

信号機の無い交差点での事故を考える

(「人と車」 6月号から)

はじめに

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」6月号掲載記事「明暗・色彩と交通安全 第11回 一信号機の無い交差点での事故を考える」の一部を紹介する。筆者は高知工科大学・篠森敬三(しのもり・けいぞう)教授である。

これは、高齢の自動車運転者の事故防止について書かれている。高齢運転者がどのような運転傾向を示すかを学び、貰い事故回避のために役立てていただきたい。

■ 出会頭での自転車と自動車の事故

交通事故総合分析センターの「自動車と自転車の死傷事故の分析」資料によると、平成28年度の道路形状の構成率では、「交差点」が69%を占め、車道での死傷事故の事故類型では、最大の26%が出会頭事故であった。自転車の自動車との出会頭事故は、自転車事故全体の55%であった。

特筆すべきは、自動車運転者の年齢構成比率である。35～44歳が20%強で最も多く、65～74歳は15%強、75歳以上は6%程度であった。つまり、高齢者の方が安全という結果であった。

総合的に考えると、自転車の速度が約15km/hと遅いことが高齢者の反応時間の遅さをカバーしていると考えられ、認知症でない高齢者は、自転車を視認すると直ちに減速する等慎重な運転をしていることが伺える。

■ 高齢者の信号機のない交差点での危険性

その一方、より速い自動車や自動二輪車が相手の場合や、速度がまちまちな歩行者、自転車、自動車が混在する状況下では加齢による悪影響が出てくると予想される。高齢者の出会頭事故の65%が信号機のない交差点での事故であり、信号機のある交差点での事故18%の3倍である。

信号機のある交差点では、交通量があると前車に追従すればよいことや、信号機で制御されて判断負荷が小さいことから、加齢による影響が出にくい。その一方、信号機のない交差点では、一時停止後からの発進後、自車を制御しつつ、他の自動車、自動二輪車、自転車、歩行者の動きを見ながら判断をしなければならない。

相手の車が生活道路から幹線道路(優先道路)に進入する場合を考える。生活道路から幹線道路に出るためには一時停止しなければならない。一時停止したあとに交差点に入るタイミングと、自車が交差点に入るタイミングが重なることがある。この場合、道交法では生活道路からの車が再度停止しなければならない。このような場合、他車との距離や減速状況を見ながら、手での合図やパッシングを行うなど、複雑な状況判断を行いながら交差点に進入しなければならない。

高齢者は、長年の経験を生かして一般的な変化に対応するのは得意だが、直近で個別の状況変化に対応する能力は低下している。また、快適な記憶だけが残りやすい(悪いこと

は忘れる) 傾向がある。たとえば、高齢者は、生活道路から2台続けて幹線道路に入ろうとする傾向がある。信号機のあるなしに注意が向かず、信号機のある交差点と同じ振る舞いをする傾向があり、あるいは、前回、先頭の車両だったときに譲ってもらった記憶のみが強く残っていて、今回も譲ってもらえると考えて幹線道路に入ることが考えられる。

ただ実際には、生活道路から幹線道路に入る場合の事故の傾向には、運転者の年齢の影響がほとんど見られない。しかし、逆の立場で、幹線道路を走行時に他の車が生活道路から進入してきた場合、高齢運転者の対自動車事故比率が37%から55%へと大きく増大している。このことは、高齢運転者の車が不用意に交差点に進入しても、幹線道路の一般運転者側が事故を回避していることを物語っている。

■ 信号機のない交差点での事故を防ぐには

高齢運転者が幹線道路走行時に信号機のない交差点を通過する場合は、「高齢運転者は他車の交差点進入に対する安全余裕（マージン）が小さい」ということを自覚して法定速度を守る必要がある。過去において全く危険なく走行した記憶に基づいて、全く注意・警戒することなく漫然と交差点に進入していくと、無理な進入をしてくる車両に対するとっさの対応が難しくなる。また、高齢運転者が生活道路から幹線道路に進入する場合には、単に前車に追従せず、緊張感をもって慎重に運転しなければならない。

一方、一般の運転者は、高齢運転者が交差点への進入に注意を払っていない、あるいは高齢運転者は「高齢運転者標識」によって道を譲ってもらえる機会が多いので、今回も万一、交差点に入るタイミングが重なれば、「自分が減速しなくても譲ってもらって先に交差点を通過できるだろう」と考えている可能性についても考慮する必要がある。そのため、やはり安全マージンを大きくとりながら進入することが大切である。一般運転者であれば減速によりタイミングが調整できる場面であっても、高齢運転者はそれができないこともある。

以 上