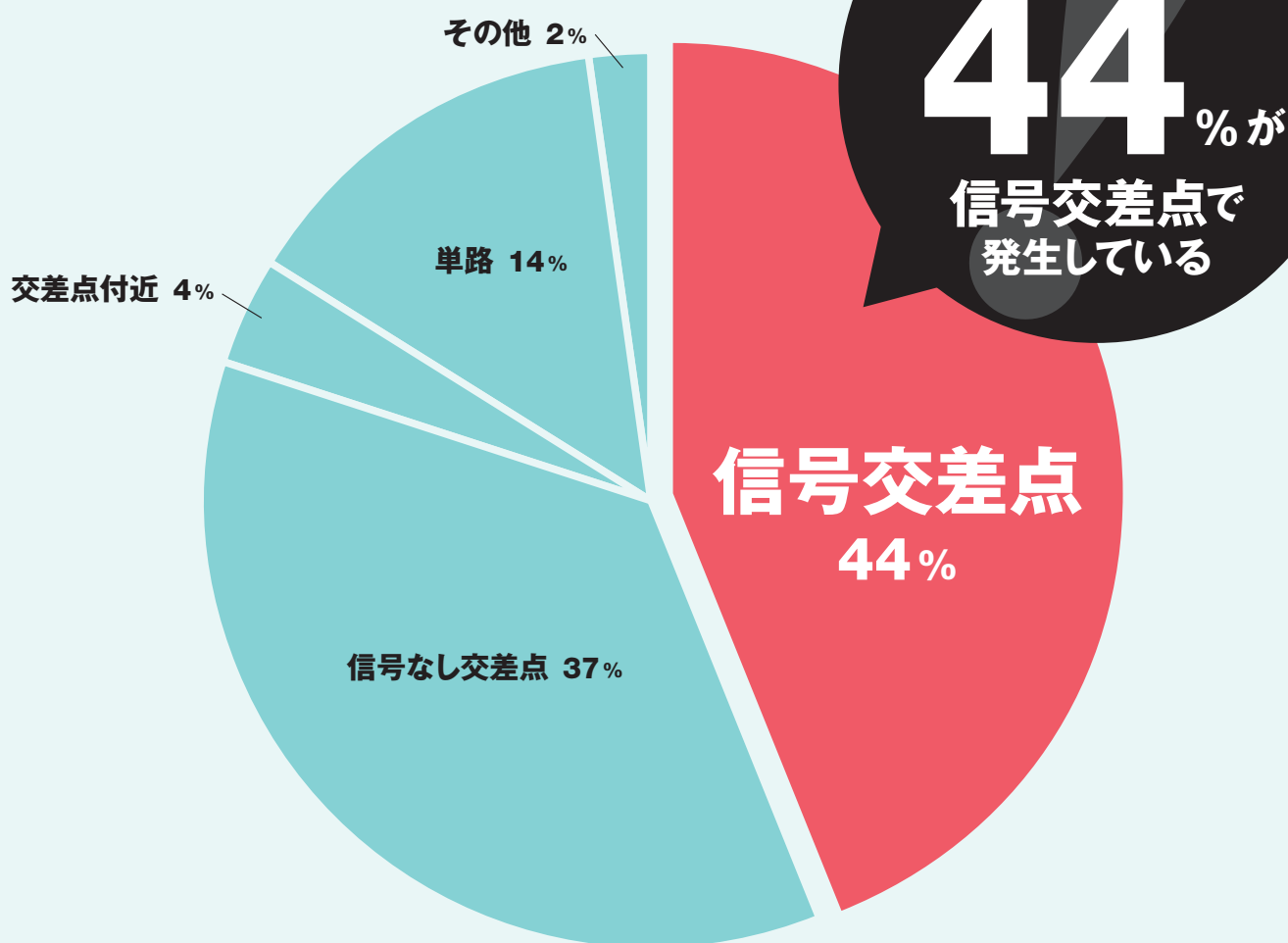


### 道路形状別右折事故の構成率



特集

# 信号交差点における 右折事故

～右折先の自転車、歩行者に注意～

## 特 集

# 信号交差点における 右折事故

～右折先の自転車、歩行者に注意～

自動車を運転する人の中には右折は苦手という方も多いのではないのでしょうか。右折時には対向車だけでなく右折先を通行する自転車や歩行者など注意しなければならない対象が多くあり、ちょっとした油断や思込みで安全確認を怠ると重大な事故につながる可能性があります。

平成23年に発生した1当四輪車が右折中の事故(右折事故)は8万8445件に上り、発生場所では信号交差点が約44%と最も多く、次いで信号なし交差点の約37%となっています。(図1)

そこで、今回のイタルダ・インフォメーションでは、信号交差点における右折事故を取り上げ、中でも事故件数の多い自転車事故、重大事故につながり易い歩行者事故に着目し、事故発生要因と事故を起こさないための運転方法について考えます。

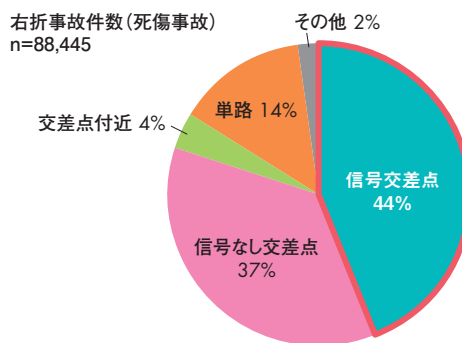
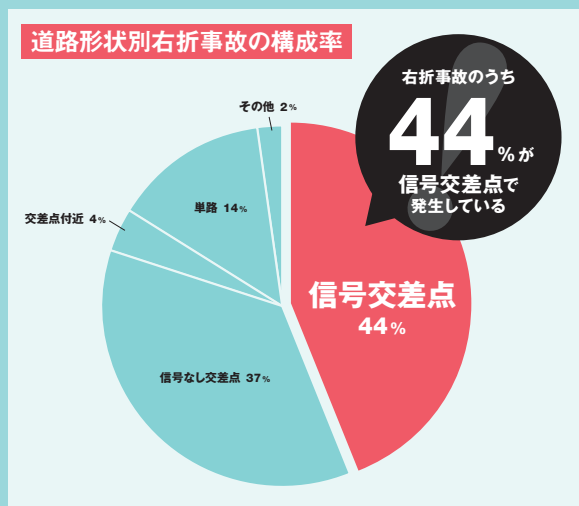


図1 道路形状別右折事故の構成率[平成23年]

## CONTENTS

主な内容

- 1 信号交差点事故の発生状況
- 2 右折事故の特徴と要因
- 3 右折先の自転車と歩行者との事故の特徴と要因
- 4 事故事例紹介
- 5 まとめ

SECTION

1

# 信号交差点事故の発生状況

はじめに、信号交差点における事故発生状況を見てみます。

## (1) 信号交差点事故の当事者

図2に平成23年の道路形状別死傷事故の構成率を示します。交通事故の半数以上が交差点とその付近で発生し、約16% (10万9599件) が信号交差点で発生しています。

信号交差点事故に関与した当事者の組合せを図3に示します。「四輪車対四輪車」「四輪車対二

輪車 (原付含む)」「四輪車対自転車」「四輪車対歩行者」が事故の大半を占めており、四輪車の関与した事故が全体の90%以上に上ります。また、四輪車の関与した事故のうち約95%では四輪車が第1当事者<sup>\*1</sup>となっています。信号交差点事故の多くは主に四輪車側の過失が原因で発生し、四輪車が加害者になっていることが分かります。

※1 第1当事者 (以降、1当と呼びます) とは、交通事故に直接関与した当事者のうち、過失の最も重いものをいい、過失が同程度の場合には負傷程度が軽いものをいいます。第1当事者の相手側を第2当事者といいます。

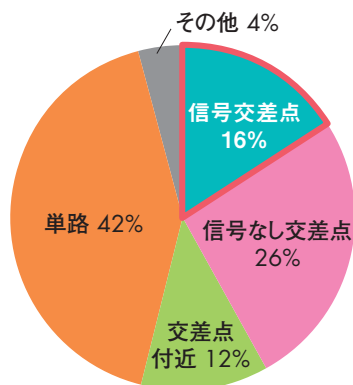


図2 道路形状別死傷事故の構成率 [平成23年]

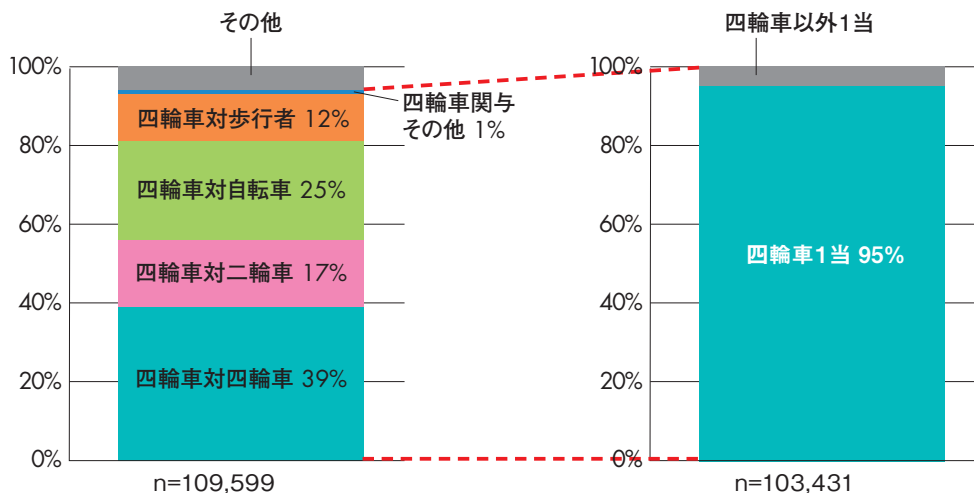


図3 信号交差点事故・当事者組合せ別事故の構成率と四輪車の1当比率 [平成23年]

(2) 1当四輪車の「右折」時の事故が最も多い

信号交差点における事故発生時の1当四輪車の行動を調べます。図4は、1当四輪車の行動類型別の事故発生件数と、事故発生原因として1当もしくは2当が「信号無視」を犯した事故の割合を各行動類型別に示しています。1当四輪車の「右折」時の事故（以降、右折事故と呼びます）が全体の39%（3万8294件）を占め最も多く、

続いて「直進」時が多くなっています。

「直進」時の事故では「信号無視」が半数以上を占めているのに対して、右折事故では「信号無視」は約3%であり、右折事故の多くが当事者の双方が「青信号」で交差点に進入し事故を起こしていることが分かります。

表1 1当四輪車行動類型別事故件数と「信号無視」事故件数[平成23年]

	発進	直進	左折	右折	その他	合計
信号交差点死傷事故件数 (1当四輪車)	7,779	32,256	16,393	38,294	2,858	97,580
[信号無視] 事故件数	1,134	16,515	240	1,032	75	18,996

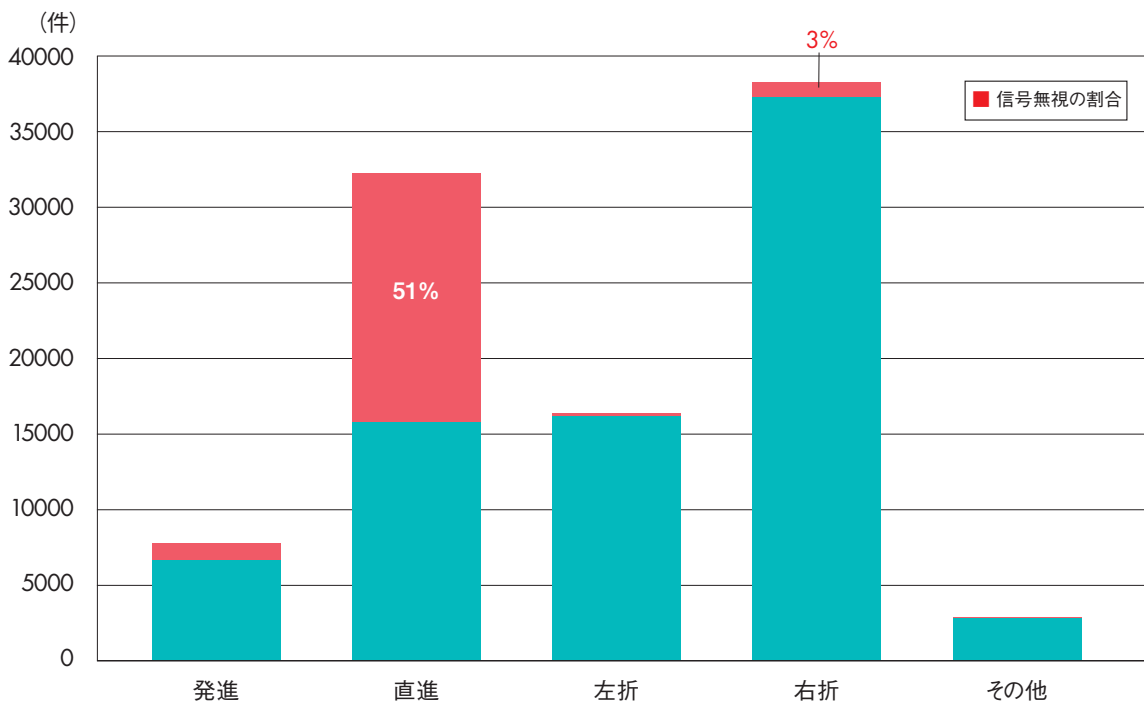


図4 1当四輪車行動類型別事故件数と「信号無視」※2 比率 [平成23年]

※2 1当あるいは2当が違反した事故

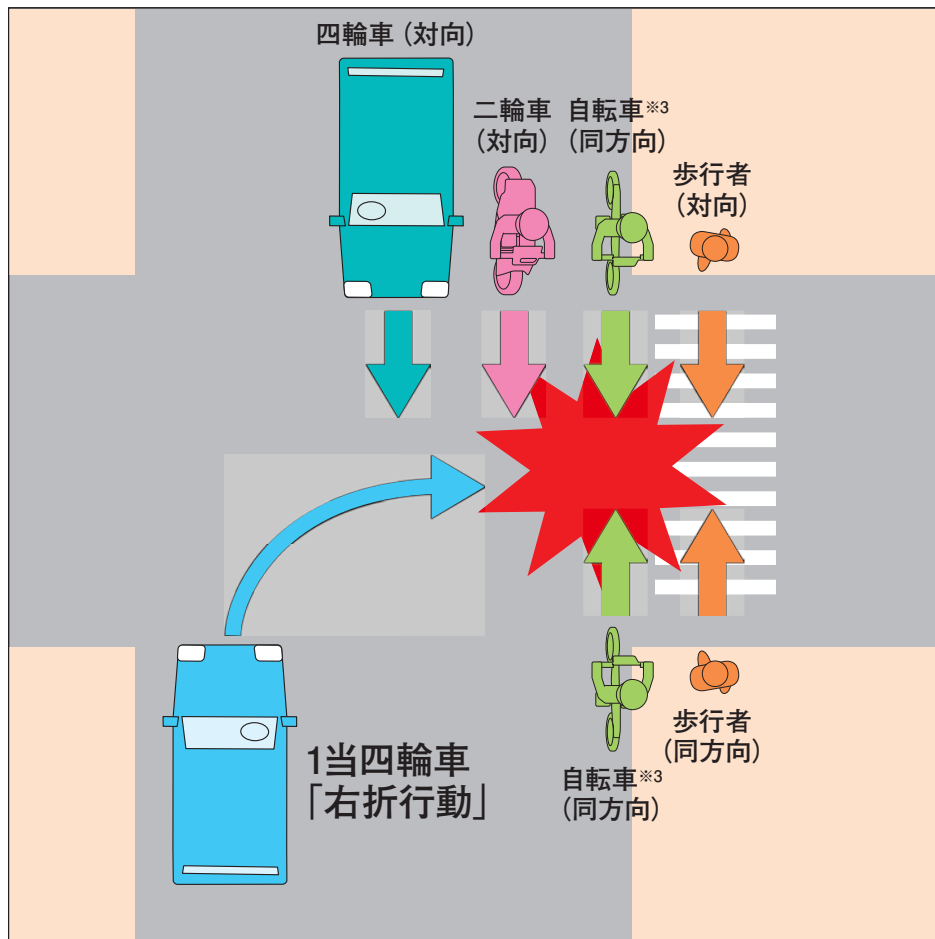
## 右折事故の特徴と要因

右折事故はどのような状況で起きるのでしょうか。以下では右折事故の特徴と発生要因を見ていきます。

図5に分析対象を示します。1当の右折四輪車に対して2当側は、対四輪車（対向直進）、対二輪車（対向直進）、対自転車（対向・同方向直進）、対歩行者（対向・同方向横断中）を分析します。

この4つの当事者組合せの事故を合計すると、平成23年に発生した信号交差点・右折事故全体の約7割（2万6782件）を占めます。

以下の分析では平成19年から平成23年までの5年間の交通事故統計データの合計値を使って分析します。



※3 自転車の走行位置は車道および横断歩道とその付近を含む

図5 1当四輪車「右折事故」の分析対象

(1) 死傷事故では対自転車事故、死亡事故では対歩行者事故が多い

当事者組合せ事故件数の構成率を図6に示します。死傷事故全体では、対自転車事故が最も多く、次いで対四輪車事故が多くなっています。死亡事故では、対歩行者事故が最も多く、次い

で対二輪車事故が多くなっています。右折事故の中では自転車事故が最も多く発生し、また歩行者や二輪車の関与する事故が重大事故に繋が

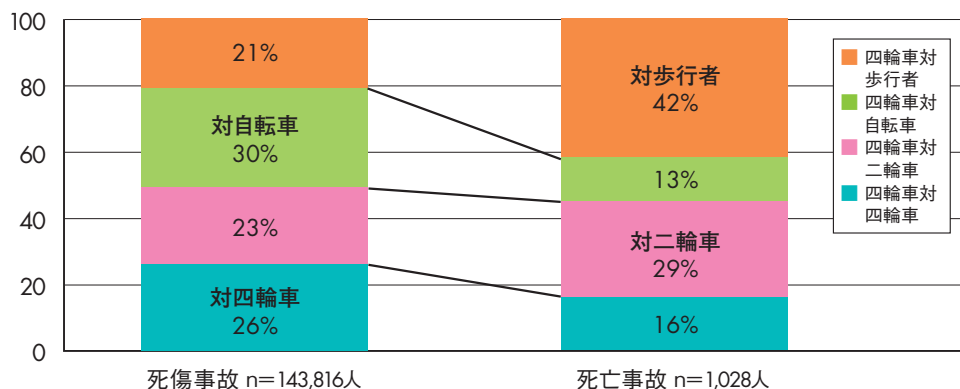


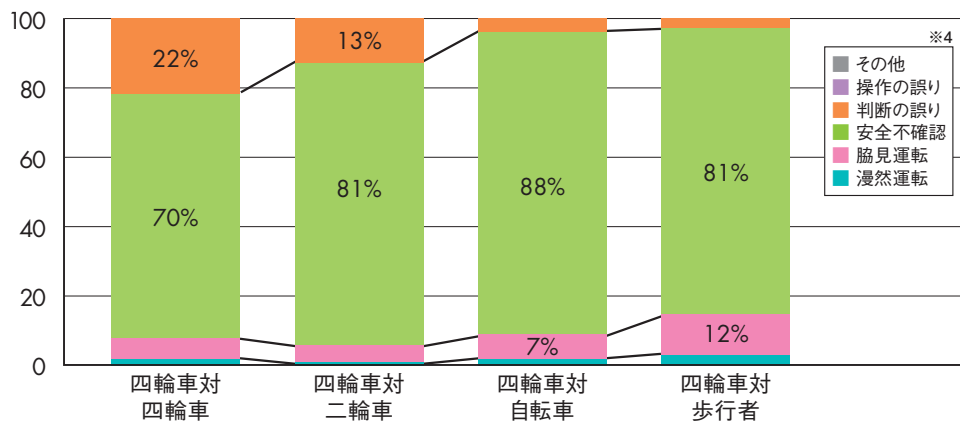
図6 1当四輪車「右折事故」における2当構成率 [平成19～23年]

(2) 1当右折四輪車の「安全不確認」が事故の主な要因

右折事故はどのような要因で発生するのでしょうか。図7は、当事者組合せ別に1当四輪車の人的事故要因の構成率を示しています。いずれの当事者組合せにおいても「安全不確認」が事故要因の大部分を占めていることがわかります。対自転車、対歩行者では「脇見」の割合がやや高く、事故発生時に他のものに注意が向けられていたことが覗えます。また、対四輪車、対二輪車事故では「判断の誤り」の割合が高く

なっており、対向車（四輪車、二輪車）を認知したにもかかわらず「自分の方が先に行けるだろう」と相手の動静に対する判断の誤りが事故につながっています。

事故要因の多くを占める「安全不確認」はどのような状況で起きるのでしょうか。次項から特に事故件数の多い自転車事故と歩行者事故に着目し、道路の幅員別、昼夜別分析から「安全不確認」の発生状況を見ていきます。



※4 安全不確認とは「安全確認をしなかった」「安全確認が不十分だった」、脇見とは「他の車、歩行者を見ていた」「ナビゲーション装置を操作していた」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います。

図7 1当四輪車の人的事故要因の構成率 [平成19～23年]

# 右折先の自転車と歩行者との事故の特徴と要因

## (1) 道路幅員別に見た右折事故の特徴

1当四輪車側の道路幅員を「小」「中」「大」に分けて事故の発生状況を分析します。「小」は1当四輪車側道路（車道）の幅員が5.5m未満、「中」は5.5m以上13m未満、「大」は13m以上で区分されます（図8）。

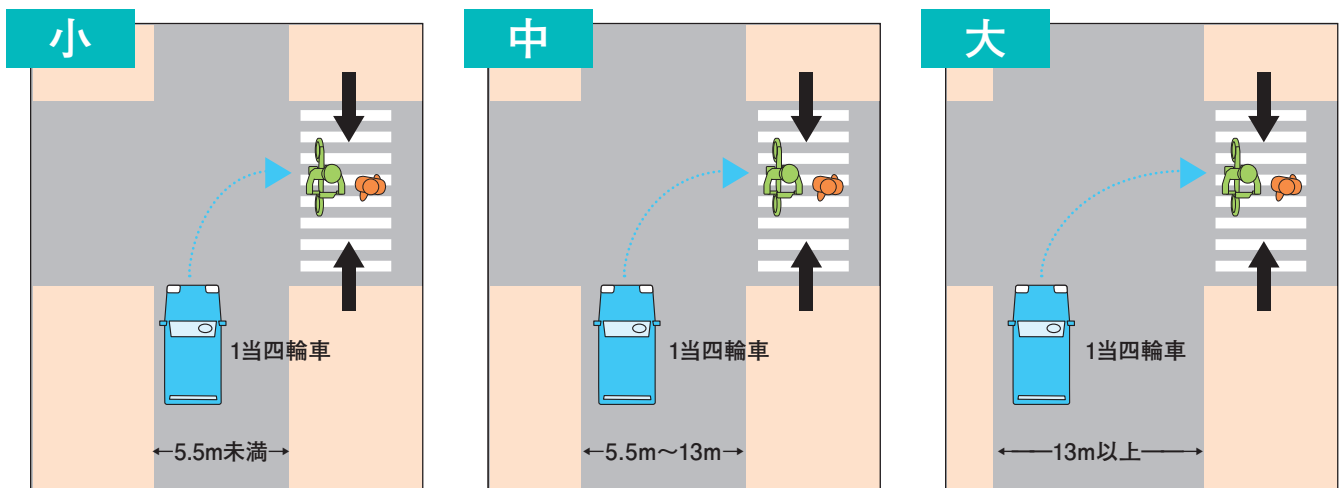


図8 1当四輪車側道路の幅員

図9に、道路幅員別に当事者組合せ事故件数の構成率を示します。幅員の小さい道路から交差点に進入する場合は、対自転車、対歩行者事故の割合が高くなります。幅員「小」の交差点では対向直進の四輪車や二輪車の交通量が少く、その結果右折先の自転車や歩行者との事故の方が相対的に起き易くなるといえます。また、幅

員の大きい道路から交差点に進入する場合は、対四輪車事故の割合が高くなります。幅員が大きくなるほど、対向車線の交通量が増加し、平均的な走行速度も高いため対向車の発見や右折可否の判断が難しくなり、その結果事故が増えると考えられます。

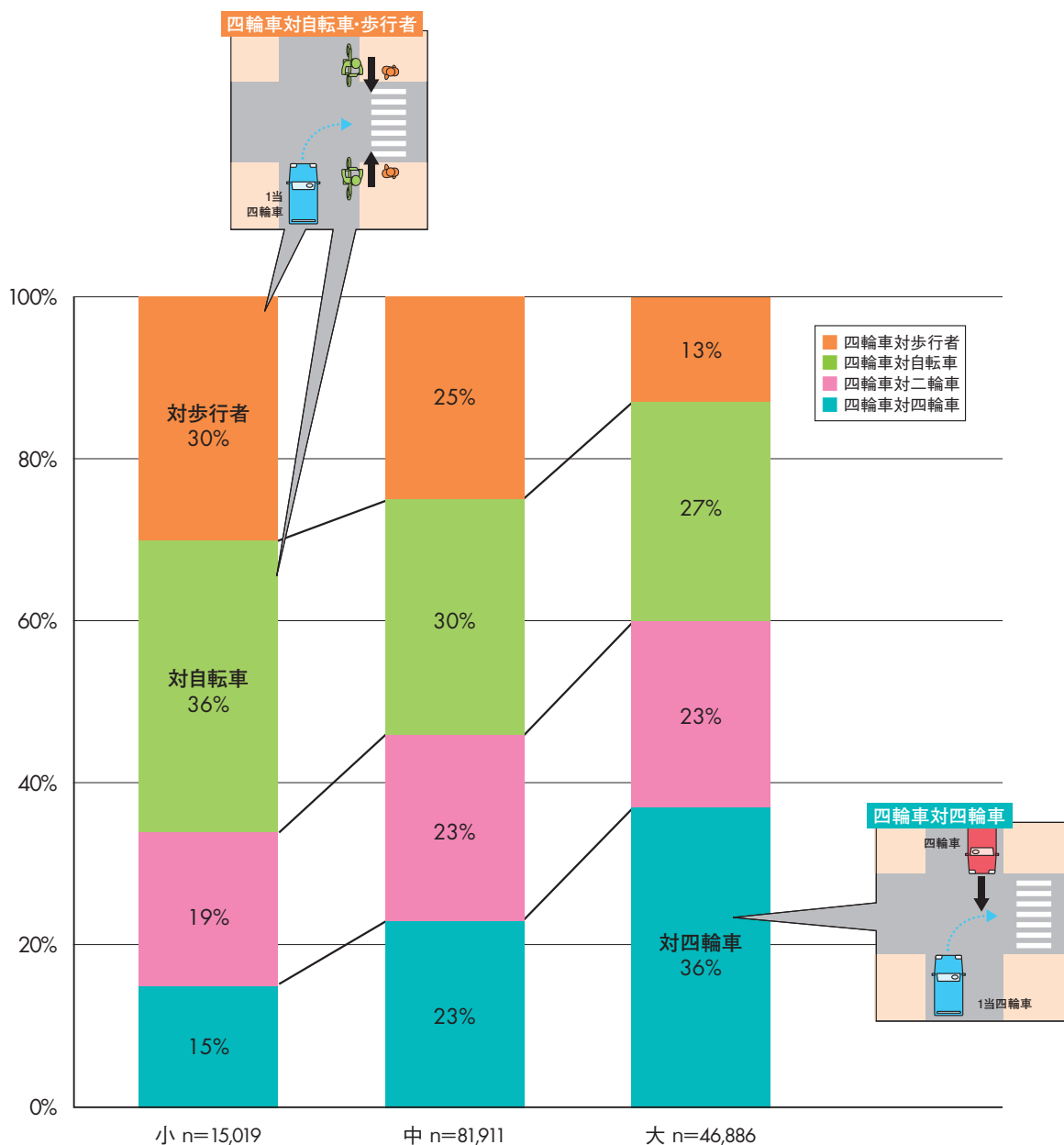


図9 1当四輪車側道路幅員別 2当構成率 [平成19～23年]



### (2) 幅員「大」の道路から進入する際は同方向からの自転車、歩行者を見落とし易い

図10に、道路幅員別に事故発生時における自転車と歩行者の進行方向を示します。幅員が大きくなるほど「同方向」の割合が高くなります。前項で見たように幅員が大きくなるほど対

向車線の状況の把握が難しくなり、その結果、運転者の注意がより前方の対向車線に向けられるため、右折先の「同方向」からの自転車や歩行者への注意が疎かになるためと考えられます。

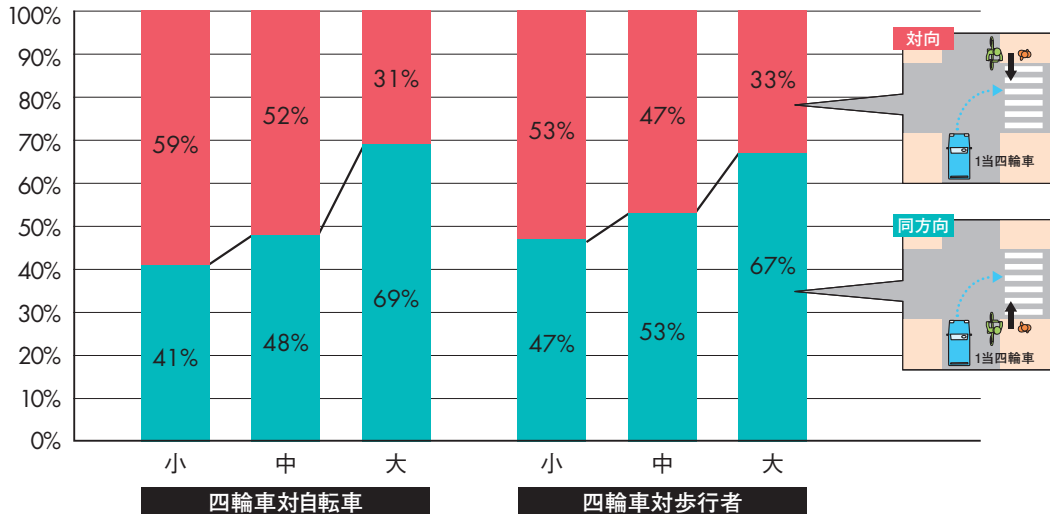


図10 1当四輪車側道路幅員別 自転車・歩行者進行方向比率 [平成19~23年]

### (3) 夜間は同方向からの自転車、歩行者を見落とし易い

昼夜別に、事故発生時における自転車と歩行者の進行方向を見ると、昼間の進行方向は自転車、歩行者ともに「対向」「同方向」が約50%ずつであるのに対して、夜間では「同方向」の

割合が増えます（図11）。夜間、周辺が暗くなると四輪車の前照灯が届きにくいこともあり「同方向」の自転車や歩行者を運転者が認識し難くなるためと考えられます。

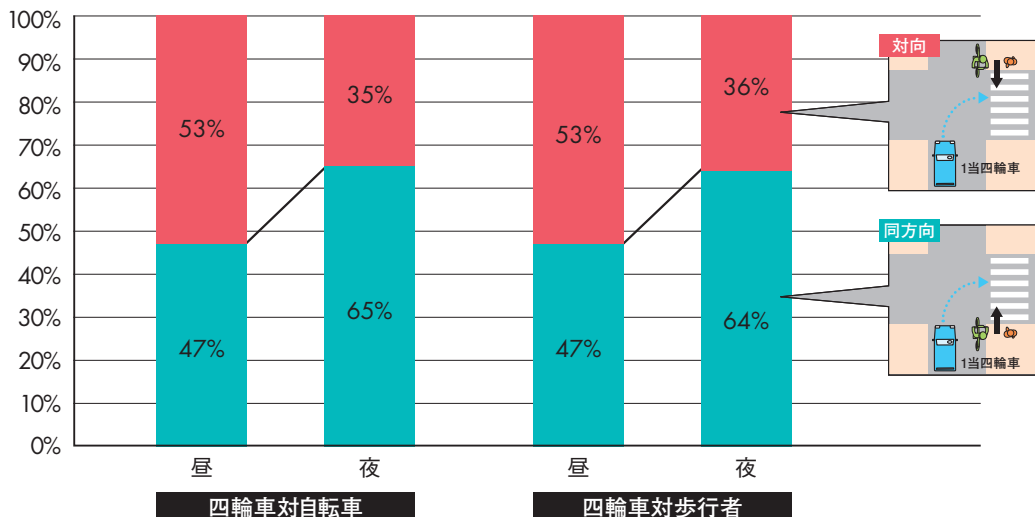


図11 昼夜別 自転車・歩行者進行方向比率 [平成19~23年]

(4) 自転車、歩行者の見落としは「注意散漫」「思込み・安全確認省略」が要因

以上の分析結果から自転車や歩行者の見落としは、対向車線の状況や周辺環境が影響していることが分かりました。このような見落としの実態をより詳細に把握するため、事故を起こした右折四輪車と自転車運転者、歩行者の聞き取り調査を基に事故要因を更に細かく分類しました。分析データは、当センターが保有する交通事故例調査データの中から最近の事故事例を抽出し使用しました。

図12に四輪車対自転車事故の各当事者の要因を示します。分析データの総数は28件です。

四輪車側の要因では「対向四輪車に注意が向いた」「右折先が気になった」など、運転者の「注意散漫」による事故が多く見られます。右折開始前に周囲の安全確認をしっかり行い、右折先では十分減速して左右確認していれば事故は回避できたと思われます。

その他の要因として「漫然と右折開始」「先行車に続いて発進」など、安全確認の省略が事故につながっています。安全確認を怠る背景に

は「自転車はいないだろう」との油断や思込みがあったものと考えられます。

一方自転車側では「四輪車が停止するだろう」との優先意識が事故の大きな要因になっています。四輪車を認知していたのですから、その動きを最後まで注視していれば防げた事故といえます。また「車両は来ないだろう」との思込みから周囲の安全確認を怠り、衝突直前まで気付かなかつた事例も多く見られます。夜間や雨天時の事故では、無灯火、傘さし運転など自転車側の過失も少なくありません。夜間は必ずライトを点灯し速度を落として通行することが大切です。

四輪車対歩行者事故における四輪車側の要因についても、対自転車事故と同様に「対向四輪車に注意が向いた」など、運転者の「注意散漫」が多く見られました。一方歩行者側では、漫然と横断を開始し衝突直前まで気付かなかつた事故が多く見られ、「青信号だから大丈夫」という油断や思込みが事故につながったと考えられます。

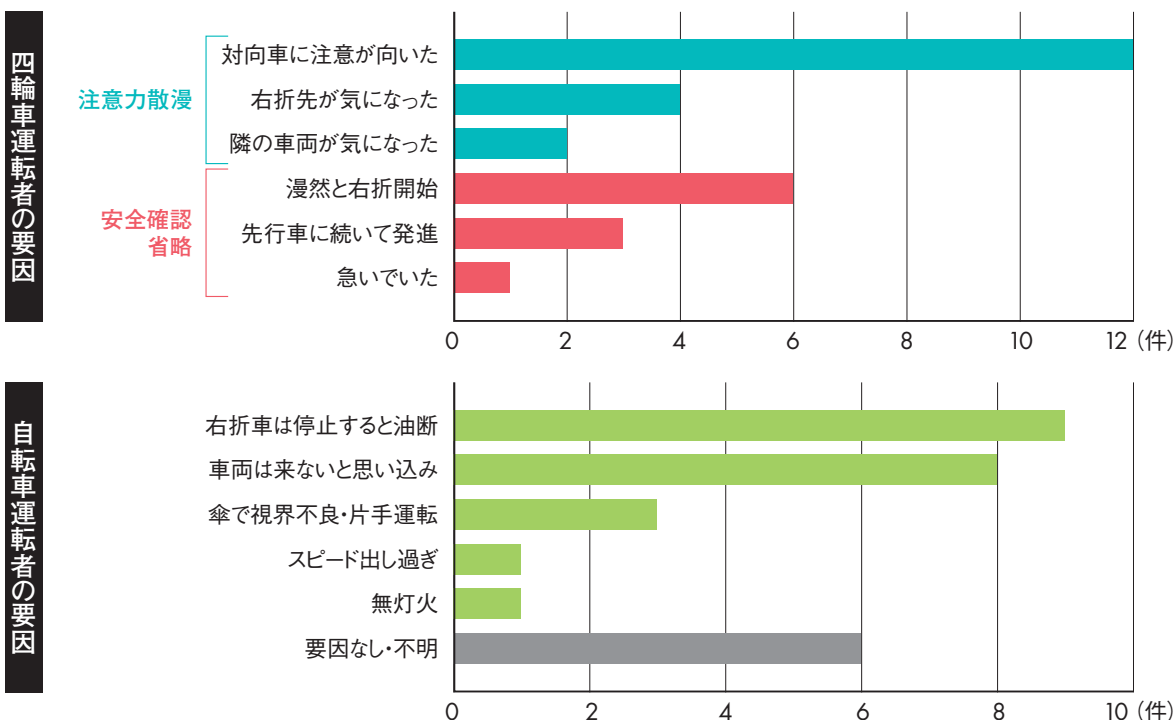


図12 四輪車対自転車「右折事故」における人的事故要因

## 事件事例紹介

交通事故例調査データから四輪車対自転車事故の事例を紹介します。

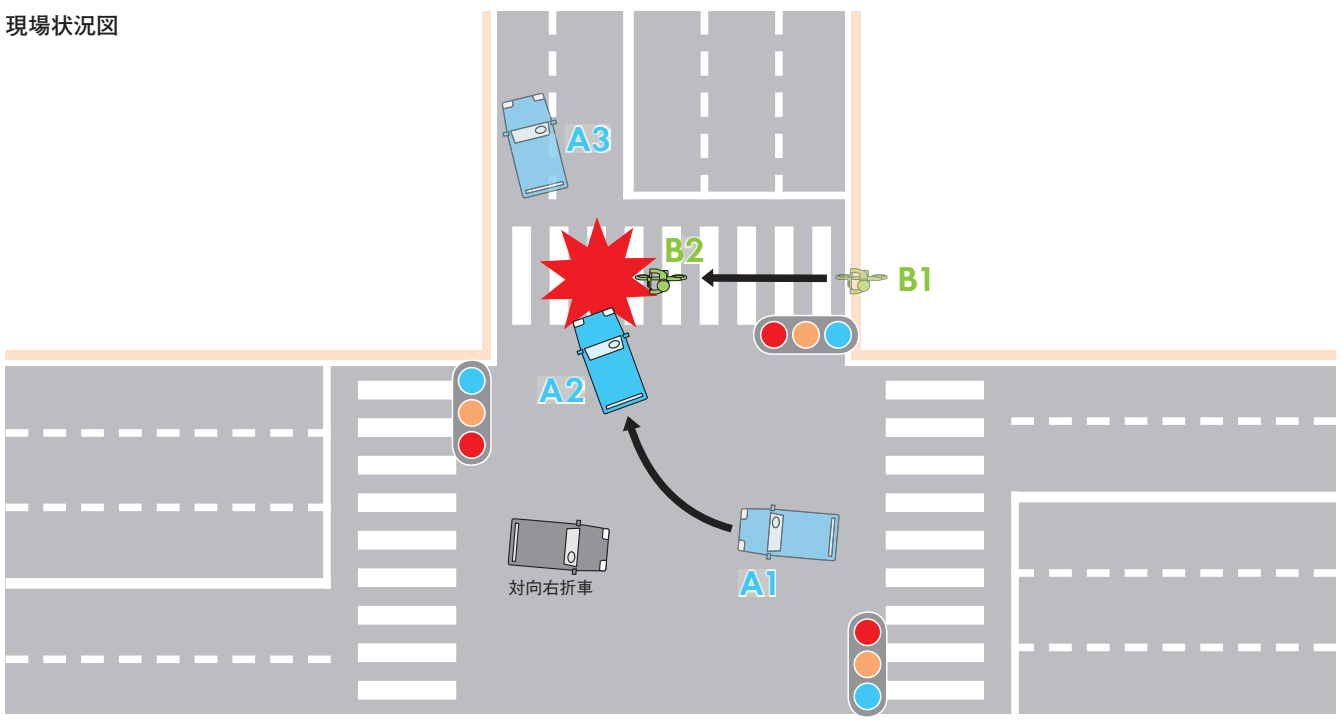
### 【事故状況】

雨降りの夜、66歳の女性は普通乗用車Aを運転し信号機のある十字路交差点を右折する際に、対向右折待ち車両の陰になって対向車線の見通しが悪いため、交差点中央付近で一旦停止しました。対向車を数台見送った後、対向車線の様子に注意しながら右折進行したところ、横断歩道の右方向から走ってきた自転車Bと衝突しました。

### 【要因】

A運転者が対向車線に気を取られ自転車を見落したことが原因です。右折を開始する前に横断歩道周辺にも注意していればもっと早く自転車を発見できた可能性があります。一方B運転者は、傘さし片手運転の違反を犯しており、このことがA車に気付くのが遅れた要因の一つになっています。交通ルール遵守は勿論ですが、自分の身を守るためには、周囲にもっと注意を向ける、自分を目立たせるために自転車に反射材を貼付するなど、防衛運転を心がけることが大切です。

現場状況図



特集

## 信号交差点における右折事故

～右折先の自転車、歩行者に注意～

SECTION

5

# まとめ

### ◆信号交差点における右折事故の特徴

- 信号交差点における事故は1当四輪車の「右折」時に最も多く発生している。
- 1当、2当双方の車が「青信号」で交差点に進入し事故を起こしている。
- 事故の主要因は、1当右折四輪車の「安全不確認」である。
- 対向車に気を取られて、右折先の自転車、歩行者を見落とし易い。
- 夜間は、同方向から進行する自転車や歩行者を見落とし易い。

事故を起こさないための注意点を以下にまとめます。

#### ◆右折四輪運転者は

- 対向車線の見えにくい状況では、必ず一旦停止し慎重に安全確認しましょう。「見れども見えず」とならないように、「危険が潜んでいるかもしれない」と意識して、危険（あるいは安全）を確かめに行く行動が大切です。
- 対向車を発見したら、無理せず通過するまで待機しましょう。
- 右折開始前に右折先の安全を確認しましょう。いざという時に止まれるように、横断歩道手前では十分減速する必要があります。

#### ◆自転車運転者、歩行者は自分の身を守るために

- 自分が優先だからと油断しないで、右折四輪車の動きを最後まで注視しましょう。
- 夜間は自転車のライトを点灯するなど、自分の存在に気付かせることが重要です。
- 自転車は車道の左側を通行しましょう。たとえ自転車の通行が可能な歩道であっても、右側の歩道走行を避け、左側の歩道を走行するように心がけましょう。

(藤田健二)

### お知らせ

- 今回のイタルダインフォメーションは、自主研究報告書「信号交差点における事故発生状況と人的要因分析」（平成24年6月発行）から抜粋しています。この自主研究報告書は当センターのホームページからダウンロード（有料）することが出来ますので、合わせてご活用ください。
- イタルダインフォメーションのバックナンバーはホームページに掲載してありますが、研修会等で冊子が必要な方は、当センターに在庫があれば送料実費で提供していますので、必要な方はお問い合わせください。
- イタルダインフォメーションは、ご要望のありました所に送らせて頂いていますが住所、名称などの変更が有りましたら、変更前と変更後を記入して下記事務局までFAX、Eメールにてお知らせ願います。

「イタルダインフォメーション No.93」に掲載いたしました「道路ふれあい月間」の推進標語募集は全国から7,798作品もの応募があり、先日入賞作品が決定しました。

#### 最優秀賞（3作品）

- 小学生の部** 「つなげよう僕の道からきみの道」  
中村安里さん／9歳（千葉県千葉市立本町小学校）
- 中学生の部** 「いつの日も歩きたくなる道がある」  
鈴木裕也さん／14歳（神奈川県山北町立三保中学校）
- 一般の部** 「一本の道に日本の底力」  
今田紗江さん／44歳（徳島県徳島市）

詳細は国土交通省のホームページに掲載しておりますのでご確認ください。  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/road01\\_hh\\_000264.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000264.html)

#### 事務局

〒102-0083 東京都千代田区麹町6-6 麹町東急ビル5階  
TEL03-3515-2525 FAX03-3515-2519

#### つくば交通事故調査事務所

〒305-0831 茨城県つくば市西大橋641-1  
(財)日本自動車研究所内  
TEL029-855-9021 FAX029-855-9131