

報告者： OSCN 代表 片山 昇（JAF 愛知支部交通安全実行委員）

開催日： 2018 年 6 月 20 日 開催場所： メルパルク名古屋

一般社団法人 日本自動車連盟 JAF 主催の JAF 愛知支部交通安全実行委員会の交通安全に関する総会・講演会に、6 月下旬に参加しました。交通安全教育に生かしたい内容をまとめましたのでお伝えします。講演会は、名古屋工業大学准教授の鈴木弘司先生による「横断者の安全性向上のためのソフト・ハード対策と効果の検証～生活道路と単路部横断歩道における事例分析～」というテーマでした。歩行者の事故全体に占める割合で横断中（横断歩道上・交差点を含む）の事故が 6 割～7 割と最も多く占めている現状です。事故防止の観点から、「児童を含めた横断者の挙手行動による効果」の検証報告もあり、興味深い内容でした。

講演： 「横断者の安全性向上のためのソフト・ハード対策と効果の検証」

講演者： 名古屋工業大学准教授 鈴木弘司

結論から述べると、横断中の事故を防ぐためには、ソフト面では、横断者の横断前・横断中での挙手行動が有効であることを再認識させられた。挙手により歩行者の横断意思と行動を車両側が認知し、車両の動きに変化を与えるか？という検証の結果として、歩行者が歩道端で挙手したことによる効果は、挙手しない場合と比べて、「車が歩行者に道を譲り横断ができた割合」は約 2～4 倍に増加したということである。

また、日ごろから挙手横断を行う歩行者が周辺地域に増加すればするほど、車両側の歩行者に対する感度が高まり、歩行者に譲ろうとする行動をとる率が高まるとの結果がある。このことから、同じ時間帯に登下校することとなる学校周辺では、児童が道路横断時に必ず挙手行動をとることで、同時間帯に通行する車両に対する歩行者への感度を高める教育的効果があると予測される。つまり、子どもたちに横断中に挙手をさせる習慣づけを行うことは、学校周辺での事故防止効果も高まるのではないかと推察できる。

尚、ハード面での施策等（例：狭さく設置：ゼブラゾーン・ラバーポール）の効果については、レポート後半に追記するものとし、以下、講演内容の要点をお伝えします。

● 研究の背景 ～交通事故の現状～（平成 29 年度警察庁交通局データより）

- ・ 状態別死者数で、歩行中が最も多い（36.5%）※2 位は自動車乗車中 33.1%
- ・ 人 対 車両 事故の 約 7 割が横断中に発生（70.9%）
- ・ 交通事故死者数は減少化傾向にあるものの、横断中の歩行者で、高齢者や小学生 1～3 年生の占める割合は依然として高い水準
- ・ 自宅近くで発生する事故での死者数が多い
- ・ 事故発生時の自動車速度が 30 km/h を超えると、人 対 車 事故での致死率が上昇

● 研究の目的

～横断歩道を対象とした実証分析を通じ、横断者安全性向上の為のソフト・ハード対策と効果の検証～

1. 横断者の挙手による車両挙動の変化（ソフト面）
2. 生活道路（※）における狭さく設置(写真)による車両速度抑制効果（ハード面）と住民受容性評価（ソフト面）
3. 単路部（※）の二段階横断施設（写真）による横断のしやすさと安全性の評価（ハード面）

※ 生活道路・・・その地域に生活する人が、住宅などから主要な道路に出るまでに利用する道
単路部・・・道路のうち交差点及び踏切等を除いた部分

● 1. 横断者の挙手による車両挙動の変化 施策と検証 (ソフト面)

実験地：春日井市（春日井町）・名古屋市千種区（稲葉地町）・名古屋市千種区（千種町）

① 横断歩道での歩行者優先遵守の現状

交通ルール上、車両運転者は、横断歩道端に歩行者が存在する場合は通行権を譲るべきであるが現状、優先遵守が徹底されていない。

⇒ 運転者が、歩行者の存在に気付く、もしくは歩行者に対する意識を高めさせる施策が必要

② 歩行者の行動（挙手）に注目

歩行者が「挙手」をしてドライバーに横断意思を明確に伝える行動をとること

⇒ 歩行者優先が変化するか？ どのような状況において歩行者優先が守られるかを明確化させる検証。

上記の現状に対する施策と予測を立て調査を実施。また、ダミー横断者の調査員7名が交代で、車両の接近に合わせて歩道端に横断待機し、挙手横断待機と挙手をしない横断待機による車両挙動の変化を確かめた。

《検証結果》

- 1、横断歩道端では、挙手により車両による譲り横断割合が、**2～4倍に増加**
- 2、横断歩道の中央帯では、挙手により車両による譲り横断割合が、**2割程度増加**（2段階横断の場合）
- 3、横断者が挙手により待機し、後続車が存在する場合においても**車両速度が30km/h未満であると譲る傾向が高くなる**。
- 4、但し、**車両速度が40km/h以上の速度になると譲らない傾向が高くなる**
- 5、**挙手横断を行う歩行者が増加すると、車両側の歩行者に対する感度が高まり、譲り横断率が高まる**

⇒ 【結論】 挙手横断による、歩行者の円滑で安全な横断への一定の効果を確認

● 2と3. 「狭さく設置」と「二段階横断施設」 施策と検証 (ハード面)

歩行者等横断の安全性を向上させるために、生活道路内において車両速度を抑制させる狭さく設置（ゼブラゾーンやラバーポール等）や二段階横断施設（横断歩道中央の滞留スペース）の効果検証があった。ここでは、簡単に天白区植田東小学校校区での【狭さく】検証について紹介するのみとする。

《検証結果》狭さく設置区間（500m）で、車両平均速度は3km/h程低下し、流入交通量も1割程度減少。狭さく前後で速度を10km以上上げた車も5%程度存在したが、狭さく通過時点の速度は30kmと狭さく設置前より低速走行となった。住民評価も、60%以上が狭さくやバンプにより安全性が高まったと回答。

ただし、狭さくの効果に対する住民の理解を促し、地域住民の狭さくに対する受容性を高めることが必要で、このことが設置による効果を高めることにつながるということであった。



● 最後に

果たして、身長の高さが実験結果に影響を及ぼすのかと関心を抱き、今回の実験のダミー横断者の身長について准教授に質問。回答は、名工大生ということもあり、身長は150cm～180cmの7名の横断者での検証であった。今後、120cm程の児童でも検証してみたいという回答を頂いた。但し、身長の高い児童であれば尚更、挙手行動が、高さを生み、動作の点からも車両からの視認性を高めるであろうことは想像に難くない。又、他の研究者から、ラバーポールによる車両速度抑制効果が高まることは理解できるが、こういったポールが林立する街というのは景観上どうかという質問も出た。個人的に同感であると共に、車道左端走行の自転車車両からは、林立するラバーポールが障害物となり車道で危険性を感じる設置状況もある。ハード面での狭さくといった物理的な構造物による施策も大切だが、まずは、挙手行動を励行し運転者と横断者双方がアイコンタクトをとる等、人の教育を徹底することのほうが、根本的な解決になるのではないかと思う。尚、総会後の7月13日の朝日新聞朝刊（愛知県版）に、「歩行者を守る狭さく横断歩道」と「横断妨害取り締まり強化」の関係する記事が並べて掲載されたので以下に記事を付加する。 平成30年9月12日 片山 昇

2018
7/13(金)

歩行者守る「きょうさく狭窄横断歩道」

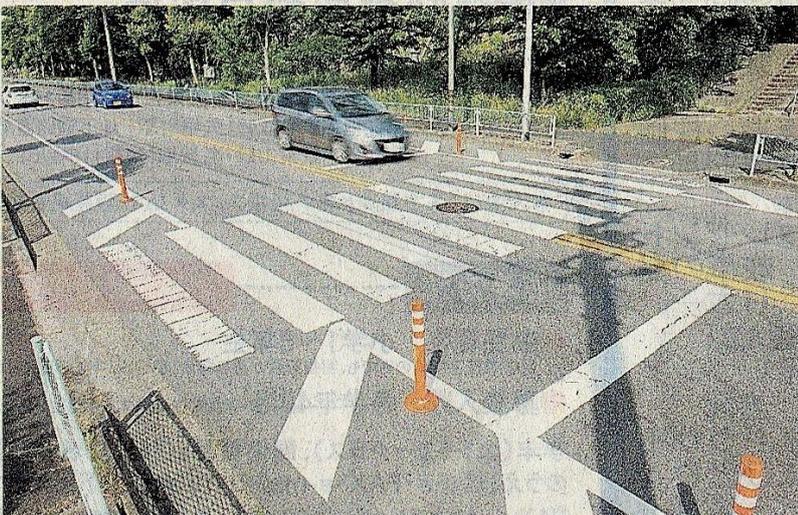
交通事故の死者数が15年連続で全国最多の愛知県。今年も99人(11日現在)でワーストだが、なかでも歩行者が命を落とすケースが目立つ。「ワースト脱却の鍵は歩行者保護」とみる愛知県警は、横断歩道付近の車の速度抑制や違反車両の取り締まりを強化する。

愛知 交通死減へ試験導入

愛知県春日井市藤山台9丁目の市道。住宅地に近く、車通りが激しい場所だ。信号機は設置されていないが、3月に横断歩道の長さが約3・8㍎短くなった。県警が昨年からの試験的に始めた「きょうさく狭窄横断歩道」になったからだ。横断歩道は、両端部分の

路側帯(それぞれ幅約1・9㍎)を目立つようにゼブラ模様に塗装し、ポールを立てて車が進入できないようにしている。ポールのせいで、運転手からみると横断歩道近くの車道が狭く見えるという。速度を抑制させる効果を見込み、県警は「万一事故が起きてもけが

車の速度抑制効果 横断時間4秒短縮



路側帯部分に歩行者が立てるようにし、横断歩道の長さを短くした狭窄横断歩道＝愛知県春日井市

が軽く済む」と期待する。さらに、横断するまで路側帯で安全に待てるようになったことで、歩行者は余裕が持てるようになった。市道の幅は約11㍎だが、実際に歩行者が道路を渡るの



が1歩歩くのに1秒ほどかかるので、4秒弱の短縮になるという。

この場所で2016年8月、自転車の女性が、スマートフォンゲーム「ポケモンGO」を起動させたまま運転していた男の車にはねられ、死亡した事故があった。事故後、歩行者側の安全を高めるための改善策が検討され、道路を管理する春日井市に県警が狭窄横断

横断妨害 取り締まり強化

昨年までの5年間で、交通事故で死亡した愛知県内の歩行者は261人。県警によると、うち約4割は横断歩道を渡っている時の事故だという。11日現在の今年の歩行者の死者は38人。うち道路横断中に亡くなっ

歩道の導入を持ちかけ、実現した。春日井署によると、現場では施工後、人身事故は起きていないという(11日現在)。

県警の働きかけで、県内ではほかにも、名古屋市港区、北名古屋市、豊田市、岡崎市の計6カ所の信号がない横断歩道で、狭窄横断歩道を試験的に導入。効果が確認できれば、広く設置していく方針だ。

た人が22人、その半数以上の12人は横断歩道を横断中に命を落とした。

歩行者が横断歩道を渡っていたり、渡ろうとしていたりしているのに、車両が停止しない場合、運転手は道路交通法違反(横断歩行者等

妨害)になる。県警は取り締まりを強化しており、「運転手に『横断歩道は歩行者優先』だと意識してもらうのが狙い」と説明する。

5月末現在、県警が横断歩道で歩行者らを妨害したなどとして検挙した件数は1万6942件。静岡県警(7725件)、兵庫県警(7544件)、警視庁(東京、7190件)を抑えて全国最多だ。交通事故

の死者数も10日現在で99人。千葉(93人)や埼玉(91人)を抑えて全国最多となっている。

県警は、11日から始まった夏の交通安全県民運動に合わせて、7、12月の毎月11日を新たに「横断歩道の日」に指定。歩行者に対する運転手の意識の改革や、歩行者への安全意識の強化を訴え、交通事故死者数全国ワーストからの脱却を目指す。(田中恭太)