

生活道路の30キロ規制を交通死傷“ゼロ”への確かな一歩に

北海道交通事故被害者の会 代表 前田 敏章
副代表 真島 勝彦

〈はじめに〉

生活道路の30キロ規制は、当会と本フォーラムが求めてきた中核となる要望です。この度の警察庁の英断と政府決定を交通死傷被害根絶への確かな一歩としなければなりません。

1 被害の実相 ～いまだ続く 日常化された大虐殺～

社会が護るべき、子どもや高齢者の歩行・自転車中の被害は依然多く、「いまだ続く 日常化された大虐殺」と言わねばなりません。

その一例ですが、道内小学生の歩行・自転車中の死傷者数は、10年間（2014～23年）で死者6人、負傷者1745人（歩行中901人＋自転車乗車中844人）に及びます。

被害者・家族の「声なき声」と「こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにして下さい」との「叫び」を聞いて下さい。

2 本フォーラムで学び、訴えてきたこと

- ・歩行者・自転車の安全
- ・ビジョン・ゼロ
- ・交通静穏化のポイントは歩行者優先
「子どもを完全に交通環境に適応させることは不可能。しかし交通環境を子どもに適応させることはできる」
(2010フォーラム 今井博之氏)
- ・「脱、スピード社会」(2009, 13フォーラム 小栗幸夫氏)

4 交通死傷「ゼロ」へ

～人・車・道路、根底の課題を総合的に～

【課題例1】:「自動車運転処罰法」の公正な適用と更なる改正
「人身被害の事件では、行為責任ではなく結果責任を問うべきである」
(2019フォーラム 諸澤英道氏)

【課題例2】:免許管理

(西田倅さん被害事件からも) 道交法 66条(「何人も、過労、病気、薬物の影響その他の理由により、正常な運転ができないおそれがある状態で車両等を運転してはならない」)の徹底のため、医療機関との連携を強め、免許と運転の管理を万全にする。

【課題例3】:安全車両

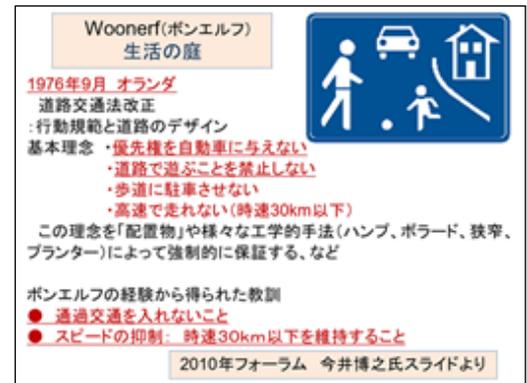
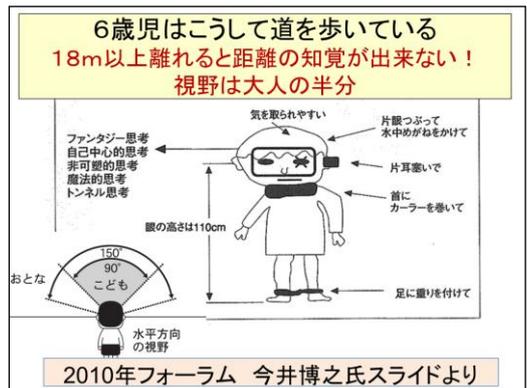
車内カメラやセンサーによる居眠りや意識障害の把握と緊急対応システムなど。

【課題例4】:歩車分離信号の設置推進

(7/23小樽小学生被害事件などの再発防止のためにも) 設置「指針」の見直しを進めて、設置率の飛躍的改善を。

【課題例5】:安全な自転車通行帯の抜本的整備

【課題例6】:通学路、スクールゾーンの安全対策推進



3要素		課題例
人	法整備 免許管理 取締、教育	・自動車運転処罰法の公正な適用と改正 ・免許資格の厳格化と管理の徹底 ・飲酒・速度の取締 ・横断歩道での歩行者保護の徹底
車	安全車両	・ISA(高度速度抑制装置)、ペダル踏み間違い急発進等抑制装置、アルコールチェッカー、車内カメラやセンサーによる居眠りや意識障害の把握と対応など、安全装置の標準装備化
道路	速度規制 道路・信号	・居住地全域の30キロ規制など低速静穏化 ・歩車分離信号の設置 ・自転車通行帯の整備 ・通学路やスクールゾーンの安全対策

3 生活道路 30 キロ規制の意義と課題 ～交通死傷「ゼロ」への確かな一歩へ～

a) 30 キロ規制の意義

2026年9月1日より、生活道路（中央線などがなく速度規制がかかっていない道幅 5.5m 以内の道路）の最高速度が時速 30 kmに変更する改正道路交通法施行令等が施行される予定である。これまでの生活道路の速度抑制については、(2009 年の)「原則 30 キロ」、および「ゾーン 30」施策と、一部にとどまっていたが、命を守るための人命優先の安全施策が実施される。

速度と人命の関係でいうと、30 キロ以内であれば、10 人中 9 人の命が助かるのに、50 キロになると 1 人しか助からないと言われている。法定速度の 50 キロや 60 キロがいかにかに生身の人間にとって危険な速度かを運転者は改めて考えて欲しい。

b) これからの課題

1) 人命優先の「死亡事故ゼロ」目標を明確に

生活道路 30 キロ規制の意義と意味を徹底させて、人命優先の政策を明確化させていく。具体的に言うと、生活道路と幹線道路の区別である。ハンプやライジングボラードの活用である。

また EU は 2050 年までに交通死傷ゼロを目標とする「ビジョン・ゼロ」を掲げているが、その実現のために、例えばオランダでは、車と人を分離するのではなく、共存させるというシェアード・スペース（歩車共存空間）を、生活道路を車や自転車が走りにくいように狭くしたりジグザグに作る「ボンエルフ」（生活の庭）で道路整備をしており、オランダ、ブローニンゲン市では生活道路の制限速度は 15 キロである。諸外国の交通事故ゼロを目指す施策は参考にするとところもあると思う。国の第 12 次交通安全基本計画（2026～30）にも死傷者ゼロをめざして、30 キロ規制の意義を徹底して欲しい。

※ 欧州連合（EU）は、2021～30 年までの 10 年で交通死者と重傷者の 50%削減を目指し、目標として、2050 年に死亡者と重傷者をゼロとする「ビジョン・ゼロ」を掲げる。

2) 日本的な歩車分離空間の確立から共存空間へ

欧州のシェアード・スペース（歩車共存化空間）の取り組みを参考に、日本的な歩車分離空間へ

欧州では、1970 年代より続く物理的デバイスを用いた速度抑制から、極力物理的デバイスに頼らない速度抑制に各国の方針が転換されてきている。しかし、日本の生活道路では、車の進入を制限するハンプやライジングボラードが実施されている箇所は少ない。通学路でさえ、ハンプを設置している場所は多くない。通学路に、ライジングボラードが通学時間帯だけでもあれば、物理的に事故はほとんどなくなる。まず、日本の場合は、生活道路では 30 キロ以下の速度で走ること、幹線道路ではないとの意識を持ってもらうことが優先だろう。その上で、命優先の生き方が問題になっていくものと思う。

3) 生活道路内の整備から都市全体の 30 キロ規制に向かって

現実問題として、生活道路の 30 キロ規制を実のあるものにするためには、ゾーン 30 プラスなどの取り組みを積極的に取り入れながら、地域住民との合意形成を大切にしていく必要がある。なぜなら命を最優先にする対策は、ある時には、地域住民の方々の不便となる事があるからである。自分たちの命を守るために必要なことだとの理解が生活道路を安全にしていくためには欠かせないのである。その上で、政令改正案を歩行者・自転車の被害ゼロへの一歩と位置づけ、西欧の都市計画、交通安全対策などに学びながら、WHO（世界保健機関）も提唱する都市全体の 30 キロ以下規制「30 City」へと歩を進めることができるのだろう。都市全体の 30 キロ規制～「30 City」へ

今次政令改正案を、とりわけ歩行者・自転車の被害ゼロへの一歩と位置づけ、パリ市など西欧の各都市などに学び、WHO（世界保健機関）も提唱する都市全体の 30 キロ以下規制「30 City」へと歩を進めること。

「ゾーン 30」→生活道路 30 キロ→居住地全域の 30 キロ以下規制（「30 City」）へ