

混合交通を観察する
DOCUMENT EYE

132

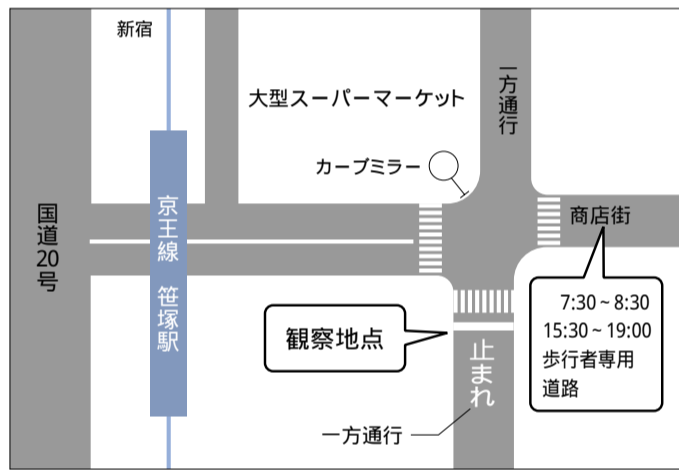
信号機のない交差点における車両の一時停止を観察する
徐行↓一時停止↓左右確認した車両286台中13台



WHY
一時停止の実施状況は?

商店街や駅周辺、住宅地などの生活道路にある小さな交差点では歩行者の往来が多いにもかかわらず信号機が設置されていないところがある。こ

信号機のない交差点における車両の一時停止を観察する



観察地点 / 東京都渋谷区笹塚1丁目47付近
観察日 / 1月11日(木曜日)
天候 / 晴れ
観察時間 / 10:45 ~ 11:45
観察者 / 4名

WATCHING
「歩行者優先」に程遠い「クルマ優先」の交差点か?

観察場所は、東京都渋谷区の京王線・笹塚駅近くの信号機のない小さな交差点。付近にはスーパーマーケットや商店街、マンション等があり、お昼前後でも子どもを連れた買い物客や散歩をしている高齢者など地元住民と思われる歩行者や自転車など入通りは多い。この交差点は京王線と並行して走る道路は一方通行。環状7号線や井の頭通りから国道20号線方面への抜け道となっており、交通量も比較的多く、タクシーや小型トラックなど商用車も数多くみかけた。

1時間の観察の結果、この交差点を

した地点では交差点手前での「一時停止」が指定されている場合が多いが、ドライバー、ライダーは一時停止をしつかりと行なっているのだろうか。東京都内の私鉄の駅付近にある小さな交差点で、車両の「一時停止」の状況について観察した。

1時間の観察の結果、この交差点を通過した車両は商用車(タクシーを含む)110台、乗用車128台、二輪車48台の計286台だった。別表のように、徐行・一時停止・左右確認と停止線できちんと一時停止を行なったのは286台中わずか13台(4.5%)。内訳は商用車9台、二輪車4台で、商用車ではトラックが多く、二輪車は4台ともバイクまたは郵便配達用のバイクと、いずれも仕事で走行しているバイクのライダー、ドライバーであった。この13台に停止線を過ぎてから一時停止を行なった30台を加えても合計で43台(15%)しか一時停止を行なわなかった。最も多かったパターンは、徐行しながら交差点にさしかかり、一時停止せずに安全を確認してから交差点を通り過ぎていく車両で、286台中205台(商用車77台、乗用車103台、二輪車25台)だった。

また、観察中の乗用車の中には携帯電話を使用しながら交差点を通過した例が9例。交差点を猛スピードで通過した乗用車も1例あった。観察した車両のほとんどが地元や近隣のナンバーで、普段からこの道路を利用して走り慣れているものと想像された。



4、5人たまってしまつてもしばしばだった。歩行者の安全よりもクルマの走行が第一という「クルマ優先」という印象を受けた。

PROPOSE

誰もが安全に通行できるように徐行↓一時停止↓左右確認の徹底を

「一時停止」の標識があるときは、対向車や歩行者の動きに安全に対応するために停止線の直前(停止線がないときは、交差点の直前)で一時停止しなくてはならない。

観察の結果、この基本的なルールさえ守られていないのが現状のようだった。住民の話によると、この場所ですべて事故が起きた話は聞かないとのことだが、低いレベルで安全を維持しているような印象を受けた。特に生活道路においては、歩行者優先で安心して生活できる交通環境を築きあげるために、まずは停止線の一時停止を守ることから始めるべきではないだろうか。

信号のない交差点における車両の一時停止(台)

	徐行一時停止 左右確認	徐行一時停止× (停止線を越えて) 左右確認	徐行一時停止× 左右確認	徐行×一時停止× 左右確認	徐行一時停止× 左右確認×	徐行×一時停止× 左右確認×	計
商用車	9	14	77	5	3	2	110
乗用車	0	8	103	3	8	6	128
二輪車	4	8	25	3	8	0	48
計	13	30	205	11	19	8	286