

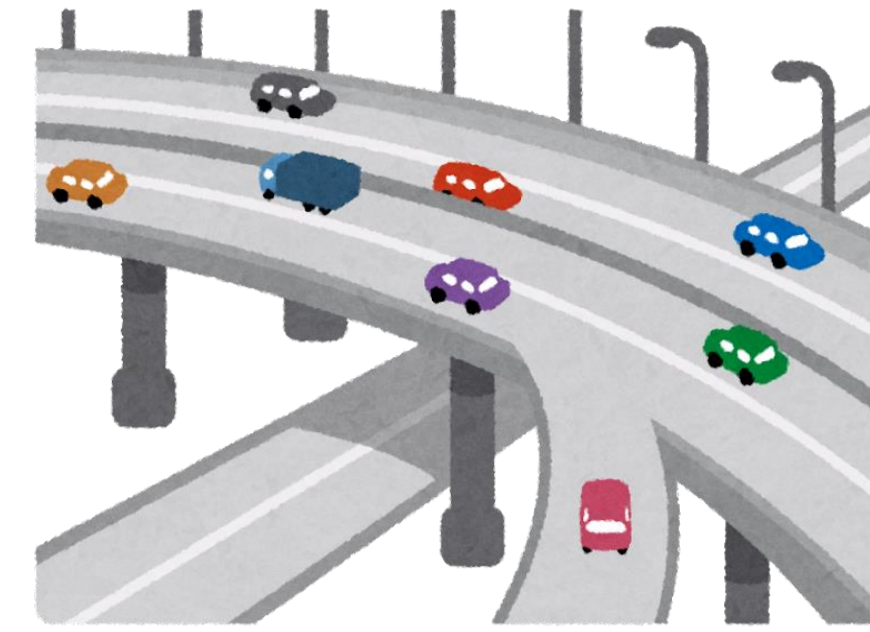
交通安全だより第8号

I. 8月の安全運転管理について

1. “まさか”の事故を防止しよう

～高速道路での事故防止～

高速道路での運転は単調になり、漫然運転に陥りやすくなります。そのような状態では、突如として落下物が現れたり、前車が急ブレーキを掛けたりした際に対応できず、「まさか」の事故に繋がるおそれがあります。高速道路を運転する際は、なるべく遠くに視線を向け、常に前方の状況を確認することが大切です。加えて、落下物や渋滞等の情報は情報板に表示されるため、必ずチェックするようにして下さい。



～通勤経路での事故防止～

通勤経路は、毎日運転していることから、「いつもこの交差点では飛び出しがない」「この道を子供が歩いていることはほとんどない」といった思い込みをしやすいです。こうした思い込みにより、本来一時停止しなければならない場所で一時停止を怠ったり、注意散漫になったりすると、「まさか」の事故が発生します。通勤も業務のうちであることを意識して、常に「かもしれない運転」を実践するようにしましょう。

～台風時の注意～

台風やゲリラ豪雨といった大雨の度に、車が水没し犠牲者が出たという報道を耳にします。車を水没させないためには、冠水路に注意が必要です。「少しの冠水なら問題ないだろう」という安易な気持ちで冠水路に入ってしまうと、エンジン系統が浸水して故障したり、水で見えなくなった側溝にはまったりすることで、立ち往生するおそれがあります。冠水路で立ち往生すると、水圧でドアが開かなくなり、脱出できなくなります。こういった危険を回避するためには、過去に冠水したことがある場所や、しそうな場所に近寄らないことが大切です。アンダーパスや河川の近くは、大雨の際には通行せず迂回するようにしましょう。

～カーブでの走行注意～

カーブは事故の多発ポイントです。まず、基本的なこととして、カーブには減速して入りましょう。カーブでかかる遠心力は速度の2乗に比例して大きくなるため、速度を出し過ぎると遠心力により車線をはみ出す危険があるからです。運転に慣れているから大丈夫と思わず、改めて自分がカーブに速い速度で入っていないか見直してみましょう。次に、錯覚に注意しましょう。一つ目の錯覚は、運転席からカーブを見ると、右カーブでは対向車線のほうが広く見え、左カーブでは自車線が広く見えるというものです。人には広く見えるほうへ寄っていくという性質があるため、右カーブでは対向車線にはみ出す危険が、左カーブでは左に寄り過ぎて歩行者等と衝突する危険があります。この錯覚による事故を防ぐには、自車が車線のどの位置を走行しているか意識することが大切です。二つ目の錯覚は、夜間にヘッドライトの届かない前方のカーブが直線に見えてしまうというものです。この錯覚を起こさないためには、夜間はハイビームを基本に走行し、道路形状を早めに確認するとともに、見えていない前方の道路形状を自分の思い込みで判断しないようにすることです。

II. 高速道路を安全に走行するための5つのポイント

高速道路はスピードが出ていることから、少しの運転ミスが重大事故につながります。高速道路を走行するときは、次の5つのポイントを順守しましょう。

①安全速度をしっかりと守る



スピードの出し過ぎは、衝突時の衝撃が大きくなり重大事故に直結します。制限速度を守ることはもちろん、流れに沿った安全な速度で運転をしましょう。

②十分な車間距離をとる



十分な車間距離を保っていないと、前車の減速等に対応できず、追突する危険があります。時速80キロで走行しているときは、車間距離80m、時速100キロで走行しているときは100m以上と、走行速度に応じた車間距離をとりましょう。

③わき見運転をしない



スマホやカーナビの画面の注視による追突事故が発生しています。走行中は運転に集中し、前方への注意を怠らないようにしましょう。また、渋滞時のノロノロ運転中でもわき見は厳禁です。

④割り込みしない



強引な割り込みは、後続車の急ハンドル、急ブレーキなどを招き、事故の要因となるほか、あおり運転を誘発することもあります。車線変更は、後続の様子を確認して余裕をもって行いましょう。

⑤路肩走行をしない



高速道路の路肩は、緊急車両の走行や救急活動等に使用されます。本線が渋滞しているからと、路肩走行をしてはいけません。



Ⅲ. 今月の事故事例

◆事故の発生状況

令和〇年8月某日 9時45分頃 天候：小雨

◆事故の当事者

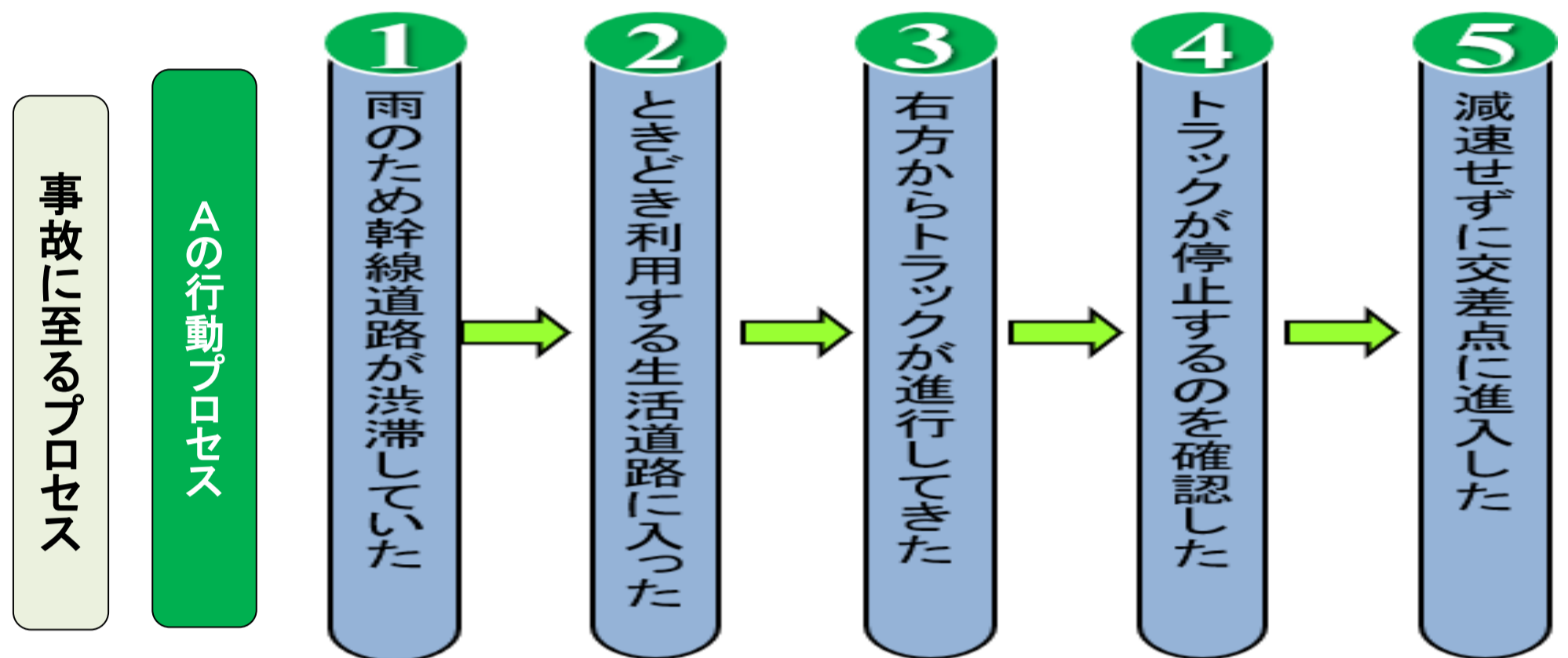
A / 男性35歳 会社員 普通乗用車運転、B / 男性25歳 自転車運転

◆事故の発生概要

自動車販売会社に勤務するAさんは、本社で月に一度開催される営業会議に出席するために、社有車を運転していました。その日は、小雨が降っており、幹線道路は渋滞気味で、Aさんはときどき抜け道として利用している生活道路を通行することにしました。生活道路は幅員4mほどの一方通行道路で、Aさんは時速30キロ程度で走行し、信号機のない交差点に差しかかりました。交差道路も右方から左方への一方通行道路で、一時停止の標識が設置されていました。

Aさんは、右方の交差道路から進行してきたトラックが一時停止したので、減速せずに交差点に進入したところ、トラックの陰から自転車が飛び出てきたため、急ブレーキを踏みましたが避けきれず衝突しました。

一方のBさんは、小雨であったことから傘を差し、会社の自転車で得意先に向かっていました。後方からトラックが進行してきたため、道路右側に進路を変え、トラックと並走した状態で交差点に差しかかりました。トラックは一時停止しましたが、Bさんは交差車両に気づかないまま一時停止を行わずに交差点に進入し、事故に遭ったのです。



事故の原因と背後要因

- ① Aさんは、トラックの停止を確認したことから減速せずに交差点に進入した。
- ② トラックで死角となったところの安全を確認しなかった。
- ③ トラックの陰から自転車が飛び出てくることを予測していなかった。
- ④ Bさんは、傘を差して片手で運転し、一時停止と安全確認を行わずに交差点に進入した。

類似事故を起こさないために運転者の対策は

- **死角の安全を確実に確認してから進行する**
無信号交差点において、交差車両が停止したからといっても安全が担保されたわけではない。とくに、トラックがつくる死角は大きいので、トラックの陰に自転車等が走行していないかを確認してから交差点に進入すること。
- **見通しの悪い交差点は「赤信号交差点」**
信号機がない見通しの悪い交差点は「赤信号交差点」と認識し、自車が優先であっても、徐行もしくは一時停止を行い安全を確認する。

ワンポイントアドバイス 出会い頭事故における過失相殺

交通事故の過失割合は、過去の判例から事故の種類・形態ごとに類型化された「基本過失割合」をベースに、個々の事故状況に応じて過失割合が修正される。無信号交差点での四輪車と自転車の出会い頭事故の過失割合の基本は、四輪車8割、自転車2割とされる。

本ケーススタディの事故状況とほぼ同一の判例では、四輪車は死角部分の安全を確認しなかった過失がある一方で、自転車の傘差し運転が「著しい過失」とされ自転車の過失割合が30%と認定された。

例えば「A +5」の修正要素がある場合、Aの過失割合が5%加算修正され25%になる。(右図参照)
出典：東京地裁民事交通訴訟研究会編/判例タイムズ社刊『民事交通訴訟における過失相殺率の認定基準』全訂5版 別冊判例タイムズ38号」を一部改変

無信号交差点における出会い頭事故の過失割合 自転車(A)対四輪車(B)

基本		A20% : B80%
修正要素	夜間	A +5
	Aの右側通行	A +5
	Aの著しい過失	A +10
	Aの重過失	A +10~15
	Aが児童等・高齢者	A -5
	Aの自転車横断帯通行	A -10
	Aの横断歩道通行	A -5
	Bの著しい過失	A -10
	Bの重過失	A -10~20

Ⅳ. 今月の交通ヒヤリハット

・事業場より提出されたヒヤリハットです。危険予知活動に利用してください。

いつ	通勤中	どこで	一般道路
何をしている時に	直進道路を走行中に右折しようとしてきた車をかわそうと左側に寄った時		
どうなった	自転車が飛び出てきたのが見えてヒヤリとした		