

SJ Interview

SJ インタビュー

歩行者優先の意識を日本に定着させるため トラフィックヒエラルキーの確立をめざす

人間工学を専門とする加藤さんは、ヒトと機械との適切な関係を構築することで、日常生活における安全性、快適性、効率性の向上をめざすための研究に取り組み、交通安全もテーマの一つとしている。

2016年に（一社）日本自動車連盟（JAF）が発表した信号機のない横断歩道での歩行者横断時におけるクルマの一時停止状況の調査で、歩行者が渡ろうとしている場面で一時停止したクルマは7.6%という結果が出た（2019年の調査では17.1%）。このような状況を改善したいと、加藤さんは交通弱者優先について継続的に研究している。

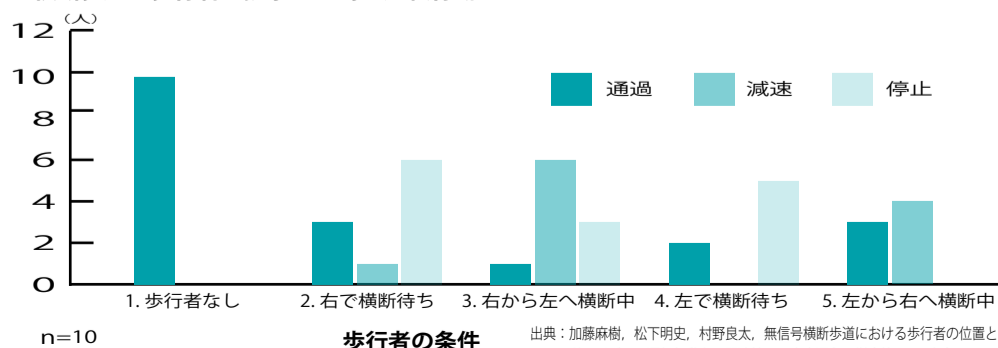
道路交通法第38条では、横断歩道における歩行者優先が規定されており、横断歩道に歩行者がいる時、車両は停止して道を譲らなければならない。違反すると、歩行者妨害として基礎点数2点の行政処分と反則金が課せられるのだが、こうした規制は残念ながら十分に機能しているとはいえないと指摘する。

「以前、海外の自転車事情や生活道路について調査するため、諸外国を訪問しました。国によって状況は異なるものの、欧米の先進諸国では横断歩道における歩行者優先については顕著に実践されています。こうした国の方々が日本を訪れた時、自国の慣習を実践して無頓着に道路を横断すると、多くのドライバーと衝突する危険性を抱えることとなります。訪日する外国人は今後も増えていくことが予想されますから、日本でもドライバーに歩行者優先の意識を定着させる必要があるのです」。

歩行者の挙動とドライバーの 運転行動との関連性

加藤さんは横断歩道上の歩行者の挙動とドライバーの運転行動との関連性に着目。シミュレーターを使って、一般のドライバーに指定したコースを走行してもらい、途中にある信号機のない横断歩道に歩行者を登場させ、どのような行動をとるか観察したのである。あらかじめドライバーには歩行者優先のルールを確認。横断歩道は見通しの良い直線道路上にあり、歩行者は横断歩道の右側または左側で渡るのを待っているか、右側または左側から横断する状態とした。「横断歩道の近くに歩行者を見つけると、明らかに挙動に変化が生じます。歩行者が横断の機会をうかがっている時は一時停止する割合が高くなります。しかし、右側から横断してくる時は減速して歩行者の通過

●横断歩道に歩行者を提示した時の運転行動



をやり過ぎる場合が多くなるのです。できるだけ止まらずに行きたいという心理がはたらくのでしょうか。ドライバーは歩行者を認知していると推測されることから、優先性に実効性を持たせることができればクルマを一時停止させられる可能性は高くなると思われれます」。

今年度は横断歩道を見通しの悪い場所に設定したり、天候を夜間にするなど条件を変え、ドライバーの視線移動も含めた詳細なデータを収集し、分析を進めているところだという。

先進諸国で歩行者優先の 意識が浸透している背景

欧米の先進諸国と日本で、歩行者優先に対する意識に差が出る要因の一つとして、加藤さんは交通安全教育をあげる。「例えば、ドイツは3歳から交通安全教育が始まります。その基本となっているのは、交差点を一つの社会とみなす考え方です。道路、信号機、横断歩道で囲まれた小さな社会はトラックやバス、乗用車、自転車、歩行者など老若男女で構成されています。安全な交差点の条件は、ルールやマナーといった社会的コンセンサスにより保たれる秩序です。この秩序を乱すと事故につながり、小さな社会は壊れてしまいます。社会を乱さないように円滑に動かす、これが交通安全であることを3歳から継続して教えています。また、デンマークの交通安全教育の基本は『責任』です。2歳から『まず自分に対する責任を持ちなさい。そして、他人に対する責任を持ちなさい』と教えています。ドイツもデンマークも、小学校の先生が自転車の教習課程に従って低学年から乗り方と交通ルールを指導しています。自転車を題材に交通ルールを学んでいくので、運転者としての歩行者優先の意識が育まれ、そのマインドがドライバーやライダーになった時にも受け継がれるのだと思います」。

「階級」という表現で 交通弱者優先の考え方を示す

日本において歩行者優先の意識を定着させるため、加藤さんが提案するのは混合交通におけるトラフィックヒエラルキーの確立だ。「混合交通において物理的な強弱関係がそのまま行使されると、交通弱者が道路を利用するのは困難となります。自転車やクルマに対して歩行者が、またはクルマに対して自転車が交通社会の中で対等の位置に立つには、一定の優先性を持たせる必要があります。さら



早稲田大学 人間科学学術院 教授 加藤麻樹 さん

に、道路交通法に実効性を持たせるためには強弱関係を解消するほどの強い影響力が求められます。そこで交通社会上の通念として、『優先』ではなく『階級』と表現することによって弱者優先の考え方を示し、これまで曖昧だった関係を明確化しようというのがトラフィックヒエラルキーです。

トラフィックヒエラルキーは文字通り、交通における階級制度である。階級のうち歩行者が最も高い地位を占め、2番目に自転車が続く。これらは低速かつ身体が露出した交通で物理的には極めて弱いため、最も地位を高くすることで他の交通を従える。

3番目はバスや路面電車などの公共交通。バスや路面電車は一度に多くの人を運ぶインフラであり、誰でも利用できる交通機関なのでエンジンがついた交通では最上位となる。4番目はタクシーやトラックなど商業目的の交通。タクシーは複数の人を運ぶ機能を有し、トラックは物流により経済を支える点で社会的な公共性を持つと考える。

最下層に位置づけられるのが個人的に利用されるクルマで、複数利用か単身利用で2つの階級に分かれる。例えば、クルマ1台に複数の人が乗車すれば一度に移動する人数は増えるので、道路または駐車場でクルマが占める面積に対する運搬効率が上がり、交通渋滞や駐車場不足といった課題解決にも寄与する。

「4人で1台に乗車していた人たちが各々のクルマで移動すると、道路と駐車場で占有する面積が4倍に増えるので効率が極端に下がります。複数名乗車を推奨する例が、アメリカのカープールレーンです。追い越し車線の最も左側（日本に置き換えると最も右側）をカープールレーンとして、複数名乗車しているクルマが優先的に走れるようになっています」。

人々の意識が劇的に変わる チャンスは必ず来る

トラフィックヒエラルキーという混合交通における階級づけは強弱関係、公共性、効率性を考慮した合理的な考え方といえる。これを多くの人に理解してもらうことが歩行者優先の意識を日本に定着させることにつながると、加藤さんは講演や研究発表の場でトラフィックヒエラルキーを周知するための活動を続けている。

「ドライバーだけでなく、歩行者側の意識を変えていくことも重要です。今の日本では、歩行者がクルマ優先であることを甘受してしまっています。クルマが横断歩道の手前で一時停止して道を譲っても、立ち止まったままクルマを先に行かせようとする歩行者も少なくありません。慣習として定着している行動を変化させるのは難しいと考えられるが、加藤さんは歩行者優先に対する人々の意識は「善意」によって大きく変わるチャンスが必ず来ると信じている。

「社会的な常識やマナーは、その時代によって変わることがあります。例えば、エスカレーターで片側を空けるという慣習。本来、エスカレーターは立ち止まって乗るものですが、『先を急ぐ人のために道を譲ろう』という善意によって、片側を空けることが常識化したものだと考えられます。また、喫煙者のマナーも昔に比べて良くなりました。公共の場所で分煙化が進んでいる根底には『タバコが嫌いな人に迷惑をかけるのはやめよう』という喫煙者の善意があると思います。このような善意が多くのドライバーの中に生まれれば、歩行者に道を譲ることが社会的な常識になるはずですよ」。

