

自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書（平成20年度）

[第2分冊] タクシーと二輪車等との事故を防止するための安全対策の提言

平成21年3月31日

国土交通省自動車交通局  
自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

## はじめに

国土交通省自動車交通局では、平成11年6月の運輸技術審議会の答申を踏まえ、統計分析を踏まえて対象となる事業用自動車の事故について、事故の経過、運転者の状況、運行管理の状況、車両の状況等の情報を収集し、事故発生の要因及び背景を主に4つの要素(利用者及び運転者面(Man)、車両面(Machine)、走行環境面(Media)、管理面(Management))に整理し、産官学協働による「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」を設置して、事故の要因分析及び再発防止対策を検討してきた。

タクシーが関係する交通事故は、統計分析(マクロ分析)によると、他車との事故が約8割を占めており、そのうち出会い頭衝突が最も多く発生している。事故の相手方の割合をみると、空車時においては、相手方が二輪車、原付、自転車(以下「二輪車等」という。)である事故は約半数を占めている。

事故事例分析(ミクロ分析)においては、運転者が路上の乗客を意識した運転のため脇見運転になり衝突に至った事例、二輪車等の予測ができない急な進路変更により衝突に至った事例等が見られた。

タクシーと二輪車等が関係する事故は、二輪車等の通行や人通りの多い市街地、生活道路において発生することが多いことから、事故防止のため、実効性のある再発防止対策をすすめることが重要である。

本提言は、自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会での調査・分析結果に基づいて、再発防止対策を検討したものであり、同種事故が削減するよう、これら対策について関係者が連携して取り組むことを期待する次第である。

自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

平成20年度「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」委員名簿（順不同・敬称略）

座長	堀野 定雄	神奈川大学 工学部准教授
委員	相川 春雄	社団法人日本バス協会 安全輸送委員会委員
"	島内 技	社団法人全日本トラック協会 交通対策委員会委員
"	榎元 紀二郎	社団法人全国乗用自動車連合会 交通事故防止委員会委員
"	小野 古志郎	財団法人日本自動車研究所 技監・研究主幹 兼 財団法人交通事故総合分析センター 主任研究員
"	金木 知史	損害保険料率算出機構自賠責損害調査センター 損害調査部長
"	酒井 一博	財団法人労働科学研究所 常務理事・所長・研究主幹
"	清水 勝一	独立行政法人自動車事故対策機構 理事（事故防止担当）
"	下光 輝一	東京医科大学 主任教授（医学博士）
"	関 政治	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
"	園 高明	財団法人日弁連交通事故相談センター 常務理事
"	佐々木 均	社団法人日本自動車整備振興会連合会 指導部長
"	山口 秀二	社団法人日本自動車工業会安全・環境技術委員会安全部会 副部会長
オブザーバー	富田 征弘	社団法人日本バス協会 技術部長
"	井出 廣久	社団法人全日本トラック協会 交通・環境部長
"	岸下 清	社団法人全国乗用自動車連合会 常務理事
"	杉浦 秀明	社団法人日本自動車工業会大型車部 会長
"	知久 和弘	財団法人交通事故総合分析センター研究部 研究第三課長
行政	警察庁交通局交通企画課 厚生労働省労働基準局 国土交通省大臣官房運輸安全監理官室 道路局地方道・環境課道路交通安全対策室 自動車交通局安全政策課、旅客課、貨物課、保障課、技術企画課、整備課	

平成20年度「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会ハイヤー・タクシー分科会」委員名簿  
(順不同・敬称略)

- 座 長 堀野 定雄 神奈川大学 工学部准教授
- 委 員 酒井 一博 財団法人労働科学研究所 常務理事・所長・研究主幹
- ” 床尾 敏之 全日本交通運輸産業労働組合協議会  
私鉄総連ハイタク協議会 事務局長
- ” 榎元 紀二郎 社団法人全国乗用自動車連合会 交通事故防止委員会委員
- ” 山口 秀二 社団法人日本自動車工業会安全・環境技術委員会安全部会 副部会長
- オ`ザ`バ` - 岸下 清 社団法人全国乗用自動車連合会 常務理事
- 行 政 自動車交通局安全政策課
- ” 自動車交通局旅客課

## 目 次

．タクシー事業の概要及び事故の現状 .....	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 .....	4
3．事故事例調査からみたタクシーの事故の現状 .....	17
4．特別調査「タクシーと二輪車等の事故の分析とその事故防止対策に関する 調査研究」の結果概要 .....	24
．安全対策の提言 .....	28
1．輸送の安全対策 .....	28
2．二輪車等ユーザーに対する安全対策 .....	31
3．車両の安全対策 .....	32
4．走行環境の安全対策 .....	33



## ・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

タクシー事業者数は、平成4～14年度までは法人事業者、個人タクシーともにほぼ横ばいであったが、平成15年度からは法人タクシーは増加している。

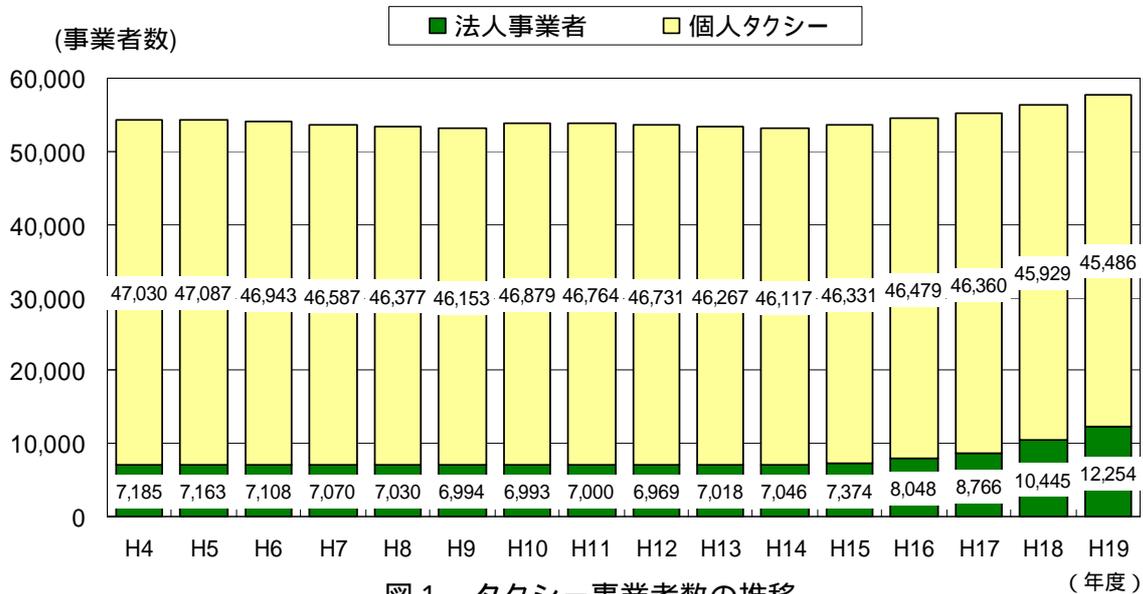


図1 タクシー事業者数の推移

出典：「数字でみる自動車2008」（国土交通省自動車交通局監修）

#### (2) タクシーの車両数と輸送人員の推移

車両数は平成12年度以降増加し、平成18年度には273,740両まで増加した。一方、輸送人員は、平成4年度の30億4100万人から平成18年度の22億900万人へと減少を続けている。

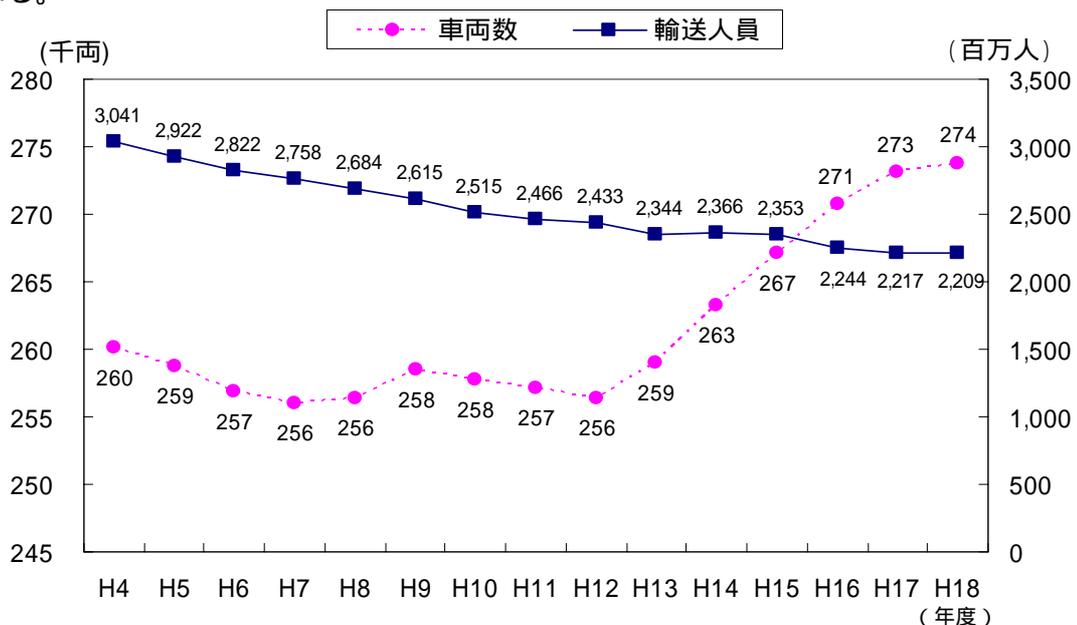


図2 タクシーの車両数と輸送人員の推移

出典：「数字でみる自動車2008」（国土交通省自動車交通局監修）

(3) タクシー事業者(法人)の規模(平成19年3月末現在)

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)がいずれも半数以上を占める。

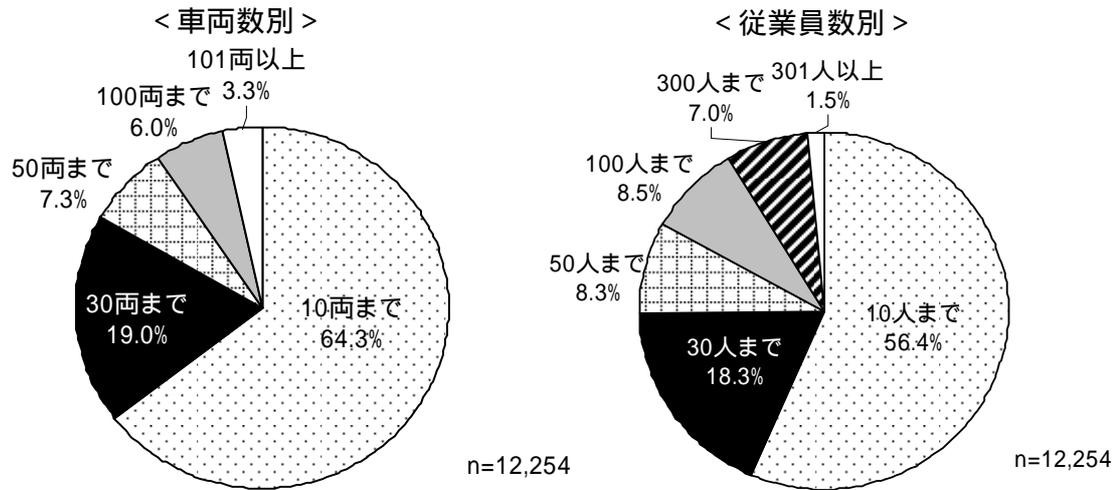


図3 車両数別、タクシー事業者(法人)の規模

出典:「数字でみる自動車2008」(国土交通省自動車交通局監修)

(4) タクシー運転者数の推移

平成4~19年度までのタクシー運転者数の推移を見ると、平成16、17年度に一時的に増えたものの、平成18年度以降は減少に転じている。

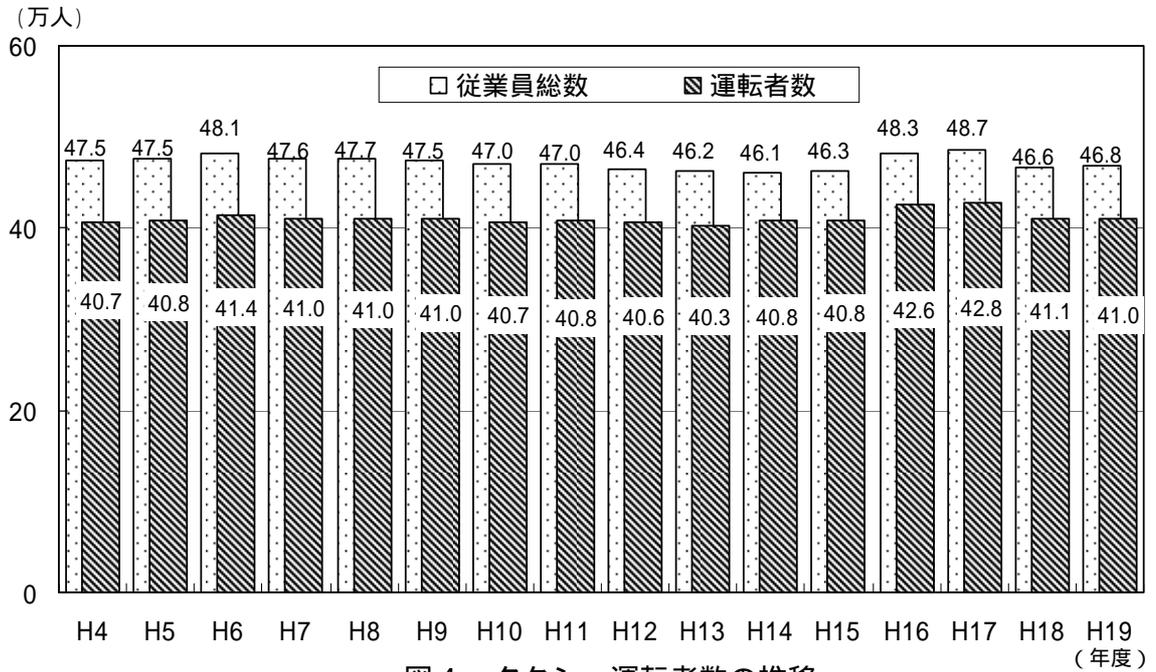


図4 タクシー運転者数の推移

出典:「数字でみる自動車2008」(国土交通省自動車交通局監修)

(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

タクシー運転者の年間所得は平成17年度まで減少していたが、平成18年度は上昇に転じ、329万円/年(全産業平均の約6割)となっている。

タクシー運転者の年間労働時間は、平成18年度においては2,412時間/年(全産業平均より192時間多い)となっている。

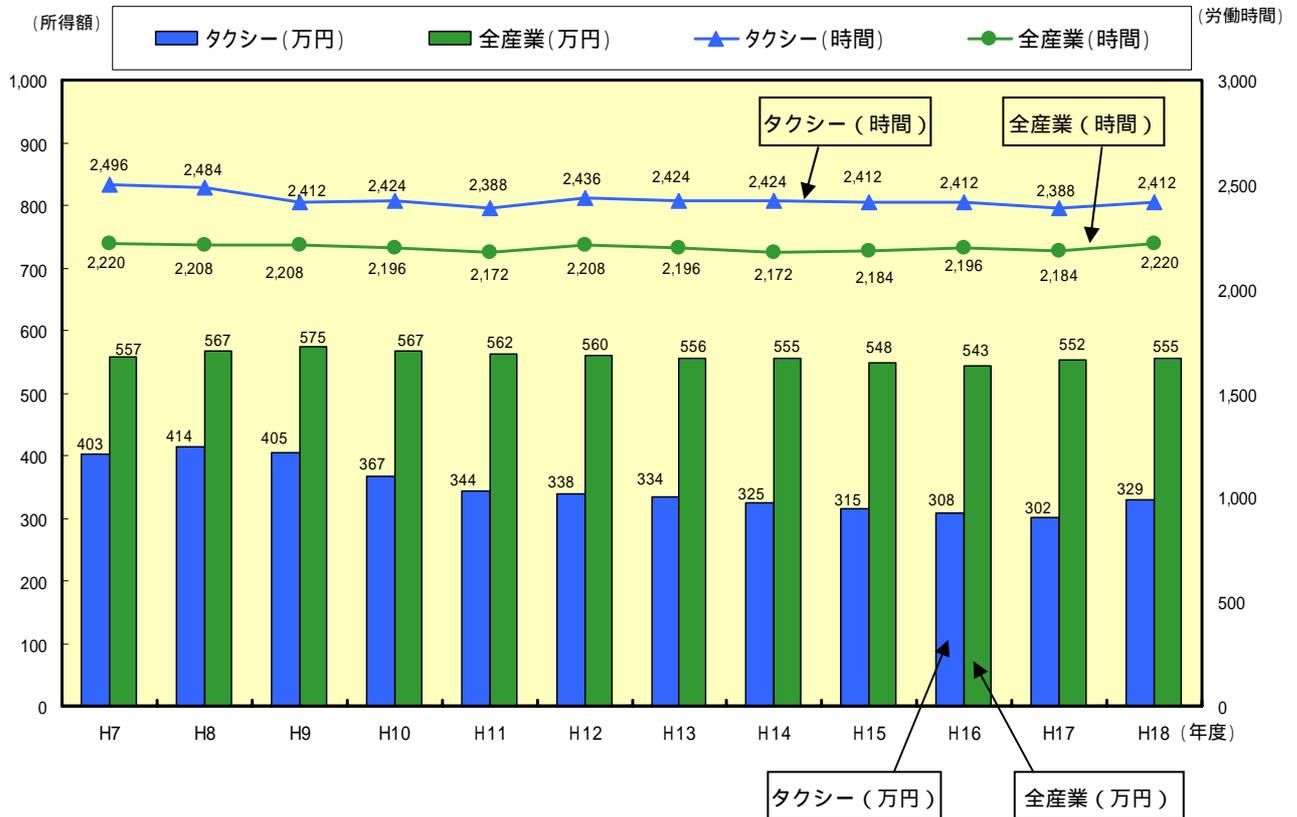


図5 タクシー運転者と全産業労働者の年間所得及び年間労働時間の推移

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) タクシーの交通事故発生件数の推移

平成10年を100とした指数でみると、タクシーの交通事故は、全自動車事故の交通事故の減少に比べて鈍くなっている。

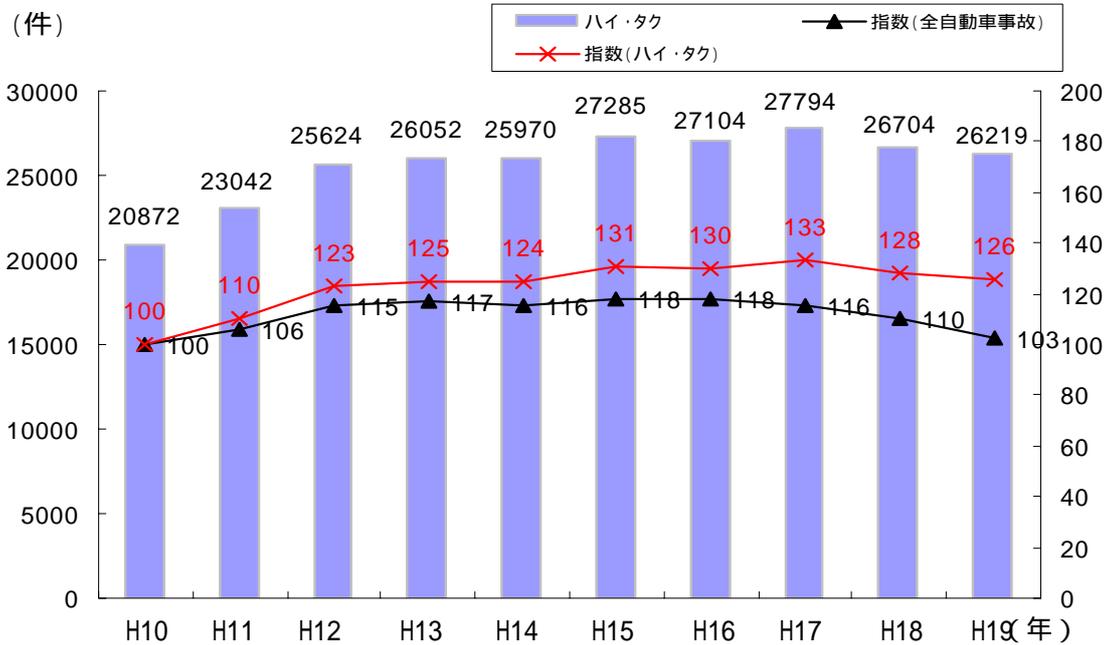


図6 タクシーの交通事故発生件数の推移

出典：「国土交通省資料」「事業用自動車の交通事故統計(平成19年版)」「(財)交通事故総合分析センター」

### (2) タクシーの事故件数、死亡事故件数の推移

タクシー事故件数は、平成12~17年にかけて増加高止まり傾向で、平成18年以降減少しているものの、その減少については鈍い状況である。

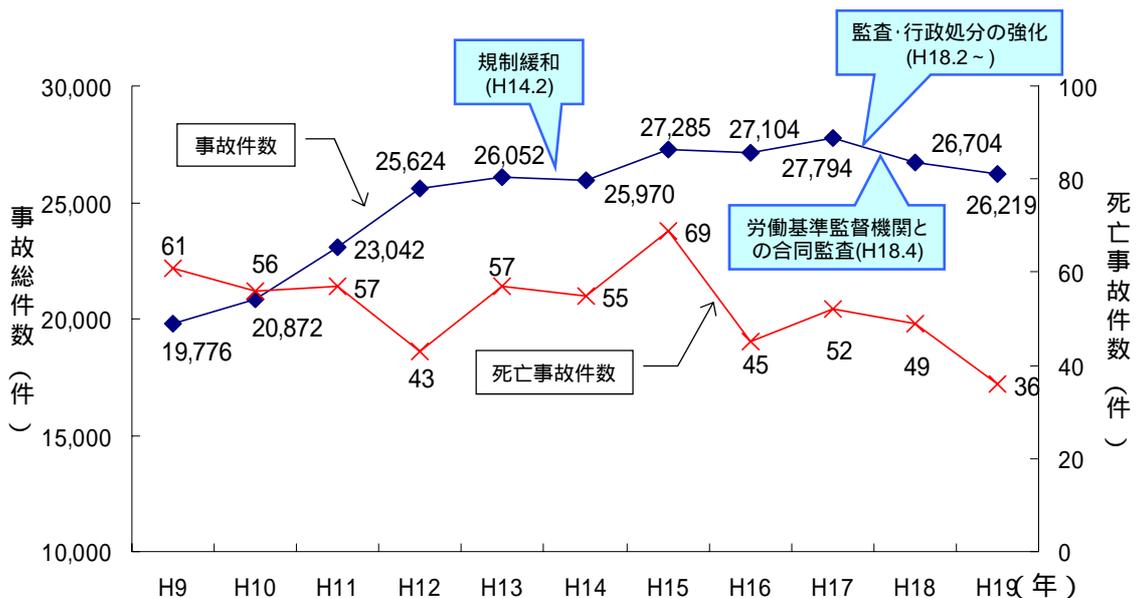


図7 タクシーの事故件数、死亡事故件数の推移

出典：「事業用自動車の交通事故統計(平成19年版)」「(財)交通事故総合分析センター」

(3) 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

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、他業態に比べて非常に高い件数で推移している。

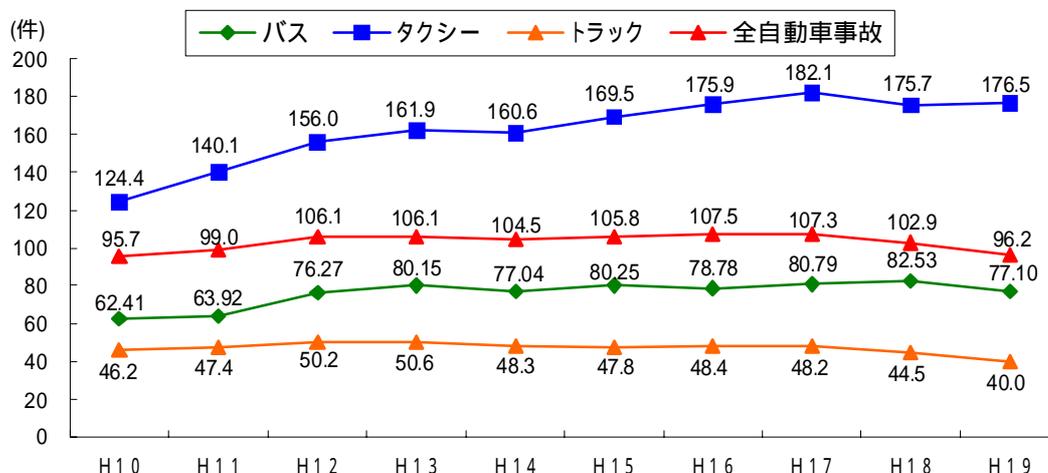


図8 タクシーの走行距離1億キロあたりの交通事故発生件数の推移

出典：「事業用自動車の交通事故統計（平成19年版）」（財）交通事故総合分析センター

(4) タクシーの事故内容別死傷者数の推移

死亡者数は最近2年間減少傾向にあるものの、重軽傷者数は平成4年以降ほぼ横ばいの状態で推移している。

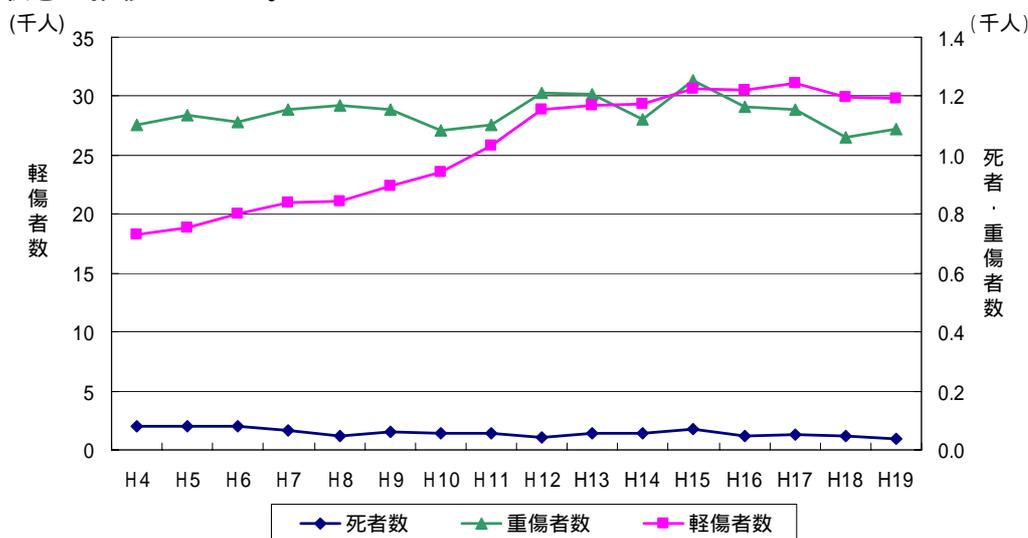


図9 タクシーの事故内容別死傷者数の推移

表1 タクシーの事故内容別死傷者数の推移

(単位：人)

	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
死者数	79	82	78	68	47	61	56	57	43	58	56	70	46	53	49	38
重傷者数	1,102	1,138	1,114	1,154	1,170	1,157	1,085	1,105	1,211	1,207	1,121	1,253	1,165	1,153	1,062	1,087
軽傷者数	18,253	18,907	20,056	20,983	21,057	22,345	23,531	25,808	28,863	29,255	29,396	30,627	30,482	31,161	29,986	29,813
合計	19,434	20,127	21,248	22,205	22,274	23,563	24,672	26,970	30,117	30,520	30,573	31,950	31,693	32,367	31,097	30,938

出典：「事業用自動車の交通事故統計（平成19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事故件数の割合

平成19年のタクシーの事故は、他車との事故が21,356件で約8割を占めており、そのうち出会い頭衝突が6,114件と最も多く発生している。



図10 タクシーの事故類型別事故件数の割合

出典：「事業用自動車の交通事故統計（平成19年版）」（財）交通事故総合分析センター

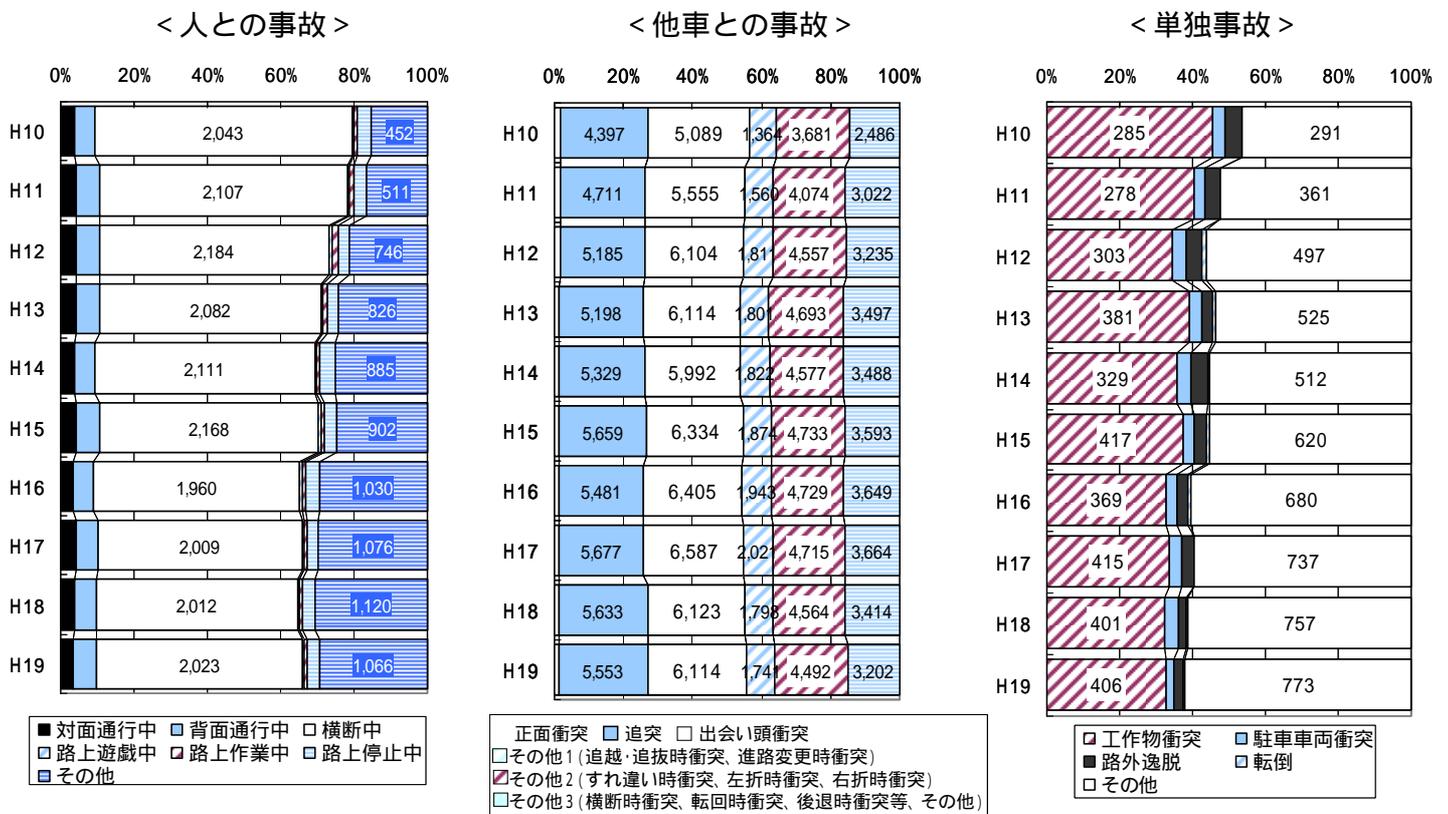


図11 相手当事者別、タクシーの事故類型別事故件数の内訳

出典：「事業用自動車の交通事故統計（平成19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 (平成 19 年)

「安全不確認」が 41.5% と圧倒的に多く、次いで「脇見運転」は 11.5%、「動静不注視」は 9.0%、「交差点安全進行」は 8.4% と続く。

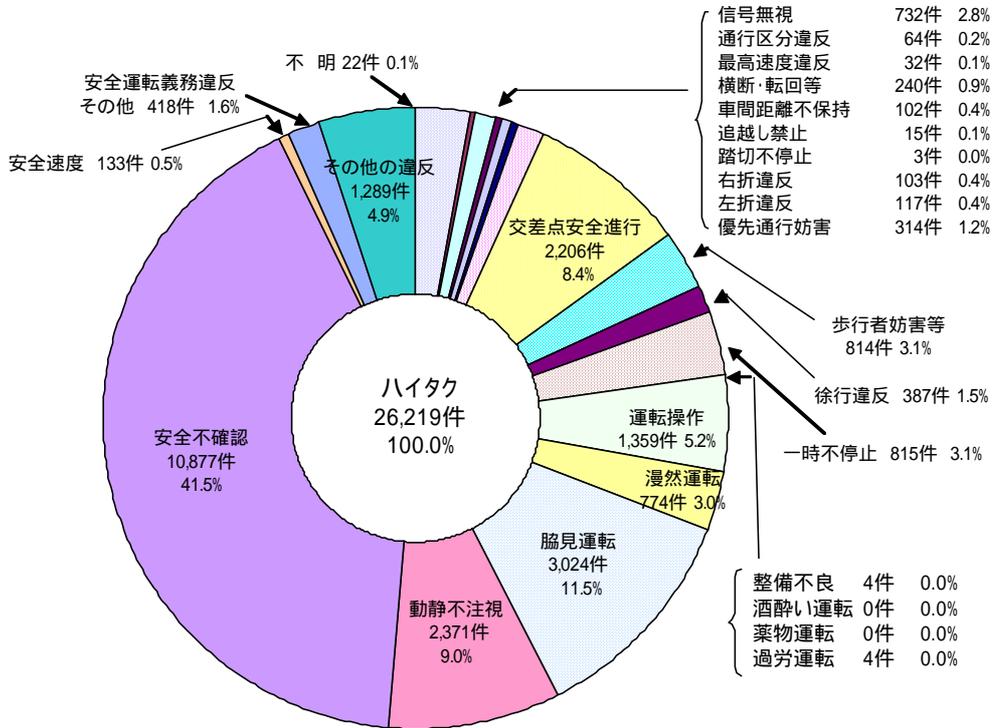


図 12 タクシーの法令違反別の事故件数の割合

出典：「事業用自動車の交通事故統計（平成 19 年版）」（財）交通事故総合分析センター

(7) タクシーの走行距離 1 億キロあたりの事故件数 (空車キロ、実車キロ)

タクシーの走行距離 1 億キロあたりの事故件数 (空車キロ、実車キロ) は、空車時が実車時に比べて約 2 倍多く発生している。

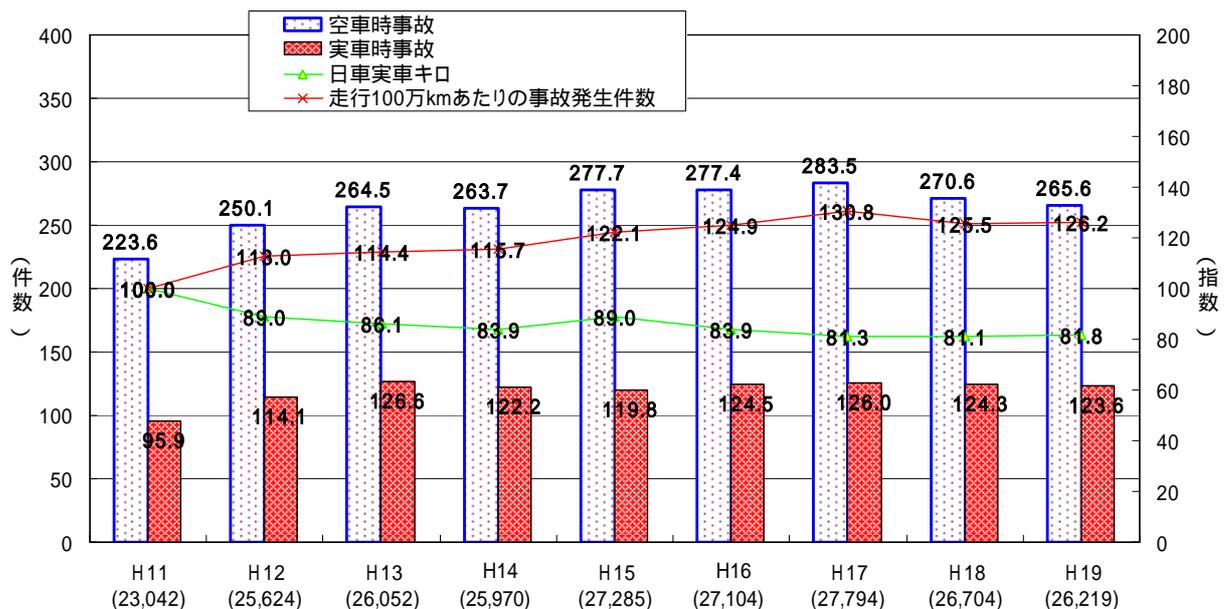


図 13 タクシーの走行距離 1 億キロあたりの事故件数 (空車キロ、実車キロ)

出典：国土交通省自動車交通局(「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)、ハイヤー・タクシー年鑑(社)全国乗用自動車連合会より作成)

( 8 ) タクシーの危険認知速度別事故件数の割合 (平成 19 年)

危険認知速度が 10km/h 以下の事故が 40.1% と多く、停止中 ~ 30km/h 以下で約 8 割を占める。

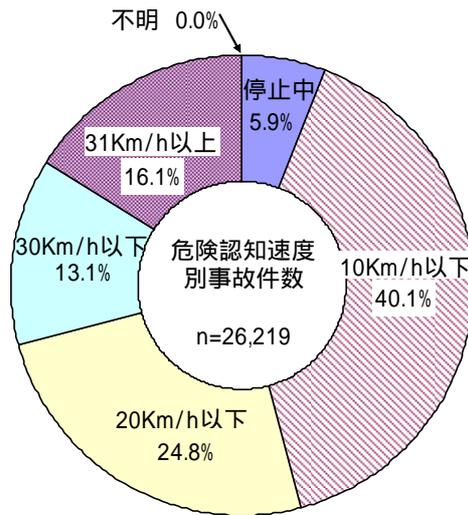


図 14 タクシーの危険認知速度別事故件数の割合

出典：「事業用自動車の交通事故統計 (平成 19 年版)」(財)交通事故総合分析センター

( 9 ) タクシーの事故の相手方の割合

空車時において、相手方が自転車、原付 (一種) 及び二輪車となる事故は、平成 19 年で全体の 50.0% を占め、実車時に比した割合が非常に高い。

一方、実車時において、相手方が自転車、原付 (一種) 及び二輪車となる事故は、平成 19 年で全体の 35.6% にとどまる。

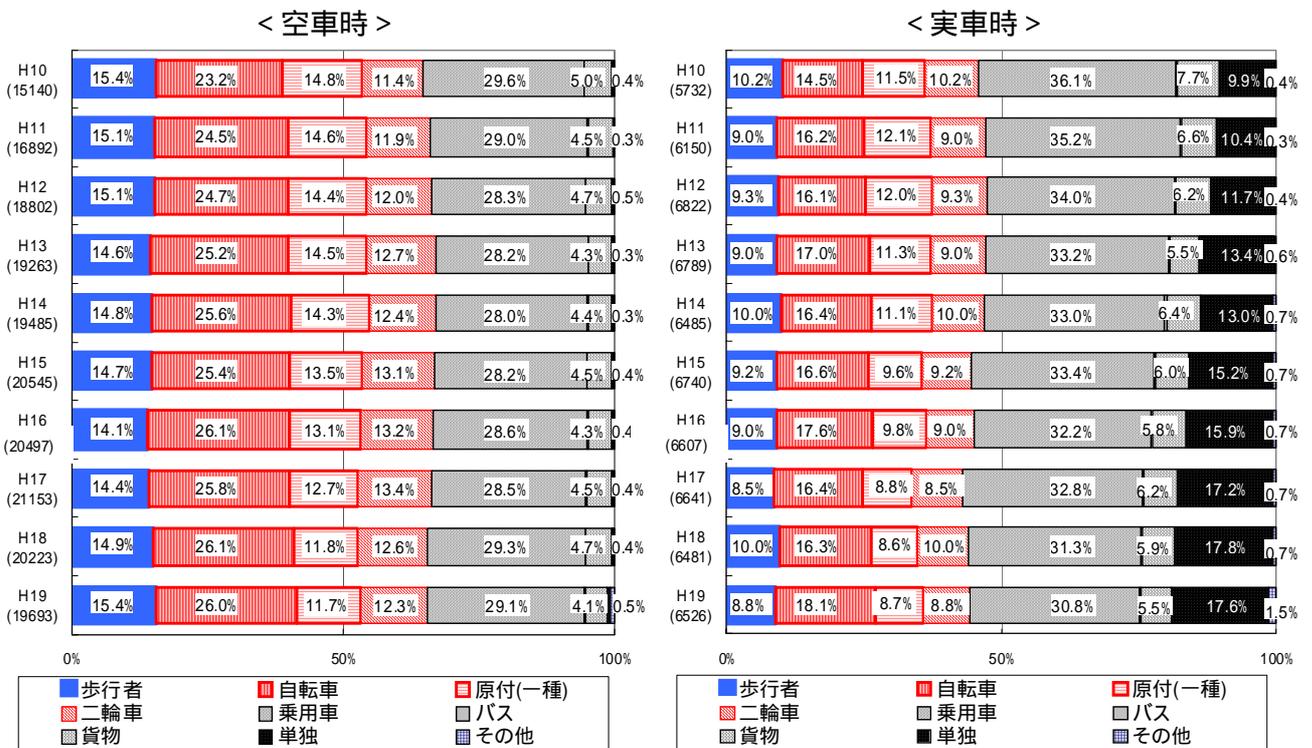


図 15 タクシーの事故の相手方の割合 (空車時、実車時)

出典：「事業用自動車の交通事故統計 (平成 19 年版)」(財)交通事故総合分析センター

(10) タクシーの相手当事者別行動類型別事故件数

空車時において相手が自転車となる事故は、「直進(等速)」及び「左折」の割合が高く、相手が二輪車及び原付(一種)となる事故では、「右折」及び「進路変更(左に)」の割合が高い。

実車時は空車時と比較すると、相手が二輪車、原付(一種)及び自転車となる事故は、いずれも「停止」の割合が高い。

なお、タクシーの「ドアの開閉」による事故が平成19年において978件発生している。

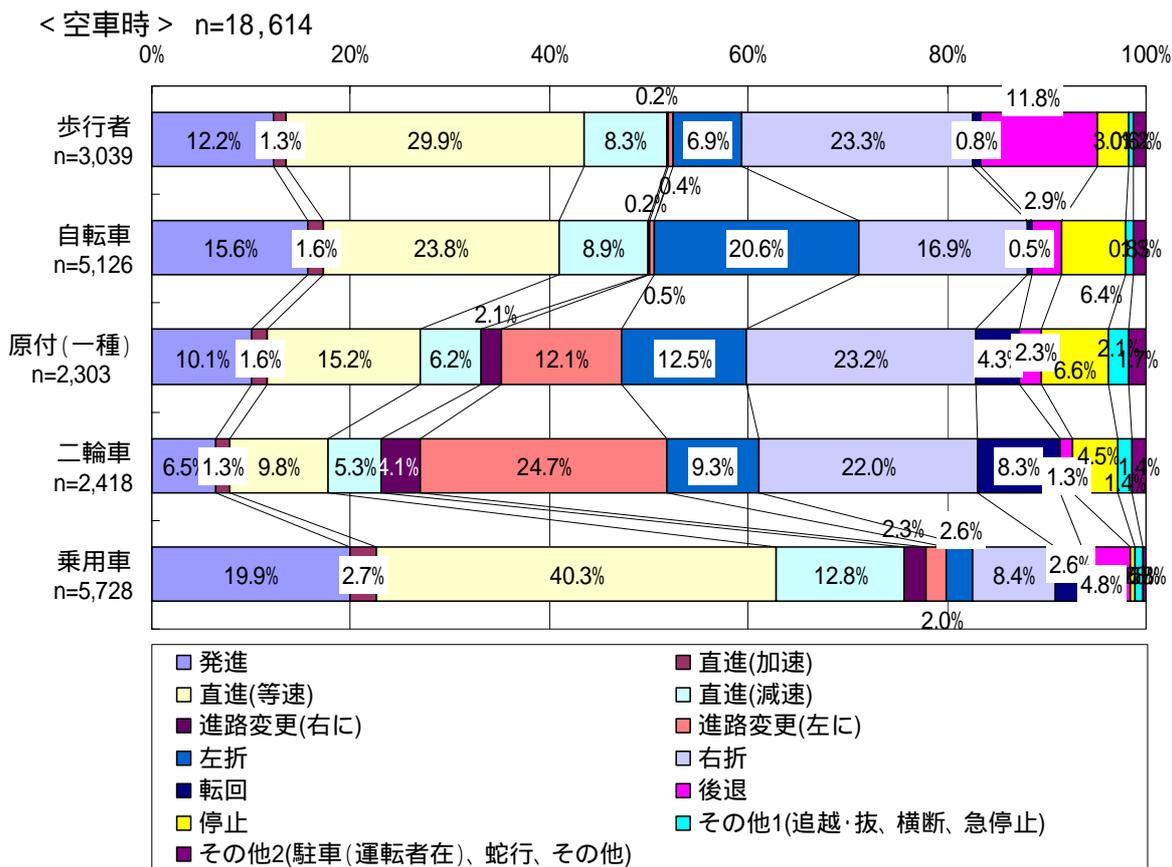


図 16 タクシーの相手当事者別行動類型別事故件数 (空車時)

表 2 タクシーの相手当事者別行動類型別事故件数 (空車時)

相手当事者別	空車時																
	発進	直進			進路変更		左折	右折	転回	後退	停止	その他1			その他2		
		加速	等速	減速	右に	左に						追越(抜)	横断	急停止	駐車(運転者不在)	蛇行	その他
歩行者 n=3,039	12.2%	1.3%	29.9%	8.3%	0.2%	0.4%	6.9%	23.3%	0.8%	11.8%	3.0%	0.1%	0.2%	0.3%	0.3%	0.0%	0.9%
自転車 n=5,126	15.6%	1.6%	23.8%	8.9%	0.2%	0.5%	20.6%	16.9%	0.5%	2.9%	6.4%	0.5%	0.3%	0.0%	0.4%	0.0%	1.0%
原付(一種) n=2,303	10.1%	1.6%	15.2%	6.2%	2.1%	12.1%	12.5%	23.2%	4.3%	2.3%	6.6%	0.7%	0.5%	0.8%	0.1%	0.0%	1.6%
二輪車 n=2,418	6.5%	1.3%	9.8%	5.3%	4.1%	24.7%	9.3%	22.0%	8.3%	1.3%	4.5%	0.4%	0.6%	0.4%	0.0%	0.0%	1.4%
乗用車 n=5,728	19.9%	2.7%	40.3%	12.8%	2.3%	2.0%	2.6%	8.4%	2.6%	4.8%	0.5%	0.3%	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%	0.3%

出典：「事業用自動車の交通事故統計(平成19年版)」(財)交通事故総合分析センター

< 実車時 (空車時以外) > n=4,910

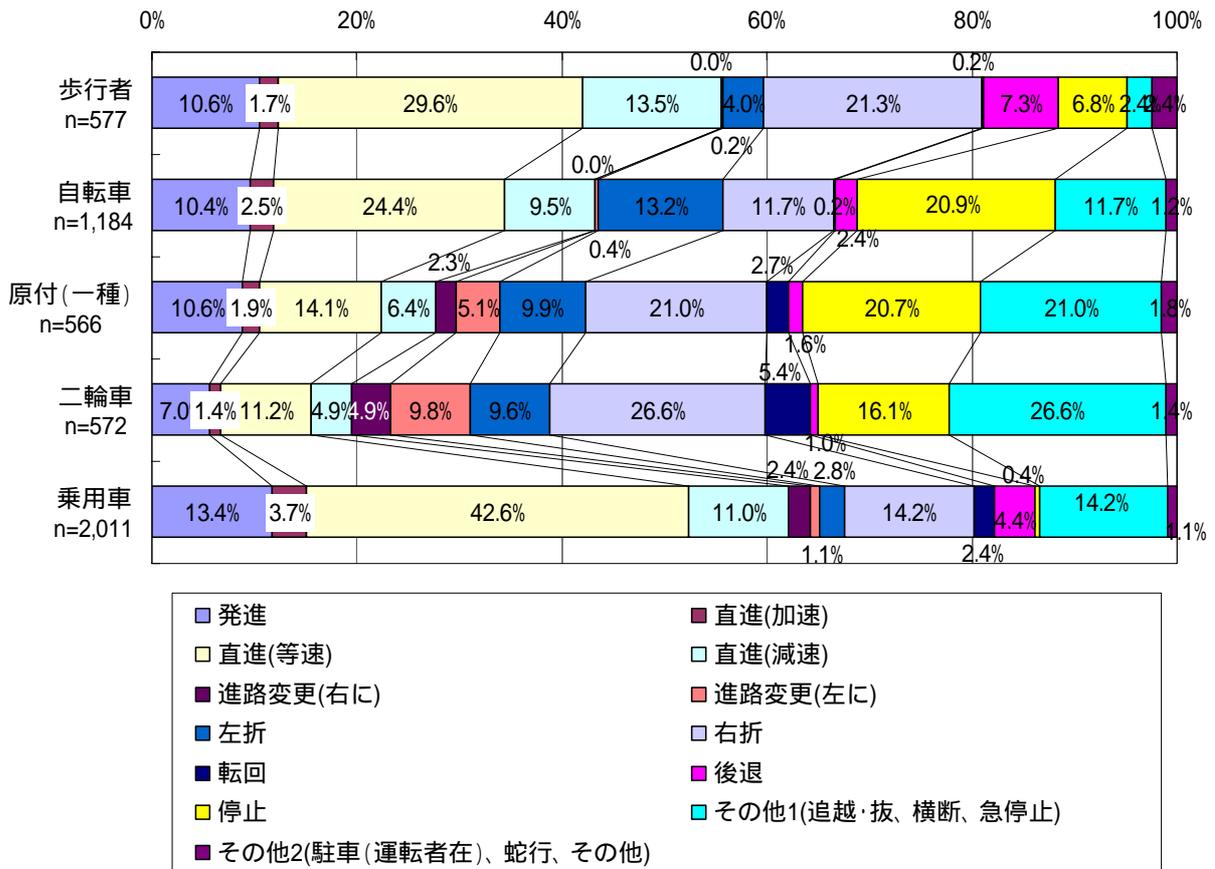


図 17 タクシーの相手当事者別行動類型別事故件数 (実車時)

表 3 タクシーの相手当事者別行動類型別事故件数 (実車時)

相手当事者別	実車時(空車時以外)																
	発進	直進			進路変更		左折	右折	転回	後退	停止	その他1			その他2		
		加速	等速	減速	右に	左に						追越(抜)	横断	急停止	駐車(運転者在)	蛇行	その他
歩行者 n=577	10.6%	1.7%	29.6%	13.5%	0.0%	0.2%	4.0%	21.3%	0.2%	7.3%	6.8%	0.2%	0.0%	2.3%	0.3%	0.0%	2.1%
自転車 n=1,184	10.4%	2.5%	24.4%	9.5%	0.0%	0.4%	13.2%	11.7%	0.2%	2.4%	20.9%	0.8%	0.3%	0.0%	0.8%	0.0%	2.4%
原付(一種) n=566	10.6%	1.9%	14.1%	6.4%	2.3%	5.1%	9.9%	21.0%	2.7%	1.6%	20.7%	0.5%	0.7%	0.5%	0.2%	0.0%	1.8%
二輪車 n=572	7.0%	1.4%	11.2%	4.9%	4.9%	9.8%	9.6%	26.6%	5.4%	1.0%	16.1%	0.3%	0.7%	0.3%	0.0%	0.0%	0.7%
乗用車 n=2,011	13.4%	3.7%	42.6%	11.0%	2.4%	1.1%	2.8%	14.2%	2.4%	4.4%	0.4%	0.4%	0.5%	0.1%	0.0%	0.0%	0.5%

出典：「事業用自動車の交通事故統計(平成19年版)」(財)交通事故総合分析センター

< タクシーの「ドア開閉」による事故件数 >

表 4 タクシーの「ドアの開閉」による事故件数

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
事故件数(件)	986	963	964	1,048	965	865	978

出典：「事業用自動車の交通事故統計(平成19年版)」(財)交通事故総合分析センター

(11) タクシーの地形・道路形状別事故件数

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割以上を占める。

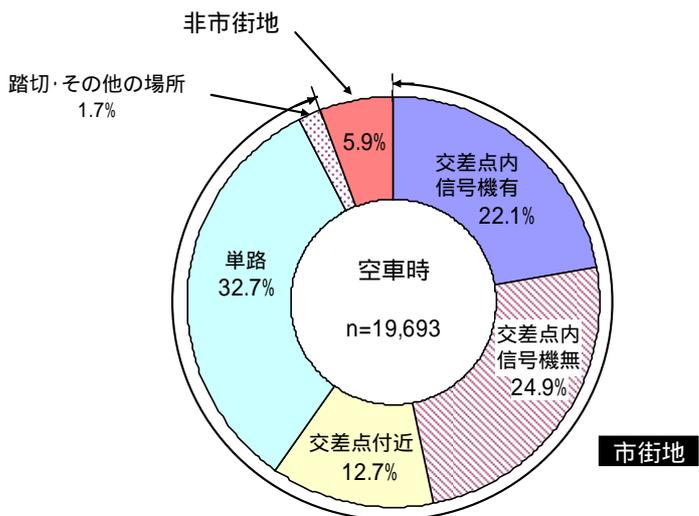


図 18 タクシーの地形・道路形状別事故件数（空車時）

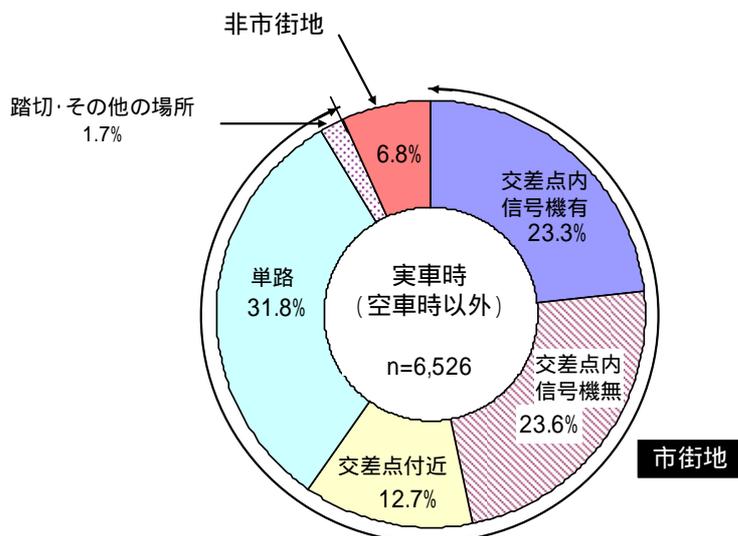


図 19 タクシーの地形・道路形状別事故件数（実車時）

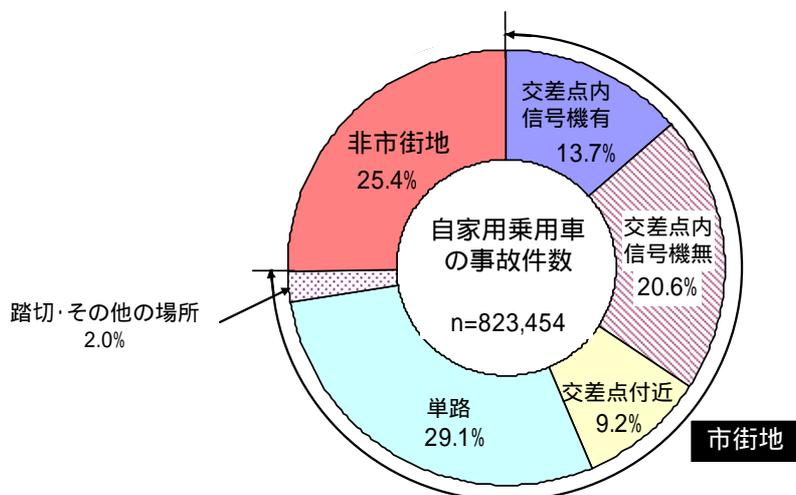


図 20 自家用乗用車の地形・道路形状別事故件数

出典：「事業用自動車の交通事故統計（平成19年版）」（財）交通事故総合分析センター）

(12) タクシー運転者の年齢層別事故件数の割合 (平成 19 年)

65 歳以上の運転者による事故の比率は年々増加しており、平成 19 年には約 2 割に達している。

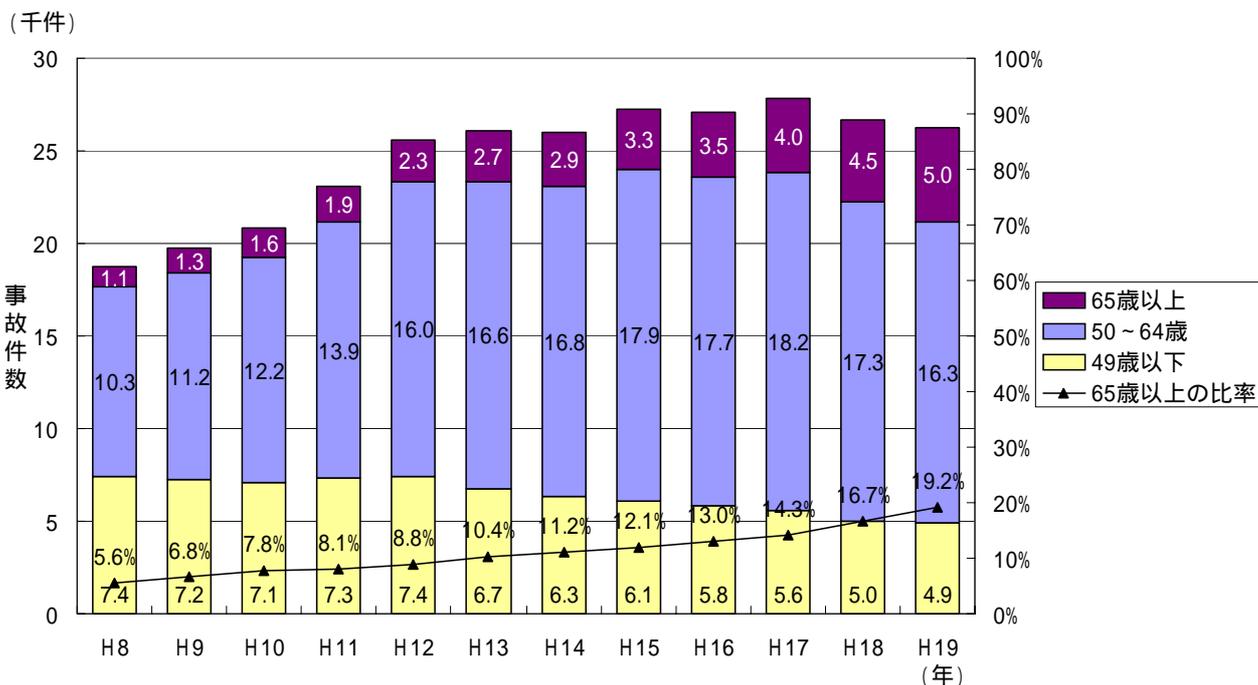


図 21 タクシー運転者の年齢層別事故件数の割合

出典：「事業用自動車の交通事故統計（平成 19 年版）」（財）交通事故総合分析センター

参考：二種免許保有者数（中型車 + 普通車（平成 14 年は普通車<sup>(注)</sup>））

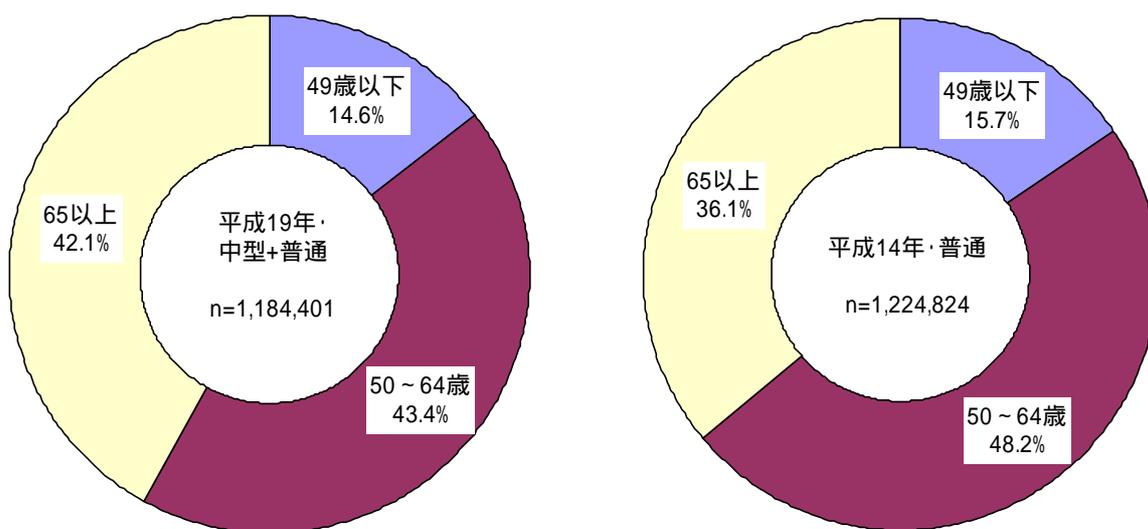


図 22 二種免許保有者数（中型車 + 普通車（平成 14 年は普通車<sup>(注)</sup>））

注）「道路交通法の一部改正」（平成 16 年 6 月 9 日公布）の中型免許制度創設による。

出典：「事業用自動車の交通事故統計（平成 19 年版）」（財）交通事故総合分析センター

(13) タクシー運転者の運転経験年数別事故件数

運転経験年数が1年未満の者による事故が最も多くなっている。

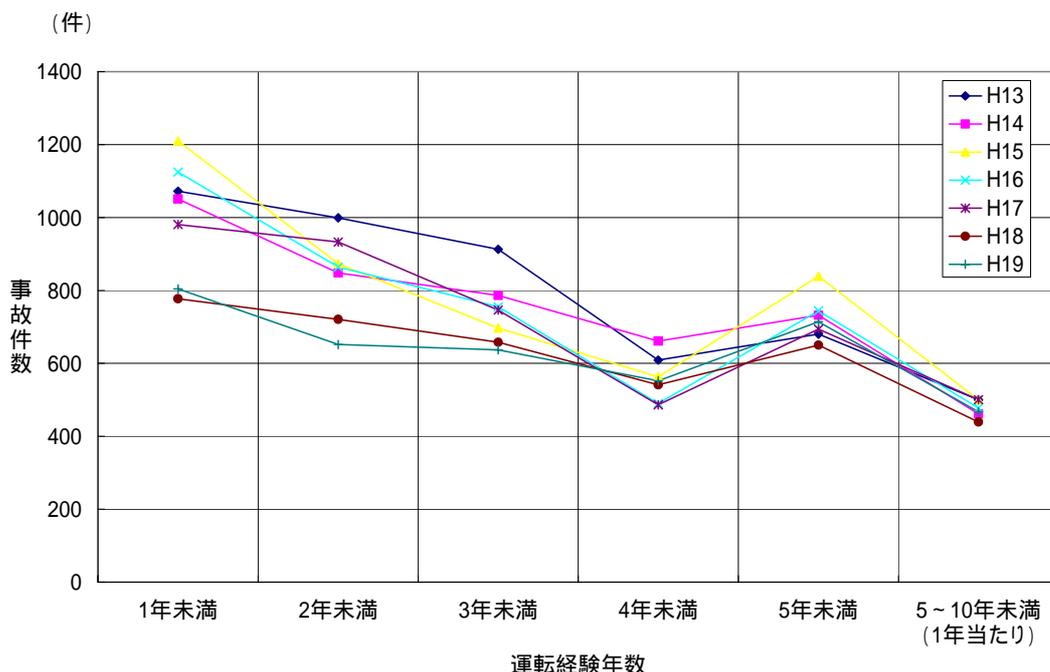


図 23 タクシー運転者の運転経験年数別事故件数

出典：「事業用自動車の交通事故統計（平成19年版）」（財）交通事故総合分析センター

(14) タクシー運転経験年数1年未満者に限った事故件数

タクシー運転経験1年未満者の事故を年齢別にみると、50歳代の事故件数が最も多くなっている。

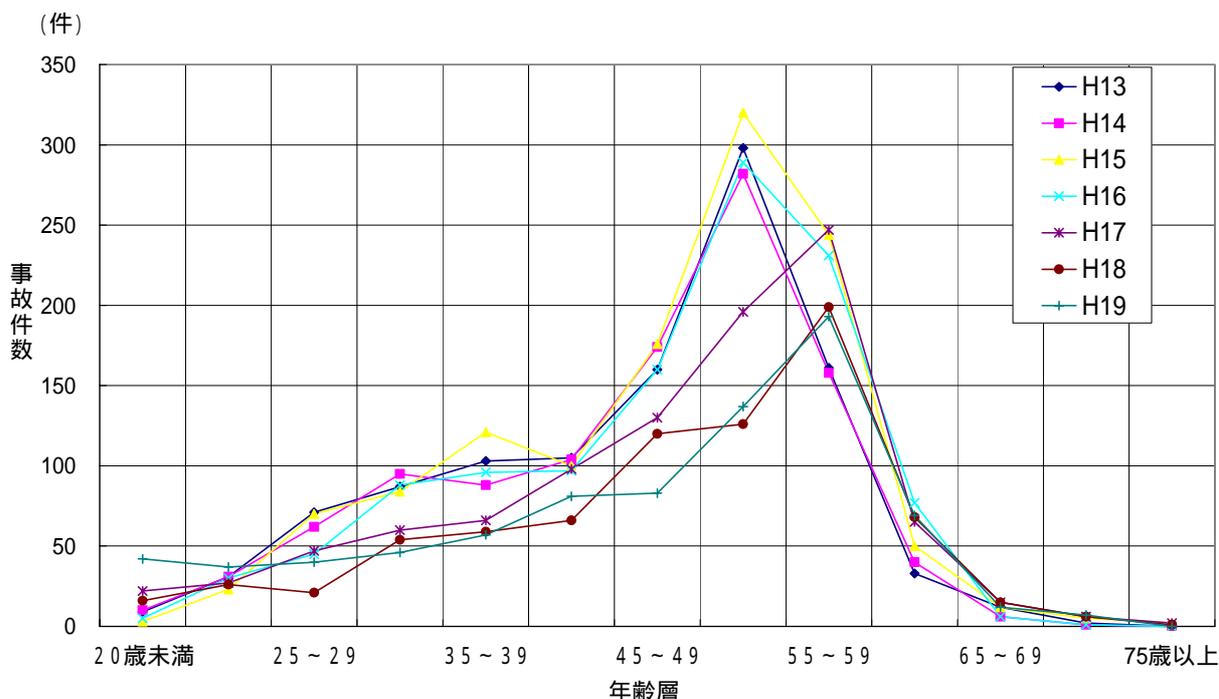


図 24 タクシー運転経験年数1年未満者に限った事故件数

出典：「事業用自動車の交通事故統計（平成19年版）」（財）交通事故総合分析センター

(15) 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

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いが、近年、運転者の最大拘束時間の超過等の過労防止等違反と乗務前後の点呼実施等義務違反が増加している。

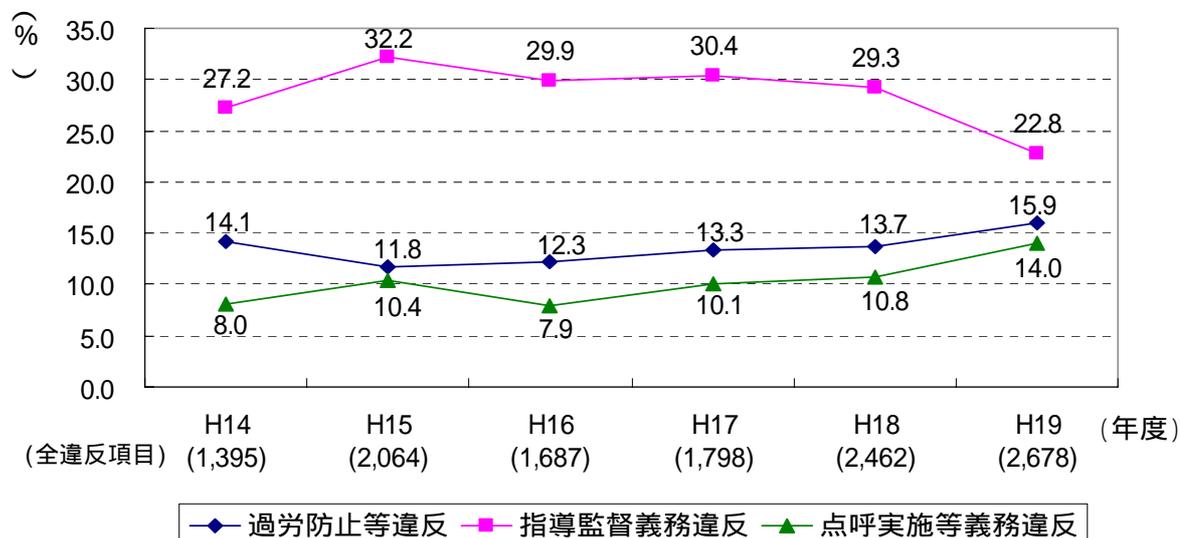
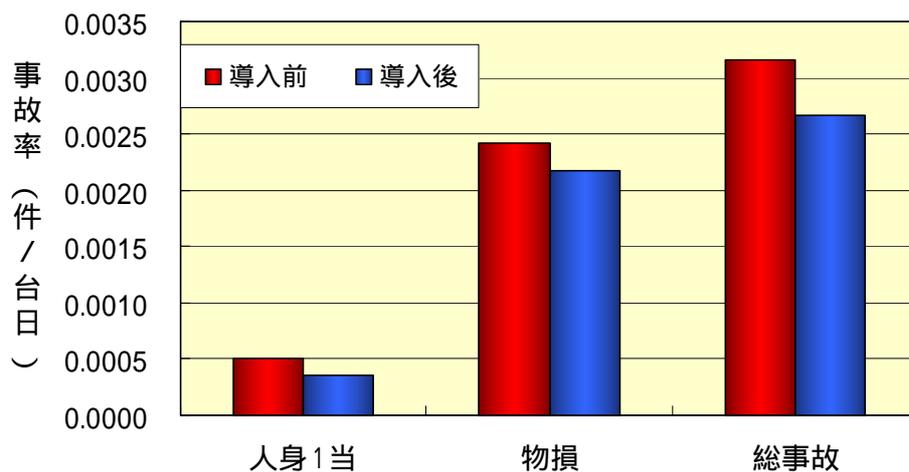


図 25 タクシー事業者に対する行政処分等に係る主な違反項目割合

出典：「国土交通省資料」

(16) ドライブレコーダの導入による事故率の変化

13 社のドライブレコーダ導入前と導入後の事故率を平均したところ、ドライブレコーダの導入前に比較して導入後の事故率は、減少している。



(件/台日) = 1台が1日営業した場合に起きる事故の件数

図 26 ドライブレコーダの導入による事故率の変化

出典：「平成18年度・映像記録型ドライブレコーダの搭載効果に関する調査」(国土交通省)

## 参考データ

### (1) 自転車対車両事故における自転車運転者の年齢

平成 19 年の自転車対車両（事業用以外を含む）事故における自転車運転者の年齢は、19 歳以下で 32.7% を占める。

死亡事故に限ると、同事故における高齢者の致死率が高く、自転車運転者の年齢は、65 歳以上の高齢者で 71.2% を占めている。

重傷事故に限ると、同事故における自転車運転者の年齢は、65 歳以上の高齢者で 36.0%、19 歳以下で 24.1% を占めている。

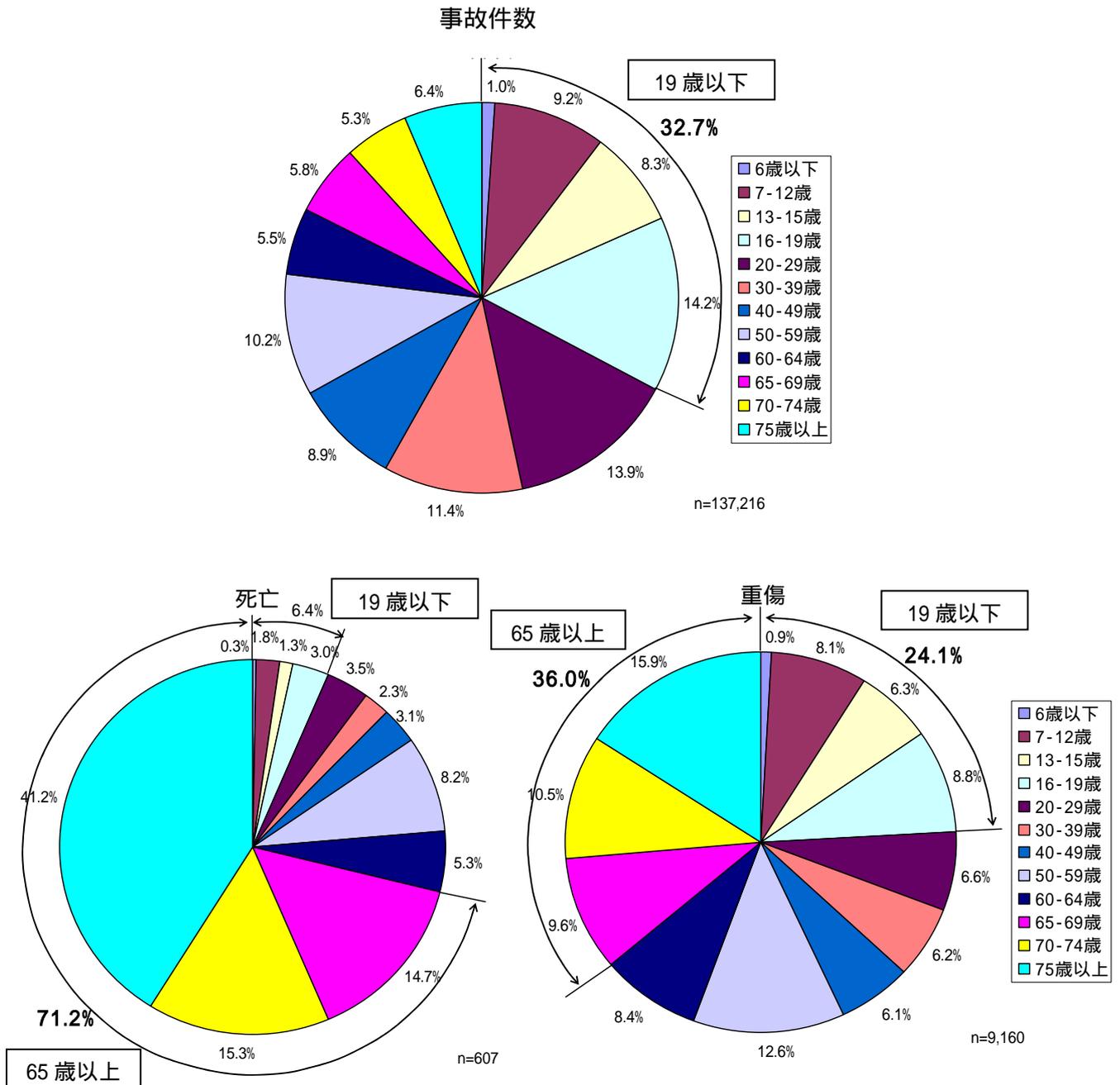


図 27 自転車対車両事故における自転車運転者の年齢

資料: 「事故分析部会資料」国土交通省

(2) 運転者の健康起因の事故

運転者の健康起因の事故は全業態で増加しており、平成19年は97件に上っている。

そのうち、タクシーの事故は35件で、平成14年以降増加傾向にあり、運転者の年齢分布別にみると、51歳以上の運転者が約9割を占めている。

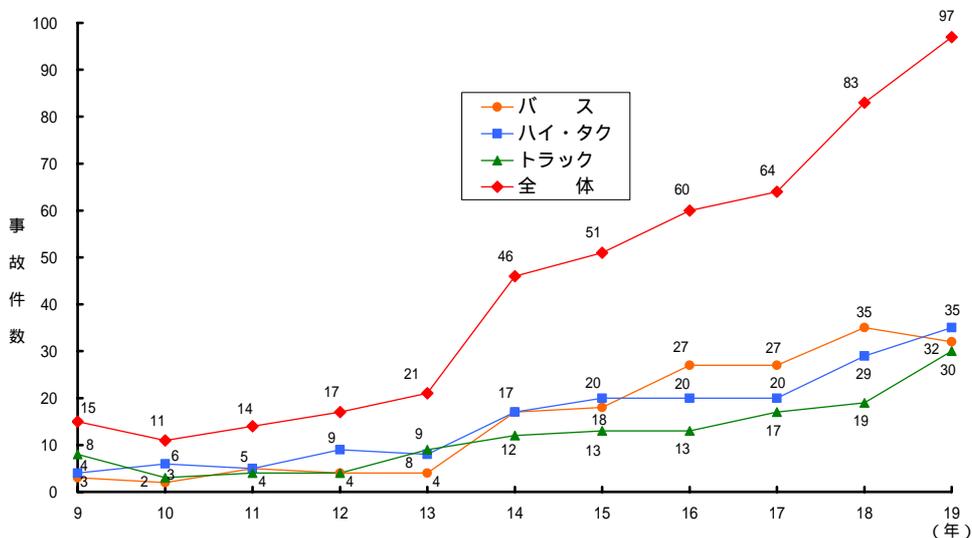


図 28 運転者の健康起因の事故の推移

注)平成14年度に健康起因の事故が急増したのは、報告規則の改正により健康起因による事故のみならず、運行を中止した事例も新たに届出対象に加えたためである。

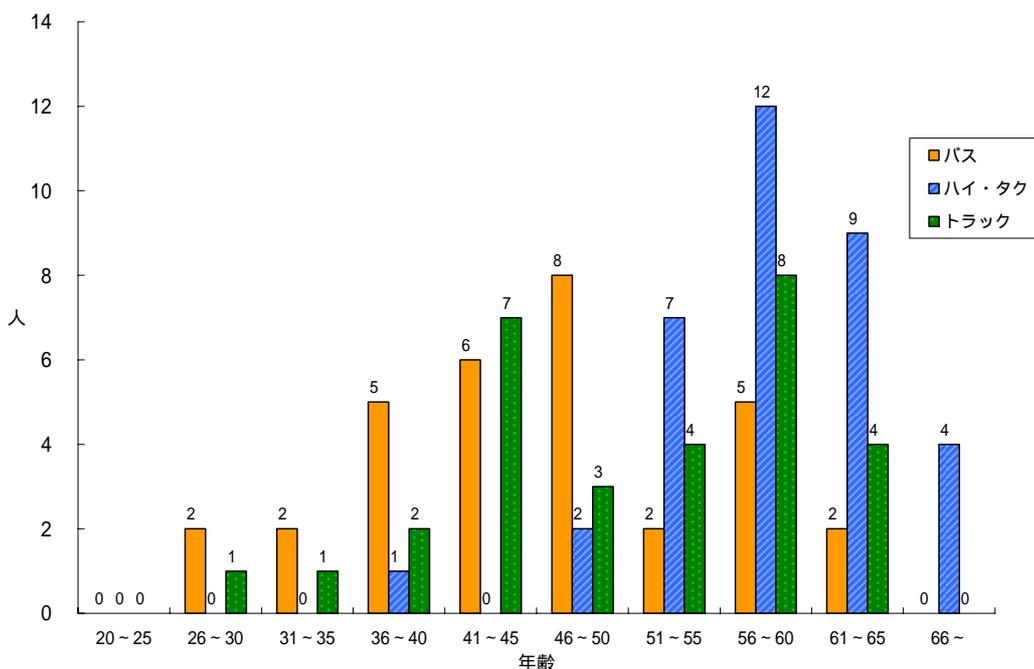


図 29 運転者の年齢分布

出典：「国土交通省資料」

### 3. 事故事例調査からみたタクシーの事故の現状

事業用自動車の事故の背後要因を把握するために、運輸支局の調査員による事故事例調査（ミクロ調査）を実施しており、平成16年度から平成20年度において、調査したタクシーと二輪車等の衝突事故87件が運輸支局調査員により収集された。

#### (1) 事故事例の概要

##### 運転者面

##### a. 運転者の集中度低下、判断ミス

運転者の集中度が低下していた事故事例が多い（空車時に多い）。

内在的要因：急いでいた（理由：配車の遅れ、早く帰庫したい等）、  
売上等のストレス、眠気、考え事等。

外的要因：衝突相手以外の対象（反対の方向の他車等）に注意を奪われた。

##### 出会い頭

- ・信号待ちを避けるために裏道を選択した。
- ・制限速度超過、徐行していない（交差点や横断歩道の手前）。

##### 右折時

- ・二輪車等との距離、速度の判断ミス（タクシーが直進時）。
- ・深夜の制限速度超過（タクシーが直進時）。

##### b. 危険予知

二輪車等がいらないと思い込んだ事故事例が多い。

##### 出会い頭

- ・一時停止なし、左右の安全確認不足、徐行なし等。

##### 右折時

- ・横断歩道の自転車、対向する二輪車、原付を見落とした。

##### c. 実車時と空車時の特徴

空車時は配車を急ぐ等の要因で集中度の低下がみられた。実車時は特に傾向なし。

##### 運行管理面

- ・配車を急がせた。
- ・適性診断を受診していない、診断結果による指導をしていない。
- ・過去に事故を惹起している運転者への教育・指導が不十分。
- ・危険予知の理解度を深めるための、ヒヤリ・ハット事例を活用した教育が行われていない。
- ・事業者（運行管理者）と運転者のコミュニケーションが足りない。

##### 【コミュニケーション不足の事例】

出勤後、運行管理者等の乗務前点呼を受けずに酒気帯び状態で出庫。空車で運行中、交差点に停車していたトラックに追突した。

当該営業所では、日報や運行記録紙（チャート紙）等を入れたケースを営業所内のテーブルに置いておき、それを乗務員が勝手に持ち出して出庫しており、点呼は行われていなかった。また、アルコールチェッカーはあるものの、運転者の自主性に任されており使用されていなかった。

## 二輪車等ユーザー面

### a. 出会い頭

- ・注意して交差点に進入していない。
- ・交差点付近で急な進路変更を行った（特に自転車）。
- ・信号を無視した。等

### b. 右折時

- ・（信号が赤になってから等）無理なタイミングでの交差点への進入。
- ・自車の存在を点灯等により知らせていない。
- ・直進車両に注意して右折していない。等

## 車両面

- ・車両のフロントピラーが死角となり、二輪車等が認識しにくかった事故事例がある。

## 走行環境面

### a. 出会い頭

- ・信号機のない交差点での事故が多く、停止線、標識のない交差点もある。
- ・道路環境等に死角があり、二輪車等が見えない、又は見にくかった（カーブミラーの調整不良、看板、樹木、駐車車両等による死角）。

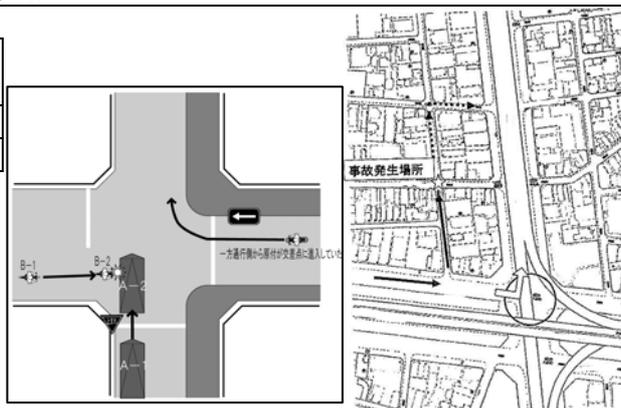
### b. 右折時

- ・信号機のある交差点。
- ・他車の死角となり、二輪車等が見えない、又は見にくかった。  
（対向車線が渋滞していた、右折専用レーン停止中の車両により死角ができた。等）

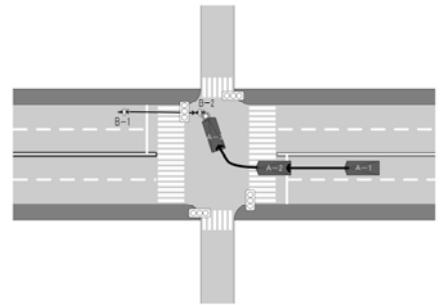
## （2）特徴的な事故事例

### 実車時の事故

事故事例（タクシーP19208）		事故類型	車両相互・出会い頭衝突
一時停止交差点で左右確認の不足による自転車との接触事故			
事故の概要			
発生日時	10月 19:20 晴れ		
関係者	タクシー	運転者 55 歳を含む 4 名乗車	
	自転車	1 名、男性、重傷	
<p>当該タクシーは、乗客を乗せて走行中、目的地へと向けて早く抜けるために裏道へと進入した。裏道における一方通行道路の交差点に進入。右側の一方通行出口から原付が交差点へと進入してきたため、これに気をとられていた。左側から自転車が交差点に進入。自転車との接触事故。自転車が転倒し、右足ひざ下骨折の重傷。</p>			
事故の要因			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・信号を避けて、自転車・歩行者の多い路地(裏道)を選択した。</li> <li>・一時停止し、左右確認を行ったものの、右側からの原付進入に気を取られ、再度左を確認しなかった。</li> <li>・建物の密集している当該箇所は、停止位置からは特に左方向の視界が遮られる</li> </ul>			
ドライブレコーダ搭載の有無		有	
運転者の概要(抜粋)	健康診断結果	適	
	適性診断結果	適	
	事故歴(過去3年)	無	

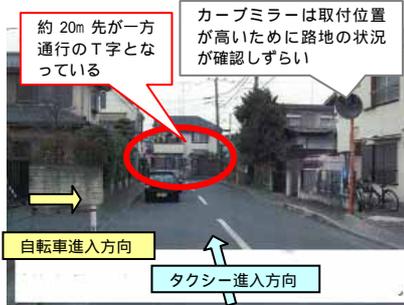
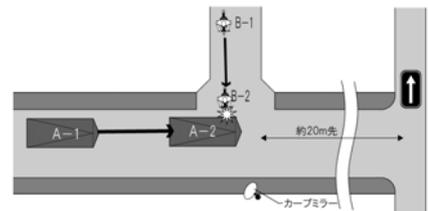


事故事例 (タクシーP19113)	事故類型	車両相互・右折時衝突
右折時に対向車の直進二輪車を見落とし衝突		
事故の概要		
発生日時	10月 5:04 晴れ	
関係者	タクシー	運転者 55歳を含む3名乗車
	二輪車	1名、重傷
<p>4:50に運行管理代務者より対面点呼を受け、5:00に出庫した。3回目の営業中、乗客2名を乗せた。乗客1名を途中で降車させ、最終目的地に向かって進行中、当該交差点を右折しようとした。右折時に減速を行ったが、直進二輪車を見落としたため、発見と同時に衝突した。二輪車は転倒、二輪車運転者は当該車両を乗越え5m先で倒れこみ、重傷。</p>		
<p>事故の要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>直進の二輪車にまったく気付いていなかった。</li> <li>当該交差点は長い直線区間にあり、早朝時間であったためスピード超過していた。</li> <li>中央分離帯端に設置されていた反射板の反射光により二輪車のライトを見落とした。</li> </ul>		
ドライブレコーダ搭載の有無		無
運転者の概要(抜粋)	健康診断結果	適
	適性診断結果	適。ただし、事故惹起後のH.19.10.23の診断結果は、注意の配分、判断・動作のタイミングについて指摘あり。
	事故歴(過去3年)	H.18.6、H.20.2の2回(いずれも物損のみ)

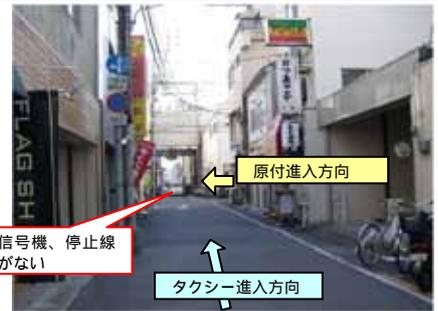
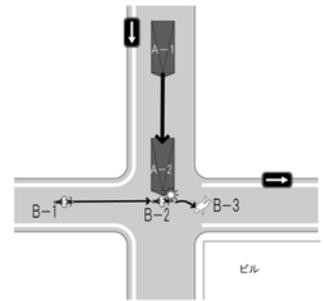


### 空車時の事故

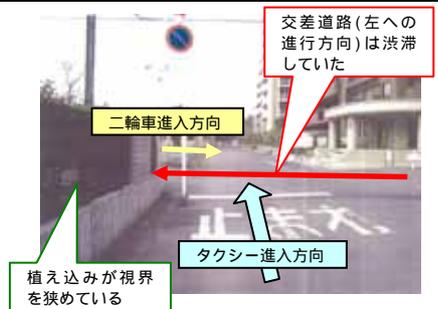
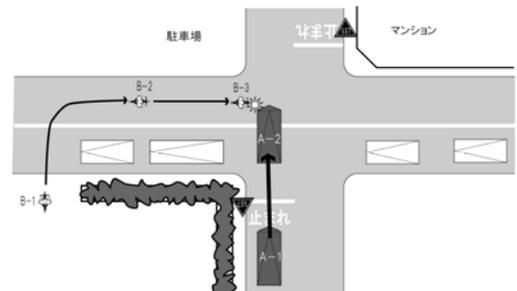
事故事例 (タクシーP19213)	事故類型	車両相互・出会い頭衝突
T字交差点における徐行、確認の不足による自転車との接触事故		
事故の概要		
発生日時	3月 15:58 晴れ	
関係者	タクシー	運転者 60歳のみ乗車
	自転車	1名、13歳男性、重傷
<p>当該タクシーは、15:54に空車となり、回送中であった。T字路交差点を通過しようとしたところ、左方より飛び出してきた相手方を発見。急ブレーキをかけたが間に合わず、衝突。自転車が転倒し、右腓骨遠位端骨折などの重傷。</p>		
<p>事故の要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車、歩行者が多く、飛び出し等が多発している場所であり、他の運転手がかかり徐行運転を心がけていたが、当該運転者は制限速度を超過していた。</li> <li>約20m先はT字路の一方通行となっていたが、減速をしていなかった。</li> <li>適性診断では、当該運転者は、やや落ち着きがなくせわしない性格であり、スピードを出し過ぎる傾向があったことが指摘されていた。運行管理者は点呼時において注意を行っていたとのことであるが、指導監督が不十分であった。</li> <li>当該道路は、制限速度が40km/hであった。</li> <li>カーブミラー取り付け位置が高所で車両から見にくい。</li> </ul>		
ドライブレコーダ搭載の有無		有
運転者の概要(抜粋)	健康診断結果	適
	適性診断結果	適。H.15.7診断では、判断・動作について急ぎすぎるとの指摘あり。H.19.4でも同様の指摘あり。
	事故歴(過去3年)	H.18.4交差点において一時停止不履行の車両と衝突。反動で電柱にも衝突。

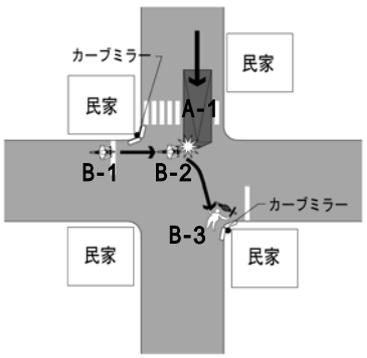
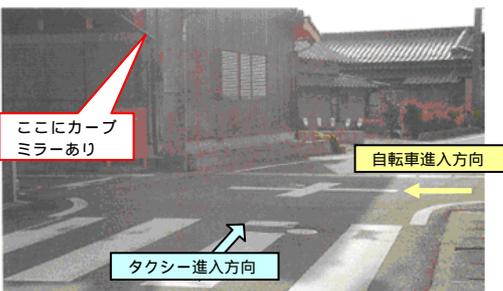


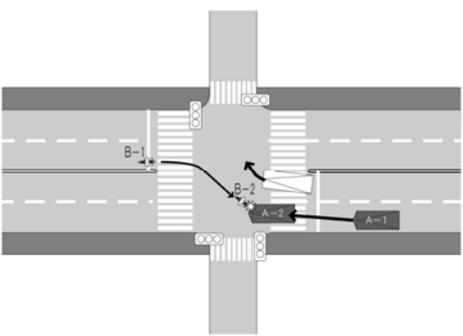
事故事例 (タクシーP19214)		事故類型	車両相互・出会い頭衝突
信号機、停止線のない交差点での出会い頭の原付との衝突			
事故の概要			
発生日時	6月 19:20 晴れ		
関係者	タクシー	運転者 57歳のみ乗車	
	原付	1名、20歳女性、重傷	
<p>当該運転者は9:30に出勤、点呼を受けて営業に入った。営業区域内で無線配車を受けて依頼者のもとに向かっていた。信号機、停止線のない交差点に差し掛かったところ、左方から直進してきた原付に出会い頭の衝突。右足第一楔状骨骨折の重傷。</p>			
<p>事故の要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車・歩行者の多い繁华街裏路地を通行した。</li> <li>・ 信号機、停止線がない交差点そのまま通過しようとした。</li> <li>・ 停止線、カーブミラーが未設置であった。</li> <li>・ 運行管理者は、配車を急がせた。</li> </ul>			
ドライブレコーダ搭載の有無		無	
運転者の概要(抜粋)	健康診断結果	適	
	適性診断結果	適。H.18.1の診断では、注意の配分、動作の正確さ、判断・動作のタイミングに問題があると指摘あり。	
	事故歴(過去3年)	H.18.3交差点において車両と出会い頭の衝突事故	



事故事例 (タクシーP19212)		事故類型	車両相互・出会い頭衝突
交差道路が渋滞している交差点に最徐行で進入したが左方向の確認の不足による二輪車との衝突			
事故の概要			
発生日時	10月 7:55 雨		
関係者	タクシー	運転者 62歳のみ乗車	
	二輪車	1名、42歳女性、重傷	
<p>当該運転者は5:30に出勤、日常点検を実施、点呼を受けた後、6:00に出庫した。4回目の営業の後、無線配車を受け、依頼者の元に向かう途中、信号のない当該交差点にさしかかった。一旦停止をし、左右の確認したところ、交差道路は渋滞しており、車両は停止していた。その後車両は動きだしたが、進路を譲ってくれたため、最徐行しながら交差点に進入した。交差点中央にさしかかったところ、左側から進行してきたバイクに気付いたが、ブレーキを踏む間も無く衝突。バイクは転倒、頸椎捻挫右下腿骨骨折の重傷。</p>			
<p>事故の要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 左右確認を行った後、右からの車両が進路を譲ってくれたため、左方向の再確認を怠って交差点に進入した。</li> <li>・ 信号のない交差点にマンションの植え込みがあり、また交差点左側に車が止まっていたため、死角になっていた。</li> </ul>			
ドライブレコーダ搭載の有無		無	
運転者の概要(抜粋)	健康診断結果	適	
	適性診断結果	適	
	事故歴(過去3年)	なし	



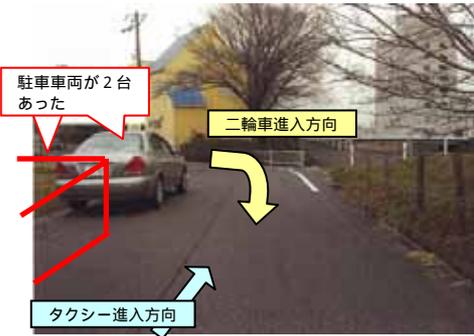
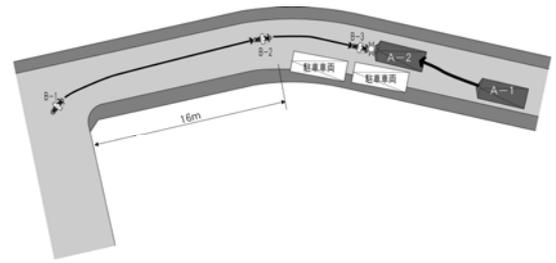
事事故例 (タクシーP17011)		事故類型	車両相互・出会い頭衝突
信号機のない交差点進入時、右方から飛び出てきた自転車と衝突			
事故の概要			
発生日時	9月 8:30 晴れ		
関係者	タクシー	運転者 60歳のみ乗車	
	自転車	1名、12歳男性、重傷	
<p>当該運転者は、7:30に出勤、車両点検と点呼を実施後、7:45に出庫した。</p> <p>2回目の配車で客を迎えに行くために走行中、信号機のない交差点にさしかかった。</p> <p>右前方より自転車が来るのを発見し、急ブレーキをかけたが間に合わず衝突。重傷。</p>			
事故の要因			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該運転者は、優先道路を走行していたため、右方からの進入車両に対する危険性への認識や確認が不足していた。</li> <li>・当該事業所は、適性診断の受診率が46%であり、当該運転者は7年4ヶ月適性診断を受けていなかった。</li> <li>・当該事業所は、一ヶ月前に他の運転者が前方不注意で事故を起こしていた。</li> <li>・当該交差点は、横断歩道はあったが、信号機は未設置であった。また、カーブミラーが付けられていたにもかかわらず、死角があった。</li> </ul>			
ドライブレコーダ搭載の有無		無	
運転者の概要(抜粋)	健康診断結果	適	
	適性診断結果	不十分	
	事故歴(過去3年)	無	

事事故例 (タクシーP19209)		事故類型	車両相互・出会い頭衝突
右折トラックが死角になり、対向車の右折原付と衝突			
事故の概要			
発生日時	9月 6:02 晴れ		
関係者	タクシー	運転者 60歳のみ乗車	
	原付	1名、重傷	
<p>片側2車線の道路を空車で走行していた。</p> <p>交差点に差し掛かろうとしたところ、右前方にトラックが右折しかけていた。</p> <p>右折するトラックの横を通過しようとしたとき、目の前に原付が飛び出てきたため、避けきれずに衝突した。重傷。</p>			
事故の要因			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・右折専用レーンがなくトラックの停止により死角が生じていた。</li> <li>・原付等の飛び出し(右折)に対する危険予知の不足</li> <li>・帰庫予定の時刻を過ぎていたことから、運転者はあせっていた。</li> </ul>			
ドライブレコーダ搭載の有無		有	
運転者の概要(抜粋)	健康診断結果	適	
	適性診断結果	適	
	事故歴(過去3年)	H.18.1 右折時の不注意による物損事故	

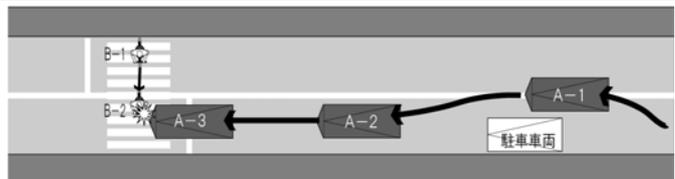
事故事例 (タクシーP18008)		事故類型	車両相互・出会い頭衝突
交差点右折時に対向車線の車両により死角となっていた直進の対向原付と衝突			
事故の概要			
発生日時	8月 2:00 晴れ		
関係者	タクシー	運転者 57歳のみ乗車	
	原付	1名、52歳男性、重傷	
<p>当該運転者は、進行方向2車線、対向車線1車線の道路を走行していた。 信号のないT字路を右折すべく、一旦停止した。 2台の対向車を通過させたと判断した後、発進したが、対向車両が死角となって原付が直進対向してきたのを見落としたためブレーキが間に合わず衝突。重傷。</p>			
事故の要因			
ドライブレコーダ搭載の有無		無	
運転者の概要(抜粋)	健康診断結果	不十分	
	適性診断結果	不十分	
	事故歴(過去3年)	無	

事故事例 (タクシーP19202)		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、暗い場所で自転車に気付かず衝突			
事故の概要			
発生日時	6月 20:05 曇り		
関係者	タクシー	運転者 58歳のみ乗車	
	自転車	1名、58歳女性、重傷	
<p>当該運転者は 16:55 に出勤、始業点検の後、出庫した。 駐車場で停止していたときに3回目の配車を受けた。 駐車場を出る際、右方向より歩道を進行してきた自転車に気付かず衝突。 自転車は転倒し、重傷。</p>			
事故の要因			
ドライブレコーダ搭載の有無		無	
運転者の概要(抜粋)	健康診断結果	適	
	適性診断結果	適。H.18.1の診断では、注意の配分、動体視力がやや低いと指摘あり。また、H.19.6の診断では、先を急ぐ傾向、注意の配分、判断・動作のタイミング等に指摘あり。	
	事故歴(過去3年)	なし	

事件事例 (タクシーP19211)		事故類型	車両相互・追越・追抜時衝突
駐車車両を右に避けた際の対向車両(原付)との接触事故			
事故の概要			
発生日時	9月 12:45 晴れ		
関係者	タクシー	運転者 40歳のみ乗車	
	原付	1名、重傷	
<p>当該運転者は、前日は非番であった。当日は、9:30に点呼を受け、出庫した。</p> <p>10回目の営業を終えて営業所に向けて回送中であった。</p> <p>時速35km/hで走行中、左カーブに差し掛かったところ、道路左側に2台の駐車車両があり、この右側を通過すべく道路右側に侵入した。</p> <p>右側に侵入して前方カーブ地点に対向する原付を発見、ブレーキ操作を行ったが間に合わず、道路中央で相手車両の前方と当該車両の左前部分が衝突し、原付は転倒。重傷であった。</p>			
<p>事故の要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・不必要に迂回路を利用していた。</li> <li>・当該道路は路地の割りに交通量が多い</li> <li>・カーブの先の交差点より出てくる車両の視認性は低い。</li> <li>・駐車車両で視認性が低くなっていた上に、原付を避けるだけの幅員の余裕のない道路である。</li> <li>・速度表示、駐車禁止等の標識がない。</li> </ul>			
ドライブレコーダ搭載の有無		有(資料添付なし)	
運転者の概要(抜粋)	健康診断結果	適	
	適性診断結果	適。H.19.11 診断では、判断・動作のタイミングがかなり遅いとの指摘あり。	
	事故歴(過去3年)	H.16.10 右折時の自転車事故 H.17.10 駐車車両への衝突	



事件事例 (タクシーP19210)		事故類型	車両相互・その他
左路肩の駐車車両を追い越した後、前方の横断歩道を渡っている自転車に気付かず衝突			
事故の概要			
発生日時	8月 23:25 晴れ		
関係者	タクシー	運転者 59歳のみ乗車	
	自転車	1名、女性、重傷	
<p>当該運転者は午前7時に点呼を受け、出庫した。</p> <p>左側路肩に駐車していた車両を追い越し、当該箇所にさしかかった。</p> <p>横断歩道を右から横断してきた自転車に気付かず、衝突。自転車は転倒し、重傷。</p>			
<p>事故の要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・横断歩道手前での前方不注意。</li> <li>・深夜であったことからスピード超過していた。</li> <li>・左側路肩に駐車していた車両を追い越すことに気を取られていた。</li> <li>・理解度を深める指導の不足。</li> </ul>			
ドライブレコーダ搭載の有無		有	
運転者の概要(抜粋)	健康診断結果	適	
	適性診断結果	適	
	事故歴(過去3年)	無	



#### 4. 特別調査「タクシーと二輪車等の事故の分析とその事故防止対策に関する調査研究」の結果概要

タクシーと二輪車等の衝突事故の実態をより詳細に把握することを目的として、平成19年度に特別調査「タクシーと二輪車等の事故の分析とその事故防止対策に関する調査研究」を実施した。

タクシー運転者及び二輪車等ユーザーに対するアンケート調査、タクシー運転者に対するヒアリング、ドライブレコーダの映像記録分析、定点観測等の調査が行われ、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アンケート調査（運転者 1,019 名）

- ・ドライブレコーダを使用した教育を受けた経験のある運転者は、アンケート回答者の約半数を占めていた。
- ・過去1年間に二輪車等が関わったヒヤリハットを体験した運転者は、55.5%であった。  
流し中心の運転者（59%）の方が、駅・車庫待ち中の運転者（52%）に比べてヒヤリハットの報告率がやや高い。
- ・ヒヤリハットの相手(延べ事例数)は、自転車が約7割を占め、原付及び二輪車がそれぞれ約2割であった。
- ・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74.9%を占めた。
- ・ヒヤリハットに遭遇した場所は、「裏道で信号のない交差点」「一般幹線で信号付交差点」が多かった。
- ・ヒヤリハットに遭遇した時刻は、「18時台（36例）」が最も多い。また、特に運転者が危険を感じた時刻は、「5時台」、「20時台」が多かった。
- ・ヒヤリハットに遭遇した時刻を相手方別にみると、自転車とのヒヤリハットは「14時台から18時台」にかけて徐々に増加しており「18時台」が最も多く、「8時台」の事故も多い。原付とのヒヤリハットは、「5時台」に、二輪車との事故は「7時台」「17時台」に若干多いものの、時間帯別の顕著な傾向は見られなかった。
- ・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（113例）」が最も多く、次いで「疲労（92例）」、「イライラ（77例）」、「路上の乗客を気にしていた（70例）」もみられた。営業状態（実車、空車）とヒヤリハットに関係する運転者自身の心理状態には有意な関係はみられなかった。
- ・ヒヤリハットが事故にならなかった理由(複数回答)は、「自車の速度が遅かった」「危ない場所とっていた」が各4割程度、「相手の挙動が見えていた」が3割程度、「自車が回避」が2割程度であった。運転者の経験年数による差異はみられなかった。
- ・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、
  - ・・・裏道で発生する頻度が高い。
  - ・・・ヒヤリハットが事故にならなかった理由(複数回答)の「相手が回避したから」の回答率が高い。

## (2) タクシー事業者に対するヒアリング

関東地区のタクシー事業者5社に対して、ヒアリング調査を実施した。

### 安全対策の実施

#### a. ドライブレコーダの活用

5社中4社でドライブレコーダが導入されており、3社で事故が減少している。記録映像は、次のような教育にも活用されている。

- ・事故が発生したら社内の全体研究会で記録映像を見せる。
- ・事故惹起者にはドライブレコーダをチェックし、1カ月間指導する。
- ・事故惹起者に事例を見せて指導する。

#### b. デジタルタコグラフの活用

速度が速い運転者や連続運転時間が長い運転者に対して翌日に指導、休憩を取るようになっている事業者がある。

#### c. 情報の共有、運転者の経験の共有

事故があった場合に掲示等で公開する(2社)、独自の営業日誌を書かせている事業者がある。

#### d. その他の取組み

- ・点呼時のコミュニケーションによる運転者のストレス等の把握(3~4名位で、1人ずつ対面し、運転者の表情も確認)
- ・地道な啓発のくり返し、継続(朝礼でスピードを出しすぎないことを促す)
- ・無事故運転者の表彰
- ・運行管理者のグループ討論式の研修会の実施
- ・独自の営業日誌を作成し、できごとを運転者間で共有
- ・外部の講習の活用(自動車事故対策機構の講習、共済の情報やビデオ、教習所のシュミレータの活用等)
- ・車両の後部座席上に「注意」と点滅するランプを設置

### 二輪車等の事故防止への意見

- ・営業を重視するあまりに速度が速くなりがちな運転者を指導したい
- ・狭い道路を拡幅、自転車のために路肩を整備してほしい
- ・二輪車等ユーザーへの啓発(二人乗り、停止しない、信号無視等)
- ・構内から歩道を横切って車道に進入する際の危険箇所の改善
- ・自転車専用道路、横断地下道の整備

## (3) 二輪車等利用者に対するアンケート(二輪車等利用者755名)

アンケート結果からは、タクシーの行動特性に特化したヒヤリハット事例は1事例(タクシー乗客が右ドアを開けてしまった事例)しか収集できなかったものの、タクシーでも想定できるような四輪車によるヒヤリハット事例が下記のとおりあった。

- ・自動車が非優先道路から一旦停止をせずに飛び出した事例(22例)。自動車が一旦停止をせずに路上(T字路等)又は駐車場から歩道に進入してきた事例もある。
- ・自動車のバイク・原付への割り込み、無理な追い越しの事例(11例)。
- ・対向自動車が急に右折してきた(5例)。

- ・前の自動車が急停止した事例（2例）
- ・自動車が方向指示器を出さずに左折・割り込んできた事例
- ・小学校等における自転車を利用する際の交通ルールの教育が十分でない
- ・歩道の自転車通行帯の色が地域により異なり、統一されていない 等

#### （４）二輪車等利用者に対するヒアリング

バイク、原付または自転車で顧客の訪問を行う二輪車等の利用者（関東に所在の1社、4事業所）（財）日本サイクリング協会に対して、ヒアリング調査を実施した。自家用車に比べて運転マナーは良いという意見がある一方、ウインカーを出すタイミングが遅い、交差点では二輪車等の存在を良く確認してほしい等の意見がみられた。

参考：平成19年自転車保有台数：69,583千台 （社）自転車協会による

平成19年1店あたり自転車販売台数：229.0台 （社）自転車産業振興協会による

#### 自転車利用者からみたタクシーの問題

- ・空車時のスピードが速い
- ・自転車を見落としている
- ・急に進路変更、方向転換する
- ・交差点で急に右左折する、ウインカーを出すのが遅い
- ・脇道から出る時に確認しない
- ・自転車が止まるのがあたりまえと思っている
- ・客待ちの駐停車車両により、自転車が安全に走行できない
- ・タクシーのドアが急に開く
- ・自転車をあおる
- ・すぐにクラクションを鳴らす
- ・タクシー、自転車ともに譲り合いの精神が足りない 等

#### バイク・原付利用者からみたタクシーの問題

- ・空車時のスピードが速い
- ・実車時に急停車する
- ・無理な車線変更、割り込み、幅寄せをされる
- ・駐車違反をする
- ・すぐにクラクションを鳴らす 等

#### （５）ドライブレコーダ等の映像記録分析

ヒヤリハット事例が16事例収集された。

自転車が関連する事例では「無灯火」（計3例）や「信号無視」（2例）「二人乗り」といった自転車の利用の仕方の問題がある例いくつかある。ニアミスのパターンとしては「出会い頭」が4例、「飛び出し」が4例であった。

バイクが関連する事例を見ると、「追い越し」（3例）「割り込み」（3例）「すり抜け」（1例）といった二輪車の機動性と関連した無理な挙動の例が目立つ。



## 安全対策の提言

平成 19 年の交通事故統計によると、タクシーの事故件数は年間 26,219 件であり、そのうち 75% の 19,693 件が空車時における事故である。また、事故の相手方を見ると、二輪車、原付及び自転車（以下「二輪車等」という。）が約半分の 12,169 件を占めている。また、自家用自動車を含む四輪車全体と自転車、歩行者の衝突事故をみると、死亡重傷は高齢者に多く、自転車の人身事故件数でみると若年者が多い。今後も引き続き、事故要因を更に調査する必要がある。

タクシー車両が頻繁に運行する繁華街や鉄道駅周辺、生活道路等においては、二輪車等と交錯する機会が多く、タクシー関係者、二輪車等関係者に対するヒアリングにおいては、お互いの運転態度に関する意見が多く収集された。

タクシーと二輪車等との衝突事故を削減するためには、運輸安全マネジメントに基づく事業者と運転者の地道な安全活動が重要である。このため、事故実態を把握するとともに、タクシー関係者、二輪車等関係者が協同して安全対策を実行していくことが求められる。

本提言は、現状のハード、ソフトの安全対策を踏まえ、タクシーと二輪車等との衝突事故を防止するための実効性のある対策について、事業者、事業者団体、行政機関等が連携して取り組むことが望ましい具体的な内容を取りまとめたものである。

### 1. 輸送の安全対策

#### (1) 事故削減目標の設定及び運輸安全マネジメントを通じた事故防止

##### 《対応》

- ・事業者団体及び国土交通省においては、事故を一層削減するため、タクシーの事故実態を踏まえた関係者が目指すべき事故削減目標を設定する。
- ・事業者においては、経営トップから現場の運転者に至るまで輸送の安全確保が第一であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努める運輸安全マネジメント体制の構築を行い、PDCA サイクルに基づき事故削減に取り組む。
- ・事業者においては、運輸安全マネジメント体制の構築のために、(独)自動車事故対策機構が行う安全マネジメントコンサルティングを活用する。
- ・国土交通省においては、事業者団体と協力して、事業者における安全対策グッドプラクティス(他の事業者の模範となる取組み)をホームページで紹介する。
- ・国土交通省においては、運輸安全マネジメント評価の対象を中小事業者にも拡大する。

#### (2) 事故情報の共有化

##### 《問題点》

- ・事業者、運行管理者及び運転者において、同業他社の事故情報が十分に共有されていない。

##### 《対応》

- ・国土交通省においては、事業者から行政へ事故報告があったもののうち、重大事故の事故状況等について、自動車交通局へ事前に登録された全国の運行管理者等のメールアドレスへ、定期的に直接メール等で発信することにより事故情報を共有する(メールマガジン「自動車安全」(仮称))。
- ・「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」においては、「社会的影響の大きい重大事故」

の要因分析を実施し、その結果を上記メール等で発信することにより、業界全体で事故情報を共有化する。

### (3) 映像記録型ドライブレコーダ等によるヒヤリハット事例の収集・活用

#### 《問題点》

- ・事業者及び運行管理者（以下「運行管理者等」という。）においては、社内の運転者が体験したヒヤリハット事例（事故が起こりそうであったが、幸いにも回避できた事例）が収集されていない。
- ・ヒヤリハット事例が収集されていても、運転者指導に活用されていない。
- ・ヒヤリハット事例の収集に効率的な映像記録型ドライブレコーダについて、タクシー事業者における普及率は49%（出荷台数ベース：平成19年度国土交通省調べ）で、未だ十分に普及が進んでいない。
- ・映像記録型ドライブレコーダにより収集したデータの実践的な活用方法がわからない事業者がいる。

#### 《対応》

- ・運行管理者等においては、社内の運転者が体験したヒヤリハット事例を積極的に収集して、運転者教育に活用する。
- ・運行管理者等においては、映像記録型ドライブレコーダの映像記録及び走行記録から運転者が事故を回避できた事例を収集・分析して、運転者教育に活用する。
- ・国土交通省においては、運行管理者等におけるヒヤリハット事例の収集・活用を支援するため、「ヒヤリハット調査の方法と活用マニュアル」（平成14年 国土交通省自動車交通局）を運行管理者等に再周知する。

（国土交通省自動車総合安全情報HP：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/index.html>）

- ・国土交通省においては、ヒヤリハット事例の収集に効率的な映像記録型ドライブレコーダの普及促進を図るため、導入効果に関する具体的な分析、求められる標準的な仕様、事故防止等に持続的に効果を発揮させるための方策等を検討する。
- ・国土交通省においては、「映像記録型ドライブレコーダ活用モデル事業」（平成20年度事業）において作成した「映像記録型ドライブレコーダの活用手順書」を、事業者団体、（独）自動車事故対策機構等と協力して、運行管理者等を対象としたセミナー、運行管理者講習等を通じて周知する。

ドライブレコーダ：事故やニアミスなどにより急ブレーキ等の衝撃を受けると、その前後の映像とともに、加速度、ブレーキ、ウインカー等の走行データをメモリーカード等に記録する装置。

### (4) 空車走行の削減

#### 《問題点》

- ・タクシーの事故は、空車時における事故が多い。
- ・運転者が空車時に路上の乗客を意識した運転の傾向があるため、二輪車等の発見が遅れて衝突に至った事例がある。

#### 《対応》

- ・国土交通省においては、タクシーの効率的配車による空車走行の削減を図ることに有効なデジ

タル式GPS-AVMシステムについて、導入効果に関する具体的な分析、事故防止等に持続的な効果を発揮させるための方策等を検討する。

GPS-AVM：乗客の呼び出し地点から最短距離にあるタクシーを強制配車することを可能とするシステム。  
タクシー事業者における普及状況49.5%（平成19年度(社)全国自動車無線連合会調べ）

#### （5）きめ細やかな運転者指導

##### 《問題点》

- ・タクシーの事故は、「他車との出会い頭事故が多い。また、空車時における事故が多く、そのうち約半分は二輪車等が相手の事故である。」という事故実態が十分に把握されていない。
- ・運行管理者等が運転者個々の運転行動の特性を十分に把握していない。
- ・高齢運転者による事故が増加している。
- ・タクシー運転経験1年未満者かつ50歳代運転者の事故が多い。
- ・運転者が生活道路等を抜け道とした急ぎ運転のため、安全速度の未遵守、一旦停止等の不履行等により衝突に至った事例がある。
- ・二輪車等が予測できない走行又は進路変更を行ったため、衝突に至った事例がある。
- ・「ドアの開閉」による事故が平成19年において978件発生している。
- ・二輪車等ユーザーによる飛び出し、急な進路変更及び車両脇のすり抜け等により衝突に至った事例がある。

##### 《対応》

##### （運行管理者等）

- ・運行管理者等においては、「空車時の事故が多く、そのうち約半分は二輪車等が相手の事故である」等のタクシーの事故実態を把握する。
- ・運行管理者等においては、運転者に対して定期的に適性診断を受診させ、運転者個々の運転行動の特性、身体機能の変化等を踏まえた上で、きめ細やかな指導を行う。
- ・運行管理者等においては、運転者に対して運転シミュレーターにより、二輪車等との衝突事故の発生しやすい状況（空車時の流し運転、二輪車等の出会い頭又は並走、生活道路等）を疑似的に体験する機会を与える等、参加・体験・実践型の指導を行う。

（国土交通省自動車総合安全情報HP：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/index.html>）

- ・運行管理者等においては、二輪車等が多い地域、道路幅の狭い生活道路及び衝突事故が多い等の危険箇所を示したハザードマップを作成し、運転者に対して乗務前後の点呼及び定期的な指導の機会に周知する。

また、やむを得ず危険箇所に進入せざるをえない場合は、より一層の安全速度の励行、一旦停止等の基本行動を実施することを併せて指導する。

- ・運行管理者等においては、「ドアの開閉」による二輪車等との事故を防止するために、運転者に対して停止前には早めに方向指示器を操作し、停止後に後方（真後ろ）確認の上、1.5～2秒程度経過してからドアを開けるように指導を行う。

##### （行政）

- ・国土交通省においては、事業者団体、（独）自動車事故対策機構等と協力して、運行管理者等を対象としたセミナー、運行管理者講習等の機会を通じて、タクシーと二輪車等との事故実態等について周知する。

- ・国土交通大臣が認定した適性診断認定機関においては、運行管理者等が適性診断の結果を活用して指導が行えるよう「適性診断活用講座」の実施等、運行管理者と連携を深める。
- ・国土交通省においては、運行管理者等が「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」(平成13年12月3日国土交通省告示第1676号。以下「指導・監督指針」という。)を理解し、実効性のある指導・監督を行えるよう「指導・監督指針の手引き」を作成する。

## 2. 二輪車等ユーザーに対する安全対策

### 《問題点》

- ・「ドアの開閉」による事故が平成19年において978件発生している。
- ・タクシーが停車のための急な進路変更、ドアの開閉により衝突に至った事例がある。
- ・二輪車等ユーザーによる飛び出し、急な進路変更及び車両脇のすり抜け等により衝突に至った事例がある。

### 《対応》

- ・事業者及び事業者団体においては、二輪車等ユーザーに対する安全対策の指導、意見交換等を行う。
- ・国土交通省においては、タクシーの走行特性についても理解してもらうため、二輪車等を利用する機関、学校等を対象とした出前講座を実施する。

### 3. 車両の安全対策

#### 《問題点》

- ・車両のフロントピラーが死角となり、二輪車等が認識しにくかった事例等がある。

#### 《対応》

- ・国土交通省等においては、産官学連携のもと、ASV（先進安全自動車）技術の開発・普及の促進を推進しているところであるが、タクシーと二輪車等の衝突事故の防止・被害軽減対策に活用が期待できる以下のものについて普及促進を進める。

#### （ASV技術）

##### 衝突被害軽減ブレーキ



「衝突被害軽減ブレーキ」とは、前方障害物に衝突するおそれがある場合に運転手が回避操作を行うように警報し、その上でさらに障害物との衝突が避けきれないと判断された場合に、障害物との衝突時の衝撃を緩和するため自動的にブレーキ操作を行う装置。

##### ABS付コンビブレーキ（二輪車）



「ABS付コンビブレーキ」とは、ブレーキペダル操作のみで前・後輪ブレーキが適切な配分で連動するコンビブレーキと急制動時のタイヤロックを回避するABSを組み合わせたブレーキ装置。

（国土交通省自動車総合安全情報HP：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/index.html>）

##### リアビューカメラモニタリングシステム（RVM）



「リアビューカメラモニタリングシステム（RVM）」とは、高速で走行中のドライバーをサポートするシステムで、高速走行時に左右の後側方車両を検知し、車線変更により衝突の危険性がある場合にはドライバーに警報を発して注意を喚起する装置。

（マツダ㈱）HP：<http://www.mazda.co.jp/philosophy/tech/safety/prediction/rearoneview.html>）

- ・関係者においては、タクシーと二輪車等の衝突事故の防止について、その他の改善できる車両技術を検討する。

（例）乗降ドア開閉装置の改善、車外表示装置 等

- ・特に、自転車、歩行者の対車両事故では、損傷主部位は、頭部と脚部が多い。そのため、頭部と脚部を保護するための歩行者保護対策を講じる必要がある。なお、頭部については、既に歩行者保護対策を講じていることから、その効果評価を行ったうえで検討する。

歩行者傷害軽減ボディ



「歩行者傷害軽減ボディ」とは、歩行者とクルマが衝突した際、歩行者へのダメージを軽減させるボディ構造。

#### 4．走行環境の安全対策

##### 《問題点》

- ・交差点内及び交差点付近の事故が約6割を占める。
- ・信号機がなく、周辺を視認しにくい見通しの悪い交差点における事故事例がある。

##### 《対応》

- ・事業者は、運転者から情報収集した危険箇所について、カーブミラーの設置又は角度調整、標識の設置等を行政機関に要請する。
- ・行政機関は、中・長期的に信号機の設置、自転車専用道の整備、交差点の隅切り、路面マーキング等の走行環境の整備を推進することが必要である。