

15

薄暮・夜間の交通死者数削減に向けた 道路照明の明暗が起因した交通事故の分析



自動車安全研究部

※加藤 洋子

阿部 晃大

関根 道昭

はじめに

警察庁の報告¹⁾

- 17～19時台（薄暮時間帯）に交通死亡事故が多く発生
- 薄暮・夜間の死亡事故は「**自動車対歩行者**」の割合が高い
- 前照灯上向き点灯（ハイビーム）により衝突を回避できた可能性が高い事故は **56%**

上向き点灯が必要な暗い道路でも下向き点灯のまま走行、歩行者の発見が遅れ事故に至っている可能性がある

薄暮・夜間時間帯における交通事故の実情の理解・予防策の検討が必要

道路照明が不十分あるいは不均一な環境で生じた交通事故の発生状況を調査

調査方法

- 交通事故総合分析センター(ITARDA)「交通事故マクロ統計データベース」を使用
- 過去10年間の四輪車ドライバーが起こした事故で、**環境的要因「道路照明の明暗のため発見が遅れた」²⁾**に該当する事故を抽出

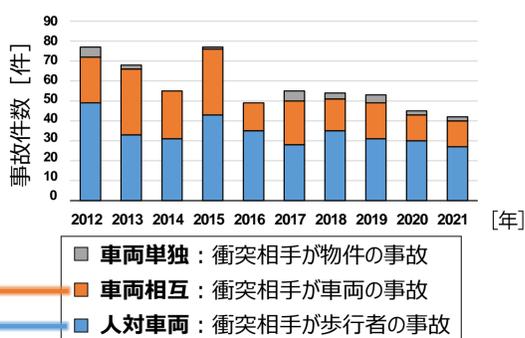
環境的要因：

道路不良箇所や施設不備、その他交通環境の障害が事故発生の要因と考えられるもの。環境的な要因が**発見の遅れや判断の誤り等の人的要因**を誘発したものを含む。

- 発生状況（衝突相手の種別・人身損傷程度・発生場所・時間帯・前照灯の点灯状況 etc.）**をクロス集計

集計結果 「道路照明の明暗のため発見が遅れた」に該当する事故の件数と内訳

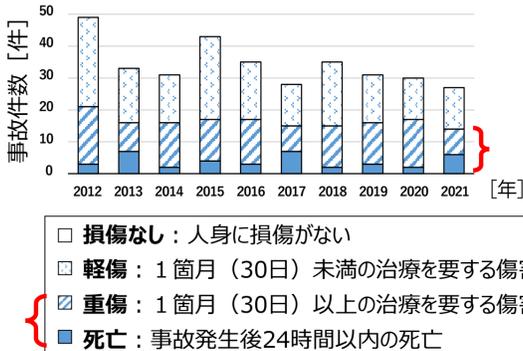
● 事故類型別 年次推移



- 事故件数は減少傾向であるが鈍化
- 人対車両の占める割合が高い

人対車両の事故

● 歩行者の人身損傷程度別 年次推移



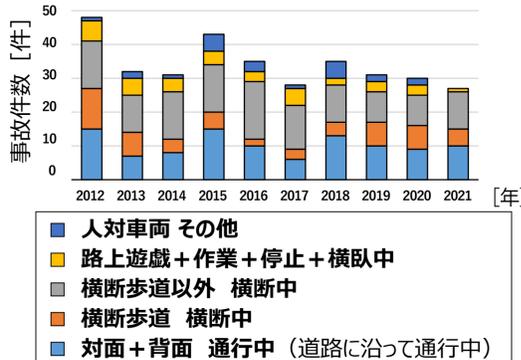
- 人対車両事故の半数程度が死亡・重傷 ⇒ この種の事故は死亡重傷事故に至りやすい

● 地形・時間帯別 年次推移



- 市街地は非市街地よりも事故件数が多い
- 市街地は非市街地よりも道路照明が多く明るいですが、交通参加者が多いため事故が多く発生か
- 市街地・非市街地どちらも暮れと夜間の時間帯の割合が高い

● 詳細事故類型別 年次推移



- 「横断歩道以外横断中」, 「対面+背面通行中」の事故が多い

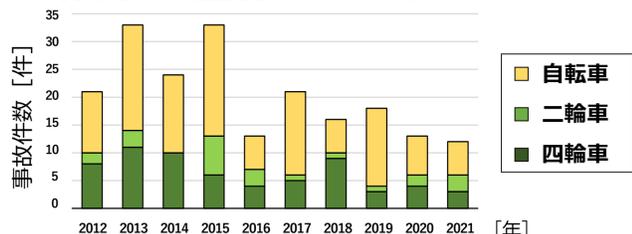
● ライト(前照灯)の点灯状況 年次推移



- 事故を起こした車両の殆どは下向き点灯(ロービーム)

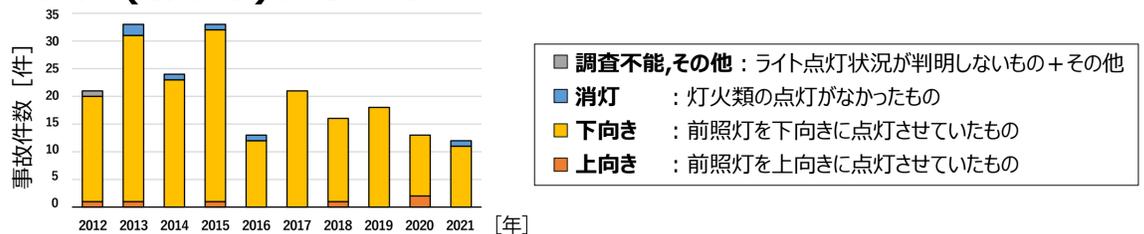
車両相互の事故

● 詳細事故類型別 年次推移



- 半数程度が自転車

● ライト(前照灯)点灯状況 年次推移



- 人対車両と同様に事故を起こした車両の殆どは下向き点灯(ロービーム)

まとめ

市街地+ロービームにより、路上を横断・通行する歩行者・自転車の発見が遅れ事故に至っている可能性がある
薄暮・夜間の歩行者・自転車に気づきやすくする対策（前照灯の上向き点灯、十分な道路照明の確保 など）や
暗い環境でも歩行者・自転車に対して適切に作動する衝突被害軽減ブレーキの開発や普及が求められる

【参考文献】 1) 警察庁：ハイビームの上手な活用で夜間の歩行者事故防止, <https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/highbeam.html>

2) 交通事故総合分析センター：交通事故統計用語解説集, <https://www.itarda.or.jp/service/term>