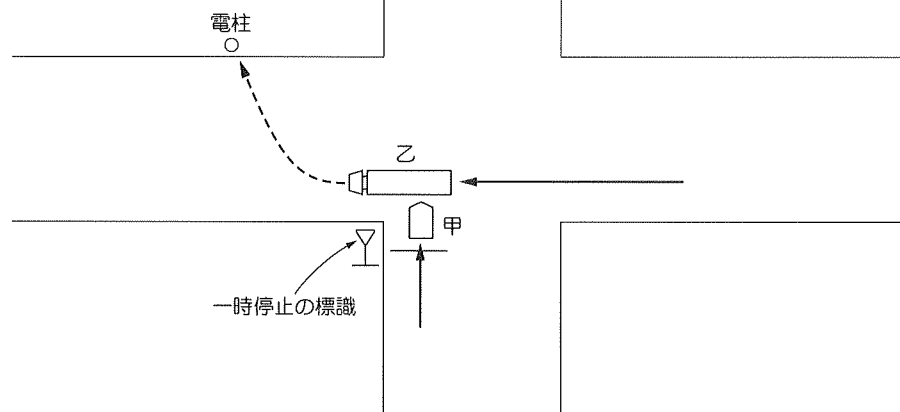


事例 24 交差点で一時停止せずに進入した乗用車がトレーラと衝突

発生日時	9月5日午後1時頃	天候	
道路状況	信号のない交差点		
事故災害の内容・程度	衝突した乗用車の乗員2名が休業1か月の重症を負い、衝突されたトレーラの乗員2名が休業2か月の重症を負った。		

見取図



発生状況

信号のない交差点において、製造業甲社の労働者が運転する乗用車が、一時停止の標識を無視して、交差点に入り、右方向から走行してきた運送業乙社のトレーラと衝突したもの。乗用車はトレーラシャーシ左後輪に衝突し、トレーラ運転者はハンドルを右に切り、ブレーキをかけたが、ジャックナイフ現象を起こし、道路右側の電柱に助手席側が激突した。

現場交差点は、乗用車の進行方向に対しては一時停止の標識があったが、トレーラの進行方向にはなかった。

災害原因となった問題点（危険要因）

- 1 乗用車が当該交差点において、一時停止せずに進入したこと。
- 2 トレーラ運転者の急ブレーキ等がジャックナイフ現象を引き起こし、トレーラのコントロールができなくなったこと。

災害防止対策

- 1 信号のない交差点に進入する場合は、交通標識を守りかつ速度を落とし、左右確認を行うこと。
- 2 交差点に進入する際、自分が優先であっても危険回避に十分配慮すること。
- 3 トレーラの場合、急激な危険回避行動がジャックナイフ現象などを引き起こすことがあることに留意して安全運転を行うこと。

事例研究会における検討内容等〔ポイント…トレーラの特性とジャックナイフ現象〕

本件は、トレーラ側にとってはもらい事故ではあるが、衝突時トレーラはジャックナイフ現象を起こし操縦不能となっていることから、今回はトレーラの特性等に留意した運転について検討する。

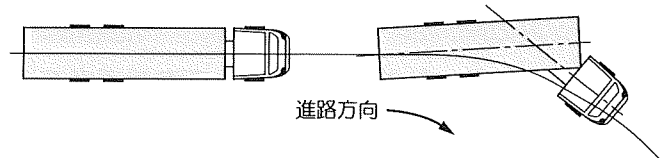
1 運転者に対して指導すべき事項

- ◎ セミトレーラ、フルトレーラといった連結車両が一般車と大きく異なるところは、連結点を有することである。このため、連結するときは確実にトラクタとトレーラを連結する必要があること。
- ◎ 連結車両は、車両通行帯が設けられている高速道路及び一般国道では最も左側の車両通行帯を通行すること。
- ◎ 連結車両の旋回時のトレーラの内輪差は、単独トラックに比較して非常に大きいこと。
- ◎ 連結車両は、ハンドル操作やブレーキ操作及び路面の状況により、「ジャックナイフ現象」、「ブラウアウト現象」、「トレーラスイング現象」等が起きること。
これらの現象は、いずれも車輪のロックが大きな要因で、特に滑りやすい路面で過大なブレーキ操作を行うと、ロックしやすく危険な現象を生じること。
- ◎ 連結車両は、単車トラックと異なり、加速しているときはトレーラを「引いて」いる状態になり、減速しているときは逆にトレーラに「押されている」状態になるので、操縦性に大きな相違があること。
- ◎ 降坂時、減速のためにギヤのシフトダウンを行う場合、二段飛びのシフトダウンを行うとエンジンのオーバーラン(過回転)を起しやすく、同時に急激なエンジンブレーキがかかること。
- ◎ トレーラは、不用意にエンジンブレーキをかけ減速すると、「ジャックナイフ現象」や「トレーラスイング」現象が起きること。
- ◎ トラクタ単体で走行するときは、ホイールベースの短い車両の走行となるため、運転感覚も変わり、また運転席の振動・衝撃も大きくなること。

2 ジャックナイフ現象等とはどういうものか。

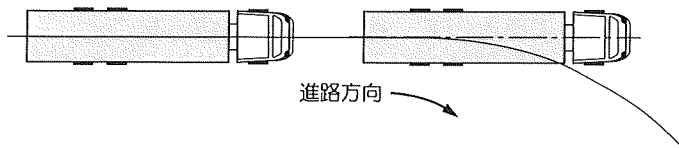
◎ ジャックナイフ現象

トラクタ後部が外側に流れて『く』の字型に折れ曲る現象。制動時、トラクタ後輪がロック状態の時に起こりやすい。ジャックナイフ現象が起きた場合、初期を除きコントロールは殆ど不可能。



◎ ブラウアウト現象

トラクタ・トレーラ全体がカーブから外れて直進状態となる。(これは単車の場合にも起こる。) 制動時、トラクタ前輪がロック状態の時に起こりやすい。(前輪がロックした時は、操縦がきかない。)



◎ トレーラスイング現象

トレーラ後部がカーブ外側に流れる。制動時、トレーラ後輪がロックした場合に起こりやすい。

