

第31回 事故事例に学ぶ

「右折二輪車と直進乗用車の事故」



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
木下 義彦

はじめに

平成29年の交通事故を死傷事故と死亡重傷事故に分けて事故類型別に見てみたのが表1です。これによりますと、詳細が分からない車両相互事故—その他を除けば、死傷事故で多いのは追突事故と出会い頭事故であり、死亡重傷事故では出会い頭事故が最も多く、次に多いのは人対車両事故となっています。さらに車両相互事故に限りますと、死傷事故では追突事故と出会い頭事故に続いて右折車と直進車が衝突した右折直進事故（以下、「右直事故」）が3番目に多く、死亡重傷事故で見ても出会い頭事故に続いて2番目に多いのが右直事故であることが分かります。そこで今回は最も多くはありませんが、見過ごせない右直事故を取り上げて、人的エラーに加えて道路環境も影響したと思われる事故例をもとに発生要因と事故防止のポイントを見ていきたいと思います。

右折車と直進車の事故当事者について

まず右直事故はどのような車両によって発生しているのかを平成29年のデータで見ましょう。図1は右直事故についての当事者別死傷事故件数を示し、図2は同様に死亡重傷事故件数を示し

表1 事故類型別の事故件数

	人対車両	車両相互						車両単独	列車
		正面衝突	追突	出会い頭	左折時	右折直進	その他		
死傷	50,756	10,000	167,845	115,703	21,081	26,518	67,665	12,528	69
(構成率)	10.7%	2.1%	35.6%	24.5%	4.5%	5.6%	14.3%	2.7%	0.01%
死亡重傷	9,976	2,231	2,463	10,600	1,421	3,413	4,259	4,143	64
(構成率)	25.9%	5.8%	6.4%	27.5%	3.7%	8.8%	11.0%	10.7%	0.2%

図1 右直事故の当事者別死傷事故件数

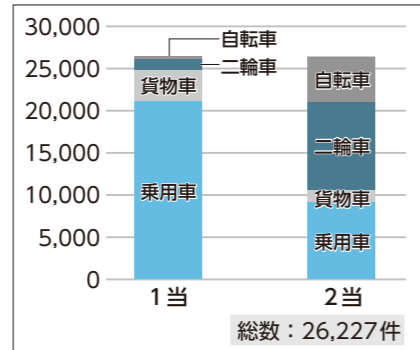


図2 右直事故の当事者別死亡重傷事故件数

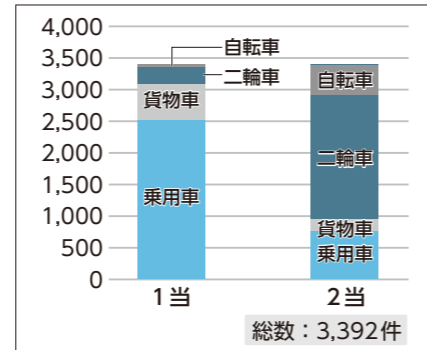


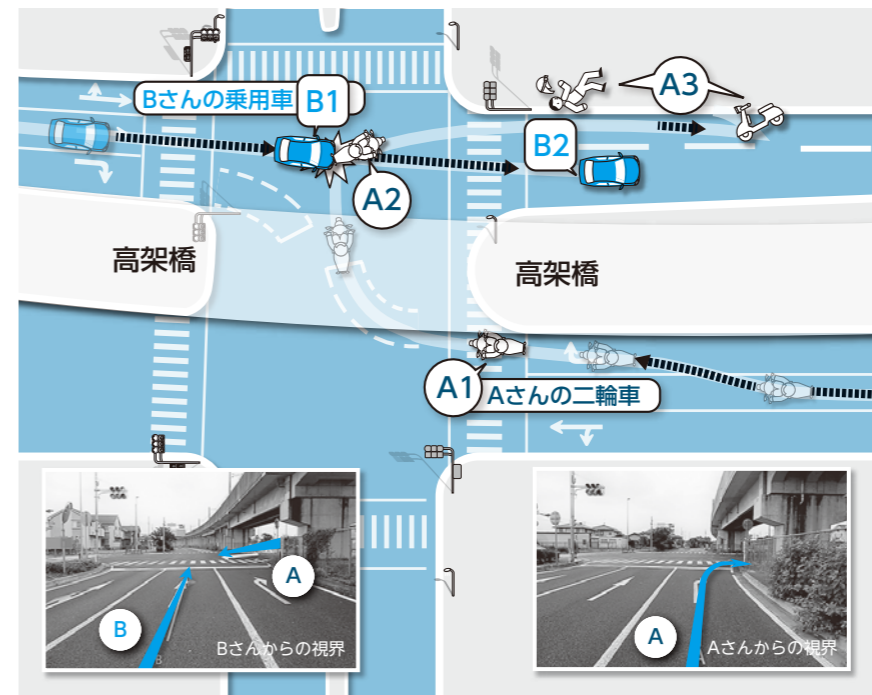
表2 当事者別進行方向の組み合わせ

1当	2当	死傷事故	死亡重傷事故
直進乗用車	右折二輪車	96	23
直進二輪車	右折乗用車	84	33
右折乗用車	直進二輪車	7,035	1,317
右折二輪車	直進乗用車	261	82

ています。いずれも第1当事者は主として乗用車であり、第2当事者に関しては分散しているものの二輪車と乗用車が多く、特に死亡重傷事故では二輪車が過半数を占めることが分かります。これは二輪車がひとたび事故に遭うと重篤な傷害を負うリスクが高いためであると言えます。そこで次は乗用車対二輪車の右直事故について見てみましょう。表2は

乗用車と二輪車の1当・2当別に、事故発生時の進行方向が直進と右折のどちらであったかを整理したのですが、これによりますと大半の事故は直進してきた二輪車と右折中の乗用車により発生しています。典型的なパターンとしてよく言われているものは、右折車と直進車の間に停車車両などの相互の視認を阻害する原因があると、相手車を見落とす

図3 事故現場の状況



事故に至るというものです。また、相手車両の速度を見誤ってしまい、自車は交差点前に通過できるだろうと誤判断して進行したために衝突する事故も多く発生しています。これからご紹介する事故例はこれらのパターンに似通った状況下で発生した事故で、主な原因は運転者の認知ミスですが、視認阻害が影響している可能性も考えられます。

事故例の概要(図3)

事故は8月の日曜の夜21時台に主要地方道の信号機が設置されている交差点で発生しました。交差点内は両方の道路とも右折車線を含めて3車線ずつで構成されており、交差点の上を通っている高架橋の橋脚のために対向車線の見通しが悪くなっています。Aさん(10代、男性)は駅から自宅に帰ろうと、原動機付自転車の前照灯を下向きに点灯し初めて走る道路を約30~40km/hで走行していました。交通量は少なく前を走っている車はありませんでしたが、初めての道路でしたので、事故現場に差し掛かった時に「ここで曲がるんだっとな」と交差点に気を取られてしまいました。そのために交差点の信号をあまり良く見ておらず、点灯していた直進

左折の青色矢印信号を右折信号と見間違えてしまい、そのまま約20km/hで右折をしたところ対向車線を乗用車が直進してきており、発見とほぼ同時に衝突してしまいました。この衝突によりAさんは骨盤骨折の重傷を負っています。Bさん(30代、男性)は外食から自宅に帰る途中で約60km/hで走行しており、前を走行する車はありませんでした。事故現場の交差点に差し掛かると、前方の信号が直進と左折の青色矢印信号だったので、交差点を直進しようとしてそのままの速度で交差点に進入しましたが、交差点に入った時に右から左に走ってきた相手の二輪車が見え、ほぼ同時に自車の前面が二輪車の側面に衝突してしまいました。

事故の要因

Aさんが初めて通行する交差点を右折することのみに気を奪われてしまい、信号機の表示(赤信号で直進青矢印及び左折青矢印を表示)を右折できるものと誤認して、右折車線から対向車線の安全確認不十分のまま右折してしまったことが事故の要因です。また運転していたのは原動機付自転車でしたので、今回のように信号機が設置されている3

車線道路の交差点に定められている二段階右折を行っていたら事故は回避できていたと思われます。一方のBさんは、青信号に従って進行したもので過失はありませんでした。また、道路環境の面では図3の写真で分かるように、高架橋の橋脚が邪魔になり対向車線側の状況が交差点直前にならないと全く見えませんので、AさんとBさん双方から相手を認知できた時点では既に回避操作が間に合わなかったことも事故要因の一つと考えられます。

今回の事例から学ぶ 事故防止ポイント

今回の事故は第1当事者が右折二輪車、第2当事者が直進乗用車でしたので表2の結果から見ると発生件数は特段多くはありません。しかし今回の事例では、二輪車と乗用車の立場が入れ替わっていても同じように事故は発生していた可能性はあります。ここから得られる事故回避のためのポイントは二輪車か四輪車か、右折車か直進車かに関わらず共通して有効であると言えます。第1のポイントは言うまでもなく、信号表示を見間違えないということです。これは信号の色や矢印の方向を見間違えないということのみではなく、信号表示の切り替わりも見誤らないということです。特に大きな交差点では進入した時点で黄色や赤に切り替わってしまい、対向車両が焦って進行して事故になる事例も多く発生しています。第2のポイントは対向車線の状況が見えにくい場合は相手車両がいるかもしれないと危険予測をして、安全に注意を払いながら交差点を通過する習慣を身につけることです。今回の事例は夜間の事故でしたから、たとえ自車の信号が青だったとしても安心して視認できない対向車線側に注意していれば、相手車両の前照灯の光に気が付いて回避できていた可能性は十分に考えられます。「相手は来ないだろう」ではなく「相手がいるかもしれないから気を付けよう」と考えて運転するだけで多くの事故を避けることが可能になります。