内外交差点

車両特性が事故を生む？ 実車研修で見えた意外なリスクとは

藤木　康介氏　（はなまる新規事業本部次長）　第5／12回

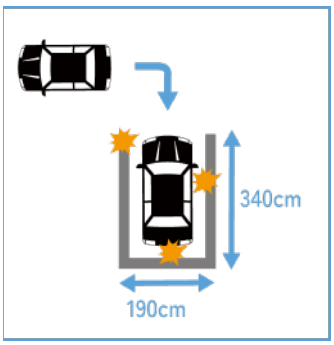
タクシーの事故は「営業所外で起こる」と思われがちですが、実は多くが構内やバック走行中に発生しています。

さらに最近では、車両そのものの特性によって新たなリスクが生まれていることも分かってきました。前回に引き続き、日本交通グループ関西関西本部の大貫昌映・安全センター長との対談を通じて、実車研修を通じて明らかになった事故の傾向や車両特性について深掘りします。

見落とされがちな「バック事故」の実態

藤木　研修ではバック走行や狭路通行を重点に置いていました。参考にはなりましたか？

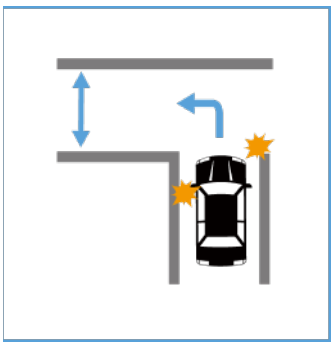
大貫　はい。タクシー業界では、実は「営業中の事故」よりも、「営業所内での自損事故」が圧倒的に多いんです。特にバックでの接触が目立ちます。



藤木　営業中はほとんど前進での運転ですからね。

大貫　そうなんです。営業に出ている間はバックすることがまずない。でも営業所に戻ってきてから、狭い車庫でのバック駐車でぶつけてしまう。これは新人・ベテランを問わず起こりやすい事故です。

車両進化がもたらした“新たなリスク”



藤木　最近はＪＰＮタクシーの導入も進んでいますが、車種によって事故傾向に違いはありますか？

大貫　あります。ＪＰＮタクシーはセダンタイプよりもドアのステップが低く、左折時に段差や縁石に擦ってしまうケースが増えました。

藤木　車両の構造が影響しているんですね。

大貫　その通りです。安全装備が増えた反面、視界や感覚のズレも生まれていて、慣れが必要なんです。街中の障害物は小さくて見落とされやすいので、研修で使用した小さめのコーンが良い障害物でした。

機械任せでは防げない“人の感覚”

藤木　最近はセンサーやカメラも進化していますよね。

大貫　もちろん事故件数全体で見れば減ってきていますが、それでもゼロにはできない。結局、最後に頼れるのは「人間の感覚」です。バックの際も、ミラーをしっかり見て、必要なら降りて確認する。そういった行動を定着させるのが研修の役割です。

現場に根ざした改善こそが事故を減らす

藤木　営業所によって参加者の行動に差があると前回も伺いました。

大貫　そうですね。堺営業所では積極的に降りて確認していた一方で、他の営業所ではその動きが少なかった。こうした違いを研修で共有することも、事故防止につながると考えています。

藤木　つまり研修は“気づき”を与える場なんですね。

大貫　はい。研修を通じて「自分の運転に足りないもの」に気づいてもらえれば、それだけで事故は減らせるはずです。

次回も引き続き、対談形式で現場の声をお届けします。

中古タクシーの 買取・販売 は
ソコカラ SOCOCARA
▲お問い合わせはこちら

YouTubeで公開中！研修ダイジェストあり！
動画で見る
交通安全研修はこちら