

ITARDA INFORMATION

交通事故分析レポート

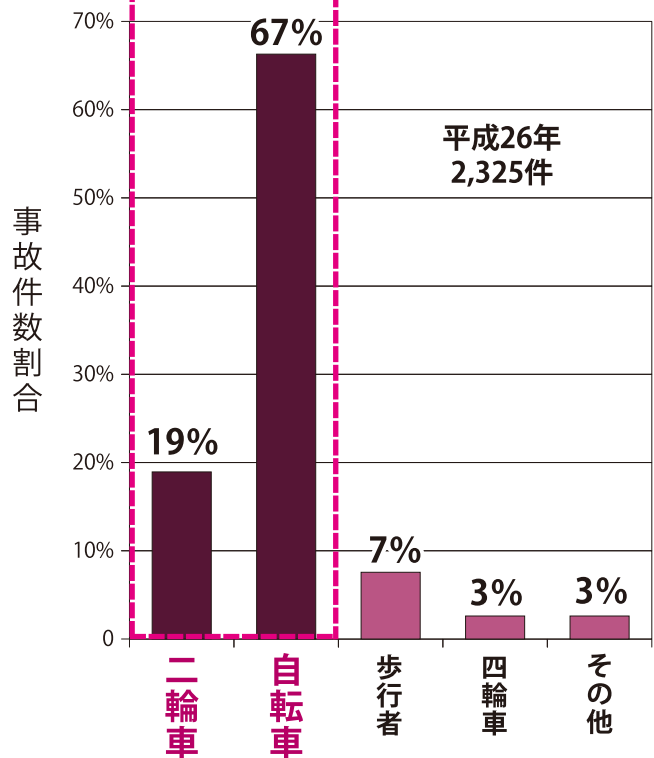
No.114

特集

駐停車中のドア開放事故

～停まっている車に危険が潜む～

ドア開放事故に
合いやすい相手は
二輪車と自転車が
圧倒的！



四輪車のドア開放による当事者種別の
事故件数割合 (平成26年)

- ① はじめに.....P2
- ② 駐停車中の事故事例P2
- ③ ドア開放事故の特徴分析.....P3
- ④ まとめP8

① はじめに

車は人が移動する乗り物であり走ることが前提のため、それにより様々な交通事故も発生します。では停止している車は安全かと問われれば、必ずしもそうとは言えません。停止中の車も交通事故を起こす場合があるのです。皆さんは停止中の車のわきをすり抜けようとする時、急に車のドアが開いてヒヤッとしたり、或いは実際にぶつかったりした経験はありませんか？

「渋滞中、急にドアが開いて助手席から人が降りてきた」、「タクシーが止まったと思ったら客を乗せるために急にドアが開いた」、「商店街などで止まっている車をよけて通行しようとしたら急に運転席のドアが開いた」など、なかには「スーパーの駐車場で車の間を歩いていたら急にドアが開いた」といったように道路以外のところもあるでしょう。

このように、車はたとえ走っていなくても、急なドア開放のように、時と場合によっては停止中でも危険が潜んでいる可能性があります。渋滞中などで車の左わきをすり抜ける機会の多い二輪車や自転車などは、特に注意が必要です。また、低年齢の子供などは、そういった危険予知が十分にできない場合も多く、一層の注意が必要です。これらのことは、四輪車側の立場でも同じです。不用意なドア開閉が事故につながる可能性があることを常に意識していなければなりません。

そこで今回は、四輪自動車のドア開放による事故について、加害者、被害者双方の立場から問題を見すえ事故実態や要因を明らかにするとともに、事故を起こさないための対応策※を考えていきたいと思います。

※対応策については、一般にハードおよびソフトの二つの面がありますが、本稿では運転者が身近に対応できるものとの観点からソフト面について取り上げます。

② 駐停車中の事故事例

下記二つの事例は、実際に起きた事故です。ドア開放事故は道路上のみならず駐車場でも起きていることが分かります。この事例では、幸いにもBさん、Dさんとも死亡には至らなかったものの、一歩間違えれば重大な事故になる危険がありました。左の事例では、もし対向車が来ていたらどうなっていたでしょうか。右の事例でも当たり所が悪ければより深刻な状況になっていたでしょう。

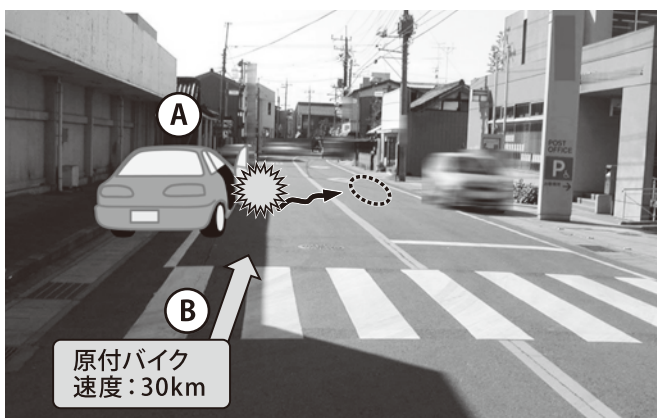


図1 ドア開放による事故例（道路上）

平日の昼過ぎ、Aさん（40歳代、女性、普通乗用車）は右側にある郵便局に行くため道路左側に停車しました。降車の際、急いでいたので周囲の安全を確認せず漫然とドアを開けたため、右後方から約30km/hの速度で走行してきたBさん（60歳代、女性、原付バイク）の運転するバイクと衝突しました。Bさんは転倒し、対向車線まで投げ出されました。（全治50日の重傷）

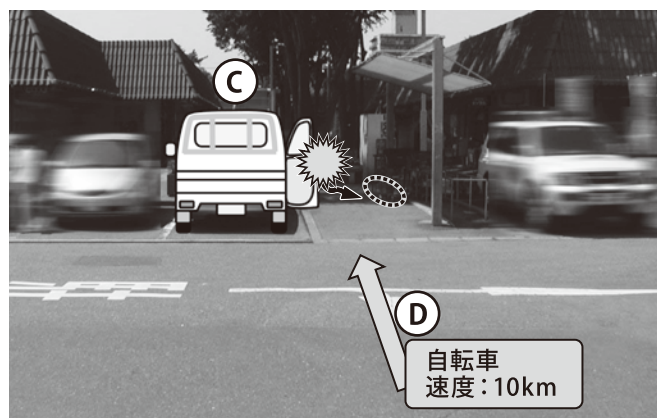


図2 ドア開放による事故例（駐車場）

平日の午前中、Cさん（50歳代、男性、軽貨物車）はスーパーマーケットに買い物に来て、駐車場に車を止めました。降車する際、右後方の安全を確認せずに運転席のドアを開けたため、右後方から約10km/hの速度で直進してきたDさん（80歳代、男性、自転車）の左側面に右ドアを当ててしまい、Dさんはその勢いで右側に倒されてしまいました。（頭部打撲による軽傷）

③ ドア開放事故の特徴分析

■ ドア開放事故の対象相手

ドア開放事故に合いやすい対象相手はどのような当事者でしょうか？

図3は、平成26年における四輪車のドア開放事故による当事者種別の事故件数割合を示しています。総件数は2,325件あり、そのうち自転車の占める割合が67%と最も多く、次に二輪車の19%が続き、この二つで実に9割近くを占めています。

自転車や二輪車などは、その機動性も相まって、渋滞中など停止している四輪車のすぐ脇をすり抜ける機会が多いことからこのような結果になったものと考えられます。また、四輪車が少ないのは、駐停車車両との間隔を充分保って通過することや物損で済む場合が多く、事故件数にカウントされないことなどが考えられます。

これらを踏まえ、今回のドア開放事故では、対象相手を主に自転車と二輪車に定め、分析を進めていきたいと思います。

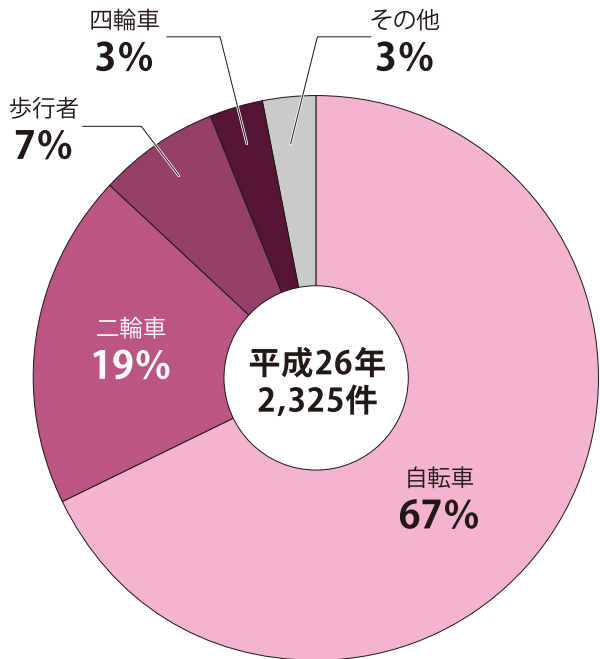
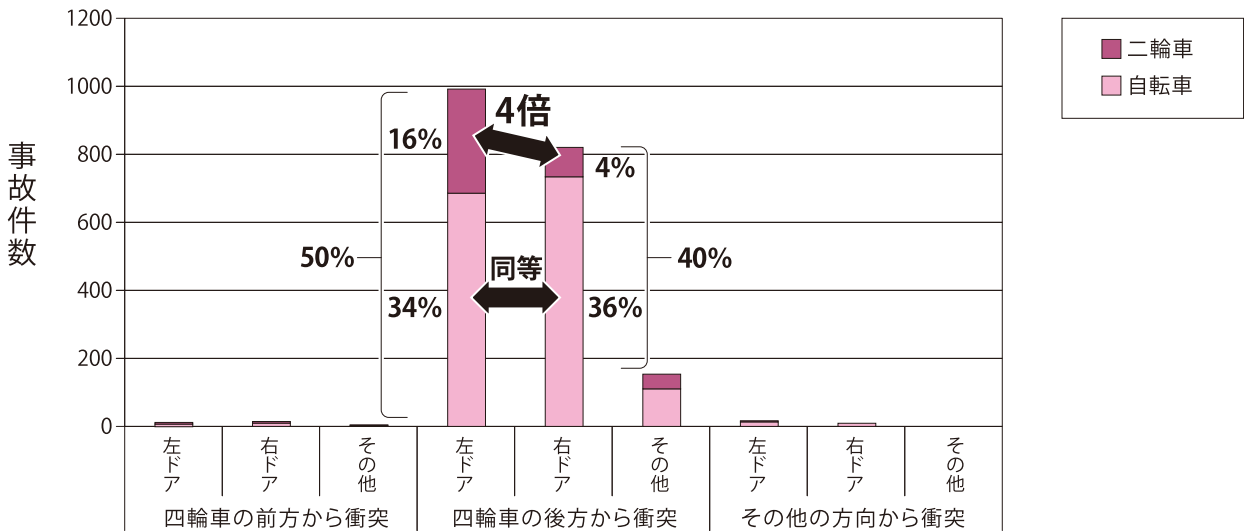


図3 四輪車のドア開放による当事者種別の事故件数割合（平成26年）

■ 進行方向と衝突部位

ドア開放事故では、自転車や二輪車は四輪車に対してどの方向からきて、左右どちらのドアに衝突する割合が高いのでしょうか？

図4は、平成26年における自転車および二輪車の進行方向と四輪車の衝突部位別における事故件数を示しています。まず進行方向については、その殆どが四輪車の後方から衝突しています。次に自転車および二輪車の左右ドアに対する衝突比率を見ますと、自転車では、左右のドアへの衝突割合がほぼ均等であるのに対し、二輪車では、左ドアへの衝突割合が右ドアに対し4倍も高くなっています。信号待ちや渋滞などで四輪車の左側をすり抜ける際、二輪車は自転車のように車道を避けて歩道を走ることもなく四輪車の左横近傍を走行せざるを得ないため、左ドアに衝突する割合が高くなるものと考えられます。



自転車および二輪車の進行方向と四輪車の衝突部位

図4 自転車および二輪車の進行方向と四輪車の衝突部位別における事故件数（平成26年）

■衝突(危険認知)速度(四輪車と二輪車)

ドア開放事故では、二輪車はどのくらいの速度で衝突しているのでしょうか？

図5は、平成26年における危険認知速度別の事故件数割合を示しています。

(自転車の速度は事故データとして値が得られないため四輪車と二輪車についてのみ記載しています。)

まず、四輪車では、基本的に停止中にドア開閉がおこなわれています。二輪車については、10km/h超～20km/hの速度で衝突している割合が最も高く全体の半数以上を占めておりますが、殆どは30km/h以下での衝突となっています。停止車両の脇をすり抜ける等の場合にはある程度速度を落として走行していると考えられます。

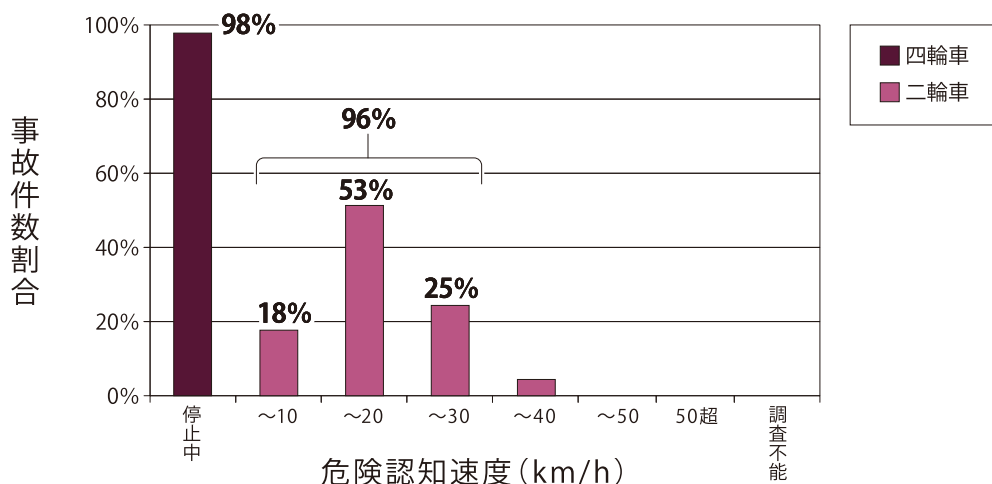


図5 危険認知速度別の事故件数割合 (平成26年)

■人身損傷程度と人身損傷主部位

ドア開放事故により、人はどの程度の傷害を負うのでしょうか？

図6は、平成26年における人身損傷程度別の事故件数割合を示しています。幸いにもドア開放事故の多くは軽傷で済んでいます。平成26年度には死亡に至った事故はなかったのですが、過去10年では、毎年0～4件程度発生しております。

図7は、平成26年における人身損傷主部位別の事故件数割合を示しています。損傷程度の多くが軽傷であることから、腕部や脚部に集中していることが分かります。また、首から上の部分で負傷する割合も全体の四分の一あり、決して少なくありません。特に自転車は二輪車と違ってヘルメットの着用が義務付けられておらず、そのため二輪車に比べて頭部、顔部の被害割合が高くなると考えられます。(ドア開放事故の場合、一般にドアそのものとの衝突による負傷とその後の路面等との衝突による負傷とが考えられますが、ここではその区別はしていません。)

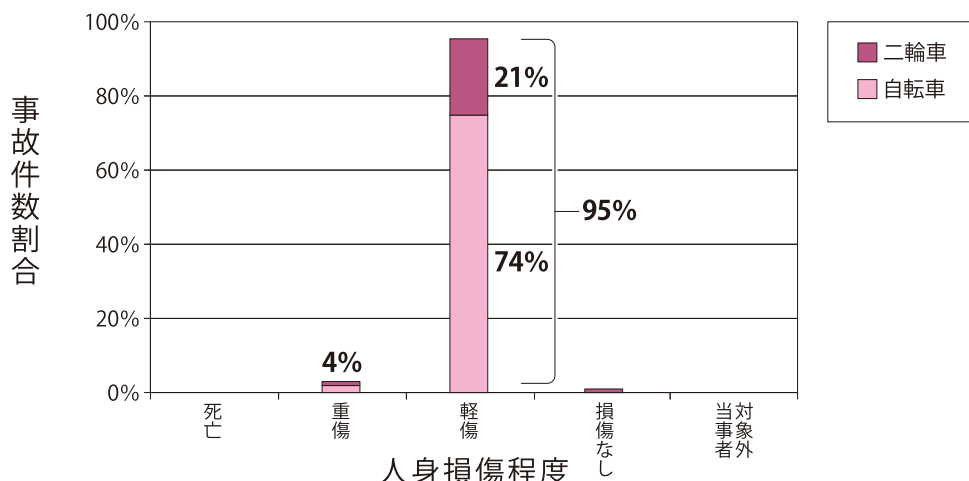


図6 人身損傷程度別の事故件数割合 (平成26年)

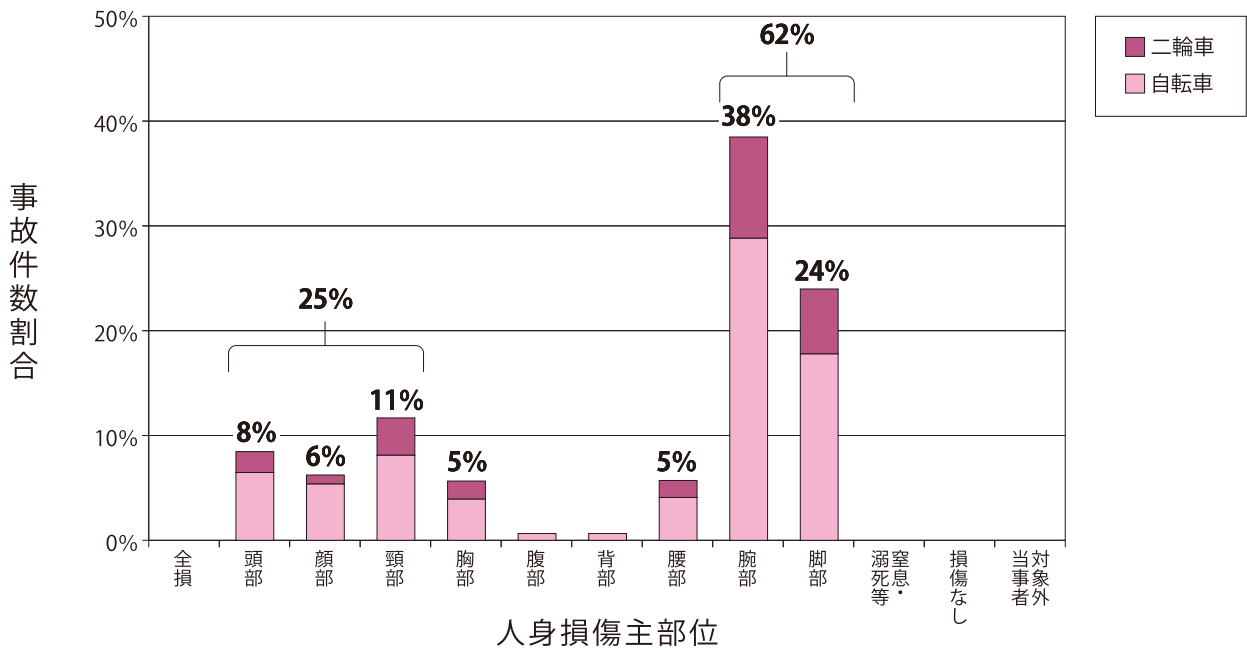


図7 人身損傷主部位別の事故件数割合（平成26年）

■通行目的

ドア開放事故時、四輪車および自転車/二輪車はどのような目的で運転していたのでしょうか？

図8は、平成26年における通行目的別の事故件数割合を示しています。四輪車は業務中の事故が半数以上を占めておりますが、訪問・送迎や買い物中の事故も決して少なくありません。一方、自転車/二輪車では、通勤、買い物、訪問・送迎途中での事故が目立ちます。四輪車は業務で忙しく、自転車/二輪車も通勤で急いでいたであろうと推測でき、ドア開放事故は、双方ともゆとりがない時に発生し易くなると考えられます。

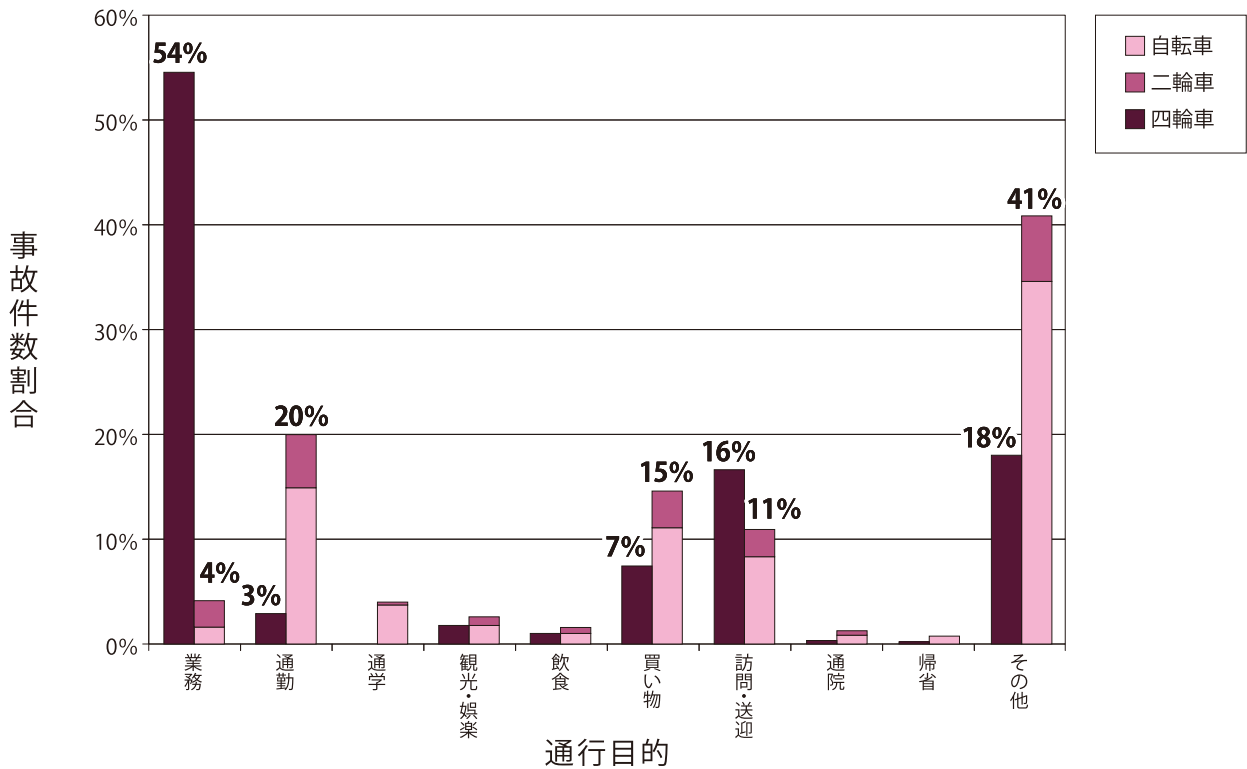


図8 通行目的別の事故件数の割合（平成26年）

■年齢と性別

ドア開放事故では、事故になり易い加害者、被害者というものがあるのでしょうか？

図9および図10は、平成26年における四輪車および自転車/二輪車の年齢別の事故件数割合を示しています。四輪車の場合、男性は年齢が上がるにつれ事故の割合も増えていき60～69歳が最も多くなりますが、女性では40～49歳を頂点に前後で徐々に減少する傾向にあります。男性では、運送業務従事者の高齢化の影響、女性では子育て世代の送迎、買物等での使用頻度の高さなどが原因と考えられます。男性の70歳以上でのグラフの急な落込みは、運送業務従事者の退職によるものと推測されます。一方、自転車/二輪車では男性は30～39歳を頂点に年齢が上がるにつれ事故の割合も減少し四輪車の場合と逆の現象結果となっています。女性では、20歳代から40歳代にかけて微増し、それ以降は減少に転じる傾向にあります。学生と青年層との間にある大きな開きは、前者では歩道走行が多く、後者では車道走行が多いというように走行路の違いが一因と考えられます。

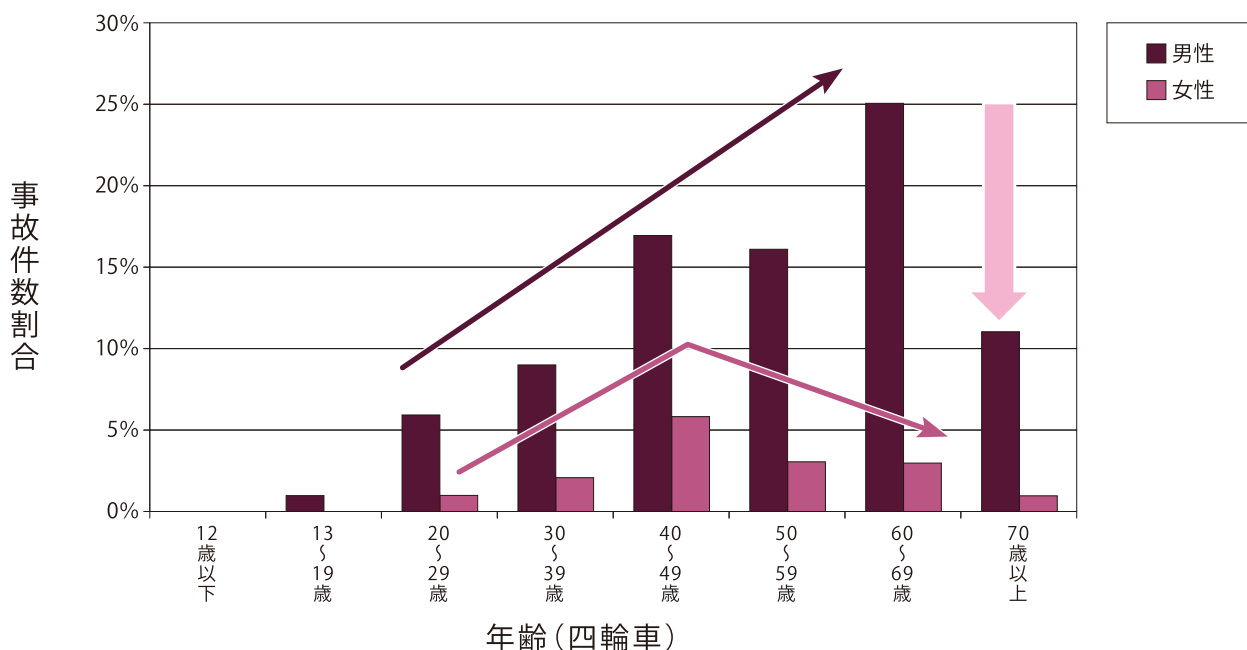


図9 四輪車の年齢別の事故件数割合 (平成26年)

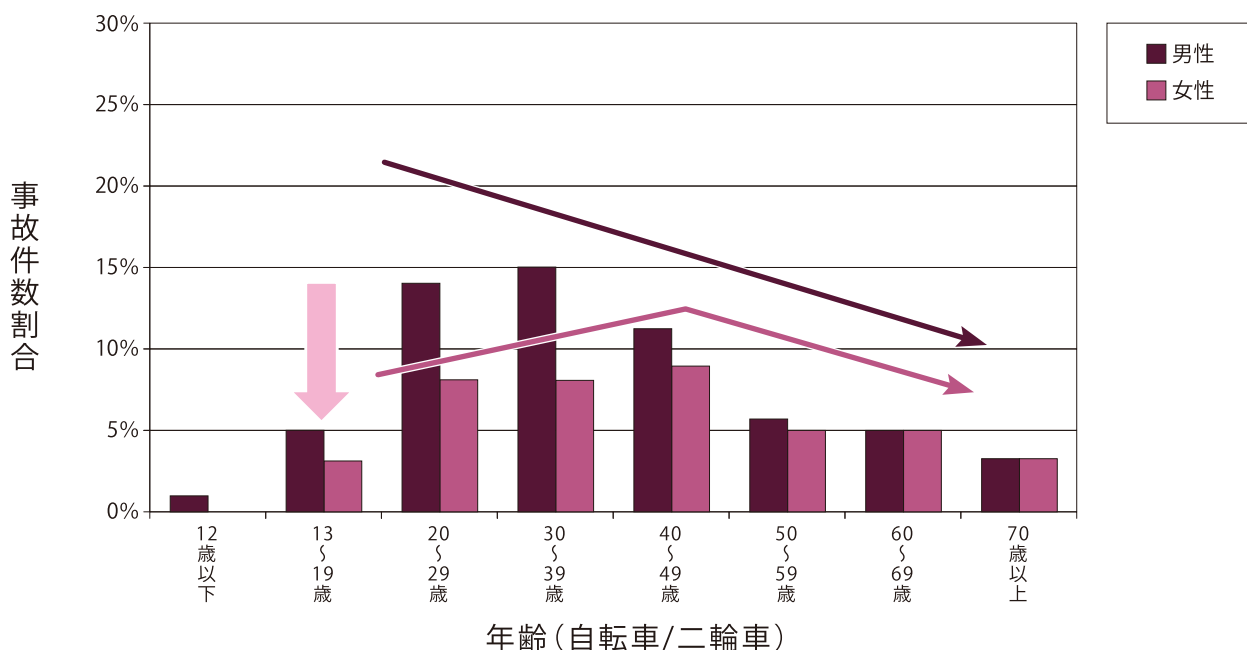


図10 自転車/二輪車の年齢別の事故件数割合 (平成26年)

■人的要因

ドア開放事故は、どのような人的要因で起きているのでしょうか？

図11および図12は、平成26年における四輪車および自転車/二輪車の人的要因別の事故件数割合を示しています。四輪車の人的要因としてその殆どが周囲の安全不確認によるものです。ミクロ調査の事例でもドア開時に特に気を配ることもなく漫然と開けてしまったというケースが多いようです。一方自転車/二輪車側では、人的要因なしが全体の半数以上を占めており、動静不注視(注視の怠り)、安全不確認、予測不適(判断の誤り)が続きます。自転車/二輪車側が窓ガラス越しに四輪車の車内にいる人の動作を正しく認識することは容易ではなく、ドアが開くかどうかまで予測することは困難です。また、四輪運転者の遵守事項として、道路交通法 第4章 運転者及び使用者の義務 第1節 運転者の義務(運転者の遵守事項) 第71条では「車両等の運転者は、次に掲げる事項を守らなければならない。」とあり、さらに、四の三では「安全を確認しないで、ドアを開き、又は車両等から降りないようにし、及びその車両等に乗車している他の者がこれらの行為により交通の危険を生じさせないようにするため必要な措置を講ずること。」と記載されています。そのため四輪運転者は、自身のみならず同乗者がドアを開けようとする際も、周囲に接近車(者)がいないかどうかをしっかりと確認をすることが大切です。

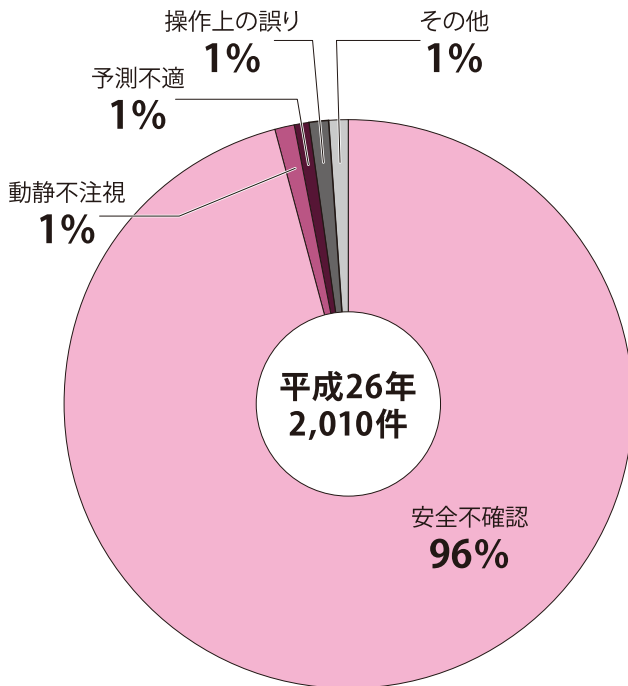


図11 四輪車の人的要因別の事故件数割合 (平成26年)

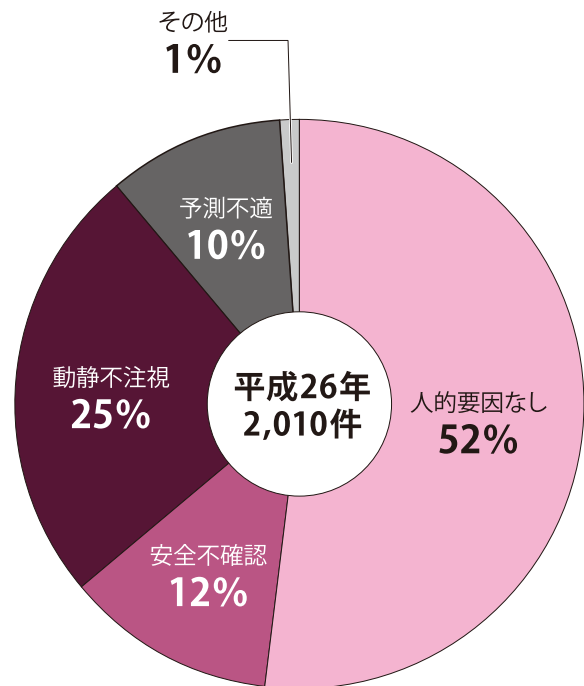


図12 自転車/二輪車の人的要因別の事故件数割合 (平成26年)

4 まとめ

■分析結果の特徴

- ・ドア開放事故の対象相手は、自転車が最も多く全体の三分の二を占め、二輪車の二割がこれに続く。
- ・四輪車への衝突は、その殆どが後方から衝突したものであり、左右ドアに対する衝突割合は、自転車が左右均等であるのに対し、二輪車では左ドアへの割合が右ドアに対し四倍も多い。
- ・二輪車の衝突速度は、その殆どが30km/h以下であり、そのうち10km/h超~20km/h以下が半数以上を占める。
- ・人身損傷程度の多くは軽傷であり、負傷部位も腕部、脚部に集中しているが、首から上の部分で負傷する割合も全体の四分の一を占める。
- ・四輪車の通行目的は、その殆どが業務に集中しているのに対し、自転車/二輪車は通勤、買い物、訪問・送迎などが多い。
- ・男性は、四輪車が年齢とともに事故割合が高くなるのに対し、自転車/二輪車では30歳代を頂点に以降は年齢とともに低下する。女性は、四輪車が40歳代を頂点として前後で徐々に減少し、自転車/二輪車では20歳代から40歳代にかけて微増し、それ以降は減少に転じる。
- ・四輪車の人的要因は、その殆どが安全不確認による。自転車/二輪車は人的要因なしが半数以上あり、動静不注視や安全不確認、予測不適がこれに続く。

■事故低減のために

人的要因の分析結果から、まずは四輪運転者がしっかりと安全確認をすることが必要です。

- ・ドアを開ける際は、必ず周囲の安全を確認してから開ける習慣を身につけましょう。
- ・視認領域を広げるためにも、ルームミラーやサイドミラーを積極的に活用しましょう。
- ・ドアを開けるときは、いきなり大きく開けず、はじめに少し開いてからゆっくり開けましょう。
- ・運転者は同乗者が乗降する際にも、事前に周囲を確認し乗降者に注意を促しましょう。
- ・駐車場でも横を通る歩行者やベビーカーなどに気を配りましょう。

自転車/二輪車側も被害者にならないよう自己防衛に努めましょう。

- ・渋滞中でのすり抜けをできるだけ控えるとともに、十分速度を落としましょう。
- ・四輪車の横を通過するときには、十分な間隔をあげましょう。
- ・駐停車中の四輪車内の乗員の動きに注意しましょう。

あとがき

自動車教習所の技能教習で最初に学んだことは、「乗降時、ドアを開ける前には必ず後方からの接近車がないかどうかを確かめる。」ことだったと記憶しています。運転を習い始めた当事のことを今一度思い起こし、初心にかえて一層の安全運転につなげていきたいものです。

ちなみに、オランダの教習所では、ドアを開ける際には体をひねりながらドアと反対方向の手を使って開けるように指導しており、これを習慣づけることでドライバは自然と後方の自転車などを確認できるようになっていくそうです。

(高橋 昭夫)

イタルダイネーションに関するお問い合わせ先 渉外事業課 TEL 03-5577-3973 FAX 03-5577-3980

公益財団法人 交通事故総合分析センター

●ウェブサイト <http://www.itarda.or.jp/> ●Eメール koho@itarda.or.jp

●フェイスブック <http://facebook.com/itarda.or>

本部

〒101-0064 東京都千代田区猿樂町2-7-8 住友水道橋ビル8階
TEL 03-5577-3977(代表) FAX 03-5577-3980

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 (一財)日本自動車研究所内
TEL 029-855-9021 FAX 029-855-9131