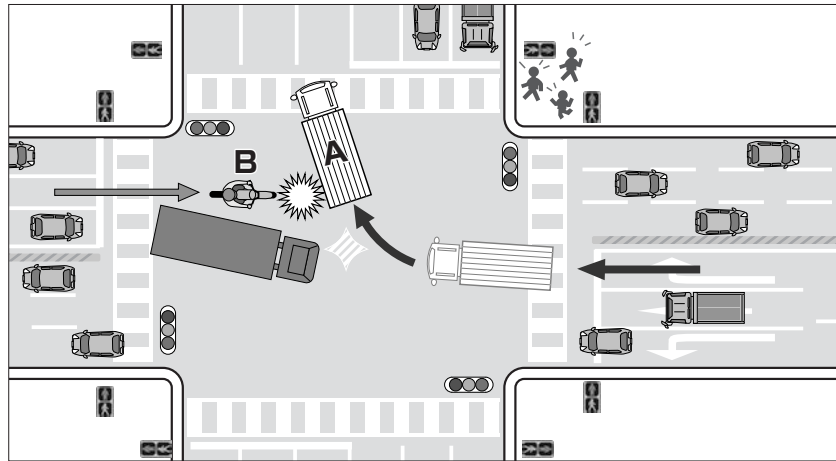


# 職場における交通安全指導

Part 94

## 中型貨物車が、交差点を右折する際、対向直進の二輪車に衝突



### 事故の概要

- 発生状況  
日 時：平成24年10月某日 午後5時頃  
天 候：曇り
- 道路状況  
片側3車線の十字路口交差点
- 事故の当事者  
運転者 A (中型貨物車)：65歳、男性  
被害者 B (自動二輪車)：19歳、男性
- 被害状況  
A：車両左側面小破  
B：全身打撲 (全治2か月)

### 事故状況

Aは、トラックの乗務経験が40年以上のベテランドライバーで、20から30歳代の頃には、生鮮食品の長距離輸送で全国を走り回っていたが、5年前に飲料等を近距離搬送する現在の会社に転職した。温厚で几帳面な性格の持ち主で、無事故を続けて勤務しているので社内では模範的ドライバーとして信頼も厚かった。ただ、このところ加齢に伴い低下する視力や、乗務後も回復しない疲労感から運転に不安を感じていた。物流センターから商品を積み込み、県内の量販店への搬送を終えて自社に帰る途中に事故は発生した。事故当時の天候は曇りで、夕暮れ時であったが交通の流れは順調で、国道の片側2車線道路を時

速50km前後で進行し、事故発生場所の十字路口交差点を右折しようとしていた。この交差点には右折通行帯があり交差点付近が片側3車線となっているのでAは、右折通行帯に進路を変更した。信号は青色で、右折車両は他になく、Aは交差点の中央付近まで徐行で進入し、交差点内を確認すると、対向の大型トラックが右折待ちをしており、大型トラックの側方から見通せる範囲では、対向する2車線道路には接近してくる車両が認められなかった。しかし、右折先の横断歩道手前には歩行者2、3人がいて、歩行者用信号も青色であったため、Aは、「歩行者が横断してくるかもしれない。」と予測し、この歩行者を注視した。歩行者が横断してこないことを確認してからアクセルを踏み込み、大型トラック側方の対向車線の視界が広がったその時、左方から接近して来る二輪車の前照灯の光を確認したが、「距離はある。先に右折できる。」と判断し右折を続けた。右折先の横断歩道にトラックの前部が差し掛かろうとした時には、二輪車は約30mまで接近しており、Aは「危ない。」と判断してブレーキを掛け停車したが、二輪車も急ブレーキを掛けバランスを失いながらトラックの左側面に潜り込むようにして衝突し、運転していたBに怪我を負わせた。この事故の原因は、Aが交差点を右折する際に、右折先の横断歩道手前の歩行者に注意を向け、対向する2車線道路の安全確認が不十分であったため、Bが運転する二輪車の発見が遅れたこと、更

に二輪車の接近を確認しながら「先に右折できる。」との判断から右折を続けたことにある。また、交差点を通行するときは、周囲の車両、歩行者の安全確認を行い、できる限り安全な速度と方法で進行をしなければならないが、A、B共にこれを怠り交差点に進入したことも今回の事故原因となっている。

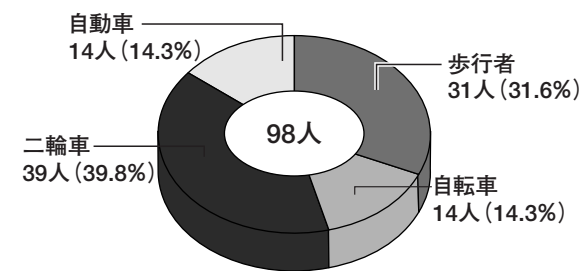
### 安全指導

#### ① 二輪車事故の実態

平成25年1月から8月の、神奈川県内の対人事故は22,082件発生しており、死亡者は98人を数え、このうち交通弱者は84人(歩行者31人、自転車14人、二輪車39人)にのぼり、この中で二輪車39人は死亡者全体の約4割(39.8%)を占めています。平成25年1月から8月の、当組合の対人事故は313件発生しており、死亡事故は9件発生し、9人が亡くなっています、対人事故のうち交通弱者との事故は74件(歩行者29件、自転車15件、二輪車30件)発生しました。このように、二輪車との事故は対人事故の中で約1割(9.58%)を占めており、重大事故に直結しやすいことから、運転中は対向から直進する二輪車や左側方を走行する二輪車の動向に十分配慮した運転を心がけることが大切です。

#### ■神奈川県内の交通事故死亡者数

(平成25年1月から8月)



#### ② 危険を予測した運転

交差点内で発生する事故形態の中には、右直事故がありますが、その中でも多く発生しているのが直進二輪車と右折しようとする四輪車が衝突するパターンです。当時Aは、右折先の横断歩道手前にいた歩行者を注視しながら右折を開始しています。この時、対向する2車線道路の先から接近する二輪車を確認したにもかかわらず、目測した距離を誤り、「先に右折できる。」と判断し右折を続けました。事故の発生時間は夕方5時頃で、薄暗くコントラストの判別がしにくい夕暮れ時であったことも、

この距離の誤りに結びついていると考えられます。交通事故の原因の多くはドライバーのちょっとした「不注意」から発生しています。注意能力には視線の方向や目の焦点があったところに「注意」が集中し、それ以外の方向は必然的に「不注意」になるという特性があります。Aは、右折の際に幾度となく安全確認を行いましたが、右折先の横断歩道手前にいた歩行者に「注意」が集中し、対向する2車線道路に対して注意力が欠けていたことは否めません。ただ漠然と「注意」するのではなく、その時々交通場面で予測される危険に対し警戒心を持って、広範囲に探し求めるという構えが必要です。また、二輪車の特性として「車体が小さい」という点から、「まだ遠くにいる」と思っていた二輪車があつという間に近づいてきたという驚いた経験はありませんか？ 同じ距離にあつても車体の大きなトラックは「近くに見える」「速度が速い」と感じられ、車体の小さな二輪車は「遠くに見える」「速度が遅い」と実際の距離や速度を過小評価されがちです。Aも、右折を開始し、大型トラック側方の死角の中にいた二輪車を確認した時に、距離と速度を正確に把握し、その危険性を正しく予測していれば事故は防げたはずでした。③ 高齢運転者(65歳以上)に対する指導 Aは、加齢に伴い低下する視力や回復しない疲労感から運転に不安を感じながら乗務を続けていました。加齢に伴う身体機能の変化としては、安全運転に影響が大きい動体視力の低下、反応速度の鈍化、誤反応等が多くなります。トラック運送事業者等には、ドライバーが65歳に達した日から1年以内に1回と、その後3年以内毎に1回適齢診断を受診させ、診断結果が判明した後1か月以内に高齢運転者に対する指導を実施することが義務付けられています。これは、加齢に伴い身体機能が変化しつつある高齢運転者の交通事故の未然防止を図るためであり、トラックの安全な運転方法等について自ら考えるよう指導することが求められています。Aも、65歳に達していましたが、業務多忙の折から適齢診断の受診は先送りとされてきました。適齢診断を受診し適切な時期に指導を受けていれば、加齢に伴う身体機能の低下の自覚から、確実な安全確認の方法等を再確認することができ、結果としてこの事故の発生を抑制することができたと考え、とても残念な結末といわざるを得ません。