

福祉送迎車両における安全運転について



社会福祉法人 愛護会
法人本部事務局 施設課
施設係 田中 寛孝

1、研究主題

福祉送迎車両における安全運転について

2、主題設定の理由

私が福祉有償運送運転車講習を受講した際に、『車いす体験乗車』という項目があった。

車いすで福祉車両を利用される利用者を疑似体験して、下記のポイントを確認するというものである。

- ①乗降装置による車両の乗降体験
- ②車いすから見た車内の前方、後方、および左右の視界を体験
- ③車内における頭上の高さを確かめる
- ④車体の揺れ具合を体験

内容としては、初めに受講者Aさんが利用者役になり車いすに座り、私が介助して福祉車両にスロープで乗車させ、教習所内のコースを指定された速度で運転する。

次に、私が利用者を疑似体験するため車いすに座り、受講者Bさんが私を介助して乗車する、そして私が走ったコースを受講者Bさんが運転するというものである。

私が運転している時に、30km/hで普通に曲がったカーブを、私が利用者役として車両後部の車いすに座った状態から見ていて、運転している受講者Bさんが、私と同じように30km/hでカーブに進入する時、このスピードで曲がり切れるのかと恐怖を感じた。

私が運転している時に、後ろに座っていた受講者Aさんも、きっとこんな恐怖を感じていたのかなと思った。受講後の話し合いでは、受講者Aさんや他の受講者も、私と同じように感じていたようだった。他の色々な感想も聞くことができ今後の運転の参考になった。

車両後方に車いすで乗車している利用者と、運転している方とのスピードや振動等に対する感じ方が違うことを体験し、私は利用者を乗車させて運転するときは、常に利用者に負担の少ない運転を心掛けなければと思った。

しかし、日々の忙しさの中で、その思いを忘れている時もあり反省するばかりである。

現状、生活支援員、介護職員が福祉車両等で利用者を送迎している様子を見た時に、利用者を乗車させ愛護会の看板がついている車両にも関わらず、一般道や施設敷地内でスピードを出し過ぎている車両が見受けられる。

また、愛護会における公用車の事故発生状況を見ると、送迎時に利用者を乗車させた状態で、街中や民家の敷地内等の狭い場所で、特にバック時の後方確認不足による軽微な自損事故（物損事故）が何度も発生しており、安全運転に対する意識が低いと感じていた。

そこで、職員に利用者を乗せて運転していると言う事の自覚、安全運転に対する意識の向上を目的として本テーマを設定した。

3、研究のねらい

- ・送迎や通院時に車両に乗車している利用者が、安心して移動できるよう、利用者に負担の掛からない運転を行う意識を定着させる。
- ・福祉車両の種類、特徴を理解するとともに、愛護会における過去の事故状況を分析することにより、事故を減少させて安全で利用者に信頼される運転を身に着けさせる。

4、研究の仮説

- ・福祉車両の特徴及び後部座席に乗車している利用者の気持ちを知り、愛護会における過去の事故状況を理解することで、運転者の意識が変わり、安全で利用者に信頼される運転を提供できるのではないかと。

5、研究の内容

- ①福祉車両を利用する利用者を疑似体験する。
- ②福祉車両の種類、特徴を調べる。
- ③愛護会の過去3年間の事故状況を分析する。

6、研究の方法

- ①職員が車いすに座り福祉車両にリフト等で乗車し、一般道や段差、坂道を走行したり、急ブレーキ急ハンドル操作を行い、後部座席に座っている利用者が、どのように感じているか疑似体験を行う。
- ②福祉車両の種類や特徴を調べ、福祉車両の運転、特にワンボックスタイプ車両を運転する際の注意点を探り出す。
- ③愛護会の事故状況を年度別、曜日別、時間別、原因別に見える化を行う。

7、研究の実際

- (1) 福祉車両に乗車して疑似体験後の職員の感想。

	(%)
・目線が高いので道路の路面と天井しか見えなくてスピード感があり怖かった。	16
・頭上と足元の空間が狭く景色も余り見えないので圧迫感があった。	12
・コーナーでスピードを緩めないで体が左右に揺られた。	12
・車いすに座った状態で長距離を揺られるのは体力的な負担が大きいと思った。	8
・車椅子を固定しているベルトが少しでも緩んでいると、車椅子が後方へほんの少し倒れたときに恐怖を感じた。	8
・リフトに一人で乗ると意外に高さがあり怖いし、動き出すときに車が沈むので慣れるまで不安だ。	8
・二点式ベルトだと急ブレーキや減速時に前のめりになった。	8
・段差（10cm位）を乗り越えるとき車いすが突き上げられる衝撃を感じた。	4
・車高が高いので車が左右に揺れて車酔いしそうだ。	4
・車両が走り出す時、体が前後に揺れるなど、不安に近い緊張感があった。	4
・軽自動車の場合ベルトが2点式で上体が保護できないと思った。	4
・車いすは肩や首周りにサポートがないので下り坂や上り坂では疲れるし事故にあったら大変なことになると思った。	4
・車の振動が車椅子に結構伝わった。	4
・車が揺れると車椅子に座っていると怖かった。	4

《考察》

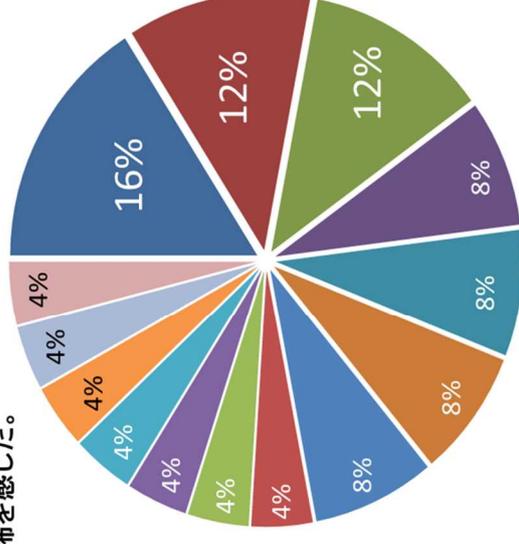
次ページのグラフのように上位3つが下記のようになった。

- ・目線が高いので道路の路面と天井しか見えなくてスピード感があり怖かった。
- ・頭上と足元の空間が狭く景色も余り見えないので圧迫感があった。
- ・コーナーでスピードを緩めないで体が左右に揺られた。

健常者である私たちと、障がいのある利用者や高齢者では感じ方の差が少しはあるかもしれないが、このような感想は実際に乗車し体験しないと出て来ない感想と思われる。

体験後の感想

- 目線が高いので道路の路面と天井しか見えなくてスピード感があり怖かった。
- 頭上と足元の空間が狭く景色も余り見えないので圧迫感があった。
- コーナーでスピードを緩めないとい体が左右に揺られた。
- 車いすに座った状態で長距離を揺られるのは体力的な負担が大きかった。
- 車椅子を固定しているベルトが少しでも緩んでいると、車椅子が後方へほんの少し倒れた時に恐怖を感じた。
- リフトに一人で乗ると意外に高さがあり怖いし、動き出すときに車が沈むので慣れるまで不安だ。
- 二点式ベルトだと急ブレーキや減速時に前のめりになった。
- 段差(10cm位)を乗り越えるとき車いすが突き上げられる衝撃を感じた。
- 車高が高いので車が左右に揺れて車酔いしそうだ。
- 車両が走り出す時、体が前後に揺れるなど、不安に近い緊張感があった。
- 軽自動車の場合ベルトが2点式で上体が保護できないと思った。
- 車いすは肩や首周りにサポートがないので下り坂や上り坂では疲れるし事故にあったら大変なことになった。
- 車の振動が車椅子に結構伝わった。
- 車が揺れると車椅子に座っていると怖かった。



(2) 福祉車両の種類や特徴、福祉車両運転の基本及び注意点。

福祉車両は以前、車いす乗降用のリフトが付いた車両を「ハンディキャブ」、軽自動車でスロープをつけたものを「ミニハンディキャブ」と呼んでいた。

しかし、ここ数年の福祉分野への各自動車メーカーの参入、新型車両の開発により、リフト以外にも低床化や座席が車外へ出て昇降または回転するなど、障がいがある方や高齢者の昇降に配慮したものが販売されるようになった。

●福祉車両の種類や特徴

(A) 車いす移動車（車いす対応車両）

リフトまたはスロープを使って車椅子に座ったまま車両に乗り降りすることができる車両で、軽自動車から普通自動車、大型バスまでさまざまなタイプがある。

おもにワンボックスタイプの車両をベースに改造しているが、ワゴン車をベースにしたものやトラックなどを特別に改造した車両もあり、シートレイアウトや乗車定員にバリエーションがあり、施設の送迎や民間患者送迎など、さまざまな福祉サービスに使用されている。

大型車両では、車いすだけではなくストレッチャー用の固定装置も付けた兼用型やストレッチャー専用の「ストレッチャー仕様車」もある。

・リフトタイプ

車いすに利用者に乗せた状態でリフトに乗せ、リフトを油圧や電動モーターで動かし乗降させるものになる。自動車メーカー純正の場合、リフトと車内の床が一体で、昇降や格納が全自動になったものが主流である。

このタイプは日常において車いすを使用している方で、乗り降りに苦勞する、介助者に頼れない、身体機能により車シートに座れない方が使用する。

特徴

利点

- ①電動や油圧で持ち上がるので、力がいらぬ。
- ②車いすのまま乗車できるので、移乗介助による利用者と介助者への負担がない。

欠点

- ①運転中は目が届かず、コミュニケーションがとりづらい。
- ②長時間の乗車は身体への負担が大きい。
- ③乗り込みスペースが必要。
- ④リフトは面で接地するので、道路形状によってリフトの乗降口が浮き、乗降が不安定。

リフトタイプ



・スロープタイプ

簡易型スロープを車体と地面に渡し、車いすをスロープを使って介助者が乗降させまるものになる。中には車高を低床化にニールダウン（車高調整）してスロープをひらくものまである。

スロープ式は軽自動車、小型自動車クラスで主流になっていて、車いす乗降補助装置としてウインチを備えている車両が増えてきている。

特徴

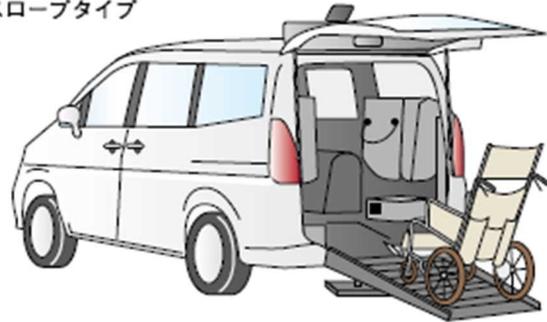
利点

- ①乗車する場所が低いので、リフトタイプに比べて揺れが少ない。
- ②車いすのまま乗車できるので、移乗介助による利用者と介助者への負担がない。
- ③リフトに比べて乗降が比較的短時間でできる。

欠点

- ①乗り込みスペースが必要。
- ②運転中は目が届かず、コミュニケーションがとりづらい。
- ③長時間の乗車は身体への負担が大きい。
- ④乗車時に、スロープを登るため強い力が必要。
- ⑤スロープ耐荷重制限がある。(例 150 .250kg)

スロープタイプ



(B) 昇降シート車

助手席やセカンドシートが回転し車外の低い位置まで電動や油圧で昇降するタイプで、歩行障がいがある人の乗り降りの負担を軽減する。

シートを回転させたり車外へスライドさせる操作が手動のものもあり、全ての動きが全自動の車両が主流である。

障がいの種類や高齢者などで、常時車いすを使用するほどではない歩行障がいの人で、乗り降り可能な方は、このタイプの車両が楽な場合もある。

しかし、座位が安定しない人には胸部ベルトなど併用する必要がある。

助手席タイプ

・助手席タイプ特徴

利点

- ①運転手が車内で介助ができる。
- ②運転手とコミュニケーションがとりやすい。
- ③前方の視界良好。
- ④長時間の乗車でも身体への負担が少ない。



欠点

- ①頭上と足元が狭い。頸(くび)と股・膝関節が曲がらない方は困難。
- ②座席のリフトの耐荷重は100kg以下。体重の重い方は使用できない。
- ③座席に深く腰を掛けなければならないという使用条件がある。
- ④移乗時の介助が必要。

・セカンドシートタイプの特徴

利点

- ①乗降の介助が行いやすい。
- ②介助者が横に座れる。
- ③長時間の乗車でも身体への負担が少ない。

セカンドシートタイプ



欠点

- ①運転中は目が届かない。
- ②運転手とコミュニケーションがとりづらい。
- ③頭上と足元が狭い。頸と股・膝関節が曲がらない方は困難。
- ④座席のリフトの耐荷重は 100kg 以下。
- ⑤座席に深く腰を掛けなければならないという使用条件がある。
- ⑥移乗時の介助が必要。

(C) 回転シート車・回転スライドシート車

足の不自由な人を助手席に乗せる時に、座席を回転させることにより、乗り降りを楽しにした車両で、一部のセダンでは後部座席を回転させるようにしたものもある。

回転操作は手動のほか電動で行うものもある。

(D) 運転補助装置付き車

上肢や下肢だけで運転できるように運転補助装置を取り付けた車両で、自分運転して移動するための車両である。

(E) その他の装備

・スライドステップ装着車

主にワンボックスタイプの車両のスライドドア下部に取り付けて乗降性を向上させるもので、スライドドアと連動し、電動または手動で出入りする。

歩道際への駐車時や積雪時には、ステップがぶつかる場合があるので、作動時には注意が必要である。

また、ステップの取り付け部分は、最低地上高が下がっているため、未整地路面や路側への出入りの際には注意が必要である。

・バックモニターカメラ装着車

車いす使用車では、車いすを使用した利用者が乗車している場合やシ

ートレイアウト等により、後方の視認性が悪くなるため、バックモニターを使用している車両である。

※各車両には、乗降用補助手すり各種アシスト用グリップなど装着した仕様もある。

愛護会の福祉車両(公用車)



車いす移動車 (車いす対応車両)

リフトタイプ車



車いす移動車 (車いす対応車両)

スロープタイプ車



車いす移動車 (車いす対応車両)

軽自動車スロープタイプ車



昇降シート車(助手席タイプ)



スライドステップ装着車

●福祉車両の運転

福祉車両の基本運転

- ・運転は基本に忠実な運転を心掛ける。
- ・利用者にどのような障がいなどがあり、どのような状態か理解したうえで、利用者に負担をかけない運転をする。

ワンボックスタイプの車両を運転する際の注意

- ① 運転席からの死角が多くなっており、運転席に乗降する際には、車両の周囲を確認し、死角に人や動物がいたり、障害物がないか必ず確認し、運転席に座る都度、ルームミラーやサイドミラー等を必ずチェックし、死角が少しでも少なくなるように調整する。
- ② 前輪が運転席の下にあるため、セダントypeと比べてハンドルを切るタイミングが遅くなる。
またホイールベースが長いので右左折時には外輪差や内輪差が大きくなっていることを理解する。
- ③ 車いすに座って乗車している場合、車両の揺れは運転席とは比較にならないくらい大きく感じることを理解して運転する。
- ④ 降雨や降雪時などの際は、リフトを装備した福祉車両は、普通乗用車と比べて車の重心が後ろにあるためハンドルが軽くなっており、雨や雪が降って滑りやすくなっている路面では、いつも以上にハンドル操作は慎重に行う。
- ⑤ 車両側面の面積が広いので、強風時に風の影響を受けやすくハンドルを取られることがある。特に、吹きさらしの道路、トンネルの出口、橋や高架橋の上など走行する時は、ハンドルをしっかりと握って車体が流されてもあせらずに運転するように心掛ける。
- ⑥ 車高が高く、ロール（横方向への傾き）が大きくなるため、カーブ手前

で十分に減速し、不用意な急ハンドル、急ブレーキは避け、緩やかな操作を心掛ける。

- ⑦ 車体重量があり急には止まることが出来ないので、適切な車間距離をとる。

(3) 愛護会の過去3年間の事故状況を分析し見える化する。

●年度別に事故状況を調査する。

○愛護会平成24年度事故発生状況

- | | | |
|----------|---|-------|
| (1) 発生日時 | 4月23日(月)9時00分 | 物損事故 |
| 概要 | バック時に建物の玄関横壁に接触。 | |
| 原因 | 後方確認不足。 | |
| (2) 発生日時 | 5月28日(月)10時10分 | 自損事故 |
| 概要 | バック時ブロックにリアバンパーを接触。 | |
| 原因 | 後方確認不足。 | |
| (3) 発生日時 | 6月6日(水)13時40分 | 自損事故 |
| 概要 | 方向転換の為、駐車場にバックで侵入際に、側溝蓋を跳ね上げてマフラーに接触。 | |
| 原因 | 下部確認不足。 | |
| (4) 発生日時 | 6月7日(木)14時20分 | 対車両事故 |
| 概要 | 駐車場から車を出すとき駐車中の車に接触。 | |
| 原因 | 安全確認不足。 | |
| (5) 発生日時 | 6月15日(金)14時00分 | 自損事故 |
| 概要 | 左折して園庭に侵入する際にフェンスに接触。 | |
| 原因 | 左側確認不足。 | |
| (6) 発生日時 | 6月25日(月)8時05分 | 物損事故 |
| 概要 | バック時ブロック塀にリアバンパーを接触させ、塀を破損させた。 | |
| 原因 | 後方確認不足。 | |
| (7) 発生日時 | 8月18日(土)11時30分 | 物損事故 |
| 概要 | 施設の玄関ポーチ天井にトラック荷台上部を接触させポーチの天井の一部及び荷台は破損。 | |
| 原因 | 上部確認不足。 | |
| (8) 発生日時 | 10月4日(木)12時10分 | 被害事故 |
| 概要 | 停車中に相手車がバックしてきて衝突した。 | |
| 原因 | 相手方の過失。 | |
| (9) 発生日時 | 10月12日(金)17時40分 | 物損事故 |

- | | | | |
|------|------|--------------------------------------|-------|
| | 概要 | バック時カーポートの上部に接触。 | |
| | 原因 | 後方確認不足。 | |
| (10) | 発生日時 | 10月25日(木)10時30分 | 自損事故 |
| | 概要 | 立体駐車場に入る際に上部安全バーに接触。 | |
| | 原因 | 上部確認不足。 | |
| (11) | 発生日時 | 11月28日(水)9時45分 | 自損事故 |
| | 概要 | バック時駐車場内のポールに接触。 | |
| | 原因 | 後方確認不足。 | |
| (12) | 発生日時 | 12月6日(木)17時30分 | 自損事故 |
| | 概要 | バック時駐車場内の電柱に接触。 | |
| | 原因 | 後方確認不足。 | |
| (13) | 発生日時 | 12月9日(日)16時10分 | 自損事故 |
| | 概要 | 雪に隠れている切株にフロントバンパー下部接触。 | |
| | 原因 | 下部確認不足。 | |
| (14) | 発生日時 | 12月14日(金)8時50分 | 自損事故 |
| | 概要 | バック時フェンスに接触。 | |
| | 原因 | 後方確認不足。 | |
| (15) | 発生日時 | 1月22日(火)12時35分 | 対車両事故 |
| | 概要 | 駐車場から出る時に相手車が入場してきた為、自車は停車したが相手車が接触。 | |
| | 原因 | 相手方の過失。 | |
| (16) | 発生日時 | 2月25日(月)8時30分 | 物損事故 |
| | 概要 | 下がってきた踏切の遮断竿を破損。 | |
| | 原因 | 安全確認不足。 | |
| (17) | 発生日時 | 2月25日(月)11時40分 | 接触事故 |
| | 概要 | 立体駐車場に入る際に上部ポールに接触。 | |
| | 原因 | 上部確認不足。 | |
| (18) | 発生日時 | 2月27日(水)13時00分 | 自損事故 |
| | 概要 | バック時ブロック塀に接触。 | |
| | 原因 | 後方確認不足。 | |
| (19) | 発生日時 | 2月28日(木)11時00分 | 自損事故 |
| | 概要 | バック時園舎壁にフロントバンパー接触。 | |
| | 原因 | 安全確認不足。 | |
| (20) | 発生日時 | 3月3日(木)13時30分 | 自損事故 |
| | 概要 | 左折時ブロックに接触。 | |
| | 原因 | 左側確認不足。 | |

- (21) 発生日時 3月21日(木)14時30分 被害事故
 概要 前方走行車の荷物が落下して自車に接触。
 原因 相手方の過失。
- (22) 発生日時 3月28日(木)9時15分 接触事故
 概要 バック時施設の開いている扉に接触。
 原因 後方確認不足。

《考察》

平成24年度の事故状況(事故の種類、事故原因)を下記の表にまとめてみた。

表を見てもわかるように事故種類で一番多かったのは自損事故11件、そして、事故原因で一番多かったのは後方確認不足9件という結果になった。

その中でも、下がってきた踏切の遮断竿を破損するという大きな事故につながる危険性のある重要な案件が発生しており、安全確認と危険予知に注意しなければならない。

事故種類	件数	事故原因	件数
自損事故	11	後方確認不足	9
物損事故	5	安全確認不足	3
対車両事故	2	相手の過失	3
接触事故	2	上部確認不足	3
被害事故	2	下部確認不足	2
		左側確認不足	2

○愛護会平成25年度事故発生状況

- (1) 発生日時 4月4日(木)16時20分 自損事故
 概要 荷台後部のドアロック確認を怠った為、走行中にドアが開き橋の欄干にドアが接触。
 原因 安全確認不足。
- (2) 発生日時 5月22日(木)11時00分 自損事故
 概要 バック時フェンスに接触。
 原因 後方確認不足。
- (3) 発生日時 6月4日(火)17時30分 自損事故

概要	対向車を避ける為左側に幅寄せさせたところコンクリートの壁に接触。	
原因	左側確認不足。	
(4) 発生日時	6月5日(水) 11時00分	自損事故
概要	バック時コンクリート塀にリアバンパーを接触。	
原因	後方確認不足。	
(5) 発生日時	6月7日(金) 8時10分	対車両事故
概要	赤信号で停車中に追突された。	
原因	相手方の過失。	
(6) 発生日時	7月10日(水) 16時45分	接触事故
概要	対向車を避ける為左側に寄りすぎ道路標識の支柱に接触。	
原因	左側確認不足。	
(7) 発生日時	7月19日(金) 11時30分	対車両事故
概要	相手車両の無理な追い越し為接触。	
原因	相手方の過失。	
(8) 発生日時	8月2日(金) 14時10分	接触事故
概要	バック時スチール柵と接触。	
原因	後方確認不足。	
(9) 発生日時	8月8日(木) 8時00分	自損事故
概要	バック時垣根と接触。	
原因	後方確認不足。	
(10) 発生日時	10月1日(火) 14時20分	自損事故
概要	バック時車庫の壁面に接触。	
原因	後方確認不足。	
(11) 発生日時	10月9日(水) 11時20分	物損事故
概要	バック時アパートのベランダに接触。	
原因	後方確認不足。	
(12) 発生日時	10月16日(水) 11時45分	強風の為
概要	突風でパレットが崩れ駐車中の接触。	
原因	自然災害。	
(13) 発生日時	11月2日(土) 10時05分	自損事故
概要	建物との接触。	
原因	安全確認不足。	
(14) 発生日時	1月6日(月) 13時55分	接触事故
概要	駐車中に車と接触。	

- 原因 後方確認不足。
- (15) 発生日時 1月25日(土)10時05分 自損事故
 概要 バック時雪に隠れている石柱に接触。
 原因 後方確認不足。
- (16) 発生日時 1月27日(月)9時50分 自損事故
 概要 バック時一輪車と接触。
 原因 後方確認不足。
- (17) 発生日時 2月3日(月)16時10分 自損事故
 概要 駐車場に入る際、建物に接触。
 原因 安全確認不足。
- (18) 発生日時 2月6日(木)13時10分 自損事故
 概要 走行中にタイヤチェーンが切れて左リアフェンダーを破損。
 原因 安全確認不足。
- (19) 発生日時 2月15日(土)10時00分 自損事故
 概要 雪の塊が崩れ落ちフロントバンパーに接触。
 原因 安全確認不足。

《考察》

平成25年度の事故状況(事故の種類、事故原因)を下記の表にまとめてみた。

表を見てもわかるように事故種類で一番多かったのは自損事故14件、そして、事故原因で一番多かったのは後方確認不足9件という結果になった。

その中でも、走行中に荷台のドアが開いた、走行中にタイヤチェーンが切れた等、大きな事故につながる危険性のある重要な案件が発生しており、始動前の確認不足によるものなので慎重に確認をしなければならない。

事故種類	件数	事故原因	件数
自損事故	14	後方確認不足	9
対車両事故	2	安全確認不足	5
接触事故	2	相手の過失	2
破損	1	左側確認不足	2
		自然災害	1

○愛護会平成26年度事故発生状況

- | | | |
|-----------|--------------------------------|-------|
| (1) 発生日時 | 5月23日(金)8時20分 | 自損事故 |
| 概要 | 道路工事の為道幅が狭く切り替えし中にブロック塀に接触。 | |
| 原因 | 安全確認不足。 | |
| (2) 発生日時 | 5月26日(月)14時10分 | 自損事故 |
| 概要 | バック時ブロック塀に接触。 | |
| 原因 | 後方確認不足。 | |
| (3) 発生日時 | 6月17日(火)16時20分 | 自損事故 |
| 概要 | バック時ブロック塀に接触。 | |
| 原因 | 後方確認不足。 | |
| (4) 発生日時 | 6月19日(水) | 自損事故 |
| 概要 | 内輪差を考えないでハンドルを早く切りガードレールに接触。 | |
| 原因 | ハンドル操作ミス。 | |
| (5) 発生日時 | 7月8日(火)16時40分 | 対車両事故 |
| 概要 | 車両を方向転換中駐車中の車に接触、反対側のブロック塀に接触。 | |
| 原因 | 安全確認不足。 | |
| (6) 発生日時 | 8月10日(日)20時50分 | 自損事故 |
| 概要 | バック時電柱の支線に接触。 | |
| 原因 | 後方確認不足。 | |
| (7) 発生日時 | 8月29日(金)8時50分 | 自損事故 |
| 概要 | バック時ブロック塀に接触。 | |
| 原因 | 後方確認不足。 | |
| (8) 発生日時 | 9月2日(火)17時00分 | 自損事故 |
| 概要 | 方向転換時ブレーキペダルとアクセルペダルの踏み間違い。 | |
| 原因 | 操作ミス。 | |
| (9) 発生日時 | 9月5日(金)12時30分 | 自損事故 |
| 概要 | 建物と接触。 | |
| 原因 | 安全確認不足。 | |
| (10) 発生日時 | 9月24日(木)9時05分 | 転倒事故 |
| 概要 | カーブで利用者さんが座席から落ち転倒した。 | |

	原因	スピードの出しすぎ。	
(11)	発生日時	10月21日(火)15時20分	自損事故
	概要	ガードレールに接触。	
	原因	安全確認不足。	
(12)	発生日時	11月11日(火)11時20分	接触事故
	概要	立体駐車場に入る際に上部ポールに接触。	
	原因	上部確認不足。	
(13)	発生日時	11月17日(月)10時40分	対車両事故
	概要	バック時駐車中の車に接触。	
	原因	後方確認不足。	
(14)	発生日時	11月25日(火)9時55分	対車両事故
	概要	左折時に追い越し車両と接触。	
	原因	左側確認不足。	
(15)	発生日時	1月31日(土)8時00分	物損事故
	概要	朝の雪かき時、フロントガラスにヒビが入った。	
	原因	原因不明。	
(16)	発生日時	2月2日(月)9時15分	被害事故
	概要	前方が信号で停車していたため自車も停車中、対向車がセンターラインを越えて前車に衝突、そのはずみで前車が押されて自車に衝突。	
	原因	相手の過失。	
(17)	発生日時	2月13日(金)16時30分	追突事故
	概要	信号で停車している車に追突。	
	原因	ブレーキ操作ミス。	
(18)	発生日時	3月16日(月)15時50分	自損事故
	概要	バック時低い塀に接触。	
	原因	後方確認不足。	
(19)	発生日時	11月23日(金)16時40分	自損事故
	概要	方向転換時に塀にバンパー接触。	
	原因	安全確認不足。	

《考察》

平成26年度の事故状況(事故の種類、事故原因)を下記の表にまとめてみた。

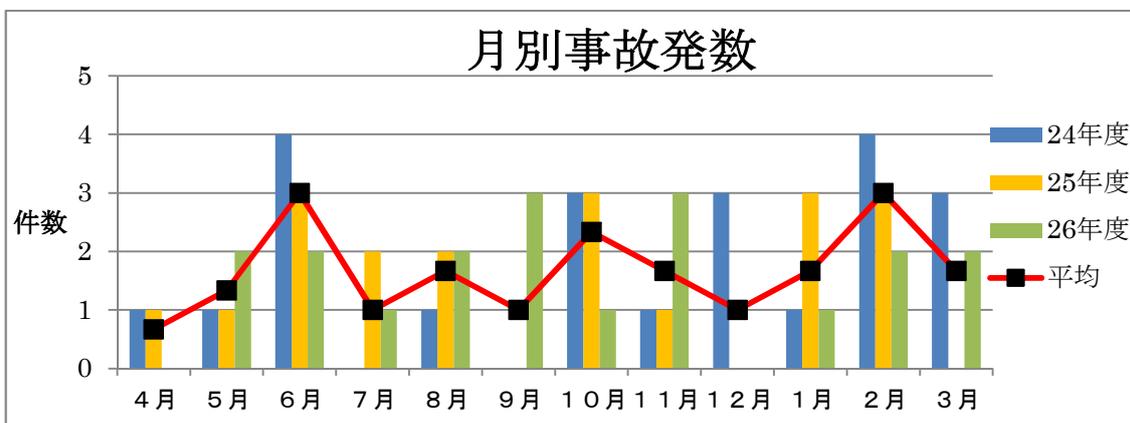
表を見てもわかるように事故種類で一番多かったのは自損事故11件、そして、事故原因で一番多かったのは後方確認不足6件と言う結果

になった。

その中でも、ブレーキペダルの踏み間違い、ブレーキ操作ミス、カーブで利用者が座席から落ちた等、絶対にあってはならない重要な案件が発生しており、慎重な運転操作が求められる。

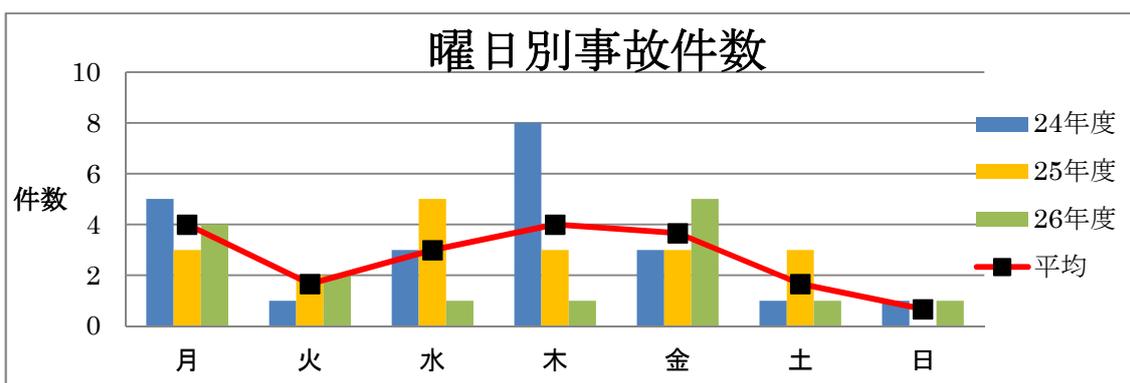
事故種類	件数	事故原因	件数
自損事故	11	後方確認不足	6
対車両事故	2	安全確認不足	5
転倒事故	1	運転操作ミス	3
接触事故	1	上部確認不足	1
破損	1	左側確認不足	1
追突事故	1	相手の過失	1
被害事故	1	ガラス破損	1
車両と接触	1	転倒事故	1

○過去三年間の事故発生日時と状況、事故原因をグラフにし、見える化してみた。



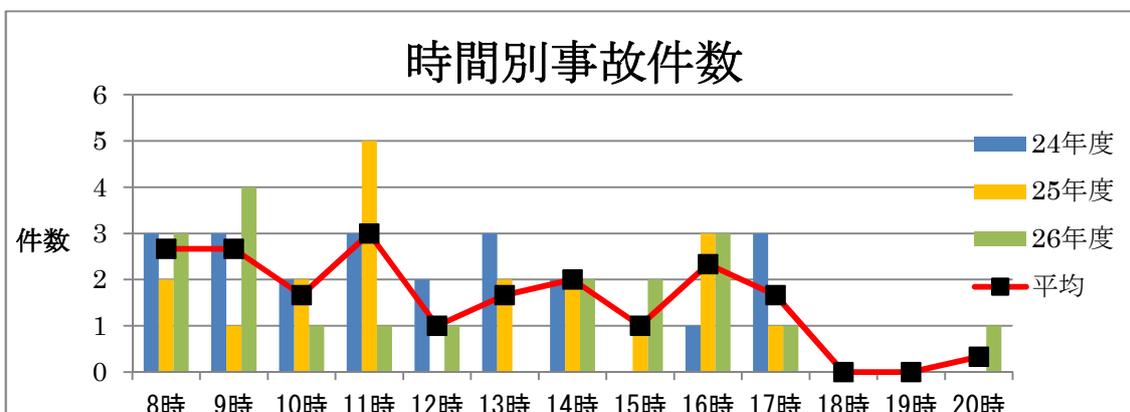
《考察》

月別事故発生状況は、6月、10月、2月が多い。



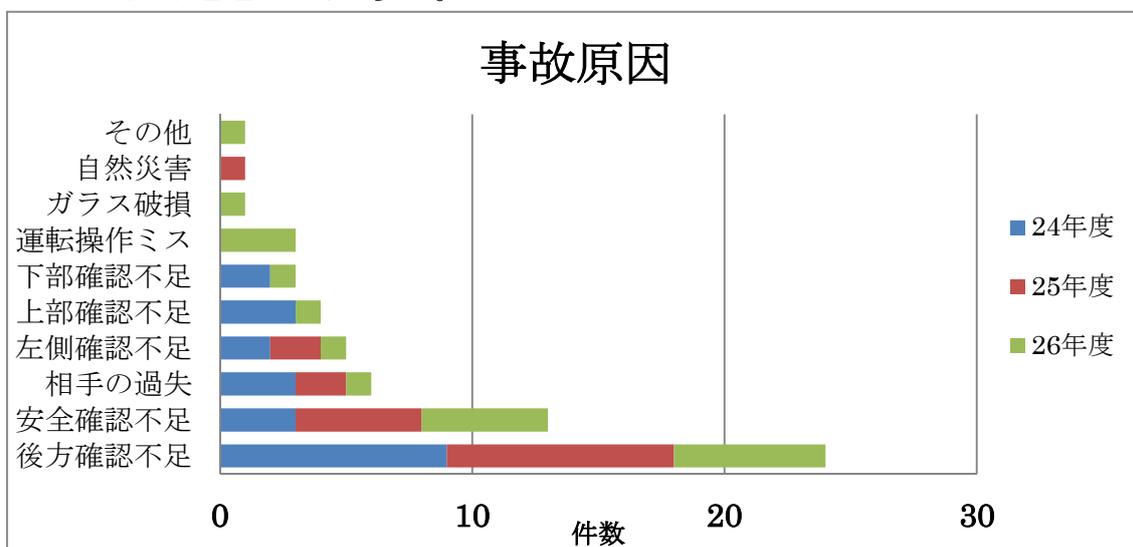
《考察》

曜日別事故発生状況は、週初めの月曜日、週末の木曜日金曜日が多い。



《考察》

時間帯別事故発生状況は、朝 8～9 時の送迎時間 11 時昼前
夕方送迎 16 時に多い。



事故原因	24 年度	25 年度	26 年度
後方確認不足	9	9	6
安全確認不足	3	5	5
相手の過失	3	2	1
左側確認不足	2	2	1
上部確認不足	3	0	1
下部確認不足	2	0	1
運転操作ミス	0	0	3
ガラス破損	0	0	1
自然災害	0	1	0
その他	0	0	1

《考察》

年度別でも後方確認不足による事故が一番多かったが、3年間の合計をグラフにしてみると、他の原因と比較して後方確認不足による事故が異常に多いことが分かった。

8、研究の結果と考察

今回、車いすで福祉車両を利用される利用者や高齢者の方を疑似体験した職員にとって、車いすで後部座席に座る初めての経験だったのではないかと思う。

普段、利用される方が、どのような環境で、どのような気持ちで乗車していたのか知ることが出来た。今後は、各施設の新職員研修会などで体験させるのも良いのではと感じた。

福祉車両は車高が高いために重心が高くなっており、揺れや振動がセダンタイプの車より不安定で、雪道や強風時はより慎重な運転が求められる。自分の車を運転しているような運転の仕方では、利用者にどれだけ精神的、体力的に負担をかけていたのかを身をもって体験したことで、今までは早く目的地に着こうとするあまり、スピードを出して走ること、運転が雑になっている公用車を見かけていたが、最近では利用者に配慮した運転をしている公用車を見かけるようになった。

また、愛護会における事故発生状況を分析した結果、6月、10月、2月、週初めの月曜日、週末の木曜日金曜日、朝夕の送迎時、そして後方確認不足によるバックでの事故が多発していることが分かった。

事故発生時間、場所を意識して安全確認を行い、健康管理に努めることで事故が減少し、安全運転の意識が高まると思われる。

私たちが運転する福祉車両は、車体の大小や車種による構造、運転感覚の違いがあるものの、基本的には一般の乗用車を運転する事とほとんど変わらない。しかし、福祉車両を運転するということが一般車両の運転と異なる点は、利用者が車いすを使用する人で、高齢者や障がいのある方であり、特に車いすごと乗車している場合は、座席で体を支えることが難しい人を乗せて運転しているという事を忘れないことが大切である。

そして、公用車(福祉車両)には施設名称や寄贈団体名なども掲示されているので、利用者が乗っている時は安全・安心な運転をしても、回送時や移動時に乱暴な運転になっていたり、利用者の乗降時や待機時に迷惑駐車を行ったりすれば、法人および寄贈団体に苦情が寄せられる事もあり、ひいては愛護会が50年かけて築いてきた、法人の信用にも影響を及ぼすことにもなる。

公用車(福祉車両)を運転する場合は、利用者主体の運転、そして自分が法人の顔であるということを自覚し運転することが、福祉送迎車両における安全運転につながると考える。

9、今後の課題

福祉車両での送迎において、乗車されている利用者にとって安全かつ安心であることを第一に、『急』がつく運転は避ける、速さより安全が優先、十分な減速をする、声かけを行い、利用者の状態を見守るなどの心

構えで安全運転に努めて行くことが大切である。

しかし、十分に気を付けているつもりでも、運転者が人である限り、絶対の保証はなく、錯覚、不注意などにより交通事故を起こす危険性もある。

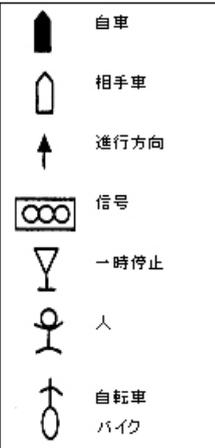
そこで、危険を予測し安全を先取りしていくことが重要であり、KYT（危険予知トレーニング）を活用し危険予知の能力を高めていくことが必要になってくると考える。

KYTはグループで行うことで、自分では発見できない幅広い危険予測や注意点を聞けるなど危険予知能力を効率よく高めることが出来る。

また、同じ場所や同じ種類の事故を防止するために、交通事故速報などを発行して事故発生状況や事故原因等の情報を、施設や部会を越えて共有することが必要になってくると考える。

参考資料①

交 通 事 故 速 報

発生日時	年 月 日		天候		乾・濡・積雪・凍結
			路面		
発生場所			道路状況	① 舗装・未舗装 ② 平坦・坂道	
				③ 直線・カーブ・交差点・駐車場 ④ 見通し(良・悪)	
責任	加害・自損・相互・被害		信号機の有無		有・無 点灯・点滅
事故状況			負傷の有無	自車	本人：有・無 ケガの程度()
					同乗者：有・無 ケガの程度()
				相手車	本人：有・無 ケガの程度()
					同乗者：有・無 ケガの程度()
現場の地図 <div style="float: right; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">  </div>					
事故時の速度	本人	km/h (制限速度 km/h)		シートベルト	有・無
				ヘッドライト点灯	有・無
	相手	km/h (制限速度 km/h)		警察立会	有・無
事故の原因					
再発防止策					

参考資料②

KYT（危険予知トレーニング）



運転のための危険予知訓練

訓練事例

①どんな危険がひそんでいるか？	あなたは、前者を避けて車線変更しようとしています。前を走っているワンボックスがファミリーレストランに入ろうとしています。	
②危険のポイントはなにか？	自分がどのような運転をするのか	
	相手がどんな運転をするのか	
	どんな現象が起こるのか	
③あなたならどうするか？	行動①	
	行動②	
	行動③	
④私たちはこうする。		

