

特集

1

～追突・逆突事故の防止～



追突事故の防止

全国の交通事故発生件数、負傷者数とも年々ワーストを更新して悪化をたどるなか、当組合員事業所の運転者による交通事故発生件数は、横ばいから微減の兆しを示しています。

しかし、組合員事業所運転者による人身事故の約半数は追突事故であり、物損事故では追突・逆突事故が各々約4分の1で、他業種運転者と比較しても倍近い比率で発生しています。

組合ではこの発生実態を重く受け止め、特集として、この種の事故の発生実態と事故防止の具体的方法について述べてみます。

1. 発生状況

平成11年中の神奈川県内の人身交通事故のうち追突は16,529件であり、その占める割合は25.5%でした。

また、貨物自動車の人身交通事故のうち追突は3,484件で、その占める割合は30.1%でした。

一方、平成11年度当組合の人身交通事故発生件数は696件で、そのうち追突は343件、その占める割合は49.3%にのぼり、このように営業用トラックの追突事故は、他と比較し約2倍という高い数値でした。

さらにその形態は、停止車両への追突が84%、進行中の車両への追突が16%でした。

2. 追突事故の原因

追突は、飲酒等の影響によって起こされることもあります。大半は車間距離不保持、安全運転義務違反が原因です。具体的には安

全不確認、前方不注視（脇見）、相手を見ていたが、危険性がないと判断し相手の行動に対する注視を怠った動静不注視、考えごと等ぼんやり運転の前方不注視（漫然運転）、操作誤りの運転操作不適切等です。

運転は、まず周囲を見る。次に行動に移ることが可能か、さらに可能であれば行動する、この繰り返しです。これを認知 - 判断 - 操作（動作）といっていますが、この繰り返しが運転であり、このどれかが不十分のときに交通事故が発生しています。

過去の例では、事故発生の原因として認知不足が75%、判断誤り18%、操作不適7%となっています。この比率は地域やその発生年で若干の変動がありますが、当組合の交通事故状況からもうかがうことができます。

3. トラックの視界特性

トラックの運転席の高さは乗用車と比べ、最低でも0.8メートルの差があり、大型車では1メートル以上もあることから、上から見下ろすことから物理的に路面が広く見え、車間距離が短くても長いような錯覚に陥りやすいのです。

また、生理的に視線は水平の方向になりやすいことから、直前よりも前方を見がちである。したがって直前の小さい車両は見落としやすく、トラック運転者は無意識に車間距離を詰める特性があります。

さらに、高速道路では、路面および両側の工作物等が流れ飛ぶように見える流体刺激を強く受け、運転者の意識すると否とにかかわらず大変煩わしいことから、これから逃れる

ため、先行車の後面を大きく捉えるため本能的に車間距離を詰めてしまいます。前車の咄嗟の減速、停止に対応できず大惨事に繋がってしまいます。

時速100キロ走行車の79%が車間距離10メートル以下、内10%は車間距離5メートル以下、なかには車間距離3メートル走行の大型トラックが検挙された事例もあります。

車間距離不保持の45%がトラックです。

4. 必要な車間距離の保持

車間距離は、運転車両の速度と相関関係にあり、道交法第26条に「車間距離を保つこと」が定められています。

その目的は、

(1) 車両の追突回避

(2) 前方見通しの不十分さを補う

ためであり、走行実態を見ると(1)に重点がおかれ、ややもすると(2)を忘れがちで、十分な車間距離を保っていないと前車が何らかの理由(事故、駐車、歩行者、その他の障害等)により急に進路変更した場合は、これに対応できず前々車に追突(衝突)という結果になり、この場合、過去の例でもほとんどが重大事故に発展しています。

5. 必要な距離

必要な距離とは、追従距離であり車両等の種類、構造、速度、性能、道路の状況、昼夜の別、見透しの状況、積載量、ブレーキ操作の運転技術等によって異なるので、常に状況の変化を確実に把握することが大切です。また、前車の「急停止にも即応できる車間距離」の意味は、先行車がブレーキの制動力で停止した場合の他、ブレーキ以外の作用、例えば、事故によってブレーキをかけずに停止した場合も考えられ、この「停止した車両に追突することを避けることができる距離」をいいます。

6. 追突事故の防止

(1) 十分な車間距離の保持

①条件により差異はありますが、概ね、時速のキロメートル数を自乗し、これを100で除した数をメートルの単位に引き直した長さに空走距離を加えたものです。

例えば80キロメートルの速度であれば約64メートル、60キロメートルであれば約36メートルプラス空走距離です。

②前車の位置に到達するまで2秒以上の距離を保つこと。例えば時速約40キロメートル走行のときは、1秒間で11.1メートル進行するので、約22.2メートル以上の車間距離を保つことが理想といえます。

(2) 安全運転の義務

体調の維持

疲れ、心配ごと、ぼんやり運転等、注意力の散漫による漫然運転、動静不注視による追突事故の防止のために十分な休養をとり、体調維持が必要です。

いずれにしても、トラックは乗用車に比べあらゆる面で性能が劣ることを自覚し、心にゆとりをもった安全運転が必要です。

脇見運転は控える

十分な車間距離を保っていたが、脇見運転をしていたために追突という事例も少なくありません。時速約40キロメートルでは3秒間の脇見でも約33メートル進行します。まず、3秒先の安全を確かめ、一つの対象に目線を2秒以上固定(脇見)しないことが大切。2秒は危険を回避するために要する最小限の時間です。カーナビ、携帯電話の運転中の使用の禁止は、このような危険から遠ざかるためのものです。

トラックの視界特性の理解

前述のとおり。

(3) 夜間走行時の車間距離と速度の関係

トラックの前照灯による安全確認は約40メートルが限度といわれています。

したがって危険を回避するには時速約50キロメートルが限度であり、暗いところやカーブ等で見通しの悪いところでは特に速度に注意する必要があります。

「逆突事故の防止」は次号に掲載いたします。