

自動車運送事業に係る交通事故対策検討会報告書(平成28年度)
[第3分冊]

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27年)

平成30年5月

国土交通省自動車局
自動車運送事業に係る交通事故対策検討会

目 次

0	自動車運送事業用自動車事故統計年報の概要	1
1	事業用自動車の重大事故	
	用語の定義	7
	主な改正経緯	10
	自動車輸送統計における事業の種類別の総走行距離	11
1.	重大事故の発生状況	
	(1) 発生状況	12
	(2) 重大事故発生状況の推移	13
	(3) 事業用自動車1億走行キロ当たり重大事故件数等の推移	14
2.	事業の種類別の重大事故発生状況	
	(1) 発生状況	15
	(2) 事故に関わる車両の所属する営業所の位置(都道府県)別事故件数	17
	(3) 事業の種類別の重大事故発生状況の推移	19
	(4) 事業の種類別の事業用自動車1億走行キロ当たり重大事故件数の推移	22
	(5) 事業の種類別の死傷者数	23
	(6) 事業の種類別の死傷者数の推移	24
	(7) 事業の種類別の事業用自動車1億走行キロ当たり死者数の推移	27
	(8) 事故種類別の重大事故発生状況等	28
3.	原因別の重大事故発生状況	
	(1) 発生状況	35
	(2) 事業の種類別の重大事故発生状況の推移(乗務員に起因するもの)	37
	(3) 事業の種類別の事業用自動車1億走行キロ当たり重大事故件数の推移(乗務員に起因するもの)	38
	(4) 事故の種類別の重大事故発生状況(乗務員に起因するもの)	
	(ア) 転覆、転落事故	41
	(イ) 踏切事故	43
	(ウ) 衝突事故	44
	(エ) 車内事故	47
	(オ) 死傷事故	49
	(カ) 運転者の健康状態	52
	(5) 事故発生運転者の状況(乗務員に起因するもの)	
	(ア) 事故発生運転者の年齢	54
	(イ) 事故発生運転者の経験年数	55
	(ウ) 事故発生運転者の事故発生以前1ヶ月間の休日日数	56
	(エ) 事故発生運転者の事故発生までの乗務距離	57
	(オ) 事故発生運転者の休日から事故までの勤務日数	58
	(カ) 事故発生運転者の休日から事故日までの乗務距離の合計	59
	(6) 車両故障に起因する重大事故発生状況	60
4.	火災事故	63
5.	危険物等積載車両の重大事故発生状況	
	(1) 危険物等積載車両の重大事故発生状況の推移	64
	(2) 積載物品別の重大事故発生状況	65
	(3) 事故種類別の重大事故発生状況	65
6.	高速道路等における重大事故発生状況	
	(1) 発生状況	66
	(2) 高速道路等における事業の種類別の重大事故発生状況	67
	(3) 事故種類別の重大事故発生状況	67
	(4) 事業の種類別、道路の種類別の死傷者数	69
	(5) 乗務員に起因する重大事故発生状況	
	(ア) 事業の種類別の重大事故発生状況	71
	(イ) 事業の種類別、道路の種類別の重大事故発生状況	72
	(ウ) 事故種類別、道路の種類別の重大事故発生状況	75

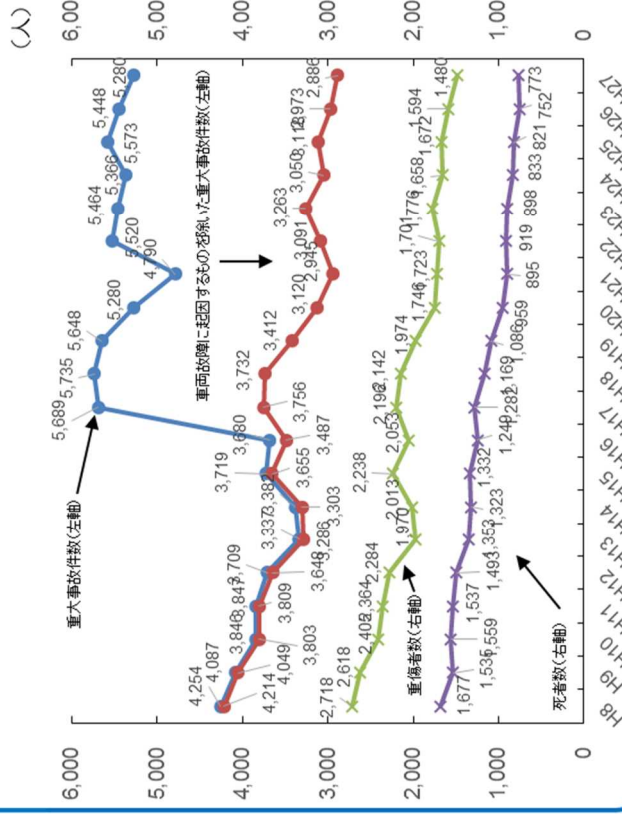
自動車運送事業用自動車事故統計年報の概要 (平成27年)



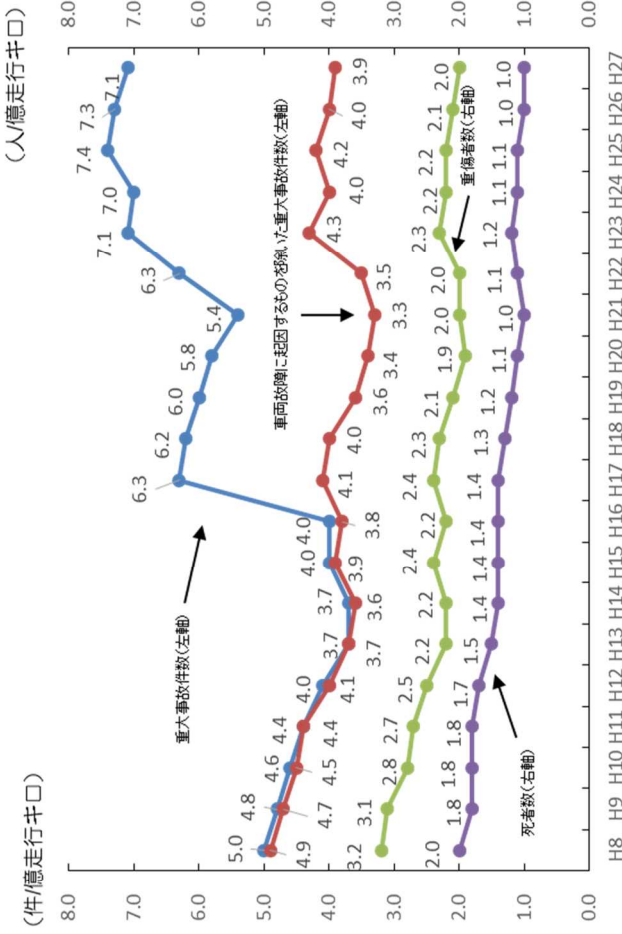
事業用自動車の重大事故報告件数の推移

- 車両故障に起因するものを除いた重大事故件数は減少しているが、死者数は増加した。
- 1億走行キロ当たりの重大事故件数、車両故障に起因するものを除いた重大事故件数、死者数、重傷者数は、平成27年に減少している。

事業用自動車の重大事故報告件数の推移



1億走行キロ当たりの事業用自動車の重大事故報告件数の推移

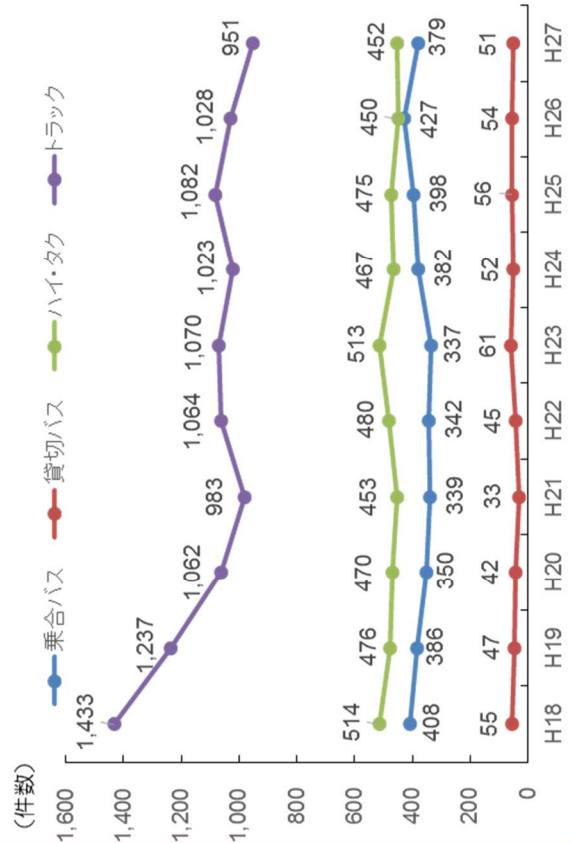


- ※「事業用自動車の交通事故統計」とは異なり、重大事故には死傷者が生じなかった事故も含まれる。
- ※平成17年2月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。
- ※車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

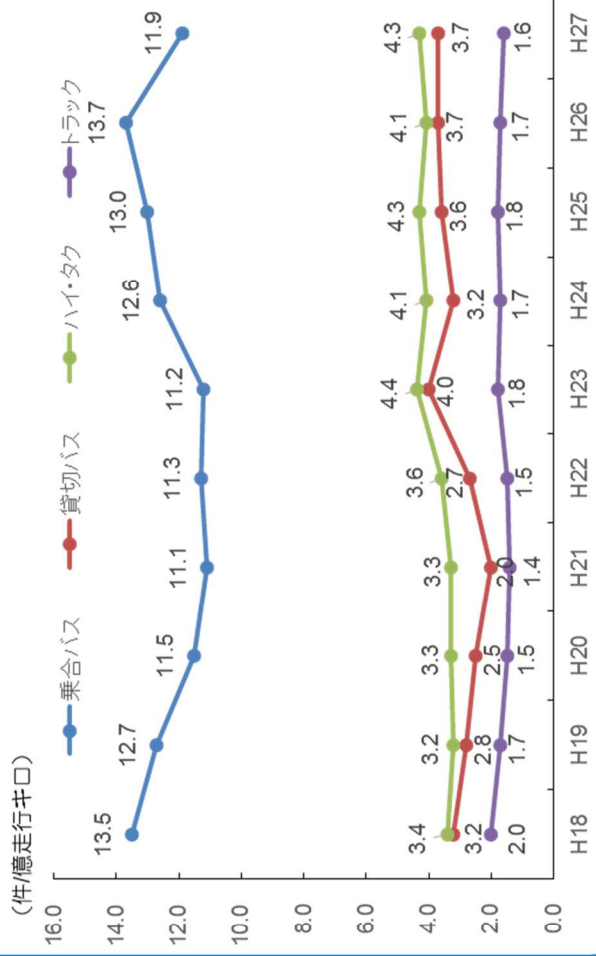
各モードの重大事故報告件数の推移

- 重大事故の報告件数(乗務員に起因するもの)は、ハイヤー・タクシーについては増加しており、その他のモードは減少している。
- 1億走行キロあたりの重大事故の報告件数は、乗合バスについては大幅に減少、ハイヤー・タクシーは増加、その他のモードはほぼ横ばいで推移している。

**各モードの重大事故報告件数の推移
(乗務員に起因するもの)**



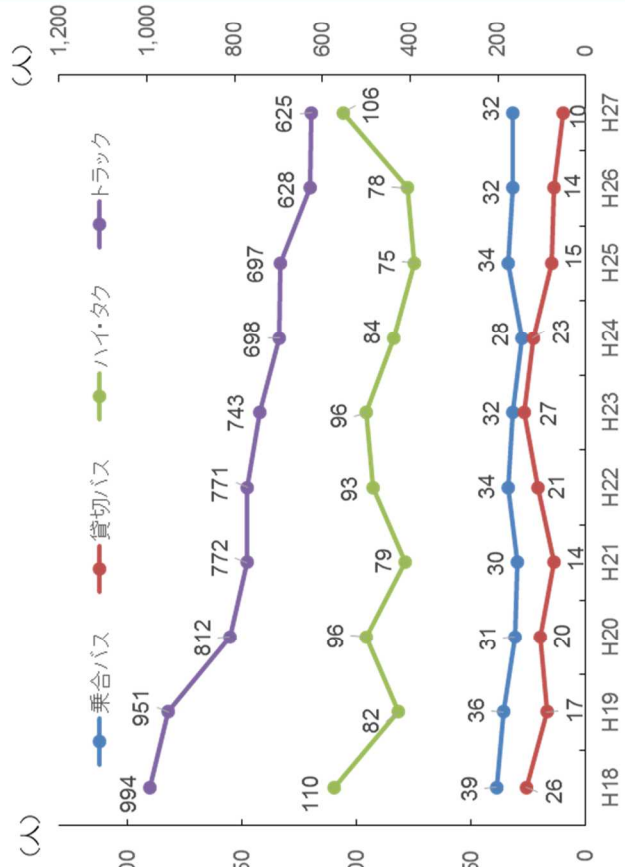
**1億走行キロ当たりの
各モードの重大事故報告件数の推移
(乗務員に起因するもの)**



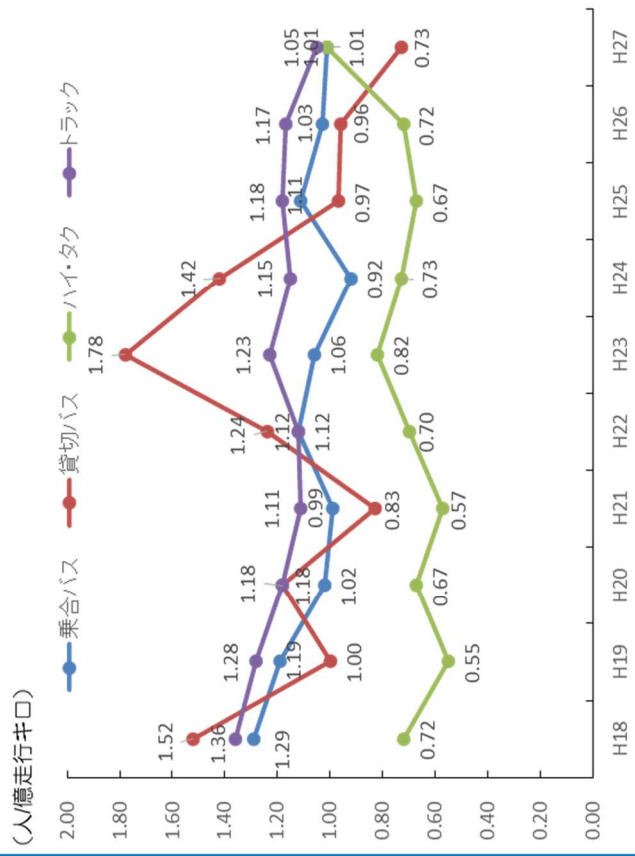
各モードの死者数の推移

○ハイヤー・タクシーの死者数は増加しているが、その他のモードは近年ほぼ横ばいで推移している。
 ○ハイヤー・タクシーの1億走行キロ当たりの死者数は増加、乗合バスは横ばい、貸切バス、トラックは減少している。

各モードの死者数の推移



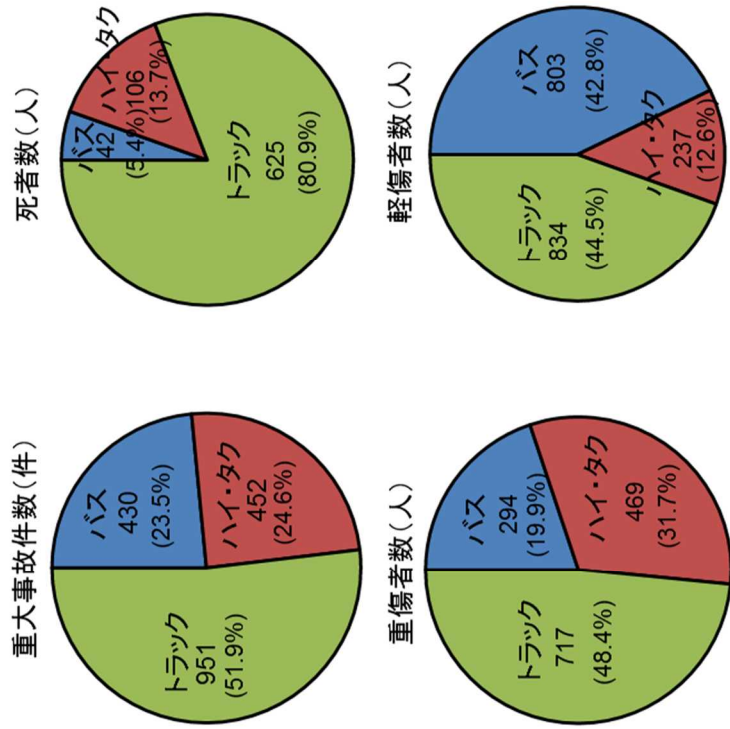
1億走行キロ当たりの各モードの死者数の推移



重大事故の報告件数等のモード比較

- トラックは重大事故件数、死傷者数が他モードに比べ多い。
- バスは重大事故1件あたりの軽傷者数(1.82人/件)が他モードに比べ大きい。
- ハイ・タクは重大事故1件あたりの重傷者数(1.01人/件)が他モードに比べ大きい。

平成27年各モードの重大事故、死者数、重軽傷者数
(乗務員に起因する事故件数)



平成27年各モードの重大事故の発生状況

	バス			ハイ・タク	トラック	計
	乗合	貸切	特定			
全体(件数)	2,500 (-113)	271 (-26)	13 (+5)	667 (+45)	1,829 (-79)	5,280 (-168)
車両故障に起因するものを除いた事故件数(件数)	539 (-77)	91 (+3)	1 (+1)	656 (+45)	1,599 (-57)	2,886 (-87)
乗務員に起因する事故件数(件数)	379 (-48)	51 (-1)	0 (-2)	452 (+2)	951 (-77)	1,833 (-126)
死者数(人)	32 (±0)	10 (-4)	0 (±0)	106 (+28)	625 (-3)	773 (+21)
重傷者数(人)	248 (-49)	45 (-15)	1 (-1)	469 (-7)	717 (-42)	1,480 (-114)
軽傷者数(人)	484 (-18)	319 (-151)	0 (±0)	237 (+35)	834 (-12)	1,874 (-146)
計(人)	764 (-67)	374 (-170)	1 (-1)	812 (+56)	2,176 (-57)	4,127 (-239)

1 事業用自動車の重大事故

本書で扱う事故は、自動車事故報告規則（昭和26年12月20日運輸省令第104号）（以下「事故報告規則」という。）に基づき自動車運送から報告された事故の統計である。

用語の定義

1. 「重大事故」とは、事故報告規則 第2条に規定する事故をいう。具体的には、以下の項目に該当する事故をいう。
 - (1) 自動車が転覆し、転落し、火災（積載物品の火災を含む。以下同じ。）を起こし、又は鉄道車両（軌道車両を含む。以下同じ。）と衝突し、若しくは接触したもの
 - (2) 10台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの
 - (3) 死者又は重傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和30年政令第286号）第5条第2号又は第3号に掲げる傷害を受けた者をいう。以下同じ。）を生じたもの
 - (4) 10人以上の負傷者を生じたもの
 - (5) 自動車に積載された次に掲げるものの全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたものの
 - ① 消防法（昭和23年法律第186号）第2条第7項に規定する危険物
 - ② 火薬類取締法（昭和25年法律第149号）第2条第1項に規定する火薬類
 - ③ 高圧ガス保安法（昭和26年法律第204号）第2条に規定する高圧ガス
 - ④ 原子力基本法（昭和30年法律第186号）第3条第2号に規定する核燃料物質及びそれによって汚染された物
 - ⑤ 放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律（昭和32年法律第167号）第2条第2項に規定する放射性同位元素及びそれによって汚染された物
 - ⑥ シアン化ナトリウム又は毒物及び劇物取締法施行令（昭和30年政令第261号）別表第2に掲げる毒物又は劇物
 - ⑦ 道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第47条第1項第3号に規定する品名の可燃物
 - (6) 自動車に積載されたコンテナが落下したもの
 - (7) 操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により、旅客に自動車損害賠償保障法施行令第5条第4号に掲げる傷害が生じたもの
 - (8) 酒気帯び運転（道路交通法（昭和35年法律第105号）第65条第1項の規定に違反する行為をいう。以下同じ。）、無免許運転（同法第64条の規定に違反する行為をいう。）、大型自動車等無資格運転（同法第85条第5項から第9項までの規定に違反する行為をいう。）又は麻薬等運転（同法第117条の2第3号の罪に当たる行為をいう。）を伴うもの

- (9) 運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの
- (10) 救護義務違反（道路交通法第117条の罪に当たる行為をいう。以下同じ。）があったもの
- (11) 自動車の装置（道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第41条各号に掲げる装置をいう。）の故障（以下単に「故障」という。）により、自動車が運行できなくなったもの
- (12) 車輪の脱落、被牽引自動車の分離を生じたもの（故障によるものに限る。）
- (13) 橋脚、架線その他の鉄道施設（鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第8条第1項に規定する鉄道施設をいい、軌道法（大正10年法律第76号）による軌道施設を含む。）を損傷し、3時間以上本線において鉄道車両の運転を休止させたもの
- (14) 高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第4条第1項に規定する高速自動車国道をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和27年法律第180号）第48条の4に規定する自動車専用道路をいう。以下同じ。）において、3時間以上自動車の通行を禁止させたもの
- (15) 前各号に掲げるもののほか、自動車事故の発生を防止を図るために国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示したもの

2. 事故種類の定義は次のとおりとする。

「転覆」当該自動車が道路上において路面と35度以上傾斜したとき。

「転落」当該自動車が道路外に転落した場合で、その落差が0.5メートル以上のとき。

「路外逸脱」当該自動車の車輪が道路（車道と歩道の区別のある場合は、車道）外に逸脱した場合で、「転落」以外のとき。

「火災」当該自動車又は積載物品に火災が生じたとき。

「踏切」当該自動車が踏切において、鉄道車両と衝突し、又は接触したとき。

「衝突」当該自動車が鉄道車両、トロリーバス、自動車、原動機付自転車、荷牛馬車、家屋その他の物件に衝突し、又は接触したとき。

「車内」操縦装置又は乗降口の扉を開閉する装置の不適切な操作により、旅客（乗降する際の旅客を含む）が死傷したとき。

「死傷」当該自動車により通行人（自転車に乗って通行している者を含む。）等当該自動車に乗車していない者が死亡又は重傷となったとき。

※死亡及び重傷の定義は次のとおり

「死亡」事故発生後24時間以内に死亡したもの。

「重傷」自動車損害賠償保障法施行令第5条第2号又は第3号に掲げる傷害を受けたもの。

イ 脊柱の骨折

ロ 上腕又は前腕の骨折

ハ 内蔵の破裂

ニ 病院に入院することを要する障害で、医師の治療を要する期間が30日以上のもの

ホ 14日以上病院に入院することを要する障害

「健康起因」運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの。

「危険物等」当該自動車に積載された一定の危険物、火薬類、高圧ガス、核燃料物質、放射性同位元素、毒物、劇物、可燃物が全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの。また、コンテナが落下したもの。

「車両故障」当該自動車の装置の故障により、自動車が運行できなくなったもの。

「その他」自動車事故の発生の防止を図るため国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示したもの。

3. 「車両故障に起因するもの」とは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。たとえば車両故障により火災が発生したものも含まれる。転覆、転落、路外逸脱、衝突等についても同じ。

4. 「乗務員に起因するもの」とは、事故報告規則に基づく報告において、事故の主たる原因が乗務員に起因する事故とされているものをいう。

5. 事業の種類は次のとおりとする。

「乗合」一般乗合旅客自動車運送事業者をいう。

「貸切」一般貸切旅客自動車運送事業者をいう。

「貸切等」一般貸切旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者をいう。

「特定」特定旅客自動車運送事業者をいう。

「ハイ・タク」一般乗用旅客自動車運送事業者をいう。

「トラック」貨物自動車運送事業者（貨物軽自動車運送事業者を除く。）及び特定第二種貨物利用運送事業者をいう。

主な改正経緯

平成13年5月：報告対象として以下を追加した。

- ①車内事故
- ②健康起因によるもの
- ③危険物等運搬車両による事故
- ④国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示したもの

報告対象から当該自動車、積載貨物、家屋その他の物件に与えた損害の総額が200万円を超えるものの報告を削除した。

平成17年2月：自動車の装置の故障により運行できなくなったもの（車両故障）に係る報告対象を、「かじ取り装置」「制動装置」「車枠」「車軸」「車輪（タイヤを除く。）」「シャシばねの破損又は脱落」から道路運送車両法第41条各号に掲げる「原動機及び動力伝達装置」「操縦装置」「燃料装置及び電気装置」など全ての装置に拡大した。

平成21年12月：報告対象について以下のとおり追加又は見直しを行った。

- ①10台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの
- ②10人以上の負傷者を生じたもの
- ③自動車に積載されたコンテナが落下したもの
- ④酒気帯び運転、麻薬等運転等を伴うもの
- ⑤救護義務違反があったもの
- ⑥車輪の脱落、被牽引車の分離の故障を生じたもの
- ⑦鉄道施設を損傷し、3時間以上列車の運転を休止させたもの
- ⑧高速自動車国道又は自動車専用道路を、3時間以上通行止めにしたもの

自動車輸送統計における事業の種類別の総走行距離

(億km)

事業の種類 年	乗合バス	貸切バス	ハイ・タク	トラック
平成8年	29.35727	15.84471	176.26132	631.34652
平成9年	29.16750	15.83394	171.85136	639.55667
平成10年	29.04569	15.89543	167.73376	632.25010
平成11年	29.00487	16.14264	164.44400	656.41366
平成12年	28.96959	16.28838	164.29964	692.03737
平成13年	29.24444	16.49602	160.91037	693.44313
平成14年	29.51699	16.68243	161.74335	706.52403
平成15年	30.08903	16.74217	160.99999	728.97444
平成16年	30.28566	16.98226	154.04983	716.06634
平成17年	30.15339	17.29257	152.62520	708.28793
平成18年	30.13347	17.08699	151.99604	731.03375
平成19年	30.34001	16.99166	148.54303	742.71278
平成20年	30.46438	16.97060	142.64090	721.47924
平成21年	30.42916	16.77422	138.20623	694.87291
平成22年	30.34875	16.94192	133.74892	690.16679
平成23年	30.12231	15.15831	116.36741	603.72734
平成24年	30.39940	16.19459	114.83312	607.44598
平成25年	30.53246	15.48924	111.42584	593.08179
平成26年	31.19023	14.62097	108.80590	596.52443
平成27年	31.75681	13.78075	105.43922	597.12331

- (注) 1. 平成21年以前は、年度(4月~3月)、平成22年以降は暦年(1月~12月)とした。
 2. 走行キロの調査については「自動車輸送統計月報 付表(1)燃料消費量及び走行キロ等」から用いている。
 3. 本表の平成22年10月以降は新統計数値となっているため、公表されている接続係数を使って、旧系列と比較可能な数値を作成した。
 4. 平成28年8月に平成23年から平成26年までの「自動車燃料消費量調査」の数値が訂正されたことに伴い、平成23年から平成26年までの数値を訂正している(以下、走行距離が関わる項目についてはすべて同様)。

1. 重大事故の発生状況

(1) 発生状況

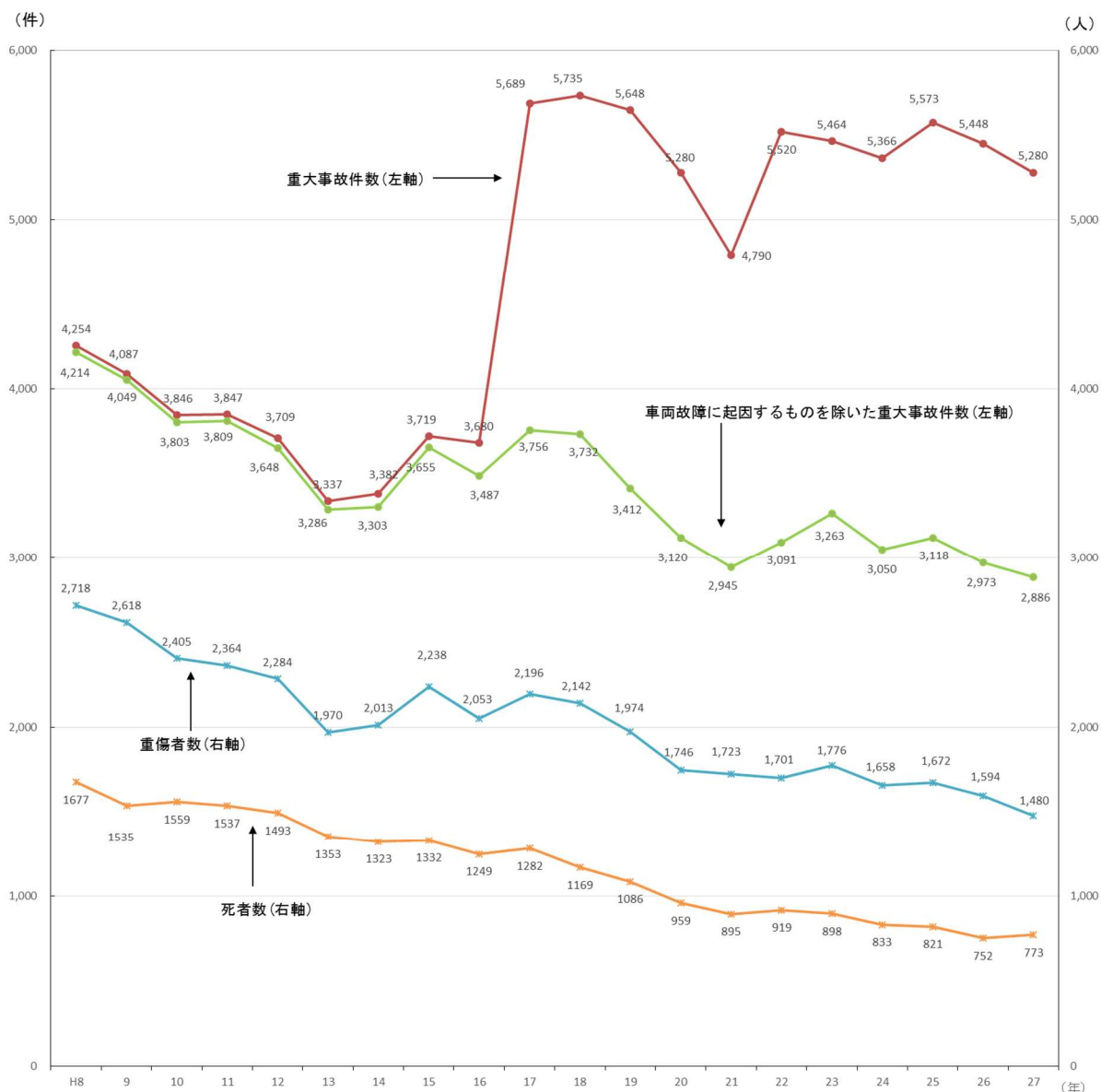
平成27年中に事故報告規則に基づき報告があった事業用自動車の重大事故の件数及び死傷状況等は、以下のとおり、昨年と比較して件数、重傷者数は減少しているものの死者数は増加している。

平成27年中の重大事故発生状況	:	5,280件（前年より168件減少）
このうち乗務員に起因するもの	:	1,833件（前年より126件減少）
平成27年中の重大事故による死者数	:	773人（前年より21人増加）
このうち乗務員に起因するもの	:	369人（前年より36人減少）
平成27年中の重大事故による重傷者数	:	1,480人（前年より114人減少）
このうち乗務員に起因するもの	:	916人（前年より76人減少）

(2) 重大事故発生状況の推移

事業用自動車の重大事故発生状況等の推移は、図1-1に示すとおり、平成27年中は昨年と比較し死者数を除き減少した。

〔図1-1〕事業用自動車の重大事故発生状況等の推移

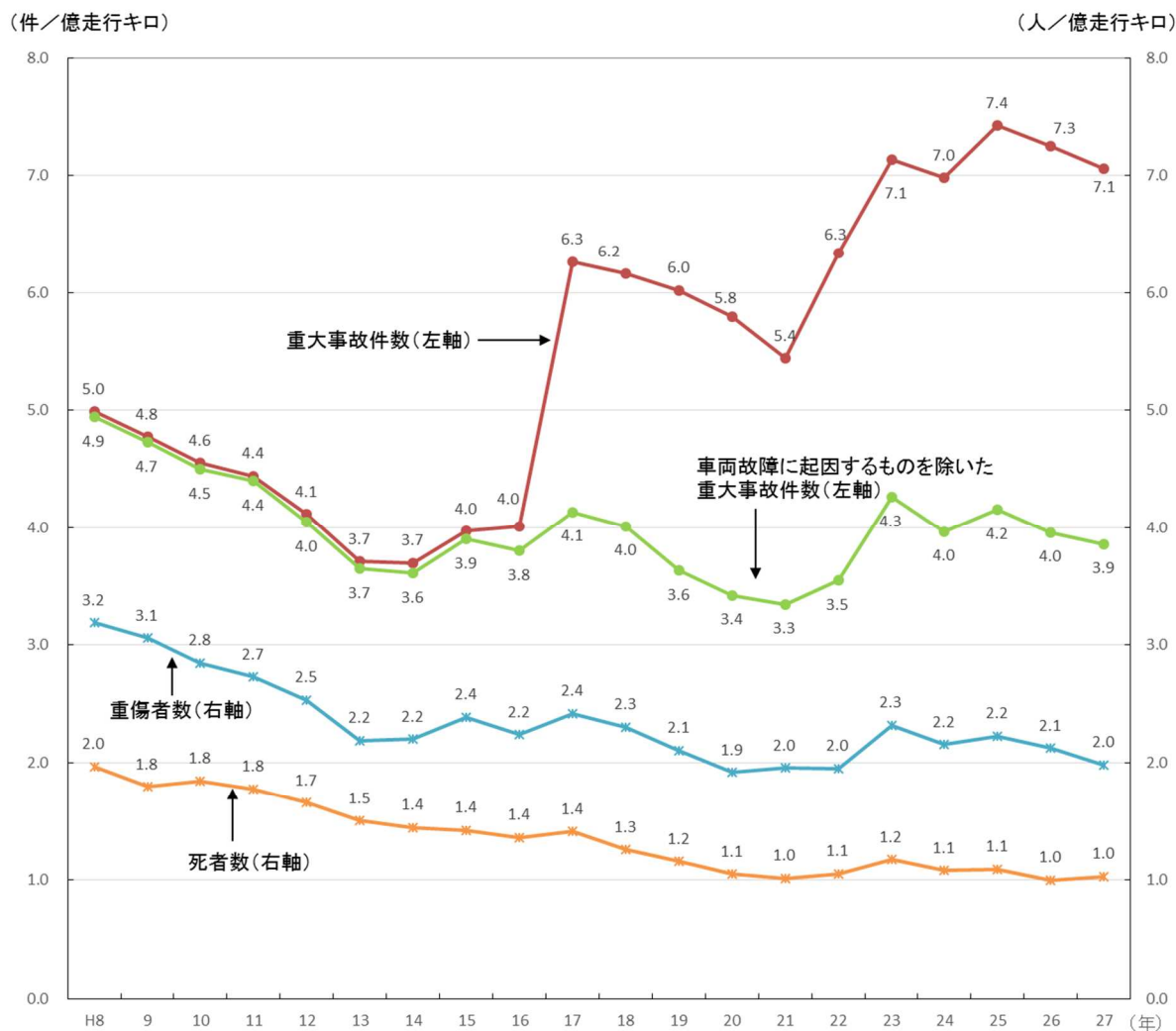


- (注) 1. 平成17年2月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。
2. 車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

(3) 事業用自動車 1 億走行キロ当たり重大事故件数等の推移

事業用自動車 1 億走行キロ当たりの重大事故件数等の推移は、図 1-2 に示すとおり、死者数は横ばいであり、重大事故件数及び重傷者数は昨年より減少している。

〔図 1-2〕 事業用自動車 1 億走行キロ当たり重大事故件数等の推移



- (注) 1. 平成 17 年 2 月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。
2. 走行キロは、自動車輸送統計・自動車燃料消費量調査から引用している。
3. 車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

2. 事業の種類別の重大事故発生状況

(1) 発生状況

平成27年中の重大事故発生状況等を事業の種類別にみると、表2-1に示すとおり、ハイ・タクが増加し、その他はほぼ減少している。

また、事業の種類別の重大事故発生件数は図2-1に示すとおり、乗合バスが最も多く、車両故障に起因するものを除くとトラックが最も多くなっている。また、旅客自動車運送事業における事業の種類別の重大事故により死傷した乗客数は表2-2に示すとおりであり、貸切バス、ハイ・タクでそれぞれ1名の死亡を伴う事故が発生している。

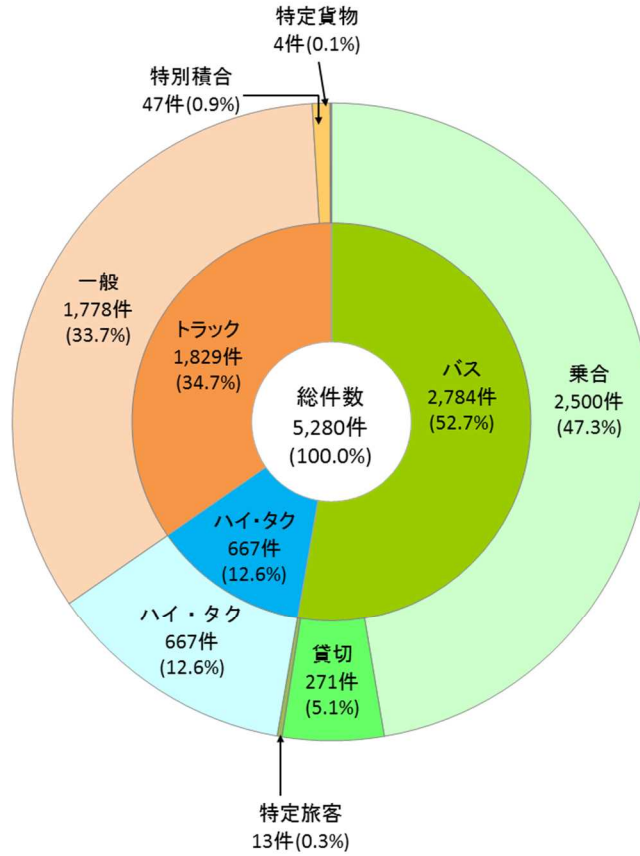
〔表2-1〕事業の種類別の重大事故発生状況等

項目	内訳	バス			ハイ・タク	トラック	計	
		乗合	貸切	特定				
件数	(件)	2,500 (-113)	271 (-26)	13 (+5)	667 (+45)	1,829 (-79)	5,280 (-168)	
車両故障に起因するものを除いた事故件数	(件)	539 (-77)	91 (+3)	1 (+1)	656 (+45)	1,599 (-57)	2,886 (-87)	
乗務員に起因する事故件数	(件)	379 (-48)	51 (-1)	0 (-2)	452 (+2)	951 (-77)	1,833 (-126)	
死傷状況	死者数	(人)	32 (±0)	10 (-4)	0 (±0)	106 (+28)	625 (-3)	773 (+21)
	重傷者数	(人)	248 (-49)	45 (-15)	1 (-1)	469 (-7)	717 (-42)	1,480 (-114)
	軽傷者数	(人)	484 (-18)	319 (-151)	0 (±0)	237 (+35)	834 (-12)	1,874 (-146)
	計	(人)	764 (-67)	374 (-170)	1 (-1)	812 (+56)	2,176 (-57)	4,127 (-239)

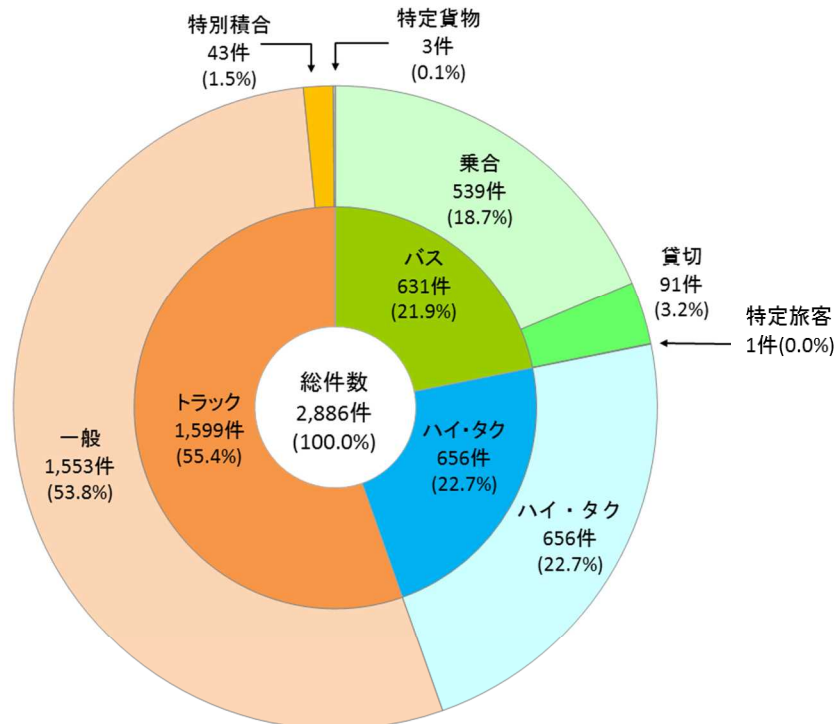
※ () 内の数値は、前年増減数

(注) 車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

〔図2-1-1〕事業の種類別の重大事故発生状況



〔図2-1-2〕事業の種類別の重大事故発生状況（車両故障に起因するものを除く）



(注) 車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

〔表2-2〕旅客自動車運送事業における事業の種類別の重大事故により死傷した乗客数

項目	内訳	バス			ハイ・タク	計
		乗合	貸切	特定		
死傷状況	死者数(人)	0	1	0	1	2
	重傷者数(人)	113	14	0	47	174
	計(人)	113	15	0	48	176

(2) 事故に関わる車両の所属する営業所の位置(都道府県)別事故件数

〔表2-3〕 事故に関わる車両の所属する営業所の位置(都道府県)別事故件数

事業の種類 項目	バス [乗合]	バス [貸切等]	ハイ・タク	トラック	計
北海道	202 (4)	29 (2)	31 (4)	106 (2)	368 (3)
青森県	16 (22)	1 (37)	11 (16)	28 (24)	56 (21)
岩手県	3 (39)	2 (28)	5 (26)	40 (16)	50 (24)
宮城県	95 (10)	8 (11)	15 (14)	55 (11)	173 (10)
秋田県	7 (31)	0 (42)	4 (29)	23 (29)	34 (32)
山形県	2 (42)	3 (23)	4 (29)	26 (26)	35 (31)
福島県	66 (12)	6 (15)	2 (38)	42 (15)	116 (12)
茨城県	32 (15)	7 (13)	1 (44)	60 (10)	100 (15)
栃木県	8 (29)	2 (28)	6 (21)	36 (18)	52 (23)
群馬県	6 (34)	2 (28)	2 (38)	35 (19)	45 (26)
埼玉県	1 (43)	6 (15)	30 (5)	71 (7)	108 (13)
千葉県	96 (9)	11 (6)	23 (7)	62 (9)	192 (9)
東京都	507 (1)	41 (1)	156 (1)	153 (1)	857 (1)
神奈川県	289 (2)	25 (3)	53 (3)	91 (5)	458 (2)
新潟県	23 (16)	9 (10)	6 (21)	37 (17)	75 (17)
富山県	1 (43)	4 (19)	4 (29)	21 (32)	30 (38)
石川県	4 (37)	0 (42)	3 (37)	26 (26)	33 (35)
福井県	1 (43)	1 (37)	0 (47)	17 (36)	19 (44)
山梨県	0 (47)	6 (15)	1 (44)	23 (29)	30 (38)
長野県	23 (16)	10 (9)	7 (17)	33 (21)	73 (19)
岐阜県	12 (25)	8 (11)	6 (21)	35 (19)	61 (20)
静岡県	33 (14)	4 (19)	20 (9)	48 (12)	105 (14)
愛知県	210 (3)	16 (4)	15 (14)	106 (2)	347 (4)
三重県	3 (39)	2 (28)	4 (29)	31 (22)	40 (27)
滋賀県	3 (39)	2 (28)	2 (38)	14 (41)	21 (43)
京都府	167 (5)	6 (15)	16 (13)	31 (22)	220 (8)
大阪府	147 (6)	11 (6)	71 (2)	105 (4)	334 (5)
兵庫県	74 (11)	4 (19)	18 (11)	45 (13)	141 (11)
奈良県	11 (26)	3 (23)	4 (29)	16 (39)	34 (32)
和歌山県	18 (20)	0 (42)	1 (44)	11 (42)	30 (38)
鳥取県	6 (34)	1 (37)	4 (29)	8 (43)	19 (44)
島根県	13 (23)	4 (19)	2 (38)	17 (36)	36 (28)
岡山県	23 (16)	2 (28)	7 (17)	43 (14)	75 (17)
広島県	133 (7)	11 (6)	20 (9)	65 (8)	229 (7)
山口県	13 (23)	0 (42)	6 (21)	17 (36)	36 (28)
徳島県	9 (28)	1 (37)	2 (38)	7 (45)	19 (44)
香川県	10 (27)	3 (23)	7 (17)	27 (25)	47 (25)
愛媛県	7 (31)	2 (28)	5 (26)	20 (33)	34 (32)
高知県	6 (34)	1 (37)	5 (26)	7 (45)	19 (44)
福岡県	126 (8)	13 (5)	22 (8)	77 (6)	238 (6)
佐賀県	8 (29)	0 (42)	4 (29)	24 (28)	36 (28)
長崎県	35 (13)	2 (28)	25 (6)	16 (39)	78 (16)
熊本県	1 (43)	3 (23)	7 (17)	22 (31)	33 (35)
大分県	17 (21)	3 (23)	2 (38)	6 (47)	28 (42)
宮崎県	7 (31)	2 (28)	6 (21)	18 (35)	33 (35)
鹿児島県	22 (19)	7 (13)	4 (29)	20 (33)	53 (22)
沖縄県	4 (37)	0 (42)	17 (12)	8 (43)	29 (41)
計	2,500	284	667	1,829	5,280

※数値横のカッコ内は順位

〔表2-4〕 事故に関わる車両の所属する営業所の位置（都道府県）別事故件数

（車両故障に起因するものを除く）

事業の種類 項目	バス [乗合]	バス [貸切等]	ハイ・タク	トラック	計
北海道	38 (4)	7 (4)	29 (4)	91 (4)	165 (5)
青森県	7 (13)	1 (21)	11 (16)	27 (22)	46 (18)
岩手県	1 (35)	1 (21)	5 (24)	31 (17)	38 (23)
宮城県	13 (11)	1 (21)	15 (14)	44 (11)	73 (12)
秋田県	3 (27)	0 (30)	4 (30)	14 (38)	21 (38)
山形県	1 (35)	1 (21)	4 (30)	18 (30)	24 (35)
福島県	4 (24)	3 (10)	2 (38)	31 (17)	40 (20)
茨城県	5 (18)	2 (14)	1 (44)	52 (10)	60 (14)
栃木県	4 (24)	0 (30)	5 (24)	31 (17)	40 (20)
群馬県	2 (29)	0 (30)	2 (38)	33 (16)	37 (24)
埼玉県	1 (35)	2 (14)	29 (4)	65 (7)	97 (9)
千葉県	25 (5)	8 (3)	23 (7)	59 (8)	115 (7)
東京都	81 (2)	9 (2)	155 (1)	127 (1)	372 (1)
神奈川県	54 (3)	3 (10)	52 (3)	85 (5)	194 (3)
新潟県	5 (18)	4 (6)	6 (21)	34 (15)	49 (17)
富山県	1 (35)	0 (30)	4 (30)	19 (28)	24 (35)
石川県	3 (27)	0 (30)	3 (37)	22 (26)	28 (29)
福井県	1 (35)	0 (30)	0 (47)	16 (35)	17 (41)
山梨県	0 (46)	4 (6)	1 (44)	17 (34)	22 (37)
長野県	5 (18)	1 (21)	7 (17)	26 (24)	39 (22)
岐阜県	7 (13)	2 (14)	5 (24)	30 (20)	44 (19)
静岡県	18 (8)	2 (14)	20 (9)	39 (13)	79 (10)
愛知県	118 (1)	11 (1)	14 (15)	94 (3)	237 (2)
三重県	1 (35)	1 (21)	4 (30)	26 (24)	32 (26)
滋賀県	1 (35)	0 (30)	2 (38)	12 (41)	15 (42)
京都府	6 (16)	0 (30)	16 (13)	29 (21)	51 (16)
大阪府	11 (12)	4 (6)	70 (2)	95 (2)	180 (4)
兵庫県	15 (10)	3 (10)	18 (10)	43 (12)	79 (10)
奈良県	2 (29)	0 (30)	4 (30)	14 (38)	20 (39)
和歌山県	1 (35)	0 (30)	1 (44)	10 (42)	12 (46)
鳥取県	1 (35)	0 (30)	4 (30)	8 (43)	13 (45)
島根県	2 (29)	1 (21)	2 (38)	15 (36)	20 (39)
岡山県	7 (13)	1 (21)	7 (17)	39 (13)	54 (15)
広島県	17 (9)	6 (5)	18 (10)	57 (9)	98 (8)
山口県	6 (16)	0 (30)	6 (21)	15 (36)	27 (31)
徳島県	4 (24)	0 (30)	2 (38)	5 (46)	11 (47)
香川県	1 (35)	1 (21)	7 (17)	27 (22)	36 (25)
愛媛県	5 (18)	0 (30)	5 (24)	19 (28)	29 (27)
高知県	2 (29)	0 (30)	5 (24)	7 (45)	14 (43)
福岡県	25 (5)	4 (6)	22 (8)	71 (6)	122 (6)
佐賀県	1 (35)	0 (30)	4 (30)	21 (27)	26 (34)
長崎県	20 (7)	2 (14)	25 (6)	14 (38)	61 (13)
熊本県	0 (46)	3 (10)	7 (17)	18 (30)	28 (29)
大分県	5 (18)	2 (14)	2 (38)	5 (46)	14 (43)
宮崎県	5 (18)	0 (30)	6 (21)	18 (30)	29 (27)
鹿児島県	2 (29)	2 (14)	5 (24)	18 (30)	27 (31)
沖縄県	2 (29)	0 (30)	17 (12)	8 (43)	27 (31)
計	539	92	656	1,599	2,886

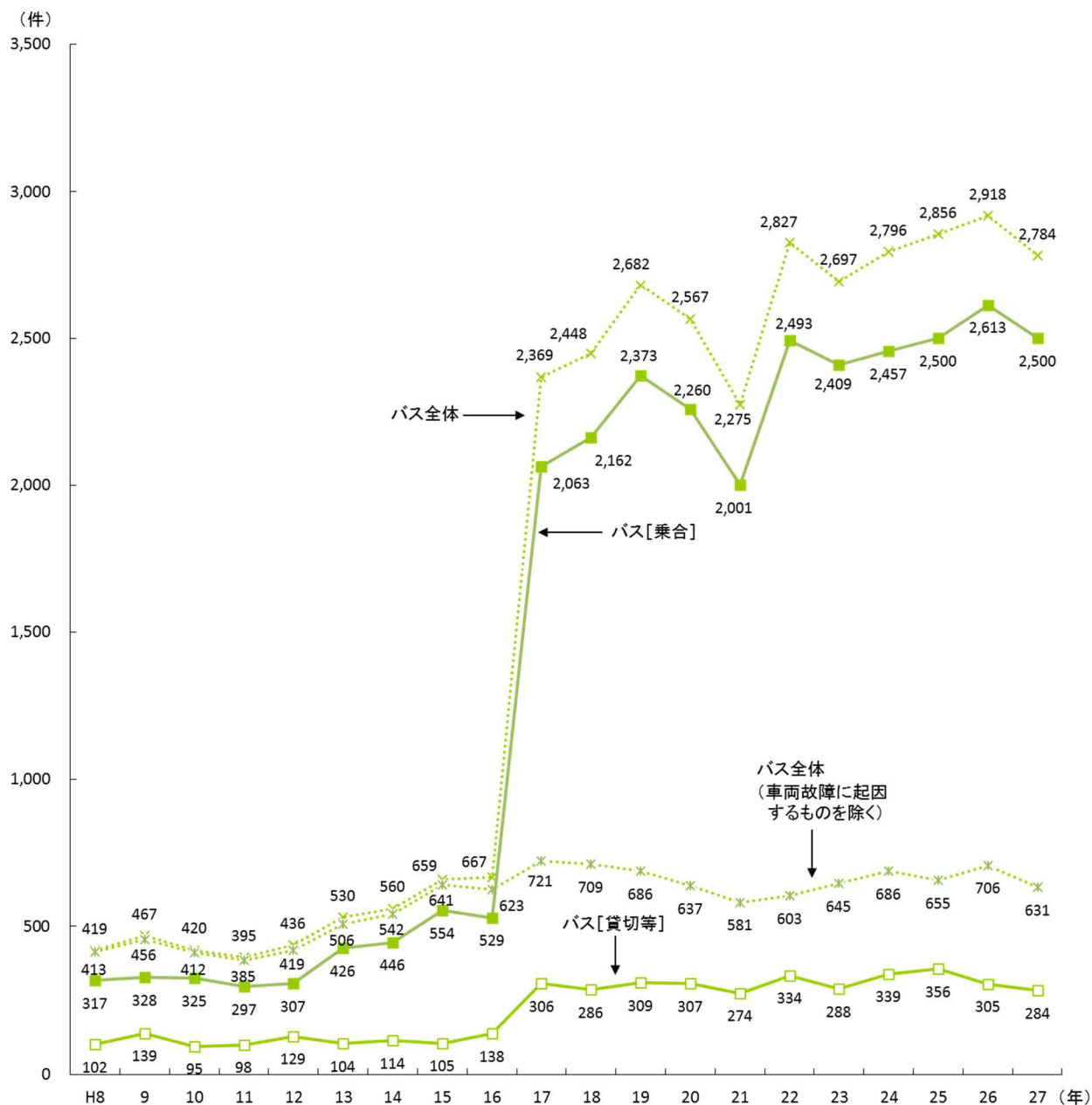
※数値横のカッコ内は順位

（注）車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

(3) 事業の種類別の重大事故発生状況の推移

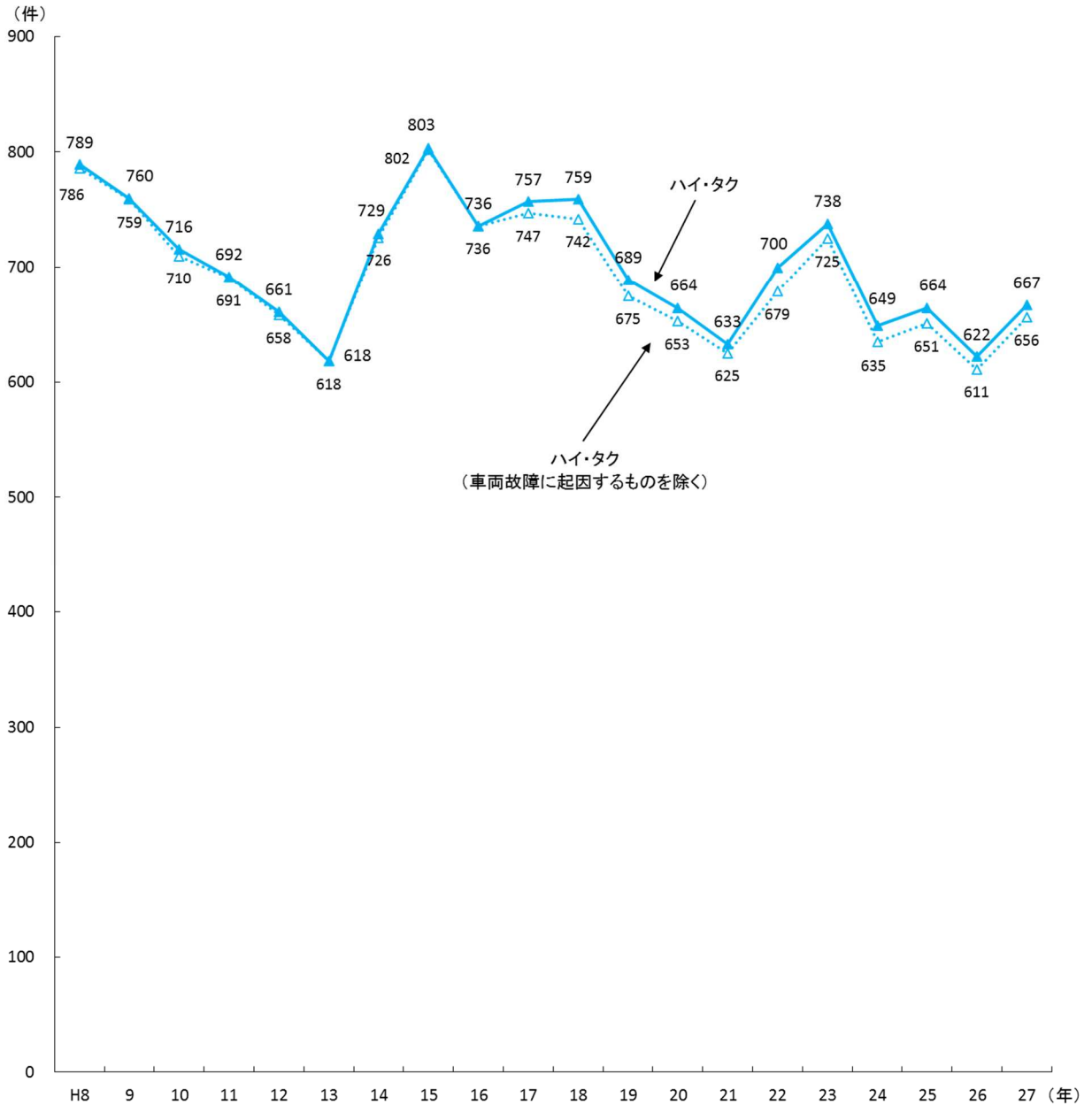
事業の種類別の重大事故発生状況の推移は、図2-2-1から図2-2-3に示すとおり、昨年と比較すると、ハイ・タクを除き、減少している。

〔図2-2-1〕 バスの重大事故発生状況の推移



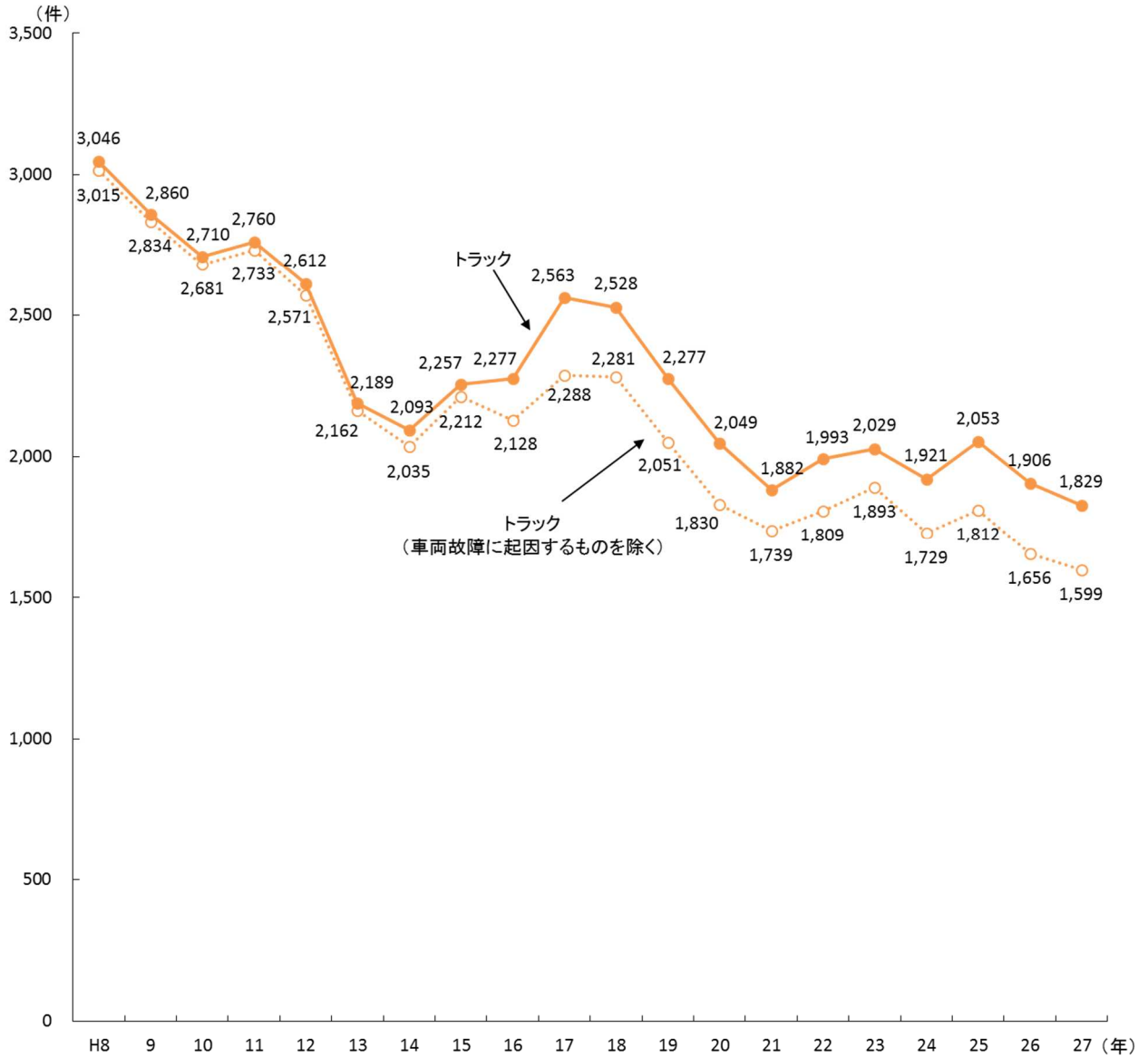
- (注) 1. 平成17年2月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。
 2. 車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

〔図 2-2-2〕 ハイ・タクの重大事故発生状況の推移



- (注) 1. 平成 17 年 2 月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。
2. 車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

〔図 2-2-3〕 トラックの重大事故発生状況の推移

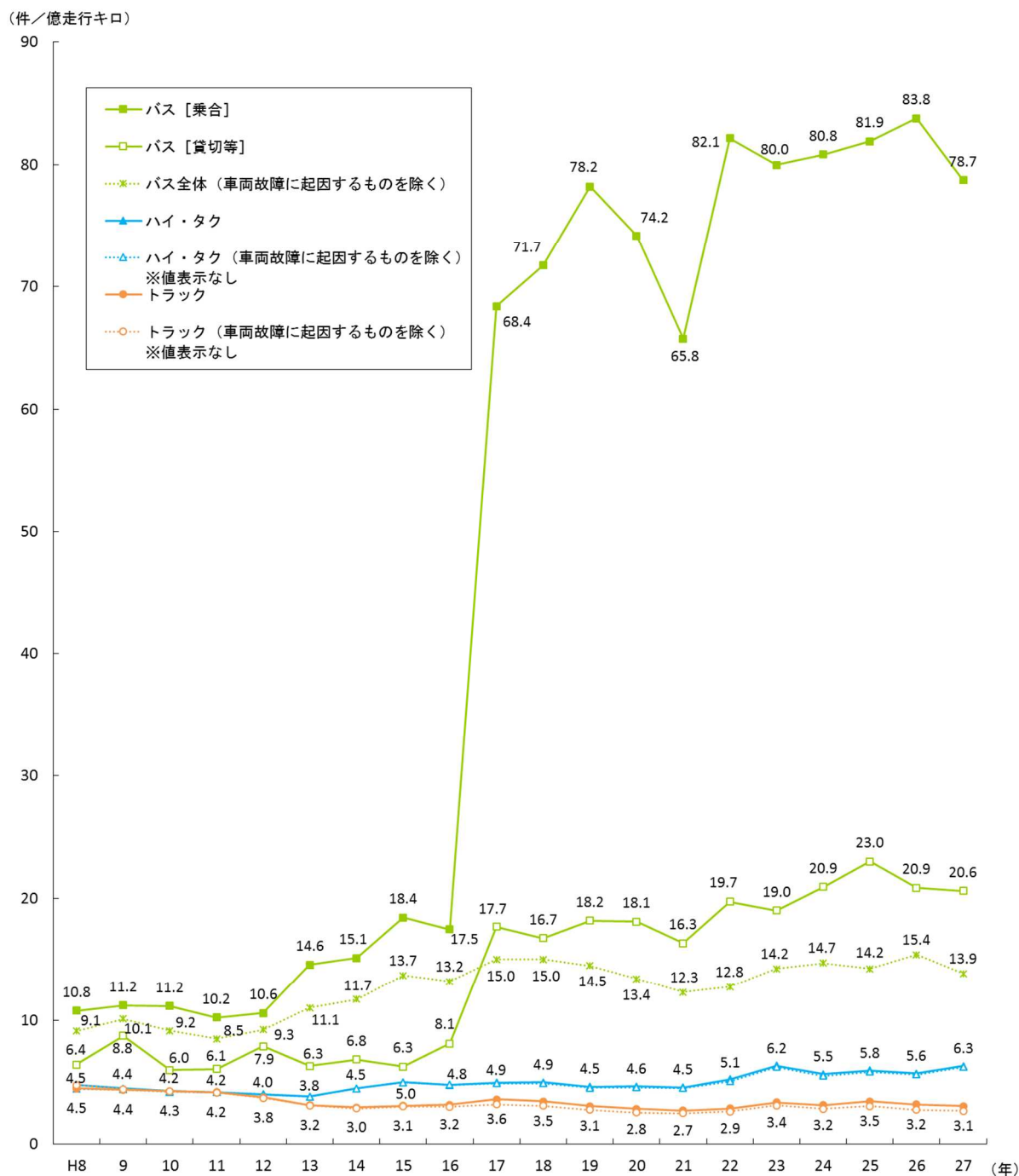


- (注) 1. 平成 17 年 2 月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。
2. 車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

(4) 事業の種類別の事業用自動車 1 億走行キロ当たり重大事故件数の推移

事業の種類別の事業用自動車 1 億走行キロ当たりの重大事故件数の推移は、図 2-3 に示すとおり、昨年と比較するとハイ・タクが増加、その他は減少している。

〔図 2-3〕 事業の種類別の事業用自動車 1 億走行キロ当たり重大事故件数の推移

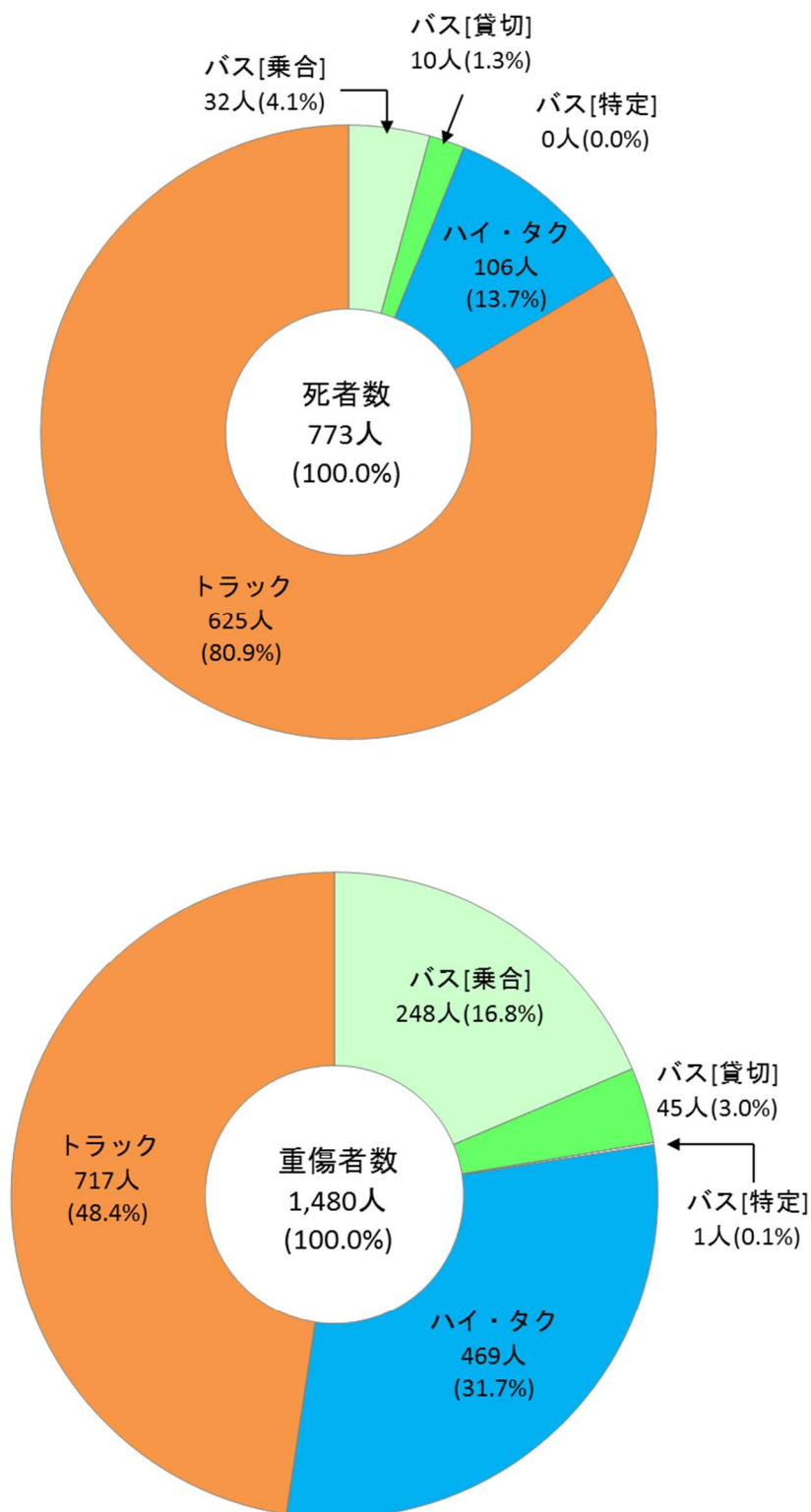


- (注) 1. 平成 17 年 2 月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。
 2. 車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

(5) 事業の種類別の死傷者数

平成27年中の重大事故に関わる死者数及び重傷者数を事業の種類別にみると、図2-4に示すとおり、死者数、重傷者数ともにトラックが最も多く、次いでハイ・タク、乗合バス、貸切バスの順になっている。

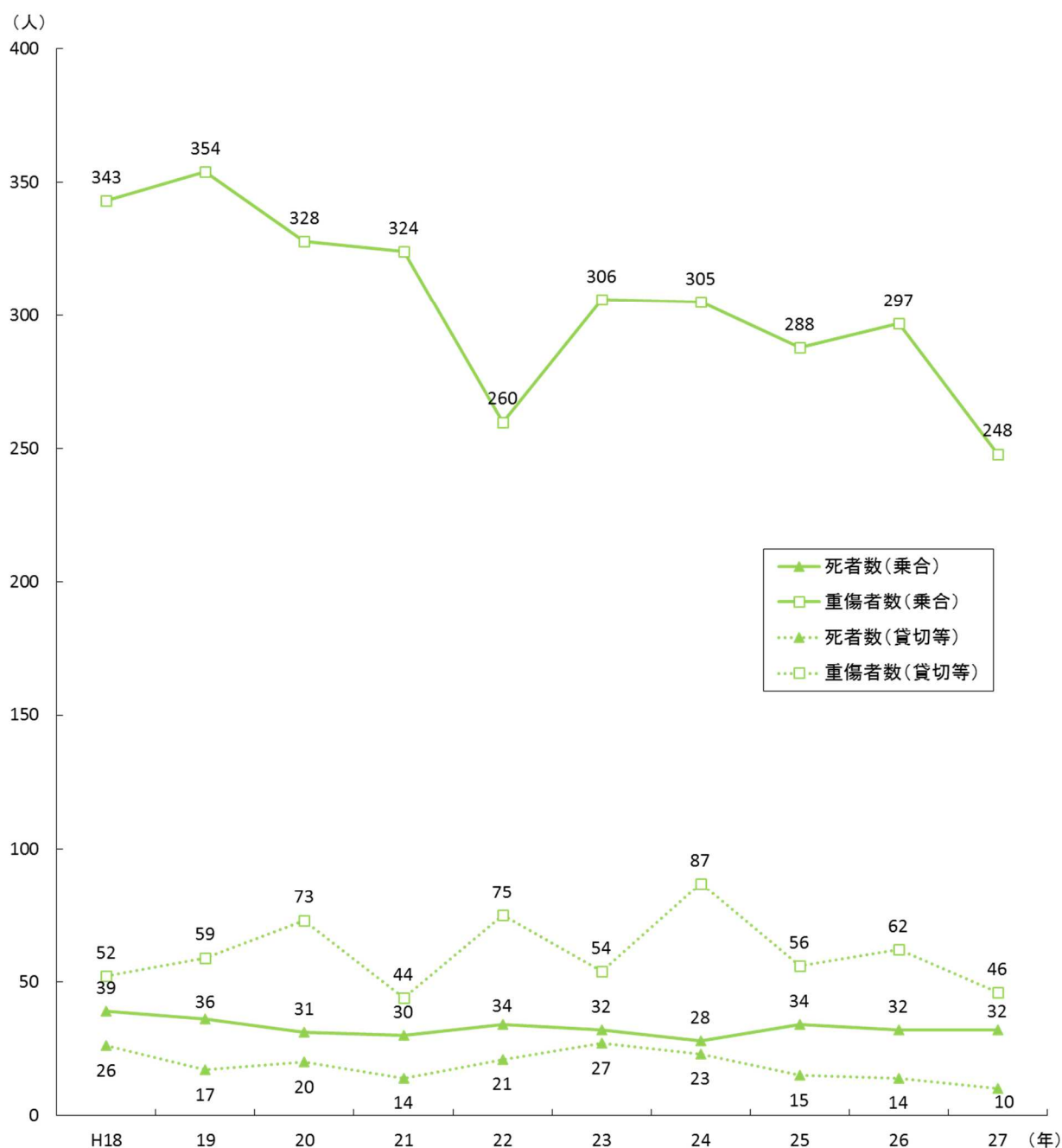
〔図2-4〕 事業の種類別の死者数及び重傷者数内訳



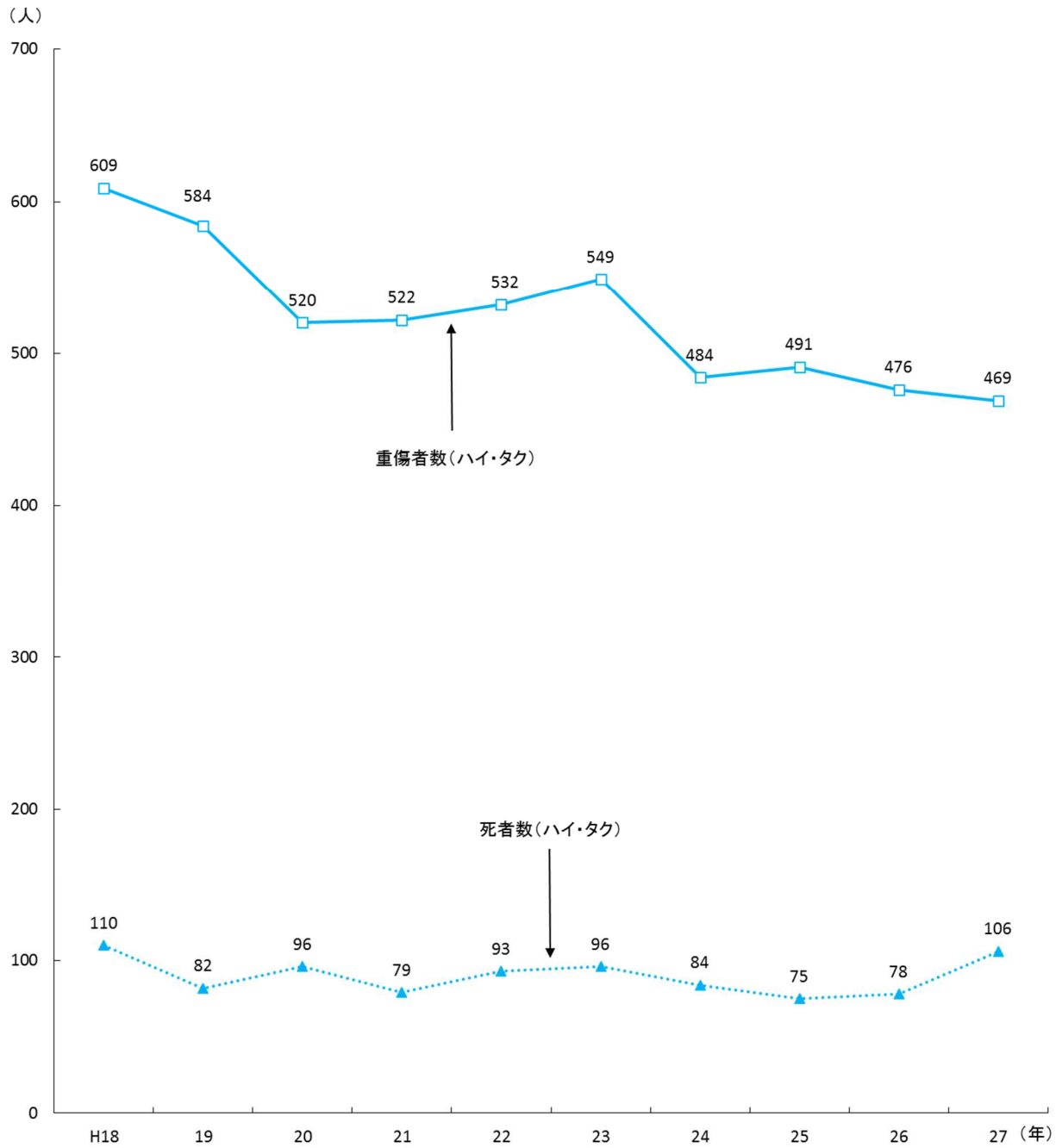
(6) 事業の種類別の死傷者数の推移

事業の種類別の重大事故に関わる死者数及び重傷者数をみると、図2-5-1から図2-5-3に示すとおり、ハイ・タクの死者数は増加し、それ以外は減少又は横ばいで推移している。

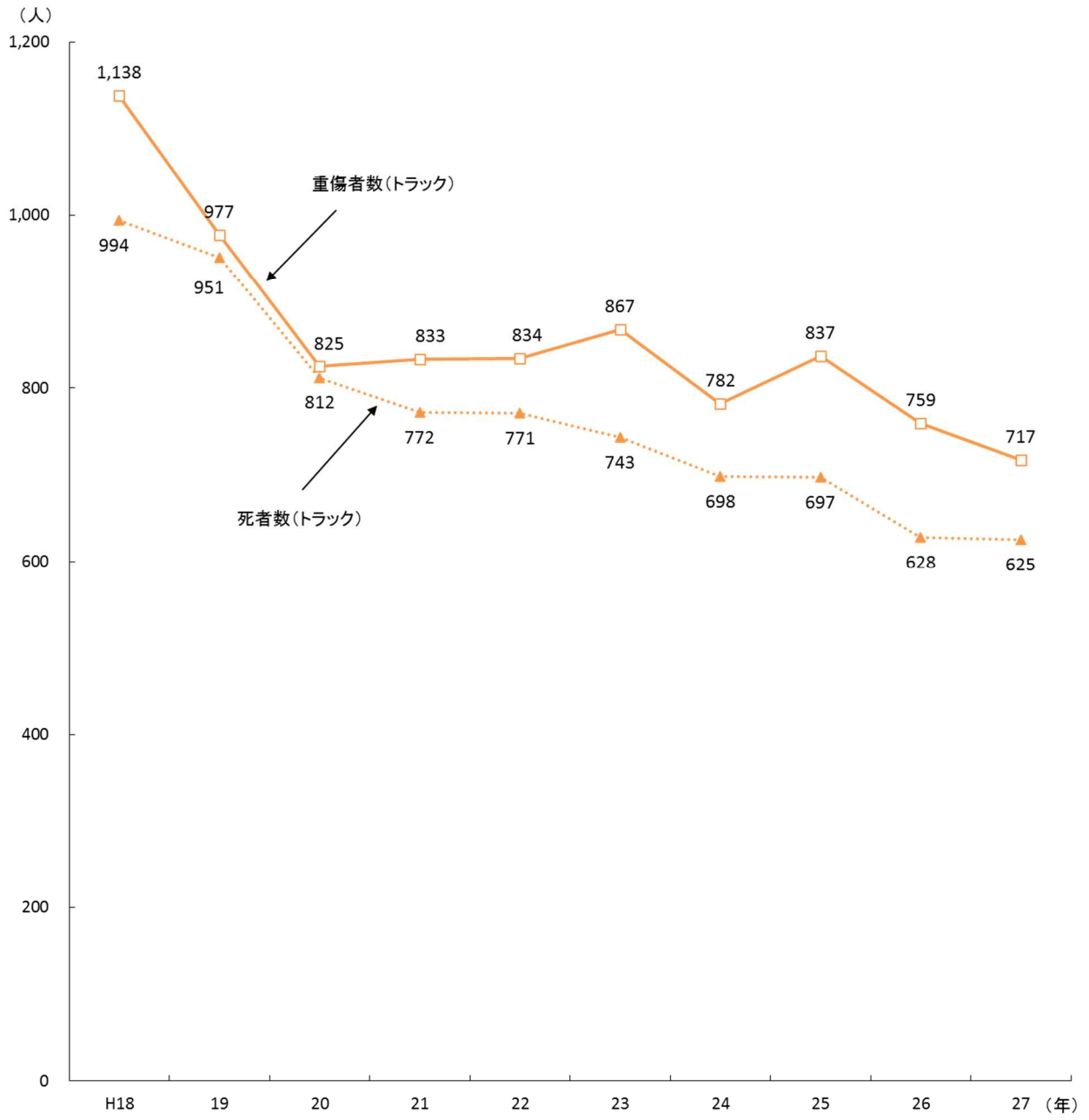
[図2-5-1] バスの死者数及び重傷者数の推移



[図2-5-2] ハイ・タクの死者数及び重傷者数の推移



〔図2-5-3〕トラックの死者数及び重傷者数の推移



(7) 事業の種類別の事業用自動車 1 億走行キロ当たり死者数の推移

事業の種類別の事業用自動車 1 億走行キロ当たりの重大事故に関わる死者数の推移は、
図 2-6 に示すとおり、昨年同様にハイ・タクが増加、その他は減少している。

〔図 2-6〕 事業の種類別の事業用自動車 1 億走行キロ当たり死者数の推移

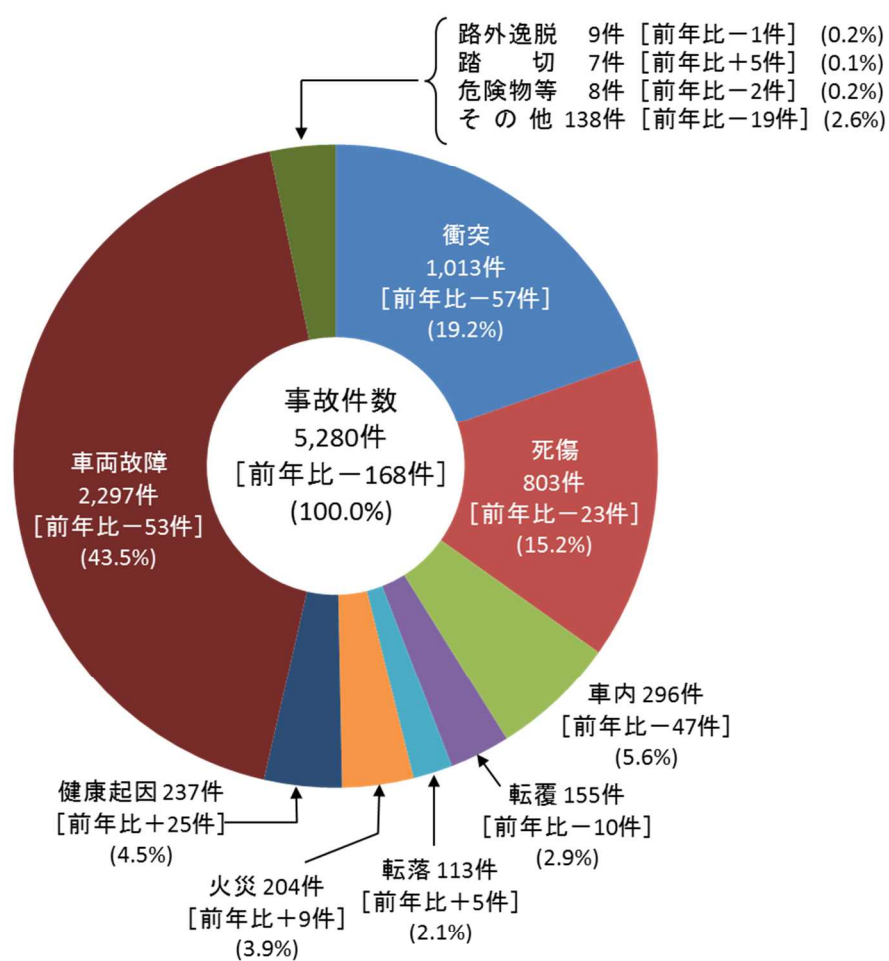


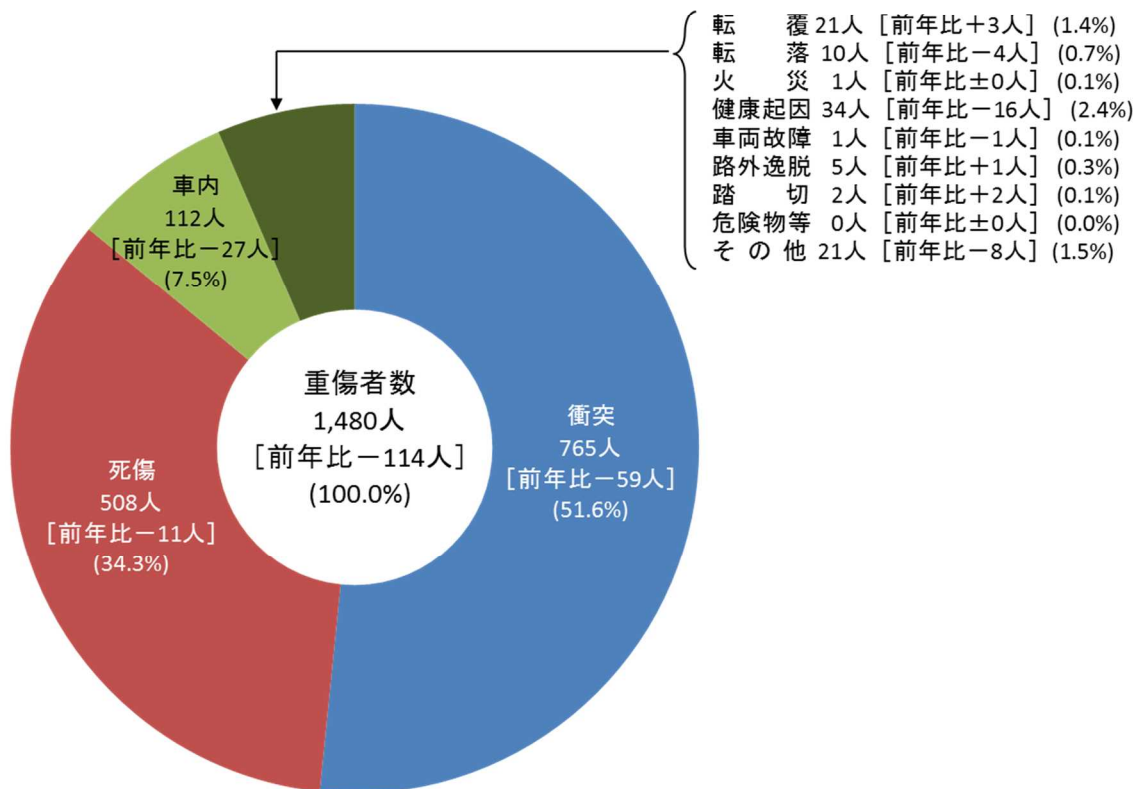
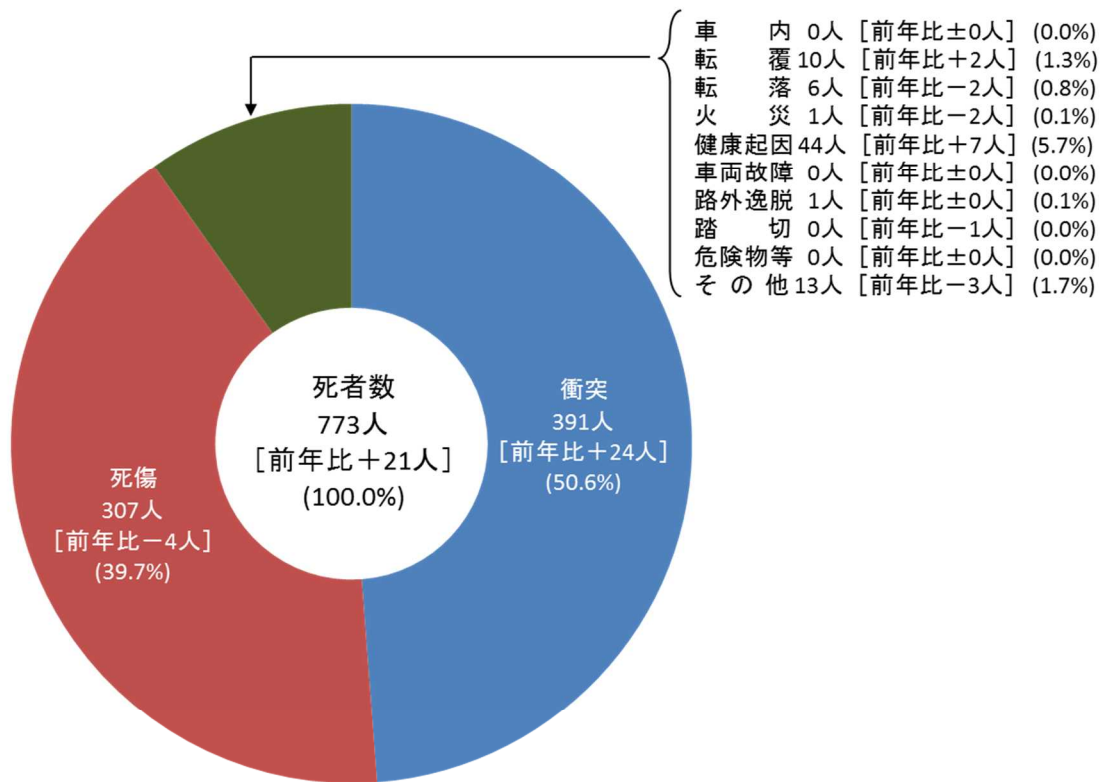
(8) 事故種類別の重大事故発生状況等

平成27年中の重大事故発生状況等を事故種類別にみると、図2-7に示すとおり、事故件数は、車両故障が全体の約40%以上を占めており、次に、衝突、死傷の順となっている。また、死者数及び重傷者数は、衝突、死傷の順となっている。

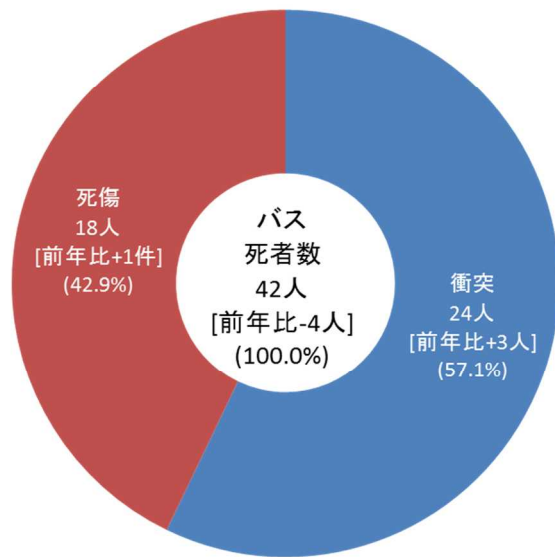
各モード別の死者数及び重傷者数は、バス及びトラックでは衝突が最も多く、ハイ・タクでは死傷が最も多くなっている。

〔図2-7-1〕 事故種類別の重大事故発生状況等

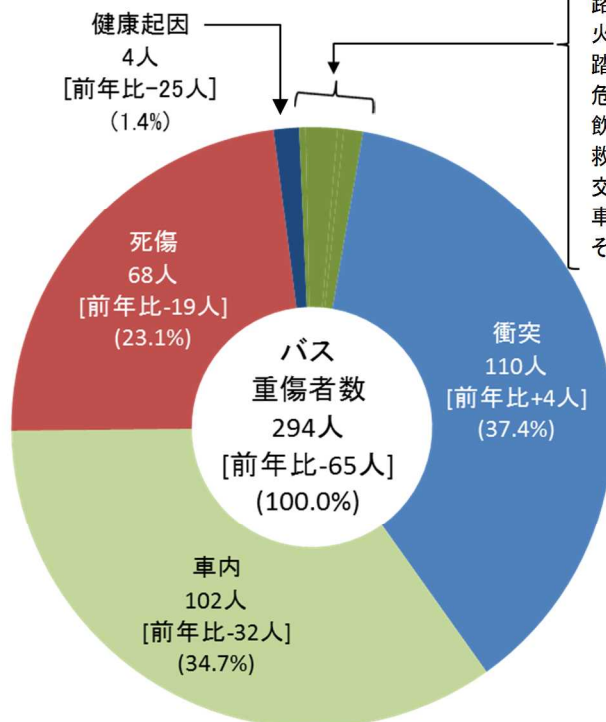


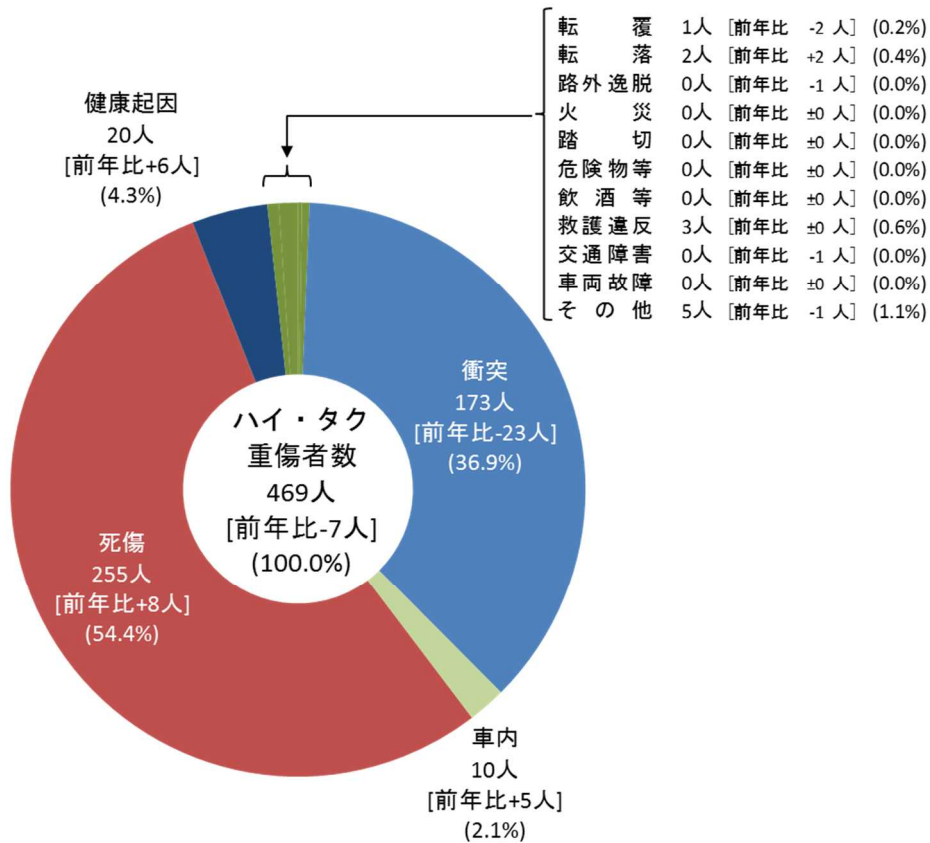
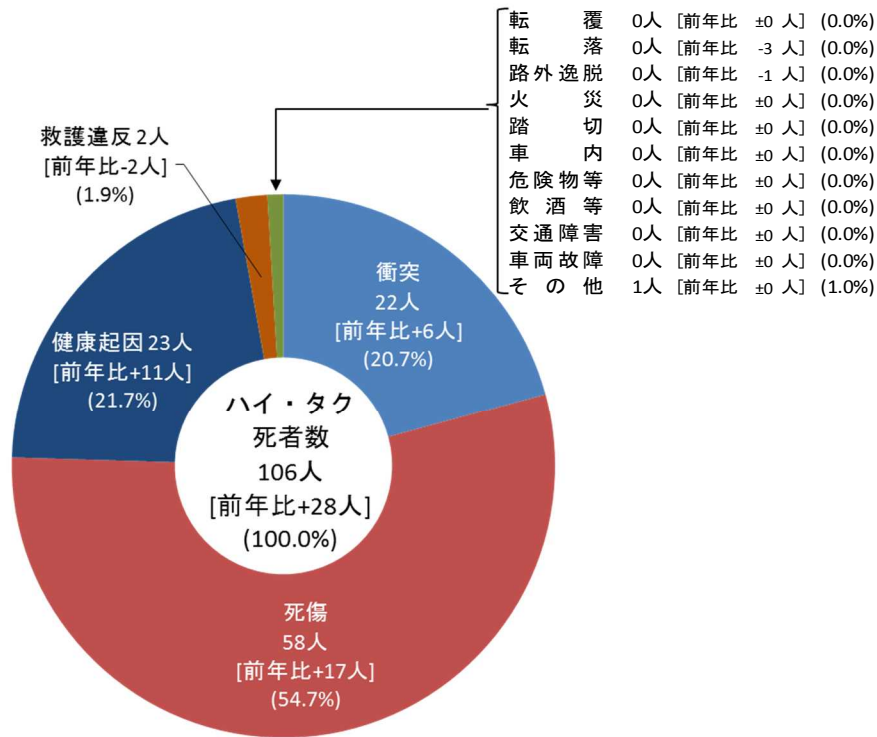


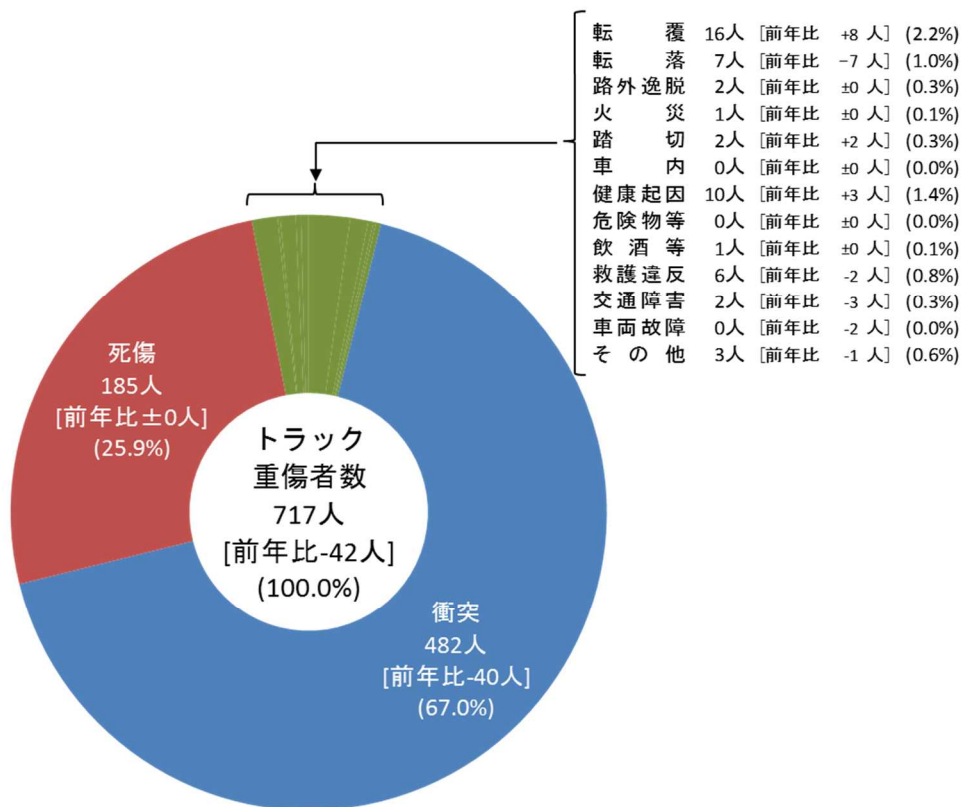
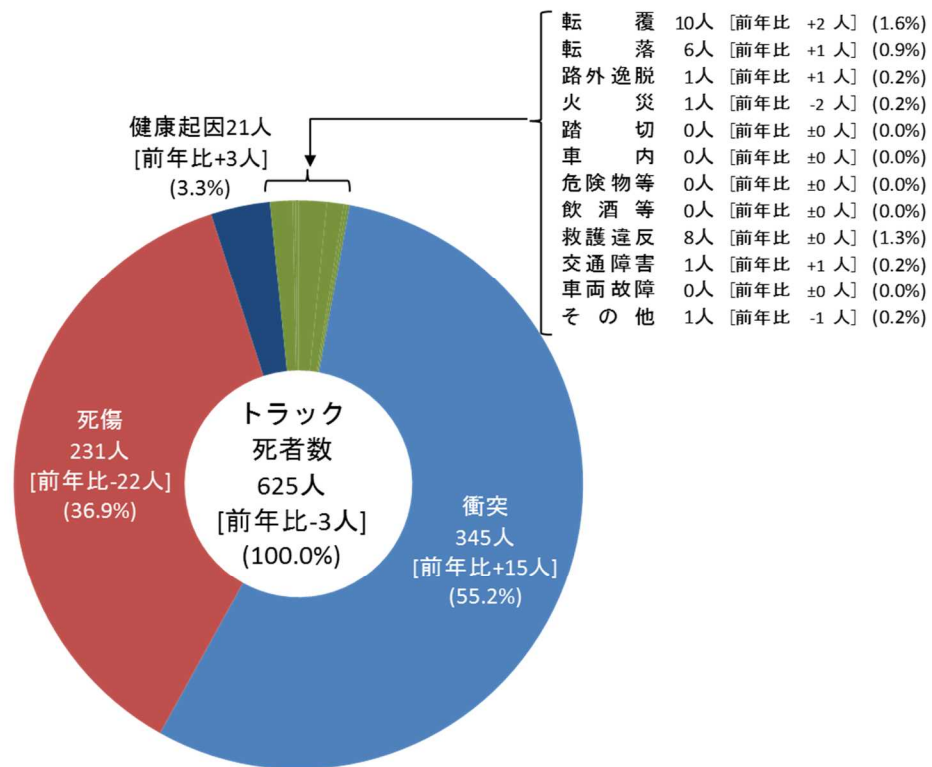
転覆	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
転落	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
路外逸脱	0人	[前年比 -1 人]	(0.0%)
火災	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
踏切	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
車内	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
健康起因	0人	[前年比 -7 人]	(0.0%)
危険物等	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
飲酒等	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
救護違反	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
交通障害	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
車両故障	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
その他	0人	[前年比 -1 人]	(0.0%)



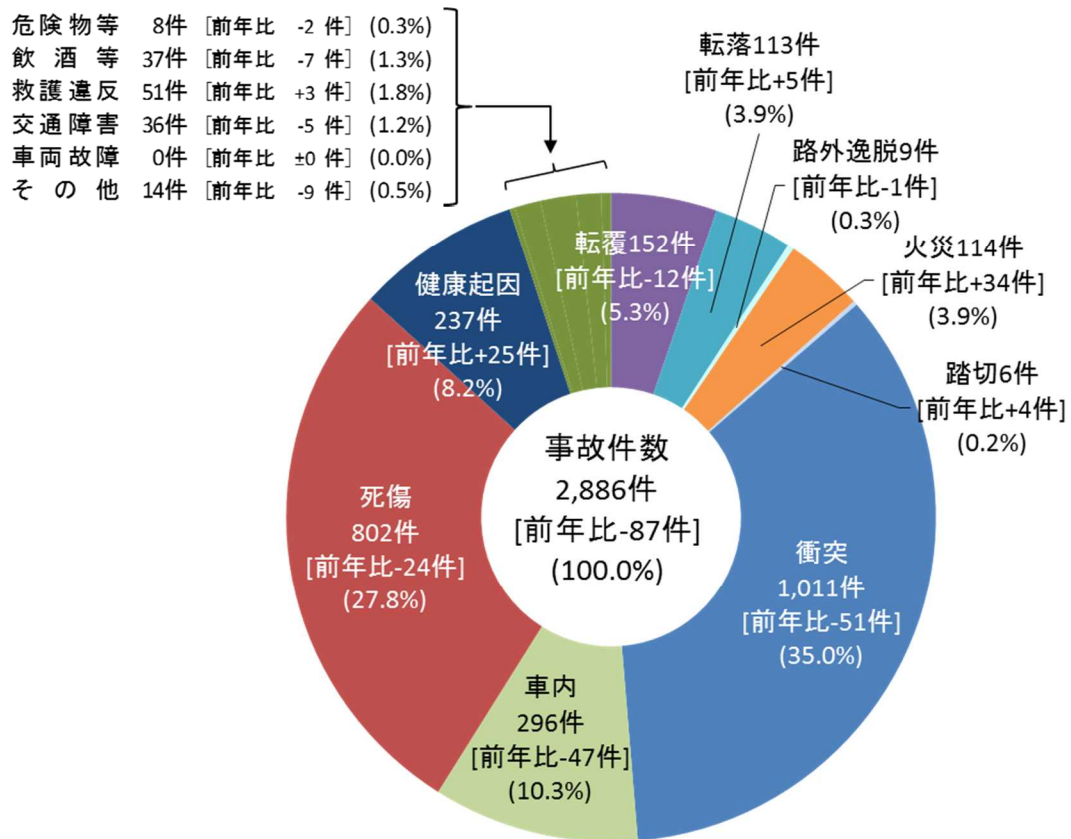
転覆	4人	[前年比 +3 人]	(1.4%)
転落	1人	[前年比 +1 人]	(0.3%)
路外逸脱	3人	[前年比 +2 人]	(1.0%)
火災	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
踏切	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
危険物等	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
飲酒等	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
救護違反	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
交通障害	0人	[前年比 ±0 人]	(0.0%)
車両故障	1人	[前年比 +1 人]	(0.3%)
その他	1人	[前年比 ±0 人]	(0.3%)



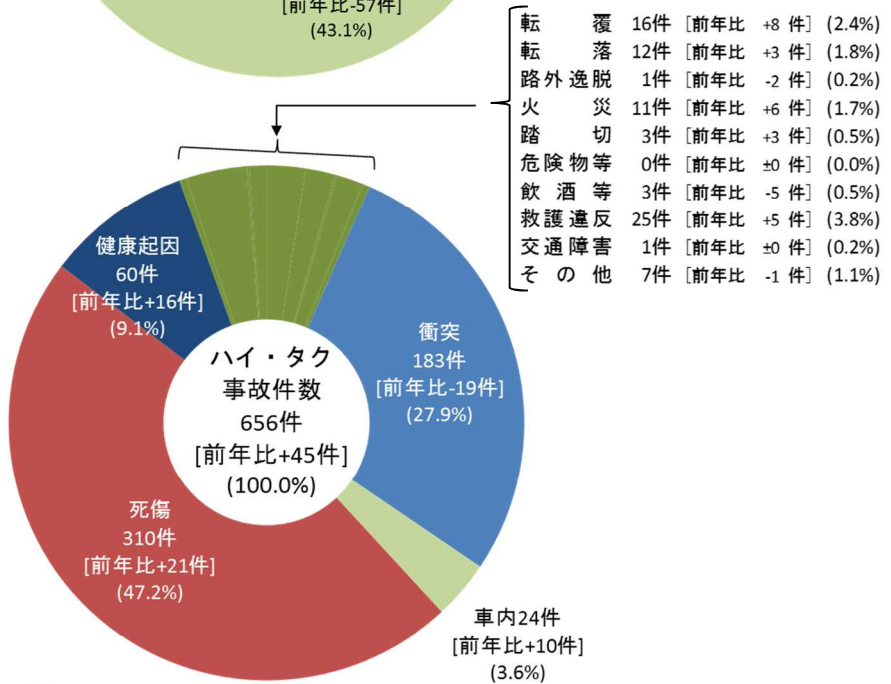
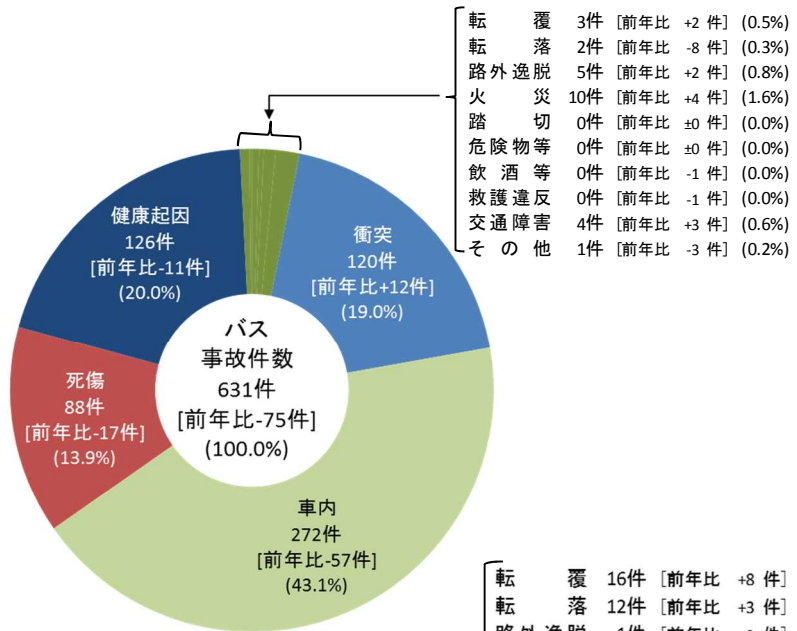




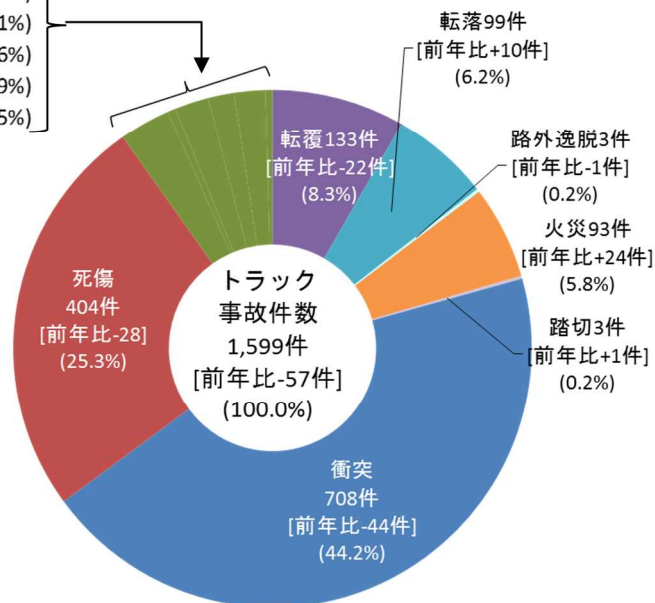
〔図2-7-2〕 事故種別別重大事故発生状況等（車両故障に起因するものを除く）



（注）車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。



車内	0件	[前年比 ±0 件]	(0.0%)
健康起因	51件	[前年比 +20 件]	(3.2%)
危険物等	8件	[前年比 -2 件]	(0.5%)
飲酒等	34件	[前年比 -1 件]	(2.1%)
救護違反	26件	[前年比 -1 件]	(1.6%)
交通障害	31件	[前年比 -8 件]	(1.9%)
その他	6件	[前年比 -5 件]	(0.5%)



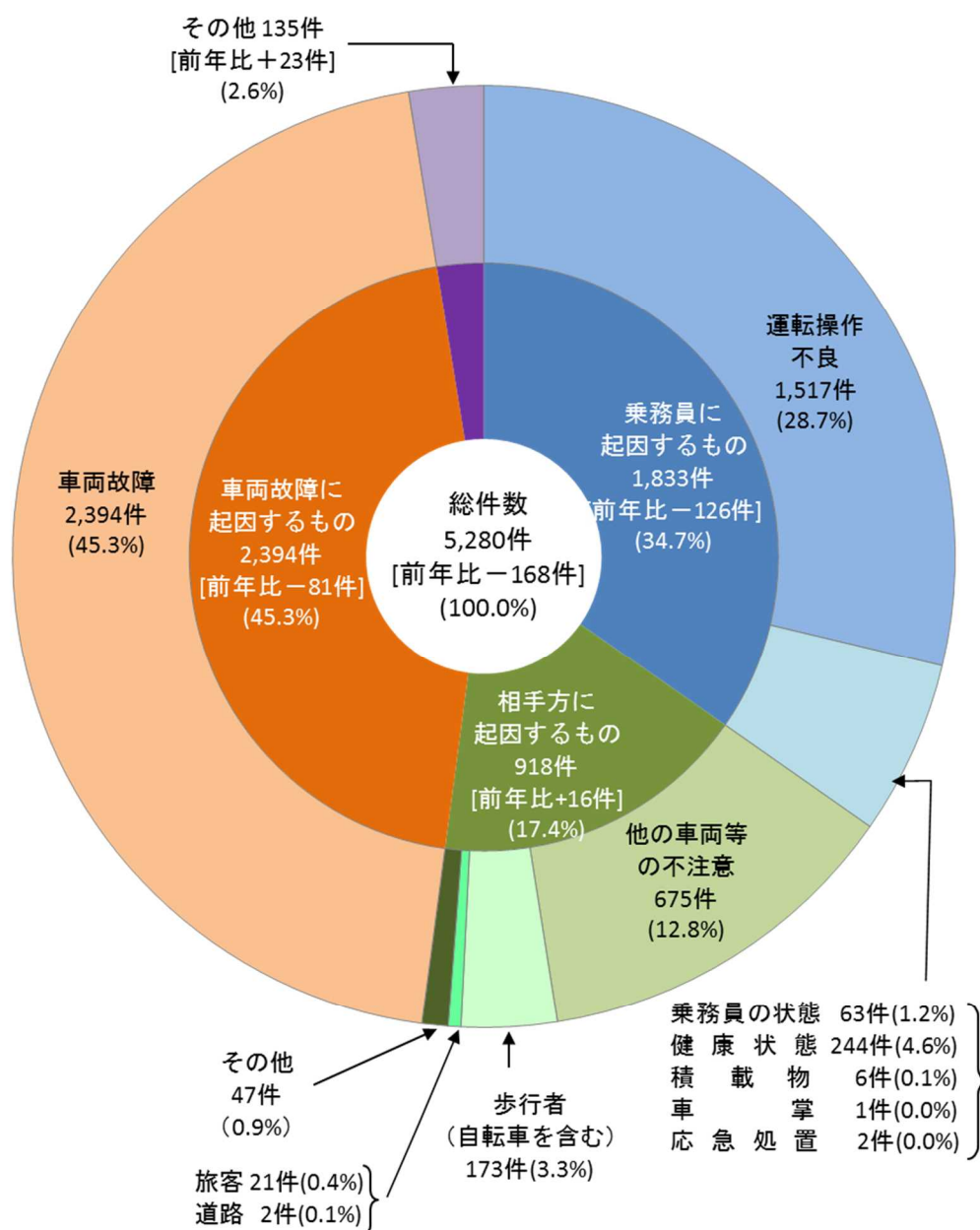
3. 原因別の重大事故発生状況

(1) 発生状況

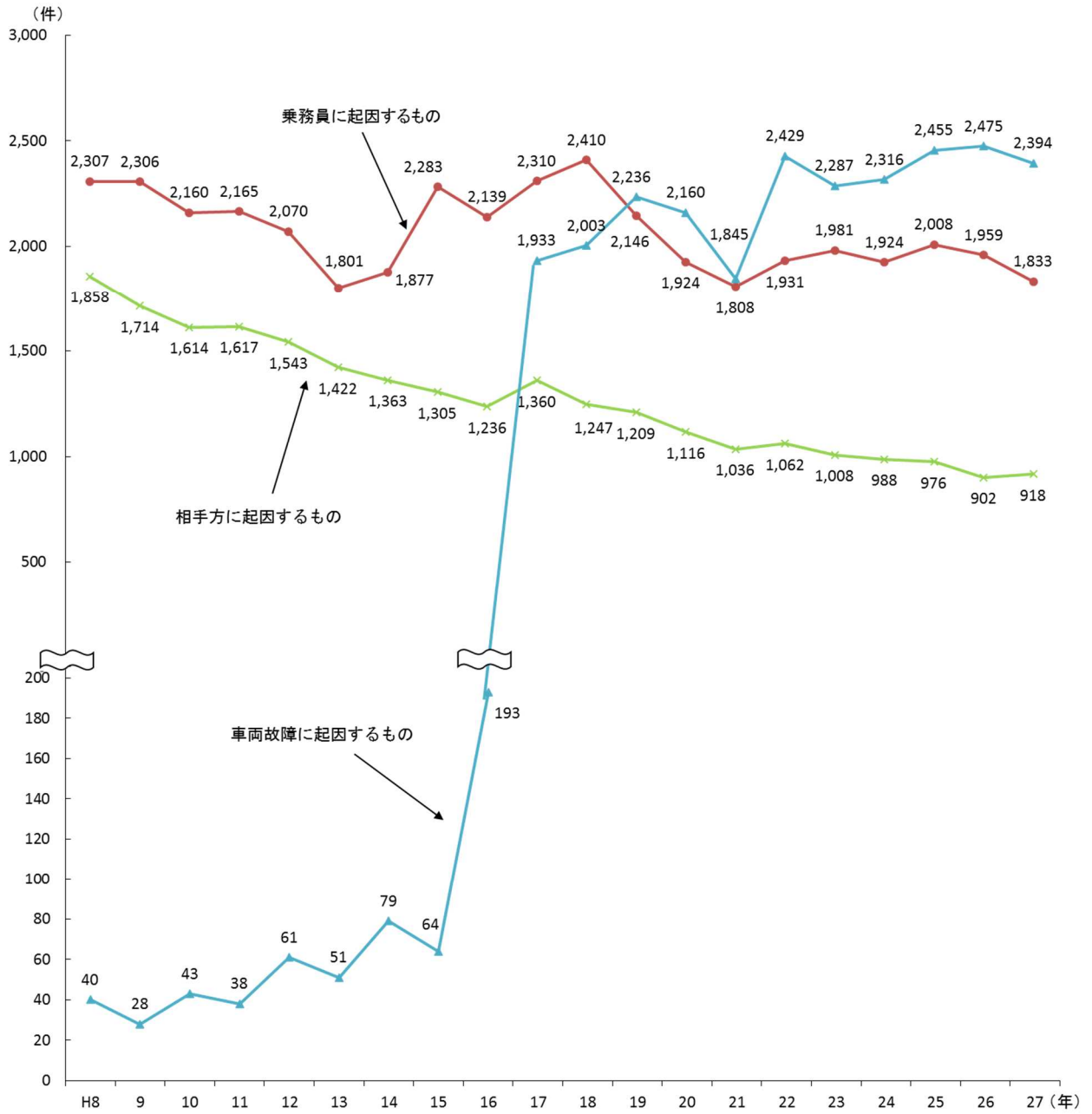
平成27年中の重大事故発生状況を原因別にみると、図3-1に示すとおり、車両故障に起因するものを除けば、乗務員に起因するものが多く、中でも運転操作不良が大部分を占めている。

また、原因別重大事故の発生状況の推移をみると、図3-2に示すとおり、車両故障に起因するもの、乗務員に起因するものは前年より減少、相手方に起因するものは前年より増加している。

〔図3-1〕 原因別重大事故発生状況



〔図3-2〕 原因別重大事故発生状況の推移

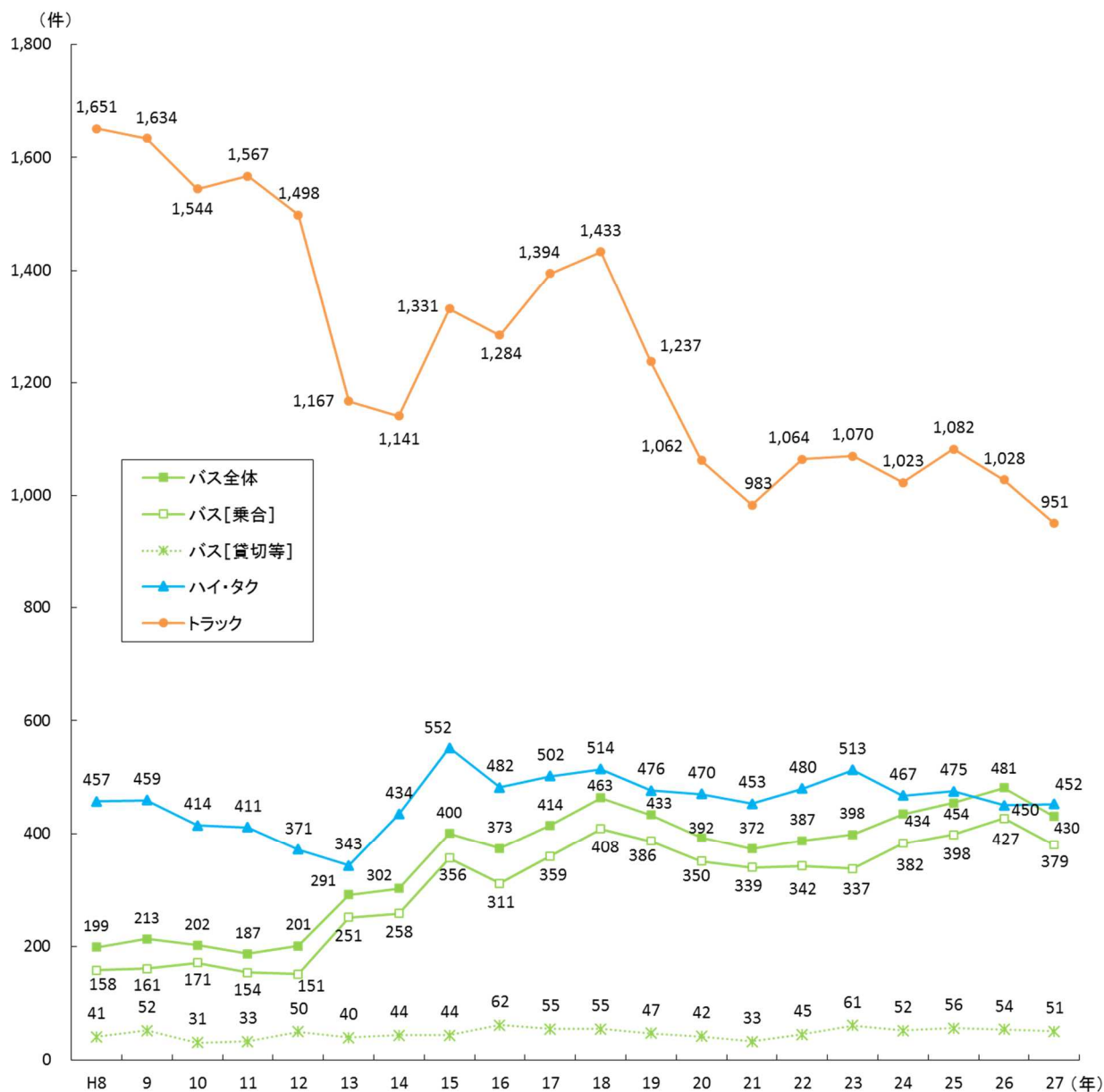


- (注) 1. 平成17年2月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。
2. 車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

(2) 事業の種類別の重大事故発生状況の推移（乗務員に起因するもの）

平成27年中の、乗務員に起因する重大事故の、事業の種類別の発生状況の推移をみると、図3-3に示すとおり、ハイ・タクが増加、その他は減少している。

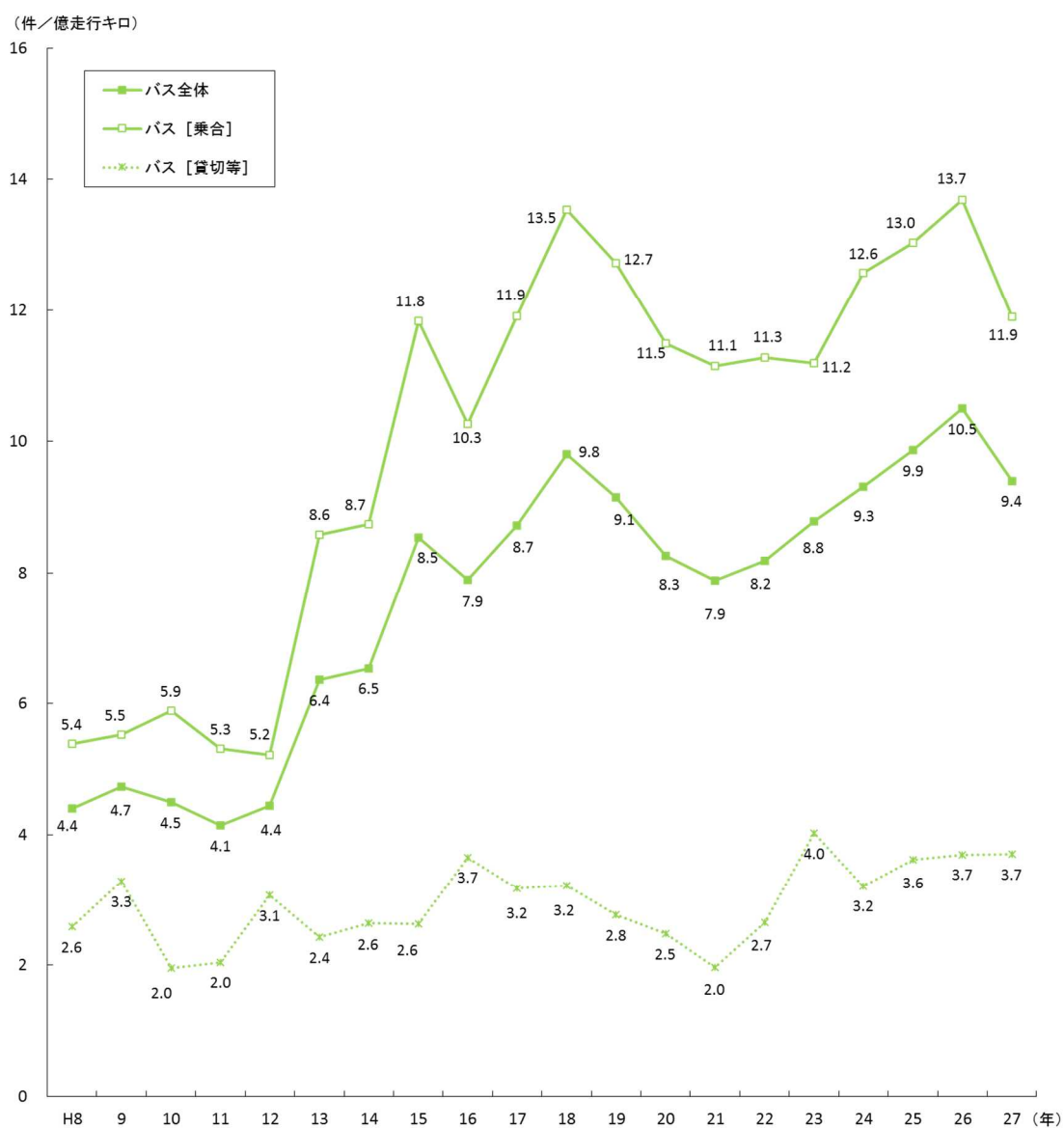
〔図3-3〕 事業の種類別の重大事故発生状況の推移（乗務員に起因するもの）



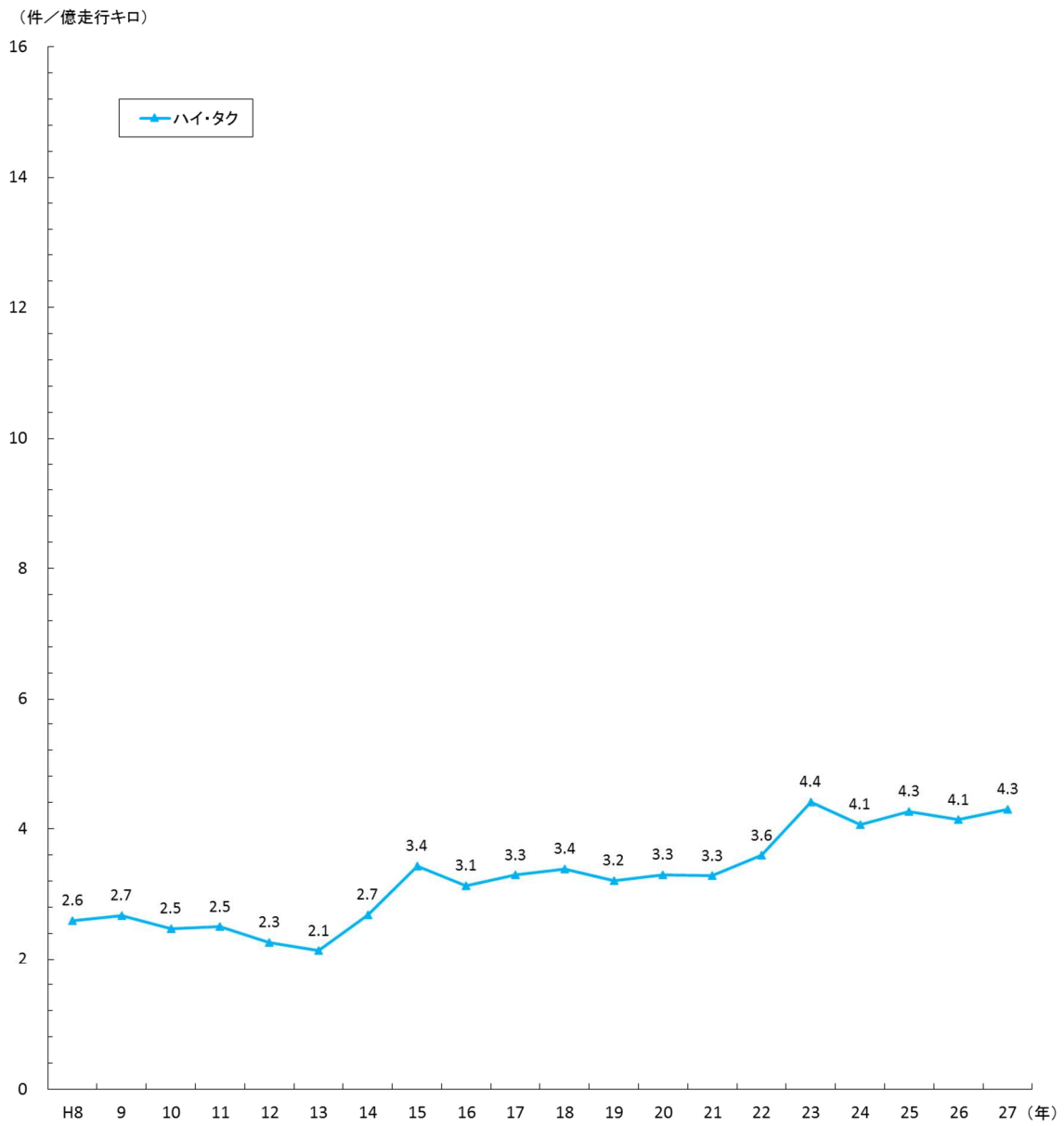
(3) 事業の種類別の事業用自動車1億走行キロ当たり重大事故件数の推移(乗務員に起因するもの)

事業の種類別の事業用自動車1億走行キロ当たりの重大事故件数の推移は図3-4-1から図3-4-3に示すとおり、貸切等バスとハイ・タクは昨年に比べて増加、その他は減少している。

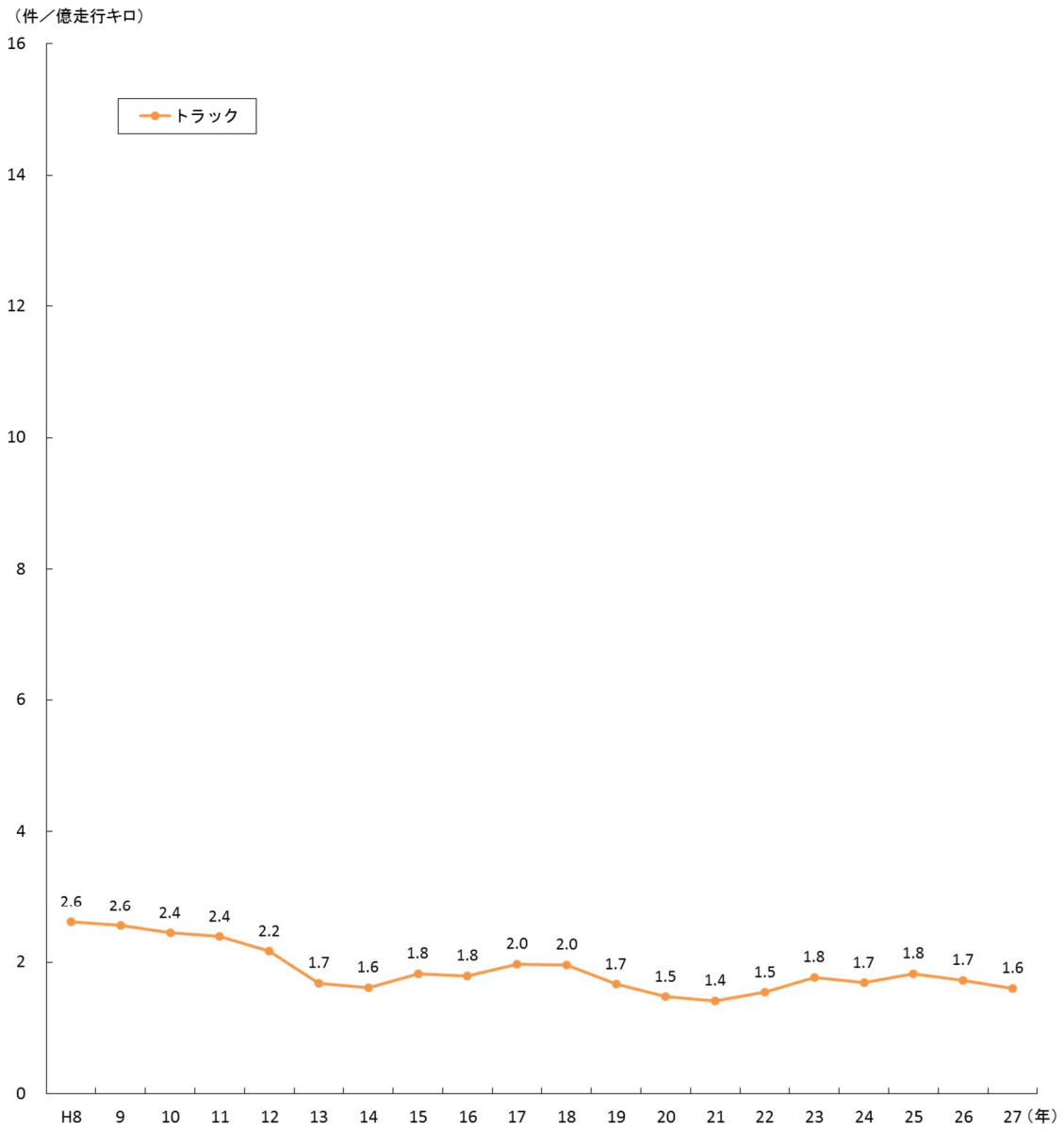
〔図3-4-1〕 バスの事業用自動車1億走行キロ当たり重大事故件数の推移
(乗務員に起因するもの)



〔図3-4-2〕 ハイ・タクの事業用自動車1億走行キロ当たり重大事故件数の推移
(乗務員に起因するもの)



〔図3-4-3〕トラックの事業用自動車1億走行キロ当たり重大事故件数の推移
(乗務員に起因するもの)



(4) 事故の種類別の重大事故発生状況（乗務員に起因するもの）

(ア) 転覆、転落事故

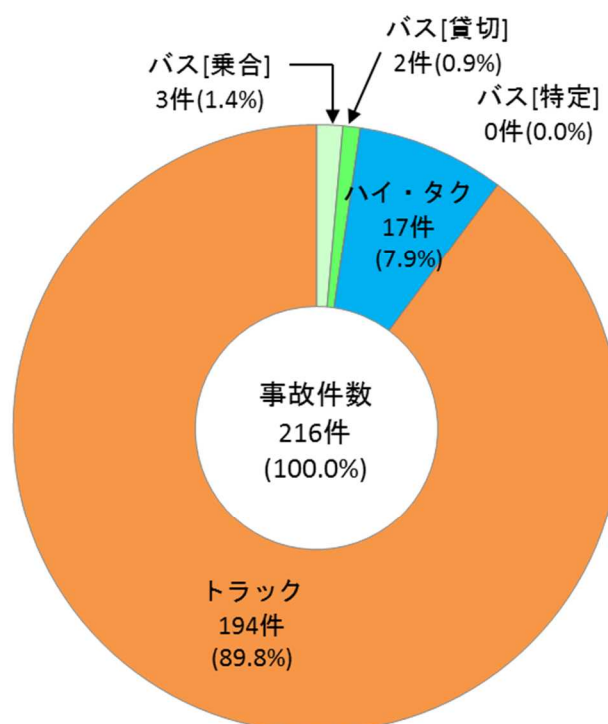
平成27年中の乗務員に起因する重大事故のうち、事業の種類別の転覆、転落事故の発生状況をみると、表3-1及び図3-5に示すとおり、事故件数、死者数、重傷者数ともトラックが大部分を占めている。

〔表3-1〕 事業の種類別の転覆、転落事故発生状況（乗務員に起因するもの）

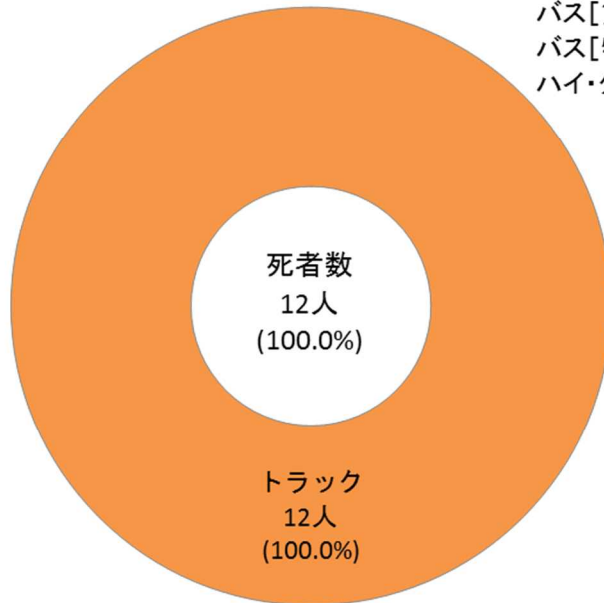
事業の種類		事故状況	事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
バス	乗合		3 (-3)	0 (±0)	1 (+1)
	貸切		2 (-1)	0 (±0)	4 (+4)
	特定		0 (±0)	0 (±0)	0 (±0)
ハイ・タク			17 (+6)	0 (-3)	1 (±0)
トラック			194 (-15)	12 (+2)	16 (+5)
計			216 (-13)	12 (-1)	22 (+10)

※ () 内の数値は、対前年増減数

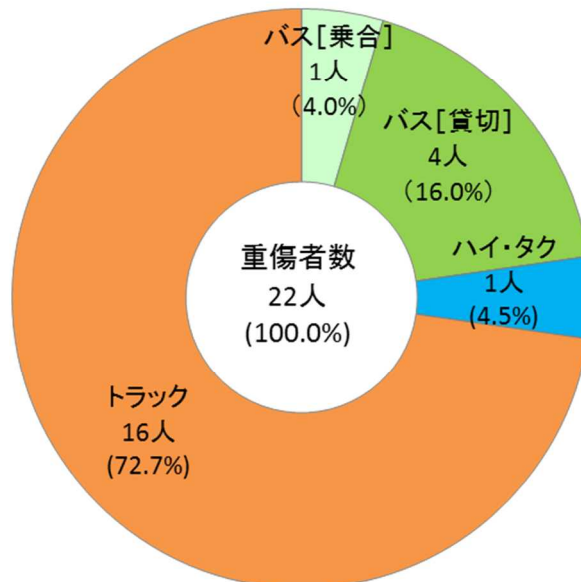
〔図3-5〕 事業の種類別の転覆、転落事故発生状況（乗務員に起因するもの）



バス[乗合] 0人(0.0%)
バス[貸切] 0人(0.0%)
バス[特定] 0人(0.0%)
ハイ・タク 0人(0.0%)



バス[特定] 0人(0.0%)



(イ) 踏切事故

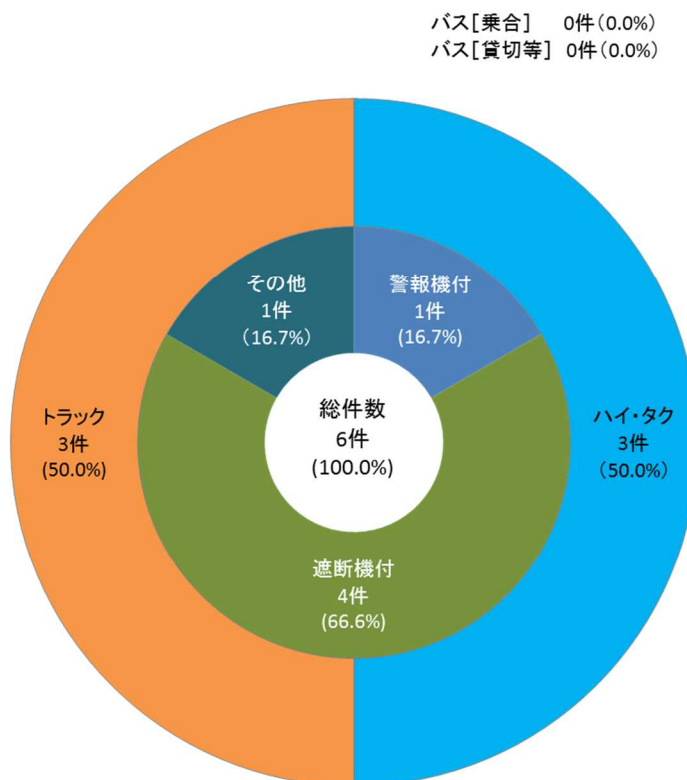
平成27年中の乗務員に起因する重大事故のうち、事業の種類別の踏切事故の発生件数は、表3-2に示すとおり、ハイ・タク及びトラックで増加している。また、踏切種類別にみると、図3-6に示すとおり、遮断機付踏切における事故が多くなっている。

〔表3-2〕 事業の種類別の踏切事故発生状況等（乗務員に起因するもの）

事業の種類		事故状況	事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
バス	乗合		0 (±0)	0 (±0)	0 (±0)
	貸切		0 (±0)	0 (±0)	0 (±0)
	特定		0 (±0)	0 (±0)	0 (±0)
ハイ・タク			3 (+3)	0 (±0)	0 (±0)
トラック			3 (+1)	0 (-1)	1 (+1)
計			6 (+4)	0 (-1)	1 (+1)

※ () 内の数値は、対前年増減数

〔図3-6〕 事業の種類別、踏切種類別の踏切事故発生状況（乗務員に起因するもの）



(ウ) 衝突事故

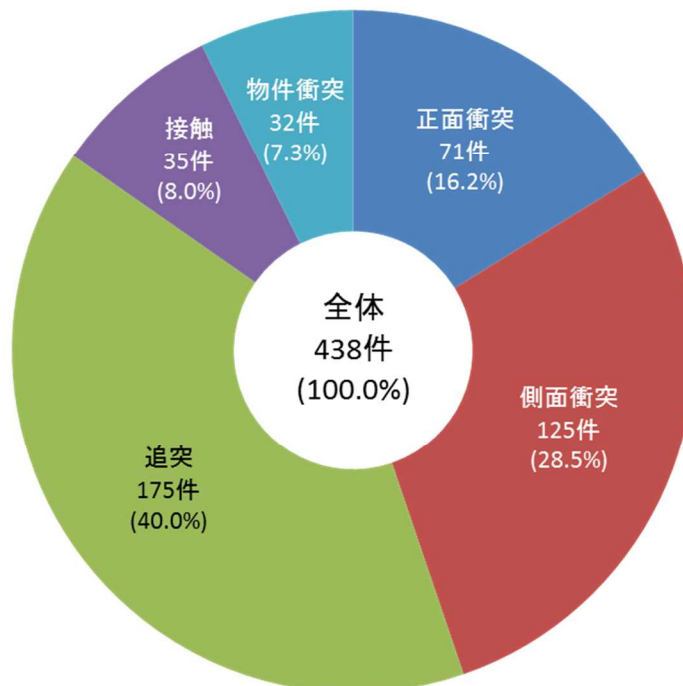
平成27年中の乗務員に起因する重大事故のうち、衝突事故の件数、死者数及び重傷者数は減少しているが、事業の種類別にみると、表3-3に示すとおり、乗合バスの事故件数及び重傷者数、ハイ・タクの死者数は増加している。また、衝突の状態別にみると、図3-7に示すとおり、追突及び側面衝突が大部分を占めており、事業の種類別では、乗合バスは側面衝突及び正面衝突、貸切バス及びトラックは追突、ハイ・タクは側面衝突がそれぞれ最も多くなっている。

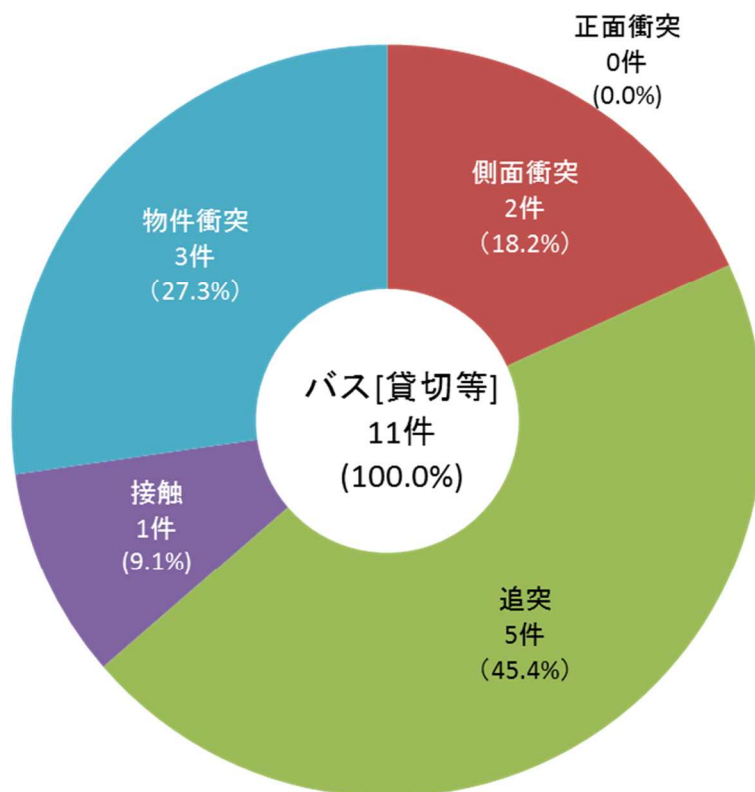
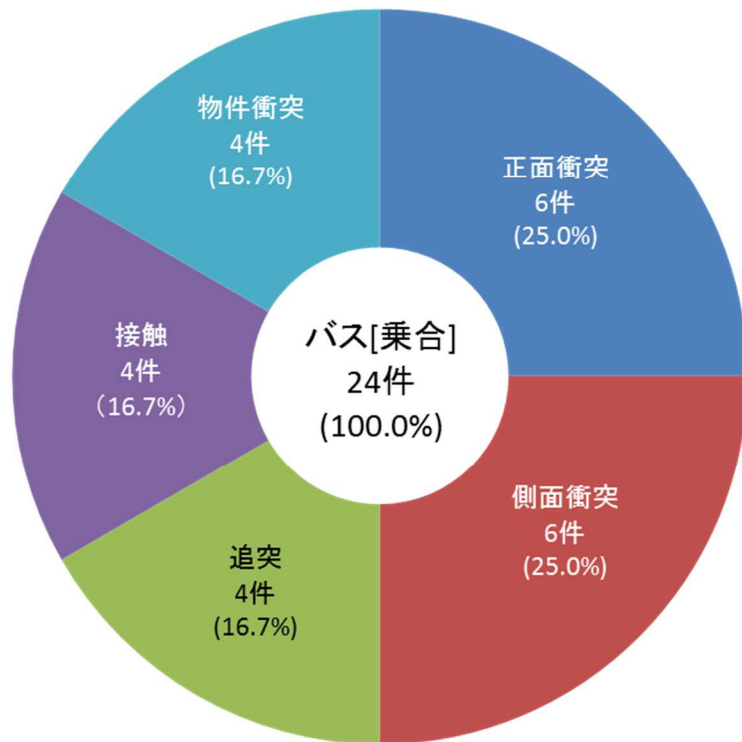
〔表3-3〕 事業の種類別の衝突事故発生状況（乗務員に起因するもの）

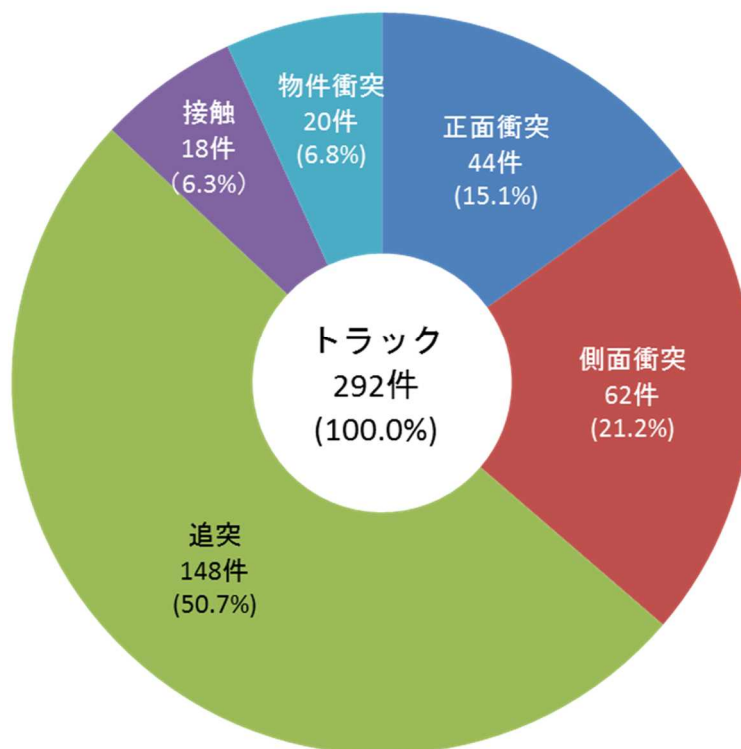
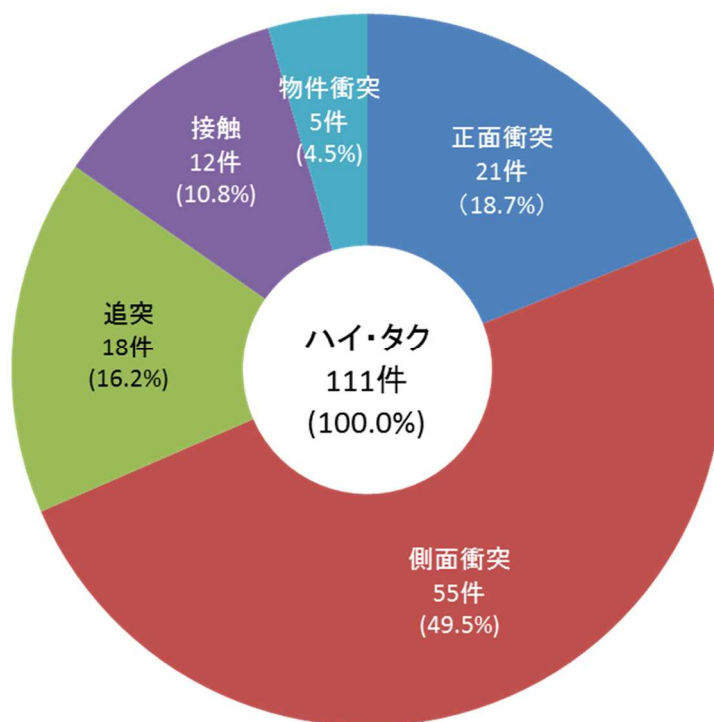
事業の種類		事故状況	事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
バス	乗合		24 (+12)	1 (-2)	27 (+19)
	貸切		11 (-6)	0 (-1)	5 (-26)
	特定		0 (±0)	0 (±0)	0 (±0)
ハイ・タク			111 (-24)	10 (+2)	97 (-32)
トラック			292 (-50)	91 (-15)	239 (-17)
計			438 (-68)	102 (-16)	371 (-53)

※ () 内の数値は、対前年増減数

〔図3-7〕 事業の種類別、衝突の状態別の衝突事故発生状況（乗務員に起因するもの）







(エ) 車内事故

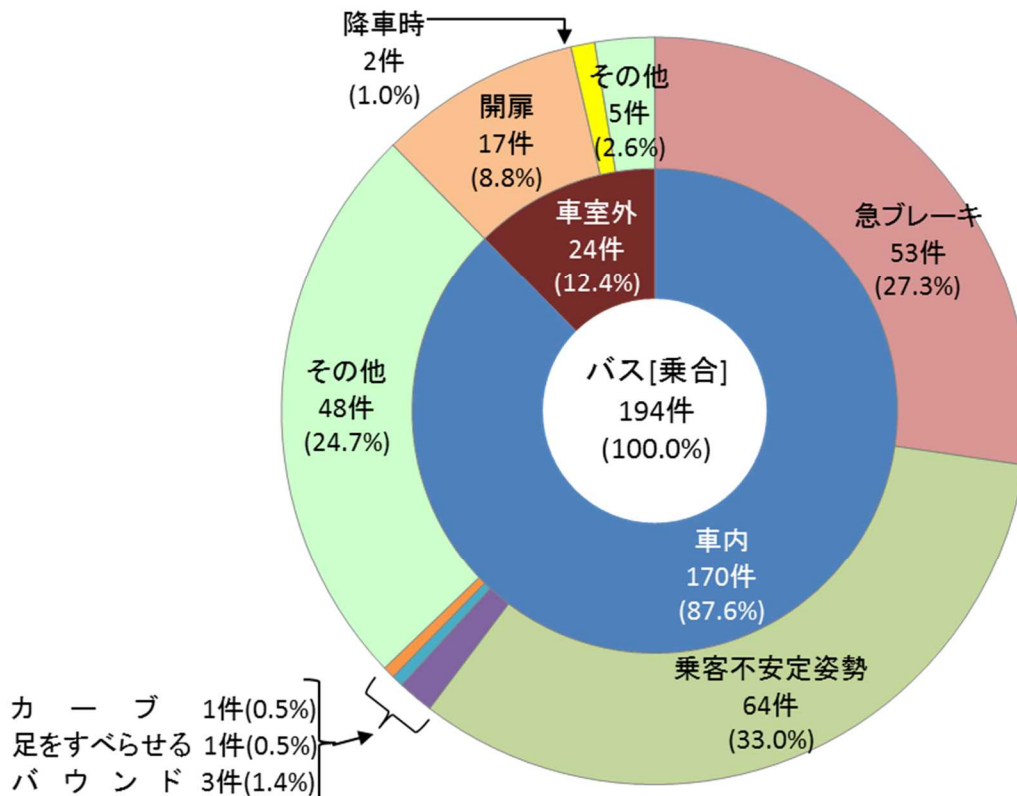
平成27年中の乗務員に起因する重大事故のうち、車内事故の件数、重傷者数及び軽傷者数は、表3-4に示すとおりハイ・タクでは増加しているが、全体としては減少している。また、原因別にみると、図3-8に示すとおり、車内事故の大部分を占める乗合バスでは、急ブレーキと乗客の不安定姿勢による事故が全体の半分以上を占めている。

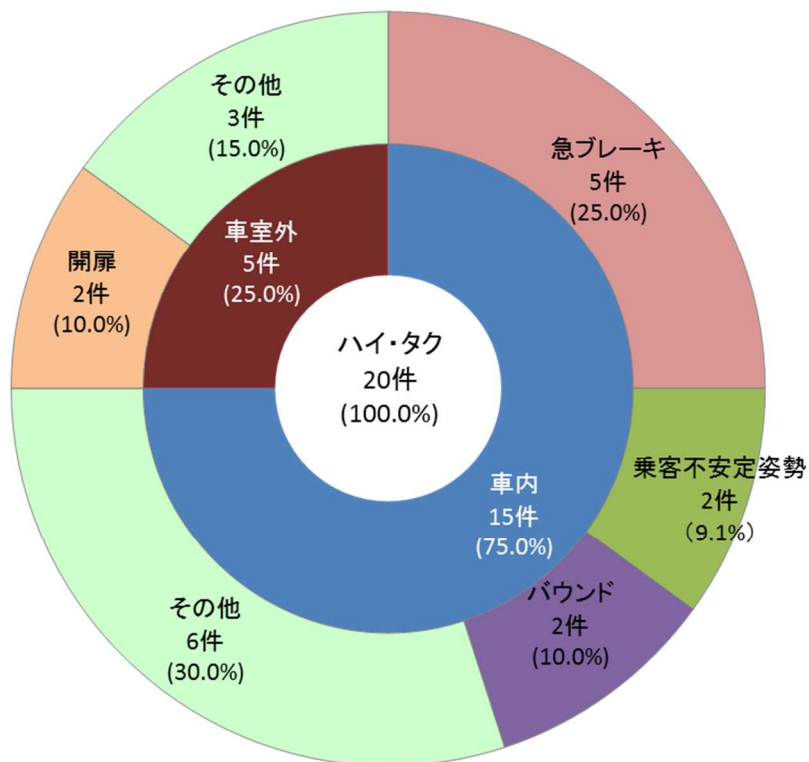
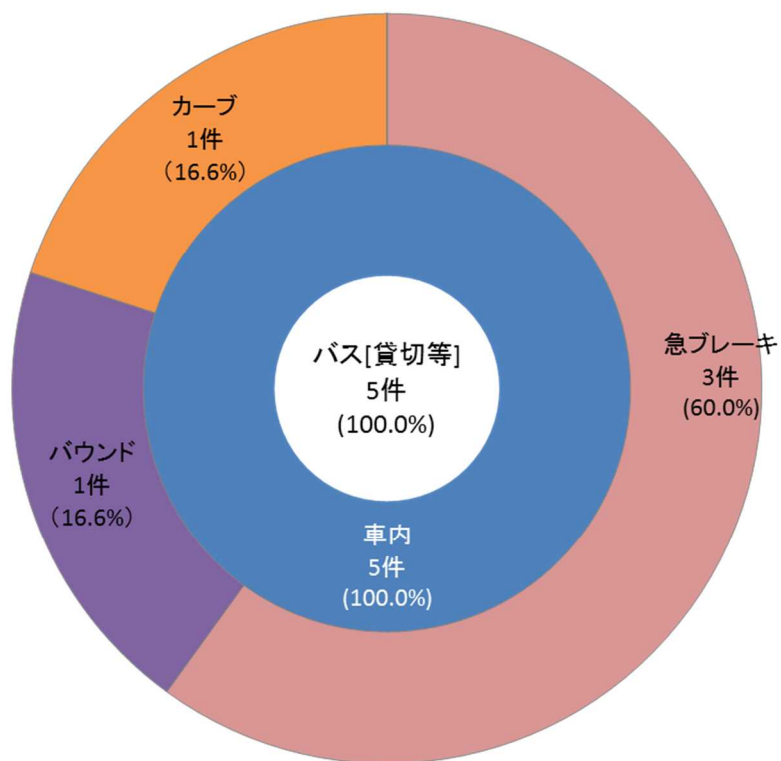
〔表3-4〕 事業の種類別の車内事故発生状況（乗務員に起因するもの）

事業の種類		事故状況	事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)	軽傷者数 (人)
バス	乗合		194 (-36)	0 (±0)	72 (-21)	144 (-18)
	貸切		5 (-3)	0 (±0)	4 (+2)	11 (+1)
	特定		0 (±0)	0 (±0)	0 (±0)	0 (±0)
ハイ・タク			20 (+7)	0 (±0)	8 (+4)	13 (+4)
計			219 (-32)	0 (±0)	84 (-15)	168 (-13)

※ () 内の数値は、対前年増減数

〔図3-8〕 事業の種類別、原因別の車内事故発生状況（乗務員に起因するもの）





(オ) 死傷事故

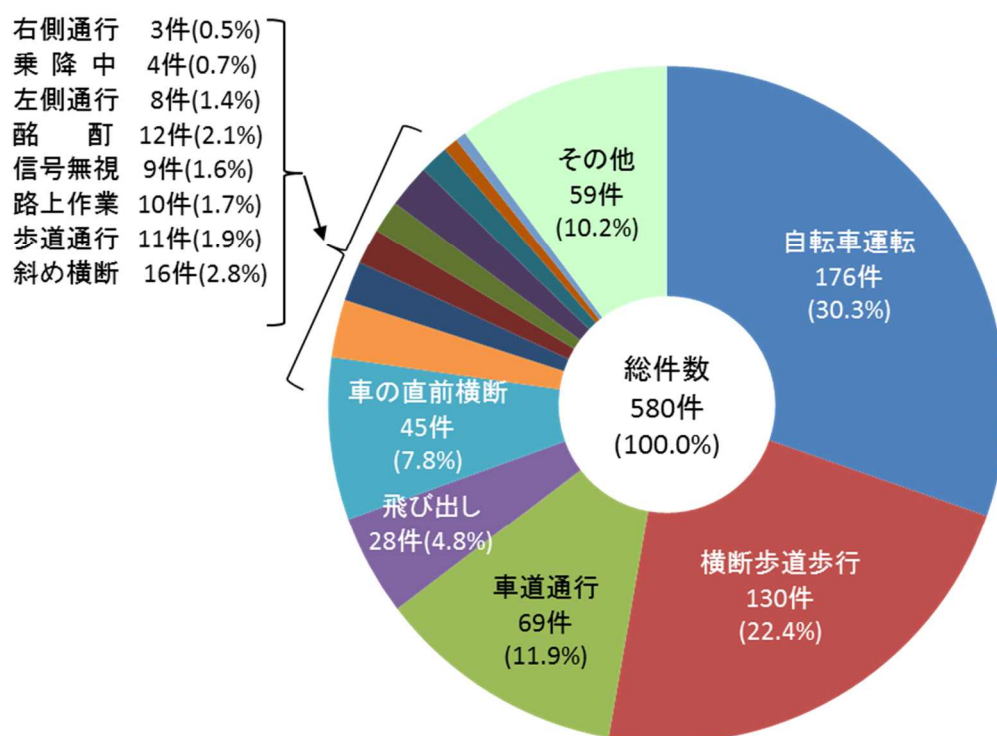
平成27年中の乗務員に起因する重大事故のうち、死傷事故の件数及び死者数は減少しており、事業の種類別にみると、表3-5に示すとおり、死者数はトラックで減少、バス、ハイ・タクはほぼ横ばいとなっており、重傷者数はトラックは増加、バス、ハイ・タクは減少している。また、死傷事故当時の死傷者側の状態は、図3-9に示すとおり、貸切バス以外は自転車運転中が最も多くなっている。

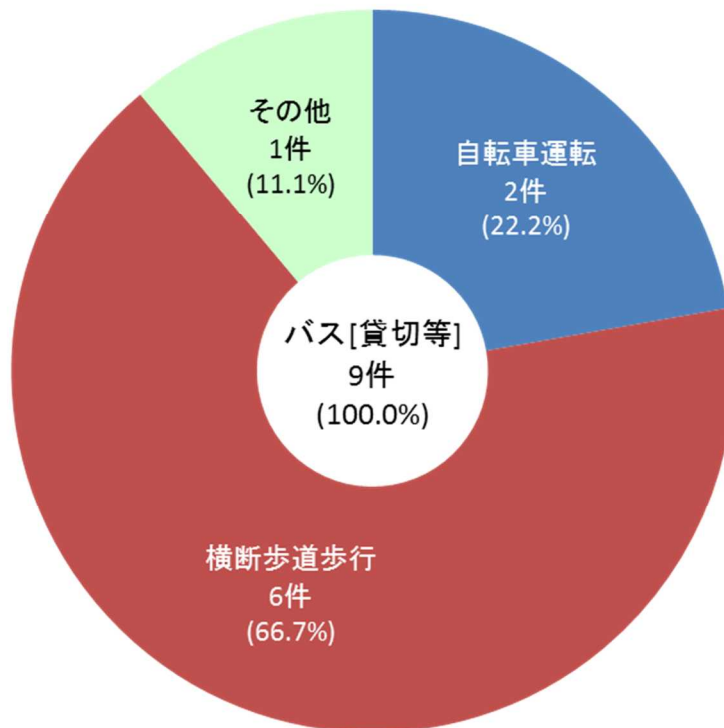
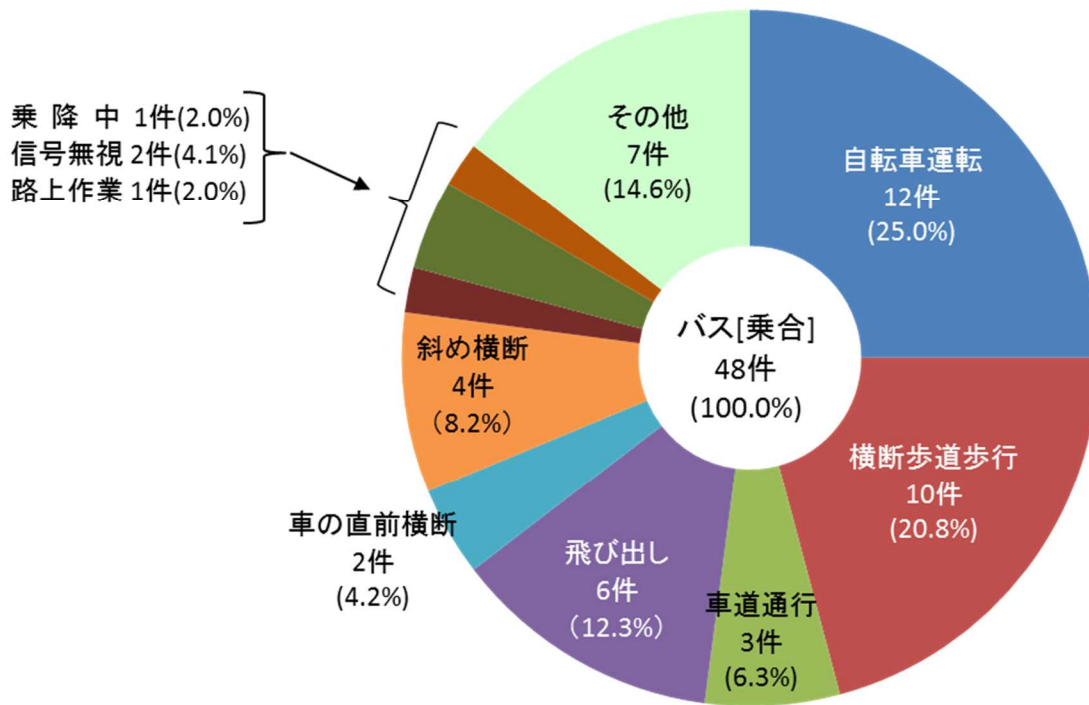
〔表3-5〕 事業の種類別の死傷事故発生状況（乗務員に起因するもの）

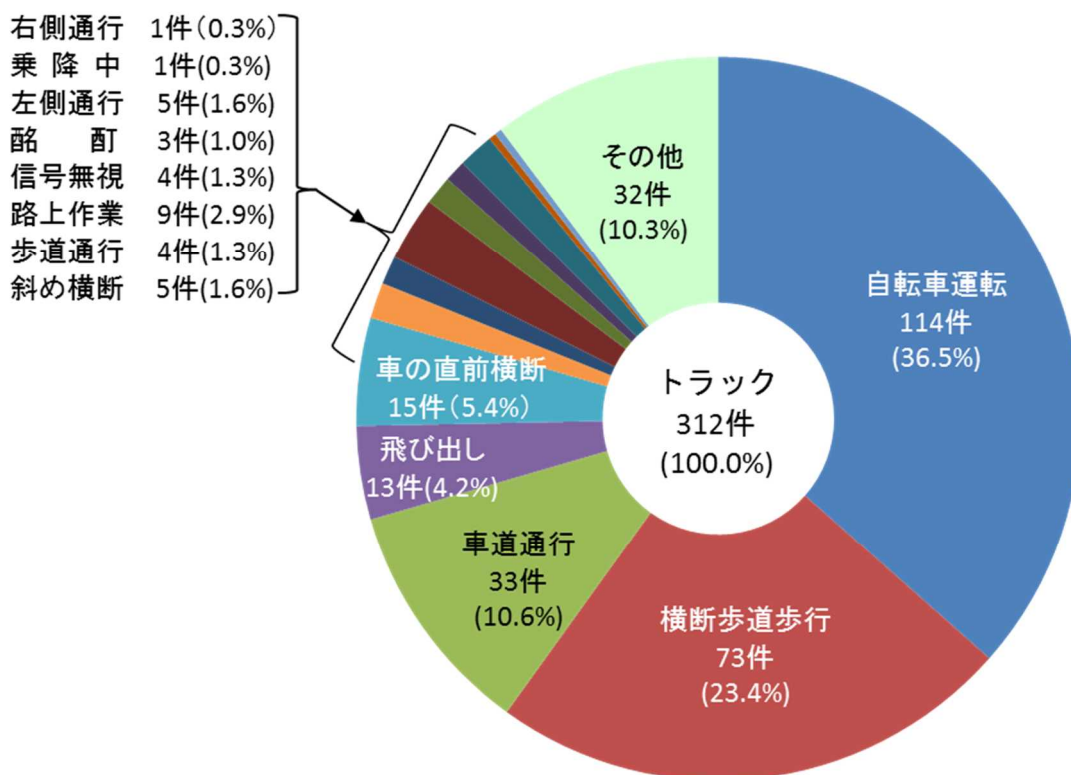
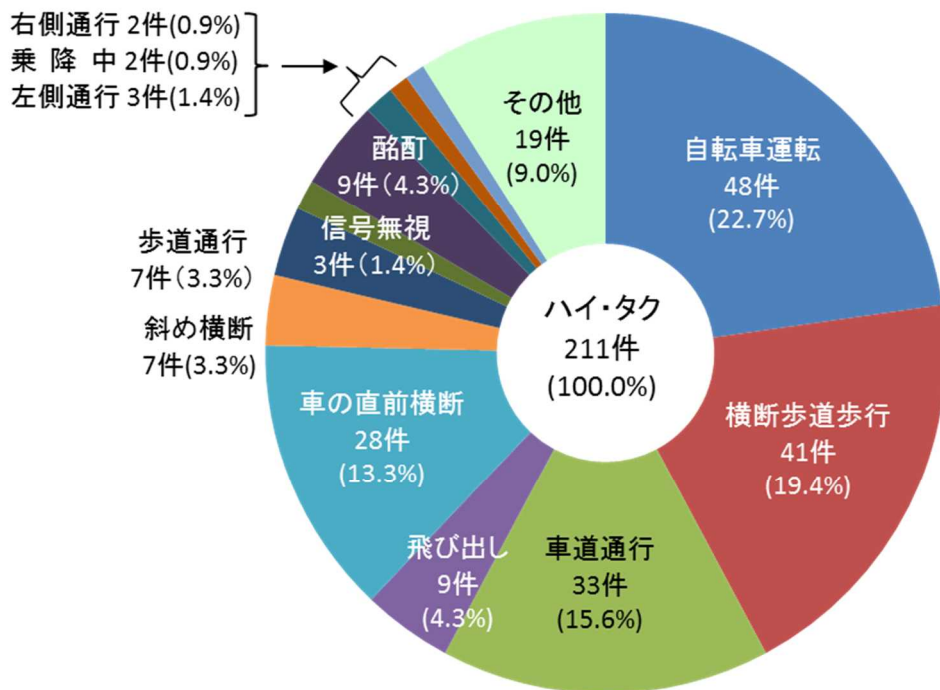
事業の種類		事故状況	事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
バス	乗合		48 (-6)	12 (+1)	36 (-7)
	貸切		9 (+2)	2 (+1)	7 (+1)
	特定		0 (-2)	0 (±0)	0 (-2)
ハイ・タク			211 (-3)	26 (+1)	186 (-2)
トラック			312 (-7)	157 (-25)	159 (+17)
計			580 (-16)	197 (-22)	388 (+7)

※ () 内の数値は、対前年増減数

〔図3-9〕 死傷事故当時の死傷者側の状態（乗務員に起因するもの）







(カ) 運転者の健康状態

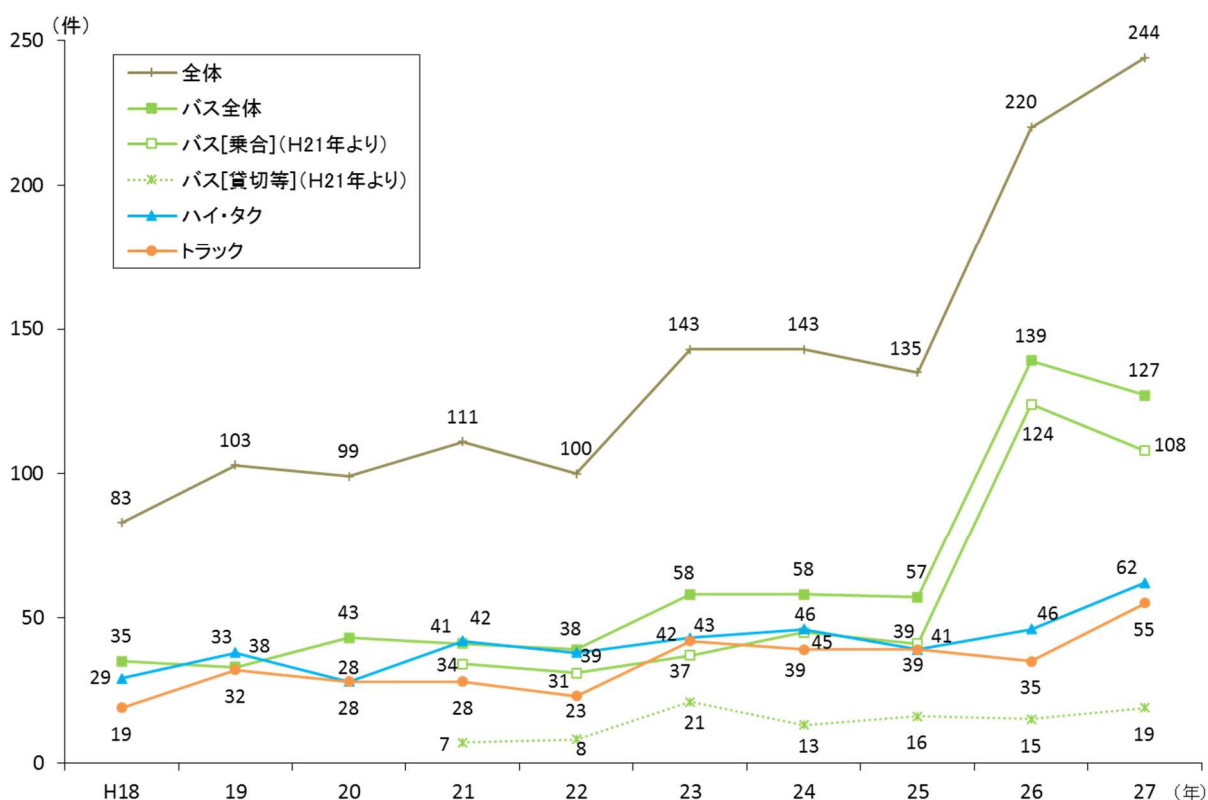
平成27年中の乗務員に起因する重大事故のうち、事業の種類別の運転者の健康状態に起因する事案として報告のあったものの発生状況は、表3-6に示すとおり、トラック、ハイ・タクについては事案件数、死者数、重傷者数とも増加している一方、乗合バスについては全て減少している。また、その発生状況の推移は、図3-10に示すとおり、バスは増加傾向にあったが減少し、トラック及びハイ・タクは増加している。運転者の年齢分布をみると、乗合バスでは35～49歳、ハイ・タクでは65歳以上で当該事案が多く発生しており、貸切バス及びトラックでは年齢による顕著な特徴は見られない(図3-11)。また、病名別運転者数では脳疾患が最も多く、死亡運転者の病名では心疾患が最も多くなっている(表3-7)。

[表3-6] 事業の種類別の運転者の健康状態に起因する事案等の発生状況

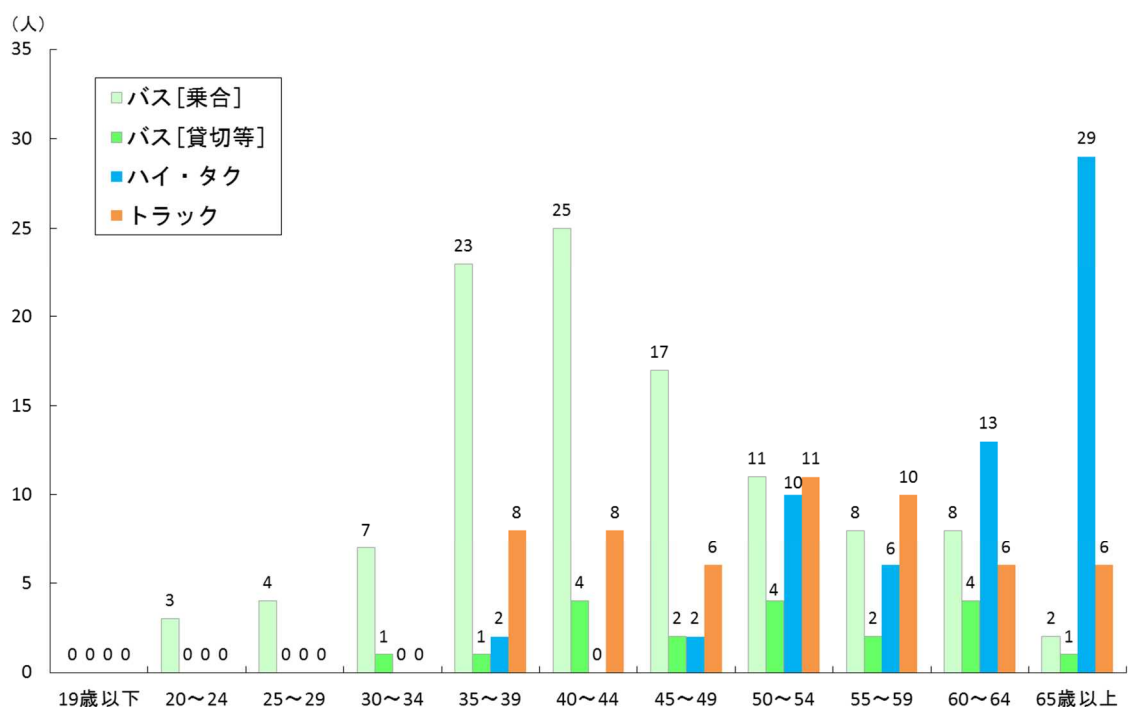
事業の種類		事案件数(件)		死者数(人)	重傷者数(人)
			うち、接触、衝突等を伴うものの件数		
バス	乗合	108 (-16)	6	0 (-7)	3 (-24)
	貸切	19 (+4)	2	0 (-1)	1 (-1)
	特定	0 (±0)	0	0 (±0)	0 (±0)
ハイ・タク		62 (+16)	29	23 (+11)	22 (+7)
トラック		55 (+20)	27	22 (+3)	14 (+4)
計		244 (+24)	64	45 (+6)	40 (-14)

※ () 内の数値は、対前年増減数

[図3-10] 運転者の健康状態に起因する事案発生状況の推移



〔図3-11〕 健康状態に起因する事案の運転者の年齢分布



〔表3-7〕 健康状態に起因する事案の病名別運転者数

病名	事業の種類	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
脳疾患		8	0	16	14	38	0	0	2	1	3
くも膜下出血		1	0	2	3	6	0	0	0	0	0
脳内出血		1	0	9	5	15	0	0	2	1	3
脳梗塞		4	0	5	6	15	0	0	0	0	0
脳疾患(その他)		2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
心臓疾患		2	1	11	18	32	0	0	7	16	23
心筋梗塞		1	0	3	10	14	0	0	1	9	10
心不全		0	0	4	3	7	0	0	4	3	7
心疾患(その他)		1	1	4	5	11	0	0	2	4	6
大動脈瘤及び解離		0	1	11	3	15	0	0	8	3	11
めまい		1	2	1	0	4	0	0	0	0	0
呼吸器系疾患		0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
消化器系疾患		13	5	1	0	19	0	0	0	0	0
感染症及び寄生虫症		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
神経系疾患		1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
てんかんの発作		1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
神経系疾患(その他)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
低血糖		1	0	3	2	6	0	0	0	1	1
精神及び行動の障害		1	1	0	0	2	0	0	0	0	0
腎尿路生殖器系の疾患		9	2	0	2	13	0	0	0	0	0
筋骨格系及び結合組織の疾患		1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
損傷、中毒及びその他の外因の影響		2	0	1	1	4	0	0	0	0	0
熱中症		0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
薬の副作用・用法間違い		1	0	1	1	3	0	0	0	0	0
その他		19	3	8	7	37	0	0	0	0	0
不明		49	3	9	6	67	0	0	6	1	7
計		108	19	62	55	244	0	0	23	22	45

(5) 事故発生運転者の状況（乗務員に起因するもの）

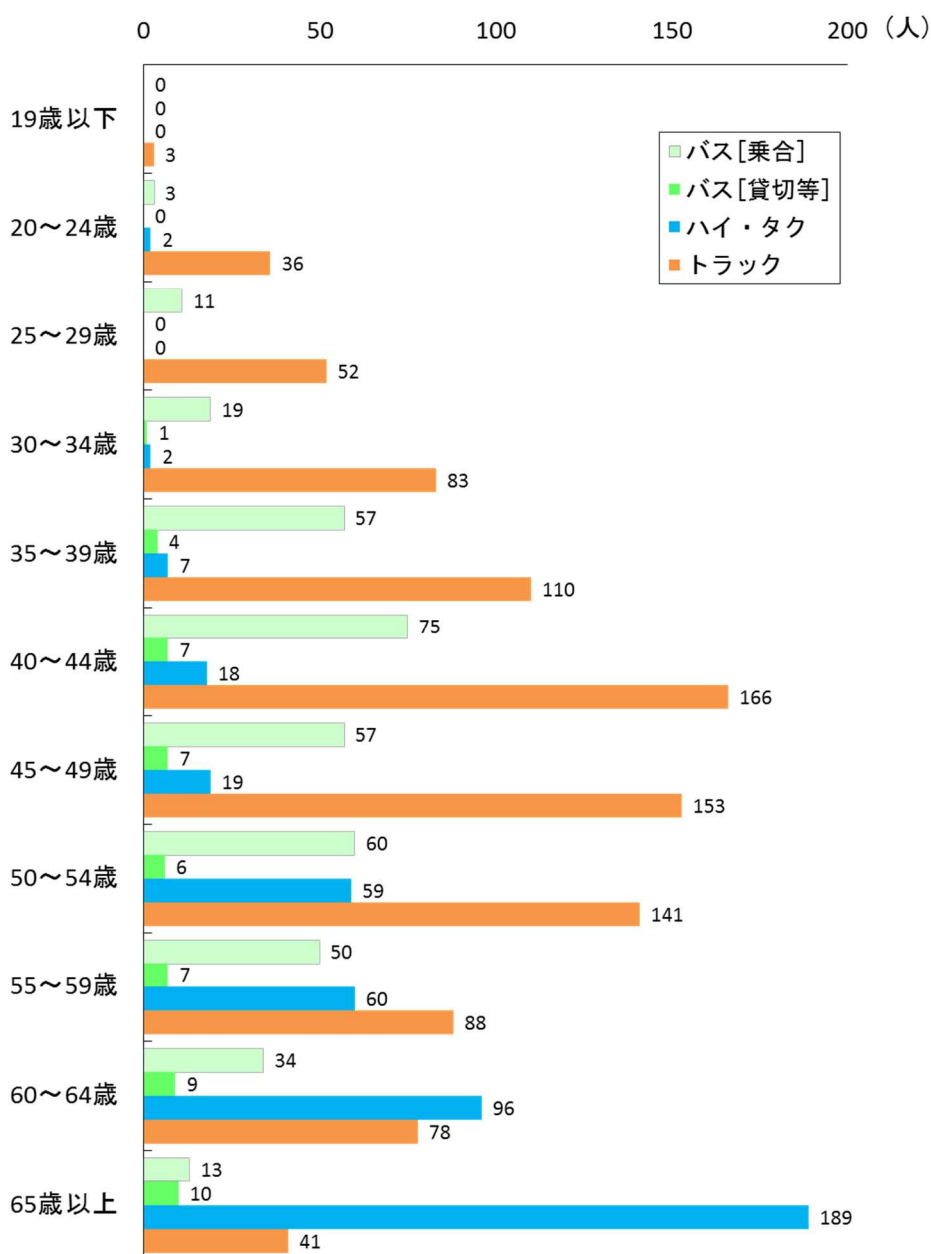
(ア) 事故発生運転者の年齢

平成27年中の事業の種類別の事故発生運転者の年齢分布をみると、図3-12に示すとおり、バスについては顕著な特徴が見られず、ハイ・タクは65歳以上、トラックは40歳台で多く発生している。

なお、重大事故発生運転者の平均年齢は、バス[乗合]が47.1歳、バス[貸切等]が53.9歳、ハイ・タクが61.2歳、トラックが45.4歳である。

(参考) 事業の種類別運転者全体の平均年齢は、バスが49.3歳、ハイ・タクが59.0歳、トラックが47.3歳（出典：厚生労働省「平成27年賃金構造基本統計調査（全国）」）

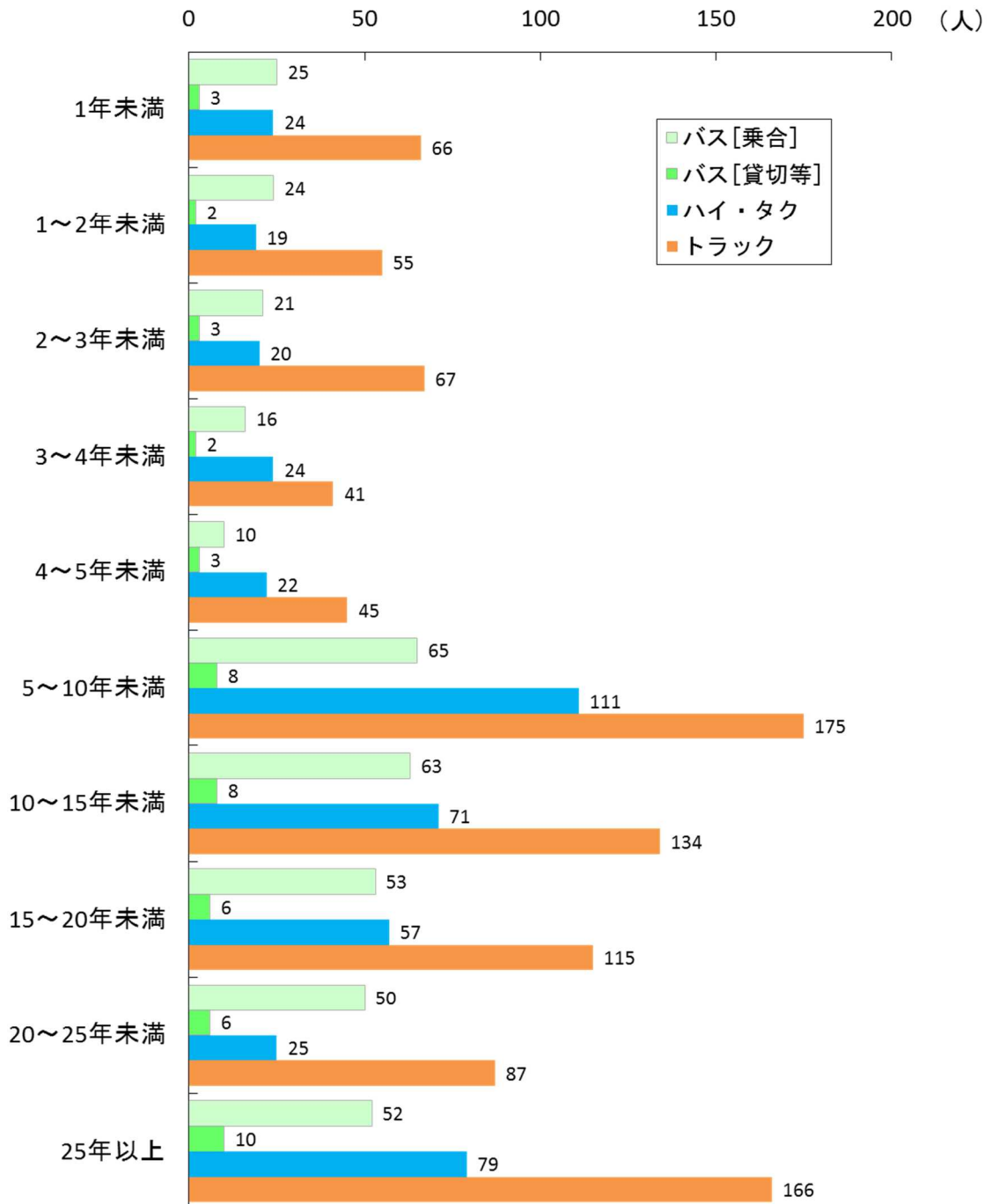
〔図3-12〕 事業の種類別事故発生運転者の年齢分布



(イ) 事故発生運転者の経験年数

平成27年中の事業の種類別の事故発生運転者の、事業用自動車の運転経験年数分布は、図3-13に示すとおり、概して、5年から10年未満及び25年以上の経験年数を有する運転者による事故が多くなっている。

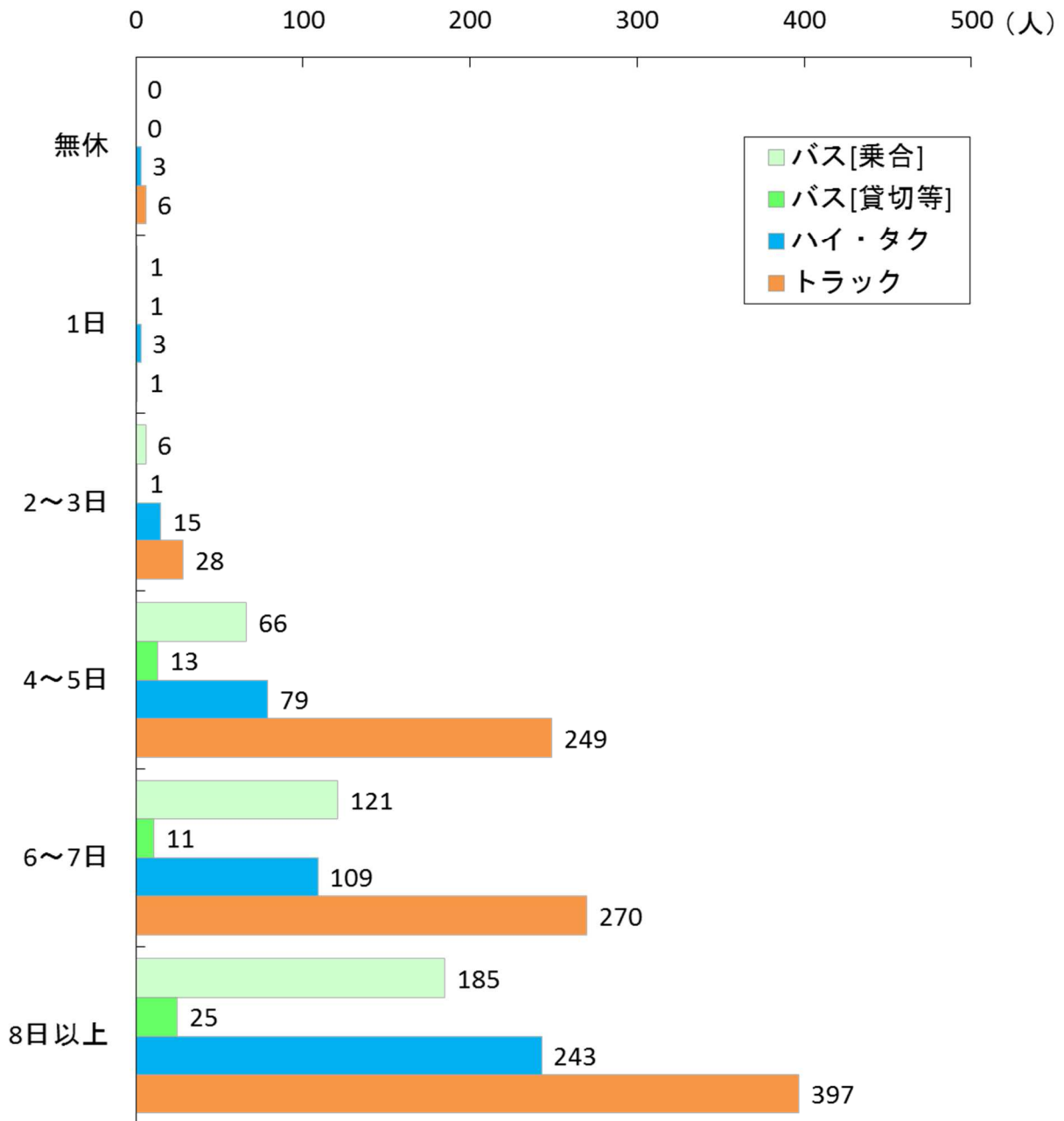
〔図3-13〕 事業の種類別の事故発生運転者の経験年数分布



(ウ) 事故発生運転者の事故発生以前1ヶ月間の休日日数

平成27年中の事業の種類別の事故発生運転者の、事故発生以前1ヶ月間の休日日数、
図3-14に示すとおり。

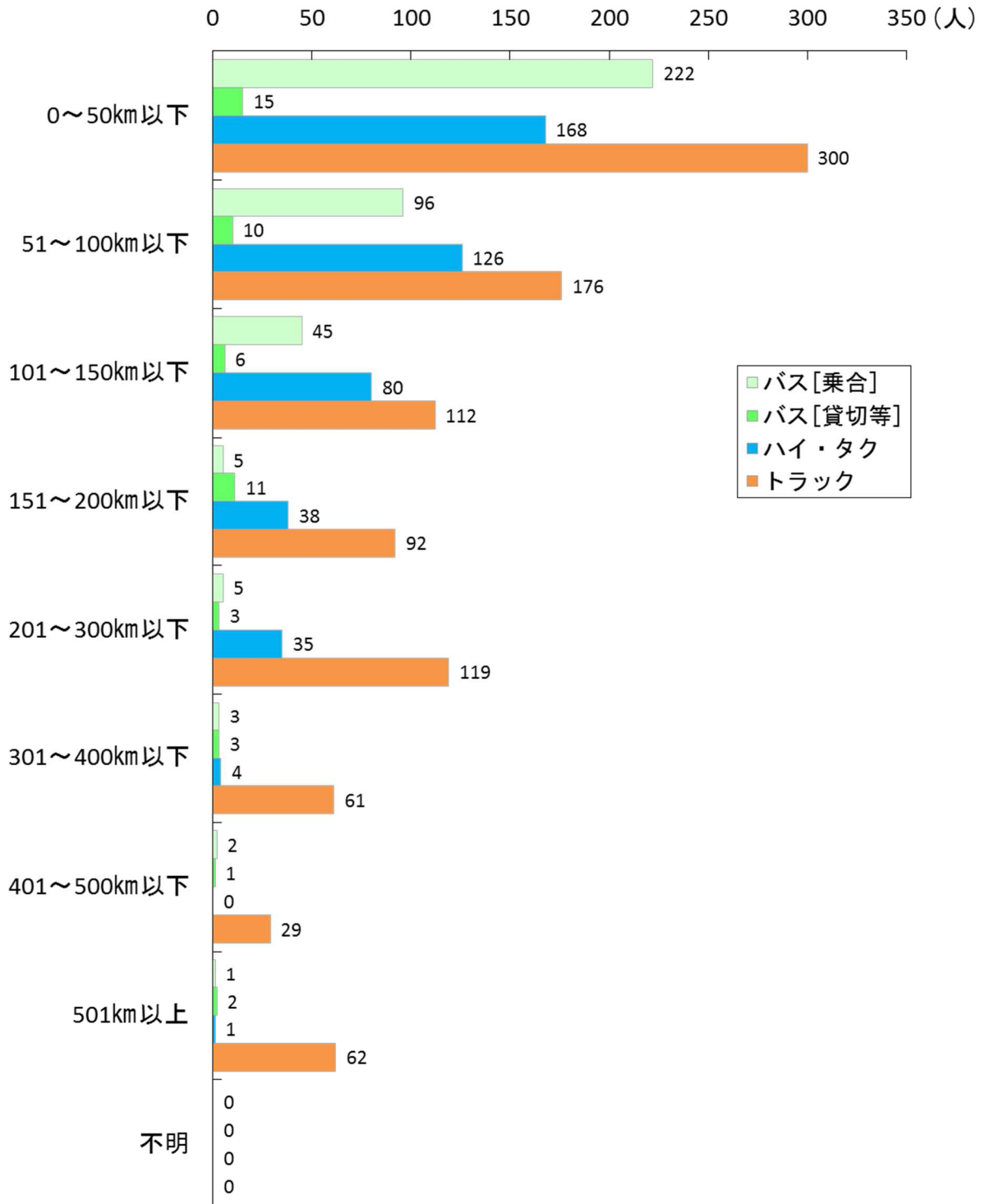
〔図3-14〕 事業の種類別の事故発生運転者の
事故発生以前1ヶ月間の休日日数の分布



(エ) 事故発生運転者の事故発生までの乗務距離

平成27年中の事業の種類別の事故発生運転者の、事故発生までの乗務距離は、図3-15に示すとおり、概して、乗務開始からの距離が短いうちに、事故を起こす運転者が多い。

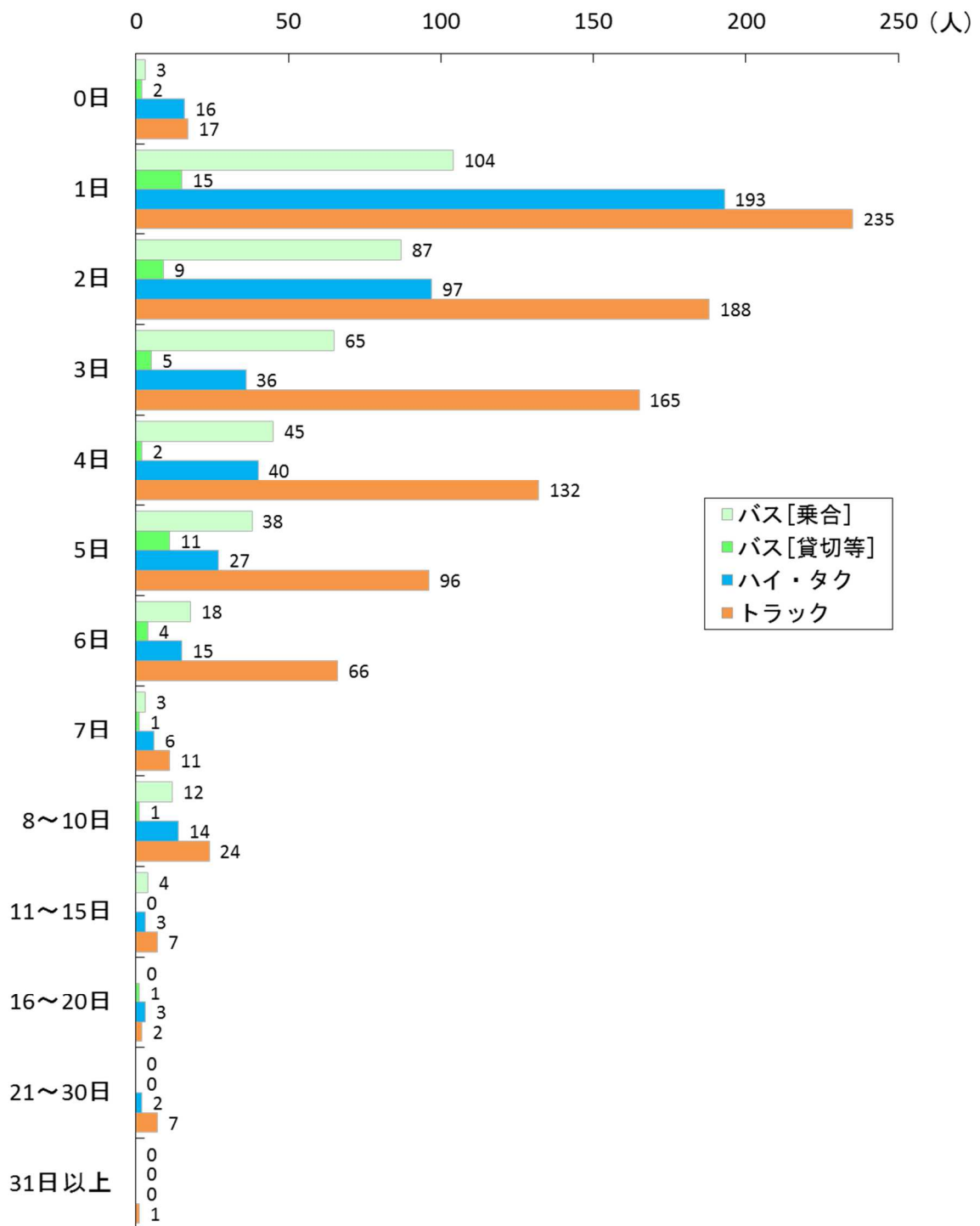
〔図3-15〕 事業の種類別の事故発生運転者の事故発生までの乗務距離の分布



(オ) 事故発生運転者の休日から事故までの勤務日数

平成27年中の事業の種類別の事故発生運転者の休日から事故までの勤務日数をみると、図3-16に示すとおり、概して、当該日数が短いほど事故を起こす運転者が多くなっている。

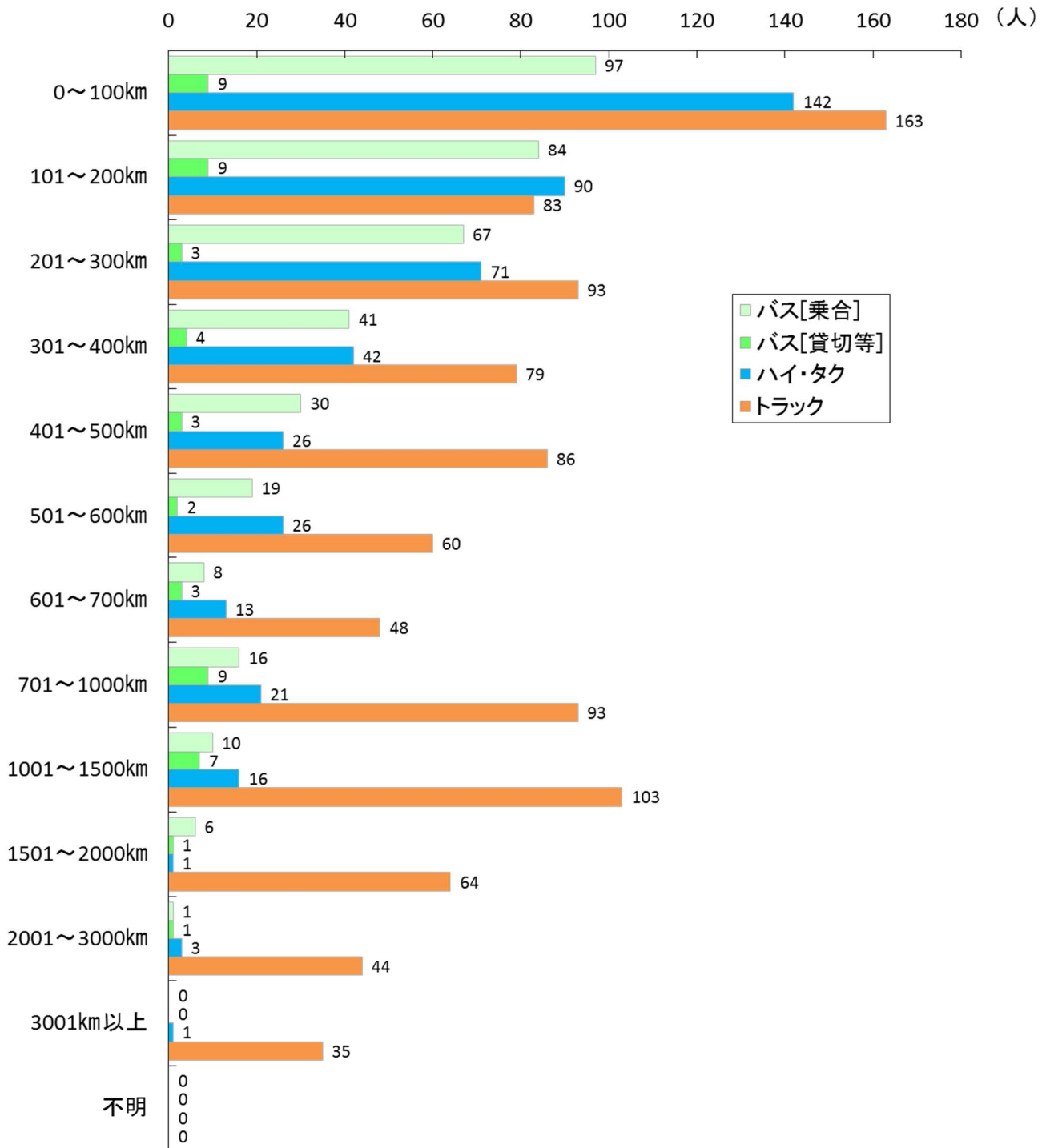
〔図3-16〕 事業の種類別の事故発生運転者の休日から事故までの勤務日数の分布



(カ) 事故発生運転者の休日から事故日までの乗務距離の合計

平成27年中の事業の種類別の事故発生運転者の休日から事故日までの乗務距離の合計をみると、図3-17に示すとおり、概して、乗務距離が短い運転者の事故が多くなっている。

〔図3-17〕 事業の種類別の事故発生運転者の休日から事故日までの乗務距離の合計の分布



(6) 車両故障に起因する重大事故発生状況

平成27年中の、事業の種類別の車両故障に起因する重大事故の発生状況をみると、表3-8に示すとおり、事故件数、死者数とも減少している。また、事故の発生件数は図3-18に示すとおり、平成23年以降ほぼ横ばいで推移しており、事故の装置別件数は表3-9に示すとおり、原動機、動力伝達装置の順で多くなっている。

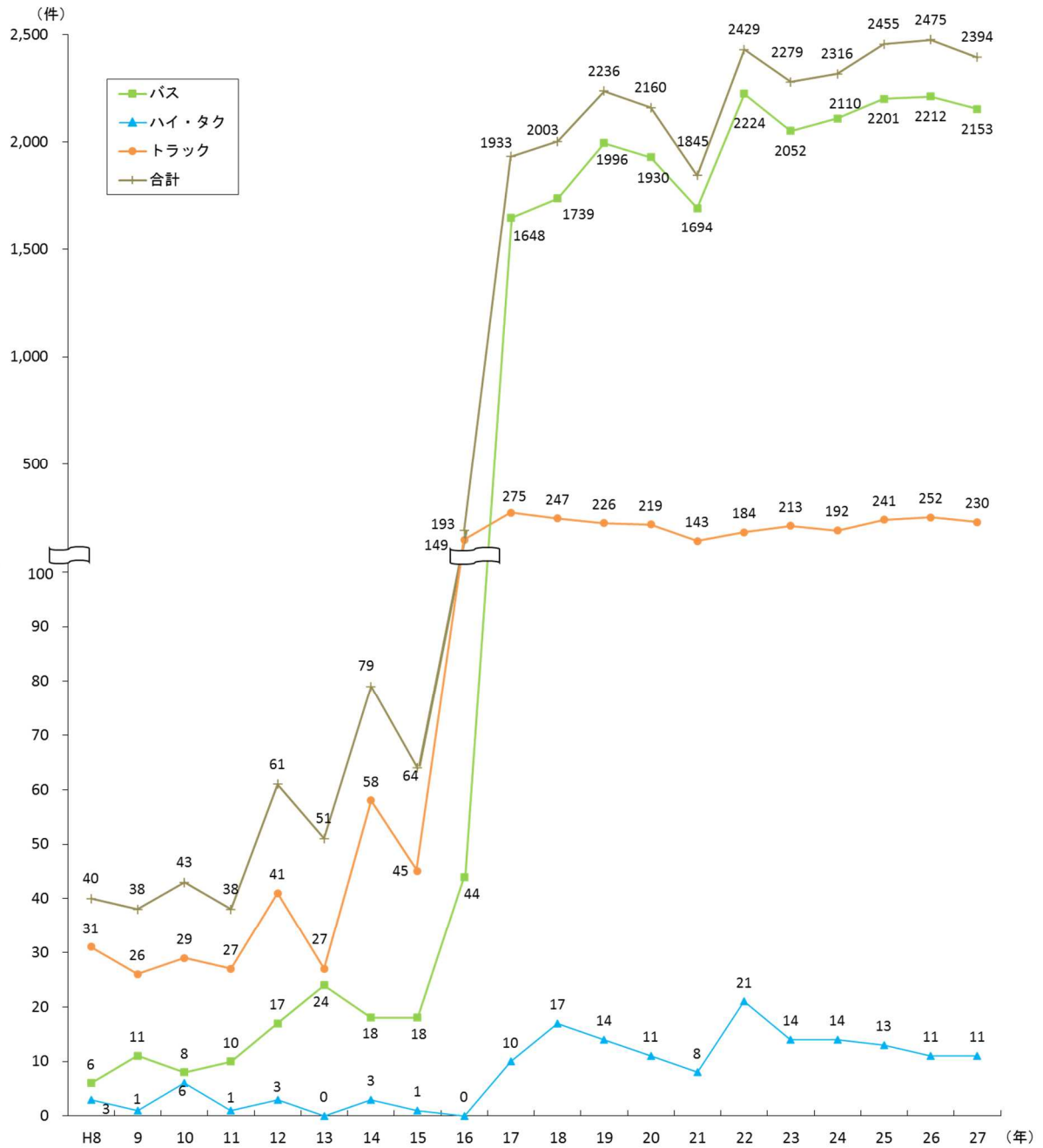
〔表3-8〕 事業の種類別の車両故障に起因する重大事故発生状況

事業の種類		事故状況	事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
バ ス	乗 合		1,961 (-36)	0 (±0)	0 (±0)
	貸 切		180 (-29)	0 (±0)	2 (+2)
	特 定		12 (+6)	0 (±0)	0 (±0)
ハ イ ・ タ ク			11 (±0)	0 (±0)	0 (±0)
ト ラ ッ ク			230 (-20)	0 (-1)	3 (-1)
計			2,394 (-81)	0 (-1)	5 (+1)

※ () 内の数値は、対前年増減数

(注) 車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

〔図3-18〕 事業の種類別の車両故障に起因する重大事故発生状況の推移



- (注) 1. 平成17年2月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が、「かじ取り装置」、「制動装置」などから全ての装置に拡大されている。
2. 車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

[表 3-9] 事業の種類別の車両故障に起因する重大事故の装置別件数

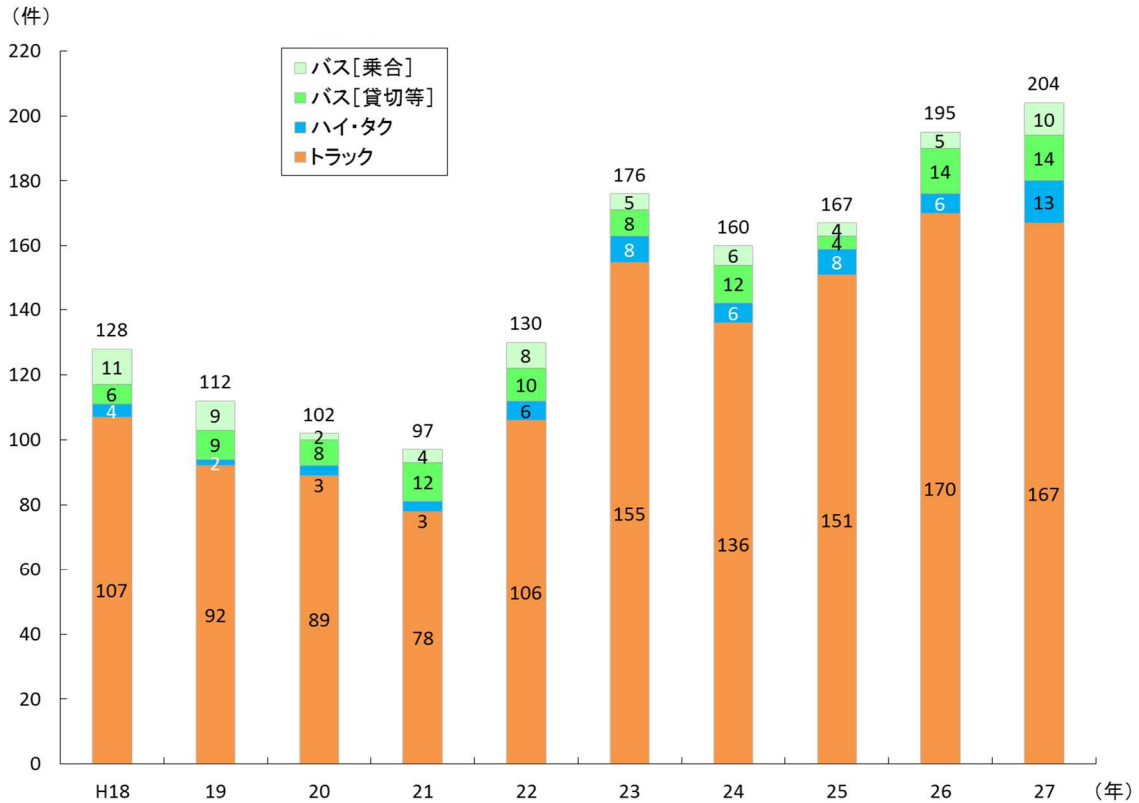
装置	事業の種類	バス [乗合]	バス [貸切等]	ハイ・タク	トラック	計
原 動 機		483	58	2	38	581
速 度 抑 制 装 置		2	0	0	0	2
動 力 伝 達 装 置		361	33	0	37	431
車 輪 (タ イ ヤ 除 く)		3	1	4	28	36
タ イ ヤ		50	14	0	23	87
車 軸		3	2	0	17	22
操 縦 装 置		14	6	0	2	22
制 動 装 置		89	7	2	36	134
緩 衝 装 置		77	9	0	1	87
燃 料 装 置		196	20	0	19	235
電 気 装 置		307	15	2	17	341
車 枠 及 び 車 体		11	2	0	1	14
連 結 装 置		0	0	0	0	0
乗 車 装 置		83	1	0	1	85
物 品 積 載 装 置		0	0	0	0	0
窓 ガ ラ ス		1	0	0	0	1
騒 音 防 止 装 置		4	0	0	0	4
ばい煙等の発散防止装置		29	9	0	1	39
灯火装置及び指示装置		19	0	1	1	21
反 射 器		0	0	0	0	0
警 音 器		2	0	0	0	2
視 野 を 確 保 す る 装 置		27	0	0	0	27
計 器		10	0	0	0	10
消 火 器		0	0	0	0	0
内圧容器及びその付属装置		84	12	0	3	99
運 行 記 録 計		0	0	0	0	0
そ の 他		106	3	0	5	114
計		1,961	192	11	230	2,394

(注) 車両故障に起因するものとは、車両故障に起因して発生したすべての事故をいう。

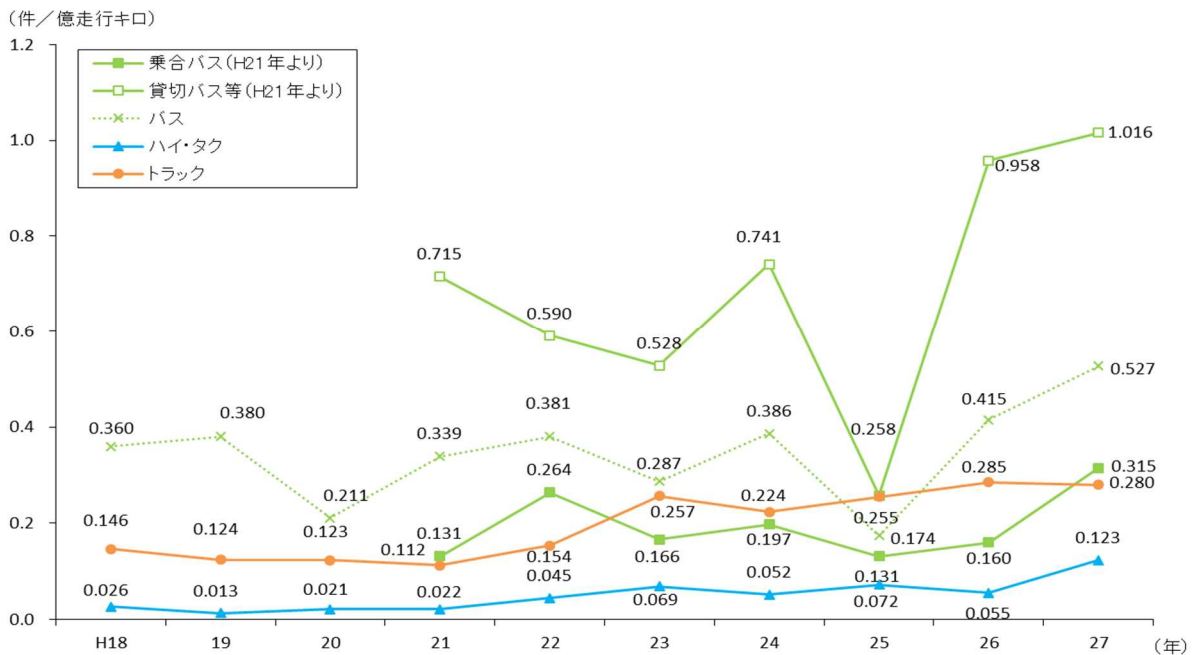
4. 火災事故

平成27年中の事故種類別の重大事故のうち、事業の種類別の火災事故発生状況の推移をみると、図4-1に示すとおり、概して25年以降増加傾向にあり、うちトラックが大部分を占めている。また、その1億走行キロ当たり火災事故発生件数は、図4-2に示すとおり、各モードとも増加又は横ばいで推移している。

〔図4-1〕 事業の種類別の火災事故発生状況の推移



〔図4-2〕 事業の種類別の事業用自動車1億走行キロ当たり火災事故発生件数の推移

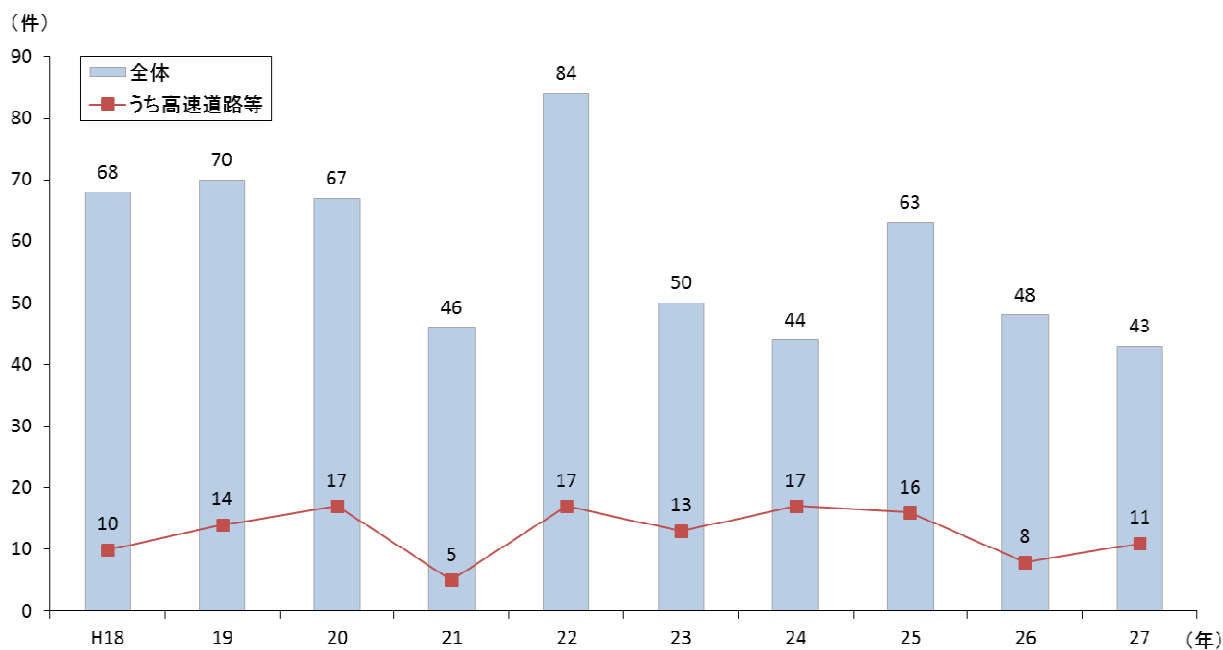


5. 危険物等積載車両の重大事故発生状況

(1) 危険物等積載車両の重大事故発生状況の推移

危険物等積載運搬車両の重大事故発生状況の推移は、図5-1に示すとおり、平成26年以降減少しており、高速道路等での事故件数は10件前後で推移している。

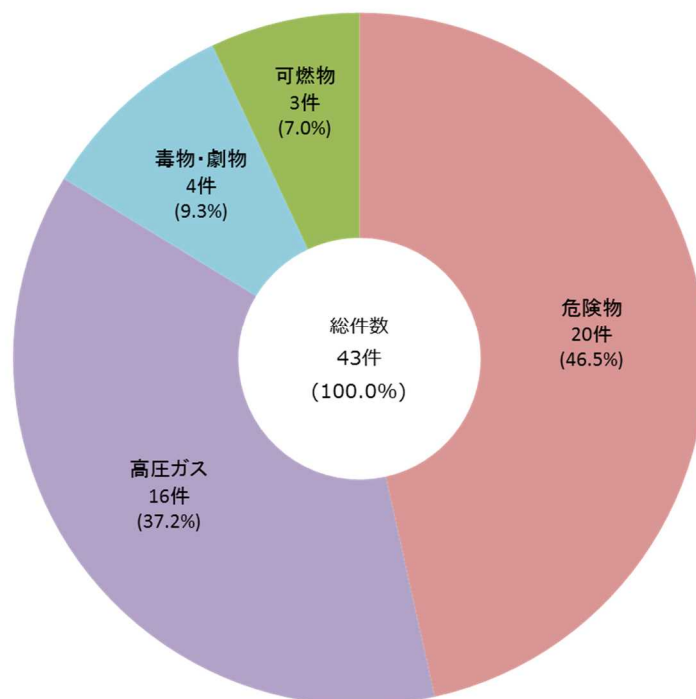
〔図5-1〕 危険物等積載運搬車両の重大事故発生状況の推移



(2) 積載物品別の重大事故発生状況

平成27年中の積載危険物等別の重大事故は、図5-2に示すとおり、危険物を積載している車両で最も多く発生している。

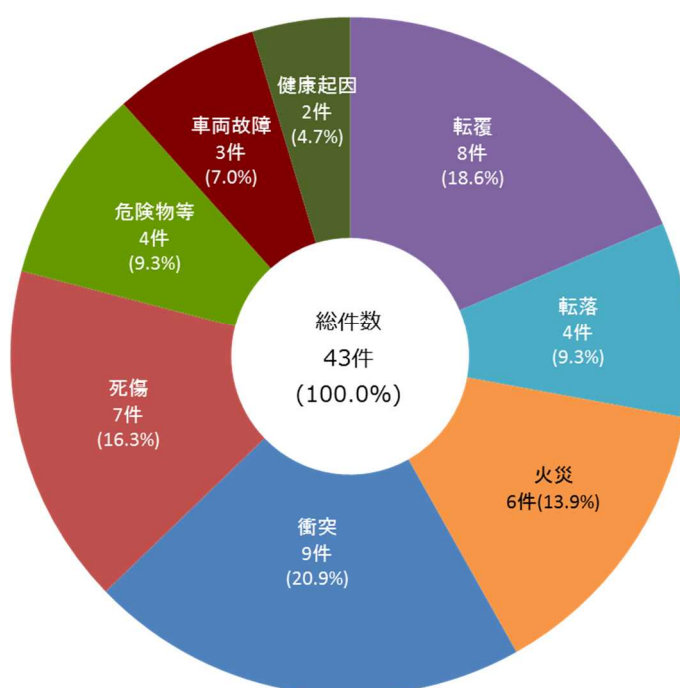
〔図5-2〕 積載危険物等別の重大事故発生状況



(3) 事故種類別の重大事故発生状況

平成27年中の事故種類別の重大事故発生状況は、図5-3に示すとおりである。

〔図5-3〕 事故種類別の重大事故発生状況



6. 高速道路等における重大事故発生状況

(1) 発生状況

平成26年中の高速自動車国道及び自動車専用道路等における重大事故は、表6-1に示すとおり、高速道路では全体的に減少しているが、自動車専用道路では増加している。また、旅客自動車運送事業における事業の種類別の高速道路等において重大事故により死傷した乗客数は、表6-2に示すとおり、バスについては高速自動車国道で発生した事故によるものが多くなっている。

〔表6-1〕 事業の種類別の高速道路等における重大事故発生状況

事業の種類等		事故状況	事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
バス	乗合	高速	268 (-13)	2 (+2)	8 (+4)
		自専	58 (-2)	0 (-2)	5 (-2)
	貸切等	高速	101 (-12)	1 (+1)	7 (-19)
		自専	18 (-1)	0 (-1)	2 (-1)
ハイタク		高速	12 (+3)	2 (±0)	2 (-2)
		自専	32 (+10)	7 (+4)	17 (+6)
トラック		高速	367 (-61)	103 (-6)	124 (+11)
		自専	125 (+3)	37 (-5)	32 (+8)
計		高速	748 (-83)	108 (-3)	141 (-6)
		自専	233 (+10)	44 (-4)	56 (+11)

※()内の数値は、対前年増減数

〔表6-2〕 旅客自動車運送事業における事業の種類別の高速道路等において

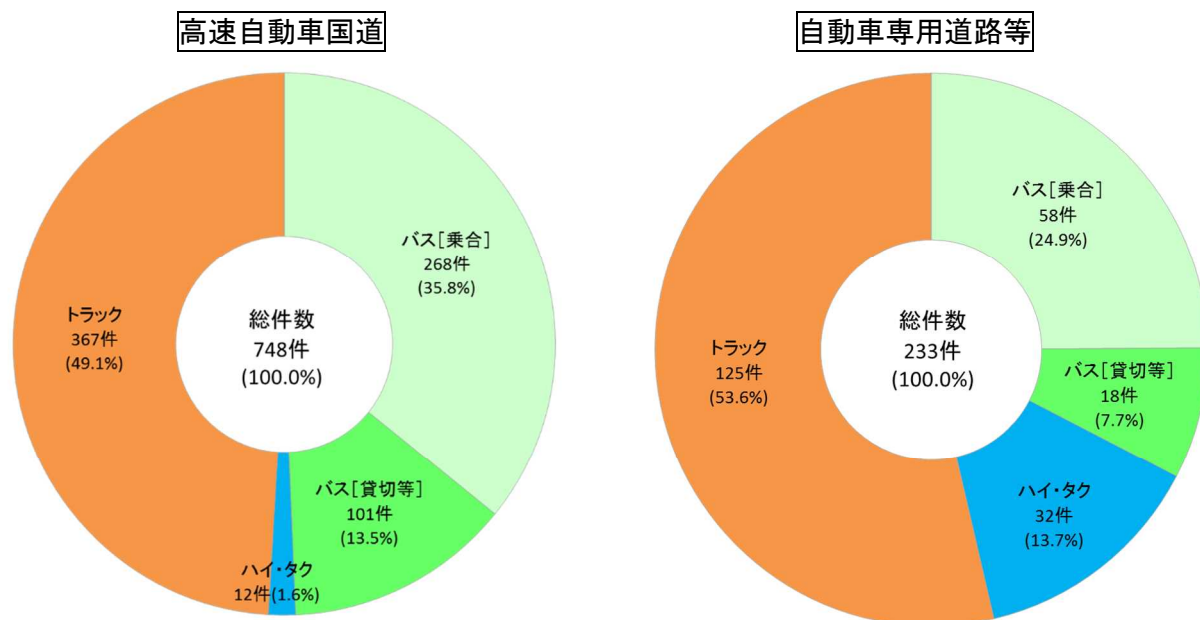
重大事故により死傷した乗客数

事業の種類等		事故状況	死者数 (人)	重傷者数 (人)
バス	乗合	高速	0	1
		自専	0	0
	貸切等	高速	1	5
		自専	0	0
ハイタク		高速	0	0
		自専	0	1
計		高速	1	6
		自専	0	1

(2) 高速道路等における事業の種類別の重大事故発生状況

平成27年中の高速自動車国道及び自動車専用道路等における事業の種類別、道路の種類別の重大事故件数は、図6-1に示すとおり、高速自動車国道、自動車専用道路等ともトラックが約半数を占めている。

〔図6-1〕 事業の種類別、道路の種類別の重大事故発生状況



(3) 事故種類別の重大事故発生状況

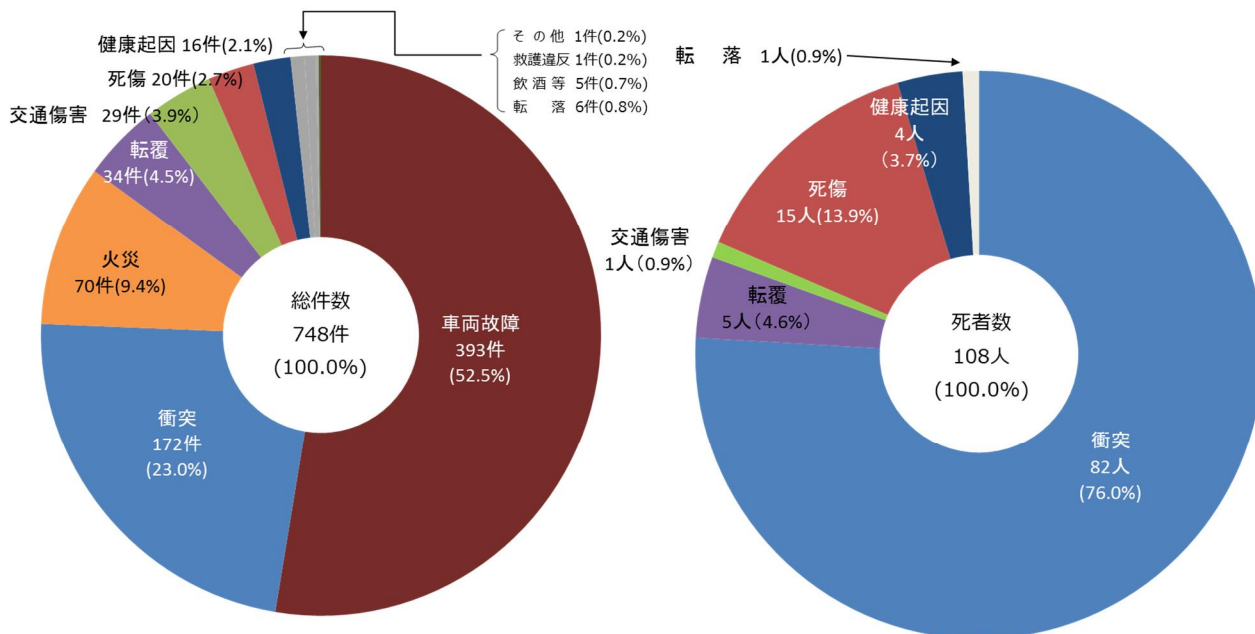
平成27年中の高速自動車国道及び自動車専用道路等における事故種類別の重大事故発生状況及び事故種類別、道路の種類別の重大事故発生状況は、それぞれ表6-3及び図6-2に示すとおりであり、高速自動車国道及び自動車専用道路等ともに、車両故障を除くと、衝突事故が発生件数、死者、重傷者数とも最も多く発生している。

〔表6-3〕 事故種類別重大事故発生状況等

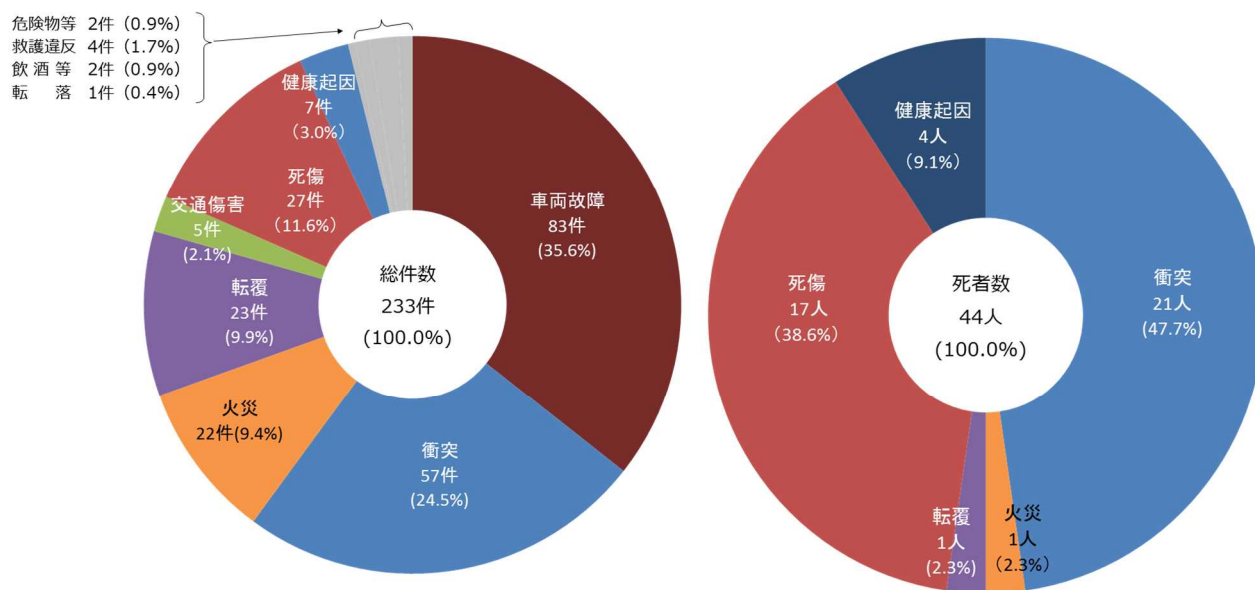
事故種類	項目	高速自動車国道			自動車専用道路等		
		件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)	件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
車 両 故 障		393	0	1	83	0	0
衝 突		172	82	124	57	21	39
火 災		71	0	0	22	1	0
転 覆		34	5	9	23	1	1
交 通 傷 害		29	1	0	5	0	2
死 傷		20	15	7	27	17	11
健 康 起 因		16	4	0	7	4	1
転 落		6	1	0	1	0	0
飲 酒 等		5	0	0	2	0	0
救 護 違 反		1	0	0	4	0	2
危 険 物 等		0	0	0	2	0	0
そ の 他		1	0	0	0	0	0
計		748	108	141	233	44	56

〔図6-2〕 事故種別、道路の種類別の重大事故発生状況

高速自動車国道



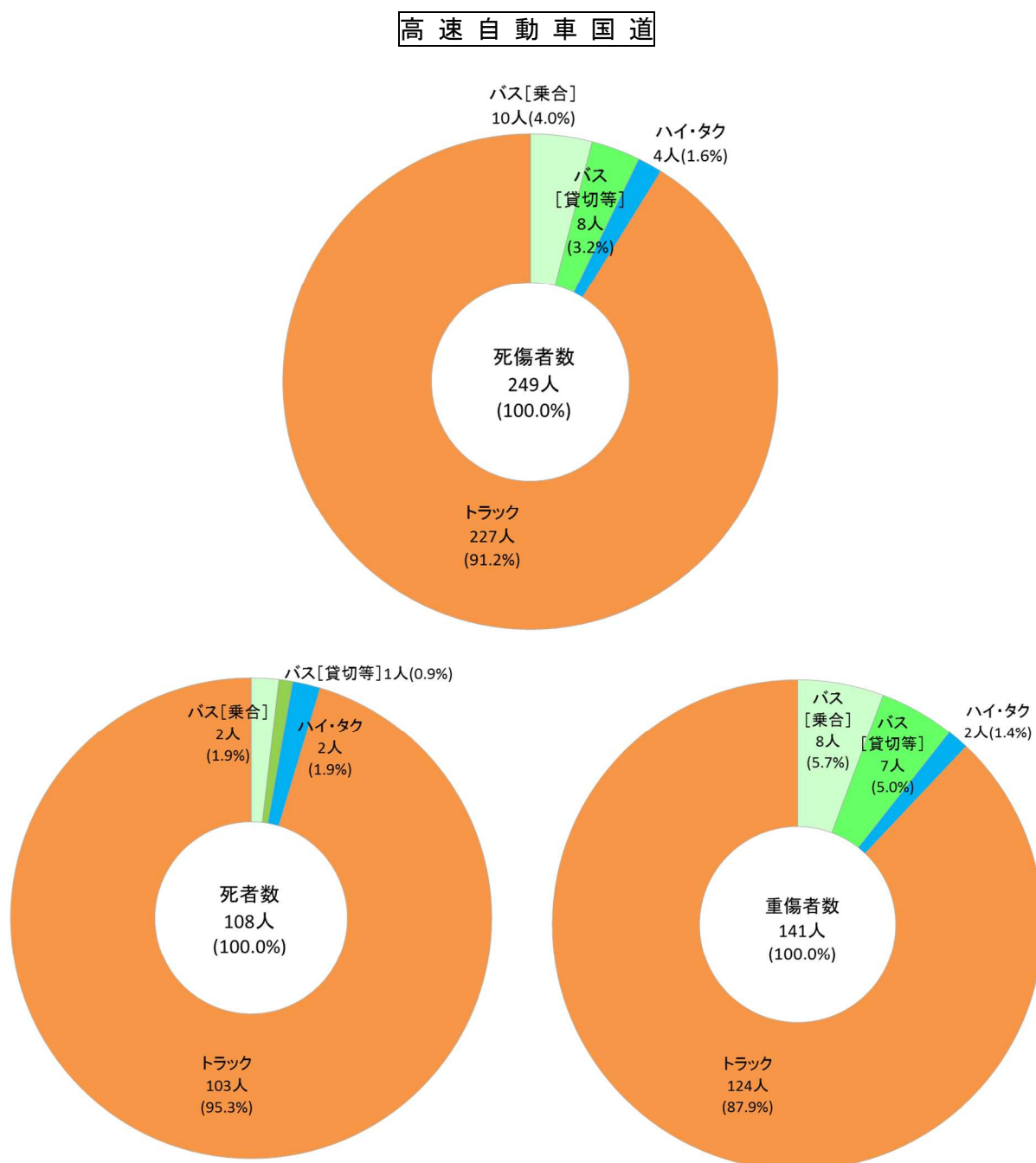
自動車専用道路等



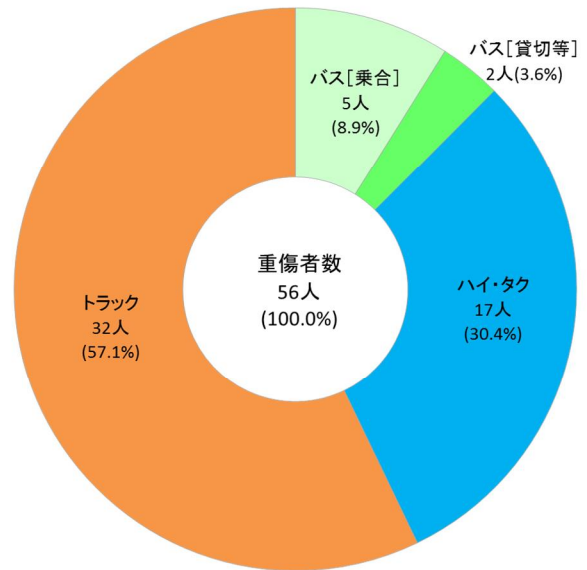
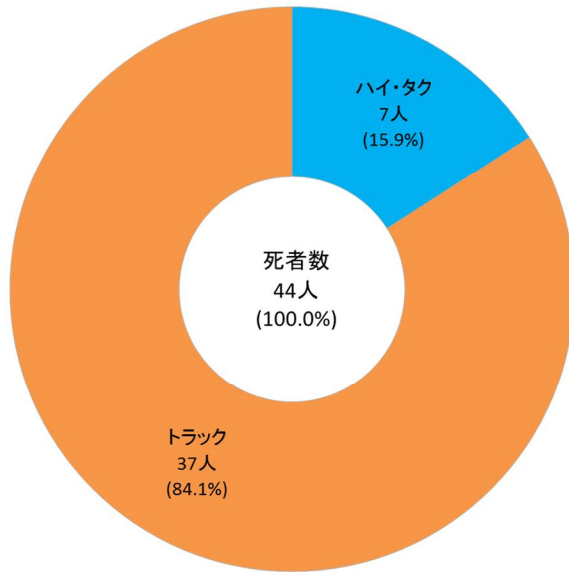
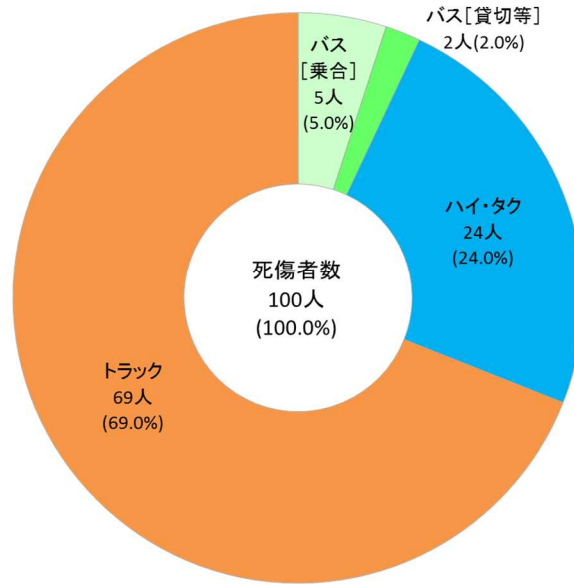
(4) 事業の種類別、道路の種類別の死傷者数

平成27年中の高速自動車国道及び自動車専用道路等における事業の種類別重大事故の死傷者数は、図6-3に示すとおり、高速自動車国道及び自動車専用道路等ともにトラックによるものが大部分を占めている。

〔図6-3〕 事業の種類別、道路の種類別の死傷状況



自動車専用道路等



(5) 乗務員に起因する重大事故発生状況

(ア) 事業の種類別の重大事故発生状況

平成27年中の高速自動車国道及び自動車専用道路等における乗務員に起因する重大事故のうち、事業の種類別の重大事故発生状況をみると、表6-4に示すとおり、トラックによる事故が大部分を占めている。また、旅客自動車運送事業における事業の種類別の高速道路等において重大事故により死傷した乗客数は、表6-5に示すとおりである。

[表6-4] 事業の種類別の重大事故発生状況（乗務員に起因するもの）

事業の種類 項目		バス		ハイ・タク	トラック	合計
		乗合	貸切			
重大事故件数（件）		9（-9）	9（-6）	27（+11）	230（-39）	275（-43）
死傷状況	死者数（人）	0（-1）	0（±0）	6（+4）	68（-18）	74（-15）
	重傷者数（人）	2（-4）	3（-25）	13（+3）	103（+12）	121（-14）
	計（人）	2（-5）	3（-25）	19（+7）	171（-6）	195（-29）

※（ ）内の数値は、前年増減数

[表6-5] 旅客自動車運送事業における事業の種類別の高速道路等において重大事故により死傷した乗客数（乗務員に起因するもの）

事業の種類 項目		バス		ハイ・タク	計
		乗合	貸切		
死傷状況	死者数（人）	0	0	0	0
	重傷者数（人）	1	3	0	4
	計（人）	1	3	0	4

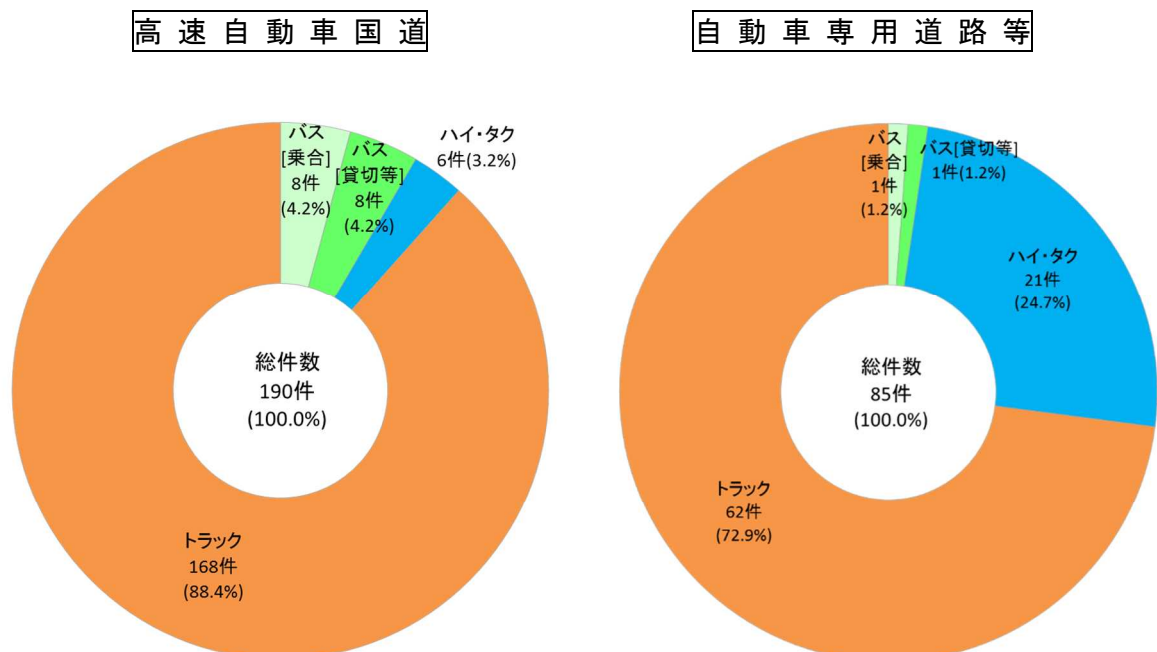
(イ) 事業の種類別、道路の種類別の重大事故発生状況

平成27年中の高速自動車国道及び自動車専用道路等における乗務員に起因する重大事故のうち、事業の種類別、道路の種類別の重大事故は、表6-6、図6-4、表6-7、図6-5、表6-8、図6-6に示すとおり、自動車専用道路等よりも高速自動車国道で多く発生しており、また、事業の種類別ではトラックによる事故が最も多くなっている。

〔表6-6〕 事業の種類別、道路の種類別の重大事故発生状況（乗務員に起因するもの）

事業の種類		道路の種類		計 (件)
		高速自動車国道 (件)	自動車専用道路等 (件)	
バス	乗合	8	1	9
	貸切等	8	1	9
ハイ・タク		6	21	27
トラック		168	62	230
計		190	85	275

〔図6-4〕 事業の種類別、道路の種類別の重大事故発生状況（乗務員に起因するもの）

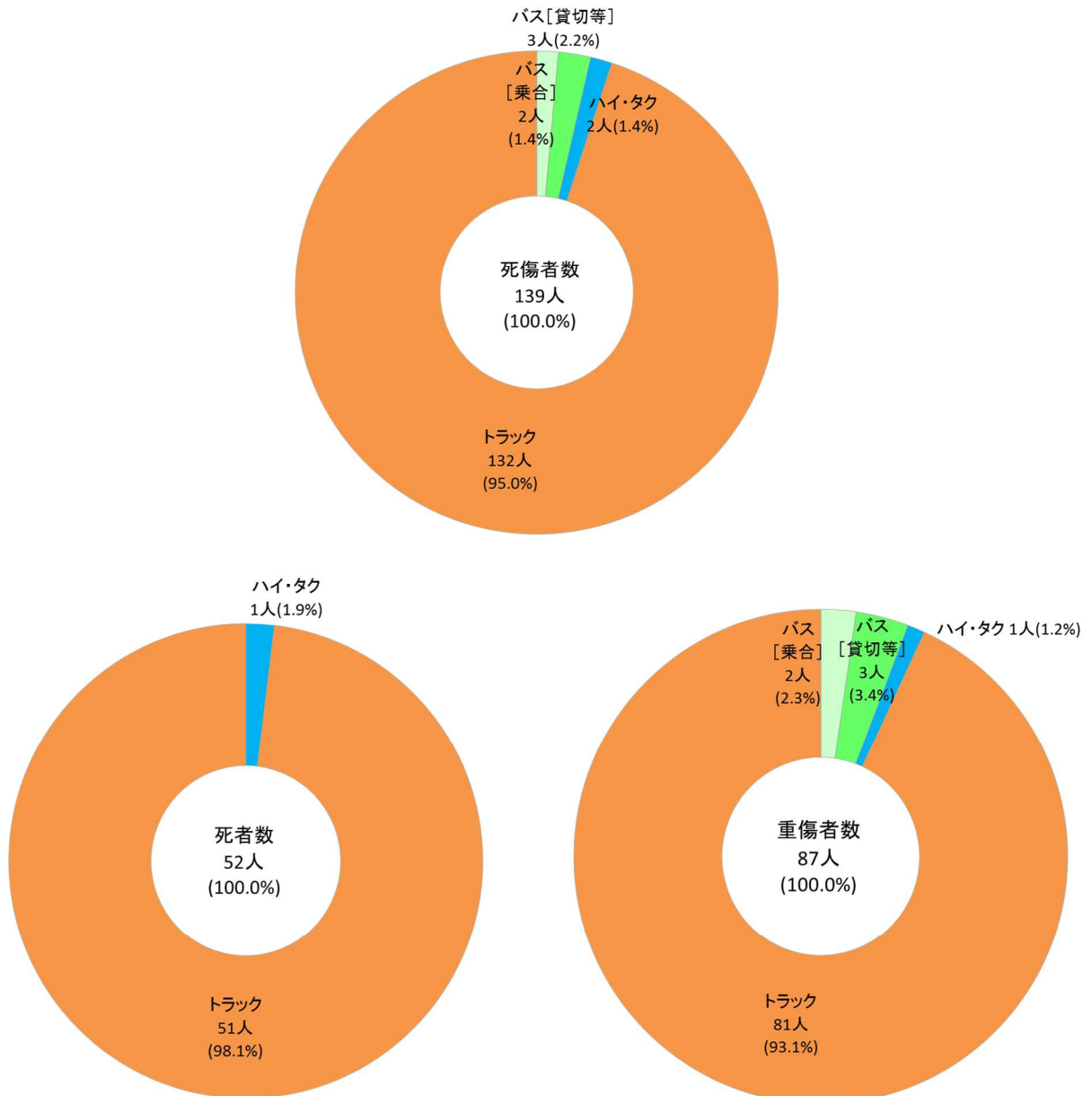


〔表6-7〕 高速自動車国道における事業の種類別の死傷者内訳

(乗務員に起因するもの)

事業の種類 \ 事故状況		死者数 (人)	重傷者数 (人)	計 (人)
バス	乗合	0	2	2
	貸切等	0	3	3
ハイ・タク		1	1	2
トラック		51	81	132
計		52	87	139

〔図6-5〕 高速自動車国道における事業の種類別の死傷者内訳 (乗務員に起因するもの)



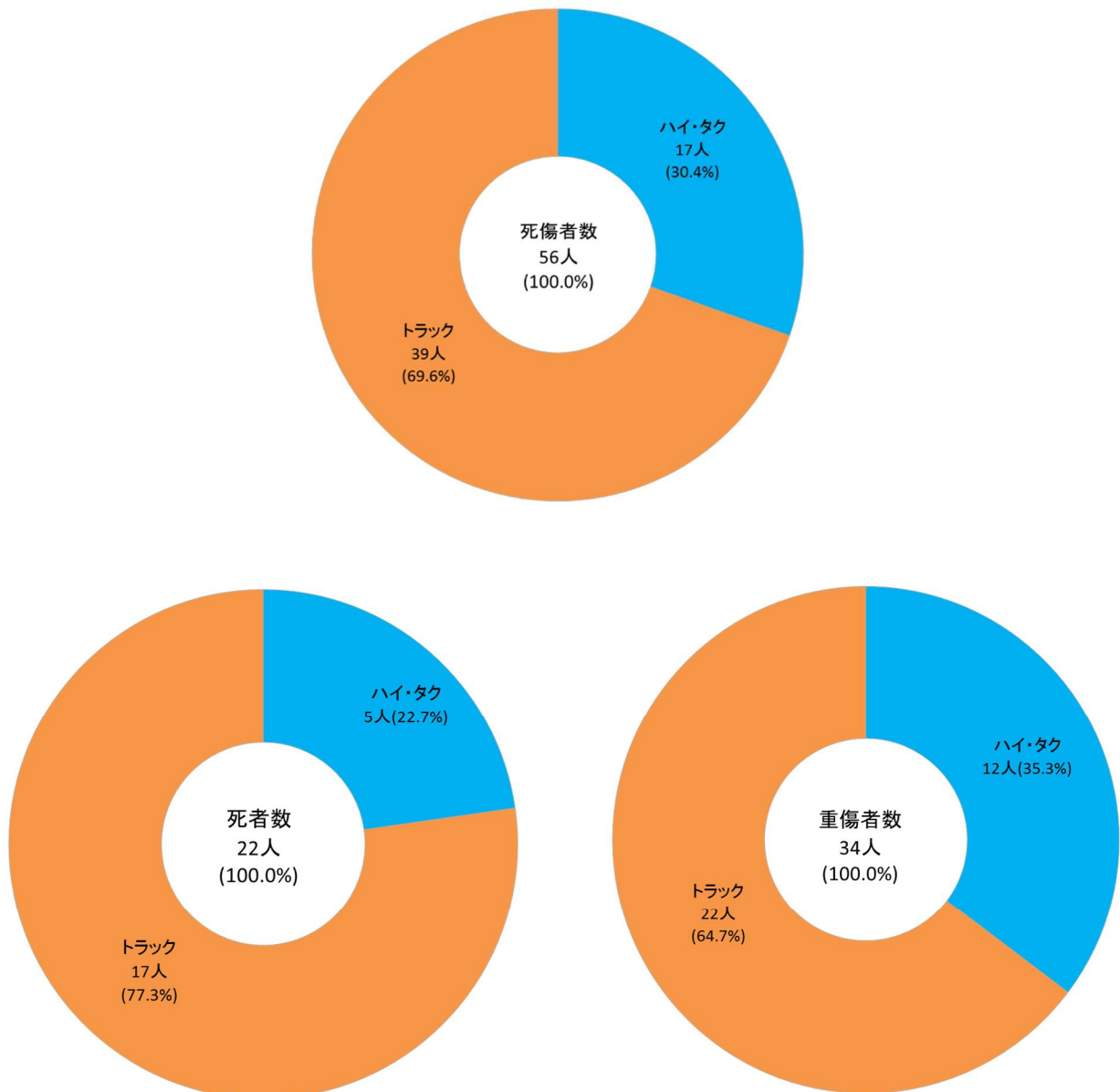
〔表6-8〕 自動車専用道路等における事業の種類別の死傷者内訳

(乗務員に起因するもの)

事業の種類 \ 事故状況		死者数 (人)	重傷者数 (人)	計 (人)
バス	乗合	0	0	0
	貸切等	0	0	0
ハイ・タク		5	12	17
トラック		17	22	39
計		22	34	56

〔図6-6〕 自動車専用道路等における事業の種類別の死傷者内訳

(乗務員に起因するもの)



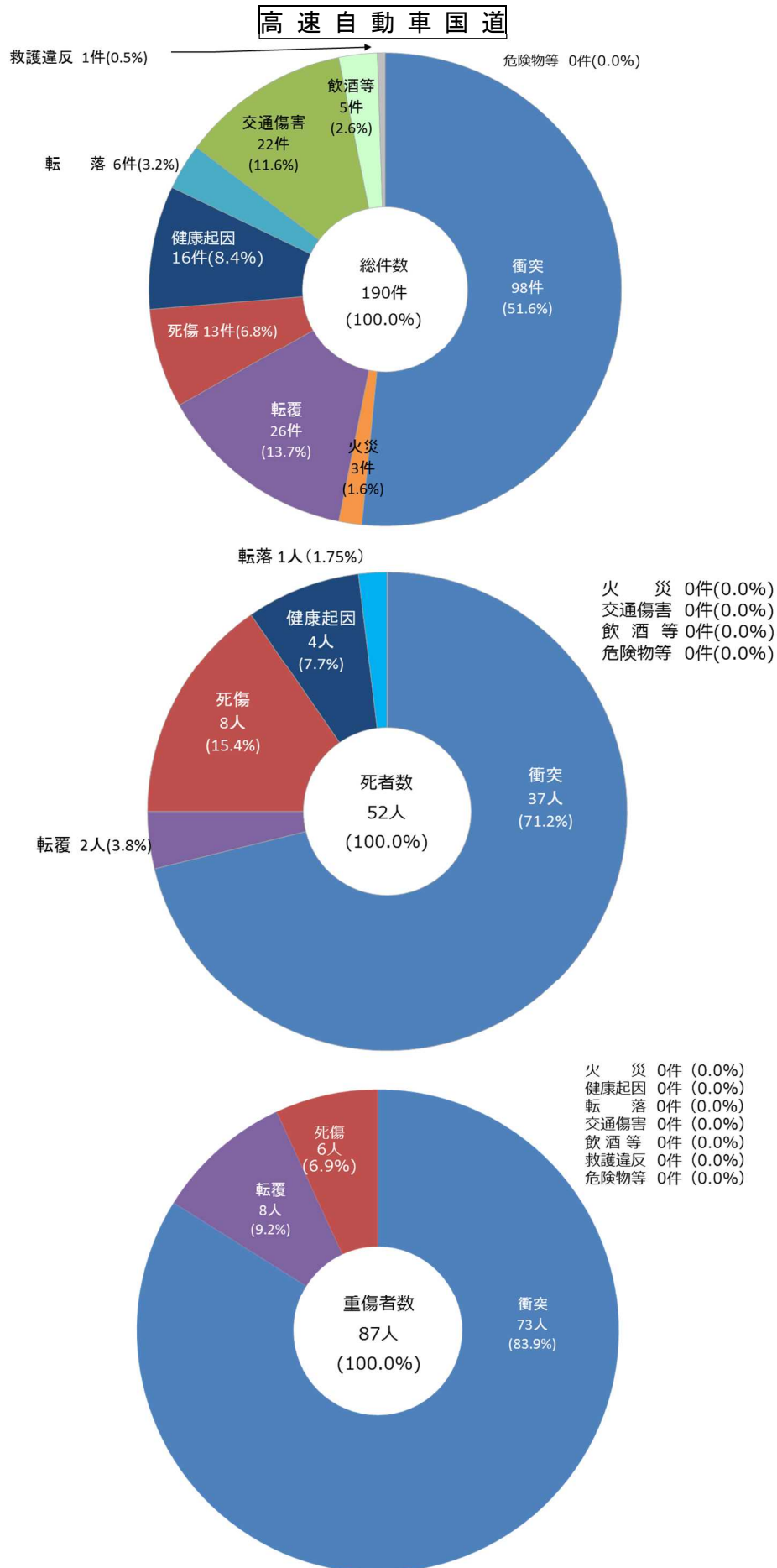
(ウ) 事故種類別、道路の種類別の重大事故発生状況

平成27年中の高速自動車国道及び自動車専用道路等における乗務員に起因する重大事故のうち、重大事故発生状況を事故種類別、道路の種類別にみると、表6-9、図6-7に示すとおり、高速自動車国道及び自動車専用道路等ともに衝突事故が最も多く発生しており、死者数については、高速自動車国道では衝突事故、自動車専用道路等では死傷事故によるものが多くなっている。

〔表6-9〕 事故種類別、道路の種類別の重大事故発生状況（乗務員に起因するもの）

事故種類	項目	高速自動車国道			自動車専用道路等		
		件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)	件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
衝突	突	98	37	73	27	6	20
火災	災	3	0	0	2	1	0
転覆	覆	26	2	8	17	1	1
死傷	傷	13	8	6	19	10	10
健康起因	因	16	4	0	7	4	1
転落	落	6	1	0	1	0	0
交通傷害	害	22	0	0	4	0	0
飲酒等	等	5	0	0	2	0	0
救護違反	反	1	0	0	4	0	2
危険物等	等	0	0	0	2	0	0
計		190	52	87	85	22	34

〔図6-7〕 事故種類別、道路の種類別の重大事故発生状況（乗務員に起因するもの）



自動車専用道路等

