・負傷程度 軽傷 1
【事故概要図】	
◎事故概要	Aは、コンテナセミトレーラをけん引したトラクタを運転中、右方向にカーブしている交差点を約68km/hで進行したところ、対向してきた車両がトラクタの直前を横切ったため速度を約 58km/hまで減速したが、曲がりきれず横転した。
◎ 事 故 当 時 の 状 況	A車 右カーブ下り勾配の交差点を約 58km/hで走行していた。 【人的要因】制限速度40 km/hのところを約58km/hの速度超過で走行した予測不適切 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】交差点の手前が緩やかな右カーブ下り勾配で、速度超過となりやすい構造
◎事故要因	Aが、コンテナセミトレーラの構造上の特性を理解せず、制限速度を超過し右カーブの交差点を進行したことが要因です。
◎事故防止策	法令で定められた道路を制限速度内で運行することは安全運転の基本ですが、コンテナセミトレーラなどの比較的重心が高く、横転しやすい車両を運転する場合は、車両の特性を理解するとともに、カーブに応じた速度で運転することが重要です。

※出典:国土交通省(自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書(平成 22 年度)より作成)

事例9. 高速道路において非常駐車帯に駐車していた車両への追突事故

◎発生時刻 23 時台 ◎天候 晴 ◎路面状況 乾燥 ◎道路状況 高速道路(片側3車線) ◎制限速度 80 km/h ◎事故類型 車両相互 追突 (四輪車対四輪車) ◎事故内容 死亡事故(死亡 1 無傷 2)及び車両火災事故		
◎ 車 両 概 要 等	A車 大型貨物(タンクローリー) ・最大積載量 13,020 kg ・乗車定員 2 名 ・当時の積載量 12,580 kg ・当時の乗員 1 名 ・運転者50歳代 男 ・事故車運転経験 17年8ヶ月 ・危険認知速度 80km/h ・負傷程度 無傷 1	B ・乗用車 ・乗車定員 5名 ・当時の乗員 2名 ・負傷程度 死亡 1 無傷 1
【事故概要図】		
◎事故概要		
Aは、高速道路を走行中、前方の道路案内標識に気を取られ、左前方の非常駐車帯に駐車していたBに追突し、衝突したBを約110m引きずりBとともに炎上した。		
◎ 事 故 当 時 の 状 況	A車 高速道路を約80km/hで走行していた。 【人的要因】道路案内標識に気をとられたことによる 前方不注視 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし	B 高速道路の非常駐車帯にエンジントラブルで駐車していた。 【人的要因】特になし 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし
◎事故要因		
Aは、高速道路を走行中、前方の道路案内標識に気をとられ、前方の注視を怠り進行したことが要因です。		
◎事故防止策		
高速道路を運転する際は、前方の交通状況に注意を払いながら運転することが重要なことであり、特に、高速道路の走行は一定の速度で運転することで集中力が低下するなど、前方不注視や漫然運転となりやすいことを認識する必要があります。		

※出典: 国土交通省(自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書(平成 22 年度)より作成)

事例10. 高速道路において車両故障の修理している乗員を撥ねた死亡事故

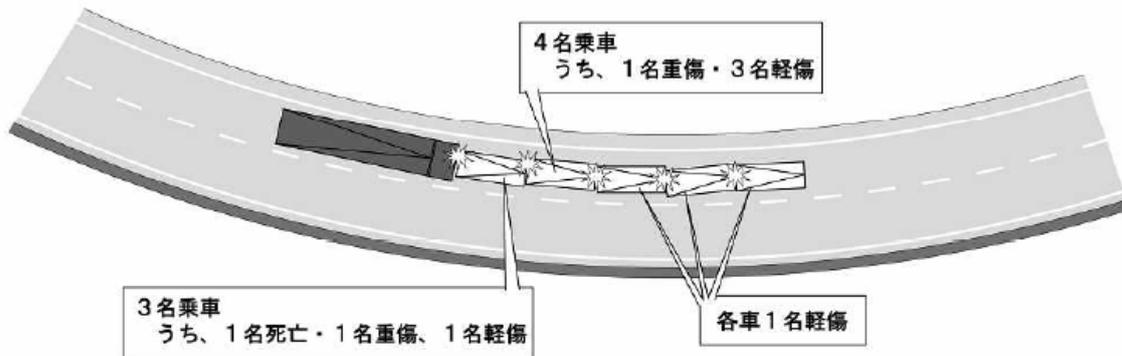
◎発生時刻 9時台 ◎天候 晴 ◎路面状況 乾燥 ◎道路状況 高速道路（片側2車線） ◎制限速度 80 km/h ◎事故類型 人对車両 路上作業中 ◎事故内容 死亡事故（死亡 3 無傷 1）		
◎ 車 両 概 要 等	A車 大型貨物 ・最大積載量 10,900 kg 乗車定員 2 名 ・当時の積載量 9,000 kg 当時の乗員 1 名 ・運転者30歳代 男 ・事故車運転経験 11年8ヶ月 ・危険認知速度 90km/h ・負傷程度 無傷 1	B 乗用車の乗員 ・負傷程度 死亡 3 名
【事故概要図】		
◎事故概要 Aは、高速道路を約90km/hで走行中、路側帯で駐車し乗用車のパンク修理を行っていたB(3名)を撥ね死亡させた。		
事 故 当 時 の 状 況	A車 高速道路を約90km/hで走行していた。 【人的要因】 注意力を欠いた漫然運転 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし	B車 3名が乗用車のパンク修理をしていた。 【人的要因】特になし 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし
◎事故要因 Aは、前方の景色に見入り進行先の交通状況に注意力を欠いた、漫然運転で進行したことが要因です。		
◎事故防止策 高速道路を運転する際は、前方の交通状況に注意を払いながら運転することが重要なことであり、特に、高速道路の走行は一定の速度で運転することで集中力が低下するなど、漫然運転となりやすいことを認識する必要があります。		

※出典: 国土交通省(自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書(平成 22 年度)より作成)

事例11. 高速道路における前方不注視(脇見運転)による追突多重事故

◎発生時刻 17時台 ◎天候 晴 ◎路面状況 乾燥		
◎道路状況 高速道路(片側 2車線) ◎制限速度 80 km/h		
◎事故類型 車両相互 追突(四輪車対四輪車)		
◎事故内容 死亡事故(死亡1 重傷 2 軽傷7 無傷1)		
◎ 車 両 概 要 等	A車	B車
	大型貨物 ・最大積載量 13,700 kg 乗車定員 2 名 ・当時の積載量 10,000 kg 当時の乗員 1 名 ・運転者40歳代 男 ・事故車運転経験 15年5ヶ月 ・危険認知速度 85km/h ・負傷程度 無傷 1	関係車両 5 台 ・負傷程度 死亡 1 、重傷 2 、軽傷 7

【事故概要図】



◎事故概要

Aは、高速道路を走行中、運転席後方の荷物を取ろうとして、脇見運転となり渋滞で停止していたBに追突し、5台を巻き込む多重追突事故を発生させた。

◎ 事 故 当 時 の 状 況	A車	B車
	オートクルーズコントロール装置を使用し、約85km/hで走行し、後部の荷物を取ろうとしていた。 【人的要因】 前方の注視を怠った脇見運転 【車両的要因】 特になし 【道路環境的要因】 特になし	事故の復旧工事により渋滞で停止していた。 【人的要因】特になし 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし

◎事故要因

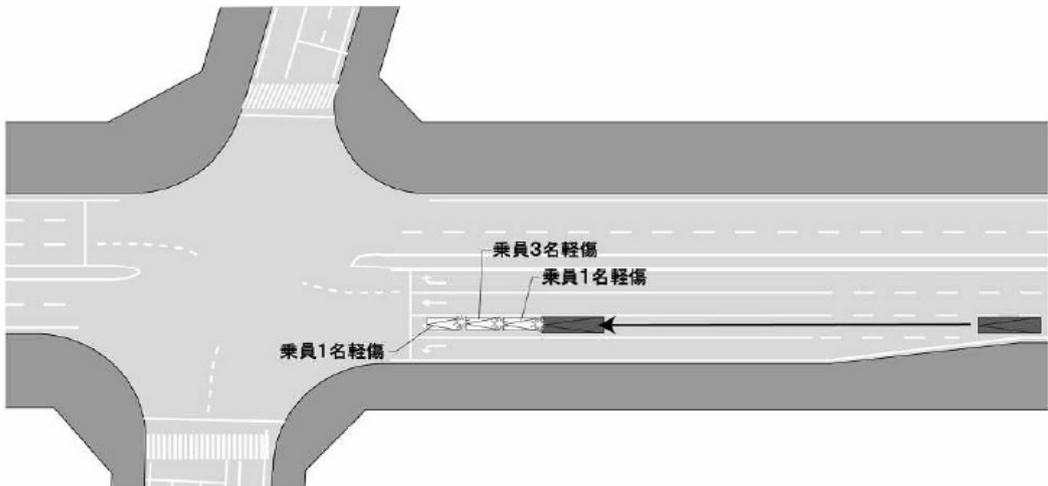
Aは、高速道路を85km/hで走行中、運転席後方の荷物を取ろうとして、前方の注視を怠った脇見運転が要因です。

◎事故防止策

運転中は、周囲の交通状況に細心の注意を払いながら運転することが重要なことであり、特に、高速道路の走行における脇見運転の危険性を理解すること、又、運転中に車内にあるものに触れなくてもいいように運転前に準備することが必要です。

※出典:国土交通省(自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書(平成22年度)より作成)

事例12. 酒気帯び運転による追突多重事故

◎発生時刻 23時台 ◎天候 晴 ◎路面状況 乾燥 ◎道路状況 国道(片側4車線・交差点付近) ◎制限速度 60 km/h ◎事故類型 車両相互 追突 (四輪車対四輪車) ◎事故内容 軽傷事故(軽傷 5 無傷1)					
◎ 車 両 概 要 等	<table border="1"> <thead> <tr> <th>A車</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> 大型貨物 ・最大積載量 13,500 kg 乗車定員 2 名 ・当時の積載量 5,000 kg 当時の乗員 1 名 ・運転者40歳代 男 ・事故車運転経験 18年 ・危険認知速度 40km/h ・負傷程度 無傷 1 </td> <td> 関係車両 3台 ・負傷程度 軽傷 5 </td> </tr> </tbody> </table>	A車	B	大型貨物 ・最大積載量 13,500 kg 乗車定員 2 名 ・当時の積載量 5,000 kg 当時の乗員 1 名 ・運転者40歳代 男 ・事故車運転経験 18年 ・危険認知速度 40km/h ・負傷程度 無傷 1	関係車両 3台 ・負傷程度 軽傷 5
A車	B				
大型貨物 ・最大積載量 13,500 kg 乗車定員 2 名 ・当時の積載量 5,000 kg 当時の乗員 1 名 ・運転者40歳代 男 ・事故車運転経験 18年 ・危険認知速度 40km/h ・負傷程度 無傷 1	関係車両 3台 ・負傷程度 軽傷 5				
【事故概要図】 					
◎事故概要 Aは、酒気を帯びた状態で約40km/hで走行中、イヤホンを片付けるため脇見運転となり、信号待ちで停止していたB(乗用車3台)に追突した。					
事 故 当 時 の 状 況	<table border="1"> <thead> <tr> <th>A車</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> 酒気を帯びた状態で国道を約40km/hで走行し、イヤホンを片付けていた。 【人的要因】酒気を帯びた状態での脇見による前方不注視 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし </td> <td> 信号待ちで停車していた。 【人的要因】特になし 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし </td> </tr> </tbody> </table>	A車	B	酒気を帯びた状態で国道を約40km/hで走行し、イヤホンを片付けていた。 【人的要因】酒気を帯びた状態での脇見による前方不注視 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし	信号待ちで停車していた。 【人的要因】特になし 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし
A車	B				
酒気を帯びた状態で国道を約40km/hで走行し、イヤホンを片付けていた。 【人的要因】酒気を帯びた状態での脇見による前方不注視 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし	信号待ちで停車していた。 【人的要因】特になし 【車両的要因】特になし 【道路環境的要因】特になし				
◎事故要因 Aは、酒気を帯びた状態で運転することにより、注意力や判断力が低下しているにもかかわらず、40km/hで走行中、イヤホンを片付けようと前方の注視を怠った脇見運転が要因です。					
◎事故防止策 飲酒運転は、反社会的行為です。酒気を帯びた状態での運転を行わないことは言うまでもありません。飲酒運転を撲滅するには、運転者のモラルに頼るだけではなく、周囲の人の毅然とした対応、職場が一丸となった対応が必要です。					

※出典: 国土交通省(自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書(平成22年度)より作成)

付 録

付録1. 平成22年 都道府県別の交通事故発生状況(死亡・重傷・軽傷事故別)

付録2. 平成22年 都道府県別の事業用自動車の交通事故発生件数(第1当事者)

付録3. 平成22年 事業用自動車の法令違反別交通事故発生件数(第1当事者)

付録4. 平成22年 事業用自動車の管轄運輸支局(車籍)別の事故件数(第1当事者)

付録5. 平成22年 事業用自動車の管轄運輸支局(車籍)別の死傷者数(第1当事者)

付録6. 交通事故の発生状況(平成3年～平成22年)

付録1. 平成22年 都道府県別の交通事故発生状況(死亡・重傷・軽傷事故別)

管 区	都道 府県	発 生 件 数											
		合 計			死 亡 事 故 件 数			重 傷 事 故 件 数			軽 傷 事 故 件 数		
		件 数	増減数	増減率	件 数	増減数	増減率	件 数	増減数	増減率	件 数	増減数	増減率
北 海 道	札幌	12,273	-969	-7.3	98	-4	-3.9	964	18	1.9	11,211	-983	-8.1
	函館	1,621	-81	-4.8	15	-6	-28.6	122	-19	-13.5	1,484	-56	-3.6
	旭川	1,862	-165	-8.1	30	-4	-11.8	214	2	0.9	1,618	-163	-9.2
	釧路	1,607	-133	-7.6	36	3	9.1	199	-16	-7.4	1,372	-120	-8.0
	北見	725	-67	-8.5	24	9	60.0	82	-6	-6.8	619	-70	-10.2
	計	18,088	-1,415	-7.3	203	-2	-1.0	1,581	-21	-1.3	16,304	-1,392	-7.9
東 北	青森	5,842	-163	-2.7	65	17	35.4	342	-42	-10.9	5,435	-138	-2.5
	岩手	4,097	-291	-6.6	67	-6	-8.2	557	11	2.0	3,473	-296	-7.9
	宮城	10,420	-240	-2.3	77	-8	-9.4	810	-12	-1.5	9,533	-220	-2.3
	秋田	3,206	-504	-13.6	59	-5	-7.8	328	-74	-18.4	2,819	-425	-13.1
	山形	7,393	-200	-2.6	50	3	6.4	553	30	5.7	6,790	-233	-3.3
	福島	10,665	-622	-5.5	108	13	13.7	975	-126	-11.4	9,582	-509	-5.0
東京	55,014	-1,344	-2.4	214	11	5.4	509	-20	-3.8	54,291	-1,335	-2.4	
東 関 東	茨城	16,246	-422	-2.5	198	6	3.1	1,430	-99	-6.5	14,618	-329	-2.2
	栃木	10,053	-679	-6.3	144	31	27.4	775	4	0.5	9,134	-714	-7.3
	群馬	19,080	-47	-0.2	89	-6	-6.3	522	-6	-1.1	18,469	-35	-0.2
	埼玉	39,581	892	2.3	198	-8	-3.9	3,821	276	7.8	35,562	624	1.8
	千葉	25,914	-386	-1.5	179	-15	-7.7	2,138	-284	-11.7	23,597	-87	-0.4
	神奈川	41,815	-1,202	-2.8	180	9	5.3	1,543	-223	-12.6	40,092	-988	-2.4
	新潟	10,011	-578	-5.5	121	9	8.0	1,520	-11	-0.7	8,370	-576	-6.4
	山梨	6,283	-210	-3.2	46	8	21.1	517	-9	-1.7	5,720	-209	-3.5
	長野	10,743	-428	-3.8	108	2	1.9	995	-86	-8.0	9,640	-344	-3.4
	静岡	36,751	873	2.4	163	-12	-6.9	1,735	-187	-9.7	34,853	1,072	3.2
中 部	富山	5,694	-158	-2.7	57	0	0.0	510	-41	-7.4	5,127	-117	-2.2
	石川	6,037	-283	-4.5	61	7	13.0	391	-61	-13.5	5,585	-229	-3.9
	福井	3,624	-116	-3.1	41	-12	-22.6	458	11	2.5	3,125	-115	-3.5
	岐阜	11,779	-94	-0.8	129	7	5.7	898	-51	-5.4	10,752	-50	-0.5
	愛知	51,161	185	0.4	188	-28	-13.0	1,811	95	5.5	49,162	118	0.2
	三重	11,275	-97	-0.9	125	16	14.7	1,163	-25	-2.1	9,987	-88	-0.9
近 畿	滋賀	9,023	174	2.0	77	12	18.5	726	6	0.8	8,220	156	1.9
	京都	14,775	-234	-1.6	95	-5	-5.0	1,298	-549	-29.7	13,382	320	2.4
	大阪	51,292	-405	-0.8	197	-4	-2.0	3,474	-149	-4.1	47,621	-252	-0.5
	兵庫	36,594	234	0.6	187	11	6.3	3,537	-137	-3.7	32,870	360	1.1
	奈良	6,515	-596	-8.4	44	-7	-13.7	777	-16	-2.0	5,694	-573	-9.1
	和歌山	6,903	-301	-4.2	51	4	8.5	820	-41	-4.8	6,032	-264	-4.2
中 国	鳥取	1,812	-140	-7.2	36	-1	-2.7	262	-11	-4.0	1,514	-128	-7.8
	島根	1,977	-232	-10.5	30	-3	-9.1	35	-20	-36.4	1,912	-209	-9.9
	岡山	16,821	-340	-2.0	109	6	5.8	1,262	42	3.4	15,450	-388	-2.4
	広島	16,546	-757	-4.4	121	-18	-12.9	1,666	2	0.1	14,759	-741	-4.8
	山口	7,709	-42	-0.5	90	-12	-11.8	742	-1	-0.1	6,877	-29	-0.4
四 国	徳島	5,382	-126	-2.3	44	-3	-6.4	533	51	10.6	4,805	-174	-3.5
	香川	11,795	74	0.6	63	-4	-6.0	220	-57	-20.6	11,512	135	1.2
	愛媛	8,188	-716	-8.0	62	-19	-23.5	866	-46	-5.0	7,260	-651	-8.2
	高知	3,692	-119	-3.1	50	5	11.1	623	1	0.2	3,019	-125	-4.0
九 州	福岡	44,445	105	0.2	163	-25	-13.3	1,476	-116	-7.3	42,806	246	0.6
	佐賀	9,038	490	5.7	58	21	56.8	177	-51	-22.4	8,803	520	6.3
	長崎	7,301	-342	-4.5	51	-16	-23.9	704	-26	-3.6	6,546	-300	-4.4
	熊本	10,830	-327	-2.9	77	-9	-10.5	1,157	-109	-8.6	9,596	-209	-2.1
	大分	6,331	-295	-4.5	61	10	19.6	584	-35	-5.7	5,686	-270	-4.5
	宮崎	11,000	0	0.0	50	-21	-29.6	517	9	1.8	10,433	12	0.1
	鹿児島	10,531	-454	-4.1	93	-7	-7.0	996	-17	-1.7	9,442	-430	-4.4
	沖縄	6,501	177	2.8	47	1	2.2	811	-15	-1.8	5,643	191	3.5
合計	725,773	-11,701	-1.6	4,726	-47	-1.0	49,145	-2,236	-4.4	671,902	-9,418	-1.4	

付録2. 平成22年 都道府県別の事業用自動車の交通事故発生件数(第1当事者)

管	都道	事業用									
		乗用車				貨物車					
		バス	マイクロバス	普通乗用	小計	大型貨物	中型貨物	普通貨物	小計	トレーラ	事業用計
北海道	札幌	62	3	740	805	175	145	131	451	46	1,256
	函館	11	-	57	68	23	20	18	61	1	129
	旭川	10	-	68	78	39	17	16	72	10	150
	釧路	10	-	52	62	40	12	10	62	13	124
	北見	1	-	7	8	17	14	4	35	3	43
	計	94	3	924	1,021	294	208	179	681	73	1,702
東北	青森	19	-	120	139	55	41	29	125	4	264
	岩手	8	1	76	85	55	39	20	114	6	199
	宮城	12	1	265	278	128	100	57	285	25	563
	秋田	5	-	42	47	30	16	16	62	1	109
	山形	11	1	66	78	61	54	48	163	7	241
	福島	13	2	124	139	144	114	56	314	20	453
東京		376	15	6,575	6,966	590	1,389	1,625	3,604	241	10,570
関東	茨城	33	6	95	134	232	233	111	576	52	710
	栃木	14	1	62	77	164	135	51	350	27	427
	群馬	17	3	101	121	156	176	109	441	16	562
	埼玉	69	10	646	725	493	687	612	1,792	81	2,517
	千葉	93	5	498	596	261	327	430	1,018	42	1,614
	神奈川	298	8	1,698	2,004	400	792	709	1,901	103	3,905
	新潟	30	2	126	158	128	56	68	252	21	410
	山梨	6	3	53	62	61	45	58	164	7	226
	長野	29	5	90	124	127	137	66	330	12	454
	静岡	63	5	455	523	448	386	258	1,092	68	1,615
中部	富山	7	1	34	42	67	51	28	146	9	188
	石川	28	1	105	134	51	62	32	145	7	279
	福井	8	1	43	52	43	32	27	102	5	154
	岐阜	26	4	88	118	141	98	56	295	20	413
	愛知	99	7	912	1,018	557	501	533	1,591	117	2,609
	三重	18	2	53	73	210	147	56	413	40	486
近畿	滋賀	18	3	86	107	146	133	76	355	29	462
	京都	129	5	874	1,008	129	211	222	562	9	1,570
	大阪	334	29	2,630	2,993	599	977	999	2,575	152	5,568
	兵庫	185	5	866	1,056	426	384	426	1,236	82	2,292
	奈良	27	1	65	93	63	98	62	223	10	316
	和歌山	15	1	66	82	38	34	49	121	4	203
中国	鳥取	5	1	30	36	14	12	11	37	4	73
	島根	10	1	25	36	25	16	15	56	4	92
	岡山	33	2	249	284	190	180	108	478	22	762
	広島	91	-	529	620	220	209	132	561	33	1,181
	山口	27	1	106	134	142	75	38	255	20	389
四国	徳島	12	1	53	66	38	33	33	104	6	170
	香川	14	-	189	203	77	68	89	234	14	437
	愛媛	9	1	163	173	61	63	85	209	17	382
	高知	10	1	91	102	33	25	25	83	5	185
九州	福岡	215	8	1,925	2,148	437	335	453	1,225	47	3,373
	佐賀	10	3	91	104	106	94	41	241	17	345
	長崎	54	2	261	317	46	48	40	134	1	451
	熊本	54	1	246	301	88	64	65	217	17	518
	大分	14	1	116	131	50	48	40	138	13	269
	宮崎	16	-	210	226	86	71	58	215	36	441
	鹿児島	47	3	220	270	74	53	51	178	18	448
	沖縄	18	1	391	410	19	2	33	54	1	464
合計		2,723	158	22,733	25,614	8,003	9,059	8,385	25,447	1,565	51,061

注1 軽自動車は普通乗用(貨物)車、ミニカーは自家用普通乗用車に計上した。

注2 トレーラは、大型貨物、中型貨物及び普通貨物の内数。

付録3. 平成22年 事業用自動車の法令違反別交通事故発生件数(第1当事者)

当事者 法令違反	事業用											事業用 合計	
	乗用車				貨物車								
	バス	マイクロ バス	普通	小計	大型	中型	普通	軽 貨物	小計	トレーラ			
車 の 運 者	信号無視	49	4	580	633	305	281	86	82	754	57	1,387	
	通行区分	9	1	40	50	34	40	21	17	112	5	162	
	最高速度	3	1	27	31	56	34	7	4	101	10	132	
	横断転回後退	6	-	179	185	48	47	25	28	148	13	333	
	追越し	14	3	15	32	62	42	11	6	121	13	153	
	踏切不停止	-	-	-	-	1	-	1	2	4	-	4	
	右折	6	-	56	62	33	27	9	12	81	5	143	
	左折	9	1	113	123	50	45	35	37	167	9	290	
	優先通行妨害	13	2	330	345	52	75	41	75	243	13	588	
	交差点安全進行	86	6	1,970	2,062	175	310	193	389	1,067	43	3,129	
	歩行者妨害等	71	2	827	900	134	185	83	120	522	19	1,422	
	徐行	8	-	331	339	9	48	53	105	215	-	554	
	一時不停止	6	1	711	718	55	95	78	163	391	9	1,109	
	整備不良	-	-	-	-	12	2	-	2	16	3	16	
	酒酔い	-	-	-	-	1	-	-	2	3	-	3	
	過労運転	-	-	5	5	3	8	2	2	15	1	20	
	薬物運転	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	者	安 運 転 操 作	521	22	1,278	1,821	442	451	206	165	1,264	85	3,085
		全 前 方 運 転 不 注 意	36	6	638	680	785	916	300	227	2,228	148	2,908
		脇 見	176	21	2,417	2,614	1,911	2,254	808	622	5,595	354	8,209
動 静 不 注 視		366	24	1,898	2,288	1,337	1,462	491	369	3,659	247	5,947	
義 安 全 不 確 認		858	44	9,634	10,536	1,941	2,167	1,314	1,754	7,176	420	17,712	
務 安 全 速 度		53	3	116	172	92	72	23	23	210	24	382	
其 他		244	8	274	526	139	143	57	35	374	29	900	
その他の違反	184	9	1,279	1,472	316	350	133	158	957	57	2,429		
不明	5	-	15	20	10	5	5	4	24	1	44		
計	2,723	158	22,733	25,614	8,003	9,059	3,982	4,403	25,447	1,565	51,061		
歩 行 者	信号無視	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	車両直前直後横断	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	その他横断	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	酩酊・はいかい	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	路上遊戯	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	飛び出し	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	その他の違反	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
不明	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
当事者不明	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
合計	2,723	158	22,733	25,614	8,003	9,059	3,982	4,403	25,447	1,565	51,061		

注 トレーラは、大型貨物、中型貨物及び普通貨物の内数。

付録4.平成22年 事業用自動車の管轄運輸支局（車籍）別の事故件数（第1当事者）

* トラックの（ ）書きは、軽トラックの内数を示す。

区分 運輸支局等	死 亡					重 傷					軽 傷					合 計		
	バ ス	ハイ・タク	トラック	小 計		バ ス	ハイ・タク	トラック	小 計		バ ス	ハイ・タク	トラック	小 計	バ ス	ハイ・タク	トラック	
北海道	札幌	1	2	6 (1)	9	9	34	37 (9)	80		46	669	364 (75)	1,079	56	705	407 (85)	
	函館	0	0	2 (0)	2	1	3	6 (0)	10		10	54	68 (7)	132	11	57	76 (7)	
	室蘭	0	0	3 (0)	3	1	6	6 (1)	13		9	27	67 (9)	103	10	33	76 (10)	
	帯広	0	0	1 (0)	1	0	2	5 (2)	7		7	26	31 (4)	64	7	28	37 (6)	
	釧路	0	0	1 (0)	1	0	2	2 (0)	4		3	22	28 (0)	53	3	24	31 (0)	
	北見	0	0	3 (0)	3	0	0	3 (0)	3		1	7	21 (2)	29	1	7	27 (2)	
	旭川	0	0	2 (0)	2	3	6	11 (3)	20		5	62	55 (9)	122	8	68	68 (12)	
小計	1	2	18 (1)	21	14	53	70 (15)	137		81	867	634 (106)	1,582	96	922	722 (122)		
東北	宮城	0	2	9 (0)	11	0	17	40 (2)	57		12	244	293 (26)	549	12	263	342 (28)	
	福島	0	0	5 (0)	5	0	9	25 (4)	34		17	113	305 (28)	435	17	122	335 (32)	
	岩手	1	1	5 (0)	7	2	4	23 (1)	29		7	70	123 (12)	200	10	75	151 (13)	
	青森	1	1	6 (0)	8	3	3	8 (2)	14		15	116	151 (18)	282	19	120	165 (20)	
	山形	0	0	5 (0)	5	1	3	22 (1)	26		11	64	142 (31)	217	12	67	169 (32)	
	秋田	0	0	3 (0)	3	2	2	9 (0)	13		4	40	75 (5)	119	6	42	87 (5)	
小計	2	4	33 (0)	39	8	38	127 (10)	173		66	647	1,089 (120)	1,802	76	689	1,249 (130)		
北陸・信越	新潟	0	0	2 (0)	2	5	17	37 (6)	59		26	108	227 (26)	361	31	125	266 (32)	
	長野	0	0	5 (0)	5	2	14	21 (3)	37		32	79	273 (36)	384	34	93	299 (39)	
	石川	0	1	10 (0)	11	2	5	18 (0)	25		31	100	179 (16)	310	33	106	207 (16)	
	富山	0	0	4 (0)	4	1	2	12 (0)	15		6	33	158 (15)	197	7	35	174 (15)	
小計	0	1	21 (0)	22	10	38	88 (9)	136		95	320	837 (93)	1,252	105	359	946 (102)		
関東	東京	3	5	15 (1)	23	5	40	78 (10)	123		368	6,571	2,580 (738)	9,519	376	6,616	2,673 (749)	
	神奈川	1	4	14 (1)	19	15	51	71 (12)	137		285	1,599	1,653 (401)	3,537	301	1,654	1,738 (414)	
	千葉	3	0	19 (3)	22	7	28	77 (11)	112		105	452	1,065 (214)	1,622	115	480	1,161 (228)	
	埼玉	1	1	17 (1)	19	12	42	119 (18)	173		75	561	1,892 (300)	2,528	88	604	2,028 (319)	
	茨城	1	0	18 (2)	19	4	3	49 (5)	56		36	95	660 (69)	791	41	98	727 (76)	
	群馬	0	0	10 (0)	10	0	2	27 (1)	29		13	94	479 (48)	586	13	96	516 (49)	
	栃木	0	0	11 (0)	11	4	1	27 (0)	32		13	56	310 (19)	379	17	57	348 (19)	
	山梨	0	2	5 (0)	7	2	3	10 (4)	15		7	47	106 (34)	160	9	52	121 (38)	
小計	9	12	109 (8)	130	49	170	458 (61)	677		902	9,475	8,745 (1,823)	19,122	960	9,657	9,312 (1,892)		
中部	愛知	0	1	16 (1)	17	4	16	63 (5)	83		103	891	1,447 (233)	2,441	107	908	1,526 (239)	
	静岡	1	0	13 (0)	14	2	23	50 (9)	75		52	430	876 (136)	1,358	55	453	939 (145)	
	岐阜	0	0	5 (0)	5	1	3	16 (3)	20		30	86	350 (35)	466	31	89	371 (38)	
	三重	0	0	3 (0)	3	4	5	34 (2)	43		16	47	338 (32)	401	20	52	375 (34)	
	福井	0	0	5 (1)	5	2	5	10 (0)	17		6	35	102 (8)	143	8	40	117 (9)	
小計	1	1	42 (2)	44	13	52	173 (19)	238		207	1,489	3,113 (444)	4,809	221	1,542	3,328 (465)		
近畿	大阪	2	6	34 (4)	42	28	152	209 (28)	389		332	2,445	2,414 (551)	5,191	362	2,603	2,657 (583)	
	京都	0	4	5 (0)	9	8	60	38 (4)	106		125	815	555 (105)	1,495	133	879	598 (109)	
	兵庫	1	4	21 (4)	26	20	50	102 (20)	172		157	805	914 (188)	1,876	178	859	1,037 (212)	
	滋賀	0	1	5 (2)	6	2	9	19 (3)	30		16	69	228 (36)	313	18	79	252 (41)	
	奈良	1	0	3 (0)	4	3	10	28 (6)	41		22	52	236 (30)	310	26	62	267 (36)	
	和歌山	0	0	2 (0)	2	4	4	12 (2)	20		15	61	149 (18)	225	19	65	163 (20)	
小計	4	15	70 (10)	89	65	285	408 (63)	758		667	4,247	4,496 (928)	9,410	736	4,547	4,974 (1001)		
中部	広島	1	3	21 (0)	25	12	40	49 (8)	101		75	486	495 (75)	1,056	88	529	565 (83)	
	鳥取	0	0	1 (0)	1	0	3	4 (0)	7		9	25	44 (7)	78	9	28	49 (7)	
	島根	0	0	2 (0)	2	0	0	2 (0)	2		11	25	54 (8)	90	11	25	58 (8)	
	岡山	0	1	12 (0)	13	6	6	38 (4)	50		33	242	417 (59)	692	39	249	467 (63)	
	山口	0	1	5 (0)	6	4	9	22 (4)	35		25	95	160 (17)	280	29	105	187 (21)	
小計	1	5	41 (0)	47	22	58	115 (16)	195		153	873	1,170 (166)	2,196	176	936	1,326 (182)		
四国	高松	1	0	6 (0)	7	0	4	12 (0)	16		11	184	269 (47)	464	12	188	287 (47)	
	徳島	0	1	2 (0)	3	1	4	16 (3)	21		11	48	115 (12)	174	12	53	133 (15)	
	愛媛	0	0	3 (0)	3	1	9	24 (1)	34		9	153	207 (31)	369	10	162	234 (32)	
	高知	0	0	2 (0)	2	2	8	12 (3)	22		12	83	77 (14)	172	14	91	91 (17)	
小計	1	1	13 (0)	15	4	25	64 (7)	93		43	468	668 (104)	1,179	48	494	745 (111)		
九州	福岡	1	1	18 (1)	20	15	54	56 (8)	125		189	1,828	1,185 (204)	3,202	205	1,883	1,259 (213)	
	佐賀	0	0	4 (0)	4	1	0	16 (1)	17		15	87	215 (23)	317	16	87	235 (24)	
	長崎	1	3	6 (0)	10	8	22	19 (3)	49		52	236	143 (18)	431	61	261	168 (21)	
	熊本	0	0	6 (0)	6	7	30	18 (1)	55		49	214	216 (26)	479	56	244	240 (27)	
	大分	0	0	2 (0)	2	2	6	10 (3)	18		10	110	125 (16)	245	12	116	137 (19)	
	宮崎	0	0	4 (0)	4	1	9	14 (1)	24		16	194	170 (28)	380	17	203	188 (29)	
	鹿児島	1	0	5 (1)	6	2	20	20 (2)	42		48	201	218 (24)	467	51	221	243 (27)	
小計	3	4	45 (2)	52	36	141	153 (19)	330		379	2,870	2,272 (339)	5,521	418	3,015	2,470 (360)		
沖縄	0	0	1 (0)	1	3	40	1 (0)	44		16	351	51 (8)	418	19	391	53 (8)		
不明	1	1	7 (0)	9	0	2	15 (2)	17		25	178	300 (28)	503	26	181	322 (30)		
合計	23	46	400 (23)	469	224	902	1,672 (221)	2,798		2,634	21,785	23,375 (4,159)	47,794	2,881	22,733	25,447 (4,403)		

* ハイ・タクには、「その他乗用」を含む。

付録5.平成22年 事業用自動車の管轄運輸支局(車籍)別の死傷者数(第1当事者)

区分 運輸支局等	死 亡										重 傷										* トラックの()書きは、軽トラックの内数を示す。									
	バス				ハイ・タク				トラック		バス				ハイ・タク				トラック		バス				ハイ・タク				トラック	
	バス	ハイ・タク	トラック	小計	バス	ハイ・タク	トラック	小計	バス	ハイ・タク	トラック	小計	バス	ハイ・タク	トラック	小計	バス	ハイ・タク	トラック	小計	バス	ハイ・タク	トラック	小計	バス	ハイ・タク	トラック	小計		
北海道	札幌	1	2	7 (1)	10	9	35	39 (9)	83	60	789	509 (98)	1,358	70	826	555 (108)														
	函館	0	0	2 (0)	2	1	3	7 (0)	11	14	60	92 (7)	166	15	63	101 (7)														
	室蘭	0	0	3 (0)	3	1	6	6 (1)	13	10	35	95 (10)	140	11	41	104 (11)														
	帯広	0	0	1 (0)	1	0	2	6 (2)	8	8	28	40 (5)	76	8	30	47 (7)														
	釧路	0	0	1 (0)	1	0	3	2 (0)	5	3	26	33 (0)	62	3	29	36 (0)														
	北見	0	0	3 (0)	3	0	0	5 (0)	5	1	9	36 (5)	46	1	9	44 (5)														
	旭川	0	0	2 (0)	2	3	6	11 (3)	20	13	69	109 (11)	191	16	75	122 (14)														
小計	1	2	19 (1)	22	14	55	76 (15)	145	109	1,016	914 (136)	2,039	124	1,073	1,009 (152)															
東北	宮城	0	2	9 (0)	11	0	18	45 (2)	63	16	299	399 (30)	714	16	319	453 (32)														
	福島	0	0	5 (0)	5	0	10	26 (4)	36	17	130	414 (29)	561	17	140	445 (33)														
	岩手	1	1	5 (0)	7	2	4	25 (1)	31	7	83	160 (13)	250	10	88	190 (14)														
	青森	1	1	7 (0)	9	3	3	8 (2)	14	16	135	202 (19)	353	20	139	217 (21)														
	山形	0	0	5 (0)	5	1	3	25 (1)	29	14	87	183 (36)	284	15	90	213 (37)														
秋田	0	0	3 (0)	3	2	2	10 (0)	14	4	46	112 (6)	162	6	48	125 (6)															
小計	2	4	34 (0)	40	8	40	139 (10)	187	74	780	1,470 (133)	2,324	84	824	1,643 (143)															
北陸・信越	新潟	0	0	2 (0)	2	6	17	42 (7)	65	60	129	324 (33)	513	66	146	368 (40)														
	長野	0	0	5 (0)	5	2	14	23 (3)	39	35	90	343 (40)	468	37	104	371 (43)														
	石川	0	1	10 (0)	11	2	5	19 (0)	26	35	123	231 (16)	389	37	129	260 (16)														
	富山	0	0	4 (0)	4	1	2	12 (0)	15	7	40	200 (18)	247	8	42	216 (18)														
小計	0	1	21 (0)	22	11	38	96 (10)	145	137	382	1,098 (107)	1,617	148	421	1,215 (117)															
関東	東京	3	5	16 (1)	24	5	42	82 (11)	129	435	7,311	3,074 (814)	10,820	443	7,358	3,172 (826)														
	神奈川	1	4	14 (1)	19	15	52	72 (12)	139	337	1,836	2,089 (439)	4,262	353	1,892	2,175 (452)														
	千葉	3	0	19 (3)	22	7	28	80 (11)	115	130	552	1,492 (276)	2,174	140	580	1,591 (290)														
	埼玉	1	1	17 (1)	19	12	42	127 (18)	181	88	634	2,471 (350)	3,193	101	677	2,615 (369)														
	茨城	1	0	18 (2)	19	4	3	54 (5)	61	48	118	923 (84)	1,089	53	121	995 (91)														
	群馬	0	0	10 (0)	10	0	2	30 (1)	32	14	111	641 (52)	766	14	113	681 (53)														
	栃木	0	0	13 (0)	13	4	1	29 (0)	34	31	63	425 (21)	519	35	64	467 (21)														
	山梨	0	2	5 (0)	7	2	3	10 (4)	15	7	57	156 (47)	220	9	62	171 (51)														
小計	9	12	112 (8)	133	49	173	484 (62)	706	1,090	10,682	11,271 (2,083)	23,043	1,148	10,867	11,867 (2,153)															
中部	愛知	0	1	17 (1)	18	4	17	70 (5)	91	133	1,042	1,929 (267)	3,104	137	1,060	2,016 (273)														
	静岡	1	0	13 (0)	14	2	25	51 (9)	78	83	520	1,214 (199)	1,817	86	545	1,278 (208)														
	岐阜	0	0	5 (0)	5	1	3	20 (3)	24	39	101	499 (47)	639	40	104	524 (50)														
	三重	0	0	3 (0)	3	5	6	37 (2)	48	19	61	487 (42)	567	24	67	527 (44)														
	福井	0	0	5 (1)	5	2	5	11 (0)	18	14	42	146 (9)	202	16	47	162 (10)														
小計	1	1	43 (2)	45	14	56	189 (19)	259	288	1,766	4,275 (564)	6,329	303	1,823	4,507 (585)															
近畿	大阪	2	6	39 (4)	47	29	152	228 (30)	409	397	2,881	3,214 (643)	6,492	428	3,039	3,481 (677)														
	京都	0	4	5 (0)	9	8	62	38 (4)	108	163	941	766 (114)	1,870	171	1,007	809 (118)														
	兵庫	1	4	21 (4)	26	21	50	106 (20)	177	179	933	1,209 (210)	2,321	201	987	1,336 (234)														
	滋賀	0	1	6 (2)	7	2	9	21 (3)	32	23	82	315 (44)	420	25	92	342 (49)														
	奈良	1	0	5 (0)	6	3	11	29 (6)	43	25	65	347 (36)	437	29	76	381 (42)														
和歌山	0	0	2 (0)	2	4	4	12 (2)	20	17	73	206 (23)	296	21	77	220 (25)															
小計	4	15	78 (10)	97	67	288	434 (65)	789	804	4,975	6,057 (1,070)	11,836	875	5,278	6,569 (1,145)															
中部	広島	1	3	25 (0)	29	12	41	54 (9)	107	93	582	699 (84)	1,374	106	626	778 (93)														
	鳥取	0	0	1 (0)	1	0	3	4 (0)	7	12	30	57 (7)	99	12	33	62 (7)														
	島根	0	0	2 (0)	2	0	0	2 (0)	2	11	31	66 (8)	108	11	31	70 (8)														
	岡山	0	1	14 (0)	15	7	8	50 (4)	65	41	285	561 (68)	887	48	294	625 (72)														
	山口	0	1	5 (0)	6	4	10	24 (4)	38	31	106	241 (23)	378	35	117	270 (27)														
小計	1	5	47 (0)	53	23	62	134 (17)	219	188	1,034	1,624 (190)	2,846	212	1,101	1,805 (207)															
四国	高松	1	0	6 (0)	7	0	4	15 (0)	19	16	214	345 (56)	575	17	218	366 (56)														
	徳島	0	1	2 (0)	3	1	4	17 (3)	22	13	58	161 (13)	232	14	63	180 (16)														
	愛媛	0	0	3 (0)	3	1	9	27 (1)	37	9	167	277 (35)	453	10	176	307 (36)														
	高知	0	0	2 (0)	2	2	8	12 (3)	22	16	100	91 (17)	207	18	108	105 (20)														
小計	1	1	13 (0)	15	4	25	71 (7)	100	54	539	874 (121)	1,467	59	565	958 (128)															
九州	福岡	1	1	18 (1)	20	15	55	59 (8)	129	247	2,273	1,630 (244)	4,150	263	2,329	1,707 (253)														
	佐賀	0	0	4 (0)	4	1	0	18 (2)	19	17	98	303 (26)	418	18	98	325 (28)														
	長崎	1	3	6 (0)	10	8	22	19 (3)	49	82	309	211 (26)	602	91	334	236 (29)														
	熊本	0	0	6 (0)	6	7																								

付録6 交通事故発生状況の推移（平成3年～平成22年）

	全体			貨物自動車					
	事故件数	死者数	負傷者数	事故件数		死者数		負傷者数	
				事業用	自家用	事業用	自家用	事業用	自家用
平成3年	662,388	11,105	810,245	25,405	151,740	784	2,287	33,074	183,159
4	695,345	11,451	844,003	25,760	151,676	778	2,267	32,924	181,942
5	724,675	10,942	878,633	26,366	155,577	727	2,271	33,640	186,453
6	729,457	10,649	881,723	28,375	153,677	772	2,177	36,419	183,608
7	761,789	10,679	922,677	30,392	157,275	818	2,286	38,793	188,196
8	771,084	9,942	942,203	30,767	152,863	789	2,116	39,720	184,379
9	780,399	9,640	958,925	31,480	148,217	735	2,013	40,762	179,088
10	803,878	9,211	990,675	31,123	145,345	750	1,939	40,351	175,815
11	850,363	9,006	1,050,397	33,164	149,640	740	1,944	43,492	181,953
12	931,934	9,066	1,155,697	37,007	157,885	795	1,813	48,571	193,133
13	947,169	8,747	1,180,955	37,410	155,428	714	1,737	49,345	191,462
14	936,721	8,326	1,167,855	36,437	149,662	706	1,556	48,108	184,627
15	947,993	7,702	1,181,431	37,278	149,018	685	1,508	49,247	183,811
16	952,191	7,358	1,183,120	37,206	147,063	656	1,452	49,035	181,650
17	933,828	6,871	1,156,633	36,782	141,730	663	1,321	48,154	174,612
18	886,864	6,352	1,098,199	34,940	132,479	581	1,208	45,659	162,832
19	832,454	5,744	1,034,445	32,005	121,741	547	1,149	41,710	150,825
20	766,147	5,155	945,504	28,838	112,338	450	1,005	37,056	138,264
21	737,474	4,914	910,118	24,992	104,556	410	927	32,017	128,852
22	725,773	4,863	896,208	25,447	102,420	421	952	32,980	126,048

事業用貨物自動車の交通事故の傾向と事故事例

発行 : 財団法人 **全日本トラック協会**

編集 財団法人 交通事故総合分析センター

〒163-1519 東京都新宿区西新宿 1-6-1 新宿エルタワー 19F

T e l 03 (5323) 7109 (代表)

F a x 03 (5323) 7230

ホームページのアドレス <http://www.jta.or.jp>

