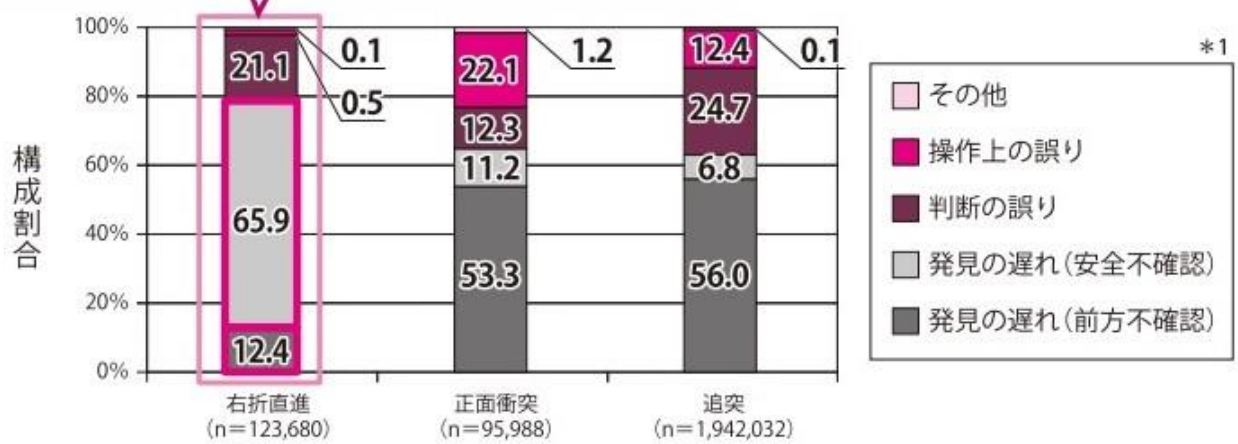


交通事故防止研究会・小倉 (交通事故分析レポート)

四輪車同士の右折対直進の事故 ～「発見遅れの防止」が事故回避に効果的～

約8割が対向車の「発見の遅れ」によって発生



四輪車同士の車両相互事故における第1当事者の人的要因 [交通事故統計データ(2009～2018年)]

*1 前方不注意とは「脇見や考えごとで発見が遅れた」、安全不確認とは「安全確認を行わず発見が遅れた」「安全確認が不十分で発見が遅れた」など、判断の誤りとは「相手までの距離や速度の判断を誤った」「相手が譲ってくれると思って注視を怠った」などの人的要因をいう。



1 はじめに

交通事故（死傷事故）件数は、年々減少傾向にあるものの、依然として38万件（2019年）を超える事故が発生し、多くの方々が、その事故の犠牲になっています。

今回のレポートは、社会的関心の高い四輪車同士の事故のうち、「右折×直進」

の事故について分析して、その防止策について考えて見たいと思います。

*2) 死傷事故件数=死亡、重傷、軽傷事故の総数、死亡重傷事故件数=死亡、重傷事故の総数
死亡重傷事故割合(%)=死亡重傷事故件数/死傷事故件数×100

*3) ミクロデータの分析結果についてはデータ数による精度への影響に注意を払う必要あり。

表1 四輪車同士の事故類型別の事故件数と死亡重傷事故割合 [マクロデータ(2009～2018年)]

		死傷事故件数	死亡重傷事故件数	死亡重傷事故割合(%)
	正面衝突	④ 95,988	② 19,224	① 20.0
	追突	① 1,942,032	③ 19,217	1.0
	出会い頭	② 640,099	① 29,167	③ 4.6
	左折時	22,031	446	2.0
右折時	右折対直進	③ 123,680	④ 8,537	② 6.9
	その他	38,490	859	2.2
	追越追抜時	26,383	712	2.7
	すれ違い時	30,838	1,099	④ 3.6
	その他	283,024	5,914	2.1

[表1の○数字は、各項目の上位からの順位を表す(その他を除く)]

2 右直事故の要因について

表2には、四輪車同士の右直事故における人、道路環境、車両の要因別に見た「要因あり」の件数と死傷事故総数に占める割合示しています。これを見るとほとんどが「人的要因あり」ということが分かります。

表2 四輪車同士の右直事故の第1当事者の
要因別の件数と
死傷事故総数に占める割合

	件数	割合(%) *4
人的要因あり	123,524	99.9
道路環境的要因あり	2,526	2.0
車両的要因あり	108	0.1

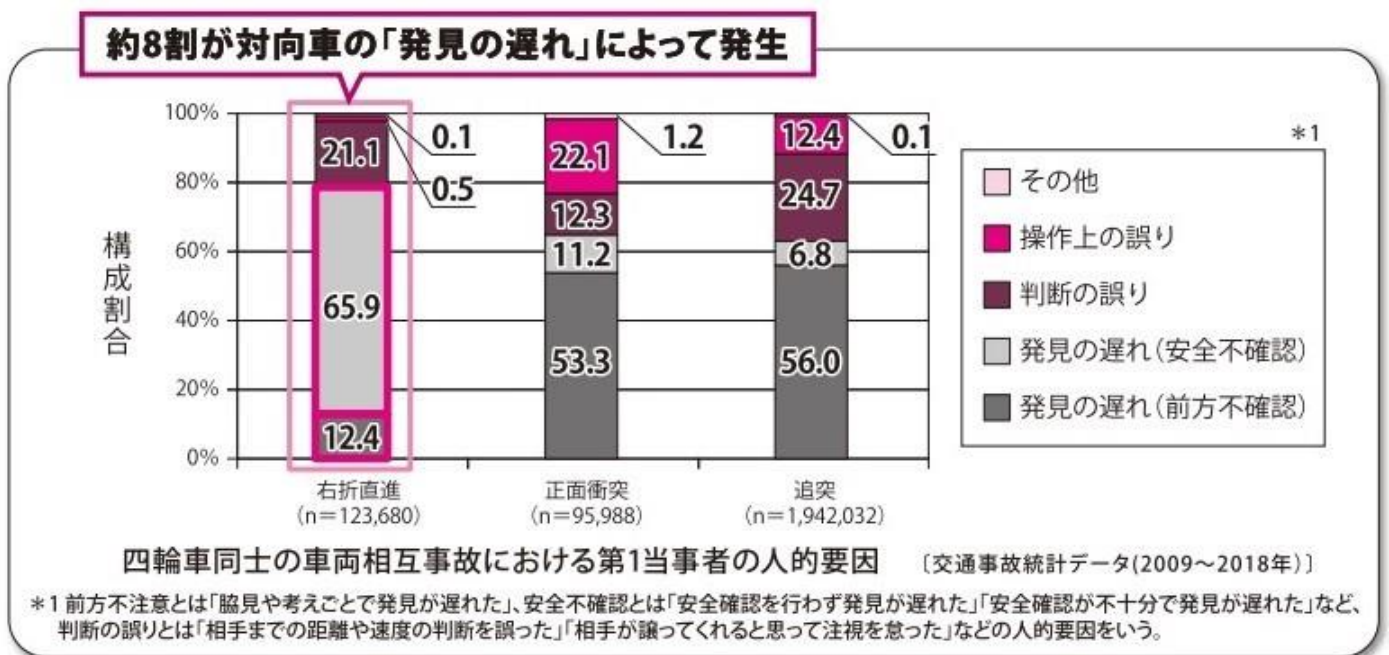
[マクロデータ(2009～2018年)]

*4) 要因別の割合(%)=要因別の件数/123,680(右直事故の死傷事故総数)×100

交通事故（死傷事故）件数は、年々減少傾向にあるものの、依然として38万件（2019年）を超える事故が発生し、多くの方々が、その事故の犠牲になっています。

今回のレポートは、社会的関心の高い四輪車同士の事故のうち、「右折×直進」の事故について分析して、その防止策について考えて見たいと思います。

下図は、右直事故とその他（正面衝突、追突）の人的要因を比較したのですが、このグラフを見ると「対向車に対する発見遅れ」が右直事故では約8割を占めていることが分かります。



また、これは65歳以上と64歳以下とで比較してみると、ともにほぼ同様の構成割合であり、年齢に関係なく発生していることも図1で明らかとなっています。

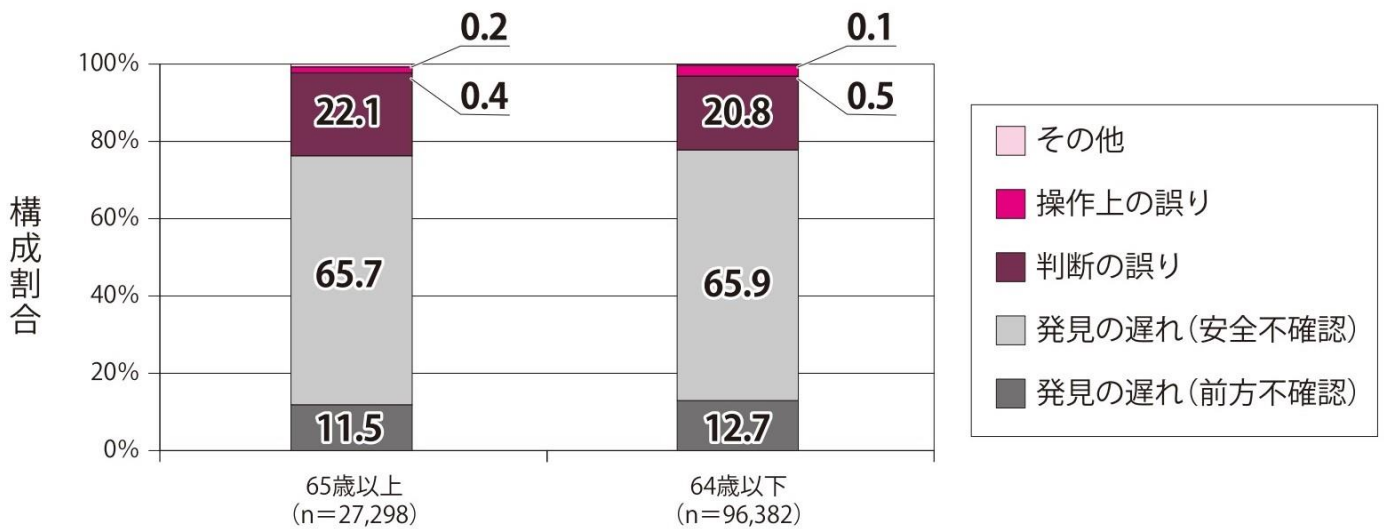


図1 四輪車同士の右直事故の年齢層別の第1当事者による人的要因

[マクロデータ(2009~2018年)]

次の図2は、右直事故の発生場所を表したものです。交差点及び交差点付近での発生が大半を占めていることが分かります。交差点は、対向車以外に歩行者、自転車、右折先の車両、対向車の左側から進行してくるバイクなど事故に関わる対象が多く存在し、注意力が散漫になることで対向直進車に対する「発見の遅れ」が主な要因と考えられます。この事故を回避するためには、多くの対象から危険を早く発見することが求められます。

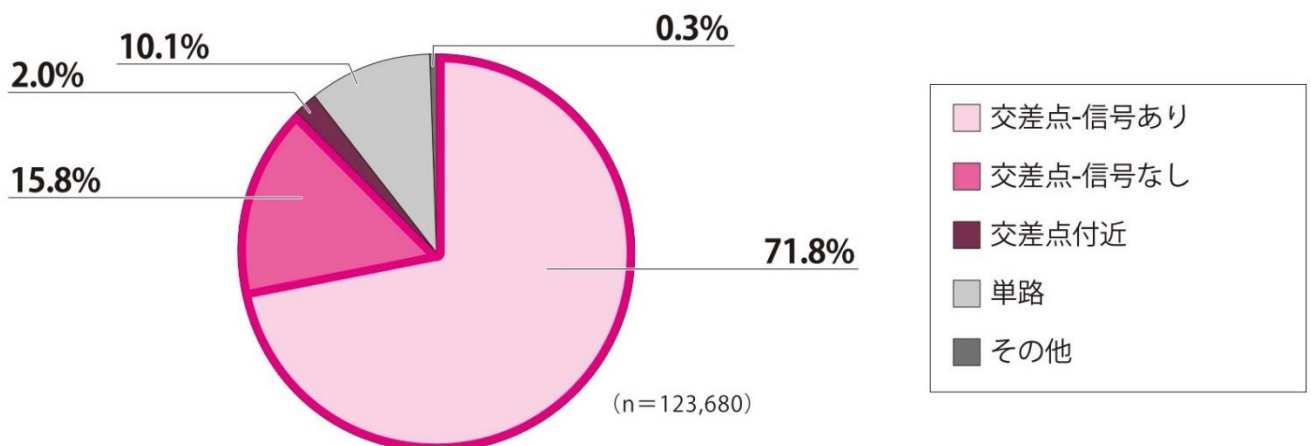


図2 四輪車同士の右直事故の発生場所 [マクロデータ(2009~2018年)]

2 「発見の遅れ」はなぜ起きるのか

ここからは、2009～2018年のデータのうち右折車ドライバーに起因した事故に絞って、対向直進車に対する「発見の遅れ」について見ていきます。まず、右折車が対向車を「発見した地点」について検討していきますが、図3には右折車が、交差点に進入してから対向車と衝突するまでの概念図を段階的に示しています。

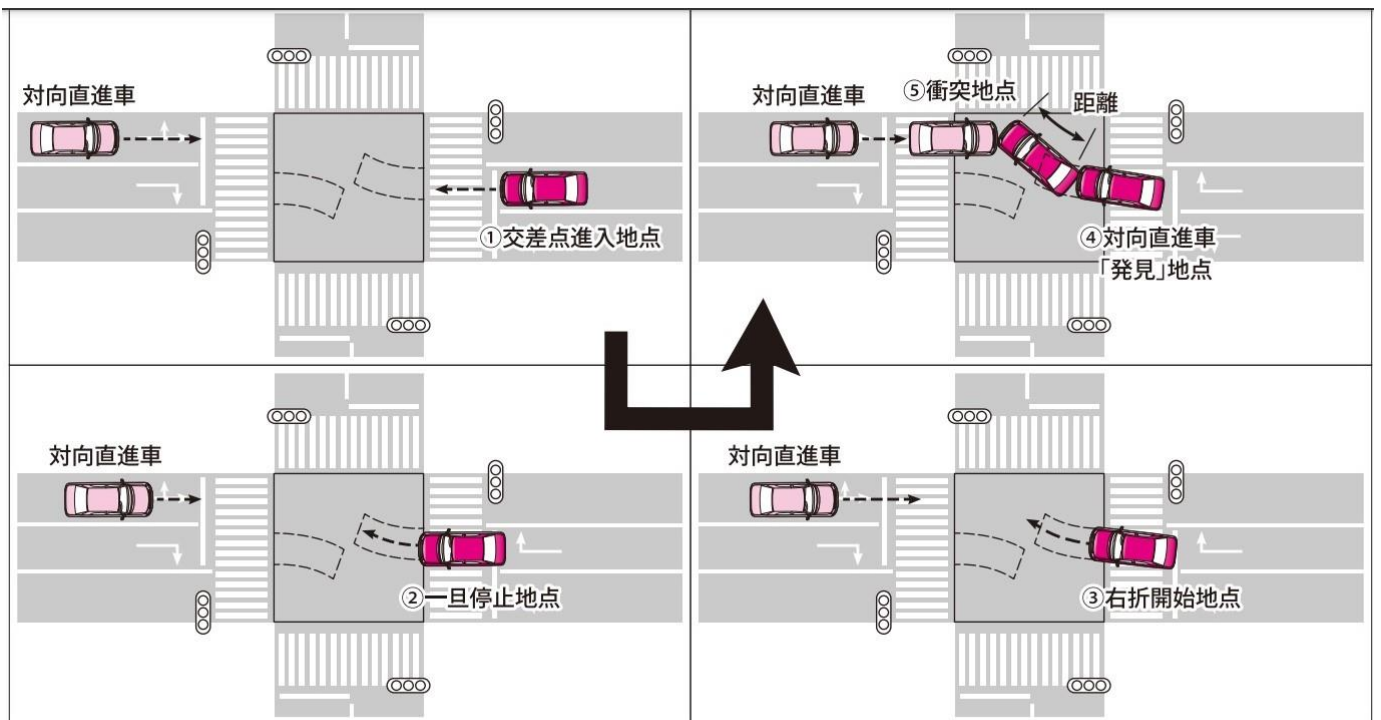


図3 右折車の交差点進入～衝突までの走行地点（概念図）

- * ① . . . 交差点進入地点
- ② . . . 一旦停止地点
- ③ . . . 右折開始地点
- ④ . . . 対向車発見地点
- ⑤ . . . 衝突地点

この図は、過失による交通事故の場合で、当事者の証言をもとに作成された走行位置図ですが、①～②～③～④～⑤の走行パターンと一旦停止②がな

い①～③～④～⑤の走行パターンがあります。

この走行パターンのうち、④（対向車発見地点）と⑤（衝突地点）との位置関係並びに進行速度についてのデータを図4に示しています。

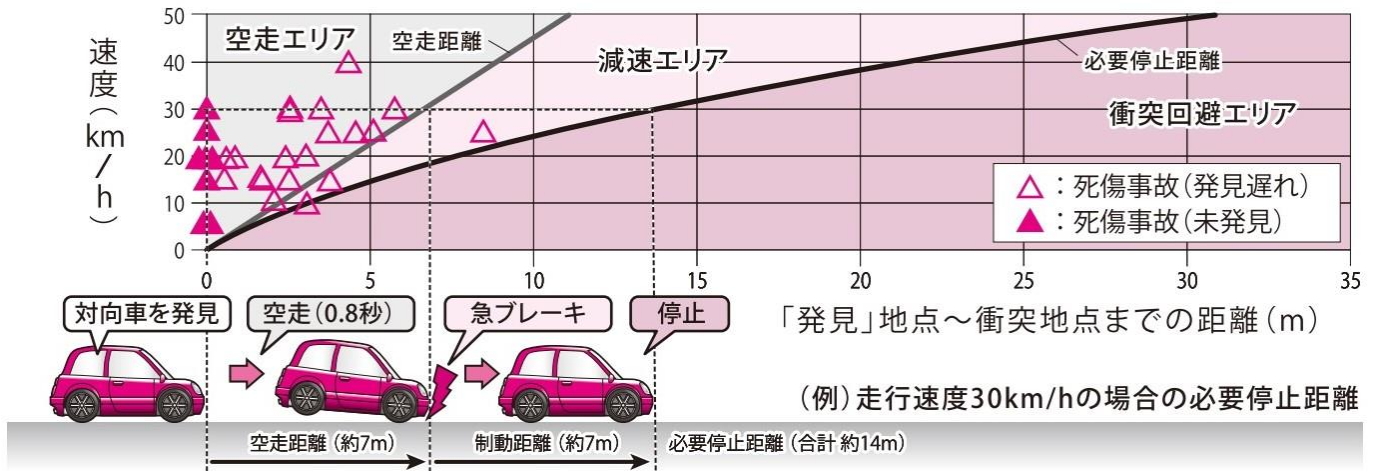


図4 対向直進車「発見」地点～衝突地点までの距離の実態と計算上の必要停止距離〔マイクロデータ28件(2009～2018年)〕

この図からは、発見した地点から衝突地点までの距離及び進行速度が読み取れますが、例は、時速30キロメートルで進行した場合の必要停止距離を約14.0メートルとしています。その他の進行速度に対する必要停止距離は黒色実線で表しています。

この図から判明するのは、「右直事故は、黒色実線の下側の部分では発生せず、発見（含、未発見）から5メートル以内の部分に集中している。」ということが言えます。つまり、殆どが「発見遅れ」ということになります。

では、なぜ「発見遅れ」になるのでしょうか。

表3に、対向直進車に対する「発見遅れ」に起因する46件の事故で右折車の運転手から聞き取った具体的な人的要因を整理・分析しています。

その結果、「右折先に気を取られた」「対向直進車は来ないと思った」「前車が右折し、自分も行けると思った」の3つによる安全不確認で全体の約8割を

占めています。

表3 対向直進車の「発見の遅れ」に起因したとみられる右直事故の具体的な人的要因

具体的な人的要因	件数
「脇見した」ことによって前方注視を怠った	3
「考え事をした」ことによって前方注視を怠った	2
「右折先に気を取られた」ことによって安全確認が不十分になった	15
「対向直進車は来ないと思った」という思い込みによって安全確認を怠った	15
「前車が右折し自車も行けると思った(前車追従)」という思い込みによって安全確認を怠った	6
それ以外	5

[マイクロデータ46件(2009～2018年)]

それでは、それぞれのケースについて見ていこうと思います。

① 「右折先に気を取られた」の場合

当事者の話では、「対向車の方も見ていたつもりでしたが、主に右折先の道路状況や車両、店舗、横断歩行者、自転車の有無等を見ていました。」とのことでした。

図5

【右折開始地点から安全確認が必要な角度】

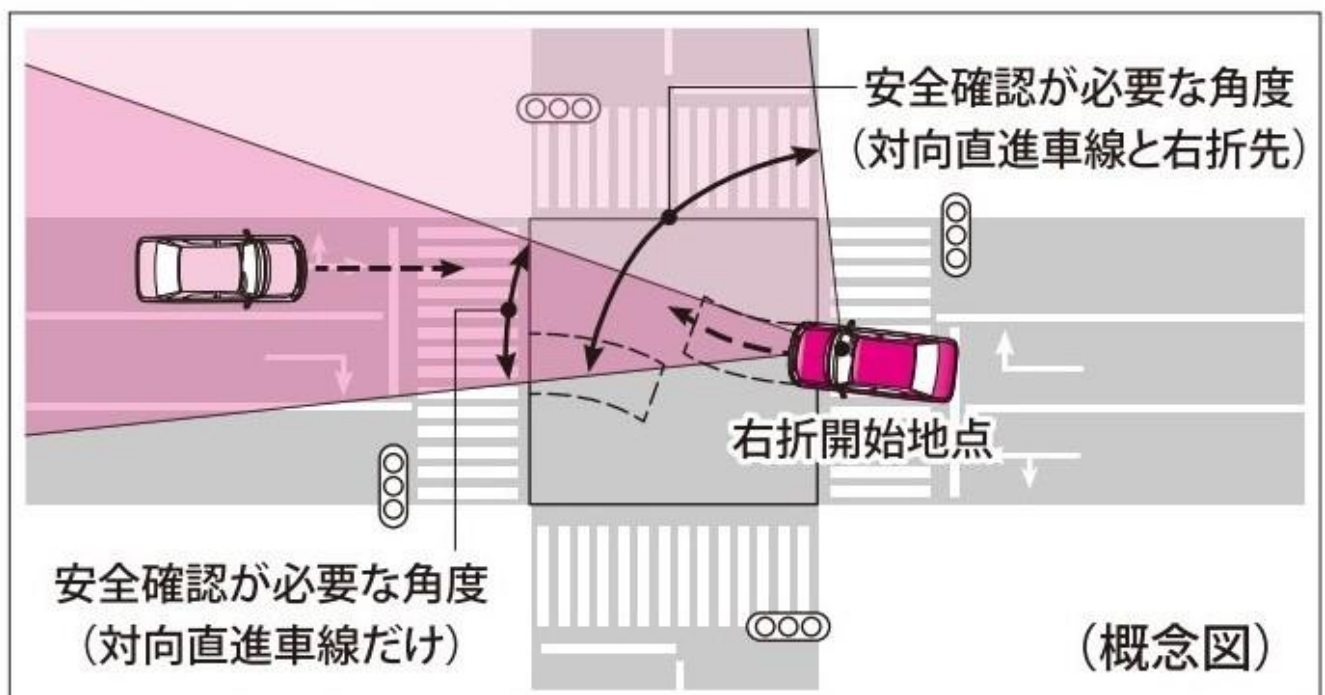


図5は、「対向車のみの場合」と「対向車と右折先」との確認の範囲を表していますが、人の視野は左右20度ずつの併せて40度位だと一般的に言われています。

つまり、「対向車のみ」を見る場合と「対向車と右折先」を見る場合とでは安全確認をする場合の範囲が2～3倍大きくなり、範囲が広い程それだけ安全確認が繁雑化し、安全不確認に繋がった可能性があったと思われるのです。

② 「対向車直進車は来ないと思った」ケース

当事者の話では、

- ・ 対向右折車が遮って対向直進車が来ているとは思わなかった。
- ・ 手前車線の車を2, 3台やり過ごしたが更に奥の車線から直進車が来るとは思わなかった。
- ・ 手前車線の対向直進車が止まってくれたので、奥の車線の車が来ているとは思わなかった。(所謂「サンキュー(ありがとう)事故」

等、対向右折車や渋滞停止中の対向直進車などが影響して発生したケースが全体の2/3を占めており、更に対向車線の数が3, 4と多い程全体の8割を占めていることが分かりました。(図6参照)

つまり、死角の存在や対向車線の多さにより、本来なら確認しなければならない場所、空間を「そこに対向車はいない」と思い込んで安全確認を怠った可能性が考えられます。

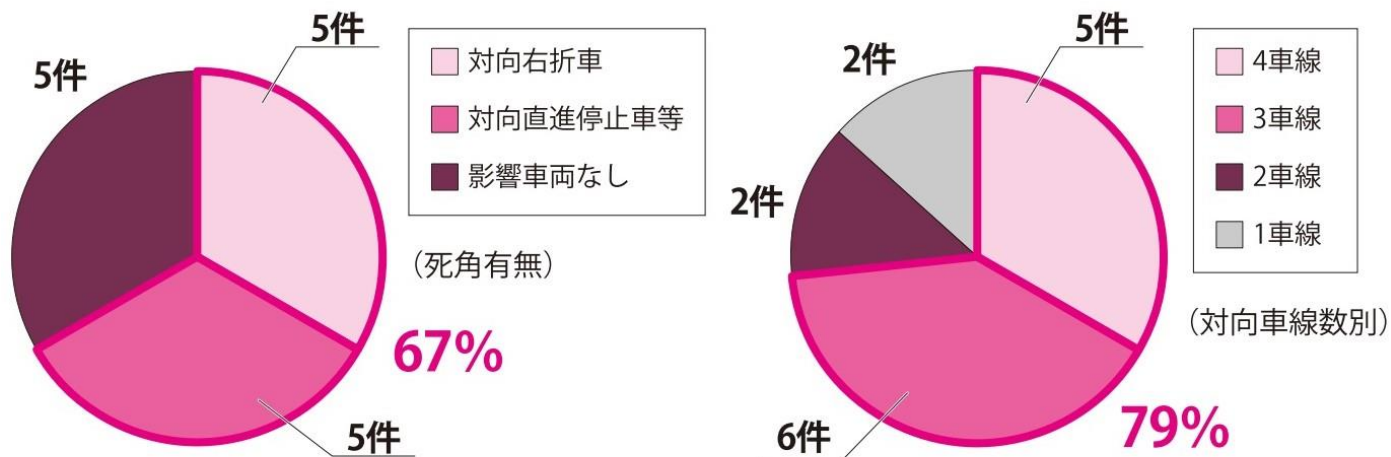


図6 「対向直進車は来ないと思った」ケースの死角有無 / 車線数別の右直事故の発生割合
〔マイクロデータ15件(2009~2018年)〕

③ 前車が右折して自車も行けると思った（前車追従）」ケース

当事者の話では、

- ・ 前車が右折したので対向車は来ていないと思った
- ・ 前車が右折したので大丈夫と思った

等、前車が右折したことで、前車によって安全は確保されているとの思い込みが生じたようです。

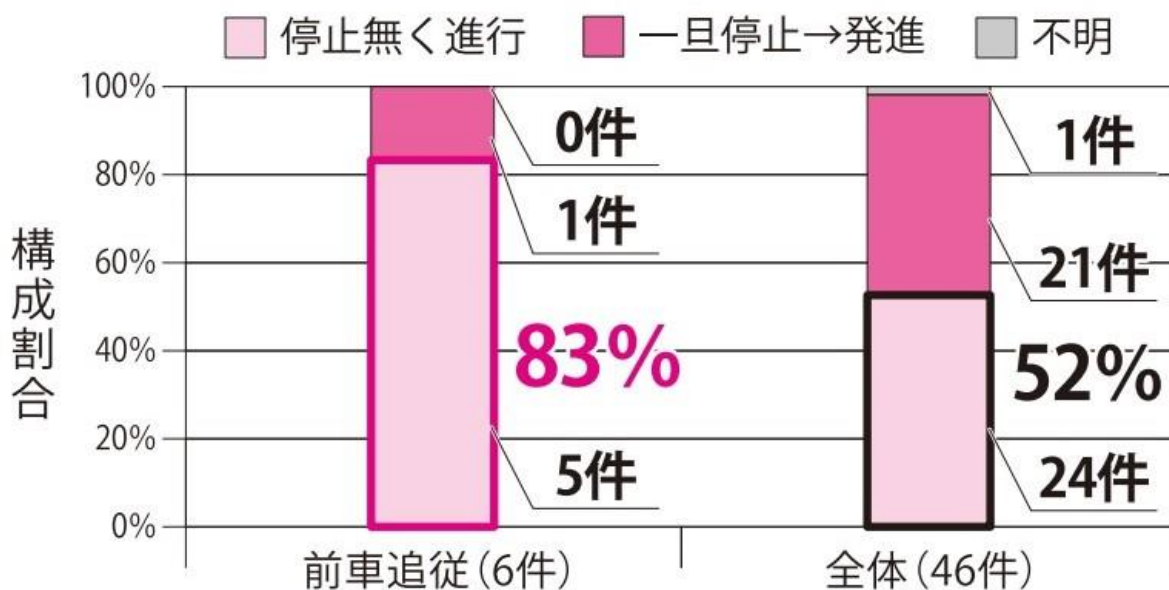


図7 交差点内の運転行動の比較

〔マイクロデータ46件(2009~2018年)〕

図7に、交差点内の運転行為の内訳を示しています。

交差点で停止することなく進行していることが前車追従では約8割、全体では約5割と大きく差があることが分かります。

つまり、一旦停止など慎重な行動をせずに急いで右折したいという気持ちがこのような思い込みを生んだ可能性が考えられます。

3 まとめ

今回は、右直事故はなぜ起きるのかに焦点を当てて見てきましたが、その多くは、右折車ドライバーの対向直進車に対する「発見の遅れ」が考えられ、そして、「発見遅れ」の原因には

- ・ 交差点では、安全確認に必要な視野角度が広いことで確認行為が繁雑化し、十分に安全確認できなかったこと
- ・ 死角の存在や車線数の多さが、「対向直進車は来ていない」という思い込みを生み、安全確認を怠ったこと
- ・ 前車追従のような右折を急ぐ気持ちが、「前車によって安全はすでに確認されているはず」という思い込みを生み、安全確認を怠ったこと

などが考えられる。

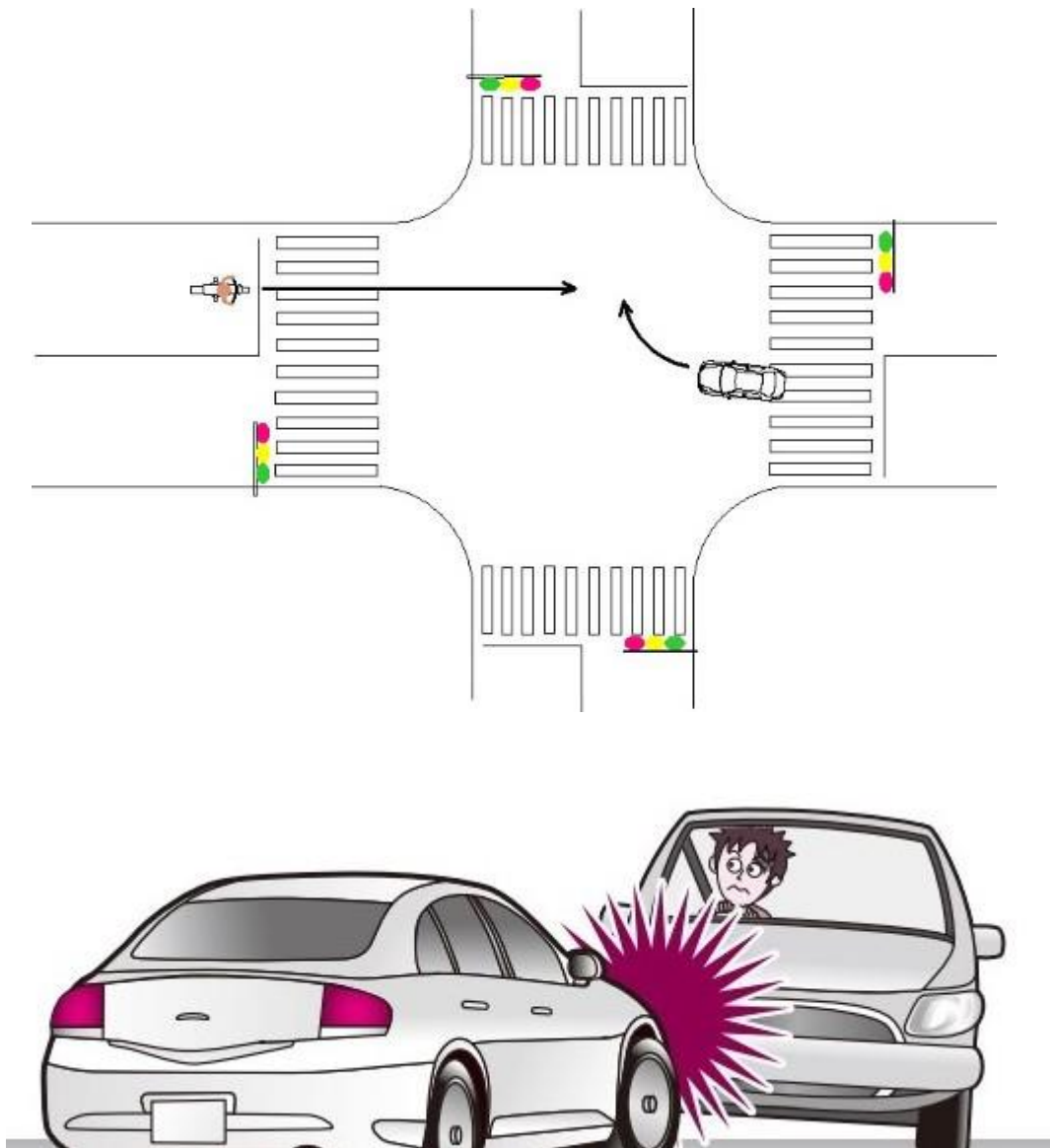
右折するドライバーの対策としては、

- ・ 右折ドライバーの意識改善を行うこと
- ・ 対向直進車線～右折先～対向直進車線と繰り返し確認すること
- ・ 交差点では交差点中心の直近を内回りし、その際一旦停止・最徐行などで右折を急がない進行を徹底すること

等が挙げられます。

我々運送業に携わるものとしては、「交通事故を絶対に起こさない」という気持ちを持ち、忘れずに今日も一日頑張ってください。

～「ご安全に」～



* 主な資料～公益財団法人交通事故総合分析センターホームページから取得