

The page features a decorative graphic consisting of three blue circles of varying sizes, each with a darker blue center and a lighter blue outer ring. These circles are arranged vertically, with the largest at the top, a medium one in the middle, and the largest at the bottom. Two thin blue lines intersect at the top left and extend diagonally across the page, framing the circles.

ヒヤリハット例集と 事故体験談

なかよしさいくる
2010/09/23

◇最初に

(3) なぜ、ヒヤリ・ハット情報を集めるの？



1件の事故の背後には、多くのヒヤリ・ハットが潜んでいるといわれます。

このため、ヒヤリ・ハットの段階で対策をとり、

事故を未然に防ぐ

ことが大切です。

ヒヤリ・ハットとは、重大な災害や事故には至らないものの、直結してもおかしくない一歩手前の事例の発見をいう。文字通り、「突発的な事象やミスにヒヤリとしたり、ハットとしたりするもの」である。

ヒヤリ・ハットは、結果として事故に至らなかったものであるため、見過ごされてしまうことが多い。すなわち「ああよかった」と、直ぐに忘れがちになってしまうものである。

しかし、重大な事故が発生した際には、その前に多くのヒヤリ・ハットが潜んでいる可能性があり、ヒヤリ・ハットの事例を集めることで重大な災害や事故を予防することができる。そこで、職場や作業現場などではあえて各個人が経験したヒヤリ・ハットの情報を公開し蓄積または共有することによって、重大な災害や事故の発生を未然に防止する活動が行われている。

このような活動は、ヒヤリ・ハット・キガカリ活動とも呼ばれる。[ハインリッヒの法則](#)は、「重大事故の陰に29倍の軽度事故と、300倍のニアミスが存在する」ということを示したもので、この活動の根拠となっている。

(www.mlit.go.jp/common/000042613.pdf より引用)

次のページから、なかよしの人々が自転車にのってどのような危険体験をしてきたかを載せていく。類型をなんとなく把握してもらって、今後の自転車ライフにおいて注意すべき点として参考にしてほしい。

状況	相手	内容	数
直線道路	自動車	駐車車両を追い越す時ドアが開いて接触しそうになった。接触した。 もしくは後続車にひかれそうになった。	3
		タクシーに接触・衝突しそうになった。	3
		大通りを走行中、信号のない小路から左折して入ってくる車に衝突しそうになった。(甲州街道)	
		国道を走行中、駐車場から国道へ後ろ向きに出庫してきた車に認識されなくて接触しそうになった。	
		並走しているトラックがスリップして接触されそうになった。	
		トラックに追い越される時にあてられそうになった。	4
		後方からすり抜けようとしてきたオートバイにぶつけられそうになった。	
		京王のバスが、なぜか2台連なってることがある。停留所で、発進のウインカーが出ていないので、追い抜いたら、前にもう一台バスが。しかもそのバスは右に進路変更しつつ発進中。停車中のバスの右横で停車し、発進中のバスをやりすごすことになって、なかなか危なかった。	
	30~40度くらいの“くの字カーブ”でいつか、内輪差で車に引っ掛けられそうな気がする。		
	停車中のバスを追い抜くとき危なかった。		
	人・自転車	原付の後ろを走行中、原付の影に隠れて突然表れた逆走のママチャリに接触しそうになった。	
		先が見えないカーブで逆走自転車に気づかず接触しそうになった。	
		集団走行中に前方の自転車が急減速して追突しそうになった。追突した。	4
	物	突然でてきた通学自転車に衝突しそうになった	
		ゴミ置き場のカラス除けネットに引っ掛かって転倒した。	
		集団走行中、前の自転車が急回避した障害物に衝突。	
集団走行中、前の自転車の落下物(ペットボトル・ライト)を踏みそうになった。		2	
コーナーで曲がりきれず追突・反対車線に出そうになる(特に新歓期)		2	
右に曲がるときクラックを下にして地面に擦って転倒した。			
歩道に路駐してある自転車のハンドルが車道にはみ出していて、自分のハンドルが引っ掛り、転倒。			

交差点	自動車	(左折レーンを直進しようとした際、)左折してくる車に接触しそうになった(いわゆる左折まきこみ)	8
		対向右折車にぶつかりそうになった。(車は横断歩行者ばかりに気をとられている。)(車はスポーツ自転車の速度を認知していない。)(対向の右折車には、自転車は見えない。特に夜。自転車の後ろから来る車が無い時には、右折車は止まってくれない。)	3
		横断歩道を走行中、対向の左折車に衝突しそうになった。	2
		インターチェンジで大型車にヒヤットした。	
		左折車は歩行者との関係で意外と急停車する。後ろを走るときに追突しそうになる場合がある。	
	左折待ちの車が多いので、信号が赤のうちに第二通行帯にいる車との間を縫って車列の前に出ようとしたら、信号が青になって、結局車に挟まれ、危なかった。		
人	信号が黄色の状態できりぎり交差点を直進したら、横断歩行者を轢きそうになった。		
	塀のせいでブラインドコーナーになっていて他の交通に衝突しそうになった。	2	
峠	車	峠の下りで後輪がロックしてヒヤットした。	2
		峠の登りで側溝につこんだ。	2
	自転車	登坂中、自転車がふらついて車に追い抜かれる時に接触しそうになった。	
		一車線の山道を下っているとき、車に衝突しそうになった。	2
	路面	登坂中、つらくてアウト側を走って猛スピードで下ってくる自転車と衝突しそうになった。	
		ブロックタイヤなら氷もいけるかなーと思ったけど、凍結した下り路面でこけた。	
		峠の下りで路面が苔むしてて転倒した。(笹子旧道・山刀伐峠)	2
	峠の下りで路面を確認できずこけそうになった。		
	凍結した路面をふんでこけそうになった。	2	
輪行	輪行後、走り出したら、リアキャリアの荷紐がホイールに詰まって回転しなくなった。	2	
	輪行後、ブレーキが正常に機能しなかった。	3	
天気	雨の日ブレーキがかけにくく停止距離が長くて危険な思いをした。		
	雨具がサドルに引っ掛かってバランスを崩した。		

夜間	車・自転車	夜間、自転車に気づかず衝突しそうになった。	
		対向車のライトで目がっ、目がああああああ！	
		夜中、地方の直道を走っていたら後ろから来た乗用車にぶつかられた。車のサイドミラーが尻にhitするも、尻ポケットに財布が入っていたので自分はなんともなかった。	
路面		下りのトンネルで路面が濡れててコケた	
		アイキャッチャーを踏んで転倒	3
		トンネル内の白線の段差に転倒しそうになった。	
		歩道へあがるとき、進入角度が浅くて転倒。	4
		排水溝に前輪をとられてヒヤリ	
		路肩の段差に引っ掛かってコケた	
		前を走るトラックの影に隠れたアスファルトの割れ目（路面のヒビ）に気づくのが遅れハマった。	
その他		自転車を押して上り下りするための階段横のスロープを自転車に乗って下って転倒した。	
		歩道から車道に出るときにポールに衝突した。	
		目にゴミが入る。	
		橋を走るとき、強風に煽られる。	
		歩道を走っていたら、路上でかくれんぼをしていた子供が突如出てきて、びびった。	

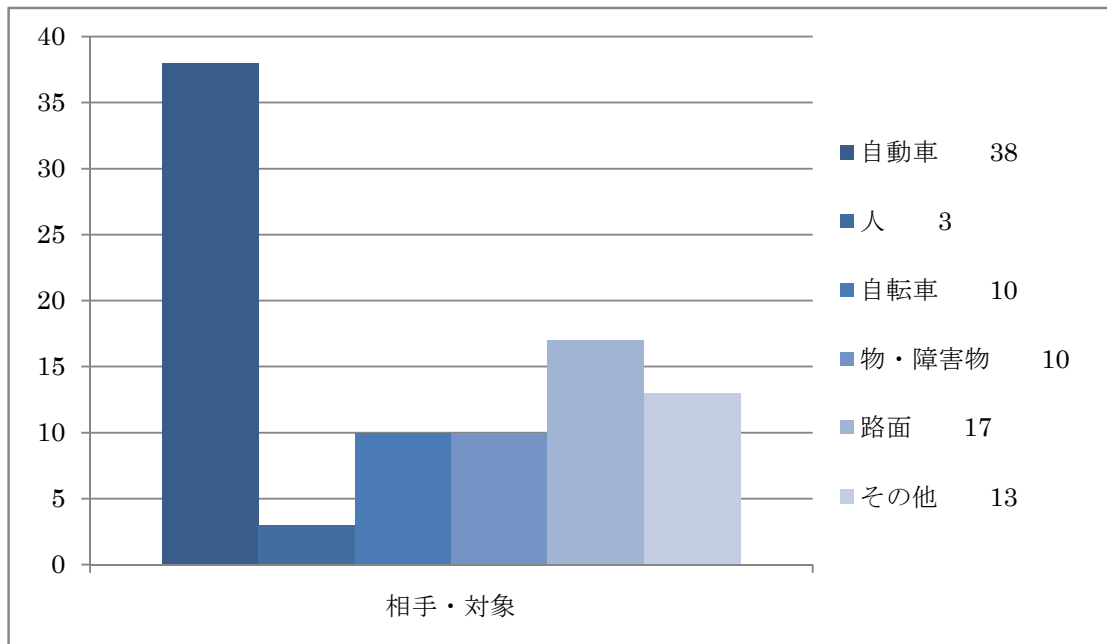
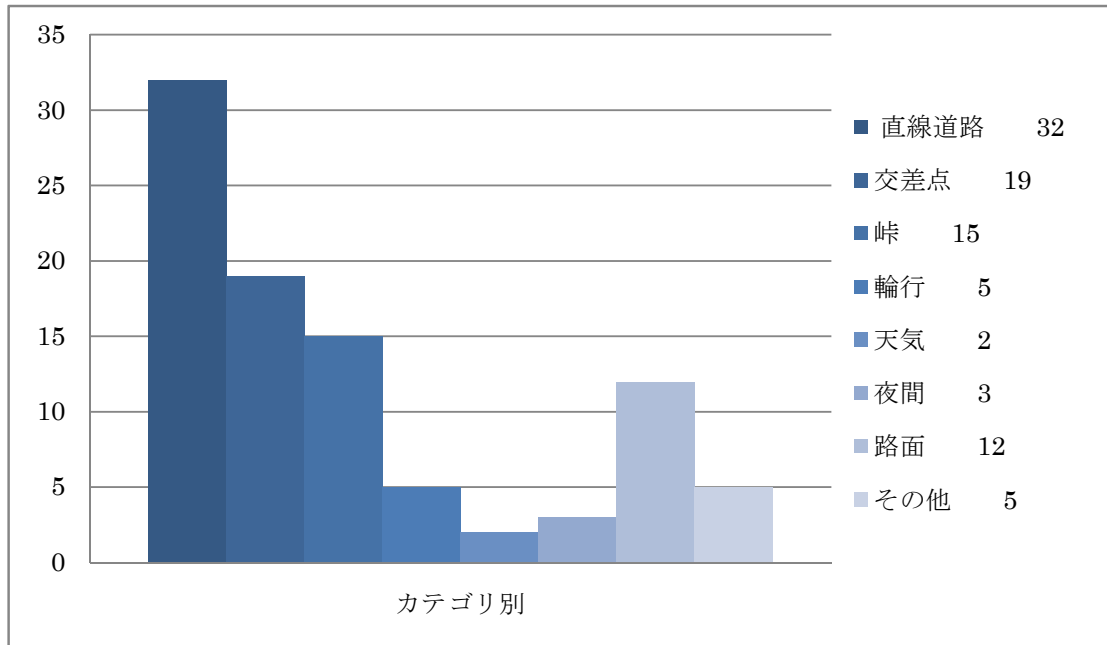
□データ I 頻発ヒヤリハット

- ①(左折レーンを直進しようとした際、)左折してくる車に接触しそうになった。
(いわゆる左折まきこみ) 8件
- ②トラックに追い越される時にあてられそうになった。4件
- ③集団走行中に前方の自転車が急減速して追突しそうになった。追突した。4件
- ④歩道へあがるとき、進入角度が浅くて転倒。4件
- ⑤駐車車両を追い越す時ドアが開いて接触しそうになった。接触した。3件
- ⑥対向右折車にぶつかりそうになった。3件
- ⑦アイキャッチャーを踏んで転倒。3件

※アイキャッチャーとは・・・道路釘。誘導反射するでっばりー



□データⅡ 情報の分類・整理



□今回の会議で議題になった対策

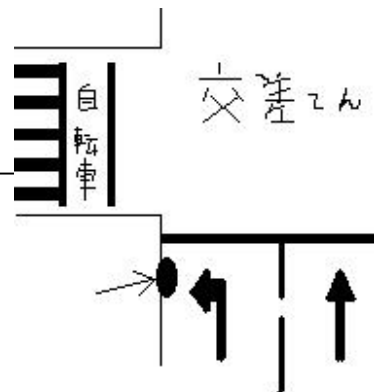
①路上駐車をどうやって追い抜くか？

- ・ 早めに後方を確認
- ・ 早めに車線確保
- ・ ドアが突然開いても避けられるように駐車車両から1 m程度間隔をあける。
- ・ 危険な場合は歩道へ逃げる。
- ・ 集団走行の場合は単独の時より注意を払うこと。

②左折まきこみにどう対応するか。

・ 都内の交差点では、たいがい歩行者の横断歩道に自転車横断帯がついている。自転車はここを通るのがルール。さらに、このとき横断歩道についている信号に「歩行者・自転車専用」の標識があれば、ルール上は車道の信号ではなく、横断歩道の信号に従うことになる。しかし、夜は看板が見えない。さらに、これに従いすぎると、車道の信号が青なのに自転車は停止することになる。後続車に追突・左折巻き込みされる危険あり。

- ・ 安全なら直線レーンにはいって直進。
- ・ 後続車がいって少しでも危険ようなら、横断歩道に入る。もしくは下図→●の位置で停車して安全に直進できるタイミングまで待つ。



③タクシー

- ・後ろにはなるべく付かない（特に下りでのタクシーの急停止は危険）
- ・都内は注意
- ・ドア、急停止急発進に注意

④峠の下り。特に一車線、ブラインドコーナーの下り

- ・ミラーで対向車を確認
- ・速度（無理に前の人についていけない。後ろからのプレッシャーは無視 or 先に行ってもらおう。あくまで自分の安全な速度で）
- ・車の音、エンジン音に注意を払う。

⑤新歓期にコーナーでの事故が多いことに対して、コーナーの技術をどうやって覚えさせるか。

- ・新入生用にぬるい個人ランを増やして、新入生に技術を身につけてもらう。

事

故体験集。

事故体験記

二年 手塚

事例1：左折車巻き込まれ（発生日時：2008/7 発生場所：札幌市北区）

事故に遭ったのは、高校への通学路にある三叉路です。私はYの下から右上へと三叉路を通り抜けようとしていました。

三叉路の信号で停止していた私は、信号が青になったことを確かめ加速しました。交差点を渡りきった直後、右側前方を走っていたバンが左折し正面に回り込んできました。コンビニの駐車場に入ろうとしたようです。反射的にブレーキを強くひいたため、自転車は前方宙返りをし（いわゆるジャックナイフ状態）、私はバンの左側面に背中から衝突し、弾き返されバンの手前の路上に転がりました。

双方スピードがそれほど出ていなかったこと、リュックサックを背負っていた背中で衝突したことなどから、幸い怪我・自転車の損傷ともにありませんでした。

おそらくバンには自転車が見えていなかったのでしょう。私は学生服を着ていたのですが、より目立つ格好をすること、車道の中央寄りを走って存在をアピールすることが重要だったと考えます。

【教訓】とりあえず急ブレーキ 新歓では「車輪がロックするので急ブレーキは止めるように」と指導している。しかし目の前に障害物が現れたときには前ブレーキを目一杯握り込むことだ。前転しようが運動エネルギーを殺すことが第一。もちろん後ろ荷重の緊急ブレーキを行う余裕があればそれに越したことはないのだが。

事例2：対向車との接触（発生日時：2009/10 発生場所：八王子市）

和田峠の東側、いわゆる表和田の下りで起こった事故です。和田峠に行かれたことがある人は分かると思いますが、表和田は「一車線で幅員狭い・急勾配・ブラインドカーブ・カーブミラー少ない・人車ともに多い」という危険な山道です。私はそれ以前にも数度和田峠を上り下りしたことがあったのですが、危険性を十分に認識していませんでした。

エンジン音は全く聞こえませんでした。左カーブを抜けると目の前に自動車がありました。次の瞬間には自動車と私の体の右側面同士が擦れ合うようにしてすれ違い、自動車は急停止・自分は落車しました。回避行動をとる余地は全くなかったため、もうすこしカーブの外側に膨らんでいたら……と思うとゾッとします。

幸運なことにまたしても怪我はありませんでした。私の右ひじが相手の車のサイドミラーに引っ掛かり、サイドミラーが根元から折れました。

この事故から学んだことは、表和田は下らないということです。和田峠を下るには三通りの道（表和田・裏和田・醍醐林道）がありますが、安全に下れるのは裏和田だけでしょう。和田峠以外にも、ブラインドカーブの多い一車線の峠道は、十分に注意して下らなくてはなりません。

事例3：対人トラブル（発生日時：2008/9 発生場所：札幌市北区）

帰宅途上だった私は、何の変哲もない十字路で信号待ちをしていました。右側に停車した自動車の窓が開き、運転している中年が「自転車が車道走るんじゃねえ！！！」と怒鳴ってきました。私は愚かにも「ふざけるな馬鹿やろう！」と怒鳴り返してしまいました。

ドライバーが車から降りてきて、私を自転車から引きずりおろし殴る殴る。そして蹴る。の暴行を加えてきました。聞き取ることができた怒声によると「おまえの安全を考えて忠告してやっているのにその態度はなんだ」ということらしかったです。

逃げられてしまったので交番に行き、暴行事件の調書を作ってもらいましたが、被害者がVIPでもなんでもない一高校生なので、なにもししてくれませんでした。仕事には優先順位があるのではないです。泣き寝入りです。

トラブルに巻き込まれた時は低姿勢で逃げるかさっさと警察を呼ぶかしましょう。

本当に酷い事故報告 ～ 私の鎖骨が折れるまで ～

3年 谷

いっかいめ

状況：のんびりと自転車に乗りながら走ってたら、気がついた時には道路に倒れてて前の車のリアウィンドウは大破していた。

原因：私の前方不注意（体感としては、一瞬意識が飛んでいた）

未だに何が原因だったのかわからない。リアウィンドウ全損とチャイルドシート交換、車内クリーニングでかなりの金額が必要になったが、生協の保険がなんとかしてくれました。みんな生協保険は入っておきましょう。

にかいめ

状況と原因：見通しの良い片道2車線、周辺に車の姿は無く前方の信号が赤に変わろうとしていたので、漕ぐのをやめて両手放しでのんびりしていたら、白線を剥がした跡の僅かな窪みにタイヤをとられて落車。

普段大丈夫でもこけるときはこける。

総論

慣れた道でも慎重に走りましょう。鎖骨は簡単に折れる上、ギプスができないので生活が大変です。

2006年の7月定サイで新入生が車に接触した事故

修士2年 服部俊太郎

この年の7月定サイは橋本集合でヤビツ峠を通過して秦野で解散という定番のコースだった。10時過ぎに橋本を出発し、私は当時2年生で班の最後尾として走っていた。事故は橋本を発って間もないR16とR413が分離する直角のコーナー(googleマップで35.597728,139.338364)で起こった。事故が起こったとき、渋滞でコーナーにまで車が停車している状態であった。そこに我々の班はすり抜け運転という形で進入していった。そして班にいた新入生の一人がコーナーでバランスを崩し、曲がりきれずに車に接触してしまったのである(事故の瞬間は私は見ていない)。コーナーのRが小さいためバランスを崩しやすかったと考えられる。すぐに運転手がちょっと先で停車し、我々も停車した。車にはSTIなどをこすったらしい跡がついていた。自転車(サークル車のパナレーサー)のSTIのラバー部分も削れていた。低速であったため新入生の怪我は軽微であった。事故を起こした新入生が運転手と連絡先の交換をして、警察を呼ばずに我々は運転手と別れ、定サイを再会した。車が停車をしていたため責任が100パーセント自転車側にあるという感じがしたことやおおごとにしたくないと言う心理が働いて警察を呼ばなかったのだと思う。車に接触した新入生は保険に入っておらず、後日運転手に言われたとおりの金額(10万円)を親から借金をして払った。新入生は借金をアルバイトをして返済していくこととなった。

この事故での反省点をまとめると、

1,すり抜け運転。 広い歩道があったのだからそちらを走れば事故は起こらなかった。上級生は新入生が運転が上手くないことを考慮に入れるべきであった。また、慣れてくれば前の人を車道を走っていても危険を感じたら各自判断で歩道に入ったり停車したりでききる。しかし新入生は上級生についていくことに一生懸命であったり、危険を感じても自分の判断で列から離れることには抵抗があったりしてそれは難しい。また、7月あたりは自転車の慣れに特にばらつきがあるので個別に対応が必要である。

2,警察を呼んでいない&保険に入っていない。 今回の場合、修理費10万円はそれっぽいような気もする金額だが、100万円とか要求されたら裁判沙汰になるだろう。かなり自転車に落ち度があるように思えるが、もしかしたら交差点内駐停車禁止とかでちょっとは責任割合が軽くなっていたかもしれない。賠償をカバーする保険に入っていて警察を呼んでいたら、お金は保険から払われるし、交渉もしてくれる。

3,会報に詳しいことを書かなかった。 この事故は7月定サイの報告のなかで説明されただけであった。この曲がり角は年に何回か公式ランで使われるような道にあり、とりわけサークル内で情報を共有すべき事故であったと思う。また、会報に投稿すべきは自分であったと反省している。(今のよう安全への意識が高まりこの事故について報告する場があることをうれしく思う。)

結局、よく言われているようなことが大切だということです。とくにメンバーのことを思いながら先頭を走るのは難しい(私は今でも苦手意識がある)ですが、先輩になったらやらなくてはならないことです。がんばって脳みそフル回転で思いやりましょう。

事故体験記

二年の佐藤尋哉

その1

時は2010年6月27日。場所は小諸近くの国道18号。特訓ランの後ランで碓氷峠を軽井沢方面において長野へ向かう途中に事故はおきた。時刻は午後九時頃。その時結構雨が降っていたのだが、なんとか上田までは行きたいと思ってR18を走っていた。すると突然右半身に衝撃をうけ、痛みが走った。すぐ横にはトラックの車体があって、トラックの荷台の凹凸に自分のおそらく肘や肩がぶつかったのである。自分は30キロ前後で巡航して、トラックもおそらく50キロ以上出していた。自分はたちまちバランスを失って、トラックのタイヤに巻き込まれないように転倒しないように踏ん張ったが、右側が下になる形で転倒した。転倒した直後、自分は興奮していたためトラックにむけて罵声を浴びせたがトラックは速度を緩める風もなく走り去って行った、ナンバープレートを確認しようなど思いつきもしなかった。

すぐに先輩がかけつけてくれて警察を呼んでくれた。その後は事故検証と調書作りで小諸警察署を解放されたのは深夜12時に近かった。不幸中の幸い、怪我は生傷と打撲程度だった。結局相手のトラックの運転手は捕まらなかった。そのため原因ははっきりしないが、後方を走っていた先輩の自転車を追い抜くことに気をとられて40mほど前方を走る僕の自転車に気づかなかったのではないかと警察の方が言っていた。夜間集団走行する際はあまり車間距離は開けずに固まっていた方がいいかもしれない。ペダルもしくは靴に反射板がついてると自転車が走っていると認識されやすいのでは、との指摘もうけた。

まあ、そもそも夜しかも雨の中あんな交通量の多い国道へ飛び出していくという私の愚行が最大の問題。対物、対人事故を起こした際は必ず警察を呼ぶ、相手の連絡先、最悪ナンバープレートを確認するなどしましょう。

あと1メートル道路を中央寄りにはしってたらトラックにはね上げられてたかもしれないと考えると今でもぞっとする。この事件以来自分は以前より格段に事故恐怖症になった気がします。事故の後に注意しはじめても手遅れになることもありますからね、ほんと気をつけましょう。

その2

2009年11月の駒代就任記念ラン@西伊豆スカイラインでのこと。風早峠の下りで事故を起こしてしまった。風早峠の下りは一車線、見通し悪いカーブの連続、ミラーが少ないという実に絶望な下りで、下る前に危ないと言われていたが、怖いもの知らずだった僕は前を下っている原付に追いつけ追い越せみたいな感じで結構なスピードで下っていた。前に原付がいるから対向車が来ても分るだろうと高を括っていたのだが、ブラインドカーブを右に曲がった瞬間突然目の前に車があらわれた。とっさの出来事で、しかも重心を後ろにかけて急ブレーキをかけるという技術を知らなかった僕は下ハンでおもいきりブレーキレバーをひいてしまった。結果、見事自転車は一回転宙返りし、私は宙に放り出され、仲良く共に地面にたたきつけられたのだった。被害は、十数秒呼吸困難になったのと、その後2,3か月小指が痛かったくらいで、自転車もホイールに多少振れが出た程度で済んだ。ほんと車と衝突しなくてよかった。原因は僕のスピードの出しすぎ、ミラー見なかった、対向車があらわれるなんて想像していなかったこと。それ以来カーブミラーを見逃さなかったことはないし、常に見えない先には「なにかいるかもしれない」と考えて走っているつもりだ。

◇最後に

安全意識の向上と事故を未然に防ぐ目的で九月と三月の年に二回（スバル前と新歓前）安全会議を行おうということが今年の6月の話し合いで一応決まった。

今回の安全会議を行うにあたって、自分が目標としたものは、何度か先輩方から指摘があったヒヤリハットと事故体験談を収集して読みやすい冊子の形にすること。その冊子を気軽に読んでもらって、安全意識を向上させると同時に、何が事故を誘発するかを具体的に周知させることだった。いざ、安全会議を9月23日に開くとメーリスを流すと、当日は一年生からOBの方まで15人くらいの人があつまってくれた。多くの人が集まってくれたおかげでヒヤリハットの集積は成功したと思う。ただ、せっかく多くの人が集まった良い機会だったのでもっと話し合うべき議題があったはずだったのに、それをまとめておかなかったことが残念。

冊子にするにあたってはなるべく見やすい形で書くように心がけたつもりだ。事故体験談も数は少ないものの参考(?)になるものが集まった。どれくらいの一がこの冊子を読んでもくれるかはわからない。せいぜい僕にできることは「ヒヤリハット集おもしろいよなー」と吹聴することや、部室に冊子を撒いておくことくらいしかない、のか？

次回の安全会議は新歓前の三月になるはずだ。担当とかはとくにきまっていなくて、今回もながれで駒代の自分がやったのだが、駒代はそんなに仕事が多いわけでもないので担当は駒代でいいだろう。と思っている。三月の会議で何をやるかは次の担当と執行代にまかせる。何が最良の形かまだ始めたばかりで分からないので、いろいろ話し合っただけで形作っていきましょう。安全の問題はサークル全体で意識を高く持って、問題対策にとりくむのが理想。あくまで理想にすぎないが・・・

基本的な安全走行術はなかよしウェブに載ってる「安全走行虎の巻」に詳しく書いてあるので、読んでおいてください（既に読んでいる人も多いとは思いますが）

ご意見、質問等ありましたら [raccoon1990 あつと gmail.com](mailto:raccoon1990@gmail.com) までお願いします。

（文責 佐藤尋哉）