

## 無信号交差点での自転車事故

(「交通安全教育」4月号から)

はじめに

(一財)日本交通安全教育普及協会発行「交通安全教育」4月号掲載記事「事故を考える」の一部を紹介する。筆者はNPO法人交通事故解析士認定協会理事長の上山 勝氏で、実際の事故をもとに書かれたものである。この機会に「導流帯(ゼブラゾーン)」についても考える。

### ■ 事故現場の交差点の状況

事故現場は図1のような無信号交差点で、一時停止線や横断歩道が整備されており、「通学路」であることも標示されている。

周囲には大型の店舗や倉庫が多くあるが、4.2~5mの歩道が整備されており、見通しはよい。

交差点は、中央線で区分された片側1車線の広い道路(幅員約9.2m)と中央線のない幅員約5mの狭い道路が斜めに交差したものである。

広い道路には導流帯(ゼブラゾーン)を設けて幅員を狭めてあり、環境のよい交差点である。筆者が現地を視察した際には、歩行者や自転車が頻繁に通行していた。走行車両は比較的低速度で通行しており、運転者が注意を払って走行していることが伺えた。ただし、路側帯にある導流帯に、複数の軽トラックが駐停車していたそうである(荷物の積み下ろし等のためと思われる)。

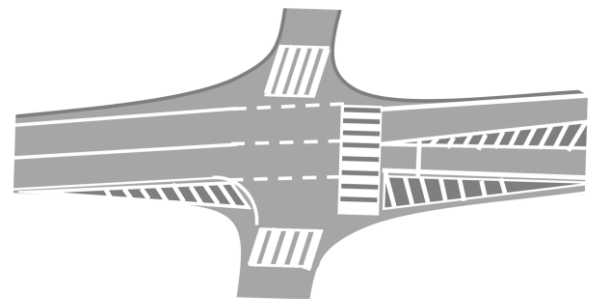


図1 事故現場の交差点

### ■ 事故状況の再現

事故当時は大型トラック1両と、軽トラック2両が導流帯に停まっていた。道交法第44条によると①交差点の側端、又は道路の曲がり角から5m以内の部分、②横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ、5m以内の部分は駐停車禁止である。

図2は、衝突1.5秒前で、大型トラックによって、完全に視野が妨げられた状態である。本事案において、大型トラックは横断歩道のごく近くに駐車しており、明らかに道交法違反である。

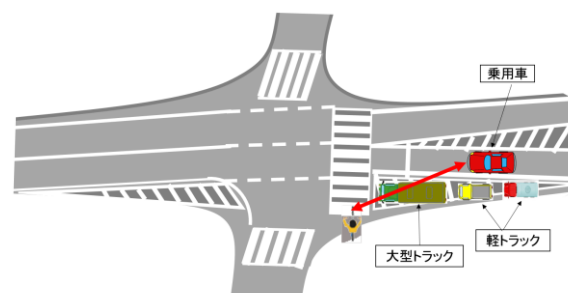


図2 衝突1.5秒前

図3は衝突1.0秒前の状況で、まだ自転車と自動車の運転者の視野が互いに遮られている。

図4は衝突0.5秒前の状況で、両運転者の視野に急にお互いの車両の姿が飛び込んできた状態であり、即座に対応できる状況ではない。

図5は衝突時の状況である。自転車の乗員の年齢・性別は書かれていないが、衝突時にボンネットに乗り上げたのち、路上に投げ出された。

頭部が路面に衝突しなかったため、肋骨骨折などの重症だったが命は助かった。

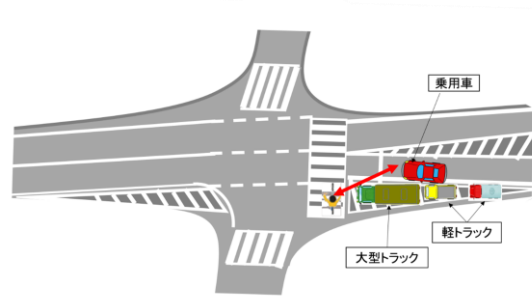


図3 衝突1.0秒前

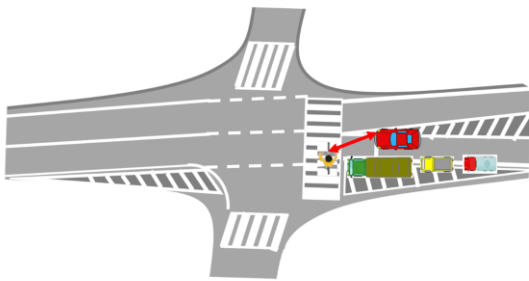


図4 衝突0.5秒前

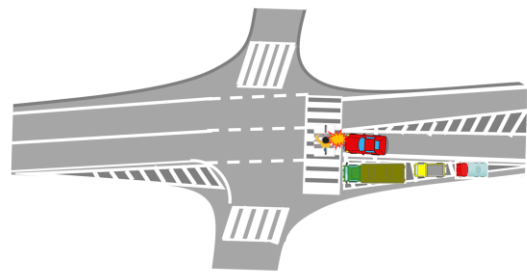


図5 衝突

#### ■ 導流帯（ゼブラゾーン）について

導流帯は「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（昭和35年12月17日総理府・建設省令第3号）で規定されており、「車両の安全かつ円滑な走行を誘導する必要がある場所」に設けられている。

道路標示には「規制標示」と「指示標示」があり、導流帯は後者で、道交法で規定されておらず、この中に入っても罰則はない。今回の例のように、駐停車も、道交法に違反しない場所であれば許される。逆に、右折しようとして導流帯に従って右折レーンに出たところで、後ろから導流帯を走ってきた車両に衝突したら、こちら側の過失責任が大きくなるという妙なものである。

ただし、図6のように黄色で囲まれたものは、道交法第17条第6項で規定された「規定標識」であり、車両は立入れない。

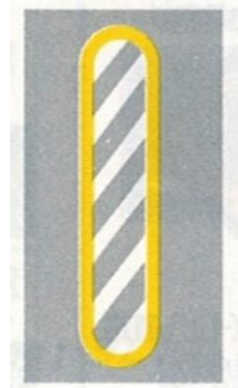


図6 立入り禁止部分

おわりに

この事故の原因は、大型トラックの運転手が車両を横断歩道のごく近くに停車させたことにある。しかし、自転車の乗員としては、一歩先を読んで防衛運転に努めるよう心掛けなければならない。

以上  
(作図：浅原)