

28)

著者：久保厚義，小森弘詞

論文題目：交差点における方向指示器の作動タイミングに関する調査と考察

論文集名：日本交通心理士会第8回中国・四国・九州地区研究発表会発表論文集

発表年月：2015（平成27）年7月

頁：15-17

交差点における方向指示器の作動タイミングに関する調査と考察

久保厚義・小森弘詞

アイルモータースクール

1. はじめに

現在、全事故における交差点での出会い頭による事故の割合は一般に4分の1と言われている。平成26年の政府統計資料においても死亡事故では13.5%、重傷事故では28.6%、軽傷事故では24.3%の割合をしめている。

事故発生の主たる原因は安全不確認、速度の出しすぎ等であるが、右直事故や左折時の巻き込み事故の原因の中には方向指示器作動タイミングの遅れや不履行によるものも多くあるのではないのかと考えられる。実際のところ私自身も自動二輪車に乗る機会があるが、自車が直進時に対向車が突然右折合図を行い、直前を横切り事故寸前になった経験が多々ある。また、自動車教習所における路上教習中にも方向指示器の作動タイミングの遅れ、及び無作動の車が多くみられ、ヒヤリ、ハツとする場面も多くある。

では実際にどのくらいのタイミングで一般車両は方向指示器の作動を行っているのかの調査をし、かつ一般の人が、どのくらいの割合で道路交通法による正しい指示燈を作動させるタイミング(右左折する30メートル手前)を認知し、実行しているかを調べたので報告する。

2. 調査方法

A. 交差点における方向指示器作動タイミングについての観察調査

幹線道路から準幹線道路および準幹線道路から幹線道路へ右左折する場合の方向指示器作動のタイミングに関する観察調査は、福岡県県道262号線と国道3号線が交差している大川橋交差点で行った。幹線道路から準幹線道路へ右左折する場合の観察は平成27年6月17日(水曜日)午前9時より午前10時の間に、準幹線道路から幹線道路へ右左折する場合の観察は平成27年6月17日(水曜日)午前10時より午前11時の間に行った。

生活道路から幹線道路に右左折する場合の観察調査は、北九州市門司区ニタ松交差点の国道3号線出口、ただし、この道路においては18メートル手前に交差点があるため、調査では15メートル手前よりの車両を対象とした。観察日時は、平成27年6月24日(水曜日)午前9時より午前10時の間であった。

方向指示器作動のタイミングについては「30メートル手前(法規履行)」、「15メートル手前」、「発進直前、直前」、「停止後(否停止を除く)」、「発進後」、「合図をしない」に分け調査した。なお、「30メートル手前」とはおおむね25メートルからそれ以上手前、「15メートル手前」とはおおむね25メートル未満から10メートル以上、「直前」はおおむね10メートル未満の範囲とした。「発進直前」は停止後5秒以上たった場合も含むものとした。

B. 道路交通法での方向指示器作動のタイミングの認知度と実際に作動させているタイミングに関する質問紙調査

アイルモータースクール門司に来所した高齢者及び北九州市内に住む一般の人を対象に質問紙にて調

査を行った。調査期間は、平成 27 年 5 月 7 日より 6 月 25 日までの間であった。質問文調査は、A) 道交法において方向指示器の作動タイミングを選択式にて回答してもらう方式で実施した。選択子は次の通りである：「1. その交差点を曲がりだしてから作動させる」、「2. その交差点を曲がる時に作動させる」、「3. その交差点を曲がる直前に作動させる」、「4. その交差点を曲がる 3 秒前に作動させる」、「5. その交差点を曲がる 5 秒前に作動させる」、「6. その交差点を曲がる 10 メートル手前で作動させる」、「7. その交差点を曲がる 30 メートル手前で作動させる」、「8. その他」。なお、年齢と性別に関しても記入してもらった。質問紙調査実施者数は、一般人が 37 名、高齢者は 123 名であった（合計 160 名）。

3. 調査結果と考察

A. 交差点における方向指示器の作動タイミングに関する調査結果

表 1 に、交差点での方向指示器の作動タイミングに関する調査結果を示す。準幹線道路から幹線道路に曲がる場合、30 メートル手前で作動させている車両の割合は 3%、幹線道路から準幹線道路に曲がる場合で 19% となった。また準幹線道路から幹線道路に曲がる場合、「発進直前・直前」、「停止後」点灯を合わせた割合は 61% となり、生活道路から幹線道路では 68% となっている。主要道路を外れた場所では合図はこのタイミングに作動させるのが一般化している傾向が見受けられる。

幹線道路から準幹線道路では法規通りに作動させている車両の割合は 19%、15 メートル手前を含めると 70% の車両がこのタイミングに作動させており、主要道路から右左折する場合は比較的早く方向指示器を作動させている。

さらに幹線道路から準幹線道路など沿道的な道路に入る場合は比較的早く方向指示器を作動させているが、準幹線道路、生活道路などの沿道から幹線道路に出る場合は作動のタイミングが遅くなっている傾向があると言える。

表 1. 準幹線道路から幹線道路に出る場合の方向指示器の作動タイミング

準幹線道路から幹線道路

2015. 6. 17 水 AM9-10 県道 262 号線大川橋出口

(台)

タイミング	右折停止	右折否停止	左折停止	左折否停止	合計
30m 手前	4 (3%)	5 (6%)	2 (2%)	1 (1%)	12 (3%)
15m 手前	34 (23%)	29 (38%)	17 (18%)	38 (45%)	118 (29%)
発進直前・直前	51 (34%)	37 (48%)	45 (48%)	42 (50%)	175 (43%)
停止後	49 (33%)	0 (0%)	21 (22%)	0 (0%)	70 (17%)
右左折後	6 (4%)	4 (5%)	8 (9%)	2 (2%)	20 (5%)
あげない	4 (3%)	2 (3%)	1 (1%)	1 (1%)	8 (2%)
合計	148	77	94	84	403

一般人の道路交通法における方向指示器を作動させるタイミングに関する認識度は 73% とかなり高いことがわかる。ただ、高齢者の場合は 42% と一般の人に比べるとかなり低くなっている。では実際に普段、作動させているタイミングを聞いたところ、道交法通りに作動させていると答えた人の割合は一般人では 54%、高齢者では 33% となっている。この数字は上記の調査結果とはかけ離れたものである。ま

た、「曲がる3秒前」、「曲がる5秒前」といった回答もあるが、これは進路変更のタイミングと混同しているのではないかと考えられる。

表2. 幹線道路から準幹線道路に移行する場合の方向指示器の作動タイミング

幹線道路から準幹線道路

2015.6.17 水 AM10-11 県道262号線大川橋入口

(台)

タイミング	右折停止	右折否停止	左折停止	左折否停止	合計
30m 手前	7 (16%)	11 (35%)	6 (13%)	8 (16%)	32 (19%)
15m 手前	15 (34%)	11 (35%)	28 (61%)	34 (68%)	88 (51%)
発進直前・直前	6 (14%)	4 (13%)	7 (15%)	6 (12%)	23 (13%)
停止後	9 (20%)	0 (0%)	3 (7%)	0 (0%)	12 (7%)
右左折後	6 (14%)	4 (13%)	2 (4%)	2 (4%)	14 (8%)
あげない	1 (2%)	1 (3%)	0 (0%)	0 (0%)	2 (1%)
合計	44	31	46	50	171

表3. 道路交通法による方向指示器作動のタイミングの認識度と実際にさせているタイミングに関する調査結果

(人)

	一般 知識	一般 実際	高齢者知識	高齢者実際
曲がる直前	0 (0%)	0 (0%)	4 (0%)	6 (0%)
曲がる3秒前	6 (16%)	6 (16%)	26 (21%)	24 (20%)
曲がる5秒前	0 (0%)	1 (3%)	20 (16%)	27 (22%)
10メートル手前	4 (11%)	10 (27%)	21 (17%)	26 (21%)
30メートル手前	27 (11%)	20 (27%)	52 (17%)	40 (21%)
合計	37	37	123	123

4. まとめ

今回の調査結果により方向指示器作動のタイミングがかなり遅れている傾向は明らかであり、法規通りに作動させる車両が少ないことが解った。原因等の調査の一環として作動のタイミングの認識度と実際に作動させるタイミングの調査も行ったが、認識度の割合にしては実際の作動タイミングが遅い事が判明した。

今後はなぜ、方向指示器作動のタイミングを知っているのに法規通りに作動させないのかを究明していく必要があると思われる。また、高齢者に関しては作動のタイミングを忘れている人がいることが判明したので、高齢者講習等を通じて方向指示器作動のタイミングの周知徹底を図ることが重要と思われる。

参考資料

政府統計資料： <https://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL02100104.do?tocd=00130002>