

二輪車と四輪車の出会い頭事故

～十字路の偶然～

(「人と車」2017年12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」2017年12月号掲載の記事を紹介し、若干の補足説明を行うものである。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

10月のある土曜日の午後、Aさん(30代の男性)は乗用車で、広々とした田園地帯の真っすぐな道路を時速約30キロで走行していた。前方には直行する優先道路との十字路交差点があった。そこには一時停止の標識があったが、Aさんは一時停止や左右の確認を行うことなくそのままの速度で交差点を通過しようとした。ところが、交差点に差し掛かったとき、突然左方から二輪車が来ているのを発見し、急ブレーキを掛けたが間に合わず、二輪車の側面に衝突してしまった。

二輪車(原付二種)を運転していたBさん(40代の男性)は、同じ田園地帯の真っすぐな道路を時速約50キロで走行していた。前方に交差点があり、乗用車が右方向から来ているのは分かっていたが、自分が優先道路であるためにそのまま通過しようとした。

ところが、右方向から来た乗用車に衝突され、Bさんは二輪車とともに左前方に飛ばされ、下肢に重傷を負った。

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。

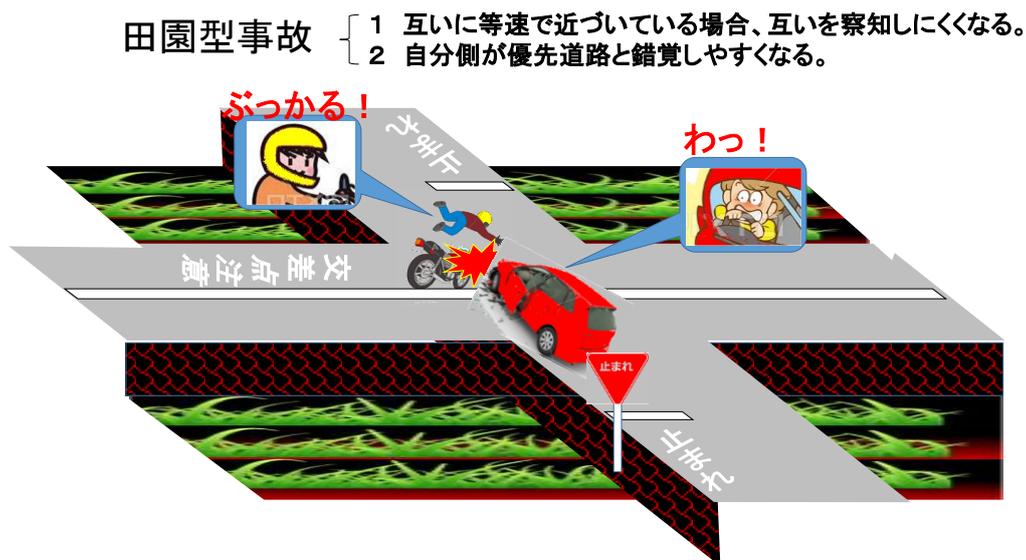


図1 二輪車と四輪車の田園型事故(作図:浅原)

■ 事故原因の分析と対策

● Aさんについて

Aさんの一時停止不履行が最大の原因である。しかし、AさんがBさんを直前まで察知できなかったのには「田園型事故」又は「十勝型事故」と呼ばれる事柄が影響している。これは次のようなものである。

① 互いに等速で近づいている場合、互いを察知しにくくなる

ピラーやサイドミラーに隠れた状態が続きやすい。前方を注視し続けた場合、特に視野側方が見えにくくなる。そのまま進めば衝突（コリジョン）する進路（コース）を進むため、その現象を、航空機を含めて「コリジョンコース現象」と呼ぶ。

② 自分側が優先道路と錯覚しやすくなる

交差する道路の幅が狭く見えるため、自分側が優先と勘違いしてしまう。さらに、相手側が比較的小型で視認性の劣る二輪車であったことも影響している。進行方向だけでなく、左右の状況も確認する必要がある。

● Bさんについて

近づいてくる乗用車の動静に注意していれば、事故を回避できた可能性がある。たとえ自分が優先であっても、相手が判断を誤って進行してくる可能性を考え、注意を怠らないことが大切である。

■ データから見る事故の実態

筆者は、今回の事例のような出会い頭事故のデータを2012～2016年の5年間にわたって分析し、右図のような三つの分類にまとめた。

今回の事例は「非市街地」である。非市街地では、死傷者数で見ると19%であるが、死者数で見ると43%であり、市街地に比べて死亡率が高く、事故の重大化が伺える。

今回の事例を参考にして、安全確認を励行することで、より安全な運転に努めてもらいたい。

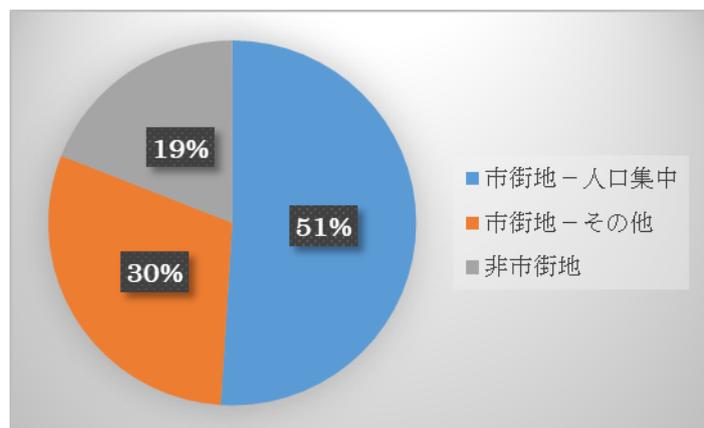


図2 二輪車乗車中出会い頭事故死傷者数の地形構成割合（2012～2016年 全当事者120,457人のデータ）

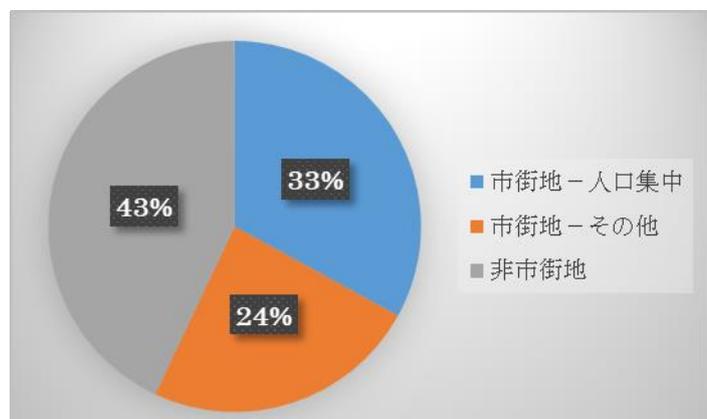


図3 二輪車乗車中出会い頭事故死者数の地形構成割合（2012～2016年 全当事者843人のデータ）

(終わり)