分離信号はなぜできない

巻き込み事故死は「構造死」だ

柳原三佳（やなぎはら・みか）ジャーナリスト

「朝、いつものように『行ってらっしゃい』と子供を送り出し、そのすぐあとに『即死』という悲報を聞かなければならなかった親は、私たちのほかにも大勢いらっしゃると思います。だからこそ、子供たちが通る道路をもう一度見直し、信号を守って正しく歩いている子供の命くらいは守ってほしい。私たちの願いはそんなささやかなものなのです」

長谷かつえさん(四五)は、高裁判決公判後に開かれた記者会見のマイクに向かって、声を詰まらせながらこう語った。隣の席には夫の智喜さん(四五)、そして、後ろには、六年前に亡くなった長男・元喜君（当時十一歳）の写真パネルが置かれていた。

「あと二、三秒早く横断歩道の向こうへ渡っていたら、息子は今、十七歳の高校二年生。きっと青春を謳歌していたはずです」

かつえさんは、無念そうに語った。

「主文。本件各控訴を棄却する。本件各付帯控訴を棄却する……」

八月二十七日午後三時、東京高等裁判所で行われた判決言い渡しは、わずか一分足らずで終わった。この裁判で、長谷さん夫妻は、

「長男が交通事故死したのは、現場の交差点に『分離信号機』を設置しなかったためで、東京都にも責任がある」

と主張し、加害者とともに東京都を相手取って、約一億五千万円の損害賠償を求めていた。

昨年十二月、東京地裁八王子支部で下された一審判決は、加害者とその雇用会社に約三千三百万円の賠償責任を認めたが、都の責任は認められないという判断。長谷さんはその判決を不服として控訴したが、結果的に高裁も、

「運転手が相当な注意義務を尽くせば、分離信号にしなくても、本件のような左折事故は回避できる」

という理由で一審判決を支持、控訴を棄却したのだった。

事故から今日までの、「分離信号」設置にかける長谷さん夫妻の努力は、端から見ていても並々ならぬものだっただけに、この判決言い渡しはあまりにもあっけなく感じられた。そして、「歩行者と車が分離されない危険な信号」がこの先も放置され続けるのかと思うと、子供を持つ母親の一人として、背筋が寒くなる思いがした。

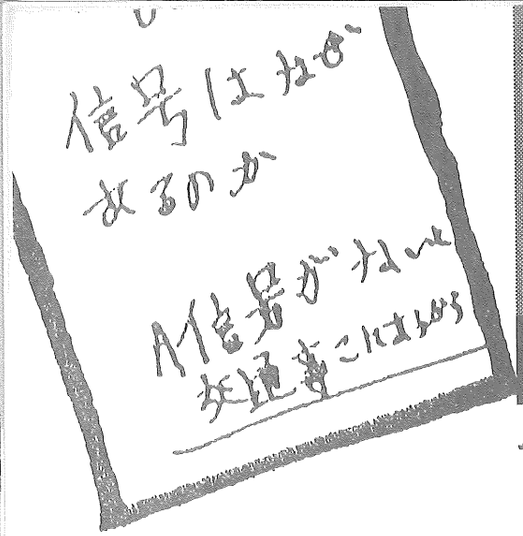
一九九二年十一月十一日、晴天。その日の朝、八王子市上川町に住む長谷元喜君と妹の友姫ちゃん（当時九歳）は、いつものように自宅を出て、通学路の秋川街道を歩いて小学校へと向かっていた。

途中、上川橋交差点で歩行者用信号が「赤」だったため、二人並んで横断歩道の手前で信号待ち。しばらくして信号が「青」に変わったため、先に友姫ちゃんが、そしてその後に続いて、兄の元喜君も横断を開始した。

そのとき、元喜君の背後から突然大型ダンプが迫ってきた。砕石運搬用のそのダンプは、元喜君らと同じく、前方の信号が「赤」だったため停止していたが、「青」に変わったため発進。横断中の子供がいるにもかかわらず、無造作に左折を始めたのだった。

次の瞬間、元喜君の姿はダンプの下に消えた。

学校からの知らせを受けて、すぐに事故現場へ駆けつけた長谷さん夫妻は、路上にかけられている毛布を見た



死亡した元喜君のランドセルから出てきた自作のカード

歩行者青信号での告発ルポ第4弾

これでいいのか交通行政

1

六年前、登校中の小学生が青信号で横断歩道を横断中、同じく青信号で左折してきたダンプカーにひかれて即死した。「なぜ、青信号を守っていた子供が殺されなければならないのか」。その疑問を抱いた両親は、車と歩行者の「分離信号」普及運動とともに、東京都の管理責任を問う裁判を起こした。行政は、「人中心の道路政策」を掲げているが、弱者が安心して歩ける道路は本当に実現するのか。今シリーズでは、事故減少のために交通環境の改善を訴える人々を追う。

使う予定だったという自作の『なぞなぞカード』が数枚出てきました。その中の一枚を目にした私たち夫婦は、言いようのない深い悲しみと強烈なショックを覚えました。そして、あとからあとから流れる涙を止めることができませんでした」

そのカードには、元喜君の文字で、

「信号はなぜあるのか？　A・信号がないと交通事故にあうから」

と書かれていた。

数カ月後、長谷さん夫妻は独自の調査を開始した。時間があれば図書館に通い、「信号機」とその運用について勉強を重ねた。

「この事故をきっかけに、私たちは信号機の運用に対して大きな疑問を持ちました。なぜ、国の指導どおりに青信号を守っていた子供の命が奪われなければならないのか……。私は、亡くなった息子が残したこの問いを、父親としてどうしても放置しておくことはできませんでした。もちろん、歩行者を見落とすという悪質な運転者さえいなければ、信号のことを議論する必要はありません。しかし、人間がミスを犯す生き物である以上、人と車の交差構造を根本的に見直さなければ弱者の命は守れない、そう思ったのです」

周辺で多発していた歩行者青の蹂躙事故

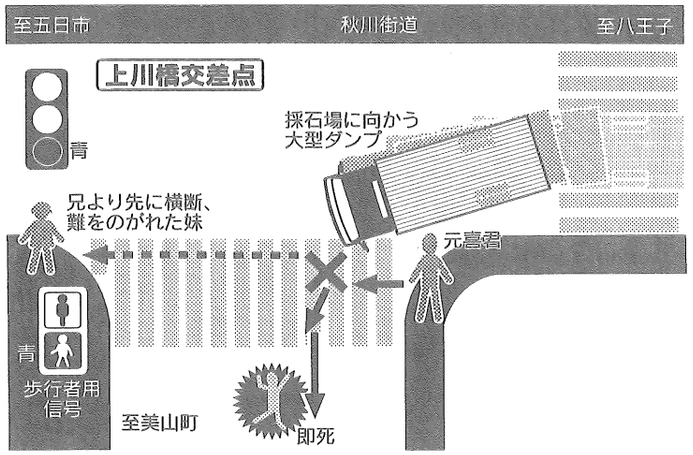
長谷さん夫妻は、まず過去の新聞記事を検索し、同じような事故について調べてみた。すると、八王子市郊外の自宅周辺地域で、元喜君の事故と酷似した「歩行者青信号」での蹂躙（じゅうりん）事故が多発していたことがわかったのだ。

その中から八〇年以降に起こった死亡事故をいくつかあげてみると、

●八〇年七月　日吉町交差点で青信号を手をあげて横断中の小二が、右折大型ダンプにひかれ即死

●八一年六月　馬場谷戸交差点で、青信号横断中の小二が、左折大型貨物車にひかれ即死

●八二年六月　茜橋交差点（T字路）で、青信号を自転車で横断中の小二が、左折大型ダンプにひかれ即死



事故現場の交差点

●八四年十二月　小野町交差点で、青信号を横断中の老女が、右折大型ダンプにひかれ死亡

また、元喜君の事故後も、周辺地域では右左折事故が相次いだ。

加害車両に大型ダンプが多いのには理由がある。この地域には美山という大規模な採石場があり、朝から晩まで、砕石を運搬するためのダンプがひっきりなしに往来するのだ。重大事故の多発、騒音、排ガス、泥。石ハネ、粉塵などの「ダンプ公害」については、地元住民からの苦情も多く、市民運動にまで発展した経緯もあった。

「私たちは、事故現場で大型車両の通過台数を調査しました。すると、子供たちが登校する午前七時五十分から八時十五分までのわずか二十五分の間に、平均十台の大型ダンプが美山方面へ左折していることがわかりました。また、そのうち半数の約五台が、乱暴な信号無視をしていたのです。郊外は全体的に歩行者が少ないため、どうせだれもいないだろうと高をくっているのでしょうか……。こんな状況では、生身の子供がいくら青信号を守っていても事故を避けることはできません。まるでロシアンルーレットです」

とにかく、子供たちが横断している間だけでも、車の信号を赤にしておかなければ、必ずまた犠牲者が出てしまう。長谷さん夫妻は、「歩行者が青」のとき「車を赤」にするという「分離信号」の必要性を痛感した。そして、危険な交差点における「分離信号」設置を求める署名運動や写真展など、さまざまな運動を開始したのだった。

「分離信号」といわれても、なじみのない言葉なので、イメージがわきにくいという人も多いだろう。しかし実際には、「分離信号」でないために、多くの人がこの「危険」を無意識のうちに体験しているはずだ。

たとえば、あなたが歩行者として、「青」信号の横断歩道を歩いているとしよう。そのとき、右左折してくる車にヒヤッとさせられた経験はないだろうか。ときには、横断歩道上でこちらが止まって、車に道を譲ることもあるはずだ。普段から車の運転をしている人は、交差点での右左折車の動きが感覚的に理解できるのだが、車を運転しない人にとっては、

「なんで、青で歩いているところに車が突っ込んでくるんだろう……」

ということになる。

特に、「赤は止まれ、青は右左右を見て進め」と教えられ、それを信じている子供たちにとっては、あまりに無防備で危険な状況だ。たとえ右左を確認しても、後ろから迫ってくる左折車に気づくことは不可能だ。

警察庁は分離信号で安全高まるといえず

九三年七月、長谷さんは地域住民を中心とする約二万人分の署名を添えて、八王子署に要望書を提出した。

「歩行者が少ない交差点の信号は、押しボタン式信号にして、歩行者がいるときには車両を全面ストップするような信号システムに改めてほしい」

というのがその内容だった。

ところが、要望に対する返答がなかなか返ってこなかったため、長谷さんは事故からちょうど一年後の十一月十一日、今度は信号を管理している警視庁交通管制課を訪れ、回答を求めた。しかし、警視庁の見解は、

「現状では改善する必要はない」

というものだった。

長谷さんは語る。

「この返答の真意について、新聞社の方が再度警視庁に問い合わせたところ、『分離信号は、歩行者と車両が立場を尊重し、互いに注意しあう現在の交通ルールの考えになじまない』という答えが返ってきたそうです。しかし、同じ八王子市内でも、分離信号を設置し、人と車をうまく分けながら流している交差点はあるのです。少なくとも、こちらの交差点では、息子のような悲惨な事故は起きないはずです。なじむとかなじまないで片づけられる問題ではないと思うのですが」

署名運動や要望書提出ではこれ以上の進展が期待できないと感じた長谷さんは、国家賠償法第二条「公の営造物の設置又は管理の瑕疵に基づく損害の賠償責任」に基づいて、九五年十一月、東京都の管理責任を問う民事訴訟を起こしたのだった。

しかし、冒頭でも書いたように、結果的にこの裁判で東京都の責任は問われなかった。一審の判決文には、

「原告らの主張するように、分離式信号に改めれば、交通事故発生の確率が減少することが予想される」

と明記されていたが、二審では、

「事故現場の非分離式信号機は、交差点で危険の発生を防止するための安全性を備えていた」「運転者が相当な注意義務を尽くせば防げた」という理由が前面に押し出され、長谷さんらの主張を、さらに一歩後退させる内容となっていた。

ちなみに、歩行者用信号機が設置されている交差点の場合、長谷さんの要望する「分離信号」のシステムに変える作業は、それほど大がかりなものではないというが、なぜ行政はこの要望にこたえることができないのか。警察庁に話を聞いた。

上は事故にあう前の元喜君（当時小５）と友姫ちゃん（当時小３）。下は元喜君をひいた砕石運搬ダンプ

「歩行者と車両を分離する信号は、その交差点だけについて言えば、理論上は非常に安全性が高まると考えられます。しかし、歩行者の待ち時間が長くなったり、車両に与える青時間の減少につながり、信号無視などの新たな危険も増えると考えられます。また、そういったことから渋滞が誘発され、さらにその渋滞を避けるため、生活道路へ車両が入り込んで、沿道や信号機のない交差点などで新たな危険が発生することも考えられます。つまり、歩行者と車両を分離する信号機を設置すれば一概に安全が高まるということではなく、それぞれの交差点において、最も効果的な手法を採用する必要があると思います」

車を流すことを優先人と車の交差強いる

では、「最も効果的な手法」とは、どのように検討・決定されるのか。

「信号の設置については、都道府県の公安委員会において、個々の交差点の道路の形状、見通し、交通流量などの交通状況を総合的に勘案いたしまして、判断しております」（警察庁）

警視庁によると、現在、東京都内に設置されている信号機は一万四千百六十一基。そのうち分離信号は三百八十九基である。

二審判決後、長谷さんは最高裁への上告を断念し、今後もこの問題を個人的に追及していくことに決めたという。会の名前は「歩行者事故防止研究会」。歩行者の命を守るためには、人と車をみだりに交差させないことが、なによりの改善策だとして、次の目標を掲げている。

一、歩行者の利用が極めて少なく、右左折車両の往来が激しい危険な交差点には、押しボタン式車両全赤交差点

二、歩行者も右左折車両も多い危険な交差点には、定時式車両全赤交差点（スクランブルを含む）

三、どうしても人と車を交差させなければならない信号のある交差点には、車両に歩行者保護を認識させる黄色点滅や青の点滅信号

長谷さんは語る。

「交通事故の約四〇％は、交差点および交差点付近で発生しています。行政は、ドライバーの不注意によって、毎年一定の率で子供や老人の命が消えていくことを承知しながら、まず車を流すことを優先し、人と車の交差を強いてきたのです。ですから私は、歩行者が犠牲となるこの種の事故死は、交通事故の中の『構造死』と言っても過言ではないと思うのです。交通行政が容認する構造死を、このまま見過ごしてよいのでしょうか。この不幸は、行政が信号の運用を改善しない限り、一見平和な光景の裏側で淡々と続いていくでしょう」

事故から六年、元喜君が命を奪われた上川橋交差点の信号は、今も当時のままである。

＊「歩行者事故防止研究会」
東京都八王子市上川町二九九二―五
電話・ファクス　0426―54―5757

＊交通行政市民オンブズマンが、九月二十七日（日）、一回目の無料電話相談「危ない道路110番」を開催します。身の回りの危険な道路や交通行政に対する不安や不満を受け付けます。
電話　0468―27―0105
ファクス　0468―27―2026
（午前十時から午後四時まで）

＊週刊朝日での告発ルポ「こんな自賠責保険ならいらない」「これでいいのか自動車保険」「これでいいのか交通捜査」をまとめた『これでいいのか自動車保険』（朝日新聞社刊、定価・本体1300円）が好評発売中です

朝・夕刊全紙面（東京最終版）をコンパクトに収録
朝日新聞縮刷版
8月号　索引付き
東日本に豪雨　東北・上越線、復旧に1カ月
東証1万4千円割れ　バブル後最安値更新
ロシアルーブル切り下げ　世界同時株安に
●お近くの書店またはASA（朝日新聞販売所）にお申し込みください。
9月26日発売
定価5600円税込