

事故事例に学ぶ

「信号機あり交差点における高齢者の横断中の事故」



公益財団法人
交通事故総合分析センター
Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis

研究部 主任研究員
柴崎 宏武

はじめに

様々な四輪車や二輪車、自転車や歩行者などが混在する交差点は、道路交通環境の中でも最も交通事故の発生しやすい場所です。(図1)は、平成17年から26年までの交差点における交通事故発生件数の推移を示しています。乗用車と貨物車が第1当事者(以下、1当四輪車)となる事故は平成17年以降減少し続けていますが、それでも平成26年時点では約20万件も発生しています。特に交差点を横断中の歩行者事故は、信号機や横断歩道が設置されるなど環境が整備されている交差点においてさえ、(図2)のように全体の約15%を占め、196人が死亡、1,877人が重傷を負うといった痛ましい結果となっています。平成26年の信号機あり交差点における歩行者事故の発生状況について、1当四輪車の主な行動類型で比較したものを(図3)に示しますが、右折時の事故が全体の71%、左折時の事故が14%を占めているこ

とが分かります。これらを詳細に分析すると、1当四輪車の右左折事故の約92%は運転者が事故発生の危険を認知した時点での車の速度が20km/h以下と比較的低速でした。また、最も多い右折時における歩行者事故の死者数を年齢別に比較すると、65歳以上の高齢者が全体の約80%も占めていることが分かりました。

そこで、今回は交差点を横断する高齢歩行者の事故を事例に取り上げ、事故発生の要因と事故防止のポイントについて考えてみたいと思います。

(1)事故の概要(図4)

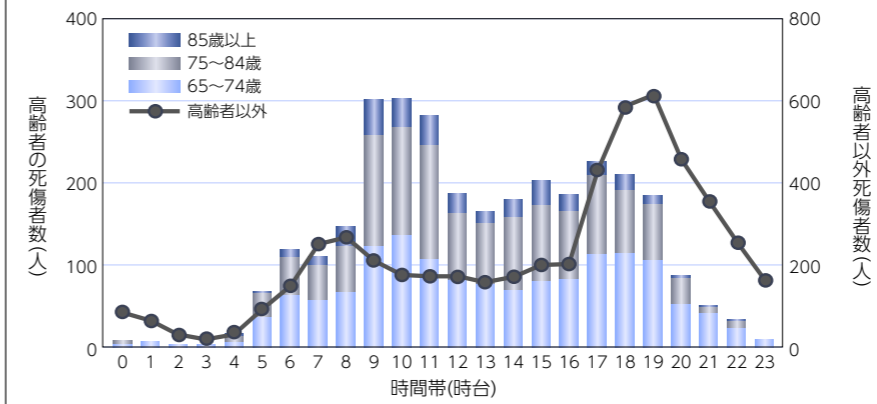
11月の晴れた週末の朝に、信号機が設置されている交差点でこの事故は発生しました。Aさん(30歳代、男性、大型貨物車)は大型タンクローリー車でのLPガス搬送業務を終え、会社に戻るために市道と県道が十字に交差する横断歩道橋と信号機のある交差点手前の停止線で、右折の合図を出して信号待ちをしていました(A1)。その後、青色信号に従いゆっくりした速度で交

差点に進入して右折を開始しました(A2, 写真1)。その結果、Aさんは交差点の横断歩道橋下の車道を左から右へ横断中(B1, 写真2)のBさん(80歳代、女性、歩行者)に全く気づくことなく車の前部右側を衝突させ(A3, B2)、車底部に巻き込んで引きずってしまいました(B3)。この事故で、Bさんは幸いにも大型車の車輪でひかれることはありませんでしたが、車底部との接触により上腕および肋骨骨折の重傷を負いました。

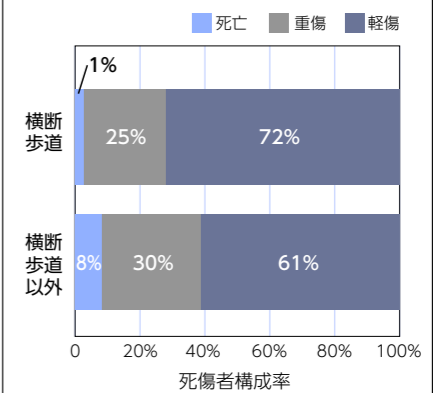
Aさんの話

ガス会社から大型タンクローリー車でLPガスを運搬し、現場近くの会社に納品後、会社に戻ろうとしていました。市道を進行し、会社からも近くて時々通行している交差点に差しかかり、信号が赤色点灯であったため、停止線で右折の合図を出して停止しました。信号が青色に変わったので車を発進させ約5km/hで交差点に入り、進行道路の先の方に気をとられたままハンドルを右に切ってそのまま進みました。歩道橋を少し通り過ぎた所で、右側サイドミラーに

(図5)信号機あり交差点での右折事故死傷者数(H26)



(図6)交差点での衝突位置別高齢歩行者死傷者構成(H26)



後方の車道の真中付近に倒れている人が映ったので、車を停車させて倒れている人の所に近づいたところ、老人が怪我をして意識が無い状態で倒れていました。人をはねた認識は、全くありませんでした。

Bさんの家族の話

母(Bさん)は身体の不調も無く、認知症でもありませんでした。この日は紫色の服を着て散歩をしている途中に事故に遭った交差点に差し掛かったようです。交差点はさほど大きくなく信号機もあり、道を横断する時には信号機は青色点灯だったようです。その交差点には横断歩道橋がありましたが、母は高齢で横断歩道橋の階段の昇り降りが大変なため利用せず、歩道橋のすぐ下の横断歩道の無い車道を歩いて渡っていた時に、右折してきた大型車に衝突されたようです。

(2)事故の要因

事故が発生した場所は信号機がある見通しの良い交差点でした。しかし、Aさんが車の直前の安全確認を怠って右折を開始し、前方左から右方向へ道路を横断するBさんを全く認知していなかったことが事故の原因と言えます。では、なぜ5km/hの低速で右折をしたにもかかわらず、Bさんを発見できなかったのでしょうか。Aさんは事故車の運転歴も長く、当該交差点周辺の土地勘もありました。また無事任務を終えたこともあり、心の焦りは無かったようです。しかし、道路状況をよく把握していることと安堵感が漫然運転を誘発し、歩行者の見落としにつながったと考えられます。大型車は運転席が高い位置にあって視界が広い反面、運転者は進行前方を上から見下すような視野での運転となります。特に視界が良い道路では、意識して視線を車の直前に向けて安全確認しないと遠方を見ての運転となりやすいこと、そして当該交差点の右折方向には横断歩道が無く、歩行者は歩道橋を利用するだろうといった思い込みによ

り、歩行者に対する認知機能が低下していたことが事故の主要因と考えられます。

次に、Bさんの行動についても考えてみます。Bさんは80歳代後半の後期高齢者で身体機能が衰えているため、階段の昇り降りといった極度な身体疲労を伴う歩道橋の利用を避け、車両用信号機の青色点灯を頼りに横断歩道の無い道路を横断したことが事故に遭った原因であると言えます。では、なぜ大型車の直前を横断してしまったのでしょうか。車の存在に気づいてたけれどもゆっくりと進行してくるため衝突されることは無いと考えたか、青色信号だけが目に入って車に全く気づかなかったのか、あるいは車の走る速度が遅いので、自分に気づいて停止してくれると思い込んだのかのいずれかが要因と考えられます。

(3)事故防止のポイント

今回紹介した歩道橋がある交差点での事故は、決して特別な事故ではありません。運転席からの視界は大きく異なりますが、乗用車にも当てはまる事故と言っても良いでしょう。交差点における右折事故の発生原因のほとんどが1当四輪車の運転手の前方不注意等の違反を伴っており、前方に視線を向けているにもかかわらず歩行者に気づかず、衝突して初めてその存在に気がつくことが多いようです。

しかし歩行者が高齢者の場合、その行動特性を知らなかったために事故を引き起こす場合もあります。加齢に伴い、一般的に身体機能だけでなく認知・判断、そして情報処理能力が衰えてきます。高齢者は体力的に横断歩道まで歩くのが遠く感じたり、歩道橋を渡るのがつらいと感じると、つい横断歩道のない場所を横断して、車が近づいてきても道路を渡り切ることができなったり立ち止まったりすることがあります。また、車の走行音が聞こえなかったり、視野が狭くなったりして周辺の様子が視界に入らず、車の接近に全く気づかない時もありま

す。認知面等では、道路を横断する前に進行してくる車に一度は気づいていても何か別のことに気をとられ、その車の存在を忘れてしまうこともあります。このような高齢者の特性を理解していれば、交差点で高齢歩行者を確認した時に、運転手はいつでも停止できる速度で車を進行させる危険予知運転を行うことができるはずで

す。高齢歩行者を事故に巻き込まないためには、高齢者の特性だけでなく事故発生の傾向も理解しておく必要があります。平成26年に信号機あり交差点で発生した右折事故を時間帯別に比較すると、(図5)のように高齢者以外の歩行者事故が17~20時台に集中しているのに対し、高齢歩行者は午前中の9~11時台と、夕方の17~18時台の2つの時間帯に特に多く発生しています。また、(図6)に交差点での高齢歩行者事故を発生位置別に比較した結果によると、横断歩道ではない場所での死亡重傷事故発生率が高いことが分かります。交差点を通行する際、運転者は常に「横断歩道がないところでも、歩行者が横断してくるかもしれない」と危険予知能力をフル稼働させて、車を進行させなければなりません。また、高齢者側も、できるだけ運転手に自分の存在を気づかせるために明るく目立つ色の服を着たり、夕方以降は車のライトを反射する反射材を身につけたりして自己防衛を行う必要があります。

おわりに

現在、横断歩道橋は老朽化に伴い撤去が進められている地域もありますが、まだ全国に1万基程度が存在すると言われています。横断歩道橋があったとしても、歩行者はいつ道路を横切ってくるかもしれません。運転手一人一人がしっかりと「かもしれない運転」を実践し、交差点での歩行者事故防止に努める必要があります。

