

二輪車と四輪車の出会い頭事故

～家路を急ぐその前に～
（「人と車」10月号から）

■ はじめに

これは、(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」10月号掲載の記事に補足を加えて紹介するものである。筆者は(公財)交通事故総合分析センターの浜田信治氏である。

■ 事故事例

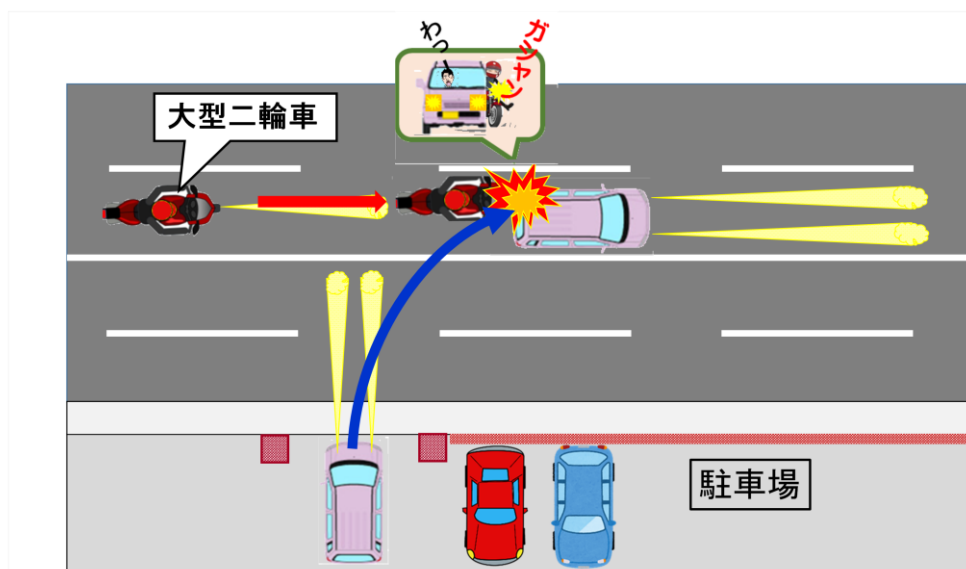
5月のある晴れた日曜日の19時頃、Aさん（50代の男性）は仕事を終え、乗用車に乗って自宅に帰ろうとしていた。自宅に帰るためには片側二車線の広い道路を右折しなければならない。

Aさんは一旦停止して左方向を一瞥したが、車がいなかったため、右方向から車が来ていないことを確認して発進した。手前の車線を横断し、右にハンドルを切って第二車線を走行し始めたところ、後ろから強い衝撃を受けたので50mほど走って路肩に停車した。

そのとき、乗用車の左後方が大破しており、路上に大型二輪車と男性が倒れているのを発見した。

二輪車を運転していたBさん（40代の男性）は、ツーリングを終えて自宅に帰るところで、Bさんは第二車線を走っていた。あわてて回避行動をとったが間に合わず、乗用車の左後方に衝突して全身を強打し、縁石のところまで飛ばされた。そして救急車で搬送されたが、数時間後に亡くなった

下図がその状況であり、当該記事の挿図を基にして作成した。



二輪車と四輪車の出会い頭事故事例（作図：浅原）

■ 事故原因の分析と対策

● Aについて

道路を横断する際の左方向の状況確認が不十分であったことがあげられる。本例のように、片側二車線以上の広い道路の場合は通過するまでにある程度の時間を要する。

発進時に確認した際に見えていなかった車が接近してくる可能性がある。右方向から接近してくる車両だけでなく、左方向から接近してくる車両についても、よく確認しなければならない。また、中央付近で再度左方向を確認すべきであった。

交通量が多い場合や流れが速い場合は右折をあきらめ、左折して回り道をするなどの選択肢を考えることも必要である。

● Bについて

前方に対する注意不足が最大の要因である。四輪車に比べて車体の小さい二輪車は周囲から見えにくく、速度が増せば遠くから急激に近づくことになるので、より一層見えにくくなる。また、運転者自身も速度が増すことで視野が狭くなり、脇からの飛び出しなど、側方からの危険を察知しにくくなる。

自分の存在を周囲に確実に視認してもらえるよう、また、走行中に起こりうる様々なアクシデントに対応できるよう、必要に応じて速度を落とすことが求められる。

■ データから見る事故の実態

本例のような「二輪車対四輪車の出会い頭事故」につき、直近の5年間（2012年～2016年）の事故分析データを取ったものが右の表である。

二輪車対四輪車の出会い頭事故は、二輪車事故では最も多い事故類型で直近5年間で死者数が二輪車事故全体の23%、負傷者数が30%を占めている。そして、大部分が「人的要因」によって引き起こされている。

御承知のように、第1当事者（1当と略記）とは、過失割合が大きい方、第2当事者（2当と略記）とは、過失割合が小さい方をいう。

1 当二輪車側人的要因	
人的要因	割合
人的要因なし	0%
前方不注意(内在的)	5%
前方不注意(外在的)	3%
安全不確認	75%
動静不注視	5%
予測不適	3%
交通環境	7%
操作不適	1%
調査不能	1%

2 当二輪車側人的要因	
人的要因	割合
人的要因なし	27%
前方不注意(内在的)	1%
前方不注意(外在的)	1%
安全不確認	41%
動静不注視	20%
予測不適	7%
交通環境	2%
操作不適	1%
調査不能	0%

1 当四輪車側人的要因	
人的要因	割合
人的要因なし	0%
前方不注意(内在的)	3%
前方不注意(外在的)	3%
安全不確認	85%
動静不注視	5%
予測不適	2%
交通環境	2%
操作不適	0%
調査不能	0%

2 当四輪車側人的要因	
人的要因	割合
人的要因なし	9%
前方不注意(内在的)	2%
前方不注意(外在的)	25%
安全不確認	61%
動静不注視	12%
予測不適	11%
交通環境	3%
操作不適	0%
調査不能	0%

「前方不注意」には「内在的」と「外在的」があり、前者は「漫然運転」である。これは、心理的・生理的な要因によって前方への注意が散漫になり、危険状態を認識できなかったり遅れてしまうことを指す。居眠り、ぼんやり、考え事をしながらの運転がそうである。また、後者は「脇見運転」である。我々は危険だと思えば注意するし行動も慎重になるが、「ここは安全だ。危険はない」と思えば脇見運転をしてしまう。

「安全不確認」は、「危険はないだろう」との思い込みや経験則などから生じる不安全であり、すべての分類で最多となっている。確実に安全確認を行うことで事故の多くが回避できる。

「動静不注視」とは、相手の存在を発見はしていたが、危険はないと判断し、その動静の注視を怠ったことをいう。1台前の大型車を見ていて、動いたので、それに引きずられて進行したが、前車が止まったままであったので追突したような例である。「こんな運転はしないだろう」と自分勝手な思い込みをすることが隠れた要因としてあげられる。また、「予測不適」とは、「相手はルールを守るだろう」「相手は譲ってくれるだろう」との相手に対する判断ミスである。

「動静不注視」及び「予測不適」は判断ミスであり、「周囲の車が必ずしも交通ルールに沿った動きをするものではない」ということを意識して注意を怠らないことが大事である。「交通環境」とは、道路や交通等に関する誤認識である。

2当二輪車では「人的要因なし」が27%と顕著である。例え自分が交通ルールを守っていたとしても、「自分は見られていないかも知れない」という意識を持って運転することで、いわゆる「もらい事故」を減らすことができるだろう。

以 上