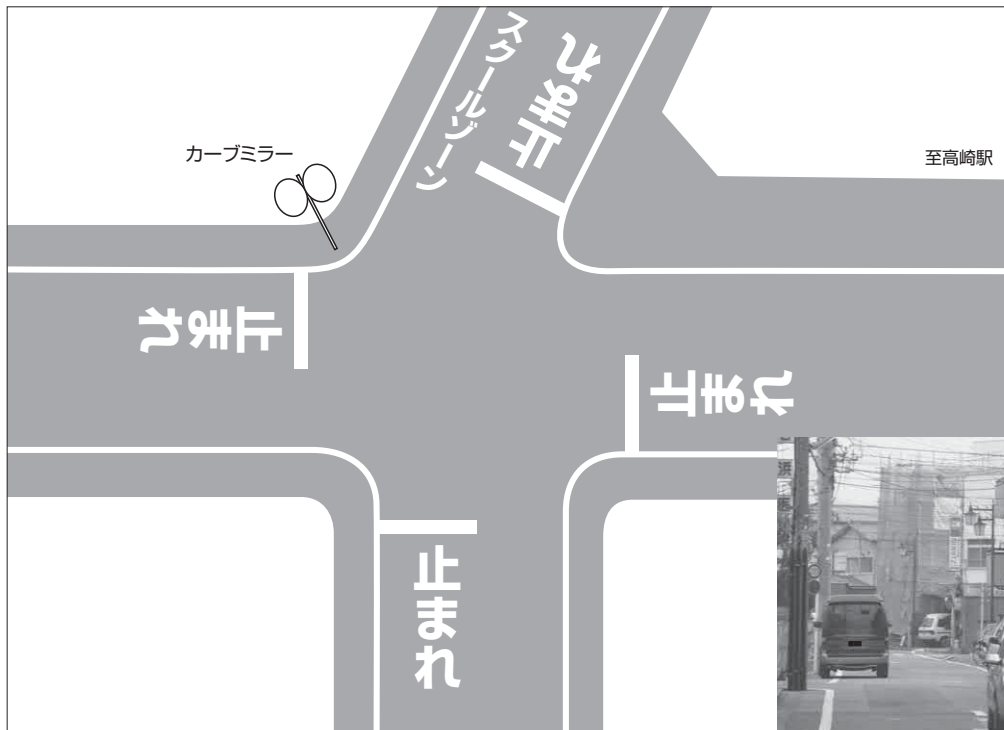


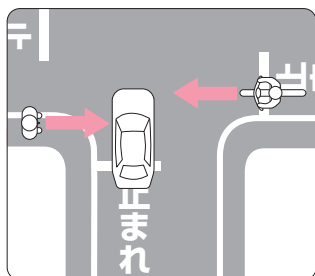
**Q1** 車両141台中、停止線の直前で一時停止しなかったのは何台でしょうか？



- 観察場所 / 群馬県高崎市南町4-3付近
- 観察日 / 2006年3月18日 (土曜日)
- 観察時間 / 17:05 ~ 18:05 (日入時刻17:53)



**Q2** クルマ同士が同時に交差点内に入ろうとしたところを目撃！  
事故を防ぐにはどのようにすればよいのでしょうか？



**Q3** 停止線の直前で止まらずに、交差する道路が見渡せる位置で止まるクルマを目撃！  
何が危険だと考えられますか？

こんな事故が起きています

**日没時刻は死亡事故が多い**

平成13年～16年までの交通事故でみると、事故発生月に関わらず17時台に交通事故が多い。しかし、死亡事故発生のパーク時刻は日没時刻の変動と同様に变化しており、日没時刻付近では死亡率の高い事故が起こりやすい傾向にある。(財)交通事故総合分析センター資料)

**道路交通法**

指定場所における一時停止 (法43条抜粋)

車両等は、一時停止の道路標識がある交差点では、その交差点の(停止線の)直前で一時停止しなければならない。この場合、交差道路を通行する車両等の進行妨害をしてはならない。

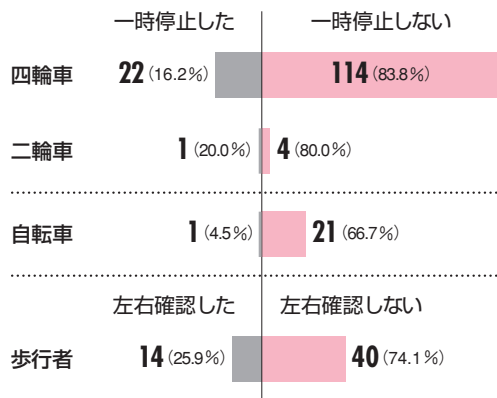
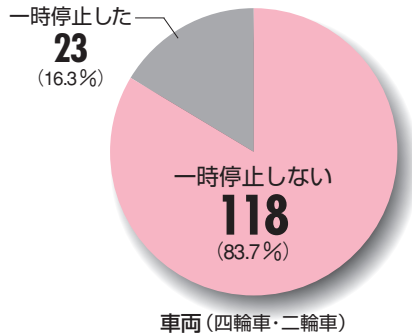


……実際に観察しました

Q1  
の解答

118台 (83.7%)

- 一時停止標識のある信号機のない交差点での車両の一時停止状況と歩行者の左右確認状況 (車両141台中、自転車22台中、歩行者54人中)



1時間に交差点を通過した車両は141台 (四輪車136台・二輪車5台)、自転車は22台、横断した歩行者は54人だった。一時停止を行った (停止線の直前で停止した) 車両は23台。一時停止を行わなかった車両は118台だった。自転車は22台中21台が停止線の直前、その先でも一時停止を行っていなかった。歩行者は54人中40人が交差点の直前で左右確認をせずに横断していた。左右確認を行った例では、先を歩く子どもに交差点の直前で止まるように注意を促す母親が観察された。

また、周囲が薄暗いにもかかわらず、ライトを点灯しているクルマ、自転車は少なかった。



停止線を越えて、交差する道路が見渡せる位置で停止するクルマ。自転車のほとんどは一時停止を行っていなかった

### CLOSE UP

#### 一時停止を行わなかった車両の65.3%は停止線をこえて止まった

停止線の手前で一時停止を行わなかった118台中、その先の交差する道路を見通せる位置まで進んでから止まった車両が77台 (65.3%) 観察された。

Q2  
の解答

#### どちらのクルマも停止線の直前で一時停止し、左右の安全確認をしてから交差点を通過する

【解説】交通量が少ない生活道路の交差点の場合、ドライバーやライダーは「いつもクルマが通らないから」と一時停止を怠りがちになる。その油断が出会い頭事故を引き起こす原因の1つになると言える。

ここがポイント

- 一時停止標識 (止まれ) のある場所では必ず止まる

Q3  
の解答

#### 交差する道路を通行している歩行者や自転車と接触してしまう場合がある

【解説】交差する道路が見渡せる位置まで進んでしまうと、交差する道路を通行している歩行者や自転車がいきなり飛び出してきた時に対応できないことがある。

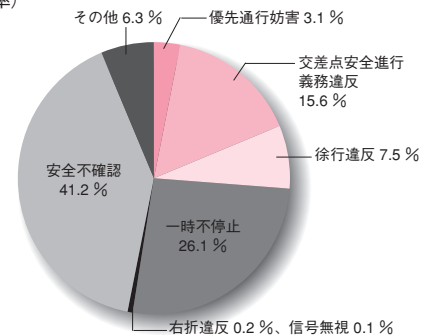
ここがポイント

- 停止線がある場合は停止線の手前で必ず止まってから、交差する道路の安全確認ができる位置までクルマを徐々に進行させる

### ワンポイント DATA

#### 信号機のない交差点では安全不確認が多い

信号機のない交差点内の法令違反別 出会い頭事故件数 (構成率)



平成17年の交差点内での出会い頭事故は214,222件 (信号機あり43,096件・信号機なし171,126件)。これを法令違反別にみると、信号機のない交差点では安全不確認 (70,459件・41.2%)、一時不停止 (44,612件・26.1%) によるものが多くなっている。 (財) 交通事故総合分析センター資料