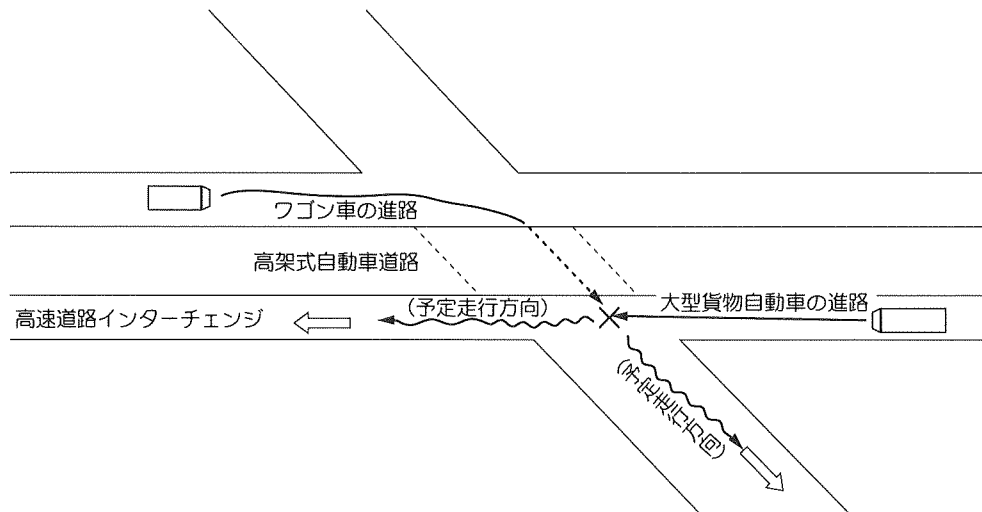


## 事例 20 交差点で右折しようとしたワゴン車に直進してきた大型貨物自動車が発生した

|            |                                                                        |    |  |
|------------|------------------------------------------------------------------------|----|--|
| 発生日時       | 2月13日午前4時                                                              | 天候 |  |
| 道路状況       | 高架式自動車道路下の交差点                                                          |    |  |
| 事故災害の内容・程度 | 交差点を右折しようとしていたワゴン車に、黄色信号で交差点に進入してきた大型貨物自動車が発生。ワゴン車の6名が1週間から3か月の負傷を負った。 |    |  |

### 見取図



### 発生状況

ワゴン車に乗車していた被災者らの業務は、閉店後のデパートの装飾作業で、午前3時30分頃作業を終え、ワゴン車で帰路についた。途中、交差点を右折しようとしたところ、直進しようとしてきた大型貨物自動車と衝突し、ワゴン車に乗っていた6名が負傷したものである。

なお、大型貨物自動車の運転者にケガはなかった。

### 災害原因となった問題点（危険要因）

- 1 貨物自動車が、黄色信号になってから交差点へ進入し直進しようとしたこと。
- 2 ワゴン車の直進車に対する注意が足りなかったこと。

### 災害防止対策

交通量の少ない深夜・早朝は、緊張感も緩みがちであるが、反面、無謀運転の車輛も多く、また、深夜労働後の運転には昼間以上に疲労も蓄積し、注意力を欠くことが多くなる。

したがって、交通法規の遵守はもとより、指差確認と危険性の予測に基づく安全運転の励行の徹底を図っていく必要がある。

## 事例研究会における検討内容等〔ポイント…黄色信号時における対処方法と交差点における危険予測〕

### 1 黄色信号での交差点内への進入について

- ・ この事例のように黄色信号で交差点に入る場合、早く駆け抜けようとして速度を上げるのが普通のように思うが、まず余裕をもって、忠実に信号に従うことが大切である。
- ・ 対面信号が『黄色』の灯火になった場合、道路交通法施行令第2条（信号の意味）により、車両及び路面電車は「停止位置を越えて進行してはならない」  
ただし、黄色の灯火の信号が表示されたときにおいて、当該停止位置に接近しているため安全に停止することができない場合を除く。  
と規定されている。

#### ★道路交通法施行令第2条（信号の意味）

青色の灯火— 自動車、原動機付自転車、トロリーバス及び路面電車は、直進し左折し又は右折することができる。

黄色の灯火— 車両及び路面電車は、停止位置を越えて進行してはならない。  
ただし、黄色の灯火の信号が表示されたときにおいて当該停止位置に近接しているため安全に停止することができない場合を除く。

赤色の灯火— 車両等は停止線を越えて進行してはならない。

### ◎ 『判断を迷いがちな黄色信号には、どう対処したらいいか』

（元警察庁交通局長 内海 倫氏著「道交法とつきあう法」より抜粋）

黄信号の意味となると、とたん不明確になり、漠然と『注意』だと思っている人が意外に多い。

黄信号が定められた根本の考えは、信号が赤になったときに、その信号に対する車が、交差点内に一台もとどまらないよう、つまり、渡りかけていた車が交差点を「脱出」する時間をかせげるようにということにある。

したがって、まだ交差点に入っていない車にとって、黄信号は、進んでいいのか止まるべきなのかといえば、これははっきり『止まれ』なのである。

その信号に対面する車を交差点から一掃し、交差する方向の車を危険なく通過させるための準備期間が黄信号なのだと考えれば、黄信号だから早く交差点へ進入して、早く渡り切らなければと考えるのは、この信号の根本の考え方から全く外れたものだということがわかるだろう。

歩行者用信号が赤と青しかないのに対して、自動車の信号が青・黄・赤の三段階方式になっているのは、「車は急に止まらない」という現実を踏まえた思想が根底にある。

そのため、黄信号は、いくら交差点内にいる車が交差点を「脱出」する余裕を与えるためにあるといっても、現に交差点に近づきつつある車を黄信号と同時に停止位置でぴたり止めさせようとするのは、いくらなんでも非現実的である。

この点に関しては、道路交通法制定後、最高裁などの指摘もあって現在のようなかた、つまり、黄信号を定めた道路交通法施行令第2条にあるように『自動車は停止位置を越えて進行してはならない。ただし、黄色の灯火の信号が表示されたときにおいて、当該停止位置に近接しているため、安全に停止することができない場合を除く』となった。

あくまでも『停止位置を越えて進行してはならない』つまり『止まれ』であることは大原則だが、これを杓子定規に解釈しようとすると、後ろから来た車に追突されたり、「急にとまれない」の言葉通りずるずると前へ出て交差点の真ん中に止まってしまったりするなどか

えて危険だからである。

したがって、止まることを大前提にして、それでもなお『安全に停止できない場合』のみ進行していいことになる。

けっして『注意しながら進め』という意味でもなければ、まして交差点直前のスピード競争を奨励したものでもなく、『車は急に止まらない』という表現に柔軟に対処しようとしたのが、黄信号なのである。

## 2 交差点における危険予測について

- ・ 信号が青でも、特に信号の変わり目のときは、この事故事例のように信号を無視して進入してくる車や残留交通として自転車乗り等があるので『危険性を予測する』能力を高めることが大切である。

特に、この事例の場合、交差点上を高架自動車道路が通っており、橋脚等による死角が普通の交差点に比べて大きくなるので、より死角部に対する注意と危険予測が重要になってくる。

- ・ 『だろう運転』から『かもしれない運転』へ  
自分に厳しい予測をたてて、準備するのが『かもしれない運転』。  
例えば、停車中のバスの右側方を通過するとき、死角であるバスのすぐ前を人が横切って「くるかもしれない」と予測して安全を確認することである。  
その反対は、自分の都合のよいように予測する「だろう運転」であり、横断する人はいない「だろう」と安易に妥協する。
- ・ 見えないことは『存在しない』ことではない。  
例えば、バスの側方を通過する際に、バスの陰になっている「死角」に対する危険予測が不足して事故が起きた場合に、運転者の言い分を聞くと「歩行者がバスの陰から突然出てきたのでどうしようもなかった」と自分の危険予測の不足が事故の原因になっていることに気づいていない。  
見えないということは『存在しない』（いない）ということではない。  
駐車車両や障害物の陰（死角）にも人はおり、その人が突然出てきても対応できるような速度と方法で運転することが大切である。

## ◎ 交差点事故の現状と課題

交通事故の約半数が、交差点及びその周辺で発生している。

道路における交差点の占める割合は、少ないのに事故は半数をこえていることから、いかに交差点が危険であるか理解して戴きたい。

交差点事故の類型としては、追突、出会い頭衝突、右折対直進、左折巻き込み事故が主なものであるが、特に、追突事故が圧倒的に多い。

この事故事例のように大きな交差点になればなるほど交差点が複雑になるので、より慎重な運転が要求される。

死亡等重大事故の原因には、それぞれあるが結果を大きくしているのは速度であり、速度さえ控えておれば、事故が起きても結果は小さくてすむ。

◎ 関係条文

○ 道路交通法第7条『信号機の信号等に従う義務』

道路を通行する歩行者又は車両等は、信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等に従わなければならない。

○ 道路交通法第36条『交差点における車両等との関係』

第4項 『交差点安全進行義務』

車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつできる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

○ 道路交通法第37条

車両等は、交差点を右折する場合において、当該交差点において直進し、又は左折しようとする車両等あるときは、当該車両等の進行妨害をしてはならない。

◎ 危険性の予測能力を高めるための方法としては、危険予知（KY）訓練があります。同訓練に関しては事例12の参考欄（P.37）を参照してください。