交通事故対策事例

第32回 事故事例に学ぶ

「駐車場における事故事例と原因」

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
業務部　渉外事業課　課長
中西　盟

はじめに

車を運転するには、走行空間や駐車空間が必要となります。道路を走って、ある地点からある地点まで移動しますが、ずっと走っているわけではなく駐車させる必要があります。交通事故というと道路上での事故を想い浮かべがちですが、駐車場における事故はどのくらい発生し、どのような事故の特徴があるのでしょうか。

交通事故統計の道路形状の項目に「一般の交通の用に供する場所」があり、その代表として駐車場があります。ここでは「一般の交通の用に供する場所」＝「駐車場等」として扱い、さらに乗用車に絞って分析してみたいと思います。なお、ここでいう交通事故とは、事故による死傷者があった、いわゆる人身事故であり、物的損害のみの事故は含んでいません。

駐車場での事故の特徴

(1)事故件数の特徴

平成26年から30年までの5年間累計で、乗用車が第1当事者となった全事故は1,849,124件（表1①、以下「表1」略）あり、そのうち「一般の交通の用に供する場所（駐車場等）、以下「駐車場等」」で起きた死傷事故全体は91,801件（②）です。これは、「すべての場所」における死傷事故件数（①）の約5%ですので、全体から見ると割合は少数です。

しかし、第1当事者のどのような行動のときに死傷事故が多いかをみると、後退時に53,443件（③）の事故が起き、これは「駐車場等」で起きた全ての死傷事故（②）の58.2%を占めます。

(2)駐車場等の全体の特徴

第1当事者となった乗用車の運転者は、「駐車場等」にてどのような原因で事故を起こしているのでしょうか。

表1「駐車場等の全体」に示すように、死亡事故では「操作の誤り」の比率が45.2%（④）と高くなっており、「すべての場所」における死亡事故の14.7%（⑤）と比べると高いという特徴があります。

また、死傷事故では「発見の遅れ」の中の「安全不確認」が79.5%（⑥）であり、かなり高い割合を占めます。

(3)後退時の特徴

死亡事故では「ペダルの踏み間違い」が35.6%（⑦）、「安全不確認」が45.8%（⑧）と高くなっています。また死傷事故では、「安全不確認」によるものが95.3%（⑨）とかなり高い割合を占めています。

(4)特徴のまとめ

- ▶後退時の死亡事故の原因は、「安全不確認」が最も多く、次いで「アクセルやブレーキペダルの踏み間違い」が高い割合を占めている。
- ▶「駐車場等の全体」で、281件（⑩）もの死亡事故が発生している。
- ▶「駐車場等の全体」における死傷事故の件数は、「後退時の事故」が6割近くを占め、原因としては「安全不確認」によるものがかなり高い割合である。

表1　人的要因別の事故件数の構成率（乗用車:第1当事者、平成26年～30年累計）

人的要因		すべての場所		一般交通の場所（駐車場等）			
				駐車場等の全体		後退時のみ	
		死亡事故	死傷事故	死亡事故	死傷事故	死亡事故	死傷事故
発見の遅れ	漫然運転等	27.1%	10.8%	4.3%	1.4%	0.0%	0.1%
	脇見等	20.0%	18.6%	8.2%	5.8%	0.0%	0.3%
	安全不確認	23.8%	47.4%	36.7% ⑥	**79.5%** ⑧	**45.8%** ⑨	**95.3%**
判断の誤り	動静不注視	3.3%	12.9%	0.7%	3.4%	0.0%	0.8%
	予測不適等	6.1%	2.9%	0.4%	0.9%	0.0%	0.2%
操作の誤り	ペダル踏み間違い ⑤	**2.1%**	1.2% ④	**26.0%**	4.1% ⑦	**35.6%**	1.4%
	その他の操作間違い	**12.6%**	6.0%	**19.2%**	4.6%	18.6%	1.8%
調査不能		4.9%	0.2%	4.6%	0.1%	0.0%	0.0%
計（%）		① 100.0%		⑩ ②		③	
総事故件数（件）		9,860	**1,849,124**	**281**	**91,801**	59	**53,443**

図1　事例1

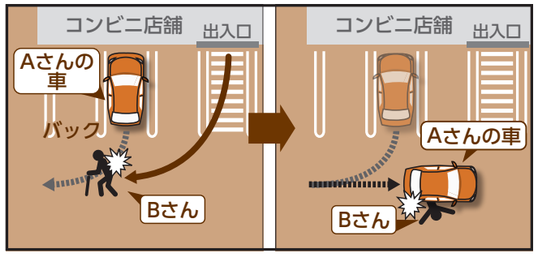
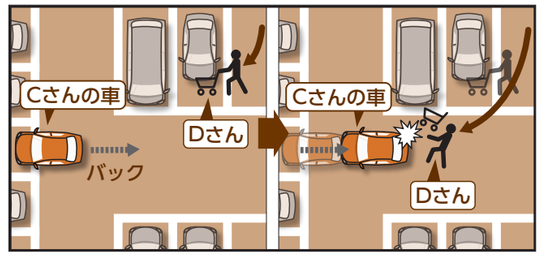


図2　事例2



終え、前向きに駐車していたA車に乗り込み、駐車場から出ようとすぐに後退を始めました。この日は午後からの出勤で急いでいたことや駐車場が広くて周囲が閑散としていたため、後方の安全確認を全くしないで、ハンドルを左に切りながら約5km/hで8mほど後退し、そこから今度はハンドルを右に切って1.5mほど前進したところ、突然何かに乗り上げた衝撃を感じました。とっさに車を停止しドアを開けたところ、車底部と地面の間（右側の前輪と後輪の間）に上半身を出している状態の人が倒れているのを発見し、初めて人を轢いてしまったことに気がつきました。被害者のBさん（歩行者60歳代男性）は、コンビニでの買い物を済ませ、左手で杖をつきながら出入り口付近に駐車していたA車の後方をゆっくりと歩いていました。突然A車が後退してきて、とっさに右手を車の窓上部に押し付けながら2回ほどバンバンと叩き運転者に注意を促しましたが、A車は停止することもなく後退を続けたのでそのまま押し倒されました。その後、A車が前進したため、今度は右前輪で右手と左足を轢かれてしまいました。

(2)事例2（図2）

Cさん（軽乗用車20歳代男性）は商店での買い物後、駐車場の枠からまっすぐ後退する際、後方の駐車枠には車が多数駐車しており、左右の見通しが悪いにも関わらず、歩行者は出てこないものと思い込み、安全確認を十分にせずに5km/h程度で後退しました。被害者のDさん（歩行者80歳代男性）はショッピングカートを押しながら、歩いて車両の陰からその進路に出てきたため、Cさんの車後部と衝突し転倒、頭部に軽傷を負ってしまいました。

(3)事例から学ぶ

事例1の場合、Aさんが駐車場から後退で出る際、後方の安全確認を全くせずに後退したことが主な原因です。出勤途中で急いでいたことや、駐車場が広く周囲が閑散としていて容易に後退できると思い込んだことから、周囲に対する注意がおろそかになったと思われます。

事例2も他の駐車車両による死角があるにもかかわらず、後方の安全確認が十分でなかったことが原因です。両事例とも駐車場から後ろ向きに出るときには、後方とその周囲を見ながら後退するという当たり前のことができていれば、事故は容易に防げたものと思われます。

事例1のBさんは普段から杖が必要なほど歩行が困難であり、たとえ低速であっても突然後退してきたA車を避けることは難しかったと考えられます。事例2のDさんは、高齢でショッピングカートを押しており、これもとっさの回避行動は難しかったと推測されます。

運転者は、駐車場には歩行者がいること、特に子供や高齢者、障がい者など交通弱者の存在を常に念頭に置きながら安全運転を心がけるべきです。

まとめ

駐車場における運転は、あまり速度は出ていないものの、駐車場所を探しながら走行したり、ハンドルの切り返しやペダルの頻繁な踏みかえを要する後退操作を何回か行う場合があるなど、一般の道路を走行するのに比べ決して楽な運転ではありません。

（表1）のデータが物語るように、駐車場における人身事故の要因は安全不確認（⑥⑧⑨）が主ですが、アクセルやブレーキペダルの踏み間違えといった操作誤り（④⑦）も死亡事故ではかなりの比率を占めます。

バックモニターのような視覚支援装置には、目視では死角となっているエリアを確認できるものや、ハンドル切れ角に応じて予想進路を表示する機能があるものもありますが、これだけに頼ることなく、目視でもしっかり安全確認し、あわてず確実な操作をすることが何より重要です。

自分の目で最後の最後まで安全確認をしっかりと行い、シフトレバー（もしくはセレクトレバー）の位置を目視やシフトインジケーターで確認してからゆっくり操作することを心掛け、駐車場での事故を無くしましょう。

駐車場での事故防止3箇条!

1. アクセルとブレーキペダルの操作を間違えないよう、正しい運転姿勢をとり、必ず自分のペダルの踏み方に問題がないかを十分に意識し確認しよう。
2. オートマチック車の場合は、後退時には必ずセレクトレバーの位置を確認して、ブレーキペダルに足を乗せたまま、いつでもブレーキが踏めるようにしておき、クリープ現象※を利用してゆっくり後退しよう。
3. 後退時は車の周囲の安全を何度も確認し、歩行者（特に交通弱者）の動きには十分注意しよう。

※クリープ現象とは、AT車でエンジンがアイドリング状態にある時、セレクトレバーがD（前進）やR（後退）の位置にあると、アクセルを踏まなくても車がゆっくりと動き出す現象のこと。