

目的 交通事故の中で死亡事故の過半数は夜間に発生する¹⁾²⁾。しかも、原因の中に歩行者の視認性の悪さがあっても調書に載っていない³⁾⁴⁾。そこで、道路歩行者の視認性を考えた。

方法 ①58年の前照灯保安基準改定に伴う歩行者の視認性アンケート⁵⁾。②事故調査³⁾。③ランダムに並べた色に好みの順を付すアンケート。④前報と別のアンケート⁵⁾。運転者用；好きな色・所有衣服の季節別色順・条件別で視認性の高い服の色(時間, 気象, 夕方でライト有無, 夜間で舗装面の新旧, 夜間で対向車ライト有無)・遠くから目立つ主体別歩行者・見やすい色の速度依存性・免許歴・実運転歴・車種・車名・職業・運転地域・性別・年齢・備考。歩行者用；服装による他人の目の意識・時速50kmの車からの動静確認距離を加え、不要項目は除去した⁶⁾。

結果 ①対向車の灯火が暗ければ向上するが、彼我とも明るいとまぶしいだけである。灯火を雨では下向きに、霧では上向きにすると良い。歩行者でも白や黄色をあげるが、有効に用いない。②草加署管内の事故をみると16~18時にピークがあり、人身事故は全体の約30%を占める。原因の34~40%が前方・動静不注視と多く、この原因での死者は約40%と高い。③一致性の係数は低かった。④全体では、歩行者と運転者で視認しやすい色に大差がない。しかし、主体別にすると、タクシー運転者では昼間は暖色系で夕方から白となるが、一般の運転者では昼夜とも暖色系である。また、実運転歴10年以上では職業によらずタクシー運転者と似てくるが、経験が浅い者では歩行者に似ている。さらに、歩行者は夕方や夜間でも暖色系が良いと思っているが、白のみが運転者から良く見える。参考文献 1)毎日新聞(夕刊, 1987.1.5.)。2)全日本通安全協会編, 安全運転のしおり, 1985。3)埼玉県草加警察署, 交通事故のあらまし, 1985年。4)運見, 月刊交通誌, 1977年1月号81頁。北沢, ibid., 同年2月号47頁。5)高橋, 59年度科研費報告書。6)ソード社のPIPS上に展開した。