

「交通安全の誤解」  
～良識ある企業安全構築のために～  
事故多発交差点から学ぶべきこと 2

はじめに

これは「人と車」2019年4月号に掲載された北村憲康氏(東京海上日動リスクコンサルティング ㈱主席研究員)の論文の要旨を紹介するものである。

■ 事例研究の場

● 交差点の概要

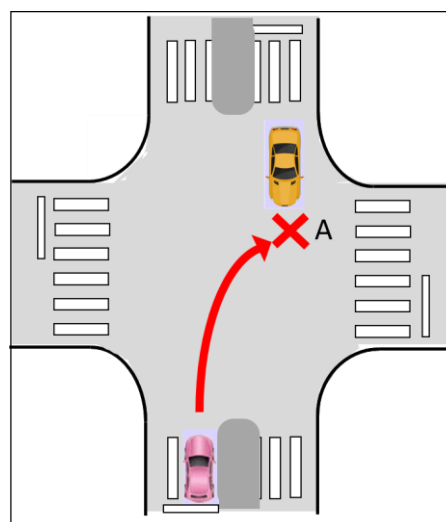
信号機:あり、右折信号:あり、左折信号:なし、片側車線数(自車):3、片側車線数(相手):3、中央分離帯:あり(大)、周囲の施設出入口:あり、周囲の駐車スペース:なし、自車からの見通し:悪い、相手からの見通し:悪い、交差点の規模:大。

● 事故の状況

発生件数:10、死者数:1、負傷者数:11、人身事故:7、物損事故:3、追突事故:2、出会い頭事故:1、右折事故:5、左折事故:1、その他:1。ここで「右折事故」とは、右折車と直進車の事故、いわゆる「右直事故」をいう。

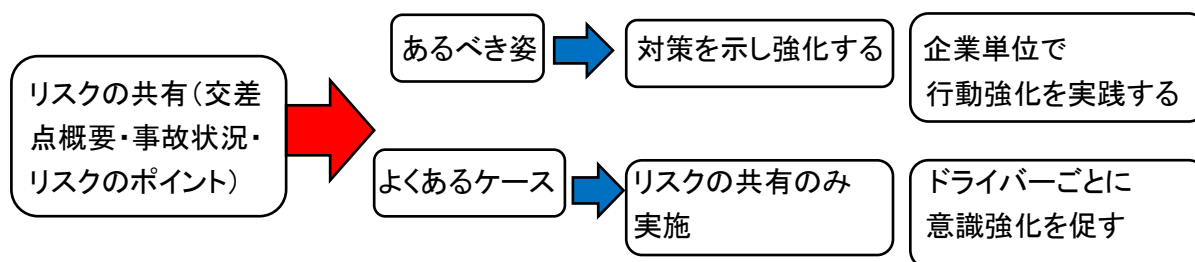
■ リスクの共有

交差点の概要を把握した上で、当該交差点におけるリスクを共有する。ポイントは、右折信号のある交差点なのに、大規模で大きな中央分離帯のある交差点では右折事故が起きやすいということである。高速道路高架下などで多いが、中央分離帯が横に広く大きく設置されていると、右折時に双方から相手車両が見えにくく、信号だけを頼りに確認をせずに大きく加速したり、また、信号を無視したりすると大事故につながる(右図)。



■ 対策の強化

これまで交差点の概要把握とリスクの共有を行ったが、安全教育はそこで終わってはいけない。何らかの対策を考える必要がある。下図のようにリスクの共有までを教育の範囲として、あとはドライバー任せにすると、ドライバーの意識次第で行動に差が出る。対策を示し、具体的な行動を示して対策を強化することによって、ドライバーの意識や行動に差が出にくくなる。このように、リスクの共有と対策の強化を一对にして実践することが重要となる。



## ■ 対策強化の内容

右図は右折時の対策強化の内容をイメージで表している。

ポイントは三つある。

①右折時は確認しなければならない箇所が多い。

②それらを確認するためには時間をかけて右折する必要がある(大きく曲がる)。

③実際にはショートカットして小さく素早く右折することが多い(ショートカット右折)。

ポイントにある「大きく曲がる」とは、交差点中心よりも大きく曲がることではなく、中心の内側ぎりぎりまで使って時間をかけて大きく加速しないで曲がるということである。

右折は、交差点規模にもよるが、規模が大きければ大きいほど右折自体の距離が長くなり、加速をしやすくなる。必要最小限の加速は構わないが、信号の変わり目などに大きく加速することなどが、結果的に事故原因となる。右折時は右折中に大きく加速しないことを前提に、多くの確認箇所をクリアすることを考えなければならない。

おわりに

各企業における教育の実際は、地点情報の共有に留まることが多いようである。まずは公開情報や企業情報を用いてリスク情報の共有にまで引き上げる必要がある。しかし、リスク情報の共有に留まってしまうことは教育として十分ではない。リスクの共有だけではその後の具体的な行動がドライバー任せになってしまうからである。教育は、何らかの対策の強化を加えたものでなくてはならない。

今回は右折の例を挙げたが、ポイントを明確にして、運転目標となるような行動のあるべき姿を示すことが重要となる。地点情報に留まらず、交差点概要(環境情報)、リスクの詳細(リスク情報)、強化ポイント(対策としての行動)の三つを内容とした教育が望まれる。地点ベースではなく、リスクベースの安全教育ができるといい。



(作図: 浅原)

以上