

北海道フォーラム2016 特別報告

主催：北海道交通事故被害者の会

歩車分離信号の経緯と課題

命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会

長谷智喜



世界道路交通被害者の日
World Day of Remembrance for Road Traffic Victims From Sorrow to Hope & Action
毎年11月第3日曜日 悲しみを想い 希望に向かう

ゼロへの提言
今こそ「ゾーン30」と歩車分離信号の本格実施を

世界道路交通被害者の日(ワールドディ)は、
交通災害の死者を悼み、
負傷者を想い、家族の苦しみを知り、
安全のために活動する人々に感謝し、
被害根絶の希望を共有する日です。

World Day Japan

東京タワーライトダウンはイメージです。

世界道路交通被害者の日
日本フォーラム(ワールドディ・ジャパン)は、
日本各地で開かれる催しをつなげ、
世界の活動とつなげ、
被害根絶の希望をつなぎます。



青信号の対人巻き込み事故とは

定義

交通ルールに従い青信号を横断中、右左折するドライバーに見落とされ殺傷される交通事故。

事故の現状

- ルールを守る横断者に対し一方的で理不尽に殺傷
- 事故は、人と車を同じ青信号で交錯させる当然の現象
(横断者の命を不確実な人間の注意性に委ねる為)
- 青信号での右左折車への危険は横断者の注意能力を超えた危険(事故は毎年15000件以上)

特徴

- 交差点の信号運用の改善で撲滅ができる事故

歩車分離信号の経緯

歩車分離信号の発端

上川橋交差点左折ダンプ巻き込み事故

平成4年11月11日 午前
〇・〇〇

いつものようにルールを守り
いつもの青信号をいつものように渡り
突然、家に帰れなくなる交差点の現実

上川橋交差点青信号左折巻き込み事故検証①

至上川口小学校

交番

秋川街道

至八王子



加磨ダンプ

青
妹

兄

友元
姫喜

川口川

停止線
G 撃

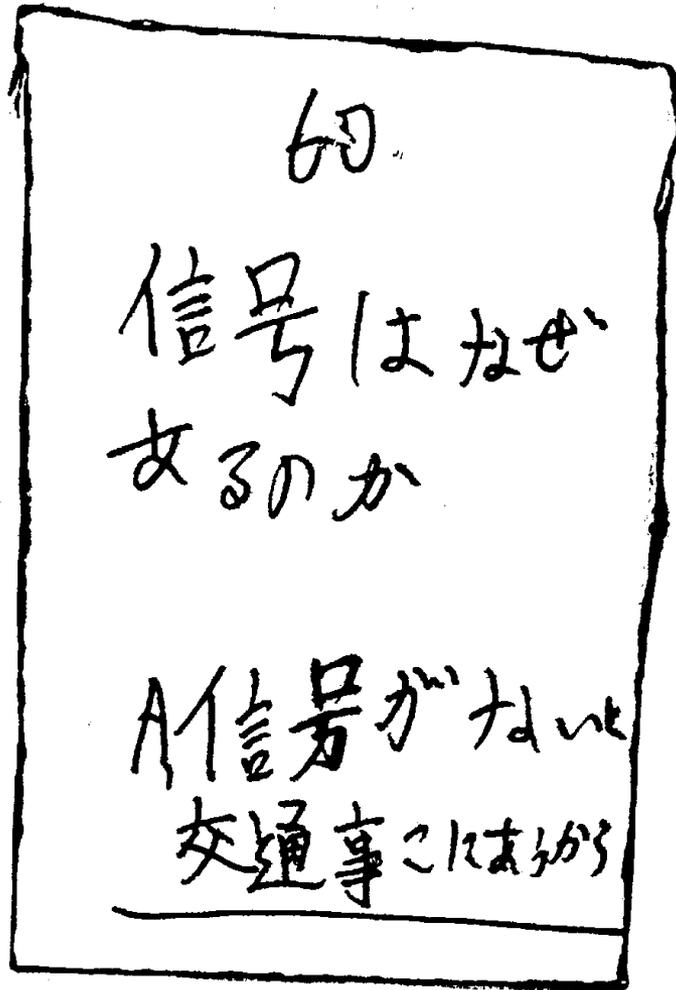
戸沢街道

A M 8 : 00



お父さん！

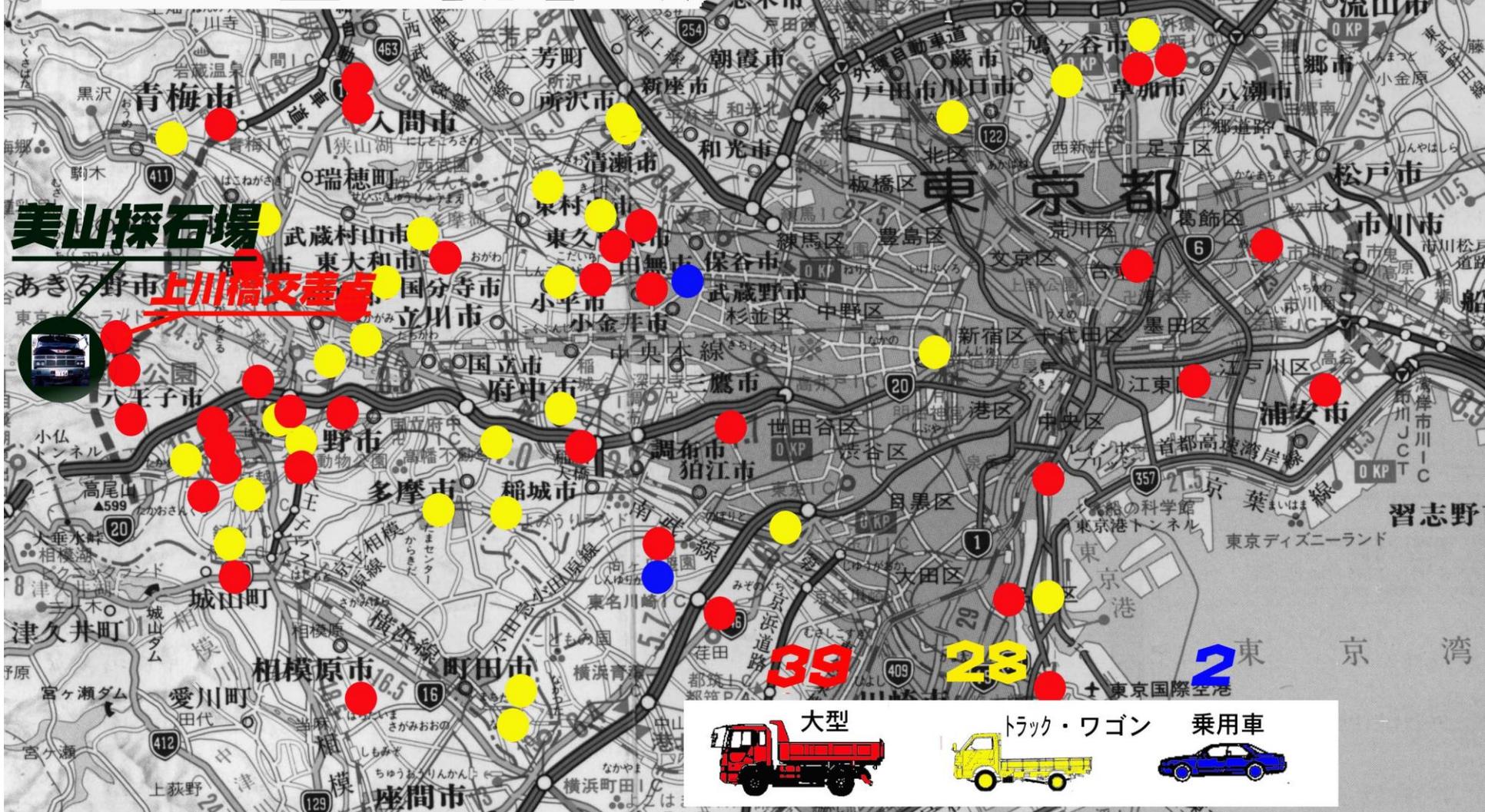
青信号を渡れば安全だなんてうそじゃないか。
みんなこうして死んでいるんだ！なんとかしてよ。



2002.6.9

青信号歩行者 右左折事故

致死率の高い 大型車両



美山探石場

上川橋交差点




 大型
 
 トラック・ワゴン
 
 乗用車

39

28

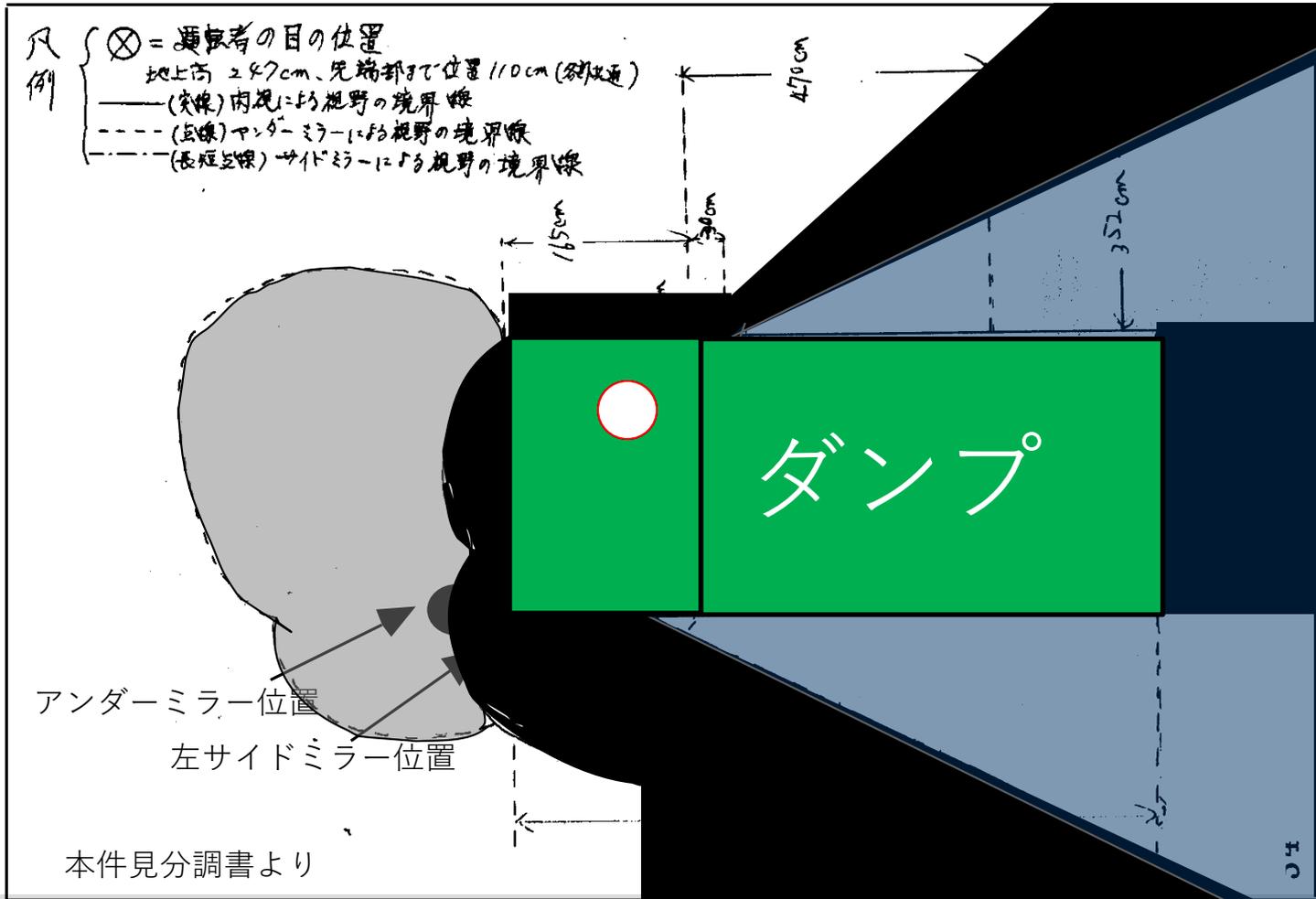
2

大型車両の危険性 1

大きな死角

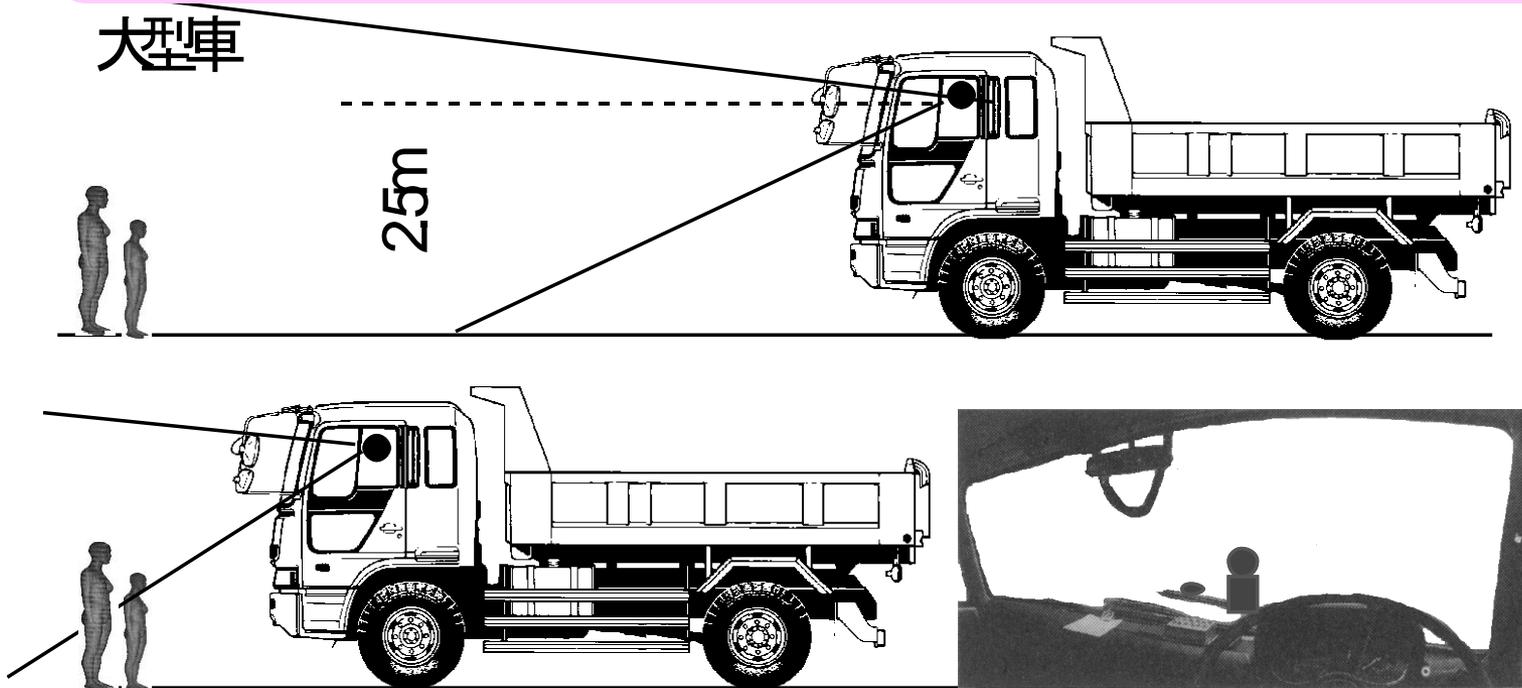
死角だらけの危険な車両

加害ダンプの死角域



大型車両の危険性 2 前方視野

- 大型車、・運転席の視点が高いため直前視界が悪。歩行者などの重要対象物を常に俯瞰した視点で捉える。
- ・一定の距離までは視界の中にあるが近すぎると死角が消える。(見落されると死角が消える)



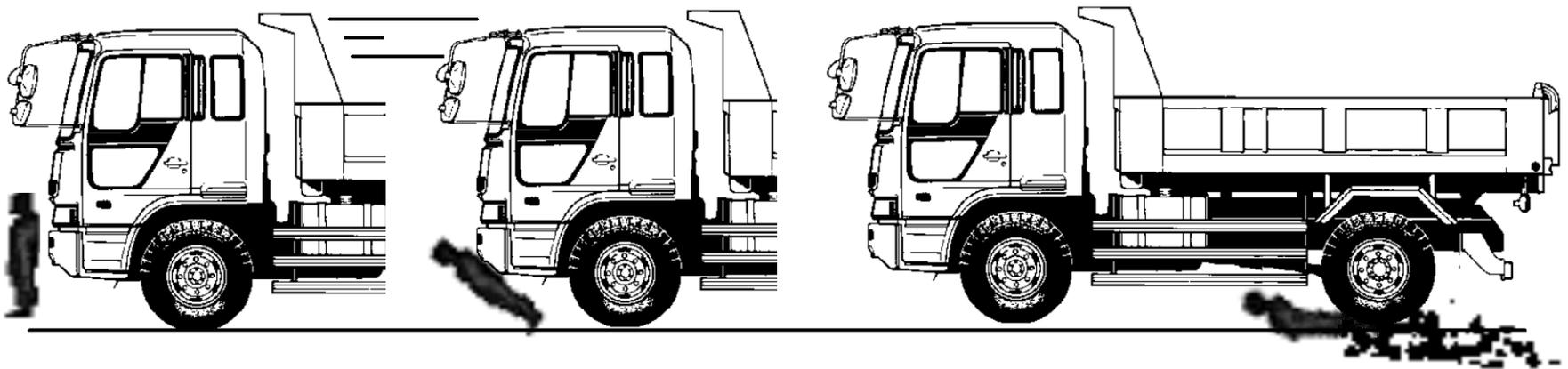
見落されれば 近すぎ、視界から消える歩行者

大型車両の危険性 3-2 破壊力

大型車と歩行者の衝突態

歩行者を死亡させる右左折事故の車両は、圧倒的にキャブオーバー車
でしめられている。なかでも大型車の場合は、乗用車と違い衝突後人を
押し倒して車体下部に巻き込み、車重そのもので体をバーストさせる。
そのため車両の速度が遅くとも、被害者には絶望的なダメージを与える
その致死率は、上記JAFレポートの参考にならない結果を生ずる。

上川橋交差点 加害ダンプ 8000kg(8t車)

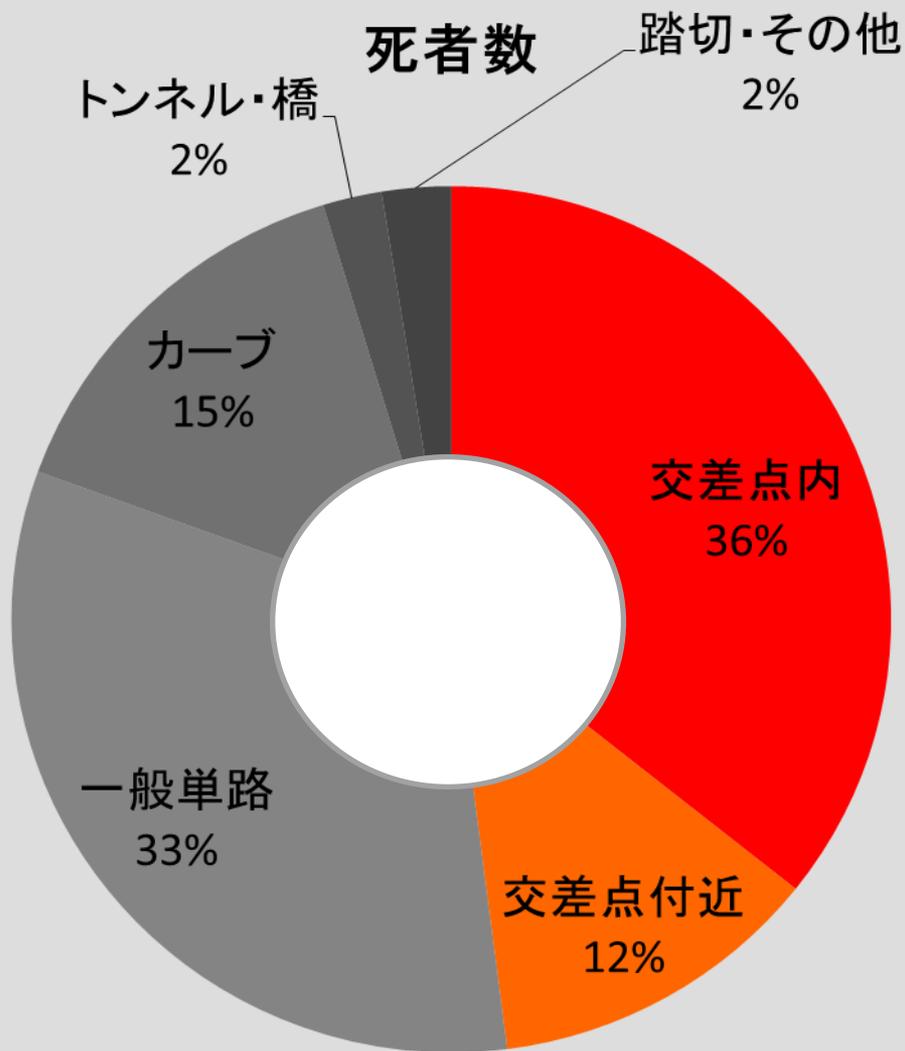


これまで巻き込み事故が起きるたび、
ドライバーへの注意喚起を促してきました
しかし

人間の注意力は不確実なもの

人間の注意力にたよるシステムでは
人は、同じ確率でミスをくり返します

死亡事故の約半数は交差点交差点付近で発生



交差点交差
点付近
1925件
単路
1986件
踏切・その他
102件

合計
4013件

平成26年



人も青・車も青
歩行者から見た一般交差点は



構造死

過労 わき見 無線

人と同じ青信号で
どのような車両も
招き入れる構造

漫然
死角

歩行者巻き込み事故
2004年～2013年
毎年 年間
15000件
警察庁調べ

携帯・スマホ

視界不良車

超
安全感覚欠如



人を見落とす車両は

背後からあるいは直進車の
切れ間から飛び込んでくる
人そのような車に注意できない
横断者の注意能力を超えた危険



青信号をたよりに
渡る横断者





人も青・車も青
車両側から見た一般交差点は

**運転者に最も負荷がかかる
 ヒューマンエラーの発生しやすい場**

所

**二輪車に注意
 右折車に注意
 死角に注意
 内輪差に注意
 標識に注意**

**信号に注意
 信号の変わり目に注意
 左右サイドミラーに注意
 アンダーミラーに注意
 サイドウインドーに注意**

歩行者、自転車に注意



**人と車を分離
 すれば
 ドライバーも安心なのに**

ドライバーの注意力のみに歩行者の命を委ねる信号交差点
交通安全教育・注意喚起だけで防止することはできない。

本物の事故防止策

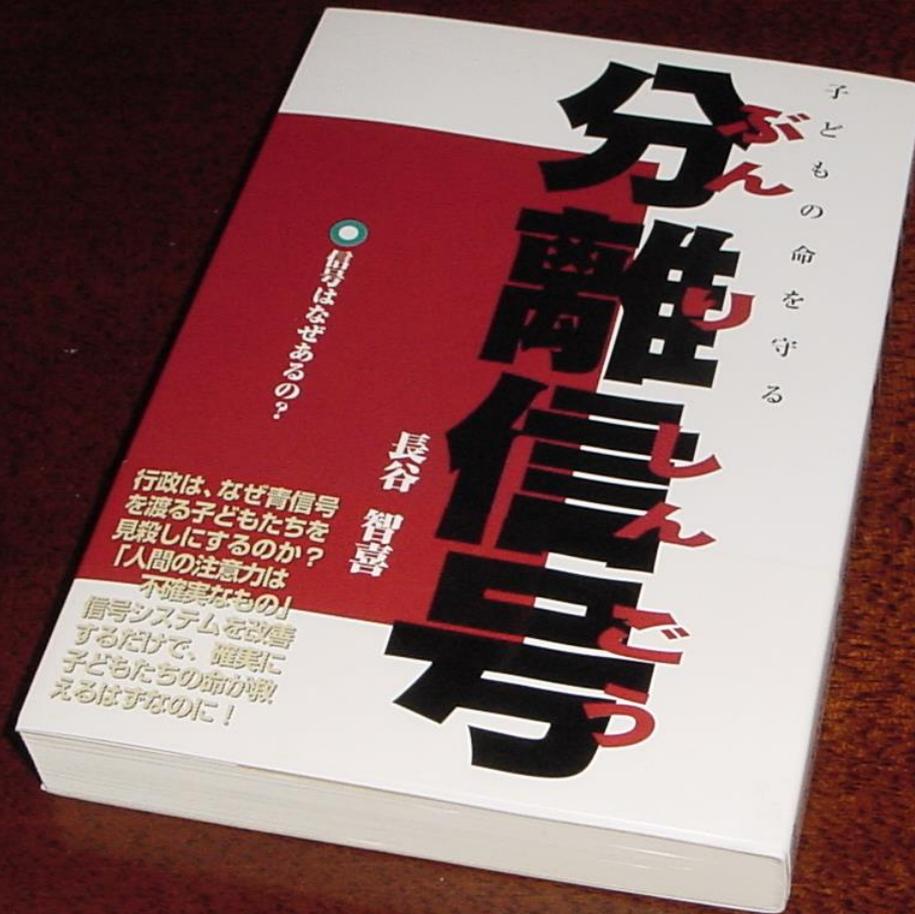
人と車を同じ青信号で交錯させない



(人が青のとき車は赤、車が青のときは人は赤)

歩と車を分けて流す信号への改善が必要

子どもの命を守る「分離信号」出版



「分離信号」という言葉を
広めることが信号改善の近道

生活思想社 1999年7月出版

分離信号運動 支援・賛同の広がり



信号改善を願う市民運動

全国の市、都府県議会

話題 2001年(平成13年)6月3日(日曜日) 14版 24

「息子は青信号に裏切られた」 理不尽な事故、なくそう

●「通学路の安全を考える」シンポで
援、市PTA連合協議会
協賛)を開いた。交通事故
故の遺族ら約100人が
参加。学校、行政、警察、
地域の関係者が、登下校
中の子どもの命を交
通事故から守るため、力
を合わせて危険な通学路
の改善に取り組みると誓
い合った。

の公立小学校の
実態調査でも事
3割は登下校中
に
いる。
シンポジウムで

やさしい街に 子どもとクルマ社

毎日新聞社と大阪府豊
中市の市教職員組合は2
日、同市北桜家の市立
生活情報センター「へろ
しかん」で、シンポジウ
ム「子どもとクルマ社会
—通学路の安全を考え
る」(豊中市・市教委後



新聞各社の報道

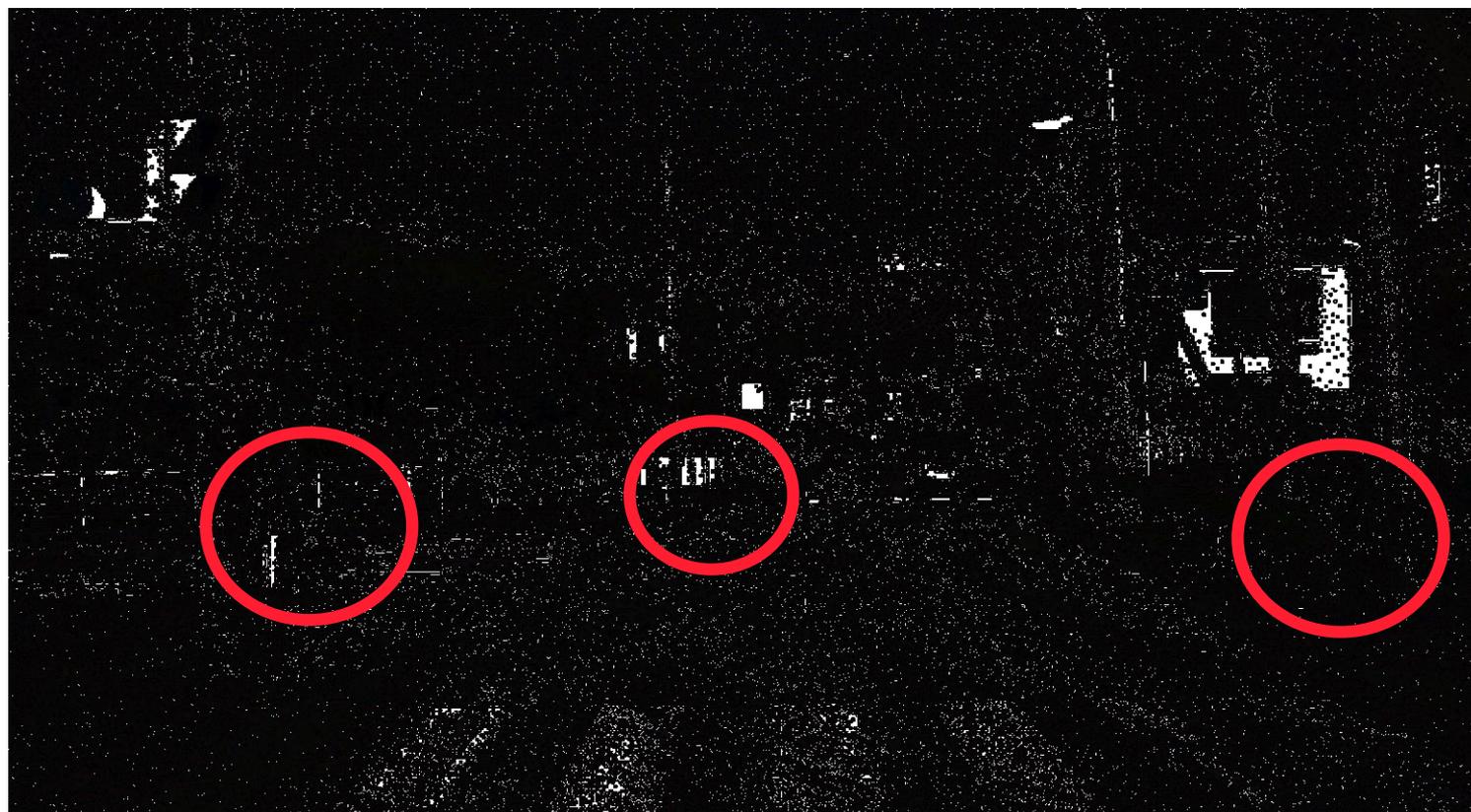


2001年11月15日 13作
クローズアップ現代

テレビ各局の放映

上川橋交差点「歩車分離信号」に改善

押しボタン式



押しボタン式分離信号の意義

横断者の少ない郊外の交差点でも、簡単に
人と車の完全分離ができることが証明された

歩車分離信号の安全効果

2002（平成14年）年9月21日 警察庁
全国100カ所で実施「歩車分離式信号」と呼称
歩車分離式信号に関する指針の制定について（通達）

半年間の試験運用結果発表

【全交通事故】	182件から112件に	40%減少
【歩行者事故】	30件から 8件に	70%減少
【車両事故】	148件から103件に	30%減少
	※自転車は車両に計上	
【渋滞】	15.1kmから14.85kmに	2%減少

歩車分離信号の長所・短所

■長 所・特徴

- 1, 歩行者の安全（お互いが信号を守る限り事故が発生しない）
- 2, ドライバーの安全（右左折時に歩行者がいない）
- 3, 道路状況に合わせた人と車の分離が可能
- 4, 改善が低コスト！（信号のロジックを変えるだけ）
- 5, バリアーフリーで歩行者の負担軽減
- 6, 繁華街の渋滞解消
- 7, 歩行者は、危険を察知しやすくなる（車が動いていたら危険）

■短 所

- 1, 場所により渋滞の懸念
- 2, 待ち時間が長くなる懸念
- 3, 歩行者の信号無視を誘発させる懸念
- 4, フライング事故の懸念

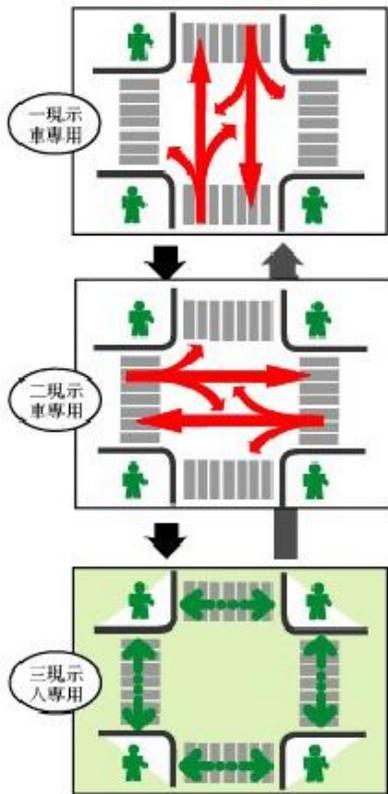
分離信号導入アンケート（車効率より人の命の方が大切との思い）

賛成74%（1357人） 反対15%（282人） どちらともいえない11%（204） 無回答8%（8）

歩車分離信号の基本方式

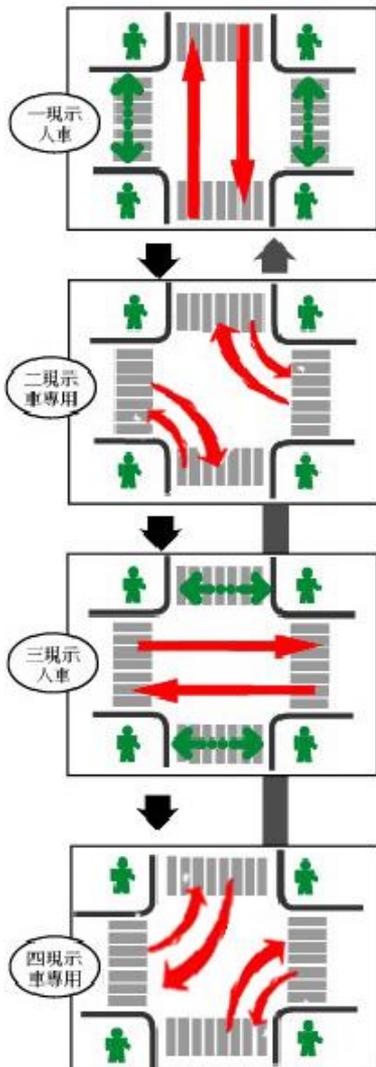
完全分離信号

① 歩行者専用現示式



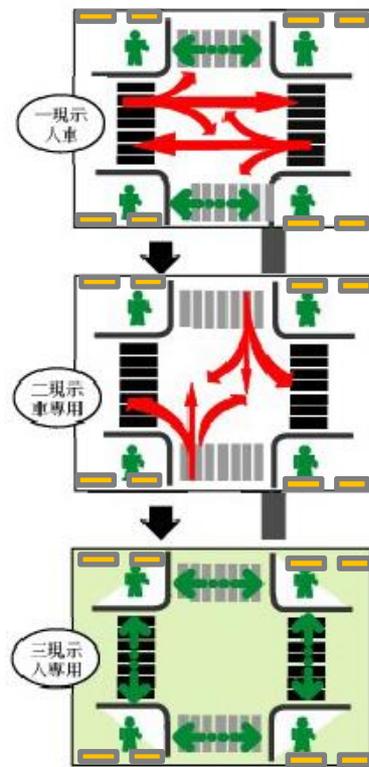
斜め横断可は
スクランブル式

② 右左折車両分離式



一部分離信号

③ 一部横断歩道分離式



分離ができる
横断歩道や

危険度の高い
一部の
横断歩道を

歩車分離にする
方式

完全分離の
横断歩道

危険度の高い横断歩道

商店街

歩車分離信号のさらなる普及を各省庁に要請

豊中市教職員組合とともに

2008.4 命と安全を守る
歩車分離信号普及全国連絡会 結成

2008.9.10 第1回省庁要請



警察庁

国土交通省



文部科学省

国家公安委員会

第2回省庁要請

中井国家公安委員長「努力する」

第3回省庁要請



2009年



2010年

岡崎国家公安委員長

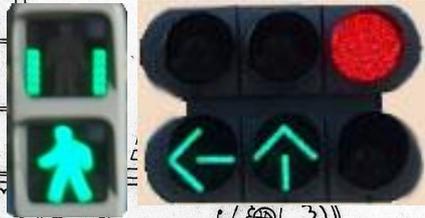
この種の事故は歩車分離にしない限りなくならない

東京 多摩市新大栗橋左折事故

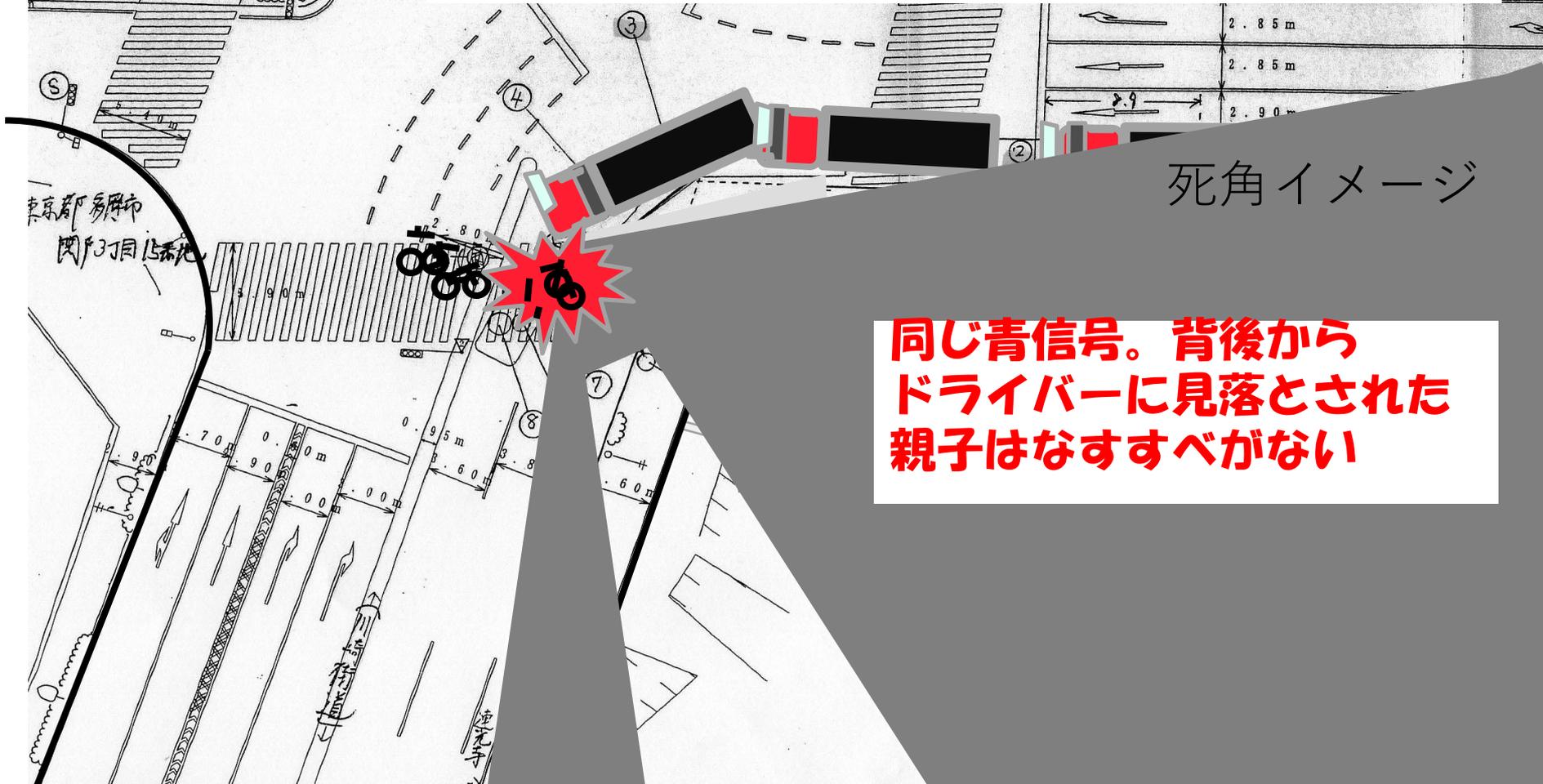
大型交差点の事故例と歩車分離信号改善例



2015.3.10 新大栗橋交差点左折蹂躪事故考察



加害者は同じ青信号で発進、大回りして左折時に
子どもの進路をふさぎ、車両の死角に入れ込んで
輪禍した。



死角イメージ

同じ青信号。背後から
ドライバーに見落とされた
親子はなすすべがない

交差点事故から7か月

2015年10月25日

歩車分離式信号に改善

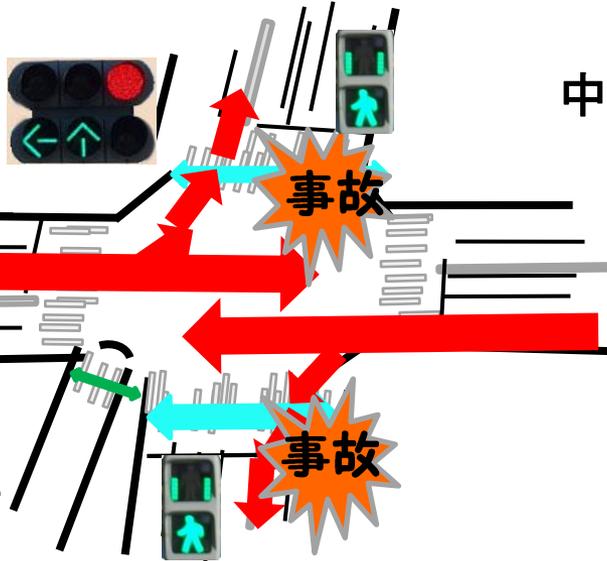
新大栗橋交差点はどのような
歩車分離信号に改善されたのでしょうか



これまでの車両と歩行者の流れ

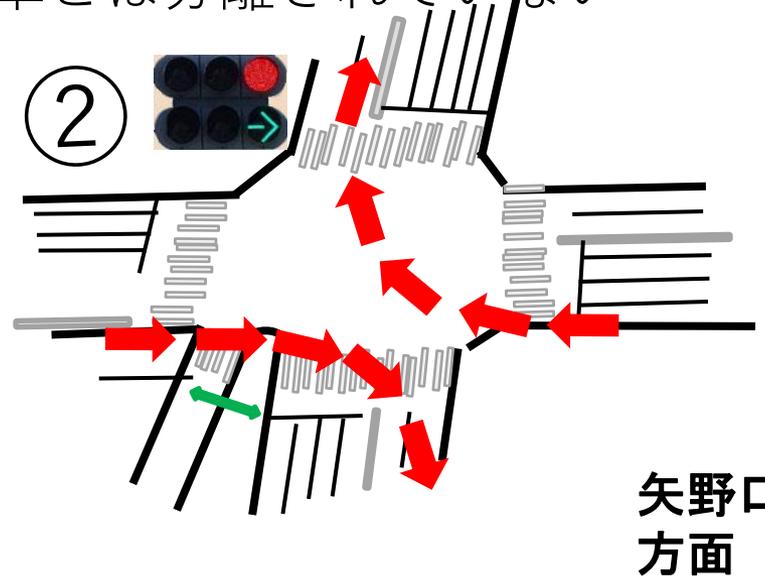
右折車とは分離しているが左折車とは分離されていない

①

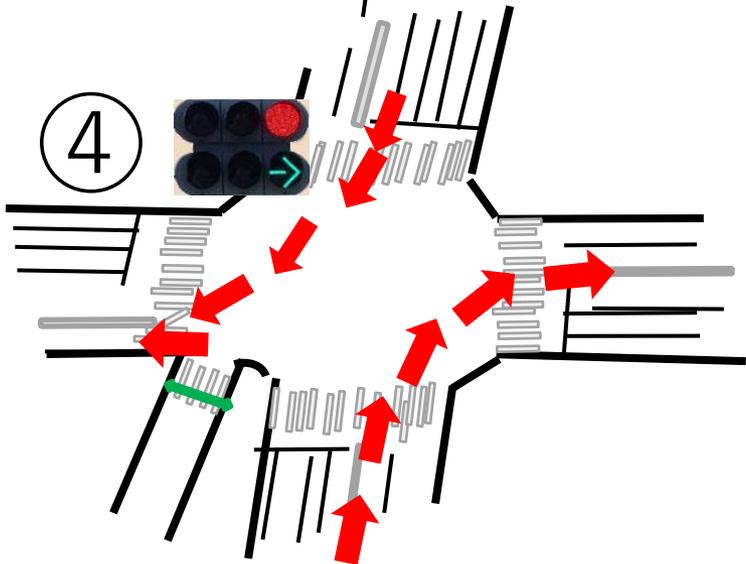


中河原方面

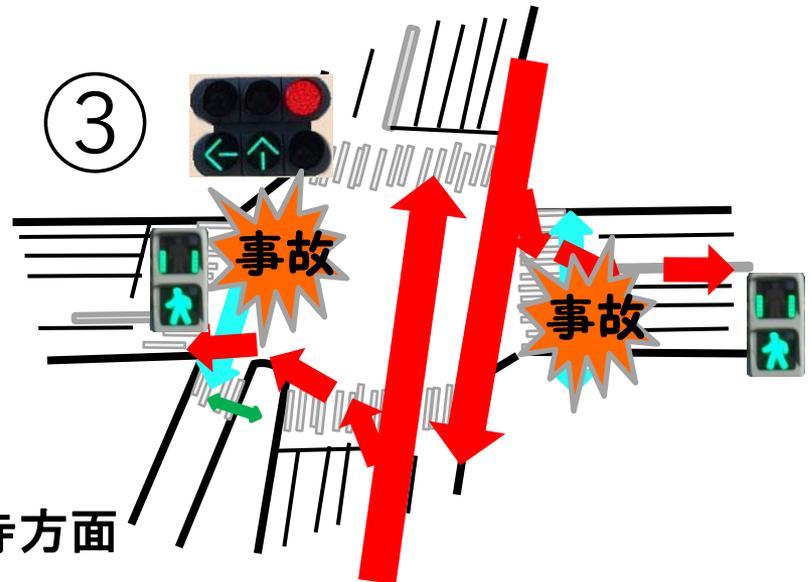
②



④



③

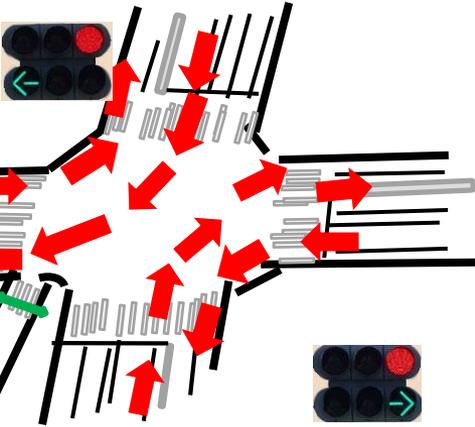


右左折車両分離式に改善

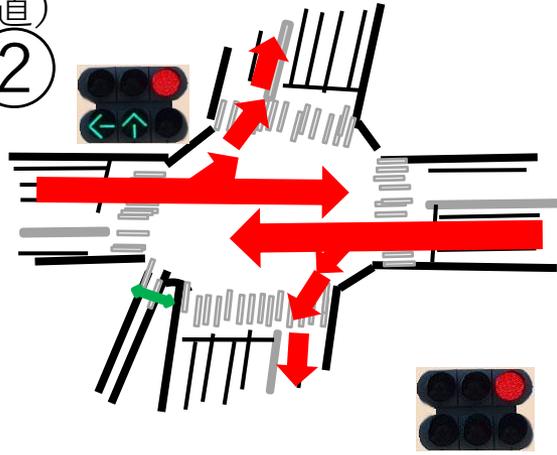
1サイクル3分 歩行者青は車と交差することはない

上信号：横車道用（川崎街道）

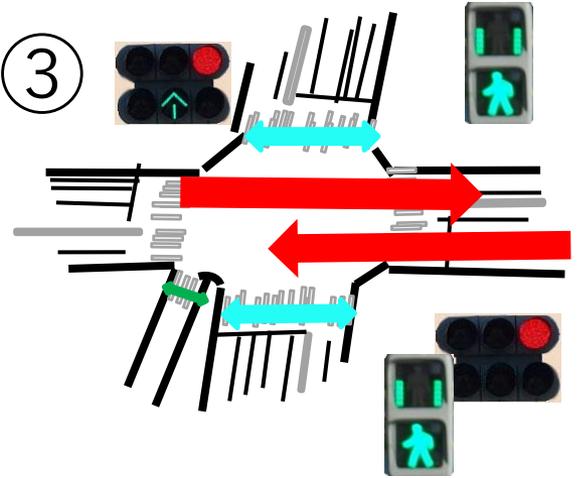
①



②

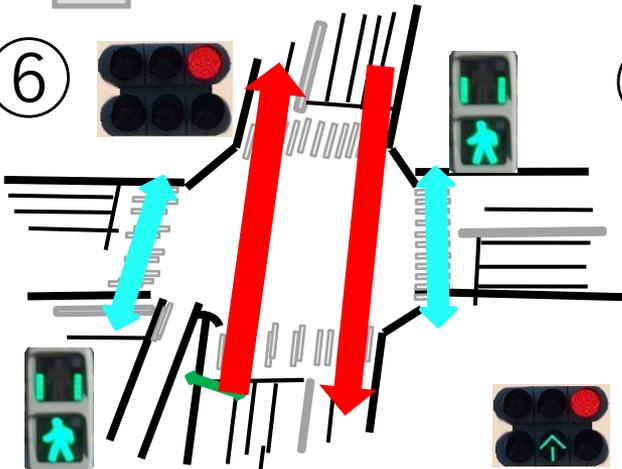


③

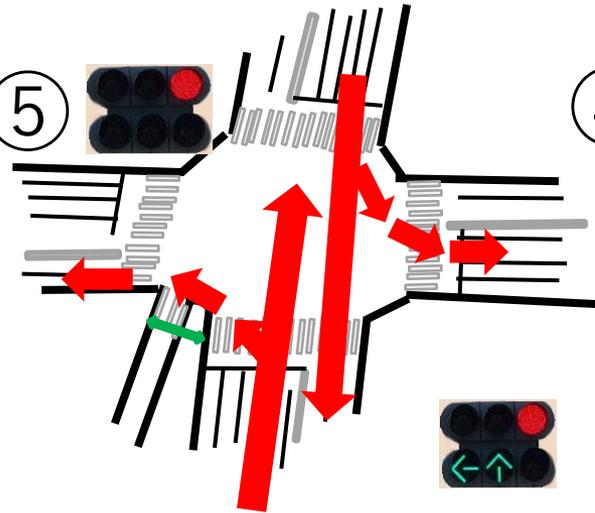


下信号：縦車道用（鎌倉街道）

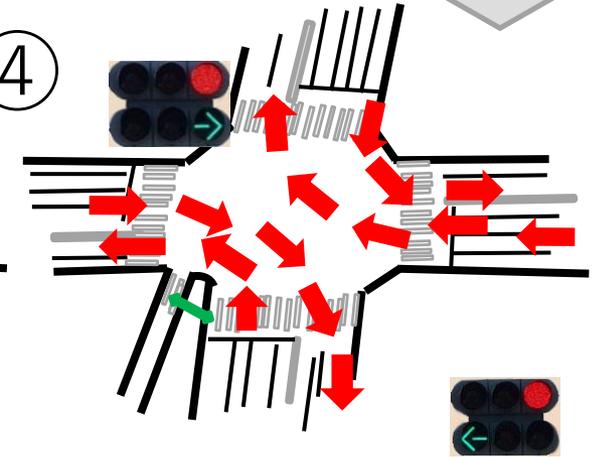
⑥



⑤

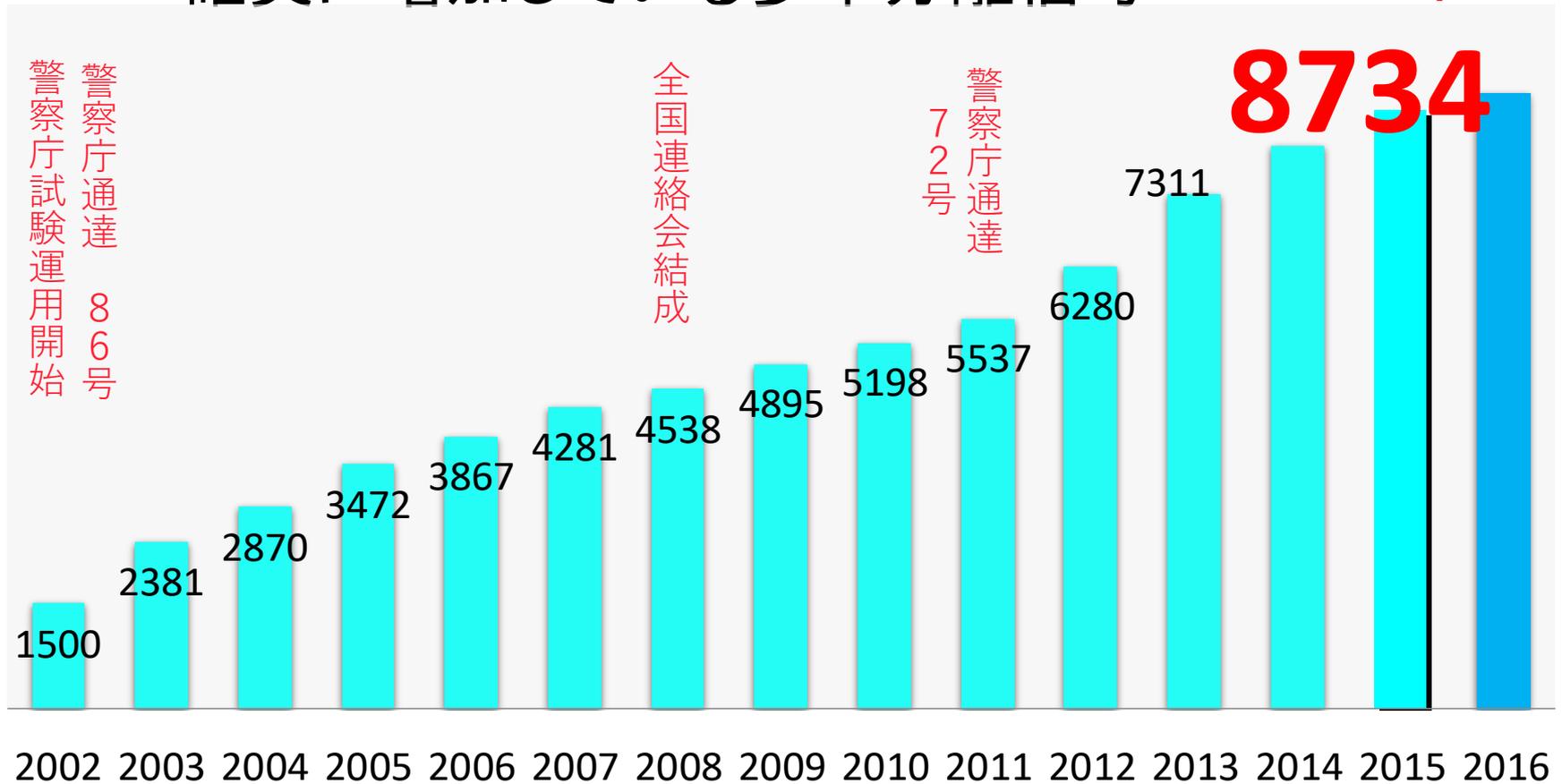


④



歩車分離信号 設置数の推移

確実に増加している歩車分離信号 **2016.3末**



命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会調べ (年度末)

歩行者保護のモデル県 長野県警

歩車分離信号の県別整備率

2016年3月末現在

順位	県別	信号機数	歩車分離式	整備率
1位	長野県	3562	388	10.89%
2位	東京都	15772	1453	9.21%
3位	神奈川県	9515	871	9.15%
45位	山形県	1815	28	1.54%
46位	北海道	13058	177	1.36%
47位	新潟県	5190	69	1.33%
	全体	207738	8734	4.2%

巻き込み事故の実態の周知

巻き込み事故の実態を知らせる

1, 巻き込み事故はどの交差点でも発生している

A、多発交差点はあるが事故原因がヒューマンエラーのため

2, 事故は、昼間の時間に多発する

A、横断者、車両の活発時間帯に多発

3, 横断者は突然の右左折車になすすべはない

A、横断中の注意能力、対応能力の限界を周知

4, 全体では右折が多く大型は左折死亡事故が多い

A、車両による危険性を広報

歩車分離信号 短所や懸念の克服

1, 渋滞の懸念

A、交通流に余裕のある交差点では渋滞が発生しない

A、車効率より人の命の方が大切とする広報

2, 待ち時間が長くなる懸念

A、使いやすい信号サイクルや時間配分の研究

3, 歩行者の信号無視を誘発させる懸念

A、信号厳守はお互いの通行時間帯を尊重する広報

4, フライング事故の懸念

A、歩車分離信号の普及促進で解消

国も私たちも意識を変える

車両効率優先からの脱却

行政の努力

- 1、信号交差点、歩行者／自転車巻き込み事故の実態を広報する
- 2、歩車分離信号の普及はドライバーにも安全、家族の命も守れる人も車も安全なシステムとして歩車分離信号の有益性を広報する
- 3、**歩車分離信号改善の要望を受け付ける行政の窓口を設ける**

私たちの努力

- 1、事故の実態に目を向け信号交差点の危険性を理解する
(巻き込み事故で歩行者も注意すれば事故は防げるという観念は古い)
- 2、事故を未然に防ぐため、学校・PTA・地域等で危険度の高い交差点や通学路の交差点は注意喚起に終わらせず、に歩車分離信号への改善を要望する

危険度の高い交差点から歩車分離信号を

- 1、大型車の混入率が高い交差点
- 2、右左折車の激しい交差点
- 3、子どもたちの利用が多い交差点
- 4、見通しの悪い交差点
- 5、Y字路・X字路の変形交差点

横断者が
少なければ
より危険度
は高まる

早急に歩車分離式信号にすべき交差点

- ◆通学路の交差点
- ◆危険度の高い交差点



生きている命は守ることができます

車両効率やコストより人の命の方が大切です

被害者も加害者も生まれない交差点

北海道「歩車分離信号」全国一位を目指して



END



命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会