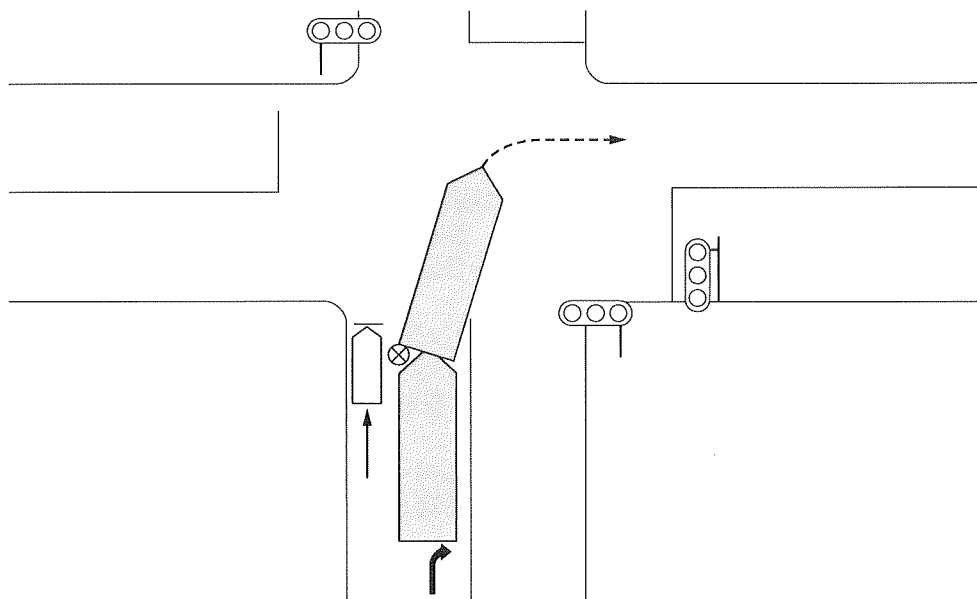


事例 25 交差点を右折時、後方不確認により接触

発生日時	4月某日午後6時頃	天候	
道路状況	市内の右折車線はあるが、幅員の狭い道路の信号のある交差点。右折車線の幅員は10トントラックの車幅より狭く、当時左側の車線がやっと通れる幅しかなかった。		
事故災害の内容・程度	第2当事者の軽自動車に損害を与え、第2当事者に怪我を負わせた。（示談交渉が長期化している。）		

見取図



発生状況

F市内の狭い交差点で、青信号になったが対向車があって右折できずに右折車線で待機していた第1当事者の10トンウィング車（空車）は、黄色信号になっても右折できないまま赤信号になってしまったことで、慌ててしまい、後方を確認することなく、右折を開始し、ウィング車後方角を左側車線に停車していた第2当事者の軽自動車（直進予定）の右ドアに接触させたもの。

災害原因となった問題点（危険要因）

- 1 第1当事者が慌てて右折しようとして、後方の確認を怠ったこと。
- 2 第2当事者が、ウィング車の右折時のリア・オーバーハングの軌跡を考慮することなく、第1当事者の左側車線に、第1当事者の右折開始と同時に入り、停車したこと。

災害防止対策

本件事故発生交差点の右折車線は、道路管理者において最近、設置したもので、道路を拡幅した上の右折車線ではない。このような交差点はよく見かけ、運転者の技量を要する交差点であり、運転者はどんな時でも平常心を失わない冷静で安全な運転が求められる。

したがって、計画的な教育訓練の実施によって、安全運転に対する意識の高揚と運転技量の向上を図る必要がある。

事例研究会における検討内容等〔ポイント…幹部の意識改革と従業員への浸透〕

1 事故後における第1当事者の所属する会社の対応等

(1) 示談交渉の長期化

事故後、相手の第2当事者は、気分が悪いといって救急車で病院に収容された。軽傷で入院の必要がない旨の診断結果であったが、その後、相手方が別の病院に入院するなどしたため、車の修理のみ示談解決したものの、怪我の補償などでは示談交渉が解決せず、運転者の一瞬の運転ミスによる事故が、1年以上経過しても解決できないでいる。

(2) 事故防止対策

① 会社においては、過去4年間交通事故が多発し、発生した事故のうち50%が追突、後退によるもので、本件事故をきっかけに事故防止対策に取り組んだ。

② 対策を立てる前に同業の事業場を廻って研究した結果、当年中無事故の事業場から

- ・ 交通事故防止は、まず、「幹部の意識改革である」、「幹部の意識が全従業員に浸透しているかどうかにかかっている」と教えられた。
- ・ 同社では、運転者の定着率がよく、中途退職がない。
- ・ 教育では、2か月間は会社を知ることによる。これによって、誇りを持った愛社精神が生まれる。そして、ルールとマナー等を教育するため

ア 荷主を知れ

イ 車を知れ

の二つを1か月教育して、添乗教育を2か月実施する。

- ・ 教育は、運転者がその内容を理解していないと意味がない。理解することによって、事故防止の意識が生まれる。

- ・ 教育には、事故事例を多数作り、これを活用して教育する。

- ・ そして、事業者及び幹部は

ア 事故を起こした運転者は家庭に何らかの問題を抱えている。(70%)

イ 無事故運転者は運転時「心穏やかに」運転している。

ことを念頭に、管理体制の確立と運転者教育に努めることが大事である。

ことを学んだ。

③ 自社の方針

他車の事故防止対策から学び、社則に「安全な輸送は、ルールとマナーを守ること」を定め、本年5月から事故ゼロを目指して教育を始めた。事故は、幹部がその気にならなくては減少しないし、社員に教育内容が伝わらない。現在、事故は減少傾向にあり、1年後はゼロをめざしている。

2 事例研究会まとめ

① 事故が多発する会社は、運転者の定着率が悪くなる。定着率のよい会社は、当然事故は少なく、安全管理が重要なポイントである。事例に出された会社のように2か月間もの期間がとれないところが多い。添乗教育を含めて1週間か10日間くらいで、十分な教育ができないところが問題である。

② 事業場の管理体制の確立により、担当管理者の計画に基づいて安全教育を行うことが大切で、それが事故防止につながる。

③ 各社とも、本件のような事例の事故を抱えていると思われる。

本件事故は、100%第1当事者の責任とされる事故事例ではなく、第2当事者が交差点に接近したとき、第1当事者が右折車と認識でき、近づくと危険であることがわかるので、避ける工夫が必要である。