

安全な道路環境をめざして 2

SAFETY FOCUS

路地からの車両や横断する歩行者を 意識しにくい信号機のない交差点

●この交差点付近で発生した事故件数

事故類型		件数
車両相互	右直	2
	出会い頭	2
	右折/左折	2
	追突	1

※平成24年中、兵庫県警察本部提供

●「SAFETY MAP」みんなの意見

危ないと感じる理由	そう思う人
スピードが出ているクルマが多い	2人
歩行者/自転車の飛び出しが多い	2人

※平成26年5月29日時点



「SAFETY MAP」の表示

「SAFETY FOCUS」は、ホンダが公開している「SAFETY MAP」に示される交通上の危険が潜在的に足運び、現場の交通環境と事故防止について考察する連載記事です。

「SAFETY MAP」には「みんなの意見」として一般投稿された危険スポット情報が地図上に表示されている。今回「FOCUSエリア」(下図参照)に取り上げるのは、兵庫県内で4人の方が「みんなの意見」を投稿している場所だ。ここには、スピードが出てくるクルマが多い(2人)、歩行者/自転車の飛び出しが多い(2人)などの投稿が寄せられている。また、急ブレーキ多発地点の表示も出ている。この場所では、平成24年中に交通事故が7件発生しており、車両相互の出会い頭や右直などの事故が起きている。

現場をたずねる

阪急神戸線園田駅近くの県道41号線にある、信号機が設置されていない交差点が今回の現場だ。道路北側から進むドライバーは、鉄道高架を抜けた後、2つの交差点を通過する。1つ目(②)は信号機が設置されているため目視しやすいが、2つ目(①:今回の現場)

は地面の高低差がほとんどないため横断歩道の標示が見えにくい。今回の現場の東側にある道路は抜け道として利用されており、県道からの右左折車両と県道へ合流する車両が往来する。自転車や歩行者も行き交うため、道幅が狭い割に交通量が多く、見通しがきかない場所となっている。

現場をたずねたのは通勤・通学時間帯の午前6時半から8時半頃。県道を走行するクルマは多く、7時を過ぎた頃からは自転車の数も増加した。現場の交差点を通過する車両のうち、一時停止を無視したクルマとバイクは全体の半数以上だった。しかも、自転車は通過台数のすべてが一時停止を無視していた。また、一時停止を実施していた車両であっても、停止線の手前で停止したのはクルマが2割弱、バイクが1割弱だった。

FOCUS エリア

兵庫県尼崎市東園田町9丁目 県道41号線

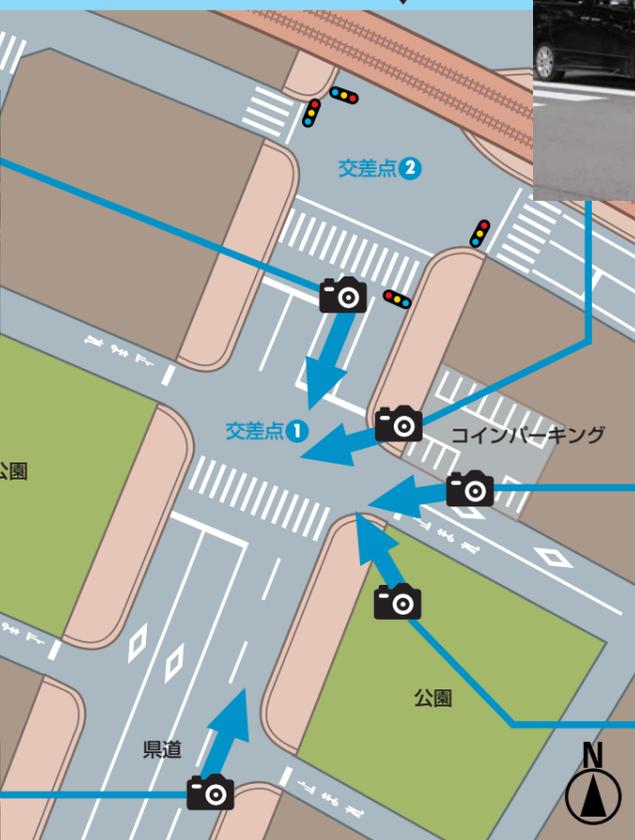
対向車がない時は、車道の途中からショートカットして右折するクルマが目立った



●この地点を通過する車両の一時停止の状況(台数)

		四輪車	二輪車	自転車
一時停止実施	停止線の手前	16 17.8%	1 7.1%	0 0%
	停止線を越す	28 31.1%	5 35.7%	0 0%
一時停止無視		46 51.1%	8 57.2%	21 100%
合計		90 100%	14 100%	21 100%

※観察日:平成26年5月23日 午前6時30分~8時30分



右左折のクルマで立ち往生したため、自転車は車道に大きくはみ出して走行



横断歩道上に停車するクルマをすり抜けて横断する歩行者



停止線の手前で止まるのは交差する道路に自転車や歩行者がいる場合がほとんどだった



車道を走行していた自転車は一時停止せず右折していた

今回の観察に同行した兵庫県警察本部では今後、安全対策を検討していく考えだ。

この県道は制限速度が50km/hであるため、走行する車両のスピードは全体的に高い。横断歩道脇には北側から走行する車両に対し、「スピード落せ」の看板が設置されているが、街路樹と同化して、運転者にはわかりにくいように思われた。そのためか、減速する車両はなかった。交差点①では一時停止をせずに合流する車両も多い。出会い頭事故を防ぐためにも、路面表示等で県道を走行する運転者に交差点および横断歩道の存在を気づかせることが必要だと感じられた。

さらに「SAFETY MAP」で交差点①をみると、急ブレーキ多発地点の表示がある。現場を視察した大阪市立大学大学院工学研究科の吉田長裕准教授はこれに着目した。「県道は片側2車線になっています。南側から鉄道高架に向かって右車線を走行中のクルマが交差点①を右折しようと合図を出した時、後続車のドライバーは『前車は交差点②を右折する』と考えてしまうはず。そのまま右折していけば問題ありませんが、対向車や横断歩道に歩行者がいる時は交差点①の手前で停止してしまい、後続車が急ブレーキをかけざるを得ない状況が発生しているのではないのでしょうか。例えば、右側車線を交差点①の手前から右折専用レーンにしておくと、急ブレーキが減り、追突事故発生リスクも低減できると考えられます」と指摘する。

停止線手前での一時停止が出会い頭事故を防ぐ

今回、注目したのは交差点①。ここは路地から県道に進入する際、運転者から見ると、進行方向右側のコインパーキングと左側の公園の植え込みが視界を遮るため、交差点進入前に歩道を走る自転車や歩行者には気づきにくい。さらに左側の歩道は傾斜がついており、自転車のスピードが出やすくなっている。このような状況では、出会い頭事故を防ぐため、運転者は停止線の手前で停止した後、交差する道路を見通せる位置まで進行し、左右の安全確認をした上で通過しなければならぬ。

また、交差点①の横断歩道上にクルマが停止するケースも多く見られた。これは歩行者が停止車両の間を縫って横断せざるを得なくなるため、横断の妨げになり危険である。運転者は横断歩道上にクルマを停車させてはいけないことはもちろんだが、横断歩道付近では対向車線の停止車両の死角から歩行者が横断してくることを予測して運転する必要がある。



交差点①には「スピード落せ」の看板が設置されているが、減速する車両はほとんどなかった

県道では横断歩道以外の場所を渡る歩行者もいた



交差点①の横断歩道を渡る歩行者。対向車線を走行する車両の様子を確認しながら横断していた



「SAFETY MAP」のご活用・ご参加をお願いします!

ホンダ セーフティマップ 検索

<http://www.honda.co.jp/safetymap/>

「SAFETY MAP」は「みんなで作る安全マップ」です。Hondaのインターナビが集めた日本中を走るクルマの急ブレーキ情報と、交通事故情報、そして皆さんの声で地図はつくられます。お手持ちのPC・スマートフォンからアクセスできますので、あなたの周囲に危ないと感じることのある場所があったら、情報を投稿してください。