

都道府県トラック協会・全日本トラック協会　共催

プラン2025目標達成セミナー

削減目標達成への取り組み

セミナーの流れ

1. トラック事業における総合安全プラン2025
2. 飲酒運転の撲滅
3. 事業用トラック事故の傾向
4. 追突事故
5. 交差点事故
6. 事業者・管理者の対応
7. セミナー内容まとめ

用語の定義

本セミナーで使用する主なデータ

公益財団法人交通事故総合分析センターによる2024年1月～12月の

事業用トラック（軽貨物を除く）が第一当事者となる
死亡・重傷事故のデータ

事故件数の定義

死 亡	交通事故発生から24時間以内に亡くなった場合
重 傷	交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要する場合
軽 傷	交通事故によって負傷し、30日未満の治療を要する場合
死傷事故件数	「死亡」・「重傷」・「軽傷」の事故件数を合計したもの
死亡・重傷事故件数	「死亡」・「重傷」の事故件数のみ合計したもの

用語の定義

事業用トラックの車両区分

大型車	車両総重量7,500kg以上
中型車	車両総重量3,500kg以上7,500kg未満
小型車	車両総重量3,500kg未満

1 トラック事業における総合安全プラン2025

トラック事業における総合安全プラン2025の概要

事故削減の目標

全日本トラック協会　取組目標　※軽貨物を含まない

- 死者数と重傷者数の合計**970人以下**
- **飲酒運転ゼロ**

重点削減目標　各都道府県（車籍別）の共有目標

車両台数1万台あたりの
死者数と重傷者数の合計を6.5人以下

具体的取り組み内容

- 飲酒運転根絶に向けた取り組み
- 事業用トラックによる交通事故実態の把握と要因分析および事故防止対策の啓発
- ICT技術等新技術の普及促進
- 超高齢社会を踏まえた事故の防止対策
- 関係者の連携による安全体質の強化

※「プラン2025」は令和7年度が最終取り組みとなります

2 飲酒運転の根絶



飲酒運転による重大事故事例

事例　滋賀県高島市　令和元年10月27日

大型トラックが時速70kmで走行中、**飲酒による影響で居眠り運転状態で**、対向の相手方乗用車に正面衝突

▶ この事故により、相手方乗用車の運転者が死亡、同乗者が重傷を負った

原因

運転者

■ **運転者はチューハイ２ℓを摂取していた**

▶ 当該運転者は道路交通法違反（**酒気帯び運転**）の疑いで逮捕

事業者

■ 運転者の飲酒習慣を把握できていなかった

▶ 運転者は雇用されてから５日で、指導監督が不十分であった

影響　大津地裁　判決日：令和2年12月1日

ドライバーに懲役14年の判決言い渡し

悪質性　運転中、停止中含む7時間のあいだに、断続的にチューハイ２ℓを飲酒

常習性　約10年にわたり飲酒運転を繰り返した

出典：事業用自動車事故調査委員会報告書　大型トラックの衝突事故（国土交通省）　https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html

運転者への罰則・事業者への行政処分

酒酔い運転

- 5年以下の拘禁刑または100万円以下の罰金
- 違反点数35点（免許取り消し）

酒気帯び運転

- 3年以下の拘禁刑または50万円以下の罰金

違反点数と行政処分

呼気1ℓにつき0.25mg以上	25点	免許取り消し（欠格期間2年）
呼気1ℓにつき0.15mg以上0.25mg未満	13点	免許停止（90日）

飲酒運転に対する事業者の行政処分

ドライバーが飲酒運転を引き起こした場合	初違反　100日車 再違反　200日車
酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合において、飲酒が身体に与える影響、飲酒運転、酒気帯び運転の禁止に係る指導が未実施	それぞれ 初違反　100日車 再違反　200日車 ※令和6年10月1日より適用
酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合において、点呼が未実施	

上記に加えて事業者の指導監督義務違反、下命・容認があった場合

事業者が下命・容認した場合	違反営業所に対して14日間の事業停止
飲酒運転を伴う重大事故を引き起こし、かつ事業者が飲酒運転に係る指導監督義務違反の場合	違反営業所に対して7日間の事業停止
事業者が飲酒運転に係る指導監督義務違反の場合	違反営業所に対して3日間の事業停止

飲酒運転は事業者としても行政処分を受け、経営に重大な影響を及ぼす

出典：『広報とらっく』第2165号　令和2年11月15日　付録（公益社団法人全日本トラック協会）

飲酒運転防止対策

管理体制の強化

厳正な点呼の実施

- 出庫時・帰庫時は対面点呼を実施
- アルコール検知器による測定の徹底（IT点呼も含む）
- アルコール検知器使用の有無や酒気帯びの有無を点呼簿に記載

飲酒状況の実態把握

- ドライバー雇用時に、飲酒傾向を確認
- ドライバーとの個別面談や健康診断結果等から飲酒状況把握
- 運転室内の点検
- 休憩・中継地点等での抜き打ちチェック

指導・啓発の推進

社内処分の強化

- 酒気帯びが確認されたドライバーへ「乗務禁止」命令
- 帰庫時の酒気帯び確認時の厳正処分
- 飲酒運転の社内懲戒規定の見直し、処分強化

従業員等への啓発・指導

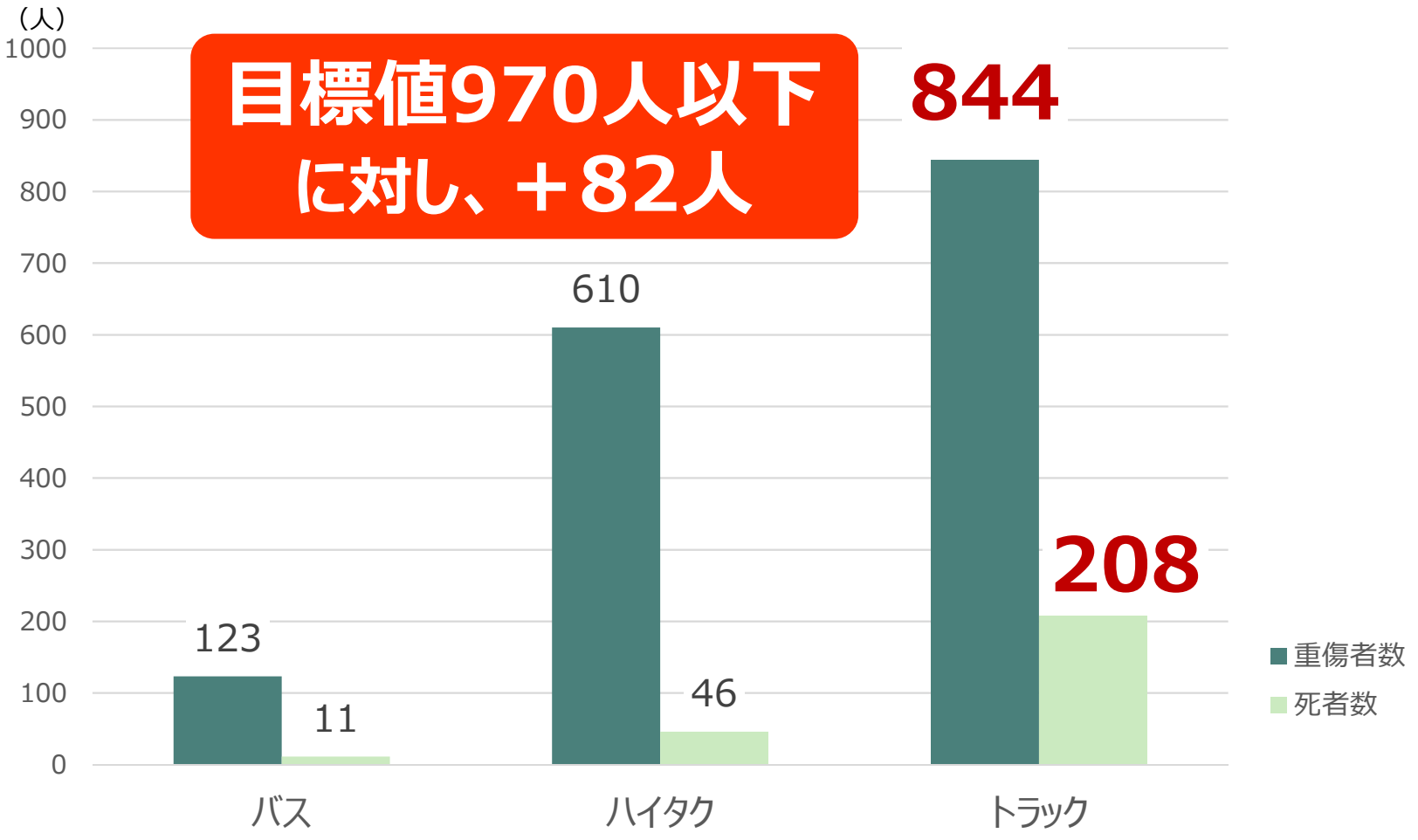
- 飲酒運転防止教育を定期的に実施
- 勤務時間前の飲酒禁止の徹底
- 酒気帯び時の申し出徹底
- ドライバーの家族へ、飲酒習慣改善や節酒等に対する協力要請
- 飲酒運転をしないことの署名活動の推進

出典：『飲酒運転防止対策マニュアル』（公益社団法人全日本トラック協会）

3 事業用トラック事故の傾向

業態別の死者数・重傷者数の比較

事業用トラックは、**死者数・重傷者数ともに**他の事業用自動車と比べ**多く発生**



出典：「令和6年に発生した事業用自動車（軽自動車およびミニカーを除く）が第一当事者となる死者数・重傷者数」（公益財団法人交通事故総合分析センター）

事故件数の内訳

死傷事故

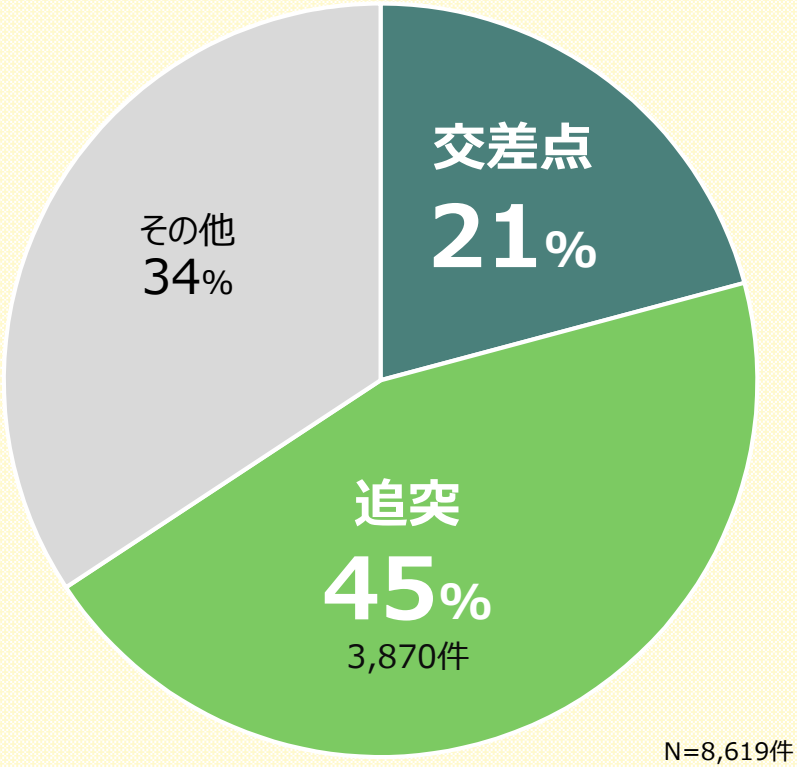
追突事故が45%と約半数

死亡・重傷事故

交差点事故が40%
次いで**追突事故が21%**

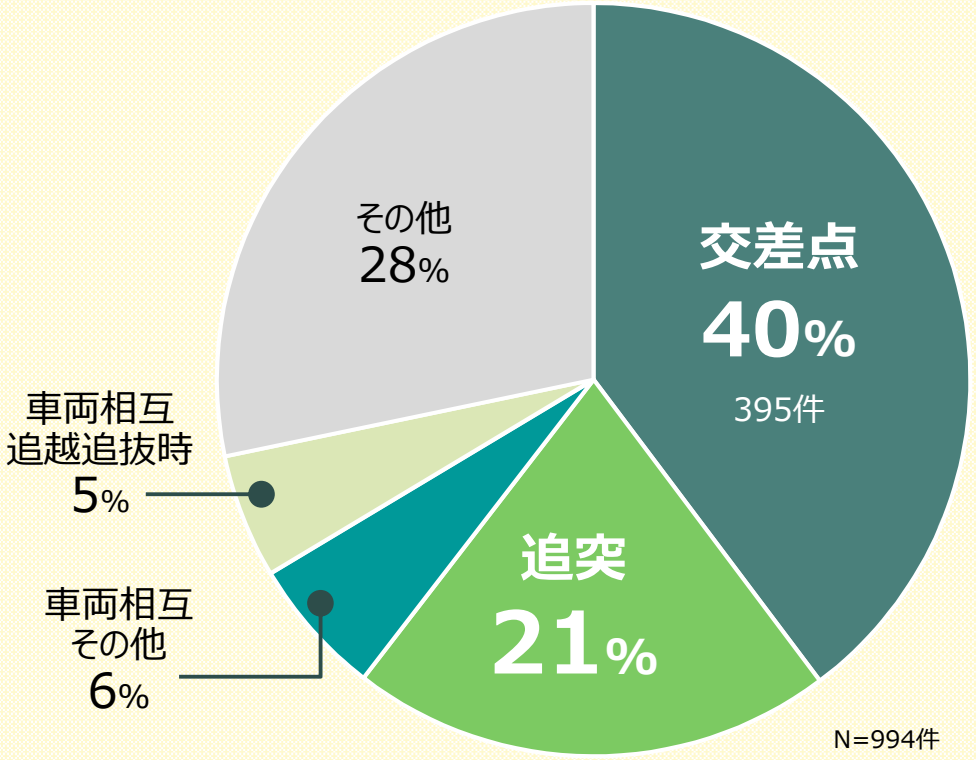
※対前年比+3%

死傷事故



N=8,619件

死亡・重傷事故



N=994件

道路種別死亡・重傷事故件数の内訳

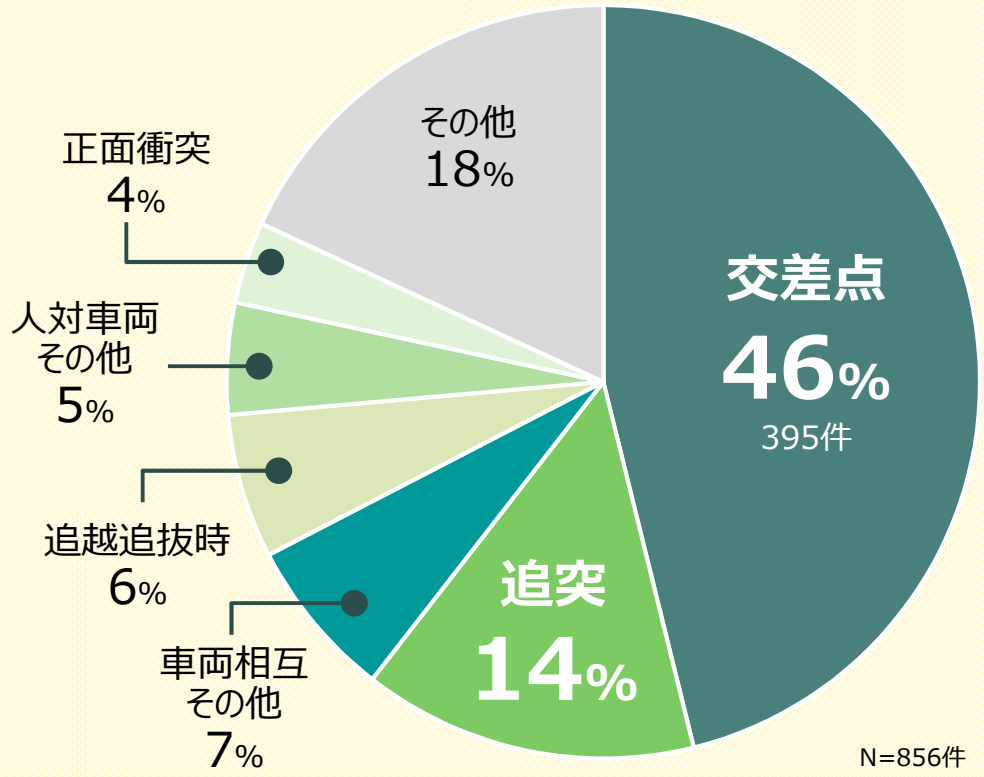
一般道

交差点事故が46%

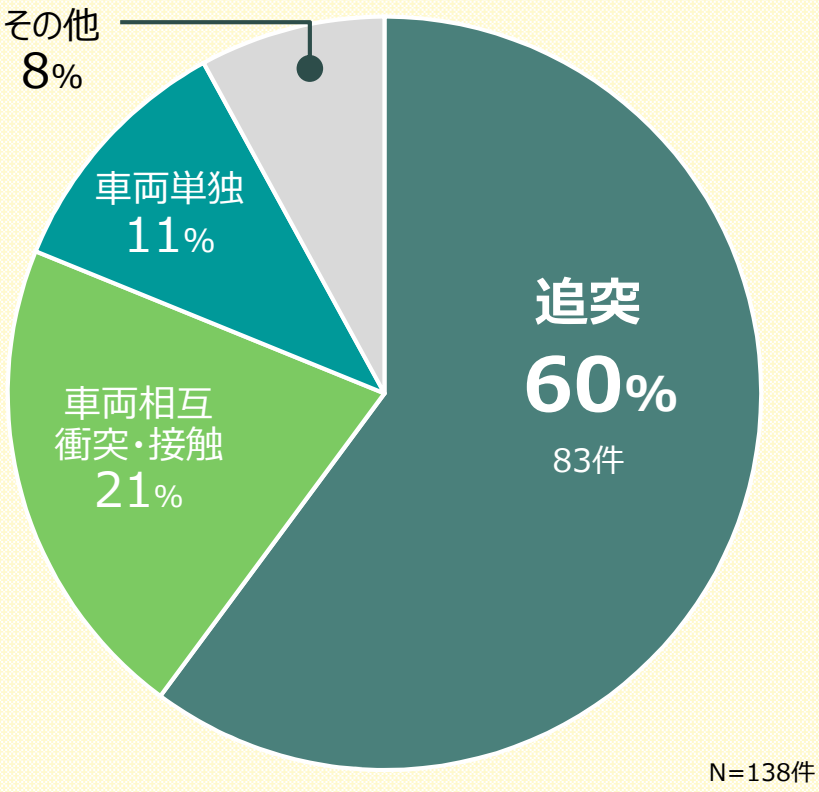
高速道

追突事故が60%

一般道



高速道

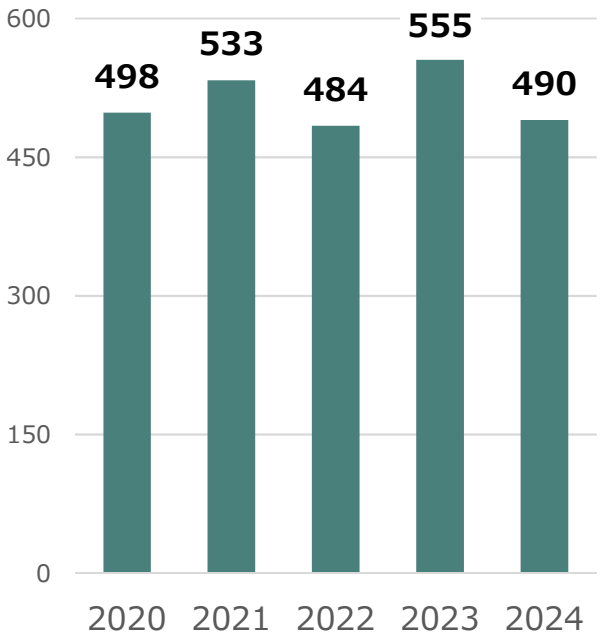


資料 事業用トラックによる事故件数推移（車両総重量別）

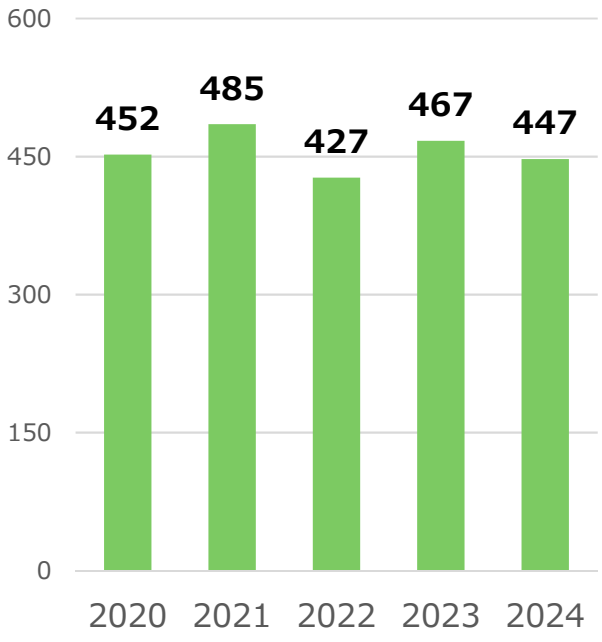
5年前と比較すると、 **大型車・中型車の死亡・重傷事故件数は横ばい傾向**
小型車の死亡・重傷事故件数は増加傾向

昨年度と比較すると、 **大型車・中型車の死亡・重傷事故件数は約10-12%減少し、**
小型車の死亡・重傷事故件数は約43%増加した

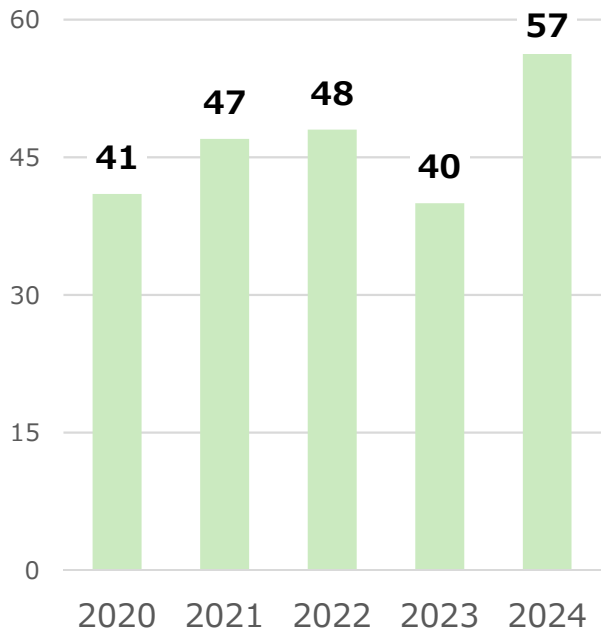
大型車



中型車

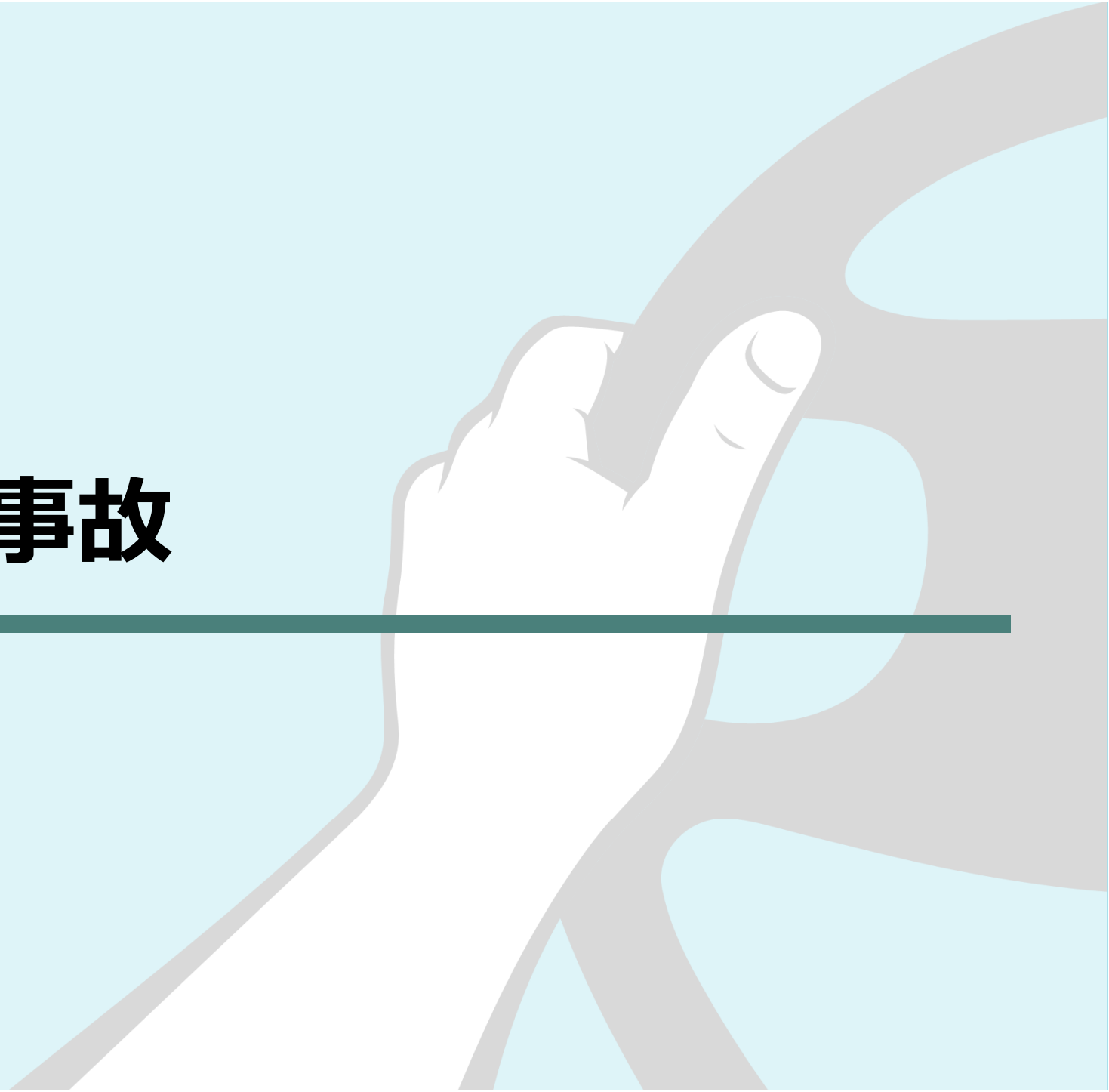


小型車




プラン2025
目標達成セミナー

4 追突事故



死亡・重傷事故の事故事例

追突事故

事例 岐阜県多治見市　平成29年8月30日

中央自動車道を大型トラックが走行中、駐車していた工事用車両４台に衝突。大型トラックの積み荷と積載されていた簡易トイレが高架下の国道に落下。国道を走行していたタクシー１台と乗用車３台に衝突。死者１名、重傷者３名。



原因

運転者

- **携帯電話の通話に意識が集中**し、高速道路の出口を見落としてしまい、**携帯電話の地図アプリを操作した**



事業者

- 運転中の携帯電話使用禁止の**管理が不十分**
- 運転開始後に電話で始業点呼を行うなど、運行の安全を確保するために**必要な確認や指示が適切に行われず**、運行管理実施体制が不適切



影響 岐阜地裁多治見支部　平成30年１月25日

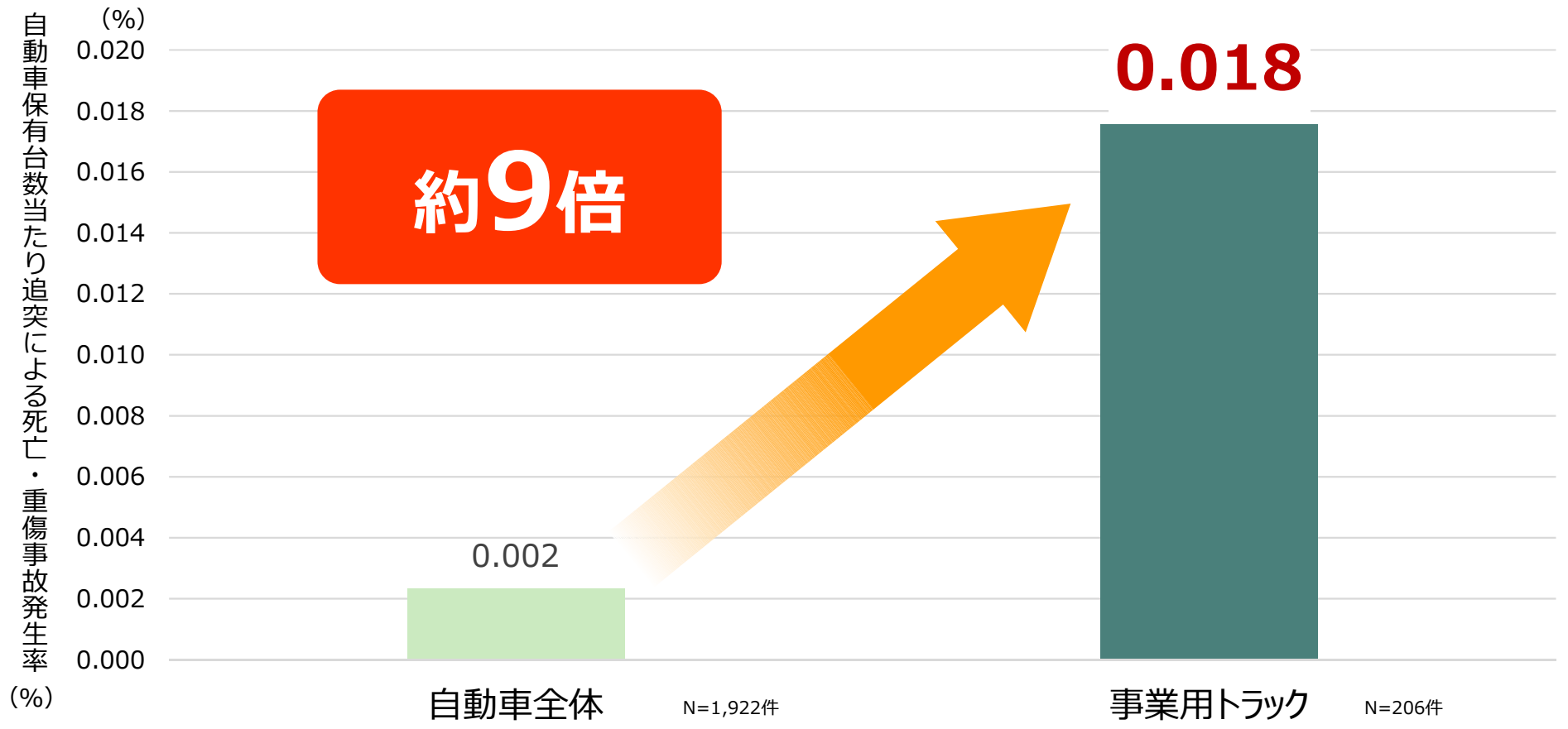
運転者：禁錮３年２月の判決言い渡し

出典：事業用自動車事故調査委員会報告書 大型トラックの衝突事故（国土交通省） https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html　出典：裁判例結果詳細（裁判所） https://www.courts.go.jp/app/hanrei_jp/detail4?id=87437

事業用トラックと自動車全体の死亡・重傷事故

追突事故

事業用トラックにおける追突事故では、自動車全体と比べ**約9倍**も死亡・重傷事故が発生

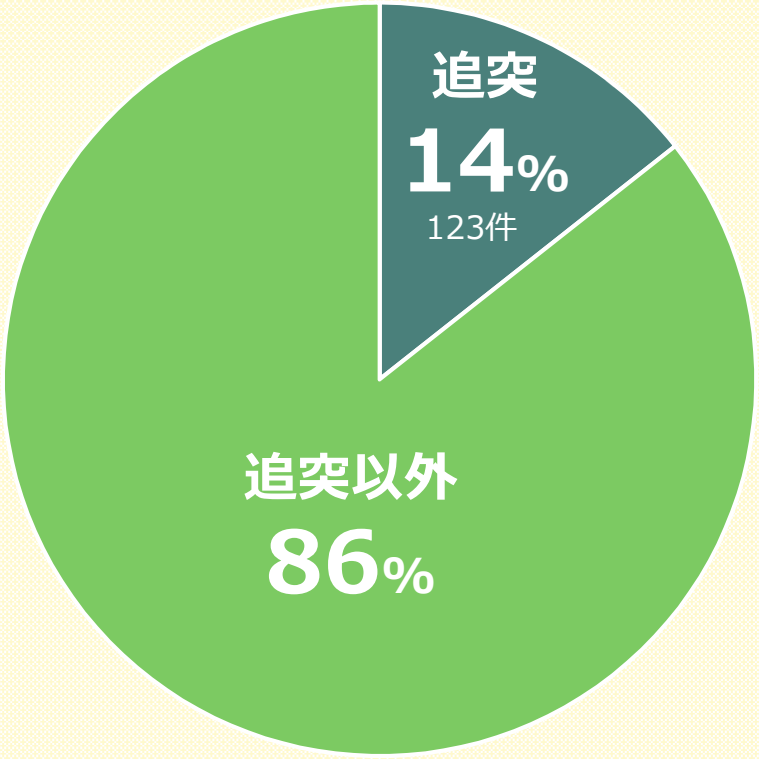


計算方法	自動車保有台数当たり追突による死亡・重傷事故発生率＝追突による死亡・重傷事故発生件数÷自動車保有台数×100

死亡・重傷事故発生件数の追突事故の割合

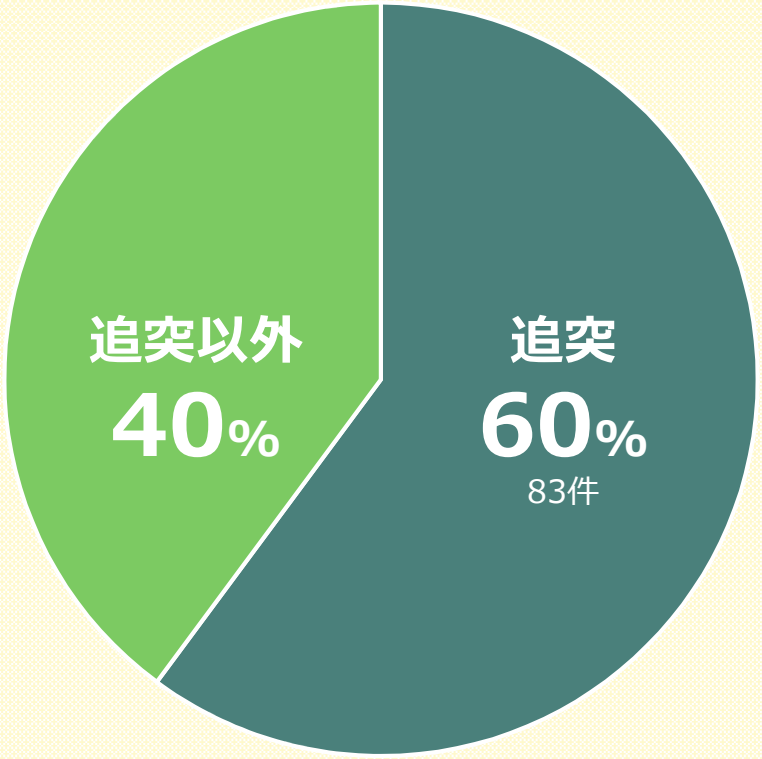
死亡・重傷事故のうち、追突による事故は、一般道で**14%**、高速道で**60%**

一般道



N=856件

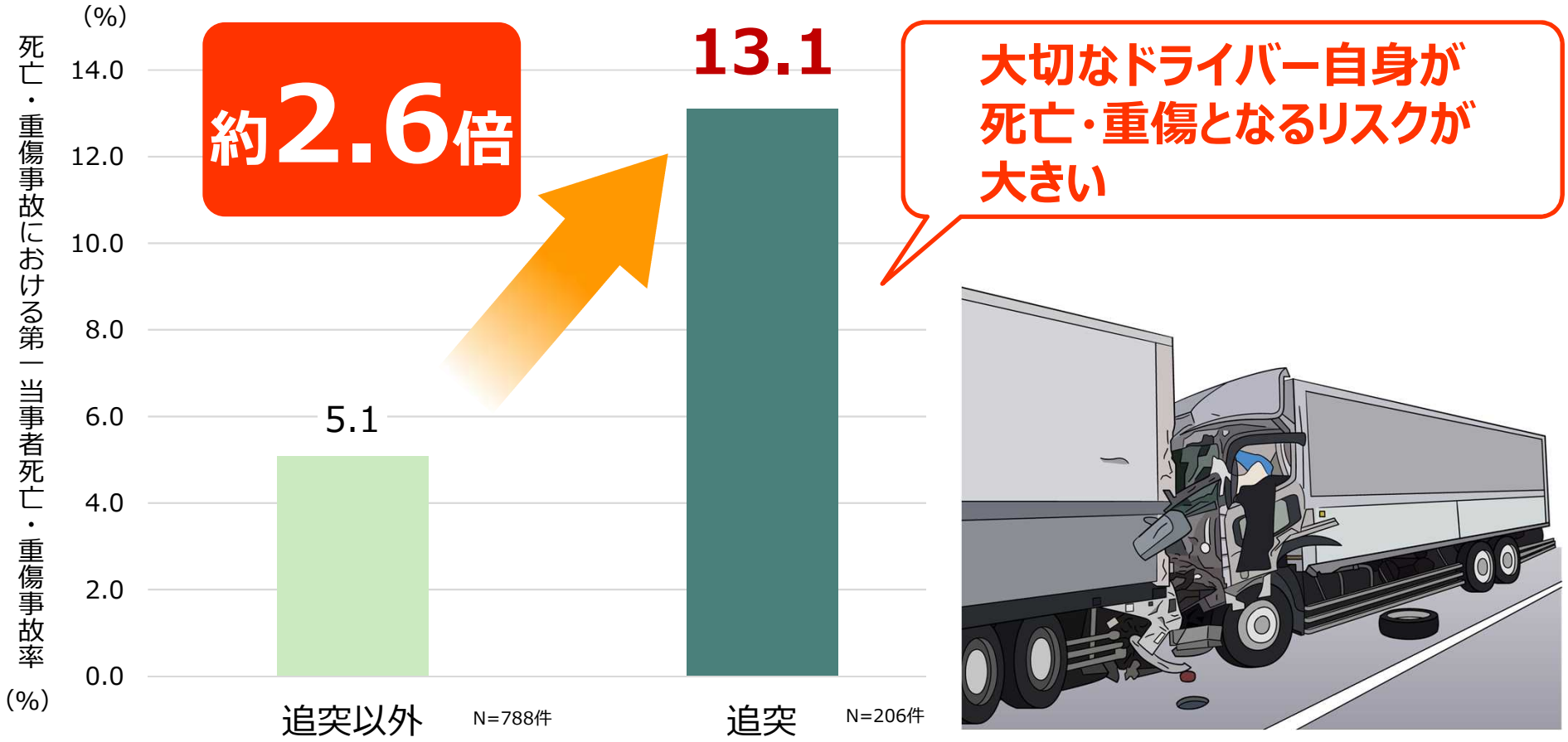
高速道



N=138件

追突事故の第一当事者死亡・重傷事故率

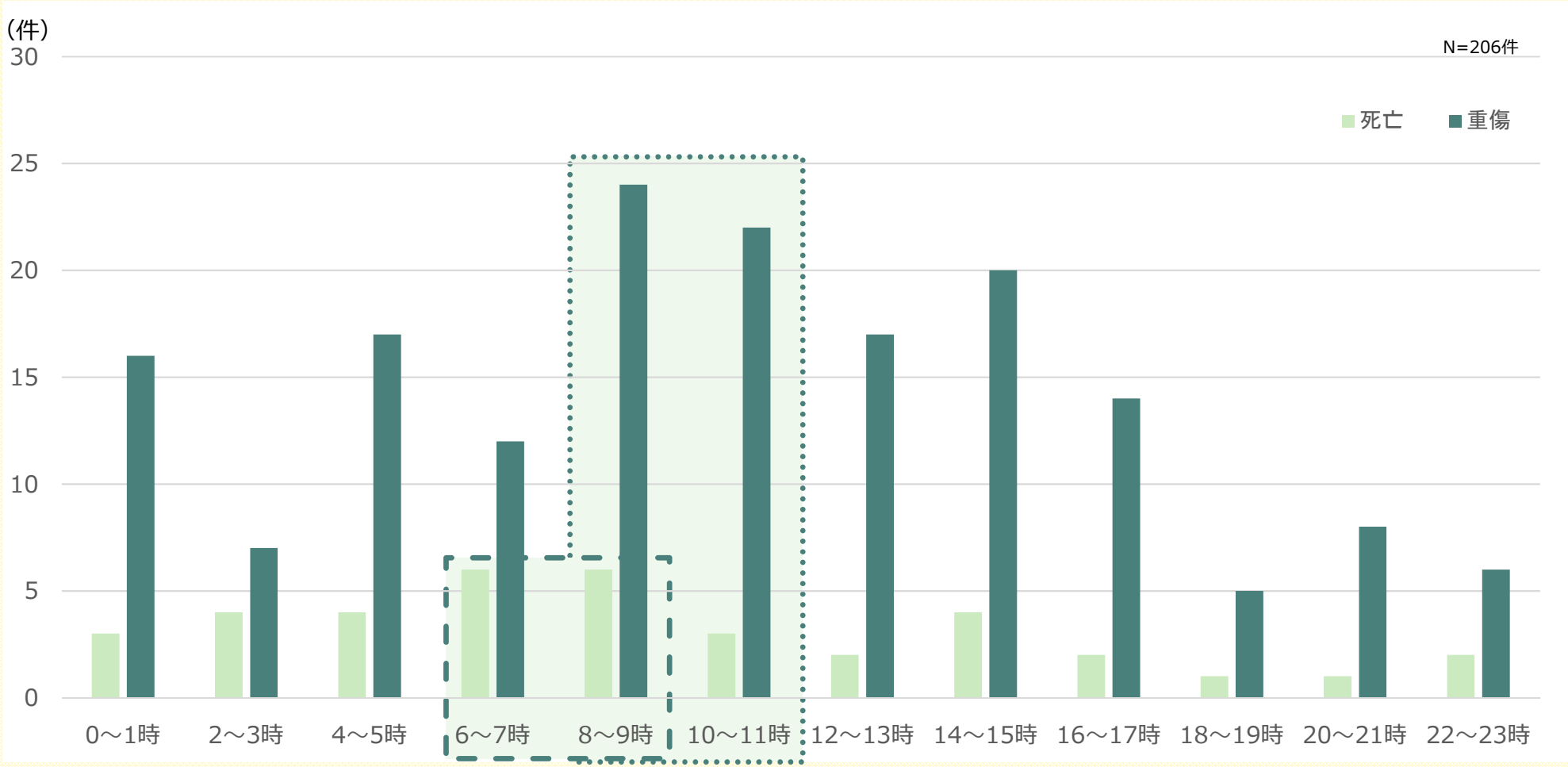
追突事故では運転者自身が死亡・重傷となる割合が追突以外の事故と比べ**約2.6倍**



計算方法	死亡・重傷事故における第一当事者死亡・重傷事故率＝第一当事者死亡・重傷事故数÷死亡・重傷事故件数×100

時間帯別の死亡・重傷発生件数

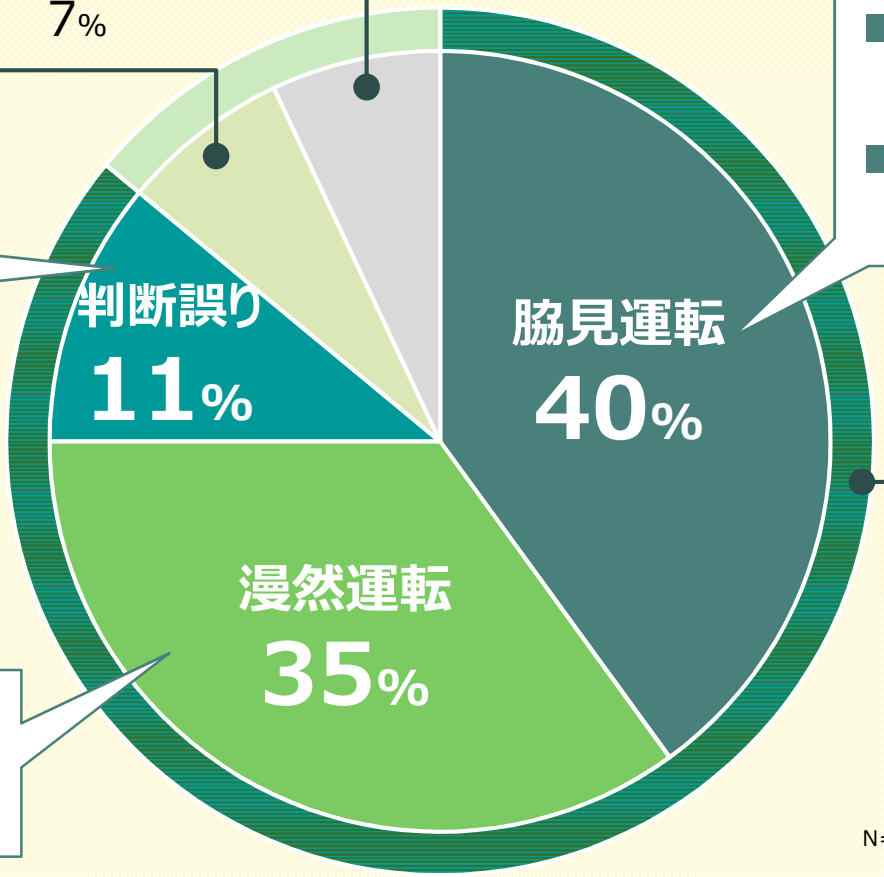
追突による**重傷事故**は**午前中**の発生が多い
死亡事故は**朝**の発生が多い



追突事故の人的要因

追突による死亡・重傷事故の要因

「**脇見運転**」が最も多く、次いで「**漫然運転**」、「**判断誤り**」が続き、合わせて全体の**86%**



- 携帯、カーナビを見ながらの運転
- 他の車や風景を見ながらの運転等

- 相手の行動を見誤る
- 危険がないと思い注意を怠る等

- 居眠り運転
- 考え事しながらの運転等

N=206件

「**脇見運転**」
「**漫然運転**」
「**判断誤り**」
合計

86%

追突事故の要因と対策

脇見運転



漫然運転



判断誤り



追突事故対策

脇見運転対策

脇見運転の要因

車内　携帯電話、スマートフォン、カーナビの操作、物を拾う、車内喫煙など

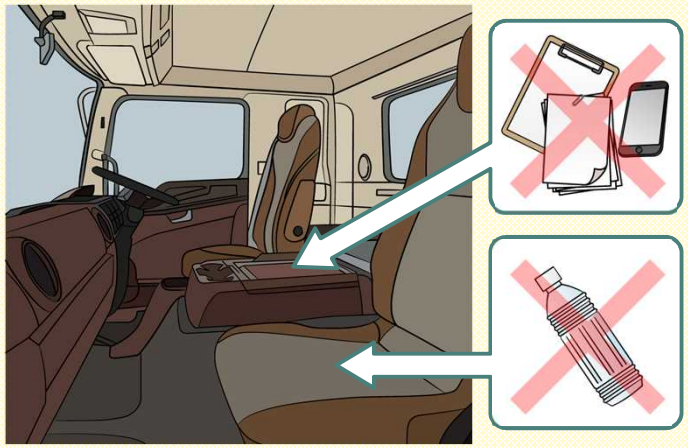
車外　風景や看板、案内標識

車内整理

- 運転席周りに物があると、足元などに落下してそれを拾おうと、気を取られる恐れもあるので、４Ｓ（整理・整頓・清掃・清潔）を実践し、運転環境を整える

運転時の目線

- 視線は一か所にとどめないようにする
- 目的地確認のため、手配書等を見る際には停車してから確認する





追突事故対策

漫然運転対策

漫然運転の要因

- 運転中に考え事
- 睡眠不足や疲労の蓄積
- 単調な道路で長時間運転

日常生活の自己管理

- 定期健診受診、体調管理
- 十分な睡眠時間を確保
- 適切な食事間隔とバランスの良い食事
- 日頃から適度な運動

運転業務中の自己管理

- 高速道では１時間に一度休憩

※高速道での事業用トラックの追突事故は走行距離100km未満（およそ1時間）で約６割発生

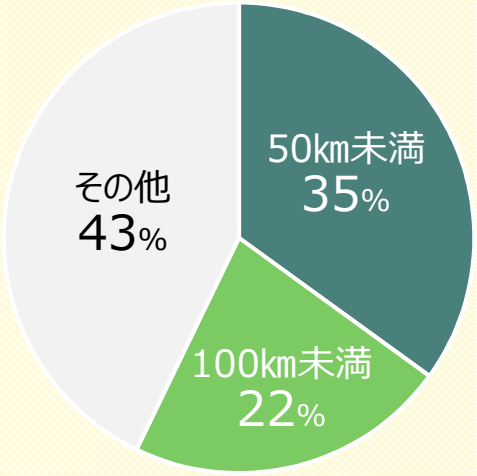








高速道路走行距離別の追突事故（人身事故）の割合※



出典：「令和6年に発生した事業用トラック（軽貨物を除く）が第一当事者の交通事故及び事故類型が追突事故のもの」（公益財団法人交通事故総合分析センター）

追突事故対策

判断誤り対策

判断誤りの要因

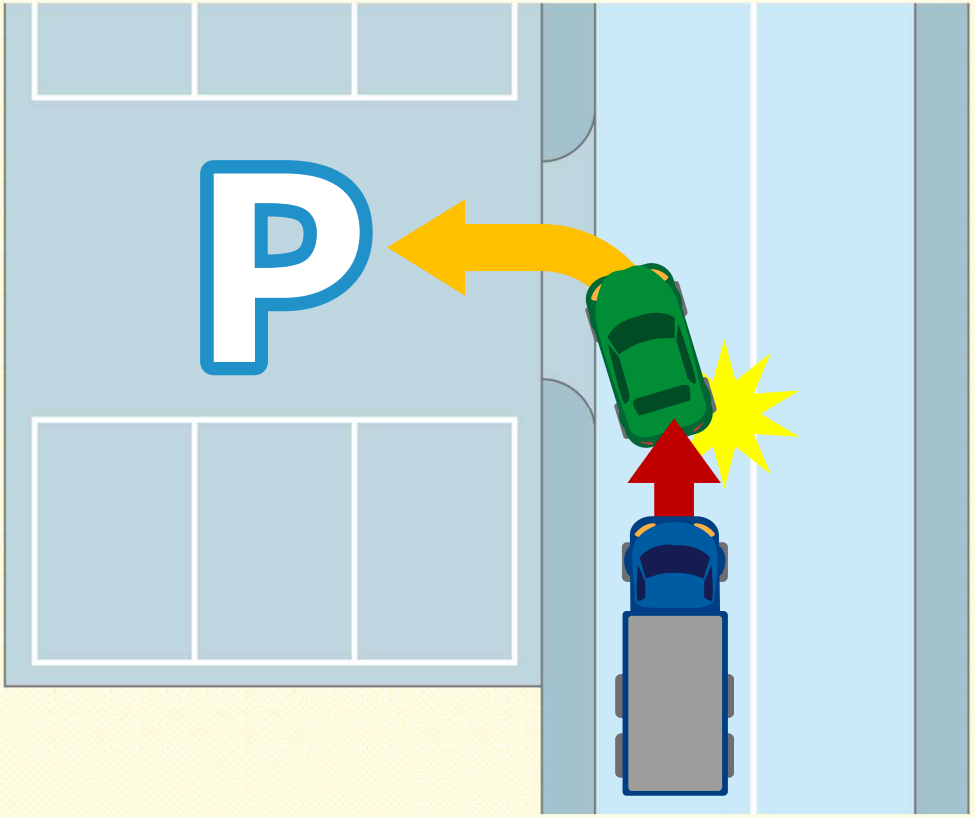
- 運転の慣れによる過信
- 歩行者や自転車などに対する優先意識
- 同じルートの運転

危険予知訓練

- 静止画や動画を用いて危険予知を習慣づける

「かもしれない運転」にシフトする

- 同乗者による運転の指摘
- 業務で毎日同じルートを運転する場合こそ注意が必要



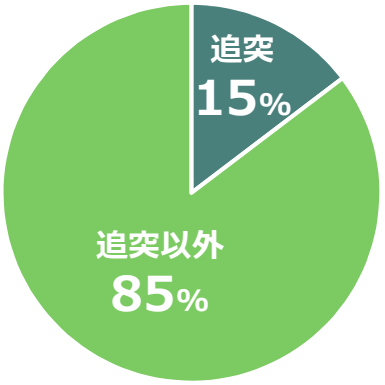
資料 死亡・重傷事故に占める割合と発生件数推移（車両総重量別）

追突事故

大型車

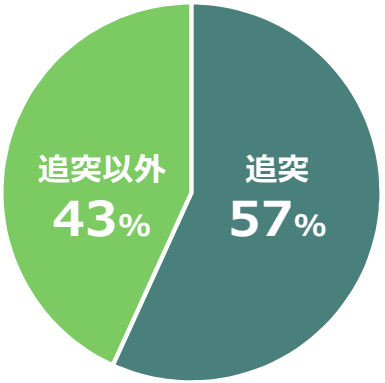
特に**高速道では追突が57%**を占める
追突による死亡・重傷事故件数は**5年連続100件超**発生し、**横ばい傾向**

一般道

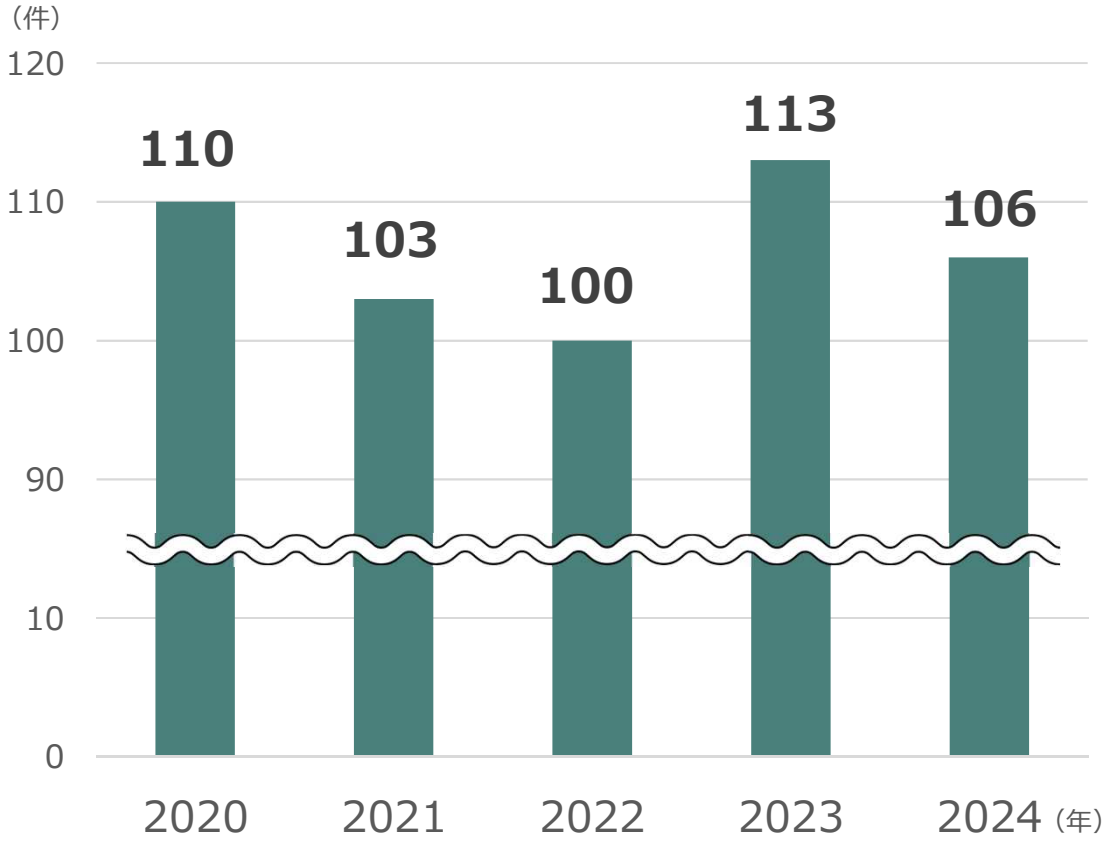


N=409件

高速道



N=81件



車両区分の解説	大型車	車両総重量7,500kg以上

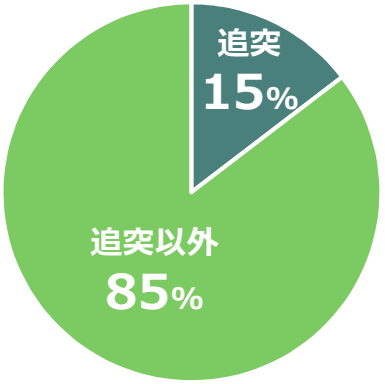
資料 死亡・重傷事故に占める割合と発生件数推移（車両総重量別）

追突事故

中型車

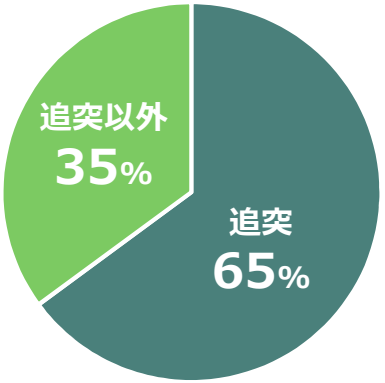
特に**高速道では追突が65%**を占める
追突による死亡・重傷事故件数は、昨年からは減少しているものの、横ばい傾向

一般道

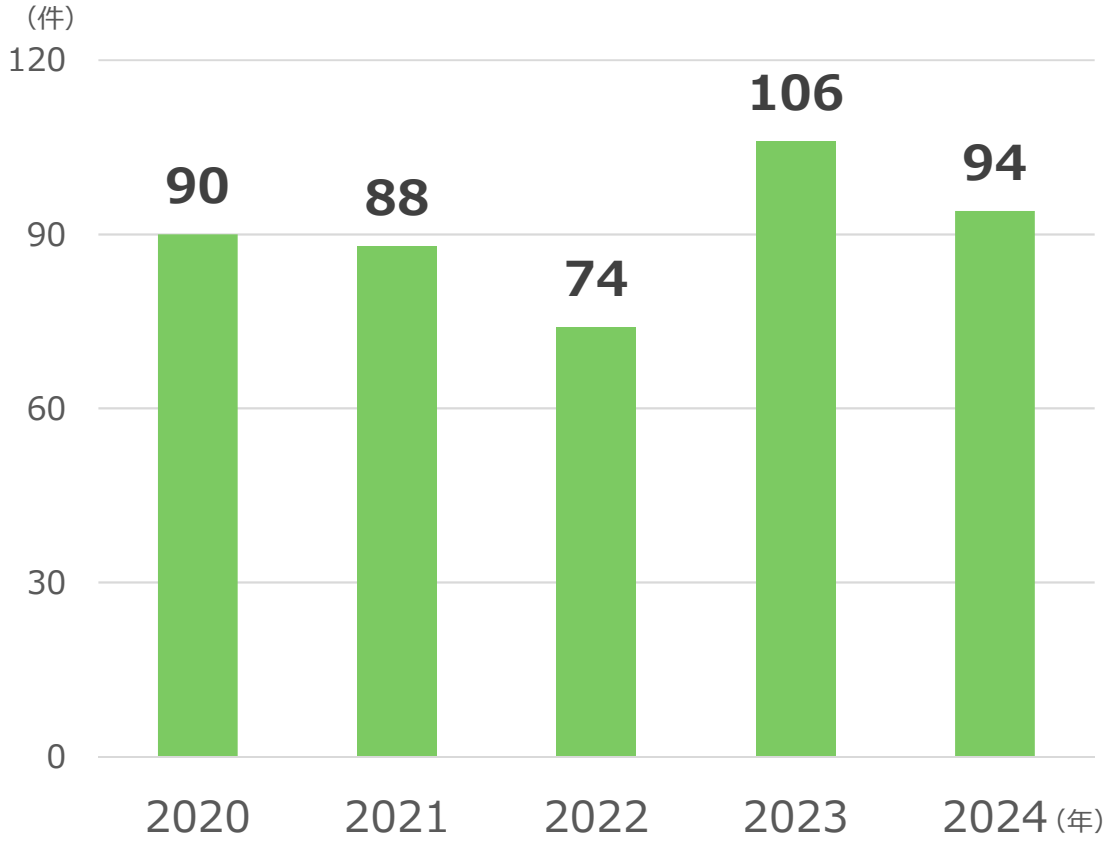


N=390件

高速道



N=57件

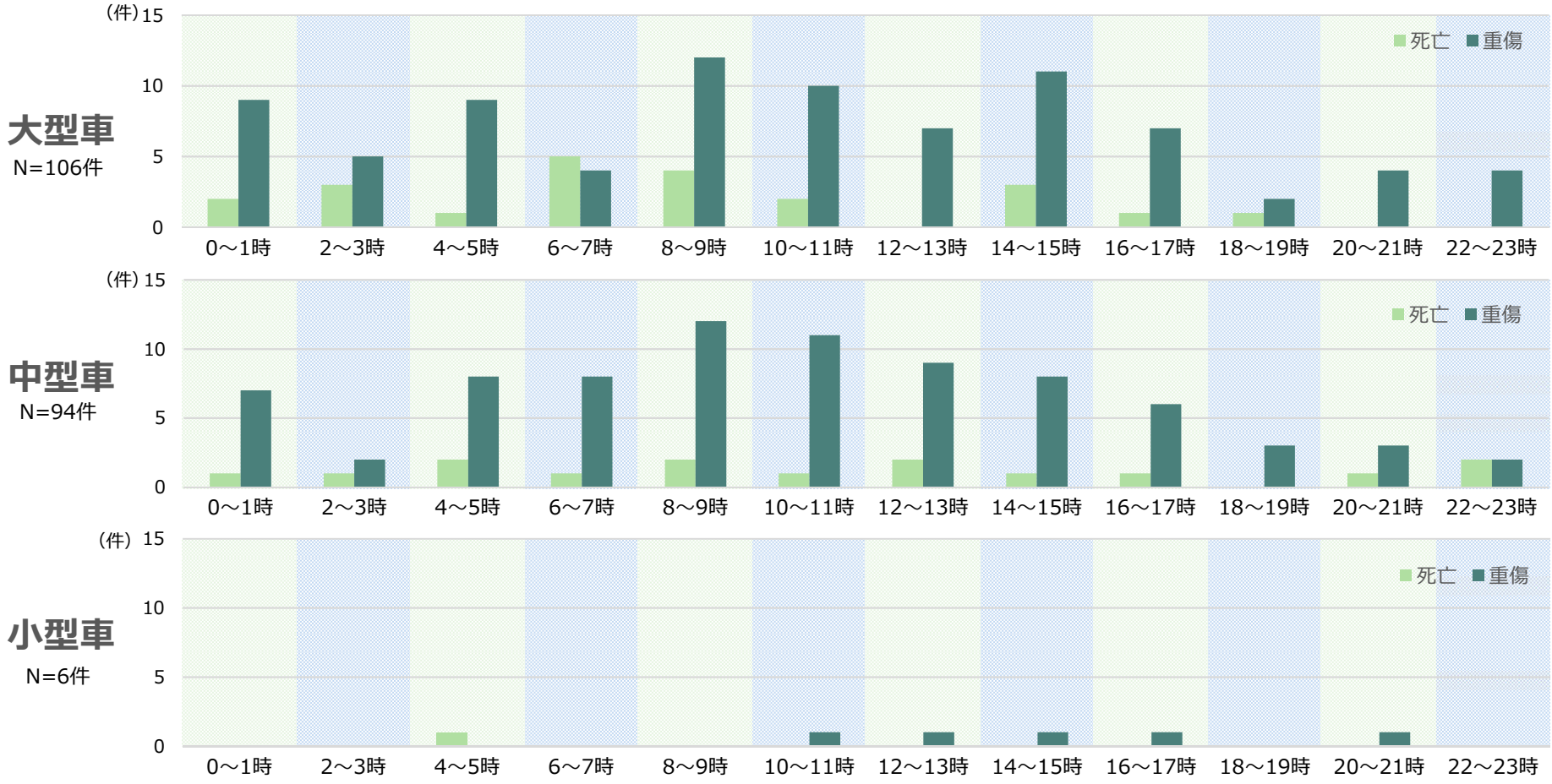


車両区分の解説	中型車	車両総重量3,500kg以上7,500kg未満

資料 時間帯別死亡・重傷発生件数（車両総重量別）

追突事故

大型車は朝・午後、中型車は午前の時間帯に多く発生している

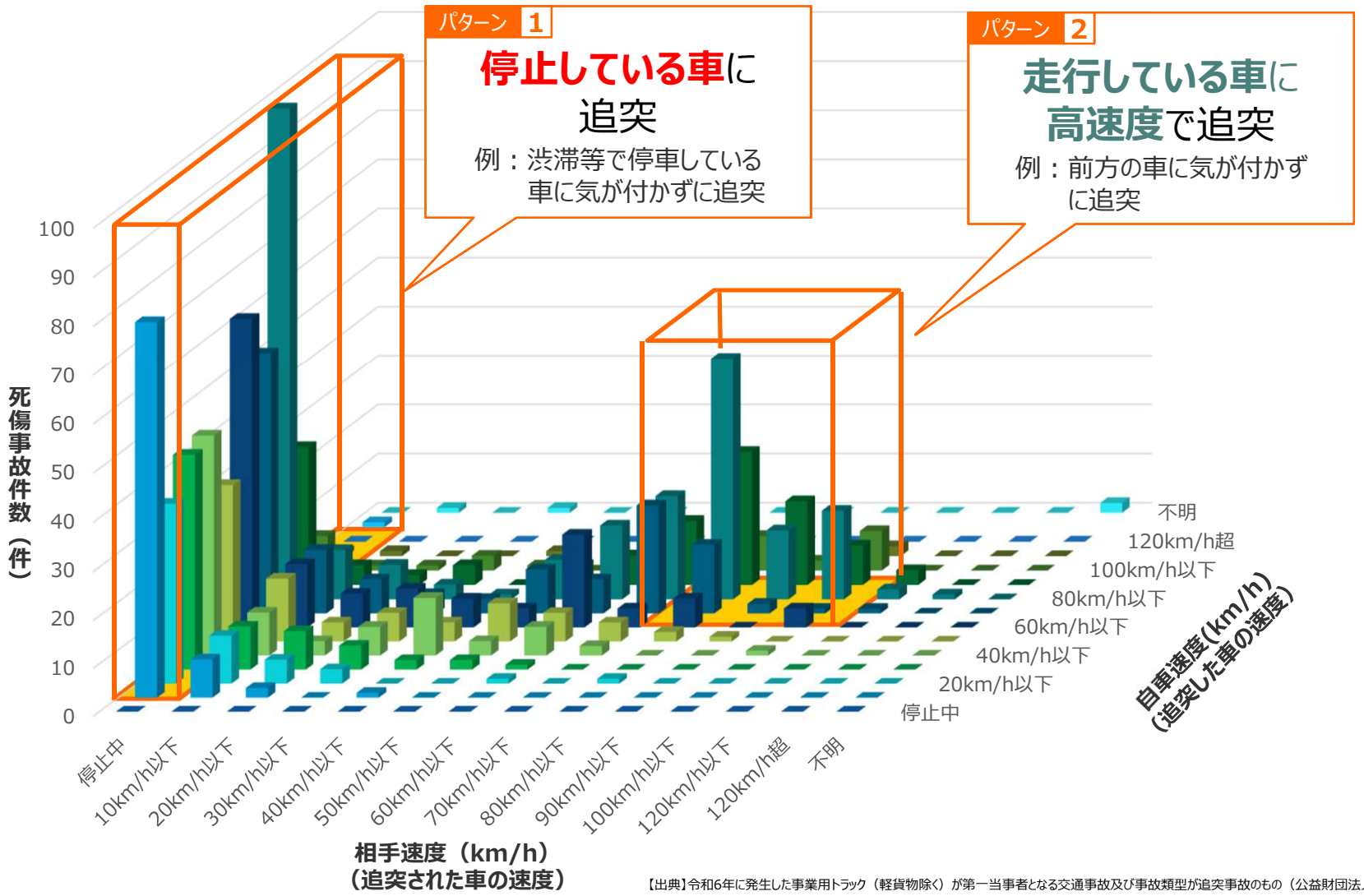


車両区分の解説	大型車	車両総重量7,500kg以上	中型車	車両総重量3,500kg以上7,500kg未満	小型車	車両総重量3,500kg未満

※軽貨物は含まない

コラム　高速道での事業用トラックの追突パターン

追突車・被追突車の速度



N=1,063件

【出典】令和6年に発生した事業用トラック（軽貨物除く）が第一当事者となる交通事故及び事故類型が追突事故のもの（公益財団法人交通事故総合分析センター）


プラン2025
目標達成セミナー

5 交差点事故



死亡・重傷事故の事故事例（交差点）

交差点事故

事例　大阪市住之江区　平成28年6月4日

府道29号線の信号交差点において、トレーラが交差点を左折した際、横断歩道を左側から横断していた車いす利用者等と接触。車いす利用者１名が死亡、車いすを押していた歩行者１名が重傷。



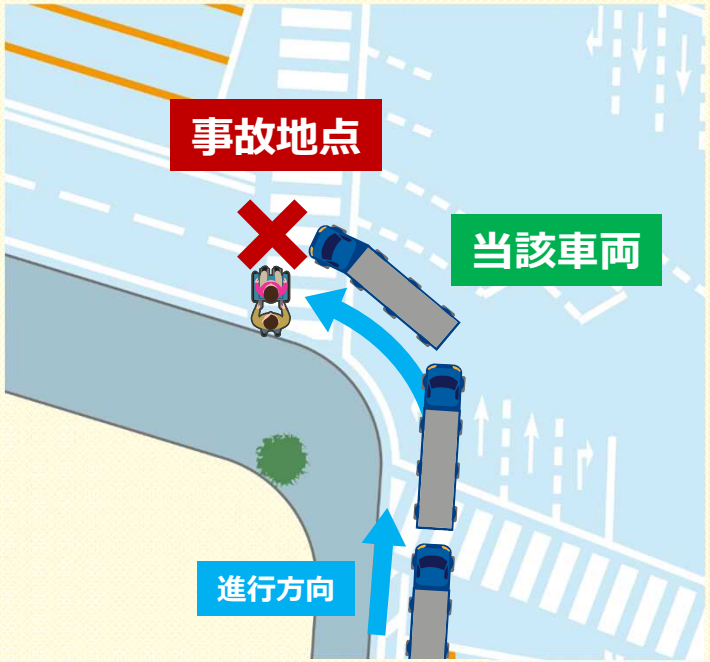
背景

運転者

- 運転者は、右方の自転車に気を取られ、**左方の安全確認を十分に行わなかった**

事業者

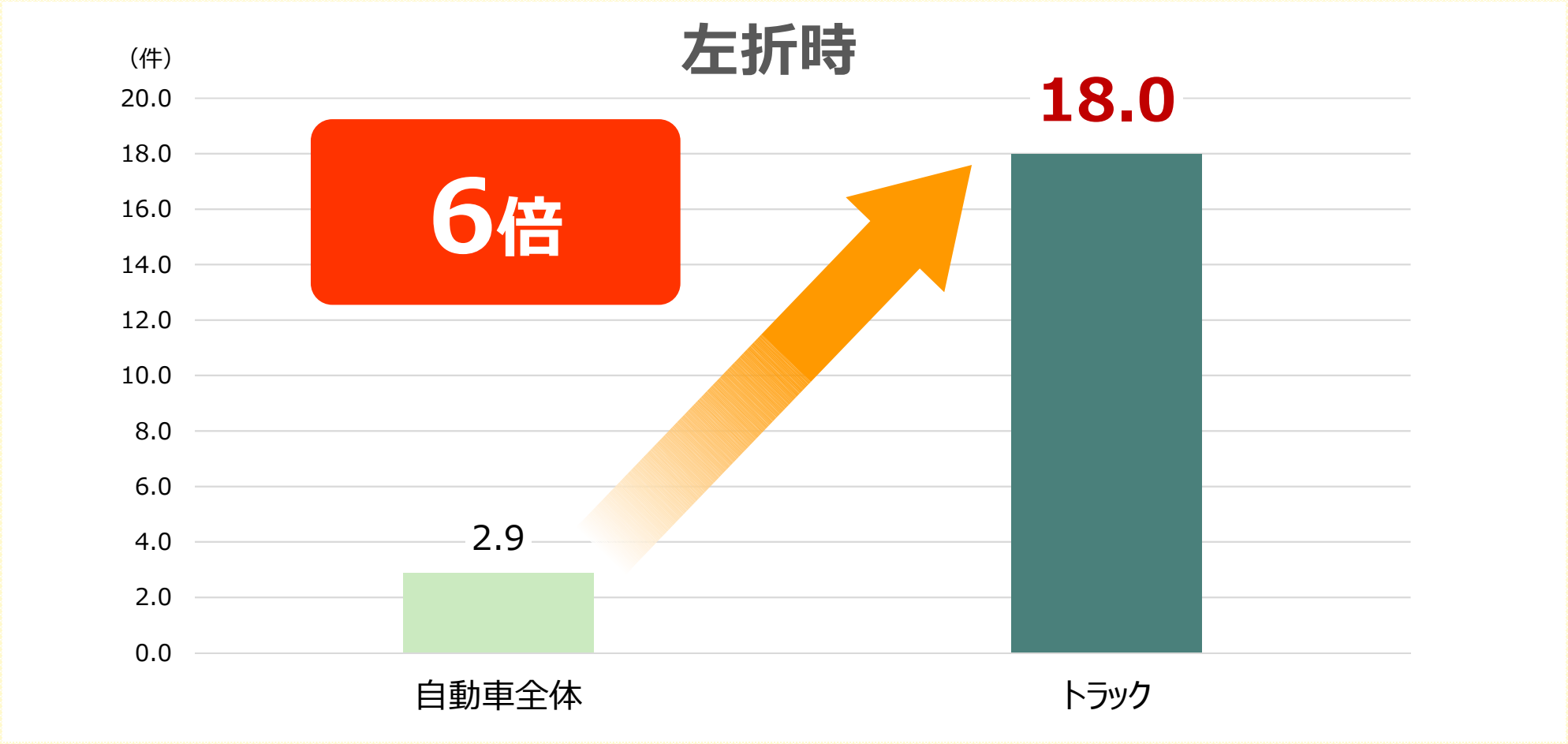
- 同運転者の適性診断結果を踏まえた**指導・教育が実施できていなかった**
- 事業者自身は多くの改善基準告示違反が認められ、**適切な労務管理・運行管理が行われていなかった**



出典：国土交通省　事業用自動車事故調査委員会報告書　大型トラックの衝突事故https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html

死傷事故1,000件当たりの死亡・重傷事故発生件数

左折時の死亡・重傷事故では、自動車全体と比べ**6倍以上**発生しやすい



計算方法	左折時　死亡・重傷事故発生件数÷死傷事故発生件数×1,000

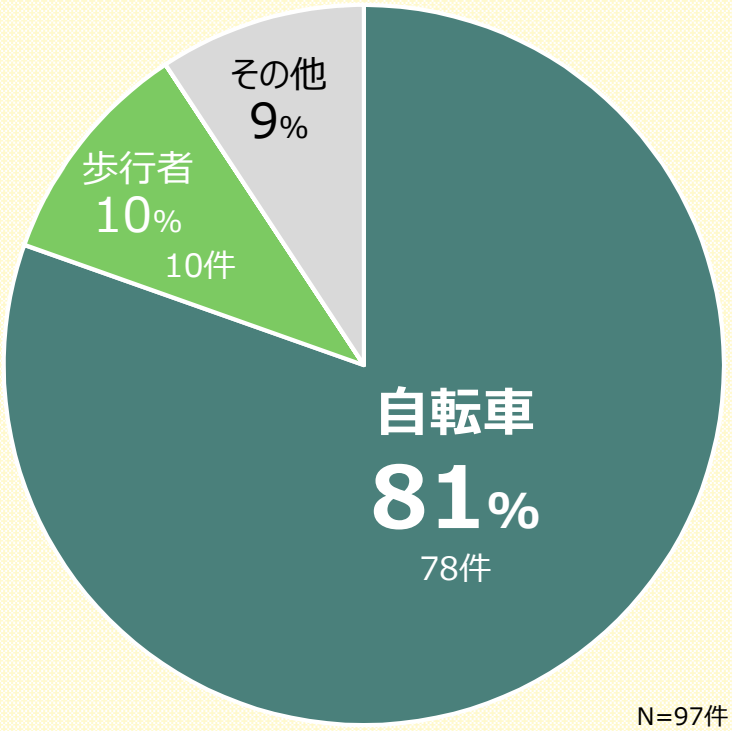
交差点左折時の事故の特徴

左折時

交差点「左折時」の死亡・重傷事故の被害者

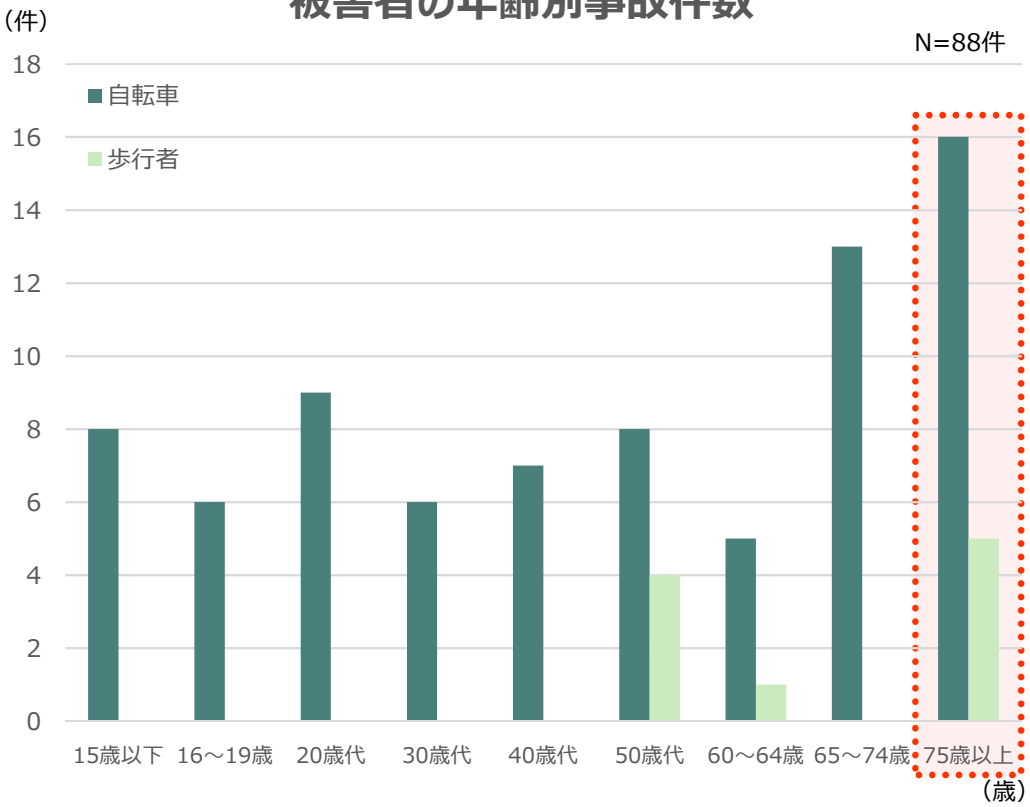
左折時死亡・重傷事故では**自転車**との事故が**81%**　※対前年比+3%
歩行者、自転車ともに**75歳以上**が最も多い

左折時の被害者分類



N=97件

被害者の年齢別事故件数



交差点直進時の事故の特徴

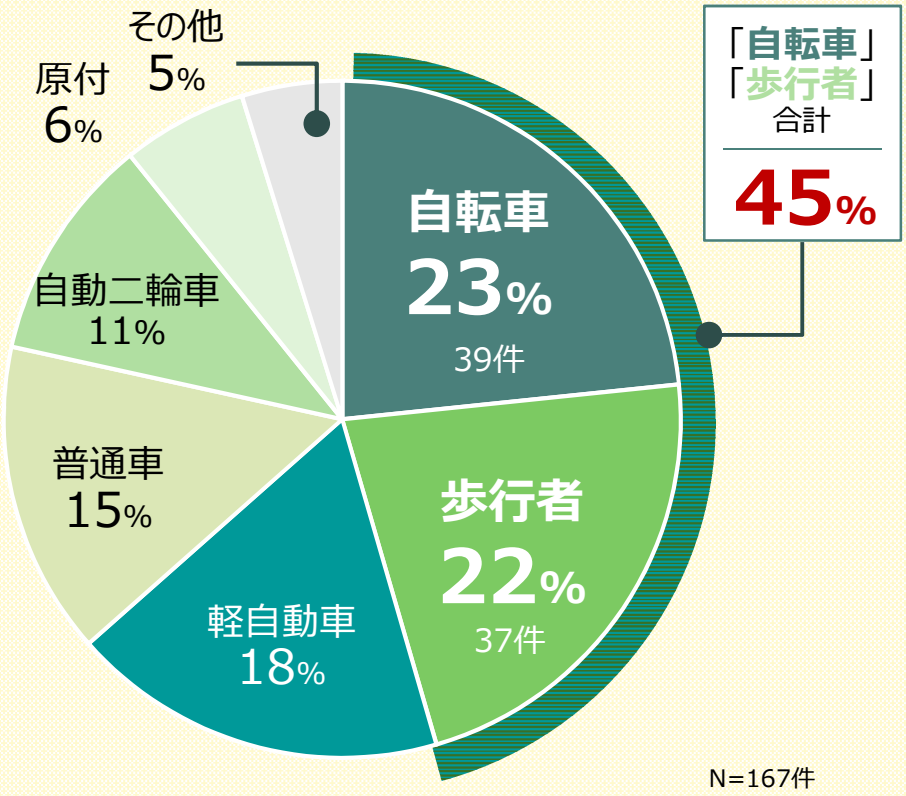
直進時

交差点「直進時※」の死亡・重傷事故の被害者

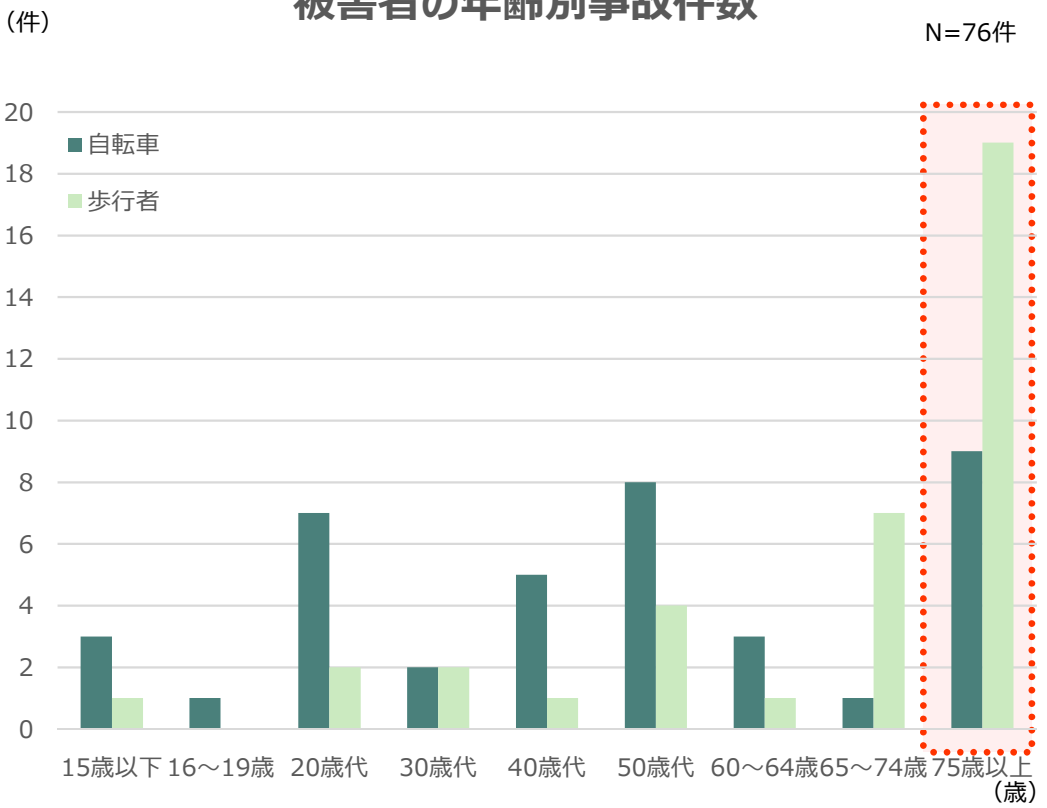
※発進、追越・追抜、進路変更、その他を含む

直進時の死亡・重傷事故では**自転車および歩行者との事故が45%**
歩行者、自転車ともに**75歳以上**が最も多い

直進時の被害者分類



被害者の年齢別事故件数



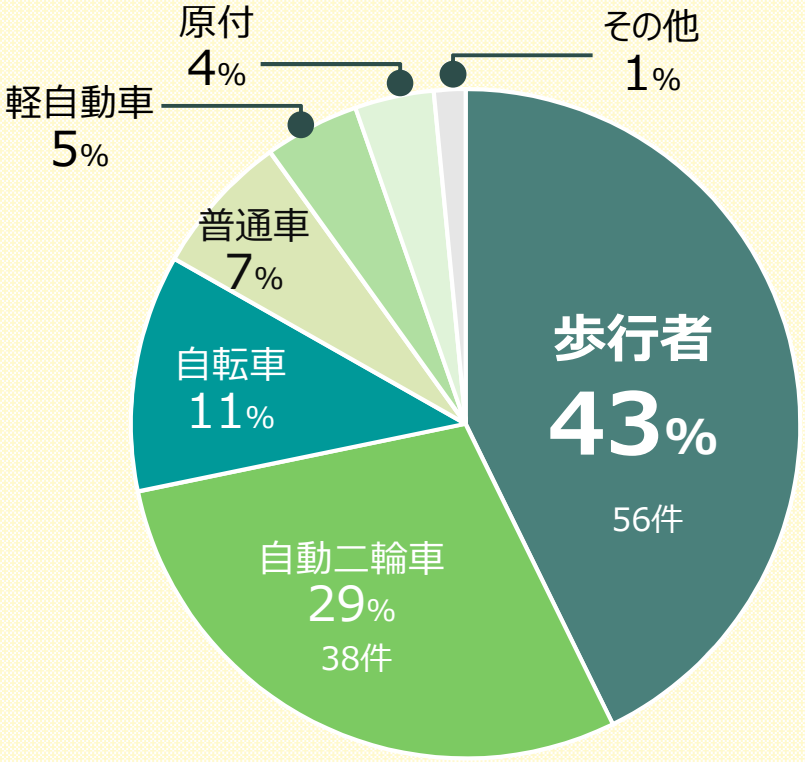
交差点右折時の事故の特徴

右折時

交差点「右折時」の死亡・重傷事故の被害者

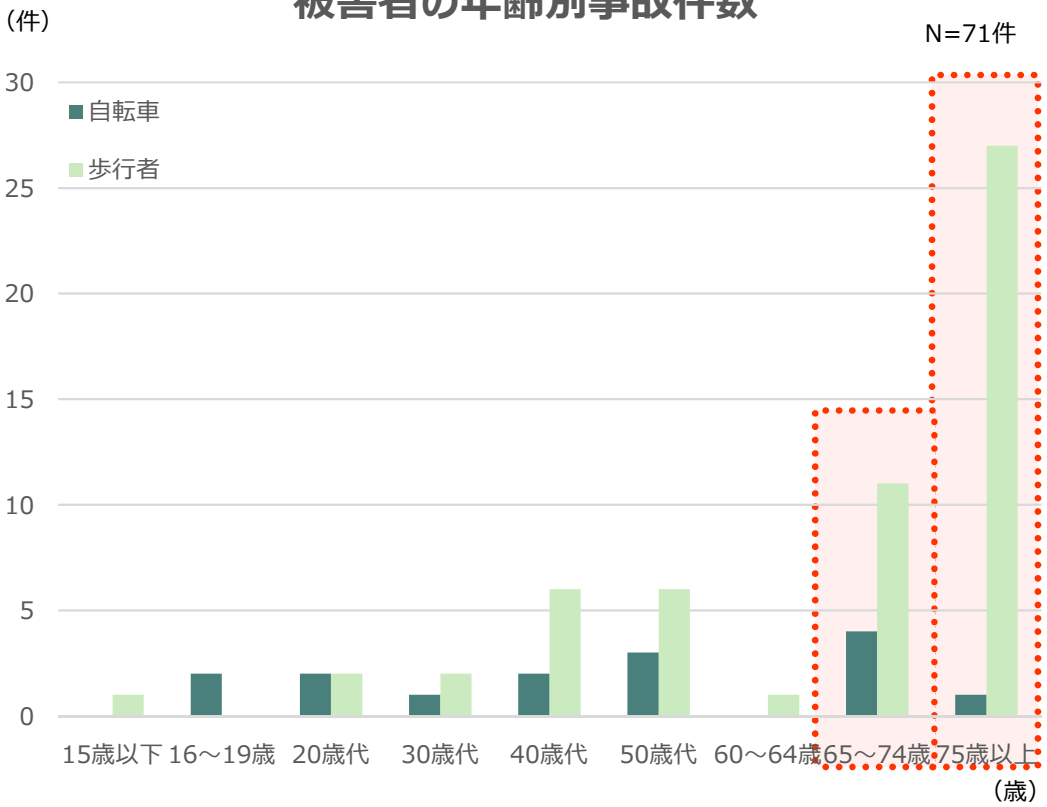
右折時の死亡・重傷事故では**歩行者**との事故が**43%**
相手の歩行者は**75歳以上**が多く、自転車は**65歳以上**が比較的多い

右折時の被害者分類



N=131件

被害者の年齢別事故件数



対歩行者・自転車別死亡・重傷事故件数（全体）

交差点における**対歩行者、対自転車の死亡・重傷事故（258件）は、死亡・重傷事故全体（994件）の約26%**を占める

- 左折時の死亡・重傷事故のうち、**約8割が自転車（78件）**
- 直進時の死亡・重傷事故のうち、**約2割が自転車（39件）**
- 右折時の死亡・重傷事故のうち、**約4割が歩行者（56件）**

左折時 N=97件

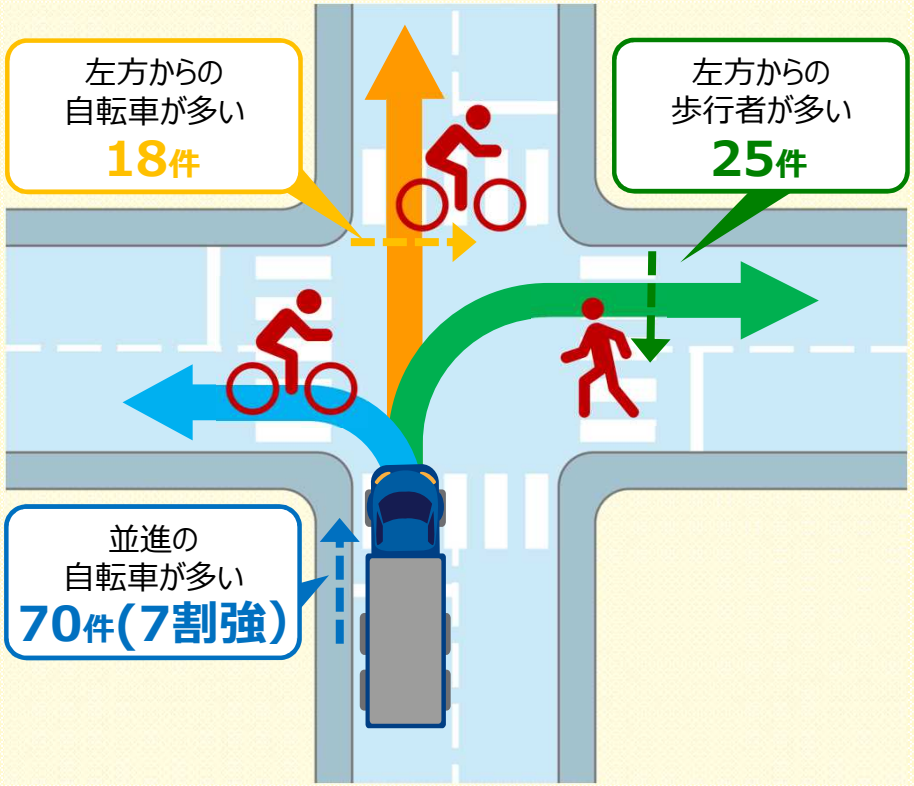
歩行者 10件　自転車 78件

直進時※ N=167件　※発進、追越・追抜、進路変更、その他を含む

歩行者 37件　自転車 39件

右折時 N=131件

歩行者 56件　自転車 15件



資料 対歩行者・自転車別死亡・重傷事故件数（大型車）

交差点における対歩行者、対自転車の死亡・重傷事故は121件

- 左折時：**自転車**との接触が**90%**
- 直進時：**歩行者**との接触が**約91%**
- 右折時：**歩行者**との接触が**約86%**

左折時 N=70件

歩行者	7件	自転車	63件

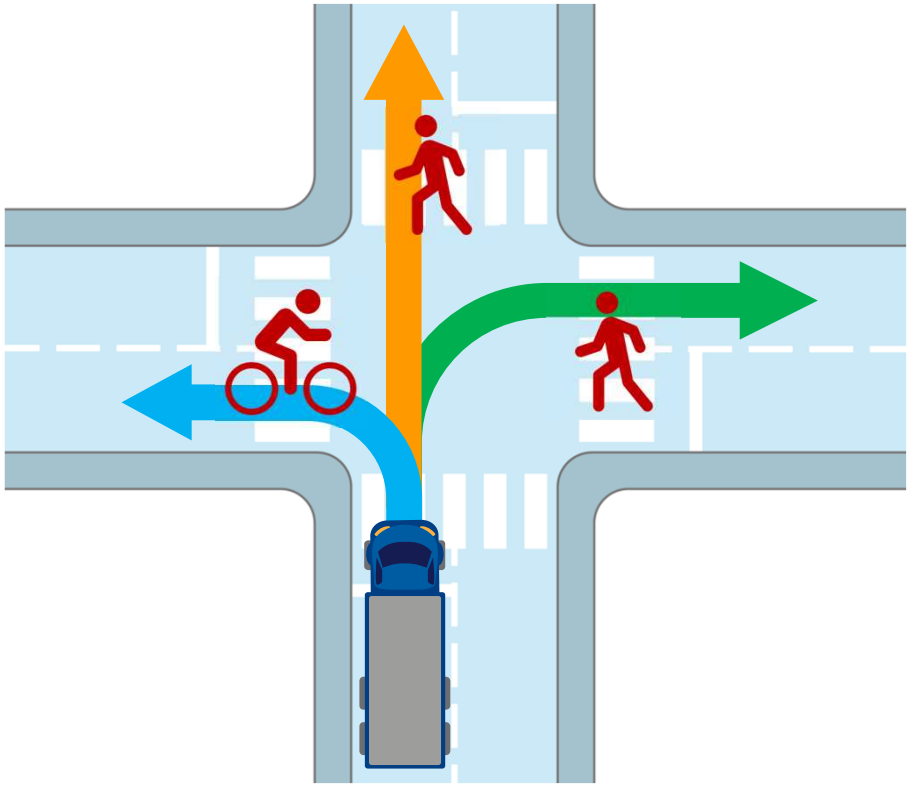
直進時※ N=22件 ※発進、追越・追抜、進路変更、その他を含む

歩行者	20件	自転車	2件

右折時 N=29件

歩行者	25件	自転車	4件

車両区分の解説	大型車	車両総重量7,500kg以上



資料 対歩行者・自転車別死亡・重傷事故件数（中型車）

交差点における対歩行者、対自転車の死亡・重傷事故は90件

- 左折時：**自転車**との接触が**約81%**
- 直進時：**歩行者**との接触が**約61%**
- 右折時：**歩行者**との接触が**75%**

左折時 N=16件

歩行者 3件　自転車 13件

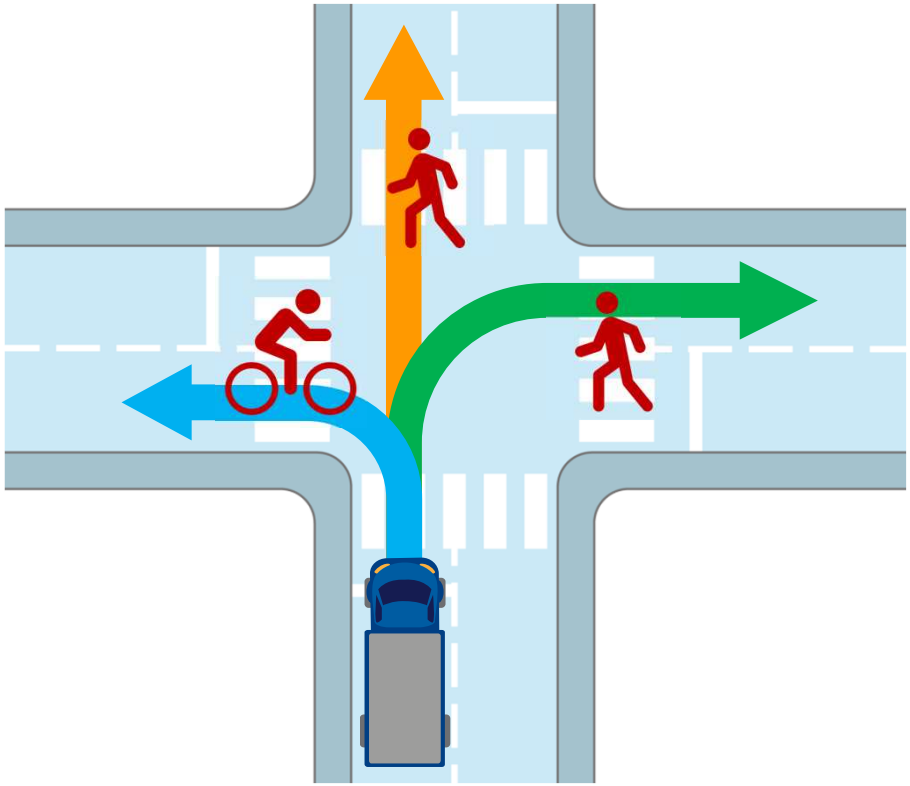
直進時※ N=38件　※発進、追越・追抜、進路変更、その他を含む

歩行者 23件　自転車 15件

右折時 N=36件

歩行者 27件　自転車 9件

車両区分の解説	中型車	車両総重量3,500kg以上7,500kg未満



資料 対歩行者・自転車別死亡・重傷事故件数（小型車）

交差点における対歩行者、対自転車の死亡・重傷事故は24件

- 左折時：**自転車**との接触が**100%**
- 直進時：**自転車**との接触が**約88%**
- 右折時：**歩行者**との接触が**約67%**

左折時 N=2件

歩行者	0件	自転車	2件

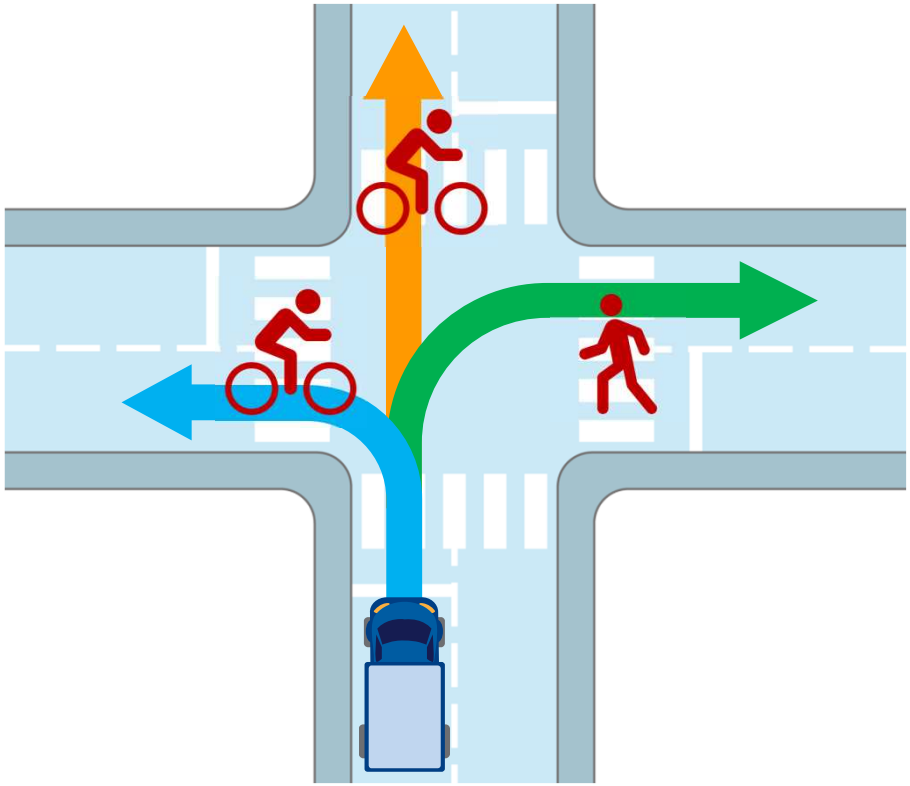
直進時※ N=16件 ※発進、追越・追抜、進路変更、その他を含む

歩行者	2件	自転車	14件

右折時 N=6件

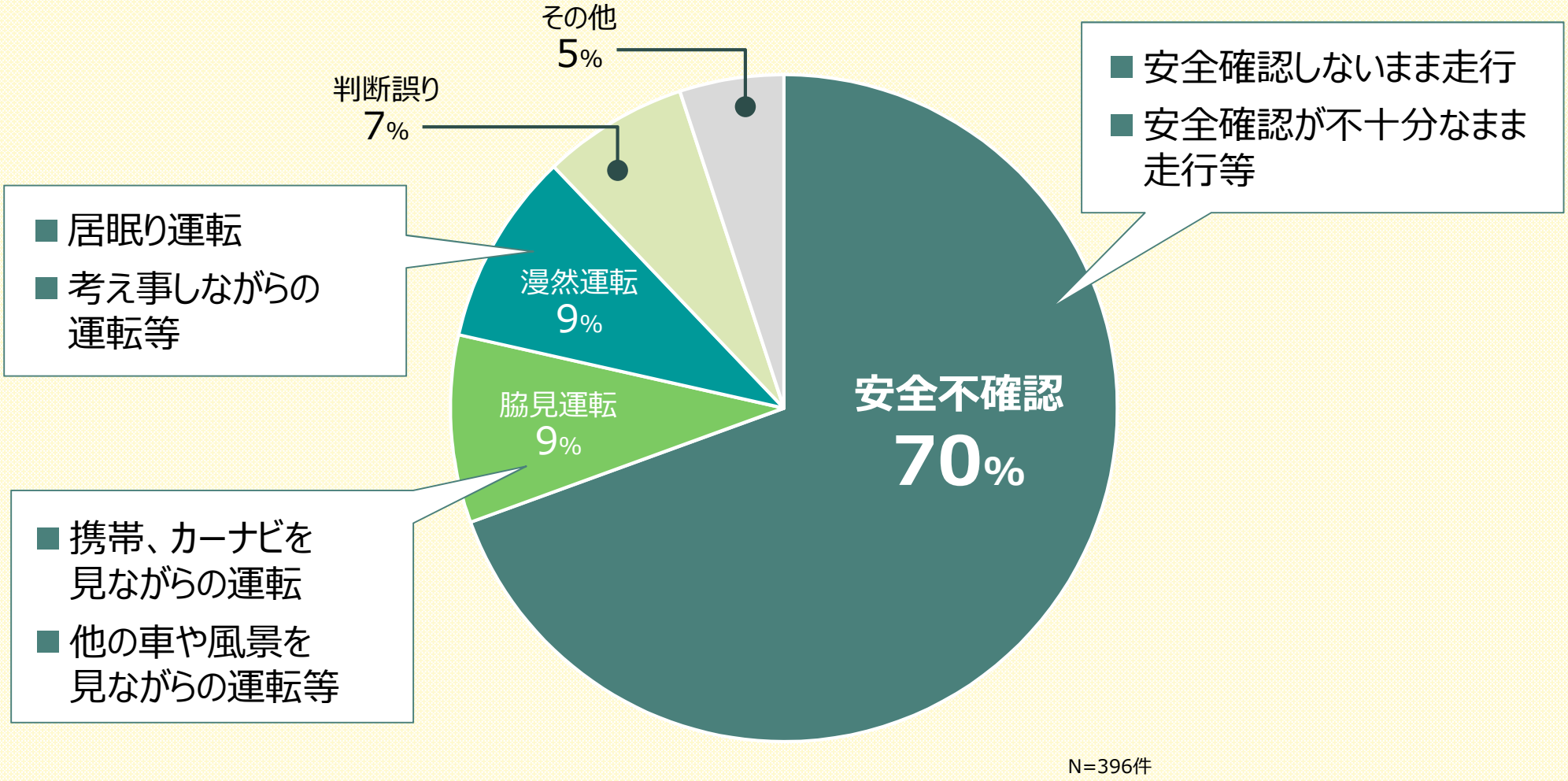
歩行者	4件	自転車	2件

車両区分の解説	小型車	車両総重量3,500kg未満



死亡・重傷事故の人的要因

交差点事故の原因は**安全不確認**が**70%**



N=396件

交差点事故対策

安全確認（死角、トラックの特性）対策

トラック構造上の特性からくる要因

- 運転席が右側にあるトラックでは、左側方から左後方にかけてはほぼ死角となる
- 車長の長いトラックは内輪差が大きいため、バイク、自転車、歩行者の巻き込みに注意

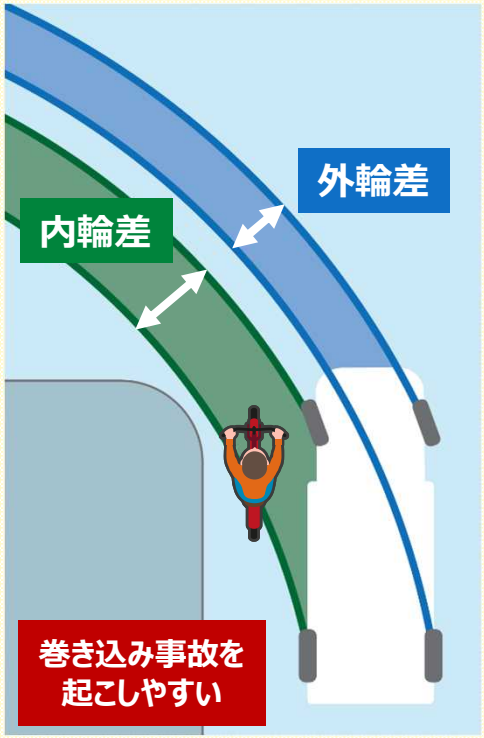
トラックの死角対策

- 左折時は左ミラーの確認のみならず、左折を行う手前から左側にバイク、自転車、歩行者がいないか確認してから左折する

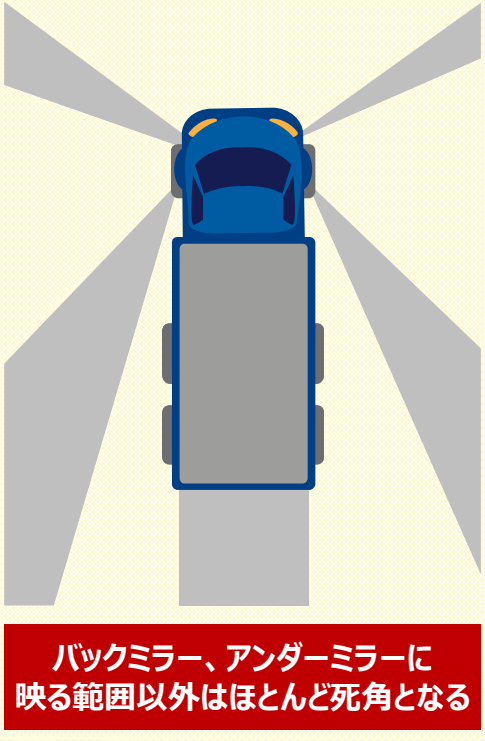
トラックの運転操作対策

- 左折時はセンターラインをはみ出て左折しないよう左端に寄り左折
- 右折時はオーバーハングを意識し、前方だけではなく、後方にも注意

トラックは内輪差が大きい



左側後方は死角が大きい



交差点事故対策

安全確認（住宅地・夜間）対策

交通環境による要因

- 住宅地は交通量が少なく、警戒心が乏しくなりがちになるため、歩行者や自転車との接触事故が発生しやすくなる
- 夜間にコンビニ等の照明の明るさに目が眩惑され、歩行者や自転車の発見が遅れてしまうことがある

住宅地走行時の対策

- 交通量の少ない道路こそ、警戒心を欠かさず、歩行者や自転車の飛び出しを予見しながら走行

夜間走行時の対策

- 車のライトや街路灯があるからといって過信せず、夜間の運転は昼間と全く別の状況であることを意識して走行



交差点事故対策

安全確認（交差点進入時）対策

交差点による要因

■ 交差点は元々自動車、自転車、歩行者等が多数の出入りがあり、注意を要する

交差点進入前の取組

■ 左折時は並進の**自転車、二輪車**を確認

■ 右折時は**対向車、死角となる二輪車、進行先の歩行者**の動向を要確認

■ 横断歩道手前で、歩行者発見時は**徐行または一時停止**

交差点進入時：アクセルオフの実践

■ 右足をアクセルから離し、エンジンブレーキで減速

■ いつでもブレーキが踏めるよう、右足をブレーキの上に置いた状態で運転

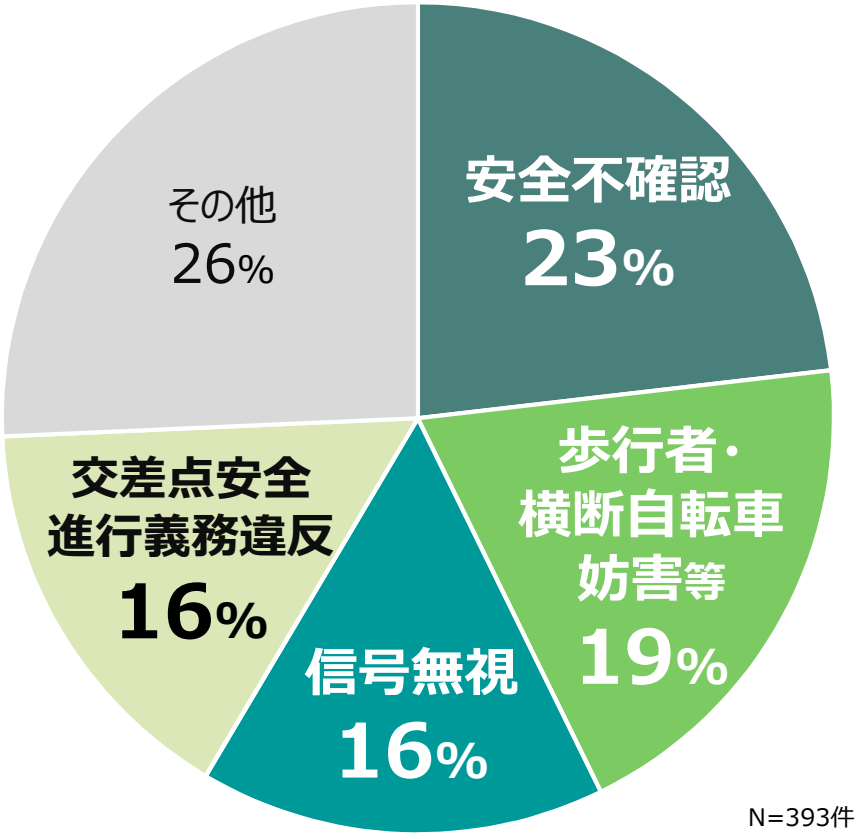




資料 法令違反別死亡・重傷事故件数

交差点における死亡・重傷事故は、**安全不確認、歩行者・横断自転車妨害等、信号無視、交差点安全進行義務違反**による事故が**約74%を占めている**

法令違反別死亡・重傷事故発生割合



N=393件

安全不確認 歩行者・横断自転車妨害等 信号無視 交差点安全進行義務違反	違反点数2点

上記に加えて、第一当事者となる交通事故を発生させた場合

人の死亡に係る事故	違反点数20点
重傷事故（治療に3月以上または後遺障害を伴う傷害事故）	違反点数13点
重傷事故（治療に30日以上3月未満）	違反点数9点
軽傷事故（治療に15日以上30日未満）	違反点数6点
軽傷事故（治療に15日未満）または物損事故	違反点数3点

※別途刑事処分が科せられる可能性があります



プラン2025
目標達成セミナー

6 事業者・管理者の対応

自動車事故削減の対策

事業者　管理者　ドライバー　それぞれの対策が不可欠



管理者

適切な運行管理の実施

健康管理

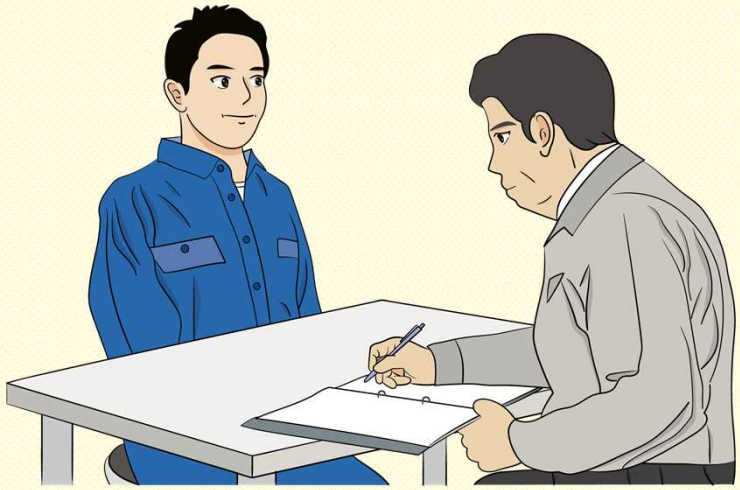
- 運転者が体調不良や睡眠不足で運転することが無いよう、無理のない運行計画を策定する
- 点呼の際に運転者の体調や睡眠状況を確認する

飲酒管理

- ドライバーの飲酒習慣を把握する
- 運転者の画像がチェックできるアルコールチェッカーを運行時に携帯させ、随時飲酒状況をチェックする

コミュニケーション構築

- ドライバーの悩みを相談しやすい環境をつくる
- 日頃からドライバーとの信頼関係を構築する



管理者

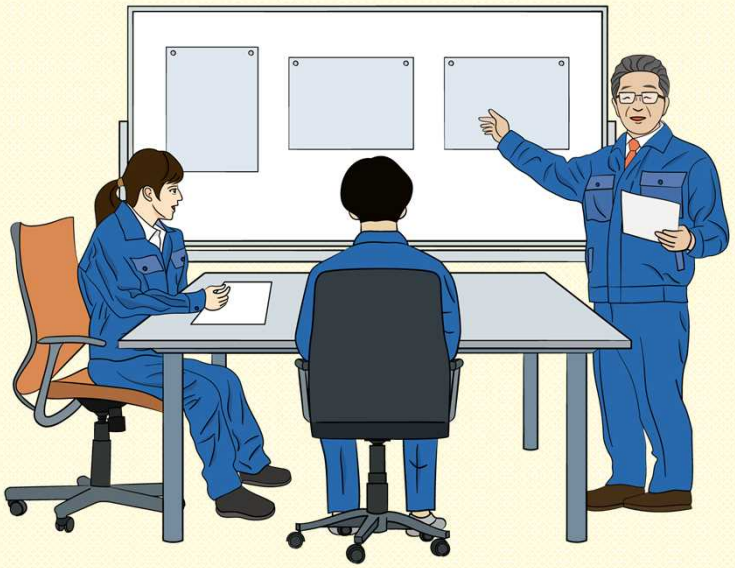
ドライバーへの教育

日常における教育

- 良質な睡眠の重要性を認識させ、心掛けるよう説明する
- 様々な状況で安全確認を確実に行えるよう、定期的に危険予知ツールを用いた教育を実施する
- 危険地点マップ等で事故多発地点を共有する

運行上の教育

- 安全運転の励行、法定速度の遵守を徹底させる
- ドライブレコーダーの映像、デジタルタコグラフの情報や定期的な添乗により、ドライバーの運転状況を確認の上教育する
- 前方不注視を防ぐため、たばこ、携帯電話等は停車してから使用するよう指導の上、定期的にチェックする



事故対策

事業者

安全風土の確立

- 会社の安全方針、安全重点施策の整備、浸透
- PDCAサイクルで継続的な改善

健康管理

- 会社として従業員に健康診断の受診を徹底させる
- ストレスチェック等悩みを相談しやすい環境整備
- アルコールチェッカーを整備し、ドライバーの飲酒状況を常に確認できる体制づくり

教育体制

- 管理者登用及び育成
- 定期的にドライバー向け安全運転教育を実施



安全運転のための車両・装置の整備

後退時車両直後確認装置の導入

- 運転者席において自動車の直後の状況確認が可能に

側方衝突警報装置の導入

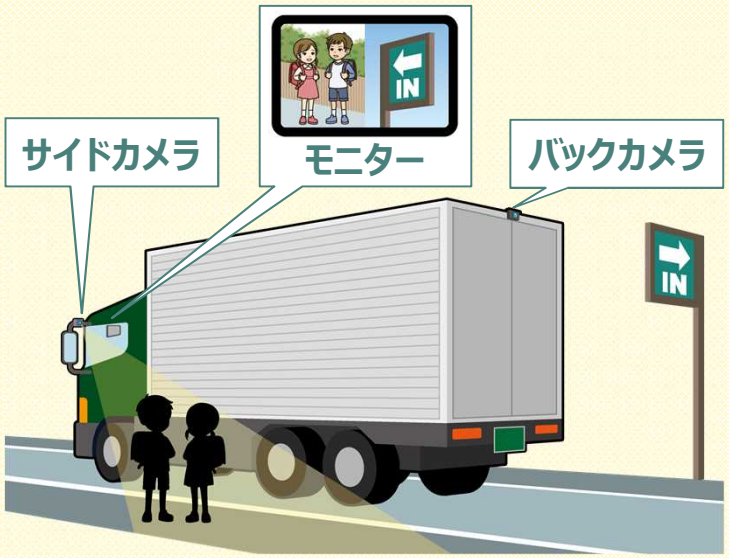
- 死角となる側方の歩行者等との接触の危険を警報

アルコールインターロック装置の導入

- 運行時のアルコールチェックを補助

IT機器を利用した点呼システムによる効率化

- 離れた場所でも運転者の顔を見られる点呼を実施





7 セミナー内容まとめ

まとめ　追突・交差点事故の特徴と要因

死傷事故

追突事故が**45%**と約半数

死亡・重傷事故

交差点事故は**40%**、**追突事故**は**21%**

追突事故の特徴

- 事業用トラックによる追突事故は死亡・重傷事故になりやすい
- **当該運転者**が死亡・重傷事故に到りやすい
- 重傷事故は**午前中**に、死亡事故は**朝**に多く発生



交差点事故の特徴

- 事業用トラックによる交差点事故は死亡・重傷事故になりやすい
- 交差点事故のうち、**左折事故**は死亡・重傷事故につながりやすい

	左折時	直進時	右折時
相手方	自転車	自転車 歩行者	歩行者

追突事故の要因

脇見運転　漫然運転　判断誤り

交差点事故の要因

安全不確認

まとめ　事故防止対策

事業者　管理者　ドライバー　それぞれの対策が不可欠



- 車内環境整備
- 十分な健康管理
- 危険予知能力習得
- トラックの特性を踏まえた安全運転

- 安全運転のための環境整備
- 安全運転のための車両・装置の整備

- 適切な運行管理
- ドライバーへの教育



プラン2025目標達成セミナー

制作　SOMPOリスクマネジメント株式会社