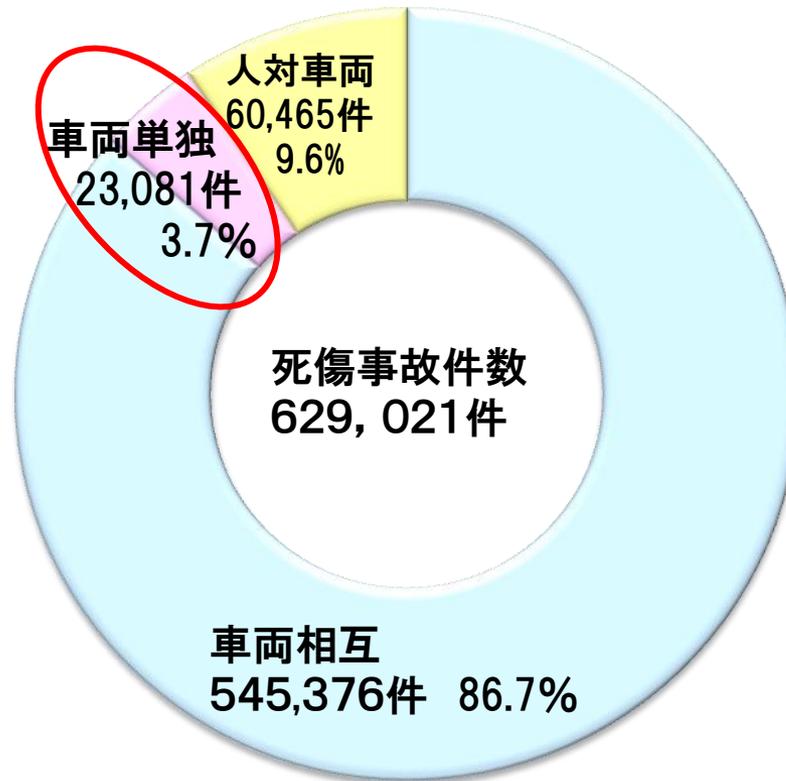


構内単独(バック)事故防止



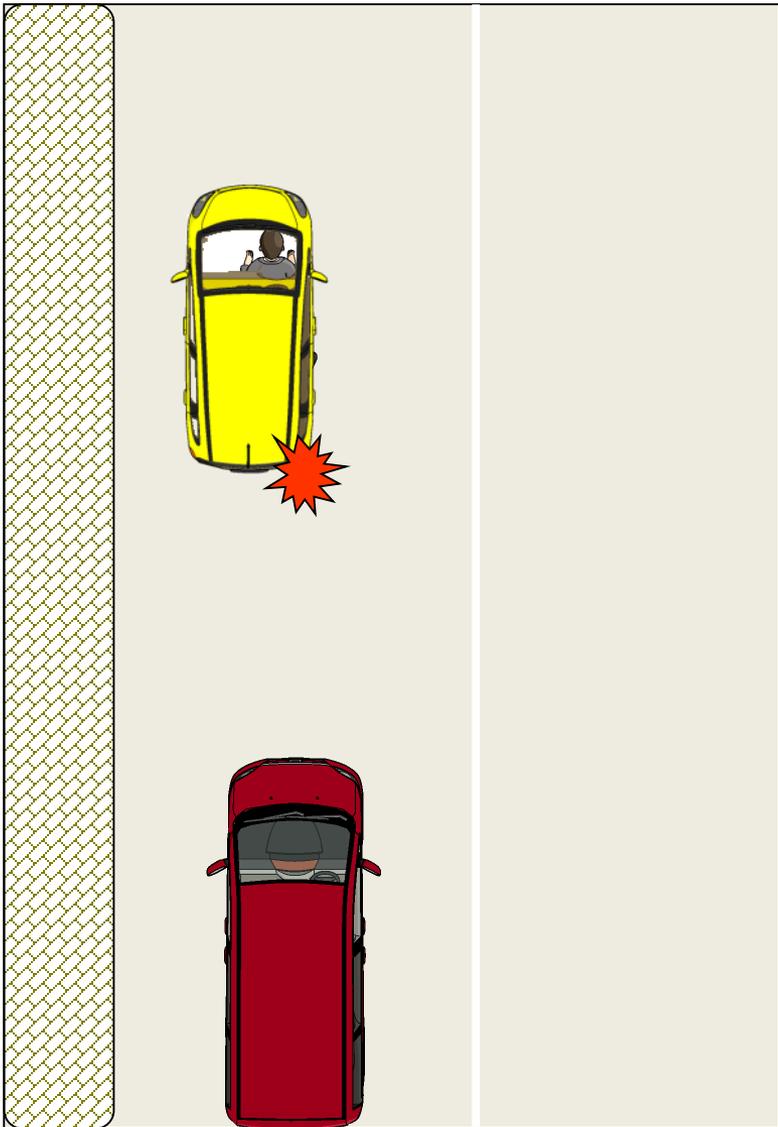
損保ジャパン日本興亜

平成25年の交通事故の状況

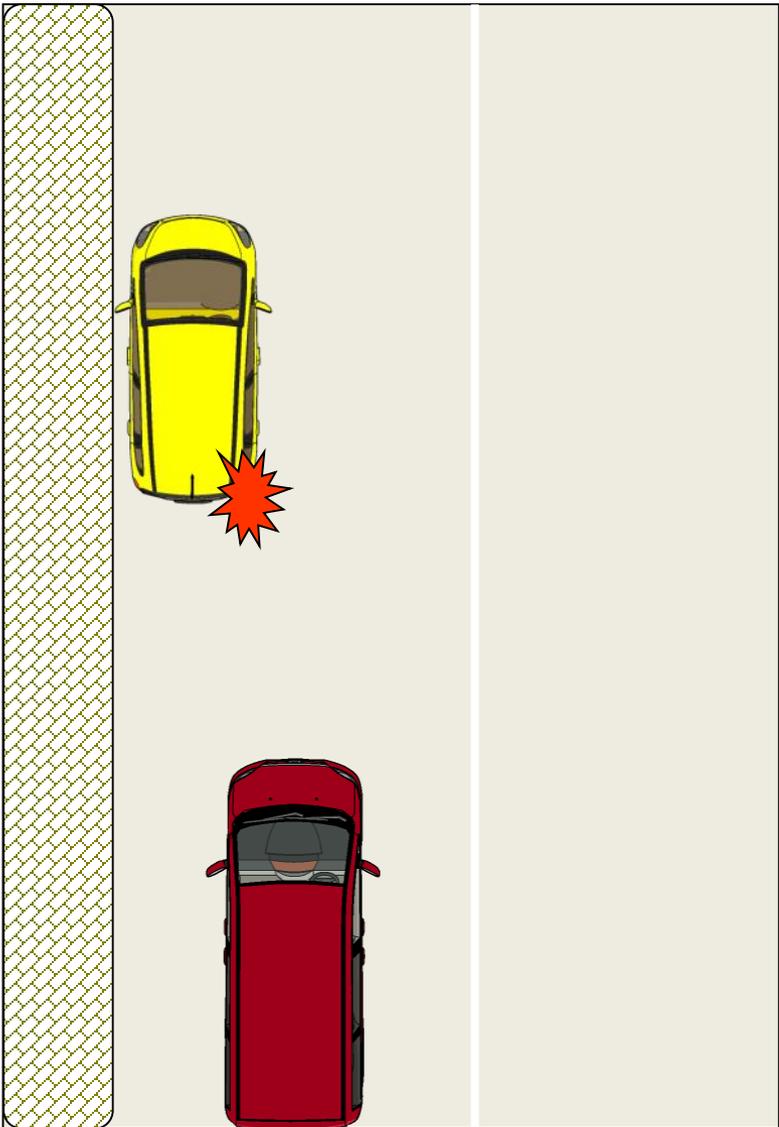


死傷事故の事故類型別構成

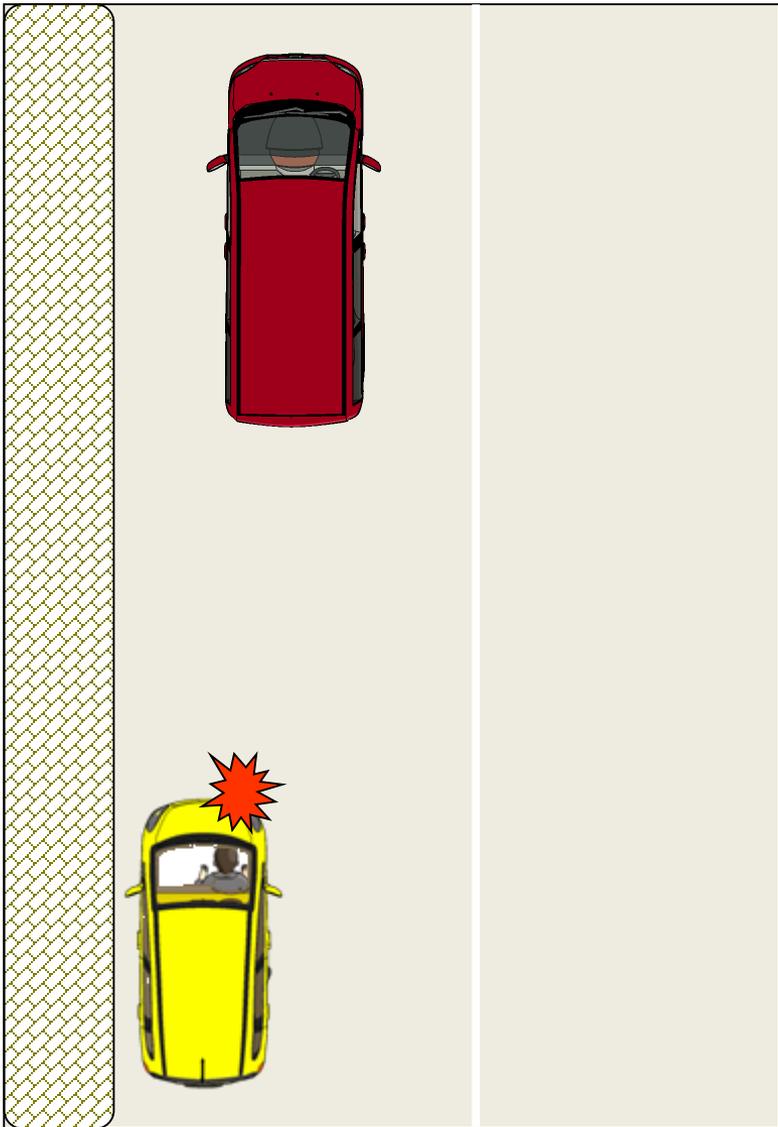
追突事故



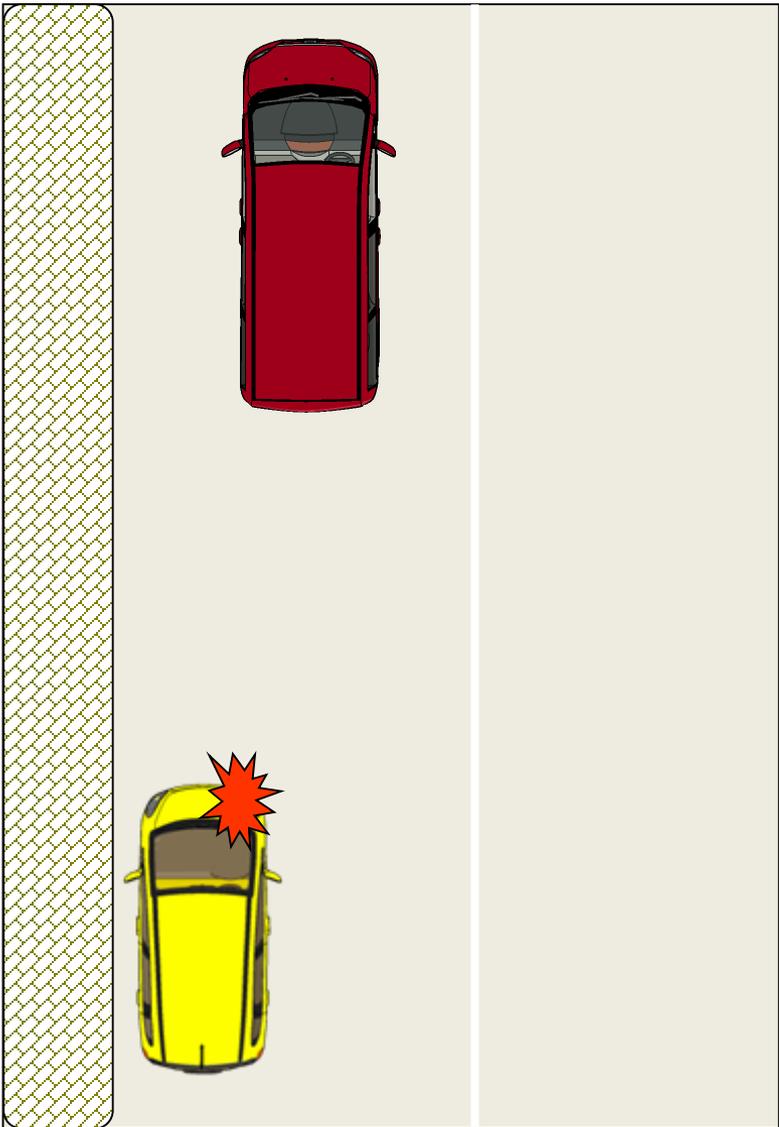
单独事故



後突事故



单独事故



構内バック事故は何時起きる？

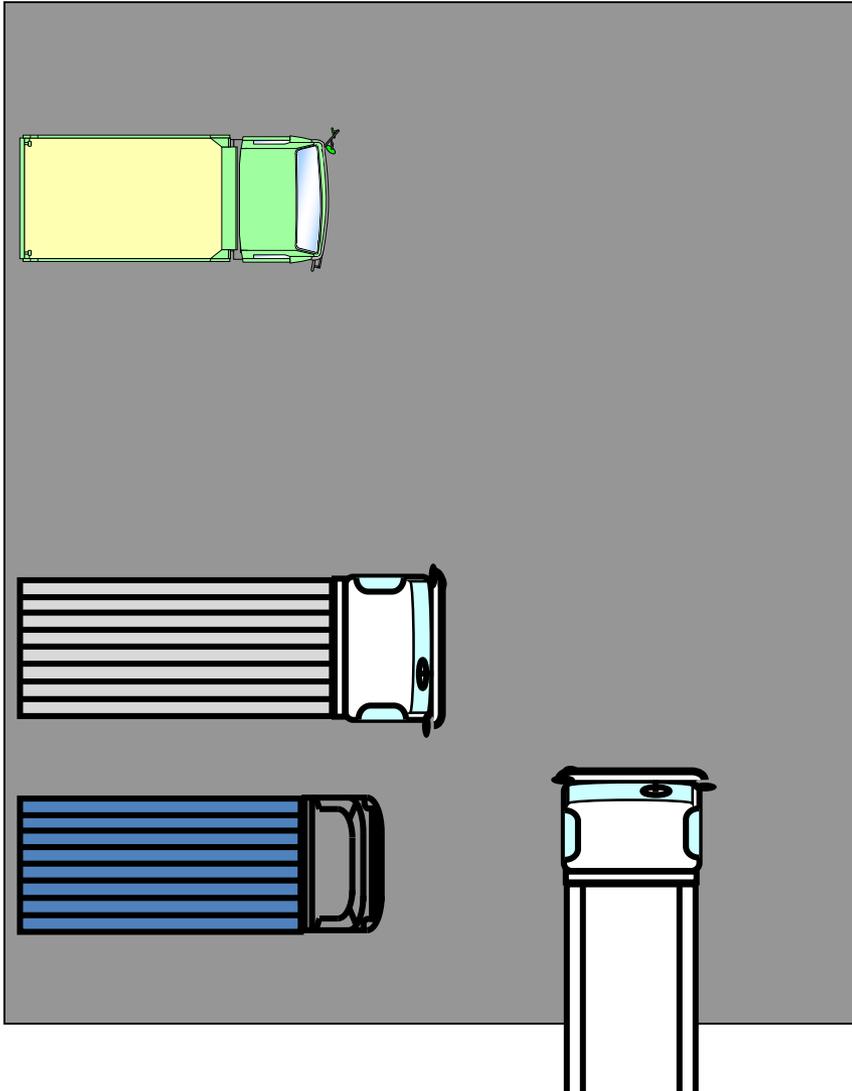
構内方向変換時
(再発進時)

駐車時
(入庫、出庫時)

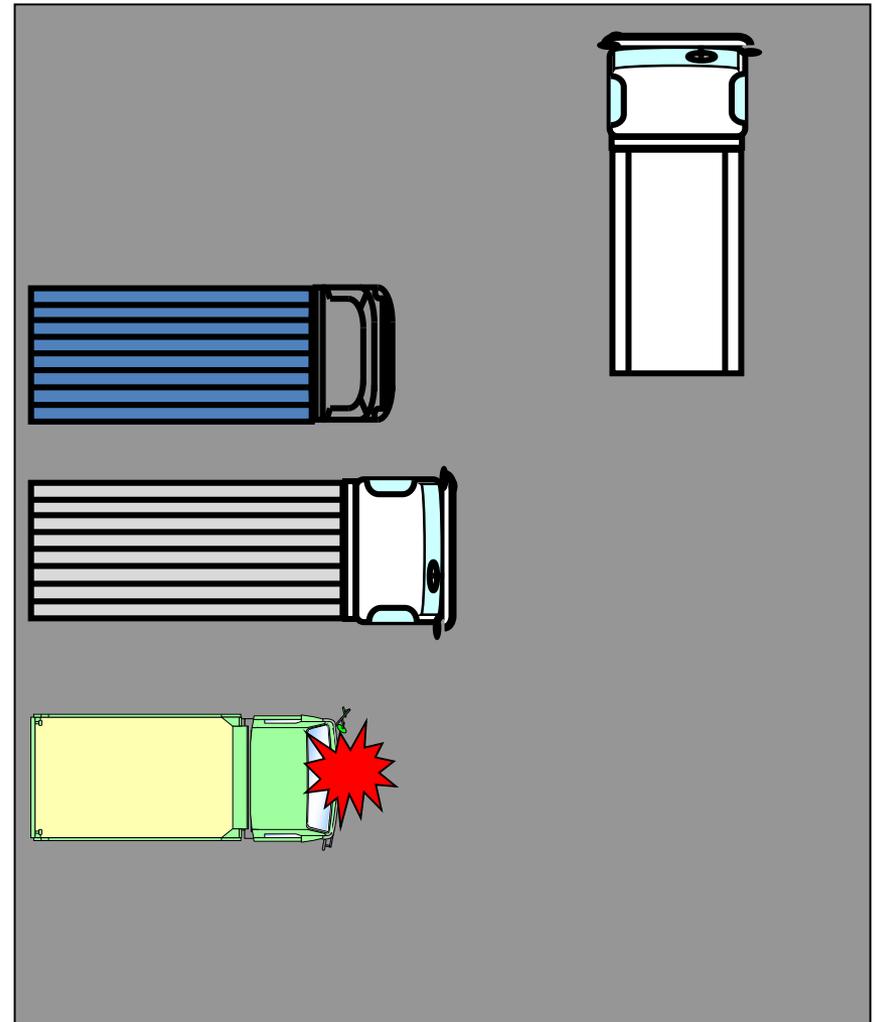
進路開放時
(譲り)

後退時の事故を考える

通常事故にならない状況
(予め後退しようとして見ている)

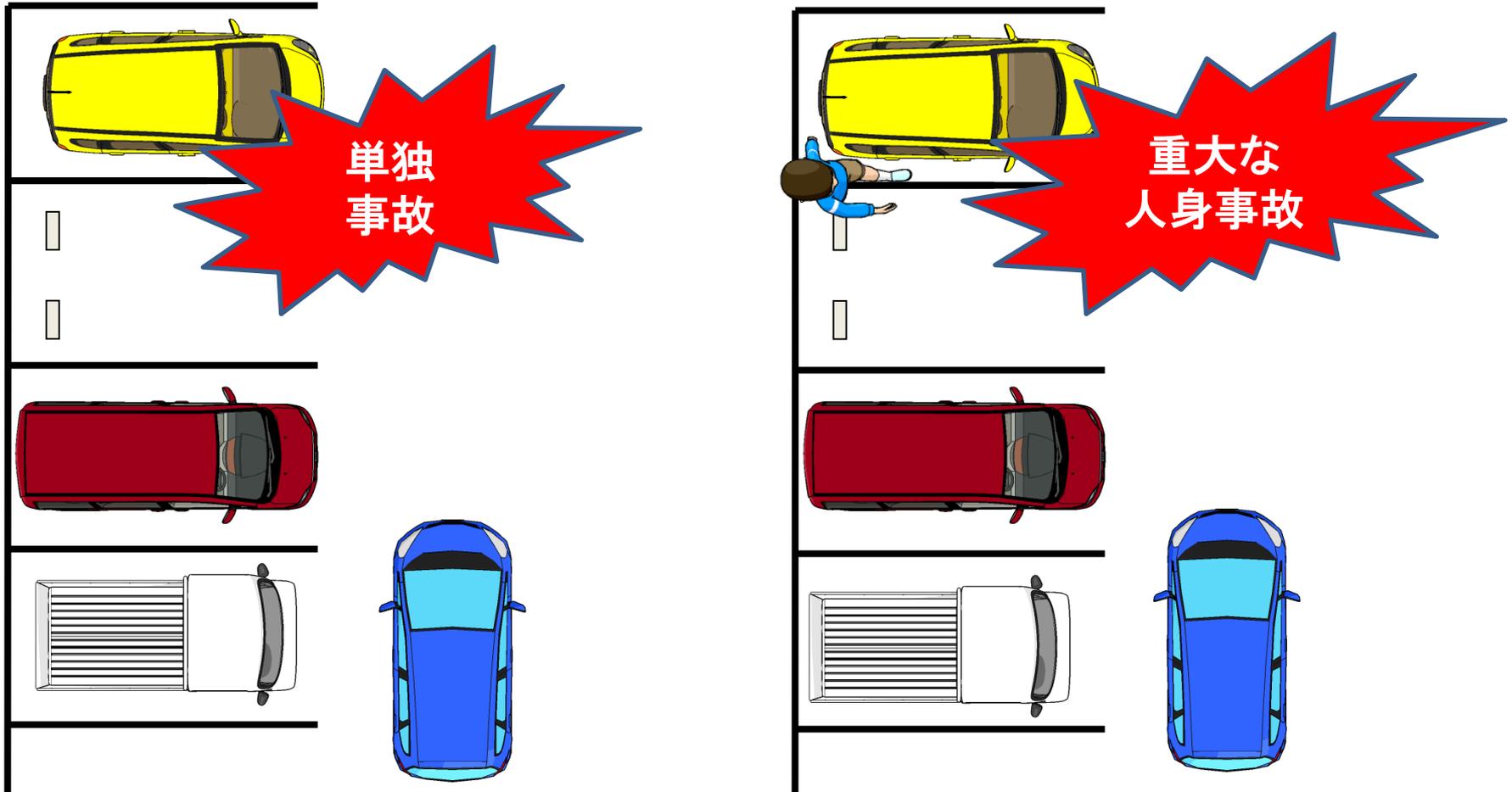


事故が起こり易い状況
(後退発進時、進路開放時)



構内単独事故は大した事故ではないと考えていませんか？

例えば駐車場で
安全確認が疎かだった …同じ原因でも？
結果は違う(事故の相手は選べない)



構内における運転者の心理

- 1 公道ほど状況の変化が激しくない。(過信)
- 2 早く出発したい。(焦り)
- 3 知っている場所なので、大丈夫だ。(怠惰)
- 4 やっと、帰ってきた。疲れた。(安心感)
- 5 人や自転車は、ほとんどいない。(過信)
- 6 定位置に駐車するので、大丈夫だ。(怠惰)
- 7 お客様のところでは、緊張する。(過度の緊張)

バック事故は何故起きる？

過信・安心

大丈夫！

焦り

急がなきゃ！

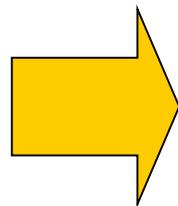
怠惰

厭だ、面倒くさい！

疲労

人の特性

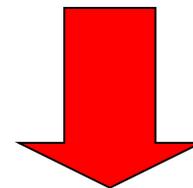
固定物に無関心



不確認
不注意

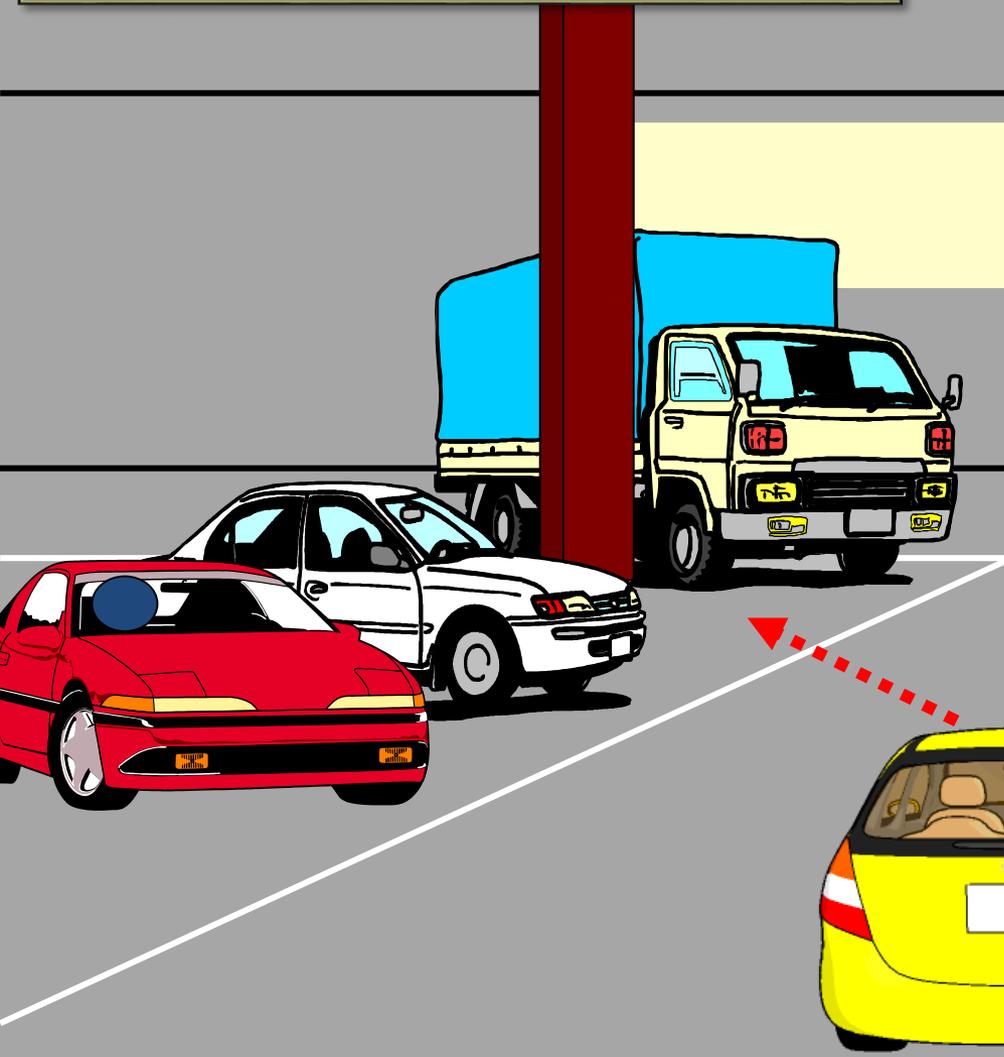
+

運転技量
不足

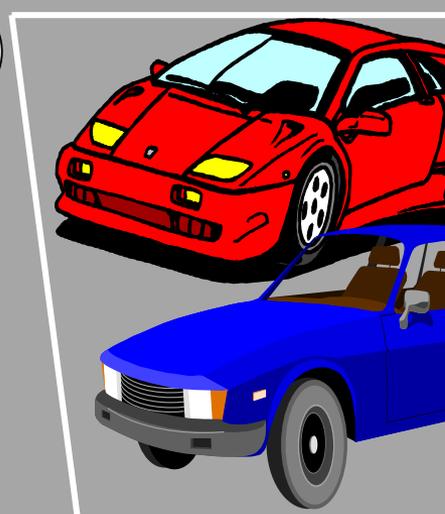


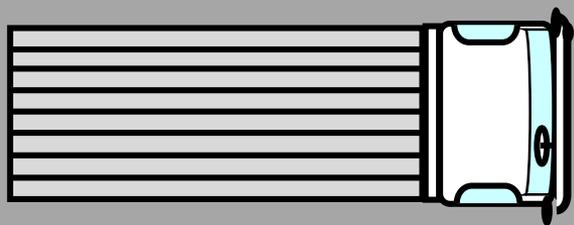
事故

「もう少しでバック事故！」

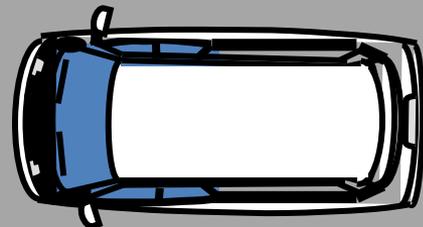
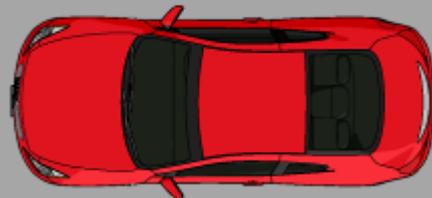
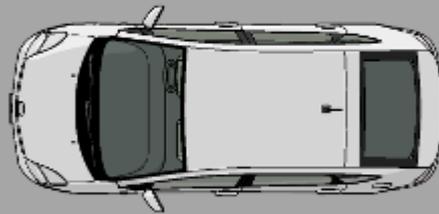
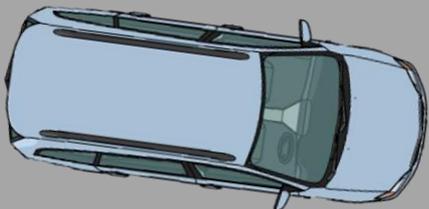
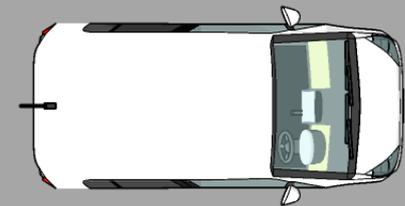


あっ！
空いてる



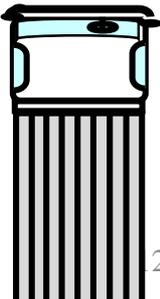
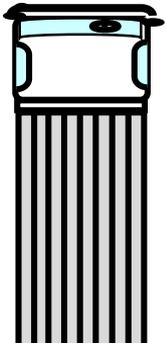
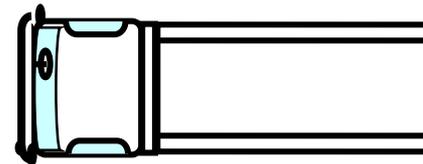
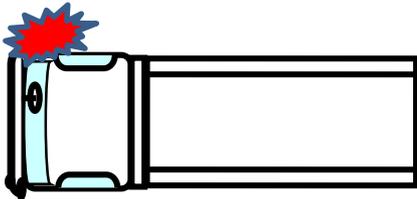
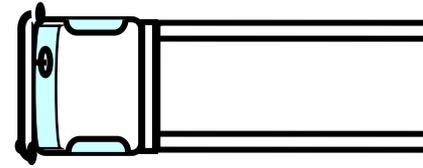
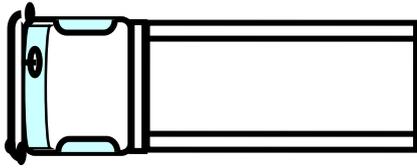


あっ!
柱だ



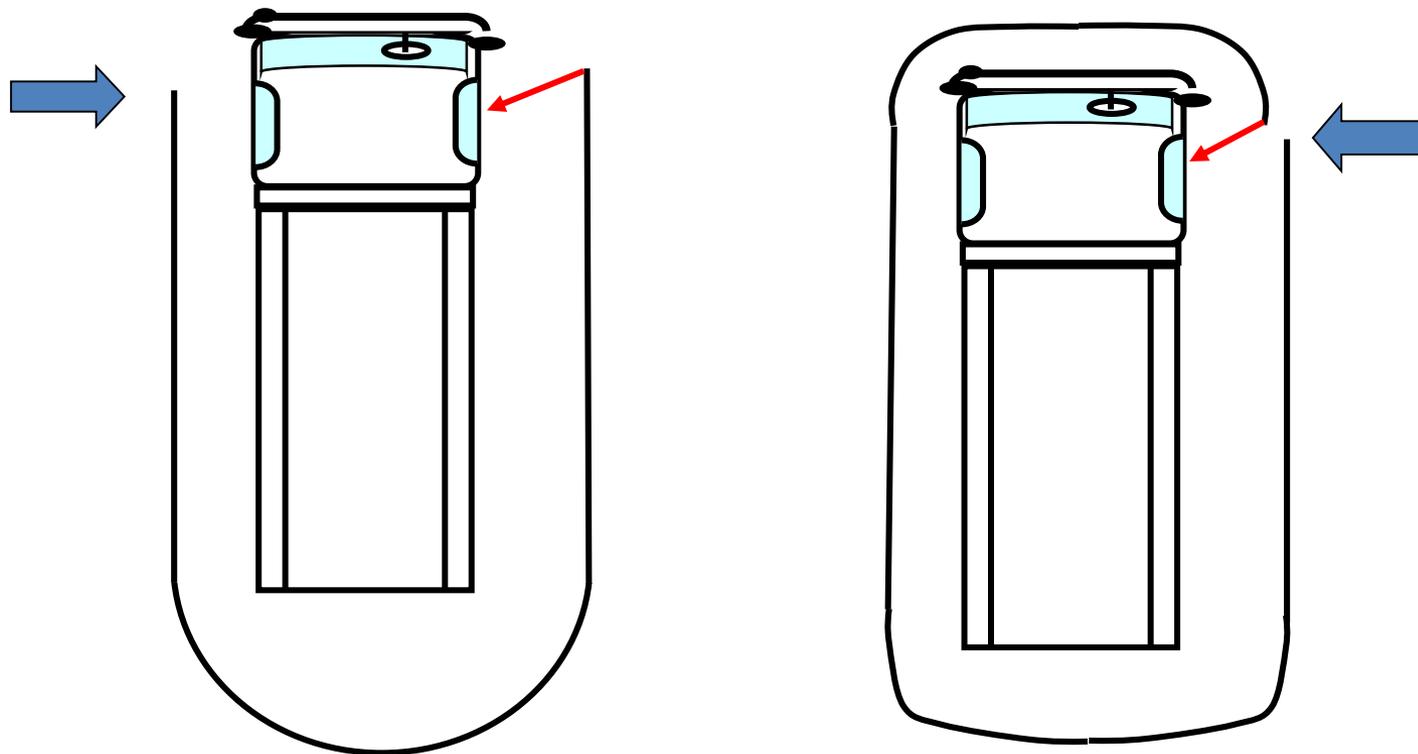
構内におけるバック時の事故を防止するために

① バックしない方法を考える



②後方を一回り確認する

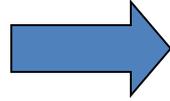
だろろ運転は禁物、確認して
から。特に、再出発時



一回り点検 よし！

③ バックする距離を必要最小限に

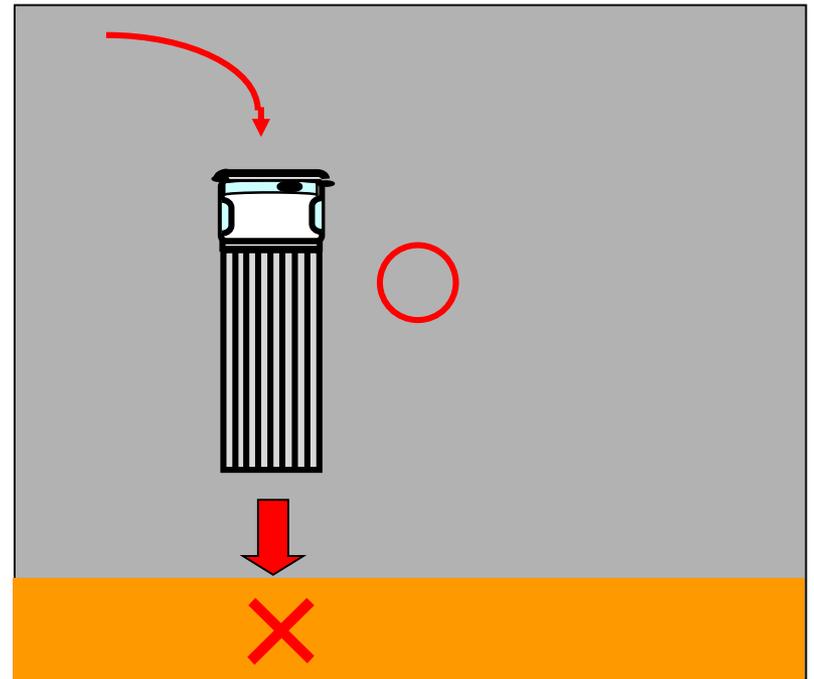
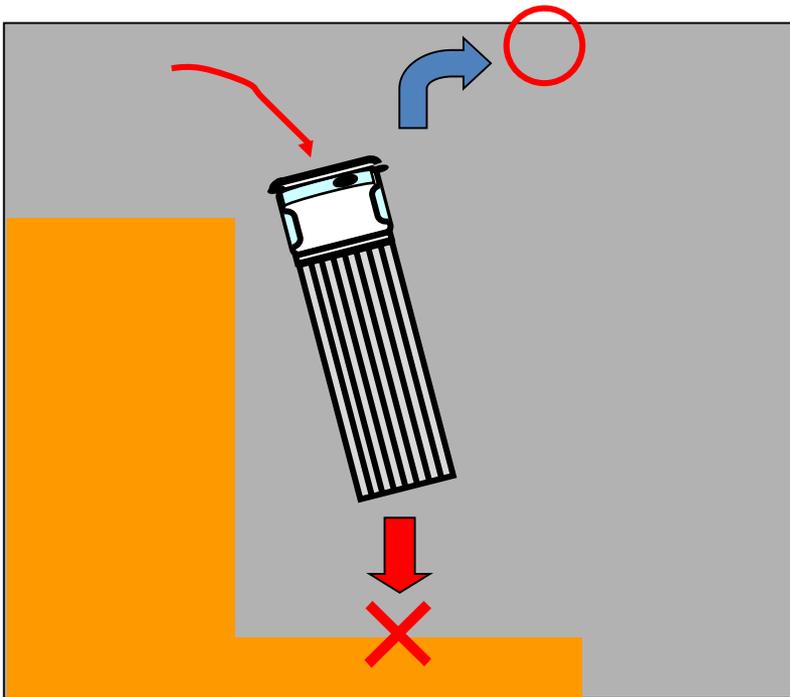
運転がうまい
という意識



事故につながる可能性

・車体が真っ直ぐなるまで、バックしない

・不必要に対象の直近に着けない



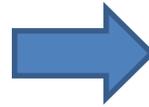
④ 到着時に安心しない

自分の会社の駐車場に戻ってきた時、安心感が生まれます。そして、駐車場は危険ではないという意識から緊張を解いてしまうために、多くの事故が発生しています。安心するのは、自車を駐車し、エンジンを停止させて、鍵を抜いてからにしましょう。適度な緊張感を保つことが、事故を防止します。

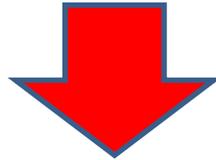
キーを抜くまで、気を抜くな！

⑤バックモニターを過大に信頼しない

バックギアに入れて、
警告音を3回鳴らす



自分の心の準備
周囲への注意喚起

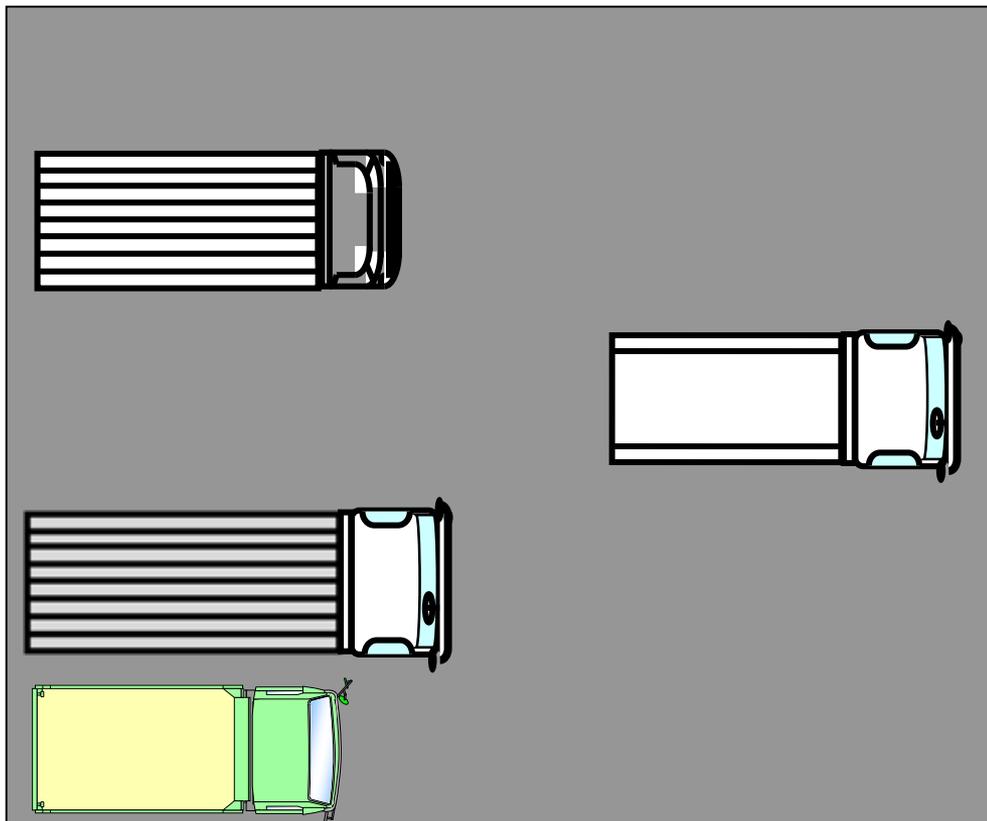
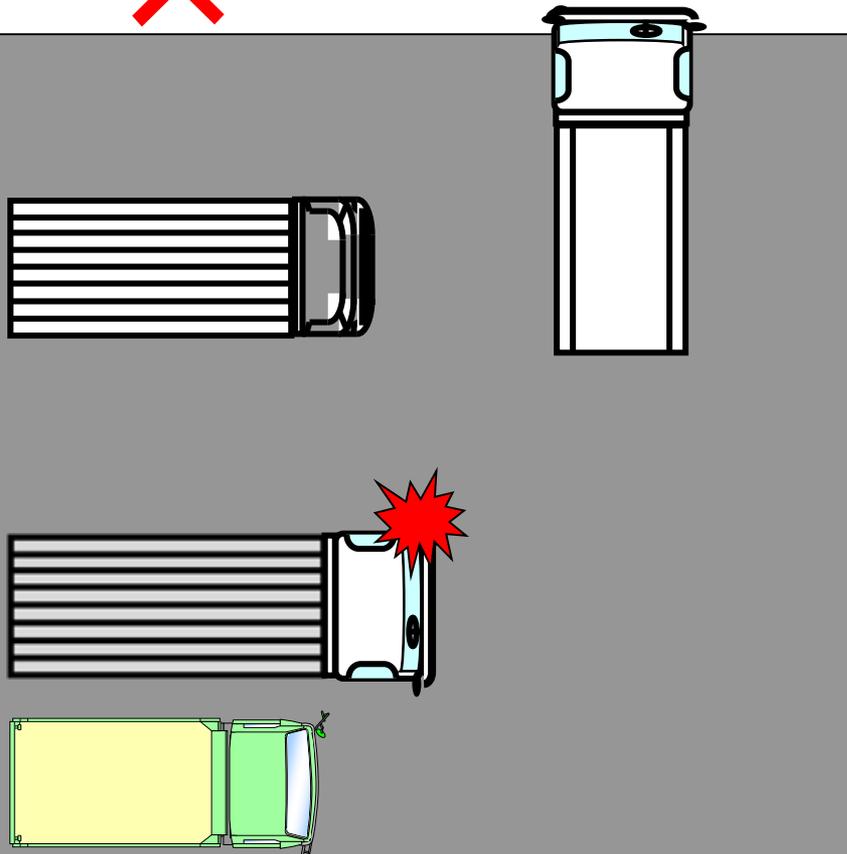


モニターに映らないところを
肉眼で確認しながら後退



高さの確認も忘れない。

⑥ 切り返して、極力直線でバックする



出来るだけ前進時にハンドルを切り、後退時は微調整のみ

⑦バックは、常にノーアクセル(半クラッチ)で！

死角が多い

+

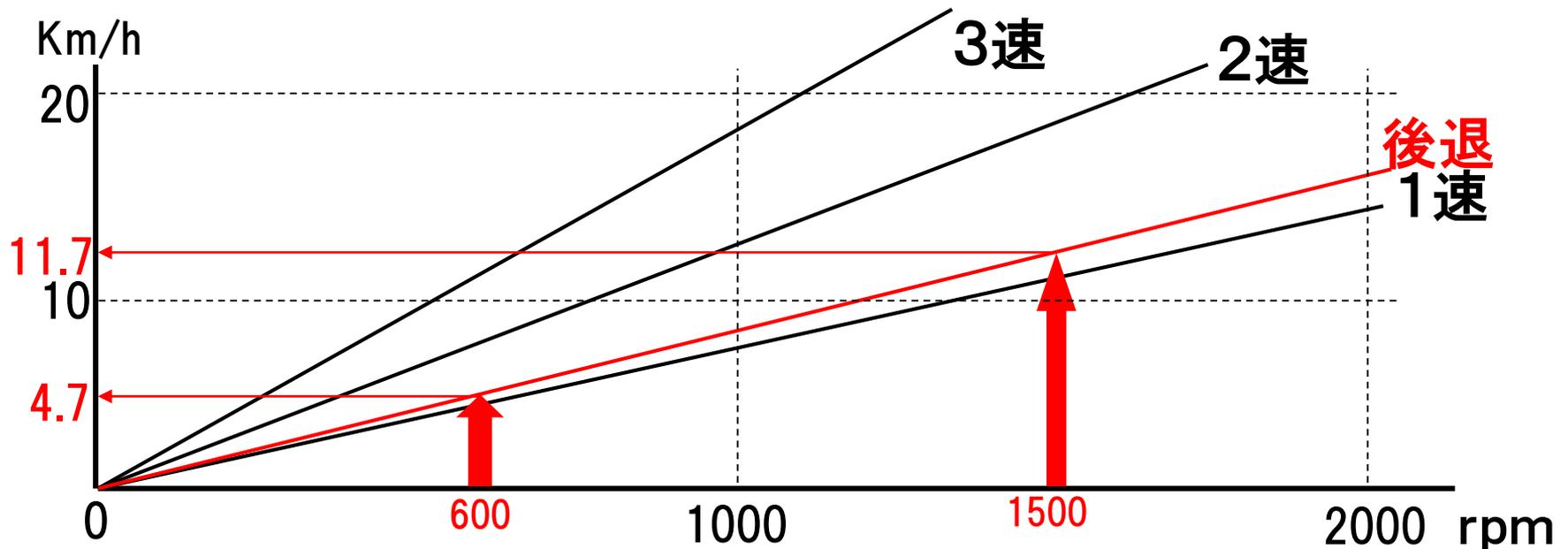
早く走行する
必要性が低い

=

クリープ現象を
利用した後退

エンジン回転数と速度

小型貨物車の例



バックギア

アイドリング(600rpm): 4.7km/h

アクセルを軽く踏む(1500rpm): 11.7km/h

衝突力 $F=1/2mv^2$ 1500rpmで後退した場合は、600rpmの場合の**約6倍**