

交通事故は連鎖する

今春以降、トラックによる重大事故が全国で多発しています。過去にも同じような現象がありました。がトラック事故はある一定期間に集中して起こる。とても不思議です。

「事故が立て続けに発生するのはドライバーが暗示のようなものに掛かってしまっただけです。新聞等で居眠り運転による事故を知った運行管理者は、ドライバーに『あの辺はちょうど疲労がたまってくる地点。眠くなることもあるだろうから、注意して運転するように』と指示する。これが大きな間違いです」

「ドライバーはポイント付近になると運行管理者に言われた『眠くなる』という言葉を出す。その瞬間、本当に眠くなってくる。そして事故を引き起こしてしまふ。嘘みたいな話ですが、本当です。こうした事故は『連鎖誘導事故』と呼ばれています」

本来、運行管理者はドライバーにどう指導すべきなのですか？

「なぜ、その場所で事故が起こったのか、事故原因を細かく分析して、その結果をきちんと伝えることが大切です。これこそがドライバーへの安全教育です。『前をよく見て運転しろ』とか『居眠りするな』というのは教育ではなく、注意です」

「安全教育といつのは、危険なポイントに差し掛かった際にどこに目を配るべきなのか、どのくらいの速度で通過すべきかなど、事故を防ぐための具体的なノウハウを教えることです。しかし残念なことに、中小に限らず、大手といえどもトラック運送会社ではそうした教育はなされていません」

つまり本当に必要なドライバー教育が不足しているため、いつまでも事故が減らないわけですか？

特集1 トラック事故は止まらない

「間違いだらけのドライバー教育」

加藤正明 日本ハイウェイセイフティ研究所 所長

安全運転の啓蒙だけでは絶対に事故は減らない。トラック運送会社のドライバー教育には事故分析という視点が欠けている。なぜ事故が起こったのか。事故の実態を細かく伝えることが肝心だ。教育の仕方を誤ると、かえって事故を誘発することになりかねない。



「誤った認識のまま事故防止対策についての教育が行われているケースが非常に多い。ドライバーへの教え方を間違えると逆に事故につながります。例えば車間距離の問題。一般に走行中は車間距離を十分に取るようにと指導されます。確かにこれは間違いではない。しかし私は反対に車間距離をある程度まで詰めて走行したほうがいい、と教えている」

初めて聞きました。

「一般常識とは逆のことを言い出したために、私はだいぶ批判を浴びました。しかし、この説には自信があった。実際に高速道路上で発生した事故を分析して、車間距離を広く取って走行している車両のほうが圧倒的に事故が多いという結果を得ていたからです。車間距離を詰めるドライバーは常に緊張した状態でハンドルを握ることになる。これに対して、広く取った場合にはどうしても気が緩む。その気が緩んだ時に操作ミスが起こる。そして事故に発展する」

教育だけが問題なのでしょうか？ 事故はいつも決まった場所で発生している。ハードの面、つまり道路に構造上の問題等がある、それが事故を誘発しているケースはないのでしょうか？

「お上」の都合で造られている日本の道路はドライバーの視点が欠けているため、事故が起こりやすい構造になっています。お上は、道路を造りました。さあ使ってください。でもここは危ない箇所ですから気をつけて運転してくださいよ、といった具合に事故が発生した時の責任をドライバー側に押しつけてしまっている。構造上の不備にメスを入れず、ドライバーに責任をすべて負わせるのは狡い。責任の転嫁です。日本は道路後進国であると言えます」

「これに対して、海外の道路は事故を発生させないようドライバーの視点に立ってきちんと設計されている」

ます。ドライバーが走行中にどう感じるかを徹底的に研究したうえで道路を建設している。事故が発生した際の行政側の責任も明確です。例えば、木の枝が重なってしまつて信号機が見えにくい状態になっていたとします。それが原因で事故が起きた時、海外ではドライバーは無罪になります」

しかし、日本の場合はそうはならない。

「日本のドライバーには法律で信号を見なければならぬという義務が課せられているからです。日本では信号はドライバーが『見る』ものと定義されています。ドライバーに『見せる』ものと定義されています。こうした認識の違いからわかるように、日本は交通インフラに対してとても無責任な国です。行政側には事故が起る前に事故発生のを芽を摘んでおこうという発想が足りません」

トラック批判は正しくない

重大事故が多発している要因の一つとして「不況」が挙げられています。

「トラックは定量の荷物を積んだ時にもっともブレーキが利くように設計されています。空車のトラックは荷物を積んだトラックよりも制動距離が長い。そのため、事故を起こしやすい。今は不況ですから、どうしても積載率の低いトラックや空車で走るトラックが増えている。その結果、事故が増える傾向にあるということは言えるかもしれません。一九七三年のオイルショックの時にも同じような傾向が見られました」

トラック運送会社はコスト削減策として人件費の安いアルバイトドライバーを雇うようになり、経験の浅いドライバーがハンドルを握るようになり、事故が増えているという指摘もあります。

「これもまさに不況による影響です。経験の浅いド

PROFILE

かとう・まさあき 1939年生まれ。56年静岡県立熱海高校卒業。同年三越入社。64年同社退社後、加藤自動車設立。69年、事故・故障車の撤去作業を行う加藤オートリペアを設立。72年、日本ハイウェイセーフティ研究所を設立し、交通事故の原因分析、自動車安全運転の研究などを始めた。現在、全日本高速道路レッカー事業協会の会長を務めている。静岡県公安委員会安全運転管理者講師、静岡県トラック協会管理者・ドライバー研修講師、国際交通安全学会員。主な著書に「死なないための運転術」(講談社)、「事故現場からの警告」(トラッカーニュース社)、「東名高速道路東京 小牧間セーフティマップ」(日本交通科学協議会)などがある。

ドライバーは道路の特徴を知らない。この先を過ぎると左にカーブがあるとか、長い下り坂がしばらく続くとか道路を予見することができない。これに対してベテランドライバーは何回も同じ道路を走っているのだから、次はどういう行動を取れば、危険を回避できるかをきちんと心得ている。この差は大きい」

「トラック業界ではよくドライバーが、運転士から“運転手”になってしまったと言われています。かつてのドライバーはトラックの性能を熟知していて、車両の整備や修理まで自分で行うことができた。しかし今のドライバーたちは運転ができるだけ。ドライバーが運転士から運転手になったという表現には、ドライバーの質が下がったという皮肉が込められています。道路からプロドライバーが消えれば、当然事故は増えていきます」

今の経済情勢からすると今後も事故は減りそうもありません。となると「トラック=社会悪」という風潮が、しばらく続くことになる。

「最近の重大事故は、その多くがトラック側の操作ミスが原因で発生していると報道されていますが、それは正しくない。すべての事故を分析したわけではありませんが、私は重大事故の約七割は乗用車側に原因があると見ています。トラック運送業界の肩を持つつもりはありません。しかし、実際に事故現場に向いて事故を詳しく検証すると、警察発表の事故原因とは異なるケースが少なくない」

「それでもトラックが槍玉にあげられるのは乗用車よりも図体が大きいからです。乗用車はトラックよりも小さい分だけ事故の際の被害が大きくなる。例えば、トラックと乗用車が衝突して乗用車側に死者が出たとしても、その場合、死者が出たほうに事故の責任があったとはなかなか言い出しにくいものです」