

DOCUMENT EYE

154

日常、いたるところで発生している追突事故。その代表例は信号で停車中に後続車が追突するなどの例だが、実際には追突事故の約60%が交差点のない単路で発生しているという。交通の流れがスムーズなはずの単路でも追突事故が発生しているというのだ。

流れがスムーズなはずの単路で追突事故が発生している?

WHY

いにある駐車場の出入口付近での追突事故発生が少なくないという(財)交通安全総合分析センター 第5回交通事故調査・分析発表会資料より。

こうした地点での事故は、先行車の突然の減速やウインカーの出し遅れによる急な右左折を後続車が予測できなかった。



写真上・下/昼時のファーストフード店の駐車場内には次々とクルマがやってくる



観察地点 / 神奈川県横浜市青葉区荏田西5丁目
 観察日 / 11月9日(土曜日)
 天候 / くもり
 観察時間 / 12:50 - 13:50
 観察者 / 3名

駐車場進入時のウインカーを出す位置を観察する 102台中、10m未満でウインカーを出したクルマ31台 ウインカーを出さなかったクルマ4台

つまり予測を見誤ってしまったというのも一因ではないだろうか。

土曜日のお昼時、郊外のファーストフード店周辺で、商業施設の駐車場に入来しようとするクルマのウインカーを出す位置を観察した。

WATCHING

後続車が急ブレーキを踏む場面が頻発

観察を行なったのは横浜市郊外の片側2車線の道路沿いにある商業施設の駐車場付近。ゆるやかな坂道沿いで、登りの頂上付近には信号機付きの交差点がある。この駐車場に入来するクルマが、ウインカーを点滅し始める位置について調べた。土曜日のお昼時ということもあり、駐車場付近のファーストフード店および飲食店は、子ども連れの家族で賑わっていた。

1時間の観察の結果、駐車場に入来したクルマは、乗用車97台・商用車2台・二輪車3台の計102台だった。

このうち30m以上の位置でウインカーを点滅し始めたクルマは13台(別表参照)と、わずか12.7%にすぎなかった。

また、出入口から10m未満の位置でウインカーを点滅し始めたクルマが31台ということからわかるように、駐車場の入口付近でウインカーを出すクルマが少なくなかった。また、まったくウインカーを点滅させなかったクルマも4台(四輪車2台・二輪車2台)観察された。四輪車の例では、1台は子ども連れのファミリーカーで、信号待ちの列からそのまま左折、もう1台は若い男女が乗るスポーツカーで、走行中に突然左折を始めた。減速は、クルマによってまちまちで、後続

車があわてて急ブレーキを踏んだり、とっさに車線を変更して回避行動を行なったという例も数多く見られた。

このほか反対車線から右折で駐車場に入ろうとするクルマもみかけた。

PROPOSE

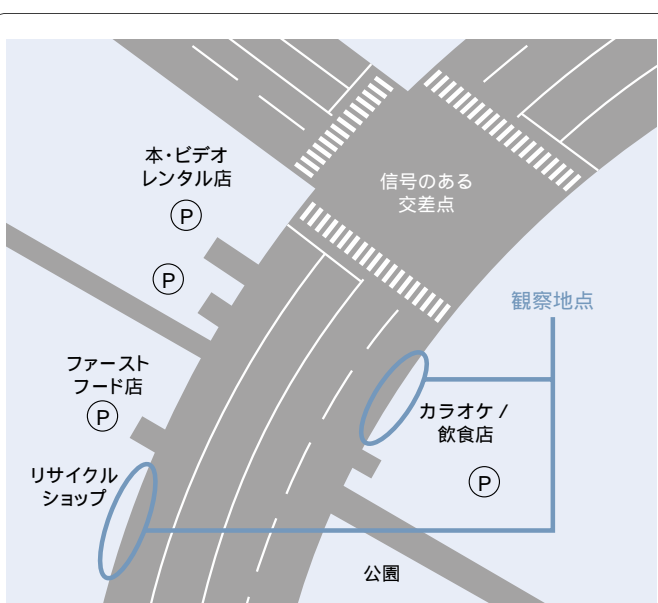
早めのウインカーはもちろん、後続車も危険を予測した運転を

右左折時、ドライバーはその地点から「30m手前」でウインカーを点滅させて後続車に合図を行なう必要がある。ところが、観察場所のように一見安全にみえる単路を走行中でも、道路沿いの商業施設に立ち寄ろうと、突然減速、その直後に右左折を行なうクルマが存在する。

ドライバーは、後続車に自分の意志を早めに、確実に伝えるために、30m手前でウインカーを出さなくてはならない。後



四輪車に続いて駐車場に入来する二輪車。車間距離は狭い



駐車場進入時のウインカーを出す位置(台)

	乗用車	商用車	二輪車	計
点滅なし	2	-	2	4
0~10m未満	30	1	-	31
10~20m未満	29	-	1	30
20~30m未満	24	-	-	24
30m以上	12	1	-	13
計	97	2	3	102

「突然先行車が減速、停止する状況が発生するかもしれない」と、さらに危険を予測した運転で、防衛運転に心がけてほしい。