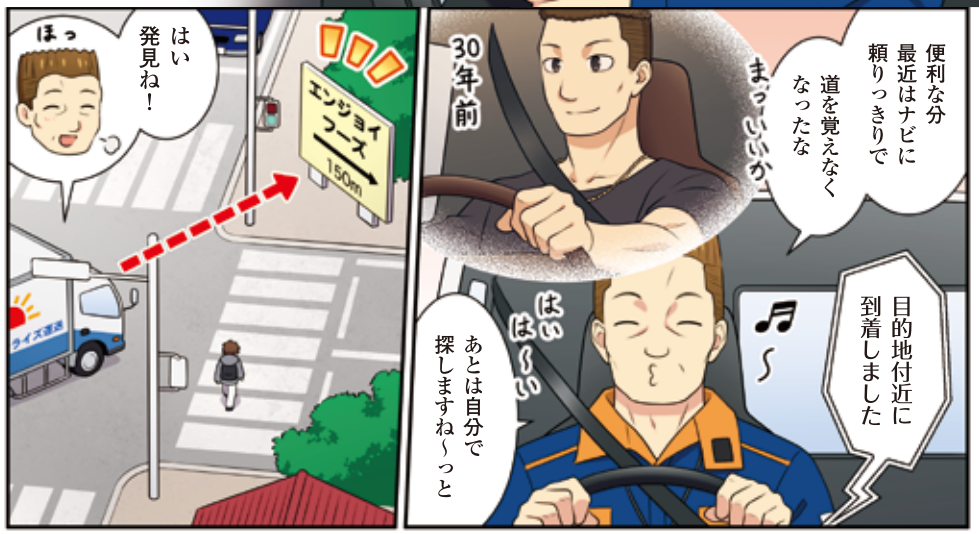
次で構内走行時に
注意すべきことを解説！

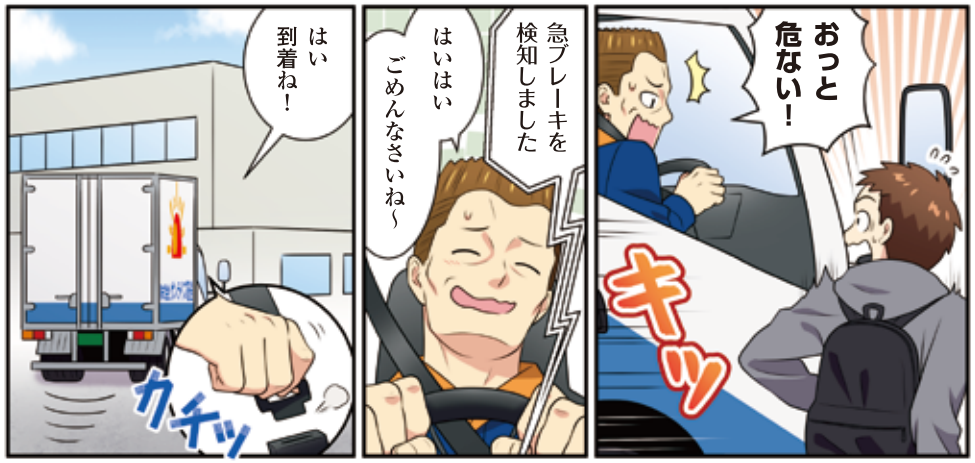
・・・今日も快晴！・・・

トラックドライバー日誌

「安全・安心」に欠かせない取り組みを、サンライズ運送に勤めるスタッフたちそれぞれのエピソードを通じて紹介。

第21話
構内は上・下・前・後に死角あり





構内は上・下・前・後に死角あり

コンビニやSA・PAは便利で危険な場所!?

食料の調達や休憩などで利用することも多いコンビニ・高速道路のパーキング。ここもルールがほぼなく、便利な場所ですが危ない場所といえるかもしれません。

車道・歩道の区分や信号・停止線もない敷地内は、無法地帯と考えましょう!

マンガ制作：ad-manga.com

構内事故は「時速10キロ以下かつ10メートル以内の走行距離内」で多発

構内事故は低速で、わずか10メートル以内の走行で多く発生しています。構内でもシートベルトをして走行し、降車後に車輪止めを装着してから「ホッ」としましょう。

目的地にやっと到着し「ホッ」としても車輪止めをするまでは安心しないように!

到着後、横着しないこと

ルールが希薄な構内では、自ら安全対策を考える必要があります。横着な行動は、時間・お金・信用を無くす「三重苦の事故」を引き起こしかねません。

「ホッ」として良いのはどの地点?

初めて伺う納品先への道中は、場所を探す、もしくはナビを凝視する「ながら運転」になりがちです。そのような状況で納品先の看板が見えた時に、「着いた!」という安堵感から「ホッ」とする気持ちもわかります。しかし「ホッ」とするのは、構内の接車場所に停車してシートベルトを外し、降車後に車輪止めを装着した「完全停止の状態」になってからにしましょう。

構内を走る時にもシートベルトを装着する理由は、万一の際、身体へのダメージを軽減させることはもちろん、運転への姿勢や安全への考え方が横着にならず、構内事故の未然防止につながるからです。納品先の構内で事故を起こすことは、到着までにかかった時間と弁済にかかるお金を無駄にし、さらには今まで培った信用も無くしてしまう「三重苦の事故」といえます。構内走行時にもシートベルトをして、車輪止めの装着までは運転中と考えましょう。

構内は、あらゆるところに危険が潜む

構内は上・下・前・後の四角に死角ありと考えましょう。トラックでの後退時には、バックモニターでは判別しにくい後ろ上部が屋根や軒と接触することが多くなります。またフォークリフトの場合は、積まれた商品の高さによって前が見えずに接触事故を起こしたり、路面の傾斜や段差、凸凹が思わぬ事故を誘発します。バックモニターもフォークリフトも「便利なものでも正しく使わないと危ないもの」となるのです。

人は基本的に前向きに歩くものですが、構内においてはトラックもフォークリフトも、人が苦手な後ろ向き走行が多くなります。道路上と比較して構内走行は「不意の飛び出しが少ない」ことや、「停止して確認がしやすい」ことが特長ともいえます。しかし、後ろ向き走行が多くなる構内では確認をすべきです。

厳しい構内ルールが安全な職場をつくる

構内ルールはお客さまごとに違います。例えば制限速度についても、時速「8キロ・10キロ・15キロ」といくつか種類があったり、歩行者優先が多い中でも一部では「トラックが優先（人はすぐに止まれるとの考え方）」といったルールも存在します。

構内ルールの厳しさは、過去の事故の件数に比例しています。それらのルールを守るのは面倒に感じるかもしれませんが、相互にルールを守る構内は事故が起こりにくい安全な職場なのです。逆にルールがほぼ無いような構内では、人が通過する付近をトラックやリフトが縦横無尽に走行したり、停止場所の設定や確認方法の教育がなされていないことも多く、事故発生時の被害や損害が大きくなる傾向にあります。自由に仕事をしている状況ほど、事故防止に関する個々の責任度合いは高くなるのです。

高柳 勝二（たかやなぎ かつじ）
株式会社 プロデキューブ代表取締役。1990年、運送会社にドライバーとして入社し、管理職を経て18年間勤務。2008年に株式会社 プロデキューブ設立。中小運送会社からの依頼が多い“提案型”研修は、受講されたドライバーや管理者からの「おもしろい・眠くならない・分かりやすい」との評判が口コミで広がり、各都道府県のトラック協会や協同組合等の研修会でも講演多数。2016年度から2022年度まで国土交通省「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」委員。