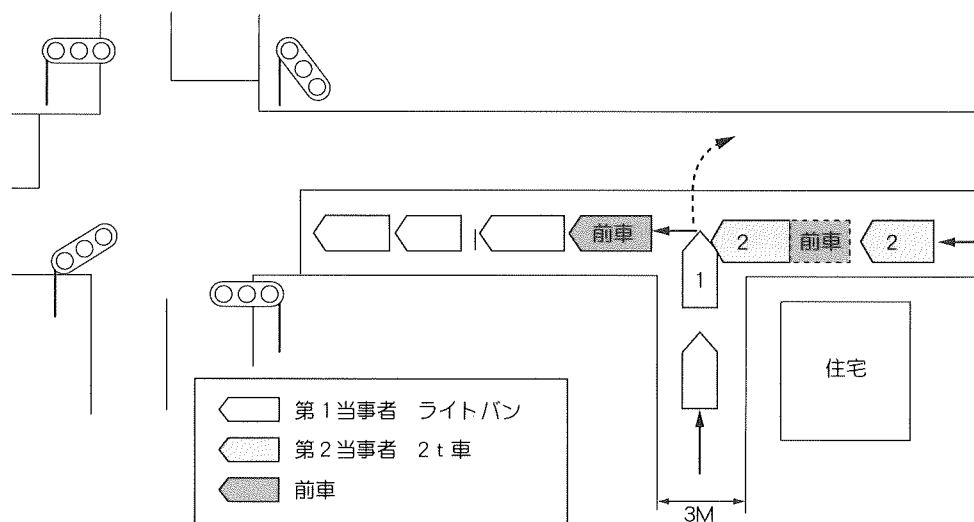


事例 18 見通しの悪い交差点で、側道からライトバンが飛出し、トラックと衝突

発生日時	7月22日午前11時55分頃	天候	
道路状況	優先道路とこれに交わる道路の見通しの悪い交差点。優先道路の前方には、更に信号機のある交差点があり、当時優先道路は渋滞中であった。		
事故災害の内容・程度	第1当事者、第2当事者ともに物件のみで人身事故とはなかった。		

見取図



発生状況

第2当事者は配達先から営業所に戻るため2トン車を運転して事故現場の交差点に差し掛かった際、渋滞に巻き込まれた。前方の交差点が赤信号で停止している車両に続いて停止した前車が車1台分交差点方向に進んだので、前車の後部ぎりぎりまで自車をつけようと発進した。その時左側道路から第1当事者が、前方が開いたので、譲ってくれたものと解釈して、右折のため飛び出してきた。第2当事者はこれを発見して急ブレーキをかけたが間に合わず衝突したものである。

災害原因となった問題点（危険要因）〔第2当事者側の問題点〕

- 1 見通しの悪い交差点で、側道から車が出てくるはずがないと思い込み、「だろう運転」をして、左側道には全く注意を払っていなかった。
- 2 渋滞に巻き込まれていたため、次の作業に遅れると思い気があせっていた。
- 3 運転適性診断実施の結果、突発事態に対する対応が悪いとの結果が出ており、診断結果に基づく適切な教育を欠いていた。

災害防止対策〔第2当事者側の対策〕

- 1 「かもしれない運転」（防衛運転）を徹底する。
- 2 運転者があせる気持ちを取り除くシステムを確立する。
- 3 事故歴のある運転者に対する運転適性診断結果に基づく安全運転教育を実施する。

事例研究会における検討内容等〔ポイント…防衛運転の徹底等〕

- ◎ 事故後、第2当事者の事業場では、自動車事故には社会的責任があることを自覚する必要があるとして次のことを確認した。

この事故の一番の問題点は「だらう運転」であり、漫然と運転していたことが原因である。プロとしての基本動作である「防衛運転」に努めるとともに、

- ① 安全運転呼称を励行する
- ② 次の作業に遅れるという不安は運転者につきものなので、連絡方法等をマニュアル化して一人だけで対応しないですむようにして、常にゆとりのある運転ができるようにすること。ことを申し合わせている。

- ◎ 防衛運転を徹底していくためには、交通 KY 訓練により、運転者の危険に対する感性をつちかっていくことが必要である。事故情報や運転者の体験したヒヤリ・ハット情報をもとに交通危険マップを作成して、点呼や教育訓練等に活用していくことも防衛運転を徹底していくうえで大事なことである。

- ◎ 渋滞などにより、走行計画通りいかないことが多く、運転者に焦りを誘発しがちである。したがって、運転者の焦るという気持ちを払拭するシステムが必要である。運転者の心理的なものが払拭されて、安心して運転できるよう、ゆとりのある環境とシステム、並びに、運行途中の判断等が運転者まかせとならないような連絡指示体制を構築することが大切である。

- ◎ 第2当事者である運転者は54歳で運転歴31年、事故歴が3回あり、運転適性診断の結果、突発事態に対する対応が悪いとの結果が出ている。したがって、会社としては事故惹起者に対する運転適性診断による個人教育をもっと早く実施すべきであった。事故惹起者には、ある程度までのレベルを上げる教育が必要と思われる。

また、高齢者対策として、自動車安全運転センターの一日教育は効果があると思われる。(メンタル的なとらえ方)

参 考

- ◎ 適性診断を受診させる義務……貨物自動車運送事業輸送安全規則第10条
- ◎ 交通 KY 訓練……事例12の参考欄 (P.37) 参照。