

# すべての交差点を歩車分離信号に！

私たちは、歩車分離信号を交差点のスタンダード信号にするべきだと考えます。

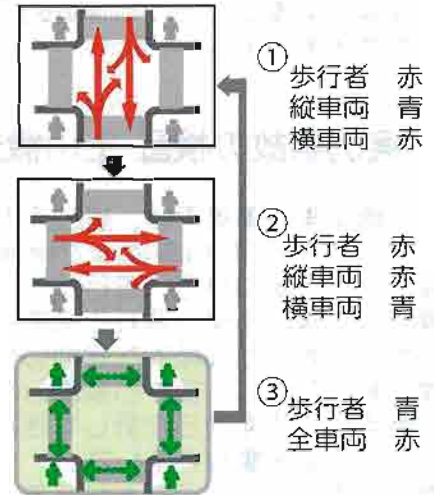
## 歩車分離信号とは

日本では、交差点の青信号を横断中、右左折してくる車にはねられる歩行者事故があとを絶たしません。これは、現在の一般交差点が同方向の人と車を同じ青信号で流すために発生する現象で、歩行者の安全を右左折してくる不確実な人間の注意力のみ（車両運転手）にたよる信号システムだからです。

人も青、車も青の危険な信号を改善したものが「歩車分離信号」です。つまり、歩車分離信号とは歩行者と車を分けて流し、人と車の交錯を無くす信号システムのことです。

歩車分離信号の交差点では、歩行者が青のとき車は赤、車が青のとき歩行者は赤。基本的に人と車は交錯しません。お互いが信号を守る限り事故が発生しない仕組みとなっています。

図 歩車分離信号の例



## 歩車分離信号の生い立ち

人と車が交わらない信号の運用は以前からあり一号機は、スクランブル方式で69年、熊本市にある子飼交差点が最初といわれています。しかし当時のスクランブル信号は、人と車の多い都会の繁華街でしか見ることはなく、こんにちの普及の兆しはありませんでした。

その理由は、スクランブル信号の目的が、歩行者の安全のためではなく渋滞解消であったからです。「人通りの多い繁華街の交差点では、右左折する車両の流れを阻害し渋滞の元凶となるのは歩行者である」との考えから、「円滑な車両交通に邪魔な歩行者は、後からまとめて流す」という発想だったのです。

現在、各地に設置されている歩車分離信号は、当時の発想とは異なり、歩行者の安全を目的とした信号システムです。スクランブル方式は、歩車分離信号の代表的な運用方法として位置づけられるとともに、図のように斜め横断のできない歩車分離式や押しボタンによる分離式、危険な横断歩道のみを分離したものなど道路の形状や交通量にあわせてさまざまな歩車分離信号が考案されています。

この「歩車分離信号」の起源は、92年11月11日、八王子市郊外の上川橋交差点で青信号を横断中の小5児童が同じ青信号で左折してきたダンプによって死亡させられたのがきっかけでした。児童の背負っていたランドセルからは、「信号はなぜあるの 信号がないと交通事故にあうから」と書かれた手書きのカードが出てきました。

以後、二度と構造死のような事故で子どもを死亡させてはならないという両親の強い思いは、交差点における歩行者の安全を目的とした信号改善、人と車を分離する「分離信号」として発信されました。各報道機関によって全国に伝えられた分離信号の考えは、多くの方々の共感を呼びました。それを受け警察庁は、02年に分離信号の効果を実験、事故防止に高い効果が認められたので「歩車分離式信号」と命名し本格的に導入が開始されました。今、その普及を期待する声が高まっています。

## 命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会

大阪事務局 561-0874 豊中市長興寺南3-5-2 3階J 東京事務局 192-0151 八王子市上川町2992-5  
豊中市教職員組合 歩行者事故防止研究会  
tel 06-6863-1600 fax 06-6863-2721 tel 042-654-5757 fax 042-654-5757  
E-mail ttu-toyokyoso@pop06.odn.ne.jp E-mail:t-hase@kb3.so-net.ne.jp

分離信号ホームページ <http://www006.upp.so-net.ne.jp/bunri/>  
全国連絡会ホームページ <http://bunri.org/>

# 青信号歩行者右左折事故の実態

交差点は、毎年全交通事故の40%以上が発生するもっとも事故の多い場所です。歩行者は、その危険な交差点で自らの身を守るため青信号の横断歩道を選んで渡ります。しかし歩行者が、安全を求めてわたる青信号の横断歩道であっても毎年多くの人々が殺傷され命を奪われています。青信号の歩行者を巻き込む右左折事故は、交差点における構造的でもっとも理不尽な事故と言えましょう。



## 実例事故の検証 上川橋交差点

上川橋交差点事故では、登校途中の兄(小5)と妹(小3)が信号待ちから青信号で横断を開始しました。兄は、信号の変わり目に走行していた車が停止するのを確認し、妹から少し遅れて横断を開始しました。まさに大人が教える模範的な横断の仕方です。しかし、事故にあったのは、後から横断した兄でした。兄は、同じ青信号で背後から左折してきた人を見落とすダンプによって命を奪われました。

車に見落とされたことを悟った子どもは、迫りくる左折ダンプになすすべはありません。即死でした。

交差点に進入するさまざまな過失車両。歩行者は、それに遭遇した時、重大な被害に見舞われます。

青信号の歩行者を巻き込む右左折事故は、過去のものではありません。今日も全国各地の交差点で、過去と同じ形態の惨劇が繰り返されているのです



交差点はヒューマンエラーの多発点

- 左折大型ダンプに**  
92年11月11日、上川橋交差点左折事故(東京都)
- 朝8時、八王子市郊外採石場ダンプの往来が激しい通学路のT字路交差点で、信号待ちから兄妹で渡り始めた小5男児を、無線に興じていた8tダンプが同じ青信号で後方から発進。無造作に左折して即死させ、周囲の車のクラクションで停止。
- 左折大型ローリーに**  
94年4月4日、行徳駅前交差点左折事故(千葉県)
- 午後1時15分頃、街中の見通しの良い十字路交差点で4歳の弟と信号待ちをしていた7歳の女児が、青信号で渡り始めたところ、背後から左折してきた大型タンクローリーに轢かれ即死。
- 左折大型ダンプに**  
99年11月25日、水戸市赤塚2交差点左折事故(茨城県)
- 午前7時45分頃、国道50号の交差点で集団登校途中の先頭を歩く小5女子児童が青信号横断中、背後から左折してきた違法改造の大型ダンプが子どもを見落とし左前輪に巻き込み即死、500m走行(ひき逃げ)して停車。
- 左折ミキサー車に**  
97年2月25日、大井競馬場北門前交差点左折事故(東京都)
- 午後4時頃、青信号歩き始めた歩行者の後に近づき自転車で交差点に進入した母子(小3男児)が、先に左折しようとして横断者をのりながら進入してきたミキサー車と遭遇、母の目の前で男児がひかれ即死。
- 右折大型バスに**  
98年1月13日、南海バス車庫入口交差点右折事故(大阪府)
- 南海バスの車庫前にある交差点で、車庫に入ろうと右折した路線バスの、自転車で横断中の母子を轢落し右折の母子の目の前で園児6歳を巻き込み左前輪で轢いた。
- 左折大型トラックに**  
03年5月24日、戸越交差点左折事故(東京都)
- 11時20分頃、品川にある国道大型交差点の青信号を自転車で横断中の6歳女児が、後方から左折してきたダンプの運転手に見落とされ死亡。ダンプはそのまま走行、周囲の車のクラクションでようやく停止した。
- 右折トラックに**  
07年1月17日、世田谷区中町4交差点左折事故(東京都)
- 朝8時5分頃、近くに住むタレントの長女、小5女子児童が対向車線から右折してきた前方不注意のトラックにはねられ死亡。
- 左折大型貨物車に**  
81年5月25日、谷野街道入り交差点左折事故(東京都)
- 午後0時40分頃、国道交差点を信号待ちから自転車をひいて渡り始めた小3男児9歳が、同じ信号待ちから発進、人を見落とし左折してきた口上貨物と交錯、即死。
- 左折大型クレールン車に**  
95年8月8日、西与賀町高太郎交差点左折事故(佐賀県)
- 午後五時五十分頃、夏祭りに行く途中青信号を渡った小5女児が、左折クレールン車に見落とされひかれ即死。
- 右折パキユーム車に**  
99年1月14日、岸和田市交差点右折事故(大阪府)
- 信号待ちのパキユーム車が、青信号で発信、直進車より先に曲がろうと横断中の小1女子児童を見落とし右折、即死させた。

# すべてが歩車分離信号の国 イギリス

日本では、車両優先・効率優先の信号システムですが、先進国の中には、あたりまえのように歩行者優先・安全優先の信号システムをおこなっている国があります。

自動車先進国イギリスでは、全ての交差点が歩車分離信号のシステムで構築されています。この国では、「交差点は交通事故が多発するもっとも危険なところ」との考えから、信号機を設置する時点で必ず人と車を分離することが規定されています。

## イギリス交通省が採用する分離信号システム

イギリス交通省は、小規模な交差点から大規模な交差点まで道路の形状や規模によって6種類の信号基本モデル（パターン）を用いて歩車分離の信号制御を行っています。

イギリスの信号システムでは、車の流れを車線ごとに細かく分析し、車が流れている車線には歩行者用青信号を点灯させません。歩行者用信号の青は、車と交錯しない場所、時間帯を選定し点灯させるのです。渋滞を招くからとか、より多くの車を流したいからといって歩行者の命を犠牲にしてまで効率を求めることはありません。この国の青信号をわたる歩行者は、双方が信号に従う限り確実に安全が守られるシステムになっているのです。

大型交差点では、道路の中央に歩行者を貯留させる交通島を設け、2段階に分けて横断させています。またどうしても、歩行者の安全が図れない交差点については、交差点から離して横断歩道を設置するといった安全性への徹底ぶりがうかがえます。



低い位置に複数設置された車両用信号



見やすい歩行者用信号

## 事故防止効果が高い歩車分離信号

日本では、警察庁が2002年1月から半年間、全国で100箇所の交差点を抽出して歩車分離信号の試験運用を実施しました。

結果、それら分離信号に改善された交差点の実績を総合すると、交通人身事故が約4割減少し、そのうち人対車両の事故は7割も減少するなど、安全面で大きな効果が認められました。また、懸念されていた交通渋滞は、2%減少しました。

警察署協議会で地域住民から歩車分離信号について意見を伺ったところ、7割以上の方が導入に賛成という結果を得たことから全国に整備を進めていくこととしました。

### — 全国100箇所 歩車分離信号の試験運用結果 — 2002.9 警察庁発表

全交通事故	182件から	122件に	42%減少	車両	事故	148件から	103件に	30%減少
歩行者事故	30件から	8件に	70%減少	渋	滞	15.1kmから	14.85kmに	2%減少

# 歩車分離信号をスタンダード信号に

交差点歩行者事故の現場視察、いつも感じるのは、「やはりこの交差点もどこにでもある普通の交差点だな」という思いです。

青信号の歩行者を巻き込む右左折事故の原因は、加害者の重大な過失は当然のこととして、歩行者の命を不確実な人間の注意力（交錯する車両運転手）に委ねているシステムに大きな問題があると言わざるを得ません。真の事故防止は、人と車を交錯させない歩車分離信号システムのスタンダード化です。

【歩行者事故防止研究会】

安全であるはずの通学路。青信号を信じ、横断歩道を渡った子どもが命を奪われる。こんな理不尽が今も繰返されている。そんな中豊中市教職員組合では、交通事故から子どもたちの命を守るためシンポジウムを10回にわたって開催。交通事故で命を奪われた子どもたちの遺族の無念さや、やり場のない憤りを受け止めるところから、通学路交差点に歩車分離信号の設置を求める運動をPTA、地域住民とともにすすめています。

【豊中市教職員組合】



これまでの活動により、近年さまざまな交差点で歩車分離信号を見かけることが多くなってまいりました。しかし、全国に導入された歩車分離信号は、02年に2381基、07年3月末現在でまだ4281基です。全国の信号機の整備数は約19万4000基であることから、全体の約2%程度です。

歩車分離信号への改善は、現在ある信号機をそのままに、信号のロジックを変更するだけですから、コスト対効果の高い事故防止策です。中には、導入すると車の信号待ち時間が長くなって渋滞の原因になったり、信号無視をすると言う声も聞かれますが、人命尊重の現代に青信号を頼りに渡る歩行者の命・子どもたちの命を犠牲にしてまで車両効率を求めるのは、大きな問題がありますし、安全のメリットは渋滞のリスクをはるかに上回るものと判断されています。

命と安全

## すべての交差点を歩車分離信号にしよう！

今やインターネットの時代、分離信号や歩車分離信号と検索すれば、無数のサイトでその導入を求める多くの人々の声を聞くことができます。

私たちは「命と安全を守る歩車分離信号の普及のため全国連絡会」を組織し、いまだ少ない歩車分離信号を交差点のスタンダード信号とし、全ての交差点を歩車分離信号化にすることにより交差点での理不尽な死傷事故を根絶したいと考えています。

皆様方からのご賛同ご連絡をお待ちしております。

### 命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会

会長 長谷智喜（「歩行者事故防止研究会」代表）

連絡会の活動は会員のみなさまの会費（個人会員年間1000円、団体会員年間10,000円、賛助団体会員年間5,000円）ならびにカンパによって支えられています。ぜひ会員になってください。

振込先 郵便振替口座／00950-0-299646

名称／命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会