混合交通を観察する
DOCUMENT EYE ●series—248

薄暮時・夜間における ヘッドライトの使用状況を観察する

●観察場所／神奈川県横浜市内および相模原市内の幹線道路
●観察日／3月14日、15日（水曜日、木曜日）　●天候／晴れ
●観察時間／16:50～18:20（横浜）、18:35～19:35（相模原）
●観察者／3名

ドライバーは交通環境に応じてヘッドライトを活用しているか？

日没後もヘッドライトを点灯せず走行するクルマ

Why

視認性・被視認性を意識してヘッドライトを使っているか？

夜間、クルマの運転時には前照灯（以下、ヘッドライト）、車幅灯、尾灯、番号灯、室内照明等（乗合自動車のみ）を点灯しなければならない（道路交通法第52条第2項）。ヘッドライトはドライバーからの視認性向上とともに、対向車や歩行者から自車の被視認性を向上させる。そこで、交通環境の変化に応じたヘッドライトの使用状況を観察した。

今回の観察は「❶日没前後に走行しているクルマのヘッドライト点灯状況」と「❷ハイビームの利用状況」の2テーマを設定した。❶は交通量が多い横浜市の海岸中心部を通る幹線道路。西側に高いオフィスビルなどが立ち並んでおり、日没時間よりも早めに暗くなる。また❷は相模原市郊外の国道で観察を実施。昼間は見通しが良い直線道路だが、街灯が少ないため夜間はヘッドライトの光だけが頼りとなる。

Advice

薄暮時・夜間は「見る」「見られる」ことに意識を！

❶は横浜市の日没時間の1時間前から観察を行った。ちょうど帰宅ラッシュの時間帯で走行速度は混雑する上り道路が25km／h程度、通行量が少ない下り道路が40km／h程度だった。早い時間帯からヘッドライトを点灯しているクルマは観光バスや配送トラックといった、いわゆる営業車両が大半を占めた。また、街灯が点灯した暗い時間帯になっても、無灯火で走行するクルマが多く見られた。

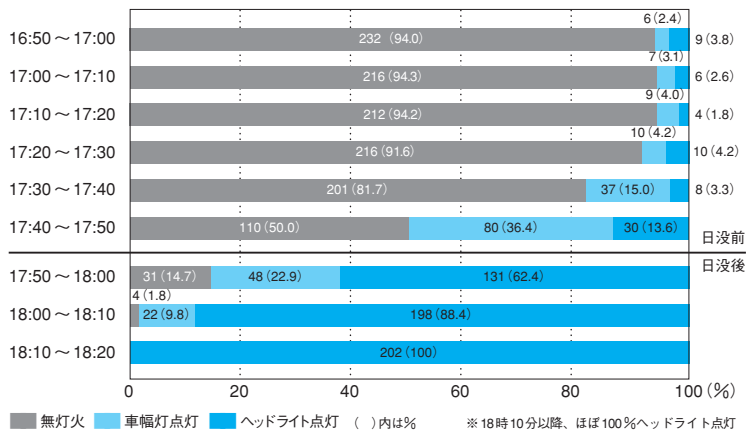
併せて車道と歩道を走行する自転車の点灯状況も観察した。点灯する自転車を確認できたのは日没時刻を過ぎてから。ほとんどの車両は点灯の必要性を感じていない様子だった。

早めの点灯は、自車の視界確保だけでなく、他の車両や歩行者に自車の存在を早いタイミングで知らせることができる。ドライバーや自転車利用者は、薄暮になったらライトを点灯し、周囲から「見られやすい」「認知されやすい」点に注意を払うべきだ。

❷は日没1時間後から、カーブ通過後の直線道路でのハイビーム使用状況を確認した。通過したクルマは約200台だが、2台以上連なって走行している場合は対象外としたため、対象車両は152台。大半のクルマはロービームのみ、またはフォグランプを併用していた。ハイビームを使用するクルマは対向車を認識した時点でライトを切り替え、すれ違った後再びハイビームに戻すなど、積極的にライトを活用している様子だった。

ロービームとハイビームの大きな違いは照射範囲である（ロービームは約40m、ハイビームは約100m）。夜間走行時、ハイビームを使うことで歩行者や自転車を早めに発見することができる。また、カーブや坂道、交差点では対向車等に早く自車の存在を認知させられる。ドライバーはヘッドライトを意識的に使い分け、「キチンと見る、見られる」ことを意識して夜間の運転に臨む必要がある。

■日没前後のヘッドライト点灯状況［2039台（日没前：1403台／日没後：636台）］



Q1

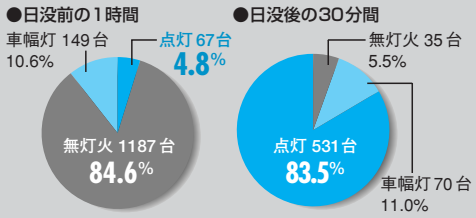
日没前の1時間の間にヘッドライトを点灯していたクルマは何%いたでしょうか？（観察日の日没時間は17時50分頃）

A1 実際の観察から

★Q1の回答

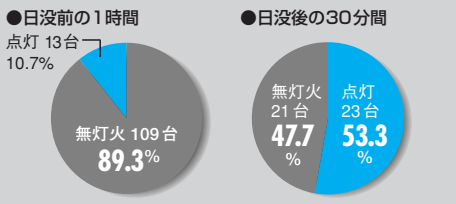
ヘッドライトを点灯していたクルマは1403台中67台（4.8%）

クルマの点灯状況

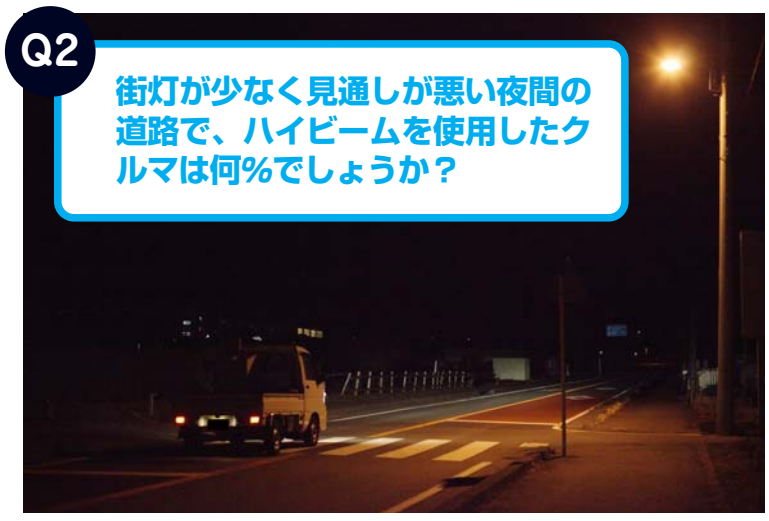


観察開始直後はほとんどのクルマが無灯火で走行していた。日没時刻15分前から徐々に車幅灯を点灯するクルマが増えたものの、日没時刻を過ぎても点灯しないクルマを多く見かけた。夜間のヘッドライト点灯は法規に定められているが、走行する全車がヘッドライトを点灯したのは日没時刻20分以降だった。

自転車の点灯状況



自転車で、日没前の1時間の間にライトを点灯していたのは通過122台中13台（10.7%）。日没後も半数近くは無灯火だった。無灯火のなかには、そもそもライトを装着していない自転車もあった。観察場所は街灯が暗いため、無灯火の自転車が目視しにくく、直前で存在に気づくこともしばしばあった。



Q2

街灯が少なく見通しが悪い夜間の道路で、ハイビームを使用したクルマは何%でしょうか？

A2 実際の観察から

★Q2の回答

ハイビームを使用したクルマは152台中11台（7・2%）

ハイビームを使用していた11台の内訳は、上り道路（山間部から都市部へ向かう）が7台、下り道路（都市部から山間部へ向かう）が4台。前方車両を追い越した後、ハイビームを使用して対向車両の有無を確認している車両もあった。また、脇道から合流しようとしている車両に対して、自車の存在をアピールするためにハイビームに切り替える場面にも遭遇した。

■乗用車のヘッドライトのハイビーム使用状況

	ロービーム	ハイビーム	小計
上り道路（都市部→山間部）	65（90.3%）	7（9.7%）	72
下り道路（山間部→都市部）	76（95.0%）	4（5.0%）	80
小計	141	11	152

（台）

読者の声

本紙では昨年12月から今年1月にかけて、読者アンケートを実施し、読者の皆様から多くの回答を頂戴いたしました。ご協力ありがとうございました。今回は、いただいたご意見・ご感想の一部をご紹介させていただきます。

SJ編集部では、皆様からいただいたご意見を参考に、今後もより良い紙面作りに努めてまいります。

●交通安全の担当になりましたが、ほかの業務を兼ねておりあまり熟読していませんでしたが、今後は時間を見つけしっかりと読みたいと思います。（30代・市区町村関係者）

●SJを通して交通安全教育プログラム「あやとりぃ」を知り、私どもの町の幼児低学年の交通安全指導に利用させていただいています。すばらしい教材です。（40代・市区町村関係者）

●昨今、自転車の危険運転がニュースや新聞等で多々報道されています。自転車の運転問題の他、駐輪に関する情報等も取り上げていただければと思います。（20代・市区町村関係者）

●今後は自転車と高齢者の交通安全教育の充実をしていきたいので、それらに関する記事を作成していただけるとありがたいです。（20代・市区町村関係者）

●思いやりや命の大切さにつながる話題を提供してほしい。（50代・都道府県関係者）

●ユニークな交通安全教育を実施しているところを積極的に取材して紹介してほしい。（40代・自動車教習所関係者）