

交通事故の分析【個人タクシー】

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。

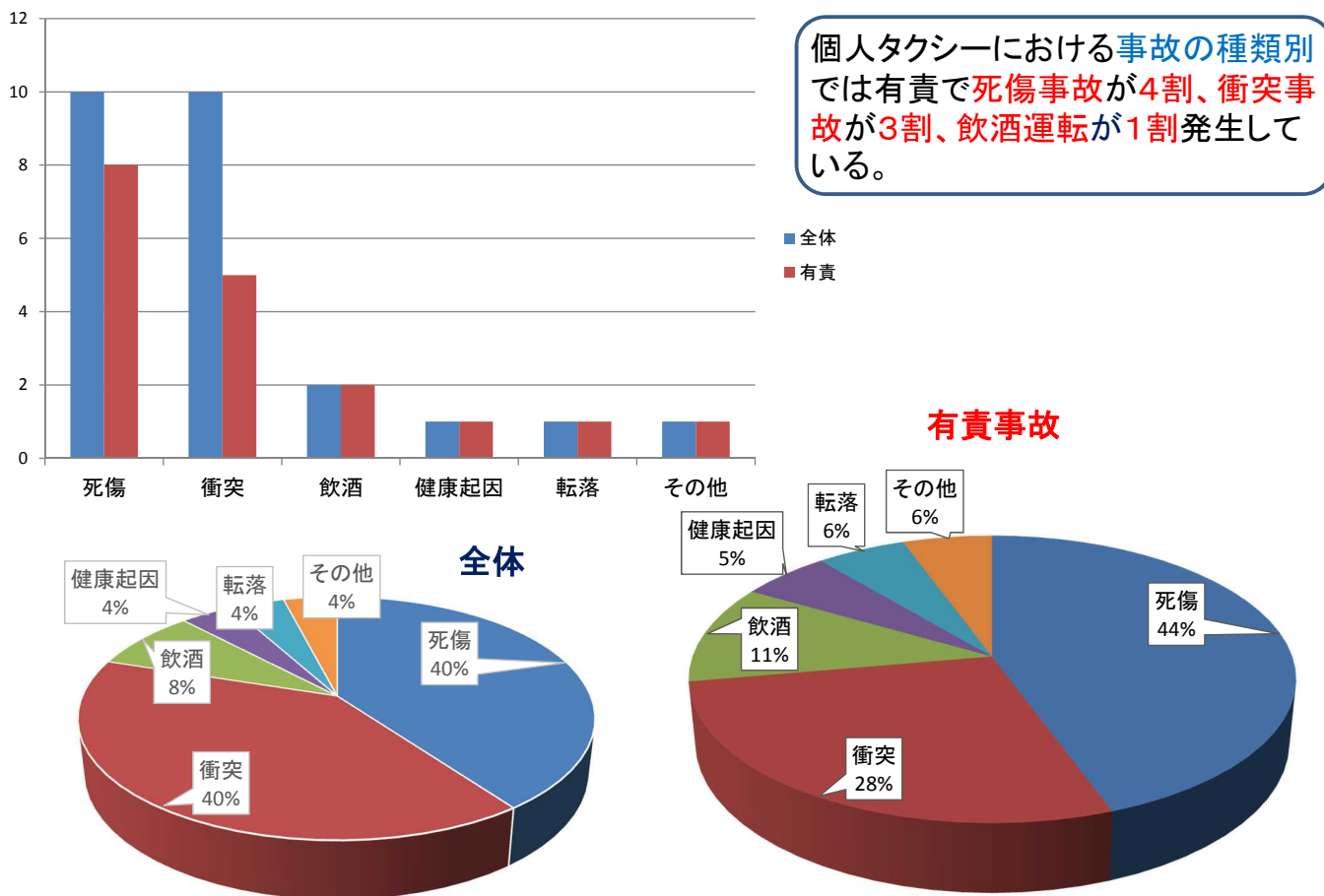
データ総数 25 件（車両故障事故除く）

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

個人タクシー

タクシー(個人):事故の種類別(全体と有責の比較)

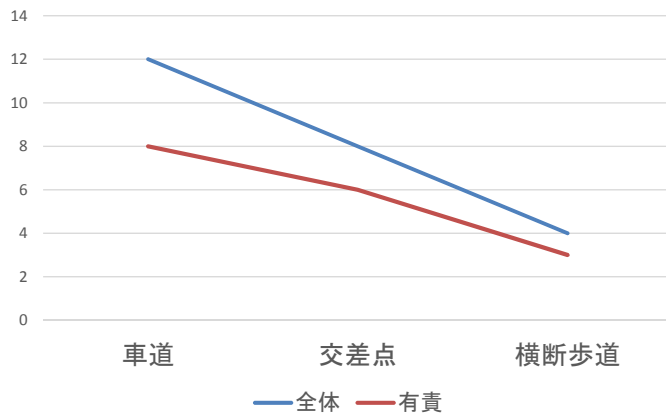


個人タクシーでの事故は**死傷事故が4割**を占め、**衝突事故が3割**を占めている。

また、**飲酒運転も1割**発生している。

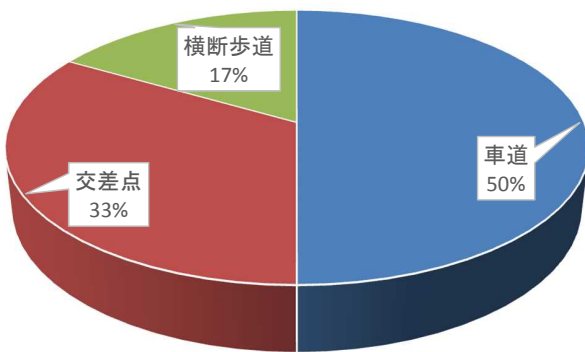
会社がしっかり管理している場合と個人事業主での管理という労働環境の違いもあると思われる。

事故発生地点

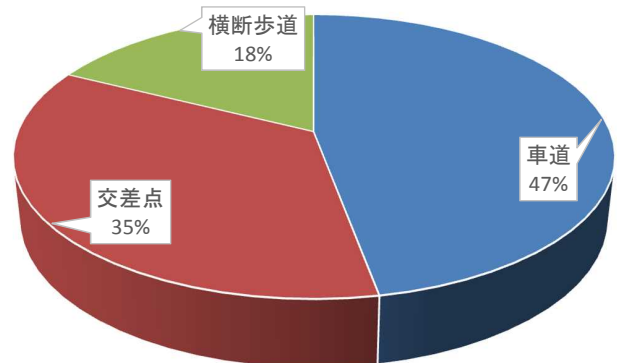


個人タクシーにおける**事故発生地点**では全体及び有責ともに**交差点付近が5割、車道で5割**発生している。

全体

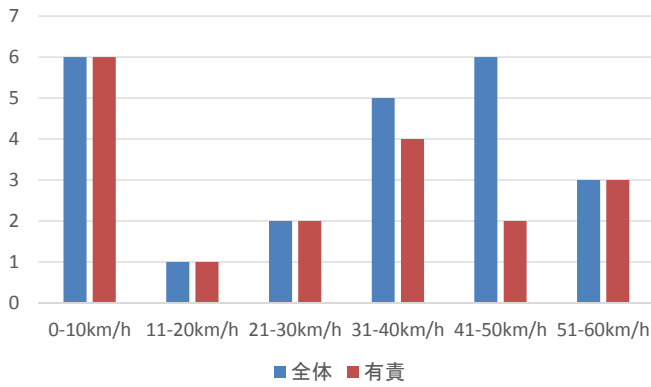


有責事故



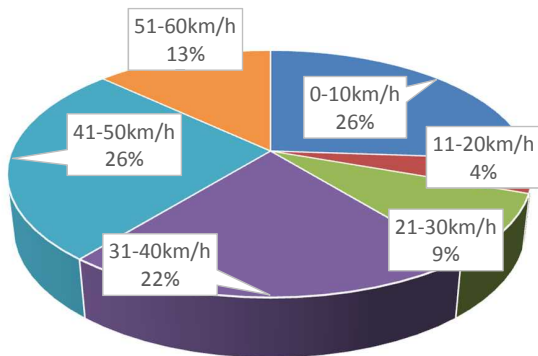
事故発生地点は、横断歩道を含めた**交差点付近で5割**発生している。
車道で5割発生している。

危険認知時の速度

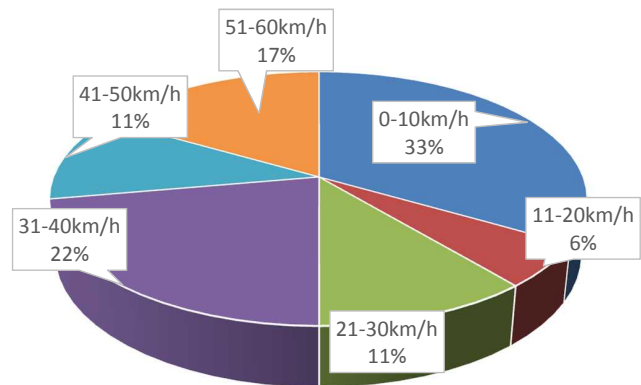


個人タクシーにおける危険認知時の速度では有責において10km/h以下で3割、31km/h以上で5割発生している。

全体

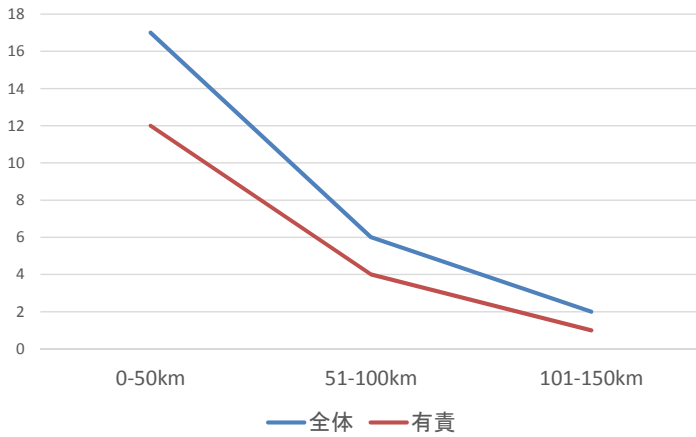


有責事故

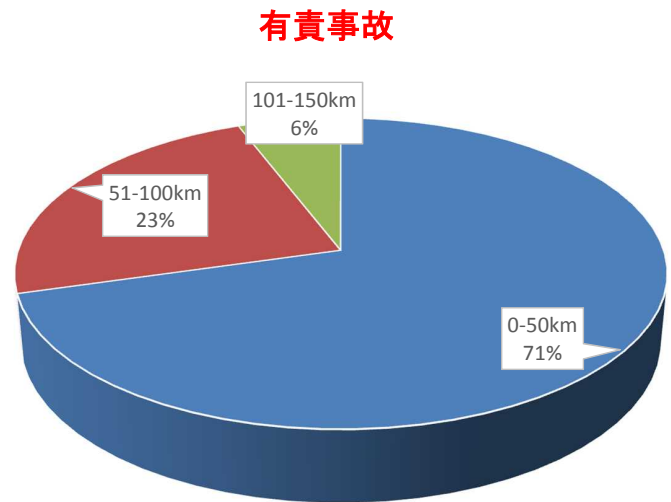
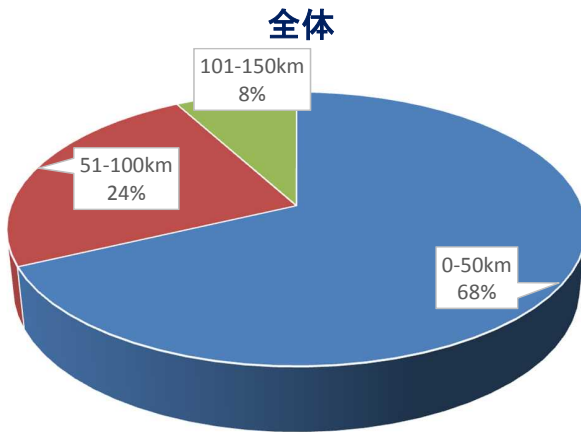


危険認知時の速度は10km/h以下で3割発生している。
31km/h以上で5割の発生となっている。

事故発生の乗務距離



個人タクシーにおける事故発生の乗務距離では0~50kmで7割、51~100kmを含め9割発生している。

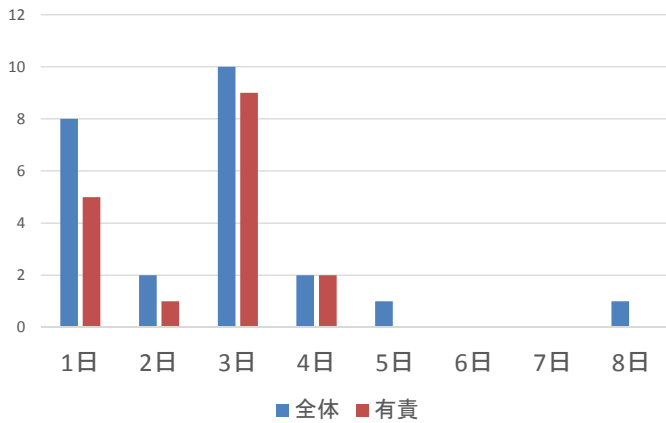


事故発生までの乗務距離は50km以下で7割発生している。

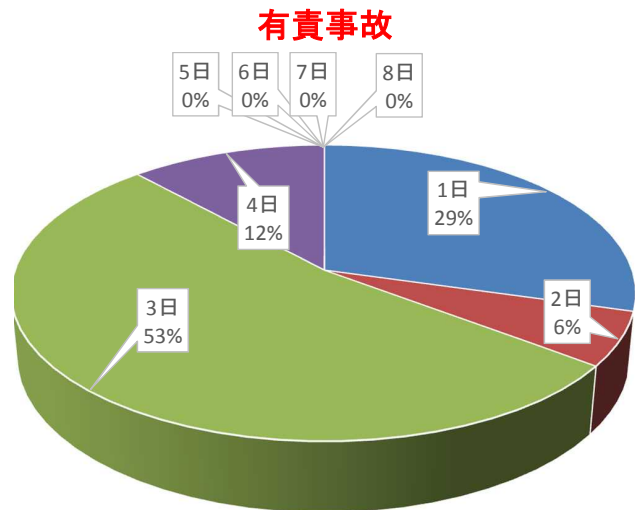
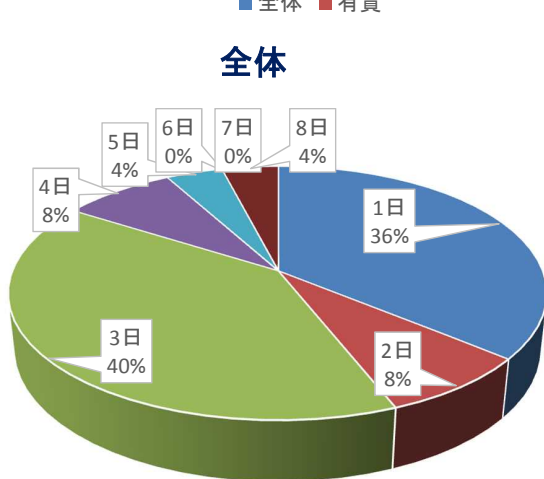
気持ちの仕事モードに切り替わる間にヒューマンエラーが発生していると思われる。

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



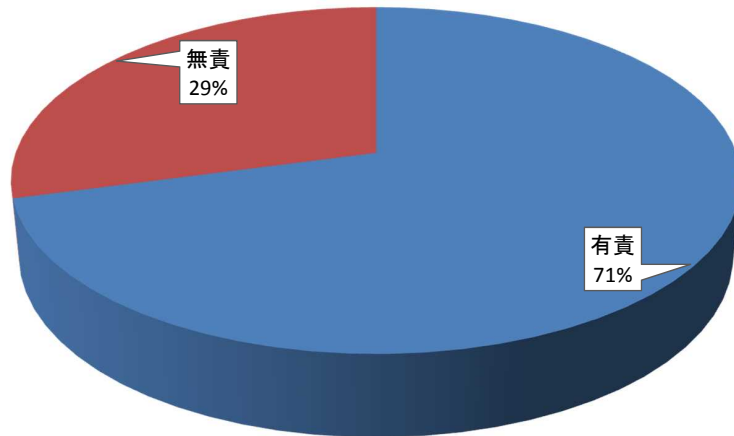
個人タクシーにおける休日明けからの勤務日数は1日目が3割、3日目以下を含めると8割発生している。



休日明けの事故が3割発生しているが、個人タクシーの特徴として2日目は極端に減少し3日目の事故が最も多く5割発生している。

個人タクシー有責事故の割合

個人タクシーでは**7割有責事故**が発生している。

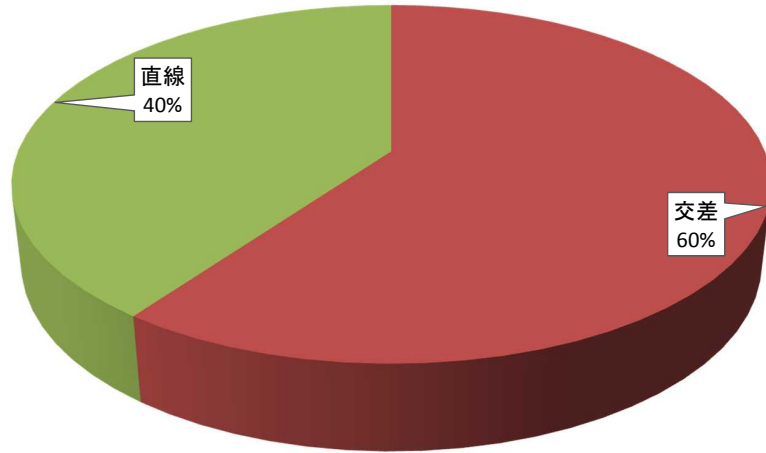


個人タクシーでは**有責事故が7割**発生している。

死傷事故について:道路の形態

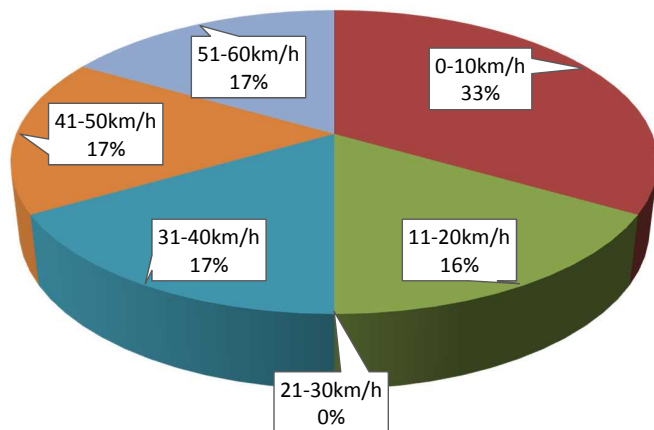
死傷事故(全体):道路の形態

死傷事故における道路の形態は「交差」にて6割、「直線」にて4割発生している。



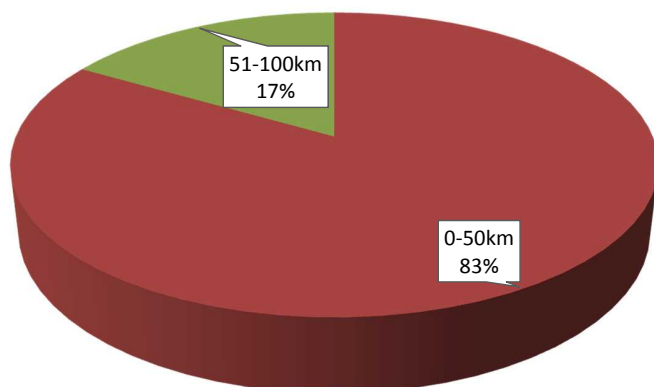
事故の発生が最も多い死傷事故は交差点で6割、直線で4割発生している。

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

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5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8割、100km以
下で全て発生している。

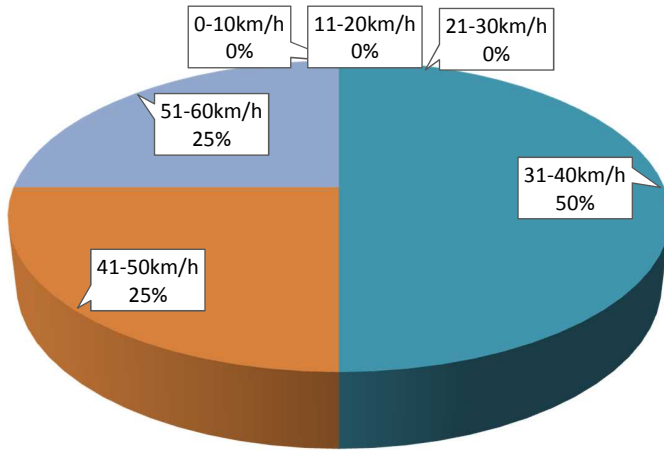
死傷事故の発生が多い道路形態が「交差」では、10km/h以下で3割を占めている。

31～60km/hの間は、同じ割合で合計5割発生している。

一時停止又は徐行して安全確認を行う必要がある交差点を高い速度で通過している。

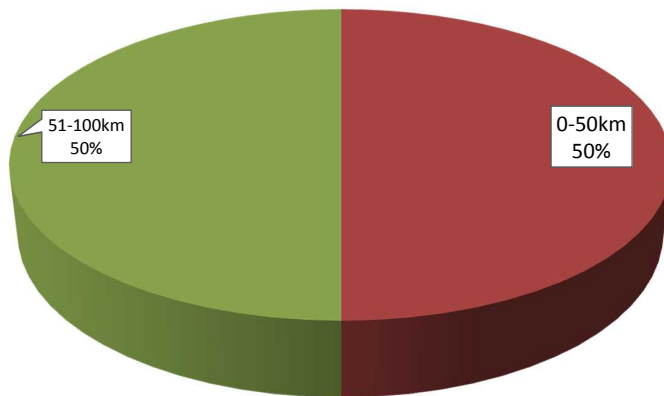
事故発生までの乗務距離は50km以下で8割発生している。

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

道路の形態「直線」における状況
危険認知時の速度では31km/hから40
km/hで5割、41km/hから60km/hで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5割、
51kmから100kmで5割と同じ割合で
発生している。

死傷事故の発生が次に多い道路形態
が「直線」では31～40km/hで5割発生
している。

41km/h～60km/hで5割を占めてい
る。

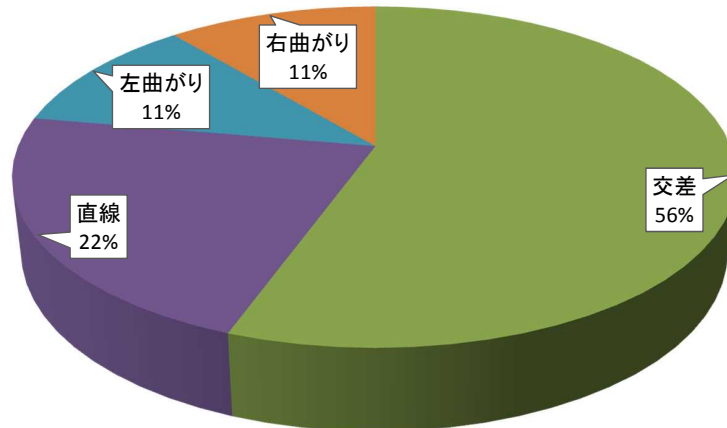
速度が高い理由として発見が遅れてい
ると思われる。

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。

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**6割**、「**直線**」にてほぼ**2割**発生している。



事故の発生が次に多い衝突事故は交差点で6割、直線で2割発生している。

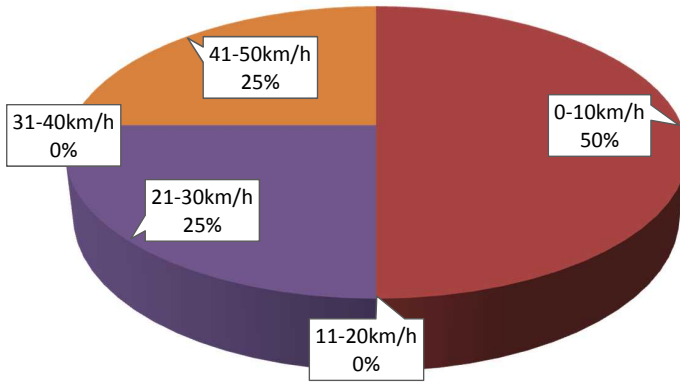
交差点での事故は出会い頭の事故と思われる。

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。

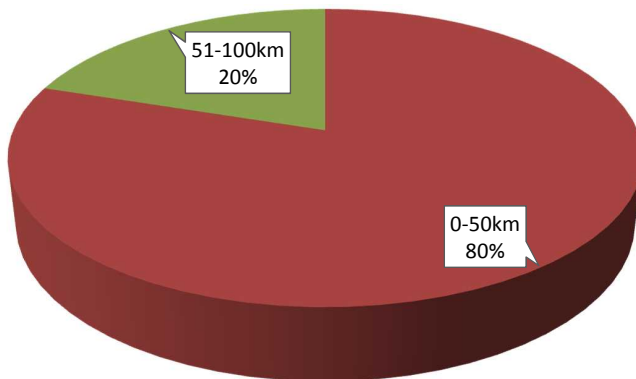
衝突事故における道路の形態「交差」について

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
5割、30km/h以下を含め7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8割、51km
から100kmで2割発生している。

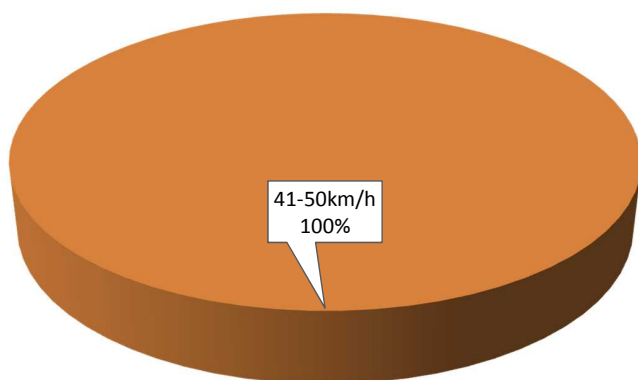
衝突事故の発生が多い道路形態が「交差」
では、10km/h以下で5割、30km/h以下を
含め7割発生している。

徐行状態で事故が発生している。

また、41～50km/hの高い速度で交差点を
通過している。

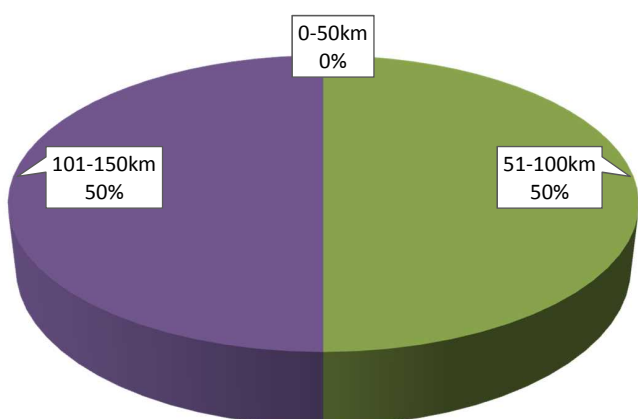
乗務距離が50km以下で8割以上発生して
いる。

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41km/hから
50km/hで全て発生している。



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51kmから100kmで5割、
101kmから150kmで5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41～50km/hで全て発生している。

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が考えられる。また、距離に関係なく事故が発生している。

まとめ

有責事故のうち死傷事故は4割、衝突事故は3割、飲酒事故は1割発生している。

有責事故は休日明けの日に3割発生している。3日目に5割発生している。

有責事故は7割発生している。交差点で5割、車道で5割発生している。

交差点での死傷事故は31km/h～40km/hで5割発生している。また、衝突事故は10km/hで5割、30km/hで7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41km/h～50km/hで10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。（法人タクシーの分析より引用）

乗務距離が50km以下での事故が多い。

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。（法人タクシーの分析より引用）

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。**

個人タクシーは会社のように組織が管理している場合と個人事業主での管理という労働環境の違いがあるので、**自己管理が重要。**