

TRAFFIC SCOPE

交通参加者の行動を観察する

ドライバーは停車後、再発進する時にウィンカーで合図をしているか？

DATA 基礎情報

路肩などから発進する時は ウィンカーで合図を行う

ウィンカー（方向指示器）は周囲に自車の動き方を知らせるためのものである。道路の右左折や進路変更だけでなく、路肩などに駐停車した後に発進する時もウィンカーを点滅させなければならない。

「交通の方法に関する教則」（国家公安委員会が歩行者と運転者の交通マナーをまとめ

た手引き）には発進する際、「クルマの前後に人がいないか、クルマの下に子どもがいないかを確かめ、ウィンカーなどによって発進の合図をし、もう一度バックミラーなどで前後左右の安全を確かめてから発進しましょう」と明記されている。しかし、合図を怠って発進するドライバーもいる。

今回は、神奈川県内の2つの駅にある一般車乗降場（車寄せ）で、停車後に再発進するクルマのウィンカ一点滅状況を観察した。

WATCHING 観察

交通量が多いケースで ウィンカーを点滅させる割合が高い

観察場所Aは横浜市にあるJR「新横浜駅」の一般車乗降場。2車線あり、左側の車線にクルマを停車させて、人の乗せ降ろしができるようになっている。再発進する時は右側の車線に合流することになるため、右ウィンカーで合図をする必要がある。観察した2時間に一般車乗降場を出入りしたクルマ65台のうち停車後、発進時に右ウィンカーを点滅させたのは16台（24.6%）だった。観察している間はクルマの往来が激しくなったこともあり、ドライバーは右後方に車両がいないことを確認しただけで発進していくように感じられた。人待ちのため、停車していたクルマの

中には人を乗せた後、ハザードランプを消し忘れて発進していくケースもあった。

観察場所Bは藤沢市にあるJR「藤沢駅」の一般車乗降場でAと同様、2車線あるうちの左側の車線で乗せ降ろしを行う。観察した2時間に一般車乗降場を出入りしたクルマは155台。このうち101台（65.2%）が発進時に右ウィンカーを点滅させた。観察中は、家族を自宅から駅まで送ってきたと思われるクルマが一般車乗降場に流入しており、ほとんどは助手席や後部座席から同乗者が降りていくと、すぐに発進していくという状況だった。また、今回は一般車乗降場で停車する前に合図を行ったかについても観察している。その結果、A、Bともに約4割のクルマが左ウィンカーまたはハザードランプを点滅させていなかった。



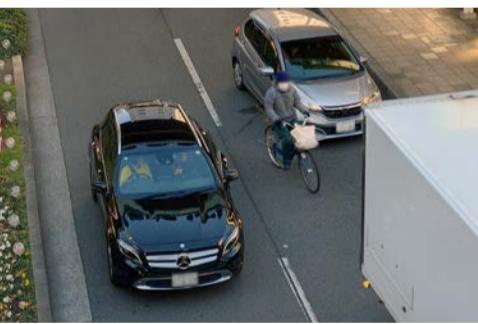
左側の車線に停車するスペースがなくなると、右側の車線で同乗者を降ろすケースが散見された（観察場所B）



右側の車線に停車するスペースがなくなると、右側の車線で同乗者を降ろすケースが散見された（観察場所B）



観察場所Bは自転車も通行していた。観察中、停車したクルマの助手席の同乗者が後方の自転車に気づかずドアを開けようとした場面があった（写真右）



ADVICE アドバイス

事故を未然に防ぐために ウィンカーによる合図が必要

観察場所AではBに比べ、発進時にウィンカーを点滅させていないドライバーの割合が高かった。これはAのほうが観察中の交通量が少なく、クルマがいてもあまりスピードを出していないことが影響しているのではないかと思われた。一方、Bは朝の通勤・通学時間帯で、Aより交通量があり、発進の際に右後方から車両が近づいてくるケースが多かった。そのため、ウィンカーで発進の意思を右後方のクルマに伝えなけれ

ばいけないと考えているドライバーが多いように感じられた。しかし、約3分の1のドライバーはウィンカーを点滅させていない。観察中、右後方からクルマが来ているにもかかわらず、ウィンカーを点滅させていなかったため、そのクルマの前に飛び出す形となった場面があった。ウィンカーは自分の次の行動を意思表示するための手段だ。発進の際、後続車がないと思っていても、死角にバイクや自転車がいる可能性がある。ウィンカーを点滅せずに発進すると、周囲の交通参加者に危険を及ぼしかねない。事故を未然に防ぐために、停車後の再発進時はウィンカーによる合図を徹底してほしい。

「TRAFFIC SCOPE」は交通参加者の行動観察を通じて、ドライバーやライダー、自転車利用者、歩行者に守るべきルールがあることを再認識してもらうための連載記事です。

観察結果

観察場所 A

神奈川県横浜市
JR「新横浜駅」前
観察日／12月4日（木）
観察時間／15:00～17:00
天候／晴れ



JR「新横浜駅」前的一般車乗降場



右側の車線で乗せ降ろしを行う車両が発進する際、右ウィンカーを点滅させないまま発進するケース



右側の車線で乗せ降ろしを行う車両が発進する際、右ウィンカーを点滅させないまま発進するケース

●クルマのウィンカ一点滅状況（台）

一般車乗降場 からの 発進時	右ウィンカーを点滅させた	16 (24.6%)
	右ウィンカーを点滅させなかった（ハザードランプの消し忘れ含む）	49 (75.4%)
	合計	65
一般車乗降場 への 進入時	左ウィンカーを点滅させた	5 (7.7%)
	ハザードランプを点滅させた	33 (50.8%)
	左ウィンカーもハザードランプも点滅させなかった	27 (41.5%)
合計		65

*一般車乗降場の左側の車線に停止したクルマのみを対象とした。

観察場所 B

神奈川県藤沢市
JR「藤沢駅」前
観察日／12月5日（金）
観察時間／7:30～9:30
天候／晴れ



JR「藤沢駅」前的一般車乗降場



右側の車線で乗せ降ろしを行う車両が発進する際、右ウィンカーを点滅させないまま発進するケース



右側の車線で乗せ降ろしを行う車両が発進する際、右ウィンカーを点滅させないまま発進するケース

●クルマのウィンカ一点滅状況（台）

一般車乗降場 からの 発進時	右ウィンカーを点滅させた	101 (65.2%)
	右ウィンカーを点滅させなかった（ハザードランプの消し忘れ含む）	54 (34.8%)
	合計	155
一般車乗降場 への 進入時	左ウィンカーを点滅させた	21 (13.5%)
	ハザードランプを点滅させた	64 (41.3%)
	左ウィンカーもハザードランプも点滅させなかった	70 (45.2%)
合計		155

*一般車乗降場の左側の車線に停止したクルマのみを対象とした。