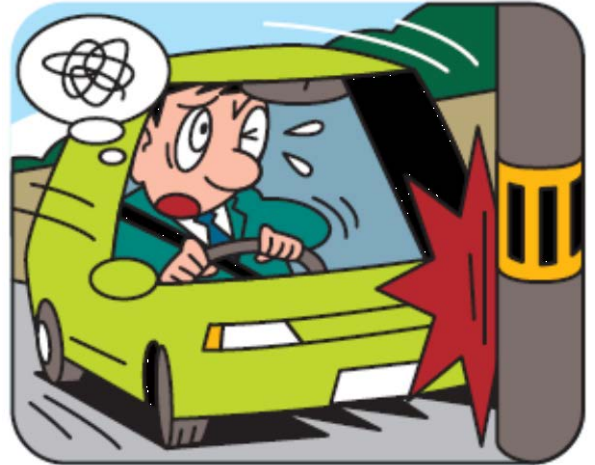


交通事故というと、車同士あるいは車と歩行者の事故を思い浮かべることが多いものですが、実は、交通死亡事故の4分の1近くは車両単独事故が占めています。慎重な運転を心がけていれば避けることのできる車両単独事故ですが、なぜ起こってしまうのでしょうか。今回は車両単独事故のパターンと防止策を紹介しましょう。

車両単独事故は死亡事故率が高い

車両単独事故の発生件数は例年全体の5%前後に過ぎませんが、死亡事故になると全体の25%近くを占めています。死亡事故率（交通死亡事故÷交通事故）でみると、人対車両が3%、車両相互が0.3%に対して、車両単独は6%と最も高くなっています。つまり、車両単独事故は人対車両や車両相互に比べて死亡事故につながりやすいのです。



夜間の下り坂のカーブは要注意

事故パターンで多いのがガードレールなど防護柵への衝突です。なかでも夜間の下り坂のカーブでは事故が起こりやすくなります。下り坂やカーブといった道路形状は昼間であれば把握しやすいのですが、夜間、郊外の照明の少ない道路などでは把握が難しく、危険に気づきにくいからです。

特に初めて走る道路の場合は、下り勾配に気づかず知らず知らずのうちにスピードが出過ぎてしまったり、道路形状が把握しにくいことでカーブに気づくのが遅れるなど、事故を起こす危険が一層大きくなります。また、昼間に走ったことがある道路でも、昼間と同じ感覚で走行するのは危険です。昼間と夜間では見え方が違うため、カーブのきつさやカーブまでの距離などの判断を誤る恐れがあるからです。

夜間に下り坂のカーブを走行するときは、下り勾配やカーブの形状などを示す道路標識によく注意し、カーブの手前で必ずスピードを十分落とし、カーブでは急なハンドル操作をしないといった安全走行の基本をしっかり守りましょう。

さらに、夜間に対向車がない場合は、ヘッドライトを上向きにして走行し、デリニエータ（視線誘導標）の反射光などをみて、早めに前方の道路形状を確認するようにしましょう。



下りを示す標識	カーブを示す標識
	
※数字は勾配の程度を示しており、大きいほど急な下りとなる。	①は、カーブあり。 ②は、いわゆる「S字カーブ」あり。 ③は、つづら折り(曲がりくねった道路)あり。

自分の運転テクニックを過信しない

車両単独事故は、ハンドルやブレーキなどの操作ミスで発生するケースが多いのですが、操作ミスは初心者のように運転技能が未熟な場合にだけ起こるわけではありません。自分の運転テクニックに対する「過信」も操作ミスを招く大きな要因となります。

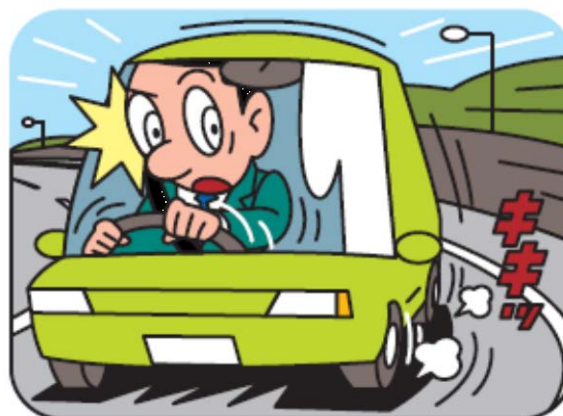
過信すると、スピードを落とさずにカーブに進入したり、下り坂でもエンジンプレーキを活用せずフットブレーキ操作に頼るなど、スピードを落とすことで危険を回避するより、ハンドルやブレーキ操作で危険を回避しようとする傾向が強くなります。特に同乗者がいるときは、自分の運転を上手く見せようとして、そうした傾向が強くなりがちです。

どんなときでも自分の運転テクニックを過信せず、安全運転に徹しましょう。



高速道路では一般道路の感覚で操作をしない

高速道路は一般道路に比べスピードが出ているため、わずかな運転操作が走行に大きく影響します。特にハンドル操作は要注意です。走行速度が高速になればなるほどハンドルの安全な操作角度(切り幅)は小さくなります。カーブ走行時や進路変更時などに、一般道路と同じ感覚でハンドルを切ると、急ハンドルになってしまい、スリップしたり横転する危険があります。高速道路でのハンドル操作は慎重に行いましょう。



走りやすい道路でも油断は禁物

交通量の少ない直線道路は走りやすいのですが、そこに落とし穴があります。刺激の少ない道路を長時間走行していると、眠いわけでもなく、目も開いているにもかかわらず、注意力が居眠り運転と同じくらい低下する状態になることがあるからです。そのため直線からカーブが変わるときなどに対応が遅れて、曲がりきれずに事故につながる可能性があります。

こうした状態の特徴として、ゆるやかなハンドル操作ができなくなり、大きく切るようになるということがあげられます。運転中、このような傾向がみられるようになったら、車を安全な場所に止めて軽い体操をするなど気分をリフレッシュさせましょう。



株式会社ヤマザキ 保険事業部

〒 101-0032 東京都千代田区岩本町 3 丁目 8 番 16 号
Tel 03-3863-6271 Fax 03-3851-5017

【制作】株式会社インターリスク総研 開発グループ

※イラストの二次利用はご遠慮願います [制作] 株式会社インターリスク総研 交通リスクマネジメント部 交通リスク第一グループ