

建設工事に伴う交通事故発生状況 (2024年)

2025年3月

(一社)日本建設業連合会
公衆災害対策委員会 交通対策部会
建設三団体安全対策協議会

目 次

はじめに	1
1 調査の概要	1
2 建設工事に伴う交通事故発生状況の概要	2
3 車種別等交通事故発生状況	3
4 大型貨物自動車(ダンプカー)による年別交通事故発生状況	7
5 年別交通事故及び死亡事故発生状況	8
6 被害別交通事故発生状況	9
7 原因別交通事故発生状況	10
8 クレーン等重機械類により第三者(通行人、車両、隣家等)に被害を 与えた事故	11

はじめに

昨年の全国の交通事故による死者数は、2,663人で前年比15人の減少となり、また、交通事故の発生件数も、290,792件（前年比-17,138件）、負傷者数は、343,756人（前年比-21,839人）で、いずれも減少となりました。

一昨年(2023年)は、新型コロナウイルスの感染症法上の分類が季節性インフルエンザと同じ「5類」に移行し、社会活動が活発化したことを一つの要因として、死亡事故をはじめとした交通事故発生件数や負傷者数等は、いずれも増加に転じたものの、昨年は、どの数値も落ち着きを取り戻しつつあり、対前年比減少の状況となっています。

(一社)日本建設業連合会公衆災害対策委員会交通対策部会では、建設工事に伴う交通事故の防止のため、各種の施策を推進しています。

施策を推進する上での基礎資料とするため、1972年(昭和47年)以降毎年、会員会社(以下「会社」という)のご協力を得て、年間の交通事故発生状況(協力会社を含む)の調査を実施しているところです。

2024年中における交通事故の発生状況について全国の会員会社に調査を依頼し、ご回答をいただいた結果をまとめたものがこの資料になります。

本資料に記載の各種統計は、建設業界全体を網羅したものではなく、完全なものではありませんが、発生状況の全般的な傾向は把握できるものと思われまます。交通事故防止対策推進上の参考としてご活用ください。

また、業務ご多忙の中、本調査にご協力をいただきました会社各位には、厚く御礼申し上げます。

1 調査の概要

(1) 調査方法

期間：2024年1月1日から同年12月31日まで

項目：建設工事に伴う交通事故について

方法：関東地区及び各支部の管轄区域ごとに、調査表により調査を依頼

(2) 回答状況 (表 1)

回答を寄せられた120社のうち、「事故あり」の会社数は59社(49.2%)で、「事故なし」の会社数61社(50.8%)となります。

表1

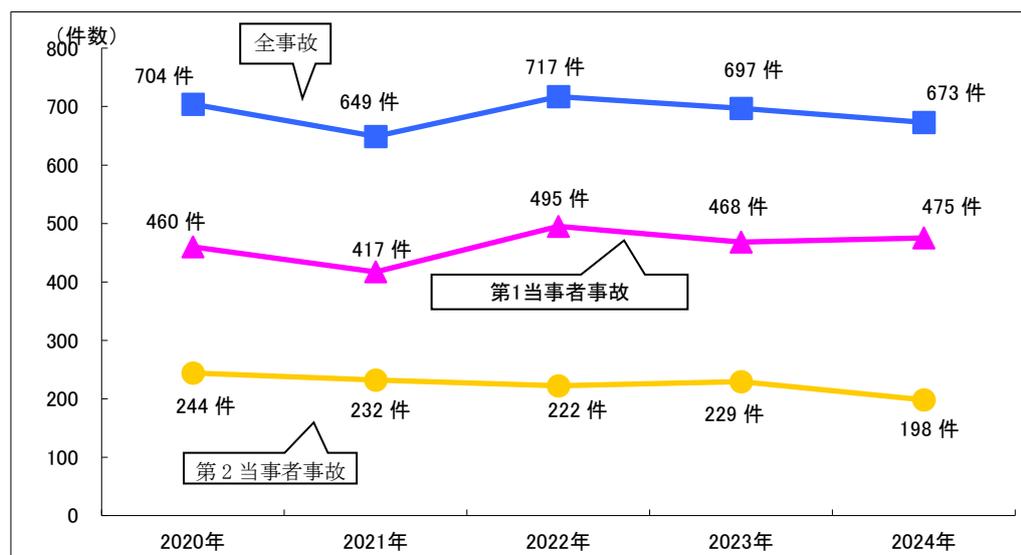
年 別	区 分		
	有回答		
		事故有	事故なし
2020年	122社	64社 (52.5%)	58社 (47.5%)
2021年	123社	67社 (54.5%)	56社 (45.5%)
2022年	118社	60社 (50.9%)	58社 (49.1%)
2023年	119社	62社 (52.1%)	57社 (47.9%)
2024年	120社	59社(49.2%)	61社(50.8%)

2 建設工事に伴う交通事故発生状況の概要 (表 2)

2024年中の建設工事に伴う交通事故は、件数的には、減少となりますが、会社側が第1当事者となる交通事故は微増しています。

- (1) 全交通事故件数は673件で、会社側が第1当事者の交通事故は475件、また、会社側が第2当事者の交通事故は198件となります。
- (2) 1社あたりの平均事故発生件数は5.70件、また、1社あたりの第1当事者の平均事故発生件数は4.03件、第2当事者の平均事故発生件数は1.68件でした。

表2 全交通事故発生件数



3 車種別等交通事故発生状況

(1) 会社側当事者（表3-1、表3-2、表3-3）

車種別等に分類すると、普通乗用自動車(軽乗用自動車を含む。以下同じ)が268件(39.8%)で最も多く、続いてダンプカー等の大型貨物自動車が154件(22.8%)、大型貨物自動車以外の貨物自動車(以下「普通貨物自動車」という)が116件(17.2%)、さらにバス・マイクロ・ワゴン車が50件(7.4%)、特殊自動車が40件(5.9%)の順となっており、この五種で全事故の93.3%を占めています。

ア ダンプカー等の大型貨物自動車

前年の191件と比較して37件減少し、車両別構成比でも4.6%減少しています。件数的には、一昨年と同件数となります。

ダンプカーは大型車両であることから、交通事故が発生した際には、死亡事故を含めて重大事故につながるおそれがあり、今後も引き続き交通事故防止対策の最重点として強力な対策を推進していくことが重要です。

イ 普通乗用・貨物自動車

この両者の発生件数は依然として毎年上位を占めており、また、事故の危険性は、前述のダンプカー等の大型貨物自動車による被害と何ら変わることはありません。十分な交通事故防止対策を推進していくことが必要です。

ウ バス・マイクロ・ワゴン車

前年と比較して件数が倍増しており、車種の構造上、複数人が乗車しているため、ほとんどの事故が複数の人身被害を伴っています。

これらの事故の多くは、雑談等によるわき見運転(安全運転義務違反)、徐行義務違反、車間距離の不保持等が原因に上げられます。

エ 作業員(警備員を含む)

作業員等を当事者とする交通事故は、そのほとんどが人身被害を伴っており、前年尾倍近くの発生状況です。

引き続き、受傷事故防止について作業開始前は勿論、作業中及び作業終了後に繰り返し、注意指導を行っていくことが必要です。

特に、車両誘導要領については、現場の交通状況を十分に把握した上で、具体的に安全な誘導要領について指示を徹底する必要があります。

オ その他(自転車や工事現場の施設等に関連して発生した交通事故)

自転車の利用者には、自動車の運転者と同等の責任を負うこととなるので、交通ルールやマナーについての指導教養を実施する必要があります。

また、工事現場の施設等に関連して発生する交通事故を防止するためには、交通誘導員の配置及び工事標示板、保安柵、照明などの工事現場の保守管理のあり方について、改めて検討するなど、十分な事故防止対策を実施する必要があります。

カ 単独事故

表(3-3)に示すとおり普通乗用自動車が82件と最も多く、続いて大型貨物自動車が49件、普通貨物自動車が37件、特殊自動車が27件、バス・マイクロ・ワゴン車が12件となっています。

前年に比較して減少しているものの、この種事故は運転手や誘導員等の少しの注意により防ぐことができるものでありますので、機会毎の注意喚起が求められます。

表3-1 車種別等交通事故発生状況(会社側当事者別件数)

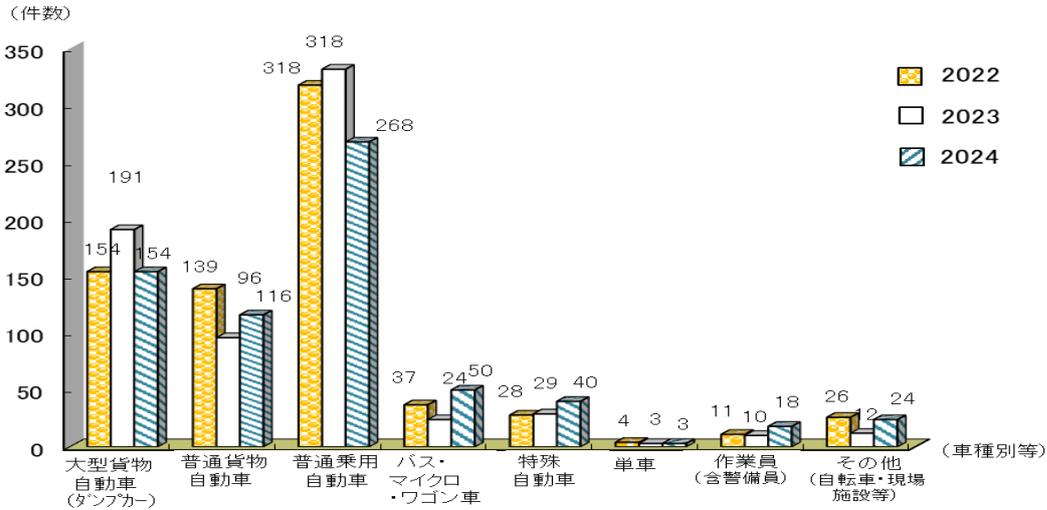


表3-2 車種別等交通事故発生状況(会社側当事者別構成比)

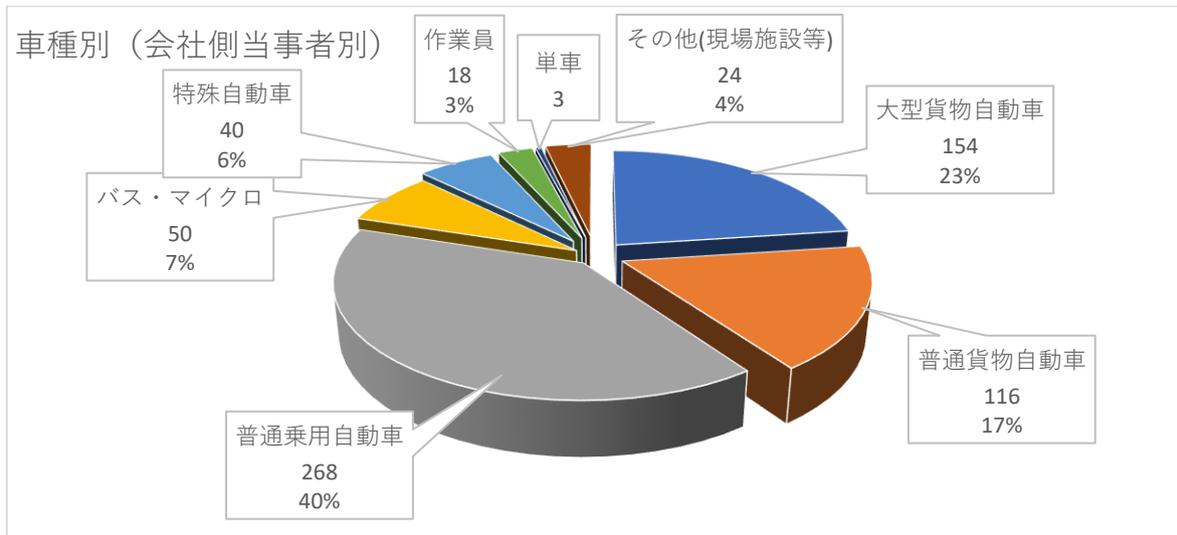
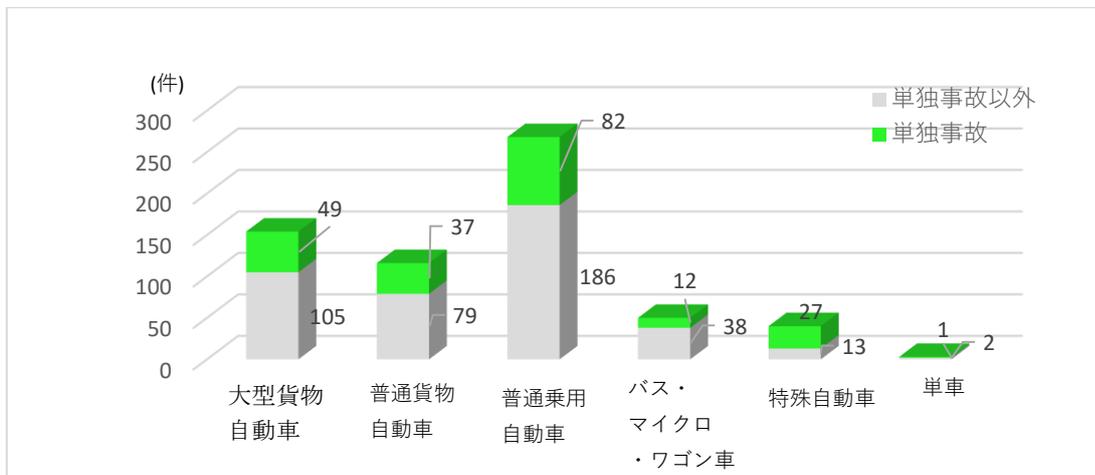


表3-3 車種別等交通事故発生状況(会社側当事者事故と単独事故)



(2) 相手側当事者 (表4-1、4-2)

ア 歩行者は15件(3.2%)、その他(自転車・施設等)は37件(7.0%)で、合わせて52件(11.1%)発生しました。

イ 車種別等では、普通乗用自動車(310件、66.7%)と最も多く、続いて普通貨物自動車(34件、7.7%)、大型貨物自動車(25件、5.4%)、単車が22件(4.7%)、バス・マイクロ・ワゴン車が21件(4.6%)、歩行者が15件、その他(自転車・施設等)が37件(8.0%)、踏切が1件の順になっています。

表4-1 車種別等交通事故発生状況(相手側当事者別件数)

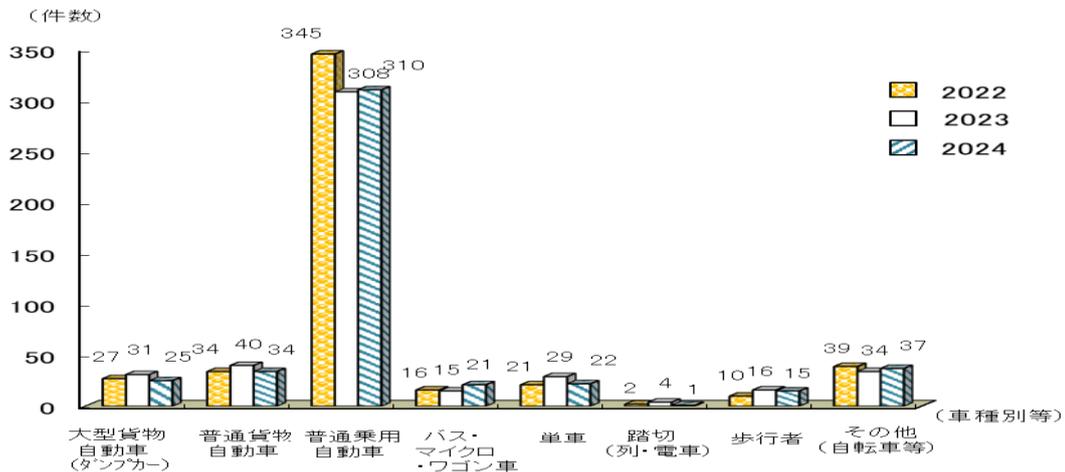
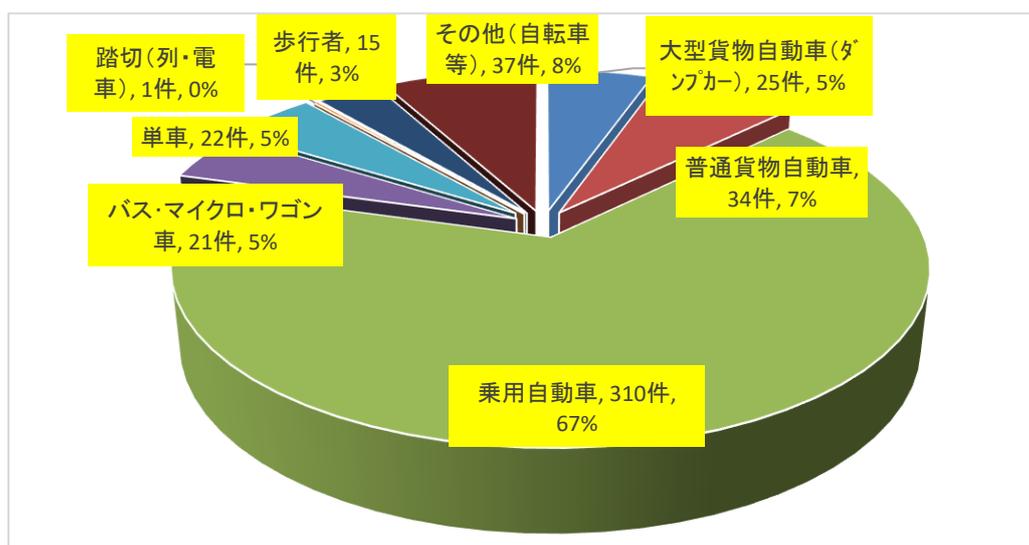


表4-2 車種別等交通事故発生状況(相手側当事者別構成比)



4 大型貨物自動車(会社側ダンプカー)による年別交通事故発生状況 (表4)

本調査をはじめた1972年の発生件数は159件で、全事故の16%を占めていましたが、その後、大幅な減少となり、1988年～1991年は毎年10件台で推移しました。

その後、増加に転じ、2003年に一旦ピーク(71件)を迎え、以後、しばらくは同程度の水準で増減を繰り返していました。

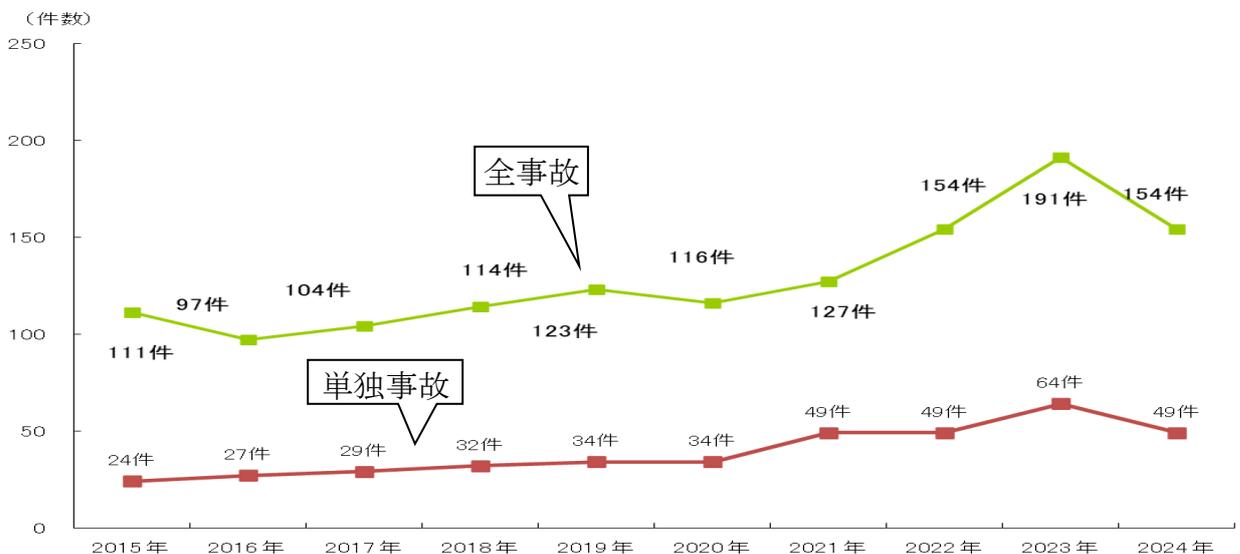
2011年からの東日本大震災の復旧・復興に向けてダンプカーの稼働率が上がると発生件数も大幅に増加しました。一方で、2020年初頭から流行し始めた新型コロナウイルス感染症に伴う生活様式や経済行動の変化により、増加傾向は緩やかなものになりました。

一昨年は、行動制限が全て撤廃され、経済活動が活発化したことから交通事故の発生件数は大幅な増加に転じたものの、昨年は、落ち着きを取り戻しつつあります。

2015年からの大型貨物自動車(ダンプカー)の交通事故発生状況は、表4のとおりです。

建設車両のイメージを代表するダンプカーの事故については、最重点の防止対策が必要であり、こうした状況を踏まえ、今後も改めて安全教育の徹底やダンプカー運転者の安全意識とマナーの向上に取り組むことにより、交通事故防止の気運を大いに盛り上げていくことが重要です。

表4 大型貨物自動車(会社側ダンプカー)による年別交通事故発生状況

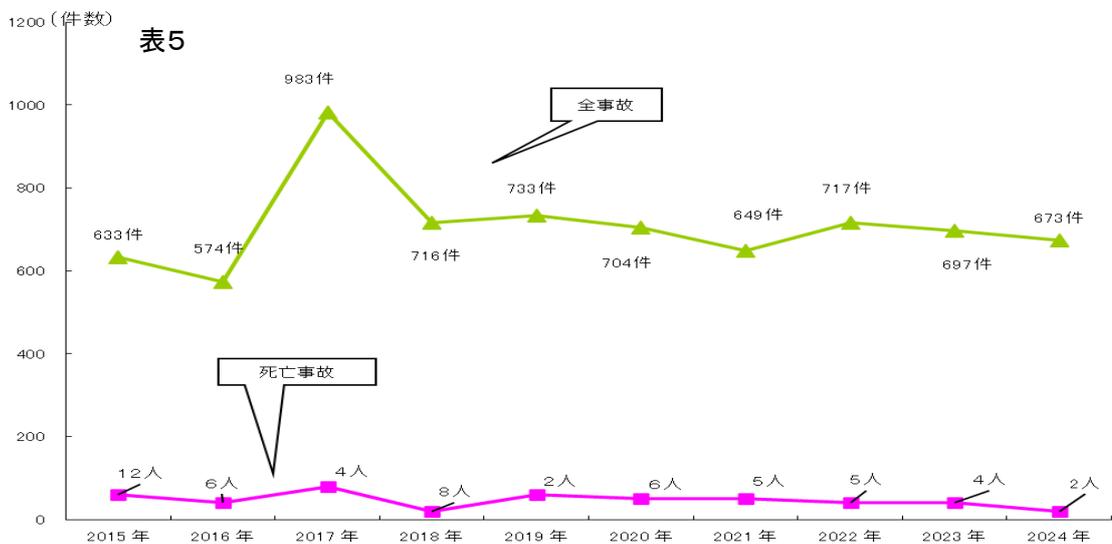


5 年別交通事故及び死亡事故発生状況（表5）

建設工事に関連して発生した全交通事故、死亡事故の発生状況は、表5のとおりになります。

(1) 年別交通事故発生状況

交通事故の発生件数は、700件前後で増減を繰り返しながら推移しており、昨年は673件で、1社あたりの平均発生件数は5.70件でした。



(2) 交通死亡事故等発生状況

昨年中に建設工事に関連して発生した死亡事故は、2件2人です。
以下、死亡事故の概要を記載しますので参考にしてください。

【死亡事故の概要】

- 午前11時30分ころ、大型貨物車両で現場に向かって市道を走行中、道路を逸脱、横転し、運転者が死亡したものの。
- 午後2時30分ころ、大型貨物車両で都道府県道を走行中、前方赤信号を看過、横断歩行者と衝突したものの。

(3) その他の重大交通事故発生状況

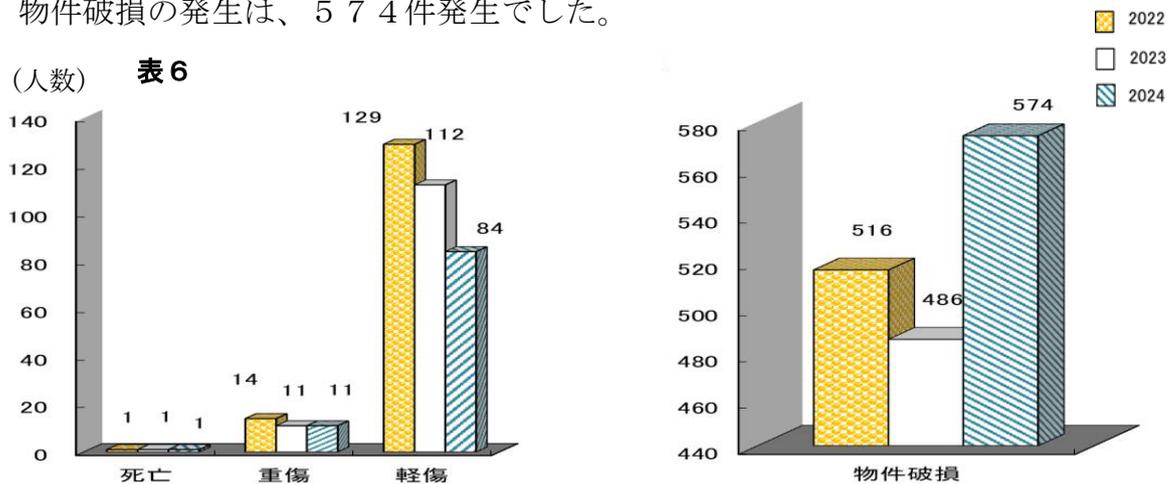
5名以上の負傷者を生じた交通事故は、3件の発生がありました。

6 被害別交通事故発生状況

(1) 会社側の被害 (表6)

全交通事故(673件)中、会社側の人身被害は96件で負傷者は84人です。

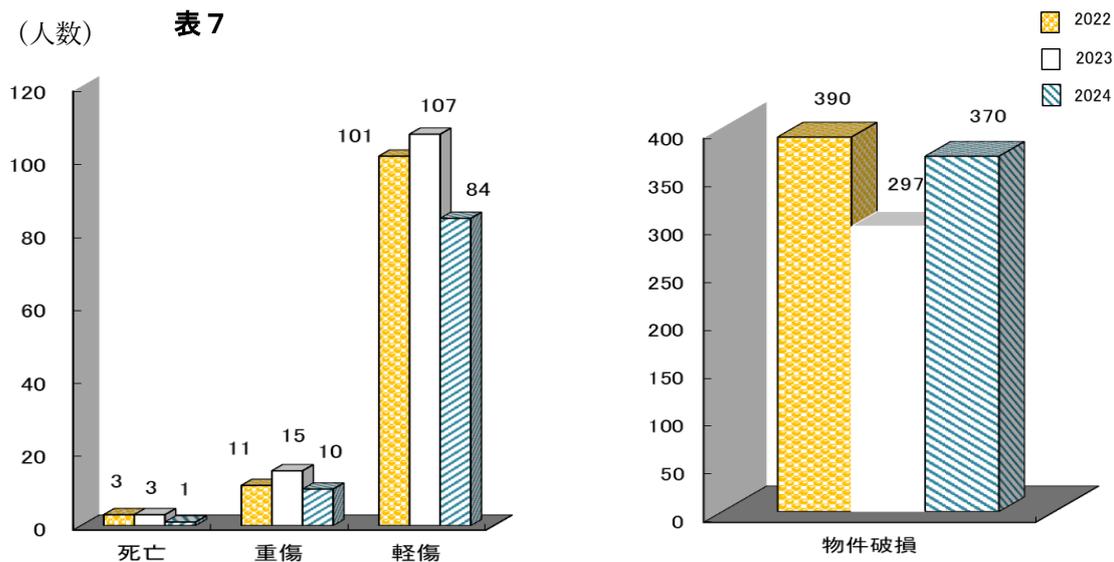
また、被害程度別では、死亡が1件1人、重傷が11人、軽傷が84人となります。物件破損の発生は、574件発生でした。



(2) 相手側の被害 (表7)

相手側が人身被害を受けた件数は、95件で負傷者は84人です。

また、被害程度別では、死亡が1件1人で、重傷が10人で、軽傷が84人でした。物件破損の発生件数については、370件発生しています。



(3) 被害の軽減対策の推進

交通事故は発生当時の双方車両の状態、走行態様、被害者の状態、気候条件等の影響により、重大事故に発展します。

本調査の数だけを捉えることなく、交通安全防止資機材の有効活用や交通安全教育の反復継続等の交通事故防止対策を押し進めてください。

交通安全意識を現場職員の一人一人まで浸透させて、悲惨な交通事故を一件でも多く防止させていくことが求められています。

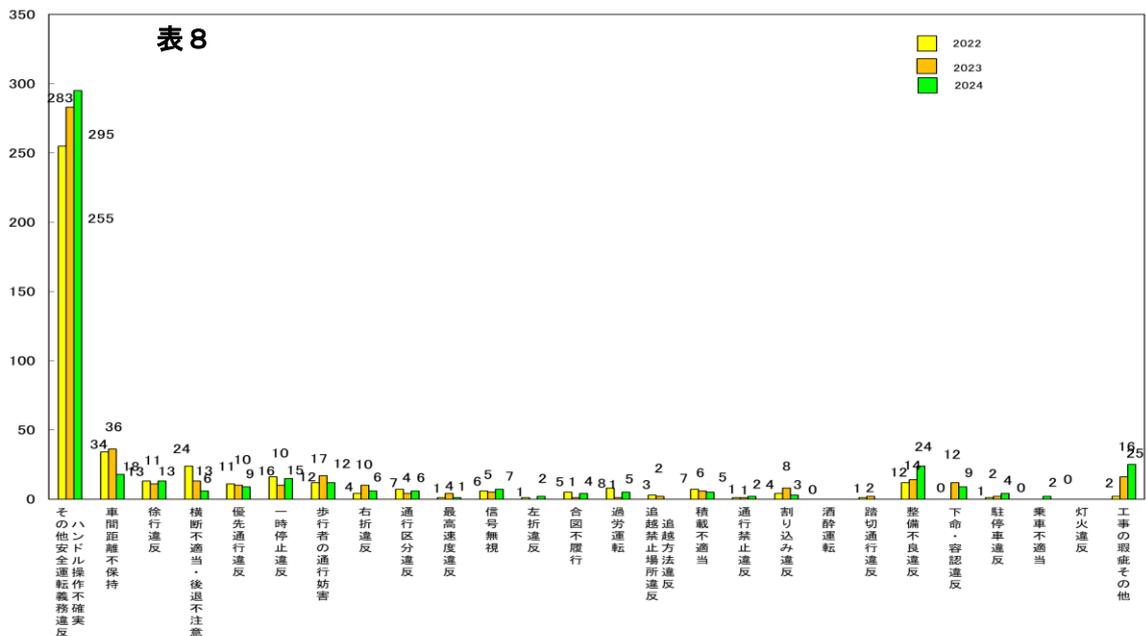
7 原因別交通事故発生状況（表 8）

全交通事故（673件）のうち、会社側が第1当事者となった事故は475件で、その事故の発生原因を分類した結果は、表9のとおりです。

「酒酔い(酒気帯び)運転」に起因する事故は発生がありませんでした。

この調査では、相手方の違反内容は求めているものの、交通事故の発生には相手側に起因する様々な原因も存在しています。

ハンドルを握る時は交通法規を順守することは勿論、歩行者や自転車、他の車両などの動向にも十分配慮して、安全運転を心掛けられますよう指導の徹底をお願いいたします。



8 クレーン等重機械類により第三者(通行人、車両、隣家等)に被害を与えた事故

クレーン等による事故は、一旦発生すると第三者に与える被害は甚大で、また、加害会社の責任や社会的反響も大きく、ひいては建設業全体に対する批判にもつながりますので、特に日頃からクレーン等の操作員の健康管理と具体的な安全対策の推進にご配慮をお願いいたします。

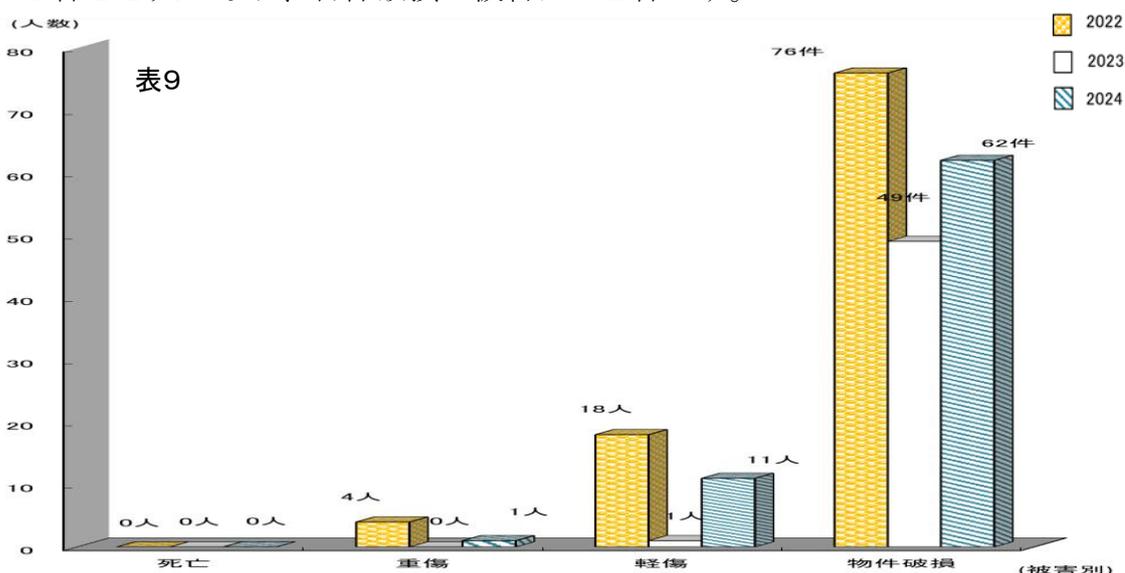
(1) 事故発生状況

第三者被害の事故は、65件が発生

年別	事故発生数
2020	82件
2021	89件
2022	98件
2023	49件
2024	65件

(2) 被害別事故発生状況 (表9)

発生した65件の事故のうち、被害程度別では、重傷事故の発生は1件1名、軽傷が8件11人になり、物件破損の被害は62件です。



(3) 原因別事故発生状況 (表10)

原因別では、「安全不確認」が34件で全体の7割を占め、続いて「合図不履行」が13件、「操作不確実」が9件の順となっています。

