

ITARDA INFORMATION

交通事故分析レポート

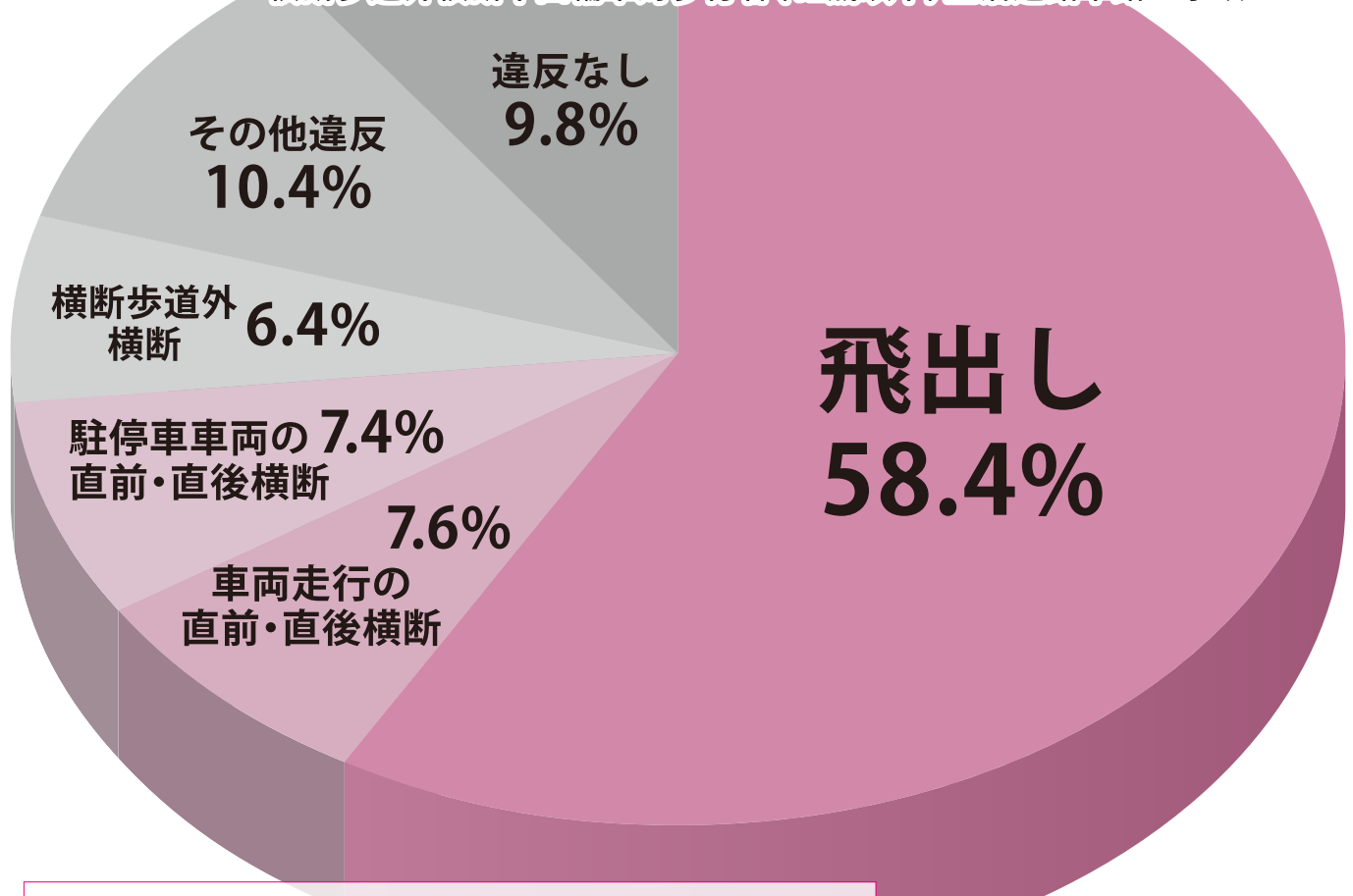
No.98

特集 生活道路上の歩行者事故の特徴 ～子供の横断・飛出しに注意～

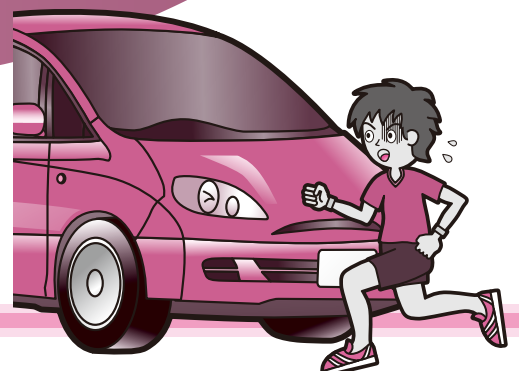
H19～23年の死傷事故5,854件

〈歩行者側の法令違反別の死傷事故件数の割合〉

横断歩道外横断中四輪車対歩行者(12歳以下)生活道路単路の事故



- ① はじめに.....P2
- ② 生活道路上の死傷事故発生状況.....P2
- ③ 生活道路上の歩行者事故.....P4
- ④ 12歳以下子供歩行者事故の要因.....P5
- ⑤ まとめ.....P8



① はじめに

歩行中の交通事故死者数は、平成20年から自動車乗車中の交通事故死者数を抜いて最も多くなっています。平成23年の全国の交通事故死者4,612人の内、歩行中の交通事故死者は1,686人と死者数全体の約1/3を占めるようになり、歩行者事故対策は交通事故死傷者の削減のため、最重要課題の一つとなっています。特に、私たちが日常利用する「生活道路」と呼ばれる自宅周辺の道幅の比較的狭い道路では、周囲の子供達が関わる歩行者事故が多く発生しています。また、近年交通事故件数が減少する中で、この生活道路上の交通事故は他の道路に対して減少幅が少ない状況にあります。

そこで今回は、生活道路上の歩行者事故を取り上げ、その特徴、要因を明確にし、歩行者側と自動車側から事故防止に向けたポイントを考えます。

■生活道路とは、

「地区に住む人が地域内の移動あるいは地区から幹線道路（主に国道や県道などで通過交通を担う道路）に出るまでに利用する道路」※1であり、車道幅員の狭い細街路を指します。今回の分析では、交通事故データの分類上、図1に示すように、車道幅員が5.5m未満の単路（以下、単路5.5m未満）と、交差する道路が共に5.5m未満の交差点（以下、交差点 小ー小（5.5m未満）を、生活道路と定義して分析することとします。なお、この分類では、道路種別は問わないため、国道、県道なども含まれる場合があります。

※1 引用：「生活道路のゾーン対策マニュアル」、（一社）交通工学研究会、2011

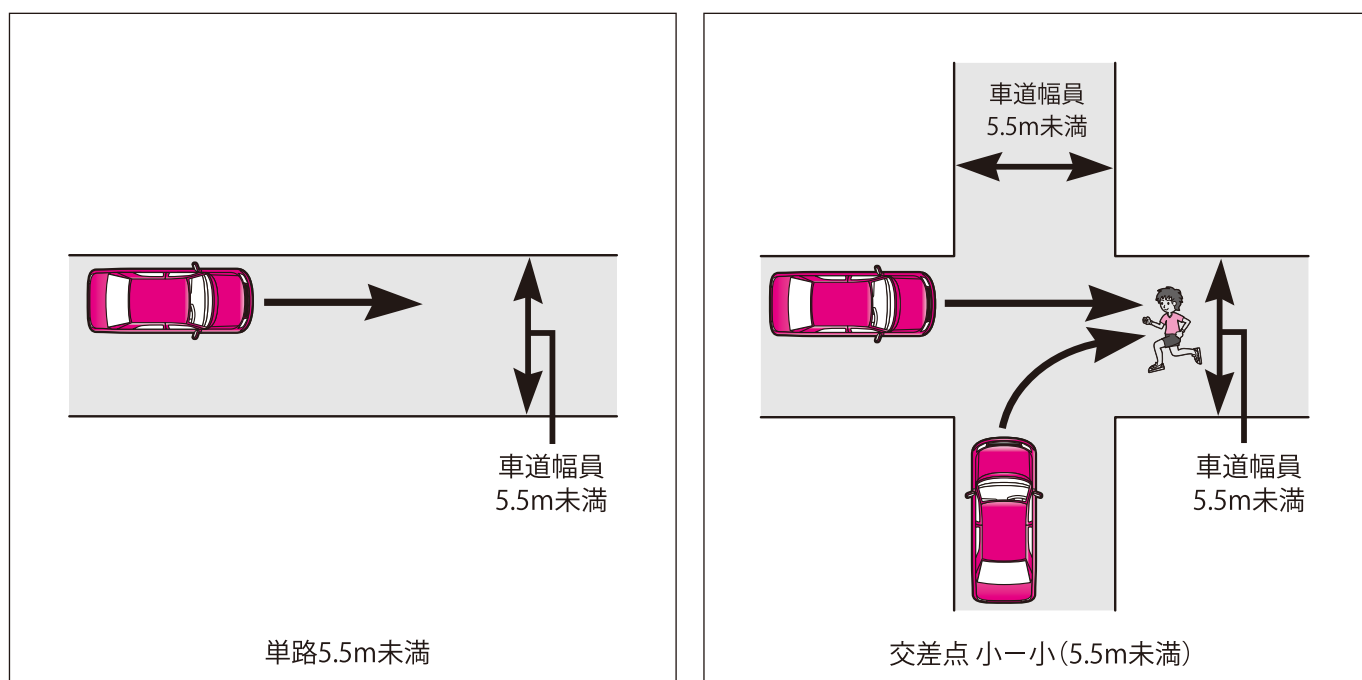


図1 本レポートにおける生活道路の定義

② 生活道路上の死傷事故発生状況

■生活道路上の死傷事故の移動

図2に、車道幅員別の死傷事故件数について平成19年から23年までの推移を示します。生活道路における死傷事故件数の絶対数は、他の道路と比べて多くはありませんが、全体の死傷事故件数が低減している中で減少幅が少ない傾向があります。全体の減少幅16.9%に対して、生活道路の単路では15.4%、交差点では10.6%の減少に留まっています。この点においても注目すべき事故発生場所の一つとなっています。

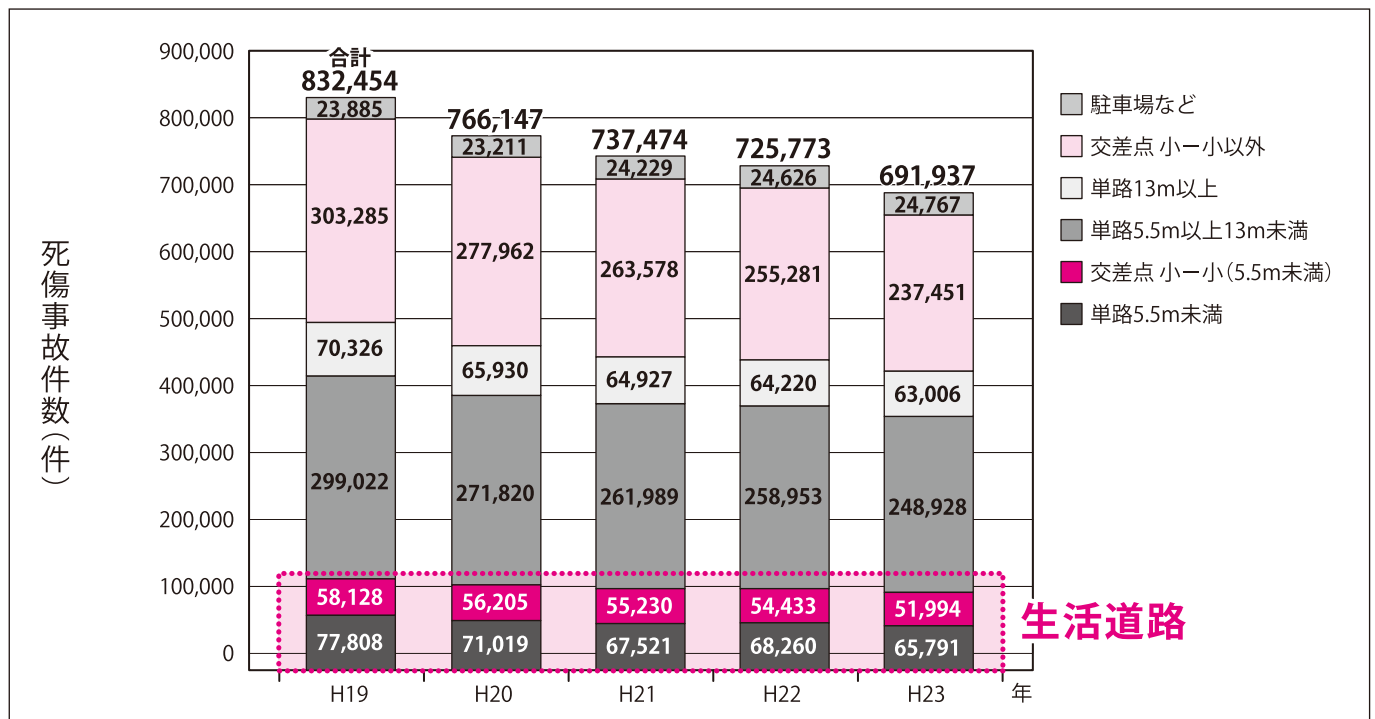


図2 車道幅員別死傷事故件数の推移 H19～23年

■生活道路上の事故形態

図3では、平成23年に発生した生活道路上の死傷事故について、事故形態別の構成率を示しています。生活道路の単路5.5m未満では、四輪車対四輪車の事故が多く46.8%を占めています。四輪車対歩行者の事故は11.6%を占めています。

また、生活道路の交差点 小一(5.5m未満)では、四輪車対自転車の事故が多く35.2%を占めています。四輪車対歩行者の事故は6.4%を占めています。

生活道路上の四輪車対歩行者の事故は、単路、交差点共に事故件数としては多くはありませんが、四輪車対歩行者の事故の割合が道路全体では8.0%となっているのに対し、生活道路の単路では11.6%と、その比率は高まっています(交差点では6.4%とあまり変わらず)。このことから生活道路上の歩行者事故は、幅員の狭い道路上の事故としての特別な事故要因をもっていることが推測されます。

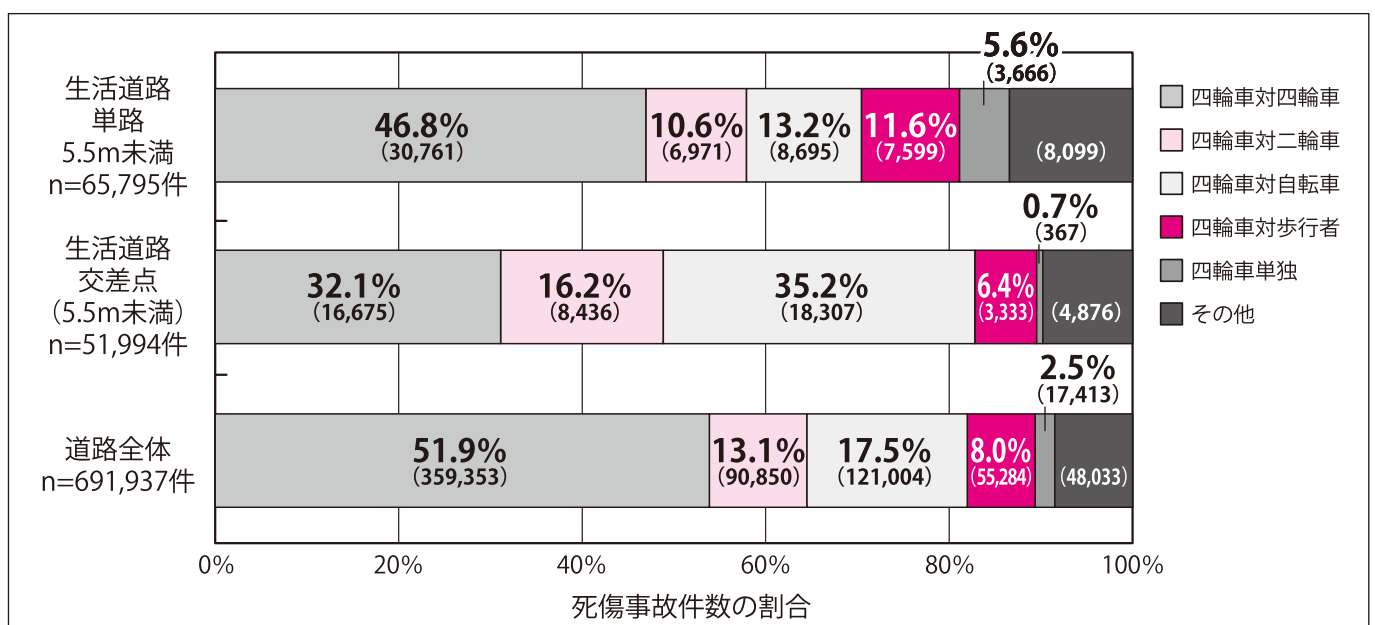


図3 事故形態別死傷事故件数の割合 H23年

③ 生活道路上の歩行者事故

生活道路上の歩行者事故は、どのような状況で発生しているのでしょうか。四輪車対歩行者の事故に注目して、その事故の特徴を探っていきます。

■事故発生時間帯の特徴

生活道路上での歩行者事故は昼間に多い

図4は、生活道路上の四輪車対歩行者の死傷事故件数を、時間帯別に示したグラフです。生活道路上の四輪車対歩行者の事故は、昼間の時間帯に多く、特に**15時～18時の夕方の時間帯に多い**ことが分かります。普段の生活において活動の多い時間帯に多く発生しています。

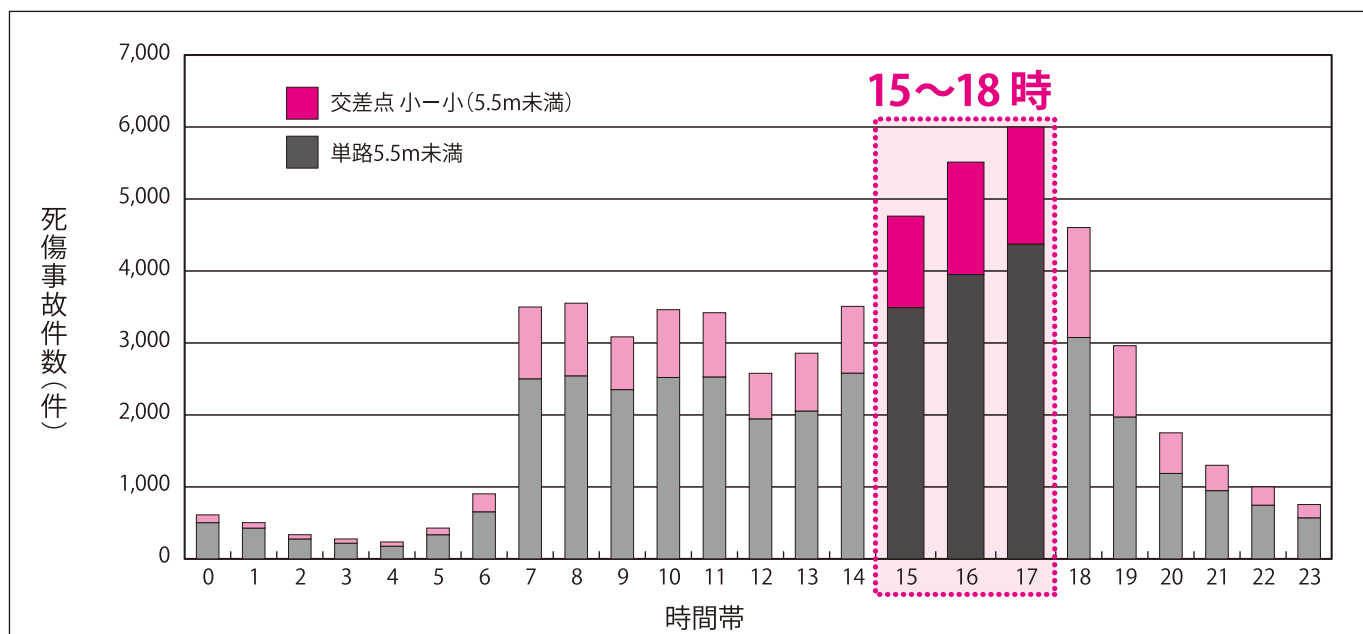


図4 時間帯別死傷事故件数・生活道路上の四輪車対歩行者の事故 H19～23年合計

■事故に遭う歩行者の特徴

事故に遭う歩行者は12歳以下の子供が多い

事故に遭った歩行者側の年齢層を、図5に示します。生活道路上で四輪車との事故に遭う歩行者は、**12歳以下の子供の占める割合が非常に高く、全体の27%を占めています。**

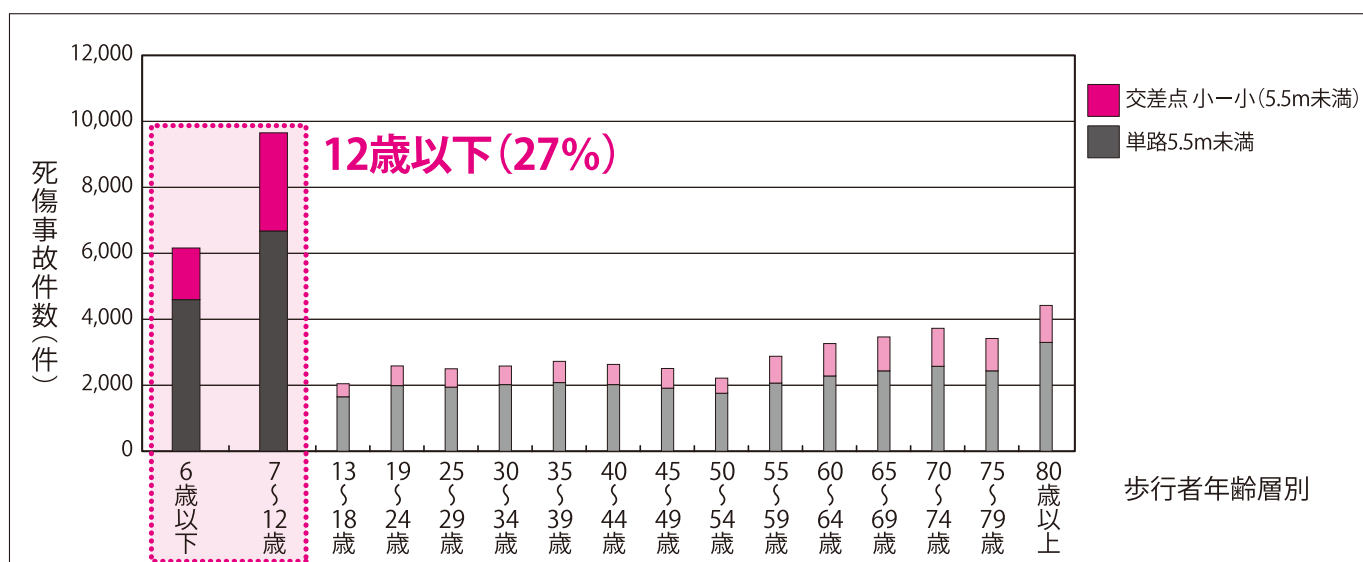


図5 歩行者年齢層別死傷事故件数・生活道路上の四輪車対歩行者の事故 H19～23年合計

12歳以下子供歩行者の事故は路上での遊戯中、登校・下校中で発生

表1に、事故に遭った12歳以下の子供歩行者の通行目的を示します。**遊戯**を目的とした子供の歩行者が最も多く、**登校・下校中**がこれに次ぎます。この両方で半数以上を占めています。

通行目的		遊戯	下校	登校	訪問	買い物	その他	合計
死傷事故件数	単路 5.5m未満	29.0% (3,239)	12.4% (1,396)	10.4% (1,161)	9.4% (1,056)	6.4% (711)	32.4% (3,622)	11,175
	交差点 小一小 (5.5m未満)	29.3% (1,348)	15.1% (692)	10.8% (496)	9.1% (420)	4.5% (206)	32.1% (1,432)	4,594
	生活道路 合計	29.1% (4,587)	13.2% (2,078)	10.5% (1,657)	9.4% (1,476)	5.8% (917)	32.1% (5,054)	15,769

表1 歩行者通行目的別の死傷事故件数・生活道路上の四輪車対歩行者(12歳以下)の事故 H19-23年合計

④ 12歳以下子供歩行者事故の要因

12歳以下の子供が事故に遭う生活道路上の歩行者事故は、なぜ起きているのでしょうか。交通事故データから要因を調べていきます。

■事故の発生状況

横断歩道外を横断中の事故が半数を占める

図6は、歩行者が12歳以下の子供歩行者対四輪車の死傷事故について、事故類型別に示したものです。この図から、生活道路の単路、交差点共に、**半数以上が横断歩道外横断中**に事故に遭っていることが分かります。生活道路なので、道路には横断歩道の無い場所が多いと考えられます。また、**路上遊戯中**や**対面・背面通行中の割合が多くなる**傾向が見られ、車道幅員の狭い道路における事故の特徴が伺えます。

さて、多くを占めているこの横断歩道外横断中の事故の要因は何なのでしょう。

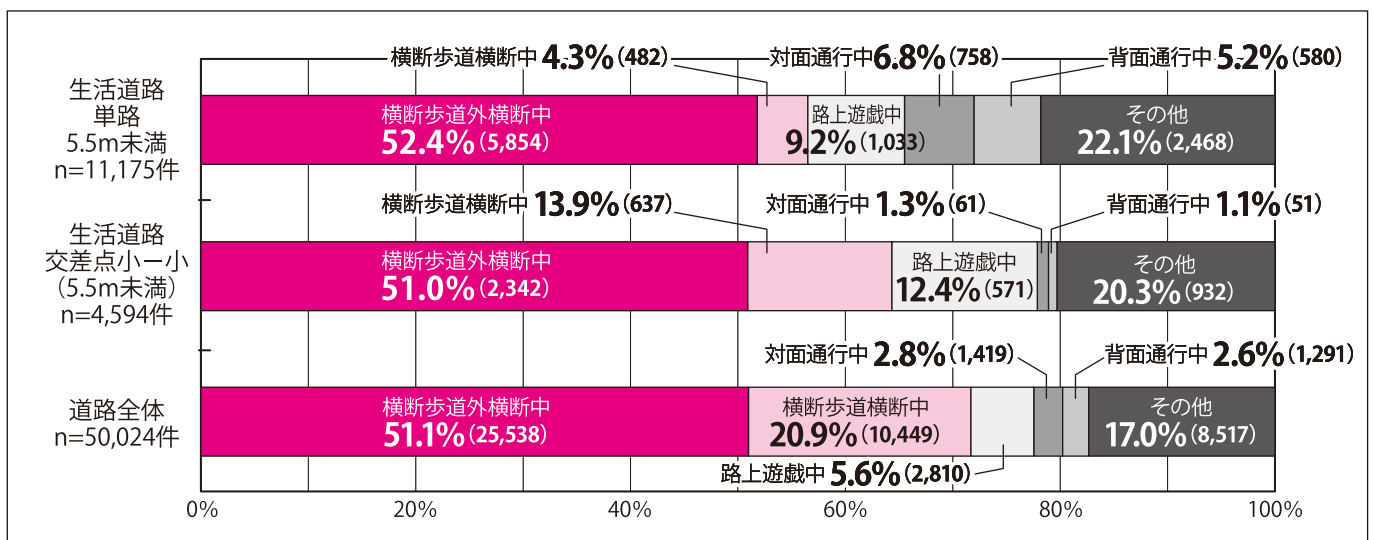


図6 事故類型別の死傷事故件数の割合・
四輪車対歩行者(12歳以下)の事故 H19-23年合計

■法令違反から見た要因

四輪車側は安全不確認、安全速度違反が要因

先ず四輪車側の法令違反の状況を調べてみます。図7に示すように、生活道路上での四輪車側の法令違反は、**安全不確認が4割近くと多いことが分かります**。さらに生活道路の単路と交差点別で見ると、**単路では安全速度違反、動静不注視が多く、交差点では徐行違反や交差点安全進行義務違反が多いです**。これらの要因を合計すると道路全体より高い割合を占めています。従って、四輪車側の要因として、安全な速度や徐行での走行を怠り、安全不確認や歩行者の動きに注視できていないことが事故要因として考えられます。

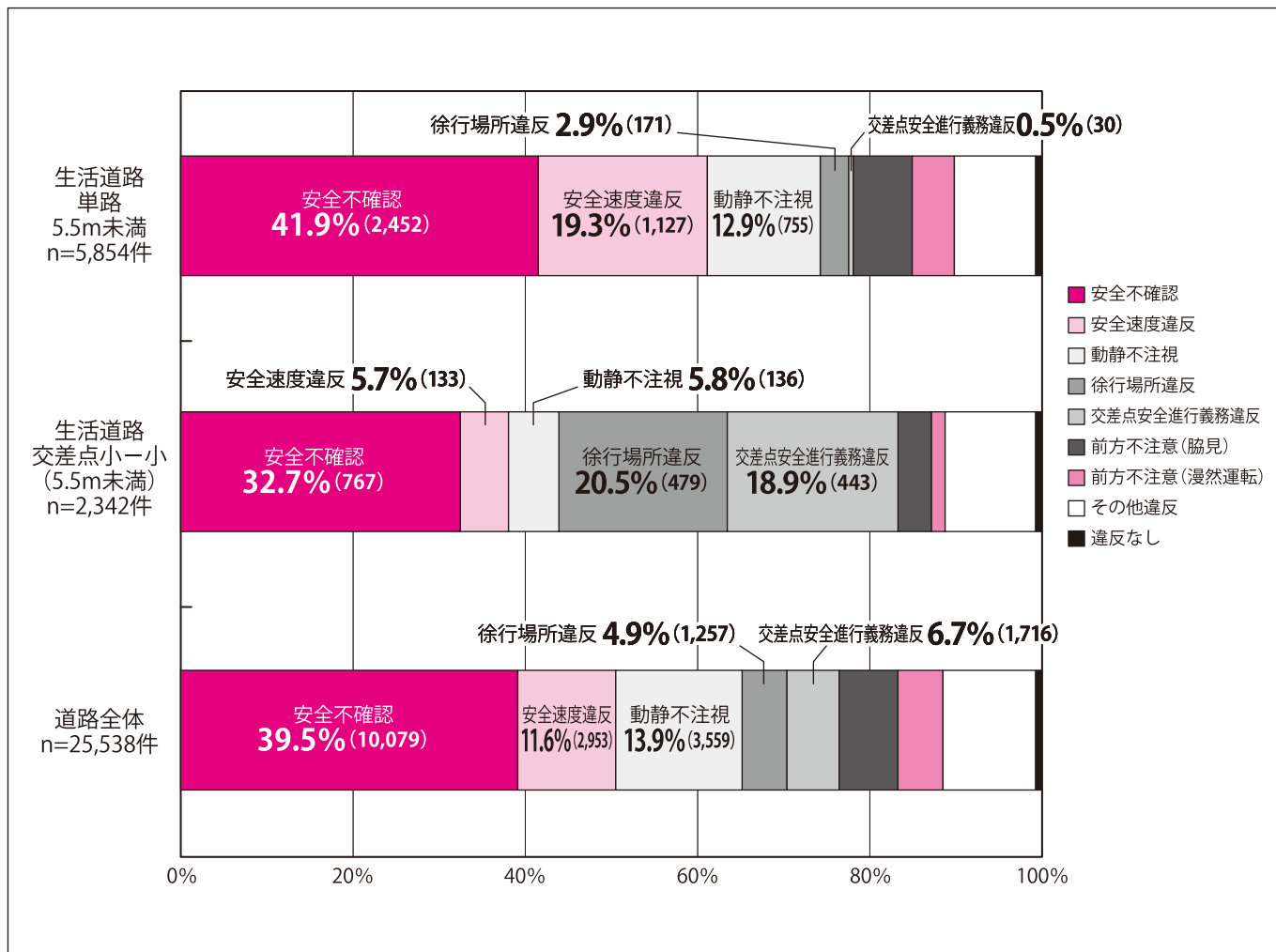


図7 四輪車側の法令違反別の死傷事故件数の割合・
横断歩道外横断中四輪車対歩行者（12歳以下）の事故 H19～23年合計

歩行者側は子供の飛出し、横断違反が要因

一方、子供歩行者側の法令違反を、図8に示します。生活道路の単路、交差点共に**約6割近くが飛出し**による事故となっていることが分かります。この飛出しは、道路全体より多くなる傾向が見られます。狭い道路のために四輪運転者側も子供の飛出しに対する減速や回避が困難になっていることも一因と考えられます。さらに、**車両走行の直前・直後の横断や駐停車車両の直前・直後の横断も約2割近くを占めていることが分かります**。事故の要因は四輪車側の要因が大きいです。事故の切っ掛けとしては、子供の飛出しや車両の陰からの横断が大きいと考えられます。子供を守るためにも近所の生活道路ではありますが、通行する車両に気を付け、飛出しや横断違反をしないように普段から注意してあげることが大切です。

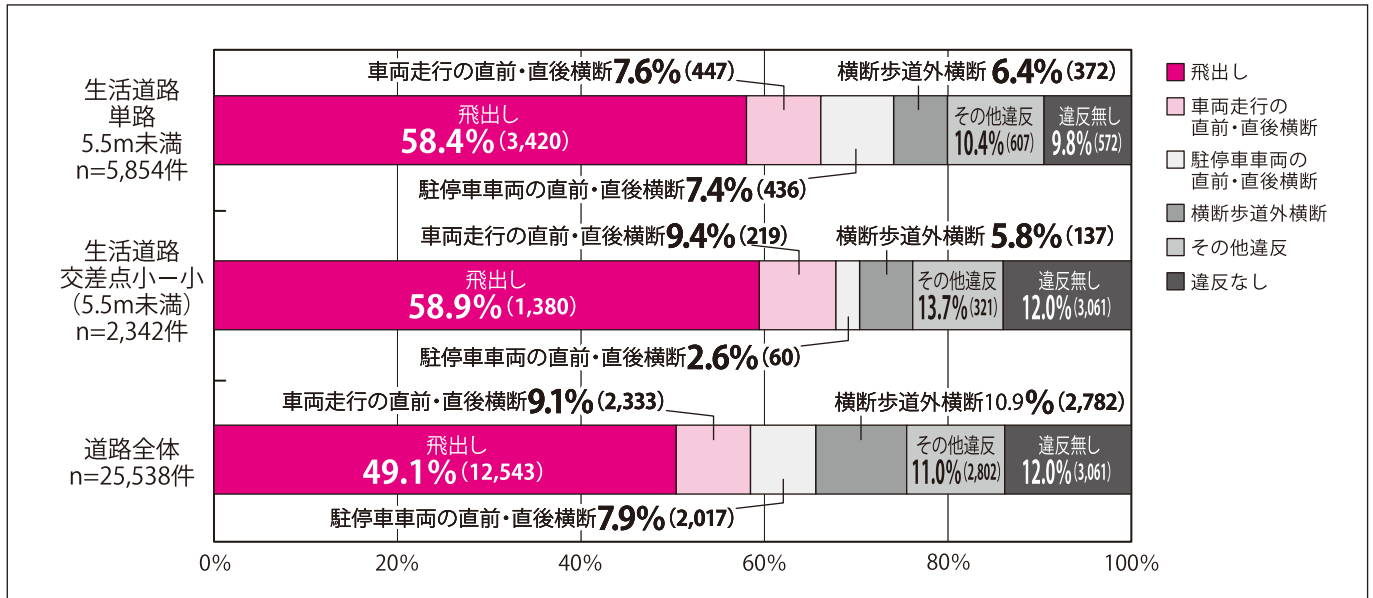


図8 歩行者側の法令違反別の死傷事故件数の割合・四輪車対歩行者（12歳以下）の事故 H19－23年合計

■生活道路上の四輪車の走行速度

速度の出し過ぎは危険

これまでの分析から四輪車の運転者は生活道路を走行する場合、見えている子供の動きを注視することも大切ですが、左右の陰から歩行者が飛出してくるかもしれないと注意を払いながら走行することが、大切であることが分かりました。それには、先ず安全を確保できる速度で走行することが必要です。図9に、生活道路上の四輪車対歩行者の事故に対して、四輪車側の危険認知速度※2別に死亡事故率を示します。死亡事故率は、死亡事故件数を死傷事故件数全体で除した値を示します。このグラフから、**走行速度が時速30km/hを超えると急激に死亡事故に繋がる割合が大きくなる**ことが分かります。万が一の事故において速度の出し過ぎの影響は非常に大きいことが伺えます。事故の防止と被害軽減のためには、第一に、安全な速度で走行するように心掛けることが安全への近道なのです。

※2 相手を危険と認知した時の車両の走行速度

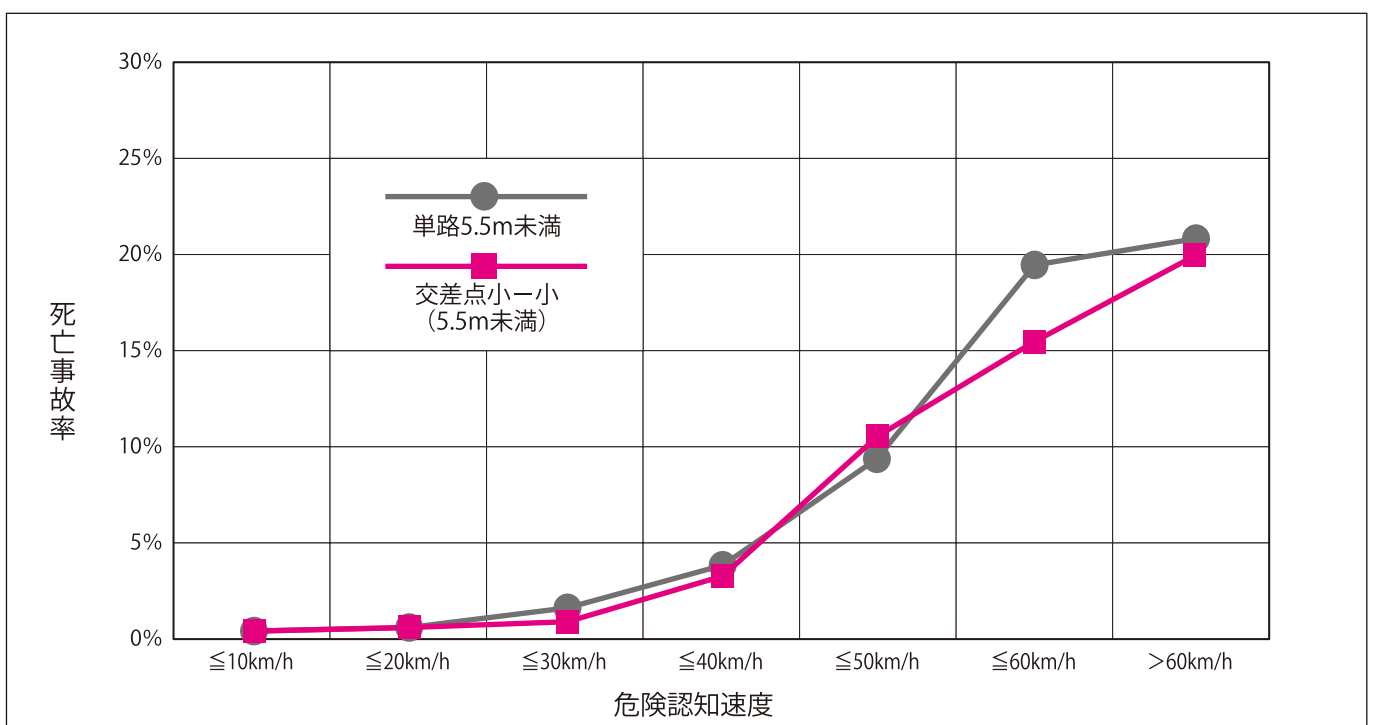


図9 危険認知速度別の死亡事故率・生活道路上の四輪車対歩行者の事故 H19－23年合計

5 まとめ

生活道路上の歩行者事故の特徴

- 昼間の時間帯に多く、特に夕方の**15時～18時に多く発生している**。
- **遊戯中や登校・下校中の12歳以下の子供歩行者と四輪車の事故が多い**。
- 単路、交差点ともに**横断歩道外横断中の事故が半数以上を占める**。
- 四輪運転者側の事故要因は、「**安全不確認**」、「**徐行場所違反**」、「**安全速度違反**」が多い。
- 子供歩行者側の事故要因は、「**飛出し**」、「**横断違反**」が多い。

事故を起こさないための注意点

【四輪運転者は…】

- 生活道路を走行する場合は、万一の事故のリスク軽減からも**時速30km/h以下**で、且つ**安全を確保できる低速度**で走行することが求められます。
- 子供を見たら、その動きを注視すると共に、**すぐに止まれる速度まで減速する**など子供の安全に十分配慮しましょう。
- 左右の建物や駐停車両の陰から子供が飛出してくる「**かもしれない運転**」を励行しましょう。

【子供歩行者は…】

- 生活道路でも飛出しや車両の陰からの横断などをせず、**周囲のクルマに対する安全確認**をしましょう。
- 保護者の方やご近所の方は、路上で遊んでいる子供や通学中の子供へ、子供を守るために**クルマに対する注意喚起**をしてあげましょう。

(國行浩史)

- 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。
- イタリアダ・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