

事故事例に学ぶ 「車線変更時の事故」



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

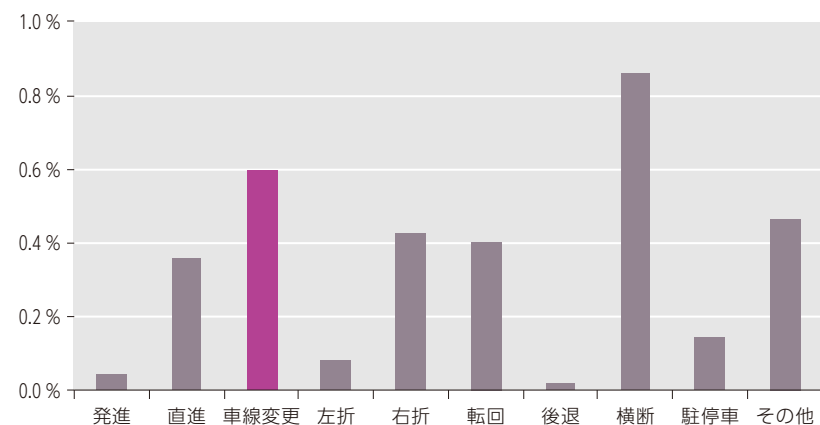
研究部 主任研究員

高橋 昭夫

はじめに

最近のアンケート調査^(※1)によると、車の運転で苦手と感じている技能の上位5項目に、「バック」、「駐車」、「合流」、「車線変更」、「右折」があげられています。中でも女性は、「合流」と「車線変更」を苦手としている人の割合が男性の3倍以上となっています。特に「車線変更」は、「合流」と比べると高速道路上のみならず、一般道においても駐車車両の回避や右左折などのために必要とされる場面が多々ありますし、「合流」と「車線変更」は、「バック」や「駐車」と比べて走行スピードが速いので、一旦事故になると重大な結果となることが懸念されます。

図1は、平成26年における第一当事者の行動類型別に見た車両相互（四輪車、二輪車）の死傷事故件数に対する死亡事故件数の割合を示したものです。このグラフからも車線変更（進路変更、



(図1) 第一当事者の行動類型別に見た車両相互（四輪車、二輪車）の死傷事故件数に対する死亡事故件数の割合（平成26年）

追越、蛇行等含む）時の事故は重大事故に至る割合が高いことが分かります。

そこで今回は、車線変更時の事故に焦点を当て、事故の要因とその防止策について考えてみたいと思います。

(※1) パーク24株式会社 「運転テクニック」に関するアンケート結果 2015年5月8日 ニュースリリース

事故事例 「車線変更時の事故」

(1) 事故の概要(図2、写真1・写真2)

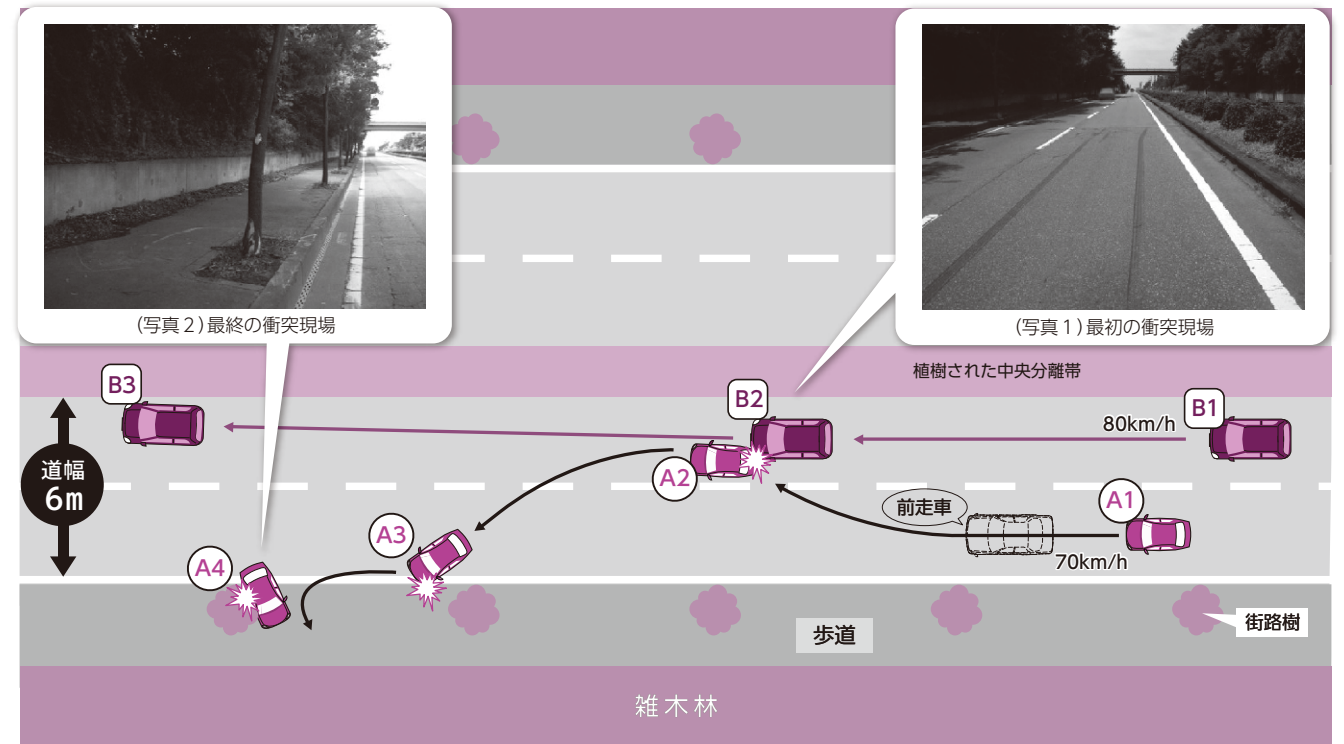
7月の晴れた平日の深夜0時過ぎにこの事故は発生しました。Aさん（30歳代、男性、軽乗用車）は、郊外のレストランで遅い夕食を取った後、深夜になったため自宅への道を急いでいました。そこは植樹された中央分離帯や左右に歩道が整備された片側2車線の直線道路で交通量も閑散としていたことから、70km/hの速度（制限速度は60km/h）で走行していました。そのうち前走車との

間隔が詰まってきたので、追いつきしようと第1車線から第2車線へ十分な安全確認もせず進路変更したところ、第2車線を80km/hの速度で後方から走行してきたBさん（20歳代、男性、普通乗用車）の進路を妨害する形となり、自車右後部が相手車の左前部に衝突してしまいました。その反動でAさんの車は進路が変わってしまい、道路左側の縁石に乗り上げ、さらに前方の街路樹に自車の右側面を衝突させて停止しました。この事故でAさんは上肢骨折および頸椎ねんざで全治90日の重傷を負ってしまいました。またBさんも、Aさんの車が方向指示器も出さず、いきなり自車線に入ってきたため、急ブレーキをかけたが間に合わず衝突し、約30m走行して停止しました。この事故でBさんも頸椎ねんざによる全治7日の傷害を負ってしまいました。

Aさんの話

深夜で道も空いていたことから、気持ち良く運転していました。ただ、明日も仕事があるので早く帰らなければいけないと思い多少急いでおりました。この道は周囲が林に囲まれており、過去に何度か通ったこともあるため、多少速度を出していても危険という意識は全くありませんでした。そのため、前走車に追いついてしまった時、何の気なしに車線変更してしまい、直後に車の後部にドンという衝撃を受け、危ないと感じた瞬間にはハンドルを取られてしまってどうすることもできずに半回転して左側歩道上の樹木

(図2) 事例「車線変更時の事故」現場見取図



に衝突してしまいました。衝突の瞬間はよく覚えていないのですが、後で車体の右ドア部分が大きく変形しているのを見て恐ろしくなりました。一瞬の油断から来る自分本位の行動が大きな事故を引き起こしてしまったことに後悔しています。

Bさんの話

仕事でお客さんを乗せて運転していました。ここは毎日のように通っており、良く知っている道路でもあるので普段と変わらずに走っていました。左前方に軽自動車が行っているのは認知していましたが、まさか急にウィンカーも出さずに目の前に出てくるとは思いませんでした。80km/hの速度で走っていたのと、あまりに突然の出来事でブレーキを踏むのが精いっぱい避けることなど到底できませんでした。ただ横方向への衝撃がそれほど大きくなかったのも、道から外れることなく何とか停止できたのは不幸中の幸いでした。

(2) 事故の要因

Aさんが後方の安全確認はおろか方向指示器さえ出さないで、いきなり車線変更したことがこの事故の直接的な要因と考えられます。深夜で交通量が少な

く、道路も整備されていたので速度を出しやすい状況にあったことや、翌日も仕事があるので早く家に帰りたいというAさんの意識が多少なりとも「あせり」を生み、速度超過で走行してしまったことも要因の一つと考えていいでしょう。また、車線変更時にBさんの車がAさんの車のサイドミラーの死角に入っていた可能性も考えられます。周囲が林に囲まれた夜間の道でもあり、Bさんのヘッドライトの光がAさんの車のサイドミラーに映っていれば、後方をよく確認せずともBさんの車の存在に気づくことができたかもしれません。一方、Bさんも80km/hと制限速度を20km/hも超過して走行しており、左前方のAさんの車を認知していたならば側方通過時に突然の進路変更があるかもしれないと予測する意識があつてしかるべきだったと思います。いずれにしても、今回の事故の原因は、Aさんが周囲の状況をよく確認しないで車線変更するという自分本位な運転をしてしまったことと、双方とも速度超過で走行するなど交通ルールを守っていなかったことにあるようです。

(3) 事故防止のポイント

まずは、交通ルールをきちんと守ると

ころから始まります。速度が出せる状況にあるからといって速度超過は許されるものではありません。そのうえで、常に自分の車両と近傍車両との相対位置や相対速度などを把握し、周囲の交通環境に常に気を配ることが大切です。その際には、見落としを防止する意味でも必ず直接目で見て確認し、安全をしっかり確保してから次の行動に移るようにすることが今回のような事故防止のポイントになると思われます。

また、急ぐという心の焦りが安全確認を怠る状況につながったとも考えられます。心にゆとりを持って運転しているか常に自問自答しながらハンドルをにぎることも事故防止に効果的と考えられます。

最近、今回の様な事故に対応した後側方障害物警報システムが一部の新型車に装備されるようになってきました。これは、隣接車線上の車両等をカメラやレーダ等で検知し、衝突の危険性がある場合には警報等により注意を喚起するものです。現在は、これに限らず様々な予防安全システムが各自動車メーカーから出されてきており、こういったシステムを積極的に取り入れ活用していくことも事故予防に有用であると考えられます。