令和3年　4月6日㊋～15日㊍まで

公益社団法人 全日本トラック協会

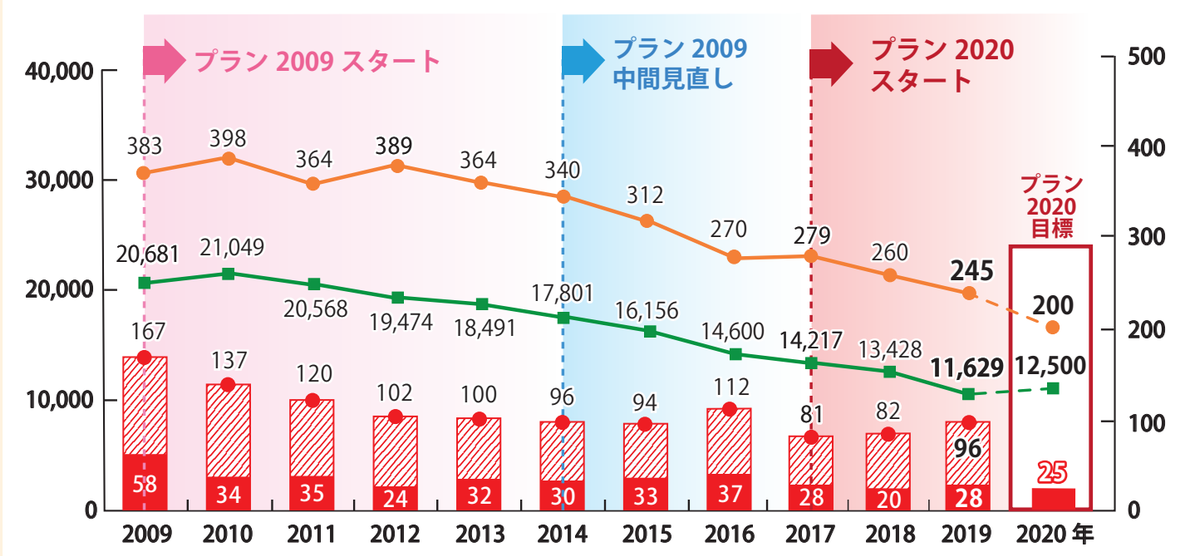
春の全国交通安全運動

「トラック事業における総合安全プラン2025」のスタートとなる令和3年は、トラック運送業界では、「飲酒運転の根絶」「追突事故の防止」「交差点事故の防止」を最重点推進項目として、安全運行の確保に積極的に取り組みます。

1 飲酒運転の根絶をめざして

飲酒運転は反社会的行為であり、トラック運送業界の社会的信頼性が失われます

※「飲酒運転ゼロ」目標達成のためには、関係者一丸となって取り組む必要がある。



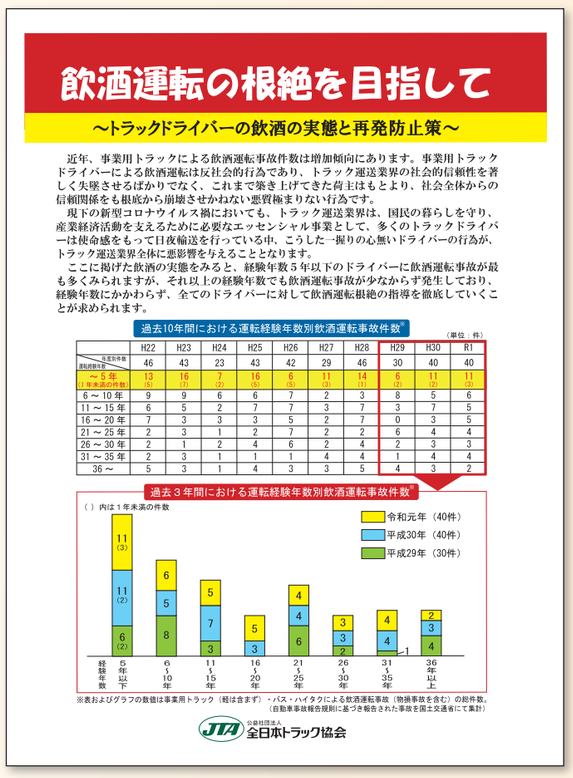
死者数（人）　人身事故件数（件）　● 飲酒運転※件数（件）　飲酒運転※うち事故件数（件）

注）2020 年は、現時点において未公表。

※「飲酒運転」は「道路交通法違反取締件数」の数値で、「酒酔い運転」および「酒気帯び運転」の合計値。数字はいずれも事業用貨物自動車（軽自動車を除く）によるもの。

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

2020年の「飲酒運転事故件数」はメールマガジン「事業用自動車安全通信」（国土交通省）等による物損事故を含む情報（令和2年12月末時点の速報）



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～

近年、事業用トラックによる飲酒運転事故件数は増加傾向にあります。事業用トラックドライバーによる飲酒運転は反社会的行為であり、トラック運送業界の社会的信頼性を著しく失墜させるばかりでなく、これまで築き上げてきた荷主はもとより、社会全体からの信頼関係をも根底から崩壊させかねない悪質極まりない行為です。

現下の新型コロナウイルス禍においても、トラック運送業界は、国民の暮らしを守り、産業経済活動を支えるために必要なエッセンシャル事業として、多くのトラックドライバーは使命感をもって日夜輸送を行っている中、こうした一握りの心無いドライバーの行為が、トラック運送業界全体に悪影響を与えることとなります。

ここに掲げた飲酒の実態をみると、経験年数５年以下のドライバーに飲酒運転事故が最も多くみられますが、それ以上の経験年数でも飲酒運転事故が少なからず発生しており、経験年数にかかわらず、全てのドライバーに対して飲酒運転根絶の指導を徹底していくことが求められます。

過去10年間における運転経験年数別飲酒運転事故件数※

（単位：件）

年度別年数 / 運転経験年数	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
	46	43	23	43	42	29	46	30	40	40
～５年（１年未満の件数）	13（3）	16（7）	7（2）	16（5）	6（3）	11（3）	14（1）	5（2）	11（2）	11（3）
６～10年	9	9	6	6	7	2	3	8	5	6
11～15年	6	5	2	7	7	3	7	3	7	5
16～20年	7	3	3	3	5	2	7	0	3	5
21～25年	2	3	1	2	7	2	2	6	4	4
26～30年	2	1	2	4	6	2	4	2	3	3
31～35年	2	3	1	1	1	4	4	1	4	4
36～	5	3	1	4	3	3	5	4	3	2

過去３年間における運転経験年数別飲酒運転事故件数

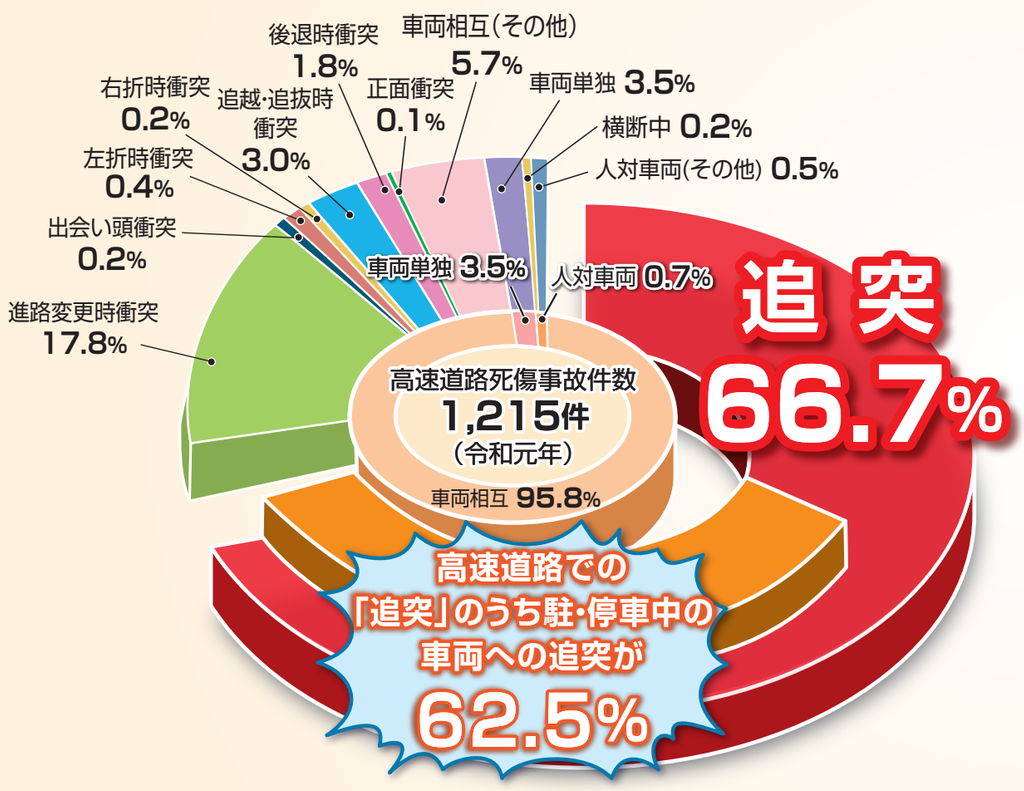
※表およびグラフの数値は事業用トラック（軽は含まず）・バス・バイクによる飲酒運転事故（物損事故を含む）の総件数。（自動車事故報告規則に基づき報告された事故を国土交通省にて集計）

公益社団法人 全日本トラック協会

【本号に同封のリーフレット】

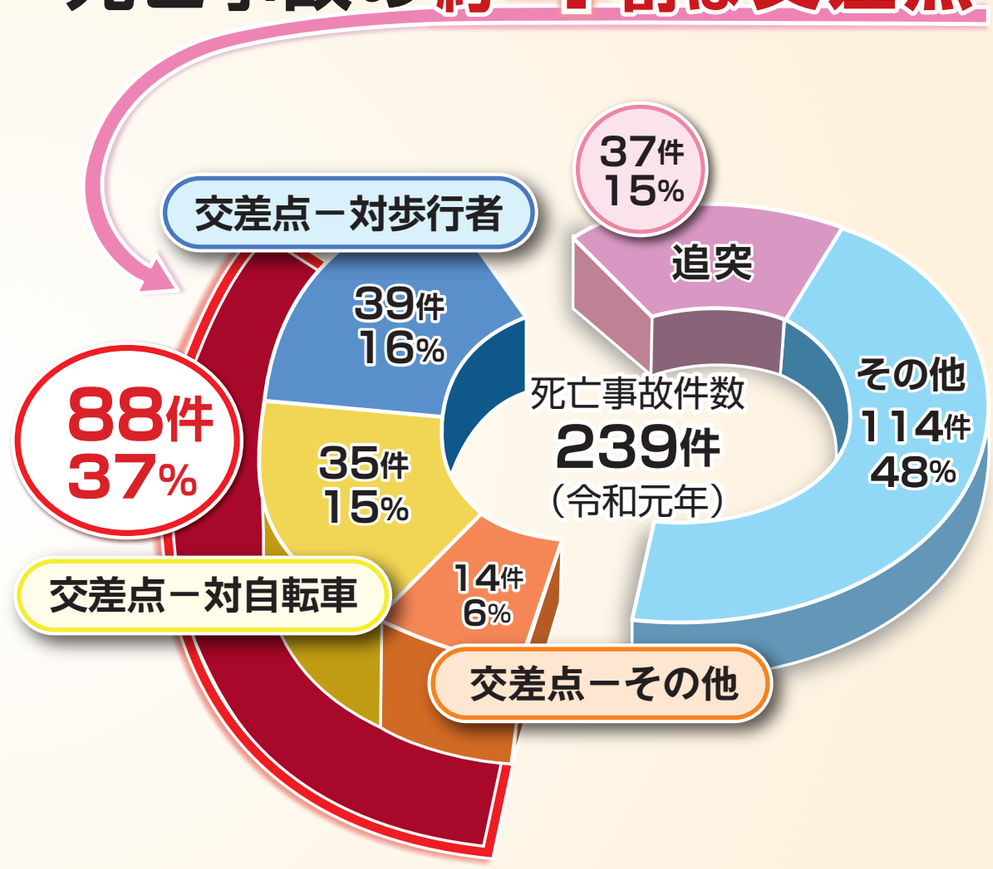
2 追突・左折巻き込み事故ゼロをめざして

事業用貨物自動車の高速道路での死傷事故の約7割は追突、うち6割強は駐・停車中の車両への追突



事業用貨物自動車の高速道路における事故類型別死傷事故件数の構成率（令和元年）

事業用貨物自動車の死亡事故の約4割は交差点



事業用貨物自動車の事故類型別死亡事故件数の構成率（令和元年）

出典：（公財）交通事故総合分析センター

※「死傷事故件数」および「死亡事故件数」は事業用貨物自動車を第１当事者とするもの（軽自動車を除く）