

歩行時の安全再考

志村 泰元 陸自75

信号待ちをしていた園児の集団へ制

御を失った車が突っ込む事故があった。高齢者が、青信号の横断歩道を横断中の母子をその自転車車がバラバラになる勢いで撥ね飛ばす事故もあった。大型車の「巻き込み事故」がしばしばある。平成6年夏、私も信号を見落とした車に撥ねられたことがある。歩道特に横断歩道は、実は極めて危険な場所なのである。

横断に際し「信号を確かめて」「左右を確かめて」「手を挙げて」を否定しない。「黄色い帽子」「黄色いランドセルカバー」「横断旗」を不要とは言わない。しかしこれらを見視または見落とす車（運転者、以下同じ）、アクセル・ブレーキ踏み違い車、暴走車、整備不良車、事故巻き添え車、貨物縛着不良車などには効果がない。青信号であれ、横断歩道の「真ん中」であれ、危険がないかを「継続的に」「自分で」確認し、危険が接近したらどうするかをイメージしながら、可能な限り速やかに渡る。これしかない。

私は平素から用心深いつもりだった

が事故に遭った後は特に「キョロキョロ・速く」を実践している。周囲の人々や離れて住む家族にもそのように教えている。実際、交差点の横断歩道で後ろから突っ込んで来た右折車を間一髪やり過ぎたことがある。この車、対向車の隙間を狙い横断歩道の間はアタマになくて右折したに違いない。

信号を待つ間のあの高い集中力、注意力、警戒心は「青」になった瞬間に多くの人で「ゼロ」になる。スマホ注視は論外として、多くは目線が水平以下、話しながらの人あり、電話しながらの人あり、甚だしい子供は後ろ向き歩行だ。

最近、TVで、信号待ち中に狙いをつけて横断歩道に入った瞬間に「仕事」をしたスリの監視カメラ映像を観た。スリは注意力の変化に見事に付け入ったのである。スリはさておき、横断時の前半は主として右を、後半は主として左を注意するのが原則ではないか。

信号がない横断歩道。多くの人は「今」と判断すると小走りに横断歩道へ降りる。が、降りた直後から普通の歩行で周囲への警戒皆無、しかも横断の後半、あと数歩となると歩行速度が明らかに落ちる。「歩行者優先」と言えばそれまでだが「人間の性」か。初級幹部時代、交通安全標語に「美人ほどさつさと渡る横断歩道」を出したがボツになった。そればかりか人事担

当科長に呼ばれ「幹部がこういう不真面目なものを出しちゃいかん」と叱られた。私は実態を捉えた傑作だと思ったのだが。

「通学路当番」の親達が横断歩道で子供達を見守り誘導している。表現不適切を承知で書けば「カルガモ一家の引越し誘導」「家畜群の追い込み」「流しソーメン」である。子供達だけを、つまり内側を見ていて周囲への警戒は皆無、先に書いたような「危ない車」の接近があっても誰にも分らない。アクセル・ブレーキ踏み違い車などが来たら「全滅」だ。

見守り誘導の手法は道路工事現場の誘導員にある。この人達は工事をしてる人達を見てはいない。車が接近する方や車を見て柔軟に対応している。このことは川崎で起きた通学バス停で大人一人を含む多数が殺傷されたような事案の防止にもヒントになると思う。子供達が横断歩道からはみ出したふざけ合ったりさせないのは疑いの領域で交通安全以前の問題。現場では横断前に注意喚起するのが大事だ。デートの心得ではガールフレンドと歩く時は車道側を歩けと。子連れの場合も同じ。なおかつ、子供の方を見ながらではなく周囲を警戒しながら、そして車道ギリギリではなくなるべく歩道の奥を歩くのである。信号待ちをしている時、車道との段差に足先を半分

出しているなど自殺行為だ。なるべく奥で待つ方が確率的には安全だ。

歩行中の安全保持は「防衛」そのもので「防衛の要則」のほぼ全てを適用できる。一例を挙げれば、歩行者保護のための「各種車止め」、あれは「組織的障害」であり、その後方にいる歩行者は「地形を利用」しているのである。

最後に私の事故体験のこと。青山霊園近くの片側3車線道。信号が変わり歩道側2車線の車は逐次停止、前の人2、3メートル後をつけて渡り始めたら中央車線を某大病院の女医さんが運転する高級外車が突っ込んで来た。助手席の人と話している信号にも周囲の車の動きにも気付かなかつたと言っていた。私は車に対して咄嗟に相撲の諸手突きか跳び箱のような動作をしたらしく、赤坂署の調べでは跳ね上げられて4メートルほど飛んだとのことだった。骨折も頭部打撲も勤めを休むほどの外傷もなかったし、慰謝料稼ぎをする気もなかったが、症状固定までに約8カ月かかった。ボンネットには諸手突き(?)の跡たる凹みが肩幅で残っていたそうである。

8月号柴田氏の「高齢者ドライバーについて」を拝読して思った。歩行者の場合、相手に責任ある場面でも事故に至るのを自ら防ぎ自らを守るように注意力の塊でありたい。