

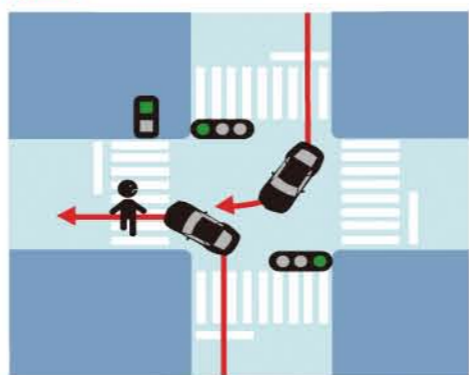


安心 歩車分離信号



歩行者の信号が「青」の場合、車の信号がすべて「赤」なので安心して横断できる。

不安 非歩車分離信号



歩行者、車ともに信号が「青」のため、横断中に車が進入してくる可能性がある。

「本物の青信号」を子どもたちに ～命を守る『歩車分離信号』～

「子どもを守る」シリーズ 9

「子どもを守る」シリーズ9回目のテーマは、「通学路の安全を考える」。1992年、長男を登校中に交通事故で亡くし、「今生きている子どもの命を守りたい」と、『歩車分離信号』の普及活動を続けてこられた長谷智喜さんと、通学路の安全対策への積極的なとりくみを行ってきた大阪府教職員組合の後藤なつきさんに、それぞれの活動内容と通学路のあるべき姿を語っていただきました。



後藤なつき
(ごとう・なつき)
大阪府教職員組合中央執行副委員長。1978年から大阪府豊中市に教職員として勤める。豊中市教職員組合で青年部役員、執行委員などを務め、2006年4月大阪府教職員組合中央執行委員。08年4月より現職。

「子どもが巻き込まれる交通事故が続いています。お二人は、「通学路の安全確保」のための活動を続けていらつしやいます。」

後藤 2001年から、大阪府教職員組合では、通学路の安全点検や見直し、改善要求などの「通学路の安全対策」にとりくんできました。

例えば、小学校の教職員は、地図を手に、それぞれの校区内の点検も兼ねて見回るといふ調査を行っています。地図に危険箇所を記入していくのですが、そこから見えてきたのは、通学路が「幹線道路の抜け道になっている」「違法駐車が行の妨げになっている」などの事実です。

地域の「見守り隊」である保護者や周辺住民からは、通学路の危険性が年々増しているという声が寄せられています。子どもたちも、「登校中、車にぶつかりそうになってこわかった」などと、話をしてくれました。

これでは、保護者も安心して送り出せる状況ではありません。

長谷 保護者として、子どもにとつての一番の危険は交通事故だと感じていました。ですから、私は子どもた

一方、学校での交通安全教育と言えば、子どもたちに対して、「信号を守りましょう」と呼びかけ、注意喚起に終始してきた経緯があります。この点も見直し、改善しているところです。

ただ、どんなに教育しても、子どもたちの反射能力や注意力には限界があります。例えば、交差点に信号があれば、子どもたちは信号だけを見てしまい、なかなかほかのことに注意が届きません。元来、子どもとはそういうものです。子どもの特性から考えても、「歩車分離信号」は、効果が明らかで、周りの大人が制度としてとりくめる安全対策なのです。

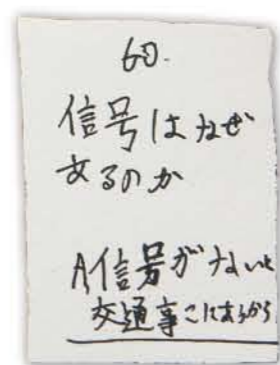
通学路の安全確保には『歩車分離信号』が必須

長谷 警察庁は2002年、半年間かけて全国100カ所で「歩車分離信号」の試験運用を行いました。結果は、交通人身事故の発生件数が42%減少、中でも人対車両の事故は70%減少するなど、安全面での効果が認められるものでした。この結果を受けて、全国で導入整備が進められたことは大きな進歩だったと思います。

「年々、増えてはいますが『歩車分離信号』はまだ全体の2.7%（11年3月時点）だそうです。」

長谷 「歩車分離信号」にすると、待ち時間が長くなり、「車が渋滞する」「待ち切れない歩行者の信号無視が増える」などの反対意見もあります。

「車が車道の線をはみ出そうものなら、体をグイッと引き寄せ、頭だけでなく体でも覚えさせるように努めていました。その分、息子は慎重で交通ルールをしっかりと守る子どもに育ちました。そんな息子が、20年前、交通事故で命を落としました。「青信号」で横断歩道を歩いていて、左折してきたダンプカーに巻き込まれたのです。事故後、遺品として戻ってきたランドセルの中に、息子が自分でつくった手づくりカードがありました。私は、その中の一枚のカードに目が釘付けになりました。（左記写真）



事故当日のランドセルに入っていたカード

カードには「質問 信号はなぜあるか 答え 信号がないと交通事故にあらうから」と書いてありました。まるで息子に、「お父さん、青信号で渡れば安全だなんて嘘じゃないか！なんとかしてよ」と、訴えかけられているようでした。そして、息子が渡ったあの信号は、本物の「青」ではなく、子どもにとつての実態は「黄色」であったのだと思いました。

息子の事故を検証するうちに、周辺のほかの交差点でも、「青信号」で横断中の子どもの死亡事故が複数起

しかし、それは1サイクルの時間を短くするなどの工夫で、ある程度対応できるのではないかと考えます。例えば、切り替え前が、縦横の人と車を1分交代で流すものであれば、1サイクルは2分です。これを1サイクル1分30秒にし、車を縦に30秒、横に30秒、歩行者を30秒とすれば、待ち時間は同じ1分です。

ちなみに、すべての交差点が「歩車分離」になっているイギリスでは、地域の実情に則して運用モデルを使い分けています。

日本はこれまで、交通の効率、特に車優先に考えてきたように思います。人と車を「適度に安全に」流せばいいのだと。この「適度な安全」は、歩行者と運転者お互いの注意力によって保たれています。つまり他人の注意力に「命の安全」をゆだねているわけです。しかし、「ヒューマンエラー」の確率はいつも一定に存在します。

ですから、前提条件である制度や運用システムを変えることが、交通弱者の最たるものである子どもの命を守ることにつながるのです。

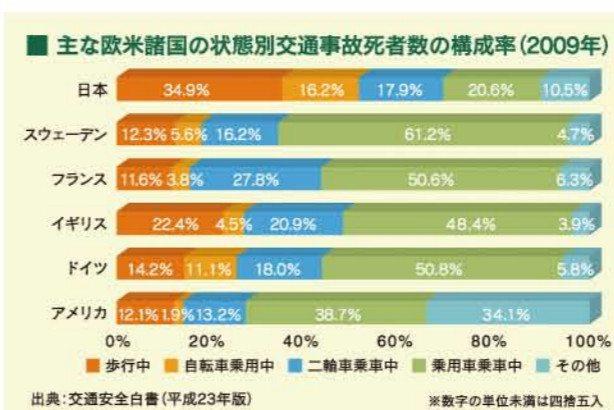


長谷智喜
(はせ・ともき)
命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長。長男を登校中に亡くしたことをきっかけに、一般交差点をシステムとして安全性の高い『歩車分離信号』に改善するよう提唱している。

息子の死を無駄にしないためにも、「これ以上、青信号に裏切られる子どもを出さない」「今生きている子どもの命を守りたい」。こうした思いで、「歩車分離信号」「歩行者と車両を交錯させないシステムの信号機」の普及を訴え続けてきました。

後藤 交通ルールを守っている子どもが命を落とすという理不尽な事故はあつてはならないことです。こうした事故の防止には、運転手の注意力の問題とは別に、「仕組み」という視点でも見ていくことが重要です。

日本の交通死亡事故の48%は、交差点・交差点付近で発生しています。また、犠牲者の51%が「交通弱者」といわれる「歩行者・自転車」で、先進国の中でも、極めて高い割合となっています。



後藤 大阪府教職員組合では、長谷さんに講演していただいたことをきっかけに、豊中市を中心に「歩車分離信号」の設置拡大を推進していますが、この施策は地域住民からのニーズも高く、行政サービスとしても率直に評価されるものだと感じています。通学路の多くは生活道路でもありません。「歩車分離信号」は、子どもだけでなく、高齢者や障害者、さらに、ドライバーにとつても安心な信号からです。

長谷 まさに、「バリアフリー」ですね。歩行者と車両を分離させる方法には、「平面分離」と「立体分離」がありますが、歩道橋や地下道のような「立体分離」では、歩行者、とくに高齢者などの負担が大きくなります。また、設置に多大な費用がかかることも難点です。その点、「歩車分離信号」は、信号機をそのまま生かし、ロジックを変える、あるいは押しボタンをつけるなどの対応で、比較的成本もかからず改善できるのではないかと思います。

後藤 地域に犠牲者が出てから変えるのでは遅いのです。せめて、通学路だけでも完全に「歩車分離信号」化されたいと思っています。

企画・構成
「子ども応援便り」編集長 高比良美穂
司会
同編集部 元田 肇