この事故は、 どこに問題があったのでしょうか?

【考えられる原因】

- ■後方の障害物が確認できていなかった。
- ■バックミラーのみに頼って、後方の安全確認が 十分でなかった。

■他の車両の邪魔にならないように、 急いでバックしようという気持ちがあった。

などが考えられます。

バック走行とは。。。。

運転時間全体に比べますと、バック走行に要する時間は微々たるものです。

事故発生の観点から比べますと、バック事故は発生頻度の高い事故のひとつになっています。

特に、トラックは、構造上後方の死角が大きく、 安全確認を十分行わずにバックすると思わぬ事 故を起こす可能性があります。

バック走行事故の多い場所

バック走行事故の主な原因としましては、「後方の安全を十分確認しないままバックした。」、「いつも後方に何もなかったので、今回も何もないと思いバックした。」などの慣れや油断といった「うっかりミス」が考えられます。

駐車場、会社構内、倉庫内、工場敷地内などは 決して安心できる場所ではありません。

人や車、構内車両、フォークリフトなど、さまざまな動きをする危険な場所と認識しましょう。

後方の死角

車は、構造上前に進むように作られていますので、後方の死角が大きくなります。

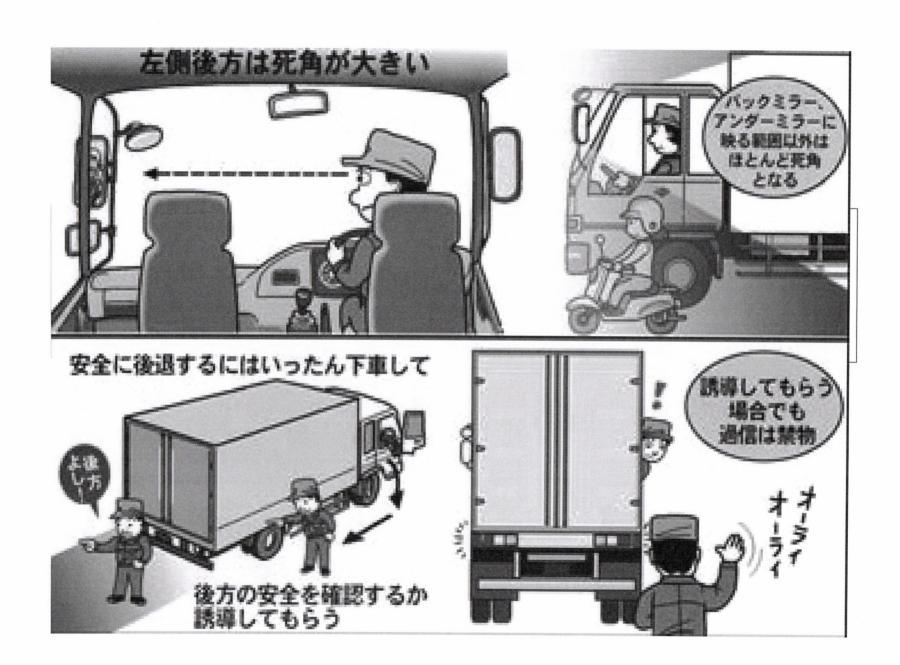
車体の大きいトラックなどの場合、死角が特に大きく、小さな軽自動車などは、死角部分に入ってしまい、運転席からは確認できないことがあります。

バックの際は、ミラーだけに頼らず、目視による 入念な安全確認が必要です。

少しでも不安に感じたら、誘導してもらうか、降車して、死角部分をよく確認することが大切です。

バック走行時の安全運転のポイント

- ■人の歩くスピードでバックする
- ■右か左にハンドルを切り後方を確認する
- ■バックする前には、必ず一旦停止する
- ■バックする時の運転姿勢
- ■障害物の確認する
- ■視界を確保する
- ■窓を開けて音を聞く



安全運転のポイント 追突事故

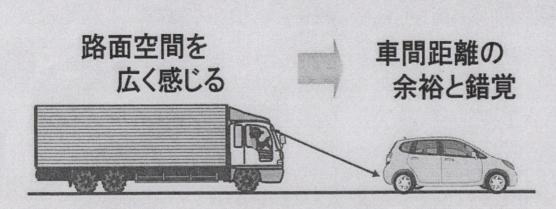
車間距離の問題

トラックは。。。。

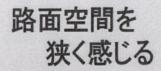
■運転席が高い位置にあるため、 車間が長く見える。

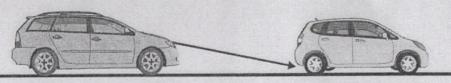
異常接近しやすい視界特性

~見下ろす視界が車間距離の錯覚を生む~

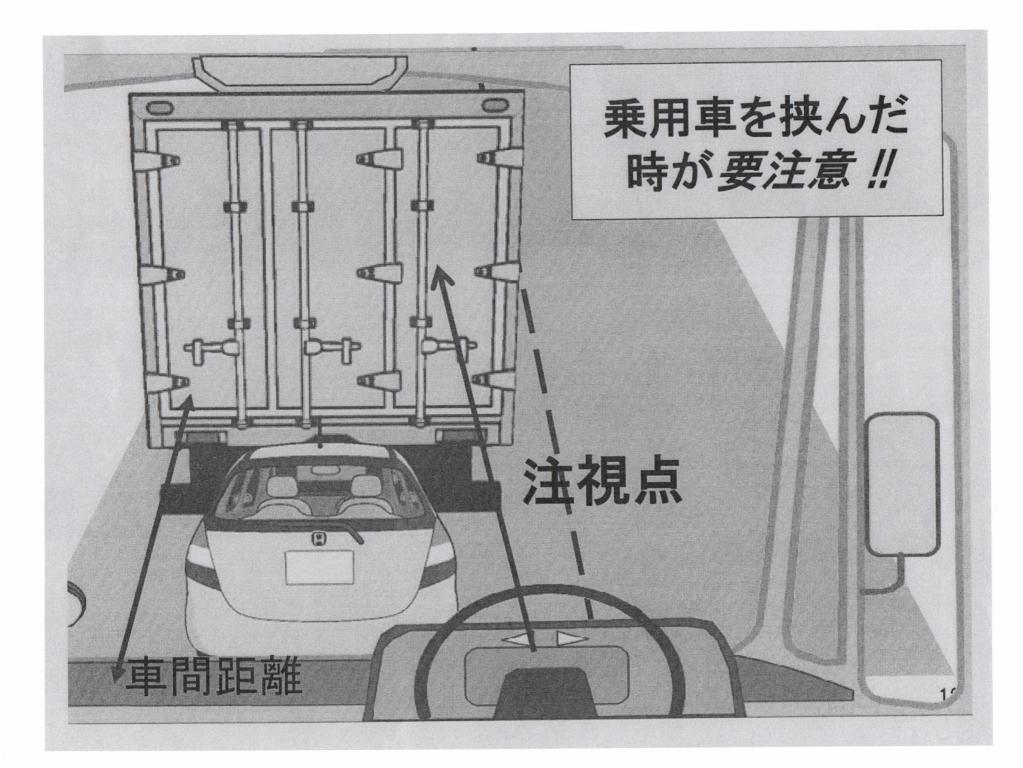


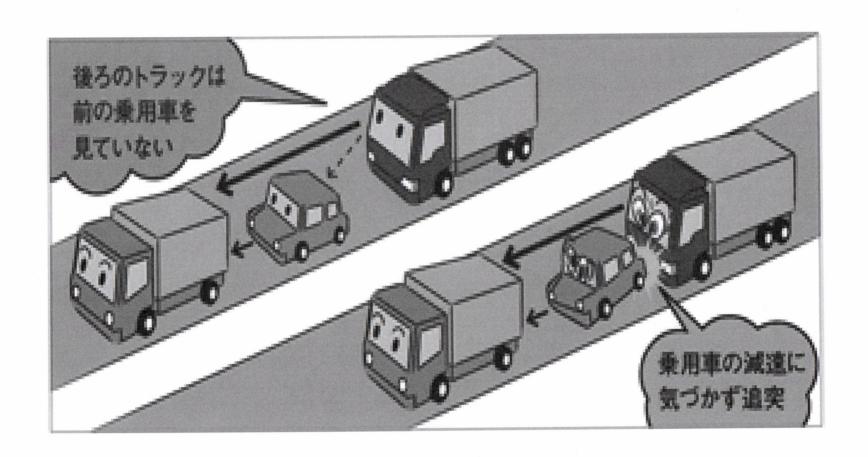










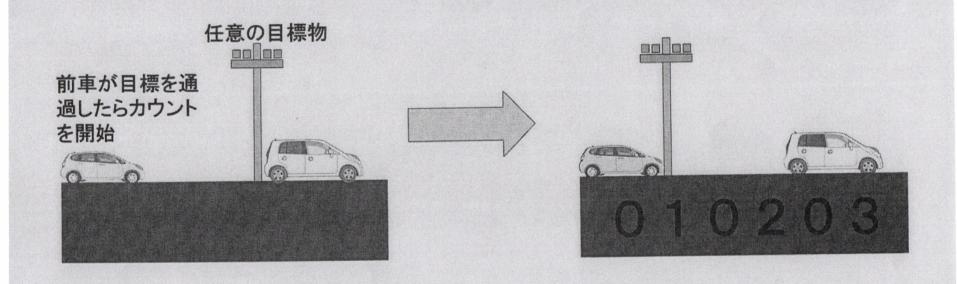


車間距離の問題

- トラックは。。。。
- ■運転席が高い位置にあるため、 車間が長く見える。
- ■重量物を掲載するため、 停止距離が長くなる。

車間時間の数え方

一般道:01、02、03(3秒の間隔)



高速道:01、02、03、04、05(5秒の間隔)

実際に、これだけ開けている車はいないのが、残念!

長いでしょうか?白線の長さと何も引かれていない部分の長さは、どちらが2車線の道路です。車線境界線が引かれています。

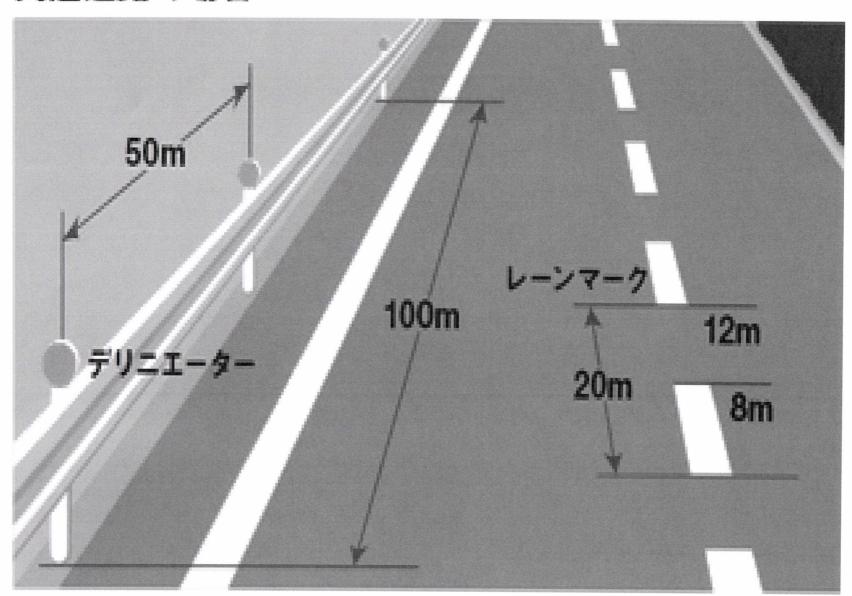


実は、空白部分の方が長いのです。

国道等 6m 高速道路等 8m

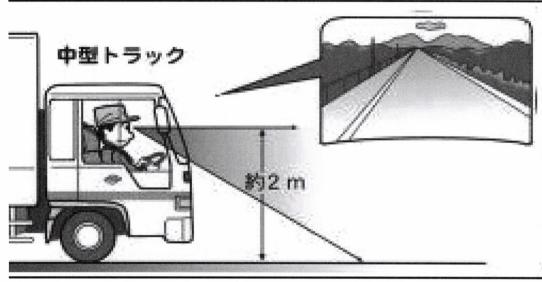
9m 12m

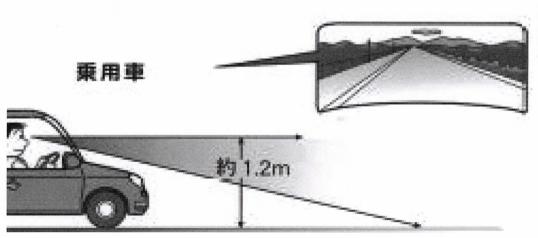
高速道路の場合



運転席の高さと視界との関係

追突事故を防止する運転







トラックの構造上の特性と事故防止

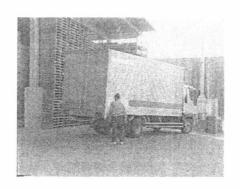
- ① 運転席が高い位置にあるため、車間が長く見える 重量物を積載するため、停止距離が長くなる 十分な車間距離をとる。トラックの視界、その日の積載重量を考慮し、 十分な車間距離を保持する。
- ② 内輪差が大きく、オーバーハングも起きる 方向変換時に左右に十分な余裕をとる。特に左折時は、車両後方の巻き 込みを防止する。 カーブに入る前には、減速する。
- ③ 箱車は、横風の影響を受けやすい カーブでは、進入前に十分に速度を落とし、風の影響を少なくする。
- ④ 運転席が高い位置にあるため、長時間運転では路面だけ見るようになる 長時間運転は、注意力を散漫にするため、適宜、休憩する。非市街地 (郊外)における「覚低走行」にも注意し、頻繁に視線を動かす。
- ⑤ *車体が作る大きな死角がある* 発車、方向変換、車線変更等する前に必ず死角を肉眼で確認する。

【ケース 4】後退時の注意点

≪状況設定≫

トラックの後退による荷積み時の注意点を考える。トラックは倉庫の前で停止。止まると同時にそのままハンドルを切りながら倉庫内にバックで入っていく。





≪危険予測の必要性≫

そのままバックミラーを頼りにバックしたが、倉庫内で移動したフォークリフトに 衝突しそうになる。運転者は、バック中に倉庫内の状況が変わっていることを予測す する必要があった。

≪後退時の事故の主な原因を考える≫

- ◇バックミラーのみに頼って、後方の安全確認が十分でなかった。
- ◇バックブザーが鳴っていたため、気づいてくれるだろうと安易に考えた。
- ◇他の車両の邪魔にならないように、急いでバックしようという気持ちがあった。
- ◇歩行者に気を取られ過ぎた。
- ◇最初の確認後の状況の変化を予測しなかった。

≪安全走行のポイント≫

◇周囲の安全を確認しながら歩く速度以下でゆっくりバックする。

トラックは死角が多いので、窓を開けて音を聞きながら、ミラーと目視で後方および周囲を十分注意しながら、いつでも止まれるような速度でバックするのが原則。

- ◇誘導員のいない場合には、一度下車して、直接後方の安全を確かめるのが原則。 特に、トラックの真後ろの部分は、運転席からはミラーでも目視でも死角になる。 また、内部が暗い倉庫等では、ミラーだけでは十分確認できない。
- ◇バックブザーを過信しない。

倉庫や工場内では、いろいろな作業音が鳴っていることが多い。また、公道上でも、 ブザーの意味が分からない子供や高齢者、耳の不自由な人がいるので、ブザーのみ に頼るのは危険。

≪訓練・討議のポイント≫

- ◇このシーンは、バック運転に慣れたベテランドライバーでも陥りやすい『まさかの 事故』を防ぐことを目標としている。もともとバックでは、視野が極端に制限され るので、最大限の慎重な行動が要求されるが、現実にはなかなか安全行動に結び付 けてこない。
- ◇討議では、バック時のヒヤリハット体験発表にあわせて、バックの前に車を降りて、 後方の状況確認を行っていたら、このヒヤリハットは起きなかったであろうことを 意識付けたい。

≪データ・資料≫

◇当社統計(平成16年度扱契約全事故データ・物損事故を含む) 道路形態・事故態様別交通事故件数 道路外・構内事故の中でバック事故の占める構成率割合・・・34.0%