

交通事故の分析【法人タクシー】

データ元：九州運輸局管内の自動車運送事業者より、自動車事故報告規則に基づき提出された2016年1月より2020年6月の間に発生した自動車事故報告書のデータを整理。

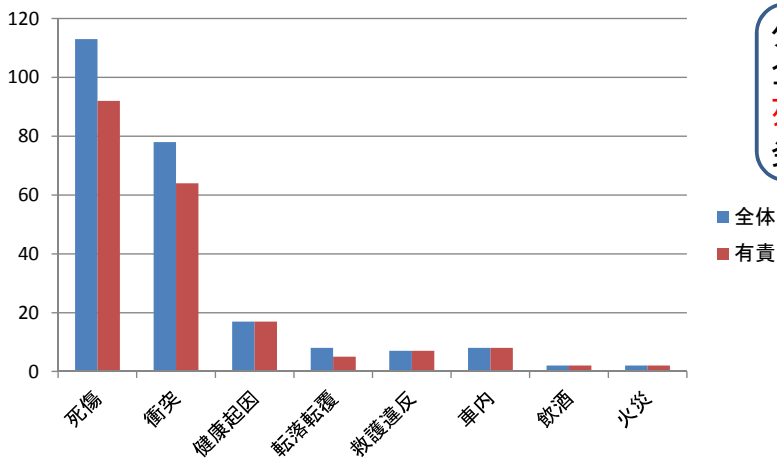
データ総数 2 3 5 件（車両故障事故除く）

参考文献

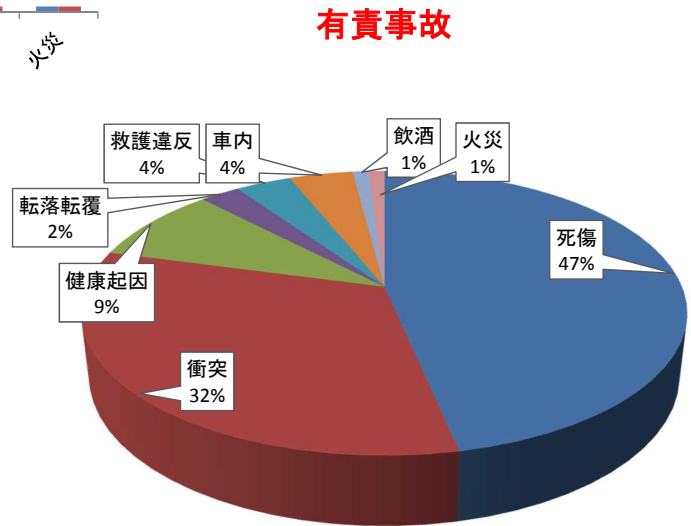
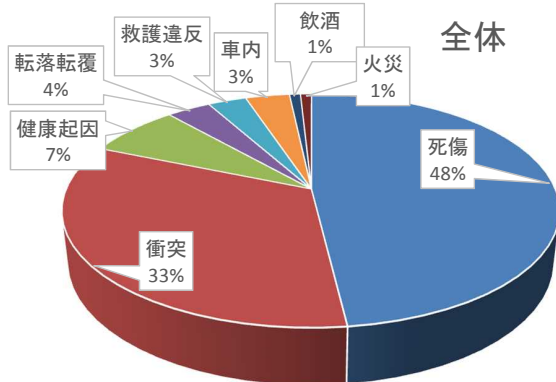
- 【1】松永勝也：交通事故による高齢者の死者を減らすための対策に関する考察、2011
- 【2】松永勝也（監修）江上喜朗（著）：交通事故を7割減らすたった2つの習慣 日本経済出版社、2013

法人タクシー

事故の種類別（全体と有責の比較）

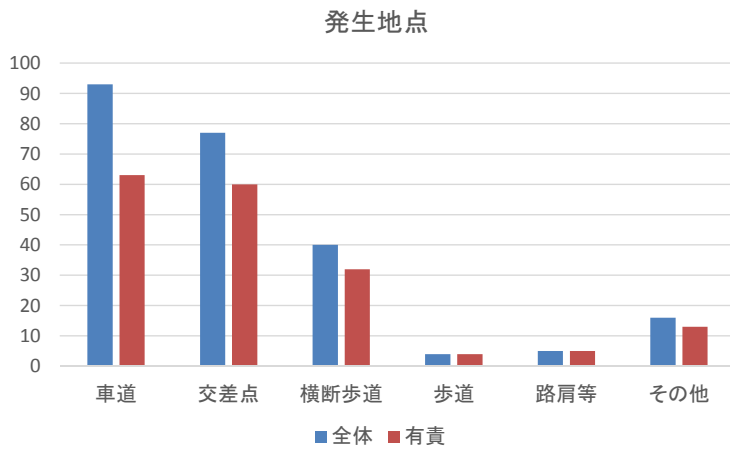


タクシーにおける事故の種類別では全体及び有責ともに
死傷事故が5割、衝突事故が3割発生している。

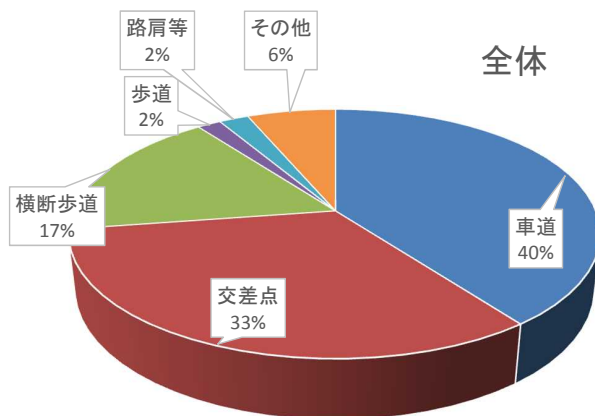


法人タクシーでの事故は死傷事故が5割を占め、衝突事故が3割を占めている。
また、健康状態に起因する事故も1割発生している。

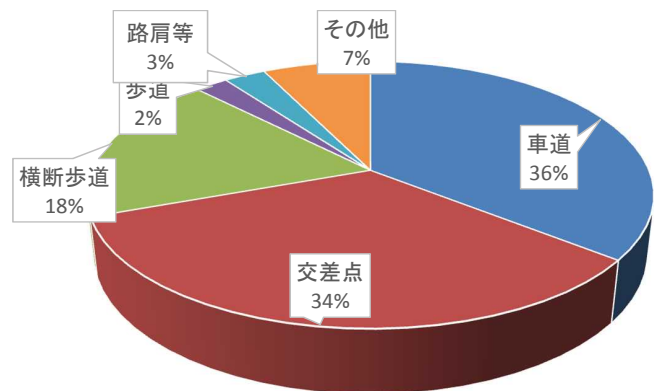
事故の発生地点



タクシーにおける事故発生地点では全体及び有責ともに
交差点付近が5割、車道で4割発生している。

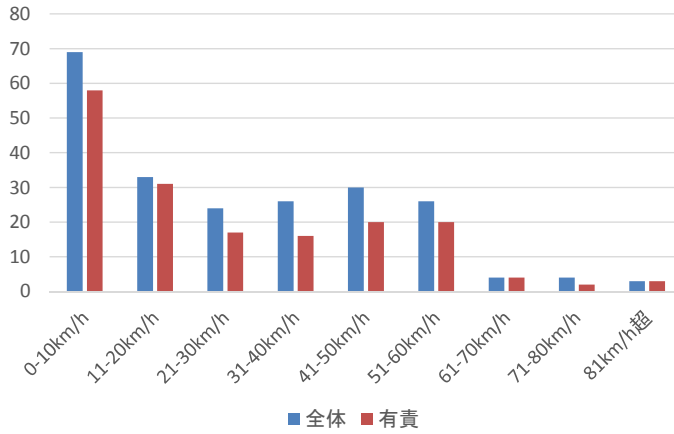


有責事故



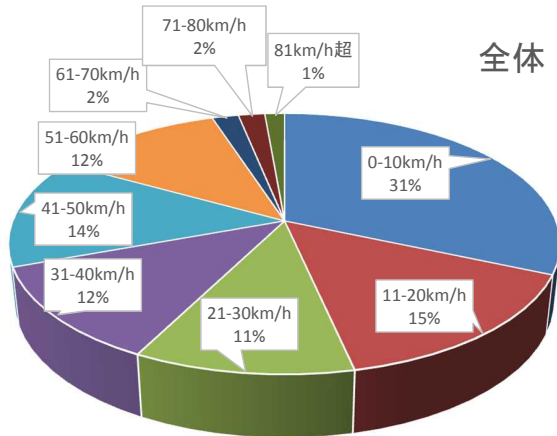
事故発生地点は、横断歩道を含めた交差点付近で5割発生している。
また、車道では4割発生している。

危険認知時の速度

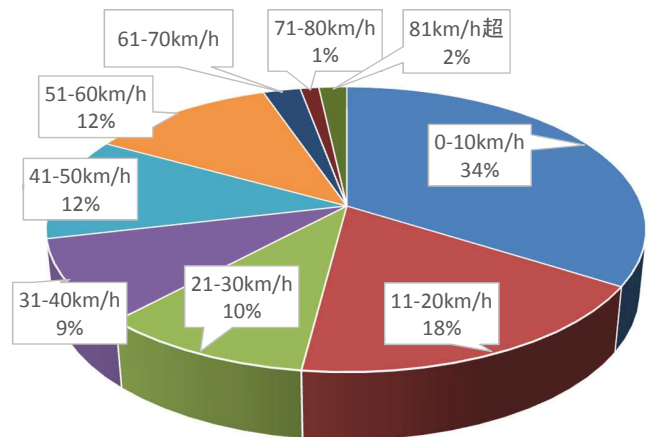


タクシーにおける危険認知時の速度では有責において10km/h以下で3割、20km/h以下を含め5割発生している。

有責事故

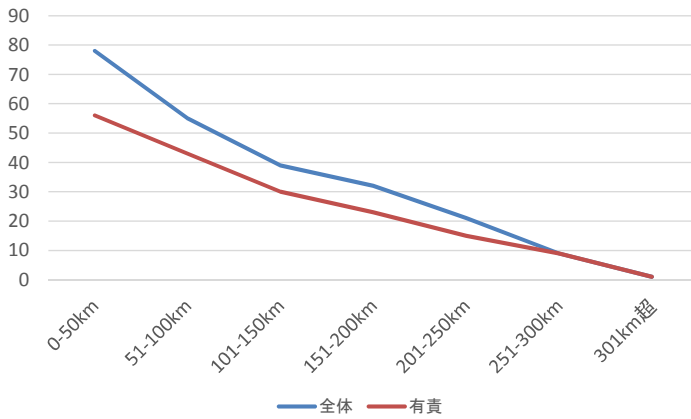


全体



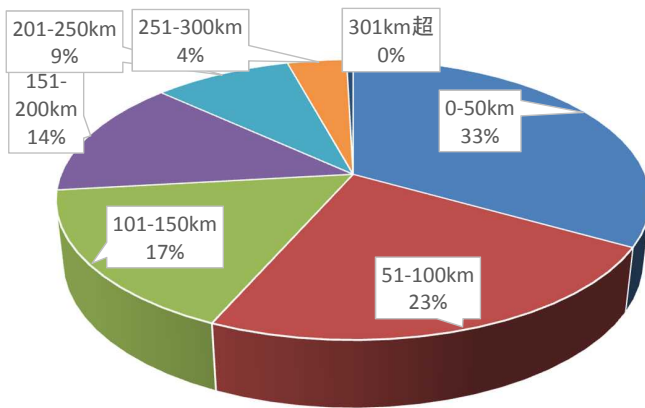
危険認知時の速度は10km/h以下で3割発生している。
20km/h以下では5割の発生となっている。

事故発生までの乗務距離

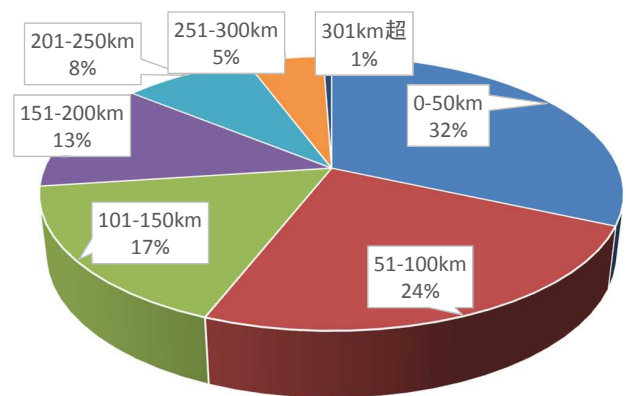


タクシーにおける事故発生の乗務距離では0～50kmで3割、51～100kmを含め5割発生している。

全体



有責事故

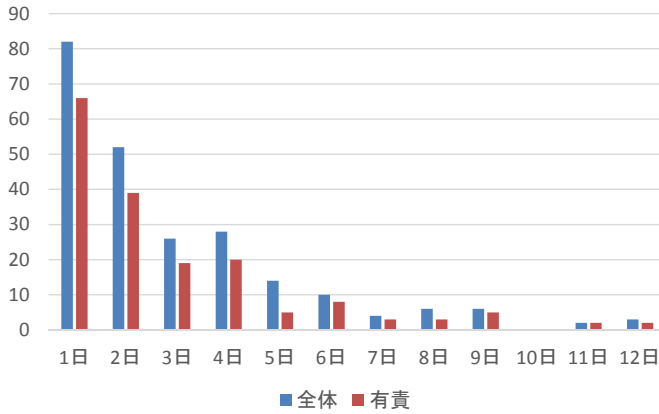


事故発生までの乗務距離は50km以下で3割発生している。

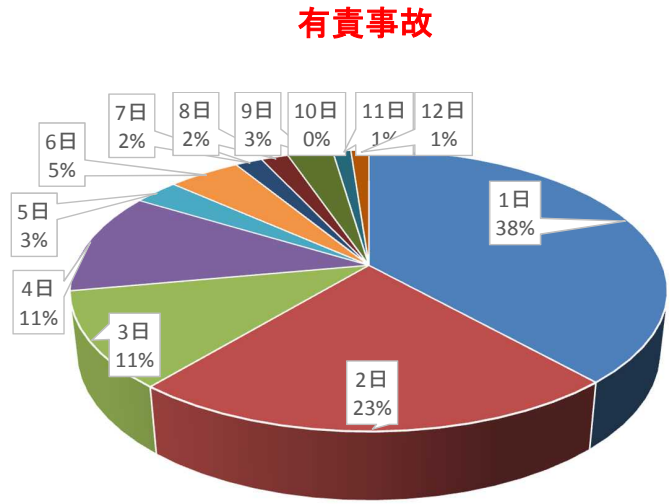
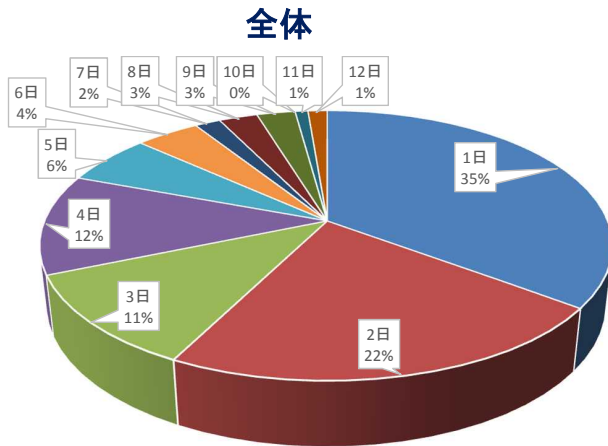
気持ちが仕事モードに切り替わる間にヒューマンエラーが発生していると思われる。

乗務開始後しばらくは、事故が発生しやすいと意識し、より安全確認を意識した運転が必要と思われる。

休日明けからの勤務日数



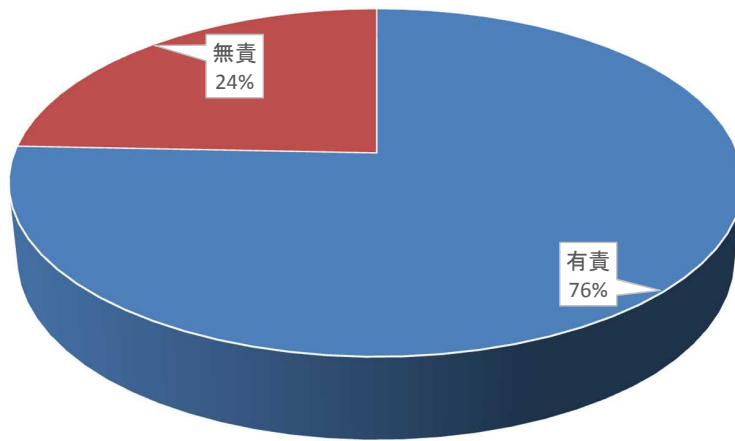
タクシーにおける休日明けからの勤務日数は1日目が4割、2日目以下を含めると6割発生している。



休日明けの事故が多い。1日目は4割、2日目までで6割発生している。
 気持ちが仕事モードに切り替わる間にヒューマンエラーが発生していると思われる。
初日の点呼時に工夫が必要と思われる。

法人タクシーの有責割合

法人タクシーでは**7割有責事故**が発生している。

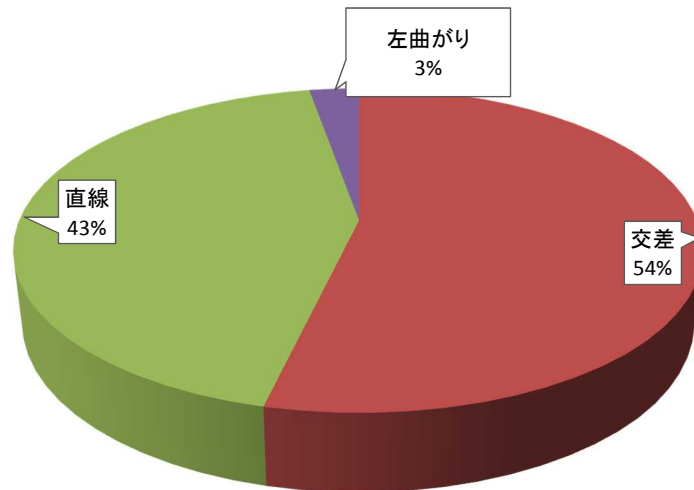


法人タクシーでは**有責事故が7割**を占めている。

死傷事故について:道路の形態

死傷事故(全体):道路の形態

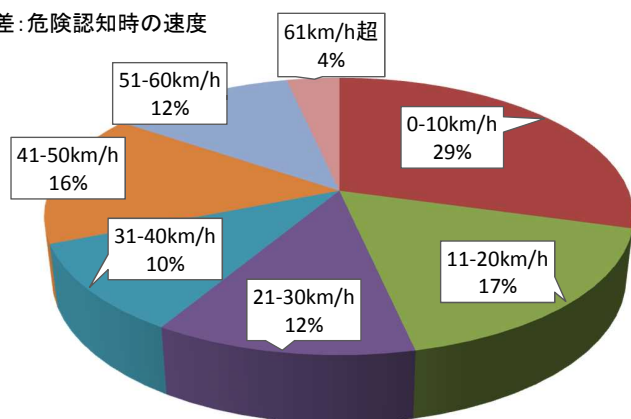
死傷事故における道路の形態は「交差」にて5割、「直線」にて4割発生している。



事故の発生が最も多い死傷事故は交差点で5割、直線で4割発生している。

死傷事故における道路の形態「交差」について

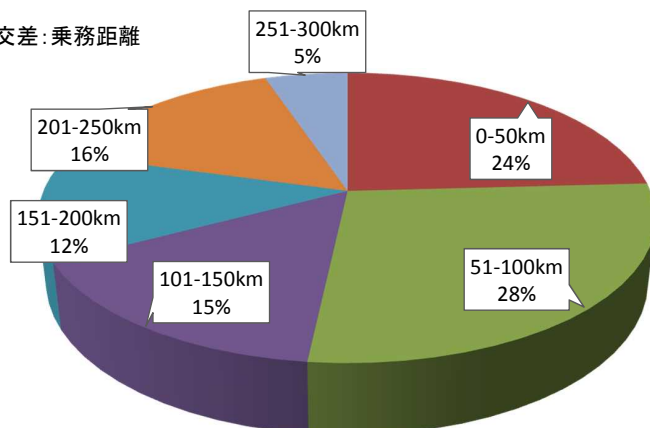
交差：危険認知時の速度



交差：危険認知時の速度

道路の形態「交差」における状況
危険認知時の速度では10km/h以下で
3割、30km/h以下を含め6割発生して
いる。

交差：乗務距離



交差：乗務距離

道路の形態「交差」における状況
乗務距離では50km以下で2割、100
km以下を含め5割発生している。

死傷事故の発生が多い道路形態が「交差」
では、10km/h以下で3割、30km/h以下で
は6割発生している。

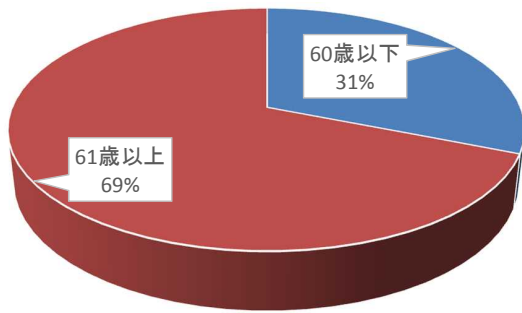
交差点における認知ミスや安全不確認と
思われる。

車両を徐行させながら安全確認しても間に
合わない。

確実にブレーキペダルに足を置き先急ぎ
運転を抑え安全確認を行う必要があると思
われる。

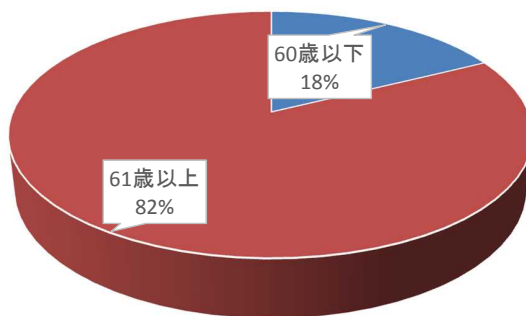
死傷事故－交差－61歳以上の割合

(全体)

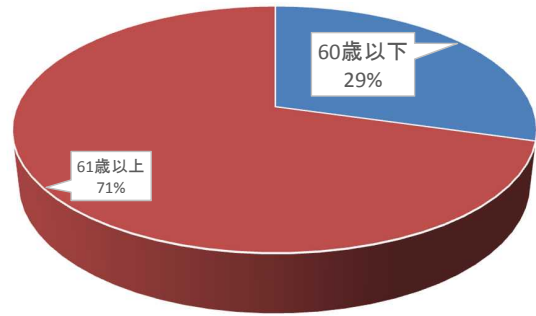


道路の形態「交差」での61歳以上の割合は30km/h以下で7割(全体と同程度)だが、10km/h以下では8割を占め1割増加している。

(10km/h以下)



(30km/h以下)

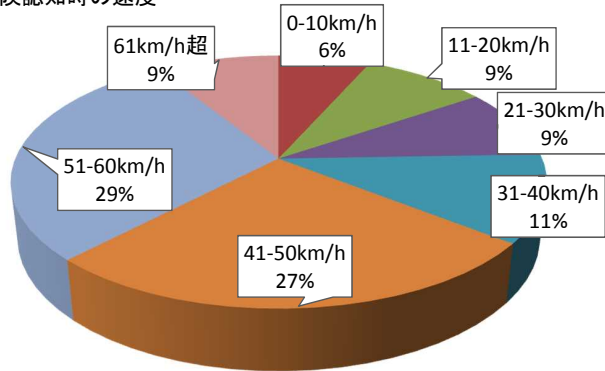


道路の形態「交差」での61歳以上の事故発生状況は30km/h以下で7割と事故全体と同程度だが、10km/h以下では1割増加し8割を占めている。

加齢に伴う周辺視野、動体視力、動作の俊敏性が劣ってくることが考えられる。

死傷事故における道路の形態「直線」について

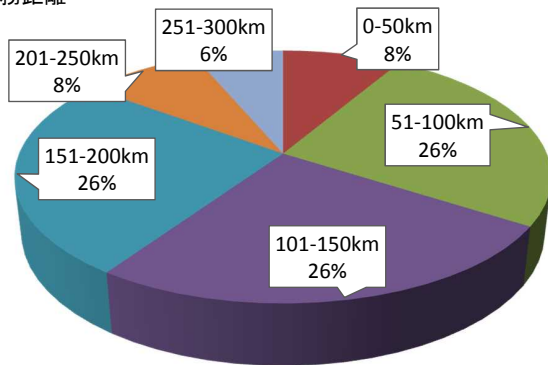
直線：危険認知時の速度



直線：危険認知時の速度

道路の形態「直線」における状況
危険認知時の速度では41km/hから
60km/hで5割、40km/h以下で4割
占めている。

直線：乗務距離



直線：乗務距離

道路の形態「直線」における状況
乗務距離では51kmから200km
まで同じ割合で発生し8割占めている。

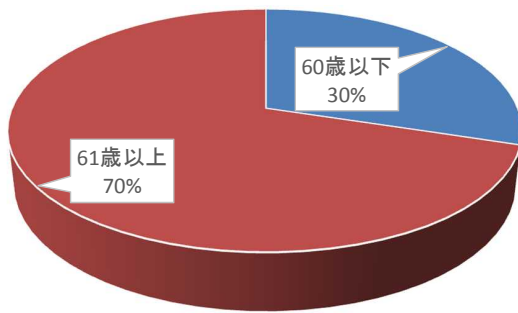
死傷事故の発生が次に多い道路形態が
「直線」では41Km/h～60km/hで5割を
発生している。

速度が高い理由として発見が遅れている
と思われる。

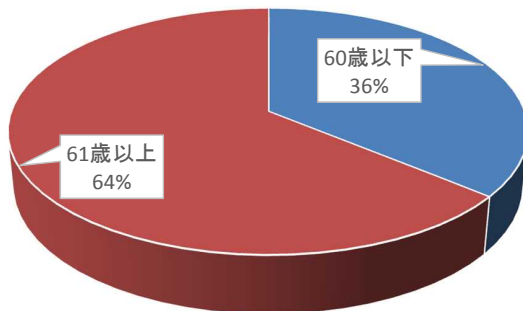
高齢者は突然道路を横断したり、横断
速度が遅く右側から出てくる事もある。
危険予知運転の必要があると思われ
る。

死傷事故一直線—61歳以上の割合

(全体)



(41km/h～60km/h)



道路の形態「直線」での61歳以上の割合は41km/h～60km/hでは全体より減少し、60歳以下が増加している。

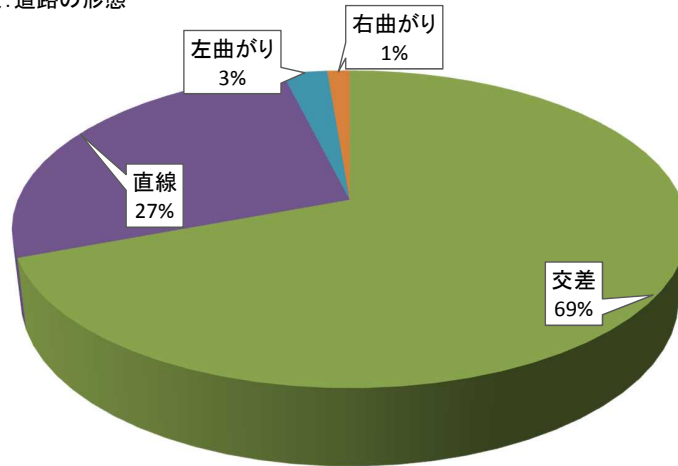
道路の形態「直線」での61歳以上の割合では、事故の発生が多い、41km/h～60km/hで全体より減少している。

衝突事故について: 道路の形態

衝突事故(全体): 道路の形態

衝突事故における道路の形態は「**交差**」にてほぼ**7割**、「**直線**」にてほぼ**3割**発生している。

衝突事故: 道路の形態

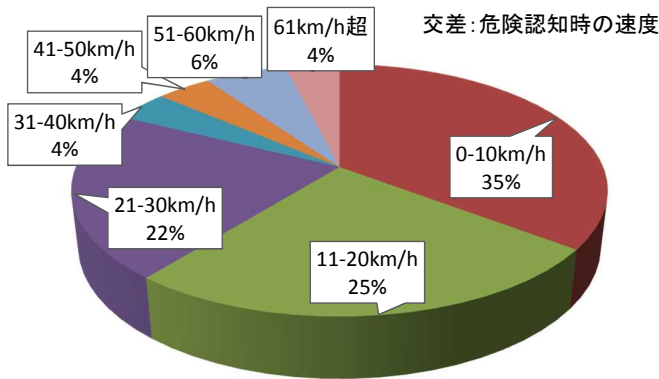


衝突事故は**交差点**で**7割**、**直線**で**3割**発生している。

交差点での事故は**出会い頭の事故**と思われる。

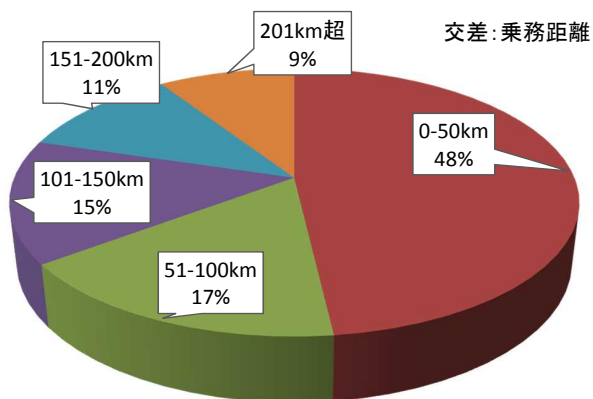
衝突事故における道路の形態「交差」について

交差：危険認知時の速度



道路の形態「交差」における状況
危険認知時の速度では10km/h以下で
3割、20km/h以下を含め6割発生して
いる。

交差：乗務距離



道路の形態「交差」における状況
乗務距離では50km以下で5割、100km
以下を含め6割発生している。

交差点での衝突事故では、10km/h
以下で3割、30km/hを含め8割発生
している。

車両を一時停止しているつもりでも
動きながらの安全確認となっている。
出会い頭事故防止には、確実にブ
レーキペダルを踏み停止させ、停止
状態での安全確認を実施する、「多
段階停止」の習慣化が有効と思われ
る。

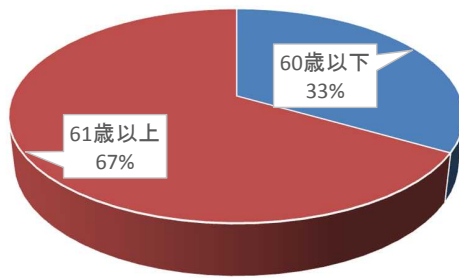
また、乗務距離50km以下で5割発生している。

交差点での死傷事故の2倍の発生となっている。

特に交差点では、乗務開始後しばらくは、事故が発生しやすいと意識し、より安全確認を意識した運転が必要と思われる。

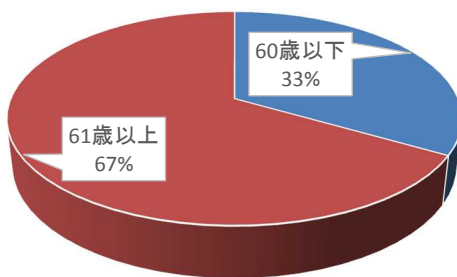
衝突事故－交差－61歳以上

(全体)

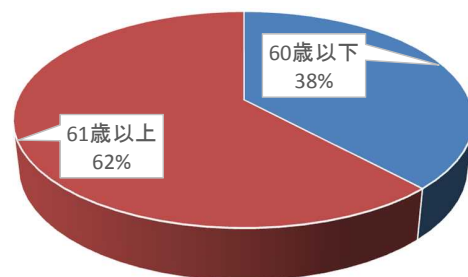


道路の形態「交差」での61歳以上の割合は30km/h以下では全体より低い(60歳以下が多い)が10km/h以下では5%増加し、同じ割合となっている。

(10km/h以下)



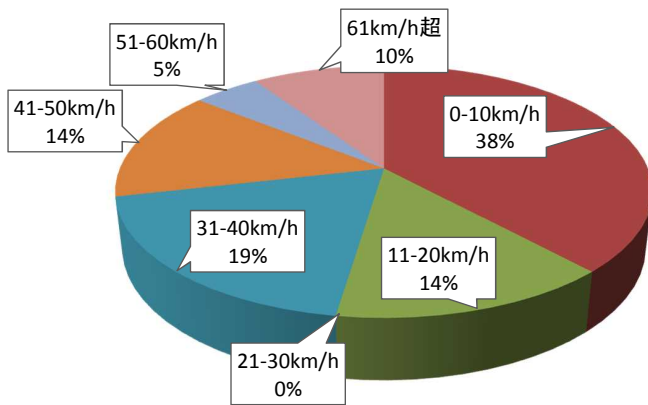
(30km/h以下)



道路の形態「交差」での61歳以上の割合は30km/h以下では全体より低い(60歳以下が多い)が10km/h以下では5%増加し、同じ割合となっている。

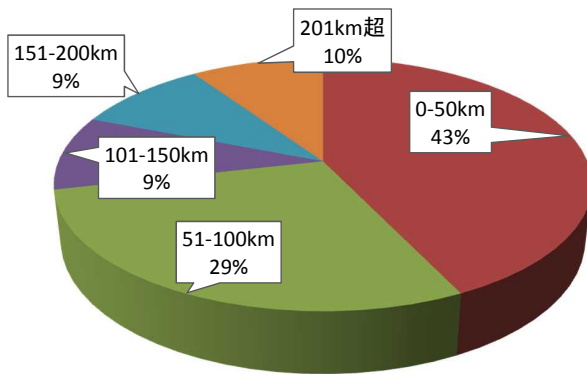
低速になり、60歳以下より割合が増加する傾向は、加齢に伴う周辺視野、動体視力、動作の俊敏性が劣ってくることが考えられる。

衝突事故における道路の形態「直線」について



直線：危険認知時の速度

道路の形態「直線」における状況
危険認知時の速度では0km/hから10km/h
で4割、20km/h以下を含め5割発生している。



直線：乗務距離

道路の形態「直線」における状況
乗務距離では0kmから50kmで4割、
100km以下を含め7割発生している。

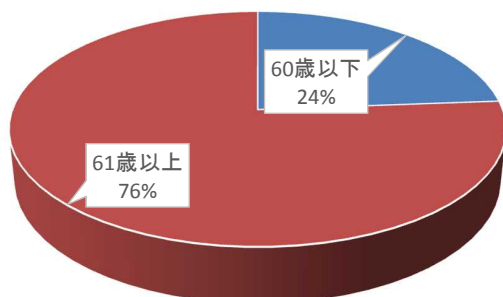
衝突事故の発生が次に多い道路形態
が「直線」では20km/h以下で5割発
生している。

低い速度での衝突事故は相手が確認
できていない、又は発見が遅れてい
る、認知ミスが起きていると思われる。
低速時に乗客を探す脇見運転、相手
の突発的な停止に対応出来ない車間
距離不足も考えられる。

また、乗務距離が50km以下で4割以
上発生している。

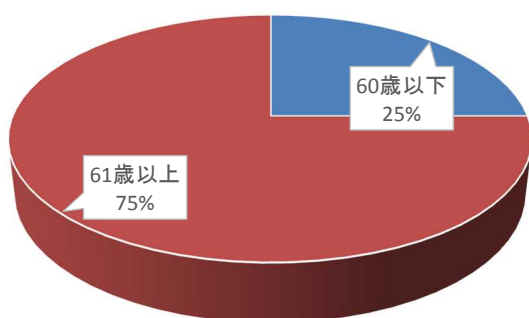
衝突事故一直線—61歳以上

(全体)

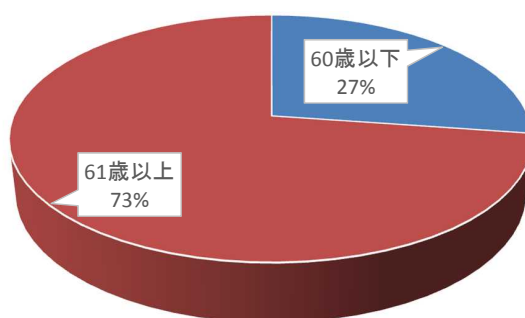


道路の形態「直線」での61歳以上の割合は30km/h以下、10km/h以下ともに全体より低い。

(10km/h以下)

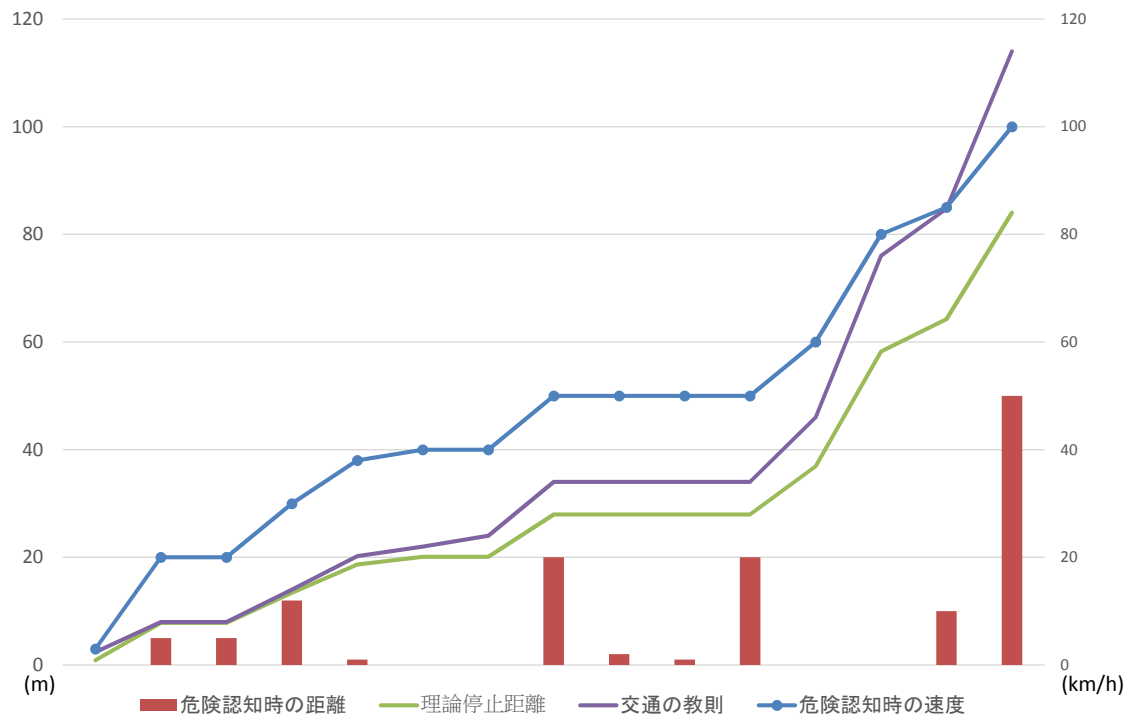


(30km/h以下)



道路の形態「直線」での61歳以上の割合は30km/h以下、10km/h以下ともに全体より低い。60歳以下の割合が多いと言える。

タクシー: 追突時の速度と車間距離

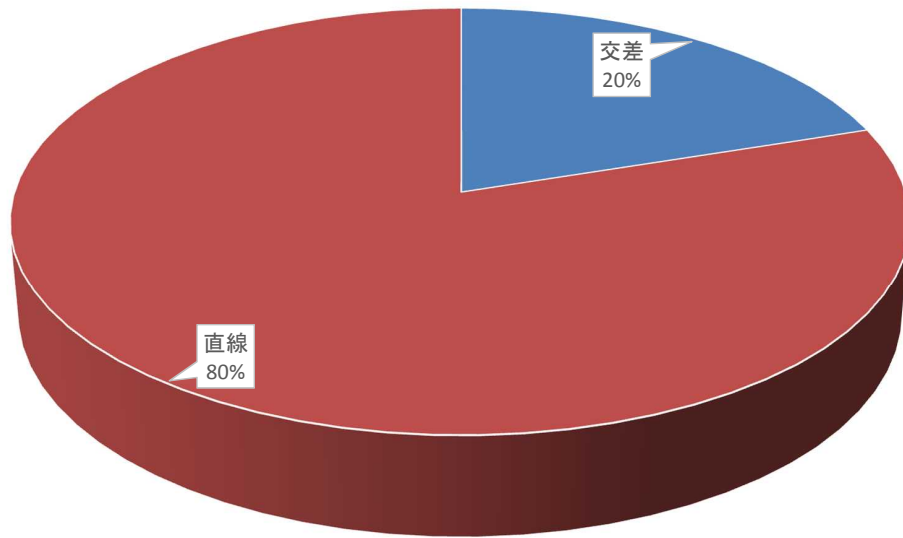


全ての追突事故において**車間距離が不足**している。

原因として相手車両の左折、停車に間に合わなかった。

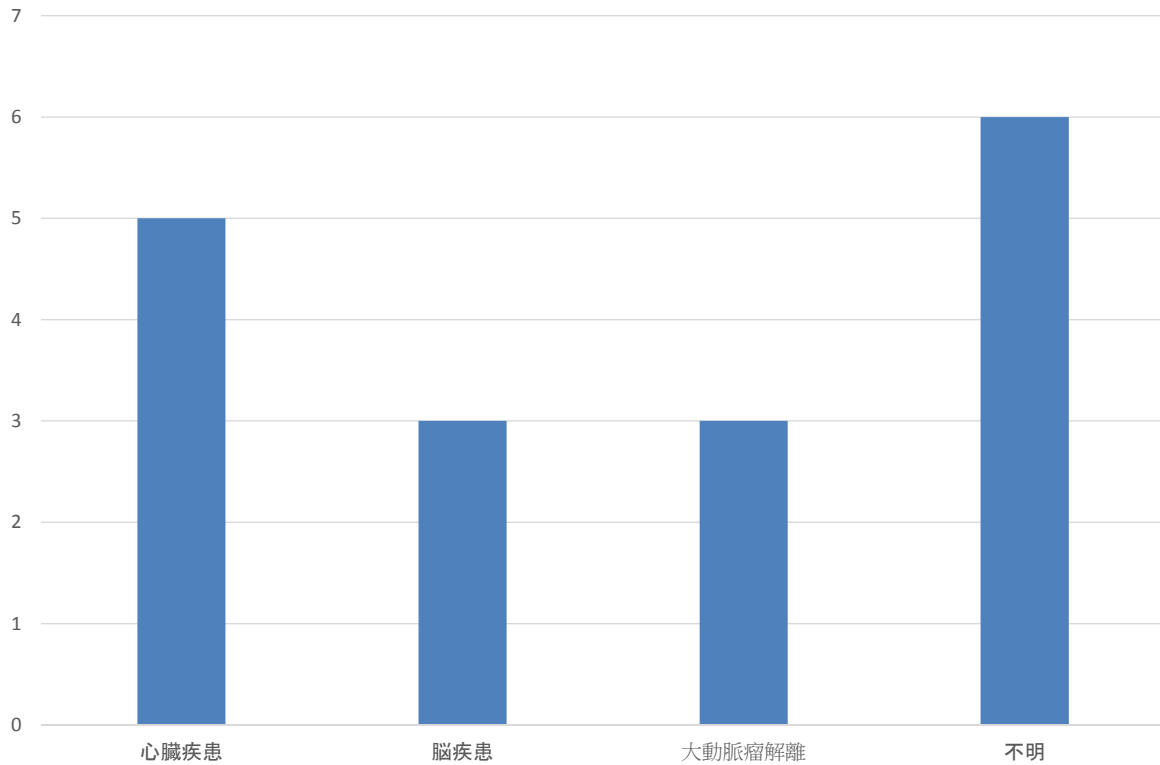
客を見つけての急な停車、客を降ろすための急な停車が見られた。

タクシー：追突時の道路形態



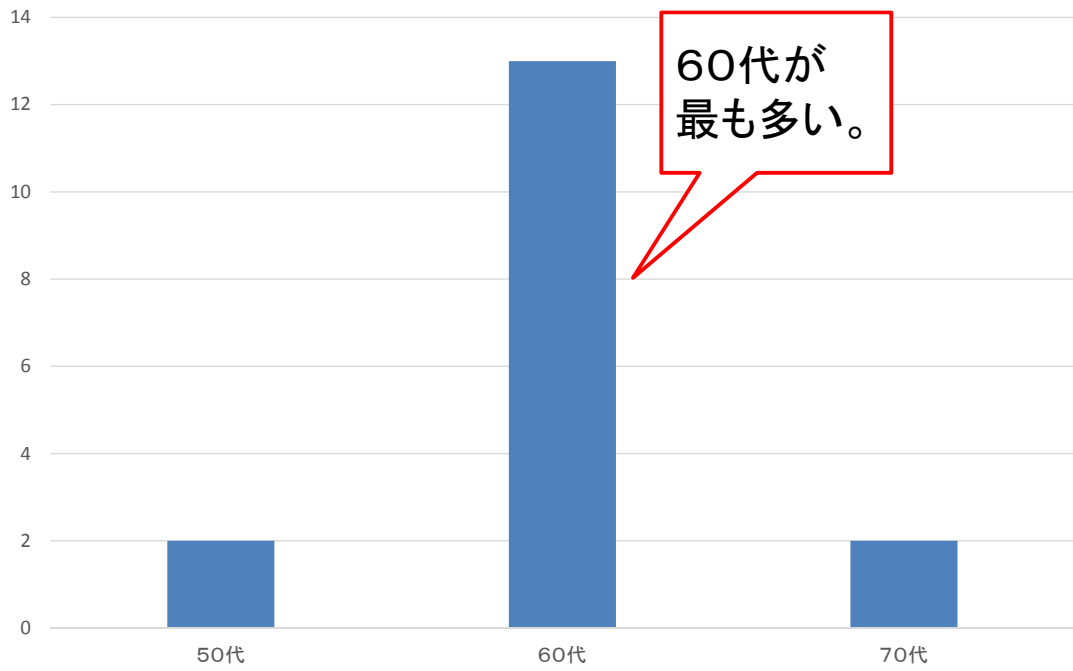
一般道路における追突事故が発生した道路形態は直線での発生が8割近く占めている。
これも車間距離が不足しているためと思われる。

健康状態に起因する事故(原因別)



タクシーにおける健康状態に起因する事故の原因は心臓疾患、脳疾患、大血管疾患に関係するものが多い。

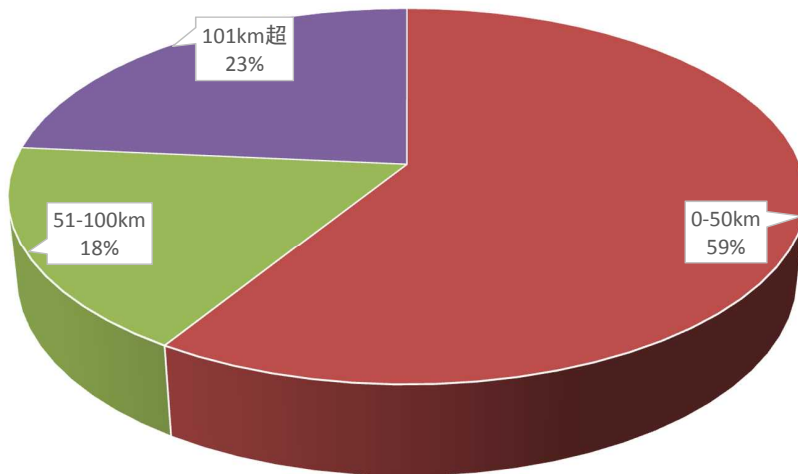
健康状態に起因する事故(タクシー)



60才代の発生が多い。

健康状態に起因する事故発生した乗務距離

タクシーにおける健康状態に起因する事故は乗務開始からの距離**50km以下**で**6割**発生している。



健康状態に起因する事故は、運行を**開始してすぐに発生**している。
無理に乗務しているのか、前兆はなかったのかなど考えられる。
乗務員は無理して乗務するので、手のひらに発汗が多い、フラフラする感がある、のどが乾く、体が熱い、しびれがある、他にも普段と違う様子がないか注意して聞き取りをする必要があると思われる。

まとめ

死傷事故は5割、衝突事故は3割、健康起因事故は1割発生している。

事故は休日明けの日に多く発生している。2日目までに6割発生している。

有責事故は事故全体の7割発生している。交差点付近で5割、車道で4割発生している。

交差点での死傷事故は10km/h以下で3割 30km/h以下で6割発生している。また、衝突事故は10km/h以下で3割 30km/h以下で8割発生している。

直線道での死傷事故は41km/h～60km/hで5割発生している。また、衝突事故は20km/h以下で5割発生している。

61歳以上では、交差点での認知ミスが増える。

乗務距離が50km以下での事故が多い。

追突事故は直線道8割発生し、全て車間距離が不足している。

健康状態に起因する事故は、心臓疾患が最も多く、次に脳疾患が多い。また、運行後50km以下で6割発生している。事故は休日明けの日に多く発生している。3日目までに6割発生している。

対 策

交差点では認知ミスや思い込みによる安全不確認が発生する。
無意識に車両を徐行させながら安全確認しても間に合わない。
確実にブレーキペダルに足を置き**先急ぎ運転を抑え安全確認を行う**
必要があると思われる。

乗務距離50km以内の事故が多い。**乗務開始後しばらくは、より安全確認を意識した運転が有効**と思われる。

人間には本能として、他人よりも先に行こうとする「**先急ぎ衝動**」があり、無意識に車間距離を詰めてしまう。**時間で車間距離を取る**など工夫を行う。

運転時には、アクセル操作、ハンドル操作を何度も行っており、小脳が反射的に動作を先行させ、無意識に発進操作、ハンドル操作を行いながら安全確認を行っている。**先に安全確認を行う習慣形成が必要。**

経営・管理者からの組織的な現場支援が必要。