

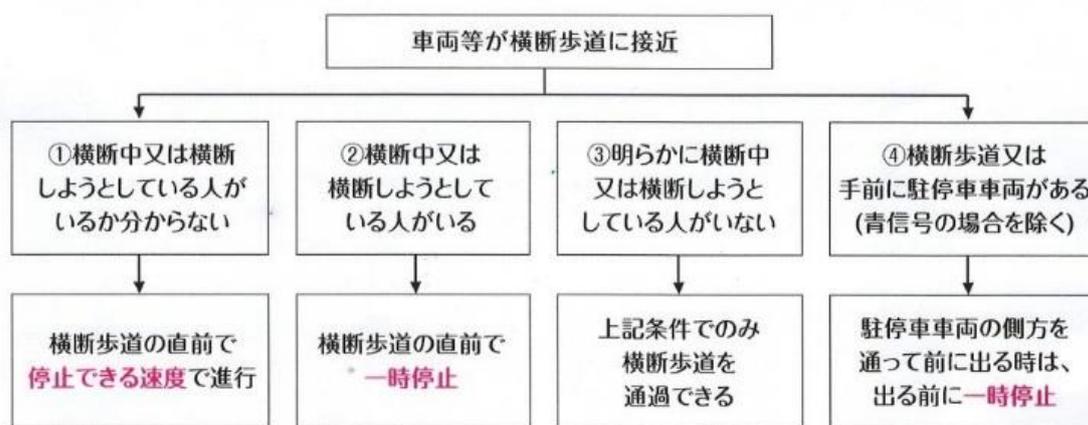
特集 確認しよう横断歩道
～「横断歩行者妨害違反」による事故分析～

(公財)交通事故総合分析センターのホームページ「ITARDA INFORMATION 交通事故分析レポート」No.100(平成25年7月)の概要を紹介する。図はすべて、本レポートから引用した。

1 はじめに

(1) 横断歩行者妨害の定義

道路交通法第38条は次のように横断歩道における歩行者優先を中心とした手厚い保護規定を定めており、特に注意しなければならないのは、①～③の場合には信号機の有無に関わらず義務が課されていることである。道交法第38条の規定違反が「横断歩行者妨害違反」と呼ばれている。



(2) 横断歩行者妨害違反による死者数

図1に運転者の法令違反別歩行中死者数の内訳を示す。平成20年～24年の5年間における歩行中死者7,627人のうち1,064人(14.0%)が横断歩行者妨害違反による事故において、第2当事者(歩行者側の過失がない、又は少ない)として亡くなっている。安全運転義務違反は、すべての場所で適用されるのに対し、横断歩行者妨害違反は、横断歩道という限られた場所で適用されることを考慮すると、横断歩行者妨害違反による死者数は多いと言える。

以下、この1,064人の死者について、その事故要因を分析する。

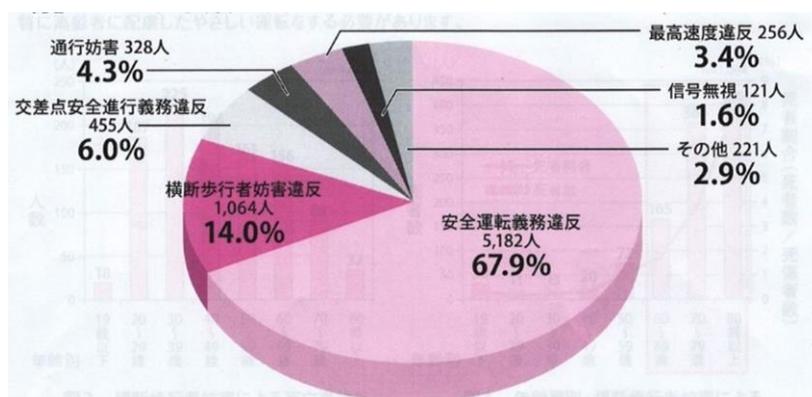


図1 運転者の法令違反別歩行中死者数

2 横断歩行者妨害違反による死者数・死者割合の推移

死者数1,064人の各年における死者数と全死者数に占める割合は、平成20年:231人・4.4%、21年:210人・4.2%、22年:200人・4.1%、23年:188人・4.0%、24年:235人・5.3%であった。

3 どういう人が横断歩行者妨害違反による事故に遭っているか

横断歩行者妨害違反による死亡事故で、運転者(第1当事者)、歩行者(第2当事者)の年齢層別人数を図2及び図3に示す。運転者は20～69歳が多いが、歩行者は高齢者が多く、死者割合(死者数/死傷者数)は年齢が高くなるほど高くなっている。高齢者に配慮した優しい運転が必要である。

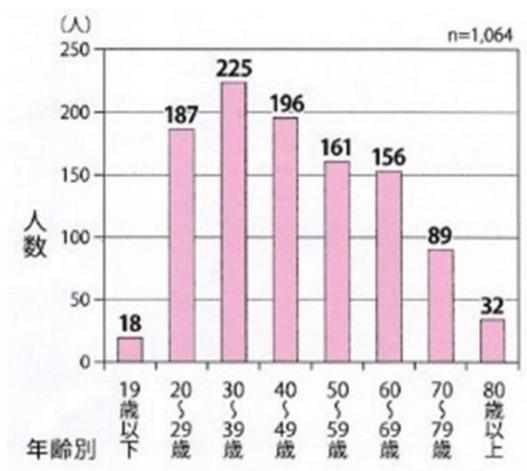


図2 横断歩行者妨害による死亡事故を起こした年齢層別人数(運転者)

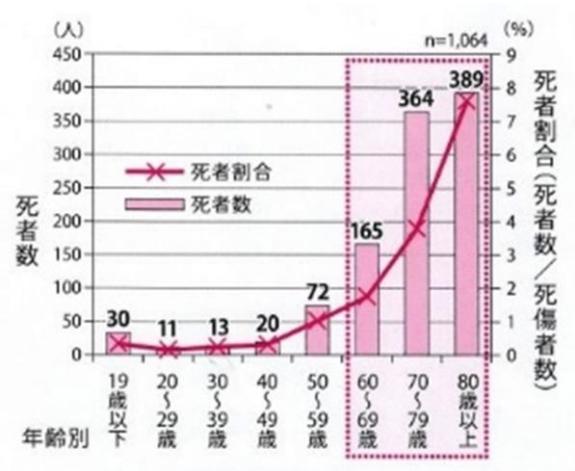


図3 年齢層別・横断歩行者妨害による死者数・死者割合(歩行者)

4 どういう状況で横断歩行者妨害違反による死亡事故が起きているか

(1) 死亡事故を起こした場所、車両

場所別では、交差点信号機あり:524人・49%、交差点信号機なし:412人・39%、交差点付近:41人・4%、単路:87人・8%と、ほとんどの死亡事故が交差点で発生しており、信号機のある交差点では、横断歩行者の99%が信号に従って横断中に亡くなっている。事故を起こした車種別では、四輪車:1,052人・99%、二輪車:12人・1%であった。

(2) 死亡事故を起こした時間帯

17～18時台の薄暮時間帯に多く、死亡する割合は1～4時台の交通機関閑散時間帯に高くなっている。薄暮時間帯は、明るさや色の変化の影響で、車両から歩行者を発見しづらくなる時間帯で、交通機関閑散時間帯は「普段歩行者が通らないから今日もないだろう」と思い込み、安全確認がおろそかになる時間帯である。こういった時間帯は特に注意。

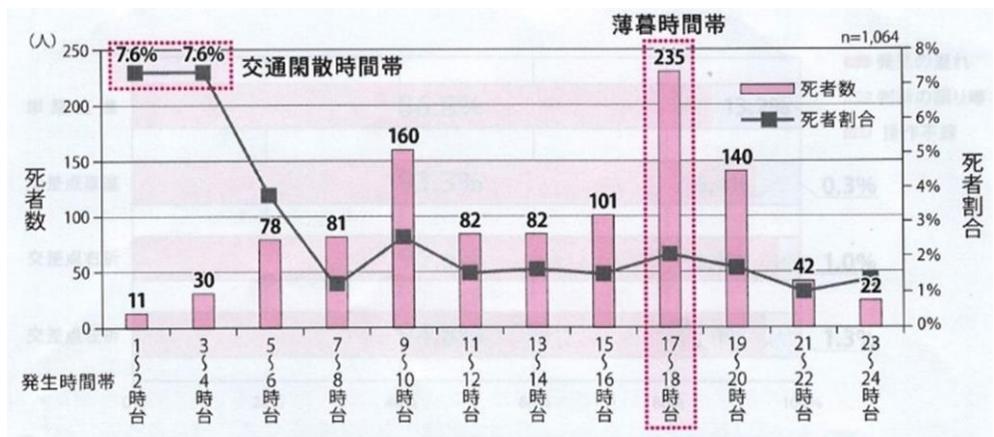


図4 発生時間帯別の横断歩行者妨害違反による歩行中死者数及び死者割合

(3) 昼夜別の特徴

横断歩行者妨害違反による歩行中死者数を昼夜別・車両の進行方向別に集計した結果が図5である。この図から、昼は交差点右折時の割合が高く、夜は交差点直進の割合が高いことが分かる。また、昼夜合計で見ると、交差点の右折と直進で約8割を占めている。

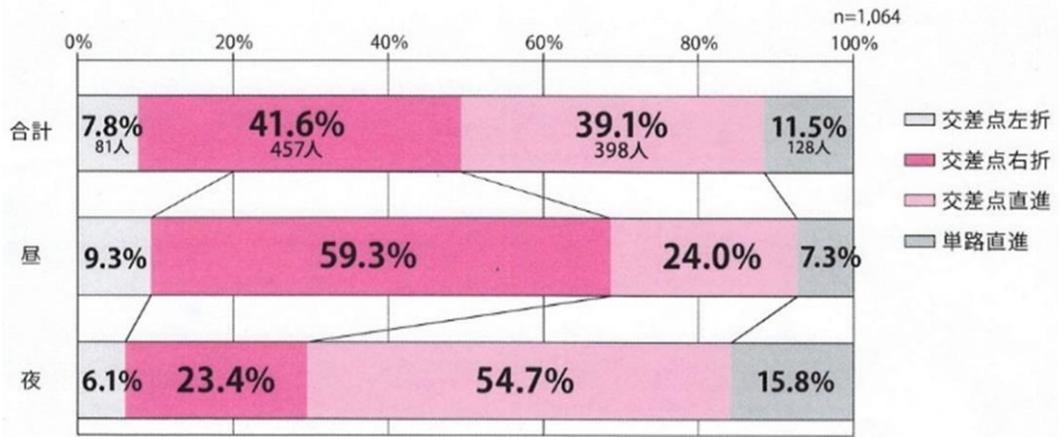


図5 横断歩行者妨害違反による歩行中死者の車両進行方向別割合

(4) 車両側の人的事故要因

横断歩行者妨害違反による死亡事故で車両側の人的要因が

「発見の遅れ」: 事故相手に全く気付かなかったか事故直前で発見して事故になったもの

「判断の誤り等」: 運転者が危険を認識したが、必要な措置を採らず事故になったもの

「操作上の誤り」: 車両等の操作が不適切で事故になったもの

の割合が図6である。単路で8割以上、交差点で9割以上が歩行者の発見遅れで事故を起こしている。「判断の誤り等」の割合は非常に少なく、自動車の運転手側で、横断歩行者がいるかどうかの事前の安全確認が十分なされていない事故の割合が多いことが分かる。

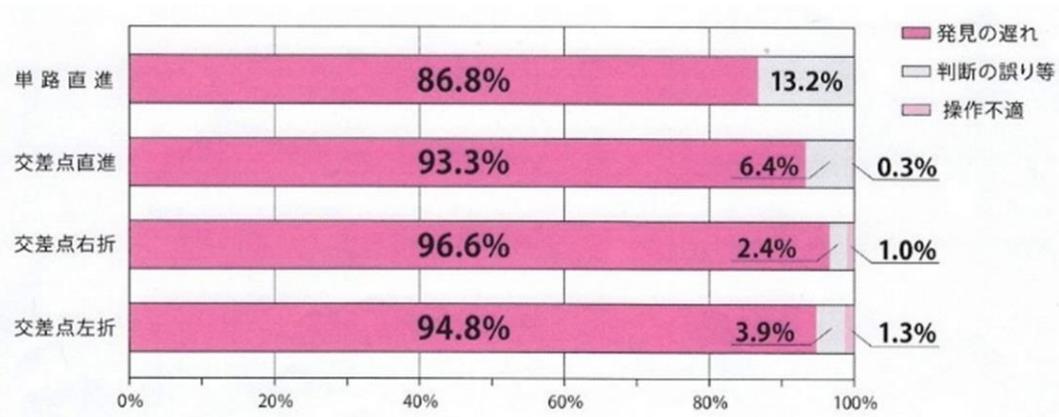


図6 進行方向別の人的事故要因の割合

(5) 車両、歩行者の進行方向別死者数

横断歩行者妨害違反による事故の死者数を車両と歩行者の進行方向別にそれぞれ分類したものが図7である。それぞれの進行方向別に歩行中死者数を見ると、車両の右左折時は進行方向左側からの歩行中死者数が多く、直進時は、進行方向右側からの歩行中死者数が多いことが分かる。

この統計データから見た一般的な傾向として

- 右左折時は、進行方向左側の安全確認がよりおろそかにされている
- 直進時は、進行方向右側の安全確認がよりおろそかにされている

ということが言える。考えられる原因として、運転の慣れから安全確認をしないことが習慣化している可能性があり、運転者自身が自分にそうした傾向がないかを確認し、改善していく必要がある。

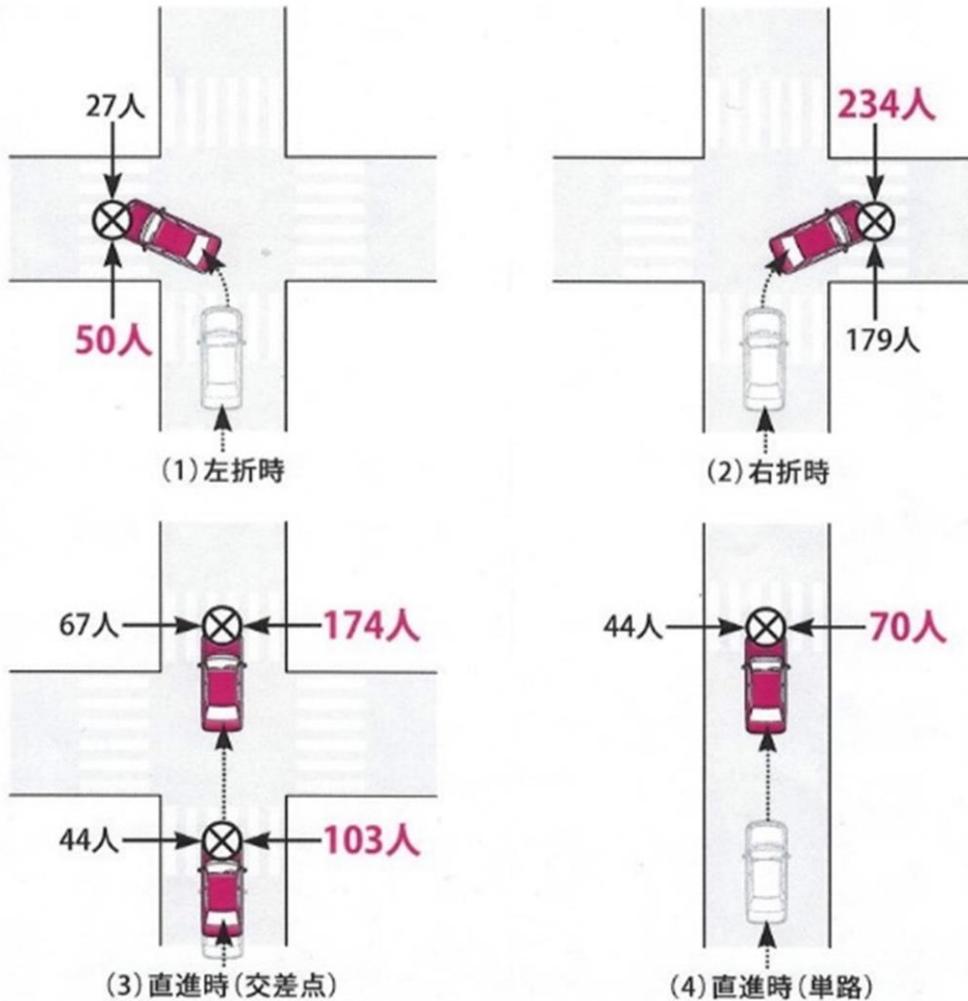
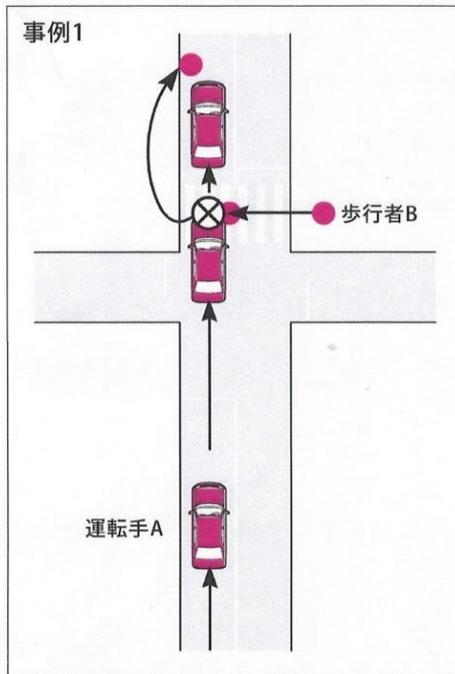


図7 進行方向別死者数

- (注) ・ 単路は、交差点付近を含む。
・ 参考図として四輪車を示しているが、二輪車のデータを含んでいる。
・ 図の道路状況や車両の状況は一般的な事例を参考図として記載している。
・ 図6の車両の進行方向別合計値は、図7のほかにも、歩行者の不規則な横断も含んでいる。

5 事故事例

横断歩行者妨害違反による事故事例を2件紹介する。これらは、「通り慣れた道」「交通閑散」等の要因もあり、横断歩道の安全確認をしないことが習慣化している可能性がある事故事例である。自身に置き換えて、事故事例と同じような習慣がなかったかを考えてほしい。



【事故状況】

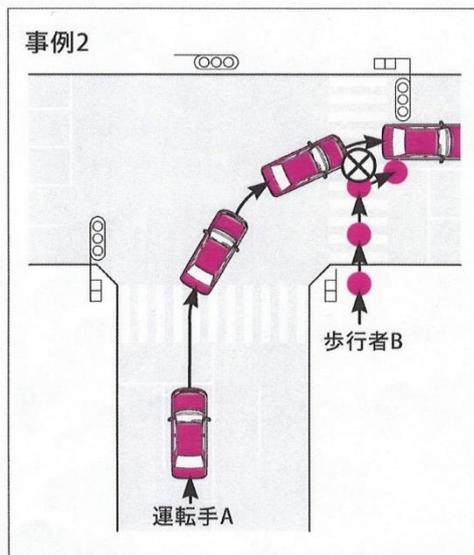
3月の夕方6時ころ運転者A(40歳代、男性)は、軽乗用車に乗って時速約40km/hで事故現場交差点を直進しようとした際、進路遠方にある橋や建物を見ていて、横断歩道の安全確認をしないまま漫然と進行し、横断歩道を右から左へ横断中の歩行者B(70歳代、男性)に衝突してしまった。

【傷害状況】

歩行者Bは、衝突の衝撃で肋骨骨折、骨盤骨折の怪我をして亡くなった。

【運転者Aが話す事故状況】

事故現場の道は、通勤でほぼ毎日通行していて、信号機がない、横断歩道がある等の交差点の道路状況はよく分かっていた。事故当時は夕方で薄暗く、ライト(下向き)を点けていた。交差点を通過するときは、前車も対向車もなく閑散としていて、進路遠方の方をずっと見ていたところ、直前になって横断歩道上に人がいることに気付いて急ブレーキを掛けたが間に合わず跳ね飛ばしてしまった。横断歩道の安全確認はしておらず、直前まで歩行者がいることに気付かなかった。



【事故状況】

1月の夕方5時頃、運転者A(30歳代、女性)は、普通乗用車に乗って、交差点を右折する際、横断歩道上の安全確認をしないまま進行したため、横断中の歩行者B(50歳代、男性)に衝突してしまった。

【傷害状況】

歩行者Bは、衝突の衝撃で足を骨折する重傷を負った。

【運転者Aが話す事故状況】

事故現場の道は、毎日通勤で通っている。右折したときは、考え事をしていただけで普段は歩行者と出会うことがほとんどない場所だったので、安全確認をしていなかった。ライトは点けていたが、ぶつかる直前まで横断歩行者には気付かなかった。

6 まとめ

横断歩行者妨害違反による事故を分析した結果、運転者の「安全確認が不十分、又はしていない人がほとんどである」「左右の安全確認に差が出ている」等の特徴が出てきた。これらは、道路交通法が定める横断歩道の歩行者優先に対する認識が十分でなく、漫然と運転をしている結果と言える。「歩行者の聖域」である横断歩道について再度考え、次の事項を実践しよう。

(1) 車両側が青信号でも、先ず横断歩道上及びその周囲の安全確認をする。

渡り切れない高齢歩行者等が横断歩道上にいる可能性がある。また、歩行者側の信号が青色から赤色への変わり目では、歩行者が急いで横断してくる可能性がある。

(2) 横断歩道上に人がいなくても、横断しようとしている歩行者がいたら止まる。

道路交通法第38条で定められており、横断歩道上は歩行者優先である。

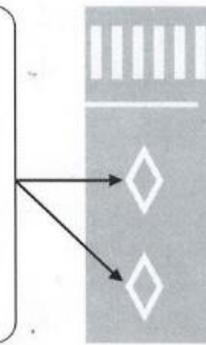
(3) 横断歩道上に横断歩行者がいたら「自分が先に行ける」と考えずに止まる。また、横断歩行者が目の前を通り過ぎたらすぐ発進、通過するのではなく、一呼吸置いて確実に安全確認をしてから発進、通過する。

横断歩行者が急に走りだしたり、引き返したりする可能性がある。

道路上の「◇」マークを知っていますか？

これは、「この先に横断歩道があります」というマークになります。横断歩道を渡ろうとしている歩行者がいても止まらない理由の一つに、直前で横断歩行者を発見しても止まれないというものです。

しかし、事前にこの◇マークを見れば余裕を持って安全確認ができ、横断しようとしている歩行者がいれば確実に止まることができます。



(林 祐輔)

以上