

荷動きに比例するトラック事故件数

「平成23年中の交通事故の発生状況」警察庁交通局
「自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書」国土交通省自動車交通局

- 貨物車が第一当事者の交通事故が3.9%減少
- 東日本大震災や景気低迷による物量減少が要因
- 荷動きが回復する今年は事故増加の可能性も



さとう のぶひろ 1964年生まれ。早稲田大学大学院修了。89年に日通総合研究所入社。現在、経済研究部担当部長。「経済と貨物輸送量の見通し」、「日通総研短観」などを担当。貨物輸送の将来展望に関する著書、講演多数。

被災地の交通事故が減少

警察庁交通局の統計によると、昨年(二〇一一年)一年間における交通事故の発生件数は六九万九三六件で、前年(一〇年)より三万三八三三件減少(四・七%減)した。発生件数の減少は七年連続であり、ピークであった〇四年(九五万二一九一件)と比較して二七・三%の低下となっている。また、それに伴い死者数や負傷者数もこのところ着実に減少しており、一年の死者数は四六一一人(前年比五・二%減)、また負傷者数は八五万四四九三人(同四・七%減)とそれぞれ前年水準を大きく下回った。

こうした交通事故の減少には、東日本大震災の影響が少なからずあったものとみられる。前年と比較した減少率を地域別にみると、北海道が九・四%減、東北が六・二%減、東京都が六・四%減、関東・甲信越(注：東京都を除き、静岡県を含む)が五・六%減となっており、中部(四・八%減)、近畿(三・七%減)、中国(四・四%減)、四国(四・七%減)、九州・沖縄県(一・五%減)など西日本よりも減少率が高い。

また、とくに被害の大きかった岩手、宮城、福島等の三県についてみると、減少率はそれぞれ八・六%減、五・〇%減、九・八%減で、かつ、夜間事故に限定すれば、それぞれ一四・四%減、一〇・九%減、十二・四%減となっている。全国平均の減少率が四・七%減、夜間事故の減少率が五・一%減であることから、被災三県における交通事故の減少率、なかでもとくに夜間事故の減少率が非常に大きいことが分かる。震災発生に伴う道路

の破損や車両の滅失・損壊などにより、長期間に亘って人やモノの移動が抑制されたことが、結果として交通事故の減少につながったとみられる。

一方、高速道路における交通事故については、全国数値は減少(前年比四九二件減)しているのに対し、被災三県においては、岩手県が同四四件増、宮城県が同二一五件増、福島県が同七七件増といずれも増加しており、事故類型では追突事故が多くなっている。また、高速道路の路線別事故発生件数をみると、東北縦貫道において前年比一六三件増(同四〇・八%増)と大幅な増加がみられた。

手元に事故内容に関する資料がないため、推測の域を出ないが、震災発生以降、避難などのため他県へ流出した車両、あるいは救援などのため他県から流入してきた車両により、混雑が発生した結果、高速道路における交通事故が増加した可能性もある。

以上のように、わが国全体の交通事故発生件数が減少しているなかで、貨物車による交通事故も減少している。一年の交通事故発生件数六九万九三六件のうち、貨物車が第一当事者となった交通事故は一二万二九一九件(注：全件数に占める割合は一七・八%)で、前年より四九四八件減少(三・九%減)した。

また、貨物車が第一当事者となった交通事故のうち、事業用貨物車によるものは二万四八六〇件で、前年よりも五八七件減少(二・三%減)している。事業用貨物車による交通事故発生件数は、一昨(一〇年)、七年ぶりに増加に転じたが、昨年は再び減少となった。事業用貨物車による交通事故

トラックによる交通事故件数(事業用貨物車が第1当事者となったケース)

	07年	08年	09年	10年	11年	増減数	
						増減数	増減率(%)
大型貨物	6,913	8,999	7,623	8,003	7,991	-12	-0.1
中型貨物	8,969	9,157	8,648	9,059	9,032	-27	-0.3
普通貨物	11,467	6,061	4,405	3,982	3,540	-442	-11.1
軽貨物	4,656	4,621	4,316	4,403	4,297	-106	-2.4
計	32,005	28,838	24,992	25,447	24,860	-587	-2.3

(注) 増減数および増減率は、10年と比較した値

の減少数・減少率を車種別にみると、大型が十二件減(前年比〇・一%減)、中型が二七件減(同〇・三%減)とほぼ横ばいで推移しているのに対し、普通は四四二件減(同十一・一%減)、軽が一〇六件減(同二・四%減)と減少率がやや大きい。

ただし、高速道路における貨物車の交通事故は増加している。高速道路における交通事故の全国

数値は一万一七〇八件で、前述のとおり、前年より四九二件減少したのに対し、貨物車が第一当事者となった交通事故(注:軽を除く)は合計で三八六七件であり、前年比で二〇五件増(同五・六%増)となっている。なかでも大型は一三二二件で同二一三件増(同一九・四%増)と大幅に増加した。なお、高速道路を利用する頻度は、事業用の方が自家用よりも圧倒的に多いであろうから、事故の多くが事業用貨物車によるものと推測される。

悪い労働条件が重大事故の引き金に

過去一〇年の推移をみると、中型免許が新設された〇七年以降、高速道路における中型・普通の事故は減少したものの、大型の事故は減っていない。様々なレポートを調べてみたが、高速道路における大型貨物車の交通事故が増加した要因についてはよく分からなかった。そこで、国土交通省自動車交通局「自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書」を〇八年度から一〇年度までの三年分調べてみた。この報告書のなかに、「社会的影響の大きい重大事故の要因分析」という項目がある。そこに記載されている高速道路における貨物車の事故の事例について、その要因をみると、八件のうち五件が「過労状態での運行」であった。やはり、悪い労働条件が重大事故を引き起こしているようである。

ところで、筆者は一年前の本欄で、「一一年については、物流需要はやや減退することが見込まれるため、事業用貨物車による交通事故は再び減少に転じるものと予想されるが、労働条件がさらに悪化するならば、走行キロ当たりの交通事故件数の増加に伴い、交通事故発生件数の減少率は小幅なものにとどまる可能性もある」と書いた。

実際、蓋を開けてみると、景気が減速傾向にあったところに震災の影響も加わったことから、一年の物流需要は減退し、その結果、事業用貨物車による交通事故は減少することとなり、前半部分の予想は当たった。後半部分については、自動車輸送統計(国土交通省)の公表が遅れているため検証できていない。

事業用貨物車による交通事故は、基調としては、業界団体や事業者などの交通事故撲滅に向けた積極的な取り組みなどを受けて、減少傾向にある。しかし、ここ数年は、景気や物流需要の動向にも大きく左右されている。昨年末に日通総合研究所が発表した「二〇一一・二〇一二年度の経済と貨物輸送の見通し」によると、一二年度の営業用自動車の輸送量(トン数)は前年度比二・一%増と見込まれており、この数値を考慮すると、今年(一二年度)の事故件数が増加に転じる可能性も否定できない。

しかし、昨年、交通事故が減少したのは震災の影響によるものであり、今年は景気や物流需要が持ち直すことから、それに伴い交通事故も増加するというのはあまりにも悲しい。

最後に蛇足ではあるが、以前本欄で書いた「自転車とトラックの事故が増加する?」という拙稿に対して、何人かの方々から「読みましたよ」というご連絡を頂戴した。自転車の暴走に眉をひそめる向きは少なくないようだ。昨年一〇月に警察庁が通達を出してから、何となく車道を走行する自転車が増えたようにも感じられるが、まだまだである。ちなみに、筆者の住まいは三鷹市であるが、近所に偏差値だけはべらぼうに高い偏差値バカ大学とその付属高校があり、その学生・生徒が歩道無灯・横列で自転車走行している。三鷹警察署は取り締まる気配すらなく、住民は歩道の端を歩いている(と言ったらオーバーか)。

編集部より訂正:先月号の記事の巻末※に「貿易収支統計」という記載がありましたが、「国際収支統計」の誤りです。