

運行管理者 特別講習用テキスト (第一分冊)

運行管理者の使命と役割

運行管理者の業務

運転者の指導及び監督

運転者の生理・心理と安全運転のための適性診断

第13版 (2016)

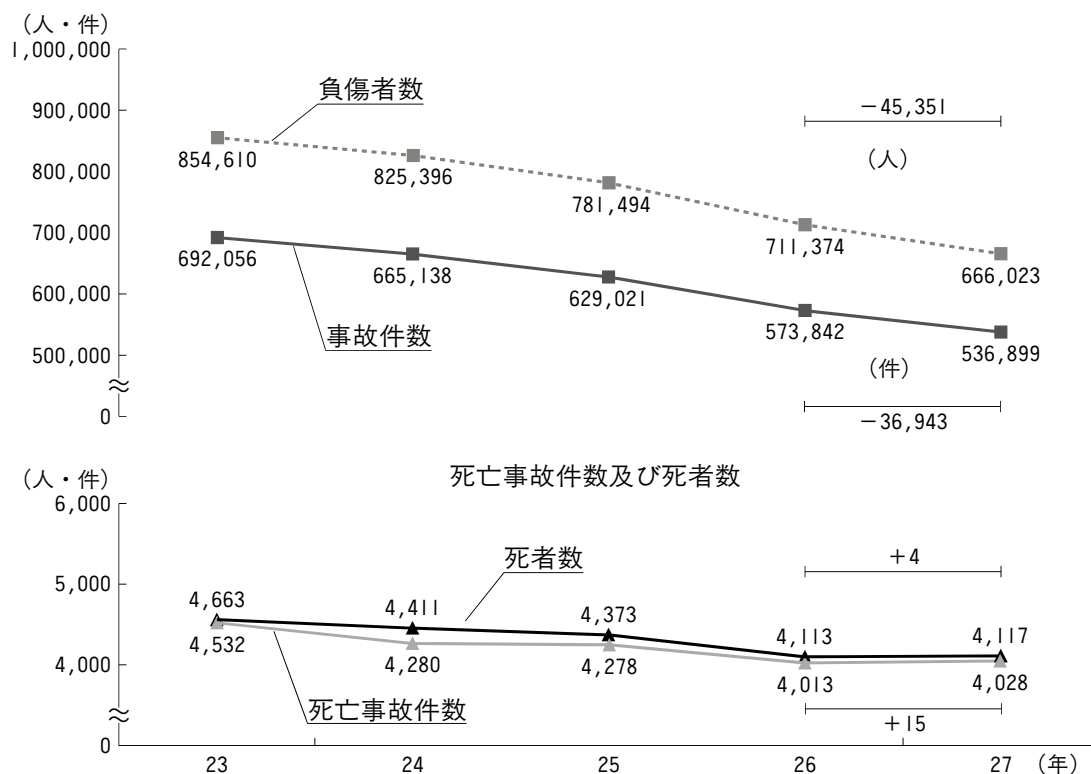
独立行政法人自動車事故対策機構

第1章 平成27年中の全国の交通事故の概要

(データ出典：警察庁)

1. 交通事故の発生状況

図1 交通事故発生状況の推移



注) 死者数は事故の発生から24時間以内に死亡した者の数をいう。

- 交通事故の発生状況を見ると、図1に示すとおり平成27年中の交通事故による死者数は、4,117人で前年と比べ4人増加しており、交通事故発生件数及び負傷者数は11年連続で減少している。
- 交通事故死者数については、15年ぶりに増加しており、交通事故死者数全体に占める65歳以上の高齢者の割合が高い水準で推移しているなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況にある。

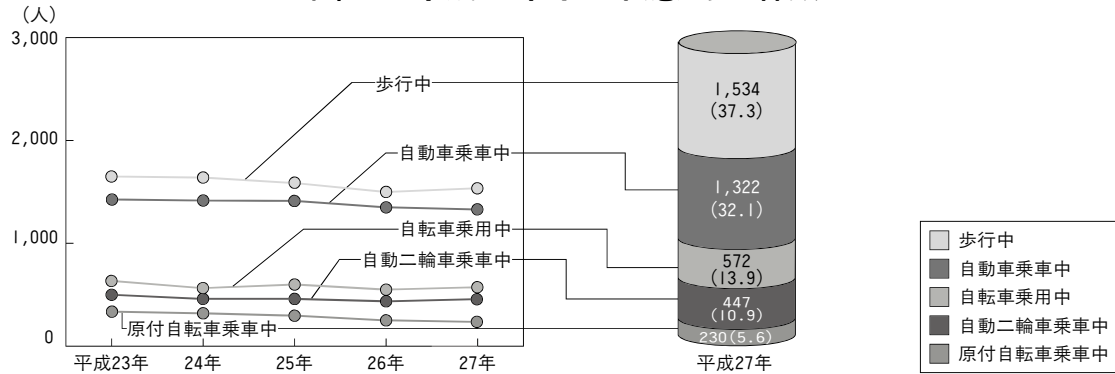
平成27年中と対前年との比較

	数	前年比	1日平均
発生件数	536,899件	△36,943件 (6.4%) 減少	1,470件
死者数	4,117人	4人 (0.1%) 増加	11人
負傷者数	666,023人	△45,351人 (6.4%) 減少	1,824人

2. 死亡事故の特徴

(1) 状態別にみた死者数

図2 平成27年中の状態別死者数

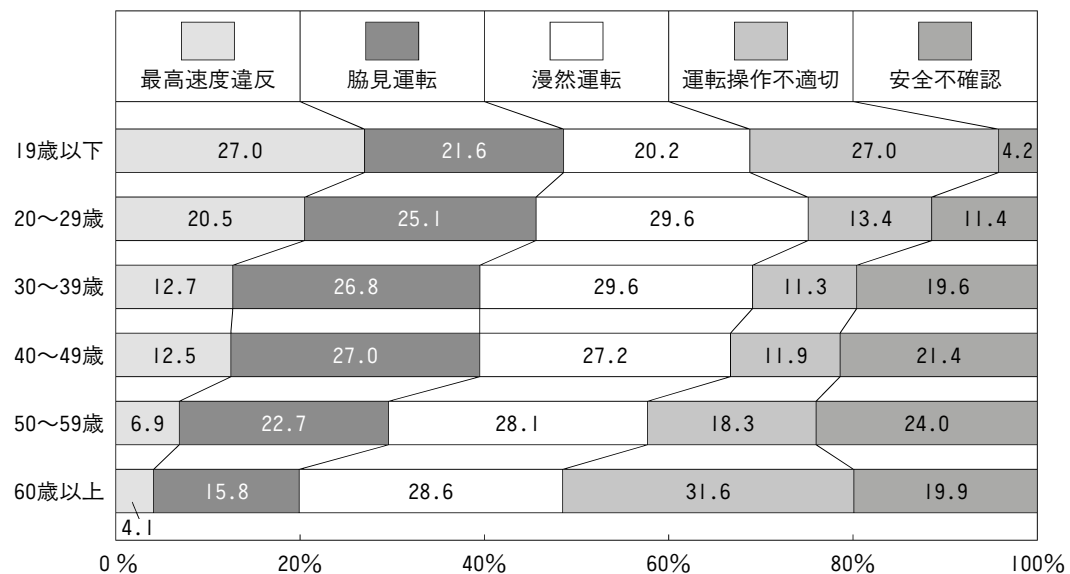


※「その他」12名は表中から除外している。

- 死者数を状態別にみると、歩行中（構成率37.3%）が最も多く、次いで自動車乗車中（同32.1%）となっており、両者で全体の3分の2以上を占めている。
- 前年と比較し増減数をみると、歩行中（前年比+36人、+2.4%）に最も大きな増加がみられたが、自動車乗車中（同-48人、-3.5%）が減少し、歩行中死者が最多の状況が継続している。

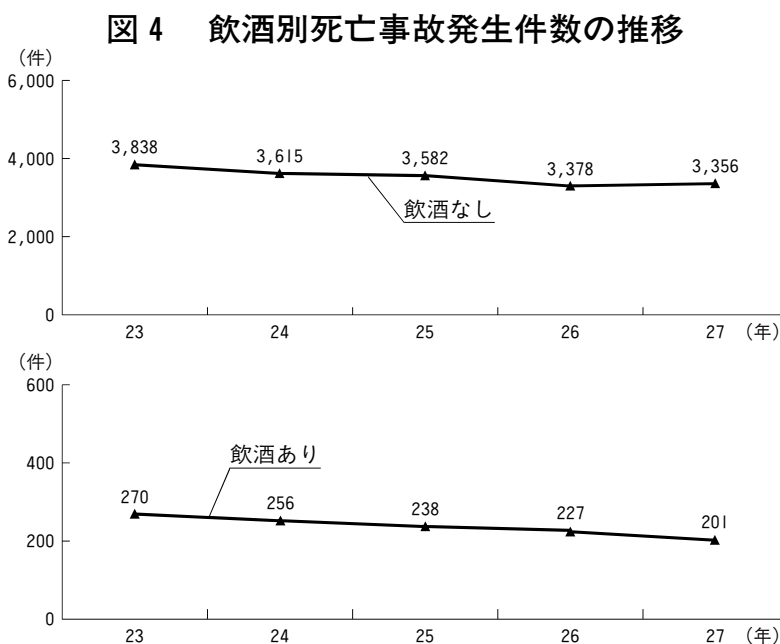
(2) 死亡事故に係る年齢層別・法令違反比率（法令違反上位5位まで）

図3 年齢層別・法令違反比率（平成27年中）



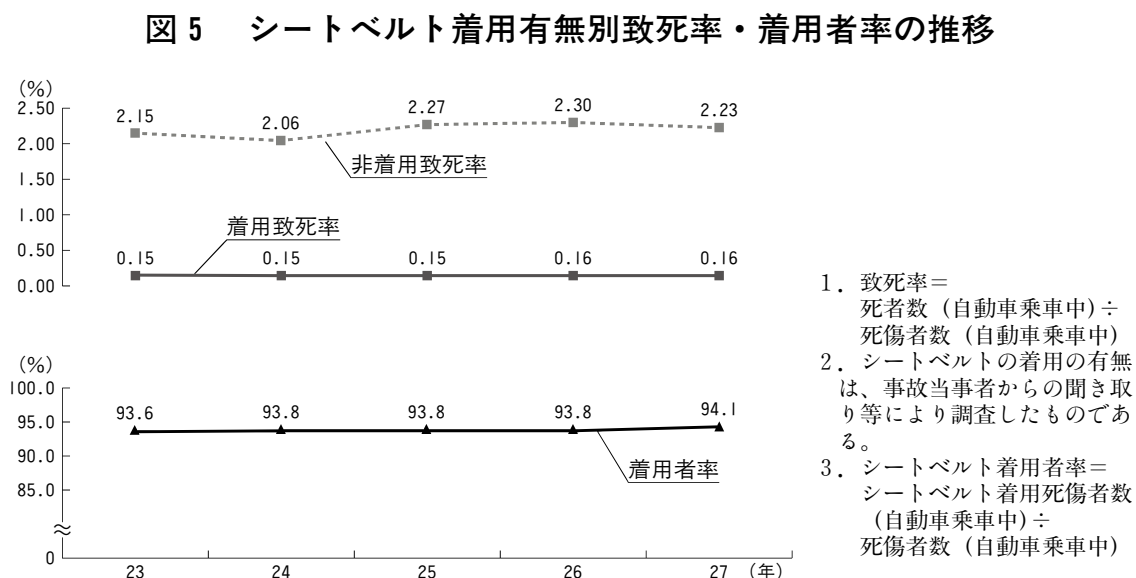
- 全般的に漫然運転が最も多く、次いで脇見運転が多い。
- 若年齢層は最高速度違反による死亡事故の割合が多い。

(3) 飲酒別にみた死亡事故発生件数の推移



- 原付以上運転者（第1当事者）の飲酒運転による死亡事故は201件で、15年連続の減少となった。
- 飲酒運転による死亡事故は、平成14年以降、累次の飲酒運転の厳罰化、飲酒運転根絶に対する社会的気運の高まり等により大幅に減少してきたが、20年以後は減少幅が縮小し、下げ止まり傾向にある。

(4) シートベルト着用有無別致死率・着用者率の推移



- シートベルト非着用致死率は、着用致死率の約14倍となっており、シートベルトの着用が交通事故の被害軽減に寄与していることが認められる。
- 自動車乗車中の死傷者の内、シートベルト着用者は94.1%となっており、過去5年間において横ばい傾向である。

第2章 平成27年中の事業用自動車の交通事故(第1当事者)の概要

(データ出典：(公財)交通事故総合分析センター)

1. 事業用自動車の交通事故発生状況

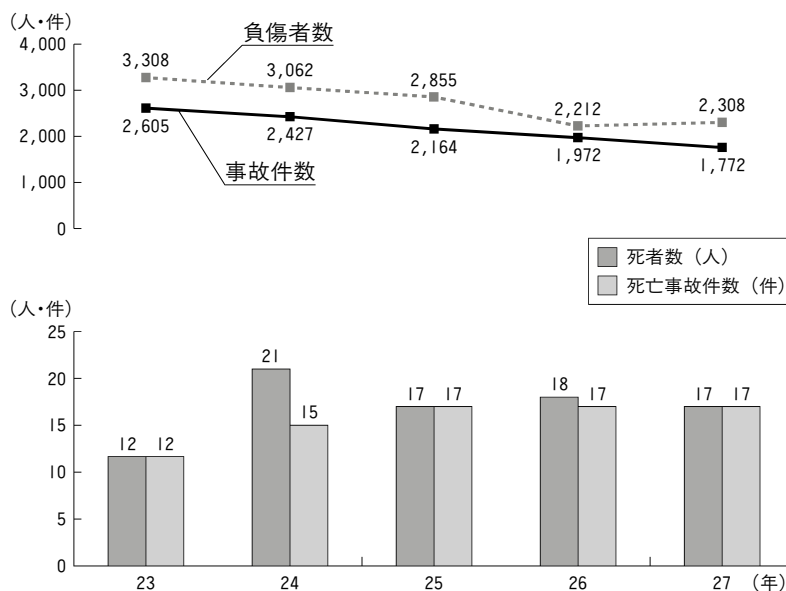
平成27年中の事業用自動車の事故件数

	全 体	バ ス	ハイタク	トラック
件 数(件)	36,499	1,772	14,902	19,825
割 合(%)	100	4.9	40.8	54.3
保 有 台 数(台)	1,674,242	112,984	237,357	1,323,901
1台当たりの事故件数(件)	0.02	0.02	0.06	0.01

※ 平成27年末(特種(殊)用途、小型二輪車除く)
(出典：国土交通省「自動車保有車両数」)

(1) バス

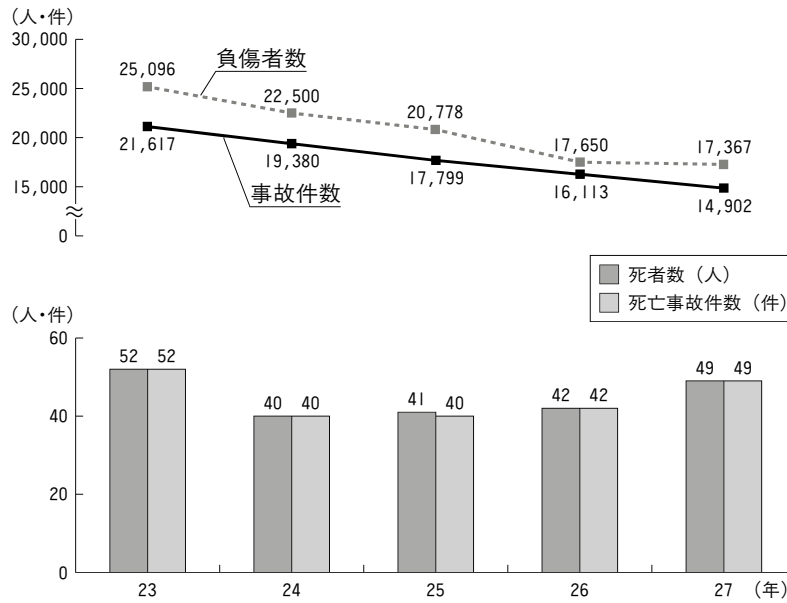
交通事故発生状況の推移(バス)



- 前年と比較し、事故件数は200件減少し、負傷者数は96人増加した。
- 前年と比較し、死亡事故件数の増減はなく、死者数は1人減少した。

(2) ハイタク

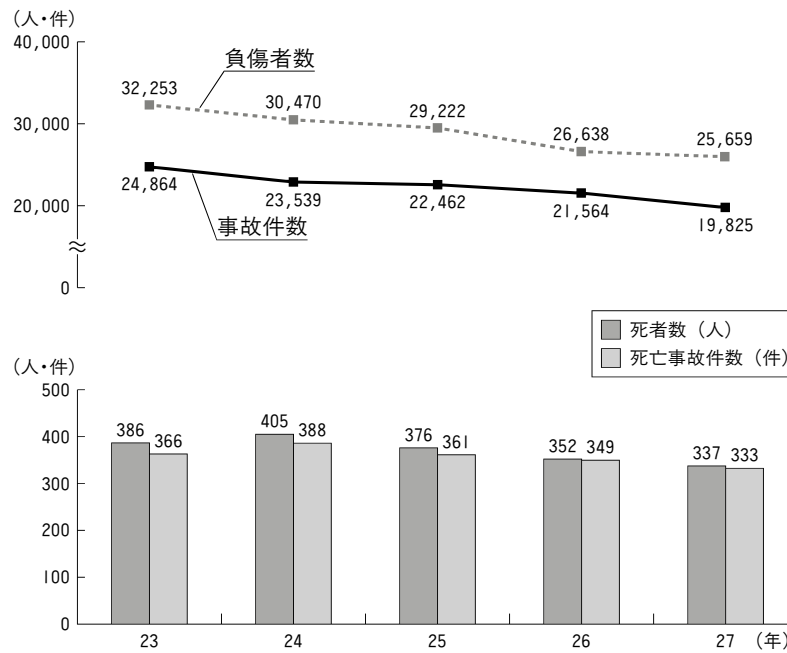
交通事故発生状況の推移（ハイタク）



- 前年と比較し、事故件数は1,211件、負傷者数は283人減少した。
- 前年と比較し、死亡事故件数は7件、死者数は7人増加した。

(3)トラック

交通事故発生状況の推移（トラック）

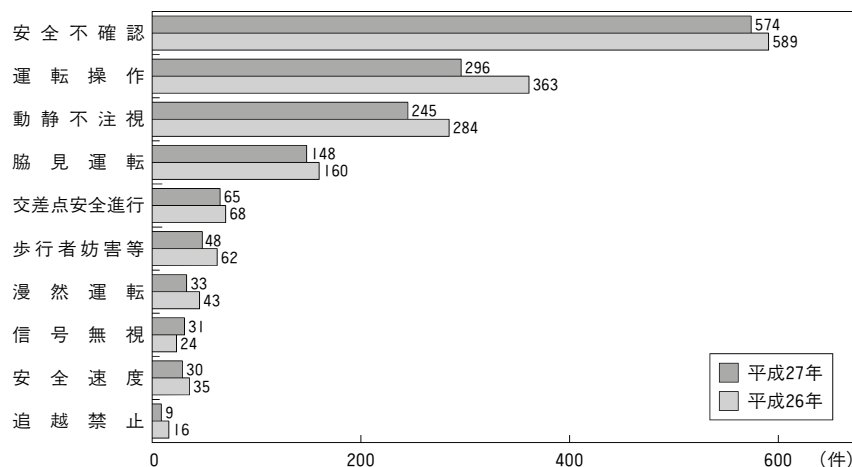


- 前年と比較し、事故件数は1,739件、負傷者数は979人減少した。
- 前年と比較し、死亡事故件数は16件、死者数は15人減少した。

2. 運転者の違反別事故件数

(1) バス

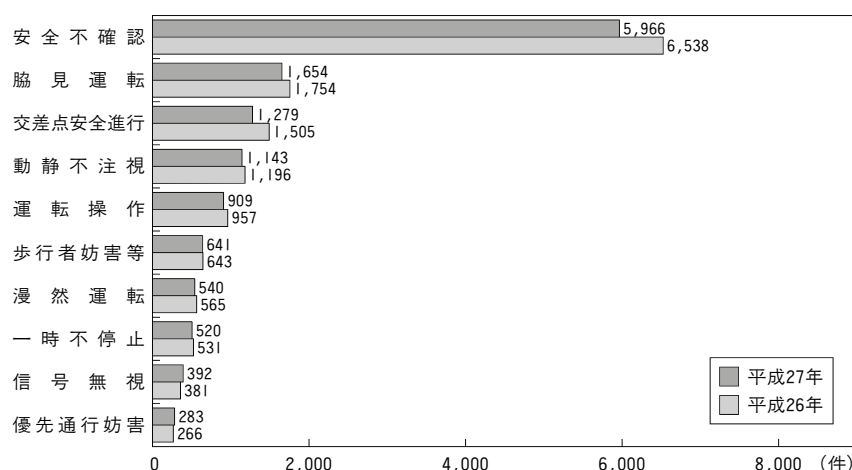
運転者の違反別事故件数（バス）



○ 最も多い違反は「安全不確認」、次いで「運転操作不適切」、「動静不注視」の順となっている。

(2) ハイタク

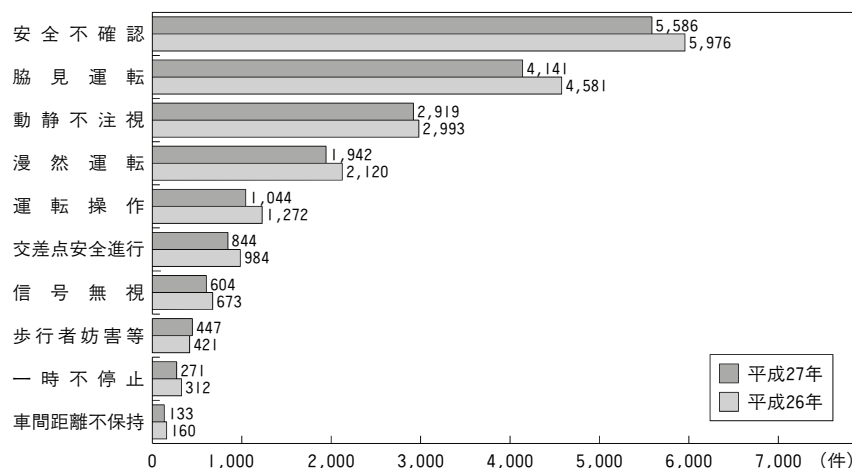
運転者の違反別事故件数（ハイタク）



○ 最も多い違反は「安全不確認」、次いで「脇見運転」、「交差点安全進行義務違反」の順となり、特に安全不確認の件数が多い。

(3) トラック

運転者の違反別事故件数（トラック）

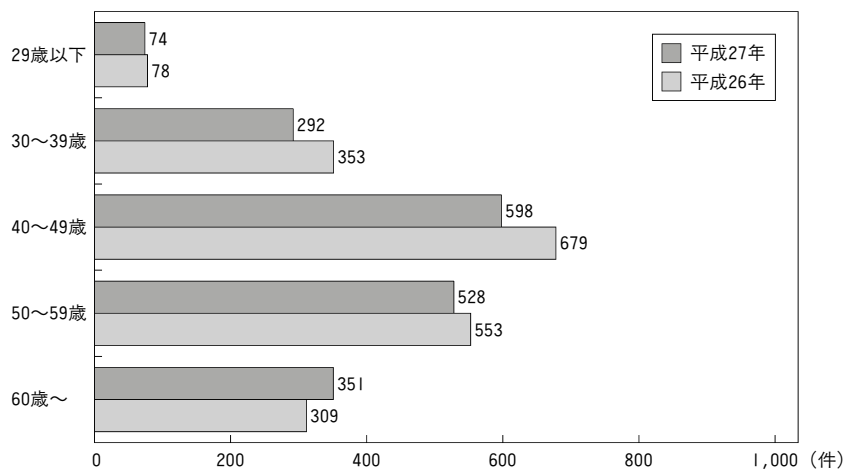


○ 最も多い違反は「安全不確認」、次いで「脇見運転」、「動静不注視」の順となっている。

3. 運転者の年齢別事故件数

(1) バス

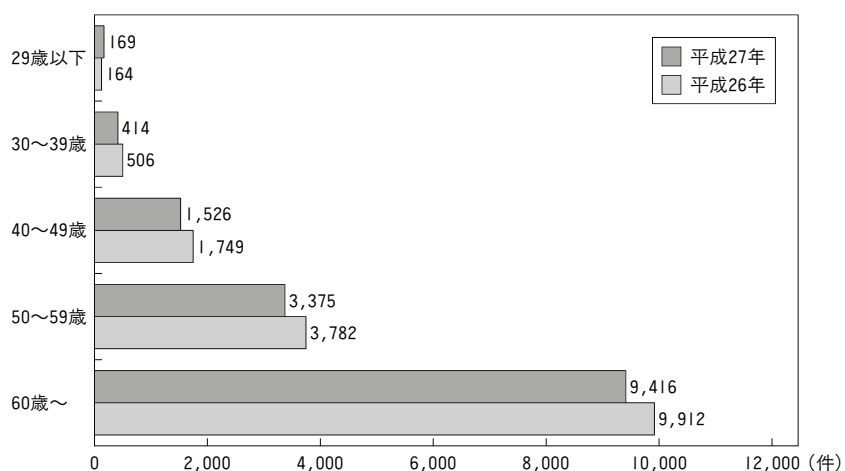
運転者の年齢別事故件数（バス）



○ 40歳代の運転者による事故の発生が一番多く、次いで50歳代、30歳代の順に多い。

(2) ハイタク

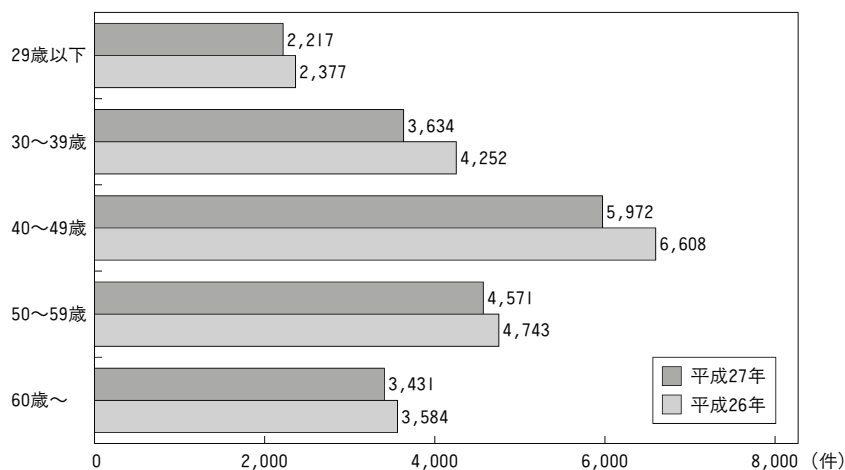
運転者の年齢別事故件数（ハイタク）



○ 60歳以上が一番多く、次に50歳代の運転者による事故の発生が多い。

(3) トラック

運転者の年齢別事故件数（トラック）

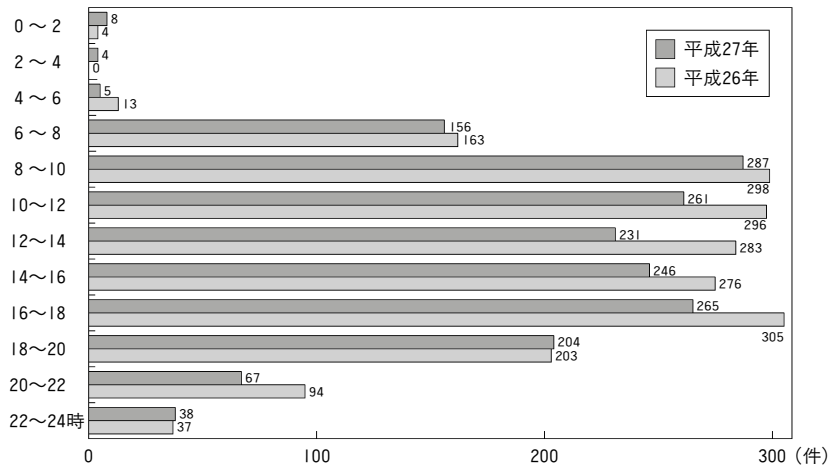


○ 40歳代の運転者による事故の発生が一番多く、次いで50歳代、30歳代の順に多い。

4. 時間帯別事故件数

(1) バス

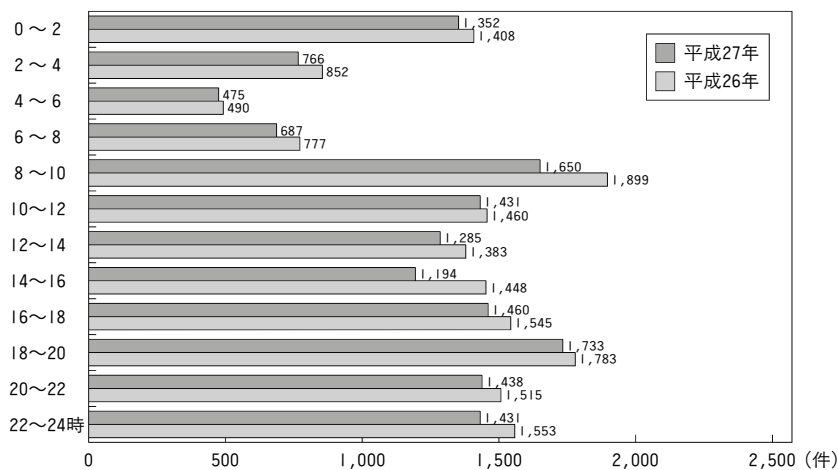
時間帯別事故件数（バス）



○ 6～20時の事故発生が多く、なかでも通勤時間帯での事故の発生が多い。

(2) ハイタク

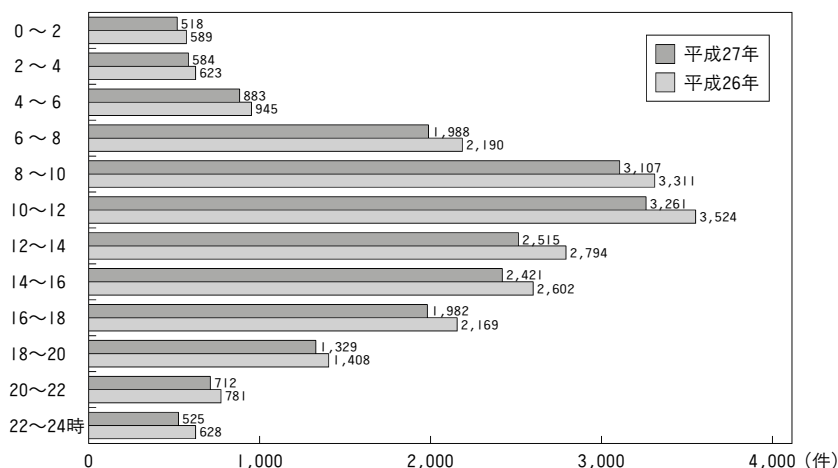
時間帯別事故件数（ハイタク）



○ 2～8時を除き、全日にわたり事故の発生が多い。

(3) トラック

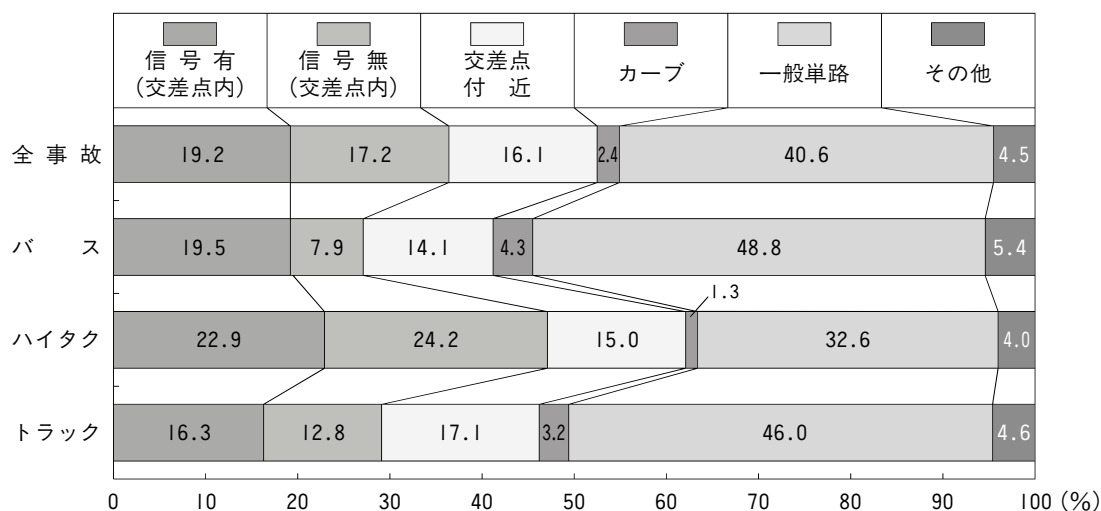
時間帯別事故件数（トラック）



○ 6～18時の事故発生が多く、なかでも午前中の事故の発生が多い。

5. 道路形状別事故発生状況

道路形状別事故発生状況

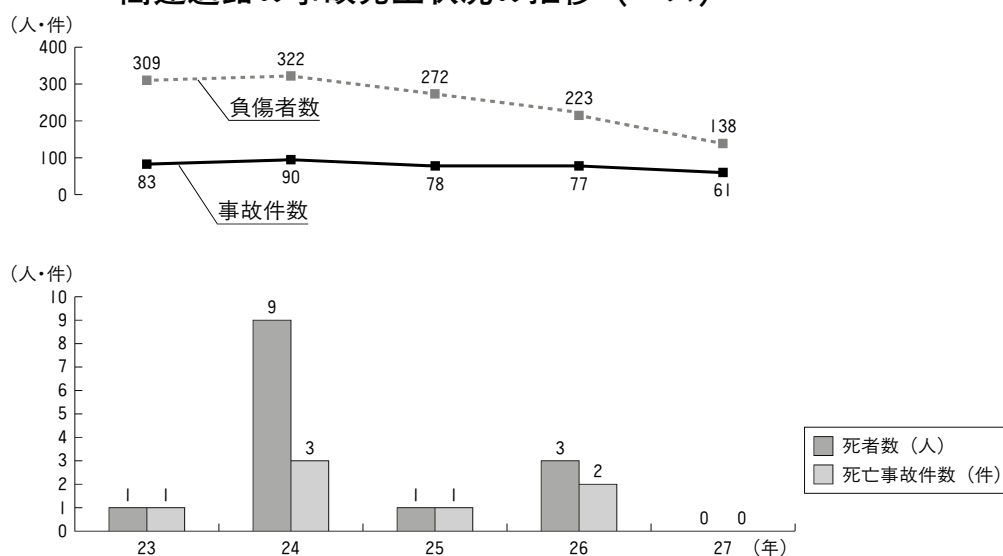


- バス・トラックは、交差点（信号有、信号無及び交差点付近）と比較し、単路（カーブ及び一般単路）での発生率が高い。
- ハイタクは、交差点での発生率が高く、中でも信号の無い交差点での発生率は24.2%となっている。

6. 高速道路における事故の発生状況

(1) バス

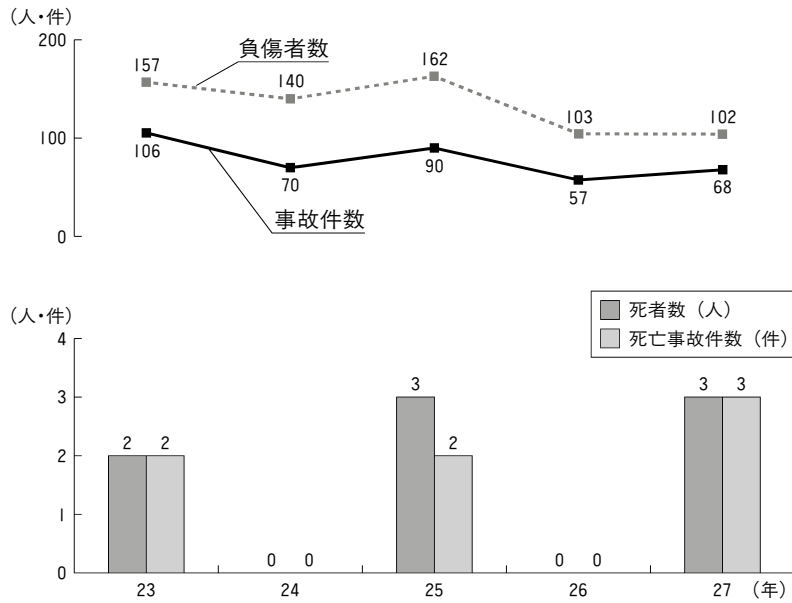
高速道路の事故発生状況の推移（バス）



- 前年と比較し、事故件数は16件、負傷者数は85人減少した。
- 前年と比較し、死亡事故は2件、死者数は3人減少した。

(2) ハイタク

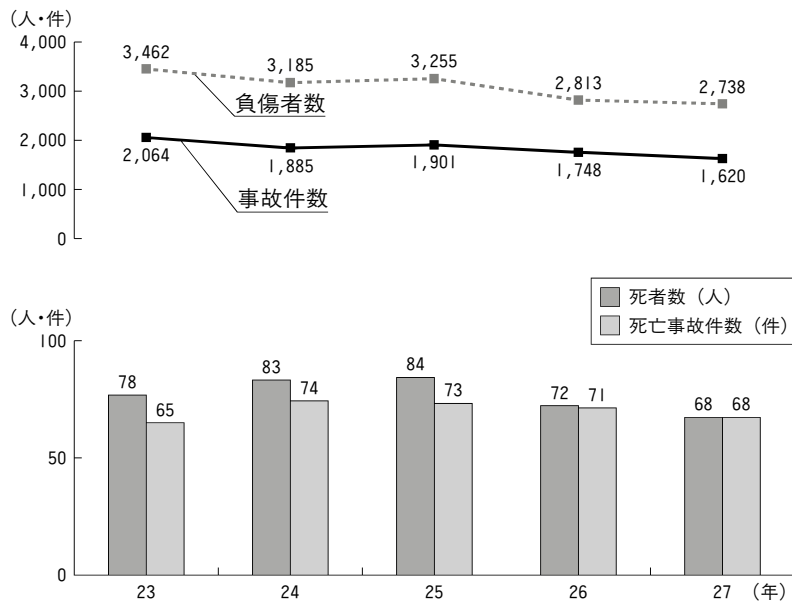
高速道路の事故発生状況の推移 (ハイタク)



- 前年と比較し、事故件数は11件増加し、負傷者数は1人減少した。
- 前年と比較し、死亡事故件数は3件、死者数は3人増加した。

(3)トラック

高速道路の事故発生状況の推移 (トラック)

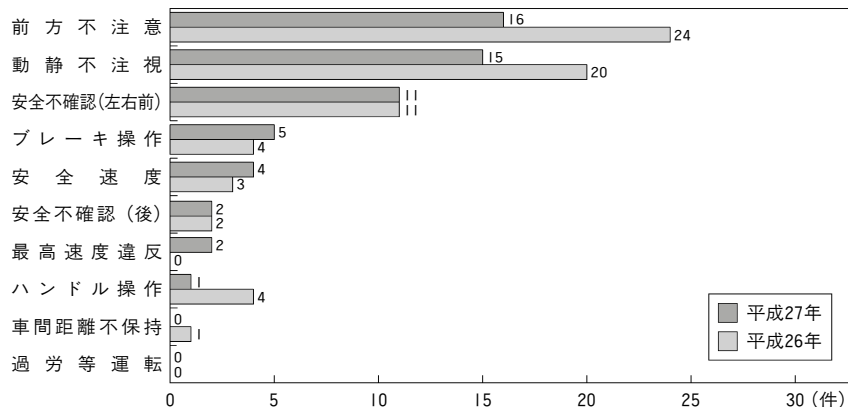


- 前年と比較し、事故件数は128件、負傷者数は75人減少した。
- 前年と比較し、死亡事故件数は3件、死者数は4人減少となった。

7. 高速道路における違反別事故件数

(1) バス

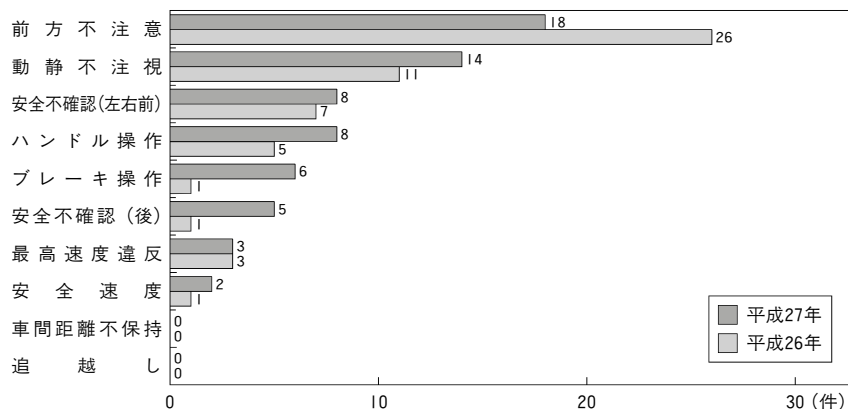
高速道路における違反別事故件数（バス）



○ 「前方不注意」、「動静不注視」による事故件数が多い。

(2) ハイタク

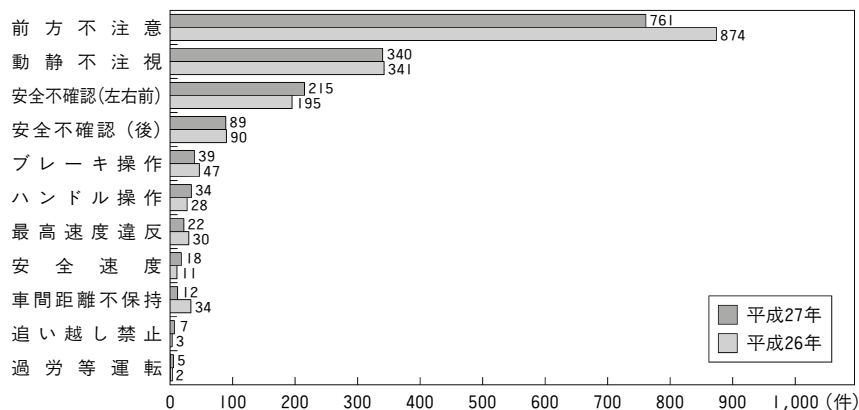
高速道路における違反別事故件数（ハイタク）



○ 「前方不注意」、「動静不注視」による事故件数が多い。

(3) トラック

高速道路における違反別事故件数（トラック）



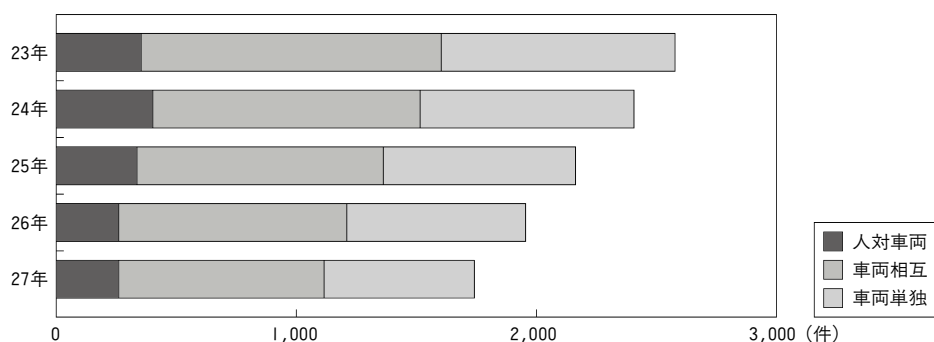
○ 「前方不注意」が突出して多く、次いで「動静不注視」、「安全不確認（左右前）」による事故件数が多い。

○ 主な用語の意味

用 語	意 味
動 静 不 注 視	相手当事者を発見（認識）したが、危険でないと思って注視を怠り、又は相手が譲ってくれる（避けてくれる）ものと思い込んで注視を怠り事故を発生させた場合をいいます。（他の危険を避けようとして注視を怠って事故を発生させた場合も含まれます。）
安 全 不 確 認	前方、後方、側方の確認が可能な速度に減速（徐行、一時停止を含む。）したが、確認を十分に行わなかったために、相手当事者を発見できず、又は発見が遅れて事故を発生させた場合をいいます。
安全速度不履行	制限速度以内での走行であるが、交通状況を考慮して他の車や歩行者等に危害を及ぼさない速度で運転しなかったため、事故を発生させた場合をいいます。（自転車の側方通過時に減速運転しなかったため、風圧や驚愕により転倒させた場合なども含まれます。）
運 転 操 作 不 適 切	危険又は危険のおそれのある状態を認識し、急ハンドル、急ブレーキ、ブレーキをかけながらのハンドル操作などの措置をとったが事故を発生させた場合をいいます。（乗車前、降車後の乗客の状態を確認しなかったことにより、ドア開閉時に起きる事故も含まれます。）
脇 見 運 転	風景、案内標識、他車や歩行者等の動静を見ていた等、前方の交通環境を認識せず運転し、相手当事者を発見できず、又は発見が遅れて事故を発生させた場合をいいます。（乗客との会話やオーディオ等車載機器の操作により前方の注視を怠った場合も含まれます。）
漫 然 運 転	脇見運転ではないが、運転中に“運転以外のことを考えていた”、“ぼんやりしていた”、“ラジオ放送に聞き入っていた”等のために注意的がはずれ、相手当事者を発見できず、又は発見が遅れて事故を発生させた場合をいいます。（居眠り運転も含まれます。）
信 号 無 視	信号機により整理されている交差点で、赤、黄の信号を無視し、事故を発生させた場合をいいます。（赤又は黄の点滅信号、信号機信号と異なる燈火等の信号を無視した場合も含まれます。また、交差点以外に設置されている歩行者横断専用信号も含まれます。）
交 差 点 安 全 進 行 違 反	交差道路を通行する車両や対向右折車及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意をし、かつ、できるだけ安全な速度と方法で進行しなかったため、事故を発生させた場合をいいます。
一 時 不 停 止	交通整理が行われていない交差点、又はその手前の直近で交通標識等により一時停止することが求められているにもかかわらず一時停止しなかったため、事故を発生させた場合をいいます。（停止とは自動車が完全に停止した状態をいい、減速や徐行は停止とはいいません。）
優 先 通 行 妨 害	交通整理の行われていない交差点において、一時停止標識やセンターラインで優先通行が示されているのにこれを無視し、交差点に進入し事故を発生させた場合をいいます。（標識もなく道路幅員も同様な交差点に同時に進入した場合は、左方車が優先となります。ランプから本線に合流する場合は本線に優先通行があります。）
徐 行 違 反	直ぐに停止できる速度で進行すべき場所において、それを行わなかったために危険の回避ができず事故を発生させた場合をいいます。（徐行すべき場所は、標識によるほか見通しのきかない交差点や道路の曲り角付近、上り坂の頂上付近や勾配の急な下り坂があります。）

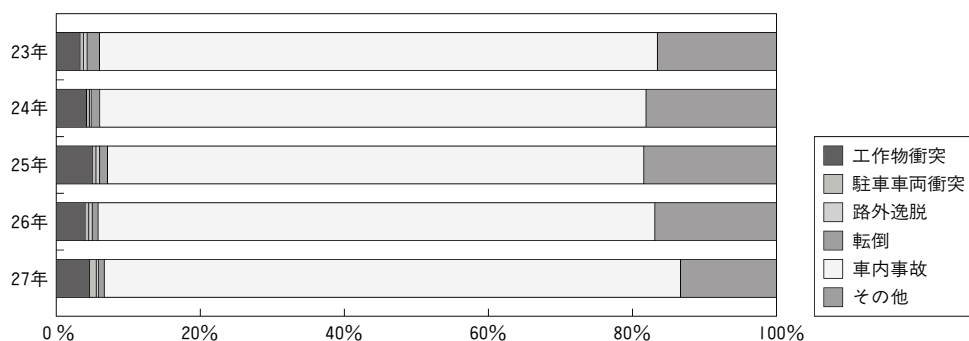
8. バスの交通事故の特徴

事故類型別事故件数（バス）



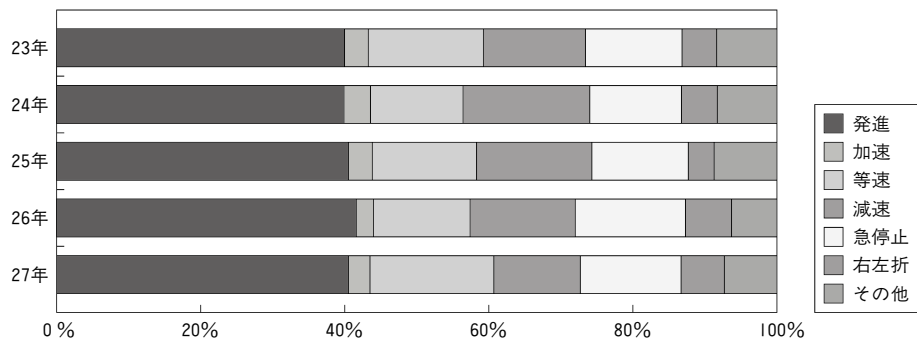
- 事故件数はここ数年減少している。事故類型別の事故件数は車両相互と車両単独で約8割を占めているが、ハイタクやトラックと比べると、車両単独の事故件数割合が多い。

車両単独事故の事故内容件数割合（バス）



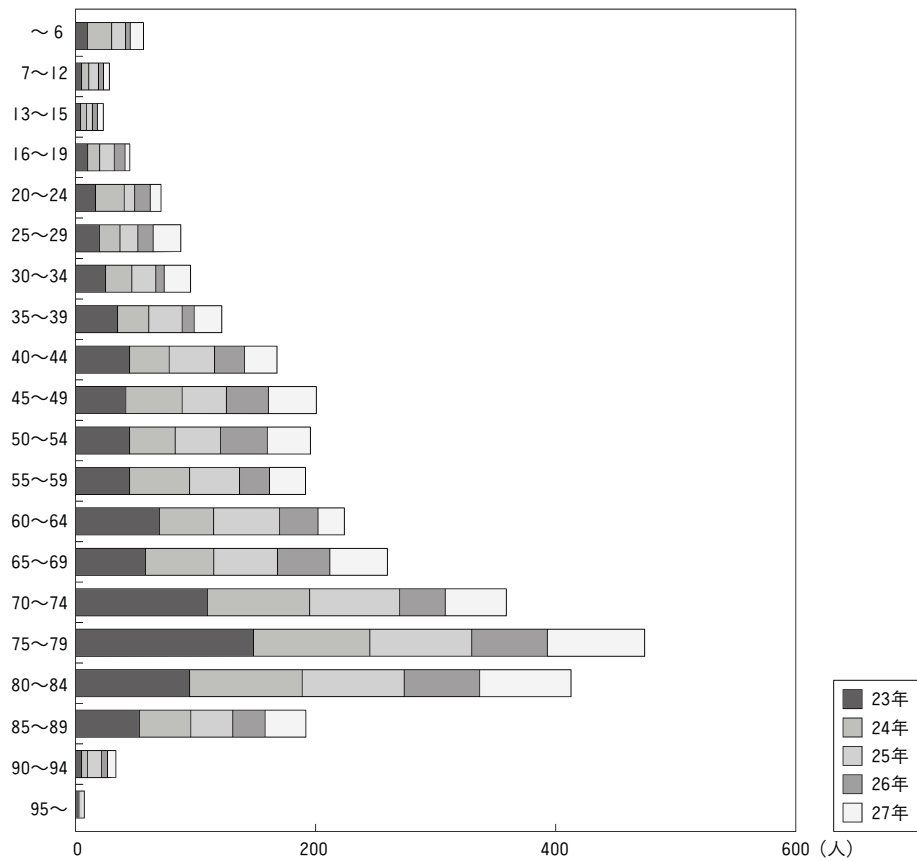
- 車両単独事故を事故内容別に見てみると、車内事故が80%を占めている。

行動類型別車内事故件数割合（バス）



- 車内事故件数を行動類型別に見てみると、発進時が最も多く、次いで等速時、急停止時、減速時が同じような割合が多い。

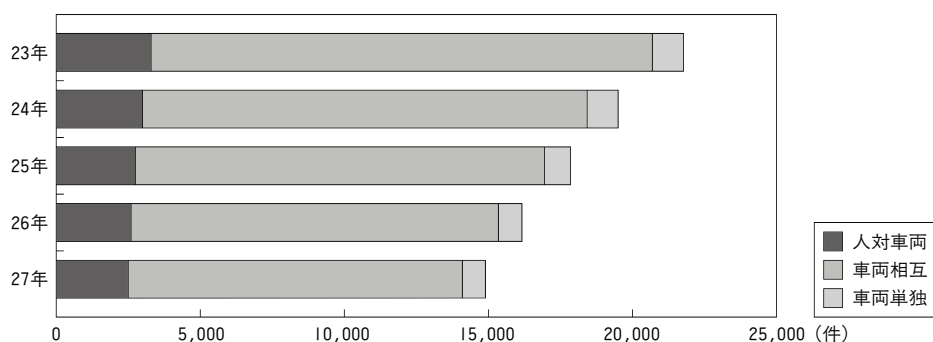
車内事故年齢階層別負傷者数（バス）



- 車内事故による負傷者を年齢層別に見てみると75～79歳が最も多く、かつ、65歳以上の高齢者が過半数を占めている。

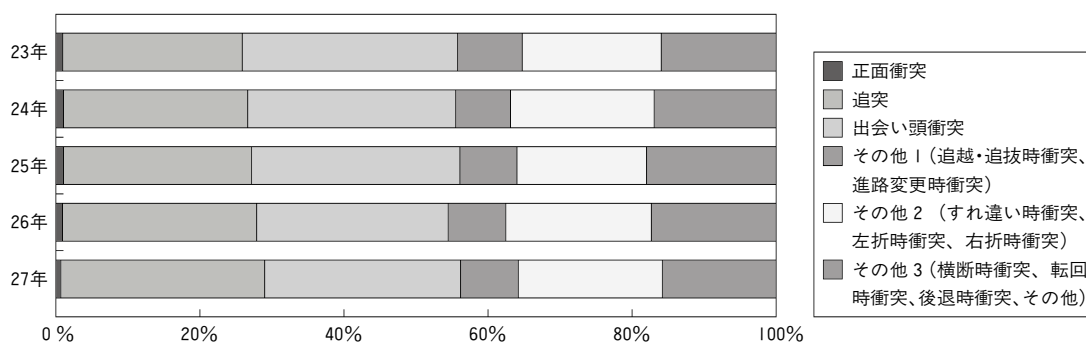
9. ハイタクの交通事故の特徴

事故類型別事故件数（ハイタク）



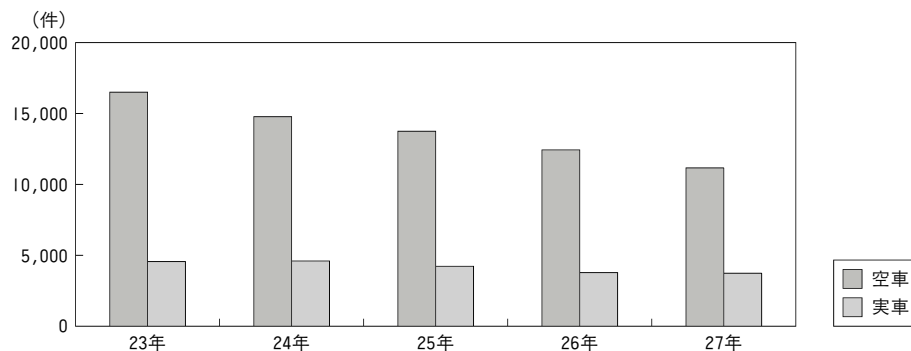
- 事故件数はここ数年減少している。事故類型別の事故件数は車両相互の事故が約8割を占めている。

車両相互事故の事故内容件数割合（ハイタク）



- 車両相互事故を事故内容別に見てみると、追突と出会い頭衝突の占める割合が高い。

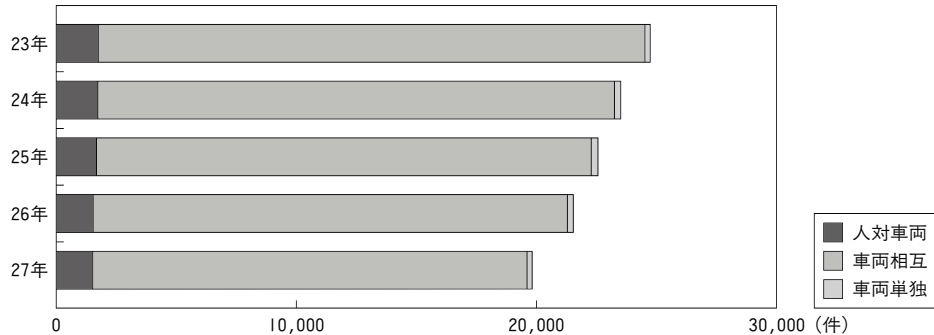
空車時・実車時別事故件数（ハイタク）



- 事故件数は、空車時が実車時に比べて約3倍多く発生している。

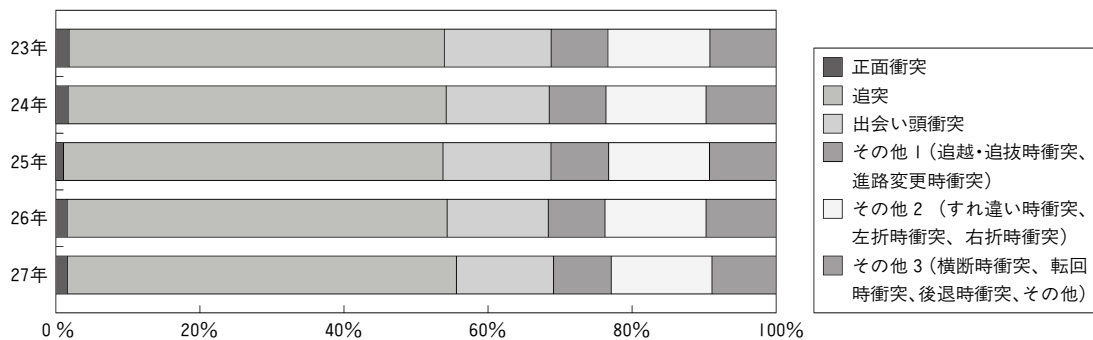
10. トラックの交通事故の特徴

事故類型別事故件数（トラック）



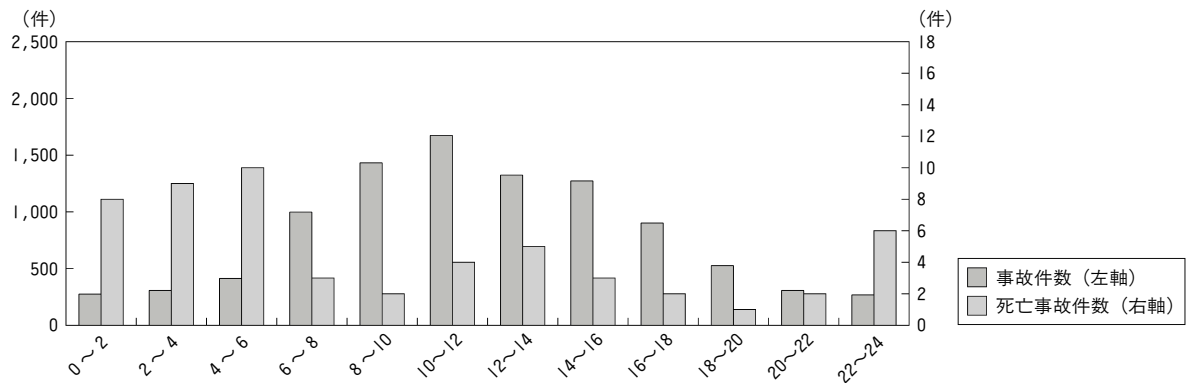
- 事故件数は4年連続で減少してきている。事故類型別の事故件数は車両相互の事故が約9割を占めている。

車両相互事故の事故内容別件数割合（トラック）



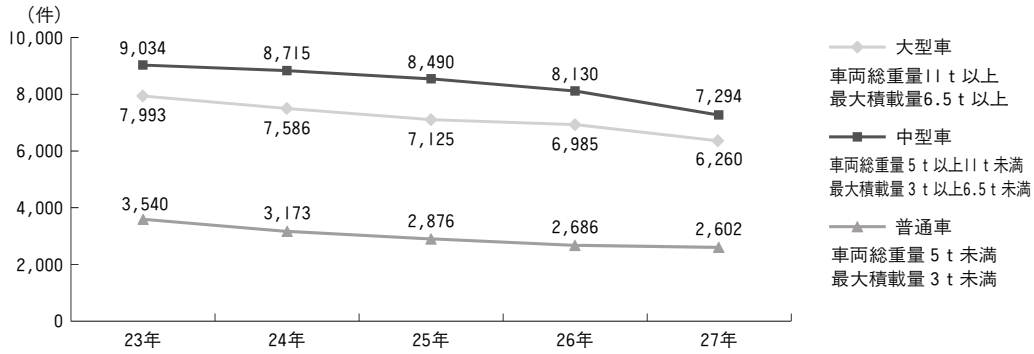
- 車両相互事故を事故内容別に見てみると、追突の占める割合が最も高い。

時間帯別追突事故件数と追突死亡事故件数（トラック）



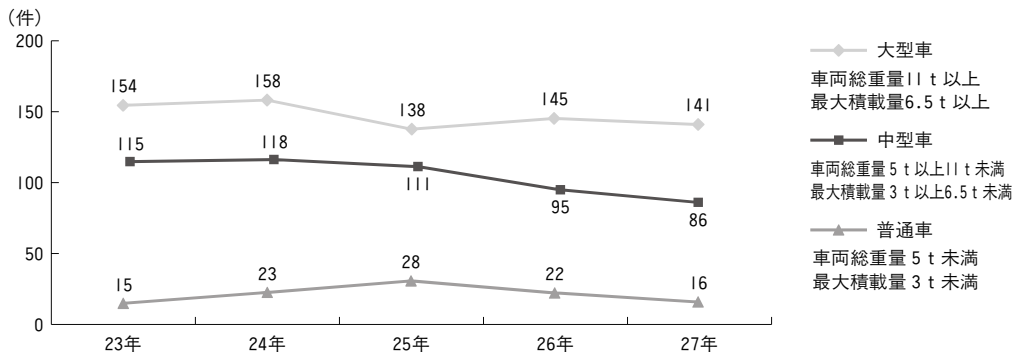
- 追突事故における時間帯別事故件数をみると、交通量が多い6時～18時に事故件数が多いが、死亡事故件数は0時～6時の深夜・早朝が多い。

自動車の種類別交通事故発生状況の推移



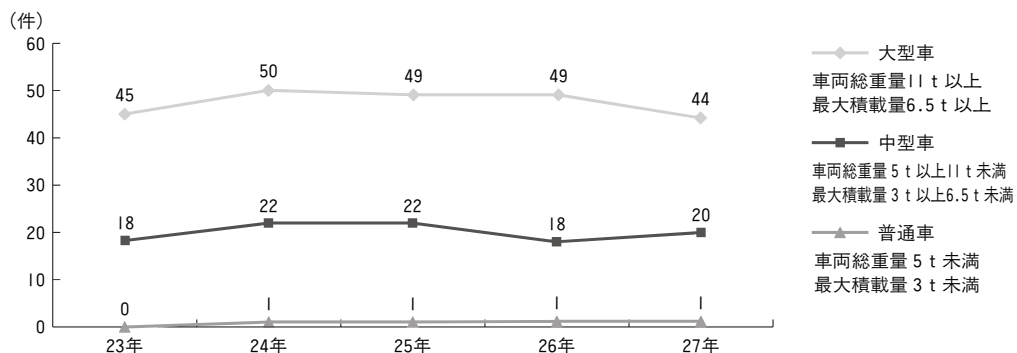
- トラックの事故発生件数を自動車の種類別に見てみると、大型車及び普通車と比較し中型車の事故が多く発生している。
- 大型車及び中型車の発生件数は横ばい傾向であるが、普通車は減少傾向を示している。

一般道路の自動車の種類別死亡事故発生状況の推移



- 一般道路における死亡事故件数を自動車の種類別に見てみると、中型車及び普通車と比較し大型車の事故が多く発生している。

高速道路の自動車の種類別死亡事故発生状況の推移



- 高速道路における死亡事故件数を自動車の種類別に見てみると、中型車及び普通車と比較し大型車の事故が多く発生している。
- 死亡事故件数は、全ての種類において横ばい傾向であり、昨年の大型車の死亡事故件数は、6割以上を占めている。

※ 大型車、中型車、小型車の別は、道路交通法第3条（自動車の種類）に規定する自動車の区分の基準による。