

トレーラの事故防止

スピードダウン、エンジnbrakeキ・補助ブレーキの活用

平素から当協会の業務、とりわけ交通安全対策事業の推進に対し、格別なご理解とご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

平成28年の事業用貨物自動車の第1当事者の交通死亡事故の発生は、12月20日現在、17件20人(昨年同期比+8人)となっております。

平成27年6月29日午前2時57分頃、神奈川県足柄下郡箱根町の国道1号(箱根新道)で、トラクタ・コンテナセミトレーラが国際海上コンテナを積載して走行中、長い下り坂の先の右カーブを曲がり切れずに左側のガードレールを突き破り、約40m下の県道に転落しドライバーが死亡した。

この事故原因調査結果が事業用自動車事故調査委員会から報告されました。(北技保第403号、平成28年12月14日)

【事故概要】

平成27年6月29日午前2時57分頃、神奈川県足柄下郡箱根町の国道1号(箱根新道)において、トラクタ・コンテナセミトレーラが国際海上コンテナを積載して走行中、右カーブを曲がり切れずに左側のガードレールを突き破り、約40m下の県道に転落した。

この事故により、トラクタ・コンテナセミトレーラの運転者が死亡しました。また、転落の際、トラクタとコンテナセミトレーラが分離して、トラクタから火災が発生した。

【原因】

事故は、当該運転者が、初めて運転する道路であったことから、事故地点まで下り坂が約10kmにわたり連続することを認識しておらず、エンジnbrakeキや補助ブレーキを活用せずにフットブレーキによる制動を多用したことで当該車両のトラクタのブレーキ装置にフェード現象が発生し十分な制動が得られなかった可能性が考えられ、制限速度の50km/hを上回る80km/hを越える速度でカーブを通過したところで、曲がり切れずにガードレールを突き破り転落したことで起きたものと考えられる。

当該運転者は、関東方面への長距離の深夜連続運転の経験がなかったと考えられるが、当該運行管理者は、始業点呼を実施せず、運行の安全を確保するための必要な指示を行っていなかった。

また、当該事業者はエンジnbrakeキや補助ブレーキの使用等連続する下り坂における運転方法についての指導教育を行っていなかった。

これらのことから、当該運転者は、連続する下り坂での運転方法に関する認識が不十分であった可能性が考えられ、このことが、結果として事故につながった可能性が考えられる。

【再発防止策】

- 事業者の運行管理に係る対策
運行管理に係る法令の遵守、運転者教育の充実、他事業者にあっても「他山の石」として運行管理の徹底を図る。
- 自動車単体に対する対策
安全装置の導入(映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計、過労運転防止のための機器等)。
- 運転者の安全運転対策
運転者の安全運転意識・知識の向上(フェード現象・ジャックナイフ・トレーラスイング等)を図る。