路上横臥事故削減に向けて

関東タクシー事故防止対策検討会・2022

令和５年３月

タクシー事故防止対策検討会
あぶないっ！
検討会実験画像@東京運輸支局構内

目次

1．交通事故発生状況

2．ヘッドライトの見え方体験

・ロービームとハイビーム

・速度の違い

・カーブ

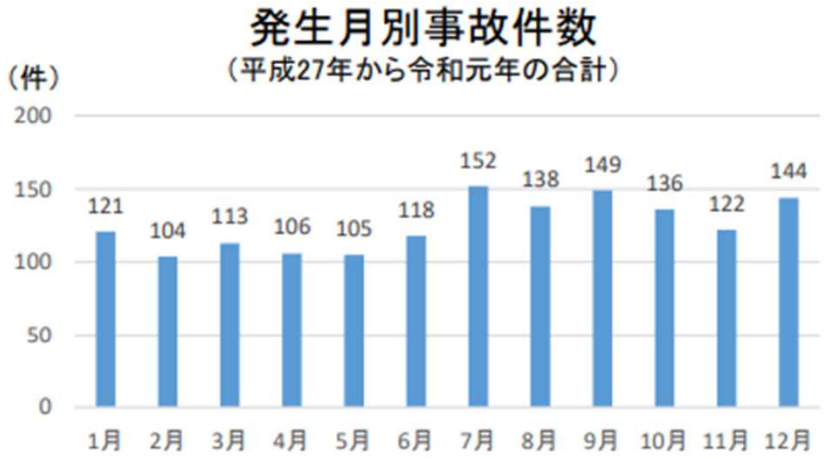
・見通しの悪い交差点

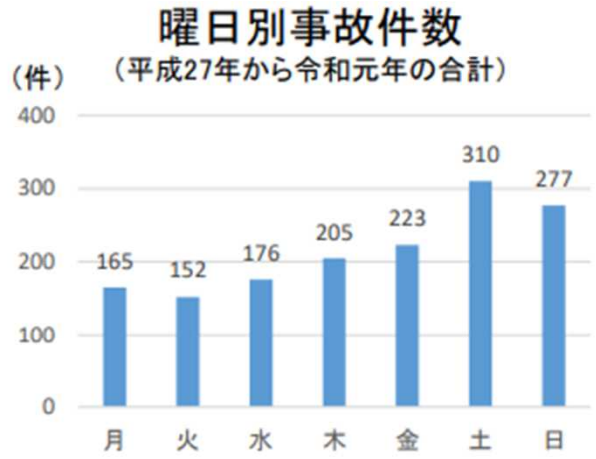
3．事故分析

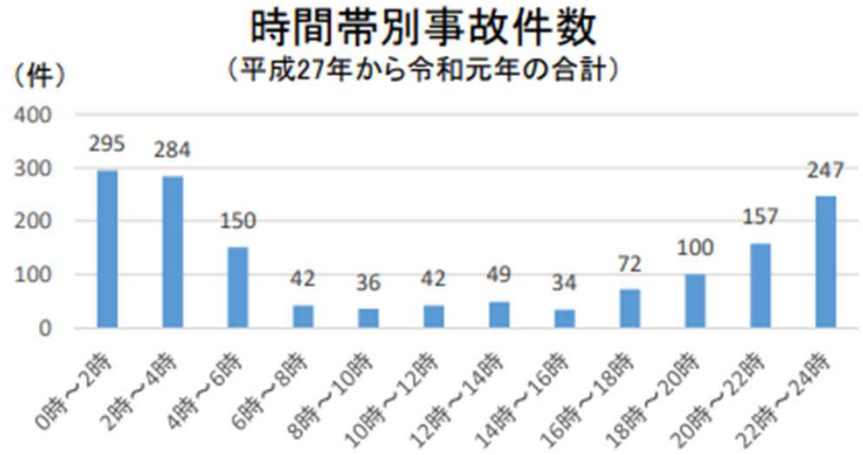
4．まとめ（傾向と対策）

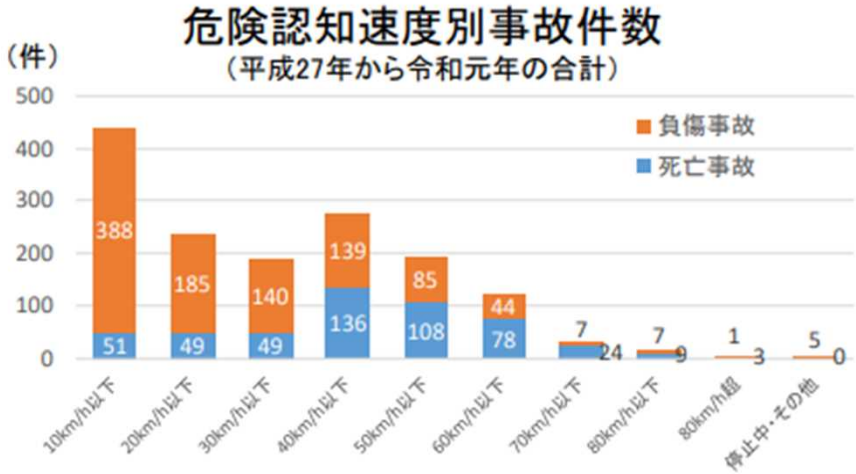
1-1. 路上横臥事故発生状況・全国

- 路上横臥における事故について、確認された傾向は以下のとおり。
  - ・事故件数：331件（うち死亡事故件数は124件）（令和元年）
  - ・発生時間帯別：夜遅くから未明（20時頃から4時頃）が多い
  - ・危険認知速度別：負傷事故は低速域が多いが、死亡事故は中速域（40km/hから60km/h）が多い
  - ・車種別：8割以上が乗用車（乗用車のうち、タクシーは約16%）







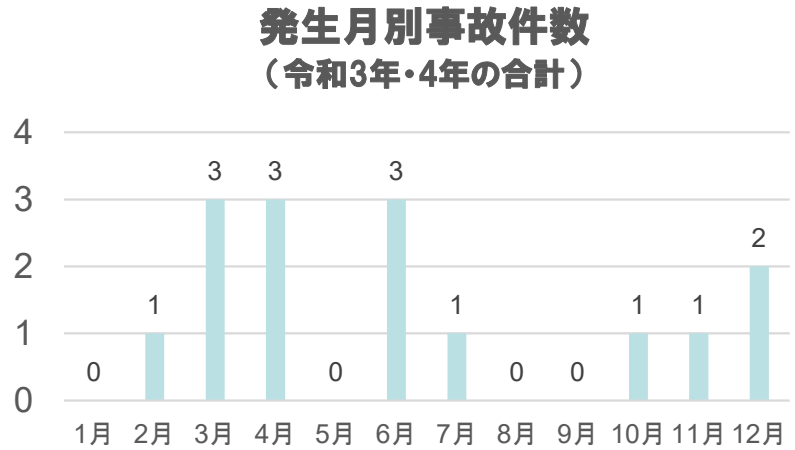


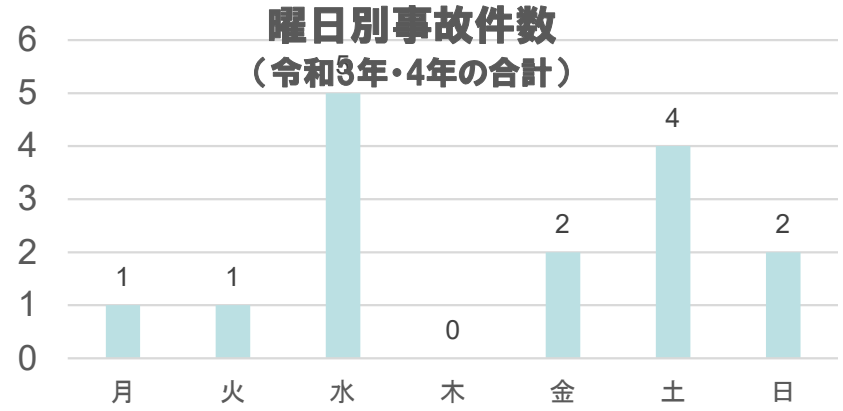
資料：ITARDAの集計結果より自動車局作成

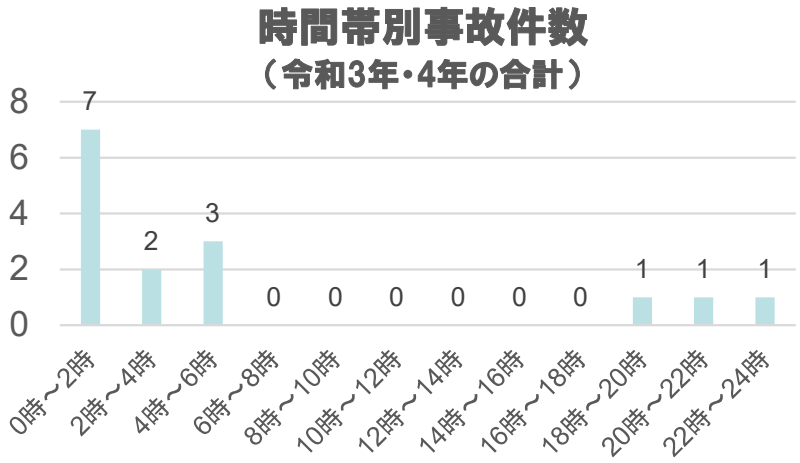
R3.2.4 交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会第3回技術安全ワーキンググループ資料より抜粋

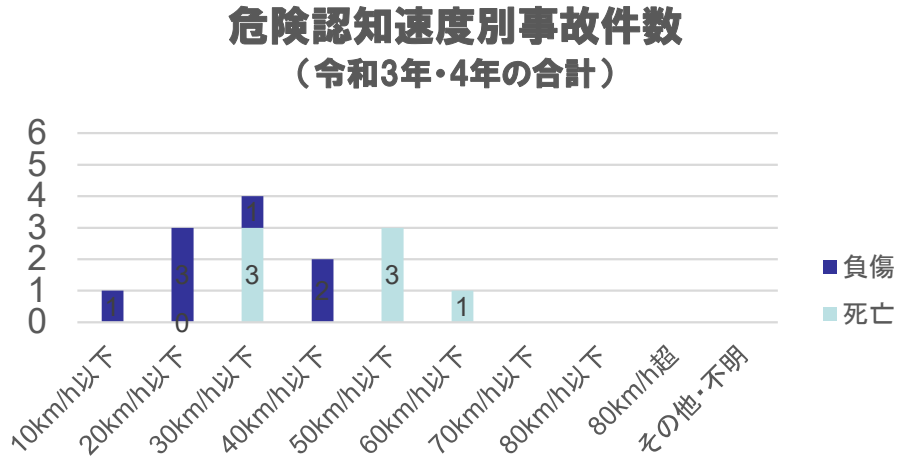
1-2. 路上横臥事故発生状況・関東

令和3年及び4年（速報値）に発生したタクシーの路上横臥事故について、傾向は以下のとおり。
・事故件数：１５件（うち死亡事故件数は８件）
・発生月別：3月、4月、6月、12月が多い。
・時間対別：0時から2時がもっとも多く、未明2時から6時にかけても多い。昼間には発生していない。
・曜日別：水曜日（火曜深夜）と土曜日（金曜深夜）の発生が多い。
・危険認知速度別：40km/hを超えると死亡事故になっている。



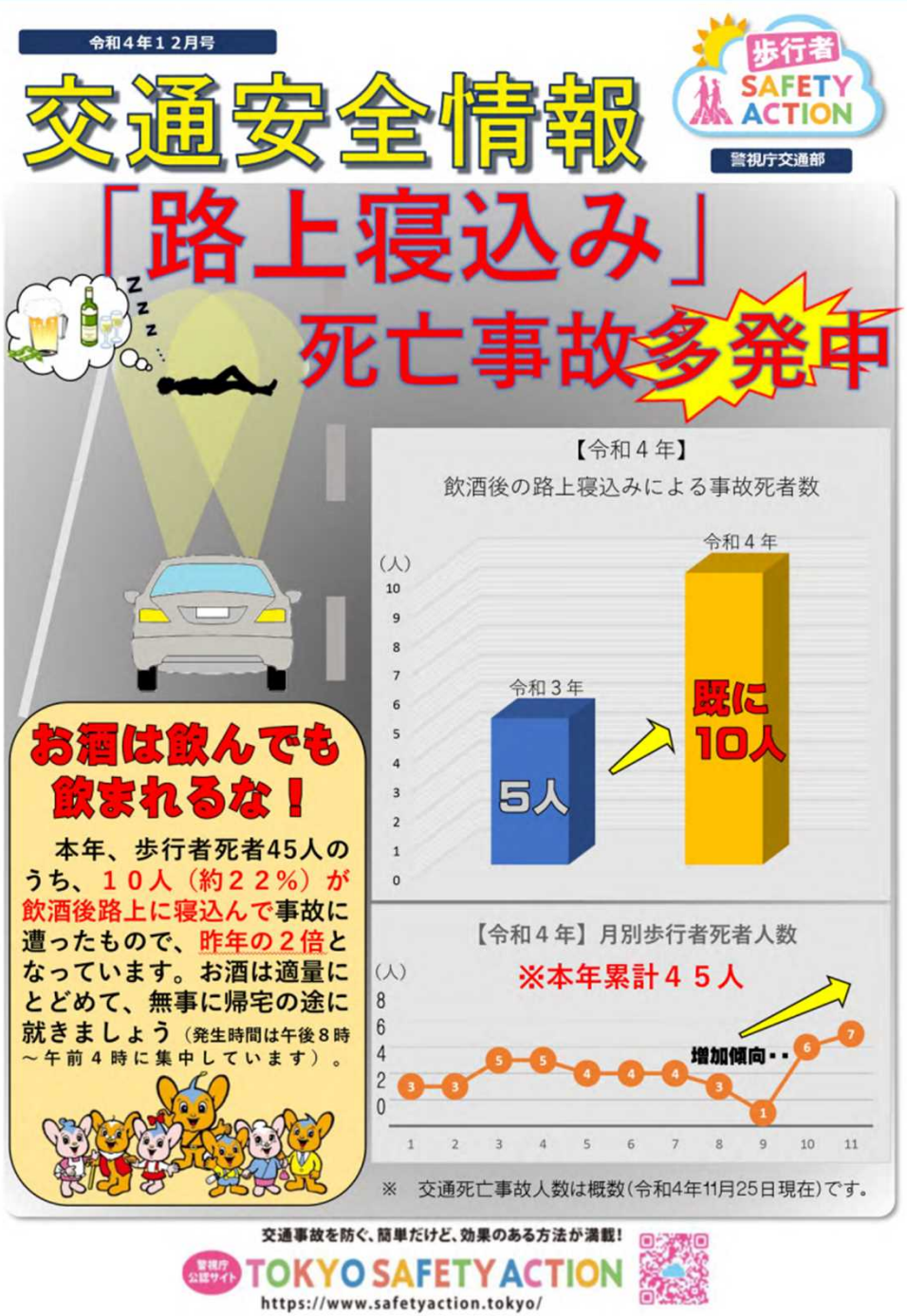






資料：自動車事故報告書の集計結果より関東運輸局作成

1-3. 路上寝込みの死亡事故多発中



出典：警視庁交通部交通安全情報（令和4年12月）

飲酒後の路上寝込みによる事故死者数

令和3年 5人　→　令和4年 １０人

（令和4年11月現在）

2. ヘッドライトの見え方体験（概要）

○実施場所：東京運輸支局構内

○体験者　：タクシー事故防止対策検討会メンバー及び所属運行管理者、運転者

○使用車両：JPNタクシー

○確認内容：１．停車時に、ロービームとハイビームの見え方の比較

２．直進時に、ロービームとハイビーム、速度（50,30km/h）の違いによる見え方の比較

３．カーブ走行時に、ロービームとハイビームの見え方の比較

番外編．ダミーを配置していることを知らせずに走行した場合、ダミーに気づけるか

【体験会まとめ１】

停車時のロービームとハイビームの見え方の比較

- **ロービームでは、50メートル先のダミーを確認できないが、ハイビームでは確認できた。**

【体験会まとめ２】

直進時、速度 (50km/h、30km/h)の違いによる見え方の比較(どちらもロービームで走行)

- 低速の方がダミーの発見から停止までの距離が短かった。

直進時のロービームとハイビームの見え方の比較

- ハイビームでは、ロービームでの走行と比較して、ダミーを早く発見でき、発見から停止までの距離が短かった。

【体験会まとめ３】

カーブの走行時のロービームとハイビームの見え方の比較

- ロービームとハイビームの<u>見え方に大きな差は確認されなかった</u>。

【体験会まとめ】（再掲）

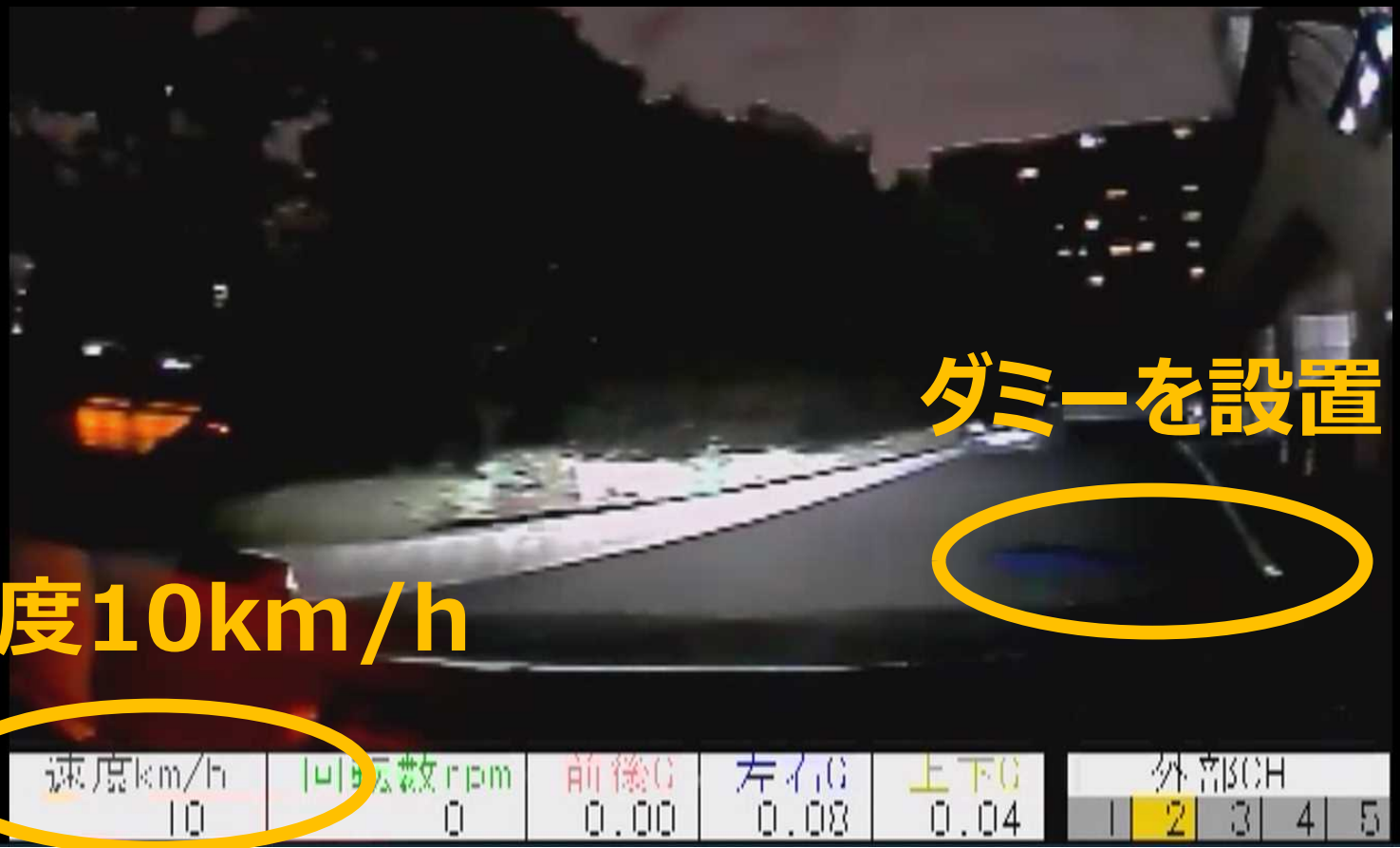
- ロービームでは、50メートル先のダミーを確認できないが、ハイビームでは確認できた。
- 低速の方がダミーの発見から停止までの距離が短かった（ロービームで走行）。
- ハイビームでは、ロービームでの走行と比較して、ダミーを早く発見でき、発見から停止までの距離が短かった。
- カーブでは、ロービームとハイビームの見え方に大きな差は確認されなかった。

【番外編】

運転者にダミーを配置していること自体を知らせずに、走行した場合、ダミーに気づくことができるか？

【番外編】

安全が確保された支局構内の路面を使い、丁字路を右折した直後にダミーを設置しました。



【番外編のまとめ】

- 交差点を右折した直後に設置したダミーに気づくことができなかった。
- 路上に人が倒れている場面があることを想定しておくことが重要である。

3. 事故分析(1/4)

＜令和3年から4年にかけて発生した路上横臥事故（１５件）についての分析＞

（１）運転者の年齢

	70代	60代	50代	40代
件数	５件	２件	4件	4件

（２）事故発生の地点

	車道	交差点
件数	１３件	２件

（３）制限速度と危険認知時の速度との関係

	件数
制限速度未満	７件
制限速度と同じ	３件
制限速度超	２件
交差点	２件
不明	１件

3. 事故分析(2/4)

＜令和3年から4年にかけて発生した路上横臥事故（１５件）についての分析＞

（４）運転者経験年

	件数
～１０年	６件
１１～２０年	５件
２１～３０年	２件
３１～４０年	２件

（５）事故当時の乗車人員

	件数
１名（運転者のみ）	１２件
２名（運転者＋乗客１名）	２件
３名（運転者＋乗客２名）	１件

3. 事故分析(3/4)

＜令和3年から4年にかけて発生した路上横臥事故（１５件）についての分析＞

（６）事故発生までの乗務距離について

	件数
1～50km以下	4件
50～100km以下	1件
100～150km	3件
150～200km	2件
200km以上	5件

（７）死傷者の状態

	件数
酩酊	５件
その他	１0件

3. 事故分析(4/4)

＜令和3年から4年にかけて発生した路上横臥事故（１５件）についての分析＞

（９）事故原因について

原因	件数（複数あり）
前方不注意、漫然運転	9
スピードの出し過ぎ	3
交差点右左折時等の安全確認不足	3
ロービームでの発見遅れ	2
対向車のライト（ハイビーム）に気をとられた	1

※自動車事故報告書の「事故の原因」より

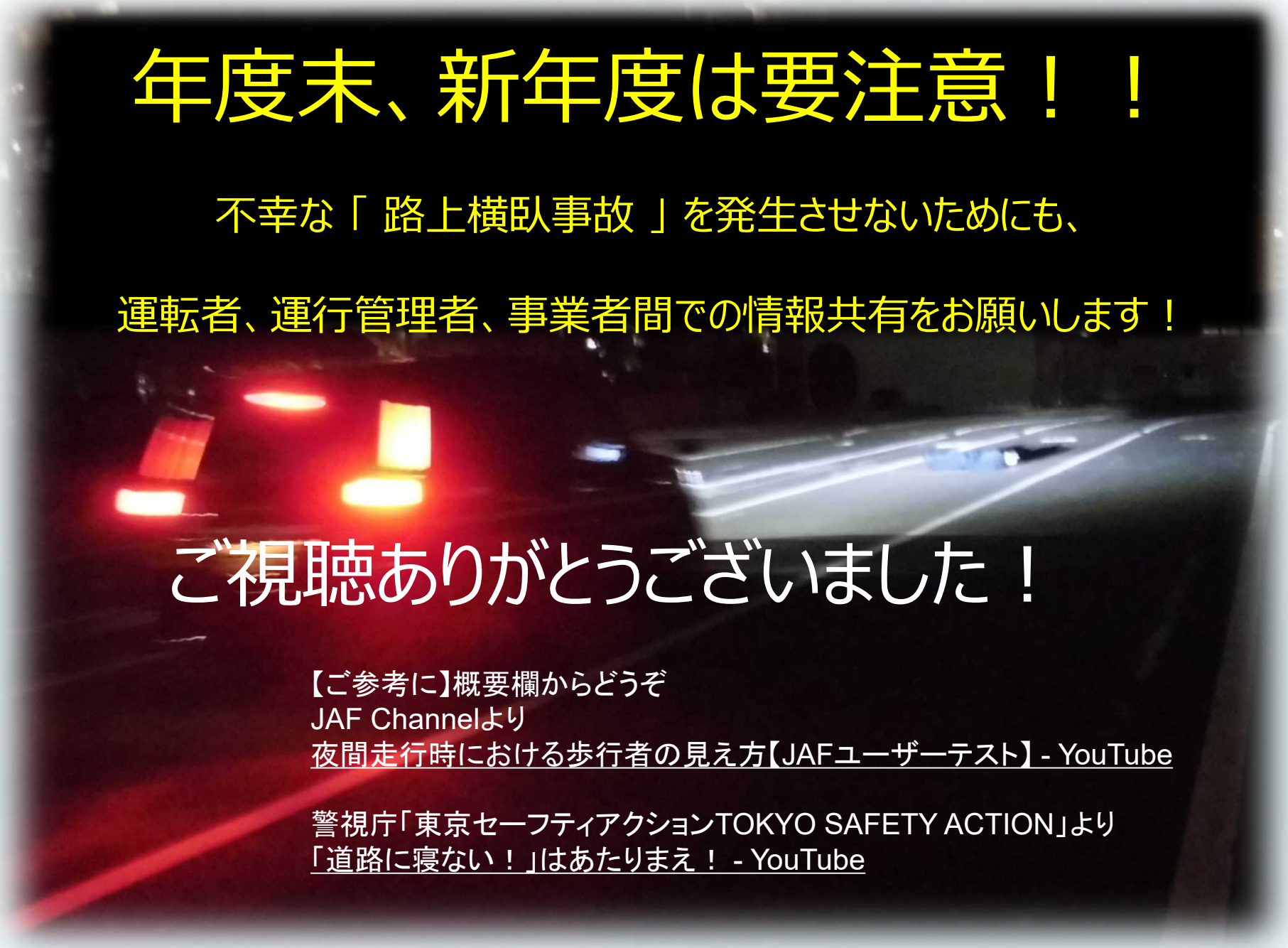
4. まとめ（傾向）

- 発生月:年度末3月、新年度4月、梅雨時期6月、年末12月に多い。
- 時間帯:0時から2時が最も多く、次いで未明2時から6時にかけて多くなる。
- 曜　日 :水曜日（火曜深夜）と土曜日（金曜深夜）に多い。
- 危険認知速度： 40km/hを超えると死亡事故につながることが多くなる。

4. まとめ（対策）

- 点呼や社内教育を活用し、多発期（3月、4月、12月）を中心に注意喚起を周知徹底する。
- 人が倒れている「かもしれない」の意識をした運転を心がける。
- 対向車等がいない道路では、ハイビームを積極的に活用する。
- 轢過した場合、必ず救護を行うとともに、救急、警察に連絡する。

おわりに



年度末、新年度は要注意！！

不幸な「 路上横臥事故 」を発生させないためにも、

運転者、運行管理者、事業者間での情報共有をお願いします！

ご視聴ありがとうございました！

【ご参考に】概要欄からどうぞ
JAF Channelより
夜間走行時における歩行者の見え方【JAFユーザーテスト】- YouTube

警視庁「東京セーフティアクションTOKYO SAFETY ACTION」より
「道路に寝ない！」はあたりまえ！ - YouTube