

新連載・道路の公平を生むトラフィックヒエラルキー
道路上の力のバランスをもたらす優先階級の導入
第 1 回 道路という「社会」における強者と弱者
(「人と車」 8月号から)

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」8月号掲載記事の概要を紹介する。筆者は早稲田大学人間科学学術院教授 加藤麻樹(かとう・まき)博士(男性)である。図は記事をもとに SDA が作成した。

■ はじめに

2019年の交通事故件数は381,237件で、死亡事故件数は3,133件、死者数は3,215人であった。交通戦争と呼ばれた1970年の死者数16,765人と比べて19%まで減少している。

しかしながら2019年に亡くなった3,215人のうち、自動車乗車中は1,083人(33.7%)、二輪車乗車中は510人(15.9%)、自転車乗用中は433人(13.5%)、歩行中は1,176人(36.6%)、その他が13人(0.4%)となっており、この10年間は歩行者の割合が最も高くなっている。

一方、死亡事故件数3,133件のうち歩行者が第1当事者とされているのは138件(4.4%)である。歩行者と自動車との間で交通事故が発生すれば、歩行者が被害者となるのは自明であり、歩行者は交通において極めて弱い立場にいる。

自動車や自転車、歩行者等が円滑に公共の道路を利用するには、道路交通法に従った行動が求められる。混合交通の一つである信号機のない横断歩道では、横断しようとする歩行者に対する優先義務が道路交通法第38条ないし第38条の2に示されており、交通弱者である歩行者が優先されることによって横断歩道上の安全が保障されなければならない。

しかしながらJAFが継続的に実施している、信号機のない横断歩道における自動車の運転行動に対する調査結果では、横断歩道で歩行者が待機しているときに一時停止する自動車の割合が2016年の調査開始時で7.6%であり、その後2019年に17.1%まで増加したが、依然として8割以上の自動車が歩行者優先の法令に違反している。

一般的に交通事故対策は四つのEで成り立つといわれている。すなわち、教育(Education)、工学(Engineering)、環境(Environment)、規制(Enforcement)である。このうち歩行者の優先については、残念ながら規制がその機能を十分果たしていないといえる。

2017年の調査では、信号機がない横断歩道で歩行者が待っていても一時停止しない理由として「自車が譲っても対向車が譲らないと思う」が最も多く挙げられた。他の理由としては、多い順に「自車が通り過ぎれば横断できると思う」「その歩行者が横断するかどうか分からない」「後続車に追突されそうになる(なった)」などが挙げられた。

一時停止しない理由からは、対向車や後続車など他の自動車の挙動に対する信用の低さが見受けられる。他のドライバーの過失によって発生する事故の心配を優先するのは、いわゆる「もらい事故」の危険を回避する考え方と思われる。

一方で歩行者に対しては、まず自車が通り過ぎるのを歩行者が待ってくれるという期待が見受けられるが、前記のとおり道交法第38条では通行を妨げない義務があるので、取締の対象になる可能性がある。また、歩行者の挙動が予測できないので通過するという点についても、歩行者等がないことが明らかでない状況にあるため、少なくとも歩行者がいないことを確認できるまでは徐行する義務

があることから、これも取締の対象になる可能性がある。特に先行車がいることを前提とする道交法 38 条第 2 項ないし第 3 項では、横断歩道が死角に入るため歩行者の有無を視認できない場合であっても、ドライバーに歩行者の横断の安全を確保する義務を課していることから、不確実性が高い場合は、いわゆる「だろーう運転」ではなく「かもしれない運転」をする必要性を明文化していると解釈できる。

次にドライバーの運転特性に着目する。若年層で免許を取得してから間もないドライバーは、一般的に運転技術が未発達であるために交通事故に遭うことがある。2019 年の 18～24 歳の運転免許保有者 5,535,502 人に対して交通事故件数(第 1 当事者)は 46,078 件(0.8%)であった。全免許人口 82,158,428 人に対する交通事故件数(第 1 当事者)は 357,821 件(0.4%)なので約 2 倍の発生率になっている。加齢による機能低下により運転技術が低下傾向にある高齢者の場合、2019 年の 65 歳以上の運転免許保有者 18,851,637 人に対して交通事故件数(第 1 当事者)は 83,310 件(0.4%)で全免許人口と比較して大きな差は認められない。

道交法 71 条の 5 では若葉マークと紅葉マークの表示が義務付けられ、他のドライバーに周知しなければならない。他のドライバーの立場からすると、運転技術が未発達であったり、低下していたりすることを伝えてもらえる点で、不確実なドライバー特性に関する情報を入手しながら道路交通を共有することができる。彼らの運転が不確実な分まで経験豊富で運転技術に優れた成人ドライバーが請け負うことで、いわゆる「もらい事故」を回避する点は、初心者や高齢者が交通における弱者であることを意識しているといえる。

歩行者を優先する道交法 38 条も、初心者や高齢者が運転していることを周知させる 71 条の 5 も、交通弱者の安全確保が目的であり、諸外国でも同様の交通事故対策が実施され、一定の効果を挙げている。

<道路交通法の規定>

第 38 条第 1 項：車両等は、横断しようとする歩行者又は自転車がないことが明らかな場合を除き、停止できるような速度で進行しなければならない。当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつその通行を妨げないようにしなければならない(図 1)。

第 38 条第 2 項：車両等は、横断歩道等又はその手前の直前で停止している車両等の前に出ようとするときは、その前方に出る前に一時停止しなければならない(図 2)。



図 1 道交法第 38 条第 1 項



図 2 道交法第 38 条第 2 項

第 38 条第 3 項：車両等は、横断歩道等及びその側端から前に 30 メートル以内の道路の部分においては、第 30 条第 3 号(追越しを禁止する場所)に該当する場合のほか、その前方を進行している他の車両等(軽車両を除く)の側方を通過してその前方に出てはならない(図 3)。

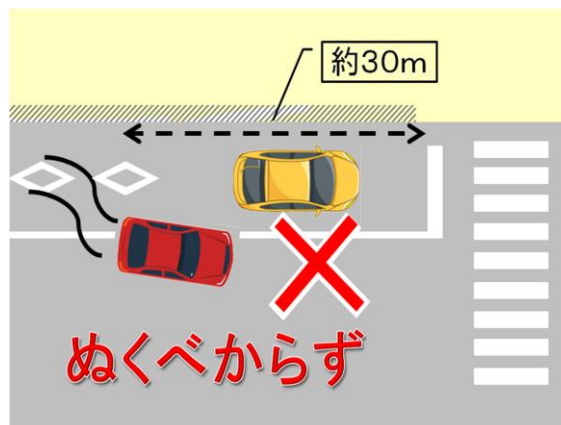


図 3 道交法第 38 条第 3 項

■ トラフィックヒエラルキー

交通における優先性(階級制)を定めた「トラフィックヒエラルキー」という考え方を取り上げ、道路上の公平性について検討してみる。

3 歳から始まるドイツにおける交通安全教育

では、「社会」というキーワードが交通安全に重要な役割を果たす。信号機と横断歩道が設けられたどこにでもある交差点を一つの社会とみなすと、この小さな社会では、歩行者、自転車、乗用車、トラックなどにより混合交差点が構成されている。

ルールとマナーが適切に運用されていれば事故は起きないが、小さい社会ながらも秩序を乱すと事故が発生する。社会の秩序を守る役割は参加する老若男女の全員が担っているため、3 歳の子供も保護者とともに社会規範に対する意識が要求され、交差点という小さな社会の構成員としての役割を公平に果たす責任がある。しかしながら子供と大人は対等ではないし、歩行者と自動車もまたその速度と質量において物理的に対等の立場とは言えない。

交差点における物理的な不公平を是正して公平性を保つためには、いわゆる交通弱者の物理的な不利を優先性によって補完する必要がある。いわゆる交通弱者に対して優先性を与える考え方の一つに、トラフィックヒエラルキーがある(図 4)。交通社会の構成員を優先順に、歩行者、自転車、公共輸送車両、商業車両、複数名利用車両、単身利用車両の六つに分類している。生身の人間である歩行者は物理的に最も弱い立場なので最優先対象である。次に同じ生身の人間であるとともに車両でもある自転車が続く。次に続くエンジンやモーターを持った動力車両のうち公共性が高いバスやトラムなどの公共輸送車両と、トラックやタクシーなどの商業目的の車両が続く。最後に、個人利用の車両は複数名が利用する乗用車と、最も公共性が低いとされる単身利用の車両がくる。先進各国を訪問した際に歩行者や自転車、公共車両の様子を観察すると、トラフィックヒエラルキーで示された優先性に沿った交通行動が観察される。

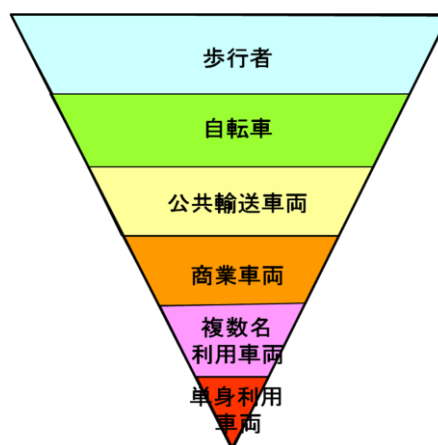


図 4 トラフィックヒエラルキー

前述のとおり、日本の交通事情を見る限り、道交法で定められた交通弱者の優先性には解決すべき余地があるといえる。この連載ではトラフィックヒエラルキーをテーマに、日本の道路を公平な空間にしていくための提案をしていきたいと思う。

以上