

自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書（平成 21 年度）

[第 1 分冊]

事業用自動車の交通事故の傾向分析

平成 22 年 7 月 1 日

国 土 交 通 省 自 動 車 交 通 局

自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

平成21年度「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」委員名簿（順不同・敬称略）

| | | |
|--------|--|--|
| 座長 | 堀野 定雄 | 神奈川県 工学部准教授 |
| 委員 | 相川 春雄 | 社団法人日本バス協会 安全輸送委員会委員 |
| 〃 | 竹津 久雄 | 社団法人全日本トラック協会 交通対策委員会委員 |
| 〃 | 榎元 紀二郎 | 社団法人全国乗用自動車連合会 交通安全委員会委員 |
| 〃 | 小野 古志郎 | 財団法人日本自動車研究所 技監・研究主幹 兼 財団法人交通事故総合分析センター 主任研究員 |
| 〃 | 村田 喜之 | 損害保険料率算出機構自賠責損害調査センター 損害調査部長 |
| 〃 | 酒井 一博 | 財団法人労働科学研究所 常務理事・所長・研究主幹 |
| 〃 | 清水 勝一 | 独立行政法人自動車事故対策機構 理事（事故防止担当） |
| 〃 | 下光 輝一 | 東京医科大学 主任教授（医学博士） |
| 〃 | 関 政治 | 全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長 |
| 〃 | 園 高明 | 財団法人日弁連交通事故相談センター 常務理事 |
| 〃 | 佐々木 均 | 社団法人日本自動車整備振興会連合会 指導部長 |
| 〃 | 山口 秀二 | 社団法人日本自動車工業会安全・環境技術委員会安全部会 副部会長 |
| オブザーバー | 富田 征弘 | 社団法人日本バス協会 技術部長 |
| 〃 | 井出 廣久 | 社団法人全日本トラック協会 交通・環境部長 |
| 〃 | 小菅 孝嗣 (岸下 清) | 社団法人全国乗用自動車連合会 常務理事 |
| 〃 | 杉浦 秀明 | 社団法人日本自動車工業会大型車部 会長 |
| 〃 | 知久 和弘 | 財団法人交通事故総合分析センター研究部 研究第三課長 |
| 行政 | 警察庁 交通局 交通企画課 厚生労働省 労働基準局 安全衛生部 労働衛生課 国土交通省 大臣官房 運輸安全監理官室 道路局 地方道・環境課 自動車交通局 安全政策課、旅客課、貨物課、保障課、技術企画課、整備課 | |

<目 次>

| | |
|-----------------------------|----|
| 1. 事故全体の傾向 | 1 |
| 2. バスの事故 | 7 |
| 3. タクシーの事故 | 17 |
| 4. トラックの事故 | 22 |
| 附録. 事業用自動車の交通事故統計（平成 20 年版） | |

1. 事故全体の傾向

平成 21 年において、自動車運送事業者が第一当事者となった事故件数は 51,510 件（対前年比 8.5%減）、死者数は 468 人（同 8.8%減）である。

(1) 事業用自動車における交通事故の件数・死者数

事業用自動車における交通事故の件数・死者数は、交通事故全体の傾向と同様に、高止まり傾向から減少傾向に転じており、また、交通事故全体の減少傾向に近づいている。

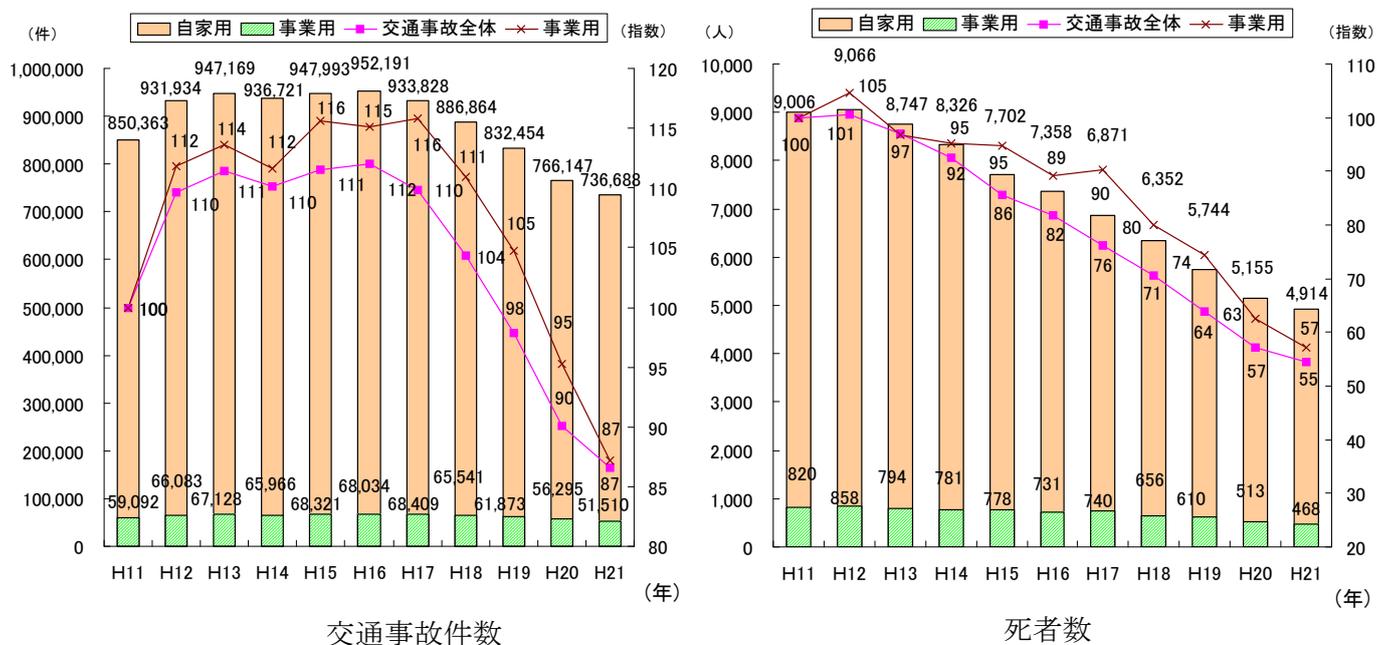


図 1 事業用自動車の交通事故発生状況の推移

※事業用の値は、内数を示す。

出典：警察庁「交通統計」

(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 事業用自動車の交通事故発生状況の推移

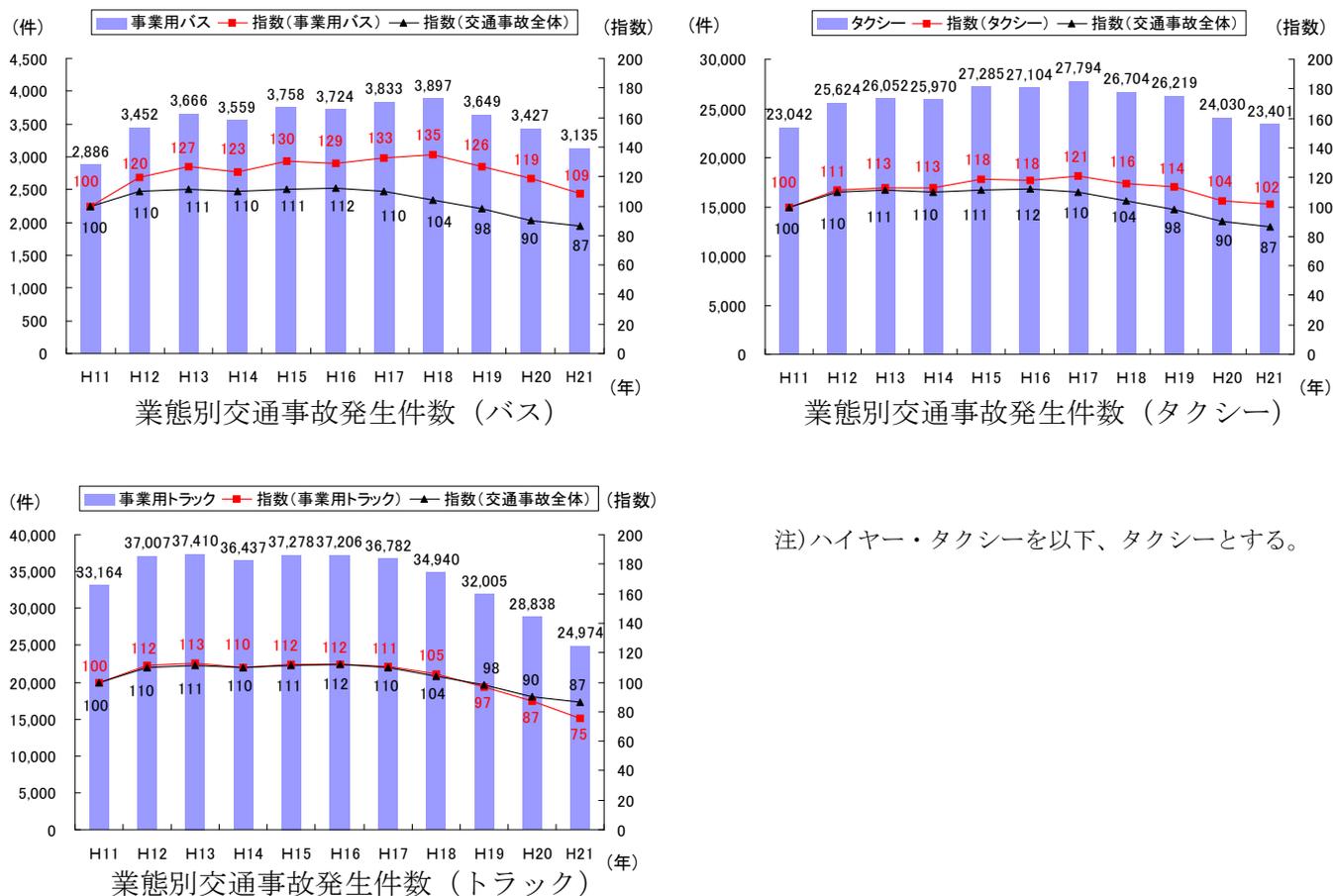
| 区分 年 | 発生件数 | | 死者数 | | 負傷者数 | |
|---------|----------------|-----|-----|-----|--------|-----|
| | 事業者自動車 事故件数 | 指数 | 人数 | 指数 | 人数 | 指数 |
| H11 | 59,092 | 100 | 820 | 100 | 74,098 | 100 |
| H12 | 66,083 | 112 | 858 | 105 | 83,114 | 112 |
| H13 | 67,128 | 114 | 794 | 97 | 84,650 | 114 |
| H14 | 65,966 | 112 | 781 | 95 | 83,139 | 112 |
| H15 | 68,321 | 116 | 778 | 95 | 85,838 | 116 |
| H16 | 68,034 | 115 | 731 | 89 | 85,296 | 115 |
| H17 | 68,409 | 116 | 740 | 90 | 85,248 | 115 |
| H18 | 65,541 | 111 | 656 | 80 | 81,735 | 110 |
| H19 | 61,873 | 105 | 610 | 74 | 77,190 | 104 |
| H20 | 56,295 | 95 | 513 | 63 | 69,268 | 93 |
| H21 | 51,510 | 87 | 468 | 57 | 63,207 | 85 |

出典：警察庁「交通統計」

(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) 業態別交通事故発生件数

事業用自動車が第1当事者となった交通事故発生件数を業態別にみると、特に、バス・タクシーについて減り方が鈍く、交通事故全体と比べ差が見られる。



注)ハイヤー・タクシーを以下、タクシーとする。

図2 業態別交通事故発生件数

出典：警察庁「交通統計」

(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 業態別交通事故発生状況の推移

| 区分 年 | 件数(件) | | | | | | 死者数(人) | | | | | |
|---------|-------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|------|-----|------|-----|
| | バス | 指数 | タクシー | 指数 | トラック | 指数 | バス | 指数 | タクシー | 指数 | トラック | 指数 |
| H11 | 2,886 | 100 | 23,042 | 100 | 33,164 | 100 | 23 | 100 | 57 | 100 | 740 | 100 |
| H12 | 3,452 | 120 | 25,624 | 111 | 37,007 | 112 | 20 | 87 | 43 | 75 | 795 | 107 |
| H13 | 3,666 | 127 | 26,052 | 113 | 37,410 | 113 | 22 | 96 | 58 | 102 | 714 | 96 |
| H14 | 3,559 | 123 | 25,970 | 113 | 36,437 | 110 | 19 | 83 | 56 | 98 | 706 | 95 |
| H15 | 3,758 | 130 | 27,285 | 118 | 37,278 | 112 | 23 | 100 | 70 | 123 | 685 | 93 |
| H16 | 3,724 | 129 | 27,104 | 118 | 37,206 | 112 | 29 | 126 | 46 | 81 | 656 | 89 |
| H17 | 3,833 | 133 | 27,794 | 121 | 36,782 | 111 | 24 | 104 | 53 | 93 | 663 | 90 |
| H18 | 3,897 | 135 | 26,704 | 116 | 34,940 | 105 | 26 | 113 | 49 | 86 | 581 | 79 |
| H19 | 3,649 | 126 | 26,219 | 114 | 32,005 | 97 | 25 | 109 | 38 | 67 | 547 | 74 |
| H20 | 3,427 | 119 | 24,030 | 104 | 28,838 | 87 | 13 | 57 | 50 | 88 | 450 | 61 |
| H21 | 3,135 | 109 | 23,401 | 102 | 24,974 | 75 | 18 | 78 | 40 | 70 | 410 | 55 |

出典：警察庁「交通統計」

(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1億キロあたり業態別交通事故件数の推移

平成20年のタクシーの事故(167.6件/億km)は、全自動車事故に比べて1.9倍の事故が起きている。

同年のバスの事故件数は71.9件/億km、トラックの事故件数は36.4件/億kmであり、ここ数年で減少している。

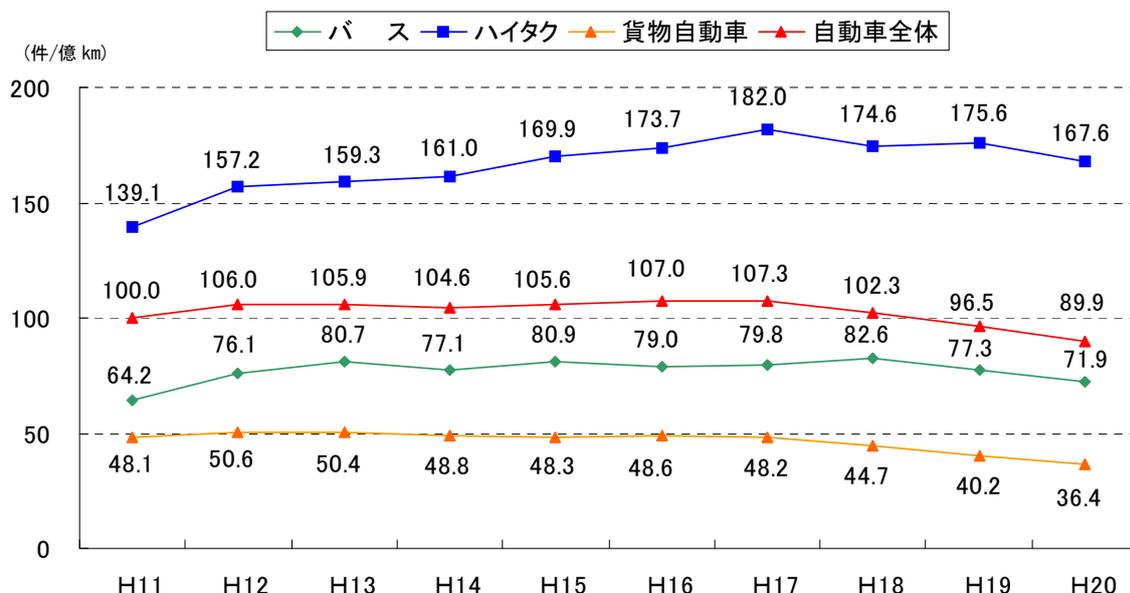


図3 事業用自動車の業態別交通事故件数の推移(走行距離1億キロあたり)

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」

表3 業態別事故件数及び走行キロの推移

| 区分 年 | 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 |
| H11 | 2,886 | 23,042 | 33,164 | 756,713 | 44.9 | 165.6 | 689.7 | 7,564.9 |
| H12 | 3,452 | 25,624 | 37,007 | 821,902 | 45.4 | 163.0 | 731.2 | 7,755.1 |
| H13 | 3,666 | 26,052 | 37,410 | 837,875 | 45.4 | 163.6 | 742.9 | 7,910.2 |
| H14 | 3,559 | 25,970 | 36,437 | 825,686 | 46.2 | 161.3 | 746.6 | 7,897.0 |
| H15 | 3,758 | 27,285 | 37,278 | 838,206 | 46.5 | 160.6 | 771.8 | 7,939.8 |
| H16 | 3,724 | 27,104 | 37,206 | 839,250 | 47.2 | 156.0 | 765.0 | 7,847.0 |
| H17 | 3,833 | 27,794 | 36,782 | 823,868 | 48.1 | 152.7 | 762.6 | 7,681.0 |
| H18 | 3,897 | 26,704 | 34,940 | 783,934 | 47.2 | 152.9 | 782.4 | 7,666.4 |
| H19 | 3,649 | 26,219 | 32,005 | 734,320 | 47.2 | 149.3 | 797.1 | 7,606.8 |
| H20 | 3,427 | 24,030 | 28,838 | 676,064 | 47.6 | 143.4 | 791.4 | 7,519.2 |

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」

自動車全体とは、事業用自動車に自家用自動車(バス、乗用車、トラック)を合わせたものをいう。

(4) 業態別の運転者の飲酒運転による事故件数の推移

バス、タクシーの飲酒運転による事故は、交通事故全体の飲酒運転による事故と比べて減少幅が大きいですが、平成 20 年のバスの事故件数は 1 件、タクシーの事故件数は 18 件である。

一方、トラックの飲酒運転による事故は、減り方が鈍く、全自動車事故と同じ減少傾向であり、平成 20 年の事故件数は 80 件である。

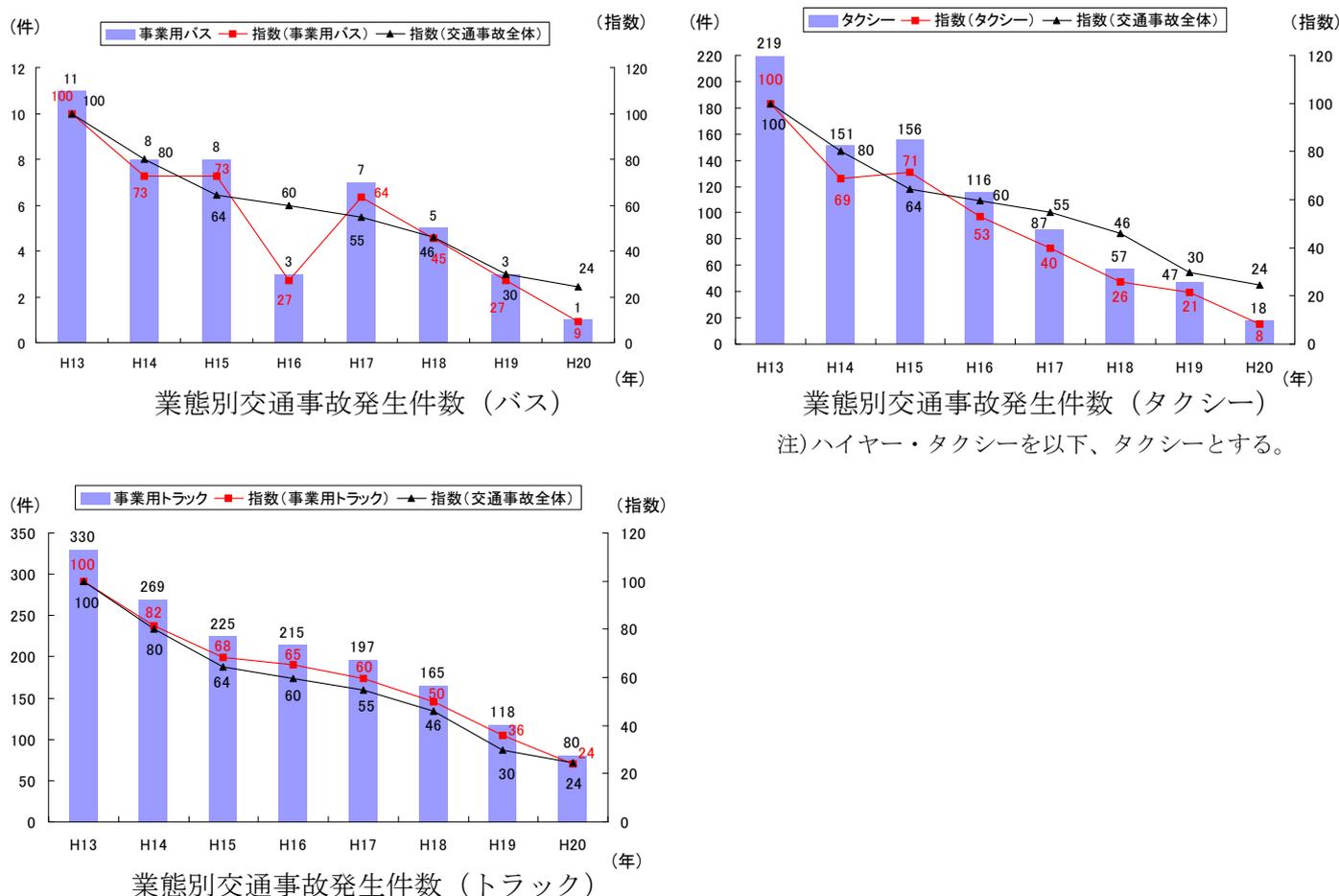


図 4 業態別飲酒運転による交通事故発生件数

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」

表 4 業態別飲酒運転による交通事故発生状況の推移

| 区分 年 | 件数(件) | | | | | |
|---------|-------|-----|------|-----|------|-----|
| | バス | 指数 | タクシー | 指数 | トラック | 指数 |
| H13 | 11 | 100 | 219 | 100 | 330 | 100 |
| H14 | 8 | 73 | 151 | 69 | 269 | 82 |
| H15 | 8 | 73 | 156 | 71 | 225 | 68 |
| H16 | 3 | 27 | 116 | 53 | 215 | 65 |
| H17 | 7 | 64 | 87 | 40 | 197 | 60 |
| H18 | 5 | 45 | 57 | 26 | 165 | 50 |
| H19 | 3 | 27 | 47 | 21 | 118 | 36 |
| H20 | 1 | 9 | 18 | 8 | 80 | 24 |

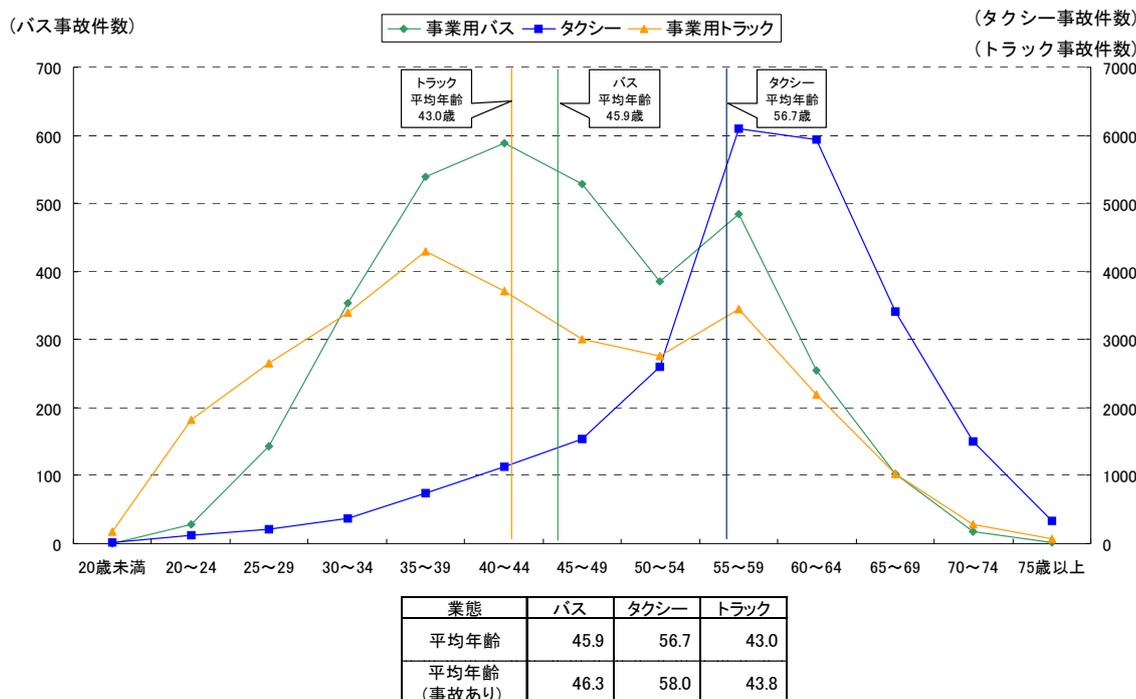
出典：(財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(5) 業態別運転者年齢層別事故件数（平成20年）

バスの事故は35歳から49歳、タクシーの事故は55歳から64歳、トラックの事故は30歳から44歳にかけて多くなっており、業態別の特徴が見られる。

また、高齢者（65歳以上）による事故の割合は、バスは3.6%、タクシーは21.9%、トラックは12.0%であり、タクシーにおいては高齢者による事故の割合が顕著に多い。

さらに、業態別の事故惹起運転者の平均年齢は、業態別の運転者の平均年齢よりも高いことから、年齢が高くなるほど事故を起こしやすい傾向が見られる。



※ 事故惹起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

図5 業態別運転者年齢層別事故件数（平成20年）

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」

厚生労働省「平成20年賃金構造基本統計調査（全国）」

表5 業態別運転者年齢層別事故件数（平成20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 | 25 | 130 | 307 | 460 | 504 | 456 | 310 | 391 | 186 | 52 | 4 | 0 | 2,825 |
| | 貸切 | 0 | 1 | 11 | 32 | 53 | 51 | 50 | 58 | 61 | 43 | 42 | 11 | 0 | 413 |
| | その他 | 0 | 2 | 3 | 15 | 26 | 33 | 23 | 17 | 32 | 25 | 9 | 2 | 2 | 189 |
| | 小計 | 0 | 28 | 144 | 354 | 539 | 588 | 529 | 385 | 484 | 254 | 103 | 17 | 2 | 3,427 |
| ハイタク | 法人 | 0 | 38 | 140 | 293 | 662 | 1,007 | 1,365 | 2,292 | 5,436 | 5,230 | 2,922 | 1,197 | 178 | 20,760 |
| | 個人 | 0 | 0 | 2 | 1 | 11 | 30 | 63 | 140 | 354 | 410 | 309 | 230 | 128 | 1,678 |
| | その他乗用 | 25 | 94 | 68 | 78 | 75 | 93 | 109 | 166 | 301 | 292 | 177 | 82 | 32 | 1,592 |
| 小計 | 25 | 132 | 210 | 372 | 748 | 1,130 | 1,537 | 2,598 | 6,091 | 5,932 | 3,408 | 1,509 | 338 | 24,030 | |
| 貨物自動車 | 大型 | 0 | 200 | 695 | 1,161 | 1,606 | 1,502 | 1,175 | 895 | 990 | 555 | 192 | 25 | 3 | 8,999 |
| | 中型 | 57 | 785 | 1,046 | 1,168 | 1,422 | 1,136 | 903 | 850 | 975 | 568 | 204 | 36 | 7 | 9,157 |
| | 普通 | 86 | 646 | 694 | 776 | 860 | 674 | 521 | 502 | 657 | 415 | 179 | 43 | 8 | 6,061 |
| | 軽 | 33 | 186 | 223 | 296 | 411 | 393 | 398 | 518 | 825 | 660 | 447 | 185 | 46 | 4,621 |
| | 小計 | 176 | 1,817 | 2,658 | 3,401 | 4,299 | 3,705 | 2,997 | 2,765 | 3,447 | 2,198 | 1,022 | 289 | 64 | 28,838 |
| 合計 | 201 | 1,977 | 3,012 | 4,127 | 5,586 | 5,423 | 5,063 | 5,748 | 10,022 | 8,384 | 4,533 | 1,815 | 404 | 56,295 | |
| トレーラ(トラックの内数) | 2 | 51 | 147 | 244 | 339 | 327 | 247 | 189 | 181 | 109 | 30 | 1 | 2 | 1,869 | |

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」

(6) 業態別事故類型別事故惹起運転者平均年齢（平成20年）

バス、タクシー及びトラックのどの業態についても、車両との事故における出会い頭衝突と右折時衝突の事故惹起運転者平均年齢は、業態別運転者平均年齢を上回っていることから、出会い頭衝突と右折時衝突の事故は高齢層による事故が多い傾向にある。

一方、車両との事故における駐・停車中の車両への追突の事故惹起運転者平均年齢は業態別事故惹起運転者平均年齢を下回っていることから、駐・停車中の車両への追突の事故は高齢層による事故が少ない傾向にある。

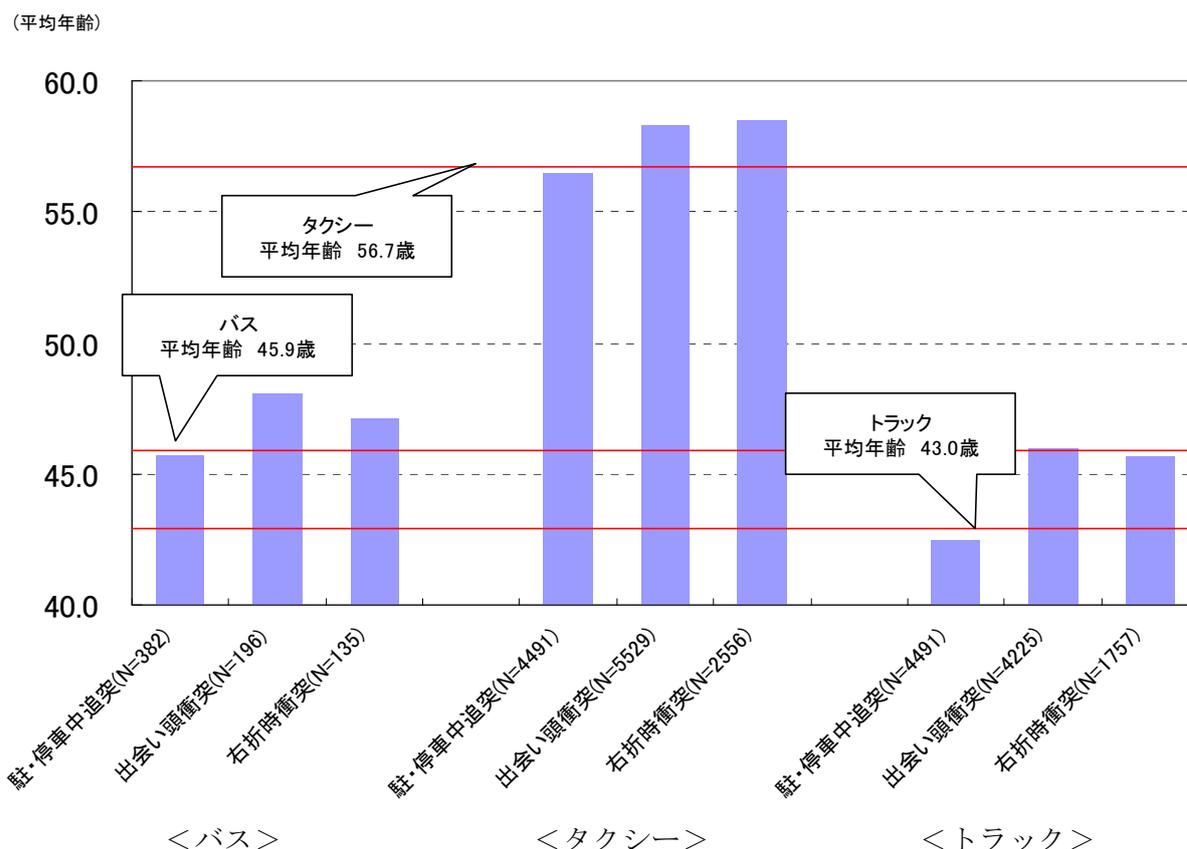


図6 業態別事故類型別事故惹起運転者平均年齢（車両との事故）

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」

- ※ 事故惹起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

2. バスの事故

(1) バスの事故件数、死傷事故件数の推移

平成20年のバス事業者による事故は、平成13年から平成18年まで高止まりであったが、平成19年以降は減少に転じており、死亡事故件数、重傷事故件数、軽傷事故件数ともに平成19年より減少している。

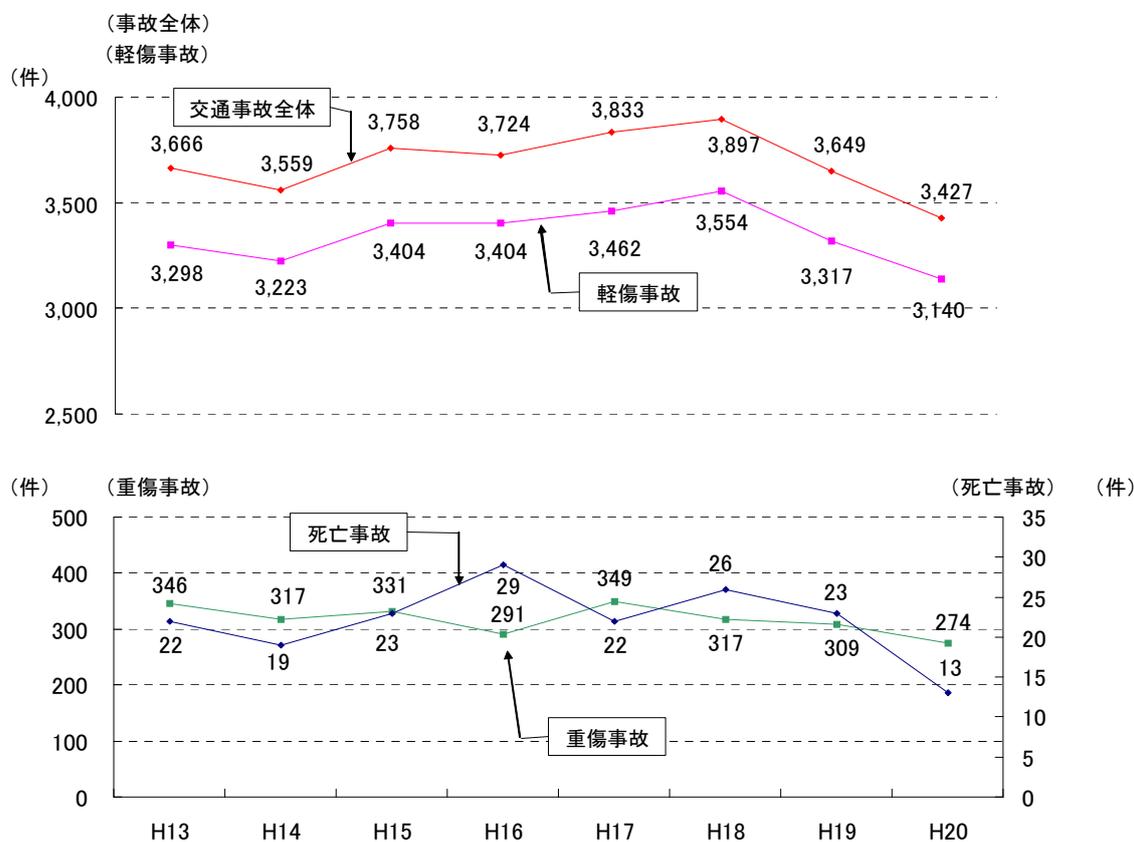


図7 バスの全事故及び死傷事故件数の推移

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」

表6 バスの事故件数の推移

| 年 \ 区分 | 死亡事故 | 重傷事故 | 軽傷事故 | 交通事故全体 |
|--------|------|------|-------|--------|
| H13 | 22 | 346 | 3,298 | 3,666 |
| H14 | 19 | 317 | 3,223 | 3,559 |
| H15 | 23 | 331 | 3,404 | 3,758 |
| H16 | 29 | 291 | 3,404 | 3,724 |
| H17 | 22 | 349 | 3,462 | 3,833 |
| H18 | 26 | 317 | 3,554 | 3,897 |
| H19 | 23 | 309 | 3,317 | 3,649 |
| H20 | 13 | 274 | 3,140 | 3,427 |

(バス種別区分の乗合、貸切、その他の合計値を示す。)

(2) バス事故の死傷者数の推移

バスの事故においては、全体の90%以上を占める軽傷者は、平成14年に4,176人に減少したものの、その後増加に転じ平成18年には4,693人となっているが、平成19年以降は減少している。

事故の内10%弱である重傷事故は、平成13年の366人から増減を繰り返し、平成17年以降は減少し、平成20年には283人となった。

死者数は、平成20年に大きく減少し、年間13人となっている。

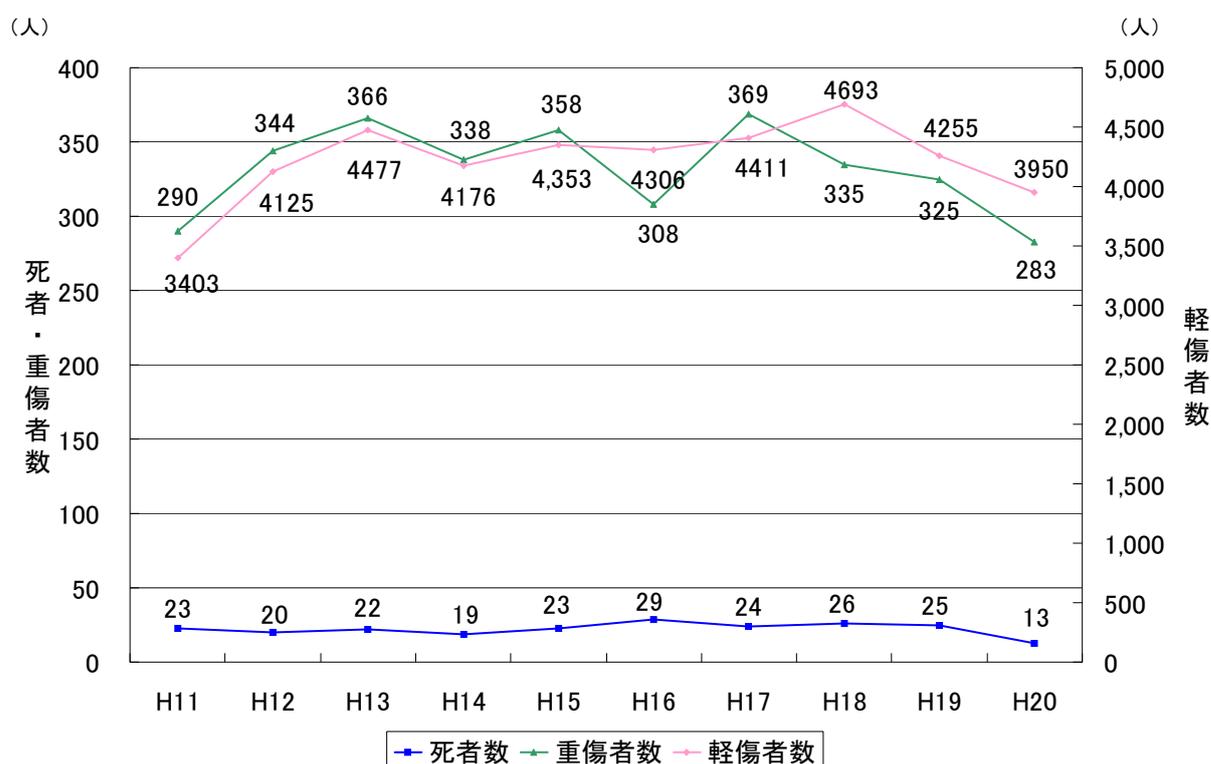


図8 バス事故の死傷者数の推移

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」

表7 バスの死傷者数の推移

| 年 | 死者数 (人) | 重傷者数 (人) | 軽傷者数 (人) | 死傷者合計 (人) |
|-----|------------|-------------|-------------|--------------|
| H11 | 23 | 290 | 3,403 | 3,716 |
| H12 | 20 | 344 | 4,125 | 4,489 |
| H13 | 22 | 366 | 4,477 | 4,865 |
| H14 | 19 | 338 | 4,176 | 4,533 |
| H15 | 23 | 358 | 4,353 | 4,734 |
| H16 | 29 | 308 | 4,306 | 4,643 |
| H17 | 24 | 369 | 4,411 | 4,804 |
| H18 | 26 | 335 | 4,693 | 5,054 |
| H19 | 25 | 325 | 4,255 | 4,605 |
| H20 | 13 | 283 | 3,950 | 4,246 |

(バス種別区分の乗合、貸切、その他の合計値を示す。)

(3) バスの事故類型別事故件数

乗合バスは単独事故が最も多く、次いで他車との事故が多い。一方、貸切バスは他車との事故が圧倒的に多い。

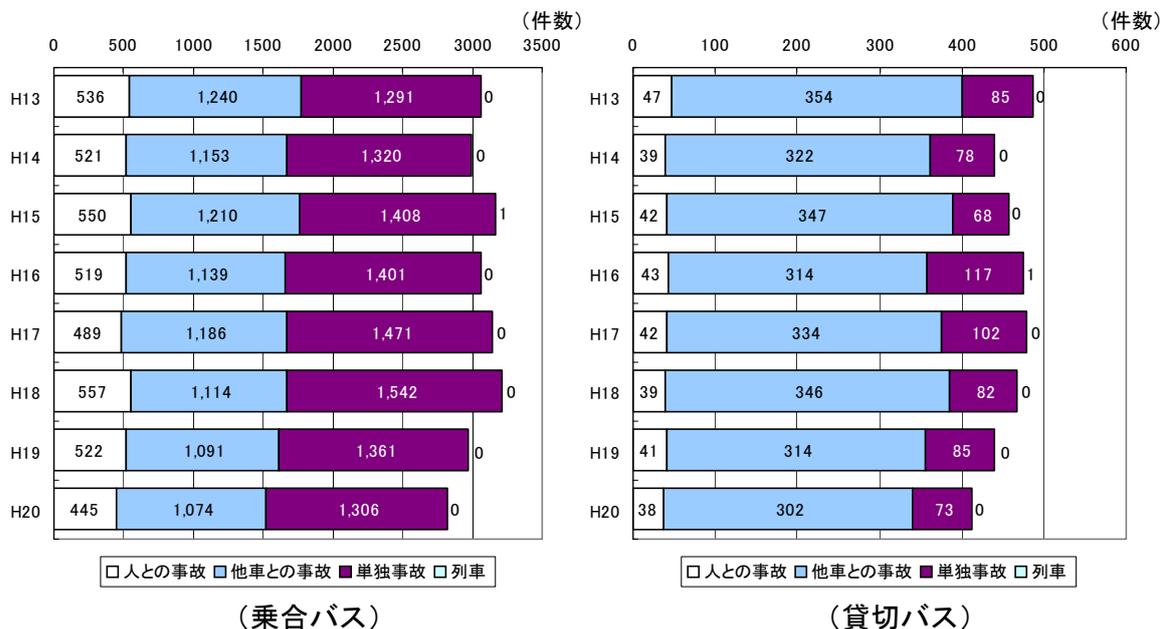


図9 バス事故の類型別事故件数

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」

(4) バスの事故類型別事故件数の内訳(人との事故)

人との事故は、乗合バス、貸切バスともに、歩行者が横断中に発生する件数が多い。

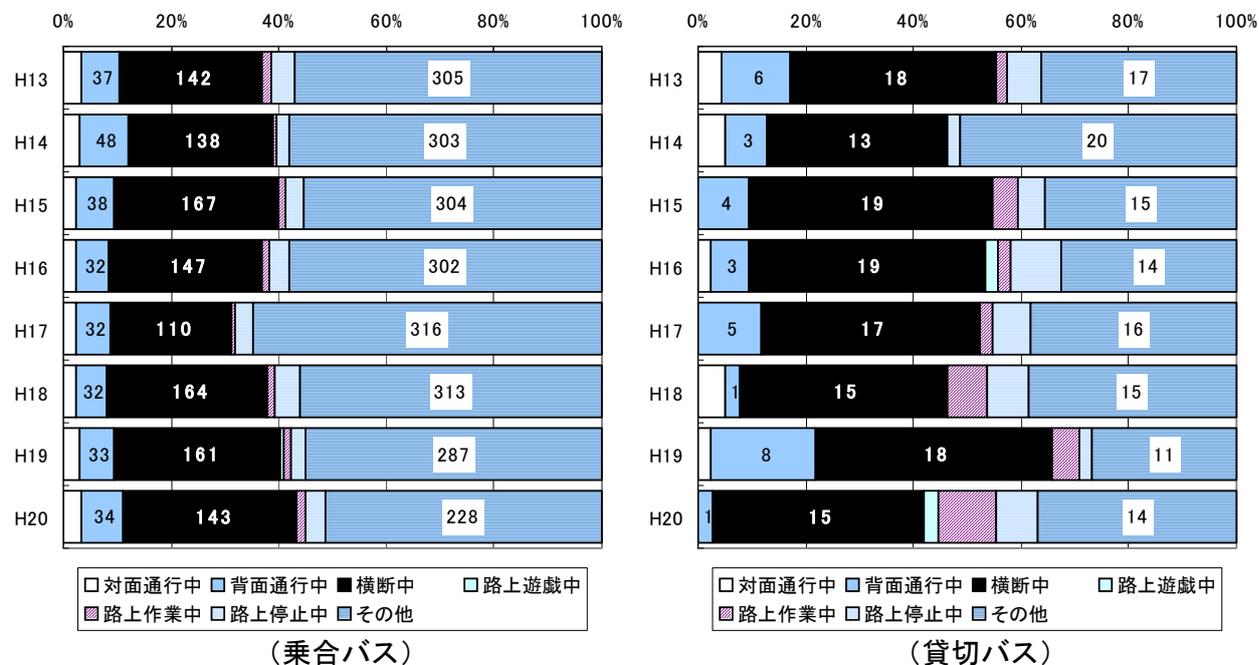
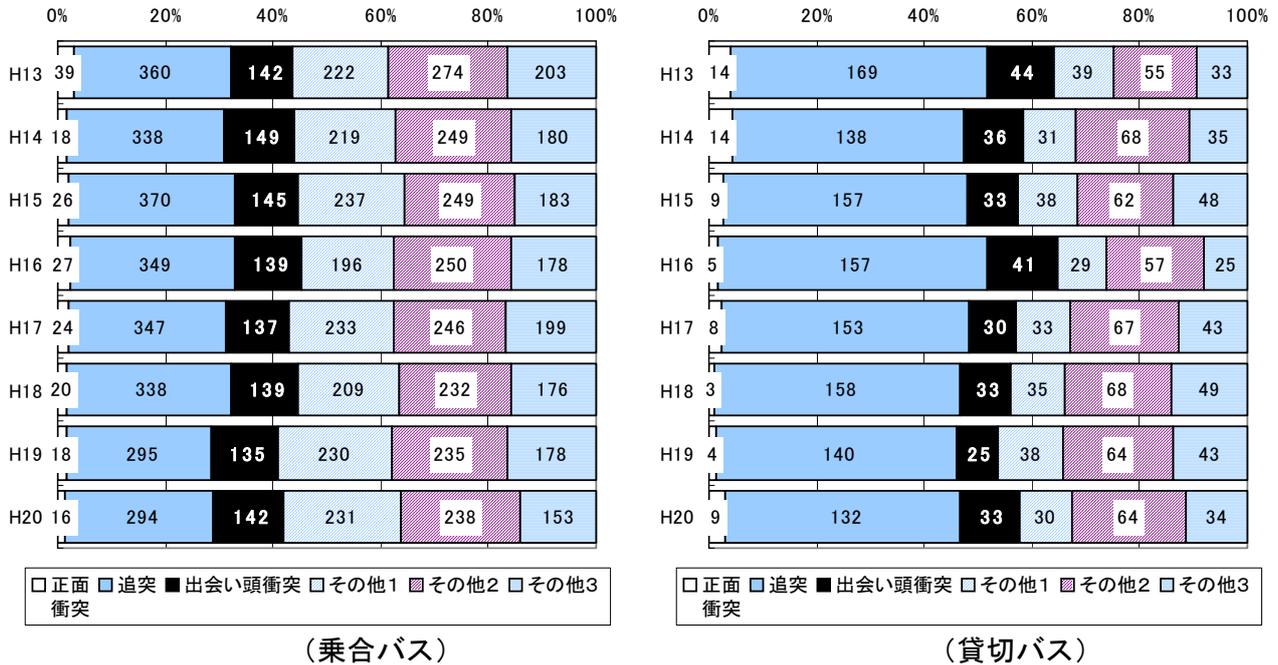


図10 バス事故の類型別事故件数の内訳(人との事故)

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」

(5) バスの事故類型別事故件数の内訳(他車との事故)

他車との事故は、乗合バス、貸切バスともに、追突が最も多く、特に貸切バスは、その割合が高い。



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

図 11 バス事故の類型別事故件数の内訳(単独事故)

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」

(6) バスの事故類型別事故件数の内訳(単独事故)

単独事故は、乗合バス、貸切バスともに、車内事故の占める割合が高い。

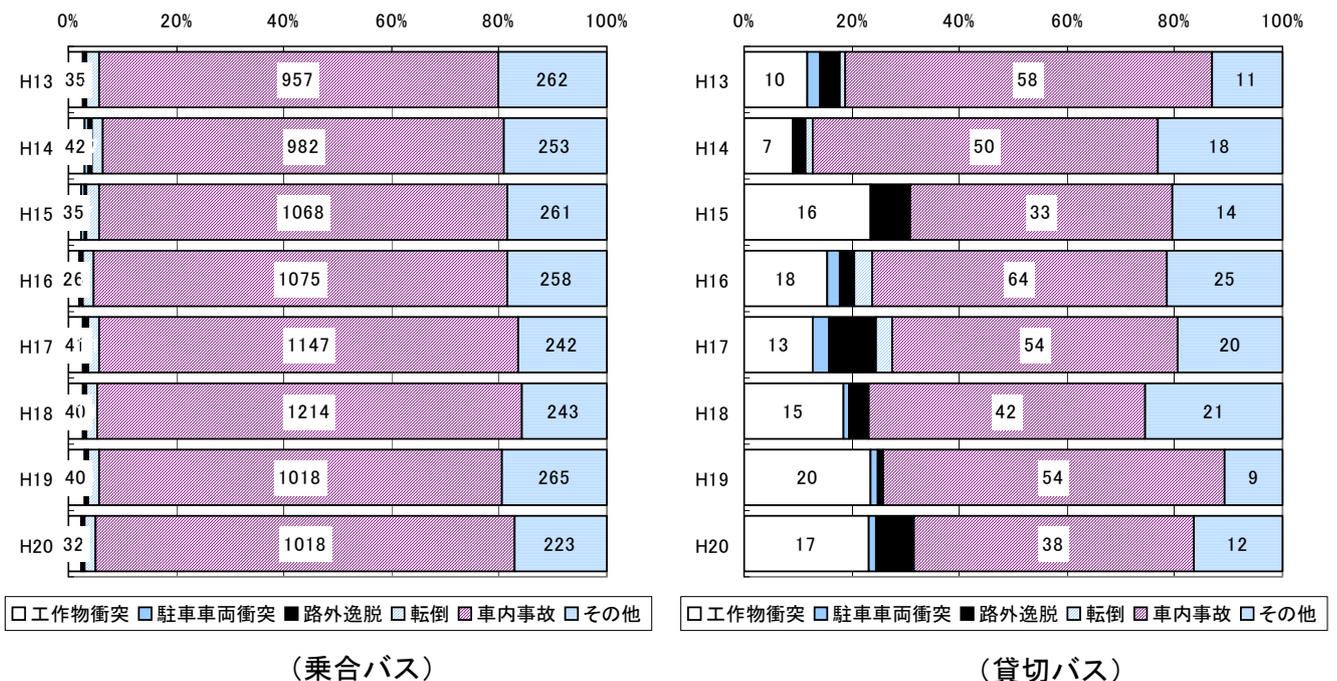


図 12 バス事故の類型別事故件数の内訳(他車との事故)

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」

(7) バスの事故の法令違反別の事故件数の割合 (平成 20 年)

「安全不確認」(30.1%)、「運転操作」(20.0%)、「動静不注視」(14.8%) といった法令違反の事故が多い。

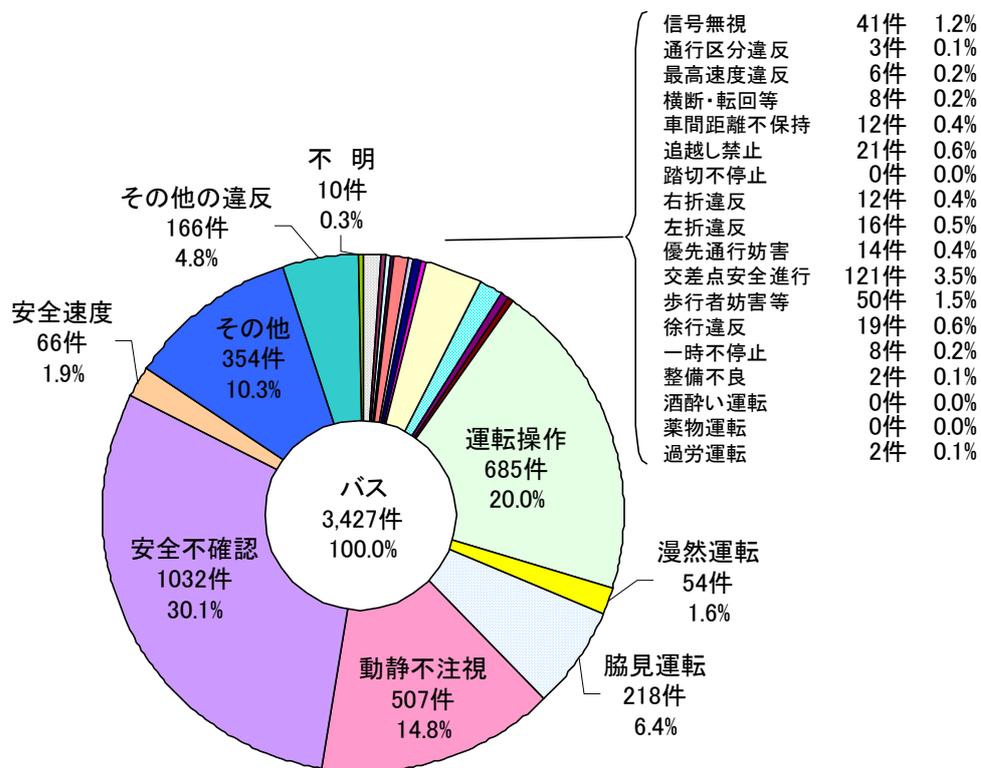


図 13 バスの法令違反別の事故件数の割合

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」

(8) 乗合・貸切別行動類型別バスの車内事故件数の推移

乗合バスの車内事故は、増加傾向にあったが、平成19年以降は減少しており、平成20年は前年と比べて31件(2.8%)減少した。平成18年度の本検討会で取りまとめられた「バスの車内事故を防止するための安全対策の提言」を踏まえ、(社)日本バス協会が平成19年に実施した「バスの車内事故防止キャンペーン」が平成19年に引き続いて効果を上げていると考えられる。特に、平成19年以降、急減速時、急停止時の事故は減少傾向にあるが、発進時については平成20年には増加傾向にある。

また、車内事故の多くが乗合バスにおいて発生しているが、平成20年の1,018件のうち、行動類型別にみると、発進時が最も多く422件(41.5%)、次いで急停止時、等速時、減速時がともに140件程度となっている。

表8 乗合・貸切別行動類型別バスの車内事故件数の推移

| | H13 | | | | H14 | | | | H15 | | | | H16 | | | | |
|-----|-------|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-------|-----|
| | 乗合 | 貸切 | その他 | 合計 | |
| 発進 | 342 | 8 | 5 | 355 | 355 | 5 | 1 | 361 | 419 | 4 | 5 | 428 | 427 | 11 | 9 | 447 | |
| 直進 | 加速 | 47 | 0 | 1 | 48 | 41 | 0 | 1 | 42 | 49 | 0 | 0 | 49 | 28 | 3 | 1 | 32 |
| | 等速 | 145 | 23 | 4 | 172 | 145 | 13 | 9 | 167 | 148 | 11 | 6 | 165 | 132 | 19 | 2 | 153 |
| | 減速 | 134 | 11 | 2 | 147 | 161 | 10 | 5 | 176 | 160 | 10 | 6 | 176 | 162 | 8 | 2 | 172 |
| 急停止 | 160 | 7 | 5 | 172 | 154 | 12 | 1 | 167 | 159 | 3 | 2 | 164 | 196 | 16 | 4 | 216 | |
| 右左折 | 45 | 5 | 0 | 50 | 49 | 6 | 2 | 57 | 45 | 2 | 0 | 47 | 46 | 4 | 0 | 50 | |
| その他 | 84 | 4 | 2 | 90 | 77 | 4 | 2 | 83 | 88 | 3 | 0 | 91 | 84 | 3 | 1 | 88 | |
| 小計 | 957 | 58 | 19 | 1,034 | 982 | 50 | 21 | 1,053 | 1,068 | 33 | 19 | 1,120 | 1,075 | 64 | 19 | 1,158 | |
| 合計 | 1,034 | | | | 1,053 | | | | 1,120 | | | | 1,158 | | | | |

| | H17 | | | | H18 | | | | H19 | | | | H20 | | | | |
|-----|-------|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-------|-----|
| | 乗合 | 貸切 | その他 | 合計 | |
| 発進 | 435 | 4 | 11 | 450 | 413 | 3 | 8 | 424 | 348 | 5 | 14 | 367 | 422 | 4 | 10 | 436 | |
| 直進 | 加速 | 53 | 1 | 1 | 55 | 64 | 1 | 1 | 66 | 46 | 0 | 1 | 47 | 36 | 0 | 1 | 37 |
| | 等速 | 167 | 21 | 6 | 194 | 187 | 17 | 6 | 210 | 156 | 25 | 7 | 188 | 140 | 16 | 8 | 164 |
| | 減速 | 159 | 8 | 3 | 170 | 187 | 9 | 6 | 202 | 152 | 11 | 10 | 173 | 133 | 4 | 8 | 145 |
| 急停止 | 188 | 15 | 3 | 206 | 223 | 8 | 4 | 235 | 155 | 7 | 7 | 169 | 148 | 9 | 2 | 159 | |
| 右左折 | 61 | 3 | 4 | 68 | 43 | 3 | 1 | 47 | 47 | 3 | 1 | 51 | 56 | 1 | 1 | 58 | |
| その他 | 84 | 2 | 2 | 88 | 97 | 1 | 4 | 102 | 114 | 3 | 9 | 126 | 83 | 4 | 4 | 91 | |
| 小計 | 1,147 | 54 | 30 | 1,231 | 1,214 | 42 | 30 | 1,286 | 1,018 | 54 | 49 | 1,121 | 1,018 | 38 | 34 | 1,090 | |
| 合計 | 1,231 | | | | 1,286 | | | | 1,121 | | | | 1,090 | | | | |

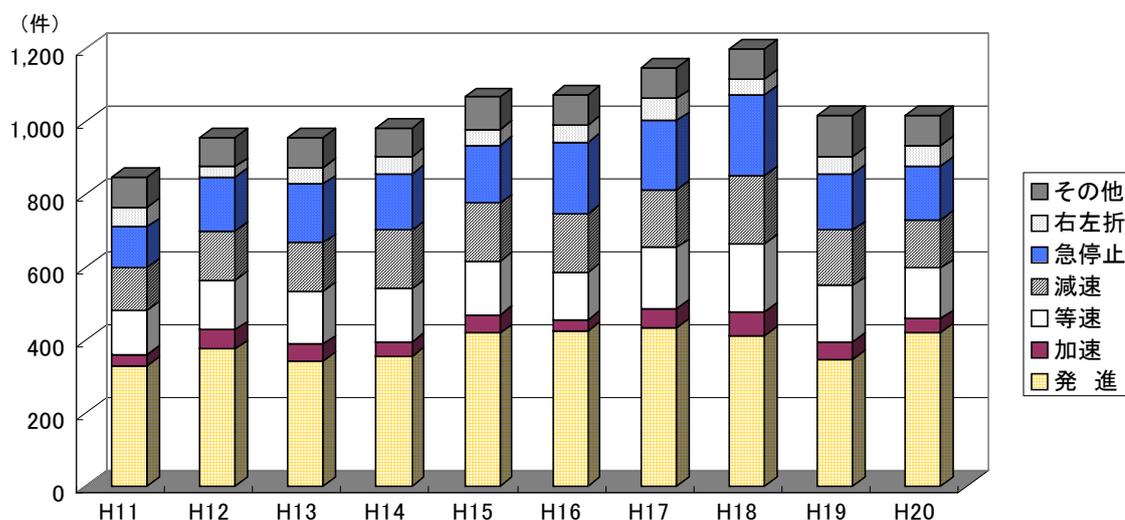


図14 行動類型別乗合バスにおける車内事故件数の推移

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」

(9) 輸送人員一億人あたり及び走行キロ一億キロあたり乗合バスの車内事故件数

乗合バスの輸送人員は平成 19 年までは減少していたが、平成 20 年には増加した。また、乗合バスの走行キロは平成 18 年までは減少していたが、平成 19 年以降増加傾向にある。

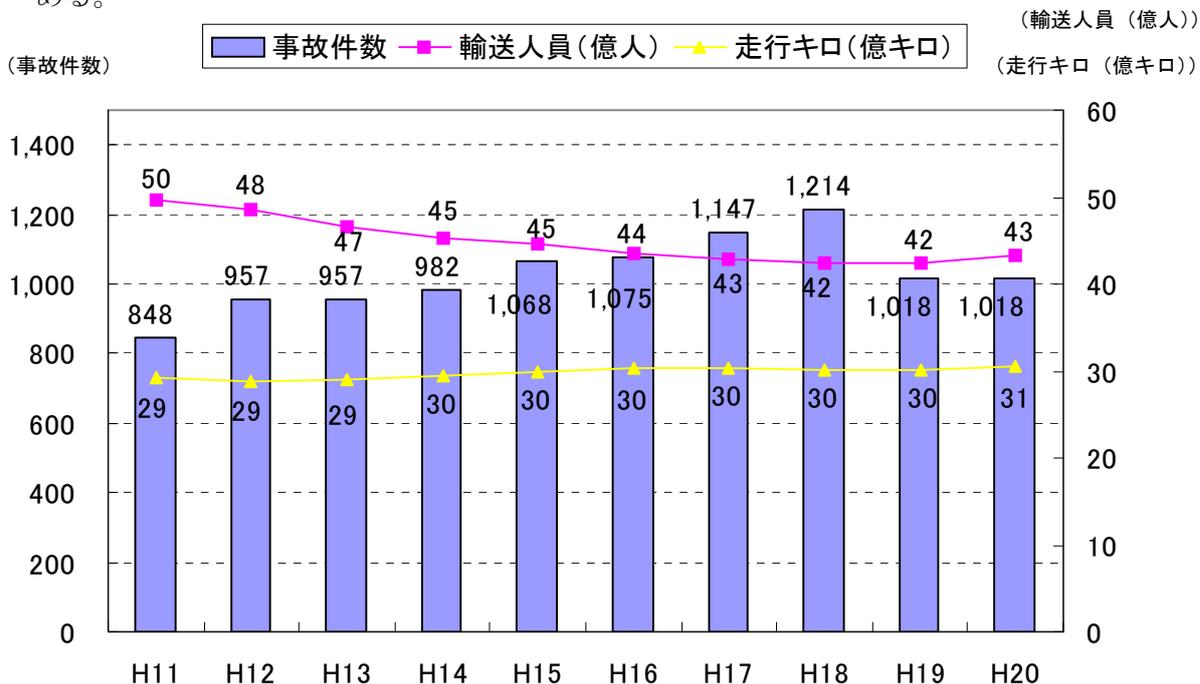


図 15 乗合バスの車内事故件数、輸送人員及び走行キロの推移

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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

輸送人員一億人あたり及び走行キロ一億キロあたり乗合バスの車内事故件数を見ると、ともに平成 18 年までは増加傾向にあったが、平成 19 年以降減少傾向にある。

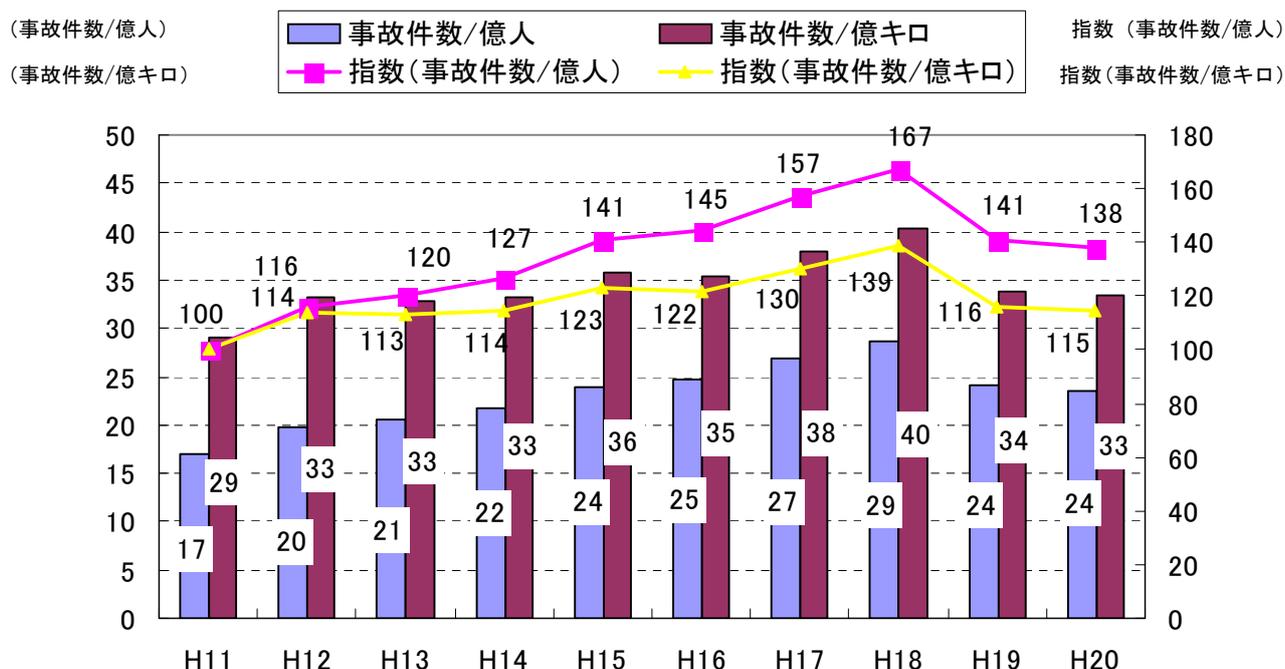


図 16 輸送人員一億人あたり及び走行キロ一億キロあたり乗合バスの車内事故件数

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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

(10) 時間帯別・事故種別バス車内事故件数（平成18年から平成20年）

車内事故を時間帯別にみると、8時～17時台の日中の時間帯に特に多く発生している。

表9 時間帯別事故種別バス車内事故件数（平成20年）

| 時間帯 | 乗合 | | | 貸切 | | | その他 | | | 計 | | |
|-------|-----|-----|-------|----|----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-------|
| | 重傷 | 軽傷 | 負傷計 | 重傷 | 軽傷 | 負傷計 | 重傷 | 軽傷 | 負傷計 | 重傷 | 軽傷 | 負傷計 |
| 6～7 | 5 | 54 | 59 | 0 | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 | 5 | 57 | 62 |
| 8～9 | 17 | 145 | 162 | 1 | 6 | 7 | 3 | 5 | 8 | 21 | 156 | 177 |
| 10～11 | 21 | 162 | 183 | 0 | 4 | 4 | 0 | 7 | 7 | 21 | 173 | 194 |
| 12～13 | 23 | 132 | 155 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 | 5 | 23 | 142 | 165 |
| 14～15 | 22 | 125 | 147 | 0 | 4 | 4 | 0 | 2 | 2 | 22 | 131 | 153 |
| 16～17 | 10 | 170 | 180 | 1 | 4 | 5 | 1 | 5 | 6 | 12 | 179 | 191 |
| 18～19 | 8 | 88 | 96 | 0 | 6 | 6 | 0 | 2 | 2 | 8 | 96 | 104 |
| 20～21 | 1 | 29 | 30 | 0 | 3 | 3 | 0 | 2 | 2 | 1 | 34 | 35 |
| 22～23 | 0 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 4 |
| 24～1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 |
| 2～3 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 4～5 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 合計 | 107 | 911 | 1,018 | 3 | 35 | 38 | 4 | 30 | 34 | 114 | 976 | 1,090 |

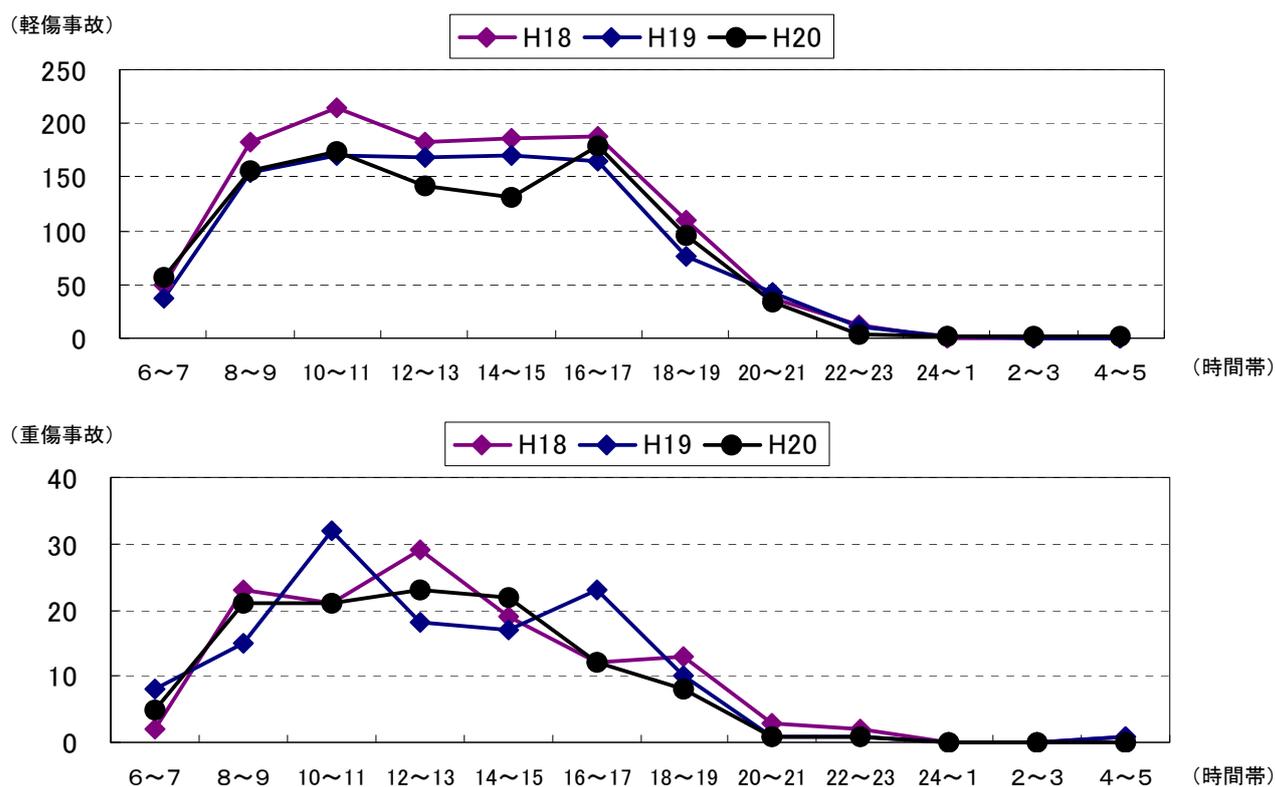


図17 時間帯別乗合バスの車内事故件数

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」

(11) バスの車内事故による年齢階層別負傷者数（平成18年から平成20年）

車内事故による負傷者を年齢層別にみると75～79歳が最も多く、かつ、65歳以上が659人（54.8%）と高齢者が過半数を占めている。

さらに、重傷者では、65歳以上が114人中89人（78.1%）と高齢者の占める割合が顕著となっている。

表10 バスの車内事故による年齢階層別負傷者数（平成20年）

| 年齢層 | 乗合 | | | 貸切 | | | その他 | | | 計 | | |
|-------|-----|-------|-------|-----|-----|------|-----|-----|------|-----|-------|-------|
| | 重傷者 | 軽傷者 | 負傷者計 | 重傷者 | 軽傷者 | 負傷者計 | 重傷者 | 軽傷者 | 負傷者計 | 重傷者 | 軽傷者 | 負傷者計 |
| ～6 | 1 | 26 | 27 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 29 | 30 |
| 7～12 | 0 | 4 | 4 | 0 | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 7 | 7 |
| 13～15 | 0 | 4 | 4 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 |
| 16～19 | 0 | 14 | 14 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 18 | 18 |
| 20～24 | 0 | 27 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 27 | 27 |
| 25～29 | 1 | 25 | 26 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 26 | 27 |
| 30～34 | 1 | 28 | 29 | 0 | 6 | 6 | 0 | 3 | 3 | 1 | 37 | 38 |
| 35～39 | 1 | 54 | 55 | 0 | 4 | 4 | 0 | 2 | 2 | 1 | 60 | 61 |
| 40～44 | 2 | 45 | 47 | 0 | 7 | 7 | 0 | 0 | 0 | 2 | 52 | 54 |
| 45～49 | 3 | 46 | 49 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 2 | 3 | 50 | 53 |
| 50～54 | 4 | 48 | 52 | 0 | 3 | 3 | 1 | 2 | 3 | 5 | 53 | 58 |
| 55～59 | 4 | 69 | 73 | 0 | 4 | 4 | 0 | 3 | 3 | 4 | 76 | 80 |
| 60～64 | 6 | 71 | 77 | 1 | 5 | 6 | 0 | 3 | 3 | 7 | 79 | 86 |
| 65～69 | 11 | 84 | 95 | 0 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 12 | 88 | 100 |
| 70～74 | 20 | 144 | 164 | 1 | 4 | 5 | 1 | 9 | 10 | 22 | 157 | 179 |
| 75～79 | 20 | 165 | 185 | 1 | 2 | 3 | 1 | 3 | 4 | 22 | 170 | 192 |
| 80～84 | 26 | 93 | 119 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 26 | 94 | 120 |
| 85～89 | 6 | 47 | 53 | 0 | 1 | 1 | 0 | 4 | 4 | 6 | 52 | 58 |
| 90～94 | 1 | 8 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 8 | 9 |
| 95～ | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 合計 | 107 | 1,003 | 1,110 | 3 | 49 | 52 | 4 | 37 | 41 | 114 | 1,089 | 1,203 |

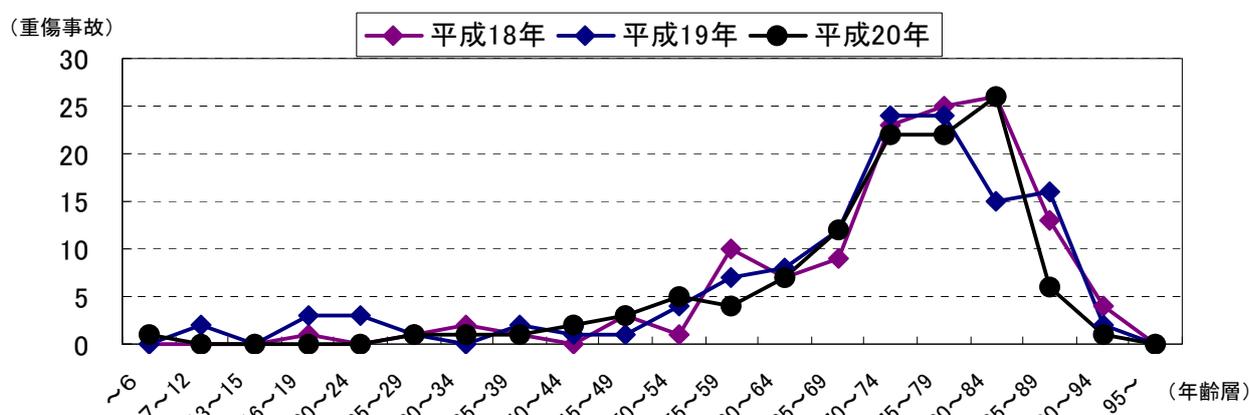
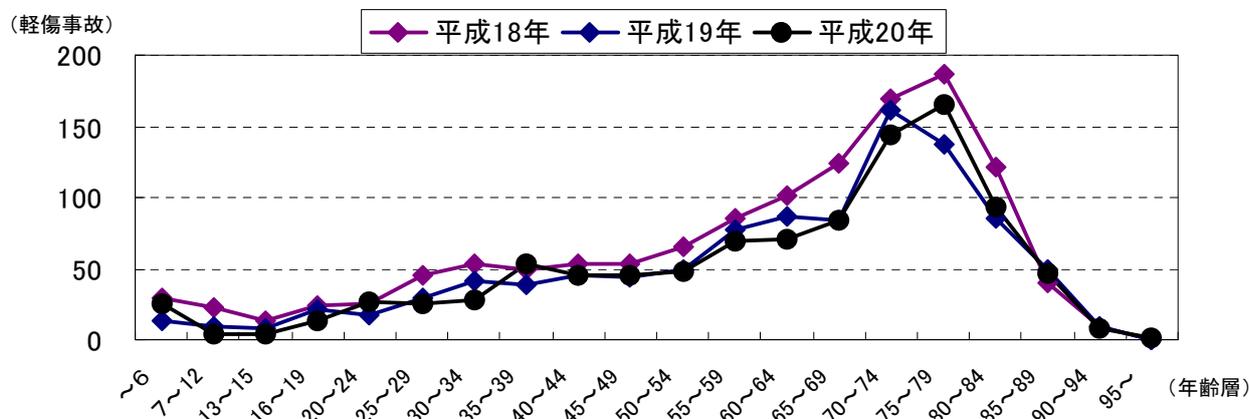


図18 バスの車内事故による年齢階層別負傷者数

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」

車内事故による負傷者を男女年齢層別に見ると男性は70～74歳が最も多く、かつ65歳以上が103人（45.2%）と高齢者が5割弱を占めている。

また、女性も75～79歳が最も多く、かつ65歳以上が556人（57.0%）と高齢者が過半数を占めている。

さらに、男性と女性を比べてみると、女性の方が男性の4.28倍となっている。

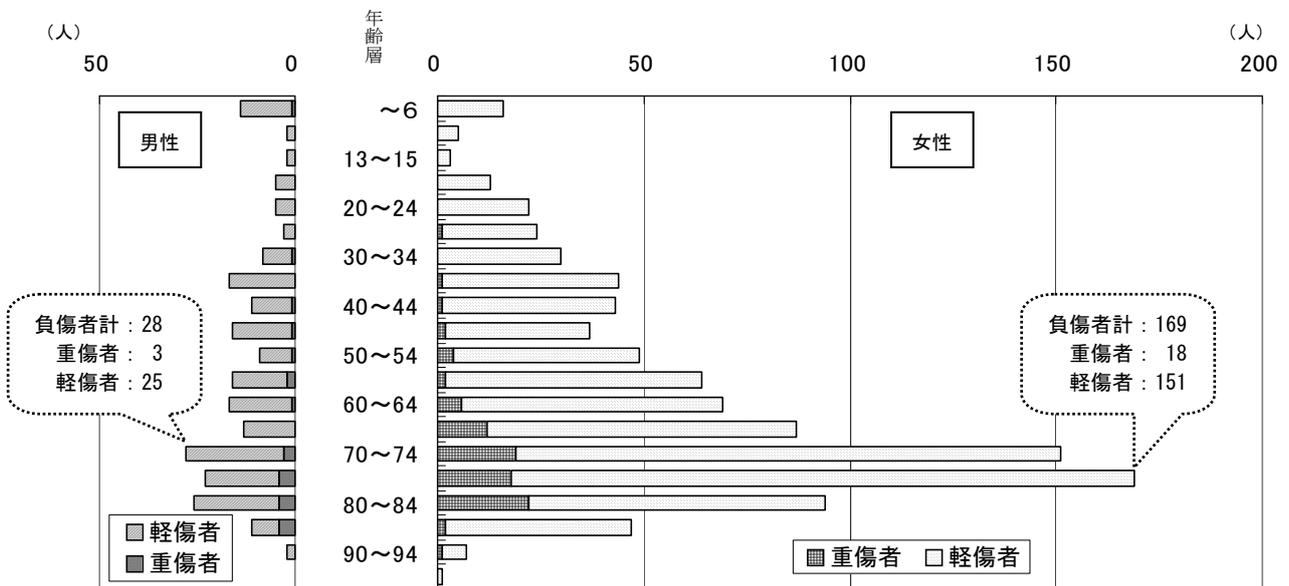


図 19 バスの車内事故による男女別年齢層別負傷者数

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」

※安全対策の提言

参考. 「バスの車内事故防止キャンペーン」の実施

国土交通省は、安全対策の提言を踏まえ、(社)日本バス協会に対して事業者における「車内事故の削減目標及び計画の作成」及び「バス利用者に対する注意喚起の徹底」を図る等安全対策の推進を昨年に引き続き要請した。

(社)日本バス協会では、これを受けて平成20年7月1日～31日の1カ月間、「バスの車内事故防止キャンペーン」として、ゆとり乗降の啓発、ゆとり運転の励行を重点項目に実施した。



[車内アナウンスの例]

「ただいま、車内事故防止キャンペーンを実施しております。走行中の移動は大変危険です。お降りの際はバスが確実に止まってから席をお立ち下さい。車内事故防止にご協力をお願いします。」

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、平成13～17年にかけて増加高止まり傾向で、平成18年以降減少しており、平成20年のタクシー事業者による事故件数は24,030件(対前年比8.3%減)であるが、死亡事故件数については平成20年に増加し、50件(対前年比38.9%増)である。

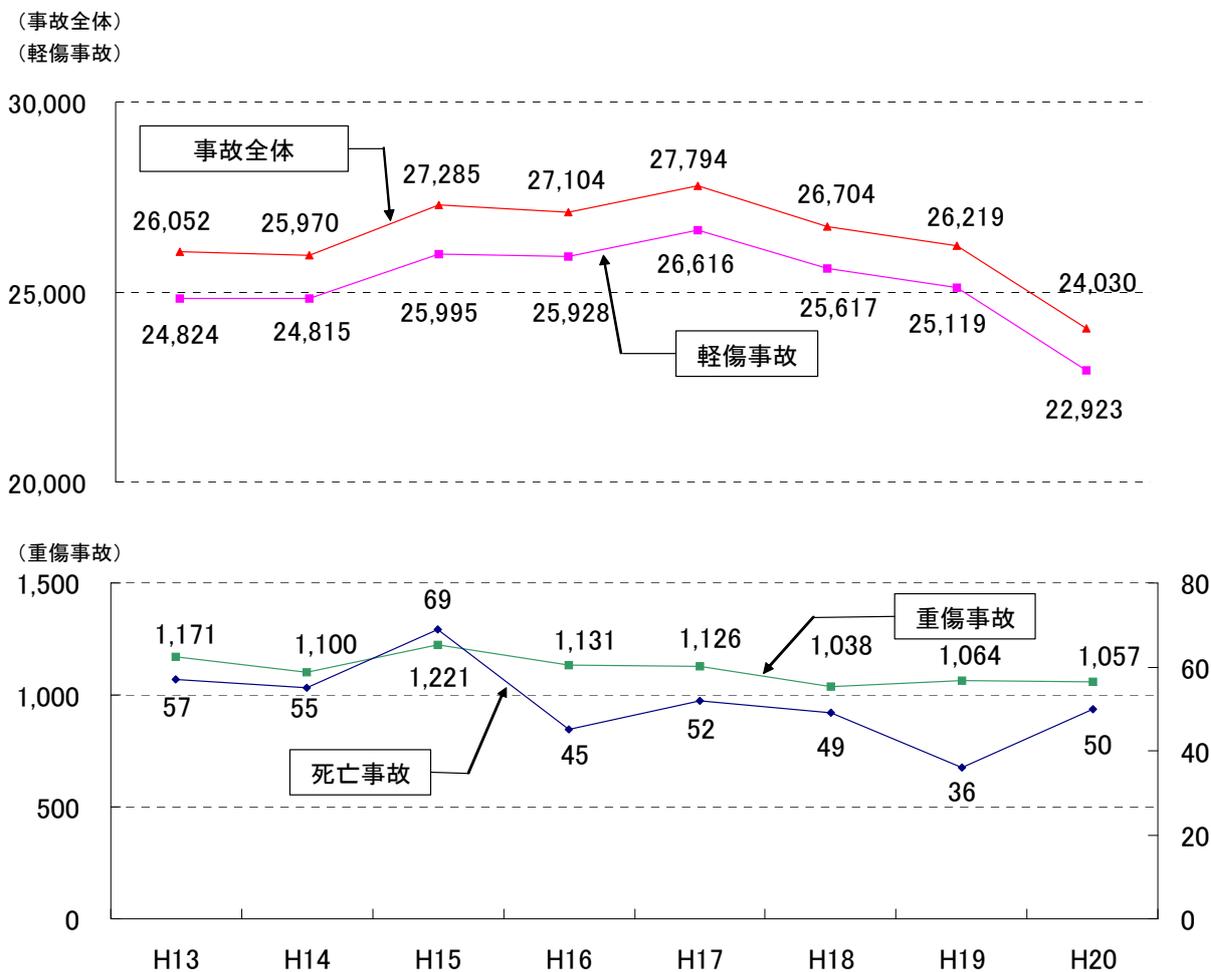


図20 タクシーの全事故及び死亡事故件数の推移

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」

表11 タクシーの事故件数の推移

| 年 | 死亡事故 | 重傷事故 | 軽傷事故 | 事故全体 |
|-----|------|-------|--------|--------|
| H13 | 57 | 1,171 | 24,824 | 26,052 |
| H14 | 55 | 1,100 | 24,815 | 25,970 |
| H15 | 69 | 1,221 | 25,995 | 27,285 |
| H16 | 45 | 1,131 | 25,928 | 27,104 |
| H17 | 52 | 1,126 | 26,616 | 27,794 |
| H18 | 49 | 1,038 | 25,617 | 26,704 |
| H19 | 36 | 1,064 | 25,119 | 26,219 |
| H20 | 50 | 1,057 | 22,923 | 24,030 |

(2) タクシー事故の死傷者数の推移

タクシーの事故における軽傷者数は減少しているものの、重傷者数は平成 18 年以降ほぼ横ばいの状態で推移しており、死者数は平成 20 年には増加している。

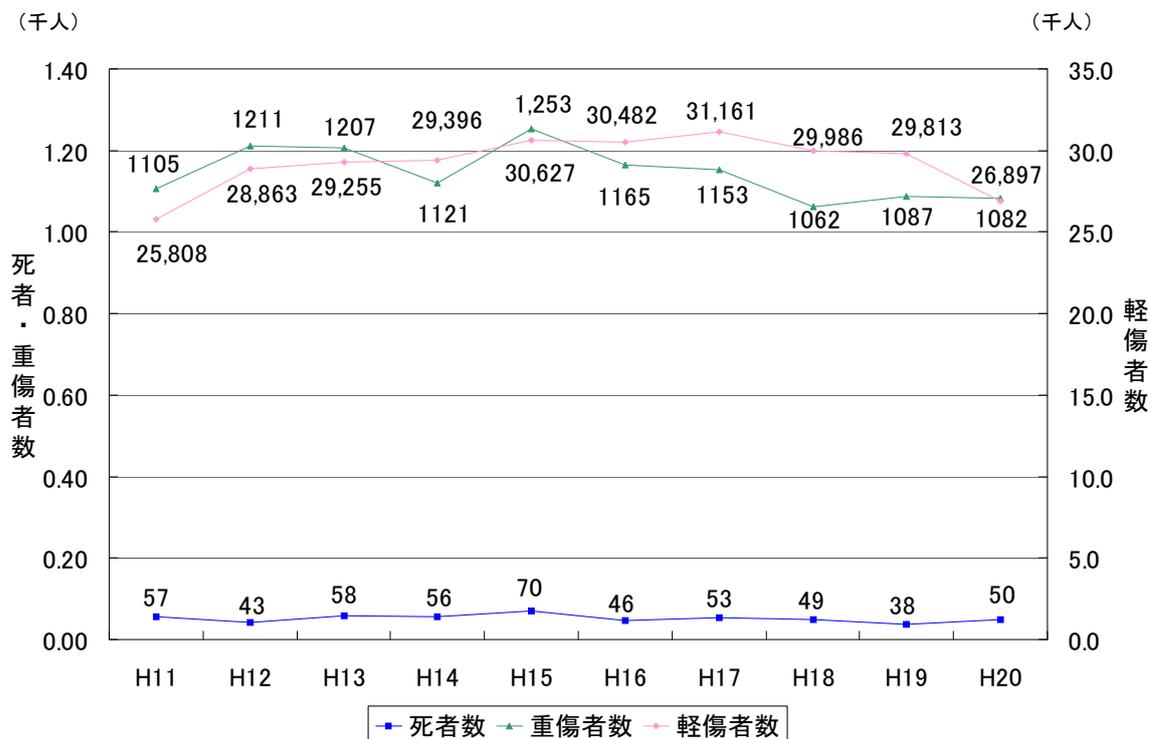


図 21 タクシーの事故件数と死傷者数の推移

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」

表 12 タクシーの死傷者数の推移

| 年 | 死者数 (人) | 重傷者数 (人) | 軽傷者数 (人) | 死傷者合計 (人) |
|-----|------------|-------------|-------------|--------------|
| H11 | 57 | 1,105 | 25,808 | 26,970 |
| H12 | 43 | 1,211 | 28,863 | 30,117 |
| H13 | 58 | 1,207 | 29,255 | 30,520 |
| H14 | 56 | 1,121 | 29,396 | 30,573 |
| H15 | 70 | 1,253 | 30,627 | 31,950 |
| H16 | 46 | 1,165 | 30,482 | 31,693 |
| H17 | 53 | 1,153 | 31,161 | 32,367 |
| H18 | 49 | 1,062 | 29,986 | 31,097 |
| H19 | 38 | 1,087 | 29,813 | 30,938 |
| H20 | 50 | 1,082 | 26,897 | 28,029 |

(3) タクシーの事故類型別事故件数の割合

平成 20 年のタクシーの事故は、他車との事故が 19,372 件で約 8 割を占めており、そのうち出会い頭衝突が 5,529 件と最も多く発生している。

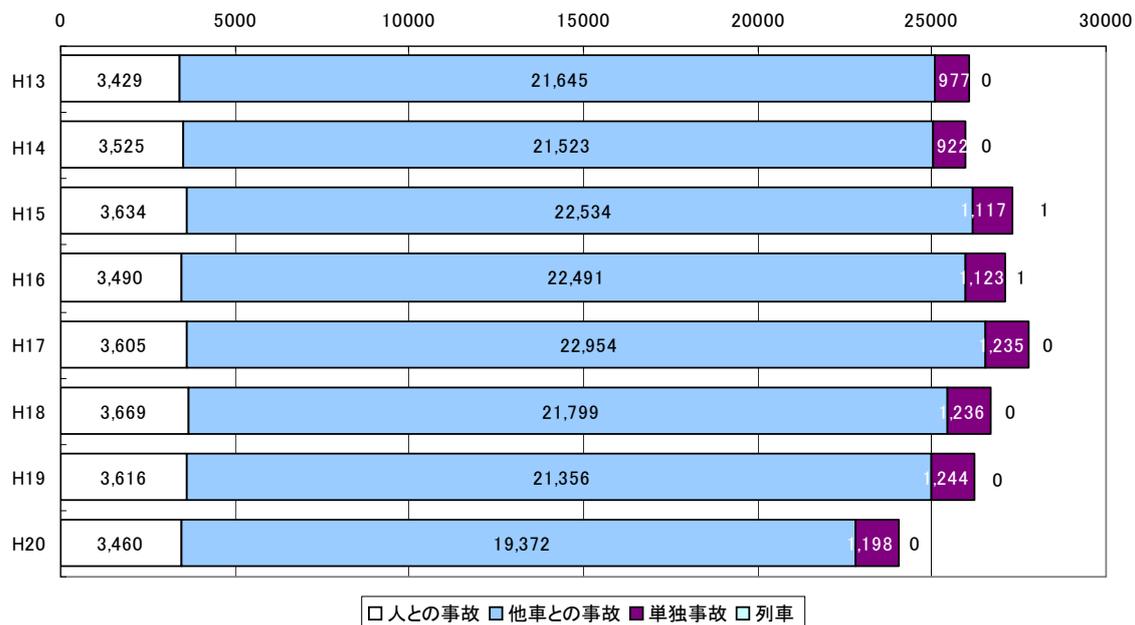


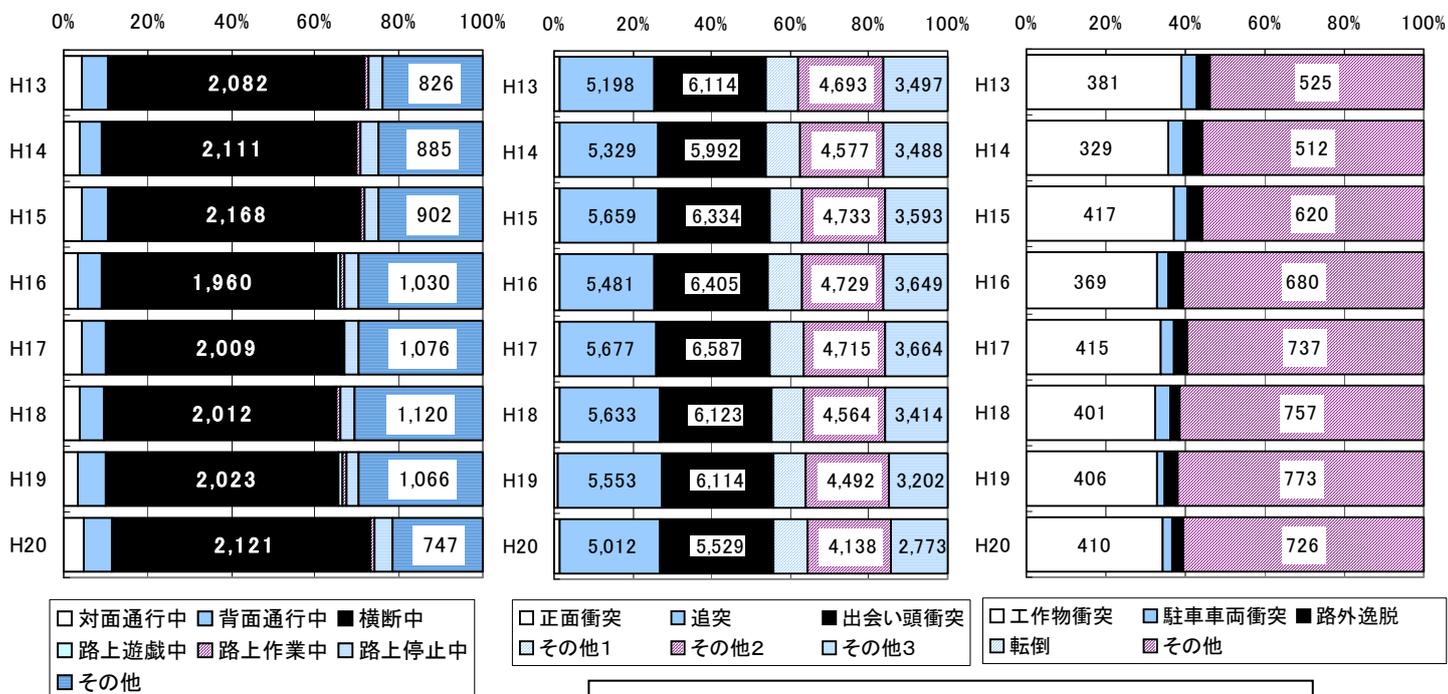
図 22 タクシーの事故類型別事故件数の割合

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」

<人との事故>

<他車との事故>

<単独事故>



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

図 23 タクシーの事故類型別事故件数の内訳

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」

(4) タクシーの法令違反別の事故件数の割合 (平成 20 年)

法令違反別件数をみると、交通事故全体では「安全不確認」が 9,722 件 (40.5%) と最も多く、次いで「脇見運転」は 11.1%、「交差点安全進行」は 9.2%、「動静不注視」は 8.6% と続く。

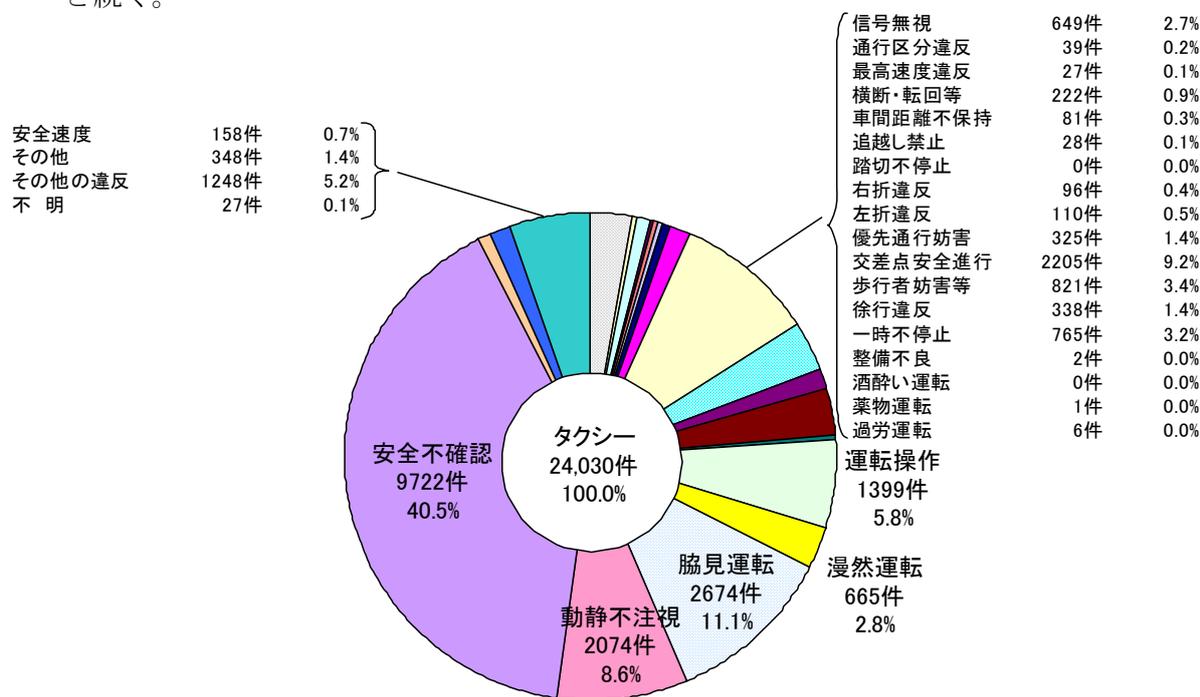


図 24 タクシーの法令違反別事故件数の割合

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」

(5) 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、空車時が実車時に比べて約 3 倍多く発生している。

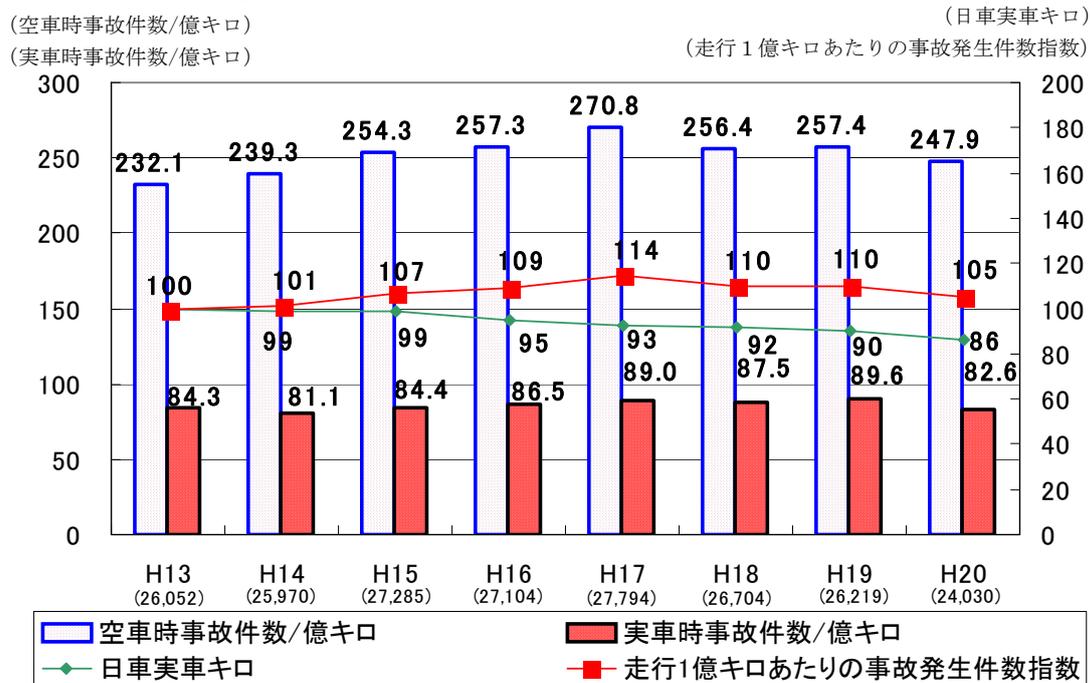


図 25 タクシーの走行距離 1 億キロあたりの事故件数

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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

(6) タクシーの事故の相手方の割合

実車時は、空車時に比べて単独の事故が圧倒的に多い。

また、空車時は、相手方が歩行者、自転車、原付（一種）及び二輪車となる事故は、平成20年では65.5%を占め、実車時の43.5%に比べて比較的多くなっている。

一方、空車時は、実車時は、相手方が乗用車となる事故は、平成20年では29.3%を占め、実車時の31.5%に比べて比較的少なくなっている。

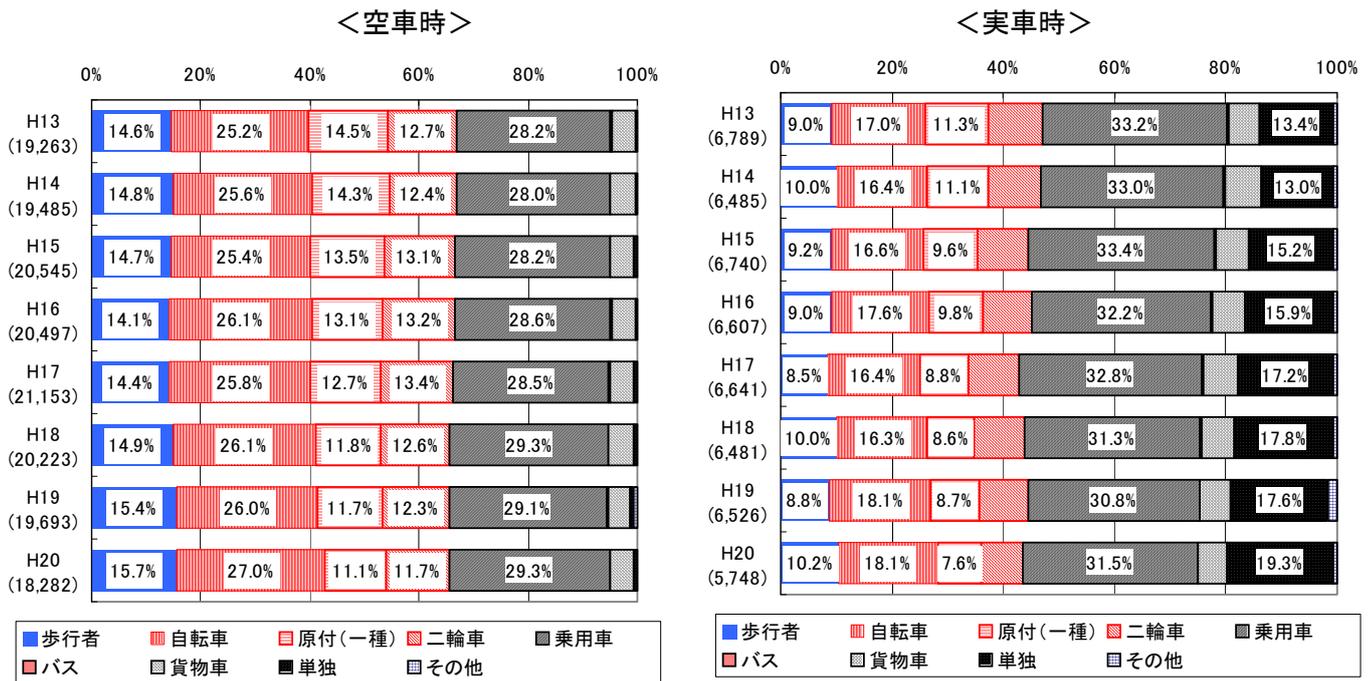


図 26 タクシーの事故の相手方の割合

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」

4. トラックの事故

(1) トラックの事故件数、死亡事故件数の推移

平成20年のトラック事業者による事故件数は28,838件（対前年比9.9%減）である。
また、トラック事業者による死亡事故はここ数年減少しており、平成20年では431件となっている。

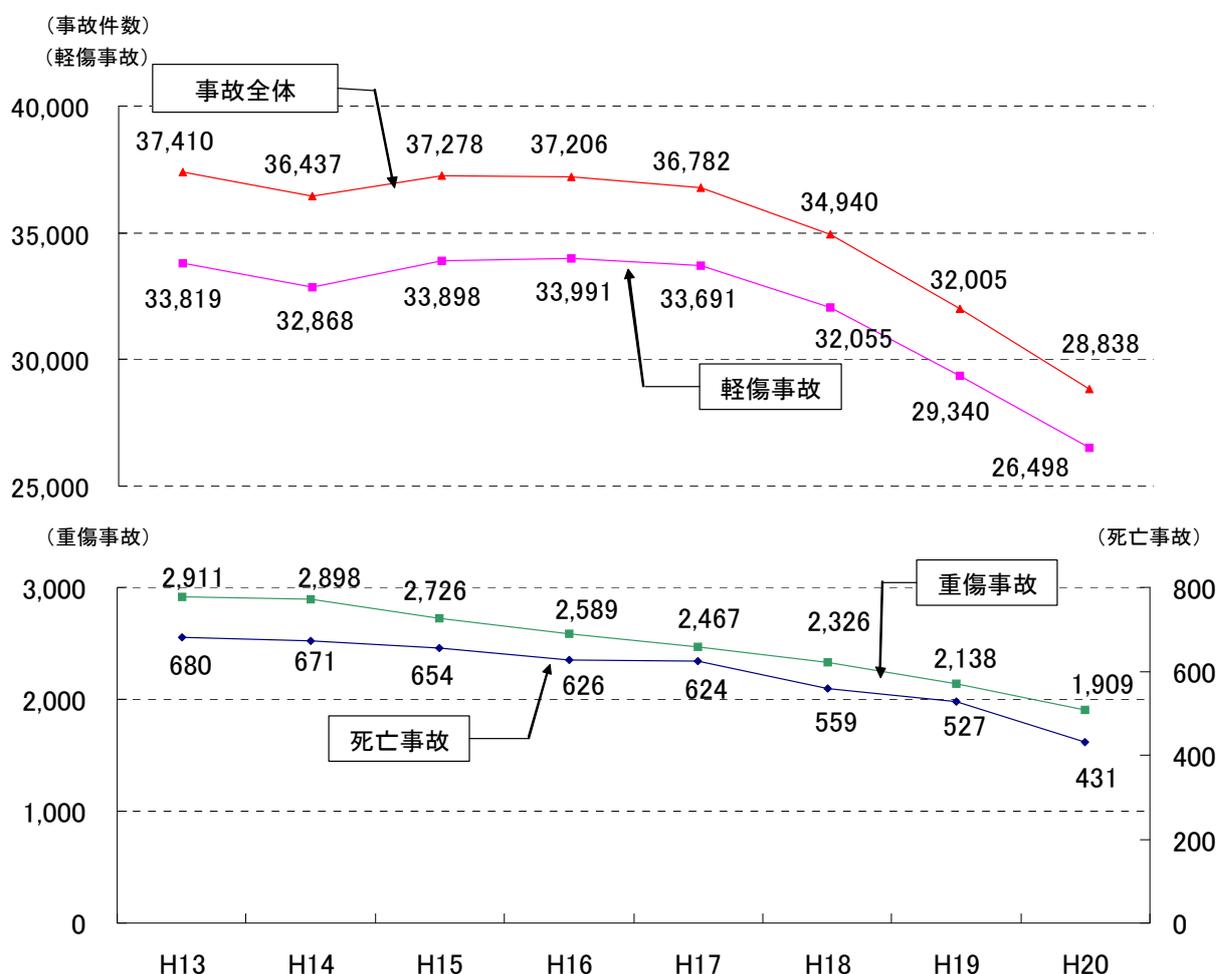


図 27 トラックの全事故及び死亡事故発生状況

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」

表 13 トラックの事故件数の推移

| 年\区分 | 死亡事故 | 重傷事故 | 軽傷事故 | 事故件数 |
|------|------|-------|--------|--------|
| H13 | 680 | 2,911 | 33,819 | 37,410 |
| H14 | 671 | 2,898 | 32,868 | 36,437 |
| H15 | 654 | 2,726 | 33,898 | 37,278 |
| H16 | 626 | 2,589 | 33,991 | 37,206 |
| H17 | 624 | 2,467 | 33,691 | 36,782 |
| H18 | 559 | 2,326 | 32,055 | 34,940 |
| H19 | 527 | 2,138 | 29,340 | 32,005 |
| H20 | 431 | 1,909 | 26,498 | 28,838 |

(2) トラック事故の死傷者数の推移

トラックの事故における死傷者数は平成15年以降は減少傾向にある。

一方、死者数は平成12年以降減少しているとともに、平成20年現在で450人となっている。

さらに、重傷者数も平成12年の3,318人をピークに一貫して減少し、平成20年には2,007人となっている。

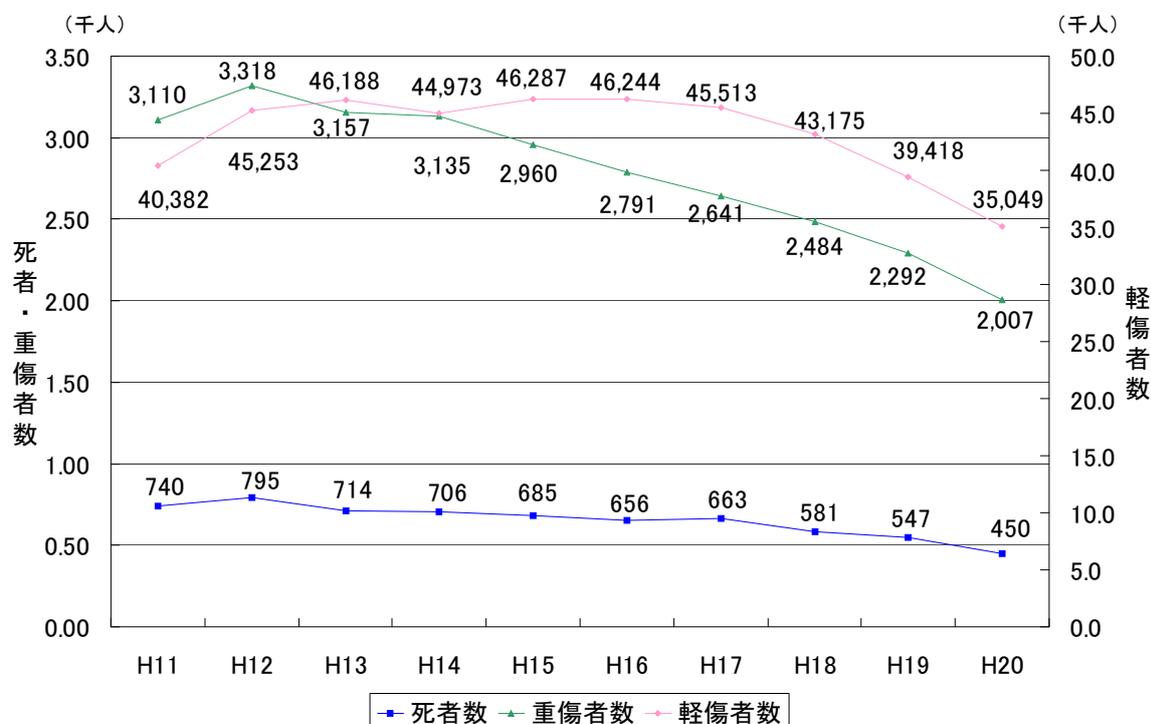


図 28 トラック事故の死傷者数の推移

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」

表 14 トラック事故の死傷者数の推移

| 区分 年 | 死者数 (人) | 重傷者数 (人) | 軽傷者数 (人) | 死傷者合計 (人) |
|---------|------------|-------------|-------------|--------------|
| H11 | 740 | 3,110 | 40,382 | 44,232 |
| H12 | 795 | 3,318 | 45,253 | 49,366 |
| H13 | 714 | 3,157 | 46,188 | 50,059 |
| H14 | 706 | 3,135 | 44,973 | 48,814 |
| H15 | 685 | 2,960 | 46,287 | 49,932 |
| H16 | 656 | 2,791 | 46,244 | 49,691 |
| H17 | 663 | 2,641 | 45,513 | 48,817 |
| H18 | 581 | 2,484 | 43,175 | 46,240 |
| H19 | 547 | 2,292 | 39,418 | 42,257 |
| H20 | 450 | 2,007 | 35,049 | 37,506 |

(3) トラックの事故類型別事故件数の割合

トラック事故は、他車との事故が大半を占めている。

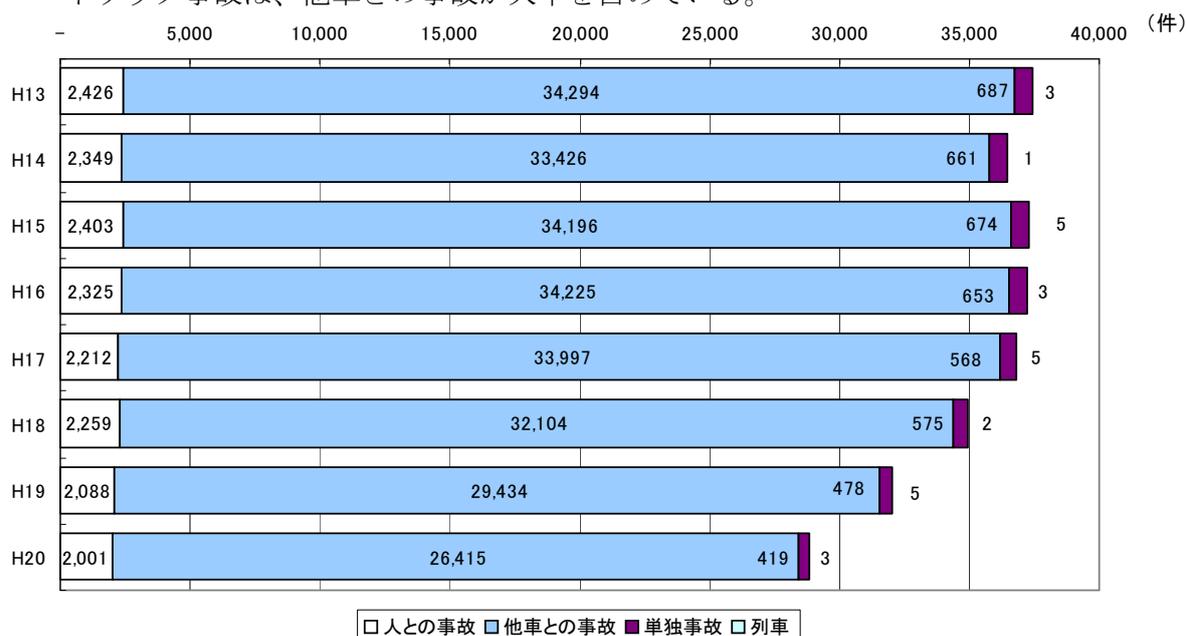
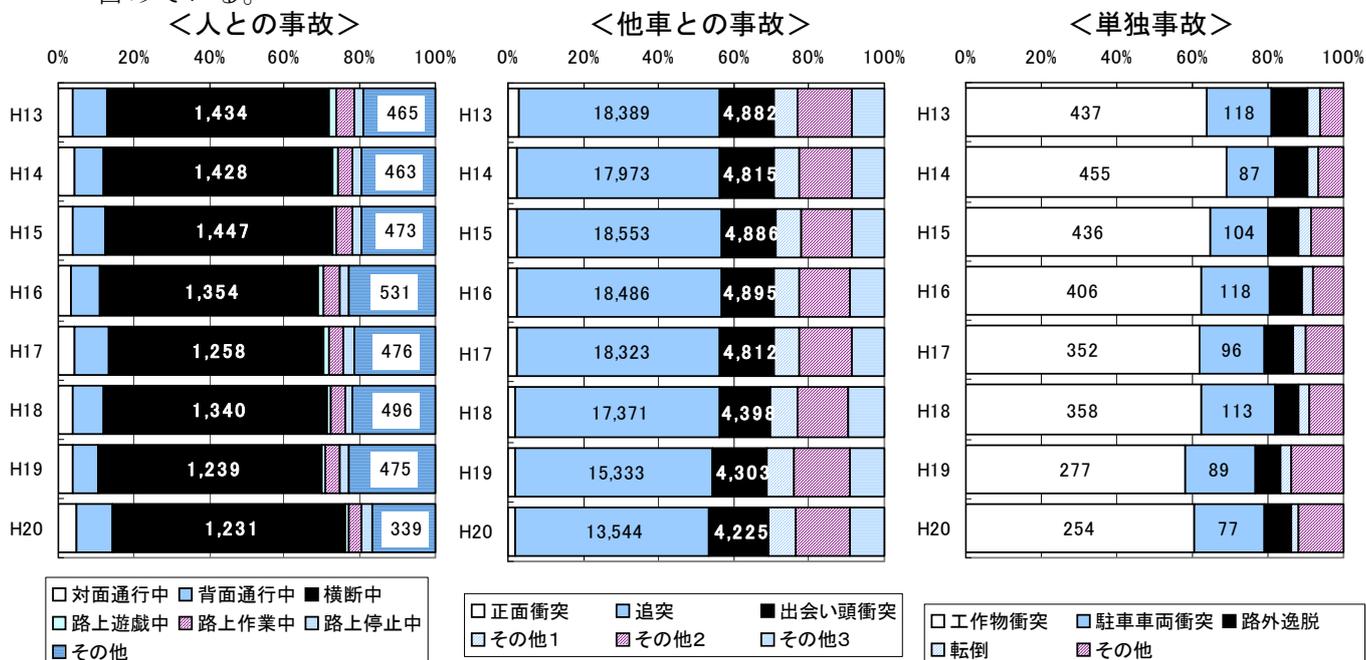


図 29 トラックの事故の類型別事故件数の割合

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」

平成 20 年では、人との事故は横断中が約 61.5%、他車との事故は追突が約 51.3%、出会い頭衝突が約 16.0%、単独事故は工作物衝突が約 60.6%、駐車車両衝突が約 18.4%を占めている。



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

図 30 トラック事故の類型別事故件数の内訳

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」

(4) トラックの法令違反別の事故件数の割合 (平成 20 年)

トラックの事故を道路交通法における違反項目別に見ると、安全不確認9,722件 (40.5%)、脇見運転2,674件 (11.1%)、動静不注視2,074件 (8.6%)、交差点安全進行1,227件 (4.3%) と続いている。

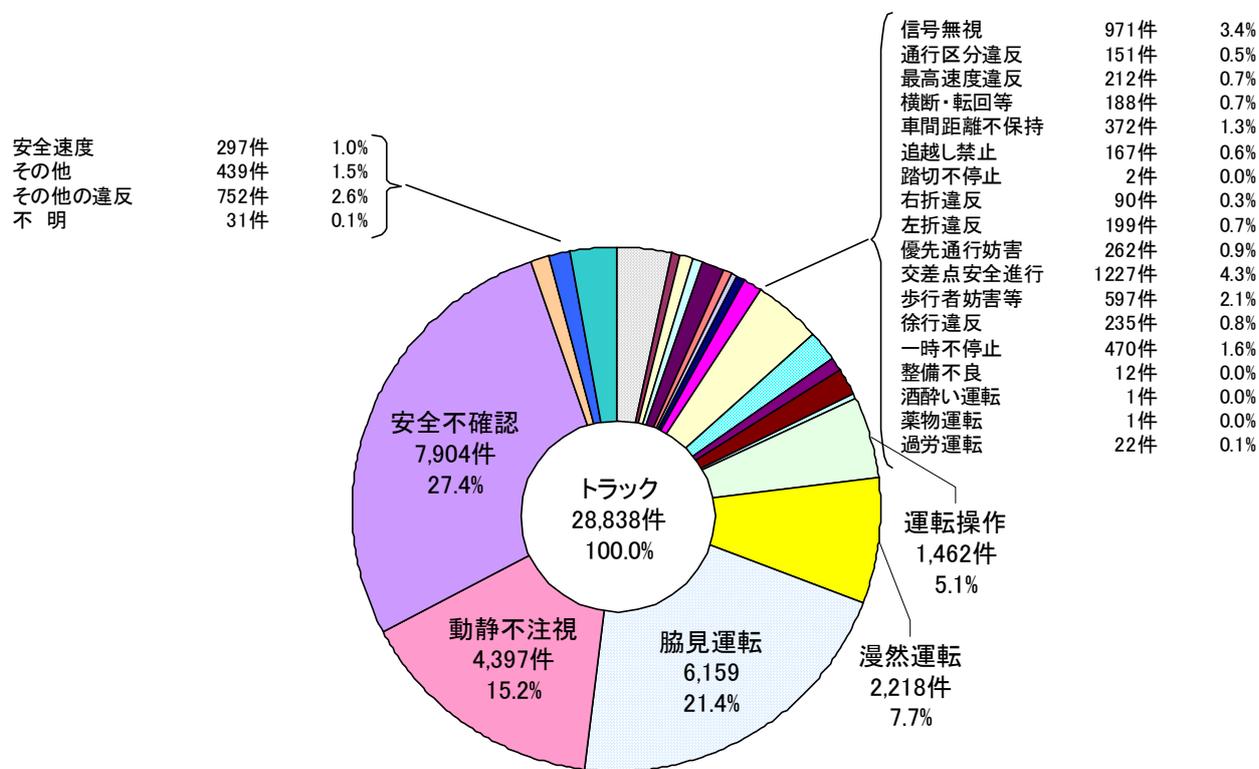


図 31 トラックの法令違反別の事故件数の割合

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」

(5) トラックの時間帯別危険認知速度別追突事故件数（平成20年）

トラックの追突事故における時間帯別危険認知速度をみると、22時～6時の深夜・早朝の危険認知速度は高く、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察される。

表15 トラックの発生時間帯別危険認知速度別追突事故件数

| 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 | 18 | 15 | 36 | 244 | 391 | 443 | 336 | 368 | 230 | 132 | 33 | 26 | 2,272 |
| 20km/h以下 | 16 | 16 | 47 | 174 | 281 | 271 | 235 | 224 | 142 | 102 | 42 | 25 | 1,575 |
| 30km/h以下 | 32 | 34 | 71 | 170 | 275 | 353 | 305 | 258 | 175 | 97 | 48 | 52 | 1,870 |
| 40km/h以下 | 44 | 66 | 124 | 269 | 435 | 485 | 403 | 352 | 199 | 136 | 91 | 76 | 2,680 |
| 50km/h以下 | 89 | 104 | 148 | 206 | 339 | 378 | 370 | 308 | 187 | 129 | 92 | 126 | 2,476 |
| 60km/h以下 | 81 | 91 | 119 | 123 | 182 | 218 | 233 | 146 | 97 | 75 | 62 | 83 | 1,510 |
| 70km/h以下 | 34 | 36 | 43 | 42 | 48 | 63 | 49 | 41 | 24 | 20 | 22 | 44 | 466 |
| 80km/h以下 | 37 | 32 | 43 | 26 | 25 | 25 | 21 | 18 | 29 | 10 | 14 | 29 | 309 |
| 90km/h以下 | 29 | 49 | 49 | 23 | 9 | 5 | 8 | 12 | 13 | 8 | 14 | 25 | 244 |
| 100km/h以下 | 12 | 13 | 13 | 18 | 6 | 6 | 6 | 6 | 2 | 4 | 8 | 13 | 107 |
| 120km/h以下 | 3 | 5 | 7 | 4 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 0 | 3 | 27 |
| 120km/h超 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 不明 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| 合計 | 396 | 462 | 701 | 1,301 | 1,991 | 2,248 | 1,969 | 1,735 | 1,098 | 715 | 426 | 502 | 13,544 |

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」

表16 トラックの発生時間帯別危険認知速度別追突死亡事故件数

| 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 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 20km/h以下 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 30km/h以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 40km/h以下 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 50km/h以下 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 9 |
| 60km/h以下 | 1 | 7 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 0 | 3 | 0 | 5 | 26 |
| 70km/h以下 | 3 | 0 | 3 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| 80km/h以下 | 1 | 2 | 2 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 14 |
| 90km/h以下 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 9 |
| 100km/h以下 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| 120km/h以下 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 120km/h超 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 不明 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 合計 | 9 | 15 | 13 | 5 | 5 | 8 | 5 | 2 | 4 | 4 | 3 | 8 | 81 |

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」

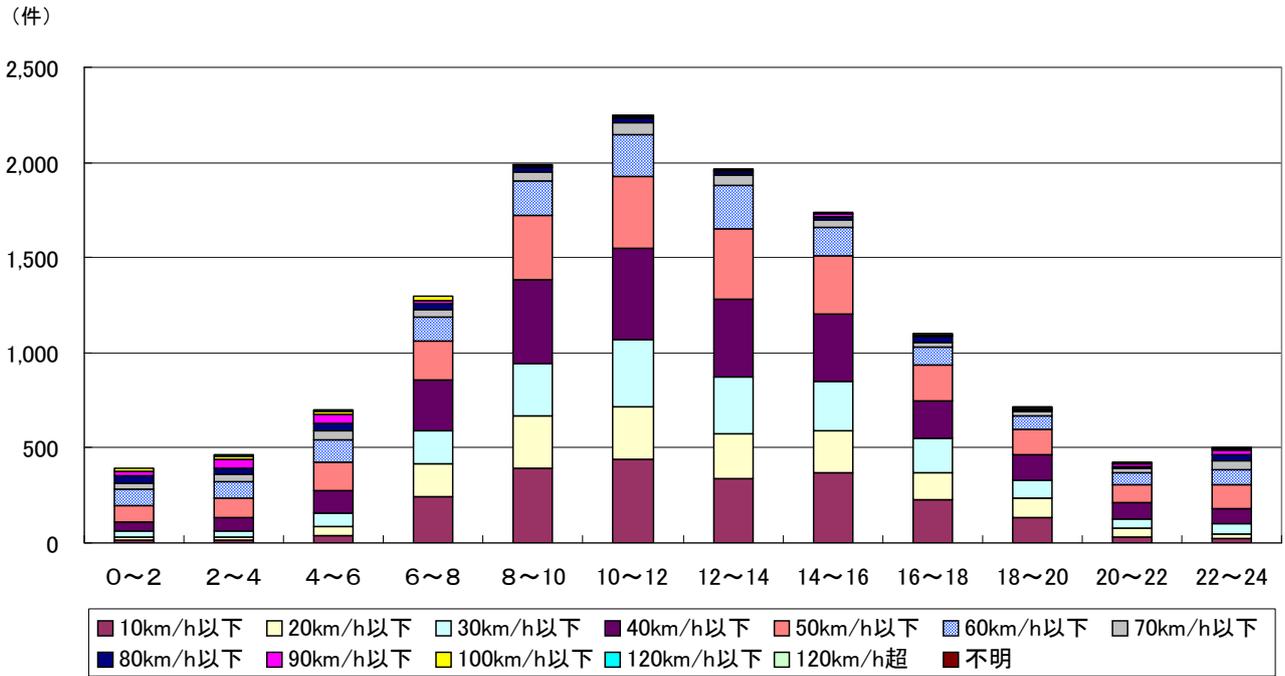


図 32 トラックの発生時間帯別危険認知速度別追突事故件数

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」

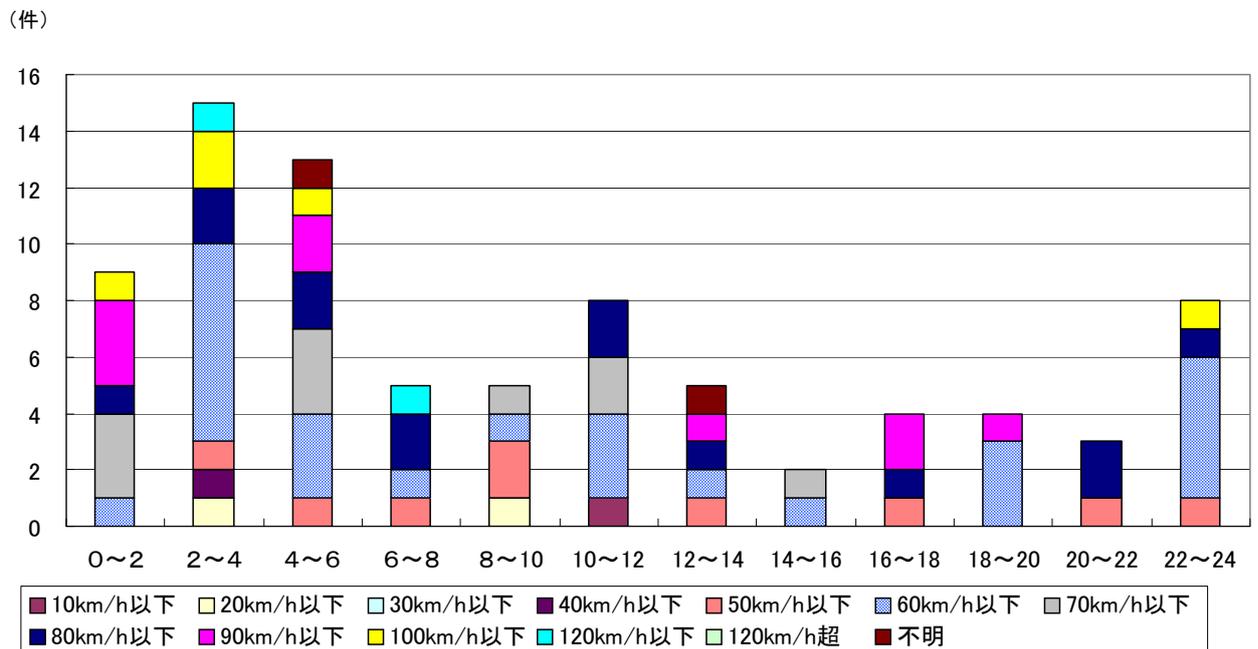


図 33 トラックの発生時間帯別危険認知速度別追突死亡事故件数

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」

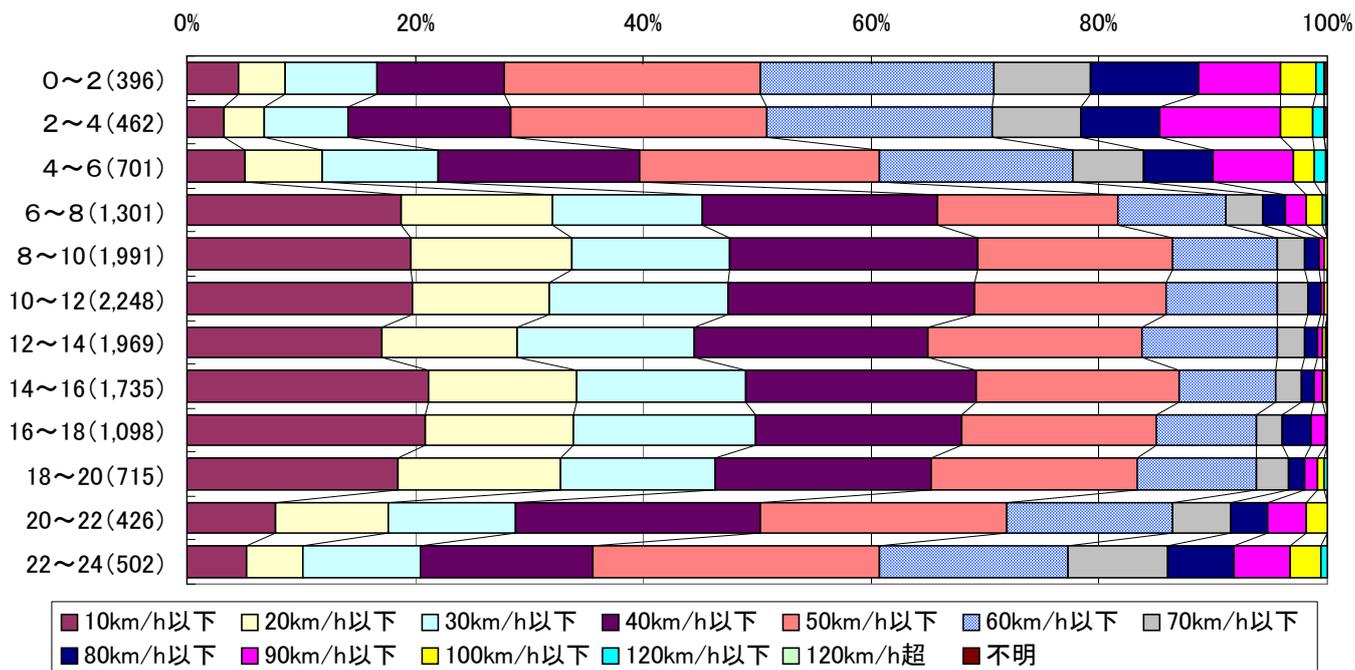


図 34 トラックの発生時間帯別危険認知速度別追突事故件数

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」

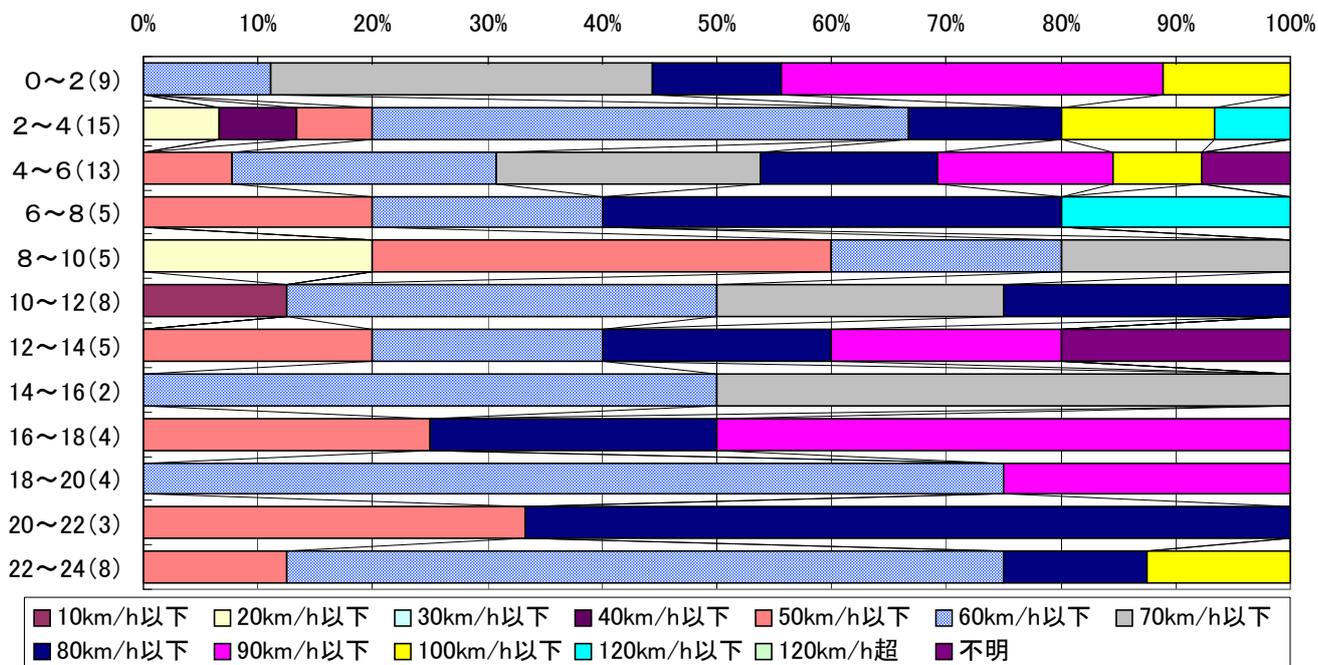


図 35 トラックの発生時間帯別危険認知速度別追突死亡事故件数

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」

