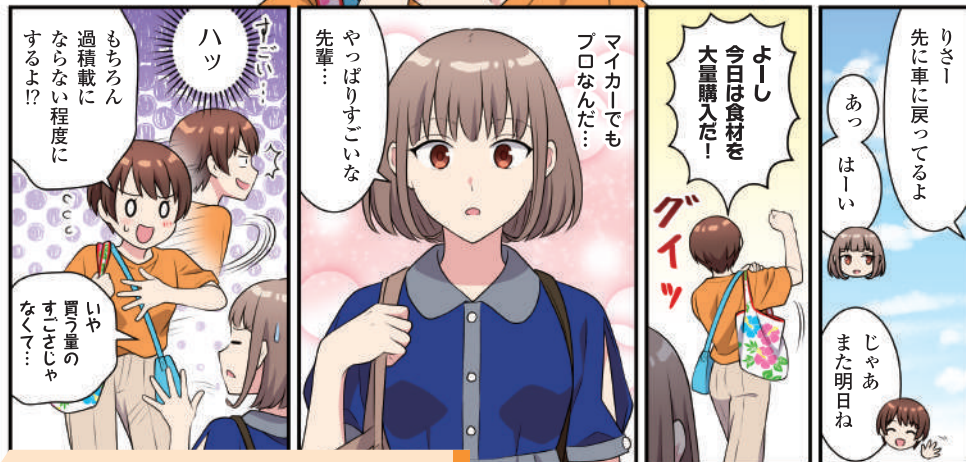


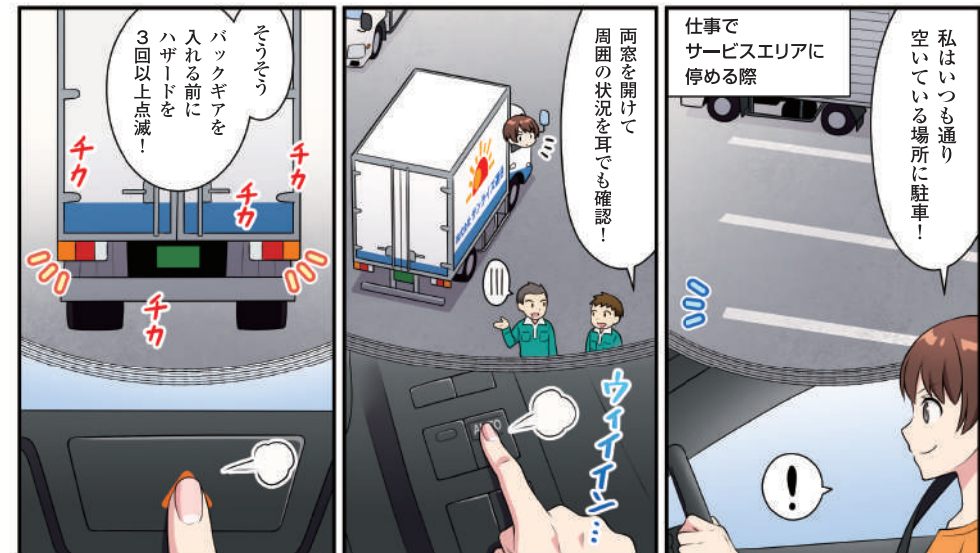
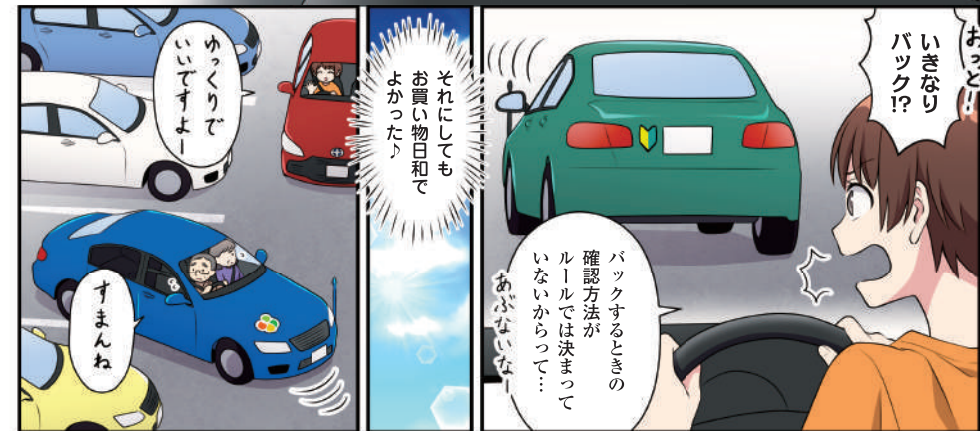


・・・今日も快晴！・・・ トラックドライバー日誌

「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28話 バック運転を制する者は、安全を制する

ドライバー 綾瀬 小陽 (24)



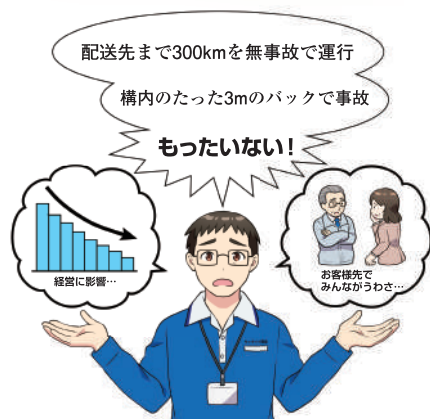
次でプロによるバック走行のポイントを解説！

構内でのバック事故は、もったいない&恥ずかしい

バック走行は目的地に到着後、構内で行うことが多く、油断や過信が生じやすくなります。関係先での事故はお客様への謝罪や報告が発生する上、再訪するドライバーにとっては恥ずかしい(気まずい)ことです。

構内で事故を起こすと...

- ・依頼主様への謝罪と報告、そして運賃交渉にも悪影響
- ・事故後も仕事で再訪問した際、気まずい雰囲気



マンガ制作: ad-manga.com

便利なものは、上手に使う

[バックアイカメラ・室内モニターを装着=バック事故はゼロになる]ではありません。
“装着しているから安心”と過信しないように、目視と併せてうまく使いましょう。



室内モニターはあくまで補助・目安
目視に勝る機能なし!

バック時は時間と手間を惜しまず、
慎重に慎重を重ねて確認を

プロドライバーとして、バック走行の際は
不安が安心に変わるまで
安全確認を何度も行いましょう。

バック事故ゼロが難しい理由

交差点付近を含め一般道路を運転する時は、人や自転車との接近を避けながら前進する行動をとります。それに対し、バック時は目標物(停車位置)に向かって後進するという、反対の行動をとることになります。特に構内でのバック事故には、歩行者や自転車の急な飛び出しといった外的要因が少なく、運転者の心理的要因や運転技術が顕著に表れることが多いといわれています。

そして、事故発生時の過失割合は、停止している車両に真後ろから追突した場合と同じく、100%になることがほとんどです。また、バック事故防止を対象とした法令はなく、各社の事故事例から生まれた社内ルールのみが防止策になっているため、社外からの強制力や抑止力が低くなっていることも否めません。

最近の車両に装着されている室内モニターを活用することで、死角が減り、事故は減少しています。しかし、装着によって降車確認が減ってしまう事故がゼロになっていないのも事実。トラックに業務するドライバーにとって、バック事故は各社共通の懸念事項です。「バック運転を制する(ゼロにする)者は、安全を制する」といつても過言ではないと思います。

バック時は慎重になりすぎないで適切な対応を

人は歩くのも走るのも前向きが基本で、後ろ向きに動くのは苦手なものです。車長が長いトラックに業務するドライバーは、構内に入れば接車や方向転換の際に「ほぼ1回以上、バック走行の場面がある」と思います。前進から後進にギヤを入れ替え、室内モニターやサイドミラーで「ほぼ見えている」感覚でバック走行を開始すると、それが落とし穴。バックは簡単という感覚になれば、対象物との間隔が短くなりバック事故発生の危険が高まります。

駐車は、できる限りバック走行の「時間/回数」を減らせる方法を選択しましょう。そしてバック走行は簡単ではなく「難しく怖くて危ない行動」であることを、いま一度認識してください。それがバック事故防止の原点になります。

省いてはならない時間と手間

何かと時短化に向かう世の中ですが、バック事故防止に省いてはならないのが「確認する手間」です。また、次の行動に移る際にひと呼吸置く「間」と、対象物との「間」も、時間や手間と併せて重要です。そして、面倒に感じてつい省いてしまう確認の「手順」も、繰り返し実践する「習慣化」することができます。



高柳 勝二 (たかなぎ かつじ)

株式会社 プロデュープ代表取締役。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 プロデュープ設立。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。