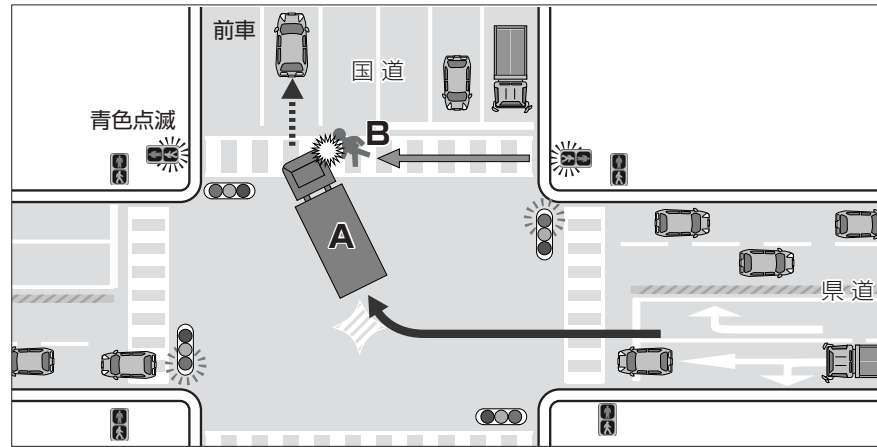


職場における交通安全指導

Part 90

中型貨物車が交差点右折時に横断歩行者と衝突



■事故の概要

- 発生状況
日 時：平成23年10月某日 午後4時30分頃
天 候：晴れ
- 道路状況
片側二車線の県道と片側三車線の国道が交わる信号機のある交差点
- 事故の当事者
運転者 A (中型貨物車)：52歳、男性
被害者 B (歩行者)：75歳、女性
- 被害状況
A：損害なし
B：頭部打撲等 (全治2か月)

事故状況

Aは、トラックの乗務経験25年のベテランドライバーで、事故歴もなく慎重な運転をすることで社内でも信頼され、また、本人もこれに応えるよう安全運転に努めていた。

しかし50歳を過ぎた頃から、健康診断で異常はなく持病もないのに熟睡できず、前日の疲労が残った状態で乗務する日が多くなっていった。

当日は、疲労感を感じながらも、「頑張らなくては…」という思いから乗務し、県外までの搬送を終え帰路につき、県道を前車の普通乗用車に追従する形で、時速約50kmで進行していた。

事故が発生した交差点は、右折すれば20分ほどで営業所に着く地点にある県道と国道が交わる比較的大きな交差点で、当日は夕暮れ時であったが

見通しは良かった。

Aは、交差点に差し掛かると、前車が青信号に従い右折車線に進入し、対向車両もなかったのでもそのまま右折したのを見て、「このまま追従すれば右折できる。」と判断し、減速し時速約25kmで右折を開始したところ、右側から横断歩道を小走りしてきた歩行者Bをはね飛ばしてしまった。

Aは、衝突するまでBの存在には気付かなかったが、事故直後の歩行者信号は青色の点滅状態であったことから、Bが横断距離の長い交差点の中で、信号が点滅を始めたので小走りに横断してきたものと思われる。

この事故の原因は、Aが交差点を右折する際、徐行せず、かつ周囲の安全確認を確実に行うことなく、ただ漫然と前車に追従して右折したことが挙げられる。また、漫然運転や歩行者の見落としに至った背後には、Aの疲労が影響したことも考えられる。

安全指導

① 交差点事故の防止

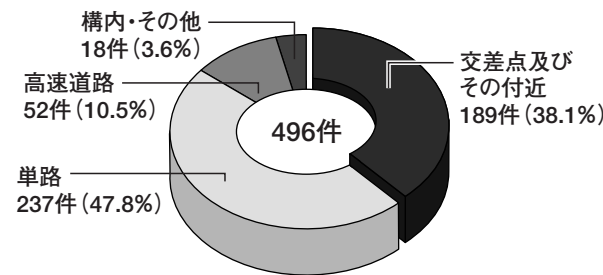
当組合の平成23年度の交通事故発生状況を見ますと、対人事故が496件発生し、このうち189件(38.1%)は交差点及びその付近での発生でした。

また、交差点及びその付近(189件)の事故類型をみると、交通弱者(歩行者・自転車・二輪車)との事故が3割強を占めています。

交差点及びその付近は、事故多発地帯であり、重大事故に繋がり易い交通弱者との事故が発生し

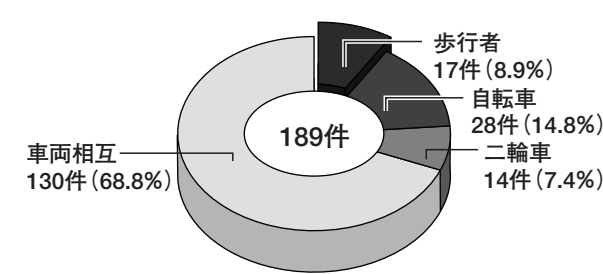
やすい場所であることを良く認識し、安全確認を確実にする必要があります。

■道路形状別の事故類型



道路形状別では、単路に次いで交差点及びその付近が全体の約4割を占めています。

■交差点及びその付近(189件)の事故類型



交差点及びその付近では、交通弱者(歩行者、自転車、二輪車)が全体の3割強を占めています。

② 漫然運転の危険

漫然運転とは、心理的・生理的要因によるものが大きく、「運転以外の考え事をしていた」、「ぼんやりしていた」、「同乗者と話をしていた」など運転以外の動作を伴わない前方不注意による運転のことです。

単調であったり変化に乏しい道路で、ほぼ一定の速度で前車の後方を追従して運転している様ときなど陥り易くなります。

運転は、認知・判断・操作の繰り返しで、運転に必要な情報の約8割は認知から得ているといわれています。

「心ここにあらざれば、視れども見えず。」という言葉があるように、考え事に気をとられていると、「目は見開いていても、何も見えていない。」といった認知ミスの状態になります。

運転中もこれと同じで、考え事をしながら運転をしていると、前を向いていても前方の状況が目に入らなくなります。

また、ぼんやりを招く要因の一つとして、疲労や睡眠不足があげられ、これらは集中力や注意力を低下させます。その結果、赤信号を見落としたり、横断歩行者の発見が遅れるなど、いずれも前方不注意となり危険な事態に陥ります。

体調をベストに保つことは言うまでもありませんが、このような漫然運転を防止する方法に、「安全呼称運転」の励行があげられます。

交差点を進行する場合は、安全確認すべき点の一つずつ、「信号ヨシ」、「歩行者ヨシ」といったように声を出して確認することで、運転に集中した状態を維持することができます。

③ 運転者に対する指導

(1) 運行管理者はドライバーの変化に気付くためにも、日頃からドライバーとのコミュニケーションを良好にし、ドライバーが疲労や健康に関する異常を感じたときに、相談し易い職場環境を整えておく必要があります。

当日のAは、乗務前点呼で体調不良を運行管理者に的確に伝えるべきでした。また、運行管理者は、点呼の際にAの疲労の状態等をよく把握して、適切な運行管理を行うことが必要であったことは言うまでもありません。

日々繰り返される乗務前後の点呼ですが、事故防止には重要な業務であることを再認識し、運行管理者もドライバーもお互い真摯な態度で行い、安全確保に努めなければなりません。

(2) ドライバーは、狭い車内で一定の姿勢で運転しているため、肉体疲労を覚えます。また、刻々と変化する交通状況を的確にとらえ、常に正しい判断と運転操作が要求されるため、精神的疲労も出てきます。このような肉体的・精神的疲労が重なると注意力や思考力が鈍り、反応時間も長くなり、最悪の場合は居眠り運転にもなりかねません。

運行管理者は点呼の際に、直前の睡眠時間、疾病の有無(持病のある場合は、現在の状態と通院の確認等)など、ドライバーの身体的な健康状態とともに、精神的な面においても悩みがないかなども把握し、安全運行のために必要な指示を与えることが大切です。

(3) 乗務前点呼では、ドライバーの健康状態、疲労の度合、酒気帯びの有無、薬の服用の状況、異常な感情の高ぶり、睡眠不足について確認します。

実施の際のポイントとして、歩き方、服装、口臭、目の動きなどを観察し、異常があれば質問します。前日の状態と比較し、また質問に対する反応時間等を見ます。

(4) 乗務後点呼では、その日の運行で疲れが溜まっていないか、運行中にヒヤリ・ハット経験がなかったか等を確認しますが、帰社したドライバーに対して、運行管理者からの「お疲れ様」という心からの労いの一言が、ドライバーの励みや疲労解消に繋がることを理解しておくことも大切です。