

事故事例研究



TERUO KINOSHITA

第1回

Traffic Accidents Research



顧客
顧問
樹下輝夫
住宅配業安全運転管理協議会

「ジャイロ・キャノピーによる事故事例と安全教育指導の要点」

1. はじめに

当協議会では、協議会が発足した平成5年度から、協議会会員会社のうち9社から、交通事故統計原票を集計し、分析しています。

この分析結果から、交通事故発生態様について見てみると、例年ほぼ同様の傾向ですが、出合頭の衝突（相交わる方向に進行中の車両が、双方から行き合うはずみに衝突した場合をいう）、次いで追突事故、次に併（並）進車との衝突となっています。

このような事故を防止するには、店舗の安全運転管理責任者として従業員に対し、どのような点を指導したらよいかということですが、以下、事故事例をとらえて、安全教育指導の要点を述べることにしましたので、これを活用して従業員に対する教育、指導を徹底され、事故防止に努めていただきますよう切望する次第です。なお、次号以降、当分の間、連載する予定にしております。

2. 事故事例

出合頭衝突事故

(1) 状況

- 1 事故発生時間20時30分ころ、曇り
- 2 交通整理の行われていない交差点
- 3 交差点角に民家があって、左右の見とおしがきかない交差点
- 4 甲道路の方が、乙道路よりも幅員が明らかに広い。
- 5 当事者
A) ジャイロ運転中の19歳の男子
└ (第一当事者)、重傷
B) 原動機付自転車運転中の主婦
└ (第二当事者)、重傷

(2) 当事者の行動

Aは、物品を配達中、いつも通っている交差点に近づき、停止線があるのでそこで一時停止し、左方と前方のみを確認して急発進したところ、右方道路からきたBとX1の地点で衝突し、更にその勢いで、X2地点でCと衝突した。

Bは、左右の安全確認をしないで、時速約30キロメートル毎時で交差点に進入したところ、左方道路から急にジャイロが出てきたので、急制動の措置をとったが間に合わず、X1点でAと衝突し、X2の地点で更にC車と衝突した。

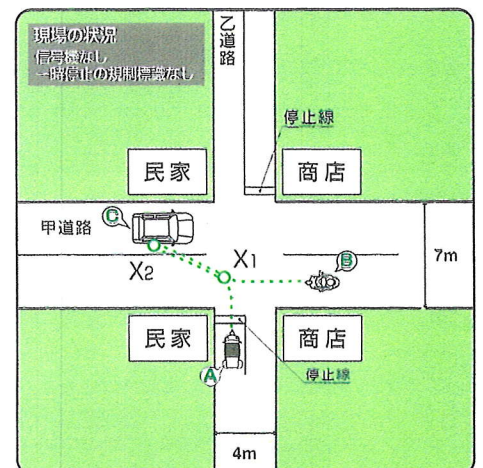
(3) 教育指導の要点

◎ 当事者Aのような行為について

- 1 交通整理の行われていない交差点であり、道路幅員は甲道路の方が明らかに広いものであるため、甲道路を通行する車両の進行妨害をしてはならないこと。
(道路交通法第62条第2項)
- 2 道路幅員は、甲道路の方が明らかに広いものであるため、徐行しなければならないこと。
(法第36条第3項)
- 3 左右の見通しがきかない交差点であるため、徐行しなければならないこと。
(法第42条第1項第1号)
- 4 交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、交差道路を通行する車両等に注意し、できる限り安全な速度と方法で通行しなければならないこと。
(法第36条第4項)
- 5 停止線はあるが、一時停止の規制標識がないので、必ずしも停止線で停止する必要はないが、交差点に入る場合、徐行して、左右の道路の交通状況を確認できるところまで進み、そこで停止して再度、必ず、左右の安全を確認してから通行することが肝要であること。について指導すること。

◎ 当事者Bのような行為について

- 1 左右の見とおしがきかない交差点に入ろうとするのであるから、徐行しなければならないこと。(法第42条第1項第1号)
- 2 交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、交差道路を通行する車両等に注意し、安全な速度と方法で進行しなければならないこと。(法第36条第4項) について指導すること。



(現場図)

事故事例研究の掲載について 編集者よりお願い

今回より当協議会樹下輝夫顧問にお願いして、事故の事例研究を連続掲載することにいたしました。樹下顧問は本紙14号に随想を掲載していただき、その中に記載されているように38年間の警察ご勤務のうち23年間は交通関係のお仕事をされた、交通の大ベテランです。店長の皆さん、この欄は是非コピーをとりデリバリーの全員に説明配布して、事故防止に役立ててください。

事故事例研究



ビザ等宅配業安全運転管理協議会

顧問 樹下輝夫

TERUO KINOSHITA

「原動機付自転車（ジャイロ）による事故事例と安全教育指導の要点」

第1 出会頭衝突事故

1. 状況

- (1) 事故発生時間 21時20分ごろ、天候・晴れ
- (2) 信号機のない交差点であり、付近に商店があって左右の見通しがきかない。
乙道路の方が、甲道路よりも幅員が明らかに広い。
甲道路側に、一時停止の規制標識と、指示標示の停止線がある。
- (3) 当事者
第一当事者(A) 原動機付自転車運転中の20歳の男子、重傷
第二当事者(B) 普通貨物自動車運転中の40歳の男子、負傷なし
- (4) 概要
Aは、物品の配達を終わり、帰途途中、法定速度を10キロメートル毎時上回る速度で走行し、いつも通っている交差点にさしかかった。同所に一時停止の規制標識のあるのを知りながら、停止するのは面倒くさいと思い、わざと一時停止しないで、しかも、左右の安全も確認せず、かつ、20キロメートル毎時程度に減速したのみで交差点に入ったため、B車とX地点で衝突した。
一方、Bは、左右の安全を確認しないで、かつ、速度を減速しないで漫然と50キロメートル毎時の速度で交差点に入ったため、右方向道路から出てきたAとX地点で衝突した。

2. 事故原因

Aは、一時停止すべきことが、道路標識により指定されているのであるから、停止線の直前で一時停止しなければならない(法43)。それなのに、わざと停止しないで、また、前方及び左右の安全を確認しないで交差点に入ったことが、事故発生の最大原因である。

3. 当事者に対する指導の要点

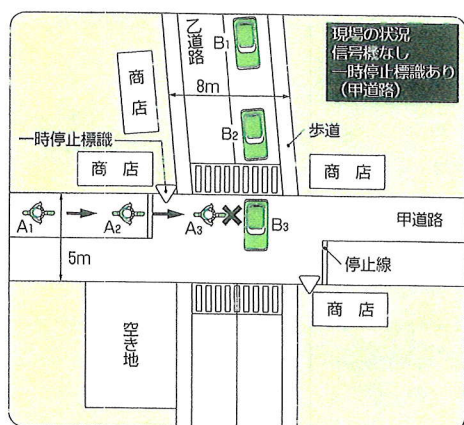
☆当事者Aの行為について

- (1) 必ず、停止線の直前で停止すること(例えば、その地点が、左右を見通すことができなくても停止しなければならない)(法43)。
- (2) 交通整理が行われておらず、かつ、左右の見通しのきかない交差点に入るのだから、一時停止した後も、徐行(8~10キロメートル毎時くらい)して、交差点の直前で、再び停止し、左右の安全を確認して、交差点に入るようにしなければならない。

☆当事者Bの行為について

- (1) 交通整理が行われておらず、かつ、左右の見通しのきかない交差点に入るのだから、徐行しなければならないのに(法42・1・1)、徐行しないで50キロメートル毎時で走行したのであるから、徐行義務違反である。
- (2) 交差点に入ろうとし、及び、交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない(法36・4)。

以上のことについて指導すること。



第2 右折・直進車衝突事故

1. 状況

- (1) 事故発生時間 19時10分ごろ、天候・雨
- (2) 信号機のある交差点(作動中)
交差点の各進入路に横断歩道及び停止線がある。
乙道路の方が、甲道路よりも幅員が明らかに広い。
- (3) 当事者
第一当事者(A) 原動機付自転車運転中の19歳の男子、重傷
第二当事者(B) 普通乗用自動車運転中の25歳の男子、軽傷
- (4) 概要
Aは、物品配達のため、乙道路を30キロメートル毎時の速度で原動機付自転車を運転中、信号機のある交差点に近づいた。交差点の手前約5メートルの地点で、対面する信号機の灯火が、青色から黄色に変わったが、交差点手前の停止線で停止しないで、右側の方向指示器を出し、かつ、約15キロメートル毎時に落としたのみで、交差点を右折し始めた。
ところが、相対する乙道路からBの運転する普通乗用自動車が進んで来て、交差点の中心付近のX地点で衝突した。

2. 事故原因

Aは交差点で右折する場合、当該交差点において直進し、又は左折しようとする車両等があるときは、一時停止する等して当該車両の進行を妨害してはならない(法37)のに、その措置を講じなかったことが大きな原因である。

3. 当事者に対する指導の要点

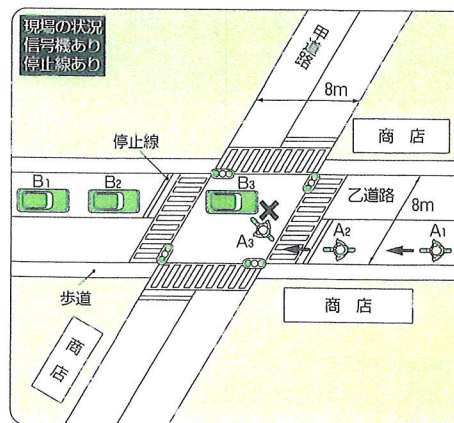
☆当事者Aの行為について

- (1) 交差点の手前約5メートルの地点で、対面する信号が青色から黄色に変わったが、この場合、「停止線で安全に停止できない場合」に該当すると考えられるので、右折のため交差点に入る行為はよいとしても、対向車線を直進してくる車両があるのだから、当該車両の進行を妨害してはならない(法37)。
- (2) 交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で直進しなければならない(法36・4)。

☆当事者Bの行為について

交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない(法36・4)。

以上のことについて指導すること。



事故事例研究



ビザ等宅配業安全運転管理協議会

顧問 樹下 輝夫

TERUO KINOSHITA

「原動機付自転車（ジャイロ）による事故事例と安全教育指導の要点」

第4 追突事故

注：SCRUM NO.16の出合頭衝突事故を第1に、NO17の出合頭衝突事故を第2に、右折・直進車衝突事故を第3にしますので、今回の追突事故を第4としました。

1. 状況

- (1) 事故発生時間 16時30分ころ、天候・雨
- (2) 事故発生場所
信号機のない三叉路交差点であり、付近に商店があって左右の見とおしがきかない。
甲道路の方が、乙道路よりも幅員が明らかに広い。
- (3) 当事者
第一当事者(A) 原動機付自転車運転中の18歳の男子、軽傷
第二当事者(B) 大型貨物自動車運転中の50歳の男子、負傷なし
- (4) 概要
Aは、物品の配達を終わり、帰店途中、甲道路を約40キロメートル毎時で走行しているBの運転する大型貨物自動車の後方を、約10メートルの車間距離をとり、B車と同様の約40キロメートル毎時で走行していた。
Aは、信号機のない三叉路交差点に近づいたあたりで、進行方向右側の、新築中のモダンな家に見とれていたため、前方を走行中のB車が、左折のため左側方向指示器を点灯させ徐行を始めたが、それに気づかず、衝突直前で気がつき、ハンドルを右に切って衝突を避けようとしたが間に合わず、B車の右後部に追突し、転倒したものである。

2. 事故原因

- Aは、(1) 新築中の家に見とれて、前方注視義務を怠り、脇見運転をしていたこと。
(2) 40キロメートル毎時で走行していたのであるから、前車との車間距離は、16～18メートルくらい必要である。それなのにそれより短い約10メートルであったこと。

3. 当事者Aに対する指導の要点

- (1) 原動機付自転車の法定速度は30キロメートル毎時であるので、これを10キロメートル毎時超過して走行することは速度違反であること。
- (2) 運転中は、脇見運転をしてはならないこと。
- (3) 道路交通法第26条では、「車両等は、同一の進路を進行

している他の車両等の直後を進行するときは、その直前の車両等が急に停止したときにおいてもこれに追突するのを避けることができるため必要な距離を、これから保たなければならない。」と規定されている。前車に接近しないで、必要な車間距離を保たなければならないこと。

(注) 道路交通法に、必要な車間距離が明示されていないのは、車両の種類、車両の制動性能、運転者の操作能力、路面の摩擦抵抗、積載量等の諸条件等によって異なるため、一概にいえなからである。必要な車間距離については、制動距離説、停止距離説等があるが、停止距離説の方が一般的である。停止距離の算出方法については、学問上は、

停止距離=制動距離+空走距離 となっている。

$$\text{※制動距離} = \frac{(\text{時速})^2}{254 \times \text{摩擦係数}}$$

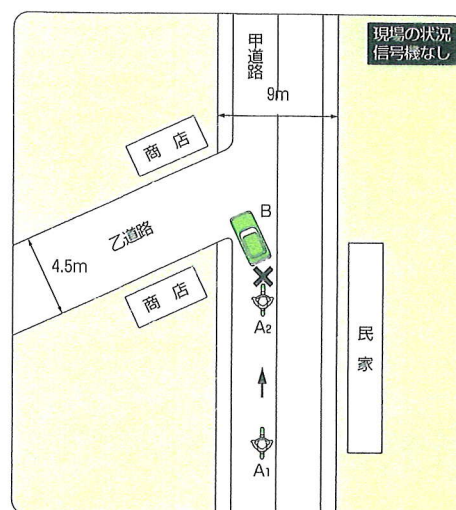
$$\text{※空走距離} = \text{秒速} \times \text{反応時間}$$

しかし、このような計算方法ではなかなか覚えにくいので、おおよその目安としての出し方として覚えておいた方がよいのが、時速のキロメートル数を二乗し、これを100で除した数をメートル単位で引き直した長さである。

例

時 速	10km	20km	30km	40km	60km	80km	100km
車間距離	1m	4m	9m	16m	36m	64m	100m

以上のことについて指導する。





ピザ宅配業安全運転管理協議会
顧問 樹下 輝夫
TERUO KINOSHITA

「原動機付自転車（ジャイロ等）による事故事例と安全教育指導の要点」

第5 右折・直進車衝突事故（サンキュウ事故）

交差点や単路において、交差点等を直進しようとするC車両が、反対方向から進行してきて右折するB車両に対し、親切心から「どうぞお先に右折をしてください。」ということで、交差点手前等で停止して右折進行を促すと、B右折車両は、「サンキュウ」ということでそのまま進行する。ところが、C車両の左後方から進行してきたA車両が、何故C車両が停止しているかを考えないで、そのまま進行してB車両と衝突する。このような事故のことを、俗称で「サンキュウ事故」といつている。

1. 状況

- (1) 事故発生時間 15時30分ころ、天候・曇り
- (2) 事故発生場所 交通整理が行われておらず、見とおしのきかない交差点
- (3) 当事者
 - 第一当事者（A）
原動機付自転車運転中の20歳の男子、重傷
 - 第二当事者（B）
普通乗用自動車運転中の40歳の女子、軽傷
 - 第三当事者（C）
普通貨物自動車運転中の25歳の男子、負傷なし
- (4) 事故の概要

Cは、直進するため交差点内に入ろうとしたところ、対向車線を走行してきて右折するB車を認めたので、B車を先に右折させようと思い、交差点手前で一旦停止したところ、B車は、「サンキュウ」ということで、急いで右折を始め、乙道路に入ろうとした。

ところがC車の左後方を走行してきた原動機付自転車運転中のAは、C車が何故、交差点手前で停車したかについて深く考えようとししないで、30キロメートル毎時の速度のまま、C車の左後方を通り抜け交差点内に入ろうとしたところ、直前にB車を発見し、急停止の措置をとったが間にあわず衝突したものである。

2. 事故原因

Aは、C車がなぜ停止しているか（C車は、反対方向から進行してきて右折する車両に、自転車より先に右折させるため停止していること。）を知らなければならないのに、漫然と進行したことが大きな事故原因である。

3. 当事者に対する指導のポイント

- (1) 当事者Aの行為について
 - ① 交通整理が行われておらず、かつ、左右の見とおしのきかない交差点に入ろうとするのであるから、徐行しなければならないこと（法42・1・1）。

- ② 「交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。」こと（法36・4）

- ③ C車が何故交差点手前で停止したのか、それは「対向車が右折し終わるのを待っているからなのだ。」ということを知識として知っておくこと。

(2) 当事者Bの行為について

Bは、右折するのであるから、法34・2の「自動車、原動機付自転車又はトロリーバスは、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の中央に寄り、かつ、交差点の中心の直近の内側を徐行しなければならない。」とされていること。

以上のことについて指導する。





ピザ等宅配業安全運転管理協議会
顧問 樹下 輝夫
TERUO KINOSHITA

「原動機付自転車（ジャイロ等）による事故事例と安全教育指導の要点」

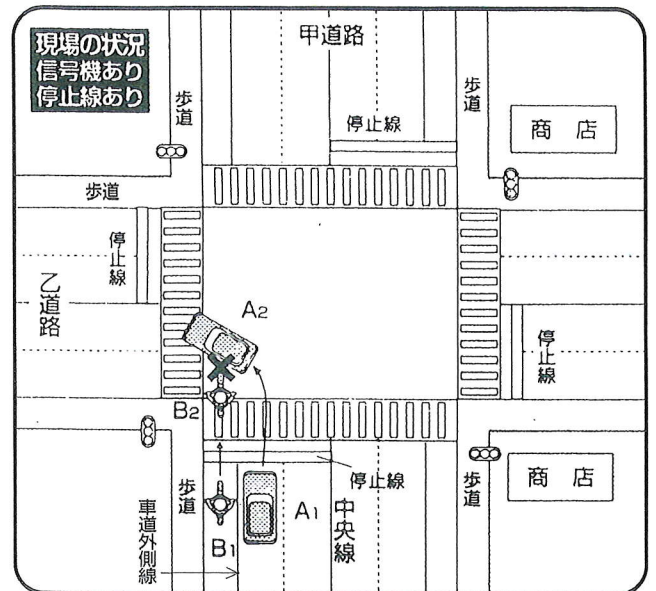
第6 左折時の衝突事故（左巻き込み事故）

1. 状況

- (1) 事故発生時間 21時20分ころ、天候・曇り
- (2) 事故発生場所 信号機のある交差点で、片側2車線道路
- (3) 当事者
 - 第1当事者（A）
大型貨物自動車運転中の45歳の男子、負傷なし
 - 第2当事者（B）
原動機付自転車運転中の20歳の男子、重傷

(4) 事故の概要

Aは、甲道路を進行中、交差点に近づいたところ、対面する信号が赤になったため、停止線手前で停止した。一方のBは、A車の後方を走行中であったが、A車が信号で停止したので、車道外側線の左側の路肩部分に入り、A車と車の前の部分を並べるようにして停車した。対面する信号が青色に変わったとき、A車はB車より僅かに早くスタートし、左方向指示器を出し、左折を始めたところ、直進したB車がA車の左前部のタイヤに衝突して転倒したものである。



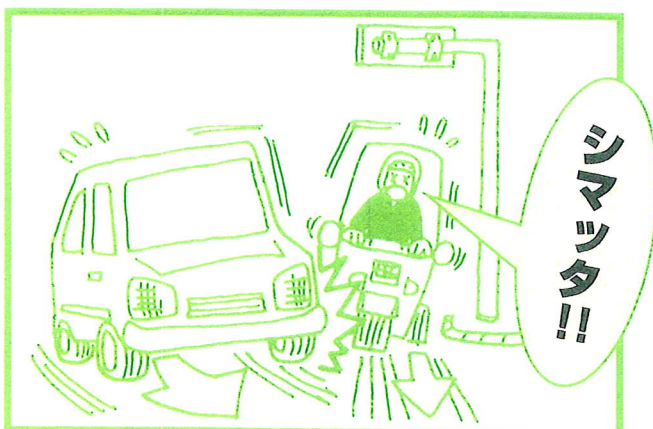
2. 事故原因

Aが、交差点手前30メートルの地点から、左の方向指示器の操作をしていなかったこと。また、一方のBは、A車は、直進するものと思込んでおり、自車を直進させたことが事故原因である。

3. 当事者に対する指導のポイント

(1) 当事者Aの行為について

- ① A車は、交差点で左折するのであるから、交差点手前30メートルの地点で、左の方向指示器を操作しなければならないのに、操作をしないで、交差点で停止して、スタートする際に初めて左の方向指示器を操作したものであるため、法第53条の合図の規定に違反している。このため、A車の後方から来た車は、A車が交差点をスタートするまで、左折するのかが分からない状況にある。



- ② 車両の左折方法について、法第34・1に「車両は、左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿って徐行しなければならない。」とされていること。
- ③ Aは、自車の左方にB車が停止していたのを知っていたのであるから、信号が青になったとき、B車が直進するのか右左折するのか、その動静についてよく確かめた上で行動をしなければならないこと。
- ④ 法第36・4に「車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。」とされていること。

(2) 当事者Bの行為について

- ① Bは、車道外側線の外側を通行しているものであるから、違法行為であること。
- ② 信号が青になったとき、A車が直進するのか、右左折するのか、その動静をよく確かめた上で行動しなければならないこと。
- ③ 法第36・4に「車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときには、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。」とされていること。

以上のことについて指導する。



ピザ等宅配業安全運転管理協議会
顧問 樹下 輝夫
TERUO KINOSHITA

「原動機付自転車（ジャイロ等）による事故事例と安全教育指導の要点」

第7

歩行者との衝突事故

1. 状況

- (1) 事故発生時間 19時30分ごろ、天候・雨
- (2) 事故発生場所 路側帯のある片側一車線道路
- (3) 当事者
 - 第一当事者（A）
原動機付自転車運転中の23歳の男子、負傷なし
 - 第二当事者（B）
路側帯で道路横断のため、立ち止まっていた65歳の女性、死亡
- (4) 事故の概要

Aは、物品の配達のため30キロメートル毎時で、甲道路を進行中、後方からC運転の大型貨物自動車（トラック）が50キロメートル毎時くらいの速度で追いついてきたのを知り、同車に追越しをさせるため、Aは、道路の左側端に寄ったところ、路側帯で道路横断のため立ち止まっていた女性の右肩に、自車の左バックミラーを接触させたため、女性はその場に転倒し、頭部損傷のため死亡したものと推定される。

2. 事故原因

Aは、前方確認を怠ったものであるが、左側端により過ぎたこと、また、徐行しなかったことが原因である。

3. 当事者Aに対する指導のポイント

法第27条第2項に「車両は、車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、最高速度が高い車両に追いつかれ、かつ、道路の中央との間に、その追いついた車両が通行するのに十分な余地がない場合においては、第18条第1項の規定（自動車及び原動機付自転車にあっては道路の左側に寄って、軽車両にあっては道路の左側端に寄って、それぞれ当該道路を通行しなければならない。）にかかわらず、できる限り道路の左側端に寄ってこれに進路を譲らなければならない。」とされており、Aが道路の左側端に寄って通行するのはよい。

しかし、左側端を通行する場合は、次のことを守らなければならない。

法第18条第2項に「車両は、前項の規定により歩道と車道の区別のない道路を通行する場合その他の場合において、歩行者の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない。」と規定されている。

「その他の場合において歩行者の側方を通過するとき」というのは、路側帯を通行している歩行者の側方を通過するときにも該当するものである。

「これとの間に安全な間隔を保ち」というのは、歩行者の安全が図られるような間隔という面から、最低1メートルは必要である。歩行者との間にこのような安全な間隔を保つことができないときは、直ちに停止することができるような遅い速度で進行しなければならないのである。

以上のことについて指導すること。

