

最近の交通事故発生状況と 総合安全プラン2025の取組状況

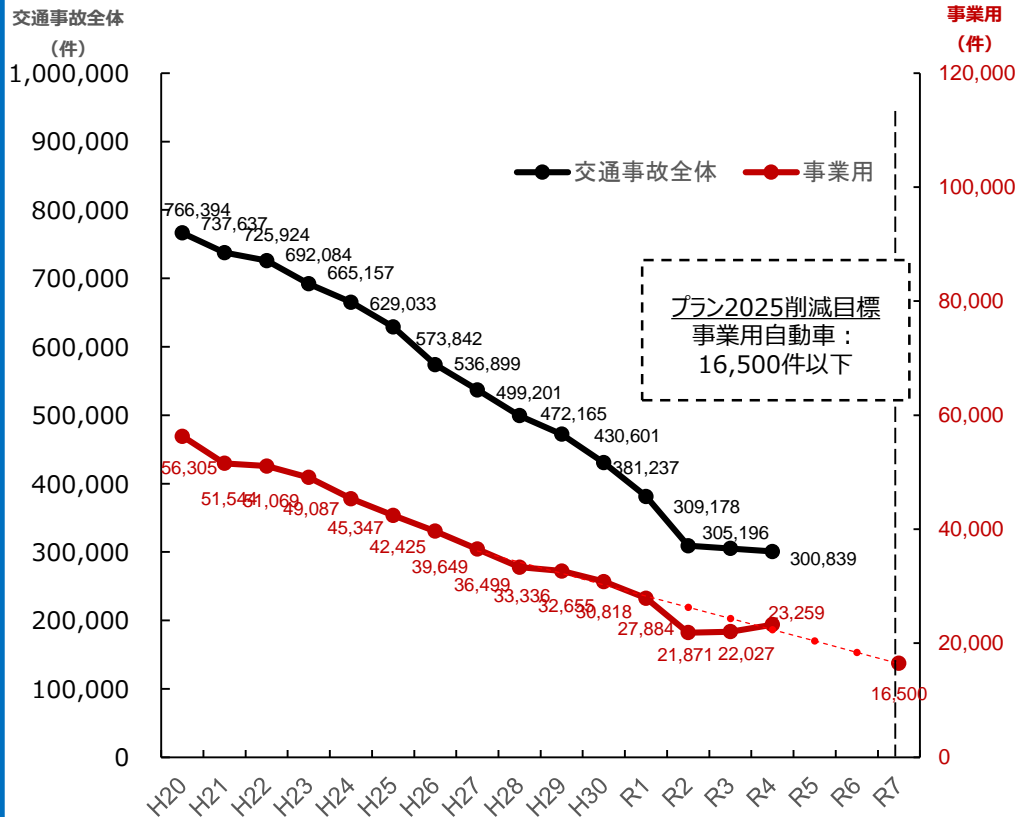
令和5年度「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」

事業用自動車による交通事故件数の推移

- 令和4年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は300,839件、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※は23,259件となり、**過去9年間で半減**。
- 各モードの交通事故件数は、**すべてのモードで減少傾向を示しているが、令和3年との比較では全モード増加**。
- トラックの事故件数が増加している主な要因は、**軽貨物の事故件数の増加**にある。(P.8参照)

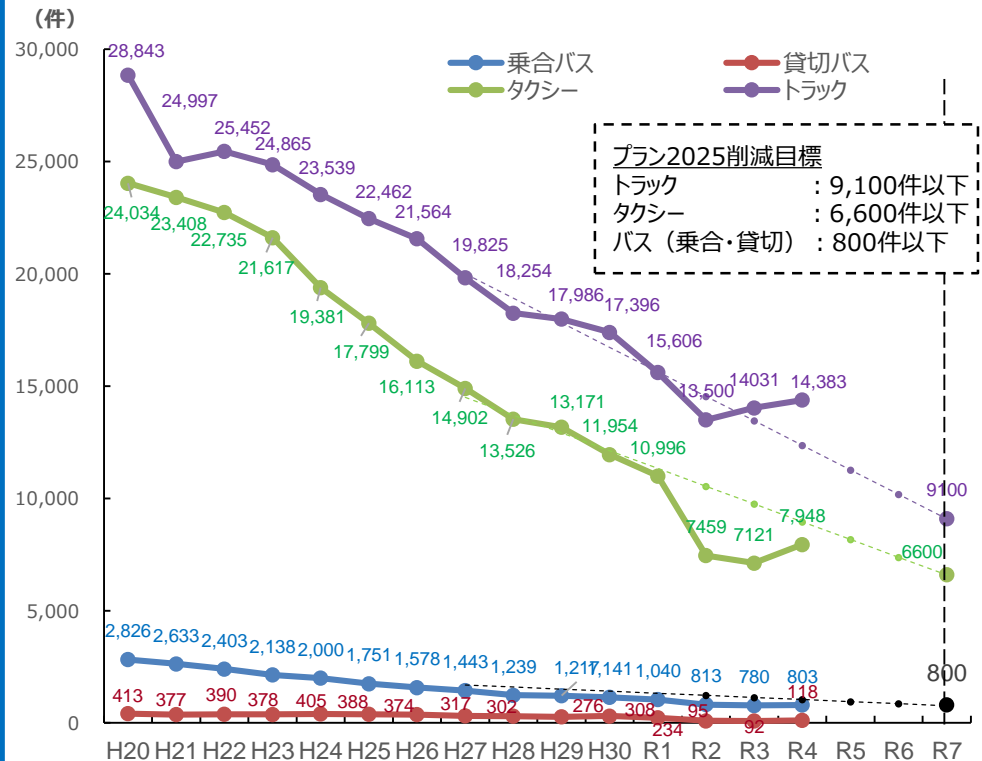
※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数

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「令和4年中の交通事故の発生状況」
(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

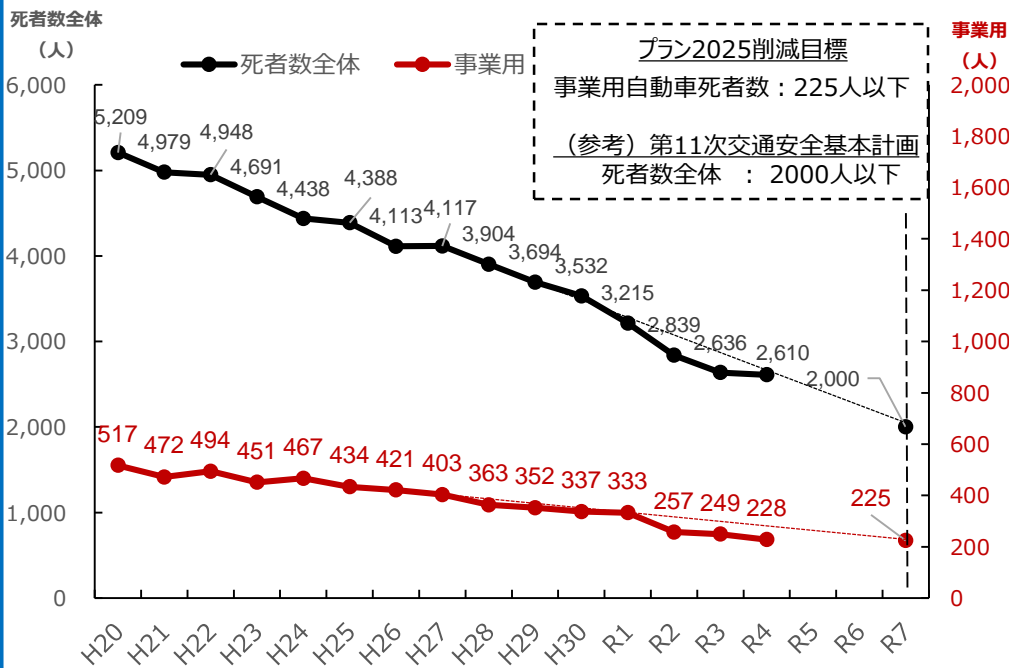


出典(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

事業用自動車による交通事故死者数の推移

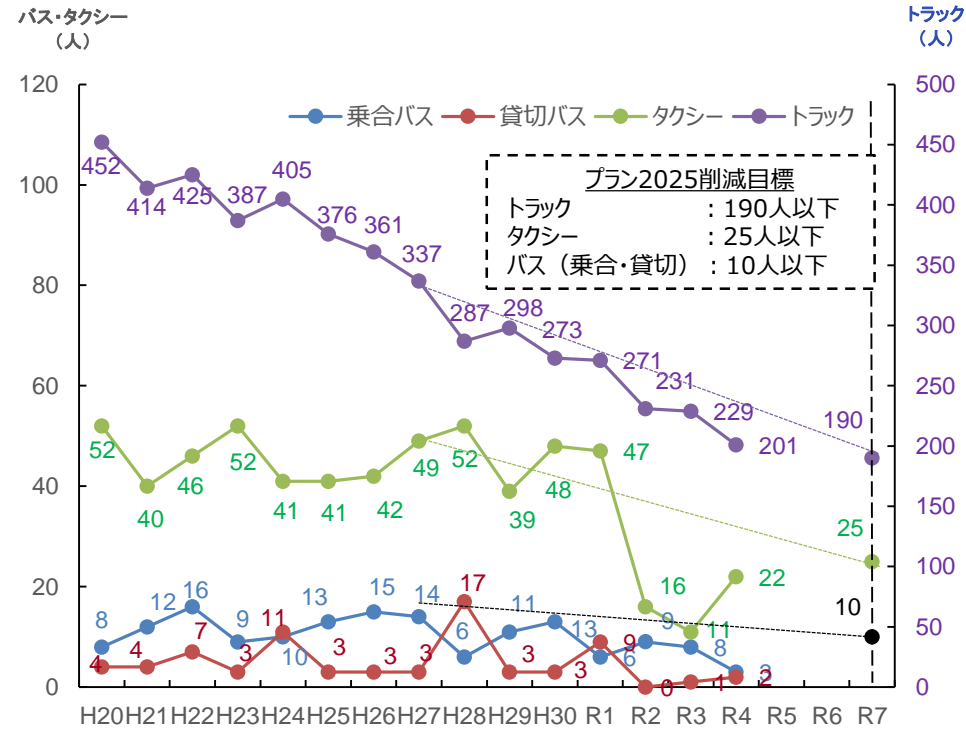
- 令和4年中に発生した交通事故全体の死者数は2,610人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は228人(前年比21人減)であった。
- 令和4年の各モードの交通事故死者数は、タクシー・貸切バスは増加、トラック・乗合バスは前年より減少。

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「令和4年中の交通事故の発生状況」
 (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

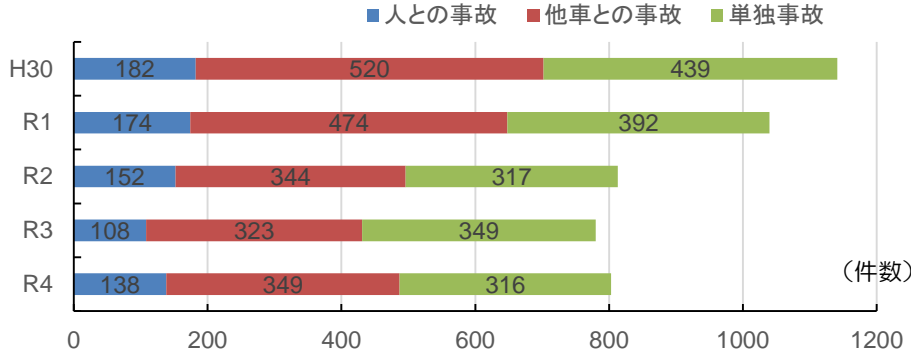


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

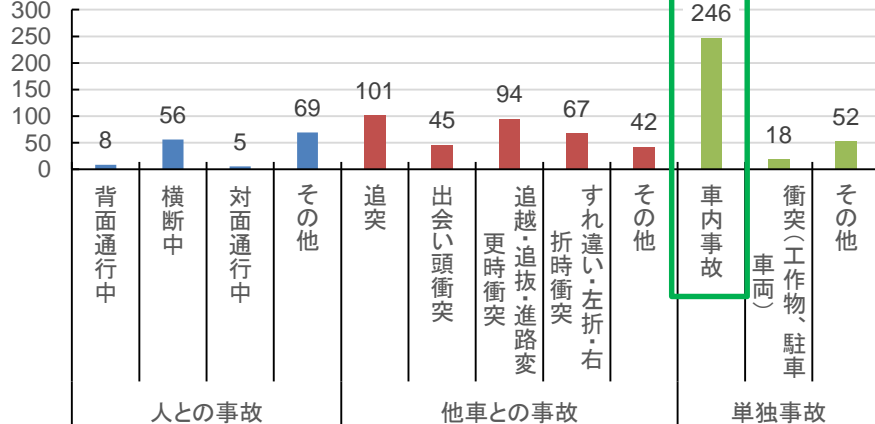
- 交通事故全体の件数は近年横ばい傾向を示しており、令和4年は803件であった。事故類型としては、「**車内事故**」が全体の約**3割にあたる246件発生しており、最多**。
- 死亡事故の件数は減少傾向を示しており、令和4年は**2件**であった。事故を類型化すると、「**横断中の歩行者との事故**」及び「**工作物との衝突**」であった。

乗合バスの事故類型

○事故類型別件数

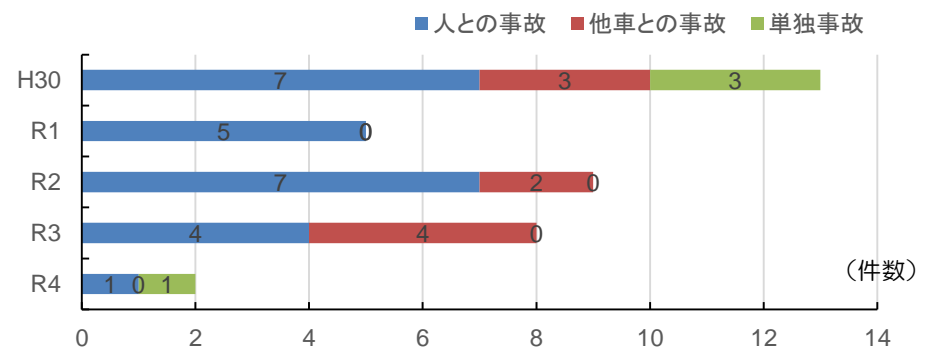


○令和4年事故類型別事故件数の内訳
(件数)

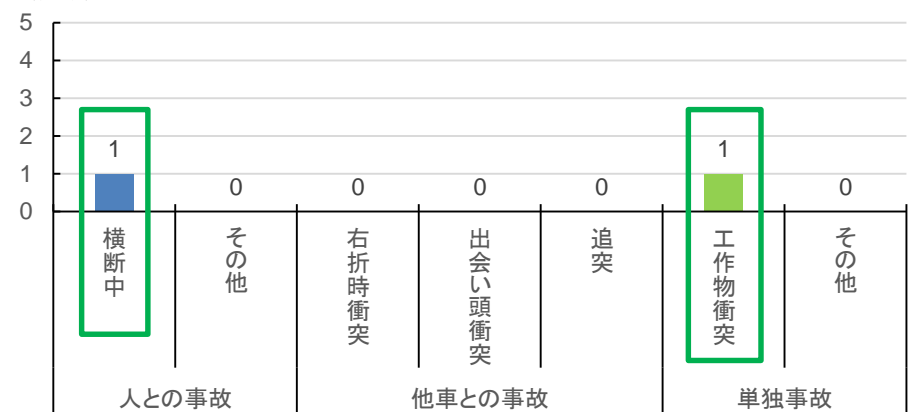


乗合バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和4年事故類型別死亡事故件数の内訳
(件数)

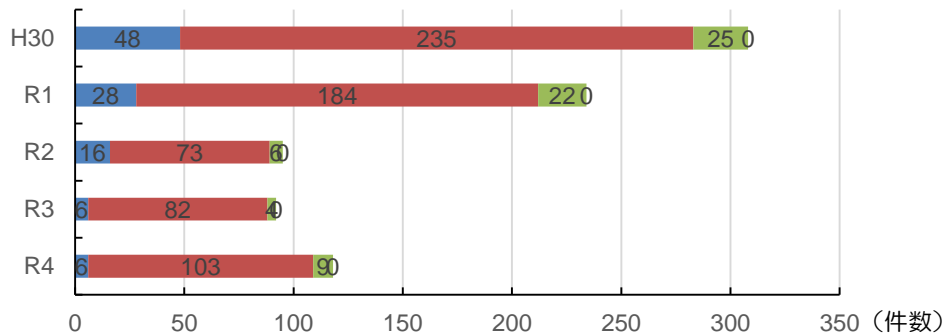


- 交通事故全体の件数は近年横ばい傾向を示しており、令和4年は118件であった。事故類型としては、「追突事故」の他、右左折時等の衝突事故が多い。
- 死亡事故の件数は近年1ケタ台で推移しており、令和4年は2件であり、出会い頭衝突と工作物衝突により発生したものの。

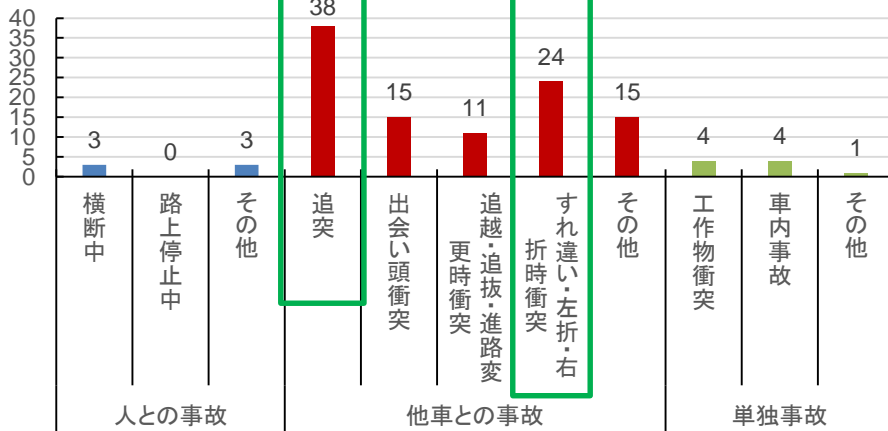
貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

■人との事故 ■他車との事故 ■単独事故 ■列車



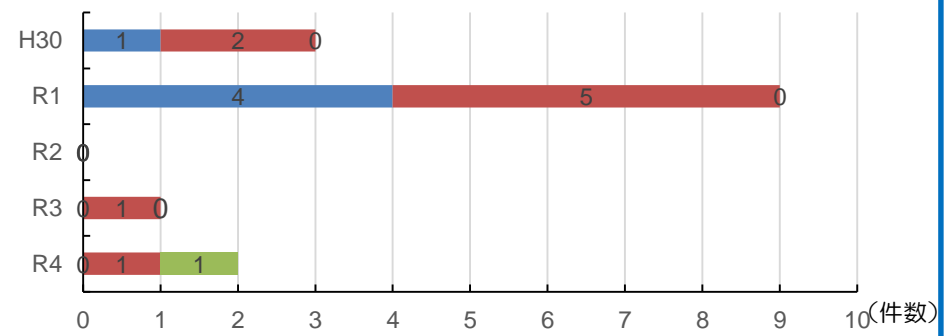
○令和4年事故類型別事故件数の内訳 (件数)



貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数

■人との事故 ■他車との事故 ■単独事故



○令和4年事故類型別死亡事故件数の内訳

※令和4年の2件は、出会い頭衝突と、工作物衝突により発生したものの。

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」

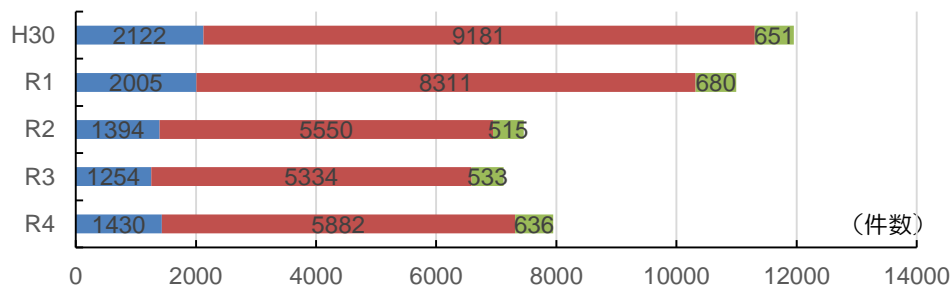
業態別の特徴的な事故(タクシー)

- 交通事故全体の件数は近年横ばい傾向を示しており、令和4年は7,948件であった。事故類型は、「出会い頭衝突事故」、「追突」「右左折時等の衝突」が多い。
- 死亡事故の件数も近年横ばい傾向を示しており、令和4年は22件であった。事故類型は「路上横臥中」の人との接触が最も多い。

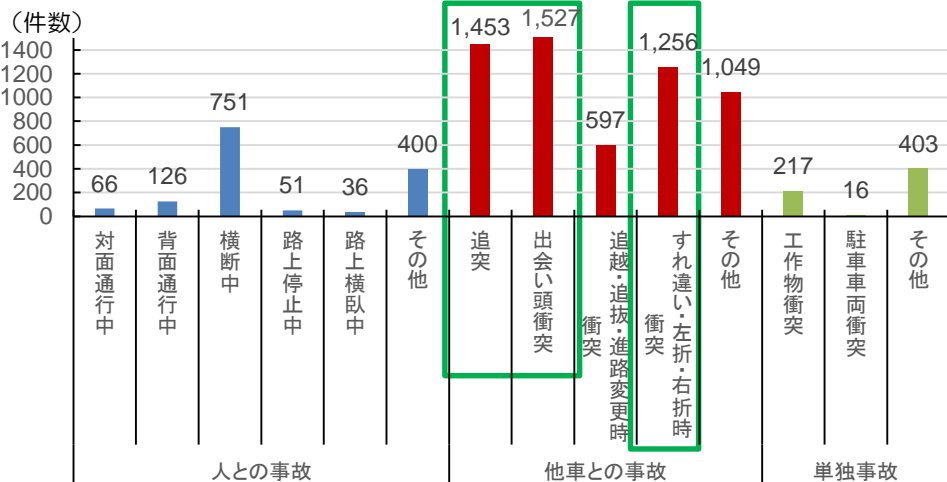
タクシーの事故類型

○事故類型別件数

■人との事故 ■他車との事故 ■単独事故



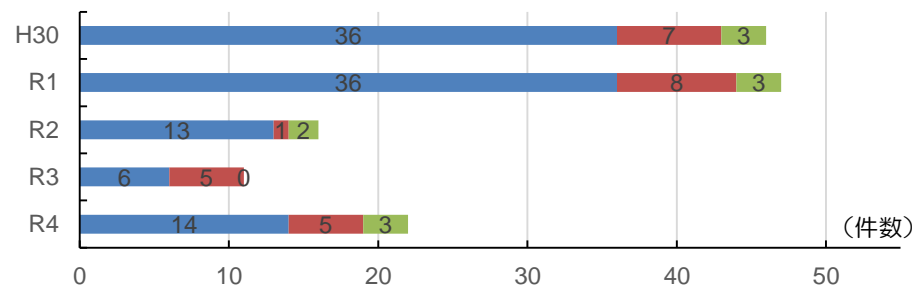
○令和4年事故類型別事故件数の内訳



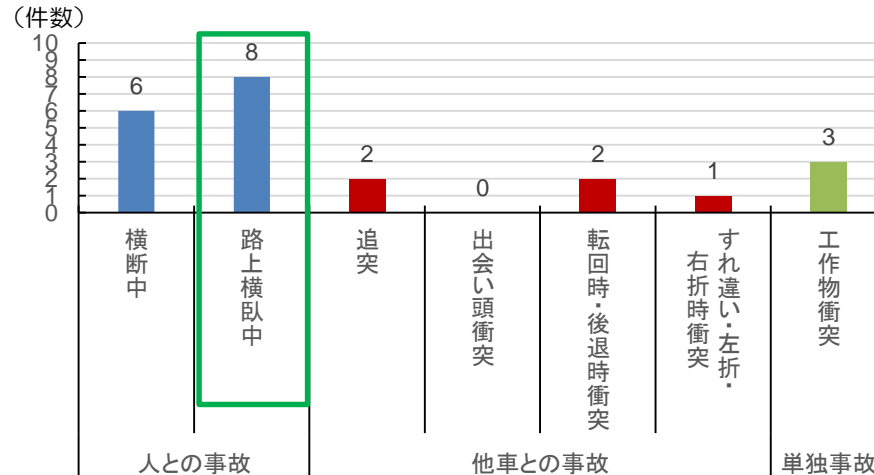
タクシーの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数

■人との事故 ■他車との事故 ■単独事故



○令和4年事故類型別死亡事故件数の内訳

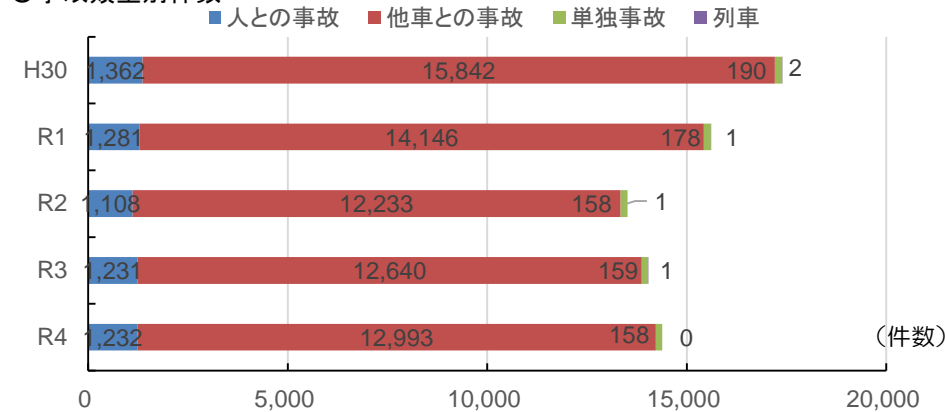


業態別の特徴的な事故(トラック)

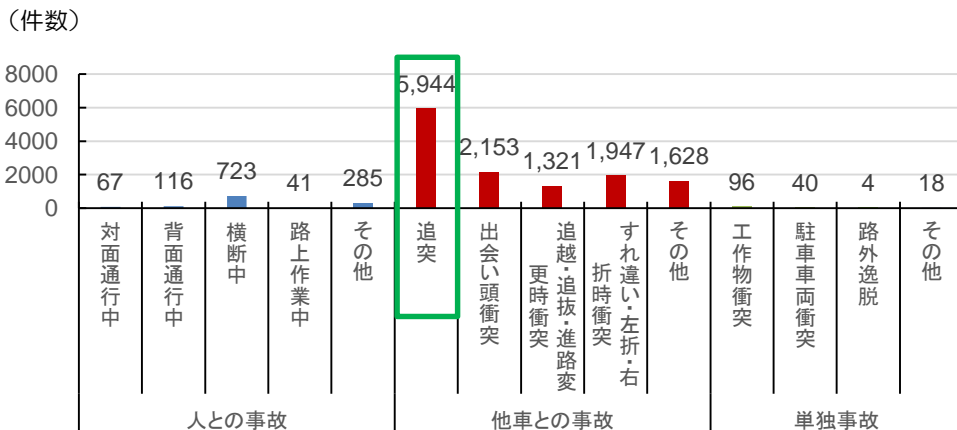
- トラックによる交通事故全体の件数は近年横ばい傾向を示しており、令和4年は14,383件であった。事故類型は、「追突事故」が全体の約4割にあたる5,944件発生しており、**最多**。
- 死亡事故の件数は減少傾向を示しており、令和4年は196件(過去最少)であった。事故類型は、「横断中の歩行者との事故」が全体の約2割強にあたる48件発生しており、**最多**。

トラックの事故類型

○事故類型別件数

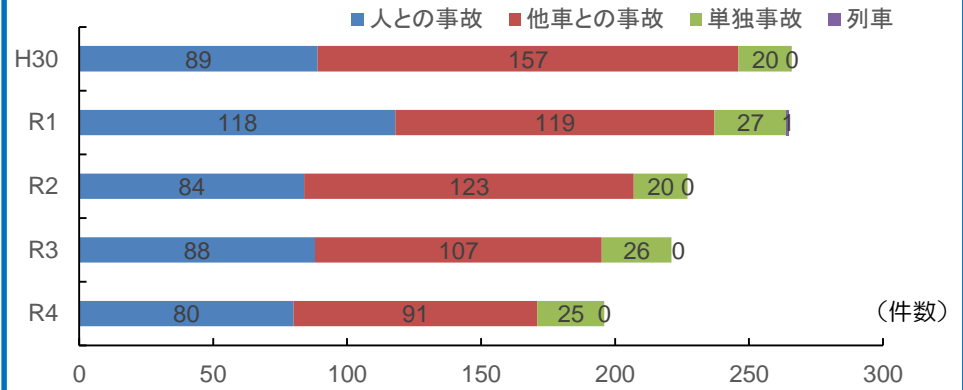


○令和4年事故類型別事故件数の内訳

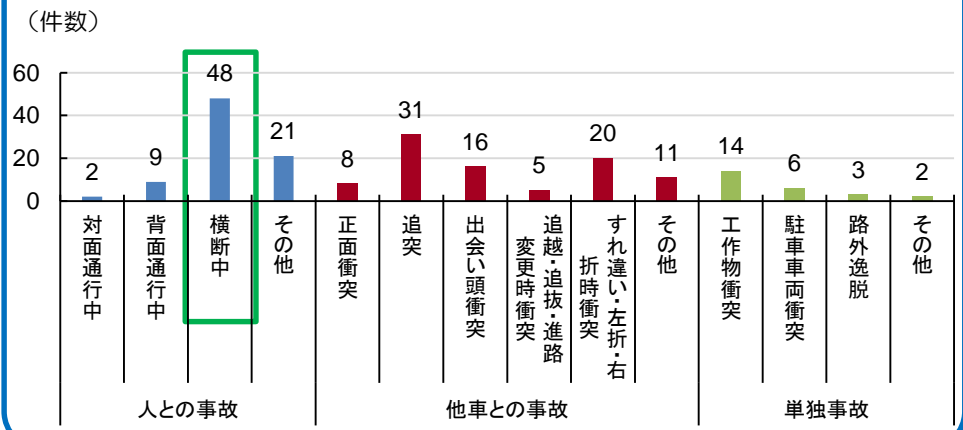


トラックの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和4年事故類型別死亡事故件数の内訳

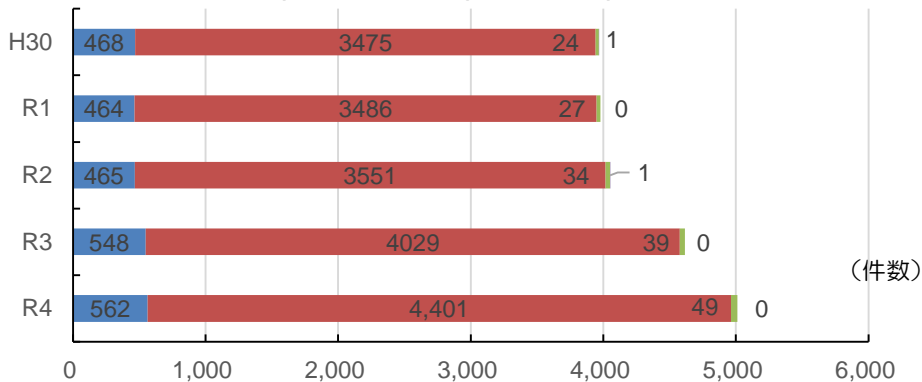


○ 軽貨物自動車による交通事故全体の件数は増加傾向を示しており、令和4年は5,012件であった。事故類型は、「追突事故」が最も多い。

軽貨物の事故類型

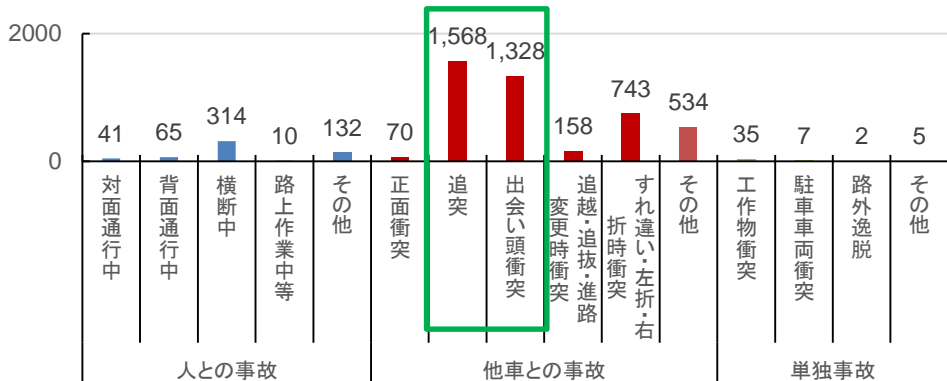
○事故類型別件数

■ 人との事故 ■ 他車との事故 ■ 単独事故 ■ 列車



○令和4年事故類型別事故件数の内訳

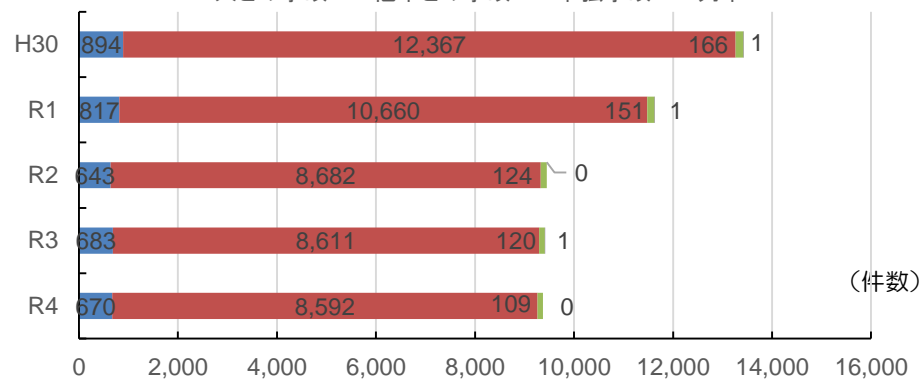
(件数)



軽貨物以外のトラックの事故類型

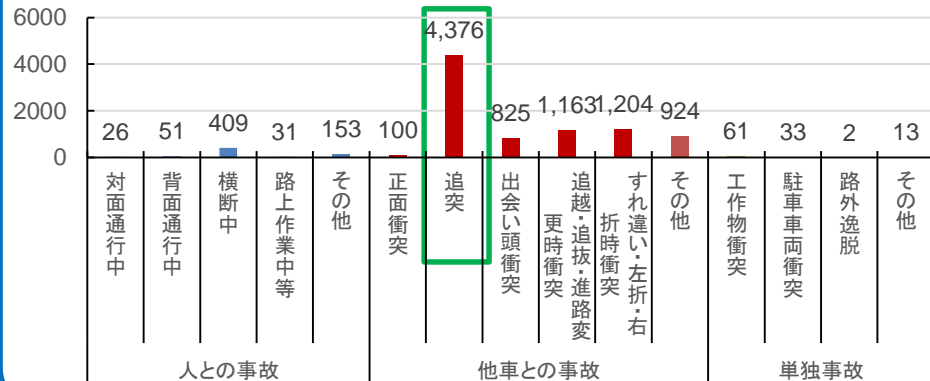
○事故類型別件数

■ 人との事故 ■ 他車との事故 ■ 単独事故 ■ 列車



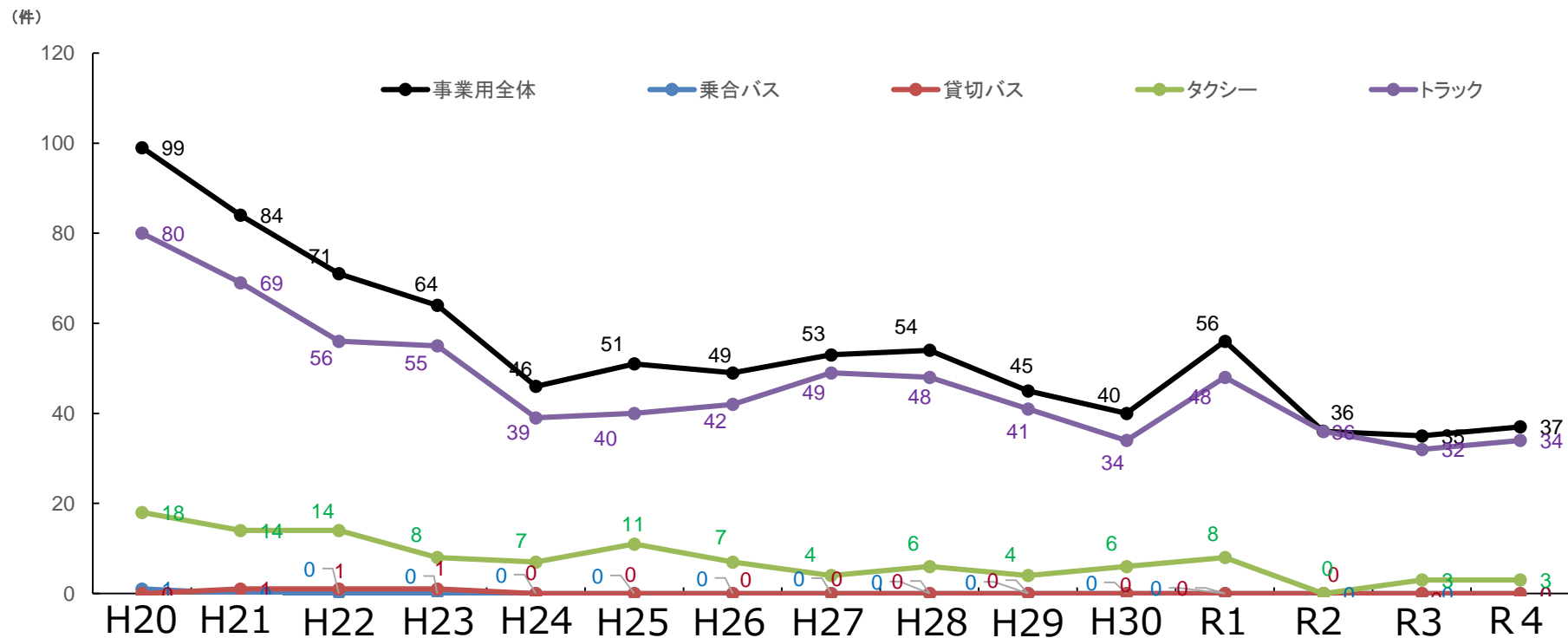
○令和4年事故類型別事故件数の内訳

(件数)



- 事業用自動車による飲酒運転事故件数は、平成24年以降横ばいの状況が続いている。
- 飲酒運転の根絶に向け、引き続き飲酒運転を未然に防止するためのルール作り等の取組が必要。

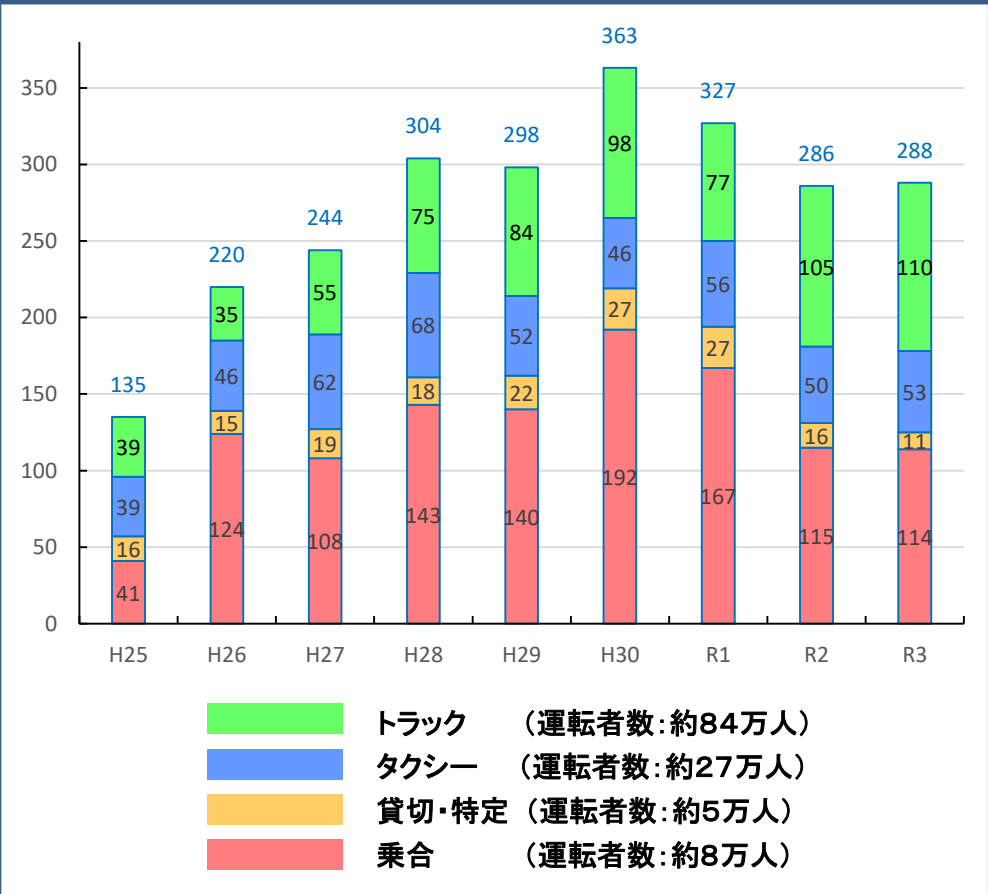
飲酒運転による事業用自動車の交通事故



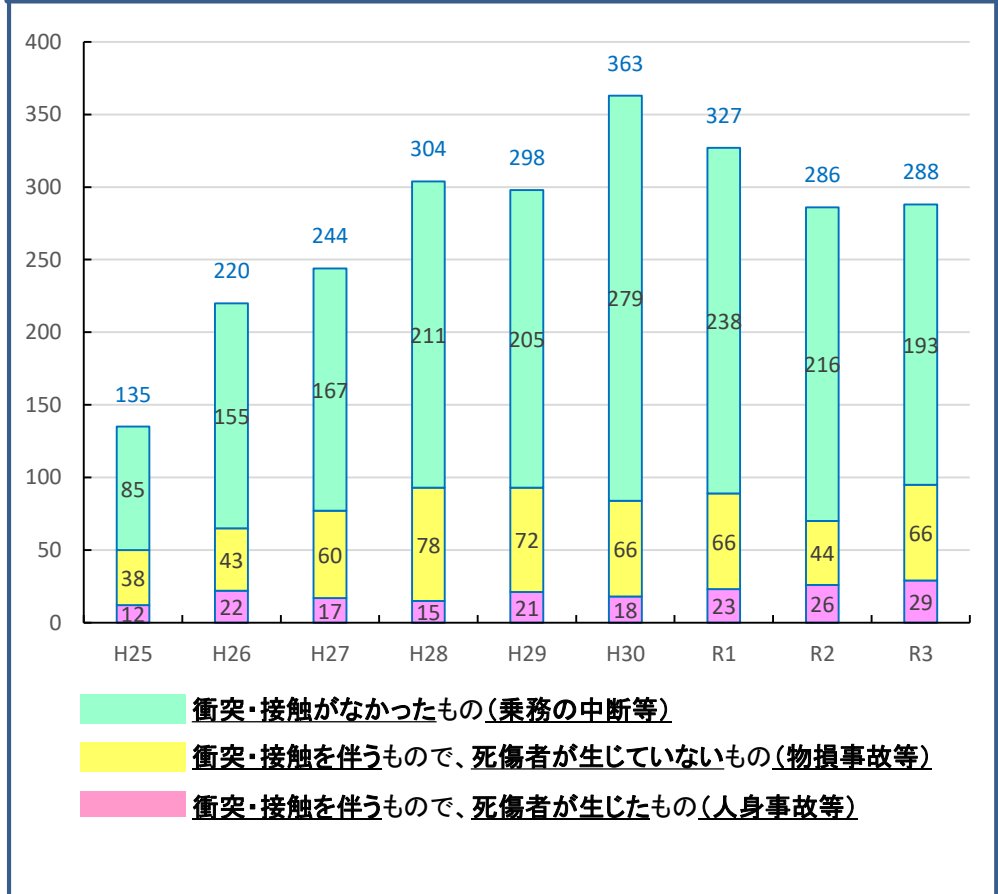
出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

- 運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は高止まりの状況。
- 令和3年は健康起因事故報告件数のうち3割が交通事故に至っており、更なる低減が必要な状況。

健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)

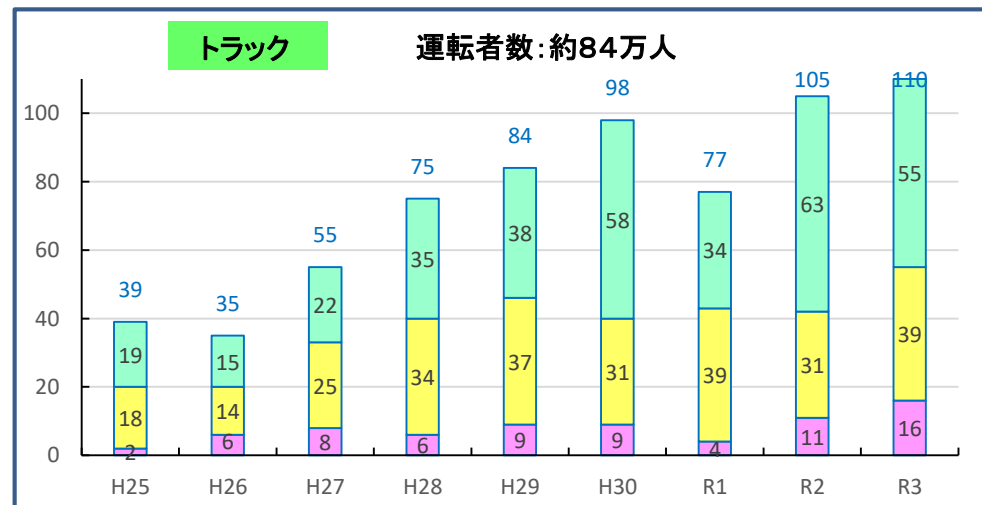
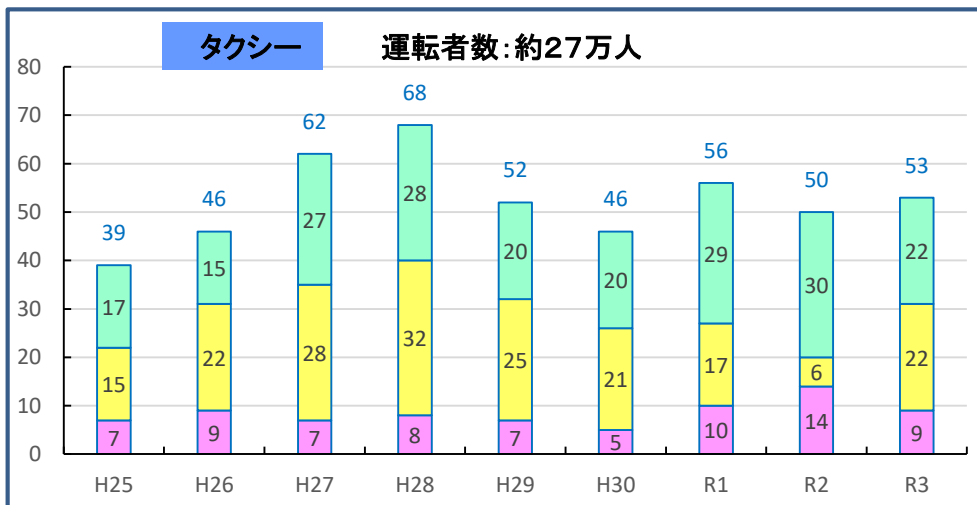
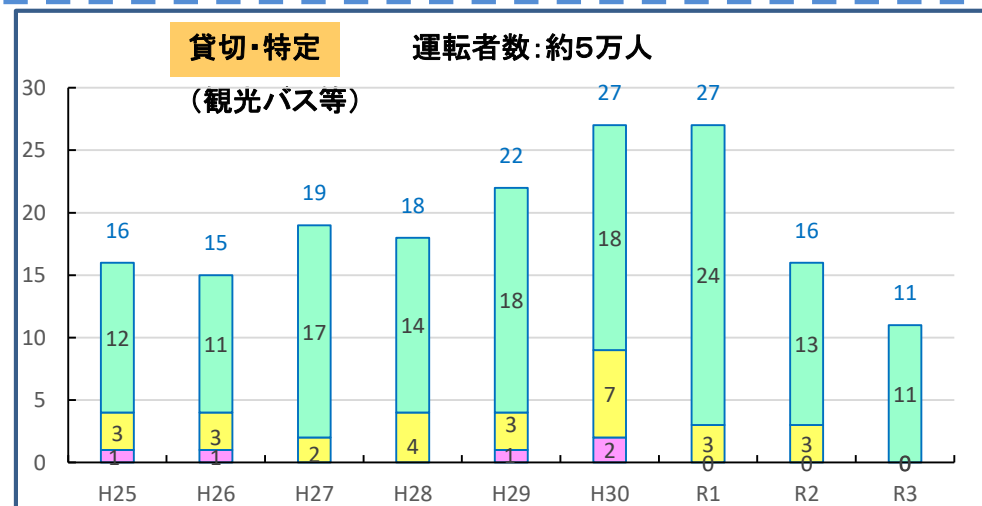
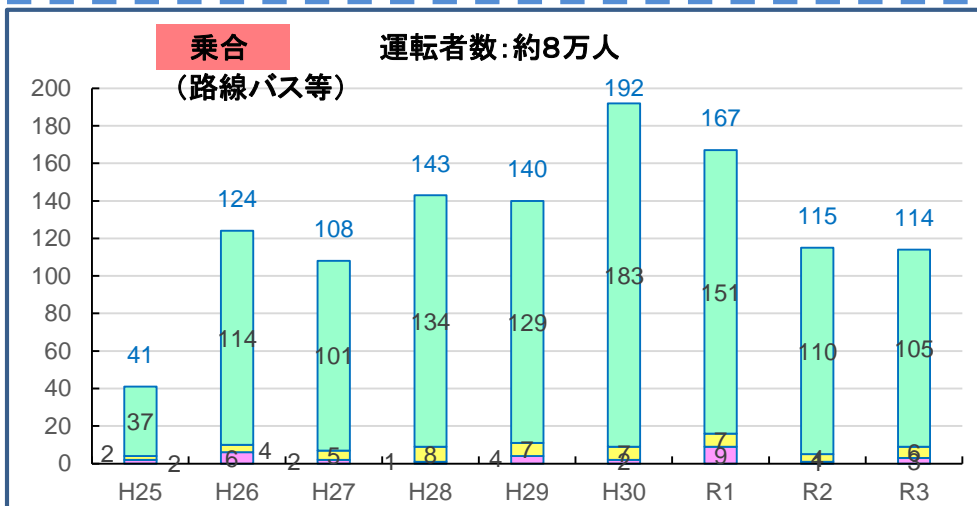


健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 乗合バス、貸切・特定バス、タクシーにおける健康起因事故報告件数は、高止まりの状況。トラックは増加傾向。
- バスの多くは事故に至らずに乗務の中断を実施している一方、タクシー、トラックでは約半数が事故に至っている。

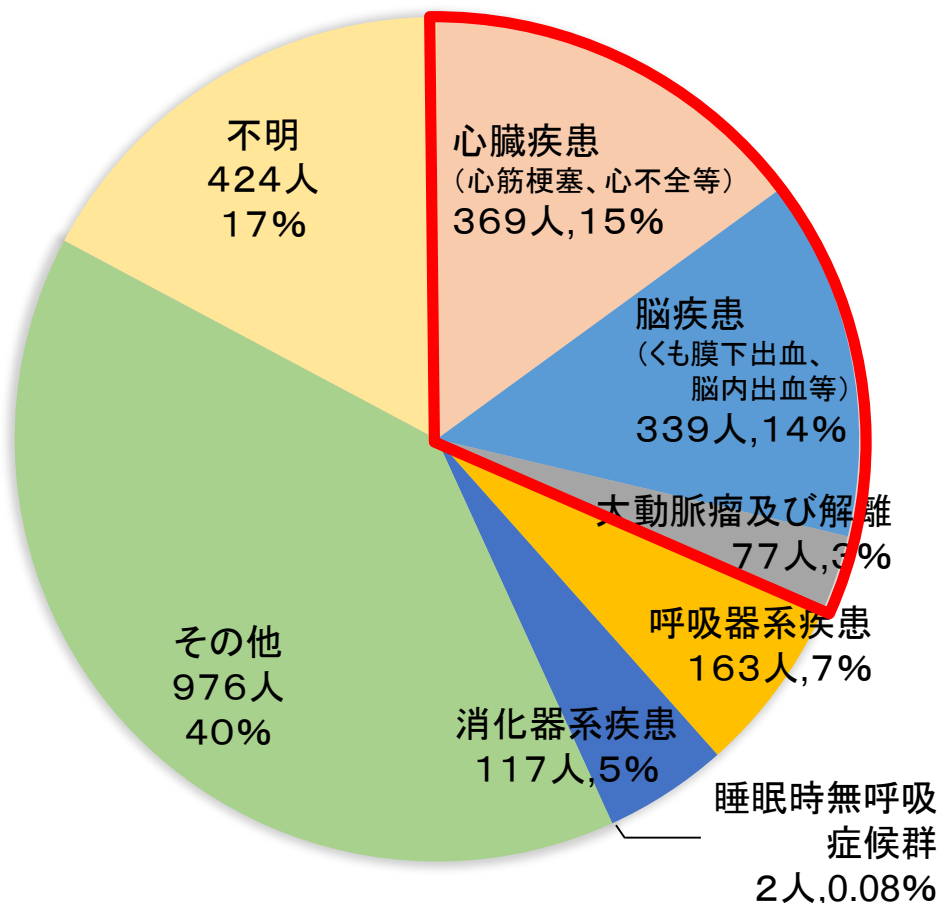


- 乗務の中断等
- 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)
- 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)

○過去9年間で健康起因事故を起こした運転者2,465人のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が32%を占める。
 ○うち、死亡した運転者426人の疾病別内訳は、心臓疾患が55%、脳疾患が12%、大動脈瘤及び解離が12%を占める。

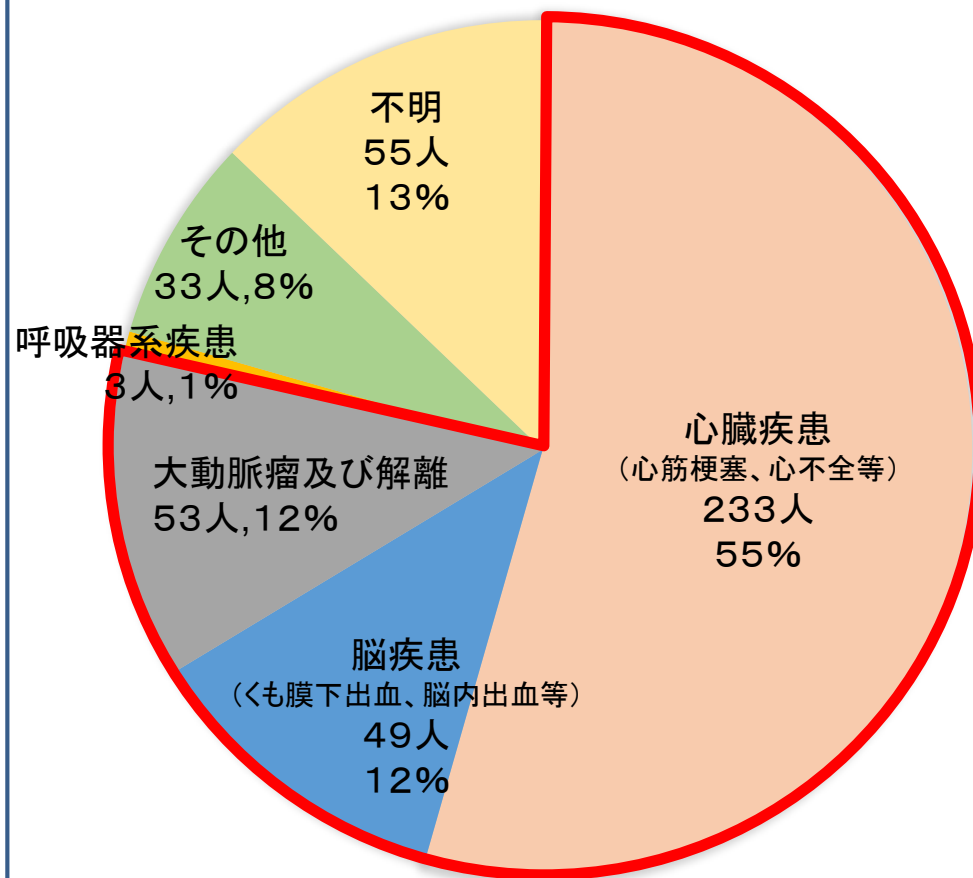
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和3年)

計2,465人



健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和3年)

計426人



世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の『安全トライアングル』により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた事業用自動車の安全プランを策定。

ポイント

- 依然として発生する**飲酒運転、健康起因事故**等への対策、**先進技術の開発・普及**を踏まえた対策、**超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化**を踏まえた事故防止対策
- 新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、**新たな日常**への移行に伴う事業環境変化における安全対策
- **重傷者数に対する削減目標**とともに、業態毎に一層の事故削減を図るため、**各業態の特徴的な事故に対する削減目標**を設定

【重点施策】

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と付帯作業の増加への対応
- ・激甚化・頻発化する災害への対応 等

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

- ・飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応
- ・社会的関心の高まる「あおり運転」への対応 等

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・ICTを活用した高度な運行管理の実現
- ・無人自動運転サービスに向けた安全確保 等

4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

- ・依然として多発する乗合バスの車内事故への対応
- ・高齢運転者事故への対応 等

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

- ・各業態の特徴的な事故への対応
- ・健康に起因する事故の増加への対応 等

6. 道路交通環境の改善

- ・高速道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する 等

【事故削減目標】

<全体目標>

- ① 24時間**死者数225人以下**、バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数2,120人以下**
- ③ **人身事故件数16,500件以下**
- ④ **飲酒運転ゼロ**

<各業態の個別目標>

- 【乗合バス】 **車内事故件数85件以下**
- 【貸切バス】 **乗客負傷事故件数20件以下**
- 【タクシー】 **出会い頭衝突事故件数950件以下**
- 【トラック】 **追突事故件数3,350件以下**

重点施策	取り組むべき課題	全225項目	完了 (21)	継続 (202)	着手予定 (2)
1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現	①新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と 付随作業の増加への対応	16	11	0	
	②人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進	2	11	0	
	③激甚化・頻発化する災害への対応	0	9	0	
	④オリパラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応	2	4	0	
2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶	①飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応	0	18	0	
	②「ながら運転」の増加への対応	0	6	0	
	③社会的関心の高まる「あおり運転」への対応	0	5	0	
3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及促進	①デジタルトランスフォーメーション(DX)の推進	0	6	0	
	②自動車の先進安全技術の更なる普及	0	8	0	
	③ICTを活用した高度な運行管理の実現	0	10	0	
	④無人自動運転サービスに向けた安全確保	0	5	1	
4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策	①依然として多発する乗合バスの車内事故への対応	0	10	0	
	②路線バスにおける車いす使用者に関する車内事故への対応	1	7	0	
	③高齢歩行者の死傷事故への対応	0	7	0	
	④高齢運転者事故への対応	0	11	0	

重点施策	取り組むべき課題	完了	継続	未着手
5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化	①各業態の特徴的な事故への対応	0	18	0
	②健康に起因する事故の増加への対応	0	18	0
	③大型車の点検整備の実施の促進	0	6	0
	④運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化	0	10	0
	⑤監査のあり方	0	5	0
	⑥初任、経験不足運転者等への適切な指導監督	0	11	0
6. 道路交通環境の整備	道路交通環境の整備	0	6	1

※各項目の詳細は、参考資料3「各項目についての取組状況」をご参照ください。