

DOCUMENT EYE

126

混合交通を観察する

矢印信号がある交差点でのクルマの右折状況は？

交差点は事故の多発地帯だ。市街地では、交差点付近を含む交差点での事故が6割近くを占める(平成11年度版交通統計)。交差点で事故が発生した場合、大事故となるケースが非常に多く、ドライバーにとって特に注意が必要な地点である。

多くの交差点では、「青・黄・赤」の灯火による信号機が交通の流れを制御しており、歩行者もドライバーも信号を守

WHY

矢印信号がある交差点でのクルマの右折状況は？



観察地点 / 東京都新宿区四谷三丁目9 国道20号線「四谷三丁目」付近
 観察日 / 7月14日(金曜日)
 天候 / 曇り
 観察時間 / 15:20~16:20
 観察者 / 5名

右折可の矢印のある交差点で右折するクルマを観察する

右折可の矢印が消えてから右折を始め

クルマー1時間に183台



る義務がある。また、交通量が多い大きな交差点では、赤信号点灯中表示される「青色の灯火の矢印」により右折・左折・直進を行なう箇所があるのだが、赤信号になって交差点に進入する違反車両も少なくない。

都心の交通量の多い交差点(右折矢印信号付き)で、右折するクルマを観察した。

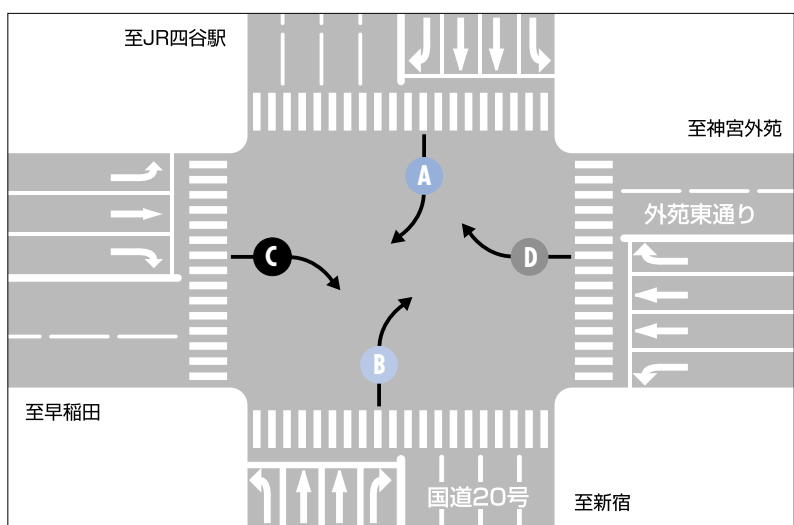
WATCHING

スピードを上げて交差点に飛び込んでくるクルマも

観察地点は、国道20号と外苑東通りが交差する「四谷三丁目交差点」。国道20号線側は片道4車線、外苑東通り側は片道3車線の大きな交差点であり、両方向とも直進レーン、右折レーンおよび左折レーンが設けられている。

この交差点を右折しようとするクルマは、信号が「青」または信号が「赤」で「右折可矢印(青)」のときに右折が可能だ。「右折可矢印」で右折できる時間は国道20号線側が16秒、外苑東通り側が10秒である。1回の「右折可矢印」で右折できるクルマは、国道20号線側が約9台、外苑東通り側は約6台と考えられる。

1時間の観察の結果、「右折可矢印」が消えてから赤信号で右折を行なったクルマは国道20号線側が55台、外苑東通り側が83台の合計138台であった。違反車両の多くは、前車に続いて交差点に入っていたのだが、ほとんどのケースで赤信号に変わっていた。信号が赤に変わってから交差点に進入するクルマもあり、加速しながら強引に突っ切るといった例が見られ、かなり危険に思われた。



赤信号で右折可の矢印が消えてから進入したクルマ(台)

行き先	国道20号		外苑東通り		計
	A 早稲田方面	B 神宮方面	C 新宿方面	D JR四谷駅方面	
乗用車	6	16	31	16	69
商用車 (内タクシー)	13 (5)	20 (6)	11 (7)	22 (8)	66 (26)
二輪車 (原付含む)	0	0	2	1	3
計	19	36	44	39	138

観察中の1時間、「右折可矢印」の点灯回数は外苑東通りで26回。うち24回は赤信号で右折したクルマを観察され(1台9回、2台9回、3台6回)、ほぼ毎回赤信号でも右折するクルマがあることに驚かされた。国道20号線側でも26回点灯したが、うち14回は赤に変わってから右折したクルマがいた。

さらに、この交差点では、赤信号になると同時にもう一方が青信号になるため、隣の信号を見て見切り発車したと思われるクルマが交差点内で接触しそうになり、激しくクラクションが鳴らされるという光景も再三見受けられ、急ブレーキで停車したクルマも4台ほど確認された。右折レーンからUターンを行なうクルマがあり、後続車が急ブレーキをかけることもあった。右折時に携帯電話を使用中のドライバーも何人か見かけた。「右折可矢印」であるにもかかわらず、直進したクルマも1台いた。

一方で、赤信号になるのを予測して早

めに減速、確実に停車したクルマは2台。ドライバーはいずれも壮年だった。交差点内にクルマが取り残されるという例は見られなかった。

PROPOSE

自分の勘や判断に頼らず、周囲に思いやりのある運転を

交通ルールを守ることはドライバーにとって鉄則である。「右折可矢印」で右折を行なう場合、実際のところ、「まだ大丈夫だろう」「行けるかも知れない」「行つてしまえ」といったパターンになりがちで、「強引に」「無理に」通過しているクルマが多いようだ。自分の都合だけしか考えないわがままな姿勢が、重大な事故に発展する可能性は極めて大きい。交差点に限らず混合交通下では決して無理せず初心に戻り、ルールを守って、お互いを思いやる心をもった運転が大切である。