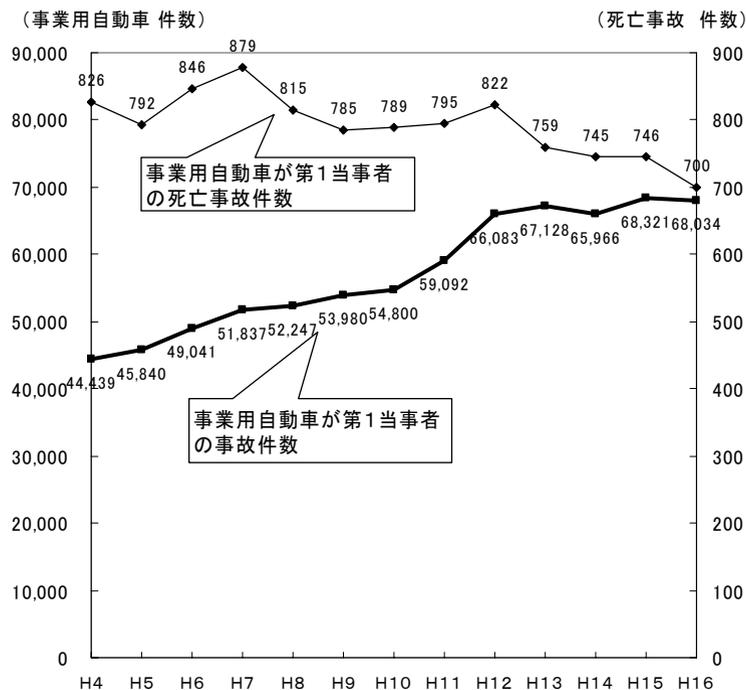


# 近年の事業用自動車の交通事故発生状況について

# 事業用自動車の事故概要

## ■ 事故発生件数及び死亡事故件数の推移

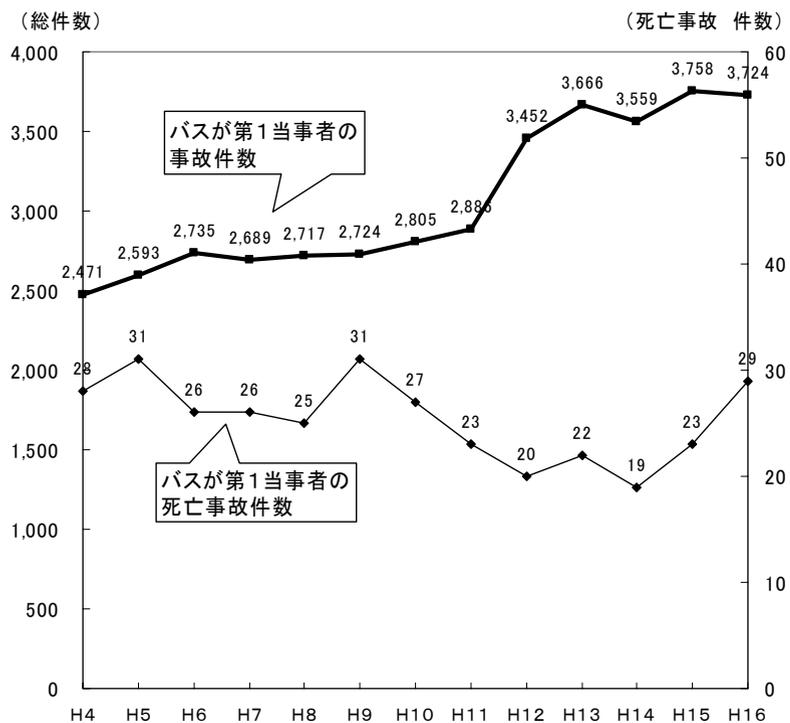
- 事故発生件数は、平成12年以降、高止まりの状態。
- 死亡事故件数は、平成12年以降、減少傾向。



# バス事故の概要

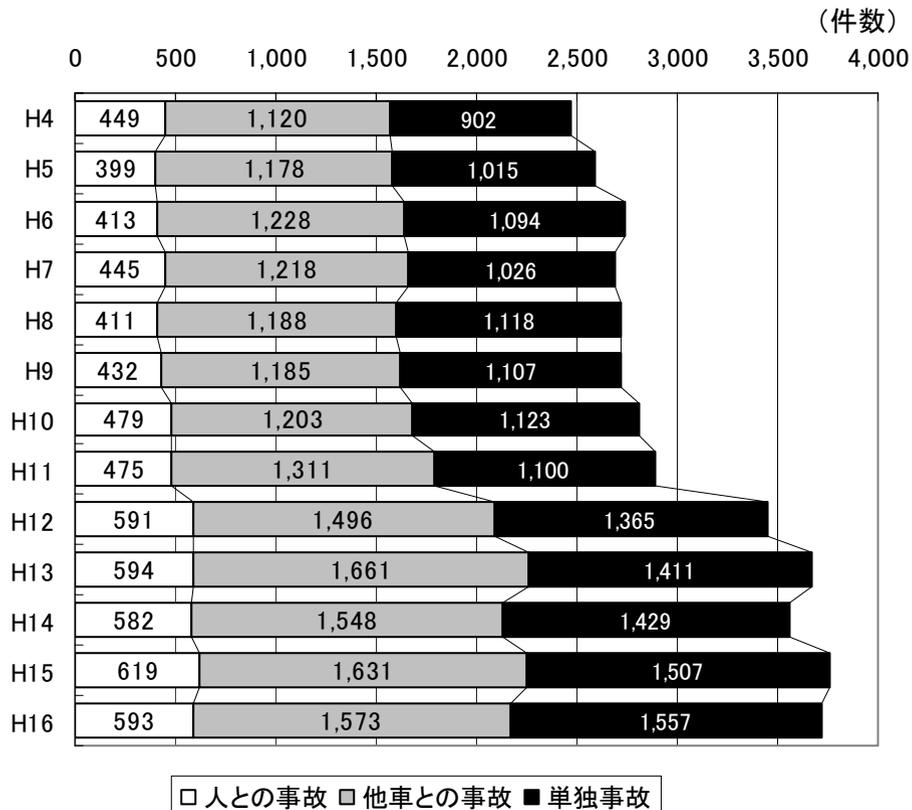
## ■ バス事故件数推移

□ バス事故件数は、平成12年以降、3千件を超える高止まりの状態



## ■ バス事故の類型別事故発生件数の推移

□ 平成4年以降、他車との事故が約45%、単独事故が約40%で推移している



# バス事故の類型別発生件数の内訳

## □ 人との事故

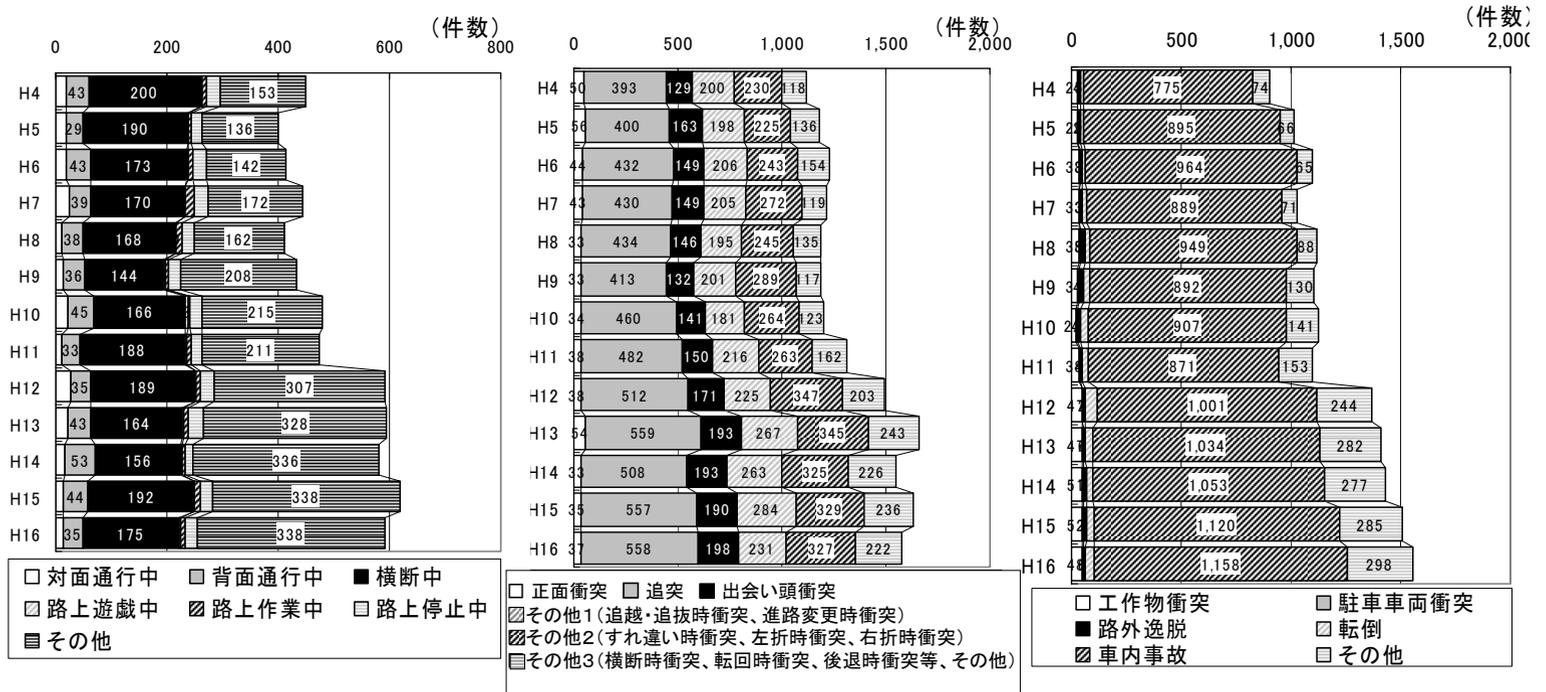
・人との事故では、横断中が30%を占めている。

## □ 他車との事故

・他車との事故では、追突が35%、出会い頭衝突が13%を占めている。

## □ 単独事故

・単独事故では、車内事故が74%を占めている。



バスは、単独事故における車内事故の件数が増加・高止まり傾向。

# バス車内事故の発生傾向推移

## □ 行動類型別

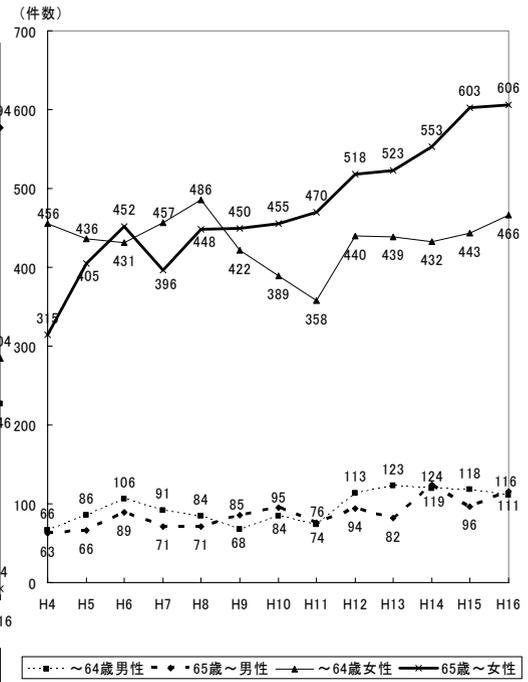
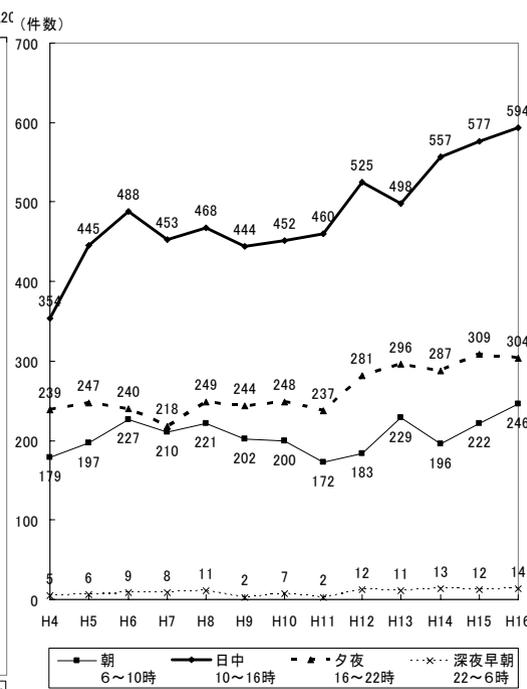
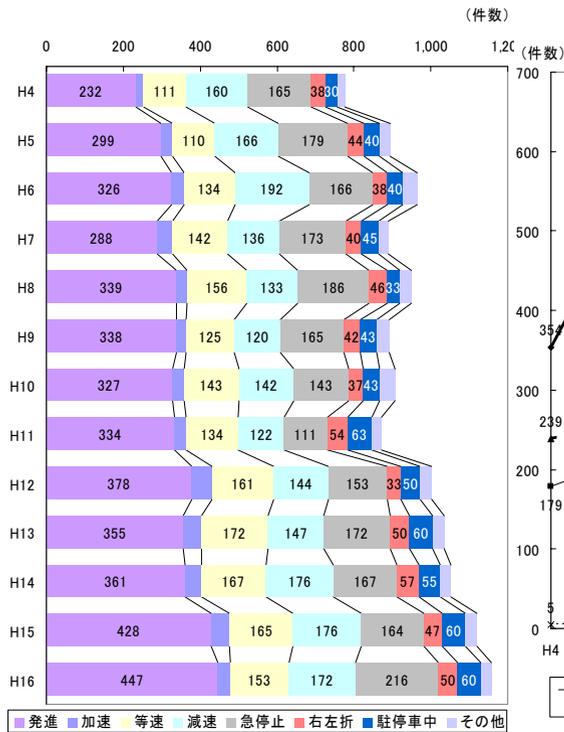
・発進が39%、急停止が19%を占めている。

## □ 時間帯別

・日中が51%を占め、増加傾向。

## □ 性別年齢層別

・65歳以上の女性が47%を占め、増加傾向。



## ■ バス事故の傾向

バス事故の傾向は、日中の時間帯において、発進時における車内転倒等の事故が増加・高止まりの傾向にあり、特に65歳以上の女性の被害者が増加している。

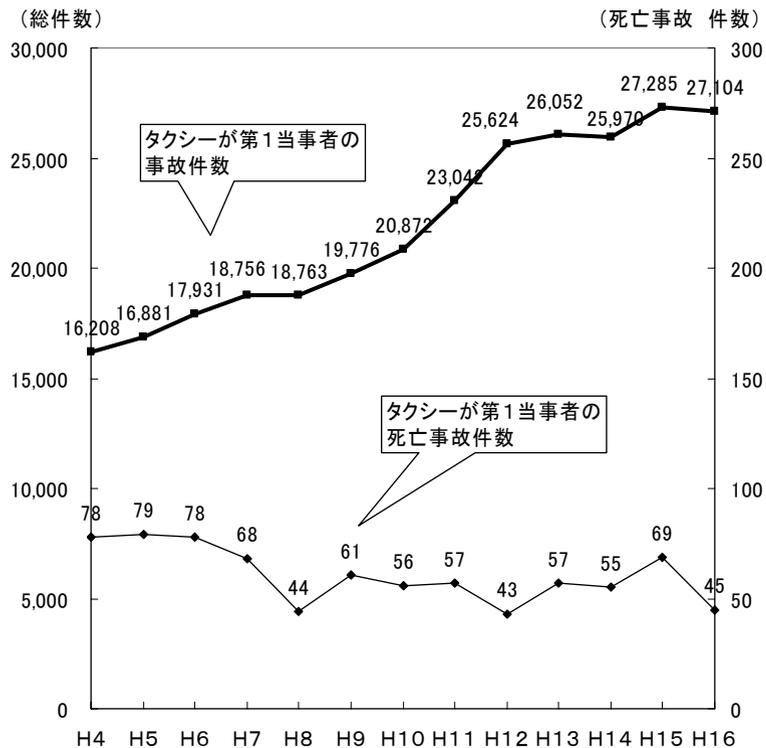
### 推定される事故要因

高齢者人口が増加する中で、65歳以上の女性は日中にバスを利用する機会が多いが、高齢者の行動特性及び身体特性を踏まえた運転操作が徹底されていないことが要因の一つと推測される。

# タクシー事故の概要

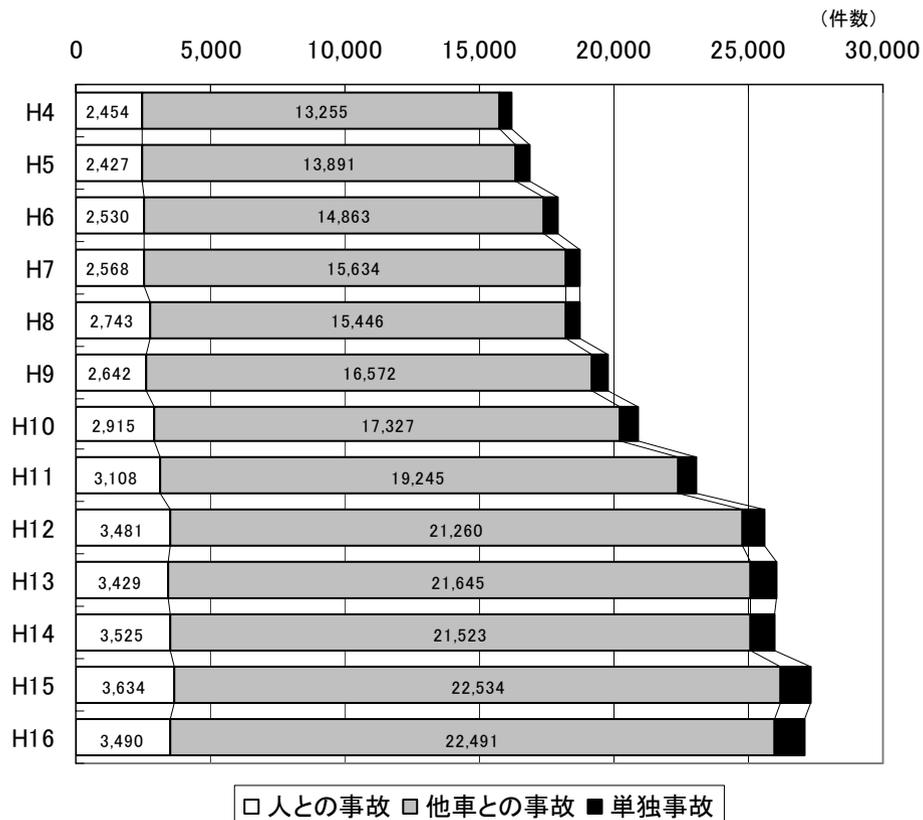
## ■ タクシー事故件数推移

□ タクシー事故件数は、平成12年以降、2万5千件超の高止まりの状態。



## ■ タクシー事故の類型別事故発生件数の推移

□ 平成4年以降、他車との事故が約80%で推移している。



# ■ タクシー 事故の類型別発生件数の内訳

## □ 人との事故

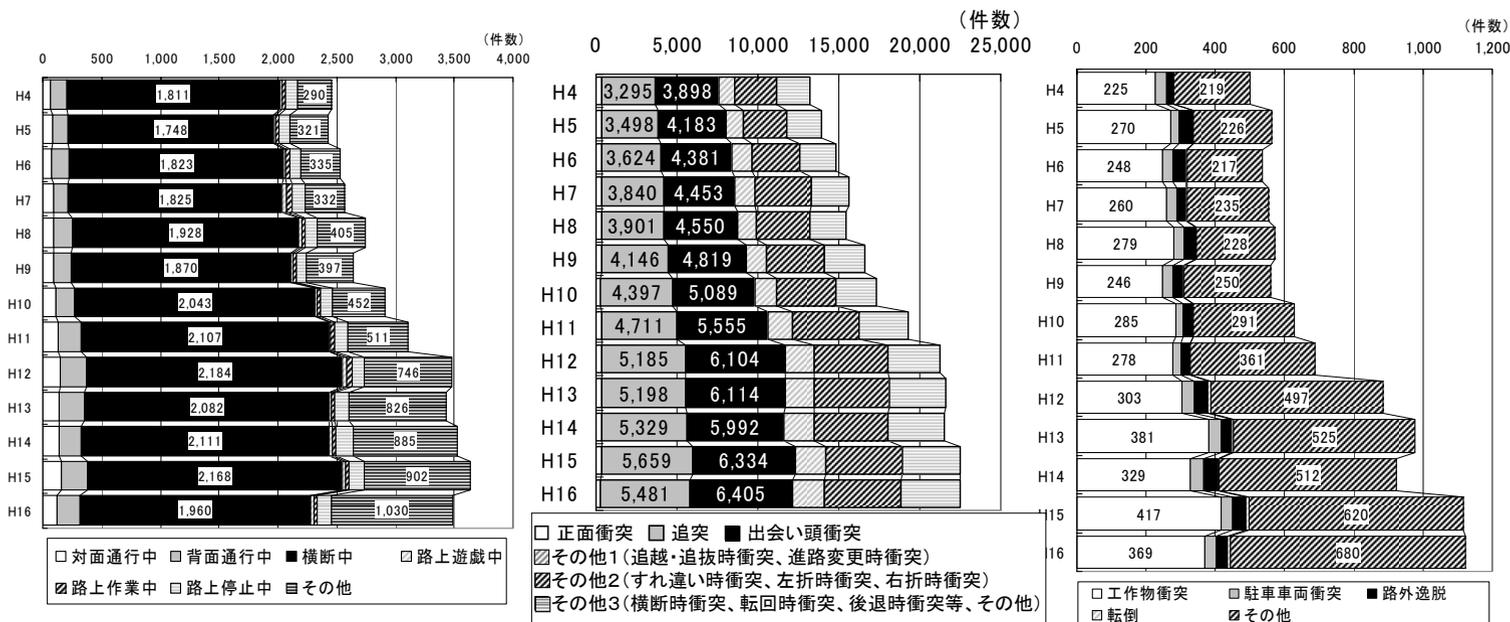
・人との事故では、横断中が56%を占めている。

## □ 他車との事故

・他車との事故では、  
・出会い頭衝突が28%、  
・追突が24%を占めている。

## □ 単独事故

・単独事故では、工作物衝突が33%を占めている。



タクシー 事故は、他車との事故件数が圧倒的に多く、中でも出会い頭事故の件数が増加・高止まり傾向。

# ■ タクシー事故の発生傾向推移

## □ 時間帯別

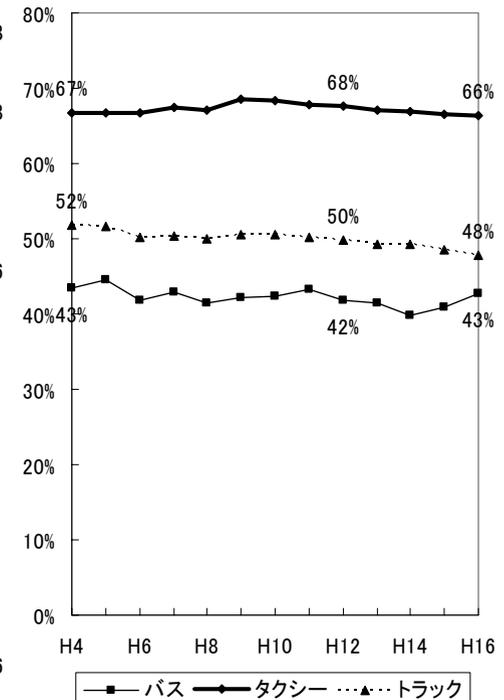
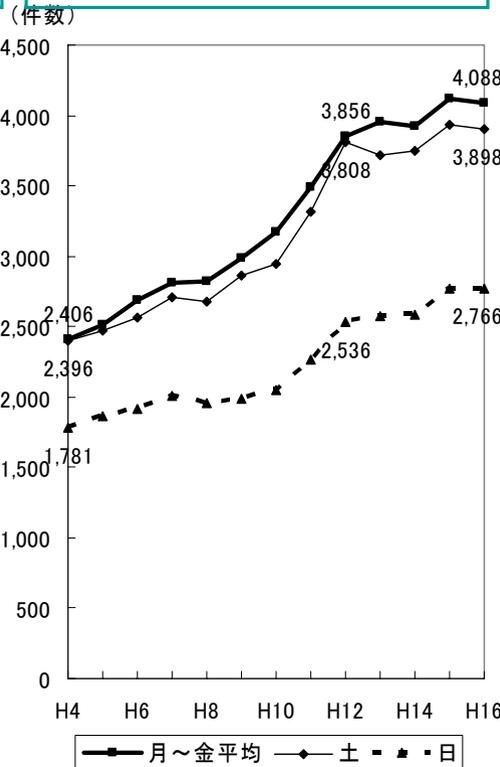
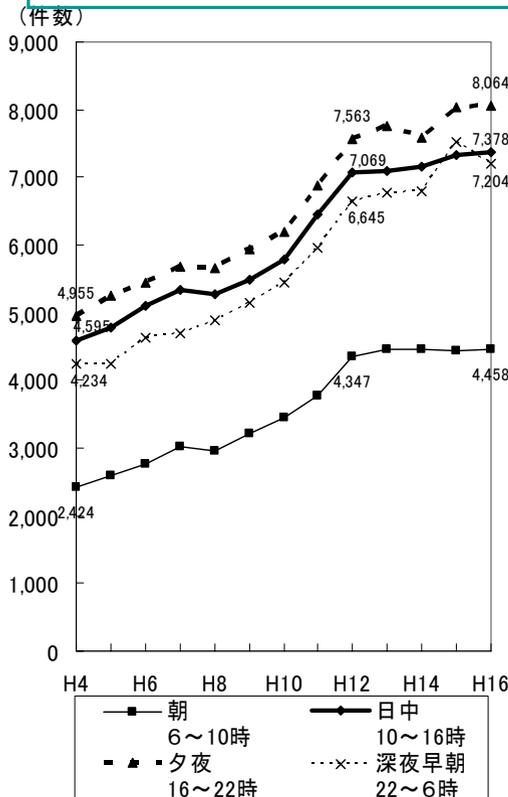
・夕夜が30%、日中と深夜早朝がともに27%を占めている。

## □ 曜日別

・月～金曜日の平均を1.00とすると、土曜日は0.95、日曜日は0.68となっている。

## □ 道路形状別(交差点の比率)

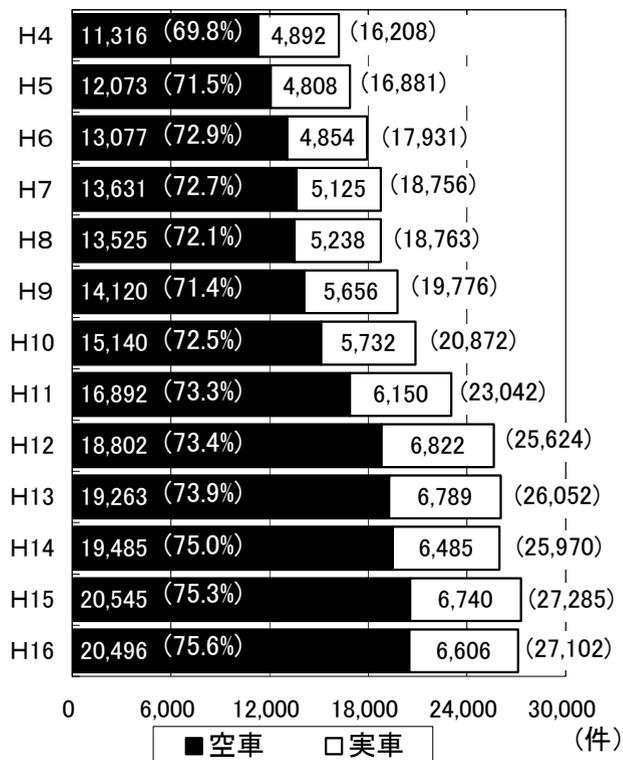
・交差点が約65%で推移している。  
・バス・トラックと比べ、交差点の占める割合が多い。



# ■ タクシー事故の実車・空車別行動類型

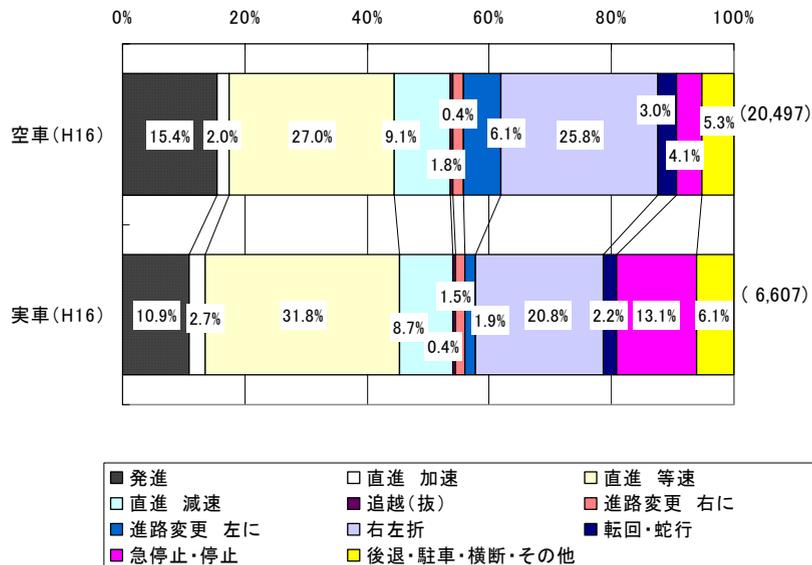
## □ 実車・空車別

- ・空車時の事故が圧倒的に多く、増加傾向。
- ・全事故に占める空車時の割合も増加傾向。



## □ 行動類型別事故件数

- ・空車時は、実車時に比べ、発進時、左に進路変更した際及び右左折時の割合が多い。
- ・実車時は、空車時に比べ、急停止・停止した際の割合が多い。



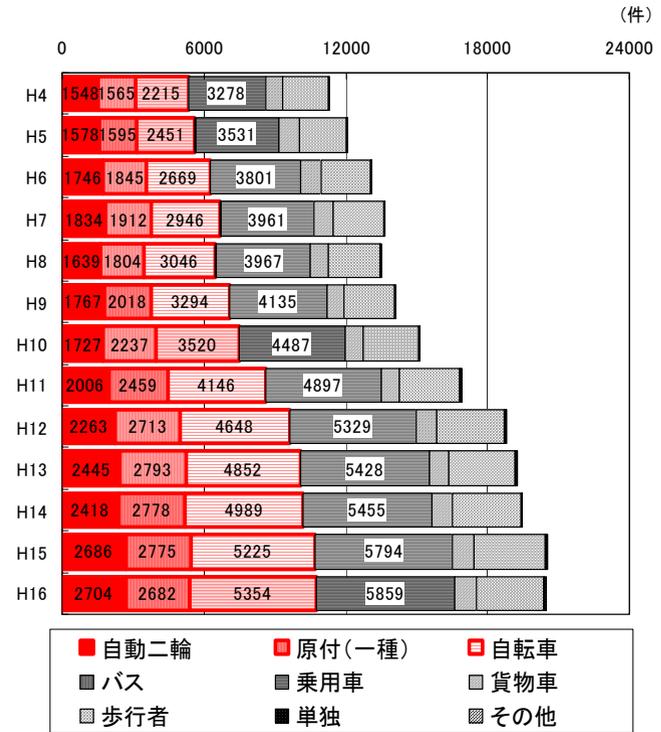
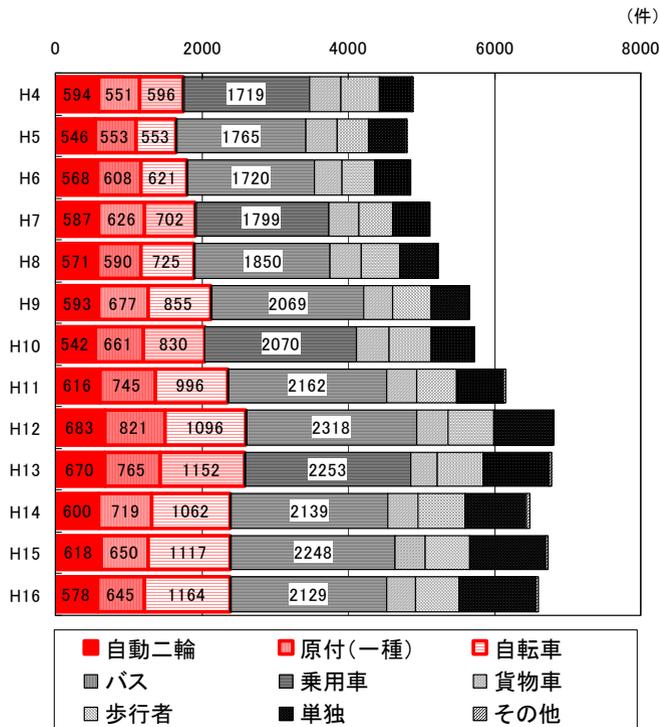
# タクシー事故の相手別発生傾向

## □実車時

- ・自動二輪・原付・自転車との事故が36%、乗用車との事故が32%を占めている。
- ・空車時に比べ、単独事故が多い。

## □空車時

- ・自動二輪・原付・自転車との事故が52%を占めている。



## ■ タクシー事故の傾向

タクシー事故の傾向は、交差点における出会い頭事故が増加・高止まりの傾向にある。また、空車時における事故が約75%を占め、その中でも二輪車及び自転車との事故が増加傾向にある。

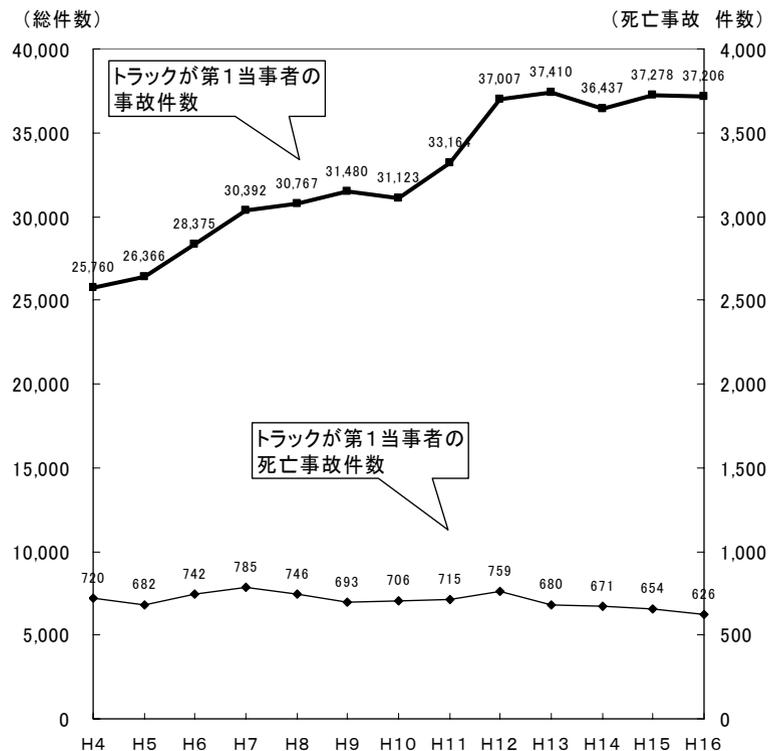
### 推定される事故要因

空車時において、常に利用客を意識した運転傾向にあるため、被視認性や安定性がよくない、すり抜けを行う、一時停止を怠る等の二輪車及び自転車の特性に対する注意力が低下していることが要因の一つと推測される。

# トラック事故の概要

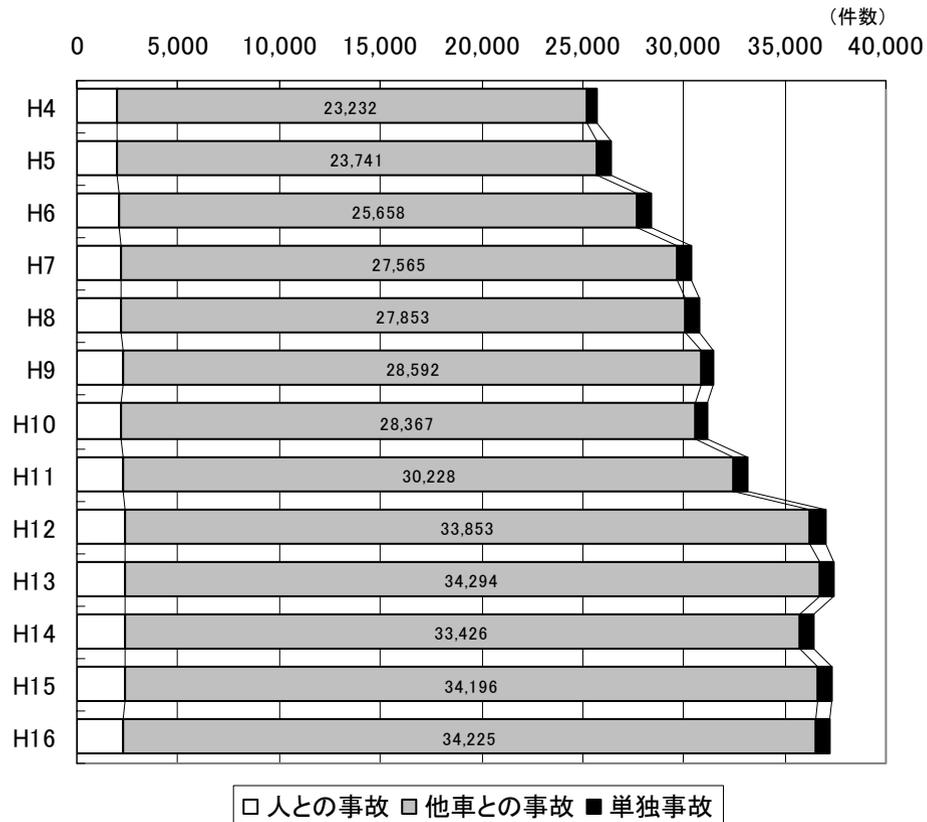
## ■ トラック事故件数推移

□ トラック事故件数は、平成12年以降、3万5千件超の高止まりの状態。



## ■ トラック事故の類型別事故発生件数の推移

□ 平成4年以降、他車との事故が約90%で推移している。



# トラック事故の類型別発生件数の内訳

## □ 人との事故

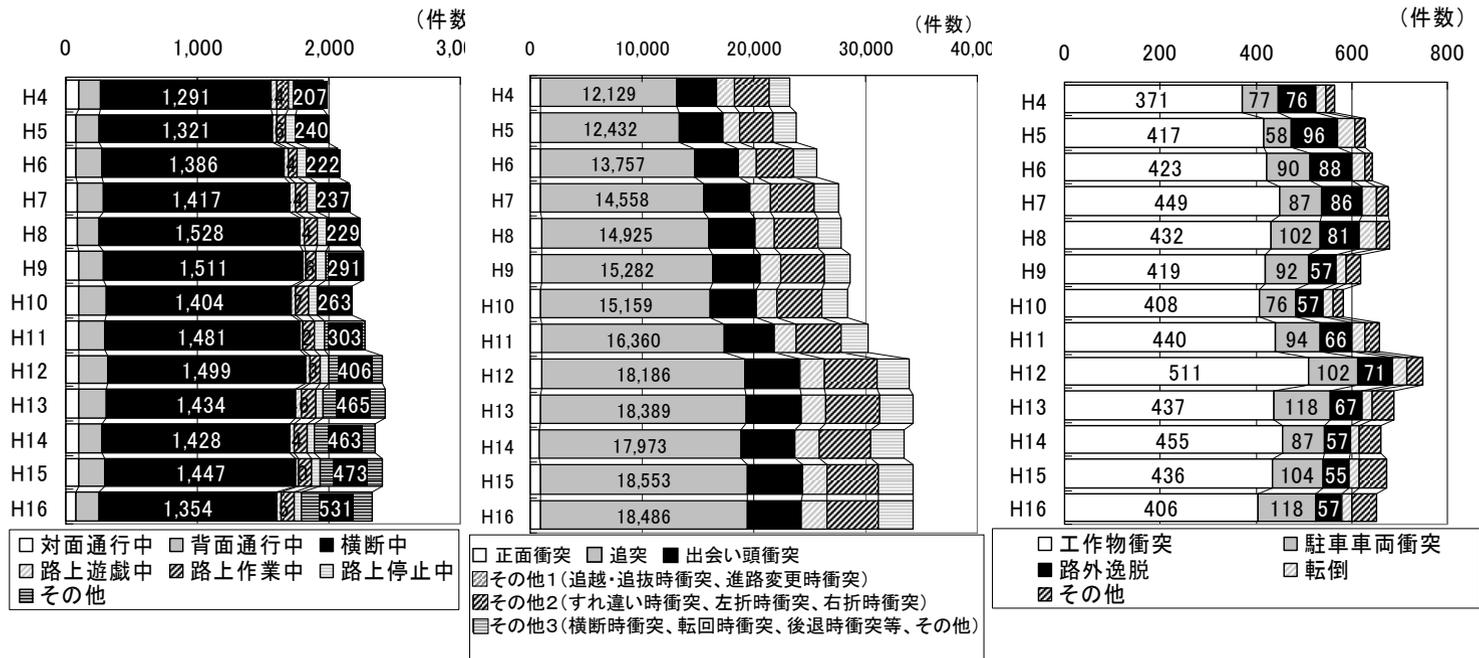
・人との事故では、横断中が58%を占めている。

## □ 他車との事故

・他車との事故では、追突が54%、出会い頭衝突が14%を占めている。

## □ 単独事故

・単独事故では、工作物衝突が62%、駐車車両衝突が18%を占めている。



トラック事故は、他車との事故件数が圧倒的に多く、中でも追突事故の件数が増加・高止まり傾向。

# トラック事故の発生傾向推移

## □ 時間帯別

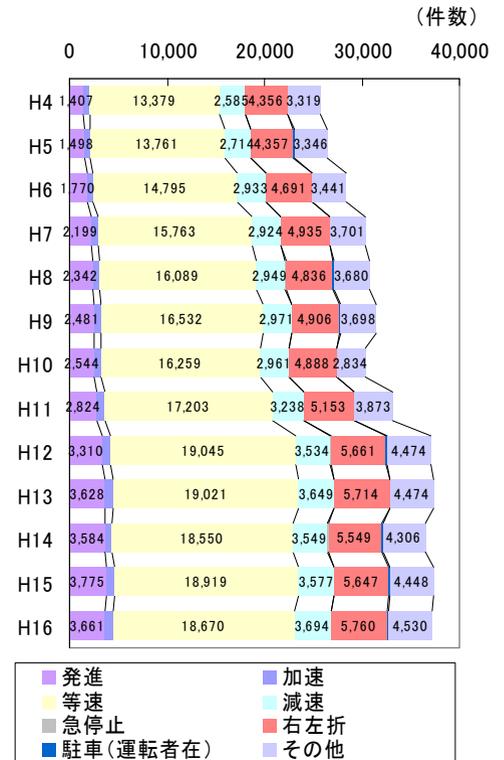
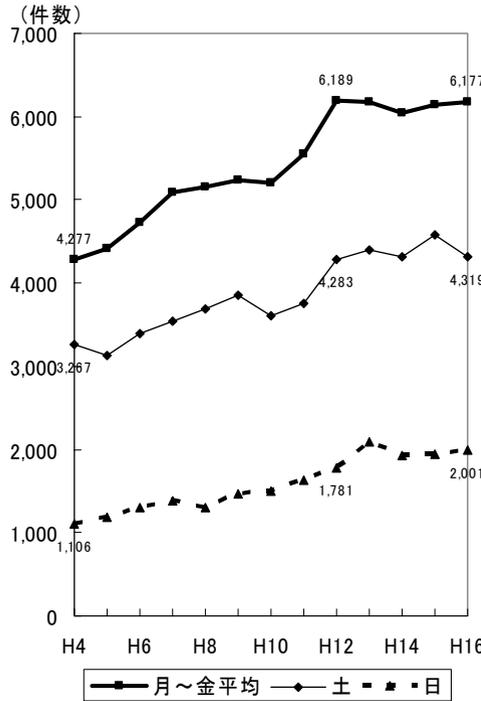
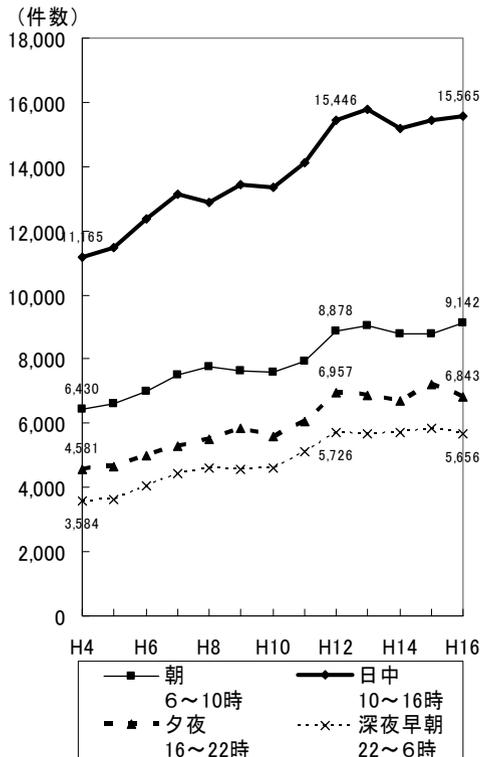
・日中が42%を占め、増加している。

## □ 曜日別

・月～金曜日平均を1.00とすると、土曜日は0.70、日曜日は0.32となっている。

## □ 行動類型別

・等速での件数が50%を占めている。



# トラック追突事故の時間帯別件数

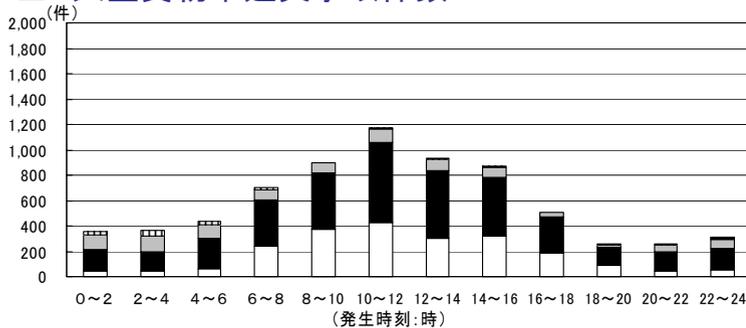
## 事故件数

- ・8～16時の日中が約58%を占めている。
- ・危険認知速度は低速が多く、30km/h以下が39%、30～60km/hが51%を占めている。

## 死亡事故件数

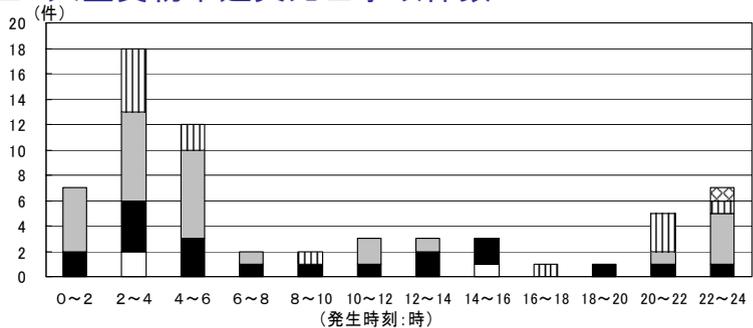
- ・2～6時の深夜早朝が42%を占めている。
- ・危険認知速度は60～90km/hが36%、90km/h超が21%を占めている。

## 大型貨物車追突事故件数



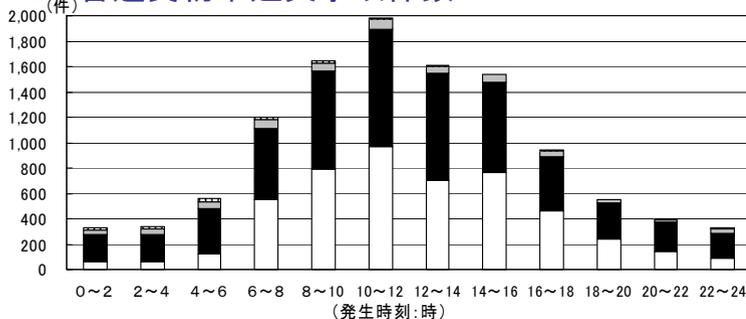
□ 停止中~30km/h以下 ■ 60km/h以下 □ 90km/h以下 □ 120km/h以下 □ 121km/h以上

## 大型貨物車追突死亡事故件数



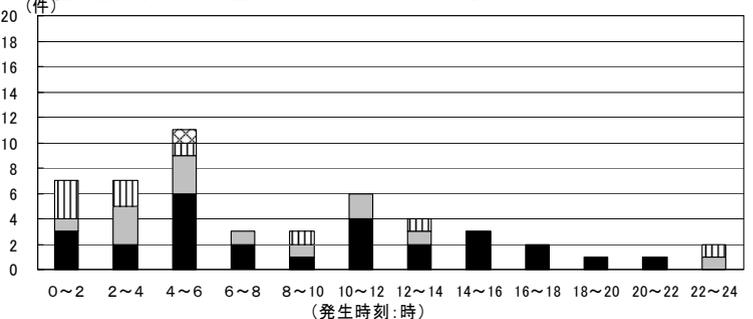
□ 停止中~30km/h以下 ■ 60km/h以下 □ 90km/h以下 □ 120km/h以下 □ 121km/h以上

## 普通貨物車追突事故件数



□ 停止中~30km/h以下 ■ 60km/h以下 □ 90km/h以下 □ 120km/h以下 □ 121km/h以上

## 普通貨物車追突死亡事故件数



□ 停止中~30km/h以下 ■ 60km/h以下 □ 90km/h以下 □ 120km/h以下 □ 121km/h以上

## ■ トラック事故の傾向

トラック事故の傾向は、平日の日中の時間帯における追突事故が増加・高止まりの傾向にある。特に追突による死亡事故については深夜～早朝の時間帯が多い。

### 推定される事故要因

長時間労働等の過労により居眠り運転や覚醒レベルの低下を招き、前方の安全不確認等の漫然とした運転行動が要因の一つと推測される。