

自動車運送事業に係る交通事故対策検討会報告書(平成28年度)

[第1分冊]

事業用自動車の交通事故統計(平成27年版)

平成29年2月

国土交通省自動車局

自動車運送事業に係る交通事故対策検討会

< 目 次 >

| | |
|-------------------------------|----|
| 0. 事業用自動車の交通事故統計の概要 | 1 |
| 1. 事故全体の傾向 | 11 |
| 1-1. 交通事故全体の推移 | 11 |
| 1-2. 自動車事故件数の推移 | 14 |
| 1-3. 自動車事故死者数の推移 | 18 |
| 1-4. 自動車死亡事故件数の推移 | 22 |
| 1-5. 飲酒運転による事業用自動車の交通事故の推移 | 26 |
| 1-6. 業態別運転者年齢層別の交通事故 | 28 |
| 1-7. 業態別危険認知速度別の交通事故 | 30 |
| 1-8. 業態別時間帯別の交通事故 | 32 |
| 1-9. 事故に関わる営業所の位置（都道府県）別の交通事故 | 34 |
| 2. バスの事故 | 36 |
| 2-1. 乗合バスの事故 | 38 |
| 2-2. 貸切バスの事故 | 54 |
| 3. タクシーの事故 | 66 |
| 4. トラックの事故 | 78 |
| 5. まとめ | 98 |
| 附録. 事業用自動車の交通事故統計（平成27年版） | |

【凡 例】

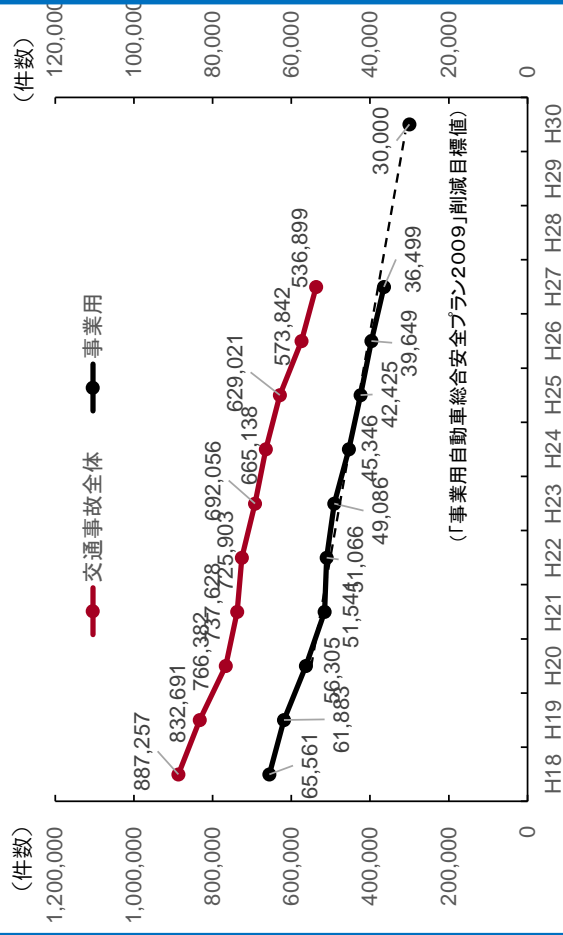
1. 「交通事故」とは、道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路において、車両等及び列車の事故によって起こされた事故で、人の死亡又は負傷を伴うもの（人身事故）をいう。物損事故については計上していない。
2. 「自動車事故」とは、交通事故のうち、自動車及び軽自動車の交通によって起された事故をいう。
3. 「自動車事故」は、「事業用自動車」の事故と、「自家用自動車」の事故に分けられる。うち、「自家用自動車」とは、乗用車（バス、マイクロ、普通乗用車、軽乗用車）及び、貨物車（大型貨物、中型貨物、普通貨物、軽貨物、トレーラー）を合わせたものをいう。
4. 「死亡」（「死者」）とは、交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった場合（人）をいう。
5. 「重傷」（「重傷者」）とは、交通事故によって負傷し、1ヶ月（30日）以上の治療を要する場合（人）をいう。
6. 「軽傷」（「軽傷者」）とは、交通事故によって負傷し、1ヶ月（30日）未満の治療を要する場合（人）をいう。
7. 「負傷」（「負傷者」）とは、「重傷」（「重傷者」）と「軽傷」（「軽傷者」）の合計をいう。
8. 「貨物自動車」の分類は道路交通法に基づくものとする。
大型：車両総重量11トン以上、または最大積載量6.5トン以上
中型：車両総重量5トン以上11トン未満、または最大積載量3トン以上6.5トン未満
普通：車両総重量5トン未満、または最大積載量3トン未満
軽：貨物自動車のうち、軽自動車であるもの

事業用自動車の交通事故統計の概要 (平成27年版)

○平成27年中に発生した交通事故全体の件数は**536,899**件であり、そのうち、事業用自動車の交通事故件数は**36,499**件となった。

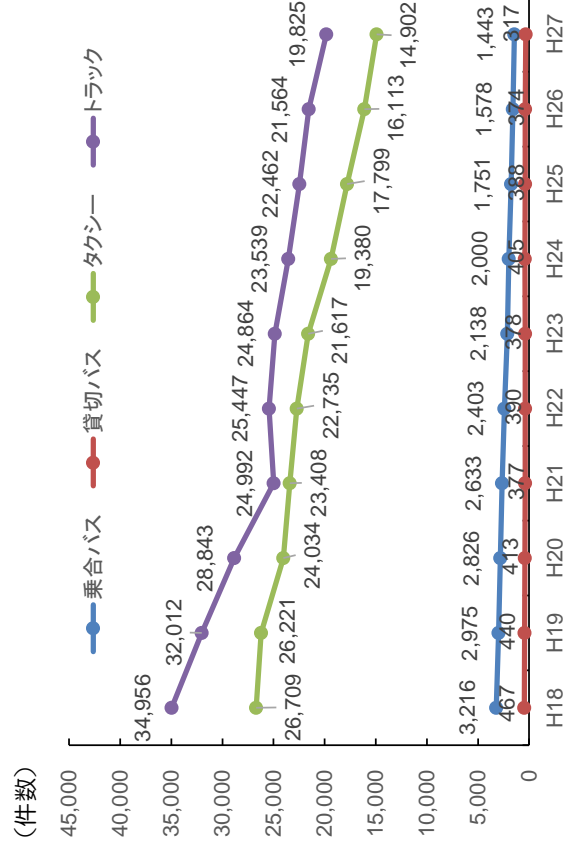
○各モードの交通事故件数は前年と比べ減少している。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故の推移



出典：警察庁「交通統計」
(公財)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」

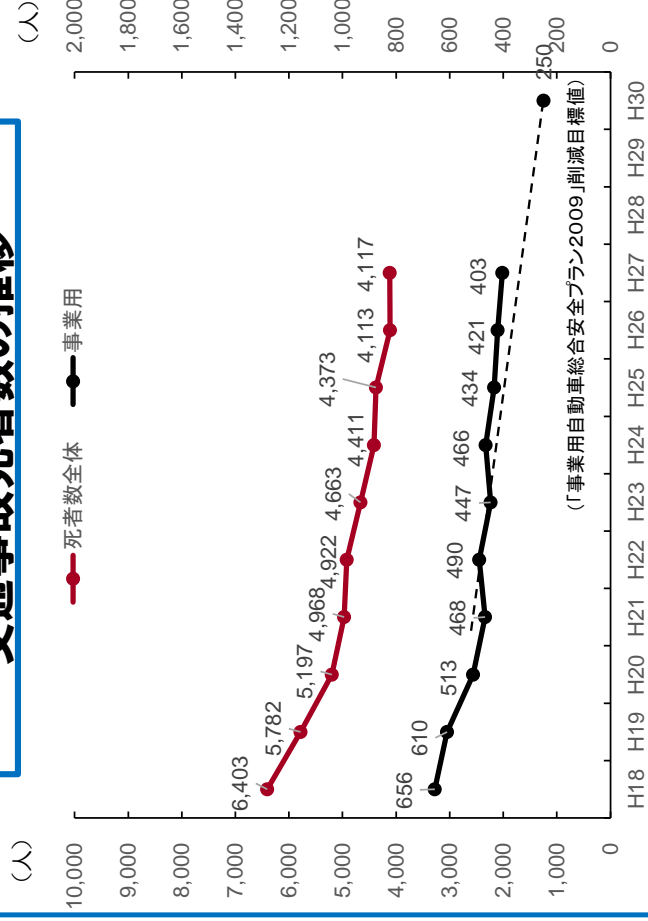
各モードの交通事故の推移



出典：警察庁「交通統計」
(公財)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」

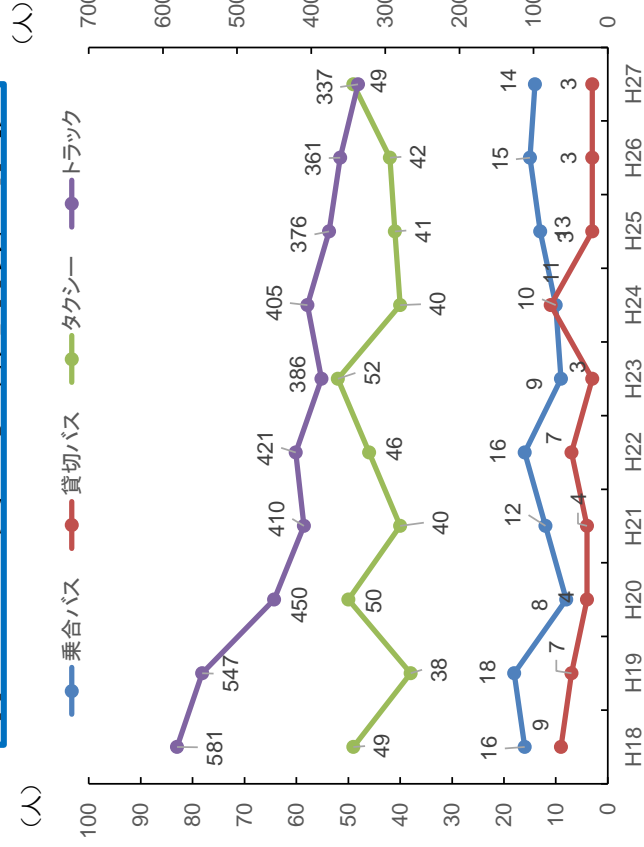
- 平成27年中に発生した交通事故全体の死者数は**4,117**人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は**403**人となっている。
- 交通事故全体の死者数は**前年に比べ増加**、事業用自動車の交通事故死者数は、**減少傾向で推移**している。
- 平成27年の各モードの交通事故死者数は、**タクシーは前年に比べ増加**、**貸切バスは増減なし**、**乗合バス、トラックは減少**している。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



出典：警察庁「交通統計」
(公財)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」

各モードの交通事故死者数の推移

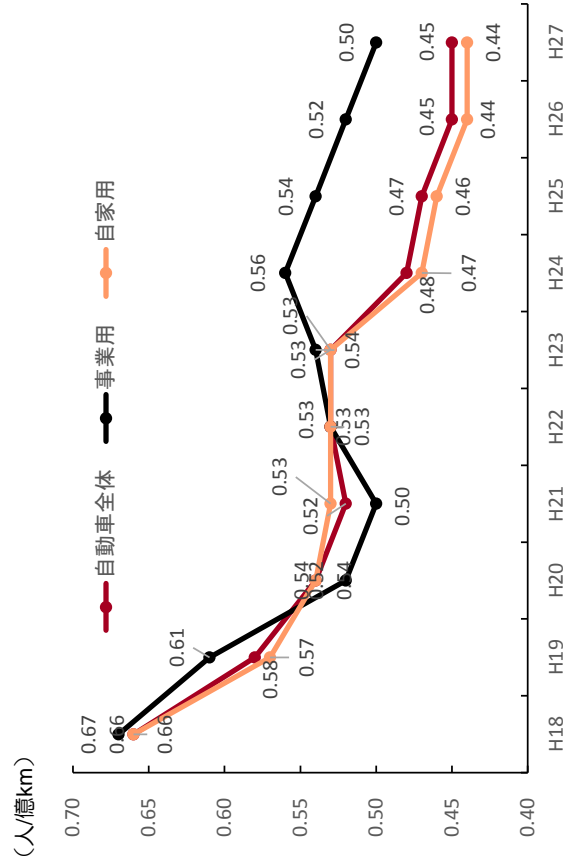


出典：警察庁「交通統計」
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

走行距離1億キロあたりの交通事故死者数の推移

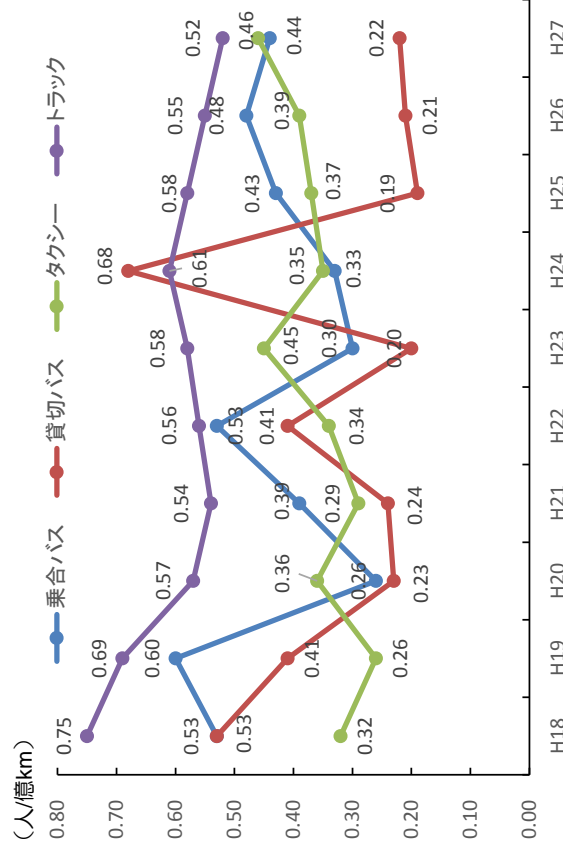
- 自動車全体及び自家用自動車の走行距離1億キロあたりの交通事故死者数は減少傾向にあり、事業用自動車による交通事故死者数は前年から0.02減少し、平成24年以降減少傾向にある。
- 各モードにおける走行距離1億キロあたりの交通事故死者数は、貸切バス、タクシーは増加しており、乗合バス、トラックは減少しており、特にトラックにおいては過去10年間で最も少なくなっている。

走行距離1億キロあたりの交通事故死者数の推移



出典：警察庁「交通統計」
(公財)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」

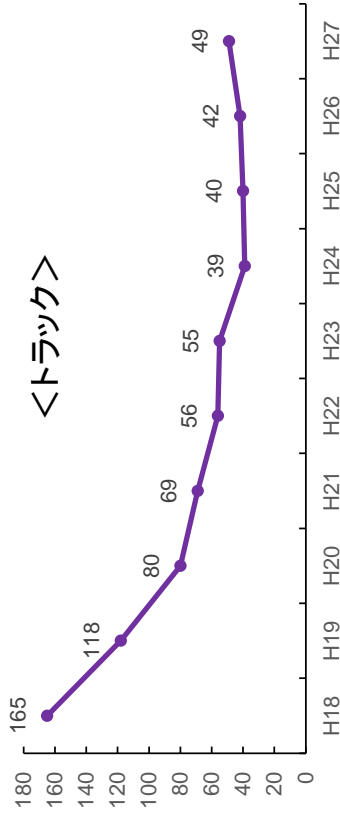
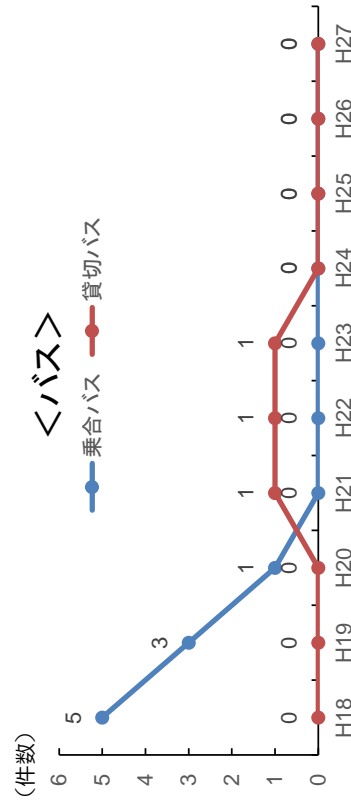
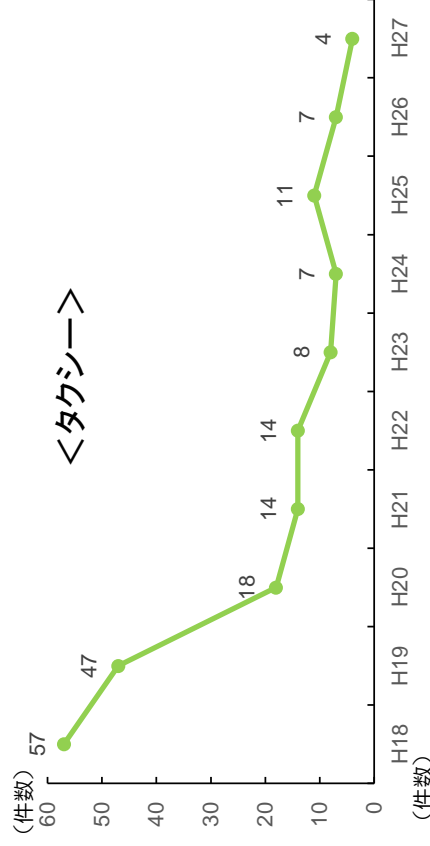
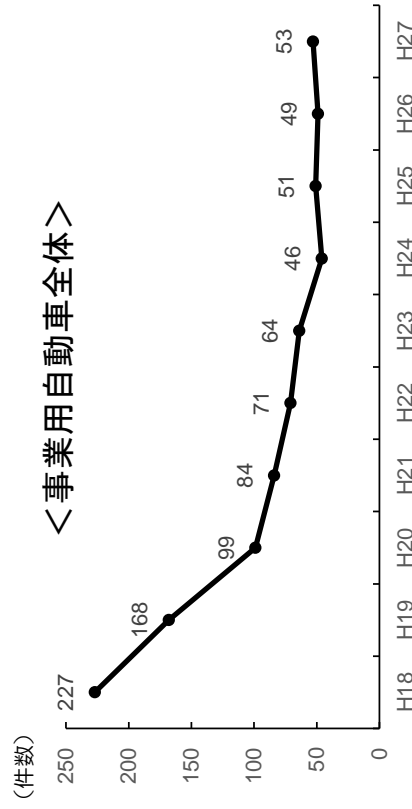
各モードの走行距離1億キロあたりの交通事故死者数の推移



出典：警察庁「交通統計」
(公財)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」

○平成27年の飲酒運転による事業用自動車全体の交通事故は、前年より増加している。
 ○飲酒運転によるバスの交通事故は平成24年以降発生しておらず、タクシーは過去10年間で最も少なくなっているが、トラックは平成25年以降増加している。

飲酒運転による事業用自動車の交通事故

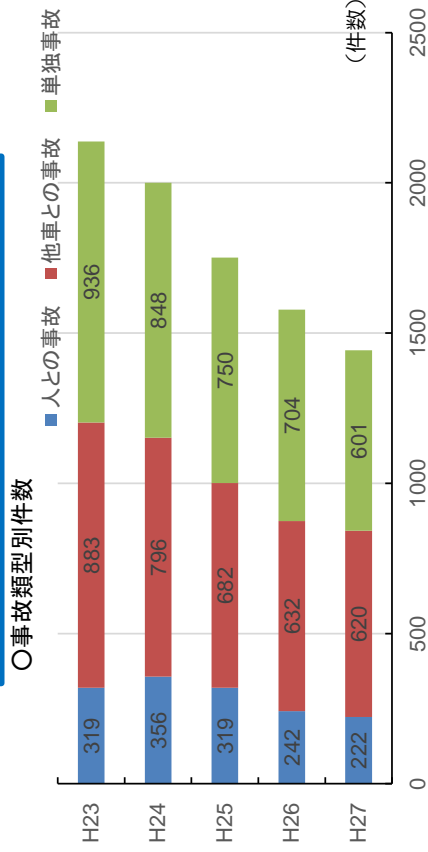


出典：警察庁「交通統計」
 (公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

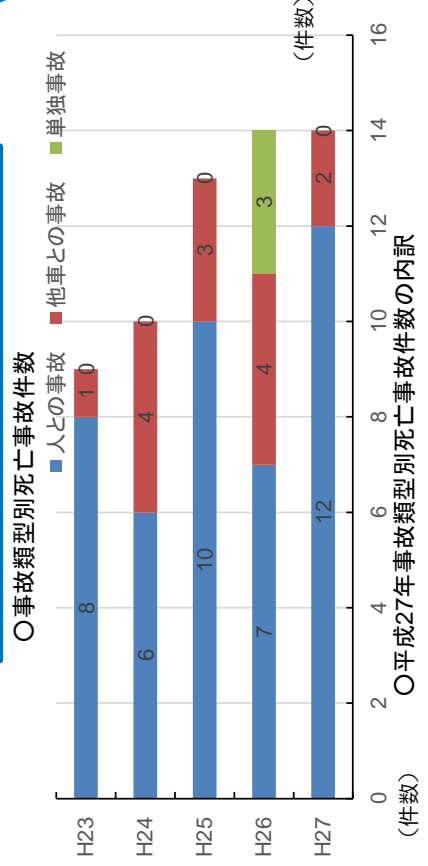
乗合バスの特徴的な事故

- 交通事故は減少しており、平成26年までは**単独事故が最多**となっていたが、平成27年は**他車との事故が最多**となっている。
- 平成27年は、事故類型のうち、**車内事故が最多で490件**発生しており、乗合バス事故全体の**34.0%**を占めている。
- 死亡事故は**平成24年以降増加傾向**であり、平成27年の死亡事故では**人の横断中の事故が7件**発生し、事故類型中**最多**となっている。

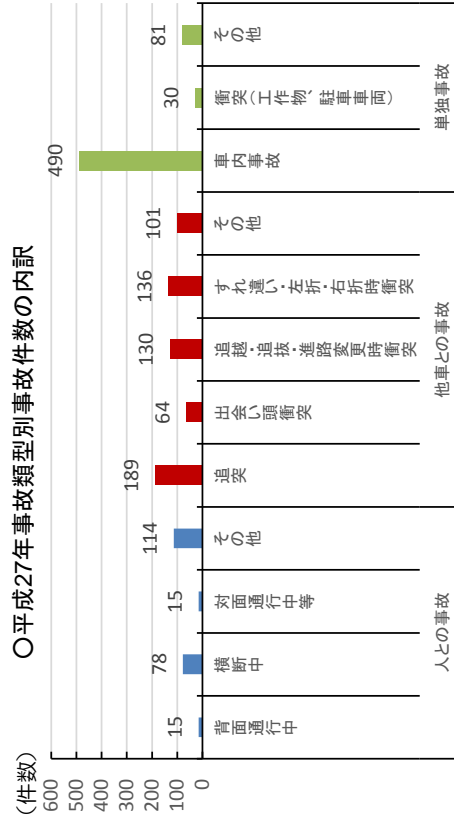
乗合バスの事故類型



乗合バスの死亡事故類型



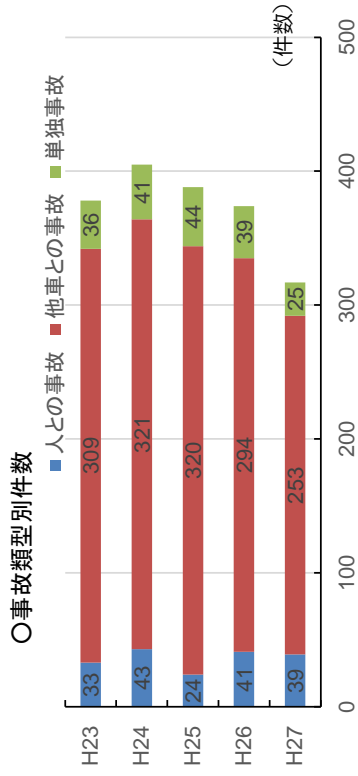
平成27年事故類型別事故件数の内訳



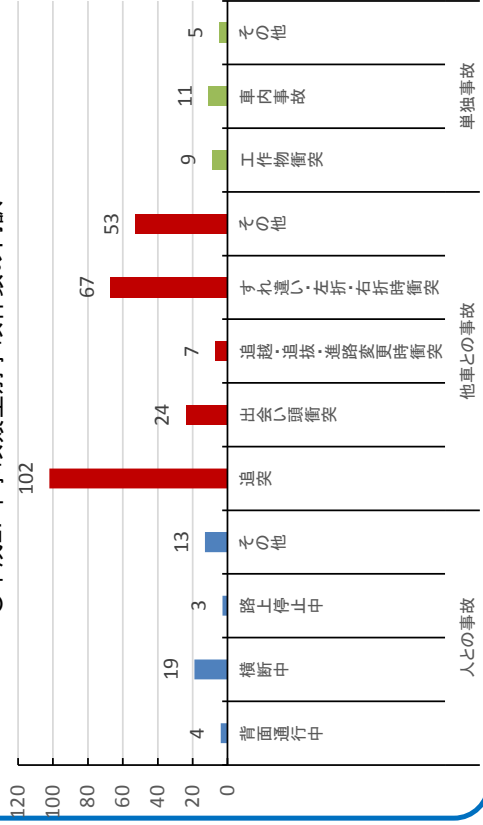
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

- 交通事故は平成25年以降減少しており、平成23年以降他車との事故が最多となっている。
- 平成27年は、事故類型のうち、追突事故が最多で102件発生しており、貸切バス事故全体の32.1%を占めている。
- 死亡事故は近年3人前後で推移しており、平成27年の死亡事故全3件中、人の横断中の事故が2件発生している。

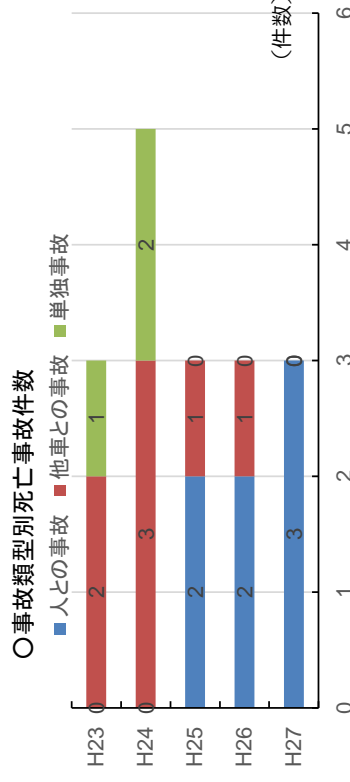
貸切バスの事故類型



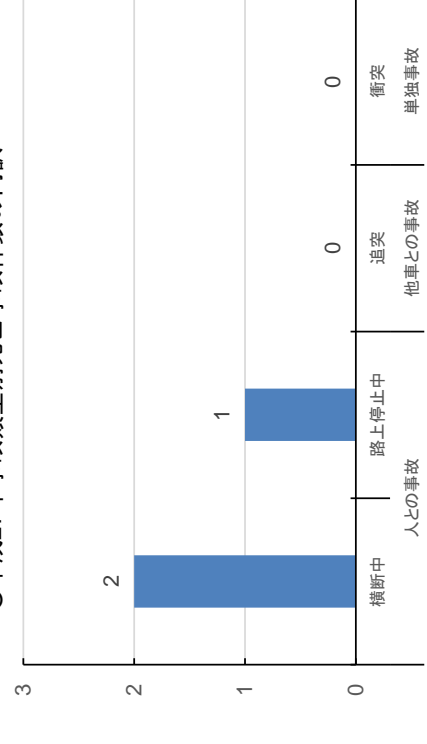
○平成27年事故類型別事故件数の内訳



貸切バスの死亡事故類型



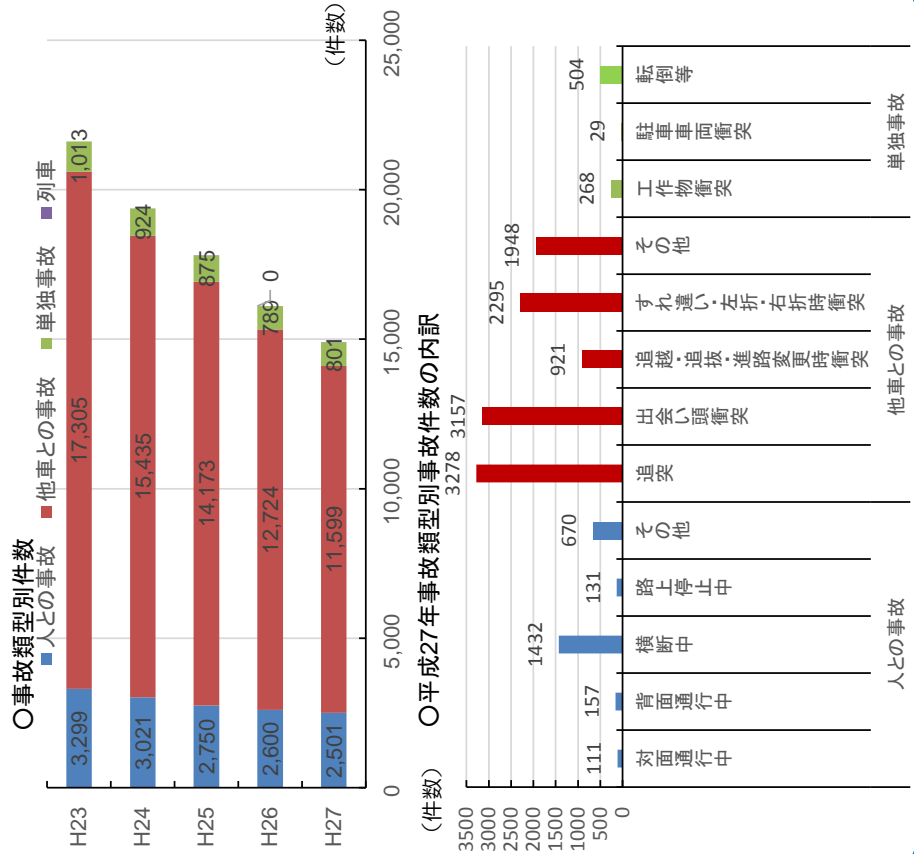
○平成27年事故類型別死亡事故件数の内訳



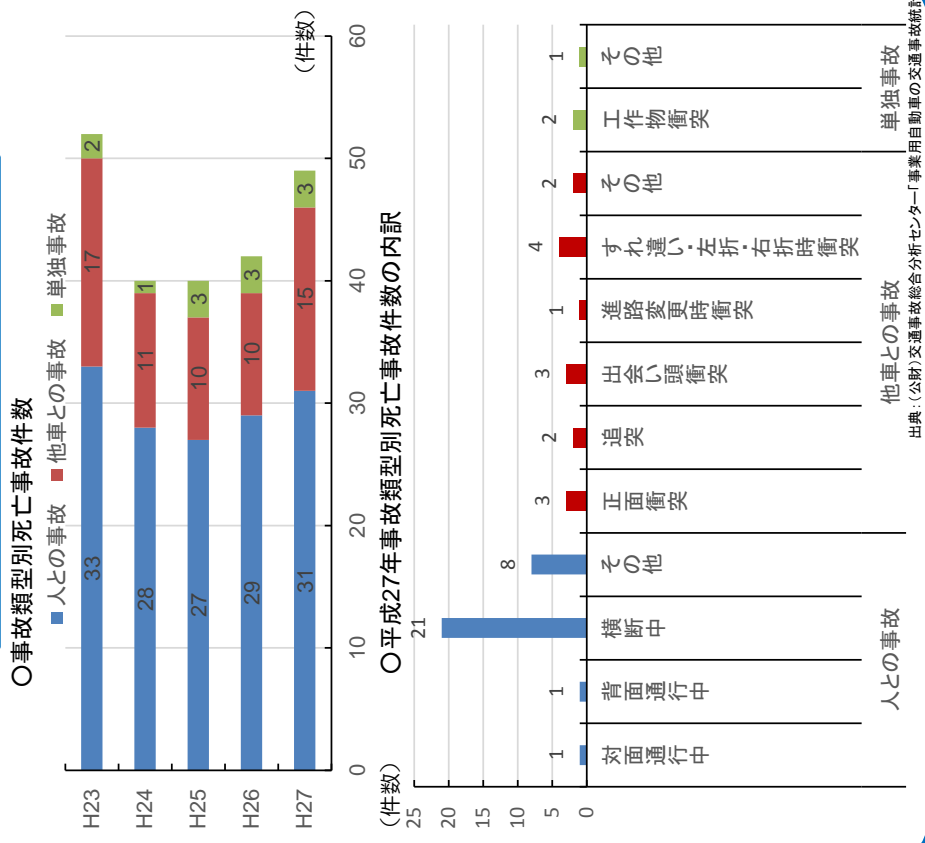
出典：(公財)交通事象総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

- 交通事故は減少しており、平成23年以降他車との事故が最多となっている。
- 平成27年は、事故類型のうち、追突事故が最多で3278件発生しており、ハイタク事故全体の22.6%を占めている。
- 死亡事故は平成25年以降増加傾向であり、平成27年の死亡事故では人の横断中の事故が21件発生し、事故類型中最多となっている。

タクシーの事故類型



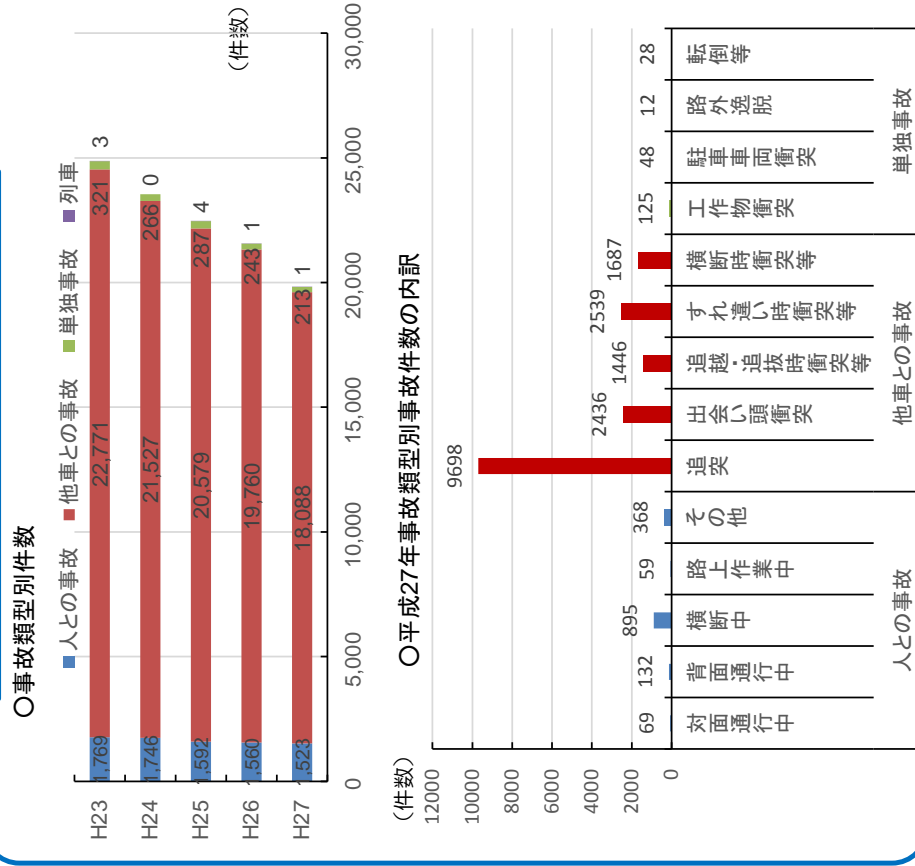
タクシーの死亡事故類型



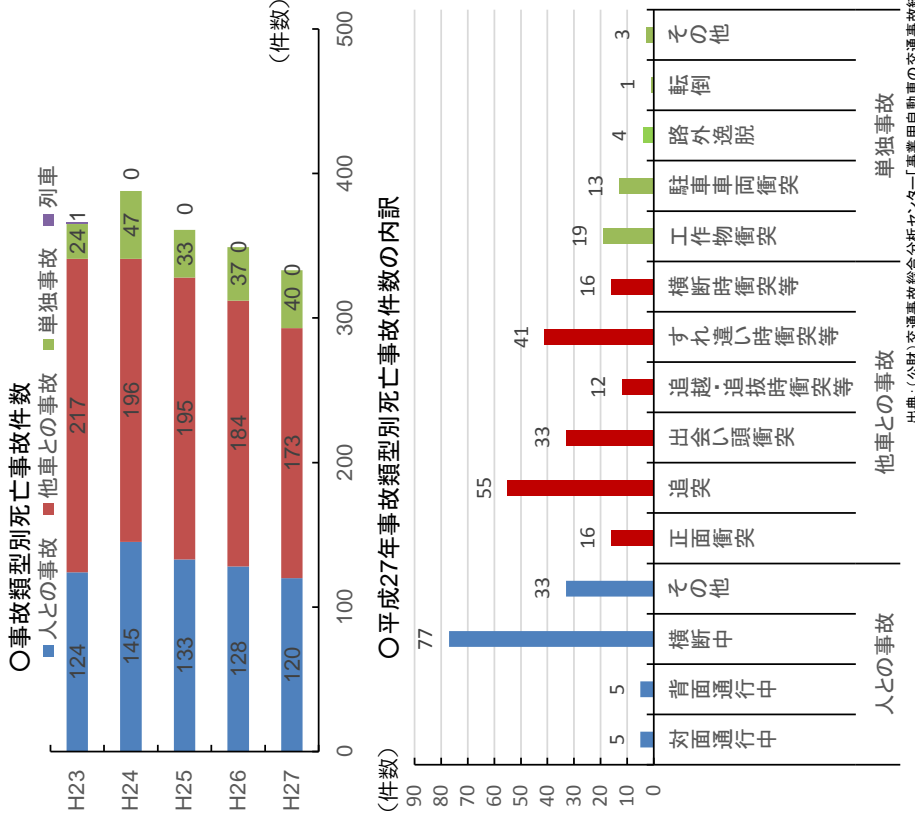
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

- 交通事故は減少しており、平成23年以降他車との事故が最多となっている。
- 平成27年は、事故類型のうち、追突事故が最多で9698件発生しており、トラック事故全体の48.9%を占めている。
- 死亡事故は平成25年以降減少傾向であり、平成27年の死亡事故では人の横断中の事故が77件発生し、事故類型中最多となっている。

トラックの事故類型



トラックの死亡事故類型



出典：(公財)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」

1. 事故全体の傾向

1-1. 交通事故全体の推移

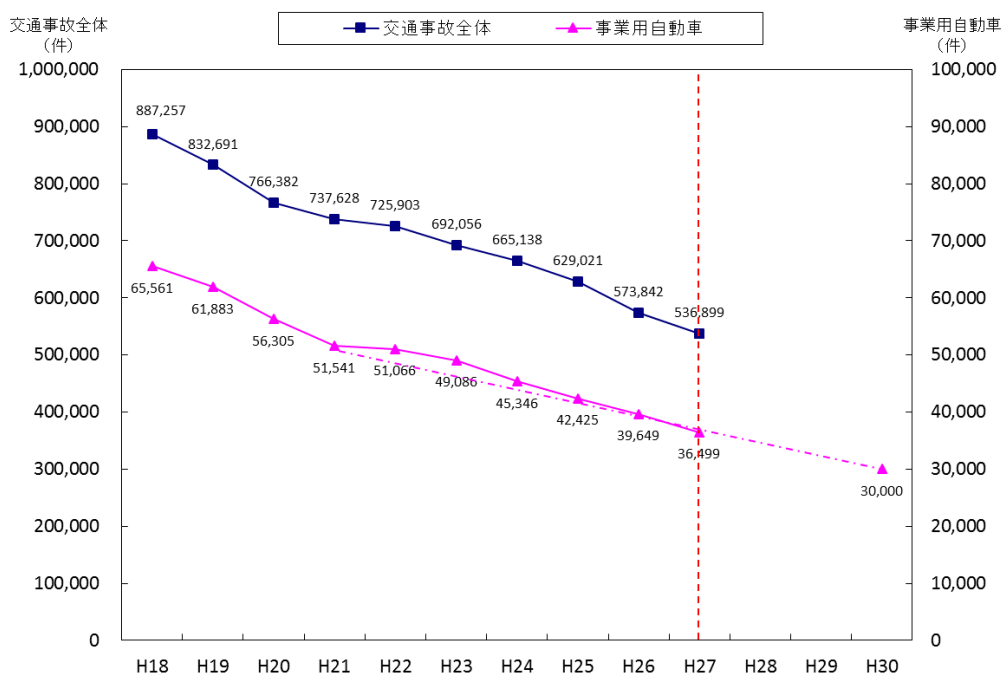
自動車に加え、二輪車や自転車を含む「交通事故全体」と、「事業用自動車」の交通事故の推移を、「交通事故件数」、「交通事故死者数」、「交通死亡事故件数」の3つで比較した。

(1) 交通事故件数の推移

平成27年中に全国で発生した交通事故全体の件数は536,899件であり、そのうち、事業用自動車は36,499件となった。

なお、事業用自動車については、「事業用自動車総合安全プラン2009（平成21年3月）」において、平成30年までの10年間で人身事故件数を半減（3万件以下）、中間年である平成25年には4万3千件とする目標値が示されており、中間年の目標値を達成している。

〔図1〕 交通事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 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」

〔表1〕 交通事故件数の推移 (件)

| 年 | 交通事故件数 | |
|-----|---------|--------|
| | 交通事故全体 | 事業用自動車 |
| H18 | 887,257 | 65,561 |
| H19 | 832,691 | 61,883 |
| H20 | 766,382 | 56,305 |
| H21 | 737,628 | 51,541 |
| H22 | 725,903 | 51,066 |
| H23 | 692,056 | 49,086 |
| H24 | 665,138 | 45,346 |
| H25 | 629,021 | 42,425 |
| H26 | 573,842 | 39,649 |
| H27 | 536,899 | 36,499 |

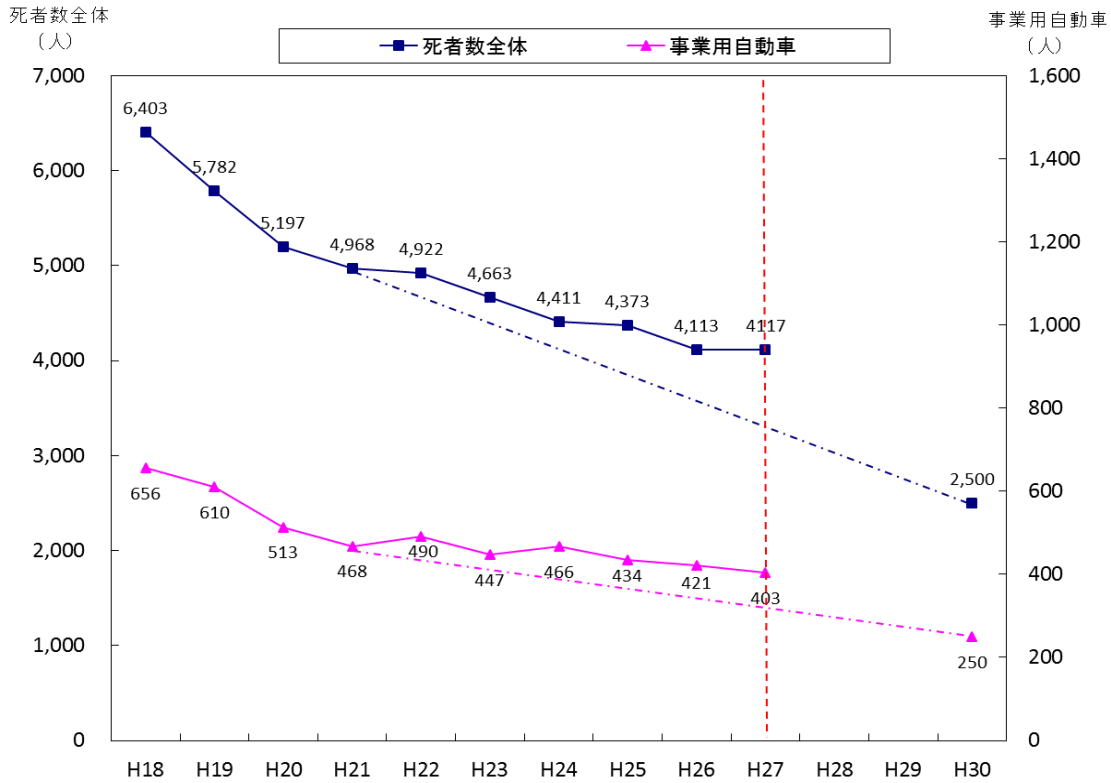
出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(2) 交通事故死者数の推移

平成27年中に全国で発生した交通事故全体における死者数は4,117人であり、そのうち、事業用自動車での交通事故死者数は403人となっている。

なお、平成21年1月に政府が掲げた、平成20年から平成30年の10年間に交通事故死者数を半減させ、2,500人以下とする目標値を受けて、「事業用自動車総合安全プラン2009」においても、同10年間で事業用自動車での交通事故死者数を半減させ、平成30年には250人以下とする目標値が示されているが、中間年の目標380人を達成していない。

〔図2〕 交通事故死者数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」

〔表2〕 交通事故死者数の推移 (人)

| 年 | 死者数 | |
|-----|-------|--------|
| | 死者数全体 | 事業用自動車 |
| H18 | 6,403 | 656 |
| H19 | 5,782 | 610 |
| H20 | 5,197 | 513 |
| H21 | 4,968 | 468 |
| H22 | 4,922 | 490 |
| H23 | 4,663 | 447 |
| H24 | 4,411 | 466 |
| H25 | 4,373 | 434 |
| H26 | 4,113 | 421 |
| H27 | 4,117 | 403 |

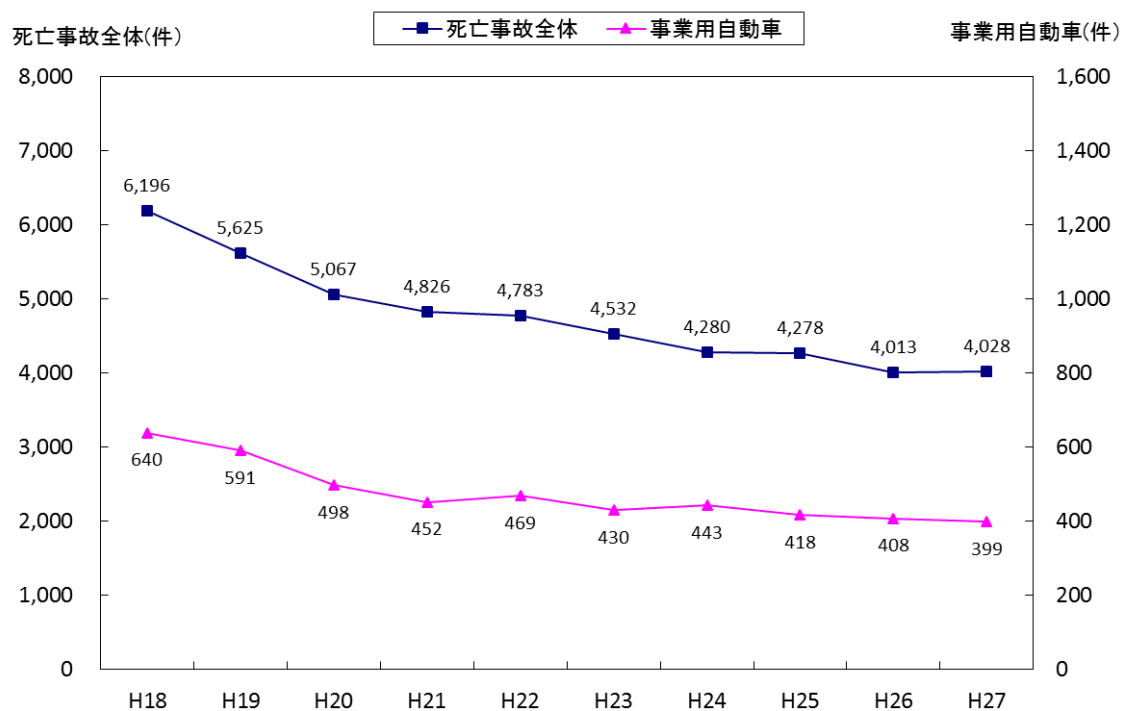
出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」

(3) 交通死亡事故件数の推移

平成27年中に全国で発生した交通死亡事故全体の件数は4,028件であり、前年と比べてわずかに増加している。そのうち、事業用自動車は399件となっており、近年の推移をみると、平成18年から平成21年までは年平均60件以上減少し、その後も減少率は小さくなったものの減少傾向が続いている。

〔図3〕 交通死亡事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」

〔表3〕 交通死亡事故件数の推移 (件)

| 年 | 区分 | 死亡事故件数 | |
|-----|----|--------|--------|
| | | 死亡事故全体 | 事業用自動車 |
| H18 | | 6,196 | 640 |
| H19 | | 5,625 | 591 |
| H20 | | 5,067 | 498 |
| H21 | | 4,826 | 452 |
| H22 | | 4,783 | 469 |
| H23 | | 4,532 | 430 |
| H24 | | 4,280 | 443 |
| H25 | | 4,278 | 418 |
| H26 | | 4,013 | 408 |
| H27 | | 4,028 | 399 |

出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」

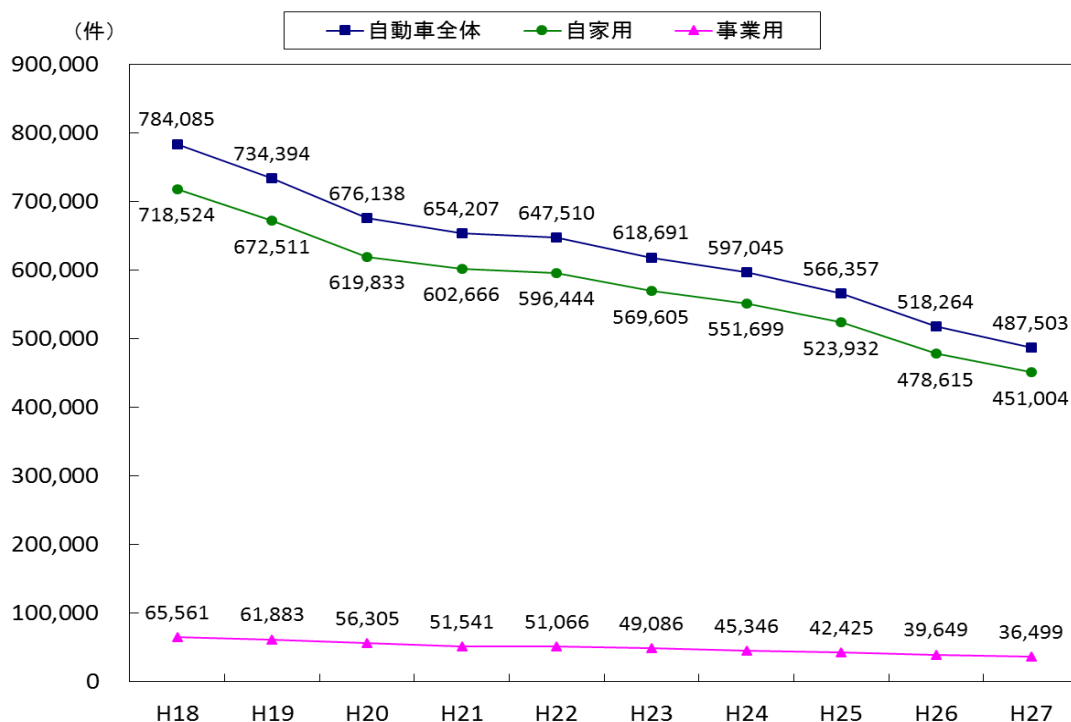
1-2. 自動車事故件数の推移

「事業用自動車」「自家用自動車（自家用のバス、乗用車及びトラックをいう。以下同じ）」及び「自動車全体（事業用自動車と自家用自動車を合わせたものをいう。以下同じ）」について、「交通事故件数」「交通事故死亡者数」「交通死亡事故件数」の3つを比較した。

(1) 自動車事故件数の推移

平成27年中に全国で発生した自動車全体の交通事故件数は487,503件であり、そのうち、自家用自動車は451,004件、事業用自動車は36,499件となっている。

〔図4〕 自動車事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」

〔表4〕 自動車事故件数の推移 (件)

| 年 | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 |
|-----|---------|---------|--------|
| H18 | 784,085 | 718,524 | 65,561 |
| H19 | 734,394 | 672,511 | 61,883 |
| H20 | 676,138 | 619,833 | 56,305 |
| H21 | 654,207 | 602,666 | 51,541 |
| H22 | 647,510 | 596,444 | 51,066 |
| H23 | 618,691 | 569,605 | 49,086 |
| H24 | 597,045 | 551,699 | 45,346 |
| H25 | 566,357 | 523,932 | 42,425 |
| H26 | 518,264 | 478,615 | 39,649 |
| H27 | 487,503 | 451,004 | 36,499 |

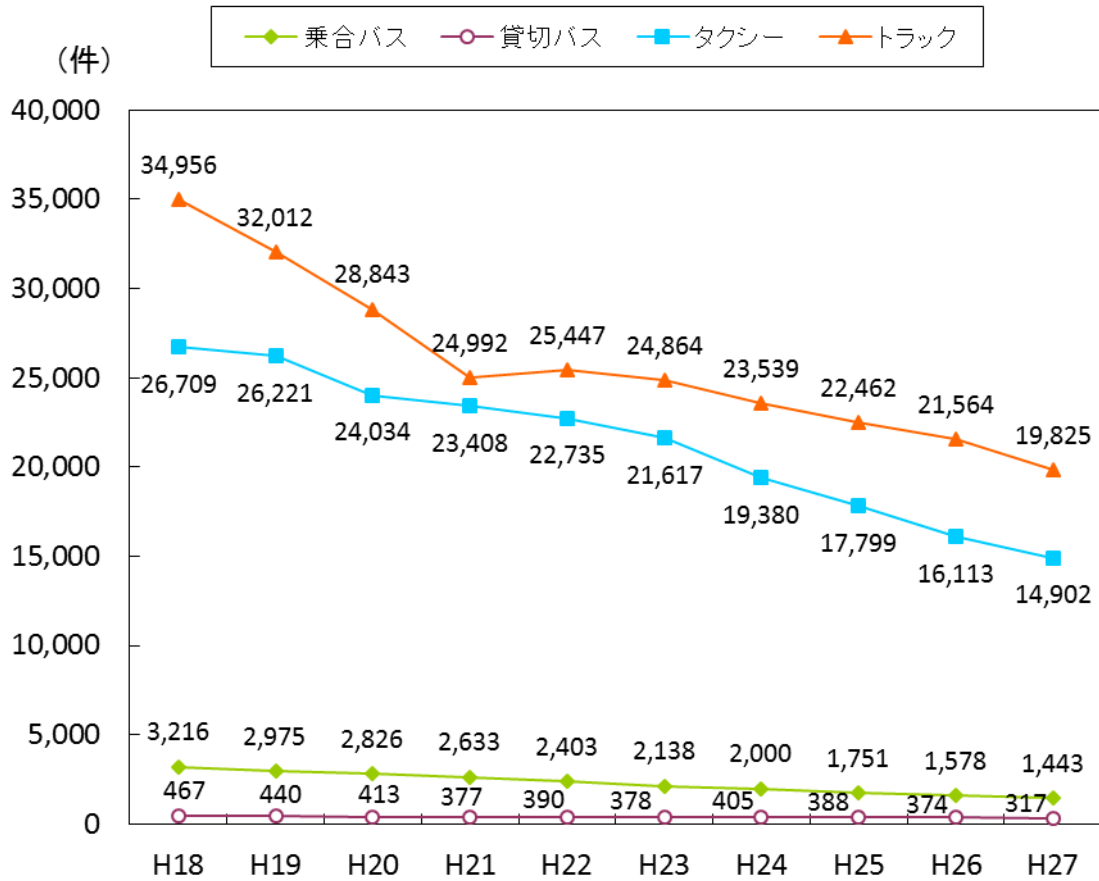
出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」

(2) 事業用自動車の業態別交通事故件数の推移

事業用自動車の交通事故件数を業態別にみると、平成27年は全業態ともに減少し、貸切バスが約16%減、その後も概ね1割ほど減少している。

〔図5〕 事業用自動車の業態別交通事故件数の推移



出典：（公財）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」

〔表5〕 事業用自動車の業態別交通事故件数の推移（件）

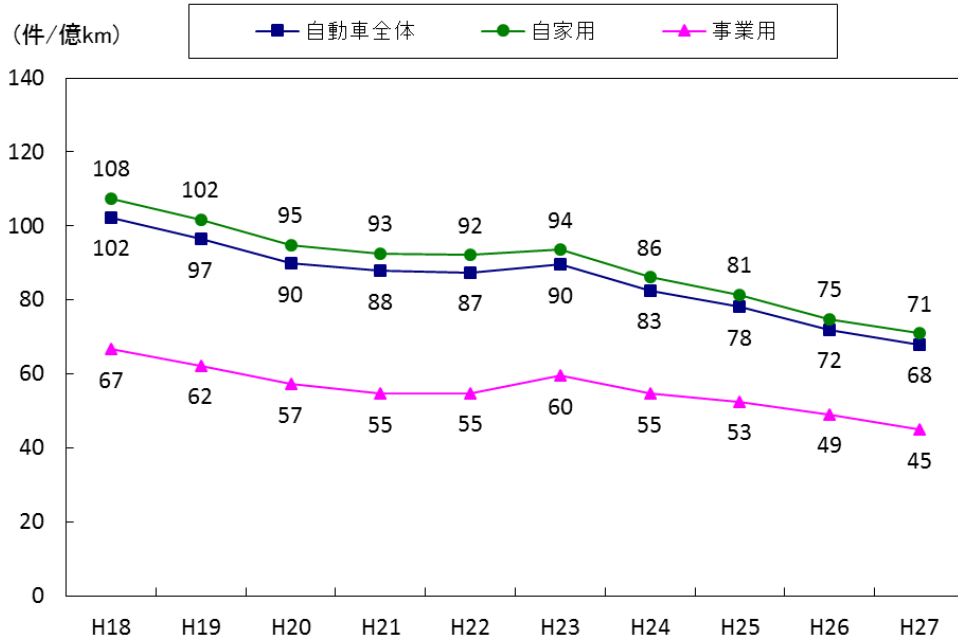
| 年 | 区分 | バス | | | タクシー | トラック |
|-----|----|-------|------|-----|--------|--------|
| | | 乗合バス | 貸切バス | その他 | | |
| H18 | | 3,896 | 467 | 213 | 26,709 | 34,956 |
| H19 | | 3,650 | 440 | 235 | 26,221 | 32,012 |
| H20 | | 3,428 | 413 | 189 | 24,034 | 28,843 |
| H21 | | 3,139 | 377 | 129 | 23,408 | 24,992 |
| H22 | | 2,882 | 390 | 89 | 22,735 | 25,447 |
| H23 | | 2,605 | 378 | 89 | 21,617 | 24,864 |
| H24 | | 2,427 | 405 | 22 | 19,380 | 23,539 |
| H25 | | 2,164 | 388 | 25 | 17,799 | 22,462 |
| H26 | | 1,972 | 374 | 20 | 16,113 | 21,564 |
| H27 | | 1,772 | 317 | 12 | 14,902 | 19,825 |

出典：（公財）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」

(3) 走行距離1億キロあたり自動車事故件数の推移

自動車全体、自家用、事業用いずれも全体的に減少傾向にある。事業用自動車は平成26年に50件/億kmを割り込み、平成27年もさらに減少している。

〔図6〕 走行距離1億キロあたり自動車事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 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」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

〔表6〕 走行距離と自動車事故件数の推移

| 年 | 区分 | 事故件数(件) | | | 走行距離(億km) | | |
|-----|----|---------|---------|--------|-----------|--------|-------|
| | | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 |
| H18 | | 784,086 | 718,525 | 65,561 | 7666.4 | 6683.9 | 982.5 |
| H19 | | 734,394 | 672,511 | 61,883 | 7606.8 | 6613.2 | 993.6 |
| H20 | | 676,138 | 619,833 | 56,305 | 7519.2 | 6536.8 | 982.4 |
| H21 | | 654,207 | 602,668 | 51,539 | 7452.1 | 6508.9 | 943.2 |
| H22 | | 647,510 | 596,446 | 51,064 | 7405.1 | 6473.0 | 932.1 |
| H23 | | 618,693 | 569,607 | 49,086 | 6909.5 | 6085.6 | 823.9 |
| H24 | | 597,045 | 551,699 | 45,346 | 7234.0 | 6405.5 | 828.5 |
| H25 | | 566,357 | 523,932 | 42,425 | 7249.1 | 6441.5 | 807.6 |
| H26 | | 518,264 | 478,615 | 39,649 | 7200.8 | 6392.3 | 808.5 |
| H27 | | 487,503 | 451,004 | 36,499 | 7137.1 | 6332.5 | 804.7 |

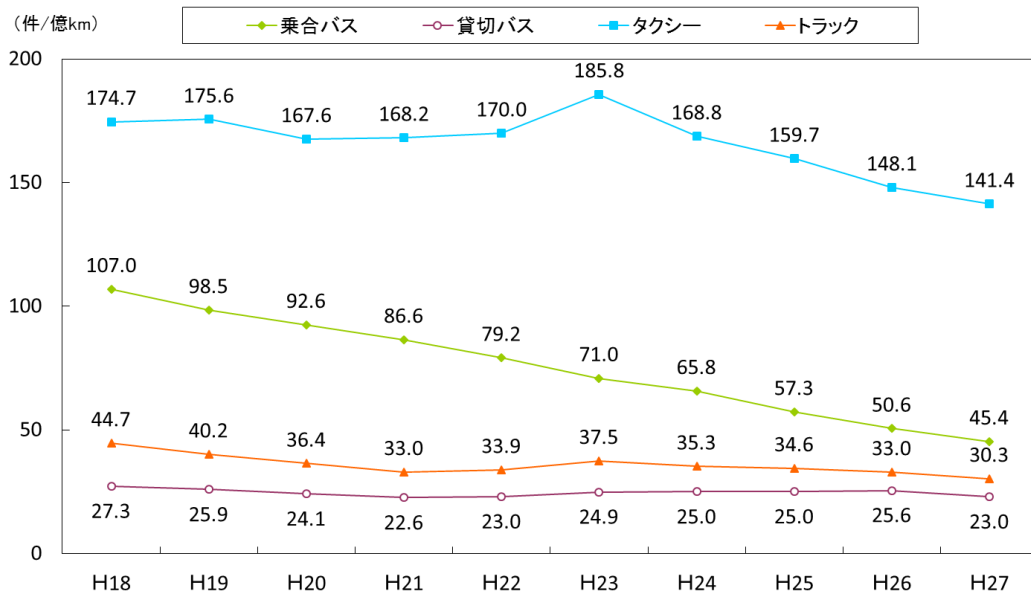
- 注：1. 走行距離（営業用バスを除く）の調査については、平成22年10月より、「自動車輸送統計調査」から「自動車燃料消費量調査」に移行している。
 2. 本表の平成22年10月以降は新統計数値となっているため、公表されている接続係数を使って、旧系列と比較可能な数値を作成した。（走行距離の作成方法については、以下同様）
 3. 平成28年8月に平成23年から平成26年までの「自動車燃料消費量調査」の数値が訂正されたことに伴い、平成23年から平成26年までの数値を訂正している。

出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 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」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

(4) 走行距離1億キロあたり事業用自動車の業態別交通事故件数の推移

走行距離あたりの事故件数はタクシーが突出して多いが、平成24年以降、減少傾向にある。乗合バスは平成19年より減少し続けており、貸切バスとトラックも緩やかながら減少している。

〔図7〕 走行距離1億キロあたり事業用自動車の業態別交通事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 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」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

〔表7〕 事業用自動車の業態別走行距離と交通事故件数の推移

| 区分 | 事故件数(件) | | | | | | | 走行距離(億km) | | | | | |
|-----|---------|-------|-----|-----|--------|--------|---------|-----------|------|------|-------|-------|--------|
| | バス | | | | タクシー | トラック | 自動車全体 | バス | | | タクシー | トラック | 自動車全体 |
| 年 | 乗合 | 貸切 | その他 | 乗合 | | | | 貸切 | バス | | | | |
| H18 | 3,896 | 3,216 | 467 | 213 | 26,709 | 34,956 | 784,085 | 47.2 | 30.1 | 17.1 | 152.9 | 782.4 | 7666.4 |
| H19 | 3,650 | 2,975 | 440 | 235 | 26,221 | 32,012 | 734,394 | 47.2 | 30.2 | 17.0 | 149.3 | 797.1 | 7606.8 |
| H20 | 3,428 | 2,826 | 413 | 189 | 24,034 | 28,843 | 676,138 | 47.6 | 30.5 | 17.1 | 143.4 | 791.4 | 7519.2 |
| H21 | 3,139 | 2,633 | 377 | 129 | 23,408 | 24,994 | 654,207 | 47.1 | 30.4 | 16.7 | 139.2 | 756.9 | 7452.1 |
| H22 | 2,882 | 2,403 | 390 | 89 | 22,735 | 25,449 | 647,510 | 47.3 | 30.3 | 16.9 | 133.7 | 751.1 | 7405.1 |
| H23 | 2,605 | 2,138 | 378 | 89 | 21,617 | 24,864 | 618,691 | 45.3 | 30.1 | 15.2 | 116.4 | 662.3 | 6909.5 |
| H24 | 2,427 | 2,000 | 405 | 22 | 19,380 | 23,539 | 597,045 | 46.6 | 30.4 | 16.2 | 114.8 | 667.0 | 7234.0 |
| H25 | 2,164 | 1,751 | 388 | 25 | 17,799 | 22,462 | 566,357 | 46.0 | 30.5 | 15.5 | 111.4 | 650.1 | 7249.1 |
| H26 | 1,972 | 1,578 | 374 | 20 | 16,113 | 21,564 | 518,264 | 45.8 | 31.2 | 14.6 | 108.8 | 653.9 | 7200.8 |
| H27 | 1,772 | 1,443 | 317 | 12 | 14,902 | 19,825 | 487,503 | 45.4 | 31.8 | 13.8 | 105.4 | 653.7 | 7137.1 |

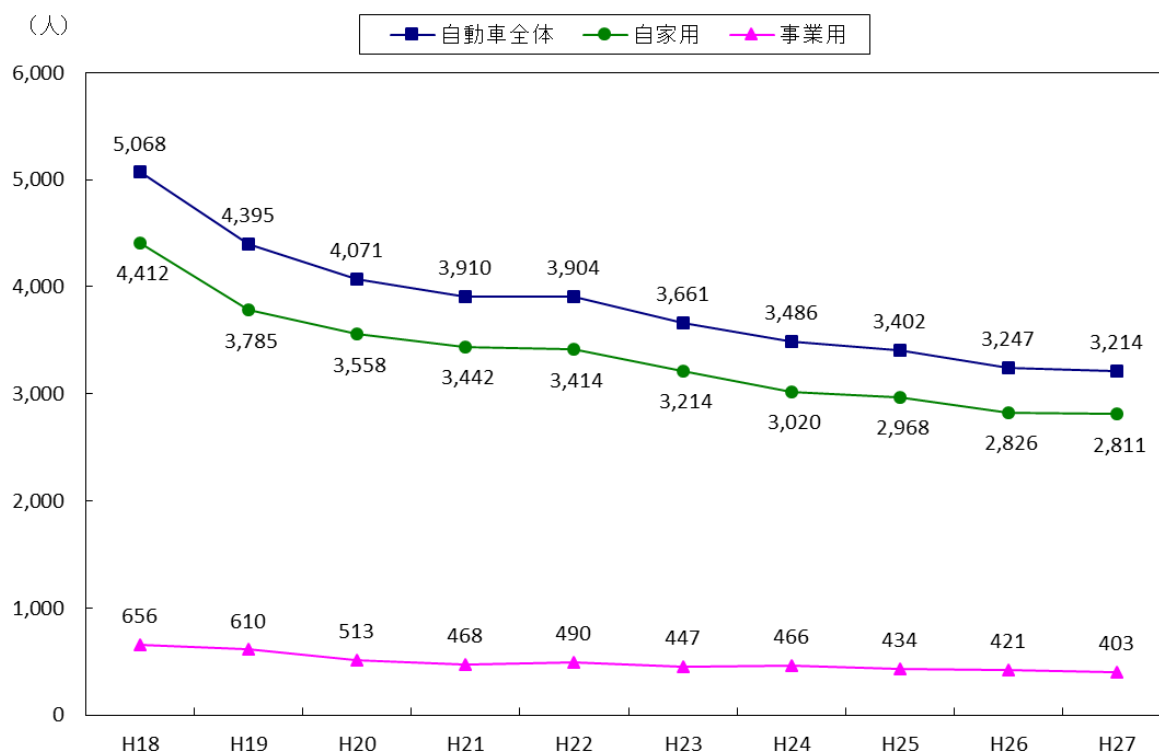
出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

1-3. 自動車事故死者数の推移

(1) 自動車事故死者数の推移

平成27年中に全国で発生した自動車全体の交通事故死者数は3,214人であり、そのうち、事業用自動車は403人である。平成27年は前年より18人減少した。

〔図8〕 自動車事故死者数の推移



出典：（公財）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」

〔表8〕 自動車事故死者数の推移（人）

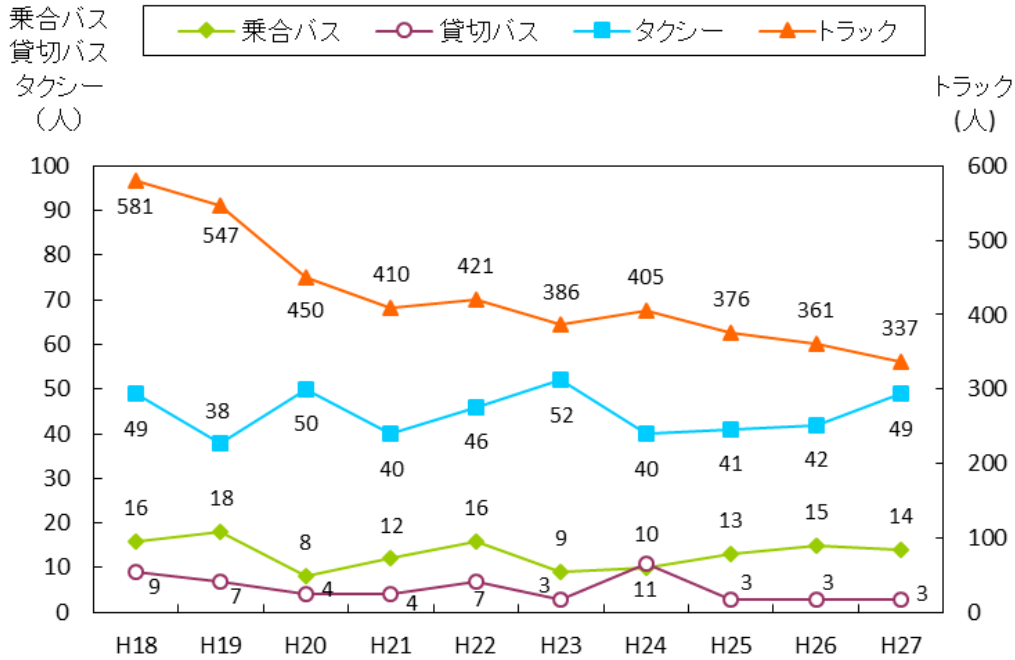
| 年 | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 |
|-----|-------|-------|-----|
| H18 | 5,068 | 4,412 | 656 |
| H19 | 4,395 | 3,785 | 610 |
| H20 | 4,071 | 3,558 | 513 |
| H21 | 3,910 | 3,442 | 468 |
| H22 | 3,904 | 3,414 | 490 |
| H23 | 3,661 | 3,214 | 447 |
| H24 | 3,486 | 3,020 | 466 |
| H25 | 3,402 | 2,968 | 434 |
| H26 | 3,247 | 2,826 | 421 |
| H27 | 3,214 | 2,811 | 403 |

出典：（公財）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」

(2) 事業用自動車の業態別交通事故死者数の推移

事業用自動車の交通事故死者数を業態別にみると、トラックによる交通事故死者数が大半を占める。平成27年の交通事故死者数は、トラックが引き続き減少し、タクシーはやや増加、乗合バスと貸切バスは同程度である。

〔図9〕 事業用自動車の業態別交通事故死者数の推移



出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 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」

〔表9〕 事業用自動車の業態別交通事故死者数の推移 (人)

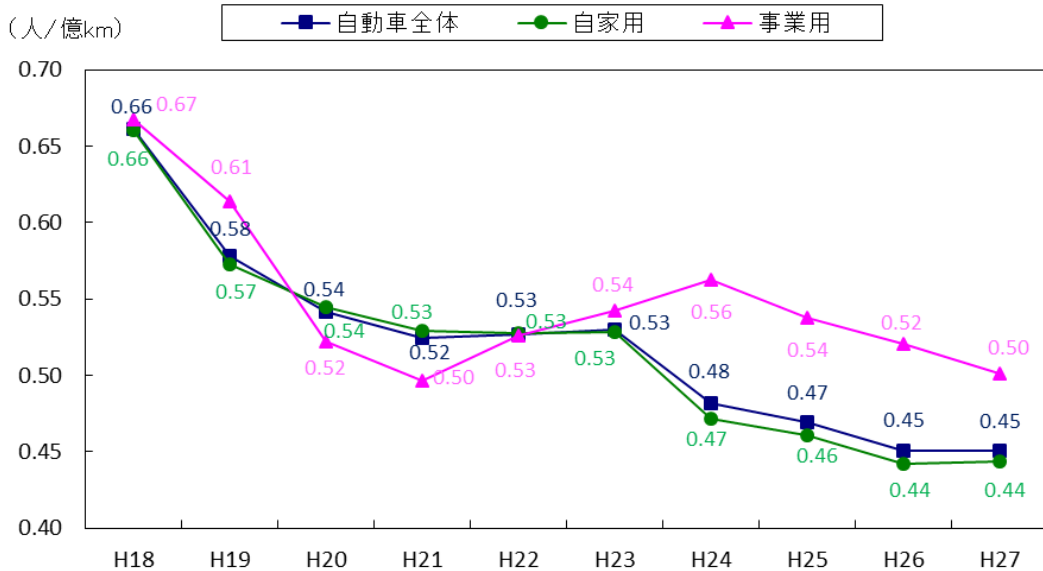
| 年 | 区分 | バス | | | タクシー | トラック |
|-----|----|------|------|-----|------|------|
| | | 乗合バス | 貸切バス | その他 | | |
| H18 | | 16 | 9 | 1 | 49 | 587 |
| H19 | | 18 | 7 | 0 | 39 | 551 |
| H20 | | 8 | 4 | 1 | 52 | 452 |
| H21 | | 12 | 4 | 2 | 40 | 411 |
| H22 | | 16 | 7 | 0 | 46 | 421 |
| H23 | | 9 | 3 | 0 | 52 | 386 |
| H24 | | 10 | 11 | 0 | 40 | 405 |
| H25 | | 13 | 3 | 1 | 41 | 376 |
| H26 | | 15 | 3 | 0 | 42 | 361 |
| H27 | | 14 | 3 | 0 | 49 | 337 |

出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 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」

(3) 走行距離1億キロあたり自動車事故死者数の推移

走行距離あたりの自動車事故死者数は、自動車全体では減少傾向にある。事業用は平成24年まで増加傾向であったが、以後は減少に転じている。

[図10] 走行距離1億キロあたり自動車事故死者数の推移



出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 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」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

[表10] 自動車事故死者数と走行距離の推移

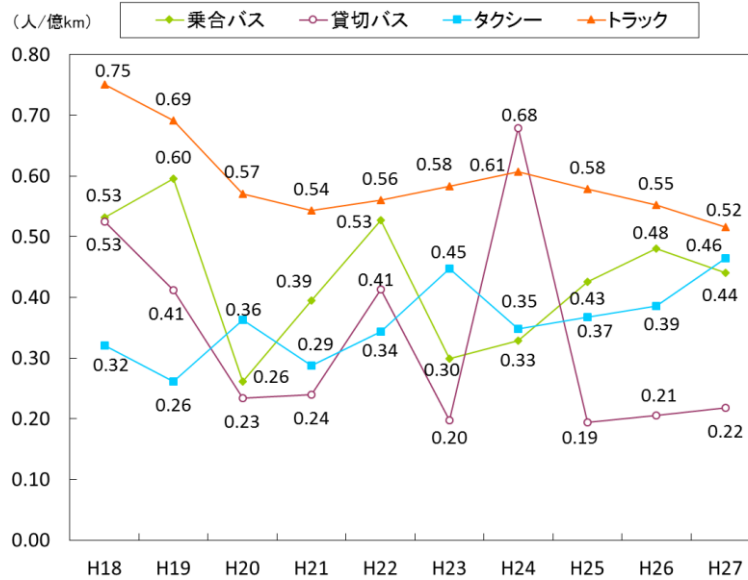
| 年 | 死者数(人) | | | 走行距離(億km) | | |
|-----|--------|-------|-----|-----------|--------|-------|
| | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 |
| H18 | 5,068 | 4,412 | 656 | 7666.4 | 6683.9 | 982.5 |
| H19 | 4,395 | 3,785 | 610 | 7606.8 | 6613.2 | 993.6 |
| H20 | 4,071 | 3,558 | 513 | 7519.2 | 6536.8 | 982.4 |
| H21 | 3,910 | 3,442 | 468 | 7452.1 | 6508.9 | 943.2 |
| H22 | 3,904 | 3,414 | 490 | 7405.1 | 6473.0 | 932.1 |
| H23 | 3,661 | 3,214 | 447 | 6909.5 | 6085.6 | 823.9 |
| H24 | 3,486 | 3,020 | 466 | 7234.0 | 6405.5 | 828.5 |
| H25 | 3,402 | 2,968 | 434 | 7249.1 | 6441.5 | 807.6 |
| H26 | 3,247 | 2,826 | 421 | 7200.8 | 6392.3 | 808.5 |
| H27 | 3,214 | 2,811 | 403 | 7137.1 | 6332.5 | 804.7 |

出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 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」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

(4) 走行距離1億キロあたり事業用自動車の業態別交通事故死者数の推移

前年より、乗合バスとトラックは減少、貸切バスとタクシーは増加している。

〔図 11〕 走行距離1億キロあたり事業用自動車の業態別交通事故死者数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」

国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

〔表 11〕 事業用自動車の業態別交通事故死者数と走行距離の推移

| 区分 年 | 死者数(人) | | | | | | | 走行距離(億km) | | | | | |
|---------|--------|----|-----|------|------|-----------|-------|-----------|------|------|-------|-----------|--------|
| | バス | | | タクシー | トラック | 自動車 全体 | バス | 乗合 | | タクシー | トラック | 自動車 全体 | |
| | 乗合 | 貸切 | その他 | | | | | 乗合 | 貸切 | | | | |
| H18 | 26 | 16 | 9 | 1 | 49 | 587 | 5,068 | 47.2 | 30.1 | 17.1 | 152.9 | 782.4 | 7666.4 |
| H19 | 25 | 18 | 7 | 0 | 39 | 551 | 4,395 | 47.2 | 30.2 | 17.0 | 149.3 | 797.1 | 7606.8 |
| H20 | 13 | 8 | 4 | 1 | 52 | 452 | 4,071 | 47.6 | 30.5 | 17.1 | 143.4 | 791.4 | 7519.2 |
| H21 | 18 | 12 | 4 | 2 | 40 | 411 | 3,910 | 47.1 | 30.4 | 16.7 | 139.2 | 756.9 | 7452.1 |
| H22 | 23 | 16 | 7 | 0 | 46 | 421 | 3,904 | 47.3 | 30.3 | 16.9 | 133.7 | 751.1 | 7405.1 |
| H23 | 12 | 9 | 3 | 0 | 52 | 386 | 3,661 | 45.3 | 30.1 | 15.2 | 116.4 | 662.3 | 6909.5 |
| H24 | 21 | 10 | 11 | 0 | 40 | 405 | 3,486 | 46.6 | 30.4 | 16.2 | 114.8 | 667.0 | 7234.0 |
| H25 | 17 | 13 | 3 | 1 | 41 | 376 | 3,402 | 46.0 | 30.5 | 15.5 | 111.4 | 650.1 | 7249.1 |
| H26 | 18 | 15 | 3 | 0 | 42 | 361 | 3,247 | 45.8 | 31.2 | 14.6 | 108.8 | 653.9 | 7200.8 |
| H27 | 17 | 14 | 3 | 0 | 49 | 337 | 3,214 | 45.4 | 31.8 | 13.8 | 105.4 | 653.7 | 7137.1 |

出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」

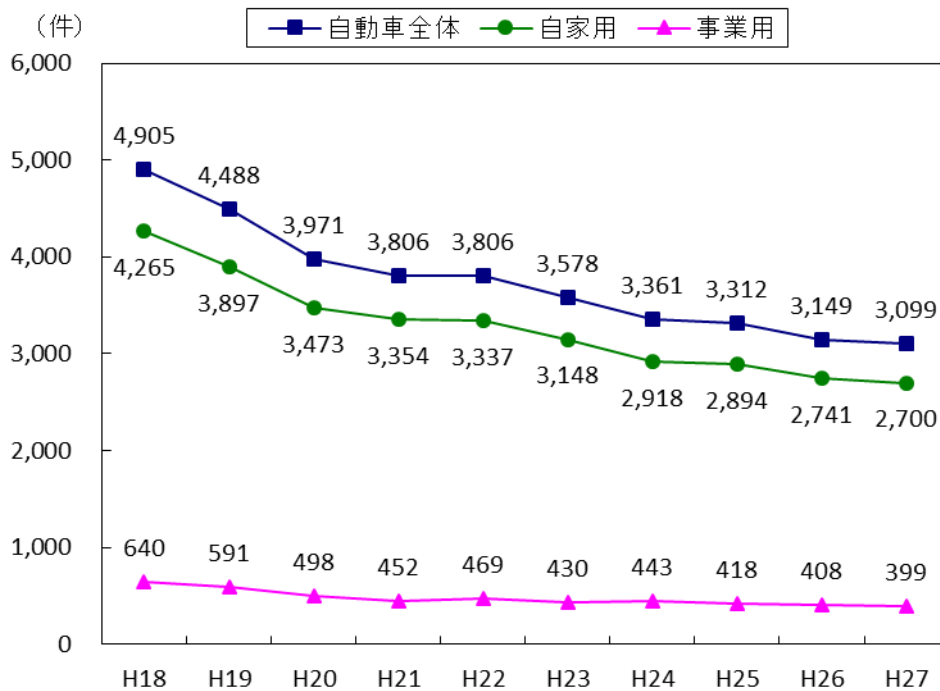
国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

1-4. 自動車死亡事故件数の推移

(1) 自動車死亡事故件数の推移

平成27年中に全国で発生した自動車全体の交通死亡事故件数は3,099件であり、そのうち、自家用自動車は2,700件、事業用自動車は399件となっている。

〔図12〕 自動車死亡事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」

〔表12〕 自動車死亡事故件数の推移 (件)

| 年 | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 |
|-----|-------|-------|-----|
| H18 | 4,905 | 4,265 | 640 |
| H19 | 4,488 | 3,897 | 591 |
| H20 | 3,971 | 3,473 | 498 |
| H21 | 3,806 | 3,354 | 452 |
| H22 | 3,806 | 3,337 | 469 |
| H23 | 3,578 | 3,148 | 430 |
| H24 | 3,361 | 2,918 | 443 |
| H25 | 3,312 | 2,894 | 418 |
| H26 | 3,149 | 2,741 | 408 |
| H27 | 3,099 | 2,700 | 399 |

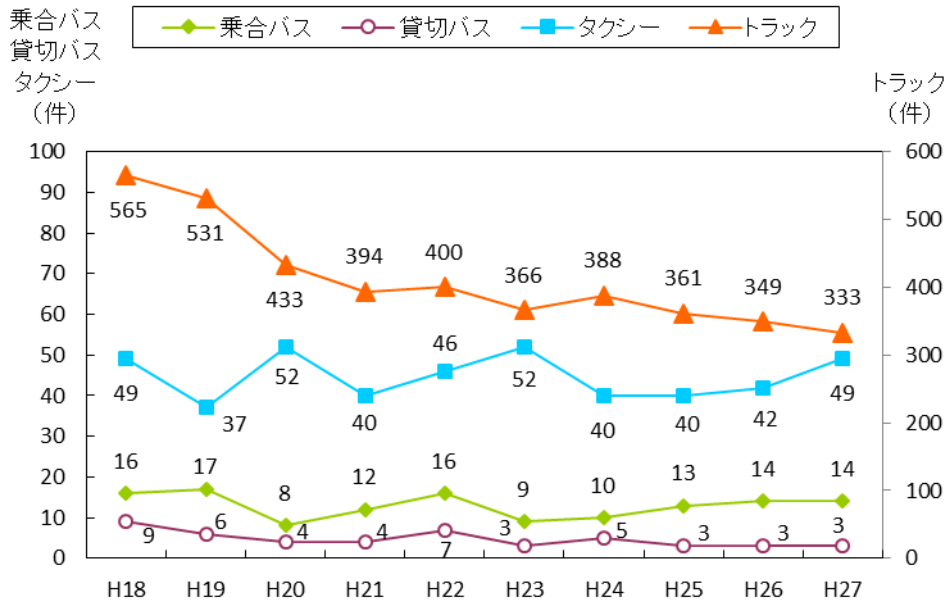
出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」

(2) 事業用自動車の業態別交通死亡事故件数の推移

事業用自動車の交通死亡事故件数を業態別にみると、トラックによる死亡事故件数が大半を占めるが、年々減少傾向にあり前年に比べ16件減少している。乗合バス、貸切バスは前年と同程度であるが、タクシーは増加している。

〔図 13〕 事業用自動車の業態別交通死亡事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」

〔表 13〕 事業用自動車の業態別交通死亡事故件数の推移 (件)

| 年 | 区分 | バス | | | タクシー | トラック | |
|-----|----|------|------|-----|------|------|-----|
| | | 乗合バス | 貸切バス | その他 | | | |
| H18 | | 26 | 16 | 9 | 1 | 49 | 565 |
| H19 | | 23 | 17 | 6 | 0 | 37 | 531 |
| H20 | | 13 | 8 | 4 | 1 | 52 | 433 |
| H21 | | 18 | 12 | 4 | 2 | 40 | 394 |
| H22 | | 23 | 16 | 7 | 0 | 46 | 400 |
| H23 | | 12 | 9 | 3 | 0 | 52 | 366 |
| H24 | | 15 | 10 | 5 | 0 | 40 | 388 |
| H25 | | 17 | 13 | 3 | 1 | 40 | 361 |
| H26 | | 17 | 14 | 3 | 0 | 42 | 349 |
| H27 | | 17 | 14 | 3 | 0 | 49 | 333 |

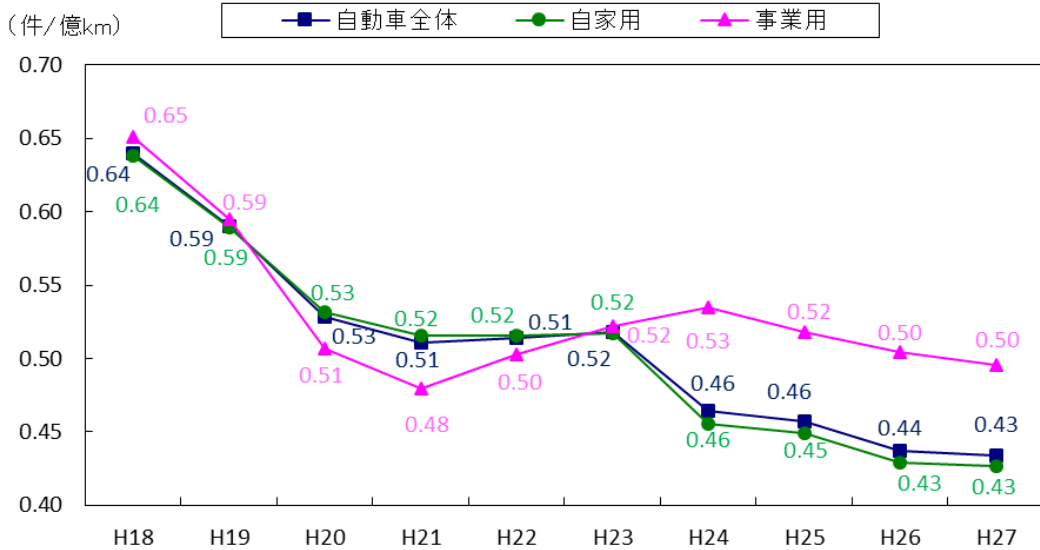
出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」

(3) 走行距離1億キロあたり自動車死亡事故件数の推移

走行距離あたりの自動車死亡事故件数をみると、自動車全体と自家用は減少傾向である。事業用は平成24年に増加したが、以後は減少傾向にある。

〔図14〕 走行距離1億キロあたり自動車死亡事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

〔表14〕 自動車死亡事故件数と走行距離の推移

| 年 | 死亡事故件数(件) | | | 走行距離(億km) | | |
|-----|-----------|-------|-----|-----------|--------|-------|
| | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 | 自動車全体 | 自家用 | 事業用 |
| H18 | 4,905 | 4,265 | 640 | 7666.4 | 6683.9 | 982.5 |
| H19 | 4,488 | 3,897 | 591 | 7606.8 | 6613.2 | 993.6 |
| H20 | 3,971 | 3,473 | 498 | 7519.2 | 6536.8 | 982.4 |
| H21 | 3,806 | 3,354 | 452 | 7452.1 | 6508.9 | 943.2 |
| H22 | 3,806 | 3,337 | 469 | 7405.1 | 6473.0 | 932.1 |
| H23 | 3,578 | 3,148 | 430 | 6909.5 | 6085.6 | 823.9 |
| H24 | 3,361 | 2,918 | 443 | 7234.0 | 6405.5 | 828.5 |
| H25 | 3,312 | 2,894 | 418 | 7249.1 | 6441.5 | 807.6 |
| H26 | 3,149 | 2,741 | 408 | 7200.8 | 6392.3 | 808.5 |
| H27 | 3,099 | 2,700 | 399 | 7137.1 | 6332.5 | 804.7 |

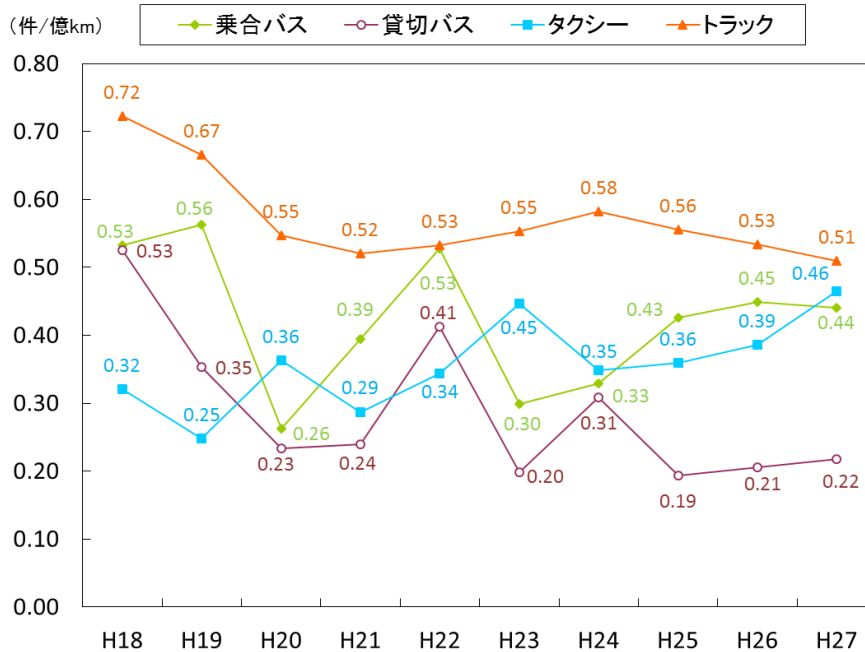
出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

(4) 走行距離1億キロあたり事業用自動車の業態別交通死亡事故件数の推移

トラックは他の業態に比べ走行距離あたりの死亡事故件数が多い。乗合バスとトラックは減少、タクシーと貸切バスは増加している。

[図15] 走行距離1億キロあたり事業用自動車の業態別交通死亡事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」

(公財) 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」

国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

[表15] 事業用自動車の業態別走行距離と交通死亡事故件数の推移

| 区分 年 | 死亡事故件数(件) | | | | | | | 走行キロ(億km) | | | | | |
|---------|-----------|----|-----|----|------|------|-----------|-----------|------|------|-------|-------|-----------|
| | バス | | | | タクシー | トラック | 自動車 全体 | バス | | | タクシー | トラック | 自動車 全体 |
| | 乗合 | 貸切 | その他 | バス | | | | 乗合 | 貸切 | | | | |
| H18 | 26 | 16 | 9 | 1 | 49 | 565 | 4,905 | 47.2 | 30.1 | 17.1 | 152.9 | 782.4 | 7666.4 |
| H19 | 23 | 17 | 6 | 0 | 37 | 531 | 4,488 | 47.2 | 30.2 | 17.0 | 149.3 | 797.1 | 7606.8 |
| H20 | 13 | 8 | 4 | 1 | 52 | 433 | 3,971 | 47.6 | 30.5 | 17.1 | 143.4 | 791.4 | 7519.2 |
| H21 | 18 | 12 | 4 | 2 | 40 | 394 | 3,806 | 47.1 | 30.4 | 16.7 | 139.2 | 756.9 | 7452.1 |
| H22 | 23 | 16 | 7 | 0 | 46 | 400 | 3,806 | 47.3 | 30.3 | 16.9 | 133.7 | 751.1 | 7405.1 |
| H23 | 12 | 9 | 3 | 0 | 52 | 366 | 3,578 | 45.3 | 30.1 | 15.2 | 116.4 | 662.3 | 6909.5 |
| H24 | 15 | 10 | 5 | 0 | 40 | 388 | 3,361 | 46.6 | 30.4 | 16.2 | 114.8 | 667.0 | 7234.0 |
| H25 | 17 | 13 | 3 | 1 | 40 | 361 | 3,312 | 46.0 | 30.5 | 15.5 | 111.4 | 650.1 | 7249.1 |
| H26 | 17 | 14 | 3 | 0 | 42 | 349 | 3,149 | 45.8 | 31.2 | 14.6 | 108.8 | 653.9 | 7200.8 |
| H27 | 17 | 14 | 3 | 0 | 49 | 333 | 3,099 | 45.4 | 31.8 | 13.8 | 105.4 | 653.7 | 7137.1 |

出典：警察庁「交通統計」

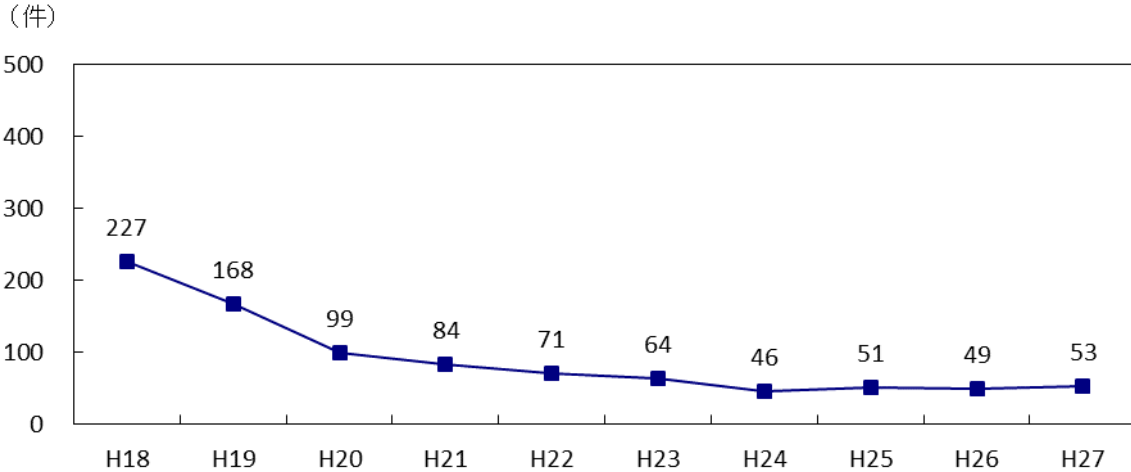
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

1-5. 飲酒運転による事業用自動車の交通事故の推移

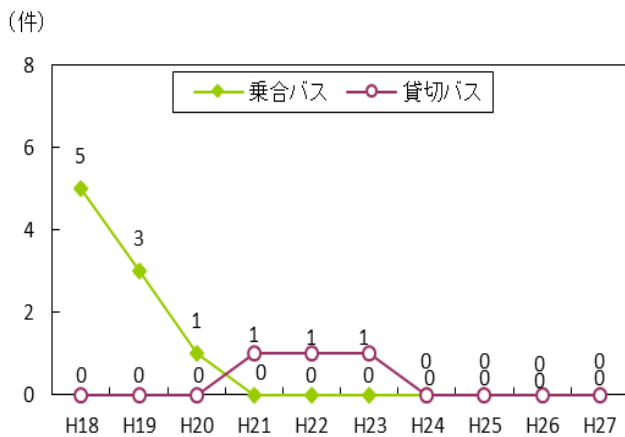
飲酒運転による事業用自動車の交通事故は、平成24年までは減少しており、それ以降は同程度である。業態別の内訳は、トラック49件、タクシー4件である。

〔図16〕 飲酒運転による事業用自動車の交通事故件数の推移

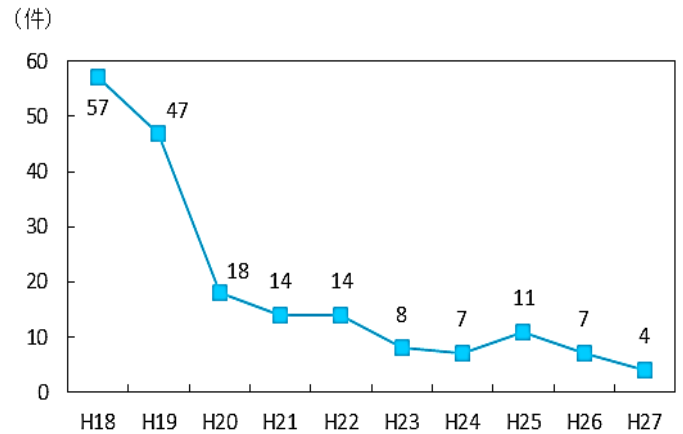


出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

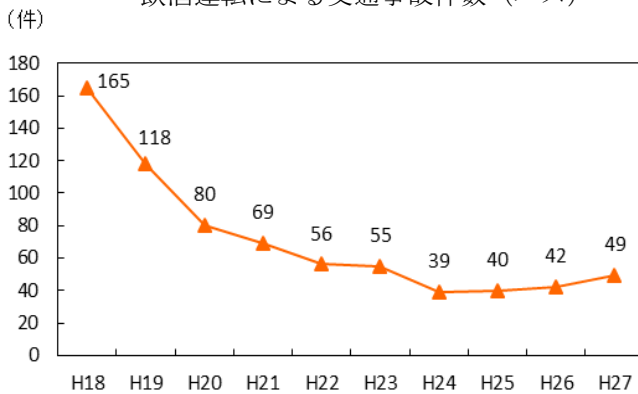
〔図17〕 業態別飲酒運転による交通事故件数



飲酒運転による交通事故件数 (バス)



飲酒運転による交通事故件数 (タクシー)



飲酒運転による交通事故件数 (トラック)

出典：(公財)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」

[表 16] 業態別飲酒運転による交通事故件数の推移 (件)

| 区分 年 | 交通事故件数 | | | | | | |
|---------|--------|----|----|-----|------|------|-----|
| | バス | 乗合 | 貸切 | その他 | タクシー | トラック | 合計 |
| H18 | 5 | 5 | 0 | 0 | 57 | 165 | 227 |
| H19 | 3 | 3 | 0 | 0 | 47 | 118 | 168 |
| H20 | 1 | 1 | 0 | 0 | 18 | 80 | 99 |
| H21 | 1 | 0 | 1 | 0 | 14 | 69 | 84 |
| H22 | 1 | 0 | 1 | 0 | 14 | 56 | 71 |
| H23 | 1 | 0 | 1 | 0 | 8 | 55 | 64 |
| H24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 39 | 46 |
| H25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 40 | 51 |
| H26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 42 | 49 |
| H27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 49 | 53 |

出典：(公財) 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」

[表 17] 業態別飲酒運転による交通死亡事故件数の推移 (件)

| 区分 年 | 交通死亡事故件数 | | | | | | |
|---------|----------|----|----|-----|------|------|----|
| | バス | 乗合 | 貸切 | その他 | タクシー | トラック | 合計 |
| H18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 9 |
| H19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 12 |
| H20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| H21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| H22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| H23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 |
| H24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 |
| H25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 |
| H26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 6 |
| H27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 |

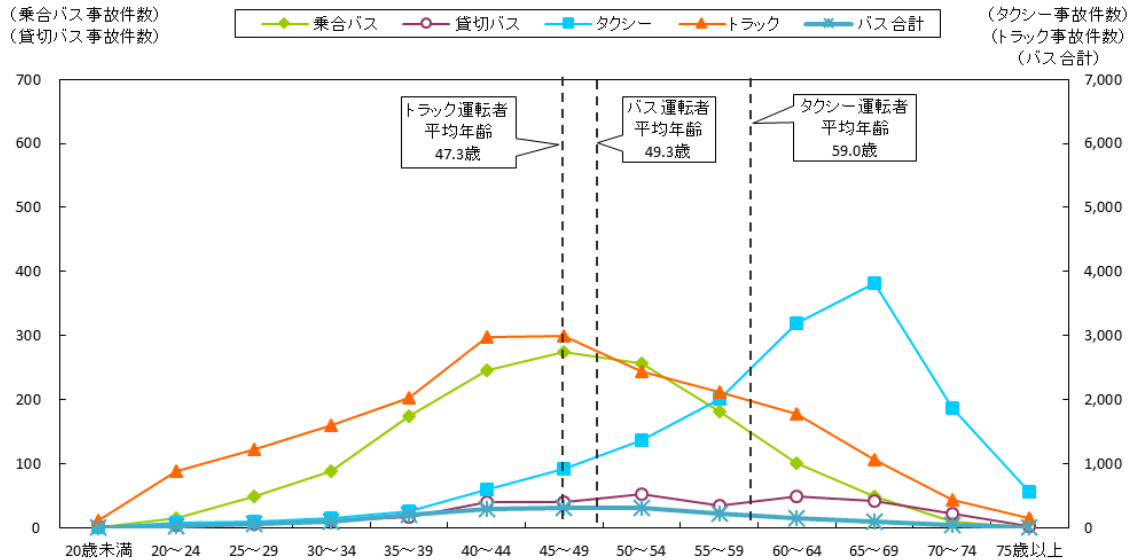
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

1-6. 業態別運転者年齢層別の交通事故

(1) 業態別運転者年齢層別交通事故件数

業態別の交通事故第1当事者の平均年齢と運転者の平均年齢をみると、タクシーは若干高く、バスとトラックは同程度である。

〔図 18〕 業態別運転者年齢層別交通事故件数（平成27年）



| 業態 | バス | タクシー | トラック |
|-----------------|------|------|------|
| 平均年齢 (運転者全体) | 49.3 | 59.0 | 47.3 |
| 平均年齢 (事故あり) | 48.8 | 61.1 | 46.9 |

※ 交通事故第1当事者の平均年齢は、年齢層毎の年齢の加重平均により算出

出典：(公財) 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」
厚生労働省「平成27年賃金構造基本統計調査(全国)」

〔表 18〕 業態別運転者年齢層別交通事故件数（件）（平成27年）

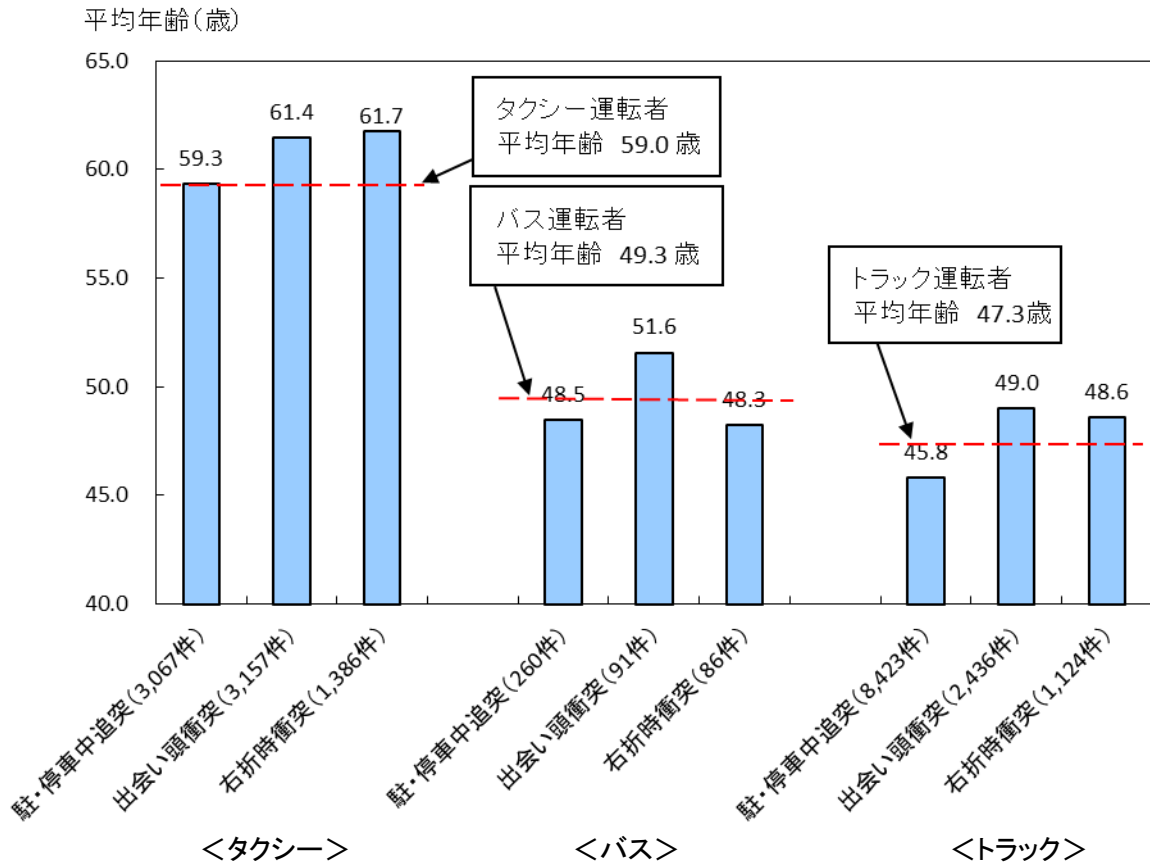
| | | 20歳未満 | 20~24 | 25~29 | 30~34 | 35~39 | 40~44 | 45~49 | 50~54 | 55~59 | 60~64 | 65~69 | 70~74 | 75歳以上 | 合計 |
|-------------------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| バス | 乗合 | 0 | 14 | 49 | 89 | 174 | 245 | 274 | 257 | 181 | 101 | 49 | 10 | 0 | 1,443 |
| | 貸切 | 0 | 4 | 6 | 11 | 17 | 39 | 39 | 52 | 34 | 49 | 41 | 22 | 3 | 317 |
| | その他 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 3 | 1 | 2 | 3 | 0 | 0 | 12 |
| | 小計 | 0 | 18 | 56 | 100 | 192 | 285 | 313 | 312 | 216 | 152 | 93 | 32 | 3 | 1,772 |
| ハイタク | 法人 | 1 | 58 | 88 | 137 | 245 | 553 | 871 | 1,275 | 1,894 | 2,974 | 3,463 | 1,649 | 447 | 13,655 |
| | 個人 | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 | 32 | 46 | 73 | 112 | 203 | 342 | 201 | 105 | 1,121 |
| その他乗用 | | 1 | 11 | 12 | 11 | 14 | 15 | 9 | 10 | 11 | 9 | 10 | 9 | 4 | 126 |
| 小計 | | 2 | 69 | 100 | 151 | 263 | 600 | 926 | 1,358 | 2,017 | 3,186 | 3,815 | 1,859 | 556 | 14,902 |
| 貨物自動車 | 大型 | 0 | 75 | 290 | 463 | 687 | 1,149 | 1,173 | 900 | 716 | 517 | 224 | 58 | 8 | 6,260 |
| | 中型 | 2 | 234 | 506 | 713 | 829 | 1,147 | 1,144 | 900 | 742 | 625 | 338 | 95 | 19 | 7,294 |
| | 普通 | 77 | 327 | 228 | 218 | 271 | 341 | 290 | 250 | 220 | 207 | 116 | 42 | 15 | 2,602 |
| | 軽 | 40 | 239 | 199 | 211 | 242 | 339 | 389 | 396 | 447 | 436 | 385 | 240 | 106 | 3,669 |
| 小計 | | 119 | 875 | 1,223 | 1,605 | 2,029 | 2,976 | 2,996 | 2,446 | 2,125 | 1,785 | 1,063 | 435 | 148 | 19,825 |
| 合計 | | 99 | 939 | 1,584 | 2,104 | 2,854 | 4,268 | 4,464 | 4,113 | 4,533 | 5,313 | 4,970 | 2,331 | 666 | 36,499 |
| トレーラ (トラックの内数) | | 1 | 11 | 64 | 83 | 144 | 220 | 216 | 170 | 116 | 95 | 34 | 3 | 2 | 1,159 |

出典：(公財) 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」

(2) 業態別事故類型別事故第1当事者平均年齢

事故第1当事者の平均年齢を、運転者全体の平均年齢と比べると、出会い頭衝突は業態を問わず平均より高い年齢となっている。

〔図19〕 業態別事故類型別事故第1当事者の運転者平均年齢（車両との事故）（平成27年）



注：() 内は事故件数

※ 事故第1当事者の運転者の平均年齢は、年齢層毎の年齢の加重平均により算出

※ 上記事故類型は「車両との事故」の事故類型から事故件数の多い3つを抽出

出典：(公財)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」
厚生労働省「平成27年賃金構造基本統計調査(全国)」

1-7. 業態別危険認知速度別の交通事故

(1) 業態別危険認知速度別交通事故件数

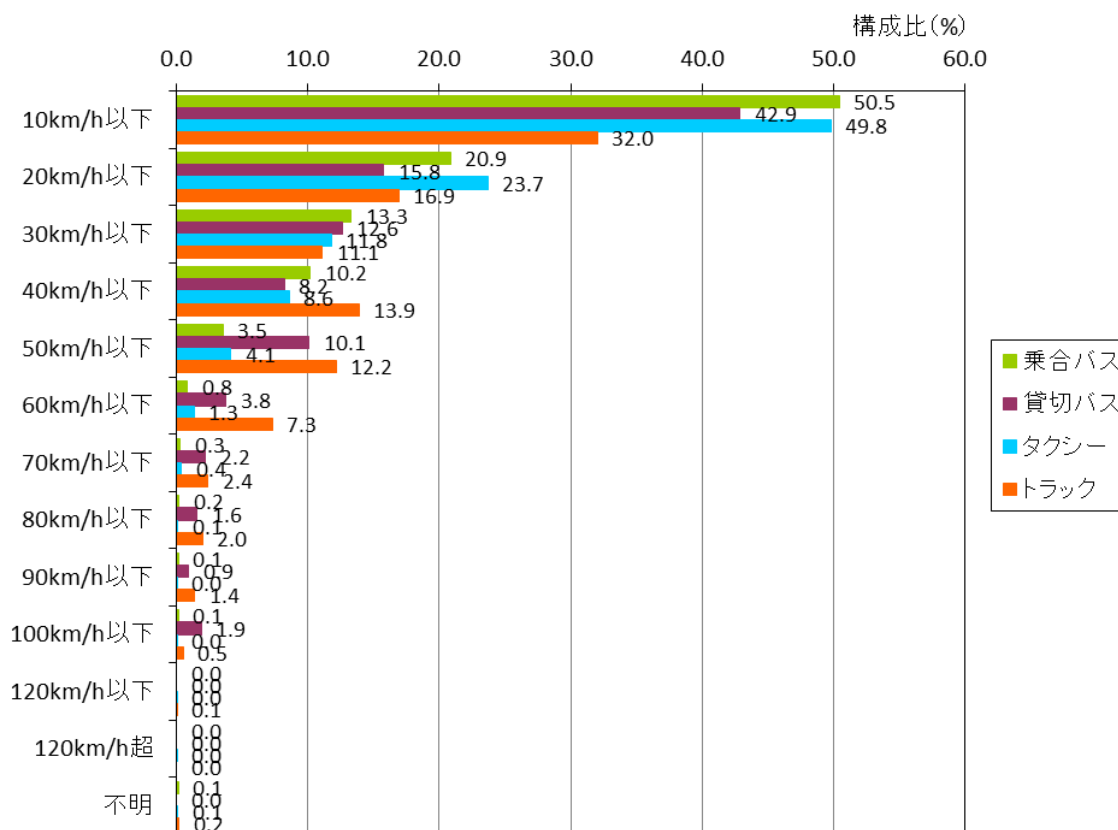
業態別の危険認知速度別事故件数をみると、いずれの業態も10km/h以下が最も多くなっている。表19に認知速度別交通事故件数を、図20に業態別の構成比を示す。

〔表 19〕 業態別危険認知速度別交通事故件数（件）（平成27年）

| 区分 速度 | 交通事故件数 | | | | タクシー | トラック | 合計 |
|-----------|--------|-------|-----|-----|--------|--------|--------|
| | バス | 乗合 | 貸切 | その他 | | | |
| 10km/h以下 | 870 | 728 | 136 | 6 | 7,425 | 6,350 | 14,645 |
| 20km/h以下 | 354 | 301 | 50 | 3 | 3,530 | 3,358 | 7,242 |
| 30km/h以下 | 232 | 192 | 40 | 0 | 1,762 | 2,204 | 4,198 |
| 40km/h以下 | 174 | 147 | 26 | 1 | 1,277 | 2,756 | 4,207 |
| 50km/h以下 | 85 | 51 | 32 | 2 | 613 | 2,412 | 3,110 |
| 60km/h以下 | 24 | 12 | 12 | 0 | 198 | 1,451 | 1,673 |
| 70km/h以下 | 11 | 4 | 7 | 0 | 49 | 479 | 539 |
| 80km/h以下 | 8 | 3 | 5 | 0 | 18 | 396 | 422 |
| 90km/h以下 | 5 | 2 | 3 | 0 | 7 | 265 | 277 |
| 100km/h以下 | 8 | 2 | 6 | 0 | 5 | 105 | 118 |
| 120km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 13 | 15 |
| 120km/h超 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 不明 | 1 | 1 | 0 | 0 | 15 | 36 | 52 |
| 合計 | 1,772 | 1,443 | 317 | 12 | 14,902 | 19,825 | 36,499 |

出典：（公財）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」

〔図 20〕 業態別危険認知速度別交通事故件数の構成比（%）（平成27年）



出典：（公財）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」

(2) 業態別危険認知速度別交通事故件数

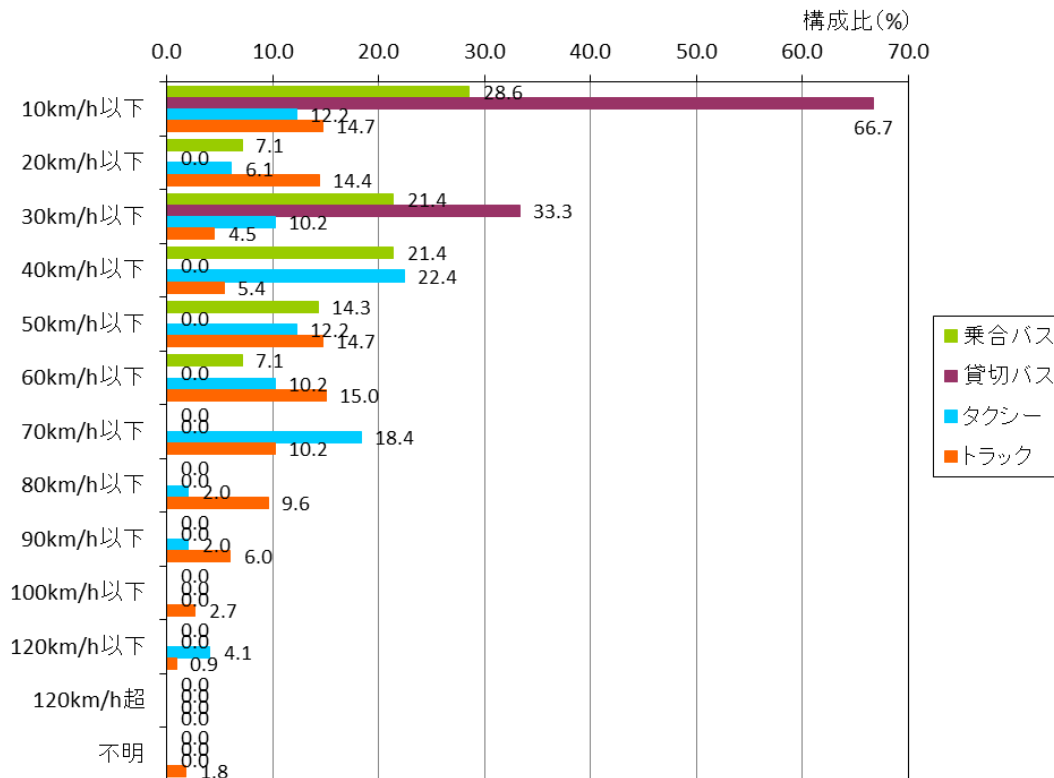
業態別の危険認知速度別死亡事故件数をみると、バスは10km/h以下、タクシーは40km/h以下、トラックは60km/h以下が最も多くなっている。表20に危険認知速度別交通事故死亡事故件数を、図21に業態別の構成比を示す。

〔表 20〕 業態別危険認知速度別交通事故件数（件）（平成27年）

| 速度 | 交通事故件数 | | | | | | |
|-----------|--------|----|---|---|------|------|-----|
| | バス | 乗合 | | | タクシー | トラック | 合計 |
| 10km/h以下 | 6 | 4 | 2 | 0 | 6 | 49 | 61 |
| 20km/h以下 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 | 48 | 52 |
| 30km/h以下 | 4 | 3 | 1 | 0 | 5 | 15 | 24 |
| 40km/h以下 | 3 | 3 | 0 | 0 | 11 | 18 | 32 |
| 50km/h以下 | 2 | 2 | 0 | 0 | 6 | 49 | 57 |
| 60km/h以下 | 1 | 1 | 0 | 0 | 5 | 50 | 56 |
| 70km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 34 | 43 |
| 80km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 32 | 33 |
| 90km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 20 | 21 |
| 100km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 9 |
| 120km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 5 |
| 120km/h超 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 不明 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 |
| 合計 | 17 | 14 | 3 | 0 | 49 | 333 | 399 |

出典：（公財）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」

〔図 21〕 業態別危険認知速度別交通事故件数の構成比（%）（平成27年）



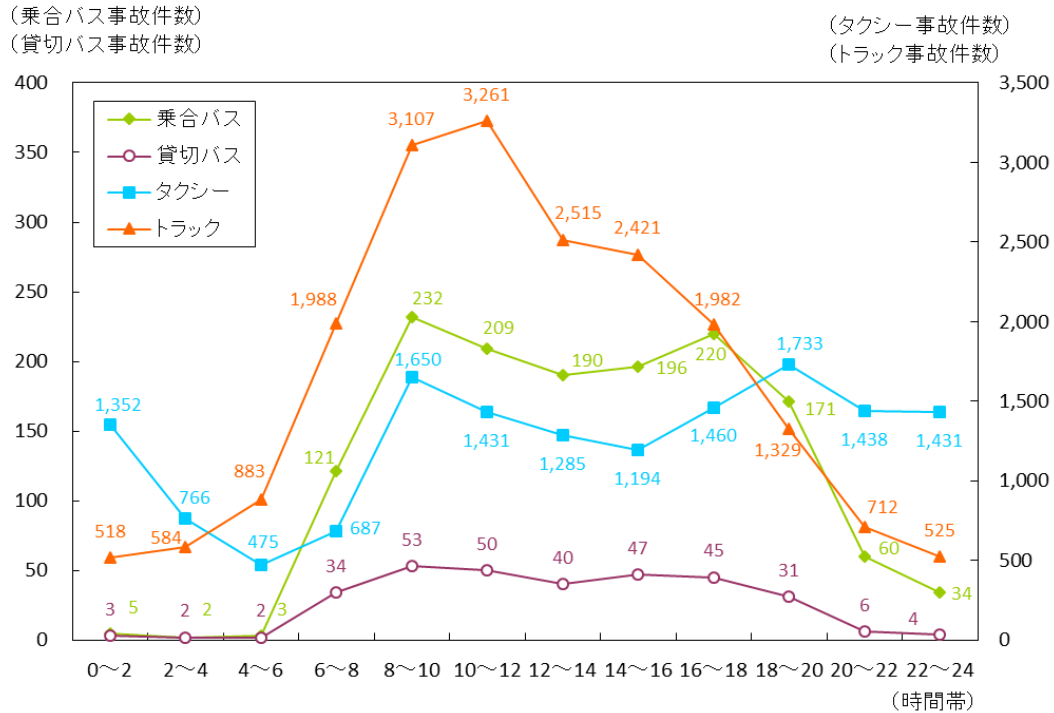
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

1-8. 業態別時間帯別の交通事故

(1) 業態別時間帯別交通事故件数

業態別の時間帯別事故件数をみると、バスとタクシーは8時～9時台、トラックは10時～11時台が最も多い。

〔図 22〕 業態別時間帯別交通事故件数（平成27年）



出典：（公財）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」

〔表 21〕 業態別時間帯別交通事故件数（件）（平成27年）

| 区分 | 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 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| | | バス | 乗合 | 5 | 2 | 3 | 121 | 232 | 209 | 190 | 196 | 220 | 171 | 60 |
| | 貸切 | 3 | 2 | 2 | 34 | 53 | 50 | 40 | 47 | 45 | 31 | 6 | 4 | 317 |
| | その他 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 | 0 | 2 | 1 | 0 | 12 |
| | 小計 | 8 | 4 | 5 | 156 | 287 | 261 | 231 | 246 | 265 | 204 | 67 | 38 | 1,772 |
| タクシー | 法人 | 1,218 | 696 | 442 | 643 | 1,521 | 1,329 | 1,190 | 1,111 | 1,332 | 1,578 | 1,311 | 1,284 | 13,655 |
| | 個人 | 133 | 70 | 33 | 37 | 104 | 79 | 77 | 69 | 106 | 144 | 124 | 145 | 1,121 |
| | その他乗用 | 1 | 0 | 0 | 7 | 25 | 23 | 18 | 14 | 22 | 11 | 3 | 2 | 126 |
| | 小計 | 1,352 | 766 | 475 | 687 | 1,650 | 1,431 | 1,285 | 1,194 | 1,460 | 1,733 | 1,438 | 1,431 | 14,902 |
| トラック | 大型 | 217 | 249 | 371 | 671 | 922 | 974 | 738 | 728 | 547 | 365 | 250 | 228 | 6,260 |
| | 中型 | 223 | 257 | 370 | 831 | 1,251 | 1,198 | 949 | 803 | 597 | 388 | 239 | 188 | 7,294 |
| | 普通 | 48 | 55 | 77 | 268 | 428 | 467 | 362 | 360 | 285 | 170 | 47 | 35 | 2,602 |
| | 軽 | 30 | 23 | 65 | 218 | 506 | 622 | 466 | 530 | 553 | 406 | 176 | 74 | 3,669 |
| | 小計 | 518 | 584 | 883 | 1,988 | 3,107 | 3,261 | 2,515 | 2,421 | 1,982 | 1,329 | 712 | 525 | 19,825 |
| 合計 | | 1,878 | 1,354 | 1,363 | 2,831 | 5,044 | 4,953 | 4,031 | 3,861 | 3,707 | 3,266 | 2,217 | 1,994 | 36,499 |

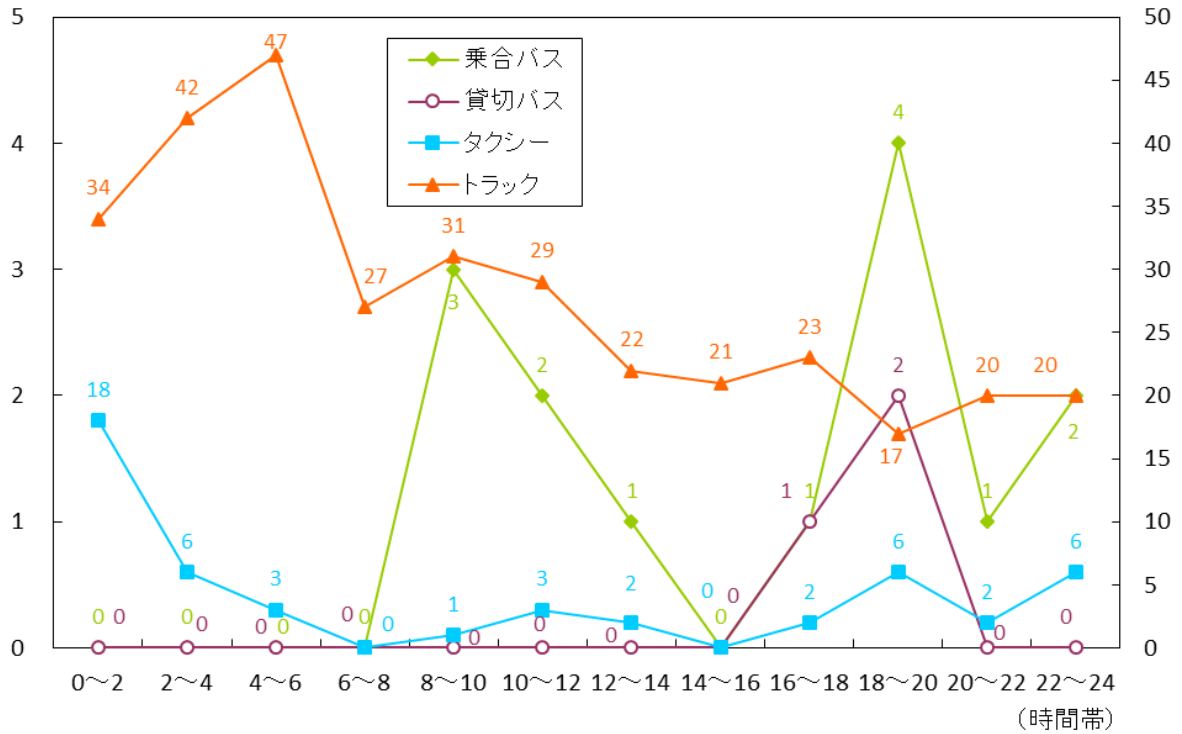
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(2) 業態別時間帯別交通死亡事故件数

業態別の時間帯別死亡事故件数をみると、バスは18時～19時台、タクシーは0時～1時台、トラックは4時～5時台が最も多い。

〔図 23〕 業態別時間帯別交通死亡事故件数（平成27年）

(乗合バス死亡事故件数) (貸切バス死亡事故件数)
(貸切バス死亡事故件数) (トラック死亡事故件数)



出典：（公財）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」

〔表 22〕 業態別時間帯別交通死亡事故件数（件）（平成27年）

| 区分 | 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 |
|------|-------|-----|-----|-----|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| | バス | 乗合 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1 | 4 | 1 | |
| | 貸切 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 3 |
| | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 小計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 1 | 0 | 2 | 6 | 1 | 2 | 17 |
| タクシー | 法人 | 17 | 4 | 3 | 0 | 1 | 3 | 2 | 0 | 2 | 6 | 2 | 5 | 45 |
| | 個人 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| | その他乗用 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 小計 | 18 | 6 | 3 | 0 | 1 | 3 | 2 | 0 | 2 | 6 | 2 | 6 | 49 |
| トラック | 大型 | 19 | 26 | 24 | 15 | 19 | 15 | 11 | 13 | 13 | 10 | 10 | 10 | 185 |
| | 中型 | 13 | 11 | 17 | 8 | 7 | 10 | 8 | 5 | 7 | 3 | 9 | 8 | 106 |
| | 普通 | 1 | 4 | 2 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 17 |
| | 軽 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 1 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 2 | 25 |
| | 小計 | 34 | 42 | 47 | 27 | 31 | 29 | 22 | 21 | 23 | 17 | 20 | 20 | 333 |
| 合計 | | 52 | 48 | 52 | 29 | 33 | 33 | 26 | 24 | 29 | 25 | 22 | 26 | 399 |

出典：（公財）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」

1-9. 事故に関わる営業所の位置（都道府県）別の交通事故

(1) 事故に関わる営業所の位置（都道府県）別の交通事故件数

〔表 23〕 事故に関わる営業所の位置（都道府県）別の交通事故件数（件）（平成27年）

| 都道府県 | 事業の種類 | | | | タクシー | トラック | 計 |
|------|---------|---------|--------|-------|-----------|-----------|------------|
| | バス | 乗合 | 貸切 | その他 | | | |
| 北海道 | 54 (11) | 40 (10) | 14 (6) | 0 (9) | 629 (7) | 451 (12) | 1,280 (8) |
| 青森県 | 17 (24) | 16 (21) | 1 (34) | 0 (9) | 100 (21) | 118 (36) | 317 (22) |
| 岩手県 | 8 (34) | 7 (33) | 1 (34) | 0 (9) | 34 (38) | 94 (40) | 221 (35) |
| 宮城県 | 21 (20) | 17 (19) | 4 (18) | 0 (9) | 188 (15) | 262 (17) | 370 (18) |
| 秋田県 | 2 (45) | 1 (46) | 1 (34) | 0 (9) | 23 (43) | 60 (44) | 95 (44) |
| 山形県 | 8 (34) | 5 (37) | 3 (23) | 0 (9) | 30 (42) | 115 (38) | 136 (42) |
| 福島県 | 18 (22) | 12 (23) | 6 (14) | 0 (9) | 76 (25) | 189 (26) | 283 (26) |
| 茨城県 | 20 (21) | 11 (26) | 7 (13) | 2 (2) | 62 (30) | 519 (10) | 1,238 (9) |
| 栃木県 | 16 (26) | 12 (23) | 4 (18) | 0 (9) | 39 (37) | 225 (20) | 234 (34) |
| 群馬県 | 6 (39) | 5 (37) | 1 (34) | 0 (9) | 64 (29) | 366 (14) | 377 (17) |
| 埼玉県 | 57 (10) | 36 (11) | 17 (4) | 4 (1) | 471 (9) | 1,600 (3) | 2,762 (3) |
| 千葉県 | 72 (8) | 45 (9) | 26 (3) | 1 (3) | 321 (12) | 887 (8) | 1,113 (11) |
| 東京都 | 201 (1) | 157 (1) | 44 (1) | 0 (9) | 3,662 (1) | 1,742 (2) | 4,400 (2) |
| 神奈川県 | 157 (3) | 148 (2) | 9 (10) | 0 (9) | 1,091 (4) | 1,345 (5) | 2,186 (5) |
| 新潟県 | 14 (28) | 10 (29) | 3 (23) | 1 (3) | 72 (28) | 135 (33) | 295 (25) |
| 富山県 | 6 (39) | 3 (42) | 3 (23) | 0 (9) | 14 (47) | 123 (35) | 256 (30) |
| 石川県 | 23 (17) | 23 (16) | 0 (44) | 0 (9) | 60 (31) | 157 (29) | 436 (16) |
| 福井県 | 2 (45) | 1 (46) | 1 (34) | 0 (9) | 22 (44) | 71 (42) | 153 (39) |
| 山梨県 | 5 (41) | 3 (42) | 2 (31) | 0 (9) | 34 (38) | 115 (38) | 154 (38) |
| 長野県 | 18 (22) | 14 (22) | 3 (23) | 1 (3) | 93 (22) | 259 (18) | 355 (20) |
| 岐阜県 | 13 (30) | 9 (30) | 4 (18) | 0 (9) | 48 (34) | 234 (19) | 466 (15) |
| 静岡県 | 63 (9) | 48 (8) | 14 (6) | 1 (3) | 396 (10) | 779 (9) | 2,128 (6) |
| 愛知県 | 109 (6) | 95 (6) | 14 (6) | 0 (9) | 671 (5) | 1,406 (4) | 2,593 (4) |
| 三重県 | 8 (34) | 6 (35) | 2 (31) | 0 (9) | 40 (36) | 269 (16) | 351 (21) |
| 滋賀県 | 12 (31) | 11 (26) | 1 (34) | 0 (9) | 31 (40) | 178 (27) | 221 (35) |
| 京都府 | 98 (7) | 89 (7) | 9 (10) | 0 (9) | 517 (8) | 498 (11) | 837 (12) |
| 大阪府 | 168 (2) | 131 (3) | 37 (2) | 0 (9) | 1,883 (2) | 2,349 (1) | 5,605 (1) |
| 兵庫県 | 123 (5) | 115 (5) | 8 (12) | 0 (9) | 637 (6) | 926 (7) | 1,134 (10) |
| 奈良県 | 7 (38) | 5 (37) | 2 (31) | 0 (9) | 41 (35) | 208 (22) | 370 (18) |
| 和歌山県 | 3 (44) | 3 (42) | 0 (44) | 0 (9) | 31 (40) | 155 (31) | 240 (31) |
| 鳥取県 | 5 (41) | 4 (40) | 1 (34) | 0 (9) | 17 (46) | 38 (46) | 60 (47) |
| 島根県 | 8 (34) | 7 (33) | 1 (34) | 0 (9) | 18 (45) | 41 (45) | 67 (46) |
| 岡山県 | 22 (19) | 17 (19) | 4 (18) | 1 (3) | 111 (19) | 333 (15) | 471 (14) |
| 広島県 | 46 (12) | 32 (13) | 13 (9) | 1 (3) | 371 (11) | 420 (13) | 310 (23) |
| 山口県 | 25 (16) | 21 (18) | 4 (18) | 0 (9) | 76 (25) | 156 (30) | 601 (13) |
| 徳島県 | 15 (27) | 12 (23) | 3 (23) | 0 (9) | 50 (33) | 83 (41) | 189 (37) |
| 香川県 | 9 (33) | 6 (35) | 3 (23) | 0 (9) | 83 (24) | 216 (21) | 235 (33) |
| 愛媛県 | 4 (43) | 4 (40) | 0 (44) | 0 (9) | 86 (23) | 147 (32) | 121 (43) |
| 高知県 | 2 (45) | 2 (45) | 0 (44) | 0 (9) | 53 (32) | 66 (43) | 85 (45) |
| 福岡県 | 134 (4) | 118 (4) | 16 (5) | 0 (9) | 1,505 (3) | 1,123 (6) | 1,686 (7) |
| 佐賀県 | 14 (28) | 8 (32) | 6 (14) | 0 (9) | 76 (25) | 193 (25) | 283 (26) |
| 長崎県 | 36 (13) | 30 (14) | 6 (14) | 0 (9) | 206 (14) | 135 (33) | 148 (40) |
| 熊本県 | 28 (15) | 25 (15) | 3 (23) | 0 (9) | 129 (18) | 198 (24) | 308 (24) |
| 大分県 | 12 (31) | 9 (30) | 3 (23) | 0 (9) | 106 (20) | 116 (37) | 280 (28) |
| 宮崎県 | 23 (17) | 22 (17) | 1 (34) | 0 (9) | 150 (16) | 178 (27) | 257 (29) |
| 鹿児島県 | 34 (14) | 33 (12) | 1 (34) | 0 (9) | 132 (17) | 204 (23) | 237 (32) |
| 沖縄県 | 17 (24) | 11 (26) | 6 (14) | 0 (9) | 264 (13) | 29 (47) | 143 (41) |
| 計 | 1,772 | 1,443 | 317 | 12 | 14,902 | 19,825 | 36,499 |

注 1：数値横のカッコ内は順位

注 2：都道府県合計には、不明を含む

出典：（公財）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」

(2) 事故に関わる営業所の位置（都道府県）別の交通死亡事故件数

〔表 24〕 事故に関わる営業所の位置（都道府県）別の交通死亡事故件数（件）（平成27年）

| 都道府県 | 事業の種類 | | | | タクシー | トラック | 計 |
|------|--------|--------|-------|-------|--------|---------|---------|
| | バス | 乗合 | 貸切 | その他 | | | |
| 北海道 | 1 (5) | 1 (4) | 0 (3) | 0 (1) | 2 (5) | 16 (6) | 19 (6) |
| 青森県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 1 (13) | 3 (32) | 4 (30) |
| 岩手県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 5 (20) | 5 (24) |
| 宮城県 | 0 (12) | 1 (4) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 5 (20) | 5 (24) |
| 秋田県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 0 (44) | 0 (44) |
| 山形県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 4 (28) | 4 (30) |
| 福島県 | 1 (5) | 1 (4) | 0 (3) | 0 (1) | 1 (13) | 6 (16) | 8 (16) |
| 茨城県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 16 (6) | 16 (8) |
| 栃木県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 3 (32) | 3 (34) |
| 群馬県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 1 (13) | 4 (28) | 5 (24) |
| 埼玉県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 1 (13) | 22 (2) | 23 (4) |
| 千葉県 | 2 (2) | 1 (4) | 1 (1) | 0 (1) | 2 (5) | 13 (9) | 17 (7) |
| 東京都 | 3 (1) | 3 (1) | 0 (3) | 0 (1) | 6 (2) | 17 (3) | 26 (3) |
| 神奈川県 | 2 (2) | 2 (2) | 0 (3) | 0 (1) | 8 (1) | 17 (3) | 27 (2) |
| 新潟県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 6 (16) | 6 (20) |
| 富山県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 1 (42) | 1 (42) |
| 石川県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 5 (20) | 5 (24) |
| 福井県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 2 (36) | 2 (40) |
| 山梨県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 5 (20) | 5 (24) |
| 長野県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 3 (32) | 3 (34) |
| 岐阜県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 2 (5) | 7 (15) | 9 (15) |
| 静岡県 | 1 (5) | 0 (12) | 1 (1) | 0 (1) | 1 (13) | 10 (13) | 12 (13) |
| 愛知県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 16 (6) | 16 (8) |
| 三重県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 4 (28) | 4 (30) |
| 滋賀県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 3 (32) | 3 (34) |
| 京都府 | 2 (2) | 2 (2) | 0 (3) | 0 (1) | 2 (5) | 12 (11) | 16 (8) |
| 大阪府 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 4 (3) | 24 (1) | 28 (1) |
| 兵庫県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 4 (3) | 17 (3) | 21 (5) |
| 奈良県 | 1 (5) | 1 (4) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 6 (16) | 7 (18) |
| 和歌山県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 1 (13) | 5 (20) | 6 (20) |
| 鳥取県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 1 (13) | 2 (36) | 3 (34) |
| 島根県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 0 (44) | 0 (44) |
| 岡山県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 13 (9) | 13 (11) |
| 広島県 | 1 (5) | 1 (4) | 0 (3) | 0 (1) | 1 (13) | 10 (13) | 12 (13) |
| 山口県 | 1 (5) | 1 (4) | 0 (3) | 0 (1) | 1 (13) | 6 (16) | 8 (16) |
| 徳島県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 0 (44) | 0 (44) |
| 香川県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 2 (5) | 4 (28) | 6 (20) |
| 愛媛県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 1 (13) | 5 (20) | 6 (20) |
| 高知県 | 1 (5) | 1 (4) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 2 (36) | 3 (34) |
| 福岡県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 2 (5) | 11 (12) | 13 (11) |
| 佐賀県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 2 (36) | 2 (40) |
| 長崎県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 1 (42) | 1 (42) |
| 熊本県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 2 (5) | 2 (36) | 4 (30) |
| 大分県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 0 (44) | 0 (44) |
| 宮崎県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 2 (5) | 5 (20) | 7 (18) |
| 鹿児島県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 0 (24) | 5 (20) | 5 (24) |
| 沖縄県 | 0 (12) | 0 (12) | 0 (3) | 0 (1) | 1 (13) | 2 (36) | 3 (34) |
| 計 | 17 | 14 | 3 | 0 | 49 | 333 | 399 |

注 1：数値横のカッコ内は順位

注 2：都道府県合計には、不明を含む

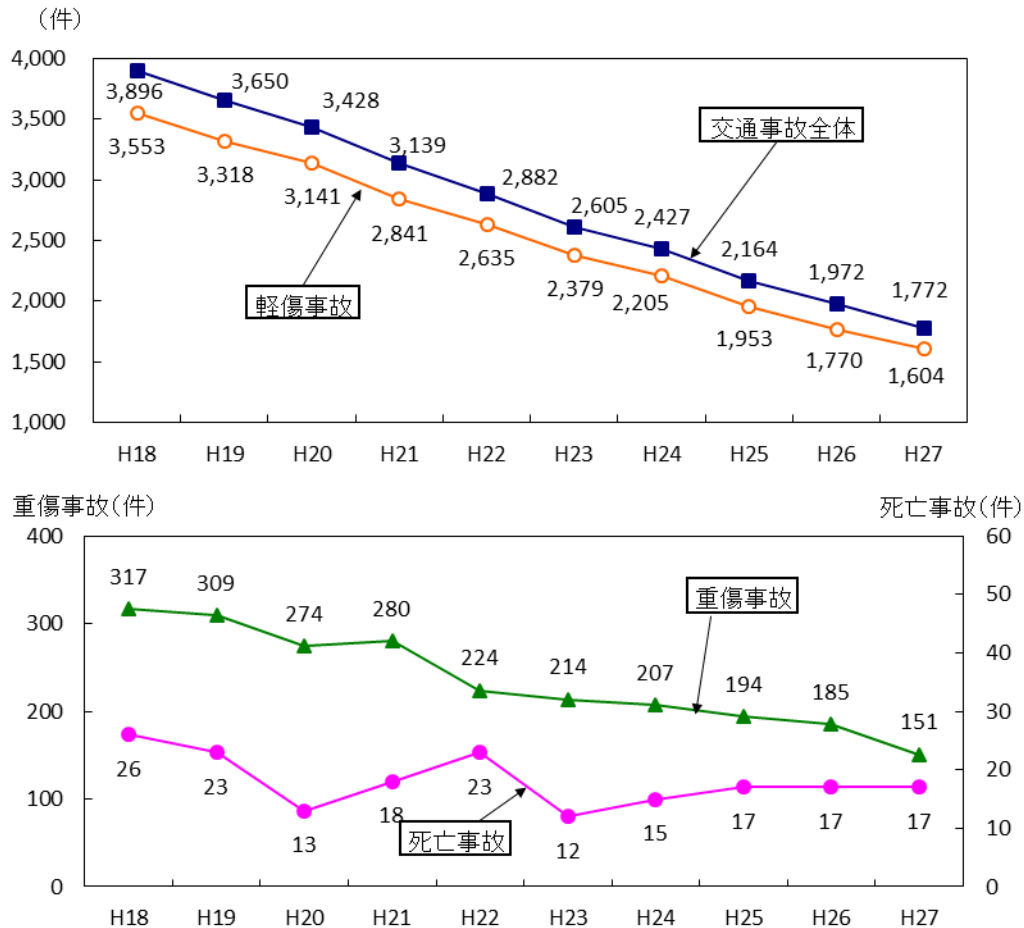
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

2. バスの事故

(1) バスの事故件数、死傷事故件数の推移

バスによる事故は、平成 18 年まで増加傾向にあったが、それ以降は減少している。重傷事故件数は平成 22 年以降減少、軽傷事故件数は平成 19 年以降減少しているが、死亡事故件数は 12 件～26 件の間で推移しており、減少傾向は見られない。

〔図 24〕 バスの全事故及び死傷事故件数の推移



出典：（公財）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」

〔表 25〕 バスの事故件数の推移（件）

| 区分 年 | 死亡事故 | 重傷事故 | 軽傷事故 | 交通事故全体 |
|---------|------|------|-------|--------|
| H18 | 26 | 317 | 3,553 | 3,896 |
| H19 | 23 | 309 | 3,318 | 3,650 |
| H20 | 13 | 274 | 3,141 | 3,428 |
| H21 | 18 | 280 | 2,841 | 3,139 |
| H22 | 23 | 224 | 2,635 | 2,882 |
| H23 | 12 | 214 | 2,379 | 2,605 |
| H24 | 15 | 207 | 2,205 | 2,427 |
| H25 | 17 | 194 | 1,953 | 2,164 |
| H26 | 17 | 185 | 1,770 | 1,972 |
| H27 | 17 | 151 | 1,604 | 1,772 |

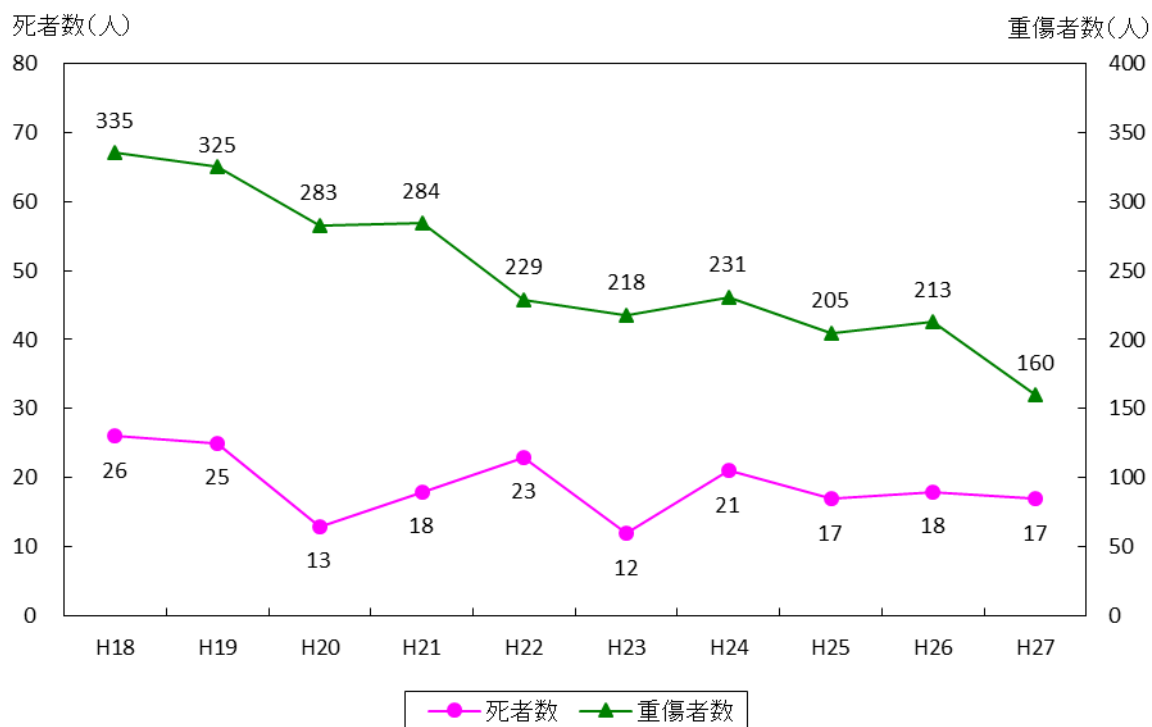
（バス種別区分の乗合、貸切、その他の合計値を示す。）

出典：（公財）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」

(2) バス事故の死傷者数の推移

バスの事故による死者数は、12件～26件で推移している。重傷者数は減少傾向にあり、最近10年間で5割以上減少した。

〔図 25〕 バス事故の死傷者数の推移



出典：（公財）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」

〔表 26〕 バスの死傷者数の推移(人)

| 年\区分 | 死者数 | 重傷者数 | 軽傷者数 | 死傷者合計 |
|------|-----|------|-------|-------|
| H18 | 26 | 335 | 4,689 | 5,050 |
| H19 | 25 | 325 | 4,256 | 4,606 |
| H20 | 13 | 283 | 3,951 | 4,247 |
| H21 | 18 | 284 | 3,517 | 3,819 |
| H22 | 23 | 229 | 3,300 | 3,552 |
| H23 | 12 | 218 | 3,090 | 3,320 |
| H24 | 21 | 231 | 2,831 | 3,083 |
| H25 | 17 | 205 | 2,650 | 2,872 |
| H26 | 18 | 213 | 2,355 | 2,586 |
| H27 | 17 | 160 | 2,148 | 2,325 |

(バス種別区分の乗合、貸切、その他の合計値を示す。)

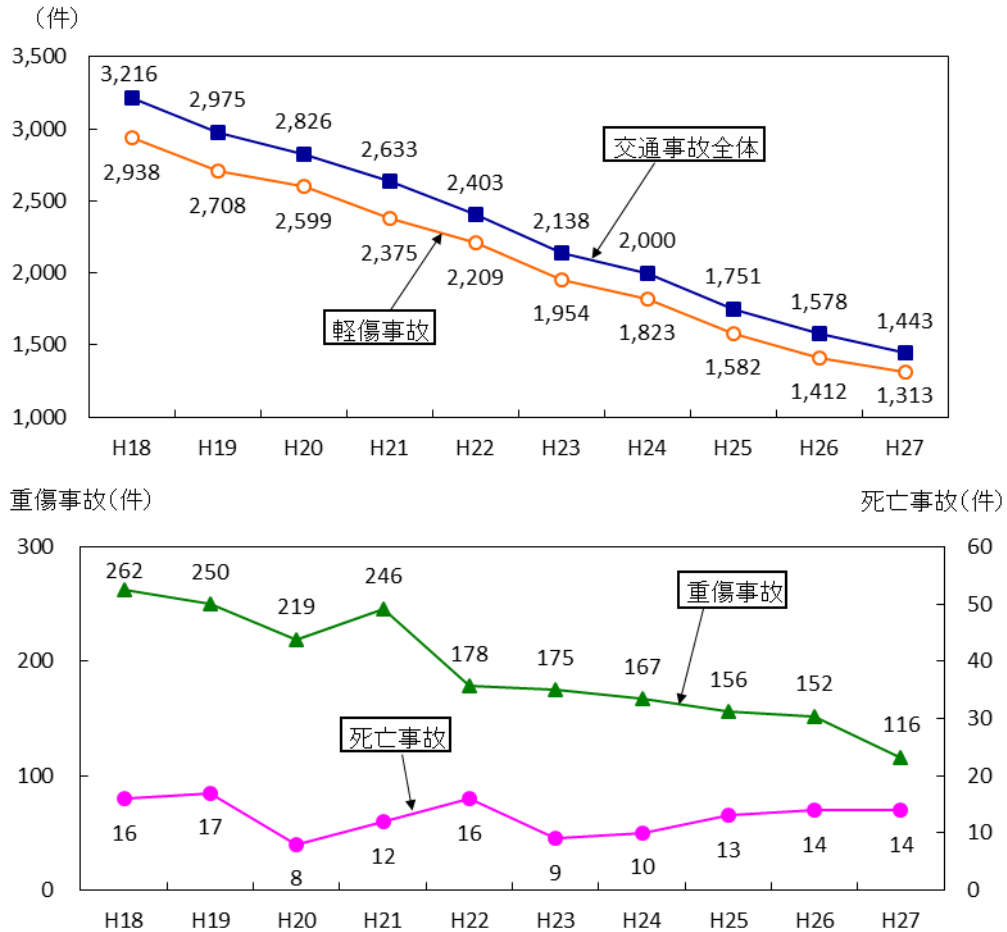
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

2-1. 乗合バスの事故

(1) 乗合バスの事故件数、死傷事故件数の推移

乗合バスによる事故は、平成19年以降は減少傾向にあり、重傷事故件数は平成27年に前年比25%近く減少した。死亡事故件数は8件～17件の間で推移しており、大きな変化はない。

〔図26〕 乗合バスの全事故及び死傷事故件数の推移



出典：（公財）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」

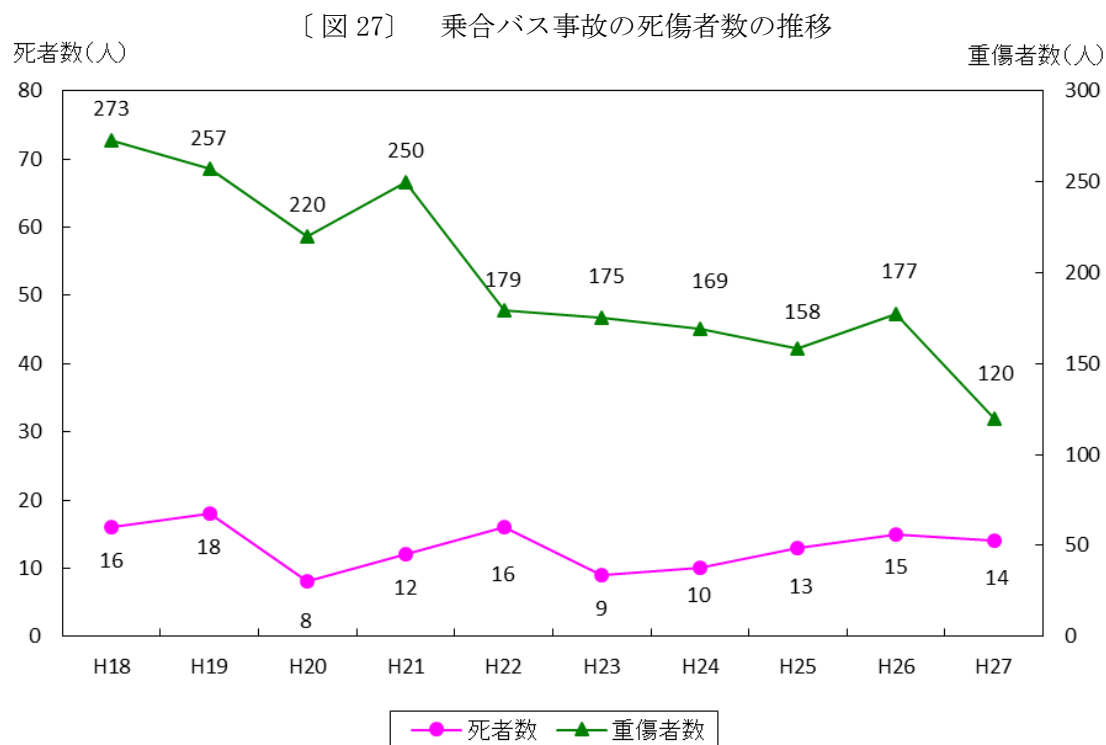
〔表27〕 乗合バスの事故件数の推移（件）

| 区分 年 | 死亡事故 | 重傷事故 | 軽傷事故 | 交通事故全体 |
|---------|------|------|-------|--------|
| H18 | 16 | 262 | 2,938 | 3,216 |
| H19 | 17 | 250 | 2,708 | 2,975 |
| H20 | 8 | 219 | 2,599 | 2,826 |
| H21 | 12 | 246 | 2,375 | 2,633 |
| H22 | 16 | 178 | 2,209 | 2,403 |
| H23 | 9 | 175 | 1,954 | 2,138 |
| H24 | 10 | 167 | 1,823 | 2,000 |
| H25 | 13 | 156 | 1,582 | 1,751 |
| H26 | 14 | 152 | 1,412 | 1,578 |
| H27 | 14 | 116 | 1,313 | 1,443 |

出典：（公財）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」

(2) 乗合バス事故の死傷者数の推移

平成 27 年の乗合バスの事故のうち重傷者数は前年より大きく減少している。死者数も平成 24 年以降増加傾向にあったが、わずかに減少した。



出典：(公財)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」

[表 28] 乗合バス事故の死傷者数の推移 (人)

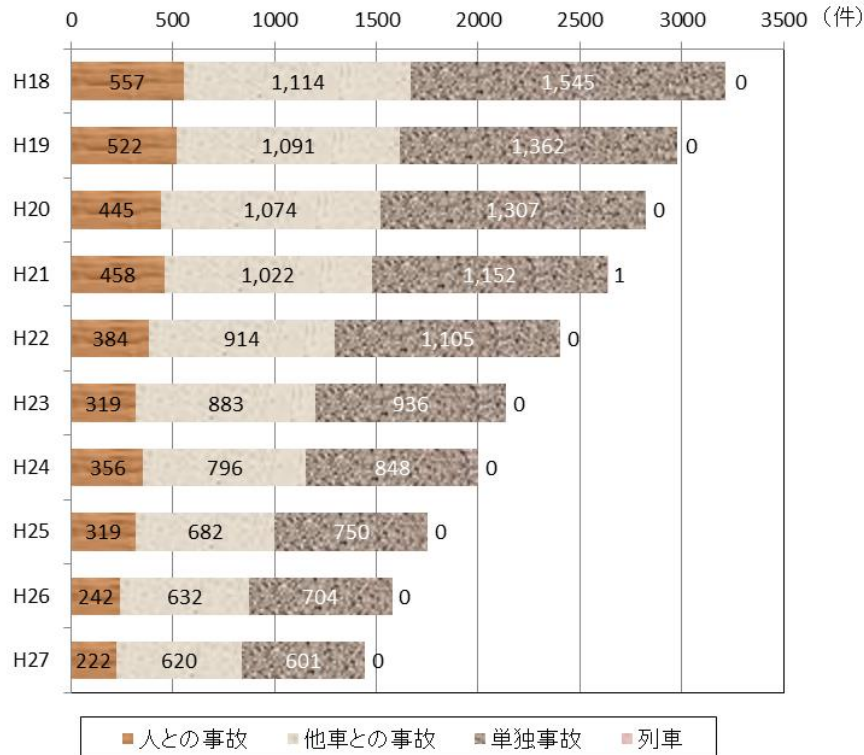
| 年 | 区分 | 死者数 | 重傷者数 | 軽傷者数 | 死傷者合計 |
|-----|----|-----|------|-------|-------|
| H18 | | 16 | 273 | 3,562 | 3,851 |
| H19 | | 18 | 257 | 3,188 | 3,463 |
| H20 | | 8 | 220 | 3,043 | 3,271 |
| H21 | | 12 | 250 | 2,821 | 3,083 |
| H22 | | 16 | 179 | 2,653 | 2,848 |
| H23 | | 9 | 175 | 2,326 | 2,510 |
| H24 | | 10 | 169 | 2,139 | 2,318 |
| H25 | | 13 | 158 | 1,895 | 2,066 |
| H26 | | 15 | 177 | 1,741 | 1,933 |
| H27 | | 14 | 120 | 1,605 | 1,739 |

出典：(公財)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」

(3) 乗合バスの事故類型別事故件数

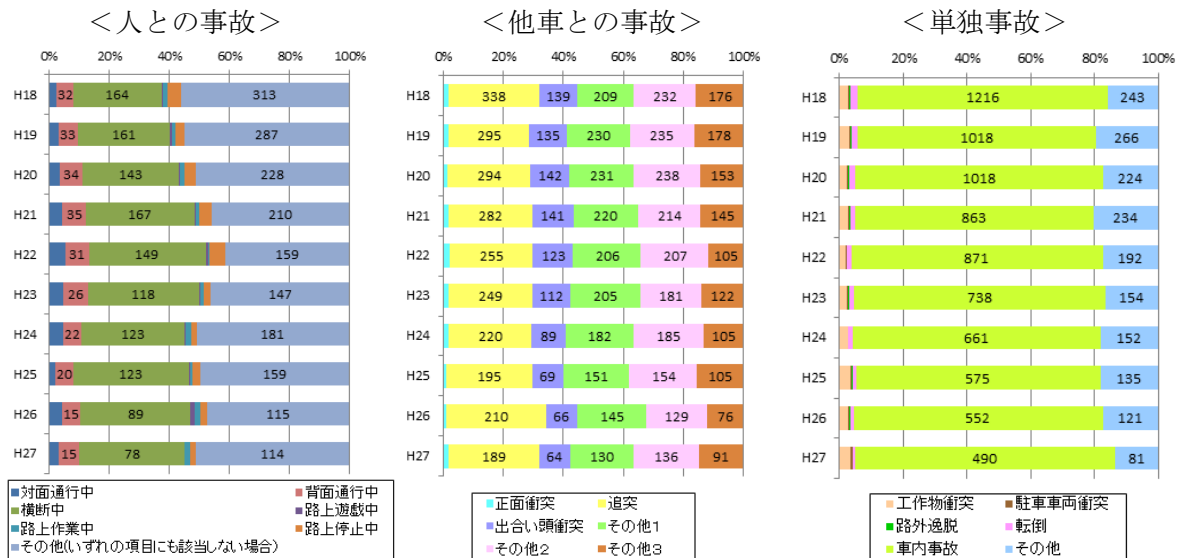
乗合バスは単独事故の比率が下がり、他車との事故を下回った。単独事故の大半は車内事故が占めている。

[図 28] 乗合バスの事故類型別事故件数



出典：(公財) 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」

[図 29] 乗合バスの事故類型別事故件数の内訳



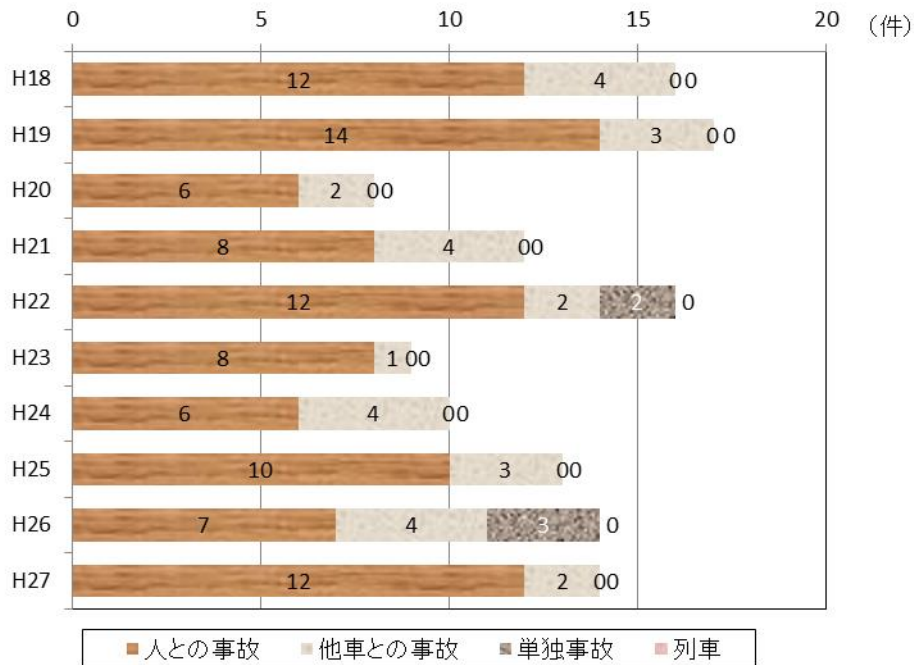
その他1・・・追越・追抜時衝突、進路変更時衝突
 その他2・・・すれ違い時衝突、左折衝突、右折時衝突
 その他3・・・横断時衝突、転回時衝突、後退時衝突、その他

出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故」

(4) 乗合バスの事故類型別死亡事故件数

事故類型別死亡事故件数は、人との事故が最も多く、次いで他車との事故。単独事故はまれで、列車との事故は近年発生していない。

〔図 30〕 乗合バスの事故類型別死亡事故件数

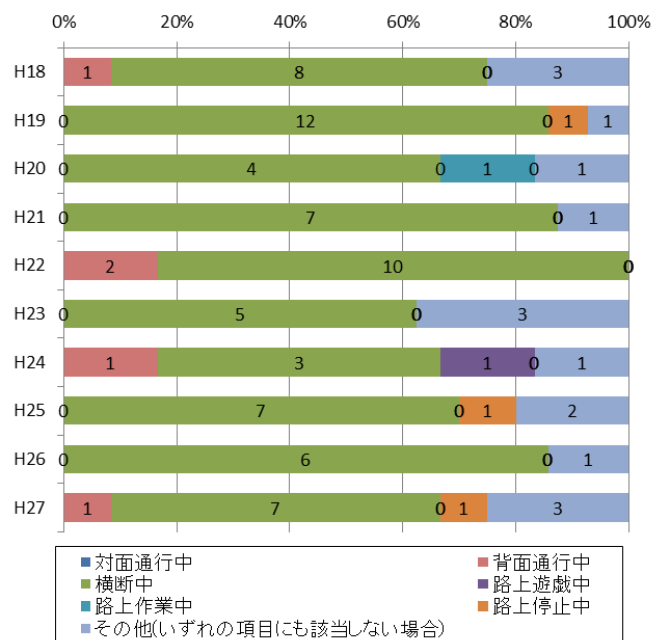


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(5) 乗合バスの事故類型別死亡事故件数の内訳（人との事故）

人との死亡事故は、歩行者が横断中に発生する件数が多い。

〔図 31〕 乗合バスの事故類型別死亡事故件数の内訳（人との事故）



出典：（公財）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」

(6) 乗合バスの事故類型別死亡事故件数の内訳（他車との事故）

他車との事故における死亡事故は、平成18年以降は2件～4件にとどまっている。

[表29] 乗合バスの事故類型別死亡事故件数の内訳（件）（他車との事故）

| 年 | 正面衝突 | 追突 | 出合い頭衝突 | その他1 | その他2 | その他3 |
|-----|------|----|--------|------|------|------|
| H18 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| H19 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| H20 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| H21 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 |
| H22 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| H23 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| H24 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| H25 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| H26 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| H27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |

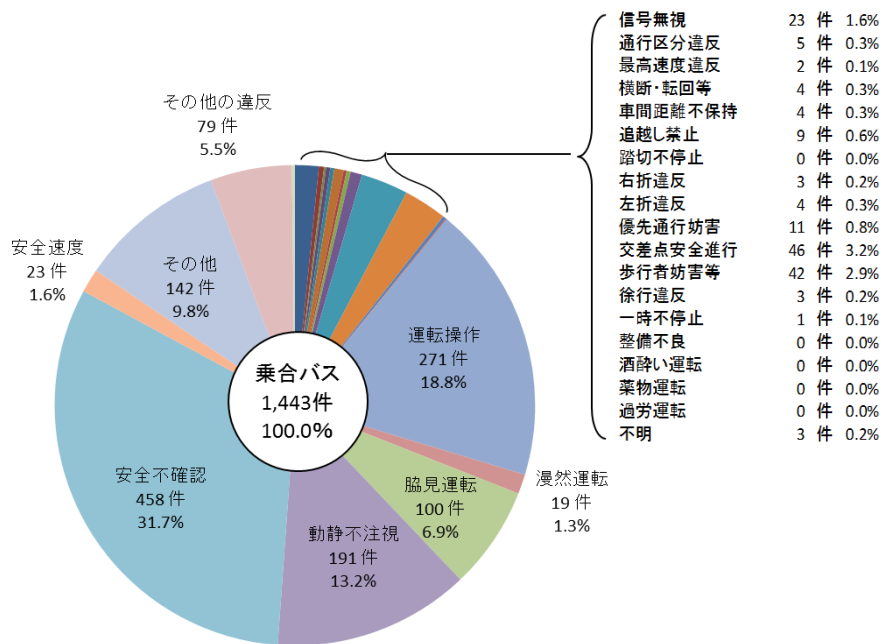
その他1・・・追越・追抜時衝突、進路変更時衝突
 その他2・・・すれ違い時衝突、左折衝突、右折時衝突
 その他3・・・横断時衝突、転回時衝突、後退時衝突、その他

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故」

(7) 乗合バスの事故の法令違反別の事故件数の割合

乗合バスでは、「安全不確認」（31.7%）、「運転操作」（18.8%）、「動静不注視」（13.2%）といった法令違反の事故が多い。「運転操作」は車内事故発生の要因の一つと考えられる。

[図32] 乗合バスの事故の法令違反別の事故件数の割合（平成27年）

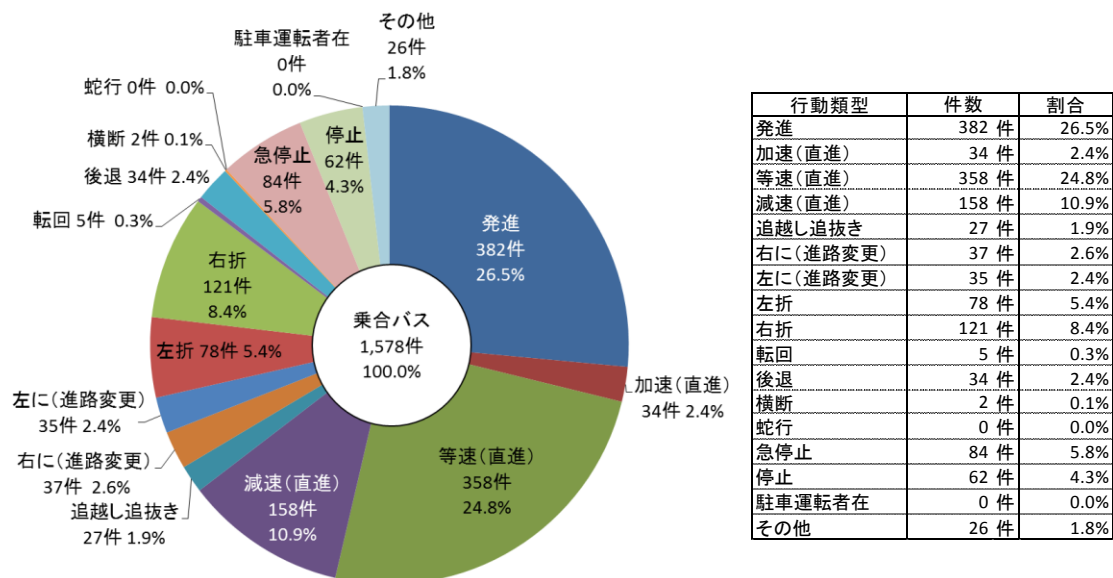


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(8) 乗合バスの行動類型別事故件数の割合

乗合バスの行動類型別事故の割合は、発進時（26.5%）が最も多く、次いで等速（24.8%）となっている。

〔図 33〕 乗合バスの行動類型別事故件数の割合（平成27年）



出典：（公財）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」

(9) 乗合バスの事故類型別、衝突地点別事故件数

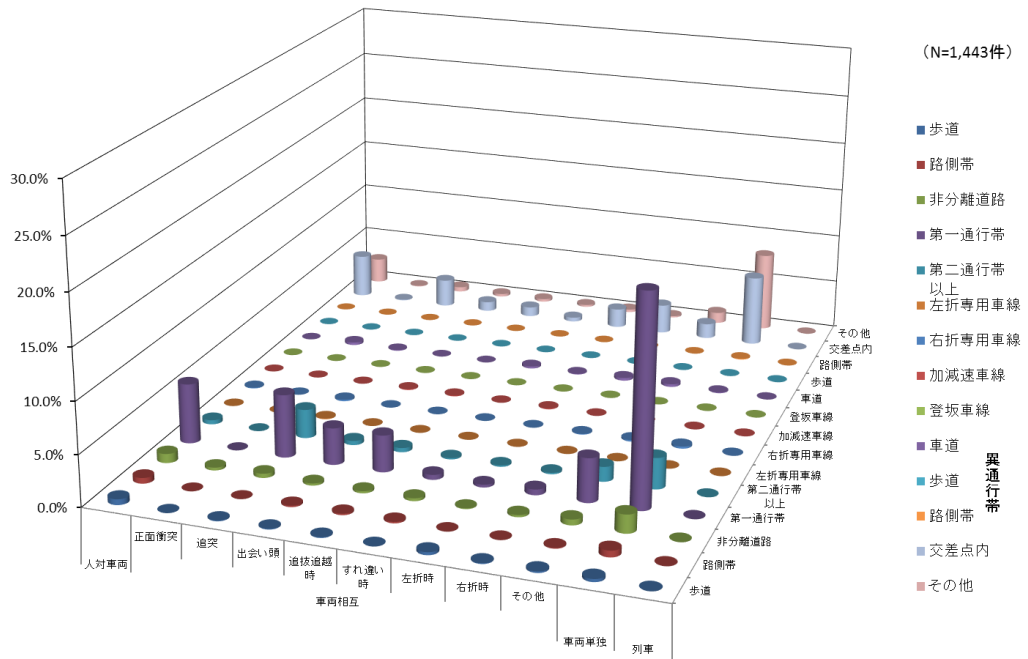
乗合バスの事故類型別、衝突地点別事故件数と構成比をそれぞれ表30、図34に、死亡事故件数と構成比を表31、図35に示す。事故件数については、第一通行帯での単独事故（294件、20.4%）が最も多く、死亡事故件数については、第一通行帯又は交差点内での人対車両事故（各4件、28.6%）が多くなっている。

〔表 30〕 乗合バスの事故類型別、衝突地点別事故件数（件）（平成27年）

| | | バス | | | | | | | | | | | 合計 | |
|--------------|---------|------|------|-------|-------|-----|-----|-----|----|-----|------|----|-------|----|
| | | 乗合 | | | | | | | | | | | | |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | | |
| 正面衝突 | 追突 | | 出合い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | | |
| 単路（交差点付近を含む） | 歩道 | 8 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 4 | 1 | 2 | 4 | 0 | 21 | |
| | 路側帯 | 8 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 9 | 0 | 22 | |
| | 非分離道路 | 13 | 4 | 6 | 2 | 3 | 4 | 1 | 3 | 8 | 26 | 0 | 70 | |
| | 第一通行帯 | 85 | 0 | 89 | 11 | 52 | 7 | 4 | 8 | 62 | 294 | 0 | 612 | |
| | 第二通行帯以上 | 6 | 0 | 41 | 2 | 6 | 2 | 2 | 2 | 21 | 44 | 0 | 126 | |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| | 右折専用車線 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 0 | 9 | |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 異通行帯 | 車道 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 3 | 1 | 4 | 4 | 1 | 0 | 18 |
| | | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 路側帯 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | |
| 交差点内 | | 64 | 1 | 41 | 47 | 14 | 6 | 28 | 43 | 22 | 103 | 0 | 369 | |
| その他 | | 37 | 1 | 7 | 2 | 4 | 3 | 4 | 2 | 16 | 116 | 0 | 192 | |
| 合計 | | 222 | 10 | 189 | 64 | 83 | 27 | 45 | 64 | 138 | 601 | 0 | 1,443 | |

出典：（公財）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」

〔図 34〕 乗合バスの事故類型別、衝突地点別事故件数の構成比（%）（平成 27 年）



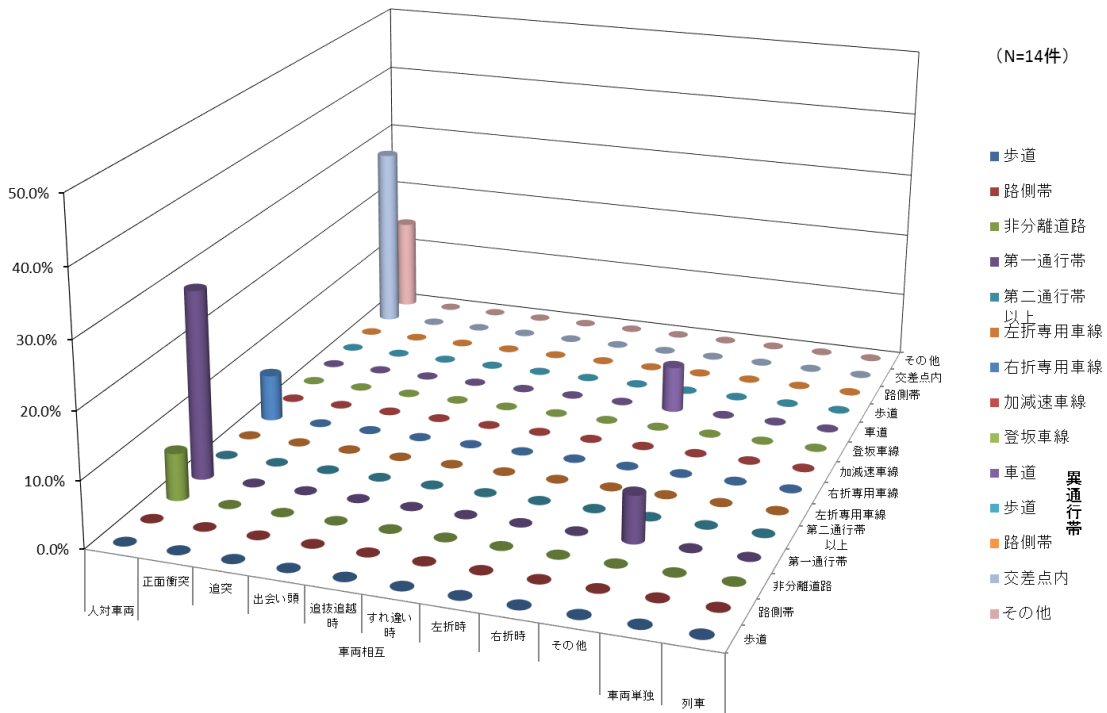
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[表 31] 乗合バスの事故類型別、衝突地点別死亡事故件数（件）（平成27年）

| | | バス | | | | | | | | | | | 合計 | |
|--------------|---------|------|------|-------|-------|-----|-----|-----|---|---|------|----|----|---|
| | | 乗合 | | | | | | | | | | | | |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | | |
| 正面衝突 | 追突 | | 出合い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | | |
| 単路（交差点付近を含む） | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 路側帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 非分離道路 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| | 第一通行帯 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 5 | |
| | 第二通行帯以上 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 右折専用車線 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 異通行帯 | 車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 路側帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 交差点内 | | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | その他 | | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 合計 | | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 14 | |

出典：（公財）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」

[図 35] 乗合バスの事故類型別、衝突地点別死亡事故件数の構成比（%）（平成27年）



出典：（公財）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」

(10) 乗合バスの事故類型別、行動類型別事故件数

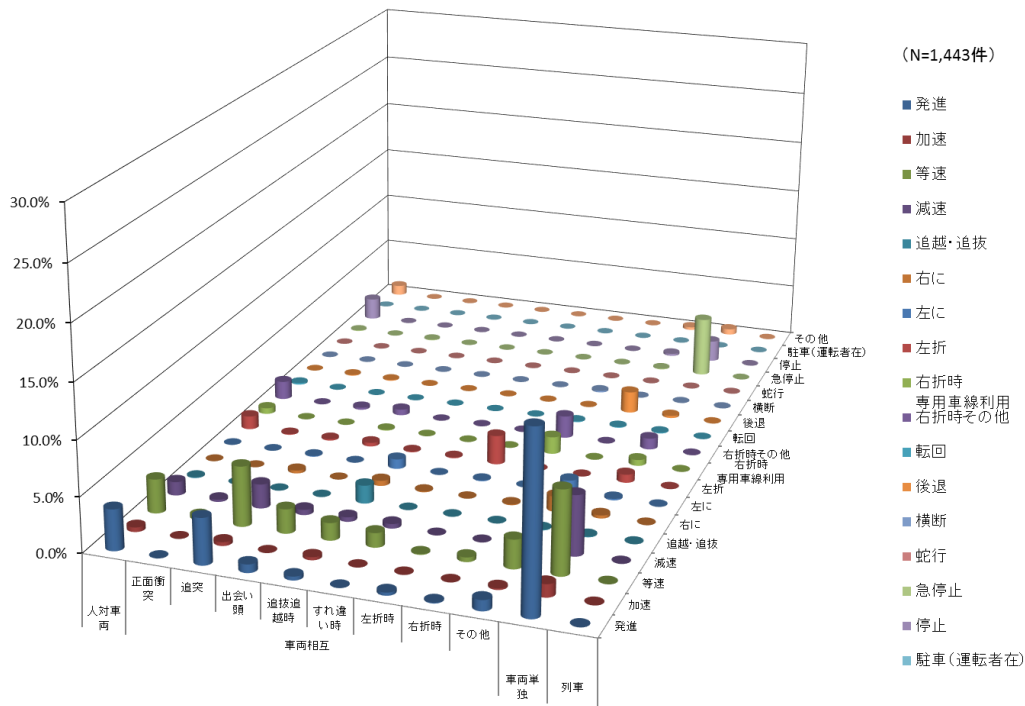
乗合バスの事故類型別、行動類型別事故件数と構成比をそれぞれ表32と図36に、死亡事故件数とその構成比を表33と図37に示す。事故件数については、発進時の単独事故(232件、16.1%)が最も多く、死亡事故件数については、等速直進時の人対車両事故(7件、50.0%)が最も多くなっている。

〔表 32〕 乗合バスの事故類型別、行動類型別事故件数 (件) (平成27年)

| | | バス | | | | | | | | | | 合計 | |
|----------|--------|------|------|-------|-------|-----|-----|-----|----|-----|------|----|-------|
| | | 乗合 | | | | | | | | | | | |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | | 列車 |
| 正面衝突 | 追突 | | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | |
| 発進 | | 54 | 0 | 61 | 11 | 5 | 0 | 4 | 1 | 14 | 232 | 0 | 382 |
| 直進 | 加速 | 6 | 0 | 5 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 2 | 17 | 0 | 34 |
| | 等速 | 45 | 5 | 79 | 32 | 23 | 19 | 1 | 6 | 38 | 110 | 0 | 358 |
| | 減速 | 18 | 3 | 32 | 7 | 6 | 6 | 0 | 0 | 7 | 79 | 0 | 158 |
| 追越・追抜 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 24 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 27 |
| 進路変更 | 右に | 0 | 0 | 4 | 0 | 7 | 1 | 0 | 1 | 20 | 4 | 0 | 37 |
| | 左に | 0 | 0 | 1 | 0 | 13 | 0 | 1 | 0 | 18 | 2 | 0 | 35 |
| 左折 | | 18 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 39 | 0 | 0 | 11 | 0 | 78 |
| 右折時 | 専用車線利用 | 8 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 23 | 0 | 8 | 0 | 40 |
| | その他 | 25 | 0 | 3 | 8 | 0 | 0 | 0 | 30 | 0 | 15 | 0 | 81 |
| 転回 | | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 5 |
| 後退 | | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 29 | 3 | 0 | 34 |
| 横断 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 蛇行 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 急停止 | | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 81 | 0 | 84 |
| 停止 | | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 29 | 0 | 62 |
| 駐車(運転者在) | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他 | | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 8 | 0 | 26 |
| 合計 | | 222 | 10 | 189 | 64 | 83 | 27 | 45 | 64 | 138 | 601 | 0 | 1,443 |

出典：(公財) 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」

〔図 36〕 乗合バスの事故類型別、行動類型別事故件数の構成比 (%) (平成27年)



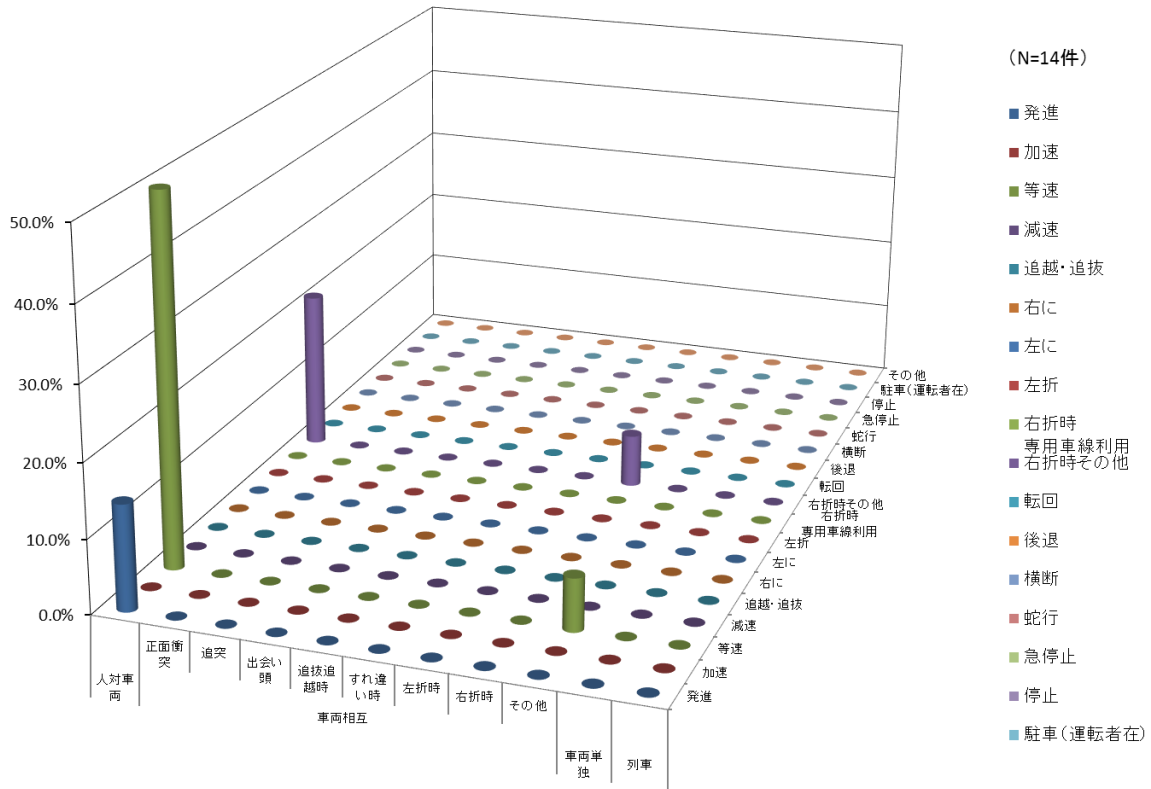
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[表 33] 乗合バスの事故類型別、行動類型別死亡事故件数（件）（平成27年）

| | | バス | | | | | | | | | | | 合計 | |
|----------|--------|------|------|-------|-------|-----|-----|-----|------|----|-----|------|----|----|
| | | 乗合 | | | | | | | | | | 車両単独 | | 列車 |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | その他 | | | |
| 正面衝突 | 追突 | | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | 車両単独 | 列車 | | | | |
| 発進 | | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 直進 | 加速 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 等速 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| | 減速 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 追越・追抜 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 進路変更 | 右に | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 左に | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 左折 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 右折時 | 専用車線利用 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | その他 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 転回 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 後退 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 横断 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 蛇行 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 急停止 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 停止 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 駐車(運転者在) | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 14 | |

出典：（公財）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」

[図 37] 乗合バスの事故類型別、行動類型別死亡事故件数の構成比（%）（平成27年）



出典：（公財）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」

(11) 乗合バスの行動類型別、車内事故件数の推移

乗合バスの車内事故件数は、平成18年まで増加傾向にあったが、平成22年を除いて、それ以降は減少している。平成27年は前年と比べて60件以上減少し490件となった。ピーク時の平成18年から約10年で4割まで下がったが、事故件数は依然深刻な事態であることを示している。

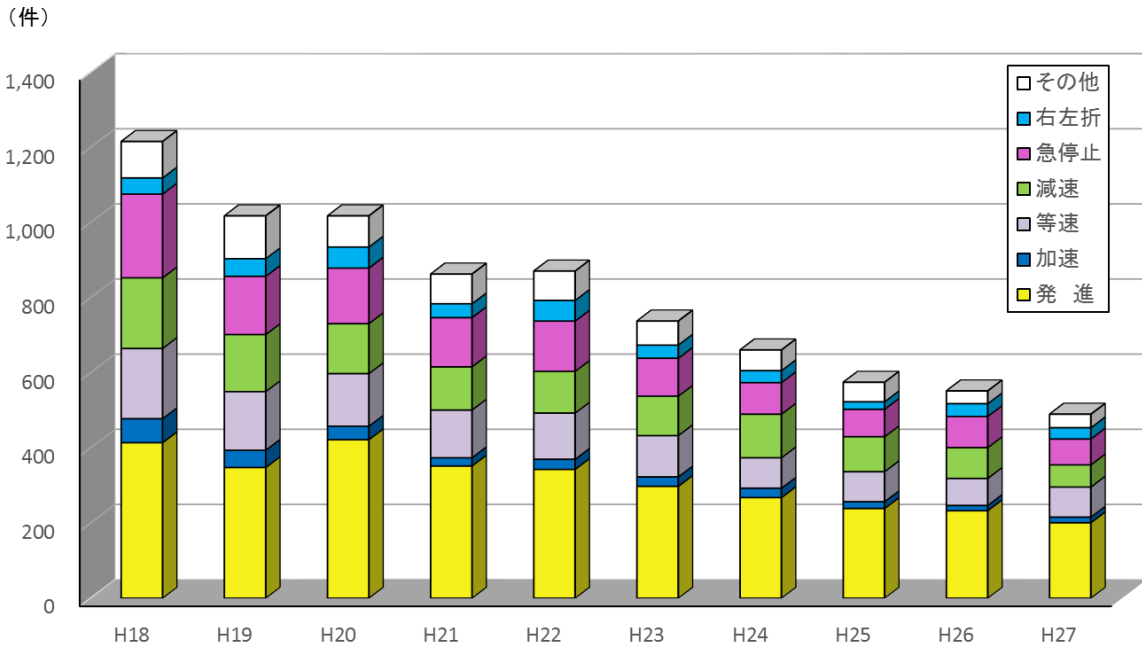
また、平成27年に発生した車内事故490件のうち、行動類型別にみると、やはり発進時が最も多く201件(41.0%)となっており、次いで直進(等速)時80件(16.3%)、急停止時69件(14.1%)となっている。

〔表34〕 乗合バスの行動類型別、車内事故件数の推移(件)

| 年 | | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 |
|----|-----|-------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 区分 | 発進 | 414 | 348 | 422 | 352 | 343 | 298 | 268 | 239 | 233 | 201 |
| 直進 | 加速 | 64 | 46 | 36 | 22 | 27 | 25 | 25 | 18 | 14 | 15 |
| | 等速 | 187 | 156 | 140 | 127 | 123 | 110 | 81 | 80 | 72 | 80 |
| | 減速 | 188 | 152 | 133 | 115 | 111 | 105 | 116 | 93 | 82 | 59 |
| | 急停止 | 223 | 155 | 148 | 131 | 134 | 101 | 84 | 73 | 83 | 69 |
| | 右左折 | 43 | 47 | 56 | 37 | 55 | 35 | 32 | 20 | 34 | 30 |
| | その他 | 97 | 114 | 83 | 79 | 78 | 64 | 55 | 52 | 34 | 36 |
| | 合計 | 1,216 | 1,018 | 1,018 | 863 | 871 | 738 | 661 | 575 | 552 | 490 |

出典：(公財)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」

〔図38〕 乗合バスの行動類型別、車内事故件数の推移

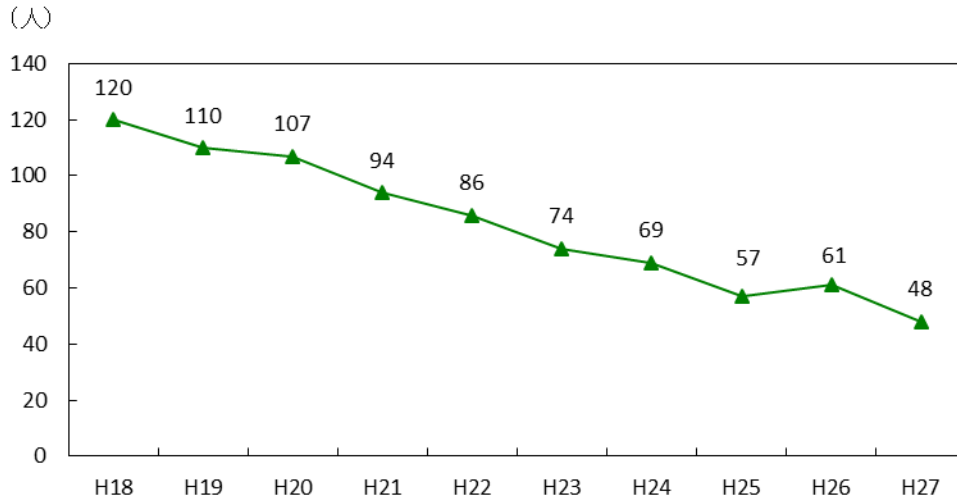


出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(12) 乗合バスの車内事故による重傷者数の推移

乗合バスの車内事故による重傷者数は、平成26年を除き減少を続けている。

〔図 39〕 乗合バスの車内事故による重傷者数の推移

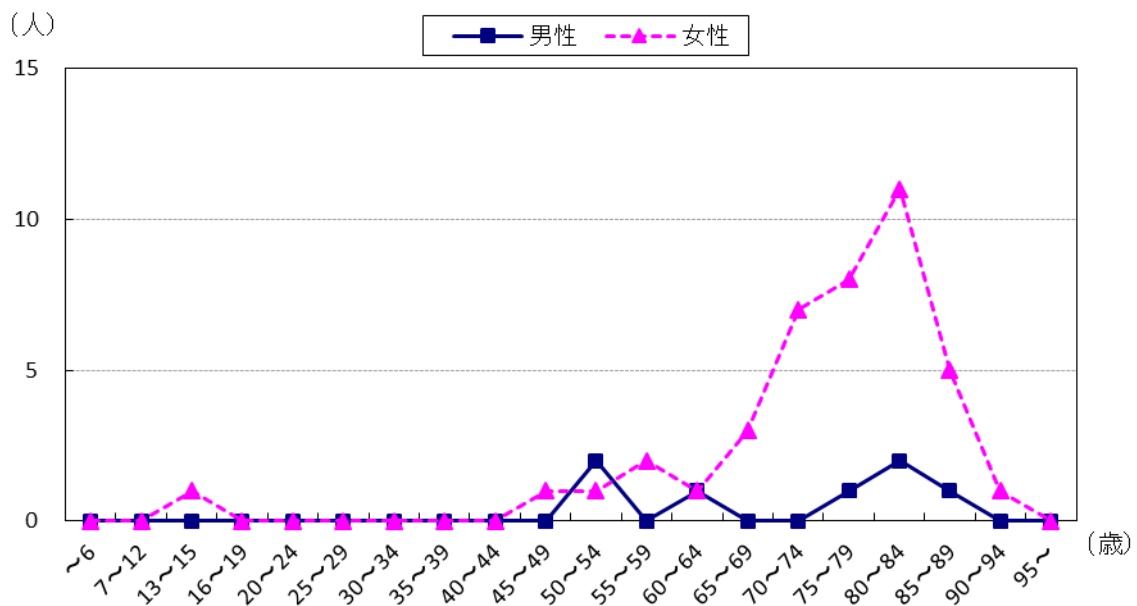


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(13) 乗合バスの車内事故による重傷者数の男女別年齢分布

乗合バスの車内事故による重傷者数を性・年齢別にみると、女性の70歳以上から多くなり、80歳～84歳が11人と最も多いが前年（20人）よりは半減している。

〔図 40〕 乗合バスの車内事故による重傷者数の男女別年齢分布（平成27年）

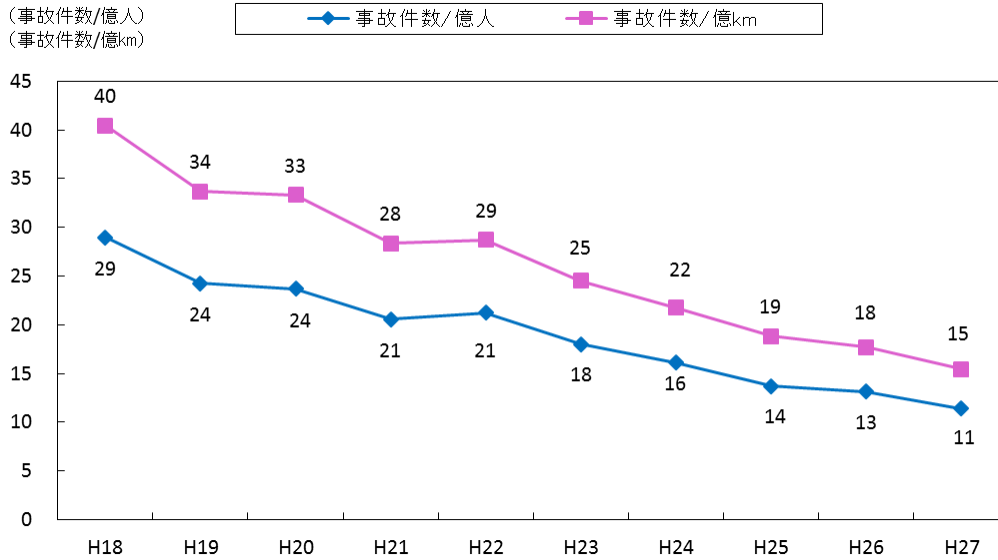


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(14) 乗合バスの 輸送人員 1 億人あたり及び走行距離 1 億キロあたり車内事故件数

輸送人員 1 億人あたり及び走行距離 1 億キロあたり乗合バスの車内事故件数をみると、平成19年以降、減少傾向である。輸送人員と走行距離にはほぼ変化がないことから、車内事故件数自体が減っていることを示している。

[図 41] 乗合バスの輸送人員 1 億人あたり及び走行距離 1 億キロあたり車内事故件数の推移



出典：(公財)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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

[表 35] 乗合バスの車内事故件数、輸送人員及び走行距離の推移

| | 事故件数(件) | 輸送人員(億人) | 走行距離(億km) |
|-----|---------|----------|-----------|
| H18 | 1,216 | 42 | 30 |
| H19 | 1,018 | 42 | 30 |
| H20 | 1,018 | 43 | 31 |
| H21 | 863 | 42 | 30 |
| H22 | 871 | 41 | 30 |
| H23 | 738 | 41 | 30 |
| H24 | 661 | 41 | 30 |
| H25 | 575 | 42 | 31 |
| H26 | 552 | 42 | 31 |
| H27 | 490 | 43 | 32 |

出典：(公財)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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

(15) 乗合バスの車内事故件数の事故種類別時間帯分布

乗合バスの車内事故件数を時間帯別にみると、8時～17時台の日中の時間帯に多く発生している。

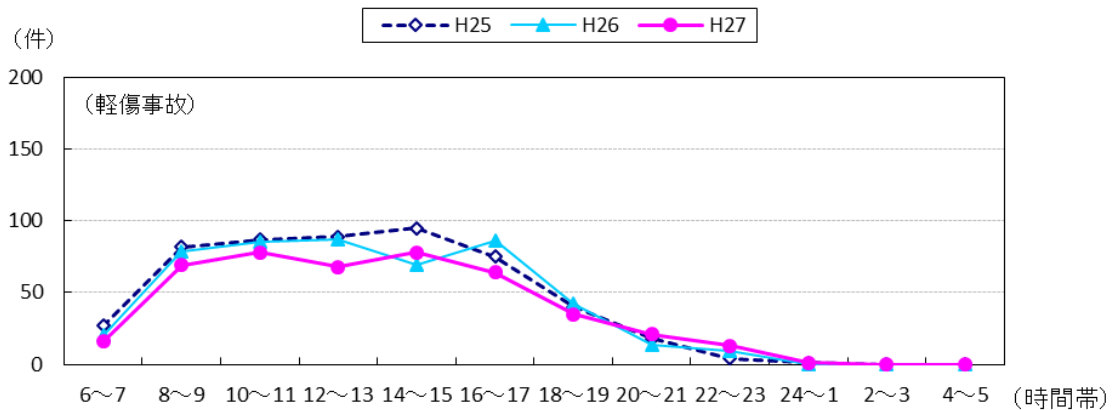
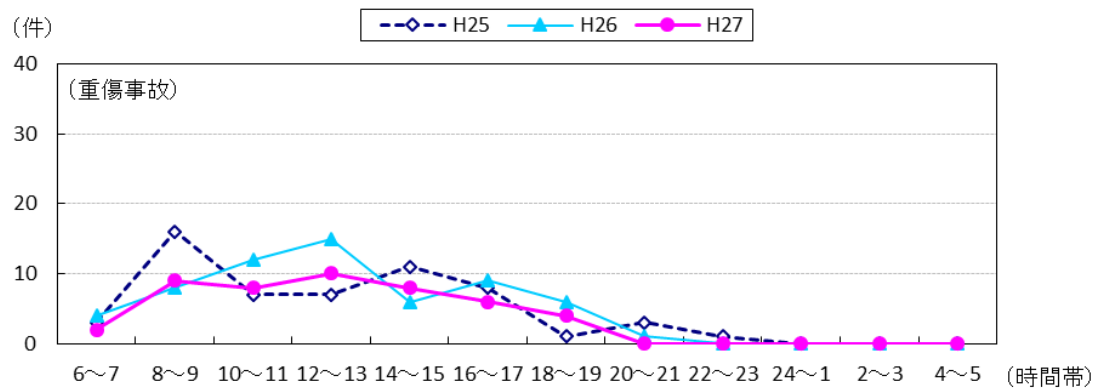
〔表 36〕 乗合バス車内事故件数の事故種類別時間帯分布（平成27年）

| 時間帯 | 重傷事故 | 軽傷事故 | 負傷事故計 |
|-------|------|------|-------|
| 6～7 | 2 | 16 | 18 |
| 8～9 | 9 | 69 | 78 |
| 10～11 | 8 | 78 | 86 |
| 12～13 | 10 | 68 | 78 |
| 14～15 | 8 | 78 | 86 |
| 16～17 | 6 | 64 | 70 |
| 18～19 | 4 | 35 | 39 |
| 20～21 | 0 | 21 | 21 |
| 22～23 | 0 | 13 | 13 |
| 24～1 | 0 | 1 | 1 |
| 2～3 | 0 | 0 | 0 |
| 4～5 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 47 | 443 | 490 |

※運転者が負傷した事故を含む。

出典：（公財）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」

〔図 42〕 乗合バス車内事故件数の事故種類別時間帯分布



出典：（公財）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」

(16) 乗合バスの車内事故による事故種類別負傷者数の年齢分布

乗合バスの車内事故による負傷者数を年齢層別にみると、75歳～79歳が最も多く、65歳以上が294人（54%）と高齢者が過半数を占めている。

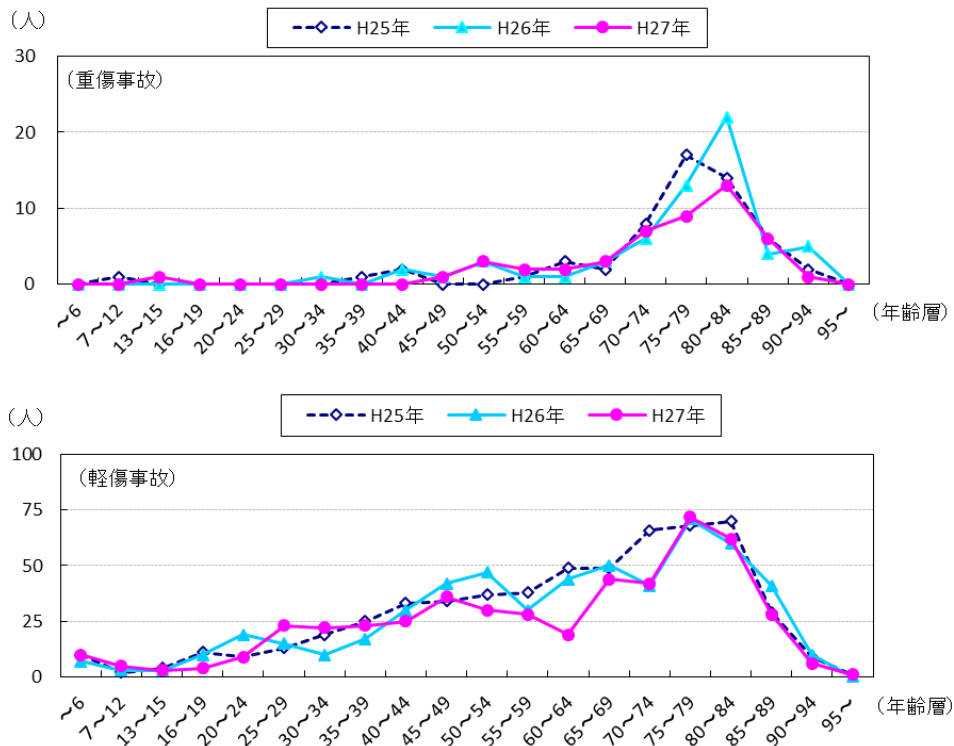
さらに重傷者数は65歳以上が48人中39人（81%）で、やはり高齢者の比率の高さが顕著となっている。

〔表 37〕 乗合バスの車内事故による事故種類別負傷者数の年齢分布（人）（平成27年）

| 年齢層 | 重傷者数 | 軽傷者数 | 負傷者計 |
|-------|------|------|------|
| ～ 6 | 0 | 10 | 10 |
| 7～12 | 0 | 5 | 5 |
| 13～15 | 1 | 3 | 4 |
| 16～19 | 0 | 4 | 4 |
| 20～24 | 0 | 9 | 9 |
| 25～29 | 0 | 23 | 23 |
| 30～34 | 0 | 22 | 22 |
| 35～39 | 0 | 23 | 23 |
| 40～44 | 0 | 25 | 25 |
| 45～49 | 1 | 36 | 37 |
| 50～54 | 3 | 30 | 33 |
| 55～59 | 2 | 28 | 30 |
| 60～64 | 2 | 19 | 21 |
| 65～69 | 3 | 44 | 47 |
| 70～74 | 7 | 42 | 49 |
| 75～79 | 9 | 72 | 81 |
| 80～84 | 13 | 62 | 75 |
| 85～89 | 6 | 28 | 34 |
| 90～94 | 1 | 6 | 7 |
| 95～ | 0 | 1 | 1 |
| 合計 | 48 | 492 | 540 |

出典：（公財）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」

〔図 43〕 乗合バスの車内事故による事故種類別負傷者数の年齢分布



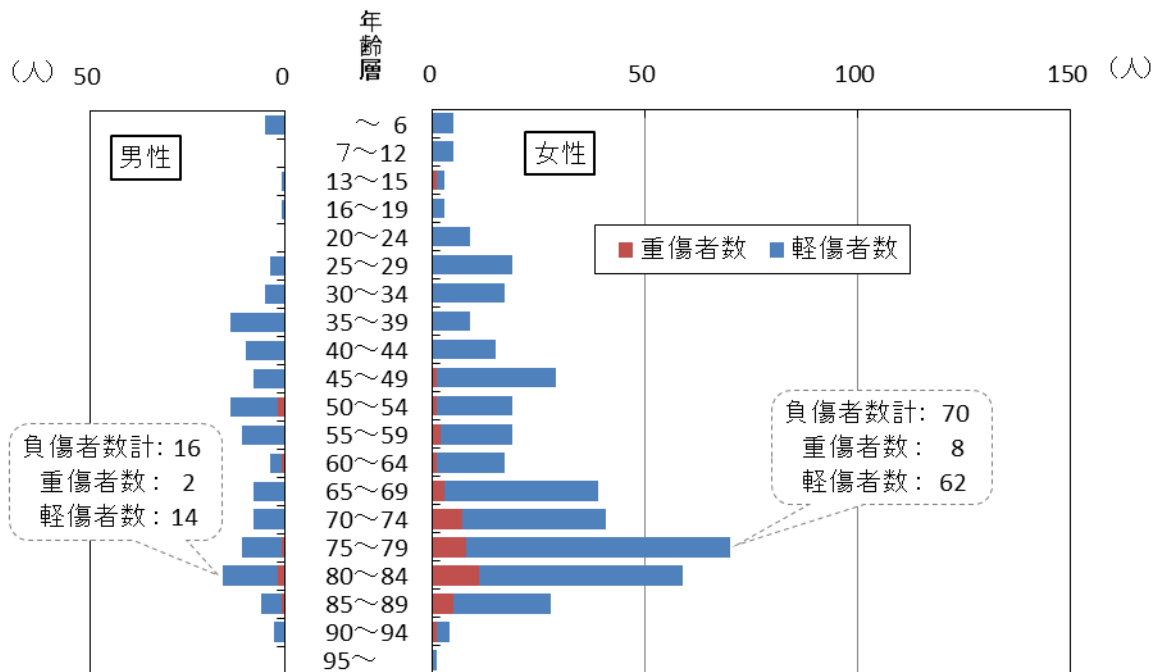
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

乗合バスの車内事故による負傷者数を男女年齢層別にみると、男性は80歳～84歳が多く、65歳以上が52人（40.3%）と高齢者が多い傾向にある。

女性では75歳～79歳が70人（17.0%）と最も多く（うち重傷者数は8人）、65歳以上が242人（58.9%）とやはり高齢者が過半数を占めている。

また性別では男性より女性の負傷者数が大幅に多く、男性の3倍強となっている。

〔図44〕 乗合バスの車内事故による男女別年齢層別負傷者数（平成27年）



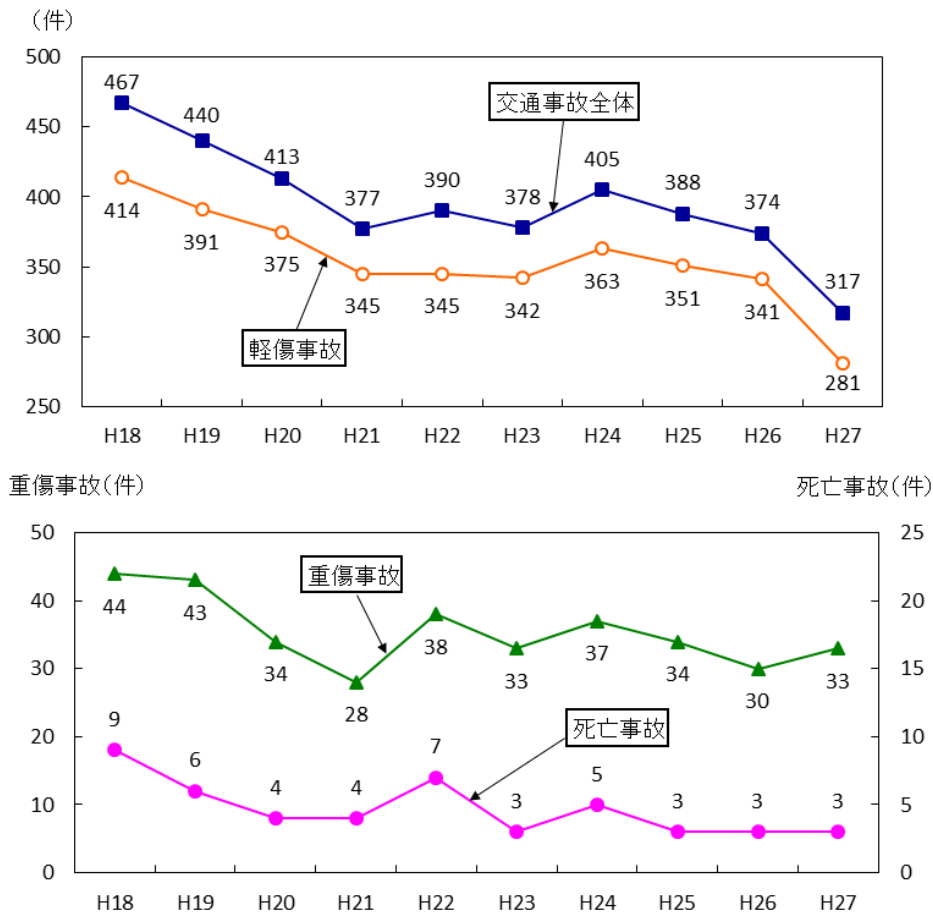
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

2-2. 貸切バスの事故

(1) 貸切バスの事故件数、死傷事故件数の推移

平成21年以降、平成24年を除いて374件～390件で推移していたが、平成27年は軽傷事故が60件減少し、交通事故全体の件数は平成26年より大幅に減少した。また、重傷・死亡事故件数はほぼ横ばいである。

〔図 45〕 貸切バスの全事故及び死傷事故件数の推移



出典：（公財）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」

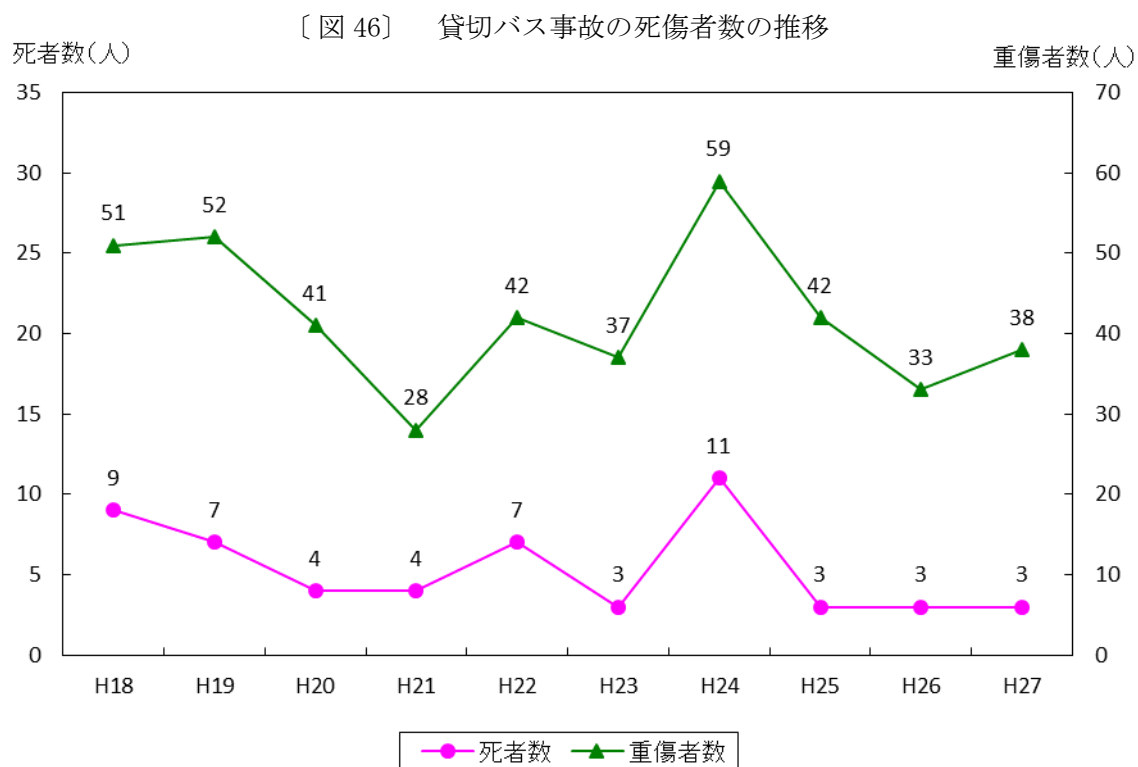
〔表 38〕 貸切バスの事故件数（件）

| 区分年 | 死亡事故 | 重傷事故 | 軽傷事故 | 交通事故全体 |
|-----|------|------|------|--------|
| H18 | 9 | 44 | 414 | 467 |
| H19 | 6 | 43 | 391 | 440 |
| H20 | 4 | 34 | 375 | 413 |
| H21 | 4 | 28 | 345 | 377 |
| H22 | 7 | 38 | 345 | 390 |
| H23 | 3 | 33 | 342 | 378 |
| H24 | 5 | 37 | 363 | 405 |
| H25 | 3 | 34 | 351 | 388 |
| H26 | 3 | 30 | 341 | 374 |
| H27 | 3 | 33 | 281 | 317 |

出典：（公財）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」

(2) 貸切バスの事故の死傷者数の推移

貸切バスの事故の死傷者数は平成21年～25年にかけて増加したが、その後は減少し、平成27年は平成21年の人数を下回っている。



出典：（公財）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」

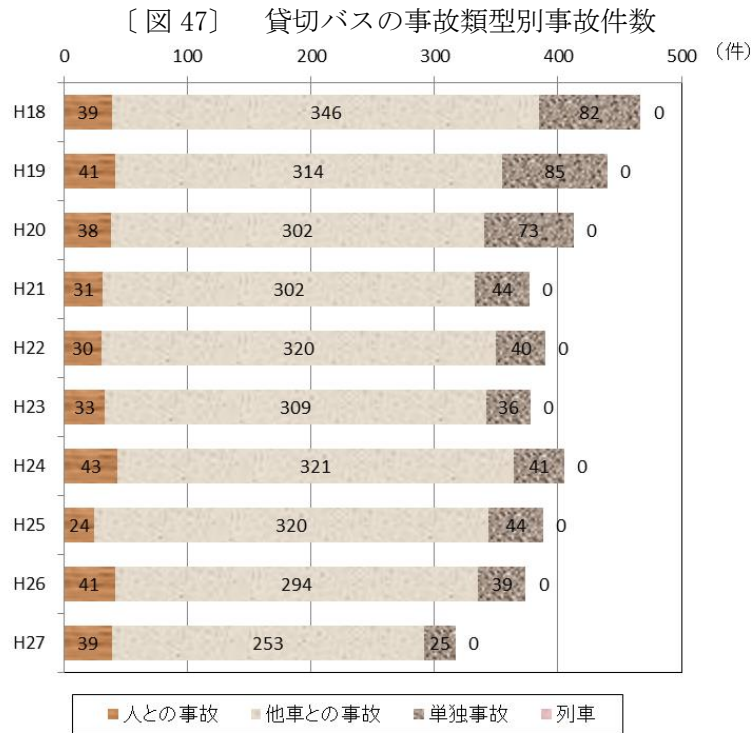
[表 39] 貸切バス事故の死傷者数の推移（人）

| 年 | 区分 | 死者数 | 重傷者数 | 軽傷者数 | 死傷者数合計 |
|-----|----|-----|------|------|--------|
| H18 | | 9 | 51 | 852 | 912 |
| H19 | | 7 | 52 | 798 | 857 |
| H20 | | 4 | 41 | 698 | 743 |
| H21 | | 4 | 28 | 545 | 577 |
| H22 | | 7 | 42 | 555 | 604 |
| H23 | | 3 | 37 | 633 | 673 |
| H24 | | 11 | 59 | 655 | 725 |
| H25 | | 3 | 42 | 700 | 745 |
| H26 | | 3 | 33 | 587 | 623 |
| H27 | | 3 | 38 | 524 | 565 |

出典：（公財）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」

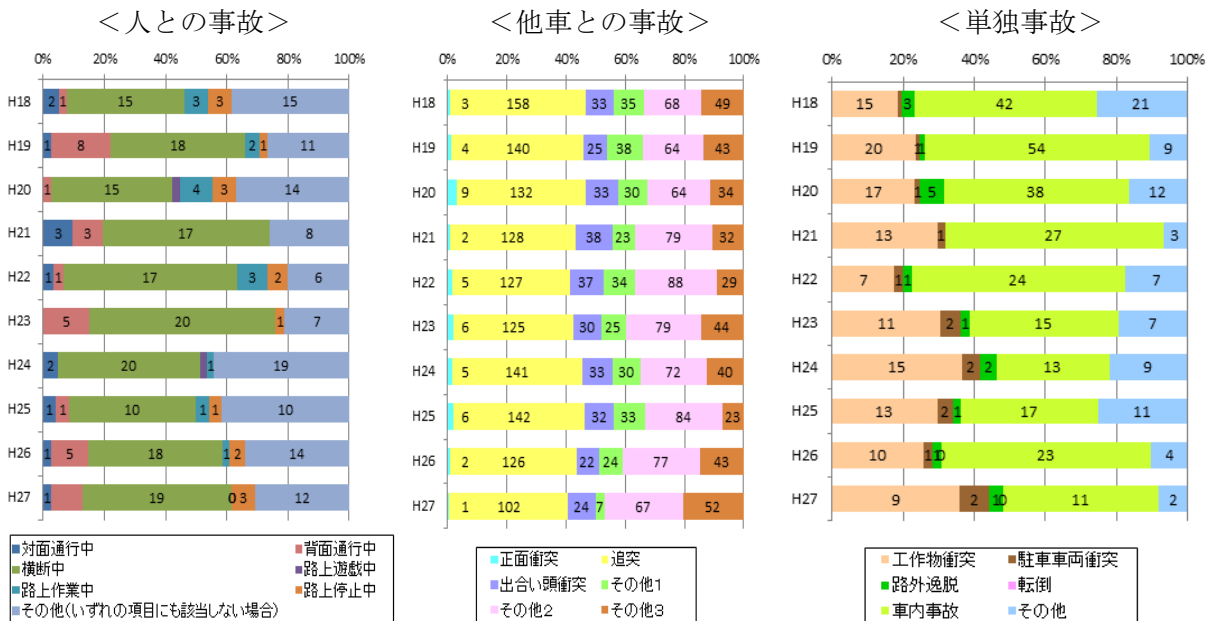
(3) 貸切バスの事故類型別事故件数の推移

貸切バスの事故の類型別件数は、他車との事故が約8割と圧倒的に多い。他車との事故のうち追突事故が約4割を占めている。



出典：(公財) 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」

[図 48] 貸切バスの事故類型別事故件数の内訳の推移

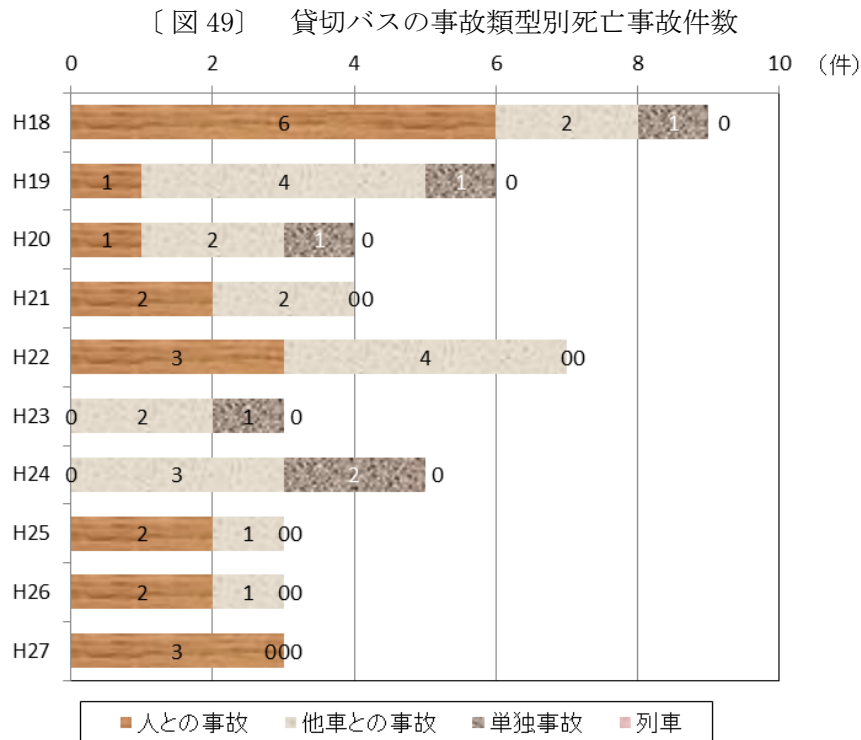


その他1・・・追越・追抜時衝突、進路変更時衝突
 その他2・・・すれ違い時衝突、左折衝突、右折時衝突
 その他3・・・横断時衝突、転回時衝突、後退時衝突、その他

出典：(公財) 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」

(4) 貸切バスの事故類型別死亡事故件数の推移

平成27年の事故類型別死亡事故件数は、人との事故3件のみである。



出典：(公財) 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」

(5) 貸切バスの事故類型別死亡事故件数の内訳の推移（他車との事故）

他車との事故の事故類型別内訳には、顕著な傾向はみられない。

[表 40] 貸切バスの事故類型別死亡事故件数の内訳の推移（件）（他車との事故）

| 年 | 区分 | 正面衝突 | 追突 | 出合い頭衝突 | その他1 | その他2 | その他3 |
|-----|----|------|----|--------|------|------|------|
| H18 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| H19 | | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| H20 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| H21 | | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| H22 | | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 |
| H23 | | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| H24 | | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| H25 | | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| H26 | | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| H27 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

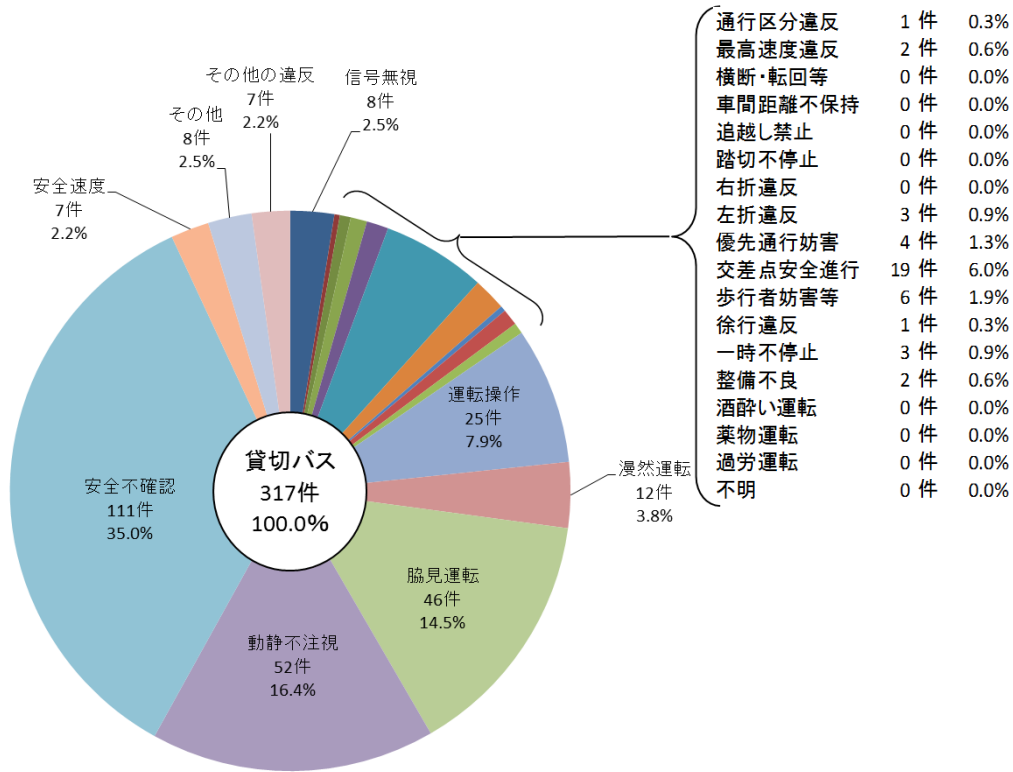
その他1・・・追越・追抜時衝突、進路変更時衝突
 その他2・・・すれ違い時衝突、左折衝突、右折時衝突
 その他3・・・横断時衝突、転回時衝突、後退時衝突、その他

出典：(公財) 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」

(6) 貸切バスの事故の法令違反別の事故件数の割合

貸切バスの法令違反別の事故件数をみると、「安全不確認」(35.0%)、「動静不注視」(16.4%)、「脇見運転」(14.5%)などが多くなっている。

[図 50] 貸切バスの事故の法令違反別の事故件数の割合 (平成27年)

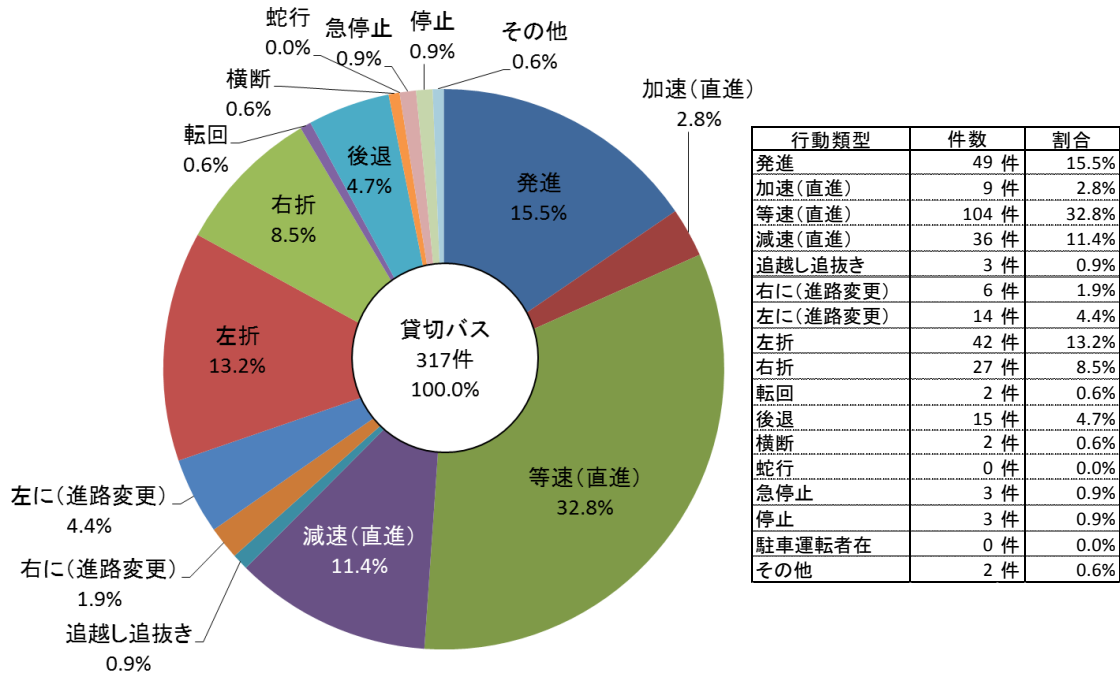


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(7) 貸切バスの行動類型別事故件数の割合

貸切バスの行動類型別事故件数の割合をみると、等速（直進）時（32.8%）が最も多く、次いで発進時（15.5%）、左折時（13.2%）となっている。

〔図 51〕 貸切バスの行動類型別事故件数の割合（平成27年）



出典：（公財）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」

(8) 貸切バスの事故類型別、衝突地点別事故件数

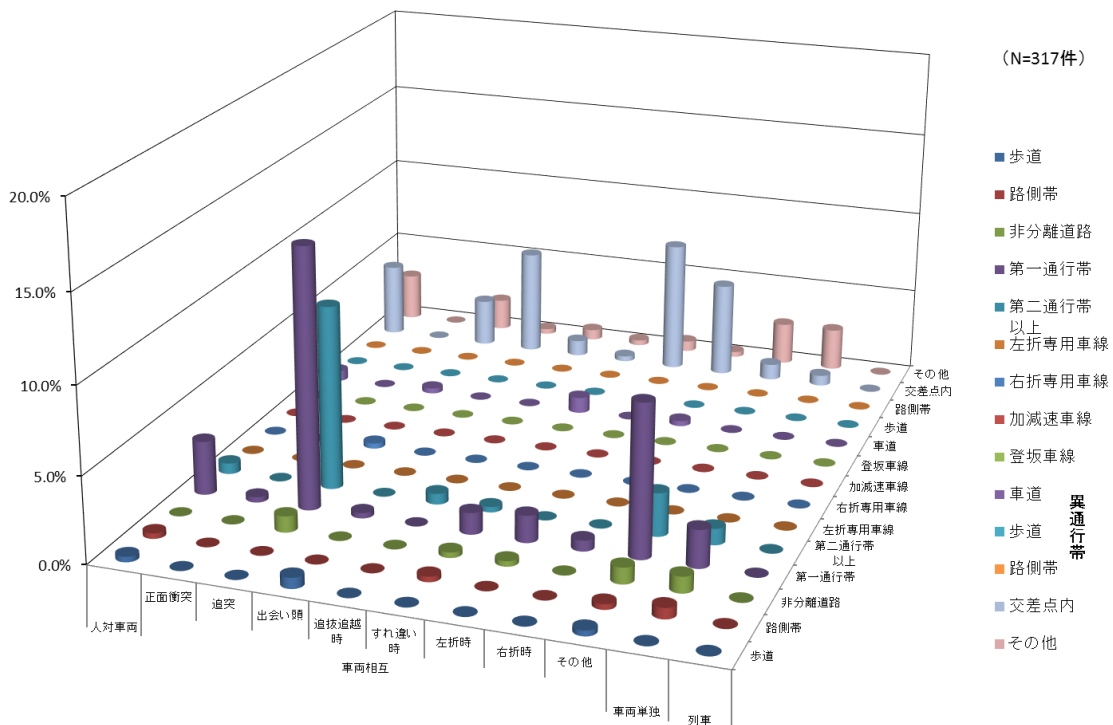
貸切バスの事故類型別、衝突地点別事故件数と構成比を表41と図52に、死亡事故件数と構成比を表42と図53に示す。事故件数については、第一通行帯での追突事故（48件、15.1%）が最も多く、死亡事故件数については、交差点内での人対車両事故（2件、66.7%）が多くなっている。

〔表 41〕 貸切バスの事故類型別、衝突地点別事故件数（件）（平成27年）

| | | バス | | | | | | | | | | | 合計 | |
|------------------|---------|------|------|-------|-------|-----|-----|-----|----|----|------|-----|-----|---|
| | | 貸切 | | | | | | | | | | | | |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | | |
| 正面衝突 | 追突 | | 出合い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | | |
| 単路 (交差点付近を含む) | 歩道 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | |
| | 路側帯 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 5 | |
| | 非分離道路 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 3 | 3 | 0 | 11 | |
| | 第一通行帯 | 10 | 1 | 48 | 1 | 0 | 4 | 5 | 2 | 28 | 7 | 0 | 106 | |
| | 第二通行帯以上 | 2 | 0 | 34 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 8 | 3 | 0 | 50 | |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 右折専用車線 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 異通行帯 | 車道 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| | | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 路側帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 交差点内 | 14 | 0 | 9 | 20 | 3 | 1 | 25 | 18 | 3 | 2 | 0 | 95 | |
| その他 | 9 | 0 | 6 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 8 | 8 | 0 | 38 | | |
| 合計 | 39 | 1 | 102 | 24 | 7 | 12 | 33 | 22 | 52 | 25 | 0 | 317 | | |

出典：（公財）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」

〔図 52〕 貸切バスの事故類型別、衝突地点別事故件数の構成比（%）（平成 27 年）



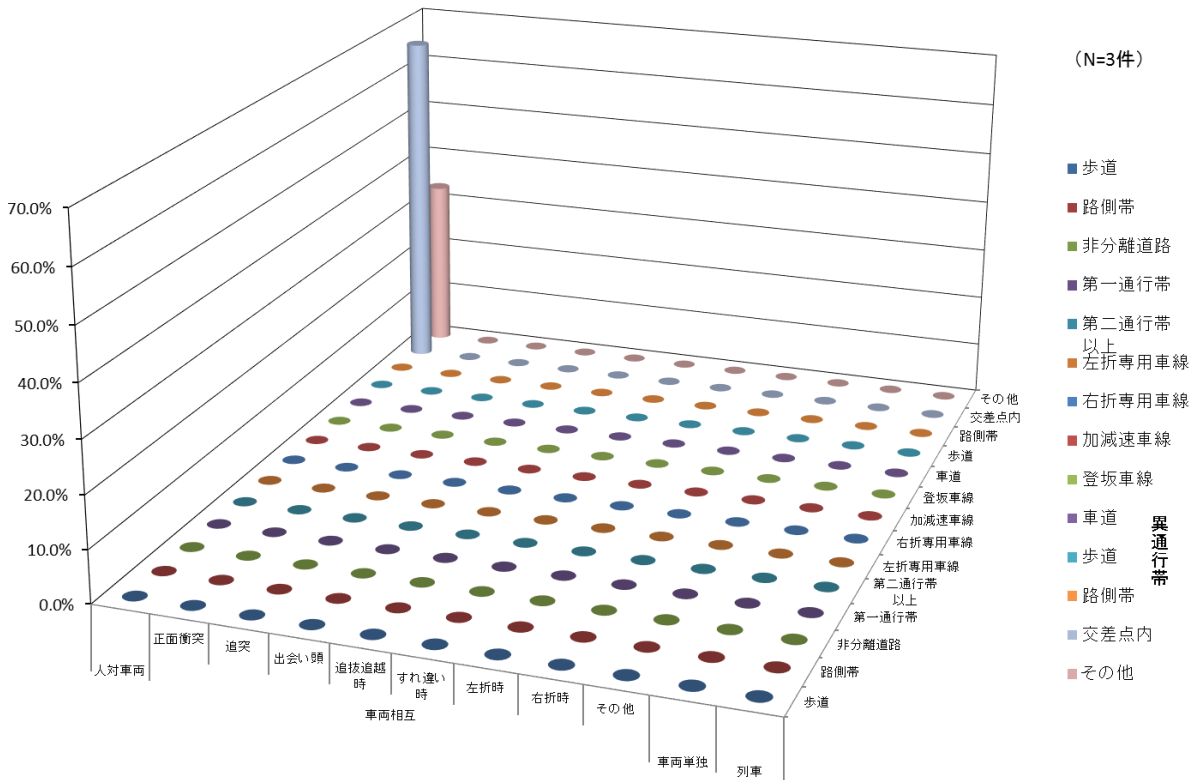
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[表 42] 貸切バスの事故類型別、衝突地点別死亡事故件数（件）（平成27年）

| | | バス | | | | | | | | | | | 合計 | |
|--------------|---------|------|------|-------|-------|-----|-----|-----|---|---|------|----|----|---|
| | | 貸切 | | | | | | | | | | | | |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | | |
| 正面衝突 | 追突 | | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | | |
| 単路（交差点付近を含む） | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 路側帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 非分離道路 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 第一通行帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 第二通行帯以上 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 右折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 異通行帯 | 車道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 路側帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 交差点内 | | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| その他 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| 合計 | | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | |

出典：（公財）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」

[図 53] 貸切バスの事故類型別、衝突地点別死亡事故件数の構成比（%）（平成27年）



出典：（公財）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」

(9) 貸切バスの事故類型別、行動類型別事故件数

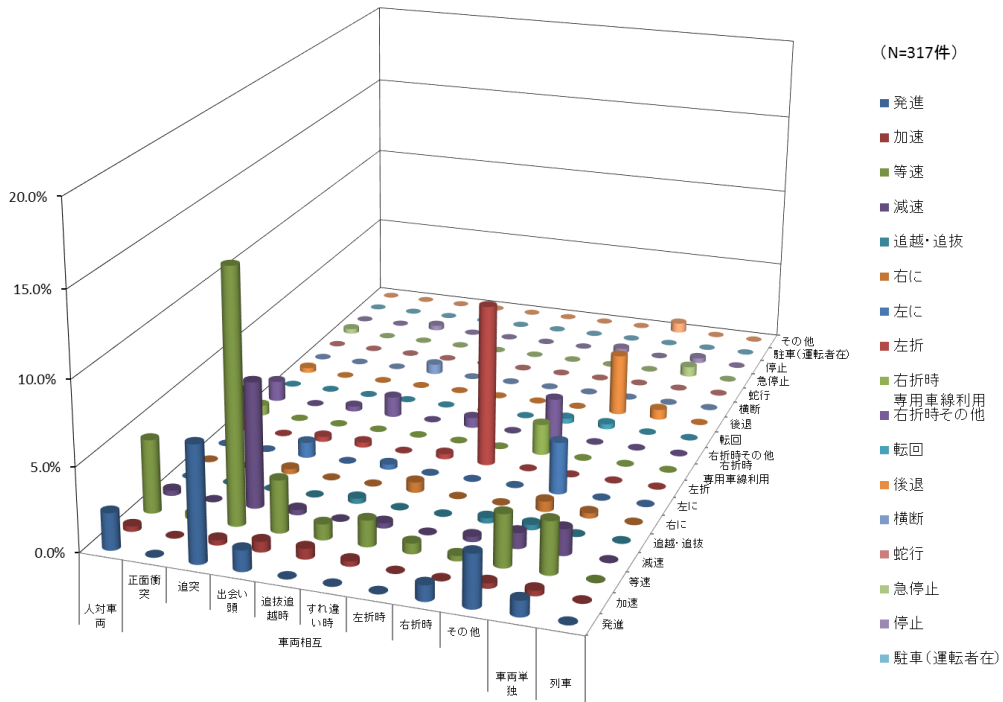
貸切バスの事故類型別、行動類型別事故件数と構成比をそれぞれ表43と図54に、死亡事故件数と構成比を表44と図55に示す。事故件数については、等速直進時の追突事故（48件、15.1%）が最も多く、死亡事故件数については、左折時の人対車両事故（2件、66.7%）が多くなっている。

〔表 43〕 貸切バスの事故類型別、行動類型別事故件数（件）（平成27年）

| | | バス | | | | | | | | | | | 合計 | |
|----------|--------|------|------|-------|-------|-----|-----|-----|------|----|-----|------|----|----|
| | | 貸切 | | | | | | | | | | 車両単独 | | 列車 |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | その他 | | | |
| 正面衝突 | 追突 | | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | 車両単独 | 列車 | | | | |
| 発進 | | 7 | 0 | 22 | 4 | 0 | 0 | 3 | 10 | 3 | 0 | 49 | | |
| 直進 | 加速 | 1 | 0 | 1 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 9 | | |
| | 等速 | 14 | 1 | 48 | 10 | 3 | 5 | 2 | 1 | 10 | 10 | 104 | | |
| | 減速 | 1 | 0 | 24 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 | 5 | 36 | | |
| 追越・追抜 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 | | |
| 進路変更 | 右に | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 1 | 6 | | |
| | 左に | 0 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 14 | | |
| 左折 | | 8 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 31 | 0 | 0 | 0 | 42 | | |
| 右折時 | 専用車線利用 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 8 | | |
| | その他 | 4 | 0 | 1 | 4 | 0 | 2 | 0 | 8 | 0 | 0 | 19 | | |
| 転回 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | | |
| 後退 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 2 | 0 | 15 | | |
| 横断 | | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 蛇行 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 急停止 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 3 | | |
| 停止 | | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 3 | | |
| 駐車(運転者在) | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| その他 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | | |
| 合計 | | 39 | 1 | 102 | 24 | 7 | 12 | 33 | 22 | 52 | 25 | 317 | | |

出典：（公財）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」

〔図 54〕 貸切バスの事故類型別、行動類型別事故件数の構成比（%）（平成 27 年）



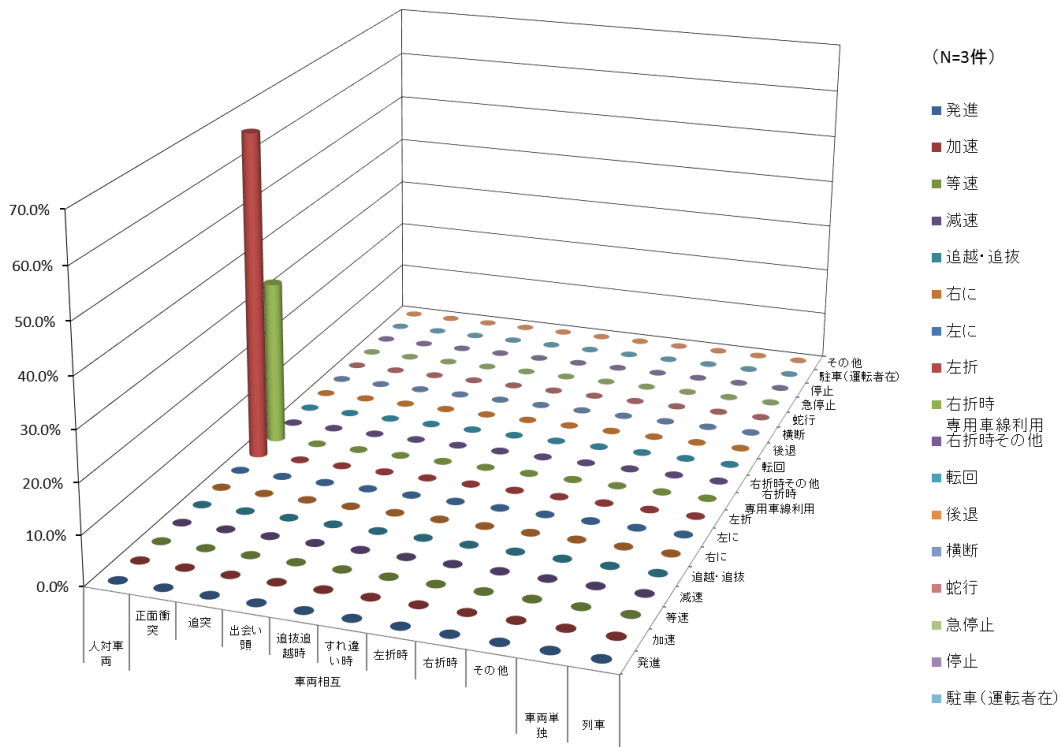
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[表 44] 貸切バスの事故類型別、行動類型死亡事故件数 (件) (平成27年)

| | | バス | | | | | | | | | | | |
|----------|--------|------|------|-------|-------|-----|-----|-----|---|---|------|----|----|
| | | 貸切 | | | | | | | | | | | |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 |
| 正面衝突 | 追突 | | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | |
| 発進 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 直進 | 加速 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 等速 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 減速 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 追越・追抜 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 進路変更 | 右に | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 左に | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 左折 | | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 右折時 | 専用車線利用 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 転回 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 後退 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 横断 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 蛇行 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 急停止 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 停止 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 駐車(運転者在) | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |

出典：(公財) 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」

[図 55] 貸切バスの事故類型別、行動類型別死亡事故件数の構成比 (%) (平成27年)

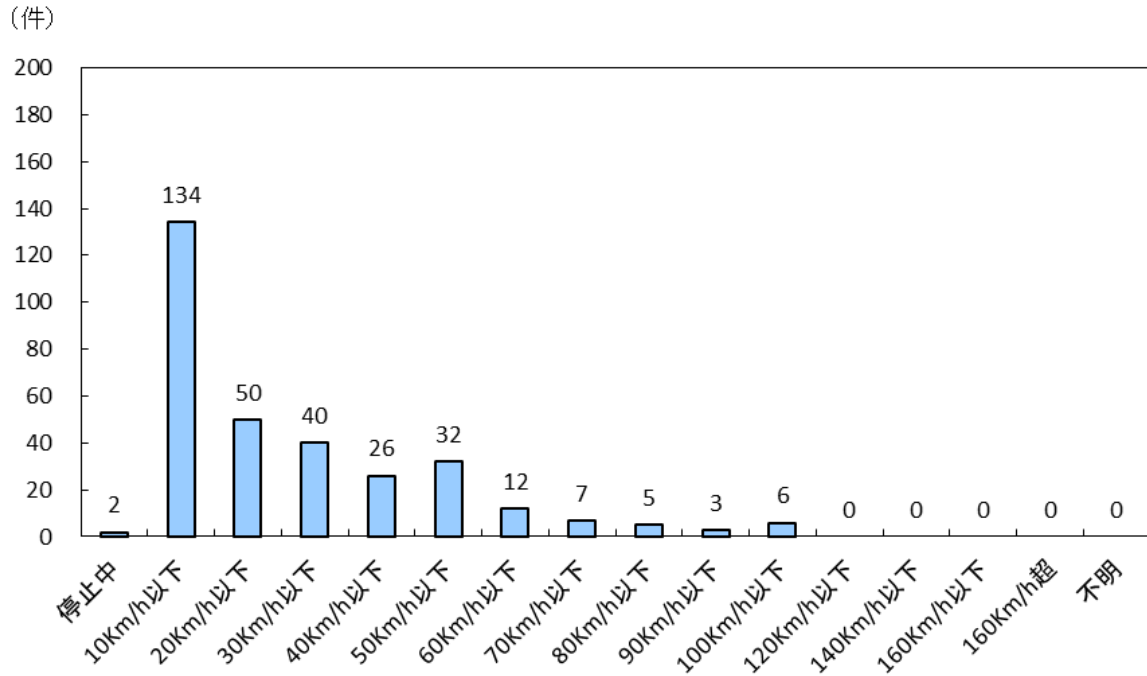


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(10) 貸切バスの危険認知速度別の事故件数

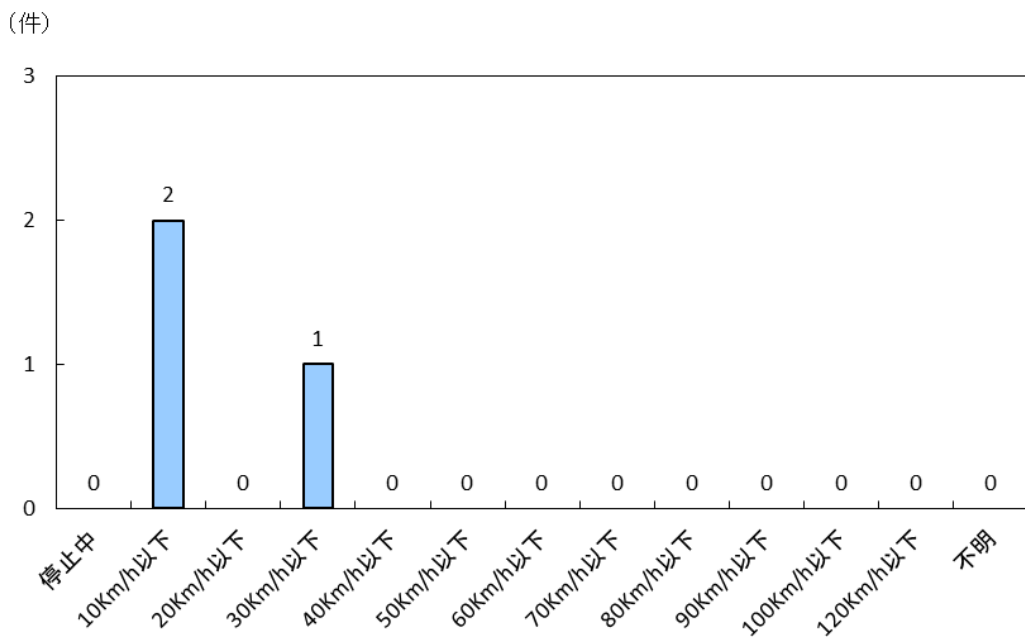
平成27年の貸切バスの危険認知速度別の事故件数は10km/h以下で134件と最も多く発生している。次いで20km/h以下で50件、30km/h以下で40件発生している。

〔図 56〕 貸切バスの危険認知速度別の事故件数（平成27年）



出典：（公財）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」

〔図 57〕 貸切バスの危険認知速度別の死亡事故件数（平成27年）



出典：（公財）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」

(11) 貸切バスの追突事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布

貸切バスの追突事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布をみると、10時～12時の時間帯に最も多く発生している。

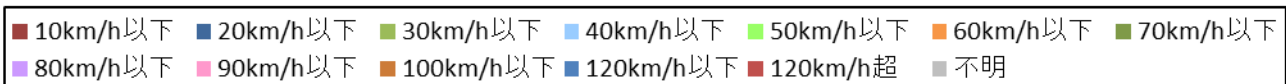
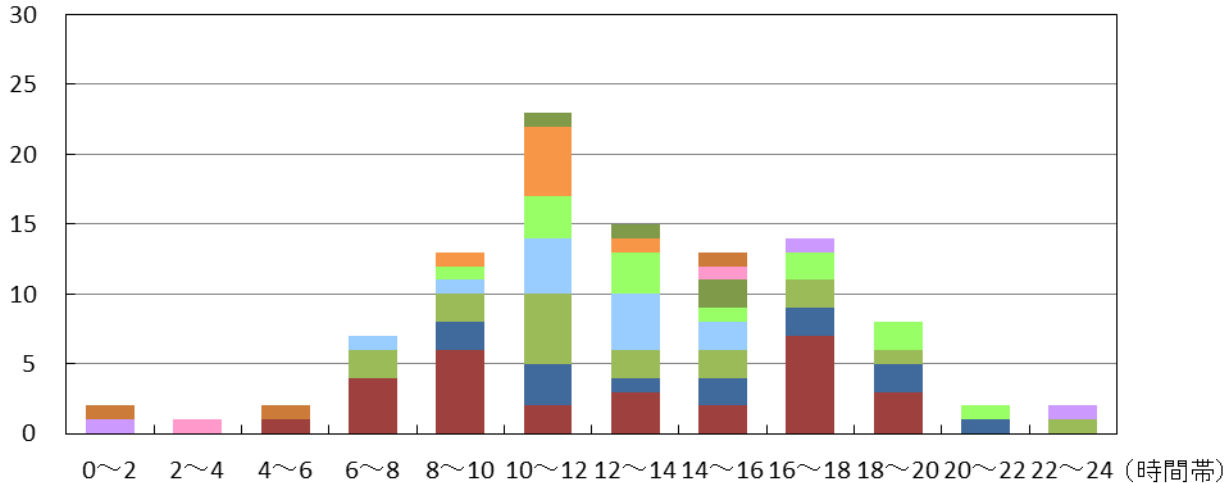
〔表45〕 貸切バスの追突の事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布（件）（平成27年）

| 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 | 1 | 4 | 6 | 2 | 3 | 2 | 7 | 3 | 0 | 0 | 28 |
| 20km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 0 | 13 |
| 30km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 5 | 2 | 2 | 2 | 1 | 0 | 1 | 17 |
| 40km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 |
| 50km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 0 | 13 |
| 60km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| 70km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 80km/h以下 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| 90km/h以下 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 100km/h以下 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 120km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 120km/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 | 2 | 1 | 2 | 7 | 13 | 23 | 15 | 13 | 14 | 8 | 2 | 2 | 102 |

出典：（公財）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」

〔図58〕 貸切バスの追突の事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布（件）（平成27年）

（件）



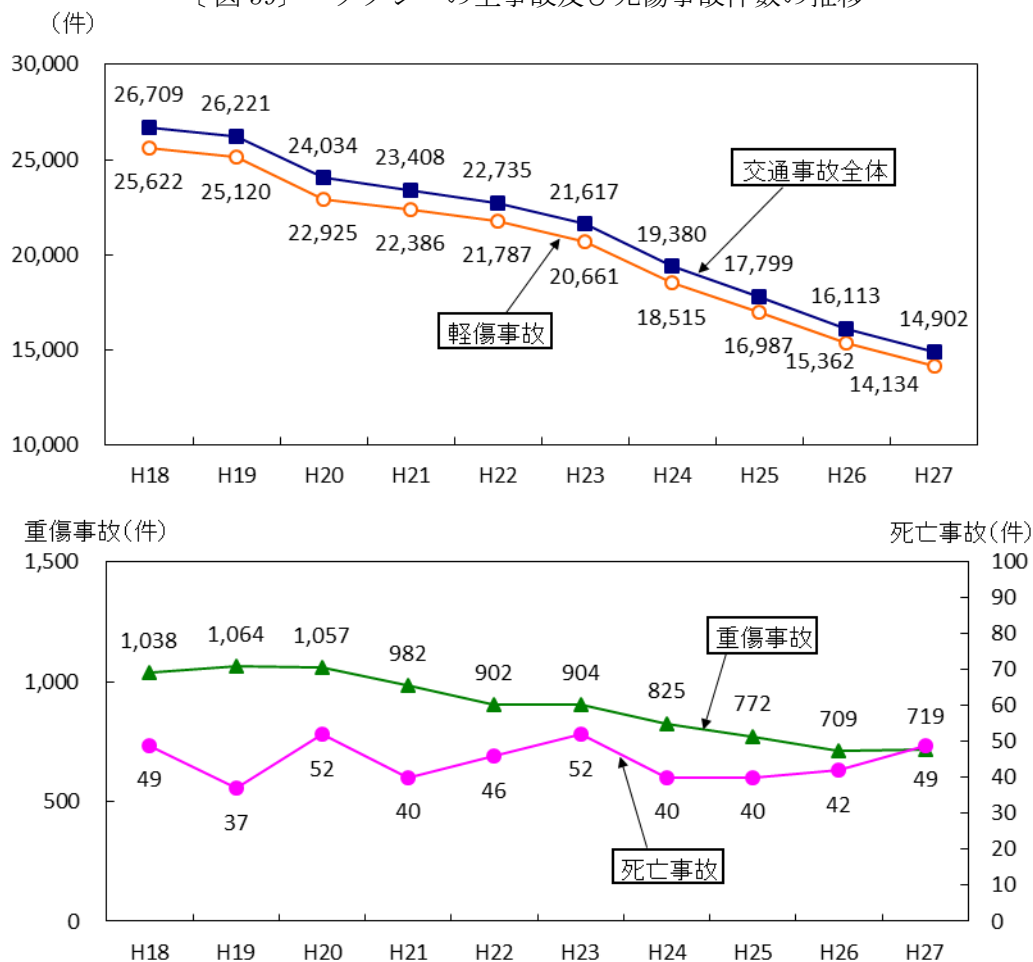
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

3. タクシーの事故

(1) タクシーの事故件数、死傷事故件数の推移

タクシー事故件数は全体数、重傷・軽傷事故とも減少傾向であるが、死亡事故件数については、平成26年、27年とも増加している。

〔図 59〕 タクシーの全事故及び死傷事故件数の推移



出典：（公財）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」

〔表 46〕 タクシーの事故件数の推移（件）

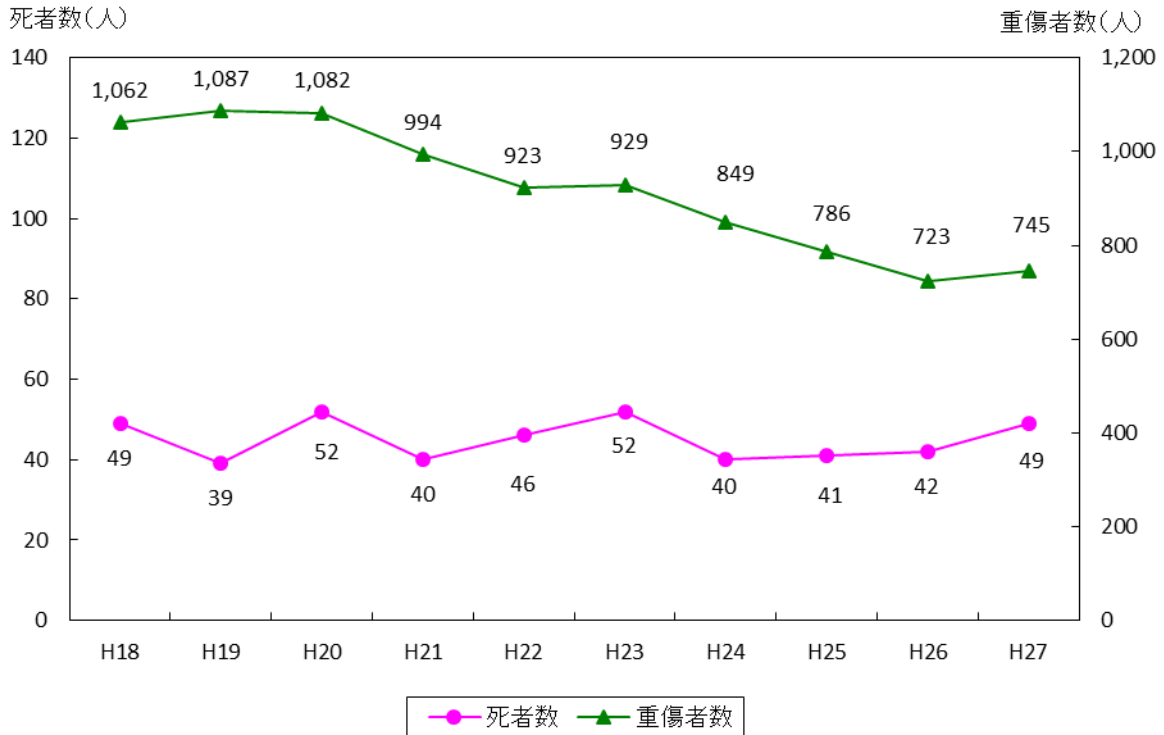
| 区分 年 | 死亡事故 | 重傷事故 | 軽傷事故 | 交通事故全体 |
|---------|------|-------|--------|--------|
| H18 | 49 | 1,038 | 25,622 | 26,709 |
| H19 | 37 | 1,064 | 25,120 | 26,221 |
| H20 | 52 | 1,057 | 22,925 | 24,034 |
| H21 | 40 | 982 | 22,386 | 23,408 |
| H22 | 46 | 902 | 21,787 | 22,735 |
| H23 | 52 | 904 | 20,661 | 21,617 |
| H24 | 40 | 825 | 18,515 | 19,380 |
| H25 | 40 | 772 | 16,987 | 17,799 |
| H26 | 42 | 709 | 15,362 | 16,113 |
| H27 | 49 | 719 | 14,134 | 14,902 |

出典：（公財）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」

(2) タクシーの事故の死傷者数の推移

タクシーの事故の死傷者数は、重傷者数は平成24年から減少傾向にあったが平成27年は増加、死者数も過去10年間は39人～54人で推移しているが近年増加傾向にある。

〔図 60〕 タクシーの事故の死傷者数の推移



出典：（公財）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」

〔表 47〕 タクシーの事故の死傷者数の推移（人）

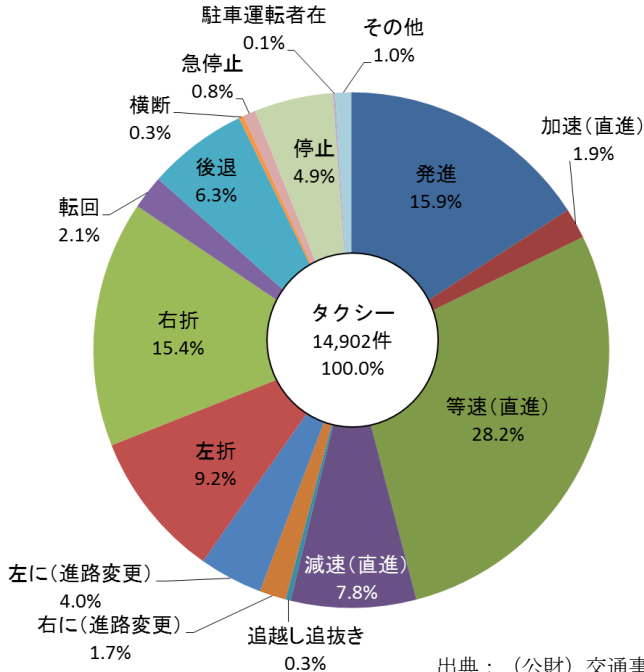
| 区分 年 | 死者数 | 重傷者数 | 軽傷者数 | 死傷者数合計 |
|---------|-----|-------|--------|--------|
| H18 | 49 | 1,062 | 29,994 | 31,105 |
| H19 | 39 | 1,087 | 29,815 | 30,941 |
| H20 | 52 | 1,082 | 26,899 | 28,033 |
| H21 | 40 | 994 | 25,963 | 26,997 |
| H22 | 46 | 923 | 25,317 | 26,286 |
| H23 | 52 | 929 | 24,167 | 25,148 |
| H24 | 40 | 849 | 21,651 | 22,540 |
| H25 | 41 | 786 | 19,992 | 20,819 |
| H26 | 42 | 723 | 18,051 | 18,816 |
| H27 | 49 | 745 | 16,622 | 17,416 |

出典：（公財）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」

(3) タクシーの行動類型別事故件数の割合

タクシーの行動類型別事故件数は、等速（直進）4,196件（28.2%）が最も多く、次いで発進2,363件（15.9%）、右折2,302件（15.4%）である。

〔図 61〕 タクシーの行動類型別事故件数の割合（平成27年）



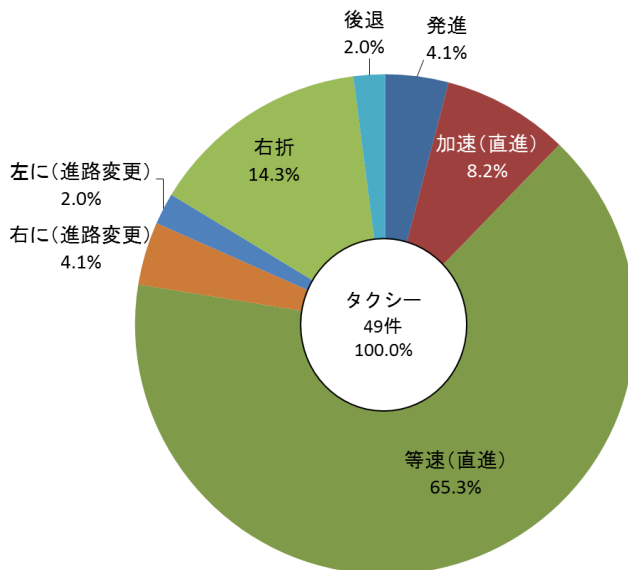
| 行動類型 | 件数 | 割合 |
|----------|---------|-------|
| 発進 | 2,363 件 | 15.9% |
| 加速(直進) | 286 件 | 1.9% |
| 等速(直進) | 4,196 件 | 28.2% |
| 減速(直進) | 1,169 件 | 7.8% |
| 追越し追抜き | 48 件 | 0.3% |
| 右に(進路変更) | 248 件 | 1.7% |
| 左に(進路変更) | 593 件 | 4.0% |
| 左折 | 1,377 件 | 9.2% |
| 右折 | 2,302 件 | 15.4% |
| 転回 | 315 件 | 2.1% |
| 後退 | 937 件 | 6.3% |
| 横断 | 44 件 | 0.3% |
| 蛇行 | 0 件 | 0.0% |
| 急停止 | 117 件 | 0.8% |
| 停止 | 737 件 | 4.9% |
| 駐車運転者在 | 22 件 | 0.1% |
| その他 | 148 件 | 1.0% |

出典：（公財）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」

(4) タクシーの行動類型別死亡事故件数の割合

タクシーの行動類型別死亡事故件数は、等速（直進）32件（65.3%）が最も多い。

〔図 62〕 タクシーの行動類型別死亡事故件数の割合（平成27年）



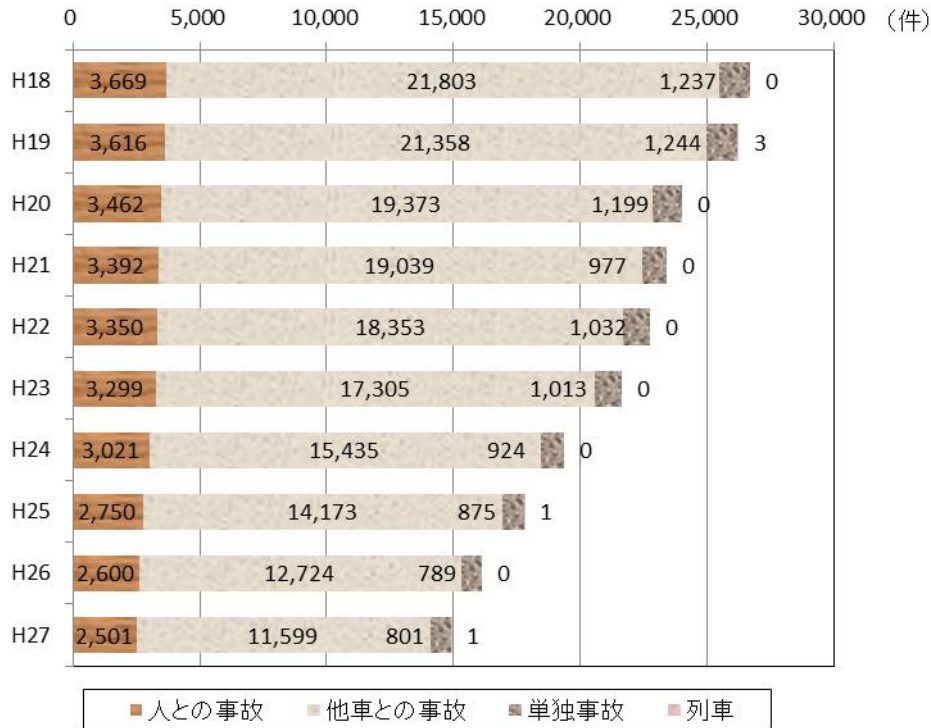
| 行動類型 | 件数 | 割合 |
|----------|------|-------|
| 発進 | 2 件 | 4.1% |
| 加速(直進) | 4 件 | 8.2% |
| 等速(直進) | 32 件 | 65.3% |
| 減速(直進) | 0 件 | 0.0% |
| 追越し追抜き | 0 件 | 0.0% |
| 右に(進路変更) | 2 件 | 4.1% |
| 左に(進路変更) | 1 件 | 2.0% |
| 左折 | 0 件 | 0.0% |
| 右折 | 7 件 | 14.3% |
| 転回 | 0 件 | 0.0% |
| 後退 | 1 件 | 2.0% |
| 横断 | 0 件 | 0.0% |
| 蛇行 | 0 件 | 0.0% |
| 急停止 | 0 件 | 0.0% |
| 停止 | 0 件 | 0.0% |
| 駐車運転者在 | 0 件 | 0.0% |
| その他 | 0 件 | 0.0% |

出典：（公財）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」

(5) タクシーの事故類型別事故件数の割合の推移

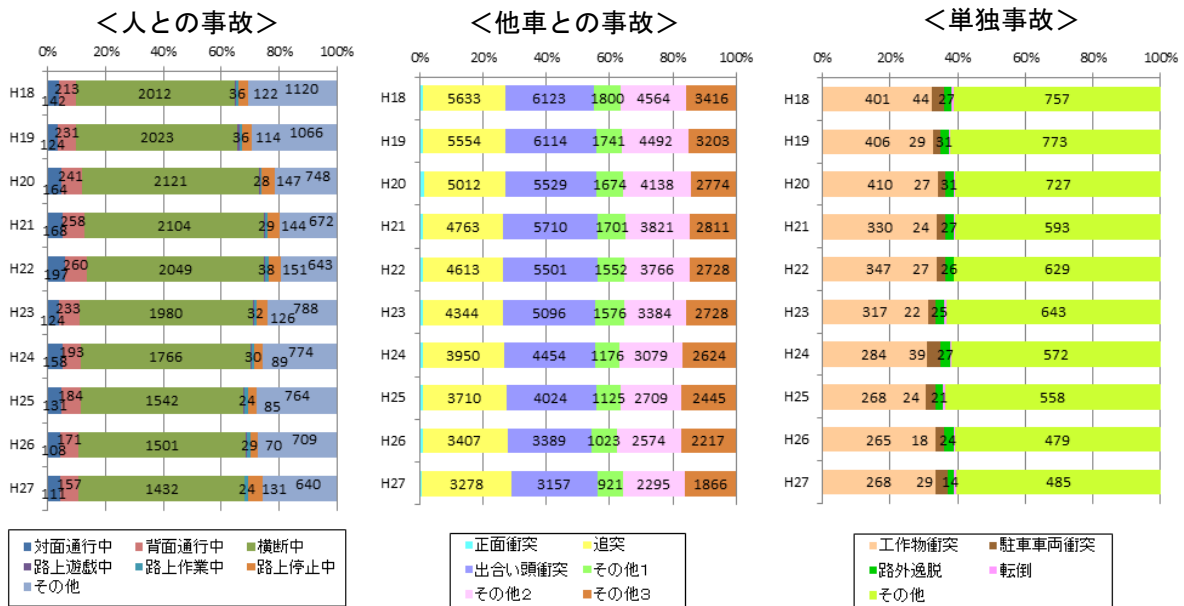
平成27年のタクシーの事故は、他車との事故が11,599件で8割弱を占めており、そのうち追突と出会い頭衝突がそれぞれ3000件以上と多く発生している。

[図 63] タクシーの事故類型別事故件数の割合



出典：(公財) 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」

[図 64] タクシーの事故類型別事故件数の内訳の推移



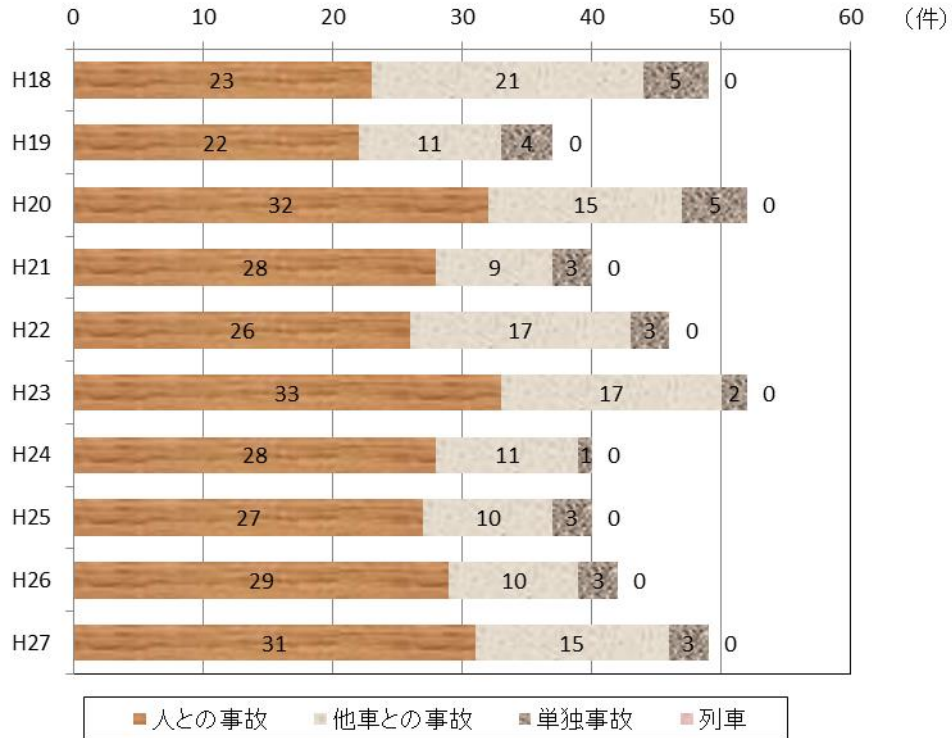
その他1・・・追越・追抜時衝突、進路変更時衝突
 その他2・・・すれ違い時衝突、左折衝突、右折時衝突
 その他3・・・横断時衝突、転回時衝突、後退時衝突、その他

出典：(公財) 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」

(6) タクシーの事故類型別死亡事故件数の割合の推移

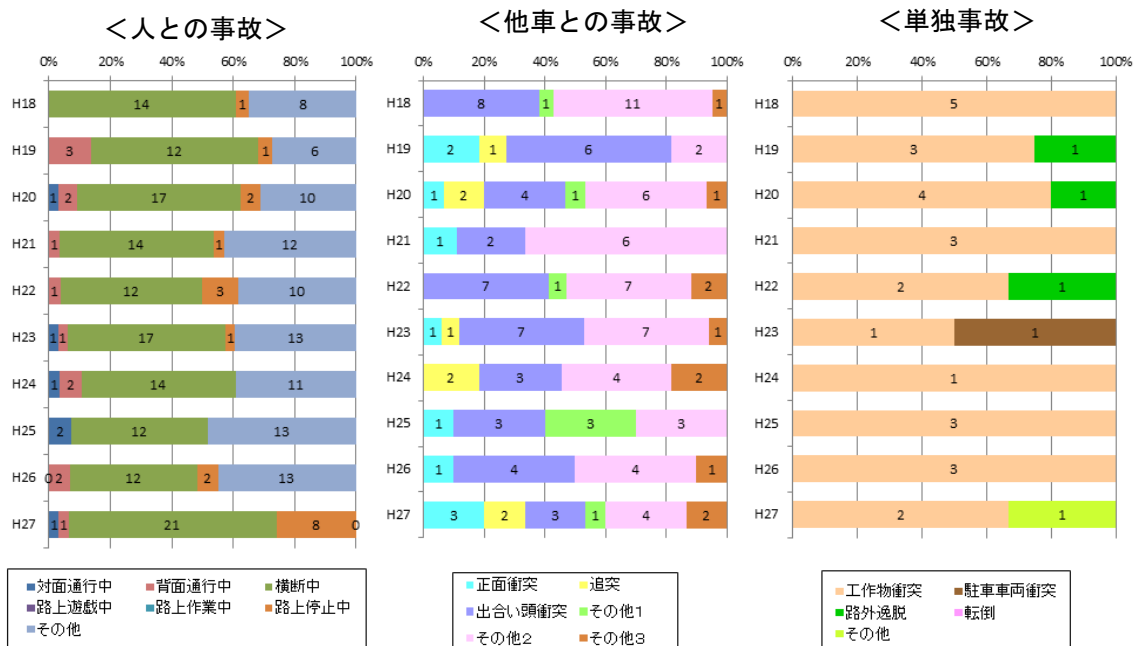
平成27年のタクシーの死亡事故は、人との事故が31件で6割強を占めており、そのうち、横断中の事故が21件となっている。

〔図 65〕 タクシーの事故類型別死亡事故件数の割合の推移



出典：(公財) 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」

〔図 66〕 タクシーの事故類型別死亡事故件数の内訳の推移



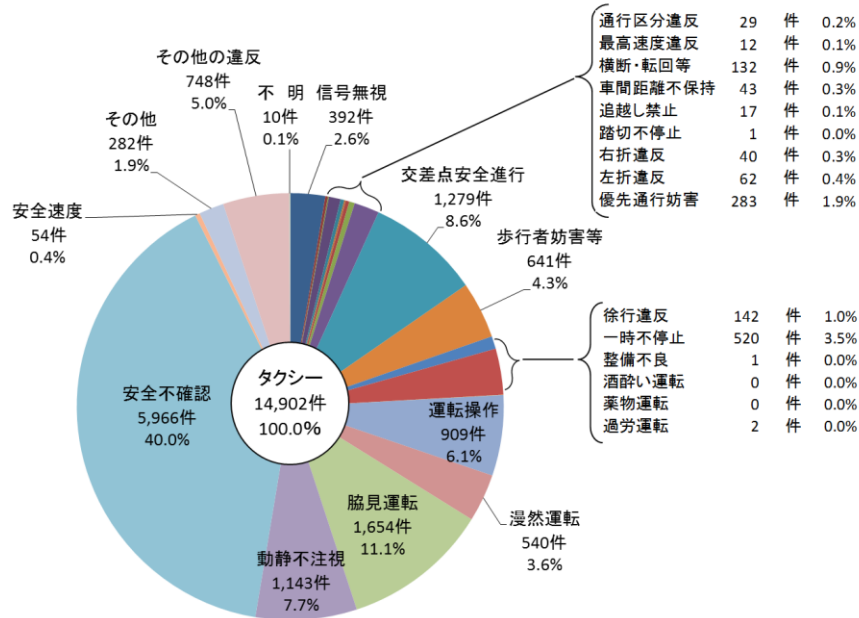
その他 1・・・追越・追抜時衝突、進路変更時衝突
 その他 2・・・すれ違い時衝突、左折衝突、右折時衝突
 その他 3・・・横断時衝突、転回時衝突、後退時衝突、その他

出典：(公財) 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」

(7) タクシーの法令違反別の事故件数の割合

タクシーの法令違反別の事故件数の割合では、「安全不確認」5,966件（40.0%）、「脇見運転」1,654件（11.1%）、「交差点安全進行」1,279件（8.6%）などが多い。

〔図 67〕 タクシーの法令違反別事故件数の割合（平成27年）

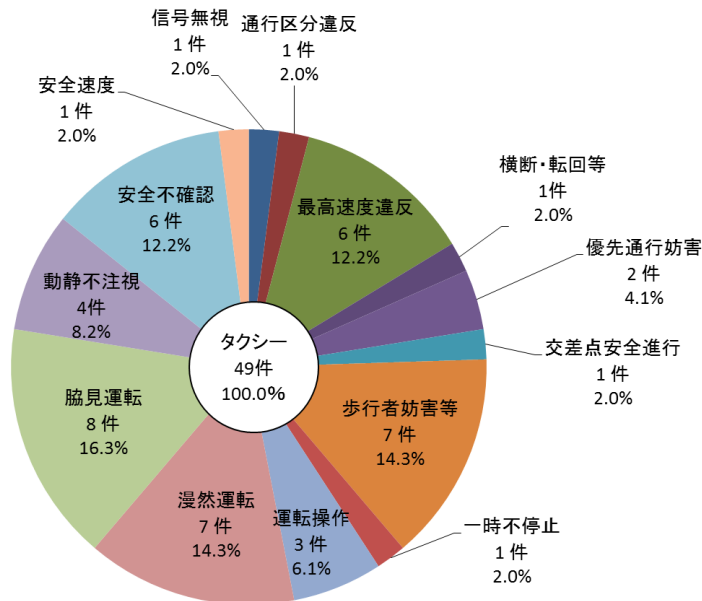


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(8) タクシーの法令違反別の死亡事故件数の割合

タクシーの法令違反別の死亡事故件数の割合では、「脇見運転」8件（16.3%）、「歩行者妨害等」「漫然運転」各7件（14.3%）などが多い。

〔図 68〕 タクシーの法令違反別死亡事故件数の割合（平成27年）

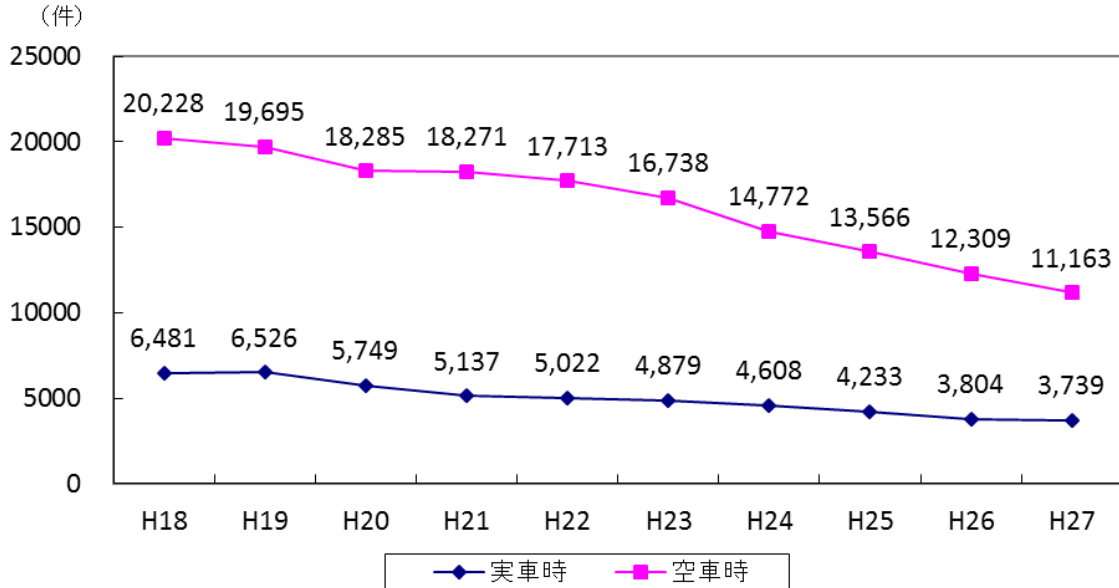


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(9) タクシーの事故件数（空車時、実車時）

タクシーの事故件数（空車時、実車時）は、空車時が実車時と比べて多く発生している。空車時は平成18年以降、実車時は平成20年以降、いずれも減少傾向にある。

〔図 69〕 タクシーの事故件数（空車時、実車時）



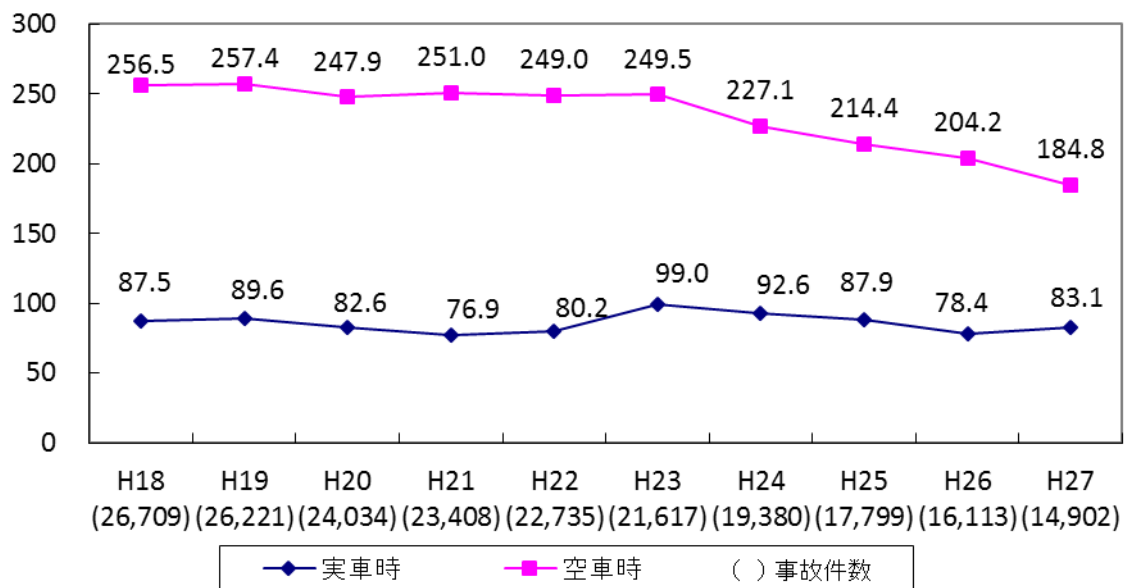
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(10) タクシーの走行距離 1 億キロあたりの事故件数（空車キロ、実車キロ）

タクシーの走行距離 1 億キロあたりの事故件数（空車キロ、実車キロ）は、空車時が実車時と比べて多く発生している。空車時は前年より減少しているが、実車時は平成24年以降減少傾向にあったが再び増加した。

〔図 70〕 タクシーの走行距離 1 億キロあたりの事故件数

(空車時事故件数/億km)
(実車時事故件数/億km)



注：（ ）内の数字は空車時と実車時を合わせた事故件数，単位は件

出典：（公財）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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」

(11) タクシーの事故類型別、衝突地点別事故件数

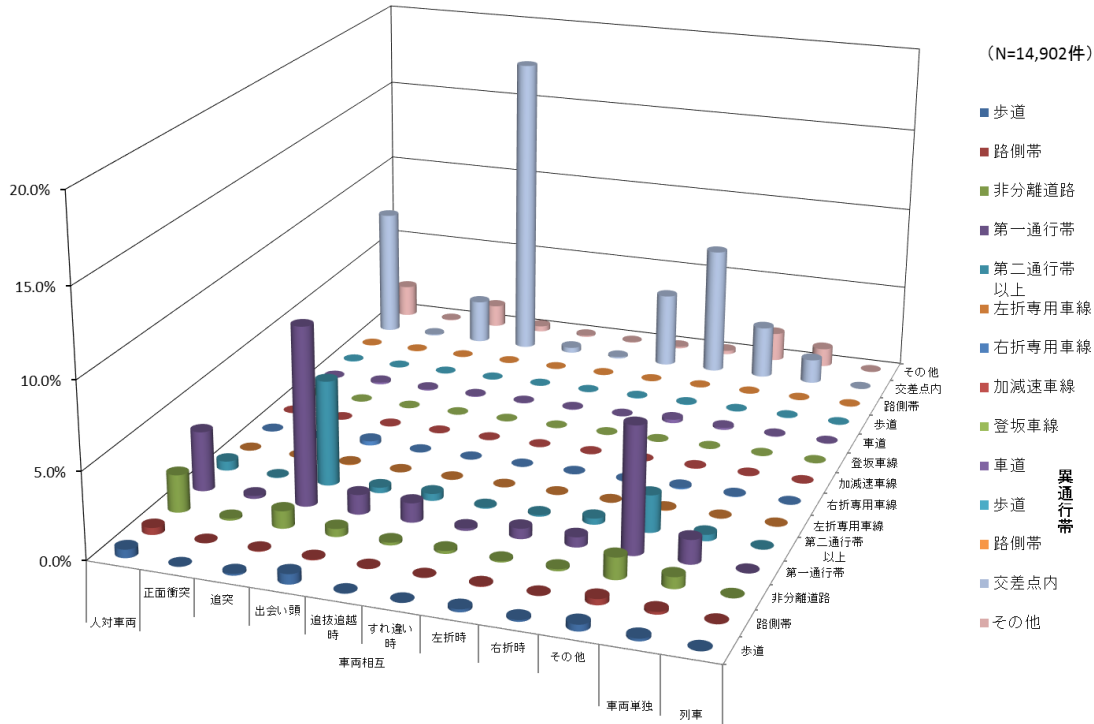
タクシーの事故類型別、衝突地点別事故件数と構成比を表48と図71に、死亡事故件数と構成比を表49と図72に示す。事故件数については、交差点内での出会い頭事故（2,716件、18.2%）が最も多く、死亡事故件数については、第一通行帯での人対車両事故（15件、30.6%）が多くなっている。

〔表 48〕 タクシーの事故類型別、衝突地点別事故件数（件）（平成27年）

| | | タクシー | | | | | | | | | | | 合計 | |
|------------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-------|-------|------|-----|--------|-------|
| | | 合計 | | | | | | | | | | | | |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | | 合計 |
| 正面衝突 | 追突 | | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | | |
| 単路 (交差点付近を含む) | 歩道 | 72 | 0 | 15 | 87 | 1 | 0 | 24 | 14 | 55 | 21 | 0 | 289 | |
| | 路側帯 | 60 | 1 | 6 | 7 | 3 | 0 | 6 | 1 | 51 | 23 | 0 | 158 | |
| | 非分離道路 | 325 | 17 | 151 | 69 | 24 | 25 | 11 | 17 | 188 | 99 | 0 | 926 | |
| | 第一通行帯 | 520 | 26 | 1,544 | 171 | 168 | 21 | 89 | 87 | 1,088 | 208 | 0 | 3,922 | |
| | 第二通行帯以上 | 81 | 4 | 915 | 48 | 61 | 9 | 13 | 53 | 322 | 55 | 0 | 1,561 | |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 4 | 0 | 0 | 11 | |
| | 右折専用車線 | 1 | 0 | 38 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 11 | 4 | 0 | 58 | |
| | 加減速車線 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 7 | |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | |
| | 異通行帯 | 車道 | 4 | 17 | 11 | 7 | 3 | 5 | 2 | 32 | 18 | 4 | 0 | 103 |
| | | 歩道 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 4 | 1 | 3 | 0 | 16 |
| | | 路側帯 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| | 交差点内 | | 1,146 | 10 | 390 | 2,716 | 48 | 14 | 666 | 1,142 | 468 | 217 | 0 | 6,817 |
| その他 | | 286 | 5 | 199 | 50 | 12 | 4 | 15 | 33 | 258 | 165 | 1 | 1,028 | |
| 合計 | | 2,501 | 82 | 3,278 | 3,157 | 320 | 78 | 831 | 1,386 | 2,467 | 801 | 1 | 14,902 | |

出典：（公財）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」

〔図 71〕 タクシーの事故類型別、衝突地点別事故件数の構成比（%）（平成 27 年）



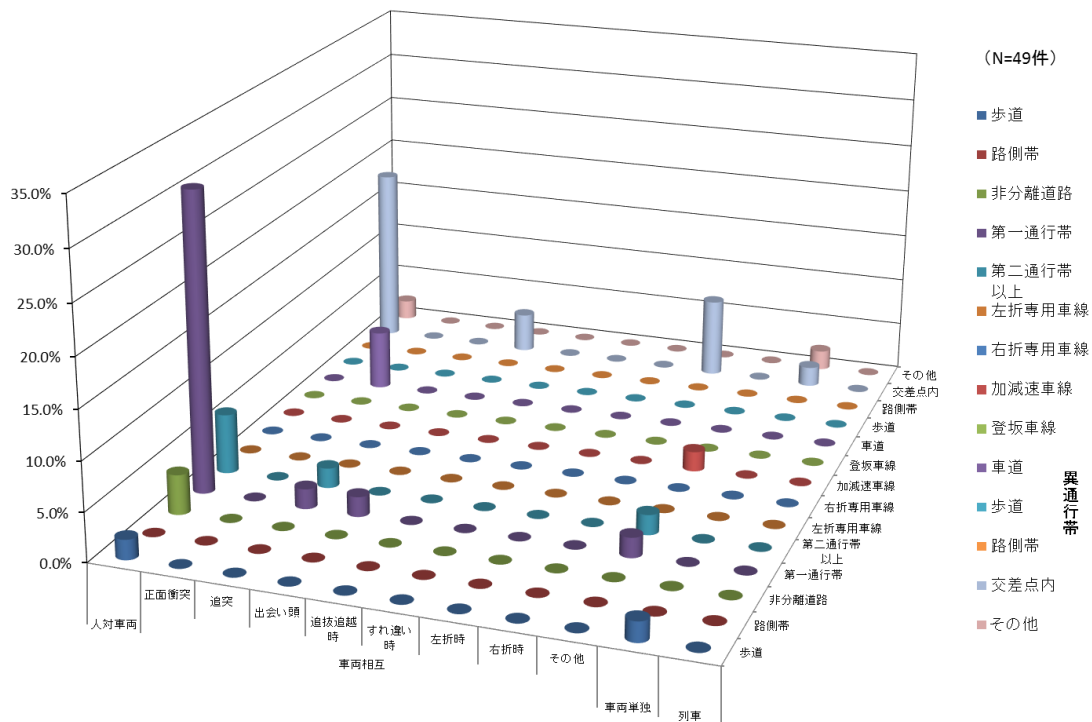
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[表 49] タクシーの事故類型別、衝突地点別死亡事故件数（件）（平成 27 年）

| | | タクシー | | | | | | | | | | | | |
|--------------|---------|------|------|-------|-------|-----|-----|-----|---|---|------|----|----|----|
| | | 合計 | | | | | | | | | | | | |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 | |
| 正面衝突 | 追突 | | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | | |
| 単路（交差点付近を含む） | 歩道 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | |
| | 路側帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 非分離道路 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| | 第一通行帯 | 15 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 18 | |
| | 第二通行帯以上 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 5 | |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 右折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 異通行帯 | 車道 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 路側帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 交差点内 | | 9 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 | 16 |
| | その他 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| 合計 | | 31 | 3 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3 | 3 | 0 | 49 | |

出典：（公財）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」

[図 72] タクシーの事故類型別、衝突地点別死亡事故件数の構成比（%）（平成27年）



出典：（公財）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」

(12) タクシーの事故類型別、行動類型別事故件数

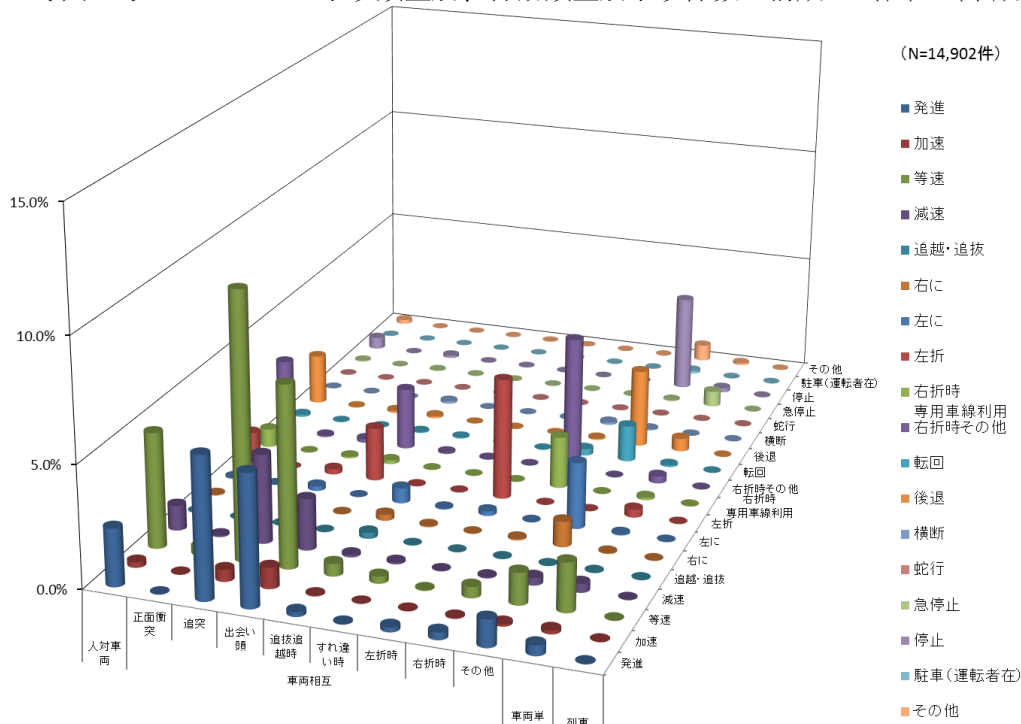
タクシーの事故類型別、行動類型別事故件数と構成比を表50と図73に、死亡事故件数と構成比を表51と図74に示す。事故件数については、等速直進時の追突事故（1,630件、10.9%）が最も多く、死亡事故件数については、等速直進時の人対車両事故（25件、51.0%）が多くなっている。

〔表50〕 タクシーの事故類型別、行動類型事故件数（件）（平成27年）

| | | タクシー | | | | | | | | | | 合計 | |
|----------|--------|-------|------|-------|-------|-----|-----|-----|-------|-------|-----|----|--------|
| | | 合計 | | | | | | | | | | | |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | 車両単独 | 列車 | | |
| 正面衝突 | 追突 | | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | |
| 発進 | | 355 | 1 | 868 | 804 | 28 | 3 | 29 | 45 | 167 | 63 | 0 | 2,363 |
| 直進 | 加速 | 33 | 2 | 73 | 129 | 6 | 0 | 2 | 5 | 14 | 22 | 0 | 286 |
| | 等速 | 712 | 50 | 1,630 | 1,111 | 78 | 43 | 5 | 69 | 197 | 301 | 0 | 4,196 |
| | 減速 | 155 | 9 | 551 | 318 | 15 | 11 | 2 | 7 | 47 | 54 | 0 | 1,169 |
| 追越・追抜 | | 2 | 1 | 2 | 0 | 37 | 0 | 1 | 2 | 1 | 2 | 0 | 48 |
| 進路変更 | 右に | 5 | 2 | 20 | 2 | 38 | 7 | 1 | 10 | 158 | 5 | 0 | 248 |
| | 左に | 8 | 0 | 30 | 0 | 96 | 7 | 29 | 2 | 413 | 8 | 0 | 593 |
| 左折 | | 197 | 0 | 33 | 337 | 3 | 1 | 756 | 0 | 0 | 50 | 0 | 1,377 |
| 右折時 | 専用車線利用 | 117 | 1 | 10 | 24 | 1 | 0 | 0 | 325 | 0 | 16 | 0 | 494 |
| | その他 | 471 | 10 | 23 | 391 | 9 | 4 | 0 | 855 | 0 | 45 | 0 | 1,808 |
| 転回 | | 14 | 2 | 2 | 7 | 6 | 1 | 0 | 42 | 230 | 11 | 0 | 315 |
| 後退 | | 319 | 4 | 14 | 14 | 0 | 1 | 2 | 8 | 493 | 82 | 0 | 937 |
| 横断 | | 1 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 4 | 16 | 6 | 1 | 0 | 44 |
| 蛇行 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 急停止 | | 5 | 0 | 5 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 100 | 0 | 117 |
| 停止 | | 78 | 0 | 17 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 611 | 27 | 1 | 737 |
| 駐車(運転者在) | | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 | 1 | 0 | 22 |
| その他 | | 27 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 106 | 13 | 0 | 148 |
| 合計 | | 2,501 | 82 | 3,278 | 3,157 | 320 | 78 | 831 | 1,386 | 2,467 | 801 | 1 | 14,902 |

出典：（公財）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」

〔図73〕 タクシーの事故類型別、行動類型別事故件数の構成比（%）（平成27年）



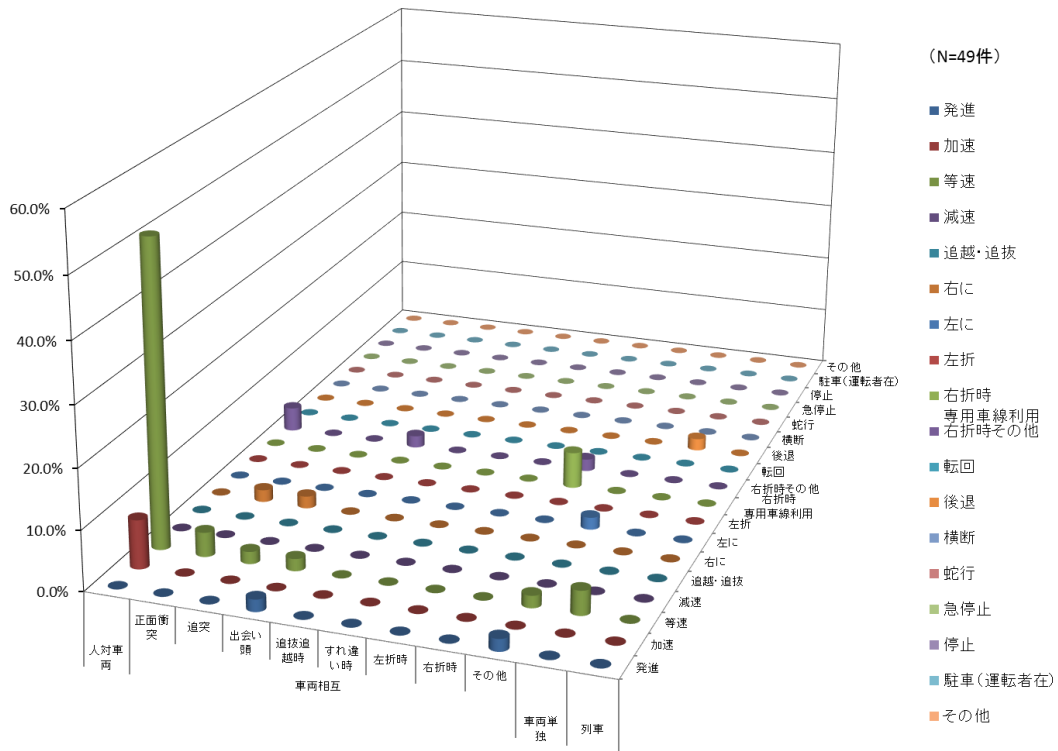
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 51〕 タクシーの事故類型別、行動類型死亡事故件数（件）（平成27年）

| | | タクシー | | | | | | | | | | | |
|----------|--------|------|------|-------|-------|-----|-----|-----|---|------|----|----|----|
| | | 合計 | | | | | | | | | | | |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 | |
| 正面衝突 | 追突 | | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | |
| 発進 | | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| 直進 | 加速 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | 等速 | 25 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 32 |
| | 減速 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 追越・追抜 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 進路変更 | 右に | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | 左に | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 左折 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 右折時 | 専用車線利用 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | その他 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 転回 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 後退 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 横断 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 蛇行 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 急停止 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 停止 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 駐車(運転者在) | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | | 31 | 3 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3 | 3 | 0 | 49 |

出典：（公財）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」

〔図 74〕 タクシーの事故類型別、行動類型別死亡事故件数の構成比（%）（平成 27 年）

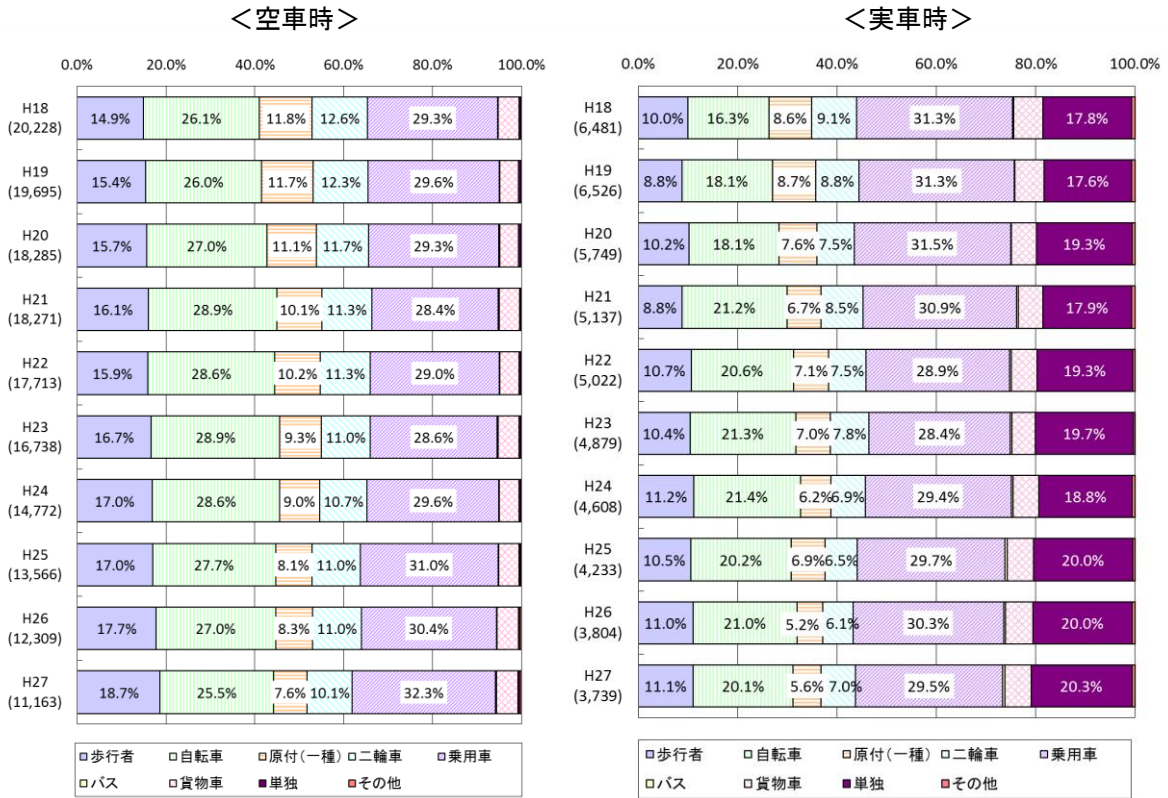


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(13) タクシーの事故の相手方の割合の推移（空車時、実車時）

実車時は、空車時に比べて単独の事故が圧倒的に多い。

〔図 75〕 タクシーの事故の相手方の割合の推移



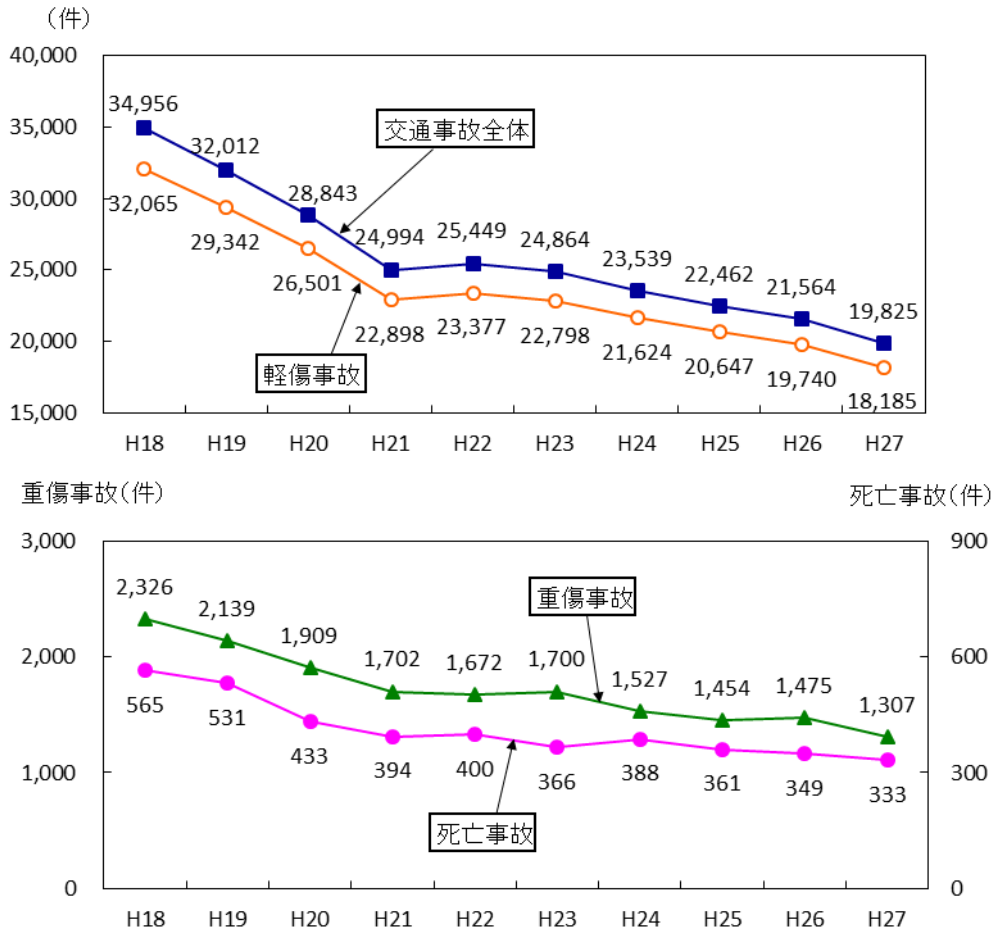
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

4. トラックの事故

(1) トラックの事故件数、死傷事故件数の推移

平成27年のトラックによる事故件数は19,825件（対前年比9.2%減）であり、死亡事故、重傷事故、軽傷事故のいずれも減少している。

〔図 76〕 トラックの全事故及び死傷事故件数の推移



出典：（公財）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」

〔表 52〕 トラックの事故件数の推移（件）

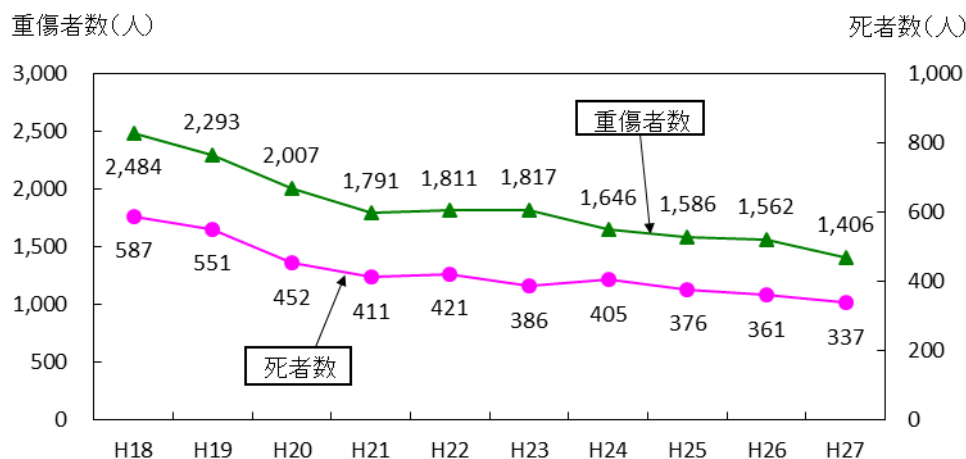
| 区分 年 | 死亡事故 | 重傷事故 | 軽傷事故 | 事故全体 |
|---------|------|-------|--------|--------|
| H18 | 565 | 2,326 | 32,065 | 34,956 |
| H19 | 531 | 2,139 | 29,342 | 32,012 |
| H20 | 433 | 1,909 | 26,501 | 28,843 |
| H21 | 394 | 1,702 | 22,898 | 24,994 |
| H22 | 400 | 1,672 | 23,377 | 25,449 |
| H23 | 366 | 1,700 | 22,798 | 24,864 |
| H24 | 388 | 1,527 | 21,624 | 23,539 |
| H25 | 361 | 1,454 | 20,647 | 22,462 |
| H26 | 349 | 1,475 | 19,740 | 21,564 |
| H27 | 333 | 1,307 | 18,185 | 19,825 |

出典：（公財）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」

(2) トラック事故の死傷者数の推移

トラックの事故による死者数、重傷者数の推移をみると、ともに平成18年～21年は減少している。その後、死者数は平成23年、25年～27年に減少し、337人となった。重傷者数は、平成24年以降は再び減少し、平成27年は1,406人である。

〔図 77〕 トラック事故の死傷者数の推移



出典：(公財) 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」

〔表 53〕 トラック事故の死傷者数の推移 (人)

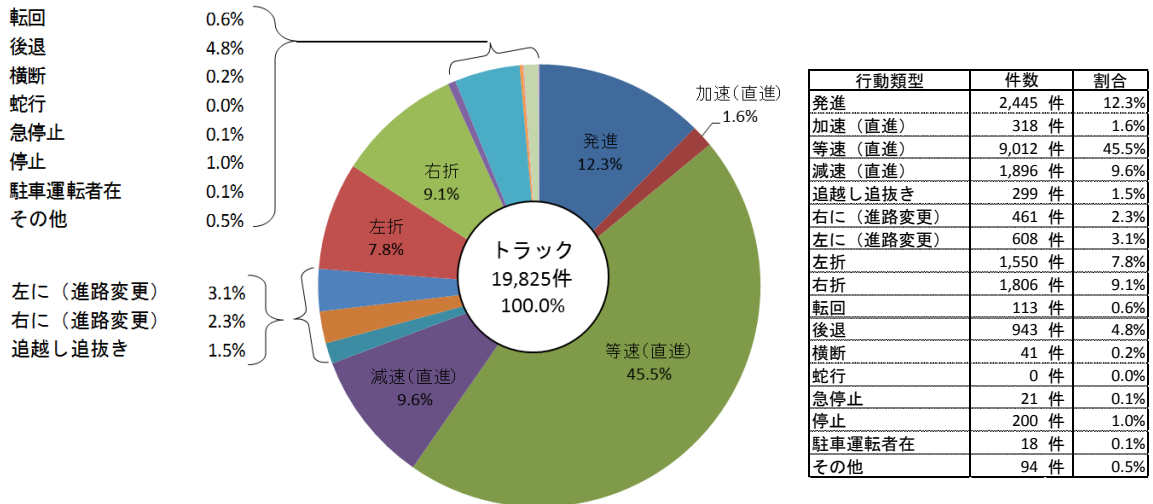
| 年 | 区分 | 死者数 | 重傷者数 | 軽傷者数 | 死傷者数合計 |
|-----|----|-----|-------|--------|--------|
| H18 | | 587 | 2,484 | 43,185 | 46,256 |
| H19 | | 551 | 2,293 | 39,420 | 42,264 |
| H20 | | 452 | 2,007 | 35,052 | 37,511 |
| H21 | | 411 | 1,791 | 30,227 | 32,429 |
| H22 | | 421 | 1,811 | 31,171 | 33,403 |
| H23 | | 386 | 1,817 | 30,436 | 32,639 |
| H24 | | 405 | 1,646 | 28,824 | 30,875 |
| H25 | | 376 | 1,586 | 27,636 | 29,598 |
| H26 | | 361 | 1,562 | 26,499 | 28,422 |
| H27 | | 337 | 1,406 | 24,253 | 25,996 |

出典：(公財) 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」

(3) トラックの行動類型別事故件数の割合

トラックの行動類型別事故件数は、等速（直進）9,012件（45.5%）が最も多く、次いで発進2,445件（12.3%）と続いている。

〔図78〕 トラックの行動類型別事故件数の割合（平成27年）

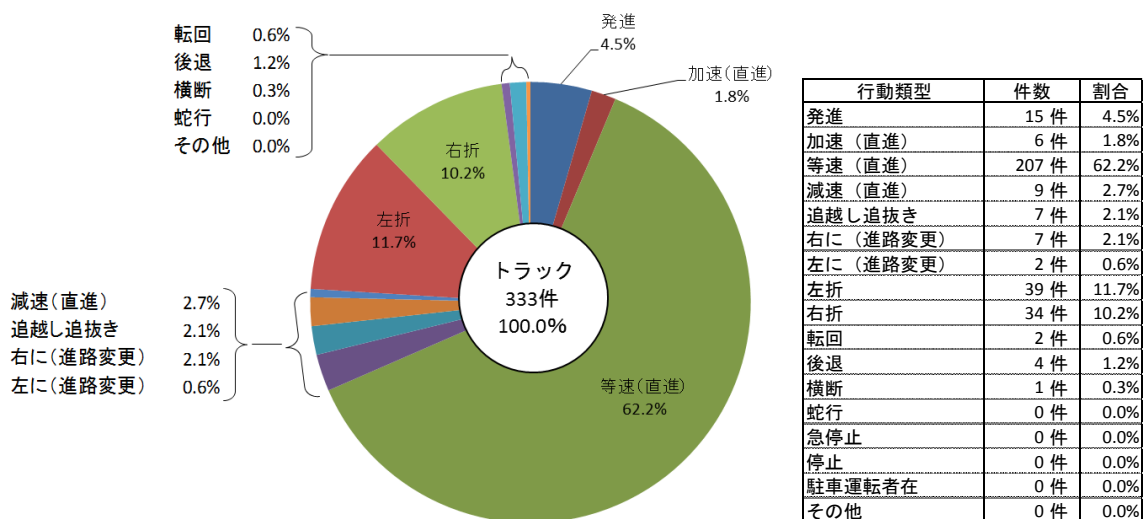


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(4) トラックの行動類型別死亡事故件数の割合

トラックの行動類型別死亡事故件数は、事故全体と同じく等速（直進）207件（62.2%）が最も多く、次いで左折39件（11.7%）、右折34件（10.2%）となっている。

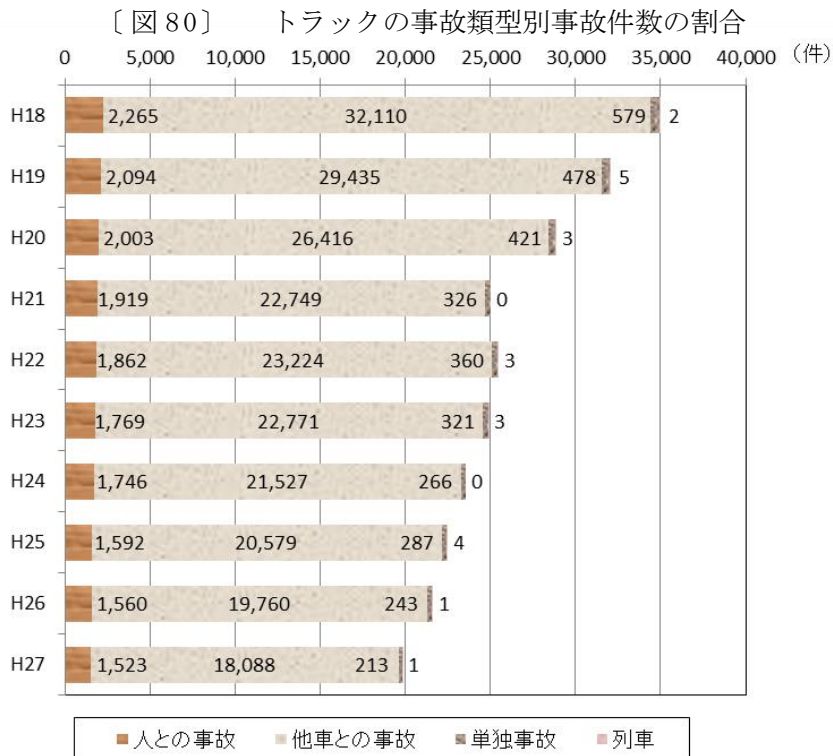
〔図79〕 トラックの行動類型別死亡事故件数の割合（平成27年）



出典：（公財）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」

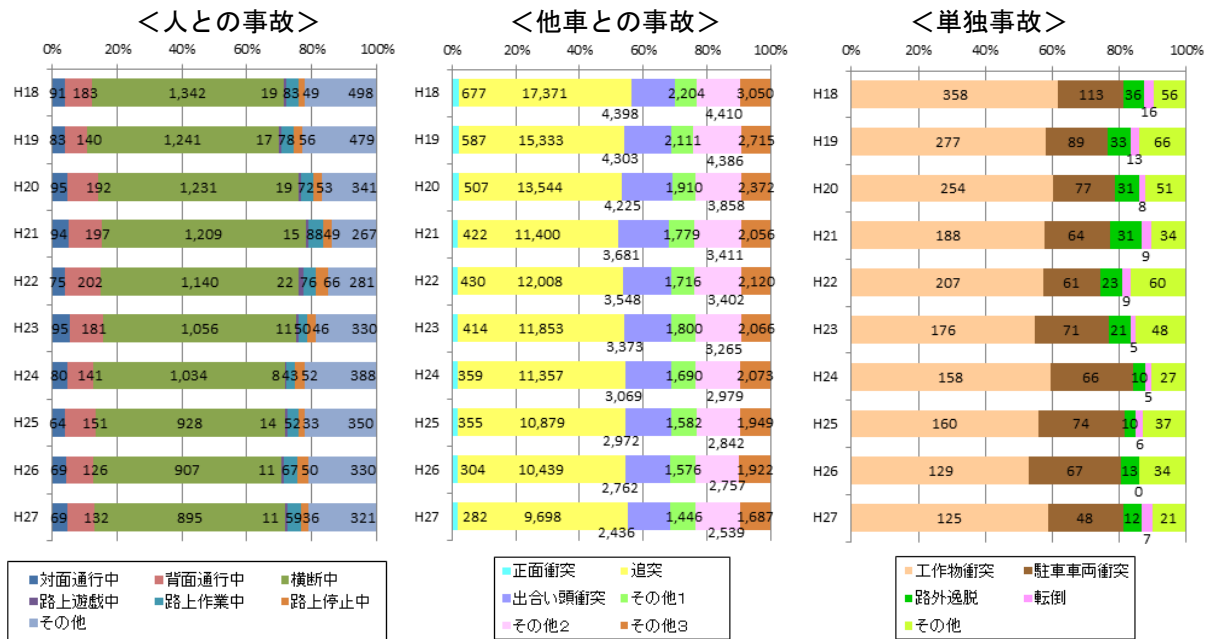
(5) トラックの事故類型別事故件数の割合

トラックの事故は、他車との事故が約9割を占めており、そのうち約5割は追突事故となっている。ただ追突事故件数は平成23年以降、減少傾向にある。



出典：(公財)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」

[図81] トラックの事故類型別事故件数の内訳



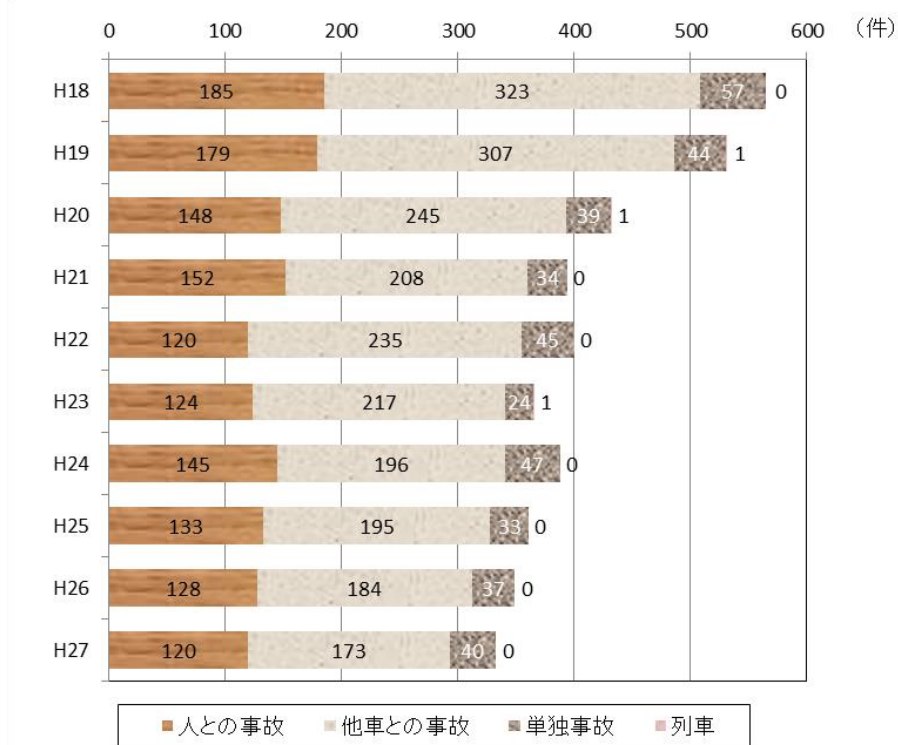
その他1・・・追越・追抜時衝突、進路変更時衝突
 その他2・・・すれ違い時衝突、左折衝突、右折時衝突
 その他3・・・横断時衝突、転回時衝突、後退時衝突、その他

出典：(公財)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」

(6) トラックの事故類型別死亡事故件数の割合の推移

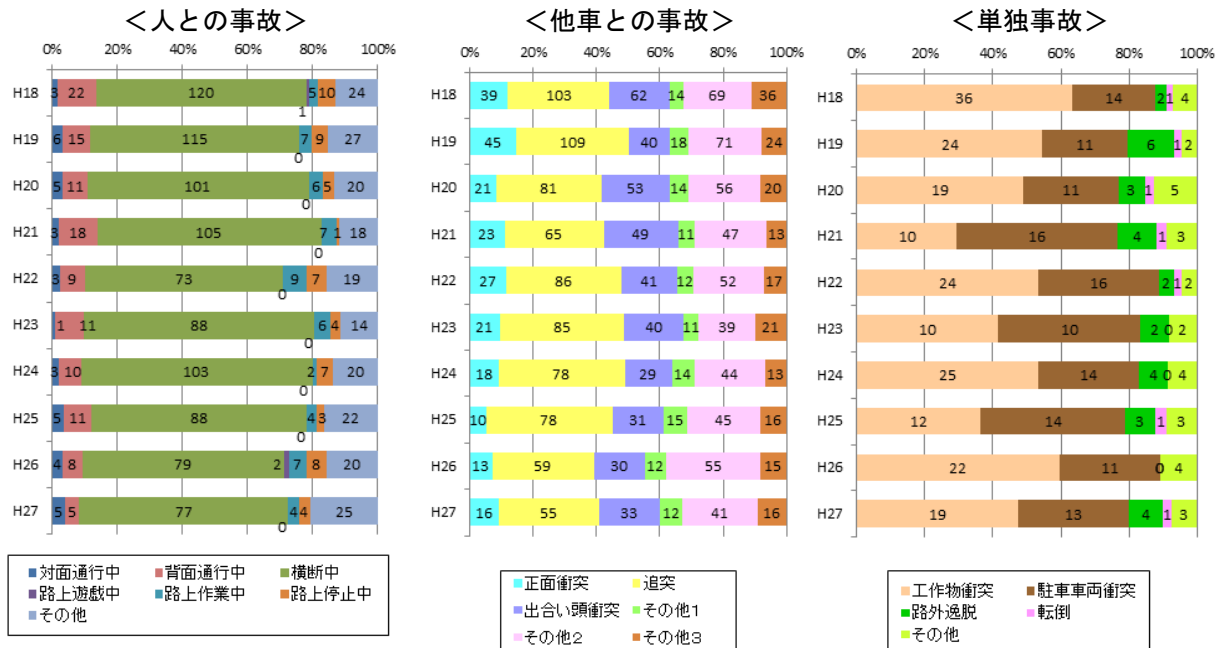
トラックの死亡事故は、他車との事故が半数以上を占めており、そのうち追突が最も多く約3割を占めている。死亡事故全体でみると人との事故の横断中が77件で最も多い。

〔図82〕 トラックの事故類型別死亡事故件数の割合



出典：（公財）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」

〔図83〕 トラックの事故類型別死亡事故件数の内訳の推移



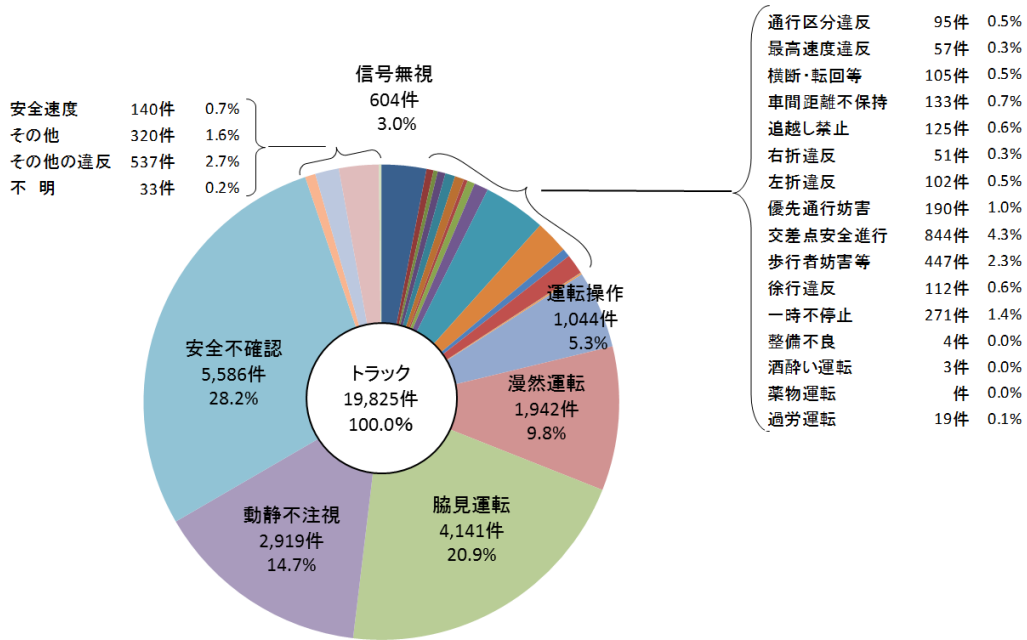
その他1・・・追越・追抜時衝突、進路変更時衝突
 その他2・・・すれ違い時衝突、左折衝突、右折時衝突
 その他3・・・横断時衝突、転回時衝突、後退時衝突、その他

出典：（公財）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」

(7) トラックの法令違反別の事故件数の割合

トラックの法令違反別の事故件数では、「安全不確認」5,586件（28.2%）、「脇見運転」4,141件（20.9%）、「動静不注視」2,919件（14.7%）などが多い。

[図 84] トラックの法令違反別の事故件数の割合（平成27年）

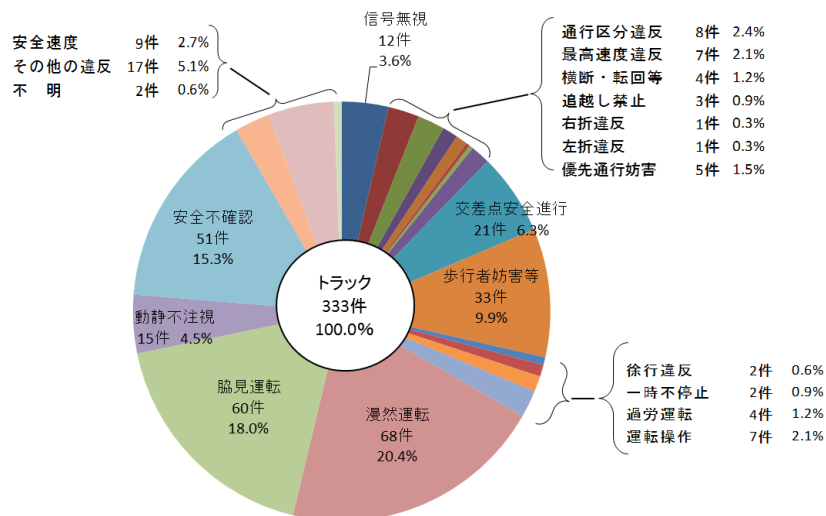


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(8) トラックの法令違反別の死亡事故件数の割合

トラックの法令違反別の死亡事故件数では、「漫然運転」68件（20.4%）、「脇見運転」60件（18.0%）、「安全不確認」51件（15.3%）などが多い。

[図 85] トラックの法令違反別の死亡事故件数の割合（平成27年）



出典：（公財）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」

(9) トラックの事故類型別、衝突地点別事故件数

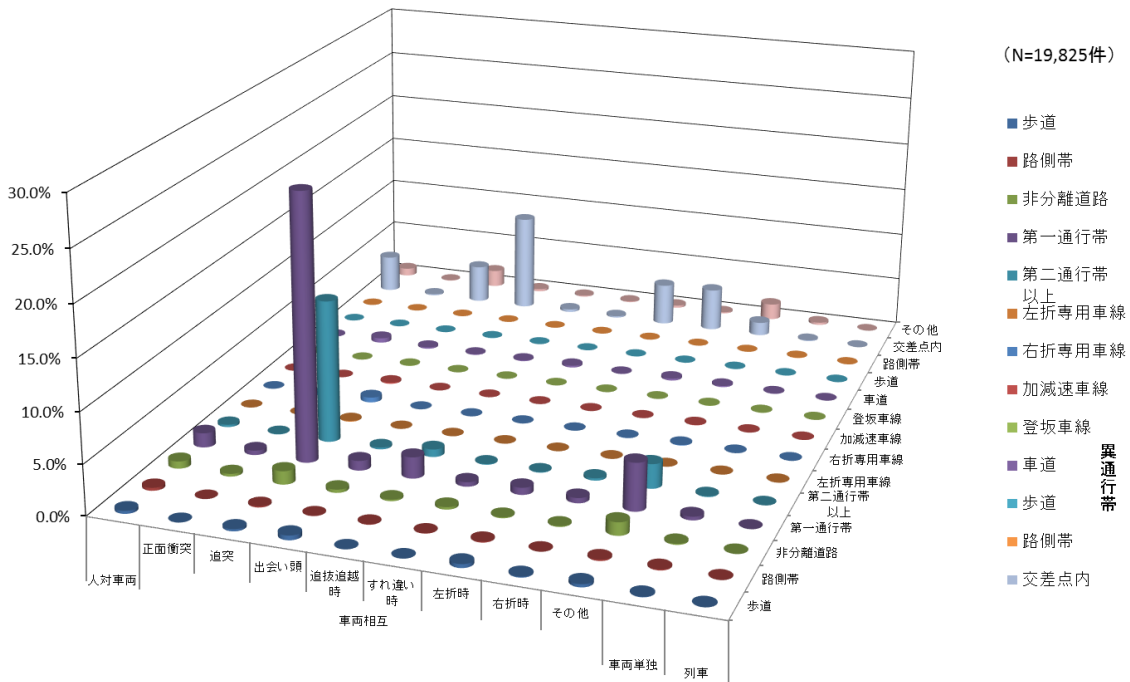
トラックの事故類型別、衝突地点別事故件数と構成比を表54と図86に、死亡事故件数と構成比を表55と図87に示す。事故件数については、第一通行帯での追突事故（5,253件、26.5%）が最も多く、死亡事故件数については、交差点内での人対車両事故（49件、14.7%）が多くなっている。

〔表 54〕 トラックの事故類型別、衝突地点別事故件数（件）（平成27年）

| | | トラック | | | | | | | | | | | | |
|------------------|---------|-------|------|-------|-------|-------|-----|-------|-------|-------|------|----|--------|-------|
| | | 合計 | | | | | | | | | | | | |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 | |
| 正面衝突 | 追突 | | 出合い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | | |
| 単路 (交差点付近を含む) | 歩道 | 59 | 0 | 41 | 90 | 1 | 1 | 74 | 18 | 59 | 9 | 0 | 352 | |
| | 路側帯 | 57 | 1 | 22 | 5 | 7 | 6 | 16 | 1 | 25 | 18 | 0 | 158 | |
| | 非分離道路 | 143 | 54 | 264 | 63 | 30 | 48 | 17 | 16 | 257 | 19 | 0 | 911 | |
| | 第一通行帯 | 287 | 89 | 5,253 | 193 | 420 | 88 | 140 | 102 | 941 | 71 | 0 | 7,584 | |
| | 第二通行帯以上 | 48 | 7 | 2,814 | 37 | 151 | 15 | 11 | 46 | 484 | 15 | 0 | 3,628 | |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | |
| | 右折専用車線 | 1 | 2 | 100 | 1 | 1 | 1 | 0 | 4 | 13 | 0 | 0 | 123 | |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 23 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 7 | 1 | 0 | 32 | |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3 | 0 | 12 | |
| | 異通行帯 | 車道 | 11 | 96 | 30 | 12 | 17 | 40 | 4 | 40 | 25 | 5 | 0 | 280 |
| | | 歩道 | 1 | 0 | 1 | 5 | 1 | 0 | 2 | 1 | 3 | 2 | 0 | 16 |
| | | 路側帯 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 7 |
| | 交差点内 | | 757 | 24 | 777 | 1,982 | 57 | 30 | 853 | 872 | 275 | 16 | 0 | 5,643 |
| その他 | | 159 | 9 | 351 | 48 | 23 | 17 | 50 | 24 | 331 | 49 | 1 | 1,062 | |
| 合計 | | 1,523 | 282 | 9,698 | 2,436 | 709 | 246 | 1,169 | 1,124 | 2,424 | 213 | 1 | 19,825 | |

出典：（公財）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」

〔図 86〕 トラックの事故類型別、衝突地点別事故件数の構成比（%）（平成 27 年）



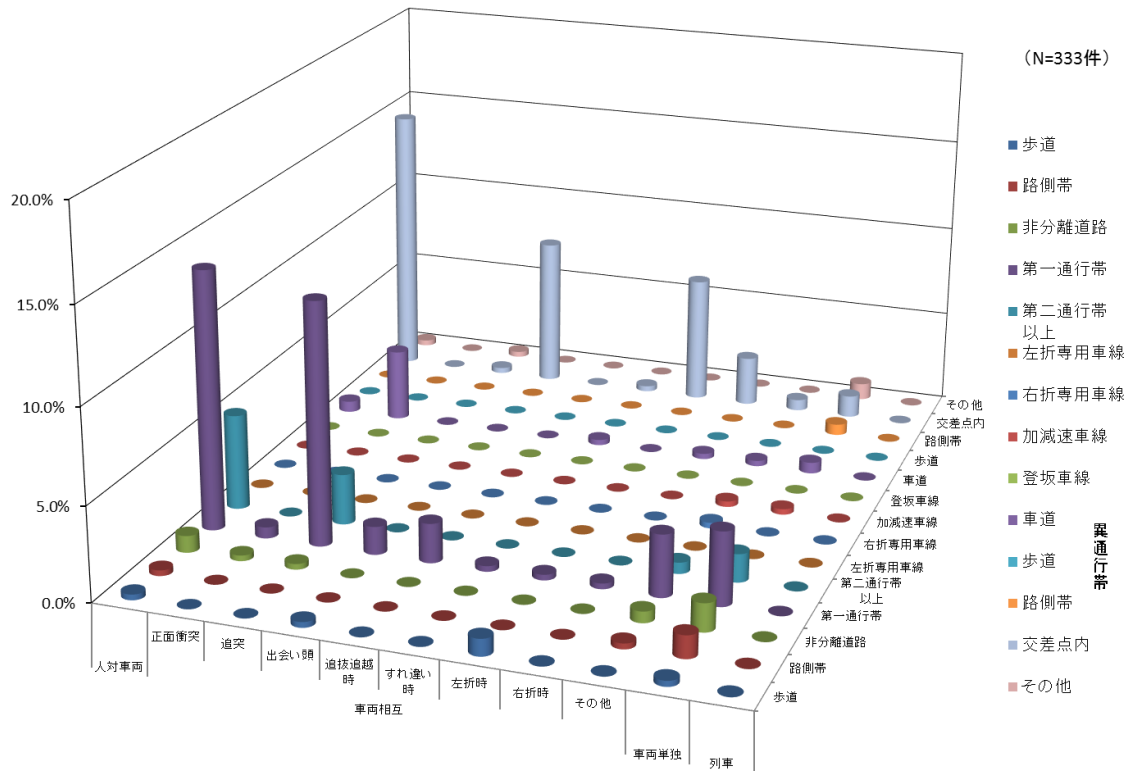
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 55〕 トラックの事故類型別、衝突地点別死亡事故件数（件）（平成27年）

| | | トラック | | | | | | | | | | | | |
|--------------|---------|------|------|-------|-------|-----|-----|-----|----|----|------|----|-----|-----|
| | | 合計 | | | | | | | | | | | | |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 | |
| 正面衝突 | 追突 | | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | | |
| 単路（交差点付近を含む） | 歩道 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 6 | |
| | 路側帯 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0 | 6 | |
| | 非分離道路 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 0 | 12 | |
| | 第一通行帯 | 46 | 2 | 43 | 5 | 7 | 1 | 1 | 1 | 11 | 13 | 0 | 130 | |
| | 第二通行帯以上 | 17 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 0 | 33 | |
| | 左折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 右折専用車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | |
| | 加減速車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | |
| | 登坂車線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 異通行帯 | 車道 | 2 | 13 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 20 |
| | | 歩道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 路側帯 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| | 交差点内 | | 49 | 0 | 1 | 27 | 0 | 1 | 23 | 9 | 2 | 4 | 0 | 116 |
| その他 | | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 5 | |
| 合計 | | 120 | 16 | 55 | 33 | 7 | 3 | 27 | 11 | 21 | 40 | 0 | 333 | |

出典：（公財）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」

〔図 87〕 トラックの事故類型別、衝突地点別死亡事故件数の構成比（％）（平成27年）



出典：（公財）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」

(10) トラックの事故類型別、行動類型別事故件数

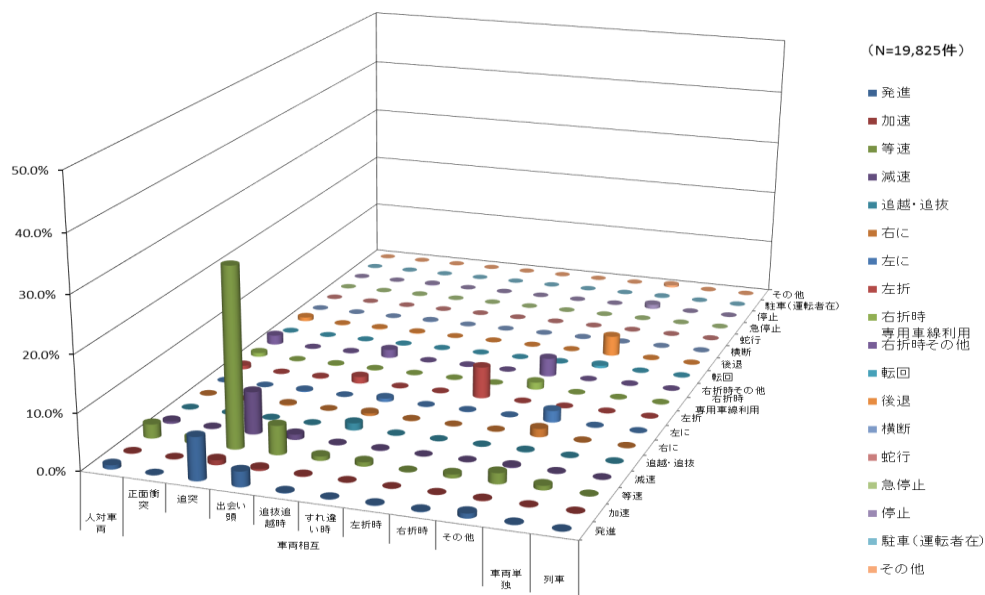
トラックの事故類型別、行動類型別事故件数と構成比を表56と図88に、死亡事故件数と構成比を表57と図89に示す。事故件数については、等速直進時の追突事故（6,292件、31.7%）が最も多く、死亡事故件数については、等速直進時の人対車両事故（77件、23.1%）が多くなっている。

〔表 56〕 トラックの事故類型別、行動類型別事故件数（件）（平成27年）

| | | トラック | | | | | | | | | | | |
|----------|--------|-------|------|-------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|------|----|--------|
| | | 合計 | | | | | | | | | | | |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 |
| 正面衝突 | 追突 | | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | |
| 発進 | | 147 | 1 | 1,511 | 537 | 23 | 8 | 18 | 23 | 168 | 8 | 1 | 2,445 |
| 直進 | 加速 | 17 | 7 | 172 | 72 | 21 | 4 | 0 | 3 | 18 | 4 | 0 | 318 |
| | 等速 | 498 | 213 | 6,292 | 1,026 | 152 | 151 | 9 | 133 | 382 | 156 | 0 | 9,012 |
| | 減速 | 86 | 20 | 1,502 | 188 | 18 | 20 | 0 | 6 | 45 | 11 | 0 | 1,896 |
| 追越・追抜 | | 1 | 7 | 9 | 1 | 255 | 8 | 0 | 2 | 15 | 1 | 0 | 299 |
| 進路変更 | 右に | 3 | 8 | 36 | 3 | 92 | 14 | 0 | 8 | 294 | 3 | 0 | 461 |
| | 左に | 3 | 0 | 38 | 1 | 124 | 10 | 12 | 3 | 415 | 2 | 0 | 608 |
| 左折 | | 135 | 2 | 26 | 243 | 8 | 5 | 1,128 | 0 | 0 | 3 | 0 | 1,550 |
| 右折時 | 専用車線利用 | 142 | 4 | 19 | 12 | 1 | 4 | 0 | 259 | 0 | 0 | 0 | 441 |
| | その他 | 344 | 6 | 16 | 306 | 7 | 18 | 0 | 660 | 0 | 8 | 0 | 1,365 |
| 転回 | | 1 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 0 | 12 | 92 | 0 | 0 | 113 |
| 後退 | | 141 | 14 | 26 | 21 | 0 | 1 | 0 | 1 | 726 | 13 | 0 | 943 |
| 横断 | | 2 | 0 | 1 | 20 | 1 | 0 | 2 | 13 | 2 | 0 | 0 | 41 |
| 蛇行 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 急停止 | | 0 | 0 | 14 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 1 | 0 | 21 |
| 停止 | | 2 | 0 | 30 | 1 | 2 | 2 | 0 | 0 | 163 | 0 | 0 | 200 |
| 駐車(運転者在) | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 0 | 0 | 18 |
| その他 | | 0 | 0 | 6 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 83 | 3 | 0 | 94 |
| 合計 | | 1,523 | 282 | 9,698 | 2,436 | 709 | 246 | 1,169 | 1,124 | 2,424 | 213 | 1 | 19,825 |

出典：（公財）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」

〔図 88〕 トラックの事故類型別、行動類型別事故件数の構成比（%）（平成 27 年）



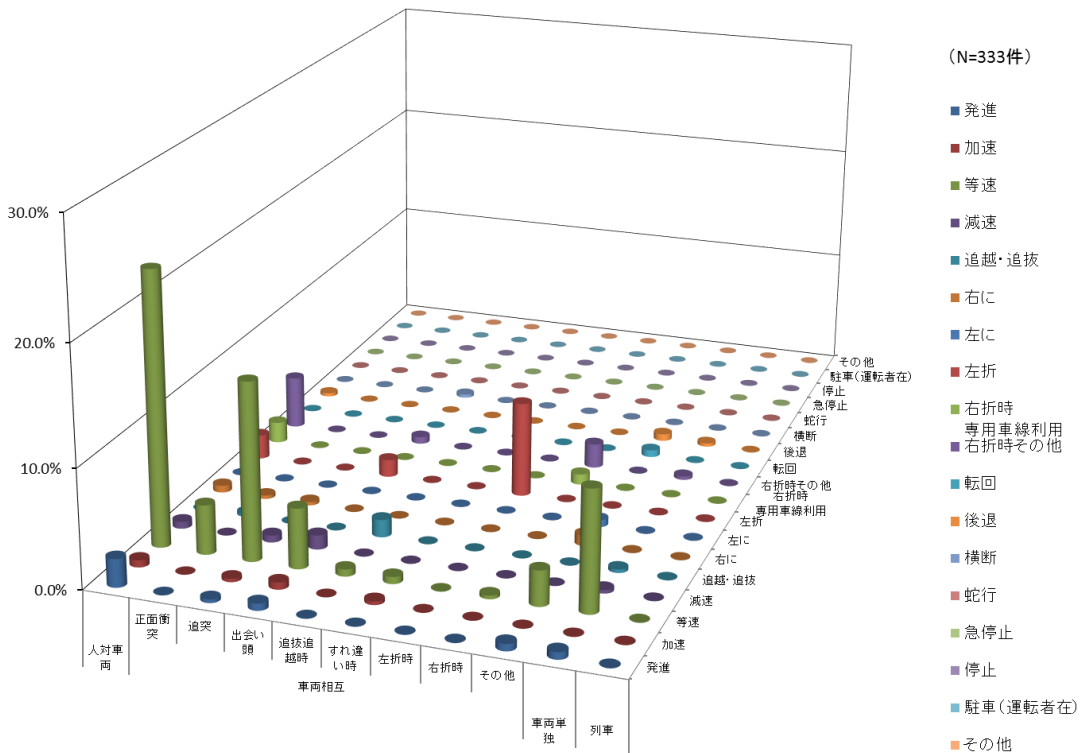
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

[表 57] トラックの事故類型別、行動類型別死亡事故件数（件）（平成27年）

| | | トラック | | | | | | | | | | | |
|----------|--------|------|------|-------|-------|-----|-----|-----|----|----|------|----|-----|
| | | 合計 | | | | | | | | | | | |
| | | 人対車両 | 車両相互 | | | | | | | | 車両単独 | 列車 | 合計 |
| 正面衝突 | 追突 | | 出会い頭 | 追抜追越時 | すれ違い時 | 左折時 | 右折時 | その他 | | | | | |
| 発進 | | 8 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 15 |
| 直進 | 加速 | 2 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| | 等速 | 77 | 14 | 50 | 17 | 2 | 2 | 0 | 1 | 10 | 34 | 0 | 207 |
| | 減速 | 2 | 0 | 2 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 9 |
| 追越・追抜 | | 0 | 1 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 7 |
| 進路変更 | 右に | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 7 |
| | 左に | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 左折 | | 7 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 39 |
| 右折時 | 専用車線利用 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| | その他 | 15 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 1 | 0 | 25 |
| 転回 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 後退 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 4 |
| 横断 | | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 蛇行 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 急停止 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 停止 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 駐車(運転者在) | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| その他 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | | 120 | 16 | 55 | 33 | 7 | 3 | 27 | 11 | 21 | 40 | 0 | 333 |

出典：（公財）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」

[図 89] トラックの事故類型別、行動類型別死亡事故件数の構成比（%）（平成27年）



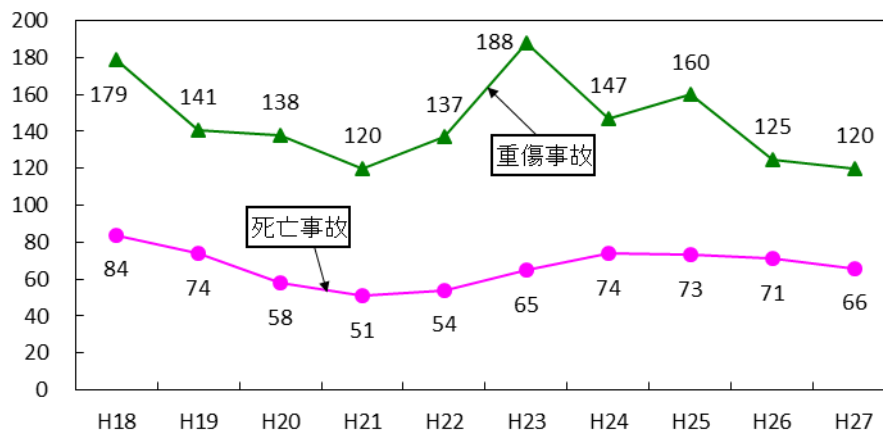
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(11) トラックの高速道路における死亡・重傷事故件数の推移

トラックの高速道路における平成27年の死亡事故は前年より微減。重傷事故は、平成23年と25年に増加したが、それ以降は減少し平成27年は120件である。

[図 90] トラックの高速道路における死亡・重傷事故件数の推移

(件)



出典：(公財)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」

(12) トラックの追突事故件数、死亡事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布

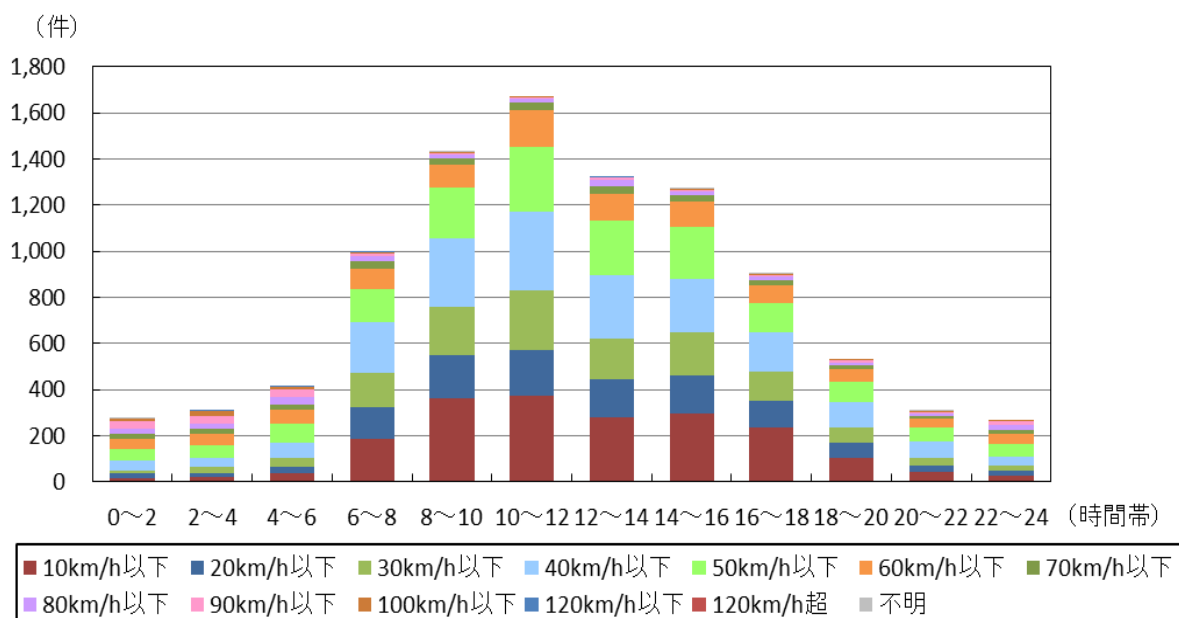
トラックの追突事故における時間帯別危険認知速度別追突死亡事故件数をみると、0時～6時の危険認知速度が高い。交通量が少なく、スピードを出して運転できる環境が要因ではないかと推察される。

〔表 58〕 トラックの追突事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布 (件) (平成27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 | 16 | 22 | 35 | 187 | 360 | 371 | 280 | 295 | 238 | 102 | 42 | 27 | 1,975 |
| 20km/h以下 | 22 | 17 | 30 | 139 | 188 | 200 | 166 | 169 | 114 | 65 | 27 | 21 | 1,158 |
| 30km/h以下 | 10 | 27 | 38 | 149 | 212 | 261 | 175 | 184 | 125 | 67 | 33 | 20 | 1,301 |
| 40km/h以下 | 43 | 40 | 64 | 215 | 297 | 340 | 275 | 232 | 169 | 113 | 71 | 42 | 1,901 |
| 50km/h以下 | 52 | 52 | 87 | 145 | 219 | 283 | 239 | 225 | 132 | 88 | 63 | 55 | 1,640 |
| 60km/h以下 | 42 | 49 | 58 | 87 | 99 | 155 | 116 | 110 | 75 | 53 | 37 | 42 | 923 |
| 70km/h以下 | 23 | 22 | 24 | 34 | 26 | 34 | 32 | 29 | 23 | 15 | 13 | 17 | 292 |
| 80km/h以下 | 23 | 23 | 32 | 22 | 20 | 18 | 24 | 18 | 16 | 13 | 12 | 21 | 242 |
| 90km/h以下 | 30 | 34 | 35 | 14 | 6 | 5 | 11 | 2 | 5 | 9 | 4 | 18 | 173 |
| 100km/h以下 | 12 | 20 | 7 | 4 | 3 | 7 | 5 | 7 | 3 | 1 | 3 | 5 | 77 |
| 120km/h以下 | 1 | 1 | 3 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| 120km/h超 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 不明 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 7 |
| 合計 | 275 | 307 | 413 | 998 | 1,432 | 1,674 | 1,324 | 1,273 | 901 | 526 | 307 | 268 | 9,698 |

出典：(公財) 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」

〔図 91〕 トラックの追突事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布 (平成27年)



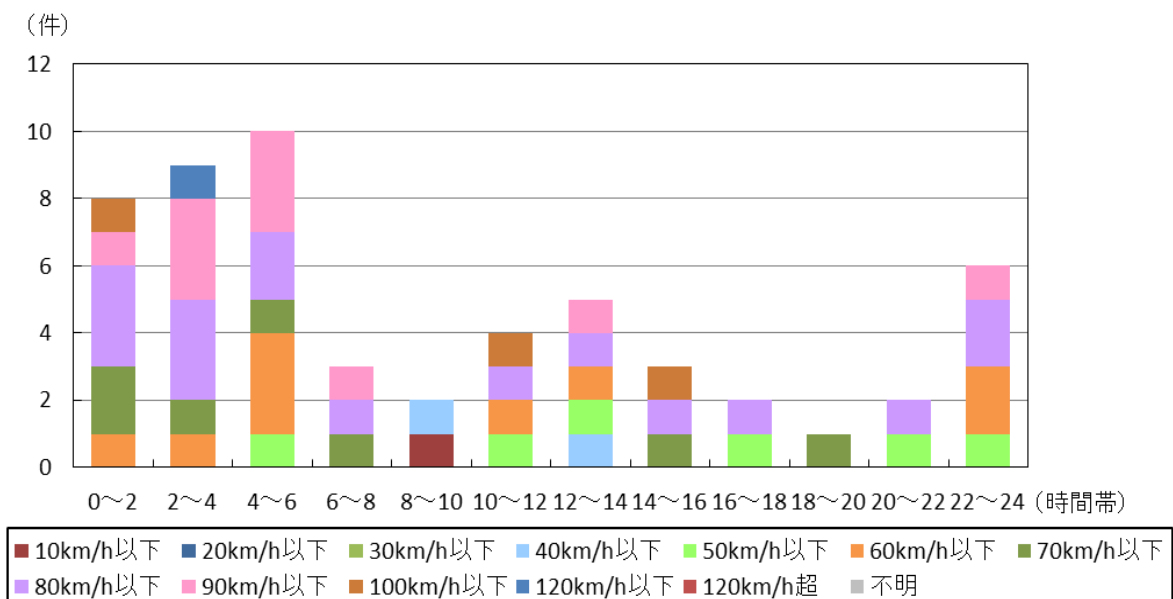
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

〔表 59〕 トラックの追突死亡事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布（件）（平成27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 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 20km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 30km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 40km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 50km/h以下 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 6 |
| 60km/h以下 | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 9 |
| 70km/h以下 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 7 |
| 80km/h以下 | 3 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 16 |
| 90km/h以下 | 1 | 3 | 3 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 10 |
| 100km/h以下 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 120km/h以下 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 120km/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 | 8 | 9 | 10 | 3 | 2 | 4 | 5 | 3 | 2 | 1 | 2 | 6 | 55 |

出典：（公財）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」

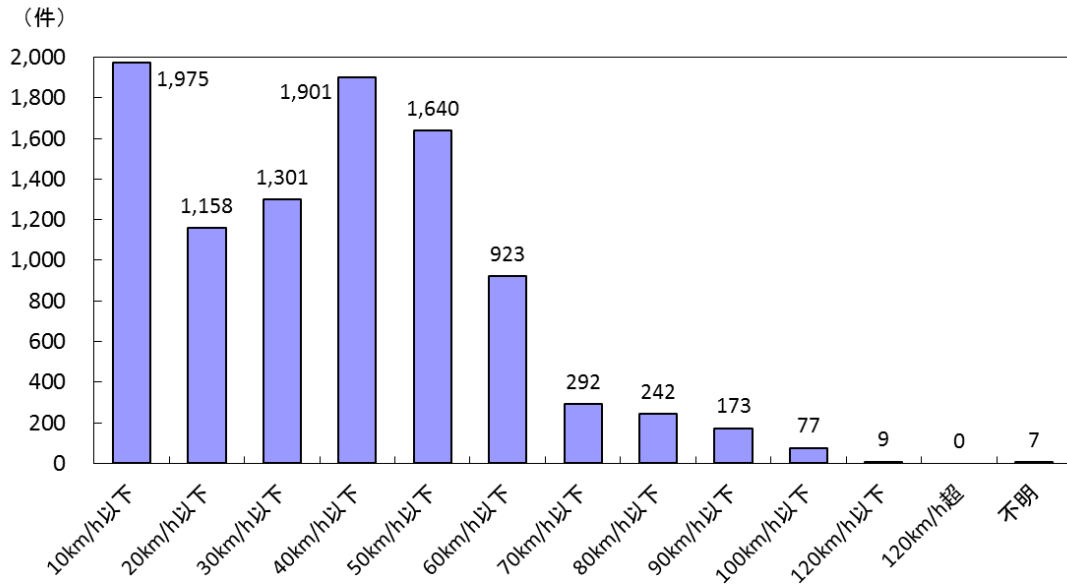
〔図 92〕 トラックの追突死亡事故件数の危険認知速度別発生時間帯分布（平成27年）



出典：（公財）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」

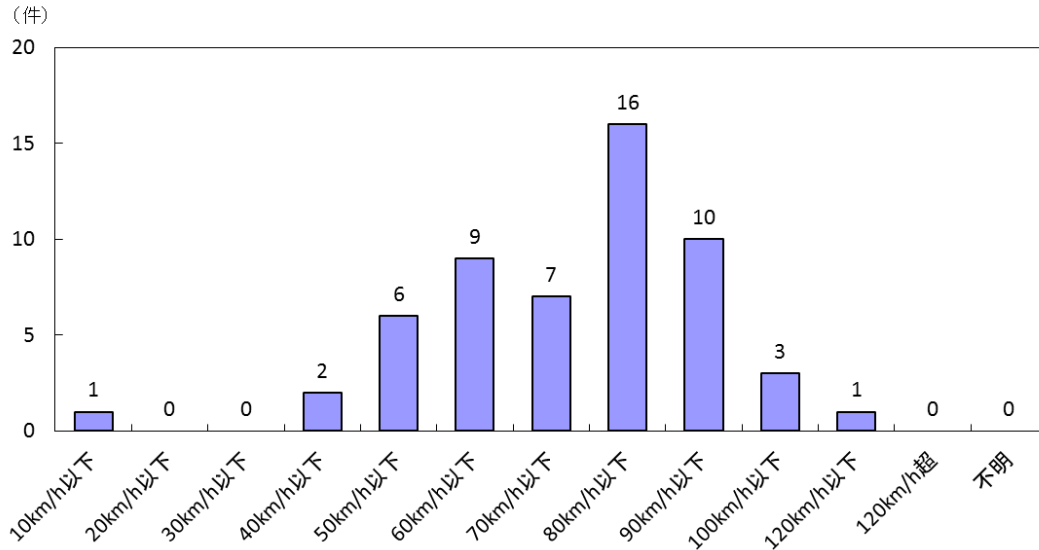
トラックの追突事故における危険認知速度をみると、追突死亡事故は事故全体に比べて危険認知速度が高くなっている。

〔図 93〕 トラックの危険認知速度別の追突事故件数（平成27年）



出典：（公財）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」

〔図 94〕 トラックの危険認知速度別の追突死亡事故件数（平成27年）



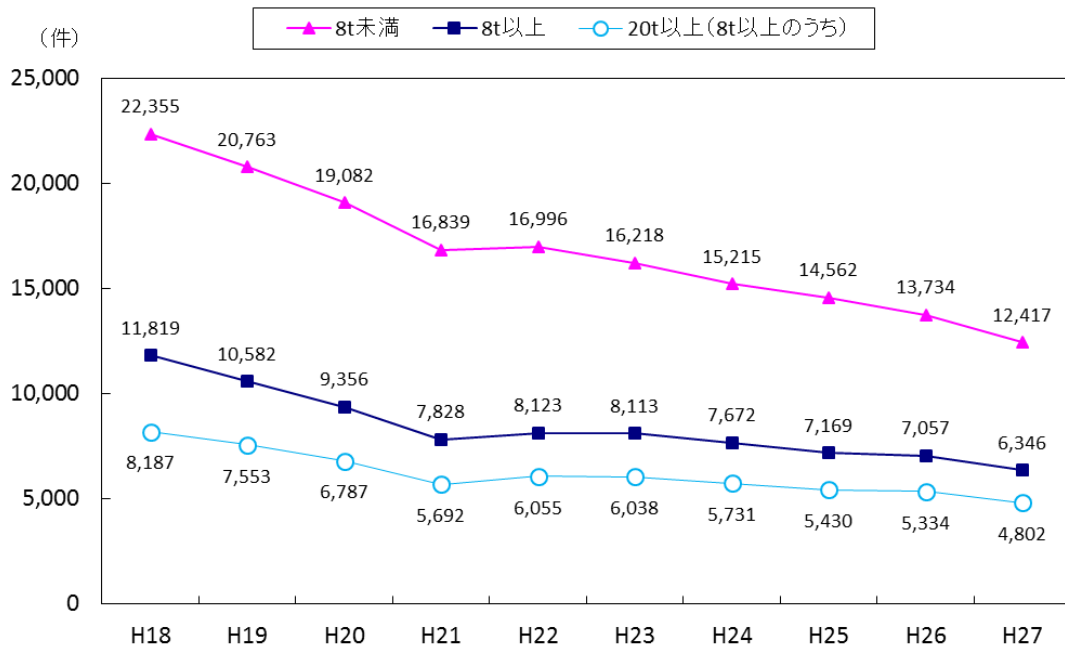
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(13) トラックの車両総重量別の交通事故件数の推移

① 交通事故件数

トラックの事故における交通事故件数の推移を車両総重量別にみると、8トン未満、8トン以上ともに、平成21年までは減少し、平成22年に増加したが、平成23年以降は減少傾向にある。

〔図 95〕 トラックの車両総重量別交通事故件数の推移



出典：（公財）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」

〔表 60〕 車両総重量別交通事故件数の推移（件）

| 区分 年 | 交通事故件数 | | | 合計 |
|---------|--------|--------|---------|--------|
| | 8t未満 | 8t以上 | うち20t以上 | |
| | | | | |
| H18 | 22,355 | 11,819 | 8,187 | 34,174 |
| H19 | 20,763 | 10,582 | 7,553 | 31,345 |
| H20 | 19,082 | 9,356 | 6,787 | 28,438 |
| H21 | 16,839 | 7,828 | 5,692 | 24,667 |
| H22 | 16,996 | 8,123 | 6,055 | 25,119 |
| H23 | 16,218 | 8,113 | 6,038 | 24,331 |
| H24 | 15,215 | 7,672 | 5,731 | 22,887 |
| H25 | 14,562 | 7,169 | 5,430 | 21,731 |
| H26 | 13,734 | 7,057 | 5,334 | 20,791 |
| H27 | 12,417 | 6,346 | 4,802 | 18,763 |

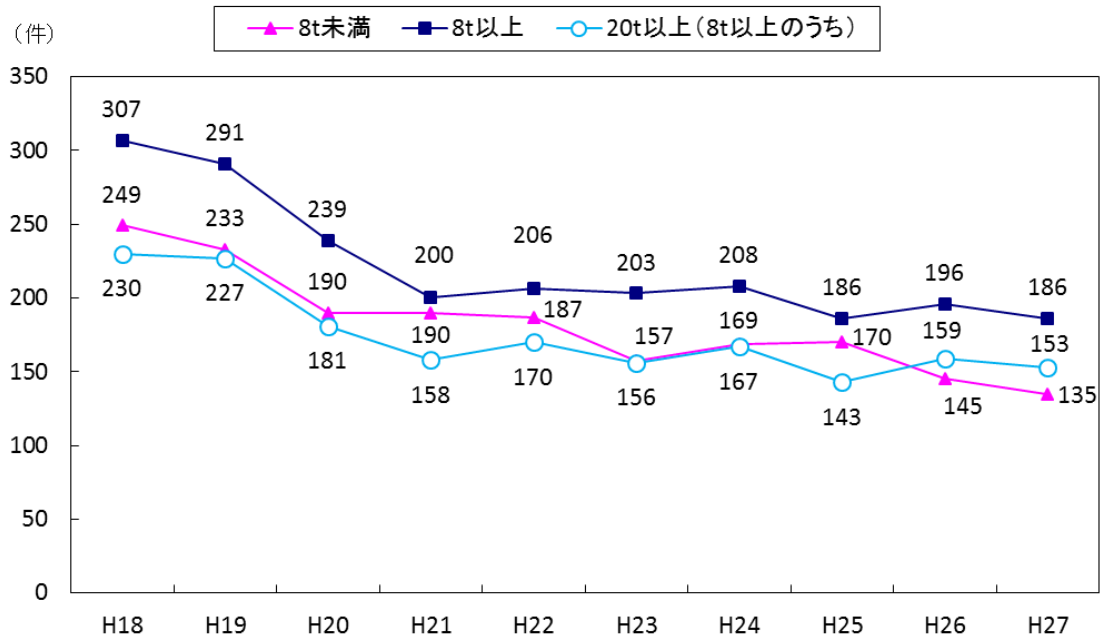
注：合計は車両総重量不明を除く

出典：（公財）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」

② 死亡事故件数

トラックの事故における死亡事故件数の推移を車両総重量別にみると、8トン未満の車両、8トン以上ともに平成19年～21年までは減少傾向にある。それ以降で対前年の減少幅が10%以上の年は、8トン未満の車両は平成23年、平成26年、8トン以上の車両は平成25年である。

〔図 96〕 トラックの車両総重量別死亡事故件数の推移



出典：（公財）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」

〔表 61〕 車両総重量別死亡事故件数の推移（件）

| 区分 年 | 死亡事故件数 | | | 合計 |
|---------|--------|------|---------|-----|
| | 8t未満 | 8t以上 | うち20t以上 | |
| H18 | 249 | 307 | 230 | 556 |
| H19 | 233 | 291 | 227 | 524 |
| H20 | 190 | 239 | 181 | 429 |
| H21 | 190 | 200 | 158 | 390 |
| H22 | 187 | 206 | 170 | 393 |
| H23 | 157 | 203 | 156 | 360 |
| H24 | 169 | 208 | 167 | 377 |
| H25 | 170 | 186 | 143 | 356 |
| H26 | 145 | 196 | 159 | 341 |
| H27 | 135 | 186 | 153 | 321 |

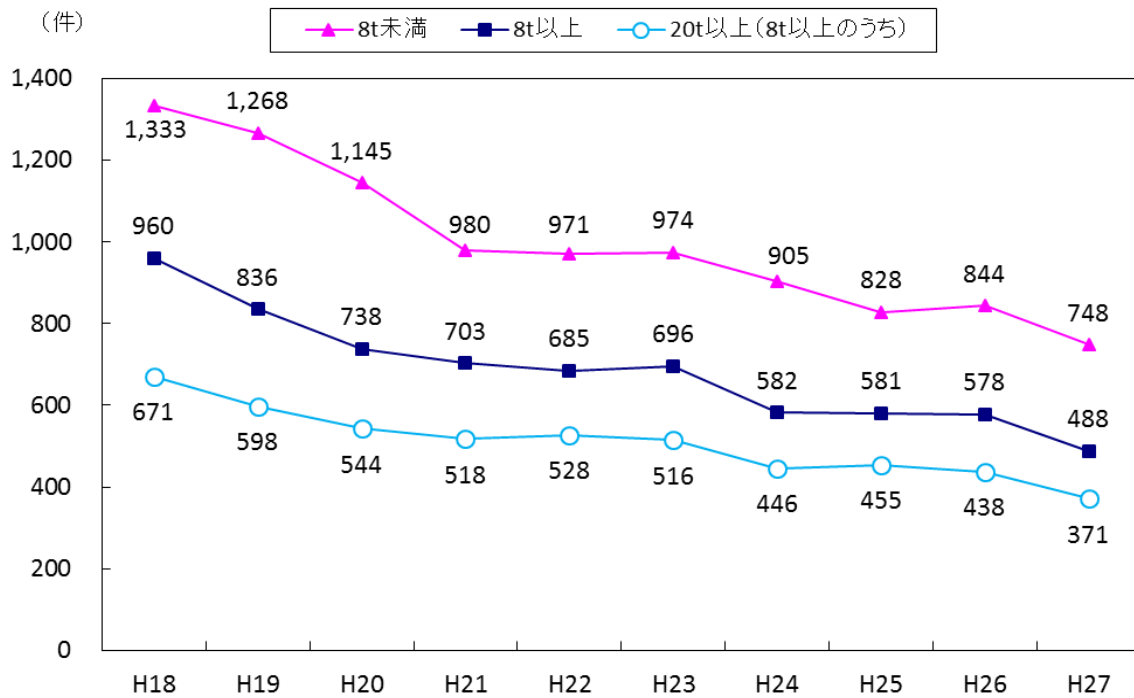
注：合計は車両総重量不明を除く

出典：（公財）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」

③重傷事故件数

トラックの事故における重傷事故件数の推移を車両総重量別にみると、8トン未満の車両が多い状態が続いている。前年に比べ8トン未満、8トン以上、20トン以上のいずれも減少している。

〔図 97〕 トラックの車両総重量別重傷事故件数の推移



出典：（公財）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」

〔表 62〕 車両総重量別重傷事故件数の推移（件）

| 区分 年 | 重傷事故件数 | | | 合計 |
|---------|--------|------|---------|-------|
| | 8t未満 | 8t以上 | うち20t以上 | |
| H18 | 1,333 | 960 | 671 | 2,293 |
| H19 | 1,268 | 836 | 598 | 2,104 |
| H20 | 1,145 | 738 | 544 | 1,883 |
| H21 | 980 | 703 | 518 | 1,683 |
| H22 | 971 | 685 | 528 | 1,656 |
| H23 | 974 | 696 | 516 | 1,670 |
| H24 | 905 | 582 | 446 | 1,487 |
| H25 | 828 | 581 | 455 | 1,409 |
| H26 | 844 | 578 | 438 | 1,422 |
| H27 | 748 | 488 | 371 | 1,236 |

注：合計は車両総重量不明を除く

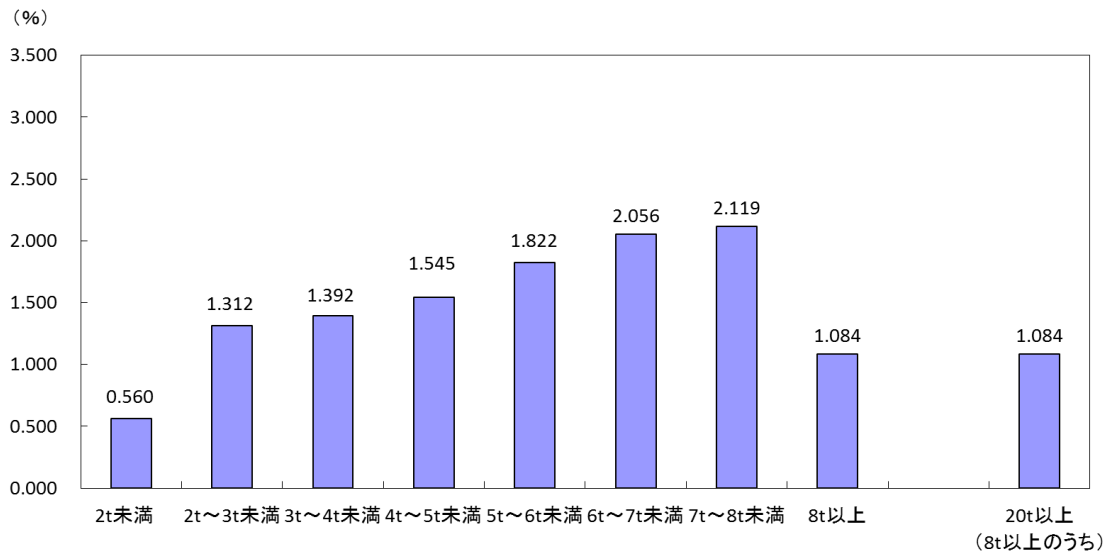
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(14) トラックの車両総重量別車両数あたりの交通事故発生率

① 交通事故発生率

トラックの車両総重量別車両数あたりの交通事故発生率は、前年同様、7トン～8トン未満が最も高い。

〔図 98〕 トラックの車両総重量別車両数あたり交通事故発生率（平成27年）



注：軽トラックを除く

出典：（公財）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」
（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」

〔表 63〕 トラックの車両総重量別車両数あたり交通事故件数、車両数、発生率（平成27年）

| | 事故件数(件) | 車両数(両) | 発生率 |
|---------|---------|---------|--------|
| 2t未満 | 48 | 8,567 | 0.560% |
| 2t～3t未満 | 149 | 11,360 | 1.312% |
| 3t～4t未満 | 479 | 34,406 | 1.392% |
| 4t～5t未満 | 1,425 | 92,242 | 1.545% |
| 5t～6t未満 | 1,422 | 78,052 | 1.822% |
| 6t～7t未満 | 955 | 46,450 | 2.056% |
| 7t～8t未満 | 5,097 | 240,526 | 2.119% |
| 8t以上 | 6,346 | 585,429 | 1.084% |
| うち20t以上 | 4,802 | 443,038 | 1.084% |

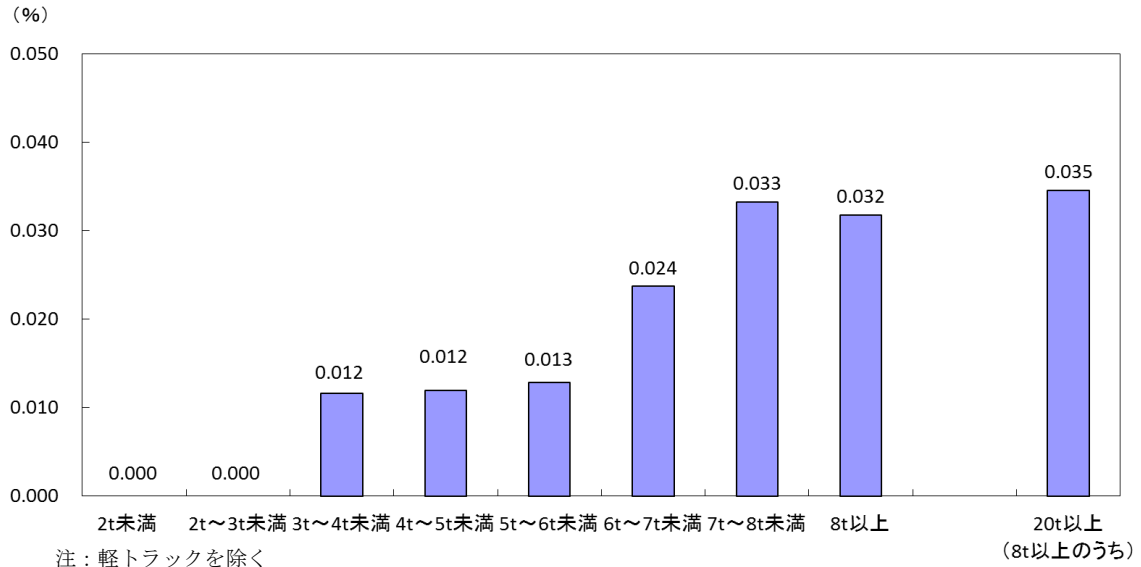
注：軽トラックを除く

出典：（公財）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」
（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」

② 死亡事故発生率

トラックの車両総重量別車両数あたりの死亡事故発生率は、昨年同様、20トン以上（8トン以上のうち）が最も高い。5トン～6トン未満の件数が昨年の26件から10件へ減少し、発生率も0.033%から0.013%に下がっている。

〔図 99〕 トラックの車両総重量別車両数あたり死亡事故発生率（平成27年）



出典：（公財）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」
（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」

表 64 トラックの車両総重量別車両数あたり死亡事故件数、車両数、発生率（平成27年）

| | 死亡事故件数(件) | 車両数(両) | 発生率 |
|---------|-----------|---------|--------|
| 2t未満 | 0 | 8,567 | 0.000% |
| 2t～3t未満 | 0 | 11,360 | 0.000% |
| 3t～4t未満 | 4 | 34,406 | 0.012% |
| 4t～5t未満 | 11 | 92,242 | 0.012% |
| 5t～6t未満 | 10 | 78,052 | 0.013% |
| 6t～7t未満 | 11 | 46,450 | 0.024% |
| 7t～8t未満 | 80 | 240,526 | 0.033% |
| 8t以上 | 186 | 585,429 | 0.032% |
| うち20t以上 | 153 | 443,038 | 0.035% |

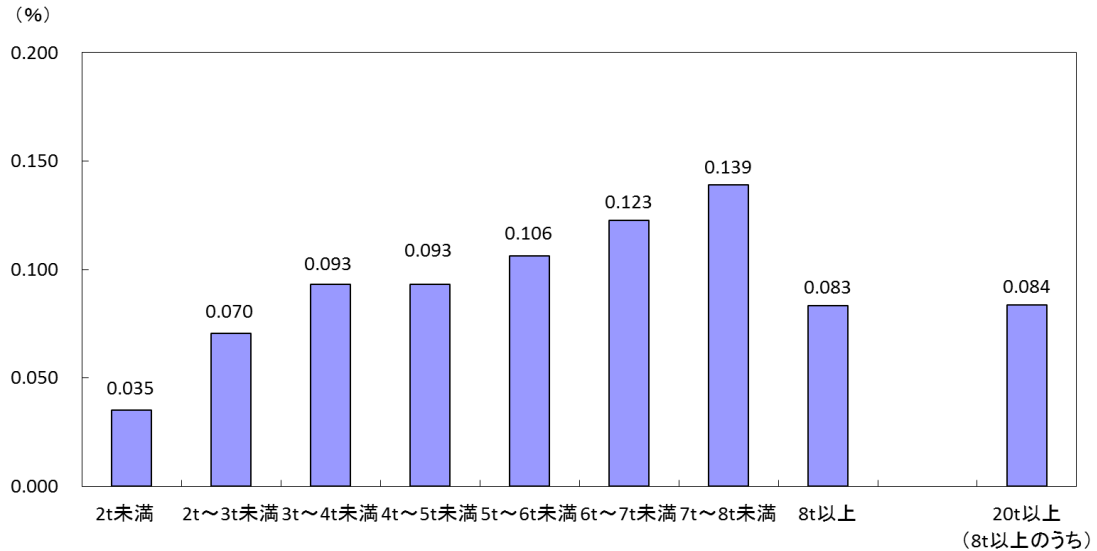
注：軽トラックを除く

出典：（公財）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」
（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」

③ 重傷事故発生率

トラックの車両総重量別車両数あたりの重傷事故発生率は、昨年同様、7トン～8トン未満が最も高い。

[図 100] トラックの車両総重量別車両数あたり重傷事故発生率（平成27年）



注：軽トラックを除く

出典：（公財）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」
（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」

表 65 トラックの車両総重量別車両数あたり重傷事故件数、車両数、発生率（平成27年）

| | 重傷事故件数(件) | 車両数(両) | 発生率 |
|---------|-----------|---------|--------|
| 2t未満 | 3 | 8,567 | 0.035% |
| 2t～3t未満 | 8 | 11,360 | 0.070% |
| 3t～4t未満 | 32 | 34,406 | 0.093% |
| 4t～5t未満 | 86 | 92,242 | 0.093% |
| 5t～6t未満 | 83 | 78,052 | 0.106% |
| 6t～7t未満 | 57 | 46,450 | 0.123% |
| 7t～8t未満 | 334 | 240,526 | 0.139% |
| 8t以上 | 488 | 585,429 | 0.083% |
| うち20t以上 | 371 | 443,038 | 0.084% |

注：軽トラックを除く

出典：（公財）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」
（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」

5. まとめ

平成 27 年中に全国で発生した事業用自動車の交通事故件数は 36,499 件であった。国土交通省及び関係業界において、平成 20 年から平成 30 年までの 10 年間で交通事故による死亡者数を半減（250 人以下）、人身事故件数を半減（3 万件以下）させること等を定めた「事業用自動車総合安全プラン 2009」（平成 21 年 3 月）の策定以降、一貫して減少を続け、平成 25 年に 4 万 3 千件まで削減することとしていた中間指標を達成した。

平成 27 年中に全国で発生した事業用自動車での交通事故死者数は 403 人であった。平成 20 年の交通事故死亡者数（517 人）からは減少しているものの、「事業用自動車総合安全プラン 2009」において定めている平成 25 年の中間指標（380 人）は平成 27 年も達成できなかった。

また、平成 27 年中の各業態における交通事故の特徴は以下のとおりであった。

○乗合バス

平成 27 年中に発生した乗合バスによる人身事故 1,443 件のうち、

- ・車内事故が最も多く全体の 34.0%（490 件）。このうち、41.0%（201 件）が発進時の事故となる。また、負傷者のうち、過半数以上（294 人）が高齢者（65 歳以上）であり、女性が男性の約 3 倍多い（男性 129 人、女性 411 人）。

また、平成 27 年中に発生した乗合バスによる死亡事故 14 件のうち、

- ・人対車両が最も多く全体の 85.7%（12 件）。このうち、発生地点では、第一通行帯と交差点内がそれぞれ 4 件と多い。

○貸切バス

平成 27 年中に発生した貸切バスによる人身事故 317 件のうち、

- ・追突事故が最も多く全体の 32.2%（102 件）。このうち、発生地点としては、第一通行帯が最も多く追突事故の 47.1%（48 件）となり、次に第二通行帯以上が 33.3%（34 件）となっている。

また、平成 27 年中に発生した貸切バスによる死亡事故 3 件のうち、

- ・すべて人対車両の事故であり、うち 2 件が交差点内で発生している。

○タクシー

平成 27 年中に発生したタクシーによる人身事故 14,902 件のうち、

- ・追突事故が最も多く全体の 22.0%（3,278 件）。このうち、第一通行帯での事故が多く、追突事故の 47.1%（1,544 件）を占める。
- ・次いで、出会い頭の事故が多く全体の 21.2%（3,157 件）。このうち、交差点内の事故が多く、出会い頭の事故の 86.0%（2,716 件）を占める。
- ・空車時における事故が、全体の約 3 / 4（11,163 件）となる。

また、平成 27 年中に発生したタクシーによる死亡事故 49 件のうち、

- ・人対車両が最も多く全体の 63.3% (31 件)。このうち、横断中の人対車両が多く 21 件となっている。また、発生地点では、第一通行帯 (15 件)、交差点内 (9 件) での事故が多い。

○トラック

平成 27 年中に発生したトラックによる人身事故 19,825 件のうち、

- ・追突事故が最も多く全体の 48.9% (9,698 件)。このうち、6 時～18 時の日中の時間での追突事故が多く、全体の約 8 割 (7,602 件) を占め、ピークは 10 時～12 時で全体の 17.3% (1,674 件)。また、10km/h 以下の低速での追突事故が最も多く追突事故全体の 20.4% (1,975 件)、次いで 30km/h～40km/h の中速での事故が 19.6% (1,901 件)。発生地点では、第一通行帯での追突事故が多く、追突事故全体の 54.2% (5,253 件)。
- ・出会い頭の事故も多く発生しており、人身事故全体の 12.3% (2,436 件)。このうち、交差点内での事故が多く、出会い頭の事故の 81.4% (1,982 件) を占める。

また、平成 27 年中に発生したトラックによる死亡事故 333 件のうち、

- ・人対車両が最も多く全体の 36.0% (120 件、ただし車両相互の合計は 173 件)。このうち、発生地点としては、交差点内が最も多く人対車両事故の 40.8% (49 件) となり、次に第一通行帯が 38.3% (46 件) となっている。
- ・車両相互の中では追突事故が多く全体の 16.5% (55 件)。このうち、0～6 時の深夜～明け方の時間帯での追突事故が多く、半数を占める (27 件)。また、50km/h～90km/h の中速及び高速での事故が多く、追突事故の 87.3% を占める (48 件)。

参 考

平成15年～27年までの事業用自動車に関係する主な施策及び出来事

| | |
|-------|---|
| 平成15年 | <ul style="list-style-type: none"> ・独立行政法人自動車事故対策機構発足 ・貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）の開始（全国貨物自動車運送適正化実施機関） ・SAS対応マニュアル「「睡眠時無呼吸症候群」に注意しましょう！」の作成 ・大型トラックに速度抑制装置（スピードリミッター）の装着義務付け開始（道路運送車両法） |
| 平成16年 | <ul style="list-style-type: none"> ・酒気帯び検知拒否の罰則強化（道路交通法） |
| 平成17年 | <ul style="list-style-type: none"> ・「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」の作成 |
| 平成18年 | <ul style="list-style-type: none"> ・運輸安全マネジメント制度の開始 ・自家用有償旅客運送制度の創設（道路運送法） ・速度抑制装置（スピードリミッター）の装着に関する経過措置期間の終了（道路運送車両法） |
| 平成19年 | <ul style="list-style-type: none"> ・毎年7月のバス車内事故防止キャンペーン開始（日本バス協会） ・中型自動車免許の新設（道路交通法） ・飲酒運転に対する罰則の強化（道路交通法） ・SAS対応マニュアル「「睡眠時無呼吸症候群」に注意しましょう！」の改訂 |
| 平成20年 | <ul style="list-style-type: none"> ・米リーマンショック ・「トラック輸送の過労運転防止対策マニュアル」作成 |
| 平成21年 | <ul style="list-style-type: none"> ・「事業用自動車総合安全プラン2009」の策定 ・事後的な監視体制の強化を目的として、新規許可事業者に対する早期の監査の実施とともに、監査の端緒となる事業者の対象を拡大 ・「映像記録型ドライブレコーダ活用手順書」作成 ・飲酒運転に対する基礎点数の引上げ（道路交通法施行令） |
| 平成22年 | <ul style="list-style-type: none"> ・自動車運送事業者における先進安全自動車（ASV）の導入、運行管理の高度化及び社内安全教育の実施に対する支援制度の開始 「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の作成 |
| 平成23年 | <ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災の発生 ・点呼の際のアルコール検知器使用の義務化 ・貸切バス事業者安全性評価認定制度（セーフティバス）運用開始（日本バス協会） ・「乗合バスの車内事故を防止するための安全対策実施マニュアル」の作成 |
| 平成24年 | <ul style="list-style-type: none"> ・関越自動車道における高速ツアーバス事故の発生 ・「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」の策定 ・「トラック追突事故防止マニュアル」の作成 |
| 平成25年 | <ul style="list-style-type: none"> ・「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の策定（高速ツアーバス等の新高速乗合バスへ移行等） ・過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援制度の開始 ・「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の作成 |
| 平成26年 | <ul style="list-style-type: none"> ・北陸道における高速乗合バス事故の発生 ・「事業用自動車総合安全プラン2009」の見直しを実施 ・「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の改訂 ・「事業用自動車事故調査委員会」の設置 |
| 平成27年 | <ul style="list-style-type: none"> ・SAS対応マニュアル「自動車運送事業における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」の改訂 ・「事業用自動車健康起因事故対策協議会」の設置 |