

報道各位

2010年2月17日

首都高速道路における交通事故防止方策検討調査結果について

【問い合わせ先】関東トラック協会

〔事務局：(社)東京都トラック協会 綿引、福澤、青木〕

TEL 03-3359-6252

関東トラック協会（会長：星野良三 東京都トラック協会会長）では、首都高速道路において大型車による横転事故が頻発し被害影響も極めて甚大なものになっており、この事態を看過するならば、トラック運送業界全体の信用を失墜するのみならず、トラック運送事業の健全な発展を著しく阻害することになるため、業界自らが率先して事故防止に取り組む必要があると認識しております。

本調査は、このような認識の下、首都高速道路における交通事故防止方策検討会（座長：結城幸彦 東京都トラック協会副会長・事故防止委員長）を設置し、業界及び関係者が一丸となって、大型車による事故の発生状況と構造を把握・整理するとともに、発生原因を人・車両・道路構造の面から分析し、事故防止に向けた方策を役割分担を含め提言することを目的に実施したものです。

〔関東トラック協会：東京、神奈川、千葉、埼玉、茨城、群馬、栃木、山梨の各都県トラック協会で組織する団体〕

1. 重大事故の発生特性と要因分析

平成18年1月～平成21年3月までの3年3ヶ月の間に、首都高速道路において発生した大型貨物自動車の重大事故（国土交通省関東運輸局に報告された事故）は、40件発生しているが、このうち運転者に起因する車両横転等の単独事故は12件あり、うち、11件がトレーラ（コンテナセミトレーラ：9件、セミトレーラ：1件、タンクセミトレーラ：1件）でありました。

12件の事故発生場所における道路の形態は、直線1件を除く11件がカーブで発生しており、しかも、そのうち右曲がりカーブでの事故が9件と8割を占めるなど、圧倒的に右曲がりカーブでの事故が多く、また、危険認知時の速度が制限速度以下のものは1件のみ（不明の1件を除く）で、ほとんどが制限速度を20～30km/h超過していました。

積載状況は、空荷車両の1件、過積載車両の1件を除き、ほとんどの車両はほぼ満載状態で走行しており、また、乗務員の特性としては、過去3年間に事故を起こしていた乗務員は1名のみ、過去3年間の適性診断結果状況は受診なしが7名で58.3%を占めていました。

なお、40件の重大事故のうち、車両故障は15件であり、そのうち11件がタイヤ関係で占めており、タイヤメーカーにおいては、事故防止のためのバースト防止対策としてタイヤの空気圧と温度のモニタリングシステムの導入促進や車輪脱落防止対策としてのボルトの締めすぎ防止研修等が講じられています。

2. 重大事故発生事業者が申告した再発防止策及び行政機関からの指示

事故原因で最も多いのが速度超過であり、12件中9件と、4分の3を占めていることを踏まえ、多くの事業者からは、「急な曲がり角及びカーブは特に早めに減速する」よう、教育・周知する等の対策が多く示されています。

また、海上コンテナセミトレーラの事故が多く発生しているため、点呼の完全実施等運行管理の徹底とジャックナイフ現象やトレーラ・スイング現象等について解説し、トレーラの挙動特性を理解させる教育を実施した事例も見られます。

行政機関からは、次の点を運送事業者及び運転者に対し、周知徹底することが指示されています。

- ・運転者に対し、制限速度を遵守させることはもちろん、運行管理者は危険箇所の把握に努め、運行前の点呼において、危険箇所を走行する際の安全速度の徹底等安全運転に関する指示を確実に行うこと
- ・運転者に対し、トレーラやタンクローリーについては、走行時の安定性等が一般トラックと異なることを理解させ、道路状況に応じた安全運転について適切に指導すること
- ・運転者に対し、積荷の状況により重心位置が変化することを理解させ、積載状態にあった安全運転について適切に指導すること

3. 大型貨物自動車のドライバーや事業者が有効と考える事故防止方策

本調査において、各都県のトラック協会の協力の下、大型貨物自動車（トレーラ）のドライバーを対象とするアンケート調査を実施し、479名のドライバーから回答を得、事故防止方策について、以下の指摘が寄せられました。

- ・「危険箇所等の警告標識の設置等道路設備の改良」を40%強のドライバーが有効な方策であると指摘している（なお、危険箇所については、小菅JCT、5号線（池袋線）、都心環状線（銀座付近が中心）、4号線（新宿線）、3号線（渋谷線）、堀切JCTなどを指摘するドライバーが多い）⇒道の面からの対策の必要性
- ・「トラクタ・トレーラの挙動特性を十分に理解させるための安全教育の実施」と「見やすい危険マップの作成と配布」を概ね3人に1人の割合で指摘している⇒人の面と道の面からの対策の必要性
- ・また、「過労運転の防止」についても、概ね3人に1人の割合で指摘されており、余裕のある運行計画とする労務管理の実行が求められている⇒人の面からの対策の必要性
- ・なお、「安全速度」の設定についても5人に1人の割合で有効であると指摘されている⇒道の面からの対策の必要性
- ・車両対策として、コンピューターなどの進展に対応して、前走車との車間距離を探知、車間が詰まると自動的に速度を落として一定の車間を保つことが可能な衝突被害軽減ブレーキ等の標準装備化等を要望するドライバーが多い⇒車の面からの対策の必要性

また、検討会の委員や事業者の皆様から、以下の指摘をいただきました。

- ・高機能デジタルタコメーター等の開発、普及（GPS機能付きのデジタルタコメーターで、

走行している地点の制限速度や安全速度情報を併せ持つことにより、当該運転者が速度を遵守して走行しているかを運行管理者等がチェック、指導可能なデジタルタコメーター等の開発、普及が望まれる) ⇒ 車の面からの対策の必要性

- ・点呼時等において有効な運送事業者用「見やすい危険マップ」の業界独自での作成 ⇒ 道の面と人の面からの対策の必要性
- ・安全速度について検討が必要 ⇒ 道の面からの対策の必要性
- ・タイヤのバースト防止や車輪脱落防止対策が必要 ⇒ 車の面からの対策の必要性

4. 提言

以上の検討を踏まえ、人・道・車の面から事故防止方策を役割分担を含め提言する。

事故防止方策の提言

I. 人の面からの対策の実施

- I-① 首都高速道路では、大型トレーラによるスピードの出しすぎからカーブでハンドル操作を誤り、横転事故や側壁に衝突する事故が多発していることから、制限速度を遵守することはもとより、運転者に対しトレーラ事故を防止するため、カーブや坂道等道路形態、天候や路面の状況等諸条件に適応した安全な速度の徹底とともに、ジャックナイフ現象やトレーラ・スイング現象等トレーラ・トラクタの挙動特性を十分に理解させ、それを考慮した防衛運転が行えるよう、安全教育を早急に実施すること
- I-② 過労運転を防止するため、運転者に対して改善基準告示に違反する乗務をさせないことと併せ、運転中に疲労や眠気を感じたときは運転を中止し、休憩するか、または、睡眠をとらせるよう指導すること。特に、危険物を運搬する運行においては、余裕のある運行計画とすること
- I-③ 運行管理者は、危険箇所の把握に努め、運転者に対し、危険箇所走行時の安全速度の徹底等安全運転に係る指示の確実な実施やその履行状況の確認など、乗務前及び乗務後点呼を対面で確実に行うことが出来るよう、点呼実施体制を確立しておくこと
- I-④ 緊締装置（ツイストロック）の4点ロックを完全に実施すること

II. 道の面からの対策の実施

- II-① I-③で示す、「運行管理者は、危険箇所の把握に努め、運転者に対し、危険箇所走行時の安全速度の徹底等安全運転に係る指示の確実な実施」をサポートするため、「首都高速道路における事故多発地点危険マップ（仮称）」を業界が主体となり、早急に作成し、関東トラック協会傘下会員事業者への配布並びにその有効活用を徹底する
- II-② 横転事故等多発地点において、わかりやすい危険箇所等警告標識（電子掲示板等）の設置等道路設備の改良について、道路会社等と連携して取り組んでいく
- II-③ 「安全速度」の設定や制限速度の見直し等走行環境面からの対策を、国や交通管理者などと連携して、継続的に実施していく

III. 車の面からの対策の実施

- III-① 横転事故回避に効果的なASV技術「カーブ進入危険速度抑制支援システム」の早期の開発、普及を国、自動車メーカー及び機器メーカー等に要望する
- III-② タイヤの空気圧と温度のモニタリングが可能なシステムの導入促進を国等に要望するとともに、車輪の脱落防止等の研修を国、自動車メーカー等と連携して促進する

IV. 車と道の面からの対策の実施

- IV-① GPS機能付きのデジタルタコメーターで、走行している地点の制限速度や安全速度情報を併せ持つことにより、当該運転者が速度を遵守して走行しているか否かを、運行管理者等がチェック・指導可能となる、高機能デジタルタコメーター等の開発、普及を、国、道路会社、自動車メーカー及び機器メーカー等関係者が連携して推進することを要望する
- IV-② ITS技術（AHSを含む）を活用して、走行している地点の制限速度情報や道路情報（急カーブ（右・左の別）、急勾配（下り坂・上り坂等）等の情報）を受け取ることが出来、かつ、運転者にその情報を画像や音声で伝えることができる安全運転支援システムの開発、普及を、国、道路会社、自動車メーカー及び機器メーカー等関係者が連携して推進することを要望する

※ I T S：高度道路交通システム

A H S：路車間通信に加えて車両の制御機能も活用した走行支援システム