

DOCUMENT EYE series—254

高速道路と一般道を走行する車両の車間時間を観察する

●観察場所/神奈川県厚木市愛甲 東名高速道路・下り線「厚木インターチェンジ」付近、東京都世田谷区新町二丁目付近(国道246号)
●観察日/3月30日(土曜日) ●天候/くもり ●観察者/3名
●観察時間/9:30~10:30(高速道路)、13:30~14:30(一般道)



高速道路と一般道を走行している車両はどのくらい車間時間をとっているか?



Why 高速道路の交通事故のおよそ7割が追突事故!

平成24年に発生した交通事故件数66万5138件を事故類型別にみると、最も多い事故類型は車両相互の追突事故(構成率34.8%)である。高速道路に限ってみると、発生件数(1万1299件)に占める追突事故の割合は70.0%にのぼる。道路交通法では車間距離の保持について「同一の進路を進行している他の車両等の直後を進行するときは、その前車が急停止してもこれに追突するのを避けることのできる必要な距離を保つていなければならない」と定めている。そこで今回は、高速道路、および一般道を走行する車両の車間時間を観察した。



観察場所は東名高速道路・下り線、厚木インターチェンジ付近。当日は渋滞が発生し、観察場所は渋滞解消から5kmほど離れた場所。ゆるやかにカーブする見

Advice 前方車両との車間時間は2秒以上が必要!

通しの良い3車線道路だった。一般道は東京都世田谷区内、片側3車線の国道246号・下り線。上り線は道路がびっしりクルマで埋まるほど大渋滞が発生していたが、下り線は車両がスムーズに走行できる状況だった。

ホンダの安全運転教育では、前方車両との安全な間隔をとる際、走行速度に関わらず一定の間隔を保つことができる車間時間を推奨している。一般的にドライバーが危険を認知してからブレーキを踏むまでの時間は1秒程度。その間もクルマは進んでおり、停止するために必要な制動距離を含めると、車間時間は2秒以上必要だ。ただし、これは運転者が通常の健康状態であることが前提。疲労や眠気が少しでもある場合は、さらにプラスした車間時間をとることが必要となる。高速道路の観察場所は10kmほど続いた渋滞を抜けた地点で、多くのドライバー

Q1 高速道路を走行する車両はどれくらい車間時間をとっていたのでしょうか?

A1 実際の観察から ★Q1の回答 乗用車の25.5%、大型トラックの27.3%が車間時間「1~1.5秒未満」で最多。二輪車では「0.5~1秒未満」が最多。

前車に追従していた車両は合計3189台。車間時間「1~1.5秒未満」で走行するクルマの多くは追い越し車線を走行していた。前車に接近しすぎるのは非常に危険だ。大型トラックの背後に完全に隠れてしまい、観察者が見逃しそうな場面もあった。二輪車は車間時間1秒以内が最も多かった。この日は3月最後の土曜日とあってツーリングに出かけるライダーが多く見かけられた。単独走行よりも集団走行が多かったが、車間時間は一様に短かった。



前車と車間時間1秒以内で走行する様子

が遅れを取り戻そうと焦っているように見受けられた。3車線のうち、走行台数が多かったのが追い越し車線。路側帯側の走行車線は最も走行台数が少なく、主に大型トラックや二輪車が通行していた。追い越し車線を走行するクルマの多くは車間時間が短く、なかには車間時間0.5秒以内のまま走行を続ける車両もあった。一方、一般道の観察では全体的に落ちついた走行がなされ、クルマは追い越し車線と中央車線、二輪車は歩道側の走行車線を整然と走行していた。観察場所から80mほど先に信号機があり、クルマは赤信号に変わったことを見計らって減速するため、車間時間が短くなった。台数は少なかったが、青信号に間に合わせようと、一部の車両は急加速をしていた。高速道路は見通しがよく単調なため、運転者は無意識のうちに前車へ近づき、車間時間が短くなっていくようだった。一般道では信号機があり、発進と停止を繰り返すため、車間時間が長くなるように感じられた。



Q2 一般道を走行する車両はどれくらい車間時間をとっていたのでしょうか?

【お知らせ】 4月1日付、本田技研工業(株)安全運転普及本部本部長に峯川尚(専務執行役員)、安全運転普及本部本部長に峯川尚(専務執行役員)、安全運転普及本部本部長に吉田宏樹が就任。前任者同様、共存安全による「事故ゼロ」のモビリティ社会の実現をめざし、なお一層邁進いたします。今後とも、よろしくお願ひ申し上げます。

A2 実際の観察から ★Q2の回答 乗用車の20.7%、二輪車の25.0%が「2~2.5秒未満」で最多。前車に追従していた車両は合計962台。普段から混雑している都心の幹線道路であるため、走行する車両に先を急ぐ様子はあまり感じられなかった。観察中、最も多い車間時間が「2~2.5秒未満」と安全な車間を保つ車両が多かった一方、強引な追い抜きを行う二輪車や、前方不注意で前車に接近しすぎたクルマも見受けられた。信号に引っかけられないために、急加速して前車に接近する軽自動車。ギリギリまで近づいてから追い越し二輪車。

●観察の対象 今回は観察現場で1時間ビデオ撮影を実施。前車に追従して走行する車両を対象とし、その車間時間を計測した。観察場所での車両の平均速度は、高速道路が90km/h~100km/h、一般道が40km/h前後だった。 ●車間時間の計測方法 観察するクルマの前車が目標物を通過した時(図1)から、観察するクルマが同じ目標物に差し掛かるまで(図2)の時間を車間時間として、ビデオ編集ソフトを使って計測した。 図1:計測開始 図2:計測終了

