

## 栃木県における高齢者事故及び 高校生の自転車通学問題等に関する調査研究

—デプス・インタビューの報告—

### H288プロジェクト

平成2年中に栃木県下で起きた10例の事故（高齢者5例、高校生5例）につき、事故現場の視察、事故状況の詳細な検討、事故当事者（第1当事者、および第2当事者）への面接を通して、事故の背後にある諸要因を探った。その結果、急速に変化しつつある交通環境に対して、高齢者がその適応能力の面で、高校生がモラルやルールのスキルの面で、対応できていないことが見出された。

### A Depth Interview Report of the Traffic Accidents of Senior Citizens and the Bicycle Traffic Accidents of High School Students in Tochigi Prefecture

#### H288 Project

The present study is intended to investigate the situation-specific factors of the traffic accidents. Interviews were conducted to the people who experienced traffic accidents. As a sample, 5 traffic accidents of senior citizens and 5 bicycle traffic accidents of high school students in Tochigi prefecture. It was found that senior citizens could not adapt the rapid change of the traffic environment. As for high school students, they did not conform the rules of the new traffic environment.

#### 1. はじめに

交通事故は、多数の人間や交通状況に共通する一般的な要因のほかに、事故の当事者だけに関わる個人に特有の要因やその状況に特有の要因によっても生じている。それゆえ、個々の交通事故には、それらの要因が複合して含まれていると言えよう。

したがって、量的な分析を交通事故に適用すると、一般的な要因をすくいあげることができるが、個人

や状況に特有の要因はぬけ落ちやすい。その意味で、交通事故の質的な分析も必要とされる。このデプス・インタビュー調査は、こうした質的分析の方法の一つとして位置づけることができる。

#### 2. 調査の目的と方法

##### 2-1 調査の目的

栃木県内の交通事故として、近年、顕著に増大しているものが高齢者の事故と自転車利用者の事故で

- ◎鈴木春男 Haruo SUZUKI  
千葉大学文学部教授  
Professor, Faculty of Letters, Chiba University
- 新井邦二郎 Kunijiro ARAI  
筑波大学心理学系助教授  
Associate Professor, Faculty of Psychology,  
University of Tsukuba
- 古池弘隆 Hirotaka KOIKE  
宇都宮大学工学部教授  
Professor, Faculty of Engineering,  
Utsunomiya University

- 山川 仁 Hitoshi YAMAKAWA  
東京都立大学工学部助教授  
Associate Professor, Faculty of Technology,  
Tokyo Metropolitan University  
(◎: プロジェクト・リーダー ○: プロジェクト・メンバー)  
執筆は新井邦二郎が担当。  
原稿受理 1991年10月4日

ある。このうち、高齢者事故で多いのは歩行者、自転車利用者、バイク運転者であり、自転車利用者事故で多いのは高齢者、高校生である。このような情勢をかんがみ、栃木県は交通事故に対する二大対策として、高齢者の事故防止と高校生の自転車事故防止を掲げている。

特定の県や市町村といった地域の特性、およびそこに住む人々のなかにある、これらの事故の発生原因や要因を見出すことができれば、その地域に根ざした事故防止の方策を得ることができよう。本研究は、こうした問題意識のもとに、事故現場の視察、事故状況の検討、事故当事者の面接を通して、高齢者の交通事故と高校生の自転車事故の背後にある諸要因を探った。

## 2-2 調査の対象

栃木県内で平成2年中に起きた高齢者の事故5ケース、高校生の自転車事故5ケースの計10ケースを調査の対象にした（高齢者事故の1ケースは第1当事者のみの単独事故であった）。これらの事故ケースのうち、高齢者事故ケースについては、地域として都市部（宇都宮市）と農村部（黒磯市）および中間部（佐野市）、交通形態として歩行者、自転車利用者、バイク運転者、車運転者をとりあげ、性別も男女をとりあげた。高校生の自転車事故ケースについては、都市部での事故が急増しているため、宇都宮市内の事故をとりあげ、性別として男女をとりあげた。なお、対象者の属性については、調査の結果のところで述べる。

## 2-3 調査の内容

事故当事者への面接は、次のような点を中心とした聞きとりを行った。

- ①事故の事前状態——年齢、当日の体調、気分、情緒、用向きなど。
- ②事故状況の認知——事故がどのようにして起きたかについて、どのように認知しているか。
- ③事故につながる認知、判断、行動の問題点——これらのそれぞれにおいてどこに問題があったか、どのようにすれば事故は起きなかったか。
- ④事故の事後の影響——その後、事故が自分にどのような影響を与えたか。

## 2-4 分析の方法

分析は、当事者とのインタビュー内容の中から、当該事故の理解のために重要と思われるものを抽出し、そこから要因や教訓を導き出すという方法を使った。また、これ以降は、第1当事者、第2当事者

という用語を避け、高齢者事故ケースにおいては高齢者を当事者Aとし、同様に高校生の自転車事故ケースでは高校生を当事者Aとし、その相手を当事者Bと表記する。

## 3. 高齢者事故のデプス・インタビュー調査の結果

### 3-1 複雑な五差路の事故（宇都宮市）

〔事故の概略〕

事故現場の概略は、Fig. 1に示すとおり。平成2年4月、水曜日、曇。午後4時30分ごろ、乗用車を運転して自宅を出、雷神様のお祭りに行こうとしていたAさん（76歳、男性、農業、免許歴30年）は、信号のない交差点前の一時停止線で停止して、右方向からきた車2台をやりすごした後、左方向の安全を確認して交差点に入った。しかし、真岡市方面から原付を運転してきたBさん（65歳、男性、自営）には気づかず、交差点のほぼ中央に出たAさんの乗用車右前部にBさんの原付前部が衝突する形で事故が起きた。Bさんは、左膝左肘打撲1か月。Bさんの通ってきた道は、交差点に向かって下り坂となっている。〔当事者への聞きとり〕

事故現場は、Aさんの自宅から車で2、3分ほどのごく近距離にあり、地域の自治会長をしているAさんにとって毎日のように車で行き来している所である。当日は雷神様のお祭りがあり、午後5時に集合となっていたので（その社は、現場から車で直進で1分ほどのところにある）、時間に余裕があり、あせりの気持ちはなかったという。事故の最大の原因として、右方面からくる車2台をやりすごした後、左方面の安全確認はしたが、再度の右方向の安全確認を怠ったことであるとAさんも認めている。Bさんの姿は、通りすぎた車2台のかげに隠れて全く気づかなかつたという。なお、この交差点ではこれ以前にも事故が3、4件あり、前々から信号機の設置について地元から警察に要望書が出されていた。自治会が調査会社に依頼して得た調査結果によれば、平成2年7月18日（水）の午前7時～8時30分の間に、車1,336台、自転車220台、歩行者20人の交通量が記録されている。Aさんは、自分の運転技術がおちたとか、年をとったという感じもなく、事故後の講習時の検査でも非常によい点をとったという。

一方、Bさんは、買い物に行った帰り道の事故で、現場にはめったに行かなかったことがなかったという。Bさんは、車2台の後につく形で交差点に入ったが、

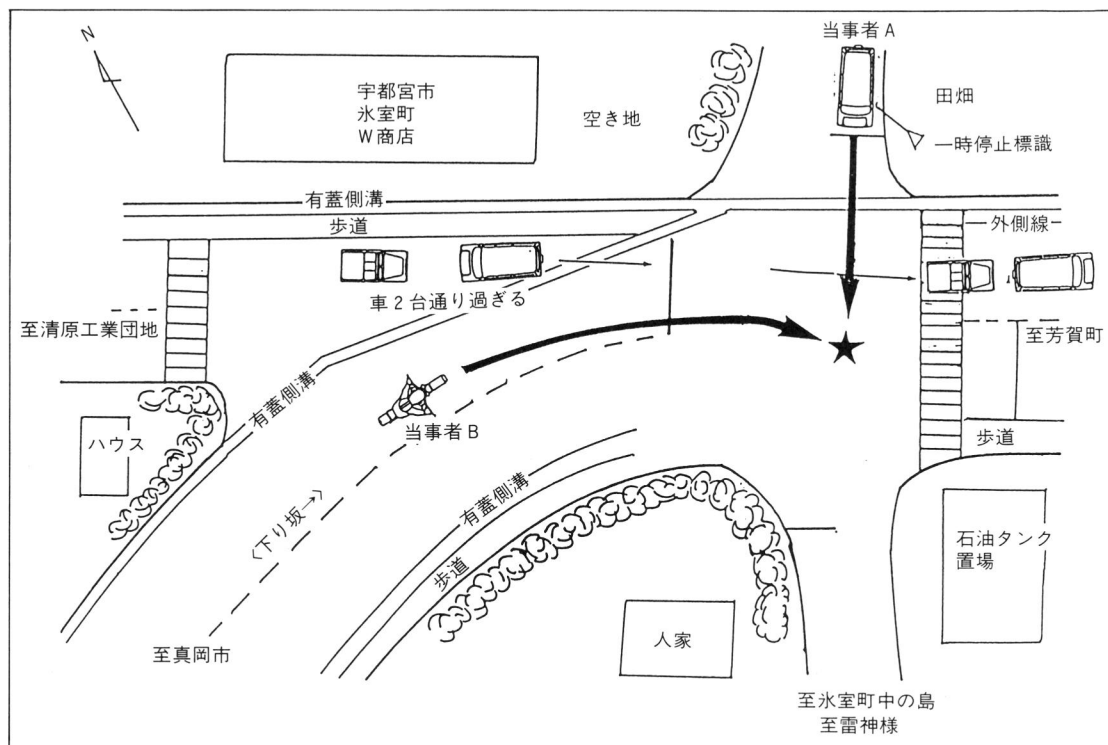


Fig. 1 高齢者事故ケース1の事故現場概略図

すでにAさんの車が中央に出ているので避けようがなかったとのこと。インタビューの時点では、地域で交通安全協会の活動をしていると語っていた。

〔考察〕

この事故はAさんの右方向の安全確認の不十分さに起因したものであるが、そのことの背景に、高齢者の安全確認の限界、難しさということがある。今回の現場となった五差路における安全確認のポイントの数は、自分の車がきた道を除いて、少なくとも4つある。その4つのポイントの安全確認を順繰りに行っていても、一巡するときには前に安全と確認されたポイントが安全でなくなるかも知れない。この事故の現場は、さらに五差路のうちのひとつがカーブを切って下りてくる道路であるから、安全から非安全に切りかわるテンポは急速である。このような複雑な交差点は、首がすばやく回ることの難しくなっている高齢者には、十分な安全確認を行にくい場所、換言すれば、高齢者の特性を無視している道路ともいえよう。信号の早期の設置が望まれる。

3-2 駐車トラックのかけからの横断による事故 (黒磯市)

〔事故の概略〕

事故現場の概略をFig. 2に示す。平成2年6月、

木曜日、晴。午後2時55分ごろ、Aさん(65歳、男性、無職)は、クリーニング店へ行くため駐車中のトラックのかけから道路を横断しようとしたところ、数台の車の後について走っていたBさん(19歳、男性、会社員、免許歴1年半)の乗用車の前部に右足をぶつけて事故が起きた。Bさんの車のスピードがでていなかったことも幸いして、Aさんは下腿、臀部打撲1週間の軽い怪我ですんだ。

〔当事者への聞きとり〕

Aさんは、クラス会の案内状を市民健康センター敷地内のポストに投函するために、反対側にある自宅から車のあいだをぬってまず横断した。そして郵便物を投函した後、ポストの真向かいにあるクリーニング店へ行くため、そのままポストのところから横断を開始した。事故当時、あせりもなく、体調も悪くなかったという。では、なぜ駐車車両のわきを横断しようとしたのかについては、遠回りを嫌がる気持ちがあったからだという。また、道路を渡る直前、右方向から4、5台の車がくるのが見え、駐車車両の前でそれらの車の通り過ぎるのを待ち、これですべてが通りすぎたと判断して横断を開始したところで事故に遭った。右方向からの安全確認が不十分であったことをAさんは悔やんでいた。

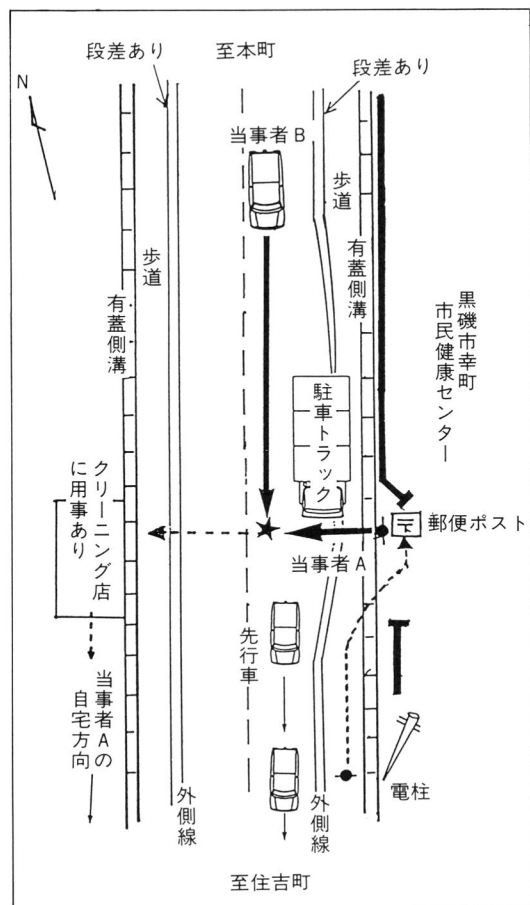


Fig. 2 高齢者事故ケース2の事故現場概略図

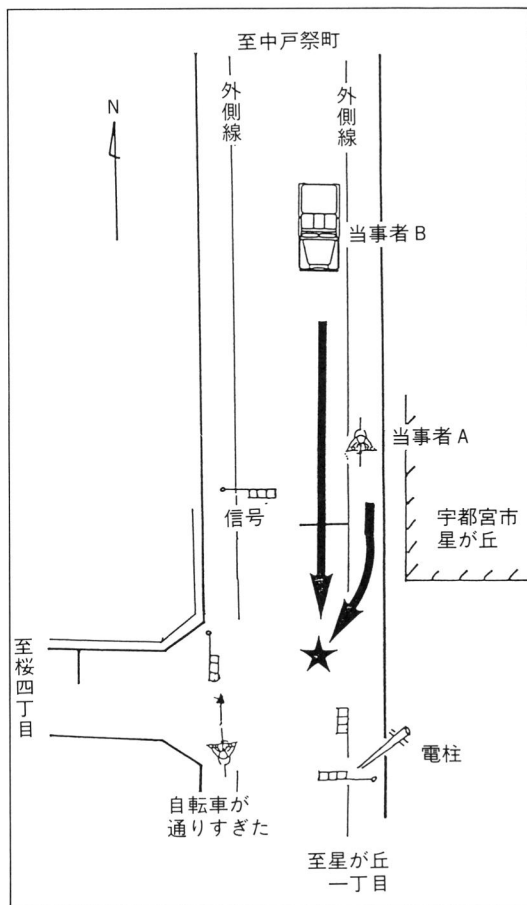


Fig. 3 高齢者事故ケース3の事故現場概略図

Bさんは、当日は勤務が休みでJR黒磯駅付近に買い物に行った帰りであった。数台(台数は不明)の車が一群となって進行しているさなか、車のかげから急に歩行者がでてきた。速度を落としていたものの、それが十分ではなかつたのでぶつかってしまったという。しかし、駐車車両のわきを通過するとき、スピードを徹底して下げることは事実上困難なことなので、歩行者の方が注意してもらいたいと語っている。この事故の後、車体の下やわきに人の姿が見えるときは、特にスピードを落とすようにし、歩行者や自転車を抜くときも、それらと間隔を十分にとるようにしているとのことである。

#### 〔考察〕

この事故は、基本的にはAさんの右方向の安全確認が不十分であったことに起因しているが、次の2点について考察したい。

1つは、加齢に伴う認知・判断力の衰えである。Aさんは、65歳なので大変に高齢というほどの年齢

ではないが、しっかりしている(例えば車が4、5台くるから、それをやりすごして渡る、と即座に判断する)ところもある反面、衰えも出始めてきている。例えば、以前とは異なり、遠回りでも安全な所を横断しようとしなくなるところ(足腰の衰えが安全への行動の動機づけを低下させている)、また自分自身、車を運転するにもかかわらず、最も危険な駐車トラックのかげから右方向の安全を確認しないで急に横断を開始しているところなどをあげることができる。このような衰えがあらわれ始めたら、それを自覚(認知)し、常により安全な行動をとるように自分自身をコントロールしていかなければならない。Aさんの年齢は、そのような心身の衰えが始まり出したが、まだそれに気づく機会の少ない時期かも知れない。そうであるとすれば、事故を起こしてから気がつくのではなく、何らかの検査によって事前に気づくような手だてを講じる必要がある。

もう1つは違法駐車車両の問題である。違法駐車

車両があると、それが常に必ず事故と結びつくというわけではないが、注意力の弱い子どもや、それが衰え始めた高齢者などが事故の犠牲となる可能性が大変高くなる。この事故の要因として違法駐車が大ききな比重を占めるが、法的な整備を行い、まず違法駐車そのものをなくしていくこと、違法な駐車をしていて、それが事故とつながったとき、何らかのペナルティーが科せられるような法的検討も意味があるだろう。

### 3-3 後続車の確認を怠って起きた右折自転車の事故（宇都宮市）

〔事故の概略〕

事故現場の概略をFig. 3に示す。平成2年6月、土曜日、曇り。午後4時52分ごろ、買い物帰りのAさん（82歳、男性、無職）は、事故現場の交差点を自転車に乗って右折しようとして、ハンドルを右に切ったところ、後からやってきて交差点を直進、通過しようとしたBさん（男性、52歳、公務員、免許歴13年）の乗用車の左前部に接触して事故が起きた。Aさんは、右腕打撲2週間。

〔当事者への聞きとり〕

Aさんは、自転車に乗って夕飯のおかずの買い物に行った家への帰り道で、特に急ぐ気持ちもなく交差点を曲がろうと、後方を確認せずに右折しようとして事故を起こした。どうして急に右折しようとしたのか。Aさんは、耳が少し遠いためもあると思われるが、自分の後の車にまったく気がつかず、車が後からくるとは思わずに右折を開始したという。道を横断するときは、普段だと、ときどき一旦自転車から降りて押して渡るようにしていたが、このときはそれをしないで自転車に乗ったまま斜めに横切ろうとした。このことが事故の原因とAさん自身認めているが、相手も私が曲がることを予想して徐行してくれればよかったとも述べている。Aさんは82歳と高齢だが、自転車が好きで、いまでも遠出を楽しんでおり、それでいてお尻もいたくならないし、足も疲れないう。また、Aさんは、桜4丁目に行く道の信号が青だったので右折しようとしたと証言しているが、このことに十分な自信があるようではなかった。

Bさんは、ガソリンスタンドで給油した帰り、あとは家にもどるだけで急いではいなかったという。Bさんは普段でも飛び出しを警戒して、やや道の中央寄りを走るという。このときも、Aさんの自転車とは2mくらいの間隔で通り抜けようとしていたら、

Aさんの自転車が急に接近してきてぶつかってきたという。Bさんとしては「もらい事故」なのに、現場検証、事情聴取では被疑者扱いを受け、その上、行政処分を被り、保険などの手続きのため何日も休をとったりして、大変な苦勞を背負わされていると憤慨していた。また、信号が赤であったというAさんの証言に、Bさんは絶対にそのはずはないと言い切っていた。

〔考察〕

この事故はAさんの自転車の急な進路変更に必要な原因があると考えられる。

Aさんとのインタビューには奥さんも同席し、Aさんの楽しみは自転車に乗って外に出ること、耳が遠いのでその間心配でたまらないと、話されていた。自転車がAさんにとっては何よりも楽しみ、あるいは生きがいになっていることは確かなことのようにある。また足腰も、昔から鍛えてあって疲れも生じない。問題は、耳の衰えである。事故後、道路を横断するときや右折するときは、自転車から一旦降りて押して渡ることを必ず励行していきたいとAさんは語っていたが、耳の衰えている高齢者に対して、事故を起こす前に何か援助ができなかったかと反省させられる。

Bさんは、十分な注意をしながらも事故に「遭った」ことにより、自転車や高齢者に強い不信感を表明していた。交差点における安全や高齢者の自転車に対する車の運転者のメンタル・スキルを今後、改善していくことが期待される。

### 3-4 横断の判断の難しいカーブ状T字路の事故（宇都宮市）

事故現場の概略をFig. 4に示す。平成2年6月、日曜日、晴。午前9時10分ごろ、Aさん（78歳、女性、自営）は、事故現場から100mくらい離れている郵便局あたりに、通勤途中のBさん（22歳、男性、会社員、免許歴1年半）の乗用車を発見した。Aさんは道の幅が狭いので横断可能と判断し渡り始めたが、間に合わずに道の真ん中に立ち止まったところに、Bさんの車がよけ切れずにぶつかり、事故が起きた。Aさんは、背中、腰部等打撲2週間。

〔当事者への聞きとり〕

Aさんは、ほとんど毎日、自分の店舗兼自宅の前の道路を朝早く、まだ車がこないときに、近くの広場に運動しに行くために渡っている。事故のときは、店にくる子どもがジュースの空きビンを道の向かい側に置きっぱなしにして行ってしまったので、それ

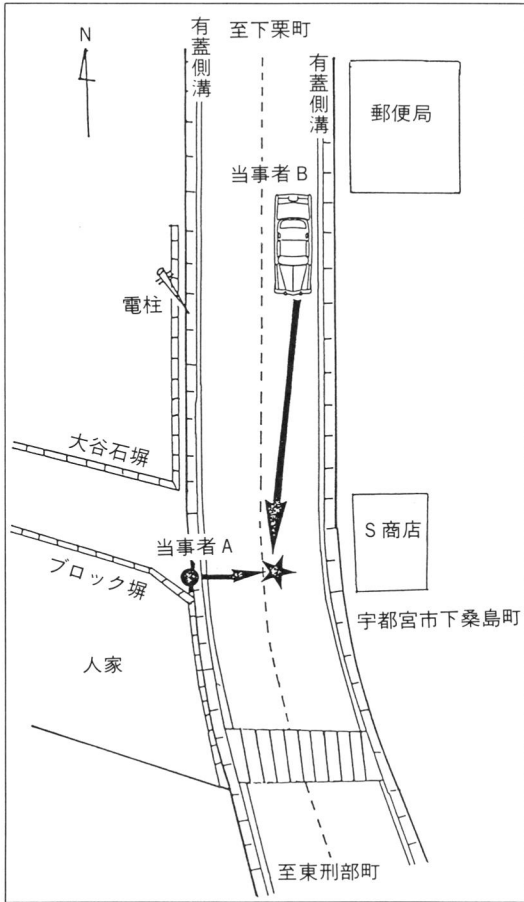


Fig. 4 高齢者事故ケース4の事故現場概略図

を片づけようと思って向かい側へ渡った帰りだった。当日は、体調も悪くなく、ごくいつもどおりの状態であったという。Aさんは、渡れると判断したのに事故になってしまったことについて、自分の足がダメになったことと車が思ったより速いことをあげている。この2つのことは事実としても、この事故現場は、横断の難しい道路と言えよう。Aさんが横断を開始した場所に立ってBさんの車の見え方を見ると、車の真正面のみが見え、車のスピード判断がきわめて難しいことがわかる。すぐ先に横断歩道があるが、子どもの集団登校に使われるぐらいで、普段はあまり使われていないとのこと。

Bさんは、事故現場は通勤でいつも通るところで、当日はその現場より手前の信号で何度か停められて、少し遅れ気味で気持ちにややあせりがあったという。また、新車（スポーツタイプ）を買ってまだ1ヶ月ぐらいで、有頂天になっていたところでもあった。そしてAさんが渡らないで止まるとして、スピー

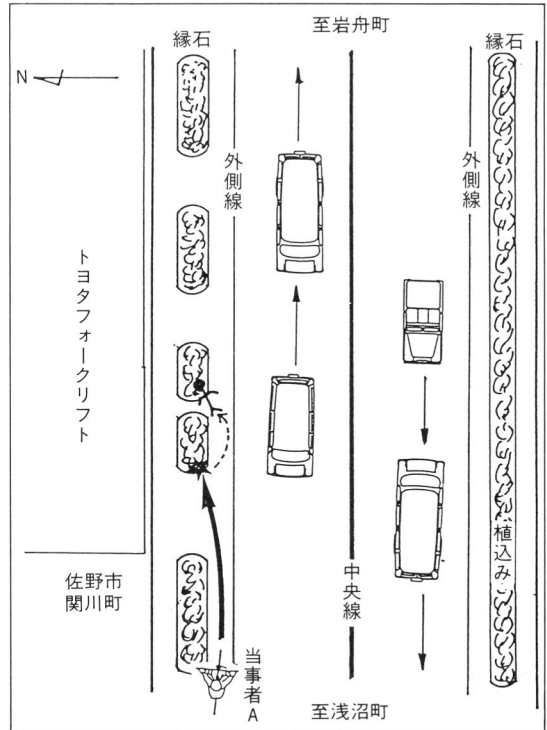


Fig. 5 高齢者事故ケース5の事故現場概略図

ドを落とさなかったと反省している。またBさんは、Aさんが60歳ぐらいに見え、あとで80歳近い年齢と聞き大変驚いたという。

〔考察〕

Aさんの無理な横断が原因とされる事故であるが、いくつかの点で高齢者の事故について考えてみよう。

1つは、昔からの狭い街道に以前とはくらべようもないほど大量の車が家の軒先すれすれに行きかい、そのスピードも数段と速いものとなっている。このような新しい交通状況に高齢者ほど順応し適応していくことが難しいことをこの事故は訴えている。事故の現場に立ってみて、この道路は若い人でも横断に相当の神経を使うことを実感した。現場は一見ゆるやかなカーブ状になっているが、東荆部方向から横断歩道間近に近づいた車を現場T字路から認識するのは難しい。一見ゆるやかに見えるカーブでも、カーブ部分の延長が大きく見通しを低下させる場所での安全施設のあり方は、きめ細かい配慮が必要ではなかろうか。この事故現場でも、押ボタン式信号の設置、カーブ形状を示す路面のゼブラ表示など、何らかの対策が必要かと思われる。

しかしながらAさんは、この事故後も横断歩道を利用していないということで、高齢者にとっては、

ほんの数メートルを歩くのもおっくうなことを考えると、改めて問題の難しさを感じさせられる。

2つめは、BさんがAさんの年齢を60歳ぐらいに見たこと、また80歳近いことがわかれば、もう少し注意の仕方が変わっていたと述べているように、最近の高齢者は遠目ではその年齢がわかりにくい。高齢者の被視認性を高めるような工夫も高齢者事故を少なくしていくひとつの方策として考えられる。

### 3-5 めまいから起きた自動二輪車の単独転倒事故 (佐野市)

〔事故の概略〕

この事故の当事者はAさん(68歳、男性、会社員、自動二輪歴15年)1名である。事故現場の概略を、Fig. 5に示す。平成2年7月、金曜日、晴。午前7時50分ごろ、交通量の多い広い道を自動二輪車に乗って通勤中、Aさんは突然めまいがして目の前がまっくらになり、植込みの縁石に激突し、その先の植え込みのところまで飛ばされて肋骨等骨折、3か月の大怪我をした(右のコンクリート道路面に倒れたら、たぶん重大事故になっていたと思われる)。

〔当事者への聞きとり〕

Aさんは、2年ほど前からときどきめまいがあらわれ、医者に通い投薬によりめまいを感じなくなっていたが、今年の5月ごろから再びめまいがするようになった。事故の前日も医者に行き、めまいを訴えたが、しばらく様子を見ようということで薬だけをもたらしてきたという。当日は、職場の連日の残業や日曜日のゲートボールの審判などのため大変疲れていたのが自分でもわかったが、会社が非常に忙しいこともわかっていたので、無理をして出かけた。会社は自宅からバイクで10分足らずであるが、その途中で事故が起きた。

Aさんは、当日、休もうかと思ったのに、休まなかったことに悔いが残るといふ。なんとなく体調がおかしいと思った時には休むべきであると思いつくと思ったと話している。これまで、バイクに乗っているときにめまいが起きたことは一度もなく、それが突然やってきて、しかも強く現れた。

現在(インタビュー時)は、身体も休めたせいか、めまいもおさまり、むくみも全くなかったという。また、病院に行ったりする足がどうしても必要なので自動二輪車を再び購入し、乗っている。

〔考察〕

この事故は身体の乱調による単独事故であるが、こうした事故も高齢者には典型的なものと考えられ、

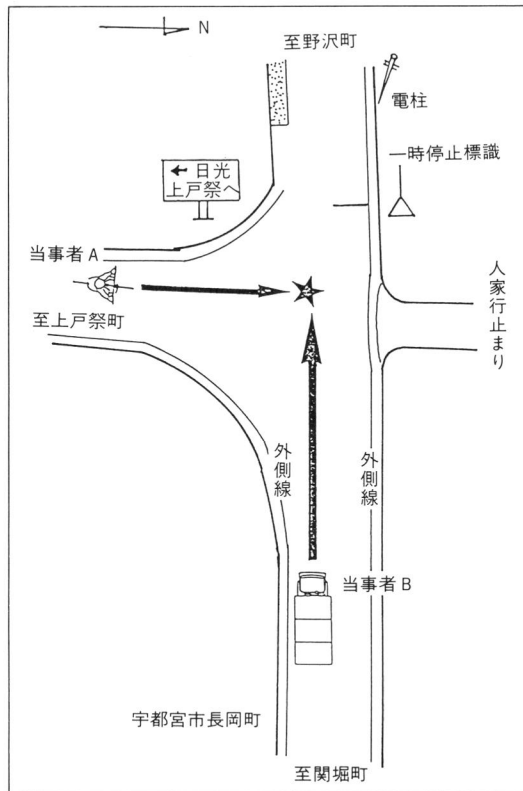


Fig. 6 高校生の自転車事故ケース1の事故現場概略図

高齢ドライバーの免許更新条件の見直しも含め研究に値すると言えよう。

Aさんは、事故を調べた警察官から免許証を返したらどうかといわれたが、しかしバイクがなければ生活がどうにもならないので返したくない、今はめまいが全くないのでよいが、この次めまいが起きたら、あきらめて返そうかと思っていると語っている。

わが国が高齢社会に突入した現在、利用しやすい公共の輸送手段が十分に整備されていない地域での、高齢者や身体に障害のある人々に対する公的交通手段の提供が、免許証を心おきなく返納するための必要条件になってきていると言えよう。

## 4. 高校生の自転車事故の デプス・インタビュー調査の結果

### 4-1 変則十字路で徐行をしないで起きた事故 (宇都宮市)

〔事故の概略〕

事故現場の概略をFig. 6に示す。平成2年3月、木曜日、雨。午前9時00分ごろ、春休みのクラブ活動のため自転車で登校していたAさん(高3、男性)

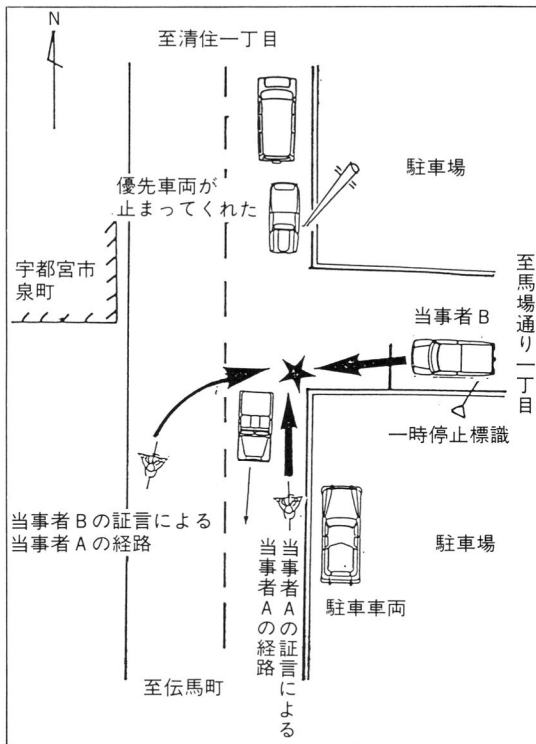


Fig. 7 高校生の自転車事故ケース2の事故現場概略図

は、事故現場の交差点を右折するために徐行せずに進入したところ、Aさんが停まると思って十字路口をそのまま直進してきたBさん(19歳、男性、貨物運転手)の小型貨物自動車の前部に衝突し、2～3mはねとばされ、胸部打撲3週間を負った。

#### 〔当事者への聞きとり〕

この日の朝は雨が降っていて、Aさんは合羽を着て自転車に乗り、自宅を出て学校へ向かった。事故現場の十字路口はAさんに限らず、普段たくさんの高校生が通学に利用しており、右折するとき一時停止や徐行する人はいないとのことである。またこのことは高校生以外の人や車も同様であるとのこと。実際に現場で視察したときもそのことは確認された。

上戸祭町方面から関堀町方面へ向かう人や車や自転車がこの地点でなぜ停まらないかという、関堀町方面から野沢町方面に直進する車が非常に少ないという事情がある。Aさんは、いままで2年間同じ道を通っているが、そのような直進車に出会ったことがなく、この日もBさんのトラックが左折するものと信じて疑わなかったという。このように、交通の流れからみると上戸祭町方面と関堀町方面の道路がほぼ「対向直進」関係で結ばれており、関堀町方面から野沢町方面に直進するときは対向右折車がある

と、むしろ直進車の方が交差点中央で一時停止し進むような特異な状況がみられる。

Bさんは、免許を取得して1年あまりで、現在の会社には3月に入社したばかりであったという。この変則十字路口は週2、3回、いつもこの時間にここを通るが、これまで自転車に出会ったことはなかったという。また特に急いでいたわけでもなく、普段と違ったこともなく、こちらは直進で優先権があり、自転車がくることはわかっていたが、こちらが車だから相手が停まると思ったという。このことに関してAさんは、自分がもし車だったら、相手も停まらずであるとし、またBさん自身も、もし自分が自転車だったら、Aさんと同じように停まらなかったと思うと述べている。

#### 〔考察〕

この事故は、この変則十字路口に「日光・上戸祭」方向の案内標識が立っており、関堀町方面からみた場合、野沢町方向が一見行き止まりみたいで、道路間の優先関係がはっきりしていないことに大きな問題がある。現場を視察したとき、このままでは、またここで事故が起きるといった感想をもたざるを得なかった。事故後、Aさんは、同じような場面では自転車のスピードを落とすようになったといい、Bさんは自転車に注意するようになったと述べているが、第二のAさん、Bさんがいつあらわれても不思議ではない交差点である。道路の形状および交通の流れに合わせた標識・表示の改良が望まれる例である。

車を運転する者は、車に対しては用心するが、歩行者や自転車に対しては注意がゆるむ傾向があるのも事実である。Aさんが、自分が車を運転していたならばBさんは一時停止したであろうと述べたのは、そのことをついたものであった。また、車のドライバーの方は幼児や高齢者の自転車などにはそれでも注意を払うが、相手が高校生になると運転者側もその判断力や自転車操作能力を信頼して警戒心も少なくなる(高校生が多勢で自転車を走らせているときは別で、かなり警戒心をもつ)。しかし、現実には高校生が自転車を運転するときは安全よりもスピードを意識し、しかもその動きが速く、車の運転者の判断のちょっとした誤りがそのまま事故につながる。他の高校生の事故ケースでも異口同音に述べられていたが、Bさんも「自転車通学をする高校生に対して、きちんとした交通安全教育をやってもらいたい」とその希望を述べている。一方、車のドライバーに対しても高校生の自転車の行動特性をよく理解する



ことが大切なことだと言えよう。

#### 4-2 渋滞中に右側走行して起きた事故 (宇都宮市)

〔事故の概略〕

事故現場の概略をFig. 7に示す。平成2年4月、金曜日、雨。午後6時15分ごろ、学校関係の用事をすませて帰宅中のAさん(高1、女性)は、友だちと2人で道路右側を自転車を走らせていた。一方、前の道路が渋滞していたため停まって待っていたBさん(25歳、男性、貨物運転手、免許歴7年、乗用車を運転中)は、優先車両が空いたスペースに入るようにライトを点滅して知らせたのを受けて発進したところ、右側走行していたAさんの自転車にぶつかり転倒させ、Aさんは頸椎等打撲10日間を負った。

〔当事者への聞きとり〕

Aさんは、高校に入学したばかりで学校で必要な品物を用意するために市内で用事をすませての帰り道であった。その通りは友だちと自転車で何度か通ったことがあるという。当日は雨なので合羽を着て運転していたが、このように雨が降り、しかも夜間での自転車は初めての体験であったとのこと。あたりがかなり暗くなってきており、車も混んできたので、早く帰らなくてはという気持ちになっていたという。なぜ、右側通行をしていたのかというと、伝馬町方面の小さな歩道からこの通りに出てきたからだと述べている(このことに関して、BさんはAさんらが左側通行から急に右側に寄ってきたのではないかと証言しているが、Bさん自身その姿を見たわけではなく自信はないとしている)。Aさんは、Bさんの車が停まっていたのを知っていたが、停まっていたので視線を他の方に向けていて、Bさんの車が発進を始めたのは気づかなかったという。また、左側を走っていれば、この事故は起きなかったと思うが、Bさんにも自転車のくることを確認してほしいかと述べている。

Bさんは、3連休をとった初日での事故。体調もいつもの通りで、この現場も何度か通ったことがあるという。仕事に行く母親を送っての帰り道、特に早く家に帰ろうというあせりはなかったとしている。しかし、前の通りの車が混んでおり、なかなかそこに出入れず信号を1回待ちしていた。そのとき、スペースを空けてくれた車がライトを点滅してくれたので、急いで出てしまった。まさか、左側から自転車がくるとは思わなかったという。しかし、左側もよく見て発進すればよかったと反省をしている。

〔考察〕

Aさんの自転車の右側走行とBさんの左方の安全不確認とによって起きた事故と言えるが、このことについて2つのことを考察したい。

1つは、Aさんの自転車の右側走行についてである。宇都宮市内における高校生の登下校時の自転車を見ていると、歩道のない道路において右側走行は日常茶飯事である。高校生が大集団をなして自転車を運転しているときは、それが仮に著しくルールからはずれた走行をしても、車のドライバーが最大限の警戒心をもつので、あまり事故が起こらない。ところが、高校生が単独、もしくは2人程度で自転車を走行させているときには、車はそれほど警戒心をもたない。このことに高校生は気づかず、大集団をつくっているときと同じような気持ちで自転車を走行させている。そしてルールからはずれた走行を単独ですると、それが事故につながっていく。この事故もそうしたケースのひとつと言えよう。普段からルールを守って自転車を走行させることがいかに重要であるかを示している。

もう1つは、Bさんが衝突してはじめて自転車の存在に気がついたと証言しているように、左方の注意がまったく欠如していた。このことの原因として、スペースを空けてくれた車がライトを点滅して「どうぞ」と合図してくれたことに安心しきったことと、夜間で、しかも雨降りのときの自転車の視認性の悪さをあげることができる。この事故の場合、自転車がライトをつけていたことを考慮すれば、前者の要因の方が強かったと思われる。この意味では、この事故は「サンキュー事故」と言える。スペースを空けてくれて、「どうぞ」とライトを点滅して合図してくれたときでも、安全確認をよくして車を発進させなければならないという安全に対する事故責任性の重要性を、この事故は教訓として教えてくれている。

#### 4-3 話しながら並走して起きた事故 (宇都宮市)

〔事故の概略〕

事故の現場の概略をFig. 8(A)に示す。平成2年5月、木曜日、晴。午前7時42分ごろ、Aさん(高1、男性)は、東武えそじま駅を下りて自転車に乗って宇都宮市内の高校に登校する途中、友人と2人で自転車を並べて話しながら、一時停止が義務づけられている交差点に入った。

友人は左から来た車に気づいて停まったが、Aさんは停まらず交差点を通りぬけようとしたところに、

Aさんが停まると思い進入してきたBさん(23歳、男性、会社員・営業)の貨物自動車の左前方が自転車の後方にぶつかり、事故が起き、Aさんは左足捻挫11日間を負った。

〔当事者への聞きとり〕

Aさんは、友だちと話しながら自転車を走らせていたために道を間違え、普段通る道とは違う道を走っていた。事故を起こした交差点には慣れていないという。また、Aさんの事故を起こした交差点近くには、たくさんの高校が集中しており、朝の自転車による通学ラッシュは相当ひどい状態である。この交差点もラッシュ時であるとたくさんの自転車が停まらず、そのままつきっていくところであるという。Aさんは、午前8時30分の授業開始時間に対して8時ちょうどごろ学校に着くように少し早目に登校を行っており、まだ高校生が集団をつかって自転車を走らせている時間帯ではなかった。Aさんは、「時間

的には余裕があったが、心の中にはゆとりがなかった。あのとき、交差点を渡れないと判断すべきであった」と反省している。また、この交差点はAさんの自転車に対しては一時停止となっているが、その標識は、高く見えにくい位置にある。

Bさんは、自宅を出て会社の荷物がある場所に取りに行き、その後、会社に向かう途中であった。会社には10時出勤と届け出ており、特に急いではいなかったとしているが、事故がなければ会社開始時刻の8時30分ごろに着けるかなと考えていたという。BさんはFig. 8 (B)に示すように、直進して宇都宮駅方面に右折しようとしていたが、直線方向が右折車で大渋滞していたので、手前の交差点で右折し近道を選択して事故を起こした。

〔考察〕

高校生のAさんが友だちと話しながら自転車で並走し、一時停止を怠ったことが主な原因と考えられるが、次の2つのことを考えてみたい。

1つは、この事故現場周辺には、市内の高校が集中しており、朝の登校時と夕方の下校時、自転車と人が道路にあふれ、交通が大渋滞する。またその渋滞した車の間を自転車や人が縫って横断し、さらに道路が大混雑するのが慢性的な現象となっている。そうした渋滞を避けようと、車は裏道に入る。そしておくれた時間を取り戻そうとする分だけ、安全がおろそかになる。この事故も、そうした一面をもっていることを指摘しておきたい。宇都宮市内の高校が林立するこの地域においては、時間帯を決めての自転車通学ゾーンの設置などが要望されるところである。

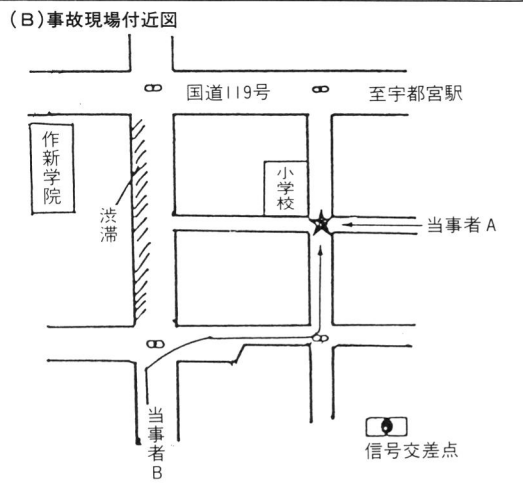
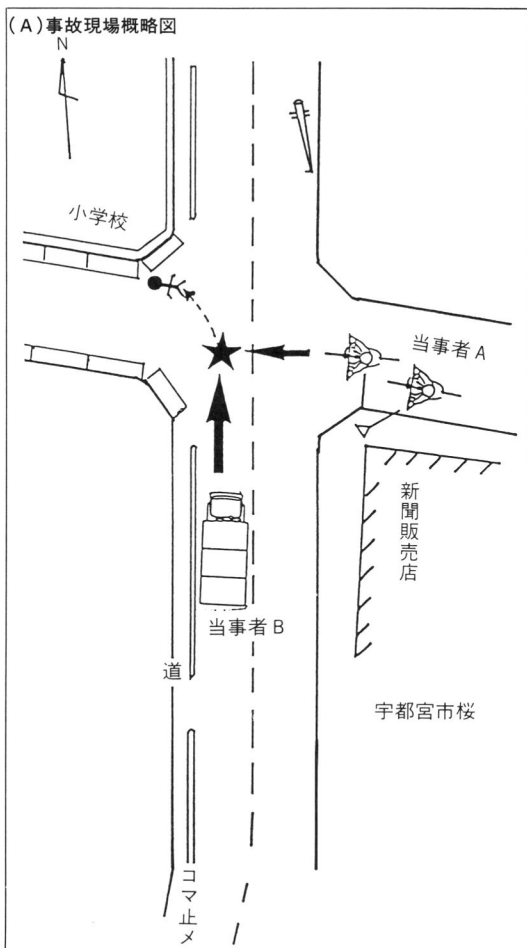


Fig. 8 高校生の自転車事故ケース 3

もう1つは、道路標識の工夫である。この交差点にある一時停止の標識は高い位置にあり、見えにくい。高校生は標識が見えても守らないと言ってしまうがそれまでであるが、これから交通社会を担っていく人たちであることは間違いなく、そのような人を実際の道路において教育していくためにも、高校生が自転車通学で多く利用する道路の標識類を再点検し、そして必ず守るようにしむけていくことが重要であると考えられる。このような標識類の点検を高校生自身が参加して行う機会を設けるならば、そのまま交通教育となるであろう。

4-4 歩行者・自転車専用道路から一時停止しないで一般道路に出たために起きた事故  
(宇都宮市)

〔事故の概要〕

事故現場の概略をFig. 9に示す。平成2年6月、土曜日、曇。午前8時20分ごろ、Aさん(高1、男性)は自宅から40分ほどかかる学校まで自転車で登校中、通称グリーン道路と呼ばれる歩行者・自転車専用道路から一時停止の標識のある一般道路に一時停止せずに出た。そこへ出勤中のBさん(43歳、男性、会社員、免許歴19年)の運転する乗用車が通りかかり、その車の左前部とAさんの自転車の後輪部がぶつかり、Aさんは顔面打撲3週間を負った。

〔当事者への聞きとり〕

Aさんは、入学当初はやや時間的にゆとりを持って自宅を出ていたが、学校にも慣れてきて、いつもぎりぎりに学校に着くような通学の仕方になって、当日も急がないと遅刻するかも知れないと思っていたという。前方50m先あたりに高校生の自転車の集団があり、その集団に追いつこうとしていた。このグリーン道路は、鉄道の引き込み線を廃止して道路に変えたもので、昔のたくさんの踏み切りがそのまま小さな交差点をたくさんつくっている。それらの交差点にはグリーン道路が優先になっているものもあるが、この交差点のように一般道路が優先になっているものもあり、後者の場合でも、朝、列をなして自転車を走らせている高校生は、一時停止をしていたら後ろから追突されてしまうので、一時停止なしで走って行くという。Aさんも、この交差点は停まらなくてもよいものと思っていたという。そしてAさんは、Bさんの車がくることに気づいていたが、停まってくれるものと思い、通り過ぎようとして衝突した。そのAさんは、事故後も、ときどき頭痛がするという後遺症に苦しんでいる。

Bさんも、毎朝出勤のためこの交差点を通過している。ここをいつもは8時10分~15分ぐらいに通過するのに、途中自宅から出ようとする車を待ったりして当日は8時17分ぐらいであった。しかし、仕事開始には間に合うので、特にあせりの気持ちはなかったという。その交差点を自転車の集団が通り過ぎて、もう来ないだろうと思って進んでいったら、いきなりAさんの自転車が目の前に飛び込んできたので、避けることはできなかったとしている。しかし、Bさん自身が最徐行していたり、あるいはAさんがゆっくり出てくれたりすれば避けようがあったと分析している。

〔考察〕

この事故は、Aさんが一時停止を怠ったことに主な原因があるが、いくつか考えさせられる点もある。

1つは、多くの高校生が普段、自転車通学に利用している道路の中に事故につながる問題点が潜んでいるということである。それは、つまり歩行者・自転車専用道路とこれと交差する道路との優先関係が交差点ごとにまちまちであること、さらにたくさんの高校生の自転車が小さな交差点で一時停止をたびたび繰り返して進まなければならないことは、大きな集団をなして急いで学校に向かっている高校生には現実的に守りにくいことであるということである。

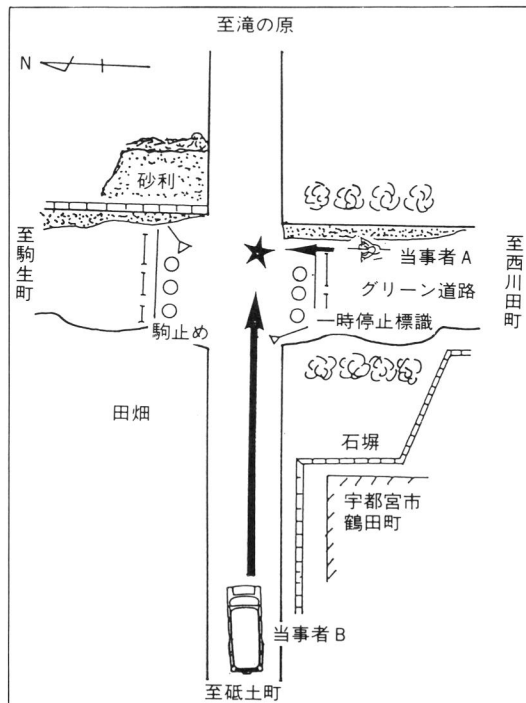


Fig. 9 高校生の自転車事故ケース4の事故現場概略図

少なくとも、この歩行者・自転車専用道路の交差点については、優先関係を見直すことも必要と考えられるし、他の多数の高校生が自転車通学する道路についても、交通の流れに従った規制のあり方を再点検する必要があるだろう。

もう1つは、他の事故でも同様であるが、この事故ケースのどの当事者も特に当日、急いではいなかったと証言しているにもかかわらず、心のどこかに「急ぎ」への志向があったと思える点である。この事故ケースの場合、Aさんは、普段と同じであっても、急がないと遅刻するかも知れないという気持ちをもってたと述べているし、Bさんも十分に仕事開始時間に間に合うとしながらも、普段よりやや遅れていたと述べているように、少なくとも心に十分なゆとりのある状態とは言えない。結果的には学校や仕事に遅刻しないですむかも知れないが、その過程のひとつひとつの場面では、ずいぶん心のゆとりをなくして自転車や車を走らせている。このような人たちが、ある時間、ある場所で偶然にも出会うと交通事故が発生する確率がかなり高くなると考えられる。早目の出発によって時間的余裕をもつこと、そしてその時間的余裕を心のゆとりに結びつけるような心の動かし方（安全のメンタル・スキル）を身につけることも強調されて然るべきであろう。

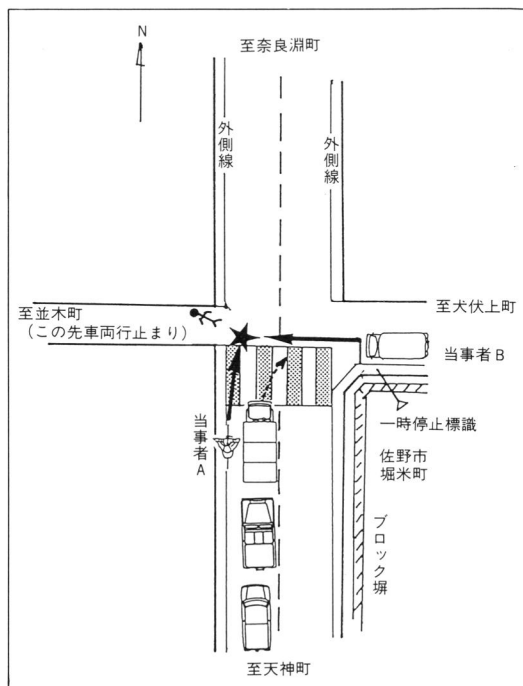


Fig. 10 高校生の自転車事故ケース5の事故現場概略図

#### 4-5 車の混雑している交差点に安全を確認しないで入って起きた事故（佐野市）

〔事故の概略〕

事故現場の概略をFig.10に示す。平成2年6月、月曜日、晴。午前8時15分ごろ、通学途中のAさん(高3、女性)は、自転車に乗って何台か車の停まっている左側を通って事故現場となった交差点に近づいてきた。先頭の車が右へ曲がろうとしていること、また右からのBさんの軽貨物自動車もわかったが、そのBさんの車は右折か左折かのどちらかで直進はないと思い、そのままのスピードで交差点に入った。Bさん(70歳、男性、免許歴30年)は、交差点を直進しようとしていたが、右折しようとしているホロつき2トントラックが進入の妨げとなっているBさんに前に進むように合図したので、それに従って直進したところ、ホロの陰で見えなかったAさんの自転車と衝突、Aさんは両腕部挫傷10日間を負った。

〔当事者への聞きとり〕

Aさんは、3年近く自転車で学校に通っている中で、Bさんの車のようにその交差点を直進してくる車に出会ったのは初めてのことで、車が絶対に直進してこないとの確信をもって走っていたことは失敗であったという。自分の方の信号が青なので、いっそう安心して走ってしまったとのこと。また自転車に乗っていると停まるのは面倒くさく、一度停まってからまた走り出すのが大変で停まらなかったと述べている。

Bさんは、70歳なので高齢者事故ケースの方に含めてもよいが、病院勤務(ボイラー関係)と田畑の仕事の両方をこなす元気で、視力も落ちておらず、まだまだ元気で働くつもりで、車も80歳まで運転する気持ちでいるとのこと。当日も朝6時前に起床し、畑に出て仕事をしてから、病院へ行く途中であった。右折しようとしている車の後にも何台か車が待ち、その右折車が「出なさい」と合図をしたので、そちらに注意が向き、その車の陰にまで注意が行きとどかなかったという。今度の事故により、左右を確認することの重要性が本当によくわかったと語ると同時に、スピードを出して交差点をつっぱして走る高校生も問題なので、学校で自転車教育をしっかりとやってほしいと述べていた。

〔考察〕

この事故は、サンキュー事故のケースにあたると言えるが、高校生の安全に関するメンタル・スキルの点で考えさせられる。それは、たとえ信号が青と

はいえ、交差点の中で2台の車が立ち往生しているのを目撃したのであるから、何らかの危険予測を行うことが必要ではなかったかということである。信号や標識に従ってさえいけば、安全が保障されるという考え方から、たとえ信号が青でも、また、たとえ相手が一時停止しなければならなくても、もしかすると危険が生じるかも知れないという危険予測をしながら走行するという、安全に対する自己責任の考え方をもつように変わっていかなければならない。後者のような主体的な交通安全の考え方を生涯教育、とりわけ高校生の交通教育の中で指導することの重要性を強調したい。

## 5. まとめ

以上の高齢者事故5ケース、高校生の自転車事故5ケースの検討を通して、次のようなことが考察される。

まず、高齢者事故、高校生の自転車事故に共通して言えることは、交通量の増大、交通の過密化などの交通環境の急速な変化に対して、高齢者および高校生が適切な対応をすることができていないということである。このことの大きな要因として、2つのことが考えられる。

1つは、道路およびそれにかかわる施設や法規などの道路環境や、他者の交通行動などの交通状況に関する要因である。高齢者や高校生の交通心理や運転行動を考慮していない道路環境や交通状況のもと

で事故が発生している。高齢者および高校生の交通行動に関する調査・研究を押し進めるとともに、それらにより得られる知見をもとにした道路環境のきめ細かな改善が求められていると言えよう。

もう1つは、高齢者や高校生の年齢的特質に関する要因である。高齢者は、加齢にともなう身体的・認知的能力の低下に本人自身が気がつきにくいこと（あるいは認めようとしないこと）、また、たとえ低下がわかったとしても実際の交通場面でそれをどのようにフォローしたらよいかの知識やスキルがないことが事故の要因としてあげられよう。他方、年齢的に社会からの規制に反発する傾向を基本的にもつ高校生は、普段、学校の登校時に集団をなして自転車を走行することにより、交通のルールやモラルを学習するどころか、むしろそれらを無視する傾向をいちだんと強く形成していることが問題とされよう。集団をつくって自転車を走行しているときは、他の交通参加者が注意してくれるので事故が起りにくいのが、高校生が単独でルールを守らないで走行しているときに事故がたくさん生じている。高齢者および高校生に対する実のある交通教育が地域や学校で求められていると言えよう。

## 参考文献

- 1) (財)国際交通安全学会『栃木県における高齢者の事故及び高校生の自転車通学問題等に関する調査研究』報告書、平成2年12月