

混合交通を観察する  
**DOCUMENT**  
series—219  
**Eye**

平成19年中の自転車に関係する交通事故を道路形状別にみると、信号機のない交差点が47・7%と約半数を占める。信号機のない交差点での自動車対自転車の事故は、出会い頭事故が53・6%と最も多い(1面参照)。交差点を通過する際

**WHY**  
一時停止標識のある交差点で車両は止まっているか



●観察場所/ 東京都板橋区板橋1丁目49付近  
●観察日/ 4月9日(水曜日)  
●天候/ 曇り  
●観察時間/ 17:00~18:00  
●観察者/ 4名



停止線の直前で止まらずに、その先で止まるクルマが多かった

に、ドライバーやライダー、自転車利用者が安全確認を行うことで、出会い頭事故は防げるはずである。今回は日没前の時間帯に、駅に近い生

●信号機のない交差点での車両の一時停止状況を観察する  
**信号機のない交差点で一時停止した車両238台中15台(6.3%)**



自転車のほとんどは一時停止していなかった。また、交差点の中央付近を走行する自転車も観察された

**道路交通法**  
第43条(一部抜粋)  
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。

**WATCHING**  
ほとんどの車両が停止線の直前では止まらない

観察場所は東京・板橋区の地下鉄・新板橋駅付近にある信号機のない小さな交差点2カ所。ともに交差する一方は優先道路で、もう一方の道路には「止まれ」の一時停止標識が設置され車両は一時停止が義務づけられている。1時間の観察で一時停止が義務づけられている道路を通過した車両は、四輪車124台、二輪車19台、自転車95台であった。観察の結果、一時停止した(停止線の直前で停止した)のは238台中15

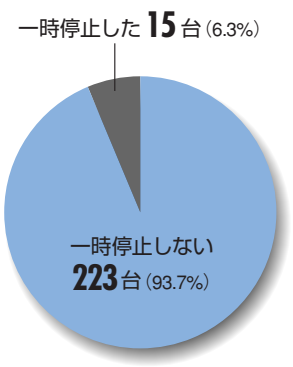
台(四輪車12台・二輪車2台・自転車1台)。四輪車の場合、その多くは宅配便などの貨物車などで、停止線の直前で一時停止した後、さらに見通しがきく地点で再度一時停止してから交差点を通過していった。唯一、一時停止した自転車に乗っていたのは、小学生と思われる児童であった。一時停止しなかった223台中66台(四輪車58台・二輪車7台・自転車1台)は、停止線を超え、左右の見通しが利く地点で一時停止していた。これ以外の四輪車、二輪車は徐行のみで交差点を通過していた。自転車は徐行もしない例が目立ち、交差点を右折しようとする四輪車の前を右側通行しながら横切った高校生もいた。

**PROPOSE**  
停止線の直前で止まって自分の目で確認

今回の観察地点では四輪車、二輪車、自転車のいずれも、停止線の直前で止まった例は少なかった。信号機のない交差点での自動車対自転車の出会い頭事故は、このようなことが原因の1つと考えられる。一時停止標識のある場所では、交差する道路を通行する車両や歩行者を認識するために、まず停止線の直前で止まってほしい。そこから、交差する道路を見通せる位置までゆっくり前進し、顔を動か

●信号機のない交差点での車両の一時停止状況(台)

	一時停止した(○)	一時停止しない(×)	小計
四輪車	12 (9.7%)	112 (90.3%)	124
二輪車	2 (10.5%)	17 (89.5%)	19
自転車	1 (1.1%)	94 (98.9%)	95
小計	15 (6.3%)	223 (93.7%)	238



交差する道路にクルマがない場合、徐行しただけで、交差点を通過するクルマもいた

し自分の目で周囲を確認する必要がある。自転車も車両なので、四輪車、二輪車と同じく一時停止しなければならない。ドライバーやライダーが自転車を利用する時は、率先して守ってほしい。ドライバー、ライダー、そして自転車利用者が一時停止の意味を再確認することで、信号機のない交差点での出会い頭事故を減らすことができるのではないだろうか。