

事故事例に学ぶ

16

バック時の事故



構内でバックしシャッターに衝突

事故状況

事故の概要

発生状況

日 時：平成14年3月某日午後4時30分頃

天 候：晴れ

発生場所：川崎市川崎区K社配送センター内

発生場所の状況

事故が発生した場所は総合食品を扱っているK社の構内で、同構内の敷地面積は700坪。

構内の正門側は歩車道が区分された幅員15メートルを有する幹線道路に接している。

正門から入ると、左側部分は車両の方向転換ができる駐車場となっており、正門の南側は東西60メートルのプラットホームが設備された配送センターである。

事故の当事者

運転者A(バン型4トントラック)：23才、男性

K社：総合食品商社

被害状況

A：物損...車両後部中破

K：物損...電動式シャッター大破

Aは幼い頃から車が好きで、高校を卒業と同時に大手の自動車会社に就職し車の組立部門で働いていたが、車の運転に興味を持ち運送会社に転職した。プロドライバーとなって3年が経過し、仕事にも慣れてきたところであった。

Aが勤務している運送会社は、主にK社の食品をスーパー、コンビニエンスストアにルート配送する業務で、Aは川崎市内と横浜市内の一部が担当区域であった。

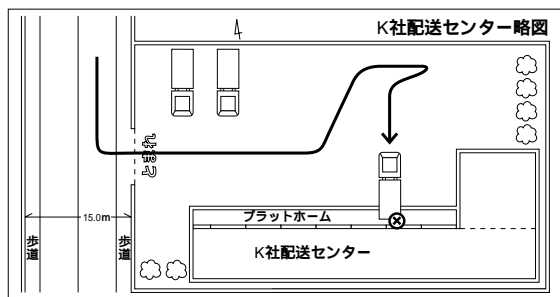
事故当日の朝6時、会社から担当区域のスーパーやコンビニエンスストアへ配送に廻ったが、仕事はトラブルもなくスムーズに進み、いつもより早く配送業務が終了した。

いつものように、配送が終わると翌日の荷物を積み込むためK社に向かったが、時間が早かったためか、K社構内は駐車車両や荷待ちの車も少なく空いていた。

そこで、Aは構内に入り方向転換をした後バックを開始した。そのときAは「今日は他社の車もなく空いているので車の切り返しもなく一発でホーム着けができる」と思い、バックミラーを見ながら配送センターのホームに後退した。

あと少しでホームに接車できると思い減速しようとしたその時、自車後部で大きな衝撃があり慌てて車を停止させた。

車から降りて見ると、自車後部が半開きになっていたシャッターに衝突していた。

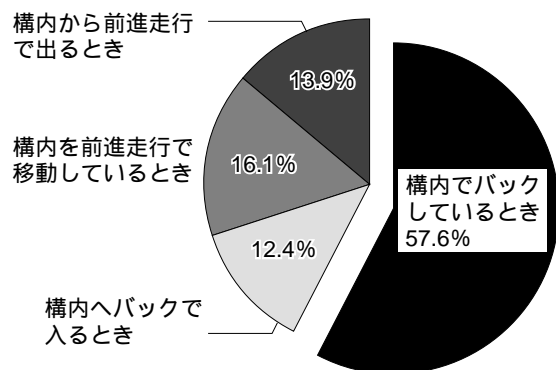


事故の原因

Aは、毎日荷主であるK社の配送センターに行っており、同社の構内はよく知り尽くしていて、後退してプラットホームに着けることにも慣れていましたが、当日は、いつもの積み込み時間より早く着き、構内も空いていたことから心理的な油断から緊張感が欠けていた。このため、プラットホームのシャッターが半開きになっているのを確認せずにバックしてしまった。

構内事故の大半がバック事故

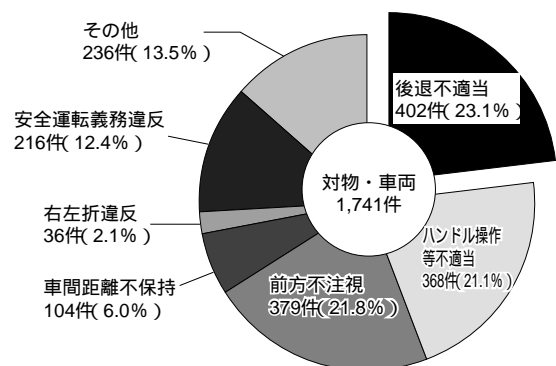
トラックによる構内事故の大半は、構内でバックしているときや一般道路から構内へバックで入るときに発生しています。



バック事故の発生状況

当組合の契約車両で平成13年度中に発生した対物・車両事故は1,741件で、原因別にみると後退不相当が402件(23.1%)でした。

これは対物・車両事故の中でも最も高い割合を占めています。



事故防止策と安全指導

『バック事故の危険性と車の死角を再確認』

車両のバックは、運転行動のなかでも最も難しく、他車とのすれ違いや車庫等の出入りでは必要不可欠です。

しかし、バックする際に後方の安全を怠ったため、車の後方で遊んでいた子供を轢いたり、事例のように構内でシャッターに衝突、あるいは駐停車車両や工作物に衝突するなど、バック事故は多発しております。

後退時の事故は、特に死角が大きな要因となっています。死角には「サイドミラーの死角」、「ピラーによる死角」、「後方の死角」があり、このうち最も危険なのが後方の死角です。

最近のトラックは大型化し、それに伴って車の死角が大きくなり、特にバン型トラックは運転席から車の真後ろの部分は全く見えません。バックミラーやサイドミラーのみでは、後方の安全を確認することは困難です。

自車の死角に対し安全を確認しないで運転することは目隠しで運転するのと同じです。ドライバーは、死角部分の危険を十分に認識する必要があります。

『バック事故の防止策』

- ①バックする前に、自車の後ろに回って安全を確認する習慣をつける。
- ②バック時は同乗者または関係者に誘導を依頼する。
- ③バックするときには急にバックすることを避け、バックブザーを3～4回鳴らしてからバックする。
- ④バックするスピードは人が歩くくらいの速度で、少しでも不安を感じたら停車する。

自動車の前進と後退は運転の初歩的操作です。プロドライバーが前進の追突と後退の逆突で、事故の過半数を占めるということは残念です。

プロとしての自覚をもって、より安全運転を心掛けたいものです。