

冬の交通事故の実態

浅野正紀 (加川警察署交通第一課長)

はじめに、

寒冷、降積雪という冬期現象はスベリに起因する交通事故の発生にとどまらず交通管理施設の未済、視認障害、生活空間が侵害されるといった駐車苦情の増加など、とくに白の道路の出現が道路交通にもたらす影響は多種多様であります。冬道の交通事故を防止するためには北国の智慧と工夫が生かされて効果的な施策は勿論のこと、なによりも一人一人が冬道の危険性を正しく理解、認識しすべての交通行動の中で安全走行の習慣づけをすることが基本であります。

1. 冬期交通事故の実態

道内の冬期間(11月～3月)の交通事故は昨冬で年間事故の約40%を占める7,104件発生し死亡事故は前冬比+23名の184名を数えています。

月別	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	累計
件数	57	131	136	113	104	129	157	177	195	160	176	151	1756
死者	57	25	23	37	38	56	32	63	87	55	71	47	588
死者	54	21	16	22	18	51	46	56	65	55	52	44	501

冬期間(11月～3月)事故	56年	55年	増減
件数	7104	6665	+439
死者	184	161	+23

○冬期の車両走行は心理的に除排雪の装備した幹線道路へ集中する傾向にあり、気象条件の急変しやすい道路交通環境を意識的に回避するがゆえに日・時・場と同一くして交通の増大現象が行なわれます。一般的に交通量の増と事故率の関係では事故減の評価を受けますが問題なのは同じ集中混雑と比較しても高・中・低の混合交通割合がより強くなり走行速度の適正水準が乱れる要因が生じます。道内の交通事故死多発要因には大型混入率が高い側面があります。すべりとともに混合交通の割合が冬期事故率を高めている実態を知る必要があります。

○このような観点から冬期交通事故は幹線道路に集中し、かつ同時多発傾向にあるといえます。昨年管内(12月)では過去の記録にない7名が死亡したように除排雪の質的向上拡大とともにスピードに対する安全意識のズレが拡大し日常生活圏にまで拡散しつつあります。日常生活経験との比較(屋外活動が制約される冬の運動のあり方・車から走りにくいという錯覚、行楽交通が活発化しない……)において感覚的にピークは夏期という画一的な先入感があるとするは改める必要があります。

2. 冬期交通事故の要因

冬期現象が道路交通環境のみならず人車に及ぼす影響は視界不良・ウィンドへの附着という外的要因、他生体生理機能の反応に及ぼす変動をもちます。とくに白一色という比較的に定した道路交通環境の中より真冬の判断作用が継続されると初冬期に大型事故が多発する傾向にあります。環境の変化に対応する意識の切りかえの程度が技術面での操作誤りを誘発し車両性能の向上等が無意識的に慎重さを欠き過剰判断に陥る可能性があります。管内の1月中の人身事故88件の43%は追突で占められ、鮮やかな間に合うと思ふてであり、真冬の追突は認知遅れが主原因であるのに対し認知後操作誤りが主原因となるのはスベリの判断がせいと云えます。

○慣れてゐる側面

去る1月信号交差点での右折車を認め追突を避けるべく急制動をしたため方向性を失い左前側に滑走暴走し歩道上の婦人を死に至らしめた事故は回避余裕がありながら技術面(免許取得後2ヶ月)の対応に慎重さを欠いたものであり、同11月山間部下り坂カーブで正面衝突、同乗者死の事故も避ぎ的に加減速の変化がありながらスピード制禦が充分行われず発生した下り車事故にも同様のことがいえる。

○慣れすぎた側面

道交法では交差点優先関係が明示されていますが冬期の道路環境の中では常態が逆転する場合があります。広路が狭路に、早通し良が悪くに、夏期と同様の交通行動では交差点出合頭事故の増加現象はあながらスベリにすべて起因しているわけではありません。不確実な停止確認の常態行動が冬期はより事故に直結する要素を含んでいることは交差点附近の雪山からも明らかであります。慣れからの情性運転が冬期には危険な落とし穴となる事を理解すべきでしょう。

3. 冬期交通事故の態様

冬期間の交通事故の中ではスリップ事故、視界不良事故、わだち事故、スキー・リフト遊びに関連する事故を概して冬型事故と称しています。

○スリップ事故

統計からみて約8割を占めるスリップ事故はカーブ正面衝突、交差点出合頭等制動時のスリップ走行時のスリップが原因で発生しています。雪路でなくとも滑べる事を注意する必要があります。去る11月、川に車が転落、同乗の高校生が死した事故は山側からの融雪水が路肩部分に僅かしみ出し夜間凍結(薄氷)が車両走行に影響を与えたものであります。冬期は昼夜の道路交通環境の変化も急激におきとくに山間部ではこの点の心構えが必要となります。

○視界不良事故

地吹雪現象を含め視界をこぼさる現象が多くあります。先行の大型車が通常速度で走行している車が後続の普通車に安全の判断を誤らせ追突事故も誘発する場合があります。地吹雪が眼下と眼前で発生しているのに気づかず自律性を失い目くら運転を継続するためです。視界不良事故はこのように追突、歩行者との衝突に代表されます。地吹雪事故の147件を分析した調査の中で「運転をそのまま継続する意識が10年以上歴を有する熟練ドライバーの40%にあることは1種の過信といえます。

去る1月先行車の雪煙の陰からの横断歩行者の発見が遅れ、重体事故例は雪煙が作用したのであります。市街地には交差点が無数に存在するが、この雪煙追従の場合には横の警戒力を失い、ゆとりが必要であり、そのためには速度の制禦、車間を充分取るにしなければなりません。

○わだちの事故

わだち事故は正面衝突が代表例であります。正面衝突という衝撃力の他、突如として発

生するがゆえに防護準備の「間」がなへため互いに畏怖するケースが傾向としてあります。去る12月わだち上り坂を登坂中の車がスピンし正面衝突車人死亡の事故が発生したのであります。すべての車にわだちかへ致するとは限りませんが、軽四輪を運転してゐた事から少なからず技術的側面が影響したものであります。わだちが突如として出現するものでない限り、どのコースを選択するか、車輪などの位置にすべきか心に合すべきでしょう。

○その他の事故

スキー、ソリ遊びの事故で毎年悲惨な状況があります。雪のない、雪にくいという両面子供がどのような時、場、方法で冬の遊びをしているのか保護者の注意の程度が問題視される事故といえます。

区分	年別	50	51	52	53	54	55	56
冬期間(11月-3月)死者数		163	175	173	177	164	161	184
冬型死者数		47	53	47	58	39	35	46
占 率		28.8%	30.3%	27.2%	32.8%	23.8%	21.7%	25.0%

区分	年別	スリッパ事故	視界根事故	わだち事故	その他事故	計
発生 件数	56年	1,550	185	189	124	2,048
	55年	1,457	219	116	149	1,941
死者数	56年	35	4	5	2	46
	55年	21	9	3	2	35

①冬型事故の主な特徴（道内）

- 冬型事故の26%はスリッパ事故である。
- 午前中(8~12時)に多発しており、特に8時~10時の時間帯が全体の約半を占めている。
- 追突事故が約4割を占め死に事故は正面衝突が6割を占めている。
- ハンドル、ブレーキ操作の誤りによる事故の発生率が高いが死に事故の半数以上はスピードの出しすぎが原因となっている。
- 20代代の運転者の事故が4割近くを占めている。
- 5年未満の比較的運転経験の浅い者の事故が多いが死に事故は5年以上の者の事故が6割以上を占めている。

おわりに

防犯運転技術とは他人の性格(人・車・道路)・行動を充分みぬき常に自分を安全な位置に置くことと云われる。道路交通環境条件の変化に対応する知識・技能に裏うちされた交通行動が心身のゆとりにつながり防犯技術を可能なうしめるものであります。自然の法則に従って事故回避することはできない事に留意すべきだと思います。