

タクシー事業の概要や事故の状況等について
(統計資料等)

令和7年3月

タクシー事故防止対策検討会

国土交通省 関東運輸局 自動車技術安全部 保安・環境課

目 次

● タクシー事業の概要及び事故の状況	1
1. タクシー事業の概要	1
2. 交通事故統計からみたタクシーの事故の現状	5
3. 事故報告書からみたタクシーの事故の現状	24
4. タクシー事故防止対策に関する調査結果	28
【参考】車両の安全対策	30

●タクシー事業の概要及び事故の現状

1. タクシー事業の概要

(1) タクシー事業者数の推移

全国では、平成 25 年度からタクシー事業者数全体では減少傾向にあるが、法人事業者は増加傾向にあり、令和 4 年度は平成 25 年度と比較すると約 1 割増加している。

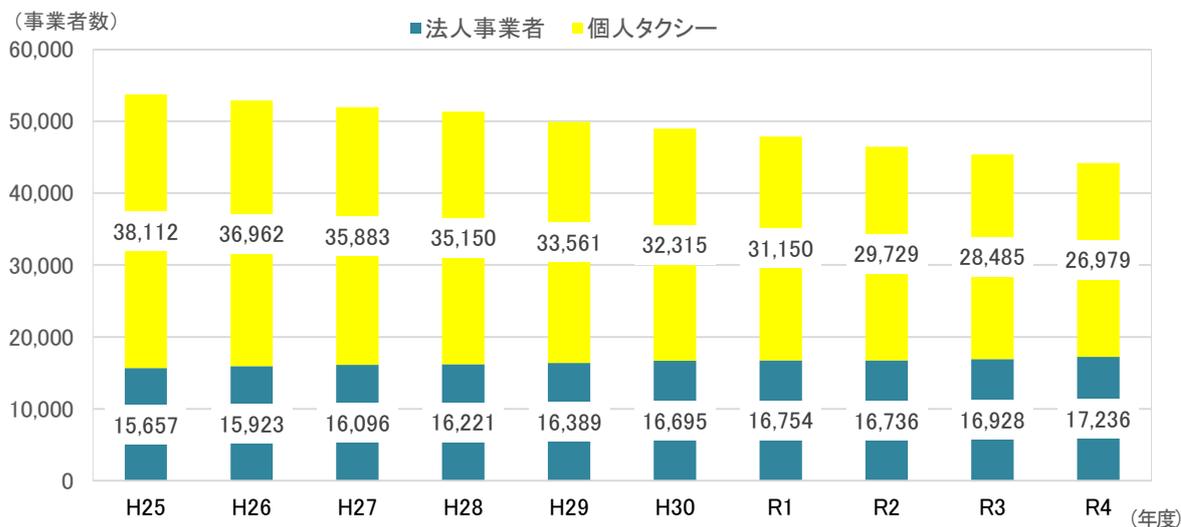


図1 タクシー事業者数の推移(全国)

出典：「数字でみる自動車 2024」(国土交通省 物流・自動車局)

関東では、平成 25 年度からタクシー事業者数全体が減少している。

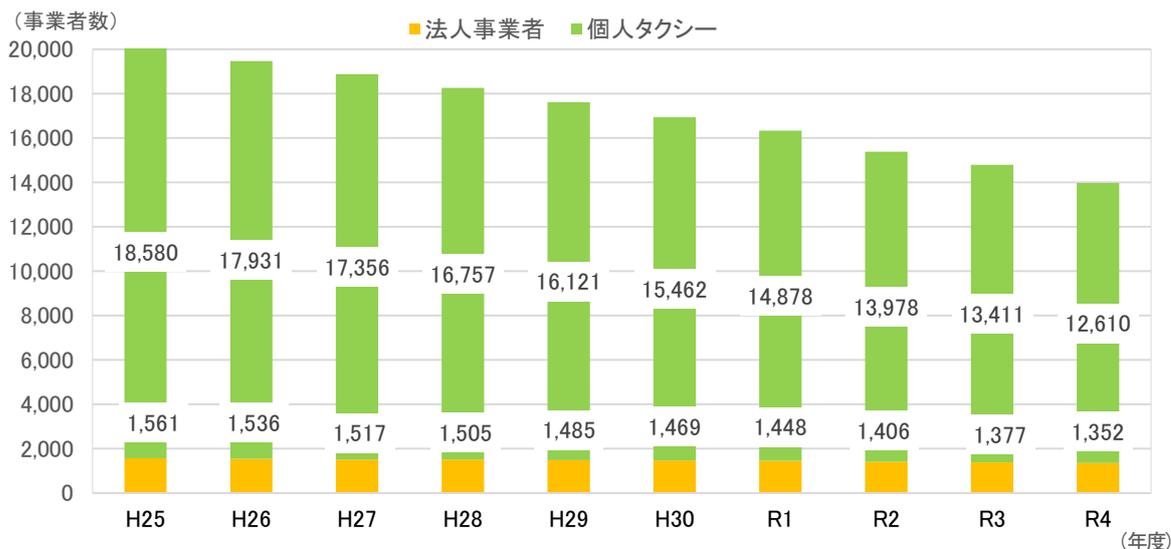


図2 タクシー事業者数の推移(関東)

出典：「関東運輸局」

(2) タクシーの車両数と輸送人員の推移

全国では、車両数は減少傾向にあり、輸送人員については、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあり前年の約4割と大幅に減少し、その後、回復傾向にあるものの、平成25年度から減少傾向にある。

関東においても、全国と同様な傾向である。

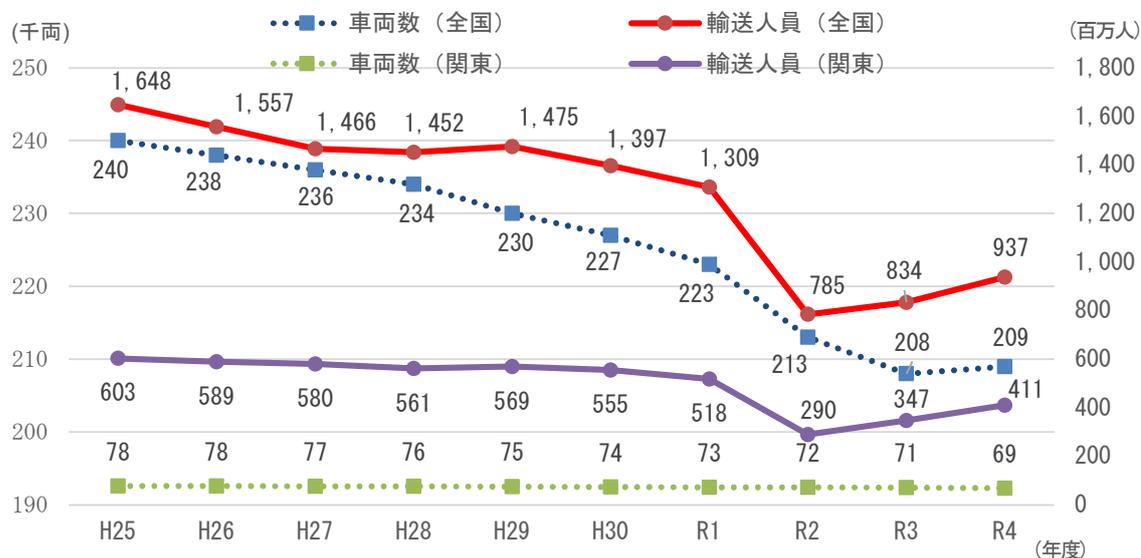


図3 タクシーの車両数と輸送人員の推移

出典：「数字でみる自動車 2024」（国土交通省 物流・自動車局）、「関東運輸局」

(3) タクシー事業者（法人）の規模（令和4年3月末現在）

全国では、車両保有台数が10両以下、従業員数10人以下のタクシー事業者（法人）がいずれも約6割を占める。

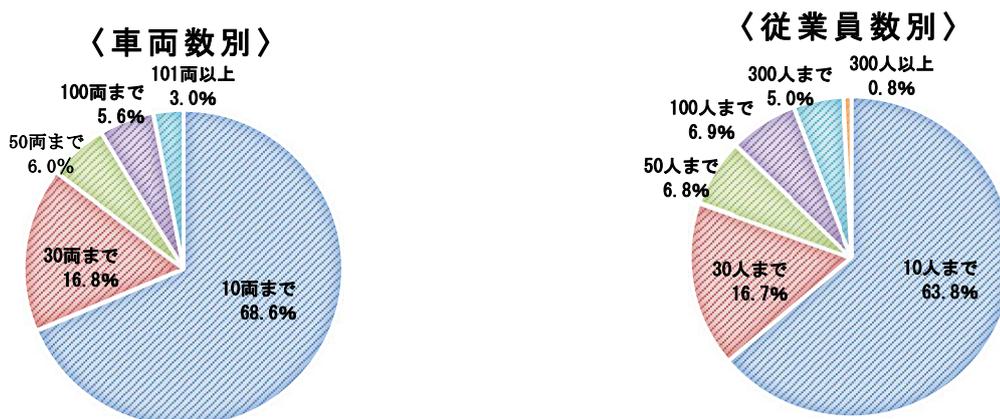


図4 車両数別、タクシー事業者（法人）の規模（全国）

出典：「国土交通省」

関東では、車両保有台数が10両以下が約7割、従業員数10人以下のタクシー事業者（法人）が約6割を占める。

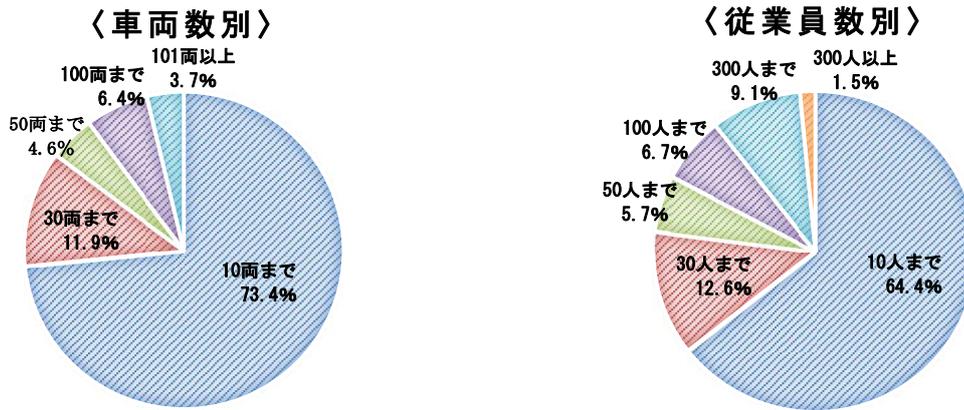


図5 車両数別、タクシー事業者（法人）の規模（関東）

出典：「関東運輸局」

（4）タクシー運転者数の推移

全国では、タクシー運転者数は減少を続けている。

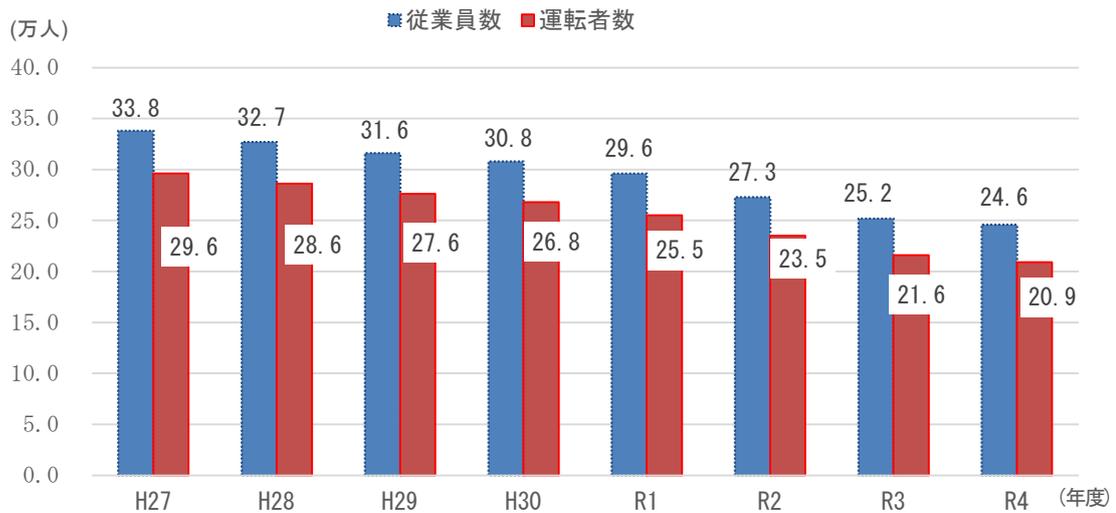


図6 タクシー運転者（法人）の推移（全国）

出典：「国土交通省」

関東でも同様に、タクシー運転者数は減少を続けている。

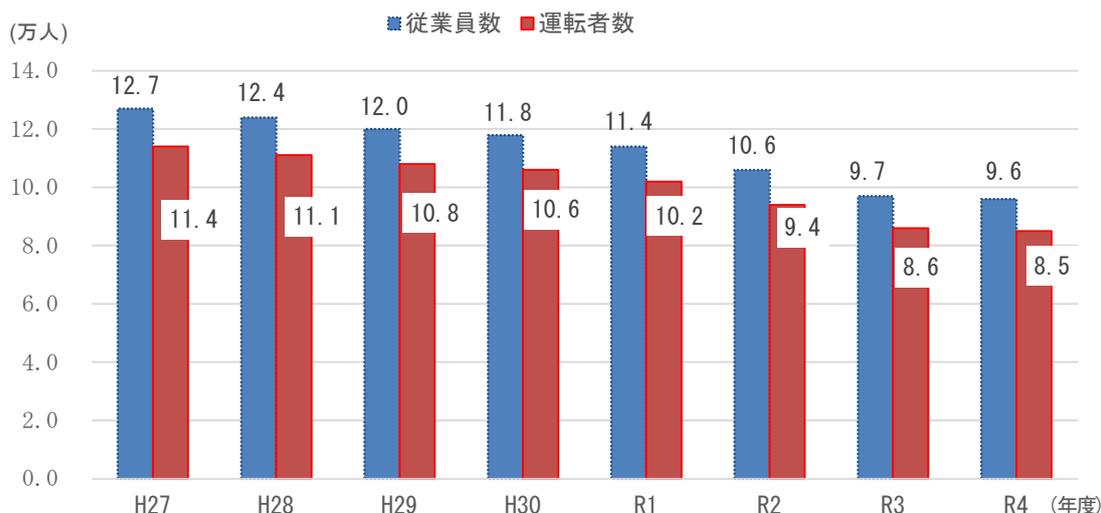


図7 タクシー運転者(法人)の推移(関東)

出典：「国土交通省」

(5) タクシー運転者と全産業労働者の年間所得及び年間労働時間の推移

全国のタクシー運転者の年間所得は、新型コロナウイルス感染症の影響があった令和2、3年度を除き上昇傾向にあるものの、令和4年度においては361万円／年で全産業平均の約7割となっている。

なお、タクシー運転者の年間労働時間については、減少傾向にある。

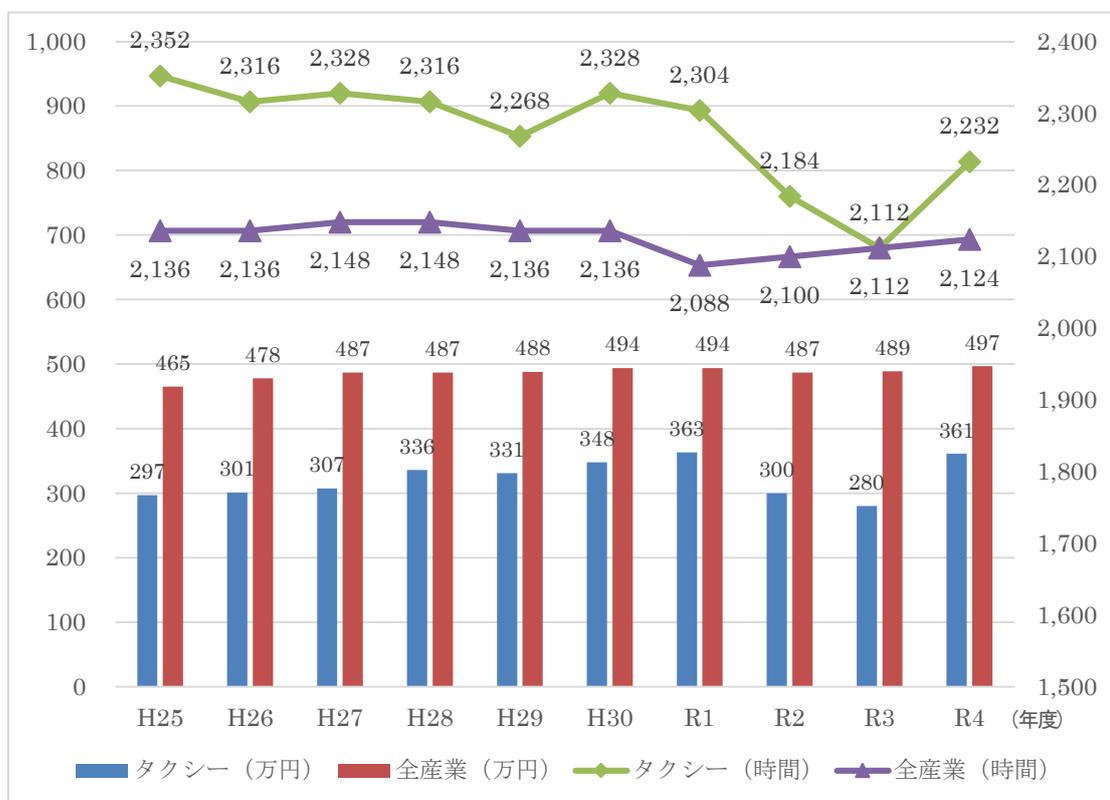


図8 タクシー運転者と全産業労働者の年間所得及び年間労働時間の推移(全国)

出典：「賃金構造基本統計調査報告」(厚生労働省)

2. 交通事故統計からみたタクシーの事故の現状

(1) タクシーの事故件数、死亡事故件数の推移

全国では、タクシーの事故件数は減少傾向にあるが、死亡事故については新型コロナウイルス感染症の影響があった令和2、3年には減少したものの、その後増加に転じている。

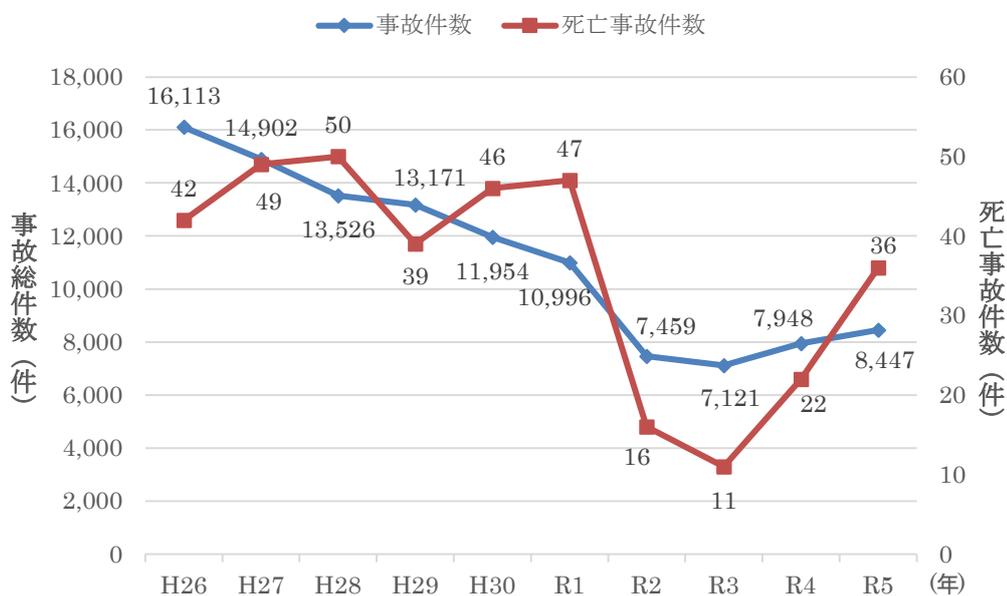


図9 タクシーの事故件数、死亡事故件数の推移 (全国)

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」（財）交通事故総合分析センター）

関東でも同様に、タクシーの事故件数は減少傾向にあるものの、死亡事故については平成26～30年度までは横ばい傾向、令和1、2年には減少したものの、その後、増加に転じている。

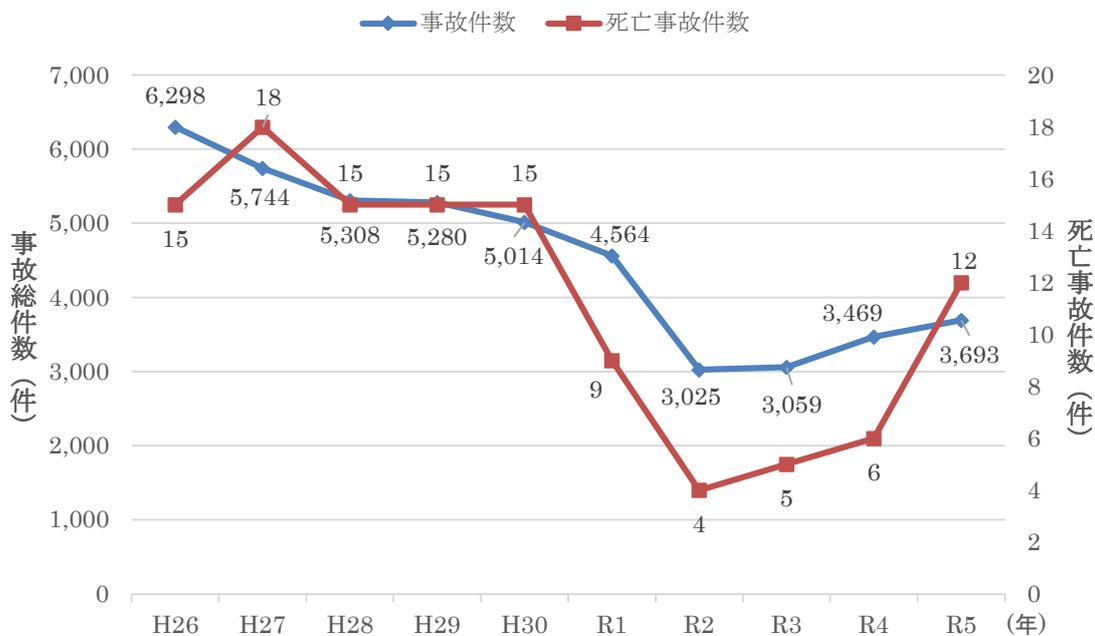


図10 タクシーの事故件数、死亡事故件数の推移 (関東)

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」（財）交通事故総合分析センター）

(2) タクシーの走行距離1億キロあたりの交通事故発生件数の推移

全国でのタクシーの走行距離1億キロあたりの交通事故発生件数は、他の業態に比べて非常に高い件数で推移している。

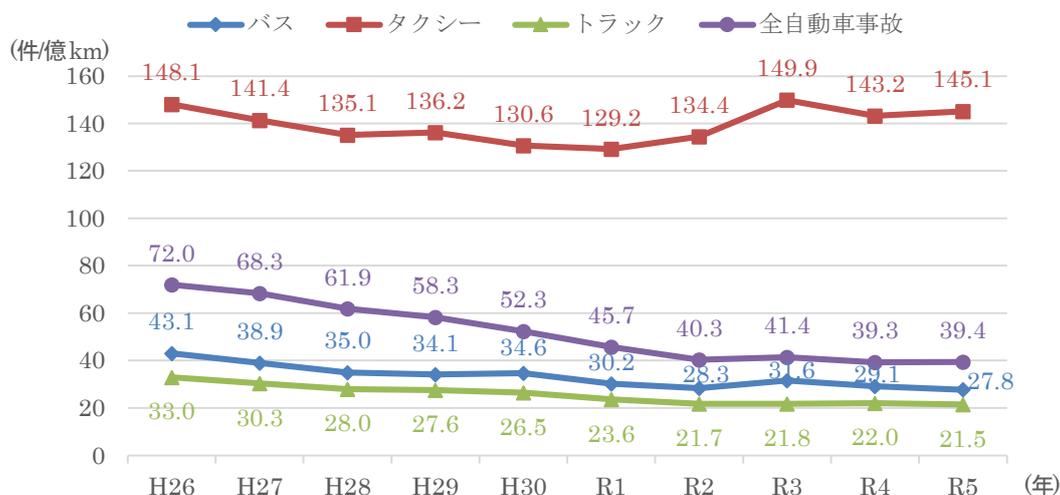


図11 タクシーの走行距離1億キロあたりの交通事故発生件数の推移 (全国)

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」(財)交通事故総合分析センター

注) 関東におけるタクシーの走行距離1億キロあたりの交通事故発生件数の出典なし

(3) タクシーの事故内容別死傷者数の推移

全国では、死者数、重傷者数は令和1年までは横ばい傾向であったが、新型コロナウイルス感染症の影響があった令和2、3年には減少したものの、その後、増加に転じている。

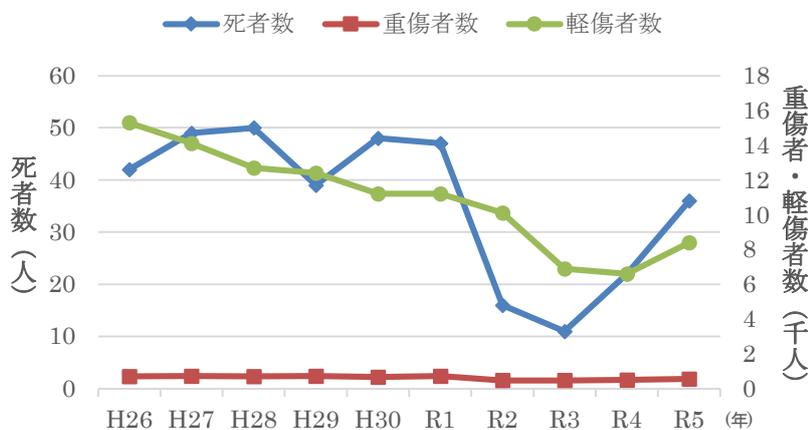


図12 タクシーの事故内容別死傷者数の推移 (全国)

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
死者数	42	49	50	39	46	47	16	11	22	36
重傷者数	709	719	707	726	675	732	484	485	505	576
軽傷者数	15,362	14,134	12,769	12,406	11,233	10,217	6,959	6,625	7,421	7,336
合計	16,113	14,902	13,526	13,171	11,954	10,996	7,459	7,121	7,948	7,948

表1 タクシーの事故内容別死傷者数の推移 (全国)

(単位：人件)

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」(財)交通事故総合分析センター

関東も同様に、近年では、死者数、重傷者数、軽傷者も含め増加傾向にあり、特に死者数については、令和5年に大幅に増加した。

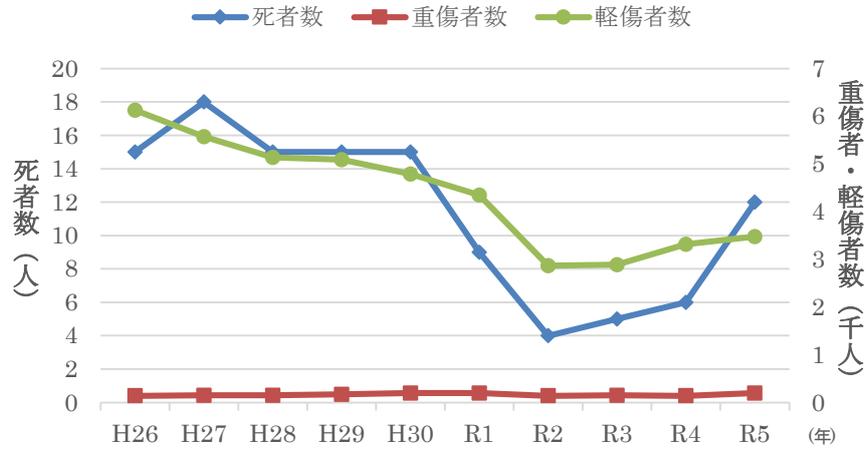


図13 タクシーの事故内容別死傷者数の推移 (関東)

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
死者数	15	18	15	15	15	9	4	5	6	12
重傷者数	145	151	153	172	204	205	149	157	143	201
軽傷者数	6,138	5,575	5,140	5,093	4,795	4,350	2,872	2,897	3,320	3,480
合計	6,298	5,744	5,308	5,280	5,014	4,564	3,025	3,059	3,469	3,693

(単位: 人件)

表2 タクシーの事故内容別死傷者数の推移 (関東)

出典: 「国土交通省」 「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」 (財) 交通事故総合分析センター

(4) タクシーの事故類型別事故件数の推移

全国では、令和5年のタクシー事故は、他車との事故が最も多く6,105件で約72%を占めており、そのうち出会い頭衝突が1,611件で約26%と最も多く発生している。他の年も同様の傾向にある。

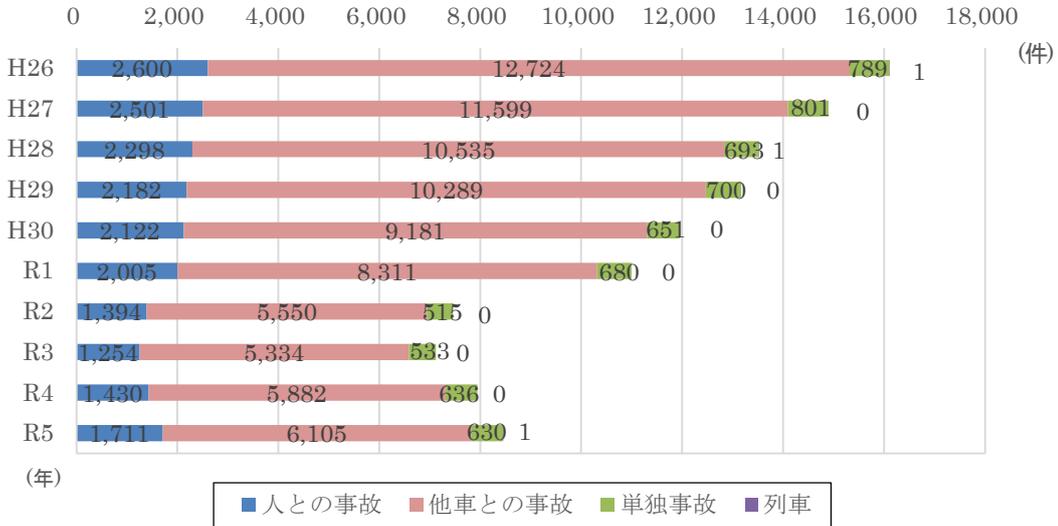


図14 タクシーの事故類型別事故件数の推移 (全国)

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」(財)交通事故総合分析センター

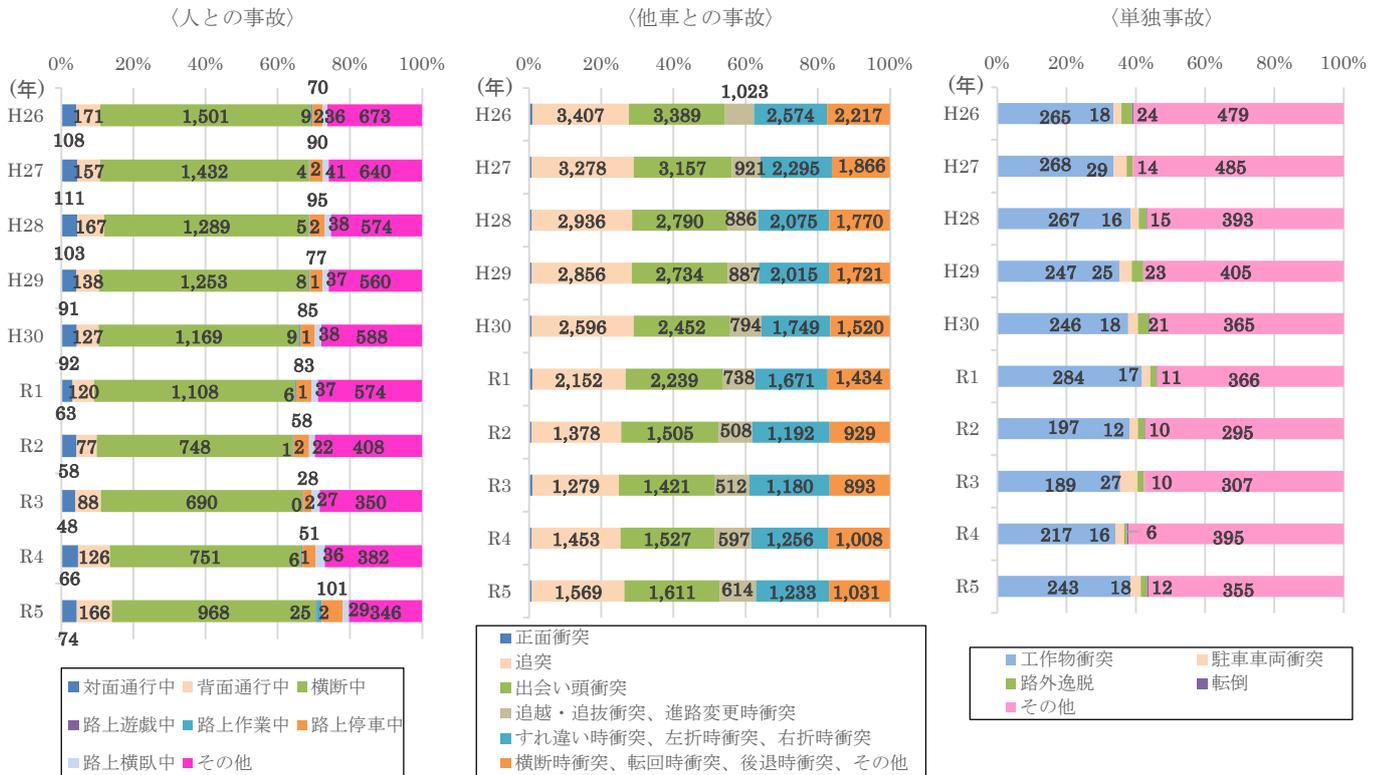


図15 タクシーの事故類型別事故件数の内訳の推移 (全国)

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」(財)交通事故総合分析センター

関東でも同様に、令和5年のタクシー事故は、他車との事故が最も多く2,615件で約70%を占めており、そのうち出会い頭衝突が600件で約23%と最も多く発生している。他の年も同様の傾向にある。

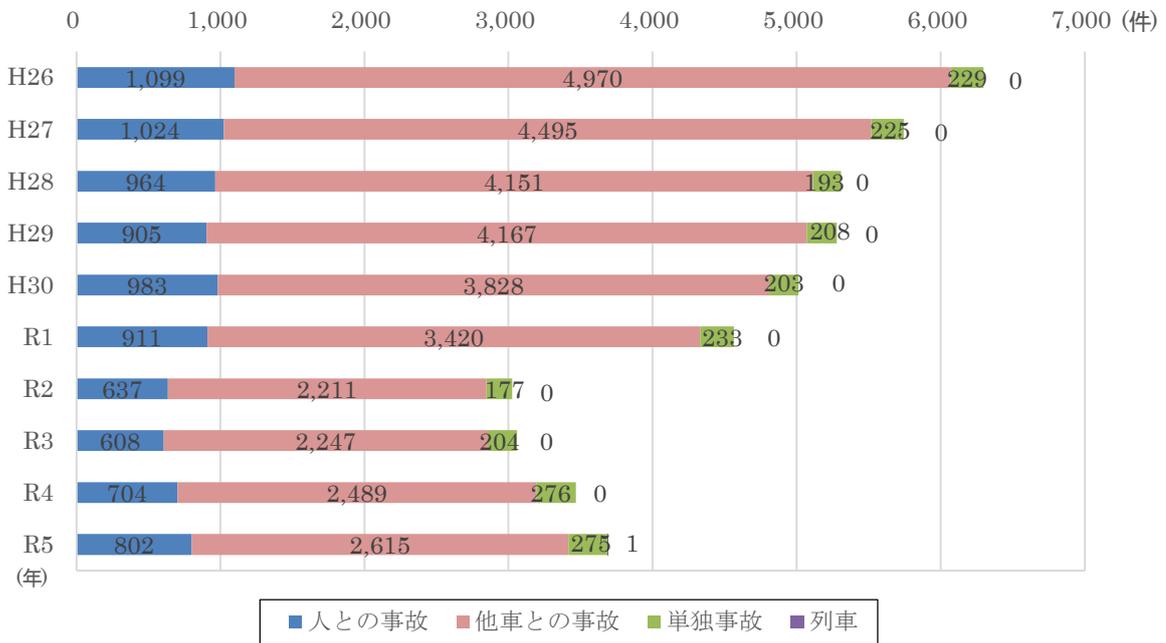


図16 タクシーの事故類型別事故の推移（関東）

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」（財）交通事故総合分析センター

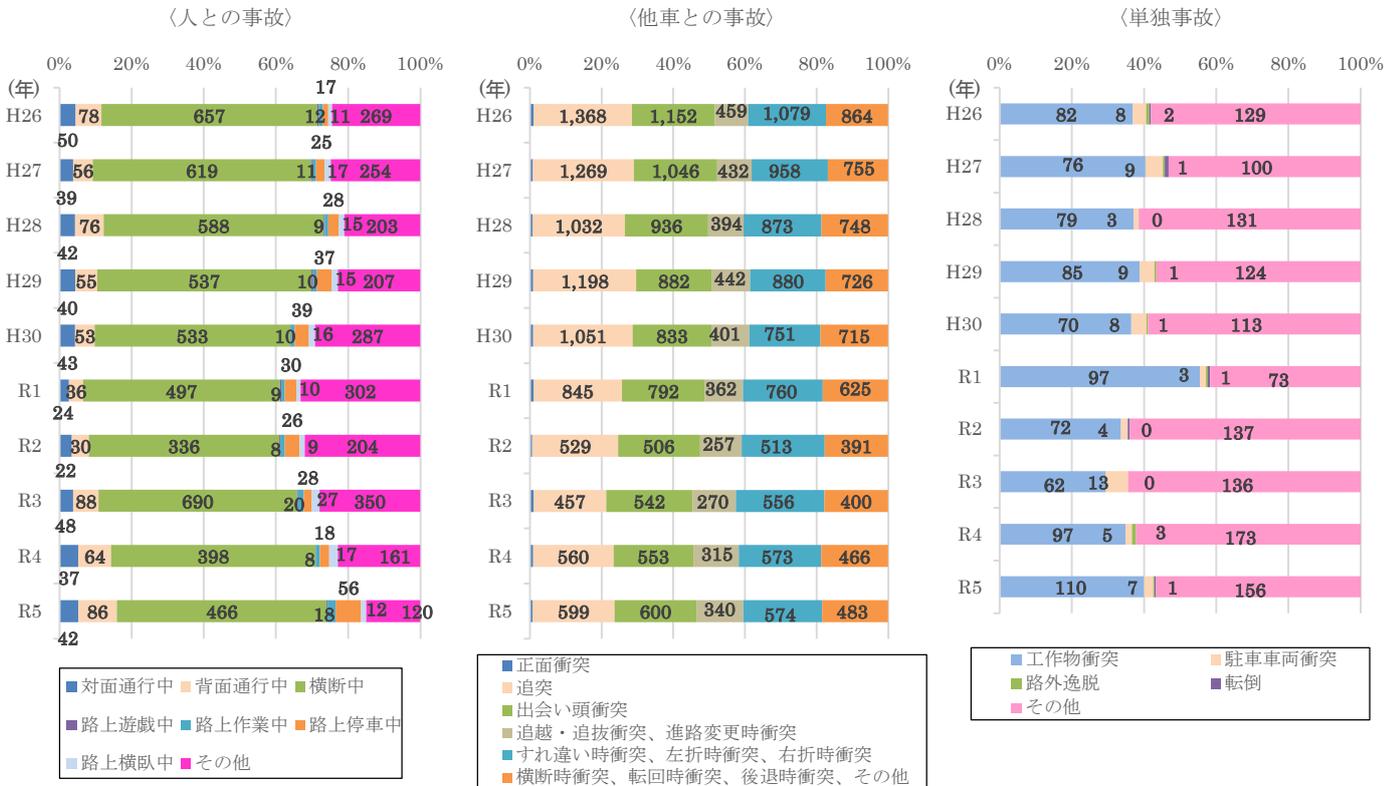


図17 タクシーの事故類型別事故件数の内訳の推移（関東）

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」（財）交通事故総合分析センター

(5) タクシーの事故類型別死亡事故件数の推移

全国では、令和5年のタクシー死亡事故は、人との事故が最も多く22件で約61%を占め、そのうち横断中が13件で約60%と最も多く発生している。他の年も同様の傾向にある。

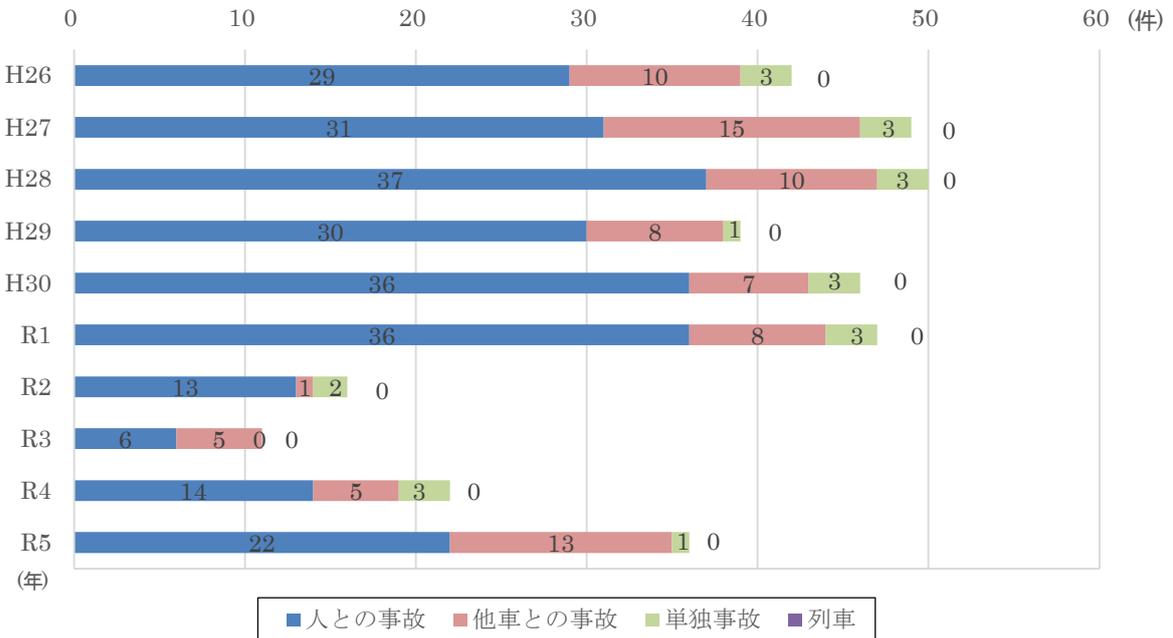


図18 タクシーの事故類型別死亡事故件数の推移 (全国)

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」（財）交通事故総合分析センター

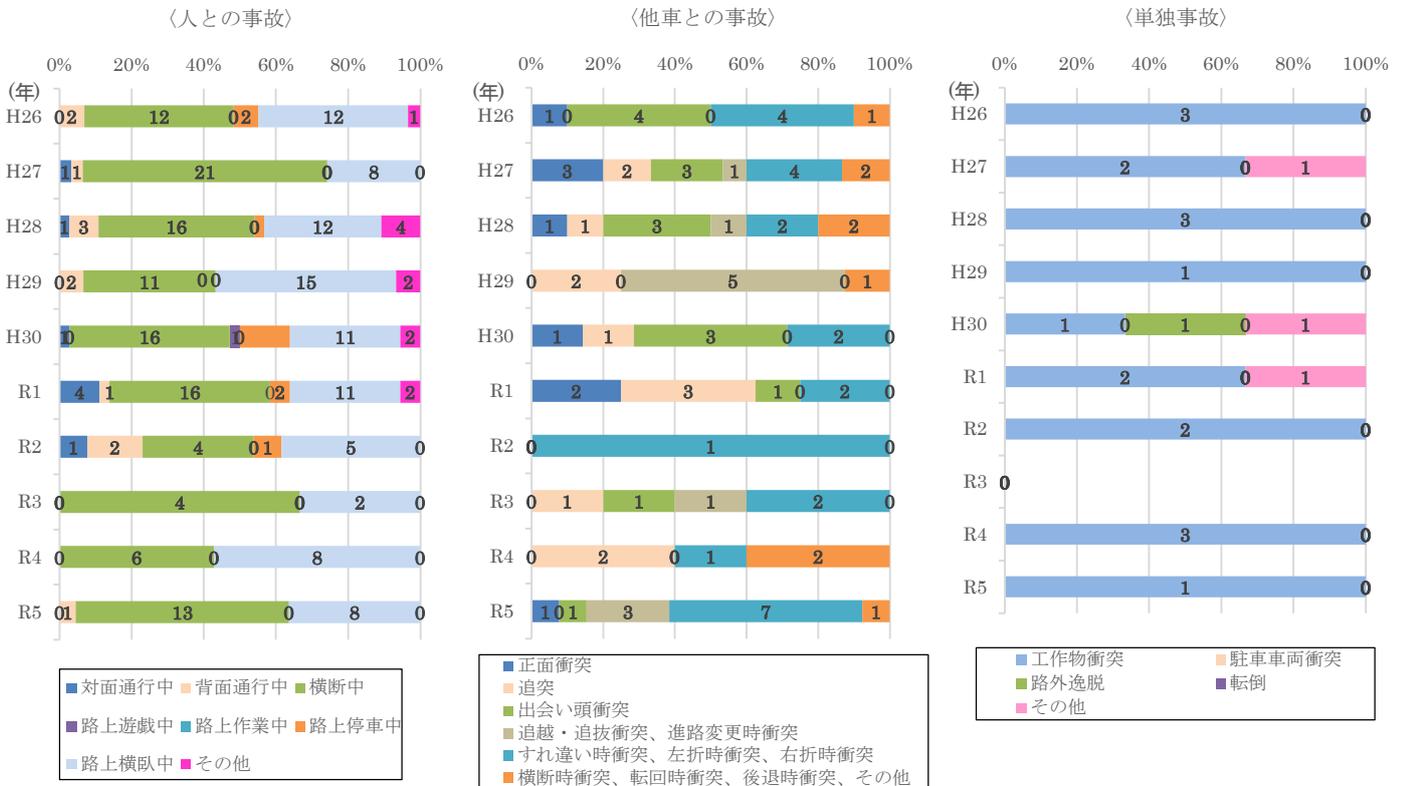


図19 タクシーの事故類型別死亡事故件数の内訳の推移 (全国)

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」（財）交通事故総合分析センター

関東では、令和5年のタクシー死亡事故は、他車との事故が最も多く7件で約60%を占め、人との事故も5件であり、横断中が2件、路上横臥が3件発生している。例年、人との死亡事故が多くなっている。

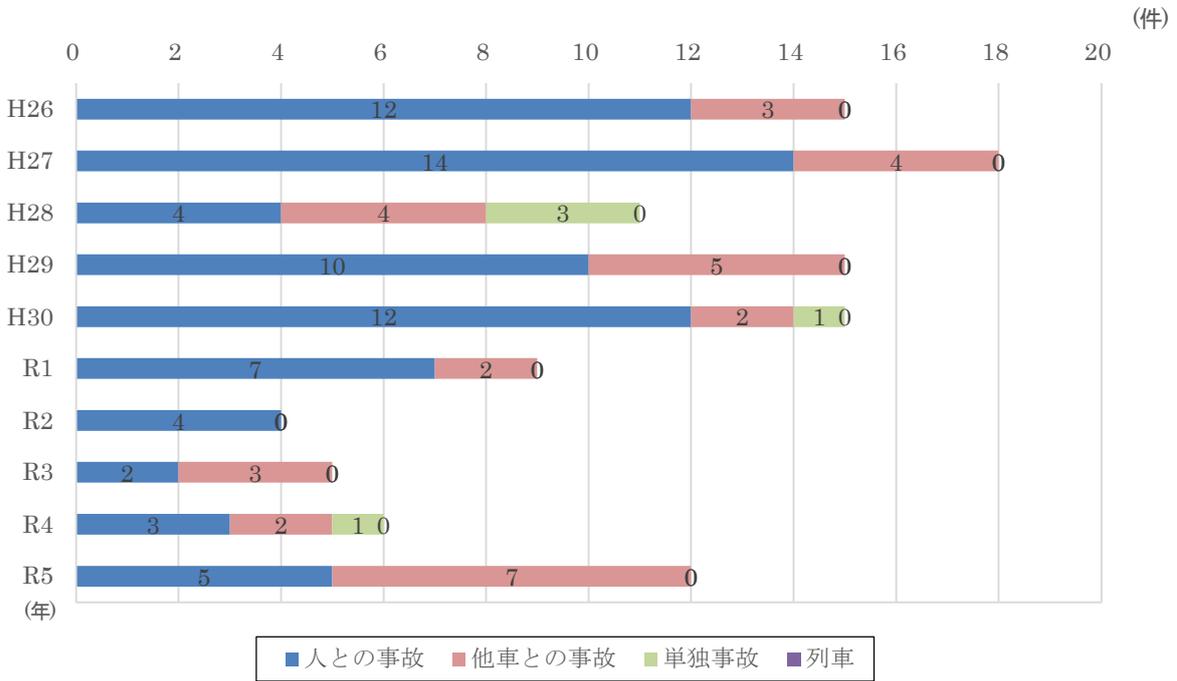


図20 タクシーの事故類型別死亡事故件数の推移（関東）

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」(財)交通事故総合分析センター

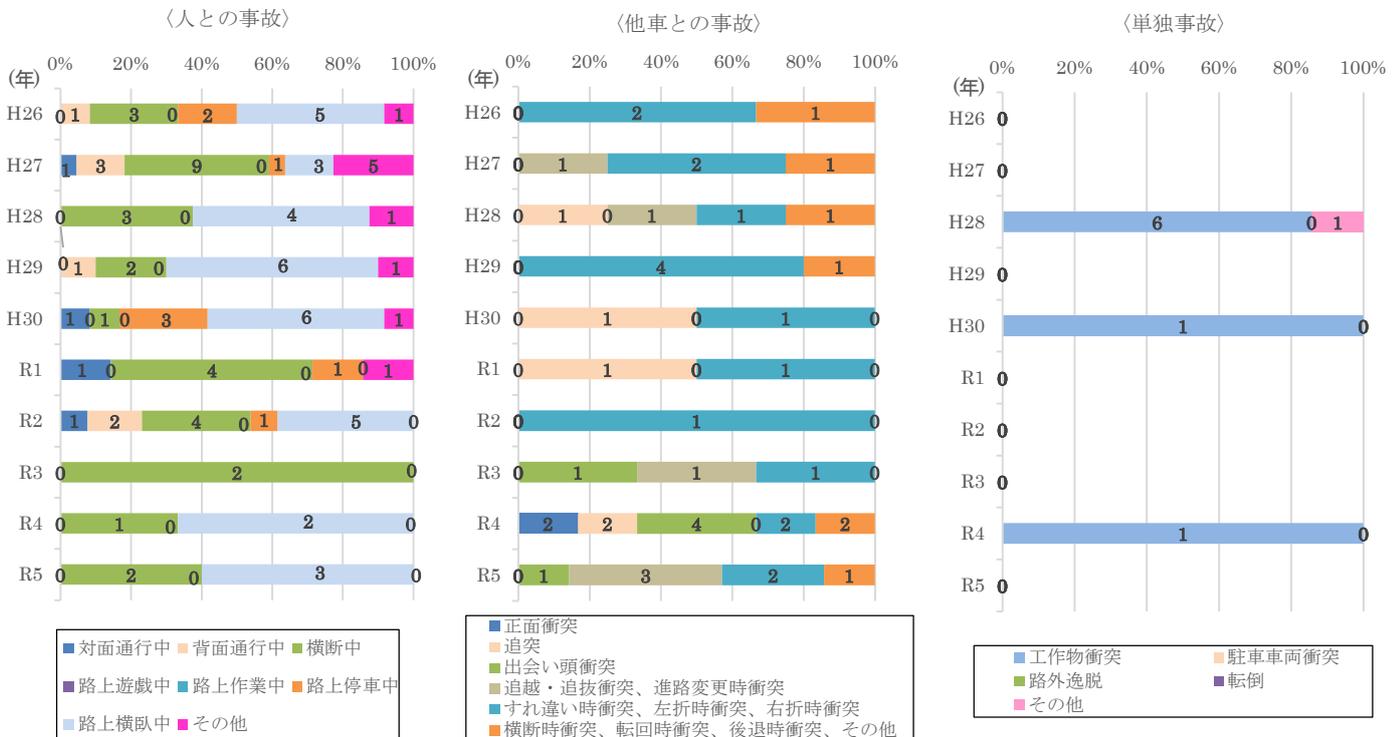


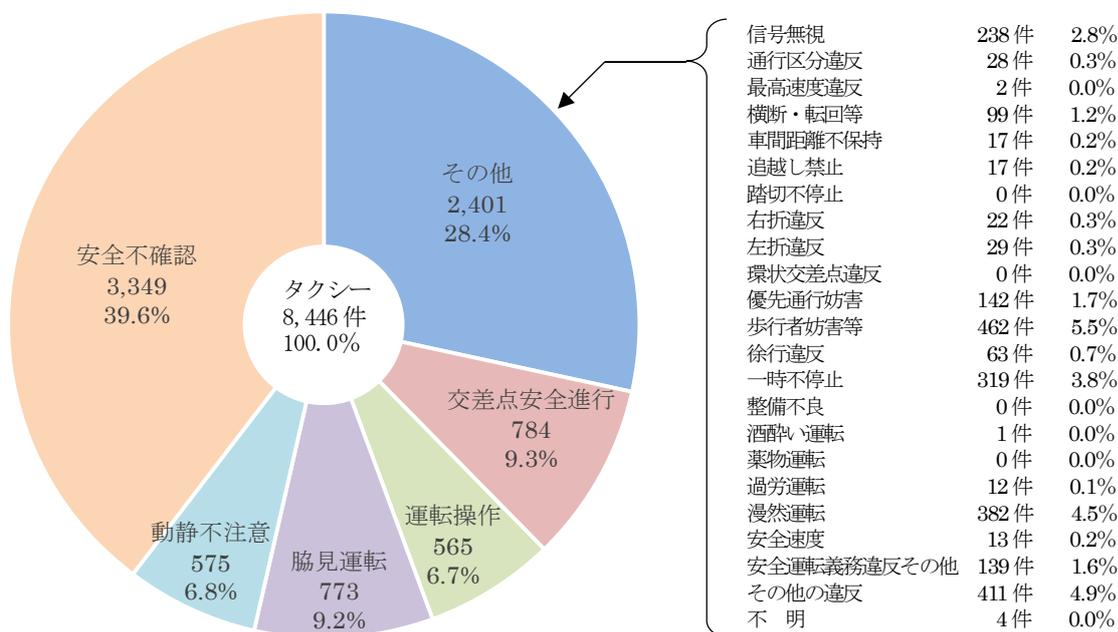
図21 タクシーの事故類型別死亡事故件数の内訳の推移（関東）

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」(財)交通事故総合分析センター

(6) タクシーの法令違反別の事故件数の割合（令和5年）

全国では、「安全不確認」が3,349件（39.6%）と圧倒的に多く、次いで「交差点安全進行」784件（9.3%）、「脇見運転」773件（9.2%）といった法令違反の事故が多い。

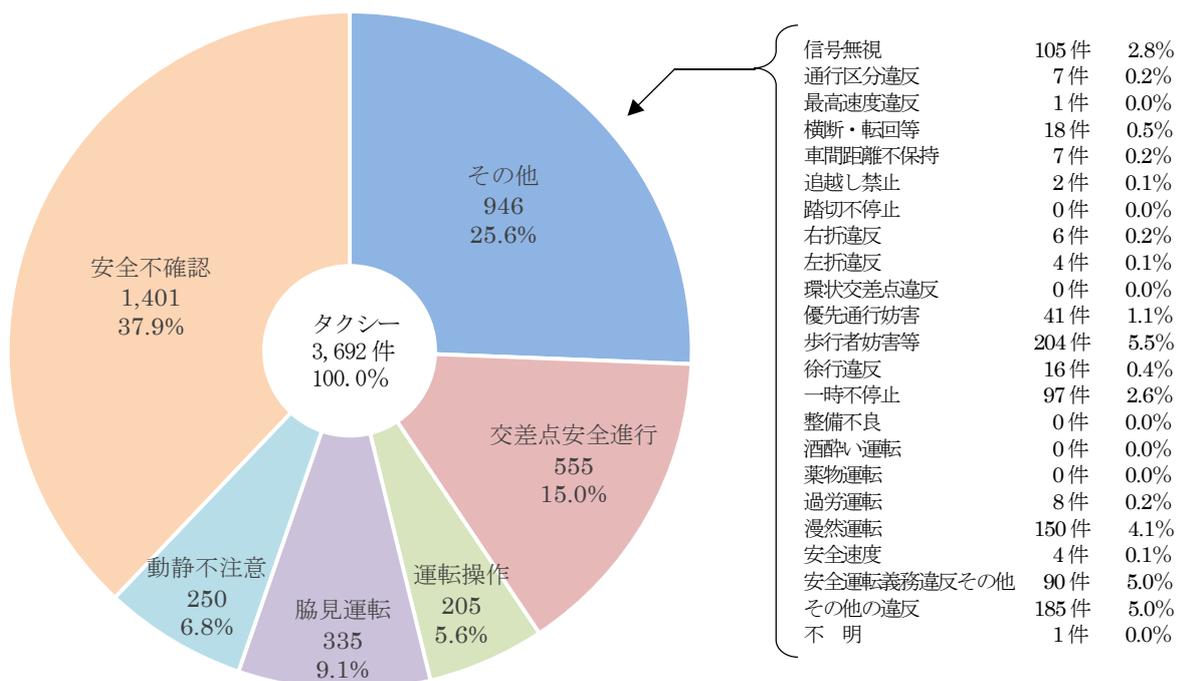
図22 タクシーの法令違反別事故件数の割合（全国）



出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」(財)交通事故総合分析センター

関東でも同様に「安全不確認」が1,401件（37.9%）と圧倒的に多く、次いで「交差点安全進行」555件（15.0%）、「脇見運転」335件（9.1%）といった法令違反の事故が多い。

図23 タクシーの法令違反別事故件数の割合（関東）



出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」(財)交通事故総合分析センター

(7) タクシーの危険認知速度別事故件数の割合（令和5年）

全国では、危険認知速度が10km/h以下の事故が49.2%と多く、停車中から30km/h以下で約8割を占めている。

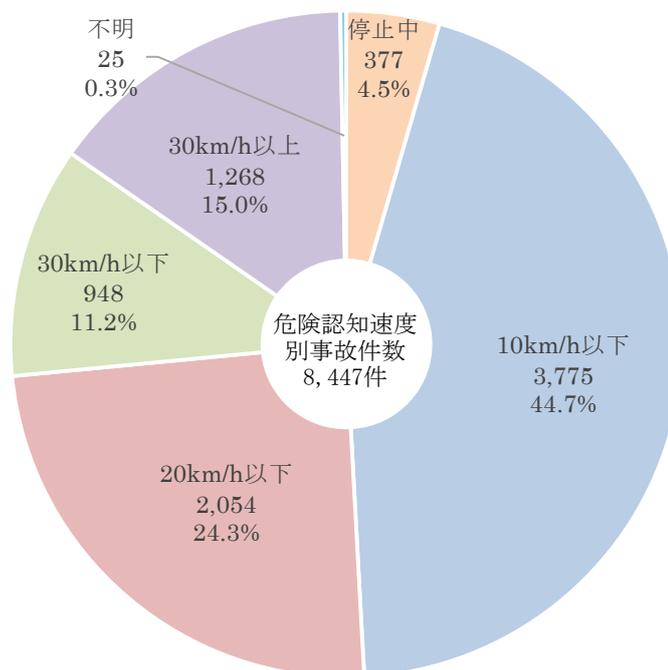


図24 タクシーの危険認知速度別事故件数の割合（全国）

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」（財）交通事故総合分析センター）

関東でも同様に、危険認知速度が10km/h以下の事故が42.1%と多く、停車中から30km/h以下で約8割を占めている。

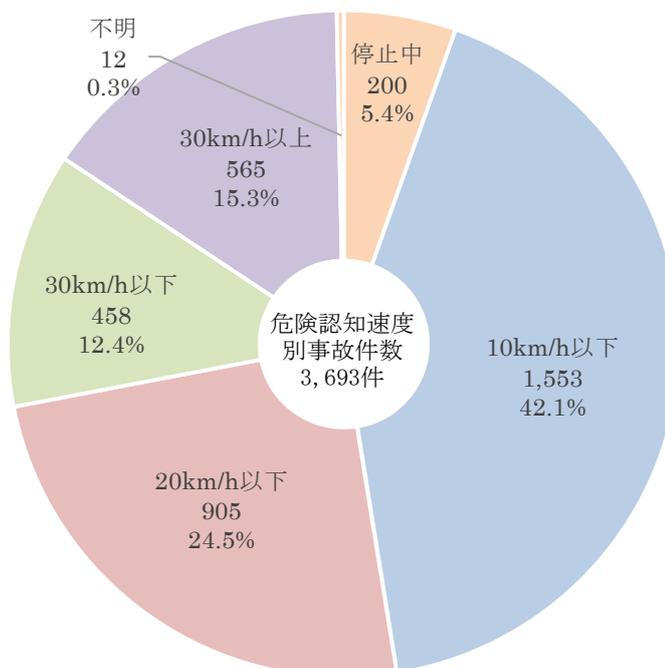


図25 タクシーの危険認知速度別事故件数の割合（関東）

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」（財）交通事故総合分析センター）

(8) タクシーの交通事故件数（空車時、実車時）

全国では、空車時が実車時と比べて約3倍多く発生している。空車時、実車時とも令和3年以降増加している。

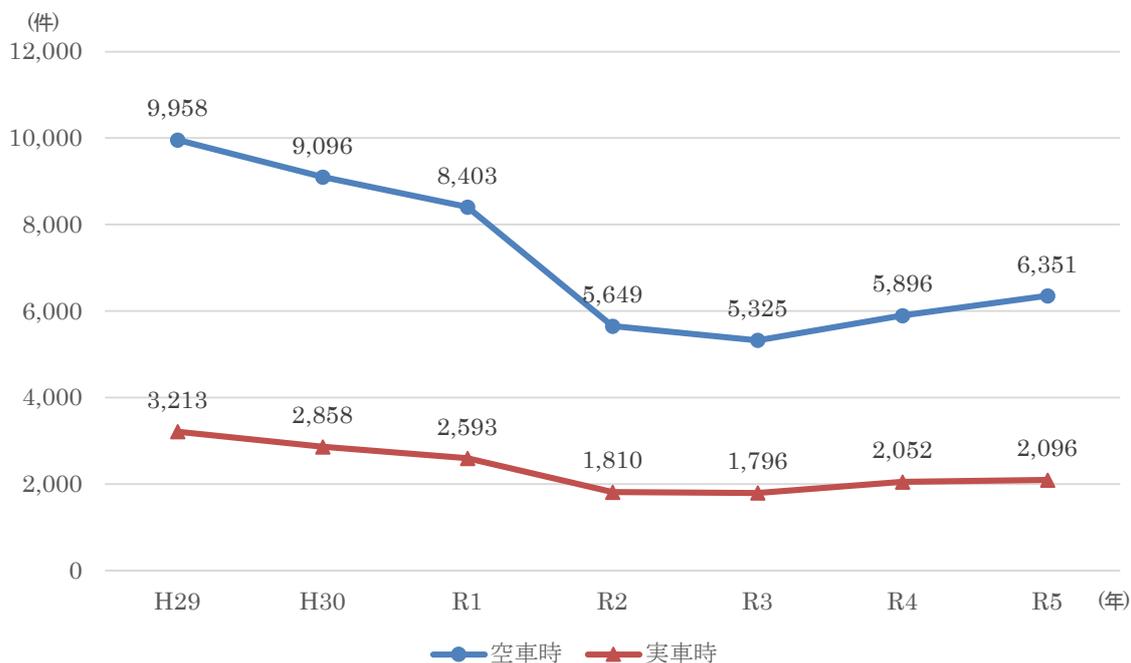


図26 タクシーの事故件数（空車時、実車時）の推移（全国）

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」(財)交通事故総合分析センター

注) 平成28年以前の出典がないため、平成29年からの推移になる。

関東でも同様に、空車時が実車時と比べて約3倍多く発生している。空車時、実車時とも令和3年以降増加傾向にある。

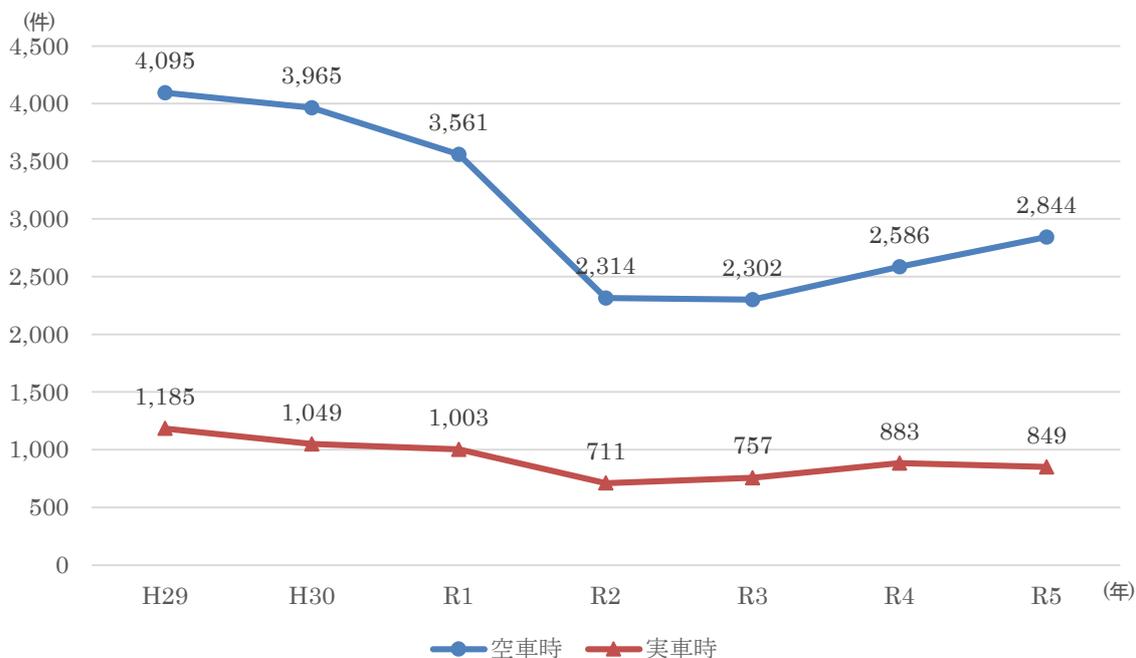


図27 タクシーの事故件数（空車時、実車時）の推移（関東）

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」(財)交通事故総合分析センター

注) 平成28年以前の出典がないため、平成29年からの推移になる。

(9) タクシーの事故の相手方の割合の推移（空車時、実車時）

全国では、空車時において、相手方が自転車、歩行者との事故が、令和5年で全体の約50%を占め、その割合は実車時に比べて非常に高い。他の年も同様な傾向にある。

なお、実車時において、単独事故が、令和5年で全体の約30%を占め、その割合は空車時に比べて非常に高い。他の年も同様な傾向にある。

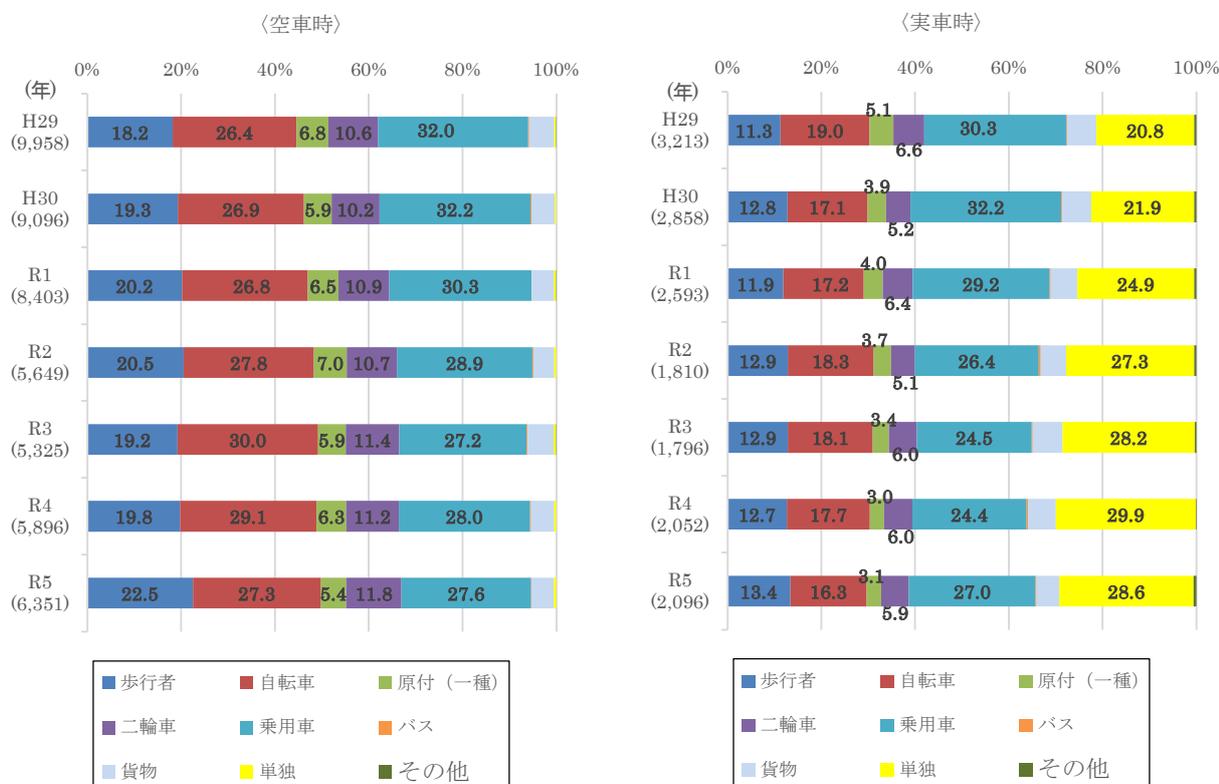


図28 タクシーの事故の相手方の割合の推移（空車時、実車時）

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」（財）交通事故総合分析センター

注) 平成28年以前の出典がないため、平成29年からの推移になる。

注) 関東運輸局管内の統計なし。

表3 タクシーの事故の相手方の件数（空車時、実車時）(全国)

	空車時									
	歩行者	自転車	原付 (一種)	二輪車	乗用車	バス	貨物	単独	その他	合計
H 2 9	18	3,182	534	1,060	682	2,630	1,820	27	5	9,958
H 3 0	14	2,930	452	932	535	2,450	1,755	25	3	9,096
R 1	8	2,546	394	918	546	2,255	1,696	34	6	8,403
R 2	12	1,632	256	602	393	1,572	1,160	22	0	5,649
R 3	10	1,456	293	605	312	1,598	1,022	26	3	5,325
R 4	12	1,653	293	660	373	1,713	1,169	22	1	5,896
R 5	8	1,755	296	751	342	1,736	1,430	30	3	6,351

	実車時									
	歩行者	自転車	原付 (一種)	二輪車	乗用車	バス	貨物	単独	その他	合計
H 2 9	4	973	201	212	163	610	362	673	15	3,213
H 3 0	7	919	174	149	111	491	367	626	14	2,858
R 1	6	755	149	166	104	447	309	646	11	2,593
R 2	8	478	98	93	66	331	234	493	9	1,810
R 3	3	440	115	107	61	325	232	507	6	1,796
R 4	7	501	118	124	61	364	261	614	2	2,052
R 5	5	567	103	121	65	342	281	600	12	2,096

(10) タクシーの相手当事者別行動類型別事故件数（令和5年）

全国では、空車時において相手が歩行者となる事故は「直進（等速）」及び「右折（その他）」の割合が高く、相手が自転車となる事故では、「左折」及び「直進（等速）」の割合が高い。

実車時においても同様な傾向にある。また、単独事故では「直進（等速）」の割合が高い。なお、タクシーの「ドア開閉」による事故は近年横ばい傾向にある。

〈空車時〉（6,014）

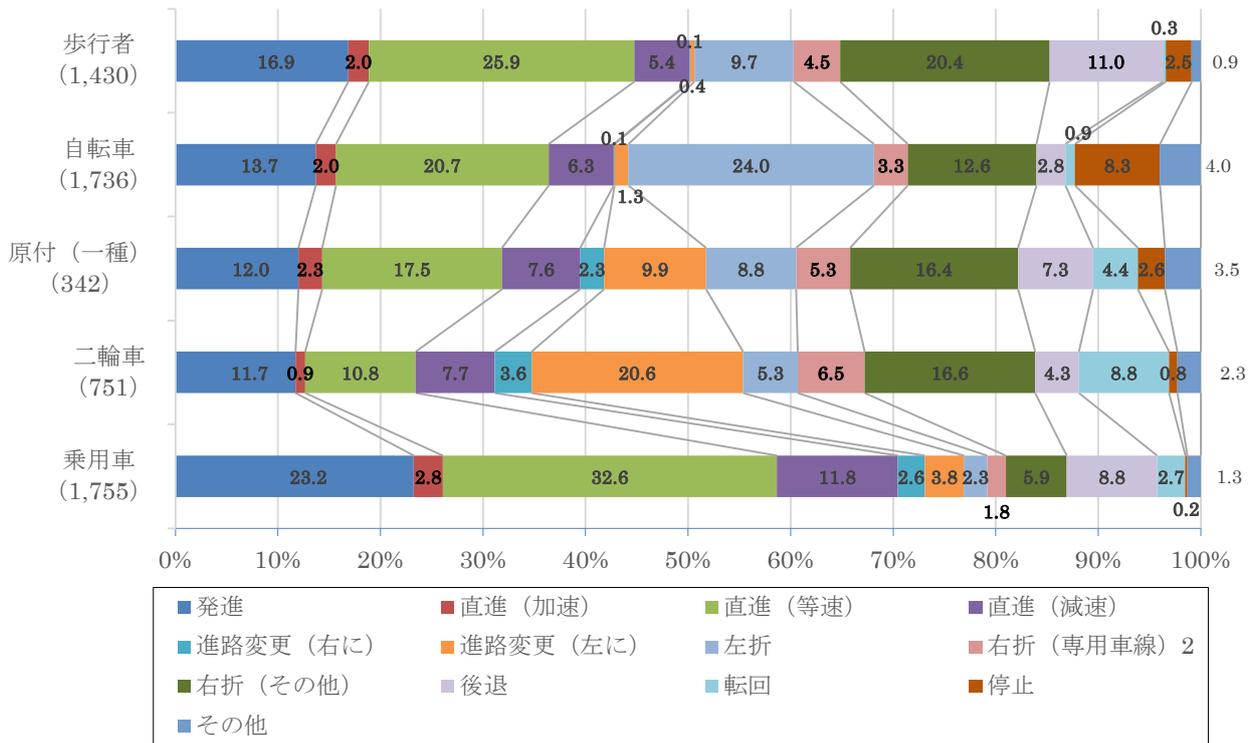


図 29 タクシーの相手当事者別行動類型別事故割合（空車時）（全国）

表 4 タクシーの相手当事者別行動類型別事故件数（空車時）（全国）

		空車時																		
相手当事者別	行動類型	直進			進路変更		右折		後退	転回	停止	その他								
		加速	等速	減速	右に	左に	左折	専用車線利用				その他	追越（抜）	横断	駐車（運転者不在）	急停止	逆走	蛇行	その他	
歩行者 (1,430)		241	29	370	77	4	1	6	138	65	292	4	158	1	0	0	0	36	3	5
自転車 (1,736)		238	34	360	110	14	2	23	416	57	218	16	49	8	0	0	0	144	7	40
原付（一種） (342)		41	8	60	26	5	8	34	30	18	56	15	25	2	0	0	1	9	0	4
二輪車 (751)		88	7	81	58	5	27	155	40	49	125	66	32	2	0	0	6	6	0	4
乗用車 (1,755)		408	50	572	207	11	46	67	40	32	104	48	155	4	0	1	0	4	1	5

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計（令和5年版）」（財）交通事故総合分析センター

注）関東運輸局管内の統計なし。

〈実車時〉(1,976)

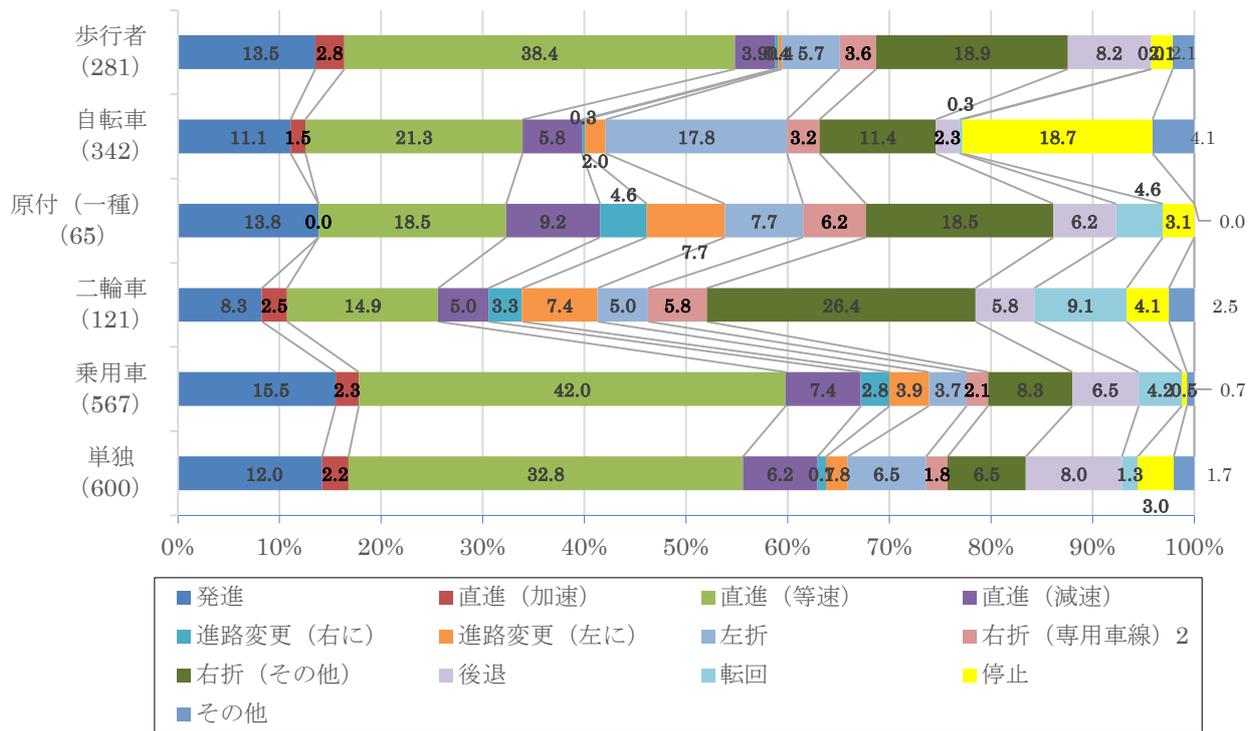


図30 タクシーの相手当事者別行動類型別事故割合 (実車時) (全国)

表5 タクシーの相手当事者別行動類型別事故件数 (実車時) (全国)

相手 当事者別	行動類型	実車時																	
		発進	直進			進路変更		左折	右折		後退	転回	停止	その他					
			加速	等速	減速	右に	左に		専用車線 利用	その他				追越 (抜)	横断	駐車 (運 転者在)	急停止	逆走	蛇行
歩行者 (281)	38	8	108	11	1	1	1	16	10	53	0	23	0	0	0	2	6	0	3
自転車 (342)	38	5	73	20	1	1	7	61	11	39	1	8	1	0	0	0	64	1	11
原付 (一種) (65)	9	0	12	6	0	3	5	5	4	12	3	4	0	0	0	0	2	0	0
二輪車 (121)	10	3	18	6	0	4	9	6	7	32	11	7	1	0	0	0	5	0	2
乗用車 (567)	88	13	238	42	1	16	22	21	12	47	24	37	1	0	0	0	3	0	2
単独 (600)	72	13	197	37	0	4	11	39	11	39	8	48	0	0	0	91	18	2	10

〈タクシーの「ドア開閉」による事故件数〉

表6 タクシーの「ドア開閉」による事故件数 (全国)

	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
事故件数(件)	530	447	395	250	254	258	264

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」（(財)交通事故総合分析センター)

注) 平成28年以前の出典がないため、平成29年からの推移になる。

注) 関東運輸局管内の統計なし。

(11) タクシーの地形・道路形状別事故件数（令和5年）

全国では、タクシーの事故は、空車時、実車時ともに「市街地」における事故が9割以上を占めており、その中でも「交差点」での事故が約5割と多い。

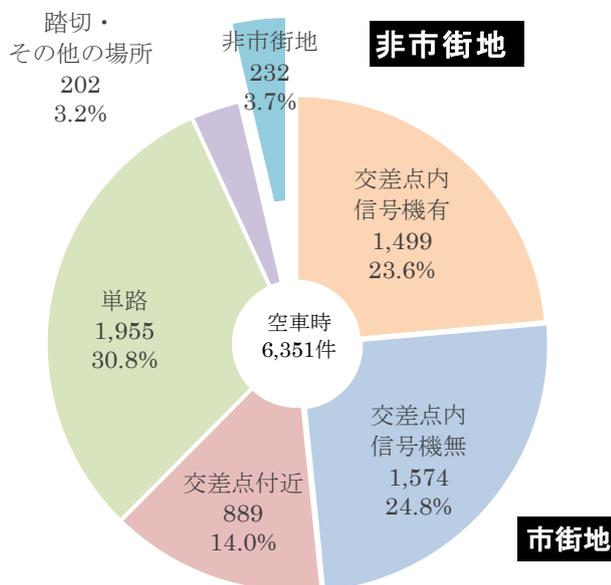


図31 タクシーの地形・道路形状別事故件数（空車時）（全国）

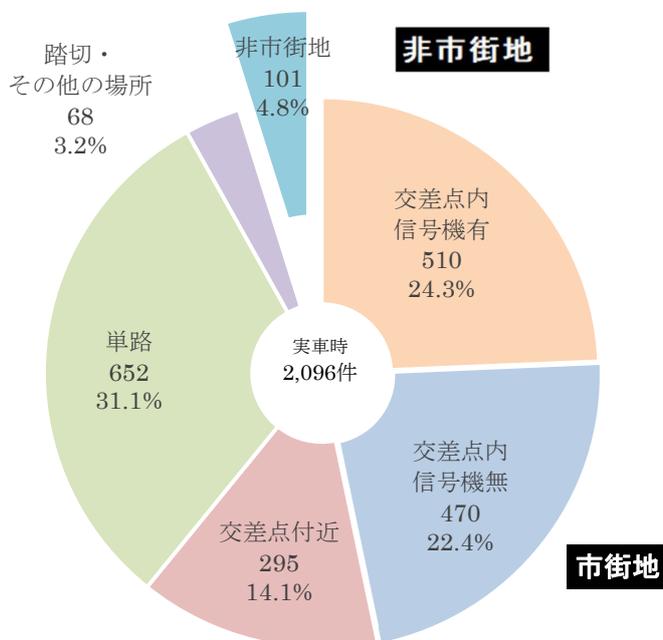


図32 タクシーの地形・道路形状別事故件数（実車時）（全国）

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計（令和5年版）」（財）交通事故総合分析センター）

注）関東運輸局の出典がないため省略する。

(12) タクシー運転者の年齢層別事故件数の割合

全国では、65歳以上の運転者による事故の比率は年々増加傾向にあり、令和1年以降約5割に達している。

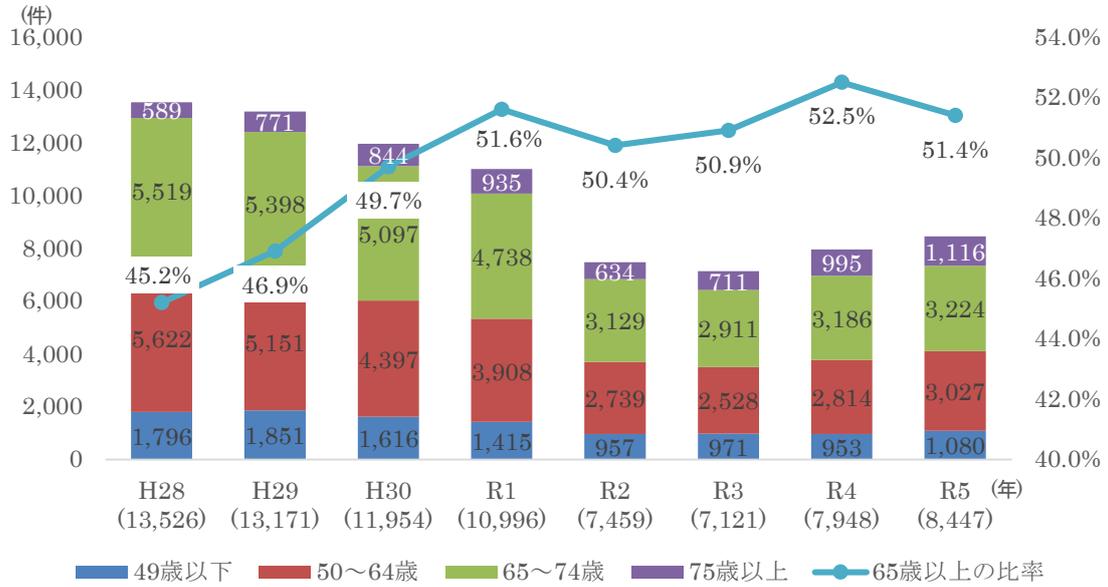


図33 タクシーの運転者の年齢層別事故件数の割合（全国）

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」（財）交通事故総合分析センター）

関東では、65歳以上の運転者による事故の比率は全国に比べると低いものの、事故の比率は、同様に年々増加傾向にある。



図34 タクシーの運転者の年齢層別事故件数の割合（関東）

出典：「国土交通省」「事業用自動車の交通事故統計(令和5年版)」（財）交通事故総合分析センター）

(13) タクシー事業者に対する行政処分等に係る主な違反項目割合

全国では、運転者に対する指導監督義務違反に係る指摘の比率が最も高く、次いで多い運転者の最大拘束時間の超過等の過労防止等違反と業務前後の点呼実施等義務違反に係る指摘は横ばいである。

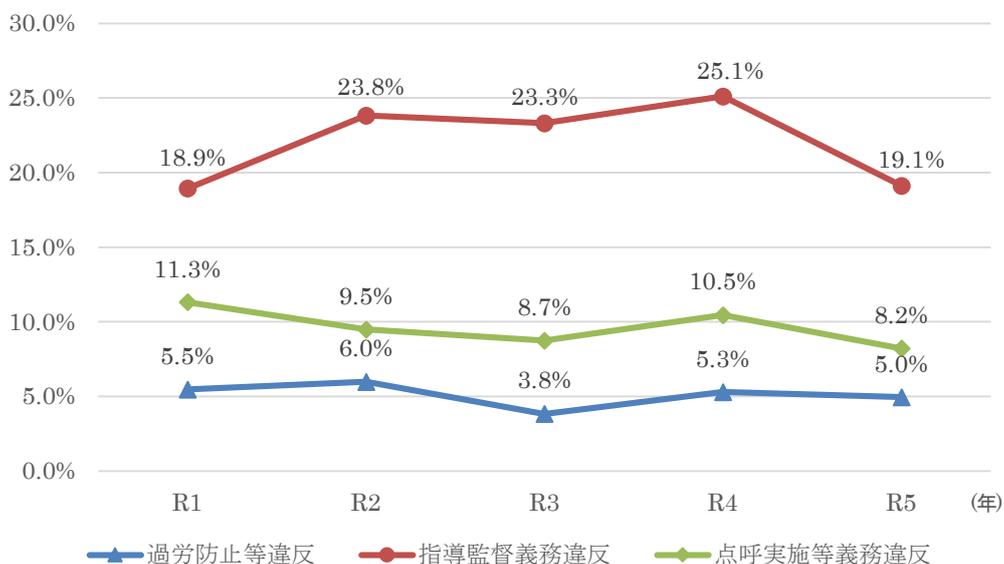


図 35 タクシー事業者に対する行政処分等に係る主な違反項目割合（全国） 出典：「国土交通省」

関東でも、運転者に対する指導監督義務違反に係る指摘の比率が最も高く、次いで多い運転者の最大拘束時間の超過等の過労防止等違反と業務前後の点呼実施等義務違反に係る指摘は同様に、横ばいである。

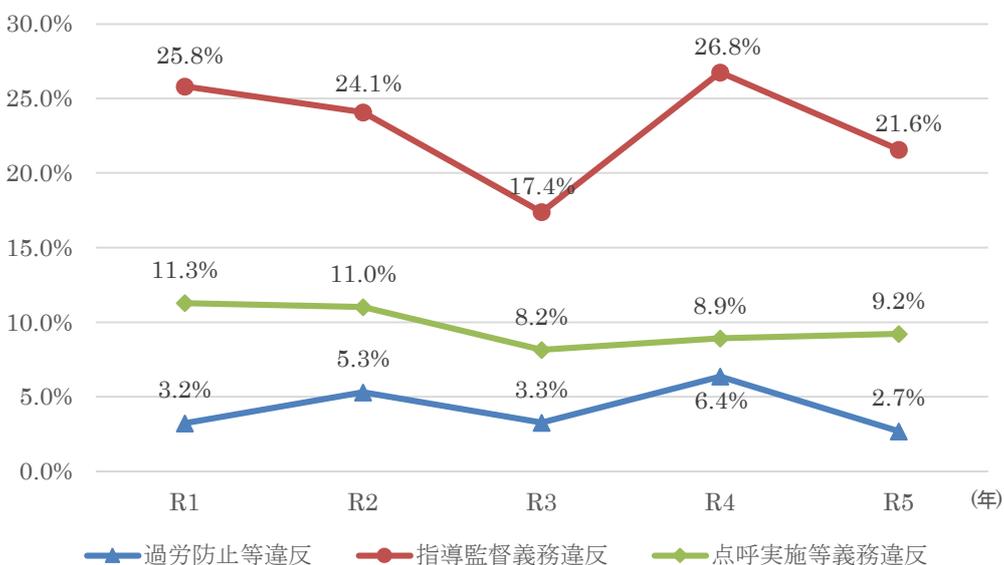


図 36 タクシー事業者に対する行政処分等に係る主な違反項目割合（関東） 出典：「国土交通省」

※参考データ

運転者の健康起因の事故

全国では、運転者の健康状態に起因する事故報告件数は、全業態で近年増加傾向にある。令和5年の事故報告件数は420件に上っている。

タクシーにおいては、平成29年以降横ばい傾向にあり、令和5年の運転者の年齢分布別では、50歳以上の運転者が約6割を占めている。

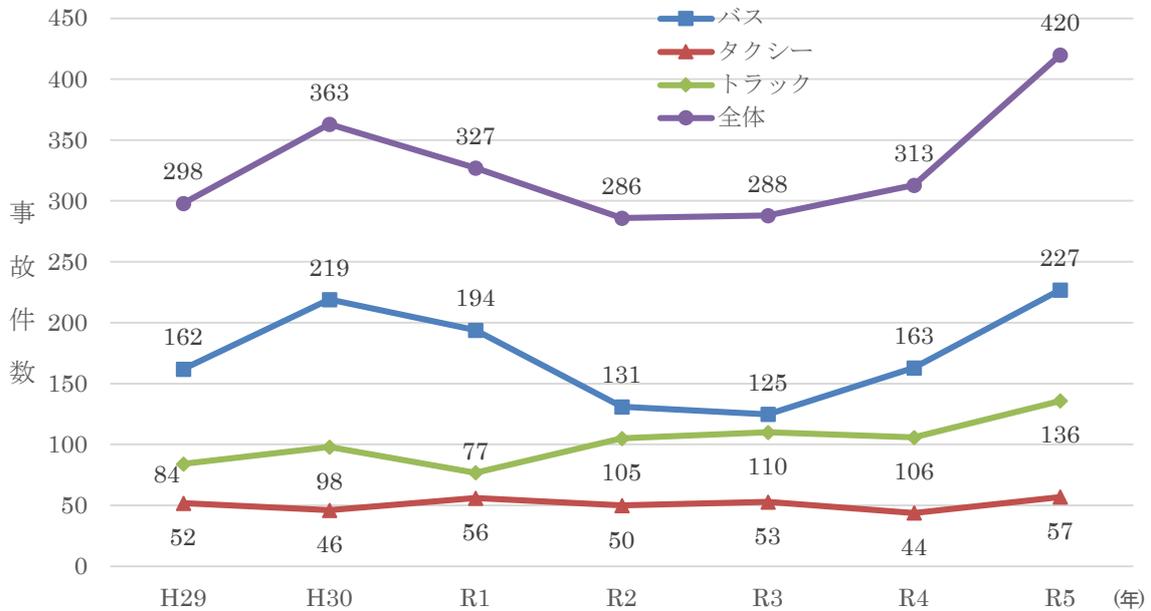


図37 運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移（全国）

出典：「国土交通省」「自動車事故報告規則に基づく報告件数」

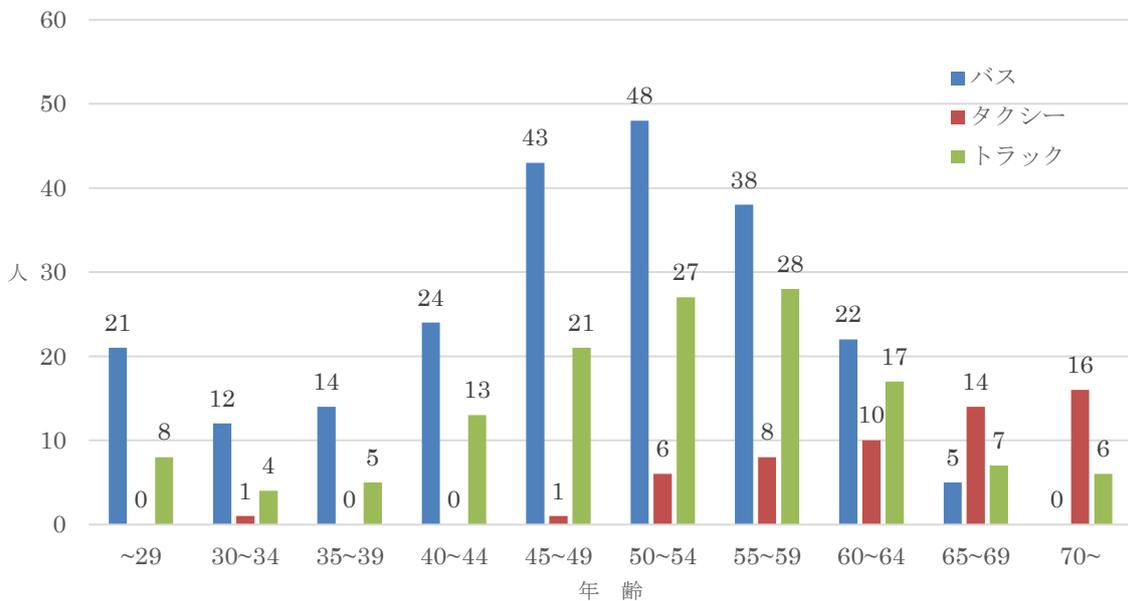


図38 運転者の年齢分布（令和5年）（全国）

出典：「国土交通省」

関東でも、運転者の健康状態に起因する事故報告件数は、全業態で増加傾向にある。
令和5年の事故件数は168件に上っている。

タクシーにおいては、平成29年以降横ばい傾向にあり、令和5年の運転者の年齢分布別では、50歳以上の運転者が約6割を占めている。

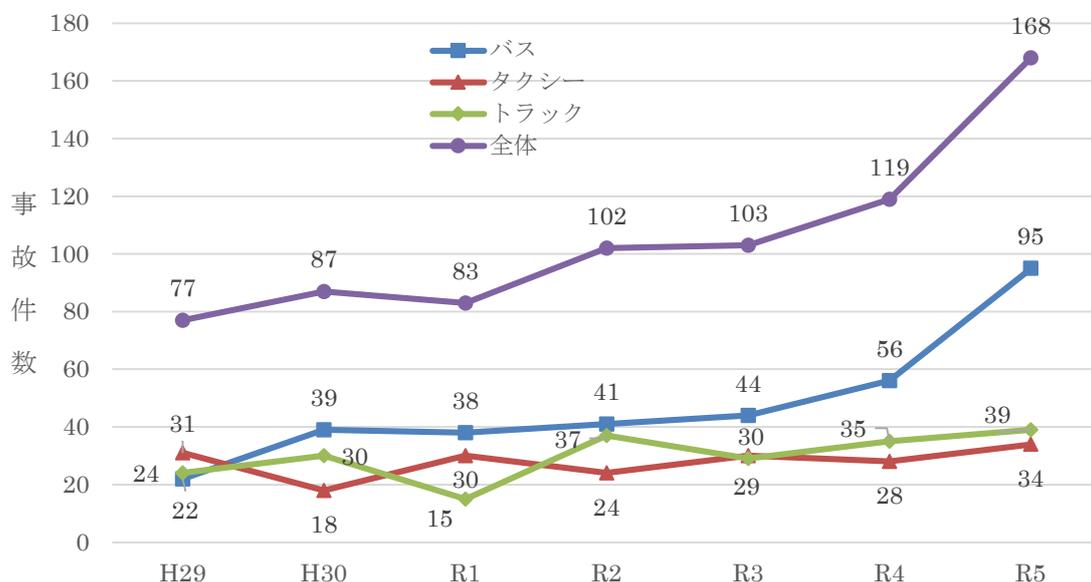


図39 運転者の健康状態に起因する事故件数の推移（関東）

出典：「国土交通省」「自動車事故報告規則に基づく報告件数」

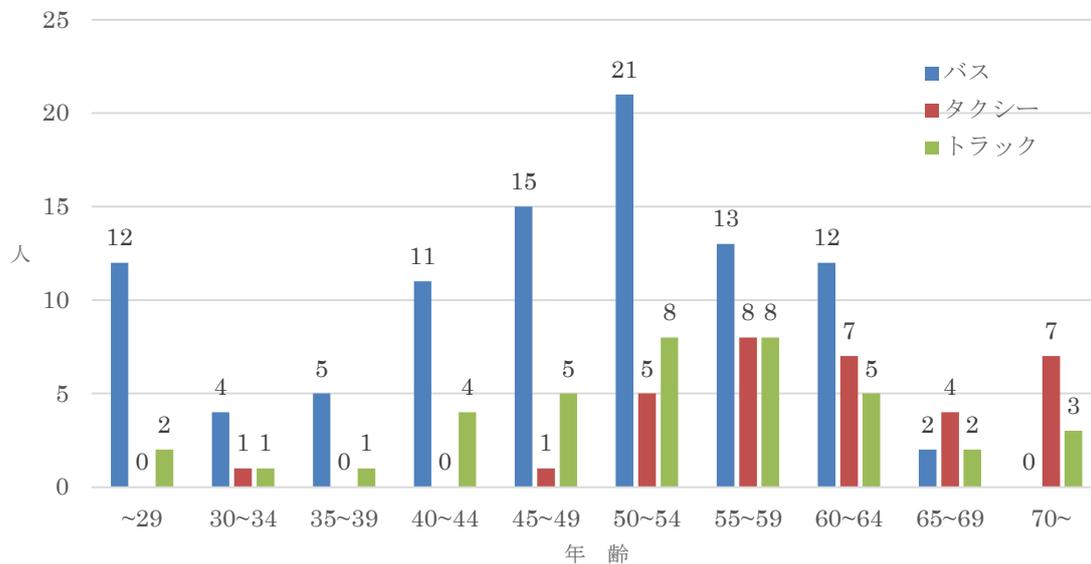


図40 運転者の年齢分布（令和5年）（関東）

出典：「関東運輸局」

3. 自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告書によるタクシーの事故事例

令和5年のタクシーの事故類型別事故件数の内訳では、他車との事故が最も多く、そのうち出会い頭衝突の件数が最も多く発生している。また、タクシーの事故の相手方の割合の内訳では、自転車の事故が多く発生している。

以上のことから、令和5年1月から令和6年6月までに、関東運輸局に自動車事故報告書の提出があったタクシーの出会い頭衝突で相手方が車両等のうち特徴的な事故を抽出。

(1) 事故事例の概要

①運転者面

- ・一時不停止。
- ・左右の安全確認不足。
- ・制限速度超過、徐行していない（交差点）。
- ・危険予知運転の不足。
- ・空車時は配車を急ぐ等の傾向がみられた。実車時は道に迷ってしまい焦りがみられた。

②運行管理面

- ・一時停止の指導が不十分であった。
- ・診断結果による指導が不十分であった。
- ・危険予知の理解度を深める指導が不十分であった。

③相手方車両等の面

- ・注意して交差点に進入していない。
- ・夜間、無灯火。
- ・直進車両に注意して右折していない。
- ・近年の乗り物でもある電動キックボード、モペットにも注意が必要。

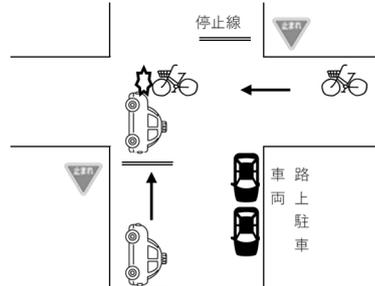
④走行環境面

- ・信号機のない交差点での事故。
- ・カーブミラーのない交差点が多い。

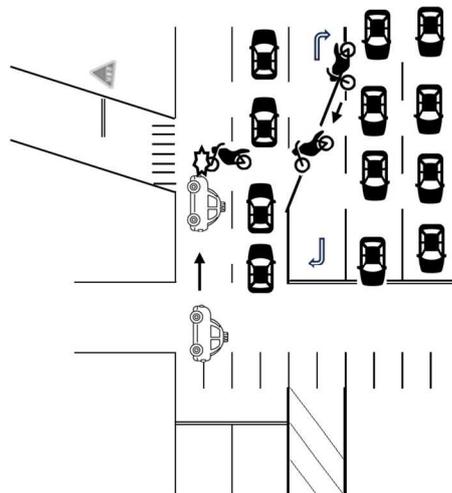
(2) 自動車事故報告書の事故事例

①実車時の事故

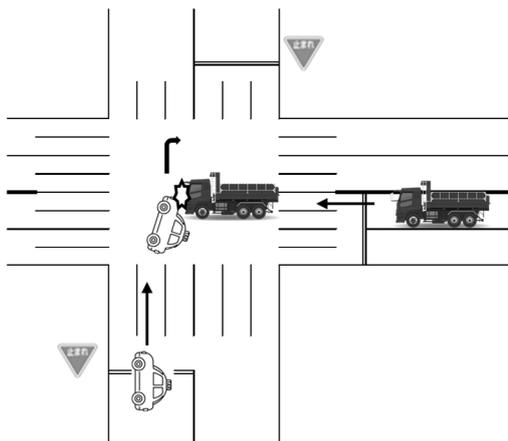
事故事例①		事故類型	車両相互・出会い頭衝突
一時停止が必要な交差点での一時停止不履行による自転車との衝突事故			
■事故の概要			
発生日時	12月 14:24 晴れ		
関係者	タクシー	運転者74歳を含む3名乗車	
	自転車	1名、重傷	
<p>①タクシー運転者は、6:45に出勤し、点呼と車両点検をし出庫。</p> <p>②14回目の営業中、乗客2名を乗せ実車中。</p> <p>③十字路の交差点で一時停止線があり、速度を落としたが完全に停止せずに交差点に進入。</p> <p>④日差しのまぶしさと重なり、右方から直進してきた自転車に気づかず衝突。自転車は転倒し、重傷。</p>			
■事故の要因			
・タクシー運転者が、一時停止をしっかりとせず、徐行のまま交差点に進入。			
ドライブレコーダ搭載の有無		有	
安全運転支援装置（衝突被害軽減ブレーキ）		有	
運転者の概要（抜粋）	健康診断結果	適	
	適性診断結果	適 R4.9 診断では、危険感受性、注意の配分について指摘あり	
	事故歴（過去3年）	有 R5.8 物損	



事故事例②		事故類型	車両相互・出会い頭衝突
対向車線の渋滞車列から飛び出してきた二輪車との衝突事故			
■事故の概要			
発生日時	9月 13:48 曇		
関係者	タクシー	運転者42歳を含む2名乗車	
	二輪車	1名、重傷	
<p>①タクシー運転者は、7:00に乗務前点呼を受8:00に出庫。</p> <p>②19回目の営業中、乗客1名を乗せ実車中。</p> <p>③片側2車線道路の第1通行帯を進行中、対向車線渋滞車列の間から二輪車が飛び出してきた。</p> <p>④当該車両の右側フロントバンパーに衝突。二輪車は転倒し、重傷。</p>			
■事故の要因			
<p>・タクシー運転者が「～かも知れない」という危険予知運転の不足。</p> <p>・二輪車が渋滞車列の間から急に飛び出し。</p>			
ドライブレコーダ搭載の有無		有	
安全運転支援装置（衝突被害軽減ブレーキ）		無	
運転者の概要（抜粋）	健康診断結果	適	
	適性診断結果	適 事故惹起後のR5.10の診断結果は、注意の配分、危険感受性、安全態度等について指摘あり。	
	事故歴（過去3年）	有 R5.4 物損	

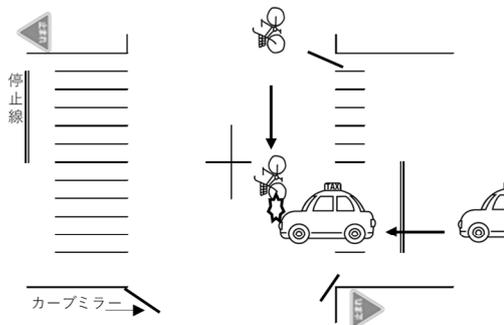


事故事例③		事故類型	車両相互・出会い頭衝突
一時停止が必要な交差点での一時停止不履行によるトラックとの衝突事故			
■事故の概要			
発生日時	9月 0:59 晴れ		
関係者	タクシー	運転者60歳を含む2名乗車、1名、重傷、1名、軽傷	
	貨物車	ケガなし	
<p>①タクシー運転者は、点呼と車両点検をし7:22に出庫。</p> <p>②乗客1名を乗せ実車中。</p> <p>③道に迷った焦りから一時停止標識を見落とし交差点を右折で進入。</p> <p>④右方から直進してきたトラックと衝突。乗客は重傷、タクシー運転者は軽傷。</p>			
■事故の要因			
タクシー運転者が、 <ul style="list-style-type: none"> ・道に迷ってしまい焦りがでた。 ・焦りから、運転に関する注意力が低下し標識を見落す。 ・交差点での一時停止不履行による安全不確認。 			
ドライブレコーダ搭載の有無		有	
安全運転支援装置（衝突被害軽減ブレーキ）		無	
運転者の概要（抜粋）	健康診断結果	適	
	適性診断結果	適 事故惹起後のR5.5の診断結果は、注意の配分、安全態度等について指摘あり。	
	事故歴（過去3年）	無	

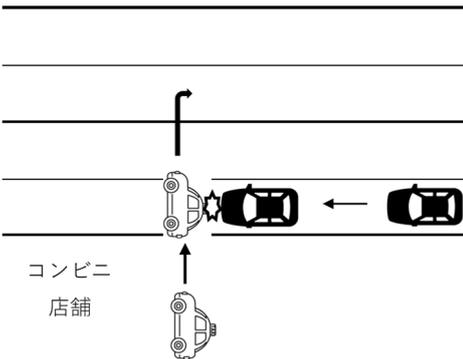


②空車時の事故

事故事例④		事故類型	車両相互・出会い頭衝突
一時停止が必要な交差点での一時停止不履行による自転車との衝突事故			
■事故の概要			
発生日時	1月 15:03 晴れ		
関係者	タクシー	運転者68歳のみ乗車	
	自転車	1名、重傷	
<p>①タクシー運転者は、7:45に出社し、点呼と車両点検をし8:00に出庫。</p> <p>②最寄りのタクシープールに回送中。</p> <p>③十字路の交差点で一時停止線があり、一時停止を行わずに交差点に進入。</p> <p>④確認不足により右方から直進してきた自転車に気付くのが遅れ、ブレーキ操作を行ったが衝突。自転車は転倒し、重傷。</p>			
■事故の要因			
タクシー運転者が、 <ul style="list-style-type: none"> ・一時停止不履行。 ・右方の安全確認不足。 ・事業者がタクシー運転者に対し、一時停止の徹底及び2段階停止の実行の指導不足。 			
ドライブレコーダ搭載の有無		有	
安全運転支援装置（衝突被害軽減ブレーキ）		無	
運転者の概要（抜粋）	健康診断結果	適	
	適性診断結果	適 R4.5診断では注意の配分、判断・動作のタイミング、動作の正確性、危険感受性について指摘あり	
	事故歴（過去3年）	有 R4.9物損 他2件	



事故事例⑤		事故類型	人対車両・出会い頭接触
T字交差点における徐行、確認不足によるキックボードとの衝突事故			
■事故の概要			
発生日時	2月 16:36 晴れ		
関係者	タクシー	運転者48歳のみ乗車	
	キックボード	1名、重傷	
<p>①タクシー運転者は、5:12に出勤し、点呼と車両点検をし5:55出庫。</p> <p>②16回目の営業のためお客様宅に向かう。</p> <p>③片側1車線の道路を走行中、T字交差点において左方路地からキックボードの飛び出し。</p> <p>④避けきれず左前方バンパーとキックボードが衝突。キックボードが転倒し、重傷。</p>			
■事故の要因			
<p>タクシー運転者が、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対向車も来ていなく速度超過していた。 ・路上に飛び出し注意と書いてあり、「～かも知れない」という危険予知運転の不足。 			
ドライブレコーダ搭載の有無		有	
安全運転支援装置（衝突被害軽減ブレーキ）		無	
運転者の概要（抜粋）	健康診断結果	適	
	適性診断結果	適 R4、5診断では注意の配分、判断・動作のタイミング、動作の正確性、危険感受性について指摘あり	
	事故歴（過去3年）	無	
事故事例⑥		事故類型	車両相互・出会い頭衝突
十字路口交差点において無灯火で一方通行路を逆走してきたモペットとの衝突事故			
■事故の概要			
発生日時	2月 20:35 晴れ		
関係者	タクシー	運転者59歳のみ乗車	
	モペット	1名、死亡	
<p>①タクシー運転者は、点呼と車両点検をし11:12出庫。</p> <p>②空車中。</p> <p>③信号機のない片側一車線の交差点を直進走行中、右方から無灯火で一方通行路を逆走してきたモペットが交差点に進入。</p> <p>④避けきれずモペット（無免許、ヘルメット装着無）と衝突。モペットが転倒し、死亡。</p>			
■事故の要因			
<ul style="list-style-type: none"> ・モペットの無灯火、一方通行路の逆走。 <p>タクシー運転者が、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「～かも知れない」という危険予知運転の不足。 ・右方の安全確認不足。 			
ドライブレコーダ搭載の有無		有	
安全運転支援装置（衝突被害軽減ブレーキ）		有	
運転者の概要（抜粋）	健康診断結果	適	
	適性診断結果	適 事故惹起後のR6、2の診断結果は、特に注意事項なし。	
	事故歴（過去3年）	無	

事故事例⑦		事故類型	車両相互・出会い頭衝突
駐車場から道路へ右折する際に、無灯火の乗用車に気付かずに衝突事故			
■事故の概要			
発生日時	5月 1:50 雨		
関係者	タクシー	運転者60歳のみ乗車、重傷	
	乗用車	1名、軽傷	
<p>①タクシー運転者は、9:19点呼を受け出庫。 ②コンビニの駐車場で乗客を降ろす。 ③コンビニの駐車場から道路へ右折する際に、右から直進してきた無灯火の乗用車に気付かずに衝突。 ④タクシー運転者は、重傷、乗用車運転者は、軽傷。</p>			
			
■事故の要因			
タクシー運転者が、 ・右方の安全確認不足。 ・駅で乗客待ちが発生していたことから、タクシープールに戻ろうと気持ちが焦っていた。 ・乗用車の無灯火走行。			
ドライブレコーダ搭載の有無		有	
安全運転支援装置（衝突被害軽減ブレーキ）		無	
運転者の概要（抜粋）	健康診断結果	適	
	適性診断結果	無	
	事故歴（過去3年）	無	

4. タクシーの事故防止対策に関する調査結果（令和6年度に実施）

タクシーの事故防止の実態を詳細に把握することを目的として、タクシー運転者に対するヒヤリハットアンケート調査、タクシー事業者に対するヒアリングを行い、以下のような結果が得られた。

（1）タクシー運転者に対するヒヤリハットアンケート調査（タクシー事故防止対策検討会委員事業者の運転者566名）

- ・過去1年間にヒヤリハットに遭遇した経験がある運転者は、82.4%（477名）であった。流しの運行形態時（64%）の方が、駅・車庫待ちの運行形態時（27%）にくらべてヒヤリハットを経験した運転者の割合が高い。
- ・ヒヤリハットの相手は、自転車が約6割を占め、次に歩行者が約3割であった。また、近年の乗り物でもある電動キックボード、モペットとの事例もあった。
- ・ヒヤリハットに遭遇した時の営業状態は、マクロ分析と同様傾向で「空車」が61.6%を占めた。
- ・ヒヤリハットに遭遇した道路種別では、「生活道路」が67.5%と多かった。
- ・ヒヤリハットに遭遇した地形では、「住宅街」が50.5%、道路形態では、「交差点付近」が35.8%と多かった。
- ・ヒヤリハットに遭遇した横断歩道の有無では、「なし」が54.2%であった。
- ・ヒヤリハットに遭遇した場所での一時停止の有無では、自車側に「なし」が57.2%、相手側に「なし」が49.4%であった。
- ・ヒヤリハット時の走行状態では、「徐行」が39.6%と多かった。
- ・ヒヤリハット時の走行方向では、「前進」が67.2%と多かった。

- ・ヒヤリハットに遭遇した時刻は、「14～18 時台」にかけて徐々に多くなっており、「16～18 時台 (69 例)」が最も多く、「8～10 時台」も多い。また、運転者が危険を感じた時刻も「16～18 時台 (145 例)」が多かった。
- ・ヒヤリハットに関係する運転者自身の心理状態では、「急いでいた (85 例)」が最も多く、次いで「疲労 (77 例)」、「路上の乗客を気にしていた (55 例)」もみられた。
- ・運転者自身の心理状態の「急いでいた」に関連する事例は、他の事例と比較して、
 - ✓ 住宅街の交差点付近で発生する頻度が高い。
 - ✓ ヒヤリハットに遭遇した時刻は、20～22 時台が多い。
 - ✓ ヒヤリハットが事故に至らなかった理由の「自車の速度が遅かった」の回答率が高い。
- ・ヒヤリハットに至ったと考えられる理由 (自由回答) は、「歩行者が飛び出してきた」「自転車、自動車が一時停止を行わなかった」「自車の安全確認不足」が多かった。
- ・ヒヤリハットが事故に至らなかった理由は、「自車の速度が遅かった」「危険箇所と思って注意していた」が約 4 割、「自車が回避した」約 3 割、「相手の行動を予知予測していた」約 2 割であった。運転者の経験年数による差異はみられなかった。

※複数回答については延べ数

(2) タクシー事故防止対策検討会委員に対するヒアリング

タクシー事故防止検討会委員事業者 10 社に対して、事故防止対策に関するヒアリング調査を実施

① ドライブレコーダーの活用

全社でドライブレコーダーが導入されており、全社で事故が減少している。

記録映像は、次のような教育に活用されている。

- ・事故が発生したら社内教育時に記録映像を見せる。
- ・事故惹起者にはドライブレコーダーの映像を見せて指導を実施。
- ・AI ドライブレコーダーによる運転解析を行い、一時不停止等の違反を数値化し、定量的な数値に基づき指導を適宜実施。

② 事故情報の共有

事故があった場合は、

- ・事故概要を掲示板等に公開する (全社)。
- ・点呼時に、事故概要を各運転者に共有する。

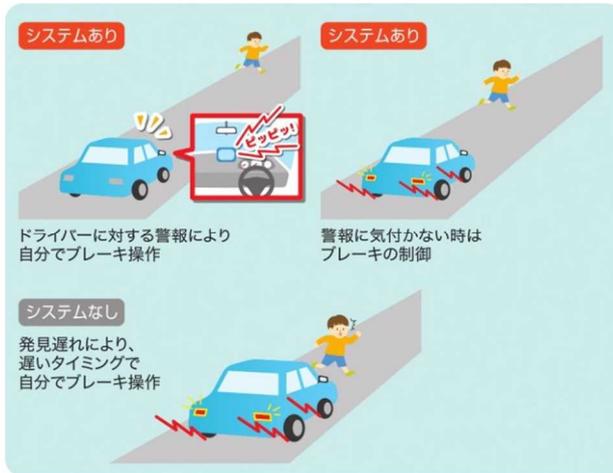
③ その他の取り組み

- ・点呼時のコミュニケーションにより、運転者の表情や睡眠時間、服用薬状況等を確認。
- ・地道な啓発の繰り返し。(スピードを出し過ぎないこと、一時停止がある場所での完全な一時停止等)
- ・無事故運転者の表彰。
- ・運転者の高齢化に伴い、認知機能チェック・トレーニングシステムを活用し、認知機能の発見や認知機能の改善。
- ・視野障害を意識させる指導。
- ・バックモニターの設置。

【参考】車両の安全対策

自動車の安全性・利便性の向上を図ることを目的としたASV（先進安全自動車）の紹介です。

前方障害物衝突被害軽減ブレーキ



前方の障害物との衝突を予測して警報し、衝突被害を軽減するために制動制御する装置

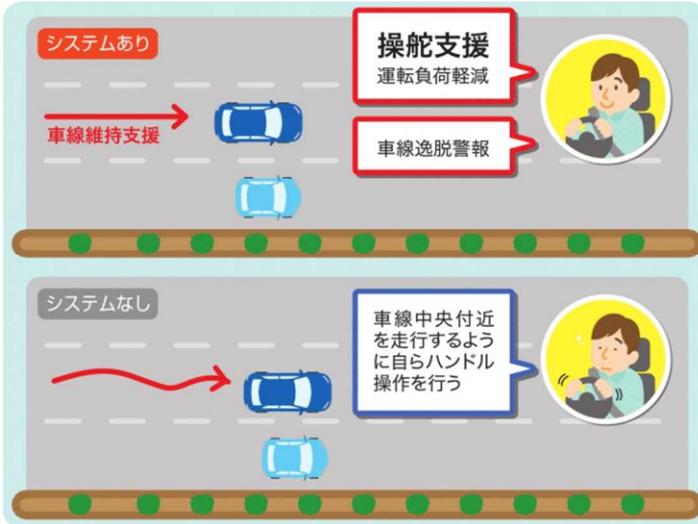
ペダル踏み間違い時加速抑制装置



発進時や低速走行時に障害物などに対してシフトレバーやアクセルペダルの誤操作によって衝突するおそれがある場合、急発進や急加速を抑制する装置

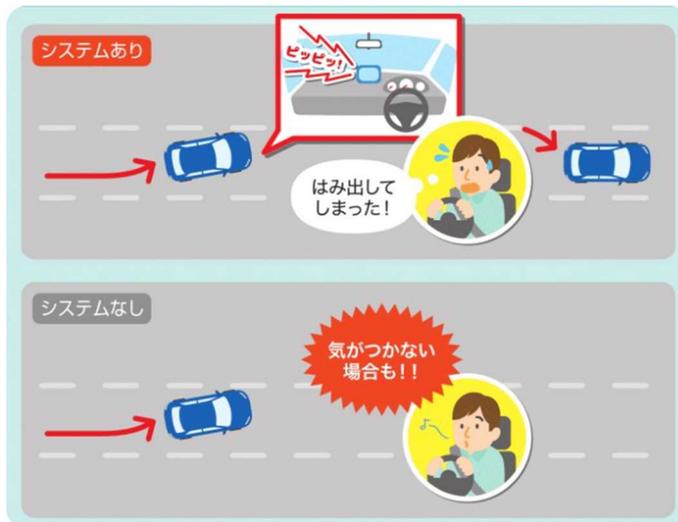
レーンキープアシスト

走行車線の中央付近を維持するよう操作力を制御する装置



車線逸脱警報装置 (LDW)

車線から逸脱しそうになった場合、ドライバーに警報する装置

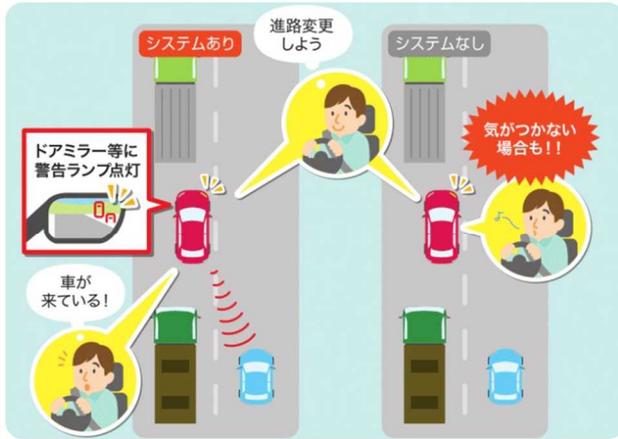


後退時後方視界情報提供装置 (バックカメラ)

後退時、車両後方の様子をカメラで撮影し、車内のモニターに映し出す装置



後側方接近車両注意喚起装置



走行中に後側方車両車両を検知し、その情報を提供する。その際、車両変更のためのウインカー操作を行うと、より注意を喚起する装置

上記に関しては、国土交通省ホームページ「自動車総合安全情報 ASV（先進安全自動車）」に掲載してあります。

掲載アドレス：<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/documents.html>