



【集配営業係の取り組み紹介】 所内安全運転研修会

～実際の事故事例から学ぶ～

営業課集配営業係

◆集配営業係の紹介◆

集配営業係の総人数は50名です。当検査センター在籍総人数が169名ですので、全体の約30%を占める部署です（平成27年10月末現在）。

集配営業エリアは広島市内5区とその周辺地区です。訪問医療機関数は1,358施設で、1日2回（午前・午後）訪問しています。

業務車両は45台あり、1日の積算走行距離は2,500kmに及びます。安全運転のために出発前点検、また、業務車両のため定期車検に加え3か月点検も受けています。



当検査センター集配車両

1. 交通事故削減に向け

集配営業係では、外部講師（主に契約損保会社）を招いて定期的に安全運転に関する研修会を行ってきました。しかしながら、集配営業係におけるここ数年間の交通事故を平均すると、もらい事故を含め年間10件程度発生しています。特に今年度は上半期だけで10件（内もらい事故3件）発生しており、8月は連続4件発生しました。

この状況を踏まえ、外部講師から指導を受け、研修会のあり方を見直すことにしました。その結果、ドライブレコーダー^{〔注1〕}から発生原因を分析し、そこから得た教訓（安全運転の正しい知識）を指導することにしました。

当検査センターの全車両にはドライブレコーダーが設置されており、フロントガラス前面の動画撮影と、GPS機能により走行速度もSDカードに記録されていきます。

今回の研修会では、実際の車両事故から4つの事例を取り上げ、8月26日から9月10日までの期間で計9回研修会を行いました。（p3表1を参照）

〔注1〕平成20年5月、車両事故多発から所内におけるリスクマネジメントの必要性が求められ、翌年4月にリスクマネジメント委員会を発足しました。当時、車両事故発生の原因を客観的に探るためにドライブレコーダーを全車両に取り付けました。



表1 安全運転研修会の実施状況

開催日	事故内容	事故分類	受講者数
8月26日(水)	【事例1】居眠り運転で信号待ちの停止車両に追突 【事例2】幅寄せ時に停止車両に接触	物損事故 物損事故	51名 ^{〔注2〕}
8月27日(木) * 2回			
9月2日(水)	【事例3】カーブミラーのある交差点進入時にバイクと衝突	物損事故	50名 ^{〔注2〕}
9月3日(木) * 2回			
9月9日(水)	【事例4】雨の薄暮時に停止車両に追突	物損事故	51名 ^{〔注2〕}
9月10日(木) * 2回			

〔注2〕営業課員のみならず日ごろから車を運転する機会のある全職員を対象としています。

2. 安全運転研修会の流れ

安全運転研修会は、ドライブレコーダーの映像を見ながら説明を加えて実施しました。

1 事故発生場所を確認する

Google マップの画像から事故の発生場所を確認します。



2 事故発生時の状況を確認する

事故発生時の状況は、事故当事者から聴き取りした道路状況、心理状態、周辺環境、発生した時間帯等を細かく説明します。

また、事故当事者の「思い込み」についても説明します。

事故発生時の状況

平成●年2月●日(水) 18:58事故発生

- 片側3車線の国道で車はまばら
- 天候は雨、辺りはビル明りで薄暗く、路面は濡れていた。
- 衝突する直前のスピードは時速60km(ドラレコ記録)。
- 約50m手前で衝突した白い軽車両が見える。
- 相手車両は右にウィンカーを出しているように見えた。
- 自車が到達するまでに右折するだろうと思った。

3 事故発生原因を確認する

実際に起きた事故のドライブレコーダーの映像を数回視聴します。

また、考えられる発生原因を参加者から発言してもらいます。

事故原因を探る

- ①安全に停まれる速度まで減速していない。
まずは減速して状況確認と視野確保！
- ②動静不注視(相手車は右折するだろうと予測した)。
- ③視覚(ハザード点滅がウィンカー点滅に見えた)
自動車の運転では外部情報の99%が視覚による！

的確な認知
(録画して)
ウィンカー:×
ハザード:○

→

予測
故障?
バック?

→

判断
(安全確認後に
車線を変更)

→

4 安全運転の正しい知識を学ぶ（表2を参照）

表2 道路交通法から学ぶ安全運転の正しい知識

事件事例の要約	安全運転義務違反 ^[注3] の内容	安全運転の正しい知識
①居眠り運転で 信号待ちの停止車両に 追突	その他 (過労と寝不足)	自己管理（体調管理をお願いする）。 眠いときはコメンタリー運転 ^[注4] を実施。
	その他 (運転を軽視)	これまで大きな事故や違反を起こしていないのはたまたまである。 追突したのが車両ではなく歩行者や自転車だったら…。運転を軽視しない。
②幅寄せ時に 停止車両に接触	安全不確認	幅寄せ確認は目視だけで済まらず、サイドミラーなどをフル活用する。
	漫然運転	毎日通る道路では運転が怠慢になる。
③カーブミラーのある 交差点進入時に バイクと衝突	安全不確認	カーブミラーが設置されるのは、そこに危険があるからである。 a. 住民から設置要望があった場所 b. 過去に事故が起こった場所 カーブミラーが設置されている場所や信号の無い見通しの悪い交差点では、必ず一旦停止し、左右を確認する。
④雨の薄暮時に 停止車両に追突	動静不注視	故障でその場に止まっていることもある。 まずは安全に停まれる速度まで減速し、相手車両の動静を判断する。
	安全速度	時速40kmで1秒走行すると11.1m進む。 3秒間目を閉じて運転できるか？
	漫然運転	運転中に他の事を考えていると、見ているものを脳で映像処理されない。 人間はしばしば見間違いや錯覚を起こす。 慣れた道路では安易な思い込みが発生。
	その他	加齢とともに動体視力は低下し判断も鈍くなっていく。 人間は集中できない時間帯が必ず来る。

[注3] 道路交通法 第四章 運転者及び使用者の義務 第一節 運転者の義務 第70条 安全運転の義務

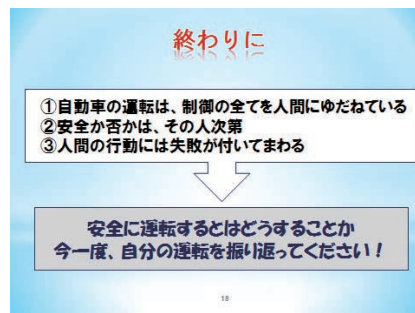
[注4] 運転操作を声に出しながら運転すること

3. 研修を終えて(参加者の感想)

集配営業係ではこれまでも定期的に安全運転研修会を開催していましたが、提出された研修会参加記録（感想）を見る限りでは、どこか他人事ように書かれていました。

今回は、職場内で実際に起こった事例を紹介することで、多くの参加者が事故を自分のことに置き換えて考えることができたようです。

以下に受講者感想の一部をご紹介します。



●同僚の事故映像を見て、自動車運転の恐ろしさを痛感した。自分も思い込みや漫然運転、安全不確認な運転をしているときがあると感じた。 *他多数
●生きた教材は現場の空気感が伝わるようでいい。自分もよく通る道なので、このような研修会を継続していくことが大事だと思う。 *他多数
●事故に遭う可能性は誰にでもあるが、最近多いと感じていた。これは個々の交通安全に対する意識の問題であり、今回の研修会開催は、タイミング的には良かったと思う。
●今までも事故現場や事故映像は見てきたが、どこか他人事のようなようだった。今回は同僚の事故であり、いつ自分の身に起こっても不思議でないと感じた。 *他多数
●富士見町の事故を見て、雨天時の薄暗い時間帯の見通しの悪さを改めて感じた。これからの時期、そういう状況が増えるので、どのような場面でも的確に対応できる速度で運転したい。 *他多数
●20年近く運転していると慣れが起こり、緊張して運転することが無かったように思う。これを機に自分の運転を見直したい。
●安全運転は制限速度で走って止まることをすればいいと思っていたが、改めて運転の難しさや危険な箇所が分かった。気を引き締めたい。
●それぞれの事故の分析が分かりやすく、同僚が起こした事故なので、他人事ではなく自分に置き換えて考えることができた。 *他多数
●自分のコースを回ってみてカーブミラーが数十箇所あることに気付いた。今までは全てを意識することなかったが、カーブミラーがあるところはやはり危険なところだと分かった。
●人通りが少ないところは一時停止であっても徐行運転になっている自分に気付いた。
●コース集配をしていると必ずしも安全な道路を通れないので、安全確認を徹底したい。
●上半期の事故10件のうち5件は安全不確認（安全であることを良く確認しないまま進入・後退したことによるもの）で、これは本人の意識次第で防げることを知った。自分も同じような運転をすることがあり注意したい。

おわりに

職員にとってこの度の一連の研修会は、安全運転に対して真剣に考える機会となりました。

今後も車両事故が発生した場合は、今回同様にドライブレコーダーから発生原因を分析し、安全運転の正しい知識（そこから得た教訓）を基に指導していきたいと考えております。