

事故事例に学ぶ 149  
左折四輪車による二輪車巻き込み事故  
(「人と車」11月号から)

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」11月号掲載記事の概要を紹介する。筆者は(公財)交通事故総合分析センターの木下義彦氏である。図は記事をもとに SDA が作成した。

■ 事故の概要

晴天の午前 7 時台に通勤で毎日通る片側 1 車線の道路を普通乗用車で走行していた A さん(40 代男性)は、信号機が設置されていない十字路交差点で左サイドミラーを少し確認しただけで左折のウインカーも出さずに約 15 キロの速度で左折した結果、左後方から約 35 キロの速度で直進してきた B さん

(40 代男性)の二輪車に車体左側を衝突させてしまった。

B さんは前方を走行する A 車がセンターライン側に寄ったので右折するものと思って A 車の側方を通過しようとしたところ、A 車が目前で左折を開始したためにブレーキを掛ける間もなく衝突してしまい、約 10m 先で転倒停止した。この事故により、B さんは車体側面により脚部の骨折を、路面との衝突で胸部の骨折を負ってしまった。

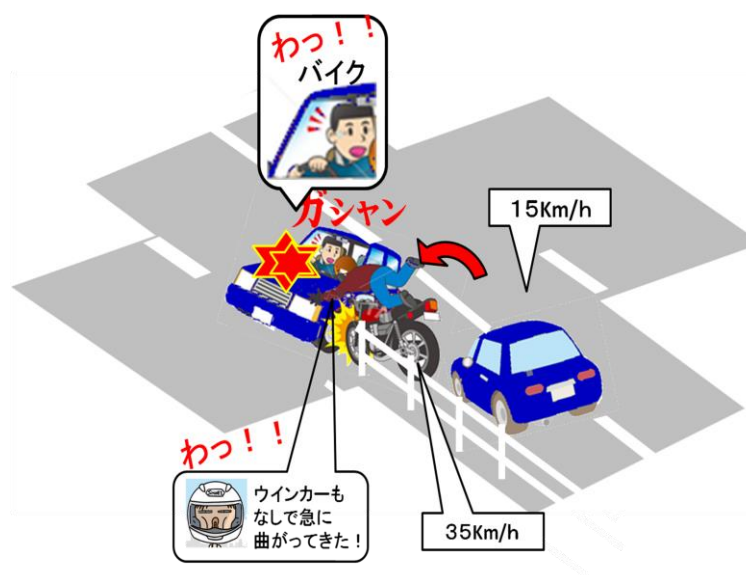


図 1 事故の状況

■ データから見る事故実態

では、四輪車と二輪車の事故はどの程度発生しているのだろうか。令和元年に発生した全死傷事故 381,237 件のうち、第 1 当事者の四輪車と第 2 当事者の二輪車の死傷事故は 38,343 件発生しており、これは全体の 10.1%に相当する。この四輪車対二輪車の事故発生状況を図 2(次頁)に示す。これによると、出会い頭事故と右折直進事故でちょうど半分を占めるが、これらに続いて左折事故が三番目に多い事故形態であることが分かる。

左折事故の多くは、左折しようとする四輪車が後方から直進してくる二輪車を巻き込んでしまう形態であると考えられる。では、左折事故の際の双方の速度はどのようになっているのだろうか。統計データには衝突速度の情報はないので、代わりに事故直前に当事者が危険を認知した時点の速度を意味する危険認知速度の分布をしてみる(次頁図 3)。

四輪車の危険認知速度は、左折中ということもあり、大半が時速 20 キロ以下だが、二輪車は直進走行中が多いと考えられ、時速 30 キロをピークに 40、50 キロの速い速度域でも多くの事故が発生

していることが分かる。今回の事故例では二輪車の走行速度が約 35 キロであったために重傷で済んだが、速い速度域での事故では死亡する危険性も高く、左折時の巻き込みは極めて危険な事故形態であるといえる。

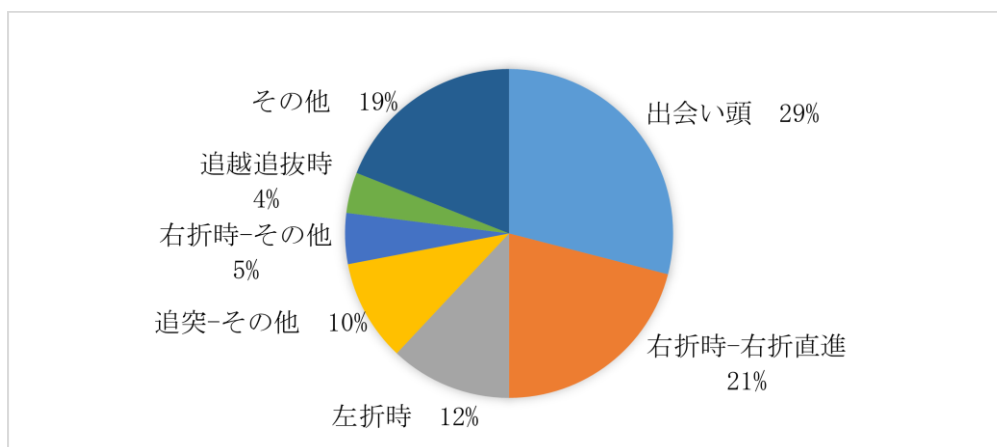


図 2 1 当四輪車と 2 当二輪車の事故の発生状況（令和元年、n=38,343 件）

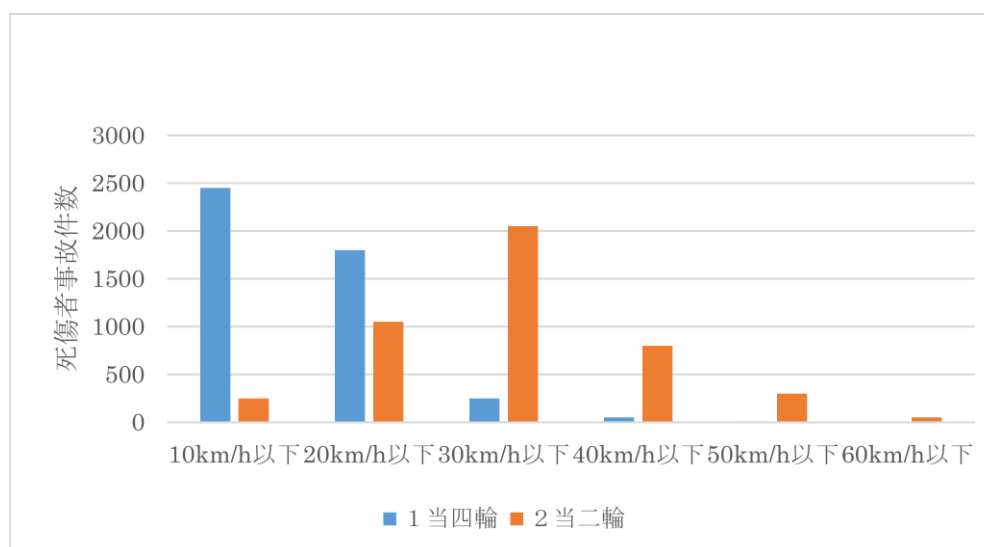


図 3 左折巻き込み事故時の危険認知速度の分布（令和元年）

### ■ 安全運転に生かす

今回の事例では A さんがサイドミラーを少し確認しただけで十分な後方確認をしていなかったこと、また左折ウインカーを作動させなかったために後方から接近していた B さんが危険を予測できなかったことが主な原因である。また B さんも、前方の A 車がセンターライン側に寄ったので右折すると判断して車の左側を追い越そうとして事故に遭ったが、A 車は右折のウインカーを作動させていなかったため、B さんの不十分な安全確認や判断ミスがあったことも事故の要因になっている。

このような左折事故を回避するためには、左折車は確実な後方確認とウインカーによる周囲への左折の意思表示を行うことが大切である。また、車体の側方はサイドミラーに映らず死角になっているので、直接の目視確認による側方の安全確認も併せて行う必要がある。直進二輪車に関しては、今回のような前走車の急な左折にも対応できるように安全な車間距離を維持するとともに、可能な限り前走車のミラーの死角に入らない位置で走行するようにしよう。

以上