

混合交通を観察する  
DOCUMENT  
series 179  
Eye

日没前後のヘッドライト点灯状況を観察する  
日没前にヘッドライトを  
点灯して走行していた車両214台中30台

WHY

ヘッドライトを点灯するのはいつ頃か?

秋から冬にかけて、日没(日の入り)の時刻が早まる。午後4時台に日没とな



写真上/日没後はほとんどのクルマがヘッドライトを点灯していた  
写真右/辺りが薄暗くなっても無灯火の自転車  
写真左/タクシーなど商用車には日没前からヘッドライトを点灯しているクルマも見られた

観察場所/東京都港区芝3丁目43付近  
観察日/12月2日(木曜日)  
天候/晴れ  
観察時間/16:05~17:05(1時間)  
観察者/5名



WATCHING

乗用車の点灯のタイミングは商用車に比べて遅い

観察場所は、東京・港区芝三丁目付近。周囲にはマンションや一般の住宅も多いエリア。道路は抜け道として利用するドライバーが多いようで、片側一車線の道路を観察中の1時間の間に650台が通過していった。片側には道路と分離した歩道が、もう片側には路側帯が設けられていた。

この日の東京の日没時刻は午後4時28分。観察開始の午後4時過ぎではまだ明るく感じられたが、午後4時20分頃から次第に暗さを増して、通りの街灯や店の看板の照明も灯され始めた。

観察の結果は別表の通りで、日没直前までは無灯火の車両が多かった。常時点灯の二輪車や一部のタクシーなどを除くと、日没前では無灯火やスモールランプ(車幅灯)のみの点灯が多い。ところが、日没時刻を境にヘッドライトを点灯したクルマが増えていった。

点灯のタイミングはトラックやタクシーなどの商用車がやや早めで、乗用車は点灯するタイミングが遅い傾向が見られた。乗用車で最初にヘッドライトを点灯

る地域も多く、日没前のヘッドライト点灯が必要である。また、午後4時台では仕事車の車両も多い上に、買い物などで出歩く歩行者や自転車もいる。こうした状況下では周囲が混雑し、見えにくくなるためにクルマ対人の交通事故が起こりやすくなる。

高齢者の死亡事故のピークが午後5時台であることも踏まえて、日没前後の薄暮時にクルマおよびバイクのヘッドライト点灯状況を観察した。

視界の確保と同時に自分の存在をアピール

PROPOSE

日没前後は、周囲の状況が刻々と変化していく。だが、二つした時間帯は車両によって点灯状況がバラバラであった。夕方は子どもや高齢者など、様々な年齢

したクルマが通過したのが午後4時20分最後に無灯火の乗用車が確認されたのが午後4時44分、日没から15分を経過すると無灯火は一台もいなくなった。通常クルマはドライバーの判断でスモールランプやヘッドライトを点灯しているが、このように日没前後の時間帯では、点灯状況が様々であった。

観察地点には横断歩道が1カ所設置されていたが、横断歩道以外を無秩序にわたる歩行者が少なくなかった。また、携帯電話を使用しながら下を向き、歩いている子どももいた。自転車も多く、観察時間帯では73台中61台が無灯火だった。

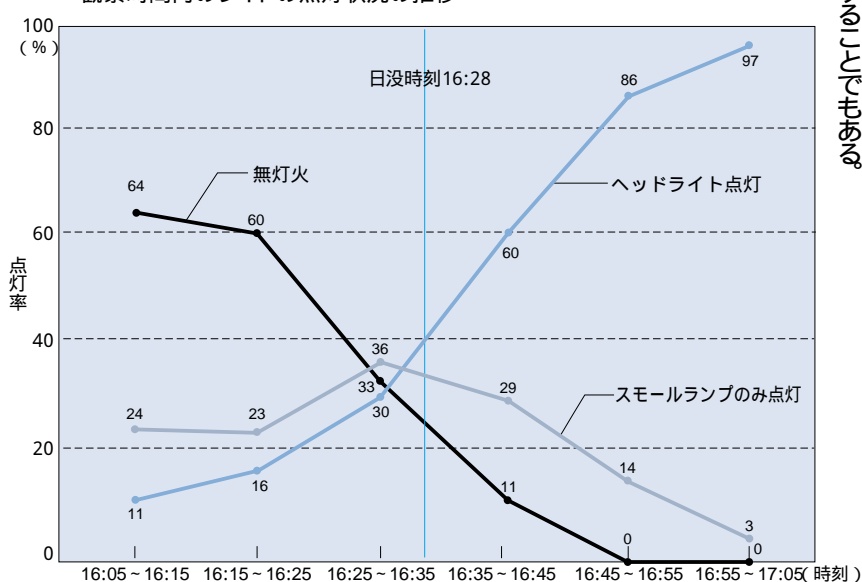


横断歩道を利用せず、無秩序に横断する歩行者の姿も

観察時間内のライトの点灯状況(総台数650台)

	無灯火	スモールランプ	ヘッドライト
16:05~16:15	63	24	11
16:15~16:25	70	27	19
16:25~16:35	40	43	35
16:35~16:45	11	29	59
16:45~16:55	0	17	102
16:55~17:05	0	3	97
合計	184	143	323

観察時間内のライトの点灯状況の推移



層の歩行者の存在があり、横断歩道以外の場所や、信号待ちのクルマの列の間から歩行者や自転車が飛び出してくることもある。そのため、ドライバーは周囲が暗くなる前にヘッドライトを点灯させ、進行方向を明るく照らして、より多くの情報を得られるようにしておく必要がある。それは、自分が接近していることを周囲の歩行者や自転車に対してアピールすることも必要である。