

事故事例に学ぶ

「出会い頭衝突時の車外放出事故」



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
柴崎 宏武

はじめに

過去10年間の自動車乗車中の交通事故死者数の推移を見ると、(図1)に示すように平成20年までは急激に減少していました。その後、減少率は低下したものの、死者数自体は徐々に減少し、平成26年は平成17年と比較するとほぼ半減しました。事故発生時、死亡リスクが非常に高くなる車外放出事故による死者数においても点線で示すように減少傾向を示していますが、平成21年からやや下げ止まりとなり、平成26年には前年比で8%の増加となっていました。特に実線で示した後席同乗者に関しては、平成21年からほぼ横這い状態となるなか、平成26年は前年比で若干増加しており、改善が見られない状況です。さらに、平成26年の自動車乗車中の事故全体と車外放出で死亡した乗員の割合を乗員の乗車位置別に(図2)で示しましたが、死者数全体に対する後席同乗者の死者数が約1%であるのに対して、車外放出

を伴った場合は約27%となっています。この数字が示すように、後席同乗者の車外放出事故は死亡に至るリスクが非常に高いことが伺えます。このような後席同乗者の車外放出死亡事故の7割強が、車両単独事故か車両相互の出会い頭事故で占めています。そこで、今回は車外放出を伴う出会い頭事故を事例に取り上げ、その要因と防止策について考えてみたいと思います。

(1) 事故の概要(図3)

10月の晴れた週末の夕方に、この事故は発生しました。Aさん(30歳代、男性、普通乗用車)は、友人と一緒に隣の市で買い物をした後自宅へ戻る途中で道に迷ってしまいました。初めて走る道に入ってしまう、そのまま走行していると、旧国道と新しく完成した市道とが十字に交差する、信号機がなく一時停止規制のある交差点にさしかかりました(A1,写真1)。そこは普段走行しない道であったため、Aさんは進行道路の遠方ばかりが気になって約45km/hの速度のまま、交差点手前に設置された一時停止

標識や停止線に気づかず、左右の安全確認も行うことなくそのまま交差点に進入(A2)してしまいました。その結果、Aさんは、交差する旧国道を左側(B1,写真2)から約60km/hの速度で走行してきたBさん(40歳代、男性、軽自動車)の車両に衝突してしまいました。その際Aさんは急ブレーキをかけたのですが、Aさんの車両前部がBさんの車両の右側前部に衝突して大破してしまいました(A3,B2)。この衝突により、Bさんの車は左前方に押し出された後、高さ約30cmの空地の法面に左側面から衝突(B3)して乗り上げ、横方向に3/4回転した後に右側面を下にした状態で人家の垣根に衝突して停止しました(B4)。この事故で、AさんとBさん、そしてBさんの車の同乗者が打撲傷や裂傷、頸椎捻挫等による傷害を負うだけでなく、Bさんの車の後席同乗者の膝の上に乗せられていた幼児が車外に放り出され、脳挫傷により死亡するという痛ましい事故となってしまいました。

Aさんの話

友達と一緒に隣の市に買い物に来ての帰りに、道に迷ってどの方向に進行しているか分からなくなってしまいました。初めて通る道のため進行道路の遠方ばかりが気に入り、前方への注視を欠いたまま約45km/hで進行して、一時停止標識と停止線があることに全く気づくことなく交差点に入ってしまった。交差点に入る直前で、交差道路を左方から進行してくるBさんの車に気づき急ブレーキをかけたのですが、間に合わず衝突してしまいました。

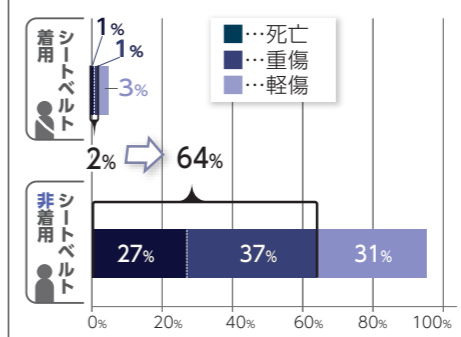
Bさんの話

交通事故現場から約5km離れたところに住んでおり、当日は隣の市で行われる花火大会の見物に向かう途中でした。事故が発生した所は自宅からも近く、国道のバイパスができる以前は時々利用していた道路で、制限速度や交差する道路には一時停止標識があり、左右の見通しが悪いことなどの道路状況も知っていました。私は優先道路である旧国道を約60km/hで進行して約50m手前で交差点を確認しましたが、旧国道で交通量も少なく進行している道が優先道路であったことから、交差する道路から進行する車は止まってくれるだろうと思込み、減速することなく交差点に入っていました。交差点に入った直後、突然右側からAさんの車が私の車の方へ進行して来るのを5~6m位に接近してきたところで発見しましたが、その直後に右側に衝突されてしまいました。

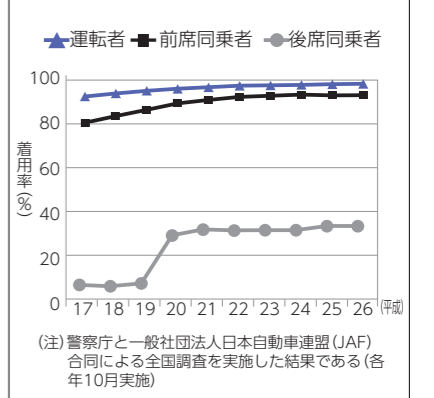
(2) 事故の要因

事故が発生した場所は旧国道と市道とが十字に交差する、道路わきに樹木や民家がある見通しの悪い信号機のない交差点でした。Aさんが走行していた市道側の道路には一時停止規制、そしてBさんが走行していた旧国道側には実線が引かれて優先道路になっていました。Aさんが一時停止標識や道路上の停止表示を完全に見落として左右の安全確認を行うことなく交差点に進入したことが、事故の原因と言えます。では、なぜAさんが一時停止標識等を見落としてしまったかについて考えてみます。新しい道が整備される等で道路環境が変わり、道に迷ってしまったAさんは早く知っている道に戻りたい思いで、道を探すことに一生懸命になっていたようです。心の焦りもあったのかも知れません。しかし、進行道路の遠方を注視して「道を探しながらの運転を継続」したために、自車両を安全に走行させるために必要な周辺状況を認知・判断する能力が一時的に低下していたと考えられます。何かをやり

(図4)平成26年に発生した自動車の単独および車両相互間で起こった車外放出事故のシートベルト着用有無による死傷者構成



(図5)シートベルト着用率の推移(一般道)



ながら漫然と運転を続ける「ながら運転」がその主要因と言えます。次に、Bさんの行動についても考えてみます。Bさんは今回事故に遭った道路については今までも時々利用していたこともあり、当該交差点の状況についてよく知っていました。では、なぜ今回は事故に遭ってしまったのでしょうか。今までここで事故に遭っていないこと、そして道路環境を良く知っているがゆえに、「市道側の一時停止側の車両は必ず止まってくれるだろう」と決めつけてしまう「だろう運転」を行うことで、安全に対する意識が低下していたものと考えられます。しかし、本事故での幼児の死亡については、チャイルドシートではなく後席同乗者の膝の上に乗せた状態で自車両を走行させたことが大きな原因であることは、言うまでもありません。

(3) 事故防止のポイント

今回発生した「出会い頭事故」と衝突後に発生した「車外放出事故」の2点について、その防止ポイントを述べていきます。

前者については、今回は「ながら運転」と「だろう運転」が重なって発生した事故であることは、前述した通りです。運転中に、「運転する」というタスクに「道を探す」といった別のタスクが加わると、安全運転に必要な情報処理能力が分散されてヒューマンエラーを起こしやすくなります。そうならないためにも、道に迷ったら車を安全な場所に停めて現在地と経路を確認して、同乗者がいれば案内をお願いして運転者はいつも以上に安全運転に徹することに心掛けなければなりません。例えば、周辺状況や道路標識に注意して「交差点確認!一時停止ヨシ!」などと呼称するのも、自らの安全意識レベルを高めるには良い方法の1つかもしれません。また、優先道路を走行している運転者も常に「かもしれない運転」を心掛け、特に良く知っている道にこそ危険が潜んでいるといった意

識をもって、ハンドルを握るようにしましょう。

また後者については、シートベルトやチャイルドシートを必ず着用することが、車外放出事故防止に最も有効な手段であると言ってよいでしょう。シートベルトを着用していると、出会い頭事故や単独事故などで車両が横回転や横転、転回したとしても、乗員が車外に放出される可能性は極めて低くなります。このことは、(図4)の平成26年に発生した自動車の単独および車両相互間で起こった車外放出事故について、後席同乗者のシートベルト着用の有無による死傷者の構成を示したグラフからも分かります。ベルトを着用していた場合には死亡重傷者数が全体の2%であるのに対して、非着用では64%まで急増しています。また非着用の場合の軽傷者数は31%ですが、これは車外放出された時に路面に頭部等を強打したり、後続車に轢かれたりすることなどがなかっただけで、運が良かったと思わなければなりません。シートベルトは命綱です。事故に備え、運転者は必ず同乗者にシートベルトを着用させた状態で車を運転しなければなりません。

おわりに

(図5)に示すように、運転者と前席同乗者のシートベルト着用率が高い一方、後席乗員の着用率は低迷しています。平成20年の改正道路交通法の着用義務化によって後部座席の着用率は約31%まで上がりましたが、その後ほぼ横這い状態となり、平成26年でも35%の着用率に留まっているのが現状です。シートベルトを着用していると、万が一事故が発生した時、車外へ放出されたり、車内で頭部や全身を強打する可能性をかなり抑えることができます。シートベルトは命綱であり、運転者には同乗者の命を守る義務があるのです。

