

歩行者の交通安全
第16回 歩行者の交通違反

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」7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。著者は実践女子大教授 松浦常夫氏である。

■ 不安全行動としての交通違反

歩行者の交通場面での不安全行動(危険な行動)は交通違反、リスクテイキング及びヒューマンエラーに分けられる。この三つは互いに関連していて、三つすべてが当てはまるような危険な行動もあるが、一応区分して説明する。

● 交通違反

信号無視や斜め横断といった道路交通法を守らない行動である。歩行者が交通違反をする理由には様々あるが、最大の理由は歩行者の行動基準が、法令遵守より危険性の有無によるからだ。特に、運転免許を持たない子供や高齢者は道路交通法自体を知らないことが多く、危険がないと思えば行動しやすい。

● リスクテイキング

少々危険が伴うことを承知で意図的に行動することである。交通場面でのリスクテイキングはそもそも交通違反であることが多いが、違反とは言えないリスクテイキングもある。例えば横断歩道を渡っているときに、左からスピードを出して車が近付いてきても、「自分の方が優先である」と考えて歩き続けたりするのは交通違反ではないが、リスクテイキング行動である。

● ヒューマンエラー

ここでは「意図どおりの結果が得られなかった行動」と考える。歩行者の意図というのは、車と衝突して事故に遭ったり、危ない目に遭ったりしないしないで歩行することである。左右の安全確認が不十分なままに道路を横断したり、右からの車が通過したので左への確認をしないで横断したり、車が来ているのを忘れてゆっくり歩き続けたりするといった行動は、事故を起こすヒューマンエラーとなりやすい。

この三つの中で教育可能な不安全行動は、「交通違反」と「リスクテイキング」だ。エラーは人の常で是正するのは難しいが、交通違反とリスクテイキングをしないだけでも歩行者事故は減るはずだ。この二つが事故に結びつきやすいのは、安全だと思っても実際は安全余裕がない行動となってしまうたり、意図しないヒューマンエラーを起こしたりしやすいからだ。例えば、青点滅になってから横断すると、道路後半で赤になって車と遭遇したり、無理に走り抜けようとして転倒してしまったりする恐れが生じる。

交通ルールは歩行者の安全を確保するためにあるのに、それを破れば安全の保障はなくなる。「赤信号で歩行者は横断してはいけない」というルールを破れば、車に優先権があるときに横断するので、車と衝突する恐れが高まるのだ。

■ 歩行者の違反と事故

どういった交通違反がどういった事故と結びつくかを表すのが、表1である。全体では74%が違反なしである。違反内容を見ると、横断不適、飛び出し、走行車両の直前直後横断、通行区分、信号無視が多く、違反全体の75%を占める。これは、運転者の事故時に多い違反が、安全不確認、脇見運転、動静不注視、漫然運転といった注意不足に関わる点と比べると大きく異なる。この違いは、歩行者に安全不確認や脇見がなかったことを意味しない。こういった不注意を違反としては取り上げず、リスクテイキングやヒューマンエラーの結果のみを違反としているからだ。

「対面通行中」では「通行区分違反」が多い。これは「道路の右側部分を通行していたものの、車道部分を歩いていた」というもの。「背面通行中」の「通行区分違反」は「歩道がなかったり、十分な幅員のある路側帯がなかったりする道路で左側通行をしていた」違反である。こうした道路での背面通行は、背後から車が来ても気付きにくいし、車との側方余裕が少ないために事故になりやすい。

事故に遭った人数が最も多い「横断歩道横断中の事故」では信号無視が多い。また、「横断歩道・歩道橋付近」では、横断不適、信号無視、飛び出しが多い。「横断不適」とは、「横断歩道が付近にあるのにそれを利用せずに横断する」「斜めに横断する」である。ドライバーは横断歩道に近づくと、横断歩道やそこを横断しようとしている歩行者などに注目するので、その付近の横断歩行者には注意を向けにくくなる。そのため、事故危険性は横断歩道利用に比べて4倍多い。斜め横断が違反となるのは、道路を横断する距離や時間が長くなるだけでなく、背後から来る車の進行に気が付きにくくなるからである。

「その他の場所の横断中」では、横断不適、走行車両の直前直後、飛び出しが多い。「走行車両の直前直後横断」というのは、「すぐ近くに車が来ているのに無理に横断する」「通り過ぎた車の直後に横断を開始して反対車線からの車の発見が遅れる」である。

表1 歩行者の事故類型別・違反別人数(歩行者の第1・第2当事者の構成率%)

違反	事故類型							違反別人数
	通行中		横断中			その他	計	
	対面	背面	横断歩道	横断歩道・歩道橋付近	その他			
信号無視	0	0	4	8	1	0	2	889
通行区分	8	18	0	0	1	1	3	1,415
横断不適	1	1	0	40	23	1	7	3,533
直前直後横断(駐車車両)	0	0	0	1	3	0	1	477
直前直後横断(走行車両)	0	0	0	3	13	1	3	1,656
酩酊・徘徊	0	0	0	0	0	2	1	358
路上遊技	0	0	0	0	0	1	0	202
飛び出し	2	1	1	5	13	5	5	2,424
その他・不明	4	2	1	2	5	9	4	2,285
違反なし	84	76	94	40	41	79	74	37,517
計	100	100	100	100	100	100	100	50,756
事故類型別人数	3,017	4,628	16,267	1,565	11,404	13,875	50,756	

(交通事故総合分析センター 2018年交通事故統計表から)

■ 違反をするのはどんな人か

人を性別や年齢という個人属性の違いから考えると、歩行者の違反も他の日常的な違反と同様に、男性の方が女性よりも違反をしやすいようだ。ただし、これは信号無視という代表的な違反に言えることで、単路での横断歩道利用といった他の違反については性差がないという報告もある。

年齢差については、一般の違反と同様に若者の方が中高年よりも違反をしやすい。ただし、中年と高齢者を比べると、高齢者の方が心身機能の低下からヒューマンエラーを起こしやすいので、必ずしも高齢歩行者の違反が少ないとは言えないようだ。

人は自分の違反についてどう正当化しているだろうか。一般的な違反では次のような理由でルールを守らないが、歩行者の違反も同様であろう。

- ルールを知らない、正しく理解していない。
- ルールに納得していない。
- 他の人もルールを守っていない。
- ルールを守ると時間や手間がかかり、デメリットが大きい。
- ルールを守らなくても危険でなく、また、罰がない。

心理学では、人の社会的場面での行動を説明する概念として態度、規範及び信念という用語を使う。また、こういった概念を組み合わせることで行動のモデルを作る。こうしたモデルで有名なものに「計画的行動理論」(TPB: Theory of Planned Behavior)がある(図1)。このモデルでは、意識的に「こうしよう」と思って行動するときの心理的説明概念として態度、主観的規範及び行動統制可能性を考える。

「態度」というのは、関わりを持つ対象や状況に対する行動を方向づけたり変化させたりする心の働きのことで、対象に対して「良い」「悪い」という認知をし、「好き」「嫌い」という感情を持ち、それへの「接近」「回避」をもたらす心の働きである。違反に対して肯定的な態度を有する人は違反を肯定的に捉え、それを実行しやすいのだ。

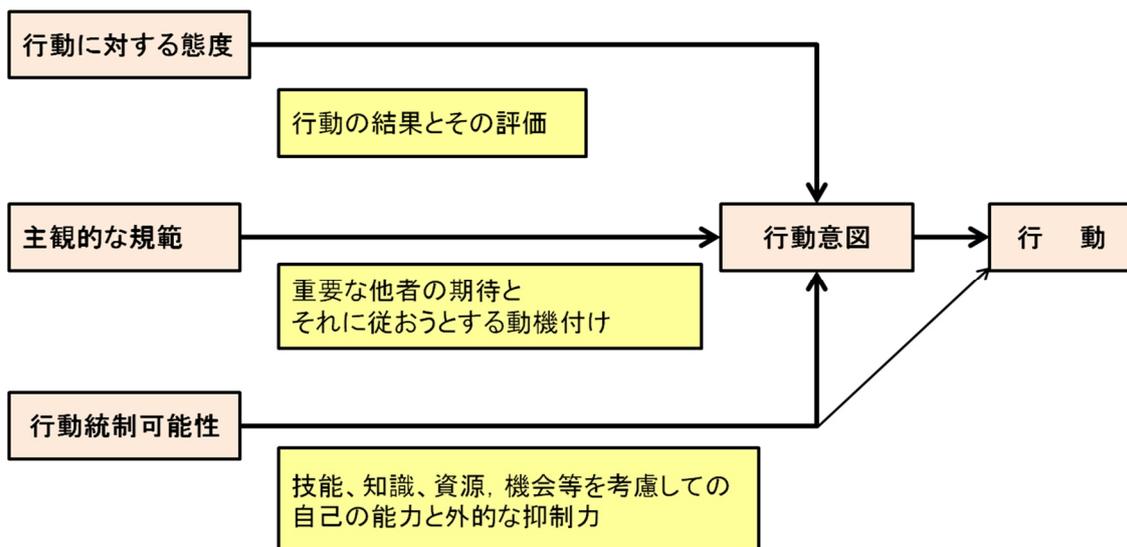


図1 計画的行動理論

(Ajzen, I.(1985),From intentions to actions: a theory of planned behavior etc.)

「態度」を測定する尺度には様々なものがあるが、TPB では行動に伴い想定される結果(例:信号無視をすると早く横断できる)とその結果に対する評価(例:早く横断できるのは望ましい)をもとに態度を測定している。「主観的規範」というのは、自分の行動に対して親しい相手が同意してくれるかどうかの認知とその人に従おうとする気持ちの強さであり、影響力の強い親しい相手が同意してくれると思えば行動を実行しやすい。「行動統制可能性」というのは、行動しようと思って行動できるか、また、行動する自信があるかという行動の実行しやすさのことである。

TPB は日常的な違反ばかりでなく、飲酒や禁煙やダイエットといった健康面の行動や、ゴミの散らかしやリサイクルといった環境配慮面の行動などの説明に応用され、その妥当性が示されてきた。交通分野でも、ドライバーの違反行動だけでなく、最近では歩行者の違反行動に適用した研究も増えてきた。違反をしやすいのは、違反を好意的に評価し、親しい相手も自分の違反を是認すると考えてそれに従おうとし、違反を容易にできる人である。

■ 歩行者の規範意識

社会にはその秩序を保つために個人の行動を一定の枠組みで規制する仕組みがあり、それは社会ルールとか社会規範と呼ばれている。社会心理学ではこれを「命令的規範」(人々がその場でどう行動すべきかを意味する社会規範)と「記述的規範」(実際にその場で人々がどう行動しているかを意味する社会規範)に分け、この二つの規範が人々の行動を決める要因と考える研究が多い。

「命令的規範」は、個人の行動判断において望ましいとされる行動を指向しており、明文化された法律や習慣やルールが含まれる。「記述的規範」は、周囲の他者がとる行動をその状況における適切な行動の基準と認知するという意味での規範だ。TPB で使われた「主観的規範」は「命令的規範」に近い。個人の規範意識は、こういった外部から与えられた社会規範が自らの信念として内面化して出来上がるもので、社会心理学では「個人的規範」と呼ばれる。したがって、記述的規範と命令的規範は個人的規範を介して行動に影響するといわれる。

歩行者の違反は社会規範からの逸脱であるから、違反をするかどうかには命令的規範や記述的規範や個人的規範は強く影響しているはずである。個人的規範の影響を調べた研究によると、規範意識が低い歩行者ほど違反行為をしがちであった。

■ 違反の衝動的、習慣的な側面

心理学では二つの思考モードがあることが知られている。一つは「自動的に働くシステム」あるいは「システム 1」と呼ばれ、自動的に高速で働き、努力は不要かわずかで済むものである。もう一つは「努力を要するシステム」あるいは「システム 2」と呼ばれ、頭を使わなければならない困難な知的活動にしかるべき注意を割り当てる思考の働きである。

この二つの思考モデル理論(二重過程モデル)は、危険な場面における意思決定にも応用され、危険な行動をとるかどうかは、統制化された意識的な動機だけでなく、自動的に無意識的な動機によっても決定されると考えられている。この考え方によれば、計画された行動の意図によって行動が決定されるとみなす計画的行動理論(TPB)だけでは、交通違反などのリスク行動は説明できないことになる。

そこで「システム 1」に相当する自動的に無意識的な動機を測定する説明変数が求められるようになった。その一つが「行動受容」(behavioral willingness)である。これは、状況に反応して社会的に不適切な行動を衝動的に自動的にしてしまう心の働きである。ギボンらはこの行動受容に先行す

る要因として「プロトタイプイメージ」を提唱した。これはその不適切な行動をする人のイメージであり、そのイメージがそれほど悪いものでなければ、その行動をしがちであるというものである。

自動的反応要因としての行動受容に先行する要因には、プロトタイプイメージのほかに、「過去の行動」がある。我々は、ある状況下で同じような行動を繰り返していくうちに、その行動が習性化されて、その状況や似た状況に遭遇したときに、自動的にその行動をしがちである。過去の信号無視行動を調べると、信号無視違反をしやすいかどうか分かる。

■ 違反の社会的要因

信号機のある横断歩道を渡るとき、一人しかいないときは、信号無視をするかどうかはその人の態度や規範意識や車の流れなどの交通環境に左右されるだろう。しかし、他の人が一緒にいるときは、他の人が信号を守れば自分も守るし、守らないで横断を始めれば自分もその後ろについて横断することがままある。この現象は「記述的規範」に従うことであり、一般的には「同調」と呼ばれる現象である。周囲の人数が多くなると、同調傾向が強くなる。

違反の社会的要因のもう一つのトピックスは「文化差」である。日本の歩行者は欧米人と比べると信号を守る人が多いようだ。東京でも欧米人の信号無視はよく目につく。これを実証した研究はあまりないが、フランスのストラズブルグ(3ヵ所)と日本の名古屋(4ヵ所)の信号付横断歩道での信号無視率を調べた結果、フランスは42%で日本の名古屋は2%だった。

この違いは、日本は集団主義で欧米は個人主義であることに由来するかもしれない。集団主義では集団の秩序維持のために状況によらずルールを守るべきだという規範が強い。また、周囲の目を気にして他者に同調しやすい。そのために信号遵守率が高くなるのだろう。一方、欧米では個人の判断を重視し、日本ほど周囲の目を気にしない。そのために信号遵守率が低くなるのかもしれない。

ヨーロッパの国でも旧東欧諸国は西欧諸国と比べると集団主義の色彩が強い。そうした国々、例えばハンガリー、スロベニア、ポーランド、チェコは欧州19ヵ国の中で、信号を遵守するという回答が多かった。

■ 違反を誘う道路交通環境

信号機付横断歩道で、青点滅になってから横断を開始したり、赤になってから横断したりする違反を例に、その環境を考える。

車の交通量が少なく横断しても事故は起きないと考える「安全な」道路：歩行者にとっては安全も重要だが、時間の節約やスムーズな移動も同様に重要だと考える。そのため安全が確保されていると考えれば、スムーズな移動を重視して違法な横断をするのだ。

横断歩道の長さ：長ければ横断する時間が長くなり、それだけ危険にさらされる時間が増える。しかし、狭い道路での横断ならその危険を感じる時間が短いため、横断を敢行してしまう。

信号制御：歩行者は長く待たされるとイライラする。そのため、待ち時間が長いほど赤信号無視(フライング横断)が増える。その焦燥感を軽減するための工夫の一つが、赤の残り時間(=青までの待ち時間)表示である。青点滅になってから横断を開始するのも、早く横断歩道を渡りたいためである。この防止対策の一つに青の残り時間表示がある。現在、日本ではこれを目盛りの数を減少させる方式であり、赤信号になったときの残留歩行者が減少するという効果が確認されている。青の残り時間表示方法には、日本では少ないが、ほかにカウントダウン方式がある。筆者はカナダでこの方式の信号機に会ったが、数字に気を取られて、車両に対する注意がおろそかになる気がしたとのこと。

以上