

資料

第 1 6 回 運 転 免 許 制 度 に 関 す る 懇 談 会 配 付 資 料

| | | |
|----|-----------------------------------|-----|
| 1 | 検討事項 | 1 |
| 2 | 貨物自動車の死亡事故に係る統計 | 2 |
| 3 | 車両総重量別 1 万台当たりの 1 当死亡事故件数 | 6 |
| 4 | 車両総重量別車両保有台数 | 8 |
| 5 | トラック協会の要望（平成 1 5 年 1 0 月 1 5 日付け） | 9 |
| 6 | 現行普通免許と大型免許に係る制度概要 | 1 1 |
| 7 | 四輪以上の免許の種類に係る運転免許保有者数及び取得者数 | 1 3 |
| 8 | 諸外国の運転免許制度 | 1 4 |
| 9 | 大型免許新設時の大型自動車と同程度の車長を有する現在の自動車 | 1 5 |
| 10 | 事故類型別の 1 当死亡事故に係る統計 | 1 6 |
| 11 | 交通事故死者数半減達成に関する内閣総理大臣の談話 | 1 8 |
| 12 | 貨物自動車による死亡事故事例 | 1 9 |

運転免許制度に関する懇談会における検討事項

〈検討事項〉

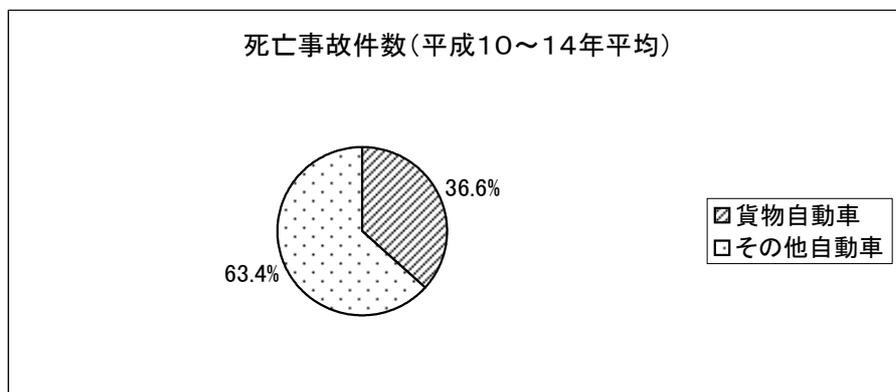
貨物自動車を運転することができる運転免許の在り方としては、第一種運転免許を、普通免許・中間的免許・大型免許の3種類とした上で、それぞれに応じた受験資格、試験制度等を定めることが考えられるところであり、最近の事故実態等を踏まえつつ、このような見直しを含めた運転免許制度の在り方について検討する。

〈背景・経緯〉

- 1 最近の事故実態を見ると、貨物自動車による死亡事故は四輪の自動車による死亡事故の37%を占めており、保有台数当たり及び走行キロ当たりの死亡事故発生率が貨物自動車は他の自動車に比べ高くなっている。また、10年間の死亡事故の推移を見ると、貨物自動車による死亡事故の減少率は他の自動車に比べ著しく低く、近年の諸対策による死亡事故抑止効果が貨物自動車については低い状況にある。
- 2 全日本トラック協会においては、平成3年以降、普通免許で運転することができる車両の総重量の上限の引上げを要望していたところであるが、平成15年10月に同協会が警察庁に提出した要望書は、事故防止対策の観点も踏まえ、普通免許で運転できる車両の総重量の上限を引き下げ、中間的免許を設けることを要望する内容となっている。
- 3 現在の第一種免許の種類に係る制度が定められた昭和30～40年代当時から見ると自動車の車両特性や保有実態に大きな変化が生じており、普通免許及び大型免許で運転することができる車両のうちそれぞれ重量の重い層において保有台数当たり死亡事故件数が顕著に高いことは、貨物自動車がほとんどを占めている大型の自動車に対する運転知識・技能の不足が大きな要因と見られるところである。
上記のような事故実態及び関係業界の要望にかんがみれば、現下の諸状況に適応した免許制度の在り方について検討することが必要と考えられる。

貨物自動車の死亡事故に係る統計

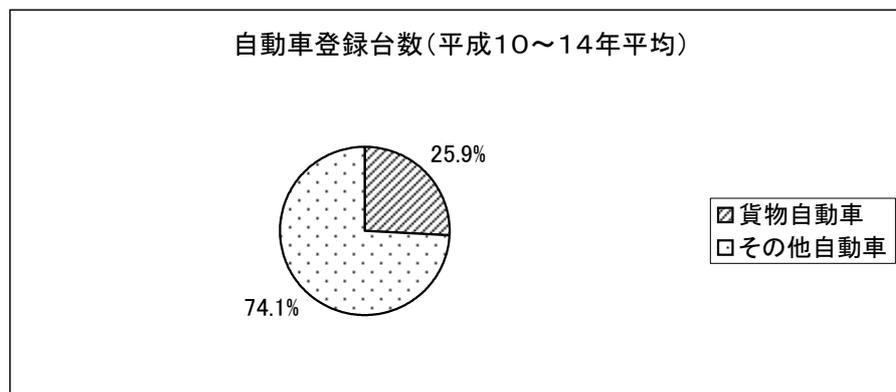
車種別の死亡事故発生状況



死亡事故件数

| | 平成10年 | 平成11年 | 平成12年 | 平成13年 | 平成14年 | 平均 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 貨物自動車 | 2,580 | 2,606 | 2,513 | 2,382 | 2,194 | 2,455 |
| その他自動車 | 4,358 | 4,275 | 4,392 | 4,204 | 4,066 | 4,259 |

※ 「その他自動車」には、特殊自動車及びミニカーを含まない。以下同じ。



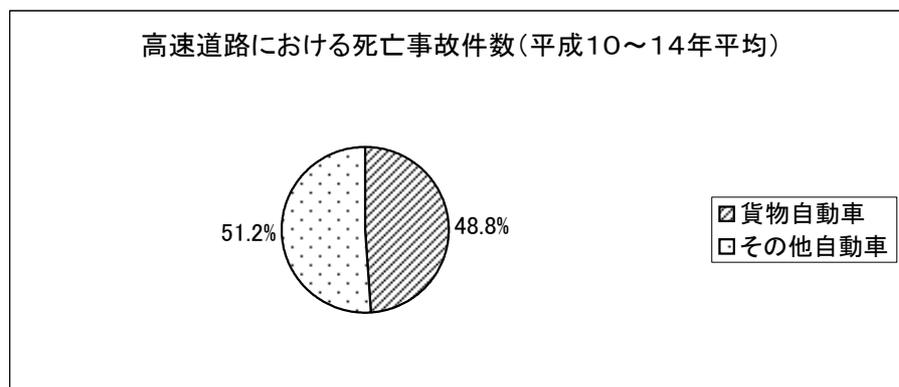
自動車登録台数

| | 平成10年 | 平成11年 | 平成12年 | 平成13年 | 平成14年 | 平均 |
|--------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 貨物自動車 | 19,213,188 | 18,763,891 | 18,361,784 | 18,004,116 | 17,619,069 | 18,392,410 |
| その他自動車 | 50,134,027 | 51,400,577 | 52,673,566 | 53,776,028 | 54,773,917 | 52,551,623 |

自動車登録台数は、国土交通省統計資料「自動車保有車両数月報(各年12月末現在)」による。

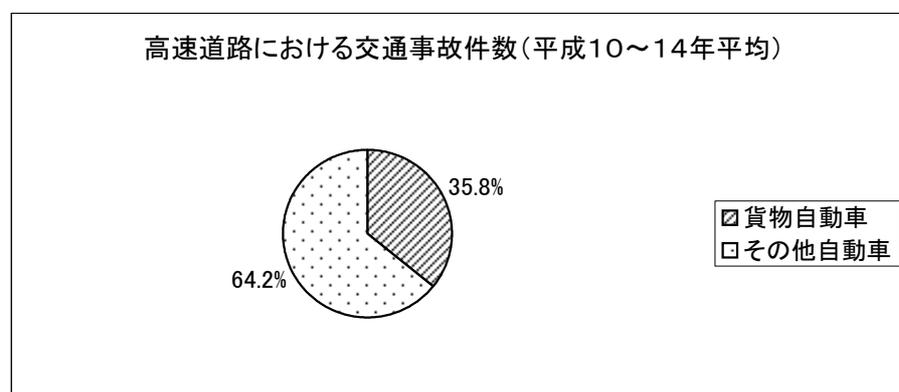
貨物自動車の死亡事故に係る統計

車種別の死亡事故発生状況(高速道路)



高速道路における死亡事故件数

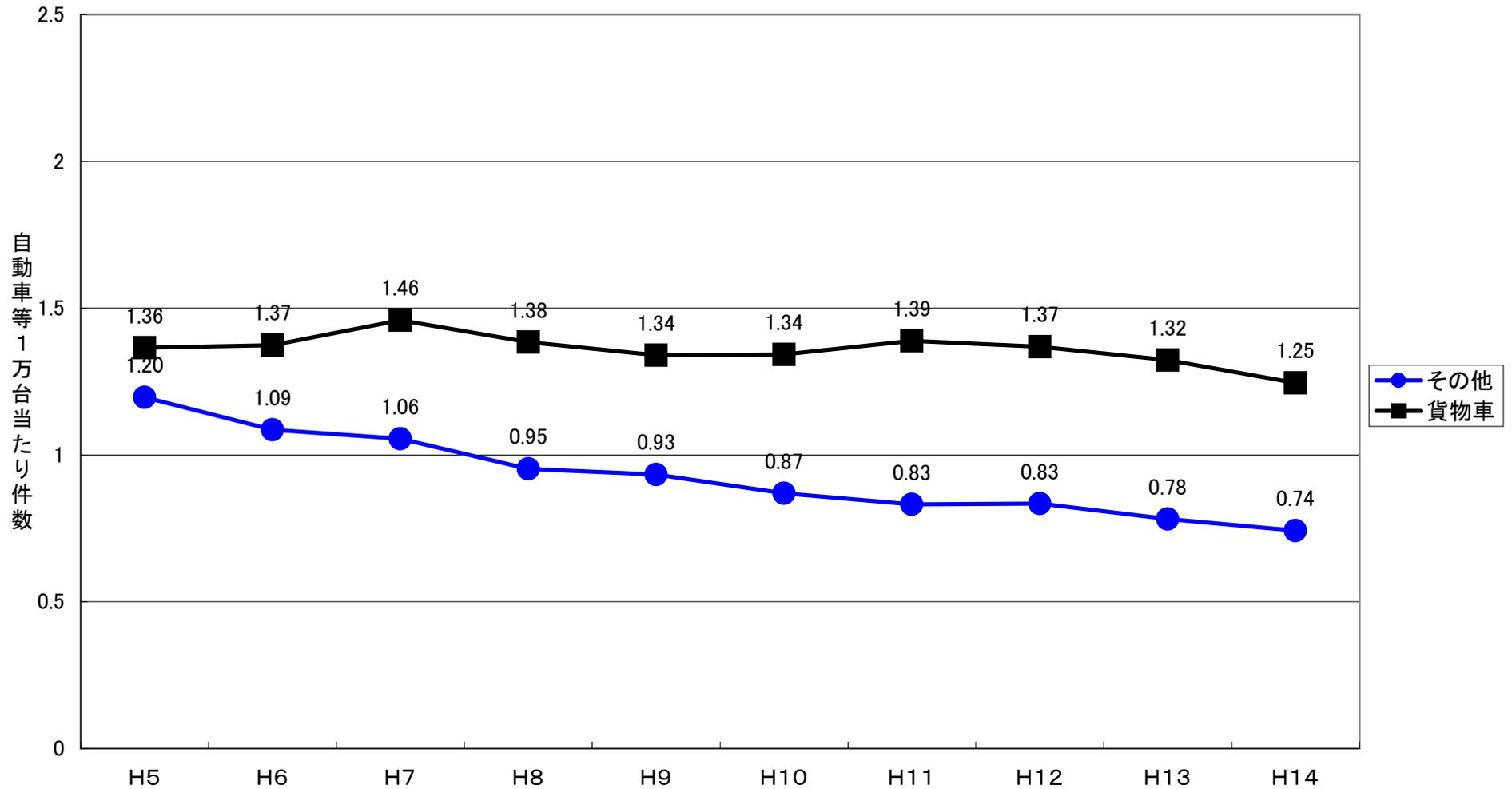
| | 平成10年 | 平成11年 | 平成12年 | 平成13年 | 平成14年 | 平均 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 貨物自動車 | 130 | 135 | 148 | 158 | 136 | 141 |
| その他自動車 | 166 | 131 | 155 | 150 | 139 | 148 |



高速道路における交通事故件数

| | 平成10年 | 平成11年 | 平成12年 | 平成13年 | 平成14年 | 平均 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 貨物自動車 | 4,064 | 4,528 | 5,209 | 5,130 | 4,891 | 4,764 |
| その他自動車 | 7,683 | 8,145 | 8,778 | 9,239 | 8,801 | 8,529 |

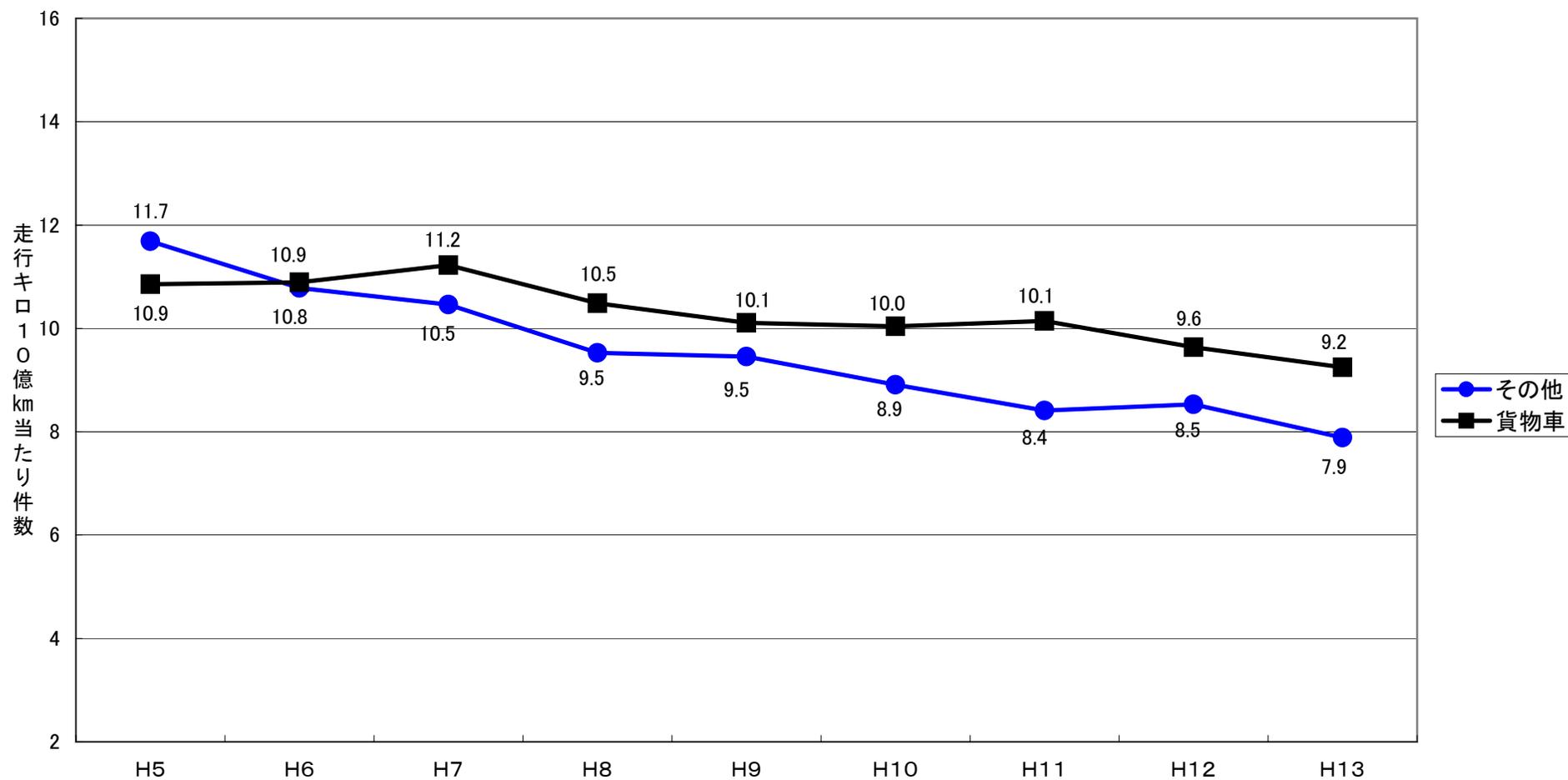
第一当事者別死亡事故の自動車等1万台当たり件数の年別推移(H5~H14)



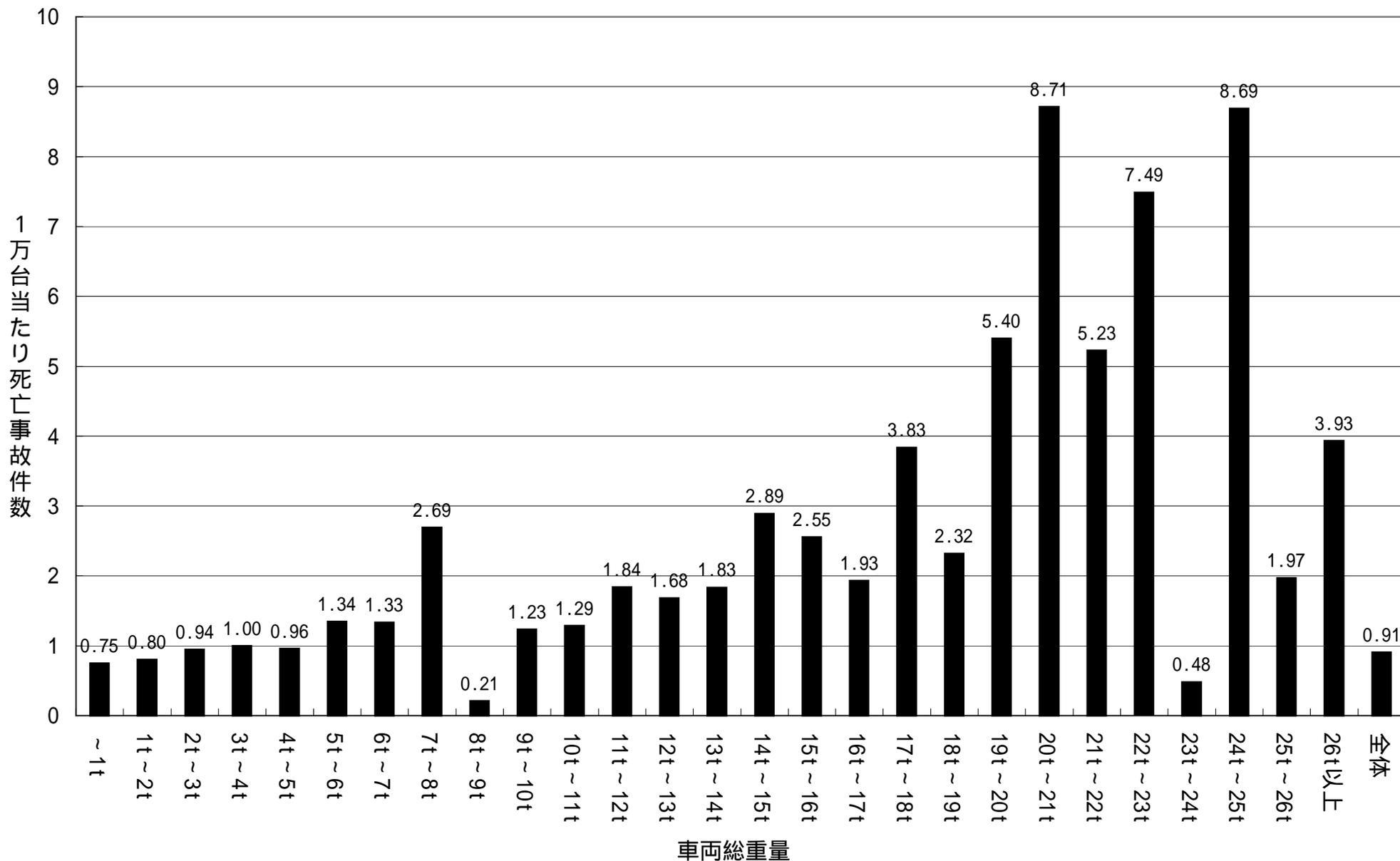
注:1 自動車等1万台当たり件数は、各車種別の死亡事故件数を当該車種の登録台数(単位:1万台)で除したもの。

注:2 各車種の登録台数については、国土交通省統計資料「自動車保有車両数月報(各年12月末現在)」による。

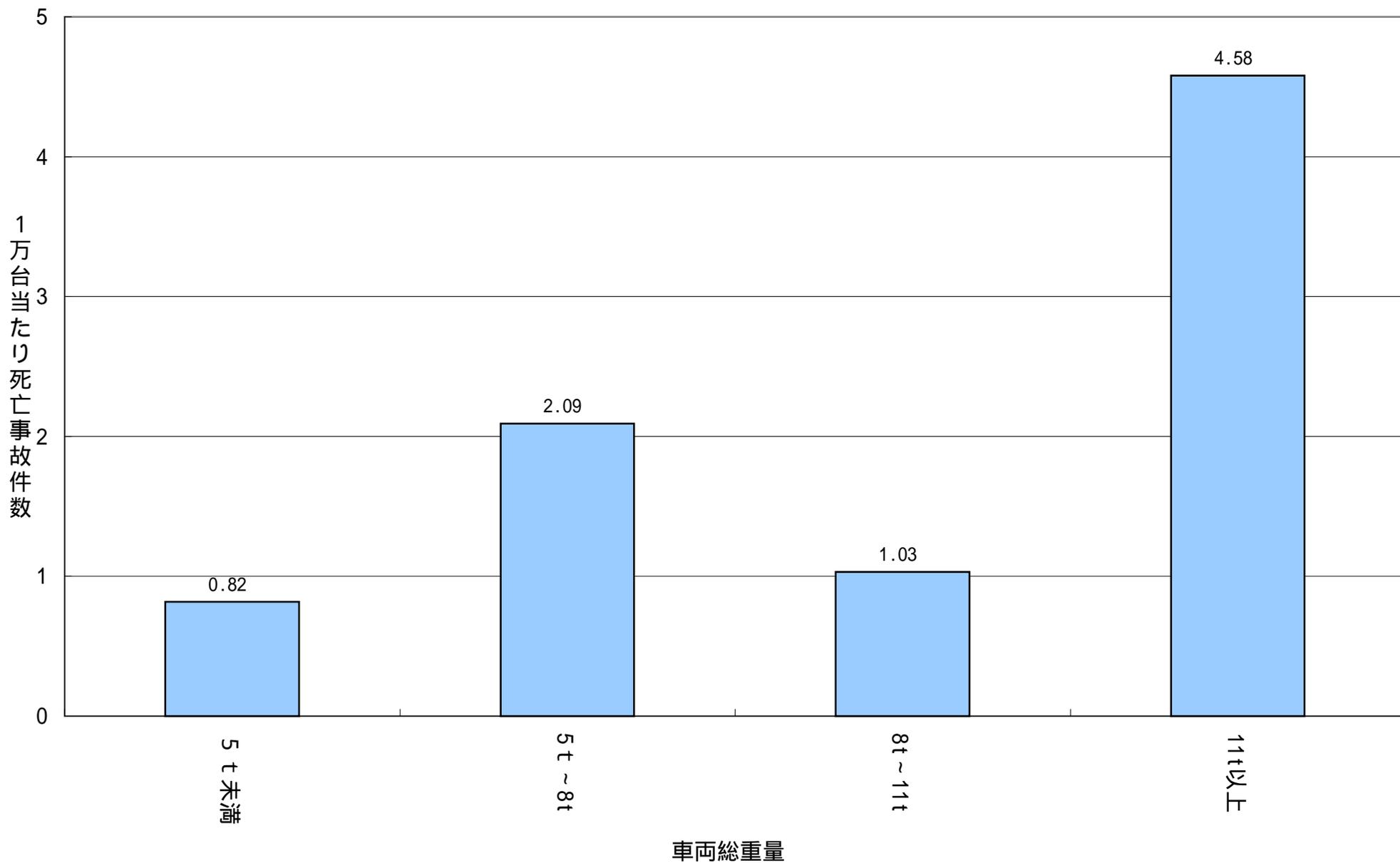
第一当事者別死亡事故の自動車走行キロ10億km当たり件数の年別推移(H5～H13)



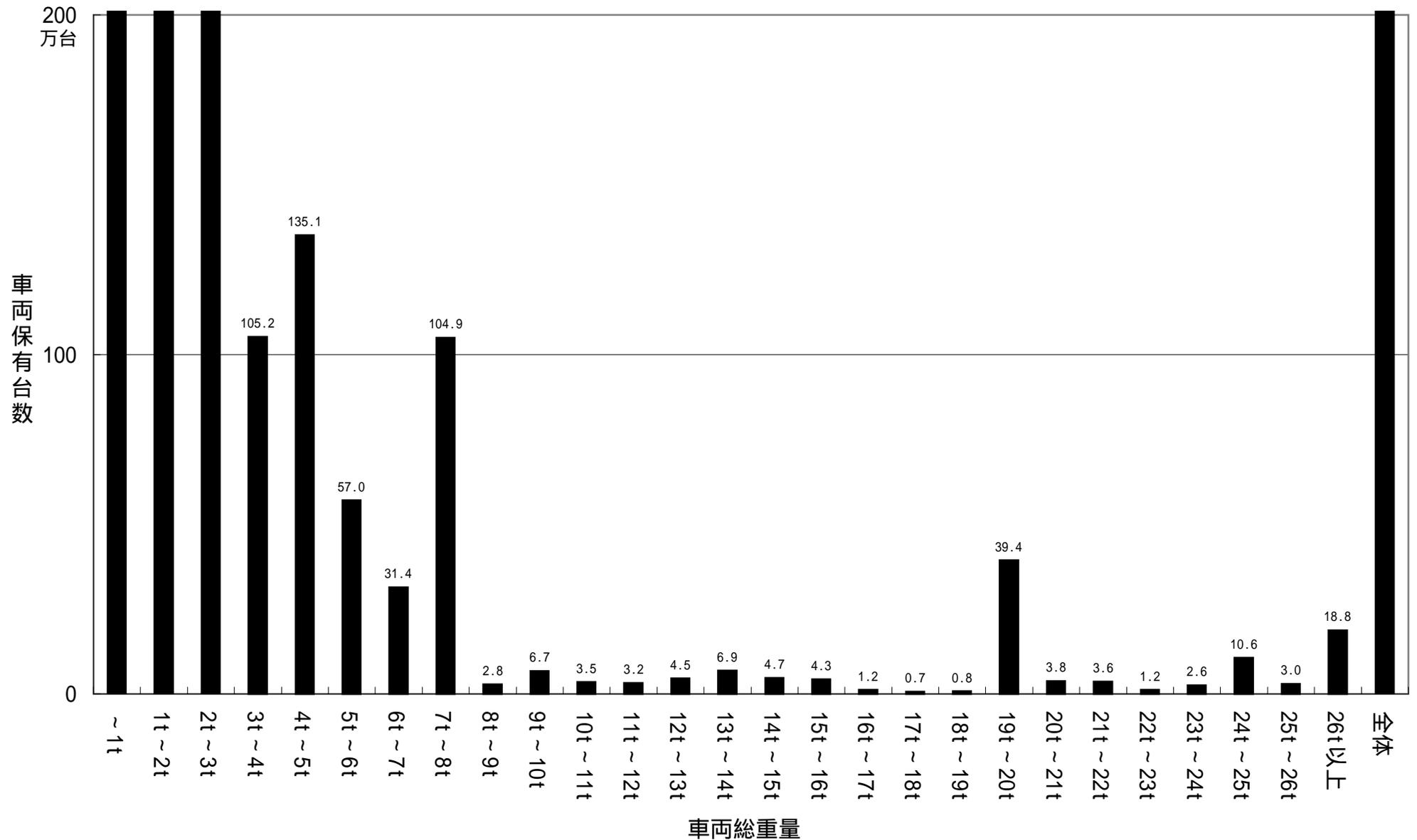
注:1 走行キロ当たりの件数は、各車種別の死亡事故件数を当該車種の年間走行キロ数(単位:10億キロ)で除したものの。
 注:2 各車種の走行キロ数については、国土交通省統計資料「自動車輸送統計年報」による。



車両総重量別 1万台当たりの1当死亡事故件数（二輪車を除く。平成10年～14年平均）
 （（財）交通事故総合分析センター資料による。）



車両総重量別 1万台当たりの1当死亡事故件数（二輪車を除く。平成10年～14年平均）
（（財）交通事故総合分析センター資料による。）



車両総重量別車両保有台数（二輪車を除く。平成14年）
 （（財）交通事故総合分析センター資料による。）

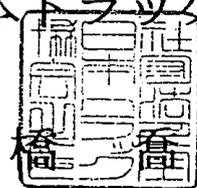
平成15年10月15日

警察庁交通局長
人見信男 殿

中間的免許の創設に関する要望書

社団法人 全日本トラック協会

会 長 高



平素は当業界に対しまして格別のご指導・ご鞭撻を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、以下のことを内容とする、中間的運転免許の創設について、早急に道路交通法を改正されるようお願い申し上げます。

1. 中間的免許について

- ①運転できる車の車両総重量の上限を11トン、下限を5トンとすること
- ②受験年齢は20歳以上とすること
- ③運転適性として深視力を求める必要性について十分に検討すること

2. 新大型免許について

- ①普通免許を有し、かつ21歳以上であれば受験できること
- ②対応できる指定自動車教習所が限定されることにより、都市部などの受験者や雇用事業者に新たな負担が生じないよう配慮すること

3. 経過措置について

- ①現行の普通免許を有している者は、引き続き無条件で車両総重量8トンまで運転できること
- ②既に普通免許を有している者が中間的免許への移行を希望する場合には、簡易な手続きで移行できるよう措置すること

なお、高速道路における規制速度については、引き続き検討していただくようお願い申し上げます。

現行普通免許と大型免許に係る制度概要

| | 普通免許 | 大型免許 |
|---|--|--|
| <p>運転可能な自動車 (法85条、政令32条の2、規則2条)</p> | <p>普通自動車 ・車両総重量8t未満 ・最大積載量5t未満 ・乗車定員11人未満 のいずれにも該当(二輪除く)</p> <p>小型特殊自動車</p> <p>原動機付自転車</p> | <p>大型自動車 ・車両総重量8t以上 ・最大積載量5t以上 ・乗車定員11人以上 のいずれかに該当(二輪除く)</p> <p>普通自動車</p> <p>小型特殊自動車</p> <p>原動機付自転車</p> <p>21歳未満又は免許を受けていた期間が通算して3年に達しない者は、次の大型自動車(いずれかに該当)は運転できない ・車両総重量11t以上 ・最大積載量6.5t以上 ・乗車定員30人以上</p> |
| <p>免許の欠格事由 (法88条)</p> | <p>18歳未満</p> | <p>20歳未満(自衛官は19歳)</p> |
| <p>受験資格 (法96条)</p> | <p>・欠格事由に該当しないこと</p> | <p>・欠格事由に該当しないこと ・普通免許又は大特免許を受けていた期間が通算して2年以上の者(一定の自衛官を除く)</p> |
| <p>技能試験 (法97条)</p> | <p>路上試験あり</p> | <p>路上試験なし</p> |
| <p>取得時講習 (法90条の2)</p> | <p>あり</p> | <p>なし</p> |

現行普通免許と大型免許に係る制度概要（試験制度等）

| | | 普通免許 | 大型免許 |
|--------------------------|------|---|---|
| 技能試験 （規則 24 条） | 課題 | 道路における走行（発進及び停止を含む） 交差点の通行 横断歩道の通行 方向変換又は縦列駐車 | 幹線コース及び周回コースの走行（発進、停止及び指定速度での走行を含む） 交差点の通行（右折及び左折を含む） 横断歩道及び踏切の通過 曲線コース、屈折コース及び坂道コースの走行（坂道における一時停止及び発進を含む） 方向変換又は縦列駐車 |
| | 距離 | 4 5 0 0 m 以上 | 2 0 0 0 m 以上 |
| | 試験車両 | 乗車定員 5 人以上の専ら人を運搬する構造の普通自動車 ・長さ 4.4 0 m 以上 ・幅 1.6 9 m 以上 | 最大積載量 5 t 以上の大型自動車 |
| 適性試験 （規則 23 条） | 視力 | 両眼で 0.7 以上、かつ、 一眼で 0.3 以上 （一眼の視力が 0.3 未満の場合等は、他眼の視野が左右 150 度以上で、視力が 0.7 以上） | 両眼で 0.8 以上、かつ、 一眼で 0.5 以上 |
| | 深視力 | （なし） | 三かん法の奥行知覚検査器により 2.5 m の距離で 3 回検査し、その平均誤差が 2 cm 以下 |
| 教習時限 （規則 33 条及び別表第 4） | 技能 | 3 4 時限（A T 3 1 時限） 基本操作・走行 1 5 時限（A T 1 2 時限） 応用走行 1 9 時限（A T 1 9 時限） | 4 5 時限（基本 2 2、応用 2 3） 普通免許を現に受けている場合 2 2 時限（基本 8、応用 1 4） （A T 2 6 時限（基本 1 2、応用 1 4）） |
| | 学科 | 2 6 時限 | 2 6 時限（普通免許を現に受けている場合 0 時限） |

四輪以上の免許の種類に係る運転免許保有者数及び取得者数

| | | 大型一種 | 普通一種 | 大型二種 | 普通二種 |
|-----------------------|-----|-----------|------------|-----------|-----------|
| 免 許 保 有 者 | 10年 | 4,068,879 | 62,099,409 | 1,236,019 | 1,268,226 |
| | 11年 | 4,139,088 | 63,257,889 | 1,227,738 | 1,262,279 |
| | 12年 | 4,193,262 | 64,326,199 | 1,202,167 | 1,240,252 |
| | 13年 | 4,249,848 | 65,343,581 | 1,191,554 | 1,226,129 |
| | 14年 | 4,313,009 | 66,415,617 | 1,185,062 | 1,224,824 |

| | | 大型一種 | 普通一種 | 大型二種 | 普通二種 |
|-----------------------|-----|---------|-----------|--------|--------|
| 免 許 取 得 者 | 10年 | 127,763 | 1,761,079 | 17,704 | 28,654 |
| | 11年 | 121,000 | 1,688,657 | 17,402 | 25,651 |
| | 12年 | 114,639 | 1,650,671 | 16,769 | 21,905 |
| | 13年 | 113,255 | 1,595,146 | 17,192 | 21,987 |
| | 14年 | 116,037 | 1,558,954 | 16,302 | 27,446 |

諸外国の運転免許制度（車両重量による区分）

| 区 分 | 国 等 |
|--------------------------------------|--|
| 車両総重量 8 t で区分 | 日本 |
| 車両総重量 2.5 t、10 t で区分 | アメリカ（グアム、サイパン） |
| 車両総重量 4.5 t、8 t で区分 | オーストラリア |
| 車両総重量 4.5 t、15 t で区分 | ニュージーランド |
| 車両総重量 3.5 t で区分、サブカテゴリーとして 7.5 t で区分 | イギリス、イタリア、オーストリア、スイス、スペイン、ドイツ、ノルウェー、ベルギー |
| 積載重量 4 t、12 t で区分 | 韓国 |
| 車両総重量 3.5 t で区分 | オランダ、スウェーデン、デンマーク、フランス、ポルトガル |
| 車両総重量 4.5 t で区分 | カナダ（ケベック州、ニューファンドランド州等） |
| 車両総重量 4.6 t で区分 | カナダ（サスカチュワン州、ブリティッシュコロンビア州等） |
| 車両総重量 11 t で区分 | カナダ（オンタリオ州） |
| 車両総重量 11.7 t で区分 ¹ | アメリカ（カリフォルニア州、バージニア州等） |
| 車両総重量 13.5 t で区分 | カナダ（ノバスコシア州） |

- 1 11.7 t は、商業自動車安全法による CDL の免許区分の基準。
 また、noCDL については、10.8 t（サウスカロライナ州）、3.6 t（フロリダ州）等の区分が設けられている州がある。

大型免許新設時の大型自動車と同程度の車長を有する現在の自動車

○大型免許新設時(昭和31年)

| | | | |
|--|-------|-------|---------|
| 大型免許を要する自動車のうち最小クラスのもの (最大積載量5トン、車両総重量平均9.6トン。注1) | 車長(m) | | |
| | 最小 | 最大 | 平均 |
| | 6,375 | 7,435 | 6,826.0 |

○現在(平成14年)

車長別・車両総重量別自動車保有台数
(カッコ内は構成率%。太枠は最も構成率が大きな層。)

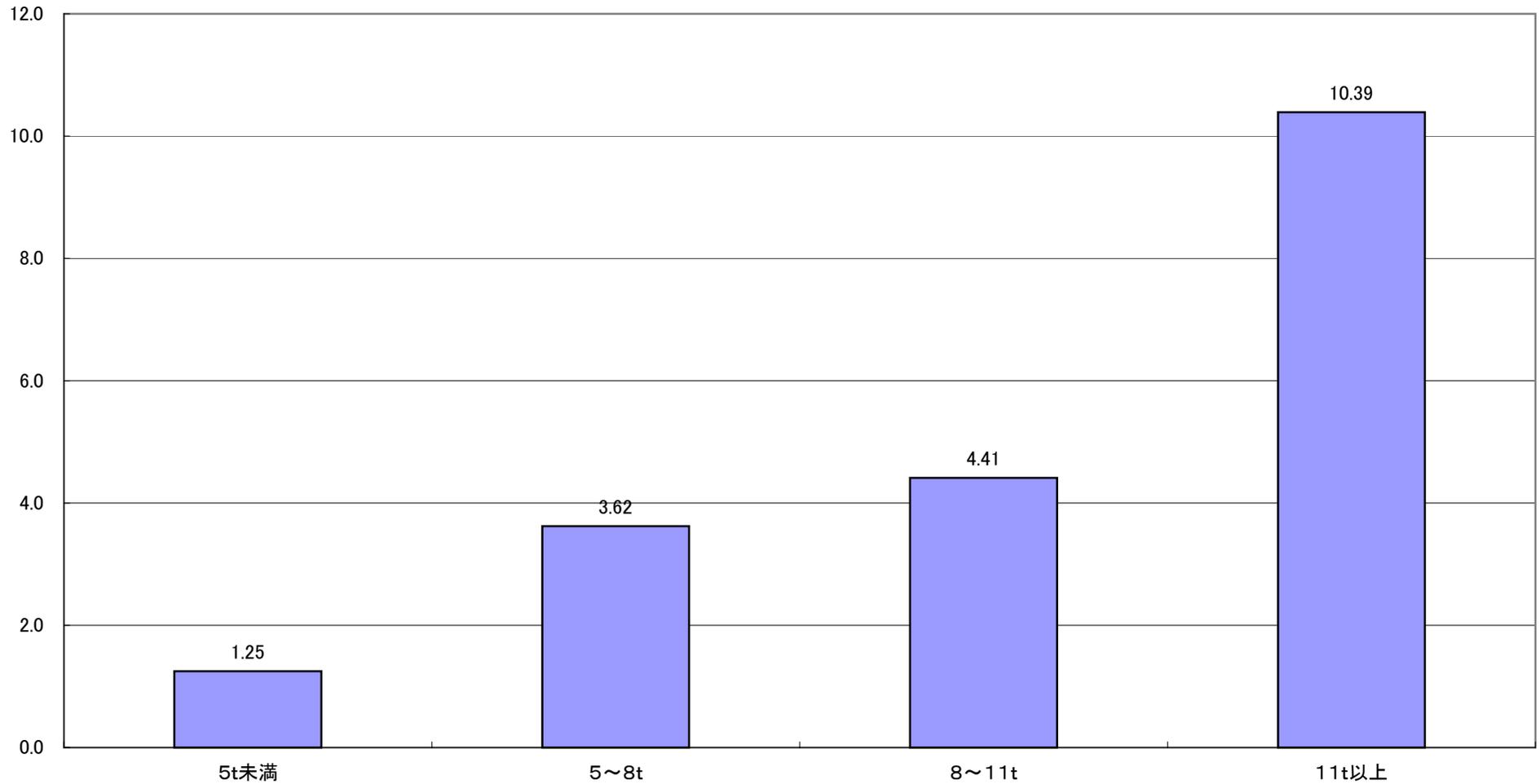
| 車長 車両総重量 | 車長(m) | | | | | | | | | | | 計 |
|-------------|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|----------------------|---|
| | 4m以下 | 4m 5m | 5m 6m | 6m 7m | 7m 8m | 8m 9m | 9m 10m | 10m 11m | 11m 12m | 12m超 | | |
| 3t以上4t未満 | 50,400 (4.8) | 963,300 (91.6) | 29,700 (2.8) | 8,200 (0.8) | 200 (0.0) | 0 (0.0) | 0 (0.0) | 0 (0.0) | 0 (0.0) | 0 (0.0) | 1,051,800 (100.0) | |
| 4t以上5t未満 | 14,800 (1.1) | 988,100 (73.1) | 172,600 (12.8) | 174,200 (12.9) | 1,400 (0.1) | 0 (0.0) | 0 (0.0) | 0 (0.0) | 0 (0.0) | 0 (0.0) | 1,351,100 (100.0) | |
| 5t以上6t未満 | 1,600 (0.3) | 141,700 (24.9) | 152,900 (26.8) | 247,500 (43.5) | 25,400 (4.5) | 500 (0.1) | 0 (0.0) | 0 (0.0) | 0 (0.0) | 0 (0.0) | 569,600 (100.0) | |
| 6t以上7t未満 | 500 (0.2) | 40,300 (12.9) | 109,700 (35.0) | 142,200 (45.4) | 19,100 (6.1) | 1,400 (0.4) | 100 (0.0) | 0 (0.0) | 0 (0.0) | 0 (0.0) | 313,300 (100.0) | |
| 7t以上8t未満 | 200 (0.0) | 3,600 (0.3) | 218,700 (20.9) | 184,700 (17.6) | 250,700 (23.9) | 339,100 (32.3) | 42,500 (4.1) | 4,700 (0.4) | 4,300 (0.4) | 0 (0.0) | 1,048,500 (100.0) | |

注1) 昭和31年の道路交通取締法施行令改正により普通自動車のうち最大積載量5トン以上のものは大型免許を要することとされた。

注2) 昭和31年のデータは自動車諸元表から、現在のデータは(財)交通事故総合分析センター資料から抽出。ただし、センター資料は下2桁が四捨五入されている。

事故類型別の1当死亡事故に係る統計

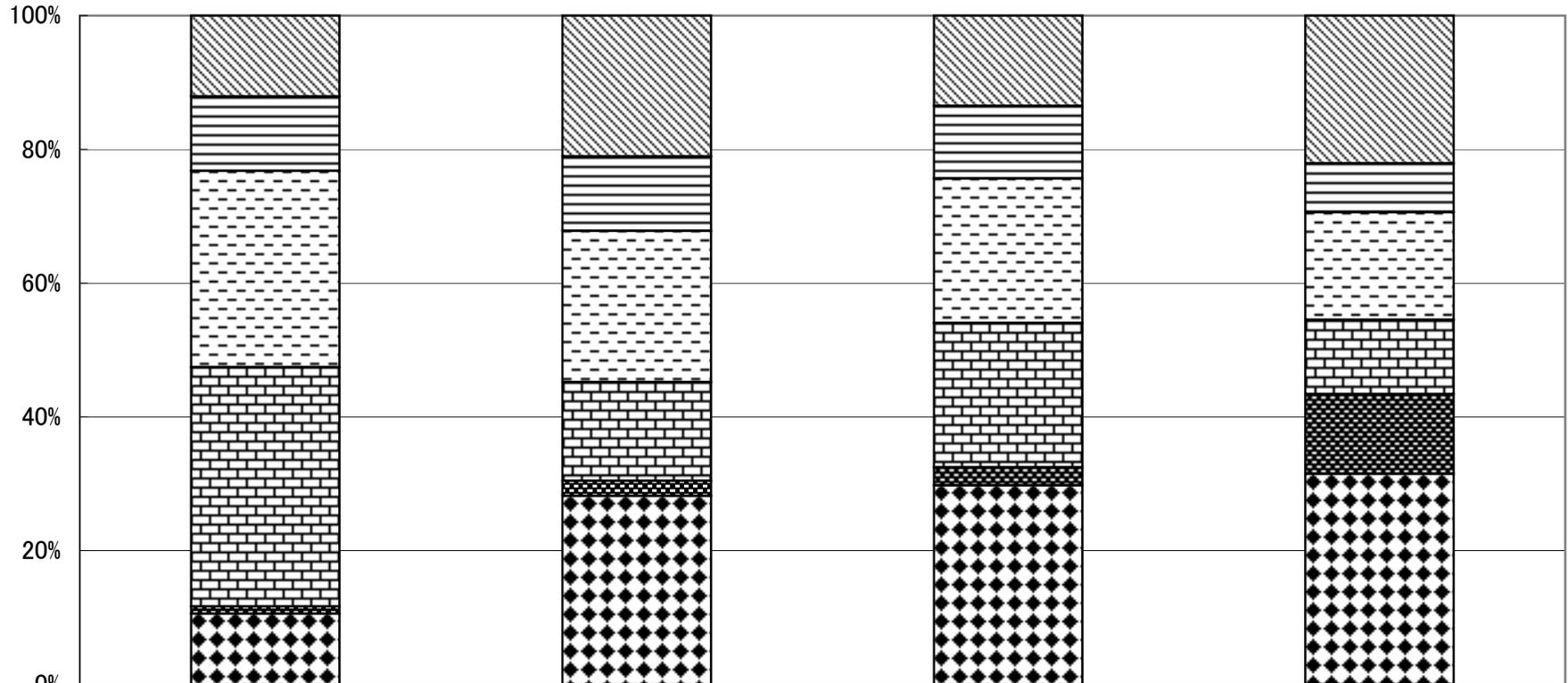
車両総重量別全死亡事故件数に占める左折事故の割合(平10~14の合計)



((財)交通事故総合分析センター資料による。)

事故類型別の1当死亡事故に係る統計

車両相互事故類型別の1当死亡事故件数構成率(二輪車を除く。平成10～14年平均)



| | 5t未満 | 5t～8t | 8t～11t | 11t以上 |
|--------|------|-------|--------|-------|
| ■ その他 | 12.1 | 21.1 | 13.5 | 22.1 |
| ▨ 右折時 | 11.1 | 11.1 | 10.8 | 7.3 |
| □ 出会頭 | 29.4 | 22.6 | 21.6 | 16.1 |
| ▤ 正面衝突 | 35.8 | 14.8 | 21.6 | 11.1 |
| ▩ 左折時 | 1.1 | 2.2 | 2.7 | 11.9 |
| ◆ 追突 | 10.5 | 28.2 | 29.7 | 31.4 |

((財)交通事故総合分析センター資料による。)

交通事故死者数半減達成に関する内閣総理大臣(中央交通安全対策会議会長)の談話

平成 15 年 1 月 2 日

昨年 1 年間の交通事故による死者数は 8,326 人でした。昭和 45 年に 1 万 6,765 人が交通事故で亡くなり「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、ついに半減するに至りました。また、発生件数と負傷者数も、それぞれ 12 年ぶりに減少に転じる見込みです。

依然として、交通事故によって多くの人命が失われておりますが、交通事故死者の半減は、長年にわたる政府、地方自治体、地域の方々を挙げた努力の成果であります。

全体として交通事故死者が減少している中で、死者数全体に占める高齢者の割合は極めて高くなっています。今後本格的な高齢社会が到来することを考えると、高齢者の交通安全対策に重点的に取り組まなければなりません。

私は、新年を迎え、今後 10 年間を目途に、交通事故死者数を更に半減する決意を固めました。この目標を達成できれば、我が国は道路交通に関して世界で一番安全な国となります。そのため、政府としては、交通安全教育の推進を含め安全かつ円滑な道路交通環境の整備に全力を尽くします。

目標の達成は容易ではありませんが、政府と国民が共に力を結集して「世界一安全」な道路交通の実現を目指します。

国民の皆様のご理解と御支援をお願いします。

中央交通安全対策会議会長
内閣総理大臣 小泉 純一郎

第 156 回国会における小泉内閣総理大臣施政方針演説(抄)

平成 15 年 1 月 31 日

昨年の交通事故による死者数は、過去最悪だった昭和 45 年の約 1 万 7000 人から半減しました。今後 10 年間で交通事故死者を更に半減させ、道路交通に関して世界で一番安全な国とすることを目指します。

貨物自動車による死亡事故事例（過去5年）

政令大型

| 左折巻き込み |
|--|
| <p>交通整理の行われている市町村道交差点において、信号待ちで停止していた大型貨物自動車が、青信号にしたがって発進し左折するに際し、対向車に気を取られて左方の安全確認を怠り左折進行したため、左から右に横断中の自転車に気づかないまま衝突、轢過して自転車の男性高齢運転者を死亡するに至らしめたもの。</p> |
| <p>交通整理の行われている国道交差点において、大型貨物自動車が左折するに際し、横断歩道上のみの安全確認に気を取られ、左後方の安全確認を怠ったまま左折進行したため、折から左後方より直進してきていた自転車と衝突、転倒させて、自転車の女子中学生を死亡するに至らしめたもの。</p> |
| <p>都道府県道上において、大型貨物自動車が、進路前方左側にある会社敷地内に左折するに際し、あらかじめ道路左側に寄ることなく、左後方安全不確認のまま左折進行したため、折から左後方を後続進行中の普通自動二輪に気づかないまま衝突、転倒させて、普通自動二輪車の男性運転手を死亡するに至らしめたもの。</p> |
| <p>交通整理の行われている国道交差点において、大型貨物自動車が左折進行するにあたり、左方の安全確認をすることなく漫然と左折進行したため、横断歩道を左から右に横断中の歩行者に気づかないまま衝突転倒させ、左前輪で轢過して女性高齢歩行者を死亡するに至らしめたもの。</p> |
| <p>交通整理の行われている国道交差点において、信号待ちで停止した大型貨物自動車（ダンプカー）が、青信号にしたがって発進するに際し、対向右折車に気を取られ、進行方向の安全確認を怠って左折進行したため、横断歩道上を左から右に横断中の自転車に気づかないまま衝突して転倒させ、自転車の女性運転者を死亡するに至らしめたもの。</p> |
| <p>交通整理が行われていないT字路交差点において、大型貨物自動車が左折するに際し、駐車車両に気を取られて左方の安全確認をしないまま左折進行したため、横断歩道上を左か右に横断中の男性高齢歩行者と衝突し、左後輪で轢過して死亡する</p> |

に至らせたもの。

交通整理の行われている国道上において、大型貨物自動車（ダンプカー）が左折するに際し、横断歩道手前で歩行者を発見し、一旦停車して同歩行者の横断後、他の歩行者はないものと安全確認をしないまま発進したため、同歩行者に続いて左から右に横断歩行中の園児を未発見のまま轢過し、死亡するに至らせたもの。

交通整理の行われている都道府県道交差点において、大型貨物自動車（ダンプカー）が左折するに際し、縁石と左後輪の間隔のみに気を取られて左後方安全不確認のまま左折進行したため、折から左後方より直進してきた自転車と衝突、転倒させて、自転車の男性運転者を死亡するに至らせたもの。

交通整理の行われている国道十字路交差点において、大型貨物自動車（ダンプカー）が左折進行するに際し、右折車両や道路左側縁石に気を取られて横断歩道上の安全確認を怠ったまま進行したため、横断歩道上を左から右に横断歩行中の児童に気づかないまま巻き込み、轢過して死亡するに至らせたもの。

国道において、大型貨物自動車（ダンプカー）が道路に面した路外施設に左折するに際し、先行左折車に気を取られ、左方の安全確認をしないまま左折進行したため、折から歩道上を同一方向に進行中の自転車に気づかないまま衝突、転倒させて轢過し、自転車の女性運転者を死亡するに至らせたもの。

交通整理の行われている都道府県道交差点において、信号待ちで停止した大型貨物自動車（タンクローリー）が、青信号にしたがって左折発進するに際し、チラッとバックミラーを見たのみで左方の安全確認不十分のまま左折進行したため、同車の側方を進行中の自転車に気づかず、衝突、転倒させて轢過し自転車の女性運転者を死亡するに至らしめたもの。

交通整理の行われている市町村道交差点において、大型貨物自動車（ダンプカー）が青信号にしたがって発進するに際し、進行方向対向車線停止車両に気を取られ、左方及び進路前方の安全確認を怠って左折進行したため、横断歩道を左から右に横断中の自転車に気づかないまま衝突して転倒させ、自転車の女性運転者を死亡するに至らしめたもの。

交通整理の行われている国道十字路交差点において、前車に続いて信号待ち停止中の大型貨物自動車（セミトレーラー）が、青信号にしたがって発進し、交差点を左折するに際し、サイドミラーを確認したのみで、左方の安全確認不十分のまま左折進行したため、折から歩道を進行してきた自転車に気づかないまま横断歩道上で巻き込み、転倒させて轢過し、自転車の女性運転者を死亡するに至らせたもの。

交通整理が行われていない国道三叉路交差点において、大型貨物自動車（セミトレーラー）が左折するに際し、安全確認不十分のまま左折進行したため、第1の左から右に進行中の自転車と衝突して轢過し、自転車の男性高齢運転者を死亡するに至らせたもの。

交通整理が行われている市町村道三叉路交差点において、大型貨物自動車（セミトレーラー）が左折するに際し、自車の後部右側面の車体突出部が気になり、左方の安全確認を怠り、右前ミラーを見ながら左折進行したため、横断歩道上を左から右に横断歩行中の女性高齢者と衝突して転倒させ、死亡するに至らせたもの。

交通整理が行われている市町村道交差点において、大型貨物自動車（セミトレーラー）が左折するに際し、左後方確認のみに気を取られたまま左折進行したため、折から左から右に自転車横断帯を横断中の自転車に気づかないまま自車全部を衝突して転倒させ、右後輪で轢過して自転車の女性運転者を死亡するに至らせたもの。

交通整理が行われている国道交差点において、大型貨物自動車（セミトレーラー）が左折するに際し、安全確認を怠り漫然と左折進行したため、横断歩道上を左から右に横断歩行中の児童と衝突し、左後輪で轢過し死亡するに至らせたもの。

交通整理が行われている国道交差点において、信号待ちで停止した大型貨物自動車（セミトレーラー）が、青信号にしたがって発進し左折するに際し、横断歩道上の安全確認のみに気を取られ、左後方の安全確認を怠ったまま左折進行したため、折から左後方より直進してきた原動機付自転車と衝突し、轢過して原動機付自転車の男性運転者を死亡するに至らせたもの。

交通整理が行われている都道府県道交差点において、前車に続いて信号待ちで停止した大型貨物自動車（セミトレーラー）が、青信号にしたがって左折発進するに際し、バックミラーを「チラッ」と確認したのみで、左後方の安全確認不十分なま

ま左折進行したため、自車左後方より直進してきた原動機付自転車と衝突して転倒させ原動機付自転車の女性運転者を死亡するに至らしめたもの。

交通整理の行われていない都道府県道三差路交差点において、大型貨物自動車は左折するに際し、左後方の安全確認を怠ったまま左折進行したため、折から左後方より直進してきていた原動機付自転車と衝突して転倒させ、原動機付自転車女性運転手を死亡するに至らせたもの。

追 突

交通整理が行われている国道交差点付近路上において、前方不注視の大型貨物自動車が、信号待ちで停止中軽四輪貨物自動車に気づくのが遅れ、同車他1台に玉突き衝突し、軽四輪貨物自動車男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

市町村道において、大型貨物自動車は直進するに際し、交通量が少なかったことから走行している自転車等はないものと思い、対向車両のライトに幻惑したまま減速又は停止することなく、前方安全確認できない状態のまま漫然と同一速度で進行したため、進路前方を同方向に進行中の自転車に気づくのが遅れ、追突して転倒させ、自転車の男性高齢運転者を死亡するに至らしめたもの。

高速道路において、大型貨物自動車は進路前方の看板に気を取られ、前方不注視のまま進行したため、減速した普通乗用自動車に気づくのが遅れて追突し、普通乗用車の男性運転者及び同車の女性同乗者を死亡するに至らせたもの。

国道において、大型貨物自動車は、前方を走行中の原動機付自転車を発見し、減速進行するに際し、自車の制動効果を過信してブレーキ操作を誤り、直近に至って初めて危険を感じ急制動したが及ばず追突し、原動機付自転車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

高速道路において、大型貨物自動車は、走行車線を先行する大型貨物自動車を追い上げて前車を追い越すに際し、右後方からの車両に気を取られ前方不注視のまま進行したため、直前に至って前車への接近に危険を感じ急制動するも及ばず追突し、大型貨物自動車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

交通整理の行われている信号交差点において、大型貨物自動車が行中、前方に走行車両がなかったことから気を許して脇見をし、前方不注視のまま進行したため、停止中の軽四輪乗用自動車に気づくのが遅れて玉突き追突し、軽四輪貨物自動車の女性運転者を死亡するに至らしたもの。

片側二車線の高速道路において、時速約90キロで行中の大型貨物自動車が、前方で渋滞のため停止している車両に気づいていたにもかかわらず、脇見をして前方不注視のまま漫然と進行したため、停止中の普通乗用車に追突し、同車の男性運転者を死亡するに至らしたほか、衝突の衝撃で車両が押し出されて次々に玉突き追突したもの。

高速道路において、大型貨物自動車が、進路前方に車両がなく交通量が閑散であったことから気を許し、前方不注視のまま進行したため、道路左端に停車中の普通乗用自動車に追突して炎上させ、普通乗用自動車の運転者及び助手席同乗者の2名を焼死するに至らしたもの。

都道府県道において、大型貨物自動車が、自車前方に車両が無かったことに気を許して脇見運転し漫然と進行したため、渋滞により停止中の普通乗用自動車に追突し、普通乗用自動車の女性運転者ほか同車同乗者3名を死亡するに至らしたもの。

高速道路において、大型貨物自動車が遠方の他車両を見ながら走行したため、前方を先行中の普通乗用自動車に気づくのが遅れて追突し、普通乗用自動車の同乗者が車外放出させ死亡するに至らしたもの。

国道上において、大型乗用自動車が、対向車に気を取られて前方不注視のまま進行したため、進路前方で停車中の普通自動二輪車（2種原付）に気づくのが遅れ、直前で発見し急制動したが間に合わず衝突して転倒させ、普通自動二輪車の男性運転者を死亡するに至らしたもの。

死亡事故の発生日月日及び発生場所を削除するなどして掲載しています。

貨物自動車による死亡事故事例（過去5年）

普通貨物自動車

| 左折巻き込み |
|--|
| 一時停止標識の設置されている市町村道十字路交差点において、普通貨物自動車（3.5トンダンプ）が左折するに際し、一時停止はしたものの左方の安全確認をすることなく漫然と左折進行したため、同所に佇立していた女性高齢者を発見することなく衝突、転倒させたうえ左後輪で轢過して同人を死亡するに至らしめたもの。 |
| 交通整理の行われていないT字路交差点において、普通貨物自動車（4トン車）が左折するに際し、左方の工事現場に気を取られ、左後方の安全確認を怠って漫然と左折進行したため、左後方より直進してきた原動機付自転車と衝突、転倒させて、原動機付自転車の男性運転手を死亡するに至らしめたもの。 |
| 交通整理の行われている市町村道交差点において、普通貨物自動車（3.5トン車）が信号に従って左折するに際し、左方の安全確認を怠ったまま漫然と進行したため、折から進路左から右に横断歩道を横断してきた自転車と衝突し、転倒させて自転車の小学生（男性）を死亡するに至らしめたもの。 |

| 追 突 |
|---|
| 都道府県道において、普通貨物自動車（4トン車）が進路前方を同方向に進行中の原動機付自転車に追従するに際し、前方に停車中の車両に気を奪われ、同車の動静注視を怠ったまま漫然と進行したため、減速した同車に気づくのが遅れ、急制動するも及ばず追突し、原動機付自転車の女性運転手を死亡するに至らしめたもの。 |
| 都道府県道において、普通貨物自動車（3トン車）が進路前方の安全確認不十分のまま漫然と進行したため、進路前方を同方向に進行中の自転車に気づくのが遅れ、急制動するも間に合わず追突し、自転車の男性運転手を死亡するに至らしめたもの。 |
| 高速道路において、故障車両に追突して停止した普通乗用車に、前方見通しが困難な状態であったにもかかわらず、停止車両はないものと考えて漫然と進行した普 |

通貨物自動車（４トン）が追突し、普通乗用車後部席の男性同乗者を死亡するに至らしめたもの。

国道を進行中の普通貨物自動車が、カーブの先にあるトンネルに進入するに際し、速度を出しすぎていたため、トンネル内を同方向に進行中の小型特殊自動車（トップカー）を発見し急制動するも間に合わず追突し、小型特殊自動車の男性高齢運転者を死亡するに至らせたもの。

国道において、普通貨物自動車が、前方不注視のまま漫然と進行したため、進路前方左端を同方向に進行中の自転車に気づかないまま追突して転倒させ、自転車の男子中学生を死亡するに至らしめたもの。

広域農道上において、普通貨物自動車が、交通が閑散であったことに気を許し、進路遠方の点滅信号機に気を取られて前方不注視のまま進行したため、進路前方を同方向に進行中の自転車に気づくのが遅れ、直前で発見して急制動したが間に合わず衝突し、転倒させて自転車の女性高齢運転者を死亡するに至らしめたもの。

進路変更

国道において、普通貨物自動車（３トン車）が進路前方に停止中のバスのため、右に進路変更して進行するに際し、バスの前方のみに気を取られ、左方の安全確認不十分のまま進行したため、同バスから降車し、バスの前方を左から右に横断した女性高齢者の発見が遅れて衝突し、同人を死亡するに至らしめたもの。

交通規制のため車線減少している高速道路において、普通貨物自動車（４トンダンプ）が、一旦停止後、追い越し車線から走行車線に進路変更するに際し、左後方の安全不確認のまま漫然と進行したため、折から後方より進行中の普通貨物自動車と衝突し、普通貨物自動車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

国道において、道路維持作業中の普通貨物自動車が、車線増加に伴い路肩に沿って左方に進路を変更するに際し、左後方の安全不確認のまま進行したため、折から左後方を進行中の普通自動二輪車と衝突し、転倒させて普通自動二輪車の男性高齢運転者を死亡するに至らしめたもの。

国道において、普通貨物自動車（3トン車）が、左側車線に進路変更するに際し、左側車線後方から同方向に進行中の大型自動二輪車を認めたが、その安全を十分確認することなく、漫然と進路変更したため、自車の直近まで進行してきていた同大型自動二輪車に気づかないまま衝突し、転倒させて同車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

追越し追抜き

市町村道において、普通貨物自動車（3トン車）が先行する原動機付自転車を追い越すに際し、同車側方の安全間隔を十分取らず、動静不注視のまま進行したため、同車と接触して転倒させ、原動機付自転車の男性高齢運転者を死亡するに至らしめたもの。

都道府県道において、普通貨物自動車（3トン車）が、進路前方を同方向に進行中の自転車を追い越すに際し、同車との間隔を十分取らず、かつその動静注視を怠って進行したため、右方向へ斜め横断を開始した同車に即応できず衝突、転倒させて、自転車の男性高齢運転者を死亡するに至らしめたもの。

国道トンネル内において、普通貨物自動車（3.5トン車）が、前車を追い越すに際し、進路前方の安全確認を怠り、漫然と対向車線に進路変更をしたため、折から対向車線を進行中の普通乗用自動車と正面衝突し、普通乗用自動車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

都道府県道において、普通貨物自動車（4トン車）が、進路前方を同方向に進行中の自転車を追い越すに際し、同車との間隔を十分取らず、かつその動静注視を怠って進行したため、右方向へ横断を開始した同車と衝突、転倒させて、自転車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

都道府県道において、普通貨物自動車（4トン車）が、進路前方を同方向に進行中の原動機付自転車を追い越すに際し、同車との安全な間隔を十分とらず、かつその動静注視を怠って進行したため、同車と接触、転倒させて、原動機付自転車の男性高齢運転者を死亡するに至らしめたもの。

国道において、普通貨物自動車（3.2トン車）が、進路前方を同方向に進行中の大型自動二輪車を追い越しするに際し、同車の動静注視を怠って進行したため、右折を開始した同車に即応できず衝突、転倒させて、大型自動二輪車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

国道において、普通貨物自動車（3.75トン車）が、進路前方を同方向に進行中の自転車を追い越すに際し、同車との間隔を十分とらず、かつその動静注視を怠って漫然と進行したため、同車に自車後部を衝突して転倒させ、自転車の高齢男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

その他

都道府県道において、普通貨物車の運転経験約2カ月のドライバーが運転する普通貨物自動車（4トン車）が、時速80キロで走行中、前方交差点左方から進入してきた車両を認め、減速すれば十分回避できたにもかかわらず、積荷の荷崩れを恐れて減速停止することなく急ハンドルのみで回避しようとしたため、バランスを崩し、自車の安定を欠いて対向車線に飛び出し、折から対向車線を走行中の普通乗用自動車と正面衝突し、普通乗用自動車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

死亡事故の発生年月日及び発生場所を削除するなどして掲載しています。