

SJ Interview

SJ インタビュー 特別編

なぜ長野県は「信号機のない横断歩道」の一時停止率が全国で最も高いのか？

2016年の調査開始以来、一時停止率が全国で最も高い長野県

(一社)日本自動車連盟(JAF)は2016年から毎年、全国47都道府県で「信号機のない横断歩道実態調査」を実施している。

この実態調査の前に行われたJAFによる「交通マナーに関するアンケート調査」(2016年6月)では、「信号機のない横断歩道で歩行者が渡ろうとしているのに一時停止しないクルマが多い」と思う人が86.2%、「とても思う」が43.7%、「やや思う」が42.5%に達し、このような場面で一時停止しないクルマが多い傾向がみられることがわかった。この実態を把握するため、JAFは信号機のない横断歩道に着目し、クルマの一時停止率の向上を図ることを目的に実態調査を開始したのである。

調査概要は下表の通り。各都道府県2カ所ずつの調査場所は非公表となっているが、調査開始以来、同じ場所で実施しているという。横断する歩行者はJAF職員。調査回数は1カ所50回、合計100回横断することになる。横断歩道の立ち位置や横断しようとするタイミングは統一されている。

この「信号機のない横断歩道実態調査」において毎年、都道府県別の一時停止率で全国1位となっているのが長野県。2016年の最初の調査では、長野県のみ6カ所で確認のための追加調査が実施されている。この追加調査による結果と比較しても、長野県の全国1位は変わらなかった。

2019年の調査では長野県は68.6%と過去最高を記録。全国平均は17.1%であること

から、長野県の一時的停止率がいかに高いかわかる。

歩行者保護に関するルールを正しく理解してもらおう

長野県ではドライバーの歩行者保護の意識を高めるため、どのような対策を実施してきたのか、長野県警察本部交通部企画課交通安全対策室長 三浦仁士さんにうかがった。

「ドライバーには運転免許更新時の講習や各警察署が企業・団体にアウトリーチを行う講習などの機会を通じて、信号機のない横断歩道での歩行者保護について教育しています。道路交通法では、横断歩道に接近する場合、その直前で停止できるような速度で進行しなければならないと規定されている。この義務が除外されるのは、横断しようとする歩行者等がないことが明らかな場合だけ。つまり、歩行者等がないことを確認できるまでは停止できるような速度にまで減速する必要がある。ドライバーなら誰もが知っているはずの歩行者保護に関するルールだが、これを正しく理解してもらうことが重要だと三浦さんはいう。また、同県警では歩行者妨害の取締りを強化している。2019年の取締り件数は3264件で2015年と比べ倍以上になっている(下のグラフ参照)。

3割以上のドライバーが止まっていないことが問題

これまでのJAFの調査結果をどのように受け止めているか、三浦さんに聞いてみると、



信号機のない横断歩道の手前で一時停止して、歩行者に道を譲るクルマ(長野市内)



長野県警察本部交通部企画課交通安全対策室長 三浦仁士さん

「取り組みの継続によって、横断歩道を渡っている人や渡ろうとする人がいたら、絶対に止まらなければいけないことが浸透しつつあると感じます。その一方、裏を返せば3割以上のドライバーは横断歩道を渡ろうとする人がいるにもかかわらず止まっていないということです。私たち警察としては、こちらのほうを重く受け止めています。横断歩道は歩行者の聖域といっても過言ではありません。しかし、実際に横断歩道で事故は起きています。ドライバーに歩行者保護を徹底してもら



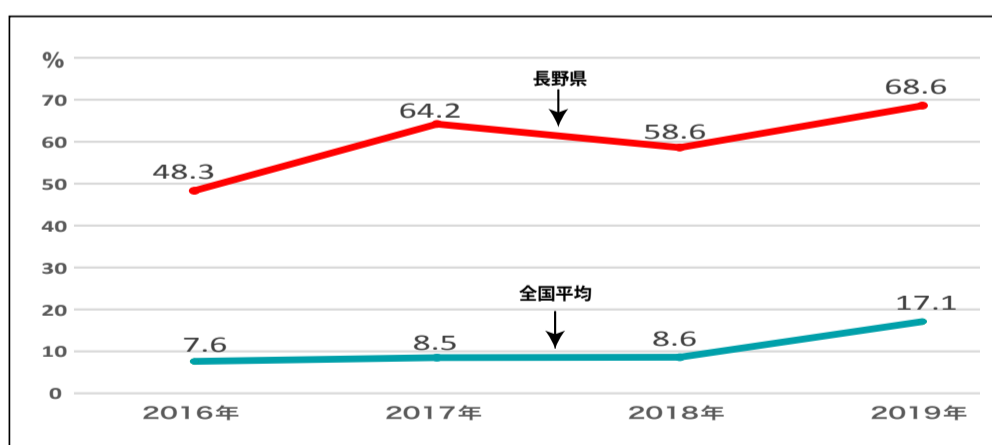
長野県が独自に開発した外周発光装置付き横断歩道標識

えるよう、より一層啓発活動に取り組んでいこうと思います」という答えが返ってきた。歩行者保護の意識向上を図るための教育や取締りに加えて、長野県警では交通安全施設の整備にも力を入れている。独自で外周発光装置付き横断歩道標識(写真参照)を開発したのである。これは横断歩道標識の外周部に小型LEDを配置し、夜間にそれらを点滅させることで、ドライバーに横断歩道の存在を注意喚起するためのもの。県内に845本設置されている(2018年度末時点)。

● 2019年の調査概要

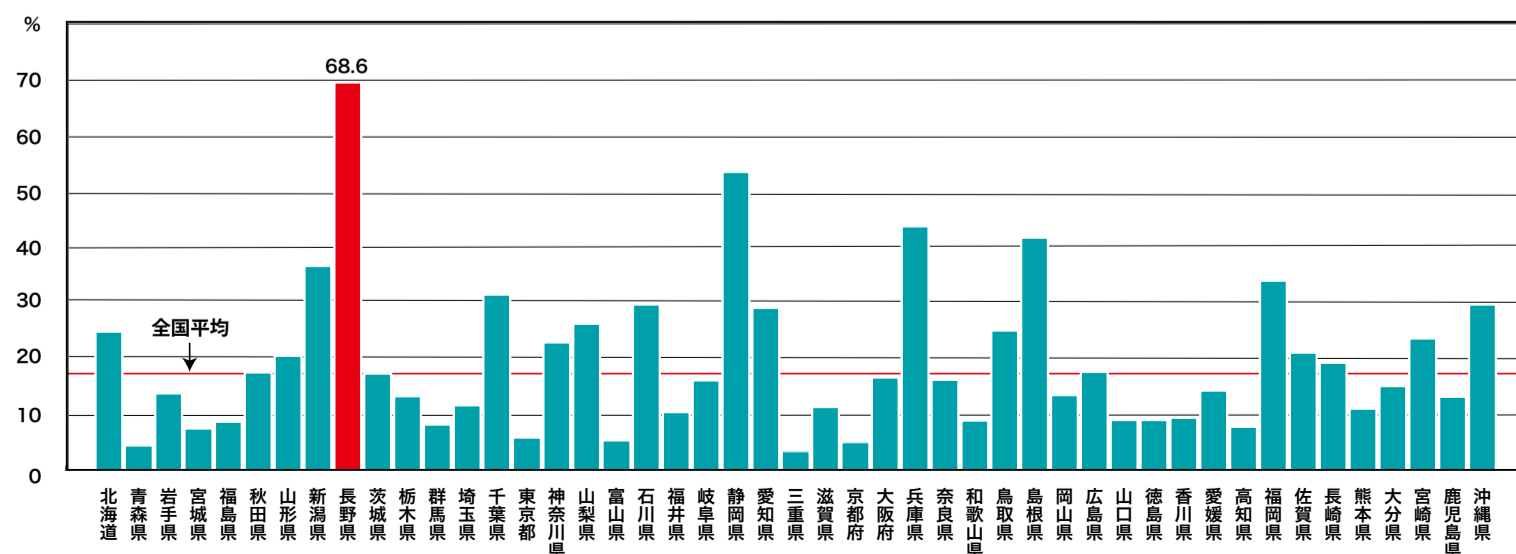
調査期間	2019年8月15日～8月29日のうち、月曜日から金曜日の平日のみ
調査時間	上記期間のうち10時～16時の間
調査場所	各都道府県2カ所ずつ(全国合計94カ所)の信号機が設置されていない横断歩道 ※センターラインのある片側1車線道路で、原則として、調査場所の前後5m以内に 十字路および丁字路交差点がない箇所、道路幅員が片側2.75～3.5m、交通量が 3～8台/分(目安)とし、制限速度が40～60km/h程度の箇所 ※詳細の調査場所は非公表
調査対象	上記の横断歩道を通過する車両 ※横断歩行者側の車線を走行する自家用自動車、自家用トラック(白ナンバー)
調査台数	全国合計 9,730台
天候条件	小雨を含む雨天時以外に実施

● 信号機のない横断歩道におけるクルマの一時停止率(2016～2019年)

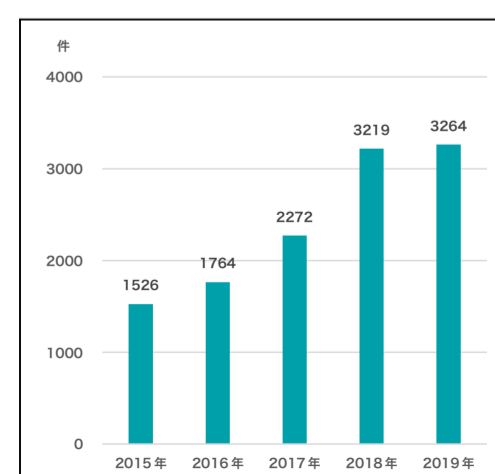


出典: JAF ホームページ

● 都道府県別の一時停止率(2019年) 出典: JAF ホームページ



● 長野県の歩行者妨害・取締り件数(2015～2019年)



出典: 長野県警察本部ホームページ

また、歩車分離式信号の整備率（県内すべての信号機に占める歩車分離式信号の割合）は12.2%（2018年度末時点）で全国1位だ。横断歩道での事故をなくしたいという長野県警の強い意思が垣間見える。

長野県の一時停止率が高い要因の一つとして、三浦さんは小学生のある行動を挙げる。それは、横断歩道で止まってくれたクルマのドライバーへの挨拶。長野県内ではよく目にする光景だという。

「横断歩道を渡り終えた小学生が、振り返ってお辞儀をしてくれるのです。本来、ドライバー側に道を譲る義務があるため、歩行者がお礼をする必要はありませんが、学校や地域などで習慣となっているのではないのでしょうか。このような習慣は、子どもたちが成長していく中で歩行者保護の意識を醸成させる効果はあると思います。自分が運転免許を取ってドライバーとなった時、横断歩道を渡ろうとする人がいたら、止まらなければいけないと強く感じるはずです」。

子どもたちへの交通安全教育で特別なことはあるのか？

次に話をうかがったのは、(一財)長野県交通安全教育支援センターの指導員の皆さん。同センターは県民の交通安全意識の向上を図ることを目的に、県内を4方面(北信、東信、南信、中信)に分け、幼児とその保護者、小中学生、高校生、高齢者へ無償で出前型交通安全教育活動を推進。「歩行者と運転者 目と目で交わす 思いやり」というスローガンのもと、ドライバーとアイコンタクトでコミュニケーションをとることを基本に指導している。

「信号機のない横断歩道で歩行者保護のために一時停止しているクルマを追い越していったクルマが渡っている人をはねてしまう事故も起きています。だから、できるだけ信号機のある横断歩道を渡るように指導しているのですが、横断歩道上での事故はなくなりません。歩行者側も横断歩道だからと油断せず、横断中も安全確認をする必要があります」。

特に幼児や小学校低学年に対し、どのような指導を行っているか聞いた。

「幼児段階では交通行動の基本となる『とまる』『みる』『まつ』を繰り返し教えています。小学生は一人で歩く機会が多くなることから、自分の目で確認し、安全だと判断してから行動する、つまり自分自身がみて考えることを身につけてもらえるようにしています。さらに、『なぜ、そうすることが安全なのか』理由まで解説します。例えば、横

断中、道路中央に近づいたら左側に注意する必要があるのは、横断前にクルマが来ていないのを確認した時から状況が変わっていたり、ドライバーが渡っている歩行者を見落とす場合があるからと伝えます」。

しかし、交通安全教室で、横断歩道で止まってくれたクルマのドライバーに挨拶することを強調してはいないという。

「寸劇をやっている時、クルマが止まってくれる場面があると、クルマ役の指導員に向かって『ありがとう』と声をかけることはあります。ただ、これは子どもたちにやってほしいと意図しているわけではありません。保育園では園外を散歩する際、横断歩道でクルマが止まったら、先生がお礼をしていますから、日々このような姿を見ることによって、子どもたちが自然とまねをするのかもしれない」。

横断歩道でクルマが止まるのは当たり前のこと

同センターは長野県、長野県教育委員会、長野県警察の後援を受け、児童の自主的な交通安全意識を向上させることを目的に、「僕たち・私たちの交通安全宣言」として県内の小学生から標語を募集している。標語は児童自らが守るべき具体的な交通マナー・ルールを表現したもの。応募があった標語の中で優秀な作品は交通安全宣言ポスターに採用され、ポスターは長野県内の全小学校で掲示される。

募集を開始した初年度(2017年度)、優秀賞に選ばれた標語の一つが「止まってくれた運転手さんにあいさつ」。この標語からも、長野県内の小学生が横断歩道で止まってくれたドライバーに挨拶する習慣が定着していることがうかがえる。

「クルマを運転していて、横断歩道の手前で一時停止すると、小学生の場合は頭を下げてくれます。自転車に乗っている中学生や高校生も道を譲ると、挨拶してくれることがあります。これはすごくうれしいので、自分が歩行者になった時、止まってくれたクルマにお礼の気持ちを伝えようと思うようになります。歩行者にとってクルマが止まることは当然のことですが、止まってくれたことに対して、自然に感謝の気持ちを示す人は多いのではないのでしょうか」。

JAFの調査結果については「私たちが普通に歩いていて横断歩道を渡ろうとする時、クルマはだいたい止まってくれます。これが当たり前だと感じていたので、他の都道府県とこんなに差があることに驚きました。ただし、高齢者向けの交通安全教室に行く



長野県交通安全教育支援センターによる交通安全教室。「歩行者と運転者 目と目で交わす 思いやり」をスローガンに、子どもたちにドライバーとアイコンタクトでコミュニケーションをとることを指導している

と、『横断歩道を渡ろうとしているのに、クルマが止まってくれない』という話も聞きますし、実際に横断歩道で事故が起きているわけですから、現実をよくみていくことは大切だと思っています。この調査結果が発表されるようになってから、当センターに『何か特別なことをしているんですか?』という問い合わせが増えました。でも、特別なことは思い当たらないのです」と、3人は口を揃える。

子どもたちのドライバーへの挨拶はあくまでも要因の一つで、長野県の一時的停止率が高い理由のすべてではないという。

「生真面目といわれる県民性なのでルールを守るという意識が強かったり、警察による取締りの影響もあるのではないのでしょうか。また、一時停止しない理由に『止まった時に後続車から追突されそうになる』ということがあります。しかし、県内で普段、運転していて、車間距離を詰めて走っているクルマが少ないように感じますから、追突される危険を気にせず止まれる環境も要因の一つなのかもしれません」。

上級生から下級生に受け継がれる伝統

2017年度の交通安全宣言ポスターに採用された「止まってくれた運転手さんにあいさつ」という標語は、飯山市立秋津小学校の5年生(当時)の作品だ。秋津小学校では、標語のようにドライバーへの挨拶が伝統となっている。同校校長 三井康幸さんに話をうかがった。

「交通安全教室や日々の学校生活の中で、私たち教職員が子どもたちに『クルマが止まってくれたら、ドライバーに頭を下げて挨拶しましょう』と繰り返し指導しているわけではありません。上級生の姿にならって下級生も自然にやるようになり、それが脈々と受け継がれているのです。また、温かく見守っていただける地域の方々のおかげも

あると思います。結果として子どもたちに浸透し、当たり前となる行為となりました。残念ながら、いつ、どのような形で始まったかはわかりません。

この習慣は長い年月をかけて、根づいていったものようだ。同校のような小学校は長野県内の各地に存在すると思われ、他の小学校でも、周囲から押し付けられてやっているのではなく、子どもたちが自発的に実行し、習慣化していると推測できる。

ドライバーが止まらないとコミュニケーションは生まれにくい

長野県では、信号機のない横断歩道でドライバーと歩行者がお互いにコミュニケーションをとるシーンが多いのではないかと考えられる。特に、感謝の気持ちを示す子どもたちの姿を目にしたドライバーがその後「横断歩道を渡ろうとする人がいたら、必ず止まってあげよう」という気持ちになる好循環を生み出していることは想像に難くない。

JAFの「信号機のない横断歩道に関するアンケート調査」(2017年6月)によれば、ドライバーが「信号機のない横断歩道」で一時的停止しない(できない)理由で考えられることとして最も比率が高かったのは「自車が停止しても対向車が停止せず危ないから」(44.9%)。続いて「後続から車が来ておらず、自車が通り過ぎれば歩行者は渡れると思うから」(41.1%)、「横断歩道に歩行者がいても渡るかどうかわからないから」(38.4%)、「一時停止した際に後続車から追突されそうになる(追突されたことがある)から」(33.5%)。

いずれもドライバー本位の理由である。まずドライバーが止まらなければ、長野県のような歩行者とのコミュニケーションが生まれることはない。信号機のない横断歩道ではドライバーが止まって、歩行者に思いやりの気持ちを示すことから始めたい。



(一財)長野県交通安全教育支援センター(左から)宮澤まゆみさん、原愛さん、内堀由美さん