

事業用自動車の事故発生状況と中間目標の達成状況

～事業用自動車の事故発生状況の詳細分析～

バス

ハイタク

トラック

交通事故

- ◆ **車内事故**が最も多く全体の27.9%
(特に乗合バス)
 - ・ **約40%が発進時**の事故となる
 - ・ 第一通行帯走行時の事故が多い
 - ・ **過半数以上が高齢者**(65歳以上)
 - ・ 負傷者数は**女性が男性の約4倍**
- ◆ 次に**追突事故**が多く全体の15.1%
(特に貸切バス)
 - ・ 第一通行帯走行時の事故が多い
 - ・ **4月,10月,11月の時期**に事故が多い
 - ・ 8~10時、14~18時の時間帯に事故が多い

- ◆ **出会い頭**が最も多く全体の23.0%
 - ・ 交差点内での出会い頭事故が多く、全体の19.6%を占める
- ◆ 次に**追突事故**が多く全体の20.4%
 - ・ 第一通行帯走行時の追突事故が多く、全体の9.5%を占める
- ◆ **空車時における事故**が、全体の**約3/4**となる
- ◆ **市街地での事故**が多く、**9割以上**を占める

- ◆ **追突事故**が最も多く全体の**48.2%**
 - ・ 6~18時の**昼の時間**での事故が多く、全体の**約3/4**を占める。ピークは10~12時。
 - ・ **30km/h台での事故が最も多く**、次いで10km/h以下の低速での事故が多い傾向にある
 - ・ 第一通行帯での追突事故が多い
- ◆ **交差点内での出会い頭**も多く発生しており、全体の11.0%

死亡事故

- ◆ **人との接触事故**では、発生地点としては**交差点内が最も多く**、3件発生(全体の20.0%)
- ◆ 行動別で見ると**右左折時の事故**が多く、7件発生

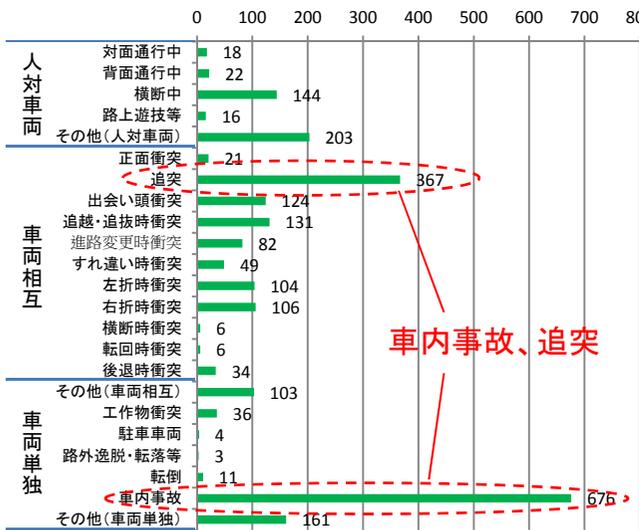
- ◆ **歩行者等が横断中**に発生した事故が最も多く14件発生(全体の**35.0%**)
- ◆ 次に**路上横臥**による事故が多く、10件発生(全体の**25.0%**)
- ◆ **人との接触事故**では、発生地点としては**第一通行帯が最も多く**14件となり、次に**交差点内**での事故が7件となる

- ◆ **歩行者等が横断中**に発生した事故が最も多く全体の**26.5%**
 - ・ 直進(等速)、右折時の事故が多い
 - ・ 低速及び中速での事故が多い
- ◆ 次に**追突事故**が多く全体の**20.1%**
 - ・ 0~6時の時間帯での事故が多く、全体の過半数以上を占める
 - ・ 中速及び高速での事故が多い
- ◆ **人との接触事故**では、発生地点としては**交差点内が最も多く**61件となり、次に**第一通行帯**での事故が53件となる

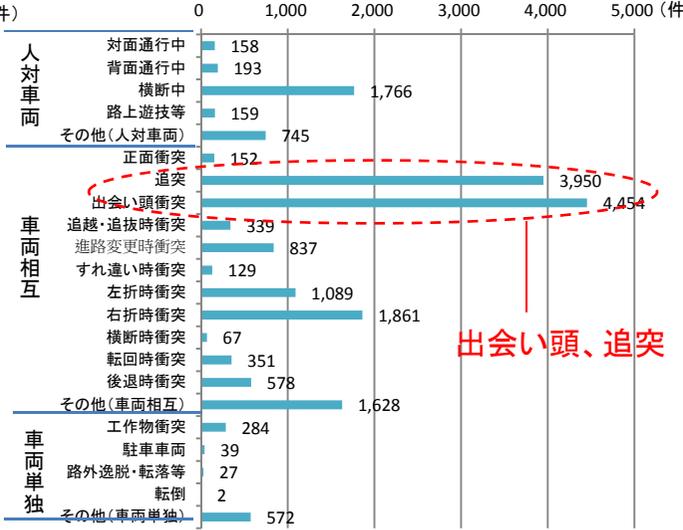
◇ 業態別の事故類型詳細区分別事故内容別件数

平成24年中に発生した事業用自動車の交通事故について、事故類型別詳細区分別事故内容別件数をみると、**バスは車内事故が最も多く676件**（全事故件数の**27.9%**）で、次いで追突事故が367件（15.1%）。**ハイタクでは出会い頭事故が最も多く4,454件**（**23.0%**）、次いで追突事故が3,950件（20.4%）。**トラックでは追突事故が最も多く11,357件**となり全事故件数の**48.2%**を占める。

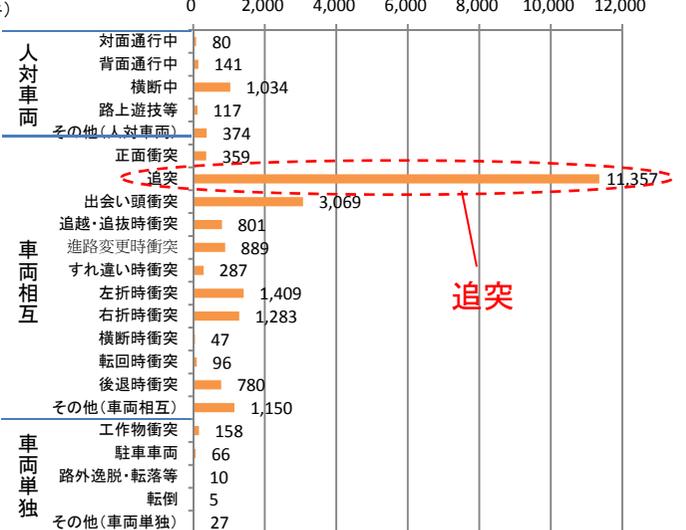
また、死亡事故では、**バスでは歩行者が横断中に発生する事故が最も多く3件**（**20.0%**）。**ハイタクでは歩行者横断中の事故が最も多く14件**（**35.0%**）、次いで路上横臥が10件（25.0%）。**トラックでは歩行者横断中の事故が最も多く103件**（**26.5%**）、次いで追突事故が78件（20.1%）となっている。（件）



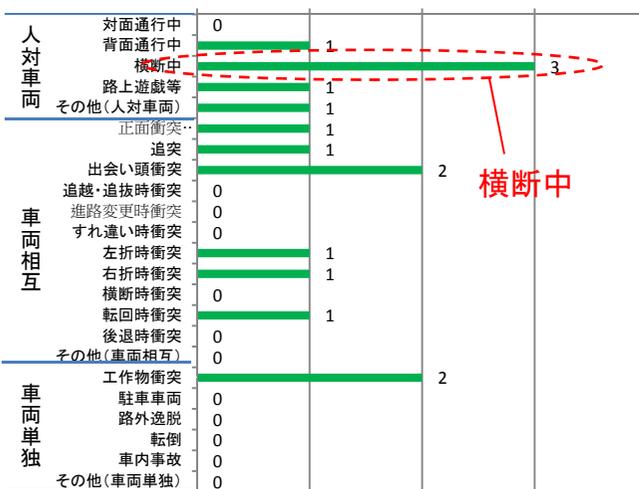
バスの事故類型詳細区分別事故内容別件数(H24)



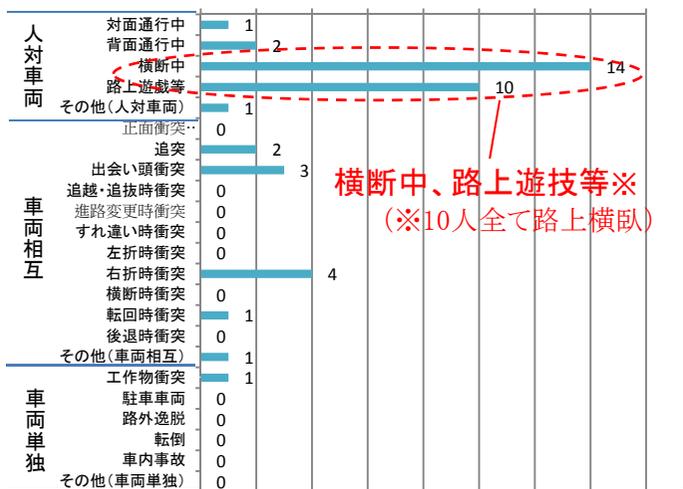
ハイタクの事故類型詳細区分別事故内容別件数(H24)



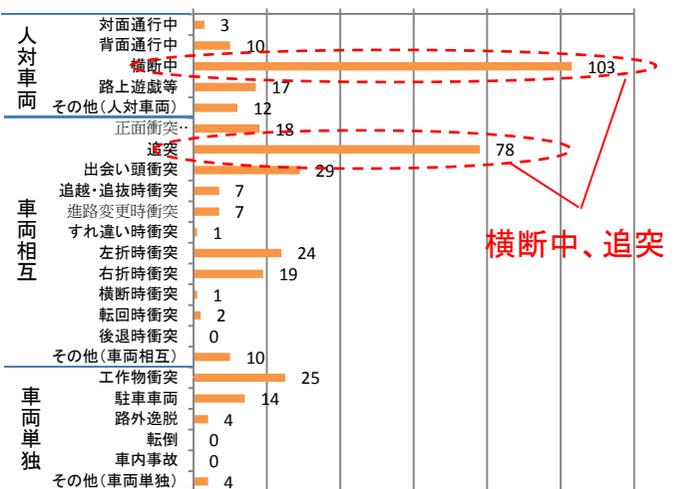
トラックの事故類型詳細区分別事故内容別件数(H24)



バスの事故類型詳細区分別死亡事故内容別件数(H24)



ハイタクの事故類型詳細区分別死亡事故内容別件数(H24)

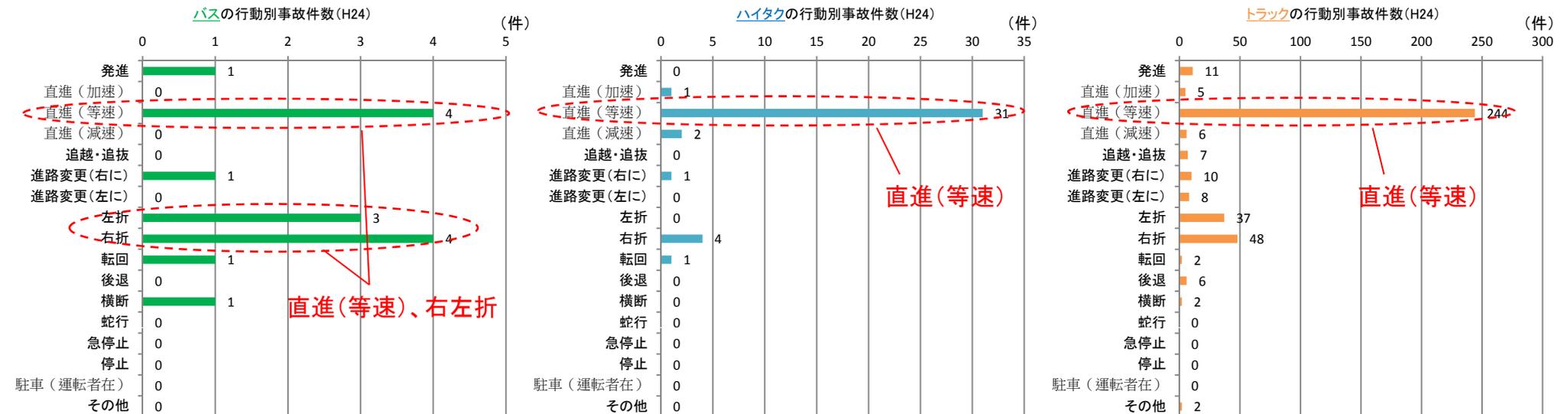
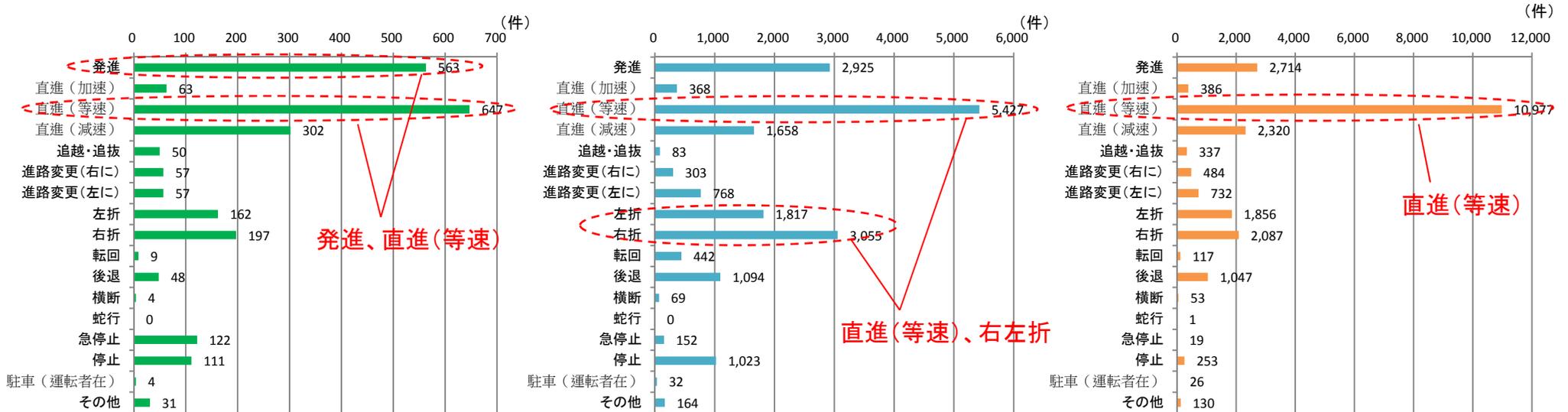


トラックの事故類型詳細区分別死亡事故内容別件数(H24)

◇ 業態別の行動別事故件数

平成24年中に発生した事業用自動車の交通事故について、行動別型別事故件数をみると、いずれの業態も直進(等速)が最も多く、バスでは全事故件数の26.7%、ハイタクでは28.0%、トラックでは46.6%を占める。その他、バスでは発進時の事故、ハイタクでは右左折時の事故が他業態と比べて割合が高くなっている。

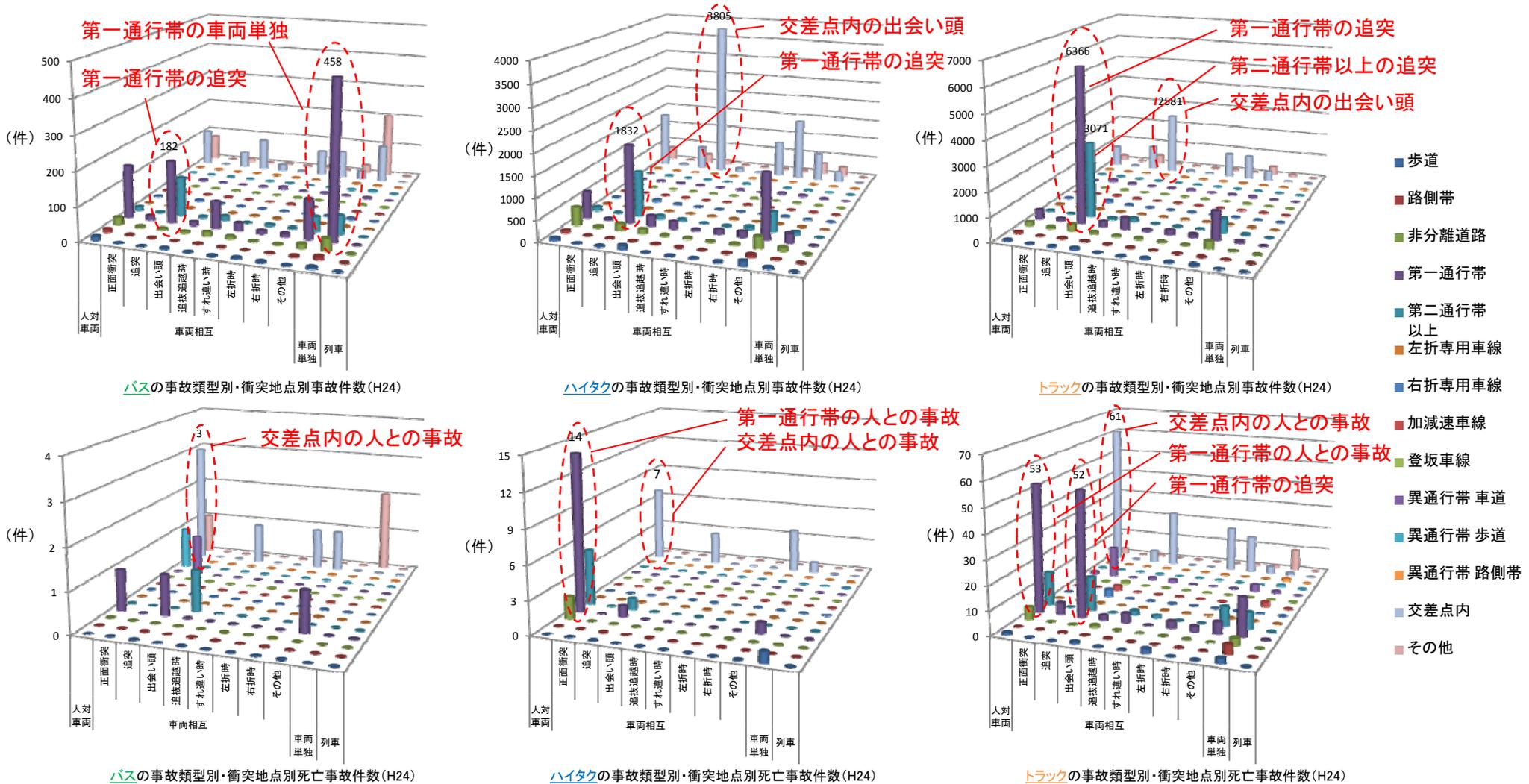
また、死亡事故においても、いずれの業態も直進(等速)が最も多くなっており、ハイタクでは全死亡事故件数の77.5%、トラックでは62.9%を占めている。その他、バスでは右左折時の死亡事故の比率が高くなっている。



◇ 業態別の事故類型別・衝突地点別事故件数

平成24年中に発生した事業用自動車の交通事故について、事故類型別・衝突地点別事故件数をみると、**バスは第一通行帯の車両単独事故が最も多く458件(全事故件数の18.9%)**で、次いで第一通行帯の追突事故が182件(7.5%)。**ハイタクでは交差点内での出会い頭事故が最も多く3,805件(19.6%)**、次いで第一通行帯の追突事故が1,832件(9.5%)。**トラックでは第一通行帯の追突事故が最も多く6,366件(27.0%)**、次いで第二通行帯以上の追突事故が3,071件(13.0%)、交差点内での出会い頭事故が2,581件(11.0%)。

また、死亡事故では、**バスは交差点内の人との事故が最も多く3件(20.0%)**。**ハイタクでは第一通行帯の人との事故が最も多く14件(35.0%)**、次いで交差点内の人との事故が7件(17.5%)。**トラックでは交差点内の人との事故が最も多く61件(15.7%)**、次いで第一通行帯の人との事故が53件(13.7%)、第一通行帯の追突事故が52件(13.4%)。



乗合バス

類型別で最も多い、**車内事故**について詳細について分析する。

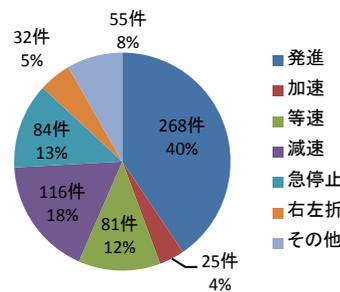
平成24年中に発生した車内事故を行動類型別件数で見ると、**発進時での事故が最も多く**268件(全車内事故661件の**40%**)、次いで減速時での事故が116件(18%)となっている。

また、車内事故による負傷者を男女年齢層別にみると**男性は70～74歳が最も多く、65歳以上が55人(37.7%)**と高齢者が多い傾向にある。

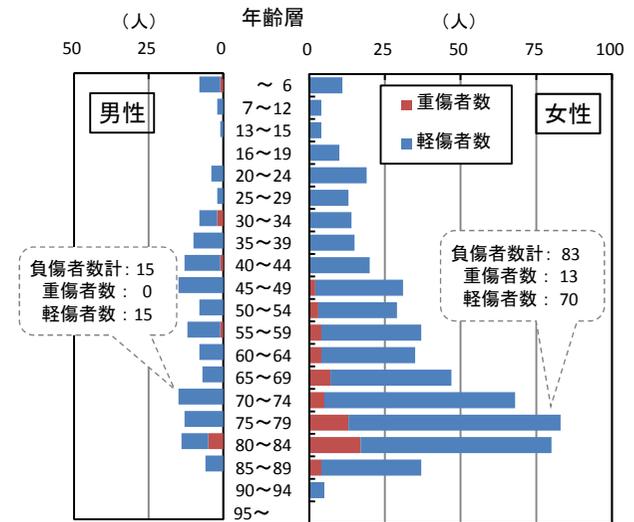
女性では75～79歳が最も多く(うち重傷者は13人)、65歳以上が320人(56.9%)と高齢者が過半数を占めている。

さらに、男性と女性の負傷者数を比べてみると、**女性が男性の約4倍**となっている。

なお、過去5年間ににおいても、平成24年度と同様の傾向があった。



行動類型別乗合バスの車内事故件数・構成比(H24)



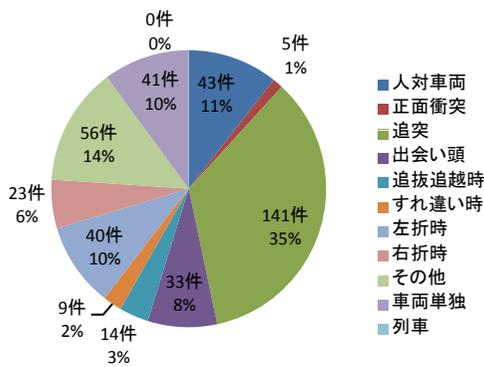
乗合バスの車内事故による男女年齢層別負傷者数(H24)

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(平成24年度版)」

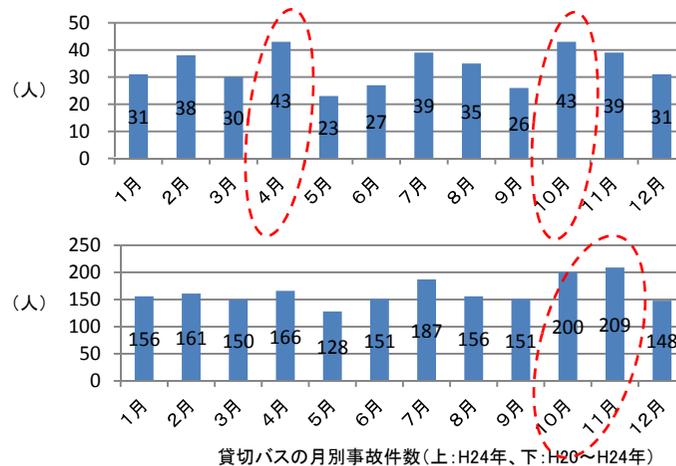
貸切バス

平成24年中に発生した貸切バスの事故について、事故類型別事故件数を見ると、**追突事故が最も多く**141件(全貸切バス事故1,963件の**35%**)である。その他、人との事故(11%)や左折時の事故(10%)、車両単独での事故(10%)が多い。過去5年間ににおいても同様の傾向である。

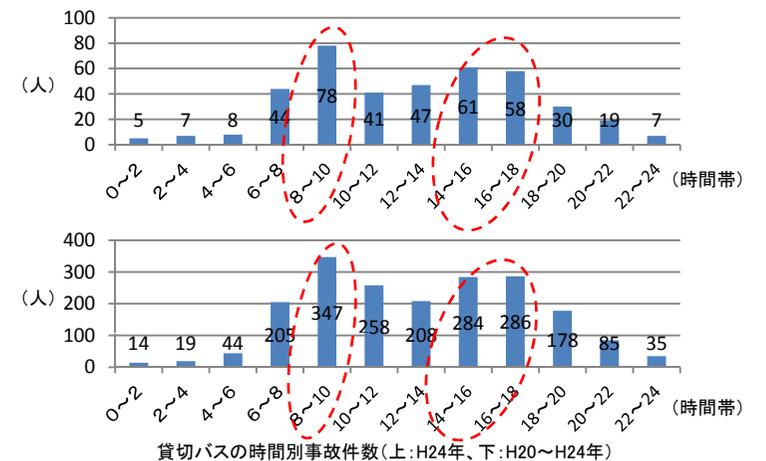
また、月別事故件数を見ると**平成24年では4月・10月が多く、過去5年間の合計では10月・11月が多い**。時間帯別では**平成24年の事故及び過去5年間の合計ともに、8～10時が最も多くな**っており、次いで14～16時、16～18時が多い。



貸切バスの事故類型別事故件数・構成比(H24)



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(平成24年度版)」



ハイタク

平成24年中に発生したハイヤー・タクシーの事故について、**空車時の事故が空車時以外に比べ約3倍**発生している。

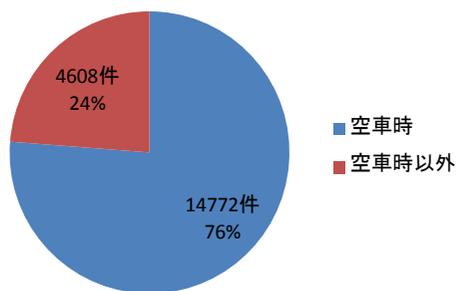
また、事故の**相手当事者別**に見ると、**空車時では乗用車が最も多く4,377件**(空車時全事故の**30%**)、次いで自転車で4,227件(29%)、歩行者2,306件(17%)となっている。**空車時以外では乗用車が最も多く1,355件**(空車時以外全事故の**29%**)、次いで自転車で987件(22%)、**単独事故**が867件(**19%**)となっている。

さらに、地形別・道路形状別事故件数を見ると、**空車時・空車時以外ともに全事故の9割以上が市街地**で発生している。

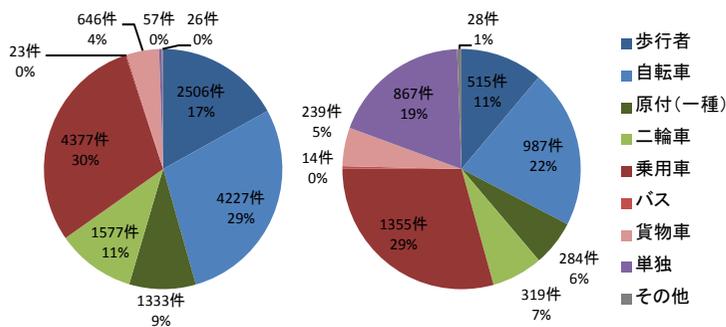
また、**空車時では市街地一般単路が4,673件(31.6%)と最も多く**、次いで市街地交差点内信号機無の3,642件(24.7%)、市街地交差点内信号機有の3,210件(21.7%)となっている。

空車時以外でも市街地一般単路が1,406件(30.5%)と最も多く、次いで市街地交差点内信号機無の1,080件(23.4%)、市街地交差点内信号機有の1,018件(22.1%)となっている。

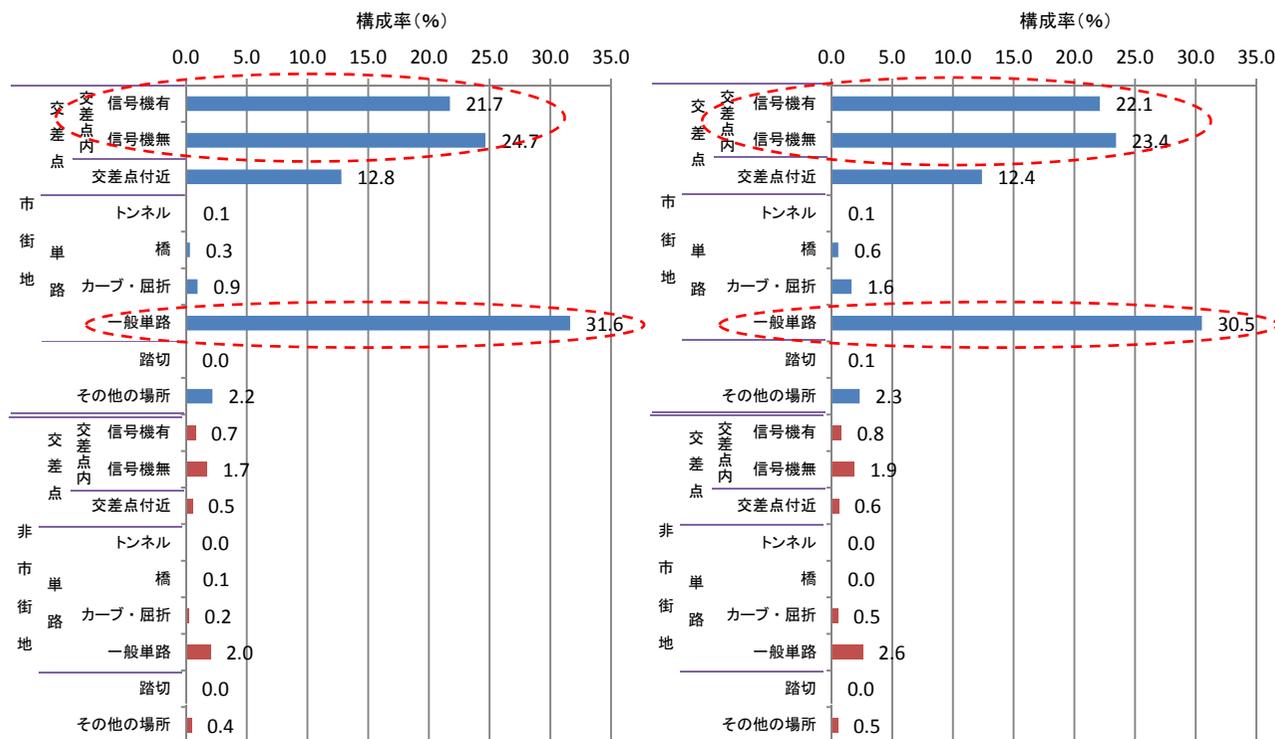
なお、過去5年間においても、平成24年度と同様の傾向があった。



ハイタクの空車時と空車時以外の事故の割合(H24)



ハイタクの事故の相手方の割合(H24) (左:空車時、右:空車時以外)



ハイタクの地形別・道路別形状別事故件数の構成率(H24) (左:空車時、右:空車時以外)

トラック

平成24年中に発生した事故で類型別で最も多い追突事故を時間帯別危険認知速度別事故をみると、6～18時の時間帯での事故が多く、10～12時がピークとなっている。危険認知速度では、10km/h以下の低速及び30km/h～50km/hの中速が多くなっている。また、22～6時に発生した事故は危険認知速度が他時間帯に比べ高い傾向にある。これは交通量が少なく、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。

死亡事故では、0～6時の時間帯での事故が多く、全死亡事故の5割以上を占めている。また、ピークは4～6時となっている。危険認知速度では、40～50km/hの中速及び70km/h～90km/hの高速が多くなっており、全体的に危険認知速度は高い。

また、トラックの死亡事故の4割近くを占める「人との事故」をみると、交差点内での事故が最も多く61件(人との接触による死亡事故のうち44.5%)、次に第一通行帯での事故が多く53件(同38.7%)となっている。

人との接触による死亡事故における危険認知速度は、0km/h～20km/hの低速及び40km/h～60km/hの中速が多くなっている。

なお、過去5年間においても、追突事故及び人との接触による死亡事故ともに、平成24年度と同様の傾向があった。

