

14)

著者：高橋光一，小森弘詞，松永勝也

論文題目：出会い頭事故と先急ぎ衝動

論文集名：日本交通心理士会第3回中国・四国・九州地区研究発表会発表論文集

発表年月：2012（平成24）年7月

頁：40-45

出会い頭事故と先急ぎ衝動

高橋光一・小森弘詞・松永勝也
(アイルモータースクール下関)

1. はじめに

2010年の事故類型別交通事故件数は「追突」に次いで「出会い頭事故」が多くなっている(図1)[1]。

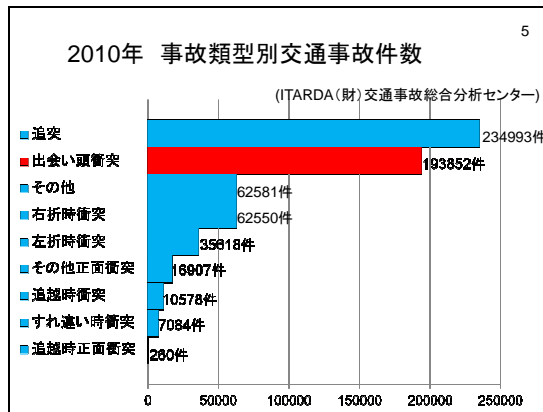


図1.2010年類型別交通事故件数

見通しの良くない交差点や場所では、見通しの良い交差点や場所に比べて、出会い頭事故が起こる可能性が高いと考えられる。歩行者や自転車等と衝突を起こさないためには、まず、一時停止場所では停止線の直前、見通しの良くない交差点では交差点の直前(車の先端が交差点に進入しない地点)で停止し、道路の端を走行してくる自転車やバイクなどをやり過ぎ必要がある。そして、歩行者や自転車に注意しながら、じりじりと前進し、さらに、交差する道路の車に注意しながら前進し、左・右の交通が身を乗り出して見通せる場所で停止して、安全が確認できてから発進、加速する。このような行動を運転者全員がおこなえば出会い頭事故が減少すると考えられる。そこで、今回は「出会い頭事故」について考察した。

2. 出会い頭の衝突防止のための運転法

見通しの良くない交差点では二度停止しての安全確認が事故防止上では基本といえる。一般的な普通車の場合、運転席から車の先端まで約2mあるので、一度目の停止(一時停止線手前での停止)を無視して、左右を確認できる位置まで一気に進行すると、道路の端を走行してくる自転車やバイクと衝突する可能性がある(図2)。このような衝突を防止するためには、まずは交差点の手前で停止することが必要である。交差点では、道路の端を歩行者や自転車・原付が通行している為、歩行者等に接触しないためにも、交差点の手前での停止が必要になる。



図2. 一度目の停止の様子

二度目の停止は、一度目の停止後、左・右の交通に自車の存在を知らせながら、じりじりと左・右が見通せるところまで進み、交差する道路の状況が見渡せる位置で再度停止する(図3)。その際、自車の車頭の交差道路への飛び出しを出来るだけ少なくする

ために、上体を前に倒して覗き込むように確認するのが望ましい。また、交差する道路の車の存在に気付いたなら、通過を待つのが賢明である。このように、二度停止をすることにより、出会い頭事故は大幅に減少できると考えられる。



図3.二度目の停止の様子

また、見通しの良くないところは、交差点だけではなく。交差点以外の見通しの良くない場所からの発進の場合も同様に、一時停止しての安全確認の習慣形成が事故防止のためには必要である。

見通しの良くない交差点の通行や見通しの良くない場所からの発進は、前進で発進する場合と、後退で発進する場合、どちらが安全かについて検討する。見通しの良くない場所から前進で進行した場合、一般的な普通車では車体の先端から左・右が見通せる状況とするには約 2m 進む必要がある(図4)。後退で進行した場合には、一般的な普通車では車体の後端から左・右が見通せるまでには約 2.5m 進む必要がある(図5)。後退で進行した場合には前進で発進した場合に比べて、左・右の安全確認が 0.5m 遅れることになる。わずかに 0.5m であるが、

この差は事故の発生のしやすさからは無視できないと考えられる。この結果、見通しの良くない場所に車を駐車や停車をする場合には、この危険性を考えると、後退で駐・停車し、前進で発進するのが安全であるといえる。しかし、現実には、ベテランの運

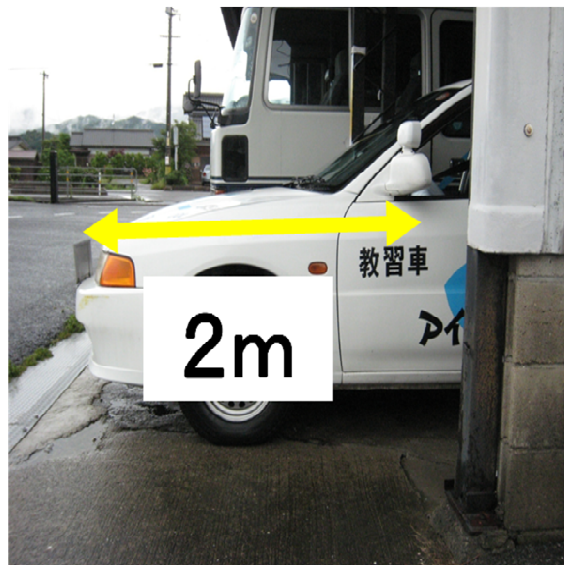


図4.前進の場合の見通し可能位置



図5.後退の場合の見通し可能位置

転者ほど規則やマナーはわかっているのに従わない傾向がある。規則やマナーを守っ

て走行するように具体的な説明をする必要がある。

そこで、どんな心理状態で運転しているのかについて、アイルモータースクール下関の教習生と職員 50 名に質問紙調査を実施した。

【質問項目】

I. どんなときに速度を高めた運転になると考えますか？

(選択肢)

「疲れていた」、「考え事をしていた」、「イライラしていた」、「先を急いでいた」、「ぼんやりしていた」。

II. どんなときに無理な追い越しをすることを考えますか？

(選択肢)

「疲れていた」、「考え事をしていた」、「イライラしていた」、「先を急いでいた」、「ぼんやりしていた」。

III. どんなときに一時停止を怠ると考えますか？

(選択肢)

「疲れていた」、「考え事をしていた」、「イライラしていた」、「先を急いでいた」、「ぼんやりしていた」。

IV. 走行中、どんなときに前車との車間距離が近づくと考えますか？

(選択肢)

「疲れていた」、「考え事をしていた」、「イライラしていた」、「先を急いでいた」、「ぼんやりしていた」。

V. どんなときに安全確認を怠ると考えますか？

(選択肢)

「疲れていた」、「考え事をしていた」、「イライラしていた」、「先を急いでいた」、「ぼ

んやりしていた」。

3.結果と考察

どんなときに速度超過になるか、無理な追い越しになるか、一時停止を怠るか、安全確認が不十分になるか、車間距離を詰めるか、についての回答の集計結果を表1に示す。今回の調査結果において、先を急いでいたと回答する割合は次の通りであった。

- ・速度超過になるとき 92%
- ・無理な追い越しをするとき 90%
- ・一時停止を怠るとき 50%
- ・車間距離を詰めるとき 50%
- ・安全が不確認なとき 36%

表1.速度超過、無理な追い越し、一時停止不実行、短い車間距離、安全不確認の場合の運転者の状態

	先を急いでいた	考え事をしていた	ぼんやりしていた	イライラしていた	疲れていた
速度超過になるとき	92	2	2	2	2
無理な追い越しをするとき	90	0	2	6	2
一時停止を怠るとき	50	14	30	4	2
車間距離を詰めるとき	50	18	6	16	10
安全不確認なとき	36	26	30	4	4

(96)

4. 教育法に関する考察

私は、アイルモータースクール下関で、主に普通二種運転免許を取得しようとする人の指導員として従事しているが、そこでは、ほとんどの教習生が普通一種免許を所持しており、また、ほとんどの人がある程度の運転経験を有している。特に10年～30年くらいの運転経験を持つ運転者が多い。

したがって、日常運転で必要とされる基本的な道路交通法や運転マナーは、ほとんどの教習生が認識している。しかし、一時停止線の直前で停止しなかったり、徐行で通行したり、交差点では左右の安全確認が遅れて優先車両の妨害をしたり、方向指示器を出すのを忘れて、前車との車間距離を詰め過ぎた運転となっている。

規則やマナーを強調してもなかなか実行しようとならない。規則やマナーを守って走行するのが困難なのは、ほとんどの場合が先を急ぐ衝動にかられた運転を行っているのではないかと考えている。このことを考えると、急ぎの衝動を制御できる教育を行うことなしに、安全運転の積極的な実行は一般の運転者には期待出来ないのではないかと考えられる[2]。急ぎの運転が優先されるのは、次のように人には先急ぎ衝動（先行衝動）があるからと考えられる。すなわち、食料を獲得するために、また、敵から身を守るために、他の人よりも先行することの必要な生活をわれわれの先祖は何世代にもわたって繰り返してきたと考えられる。また、他よりも先に食料のあるところに到着できた人が生き延びてきたと考えられる。生命保存と直接関連する行動ゆえに、この行動特性（先急ぎ）はわれわれには生得的に今や与えられていると考えられる。この生来的とも思われる先行衝動が無意識のうちに生じ、自動車の走行速度を高め、先行車両に接近し、さらに追い越すような運転を引き起こしているのではないかとと思われる。このような状況で、追い越す際に対向車両との間の空間が小さくなる状況が発生することも生じる。一方、ある程度速度が高くなると危険感が増すために、あるいは

通行車両が多いと他車との摩擦が生じ、走行速度が抑制され速度に上限が生じる。このような理由から追い越しができない環境では、何時でも追い越しができるように短い車間距離で追従し、交差点ではできるだけ停止しないで通り抜けようとするのではないかと考えられる。このような要因によって交差点では一時停止や安全確認を怠ったりしているのではないかと考えられる。

ところで、自動車の使用目的は、ある地点からある地点までの人または物の輸送における時間短縮にあると言える。したがって、日頃、道路交通法を守り、かつ余裕のある運転を行っている人であっても、例えば、予定の時間よりも運行に遅れがある場合などには、この遅れを取り戻そうとして、先急ぎ運転、すなわちいつもよりも速度を高めた運転を行いがちになっていると考えられる。このようなときには、いつもは黄信号で停止するほどに道路交通法を守っている人でも、急いでいる場合には赤信号の初めくらいなら加速して交差点を通り抜けるような運転をしていると考えられる。また、現実に一時停止の規制標識のあるところでも、自主的に完全に一時停止し安全確認を行っている人はほとんど見られず、徐行しながらの確認をする人がほとんどである[2]。一般に、不確実な一時停止と不確実な安全確認での運転においては、気がついたときには路上の人や車両、物体などとの距離が停止距離よりも短くなっていて、急ブレーキをかけても衝突を回避できない状態の出現する場合が発生する。事故を起こした人に対する事故時の心理状態の調査によると、半数くらいの人急いでいたと回答している[3]。

事故防止のためには、信号遵守、一時停止場所では停止状態での安全確認が必要であると意識しているにもかかわらず、急いでいるときには道路交通法を無視する人たちがいることが報告されている。したがって、それを守らせるには単に道路交通法を知らしめるのみでは、十分では無いと言えよう。ところで、先急ぎの運転をしても意味あるほどに走行時間の短縮はできないことが多いということが報告されている[4]。速度をむやみに高くしても、あるいは信号無視、一時停止無視をして先を急いでも、次の交差点で前方の車両が停止していたり、他の車両で渋滞していたりすると、その部分では停止するか、ゆっくりと走らざるを得ないからである。一般道路では、高い速度で走行すればするほど、交差点で停止している時間が長くなる場合の多くなることが報告されている。

一般に先急ぎ運転では、走行速度が高くなったり、見通せないところを徐行状態で安全確認するケースが多くなるので、状況認識や操作のための時間的余裕が少なくなり、多くの作業をすばやく行わなければならない場合が多くなる。日常生活においても時間がないときは、作業の一部を省略したり、破綻が生じない程度に簡略化したりすることが多い。そのようなときは、最終目的とは関係の薄い、細かな行為から順に省略、簡略化する。自動車運転の場合、最終目的はある地点に到着するという事なので、ペダルやステアリングホイール（ハンドル）操作は欠かすことができない。そこで、急いでいるときは安全確認が省略、簡略化されることになる。一時停止すべきところを徐行で済ませたり、身体をひねっての確認

やミラーを使っただけの確認を省いたり、注視する時間を短縮したりといった運転となりがちとなる。これらの省略行動は、歩行者や他車の見落としを引き起こし、自動車事故発生の原因になる。

5. まとめ

規則やマナーはわかっているのに速度を高めた運転をしたり、無理な追い越しをしたり、一時停止を停止せず徐行で走行したり、安全確認を怠ったり、走行中に十分な車間距離をとらなかつたりしている人であっても、先急ぎ運転の非効率性や危険性、人の先急ぎ衝動などについて理解すると、安全運転を積極的に実行するようになる。実務教習に携わる指導員として、“規則やマナーを何故守らないといけないのか”や、教習生の心理的な面を考えながら、“安全運転がどのようなものであるか”、また、“先急ぎ運転の非効率性、危険性”についてよりよく理解させることの出来る方法や実際の運転でより安全度の高い運転法の開発、その訓練法などを開発してゆきたいと考えている。

参考文献

- [1] 交通事故総合分析センター：ITARDA Information, 2011.
- [2] 小森弘詞ほか：一時停止の遵守状況に関する調査研究. 交通心理学会第 54 回大会発表論文集, pp. 25-26, 1996.
- [3] 丸山康則：ヒヤリハット体験—その原因と対策. 交通心理学会編, 安全運転の人間科学1, 事故はなぜ起こるか, 企業開発センター, p. 203, 1982.
- [4] 松永勝也編著：自動車運転事故防止のた

めの人間科学 第2版. ナカニシヤ出版,
2006.