

ITARDA INFORMATION

交通事故分析レポート No.100

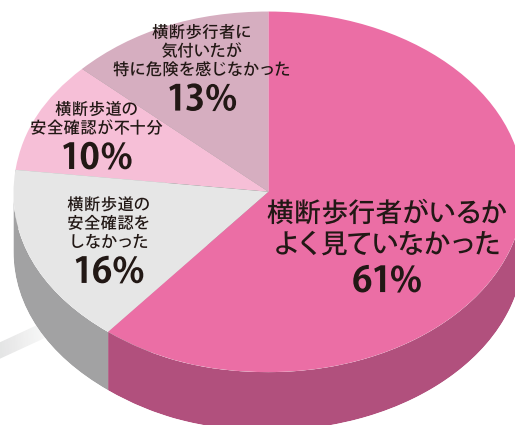
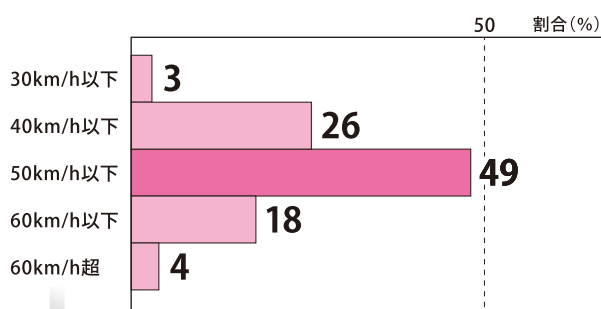
特集

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～

「横断歩行者妨害違反」を知っていますか？
横断歩道を渡ろうと待っている人に、止まってあげていますか？

運転者が危険を感じた時の車両速度



人的事故要因(車両側)

減速していない

安全確認していない



渡りたいなあ

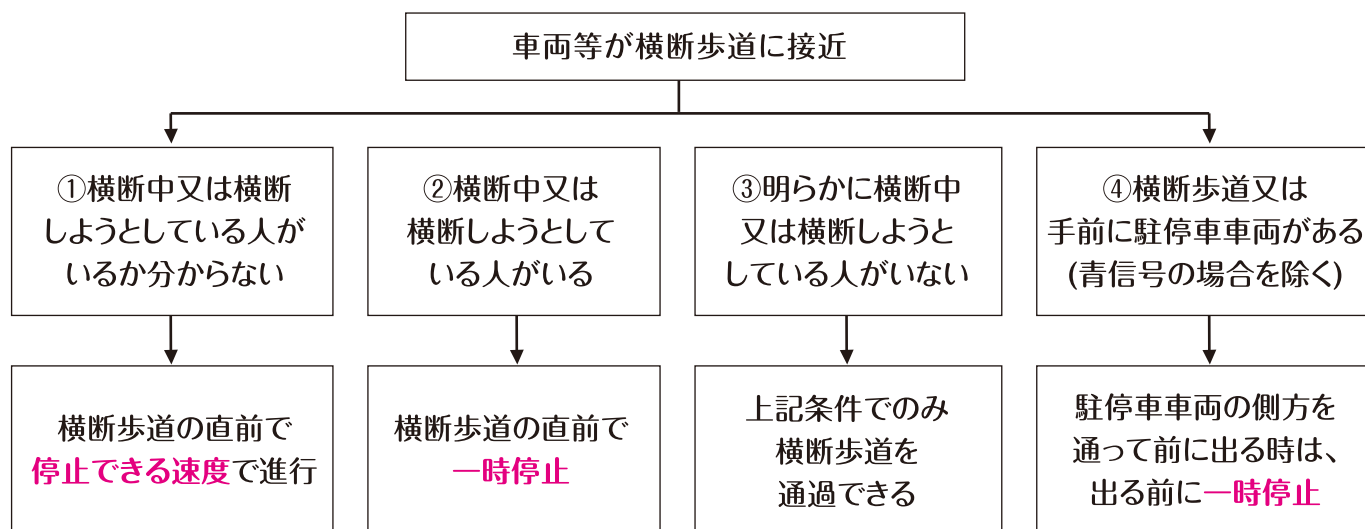
- ① はじめに.....P2
- ② 横断歩行者妨害違反による死者数、死者割合の推移.....P3
- ③ どういう人が横断歩行者妨害違反による事故に遭っているか.....P3
- ④ どういう状況で横断歩行者妨害違反による死亡事故が起きているか.....P4
- ⑤ 事故事例の紹介.....P7
- ⑥ まとめ.....P8

* グラフは、平成20年～24年までの単路で横断歩行者妨害違反による死亡事故を起こした第1当事者の割合

① はじめに

■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置いており、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せられていることです。この道路交通法第38条の規定の違反が「横断歩行者妨害違反」と呼ばれています。



■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します。平成20年から24年までの5年間における歩行中死者(7,627人)のうち14%(1,064人)が、横断歩行者妨害違反による事故において、第2当事者(歩行者側の過失が無い、又は少ない)として亡くなっています。安全運転義務違反は、全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ます。今回のイタルダイnfォメーションでは、この1,064人の死者について、その事故要因を分析します。

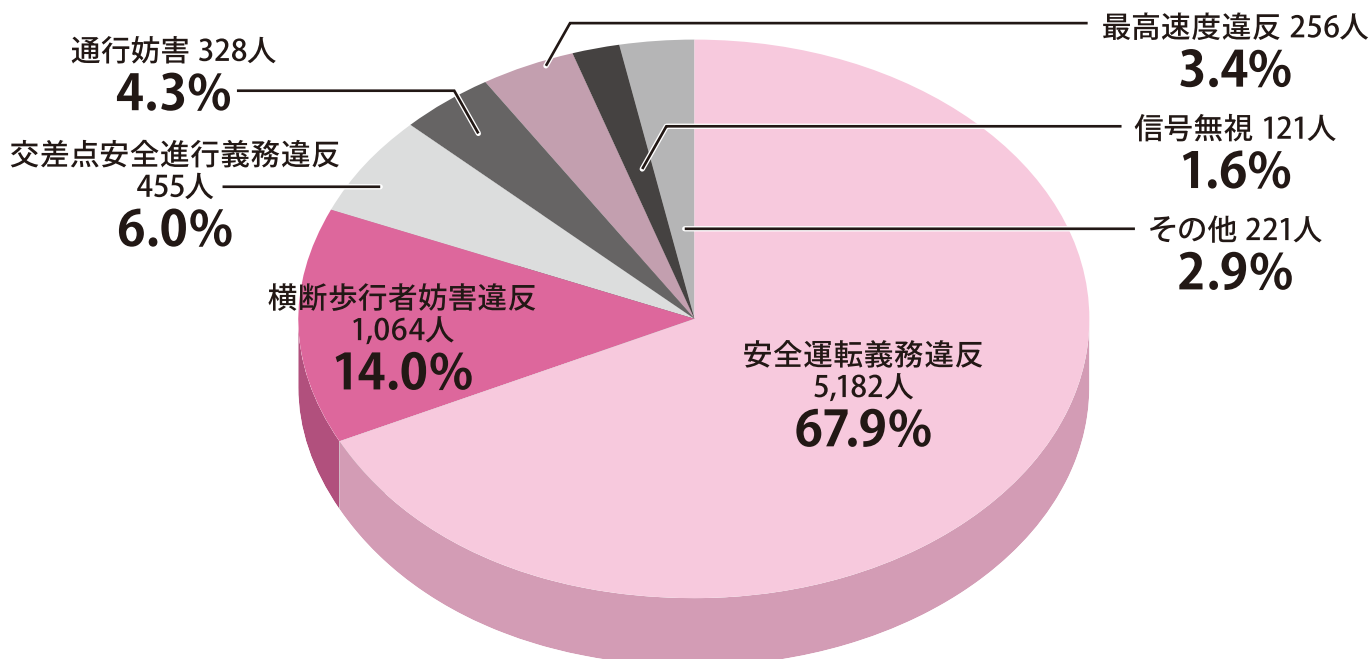


図1 運転者の法令違反別歩行中死者数

② 横断歩行者妨害違反による死者数、死者割合の推移

図2に示すとおり、交通事故死者数の減少に伴い、横断歩行者妨害違反による死者数も年々減少傾向が見られましたが、平成24年は、大幅に増加し、全死者数に占める横断歩行者妨害による死者割合も増加しています。

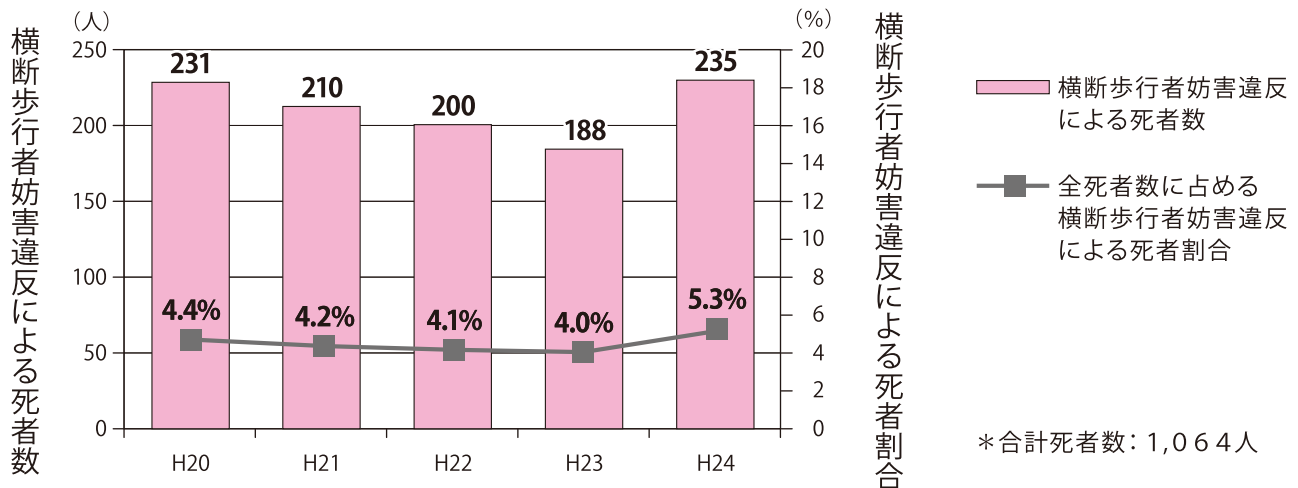


図2 横断歩行者妨害違反による歩行中死者数、死者割合の推移

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

■被害者は高齢者が多い

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3、図4に示します。運転者の年齢層別については、20～69歳の年齢層が多いですが、歩行者は高齢者の割合が多く、死者割合(死者数/死傷者数)は、年齢が高くなる程高くなっています。横断歩行者妨害違反による死亡事故の被害者は、亡くなり易い高齢者が多いということから、横断歩道付近では特に高齢者に配慮したやさしい運転をする必要があります。

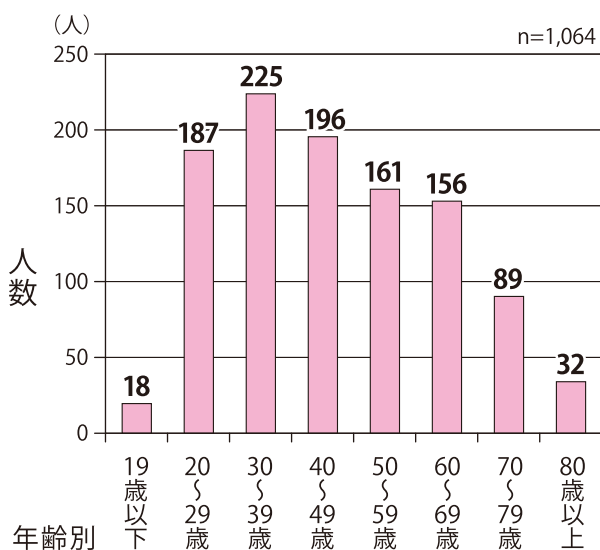


図3 横断歩行者妨害による死亡事故を起こした年齢層別人数(運転者)

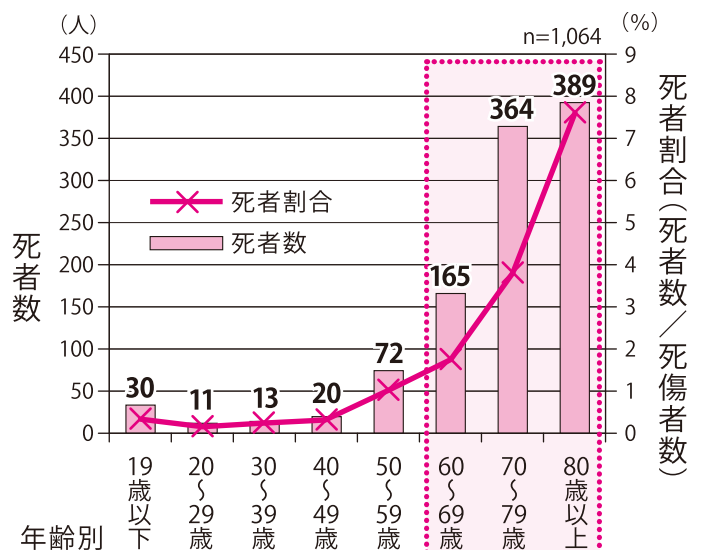


図4 年齢層別・横断歩行者妨害による死者数・死者割合(歩行者)

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・・・

■事故を起こした場所、車両

図5に横断歩行者妨害違反による死亡事故の交差点・単路別死者数を示します。横断歩行者妨害違反による死亡事故のほとんどが交差点で発生しており、その交差点のうち、信号がある交差点では、横断歩行者の99%が、信号に従って横断中に亡くなっています。また、図6を見ると横断歩行者妨害違反により死亡事故を起こした人の99%が四輪運転中となっています。

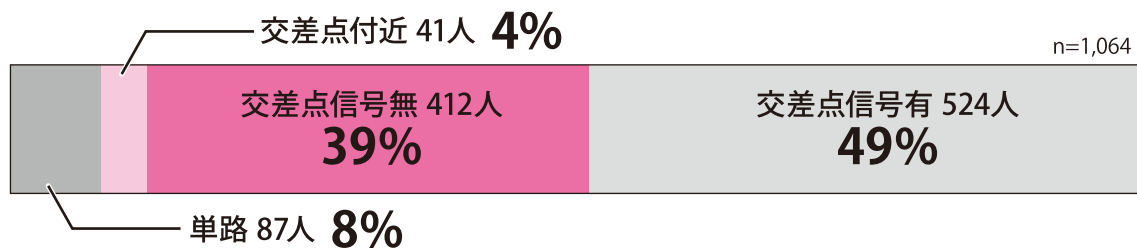


図5 交差点、単路別死者数



図6 事故を起こした人の車種別人数

■事故を起こした時間

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を図7でみると、死者数は17～18時台の薄暮時間帯に多く、死者割合は1～4時台の交通閑散時間帯に高くなっています。一般的に薄暮時間帯は、明るさや色の変化の影響で車両側から歩行者を発見しづらくなる時間帯で、交通閑散時間帯は、「普段歩行者が通らないから今日もないだろう」と思込み、安全確認が特におろそかになりがちな時間帯です。こういった時間帯には特に注意深く安全確認を行う必要があります。

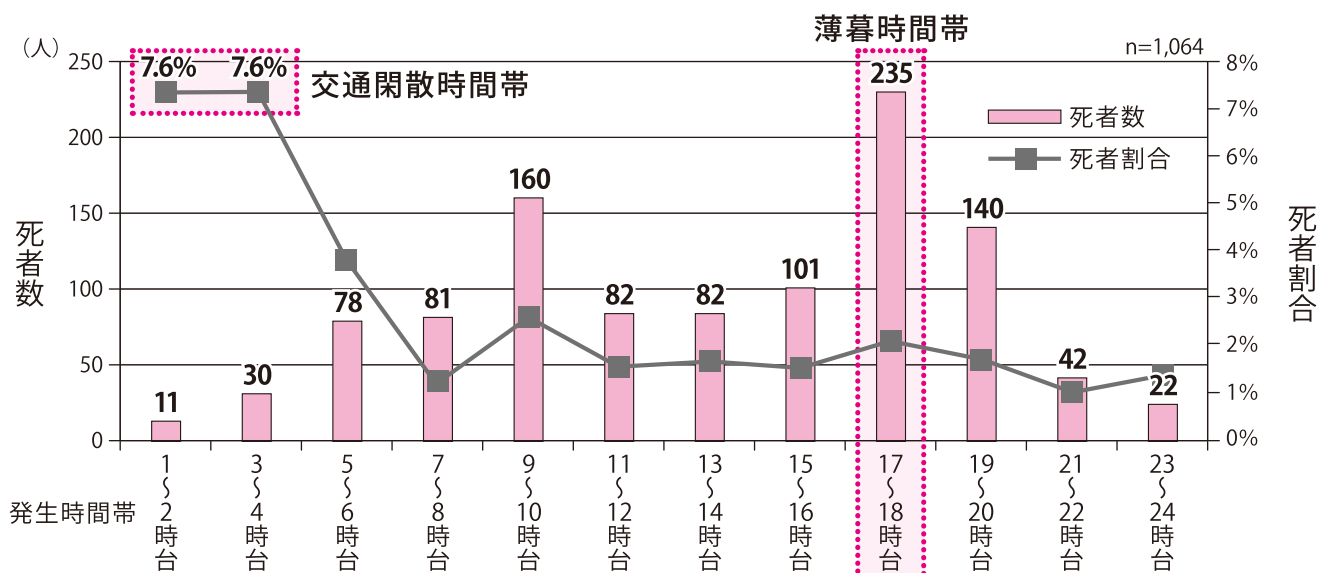


図7 発生時間帯別の横断歩行者妨害違反による歩行中死者数及び死者割合

■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を図8に示します。この図から、昼は交差点右折時の割合が高く、夜は交差点直進時の割合が高いことが分かります。また、昼夜合計でみると、交差点の右折と直進で約8割を占めています。

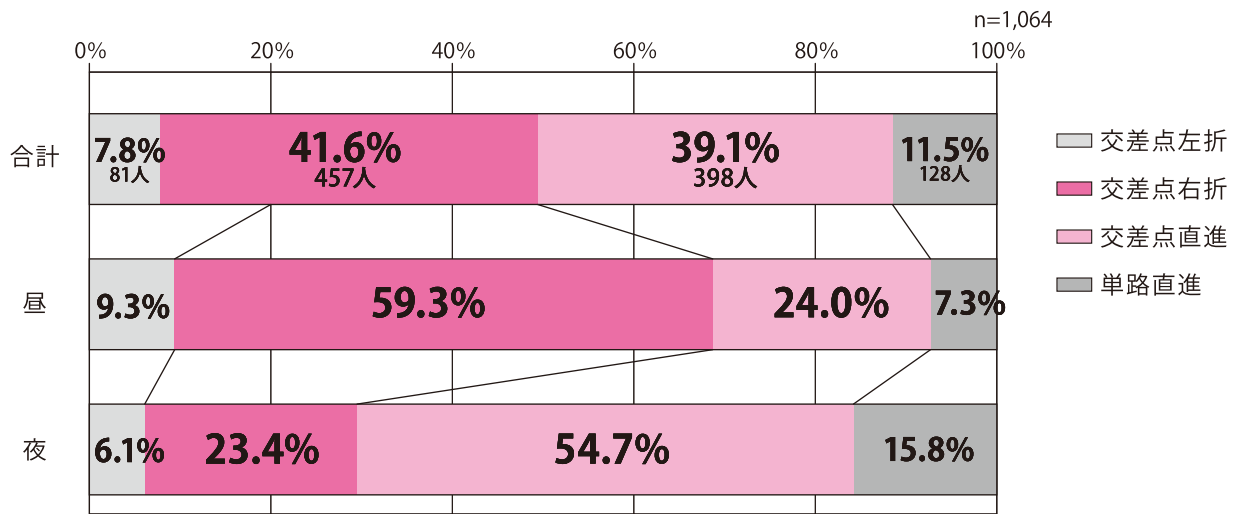


図8 横断歩行者妨害違反による歩行中死者の車両進行方向別割合

■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事故要因が、

「発見の遅れ」: 事故相手に全く気付かなかったり、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

の割合を図9に示します。単路で8割以上、交差点で9割以上の人が歩行者の発見が遅れて事故になっていることが分かります。また、「判断の誤り等(横断歩行者を事前に発見できていた)」の割合は非常に少なく、それだけ、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ということになります。

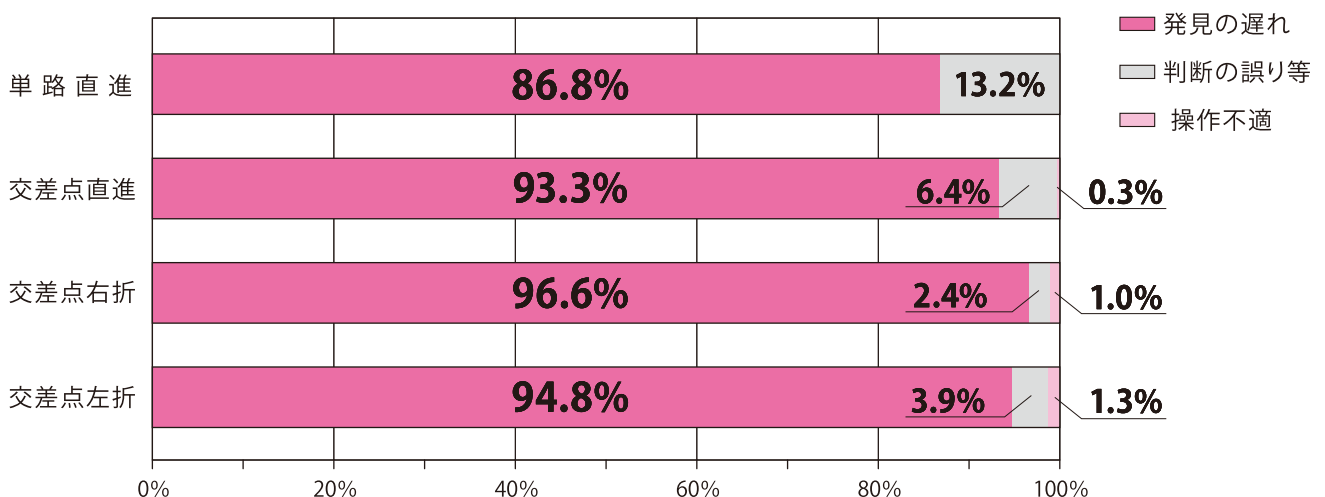


図9 進行方向別の人的事故要因の割合

■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、歩行者の進行方向別にそれぞれ分類したものを図10に示します。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ります。

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

ということが言えます。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無いかを確認し、改善していく必要があります。

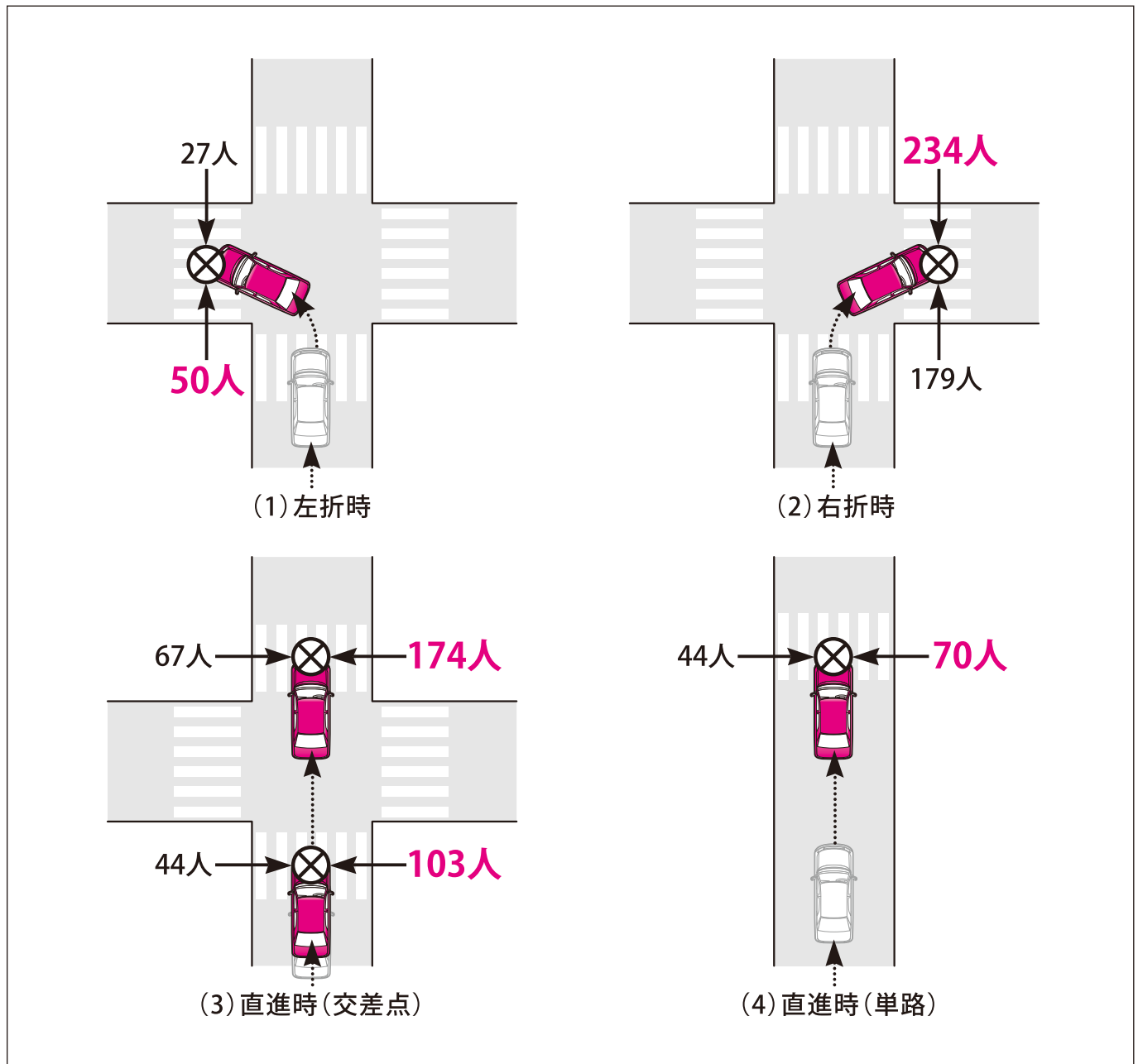


図10 進行方向別死者数

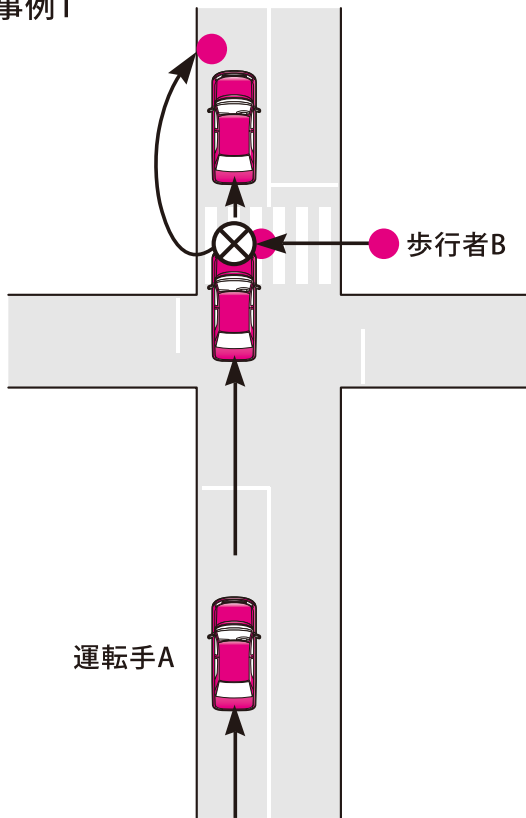
(注)・単路は、交差点付近を含みます。

- ・参考図として車両側を四輪としていますが、データ上は二輪も含みます。
- ・図内の道路状況や事故状況は一般的な事例を参考図として記載しています。
- ・図9の車両の進行方向別合計値は、図10の他に、歩行者の不規則な横断も含まれます。

5 事事故事例の紹介

ここでは、横断歩行者妨害違反による事事故事例を2件紹介します。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事故事例です。自分自身に置き換えて、事事故事例と同じ様な習慣が自分に無かったかを考えて頂ければと思います。

事例1



【事事故状況】

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）に衝突してしまいました。

【傷害状況】

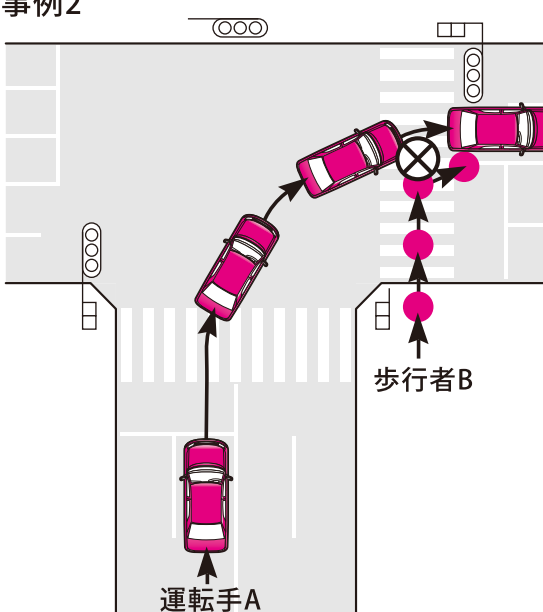
歩行者Bは、衝突の衝撃で肋骨骨折、骨盤骨折の怪我をして亡くなりました。

【運転者Aが話す事事故状況】

事事故現場の道は、通勤でほぼ毎日通行していて、信号機が無い、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ました。事事故当時は夕方で薄暗く、ライト（下向き）を点けていました。

交差点を通過する時は、前車も対向車も無く閑散としていて、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かけたのですが、間に合わず跳ね飛ばしてしまいました。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事に気が付きませんでした。

事例2



【事事故状況】

1月の夕方5時ころ、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）に衝突してしまいました。

【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てしまいました。

【運転者Aが話す事事故状況】

事事故現場の道は、毎日通勤で通っています。右折した時は、考えごとをしていたのと普段は歩行者と出会うことがほとんど無い場所だったので、安全確認をしていませんでした。ライトは点けていましたが、ぶつかる直前まで横断歩行者には気が付きませんでした。

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でている」等の特徴ができました。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ます。「歩行者の聖域」である横断歩道について再度考えて頂き、次の事項を実践しましょう。

(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しましょう。

(渡りきれない高齢歩行者等が横断歩道上にいる可能性があります。また、歩行者側の信号が青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ります。)

(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りましょう。

(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す。)

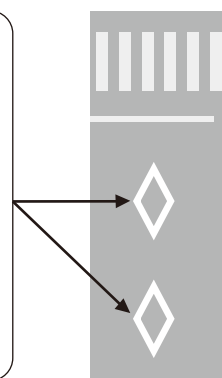
(3) 横断歩道上に横断歩行者がいたら「自分の方が先に行ける」と考えずに止まりましょう。また、横断歩行者が目を通り過ぎたらすぐ発進、通過するのではなく、一呼吸置いて確実に安全確認をしてから発進、通過しましょう。

(横断歩行者が急に走り出したり、引き返したりする可能性があります。)

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◇マークを見てい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)

●当センターは、平成4年(1992年)に国家公安委員会、運輸省(当時)、建設省(当時)から設立許可を受けて、公益法人として設立されました。その後平成24年(2012年)4月に公益財団法人に移行しました。我が国で唯一道路交通法の定める「交通事故調査分析センター」の指定を国家公安委員会から受けた調査研究機関であり、交通事故の防止と被害の軽減のための交通事故の調査分析を行っています。

●当センターが行う交通事故調査は、交通事故の低減を目的とした調査・研究のためのもので、警察の捜査や保険会社の調査とは全く別のものです。

●イタルダ・インフォメーションのバックナンバーは全て下記のウェブサイトに掲載しており、自由にダウンロードできます。また他にも、無料でダウンロードできる統計資料、研究報告書もございますので、御活用下さい。

公益財団法人 交通事故総合分析センター

お問合せ先

●ウェブサイト <http://www.itarda.or.jp/> ●Eメール koho@itarda.or.jp

事務局

〒102-0083
東京都千代田区麹町6-6 麹町東急ビル5階
TEL 03-3515-2525(代) FAX 03-3515-2519

つくば 交通事故調査事務所

〒305-0831
茨城県つくば市西大橋641-1 (財)日本自動車研究所内
TEL 029-855-9021 FAX 029-855-9131

「信頼の原則」と「歩行者保護」について

運転者の皆さんは、青信号で交差点を進行していれば、仮に事故を起こしても、「**信頼の原則**」*¹によって、運転者は責任を問われないと考えてはいませんか。

この点について、過去の判例、分析に基づいて交通事故捜査の在り方を記述している本（清水勇男、岡本弘共著『交通事故捜査の基礎と要点』）では、

「車両対歩行者の事故の場合は、・・・信頼の原則が適用されない（適用されるとする説もあるが賛成できない。）ことはもとより、被害者側に落度があっても加害者側の過失は否定されないのが原則である。この理は、特に横断歩道上の事故において鮮明であり、**歩行者の聖域**を侵した者として、加害者側の過失はほとんど免れないのが横断歩道上の事故の特徴である。」*³

とあります。つまり、歩行者が赤信号無視で横断したという過失があったとしても、運転手側は横断歩道上を含む前方の安全確認を怠った過失は免れないということになり、特に横断歩道を通過する際は、「歩行者保護」を考えて運転しなければならないと解釈できます。

また、歩行者優先を統計上のデータから見ると、信号に従い進行してきた自動車が、赤信号無視で横断歩道横断中の歩行者と衝突して、死亡事故を起こした場合でも、**36%***²の割合で自動車側の過失が大きいと判断されています。事故の要因は色々ありますが、自動車側が青信号だったとしても、横断歩道横断中の歩行者に対して注意をしなければならないことが分かります。

交通事故における過失割合は、事故現場の状況等で個別的に判断され、一律にこの解釈が当てはまる訳ではありませんが、少なくとも横断歩道に対する歩行者優先の原則は理解して頂けたと思います。これらを踏まえてもう一度、教習所で習った安全確認の方法を思い出し、日々の運転で実践して頂ければと思います。

* 1 「信頼の原則」とは、一般的には、行為者がある行為をなすに当たって、被害者あるいは第三者が適切な行動をするであろうと信頼するのが相当だという場合には、たとえその被害者あるいは第三者の不適切な行動によって結果が発生したとしても、それに対して責任を負わないとする原則*³

* 2 平成20年～24年に発生した死亡事故で、自動車側が第1当事者となった割合

【引用文献】

* 3 清水勇男、岡本弘共著『交通事故捜査の基礎と要点』（令文社、2006年）