

9)

著者：小森弘詞，江上嘉実，杉元俊彦，松永勝也，高橋謙二，西江博樹，水野博

論文題目：一時停止の遵守状況に関する調査研究

論文集名：日本交通心理学会第54回大会発表論文集

発表年月：1996（平成8）年10月

頁：25, 26

# 一時停止の遵守状況に関する調査研究

小森弘詞<sup>1</sup> ・ 江上嘉実<sup>2</sup> ・ 杉元俊彦<sup>1</sup> ・ 松永勝也<sup>3</sup> ・ 高橋謙二<sup>4</sup> ・ 西江博樹<sup>5</sup> ・ 水野 博<sup>6</sup>  
<sup>1</sup>豊前自動車学校 <sup>2</sup>南福岡自動車学校 <sup>3</sup>九州大学 <sup>4</sup>マイマイスクール <sup>5</sup>八女中央自動車学校 <sup>6</sup>筑豊自動車学校

## 1) 事故の発生場所と事故の形態

自動車運転における加害事故は、高齢者においては54.7%が、非高齢者においては51.1%が交差点で発生しており、その他は直線路でそれぞれ31.7%、34.0%、交差点付近で7.5%、9.5%、カーブでは何れも4.1%となっている。これらの事故のうち、高齢者においては31.1%、非高齢者においては26.4%が信号のない交差点における出会い頭の衝突によって発生している。

これまで、一般に“信号のない交差点では停止線で一旦停止し、その後は徐行しながら安全を確認し、交差点に進入・通過する”ように指導されている。出会い頭の衝突は、指導通りの走行がなされていないからと考えられる。そこで、福岡県内のいくつかの交差点での一時停止の遵守状況の調査を行い、事故防止の方法について検討した。

## 2) 方法

一時停止の標識のある交差点で、目視とビデオテープに記録した画像により一時停止の状況を調べた。調査地点は以下の通りであった。

### A) 交通量が少なく、信号のない交差点、

#### ① 豊前市内交差点6カ所、

調査日：平成8年7月11日（木曜日）

#### ② 八女市内交差点4カ所

調査日：平成8年5月28日（火曜日）（3カ所）、6月1日（土曜日）（1カ所）

#### ③ 飯塚市内交差点2カ所

調査日：平成8年5月25日（土曜日）午前9時52分～午前10時56分

平成8年5月29日（水曜日）午前9時21分～午前10時23分

#### ④ 春日市内交差点1カ所

調査日：平成8年7月13日（土曜日）

### B) 交通量の多い、信号のない交差点

#### ⑤ 福岡市内交差点2カ所

調査日：平成8年8月30日（金曜日）午前10時30分～午前11時30分

午後 5時00分～午後 6時00分

平成8年9月 2日（月曜日）午前10時30分～午前11時30分

午後 5時00分～午後 6時00分

## 3) 結果

上記調査地点での調査結果を以下に示す。

### (A-1) 豊前市内における調査結果

	自転車	原付車	普通自動車	計
完全一時停止	0	2	12	14 台
		(14.2)	(8.6)	(8.4)%
不完全一時停止	1	4	52	57 台
	(7.6)	(28.5)	(37.6)	(34.5)%
不 停 止	12	8	74	94 台
	(92.3)	(57.1)	(53.6)	(56.9)%
総 通 過 台 数	13	14	138	165 台

(A-2)八女市内における調査結果(自動車のみの調査)

完全一時停止	28台	5.7%	内5台は、前方渋滞や停止歩行者がいた為の停止
不完全一時停止	431	88.1	
不 停 止	30	6.1	
総通過台数	489		

(A-3)飯塚市内における調査結果

調査地点1:

完全一時停止	2台	1.7%
停止線越え一時停止	1	0.8
不完全一時停止	28	23.1
不 停 止	90	74.7
通過車両	121	

調査地点2:

完全一時停止	42台	2.8%
停止線越え一時停止	5	3.4
不完全一時停止	16	11.0
不 停 止	120	82.8
総通過台数	145	

(A-4)春日市市内における調査結果

完全一時停止	28台	6.1%
不完全一時停止	431	88.1
不 停 止	30	6.1
総通過台数	489	

(A-5)福岡市内における調査結果

完全一時停止	12台	3.0%
不完全一時停止	307	75.8
不 停 止	86	21.2
総通過台数	405	

このように、交差点を通過する前に完全停止している運転者の割合は、はごく少数である。

#### 4) 議論

今回の調査は、一時停止の標識のある交差点で行った。このような場所では一時停止しなければならないことは、運転免許がある人であればすべての人が知っているはずである。知っているにもかかわらず、できないのは、知識に基づく行為以上に強くまたは早く作動する、人の生来の先急ぎの衝動によるものと考えられる。

なぜ、完全停止の上での確認でなければ、出会い頭の衝突が発生するのであろうか。たとえば、認知・反応の突発的な遅れがあり、対象の認知に2秒を必要とする状況が発生したとしよう。この様なとき時速5km程度に減速しながら安全の確認を行ったとすると、対象を認知するまでの間に車は約2.4m進行する。危険な対象や状況を認知し、ブレーキペダルを踏み込んでも、停止するまでにさらに数mを進行することになる。従って、接近車両を認め停止操作を行い完全に停止したときには、車は交差点のまっただ中にあることになる。したがって、出会い頭の衝突を回避するには、完全停止の上での確認が必要となる。

完全停止の上での確認が確実にできるようになるためには、完全停止の上での確認行為を習慣化する必要がある。習慣化とは繰り返しの行為により形成されるものであり、そのためにはその行為が強制されるか、それぞれ個人の、繰り返しの必要性についての意識付けが必要である。意識付けの場合に重要なのは、完全停止しても時間のロスはほとんどないこと、および、そのことにより衝突が回避できることを理解させることであろう。

ところで、これまでの指導法のように停止線で停止した後は徐行しながら確認し交差点を通過する方法では、出会い頭の衝突を回避できない場合が発生するといえる。交差点に進入する前にもう一度完全に停止し、安全の確認を行うことが要求されよう。今後指導法を改める必要がある。