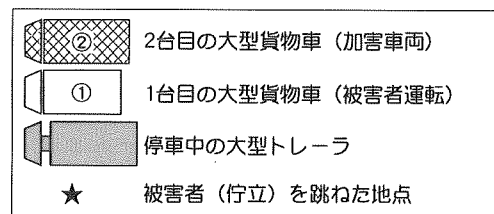
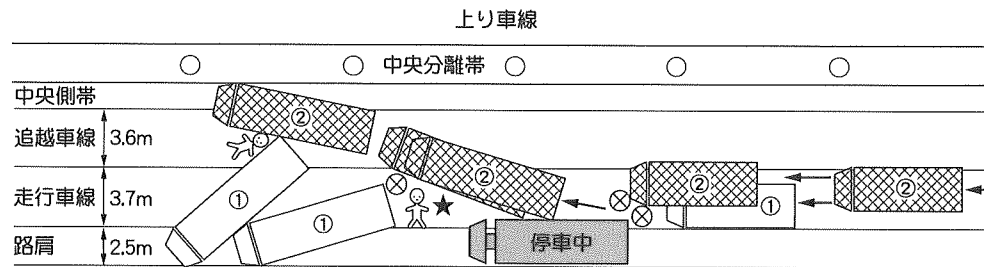


事例 7

深夜、路肩に故障停車中の大型トレーラに大型貨物車2台が追突、
運転者1名が死亡

発生日時	9月某日午前3時頃	天候	曇
道路状況	中央分離帯によって上下線が完全分離された片側2車線の高速道路の直線部分、現場付近には照明設備はなく、夜間は暗い場所である。交通規制は、最高80km/h、終日駐車禁止である。		
事故災害の内容・程度	追突事故を起こし、高速道路路上に出ていた運転者が後続車両に跳ねられ、内臓破裂等により即死した。		

見取図



発生状況

高速道路下り線において、エンジン故障のため路肩に停車中の大型トレーラに、大型貨物車が追突する事故が発生して走行車線上に停止、その後、さらに、後続の大型貨物車が脇見により、この2台に相次いで追突し、前記停止車の後部付近に佇立していた大型貨物車の運転者を跳ねて死亡させたもの。

災害原因となった問題点（危険要因）

本件事故の主たる原因は、2台目の大型貨物車の運転者（25歳）が、車内の無線機の音量調整などのために脇見運転をしたことである。また、その他の主たる原因としては、故障で停車していた大型トレーラ運転者が、高速道路における車両故障時の後続車に対する危険表示の措置をしていなかったこと、さらに、死亡した1台目の大型貨物車の運転者が不用意に車線上に佇立していたことなどがあり、3者それぞれに過失が認められる。

災害防止対策

本件死亡事故は、故障車の路肩停車が引き金となり、深夜の長距離トラック2台の前方不注視、さらに異常発生時の現場における運転者などの不用意で不適切な行動などが複合的に絡み合って発生している。

1 交通労働災害防止担当管理者（運行管理者）は

- ① 車両の点検、整備を確実に励行すること。
- ② 全車に必要な器材（故障表示器材、発煙灯、強力照明具、牽引用具、応急修理用具、救急常備薬など）を確実に備え、搭載（携行）させること。
- ③ 運行中のトラブル対応マニュアルを備えるなどにより、非常の際に安全で適切な行動ができるよう運転者教育を徹底する。
- ④ 長距離運行では、4時間以内ごとに合計30分程度の休憩を入れた具体的でゆとりのある運行計画を立てること。（改善基準告示（P.9）参照）

2 運転者は

- ① 速度に合った車間距離を絶対に守ること。（高速道路の危険性の認識）
- ② 疲労感を感じたら、直ちに最寄のパーキングエリアなどに停車すること。
- ③ 故障などでやむを得ず本線上で停車する場合は、速やかに表示板、発煙灯などで後続車の注意を喚起すること。
- ④ 本線上（路肩を含む）で停車した場合は、非常電話、110番などで最寄の距離表示を見て位置を通報すること。
- ⑤ 不用意に本線上に立ったり、横切ったりしないこと。

事例研究会における検討内容等〔ポイント…運転行動をつかさどる心〕

1 運転行動をつかさどる“こころ”について

本件事故は、プロ中のプロであるはずの、ベテラン長距離運転者ばかりが関係している。このような事故が、何故、起こるのか。交通事故防止は運転技術でなく、運転行動をつかさどる“こころ”である。そのこころを育むのは経営者などの安全管理である。

運転する者、させる者がそれぞれの立場で企業を守り、家族を守り、周囲に迷惑をかけないための社会的責任をしっかりと自覚し、常に“こころ”を磨いて交通事故防止につなげていきたいものである。

2 NR 装置車の高速道路走行について

はじめに故障して停車していたトレーラ車はNR車（最高速度60km/h）と認められ、80～90km/hで走行すると故障するので、本来は80～90km/hでは走行させてはいけないもの。

高速道路では入場制限しているが、係員が十分わからないため制限が十分でない。

トレーラは重心が高いため横転しやすい。並進、追従はさける。

3 座長のまとめ

追突事故の原因に夜間の駐車場の問題がある。特に高速道路、国道等に駐車場が不足している。自社の問題として、運行管理上の問題点として、検討されたい。

今後積極的に自社の交通事故事例を発表していただきたい。トラックはやさしい運転を。それは“こころ”の問題で経営者の安全管理であると思うので、この事例研究会の結果を生かして、交通事故防止対策に役立て、交通労働災害防止に努めていただきたい。

参 考

NR 装置車…ノイズ・リデューサ装置（騒音減少装置）装着車のことで、騒音減少装置は、速度が60km/hを超えると作動しないことに留意する必要があります。