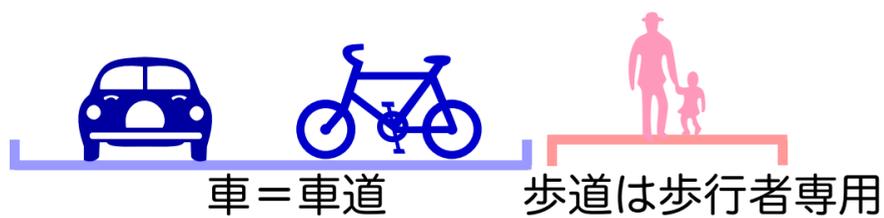


自転車

■日本は《自転車が歩道を通る》不思議な国

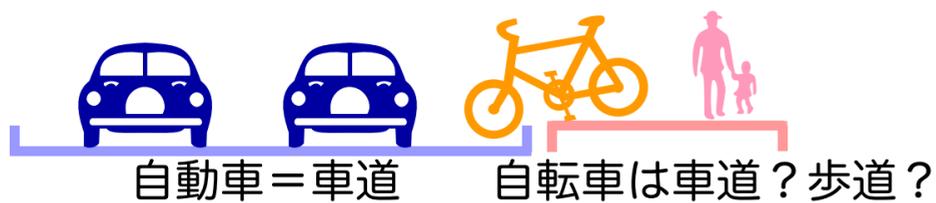
自転車は歩道を通るのが「常識」…そう思っている方も少なくないかもしれませんが、でも、そんな「常識」が通じるのは日本だけ。しかもこの40年間の、極めて例外的なローカルルールなのです。

1960年 「道路交通法」制定 **自転車は車道**



自動車の激増により「交通戦争」が社会問題に

1970年 「道路交通法」改正
自転車は車両だが **歩道も通行可** の例外



この間、自転車のルールが曖昧になってしまった

2011年 改めて **自転車は車道** という通達

(平成23年10月25日 警察庁通達)



20XX年 道路を正しくシェアして「交通戦争」終結



自転車

Bicycle



宇都宮市の事例

《《 自転車ナビライン

交差点内に自転車の走る位置を示す「ナビライン」。自転車と自動車とが車道を正しくシェアできるように、2012年より整備が始まりました。自転車と自動車の事故は交差点で、歩道を通る自転車も多く起きています。自転車が車道左側を正しく走るようになることで、事故が減ることが期待されています。

《《 子ども乗せ自転車

毎日の生活に欠かせない、便利な自転車。正しく走れば安全で、環境にもやさしい乗り物です。

自転車の利用が進められている欧州では、子育てにも買い物にも便利な車両が開発され、使われています。

※国内でも、普通自転車でない自転車のルールに従って公道（車道）を走ることができます。



写真提供 NPO自転車活用推進研究会

クルマ 社会を
問い 直す会

2013.9月作成

<http://toinaosu.org>



出典：『自転車ルール教本』2013年版 <http://sltc.jp/>
Original Copyright© 2013 Daiichiro Takahashi, Sustainable Local Transit committee.



このパネルデータは、Creative Commons Attribution-NonCommercial-Share Alike 2.1 Japan (CC BY-NC-SA 2.1 JP) 条項下で複製・再配布等の利用ができます。

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.1/jp/>

子どもはいつも命がけ



ママ、クルマと壁の間に
はさまれちゃっよ



雨の日は傘がクルマにすれすれに



雪の日はもったぎげんな通学路に。
雪国では、車道は行政によって除雪されても
歩道はそのまま放置され、車道に出て歩かざるをえない。
雪道はすべるので、何重にも危ない



新学期。上級生が横断旗でクルマを止め、
子どもたちみんなで走って横断

僕は青で渡ったんだよ

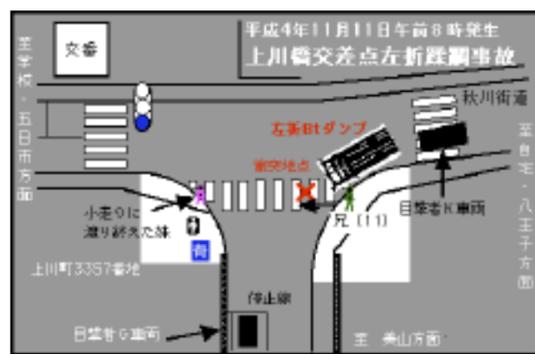
90年11月11日、東京都八王子市で、通学途中の長谷元喜君（当時八王子市立小学校5年）は交差点の横断歩道を、青信号で横断している途中で、背後から来た左折トラックに命を奪われた。



左折してくるトラック(事故現場にて)



長谷元喜君の衣服と靴



被害にあった交差点とその位置関係。よくある交差点の形



壊れたランドセルだけが帰ってきた長谷元喜君の自宅(お父さんが撮影)

クルマ 社会を
問い 直す会

2013.9月作成

また事故がおきた



歩道に突っ込んだダンプ



事故がおきたところにもまたクルマが通りすぎていく



歩行者用信号が青の横断歩道上を勢いよく左折する車



交通量が多く、消えかかった横断歩道

クルマ社会を
問い直す会

2013.9月作成

路面電車の魅力

路面電車は18歳未満などの免許を持ってない人・持ちたくない人も乗ることができ、交通弱者を減らすことができる

決まった軌道を走る路面電車は交通事故を起こしにくい

軌道上を走るのので上下・前後・左右への揺れ・変化が小さく、バスに比べ乗り心地がよい

階段での上り下りが不要で、また、低床路面電車なら車いすでも乗降でき、バリアフリー性が高い

交通弱者は人口の約3割位を占めると推測される

6歳以上人口に占める交通弱者である可能性が高い人々の割合(2005年)

	人数(千人)	割合(%)
6~17歳人口	14,669	12.1
視覚障害者+肢体不自由者(身体障害者手帳交付者数)	2,999	2.5
80歳以上人口	6,648	5.5
18歳以上の自動車運転免許非保有者	30,621	25.3
6歳以上人口計	121,171	100.0

資料:交通安全白書、福祉行政報告例、国勢調査より

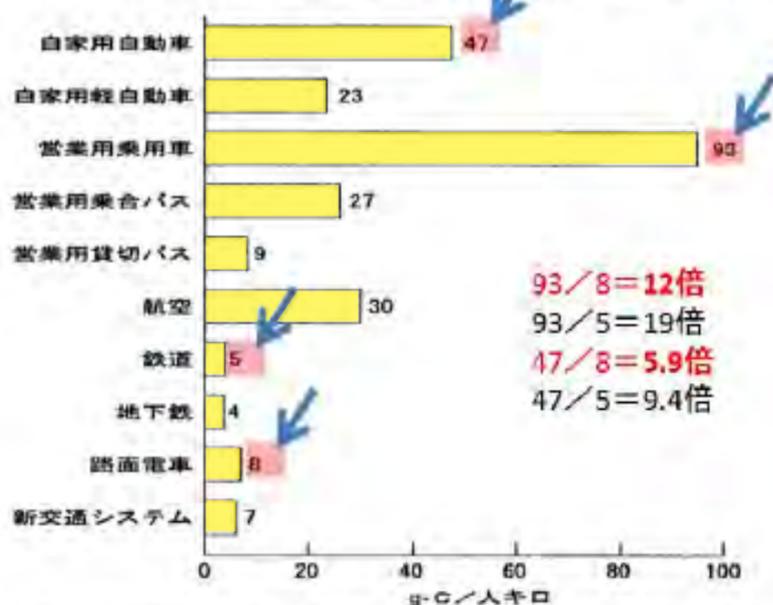


フランス・ストラスブール 会員・高橋大一郎撮影



ドイツ・フライブルク
NHK放送「ヨーロッパ スーパー路面電車が行く」より

1人を1km運ぶのに排出するCO₂の比較(1999年度)



資料:国土交通省総合政策局情報管理部編「交通関係エネルギー要覧」

路面電車は、ぜんそくの原因であるディーゼル排気微粒子やSO_x、光化学スモッグの原因となるNO_xをださない

路面電車は自動車に比べ輸送エネルギーが約1/6~1/10で済み、CO₂排出量が少ない

クルマ社会を
問い直す会

2013.9月作成

路面電車導入の課題

低密度居住している多くの日本の都市では、路面電車への需要が分散しており、既存の補助制度の下でも採算をとるのが困難

初期投資・設備費に対する国・県の補助にとどまらず、運営費への手厚い補助が必要

選定した路面電車路線沿線への集住を誘導促進して、当該路線の需要密度を高めることが必要

北米・西欧における路面電車運営費調達内訳

	割合 %
運営費計	100.0
運賃収入	(13~83) 46.4
交付金+補助金	(13~85) 48.8
その他収入	4.8

資料：服部重敏編著「路面電車新時代」より作成
注：北米・西欧のデータが得られた63都市についての単純平均値

路面電車の沿線を中高層住宅街にする



ドイツ・フライブルク
NHK放送「ヨーロッパ スーパー路面電車が行く」より

日本でバスが走っている道路の多くが片側1車線道路で、片側2車線以上の道路が大変少ない。自転車レーンを設ける必要も考えると、自動車利用者との少ない“摩擦”のもとで路面電車を導入できる道路が限られる

道路構造令は1日9,000~12,000台以上の交通量がないと片側2車線を認めない

都市部の非自動車専用道路=第4種道路
第4種道路における車線数2の道路の設計基準交通量

区分	設計基準交通量 (単位1日につき台)	
第四種	第一線	12,000
	第二線	10,000
	第三線	9,000

交差点の多い第四種の道路については、この表の設計基準交通量に0.8を乗じた値を設計基準交通量とする

資料：道路構造令

少ないとはいえ存在している片側2車線以上の道路に路面電車を導入する

写真上 ドイツ・エッセン
会員 杉田正明撮影



写真下 愛知・豊橋
会員 杉田正明撮影

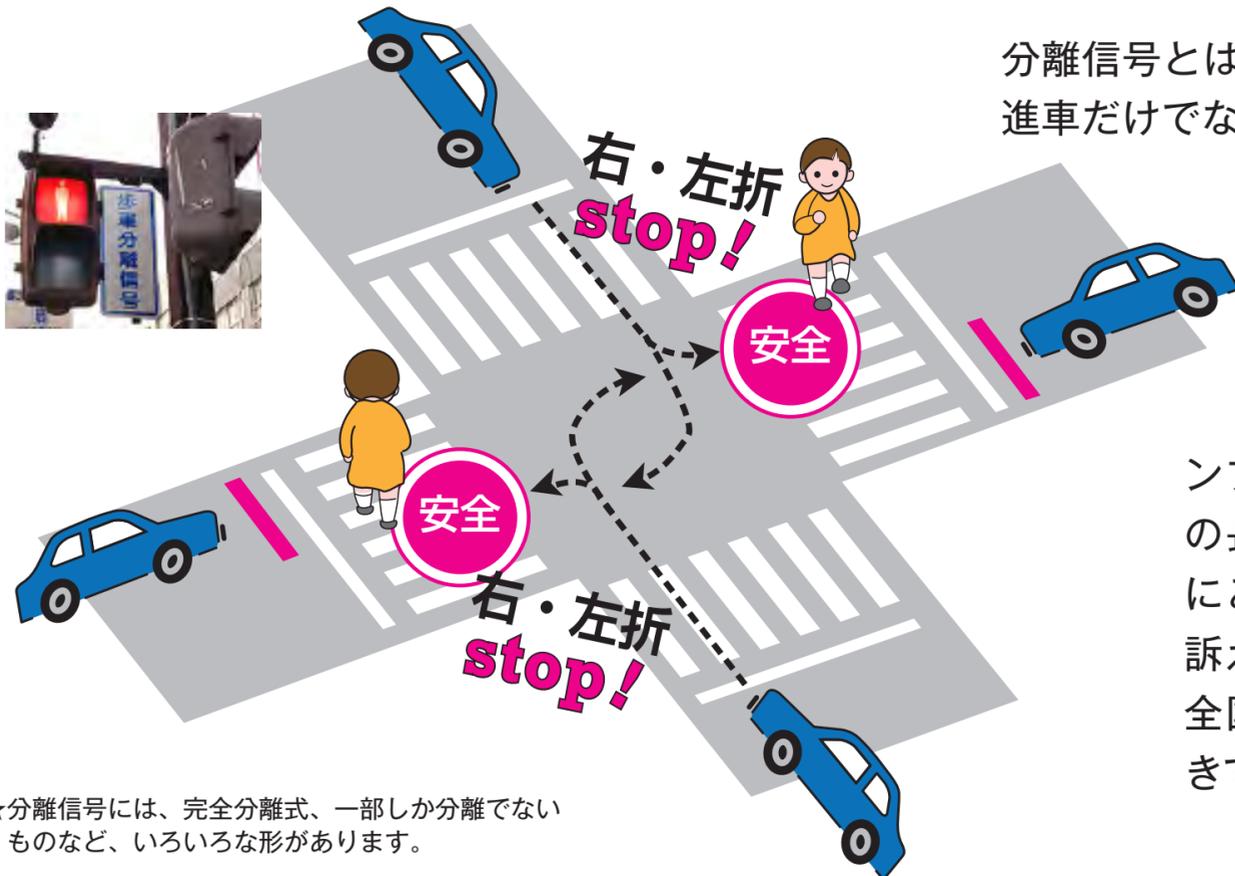


以下の工夫をして片側1車線道路に路面電車を導入する

- ①片側1車線の道路を、車と路面電車の共用とする
- ②並行して走る道路があれば、車の通行をそちらに移す、ただし沿線居住者・事業者の車の進入は時間を制限して認める
- ③路面電車の運行を単線運転とする

横断中の歩行者事故を減らす 歩車分離信号 1

右折・左折車をストップさせる(歩車)分離信号



分離信号とは、歩行者が横断中は、直進車だけでなく、右折や左折してくるクルマもストップさせる、という信号システムです。1992年、小学生だった息子さんを青信号横断中に左折ランプにひき殺された八王子の長谷さんご夫妻が、懸命にこの分離信号の必要性を訴え続け、警察庁を動かし、全国で序々に着実に増えてきています。

★分離信号には、完全分離式、一部しか分離でないものなど、いろいろな形があります。

青信号で横断歩行中なのに、右折・左折車で多くの人死傷

青信号でさあ渡ろうと思っても、右折・左折のクルマが迫ってきて、怖い思いをしたことはありませんか。実際に、横断中に歩行者が死傷する事故は、右折車によるものだけでも年間3万件以上(自転車も含むと73300余件)*も起きています。今のほとんどの信号システムは、青信号でも歩行者には決して安全ではありません。

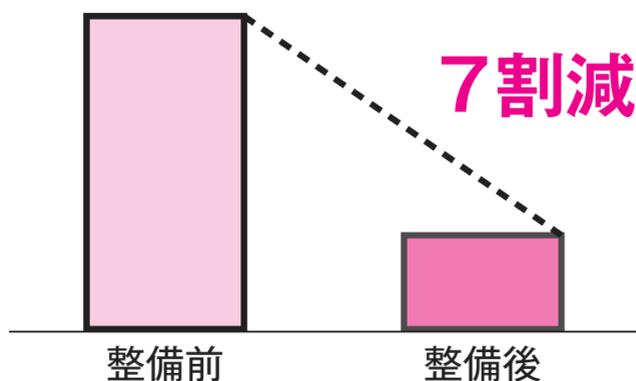


青信号なのに左折してくるトラック

*2007~2011年数値 参考:『ITARDA INFORMATION No.95』

分離信号にすると、事故は大幅に減ります

歩車分離信号整備による歩行者横断中の事故数の変化

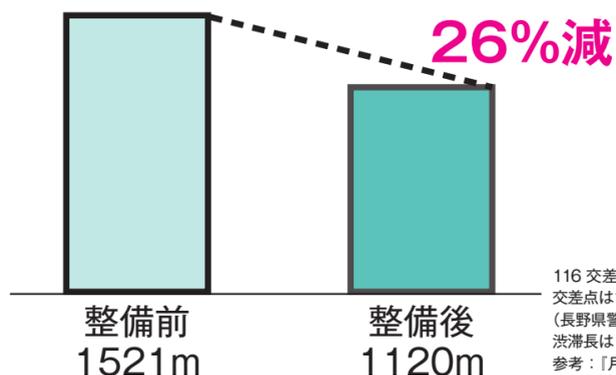


警視庁 2002年試験運転結果および長野県警 2001~2008年86か所整備結果 参考:『月刊交通』2010年11月号

渋滞も減ります

分離信号がなかなか進まない理由の1つに、渋滞が増えるという懸念があります。しかし、一部の信号では多少増えるものの、総合的にみると大きく減ることがわかっています。

分離信号整備による渋滞の長さの変化



116 交差点のうち、渋滞が減った交差点は110か所(95%)。(長野県警 2001~2009年整備。渋滞長はピーク時平均) 参考:『月刊交通』2010年11月号

地元の警察に設置の要望を



子どもたちの命を守るためにも

右折・左折車の事故が心配な交差点があれば、地元の警察に分離信号化を要望しましょう。警察では分離信号倍増の通達を出しています。各都道府県警察署のホームページの「信号機BOX」にも要望しましょう。

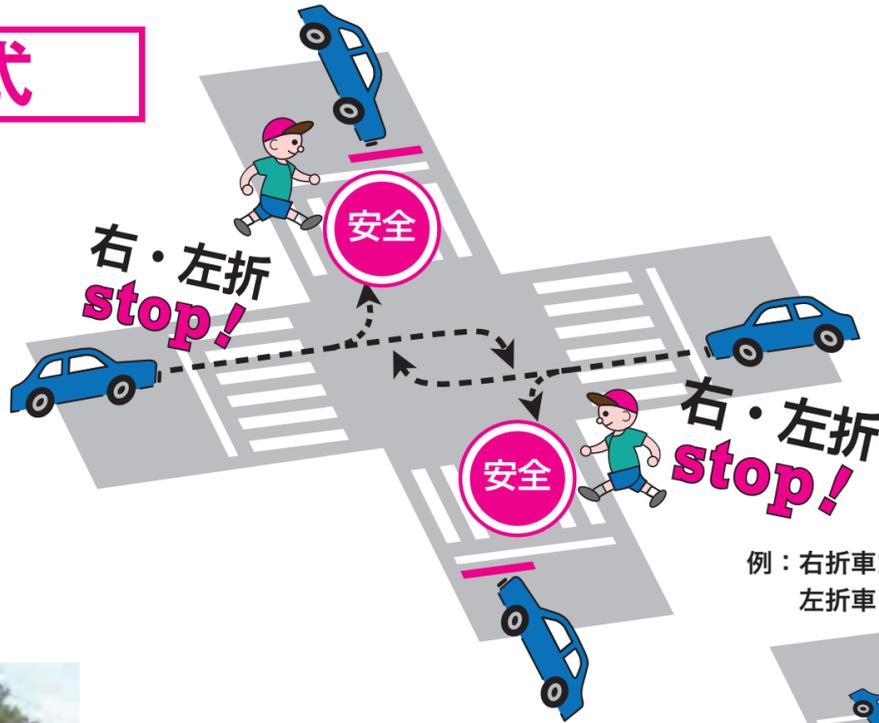
クルマ社会を
問い直す会

写真/長谷智喜(会員)
2013.9月作成

横断中の歩行者事故を減らす 歩車分離信号 2

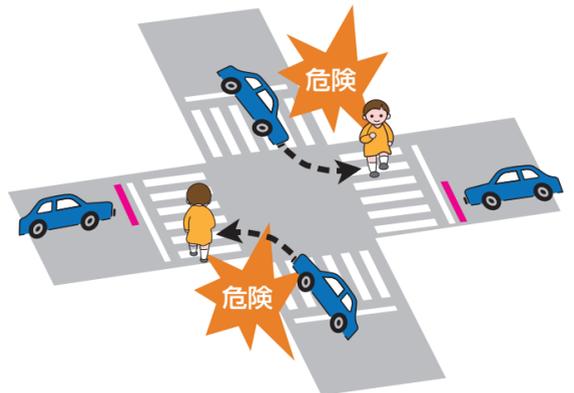
完全な分離式

分離信号にはいろいろなタイプがあります。歩行者が横断中は右折も左折も完全にストップさせる方式が最も安全です。スクランブル式信号も、この仲間です。押しボタン式信号も分離信号の仲間です。



子どもが押しやすい位置にボタンがついた通学路の押しボタン式信号（千葉県習志野市）

例：右折車だけストップさせて、左折車は進入させる。



一部だけ分離式

(非分離信号と混合)

交差点により、一方向の横断歩道だけ分離式で、他は分離式になっていない場合もあります。気をつけて渡りましょう。



スクランブル交差点も分離信号の1つ。

完全分離のほうが安全性が高い

分離信号のタイプによる歩行者事故の減少率

完全分離 100%減少

一部分離 36%減少

東京都、2008年、38交差点を整備前後1年間で比較
参考：『月刊交通』2010年11月号

分離信号の数は、全国で**6280基**

2012年末時点

全信号機のまだ約**3%**です。

**分離信号化で、
年間1か所につき
事故死傷者を1.2人減らせます。**

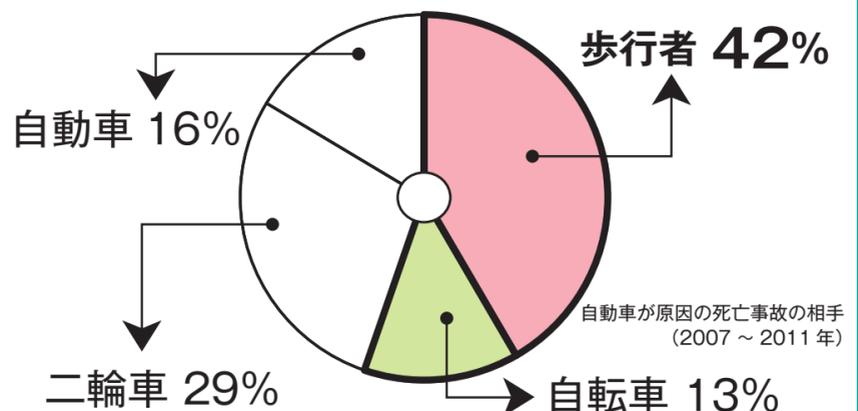
2005～2009年の実績より、警察庁談話

もう5000か所増やせば
6000人の死傷者が減らせます。

10000か所増やせば、
12000人の死傷者が減らせます。

最も命の危険にさらされているのは、歩行者

信号交差点の右折死亡事故の割合



自動車が原因の死亡事故の相手
(2007～2011年)

参考：ITARDA INFORMATION No.95]

地元の警察に設置の要望を



右折・左折車の事故が心配な交差点があれば、地元の警察に分離信号化を要望しましょう。

警察では分離信号倍増の通達を出しています。

各都道府県警察署のホームページの「信号機BOX」にも要望しましょう。

子どもたちの
命を守る
ためにも

クルマ社会を
問い直す会

写真/長谷智喜ほか(会員)

2013.9月作成

子どもを育む道・まち

子どもを危険にさらす道・まち

欧州に広がる “クルマより子どもの遊び優先の道”



「道はクルマのもの。子どもが遊ぶなんて非常識！」という考えが日本では浸透していますが、ヨーロッパの多くの都市では1970年代から、「子どもが道で遊べるエリア」づくり「クルマなしで暮らせるまちづくり」がどんどん広がっています。



このような標識があるエリアは、人が歩いたり遊んだり、自転車で走ることが優先され、クルマは“遠慮してゆっくり走行”が原則です。

①②ドイツのフライブルク市内。クルマを減らして路面電車、自転車、徒歩による移動を優先した環境先進都市です。

③～⑤オランダのハウテン市。自転車と歩行による移動を中心にしたまちで、緑地の中に広い自転車道と歩道が張り巡らされ、子どもたちがのびのび遊んでいます。

★ハウテンは出生率が高いそうです。



速度を落とす対策+人々の理解で守られる安全



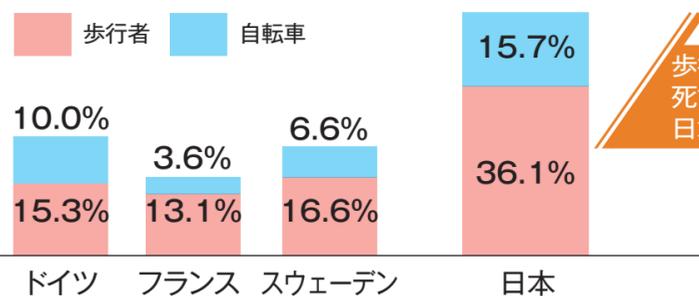
クルマが走りにくいよう、道幅を狭め、横断歩道は隆起させ(ハンプ)、ポールや木をあちこちに配しています。
(オランダ、ハウテン市)



用のあるクルマだけを通す電動式の通せん棒、ライジングボラード。
(フランス、ストラスブール市)

“クルマより大事なものは人の暮らし、という人々の理解によって、安全な環境が守られています。”

歩行者・自転車の死亡事故率 (自動車事故に占める割合)



歩行者・自転車の死亡事故、日本は50%以上。

安全で心豊かに暮らせるまちは、この国ではいつ実現するでしょうか。

クルマ社会を
問い直す会

日本は “生活の道”も“通学路”も危ない

日本では、生活道路(幅5.5m未満の道)で、歩行者の交通死傷事故が約11000件も発生。その3割弱は12歳以下の子どもです。また、通学路の3割(地域によっては5割以上)*に歩道がありません。

*2011年末時点、国土交通省調査。



通学路に駐車して歩く子らを危険にさらすクルマ。



子どもどうして自衛。横断歩道でも体を張らないと、この国のクルマは止まらない。

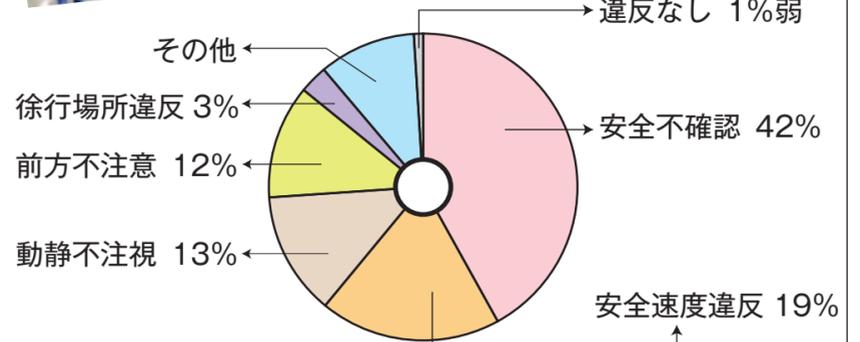
身近な生活の道での暮らしが、危険にさらされている (通行目的別にみた生活道路での子どもの死傷事故)



訪問中 9.4% ← 買い物中 5.8%

12歳以下 2007～2011年 参考:[ITARDA INFORMATION No.98]

生活の道なのに、安全不確認や速度違反が横行 (生活道路でのドライバーの事故原因)



交差点以外の場合 2007～2011年 参考:[ITARDA INFORMATION No.98]

「クルマの利便が第一」と刷り込まれた？ 私たちの現実



日本でもコミュニティゾーン、あんしん歩行エリア、ゾーン30などの名称で一部地区の安全対策を進めてきていますが、「クルマに不便になるのは困る」という市民が多く、理解を得るのもたいへんで、なかなか広がりにません。

かつては子どもの遊び場だった路地も今は激減。ここは地主さんの好意で車止めに。(岐阜市)