

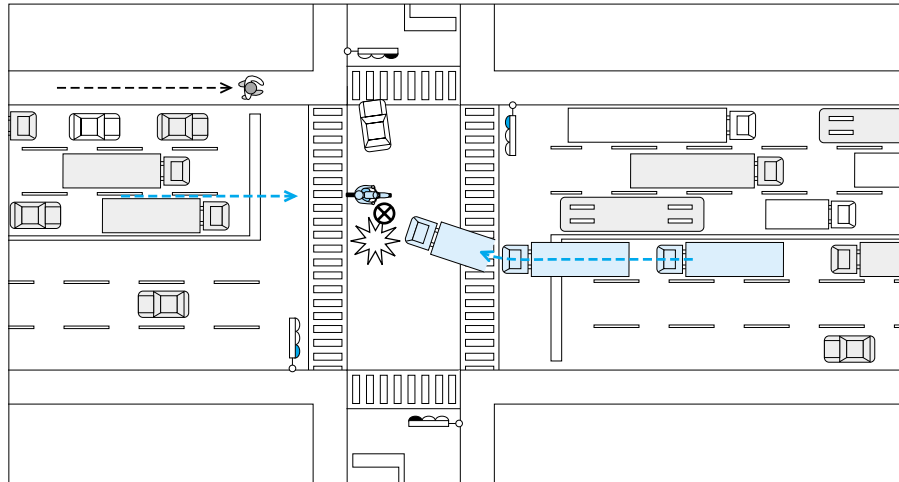
# 職場における 交通安全指導

Part 62

事故事例に学ぶ

29

## 交差点を右折する際、二輪車に衝突



### 事故の概要

#### 発生状況

日 時：平成17年7月某日 午後6時30分頃  
天 候：小雨

#### 道路状況

片側3車線の県道と片側1車線の市道が交わる信号機のある交差点

#### 事故の当事者

運転者A（普通トラック）：24才、男性  
被害者B（自動二輪車）：22才、男性

#### 被害状況

A：前部バンパー左側擦過痕  
B：右手首骨折、腰部打撲等（全治3か月）

当該事故発生交差点を右折し、自社に向かう途中であった。

交差点の信号が「青」であることを確認し、右折するため前方の乗用車に続き右折帯を進行していた。その際、対向車線の状況は前方で発生した多重事故の影響で、交差点の前後とも3車線は間断なく渋滞していた。

Aは、前方の乗用車がスムーズに右折を行い、交差道路の横断歩道を通じたのを見て、自車も続いて右折を開始しようとしたところ、対向車線沿いの歩道を横断歩道に向かって通行中の歩行者を認めた。

そこでAは、歩行者が横断歩道を渡るのを確かめてから通過しようとした。

その時、対向車線の状況は渋滞の影響で、交差点の前後とも完全に停止状態であり、また、前方の乗用車がすでに右折を終えていたこともあって、Aは、渋滞間から車両が交差点に進入してくることはないものと安易に思い込み、横断歩行者のみに注意を集中し右折進行した。

Aが、対向車線の中央寄りに停止中のトラックの前に差し掛かった際、その横に停止中のトラックとの間から、前照灯点灯のBの二輪車が進行してくるのを直前で認め、慌てて急停止したが間に合わず、自車の前部左側を二輪車に衝突・転倒させBに重傷を負わせた。

### 事故状況

Aは、現在の運送会社に入社して3年、運転者としては、やや慎重さに欠けるせっかちな性格であり、当該事故3か月前には交差点を左折時、脇見により横断歩行者を撥ね重傷を負わせる事故を起こした他、入社以来、軽微な人身、物損各1件の事故を起こしており、会社では事故多発の運転者であった。

Aは、当日午前4時頃、4t車で横浜市内の会社を出発、長距離運転で他県に精密機械の搬送を無事に終え、帰途の途中であった。

事故当時は、薄暮時間帯で、小雨が降り薄モヤがかかった状態で見通しも悪く、また、午前中からの断続的な雨で路面は湿潤していた。

Aは、当時片側3車線道路の右側車線を走行中、

### 事故の原因

事故当時は、薄暮時間帯で薄モヤがかかり、渋滞車両間の死角も多く、安全確認には悪い条件が重なっていたため、交差点を右折するには十分

に徐行することは勿論、停止車両の周囲に最大限の注意を払い警戒して進行すべきであった。

しかしAは、以前、交差点で横断歩行者を撥ね重傷事故を起こした苦い経験が念頭にあり、交差点の右左折時における横断歩行者の動向にはとりわけ注意しようという意識が強かったため、交差点を右折する際に、横断歩行者だけに注意を集中した結果、周囲の状況に応じた速度調整や、渋滞車両間の死角部分への安全確認を怠って進行したことが事故の原因といえる。

一方Bも、前照灯を点灯していたとはいえ前方の見通しが悪く、しかも周囲の視界が停止車両に遮られた危険な状況の中で、左右の安全確認不十分のまま湿潤路面を減速することなく交差点に進入したことは、無謀な運転といえる。

## 安全指導

### 適切な運行管理

交通事故防止には適切な運行管理が極めて重要です。

当日Aは、会社を午前4時に出発、事故発生地点までの走行距離は650kmにも達し、ほとんど一般道路を単独で運転していたことから、途中休息を取ったとしても運転疲労が蓄積する状況でした。最近のAの事故多発傾向を考えれば、運行管理面からも長距離運転をさせないなど、運転者の人選には慎重を期すべきでした。

また、長距離走行の安全性を考えれば、可能な限り運転交替要員の同乗も考慮する必要があったと考えられます。

### 交差点の走行

交差点では最も事故が多発しており、特にトラックの場合は、右左折時に二輪車絡みで重大事故となるケースも多いことから、頻繁に目配り・気配りを行うなどドライバーとして最大の注意を払い、より慎重な運転が求められます。

事故当時は、見通しや路面の状態も悪く、しかも渋滞により死角部分も多かったため、事故の危険性は増していたといえます。

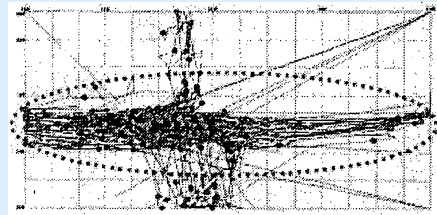
しかしAは、そうした悪条件下の危険性を認知していたものの、過去の事故の影響が心理的に強く作用し、注意力を一点に集中しすぎたことも、事故に至らしめた要因といえます。

先に、自動車事故対策機構がトラックドライバーを対象に、「運転時の視線の動き」を分析したデータを紹介しました。(図1)

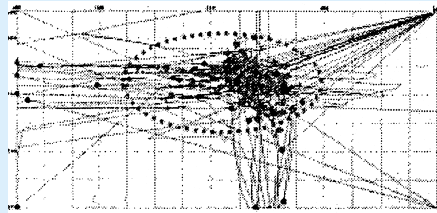
データによると「無事故運転者」の視線は、前方だけでなく左右の状況を広範囲にしっかり確認しているのに対して、「事故惹起運転者」の視線は、前方のみを注視し、左右の状況をあまり確認していないことがわかります。

安全運転には、ドライバーの視点(注意点)が広い範囲に向けられることが、必要不可欠と考えられます。

図1



無事故運転者の視線



事故惹起運転者の視線

### 薄暮時の運転

薄暮時には、物が鮮明に見えないため見落としや見損じが多くなり、事故の要因となります。

事故当時は、薄暮時間帯に加え見通しの悪い条件が重なったので、Aは右折の際、注意深く徐行し、状況により一旦停止を行い、安全確認を徹底し進行していれば、前照灯点灯のBの二輪車を早めに発見できたと考えられます。

また、事故当時Aは前照灯を点灯せず走行していましたが、薄暮時の危険を考え早めに点灯していれば、Bもトラックの灯火を察知して危険を感じ、減速・停止等危険回避の措置を取り、事故を防げた可能性も考えられます。

薄暮時は早めの点灯を心掛けましょう。

### 交通弱者の保護

交差点およびその付近では、トラックによる二輪車、自転車および歩行者等、いわゆる“交通弱者”が犠牲になる事故が多発しています。

また、当該事故のようにトラックが右折する際に、対向車線を直進中の二輪車に衝突する重大事故がしばしば発生しています。

特に、渋滞間を走行中の二輪車には要注意です。停車列の空間を、高速度で頻繁に進路を変え車両間を縫うように走行するため、Aの場合のような安易な判断は極めて危険です。

交通弱者には、最善の注意を払い“守り・保護する”防衛運転を心掛けましょう。

## 事故防止重点項目の徹底

### 「交差点における右左折事故の防止」

特に横断中の歩行者、自転車および並進・対向直進の二輪車に注意しましょう。