

交通弱者の交通事故実態について～豊田市を例として～*

An Analysis on Traffic Safety of Vulnerable Road Users in Toyota City*

安藤良輔**・加知範康***

By Ryosuke ANDO**・Noriyasu KACHI***

1. はじめに

最近、バリアフリーやユニバーサルデザイン等の概念の普及によって「交通弱者」と言えば移動にハンディを持つ高齢者や車運転免許非保持者等を連想する人が多いが、車という交通強者に対比した歩行者や自転車等の交通弱者を指すこともある。つまり、個人属性による移動の自由度と交通手段属性による移動の安全性という異なる事項を表現する意味合いを有する用語である。本稿はこの用語の定義や使い方を論述するものではなく、上述の交通手段属性の観点から交通事故の実態を分析するものである。交通事故の実態を把握するには対象エリアが必要であり、本稿では著者らの所属先が立地する豊田市を対象とする。

2. 交通安全上の交通弱者とは

図-1に示すように、平成21年中における全国の交通事故による死者数は4,914人で、9年連続の減少となるとともに、昭和27年以来57年振りに4千人台となり、ピーク時（昭和45年＝16,765人）の3割以下となった。また、平成16年に過去最悪を記録した交通事故発生件数及び負傷者数も5年連続で減少し、平成6年以来の低い数値となった。一方、図-2からわかるように、豊田市における近年の発生件数と軽傷者数は全国と同様に減少傾向にあるものの、死者数と重傷者数は一定水準に「安定」して推移している。この「安定」した水準こそ、これからの交通安全対策を検討する際に重要な突破口とすべきであろう。

図-3には利用交通手段別の致死率（当該交通手段での事故による死者数/当該交通手段での事故による死傷者数）を示す。歩行者の致死率3.48%は自動車・自転車の10倍以上である。二輪車の致死率1.01%が自転車の0.2

*キーワード：交通安全、交通弱者対策、歩行者・自転車
交通計画、交通事故

**正員、工博、（公財）豊田都市交通研究所 研究部

（愛知県豊田市若宮町1-1TM若宮ビル1F、

TEL:0565-31-7543、E-mail:ando@ttri.or.jp)

***正員、博（環）、（公財）豊田都市交通研究所 研究部

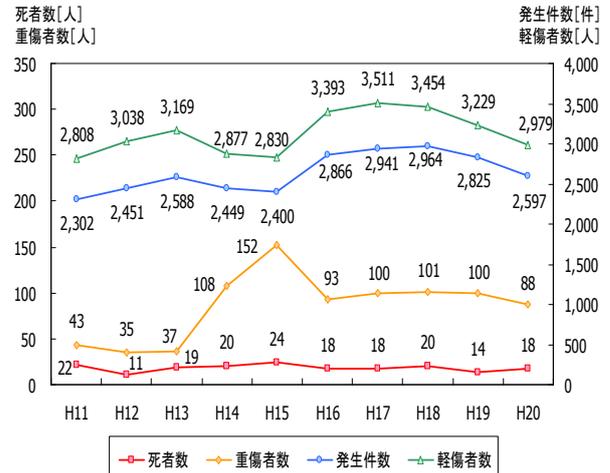


図-2 豊田市の事故件数及び死傷者数の経年変化

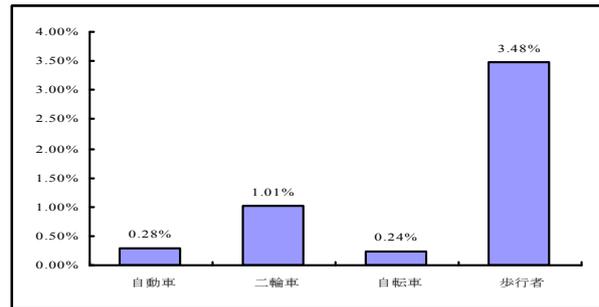
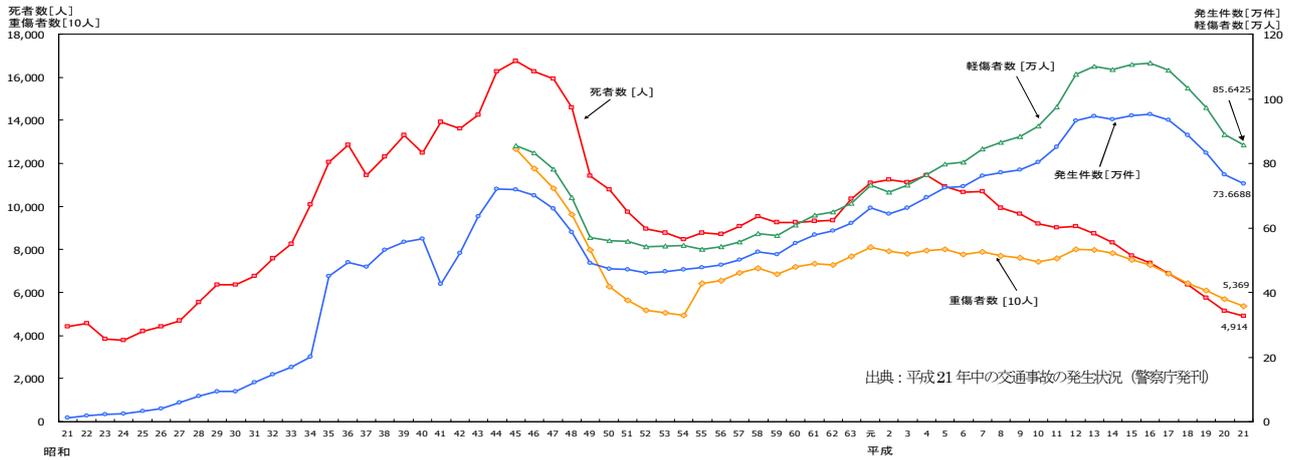


図-3 利用交通手段別の致死率(H20～21)

4%の4倍以上になったのは、二輪車が車道を走る一方で自転車や歩行者が歩道（時に歩道）を走ることから、二輪車が自動車という強者に負けたのに対して、歩道上で走る自転車は同じ空間で歩く歩行者に比較してむしろ強者になっており、致死率が低い結果につながると考えられる。

また、図-4には利用交通手段別の第1（加害者側）または第2（被害者側）当事者に判断された件数および第2当事件数と第1当事件数の比を示した。この図から分かるように、歩行者の場合、第2当事（被害）者になった件数は第1当事（加害）者になった件数の10倍以上もある一方、自動車の場合、逆に、この比は1.0よりも小さく第2当事者になった数よりも第1当事者になった件数が多い。二輪車と自転車は自動車と歩行者の間に位置づけられる。また、致死率と異なって、自転車が歩行者に近く二輪車が自動車に近い状況にある。被害者になりやすい順としては常識的な結果となっている。



図一 全国の事故件数及び死傷者数の経年変化

3. 交通弱者の交通事故特性

ここでは、致死率から見ても第2当事者/第1当事者比から見ても最も「弱い」となる歩行者を「交通弱者」の代表例として分析を試みる。図-5には平成20年以内に発生した歩行者事故件数を道路形状・事故類型別に示した。この図から分かるように、歩行者の交通事故のほとんどは交差点内・横断中に発生した。従来から交差点を対象とした交通安全対策を中心に行っていることの合理性を裏付ける結果となった。同時に交差点であるか否かに関係なく横断中への対策が重要である。さらに、単路部では背面通行中の事故は相対的に多いことも目立つ。

図-6には歩行者事故を相手方当事者種別・事故類型別に整理した。横断中の事故のほとんどは乗用車・貨物車という自動車類との事故によるものであることが明らかになった。また、図-5で目立った背面通行中の事故についてはほとんどが乗用車との衝突によるもので、歩道のない狭い道路で歩行中の歩行者に背後から衝突したというケースが多いと考えられる。歩行環境の改善によってこの種の事故をなくすことは交通弱者の交通安全につながると判断できる。一方、当面の対策としては歩行の右側通行による背面通行そのものをなくすことの有効性も期待できると考える。さらに、歩行者事故の相手が自転車である事故はわずかに1件であることを指摘しておきたい。自転車走行環境が悪い日本では自転車が歩道で走ることは暗黙的了解であることは日本ならではの智慧であり、実態としてほとんど事故が起っていない。しかし、最近歩道上の自転車と歩行者の衝突による事故がやや増えたことが強調され自転車を車道で走るような取締りを強化すべきという声が高くなってきている。自転車走行環境の抜本的な改善が短期的に見込めない中、自転車という交通弱者を圧倒的な力をもつ交通強者である自動車の集団に追い込む危険性をどこまで認識できているかが心配される。このことをここで問題提起して学会の研究者の良識による情報発信を期待したい。

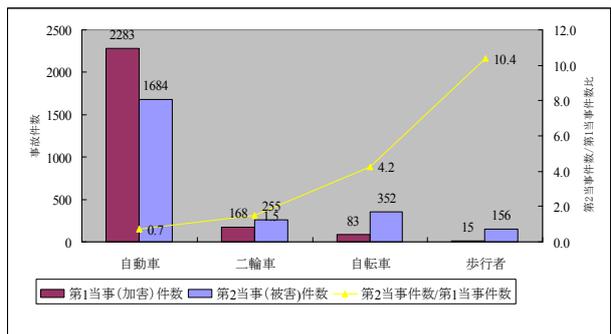


図-4 手段別・当事者別事故件数・第2/第1比(H20)

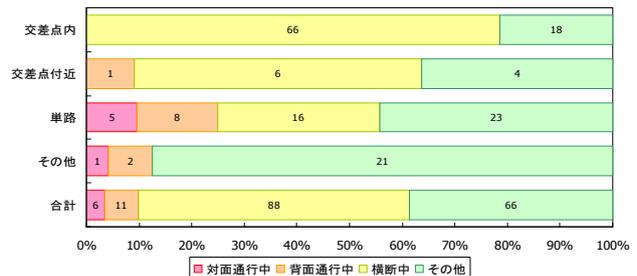


図-5 道路形状・事故類型別歩行者事故件数(H20)

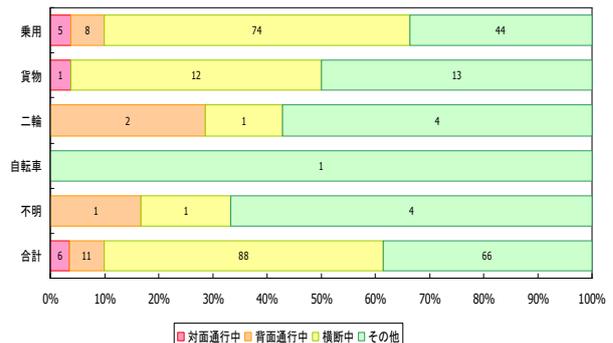


図-6 相手方当事者種別・事故類型別当事者数(H20)

参考文献

- 1) ANDO, R. and Y. MIMURA: A Statistical Analysis on Characteristics of Pedestrians' Traffic Accidents in Toyota City, Proceedings of International Conference on Safety and Mobility of Vulnerable Road Users: Pedestrians, Motorcyclists, and Bicyclists, pp. 2-10, TRB, 2010.
- 2) 財団法人豊田都市交通研究所：平成21年度 豊田市交通事故データ調査委託報告書, 豊田市, 2010.