

目からウロコの安全講習の実況中継
第 5 回 リスクを塊で捉える②
交差点事故を防ぐ

「人と車」2021 年 1 月号に掲載された記事の概要を紹介する。筆者は東京海上日動リスクコンサルティング(株) 主席研究員の北村憲康(きたむら・のりやす)氏である。図は同記事をもとに SDA が作成した。

■ 重要事故パターン

企業の交通事故をパターン分類することにより、リスクの塊を見つけることができた。前回示したように、重要事故パターンでは、①交差点・直進、②一般道・直進の二つが頻度も重度も高く、③交差点・右折、④交差点・左折、⑤施設出入口・左折の三つで重度が高く、⑥駐車場・バックでは頻度が高いことが分かった。

頻度・重度ともに高い事故パターンはもちろん、いずれかが高いものは対策を強化する必要がある。また、六つの事故パターンのうち半分が交差点事故に関するものであることも分かる。

■ 交差点事故のリスク

企業の交通事故のみならず、交通事故全体を見ても、相手のある事故の約 60%は交差点及びその付近で起きている。交通事故対策を考えるとき、まずは制限速度の遵守と適正な車間距離の維持が言われやすいが、事故分析を踏まえると、交差点への進入時の注意がより重要であることが分かる。

交差点事故といっても様々あるので、交差点ごとに信号機の有無、また、「信号機あり」では自車が青信号時かそれ以外か、「信号機なし」では自車が優先時か非優先時に事故を分ける必要がある(図 1)。

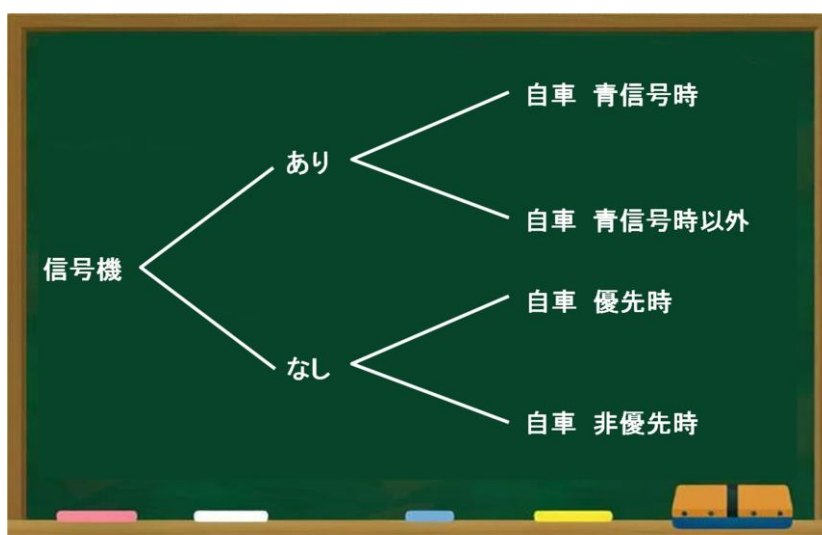


図 1 交差点事故の分類

■ 自社の交差点事故の分類

あるタクシー会社の交差点事故を分類したものを示す。保有台数は60台程度の会社だが、1年間に起きた交差点事故は合計で13件、このうち、「信号機あり」が5件、「信号機なし」が8件であった。さらにそれぞれの事故を詳細に分類すると、信号機ありでは自車が青信号時に5件、信号機なしでは自車が優先時に8件であった。

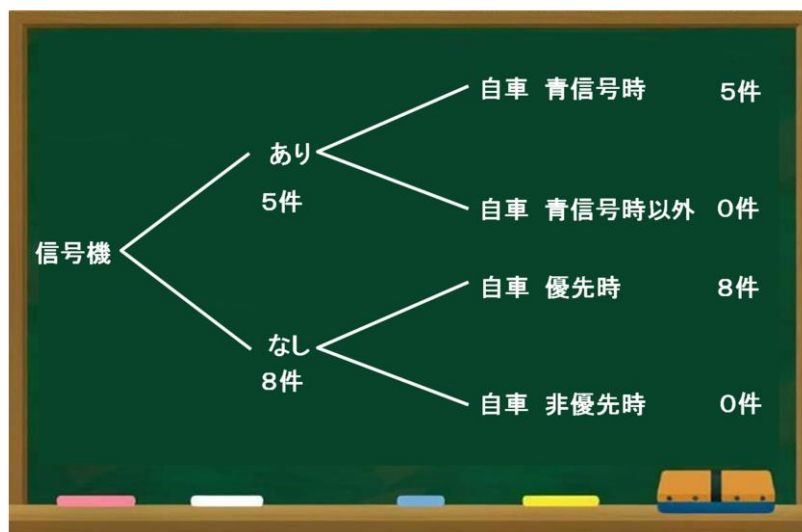


図2 あるタクシー会社の交差点事故の分類

つまり、このタクシー会社で

は自車側の信号無視あるいは交差点手前の一時停止無視などの違反が事故原因になっていないことが分かる(図2)。

簡単な事故分類だが、この程度の分類も、正確にできている企業は少ないと筆者は感じている。まずは自社の交差点事故を分類し、信号機の有無、違反の有無をもとに分類してみることは重要だ。これにより、自社に違反などが少ない**低過失型**なのか、違反が多い**高過失型**なのか、あるいは**混合型**なのかをチェックすることができるからだ。

■ 意外と多い低過失型

筆者が多くの企業の事故分析をして感じることは、交差点事故の場合、違反などが少ない低過失型が多いことだ。つまり、「信号機あり」では自車青信号時、「信号機なし」では自車優先時の事故が多いということだ。この理由として、仮説にすぎないが、企業の場合はその大半が業務中の運転であり、一般個人の運転に比べ交通法規などへの遵法精神を高く持って運転していることが多いのかもしれない。

一方で、社用車の扱いとなると、車の扱い自体はマイカーよりも雑になりやすい傾向もある。交通法規の遵守は、ひとたび違反をすれば企業内にも知れ渡るものであり、ドライバーはこの点を恐れ、慎重な姿勢を取るものの、車の扱い自体は特に大きな損傷でなければ企業内で訴求されることは少ないので、この点は緩く捉え、扱いが雑になりやすいということかもしれない。

■ ある経営者の本音

「自車側に過失がある事故はなくさなければいけない。だけど、過失がない事故は仕方ないよね。ドライバーにも、そこまで事故防止を徹底しろとは言えない」。これはある物流企業の経営者が筆者に寄せた言葉だ。**経営者の事故防止に対する本音**ともいえる。しかし、端的に言えば、こうした考え

方が、低過失型の交差点事故を減らせない根本の理由とも言える。つまり、事故の主たる原因を、違反などの自車側のドライバーの過失に限定する考え方である。

■ 交差点事故とは

「違反をしなければ事故は防げる」という考え方は、正しい面もあるが、とりわけ、**交差点の事故には通用しない**。なぜなら、交差点とは、異なる交通流が交差するポイントであり、自身が正しくても、交差する相手が違反のない正しい行動を取るとは限らないからだ。したがって、自身が100%違反のない運転をしても、相手が交差点で違反をしているところに遭遇すれば、たちまち事故に巻き込まれてしまう。

企業の経営者や管理者は、「自車側が違反をしていなければ事故になるのは仕方がない」とは考えず、**自車が事故に遭わないために何をすべきか企業内に徹底する必要がある**。具体的には、交差点への進入方法に関する指導を強化し、安全行動を徹底することである。

【信号機あり・青信号時】

まずは「信号機あり」の場面である。この場合、相手車に違反があるとすれば、交差点手前の進路変更不可ゾーンでの進路変更、速度違反、信号無視となる。自車は、相手のこれらの違反を想定した交差点進入をしなければならない。具体的な運転行動では以下の5項目が求められる。

①交差点手前で大きな加速をしないこと ②交差点手前から交差点内の左右進入危険を確認すること ③速度違反をしないこと ④交差点内でも大きな加速をしないこと ⑤左右に危険を見つけたら、停止あるいは減速を徹底すること

【信号機なし・優先時】

次に「信号機なし」の場面である。この場合、相手車に違反があるとすれば、一時停止無視、速度違反となる。ただし、信号機なしの場面は相手車だけでなく、相手者(自転車と歩行者)にも注意を強化する必要がある。具体的な運転行動では以下の5項目が求められる。

①交差点手前で加速をしないこと ②交差点手前から交差点内の左右進入危険を確認すること ③速度違反をしないこと ④交差点内でも加速をしないこと ⑤自転車、歩行者を見つけたら、加速して近づかないこと

信号機あり・なしの時の違いは、交差点進入時の加速レベルである。信号機ありでは、多少の加速をしなければ通過が困難な場合があるので、**大きな加速をしないこと**としているが、信号機なしでは、**加速自体を控える**ようにしている。また、信号機ありの「危険を見つけたら」、あるいは信号機なしの「自転車、歩行者を見つけたら」という点では、「見つける」という認知だけではなく、もう一歩踏み込んで、「**自車が加速状態で近づかない**」、さらには「**離れる**」こと自体を求めている。例えば、信号機なしの交差点手前で、加速して自転車を追い越すことは控えるということだ。加速して自転車を追い越すことは仕方がないと思う経営者やドライバーは、交差点での事故や自転車との事故を防ぐことはできないということだ。交差点及びその周辺では、自転車や歩行者などの危険を見つめるだけでなく、そのような危険から「**離れきる**」運転までを安全運転と考えなければならないのだ。

以上