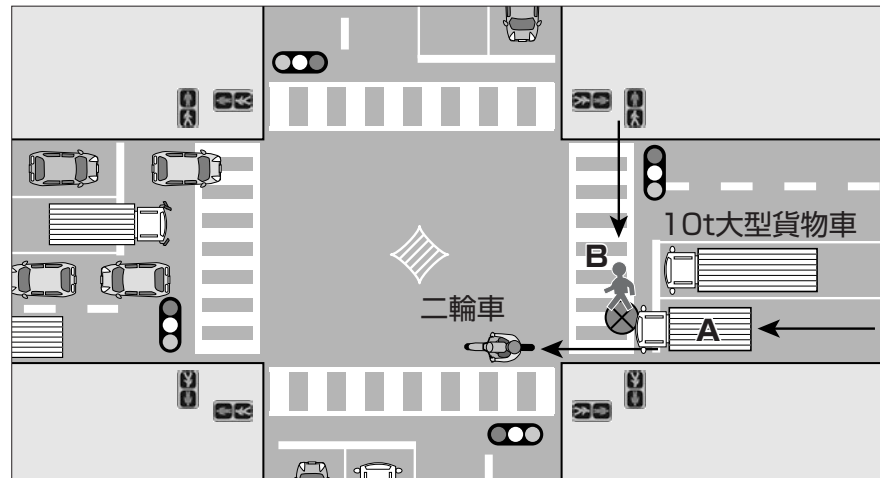


職場における交通安全指導

Part 96

12t普通貨物車が発進時、10t大型貨物車の死角から出てきた歩行者に衝突



■事故の概要

- 発生状況
日 時：平成24年5月某日 午前11時頃
天 候：曇り
- 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 (2t普通貨物車)：42歳、男性
相手方 B (歩行者)：77歳、男性
- 被害状況
B：頭部打撲、左上腕打撲等 (全治2か月)

事故状況

Aは、現在の会社に入社以来18年間勤務するドライバーで、普通貨物車に乗務し日用雑貨品等の配送を行っている。

乗務歴も長く、業務にも精通していたが、過去の事故歴をみると、脇見運転が原因での追突事故が1件、その他構内等で4件の事故を起こしており、その都度、会社から運転中の集中力に欠ける点や注意力の欠如を注意されていた。

事故当日も物流センターで荷物を積み込み配送先に向かったが、渋滞箇所が多く発進停止を繰り返すノロノロ運転の状態であった。

事故発生場所は、片側2車線の道路が交差する十字路交差点で、Aは、第1通行帯を二輪車に追従して走行していたが、前方交差点の信号が赤色になったため二輪車に続き停止線から2台目で停車した。

第2通行帯には、並走していた大型貨物車が停止線から先頭で停車したため、Aから見通せる交差点の範囲は停止する二輪車の前方のみであった。

この時、Aは配送先までの距離が気になり、助手席に置いていた地図を広げ身体を助手席側に向けて確認していたが、停車していた二輪車がアクセルを開き発進した排気音が聞こえたため、体勢を戻し信号を確認すると青色になっていたので急いで自車を発進させた。

一瞬Aは、「発進が遅れてしまった。」と感じたが、第2通行帯の大型貨物車は未だに発進する様子もなく停車したままであった。

そのまま先行する二輪車に続いて進行し、停止線を越えたところで大型貨物車の死角となっていた右斜め前方の交差点内が見通せる状況になったその時、横断歩道上を右側から横断してくる歩行者Bを発見した。

とっさに、急ブレーキを踏んで速度を落とすことはできたが、停止することはできずBに衝突し怪我を負わせた。

この事故の原因は、Aの前方不注意（死角を含み安全配慮を行う義務）により横断歩道を横断中の歩行者を見落としたことにあります。交差点を進行する際には交差点内の安全確認を確実に行う必要があることは言うまでもありません。

また、Bは歩行者用信号が青色点滅状態から横断を始めたことが確認されており、信号が変わるまでに道路を横断することができませんでした。

高齢のため歩行速度が衰えている状況を理解せず、無理な横断を行ったことが事故の要因の一つとして挙げられます。

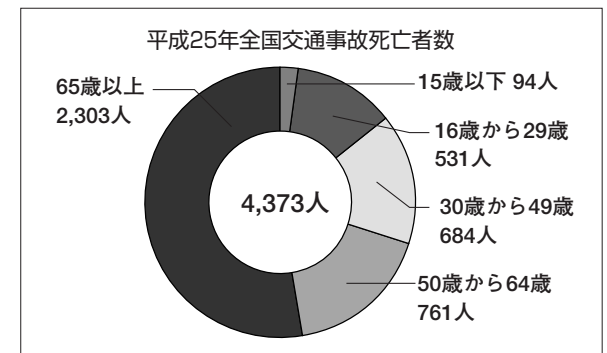
安全指導

① 高齢者事故の実態

平成25年全国の交通事故死亡者は、4,373人（前年比-38人）で13年連続して減少しましたが、このうち65歳以上の高齢者は2,303人（52.6%・前年比+39人）と半数を超え、全体の交通事故死亡者が減少する中、12年ぶりに増加を示しました。

また、平成25年4月から平成26年1月までの当組合の対人事故は409件発生しましたが、このうち死亡事故は7件7人で、7人の内訳を見ますと、4人（57.1%）は高齢者が被害者となっており、さらにこの4人のうち3人は道路横断中の被害です。

このように高齢者との事故は、死亡事故の中で見ると半数を超えており、特に当組合では道路を横断する高齢者との事故が多く発生している実態をドライバーは認識し、高齢歩行者の早期発見と動向に十分注意し運転することが重要です。



② 危険を予測した運転

Aは、信号待ちの間、助手席の地図を見ていました。前車の二輪車が発進する排気音を聞き二輪車に追従して発進しています。

第2通行帯には、大型貨物車が停止線で停車しており、その死角によりAから見通せる交差点の範囲はとて狭いものでした。しかも、その大型貨物車は、青色信号点灯後も停車していました。

これらの状況からベテランドライバーであれば、交差点内で何か起きているかもしれないと予測し、警戒心を持って安全確認を行ってから発進するところですが、Aは交差点内の安全確認を全く行わず、ただ漫然と二輪車に追従して発進しています。

結果として大型貨物車の死角にいた高齢歩行者を見落としこの事故は発生しました。

Aが以前から注意されていた、運転中の集中力に欠ける点や注意力の欠如を自覚し、運転に集中し、大型貨物車の死角に潜む危険を予測した運転を心掛けるべきでした。

③ 運転者に対する指導

Aはベテランドライバーであり、過去に起こした事故の内容や日頃の運転態度等から、運転中の集中力に欠ける点や注意力の欠如があることを運行管理者は把握していました。

しかし、運転者に対する指導では、事故のたびに本人から事故報告書の提出と、簡単な注意を行うのみで済ませていました。このため運転中の集中力に欠ける点等を改善できないまま乗務を続けた結果、事故が再発してしまいました。

事故が発生した場合、事故の状況と責任を追究しがちですが、事故の原因や背後要因、さらに改善策を運行管理者やドライバーが一体となって考えることが大切です。

1件の事故を他人事とせず、ドライバー全員が共有し、同じ事故は二度と発生させない方法を考え、実践することで事故の再発防止は図られます。また、Aのように運転中の集中力に欠けるドライバーの改善策として、呼称運転や指差確認があります。

これは、交差点の通過や右左折時等、運転行動の変わり目に注意すべき点や危険箇所を「信号ヨシ、前方ヨシ、交差点内ヨシ」と声に出して確認したり、指差確認することで意識を運転に集中することができます。

Aに対しても、過去の事故発生時に適切な指導を行い、再発防止策に真剣に取り組み、改善策を講じた場合、この事故の発生を抑制することができたと考えられます。