

# 無信号交差点における出会い頭事故について(作成例)

c110999 神田直弥

## 1 はじめに(テーマ選定理由)

交通事故の発生件数や死者数は現在いずれも減少傾向にあるが、平成21年の時点でも90万8874人が負傷し、4914人が死に至っていることを考えると、依然として予断を許さない状況であると言える。交通事故の類型別死者数を見ると、最も件数が多いのは出会い頭事故であり765人が亡くなっている。そこで、今回は死者数の多さから対策が最も急がれていると考えられる出会い頭事故について調べ、自分なりに対策を検討してみたいと考えた。

## 2 出会い頭事故の発生メカニズム(調べたこと)

無信号交差点では、一時停止標識や道路の幅によって優先関係が定められており、優先権を持たない非優先側の運転者は、優先側車両の進行を妨げてはならない。それゆえ優先側車両が接近しつつある状況で、非優先側運転者がなぜ交差点に進入してしまうのかを明らかにする必要がある。神田・石田(2001)は、無信号交差点で発生した車両相互の出会い頭事故の分析を通して、非優先側運転者の事故に結びつく主要な6種類の交差点進入行動を示している。

- パターン1(安全確認見落とし型):安全確認を実施したが、交差車両が認められなかったため交差点に進入する
- パターン2(見越し運転型):交差車両はいないと予測をして交差点に進入する
- パターン3(交差点見落とし型):交差点の存在に気づかないまま進行する
- パターン4(安全確認他車発見型):安全確認時に衝突した車両以外の車両を発見し、その車両の通過のタイミングを見計らって交差点に進入する
- パターン5(距離速度誤判断型):交差車両を発見し、先に通過できると判断して交差点に進入する
- パターン6(一時停止見落とし型):交差点には気づいたが、一時停止の存在に気づかずに進行する

出会い頭事故が優先側、非優先側運転者の二者間で発生する事象であることを考えると、非優先側運転者の行動のみでなく、優先側運転者の判断や行動についても把握をする必要がある。神田・石田(2002)は、神田・石田(2001)と同一の事故事例を対象に、優先側運転者の交差点進入時の行動を、非優先側運転者の行動と対比させながら調べている。その結果として、優先側運転者は140件中115件(82.1%)では減速をしないまま交差点に進入していること、140件中57件(40.7%)では事前に交差車両を発見しており、59件(42.1%)では未発見のまま交差点に進入していることを指摘している。一方、非優先側運転者については、減速せずに交差点に進入する場合が最も多い(62件、44.3%)が、減速進行(23件、16.4%)や一時停止後の発進(25件、17.9%)も比較的多いことを示している。交差車両の事前認知の有無については、発見は17件(12.1%)と少なく、多くは未発見(110件、78.6%)であると述べている。

## 3 自分の意見(調べたことを通して考えたこと)

無信号交差点では標識などによって優先関係が定められていることから、非優先側運転者が

事故を起こさないように配慮をする必要があるが、その進入行動には多様なパターンがあることが明らかになった。特にパターン3では交差点の存在にそもそも気づいておらず、このままでは交差車両に気をつけることは難しいと考えられ、ドライバーの配慮や努力のみで事故を防ぐことは難しいといえる。この場合は交差点の存在を明示するような対策が必要になると考えられる。神田・石田(2002)の結果によれば、非優先側運転者が交差車両を事前に認知していたにも関わらず交差点に進入して事故に至った事例は17件であり、多くはパターン5に該当するものと考えられる。これは、発見した交差車両の交差点からの距離や速度を誤ってとらえたことが原因と考えられる。その他のパターンではいずれも交差車両未発見のまま事故に至っていることを考えると、非優先側運転者は交差車両を発見した場合、距離や速度を誤ってとらえることがない限り、相手を優先していると考えられる。それゆえ、交差車両未発見のまま衝突に至ったパターンに対する対策としては、上述した交差点の存在の明示に加え、交差車両の存在を通知するようなシステムが有効なのではないかと考えられる。

また、他には優先側運転者への対策についても検討する余地がある。今回、非優先側運転者の多くは優先側車両を事前に発見していなかったが、優先側運転者の半数程度は非優先側車両を事前に発見していた。仮に、優先側運転者が相手の進入を予測し、減速をするなどの対処を行っておけば事故を免れた可能性はある。また、優先側運転者の多くは減速せず交差点に進入していたが、道路交通法では、優先側運転者に対しても交差点進入に際しては出来る限り安全な方法で進行することを求めており、優先だからといって何も注意しなくて良いというわけではない。あらゆる道路において優先側運転者への配慮を求めることは、交通流の円滑性の確保という点から難しいであろうが、住宅街の交差点等、交通量が少ない道路においては、優先側運転者にも配慮を求めることが出会い頭事故の防止に繋がると考えられる。

#### 4 おわりに(調べてみた感想)

出会い頭事故について調べ、非優先側運転者が交差点に進入するパターンが多様であることがわかった。確認をしたけれども交差車両が認められないために一時停止をしっかりとせずに進入するというパターン1や、交通量が少ない交差点において交差道路への注意が希薄なまま進行するパターン2は、自分自身の日常的な行動を考えるとあてはまる場合があるので、今後は気をつけたいと思った。

また、今回 CiNii を用いて検索を行ったが、関心を持っていたことが広く研究されていることを知った。今後のレポート作成においても論文検索を行い、活用していきたいと思った。

#### 5 引用文献

神田直弥, 石田敏郎. 出合頭事故における非優先側運転者の交差点進入行動の検討. 日本交通科学協議会誌. 2001, Vol.1, No.1, p.11-22

神田直弥, 石田敏郎. 出合頭事故の分析による優先側運転者の無信号交差点進入行動の検討. 交通心理学研究. 2002, Vol.18, No.1, p.7-18