

暴走族排除用 「ストップアイ」を承知の 告発ルポ第4弾 これでいいのか

交通行政

3

左折開始の地点から 二百個以上の突起物

では、
↑前方を注視していれば、急制動あるいは急ハンドルの回避措置を取ることが可能だ

問題の突起物は、通称「ストップアイ」と呼ばれているもので、警察庁によると「標識令でいう『自発光鉢』のこと」だという。「鉢」とは、頭の大きな釘、いわゆるリベットのことだが、近くでストップアイを観察すると、「鉢」というより、やはり「突起物」という表現のほうが近い。

ちなみに、慎さんは転倒した交差点に設置されていたストップアイは、横三十二㌢、幅七・二セン、高さ二・八五センのステンレス製で、片面には赤い帶状の反射レンズが埋め込まれている。輪切りにすると、ちょうど富士山のような形である。

そのようなものが、この交差点には左折を開始する地点からなんと十列にわたって、互い違いに二百個以上も埋め込まれているのだ。(つまり、左折中はタイヤのどこかが必ずストップアイの上に乗ってしまうという状況である。

路面凹凸ありの警戒標識

東京の有明埠頭でバイクの青年が転倒。前から走ってきた大型トレーラーにひかれ死亡した。警察は、「ローリング（暴走）族の無謀運転による自損事故」として処理したが、亡くなった青年はローリング族ではなかった。しかも、現場の交差点には、暴走族を排除するための障害物として、無数の「ストップアイ」が埋め込まれていたのだ。遺族は現在、道路管理者である東京都の責任を問う裁判を起こしているが、行政の暴力が走族対策は、本当にこれしかなかったのか。

東京の有明埠頭でバイクの青年が転倒。前から走ってきた大型トレーラーにひかれ死亡した。警察は、「ローリング（暴走）族の無謀運転による自損事故」として処理したが、亡くなった青年はローリング族ではなかった。しかも、現場の交差点には、暴走族を排除するための障害物として、無数の「ストップアイ」が埋め込まれていたのだ。遺族は現在、道路管理者である東京都の責任を問う裁判を起こしているが、行政の暴力が走族対策は、本当にこれしかなかったのか。

そして、事故から二年後の九五年七月、谷口さんは櫻井弁護士に依頼し、道路を管理していた東京都と、トレーラーの所有会社を相手に、約四千五百万円の損害賠償を請求する訴訟を起こしました。

訴状には、請求の原因として、
↑被告東京都は、道路を安全に管理する責任があるところ、これを怠り、かえつて危険な突起物を設置し、オートバイの安全な運行を妨げるような状態を生んでしまったのです。これが、原告の安全に対する心配を生んでしまったのです。原告の安全に対する心配を生んでしまったのです。

本件は、被疑者死亡」という重大事故にもかかわらず、警察が最初からトレーラーの運転手を捜査の対象にせず、供述調書も取っていないかったことがわかりました。このすきは、警察と運送業者との癒着すら疑わせるものでした。そして、さらに驚いたのは、現年バイクに乗っていたのでよくわかるのですが、あれは本当に危険です。ローリング族による事故防止対策とはいえない、危険なものを設置して事故を防ぐ

「ストップアイ」が招く転倒事故

「安全対策」は許されるのか

柳原三佳
ジャーナリスト

「警察は事故直後から、亡くなった息子のことを『ローリング族』と決めつけていました。でも、うちの息子は、かけつけてローリング族などではありませんでした。釣りが大好きで、あの日も友人たちと釣り竿を持って有明へ出かけていたのです」

東京都足立区の谷口巖さん(五七)は、カウリングの割れたバイクを、布でそつと拭きながら語った。



交差点に埋め込まれたストップアイ

「一生懸命アルバイトをして、やつと買った中古のバイクでね。時間があればいつもワックスをかけていました。ほら、六年たつた今も、ちょっと磨いてやるところですよ」

それは、「見して事故車とわかるものだったが、白とブルーのガソリンタンクだけは、まるで新車のような輝きを見せていた。

「なんと、現場の交差点には、金属の突起物が数列にわたってたくさん埋め込まれていたのです。これを見たとき、息子のバイクの前輪は、この突起物に乗り上げて滑ってしまったに違いないと思いました。こんなものさえなければ、息子は転倒せずにすんだのではないかと思うと、悔しさが込み上げてきました」

三ヵ月後、亡くなった慎さんは道路交通事故違反に問われ、「被疑者死亡」のまま書類送検された。警察は、道路の突起物との事故の因果関係については全く触れようとしなかった。

事故から約一年たって、谷口さんは初めて実況見分調書の閲覧を試みたが、東京地検からは「既に廃棄処分されたため記録は残っていない」と告げられ、事故がどのような状況で起きたのかを知ることすらできなかつたといふ。

そんなとき、谷口さんは知人の紹介

など、本末転倒ではないでしょうか。数年前、道路にロープを張つて暴走族を転倒させ、殺人罪に問われた事件がありましたが、思わずあの事件を思い出しました。

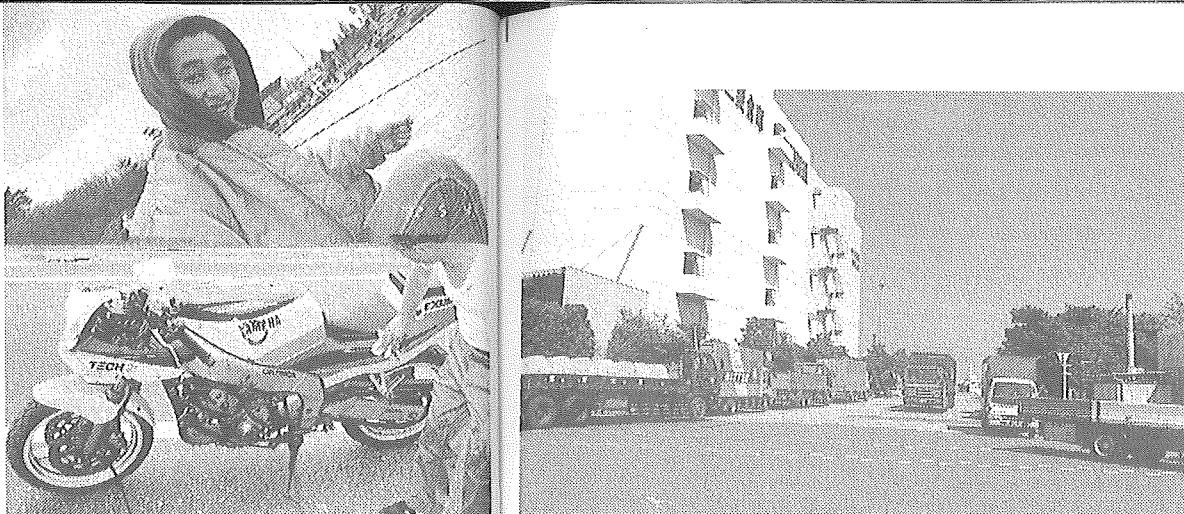
そこで、事故から二年後の九五年七月、谷口さんは櫻井弁護士に依頼し、道路を管理していた東京都と、トレーラーの所有会社を相手に、約四千五百万円の損害賠償を請求する訴訟を起こしました。

訴状には、請求の原因として、
↑被告東京都は、道路を安全に管理する責任があるところ、これを怠り、かえつて危険な突起物を設置し、オートバイの安全な運行を妨げるような状態を生んでしまったのです。これが、原告の安全に対する心配を生んでしまったのです。

本件は、被疑者死亡」という重大事故にもかかわらず、警察が最初からトレーラーの運転手を捜査の対象にせず、供述調書も取っていないかったことがわかりました。このすきは、警察と運送業者との癒着すら疑わせるものでした。そして、さらに驚いたのは、現年バイクに乗っていたのでよくわかるのですが、あれは本当に危険です。ローリング族による事故防止対策とはいえない、危険なものを設置して事故を防ぐ

また、トレーラーの所有会社に対し

事故で亡くなった谷口慎さんは、ローリング族ではなかった(上)。
父の謙さんは、いまも息子のバイクを保存している(下)



有明埠頭の事故現場交差点

実は、ストップアイがこのようないちで埋め込まれているのは、ここだけではない。私自身も長年バイクに乗っているのだが、他府県でも同じような状況に出くわし、本当に怖い思いをした経験がある。

特に雨の日などは最悪で、前後輪ともにツルリと滑ってしまうのだ。バイク仲間の中には、ストップアイの上で転倒して膝をえぐられたという人もおり、なぜこんな危険な障害物をわざわざ道路に埋めなければならないのかと、以前から個人的に疑問を感じていた。それだけに、慎さんの事故はひとごととは思えなかつた。

ところが、今回問題となつて走りにくくするため」に設置されたことを管理側も認めていた。その背景には、深刻なローリング族問題があつた。

東京都埋立地管理事務所にストップアイの設置を要請した深川警察署の当時の担当者によると、九一年ごろ、この界隈には「ローリング族」と呼ばれる暴走族が多いの若者たちが出没し、週末の深夜にはバイクや車が五百台近く集まることがあつた。彼らは有明の倉庫街の外周道路をサークルに見立てて高速で走り、交差点でコーナーリングのスリルを楽しむのだ。倉庫街で仕事を見た。しかし、いくらローリング族対策に手を焼いていたとはいえ、行政があのよきのだらうか。この周辺は、普段から大型車両の通行が多く、「歩間違え」で重大事故につながることは目に見えている。

警察は裁判の中で、「設置にあたつては、安全性を十分に確認した」と証言しているのだが、櫻井弁護士はその内容を厳しく指摘する。

「安全性の調査といつても、実際には設置されたストップアイという商品について、警察としてその安全性を確認したということはありません」

ちなみに、櫻井弁護士がストップアイとタイヤの摩擦係数測定を住友金属工業ノロジーに依頼したところ、ステンレスでつくられたストップアイはアスファルトに比べて摩擦係数が格段に低くなり、雨などで濡れている場合は、積雪路面と全く同じレベルで滑りやすくなることが判明した。そのうえ、平面ではなく鋭角に突起しているとなれば、さらに危険性は増すはずだ。

櫻井弁護士は語る。

「道路を通行するのは、暴走族やローリング族ばかりでないことは、改めて言うまでもありません。同じ道を、一般の合法的な運転をする人も、大勢走かいくぶつて暴走行為を敢行することがしばしばあります。そのような場合には、暴走行為により迷惑を被つている地域の住民の方々や道路管理者と相談・協力して、さまざまな対策を講じることがあります。物理的に暴走行為の敢行が困難となるような措置を講じることが考えられます。そのため、各都道府県警察や道路管理者において安全性や暴走族以外の一般交通への影響などを十分検討したうえで実施しているものと考えます。なお、今回

事故で亡くなった谷口慎さんは、ローリング族ではなかった(上)。
父の謙さんは、いまも息子のバイクを保存している(下)

(段差舗装)のひとつと考えています」それでも、「白バイ隊員の技量が一般の運転者と変わらない」とは、初耳である。

さて、確かに最近は、「ハンプ」と呼ばれる段差舗装を利用した「コミュニティゾーン」が増えつつある。警察庁が建設省と協力してハンプを政策的に設置し始めたのは、平成八年の第六次交通安全施設推進事業から。目的は、住宅地内の道路の安全確保である。

つまり、交通規制を行なうだけでは安全が保証されないので、大型車が通れないようバリケードのようなものを

ローリング族は一掃

しかし、住区内のコミュニティゾーンと今回の現場を同じ視点でとらえてよいものだらうか。ストップアイの走族の場合、交通規制や取り締まりをこのような使われ方にについて、警察局に話を聞いた。

深川署「妨害物といふか、ハンプ(段差舗装)のひとつと考えています」それでも、「白バイ隊員の技量が一般の運転者と変わらない」とは、初耳である。

さて、確かに最近は、「ハンプ」と呼ばれる段差舗装を利用した「コミュニティゾーン」が増えつつある。警察庁が建設省と協力してハンプを政策的に設置し始めたのは、平成八年の第六次交通安全施設推進事業から。目的は、住宅地内の道路の安全確保である。

つまり、交通規制を行なうだけでは安全が保証されないので、大型車が通れないようバリケードのようなものを

ば、設置した方がよいと判断して設置を要請しました」

櫻井「ストップアイが妨害物であることは認めるのですか」

深川署「妨害物といふか、ハンプ(段差舗装)のひとつと考えています」それでも、「白バイ隊員の技量が一般の運転者と変わらない」とは、初耳である。

さて、確かに最近は、「ハンプ」と呼ばれる段差舗装を利用した「コミュニティゾーン」が増えつつある。警察庁が建設省と協力してハンプを政策的に設置し始めたのは、平成八年の第六次交通安全施設推進事業から。目的は、住宅地内の道路の安全確保である。

全が保証されないので、大型車が通れないようバリケードのようなものを

では、ストップアイとはそもそもどういった目的で製造されたものなのだろうか。

「運転者が遠方から問題地点、例えば停止の準備ができるようにするのがストップアイです。特に夜間の雨天、霧など悪天候の時ほど、赤い帶状の特殊レンズの威力が發揮されます」

ところが、今回問題となつて走りにくくするため」に設置されたことを管理側も認めていた。その背景には、深刻なローリング族問題があつた。

東京都埋立地管理事務所にストップアイの設置を要請した深川警察署の当時の担当者によると、九一年ごろ、この界隈には「ローリング族」と呼ばれる暴走族が多いの若者たちが出没し、週末の深夜にはバイクや車が五百台近く集まることがあつた。彼らは有明の倉庫街の外周道路をサークルに見立てて高速で走り、交差点でコーナーリングのスリルを楽しむのだ。倉庫街で仕事を見た。しかし、いくらローリング族対策に手を焼いていたとはいえ、行政があのよきのだらうか。この周辺は、普段から大型車両の通行が多く、「歩間違え」で重大事故につながることは目に見えている。

警察は裁判の中で、「設置にあたつては、安全性を十分に確認した」と証言しているのだが、櫻井弁護士はその内容を厳しく指摘する。

「安全性の調査といつても、実際には設置されたストップアイは、アスファルトに比べて摩擦係数が格段に低くなり、雨などで濡れている場合は、積雪路面と全く同じレベルで滑りやすくなることが判明した。そのうえ、平面ではなく鋭角に突起しているとなれば、さらに危険性は増すはずだ。

櫻井弁護士は語る。

「道路を通行するのは、暴走族やローリング族ばかりでないことは、改めて言うまでもありません。同じ道を、一般の合法的な運転をする人も、大勢走かいくぶつて暴走行為を敢行することがしばしばあります。そのような場合には、暴走行為により迷惑を被つている地域の住民の方々や道路管理者と相談・協力して、さまざまな対策を講じることがあります。物理的に暴走行為の敢行が困難となるような措置を講じることが考えられます。そのため、各都道府県警察や道路管理者において安全性や暴走族以外の一般交通への影響などを十分検討したうえで実施しているものと考えます。なお、今回

事をする運送業者からは、つねづね怒りの声が上がっていた。

ちなみに、ローリング族関連の交通事故は、九一年一月から八月末までに、届け出のあった事故だけで九十四件。そのうち人身事故が二十九件発生しているという。

深川署「交通取締まりの車両であつても、違法走行での調査はできませ」という。

櫻井「徐行で調査したのでは、違法走行する車両の安全性が確認できないのですか？」

深川署「走行した白バイの乗務員は、特別技量が優れていた者ではありませんか？」

櫻井「白バイは一般的な運転者より技量が優れているのではありませんか？」

深川署「走行した白バイの乗務員は、特別技量が優れていた者ではありませんか？」

櫻井「道路交通法第七六条に『何人も、交通の妨害となるような方法で物件をみだりに道路においてはならない』という規定があるのを知っていますか？」

櫻井「はい、知っています」

櫻井「ストップアイは、交通の妨害となるような物件ではないのでしょうか？」

深川署「なると思いますが、それよりも、ローリング族で何人もけがをしてしまったので、この事故の数に比べれば多いのだと思います」

櫻井「ストップアイは、交通事故現場にすらりと並んだままでも事故現場にすらりと危険な目に遭う確率が高いのは、結果的に、何も知らないときに遭遇することはほとんどないのだと思います」

しかし、問題のストップアイは、今も事故現場にすらりと並んだままでも事故現場にすらりと危険な目に遭う確率が高いのは、結果的に、何も知らないときに遭遇する一般的のライダーやドライバーのほうではないだらうか。

確かに、ローリング族や暴走族の走り方は悪質だ。それに対抗して取り締まりを行う行政側にも、大変な労働があるだろう。もしここでストップアイをはずしたら、また彼らは舞い戻ってくるかもしれない。いたちごっこは目を見えている。

しかし、マンホールの蓋にも安全のための滑り止め加工が施されつある

今、本当に「ストップアイの羅列」という手段しかなかったのか……。

慎さんが亡くなつてから六年が過ぎた。有明のストップアイは、道路交通法第七六条でいう「妨害」にあたるのかどうか。東京地裁で行われている裁判の判決は、今年じゅうに下される予定だという。