

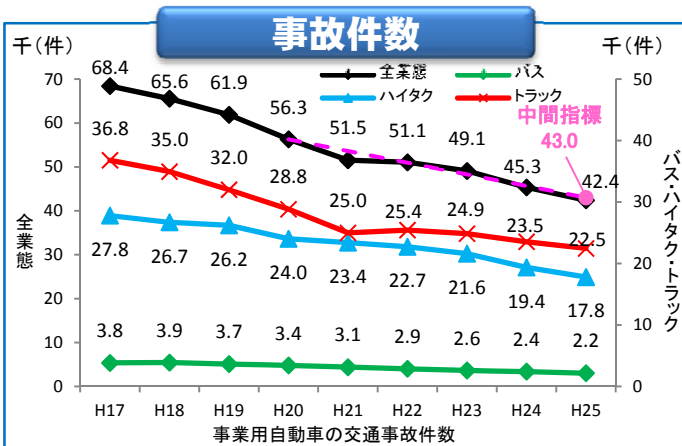
事業用自動車の事故発生状況と中間目標の達成状況

～事故発生状況から見た評価とその課題～

事業用自動車の事故発生状況等

	<平成20年>	<平成25年>	(中間指標)	<平成30年>(目標)
事故件数	56,305件	→ 42,425件	(43,000件)	→ (30,000件)
死亡者数	517人	→ 434人	(380人)	→ (250人)
飲酒運転	287件	→ 126件	(ゼロ)	→ (ゼロ)

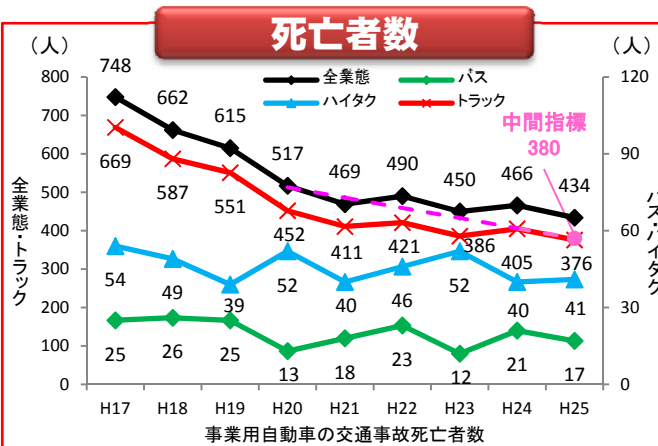
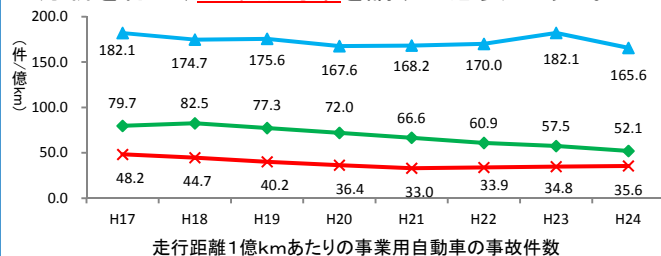
事故件数は順調に減少し中間指標に達した一方、死亡者数は達成できず。平成30年の目標達成に向け、**大型車の死亡事故防止対策**の強化や**業態別・地域別の対策・取組**を進めることが必要。また、**飲酒運転**は着実に減少しているものの、**撲滅に向け更なる対策強化**が必要。



プラン期間中一貫して**減少を続け**、平成25年には42,425件となり**中間指標**(43,000件)を達成。

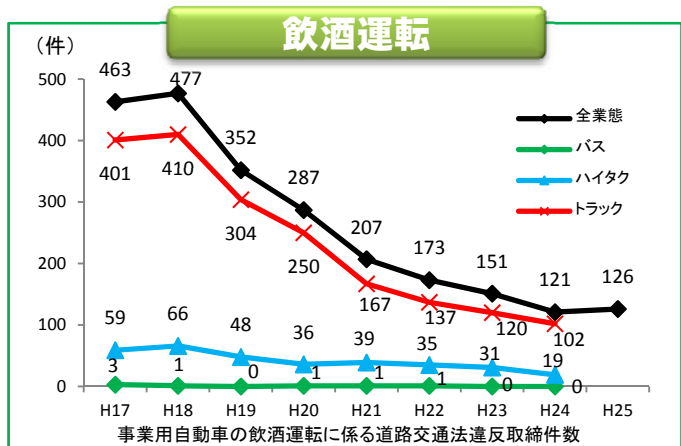
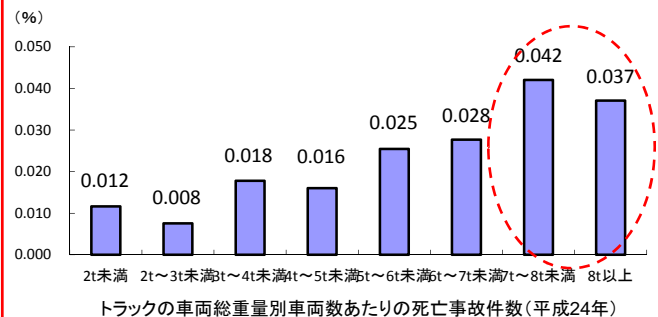
一方、**走行距離あたり**の事故件数では、近年、特に**ハイタク及びトラック**において**頭打ち**の傾向があり、更なる対策が必要である。

また、事故類型別件数では、**バスは車内事故**が一番多く約3割、**ハイタクは出会い頭事故**で2割強が、**トラックは追突**で約5割となっており、**業態毎**に事故分析を行い、**的確な対策**を講ずる必要がある。



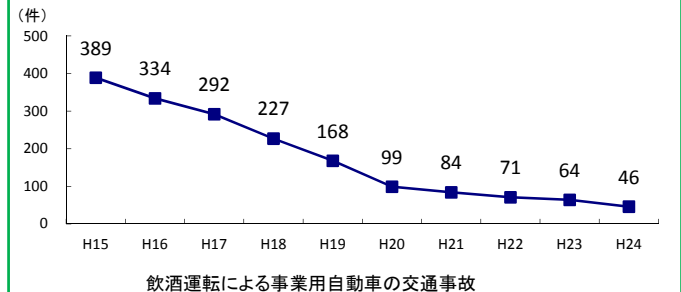
平成22、24年に増加に転じるなど、近年、**減少率の鈍化**がみられ、平成25年の死者数は434人となり**中間指標**(380人)を達成できず。

平成30年の目標である死者250人以下を達成するため、**割合の多いトラック**を**重点的**に対策を講ずる必要がある、特に**死亡率の高い大型車対策**を検討する必要がある。

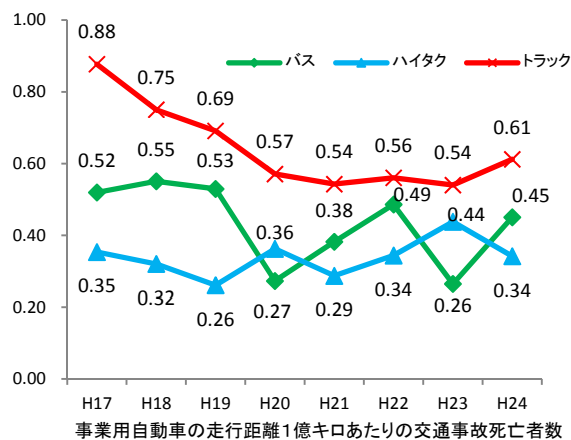
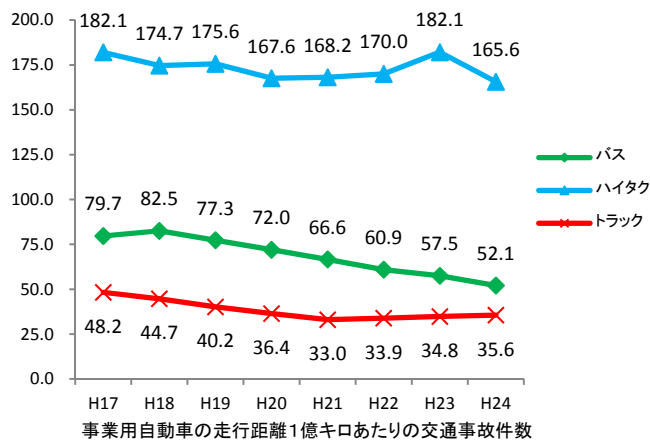
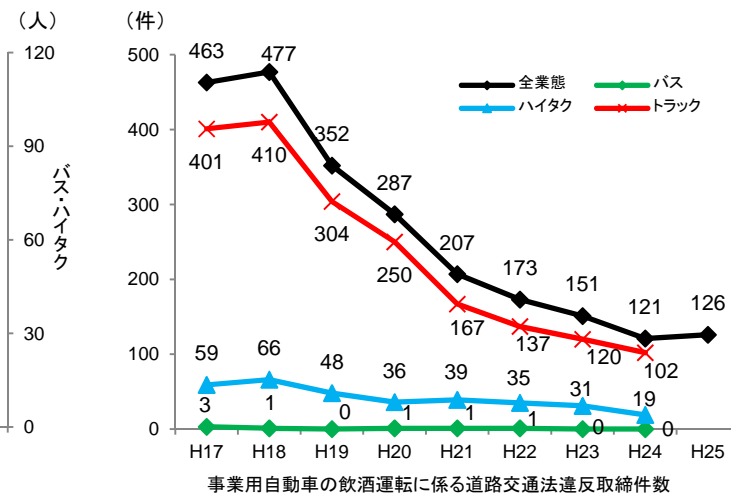
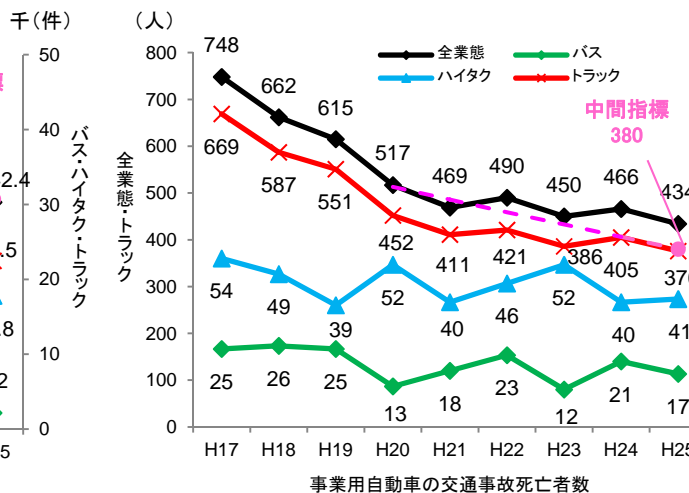
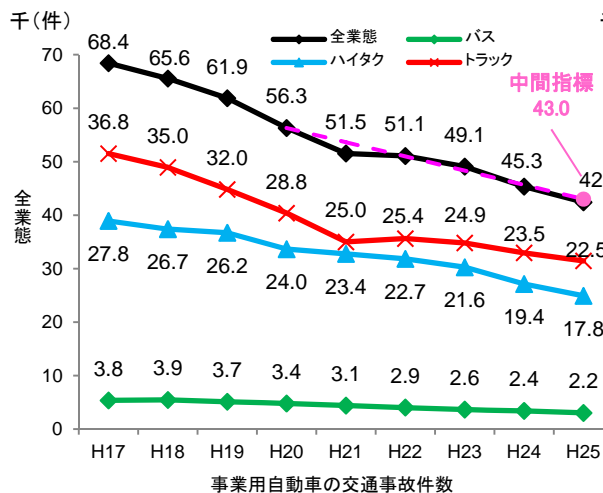


飲酒運転に係る違反件数は**着実に減少**し、平成25年には、**平成20年の半数以下**となった。また、飲酒運転による事故件数も期間中一貫して減少しており、**飲酒運転の厳罰化**や**アルコール検知器義務化**等の取組などの**効果が一定程度**みられた。

しかしながら、いまだ飲酒運転が発生している現状を踏まえ、**飲酒運転撲滅に向けた対策強化**の検討が必要である。



事業用自動車の交通事故等の状況



事故件数、死亡者数、飲酒運転の違反件数は平成17年時と比較し減少傾向にある。

一方、事故件数は順調に減少し中間指標に達したが、死亡者数は達成できず。また、飲酒運転についても着実に減少しているものの、いまだに発生している状況にある。

このような近年の事業用自動車の交通事故等の状況について、主な要因を以下のとおり分析する。

近年の事業用自動車の交通事故等の現状に寄与している主な要因

<Ⅰ プランで実施した施策>

- ・衝突被害軽減ブレーキの普及
- ・運輸安全マネジメント評価制度の導入
- ・飲酒運転防止対策

<Ⅱ プラン以外で実施した施策>

- ・スピードリミッターの普及
- ・シートベルトの着用者率の上昇
- ・救急・救助活動の充実

<Ⅲ 外的要因>

- ・高齢者人口の増加
- ・輸送実態の変化
- ・歩行者・自転車との接触事故

I プランで実施した施策

① 衝突被害軽減ブレーキの普及

衝突被害軽減ブレーキは、衝突時の速度を下げることにより、衝突事故における死亡件数を大幅に削減できる可能性のある装置である。全ての自動車に衝突被害軽減ブレーキが装備された場合、年間の全ての死亡事故件数のうち約600件、負傷事故件数のうち約13万件を低減できると試算されている※1。平成19年に開始した衝突被害軽減ブレーキ導入費補助等の普及促進策により、**大型車両への衝突被害軽減ブレーキの普及が進んで**おり、平成25年の大型貨物車への衝突被害軽減ブレーキの**装着率**※2は**54%**となっている(図1)。

一方、事業用自動車における追突事故に死亡事故件数は減少傾向(図2)にはあるものの、いまだ高い水準となっており、かつ、トラックの全死亡事故件数の約2割を占めている状態にあるため、**衝突被害軽減ブレーキの更なる普及促進**を実施していくことが必要。

このため、特に死亡事故率※3の高い大型車の普及加速に加え、車両総重量3.5t超クラスの中型車への導入拡大を行う必要がある。

※1: 第4期ASV推進計画報告書より

※2: 1年間に販売される車両のうち、衝突被害軽減ブレーキが装着される車両台数の割合

※3: 死亡事故率 = 死亡事故件数 ÷ 車両数

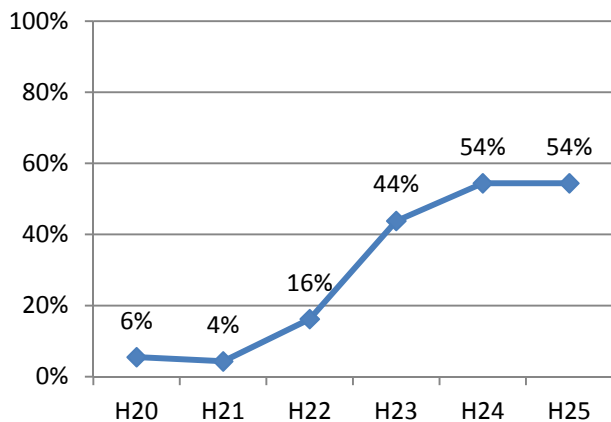


図1 車両総重量8トン超貨物車における衝突被害軽減ブレーキの装着率※

注) 国土交通省資料により作成

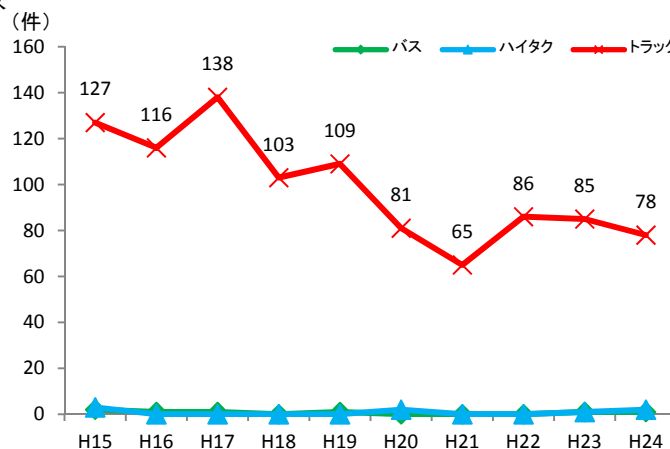


図2 事業用自動車の追突死亡事故件数

注) (財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成

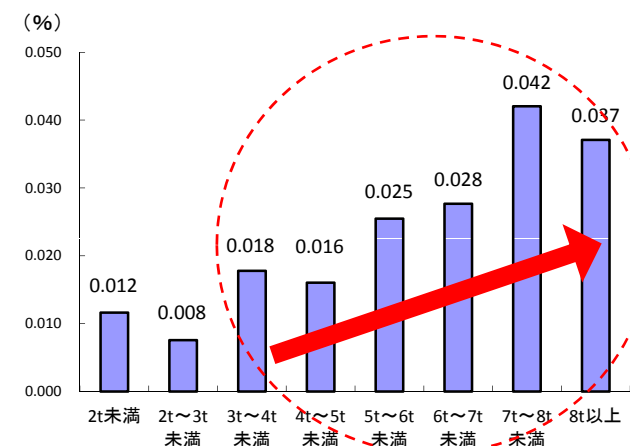


図3 トラックの車両総重量別車両数あたりの死亡事故件数(平成24年)

注) (財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成

I プランで実施した施策

② 運輸安全マネジメント制度の推進

輸送の安全確保のため、**経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築・改善**し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント制度を、平成18年10月に導入し、平成25年末までに延べ1,075社に対して運輸安全マネジメント評価を実施している(図4)。

また、同制度を導入した事業者へのアンケート調査において、「**運輸安全マネジメント制度を導入以降、会社として意識決定や業務運営をするときに、従来に比べ、より安全を意識するようになった**」との回答が過去4回とも9割を超えるなど(図5)、**安全意識の浸透が図られている**ことが見受けられる。

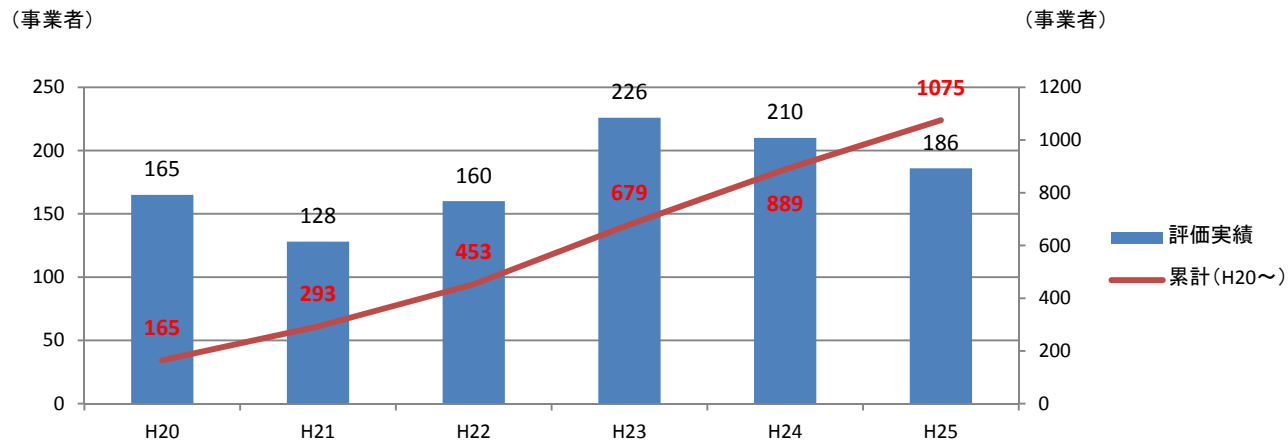


図4 運輸安全マネジメント評価実績数

注) 国土交通省資料により作成

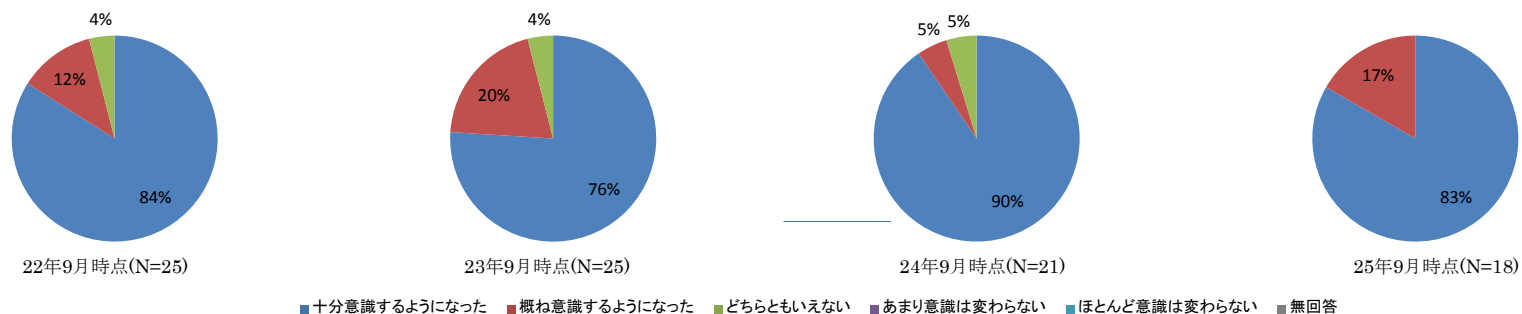


図5 運輸安全マネジメント制度導入後の安全意識に対する変化に関するアンケート調査

注) 国土交通省資料により作成

I プランで実施した施策

③ 飲酒運転防止対策（アルコールチェッカーの使用義務付け等）

事業用自動車においては、**アルコールチェッカーの使用の義務付け**や**処分基準の強化**等をするための関係省令及び関係通達を改正するなど、飲酒運転根絶に向けた対策を実施した。また、**近年の飲酒運転の厳罰化**や**取締りの強化**、**関係各機関による普及啓発活動の強化**等の取組、飲酒運転を許容しない社会的風潮の醸成等により、事業用自動車においても、飲酒運転行動そのものが減少したものと考えられる。

これらの対策等の効果もあり、事業用自動車における飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数が大幅に減少するとともに、飲酒運転による交通事故も減少の一途をたどっている(図6、図7)。

一方で、いまだ飲酒運転が発生している現状を踏まえ、**飲酒運転撲滅に向けた対策強化**の検討が必要である。

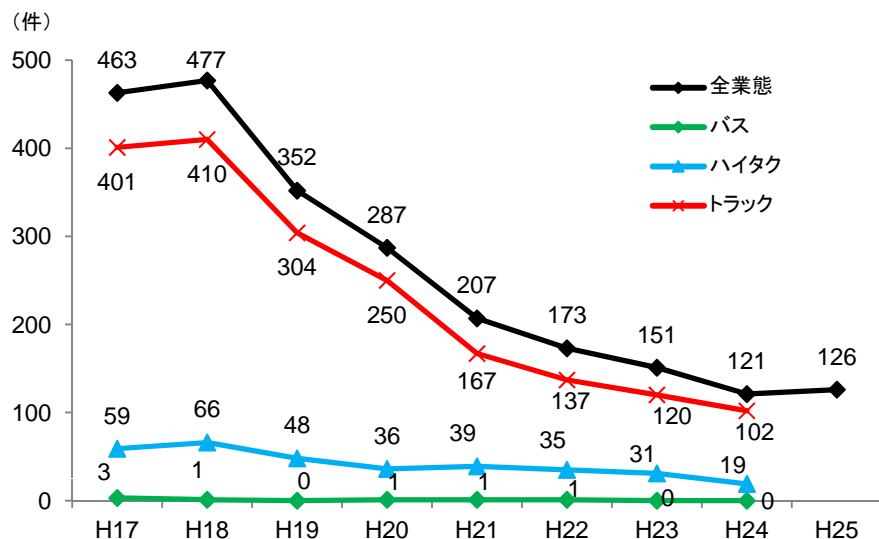


図6 事業用自動車における飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数

注) 警察庁資料により作成

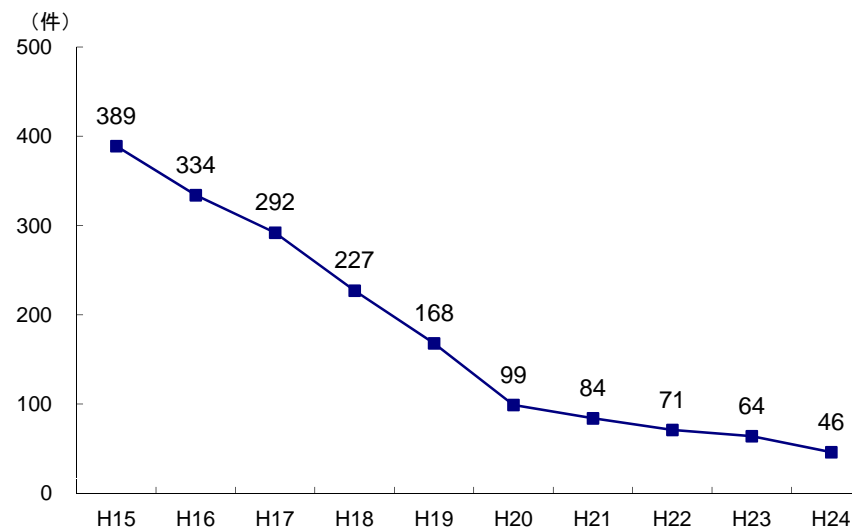


図7 飲酒運転による事業用自動車の交通事故

注) (財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成

Ⅱ プラン以外の施策

① スピードリミッターの普及

平成11年の大型貨物車(車両総重量8t以上又は最大積載量5t以上)への**速度抑制装置義務付け決定以降、高速道路における100km/h超過の死亡事故件数が大幅に減少**している(図8)。

これは、平成20年度までに速度抑制装置の装着が徹底されたことが大きく寄与していると考えられる。

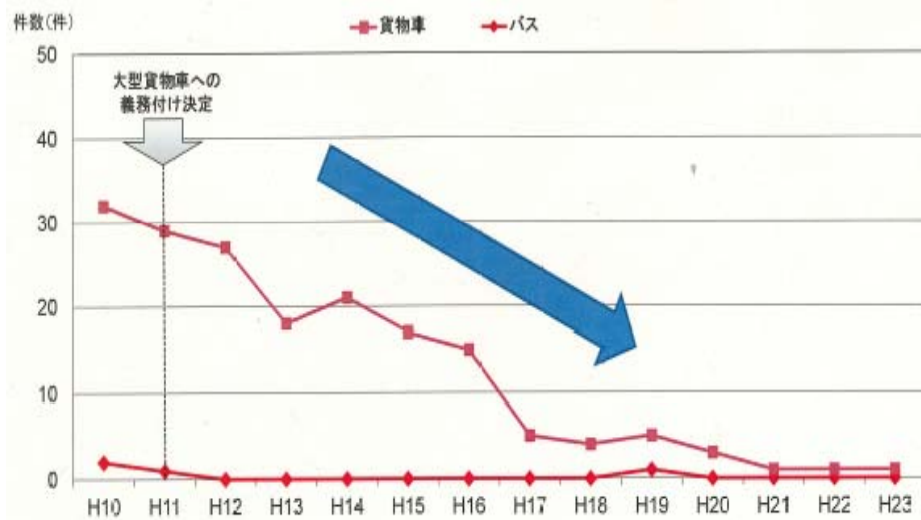


図8 高速道路におけるトラックの死亡事故件数(100km/h超過)の推移

注) (財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成

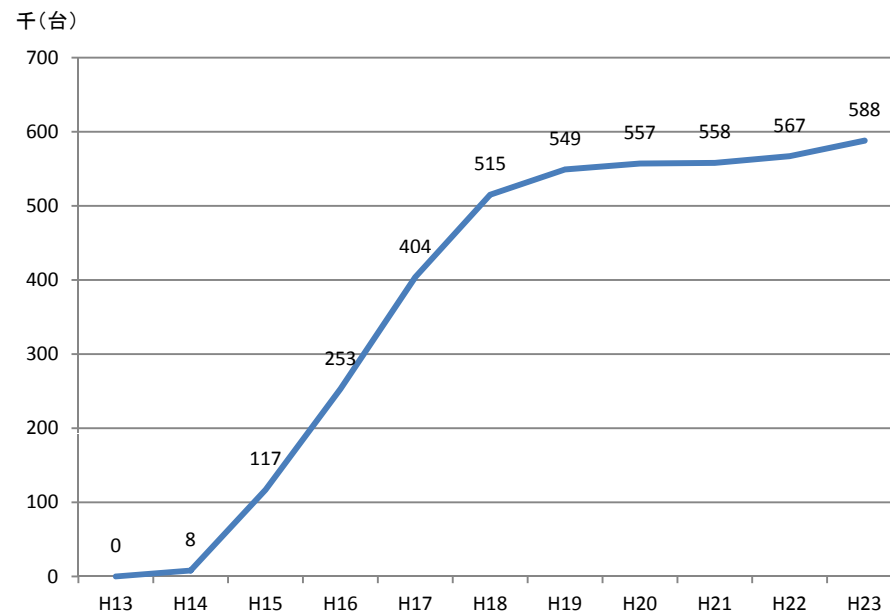


図9 トラックの速度抑制装置の装着台数

注) 国土交通省資料により作成

Ⅱ プラン以外の施策

② シートベルトの着用率の向上

シートベルト非着用者の致死率※1は、着用者の約14倍(平成25年)※2であり、シートベルトの着用は交通事故の被害軽減に寄与するものと考えられる。

平成17年の道路運送車両の保安基準によるシートベルト・リマインダーの装備義務付けや平成20年の改正道路交通法による全ての座席におけるシートベルト着用の義務化などにより、近年、シートベルトの着用率は増加傾向にある。

このようなシートベルトの着用率の増加は、事業用自動車の全事故のうち、車両相互事故が8割強を占めている状況から、事故を起こした事業用自動車の運転者等はもちろん、相手方の運転者等の死者数減少に寄与しているものと考えられる。

※1:乗車中の死傷者数に占める死者数の割合 ※2:警察庁HPより

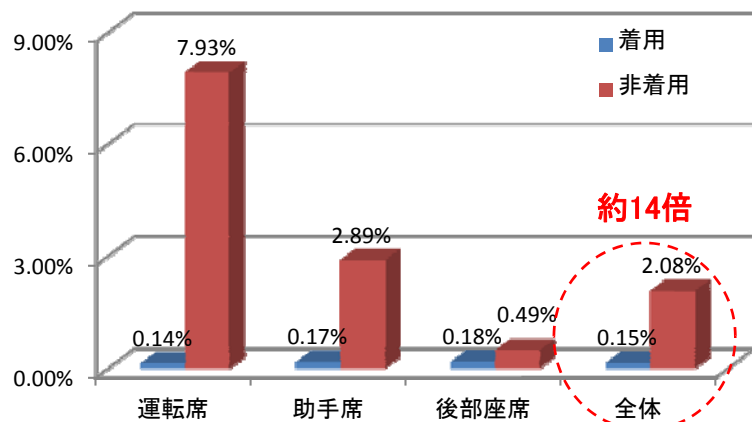
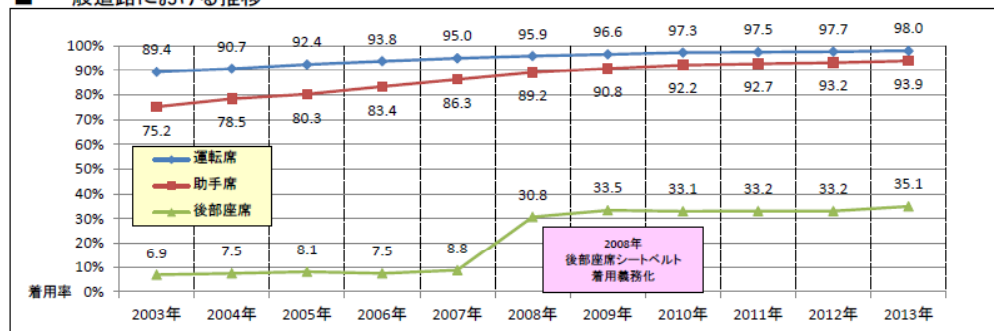


図10 座席位置別・シートベルト着用有無別致死率(平成24年中)

注) 警察庁HPにより作成

■ 一般道路における推移



■ 高速道路等における推移

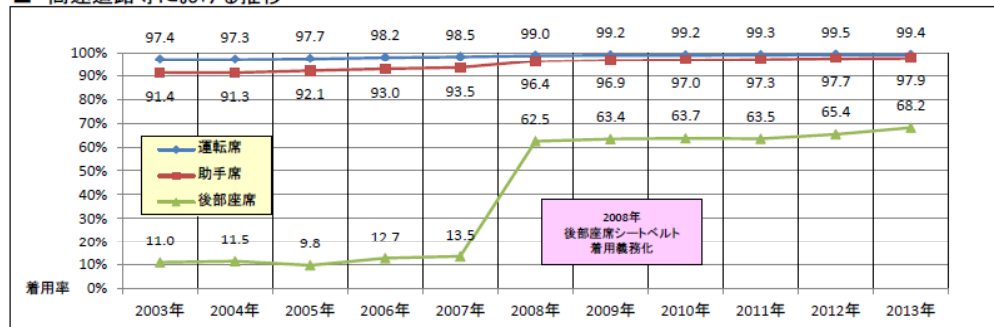


図11 シートベルト着用率の推移

注) JAF HPにより作成

Ⅱ プラン以外の施策

③ 救急・救助活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるためには、救急救助体制及び救急医療体制の整備・充実が有効である。「救急医療用ヘリコプターを用いた救急医療の確保に関する特別措置法(平19法103)」に基づき、普及促進を図っているところであり、平成25年度末現在で、36都道府県、43機のドクターヘリが運航されている。

119番通報から傷病者を病院に収容するまでに要する時間が年々延伸化する傾向があり、傷病者を受け入れる医療機関が速やかに決まらない事案も多数発生している。このような状況を受けて、平成21年に消防法(昭23法186)が改正され、都道府県においては、消防機関による傷病者の搬送及び医療機関による当該傷病者の受入れの迅速かつ適切な実施を図るため、傷病者の搬送及び傷病者の受入れの実施に関する基準(以下「実施基準」という。)を定めるとともに、実施基準に関する協議等を行うための消防機関・医療機関等を構成員とする協議会を設置することが義務付けられ、現在、全都道府県において実施基準が策定済みである。

また、車両が衝突事故を起こした際に、自動的に緊急通報を行う装置などの普及もなされているところである。

Ⅲ 外的要因

① 高齢人口の増加

事業用自動車の運転者の高齢化に伴い、死亡事故や交通事故惹起者のうち、**60歳以上の高齢層の割合が増加**してきている(図12、図13)。特に、交通事故件数では、全事故惹起者の約1/3(H24)が60歳以上であった(図12)。

事故発生状況として、低速での事故や出会い頭事故などの割合が他年齢層と比べ高いなど、**高齢化に伴う、認知・反応時間の低下**等が原因と考えられる事故が多い(図14、図15)。

今後増加する高齢運転者について上記のような運転特性等を踏まえた、事故防止のための運転指導を行うことが重要となる。

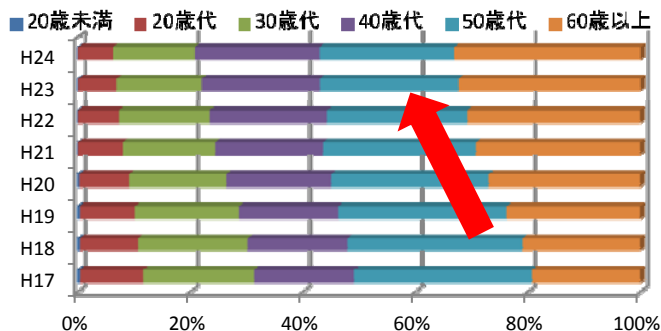


図12 事業用自動車の運転者年齢層別交通事故割合

注) (財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成

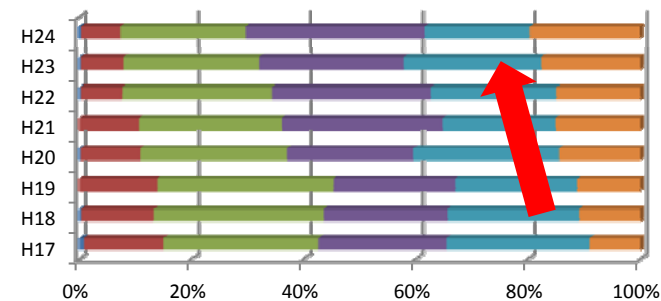


図13 事業用自動車の運転者年齢層別交通事故死亡者割合

注) (財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成

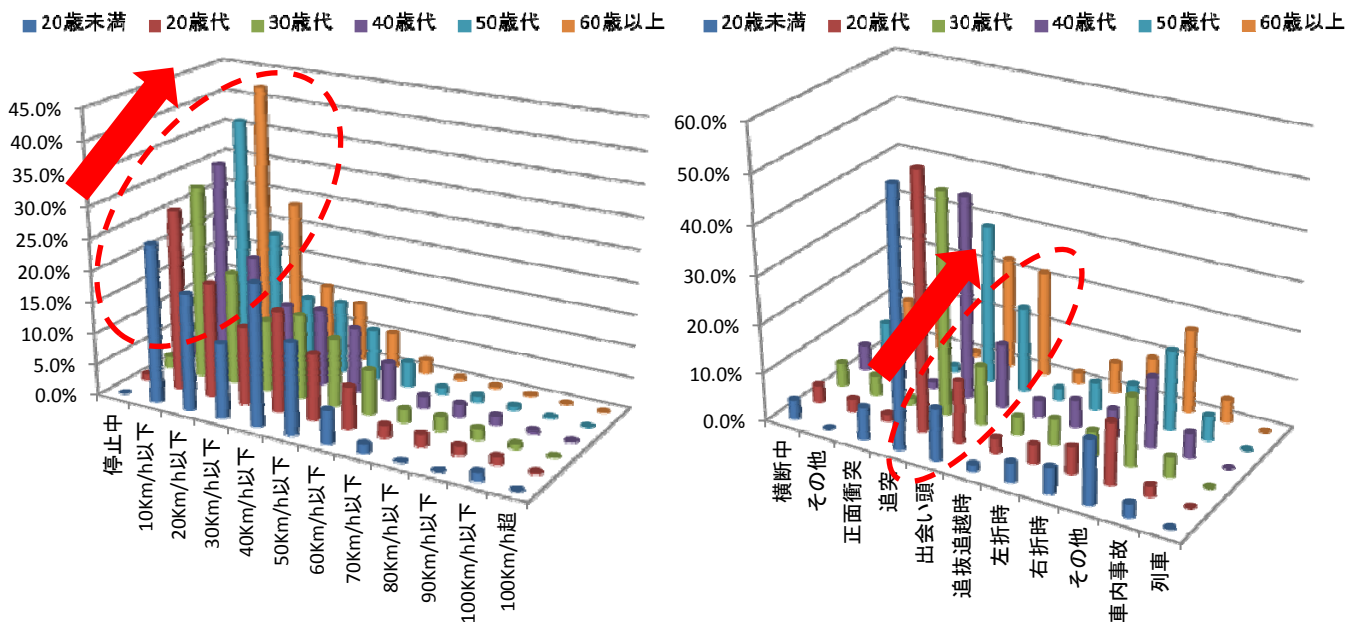


図14 事業用自動車の危険認知速度別・年齢別事故件数の構成比

注) (財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成

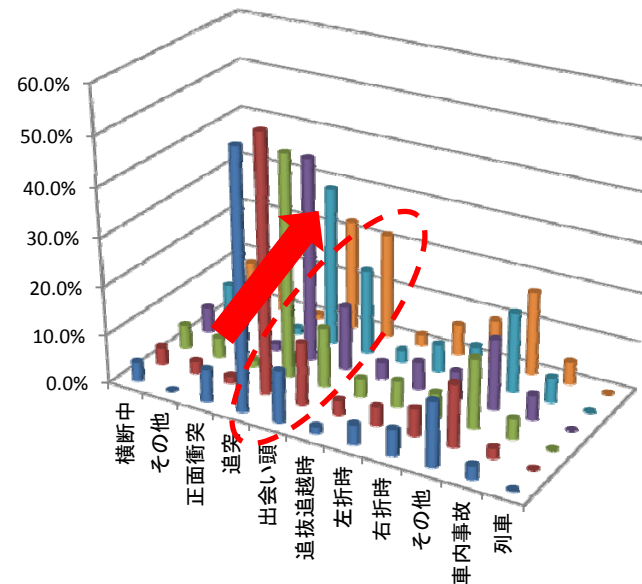


図15 事業用自動車の事故類型別・年齢別事故件数の構成比

注) (財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成

Ⅲ 外的要因

② 輸送実態の変化

近年、事業用自動車の保有台数は横ばい傾向にあり、タクシーにおいては平成20年度以降減少傾向にある(図16)。また、走行距離は、トラック及びタクシーは近年減少し続けており、バスは横ばい傾向にある(図17)。輸送量(輸送人キロまたは輸送トンキロ)をみると、トラック、タクシーは近年減少傾向にあることが分かる(図18)。

また、交通事故の死傷率が一般道に比べ約1/10と低い高速道路の利用率は、事業用トラックにおいて平成17年:20.8% → 平成22年:23.2%と増加している。

これら保有台数・輸送量の減少や高速道路利用率の増加は、定量的にその寄与の程度を明らかにすることは困難であるものの、交通事故死者数及び交通事故件数の減少につながっていると考えられる。

また、最近の景気回復の影響により、輸送量の増加が見込まれることから、事故の増加に注意が必要。

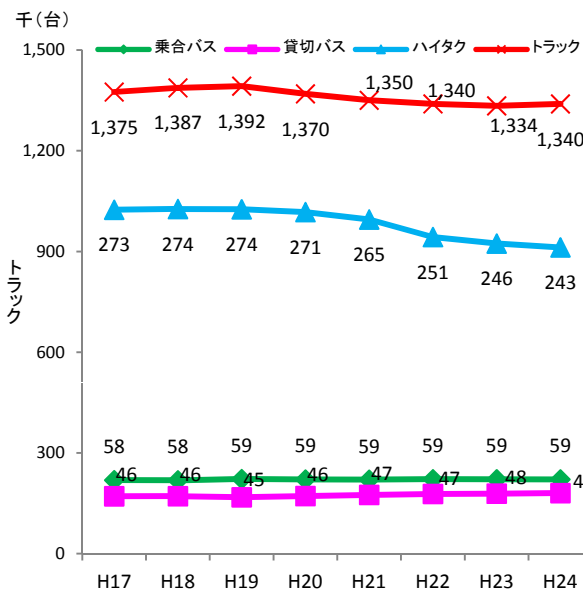


図16 業態別の自動車保有台数

注) 国土交通省資料により作成

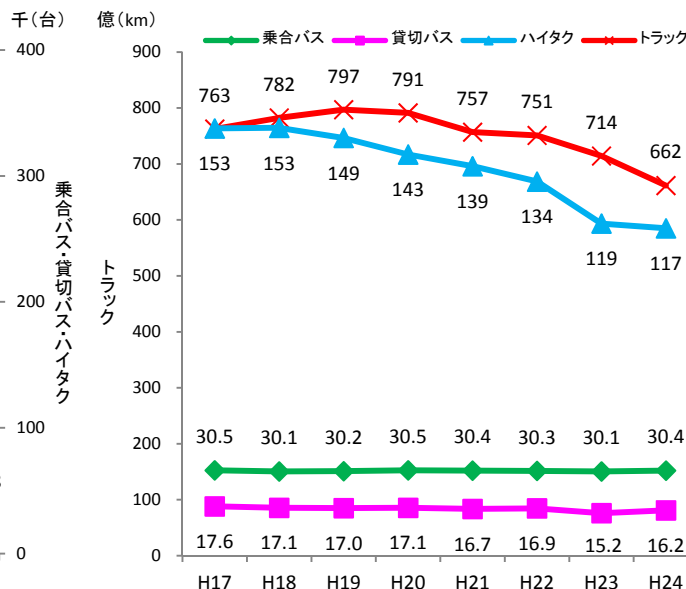


図17 業態別の走行距離

注) 国土交通省資料により作成

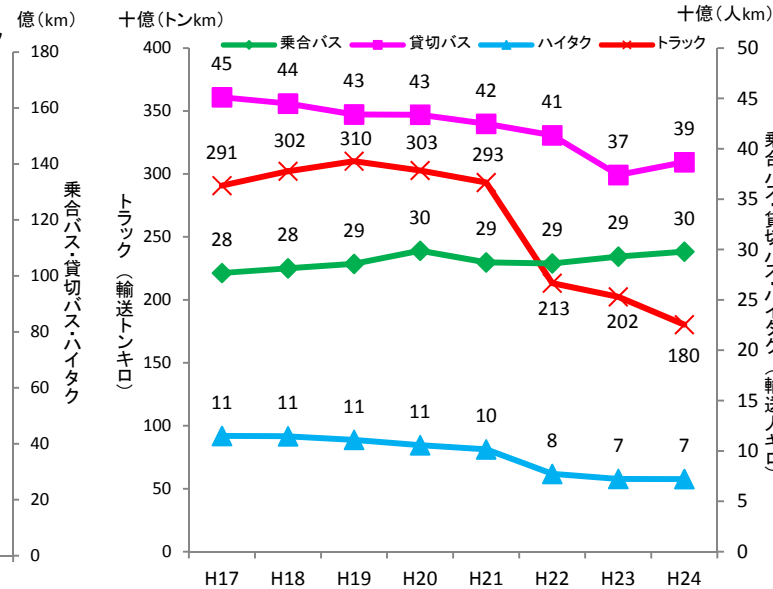


図18 業態別の輸送量(輸送人キロ、輸送トンキロ)

※平成22年10月より、調査方法及び集計方法を変更したため、平成22年9月以前の統計数値の公表地とは連続性が担保されない。

注) 国土交通省資料により作成

Ⅲ 外的要因

③ 歩行者・自転車との接触事故

平成24年に発生した事業用自動車の交通事故死者数のうち約4割が「人対車両」事故(人との事故)により引き起こされている。また、死者数は、基準年である平成20年が187人であったのに比べ、平成24年は179人と、特に近年、頭打ち状態からむしろ増加傾向にある(図19)。

人との死亡事故の内訳をみると、歩行者が横断中に発生する件数が多く7割弱を占める(図20)。

また、死亡事故発生地点別にみると、交差点内が最も多く39%である。続いて、第一通行帯での事故が多く38%発生している。これは、交差点内における歩行者・自転車の巻き込み事故、交差点以外の歩行者・自転車の急な飛び出しも考えられる(図21)。

このような状況を踏まえ、事業用自動車の交差点進入時の事故抑止策の更なる実施と、歩行者・自転車のマナー・安全意識の向上等を含めた更なる対策が必要である。

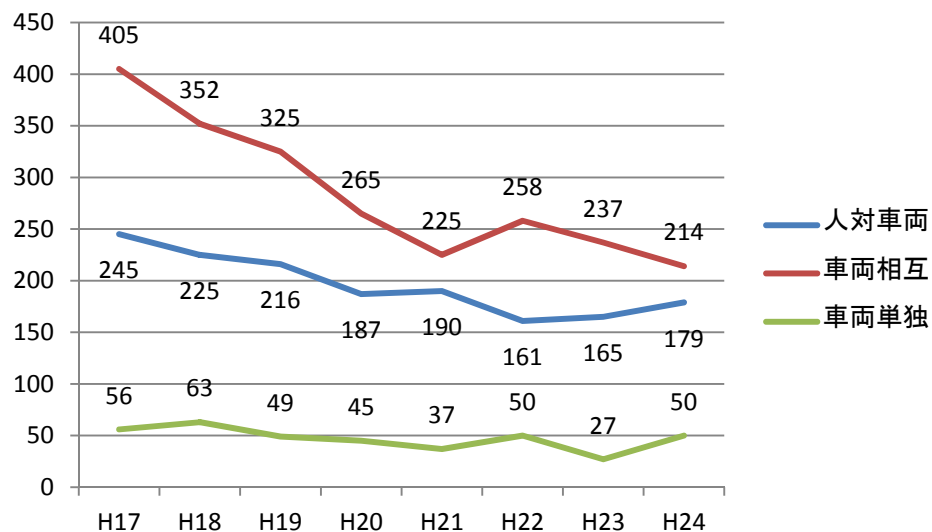


図19 事業用自動車の事故類型別の死亡者数の推移

注) (財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成

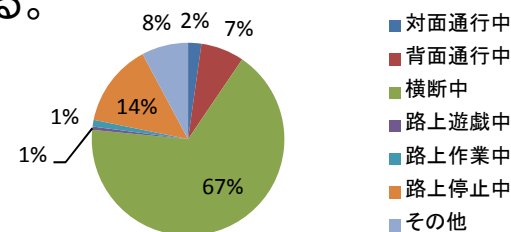


図20 事業用自動車の事故類型別死亡事故件数の内訳(人との事故)(H24)

注) (財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成

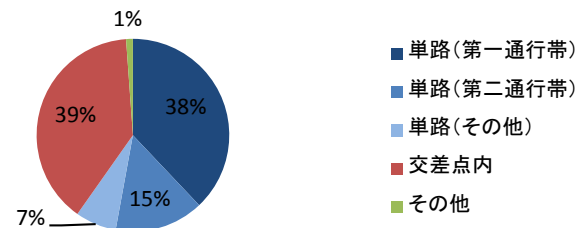


図21 事業用自動車の事故類型別死亡事故件数の発生地点別内訳(人との事故)(H24)

注) (財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成