

歩行者の交通安全
第17回 道路横断時の歩行者行動

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」8月号に掲載された標記記事の概要を紹介するものです。著者は実践女子大教授 松浦常夫氏です。

■ 信号機のない場所を横断するときの歩行者のタスク

横断時に歩行者がすることは、横断場所を決める、横断前に立ち止まる、車が来ないか左右を見て確認する、安全を確認したら歩いて横断するである。

もう少し詳しく述べると、横断場所を選ぶ、横断場所で止まる、左右を見渡し車が来ないかどうかを確認する、車が近くまで来ているときには左右確認を繰り返し車の流れが途切れるのを待つ、車が近くに存在しない場合には横断を開始する、歩いて真っ直ぐに横断する、横断中も左右の確認をする、車が近くに来ているときには、止まるか、急いで戻るか、進むかして回避する、横断完了となる。

● 横断場所を選ぶこと

子供は横断歩道がない場所ではどこが横断に安全な場所か分からないようだ。高齢者は、昔からよく横断していた場所を今は危険になっても横断を続ける傾向がある。高齢者 327 人に交通の教則にあるルール「近くに横断歩道などが無いときは、見通しの良い場所を探して横断する」を守っているかどうかを質問すると、概ね守っていると答えたのは 43%であった。

● 横断場所で止まること

止まるのは、左右をしっかり確認するためである。しかし、園児 722 名とその同伴保護者の横断行動を観察した研究によると、路側で停止したのは園児の 33%、大人の 36%しかいなかった。止まらない理由の一つは、路側に達する前に左右の確認を済ませているからだ。しかし、道路の向こう側にいる友達などに気を取られて止まらないこともある。最近では学生や大人でもスマホに夢中で止まらない人もいる。止まった者の約 90%は、その後左右の安全確認をしている。

● 横断前に安全確認をしなかったか不十分だったために、横断の途中で車が近づいているのに気が付いた場合の対処

こうした場面が見られるのは、幅員の広い道路での横断だ。歩行者は道路上で止まるか、向こうまで走るか、引き返すかという選択に迫られる。

■ 走ると危険

走るとは、普通の歩きの約 2 倍の速度で進むことだ。概ね秒速 2~2.5m、10m を 4~5 秒で移動することになる。歩いているときは下肢の影響で体が上下左右に振れているが、周りの景色ははっきり見えるし、信号が青だとか車が近くまで来ているといった視知覚も正常に働いている。これは身体が上下すると、頭部がその反対方向に屈したり、身体が左に移動すると頭部は右に旋回したりとい

たように、頭部が視線の安定を保つように働いているからだ。また、眼球も前庭動眼反射によって頭部と協調して視線の安定に一役買っている。

しかし、走ると周りの風景は飛ぶように後ろに下がり、はっきりと見えるのは前方だけとなる。周囲のモノとのとの相対的な移動速度が大きくなるし、網膜上の像の揺れも大きくなるからだ。

また、道路横断時に走ると、横から来る車と衝突しそうなときの回避が難しくなる。車の速度が速いと左右に逃げても回避できないし、すぐには止まらない。

■ 単路や交差点での走り横断

信号機のない単路や交差点を横断するときの走り横断率は、日本の場合は大人で約 5%、子供で 20~40%だ。子供の中では一人で歩き始める 4 歳から 8 歳に走り横断が多い。9 歳(小学 4 年生)くらいになると、歩行パターンが成熟し、走らなくても速く歩けるようになるし、危険予測能力も向上して、無理に急いで横断することが少なくなる。飛び出し事故も 4 年生頃から減少していく。大人の場合は、交通量が多かったり、関係者が横断開始地点や横断先にいたりするときに走りやすい。

幼稚園児に対する調査では「安全確認せずに走るパターン(飛び出し型)」と「安全確認して走るパターン(急ぎ型)」の二つに分けられた。前者は交通量の少ない所、路側で停止しない、斜め横断する、横断歩道の外側を横断する、大人と同伴ではなく一人で横断する状況が多かった。後者は横断歩道の外側を横断する、一人で横断する状況が多かったが、飛び出し型と異なり交通量が多い所、路側で停止する状況が多かった。

道路交通法第 14 条には「保護者は幼児を道路で遊ばせたり、一人歩きをさせたりしない」という規定があるが、親の保護が少ない子供ほど駆け足率が高かった。

安全確認せずに走り出す飛び出し型は、急ぎ型より危険性が高い。また、この型の横断は 4 歳から 8 歳までの子供に多い。急ぎ型の走り横断は、子供に多いが大人も時々する。駐車・停車車両があって見通しの悪い所では急ぎ型が多くなると思われる。この車両が、幼稚園に子供を送ってきた親の車両のこともある。

■ 安全確認

車が来ないか安全を確認するためには、車が来る方向に視線を向ける必要がある。単路を横断する場合には視線を右と左に向けるし、図 1 のような場面では、左後方から右折してくる車と対向方面から左折してくる車に視線を向けるはずだ。

安全確認をすべき地点は三つある。横断地点に達する前にあらかじめ車の流れを確認、路側の横断開始地点での安全確認(最重要)、横断の途中での確認(単路では向こう側から来る直進車、交差点では前記のような確認)である。

■ 信号機のある横断歩道での横断

信号機のある横断歩道を横断するときには、車が来ていないかを安全確認することも重要だが、その安全は青信号が担保しているので、歩行者としては信号を守って横断することが重要である。

しかし、実際は赤信号になったときに横断歩道上に歩行者が残っていることが多い。それはなぜかという、道路交通法では「青の後、青点滅信号になったら横断を開始してはいけない」とされているが、3 分の 2 の人はそれがルール違反ではないと思っている。そのため青点滅のときに横断する歩行者が多く、その歩行者が赤信号になっても渡り切れぬからだ。

表 1 は青点滅時に横断歩道に到達した人の横断率を、横断歩道長別・年齢層別に示したもので

ある。全体的に横断する人の割合が高く、特に横断歩道が短いほど、非高齢者ほど横断する比率が高かった。青点減時の横断では赤信号になる前に渡りきる必要があるので、歩行者の横断速度は青信号で渡るときと比べて速くなる。高齢者の横断比率が低いのは、歩行速度が低下していることを自覚しているからだろうと筆者は言う。

赤信号になり横断歩道上に取り残されても、あまり事故が起きないのは、歩行者信号が赤になってから左右の側の車両用信号が青になるまでに余裕の時間が設けられているからだ。

表 1 青点減時に横断歩道に到達した人の横断歩道長別・年齢層別の横断率

横断歩道長 (m)	非高齢者			高齢者		
	横断	横断断念	横断率	横断	横断断念	横断率
28	90	26	78%	8	9	47%
22	75	14	84%	7	5	58%
17	119	7	94%	14	4	78%
15	78	6	93%	9	2	82%
計	362	53	87%	38	20	66%

■ 信号交差点横断時における右折車両への注意

信号交差点での歩行者事故は、歩行者事故全体の4分の1を占め、単路に次いで多い。信号無視が主な原因と考える人が多いかもしれないが、車が青信号のときに横断した歩行者の信号無視による事故は年間700件に満たない。歩行者事故の3分の2は、歩行者信号が青か、青点減に同じく青で右折してきた車との事故で年間7,000件以上発生している。つまり、歩行者の信号無視は日常的に見る光景だが、実際の事故は少なく、重視すべきは横断中に右折してくる車の動静に注目することだ。



図 1 信号交差点での横断歩行者と右折車

図1のように歩行者から見て左に交差点がある場合には、左後方から右折してくる車に特に用心が必要だ。車が来る道路の幅員が広いほど、また昼間より夜間に、左後方から来る右折車との事故が多くなる。

幅員の広い道路から信号交差点を右折するドライバーは、横断歩道上の歩行者や自転車だけでなく、対向直進車が来ないか注意を向ける必要があるし、対向左折車や一緒に右折する車両の動向にも気を配らなければならないし、右折先のどの車線に入るかも決めなければならない。また、右折するには直角に近い角度で曲がる必要がある。そのため特に右から横断してくる歩行者を見逃しがちとなる。夜間はヘッドライトが当該歩行者に届きにくい。

歩行者としては、歩行者が優先だからと油断しない、横断歩道の交差点から離れた側を横断する、青信号が点滅しているときは走って横断しないこと、夜間は反射材を身に付けるなどが必要だ。

以上