

# 事業用自動車総合安全プラン2009

---

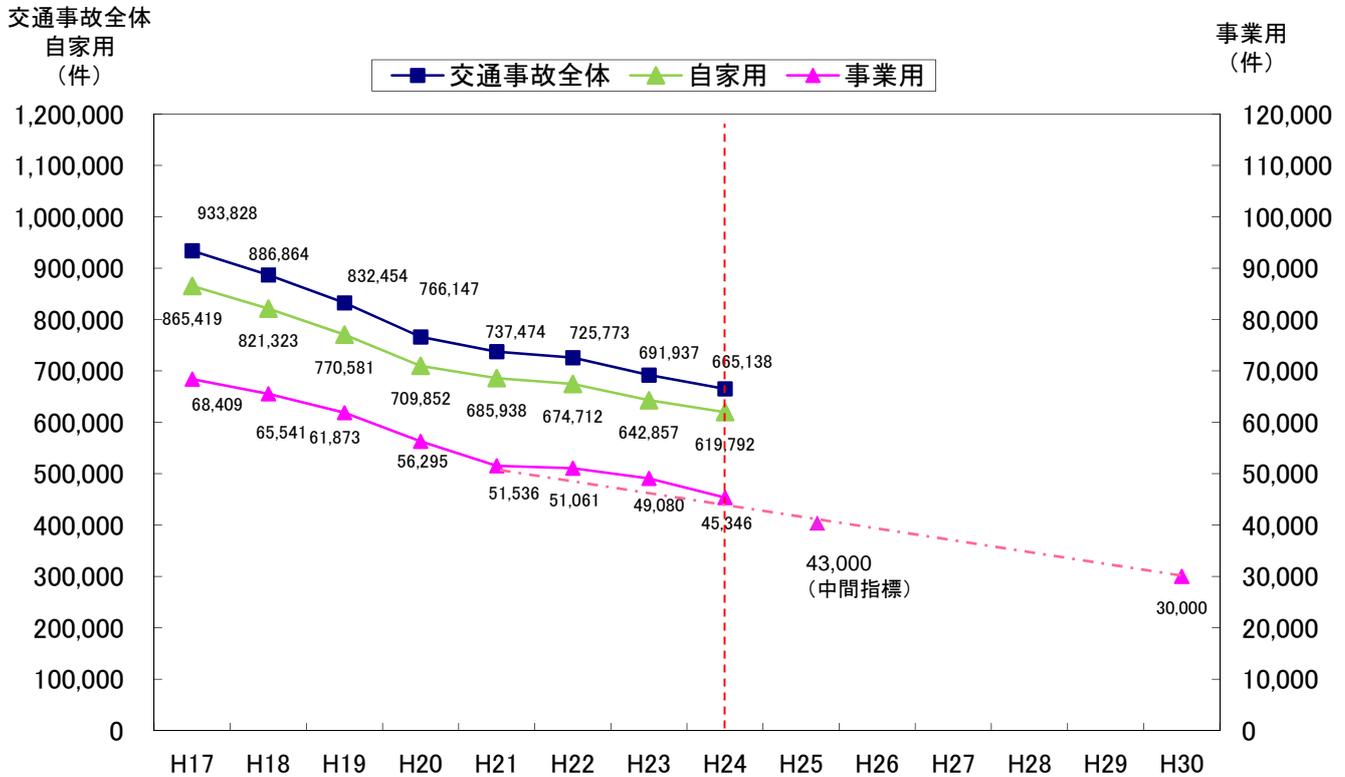
～最近の交通事故発生状況等～

# 事業用自動車に係る事故等の発生状況 1

## ○事故件数の推移



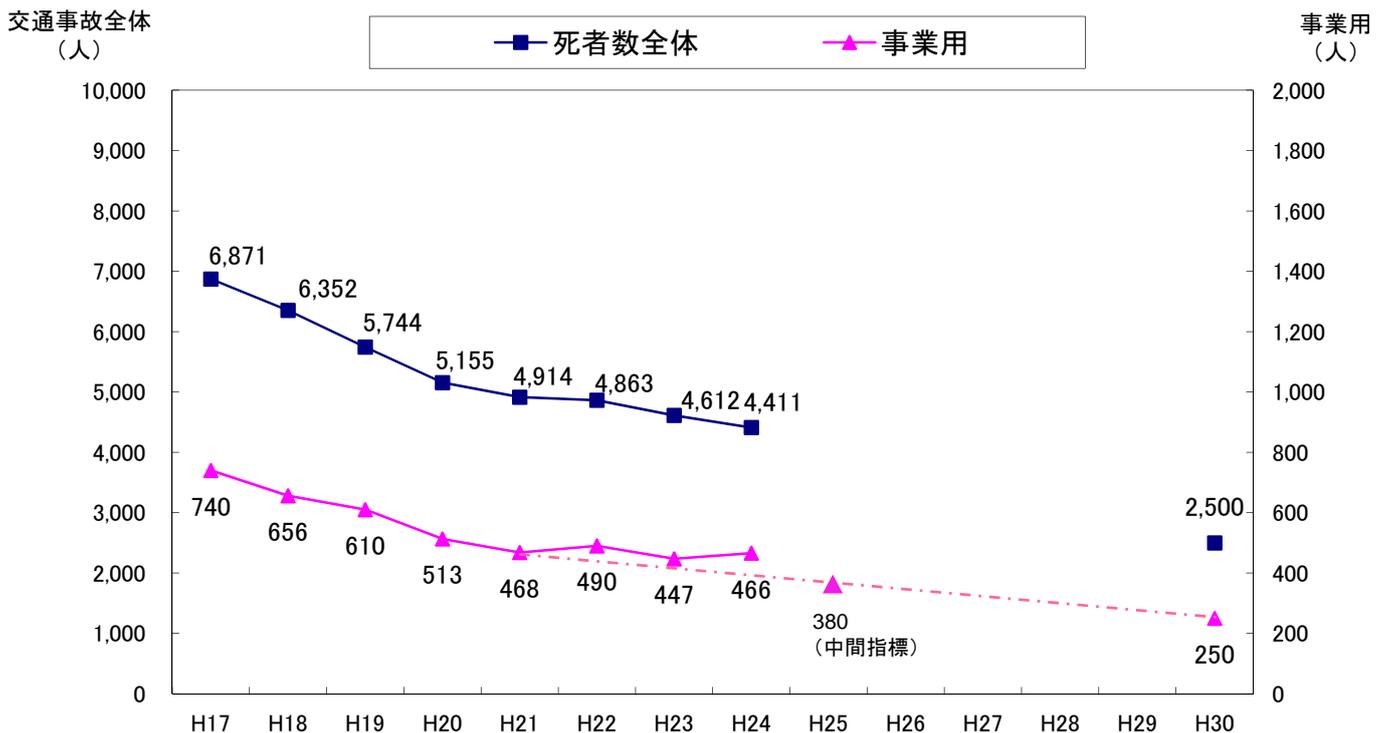
目標達成に向け概ね順調に推移



## ○死者数の推移



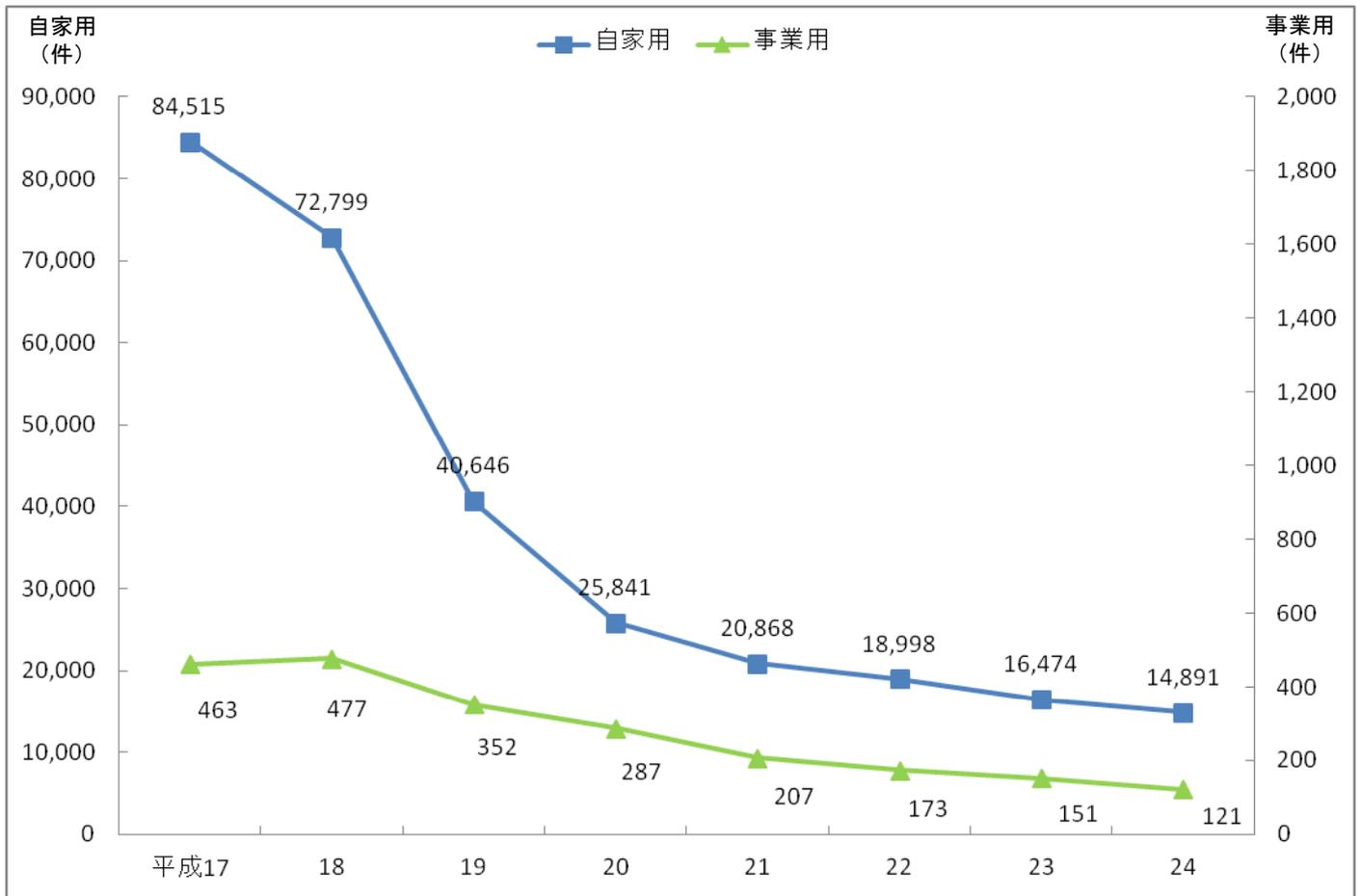
H24年に増加に転じ、  
中間指標の達成が難しい可能性



# 事業用自動車に係る事故等の発生状況 2 国土交通省

## ○飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数

➡ 目標達成に向け**着実**に推移

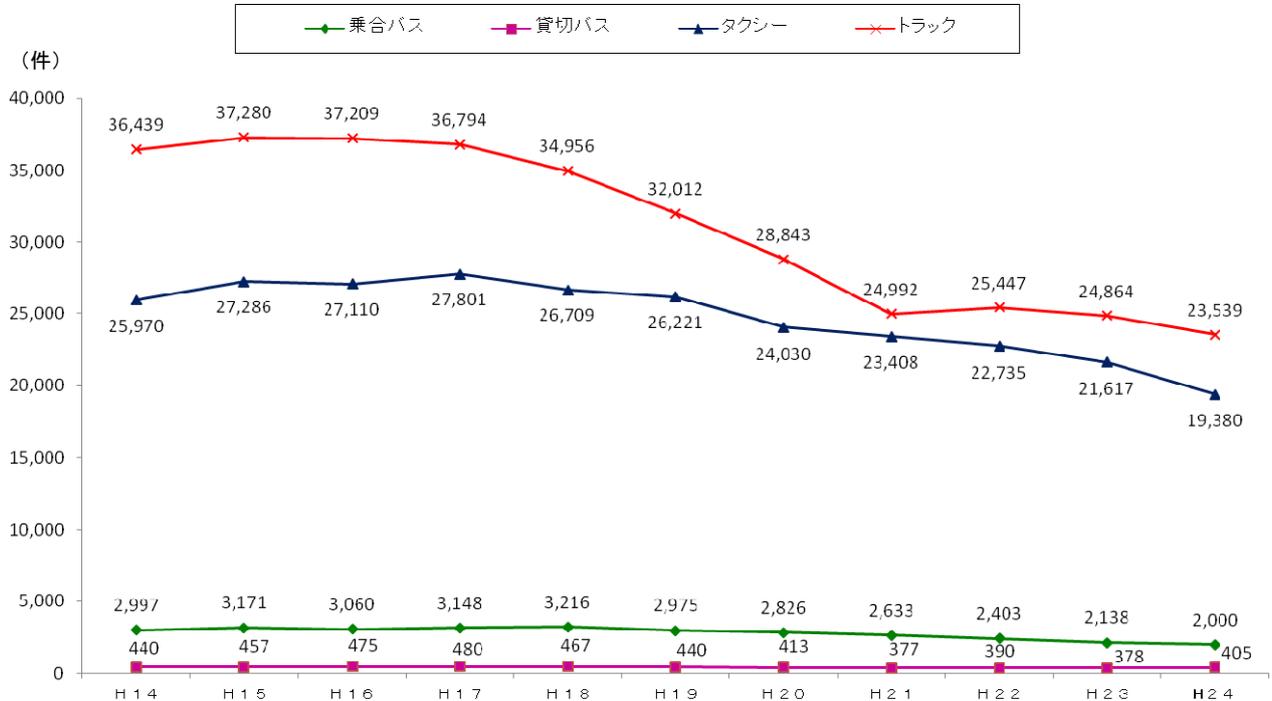


		平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年
酒酔い	事業用	10	9	7	6	5	7	4	2
	自家用	944	819	594	511	456	400	314	283
	計	954	828	601	517	461	407	318	285
酒気帯び	事業用	453	468	345	281	202	166	147	119
	自家用	83,571	71,980	40,052	25,330	20,412	18,598	16,160	14,608
	計	84,024	72,448	40,397	25,611	20,614	18,764	16,307	14,727
酒酔い・酒気帯び	事業用	463	477	352	287	207	173	151	121
	自家用	84,515	72,799	40,646	25,841	20,868	18,998	16,474	14,891
	計	84,978	73,276	40,998	26,128	21,075	19,171	16,625	15,012

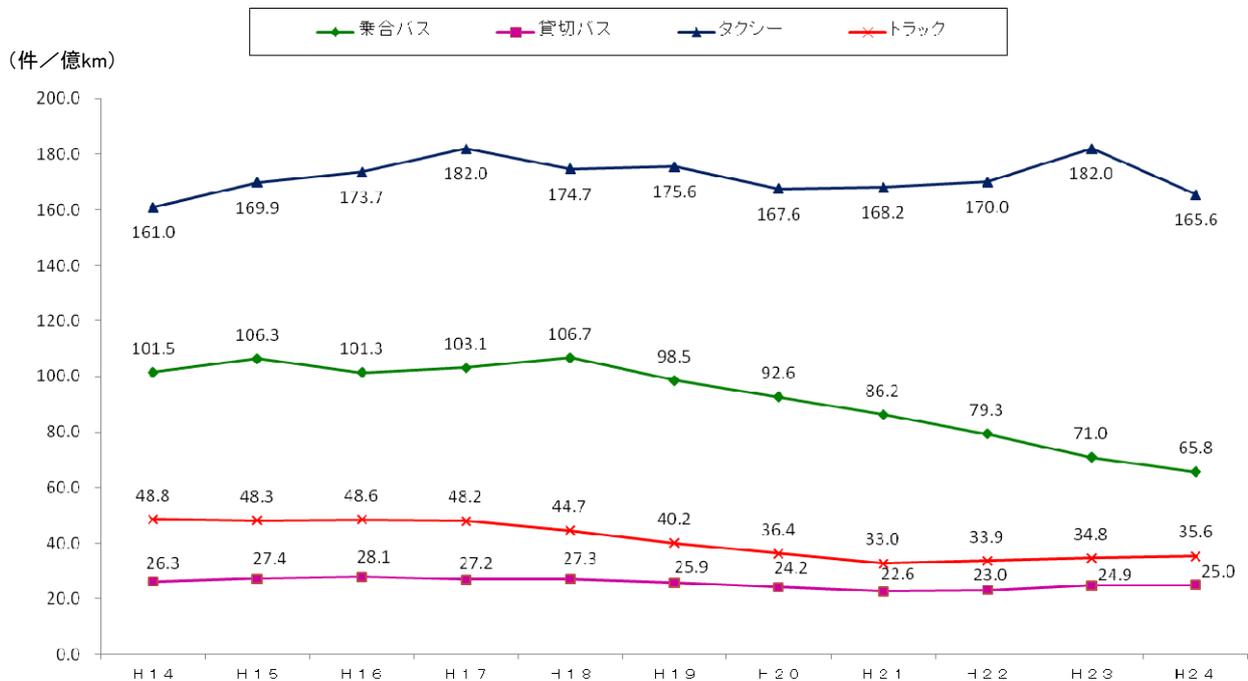
出典:「交通統計」(警察庁)、国土交通省資料

※ バスについては自家用、事業用の別が集計されていないため、国土交通省で把握している件数を記載した。

## ○業態別交通事故件数の推移



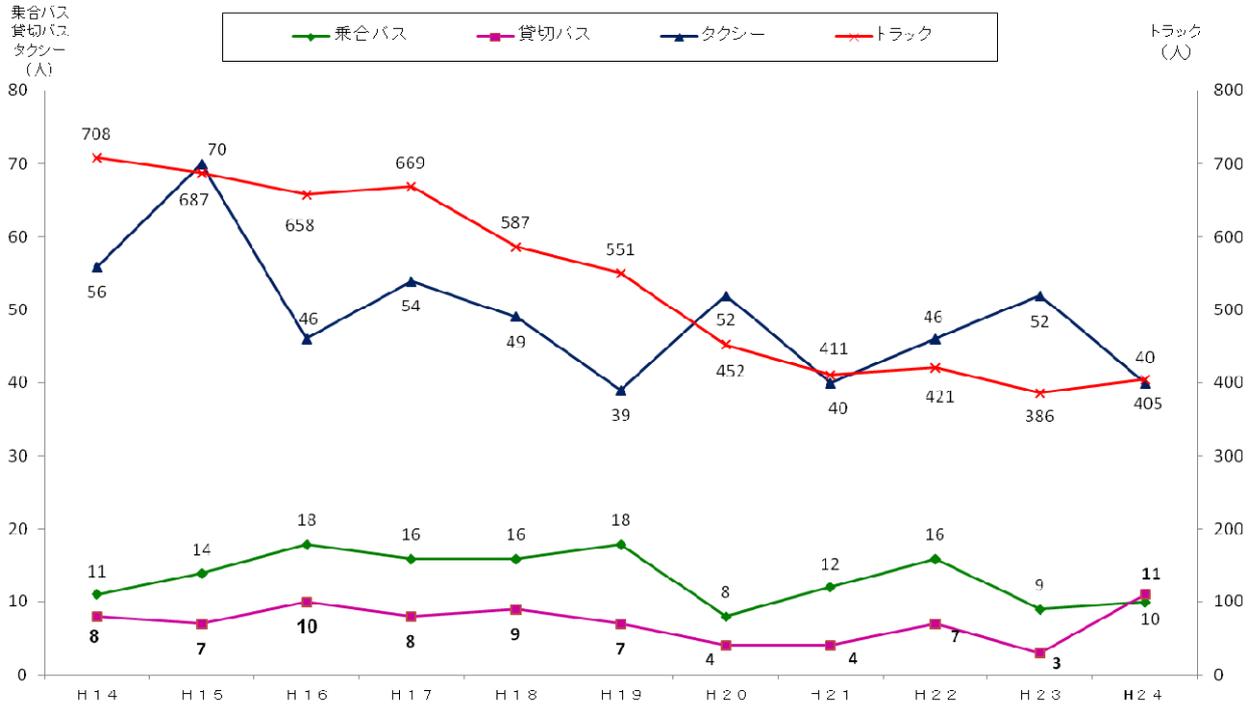
## ○走行距離1億キロあたり業態別交通事故件数の推移



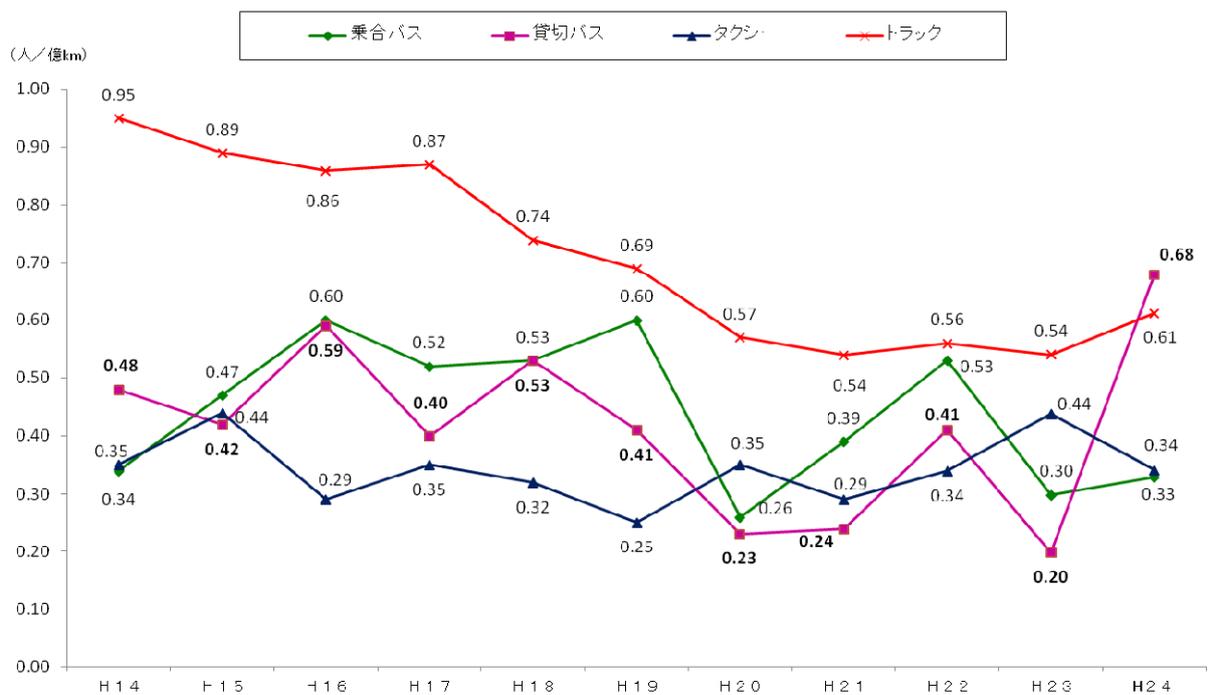
**トラック、バスは、順調に削減。**

**タクシーは、十分な改善が見られない。**

## ○業態別交通事故死者数の推移



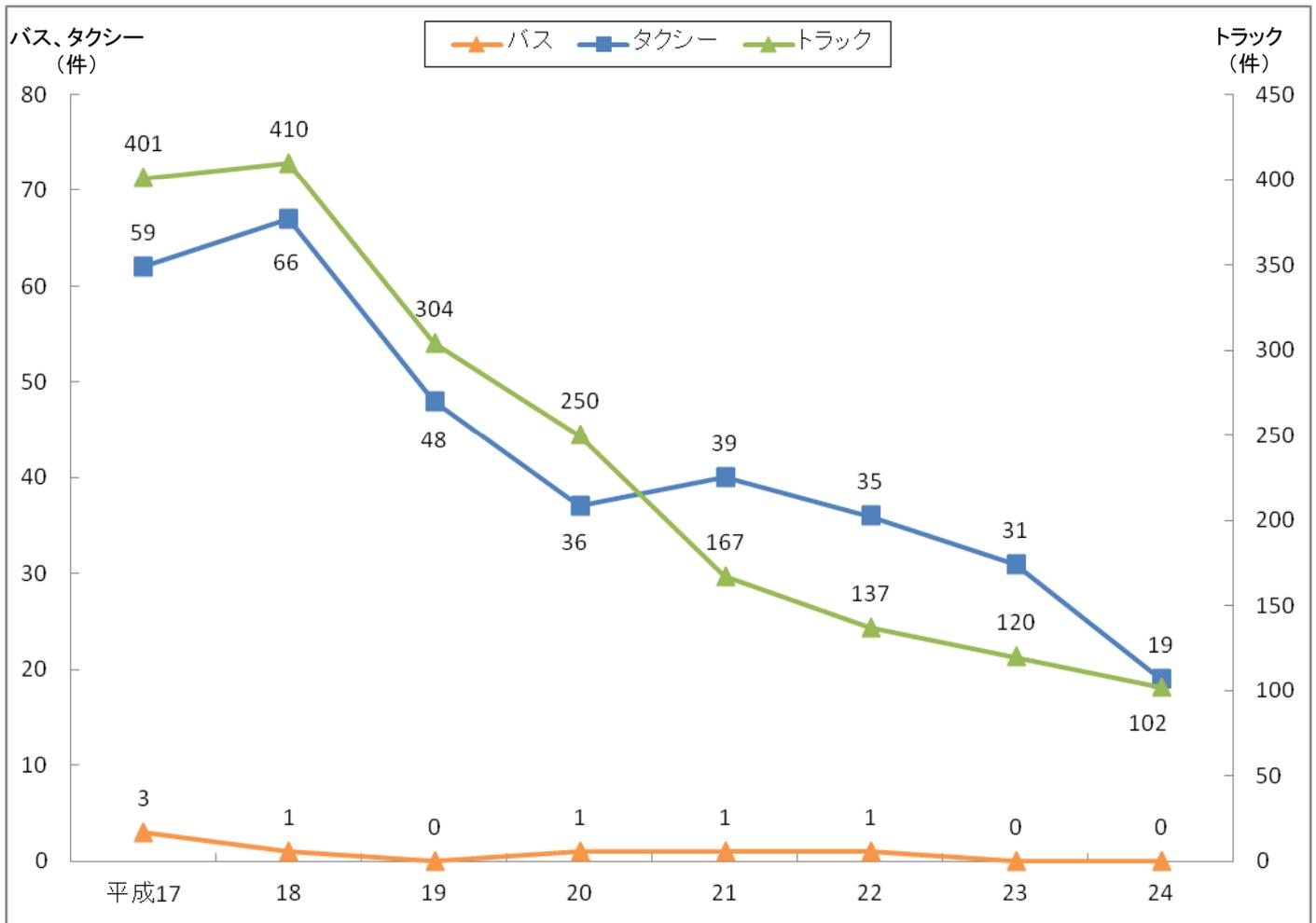
## ○走行距離1億キロあたり業態別交通事故死者数の推移



# 事業用自動車に係る事故等の発生状況 5 国土交通省

## ○業態別飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数の推移

➡ 目標達成に向け**着実**に推移



		平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年
酒酔い	バス	0	0	0	0	0	0	0	0
	タクシー	4	4	3	2	3	4	2	1
	トラック	6	5	4	4	2	3	2	1
酒気帯び	バス	3	1	0	1	1	1	0	0
	タクシー	55	62	45	34	36	31	29	18
	トラック	395	405	300	246	165	134	118	101
酒酔い・酒気帯び	バス	3	1	0	1	1	1	0	0
	タクシー	59	66	48	36	39	35	31	19
	トラック	401	410	304	250	167	137	120	102

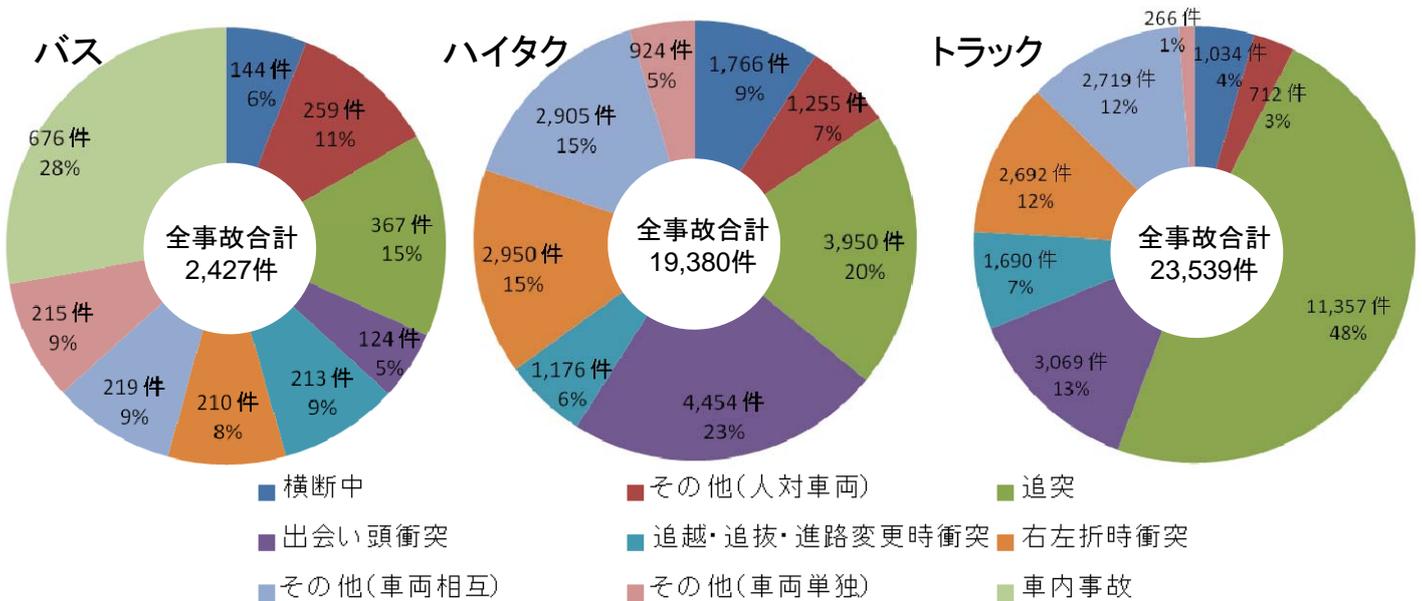
出典:「交通統計」(警察庁)、国土交通省資料

※ バスについては自家用、事業用の別が集計されていないため、国土交通省で把握している件数を記載した。

# 事業用自動車の交通事故の傾向分析 1

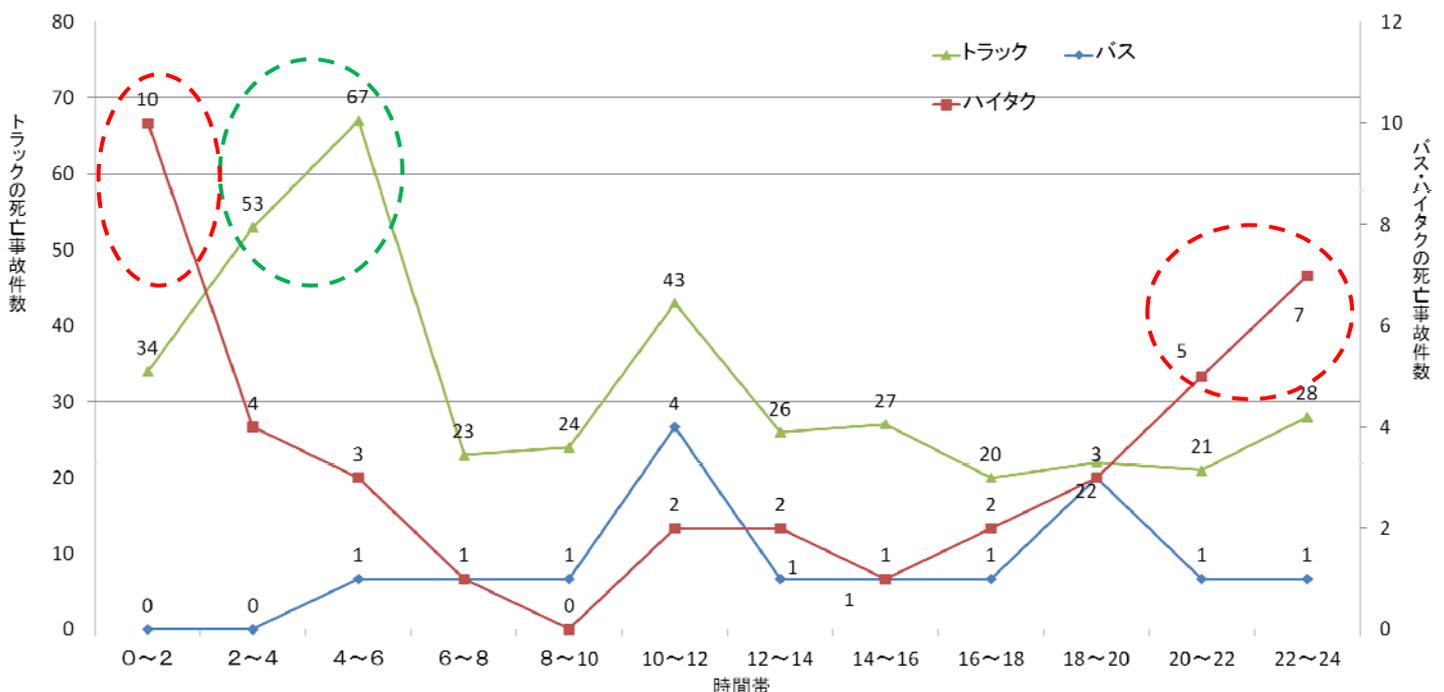
## ○事故内容別件数

追突事故は、全事故件数のうち、バスで15%、ハイタクで20%、トラック48%となっている。



## ○業態別の時間帯別死亡事故件数(H24)

ハイタクは18時～6時までの時間帯で多く発生、トラックは深夜早朝で多く発生。



## ■ バス事故の傾向

バス事故の傾向は、車内事故の割合が高く、このうち、発進時における車内転倒事故の割合が高い。男女年齢層的には高齢の女性の負傷者が圧倒的に多い。

### 推定される事故要因

高齢者人口が増加する中で、高齢者の女性は日中にバスを利用する機会が多いが、高齢者の行動特性及び身体特性を踏まえた運転操作が徹底されていないことが要因の一つと推測される。

## ■ タクシー事故の傾向

タクシー事故の傾向は、他車との事故が約8割を占めており、そのうち出会い頭の衝突が最も多い。人との事故においては、横断中の事故が大部分を占めている。また、走行距離あたりの空車時における事故が、実車時に比べて約3倍多く発生している。

### 推定される事故要因

空車時において、常に利用客を意識した運転傾向にあるため、被視認性や安定性がよくない、すり抜けを行う、一時停止を怠る等の他の交通の特性に対する注意力が低下していることが要因の一つと推測される。

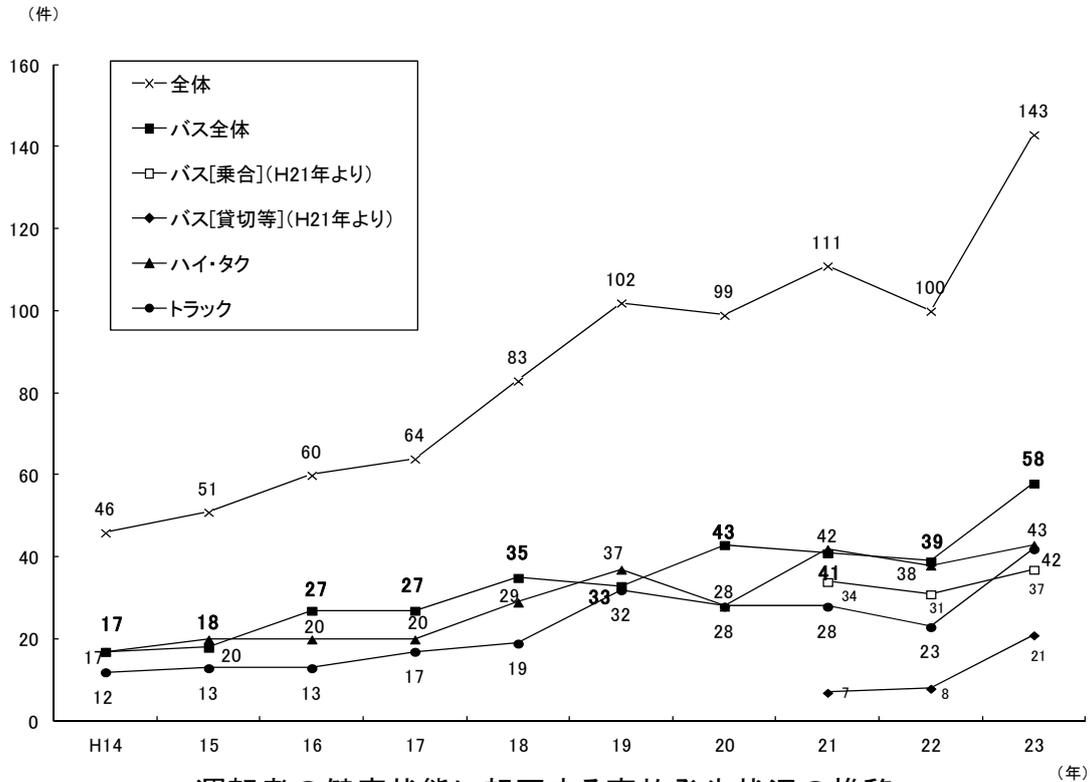
## ■ トラック事故の傾向

トラック事故の傾向は、等速(直進)で走行中の事故が半数をしめている。また、他車との事故が大部分を占めており、そのうち追突事故が半数を占めている。

### 推定される事故要因

トラックの追突事故は、深夜・早朝の危険認知速度が高く、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測される。

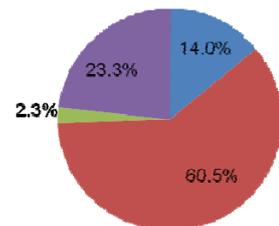
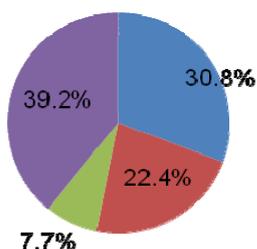
## ○事業用自動車の運転者の健康状態に起因する事故の発生状況



### 健康状態に起因する事故の病名別運転者数

病名	運転者数(人)					死亡運転者数(人)				
	バス [乗合]	バス [貸切等]	ハイ ・ タク	トラック	合計	バス [乗合]	バス [貸切等]	ハイ ・ タク	トラック	合計
くも膜下出血	1	1	1	6	9	0	0	0	1	1
脳血栓	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
脳(その他)	12	2	15	5	34	1	1	3	0	5
心筋梗塞	0	0	8	11	19	0	0	8	9	17
心臓(その他)	0	2	7	4	13	1	2	4	2	9
失神	2	5	3	1	11	0	0	0	1	1
その他	22	10	9	15	56	0	2	2	6	10
計	37	21	43	42	143	2	5	17	19	43

- 脳疾患(くも膜下出血、脳血栓等)
- 心疾患(心筋梗塞等)
- 失神(原因不明)
- その他



出所:自動車運送事業用自動車事故統計年報(自動車交通の輸送の安全にかかわる情報)(平成23年)