



特集

事故よ、さらば 交通安全へのあくなき挑戦

ご存じですか？浜松市は人口10万人当たりの人身交通事故件数（平成21年）が、全国政令指定都市の中でワースト1。「車社会だからしょうがないじゃん」なんて聞き直ってはダメ。市民一人一人の心掛け次第で事故は減らせます。今回は、警察からのアドバイス、事故被害者の生々しい証言、学校や企業の交通安全への取り組み例を通して、事故を防ぐために何が必要かを探ってみました。

なぜ多い？ 浜松の交通事故

まさかの状況を頭にに入れて運転を

「浜松で交通事故が多い理由ですか？それは、ドライバーが交通ルールをきちんと守らないのが最大の原因です。一時停止で完全停止しなくても、こだけスピードをゆるめりや止まったことになるらー」といった、自分勝手なルール解釈が一番の問題なんですよ」

浜松中央警察署交通第一課の佐藤明孝警部補は、力を込めてそのように語ります。

一時停止の定義は「停止線の手前で完全にタイヤが停止している」状態。「いちいち停止しなくても、ゆっくり走れば安全は確認できる」というのは間に

違った解釈です。

「また、徐行とは時速10〜20キロで走ることと解釈している人が多いかもしれませんが、それも間違い。本来は走行中に危険を感じた時、直ちに停止できるような速度で進行することを徐行と言っんです。たとえ時速10キロでも、もし事故が起これば本当の意味で徐行していたとは言えません」と佐藤警部補は強調します。

一方、事故が起こりやすい場所はいつと、全体のおよそ5割が交差点およびその付近。特に、中区中沢町など都心の交差点では、追突などが数多く発生しています。「交差点などでは、常にあらゆる危険を想定した運転操作が必要。わたしは常々『車に乗る時は運転

に専念しなさい』と言っています。左右折時の十分な減速、左右の安全確認など、広範囲にわたる注意義務をきちんと守れば、事故の発生は限りなくゼロに近づくとお思います」。

そう語る佐藤警部補は、かつて思わぬ状況で事故に巻き込まれた経験があります。運転中、ある交差点に差し掛かった警部補は、信号が青だったためそのまま直進しようとしたが、

交差点の右側から走ってくる1台の車がふと気になりました。「向こうは赤信号なのに、何となく止まりそうにないぞ」。警部補はそう感じ、念のためスピードダウンしたところ…。案の定、右

からの車は赤信号をノーブレーキで突っ切って行ったのです。「もし、わたしがあのまま交差点に入っていたら、恐らく

重大事故につながっていたはず。ドライバーの皆さんには、そんなまさかの状況も頭に入れてっつ、安全運転を心掛けてもらいたいですね」。

イエローストップで事故は確実に減少

このほか、浜松中央警察署では交通安全に向けたさまざまな啓発活動を行っています。その一例は、浜松が全国に先駆けて導入した「イエローストップ運動」です。これについて、浜松中央

警察署交通安全指導員の村越浩美さんは、次のように語ります。

「交差点では直進車と右折車の衝突事故がよく発生しますが、その原因の多くは直進車が黄信号を無理して通り抜けようとする事。そうした事故を防ぐため、黄信号で余裕をもって止まることを呼びかけるのがイエローストップ運動です。この運動を開始してから、交差点での事故は確実に減りました。やはり、ゆとりと思いやりの運転が交通安全につながるとお思います」

浜松中央警察署の啓発活動はこれだけではありません。全席シートベルト着用を促す「オールシートセーフティ作戦」、事故が発生しやすい夕暮れ時の安全運転を呼びかける「トワイライト作戦」などを積極的に推進しています。

「このような活動を通して、『交通ルールを守らまいかー』という意識を一人でも多くの人に浸透させたい」と村越さんは話しています。

平成21年浜松市内事故多発交差点

ワースト	区	交差点名	件数
1	中	中沢町	7
2	中	板屋町	6
2	中	船越町	6
2	中	船越公園前	6
2	中	子安	6
2	浜北	北浜中学校	6
7	中	成子町	5
7	中	砂山東	5
7	中	連尺南	5
7	中	住吉東	5
7	北	湖東東	5
7	東	北島IC入口	5
7	中	連尺町	5

当事者にしか分からない 事故の「重さ」

事故で心配したのは 子どもたちの安否

平成17年4月6日。この日の早朝、古橋良介さん(当時70歳)は、町内の雄踏小学校近くの交差点で、子どもたちのために交通安全指導の旗振りを行っていました。当時、古橋さんは雄踏地域交通指導委員会の会長。6日は同小学校の入学式とあって、古橋さんの安全指導にはいつも以上に力が入っていました。



事故で脊椎を損傷し、車いす生活となった古橋良介さん

ピカピカの1年生たちに向かって、「おい、おはよう！」と明るく声を掛ける古橋さん。子どもたちの一団を横断させようと、交差点に足を踏み入れた次の瞬間でした。

耳をつんざくようなブレーキ音とともに、2台の車が交差点内で激しく衝突したのです。そのはずみで1台の車が古橋さんをはね、その体は地面にたたきつけられました。

「すべては一瞬の出来事。事故の瞬間の記憶はほとんどありません。気がついたら病院のベッドの上でした」。古橋さんは、自らの身に降りかかったアクシデントをこのように振り返ります。事故の後、丸三日間、意識不明の状態だった古橋さん。意識を取

トラックに衝突され 左足を失う大ケガ

たる交通安全指導の功績が認められて静岡県知事表彰を受けました。事故の前も後も、交通安全の普及に限りない情熱を注ぎ続ける古橋さんにとって、新たな「勲章」といえるでしょう。「実は昨年末、軽い脳出血の発作を起こして入院。そのせいで右手が少し不自由になってしまいました。今後機会があれば交通安全の大切さを訴えていきたいですね」と、古橋さんは意欲を燃やしています。

さて、続いては浜北区在住のある青年を紹介しましょう。その青年は田村晃久さん、24歳。高校時代は剣道に熱中し、二段にまで昇格したスポーツマンで、現在は市内のある企業に勤務しています。明るい性格で真面目な、ごく普通の青年ですが、ただ一つ、ほかの人と少し違うのは、彼の左足が「義足」だということ。この時、すぐに会社の同僚が現場に駆け付け、救急車を呼んでくれたのですが、左足は皮一枚でつながっているような状態でした。搬送

「2年前の平成20年10月、バイクで走行中に、前方から来たトラックが急に右折をしてきて衝突。左足に大ケガを負いました。この時、すぐに会社の同僚が現場に駆け付け、救急車を呼んでくれたのですが、左足は皮一枚でつながっているような状態でした。搬送



事故の状況を冷静に語る田村晃久さん

先の病院で、医師から「切れた血管や神経をつなぐことはもはや不可能。放っておくと感染症が広がり、命にかかわってくる」と説明され、最終的に切断を決意しました。田村さんは、このように当時の状況を説明します。その日、田村さんが乗っていたのは買って1カ月しかたっていない新品のバイク。ずっと自分好みのバイクを探し続け、「やっとほしいバイクが手にいった」と喜んでいたら矢先の事故でした。「ギアチェンジする方の足を失ったので、もうマニュアル式のバイクは乗れませんと、田村さんは寂しそうな笑顔を見せます。そんな田村さんを事故直後から支え

り戻した時の第一声は「子どもたちは無事だったか?」でした。

「妻から『みんな無事だったよ』と聞かされた。心底ほっとしました。事故に遭ったのが子どもたちではなく、自分よかったです。その時の思いが胸によみがえり、古橋さんの目から大粒の涙がこぼれます。

講演会で伝える 交通安全の大切さ

不幸中の幸いで一命を取り留めた古橋さんでしたが、後には重い後遺症が残りました。事故の衝撃で脊椎を損傷し、下半身が動かなくなってしまったのです。しかし、古橋さんの心は決して折れません。最初は這うこともできない状態でしたが、不屈の闘志でリハビリに取り組み、車いすに乗って移動できるまで回復しました。

そうなる、交通指導員歴30年の古橋さんを周囲が放っておきません。警



事故後、数多くの交通安全講演会で講師を務めました

「事故は相手があることですから、自分だけ気を付けていればいい、という問題ではありません。わたしの場合も、気を付けていたにもかかわらず、思わぬ事故に巻き込まれました。ドライバーも歩行者も、常に事故の可能性を想定しながら、しっかりと安全を確認してほしいと思います。事故を起こしてから『ああ、大変なことをした』と後悔しても遅いのですから」

古橋さんは平成19年11月、長年にわ



事故後の田村さんを家族や勤務先の人たちが支えました

続けてきた父親は、次のように述懐します。「切断手術の後、病院で冷凍保存されていた息子の左足を持ってみたんです。ずっしりと重くてびっくりしました。この時、『ああ、人間はこんな重たいものをつけて生きているんだな。これが命の重さというもんなんだな』とつくづく感じました。また、無理な願いだ」と知りつつも「また足が生えてこんなかなあ」と思うこともあり、非常に複雑な心境でしたね」。

競技用の義足で スポーツに挑戦も

しかし、田村さんは「くよくよしてもしょうがない」と気持ちを切り替え、全力でリハビリに取り組みました。当初

とで体の機能はめきめきと回復。さらに義足を付けてのリハビリへと進み、事故後、およそ4カ月で日常生活に支障がないレベルになりました。

「現在は勤務先の理解もあって仕事に復帰し、前向きな気持ちで働いています。ただ、日常生活で何か不便なことがあると『前はこんなこと平気でできたのにな』という思いがふと頭をよぎることはあります。また、トラックを運転していた加害者に対しては、やはりまだ複雑な感情が残っていますね」

しかし、そうした「事故の重さ」と関わつつも、田村さんの視線は真つすぐ未来を向いています。仕事を頑張るのはもちろんのこと、近い将来、競技用の義足を入手できればスポーツにも挑戦したいと夢を描いています。



社員が二人一組になって旗振り活動を行います

市民協働で拓く 交通安全全日本一への道

自転車の全国大会に 22回出場の高豪校

「後方よし！右よし！左よし！停止！」。体育館の中で、自転車の安全走行を練習する児童の元気な声が響き渡ります。ここは北区三ヶ日町にある平山小学校。この日は「自転車部」に所属する6年生全員が集まり、日ごろの練習成果を披露してくれました。

平山小は、財団法人全日本交通安全協会が毎年開催する「交通安全子供自転車全国大会」の常連出場校。今年8月5日、東京・有明の東京国際展示場



「交通安全を常に自分の頭で考え、自分の命は自分で守ってほしい」と語る原田恭子校長

（東京ビッグサイト）で開かれた第45回大会にも、静岡県代表として出場しました。全国大会への出場は今年で通算22回目。平成12年と14年には過去最高の全国3位に輝き、19年から22年まで4年連続で全国大会に出場するなど、「静岡県に平山小あり」とその名をとどろかせる強豪校です。

同校がここまで自転車で名をはせるようになった、きっかけは何だったのでしょうか。原田恭子校長は次のように語ります。

「本校児童の大半は、卒業後、ここからおよそ5キロ離れた三ヶ日中学校に自転車通学することになります。本校が自転車の全国大会に初めて出場したのは今から28年前。当時の校長や教職員が、小学生のうちから自転車の正しい乗り方、交通安全の知識を身に付けさせようと考え、全国大会へのチャレンジを始めた聞いています」

しかし、全国大会への出場は並大抵のことではありません。まず細江警察署管内の地区大会で優勝し、続いて県大会で1位にならないと、全国大会へ

の出場切符を手に入れることはできないのです。

また、競技内容も非常に厳しいもの。県大会では、学科（交通規則、標識）、安全走行の実技テスト、技能走行の実技テストが行われ、いずれもハイレベルの実力が要求されます。

さらに全国大会では、デコボコ道走行、8の字走行などの難しいテストが行われ、上位に入賞することは、まさに至難の技です。

「もちろん、全国大会では常に優勝を目指して、子どもたちは懸命に努力しています。でも、わたしたちの目的は大会に勝つことだけではありません。走行中のあいさつ、安全確認の号令を

「安全運転への取り組みは、会社全体のレベルアップにつながる」と強調する平川知行社長



の皆さんが旗振りをしているのを見て「これなら自分たちにもできそうだ」と思いました。わたしたちは、日ごろから道路を利用する仕事なので、地域の方々にご不便をかけていますから、少しでも地域に貢献したいとの思いで、この活動を開始したんです」

同社の平川知行社長は、そのように語ります。

同社が行っている旗振りの特色は、ボランティアではなく「業務の一環」として取り組んでいること。このため、旗振りのシフト表をつくってローテーションを組み、担当の日は仕事を早く切り上げられるようにしました。

「こうすることで、旗振りに対するハードルが下がり、継続して取り組むことが可能になりました」と平川社長は言います。

また、旗振り活動は安全運転に対す

る社員の意識を改革する上でも、大きな効果がありました。以前は、廃棄物運搬車のドライバーに安全運転の大切さをいくら説いても、なかなか素直には聞いてもらえませんでした。しかし、旗振りを通して歩行者目線で車の動きを見てみると、社員も歩行者感覚を共有できます。旗振り中、走ってくる車のドライバーとのアイコンタクトがうまくいかなければ、重大な事故につながりかねないことを肌で感じるようになったからです。

「旗振りを経験したドライバーの運転は非常に慎重になり、横断歩道が見えたらアクセルを緩めるなど、マナーは少しずつ向上しています。こうした安全運転の心掛けは、会社全体のレベルアップにもつながるもので、経営者としてうれしく思っています」

安全運転の基本は、歩行者や自分以外のドライバーのことを思いやり、常にゆとりのある心で運転すること。例えば、車間距離を十分にあげ、割り込まれてもイライラしない余裕が大切といえるでしょう。

「そのような方向へ自分の意識を変えていけば、事故は必ず減るはず。将来、浜松が交通安全全日本一の都市と呼ばれる日も、いつか必ず来ると思っていますよ」と、平川社長は太鼓判を押ししています。



路肩に停車している車を安全に回避して進む安全走行の練習

民間と行政の横の連携を強め、交通事故の減少を目指す



「イエローストップ運動」のステッカー

交通安全



ここが訊きたい

浜松市で交通事故の発生件数が多いのは、まぎれもない事実。その背景には何があるのでしょうか。また事故を減らすため、今後、必要な対策は。市の交通政策を担当する都市計画部の柴田邦弘部長に、カギとなるポイントを聞きました。



都市計画部 柴田邦弘 部長

Q 浜松で事故が多い根本的な原因は？

A 特集の冒頭で浜松中央警察署の人が指摘されたように、やはり危険な運転をするドライバーが多いというのが大きな要因でしょう。市が平成15年に行った「交通安全意識調査」では、次のような浜松ドライバー気質が浮かび上がりました。まず、道を譲らないなど運転が攻撃的・自己中心的であること。また判断の迷いや誤りが多く、同乗者がしばしば危険と感じること。さらに、無理をしても先に行きたいという「先急ぎ傾向」が強く、わき見運転も多いこと。その結果、追突や出会い頭などの事故になりそうな「ヒヤリ・ハット体験」が多くなり、しかも、それをあまり反省しない人が多いことが分かりました。この調査は7年前のもですが、現在も大きな傾向は変わっていないと思います。

ただ、事故が多い原因はそればかりではないでしょう。合併によって浜松市は広域化し、その中で人口のおよそ3分の1が郊外に居住しています。つまり、人口密度が低く、広い市街地を抱えるのが浜松市の特色です。また、郊外に大規模工場や大型ショッピングセンターが点在し、それによって自動

車の利用率は67%（平成19年西遠都市圏PT調査）と、全国的に見ても非常に高い。一方で、バスや鉄道などの公共交通機関の利用率は年々低下しています。市は総合交通計画の中で、今後、自動車から公共交通機関への転換を図ることを目指していますが、これによって交通事故が減少することも期待しています。

Q 高齢者の事故を防止する対策は？

A ここ数年、高齢者の事故は増える傾向にあり、特に道路横断中の事故が多くなっています。道路横断中や、自転車運転中の事故で死亡した人の大半は、過去に運転免許を取得したことがない人というデータがあるほか、ちよつとした判断のミスや遅れも事故の要因になっていると思います。そのため、市では高齢者に交通安全のリーフレットを配ったり、交通安全指導員やシルバードリスの協力で高齢者宅を戸別訪問したりして、地道な啓発活動を行っています。

ただ、今後はより、体験型の交通安全教育を実施することも必要ではないかと思えます。例えば、道路横断の場面を高齢者に疑似体験してもらえ

るシミュレーション装置を利用して、「右を2秒、左を3秒見て渡りましょう」といったゲーム感覚の交通安全教育などを実施していきたいと考えています。

Q 事故の体験談を聞いての感想は？

A 安全指導中に事故に巻き込まれた古橋さんや、バイク走行中にトラックと衝突した田村さんの生々しい証言を聞いて、本当に心が痛みました。取材に応じて

くださったお二人の勇氣には、感服するしかありません。お二人とも、つらい経験を乗り越えて社会復帰されたわけで、ご本人もご家族もさぞ苦労されたことでしょう。それを思うと、本当に頭が下がります。同時に、勤務先や地域の人々など、みんなでお二人を支えたことも素晴らしいと思います。一方、平山小学校や山本エコロジィサービスの取り組みも、市民協働による交通安全活動として大いに意義があります。平山小の自転車教育は、幼いころから交通安全の意識を育てるという点で大きな効果があり、地域の下

Q とくに強調したい市の活動は？

A 浜松市では毎月10日を「市民交通安全の日」と定めていますので、家庭や地域、学校、職場などでもう一度、交通安全について考えてほしいと思います。また冒頭の記事で紹介したように、黄信号で余裕を持って止まる「イエローストップ運動」を展開中で、より多くの市民に「イエローストップ」を実践してもらいたいと考えています。このほか、浜松市には交通事故防止対策会議を中心に、交通安全を推進するための組織が数多くあり、民間と行政が丸くなって啓発活動に取り組んでいます。今後、民間と行政の横の連携を強め、交通事故を減らしていきたいと思っています。一方、事故を起こしてしまったり、事故に遭った際の相談窓口として、市民生活課くらしのセンター（☎457-2233）があります。万一の時には、ぜひ相談してほしいと思います。