

第2回技術安全ワーキンググループ における委員意見に対する追加情報

事業用自動車総合安全プラン2025(案) [計画期間: 令和3~7年度]

～安全トライアングルの定着と新たな日常における安全確保～

世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の「安全トライアングル」により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた事業用自動車の安全プランを策定。

ポイント

- 依然として発生する飲酒運転、健康起因事故等への対策、先進技術の開発・普及を踏まえた対策、超高齢社会におけるユニバーサルサービス提供強化を踏まえた事故防止対策
- 新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、新たな日常への移行に伴う事業環境変化における安全対策
- 重傷者数に対する削減目標とともに、業態毎に一層の事故削減を図るため、各業態の特徴的な事故に対する削減目標を設定

【重点施策】

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と付帯作業の増加への対応
- ・激甚化・頻発化する災害への対応 等

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

- ・飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応
- ・社会的関心の高まる「あおり運転」への対応 等

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・ICTを活用した高度な運行管理の実現
- ・無人自動運転サービスに向けた安全確保 等

4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス提供強化を踏まえた事故の防止対策

- ・依然として多発する乗合バスの車内事故への対応
- ・高齢運転者事故への対応 等

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

- ・各業態の特徴的な事故への対応
- ・健康に起因する事故の増加への対応 等

6. 道路交通環境の改善

- ・高速道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する 等

【事故削減目標】

<全体目標>

- ① 24時間死者数225人以下、バス、タクシーの乗客死者数ゼロ
- ② 重傷者数2,120人以下
- ③ 人身事故件数16,500件以下
- ④ 飲酒運転ゼロ

<各業態の個別目標>

- 【乗合バス】 車内事故件数85件以下
- 【貸切バス】 乗客負傷事故件数20件以下
- 【タクシー】 出会い頭衝突事故件数950件以下
- 【トラック】 追突事故件数3,350件以下

24時間死者数、30日以内死者数などの定義

- 本ワーキンググループでは、以下の用語については、交通事故総合分析センター(ITARDA)の交通統計における定義を使用する。
- 本ワーキンググループでは、特段の記載がない限り、死者数は「死者」(24時間以内に亡くなった人)を使用する。

- 「死者」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった人をいう。
- 「30日以内死者」とは、交通事故によって、発生から30日以内(交通事故発生日を初日とする。)に亡くなった人をいう。
- 「重傷者」とは、交通事故によって負傷し、1箇月(30日)以上の治療を要する人をいう。
- 「軽傷者」とは、交通事故によって負傷し、1箇月(30日)未満の治療を要する人をいう。
- 「負傷者」とは、「重傷者」及び「軽傷者」をいう。
- 「交通事故」とは、道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故で、人の死亡又は負傷を伴うものをいう。※

※:物損事故は、昭和40年以前の統計においてのみ計上

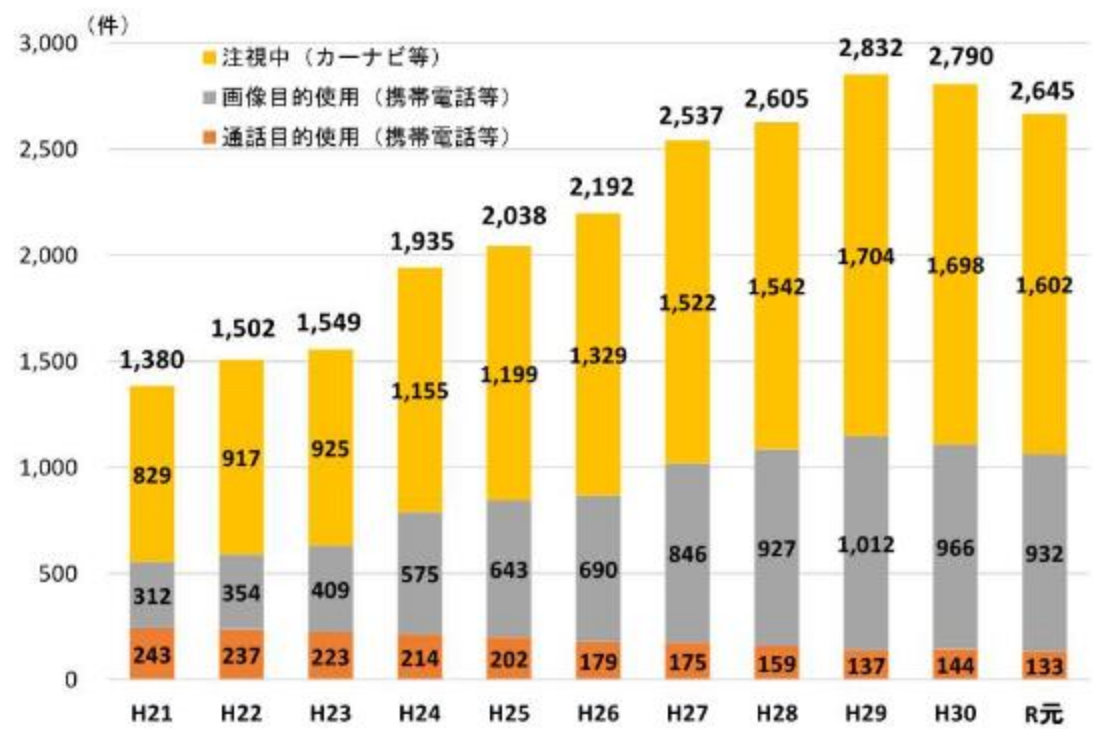
(備考)

・平成23年報告書において定められた車両の安全対策による削減目標及び事後評価は、「30日以内死者」を用いている。

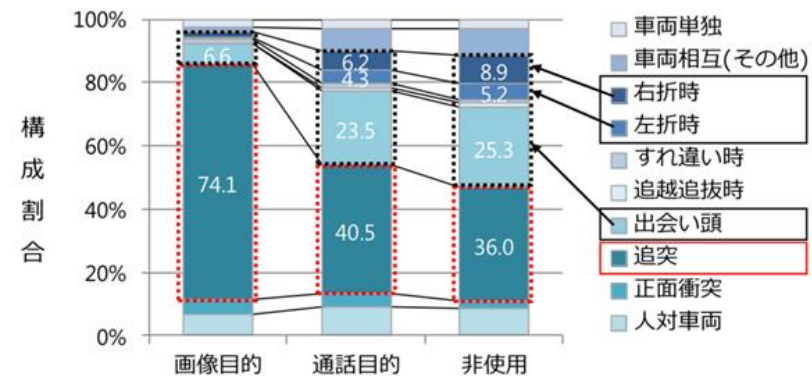
携帯電話等の使用に起因する事故

- 携帯電話等(カーナビ含む)の使用に起因する事故件数は近年増加傾向。
- 携帯電話等の使用に起因する事故は、非使用(使用しない場合の事故)と比べて「追突」が多く、画像目的では「中速域(30km/hから60km/h)」が多い。

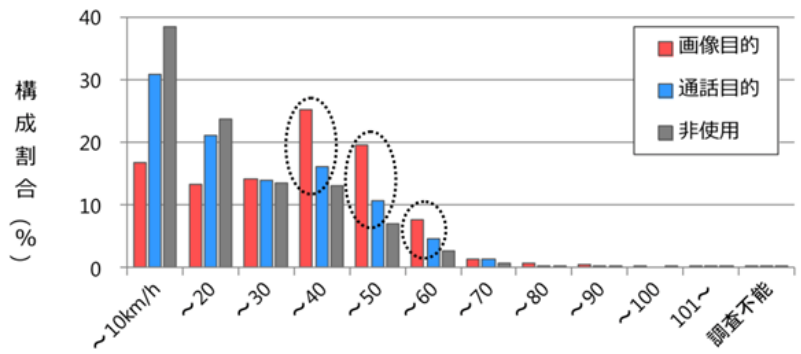
携帯電話使用等に係る使用状況別交通事故件数の推移



(注)・重複件数を除いているため、各項目の合計と図の総件数とは異なる。



携帯電話等使用状況別 事故類型の割合 (H19~26年合計)



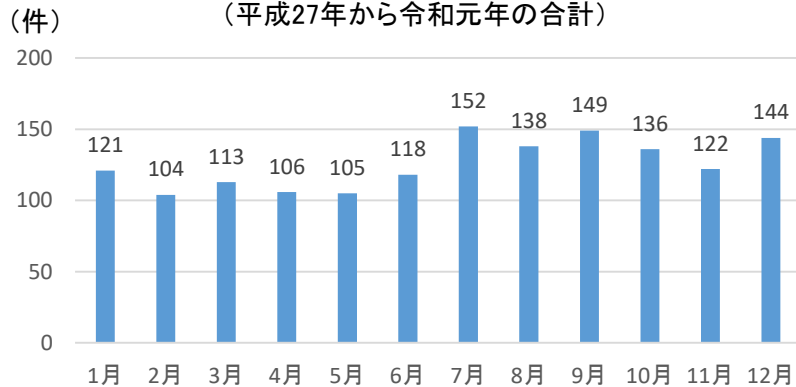
携帯電話等使用状況別 危険認知速度の割合 (H19~26年合計)

路上横臥における事故

- 路上横臥における事故について、確認された傾向は以下のとおり。
 - ・事故件数: 331件(うち死亡事故件数は124件)(令和元年)
 - ・発生時間帯別: 夜遅くから未明(20時頃から4時頃)が多い
 - ・危険認知速度別: 負傷事故は低速域が多いが、死亡事故は中速域(40km/hから60km/h)が多い
 - ・車種別: 8割以上が乗用車(乗用車のうち、タクシーは約16%)

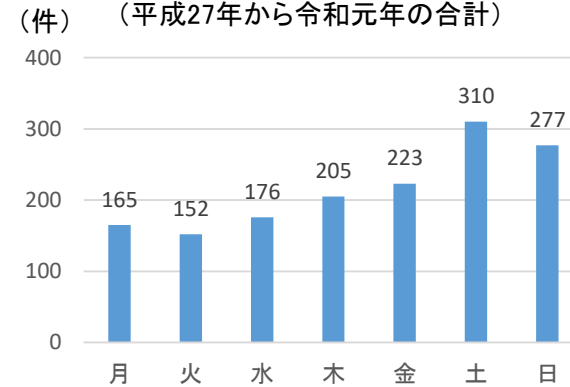
発生月別事故件数

(平成27年から令和元年の合計)



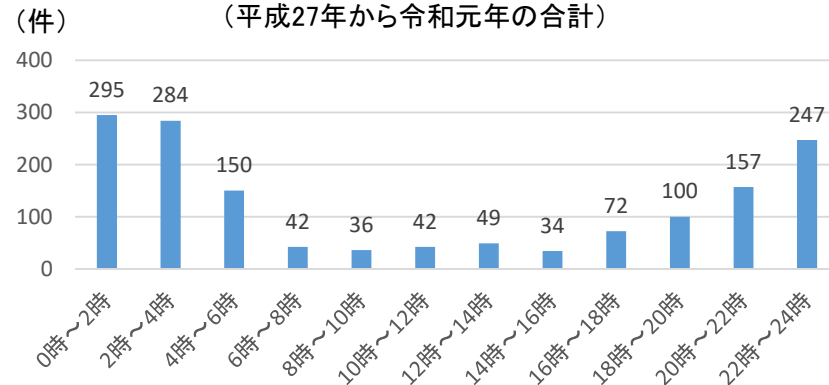
曜日別事故件数

(平成27年から令和元年の合計)



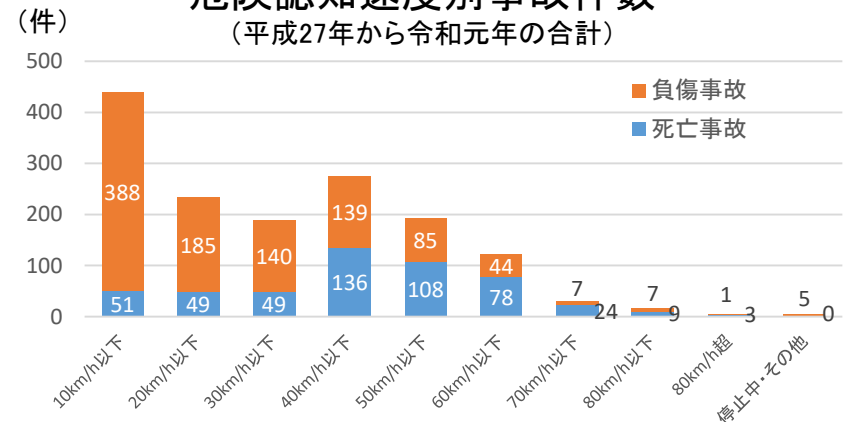
時間帯別事故件数

(平成27年から令和元年の合計)



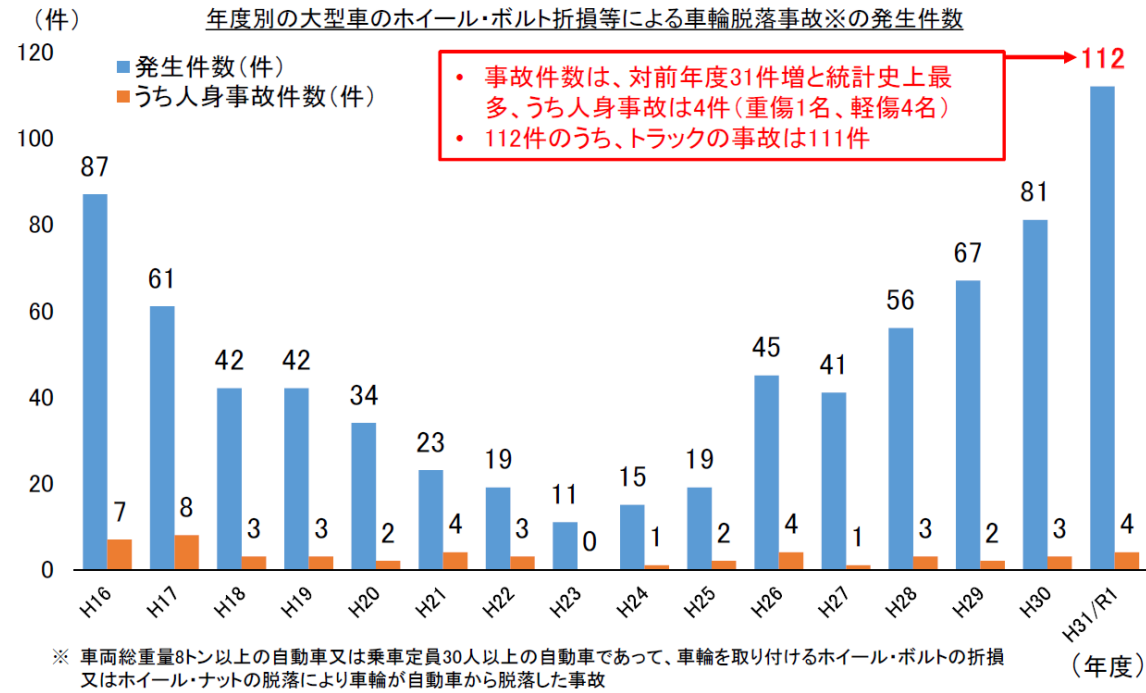
危険認知速度別事故件数

(平成27年から令和元年の合計)



大型車の車輪脱落事故

- 大型車の車輪脱落事故について、近年人身事故件数は横ばいであるが、事故件数は増加傾向。
- 事故のうち、約7割弱が冬季(10月～2月)に発生。また、事故のほとんどが左後輪で発生。
- 国交省では、「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施するなど、関係業界と協力の下、諸対策を加速化。



● 事故件数は、対前年度31件増と統計史上最多、うち人身事故は4件(重傷1名、軽傷4名)
● 112件のうち、トラックの事故は111件

「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」の概要

【実施期間】令和2年11月1日～令和3年2月28日

【主な実施項目】

- ・運送事業者等に対する事故防止対策の周知・指導
- ・運送事業者による大型車の「ホイール・ナットの緩み」の総点検実施
- ・貨物運送事業者では、タイヤ交換時の作業管理表を使用した正しいタイヤ交換作業実施
- ・トラックのホイール・ナットへのマーキング等の活用を推進し、日常点検でのホイール・ナットの緩みの点検を重点的に実施

大型車の車輪脱落事故防止のための啓発用チラシ
(一社)日本自動車工業会作成



チャイルドシートの未装着理由

- 「生後から現在までチャイルドシートは全く使用していない」自動車ユーザー(左図)は、「近距離しか乗らないから」と「あまり意識したことがなかった」という理由で使用しないことが多い。
- 「以前はチャイルドシートを使用していたが、子供が6歳になる前に全く使用しなくなった」自動車ユーザー(右図)は、「子供の体格に合わなくなったから」、「大人用のシートベルト十分だと思っていたから」、「子どもが嫌がるようになったから」といった理由で使用をやめていることが多い。

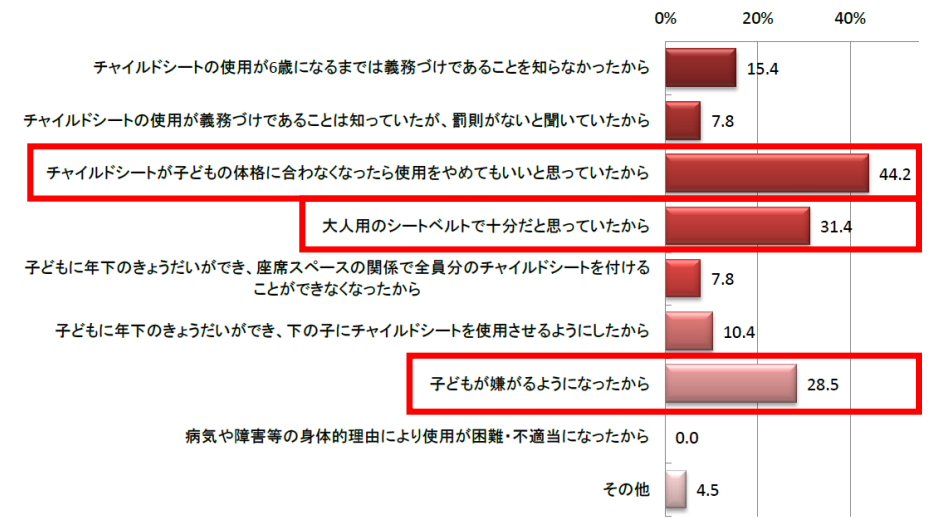
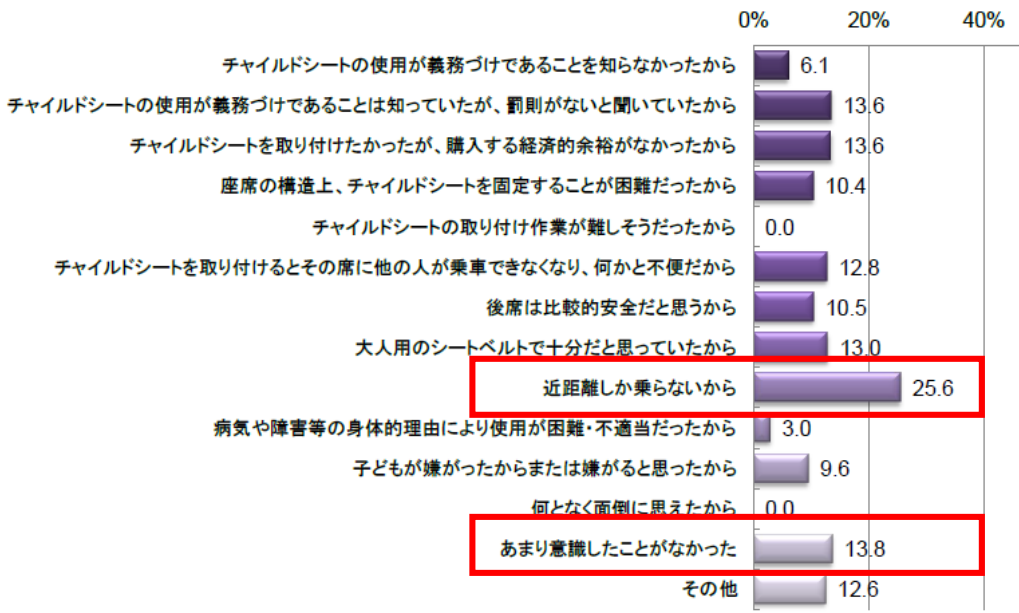
- 調査期間: 2013年3月22日～26日
- 調査対象: 小学生(6歳～12歳)を乗せて運転する機会のある自動車ユーザー
- 調査方法: リサーチ会社によるウェブアンケート(調査主体はJAF)
- 有効回答者数: 4,888名

「生後から現在までチャイルドシートは全く使用していない」理由

「以前はチャイルドシートを使用していたが、子供が6歳になる前に全く使用しなくなった」理由

※複数回答可

※複数回答可



資料: チャイルドシートの使用実態に関するアンケート調査結果(JAF資料より)