

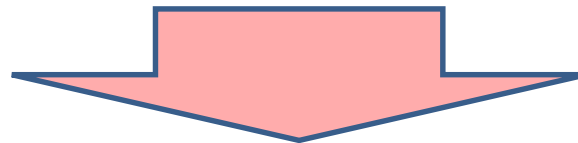
交通事故統計及び事故事例の分析に基づく死亡事故の低減のためのポイント

1. 分析・検討の概要
2. 交通事故統計(H27)に基づく死亡事故の概観
3. 運送事業者からの事故報告に基づく事例分析

1. 分析・検討の概要

分析の方法

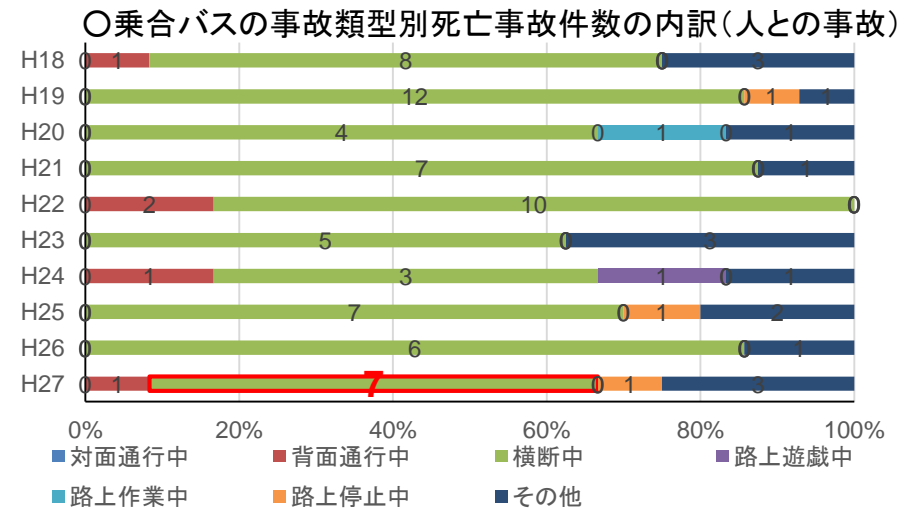
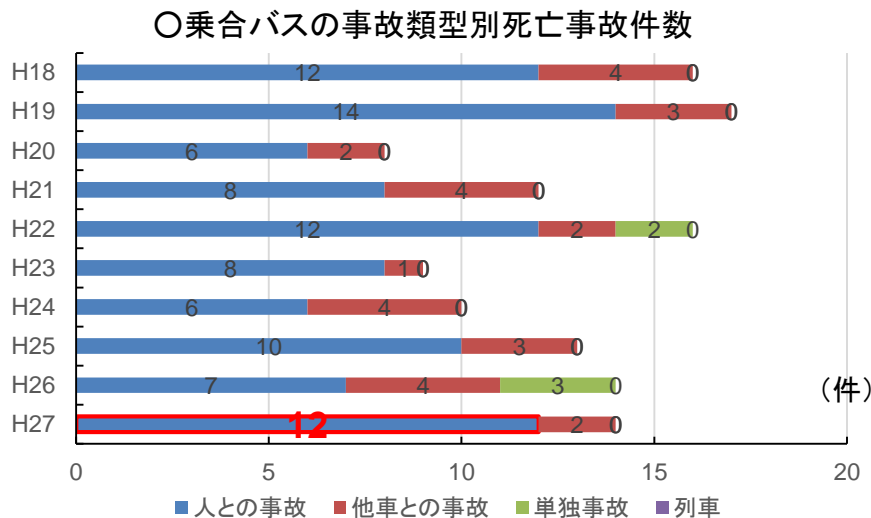
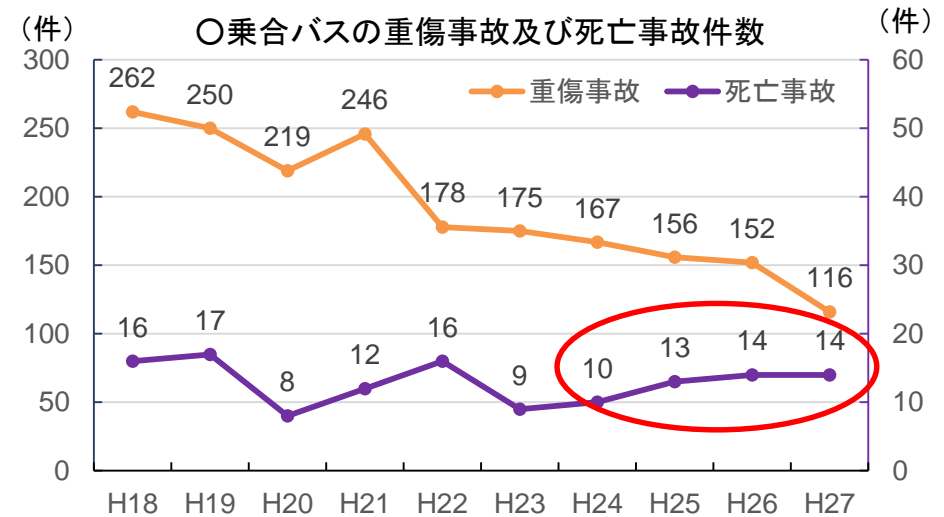
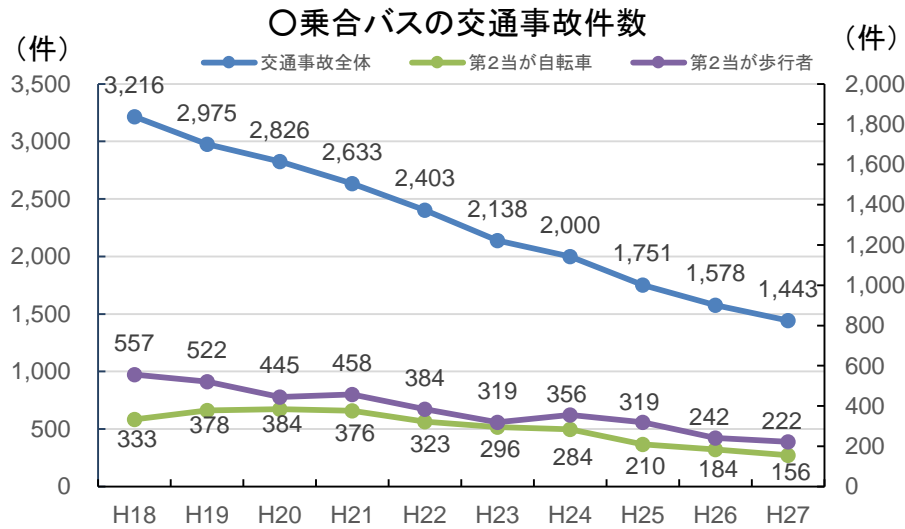
1. 「事業用自動車の交通事故統計(平成27年版)」から、各モードについて、発生件数の多い事故形態を特定
(分析の対象)
 - 各モードにおいて、近年、増加又は負傷事故と比較して減少率の低い「死亡事故」を対象
2. 自動車事故報告規則(昭和26年12月20日運輸省令第104号)に基づく自動車運送事業者からの報告(事故車両の走行等の態様、死傷者の状態等を含む詳細な事故事例)から、1.で特定された事故形態について傾向や特徴を分析



死亡事故を減少させるための具体的かつ効果的な交通安全対策を検討

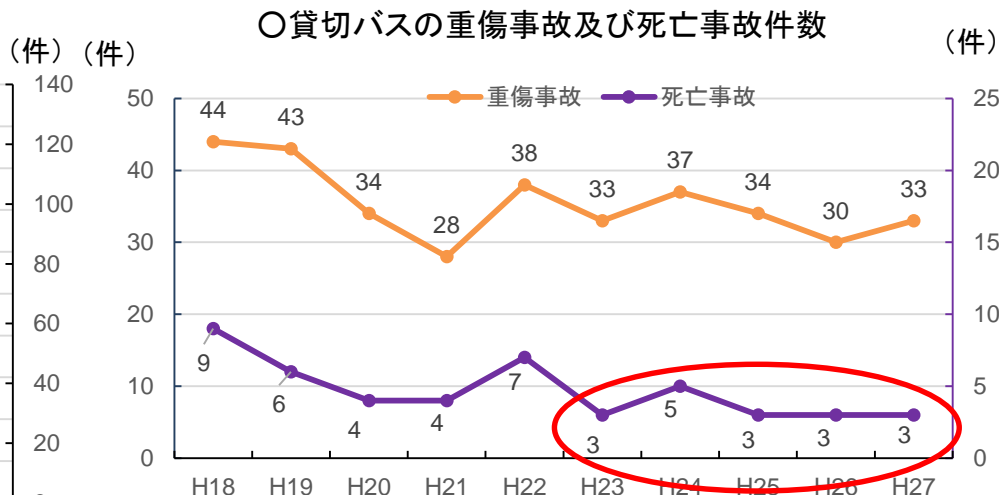
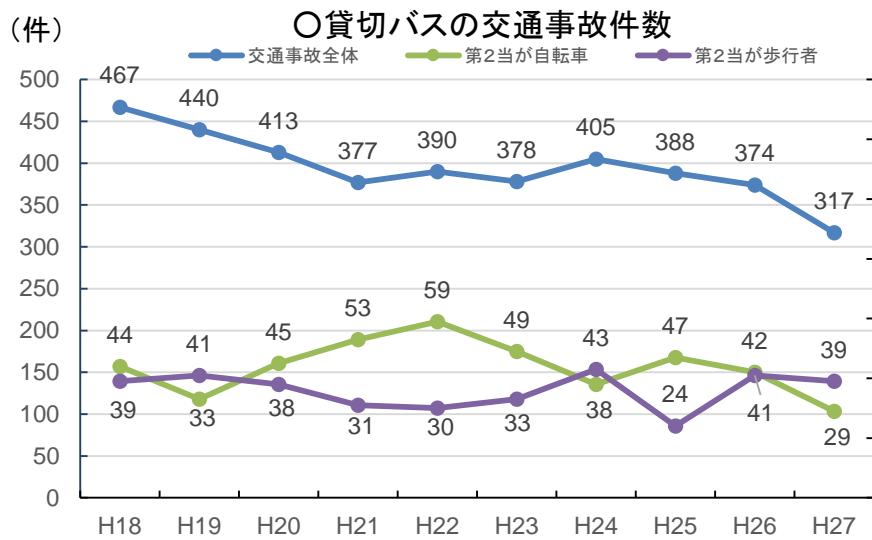
2. 交通事故統計(H27)に基づく死亡事故の概観

- ◆ 乗合バスによる事故全体の件数、重傷事故については減少傾向にあるが、**死亡事故については平成24年以降増加又は横ばい**で推移。また、歩行者と自転車が第2当の事故も数多く発生。
- ◆ 事故類型別死亡事故件数では、例年「**人との事故**」が最も多く、そのうち、「**横断中**」の事故が最も多い。

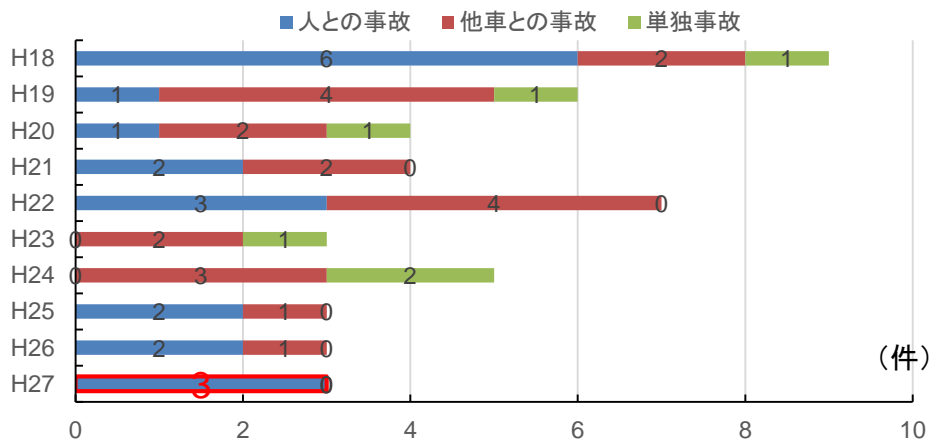


貸切バスによる死亡事故の概観 (H27)

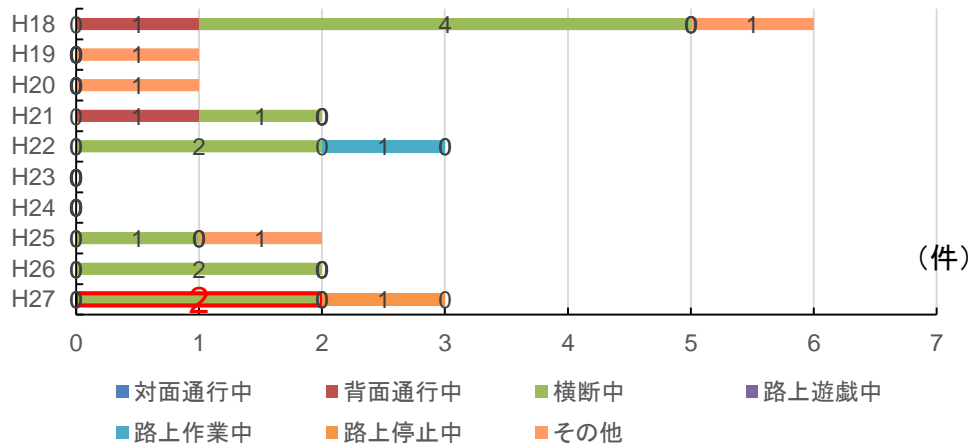
- ◆ 貸切バスによる事故全体の件数については減少傾向。重傷事故についても減少傾向にあったが平成27年は増加、**死亡事故については平成24年以降増加又は横ばいで推移**。また、歩行者と自転車が第2当の事故をみると、両者はほぼ同程度の件数で推移。
- ◆ 事故類型別死亡事故件数では、直近3年間では**「人との事故」が最も多く**、そのうち、**「横断中」の事故が最も多い**。



○貸切バスの事故類型別死亡事故件数

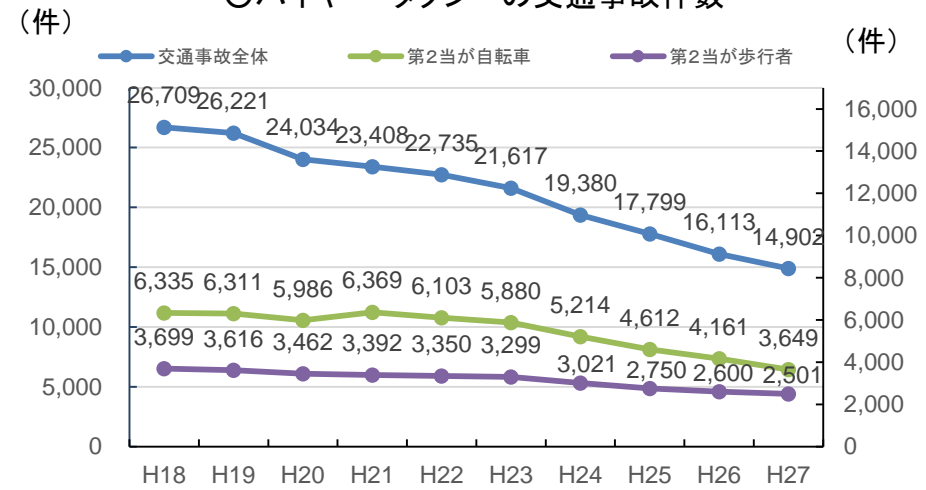


○貸切バスの事故類型別死亡事故件数の内訳(人との事故)

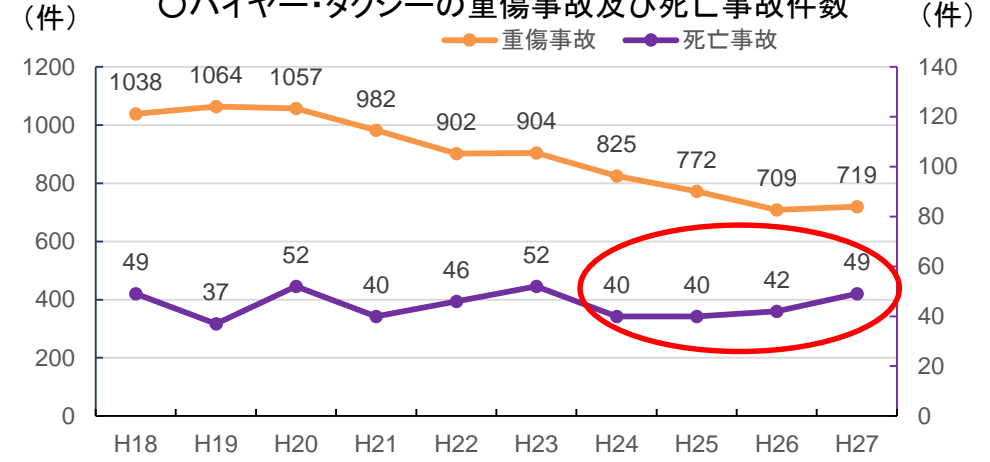


- ◆ ハイヤー・タクシーによる事故全体の件数は減少傾向にあるが、重傷事故については平成27年に増加、死亡事故については平成25年以降増加又は横ばいで推移しており、平成27年は前年比7件増加。また、歩行者と自転車が第2当の事故も数多く発生しており、後者の発生件数がより多い。
- ◆ 事故類型別死亡事故件数では、例年「人との事故」が最も多く、そのうち、「横断中」の事故が最も多い。

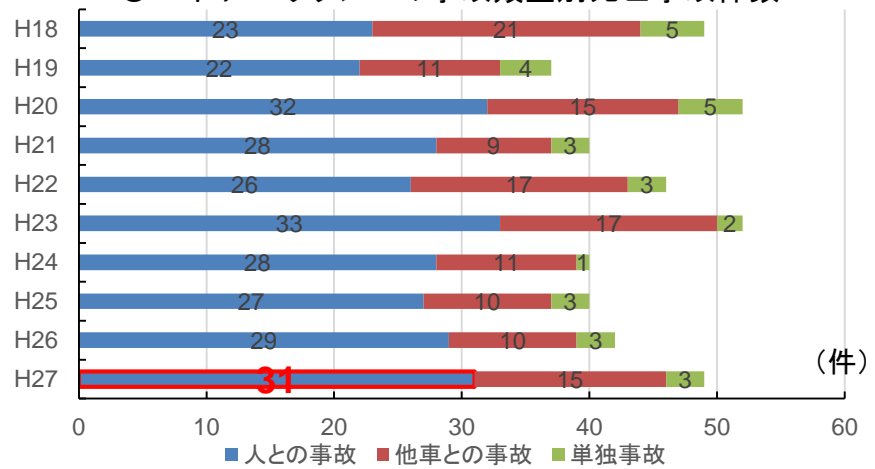
○ハイヤー・タクシーの交通事故件数



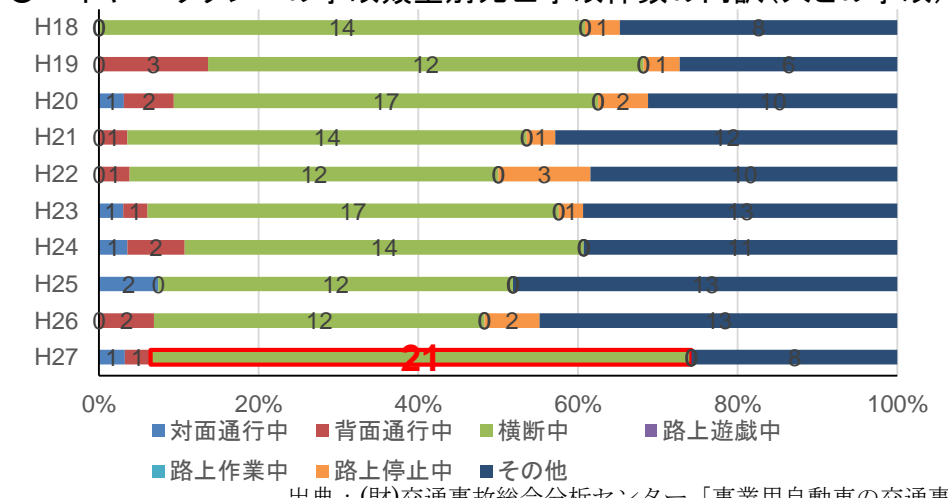
○ハイヤー・タクシーの重傷事故及び死亡事故件数



○ハイヤー・タクシーの事故類型別死亡事故件数



○ハイヤー・タクシーの事故類型別死亡事故件数の内訳(人との事故)

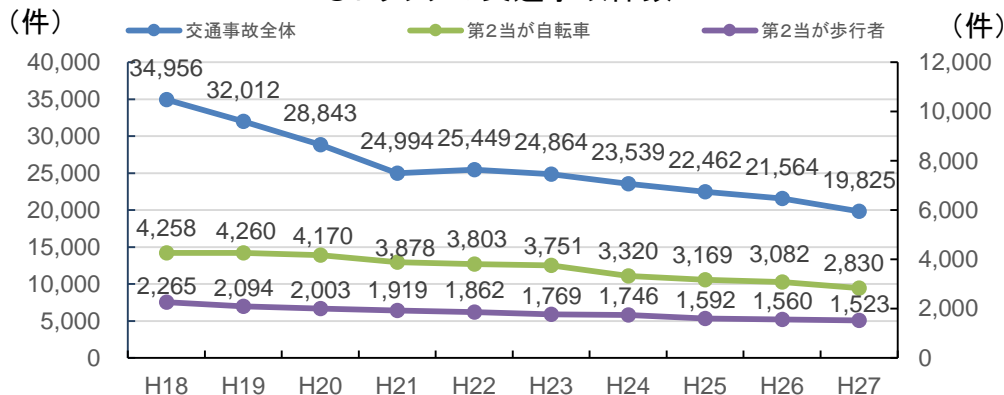


出典：(財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

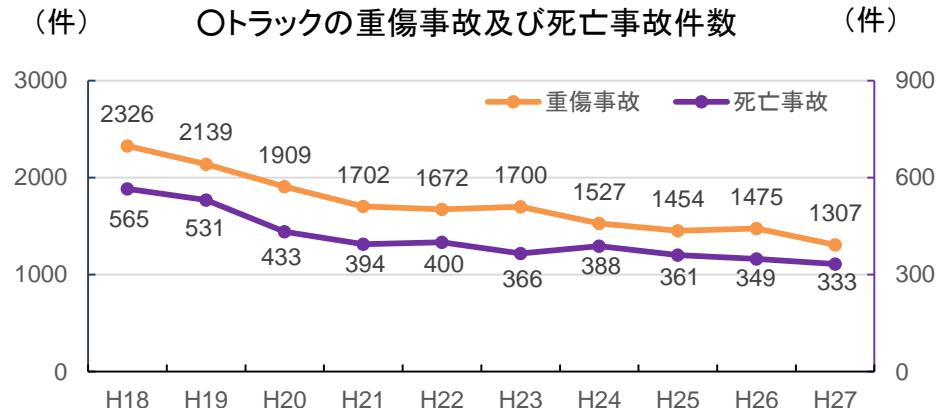
トラックによる死亡事故の概観 (H27)

- ◆ **トラックによる事故全体の件数、重傷事故、死亡事故については減少傾向にあるが、死亡事故については事業用自動車の死亡事故全体の83.5%を占める**など依然として高い水準で推移。また、歩行者と自転車が第2当の事故も数多く発生しており、後者の発生件数がより多い。
- ◆ **事故類型別死亡事故件数では、「他車との事故」(173件)が「人との事故」(120件)より多いが、事故類型の内訳では、「人との事故」中「横断中」の事故(77件)が最も多い。**

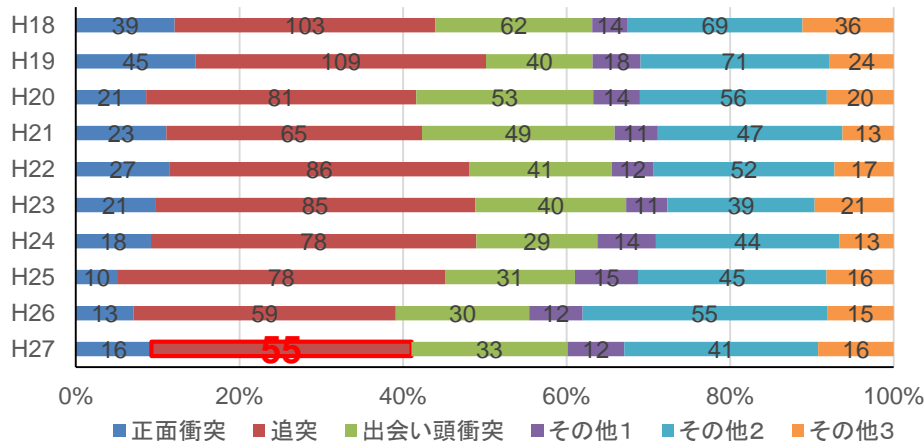
○トラックの交通事故件数



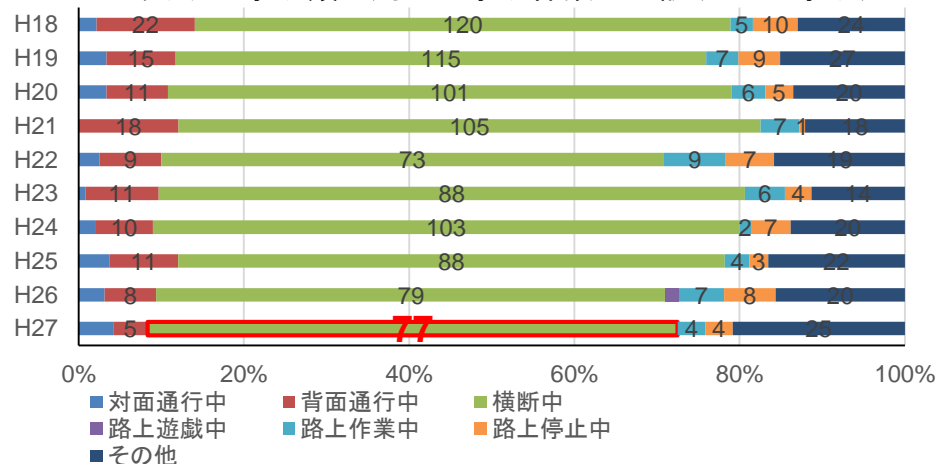
○トラックの重傷事故及び死亡事故件数



○トラックの事故類型別死亡事故件数の内訳(他車との事故)



○トラックの事故類型別死亡事故件数の内訳(人との事故)



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、左折時衝突、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：(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」

死亡事故

乗合バス

- ◆ **死亡事故**は、平成24年以降**増加又は横ばい**で推移。
- ◆ 事故類型別死亡事故では、「**人との事故**」が**最も多い**（12件、86%）。
- ◆ 「人との事故」では、「**横断中**」の事故が**最も多い**（7件、58%）。

貸切バス

- ◆ **死亡事故**は、平成24年以降**増加又は横ばい**で推移。
- ◆ 事故類型別死亡事故では、「**人との事故**」が**最も多い**（3件、100%）。
- ◆ 「人との事故」では、「**横断中**」の事故が**最も多い**（2件、67%）。

ハイヤー・タクシー

- ◆ **死亡事故**は、平成25年以降**増加又は横ばい**で推移。
- ◆ 事故類型別死亡事故では、「**人との事故**」が**最も多い**（31件、63%）。
- ◆ 「人との事故」では、「**横断中**」の事故が**最も多い**（21件、68%）。

トラック

- ◆ 事故全般は減少傾向。
- ◆ トラックによる死亡事故は、事業用自動車の**死亡事故全体の83.5%**を占めている。
- ◆ 事故類型別死亡事故では、「**他車との事故**」が**最も多い**（173件、52%）。
- ◆ 事故類型別死亡事故の内訳では、「**人との事故**」での「**横断中**」の事故が**最も多い**（77件、64%）。

- ◆ 一般的に被害が大きくなる傾向のある歩行者と自転車が第2当の事故も数多く発生しており、後者は前者の同等以上発生。

各モードにおける**人・自転車との死亡事故**について、事故事例を踏まえた更なる分析を実施

3. 運送事業者からの事故報告に基づく 事例分析

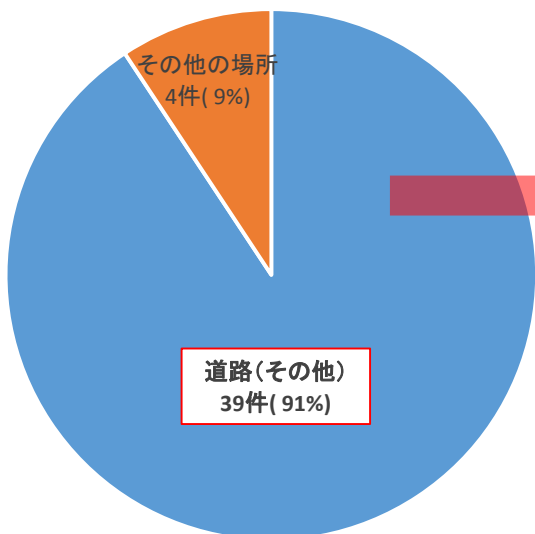
【乗合バス①】人・自転車との死亡事故の特徴

特徴

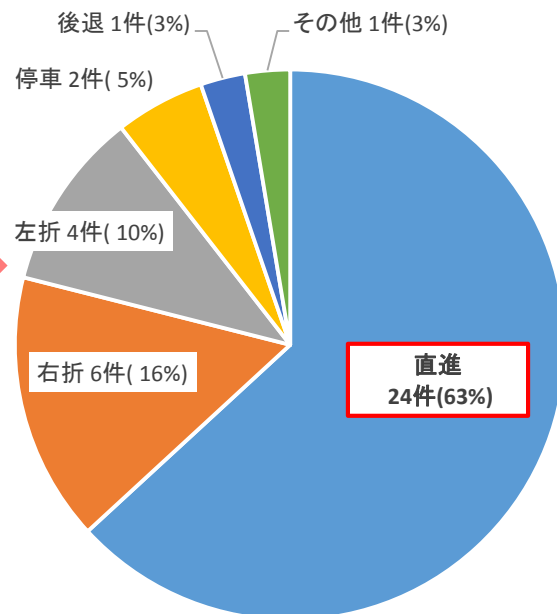
- 平成25年から平成27年の乗合バスによる人・自転車との死亡事故について、高速自動車国道等を除く道路における事故を車両の走行等の態様別に見ると、直進時が63%、右折時が16%、左折時が10%となっている。
- 直進時の事故のうち、58%は歩行者等による事故。うち、64%が道路横断中や飛び出しによるものであり、そのうち67%が子供又は高齢者によるもの。また、その全てにおいて、危険認知速度は法定速度程度であり、危険を予測した減速を行っていない。

これらの事故に焦点を絞り、事故要因を分析

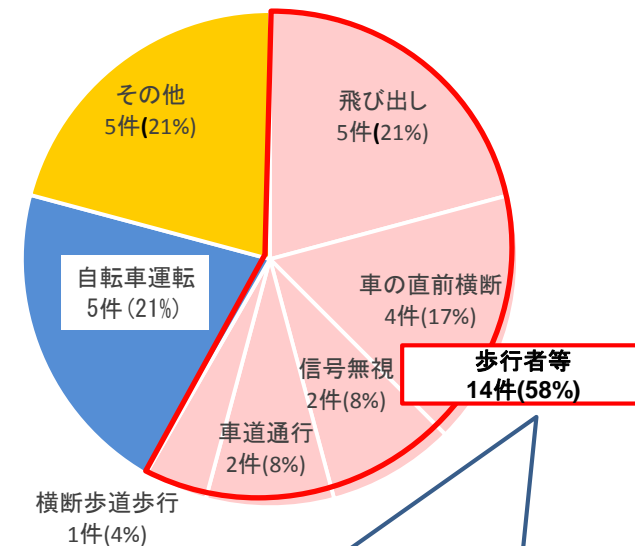
○道路の種類



○車両の走行等の態様



○死者の状態



- ✓ 9件(64%)が横断中や飛び出しによる事故
- ✓ うち、6件(67%)が子供又は高齢者によるもの 等

○車両直進時の歩行者の横断・飛び出しによる事故の事例分析

事故の主な要因

- ✓ 運行経路には市街地が多く含まれ
 - ・ 道路が狭い
 - ・ 歩行者が多い
- ✓ 横断歩道がない場所での高齢者の横断
- ✓ 交差点での子供の急な飛び出し
- ✓ 歩行者や他の交通等への意識傾注
- ✓ 子供又は高齢者の予期せぬ動きに係る認識の甘さ
- ✓ 車体が大きく死角が多い
- 歩行者や他の交通等への意識傾注
- 不測の事態の発生
- 前方不注意
- 子供又は高齢者の付近を走行する際の減速・徐行の不履行
- 歩行者の発見遅れ
- 不測の事態発生時の回避や停止が困難

事故低減のポイント

- 直進時、横断歩道のない場所を横断してくる高齢者や交差点付近で急に飛び出す子供による事故が特に多い
- 直進時に高齢者や子供を見かけたら、
 - ✓ 高齢者の横断歩道のない場所の横断や子供の交差点付近で急な飛び出しを想定し
 - ✓ いつでもブレーキを踏める準備を

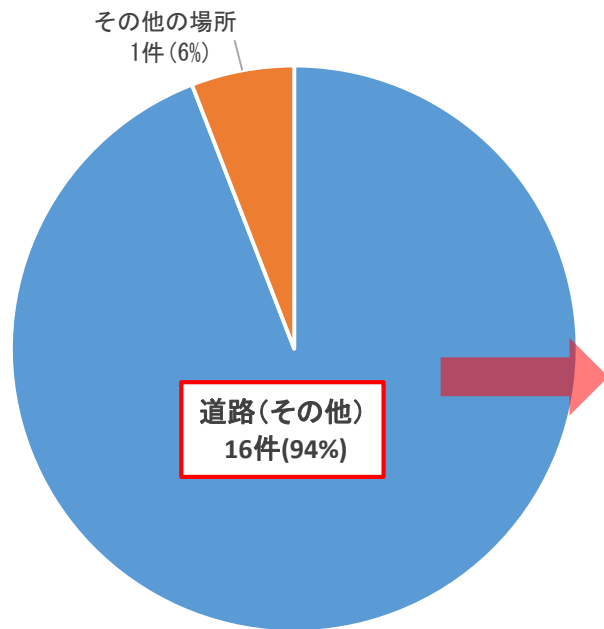
【貸切バス①】人・自転車との死亡事故の特徴

特徴

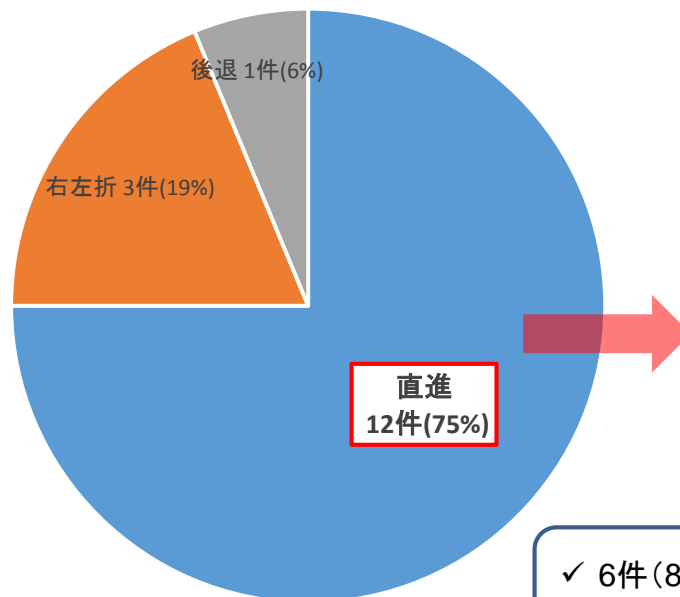
- 平成23年から平成27年の貸切バスによる人・自転車との死亡事故について、高速自動車国道等を除く道路における事故を車両の走行等の態様別に見ると、直進時が75%、右左折時が19%となっている。
- 直進時の事故のうち、58%は自転車による事故。うち、86%が自転車の転倒による追突や飛び出しによるもの。また、その全てにおいて、危険認知速度は法定速度程度であり、危険を予測した減速を行っていない。

これらの事故に焦点を絞り、事故要因を分析

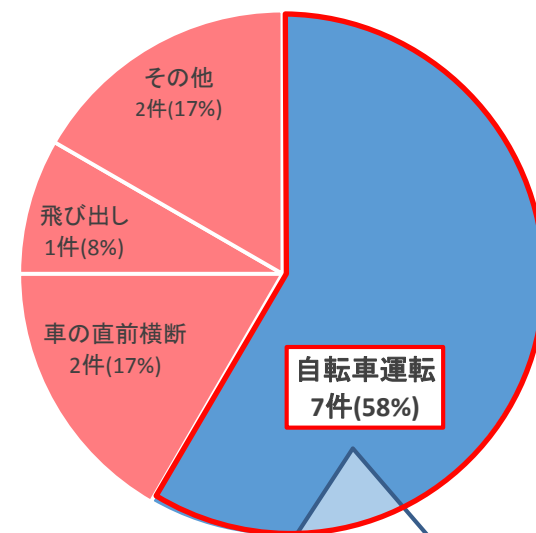
○道路の種類



○車両の走行等の態様



○死者の状態



- ✓ 6件(86%)が自転車の転倒による追突や飛び出し
- ✓ 6件(86%)において危険認知速度は法定速度程度

○直進時の自転車との事故の事例分析

事故の主な要因

- ✓ 自転車の挙動に対する運転者の認識の甘さ(自転車は転倒しない、飛び出さないといった思い込み)

【自転車ならではの挙動】

- 基本的に車道を走行
- 車道縁石等への接触によるよろけ、転倒
- 路肩の駐車車両等を追い越す際の走行車両への接近

- ✓ 自転車の側方を通過する際に十分な間隔を取っていない
- ✓ 自転車の側方を通過する際に減速・徐行していない

- ✓ 雨や自転車運転者の服装による被視認性の悪さ
- ✓ 車体が大きく死角が多い

- 前方不注意
- 漫然運転
- 減速・徐行の不履行

- 不測の事態発生時の回避や停止が困難

- 自転車の発見遅れ

事故低減のポイント

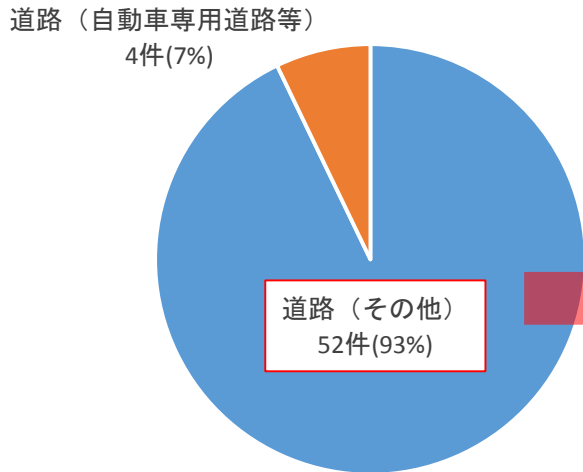
- 直進時、自転車の転倒や飛び出しによる死亡事故が特に多い
- 直進時に自転車を見かけたら、
 - ✓ 自転車の転倒や飛び出しを想定し
 - ✓ 自転車の側方を通過する際の減速・徐行と
 - ✓ 可能な限り十分な間隔の確保を

特徴

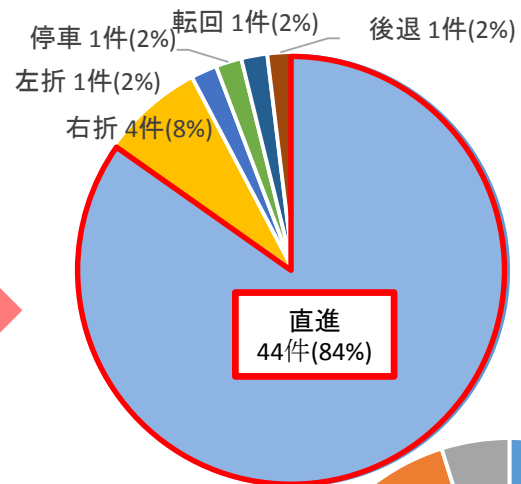
- 平成27年中のタクシーによる人・自転車との死亡事故について、自動車専用道路等を除く道路における事故を車両の走行等の態様別に見ると、直進時が84%となっている。
- 直進時の事故のうち、93%が歩行者等との死亡事故、うち、80%が歩行者の道路横断・飛び出しによるものであり、そのうち、88%が夜間に発生し、79%が空車時に発生、61%において車両は法定速度を超過、58%が右から左への横断・飛び出しとなっている。

これらの事故に焦点を絞り、事故要因を分析

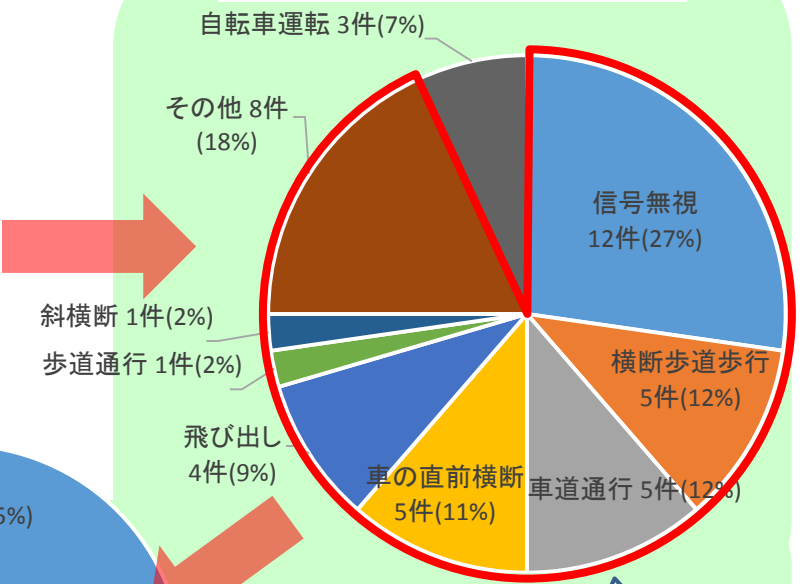
○道路の種類



○車両の走行等の態様

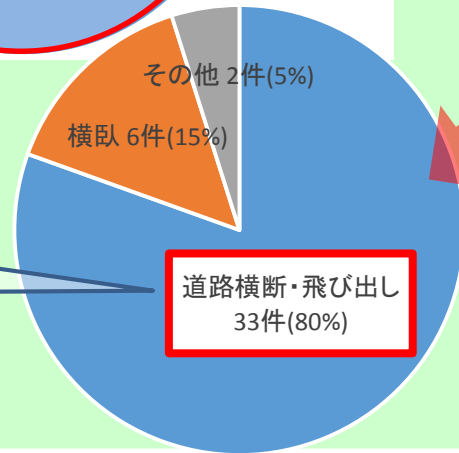


○死者の状態



○直進時の死傷事故における歩行者等の行動（自転車との事故を除く）

- ✓ 29件(88%)が夜間(18:00~6:00)に発生
- ✓ 26件(79%)が空車時に発生
- ✓ 20件(61%)において車両は法定速度を超過
- ✓ 19件(58%)が右から左への横断・飛び出し



✓ 41件(93%)が歩行者等との死亡事故

○夜間の空車・直進時における歩行者の右から左への横断・飛び出しによる事故の事例分析

事故の主な要因

- ✓ 交通閑散
- ✓ 歩行者はいないとの思い込み

- 前方不注意
- 漫然運転
- 脇見運転
- 速度超過

- ✓ 街灯が少なく暗い
- ✓ 立木による視界不良
- ✓ 歩行者の服装による被視認性の悪さ
- ✓ 対向車の前照灯による歩行者の蒸発現象

- 歩行者の発見遅れ

- ✓ 歩行者の横断開始時点が車両から遠い
- ✓ すれ違い前照灯のみの使用による視界の悪さ
- ✓ 歩行者の信号無視や横断歩道のない場所での横断

- 歩行者の発見遅れ

- ✓ 左側歩行者への意識傾注
- ✓ バックミラーへの意識傾注
- ✓ 連絡無線やナビへの意識傾注

- 前方不注意
- 脇見運転
- 歩行者の発見遅れ

事故低減のポイント

- 夜間に空車で直進時、右側から横断・飛び出す歩行者による死亡事故が特に多い
- 夜間の直進時は、
 - ✓ 信号無視や横断歩道のない場所で横断する歩行者を想定し
 - ✓ 視界確保と漫然運転防止のため、ハイビーム／ロービームのこまめな切り替えと
 - ✓ 法定速度の遵守徹底を

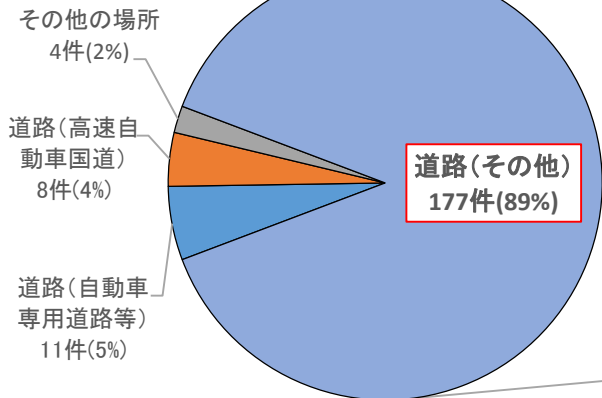
【トラック①】人・自転車との死亡事故の特徴

特徴

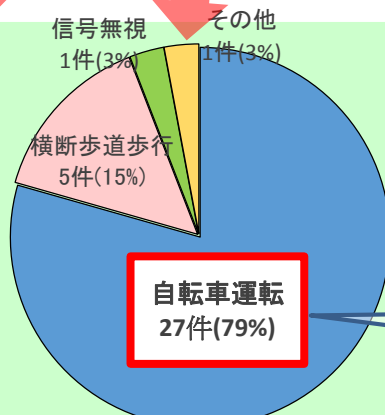
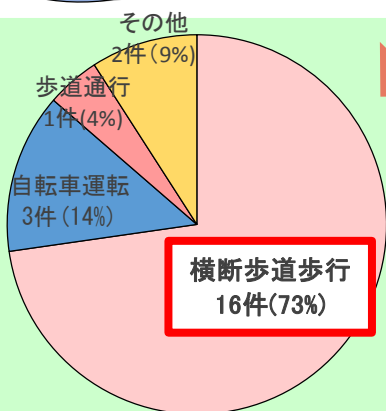
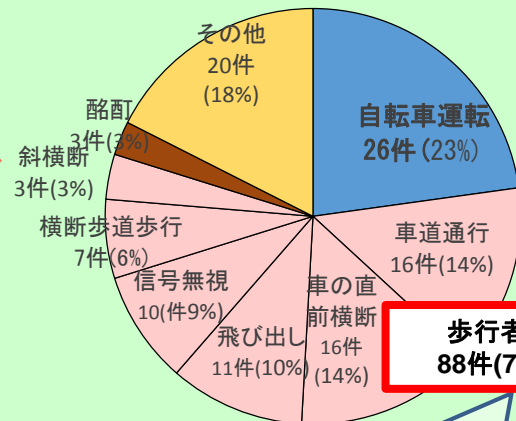
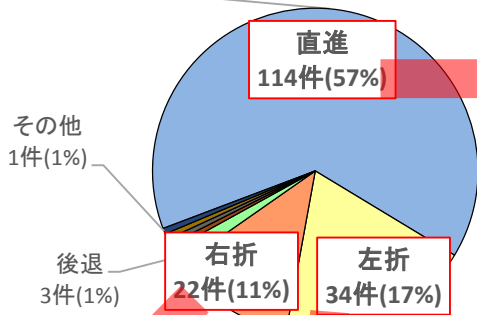
- 平成27年中のトラックによる人・自転車との死亡事故について、高速自動車国道等を除く道路での事故を車両の走行等の態様別に見ると、直進時:57%、右折時:11%、左折時:17%となっている。
- 直進時の事故のうち、77%は歩行者や作業員等による事故。うち、74%が道路横断中や飛び出しによるものであり、そのうち63%が夜間に発生し、うち61%において車両は法定速度を超過している。
- 右折時の事故のうち、73%は横断歩道歩行中の事故となっている。
- 左折時の事故のうち、79%は自転車運転者による事故。うち、89%が巻き込みであり、そのうち83%が大型車によるものとなっている。

これらのケースに焦点を絞り、事故要因を分析

○道路の種類



○車両の走行等の態様



✓ 65件(74%)が横断中や飛び出しによる事故
 ✓ うち、41件(63%)が夜間(18:00~6:00)に発生
 ✓ うち、25件(61%)で車両は法定速度超過、17件(41%)で歩行者は車両進行方向に対し右側から横断・飛び出し(左側から:8件、不明:16件)

✓ 24件(89%)が巻き込み事故
 ✓ うち、20件(83%)が大型車によるもの

【トラック②】人・自転車との死亡事故の要因・事故低減のポイント

事故の主な要因

○夜間の直進時における歩行者の横断・飛び出しによる事故の事例分析

- ✓ 交通閑散
- ✓ 歩行者はいないとの思い込み
- ✓ 街灯が少なく暗い
- ✓ 対向車の前照灯による歩行者の蒸発現象
(歩行者が車両進行方向に対し右から横断してくる場合)
- ✓ 歩行者の横断開始時点が車両から遠い
- ✓ すれ違い前照灯のみの使用による視界の悪さ
- ✓ 歩行者の信号無視や横断歩道のない場所での横断

- 前方不注意
- 漫然運転・脇見運転
- 速度超過
- 歩行者の発見遅れ
- 歩行者の発見遅れ

○右折時における横断歩道横断中の歩行者による事故の事例分析

- ✓ 対向車不在時の徐行、横断歩道直前での一時停止の不履行
- ✓ 対向車、前方の信号、自転車等への意識傾注
- ✓ 自車両の右側後方巻き込み確認への意識傾注

- 安全不確認
- 歩行者の発見遅れ
- 歩行者の発見遅れ

○大型車の左折時における自転車巻き込み事故の事例分析

- ✓ 徐行・一時停止の不履行、目視不履行
- ✓ 左折前の確認のみで、左折時の再度の確認の不履行(左折前の確認で十分との思い込み)
- ✓ 前方車両への追従
- ✓ 大回りで左折する際の対向車等への意識傾注
- ✓ 車両が大きく巻き込み時の衝撃が小さい
- ✓ 助手席床面に置いた荷物等による安全確認窓のふさぎ

- 安全不確認
- 自転車の発見遅れ
- 自転車接触の発見遅れ
- 安全不確認

事故低減のポイント

- 夜間直進時は右側から横断・飛び出す歩行者による死亡事故が特に多い
- 夜間の直進時は、
 - ✓ 信号無視や横断歩道のない場所で横断する歩行者を想定し
 - ✓ 視界確保と漫然運転防止のため、ハイビーム／ロービームのこまめな切り替えと
 - ✓ 法定速度の遵守徹底を

- 右折時は横断歩道を横断している歩行者による死亡事故が特に多い
- 右折時は、
 - ✓ 横断歩道を横断している歩行者の存在を想定し
 - ✓ 横断歩道手前で徐行又は一時停止を

- 左折時は自転車巻き込みによる死亡事故が特に多い
- 左折時に自転車を見かけたら、
 - ✓ 自転車は思ったより速いことを認識し
 - ✓ 左折前の確認で安心せず、左折時に今一度、ミラー・目視で確認を
 - ✓ 加えて、安全確認窓からの視界確保のため、助手席床面にモノを置かないよう運転室内の整理整頓を

乗合バス

貸切バス

ハイタク

トラック

| | 乗合バス | 貸切バス | ハイタク | トラック | | |
|-----------|--|-----------------------|--------------------------------------|----------------------------------|------------------|------------------|
| 車両の走行等の態様 | 直進時 | 直進時 | 直進時 | 直進時 | 右折時 | 左折時 |
| 発生時間帯 | 昼間が多い | 昼間が多い | 夜間が多い | 夜間が多い | 昼間が多い | 昼間が多い |
| 死者の状態 | 道路横断・飛び出し | 自転車運転 | 道路横断・飛び出し | 道路横断・飛び出し | 横断歩道歩行 | 自転車運転 |
| 危険認知速度 | 法定速度程度 | 法定速度程度 | 法定速度超過が多い | 法定速度超過が多い | 低速 (20km/h以下) | 低速 (30km/h以下) |
| その他 | 横断歩道のない場所を横断してくる高齢者や交差点付近で急に飛び出す子供によるものが特に多い | 自転車の転倒や飛び出しによるものが特に多い | 空車時に車両進行方向右側から横断・飛び出す歩行者による死亡事故が特に多い | 車両進行方向右側から横断・飛び出す歩行者による死亡事故が特に多い | — | 大型車による巻き込みが特に多い |

乗合バス

- 直進時、横断歩道のない場所を横断してくる高齢者や交差点付近で急に飛び出す子供による死亡事故が特に多い

直進時に高齢者や子供を見かけた

- ✓ 高齢者の横断歩道のない場所の横断や子供の交差点付近で急な飛び出しを想定し
- ✓ いつでもブレーキを踏める準備を

貸切バス

- 直進時、自転車の転倒や飛び出しによる死亡事故が特に多い

直進時に自転車を見かけたら、

- ✓ 自転車の転倒や飛び出しを想定し
- ✓ 自転車の側方を通過する際の減速・徐行と
- ✓ 可能な限り十分な間隔の確保を

ハイヤー・タクシー

- 夜間に空車で直進時、右側から横断・飛び出す歩行者による死亡事故が特に多い

夜間の直進時は、

- ✓ 信号無視や横断歩道のない場所で横断する歩行者を想定し
- ✓ 視界確保と漫然運転防止のため、ハイビーム／ロービームのこまめな切り替えと
- ✓ 法定速度の遵守徹底を
- ✓ 加えて、乗客有無やナビ画面の確認は歩行者不在を確認後に

トラック

- 夜間直進時は右側から横断・飛び出す歩行者による死亡事故が特に多い

夜間の直進時は、

- ✓ 信号無視や横断歩道のない場所で横断する歩行者を想定し
- ✓ 視界確保と漫然運転防止のため、ハイビーム／ロービームのこまめな切り替えと
- ✓ 法定速度の遵守徹底を

- 右折時は横断歩道を横断している歩行者による死亡事故が特に多い

右折時は、

- ✓ 横断歩道を横断している歩行者の存在を想定し
- ✓ 横断歩道手前で徐行又は一時停止を

- 左折時は自転車巻き込みによる死亡事故が特に多い

左折時に自転車を見かけたら、

- ✓ 自転車は思ったより速いことを認識し
- ✓ 左折前の確認で安心せず、左折時に今一度、ミラー・目視で確認を
- ✓ 加えて、安全確認窓からの視界確保のため、助手席床面にモノを置かないよう運転室内の整理整頓を