

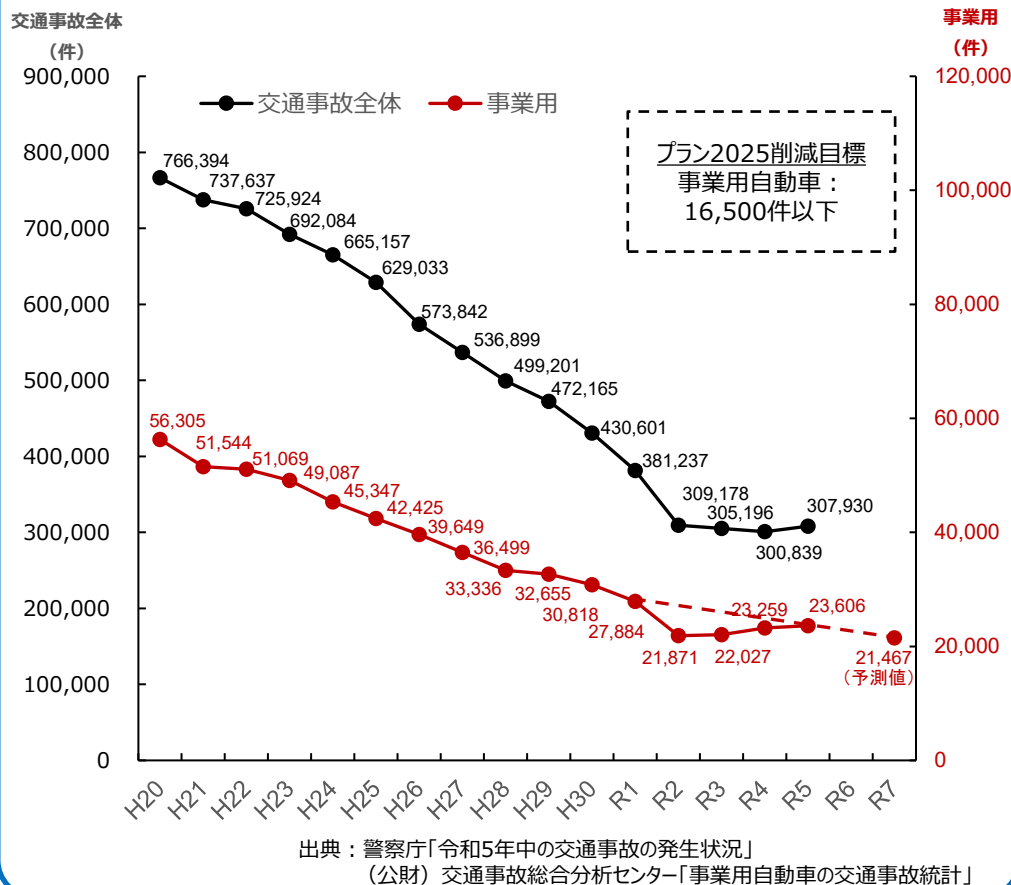
最近の交通事故発生状況について

- 交通事故件数については、それぞれのモードにおいて目標の達成は難しい見込み。特にトラックにおいて目標値と予測値に大きな乖離があるところ、これは、トラックの中でも軽トラックによる交通事故件数が増えていることによる影響が大きい。
- 交通事故死者数については、バスにおいて目標値の達成が見込まれるものの、トラック及びタクシーについては目標の達成が難しい見込み。各モード共に、人との事故の横断中による死亡事故が多い。
- 交通事故重傷者数については、概ね目標を達成できると見込まれる。
- バス、タクシーの乗客死者数ゼロについては、年によって目標を達成。

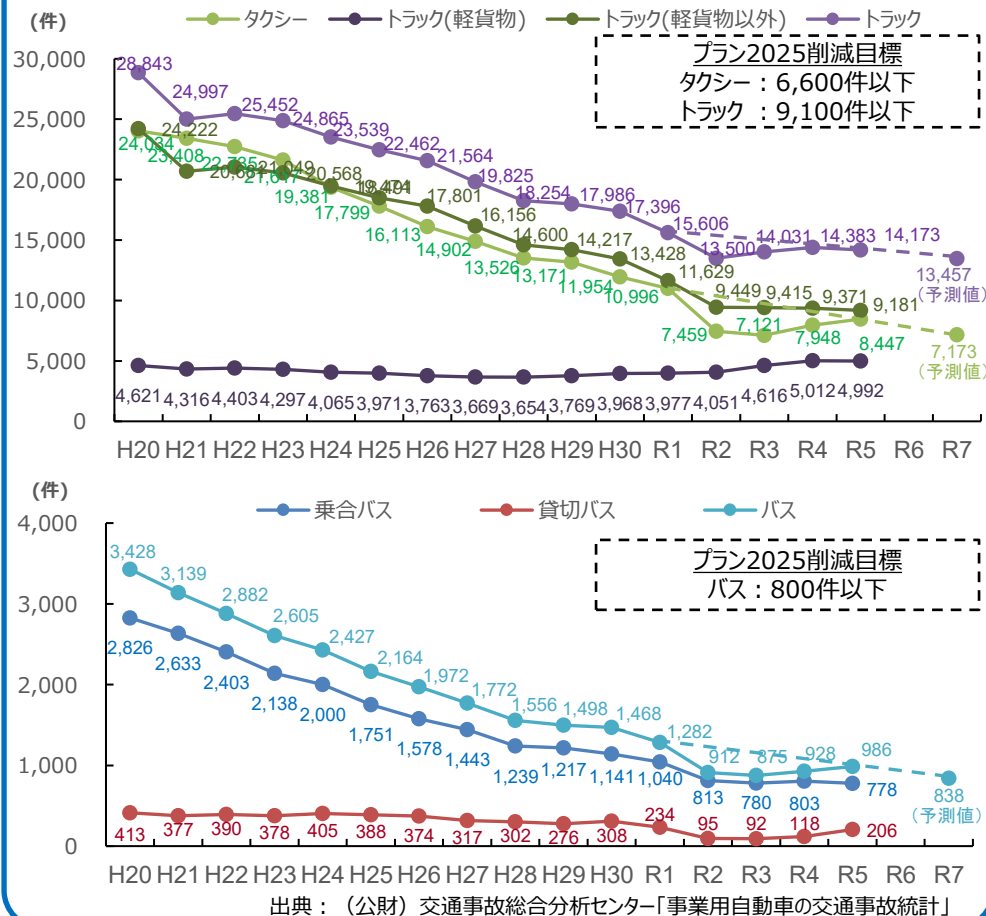
事業用自動車による交通事故件数の推移

- 令和5年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は307,930件、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※は23,606件となり、過去10年間で約半減しているものの、直近数年間は横ばい傾向。
- 令和5年の各モードの交通事故件数は、令和4年と比較してタクシー・貸切バスは増加、乗合バス・トラックは減少。

交通事故全体と事業自動車の交通事故の推移



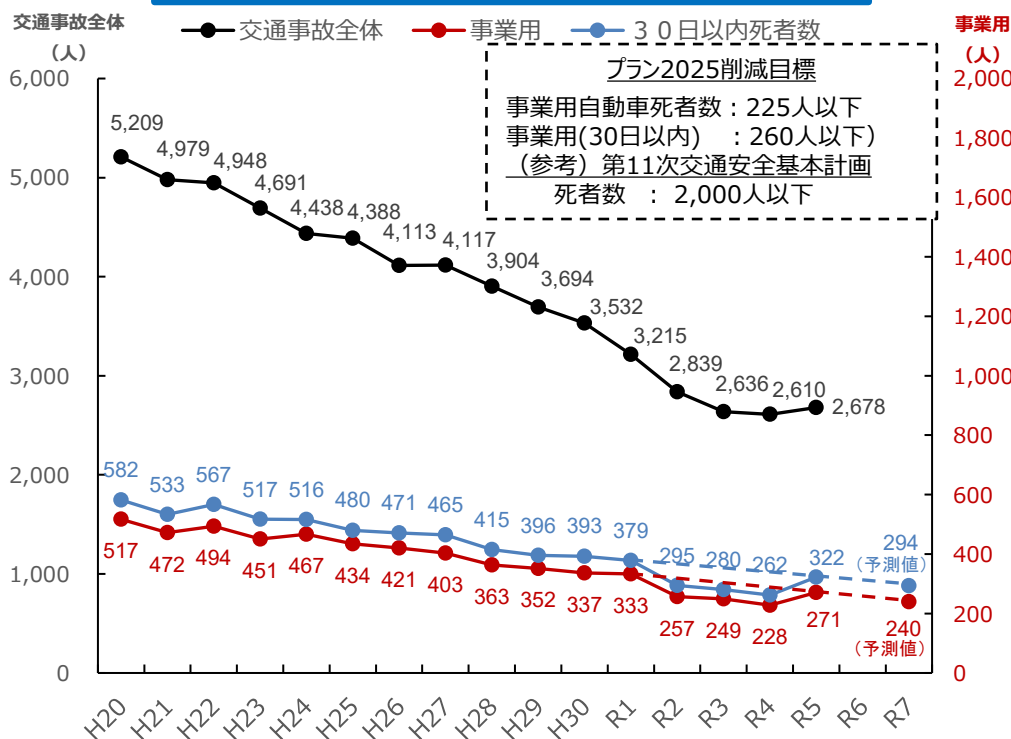
各モードの交通事故の推移



事業用自動車による交通事故死者数の推移

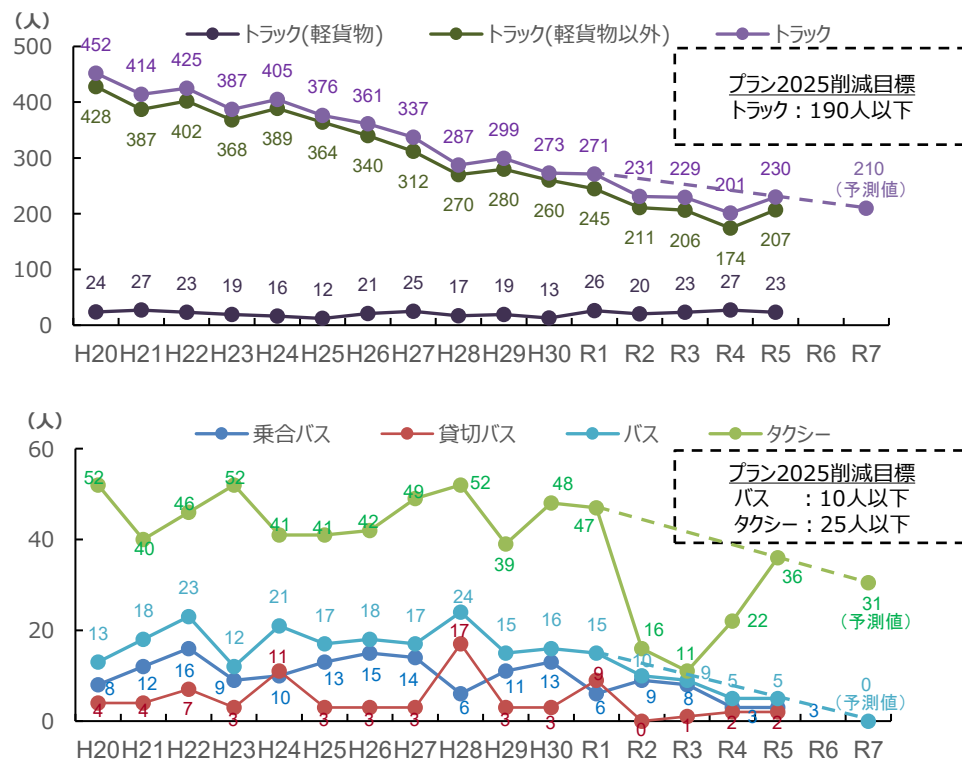
- 令和5年中に発生した交通事故全体の死者数は2,678人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は271人(前年比43人増)であった。
- 令和5年の各モードの交通事故死者数は、令和4年と比較してタクシー・トラックは増加、乗合バス・貸切バスは横ばい。

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5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

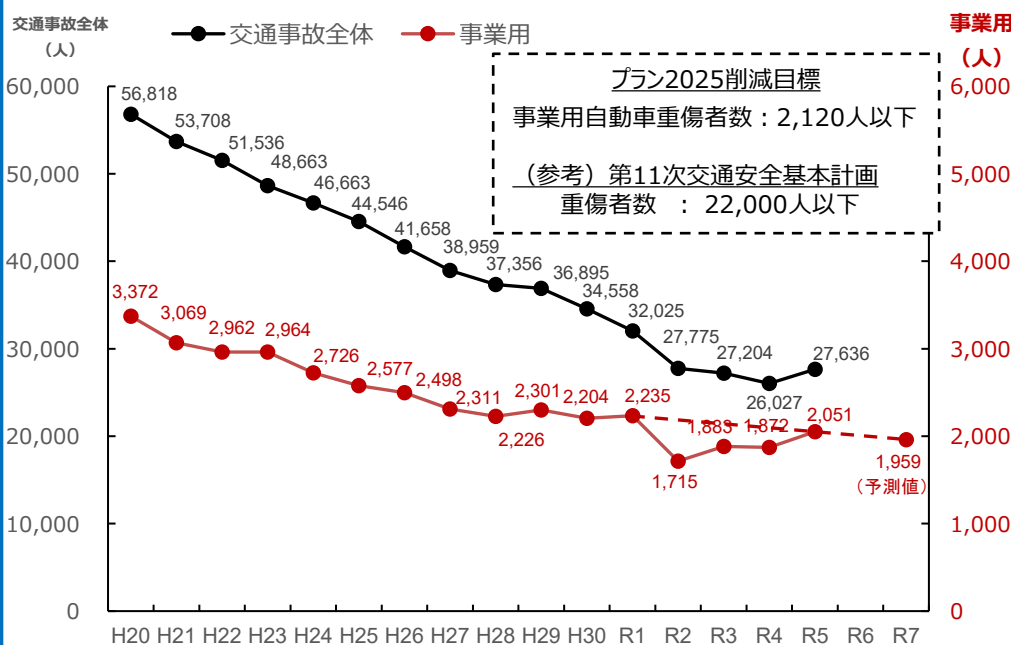


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

事業用自動車による交通事故重傷者の推移

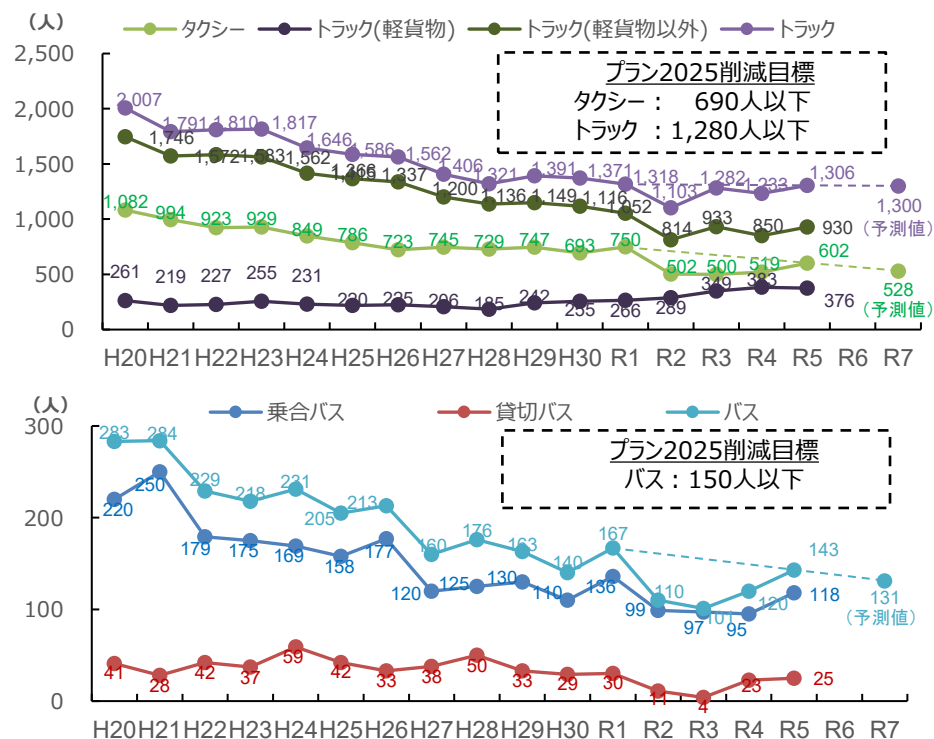
- 令和5年中に発生した交通事故全体の重傷者は27,636人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は2,051人(前年比179人増)であった。
- 令和5年の各モードの交通事故重傷者数は、令和4年と比較して乗合バス・タクシー・トラックは増加、貸切バスは横ばい。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故重傷者数の推移



出典：警察庁「令和5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」

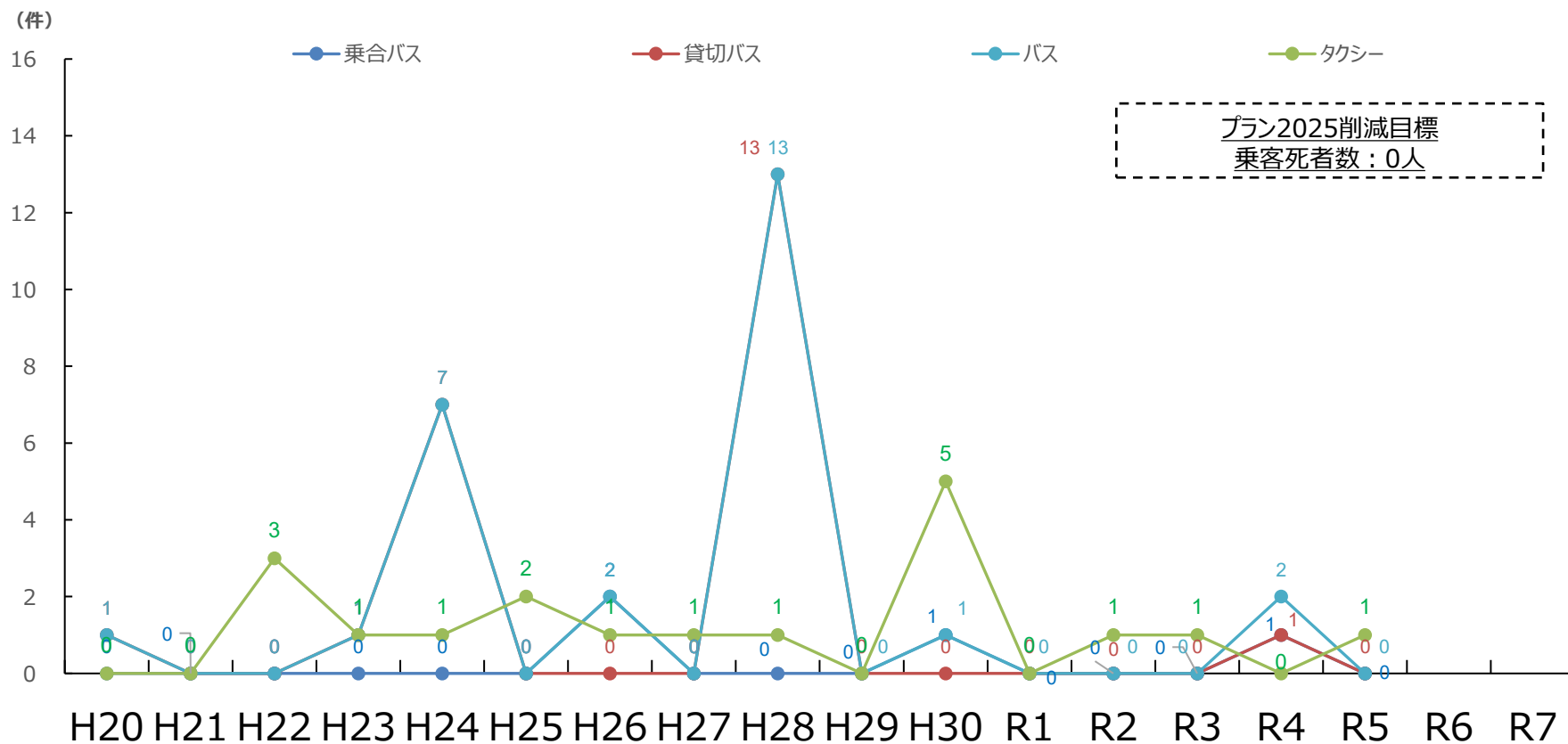
各モードの交通事故重傷者の推移



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」

○ バス、タクシーによる令和5年の乗客死者数は1人で、令和4年と比較して1人減少。

バス、タクシーによる乗客死者数の推移



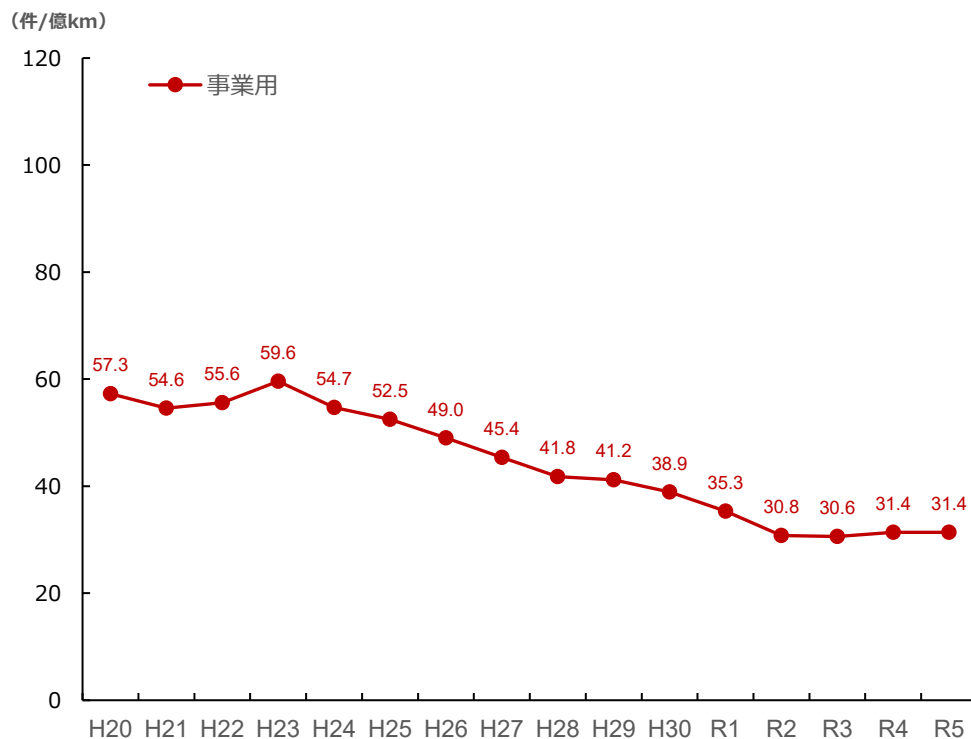
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

- モード別の走行距離当たりの交通事故件数については、タクシー及びトラックについては増加傾向であり、その他のモードについては横ばい傾向。
- モード別の走行距離当たりの交通事故死者数については、タクシーが増加傾向であり、その他のモードについては横ばい傾向。
- モード別の走行距離当たりの交通事故重傷者数については、タクシー及び軽トラックが増加傾向であり、その他のモードについては横ばい傾向。
- 全般的に大幅な減少は難しくなっている状況。

事業用自動車による走行距離1億キロあたりの交通事故の推移

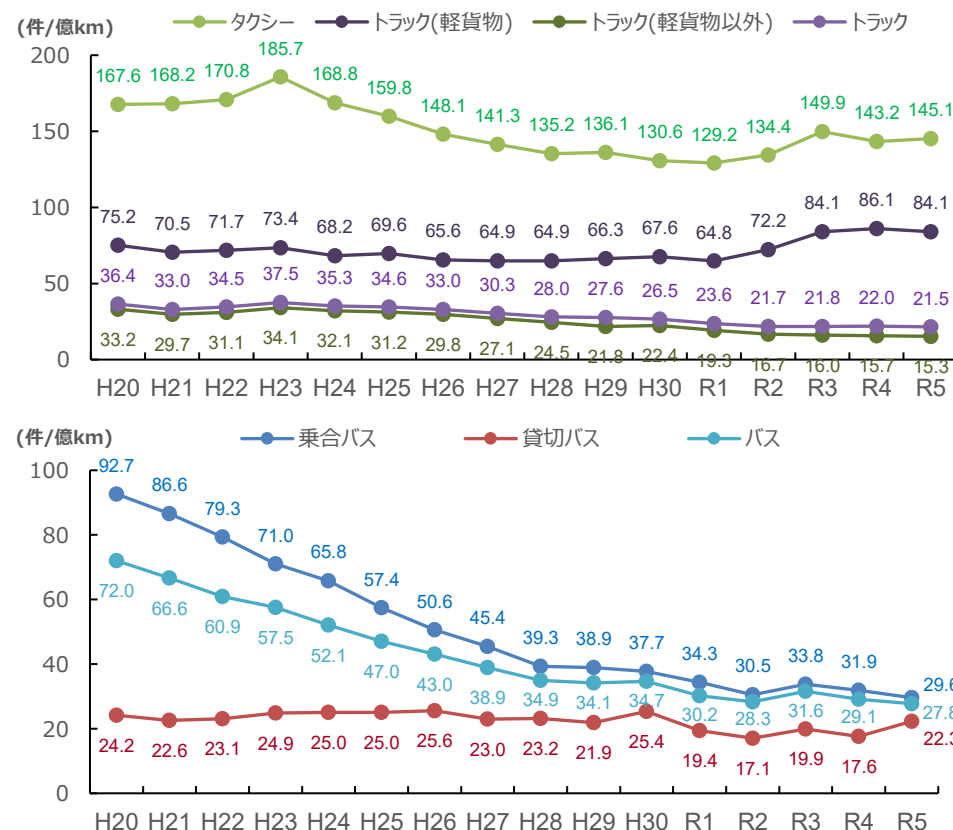
- 事業用自動車による走行距離1億キロあたりの交通事故の推移は減少傾向。令和5年は、令和4年と比較して横ばい。
- 各モードの走行距離1億キロあたりの交通事故の推移は減少傾向。令和5年は、令和4年と比較してタクシー・貸切バスは増加。

事業自動車の走行距離1億キロあたりの交通事故の推移



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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

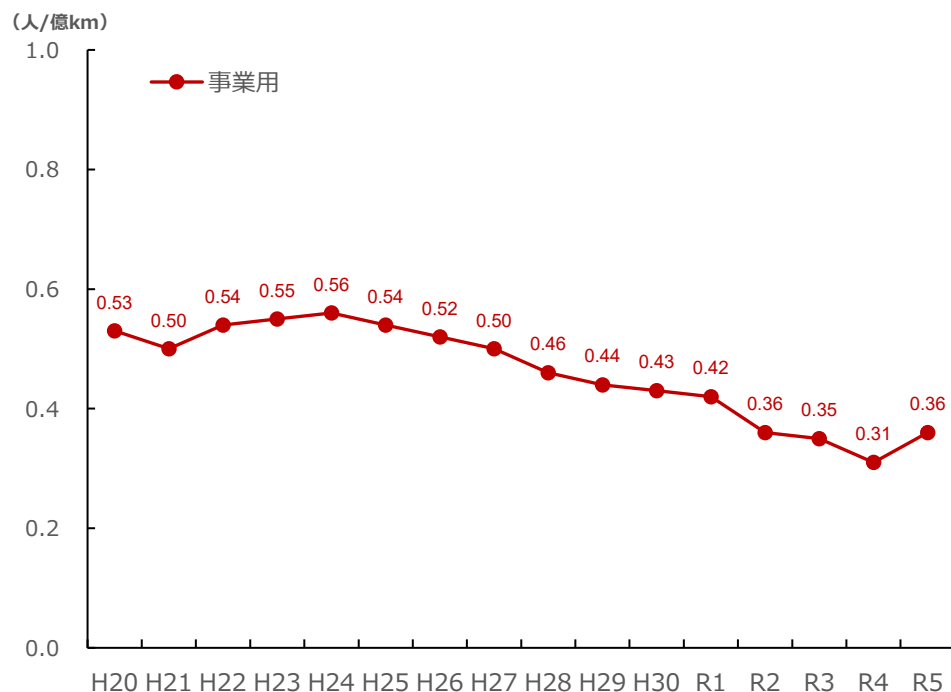
各モードの走行距離1億キロあたりの交通事故の推移



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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

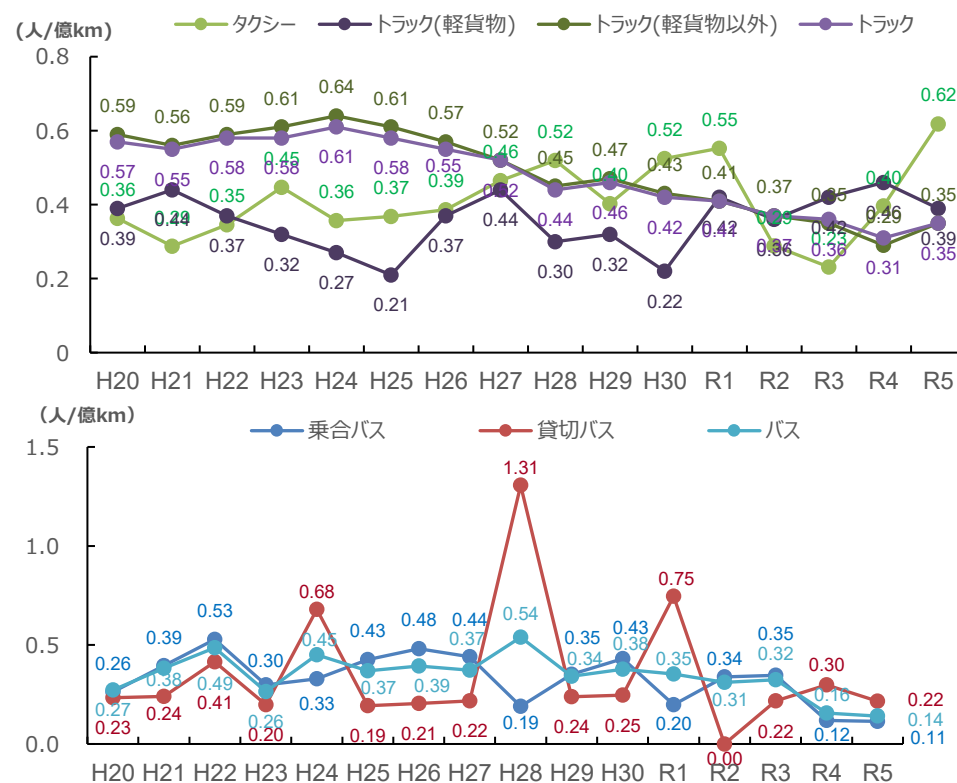
- 事業用自動車による走行距離1億キロあたりの交通事故死者数の推移は減少傾向。令和5年は、令和4年と比較して増加。
- 各モードの走行距離1億キロあたりの交通事故死者数の推移は減少傾向。令和5年は、令和4年と比較してタクシー・トラックは増加、乗合バス・貸切バスは減少。

事業用自動車の走行距離1億キロあたり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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

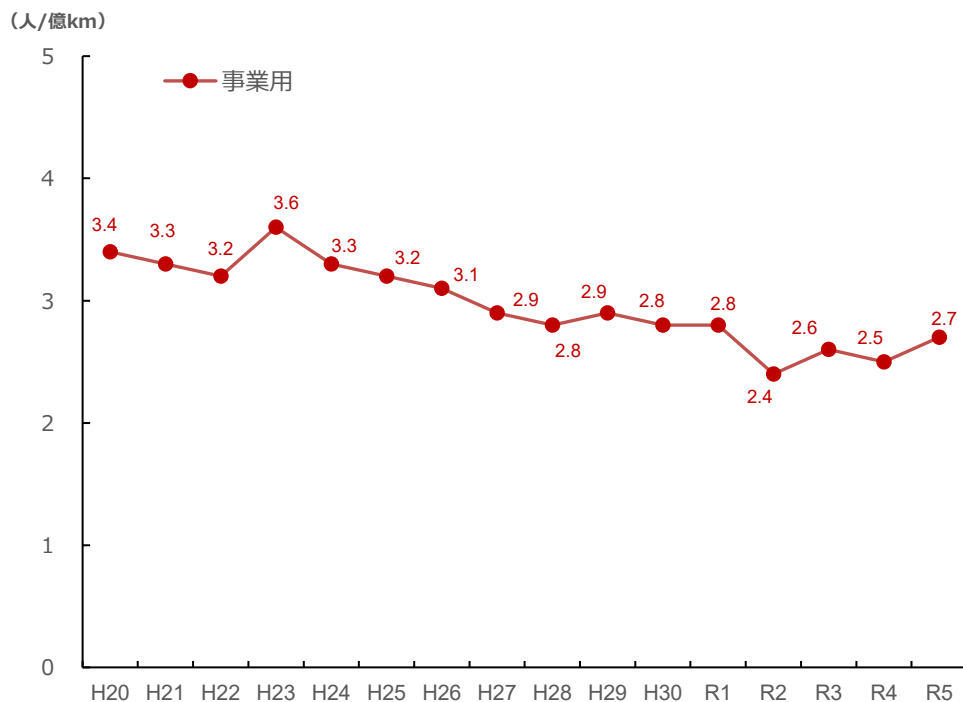
各モードの走行距離1億キロあたりの交通事故死者数の推移



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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

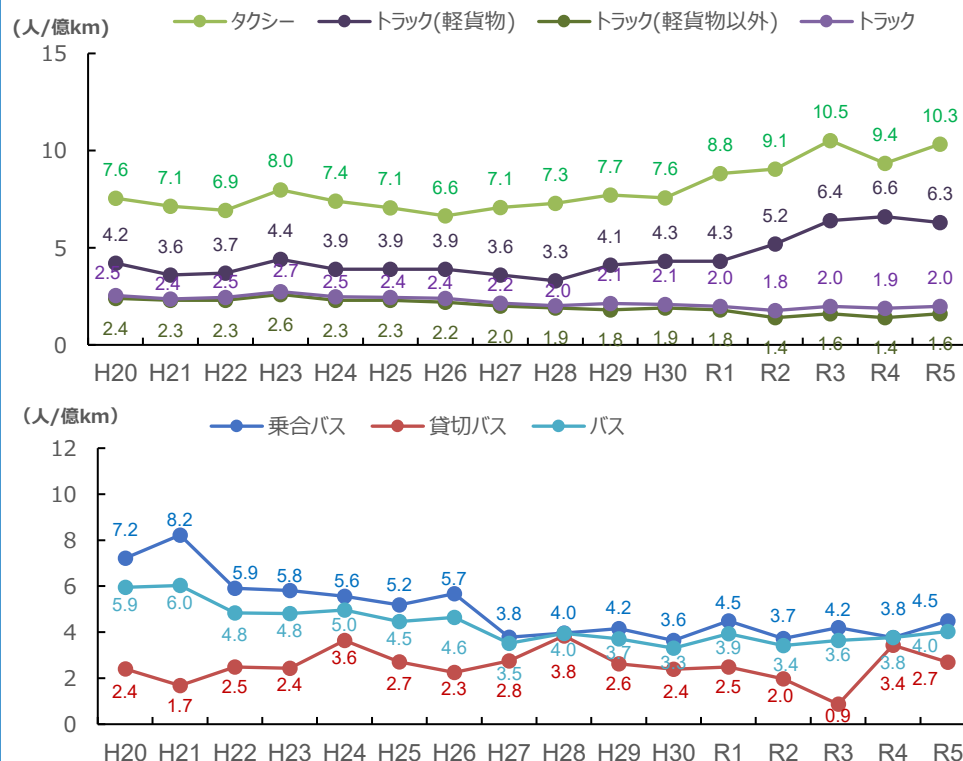
- 事業用自動車による走行距離1億キロあたりの交通事故重傷者数の推移は減少傾向。令和5年は、令和4年と比較して増加。
- 各モードの走行距離1億キロあたりの交通事故重傷者数の推移は横ばい。令和5年は、令和4年と比較してタクシー・トラック・乗合バスは増加、貸切バスは減少。

事業用自動車の走行距離1億キロあたりの交通事故重傷者数の推移



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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

各モードの走行距離1億キロあたりの交通事故重傷者数の推移



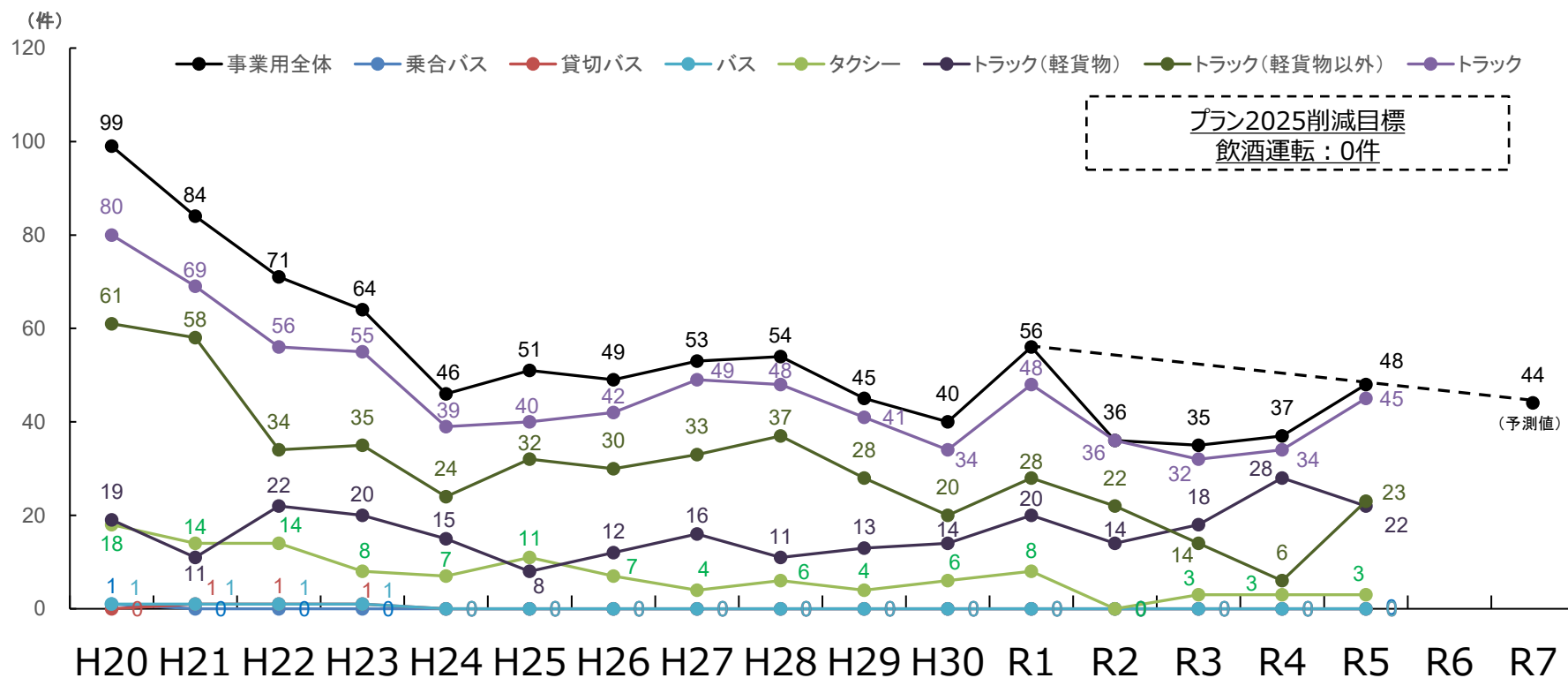
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

飲酒運転による事故

- 飲酒運転による事故件数は、目標の達成が難しい見込み。
- 飲酒運転による事故について点呼の未実施が確認されるとともに、点呼実施後であっても、休息中や運行中における飲酒が確認された。

○ 事業用自動車による令和5年の飲酒運転事故件数は48件で、令和4年と比較して11件増加。

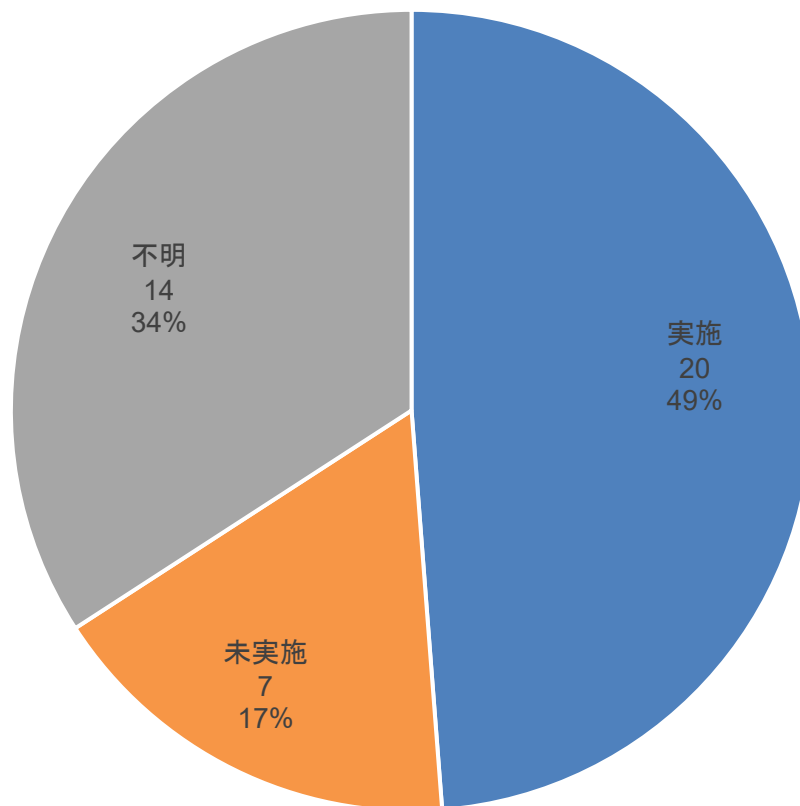
飲酒運転による事業用自動車の交通事故



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」

○ 飲酒運転発生前に7件の点呼未実施が確認された。

(点呼の実施状況)

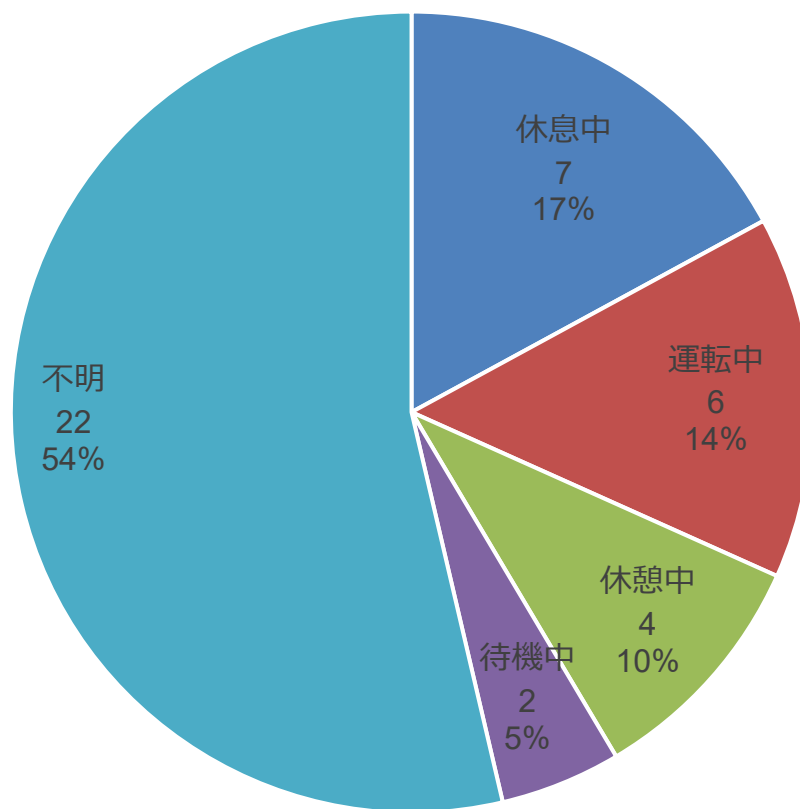


計41件

(出典)自動車事故報告規則に基づく運送事業者から提出される報告書の記載事項

○ 飲酒したタイミングとして、休息中7件、運転中6件、休憩中4件、待機中2件が確認された。

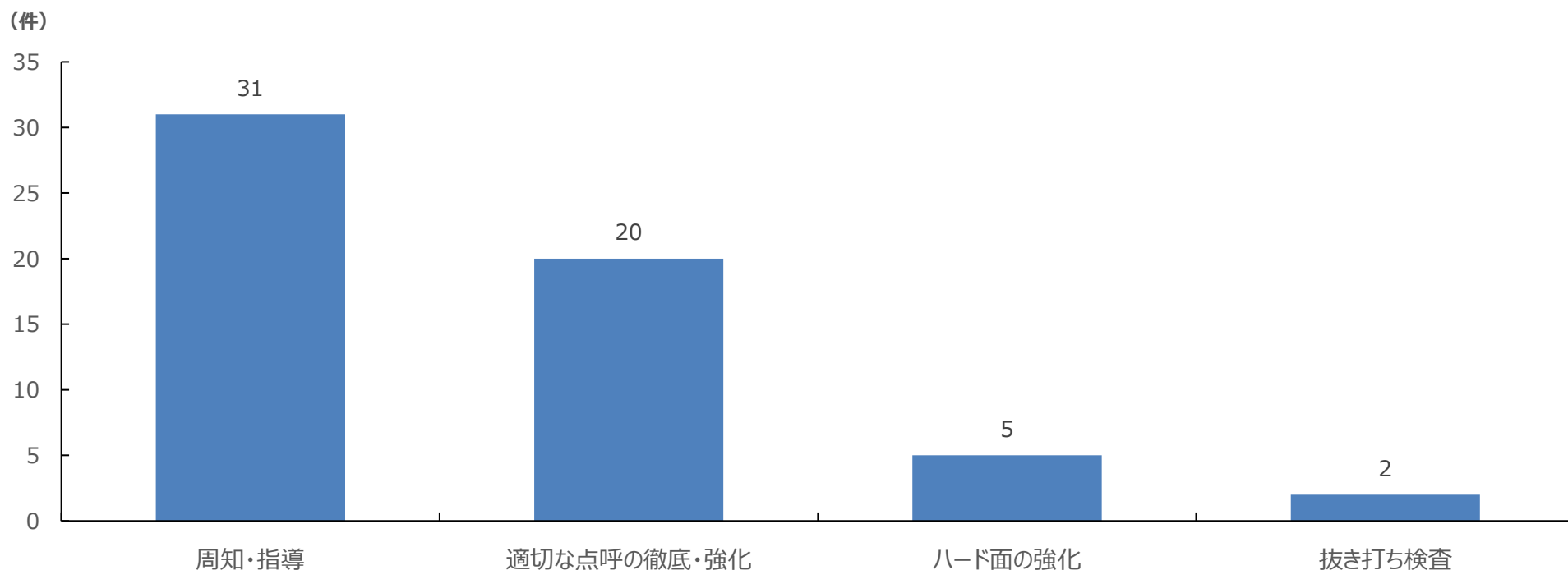
(飲酒のタイミング)



計41件

- 飲酒運転事故発生後、事業者から報告された再発防止策として、1番多かった対策は、周知・指導(31件)であり、約76%の事業者で実施した、もしくは実施を検討していることが確認された。次いで、適切な点呼の徹底・強化(20件)、ハード面の強化(5件)と続く。

(事業者から報告された再発防止策)



計58件 ※複数の対策を報告する事業者あり

(出典)自動車事故報告規則に基づく運送事業者から提出される報告書の記載事項

【周知・指導】

- 乗務員全員に安全運転の再教育を実施 ○ドライバー全員に、再度法令順守と飲酒についてと車内への酒類持ち込み 禁止の徹底
- 拘束時間内の飲酒禁止及びアルコールの影響について再指導
- 管理者と運転者とのコミュニケーションの強化(報告・申告しやすい環境づくり)
- 毎月一回実施する安全運転教育指導の場で、全運転者に対して、飲酒運転事故事例等視聴覚教材を活用する

【適切な点呼の徹底・強化】

- 備え付けのアルコールチェック機による1日2回のアルコールチェックの徹底
- 運行管理業務の確実な実施(特に車両管理・点呼・運転者に対する指導等)
- 電話点呼の際にテレビ電話などを活用してドライバーの息の吹きかけ方や表情など確認しながらの電話点呼を実施
- 電話点呼での飲酒検査画像確認を必須事項とする ○対面点呼を100%実施
- 中間、終了後の点呼とアルコールチェックの結果確認を随時行う ○予定終了時間・出発時間に電話点呼が無い場合は逆点呼を徹底する
- 本来中間点呼が必要ない運行であっても、運行途中にある昼休憩後の出発前に全運転者に対して酒気帯びの有無の確認を実施する
- 始終業点呼時のアルコールチェックはもちろん泊を伴う場合も携帯用アルコールチェックによりチェックする

【ハード面の強化】

- ドラレコのインカメラ設置 ○最上位のドラレコ導入 ○携行型アルコールチェッカーの見直し ○アルコールチェッカーをデジタル記録式に変更

【抜き打ち検査】

- ドライバー同士の電話によるアルコールチェック ○運行管理者による抜き打ち検査(外出中モバイルアルコール検知器で検査)

【その他】

- 全社員から道路交通法及び関係法令を遵守し安全運転に務める宣言書を提出させる
- 乗務前の持ち物検査を実施する ○ドライバーの飲酒癖などを把握し個別ミーティングを行い飲酒運転防止内容を徹底指導する
- 電話点呼時の動画によるアルコールチェックを確認する

- 乗合バスの死亡事故のうち、人との事故によるものが3件中2件。

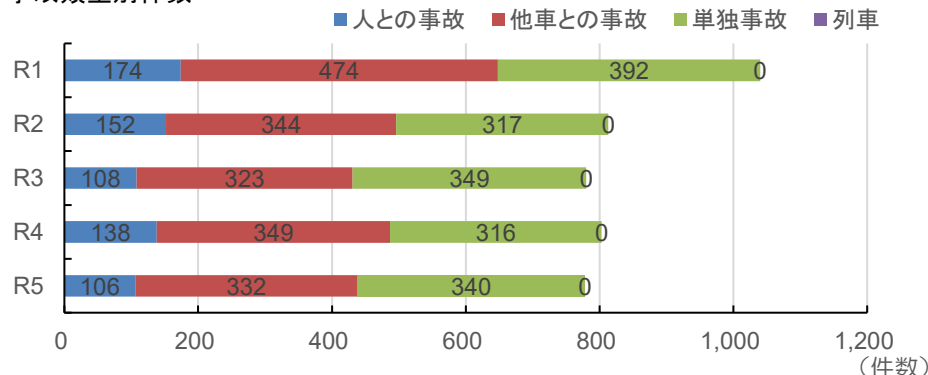
（以下、車内事故に関する分析の概要）

- 乗合バスの事故のうち約34%が車内事故。
- 令和7年までに車内事故件数85件以下とする目標の達成は難しい見込み。
- 車内事故の約61%は、10km/h未満の速度で発生。
- 負傷した乗客は、65歳以上で女性が多い。
- 車内事故の約75%は、乗務員要因。

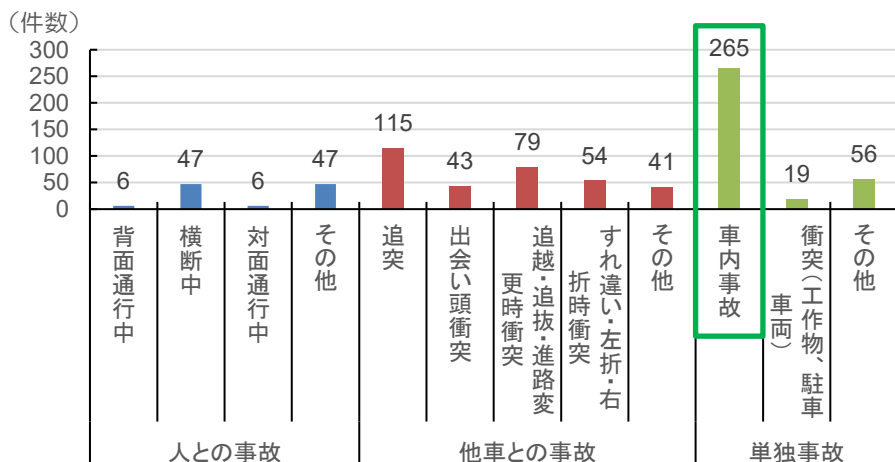
- 乗合バスの事故類型としては、「車内事故」が全体の約3割にあたる265件発生しており、最多。
- 乗合バスの死亡事故類型としては、「横断中」などの人との事故及び「出会い頭衝突」であった。

乗合バスの事故類型

○事故類型別件数

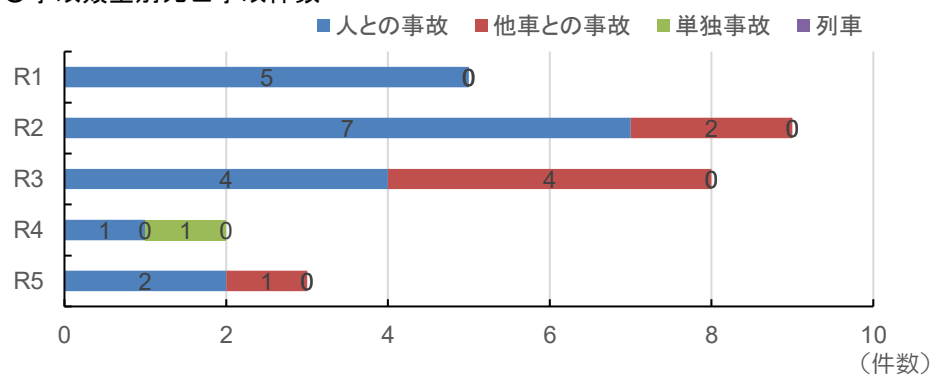


○令和5年事故類型別事故件数の内訳

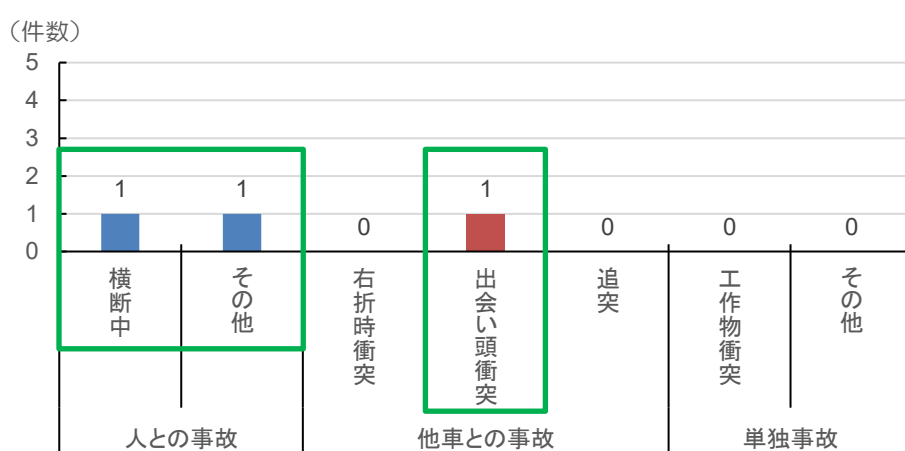


乗合バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数

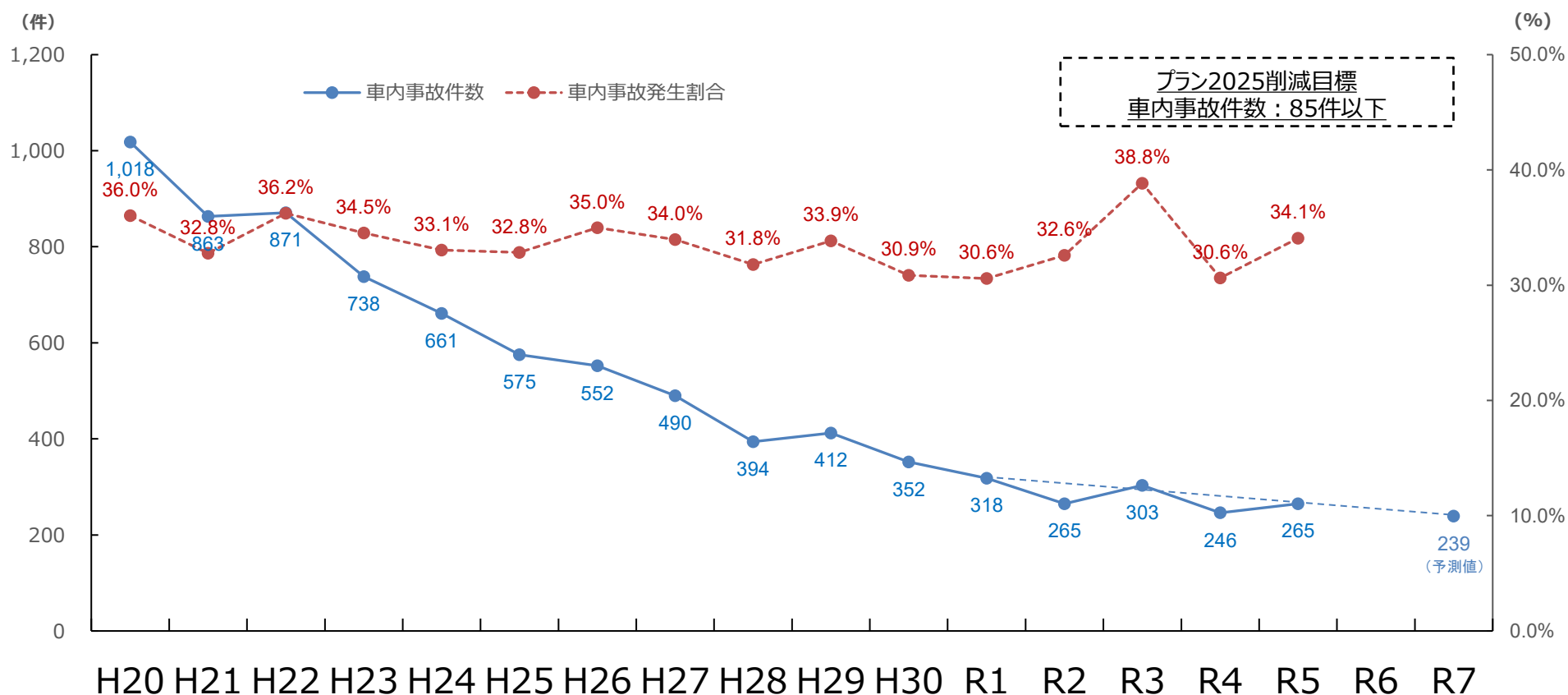


○令和5年事故類型別死亡事故件数の内訳



○ 乗合バスによる令和5年の車内事故件数は265件で、令和4年と比較して19件増加、事故全体における発生割合は増加。

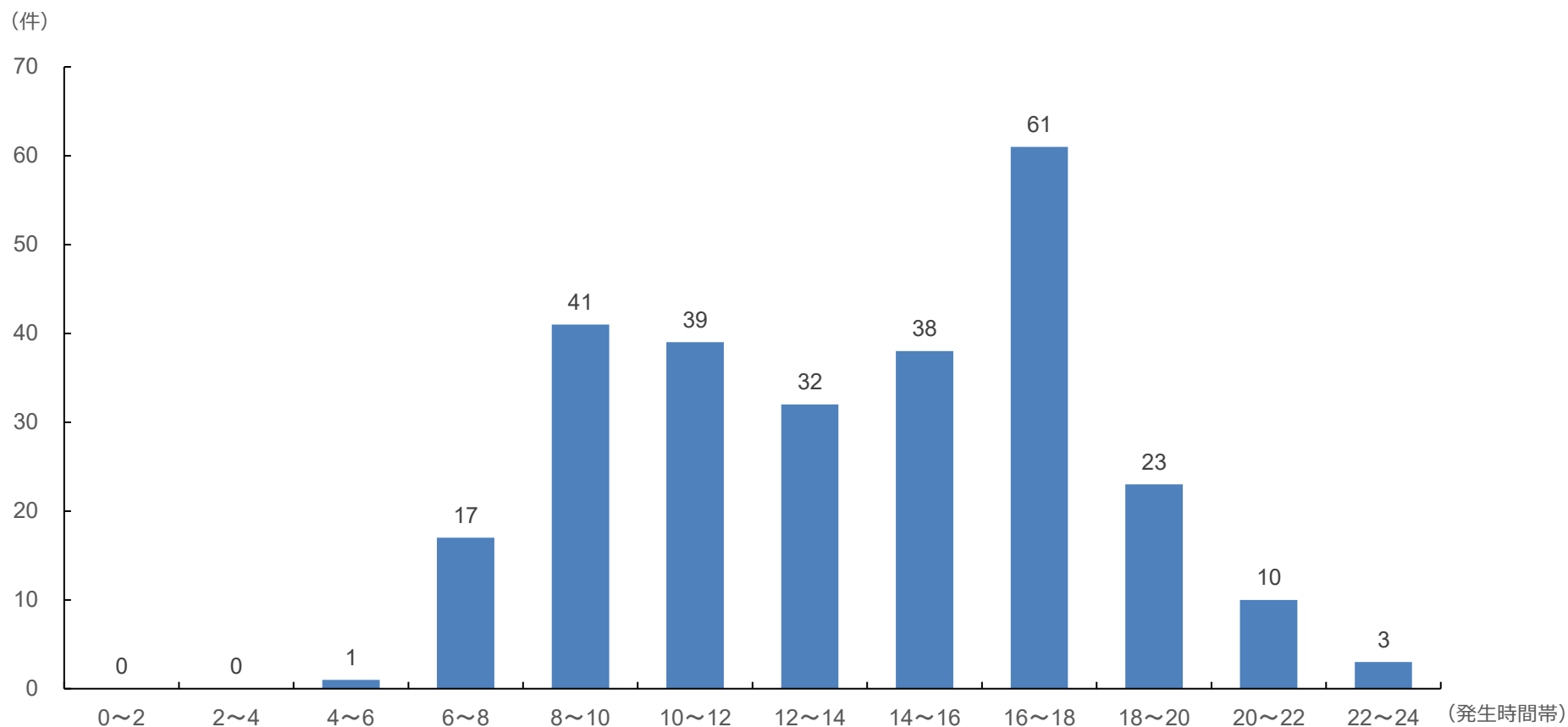
乗合バスによる車内事故件数と発生割合



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」

○ 事故発生時間帯は16～17時台(61件)が最も多く、次いで8～9時台(41件)、10～11時台(39件)、14～15時台(38件)であった。

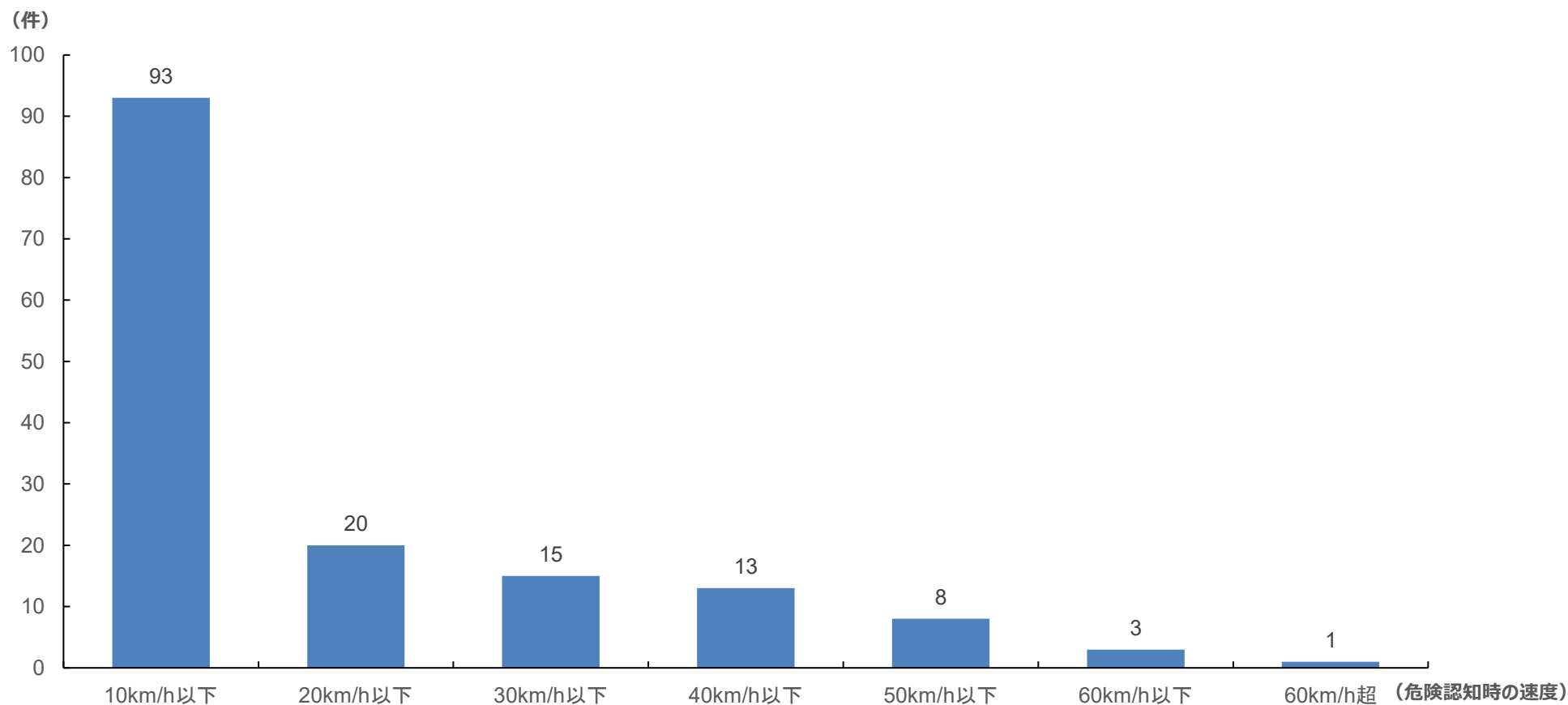
(発生時間帯)



計265件

○ 危険認知時の速度が確認できた153件のうち、10km/h以下(93件)が最も多く、次いで20km/h以下(20件)、30km/h以下(15件)であった。

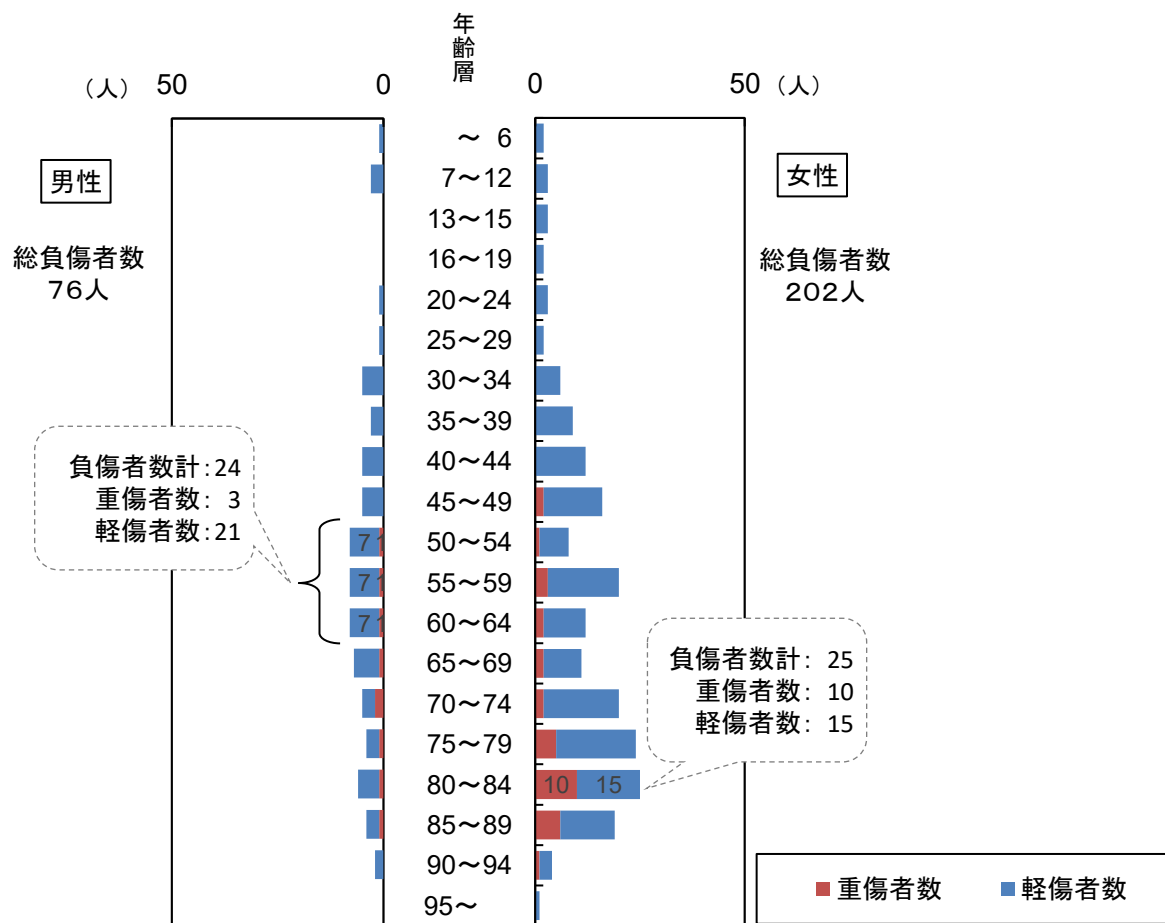
(危険認知時の速度)



計153件

- 負傷者(278人)は、男女ともに高齢者が多くなっている。男性に比べて女性の負傷者数が約2.7倍となっている。また女性の年齢層では70～89歳が多く、一番多い年齢層は80～84歳で25人であった。

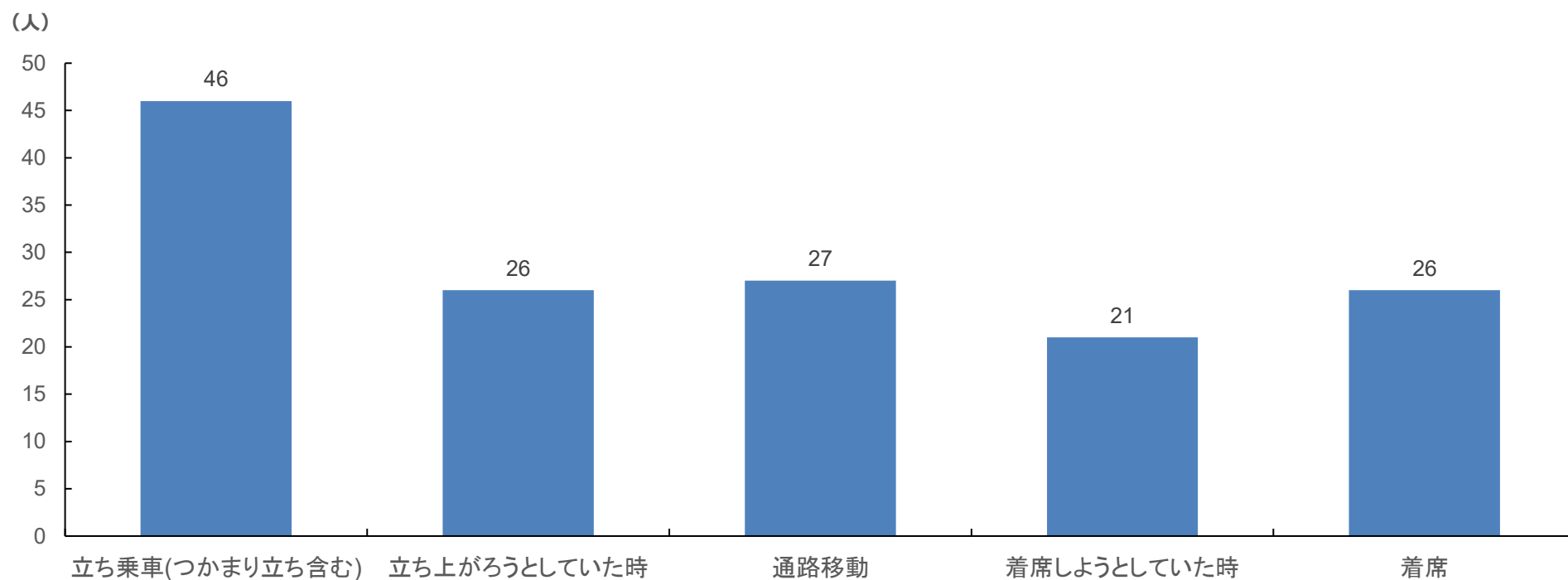
(男女別年齢層別負傷者数)



計278人

○ 受傷前の動作が確認できた乗客146人のうち、立ち乗車(つかまり立ち含む)(46人)が最も多く、次いで通路移動(27人)であった。

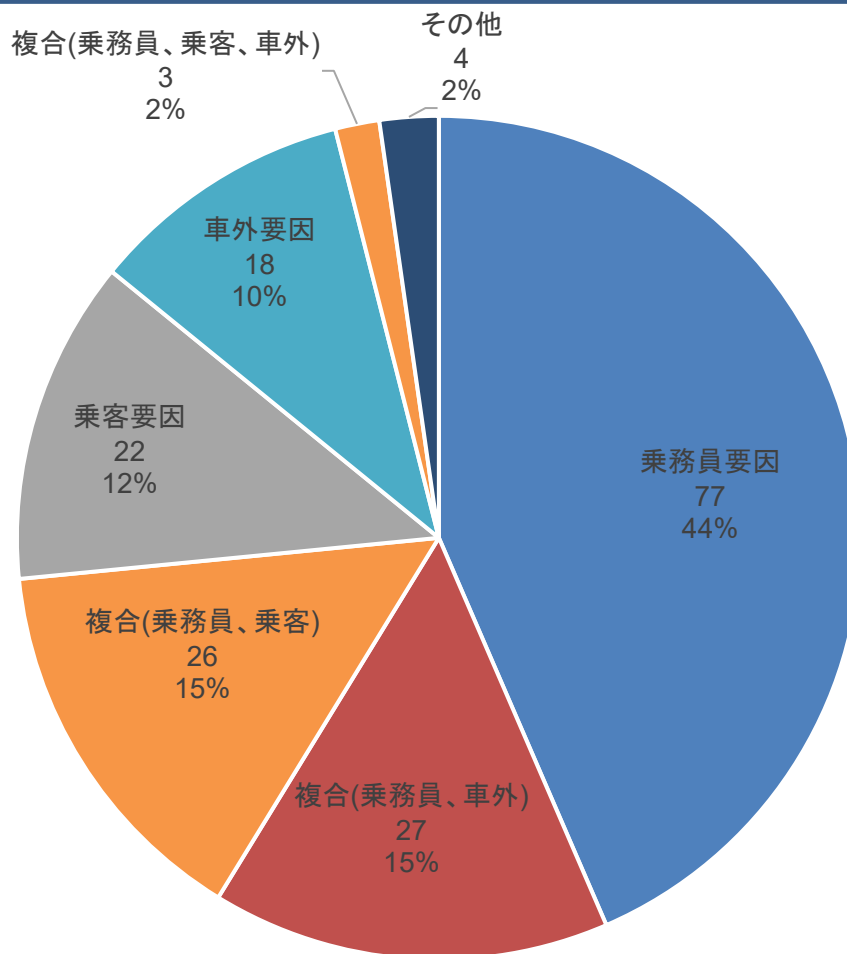
(受傷前における乗客の動作)



計146件

○車内事故の要因として、乗務員要因(77件)が最も多く、次いで複合(乗務員、車外)(27件)、複合(乗務員、乗客)(26件)であった。乗務員に何らかの要因があった事故は133件で全体の約75%であった。

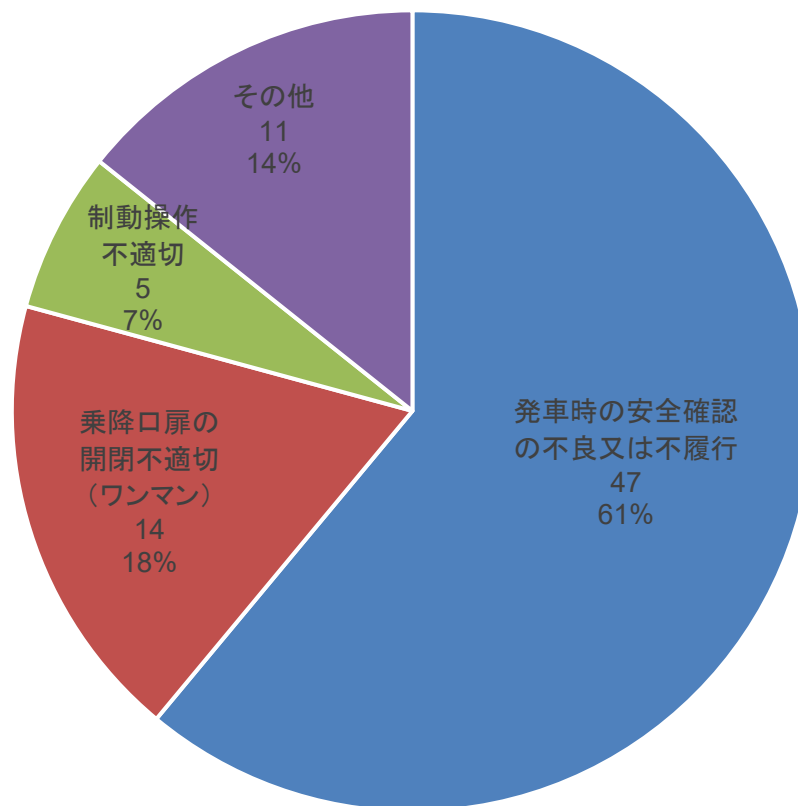
(事故の要因)



計177件

- 乗務員要因(77件)の事故原因のうち、発車時の安全確認の不良又は不履行(47件)が最も多く、次いで、乗降口扉の開閉不適切(ワンマン)(14件)、制動操作不適切(5件)であった。

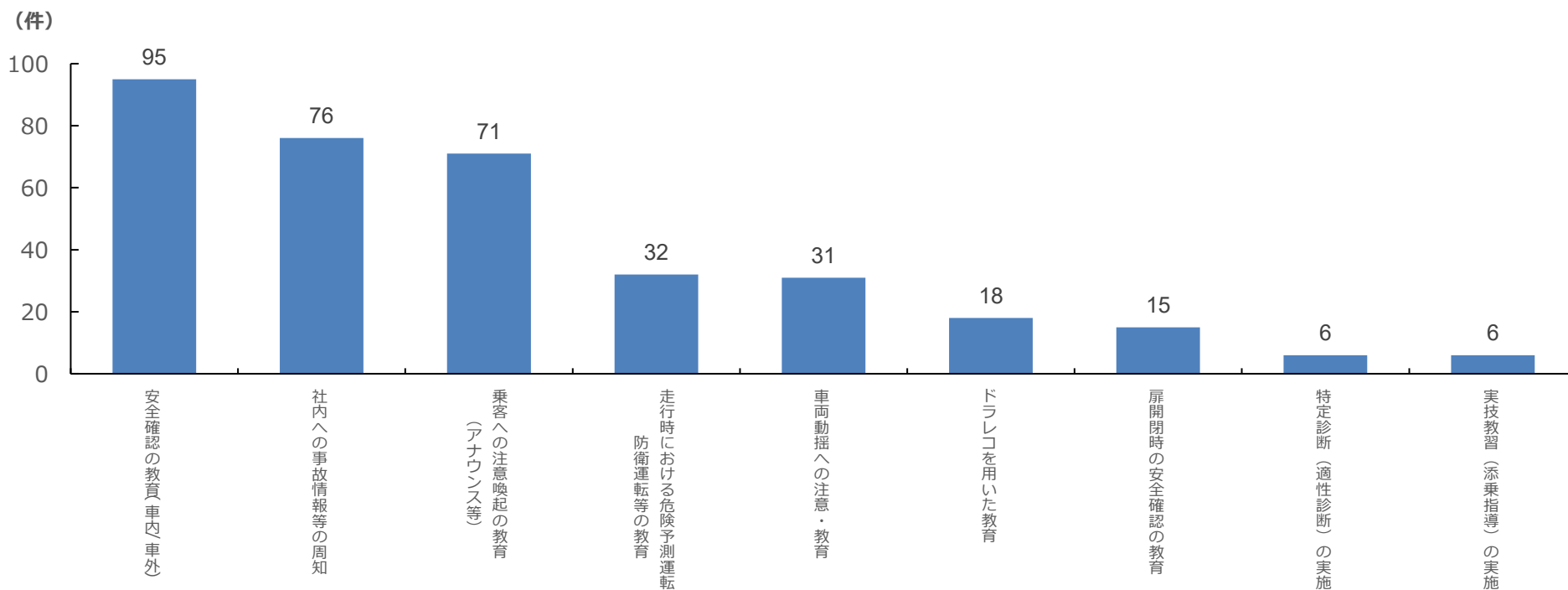
(事故原因)



計77件

- 車内事故発生後、事業者から報告された再発防止策で多かった対策は、安全確認の教育(車内／車外)(95件)であり、次いで、社内への事故情報等の周知(76件)、乗客への注意喚起の教育(アナウンス等)(71件)と続く。

(事業者から報告された再発防止策)



計350件 ※複数の対策を報告する事業者あり

(出典)自動車事故報告規則に基づく運送事業者から提出される報告書の記載事項

車内外の安全確認の徹底

- 発進時における車内の確認徹底
- 全乗務員に対し乗車の有無に関わらずバス停発車時の車内確認を再指導
- 点呼指示として、車内ミラー確認を確実に実施し、発進動作に移ることを遵守するよう啓発
- 車内ミラーによる乗客同行の確認を徹底
- 車内のお客さまの動静に注意を払い、発車時の基本動作を徹底
- 周囲の道路状況をよく確認し、かもしれない運転を徹底指導
- 交差点進入時の周囲安全確認と予測運転の徹底
- 交差点通過時は、周囲の状況を確認し、防衛運転に努めるよう全運転士に指導
- 動作する前には、必ず周囲の安全確認を行うよう全乗務員に再度指導
- 後続車両との安全確認後、緩やかに発進させることを周知指導

社内への事故情報等の周知

- 重大事故警報を全営業所に発出し、事故内容を周知
- 事故警報を所内に掲示し、全乗務員へ事故原因及び再発防止策を周知
- 全運転士に対して重要通達により周知
- 全乗務員に対し、点呼及び職員研修にて事案を共有

乗客への注意喚起の教育(アナウンス等)

- 発車時は車内アナウンスを行い、再度乗客の様子を確認してから発車するよう再指導
- 発車時の着席の確認とアナウンスの徹底
- 高齢のお客さまに考慮し明確なマイク案内を実施
- 離席防止の注意喚起アナウンスをするように、全乗務員に対して周知徹底

	事例①	事例②	事例③
当時の状況	駅のバス・タクシー専用ロータリー入口に進入した(19時台)際、バス左後方よりバスの正面に向けて走ってきた歩行者を撥ね(危険認知時の速度: 23km/h)、バスの左前輪で轢過した。	68歳の運転者は、交差点において脇道から直進で走行してきた二輪車と出会い頭衝突をした。 運転者は過去に一度事故を起こしていた。	始発地を出庫した直後、当該バスの右後方より車庫敷地内を歩いてきた歩行者に気付かず発進。車両右側が歩行者に接触して転倒、右後輪で轢過した。
事故の要因	・歩行者の飛び出し ・歩行者発見の遅れ(歩行者が夜間に上下黒系の服装を着用)	・信号の見落とし ・前方不注意 ・漫然運転	・発車時の右後方安全確認不足
再発防止策	・全運転者に対し事故警報を発令 ・駅構内に進入する際の速度の抑制と防衛運転について指導を実施 ・事故のドライブレコーダー映像を活用した教育を集合教育時に実施 ・事故発生現場を危険スポットとして共有するため全運転者に周知するハザードマップを作成	・各営業所の適齢運転者及び事故惹起者に対する個別教育の充実と運行確認の実施	・全運転者への状況説明、事案の周知 ・発車時の確実な安全確認について個人指導を実施 ・車庫内の環境整備のため、タクシー会社に現場での客待ち待機をしないよう依頼済み ・車庫内進入の歩行者に対し、誘導員を配置済み ・注意喚起看板の設置を検討中

(出典) 自動車事故報告規則に基づく運送事業者から提出される報告書の記載事項

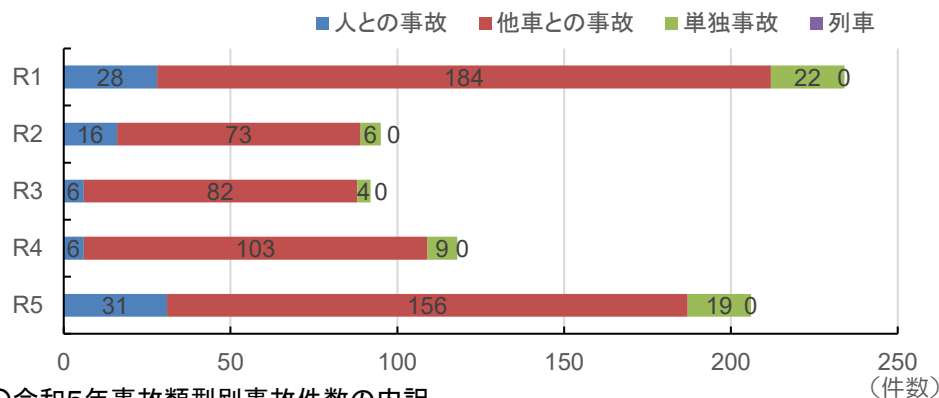
貸切バスの特徴的な事故

- 貸切バスの死亡事故2件は人との事故によるもの。
- 貸切バスの事故のうち約29%が追突事故。
- 令和7年までに乗客負傷事故件数20件以下とする目標の達成は難しい見込み。

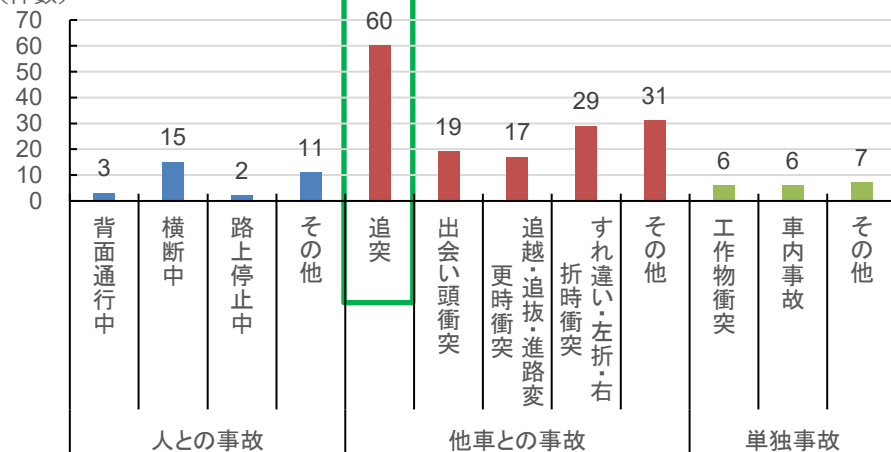
- 貸切バスの事故類型としては、「**追突**」が全体の約3割にあたる60件発生しており、最多。
- 貸切バスの死亡事故類型としては、「**背面通行中**」及び「**横断中**」の**人との事故**であった。

貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

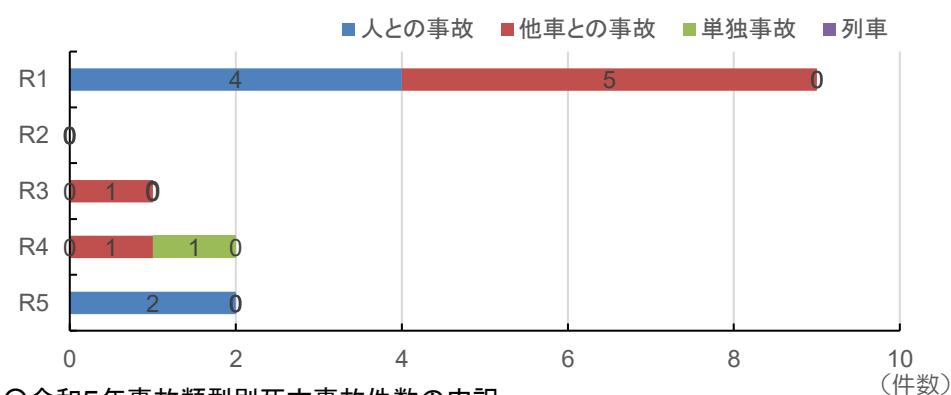


○令和5年事故類型別事故件数の内訳
(件数)



貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数

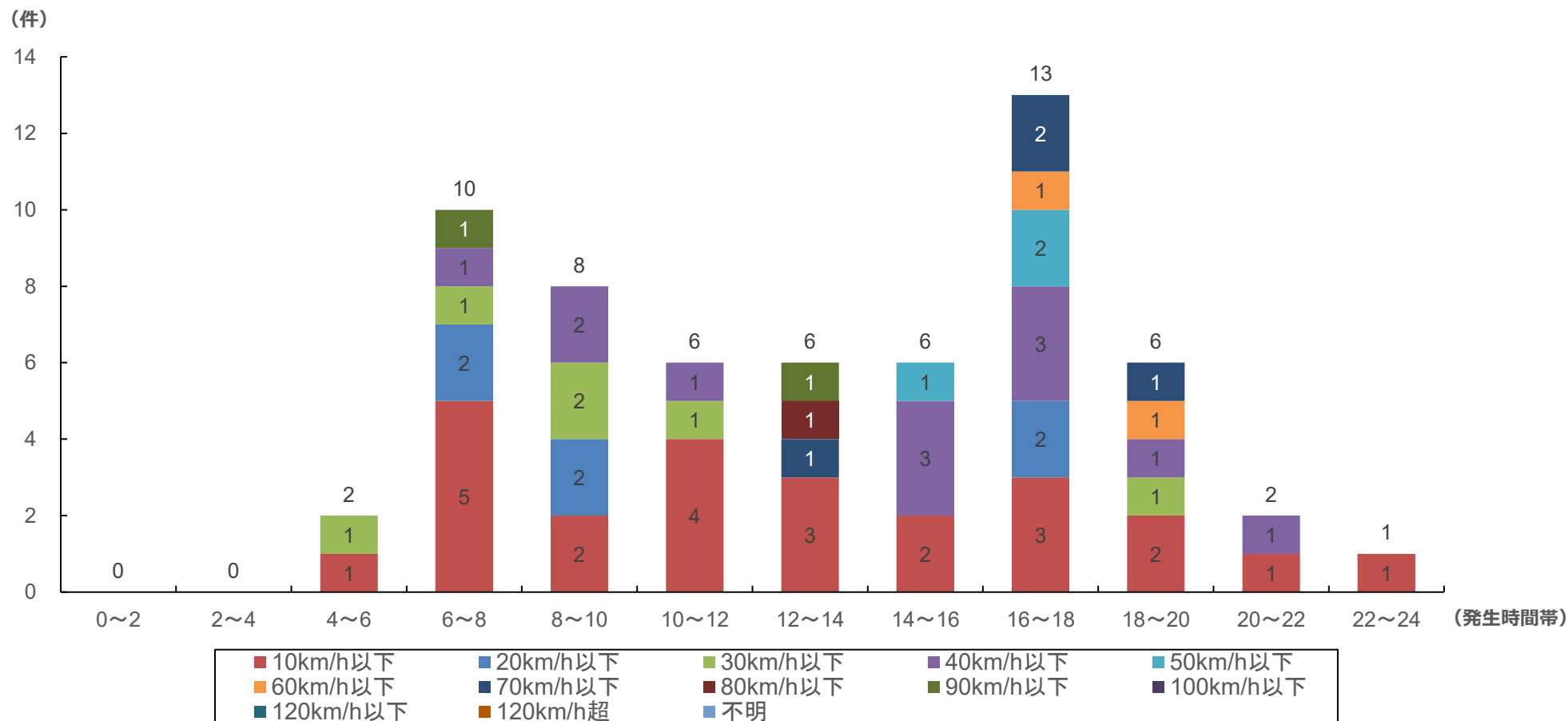


○令和5年事故類型別死亡事故件数の内訳

※令和5年の2件は、「背面通行中」「横断中」の人との事故。

- 事故発生時間帯は16時～17時台(13件)が最も多く、次いで6～7時台(10件)であった。また危険認知時の速度が10km/h以下の事故(24件)が最も多く、次いで40km/h以下の事故(12件)であった。

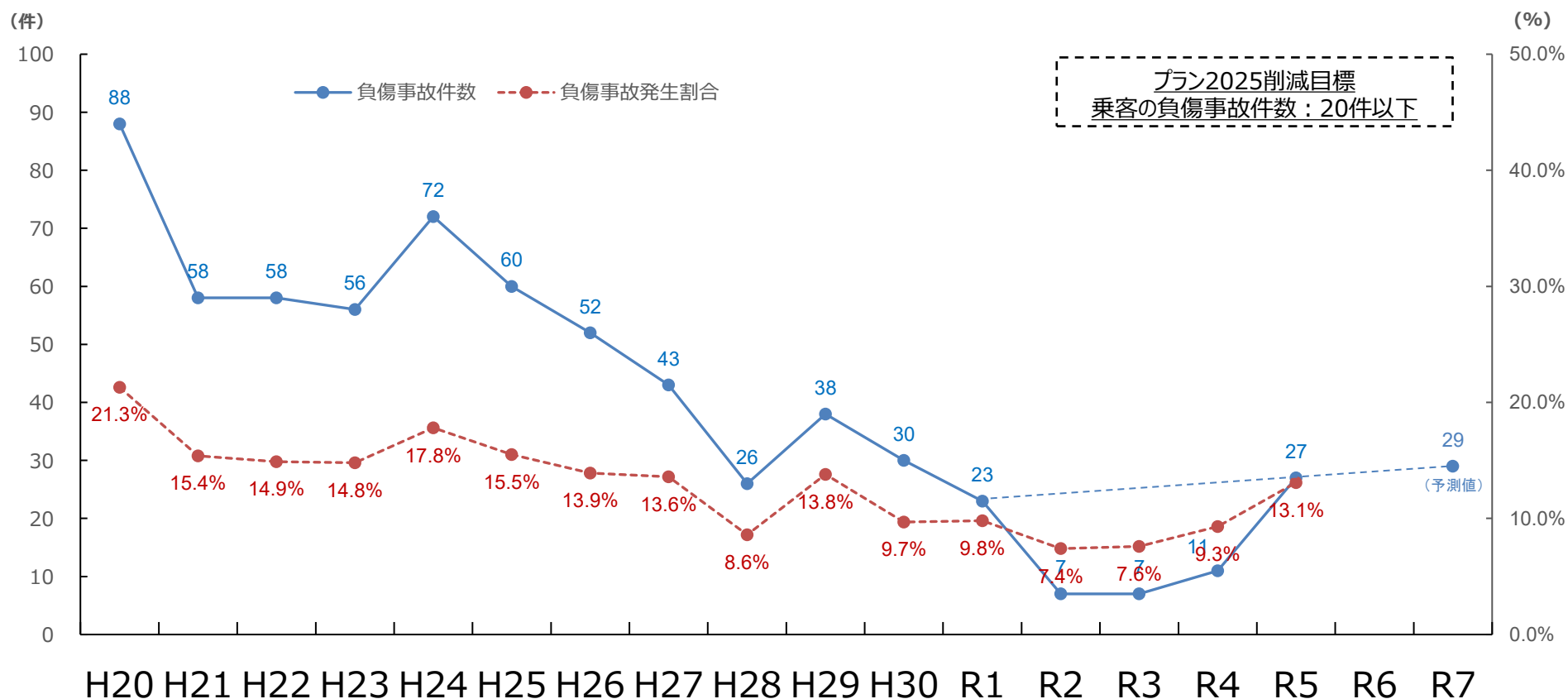
(危険認知速度別発生時間帯)



計60件

○ 貸切バスによる令和5年の乗客負傷事故件数は27件で、令和4年と比較して16件増加。

貸切バスによる乗客負傷事故件数と発生割合



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」

貸切バスによる乗客負傷事故の事例(令和5年)

	事例①	事例②	事例③	事例④	事例⑤
当時の状況	旅行会社のツアーで観光した後、事故発生場所のハンプを通過する際に車体が上下に揺れて乗客が負傷。ハンプを通過する前にも同じ大きさのハンプを通過していたが、2個目のハンプを通過する際には対向車もなく少し速度が速くなり、1個目のハンプを通過したときよりも上下の揺れが大きくなり、乗客の腰に負担がかかった。この事故により、乗客1名(女性)が腰椎を圧迫骨折した。	ツアー客とガイド計17人を乗車させ約20km/hで走行していたが、前方注視が不十分であったために道路の段差に気づかず走行し、段差でバスをバウンドさせた。それに驚愕し、適切なブレーキ操作及びハンドル操作等を行わずに直進進行させ、前方の道路外に設置されたコンクリートフェンスにバスの右前部角付近を衝突させた。この事故により、乗客1名が肋骨を骨折、乗客6名が足等に打撲傷等を負った。	運行計画に従い運行中、勘違いにより本来左折するはずだった交差点よりもかなり手前で左折した。道路幅員も比較的広がったこともあり、経路逸脱に気付くのが遅れてしまったことに加え、電波不緩衝地帯に迷い込んだため無線で応援を求めるも営業所に通じなかった。広い道路に出なかったが逆に更なる狭隘道路に入り込み、横転事故を起こしてしまった。この事故により、乗客2名が肋骨を骨折、乗客1名が腰椎突起を骨折した。	降車場所に向かう際、日報に発着距離数・発着時間を記載のため、運転席右側スイッチ機器操作盤上にボールペンを置き運行していたところ、振動でボールペンが足元に落下したため、ボールペンの位置を確認のために一瞬視線を前方から逸らしたことで、そのまま走行路から外れ路外に逸脱し、左前方が道路標識に衝突。そのまま車両下部で押し倒し、その後電信柱にバス側面が衝突し、のり面に停車。	事故発生場所である交差点を右折しようとした際、中央に寄りすぎて直進車の進路を妨げたために急ブレーキを踏んだ際、相手車両がガードレールに衝突し、その勢いで相手車両の右後方が当該車両の右前側面に衝突した。事故当時、信号機の色は双方の車線とも青信号であった。
事故の要因	・速度超過 ・バスの構造上の特性把握不足	・前方不注意 ・適切なブレーキ操作及びハンドル操作等を行わなかった	・運行経路逸脱(同ルート運行経験による思い込み)	・前方不注意(足元に落ちたボールペンがアクセル等に挟まるかもしれないという不安から脇見)	・進路妨害
再発防止策	・バスの構造上の特性について再教育 ・路面状況に応じた速度での運行指導	・事故当事者の運転者を含め社長以下で事故現場へ行き、再発防止のため、現場にて検討会を実施。その後、本社にて再発防止のための会合を実施。	・経路を間違った際の明確な基準を再確認 ・共通認識醸成のため、紙面による手順書携行 ・各車両にバス専用ナビ搭載を検討	・運転席周りの整理(ダッシュボード等) ・運転以外の動作を行う場合は、停止した際に行う旨、車掌とも連携を取り些細な異変でも意思疎通を図る旨の指導	・右左折時の安全確認について再度周知

【当時の状況】

渋滞中(完全停車状態)に歩行者がバスの前の車道を横断していたが、対向車線の対向車に気づき車道を渡り切れず、センターラインを超えて戻ってきた。バス前方車両が進んだため、当該貸切バス運転者が発進したところ、歩行者がバスの右前方角に接触して転倒、両足を右前輪に巻き込んだ。

【事故の要因】

- 前方、左右不注意
- 思い込み(だろう運転)

【再発防止策】

- 事故発生当日、社内電子掲示板にて全従業員へ事故の経緯・処理について発信
- 事故発生翌日、運行管理者及び運行管理者補助者の緊急会議開催
- 後日開催予定の社内教育及び安全会議内容に、事故経緯の分析及び再発防止対策を追加

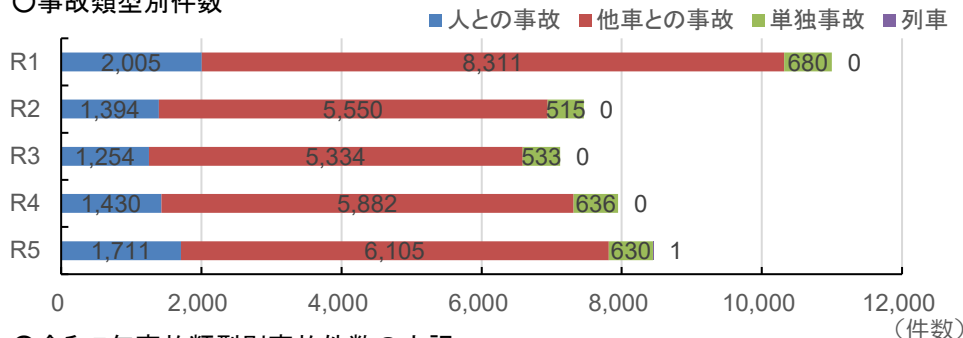
タクシーの特徴的な事故

- タクシーの死亡事故は、人との事故で横断中(約36%)、路上横臥(約22%)が多い。
- タクシーの事故は、出会い頭衝突(約18%)、追突(約17%)が多い。
- 長期的に見ると出会い頭の衝突の割合は減少傾向であるものの、令和7年までに出会い頭衝突事故件数を950件以下とする目標の達成は難しい見込み。
- 横断中の歩行者との死亡事故の約94%は、19時台～4時台に発生。
- 路上横臥の死亡事故は23時台～3時台に発生。

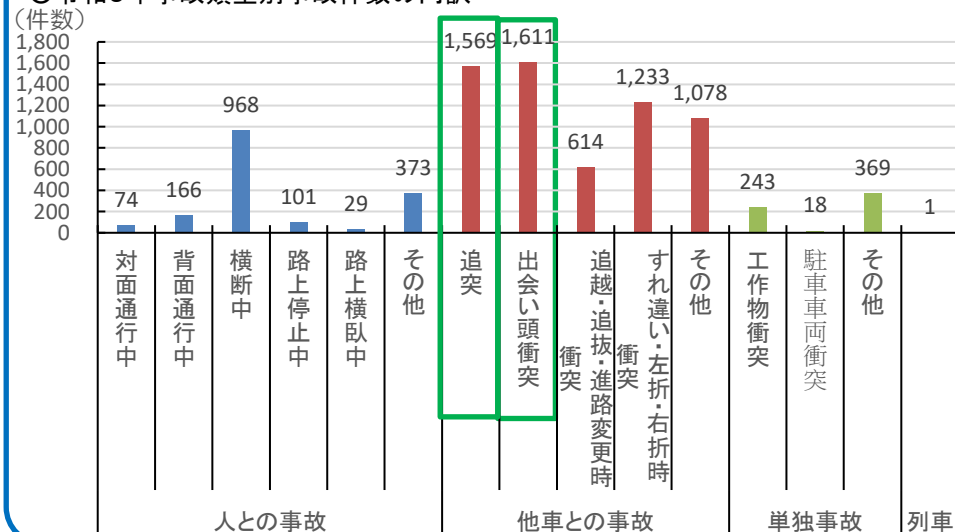
- タクシーの事故類型としては、「出会い頭衝突」が多い。
- タクシーの死亡事故類型としては「横断中」の人との事故が最も多い。

タクシーの事故類型

○事故類型別件数

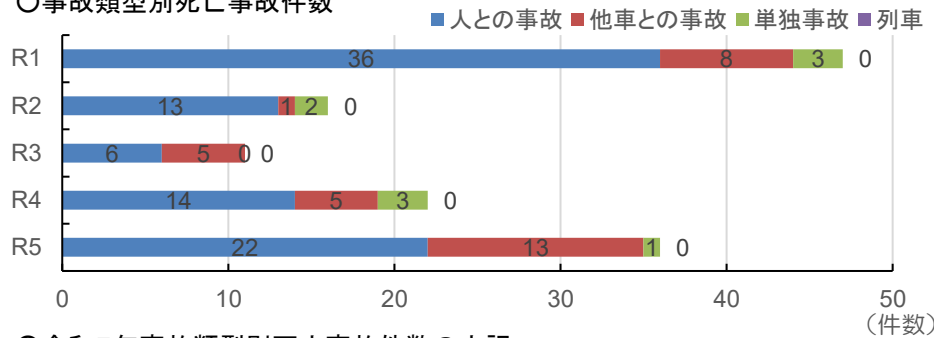


○令和5年事故類型別事故件数の内訳

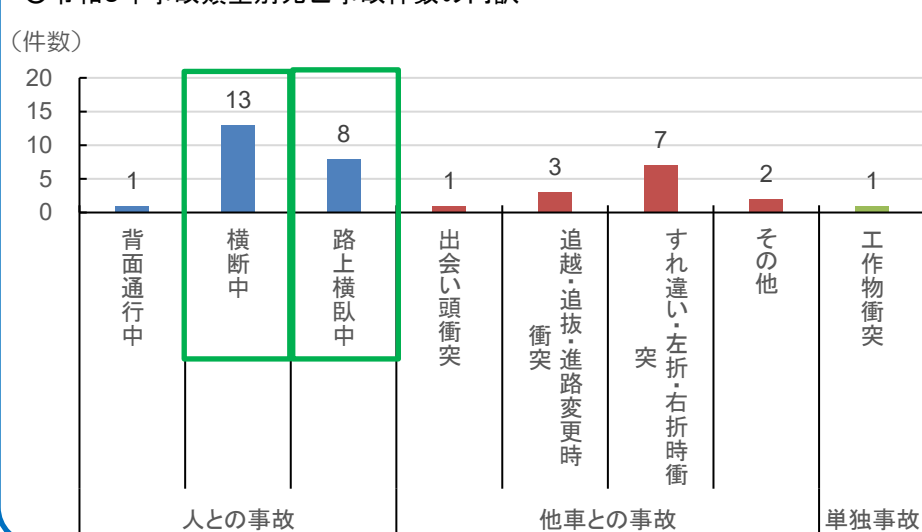


タクシーの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数

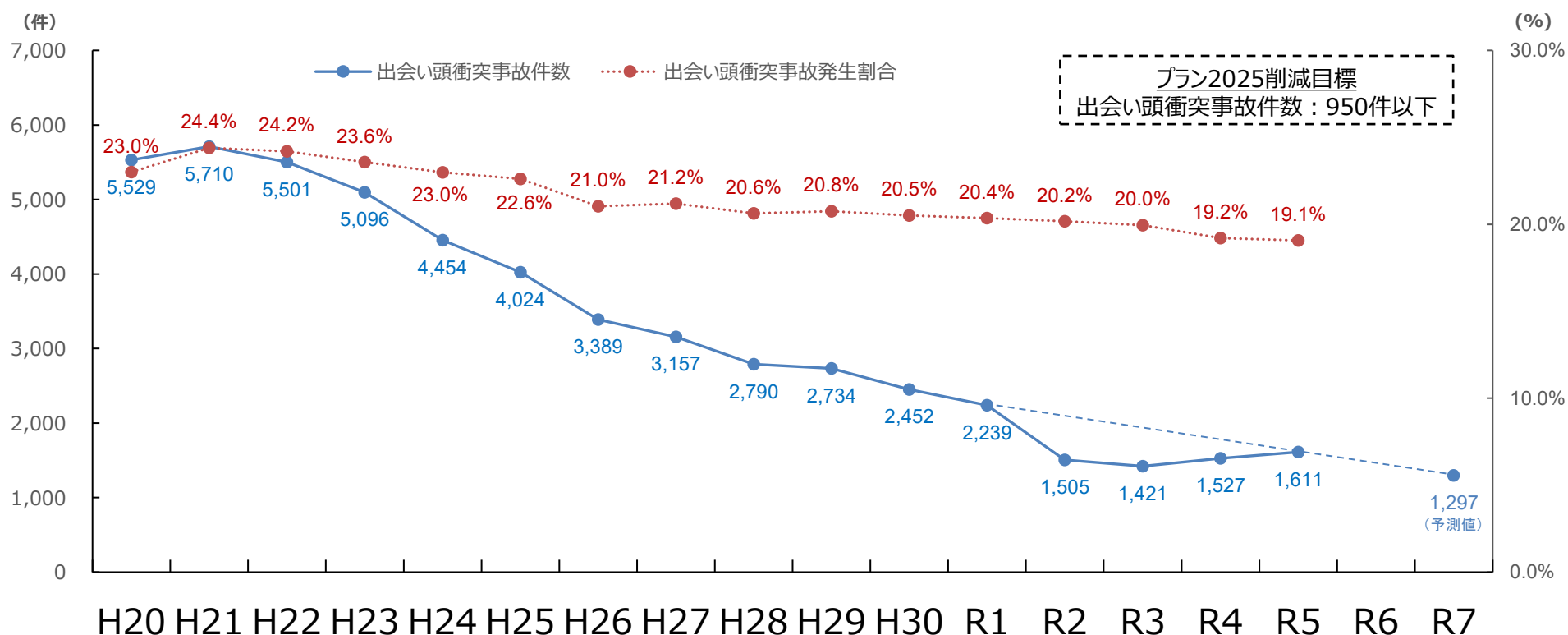


○令和5年事故類型別死亡事故件数の内訳



- タクシーによる令和5年の出会い頭衝突事故件数は1,611件で、令和4年と比較して84件増加、事故全体における発生割合は長期的に見ると減少傾向。

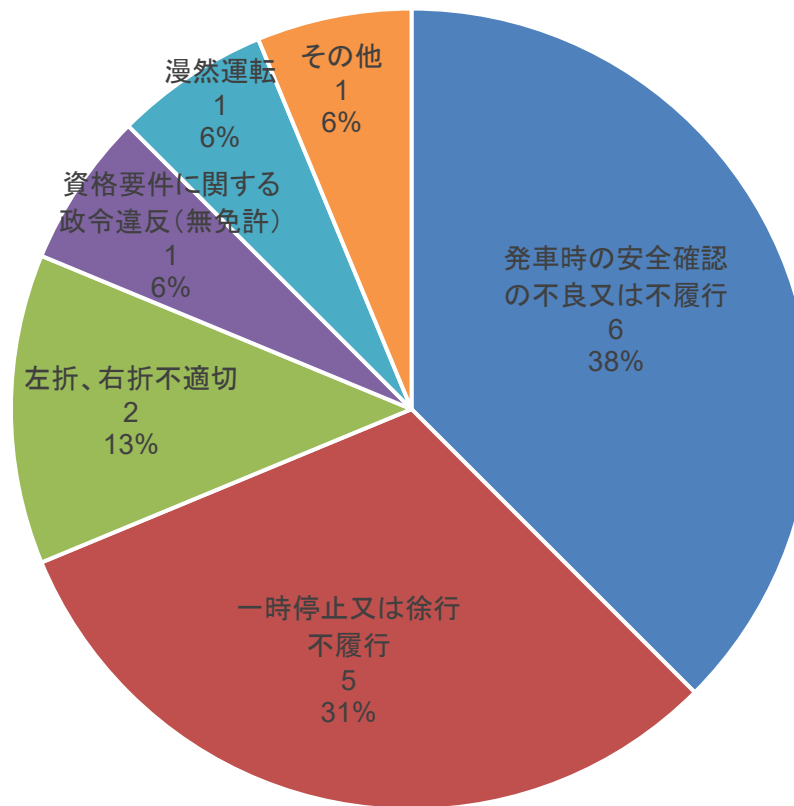
タクシーによる出会い頭衝突事故件数と発生割合



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」

- 事故の原因は発車時の安全確認の不良又は不履行(6件)が最も多く、次いで一時停止または徐行不履行(5件)、左折、右折不適切(2件)であった。

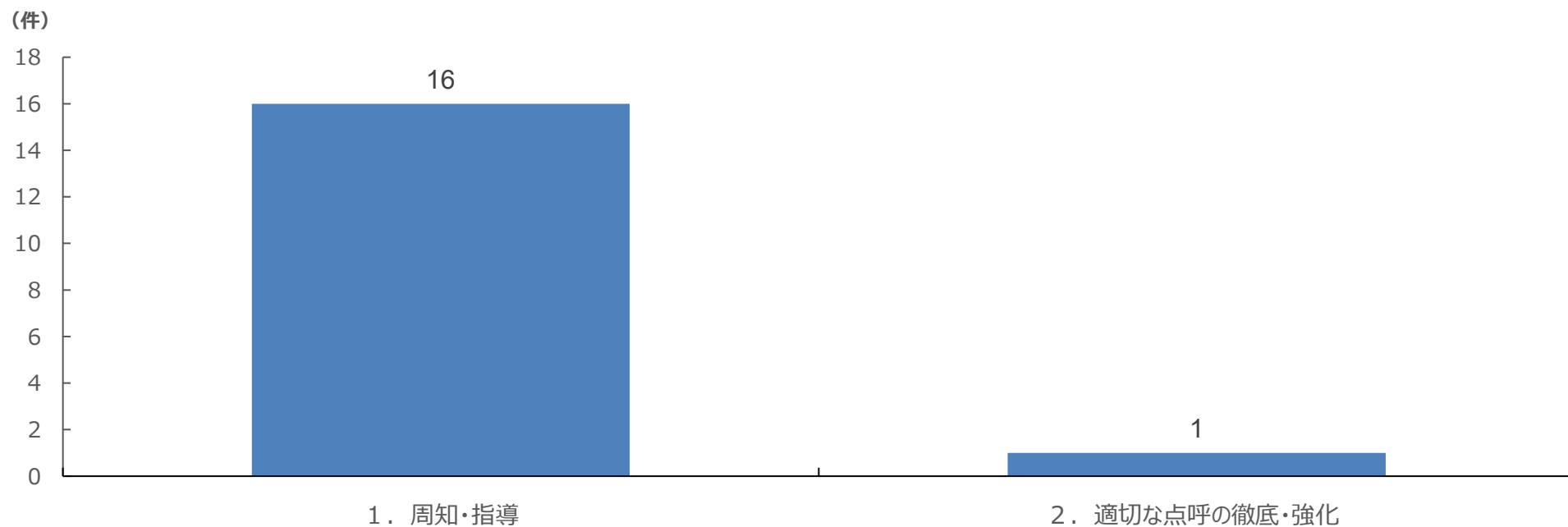
(出会い頭衝突事故の原因)



計16件

- 出会い頭事故発生後、事業者から報告された再発防止策で多かった対策は、周知・指導(16件)であり、全事業者で実施した、もしくは実施を検討していることが確認できた。

(事業者から報告された再発防止策)



計17件

※複数の対策を報告する事業者あり

【運転者への周知・指導】

- 全乗務員に対して乗務前点呼時に当該事故を周知
- 信号のない交差点における一旦停止および最徐行、安全確認等の指導および法令遵守の徹底
- 当該事故のドライブレコーダー映像にて事故発生状況、発生原因を解説
- 集合教育を実施
- 実車指導を実施
- 特定診断の受診
- 個別の安全講習受講

【適切な点呼の徹底・強化】

- ドライブレコーダー映像を活用した個別点呼を実地

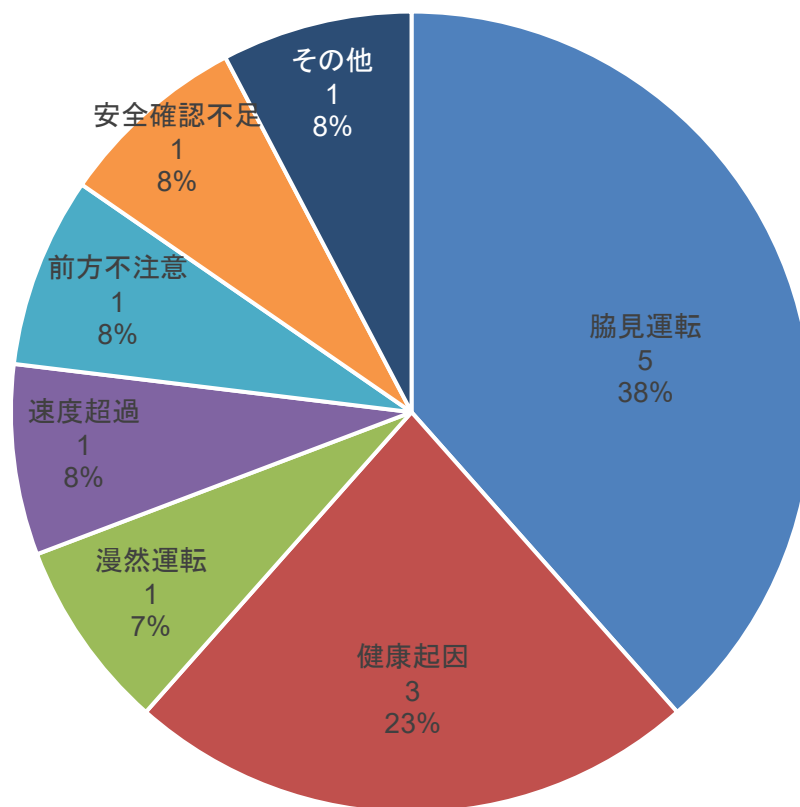
【その他】

- 当社所属全乗務員の運転経歴証明書を申請

(出典)自動車事故報告規則に基づく運送事業者から提出される報告書の記載事項

○ 運転者の要因で最も多かった要因は脇見運転(5件)であり、次いで健康起因(3件)であった。

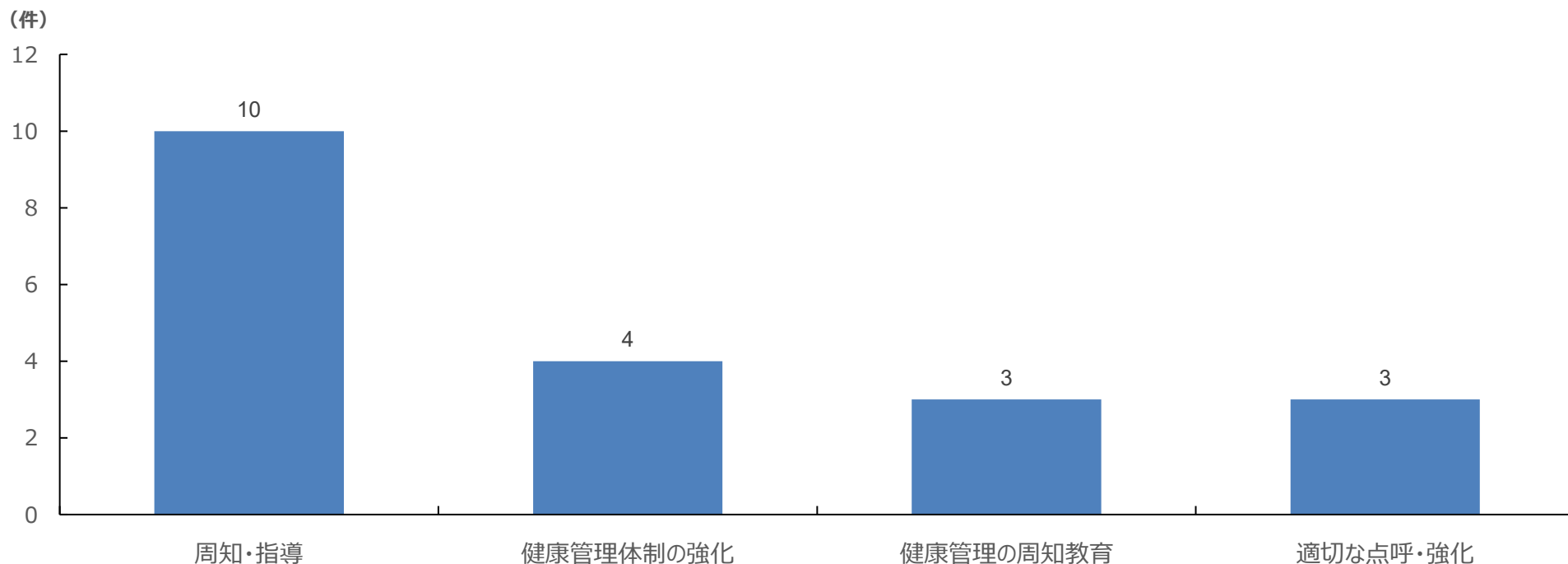
(運転者の要因)



計13件

- タクシーの追突事故発生後、事業者から報告された再発防止策で多かった対策は、周知・指導(10件)であり、約77%の事業者で実施した、もしくは実施を検討していることが確認できた。次いで、健康管理の周知教育(4件)と続く。

(事業者から報告された再発防止策)



計19件 ※複数の対策を報告する事業者あり

【周知・指導】

- 全乗務員に事故内容の説明と再発防止の周知徹底
- ドラレコ映像を用いた全従業員への事例展開と、安全運転の指導教育を実施
- 法令遵守の徹底
- 乗務員全員に対し事業用自動車を運転する場合の心構え、安全確実な輸送等について指導
- 社内にて月1回、運行管理者同席のもと各班別で安全講習会を実施
- 全乗務員に対し、走行中は常に危険を予測し、運転に集中することを指導
- パーキングギア、サイドブレーキ使用について指導

【健康管理体制の強化】

- 健康管理について産業医に相談
- 健康診断結果を基に各運転者の健康状態を把握し、要検査、要精密検査等については病院での検査を受けることを義務づける
- 運行中少しでも不調を感じたら停車してすぐに会社に連絡する体制を整える
- 40歳以上の特定疾患のある者への脳MRI全額補助を実施中

【健康管理の周知教育】

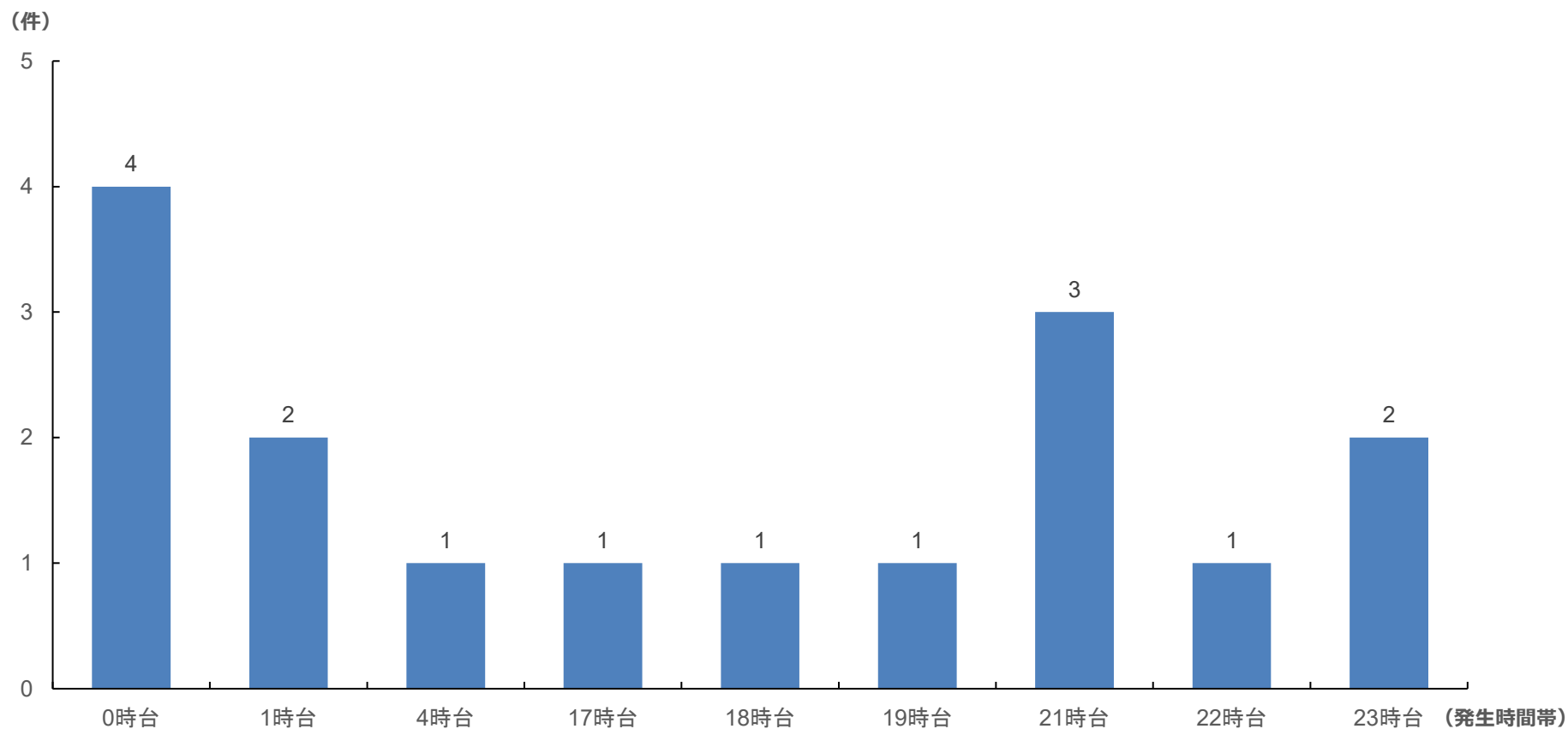
- 従業員全員に対して、健康管理の重要性と健康に起因する事故防止を周知
- 運行中に具合が悪くなったら直ちに会社へ報告し運行を中止する
- 本事案のドライブレコーダー映像を活用し、全社員に指導

【適切な点呼の徹底・強化】

- 点呼時の常用薬等の服用状況把握と、正しい服用の確認
- 点呼時に健康状態を確認

○ 横断中の歩行者死亡事故が発生した時間帯は夜間がほとんどであった。

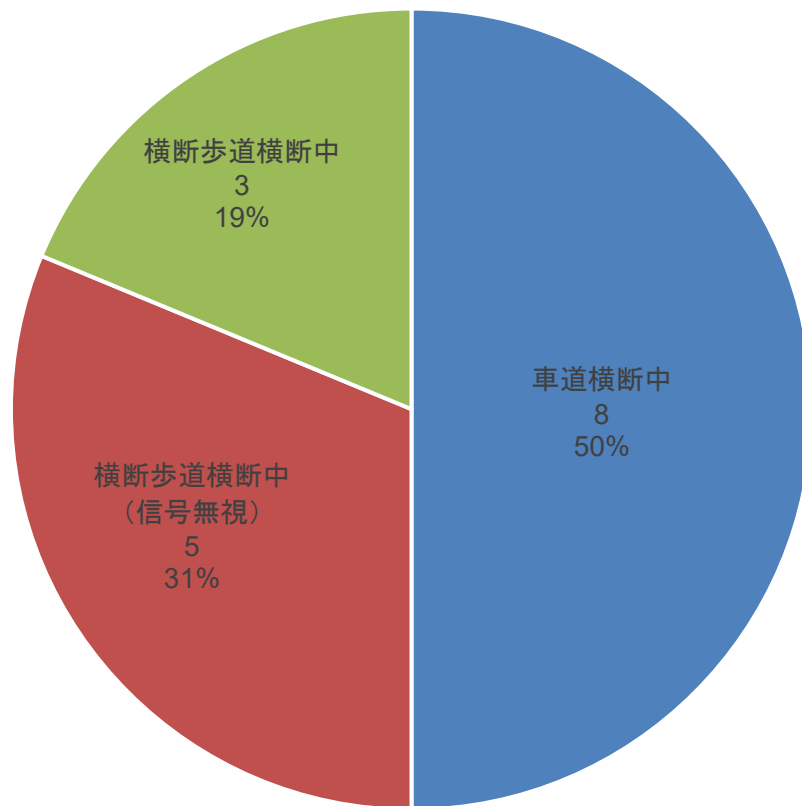
(発生時間帯)



計16件

○ 歩行者の行動は車道横断中(8件)が最も多く、次いで横断歩道横断中(信号無視)(5件)であった。

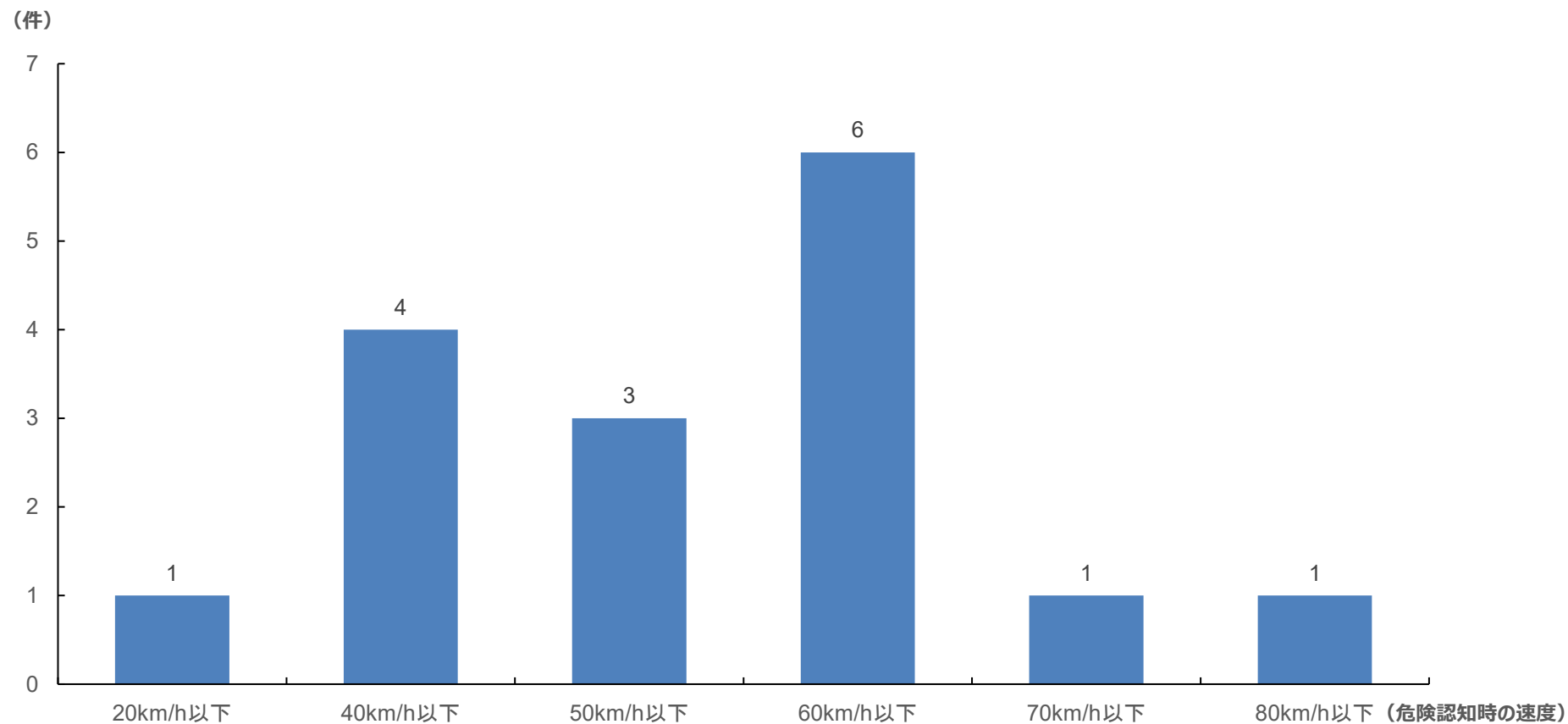
(歩行者の行動)



計16件

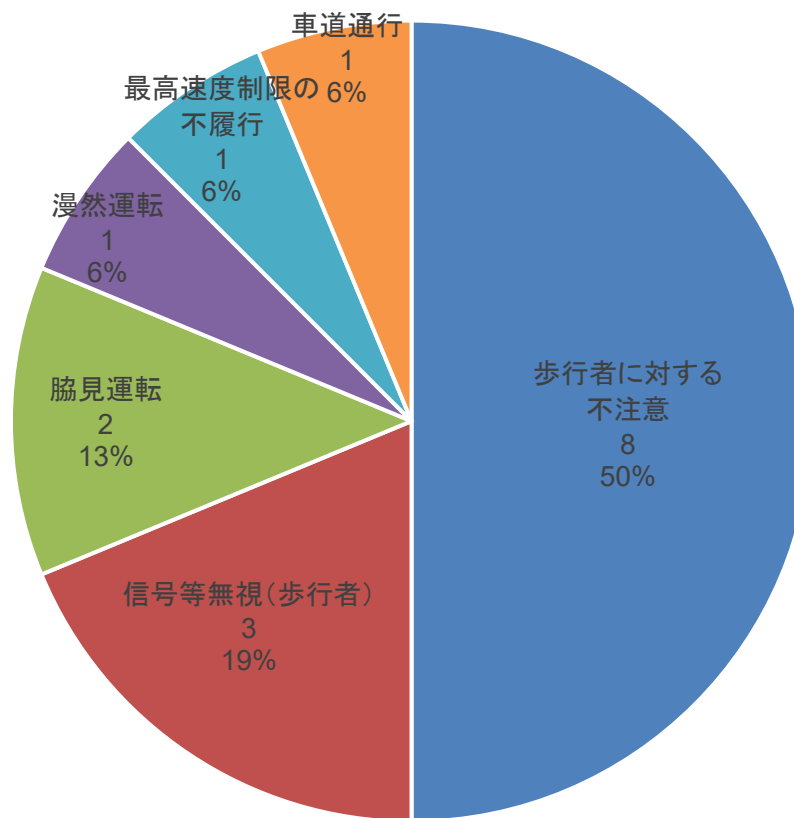
○ 危険認知時の速度は60km/h以下(6件)が最も多く、次いで40km/h以下(3件)であった。

(危険認知時の速度)



○ 事故原因は歩行者に対する不注意(8件)が最も多く、次いで信号等無視(歩行者)(3件)、脇見運転(2件)であった。

(事故の原因)



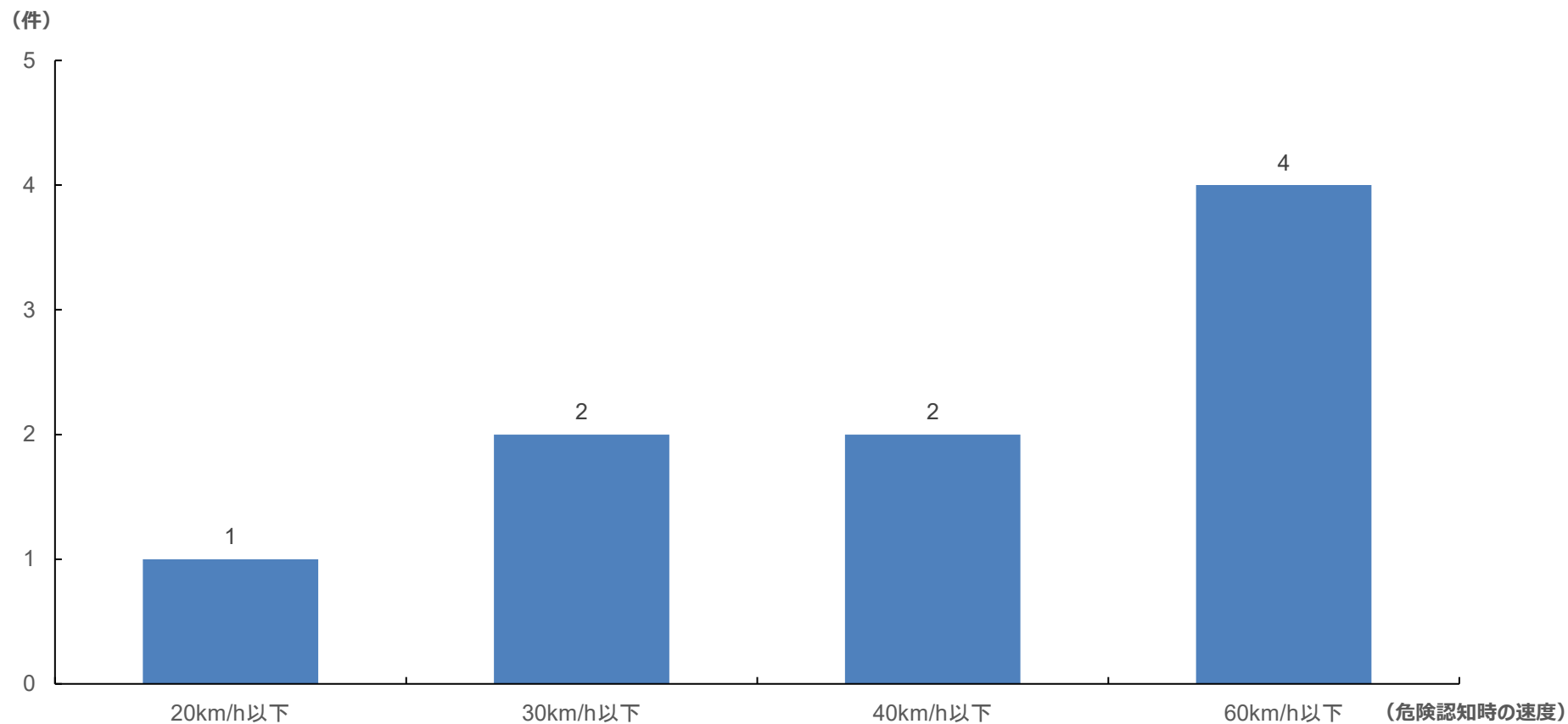
計16件

【運転者への周知・指導】

- 前照灯の有効活用を指導
- 点呼にて事故状況周知と注意喚起実施
- 防御運転の実施を周知
- 制限速度など交通法規の遵守を徹底
- 書面により周知徹底
- 雨天時などの視界不良時の速度指導
- 危険予知トレーニングの実施

○ 危険認知時の速度は60km/h以下(4件)が最も多く、次いで40km/h以下(2件)、30km/h以下(2件)であった。

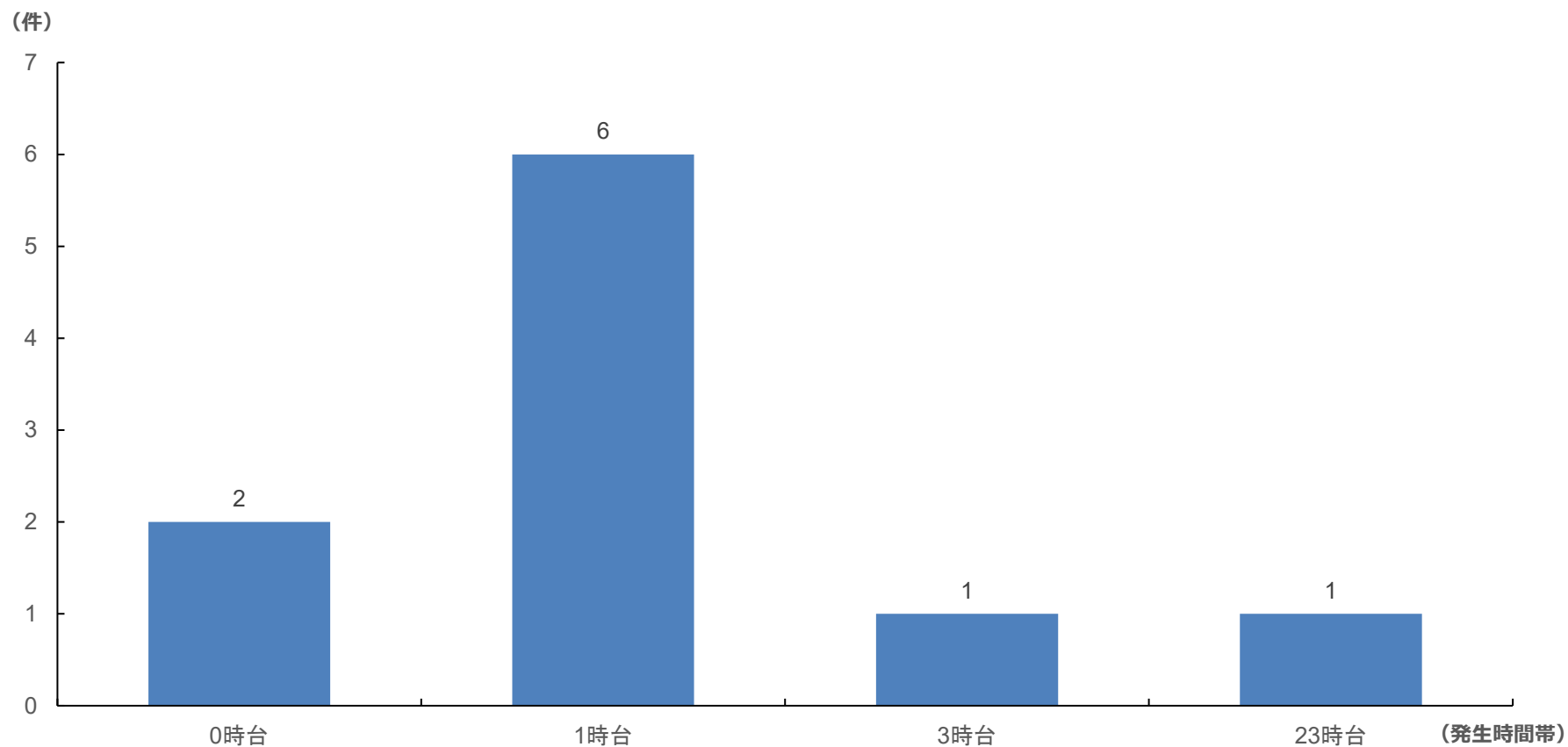
(危険認知時の速度)



計9件

○ 事故発生時間帯は1時台(6件)が最も多く、次いで0時台(2件)であった。

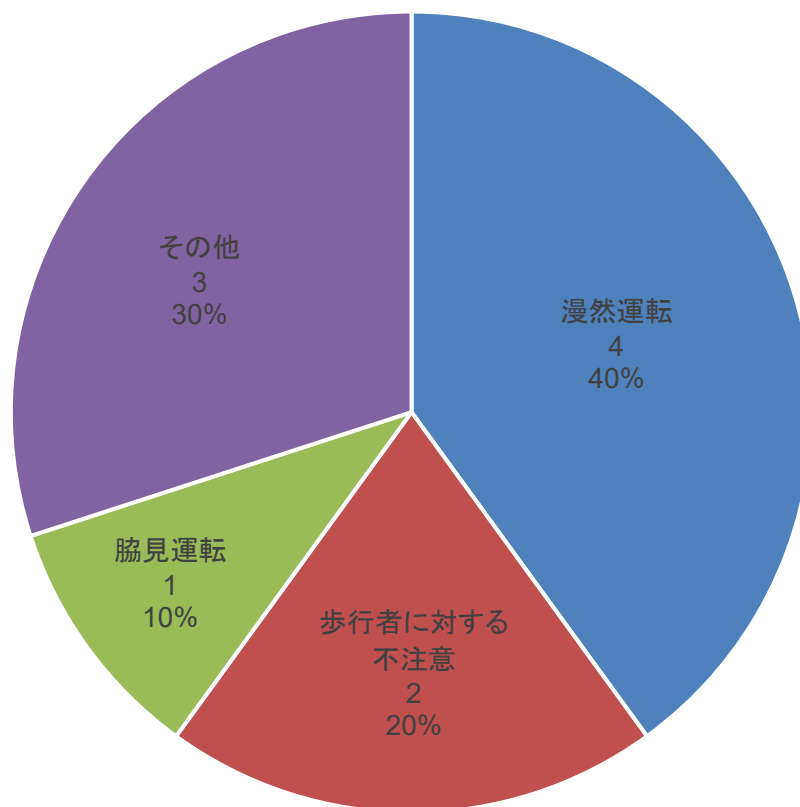
(発生時間帯)



計10件

○ 事故原因は漫然運転(4件)が最も多く、次いで歩行者に対する不注意(2件)、脇見運転(1件)であった。

(事故の原因)



計10件

事例1: 漫然運転

当該運転者は、事故発生場所である交差点を通過中、横断歩道先に黒いゴミ袋のようなものがありそのまま通過したがゴトゴト音がしたのでハンドルを切って停車し確認したところ人だった。事故当時はすれ違い灯で走行していた。

事例2: 歩行者に対する不注意

当該運転者は、事故発生場所である交差点を左折した際、路上で横臥していた人に気が付かずに轢いた。

事例3: 脇見運転

当該運転者は、事故発生場所を走行中、前方にある信号を見て視線が上方に行き、路上に寝ていた人の発見が遅れてしまい急ブレーキをかけたが間に合わなかった。

(出典) 自動車事故報告規則に基づく運送事業者から提出される報告書の記載事項

【運転者への周知・指導】

- 前照灯の有効活用を指導
- 点呼にて事故状況周知と注意喚起実施
- 制限速度など交通法規の遵守を徹底
- 走行中に異音や衝撃があった時は、速やかに停車下車して周囲を確認するよう全乗務員へ厳命
- 緊急点呼を実施し、路上横臥による重大事故防止の注意を喚起
- 全乗務員に対して国土交通省の路上に倒れている人への対策動画等を参考に講習予定

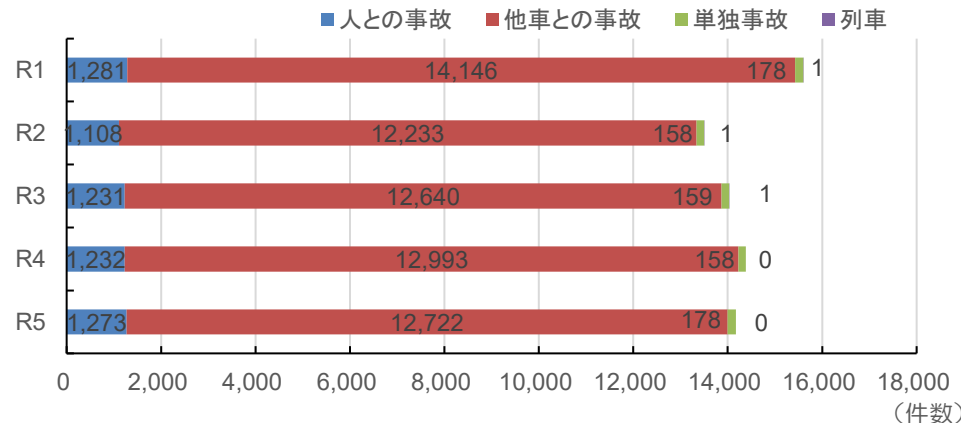
トラックの特徴的な事故

- トラックの事故類型としては、軽貨物以外のトラック及び軽貨物ともに、追突が最も多い。
- 令和7年までに追突事故件数3,350件以下とする目標の達成は難しい見込み。
- 長期的に見ると、軽貨物以外のトラックの事故件数に占める追突事故の割合は減少傾向である一方、軽貨物については増加傾向。
- 軽貨物以外のトラックによる追突の要因として、漫然運転や脇見運転が約74%を占める。

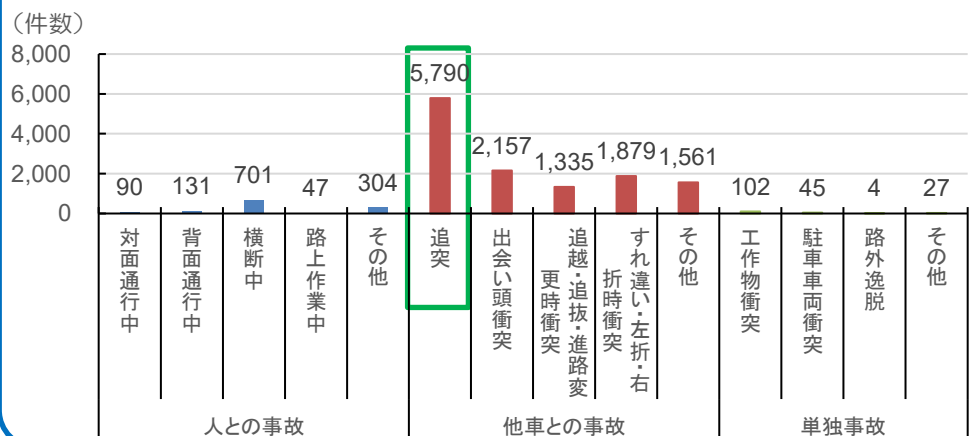
- トラックの事故類型としては、「**追突**」が全体の約4割にあたる5,790件発生しており、最も多い。
- トラックの死亡事故事故類型としては、「**横断中**」の人との事故が最も多い。

トラックの事故類型

○事故類型別件数

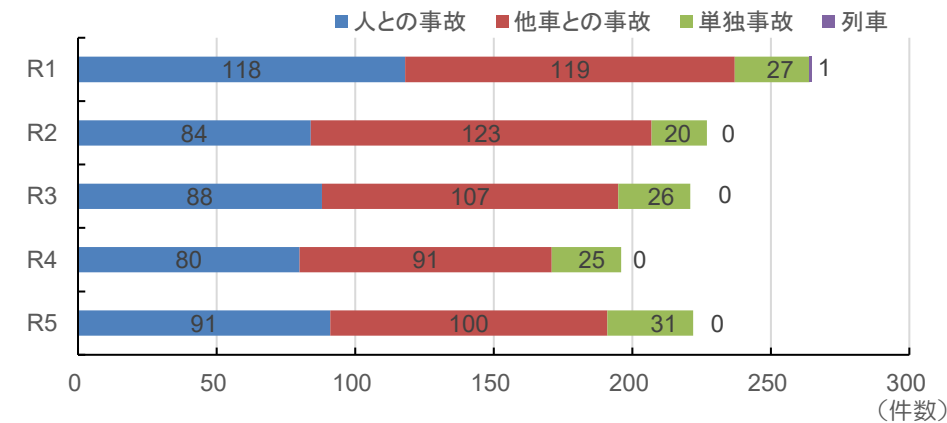


○令和5年事故類型別事故件数の内訳

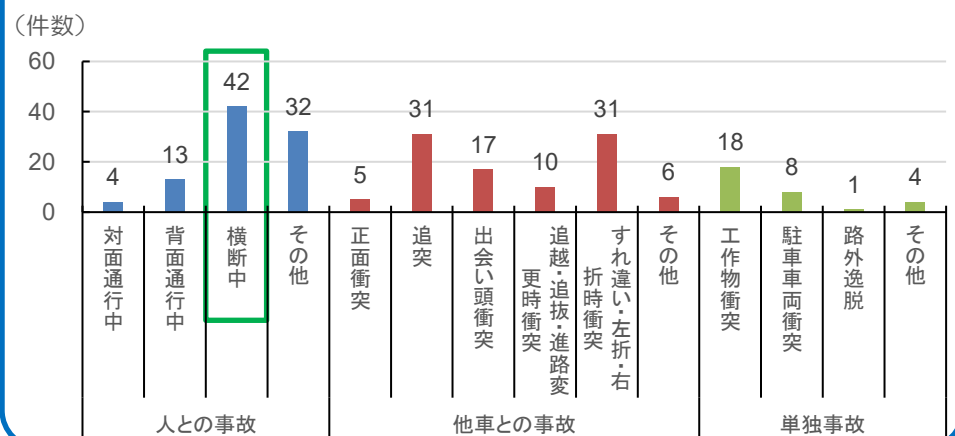


トラックの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和5年事故類型別死亡事故件数の内訳

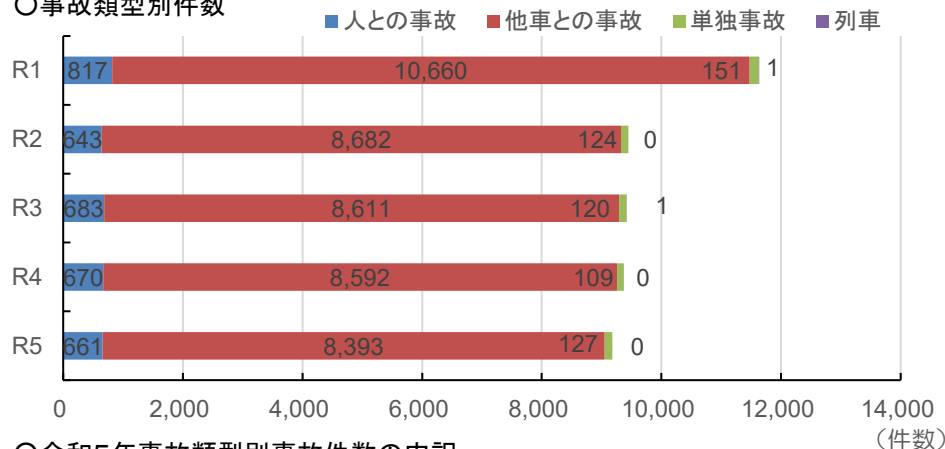


業態別の特徴的な事故(軽貨物以外のトラック)

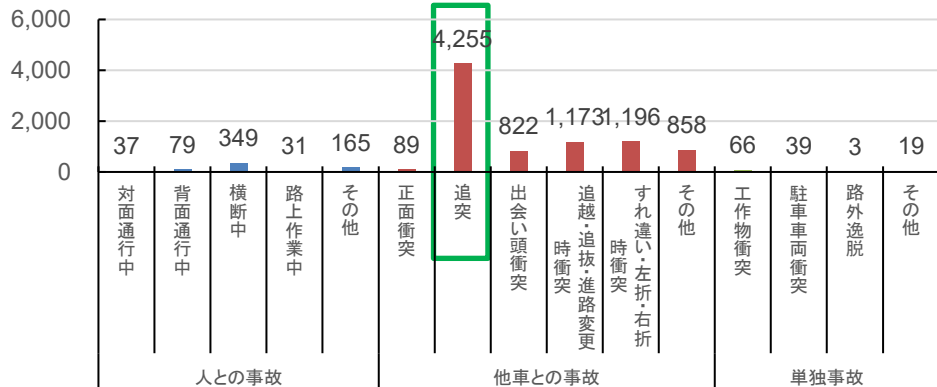
- 軽貨物以外のトラックの事故類型としては、「**追突**」が全体の約5割にあたる4,255件発生しており、最多。
- 軽貨物以外のトラックの死亡事故事故類型としては、「**横断中**」の人との事故が最も多い。

軽貨物以外のトラックの事故類型

○事故類型別件数

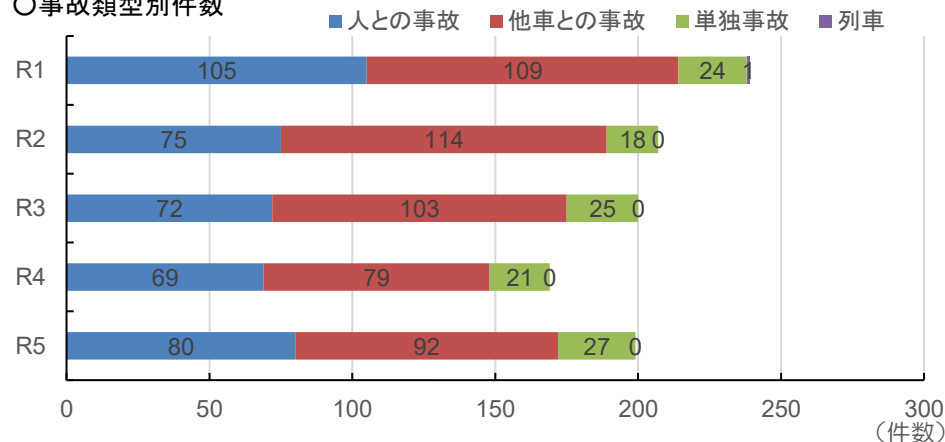


○令和5年事故類型別事故件数の内訳
(件数)

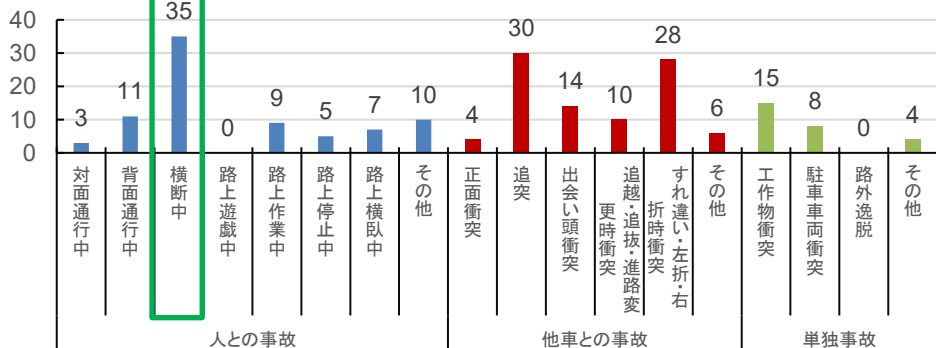


軽貨物以外のトラックの死亡事故類型

○事故類型別件数



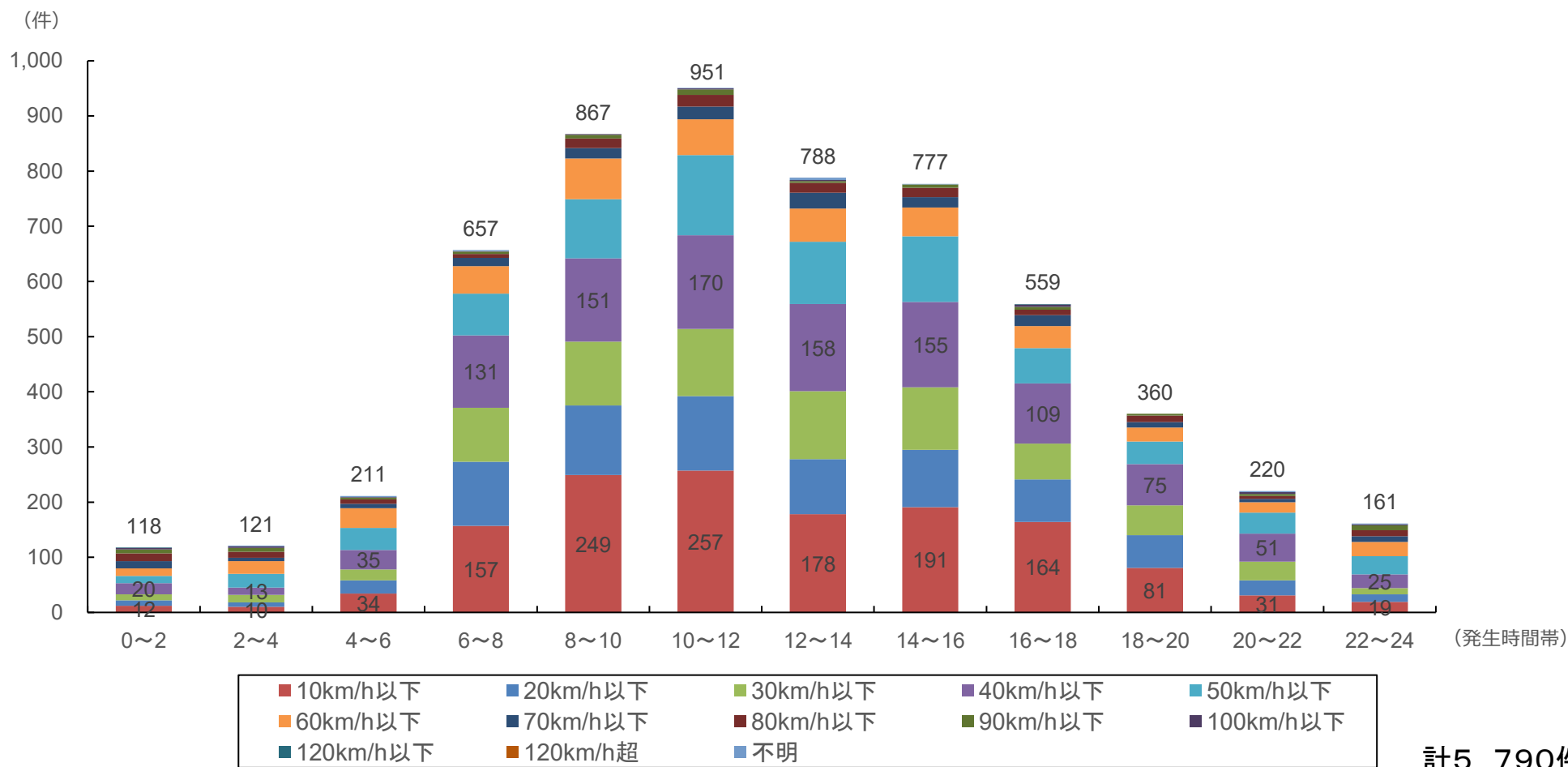
○令和5年死亡事故類型別事故件数の内訳
(件数)



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」

- 事故発生時間帯は10時～11時台(951件)が最も多く、次いで8～9時台(867件)であった。また、危険認知時の速度が10km/h以下の事故(1,383件)が多く、次いで40km/h以下の事故(1,093件)であった。

(危険認知速度別発生時間帯)

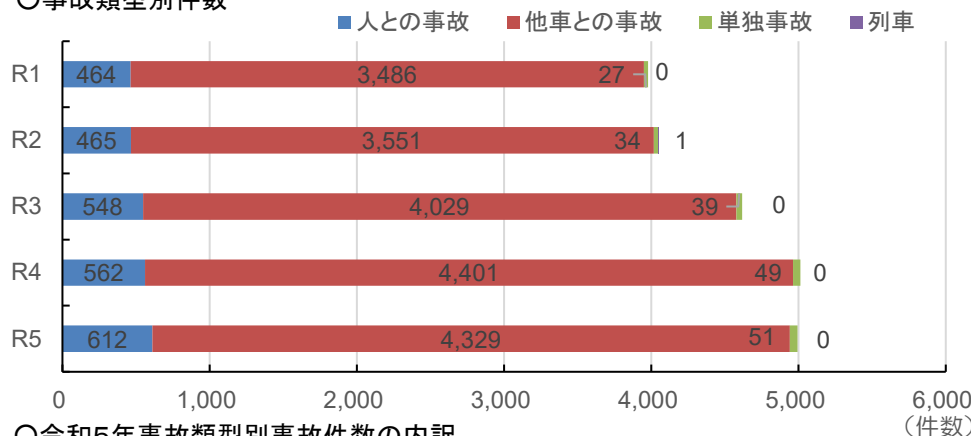


計5,790件

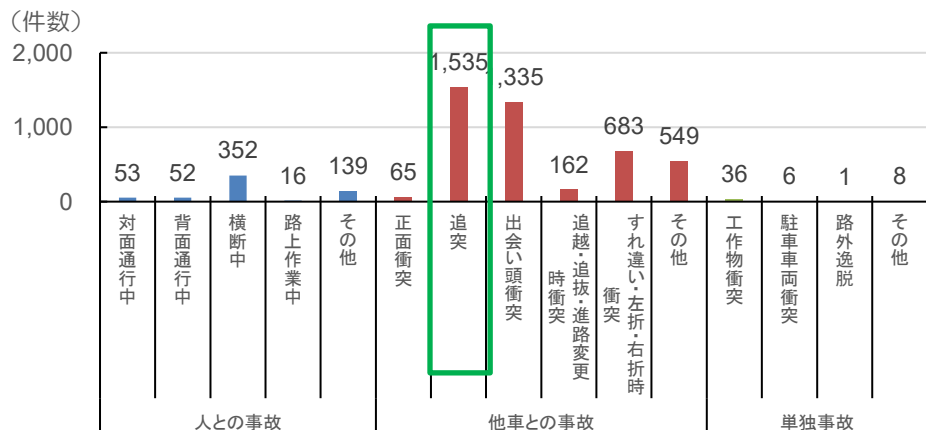
- 軽貨物の事故類型としては、「**追突**」が全体の約3割にあたる1,535件発生しており、最多。
- 軽貨物の死亡事故事故類型としては、「**横断中**」の人との事故が最も多い。

軽貨物の事故類型

○事故類型別件数

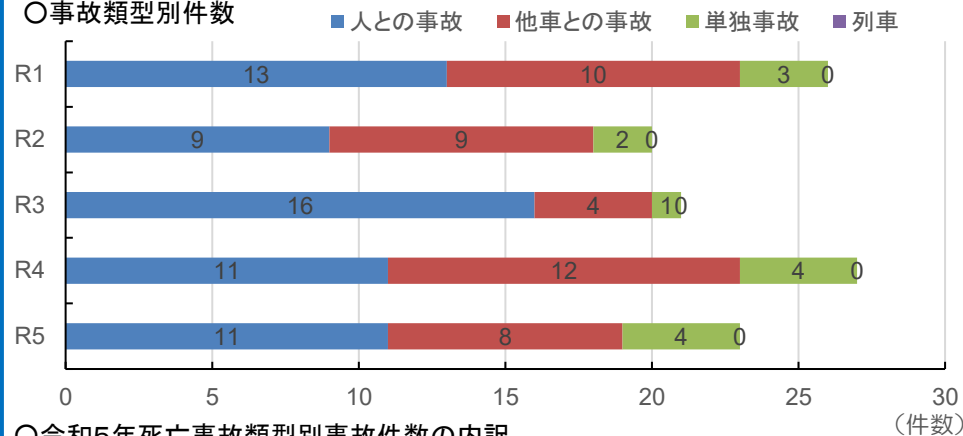


○令和5年事故類型別事故件数の内訳

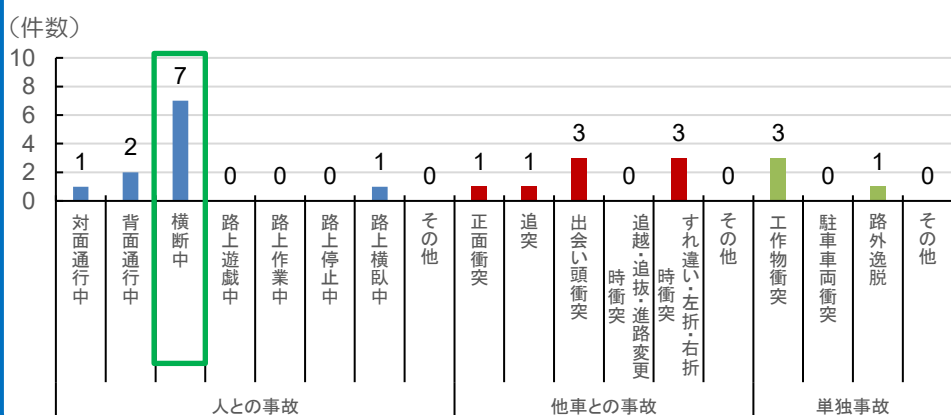


軽貨物の死亡事故類型

○事故類型別件数

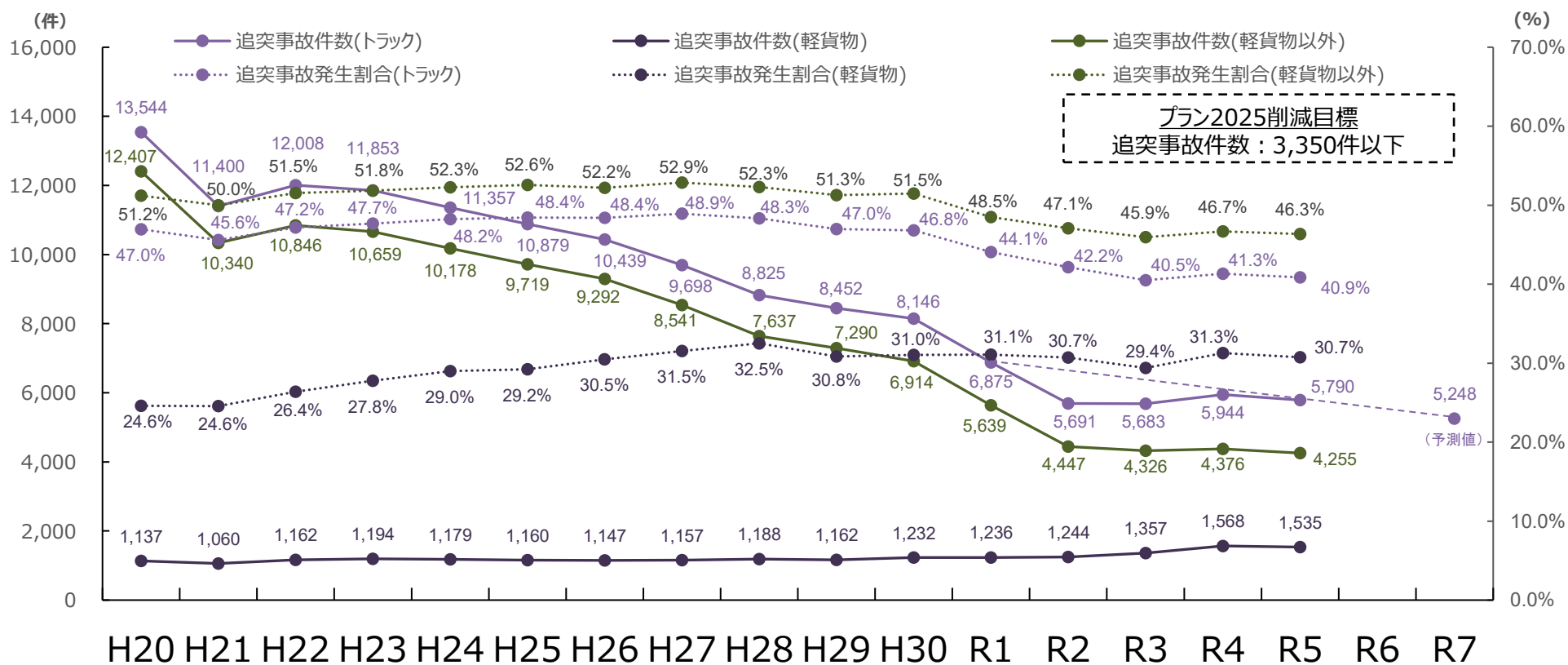


○令和5年死亡事故類型別事故件数の内訳



○ トラックによる令和5年の追突事故件数は5,790件で、令和4年と比較して154件減少、事故全体における発生割合は横ばい。

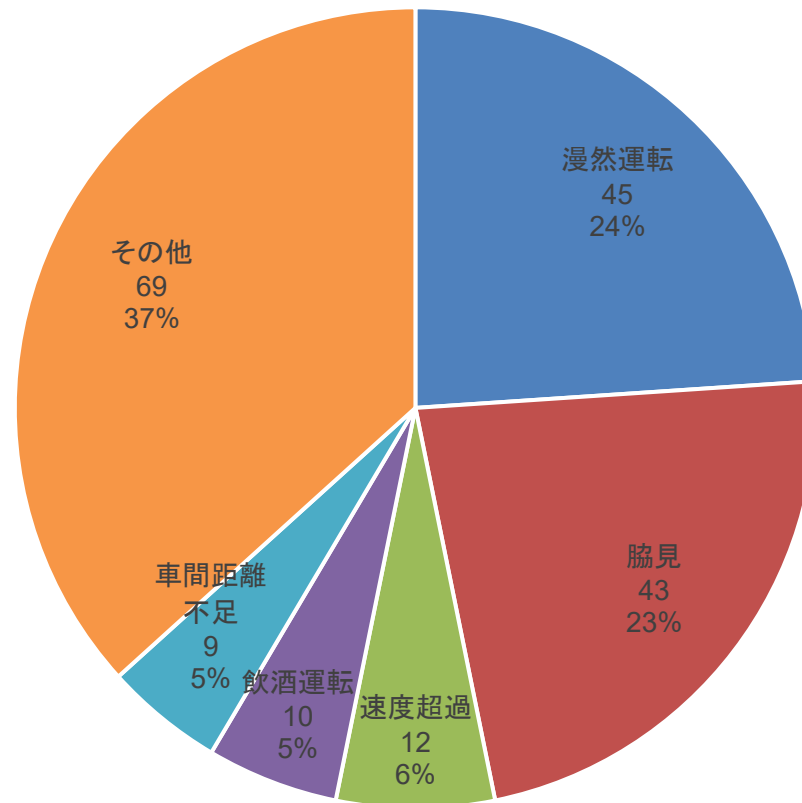
トラックによる追突事故件数と事故発生割合



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」

○ 運転者の要因で最も多かった要因は漫然運転(45件)であり、次いで脇見運転(43件)であった。

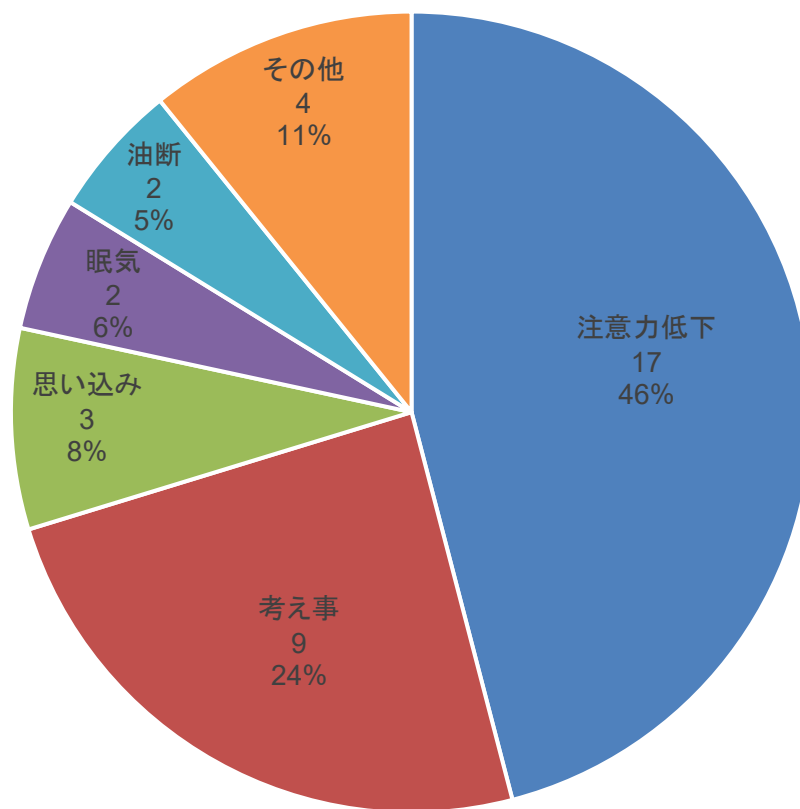
(運転者の要因)



計198件 ※複数要因あり

○ 漫然運転の背景として確認できた37件のうち、最も多かった背景は注意力低下(17件)であり、次いで考え事(9件)であった。

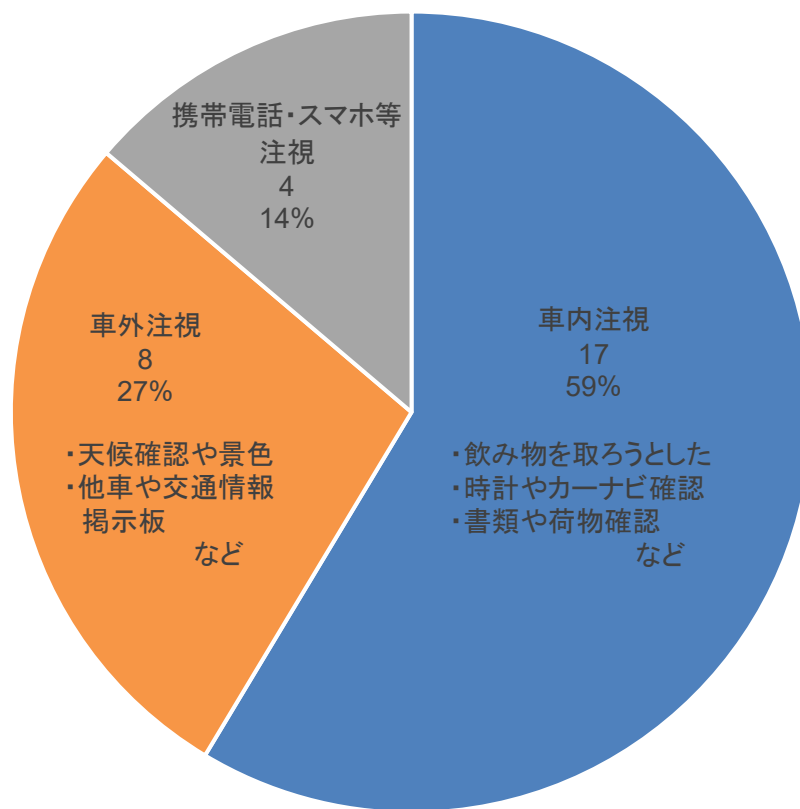
(漫然運転の背景)



計37件

○ 脇見運転の背景として確認できた29件のうち、最も多かったのは車内注視(17件)であった。

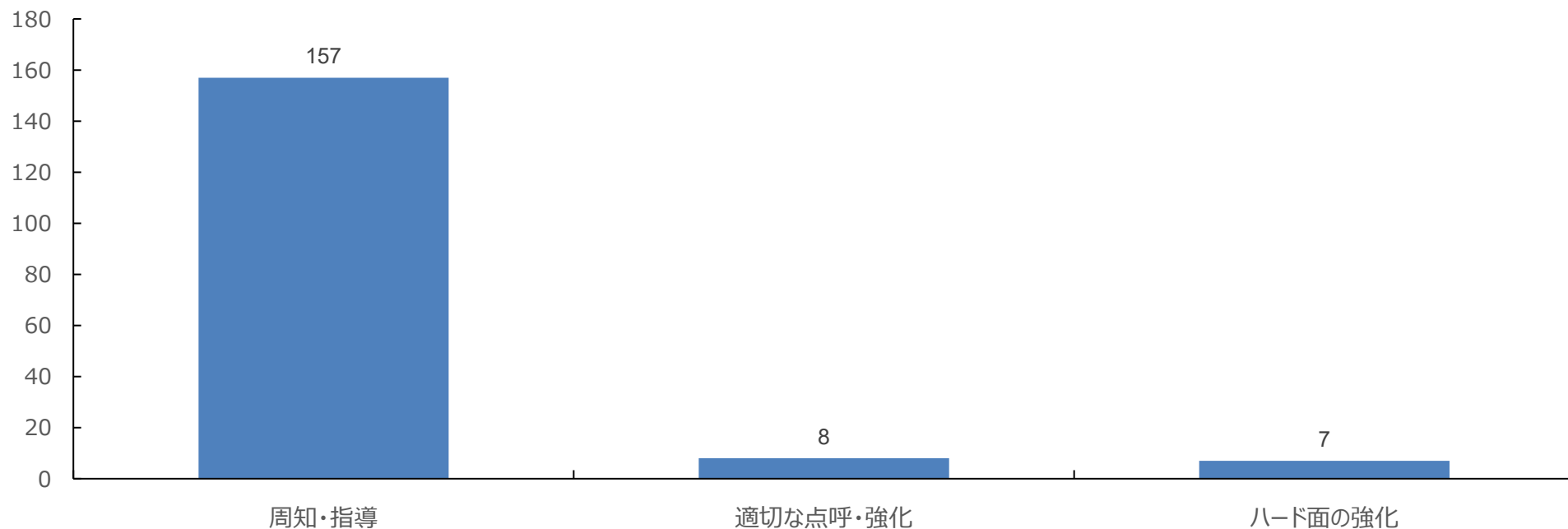
(脇見運転の背景)



計29件

- トラックの追突事故発生後、事業者から報告された再発防止策で多かった対策は、周知・指導(157件)であり、約98%の事業者で実施した、もしくは実施を検討していることが確認できた。次いで、適切な点呼の徹底・強化(8件)、ハード面の強化(7件)と続く。

(事業者から報告された再発防止策)



計172件 ※複数の対策を報告する事業者あり

【周知・指導】

- 乗務員全員に安全運転の再教育を実施
- ドラレコ映像を用いた全従業員への事例展開
- ドライブシミュレータを用いた安全教育を実施
- 運転適性診断の受診と結果に基づいた指導を実施

【適切な点呼の徹底・強化】

- 対面点呼、乗務前点呼の強化、確認徹底
- 自動点呼の取り入れ
- 仮眠の際は事務所に連絡を取り、逆点呼実施
- 点呼機器のアップグレード

【ハード面の強化】

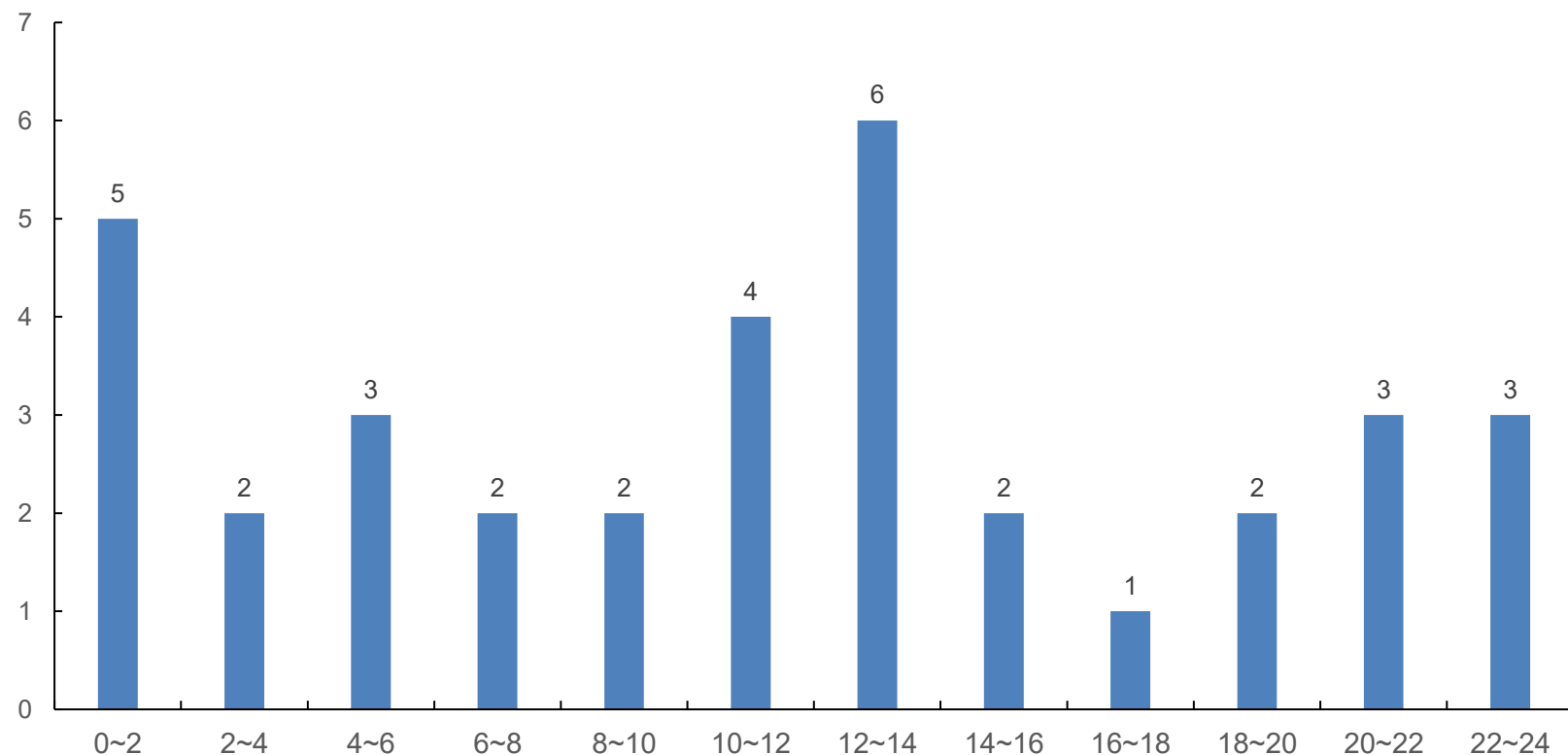
- 内向きカメラの導入検討
- 最上位のドラレコ導入
- 衝突被害軽減ブレーキ等の安全装置導入
- 衝突軽減機能付きの車両追加導入検討
- 居眠り運転防止として試験的に1台人感センサーを運転席に設置

【その他】

- 車内環境の随時チェックを行う
- 年1回の健康診断に加え、三大疾病に関わる専門的な検査に取り込む
- Gマーク(安全性優良事業所)及びグリーン経営の認証、ISO39001(道路交通安全)を目指す

○ 事故発生時間帯は12時～13時台(6件)が最も多く、次いで 0時～1時台(5件)であった。

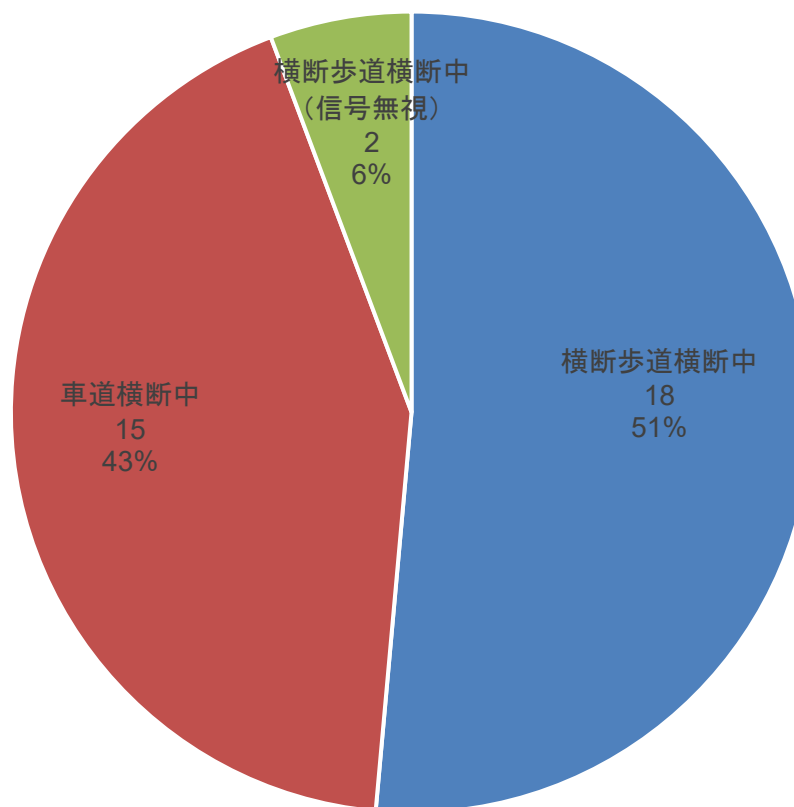
(発生時間帯)



計35件

○ 歩行者の行動は横断歩道横断中(18件)が最も多く、次いで車道横断中(15件)であった。

(歩行者の行動)

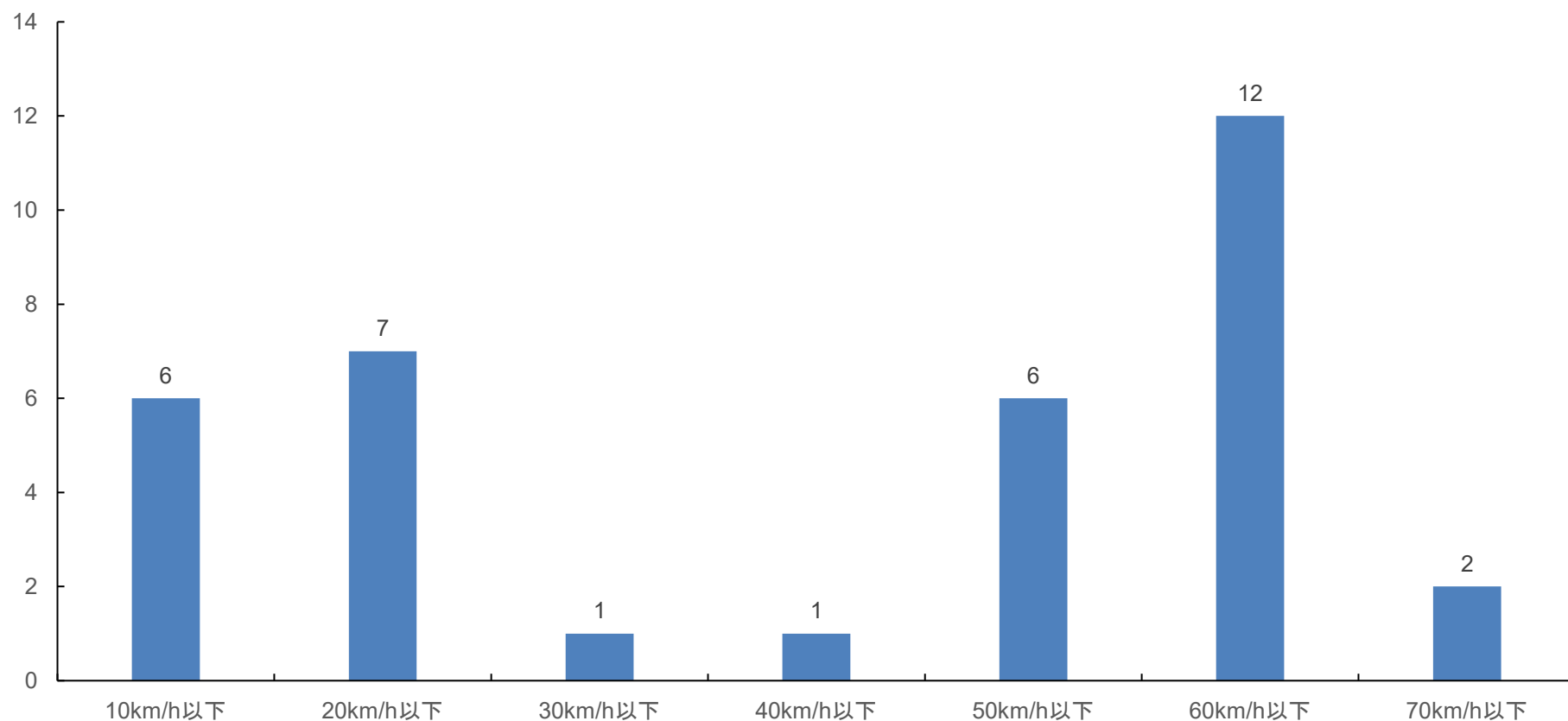


計35件

軽貨物以外のトラックによる横断中の歩行者死亡事故における危険認知時の速度(令和5年)

○ 危険認知時の速度は60km/h以下(12件)が最も多く、次いで20km/h以下(7件)であった。

(危険認知時の速度)

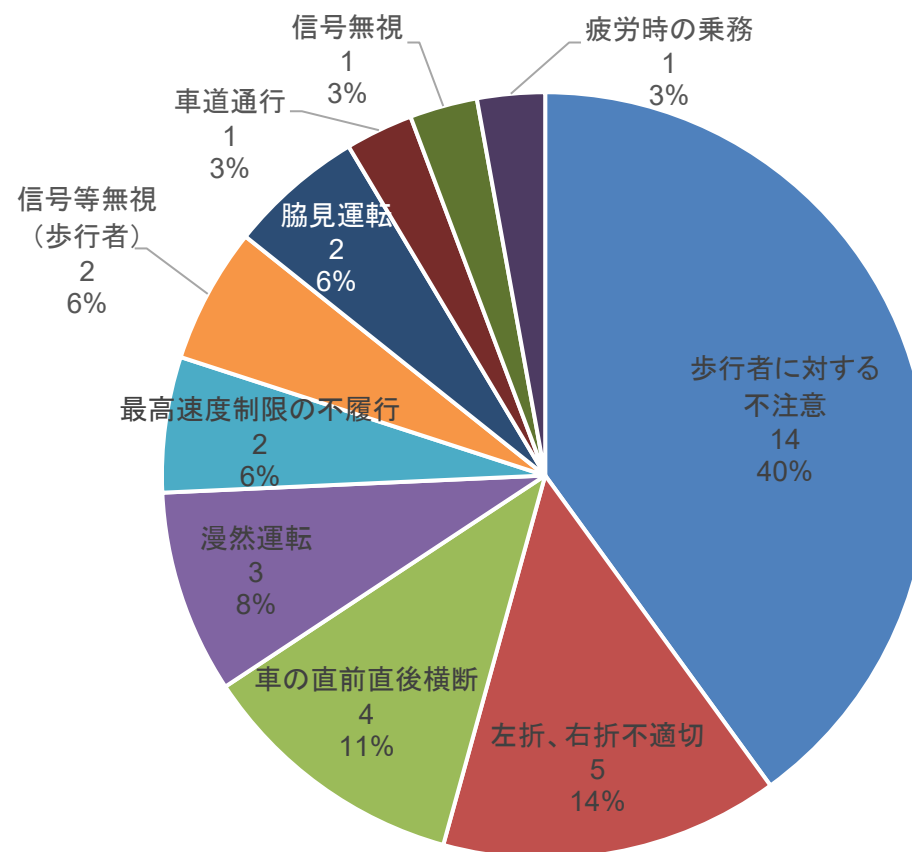


計35件

軽貨物以外のトラックによる横断中の歩行者死亡事故における事故の原因(令和5年)

○事故原因は歩行者に対する不注意(14件)が最も多く、次いで左折、右折不適切(5件)、車の直前直後横断(4件)であった。

(事故の原因)



計35件

【運転者への周知・指導】

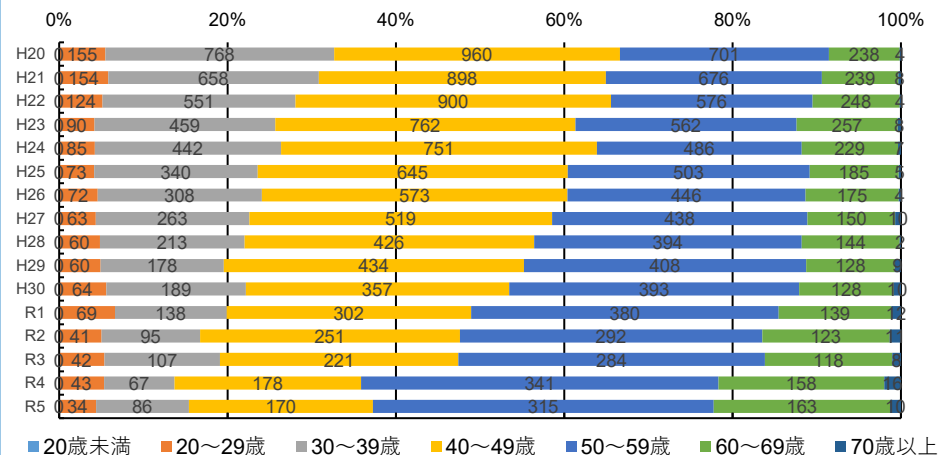
- 交差点や横断歩道手前での一時停止、歩行者有無の確認、交差点内徐行などを指導
- 右左折時の安全確認の厳守徹底
- 全乗務員に対して事故内容を周知
- 歩行者や自転車等の行動特性に応じた配慮及び夜間の危険への配慮、予測運転の必要性を周知徹底
- トラックのスピード特性と、スピードが運転に与える影響を周知
- 制限速度など交通法規の遵守徹底
- 前照灯の有効活用を指導
- 全乗務員に対して漫然運転に関する注意喚起
- 運行時間帯や道路状況・天候に応じた安全運転の徹底を指示
- 事故現場を危険箇所とし、全乗務員へ周知徹底

- バスは50歳以上の運転者による事故の割合が増加傾向、タクシーは70歳以上の運転者による事故の割合が増加傾向、軽貨物以外のトラックは50歳以上の運転者による事故の割合が増加傾向。
- 一方で、軽貨物は20～29歳の運転者による事故の割合が増加傾向。

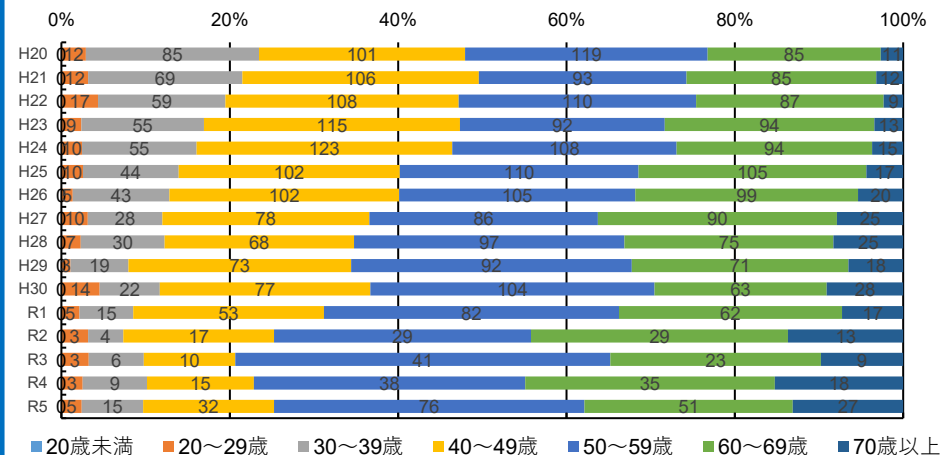
運転者の年齢別事故の推移(バス、タクシー)

- バスは、50歳以上の運転者による事故の割合が増加傾向。
- タクシーは、70歳以上運転者による事故の割合が増加傾向。

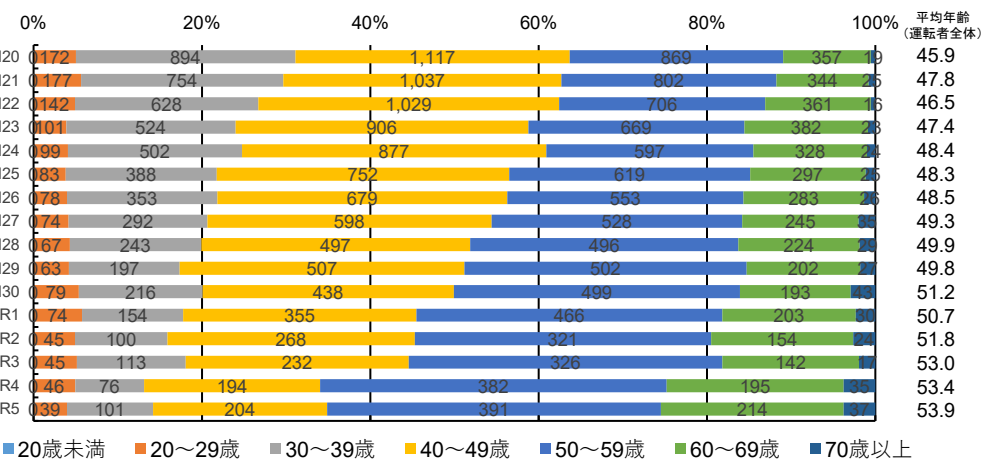
乗合バス



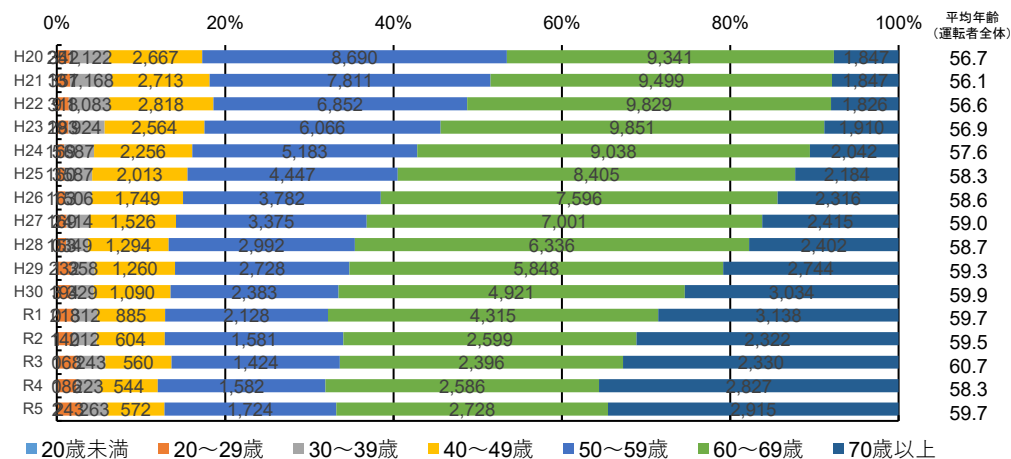
貸切バス



バス



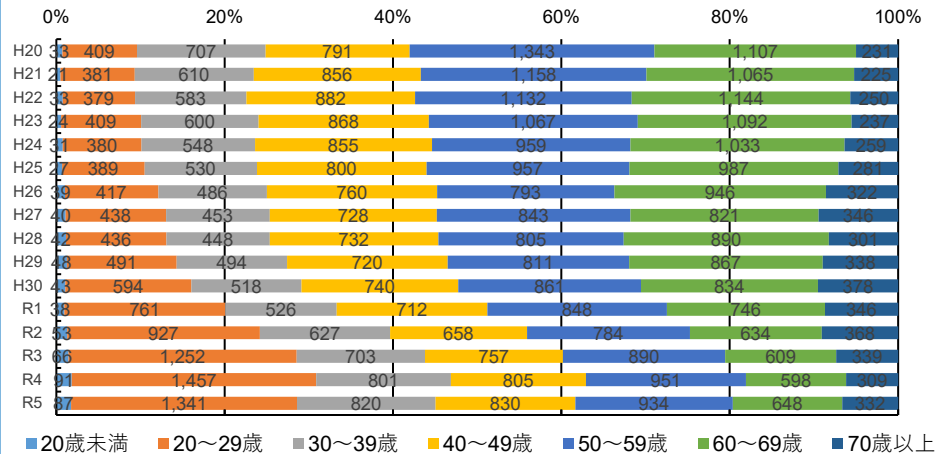
タクシー



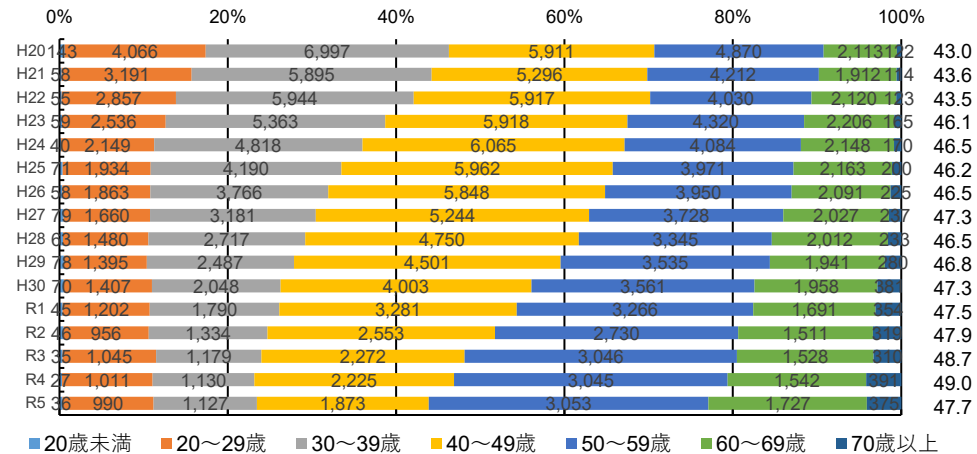
運転者の年齢別事故の推移(トラック、事業用自動車)

- 軽貨物は、20～29歳の運転者による事故の割合が増加傾向。
- 軽貨物以外のトラックは、50歳以上の運転者による事故の割合が増加傾向。

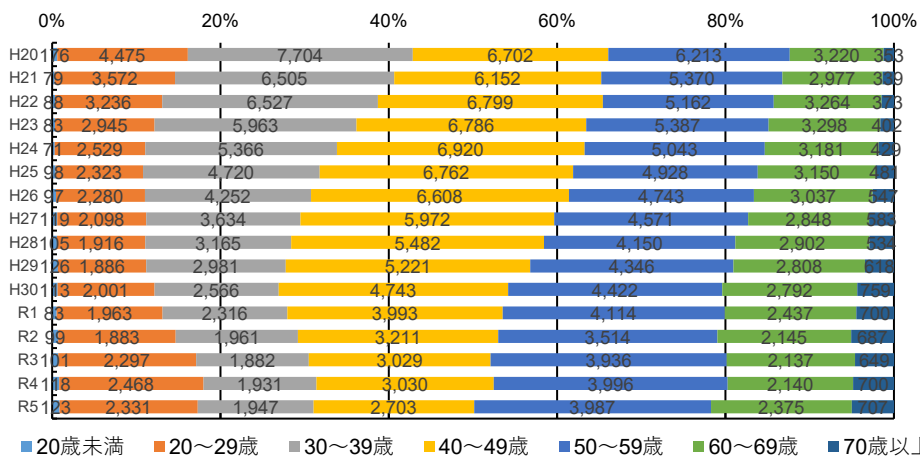
軽貨物



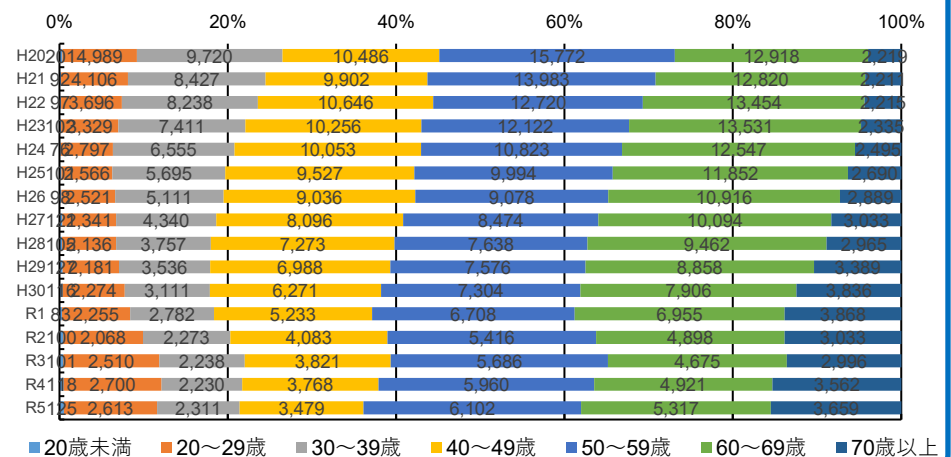
軽貨物以外のトラック



トラック



事業用自動車



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」
厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

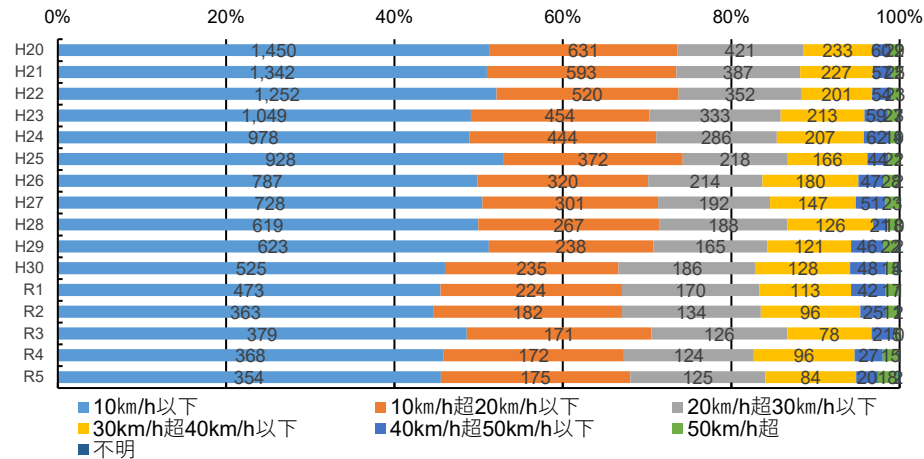
危険認知速度別の事故件数

- 貸切バスや軽貨物以外のトラックについては、事故時の危険認知速度が遅い割合が年々大きくなる傾向。

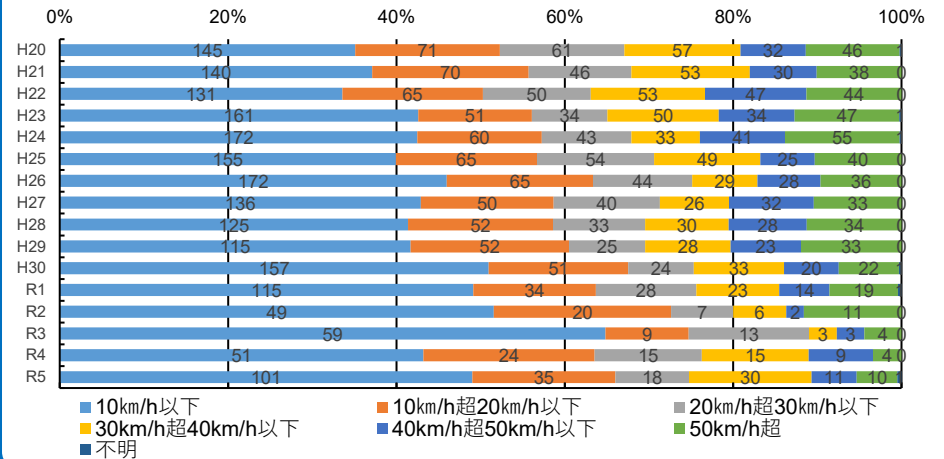
事故発生時の危険認知速度の推移(バス、タクシー)

○ 貸切バスについては、危険認知速度が遅い割合が年々多くなる傾向。

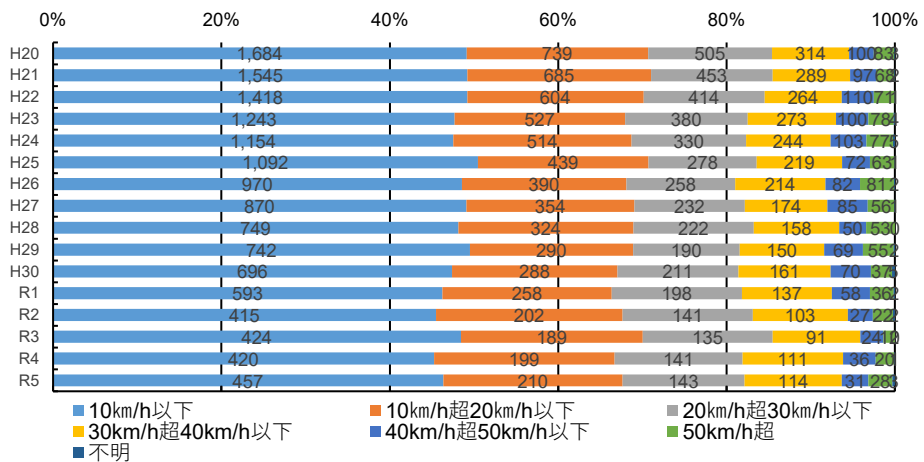
乗合バス



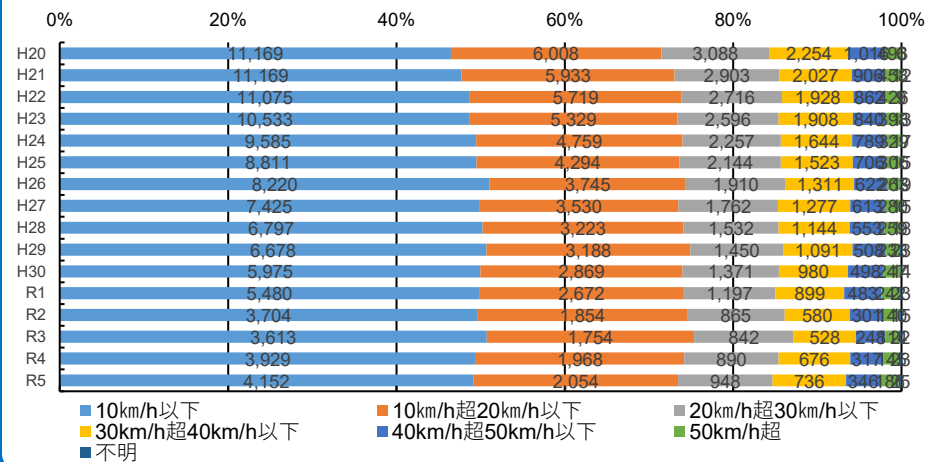
貸切バス



バス



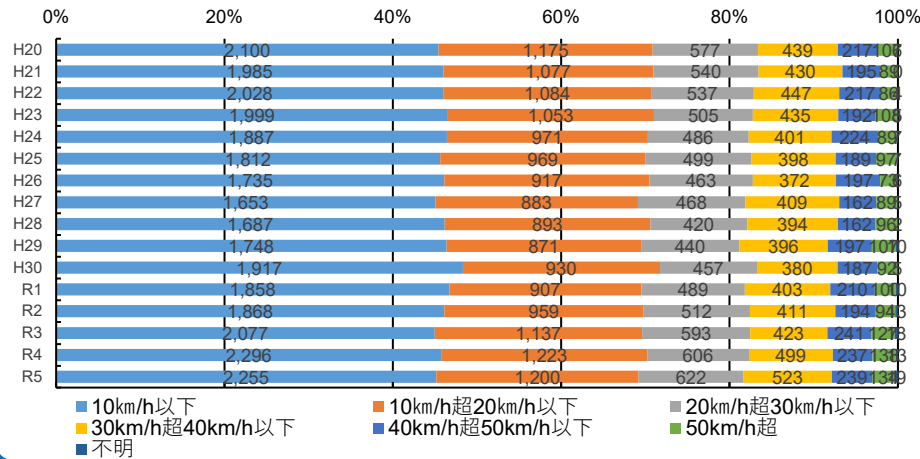
タクシー



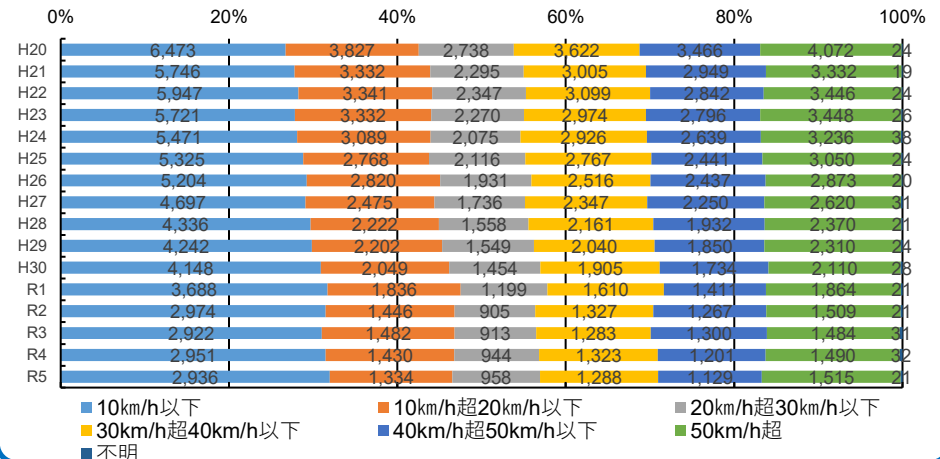
事故発生時の危険認知速度の推移(トラック、事業用自動車)

- 軽貨物以外のトラックについては、危険認知速度が遅い割合が年々多くなる傾向。
- 事業用自動車全体では、大きな変化はみられない。

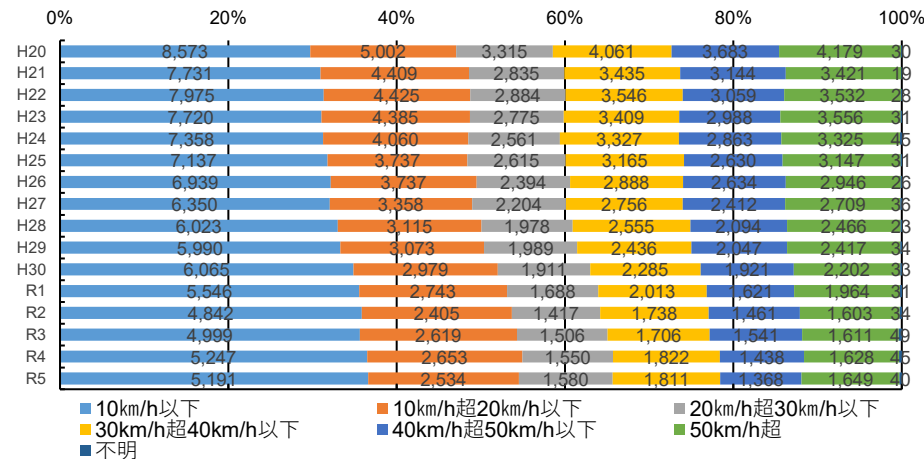
軽貨物



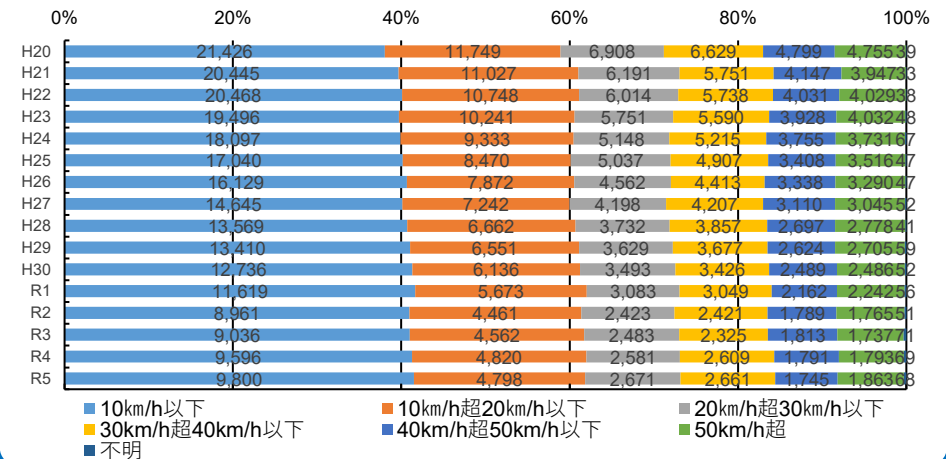
軽貨物以外のトラック



トラック



事業用自動車

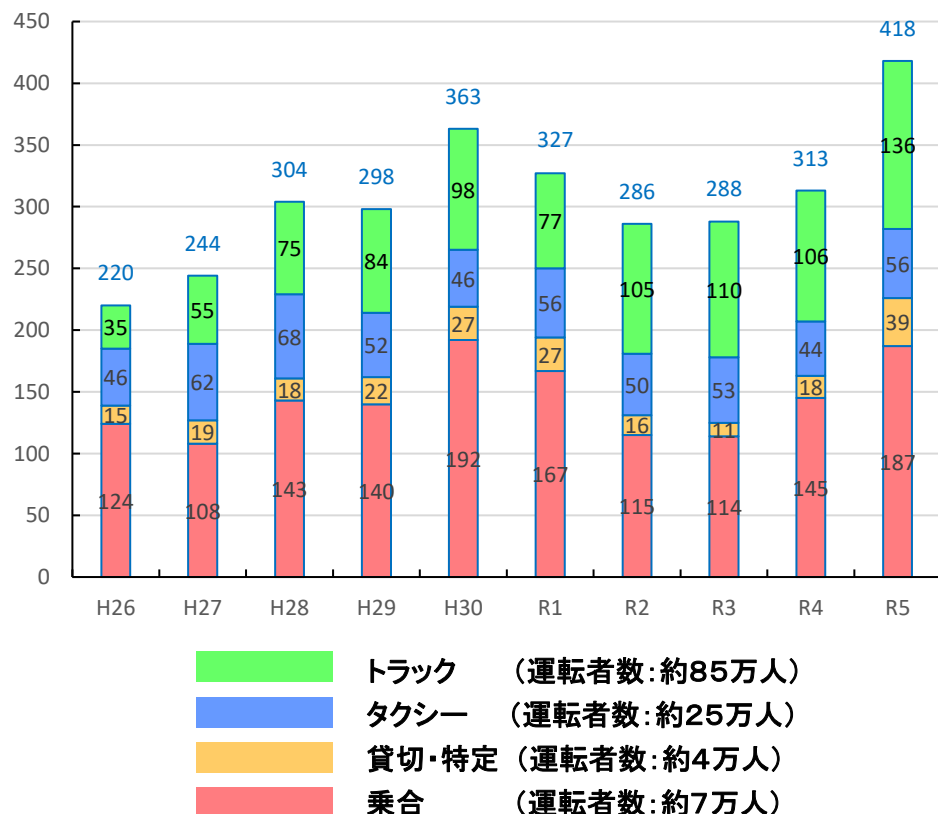


- 運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、増加傾向に転じている。
- 令和5年は健康起因事故報告件数のうち約25%が交通事故に至っているが、人身事故件数は横ばいの状況。
- 健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢は、乗合バスが45～54歳、貸切等バスとトラックでは50～59歳、ハイヤー・タクシーでは65歳以上が多くなっている。
- 体調不良自覚後に、走行を開始したり、継続したケースが31件確認された。

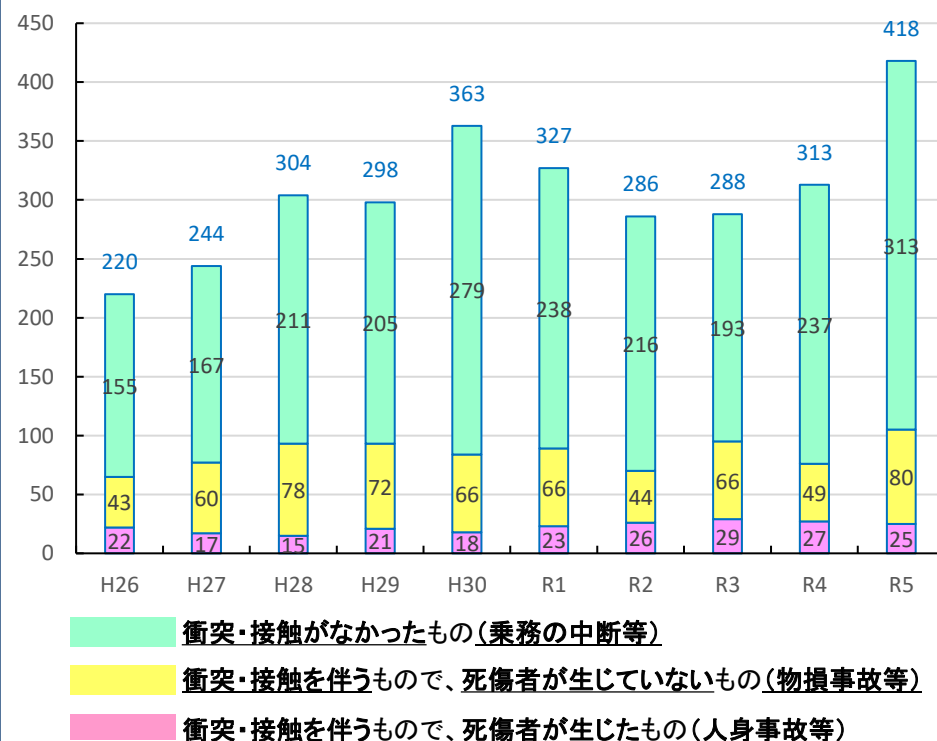
運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 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、増加傾向に転じている
- 令和5年は健康起因事故報告件数のうち約25%が交通事故に至っているが、人身事故件数は横ばいの状況

健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)

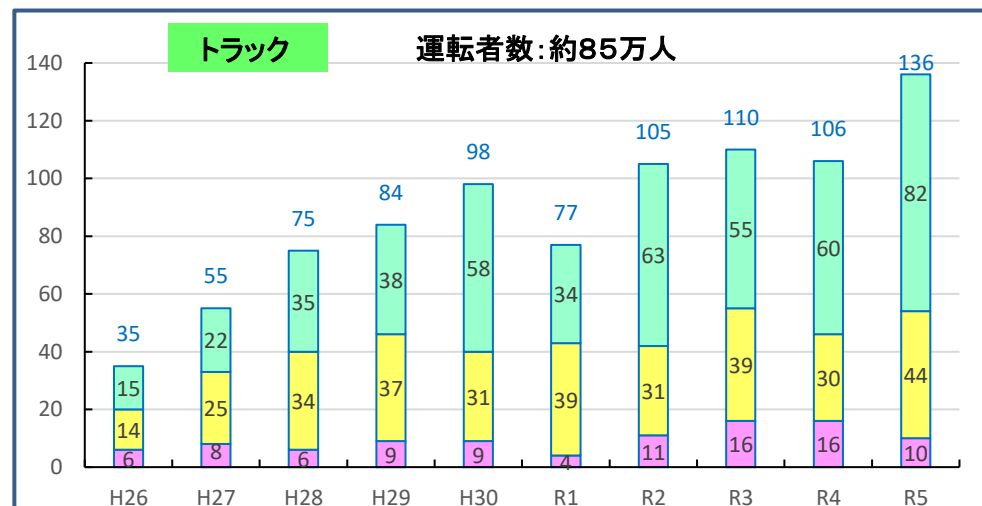
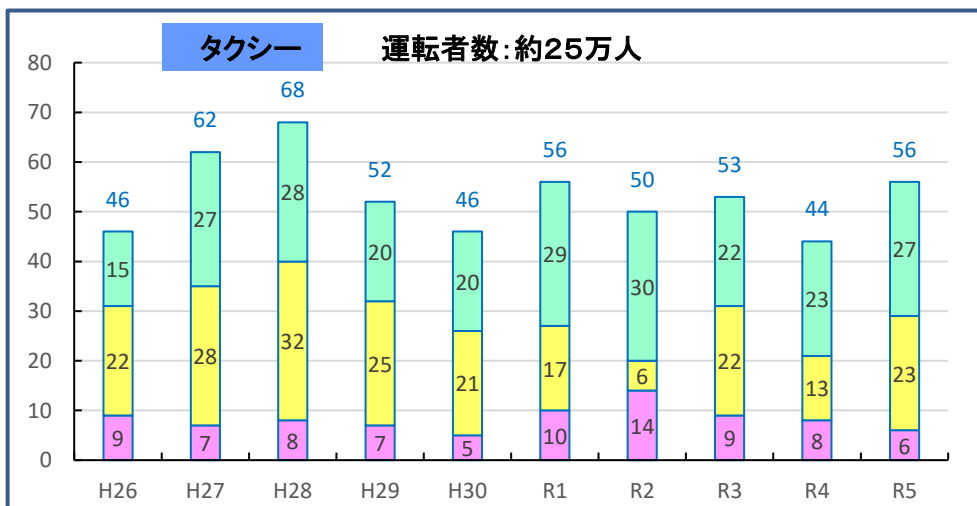
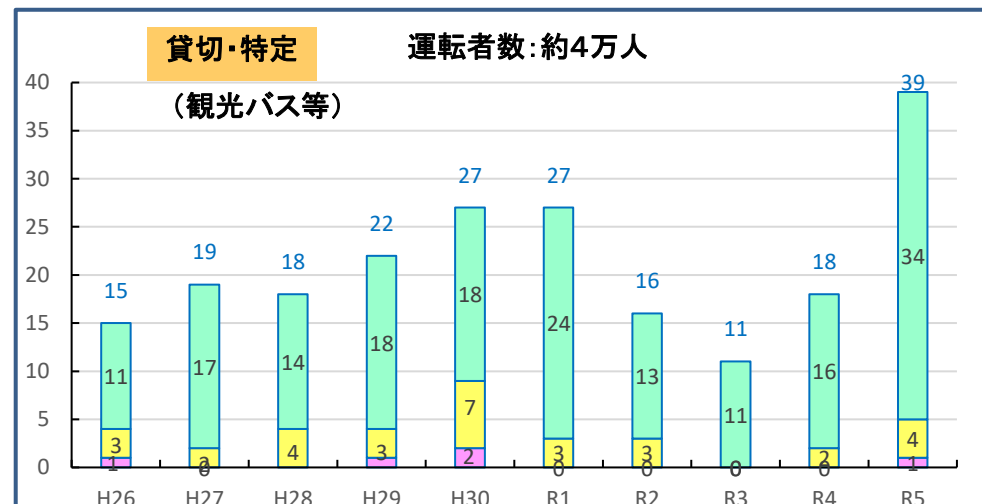
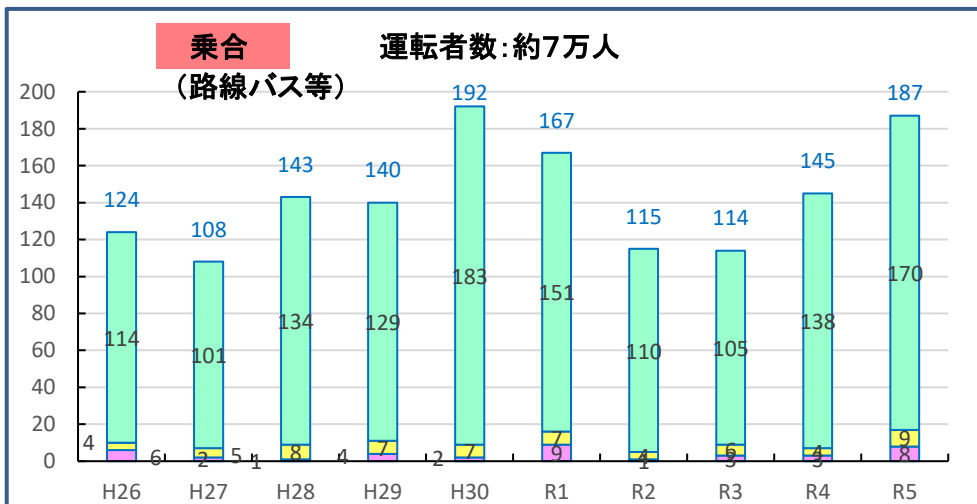


健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 各モードにおいても健康起因事故の報告件数は令和4年比で増加している。
- 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。
- 各モードにおいて、運行の中断等、交通事故に至らなかった事案が令和4年比で増加している。



衝突・接触がなかったもの(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)

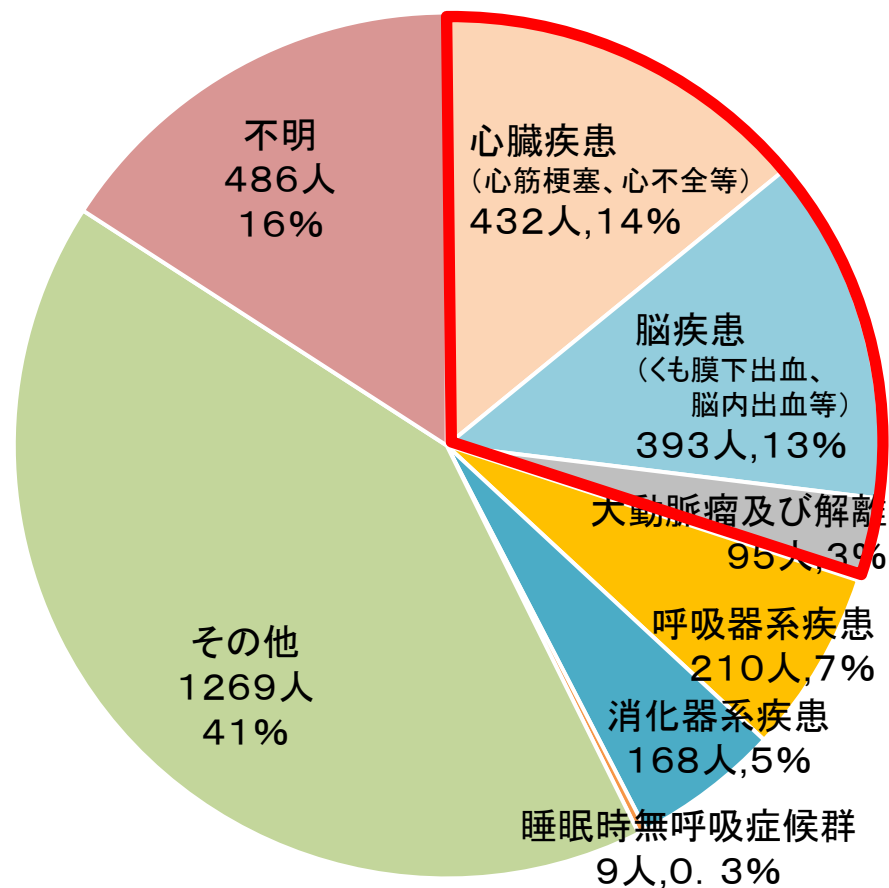
衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)

健康起因事故の疾病別の内訳(平成26年～令和5年)

- 過去10年間で健康起因事故を起こした運転者3,062のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が30%を占める。
- うち、死亡した運転者491人の疾病別内訳は、心臓疾患が55%、脳疾患が10%、大動脈瘤及び解離が14%を占める。

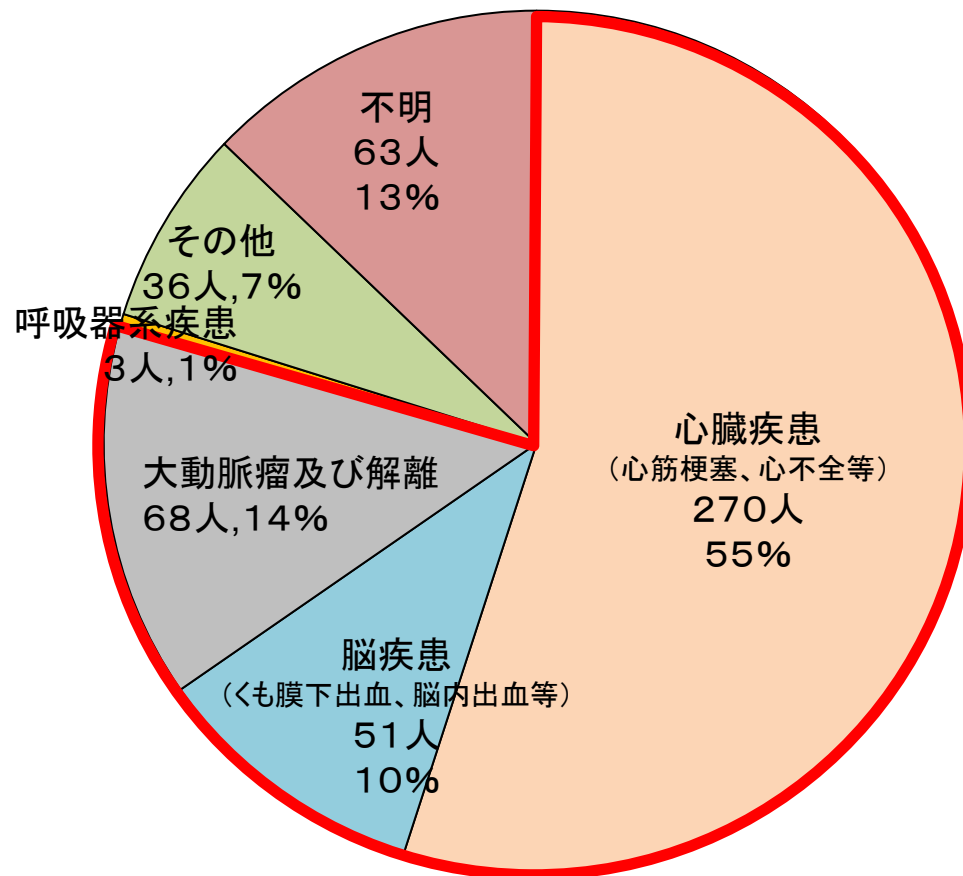
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成26年～令和5年)

計3,062人



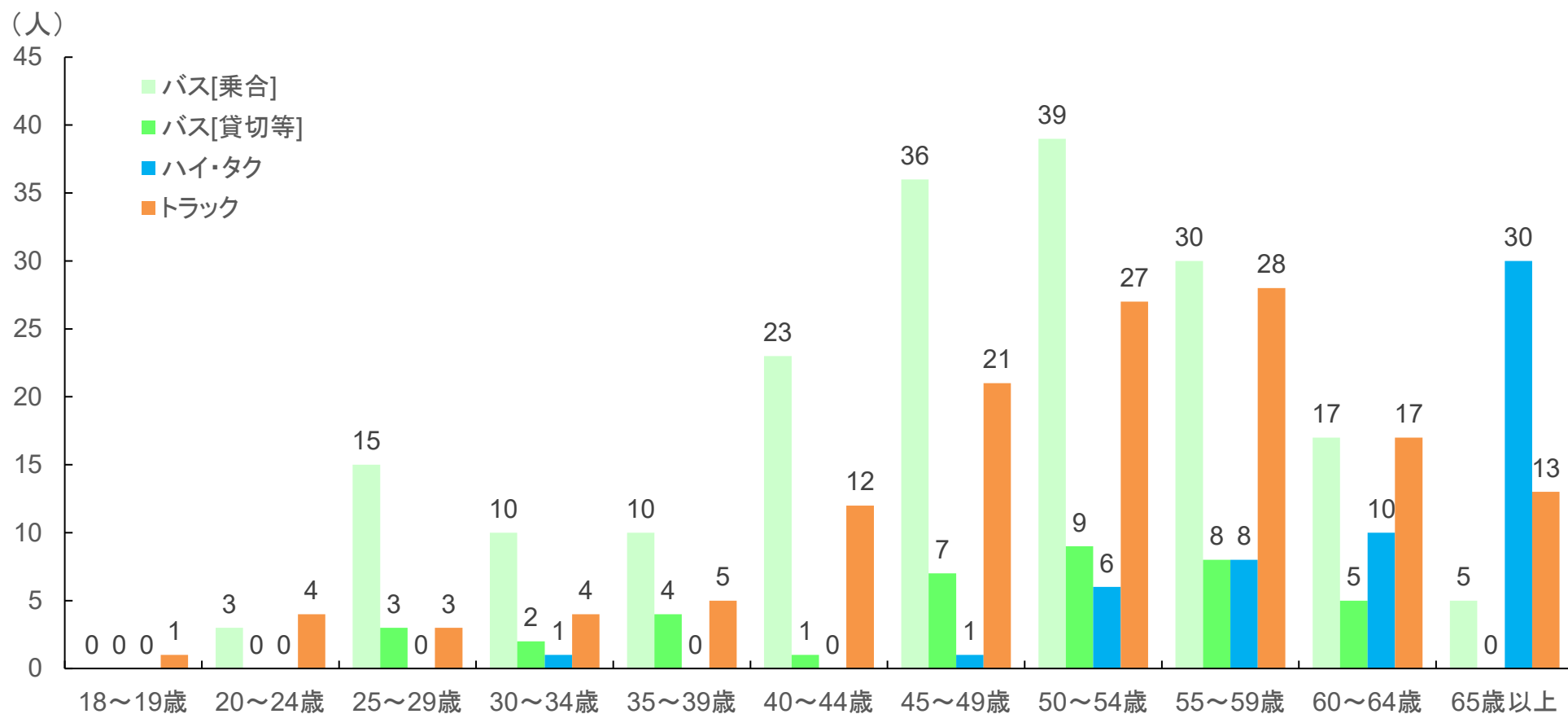
健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成26年～令和5年)

計491人



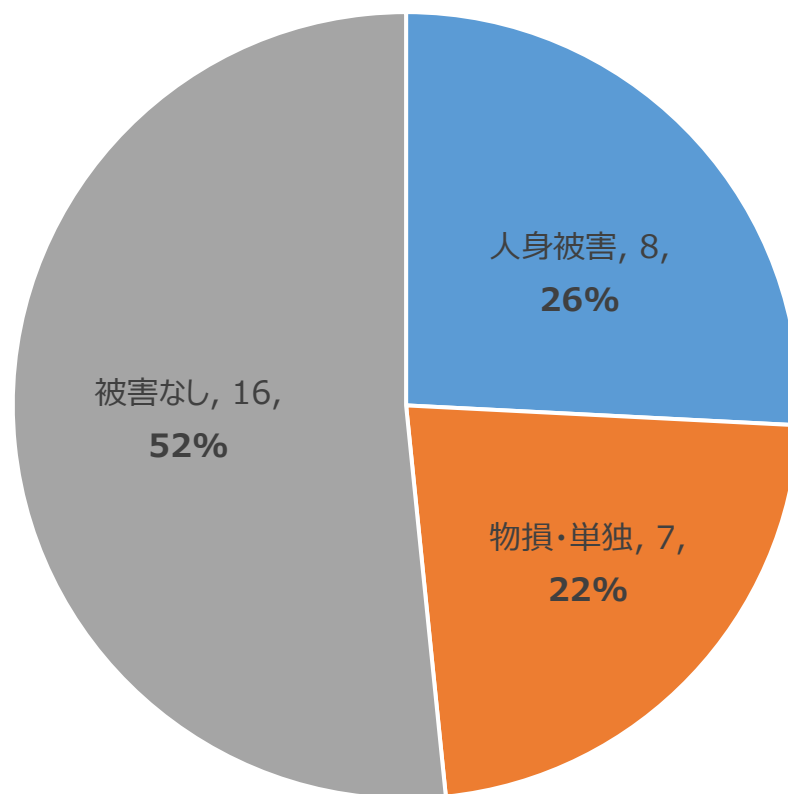
- 健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢は、乗合バスが45～54歳、貸切等バスとトラックでは50～59歳、ハイ・タクでは65歳以上が多くなっている。

(健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢分布)



- 健康起因事故発生以前に運転者自身は体調不良を自覚していたにもかかわらず、運行業務を開始・継続していたものは31件確認された。そのうち8件は人身被害事故に、7件は物損・単独事故につながっていることが確認された。

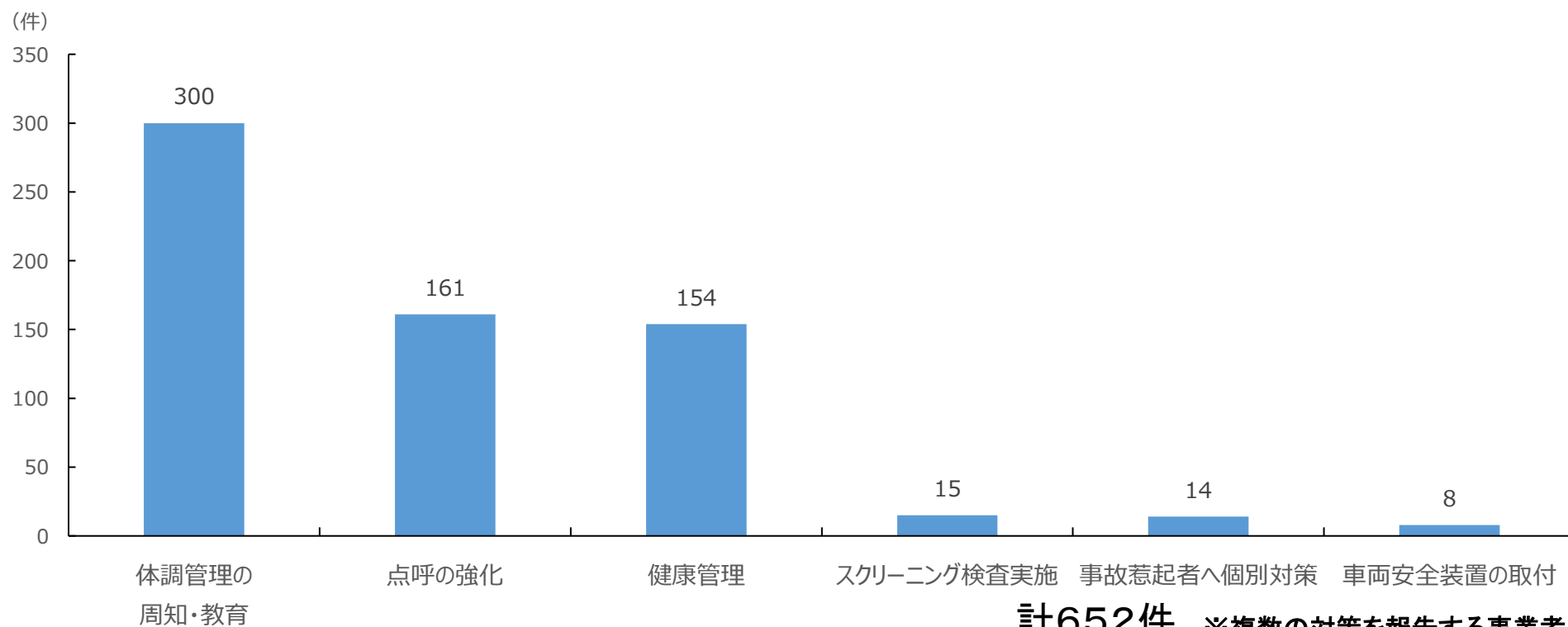
(体調不良自覚後に走行を開始・継続した結果)



計31件

○ 健康起因事故発生後、事業者から報告された再発防止策で、最も報告件数の多かった対策は、健康管理の周知・教育(300件)であり、約72%の事業者で実施した、もしくは実施を検討していることが確認された。次いで、点呼の強化(161件)、健康管理体制の強化(154件)と続く。

(事業者から報告された再発防止策)



【健康管理の周知教育】

- 体調悪化時には安全な場所に停車し、管理者に報告する
- 点呼時には些細な症状でも報告する
- 体調が悪い時に無理をしない
- 体調管理(自己管理)の重要性を周知する
- 健康起因事故事例を周知する
- 管理者と運転者とのコミュニケーションの強化(報告・申告しやすい環境づくり)
- 手洗い・うがい・マスク着用の励行
- 「健康だより」等、健康管理を促す通知の発信
- こまめに水分(塩分)補給する
- 防犯スイッチ・SOSスイッチ等使用の周知
- 健康に関する専門講師を招いた講話会の実施

【点呼の強化】

- 点呼時の体調確認(顔色、声色)の継続
- 健康状態や睡眠状況に関するヒアリングの再徹底
- 服薬状況や通院歴、既往症の有無等を含めた健康状態の把握
- 運転者が報告しやすい点呼(問いかけ型・会話型点呼の意識)
- 血圧計等バイタルチェック機器の設置

【健康管理体制の強化】

- | | |
|--------------------------|-------------------------------|
| ○健康診断結果に基づく面談の実施 | ○保健師による健康上の要注意者に対する面談や保健指導の実施 |
| ○再検査や治療の受診勧奨(会社の費用負担検討等) | ○「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の活用 |
| ○深夜勤務者の年2回の健康診断受診の徹底 | |

令和7年度における事故分析の方向性(案)

- 今後の安全対策の検討に資するため、各モードの特徴的な事故等について、事故報告規則に基づく報告のあった運送事業者ヒアリング等を行い、以下の観点の分析・調査を行う。
 - ✓ 事故要因のさらなる深掘り
 - ✓ 運送事業者において、事故防止のために行っていた対策、行っていなかった対策(行っていなかった場合には、なぜその対策を行っていなかったのか)
 - ✓ 運送事業者における再発防止対策
- 分析・調査を行う事故の類型は以下として、令和7年度中において100件程度を想定する。
 - ✓ (乗合バス)車内事故
 - ✓ (貸切バス)乗客の負傷事故
 - ✓ (タクシー)出会い頭衝突事故
 - ✓ (トラック)追突事故
 - ✓ 健康起因事故
 - ✓ 飲酒運転事故