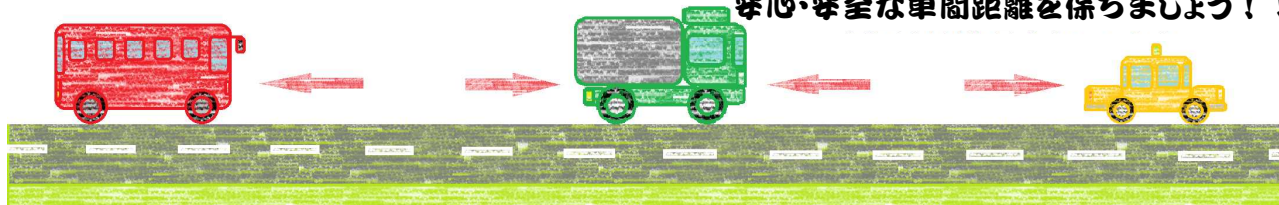


令和元(平成31)年中の 事業用自動車等の交通事故の概況

くるまにも **ソーシャルディスタンス**

安心・安全な車間距離を保ちましょう！！



令和2年8月



近畿運輸局

目次

用語の意味	1
【Ⅰ】交通事故の概況	
1. 全国の交通事故件数及び死傷者数	3
2. 全国の交通事故件数及び死傷者数(月別)	4
3. 飲酒別交通事故件数及び死亡事故件数の推移	5
4. 近畿運輸局管内の交通事故件数及び死傷者数	6
【Ⅱ】近畿運輸局管内の事業用自動車の事故概況	
1. 自動車事故報告書届出件数の推移	9
2. 各府県別自動車事故報告書届出件数	10
3. 業態別自動車事故報告書届出件数	11
4. 事故100件あたりの死傷者数(車両故障を除く)	12
5. 事故の種類別件数及び死者数	13
6. 事故の種類別件数の推移	14
7. 高速自動車国道・自動車専用道路における事故件数及び死傷者数	17
8. 月別・曜日別・時間別事故件数	18
9. 運転者の状態別事故件数(乗務員に起因する事故)	19
10. 事故発生地点の道路状況別事故件数	21
11. 危険認知時の速度別事故件数(車両故障を除く)	22
12. 車両故障に係る事故件数	23
13. 死傷・衝突事故の内訳	23
14. バスの車内事故件数	24
15. まとめ	25

用語の意味

1. 本冊子内「【Ⅱ】近畿運輸局管内の事業用自動車の事故概況」での「事故」とは、自動車事故報告規則第2条に規定する「事故」をいう。
2. 「事故」とは、次のいずれかに該当する自動車の事故をいう。
 - (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) 自動車の積載された危険物等の全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの
 - (6) 自動車の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、旅客に傷害が生じたもの
 - (8) 酒気帯び運転、無免許運転、大型自動車等無資格運転又は麻薬等運転を伴うもの
 - (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) 救護義務違反があったもの
 - (11) 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
 - (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) 高速自動車国道又は自動車専用道路において、3時間以上自動車の通行を禁止させたもの
 - (15) 自動車事故の発生の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
3. 事故の種類の変換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(車道と歩道の区分がある場合は、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
 - 「 死 傷 」死傷者を生じたとき(「車内」に該当する場合を除く。)
 - 「 危険物等 」自動車の積載された危険物、火薬類、高圧ガス等の危険物の全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの又は自動車の積載されたコンテナが落下したもの

- 「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。)を死傷させたとき
- 「飲酒等」酒気帯び運転、無免許運転、大型自動車等無資格運転又は麻薬等運転を伴うもの
- 「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
- 「救護違反」救護義務違反があったもの
- 「車両故障」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、又は車輪の脱落、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。)
- 「交通障害」橋脚、架線その他の鉄道施設を損傷し、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、又は高速自動車国道又は自動車専用道路において、3時間以上自動車の通行を禁止させたもの
- 「その他」前各区分に該当しないとき

4. 「重傷」とは、次のいずれかの傷害を受けたものをいう。

- (1) 脊柱の骨折
- (2) 上腕又は前腕の骨折
- (3) 大腿又は下腿の骨折
- (4) 内臓の破裂
- (5) 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
- (6) 14日以上病院に入院することを要する傷害

5. 「死者」とは、事故の発生後24時間以内に死亡したものをいう。

6. 「軽傷」とは、上記4及び5以外の負傷者をいう。

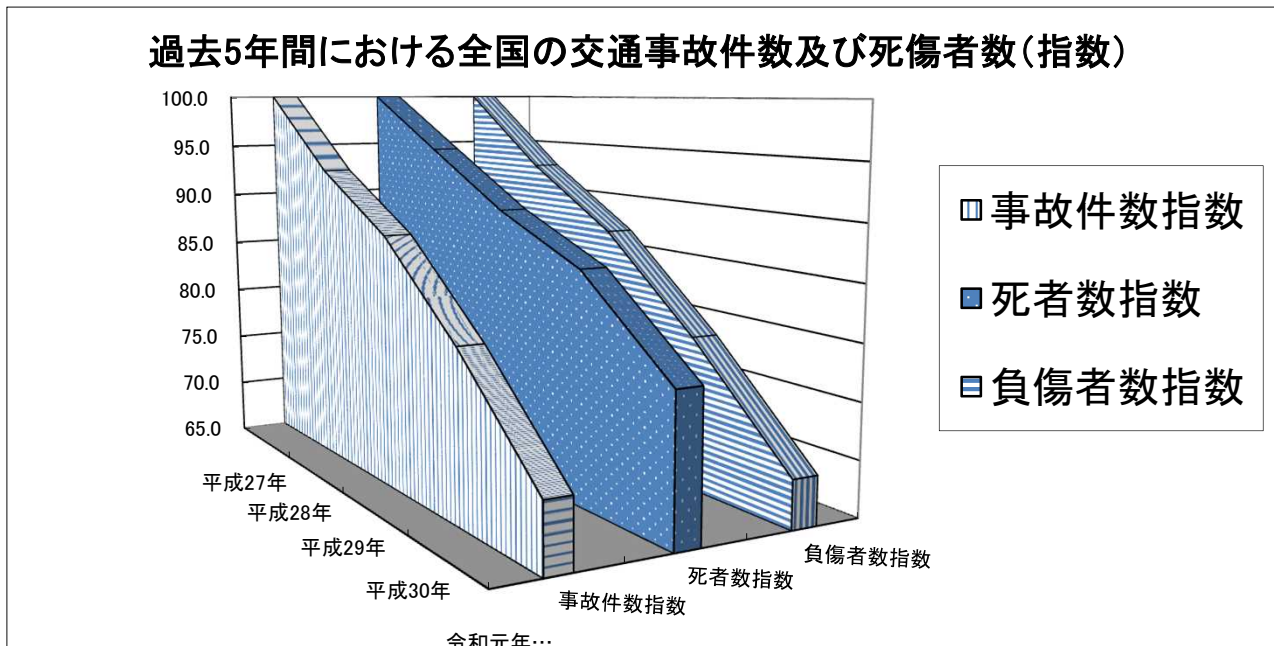
※同一の事故に複数の事業者が関係する場合、第一当事者に限らず、関係したそれぞれの事業者より報告がなされるため、自動車事故報告書の統計上、重複した件数・死傷者数が計上されることから、実際に発生した事故の件数・死傷者数とは異なることがあります。

【 I 】交通事故の概況

1. 全国の交通事故件数及び死傷者数

令和元(平成31)年中に全国で発生した交通事故件数は381,237件で15年連続の減少となった。交通事故の死者数は3,215人で、対前年-317人。昭和23年から統計を取って以来、最少となった。(3年連続で戦後最少を更新)

死者数の多い都道府県は、千葉県が172人で第1位、続いて愛知県が156人で第2位、北海道が152人で第3位、近畿で第1位の兵庫県は138人(対前年-14人)で全国第4位となっている。



過去5年間に於ける全国の交通事故件数及び死傷者数

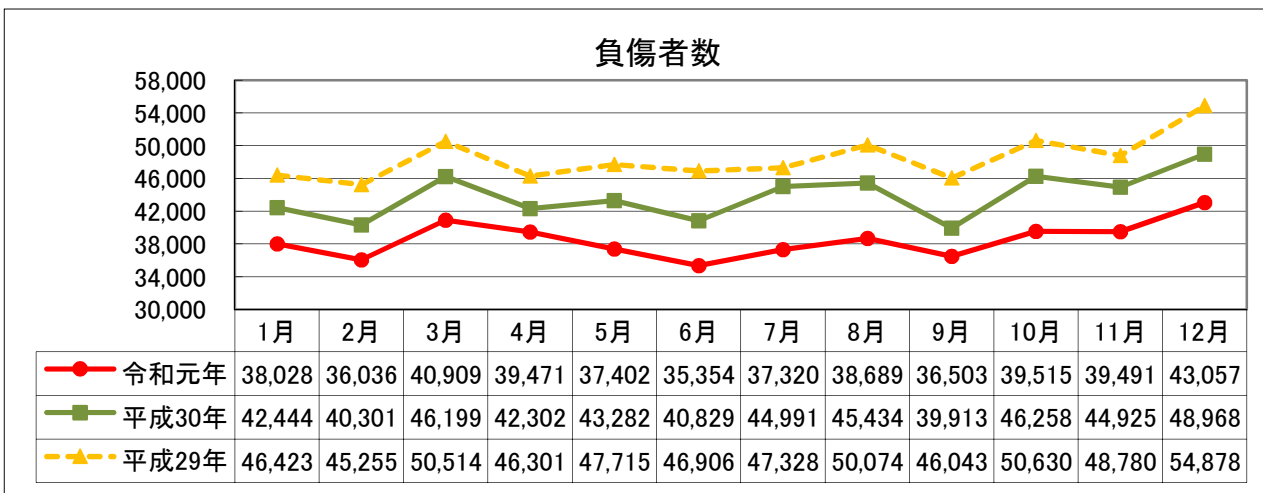
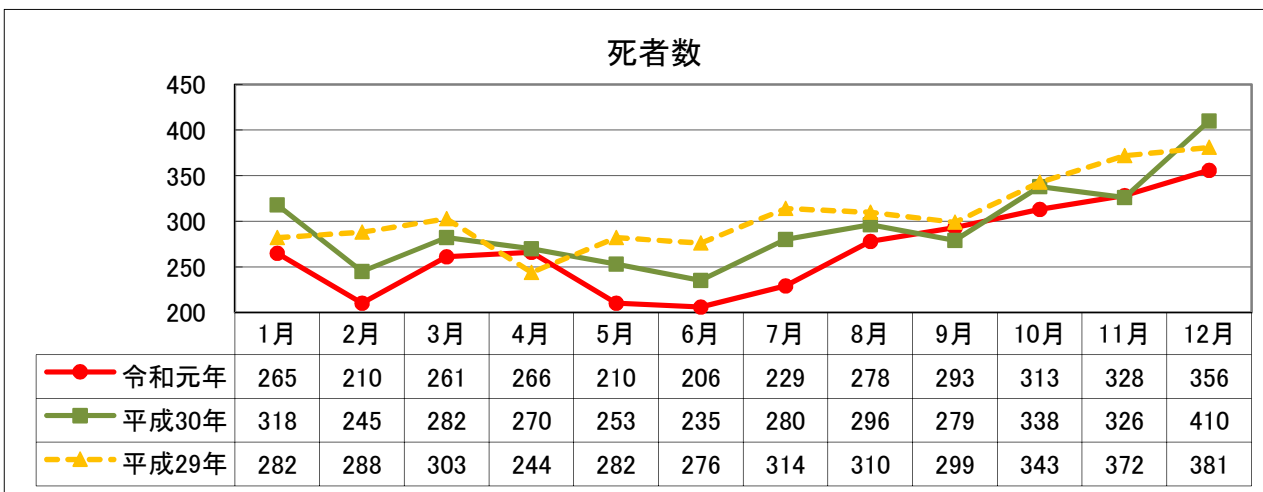
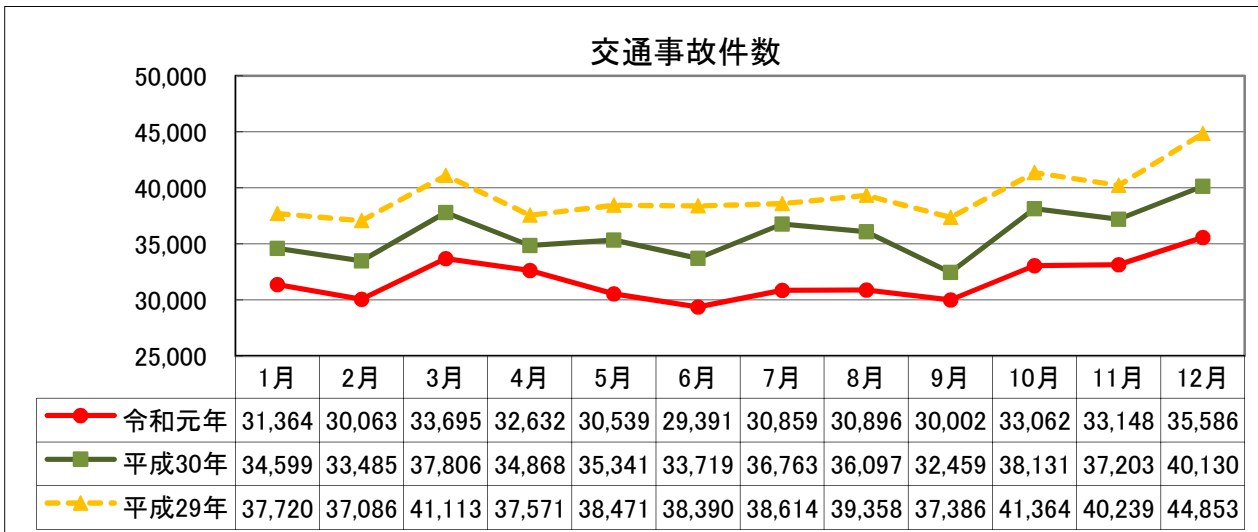
年		平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年(平成31年)
区分	事故件数	536,889	499,201	472,165	430,601	381,237
	事故件数指数	100.0	93.0	87.9	80.2	71.0
	死者数	4,117	3,904	3,694	3,532	3,215
	死者数指数	100.0	94.8	89.7	85.8	78.1
	負傷者数	666,023	618,853	580,850	525,846	461,775
	負傷者数指数	100.0	92.9	87.2	79.0	69.3
年間	事故件数	1,470.9	1,363.9	1,293.6	1,179.7	1,044.5
	死者数	11.3	10.7	10.1	9.7	8.8
	負傷者数	1,824.7	1,690.9	1,591.4	1,440.7	1,265.1
一日平均	事故件数	59秒に1件	63秒に1件	67秒に1件	73秒に1件	83秒に1件
	死者数	128分に1人	135分に1人	142分に1人	149分に1人	163分に1人
	負傷者数	47秒に1人	51秒に1人	54秒に1人	60秒に1人	68秒に1人

※指数は平成27年を100とした

出典:警察庁交通局

2. 全国の交通事故件数及び死傷者数(月別)

全国で発生した交通事故件数、死者数及び負傷者数を月別に前年と比較すると、死者数は9月及び11月以外は減少し、事故件数及び負傷者数は全てにおいて減少している。



出典：警察庁交通局

3. 飲酒別交通事故及び死亡事故件数の推移

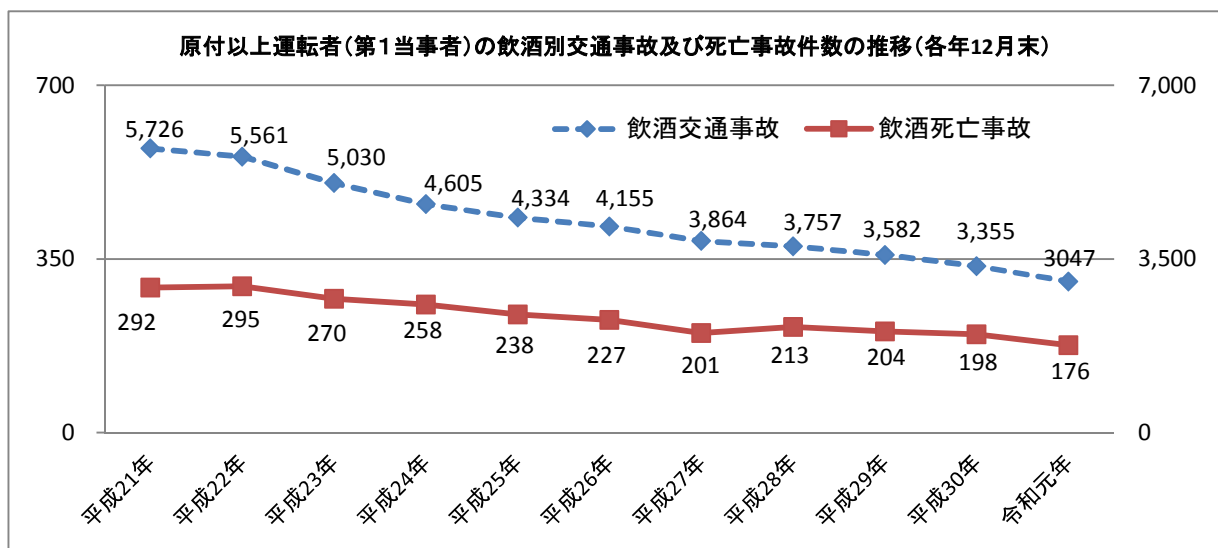
飲酒別交通事故件数及び死亡事故件数はともに前年より減少しているが、前年と比べ酒酔い事故は5件、酒気帯び(0.25未満)死亡事故は2件の増加となっている。

○原付以上運転者(第1当事者)の飲酒別交通事故件数の推移(各年12月末)

	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	
飲酒あり	酒酔い	238	217	195	159	164
	酒気帯び(0.25以上)	2,189	2,238	2,085	2,024	1,892
	酒気帯び(0.25未満)	564	496	510	457	407
	基準以下	698	643	616	547	440
	検知不能	175	163	176	168	144
	小計	3,864	3,757	3,582	3,355	3,047
	飲酒あり構成率(%)	0.8	0.8	0.8	0.8	0.9
飲酒なし	505,882	470,715	443,197	403,129	354,483	
調査不能	304	304	310	271	291	
合計	510,050	474,776	447,089	406,755	357,821	

○原付以上運転者(第1当事者)の飲酒別死亡事故件数の推移(各年12月末)

	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	
飲酒あり	酒酔い	21	25	19	13	10
	酒気帯び(0.25以上)	105	131	128	121	107
	酒気帯び(0.25未満)	23	14	18	17	19
	基準以下	33	18	18	25	24
	検知不能	19	25	21	22	16
	小計	201	213	204	198	176
	飲酒あり構成率(%)	5.6	6.2	6.3	6.4	6.3
飲酒なし	3,356	3,162	3,023	2,881	2,578	
調査不能	28	35	21	20	26	
合計	3,585	3,410	3,248	3,099	2,780	

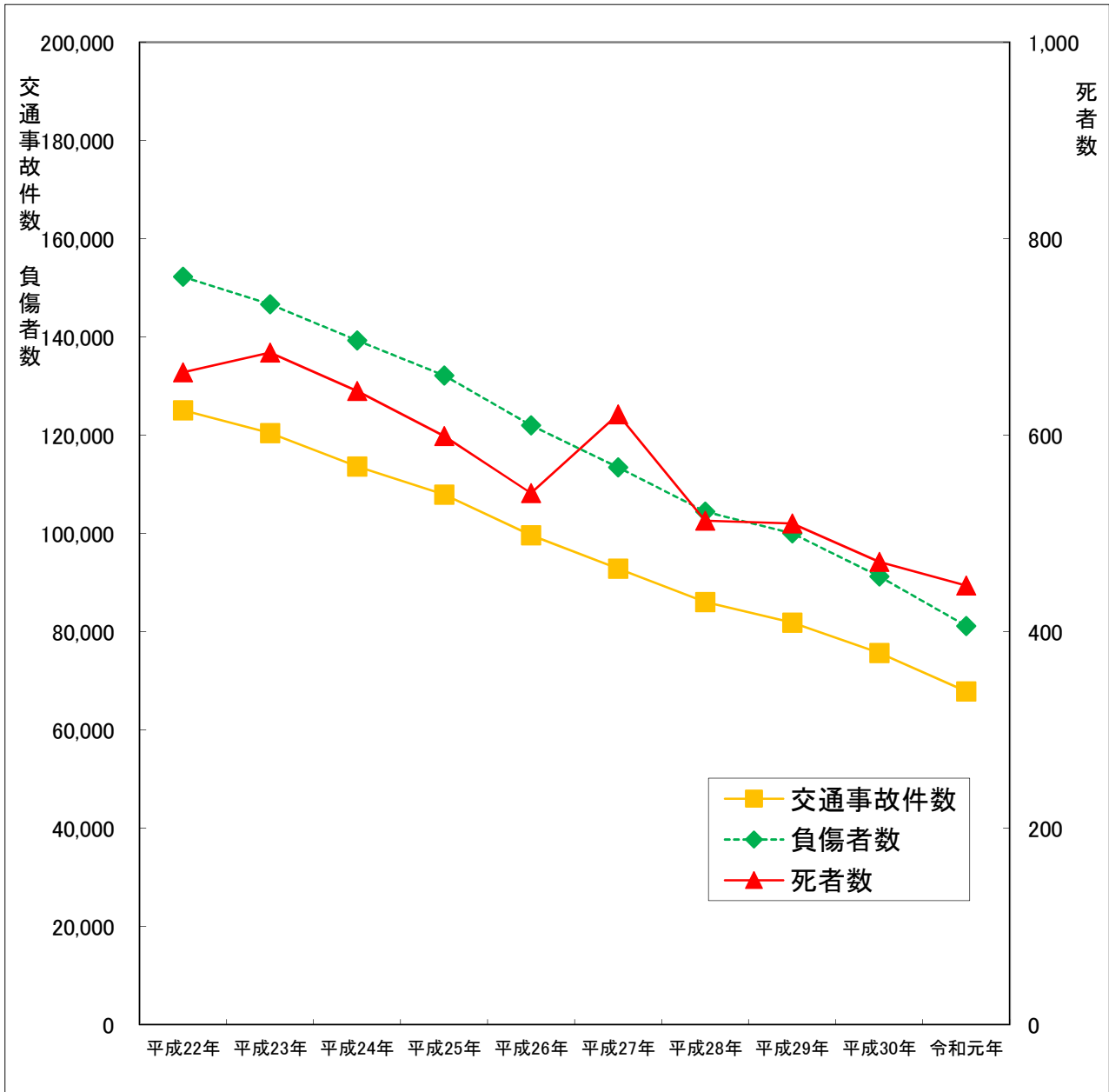


出典:警察庁交通局

4. 近畿運輸局管内の交通事故件数及び死傷者数

(1) 近畿運輸局管内の交通事故件数及び死傷者数の推移

近畿運輸局管内における過去10年間の交通事故発生状況は下図のとおりで、交通事故件数及び負傷者数は毎年減少し、死者数は4年連続で減少している。

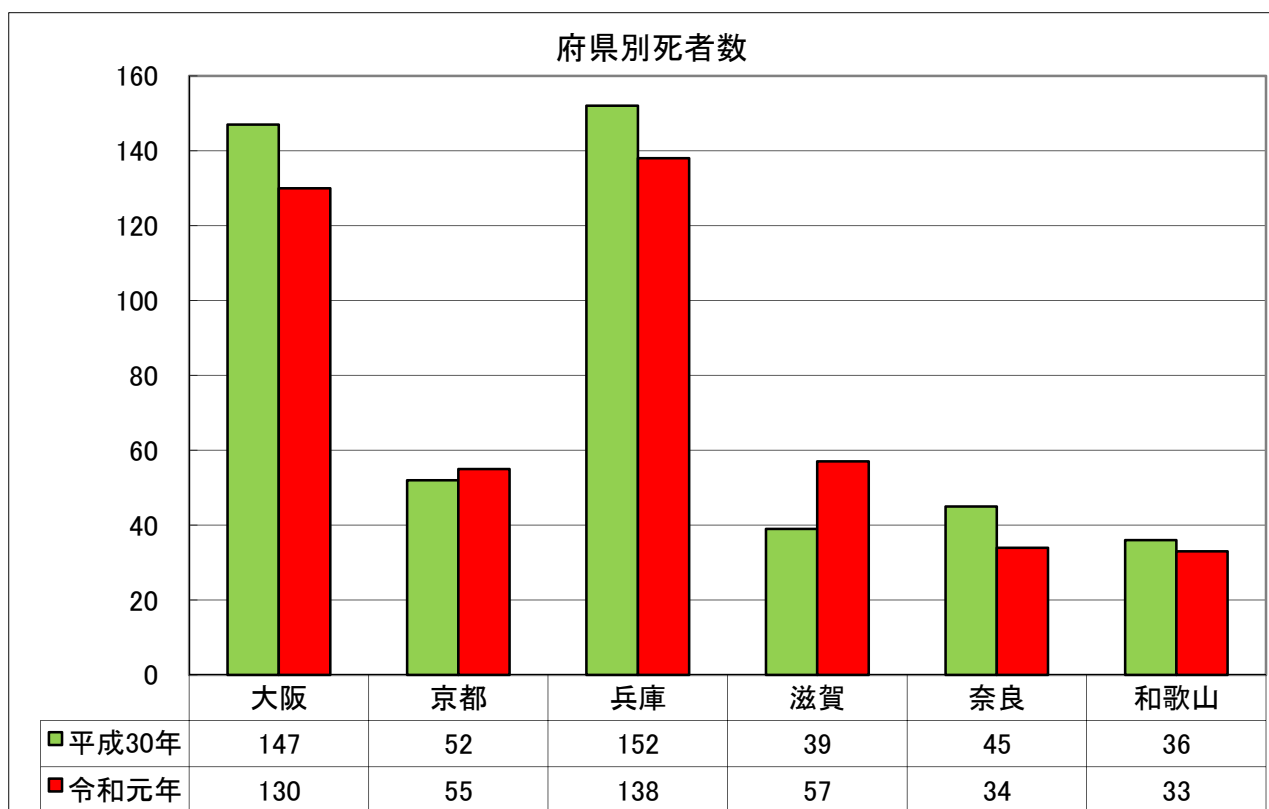
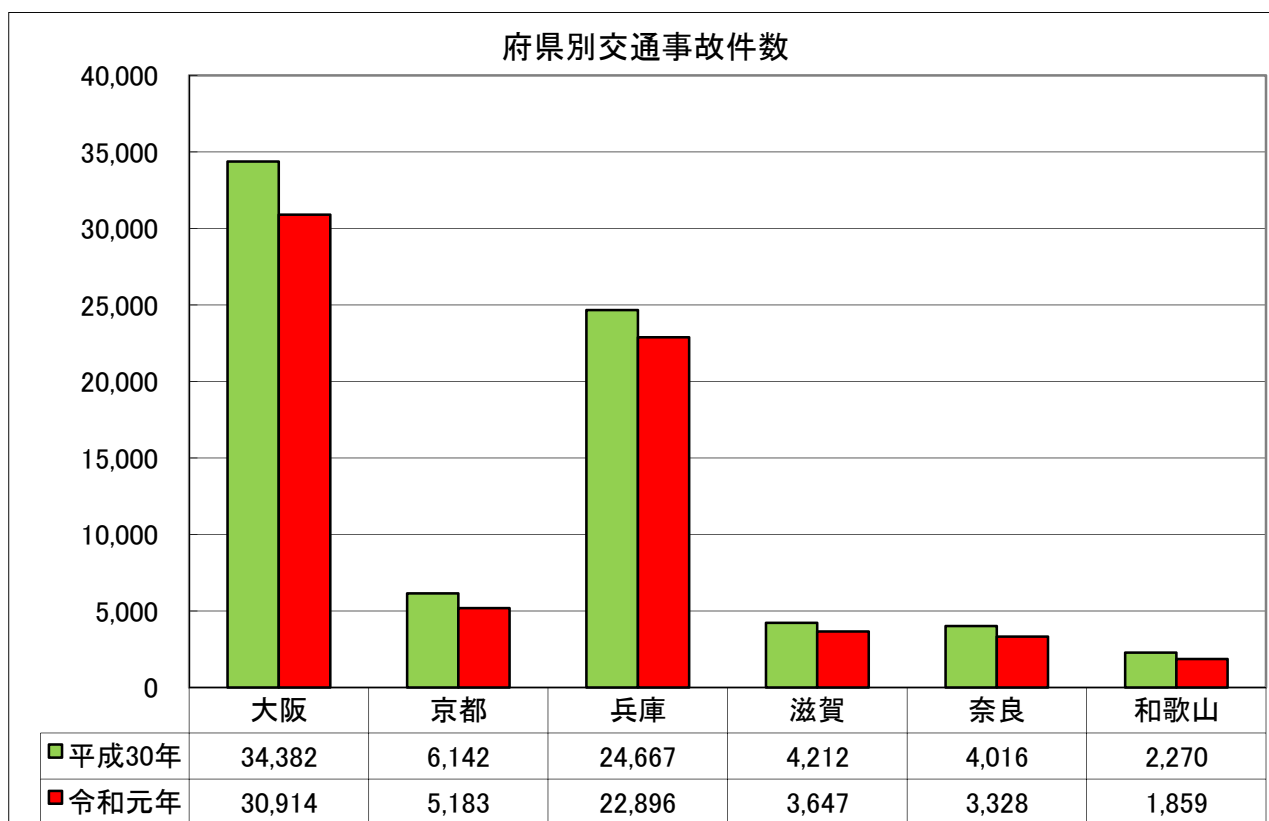


	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年
交通事故件数	125,102	120,418	113,619	107,895	99,613	92,842	86,062	81,860	75,689	67,827
負傷者数	152,260	146,660	139,273	132,176	122,018	113,455	104,448	100,046	91,271	81,181
死者数	664	684	645	599	541	621	513	510	471	447

出典：警察庁交通局

(2) 近畿運輸局管内の各府県別交通事故件数及び死者数

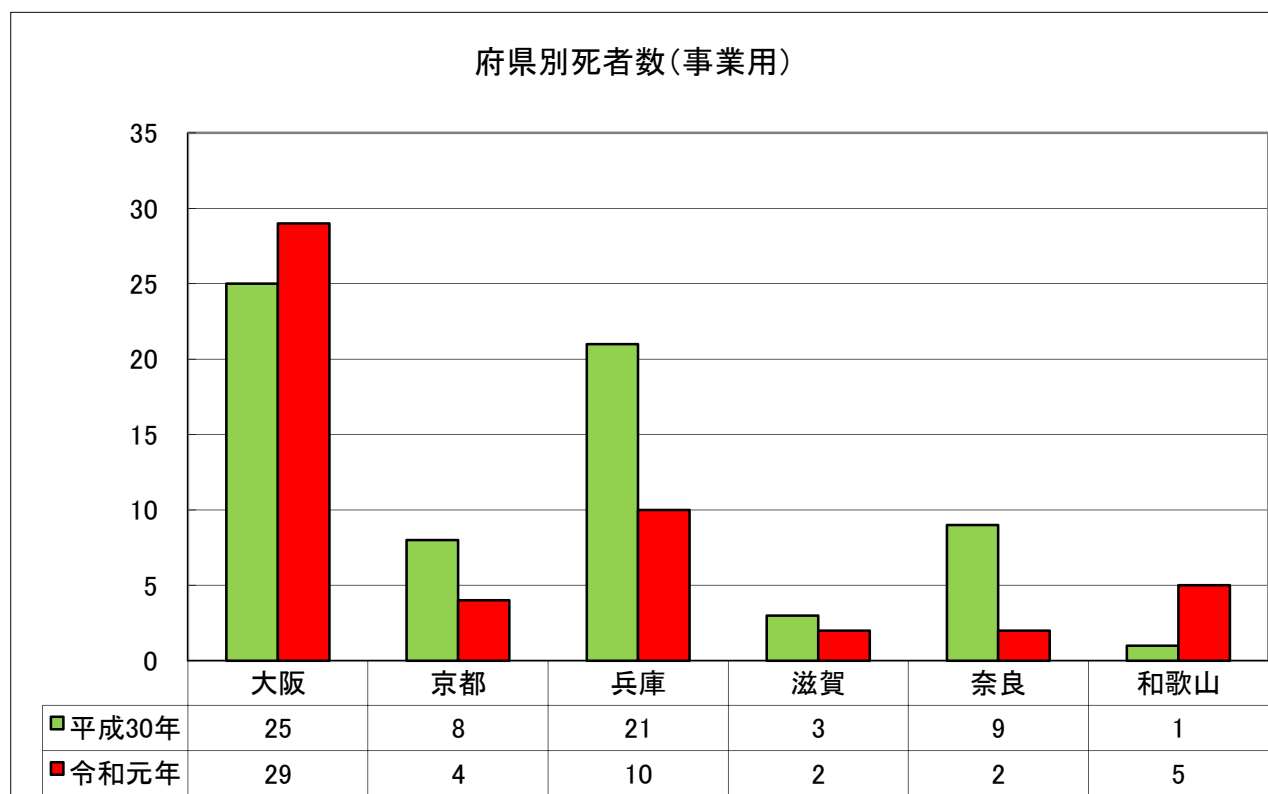
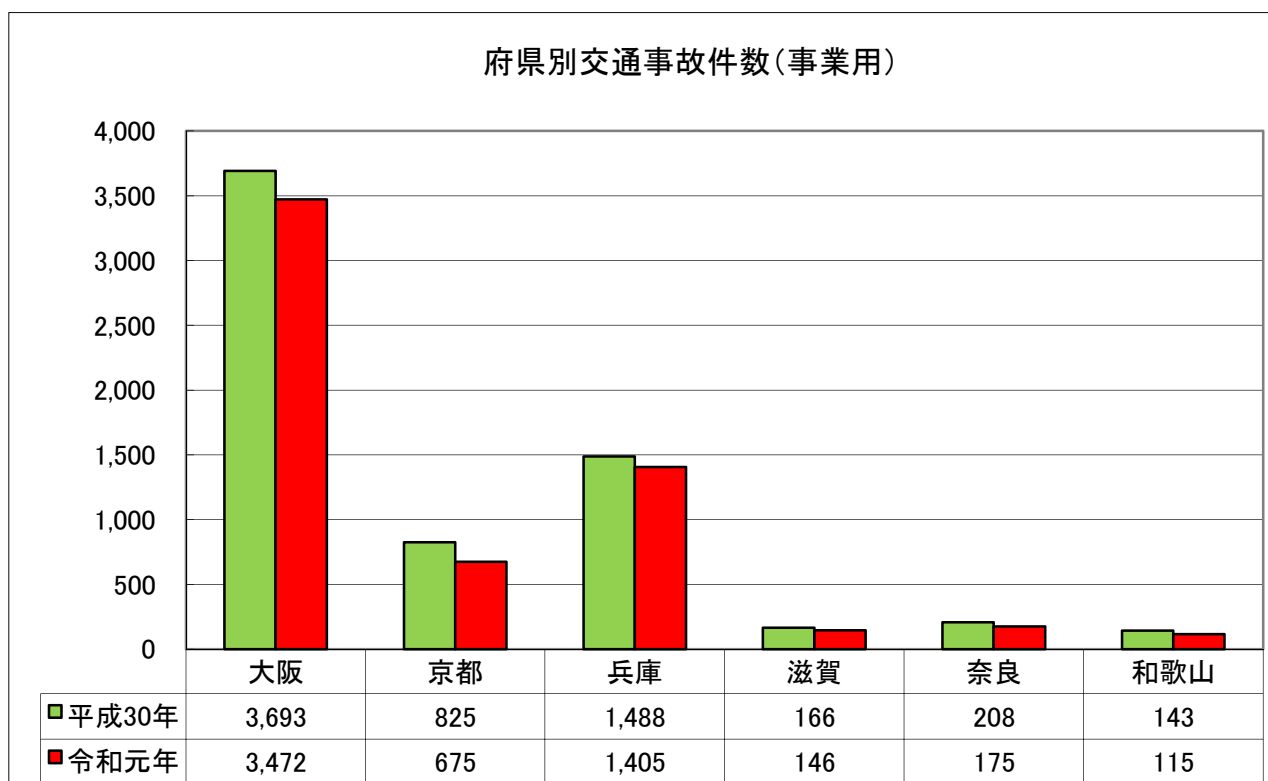
近畿運輸局管内で発生した交通事故件数は全ての府県で減少しているが、死者数は京都府と滋賀県が増加している。



出典：警察庁交通局

(3) 事業用自動車の府県別の交通事故件数及び死者数 (※第一当事者となった事故)

近畿運輸局管内の事業用自動車引き起こした交通事故について、交通事故件数はすべての府県で減少している。死者数は大阪府および和歌山県が増加し、他県は減少している。



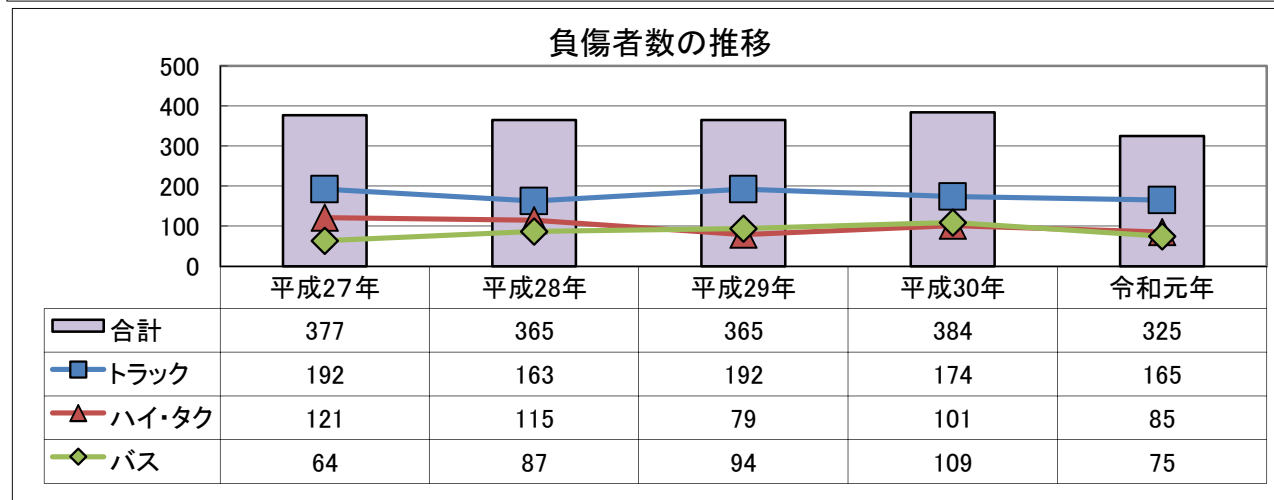
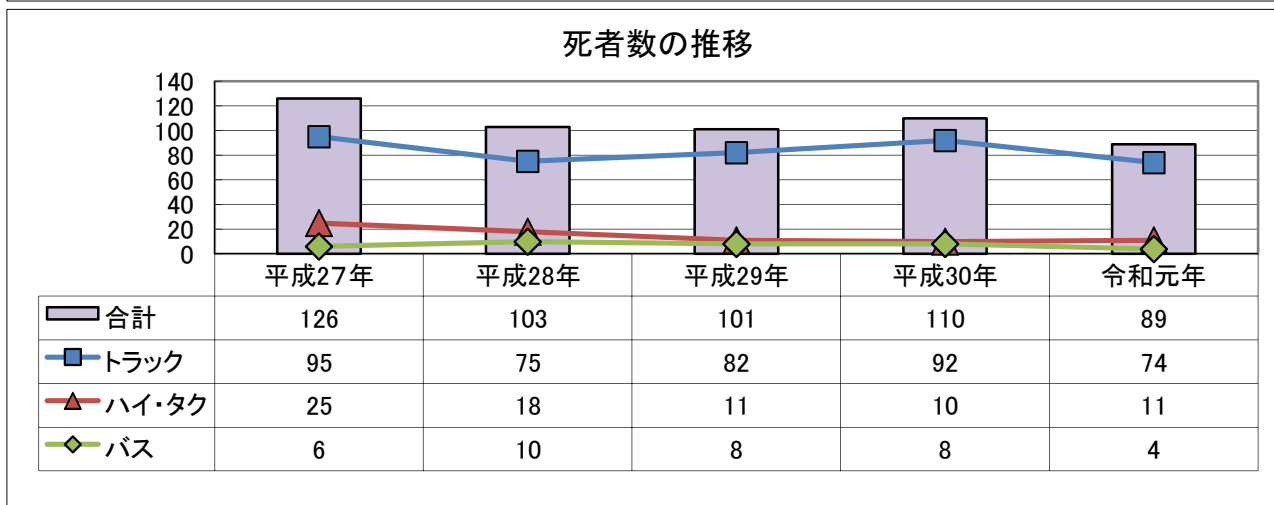
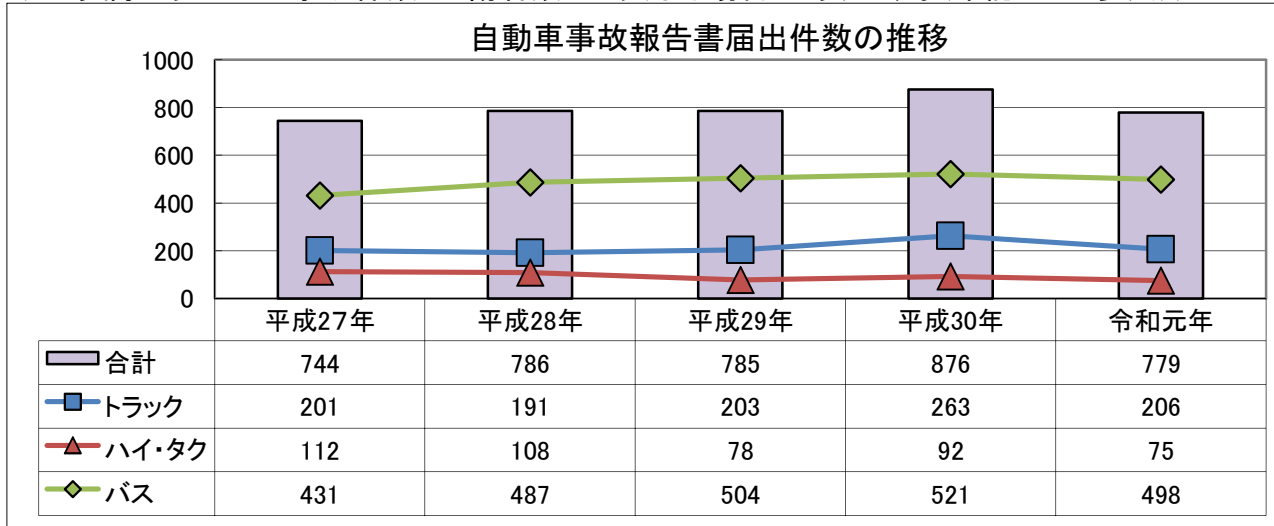
出典：(公財)交通事故総合分析センター

【Ⅱ】近畿運輸局管内の事業用自動車の事故概況

1. 自動車事故報告書届出件数の推移

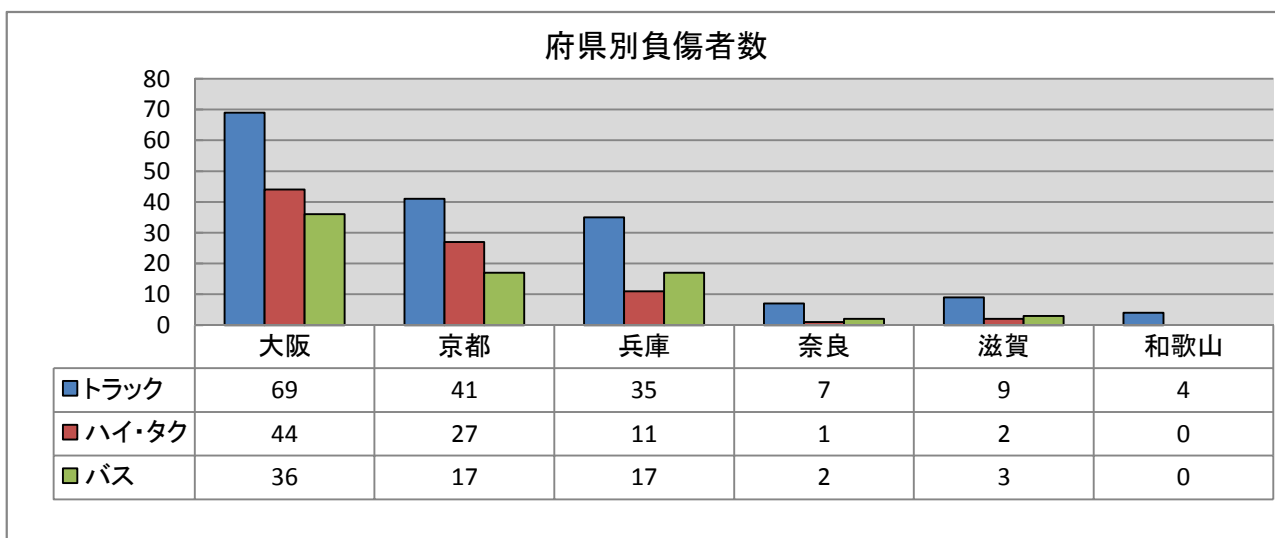
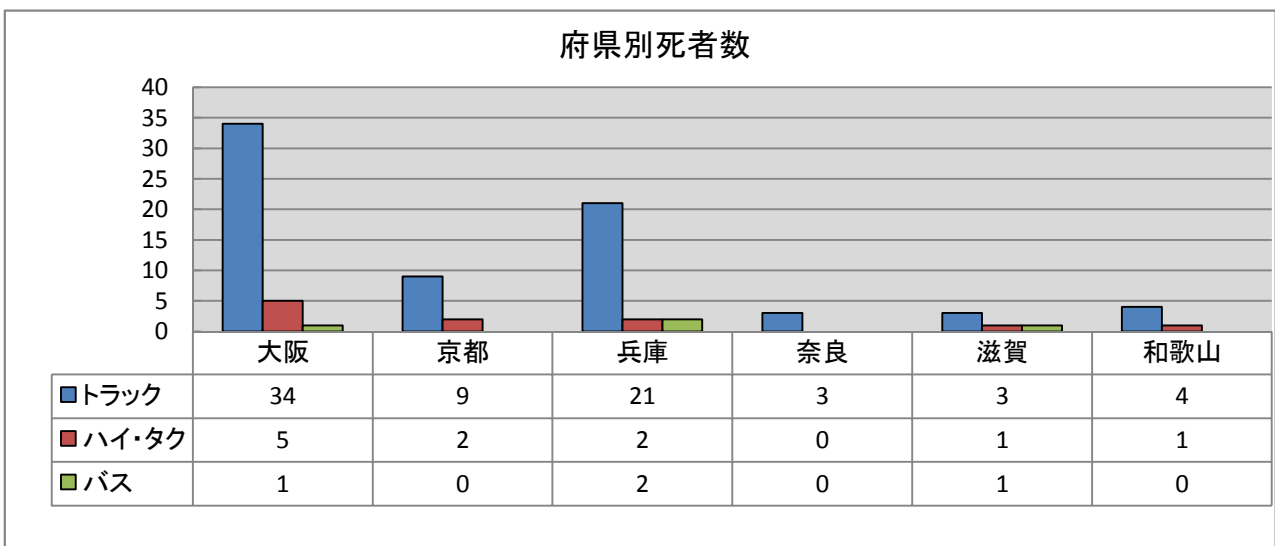
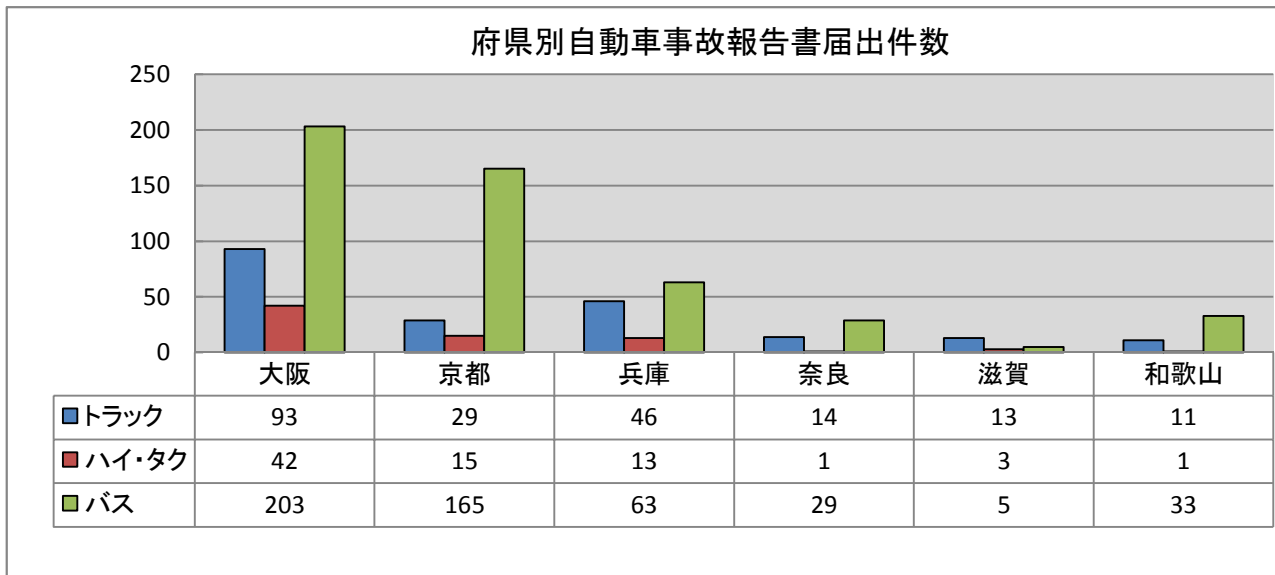
自動車事故報告規則(本誌P1参照)に基づき、近畿運輸局管内の事業者から報告された令和元(平成31)年中の届出件数、届出された死者数・負傷者数はともに前年に比べ減少している。

(注:実際に発生した事故件数・死傷者数とは異なる場合があります。(本誌P2※参照))



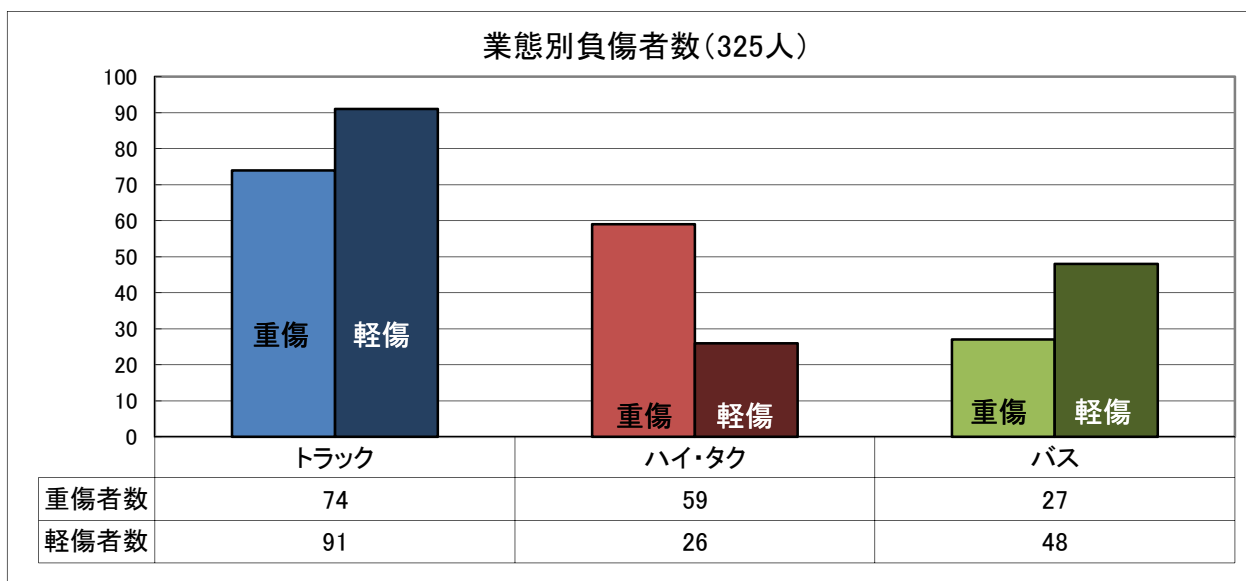
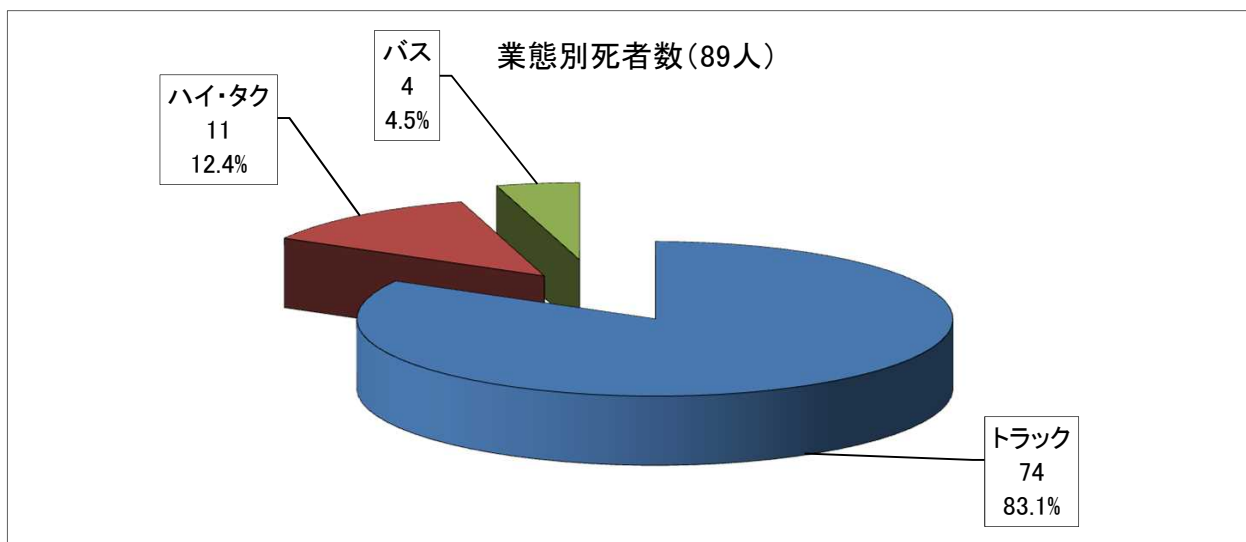
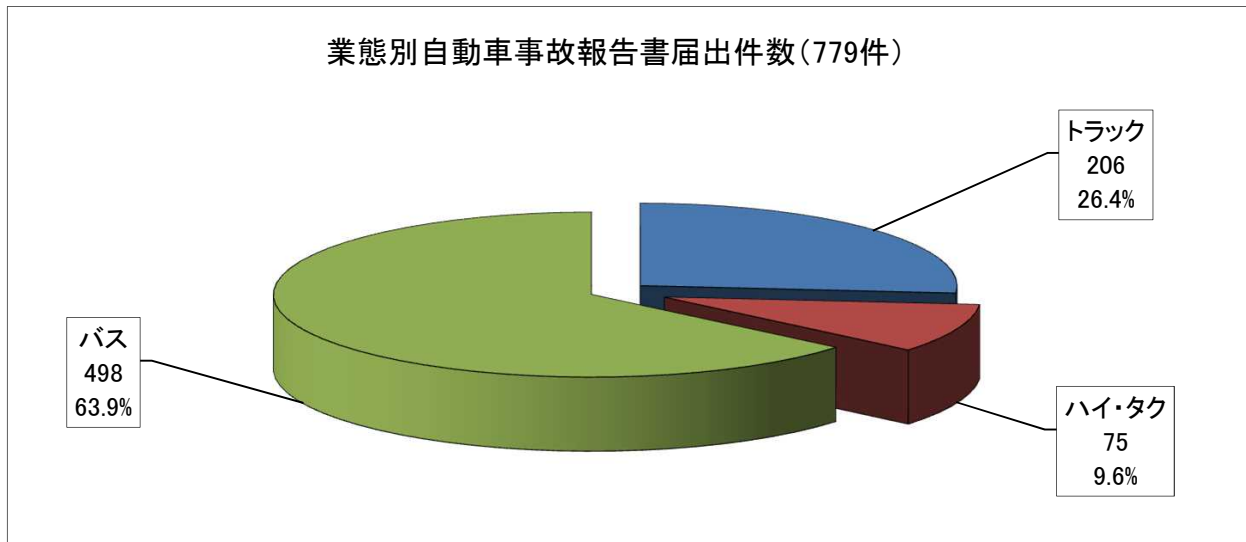
2. 各府県別自動車事故報告書届出件数

府県別の自動車事故報告書届出件数及び届出された死者数・負傷者数は、バスの死者数を除き、大阪府が最も多くなっている。



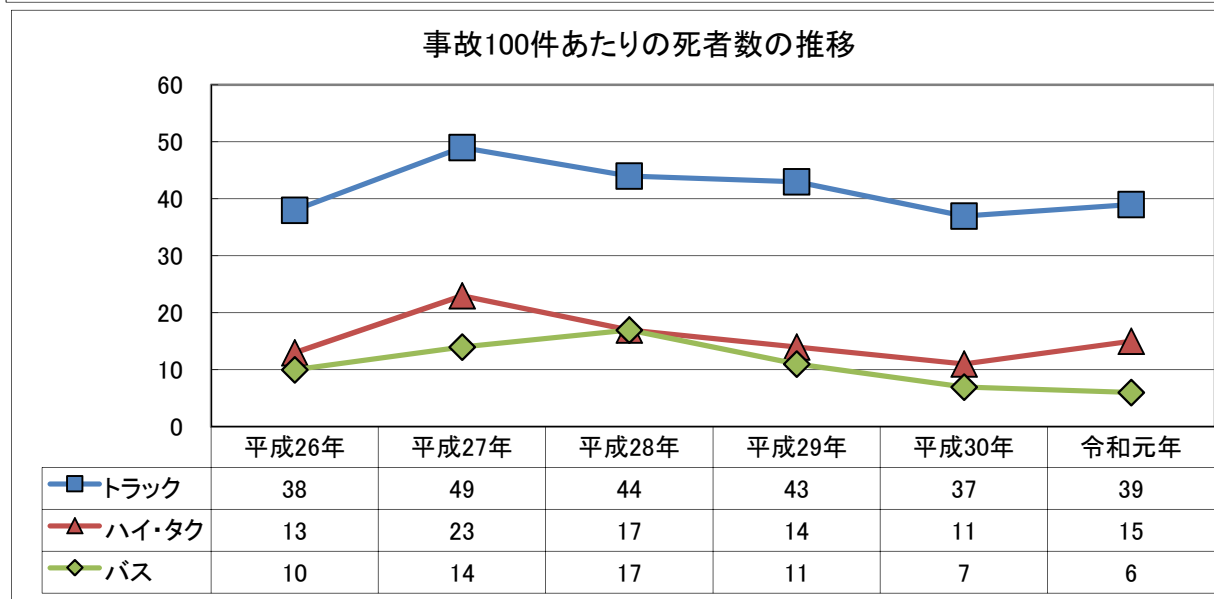
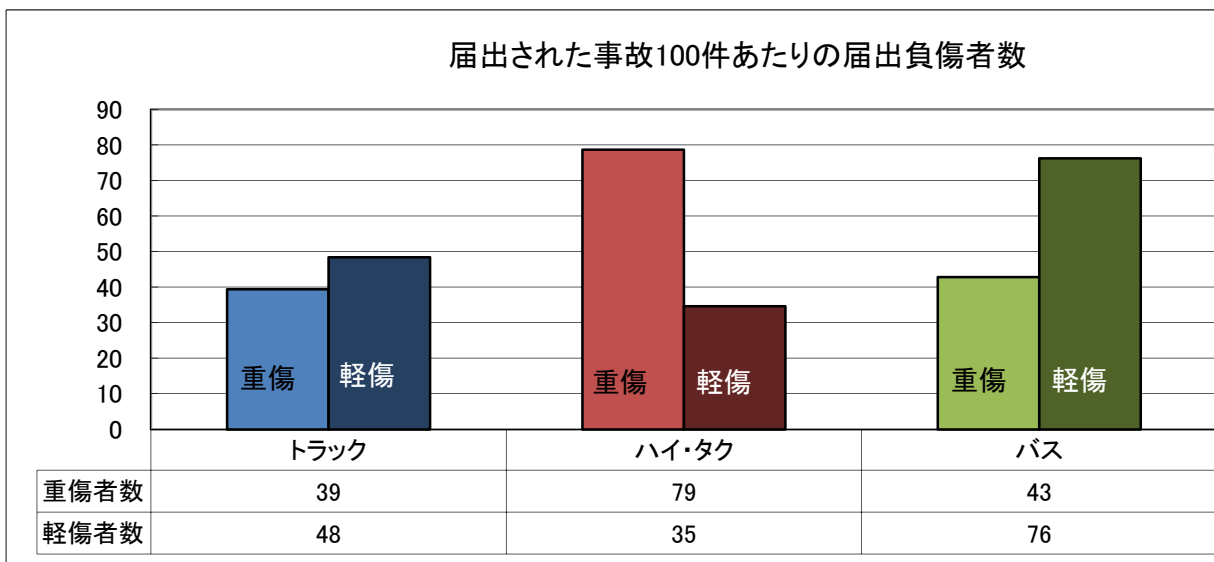
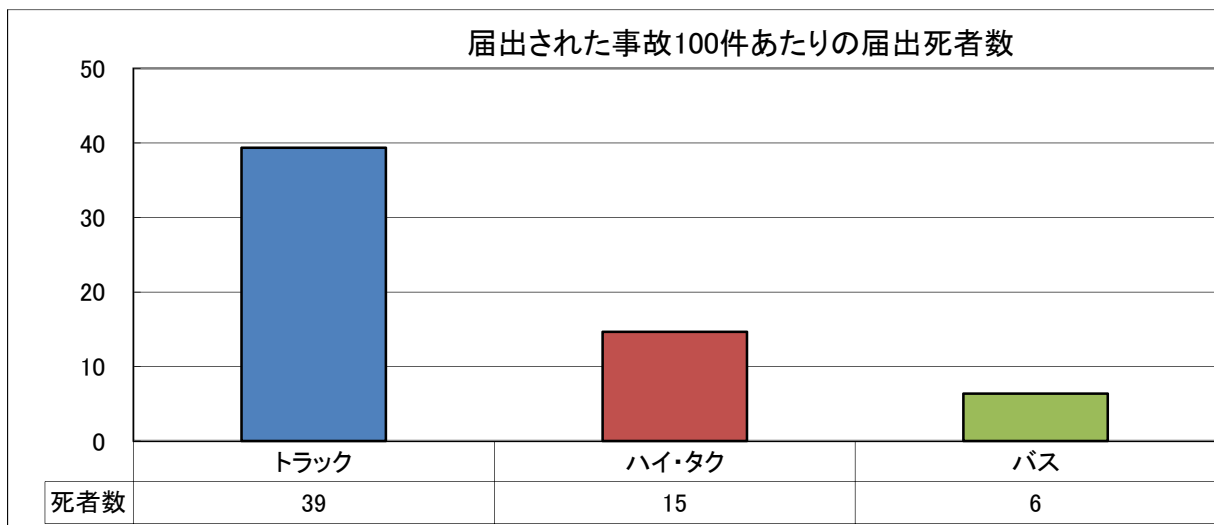
3. 業態別自動車事故報告書届出件数

業態別にみると自動車事故報告書届出件数はバスが最も多く、届出された死者数・負傷者数はともにトラックが最も多くなっている。



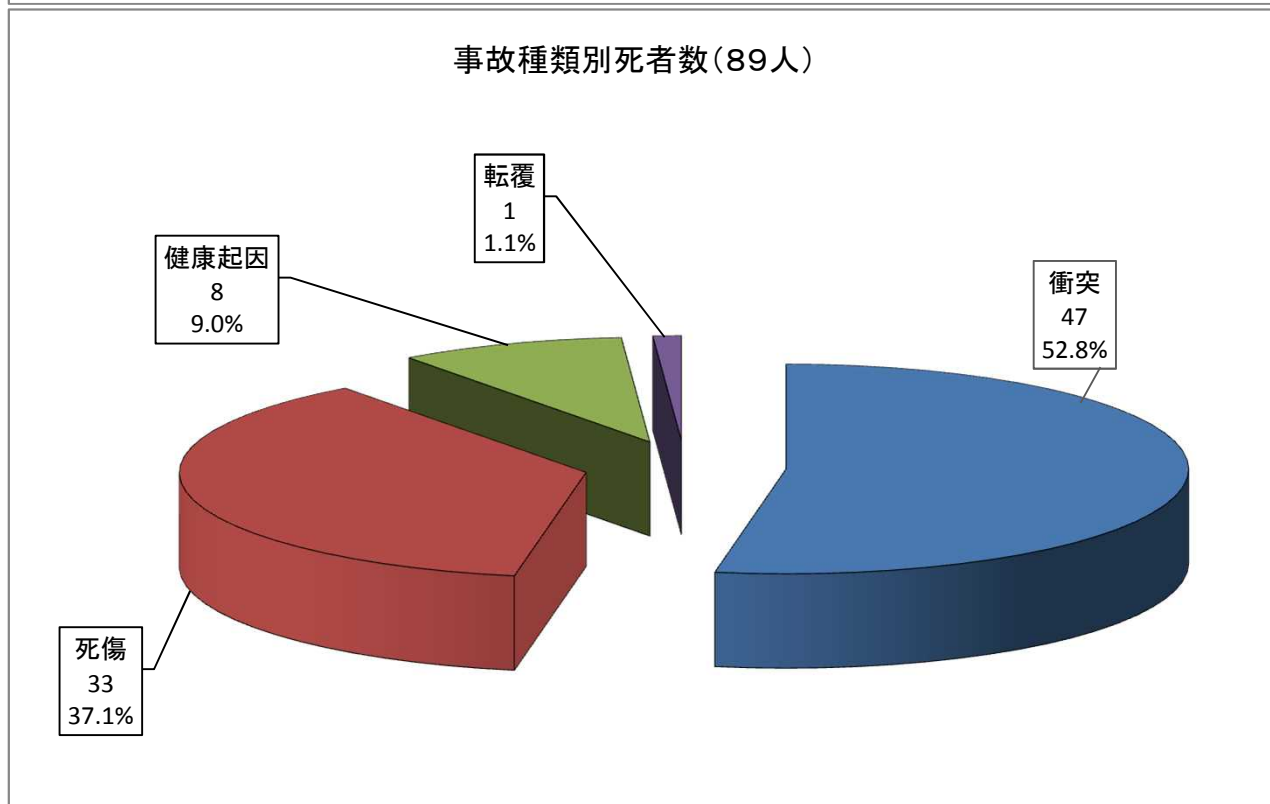
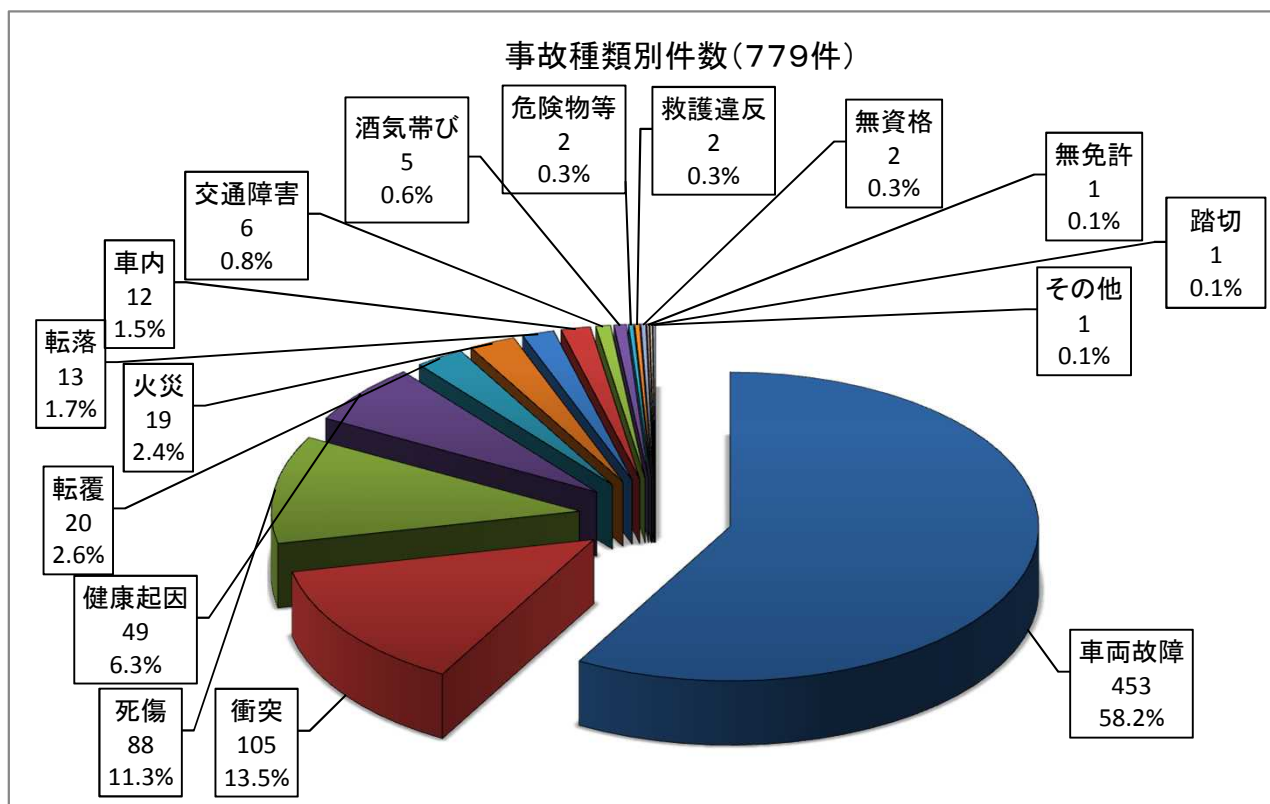
4. 届出された事故100件あたりの届出死傷者数(車両故障を除く)

届出された事故100件あたりの届出死者数はトラックが最も多く、届出負傷者数はバスが最も多くなっている。



5. 届出された事故の種類別届出件数及び届出死者数

届出された事故を種類別届出件数で見ると、車両故障、衝突及び死傷で大半を占めており、届出死者数で見ると、衝突及び死傷で大半を占めている。



6. 届出された事故の種類別届出件数の推移

(1) 届出された事故の種類別届出件数の推移(全体)

種類別届出件数の全体をみると、車両故障、衝突、死傷の順となっている。

種類	年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和 元年
転	覆	20	21	16	73	20
転	落	4	7	9	10	13
路	外 逸 脱	3	0	0	0	0
火	災	18	10	29	26	19
踏	切	0	1	0	0	1
衝	突	116	141	110	120	105
車	内	13	13	15	23	12
死	傷	132	103	99	111	88
健	康 起 因	17	25	43	62	49
危	険 物 等	2	2	0	2	2
車	両 故 障	397	448	443	424	453
そ	の 他	22	15	21	25	17
合	計	744	786	785	876	779

(2) 届出された事故の種類別届出件数の推移(バス)

バスは車両故障が全体の約87%を占めており、続いて健康起因、車内、死傷、衝突の順となっている。

種類	年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和 元年
転	覆	1	0	0	1	0
転	落	0	1	0	0	0
路	外 逸 脱	2	0	0	0	0
火	災	1	1	4	5	2
踏	切	0	0	0	0	0
衝	突	9	13	14	13	9
車	内	11	12	15	22	11
死	傷	13	18	13	14	9
健	康 起 因	7	13	27	54	31
危	険 物 等	0	0	0	0	0
車	両 故 障	387	429	430	412	435
そ	の 他	0	0	1	0	1
合	計	431	487	504	521	498

(3)届出された事故の種類別届出件数の推移(ハイ・タク)

ハイ・タクは死傷及び衝突でほとんどを占めている。

種類	年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和 元年
転	覆	5	2	1	4	2
転	落	0	1	3	3	2
路	外 逸 脱	0	0	0	0	0
火	災	0	1	2	2	1
踏	切	0	0	0	0	1
衝	突	33	48	21	30	29
車	内	2	1	0	1	1
死	傷	53	45	44	39	30
健	康 起 因	5	7	5	6	5
危	険 物 等	0	0	0	0	0
車	両 故 障	1	0	0	0	0
そ	の 他	13	3	2	7	4
合	計	112	108	78	92	75

(4)届出された事故の種類別届出件数の推移(トラック)

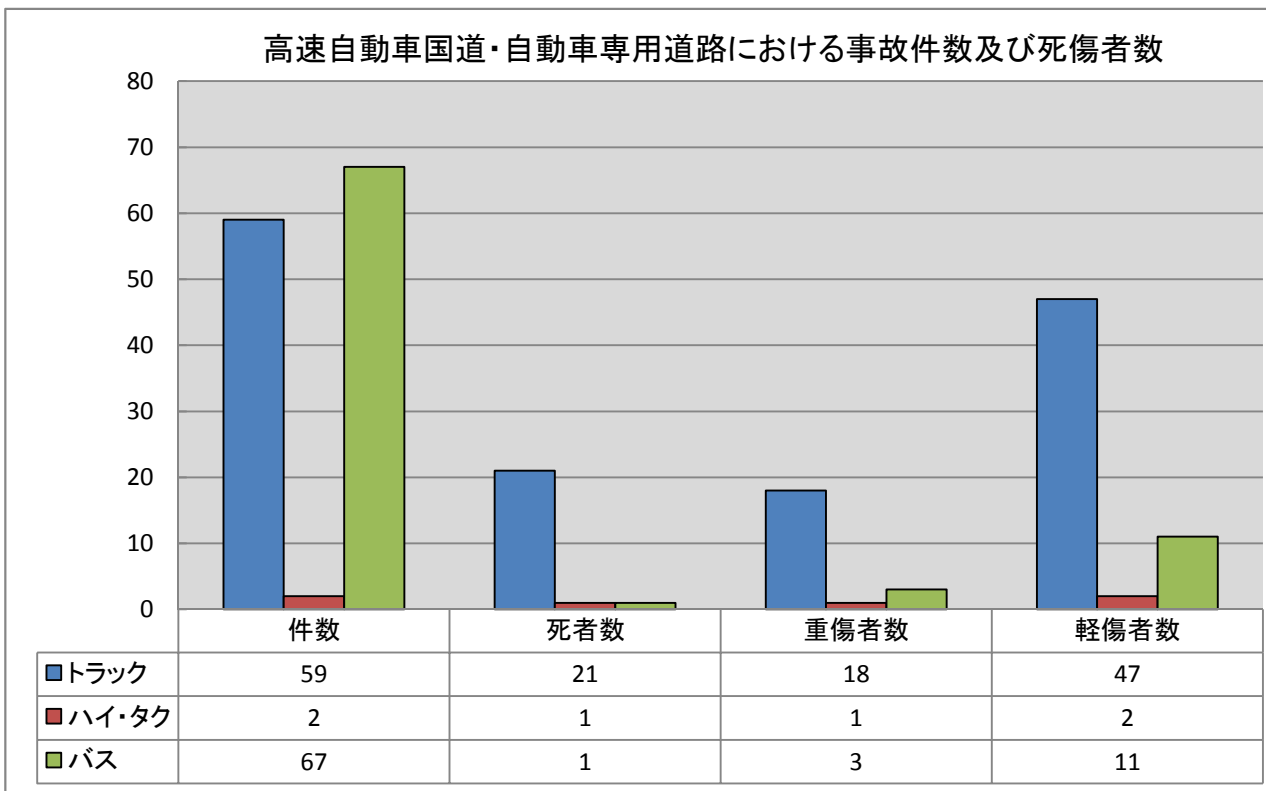
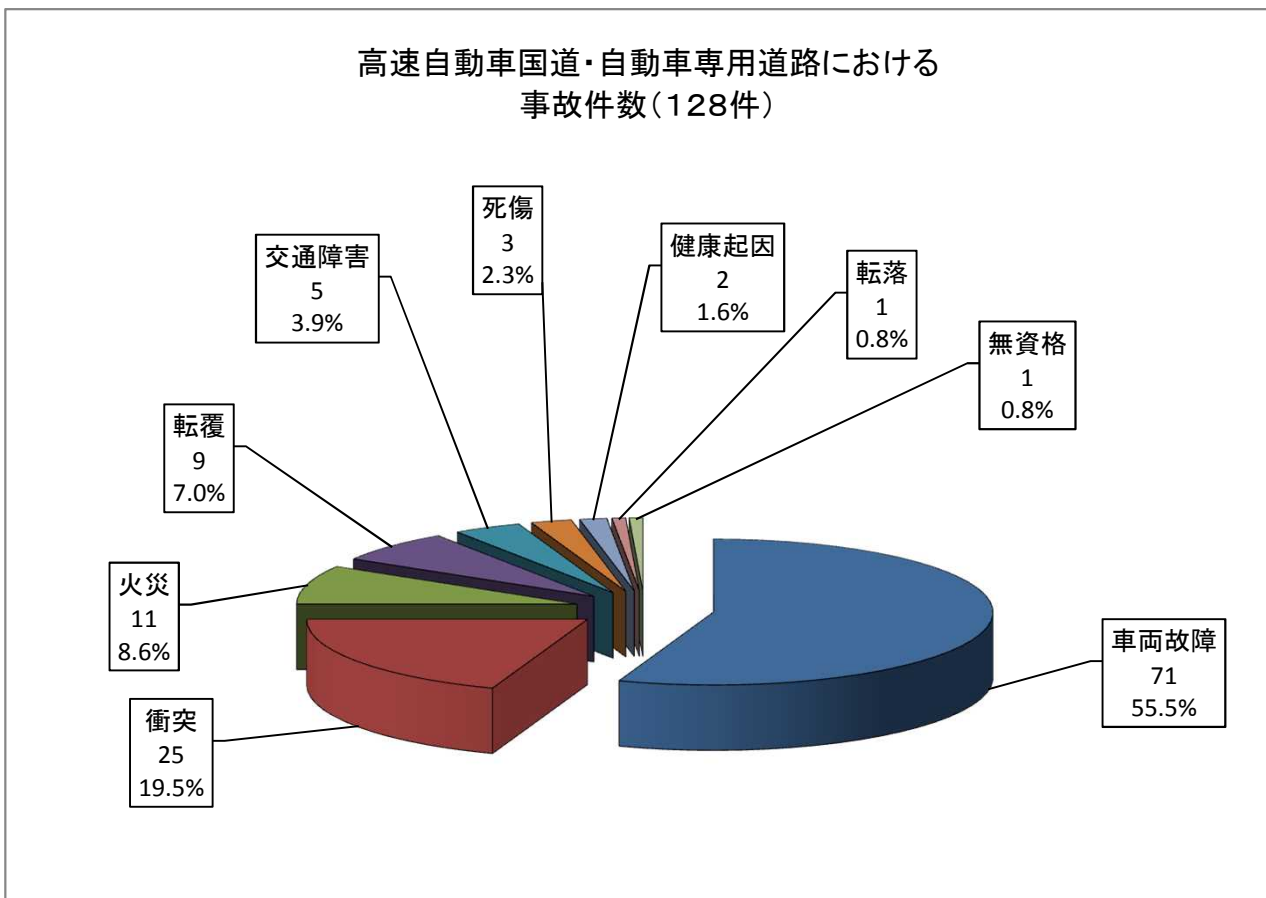
トラックは衝突、死傷、転覆、車両故障で多くを占めている。

種類	年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和 元年
転	覆	14	19	15	68	18
転	落	4	5	6	7	11
路	外 逸 脱	1	0	0	0	0
火	災	17	8	23	19	16
踏	切	0	0	0	0	0
衝	突	74	80	75	77	67
車	内	0	0	0	0	0
死	傷	66	40	42	58	49
健	康 起 因	5	5	11	2	13
危	険 物 等	2	2	0	2	2
車	両 故 障	9	19	13	12	18
そ	の 他	9	13	18	18	12
合	計	201	191	203	263	206

(5)届出された事故の種類別届出件数と届出死傷者数の推移

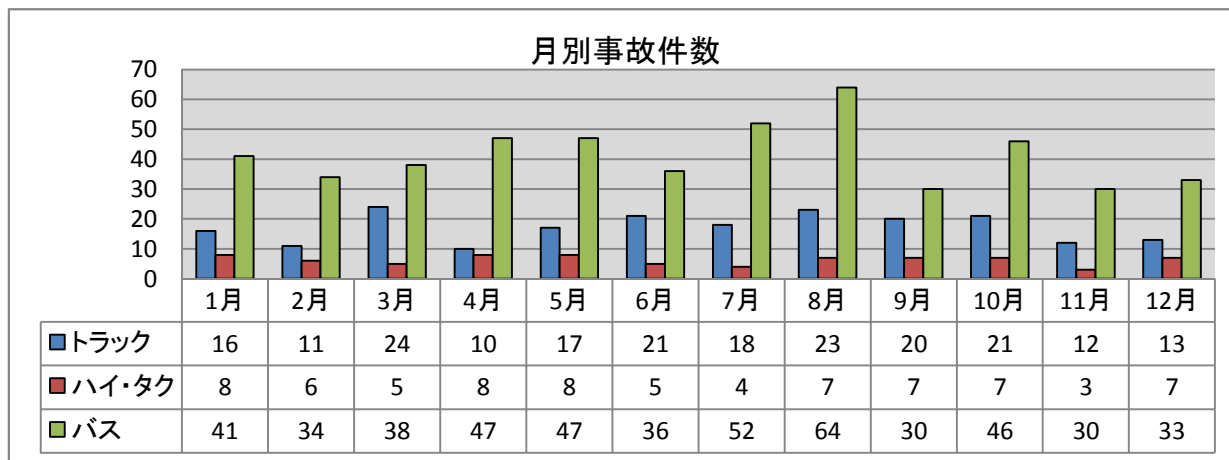
年別・項目		種類												
		転覆	転落	路外逸脱	火災	踏切	衝突	車内	死傷	健康起因	危険物等	車両故障	その他	合計
平成27年	件数	20	4	3	18	0	116	13	132	17	2	397	22	744
	死者数	3	1	0	1	0	51	0	61	4	0	0	5	126
	負傷者数	12	2	11	0	0	200	15	102	20	0	2	13	377
平成28年	件数	21	7	0	10	1	141	13	103	25	2	448	15	786
	死者数	2	2	0	0	0	55	0	37	7	0	0	0	103
	負傷者数	12	6	0	0	0	223	14	80	9	2	0	19	365
平成29年	件数	16	9	0	29	0	110	15	99	43	0	443	21	785
	死者数	2	2	0	0	0	55	0	36	6	0	0	0	101
	負傷者数	11	5	0	2	0	223	17	72	8	0	1	26	365
平成30年	件数	73	10	0	26	0	120	23	111	62	2	424	25	876
	死者数	1	0	0	1	0	58	0	46	3	0	0	1	110
	負傷者数	28	6	0	4	0	202	47	71	8	3	1	14	384
令和元年	件数	20	13	0	19	1	105	12	88	49	2	453	17	779
	死者数	1	0	0	0	0	47	0	33	8	0	0	0	89
	負傷者数	12	12	0	0	2	187	24	71	6	0	0	11	325

7. 高速自動車国道・自動車専用道路における事故届出件数及び届出死傷者数
 高速道等の事故件数は、使用頻度の多いトラック及びバスが多くなっている。

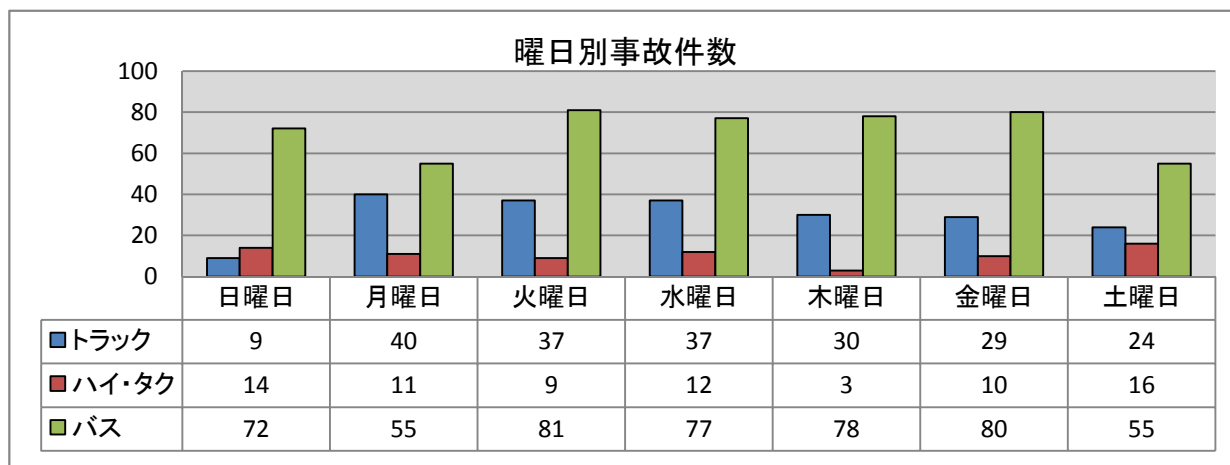


8. 月別・曜日別・時間帯別事故届出件数

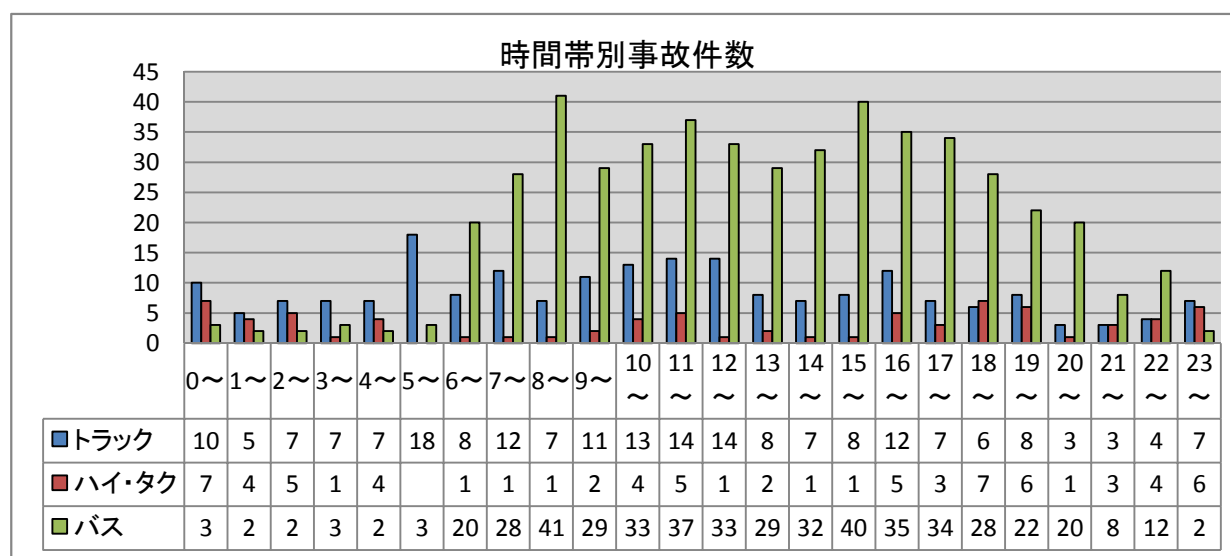
月別の事故届出件数では、バス・トラック共に8月が最も多くなっている。



曜日別の事故届出件数では、トラックは月曜日、ハイ・タクは土曜日、バスは火曜日が最も多くなっている。



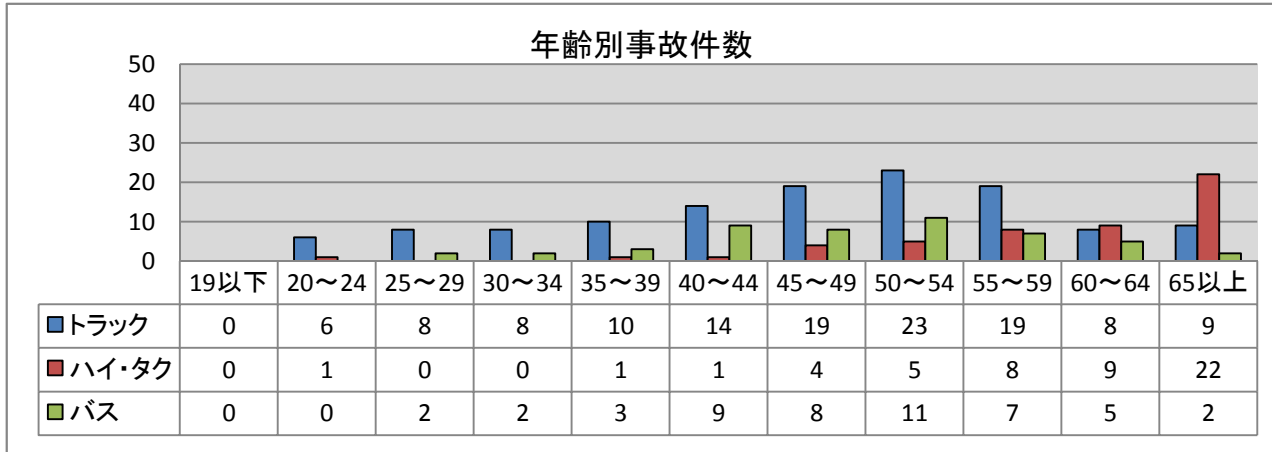
時間帯別の事故届出件数では、トラックは5時台、ハイ・タクは0時・18時台、バスは8時台が最も多くなっている。



9. 運転者の状態別事故届出件数(乗務員に起因する事故)

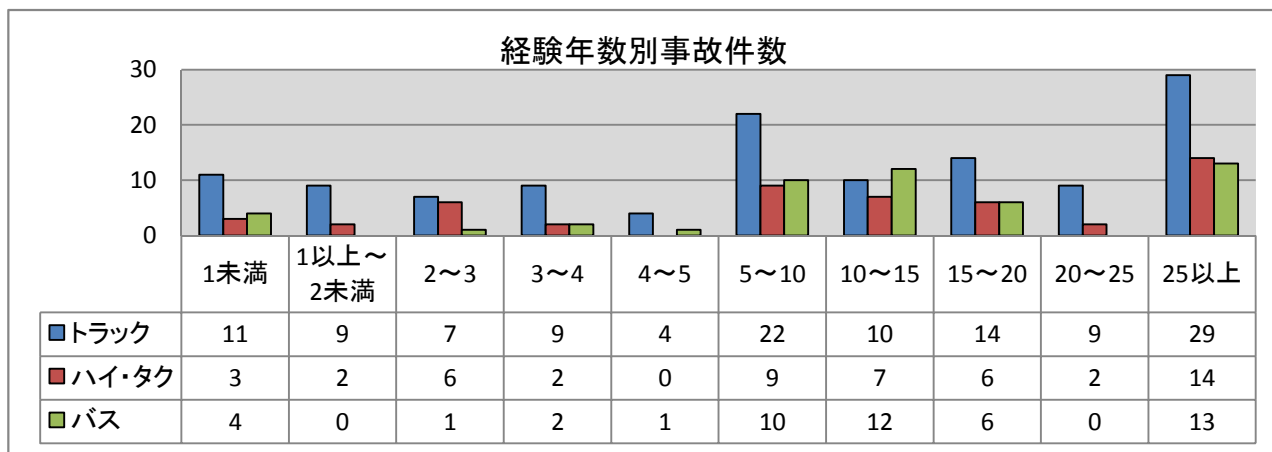
(1) 年齢別事故届出件数

トラック・バスは50～54歳、ハイ・タクは65歳以上が最も多くなっている。



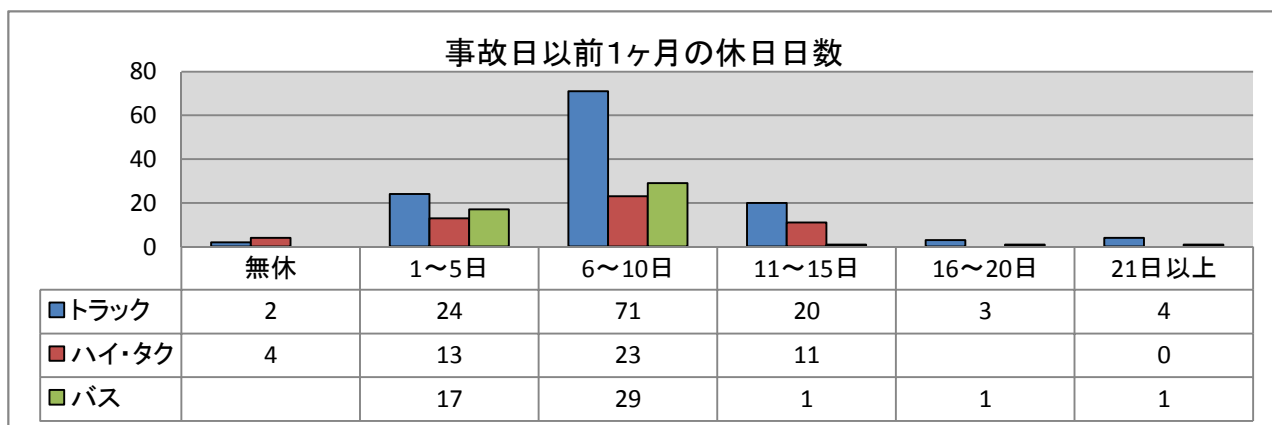
(2) 経験年数別事故届出件数

全ての業態で25年以上が最も多くなっている。



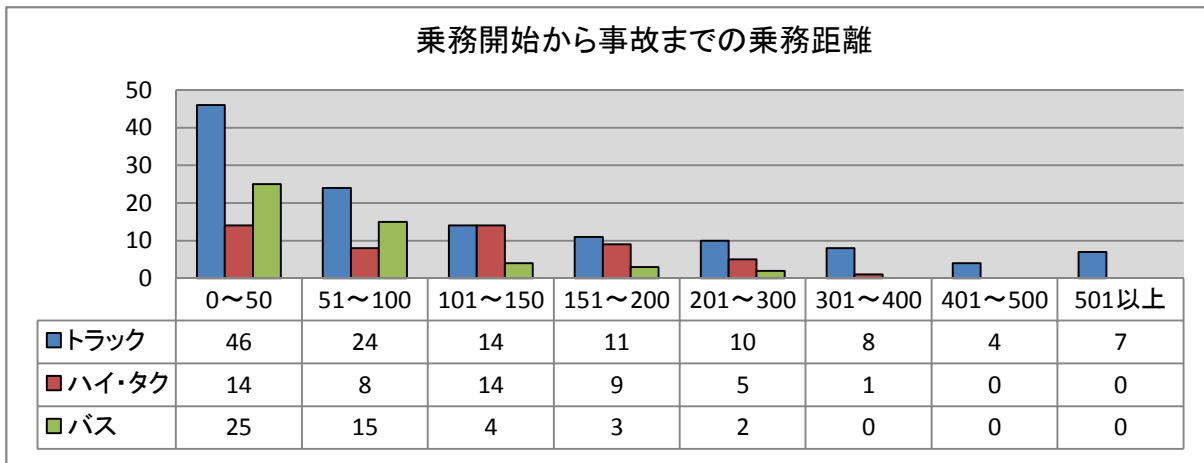
(3) 事故日以前1ヶ月の休日届出日数

全ての業態で6～10日の休日の運転者が最も多くなっている。



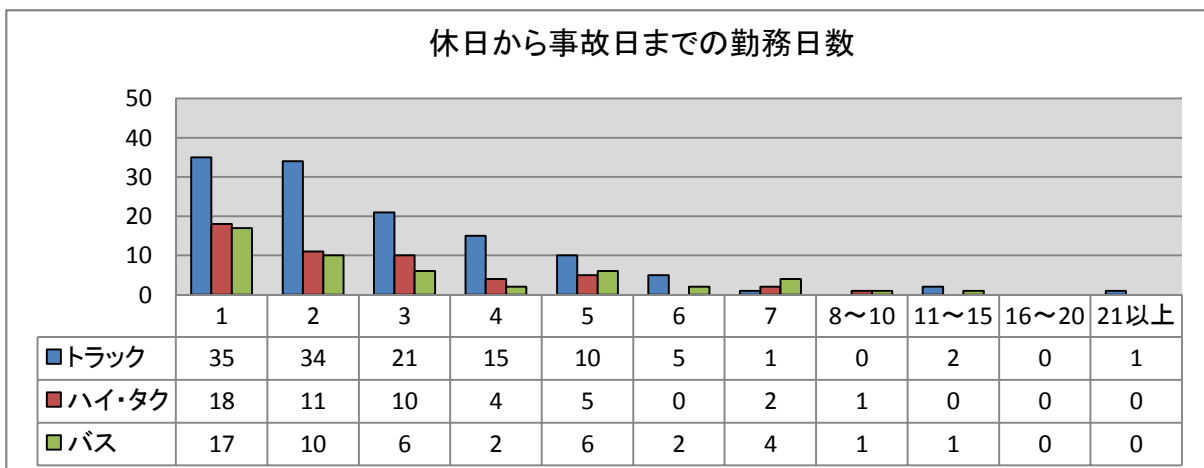
(4) 乗務開始から事故までの届出乗務距離

全ての業態で50kmまでの事故が最も多くなっており、ハイ・タクでは101～150kmも同数発生している。



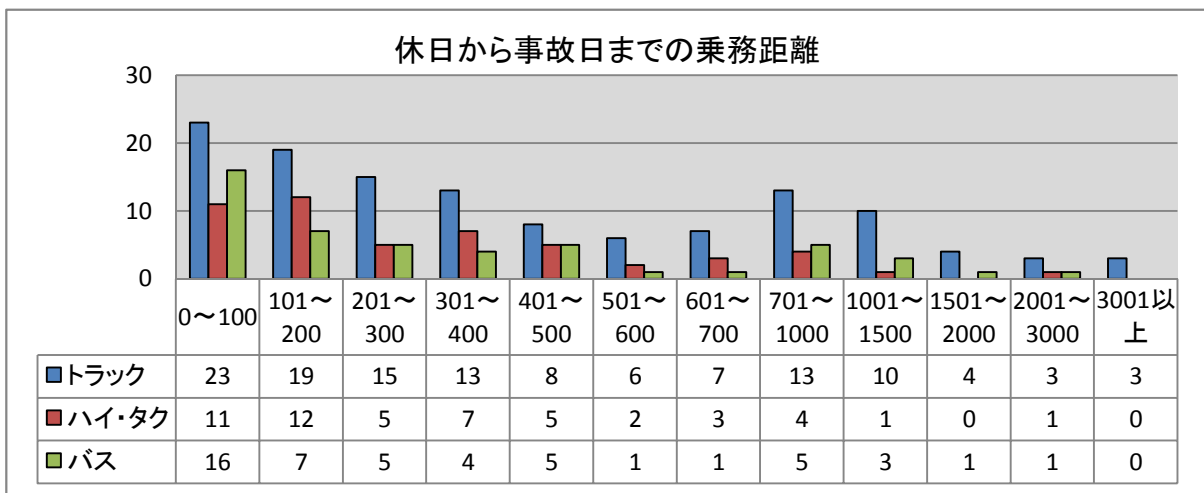
(5) 休日から事故日までの届出勤務日数

全ての業態で休日明けの事故が最も多くなっている。



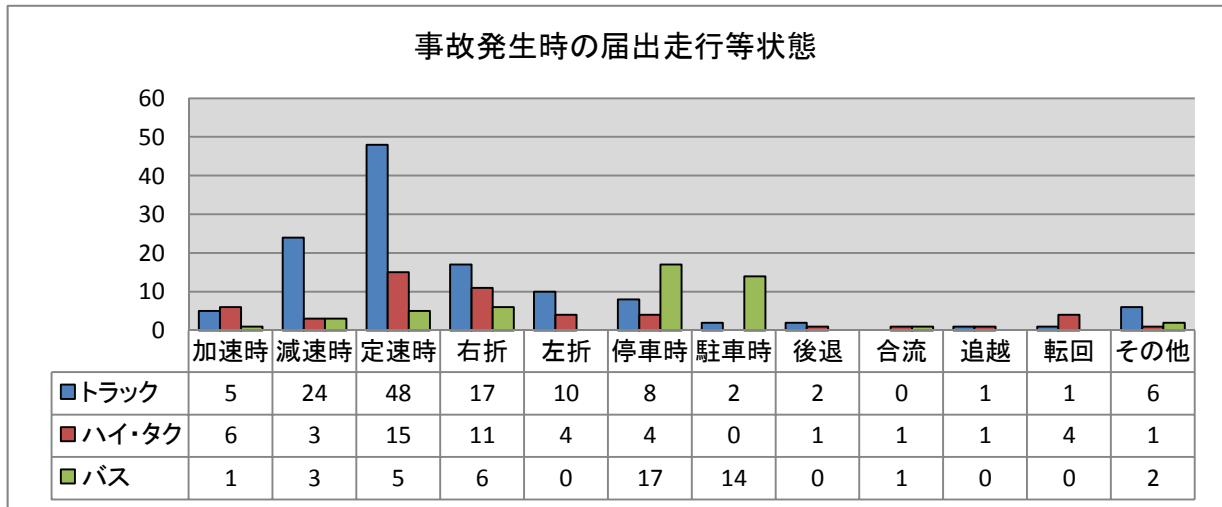
(6) 休日から事故日までの届出乗務距離

全業態で走り始めの0～200kmまでの事故が多くなっている。



(7) 事故発生時の届出走行状態

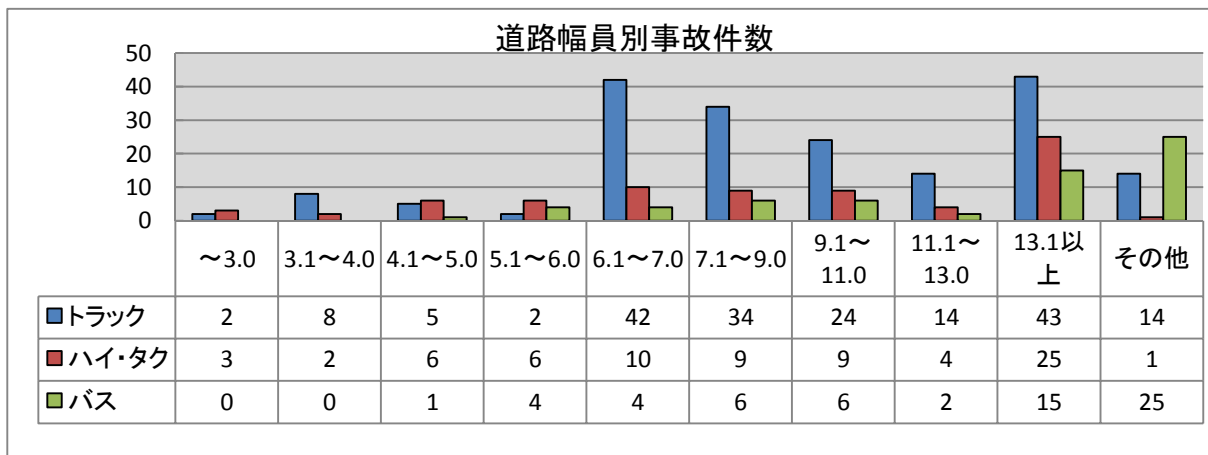
トラック及びハイ・タクは定速時の事故が、バスは停車時の事故が最も多くなっている。



10. 事故発生地点の届出道路状況

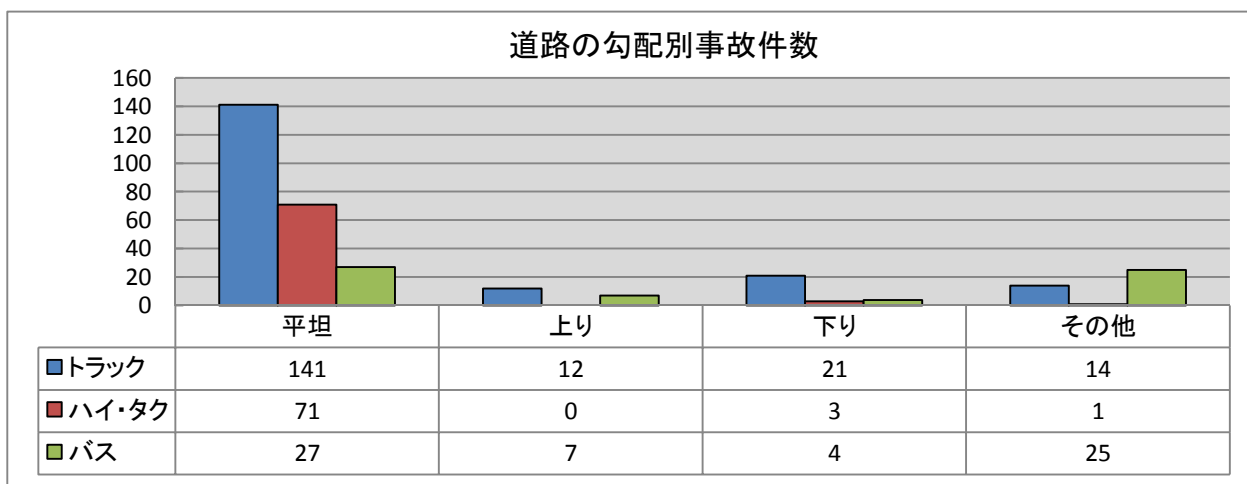
(1) 道路幅員別事故届出件数(車両故障は除く)

全業態で把握された中では13.1m以上の道路で最も多く、バスに限ってはその他(幅員不明等)での事故が最も多かった。



(2) 道路の勾配別事故届出件数(車両故障は除く)

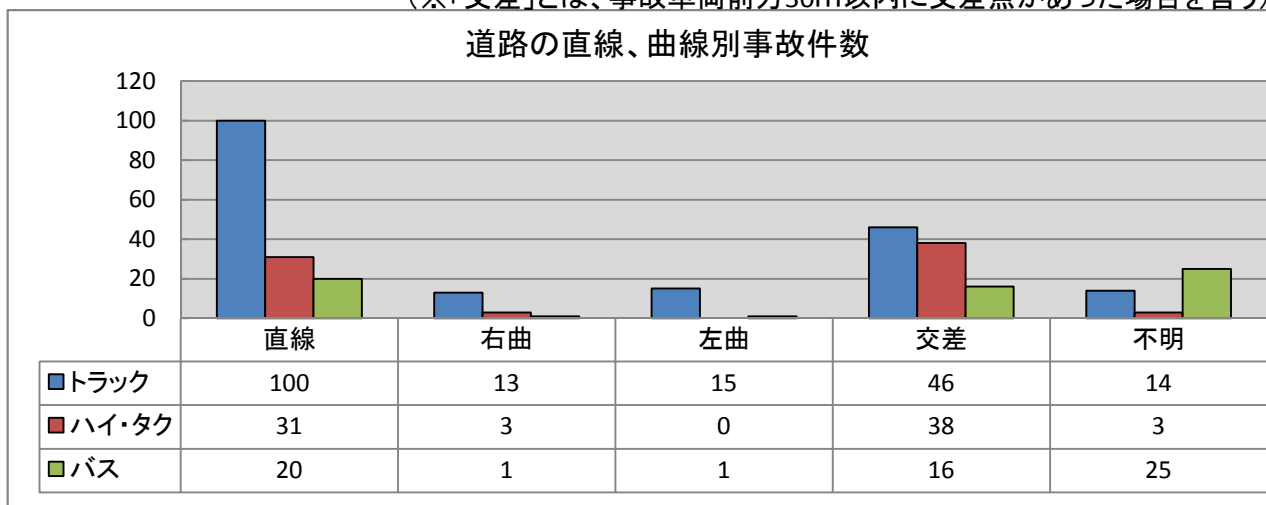
全ての業態で平坦道路の事故が最も多くなっている。



(3) 道路の直線、曲線別事故届出件数(車両故障は除く)

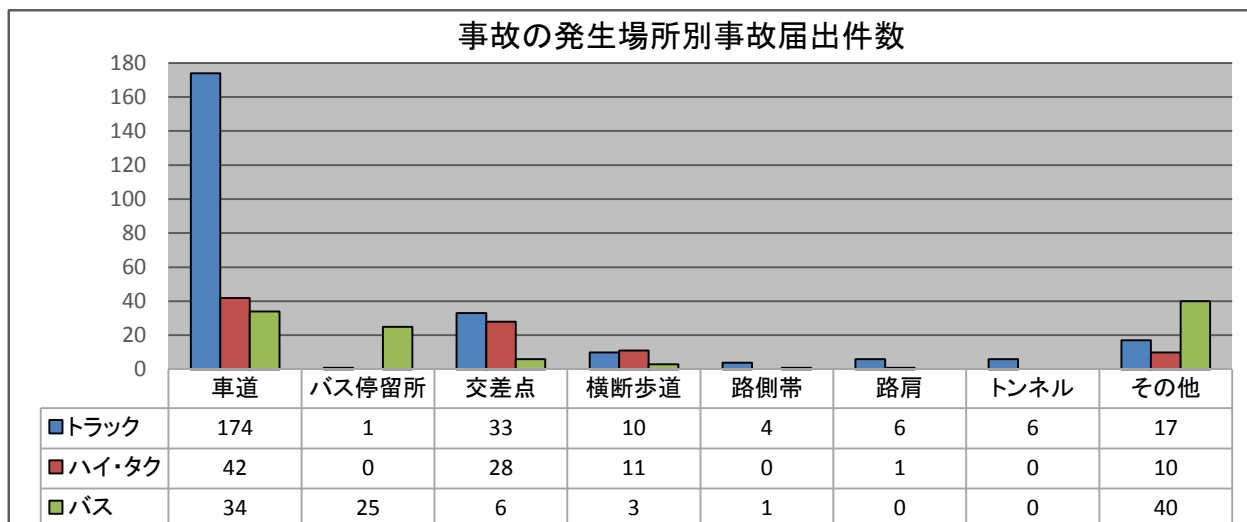
全ての業態で把握された中では、直線及び交差※での事故が大半を占めている(バスは、いずれの道路形態にも該当なしが最多。)

(※「交差」とは、事故車両前方30m以内に交差点があった場合を言う)



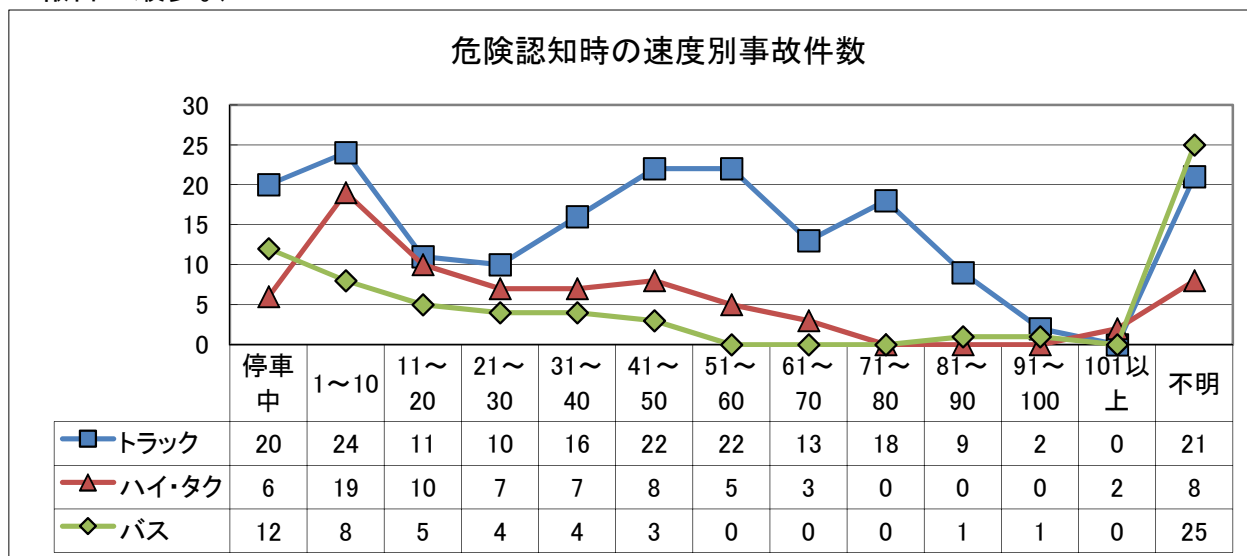
(4) 事故の発生場所別事故届出件数(車両故障は除く)

全ての業態で車道が最も多い。(バスは、その他場所の報告が最多。)



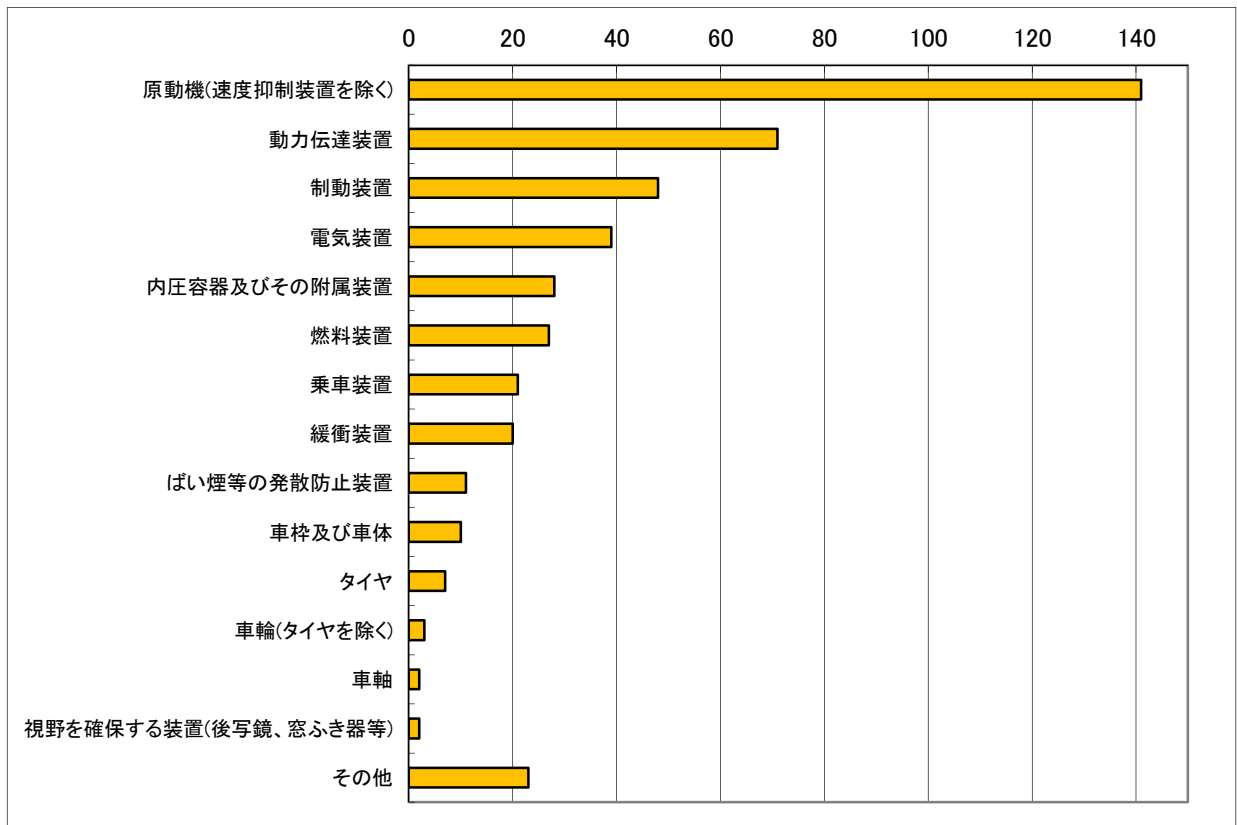
11. 危険認知時の速度別事故届出件数(車両故障は除く)

トラック及びハイ・タクは1~10km/hが、バスは停車中が最も多い。(バスは、判定できずの報告が最多。)



12. 車両故障に係る事故届出件数

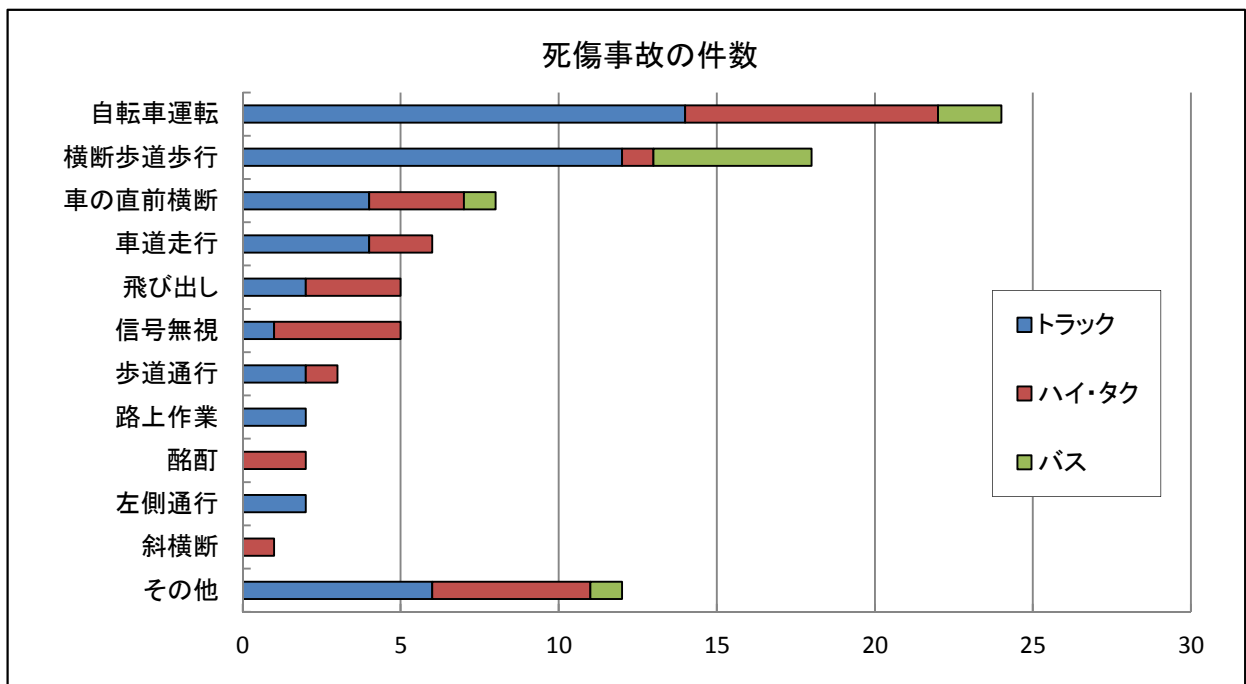
車両故障は453件あり、原動機が最も多く、動力伝達装置、制動装置の順となっている。



13. 死傷・衝突事故の届出内訳

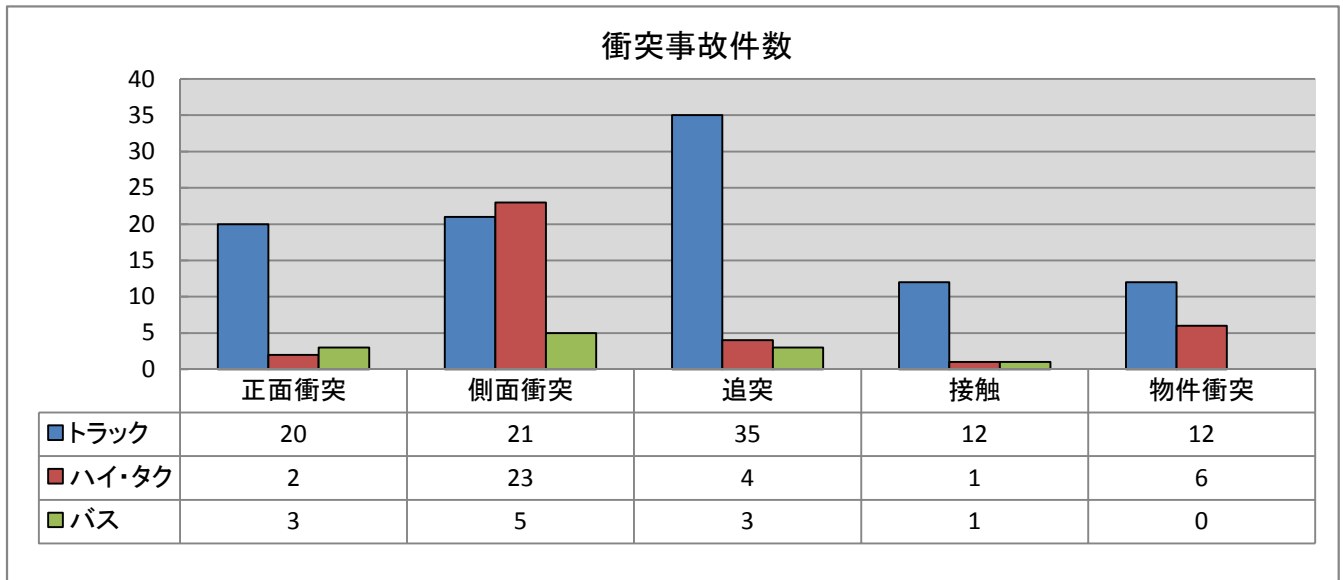
(1) 死傷事故(車両故障を除く)

死傷事故は、自転車運転及び横断歩道歩行による事故が大半を占めている。



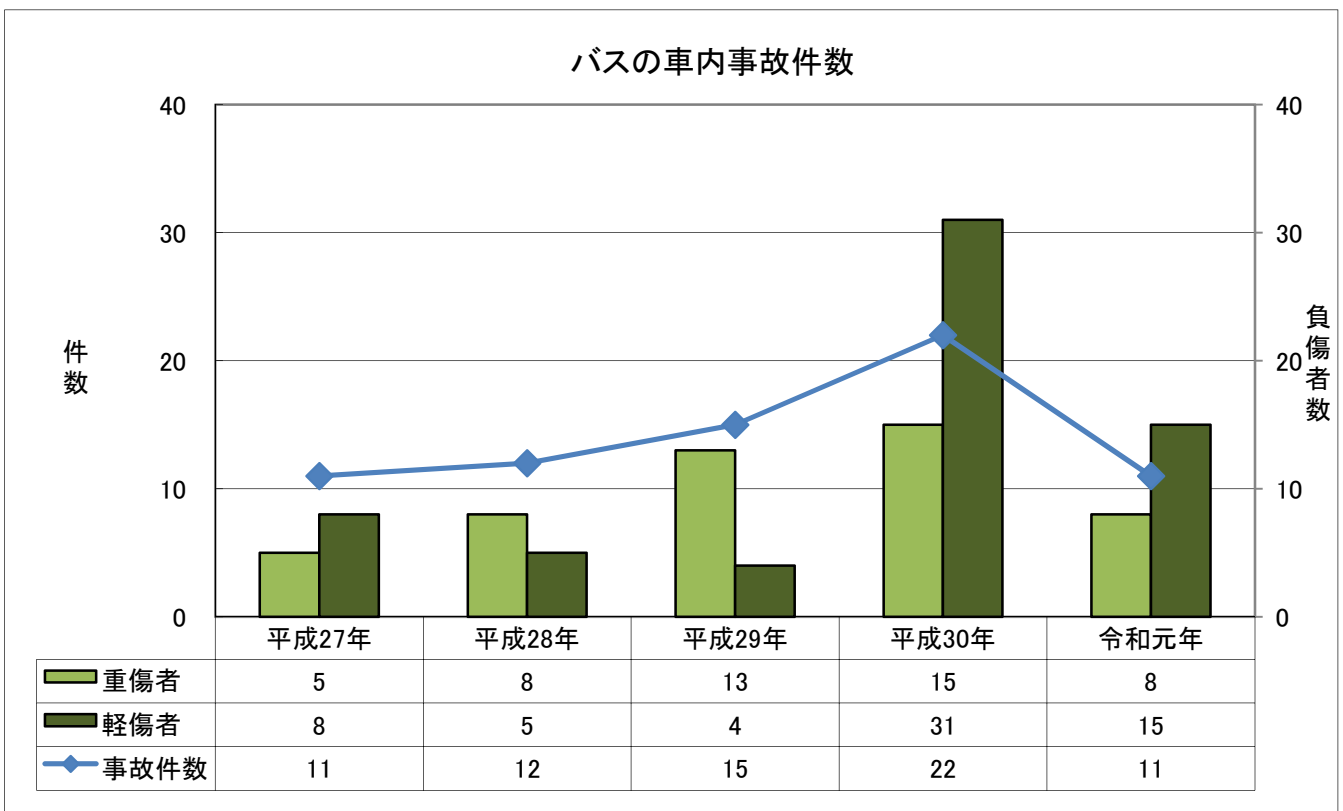
(2) 衝突事故

トラックは追突、バス及びハイ・タクは側面衝突が最も多くなっている。



14. バスの車内事故届出件数

バスの車内事故は、事故届出件数及び届出負傷者数は前年と比べ大幅に減少している。



15.まとめ

○令和元(平成31)年中に近畿管内の事業用自動車引き起こした交通事故件数は5,988件で、交通事故死者数は52人であった。

○自動車事故報告書の届出件数は、車両故障が多いこともあり、バスが最も多く、届出による死者数についてはトラックが最も多かった。

○事故種別別届出件数は、車両故障がほぼ6割を占めており、事故種別別届出死者数では衝突が半数以上を占めている。

○高速道等の届出事故件数は、使用頻度が多いバスとトラックが突出している。届出死傷者数に関しては、トラックによるものが大半となっている。

○時間帯別届出件数は、バスは6時～21時まで、ハイ・タクは18時～20時と23時～1時まで、トラックは5時～17時までが多くなっている。

○運転者年代別届出件数は、バス及びトラックが50歳～54歳、ハイ・タクは65歳以上が多くなっている。また、経験年数別届出件数は、全業態とも25年以上といわゆるベテランと呼ばれる運転者による事故が最も多くなっている。

○届出された事故は、乗務開始から50kmまでが最も多く、また休日明けが最も多くなっている。

○届出された死傷事故は、被害者が自転車運転中や横断歩道歩行中に発生している事故が大半(47.19%)を占めており、衝突事故はバス及びハイ・タクは側面衝突が最も多く、トラックについては追突が最も多くなっている。