

平成25年における 事業用自動車の事故について

平成26年3月18日



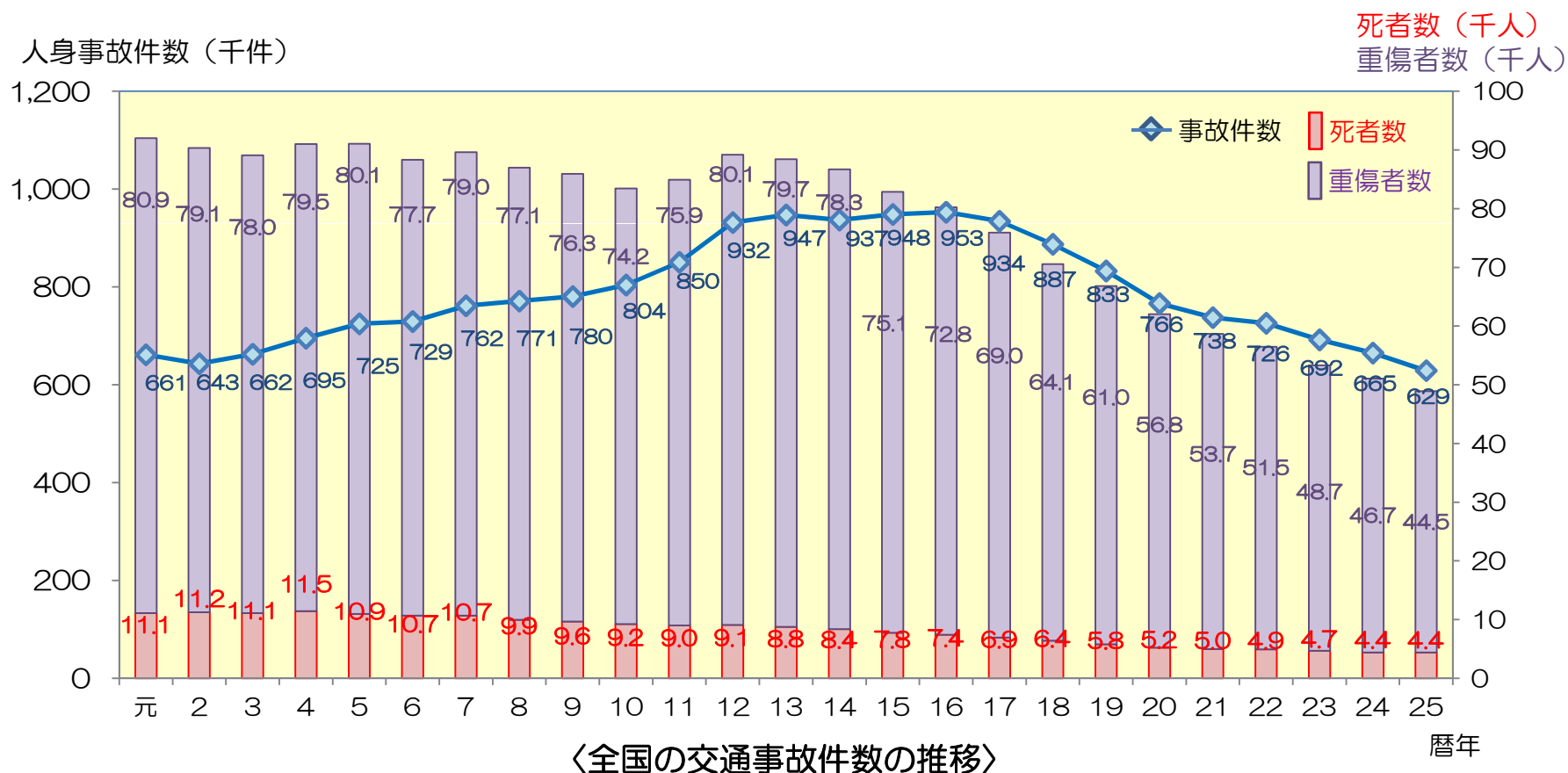
国土交通省中部運輸局 自動車技術安全部
尾崎 正俊

目次

- 全国の交通事故発生状況
- 事業用自動車の事故削減目標
- 中部運輸局管内の事故発生状況
- 中部運輸局管内の事故の種類別の状況
 - ・ 死傷事故
 - ・ 衝突事故
 - ・ 車内事故
 - ・ 飲酒運転事故
 - ・ 健康起因事故
 - ・ コンテナ運搬車の横転、コンテナ落下事故
- 車両故障事故の報告状況
- 安全対策（ASV車両導入等の補助事業）

全国の交通事故発生状況

- ・ 人身事故件数は、平成16年をピークに以降減少傾向。平成25年は、対前年-36,117件（-5.4%）。
- ・ 死者数は、平成4年をピークに以降減少傾向。平成25年は、対前年-38人（-0.9%）。
- ・ 重傷者数は、平成元年をピークに以降減少傾向。平成25年は、対前年-2,118人（-4.5%）。



自動車の事故の削減目標

事業用自動車総合安全プラン2009

事業用自動車の安全目標

【目標】

- 10年間で死者数半減
全国：平成20年513人を10年後に250人
中部：平成20年 70人を10年後に 35人
- 10年間で人身事故件数半減
全国：平成20年5.6万件を10年後に3万件
中部：平成20年5,567件を10年後に2,784件
- 飲酒運転ゼロ

第9次交通安全基本計画

政府全体の行動計画・目標

【目標】

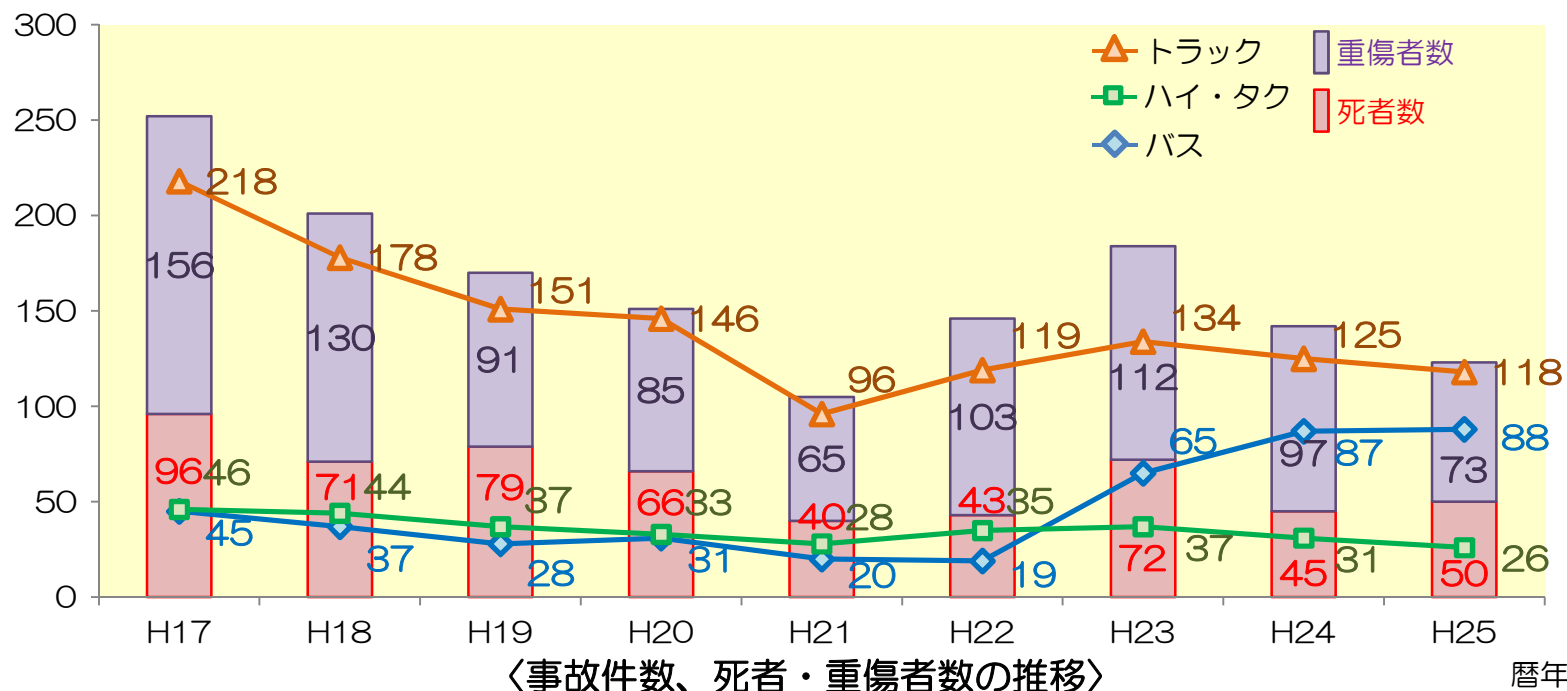
- 目標：交通事故全体
- 24時間死者数を
平成27年までに3,000人以下
- 死傷者数を
平成27年までに70万人以下

事故発生状況〈中部運輸局管内〉

- ・ 事故件数は、平成21年までは減少していたが、平成22年から平成24年まで増加。平成25年は微減。
- ・ 死者数は、平成25年は対前年+5件（+11.1%）。
- ・ 重傷者数は、平成24年、平成25年と減少。

事故件数（件）

死者・重傷者数（人）

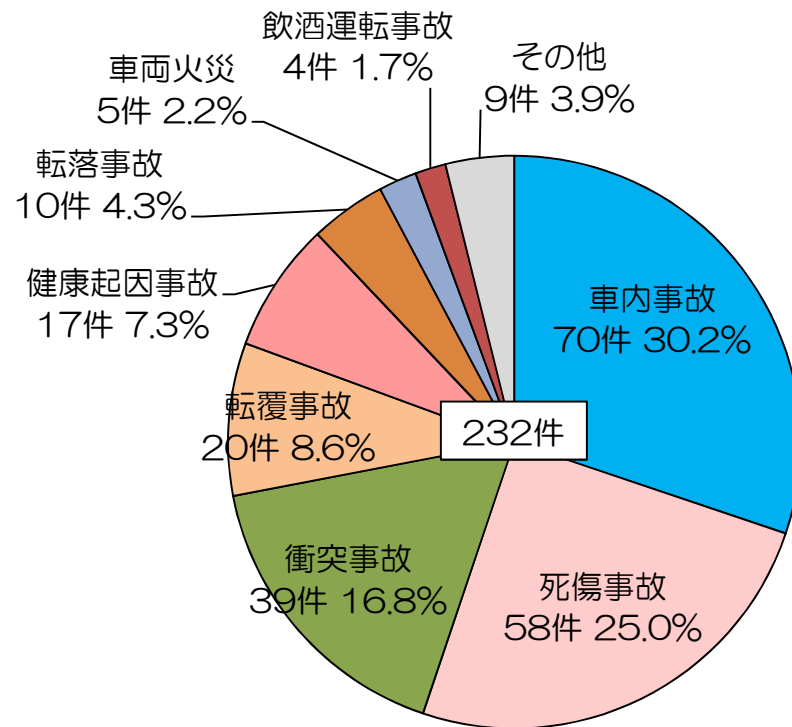


	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
事故件数（件） （全業態計）	309	259	216	210	144	173	236	243	232

事故の種類別の発生状況〈中部運輸局管内〉

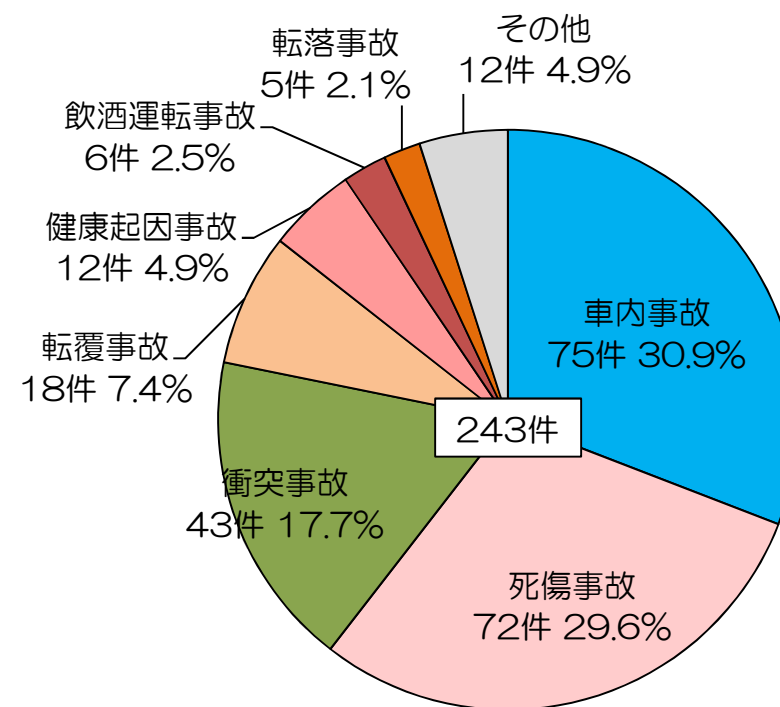
平成25年は、

- ・ 事故は、車内事故が最も多く、70件（全体の30.2%）。次に死傷事故58件（25.0%）、衝突事故39件（16.8%）。
- ・ 健康起因事故が対前年+5件（+41.6%）。



平成25年

〈事故の種類別の発生状況〉

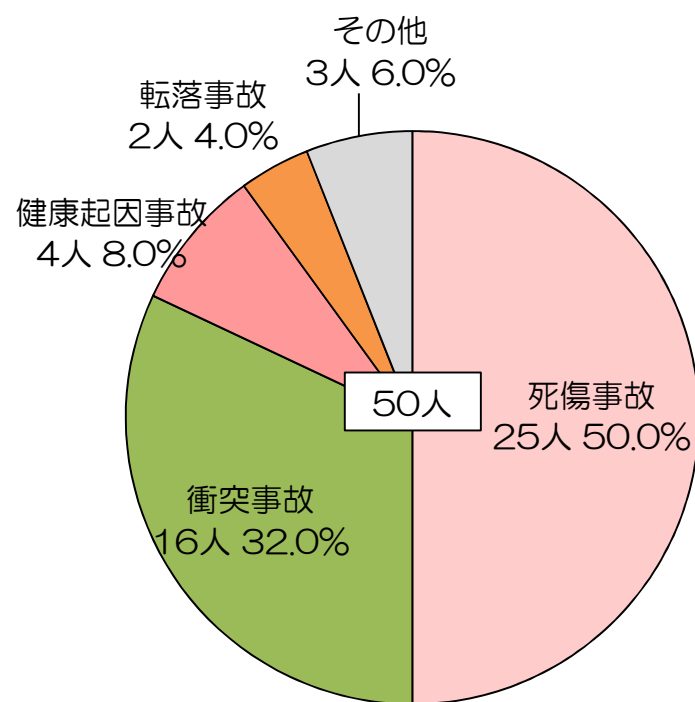


平成24年

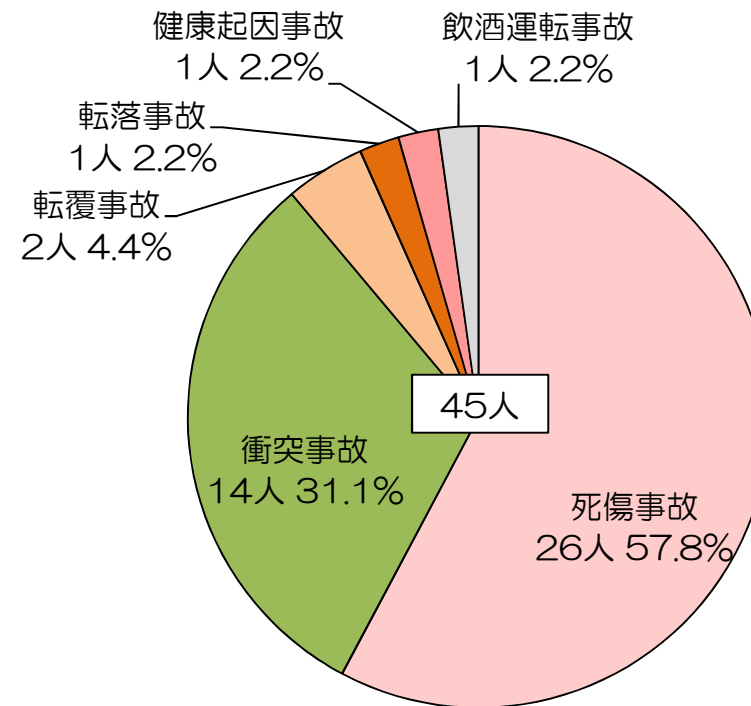
事故の種類別の発生状況 (死者を生じたもの) 〈中部運輸局管内〉

平成25年は、

- ・死者数は、50人、対前年+5人（+11.1%）。
- ・死傷事故による死者が25人（全体の50.0%）。
- ・健康起因事故による死者が対前年+3人（+300%）。



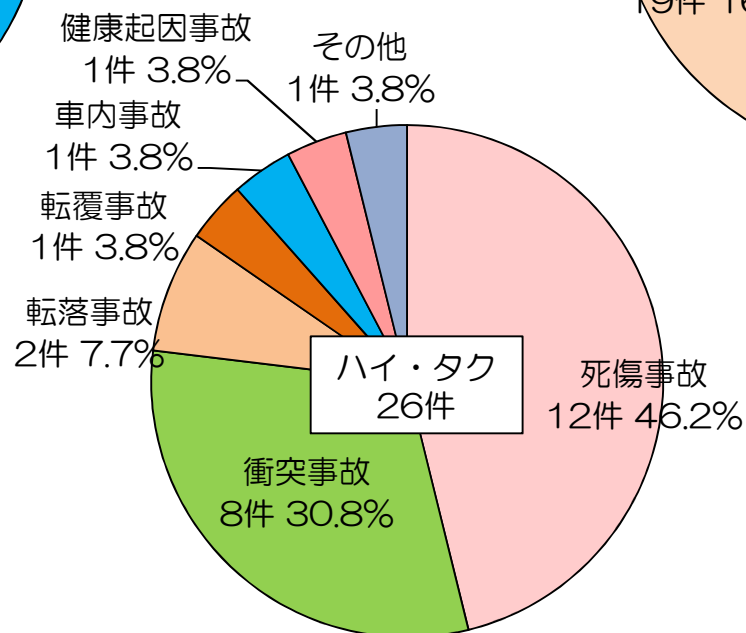
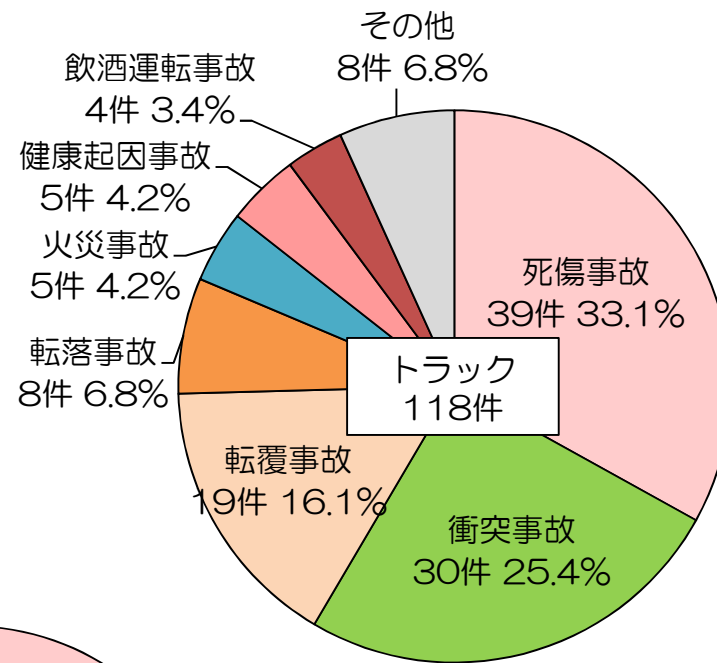
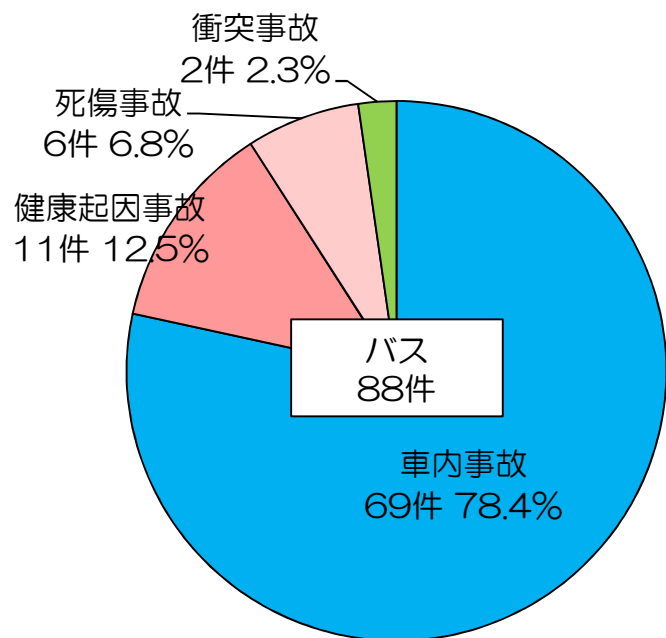
平成25年



平成24年

〈事故の種類別の発生状況（死者を生じたもの）〉

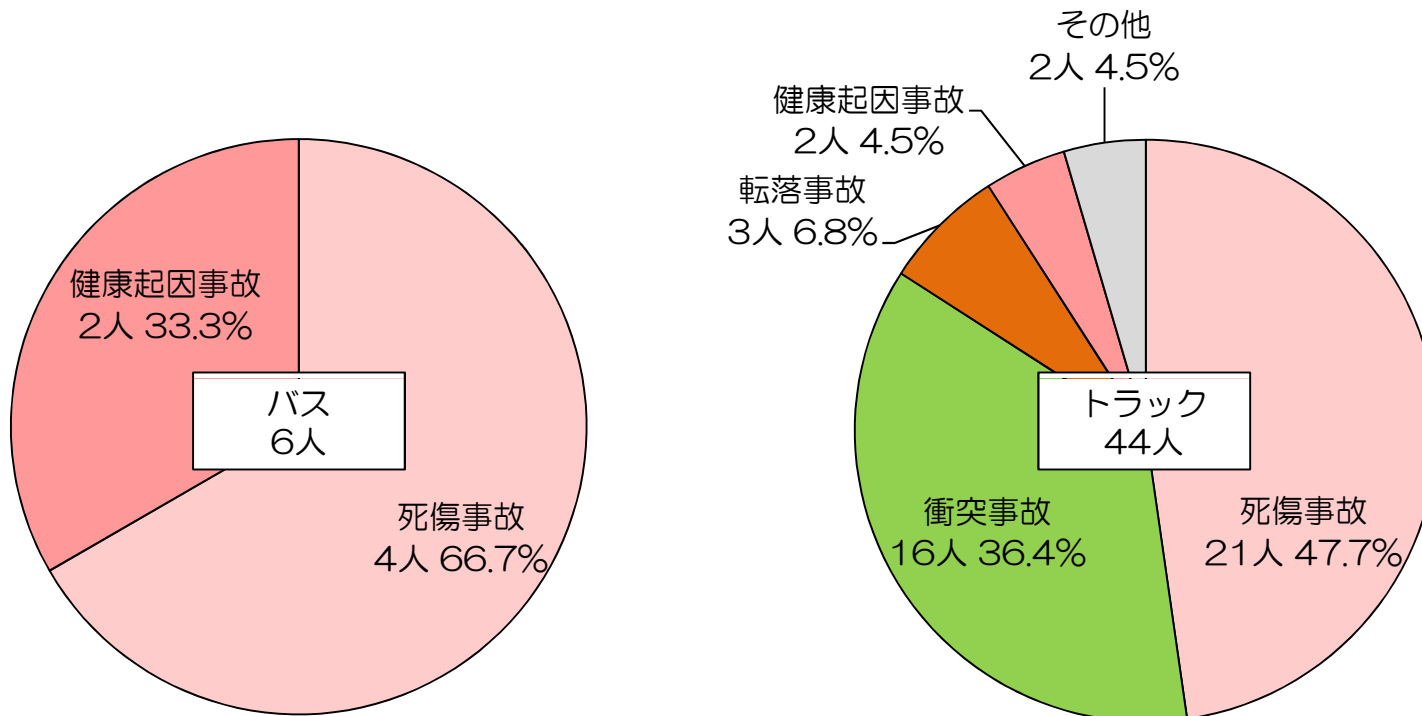
事故の種類別の発生状況（業態別） 〈中部運輸局管内〉



出典：自動車事故報告書
数値は速報値

事故の種類別の発生状況

（死者を生じたもの：業態別） 〈中部運輸局管内〉



〈平成25年 事故の種類別の発生状況（死者を生じたもの：業態別）〉

※ハイ・タクは、平成25年に発生した死者を生じた事故の報告なし。

出典：自動車事故報告書
数値は速報値

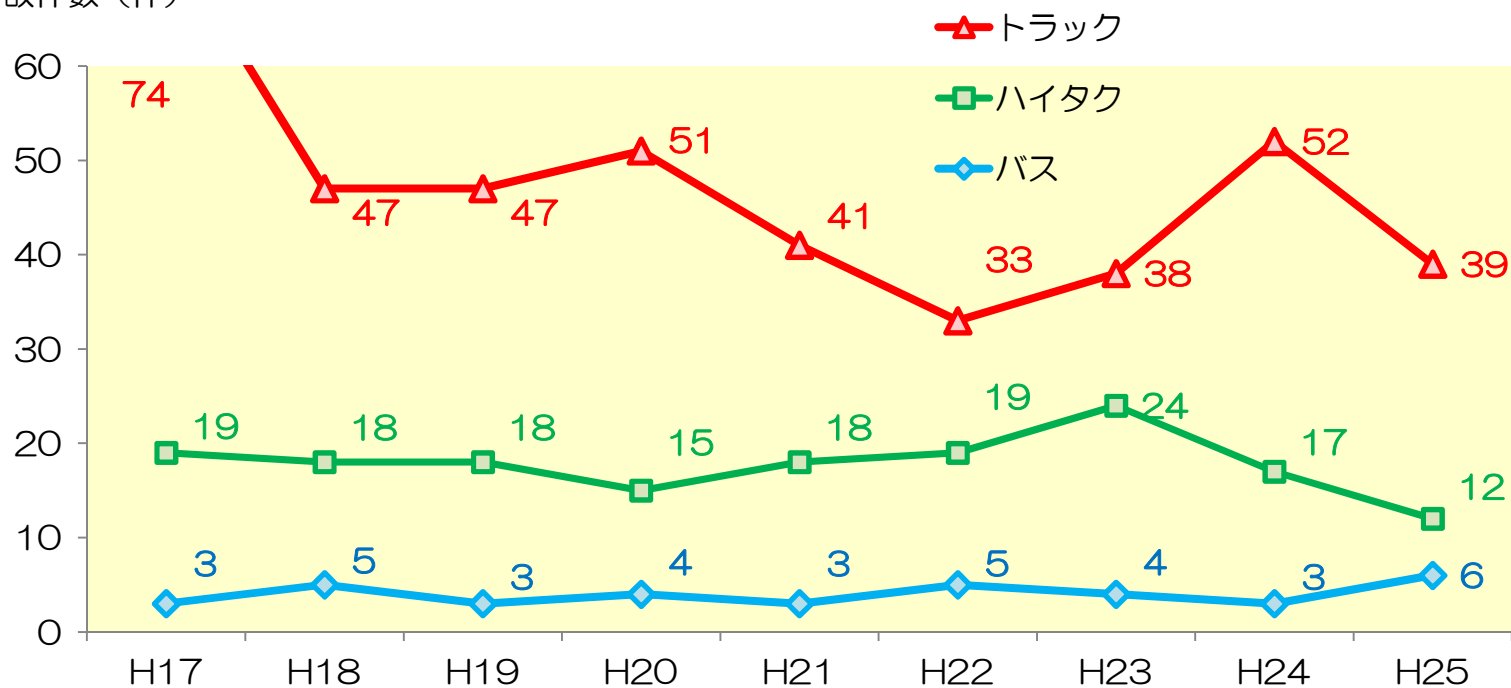
死傷事故の発生状況〈中部運輸局管内〉

バス：件数は少ないが、下げ止まりの状況。平成25年は増加。

ハイ・タク：平成23年までは増加傾向にあったが、以降減少。平成25年は、平成17年以降で最も少ない。

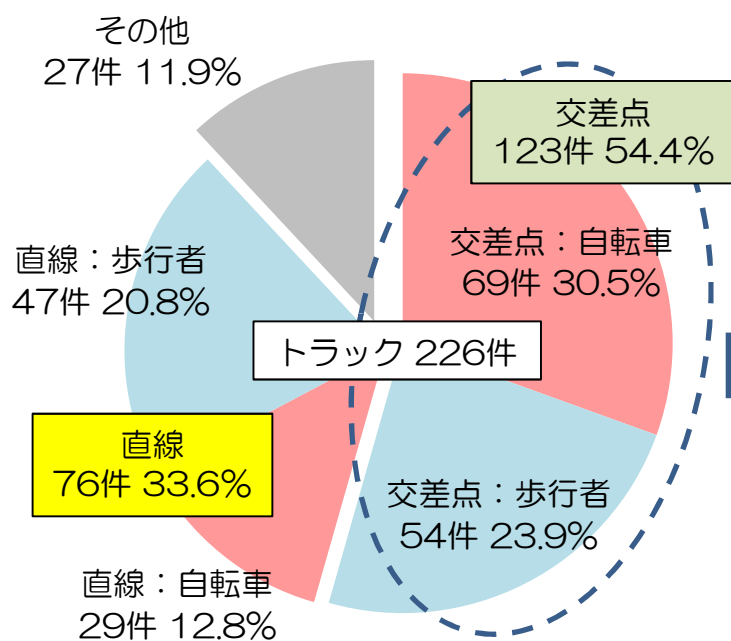
トラック：平成24年大幅に増加したが、平成25年は対前年-13件（-25.0%）。

事故件数（件）

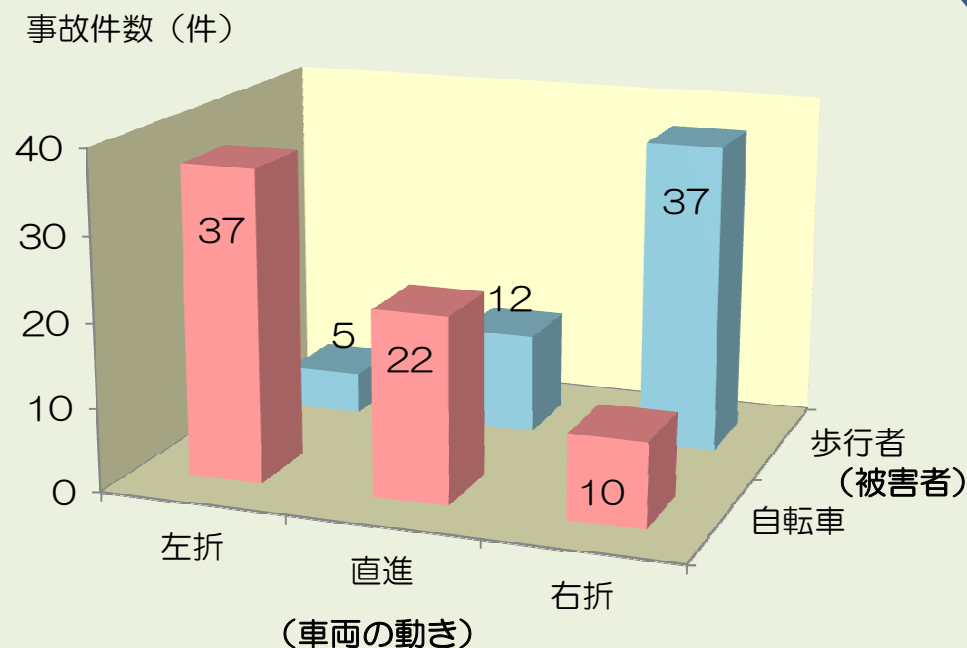


死傷事故の特徴（トラック） 〈中部運輸局管内〉

- ・ 交差点での事故が54.4%を占める。
- ・ 交差点での事故では、左折時の自転車との事故、右折時の歩行者との事故が多数。



〈死傷事故の発生場所別件数〉
(平成20年～平成25年の計)

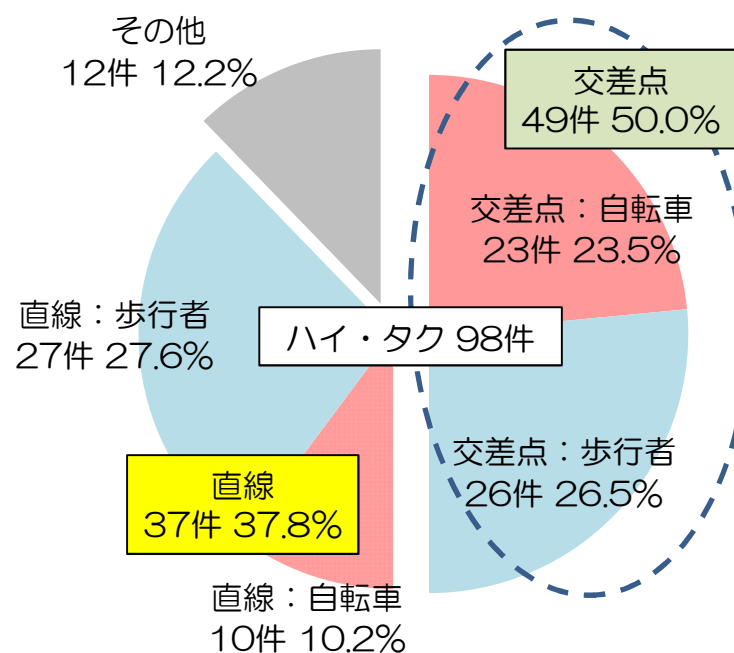


〈死傷事故の交差点での事故件数〉
(トラックの動き・被害者別)

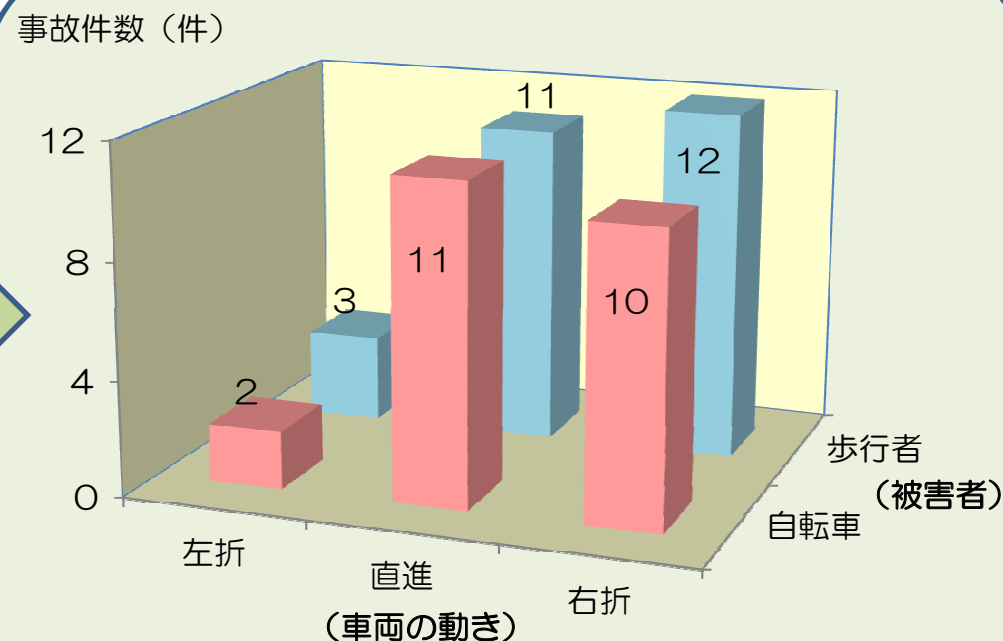
※「その他」は、運転者の健康状態に起因する事故、道路に倒れていた者をひいた事故、高速道路、駐車場での事故等を含む。
「直線」には、直線道路のほか、カーブになっている箇所での事故を含む。

死傷事故の特徴（ハイ・タク） 〈中部運輸局管内〉

- ・ 交差点での事故が、50.0%を占める。
- ・ 交差点では、直進時、右折時の事故が多数。対象者が自転車、歩行者の差はみられない。



〈死傷事故の発生場所別件数〉
(平成20年～平成25年の計)

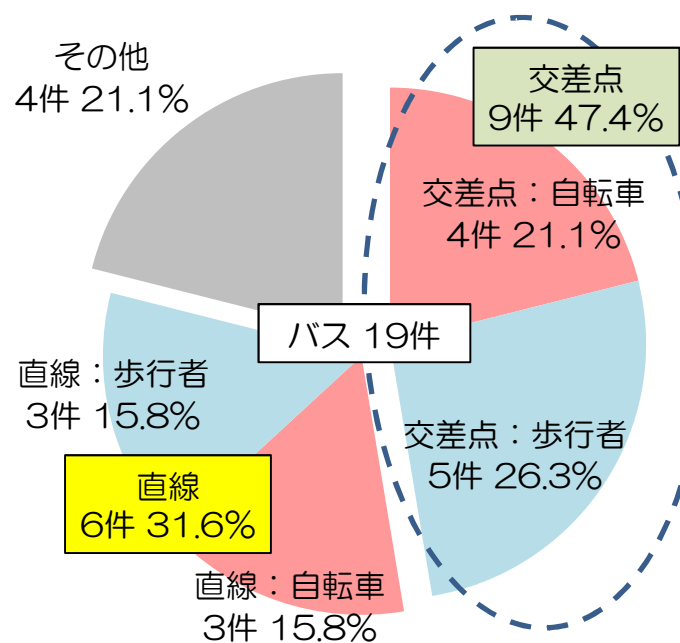


〈死傷事故の交差点での事故件数〉
(ハイ・タクの動き・被害者別)

※「その他」は、運転者の健康状態に起因する事故、道路に倒れていた者をひいた事故、高速道路、駐車場での事故等を含む。
「直線」には、直線道路のほか、カーブになっている箇所での事故を含む。

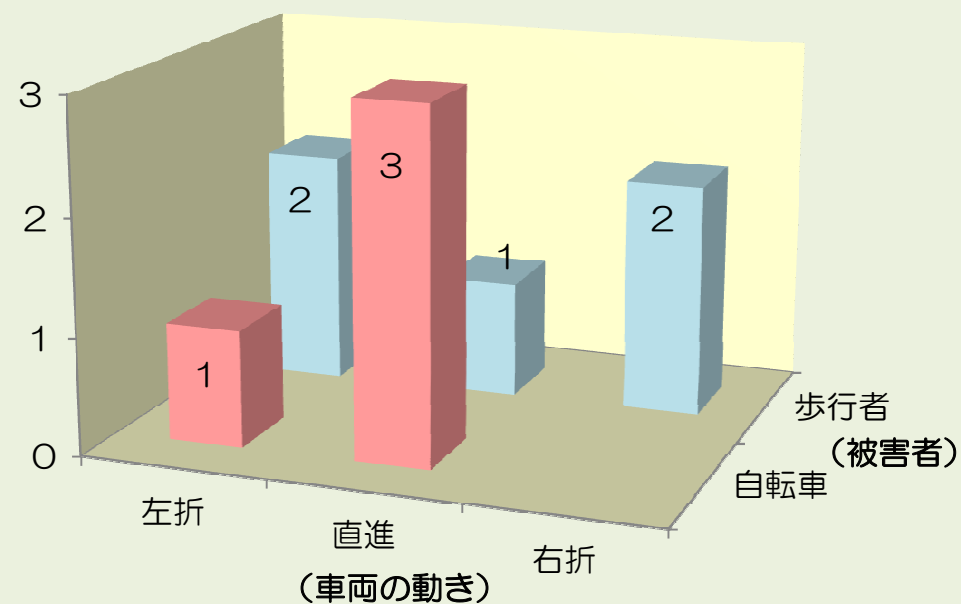
死傷事故の特徴（バス） 〈中部運輸局管内〉

- ・ 交差点での事故が47.4%を占める。
- ・ 直進時に自転車と衝突する事故が多い。



〈死傷事故の発生場所別件数〉
(平成20年～平成25年の計)

事故件数 (件)

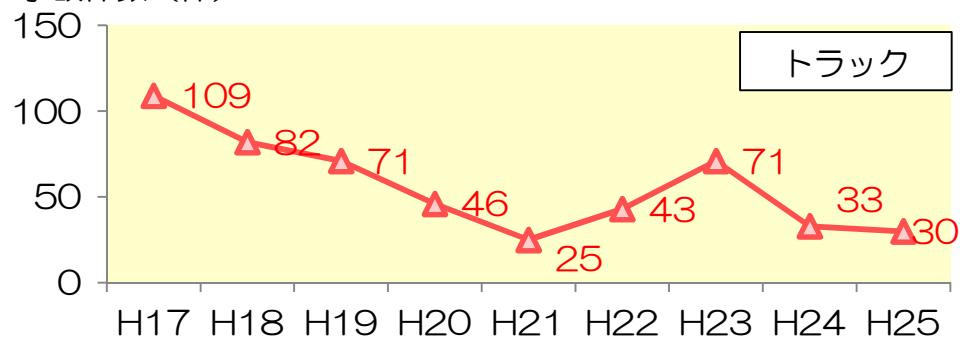


〈死傷事故の交差点での事故件数〉
(バスの動き・被害者別)

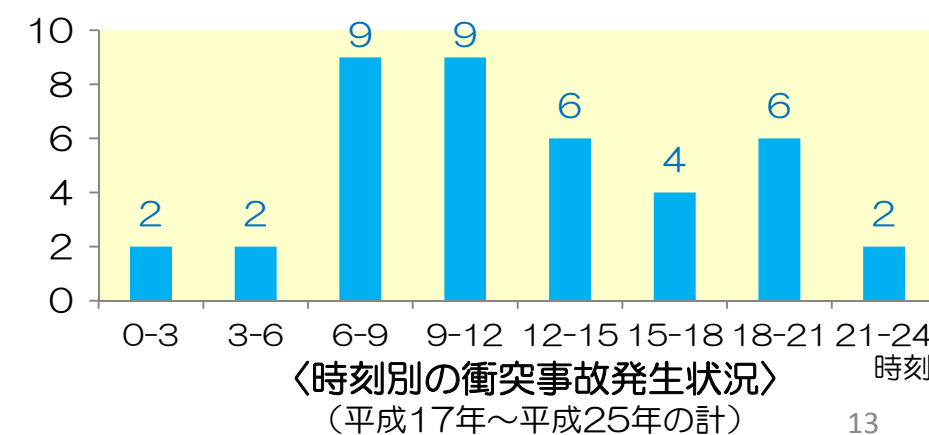
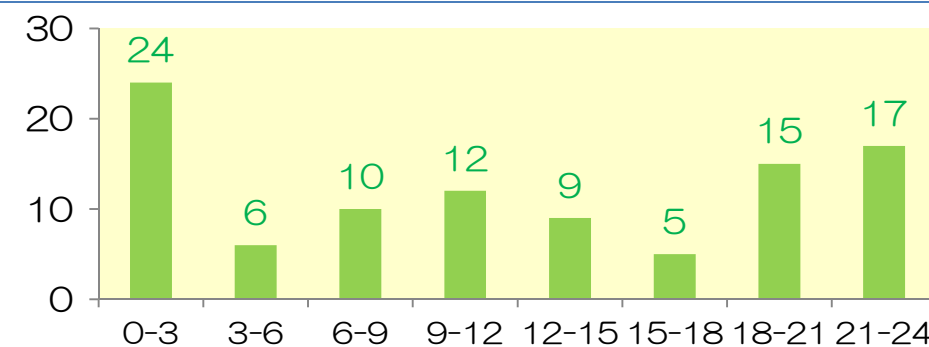
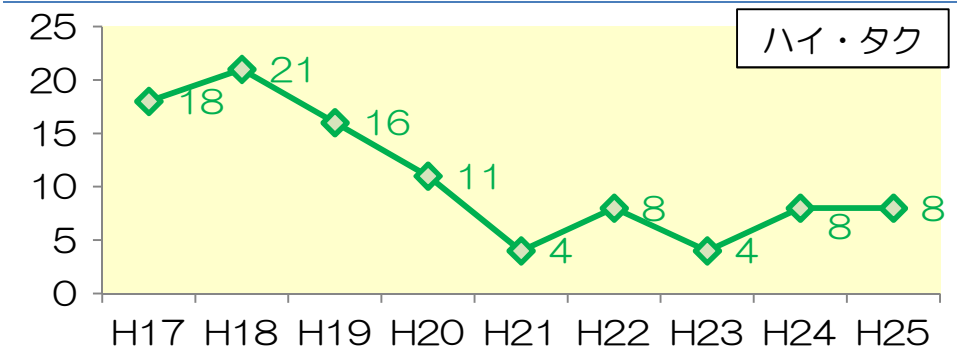
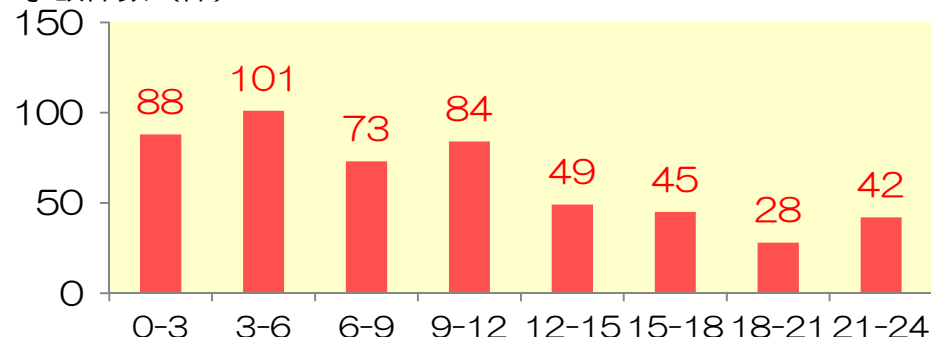
※「その他」は、運転者の健康状態に起因する事故、道路に倒れていた者をひいた事故、高速道路、駐車場での事故等を含む。
「直線」には、直線道路のほか、カーブになっている箇所での事故を含む。

衝突事故の状況 〈中部運輸局管内〉

事故件数（件）

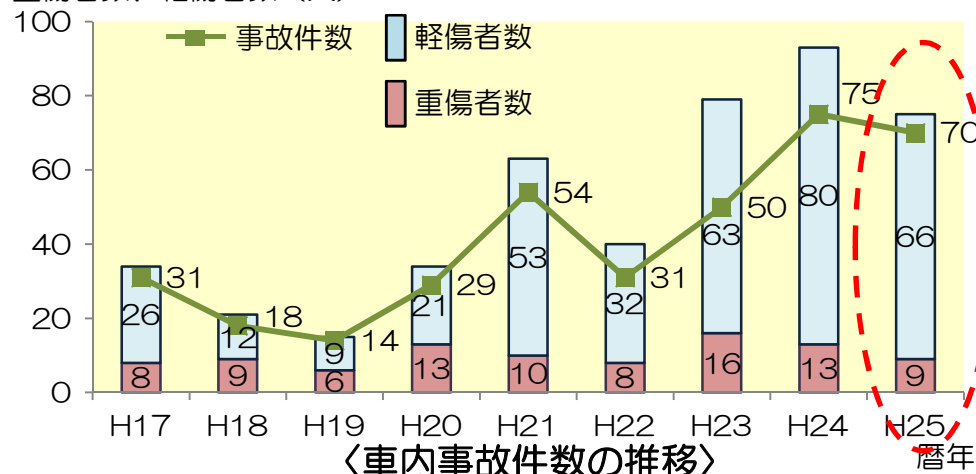


事故件数（件）



車内事故の状況 〈中部運輸局管内〉

事故件数（件）
重傷者数、軽傷者数（人）



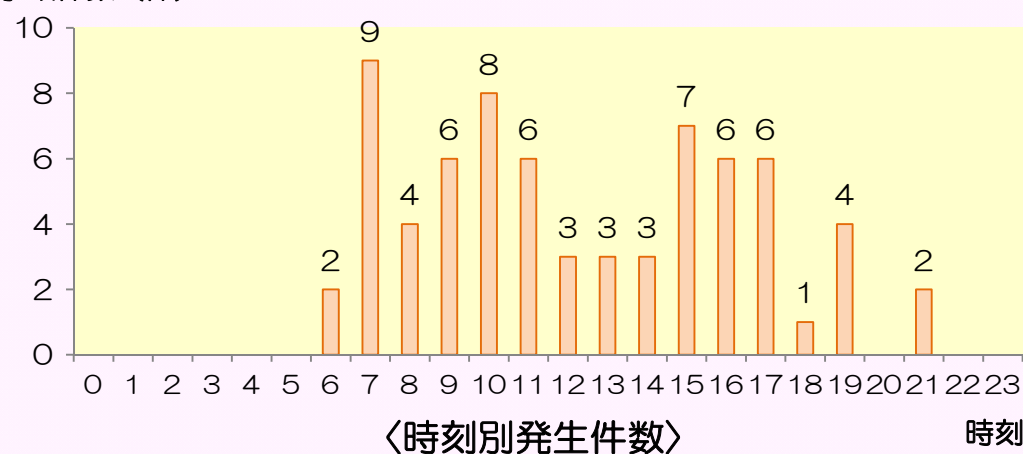
平成20年以降、増加傾向。
平成25年は対前年-5件（-6.7%）。

重傷者は高齢者が多数を占める。
※平成24年と平成25年の重傷者計22人中、
高齢者20人（約90%）

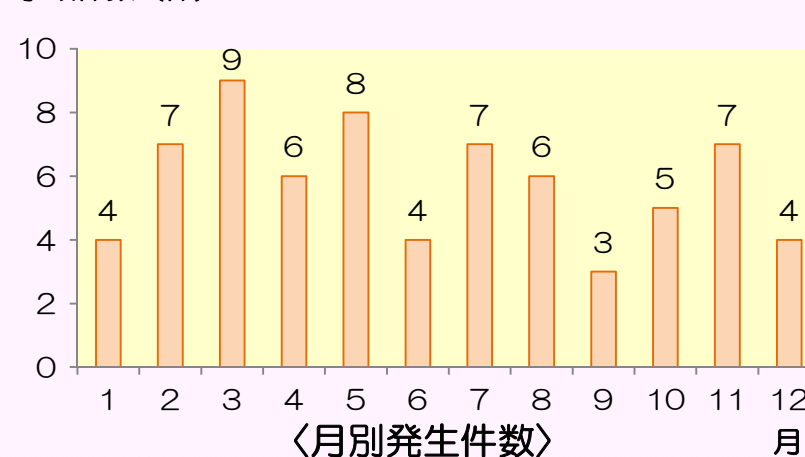
	90歳代	80歳代	70歳代	60歳代	50歳代以下
重傷者数（人）	1	13	6	1	1

※平成24年と平成25年の計。
高齢者は65歳以上とした。

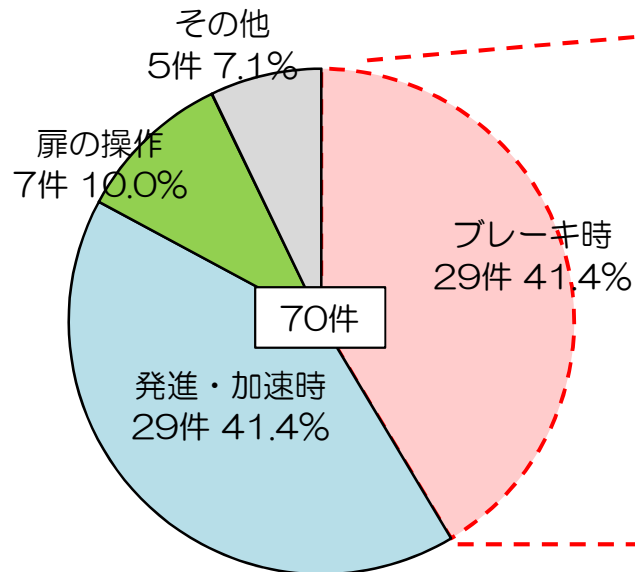
事故件数（件）



事故件数（件）



車内事故の特徴



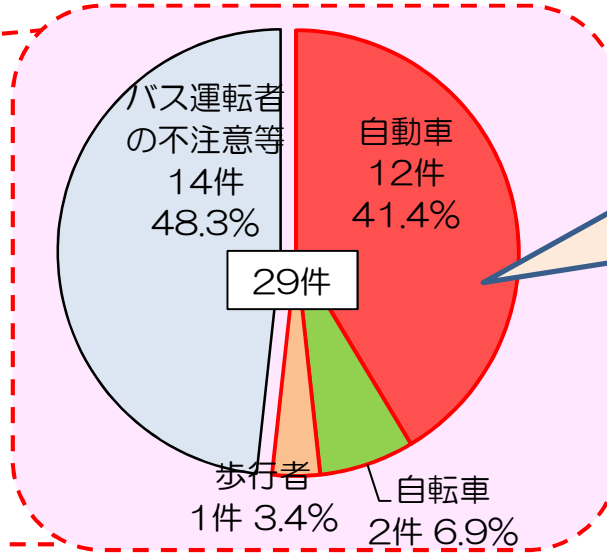
〈平成25年に発生した車内事故の発生要因〉

○ 車内事故は、バス等の運転者の過失によるものが多いが、一部、他車（者）の急な割り込みや飛び出しによるものもみられる。



事故防止には、他車（者）の協力が不可欠

「無理な割り込み」や「急な飛び出し」などによる急ブレーキが車内事故を誘発する要因となっている。



急ブレーキを作動させた事故のうち、他車（者）の要因も大きいと考えられるものが半数以上。

みんなで取り組もう！

バス車内事故防止

- バスの発進時に手すりにしっかりとつかまっていなかった。
- 次のバス停で降車するため、バスの走行中に出口に向かって移動していた。



車内事故注意！

バス利用者へお願い

転倒を防止するため、バスの発進時を含め、バスの走行中は、

- ◎着席しましょう。
- ◎立っている場合は、手すりなどにしっかりとつかまりましょう。

特に高齢者の方は、転倒しやすく、また、転倒すると骨折しやすいため、寝たきりの生活になる危険があります。このため、

- ◎高齢者の方などは、転倒の危険性を認識して、着席等を心掛けましょう。
- ◎周りの人達は、高齢者の方などに席やつかまりやすい場所を譲りましょう。
- ◎降車の際は、扉が開いてから席を立ちましょう。

ドライバーへお願い

「無理な割り込み」や「急な飛び出し」などによる急ブレーキが車内事故を誘発する要因となっています。

皆様の優しい運転で車内事故防止にご協力をお願いします。

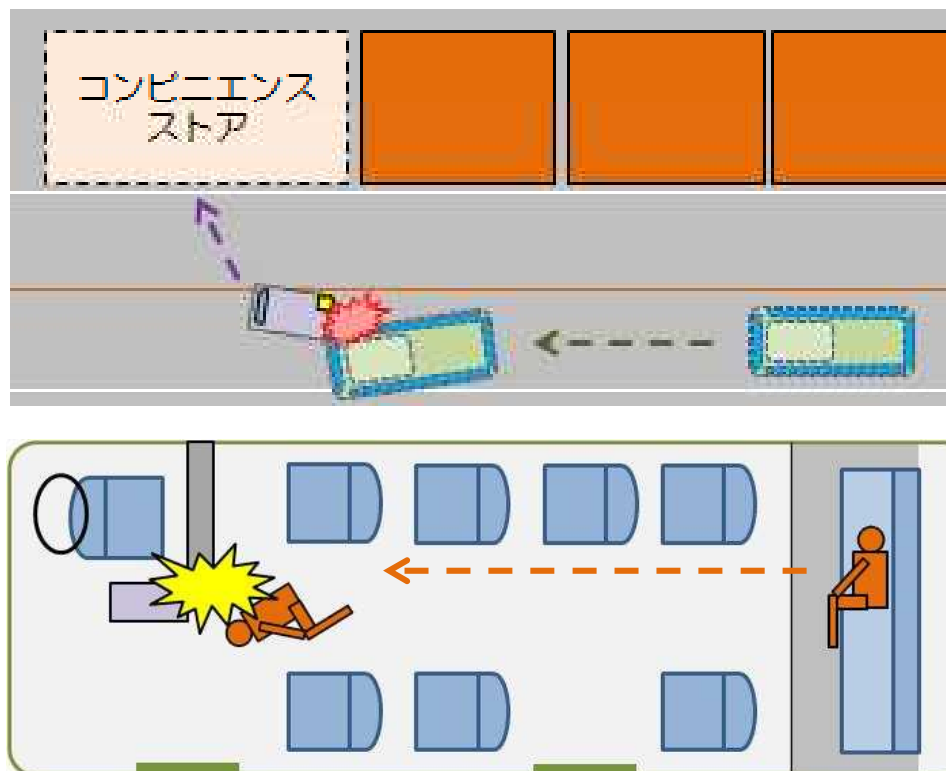
国土交通省 中部運輸局

乗客が死亡した事故の事例（車内事故） 〈中部運輸局管内〉

事故発生：平成26年2月 午後3時頃

発生場所：愛知県常滑市

事故概要：路線バスが乗客3名を乗せ運行中、前方で停止した軽自動車に追突し、車内の乗客1名（女性 40歳代）が転倒。
当該乗客は、頭を強く打ち、病院に搬送されたが死亡した。



一般的に・・・

○ バス車内

→立席者のための手すり、料金箱等の構造物が多い。

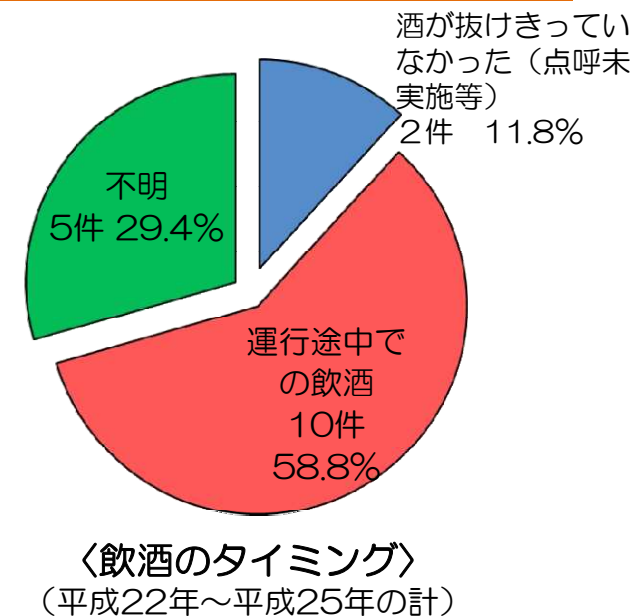
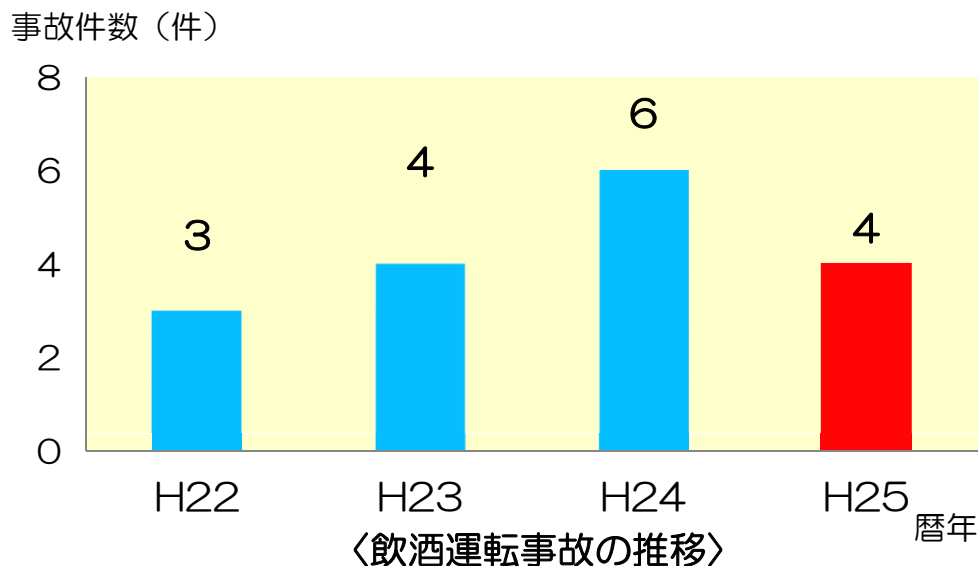
○ 最後部座席中央

→前方に座席がない。

→つかまる場所がない。

→その他の座席より、一段高くなっている。

飲酒運転事故の状況 〈中部運輸局管内〉



飲酒運転事故事例

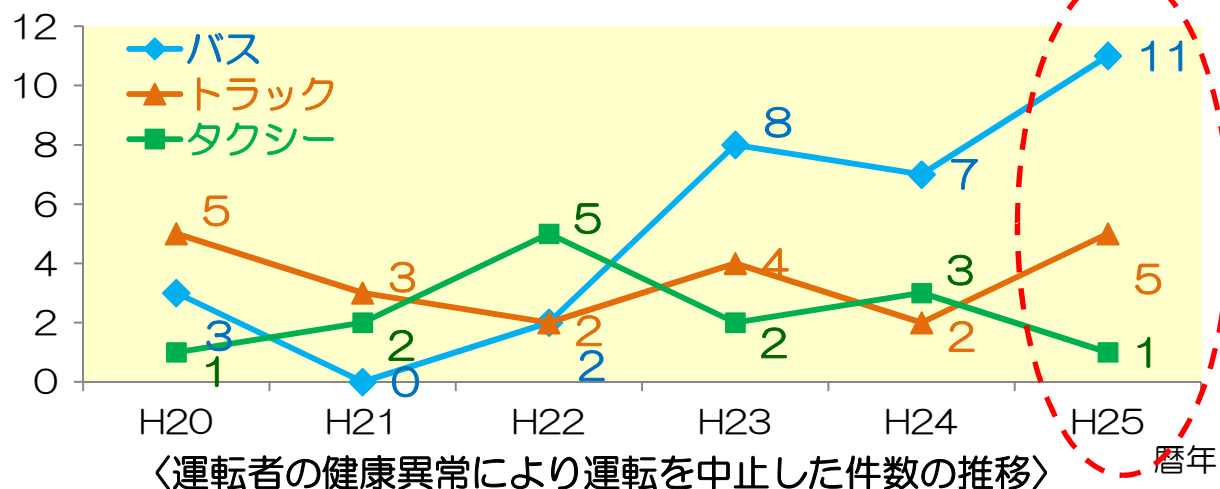
事故発生：平成25年10月 午後6時頃
 発生場所：高速道路 PA内
 事故概要：PA内で休憩中、駐車スペースが無かったので、道路脇に停車。駐車スペースが空いたので車を移動させたところ、駐車中の別のトラックに接触した。
 飲酒状況：高速道路を飲酒しながら走行。

対策例

- 適切な点呼等の実施
 - ・ 始業前、終業後点呼
 - ・ 運行中の昼間点呼
- アルコールに関する教育
 - ・ アルコールの一単位
 - ・ 飲酒運転時の運転能力の低下
- 携帯用アルコール検知器
 - ・ 音により判定が可能なもの
 - ・ IT点呼用機器

健康起因事故の状況 〈中部運輸局管内〉

件数（件）



- ・ 健康起因事故（運転者の健康異常により運転を中止したもの。）が増加。
- ・ 特に、バスで顕著な増加傾向。

健康起因事故例

事故発生：平成25年7月 午後6時頃

発生場所：高速道路

被害状況：転者死亡（疾病による）
乗客にケガ人なし

事故概要：バスが運行中、左側のガードレールに接触。異変に気づいた乗客が運転者を確認、運転者はぐったりしており、声をかけても反応がなかった。
乗客2名がハンドル操作し、1名がブレーキをかけ、車両を停止させた。

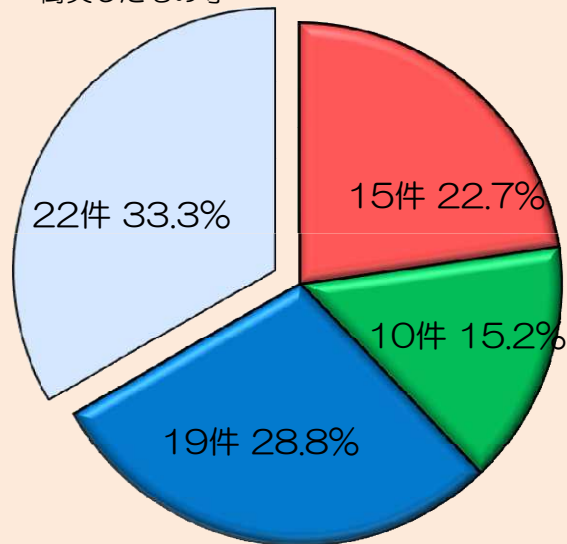
運転者：44歳 男性

疾病：急性大動脈瘤解離



健康起因事故の特徴〈中部運輸局管内〉

- 脳疾患
- 心臓疾患（動脈瘤解離含む）
- その他体調不良（意識なし等※）
- その他体調不良
※意識喪失や、痛み等により運転操作ができず他車等に衝突したもの等

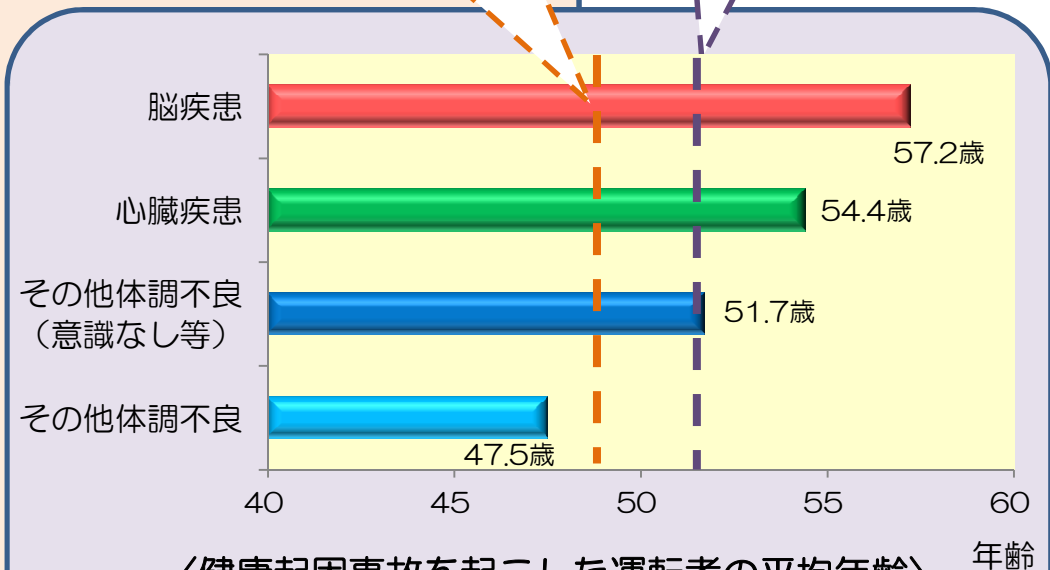


〈健康起因事故の原因〉
（平成20年～平成25年の計）

- ・ 脳疾患、心臓疾患は全体の38%
- ・ その他の体調不良のうち、46%（全体の28.8%）は、体調不良により意識喪失や痛み等により運転操作不良になっていた。

事業用自動車の運転者
平均年齢（全業態）48.5歳

健康起因事故惹起の運転者
平均年齢 51.6歳



〈健康起因事故を起こした運転者の平均年齢〉
（平成20年～平成25年の運転者平均）

年齢が高くなるほど、大きな疾病の発病、車両の安全な停止を行えなくなる可能性がある。

※事業用自動車の運転者平均年齢は、厚生労働省「平成24年賃金構造基本統計調査」による

出典：自動車事故報告書
平成25年の数値は速報値

健康起因事故等の防止について

平成26年3月3日、午前6時頃、富山県小矢部市の北陸自動車道のサービスエリア内において、高速乗合バスがトラックに衝突し、バスの乗客と運転者の2名が死亡、多数のバスの乗客が重軽傷を負う事故が発生。

事故の原因は現在調査中であるが、運転者の労務面、健康面による可能性があるとの報道もされているところ。

については、自社の運行管理、労務管理の点検及び再徹底をお願いします。



「睡眠時無呼吸症候群」に注意しましょう！

過労運転や居眠り運転の防止には、夜更かし、無理な勤務スケジュールや慢性的な睡眠不足状態がないかを注意する必要があります。また、運送従事者の勤務形態とは関係なく、眠気を生じる様々な病気が居眠り運転に関連していることが知られており、早期発見・早期治療の取り組みが重要です。その中で睡眠時無呼吸症候群（SAS：Sleep Apnea Syndrome）は、本人が気付いていないことが多いことから安全運転上の対策として、以下のような早期発見・早期治療の取り組みを行うことが重要です。

1. SASとは

（1）SASとは
SASは、睡眠中に舌が喉の奥に沈下することにより気道（空気の通り道）が塞がれ、そのため、大きないびきをかき、睡眠中に呼吸が止まったり、止まりかけたりする状態が断続的に繰り返される病気です^{※1}。このため睡眠が浅くなると同時に、脳への酸素の供給も悪くなるため、質の良い睡眠がとれず、日中強い眠気を感じたり居眠りがちになったりして、集中力に欠けるなどの状況が生じます。この結果、過労運転や居眠り運転による事故等が発生しやすくなります。



「『睡眠時無呼吸症候群』に注意しましょう！」

「事業用自動車の運転者の健康管理に係るマニュアル」

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3manual/>

（国土交通省ホームページ）

又は

事故防止マニュアル

検索

コンテナ輸送車の横転、コンテナ落下事故の状況

平成21年5月、愛知県において、海上コンテナを輸送中の大型トレーラが横転、乗用車を巻き込み、2名の方が死亡、1名の方が重傷を負う痛ましい事故が発生。

国土交通省では、有識者会議等を通じ、平成25年6月28日に「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」を策定。

平成25年12月26日、当該マニュアルのからトラック事業者や運転者が実施すべき事項を抽出した、リーフレットが作成されました。



国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル

トラック運転者用リーフレット

本マニュアルは、国際海上コンテナの陸上輸送をより一層、安全なものとするため、荷主、船社、ターミナルオペレーター、取扱事業者、トラック事業者、トラック運転者などの関係者それぞれに求められる取組をまとめたものです。

本リーフレットは、マニュアルのうちトラック運転者が実施すべき事項を抽出しております。マニュアル本体と併用しながらご利用してください。

トラック運転者に求められること・・・

- 安全運転の徹底** (P2～P3)
 - ・乗車前に**偏荷重**を**チェック**しましょう
 - ・ツイストロックを徹底しましょう
 - ・重量、品目、梱包等の**貨物の状態に適した運転**を行きましょう
 - ・**トレーラーの特性**を理解しましょう
- 不適切コンテナを見つけた場合の対応** (P4)
 - ・現場で**ターミナル作業員へ連絡・相談**しましょう
 - ・**トラック事業者へ連絡・報告**を行きましょう
 - ・**荷主の指示に従い**ましょう
(トラック事業者から連絡が来ます)

国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策会議

国土交通省

-1-

国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル

トラック事業者用リーフレット

本マニュアルは、国際海上コンテナの陸上輸送をより一層、安全なものとするため、荷主、船社、ターミナルオペレーター、取扱事業者、トラック事業者、トラック運転者などの関係者それぞれに求められる取組を取りまとめたものです。

本リーフレットは、マニュアルのうちトラック事業者が実施すべき事項を抽出しております。マニュアル本体と併用しながらご利用ください。

このほか、別途作成している**トラック運転者用**のリーフレットを、国際海上コンテナの陸上安全輸送のための安全教育にご活用ください。

コンテナの流れ

1. 安全運転 2. 3ヶ所情報の伝達 3. 不適切3ヶ所の発見と修正 4. 適切な荷役作業

1. 安全運転

- ・余裕を持った運送指示
- ・適切な車両手配
- ・ツイストロックの徹底
- ・トレーラーの積みの確認

2. 3ヶ所情報の伝達

- ・重量、品目、梱包情報等の伝達
- ・運送契約等に沿って、コンテナ情報を伝達

3. 不適切3ヶ所の発見と修正

- ・書面による確認(入港前)
- ・現場による確認(入港後)
- ・不適切コンテナを発見した場合の措置

国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策会議

国土交通省

-1-

中部運輸局管内の運送事業者においては、当該事故以降も同種の横転事故、コンテナ落下事故が計5件発生。

「マニュアル」、「リーフレット」は、以下からダウンロードできます。

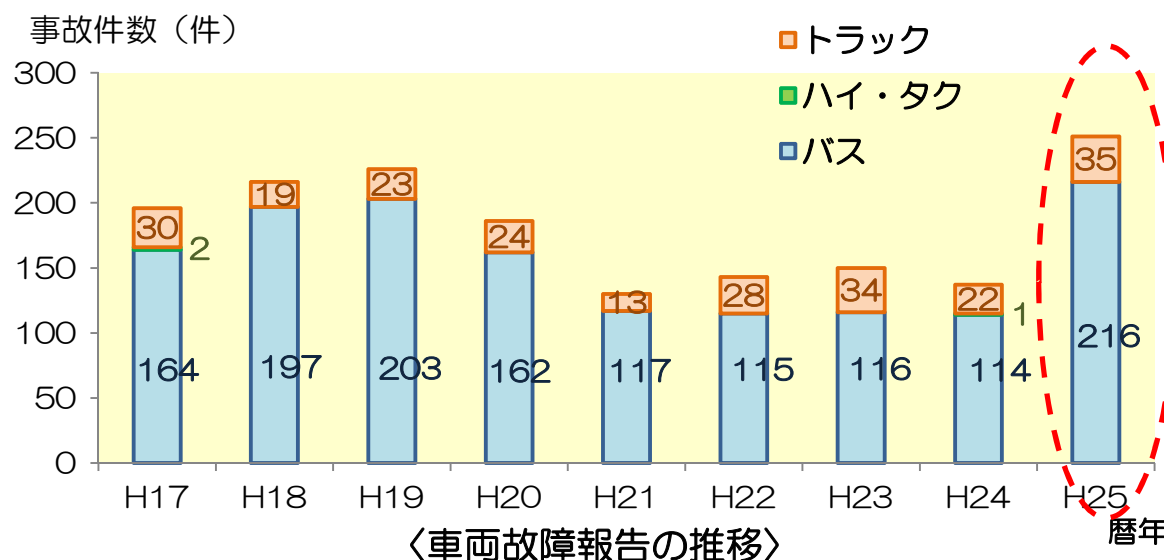
http://www.mlit.go.jp/report/press/jid_osh02_hh_000158.html

(国土交通省ホームページ 報道発表)

又は **コンテナリーフレット**

検索

車両故障の報告状況〈中部運輸局管内〉

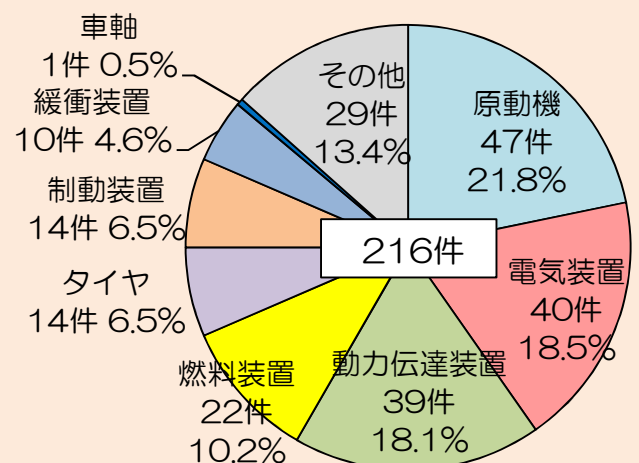


※車両故障は、集計方法が異なるため、前述の事故件数等には含まれていません。

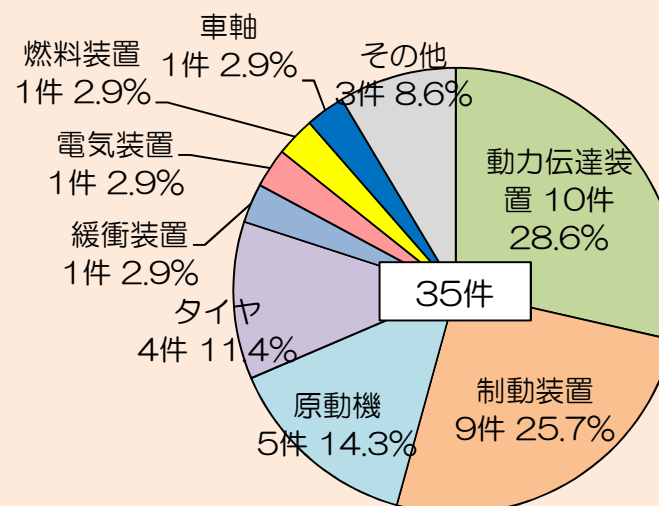
- ・平成25年は車両故障が増加し、対前年+114件（+83.2%）。
- ・バス、トラックとも、平成17年以降で最も多い件数。

出典：自動車事故報告書
平成25年の数値は速報値

平成25年の車両故障件数（故障箇所別）

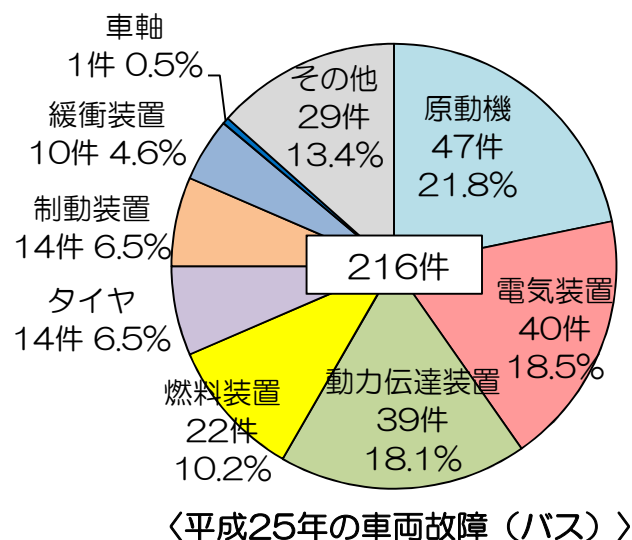


〈平成25年の車両故障（バス）〉

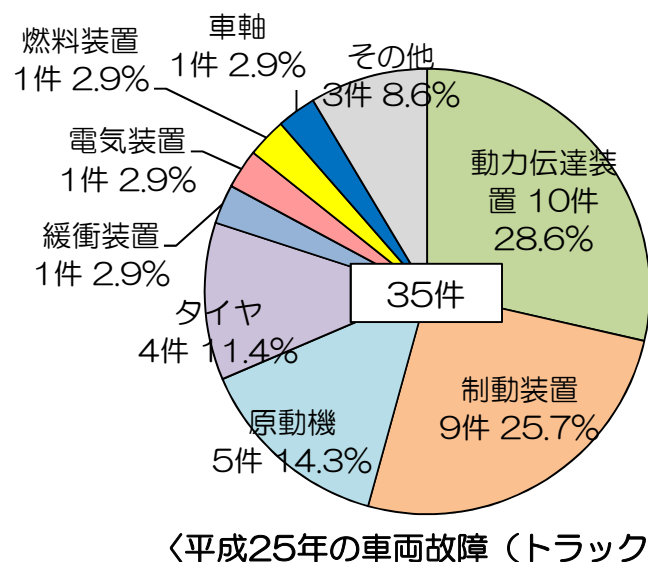


〈平成25年の車両故障（トラック）〉

車両故障の主な例 〈中部運輸局管内〉



- **原動機：エンジン停止、オーバーヒート等**
 - ・ファンベルト破損
 - ・プーリの焼き付き
- **電気装置：エンジンの作動不良等**
 - ・バッテリー上がり
 - ・（主にアイドリングストップ車両）スタータ内部の破損、配線・端子の破損
- **動力伝達装置：ギア操作不能等**
 - ・クラッチブースターからのオイル漏れ
 - ・クラッチリリースレバー摩耗

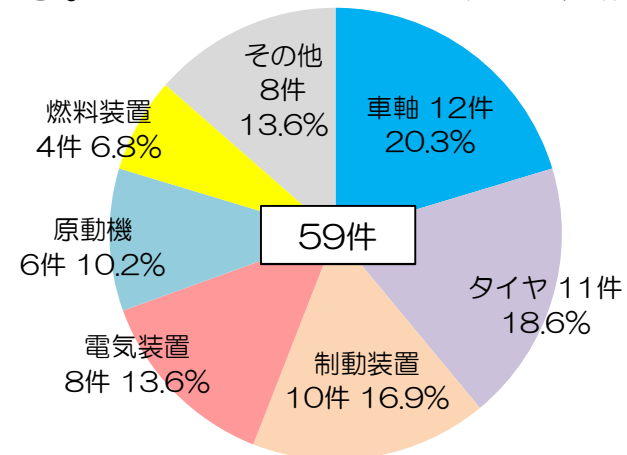
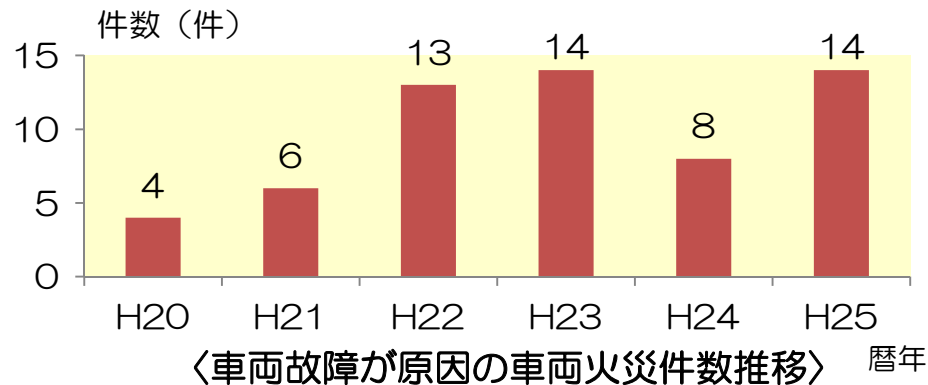


- **動力伝達装置：ギア操作不能、加速不能、ノッキング等**
 - ・チェンジレバー外れ
 - ・プロペラシャフトの脱落
- **制動装置：ブレーキ戻り不良、エア漏れ等**
 - ・リレーバルブの動作不良
 - ・エア漏れによる駐車ブレーキの走行中の作動

車両故障による車両火災〈中部運輸局管内〉

車両故障では、車両火災に至るケースもみられる。

出典：自動車事故報告書
平成25年の数値は速報値



〈車両火災に至った主な故障箇所〉
（平成20年～平成25年の累計）

○ 車両火災事故事例と推定原因

業 態：バス（アイドリングストップ車）

故障箇所：電気装置

事故状況：運行中、信号停止したところアイドリングストップが正常に作動しなかった。
その後、別の信号で停止した時は正常にエンジン停止、信号が青に変わり出発しようとした際、エンジンがかからなかった。
キースイッチ等でエンジン始動を試みていたところ、エンジンルームから出火した。

推定原因：スタータマグネットスイッチの焼損によりスタータモータが異常作動し、モータ内部が破損。短絡した部分から出火。

業 態：トラック 故障箇所：車軸

事故状況：一般道を走行中、サイドミラーを見たところ、車両下部から出火していたため、車両を停止。その後車両が全焼した。

推定原因：ハブのアウターベアリングが破損し、スピンドルとハブドラムの回転中心がずれ、ブレーキが引きずり状態となり、ライニング等が加熱、グリスに着火し出火。
ベアリングが破損した理由は不明（焼損等が激しいため。）

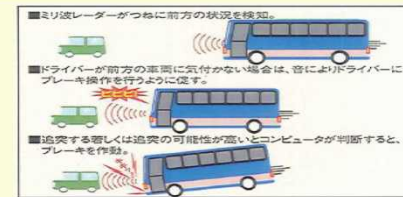
安全対策（ASV車両導入等の補助事業）

平成26年度においても、ASVの導入、デジタル式運行記録計等の導入に対する補助事業を行う予定。

○ 概算決定額：1,008百万円

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置等のASV装置の導入に対し支援



2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



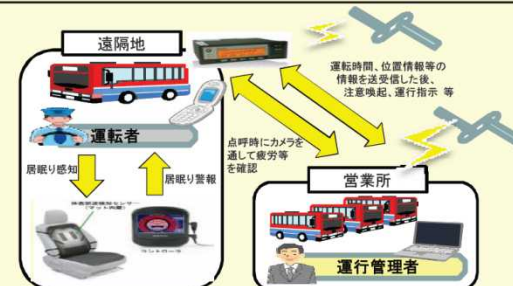
3. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援



4. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

過労運転防止等のため、営業所を離れた遠隔地でのリアルタイムの運行管理等を行う機器を導入する等、貸切バス事業者等の先進的な取り組みを支援



ご静聴ありがとうございました。