

第25回 事故事例に学ぶ

「予想外の動きの相手に衝突してしまった二輪車」



公益財団法人
交通事故総合分析センター
Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis

研究部 主任研究員
浜田 信治

はじめに

二輪車に乗る方は、朝晩の冷え込みに悩む日が少なくなり、日も長くなってきたこともあり、良い季節になってきたと感じていると思います。今まで雪や氷に閉ざされて出かけることをためらっていた高原や山間部などに出かけ、交通量の少ない道路を快調に走るのは独特の高揚感があり、二輪車の醍醐味の一つと言えます。ですが、そんな快適に見えるツーリングにも、予期せぬ危険が潜んでいたりするものです。今回は、そのような楽しいツーリング時にも起こりえる危険場面を実際の事故事例を基にして説明していきます。

まず、交通事故統計データに目を向けてみたいと思います。二輪車が関係する事故は、大きく分けて人対車両事故・車両相互事故・車両単独事故の三つに分類できます。その中で死者数・負傷者数

ともに、最も割合の多いのは車両相互事故です(図1、図2)。車両相互事故を防ぐには、自らの運転に気を付けるだけでなく、他車両の動静にも十分な注意を払う必要があります。

以下は、一見何でもなさそうところで、予想外の動きをした普通乗用車と衝突してしまった二輪車の事故事例です。

(1) 事故の概要

5月のある晴れた日の夕方にこの事故は発生しました。事故現場付近は、中央分離帯のある片側2車線の緩い右カーブです。

Aさん(普通乗用車、女性、40代)は、目的地近くの交差点を右折しようとした(A1)が、右折途中で間違いだったことに気づきUターンに切り替えました(A2)。Uターン後、第一走行車線を走行し(A3)、中央分離帯の切れ目で再度Uターンしようとした(A4)。

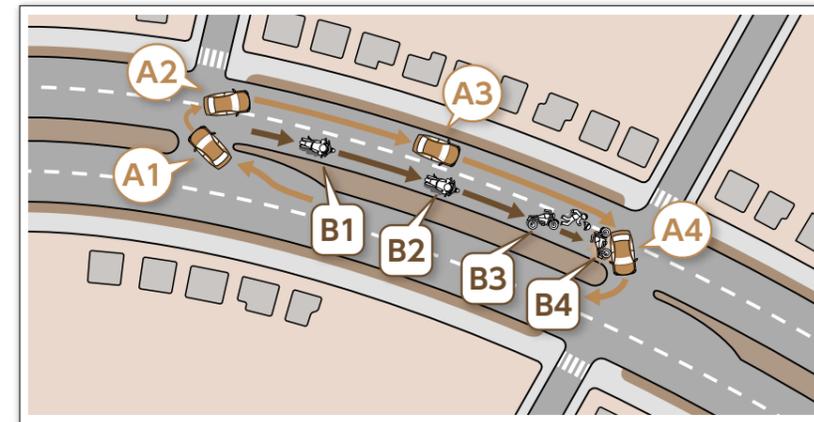
一方、Bさん(二輪車、男性、40代)は、いつものように仕事からの帰宅途中、現場に差しかかりました。前方に第一走行車線をやや低速で走行する普通乗用車を発見しましたが(B1)、第二走行車線を走行していたので、何気なくそのまま脇を過ぎようとした(B2)ところ、普通乗用車が突然Uターンを始めたので前方をふさがれてしまいました。急ブレーキで対処しようとしたところ、前輪がロックしてしまいコントロールを失って転倒(B3)、Bさんは投げ出され二輪車はそのまま滑って普通乗用車に衝突してしまいました(B4)。

(2) 普通乗用車を運転していた

Aさんの話

私は、目的地に向かう途中でした。約束の時間までには、まだ十分時間はありました。現場付近は月に何回か通る程

図3 事例「予想外の動きの相手に衝突してしまった二輪車」現場見取図



度で、道を正確に覚えているほどではありませんでした。

最初の交差点の右折のときに、曲がる場所を間違えたことに気づき、そのままUターンに切り替えました。対向車は来ていなかったと思います。

曲がらなければならない場所は、先ほど間違えた交差点より更に先なので、目的地に向かうには、再度向きを変える必要がありました。中央分離帯に切れ目があり、そこでUターンできることを思い出した私は、走行していた第一走行車線から中央分離帯に向けて右にハンドルを切ってUターンを始めました。ウィンカーは出していなかったと思います。

Uターン途中で何か衝撃音がしたので、Uターン後、反対車線に車を止めて様子をうかがい、二輪車と乗員が道路上に倒れているのを発見しました。先ほどの衝撃音は二輪車が自分の車にぶつかった音だと分かりました。

(3) 二輪車を運転していた

Bさんの話

私は、仕事を終えて自分の家に帰るところでした。現場付近は何年も前から、通勤ではほぼ毎日通ります。現場に差しかかりかかったところで、左前方に、第一走行車線をややゆっくり走行する普通乗用車を発見しましたが、特に注意を払うこともなく第二走行車線を走行していたところ、第一車線の普通乗用車が急に右にハンドルを切ってきて、突然目の前をふさぎました。

驚いた私は急ブレーキをかけたところ、前輪をロックさせてしまい二輪車を転倒

させてしまいました。私も路上に放り出されて、以降のことは良く覚えていません。

(4) 考えられる事故要因

普通乗用車を運転していたAさん側の要因として、本来ならばしてはいけない第一走行車線からのUターンをしてしまったことが主たる要因と考えられます。それに加えて、Uターン時に周囲の安全確認を怠ったことや、事前に右ウィンカーを出すなどの周囲に対して必要な合図を怠ったことも要因です。Aさんは事故直前の右折/Uターン時に対向車が来ていないことを確認していたので、周囲に自分以外は存在していないような思い込みがあったのかもしれませんが、また、道を間違えたことで、本来の道に戻ること意識が集中してしまい、周囲が見えにくくなっていったのかもしれませんが、

約束の時間までに十分時間はあったはずですから、ルールに則って安全に正しく元の道に戻ることを選択できていれば、事故の原因を作らないで済んだかもしれません。

また、事前に目的地までの経路を十分把握していれば、そもそもこのような状況は起こりえなかったはず。交通量の多寡によらず、経路を十分に把握して運転することで不用の危険を回避でき、事故の可能性を下げることができると思います。

次に二輪車を運転していたBさん側の要因としては、普通乗用車を右側から追い抜く際の安全確認不備が考えられます。追い抜く際に、相手が何か変わった動きをするかもしれない、と感じたり、運転者の動作などから察したりしてい

ば、事前に危険を察知して回避行動をとっていたかもしれません。

また、何年もこの道路を利用し、危険に遭遇したことがなかったとすれば、この道路は安全という思い込みが生じ、安全確認を十分に失っていたのかもしれませんが。

(5) 事故防止のポイント

道路交通法や交通ルールを守ることは、交通事故をなくす上で大変重要なことで、実際の車の運転もこれらを守っていることが前提になっています。しかし、運転するのが人間である以上、意図しない過ちや思い違い、勘違いによるミスは起こり得るものです。

今回取り上げた事故例は、交通ルールを守らず突然のUターンを始めた普通乗用車が事故のきっかけを作った例です。しかし世の中には、標識や標示を見逃して、あるいは、思い違いなどによってルール違反を起こしてしまい、危険を生み出してしまう例も存在します。

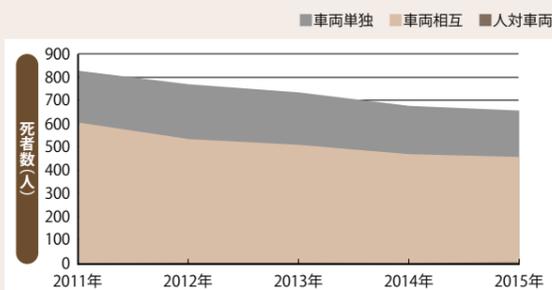
車両相互の事故を起こさないためには、自分が交通ルールを守った安全な運転をするだけでなく、自分以外の他車がルールから外れた行動をするかもしれない、と言った気持ちを常に持ち、突然の事象にも対応できるだけの注意力と余裕を持った運転をすることも必要なのではないかと考えます。

おわりに

二輪車は四輪車に比較して小さく小回りがきき、狭い場所にも比較的楽に入っていける特性がありますが、反面、その小ささから、四輪車から見て視認されにくい傾向にあります。さらに四輪車からみると二輪車は、実際の速度より遅く、また実際の距離より遠く感じられる傾向にあります。二輪車を運転する場合は、自分が実際より遅く遠目に感じ取られていること、また、気付かれていない可能性もあることを十分認識して防衛運転に努めることが必要と考えます。

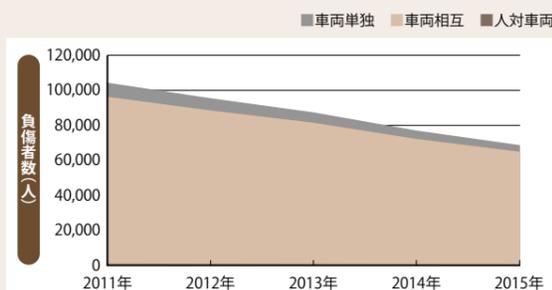
現在の混合交通下においては、他車種の特性を良く把握し、互いを思いやった運転をすることが交通事故削減につながると考えます。

図1 二輪車の人対車両事故・車両相互事故・車両単独事故の死者数推移 (2011年～2015年 1当・2当合計)



| 死者数推移 (単位:人) | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 人対車両 | 1 | 3 | 3 | 2 | 5 |
| 車両相互 | 604 | 531 | 506 | 467 | 452 |
| 車両単独 | 223 | 236 | 226 | 208 | 200 |

図2 二輪車の人対車両事故・車両相互事故・車両単独事故の負傷者数推移 (2011年～2015年 1当・2当合計)



| 負傷者数推移 (単位:人) | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 人対車両 | 443 | 381 | 320 | 294 | 245 |
| 車両相互 | 95,956 | 88,164 | 81,184 | 71,933 | 64,639 |
| 車両単独 | 8,026 | 6,980 | 5,909 | 4,772 | 3,775 |