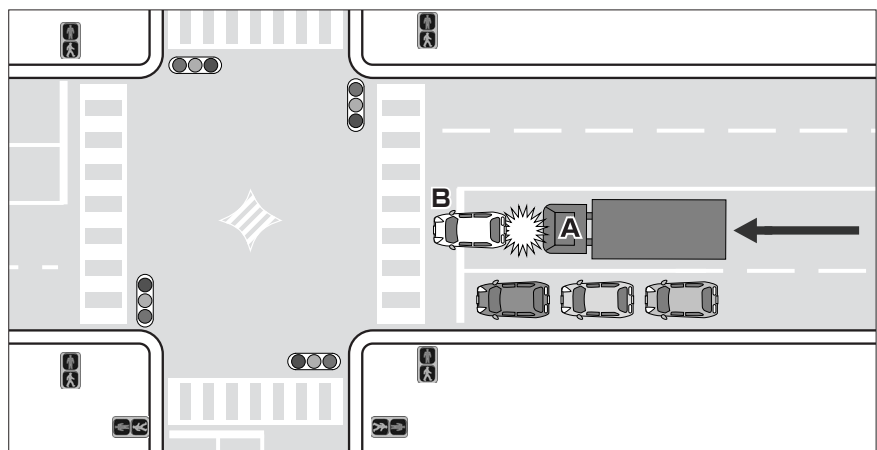


職場における交通安全指導

大型貨物車が、黄色信号で停車した普通乗用車に追突



■事故の概要

- 発生状況
日 時：平成23年7月某日 午後3時30分頃
天 候：晴れ
- 道路状況
片側2車線の十字路交差点
- 事故の当事者
運転者 A (大型貨物車)：36歳、男性
被害者 B (普通乗用車)：27歳、女性
- 被害状況
A：車両前部大破
B：頸椎捻挫 (全治2か月)、車両後部大破

事故状況

Aは、運送業での乗務経験15年で、10年ほど前に軽微な対物事故を1件起こして以来、無事故が続けている。

せっかちな性格で運転も荒っぽく、速度も速いことは自他共に認めており、これが原因で前の会社を辞め現在の会社に移り半年になる。

当日は、早朝に県内の食品工場から冷蔵食品を積み込み、県外の物流センター2か所への搬送を終え帰社する途中であった。

交通の流れは順調で、Aはこの状態では20分から30分で帰社できるので、久しぶりに妻と外食でもしようと考えていた。

片側2車線道路の第2通行帯を走行していると、先行車が次々に第1通行帯へ移行するので、「何かな。」と思いながら走行していると、他の車両より

も速度が遅いBを避けるため車線変更して追い抜いていることがわかった。

Aは、このままBに追従していると帰社時間が遅れてしまうと考え、追い抜くため左側に進路変更するタイミングをうかがいながら走行した。

事故発生交差点の手前約50mに差し掛かると進行方向の信号は青色だったが、横断歩道の歩行者信号が赤色に変わったことから、Aは、「間もなく進行方向の信号も変わるが、急げば黄色で通過できる。」と判断し、アクセルを踏んで前車との車間距離を詰めた。

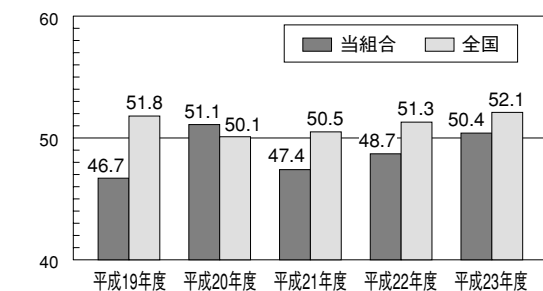
予想どおり停止線の手前30m付近で信号は黄色に変わったが、Aはこのまま通過できると思った。

しかしBは、停止線を前輪が踏み越える位置で停車したので、慌ててブレーキを掛けたが間に合わず追突してしまった。

安全指導

① 追突事故の防止

■対人事故における「追突」の構成率 (過去5年間)



「交通共済統計年報より 全国トラック交通共済協同組合連合会発行」

当組合の平成23年度の交通事故発生状況を見ますと、対人事故が496件発生しましたが、このうち約半数の250件 (50.4%)は「追突事故」が占めています。

この発生率は、過去5年間を見ても5割前後で推移しており、また全国統計でも同様の傾向が見られ、トラックドライバーが最も起こしやすい事故となっています。

追突事故を防止するためには、運転に集中し、前車との十分な車間距離の確保と前方の交通状況を読み取った運転を行うことが大切です。

また、交差点及びその付近を通行する際、「これから危険な場所に入る。」と意識し、安全確認を確実にする必要があります。

② 法令の遵守

Aは、「黄色信号は交差点に進入しておれば通過して良い。」と考えていたようです。

しかし、道路交通法では信号灯火の意味を、

- 青色＝車両等は、直進し、左折し、右折することができる。
※ただし、原付車が二段階右折をしなければいけないときは軽車両に準ずる。
- 黄色＝車両等は、停止位置をこえて進行してはならない。
※ただし、黄色の灯火に変わった時に停止位置に近接しているため安全に停止することができないときは、そのまま進むことができる。
- 赤色＝車両等は、停止位置をこえて進行してはならない。

と定めています。

Aは、間もなく信号が黄色に変わることを予測したのですから、速度を控えめにし、ブレーキをいつでも踏みこめる身構えをして、停止位置で安全に停止できる態勢を準備するべきでした。

トラック運送事業は、公道を利用して多くのお客様の荷物を搬送することが任務ですから、道路交通法等の法令に従わなければなりません。関係法令の知識修得と遵守はプロドライバーの基本的条件です。

ドライバーの一人ひとりが関係法令について修得する努力も必要ですが、事業所の運行管理者は、出発前の点呼時等、機会あるごとに関係法令について周知し、ドライバーに遵守させる指導を行うことも事故防止には大切です。

③ 危険を予測した運転

追突事故の中でも事例のように「信号の変わり目に追突する。」というケースは少なくありません。その多くが、交差点手前の信号が青色から黄色に変わった時に発生しています。

このような事故の要因は、ドライバーの心理的な要素からくるもので、そのひとつに「いそぎ」、

「あせり」があります。

その心理は、時間に余裕があるにもかかわらず、前車の動きが遅く感じられることで、ことさらにスピードを出したり、追い越しや車線変更を頻繁に行ったりするものです。

この心理に陥ると、前車の動きがすべて遅く思われてきて、そのことばかりに気を取られ周囲の交通の流れに対する配慮を失ってしまい、自分に都合よく考えてしまう身勝手な、「だろー運転」につながってしまいます。

Aは、信号の変わり目を予測した時点で前車の急停車に備え、「停止するかもしれない。」と危険を予測した「かもしれない運転」を行うべきでした。

特に、Bが運転に不慣れな様子を認めていながら、ただ漫然と追従し、「Bは、黄色信号になっても当然通過するだろう。」「自車はBに追従すれば黄色で通過できるだろう。」と自己中心的な判断で、「だろー運転」を行ったことが事故の要因として挙げられます。

ドライバーは、「あせっている」、「無理をしている」と気づいた時には、まず気分転換をはかる必要があります。大きく深呼吸を行ったり、一旦車両を安全な場所に止めて休憩をとるなどして気持ちを落ち着かせ、平常心を保って運転することが必要です。

④ 運転者に対する指導

長年無事故を継続しているドライバーが安全な運転を行っているとは限りません。また、普段はおとなしい性格の人が、車に乗ると性格が変わり荒っぽい運転をする人もいます。

運行管理者は、ドライバー一人ひとりの性格や運転態度等を良く把握し、きめ細かな安全指導を行い、事故の未然防止を図らなければなりません。この際に役立つのが適性診断の結果です。

適性診断は、受診者の安全運転態度、危険感受性、処理判断力等を反応検査器や運転シミュレーターで診断するものです。

Aは、半年前の入社時に新規に採用されたドライバーとして適性診断 (初任診断) を受けていました。

適性診断の結果から、せっかちで自己中心的な性格の持ち主であることや、入社時の添乗教育で、普段の運転も荒っぽく、制限速度を守らないドライバーであることは、運行管理者も把握できていた事項です。

Aに対しては、先を急ぐことなく落ち着いて運転すること、運転マナーを守り、常に控えめな速度を保つことを、社内において早期に繰り返し指導することが大切でした。

運行管理者が、適切な時期に安全指導や助言を行い、Aの運転態度等が改善されていたなら、今回の事故を未然に防止できたものと考えれば残念な結果でした。