

命と安全を守る 歩車分離信号普及全国連絡会 資料


公述人;東京事務局 長谷智喜 群馬事務局 黒崎陽子

第11次交通安全基本計画は、人命尊重の理念が強調され良い記載であると考えます。しかしながら、意見申込みの記述のとおり、交通弱者にたいする対策は、従来通りの注意喚起とした自助努力が主体であり、理念の実効性、国民の思考を人優先に導く計画や人優先の道路環境システムの構築としては、不十分であると考えます。


つきましては、本格的な人命優先・人優先の道路環境整備を押し進めていただきたく、それらの項目について意見を述べさせていただきます。

中間案に強化すべき事項

通学路での歩車分離式信号機やゾーン30の促進、表記強調の必要性について



ぼくたち、こんな危険はもう嫌です
交差点を歩車分離にして欲しい!



人も青・車も青の信号交差点に潜む3つの危険

①右折車の危険

◆右折車は直進車の切れ目から突然飛び込んでくる。人はこれを避けることができない

②左折車の危険(背後から)

◆左折車は、背後から追いつき迫る。横断者はそれを回避できない。気づけない。

◆横断者は、自分が車の死角にいるかどうか認識できない

これは横断者の注意能力を超えた3つの危険です

◆交差点では、横断者がいる場合横断者の手前で停止すればよいルール。右左折してきた車が、自分を発見しているか、いないかは、車か一般を越えるまでわからない

横断者は自分の注意(自動努力)でこの危険から逃れることはできません

大型車の死角範囲

命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会

中間案では、対人事故防止における実効性の高い対策が乏しいと感じております。日本では、歩行者等の事故比率がとても高く、信号交差点では、理不尽かつ凄惨な事故がまだまだ後を絶ちません。


歩行者用青信号は、子どもたちも親に言われ、先生や警察の指導を受け、国の指示に従い、自らの命を守るために選んで横断する場所です。しかし日本の信号運用は、システムとしての安全性が乏しく、車の危険から逃れるすべがありません。

理由は、横断者の注意能力を超えた3つの危険が存在するからです。そのため毎年定率で青信号の巻き込み事故で命を奪われる犠牲者があとを絶ちません。それは、やはり「人は、ヒューマンエラーを犯す動物である」とした前提ではない信号運用をしているためであると考えます。

信号交差点では、ドライバーのエラーを未然に防ぐため、人と車を分けて流す、歩車分離信号が最も効果的であることは周知のとおりです。これは、多くの国民も知るところであり、その普及が望まれます。

現在は、国も歩車分離信号の推進を進めているところであると認識しておりますが、本年3月末現在の設置数は9577基であり、信号機全体の4.6%にすぎません、また年間の増加数は、192基にとどまっており、人命尊重の理念すら揺らぎかねないものと感じております。なお、歩車分離信号は、対人事故防止の効果だけでなく、歩車分離信号と表示されたプレートやその増加率は、基本計画で謳っている国民の人優先の思考を強く後押しすることに資すると思えます。歩車分離信号の記述では、普及の数値目標の記載や、通学路における歩車分離信号推進をゾーン30の大幅な推進と共に記載し、人命尊重の姿勢をさらに強く打ち出して頂きたいと思います。

2001年、渡英したロンドンの交通省との面談では、「我が国では、歩行者用信号のある交差点は、全て人と車が分離される6通りの基本設計があり、それを道路状況合わせ使用している」とのことでした。英国は、すでにその頃には、全て人と車を分けて流す信号です。交通省で頂いた信号運用の基本設計図を次葉に添付します




2001年ロンドン交通省にて



命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会

東京事務局
〒192-0151 東京都八王子市上川町2992-5
歩行者事故防止研究会
TEL 042-654-5757 FAX 042-654-5757

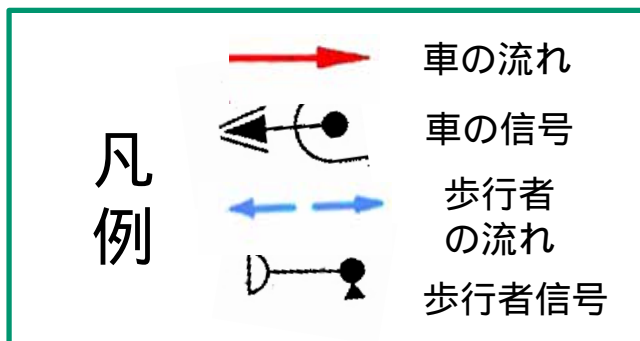
群馬事務局 
〒370-3524 群馬県高崎市中泉町196-3
歩行者事故防止研究会 群馬
TEL 027-315-9639

大阪事務局 〒560-0054 大阪府豊中市桜の町3-12-10 3階 豊中市教職員組合
TEL 06-6151-5700 FAX 06-6151-5706

歩車分離信号普及全国連絡会ホームページ <http://bunri.org>

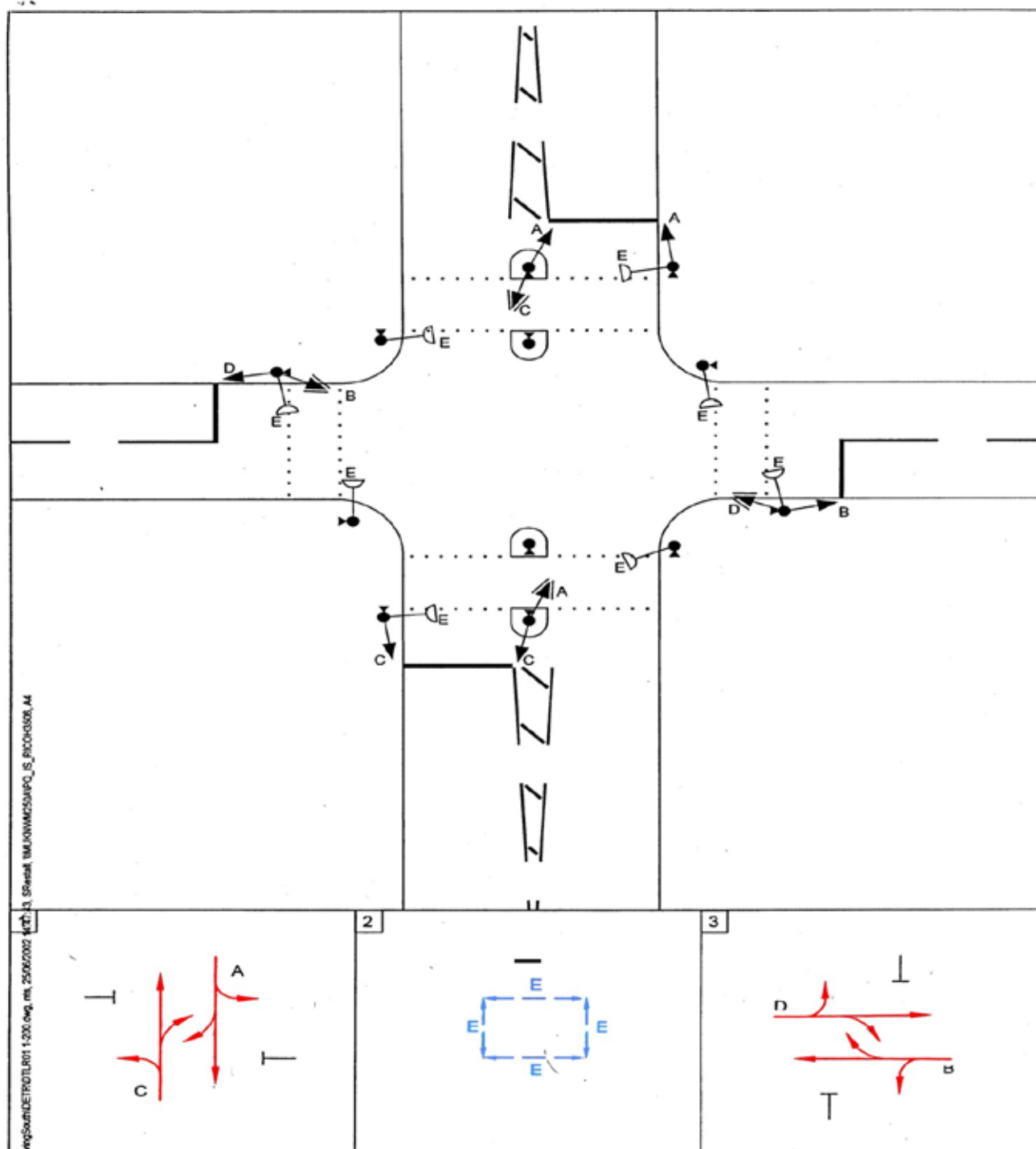
人命優先の思想

英国交通省使用 信号交差点の基本設計図 1



小規模交差点

日本では、歩行者専用現示式
同様の信号運用
斜め横断はできない



DRAWING 1. FULL PEDESTRIAN STAGE

L:\COURT\eng\sum\DETROIT\B01 1-200.cwg, m, 25/06/2002 14:27:33, Serial: TMU\NONMGSU\PC_US_PIC003008.A4



人命優先の思想

英国交通省使用 信号交差点の基本設計図 2

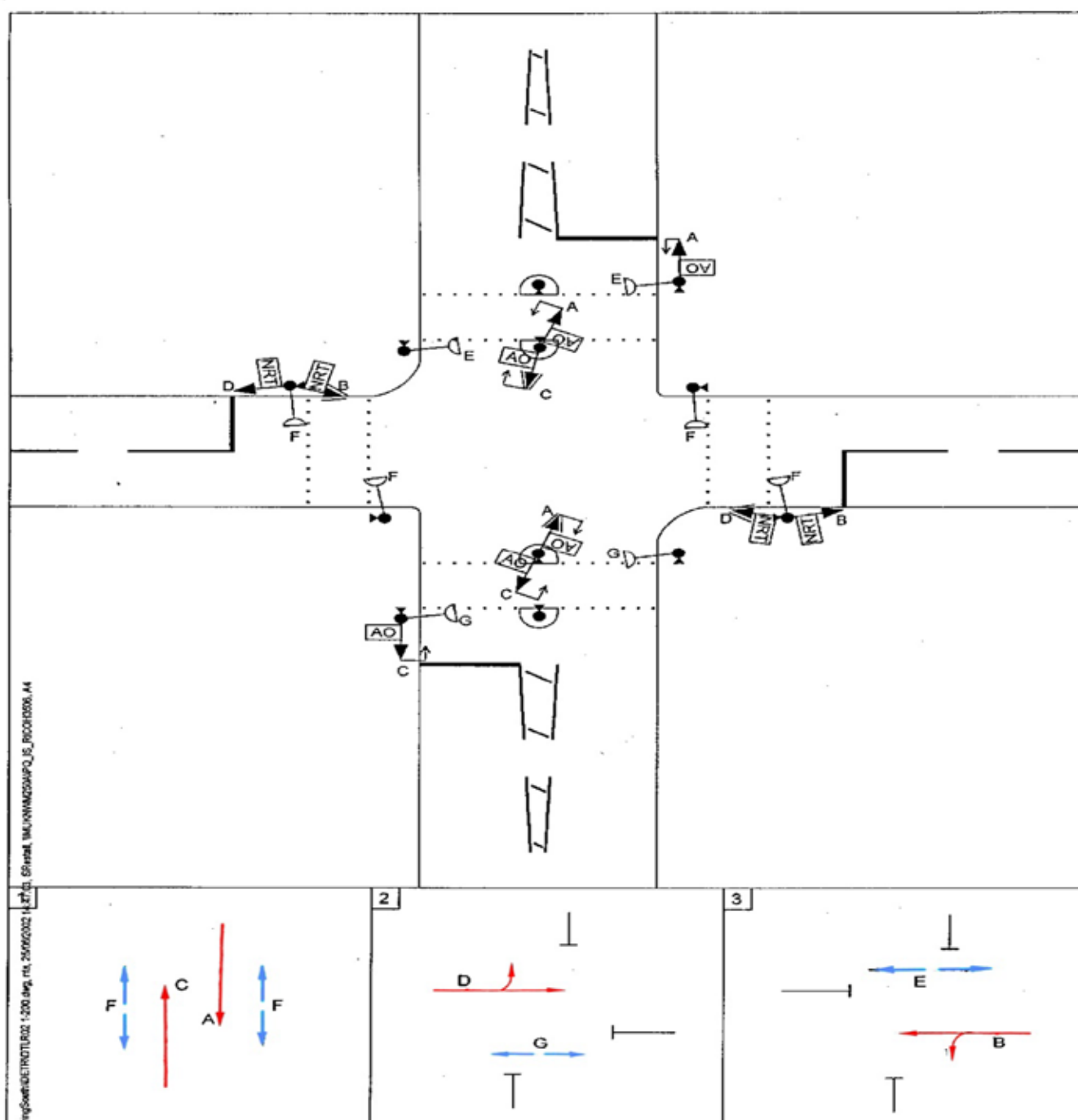
小規模交差点

日本では右左折車両分離式同様の信号運用
図は、縦方向、右左折禁止、横方向右折禁止の道路

※日本と英国の車の流れを見る考え方の違い

日本では、十字路の場合、一般的に車の流れを縦横の2つの流れと捉えるが、英国では、縦の流れは、上下の流れと右折と左折の流れ、横の流れは同様に左右の流れと右折と左折の流れ、合計12通りの流れがあると考え、歩行者の安全には、その一つ一つの流れを見極め、車の来ない時間帯を設けて青信号を灯火する。

英国は一方通行が多いが、国も国民も利便性や効率より人の命の安全を重視している証。



DRAWING 2.

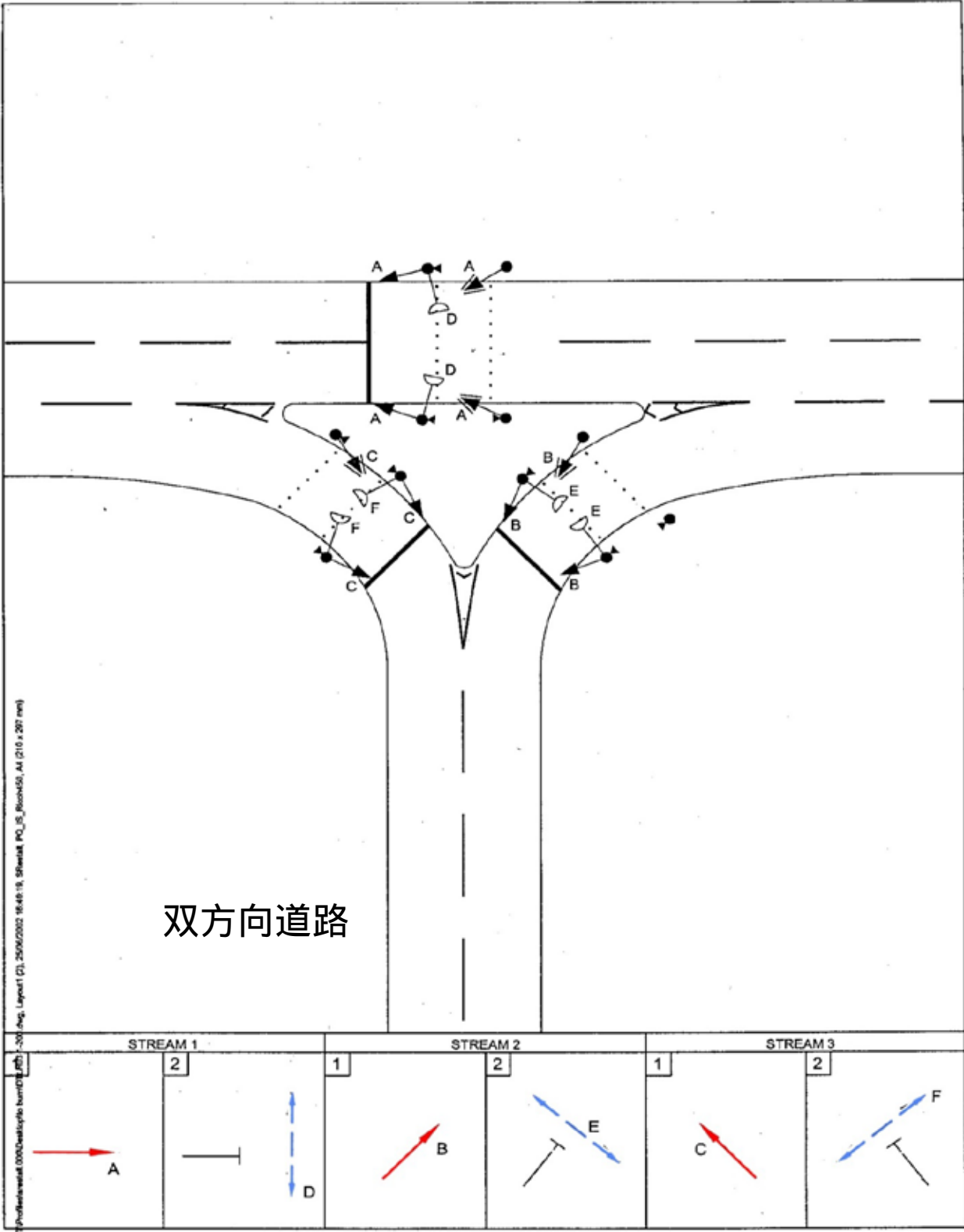
PARALLEL PEDESTRIAN STAGE



英国交通省使用 信号交差点の基本設計図 3

丁字路の交差点

丁字路では、交差点中央に交通島を設け、歩行者には順番に車の流れを止めた時点で、歩行者用信号を青にする。交差点では、常に交差点内で人と車が流れている



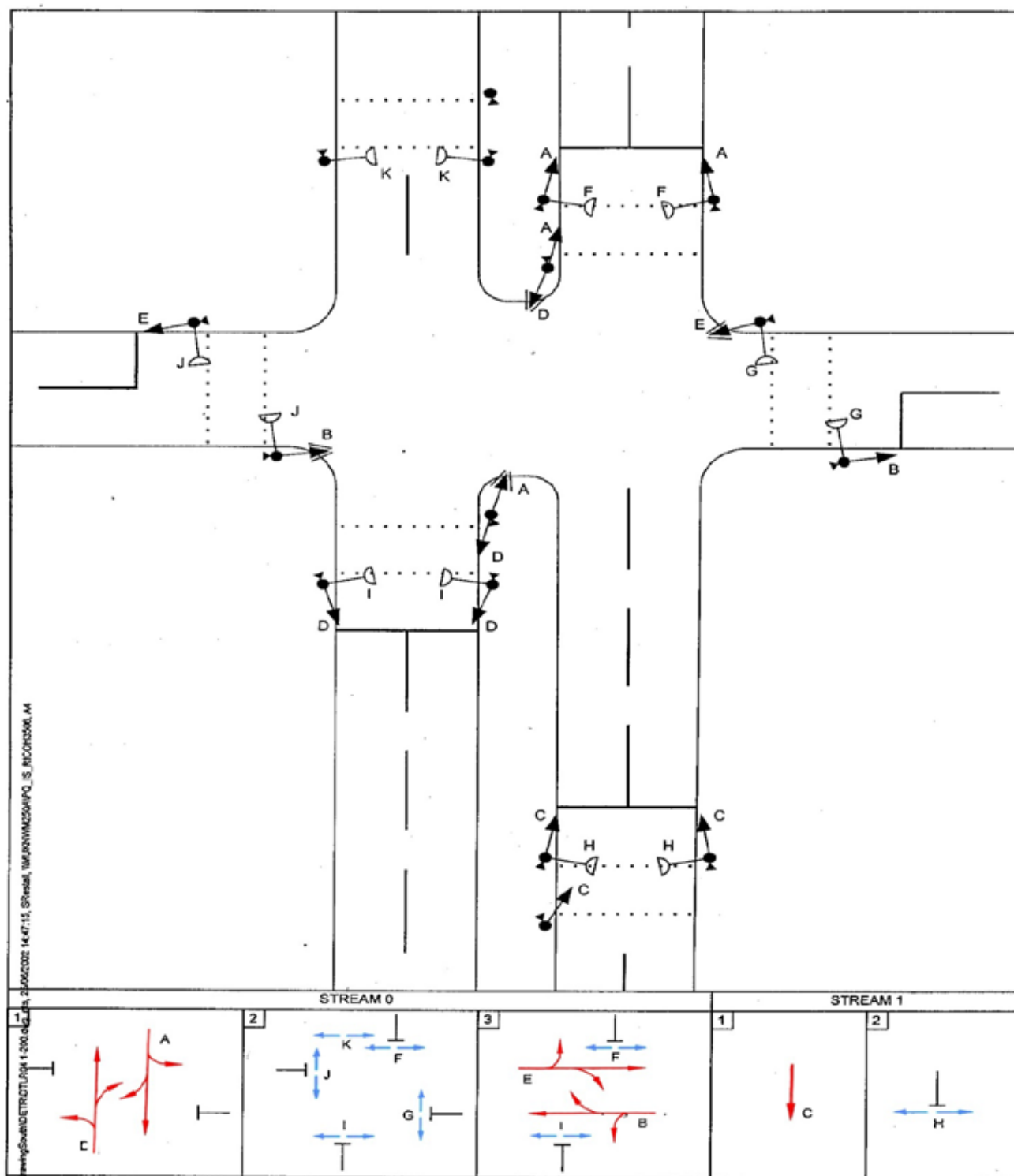
DRAWING 3. PARALLEL PEDESTRIAN STAGE (ONE WAY STREET ARRANGEMENT)

人命優先の思想

英国交通省使用 信号交差点の基本設計図 4

中規模の交差点

主道路内の中央に交通島を設ける、ここでは車の流れを上下に2通り、左右で2通りの四つの流れととらえ、個々の流れを別々の時間帯で制御する。歩行者は一度目の信号で交通島まで横断し、そこでクランク状に歩行し次の信号に向かう、ほどなくして車の流れが止まり横断。二段回目で道路の横断を完了する。



DRAWING 4. STAGGERED PEDESTRIAN FACILITY

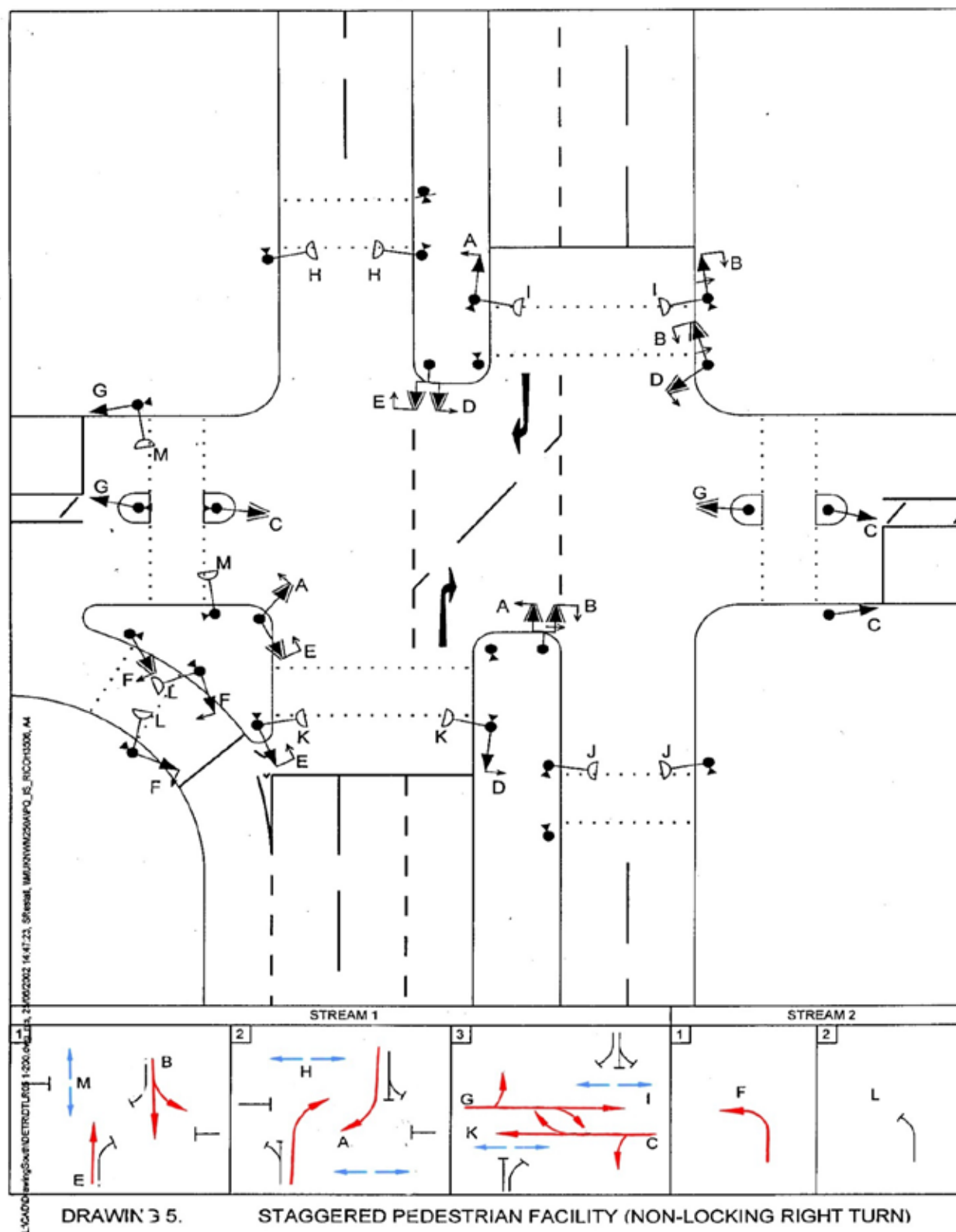


人命優先の思想

英国交通省使用 信号交差点の基本設計図 5

大規模の交差点

大規模交差点では、16通りの車の流れに応じ、基本設計の1から4を組み合わせ対応する。常にどこかで車が流れ、どこかで人が流れている。



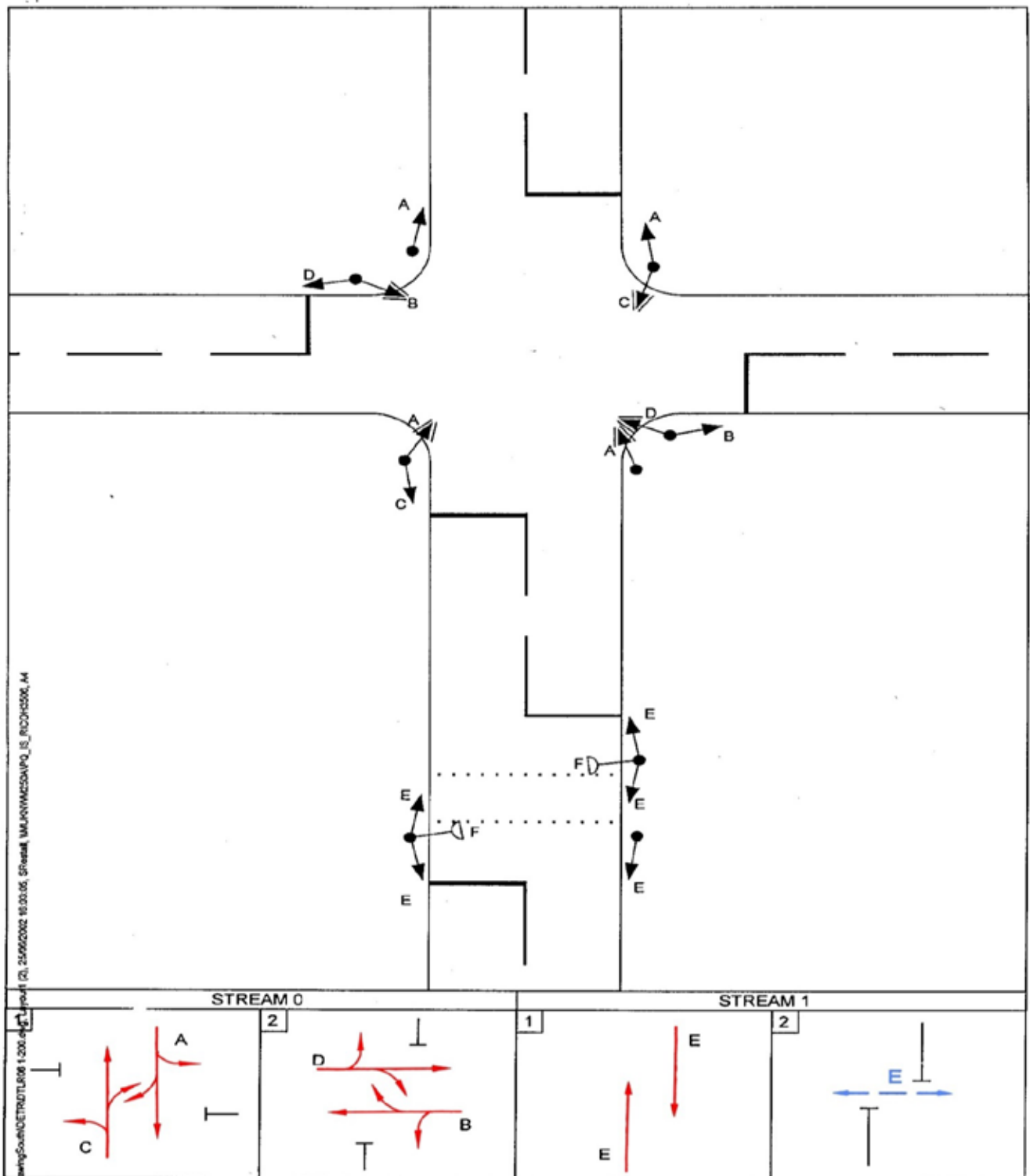
人命優先の思想

英国交通省使用 信号交差点の基本設計図 6

どうしても車の流れを止められない交差点

日本では、このような交差点に対し、歩道橋や地下道等で対応しているが、英国では、横断歩道を交差点から離して設置する。

この方式は、日本では、歩行者の利便性を損なうため、賛否両論あると思われるが、信号交差点内では、徹底した人命優先、歩行者保護の姿勢がうかがえる。



DRAWING 6. DISPLACED PEDESTRIAN FACILITY

L:\01\Design\South\02TR07\08 1.200-4917.dwg (2) 25/06/2002 16:00:05, SP, email: MAJUNYME25AVPO_IS_PIC2PC59K_A4



ドライバーへの歩行者保護の教育の徹底、広報の強化について

横断歩道で止まってくれる
県別ランキング(全国平均21%)

ベスト3 ワースト3

- | | |
|-------------|-----------|
| 1 長野 72.4% | 1 宮城 5.7% |
| 2 兵庫 57.1% | 2 東京 6.6% |
| 3 静岡県 54.1% | 3 岡山 5.4% |

2020年 JAF調査



2016年 JAF調査 キャンペーン

JAFの調査から、日本では、歩行者がいても横断歩道で車が止まらない実態が浮き彫りにされ、社会問題となっています。2016年の調査では、車の止まる率が7.6%、5年後の調査では全国平均率が、21%に上昇したものの、依然として車は止まりません。一方、止まる率が高いのは、当初から長野県で、72.4%です。

歩車分離信号の普及に向けて 整備率No1 長野県

歩車分離信号の県別整備率
2019年3月末現在 ベスト3ワースト3

順位	県別	信号機数	歩車分離式	整備率
1位	長野県	3570	434	12.16%
2位	神奈川県	9547	952	9.97%
3位	東京都	75943	7527	9.58%
45位	山形県	1823	30	1.65%
46位	北海道	13037	180	1.38%
47位	新潟県	5153	69	1.34%
	全体	207738	8734	4.2%

要因がニュースにも取り上げられていますが、基本的には運転手に、歩行者保護の意識を芽生えさせ、法令遵守の意識改革をさせなければならない問題です。しかし、我国では「子供がお辞儀をしているからが原因では？」と考える車優先的な思考から抜け切れていません。

長野県では、歩車分離信号の設置率も突出して全国1位であり、その他歩行者保護の立場に立った思考の反映が一因であると考えます。

また、まだまだ、全国平均率が21%と低いものの、この上昇成果の発端は、お辞儀ではなく歩行者からの視点で、ソフトに車社会に疑問を投げかけたJAFのキャンペーンにあると思っています。

歩行者の注意とは、車の危害から身を守るための注意であり、車の注意とは、自らはもとより、他人の命を奪わないとする注意です。

基本計画では、ドライバー向けに横断歩道での法令遵守、歩行者保護を徹底させる教育や広報の実効性を高める記述等の強化を願います。

全ドライバーへ、事故防止、分析、証拠等に有効なドライブレコーダーの普及を促す

現在は事故の真相を見つめる目と
なれるドライブレコーダー



事故鑑定の第一人者たち

第11次計画の重点施策の一つとしてドライブレコーダーの普及が掲げられています。大変良いことであると考えます。掲げた理由は、事業活動に伴う交通事故防止を推進するためです。たしかに、ドライブレコーダーのもつ特性説明にもあるように、運転者のへの交通安全教育や運転管理等に資するものと考えます。しかし、それ以上に事故の衝突時に、その状況を克明に捉えるものとして、交通事故の見分で有効な判断や証拠材料になるものと考えます。

この機器が、今日に至る普及の陰には、事故の真相を知りたいと苦しんだ遺族の開発の歴史があります。特に、被害者死亡交通事故では、多くの遺族が事故の真相がわからず、いまだ納得のいかない結果に苦しんでいます。今般の計画では、被害者支援の充実と推進が重点項目に謳われています。機器の普及は交通事故防止及び被害者支援に資すると考えられます。ドライブレコーダーの普及促進では、運行業者のみならず、一般車両へも推進すべきであり、その義務化を促すよう、記載強調されることを検討願います。

