

## 地域における交通事故を防ぐ —横断歩行者妨害ゼロを目指して—

### はじめに

これは、(一財)日本交通安全教育普及協会発行「交通安全教育」2020年1月号に掲載された標記記事の概要を紹介するものである。筆者は高崎経済大学名誉教授 岸田孝弥氏である。

### 1. 危険なバス停と事故

平成30年8月の夕方、小学5年の女子児童は、横浜市西区の信号機のない五差路にあるバス停でバスを降りた。その後、バスの後ろに回って道路を渡ろうとしたところ、バスに隠れて見えなかったワゴン車が女兒をはねてしまった。バス停と横断歩道は約5mしか離れておらず、バスは横断歩道をまたいで停車していた。ワゴン車からは事故が発生する直前まで女兒が見えなかったことは十分考えられる。

一般的に言えば、バス停で停車しているバスの側方を通過する際には、バスから下車した乗客がバスの前又は後ろから道路を横断することはごく普通に見られる事象である。このことをワゴン車の運転手が理解していれば、恐らく徐行して、人が飛び出してくれば停止することができたと思われる。

今回の場合、バスが横断歩道をまたいでいたこともあり、子供が出てくる可能性は十分あったと思われる。ましてや横断歩道自体は運転手に見えていたわけであるから、人が渡ってくるであろうと考えて徐行すべきであった。

運転者は普通、信号機のない横断歩道に差し掛かったとき、横断者がいればブレーキを踏んで速度を落として停止する。しかし、多くの運転者は、速度は落とすものの停止せず、歩行者の挙動を見て、前又は後ろを走り抜けていく。歩行者が突然小走りでもすれば、自動車と衝突することになる。

今回のケースでは、運転者が「横断者がいない」という勝手な判断のもと、徐行も一時停止もしなかった。時速35キロくらいで運転中、気付いたら女兒が目の前にいたわけである。この事故は道路交通法に規定されている「横断歩行者妨害」を理解し、守って運転していないことが背景にある。



### 2. 横断歩行者妨害とは

国道や都道府県道が通る表通りと異なり、地域社会の中心は、市町村道や区道が網の目のように広がる裏通りである。これらの道は住民の生活空間となっており、幅の狭いものが多い。利用者は地元の住民が中心であるとはいえ、抜け道として利用する地域住民以外の車も少なくはない。

裏通りや裏道と呼ばれる地域の生活空間にある交差点には、信号機が設置されている場所は少ない。横断歩道があっても信号機のない場所での歩行者の挙動を見ると、地域住民は横断歩道を利用しているケースが多い。特に小学生や高齢者は横断歩道を積極的に利用している。

これに対して運転者は、地域の住民ならば慎重に運転しているが、抜け道利用等の通過交通となる車の運転者は、横断歩道、特に信号機の設置されていない横断歩道に接近した場合、横断歩行者のことを考えずに自車優先の運転で走り抜けていく。この歩行者無視の行動が重大事故の原因となる。

道路交通法第 38 条(横断歩道における歩行者等の優先)の 1 項及び 2 項には次のように書かれている(3 項は省略)。

1. 車両等は、横断歩道又は自転車横断帯(以下この条において「横断歩道等」という)に接近する場合には、当該横断歩道等を通過する際に当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者又は自転車(以下この条において「歩行者等」という)がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道等の直前(道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下この項において同じ)で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、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。

2. 車両等は、横断歩道等(当該車両等が通過する際に信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等により当該横断歩道等により歩行者等の横断が禁止されているものを除く。次項において同じ)又はその手前の直前で停止している車両等がある場合において、当該停止している車両等の側方を通過してその前方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。(道路交通法第 38 条項及び 2 項については、このあと付紙第 3 で分かりやすく説明する)

### 3. 横断歩行者妨害の現実

(一社)日本自動車連盟(JAF)の調査結果が述べられているが、SDAの過去の定例会議で紹介したので、説明は省略する。

平成 29 年のアンケートで、信号機のない横断歩道で運転者が一時停止しない理由で多かったのは「自車が停止しても対向車が停止せず危ないから」(44.9%)、次いで「後続車がなく、自車が通り過ぎれば歩行者が渡れるから」(41.1%)であった。また、「横断歩道に歩行者がいても渡るかどうか判らないから」(38.4%)、「一時停止した際に後続車から追突されそうになる(追突されたことがある)から」(33.5%)という意見もあった。

### 4. 横断歩行者妨害による事故の実態

令和元年 10 月 21 日付日本経済新聞(夕刊)によると、平成 30 年 1 年間に全国の警察が道交法違反のうち「横断歩行者妨害」で摘発した件数は、平成 29 年より 35,000 件以上増えて 181,290 件で、過去最多であった。平成 25 年が 79,025 件であったものが、5 年間で約 10 万件の増加となった。

車対歩行者の死亡事故の 7 割が道路横断中に起きており、警察庁は対策を強化するとしている。実際に平成 30 年までの 5 年間で車対歩行者の死亡事故は 6,275 件で、うち 4,559 件(73%)が道路横断中であった。

### 5. 地域社会における交通事故を減らすために一運転者の意識改革と横断歩行者妨害一

JAFの調査結果にあるように、運転者の 8 割以上が横断歩行者妨害を平然と行っている事実を見ると、これをやめさせるキャンペーンを今後官民一体となって進める必要がある。車社会の米国では、地域の生活道路の主要交差点では四方向に一時停止の標識があり、運転者は必ず一時停止をするそうで、我が国の運転者のように、ブレーキを踏みランプを点灯させて一時停止をした振りをする運転者はいないそうである。警察による取り締まりの強化をお願いしたい。

以上