

交通事故被害者の会

発行 北海道交通事故被害者の会
代表 前田 敏章

事務局

060-0001 札幌市中央区北1条西9丁目
ノースキャピタルビル4階

第29号 2009年4月10日(年3回発行) TEL 011-233-5130 FAX 011-233-5135

E-mail hk-higaisha@nifty.com ホームページ <http://homepage2.nifty.com/hk-higaisha/>

被害者の会は、被害者どうしの支援と事故をなくすための取り組みを目的とした、交通事故被害者や遺族でつくる会です。入会希望の方は事務局に電話をください。会費はありません。年3回の会報が送られ、毎月の例会に参加できます。例会時に当事者同士としての相談も受けています。(例会の日程はp.12)

美紗の命が遺すもの

南幌町 白倉博幸・裕美子

白倉美紗(しらくら みさ) 当時14歳

平成15年(2003)9月1日午前8時42分、14歳6ヶ月の輝き未来への希望をたくさん抱いていた美紗は、改造暴走トラックにより命を奪われた。

乗用車を追い越した直後、トラックは反対車線へ侵入し美紗に向かって行った。40m以上のブレーキ痕を路面に残し、路外逸脱後に畑を走行、そして電柱を根元から折損させるような暴走車が、自分に向かって来た時の美紗の味わった恐怖、そして痛み・・・どんな気持ちだったのか・・・

「そこにいたから死んだんでしょ」「死んだ人間に何したってわからんでしょ」と、ただの一度も謝罪・焼香・花を手向けることもない加害者。そんな加害者に下った刑事罰は、禁錮3年執行猶予5年。

悔しさと怒りが体中駆け巡る。そして謝罪も反省も無い対応から感じる加害者の罪の意識の無さ、美紗の命に釣り合わない刑事罰、司法への不信感。

反面、「行ってきます!!」と元気に出て行った美紗にもう一声かけていれば・・・「いってらっしゃい」とその時間、その場所へと向かわせてしまった、守れなかったという自責の念。一日が終わるたび、『美紗に会える日がまた少し近づいたな』と過ごす毎日。

美紗の声が聞きたい、聞くことができたら家族みんなが元気になれるのに。

私たち遺された親は、『美紗の生きていた証』を残すために、交通犯罪撲滅の思いを込めて犯罪被害者の実態、警察捜査の問題点提議、司法への働きかけ等を頑張っている。

美紗がそばにいと感じられるだけで、どこまでも頑張れる。だからそばにいてね。一緒に頑張っていて、そして何かを必ず残そうね。

『美紗の命が遺すもの』が、皆が救われる大きな形になると信じ進んでいこう。



白倉 美紗 14歳

今号の主な内容

～ 「事件から5年半、民事裁判を終えて」(白倉博幸・裕美子)

「公訴時効制度の見直しについて」(内藤裕次) 白倉事件判決を受けて、会の「声明」
分離信号にとりくむ長谷智喜さんからのお便り「北海道の会の要望書を届けました」

～ 講演記録「交通運輸業界における規制緩和と安全問題(上)」(北海学園大学 川村雅則)

「いのちのパネル」感想より パネル展を通して命の教育を(筒井美香)

米内隆輔君(12歳)が卒業 ～ 懐かしい友の声に奇跡と感動が～ 他

事件から5年半、民事裁判を終えて

南幌町 白倉博幸・裕美子

1 民事裁判の目的について

私たちが司法の場でこれまで取り組んできた目的は、真実を明らかにし、娘の汚名を晴らすことでした。

事件当初、警察は加害者の供述「自転車が急に飛び出した」(事件図の1の位置)を鵜呑みにし、起訴もされませんでした。私たちは必死に独自調査や鑑定を行い何度も上申し、2年3ヶ月後ようやく起訴となったのです。

刑事裁判では、娘の飛び出しではなく、速度超過の加害トラックにより反対車線でひかれたことが認定され、禁錮3年の有罪判決が得られました。しかし、私たちが求めた衝突態様など真相解明にはほど遠く、加害者の行為は「暴走とまでは言えない」として執行猶予5年が付けられる不当なもので、上告の願いも聞き入れられませんでした。

このような経過から、私たちが本民事裁判で具体的に追いつめたものは、警察の初動捜査のミスを公判廷で暴きだすこと、衝突態様を明らかにすること、そして加害者証言の全てを崩すことでした。

2 民事裁判の結果と意義

事件から5年6ヶ月、民事提訴から2年8ヶ月目の平成21年3月5日、札幌地裁橋本修裁判官は次の判決要旨を述べました。

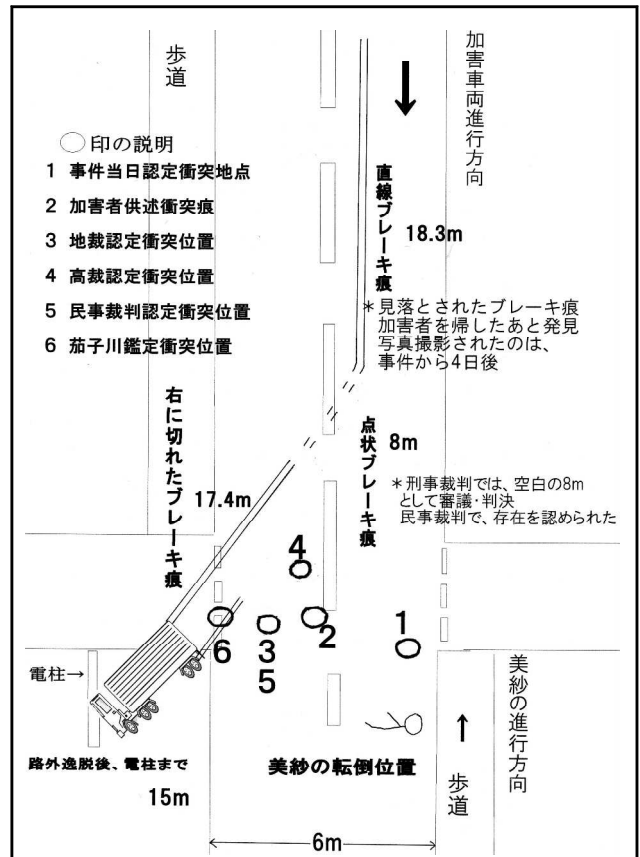
「本件事故は、被告が、ユニック付4トントラックである加害車両を運転する際、被害自転車の存在を認識していながら、制限速度の時速50kmをはるかに上回る時速約90km速度で走行中に、被害自転車が本件交差点に進入しようとするのに気付いて慌ててブレーキをかけ、さらにハンドルを右に切ったために、ゆっくりとした速度で走行していた被害自転車と加害車両が反対車線の中央付近(事件図の5の位置)で衝突したものと認められる。(中略)被告の重大な速度違反、安全確認義務違反や運転操作の誤りに起因する」「過失割合は95対5とする」と。

衝突態様がなお明らかにならず、判決には多くの疑問が残っていますが、本民事訴訟に取り組んだ意義は大きなものがあったと思います。

(1) 原告証拠が採用され、速度など加害者の重大過失が認定されたこと

刑事裁判高裁判決では82.8kmとされ、「直ちに暴走とは言えない」とされた加害トラックの走行速度ですが、判決では「少なくとも確実に考えられる数値から、時速90kmと推認する。」とされました。警察が見落とし、原告(遺族)撮影のブレーキ痕が証拠として認定され、さらに、摩擦係数や中間の点状ブレーキ痕を制動中とするなどの原告主張も認められ、最低速度90kmが認定されたのです。

また、高裁判決の「美紗の斜め横断」(事件図の



4の位置)も覆すことが出来、横断終了間際の衝突(事件図の5の位置)である事までは認められました。

(2) 警察捜査の不備を公判廷での証言という形で明白にさせたこと

当初の捜査がどれだけ杜撰な事故「処理」であったか、平成19年10月20日、原告側申請の証人、栗山署の担当警察官の証言を裁判記録から抜粋し以下に示します。

衝突地点について、被告が「覚えていない」と言ったのに対し、「この辺か」と誘導し証言(事件図の2の位置)させていた。警察が「衝突地点特定の重要な証拠」としていた自転車の「引きずり痕」について、実際は「写真は撮っていない」として、実況見分調書に1枚も添付されていなかった理由を吐露した。(判決では、この「引きずり痕」の存在について「疑問である」と否定され、私たちの主張が認められることになりました) 直線ブレーキ痕の存在について、「加害者を帰した後に見つけた。加害車両のものかもしれないと思ったが、他の警察官には知らせなかった。写真は「(事件から)4日後に撮影した」と述べ、「横の連携がうまくいっていなかった」ことも自ら認めた。直線ブレーキ痕と右に切れて印象されているブレーキ痕の間の8mについ

ては「捜査していない。途切れていることに疑問も持たなかった」「加害者を呼び戻そうとも考えなかった」と捜査の不備について証言。

(3) これまでの加害者の嘘が明白になったこと

加害者供述について、判決文は次のように断じています。「被告は、本件事故直後の実況見分の際に、衝突地点について、最初はよく分からないと述べていたが、さらに説明を求めると、被告は指で円を描くようにして、(図面上を)特定した。しかしながら、その実況見分の際には、第1スリップ痕(事件図参照)の存在を前提としていなかったことからすると、被告は本件事故に至る状況を十分に把握できていないし、また、被告本人尋問の結果からは、被告は、本件事故時の状況について、自らの記憶ではなく、スリップ痕などから推測して述べていることがうかがわれ、被告本人の供述は到底信用できない」

3 拭えない捜査と司法への疑念

(1) 不可解な衝突態様の判断

私たちが追い求めてきたのは衝突位置と衝突態様の確定です。図に示したように衝突位置の認定は4転(事件図の1~5)もしているのです。私たちは、青野、中村両弁護士の助力を受け物証に基づいた龐大な鑑定証拠を提出し『横断終了後にトラックが突っ込んで「美紗の左」からトラックがぶつかった』(事件図の6の位置)ことを主張しました。しかし、速度認定に関するこちらの証拠は認定したものの、位置と態様についての判決は「飛沫血痕が美紗のものか不明」「横断中でもバックミラーアーム内側に頭部が入り込むことも否定できない」「二次衝突していると思われるので自転車左側面の塗料付着についても、それを根拠にできない」「左即頭骨骨折は、路面に叩きつけられた際の骨折の可能性を否定できない」と、納得できる根拠も示さないまま否定されてしまいました。残ったのは矛盾に満ちた、中途半端な「事実認定」です。

矛盾の一例です。目撃者供述では、目撃者を追い越した加害トラックは1分以上目撃者車両の前にいて、トラックのとの距離は100~120mとされていました。しかし本判決で目撃者車両と加害トラックとの速度差は最低25km/hとなり、1分以上走行していたなら420m以上離れます。そんなに離れた場所から、そして、トラックの車幅は2.37mで道路幅は3mですから、たった63cmの隙間で、目撃者は美紗の横断の姿や自転車の速度まで把握できるのでしょうか。なぜ衝突地点だけが物的証拠も無い警察調書の位置(事件図の5の位置)で認定したのか。疑念が残り納得できません。

(2) 最小とは言え、過失5%を押しつけた問題

司法は、なお美紗に過失を押しつけました。判決は「本件事故現場は見通しがいいから前方から加害車両が近づいてきていることを容易に認識できたと考えられるところ、自転車を運転して本件優先道路である本件道路を横断する際は、加害車両の動静に

十分注意すべきであった。特に美紗の通学路のため、本件現場道路を走行する車両の中には時速80km台のものもいることを認識していたと考えられることから、美紗の過失は5%とするのが相当である。なお、本件事故態様に対し、斜め横断は問題とはならない。」と述べています。

最小の5%とは言え到底納得できません。交通弱者側が規則違反の車の動きさえ認識し自ら回避しなさいというクルマ優先社会の容認です。交通弱者を守り、法定速度遵守が当然という認識が司法には無いのでしょうか。

(3) 目撃者のこと

衝突地点や衝突態様についての司法判断に大きなウエイトを占めたと思われる目撃者供述(加害車両に追い越された後、美紗が左から右へ横断している姿を見た)と供述)の信用性について、大きな疑問が残ります。

スペースに限りがあり詳細を記すことは困難ですが、次の点は全て裏付けのある事実です。

加害者は「通報者へお礼がしたい」と警察官に目撃者の連絡先を尋ねたところ、警察も連絡先を教えた。結果、事件から一週間と空けず、加害者は目撃者と接触した。目撃者自ら「供述調書の内容変更」を申し出た事実があるが、加害者供述に変化があると目撃者も同じく供述内容が変わっていく(注)という不思議な現象があった。検事から「目撃者の供述調書作成のため呼び出したところ、泣きながら『白倉さんに謝りたい。良心の呵責が・・・』」とっていました。内容は『二人だけの話』として聞いたので、白倉さんには教えられないが、目撃者の思いとして伝えます」という言葉を言われた。何を謝りたいのか、何か嘘を付いていたのか聞こうとしましたが、目撃者はその後すぐ本州へ転居。未だ謎のままです。

(注)目撃者の証言は次のように変遷しています。

事件直後『ふらふらと左から右に横断していた』(この時点での加害者供述は「ふらふらと目の前に飛び出してきた」) 検察の捜査段階『普通で・・・』(この時点での加害者供述は「(自転車の)速度は時速10~15km」) 起訴直前『左から右へゆっくりと横断している姿を見た』(検察で速度鑑定を行いトラックの時速を70から95kmに変えて起訴することになった時点)

しかし司法はこのような事実を無視し、この目撃者を「両当事者と何ら利害関係はない」「善意の第三者」と位置づけ、刑事・民事裁判共にその証言を採用。加害車両速度認定が大きく変わっても、車間距離や美紗の走行速度など目撃者証言で認定されました。このような経緯の中、目撃者証言で判決が確定した事を受け入れられずにいます。

(4) 中途半端な「事実認定」とその要因

娘の事件で身をもって体験したのは、鑑定証拠などを一部のみ採用することで辻褄合わせを行ない、結果として未だ「確定」とは言えない中途半端な事実認定と判決になっていることです。そのことで、遺族は今までも、そしてこれからも苦しめられ続けます。

その要因は、一番に現場に駆けつけながら物証に

よる証拠保全をしっかりと行わない警察の初動捜査の杜撰さです。そして、遺族が物証による鑑定証拠を提出しても、警察作成調書（それがどんなに杜撰であっても）を重視する司法。その結果が、警察に危機感を持たせることもなく交通捜査の「処理」に繋がっているような気がします。

道路の通行優先という認識、犯罪捜査規範の徹底がなされていない事などが、交通捜査の問題点であり、真の事件捜査のためには、被害当事者への早期調書開示、第三者機関による調査委員会などの設置が必要だと考えます。監視の目がなければ交通捜査の問題は無くならない。私にはそう思えてなりません。

4 控訴断念と今後への決意

衝突態様の真相解明、「美紗に過失は無い」という判決を求め、高裁への控訴についてぎりぎりまで検討しましたが、断念という苦渋の選択をせざるを得ませんでした。その判断の際に、何より私たちを苦しめたのは『民事裁判は損害賠償請求であり、金額に不服という控訴になる』ということで、大きく覆せる別の証拠が無ければ、事故態様についての

審議にまでは至らない可能性が高いという事でした。

判決が確定した現在でも、美紗が加害者とされたところから始まったものを良くここまでたたかってきたという思いと同時に、一体どこまで遺族自らが証拠集めをしなければならないのか（路面に残った飛沫血痕をDNA鑑定しておけば良かったのか、解剖も必要だったのかなど）と後悔の念にかられます。

加害者は執行猶予が付いたとは言え、死亡事件の原因を作った側であり重大過失が認められた有罪です。一方的にその犠牲になった娘がどうして%で金額に換算される過失の責を負わなくてはならないのでしょうか・・・。

複雑な気持ちが交錯し、このような裁判のあり方自体に大きな疑問を抱きます。

応援して下さいの皆様、本当にありがとうございます。美紗の事件の経緯に見るような、交通弱者に「自分の身は自分で守れ」と言わんばかりの間違った車優先社会を変えるために、今後の活動をさらに頑張りたいと思いますので、これからもよろしくお願いたします。

（関連記事: 15,19,20,21,22,25,26,27,28 の各号）

ミニコラム

公訴時効制度の見直しについて

弁護士 内藤裕次（当会副代表）

今、公訴時効撤廃の問題が、クローズアップされています。

今年になってから、時効を迎えた殺人事件の遺族が時効制度の撤廃などを求め、遺族会（宙の会）を結成しています。また、法務省も、時効制度を見直すとして、検討をしているところだと聞いています。

ところで、公訴時効とは何でしょうか。これは、刑事訴訟法に定めがある制度で、犯罪行為が終わった後、刑の重さごとに決められた一定の期間が経過してしまうと、犯人を起訴できなくなってしまうという制度です。殺人だと25年、自動車運転致死で5年、危険運転致死で10年の時効になります。この期間、犯人が国内にいて逃げ通せば起訴されないのです。なお、民事（被害者が加害者に金銭賠償を求めるときの場合が典型ですが）の損害賠償請求の時効とは異なる制度で、時効期間も違いますので、注意して下さい。

ところで、何故時効制度があるのでしょうか。何故、罪を犯

した犯人を、時効により保護しなければいけないのでしょうか。素朴な疑問がわくと思います。

これについては、時間の経過により被害感情が薄れる、証拠が散逸して立証が困難になるなどの理由が挙げられています。

しかし、については、重大犯罪に関して言えば、犯人が起訴されないことそれ自体が被害者にとって苦痛であり、時の経過、特に時効の成立によってより被害感情が弱まることはなく、むしろかえって強まることから、全く理由になっていません。また、については、証拠は収集済みで犯人もわかっており、あとは捕まえるだけというケースでは証拠散逸の可能性は低いこと、DNA鑑定などの捜査手法が精度を増していること、刑の軽重により時効期間が異なることを説明できないことから、これも理由になりません。

ところで、次のように驚くべき見解を示す識者もいます。つまり、「犯人も長期間逃亡

生活に耐え、怯えて過ごしたのだから、十分処罰されたようなものだ。新たに作り上げた生活も保障する必要がある。」と。この見解があり得ないことは、いちいち理由をあげるまでもないでしょう。

時効を撤廃すべきかどうかは、こういった時効制度の存在意義だけでなく、捜査の実効性など様々な角度から検討することになるでしょう。私は、全ての犯罪について効を撤廃せよとはいませんが、人が死亡するなど重大な犯罪については、時効制度を無くすべきではないかと考えています。

私が時効制度とかかわったのは、殺人事件の損害賠償請求事件でした。すでに公訴時効が成立しており、犯人は逃亡（あるいは死亡）していました。民事の時効はまだ成立していないという解釈の余地があったので、犯人に対して損害賠償請求をしたのです。その遺族の方は、宙の会のメンバーになっておられます。


 声明

白倉美紗さん交通死事件の民事訴訟判決に際し、改めて、物証にもとづいた公正捜査の徹底と「被害者の知る権利と、捜査の公正さを保障するため、実況見分調書など交通事故調書や鑑定報告書を、当事者の求めに応じ、送検以前の捜査過程の早期に開示すること」(当会要望書、2 2項)の即時実現など、真実にもとづく公正な裁きのための改善措置を強く求めます。

2009年3月5日 北海道交通事故被害者の会

札幌地裁民事部は、本日、2003年9月に南幌町で発生した白倉美紗さん(当時14歳)交通死事件訴訟において、判決を下しました。

判決内容は、初動捜査に不備があったことを認め、加害者の速度も刑事裁判の82.7キロから90キロと変更し、「運転手の重大な速度違反や運転操作の誤りに起因する事故」と原告の主張を認める貴重な内容でしたが、警察初動捜査のミスも響き、衝突態様は変えられず、最小の5%過失を美紗さんに未だ残す結果となりました。

私たちは、改めて白倉美紗さんの無念に思いを馳せ、ご冥福をお祈りするとともに、事件から5年半という長期にわたって何より真相解明と美紗さんの名誉回復のためにここまで闘いぬいたご遺族の方に敬意を表するものです。

同時に、民事裁判及び刑事裁判が長期化し、遺族が、甚大な精神的苦痛を受けた原因の一つが、捜査機関の初動捜査に不備があったことによるものであることに、強い憤りを禁じ得ません。

本事件のように繰り返される「死人に口なし」的な捜査の不公正に強く抗議します。

そもそも本死亡事件は、最初の捜査では美紗さんの飛び出しが原因とされ起訴もされませんでした。真相解明を求める遺族自らが、鑑定など独自調査を行い、上申を重ねた結果、ようやく事件発生から2年3ヶ月後の起訴につながったのです。

真相解明を困難にしたのは、警察署の初動捜査が、極めて杜撰なものであったからです。

例えば、本来、最も重要なブレーキ痕を、警察官が見落とし、最初に作成された実況見分調書では、加害者のトラックの直前に、美紗さんが飛び出してきたかのような内容となっていました。加害車両の速度も加害者の言い分どおりの70キロとされていました。遺族は、そのような判断に納得がいかず、警察の見落とししたブレーキ痕を指摘し、約2カ月後になって作成された実況見分調書において、ようやく、実際には、美紗さんが横断をしたときには、トラックとの距離は55メートル以上あったことが、明らかになりました。

また、トラックとの衝突後、跳ね飛ばされた自転車が道路上を擦った「擦過痕」も、最重要の証拠ですが、写真すら撮っていないという重大な捜査ミスがありました。

もはや捜査とは言えない杜撰な「処理」が進む中、真相解明の決めてとなったのは、美紗さんのご両親が、事故直後から現場付近一帯の道路や草叢から事故の破片を集め、ルミノール反応を調査し、さらに病院のカルテ等の開示を求め、それらの資料をもとに私的鑑定を行うなど、真実を知りたいと願い、事件直後から積み上げてきた膨大な活動でした。

最終的に、検察庁は、トラックの速度を95キロメートル以上であるとして起訴しました。しかしながら、初動捜査のミスが最後まで響き、結局、札幌地

裁岩見沢支部及び札幌高等裁判所での刑事裁判での裁きは真相解明にほど遠く、美紗さんにも過失があったという見解を変えるものではありませんでした。

このように、白倉事件をはじめ多くの交通事犯被害者が最大の二次的被害として被っているのが、加害者供述に偏重した「死人に口なし」的な捜査段階の不公正です。

私たちは、不公正を排し真実に基づいた公正な裁きを実現するために、「事故処理」ではなく「事件捜査」として初動捜査の徹底と科学化を求めるとともに、2005年以来、当事者である被害者や遺族の知る権利からも、実況見分調書等は事件発生後1~2週間のうちに被害者遺族の求めに応じ開示することを要望してきました。事故後、早期に実況見分調書等が開示されれば、その内容の不備を被害者側が指摘し、再度の実況見分を行うなどの対応が可能です。しかし、本件のように2年半も経過した裁判の段階になって開示を受けても、取り返しのつかないことが多くあります。また、早期に開示されることになれば、警察官も本件のようないい加減な処理はできないはずですが、私たちは、捜査段階での被害者の関わりが真実発見に重要であり、そのことが捜査の透明性と公平さを保障することになると確信しています。このことでは、昨年7月、当時の鳩山法務大臣に直接要請も行っていきます。

今日、刑事裁判への被害者参加が実施に移されるなど被害者が司法手続に参加することは当然の権利であることが周知されつつあります。しかし、当事者でありながら、基本的な知る権利が認められず、真相解明と公正な裁きを妨げる捜査段階での不公正は残ったままです。不起訴事案が9割に近いという多くの交通事犯被害者が置かれている現状は、犯罪被害者等基本法の基本理念「すべて犯罪被害者等は、個人の尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい処遇を保障される権利を有する」(第3条)から大きく逸脱するものと言わざるを得ません。

昨年12月には、やはり刑事裁判では無罪となった事案に対し、民事裁判で加害者の過失が認定され「警察、検察の捜査ミスを民事で補う結果となった」(2008年12月6日「北海道新聞」記事、遺族側代理人のコメント)という報道がありました。

私たちは、本訴訟でも典型的に示された事例などから、捜査司法機関の猛省を促すとともに、被害者等の尊厳の根幹に関わるかかる事態の即時の改善措置(調書の捜査段階早期開示、また、少なくとも、実況見分の際に、事故現場のブレーキ痕、擦過痕等の痕跡について、1件の例外もなく、適切に写真撮影を行うことなど)を関係諸機関に改めて要請するなど、犠牲を無駄にしないための活動を今後も強めていきます。

以上

(この声明文は3月5日、判決後の記者会見の場で発表したものです)

お便り

「北海道の会の要望書を届けました」

～ 分離信号の普及活動を進める長谷智喜さんからお便り～

省庁訪問のこと

いつも貴重な会報を送付下さりありがとうございます。会報を見るたび、北海道交通事故被害者の会の皆様のことを思い浮かべます。

昨年9月、省庁訪問では、普及全国連絡会の要望書とともに、北海道交通事故被害者の会の道庁へ提出した要望書を警察庁へお届けしましたところ、交通規制課長牛嶋氏は「そうですか、北海道の団体でも歩車分離信号に賛同されているのですか」と感慨深げに受け取って下さいました。北海道の皆様の活動の証が多少なりとも警察庁担当者の心をとらえたものと思っております。ありがとうございました。

息子の小学校で命の授業

11月11日は息子元喜の命日。今年も在籍していた(東京都八王子市の)上川口小学校で命の授業をさせていただいたのですが、今年に入り(2月18日)元喜の同級生(上島先生)が小学校教員をしている町田市の忠生小学校で3年生の子どもたちと、たった一つしかない大切な命についてお話させていただきました。もちろん、理不尽な事故で命を奪われた交差点のお話もしました。近況報告として記事(「朝日小学生新聞」2月24日付)等を同封させていただきます。

2009年3月3日 長谷智喜

長谷智喜(はせ ともき)さんのこと

東京都八王子市在住。2008年4月発足の「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」会長。

1992年、青信号の横断歩道上で左折ダンプにより当時小学5年生の長男元喜君を奪われる。繰り返し発生する青信号右左折事故を「行政が容認する構造死」と批判し、以来「歩行者事故防止研究会」を主宰。1999年、著書「子どもの命を守る分離信号」(生活思想社)発刊。

2001年5月、本会主催の講演会で「分離信号の必要性」と題して講演(会報6号p1)。以来当会とは交流が続いており、2003年3月には、札幌市立発寒小学校を訪問され、2002年7月に交差点青信号で犠牲になった眞下綾香さんの同級生と交流いただいた。(会報11号p6)



省庁訪問で要請する長谷さん(9月10日、国土交通省)

歩車分離信号をスタンダードな信号として普及させることを求める要請書(抜粋)

2008年9月10日

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

人命尊重の立場から、歩車分離信号をスタンダードな信号として位置づけ、設置箇所を大幅に増やしてください。

- 1 事故多発交差点や危険が指摘される交差点は、ただちに歩車分離信号にしてください。
- 2 子どもたちには特に配慮し、通学路にある信号交差点は、全面的に歩車分離信号に改善してください。
- 3 さらに安全性を高めるため、歩車分離信号には歩車分離信号であることを十分周知するよう、プレートを設置してください。
- 4 歩車分離信号の設置率を公表し、その安全性をアピールしてください。
- 5 各都道府県警察本部に対し、設置促進を促してください。

右は、8月29日、要望書提出の様子。対応したのは高井修、道環境生活部長



以下は要望書の関係分抜粋

「歩行者や自転車通行者、とりわけ子どもやお年寄りが安全・快適に通行できる道路環境をつくること。幹線及び準幹線道路での完全歩車分離と住宅地や商店街など生活道路でのクルマ通行の規制による歩行者優先を徹底し、歩行者や自転車利用者の被害をゼロにすること。交差点での歩行者、自転車事故を防ぐために、歩車分離信号とすること。通学路をはじめ全ての道路について安全を最優先した点検と見直しを行い、信号や歩道の改善、防護柵の設置など二重三重の安全策を講じること」