

できることから始めよう！

**トラック追突事故防止マニュアル
～ 追突事故撲滅キット～**

平成28年6月

公益社団法人全日本トラック協会

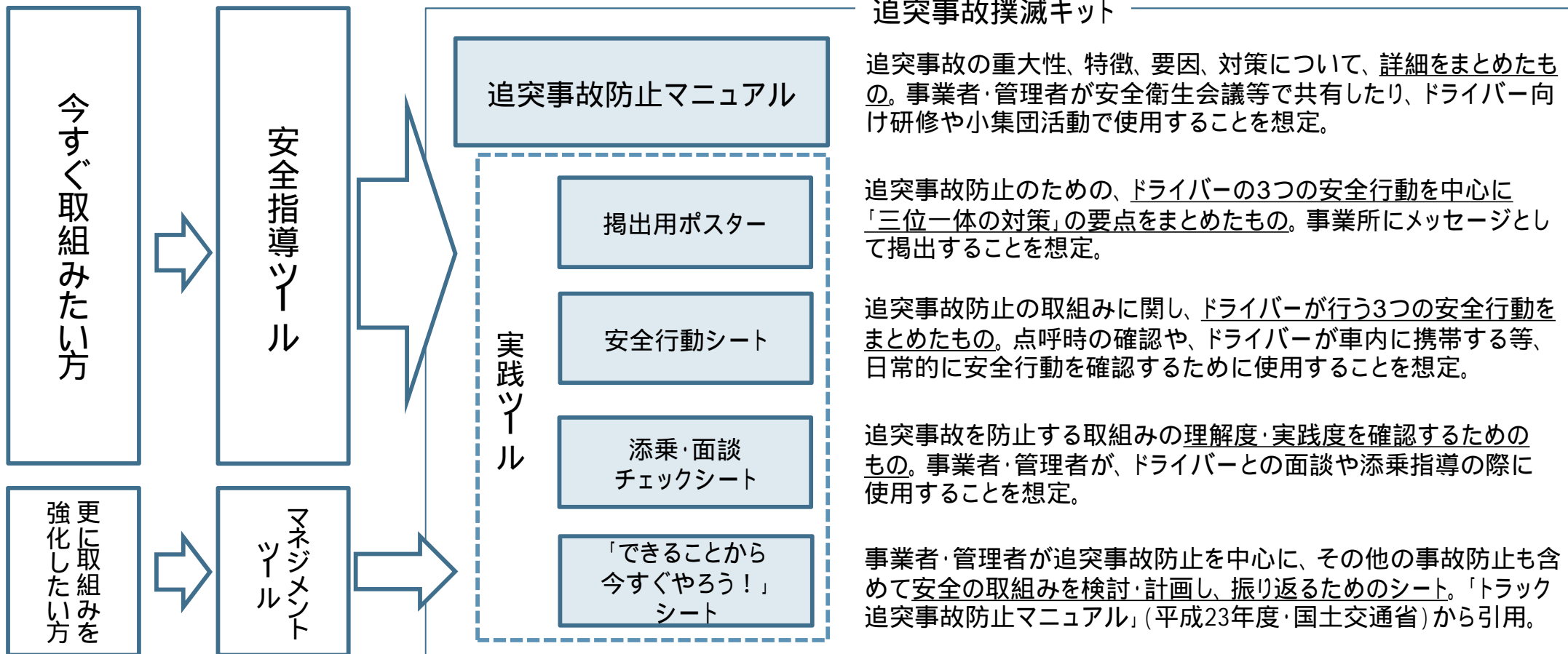
目次

はじめに

1. 追突事故の重大性
2. 追突事故の特徴と要因
3. 追突事故防止に向けた対策
4. 実践ツール
 - 掲出用ポスター
 - 安全行動シート
 - 添乗・面談チェックシート
 - 「できることから今すぐやろう！」シート(PDCA シート)
5. 参考データ

はじめに ～追突事故撲滅キットの目的・ガイド～

- 事業用トラックの人身事故のうち、追突事故は半数以上を占めます。また、ドライバーが死亡する割合は追突事故以外に比べ約2.8倍にもなります。このような追突事故の防止に向けて、本マニュアルは「トラック追突事故防止マニュアル」(平成23年度・国土交通省)及び平成26年に発生した事故の分析結果等を踏まえ、ドライバー・管理者・事業者が一体となって取り組む「三位一体の対策」を「追突事故撲滅キット」としてとりまとめたものです。交差点事故撲滅キットと同様、日常の安全指導及び安全のマネジメント双方にご活用ください。



追突事故撲滅キット

追突事故の重大性、特徴、要因、対策について、詳細をまとめたもの。事業者・管理者が安全衛生会議等で共有したり、ドライバー向け研修や小集団活動で使用することを想定。

追突事故防止のための、ドライバーの3つの安全行動を中心に「三位一体の対策」の要点をまとめたもの。事業所にメッセージとして掲出することを想定。

追突事故防止の取組みに関し、ドライバーが行う3つの安全行動をまとめたもの。点呼時の確認や、ドライバーが車内に携帯する等、日常的に安全行動を確認するために使用することを想定。

追突事故を防止する取組みの理解度・実践度を確認するためのもの。事業者・管理者が、ドライバーとの面談や添乗指導の際に使用することを想定。

事業者・管理者が追突事故防止を中心に、その他の事故防止も含めて安全の取組みを検討・計画し、振り返るためのシート。「トラック追突事故防止マニュアル」(平成23年度・国土交通省)から引用。

【データの出典に関する記載】

本マニュアル内で使われるデータの出典については、特に断りのない限り下記をもとにしています。

- ・公益社団法人全日本トラック協会 事業用貨物自動車の交通事故の傾向と事故事例(平成27年8月)
- ・公益財団法人交通事故総合分析センター 平成26年に発生した事業用トラック(軽貨物除く)が第一当事者(第一当)の交通事故。またそのうち、事故類型が追突事故のもの



1 . 追突事故の重大性

1 . 追突事故の重大性

- 追突事故に限らず、事故の背景には、ドライバーの過労の問題が存在している。

ドライバーの過労状況の常態化

平成27年度の巡回指導結果によると、約2割の事業所において、過労防止への配慮について「否」の指摘を受けている。()

ドライバーが過労になりやすい環境がある。

- ()全国貨物自動車運送適正化事業実施機関の巡回指導における、下記項目の調査結果より
「過労防止を配慮した勤務時間、乗務時間を定め、これを基に乗務割が作成され、休憩時間、睡眠のための時間が適正に管理されているか」

1 . 追突事故の重大性

愛知県犬山市 タンク車追突事故

平成26年11月27日、愛知県犬山市の国道41号線において、ガソリン等を積載したタンク車が走行中、交差点手前において乗用車に追突したことを発端として、合計9台の多重追突事故が発生した。この事故により、関係した車両の運転者6名及び同乗者3名の合計9名が軽傷を負い、タンク車のタンクが損傷し、積載していたガソリン等6000リットルが路上に漏洩した。

<原因>

タンク車の運転者が、疲労と睡眠不足で集中力が低下している状態において、休憩場所を探しながら走行していたことにより、赤信号で停止しようとして減速していた乗用車に気付くのが遅れ、追突したと考えられる。運転者は睡眠不足により、疲労が残っていたことを点呼の際に申告しなかった。このため、運行管理者が疲労の度合いを把握できていないまま運行の可否を決定してたことも、結果として事故につながった可能性が考えられる。

【出典】国土交通省・事業用自動車事故調査委員会・公表済み報告書より抜粋

1. 追突事故の重大性

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H26)】

人身事故 9,292件

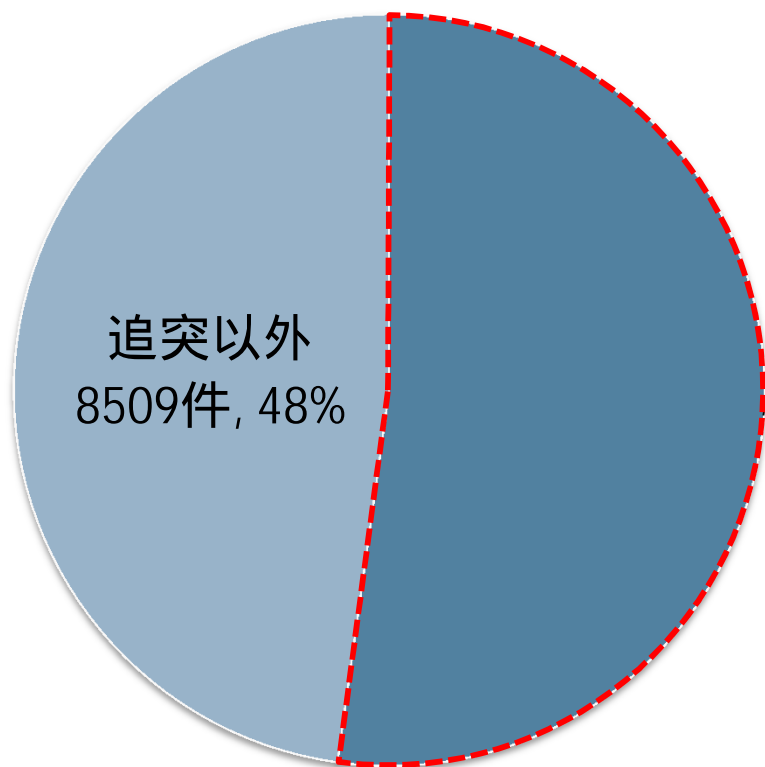
死亡事故 58件

■ Q:トラックの人身事故に占める追突事故の割合は？

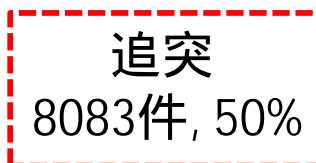
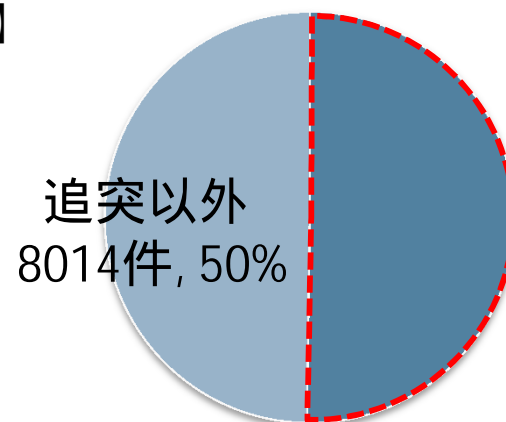
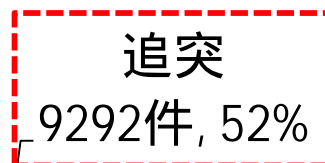
A:人身事故のうち、追突事故は全体の5割超を占め、特に高速道では全体の約7割を占める。

<年間の人身事故発生件数>

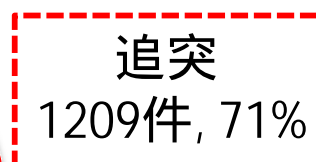
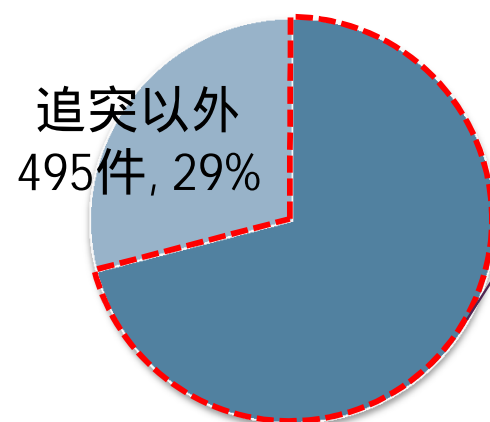
【全体】



【一般道】



【高速道】



1. 追突事故の重大性

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H26)】

人身事故

9,292件

死亡事故

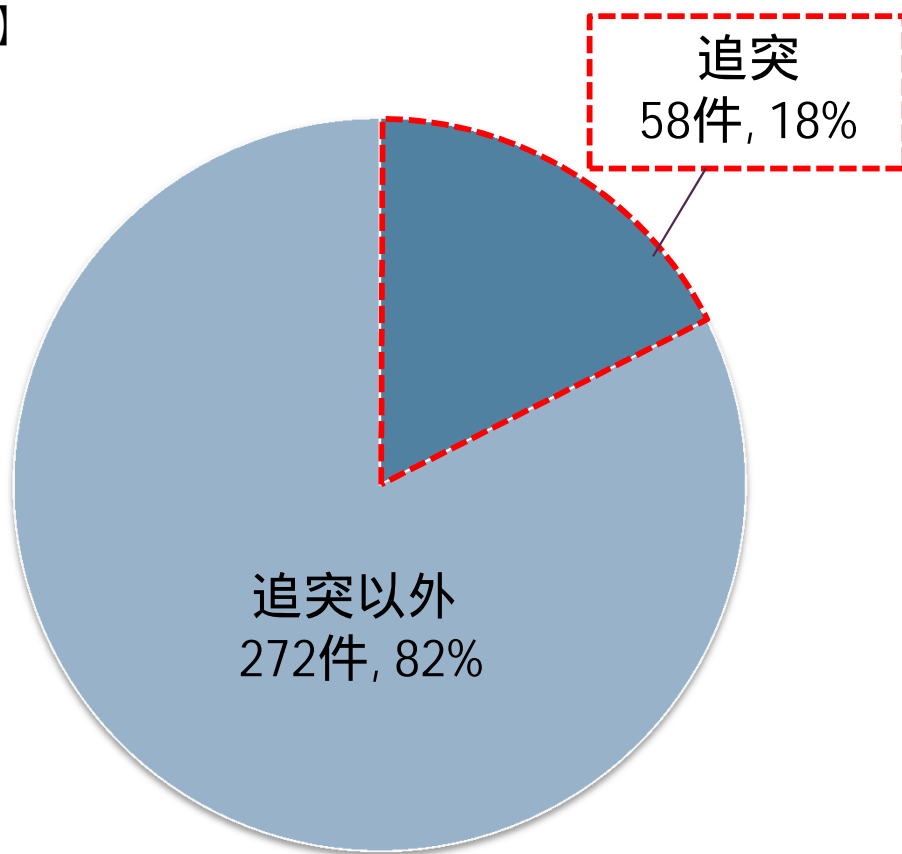
58件

■ Q:トラックの死亡事故に占める追突事故の割合は？

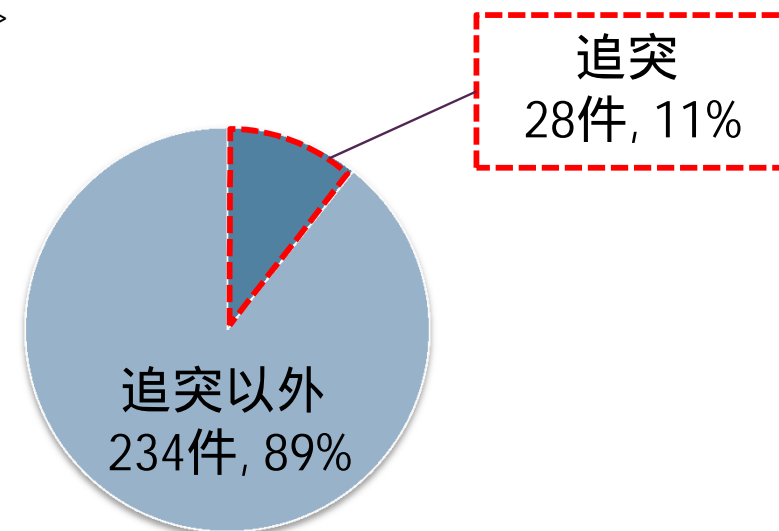
A:死亡事故のうち、追突による死亡事故は2割弱を占め、特に高速道では4割超を占める。

<年間の死亡事故発生件数>

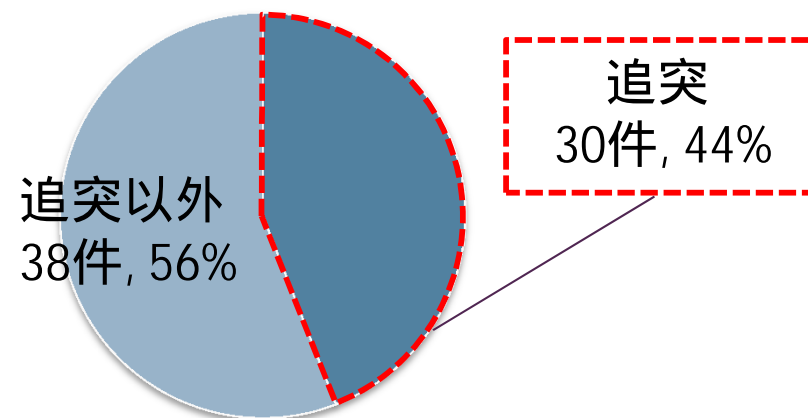
【全体】



【一般道】



【高速道】



1. 追突事故の重大性

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H26)】

人身事故 9,292件

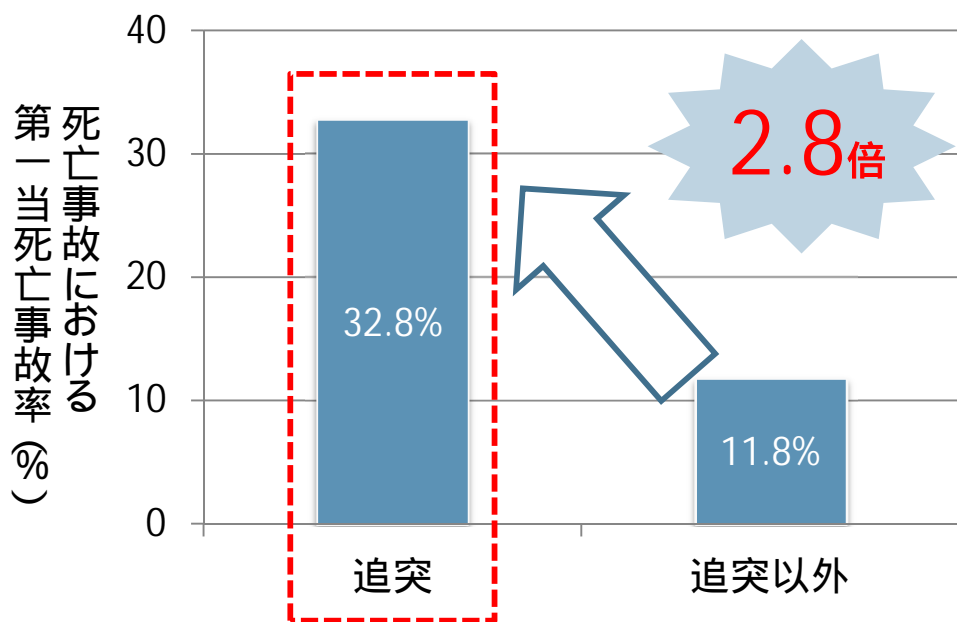
死亡事故 58件

■ Q: 死亡事故が起きた場合、ドライバー(第一当)が死亡する割合は？

A: 追突事故により ドライバー(第一当)が死亡する割合は、追突事故以外に比べて約2.8倍となる。

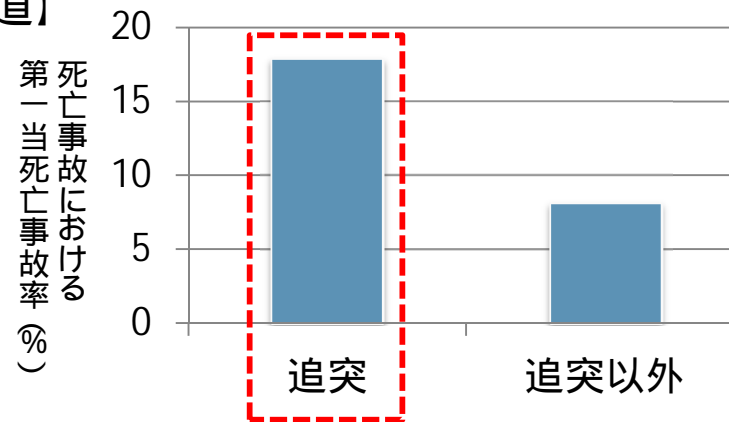
<追突事故と追突事故以外の第一当の死亡事故率>

【全体】

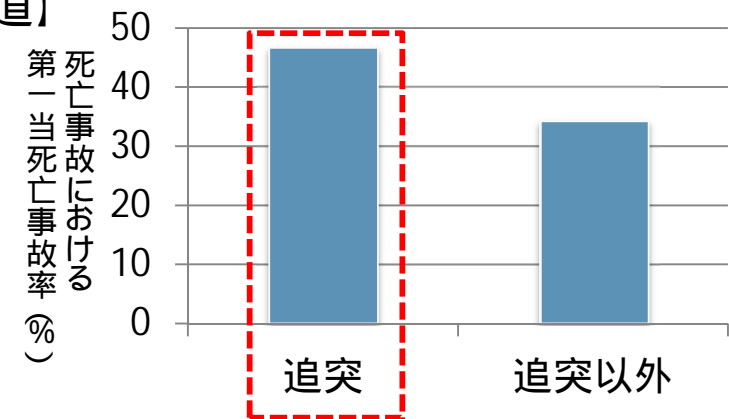


$$\left[\text{第一当の死亡事故率} = \frac{\text{第一当死亡事故件数}}{\text{死亡事故件数}} \times 100 \right]$$

【一般道】



【高速道】



1. 追突事故の重大性

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H26)】

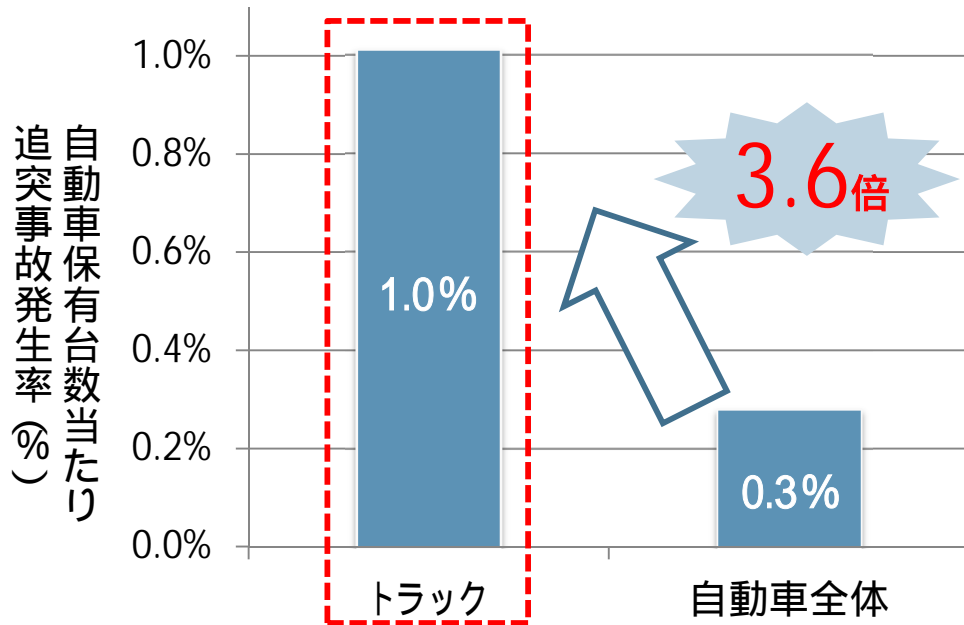
人身事故	9,292件
死亡事故	58件

■ Q:トラックの追突事故の起こりやすさと被害の大きさは？

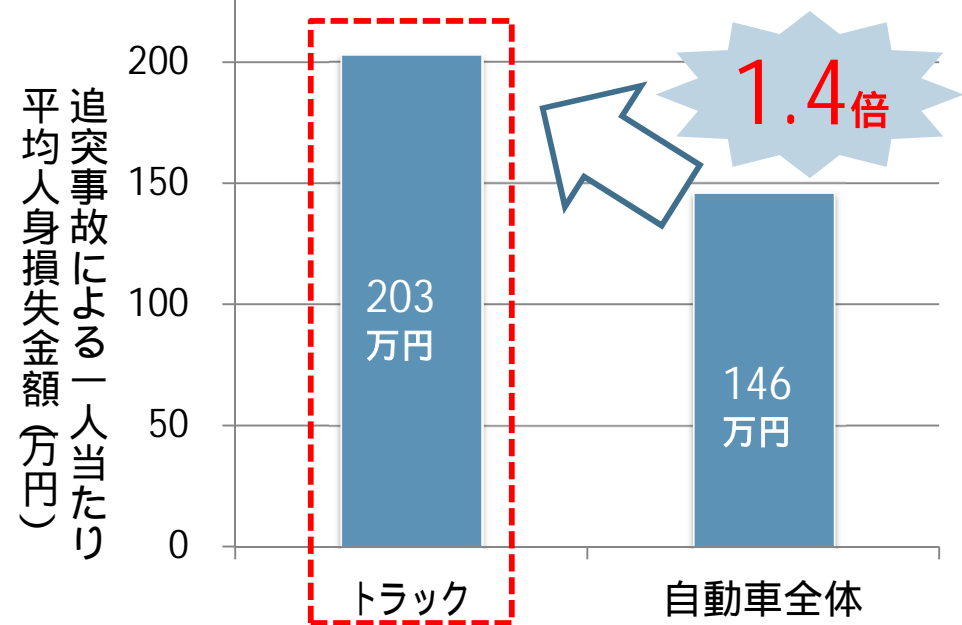
A:自動車全体に比べて、追突事故は約3.6倍起こりやすく、平均人身損失金額は約1.4倍となる。

<トラックと自動車全体における追突事故発生状況(事故発生率及び平均損失金額)>

追突事故発生率



追突事故による平均人身損失金額



$$\left[\text{追突事故発生率} = \frac{\text{追突事故発生件数}}{\text{自動車保有台数}} \times 100 \right]$$

【出典】

(左図)

- ・公益財団法人交通事故総合分析センター 交通統計(平成25年)
- ・公益財団法人交通事故総合分析センター 事業用自動車の統計(平成25年)

$$\left[\frac{\text{追突事故による平均損失金額}}{\text{追突事故による人身損失金額}} = \frac{\text{追突事故による人身損失金額}}{\text{追突事故件数}} \right]$$

(右図)

- ・警察庁 平成25年における交通事故の発生状況
- ・国土交通省 自動車運送事業用自動車事故統計年報(平成27年)
- ・一般社団法人日本損害保険協会 自動車保険データ(支払保険金関連)(2012年)



1 . 追突事故の重大性

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H26)】

人身事故

9,292件

死亡事故

58件

■ Q: 追突事故の過失割合は？

A: 基本として、追突車の過失が100%。前方車に交通違反があった場合でも、過失が70%になる。

<追突事故の過失割合>

ケース	追突車	被追突車
<div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;">基本割合</div> (通常の) 追突	100%	0%
前方車に道路交通法24条 違反がある場合	70%	30%
【道路交通法24条】 「車両等の運転者は、危険を防止するためやむを得ない場合を除き、 車両を急に停止させ、急ブレーキをかけてはならない」		

【出典】別冊判例タイムズ38 民事交通訴訟における過失相殺率の認定基準 全訂5版



1 . 追突事故の重大性 ~まとめ~

■なぜ追突事故が重大なのか？

発生件数が多い

- ・人身事故の5割超、高速道では約7割を占める。
- ・死亡事故のうち、2割弱を占める。

被害が大きくなる

- ・ドライバーが死亡する事故につながりやすい。
- ・事故を起こした場合、追突車の過失割合が大きい。



業界の最優先課題の1つ

2 . 追突事故の特徴と要因

2. 追突事故の特徴と要因

(1) 多発する事故パターンと特徴

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H26)】

人身事故

9,292件

死亡事故

58件

追突事故の発生場所

追突車・被追突車の行動

追突事故の要因

2. 追突事故の特徴と要因

(1) 多発する事故パターンと特徴

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H26)】

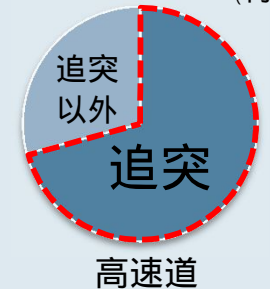
人身事故	9,292件
死亡事故	58件

追突事故の発生場所

追突事故は、一般道、高速道ともに多く発生している。

< 詳細データ >

- ・Q: 発生箇所別で、人身事故と死亡事故を比較した場合の特徴は？
- ・Q: 追突時の道路形状・車線区分の特徴は？



(再掲)

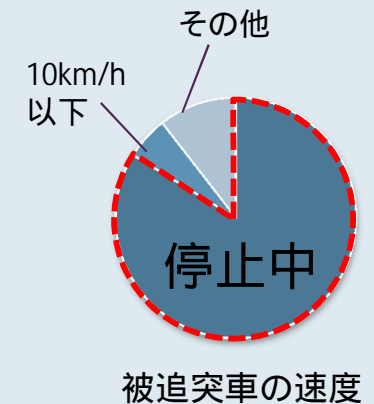
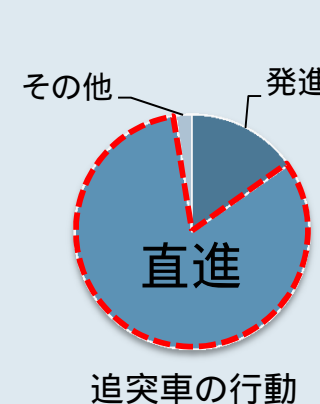
追突車・被追突車の行動

追突車は、直進が8割超、発進が2割弱。

被追突車は、8割超が停止中。

< 詳細データ >

- ・Q: 高速道での追突パターンは？
- ・Q: 追突事故の発生時間帯は？



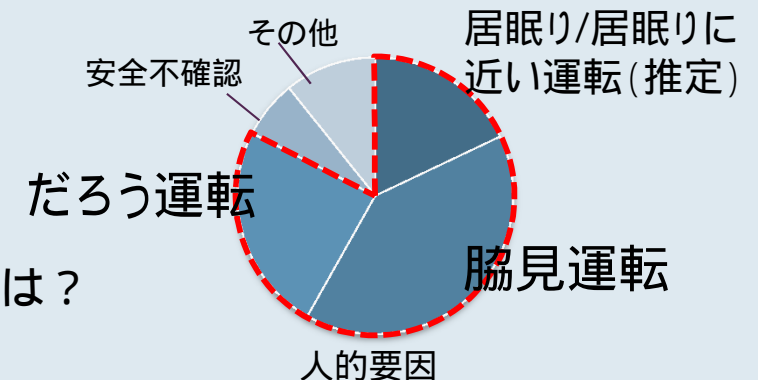
追突事故の要因

「居眠り/居眠りに近い運転(推定)」、「脇見運転」、

「だろろ運転」が要因の8割超を占める。

< 詳細データ >

- ・Q: 人的要因について、人身事故と死亡事故を比較した場合の特徴は？
- ・Q: 追突事故の背景要因は？



2. 追突事故の特徴と要因

事故全体

追突事故

一般道

高速道

(1) 多発する事故パターンと特徴

【追突事故件数(H26)】

■ Q: 発生箇所別で、人身事故と死亡事故を比較した場合の特徴は？

人身事故

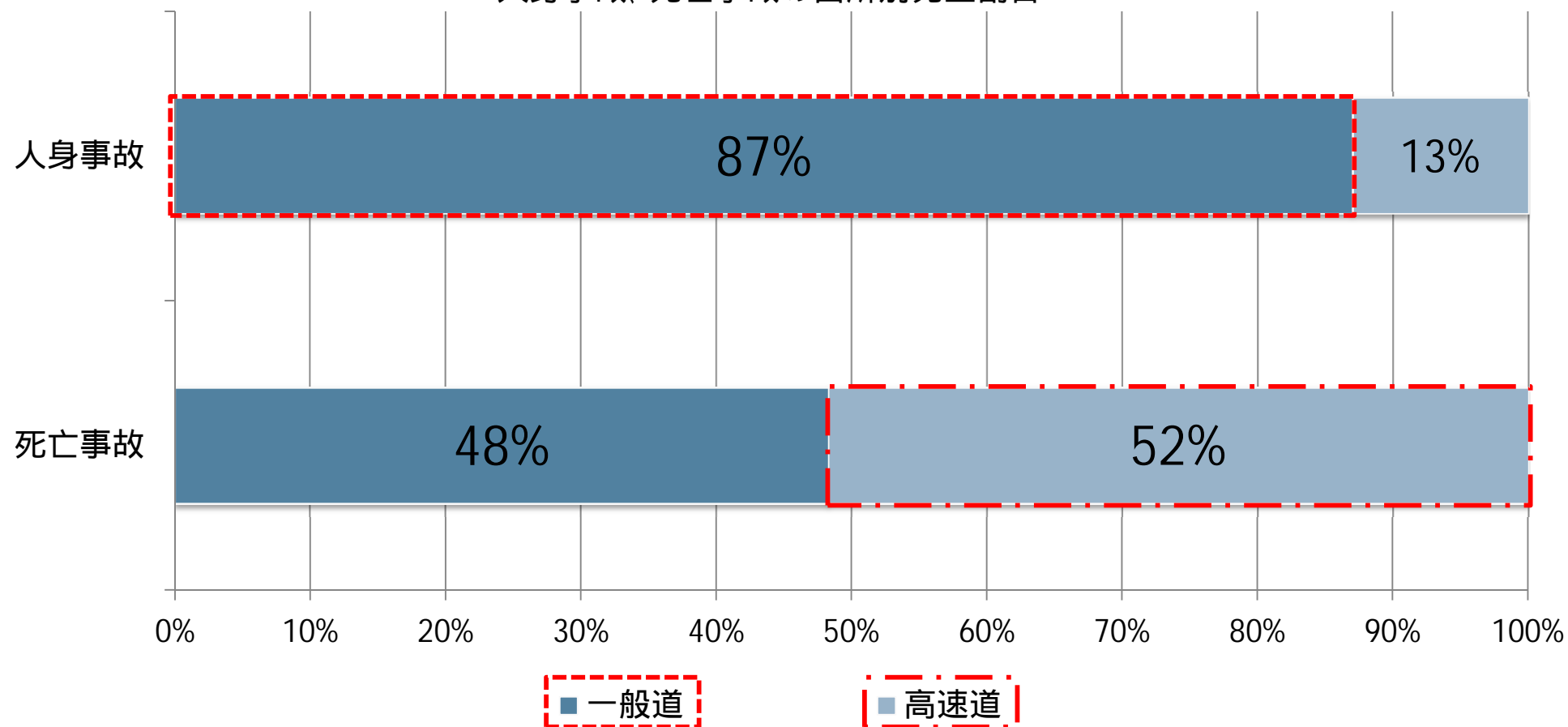
9,292件

死亡事故

58件

A: 人身事故は、一般道で起きている割合が多い。
死亡事故は、一般道及び高速道で同程度起きている。

<人身事故、死亡事故の箇所別発生割合>



2. 追突事故の特徴と要因

(1) 多発する事故パターンと特徴

■ Q: 追突時の道路形状・車線区分の特徴は？

事故全体

追突事故

一般道

高速道

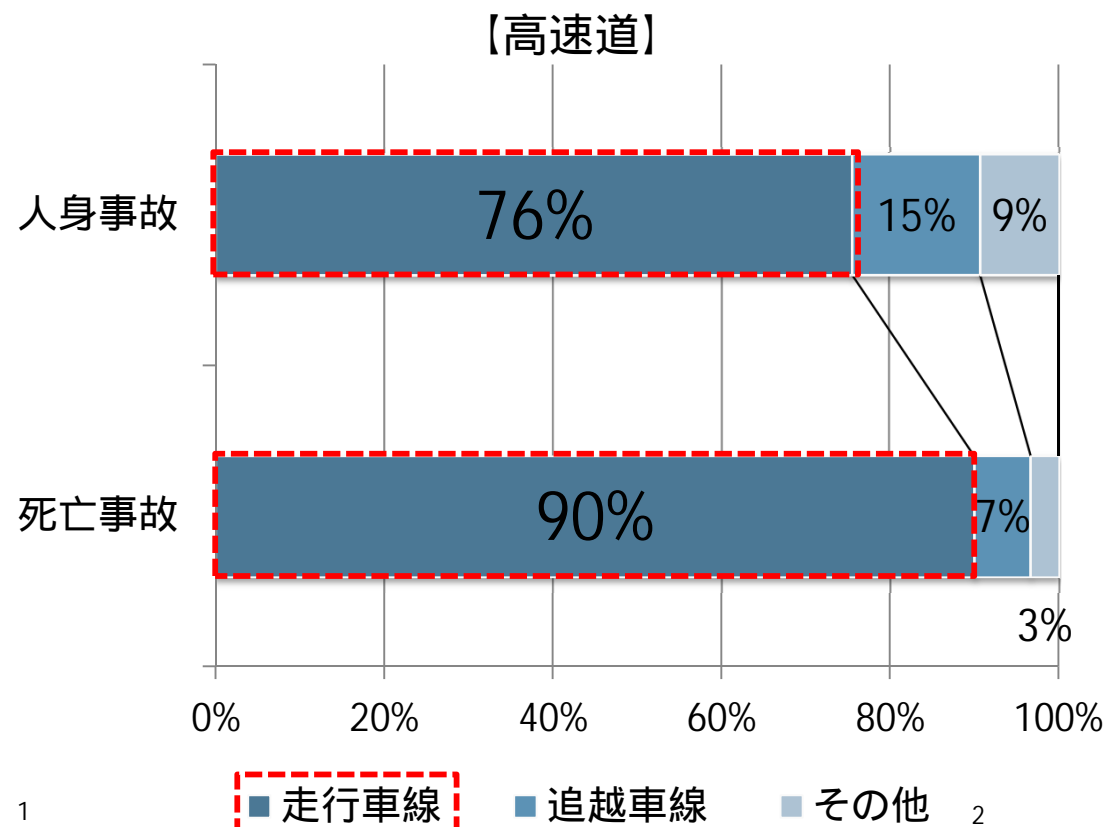
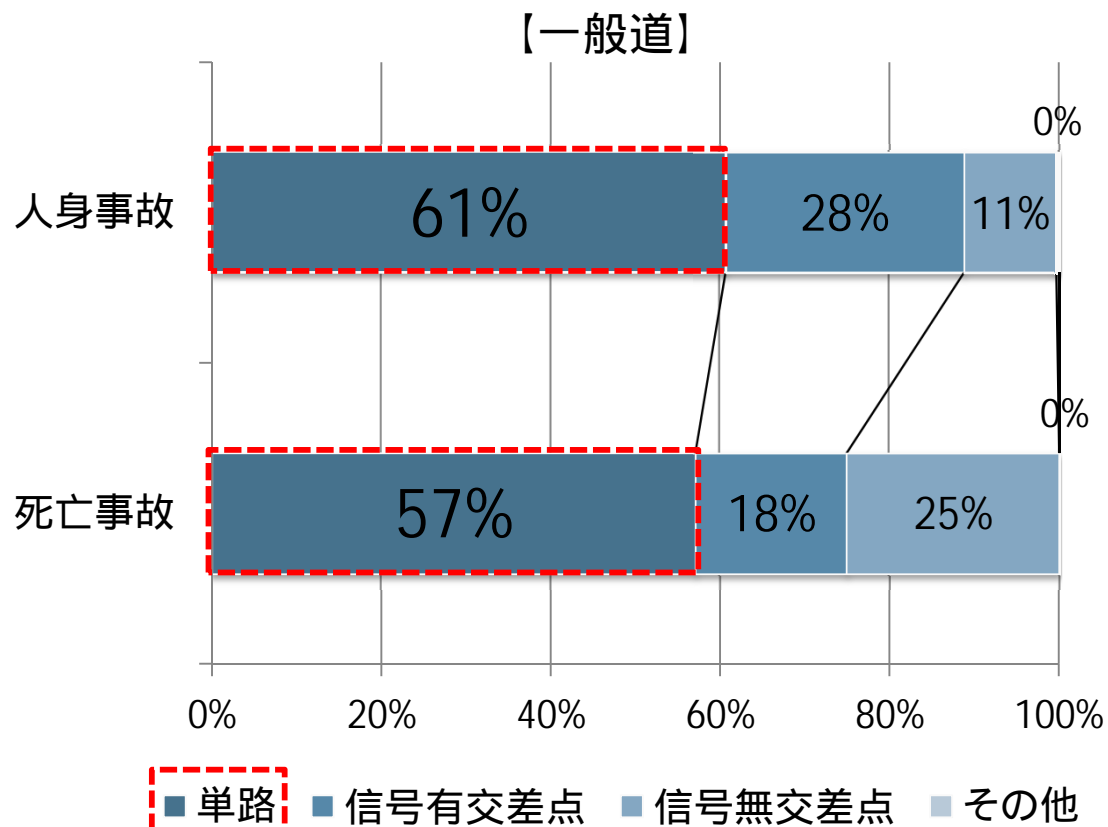
【追突事故件数(H26)】

人身事故 9,292件

死亡事故 58件

A: 一般道では、人身事故・死亡事故ともに単路で発生している割合が多い。
高速道では、走行車線で発生している割合が多い。

<場所別事故発生状況>



1 その他とは、踏切等を指している。

2 その他とは、登坂車線、サービスエリア等を指している。



2. 追突事故の特徴と要因

(1) 多発する事故パターンと特徴

■ Q: 高速道での追突パターンは？

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H26)】

人身事故

9,292件

死亡事故

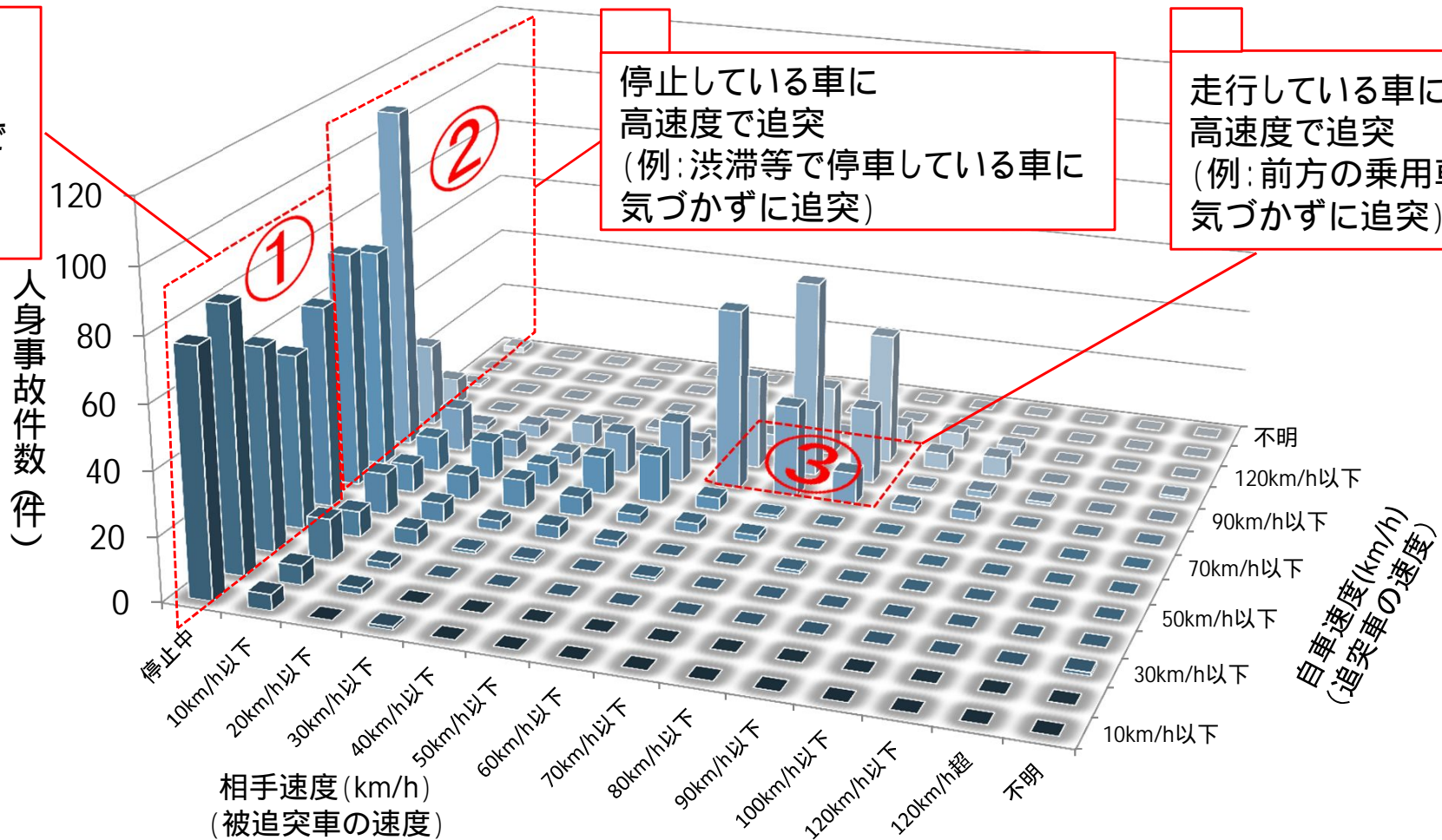
58件

A: 高速道では、主に3つの追突パターンがみられる。

(停止車に低速度で追突 停止車に高速度で追突 走行車に高速度で追突)

<自車速度別相手速度別事故発生状況(高速道人身事故)>

停止している車に
低速度で追突
(例: 自車も渋滞で
低速走行している
状況で追突)



停止している車に
高速度で追突
(例: 渋滞等で停車している車に
気づかずに追突)

走行している車に
高速度で追突
(例: 前方の乗用車に
気づかずに追突)

2. 追突事故の特徴と要因

(1) 多発する事故パターンと特徴

■ Q: 追突事故の発生時間帯は？

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H26)】

人身事故

9,292件

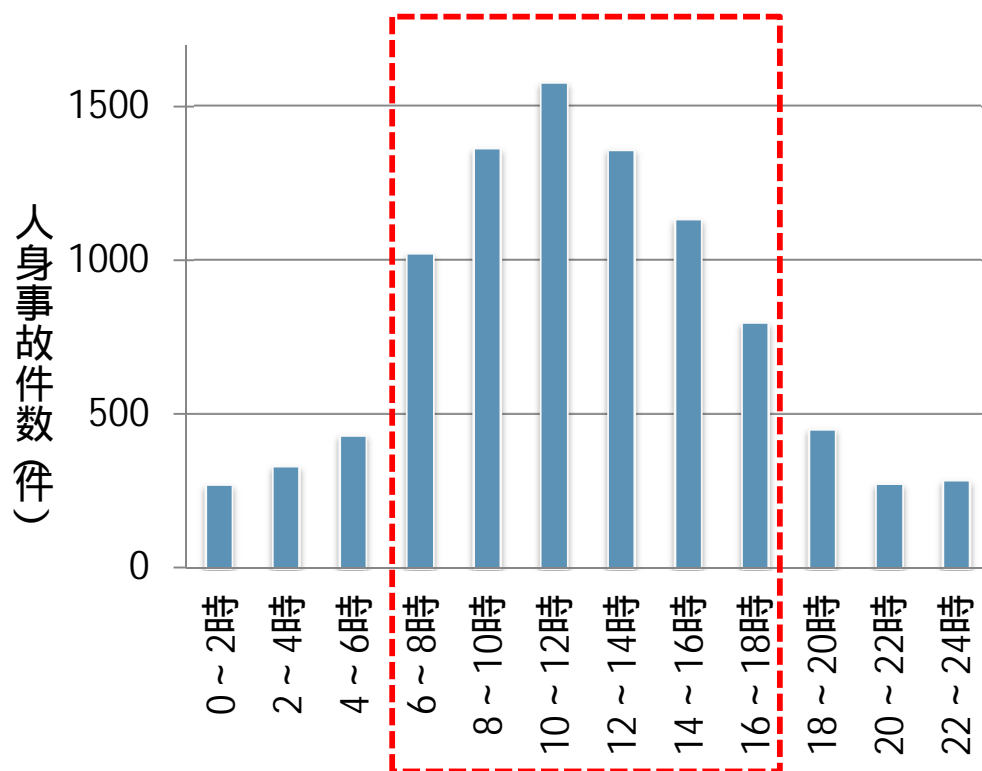
死亡事故

58件

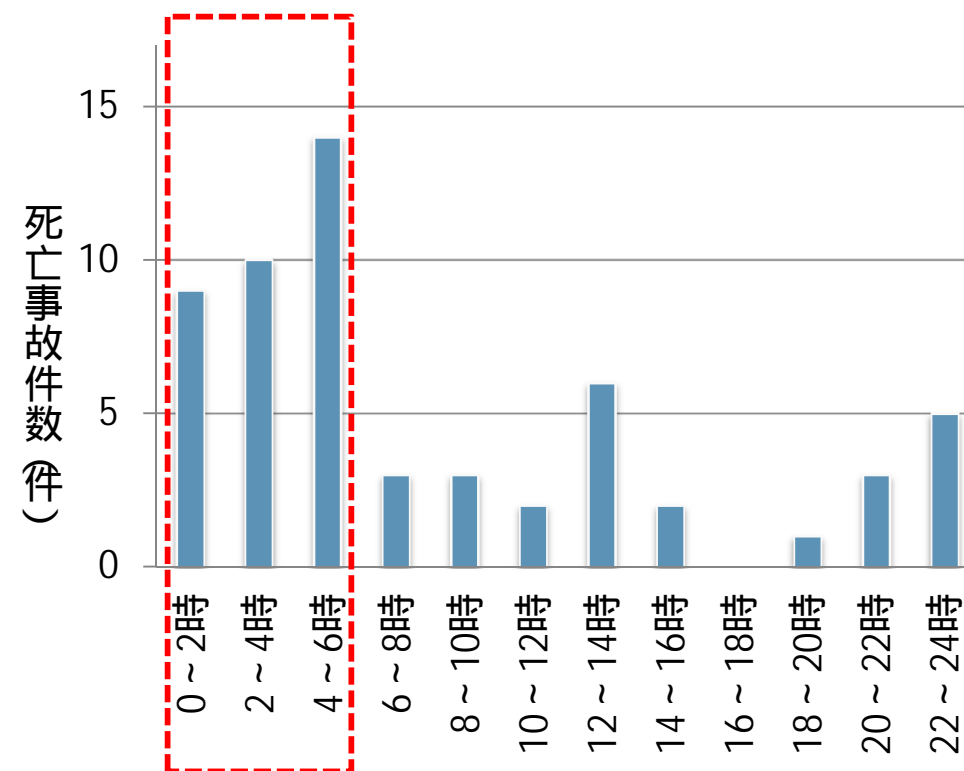
A: 人身事故は昼間に多く、死亡事故は深夜～早朝にかけて多く発生している。

<時間帯別追突事故の発生状況>

【人身事故】



【死亡事故】



2. 追突事故の特徴と要因

事故全体

追突事故

一般道

高速道

(2) 事故の要因

【追突事故件数(H26)】

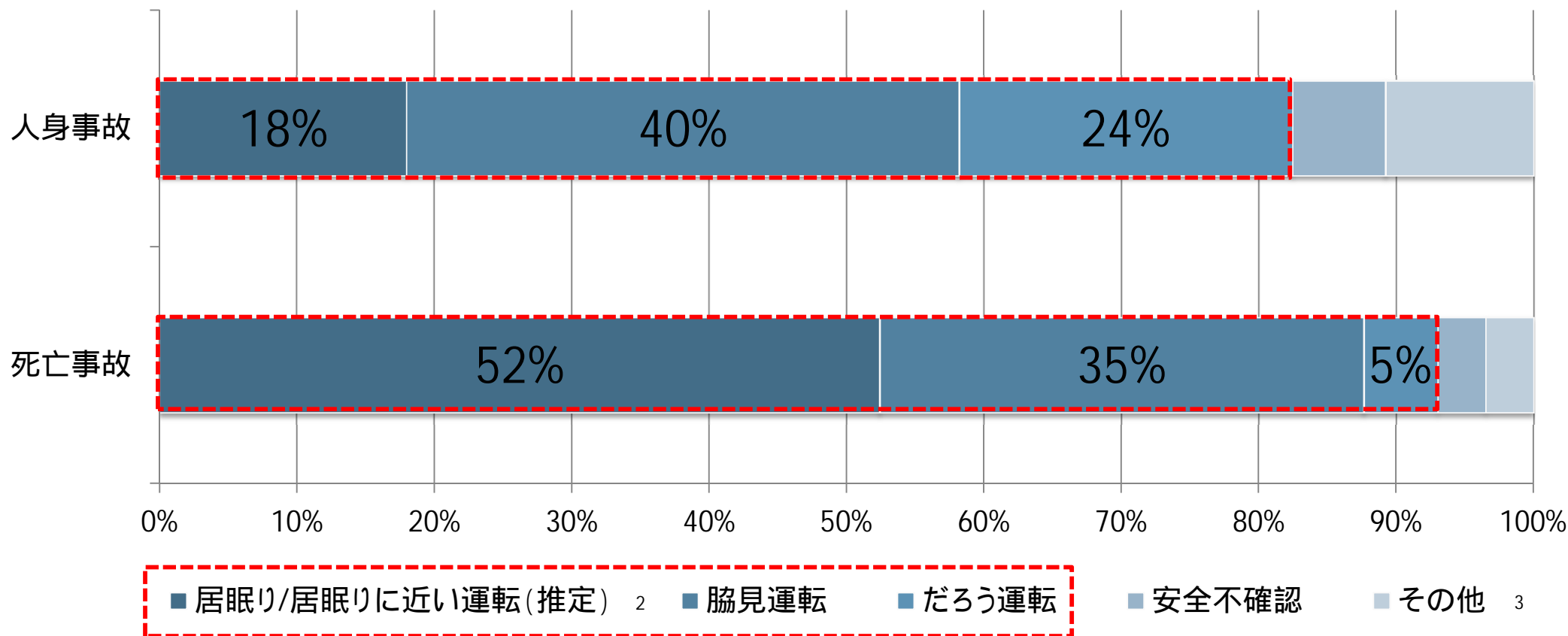
人身事故 9,292件

死亡事故 58件

■ Q: 人的要因について、人身事故と死亡事故を比較した場合の特徴は？

A: 人身事故の要因は、脇見運転、だろろ運転、居眠り/居眠りに近い運転(推定)の順で多く、全体の約8割を占める。
死亡事故の要因は、居眠り/居眠りに近い運転(推定)、脇見運転、だろろ運転の順で多く、全体の約9割を占める。

<人的要因別事故発生状況> 1



1 人身事故は平成26年、死亡事故は平成22年～平成26年を集計対象としている。
 2 前方不注意(内在的)を「居眠り/居眠りに近い」状態と推定。詳細は参考データの「居眠り運転の実態」を参照。
 3 その他とは、交通環境の判断の誤り、操作上の誤り、調査不能を指している。



2. 追突事故の特徴と要因 (2) 事故の要因

事故全体

追突事故

一般道

高速道

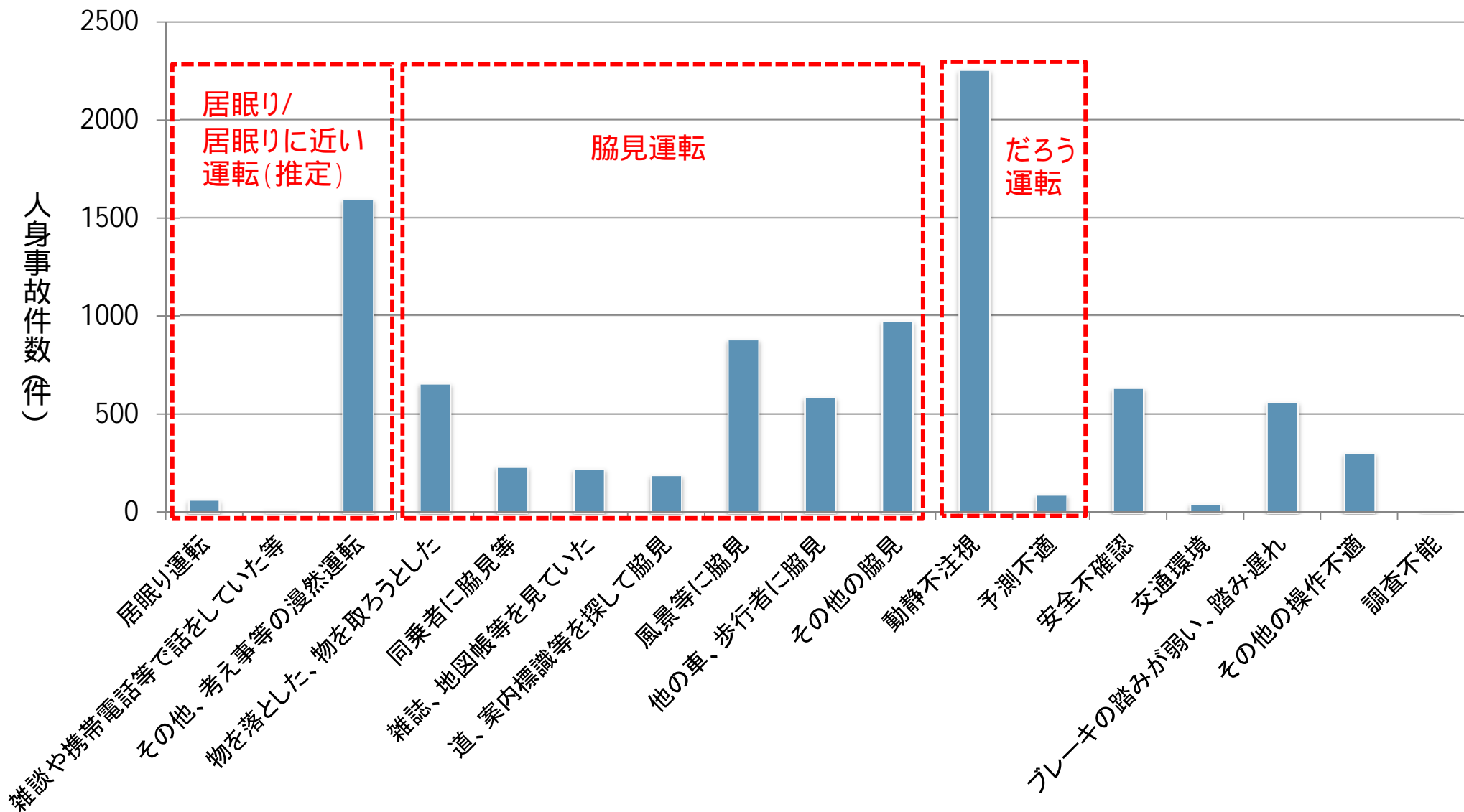
【追突事故件数(H26)】

人身事故 9,292件

死亡事故 58件

参考

<人的要因別事故発生状況(詳細)>



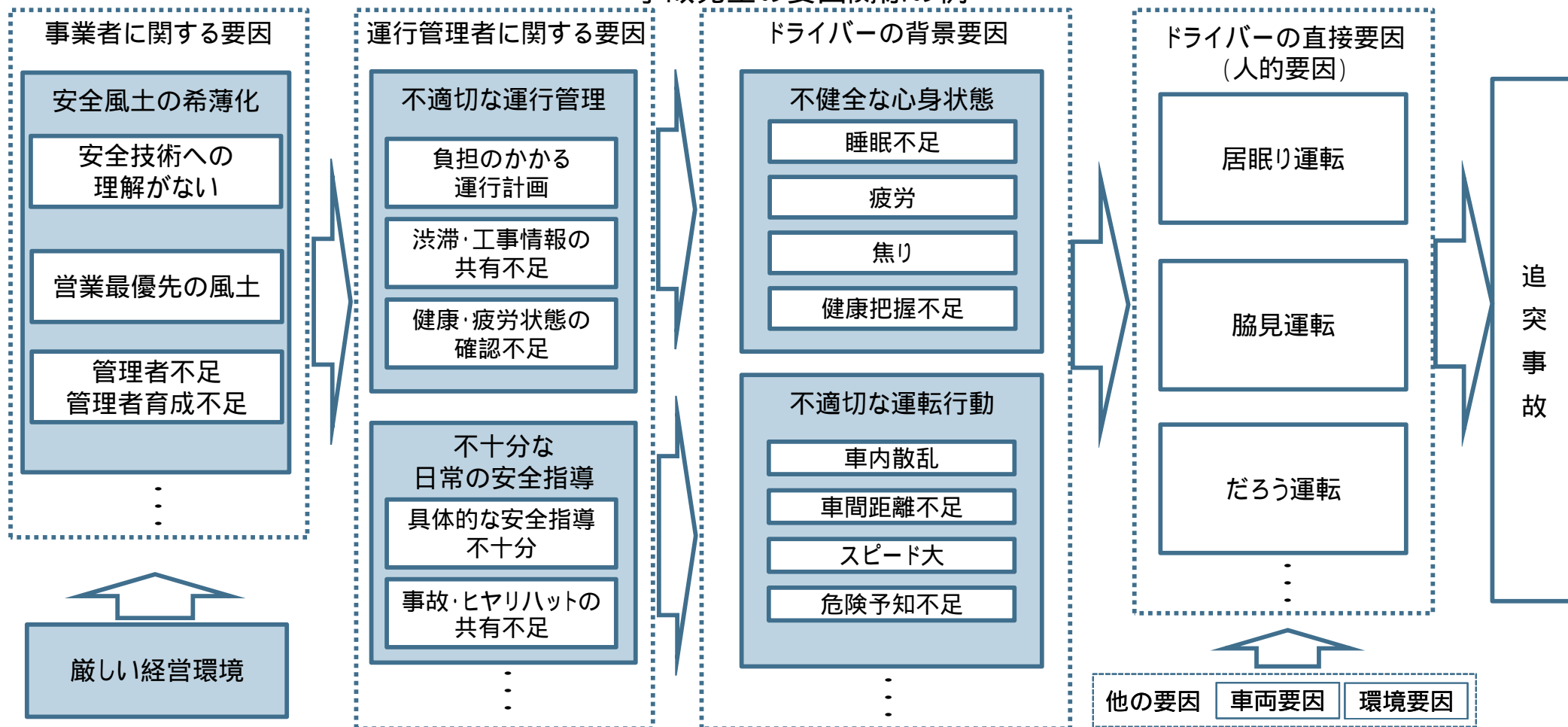
2. 追突事故の特徴と要因

(2) 事故の要因

■ Q: 追突事故の背景要因は？

A: 追突事故には直接要因の他、様々な背景要因が数多く存在する。事業者・管理者は、背景要因を踏まえて、「ドライバーができることを支援する」視点での対応が求められる。

<事故発生の要因関係の例>



人的要因以外の他の要因については、参考データの「要因別人身事故件数」を参照。



2. 追突事故の特徴と要因

(3) まとめ

■追突事故では3つの直接要因(三大要因)で、人身事故の8割以上、死亡事故の9割以上を占める。

– 三大要因:「居眠り運転」「脇見運転」「だろろ運転」



三大要因への対策が最優先課題

■直接要因の背景には、運行管理や安全体制に関する背景要因が存在する。



「ドライバー」「管理者」「事業者」による
三位一体の対策が不可欠

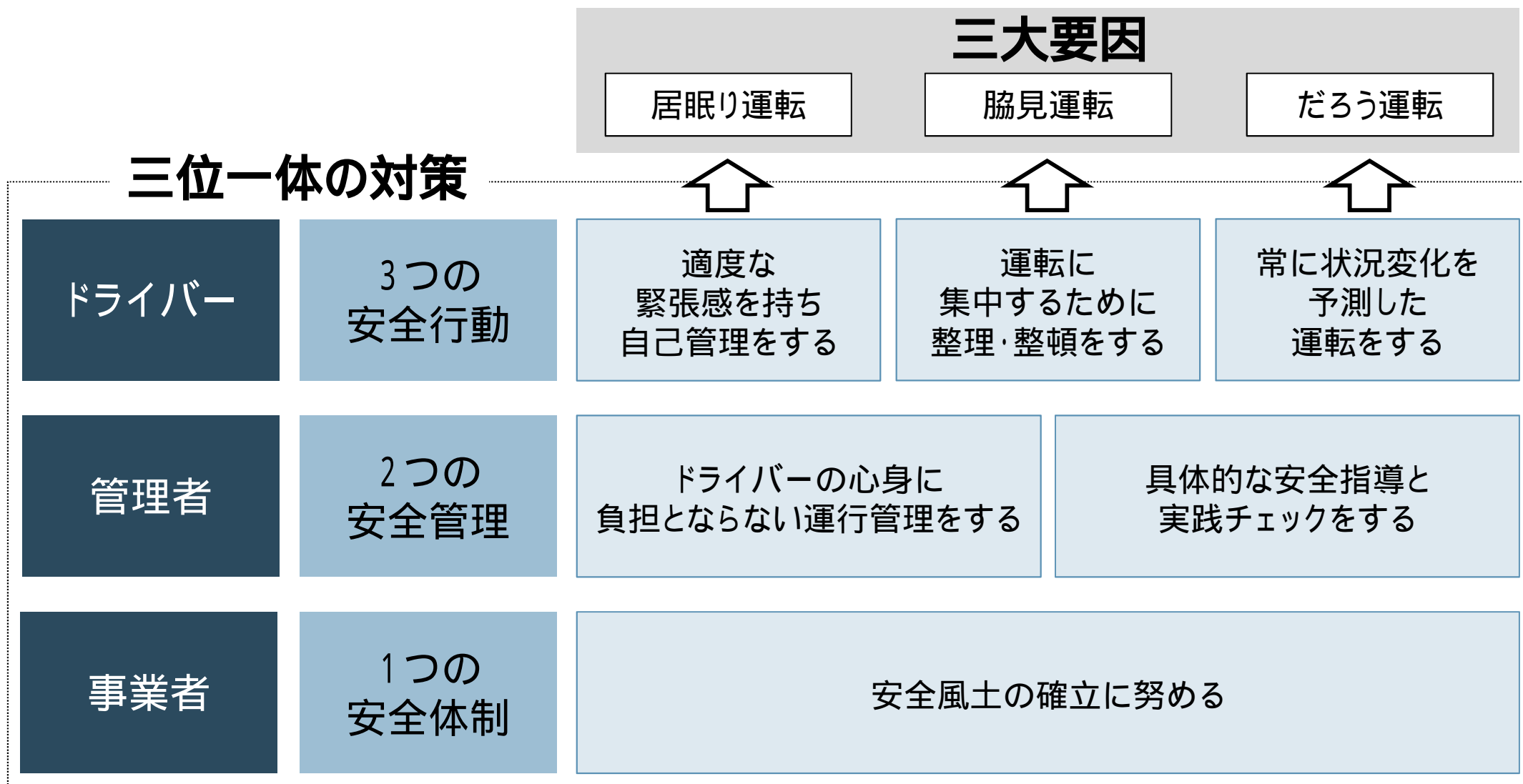
MEMO



3 . 追突事故防止に向けた 対策

3 . 追突事故防止に向けた対策 (1) 全体像

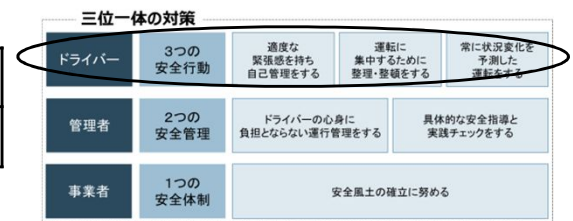
追突事故撲滅に向け、三大要因へ三位一体の対策



3. 追突事故防止に向けた対策 (2) ドライバーの3つの安全行動

三大要因への働きかけ

居眠り運転	脇見運転	だろろ運転



1 適度な緊張感を持ち自己管理をする

■ 運転中の自己管理

- 眠気や疲れを感じたら、いったん休憩する。
- 高速道に乗ったら1時間以内に休憩する。
- 渋滞等で遅延が生じてても、焦らずに管理者へ連絡する。

■ 日常の自己管理

- 疲労をためないように心がけ、健康管理に気をつける。

■ 周囲と協力した自己管理

- 上司、同僚、家族とコミュニケーションをとる。



3. 追突事故防止に向けた対策 (2) ドライバーの3つの安全行動

三大要因への働きかけ

居眠り運転	脇見運転	だろろ運転

三位一体の対策				
ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

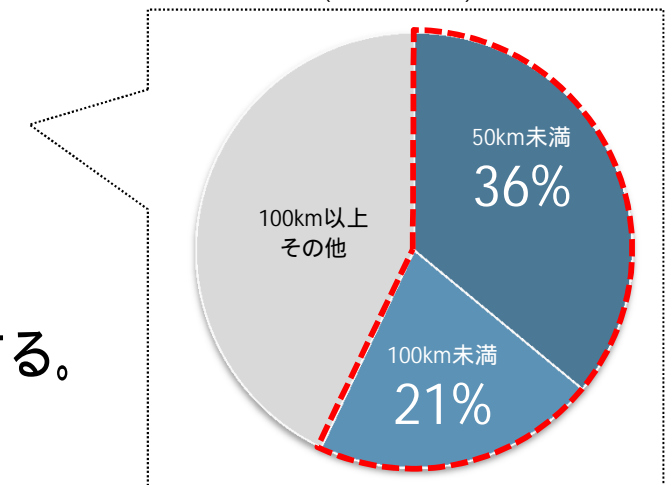
1 適度な緊張感を持ち自己管理をする

■ 運転中の自己管理

- 眠気や疲れを感じたら、いったん休憩する。 ¹
 - 効果的な仮眠: カフェインを摂取した直後に、20分の仮眠をとる。
30分以上の仮眠の場合、目覚めた後に十分に眠気をとる。
- 高速道に乗ったら1時間以内に休憩する。
 - トラックの高速道での追突事故は走行距離100km未満で5割超が発生。 ²
 - 走行1時間以内に休憩をとることが重要。
- 渋滞等で遅延が生じてても、焦らずに管理者へ連絡する。
 - 急ぎや焦りを防ぐ。



高速道路走行距離別の追突事故(人身事故)の割合 ²



1【出典】公益財団法人高速道路調査会「高速道路での居眠り運転防止に向けた効果的な対策に関する調査研究(最終報告)」(平成25年度)

2【出典】公益財団法人交通事故総合分析センター(平成26年)



3. 追突事故防止に向けた対策 (2) ドライバーの3つの安全行動

三大要因への働きかけ

居眠り運転	脇見運転	だろろ運転

三位一体の対策				
ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

1 適度な緊張感を持ち自己管理をする

■ 日常の自己管理

－ 疲労をためないように心がけ、健康管理に気をつける。

< 健康管理の例 >

- 運動：適度な運動をする。
- 食事：カロリーを抑え、栄養バランスを整える。
- 睡眠：乗務前日は早めに就寝する。



■ 周囲と協力した自己管理

－ 上司、同僚、家族とコミュニケーションをとる。

< コミュニケーションの例 >

- 管理者と、乗務前・乗務後点呼の際、健康状態や交通障害等の情報を共有。
- 同僚と、日ごろから危険場面等の安全情報や健康に関する情報を共有。
- 家族ぐるみで、安全や健康に関する情報を共有。



【参照】公益社団法人全日本トラック協会「改訂版トラック運送事業者のための健康起因事故防止マニュアル」



3. 追突事故防止に向けた対策 (2) ドライバーの3つの安全行動

三大要因への働きかけ

居眠り運転	脇見運転	だろろ運転

三位一体の対策				
ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

2 運転に集中するために整理・整頓をする

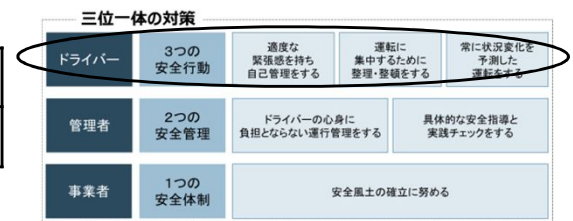
- 走行中は、伝票・ルートマップを手にしらない。
- 走行中は、携帯電話を手にとらない。
- ペットボトルやタバコなど、ものが倒れたり落ちたりしないようにする。



3 . 追突事故防止に向けた対策 (2) ドライバーの3つの安全行動

三大要因への働きかけ

居眠り運転	脇見運転	だろろ運転



3 常に状況変化を予測した運転をする

■ 高速道、一般道共通

- 安全な速度を確保する。また、絶対に制限速度を遵守する。
- 適切かつ余裕のある車間距離を確保する。
- 常に行く先の渋滞や故障車などの存在を見据えて運転する。
- カーブや豪雨、豪雪等の悪天候時の見通しが悪い道路状況においては、細心の注意を払って走行する。

■ 一般道

- 停止時は不意な発進を防ぐためにサイドブレーキをひく。
- すぐに止まれるように、ブレーキペダルに足を置く。
- 早めのブレーキを心がける。



3 . 追突事故防止に向けた対策 (2) ドライバーの3つの安全行動

三大要因への働きかけ

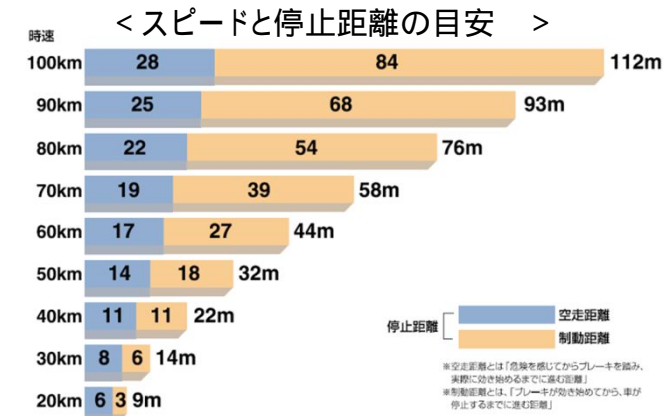
居眠り運転	脇見運転	だろろ運転

三位一体の対策				
ドライバー	3つの安全行動 適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする	
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

3 常に状況変化を予測した運転をする

■ 高速道、一般道共通

- 安全な速度を確保する。また、絶対に制限速度を遵守する。
 - 周囲の環境に応じた速度で走行する。
 - 常に制限速度に対して余裕を持って走行する。
- 適切かつ余裕ある車間距離を確保する。
 - 速度、積載量や反応時間の速さ(疲労や眠気の有無)で変化することを知る。
 - アイポイントが高く、車間を見誤りやすいことを知る。
 - 定められた車間をとることを徹底する。
(例:ゼロイチ・ゼロ二運動)
- 常に行く先の渋滞や故障車などの存在を見据えて運転する。
- カーブや豪雨、豪雪等の悪天候時の見通しが悪い況においては、細心の注意を払って走行する。



[出典] 公益社団法人全日本トラック協会「事業用トラックドライバー研修テキスト2安全運転の基本」



3 . 追突事故防止に向けた対策

(2) ドライバーの3つの安全行動

三大要因への働きかけ

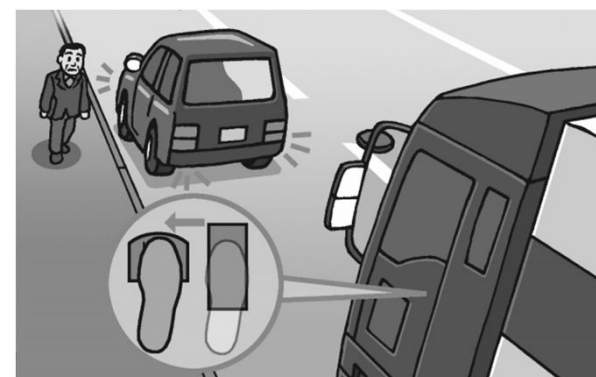
居眠り運転	脇見運転	だろろ運転

三位一体の対策				
ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

3 常に状況変化を予測した運転をする

■ 一般道

- 停止時は、不意な発進を防ぐためにサイドブレーキをひく。
 - 停止中にフットブレーキが緩むことを防止する。
 - 「発進時にサイドブレーキを下げる動作をする」ことは、ながら発進(= 脇見)を避け、安全確認のための時間を作ることにつながる。
- すぐに止まれるように、ブレーキペダルに足を置く。
 - 前方車が路外に出る等の動きを見せた場合、いつでもブレーキを踏めるようにする。
- 早めのブレーキを心がける。
 - 止まる時も前方車との車間を十分に確保する。



3. 追突事故防止に向けた対策 (3) 管理者の2つの安全管理

ドライバー	3つの 安全行動	適度な 緊張感を持ち 自己管理をする	運転に 集中するために 整理・整頓をする	常に状況変化を 予測した 運転をする
管理者	2つの 安全管理	ドライバーの心身に 負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と 実践チェックをする
事業者	1つの 安全体制	安全風土の確立に努める		

1 ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする

■ 日常

- 余裕のある運行計画を立てる。
- ドライバーの健康と疲労に気を配る。
- ドライバーとの信頼関係を築く。

■ 運行中

- 運行に支障をきたすおそれがある場合は、必要な措置をとる。
 - 遅延発生時・ドライバーの体調異常時等



【イラスト出典】国土交通省自動車局「トラック追突事故防止マニュアル」



3 . 追突事故防止に向けた対策 (3) 管理者の2つの安全管理



1 ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする

■ 取組み例

- 改善基準告示を遵守し、また予定外でも休憩がとれる等、余裕のある運行計画を作成する。
- 遅延発生等により運行計画に変更が生じる場合は、荷主へ連絡する。ドライバーを焦らせないように、支援する。
- 点呼時に顔色等を気かけるとともに、日常的にもドライバーと話す機会を設ける。
- 乗務後点呼の際に、ねぎらいの言葉を必ず一言かける。

3. 追突事故防止に向けた対策 (3) 管理者の2つの安全管理

ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

2 具体的な安全指導と実践チェックをする

■ 日常

- ドライバーが理解しやすいように、具体的な指導をする。
- 理解度や実践状況を把握する。
- ヒヤリハットや事故情報をドライバーと共有する。

■ 運行前

- 点呼における報告事項の確認と、安全を確保するための必要な指示をする。
- 渋滞や工事等の交通障害情報を収集し、ドライバーに適切な方法で伝える。



【イラスト出典】国土交通省自動車局「トラック追突事故防止マニュアル」



3 . 追突事故防止に向けた対策 (3) 管理者の2つの安全管理



2 具体的な安全指導と実践チェックをする

■ 取組み例

- ドライバーへの指導では、実施事項と併せて理由を説明する。
- 実践状況を把握できるよう、指導内容は具体的かつ数値をできる限り盛り込む。
(例：一般道では車間秒を3秒確保する。)
- 指導内容が伝わっているか、面談や研修後に感想を記載してもらおう。また、後日確認する。
- 面談・構内巡回・添乗指導等のあらゆる機会を利用し、指導内容が実践されているかチェックし、フィードバックする。
- 日常から交通障害等による追突事故の危険性を伝えるとともに、点呼時に交通障害に関する情報をドライバーへ伝える。
- 指導やチェックの結果を事業者へ報告する。

3 . 追突事故防止に向けた対策 (4) 事業者の1つの安全体制

ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

1

安全風土の確立に努める

■ 安全責任を持つ

- 管理者・ドライバーへ、安全最優先・法令遵守・継続的改善の原則を浸透させる。

■ できることから始める

- 安全確保に向け、働きやすい環境づくりをする。
- 管理者の確保・育成をする。
- 先進安全技術を正しく理解し、適切に活用する。
- デジタコ・ドラレコ等を積極的に活用する。
- 安全のための予算を確保する。

■ 当たり前を繰り返す

- 全社の事故防止計画の実践状況を定期的に振り返り、改善する。



【イラスト出典】国土交通省自動車局「トラック追突事故防止マニュアル」



3 . 追突事故防止に向けた対策 (4) 事業者の1つの安全体制



1

安全風土の確立に努める

■ 取組み例

- 朝礼・社是の掲示・事業所訪問等のあらゆる機会を通じて、管理者やドライバーとコミュニケーションをとり、安全第一の原則を浸透させる。
- 管理者間の安全に関するコミュニケーションを促すために、安全衛生会議でディスカッションを行う。また、管理者向けのスキルアップ研修を行う。
- 衝突被害軽減ブレーキ等の追突事故を防止する先進安全技術について、十分に理解し、過信することなく活用する。
- ドライブレコーダは、事故時の記録にとどまらず、車間距離の取り方をはじめとしたドライバーの運転癖の確認など、日常の安全指導に活用する。
- 自社の安全の取組みを四半期ごとに振り返り、必要に応じて追加施策を実施する、施策内容を変更するといった改善を行う。

まとめ

■ ドライバーが過労になりやすい環境

■ 追突事故の重大性

- 発生件数が多い。(人身事故の5割超、高速道では約7割)
- 被害が大きくなる。(ドライバーが死亡する割合は追突事故以外に比べ約2.8倍)

業界の最優先課題の1つ

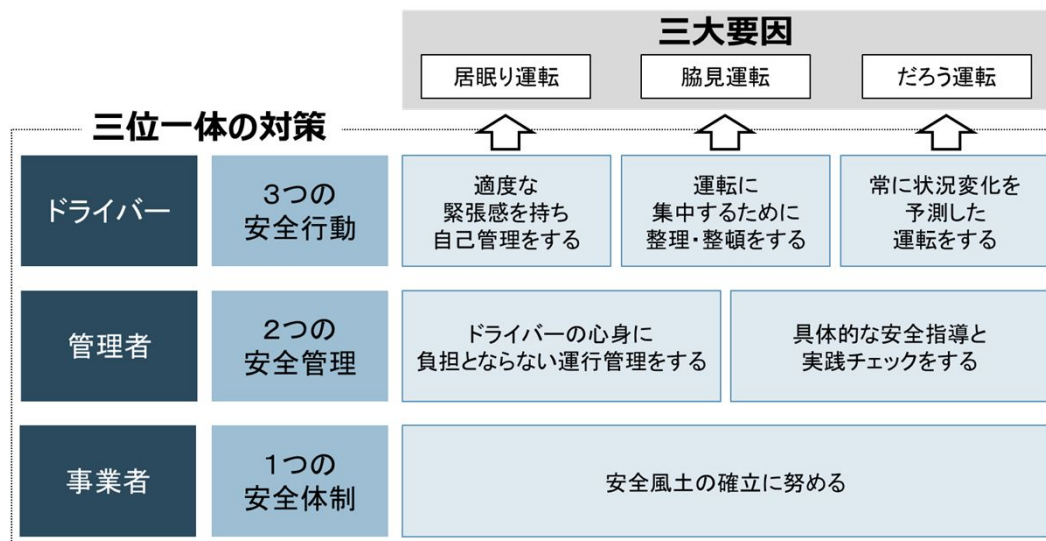
■ 追突事故の特徴と要因

- 「居眠り運転」「脇見運転」「だろろ運転」の三大要因で人身事故の8割以上、死亡事故の9割以上を占める。
- 運行管理や安全体制に関する背景要因が存在する。

「ドライバー」「管理者」「事業者」による三位一体の対策

■ 追突事故防止に向けた対策

- 追突事故撲滅に向け、三大要因へ三位一体の対策



実践ツールも活用し、できることから始めよう！



MEMO



4 . 実践ツール

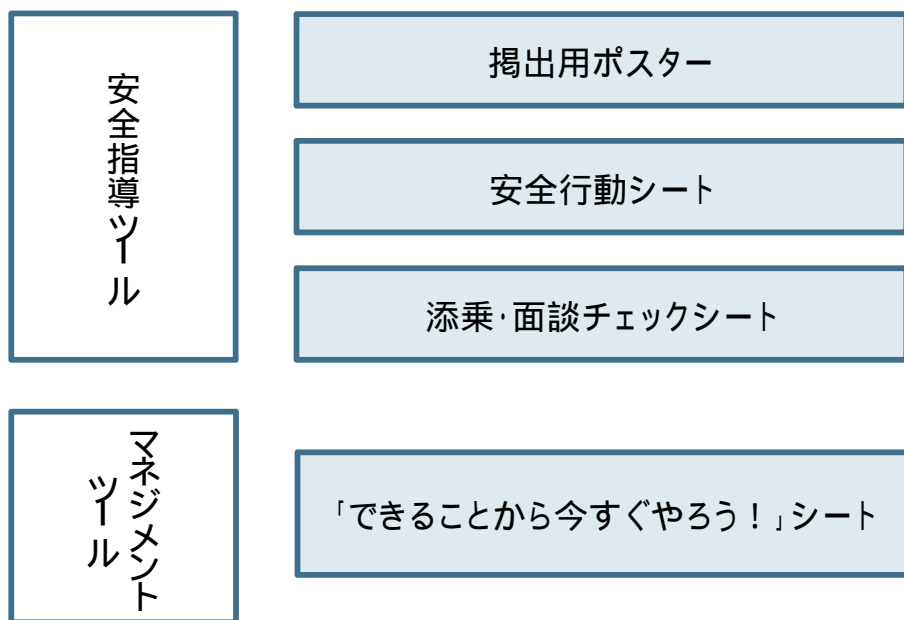
4. 実践ツール

(1) 構成と位置づけ

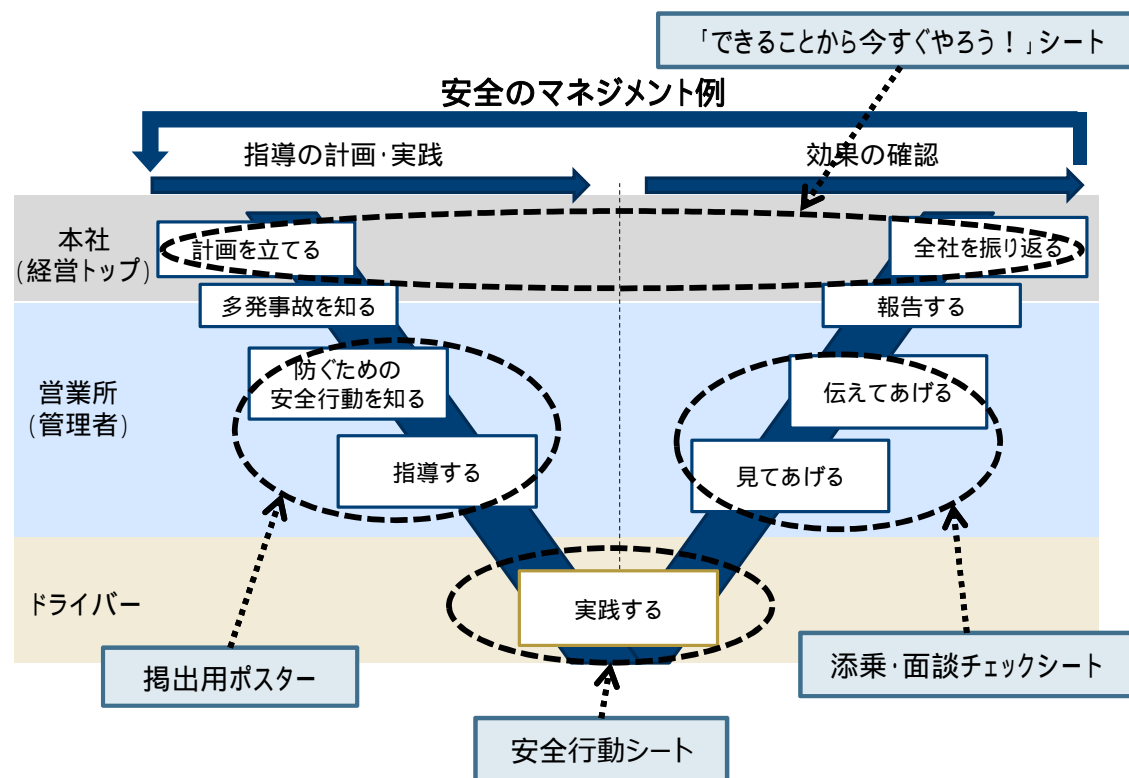
■ 構成と位置づけ

- 日常の安全指導を中心とした安全のマネジメントに関わるツール一式
- 日常の安全指導ツール:ポスターやシートなど3種類
(掲出用ポスター、安全行動シート、添乗・面談チェックシート)
- マネジメントツール:「できることから今すぐやろう!」シート

< 実践ツールの構成 >



< 安全のマネジメント例と実践ツールの対応イメージ >



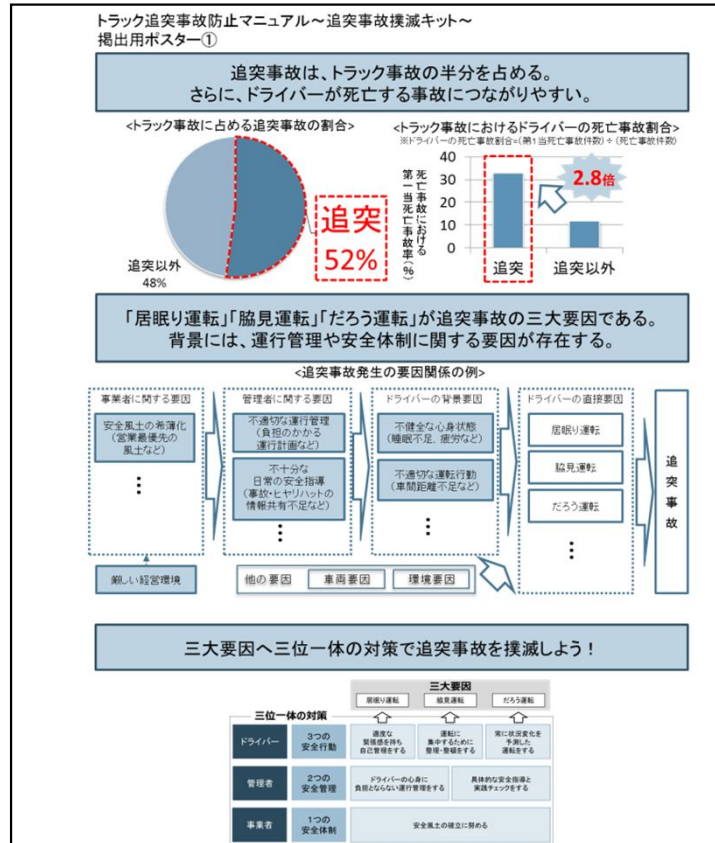
4. 実践ツール

(2) ツール： 掲出用ポスター

■ 概要

- 追突事故防止のための、ドライバーの3つの安全行動を中心に「三位一体の対策」の要点をまとめたもの。
- 事業所にメッセージとして掲出することを想定。

【追突事故のリスク】



【三位一体の取組み 3種類】

トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～
掲出用ポスター②

適度な緊張感を持ち自己管理をする

【運転中の自己管理】 【日常の自己管理】 【周りと協力した自己管理】

具体的な取組み

<ドライバー>

- 運転中の自己管理
 - 眠気や疲れを感じたら、いったん休憩する。
 - 高速道に乗ったら1時間以内に休憩する。
 - 渋滞等で遅延が生じても、焦らずに管理者へ連絡する。
- 日常の自己管理
 - 疲労をためないように心がけ、健康管理に気をつける。
- 周囲と協力した自己管理
 - 上司、同僚、家族とコミュニケーションをとる。

<管理者・事業者>

- ドライバーの心身に負担とならない運行管理
 - 余裕のある運行計画の策定、ドライバーの健康・疲労への配慮、ドライバーとの信頼関係構築等
- 具体的な安全指導と実践チェック
 - 理解しやすい具体的な指導、理解度・実践状況の把握、ヒヤリハットや事故情報の共有等
- 安全風土の確立
 - 安全責任を持つ、できることから始める、当たり前を繰り返す。

安全責任を持つ、できることから始める、当たり前を繰り返す。

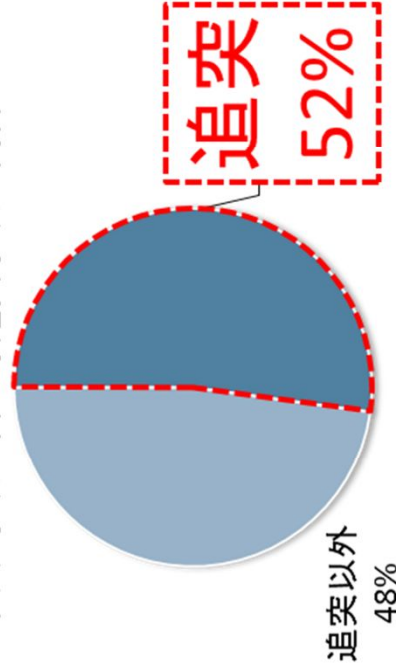
安全責任を持つ、できることから始める、当たり前を繰り返す。



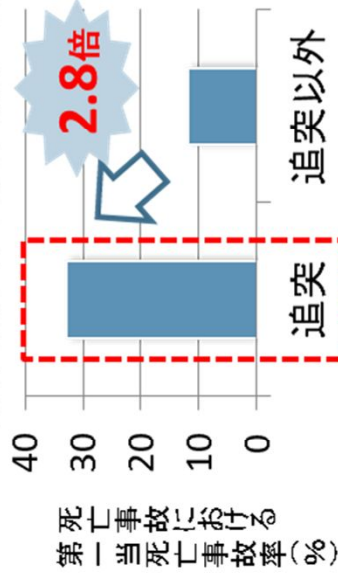
トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～ 掲出用ポスター①

追突事故は、トラック事故の半分を占める。
さらに、ドライバーが死亡する事故につきなりやすい。

<トラック事故に占める追突事故の割合>

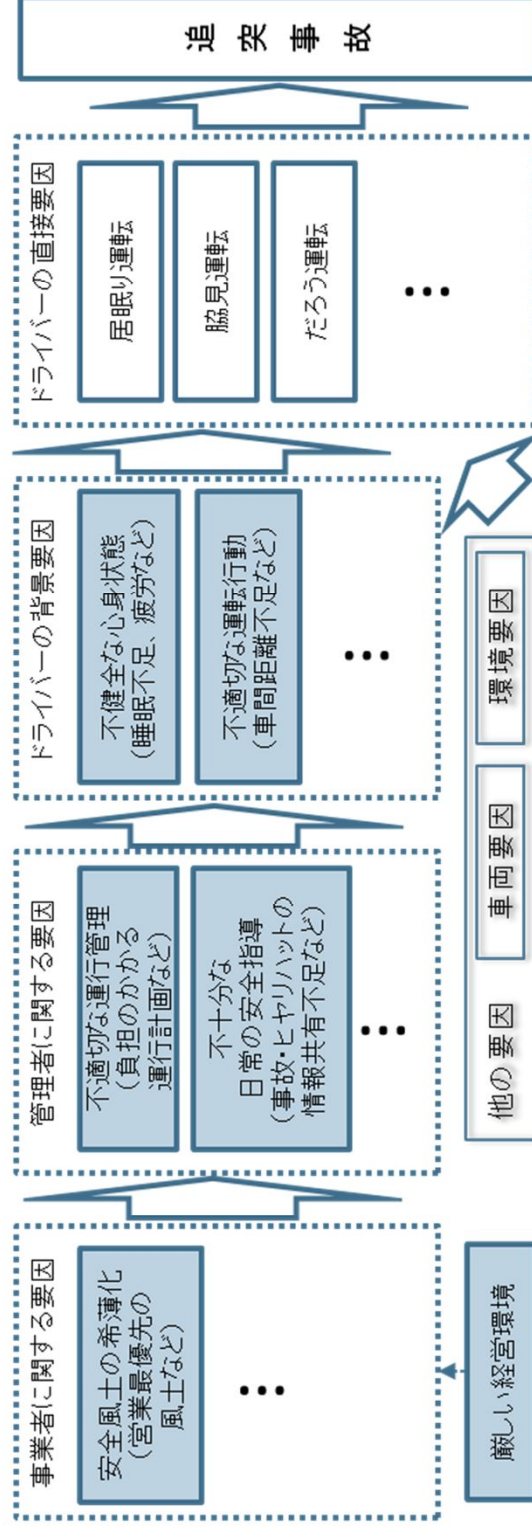


<トラック事故におけるドライバーの死亡事故割合>
※ドライバーの死亡事故割合=(第1当死亡事故件数)÷(死亡事故件数)

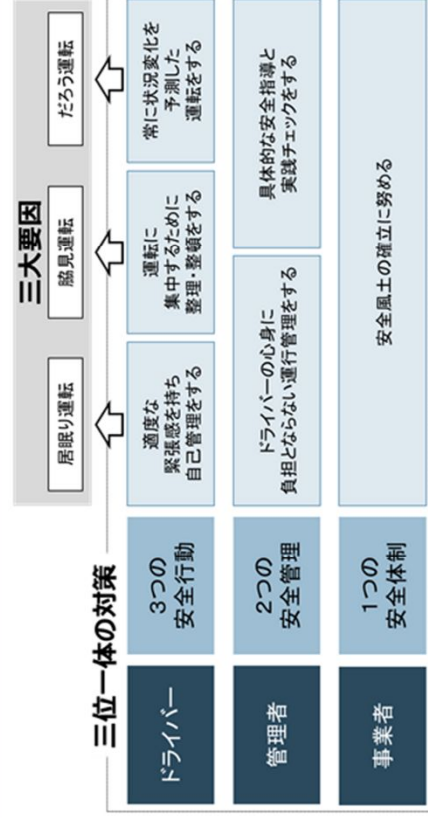


「居眠り運転」「脇見運転」「だろろ運転」が追突事故の三大要因である。
背景には、運行管理や安全体制に関する要因が存在する。

<追突事故発生の要因関係の例>



三大要因へ三位一体の対策で追突事故を撲滅しよう！

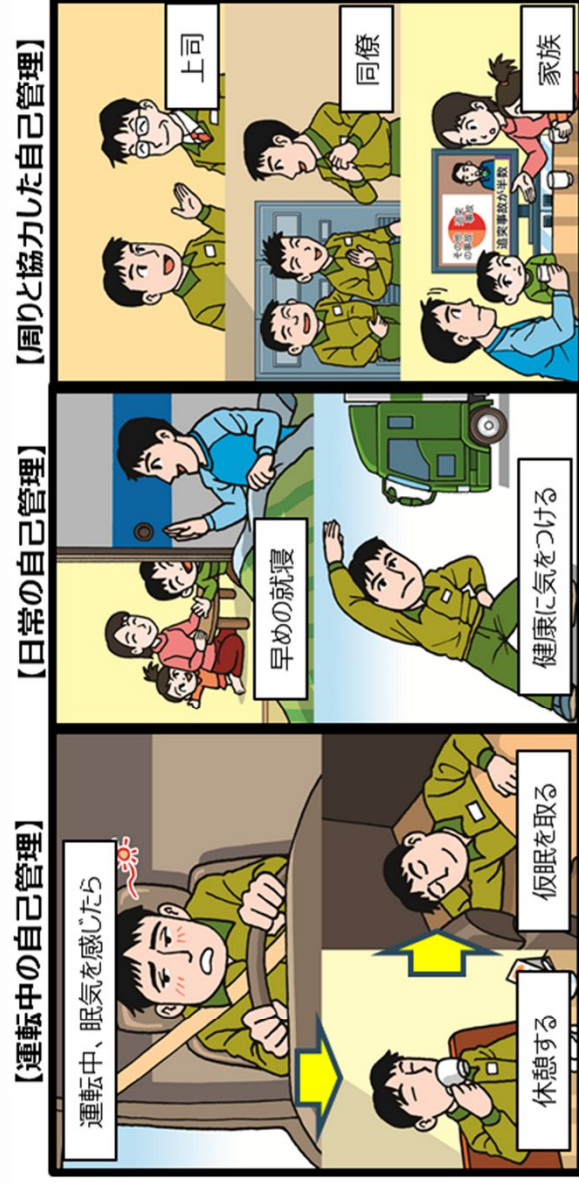


トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～ 掲出用ポスター②

三要因への働きかけ

居眠り	協見	だるう運転
◎	○	△

適度な緊張感を持ち自己管理をする



具体的な取組み

<ドライバー>

- 運転中の自己管理
 - 眠気や疲れを感じたら、いったん休憩する。
 - 高速道に乗ったら1時間以内に休憩する。
 - 渋滞等で遅延が生じても、焦らずに管理者へ連絡する。
- 日常の自己管理
 - 疲労をためないように心がけ、健康管理に気をつける。
- 周囲と協力した自己管理
 - 上司、同僚、家族とコミュニケーションをとる。

<管理者・事業者>

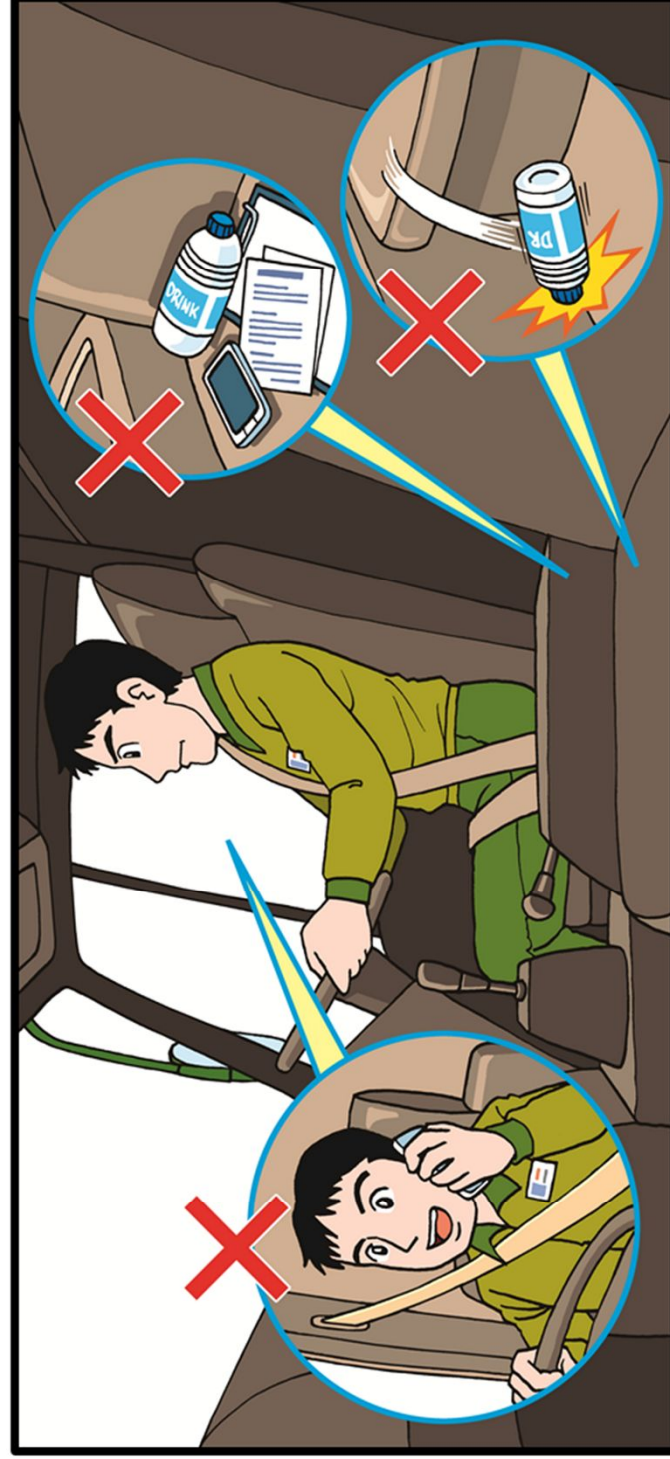
- ドライバーの心身に負担とならない運行管理
 - 余裕のある運行計画の策定、ドライバーの健康・疲労への配慮、ドライバーとの信頼関係構築等
- 具体的な安全指導と実践チェック
 - 理解しやすい具体的指導、理解度・実践状況の把握、ヒヤリハットや事故情報の共有等
- 安全風土の確立
 - 安全責任を持つ、できることから始める、当たり前を繰り返す。

トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～ 掲出用ポスター③

三要因への働きかけ

居眠り	脇見	だろろ運転
△	◎	△

運転に集中するために整理・整頓をする



具体的な取組み

<ドライバー>

- 走行中は、伝票・ルートマップを手にしない。
- 走行中は、携帯電話を手に取らない。
- ペットボトルやタバコなど、ものが倒れたり落ちたりしないようにする。

<管理者・事業者>

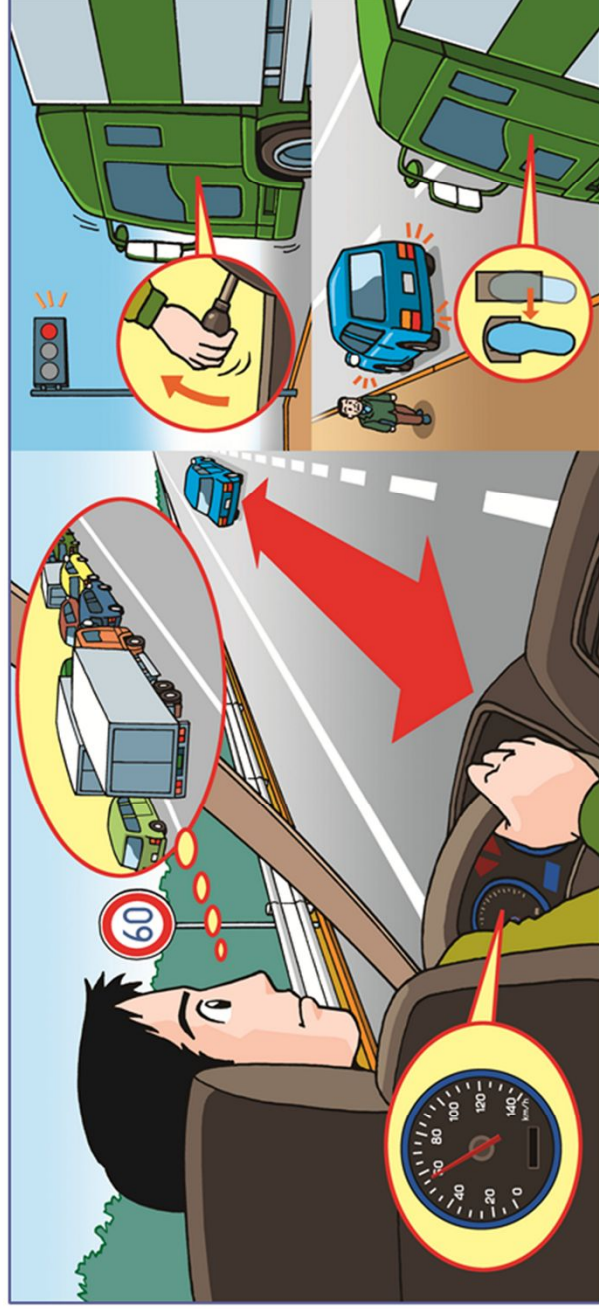
- ドライバーの心身に負担とならない運行管理
 - 余裕のある運行計画の策定、ドライバーの健康・疲労への配慮、ドライバーとの信頼関係構築等
- 具体的な安全指導と実践チェック
 - 理解しやすい具体的指導、理解度・実践状況の把握、ヒヤリハットや事故情報の共有等
- 安全風土の確立
 - 安全責任を持つ、できることから始める、当たり前を繰り返す。

トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～ 掲出用ポスター④

三要因への働きかけ

居眠り	脇見	だろろう運転
△	○	◎

常に状況変化を予測した運転をする



具体的な取り組み

<ドライバー>

- 高速道、一般道共通
 - 安全な速度を確保する。また、絶対に制限速度を遵守する。
 - 適切かつ余裕ある車間距離を確保する。
 - 常に行く先の渋滞や故障車などの存在を見据えて運転する。
 - カーブや豪雨、豪雪等の悪天候の見通しが悪い道路状況においては、細心の注意を払って走行する。

■ 一般道

- 停止時は不意な発進を防ぐためにサイドブレーキをひく。
- すぐに止まれるように、足はブレーキペダルに置く。
- 早めのブレーキを心がける。

<管理者・事業者>

- ドライバーの心身に負担とならない運行管理
 - 余裕のある運行計画の策定、ドライバーの健康・疲労への配慮、ドライバーとの信頼関係構築等
- 具体的な安全指導と実践チェック
 - 理解しやすい具体的指導、理解度・実践状況の把握、ヒヤリハットや事故情報の共有等
- 安全風土の確立
 - 安全責任を持つ、できることから始める、当たり前を繰り返す。

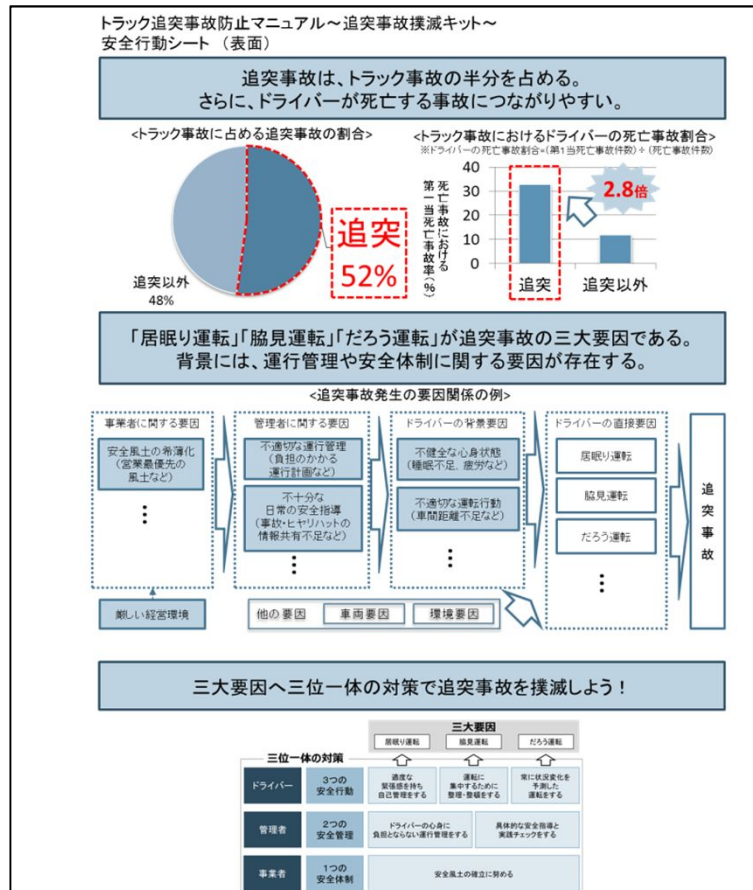
4. 実践ツール

(2) ツール： 安全行動シート

■ 概要

- 追突事故防止の取組みに関し、ドライバーが行う3つの安全行動をまとめたもの。
- 点呼時の確認や、ドライバーが車内に携帯する等、日常的に安全行動を確認するために使用することを想定。

【追突事故のリスク(表面)】



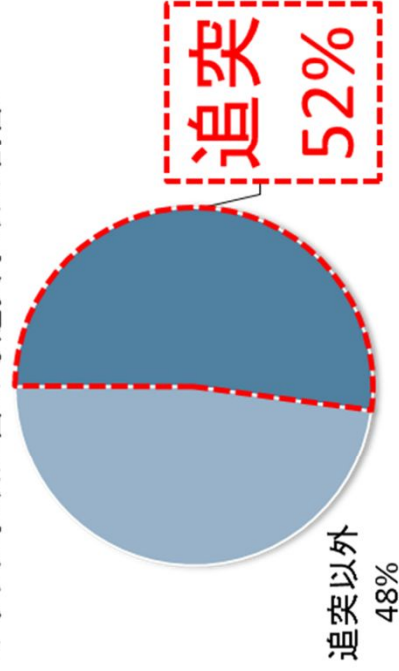
【ドライバーの3つの安全行動(裏面)】



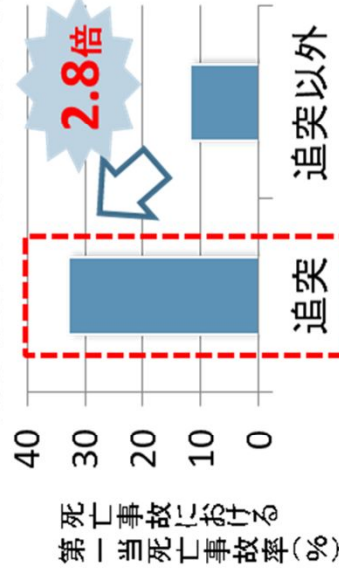
トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～ 安全行動シート（表面）

追突事故は、トラック事故の半分を占める。
さらに、ドライバーが死亡する事故に占めやすい。

＜トラック事故に占める追突事故の割合＞

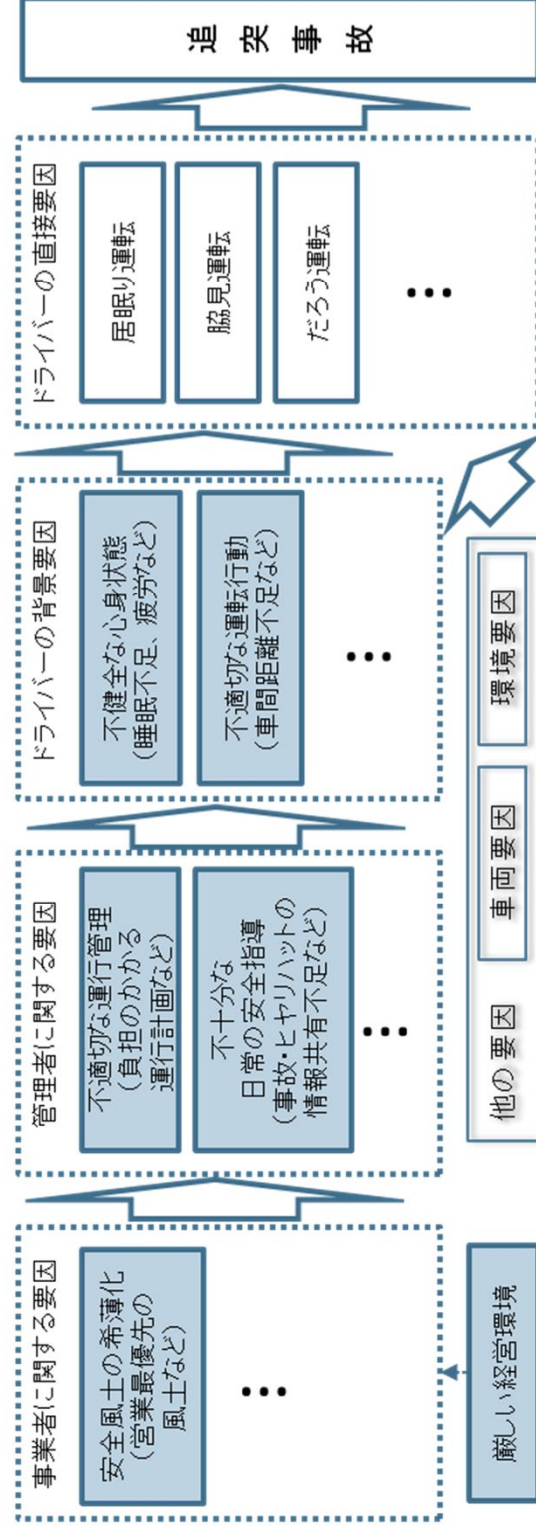


＜トラック事故におけるドライバーの死亡事故割合＞
※ドライバーの死亡事故割合=(第1当死亡事故件数)÷(死亡事故件数)

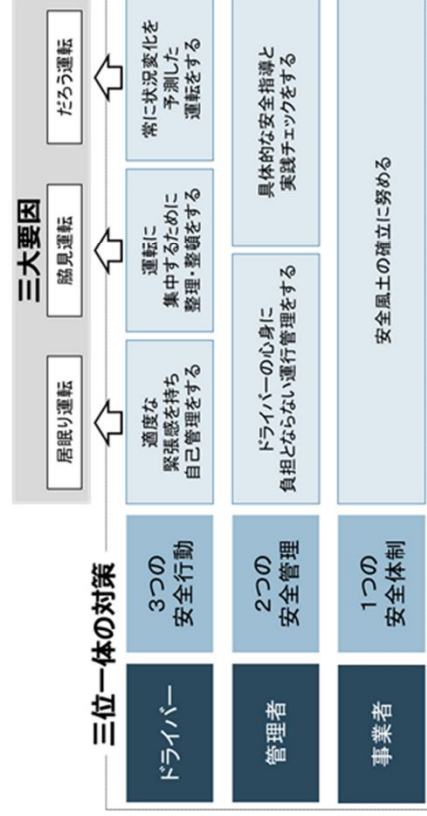


「居眠り運転」「脇見運転」「だろろ運転」が追突事故の三大要因である。
背景には、運行管理や安全体制に関する要因が存在する。

＜追突事故発生の要因関係の例＞



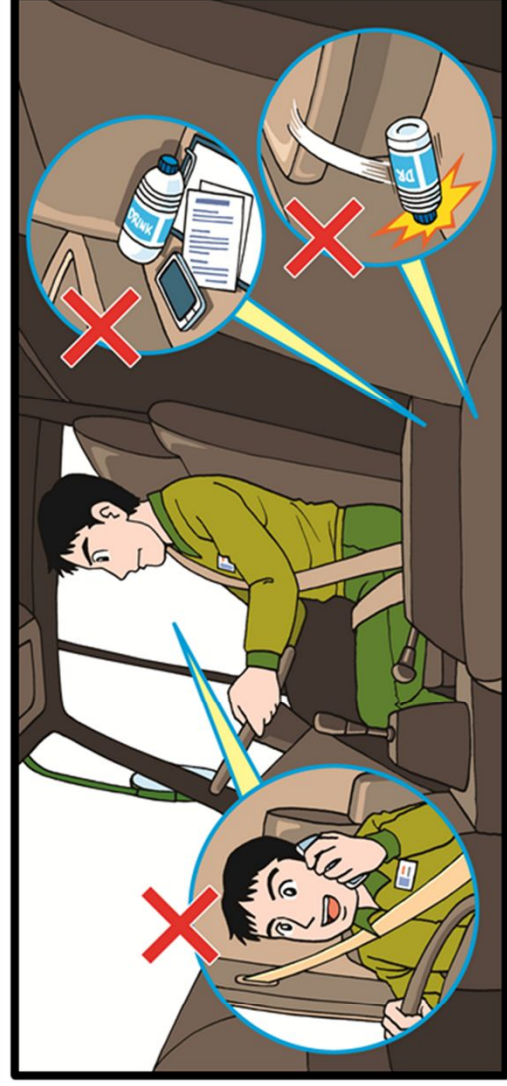
三大要因へ三位一体の対策で追突事故を撲滅しよう！



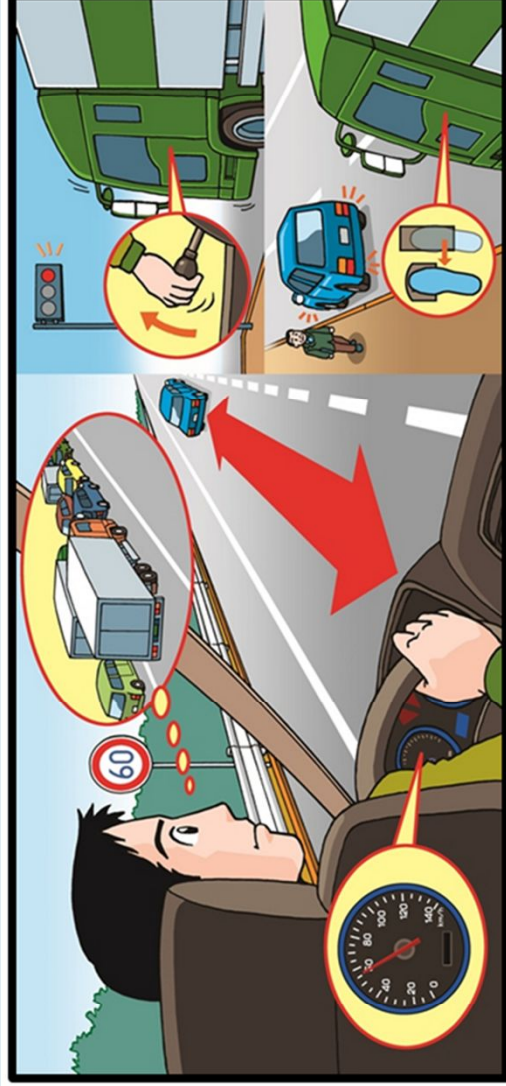
適度な緊張感を持ち自己管理をする



運転に集中するために整理・整頓をする



常に状況変化を予測した運転をする



4. 実践ツール

(2) ツール： 添乗・面談チェックシート

■ 概要

- 追突事故を防止する取組みの理解度・実践度を確認するためのもの。
- 事業者・管理者が、ドライバーとの面談や添乗指導の際に使用することを想定。

トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～

添乗・面談チェックシート

日付

ドライバー

管理者

添乗時・チェック項目

場面	安全行動	具体的な取組み	ドライバー	管理者
乗車時	1 集中するために整頓をする	<input type="checkbox"/> ペットボトルやタバコなど、ものが倒れたり落ちたりしないようにする <input type="checkbox"/> (走行中)伝票・ルートマップは手に取らない <input type="checkbox"/> (走行中)携帯電話は手に取らない ※ 乗務前に整理・整頓状況を確認し、走行中もチェックする	2 <input type="checkbox"/> できている <input type="checkbox"/> できていない	<input type="checkbox"/> できている <input type="checkbox"/> できていない
	適度な緊張感を持ち自己管理をする	【運転中の自己管理】 <input type="checkbox"/> 眠気や疲れを感じたら、いったん休憩する <input type="checkbox"/> 渋滞等で遅延が生じても、焦らずに管理者へ連絡する <input type="checkbox"/> (高速道のみ) 高速道に乗ったら1時間以内に休憩する	<input type="checkbox"/> できている <input type="checkbox"/> できていない	<input type="checkbox"/> できている <input type="checkbox"/> できていない
走行中	常に状況変化を予測した運転をする	【一般道・高速道共通】 <input type="checkbox"/> 安全な速度を確保する。また、絶対に制限速度を遵守する <input type="checkbox"/> 適切かつ余裕のある車間距離を確保する <input type="checkbox"/> 常に行く先の渋滞や故障車などの存在を見据えて運転する <input type="checkbox"/> カーブや豪雨、豪雪等の悪天候時の見通しが悪い道路状況においては、細心の注意を払って走行する 【一般道】 <input type="checkbox"/> 停止時は不意な発進を防ぐためにサイドブレーキをひく <input type="checkbox"/> すぐに止まれるように、ブレーキペダルに足を置く <input type="checkbox"/> 早めのブレーキを心がける	<input type="checkbox"/> できている <input type="checkbox"/> できていない	<input type="checkbox"/> できている <input type="checkbox"/> できていない

面談時・チェック項目

安全行動	具体的な取組み	ドライバー	管理者
適度な緊張感を持ち自己管理をする	【日常の自己管理】 <input type="checkbox"/> 疲労をためないよう心がけ、健康管理に気を付ける	<input type="checkbox"/> できている <input type="checkbox"/> できていない	<input type="checkbox"/> できている <input type="checkbox"/> できていない
	【周囲と協力した自己管理】 <input type="checkbox"/> 上司、同僚、家族と話し合い、情報共有する	<input type="checkbox"/> できている <input type="checkbox"/> できていない	<input type="checkbox"/> できている <input type="checkbox"/> できていない

3

コメント(管理者)

< 構成 >

3つの安全行動

理解度や実施状況を、ドライバー本人、管理者それぞれが確認
それぞれのコメントを記載

< ポイント >

- 指導したことが理解・実践できているか、自己評価し、管理者が更に評価
- 自己評価と管理者評価に差がある部分を中心に指導
- 裏面は自社独自の目標を入れるひな形

添乗・面談チェックシート

添乗時・チェック項目

場面	安全行動	具体的な取組み	ドライバー	管理者
乗務前	運転に集中するために整理・整頓をする	<input type="checkbox"/> ペットボトルやタバコなど、ものが倒れたり落ちたりしないようにする <input type="checkbox"/> (走行中)伝票・ルートマップは手に取らない <input type="checkbox"/> (走行中)携帯電話は手に取らない 乗務前に整理・整頓状況を確認し、走行中もチェックする	できている できていない	できている できていない
走行中	適度な緊張感を持ち自己管理をする	【運転中の自己管理】 <input type="checkbox"/> 眠気や疲れを感じたら、いったん休憩する <input type="checkbox"/> 渋滞等で遅延が生じて、焦らずに管理者へ連絡する <input type="checkbox"/> (高速道のみ) 高速道に乗ったら1時間以内に休憩する	できている できていない	できている できていない
	常に状況変化を予測した運転をする	【一般道・高速道共通】 <input type="checkbox"/> 安全な速度を確保する。また、絶対に制限速度を遵守する <input type="checkbox"/> 適切かつ余裕のある車間距離を確保する <input type="checkbox"/> 常に行く先の渋滞や故障車などの存在を見据えて運転する <input type="checkbox"/> カーブや豪雨、豪雪等の悪天候時の見通しが悪い道路状況においては、細心の注意を払って走行する 【一般道】 <input type="checkbox"/> 停止時は不意な発進を防ぐためにサイドブレーキをひく <input type="checkbox"/> すぐに止まれるように、ブレーキペダルに足を置く <input type="checkbox"/> 早めのブレーキを心がける	できている できていない	できている できていない

面談時・チェック項目

安全行動	具体的な取組み	ドライバー	管理者
適度な緊張感を持ち自己管理をする	【日常の自己管理】 <input type="checkbox"/> 疲労をためないように心がけ、健康管理に気を付ける	できている できていない	できている できていない
	【周囲と協力した自己管理】 <input type="checkbox"/> 上司、同僚、家族と話し合い、情報共有する	できている できていない	できている できていない

コメント(ドライバー)

コメント(管理者)

添乗・面談チェックシート

日付	ドライバー	管理者
----	-------	-----

場面	安全行動	具体的な取組	ドライバー	管理者
			できている できていない	できている できていない
			できている できていない	できている できていない
			できている できていない	できている できていない
			できている できていない	できている できていない
			できている できていない	できている できていない
			できている できていない	できている できていない
			できている できていない	できている できていない
			できている できていない	できている できていない

コメント(ドライバー)

コメント(管理者)

4. 実践ツール

(2) ツール： 「できることから今すぐやろう！」シート (PDCA シート)

■ 概要

- 事業者・管理者が追突事故防止を中心に、その他の事故防止も含めて安全の取組みを検討・計画し、振り返るためのシート。(「トラック追突事故防止マニュアル」(平成23年度・国土交通省)から引用)

活用方法の詳細は、国土交通省「[現場管理者向け]トラック追突事故防止マニュアル～できることから今すぐやろう！～」ご参照

【「できることから今すぐやろう！」シート】

【シートへの記入例】



4. 実践ツール

(2) ツール： 「できることから今すぐやろう！」シート (PDCA シート)

■ 構成

トラック追突事故防止 「できることから今すぐやろう！」シート

【現場管理者向け】
トラック追突事故防止マニュアル

このシートは、追突事故防止を中心に、その他の事故防止も含めて安全の取り組みを検討できるシートです。
別添のマニュアルは、このシートを活用する上でわからないことがある場合にその部分だけ読んでください。

トラック事業者にとって追突事故は最重要課題

自社で起こってなくても、追突リスクはしっかり対策しよう！

＜当社の社風＞

のよな取り組みをしてきた？ 事故の発生状況は？ 良かった点・反省点は？

安全や危険の目標は？ どのくらい安全意識が高い/低いと感じる？

今後、何をしたい？ 今後、何をやる？

実際に実施できた？

結果は？ 事故は減った？ 安全になった？

前掲

質問①
＜現状の把握＞

質問②
＜リスク評価指標の策定・目標の設定＞

質問③
＜取り組みの検討・優先順位付け＞

質問④
＜実施結果の記録＞

質問⑤
＜効果検証＞

追突 47%
追突以外 53%

追突の発生率
P.4

マニュアル
参照ページ
P.4

P.9

P.9

P.9

P.11

P.10

P.12-13

P.14

P.14

P.14

事故件数以外にも

つけた目標を達成しよう！

まず、3つだけ考えよう！

社長が率先して取り組んでください

期前を過ぎて途中で取りやめした場合にその旨を必ずお知らせください

次のページに記入例があります。

【全体構成】

< 社風を踏まえた対策 > (前提)



< 現状の把握 > (質問)



< リスク評価指標の策定・目標の設定 >
(質問)



< 取り組みの検討・優先順位付け >
(質問)



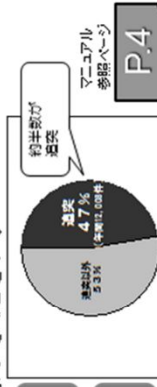
< 実施結果の記録 > (質問)



< 効果検証 > (質問)

このシートは、追突事故防止を中心に、その他の事故防止も含めて安全の取り組みを検討できるシートです。別添のマニュアルは、このシートを活用する上でわからないことがある場合にその部分だけ読んでください。

トラック事業者にとって追突事故は最重要課題
自社で起こっていないなくても、追突リスクはしっかり対策しよう！



前提

<当社の社風>

P.9

質問①

<現状の把握>

どのような取り組みをしてきた？

P.9

事故の発生状況は？

P.9

良かった点・反省点は？

P.9

質問②

<リスク評価指標の策定・目標の設定>

安全や危険の目標は？

P.11

どういときに会社全体の安全意識が高い/低いと感じる？

P.10

指標①

目標

指標②

目標

事故件数以外にも目標を設定しよう！

必ず、追突事故防止に向けた目標を設定しよう！

今後、何をしたい？今後、何をやる？

P.12-13

質問③

<取り組みの検討・優先順位付け>

まず、3つだけ考えよう！

社長が判断して何をやるか決めよう！

質問④

<実施結果の記録>

実際に実施できた？

P.14

期間を決めて、途中で振り返り、場合によっては計画を変更しよう！

質問⑤

<効果検証>

結果は？

P.14

事故は減った？安全になった？

P.14

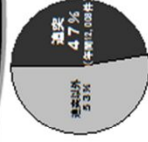
次のページに、記入例があります。

このシートは、追突事故防止を中心に、その他の事故防止も含めて安全の取り組みを検討して別添のマニュアルは、このシートを活用する上でわからないことがある場合にその部分だけ読んで

記入例

トラック事業者にとって追突事故は最重要課題

自社で起こっていないなくても、追突リスクはしっかり対策しよう！



和半報が追突

マニュアル参照ページ

P.4

前提

<当社の社風>

- 例1 当社社員は、義理人情に厚く、仲間意識が強い。
- 例2 当社のドライバーは、現場のリーダーである班長に対する信頼が厚い。
- 例3 当社は、ドライバーの独立心が強く、ドライバー同士のコミュニケーションはそれほど活発ではない。

P.9

どのような取り組みをしてきた？

- 朝礼での安全5カ条唱和
- 運転台の整理・整頓とチェック
- 年1回の安全運転講習会の実施

P.9

事故の発生状況は？

- 追突事故 1件
- 交差点での接触事故 1件

P.9

良かった点・反省点は？

- 【良かった点】
- 唱和により、事故件数が減ったように感じる。
 - 整理整頓の徹底で、身だしなみまで良くなったように思う。
- 【反省点】
- 安全運転講習会がマンネリ化している。

質問①

(現状の把握)

安全や危険の目標は？

指標①	目標	ドライバーからのヒヤリハット件数
指標②	目標	燃費効率
		エコドライブの推進による前年比3%改善

P.10

どういときに会社全体の安全意識が高い/低いと感じる？

- ドライバーからの改善提案が増えたとき
- ヒヤリハットの報告件数が多くなったとき
- 燃費が悪くなってきたとき

P.11

事故件数以外にも目標を設定しよう！

必ず、追突事故防止に向けた目標を設定しよう！

質問②

(リスク評価指標の策定・目標の設定)

今後、何をしたい？ 今後、何をやる？

<例1>

- ヒヤリハットの自主的報告を指導する。
- 燃費を行動目標にし、効率化のために常に前方の信号を注意するよう指導する。
- 携帯電話や書類等は、運転台の後部座席に置くよう指導する。

<例2>

- 燃費改善率により、表彰する仕組みを作る。
- 安全運転講習会の内容を工夫するとともに、開催回数を増やす。
- 現場管理者とドライバーのミーティングを週に1回設け、事故防止のための場とする。

P.12-13

まず、3つだけ考えよう！

社長が判断して何をやるか決めよう！

実際に実施できた？

P.14

質問④

(実施結果の記録)

- エコドライブの実施状況(燃費)を行動目標に設定し、月ごとに実績を貼り出した。

結果は？

指標①	ドライバーからのヒヤリハット件数 一人平均6件
指標②	燃費効率前年比2.5%改善

事故は減った？安全になった？

- 事故件数 追突1件、その他1件。事故件数そのものは、すぐに変化しなかったが、ドライバー同士がどうしたら燃費を良くするか、話し合うようになった。この雰囲気を保ち続けたい。

P.14

期間を決めて、途中で振り返り場合によっては計画を変更しよう！

質問⑤

(効果検証)

MEMO



5 . 参考データ

5 . 参考データ

(1) 居眠り運転の実態

- 「前方不注意(内在的)」のうち、考え事等の漫然運転に当たる項目は、追突事故の要因の約2割を占める。一方で下記調査から、日本における居眠り事故が2割程度発生している可能性がある」と指摘されている。
- 従って、考え事等の漫然運転に当たる項目は「居眠りに近い状態」と推定される。

～『高速道路での居眠り運転防止に向けた効果的な対策に関する調査研究』より～

‘眠気やヒヤリハットの体験および警察発表の居眠り事故の割合から、日本と欧州では頻度に大きな差は見られない。欧州各国では警察発表の事故とは別に、サンプル調査と思われる居眠り運転事故のデータが存在し、事故全体に占める程度は約2割であることが確認できる。つまり、欧州各国においても、警察の記録では居眠り運転関連衝突事故の割合は1～4%と過小評価されており、また日本における居眠り事故の実態も数パーセント程度ではなく、2割程度はあろうかと思われる。’

	日 本		欧州	
眠気	1回/月	8 %	1回/月(仏)	3 %
ヒヤリ	ヒヤリ	50 %	あやうく居眠り(英)	30 %
	かなりヒヤリ	10 %	あやうく事故(仏)	4 %
警察発表の 居眠り事故	全事故の	1 %	全事故または	1～
	死亡事故の	3 %	死亡事故の	4 %
居眠り事故 の実態	欧州と同程度との推測より 2割程度の可能性		事故全体(独)	19 %
			道路全体(英)	16 %
			高速道路(英)	23 %
			大型トラック(独)	16 %
			単独事故(独)	44 %

[出典] 公益財団法人高速道路調査会 高速道路での居眠り運転防止に向けた効果的な対策に関する調査研究(平成26年度)



5 . 参考データ

(2) 要因別人身事故件数

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H26)】

人身事故 9,292件

死亡事故 58件

- 追突事故の要因について、人的要因が全件で指摘されている一方、車両的要因や道路環境的要因は件数が限られる。従って、追突事故を防止する上で、人的要因への対策が不可欠と言える。

<追突事故の要因別件数>

事故要因	件数
人的要因	9,292件
車両的要因	24件
道路環境的要因	183件

【出典】公益財団法人交通事故総合分析センター 平成26年に発生した事業用トラック(軽貨物除く)が第一当事者(第一当)の交通事故のうち、事故類型が追突事故のもの



MEMO



できることから始めよう！これまでの取組みを強化しよう！
これからも事故のない、安全な事業運営を祈念しています。

公益社団法人全日本トラック協会
〒160-0004
東京都新宿区四谷三丁目2番5

ホームページ

<http://www.jta.or.jp/>

制作協力

東京海上日動リスクコンサルティング株式会社