

「トラック事業における総合安全プラン2025」における目標値

「トラック事業における総合安全プラン2025」における令和7年の目標値、「死者数」と「重傷者数」の合計970人以下
「飲酒運転人身事故件数ゼロ」の達成を目指し、全ト協と各県トラック協会ではさまざまな取り組みを進めているところ

令和7(2025)年の目標値：

「死者数」と「重傷者数」の合計970人以下／飲酒運転人身事故件数ゼロ

(いずれも軽貨物を含まない)



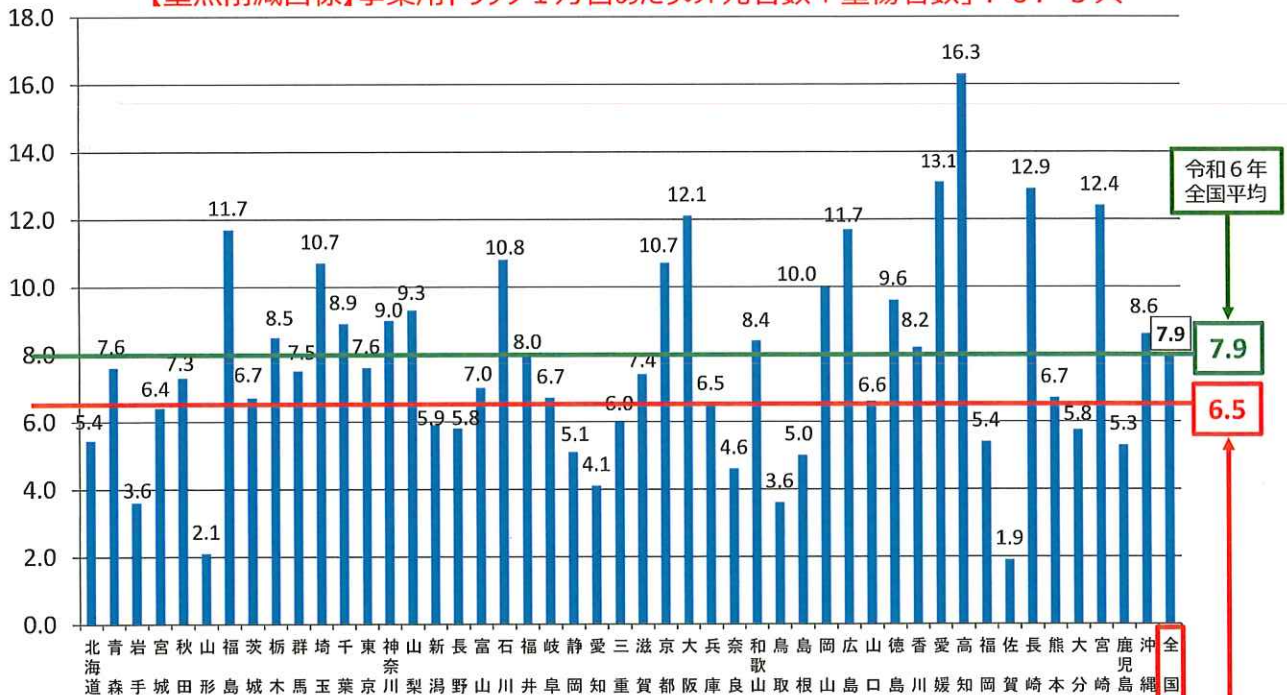
数字はいずれも事業用トラックが第1当事者となるものであり、軽自動車を含まない

出典：「交通事故統計」（警察庁）および「交通統計」（(公財)交通事故総合分析センター）

「トラック事業における総合安全プラン2025」における目標値

「死者数」と「重傷者数」の合計を970人以下とするためには、事業用トラック1万台あたりの「死者数+重傷者数」を6.5人におさえる必要があることから、各県で目標達成を目指している

【重点削減目標】事業用トラック1万台あたりの「死者数+重傷者数」：6.5人



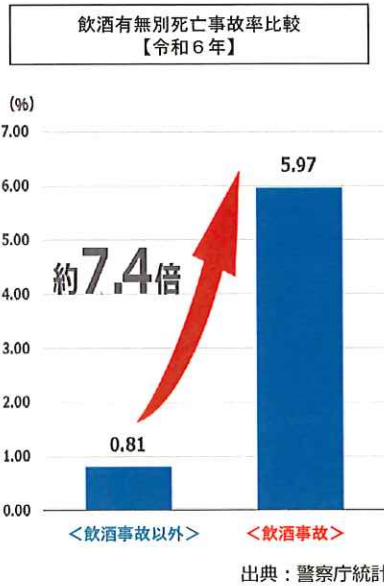
軽自動車が第一当事者となる死者数・重傷者数を除く／出典：(公財)交通事故総合分析センター
車両台数はトラクタ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数(各年12月末現在)／出典：(一財)自動車検査登録情報協会

プラン2025目標

「トラック事業における総合安全プラン2025」における目標値

飲酒運転による「死亡事故率」は非飲酒にくらべ約7.4倍と高く、極めて危険トラック運送業界から「飲酒運転」を根絶する必要がある

【重点削減目標】 飲酒運転ゼロ



「飲酒運転の根絶に向けて!!」
掲出用ポスター
(広報とらっく 令和6年7月5日号掲載)

飲酒運転の根絶を目指して
~トラックドライバーの飲酒の実態と再発防止策~
(令和7年6月一部改訂)

物損事故を含む飲酒事故事案の状況 (令和6年) ※国土交通省からの情報提供

令和6年中の物損事故を含む飲酒事故事案は「30件」で、発覚時刻は、正午から深夜が多い
飲酒の実態として、点呼が実施されなかった事例は「13件」、点呼後の運行中に飲酒した事例は「8件」
飲酒したドライバーの大半は、所属する営業所のある都道府県以外の地域で検挙
会員事業者のドライバーが発生させた事案が「80%」を占める

1. 飲酒事案発覚時刻

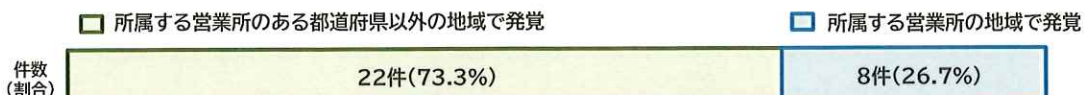


2. 飲酒実態 (国土交通省からの情報提供)

	件数	会員	非会員	不明
点呼が実施されなかった事例	13	11	2	0
点呼を実施したが酒気帯び確認が不適切な事例	4	4	0	0
点呼後の運行中に飲酒した事例	8	5	2	1
調査中	5	4	1	0
計	30	24 (80%)	5 (17%)	1 (3%)

※軽貨物自動車を除く

3. 発生地



事業用トラックが第1当事者となる事故の状況（平成26年～令和6年）

「死傷事故」件数全体に占める「追突事故」の割合は、近年横ばいであったが、令和6年は減少
 「衝突被害軽減ブレーキ」等の先進車両安全装置を装着したトラックの普及も、追突事故減少の要因と考えられる

■「死傷事故」※件数全体に占める追突事故の占有率の推移

※「死傷事故」とは「死亡」「重傷」「軽傷」の事故の合計をいう



	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
追突事故 (件)	8,541	7,637	7,290	6,914	5,639	4,447	4,326	4,376	4,255	3,870
追突事故の占有率 (%)	52.9%	52.3%	51.3%	51.5%	48.5%	47.1%	45.9%	46.7%	46.3%	44.9%
死傷事故 (件)	16,156	14,600	14,216	13,428	11,629	9,449	9,415	9,371	9,181	8,619

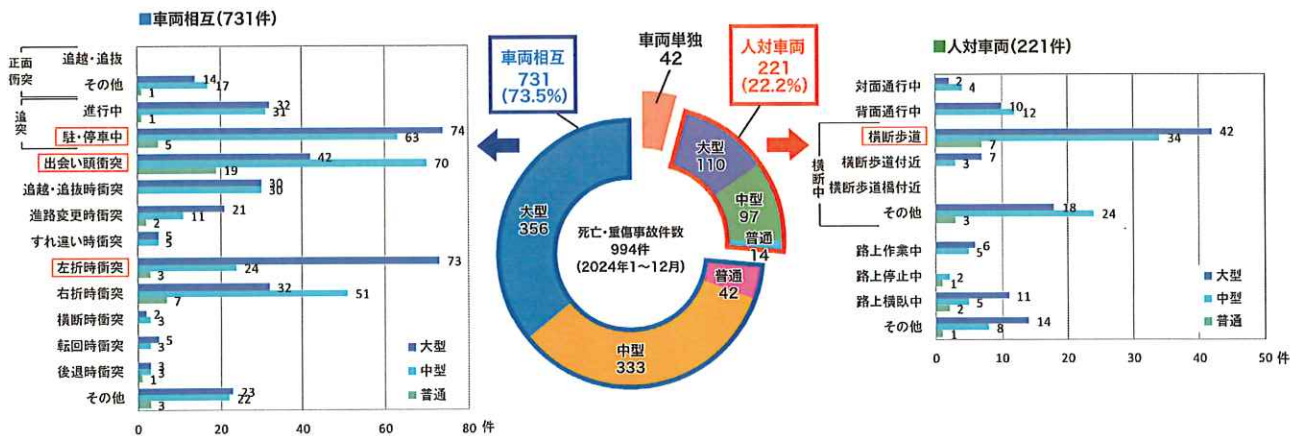
数字はいずれも事業用トラックが第1当事者となるものであり、軽自動車を含まない 出典：(公財)交通事故総合分析センター



事業用トラックが第1当事者となる事故の状況（令和6年）

令和6年中の「死亡・重傷事故」全体のうち、事故類型でみると、約74%が「車両相互」、約22%が「人対車両」
 「車両相互」では、「追突」「出会い頭衝突」「左折時衝突」が多く、「人対車両」では「横断中」が突出している

■事故類型別の死亡・重傷事故件数



「車両相互」:
 大型は「追突」と「左折時衝突」が、中型は「追突」と「出会い頭衝突」が多い

「人対車両」:
 大型・中型ともに「横断歩道の横断中」が突出し、「横断歩道付近の横断中」「その他の横断中」と合わせた「横断中」合計が、「人対車両」全体の6割強を占める

数字はいずれも事業用トラックが第1当事者となるものであり、軽自動車を含まない
 「車両相互」での第2当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む

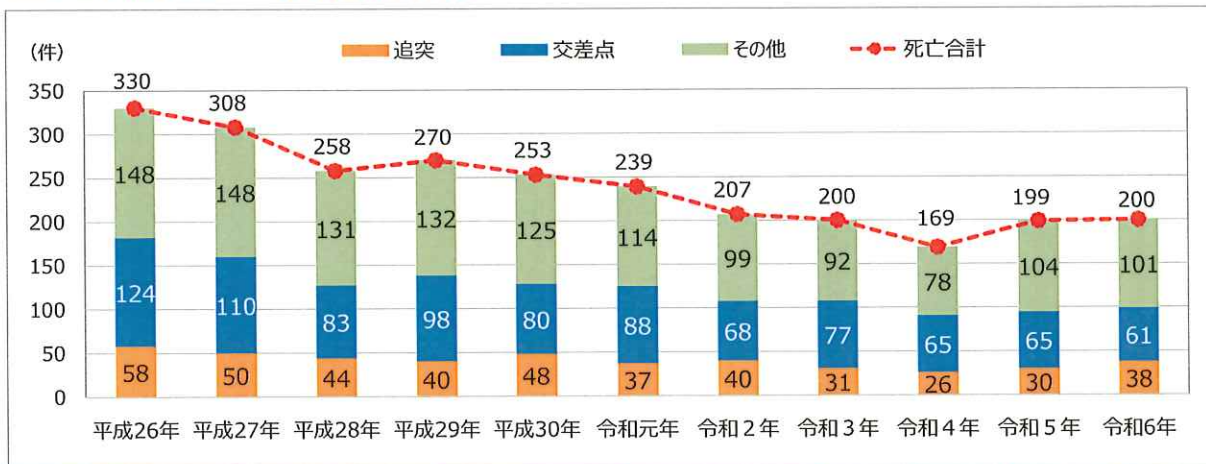
出典：(公財)交通事故総合分析センター



事業用トラックが第1当事者となる事故の状況（平成26年～令和6年）

「死亡事故」は年々減少傾向にあり、平成26年と比較して令和6年の「追突」事故及び「交差点」事故は約5割にまで減少

■ 交差点「死亡」事故および追突「死亡」事故件数の推移



	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
追突事故 (件)	58 (100%)	50	44	40	48	37	40	31	26	30	38 (65.5%)
交差点事故 (件)	124 (100%)	110	83	98	80	88	68	77	65	65	61 (49.2%)
その他 (件)	148 (100%)	148	131	132	125	114	99	92	78	104	101 (68.2%)
死亡事故 (件)	330 (100%)	308	258	270	253	239	207	200	169	199	200 (60.6%)

数字はいずれも事業用トラックが第1当事者となるものであり、軽自動車を含まない 出典：(公財)交通事故総合分析センター



事業用トラックが第1当事者となる事故の状況（令和6年）

令和6年中の交差点での事故のうち、「対歩行者」・「対自転車」の死亡・重傷事故は、「追突」の約1.1倍に上る
 「左折時」は約9割が「対自転車」で、大型車が多く、対歩行者の約7割、対自転車の約8割近く
 「右折時」は約8割が「対歩行者」で、大型車が多く、対歩行者の約4割、対自転車の約3割を占める

■ 交差点における死亡・重傷事故件数の状況（対歩行者・対自転車）



※この分析結果は、「2024年1～12月の交通事故統計分析結果～発生地別～」より作成しました。



数字はいずれも事業用トラックが第1当事者となるものであり、軽自動車を含まない 出典：(公財)交通事故総合分析センター

