過去3回の連載で、



●黒木昭雄 (くろき・あきお) 1957年東京生まれ。76 年警視庁入庁。第二自動車警ら隊などを経て巡査部長 に昇任後退庁 (99年)。23年の警察官生活で23回の警 視総監賞を受賞。捜査するジャ ーナリスト、作家と

て数多くの事件を取材する

えば、埼玉県警では二段階右折(違反) 祭官の視点から、508特例ルールの運

現場は解釈にとても困ってます。

その意味を誤解する恐れもある。 ろ500のような速 右寄りに車線を変更すると、後続車が しながらの直進は、なんらかの理由で

「三段階右折時の右ウインカー 逐車は左、高速車は右という原則が貫

切ると危険という発想になる。 かれているからだ。だから、直進を構 折)できない。これは交差点内でも低 (※交差点の中心に沿った通常の右

らこだわる必要はないでしょう」 508バイクは遅いから交差点を小回

文を空洞化させる二段階右折に、今さ 通過すること、という道路交通法の名 らない。他の交通に配慮して交差点を て速度を落とした運転をしなければな る車両があれば、当然、それに配慮し わけではない。直前に右折のため横切

3

直進車だけが減速しなくても通過

は交差点手前で曲がるために減速を るのだということを常識にすべき」

階右折をするか否かは法律が強いるの ない場所と禁じる場所があるわけだけ

ほんとうにそれでい

いのか。二段

実際の交差点では、右左折する車両

めというなら、 況も起きている。 鳴らして500をよけさせようという状 が道を譲ることなく、 うとする508パイクに対して、 特例ルールは、

果も期待できるのです」 一段階右折禁止の交差点で右に寄ろ ほんとうに安全のた クラクションを

多発する右直事故を抑制する二次的効 になっているのではないか。 果的に四輪車優先の交差点を作ること できるようにするのは何のためか。

「交差点内の滅速を徹底す

ることは

と、現場はそんな対処の仕方で、

。そうしたほうが安

取り締まりに戸惑う現場警察官 部が、二段階右折の施行から約四半世 **帰機応変に考えているのです** こんな意見が出るのも、警察庁交通

まりに至らない」(黒木氏) とがないから、説得力を持った取り 断の前に、そんなデータを目にしたこ 「二段階右折が危険か安全かという判 段階右折による事故データは皆無だ。 ることが報告されている。 点の右直事故のデータは数多く収集さ 全性の検証を怠っているからだ。交美 牝も経過しているにもかかわらず、 多くの二輪車が当事者となってい しかし、

だが、一方で警視庁のように運転者

警視庁に入庁、自動車警ら隊での体

全のような気がする。 配置し、取り締まりによって遵守を強 か判断に困るような交差点に白バイを いる場合もある。 。規制したほうが安

ける地方格差を作っている。 取り締まり という検証のな で紹介したのだが、 の合図は必要ないと説明。 折を2回の直進と考え、 ら動かない

「規制を変えることによって法律の不 たとおり、

えない。

508が小回りを

のではないかと思っている。

回りと二段階右折で危険かどうかは言 が流れています。バイクの性能上から は取り締まるなという幹部からの指示 用上の混乱ぶりを指摘する。

あいまいさが、

現場は排気量のわずかな違いで小

●現実の交差点で、どう二段階右折すべきなのか? 「交通の教則! を読んでも、なかなかわからない。細 かいことは都道弁県警察とライダーに放り投げ、警 察庁は規制の安全効果すら検証していない・・・・・

自転車や歩行者と同じ。二段階右 という方法の採用を思いついたの

は

それより速い直進車両の進路を構

速度の遅い508パイクが右折をす

という。 は、日本のでは、日本

小誌は警察庁交通部(東川/部長)に

作家・原木昭雄氏といらにその細胞に光を原にす。原木昭雄氏といらにその細胞に光を原にす。

例えば、他な希腊海」は横が三日転車=105以イクの交響点に回路者がない。さだ、どうやつ、曲がればいいのか? ほんを基本的なことに上来ればいいのか? ほんを基本的なことに上来ればいいのか? にの疑問を解析を受けたに上来ればいいのか? にの疑問を解析を受けた。 取材を細りを解析としていたのになったがした。 取材を細りを解析となく、小品は世界庁交響を、 しかし、1・10人に、小品は世界庁交響を、

原動機付き自転車=508パイクの

きた。58の特例ルールはご破算にし いう官僚的保身が、規制を継続させて 法律を整理し直す必要があります

●警察庁は霞ヶ

関中央合同庁舎 2号館にある。

全国警察本部有 政に関わる法律 を企画立案する 警察の領脳。そ んな方々も、時

には原付バイク

通動して遊交法 の実施検証が必 要ではないか。

その際、白バイ

ばよいが

安全の科学。が宿る特例ルールを

厳しいが、ライダーがその交差点で「 が判断の基準とする道路機示にも現れ 警視庁は二段階右折の取り締まりは

を使わせ危険。

における右直事故を例に挙げた

す。この事故の裁判は、一審では信号 事故が発生。ライダーが死亡したので ーが、まだ直進信号が青の間に右折し かった。それを知らなかったドライバ 機に標示されていますが、事故発生当 全国とこでも時差式であることが信息 時差式信号は特殊なため現在では、

青と白の市松模様の下に 時差式」、「時差信号」、 した」(※最高裁で有罪が確定)。 機に従ったドライバーが無罪になりま それでも現状、 時差式であることを標示していな 神奈川県だけが全国でただ一県だ 時差式信号の標示は 一時差式信号 「時差式」な

ど、用語も設置方法も統一されていな しようとした乗用車の「時差式信号 **奈川県で起きた直進するバイクと右折** 事故も発生した。高山氏は、96年に紬 調する。実際、その標示を巡って死亡 純さが必要なのです」と、高山氏は強 複雑な判断は、それだけで神経と時間 受け入れやすさがなければならない 安全を保つためには MOTORCYCLIST'S OPINION

に指導されけれ 備を認めることになるのではないかと

> すという点では、3車線以上ある 付近で発生する。 ではないかと考えられます が生じる。それを解決するために彼ら 全性をどう保つかという悩ましい問題 切らなければならない。そのとき、

交通事故は半数以上が交差点とその

それを少しでも減ら

のかと問う高山氏に記者も思わず 的であるように思える。なぜ効果的な 車を交差させないという施策は、 58パイクと、法定速度6㎞/トの他

法定時速30㎞~hの

れている。 取り締まりだけではない。

> 理解できること。人の生理に順応する きるはずないのだ。 付以外の運転者が合図や標示を理解で 乱を起こしたら、まともな運転はでき した。運転者が道路でこんなふうに混 である」(兵庫県警交通部)と、訂正

交通に関する標示は「誰もが瞬時に

特例ルールは複雑で、

まして時

58の特例ルールにおける地方格差

んどの警察が放置したままだ な具体策はなく、警視庁ほか全国ほと る二段階右折時の滞留場所標示のよう しない。前号で紹介した兵庫県内にあ 入するのかという案内標示をほとんど 段階右折をすべきか、どう交差点に進

交差点に進入することを許されている

hでも直進車は、そのままの速度で

ように交差点を小回りする。 一緒に走

「法律上、二段階右折しなければなら

な速度と方法で進行しなければならな 歩行者に注意して、 できるかぎり安全 点の手前や交差点内は、ほかの車両や られた先入観であることを指摘する えたほどだ。だが、高山氏はそれが作 に寄ることができず危険だから」と答

●先月号でも紹介したが、兵庫

県で二段階右折

が必要な交差点

に標示されてい るのが、右図の 「滞留場所」だ

そこに原付が停

止することが一 目瞭然で、非常

に会理的とも無 えるデザイン

「ほんとうに危険でしょうか?

いと定められている。制限速度が50㎞

うに細かく改正されているにもかかわ 則は示さなかった。道交法は毎年のよ 階右折を守らせるべきかという施行が 察がどんな手法を使って運転者に二段 する法改正は行なったが、都道府県警 警察庁交通部は二段階右折を義務化

自に案内を標示できるということを理 前出・高山弁護士は、 現場任せなのだ。 必要とあれば都道府県警察も独

らず、

曲に、

実情に合ってないから、現場のほうが うことで落ち着いてきている。法律が あえて二段階右折を問題にしないとい 全だと思えば二段階右折をする方法も 自身が判断して、 ではなく、自分の運転技量をライダー

まだに法令を作らないのは、彼ら自身 彼らに言わせれば危険なはず 法令化した。原付は自転車よりも速く 断の道路標示は、誰に言われなくても 識する証明だと話す 察庁交通部が二段階右折の問題点を該 「同じ交差点内の横断でも、 なのにい

は好ましいものだとは思っていないか とを意識しているからです。この特保 が二段階右折には問題があるというこ 前号の取材で兵庫県警は、二段階右

者が購入する「安全の通行」に書かれ 段階右折の方法は、免許取得時に運転 右ウインカーの合図は必要 小肚発売後、 右ウインカー 右折など

イクの安全のために打ち出した二段階 しろ確立すべきです。警察庁が558バ 道路標識に従う。こうした常識を、 505バイクルールの先入観を疑え 「50℃はほかの四輪車や二輪車と同じ

の特例ル

中途半端 ールは、

車は右側。という大原則があります。

「交通規制には。低速車は左側、 したのか。同氏の解釈はこうだ。

ない 交通部は二段階右折を施行することに 交通弁護を中心に40年の活動歴を持つ 真っ向から疑問を投げかけた。 同氏は なぜ23年前の1986年に、警察庁

高山俊吉弁護士は、 合理性を欠くものと言わざるを得 警察庁の方針に

00000000000

.......

警察庁交通部へ、

んとうに安全のためか?

問題提起

高速

●高川俊吉(たかやま・しゅんきち)1940年東京 生まれ、東京大学法学部卒業。東京弁護士会所属、 交通法科学研究会事務局長。交通警察、適路交通 に関する評論多数。裁判員制度廃止の論簿も摂る



●飯田橋交差点(東京都千代田区)の時差式信号標示 市松模様の下に「時差式」と標示。記号下に文字とい う様示は少数派で、全国的には単に文字だけで注意喚