
令和2年度 交通安全フォーラム

議事録

安全に移動できる地域を目指して

令和3年1月22日(金)

内閣府・東京都

令和2年度 交通安全フォーラム

1 趣 旨

国の重要施策並びに東京都が実施する交通安全対策上の諸問題を踏まえて、学識経験者等の専門家による研究発表、討議等を通じて、交通事故防止のための有効かつ適切な提言を得るとともに、国民の交通安全意識の高揚を図ることを目的とする。

2 テ ー マ

安全に移動できる地域を目指して

3 主 催

内閣府・東京都

4 後 援

警察庁・文部科学省・厚生労働省・国土交通省

5 協 賛

交通安全フォーラム推進協議会構成団体

一般社団法人 日本自動車工業会

一般財団法人 全日本交通安全協会

一般社団法人 日本自動車連盟

公益財団法人 三井住友海上福祉財団

公益財団法人 国際交通安全学会

一般財団法人 日本交通安全教育普及協会

6 日 時

令和3年1月22日(金) 14:00～16:30

7 開催方法

開催状況をインターネット配信

8 プログラム

時刻	項目	関係者	時間
14:00 ~ 14:05	開会案内	司会者	5
14:05 ~ 14:55	基調講演	埼玉大学大学院理工学研究科教授 久保田 尚 題名：安全に移動できる地域を目指して	50
14:55 ~ 15:05	(舞台変換)		10
15:05 ~ 16:20	パネル ディスカッション	○テーマ「安全に移動できる地域を目指して」 コーディネーター ・埼玉大学大学院理工学研究科教授 久保田 尚 パネリスト(3名) ・帝塚山大学学長・心理学部教授 蓮花 一己 ・自動車ジャーナリスト 川端 由美 ・警視庁交通部管理官 交通規制課都市交通管理 室長 椎名 啓雄	75
16:20 ~ 16:30	質疑応答 閉会	司会者	10

14時00分～

開 会

司会 お待たせいたしました。ただいまから「令和2年度交通安全フォーラム」を開催いたします。

私は、内閣府交通安全企画第2担当の工藤と申します。本日の司会を務めさせていただきます。

さて、本日の「令和2年度交通安全フォーラム」は、「安全に移動できる地域を目指して」をテーマに開催します。

基調講演

司会 それでは、埼玉大学大学院理工学研究科教授、久保田尚先生に「安全に移動できる地域を目指して」と題しまして基調講演を行っていただきます。

なお、御質問のある方はYouTubeのチャットから御質問の御入力をお願いいたします。

それでは、久保田先生、講演、お願いいたします。

久保田氏 皆さん、こんにちは。埼玉大学の久保田尚と申します。

今日は「安全に移動できる地域を目指して」と題しましてお話をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

今日のお話は、移動と言っても特に歩行者に着目して、その安全な移動について考えていきたいと思えます。以下の4つのテーマに沿って順番にお話をさせていただきます。

まず、歩行者の交通安全の状況、それから、その対策についてお話をします。3番目に、通学路Vision Zeroということで、通学路に特化したお話をします。最後に、新たな時代の歩行空間とその安全について考えていきたいと思っております。では、よろしくお願いいたします。

まず、歩行者の交通安全の状況ですけれども、こちらは最近の我が国の交通事故の死者数の推移でございます。以前から言われておりますように歩行者、歩行中の死者が常に一番多いという状況が続いております。その比率は全体の約35.6%が歩行中ということであり、ほかの国と比べても非常にこれは高い比率であるということがお分かりいただけると思えます。

それから、日本にはこういう統計データがあります。歩行中亡くなった方が自宅からどのくらいの距離の場所で事故に遭ったかというデータであります。全体を見ますと約55%がこの500m以内ということになります。例えば幼児で見ますと赤いところですが、半分ぐらいが50m以内ということであり、家のすぐ近くで遊んでいて亡くなってしまったということだと思えます。そういうことがいろいろありまして全体で見ると55%の歩行者が自宅から500m以内というすぐ近くで亡くなっております。

この2つのデータを見ます。つまり、歩行者の死者が全体に占める割合が35%である。

その歩行者のうちの55%が自宅から500m以内である。この2つを掛け合わせますと20%ということになります。つまり、交通事故の全死者数のうちの約2割が自宅から500m以内を歩いていた歩行者ということになるわけですね。

全死者というのが例えば2019年で言うと3,215人、昨年で言うと2,839人の方が亡くなっておりますので、600人ぐらいの方が家のすぐ近くを歩いていた歩行者だったと、こういうことがあります。これは日本に非常に特徴的な我々にとっては重大な状況だと思います。

世界的に見てどうかということなのですけれども、これは人口10万人当たりの死者数を安全な順に並べています。ノルウェー、スウェーデンとなっております、日本も実は結構安全なほうの部類に入ります。一番右のアメリカなどから比べるとかなり少ないほうではありますけれども、まだ世界一安全な国ということにはなっておりません。

なぜこうなのかということを見てみたいのですけれども、この左のノルウェーからドイツまでを少し拡大して見てみます。こちらです。この拡大というのは内訳を見ているわけです。同じ人口10万人当たりの死者数ですけれども、どこで亡くなったかということを示しています。まず青いところを見ていただきますと、この高速道路です。高速道路上での事故、日本は実はかなり少なく、多分世界のレベルに達していると思います。

では、なぜ日本が世界一になっていないかといいますと、この赤いところであります。つまり、市街地での死者が非常に多い。スウェーデンなどから比べると3倍ぐらいの方が実は市街地で亡くなっております。これがやはり大きな課題であるということが分かります。つまり、日本の課題というのは、市街地の特に歩行者の事故が問題であるということがこれではっきりと言えます。

日本のこの歩行環境を少しいろいろな観点から見ていきたいのですけれども、実は欧米は2000年以上前から馬車を使っておりまして。ということは、どんな道路を造るのにも馬車が通れなければいけませんのでかなり広い道をずっと造ってきているわけです。例えばポンペイの生活道路も実は非常に広いですね。その伝統でヨーロッパもアメリカも、もう生活道路と言われる道も非常に広いのです。

ところが、日本はこういうのが日本の歴史的な道です。つまり、明治以前に日本には馬車が存在しませんでした。つまり、これは非常に歴史の謎と言ってもいいのですけれども、存在しませんでした。ということで、基本的には人が通るということを前提とした幅を確保してきたのが日本の伝統的な道であります。結果として、日本の生活道路というのは非常に狭いというのがかなり一般的に言えるということになってしまっております。

一方、いいところもあります。この写真はヨーロッパのどこにでもある町であります。ずらっと路上駐車が並んでおりますけれども、実はこれは合法です。それどころか、実はこれは駐車というよりも日本で言うと保管、車庫です。特に家の中に車庫が造れない中層の住宅地はこのような路上駐車が夜、あふれているというのが当たり前になっております。

ところが、日本の住宅地にはこういうことがありません。それは非常にありがたいことに車庫法、自動車の保管場所の確保に関する法律というのが昭和37年にできておりまして、

皆さん、当たり前と思っておられると思います。車を路上に保管するということは違法であるということで基本的に誰もしないわけですね。これは恐らく世界で日本しかない法律であります。おかげさまで生活道路での路上駐車問題というのはかなりヨーロッパに比べると軽減されているということで、昭和37年にこんなすばらしい法律をつくっていただいたことを我々は感謝しなければいけないわけです。

ということで、我々が考えるべきことは、狭幅員道路における走行車両と人との関係、ここをどうするかというのが課題になってくるといえることが分かります。

結果としてどういうことになっているかということなのですが、残念ながら例えば非常に抜け道が多い生活道路がいっぱいあります。特に最近、私は名前をつけたのですが、Intelligent Rat-runnerという問題があります。Rat-runnerというのはアメリカの俗語でして、Ratはネズミです。ネズミ走りという。これはいわゆる抜け道利用者のことをRat-runnerというのです。それがIntelligentになっている。つまり、カーナビを見たりスマホを見たりして自分の知らない道にも入ってきてしまっている。例えば「わ」ナンバーをつけたレンタカーすら観光地の生活道路に入ってきてしまう。これは本人も知らないうちに導かれてしまうという非常に大きな問題だと私は認識をしております。

それから、もちろんスピードの問題です。ものすごくスピードが速いというのが残念ながら問題でありまして、例えばこのような狭い道で30km/h規制であっても、このグラフは横軸が距離で縦軸がスピードであります。1本ずつの線がそれぞれの速度なのですが、速い車は50km/hぐらいですっ飛ばしていきます。一番遅い車でも道の真ん中辺りでは30を超えておりまして、つまり、30km/h規制を守っている車は1台もないという非常に問題があります。こういう状況を我々は目の当たりにしているということでもあります。

という状況を踏まえて、では、どういう対策がこれまで取られてきたかということをお話しいたします。実はこういう車と人との関係については、1920年代のアメリカから取り組まれ始めていました。1920年代のアメリカというのは、まさに世界で初めてのモータリゼーションが起こっていた時代であります。ちょうどその頃アメリカは国としても大きな発展を遂げておりまして、都市がどんどん拡大していく。拡大するにつれて、この左の図のように格子状の単純な道路をどんどん広げていきました。結果的にあらゆる道に通過交通が入ってきて大変事故が増えたということがあったわけです。

これに対して、クラレンス・アーサー・ペリーという社会学者、教育学者の方が、こういう町をつくったらどうかという提案をしました。これが有名な近隣住区論というものであります。1929年に出版された本に載っております。

一言で言いますと、町をぐるっと外周道路で囲みます。中の道は迷路のようになっておりまして、通過交通が入ってきづらい。そして、一番のポイントは真ん中に小学校を置きます。つまり、この街区が1つの小学校区でありまして、全ての小学生はこの中に住んでいてこの小学校に通うということで、幹線道路を歩いたり、幹線道路を渡ったりする必要が全くないということで、子供たちの通学を安全にするという考え方で町をつくっていく

という提案を彼はしたわけであります。今から100年前であります。

同様に戦後、1963年には、これは有名なイギリスのブキャナンレポートと言われる、これもイギリスにおいてモータリゼーションが進んできたときに、どういう市街地をつくっていけば安全かという議論が行われまして、結果的に近隣住区論と同じように、都市は廊下と部屋にちゃんと分けなさいということで、廊下というのは幹線道路。幹線道路で囲まれた中が都市の部屋であって、ここには通過交通が入ってこない。どんな建物でも廊下と部屋は分かれていて、勝手に部屋に入ってくる人はいないではないかということで通過交通は部屋に入れないという考え方をここで提唱しました。これをEnvironmental areaという名前をつけているわけです。

つまり、もう100年も前にこういうようにすれば人と車がうまく共存してすみ分けられるという理論はできておりました。ただ、残念ながら、まだ必ずしも全ての町でこれが実現していないということを我々がいまだにこれを問題として捉えているわけであります。

そうはいつても、日本でも海外でもいろいろな対策は行われてきました。それについて簡単に御紹介をいたします。交通事故が非常に増えた昭和40年代から、まず交通規制での対策が始まりました。都市総合交通規制という名前で当時の生活ゾーン規制とか、あるいは今でも残っておりますスクールゾーンとか、いろいろな対策が新たに始まったのが昭和40年代であります。その後、昭和50年代になりまして、今度は道路側の対策が始まりました。この右の下の写真のように曲がりくねった道路、こういうのをコミュニティー道路と申します。こういうものが造られるようになったのも昭和50年代であります。

そして、1996年、このときは非常に画期的な対策が日本で始まりました。コミュニティー・ゾーンと言われるものであります。左上のこの標識、見覚えがあると思うのですけれども、これはゾーン30の標識だと皆さん思っておられると思います。そうなのですけれども、実はこの標識は1996年にコミュニティー・ゾーンのときに作られた標識であります。意味はゾーン30と同じでありまして、この幹線道路で囲まれた中にこれから入っていくと、この区域は全て30km/h規制の道路であるということを示す区域の速度規制標識であります。

コミュニティー・ゾーンはそれに加えて、例えば一方通行とかいろいろな交通規制も行いました。さらにハンプ、狭窄、クランクといった道路対策、あるいはコミュニティー道路のような道路対策が一緒になって連携してこの街区に入って盛り込まれるという非常に画期的な対策がここで提案されて実施されたわけであります。ただ、残念ながら、今から思うと少し時代が早過ぎたのかもしれない。非常にすばらしい事例が幾つかある一方で、普及はなかなかせずに終わってしまったというのが正直なところであります。

その後、御存じのようにゾーン30というのが平成23年の通達によって生まれました。左下の写真のように皆さんよく最近どこでも御覧になる区域、ここからの標識が立つ、これがゾーン30であります。これが今、第1期で3,000か所の目標が達成され、今も推進中であるということでございます。

なぜ30km/hかということについては、もう御存じの方は多いと思いますけれども、30km/h

というのは命の境界線であるということが理由であります。このグラフは横軸が人をひいてしまったときの車の速度、縦軸がひかれた人の致死率であります。30km/hまでは10人中9人ぐらいは助かるのです。ところが、30を超えると急に致死率が上がりまして、50km/hの車でひかれると10人中8人は亡くなってしまいます。ということで何が何でも、特に歩道のないような道路では車の速度は30以下に落とさなければいけないというのが明らかと言えると思います。

ヨーロッパにおいて、このZone30というものが定着をしております。意味は日本と同じだと思います。Zoneという文字と30という文字、これが1つの標識に書かれておりまして区域として30km/h規制であるということでもあります。

ヨーロッパのすごいのは、ここがここまでという終わりの標識ですけれども、ここで生活道路が終わりまして、幹線道路に出ます。幹線道路の向こうを見ますと、また新たなZone30がここから始まります。つまり、幹線道路で囲まれたところは大体もうZone30になっている。しかも、遠くを見てくださいとランプが見えております。つまり、速度規制をするだけではなくて、このような物理的対策も同時に行うというのがZone30と言ってもいいと思います。

どのくらい普及しているかという一例ですけれども、これはドイツのベルリンの地図であります。この黄土色の一つ一つがZone30でありますけれども、この辺り、市街地を見てくださいと、ほぼ黄土色に塗り潰されております。幹線道路は50km/h規制ですけれども、幹線道路の中のあるこの部分というのはもうほぼことごとくZone30になっているということでございまして、それが先ほど御紹介した市街地の歩行者の死者という統計データで残念ながら欧米、特にヨーロッパと日本で差がついてしまっているということではないかと私は思っております。

日本もヨーロッパに追いつき追い越せでいろいろなことを考えていただいております。先ほどのゾーン30もそうです。そしてまた平成28年には、今度は国交省道路局さんのほうで「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」というものを制定していただきました。凸部というのはランプなのですけれども、こういうものについて初めて国として具体的な設計の基準を定めていただいたという非常に画期的なことが平成28年に行われました。

これを見てくださいと、基本方針は今まで申し上げたような生活道路の危険がある場合にはこういう凸部などを設置しましょうということが書いてあります。

計画としては、こういう1番、事故が多発、2番、速度が高いといった先ほどから申し上げているような問題を抱えている道路が対象です。

そして、非常に柔軟な計画になっておりまして、これは黄色いところが計画の対象地区ですけれども、左下のよう、例えばゾーン30がかかっているところにこの凸部などを設置する計画を考えるとというゾーンの対策もオーケー。あるいは実はそこまで問題は大きなくて1本の抜け道だけが問題だという場合には、この抜け道だけを対象にこういうも

のを設置する対象にするということもできるというかなり柔軟な設定になっております。

そして、何といたっても大事なのは関係者との連携であります。特にこちらの都道府県公安委員会の交通規制、管制と連携しながら、いわゆる物理的対策とデバイスと呼ばれますけれども、凸部などの設置を考えていくということが大事であるということが強調されております。

こちらが今回の技術基準で提案されたといいますが設定されたデバイスのものであります。凸部、狭窄部、屈曲部であります。それが単路部と交差点の両方にこの事例が示されております。

こちらは、11次交通安全基本計画、昨年末にパブリックコメントが行われました。令和3年度から始まる新しい11次交計の中間案でございます。その中にこのような記述があります。歩行中の死者は確実に減少している一方で、状態別の中では最も多い。したがって、例えば横断歩道において自動車が一時停止しないなどの歩行者優先の徹底がまだまだであるということで、高齢者、子供、未就学児、こういういろいろな属性の方を対象に議論を進めていく必要があるということで、歩行者の安全確保を図る対策を推進するということが中間案に盛り込まれております。

そして、その中で私が注目しているのはハンプ、凸部であります。御覧のように路面に緩やかなこぶを作っている、これをハンプと呼びます。御存じのように世界のいろいろな国にハンプがいっぱいあります。多分日本は世界で一番ハンプが少ないのではないかと思います。一方で、先ほど申しましたように幅が非常に狭い生活道路が多い。例えば幅が4mぐらいの道ですと屈曲とかクランクというのはかなり難しいということで、ハンプしか使えない道というのは結構あるわけです。ですから、ハンプは何とか使っていかなければいけない。

アメリカではあだ名がついていまして、Sleeping Policemanというあだ名がついています。これはどういう意味かといいますと、生活道路の速度を落とす一番いい方法は何かという、制服を着た警察官に立っていただくことであります。そうすれば誰も捕まりたくありませんのでスピードを落とす。ただ、全ての生活道路に立っていただくわけにもいきませんので、なかなかそれが難しい。ただ、ハンプがここにあるとあたかも警察官が立っているかのようにスピードが落ちる。つまり、ここに横たわっている警察官のような効果を持つものであるということでSleeping Policemanというあだ名がついているわけであります。

これほど非常に効果があることが分かっているながら、なかなか日本では普及しませんでした。それはやはり騒音とか振動の問題があったからであります。ただ、これは大きな誤解があります。騒音、振動をもたらすものはハンプではなくてバンブというのです。今日はぜひこれを覚えていただきたいのですけれども、バンブというのは何かといいますと、長さが足りません。長さというのは前輪と後輪の長さ、ホイールベースよりも短いもの、これをバンブといいます。それから、滑らかでない。地面から不連続に上がっていきます。

円弧のような形をかまぼこのような形です。これが騒音、振動のもとになるわけです。これはハンプというものは違うものだということをぜひ御認識いただきます。

この左の下、これはバンプですね。右側に、これは駐車場などでよくある、これもバンプであります。駐車場の中なんかはいいかもしれませんが、これを住宅地に置きますと必ず音が出ていろいろな問題が発生するということになります。我々が普及させなければいけないのはハンプのほうであります。

今回の技術基準では、こちらの形が定められました。長さが6 m以上なのですけれども、肝腎なところはここです。2 mで10cm上がります。上がり方が数学でやりましたサイン曲線、サイン、コサイン、タンジェントのサイン。サインカーブで緩やかに上がっていきまして平らになってまた緩やかに下りていく。これであれば騒音、振動の問題はほぼ起きないということがいろいろなところで立証されまして、これなら使えるということになったわけであります。

今回の技術基準におきましても、ハンプについてはかなり細かく規定をしていただいております。御覧のようないろいろな数字が事細かく定められております。詳しくはぜひこの技術基準を御覧いただきたいと思っております。このような形ですね。

ポイントはもう一つありまして、日本の道路、狭いということは何度も申し上げていまして、例えば4 mの道路にハンプを置くとすると、そこを今度は人も歩かなければいけません。そうすると、人が坂道を上ったり下りたりするということになりますので、実はそういうことに関して日本にはバリアフリー基準というものがありまして、例えば縦断勾配というのは5 %以下でなければならぬ。やむを得ない場合はせいぜい8 %ぐらいまでにしなければいけないという基準があります。

では、この基準に照らしてこのハンプはどうかといいますと、幸い2 mで10cm上がりますので平均は5 %です。ただ、最初と最後が滑らかな分、真ん中がちょっと急勾配になりまして、大体7.9%ぐらいになります。ということで、幸い、このバリアフリー基準も満たしております、いわゆる歩道のない道路にこれを設置することも可能ということになっているわけです。

ということで、これは最初の頃、本当に歩道のない道路にこういうのを設置して大丈夫かということで実験した例がありますので、これを御覧いただきます。

(動画上映)

久保田氏 これは幅4 mの道にハンプを設置してありまして、ハンプに例えば車椅子の方が通ることももちろんありますし、高齢の方、足があまり上がらないという高齢者の方も通ります。それから、もちろん子供たちはいろいろな使い方をしますね。

このようにいろいろな方に2週間ほど通っていただきまして、幸いなことにどなたも転ぶとかつまづくということがなかったということで社会実験の結果からも、いわゆる歩道のない単断面道路にもハンプが設置できるという判断になったわけであります。

その結果、このサイン曲線のハンプという普及が始まりまして、実は2004年に第1号が

設置されまして、もう17年目になります。これは埼玉の東武東上線という電車から見えるところに設置してあります。実は今朝も私、これを電車の中から見てきまして、元気に働いております。17年目になります。

ある段階で埼玉県内の設置例についての事故の事前事後評価をしたところ、ハンプを設置すると事故が8割減るという非常に大きな効果があるということが立証されました。そして、現在ではさらにいろいろな使われ方があります。スムーズ横断歩道というものがあります。この上の写真、これがスムーズ横断歩道の社会実験中であります。真ん中に平らなところがあると申しましたけれども、この平らなところにゼブラを引いて、横断歩道を10cmかさ上げするといったことになります。もちろん、この勾配部についてはサインカーブのハンプということになります。下が従来の横断歩道であります。これが10cm高くなっているのが上の状況です。

結果として、速度が落ちるといのはあるのですけれども、もう一つ、非常に大きな効果としては、ドライバーが歩行者に譲るという行動に変化が見られます。普通の横断歩道だと75%の車が歩行者に譲らない。これは違法ですけれども、譲らない。それに対して、スムーズ横断歩道をやっている間は47%に減るということで、歩行者に横断歩道で譲るとい重要な行動を促す効果があるということも分かりました。こちらについては、実は非常に実験がうまくいまして、昨年度末に本格設置が終わっております。この道に4つの連続ハンプがついております。ここは横浜市中山町であります。

このハンプの普及に当たって1つ大きなのが社会実験であります。御覧いただきますと、ちょっと薄汚れたようなハンプがありますけれども、これは社会実験のためのハンプでありまして、速度が落ちるかどうとか、騒音、振動がうるさいのではないとかいろいろな不安があたりだと思いますが、そういう場合にはまずこの実験用のハンプを置いて社会実験してみるということで、これは沖縄県の浦添というところの仲西小学校というところで設置したハンプ実験の写真であります。

実験が非常にうまくいまして非常にきれいなハンプになっておりますけれども、新たなハンプをここに設置したというのが2015年であります。

(動画上映)

久保田氏 こちらが設置後のハンプの状況です。バンプのような騒音、振動が一切ないということをお分かりいただけたと思います。

これは真横から見ているものであります。このようにスムーズに車は通ることが出来ます。では、効果はどうかということなのですけれども、横軸が速度、ハンプを越えるところの速度で、縦軸が台数なのですけれども、事前が青いところですね。平均が大体30km/h近くありまして、中には40km/h超えで走っている車もいたわけです。ハンプ設置後は平均が17~18km/hになりまして、一番速くても30ちょっとぐらいということで、命の境界線をほとんどの車が守るようになったということでもあります。

ということで、ここについては2015年に設置してはいますが、つい最近、事後評価

をしましたが、今もちゃんと速度の抑制効果は続いているということが確認されております。

(動画上映)

久保田氏 さらなる展開なのですけれども、交差点ハンプです。交差点全体を盛り上げるというタイプのハンプです。上り方はもちろんサインカーブの勾配で、交差点全体が盛り上がっています。さらにこの場合は、横断歩道まで盛り上げて、横断歩道が終わってから下げるということでスムーズ横断歩道も兼ねるとい形であります。静岡市の清水区入江小学校の通学路であります。

今、幼稚園児が通ろうとしているところですが、この入江地区では交差点ハンプの評価が非常に高く、住民の方から、設置すると隣の街区からうちにもやってほしいということで、どんどん今、拡張しているという非常にいい状況が生まれている場所です。

さらに、こういうタイプもあると思います。幹線道路の歩道をスムーズ横断歩道にするというタイプです。幹線道路側の歩道の横断歩道を上げるということです。これによりまして、幹線道路から地区に入っていき車に一度こういうものを越えていただくということで、ゆっくりとした気持ちを持って生活道路に入ってください。逆に生活道路から幹線道路に出るときもこれを越えることによって1回気持ちを落ち着かせていただいて幹線道路にゆっくり出ていただくということで、いろいろな形の出会い頭の事故などもこれで防げることになるのではないかと思いますし、ぜひこの幹線道路におけるハンプの設置についても今後は御検討いただきたいと思ひますし、もちろん、言うまでもなく幹線道路を歩く歩行者にとってもこれはスムーズに横断歩道の部分を歩けますので非常に歩きやすい道になると思ひます。

これがその社会実験のハンプでありまして、ゴムできておりますので、どこにでも運べるということなのですけれども、幸い、これは今、国交省さんのほうでレンタルハンプという形で採用いただいておりまして、生活道路対策エリアというものに登録していただくと各地方整備局から無料でこれを貸していただけるということで、やってみたいがちょっとどうかなというような住民の方がいらっしゃるような場合にはぜひこういうものを試していただくといいと思ひます。

以上がハンプなのですけれども、ハンプ以外にもちょっと面白いものができております。ソフトライジングボラードと申します。

(動画上映)

久保田氏 こちらは新潟市のふるまちモールというところなのですけれども、ここはアーケード街で、車は昼間、入ってはいけないのですが、なぜか入ってきてしまう車が後を絶たなかったという場所なのです、入ってはいけない時間になりますと、この地面からボラードという車止めが自動的に上がってくるという。今、上昇中というのが出ていますけれども、もうすぐ上がってまいります。これです。これで交通規制時間が終わるまでず

っとこのまま立っております。緊急車両とか、あるいは荷さばきの車のように許可車両はリモコンを持っておりまして、リモコンで自由に上げ下げができるということになっております。

このライジングボラードというのは、言うまでもなくただのくいですので、歩行者とか自転車は全く通行を妨げられません。四輪の車の通行についてはコントロールして中の歩行環境をよくしていこうと、こういうツールであります。

ということで、歩行者安全対策につきましては、日本にも非常に長い歴史がありまして、コミュニティ・ゾーンといったようなものがありましたけれども、なかなか普及してこなかったわけです。ただ、今、平成23年のゾーン30、それから、平成28年のハンプの技術基準で日本の生活道路対策がついに新たな段階に入ったと思います。こうなりますと、次の課題は地元の住民の方の関わりをもっと促進して合意形成を高めていく、合意形成をしやすくしていく、こういうテーマが次にはあります。

これも11次五計の中間案であります。ここに書いてあります。また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要があるということであります。

ということで、実は各地でいろいろな取組が行われてきております。例えばこれは住民の方がスピードガンを持っております。住民自身が問題を認識する、あるいはワークショップというテーブルを囲んで住民の方と行政の方が一緒に議論する、こういうことが各地で進められております。こういうことをもっと一般的にしていかなければいけないという問題意識であります。

こちらは右上にあります『生活道路のゾーン対策マニュアル』という下の交通工学研究会が出しているマニュアルに出ている生活道路対策の始め方であります。これは「さあ、はじめよう！」となっている始め方です。大きく分けて2つのやり方がある。

一つは、行政の方が、例えば市役所の道路課の方が、行政の中でどこが危ないのかということのデータを持っておられますので、そのデータを使って危ないところを特定し、地元の方と一緒に対策を進めていく。もう一つは、住民の側から自分たちの住んでいるところにこういうところがある、こういう問題があるということで行政に相談をかけて行政の方と一緒に進めていく。始め方としては2つありますけれども、いずれも市民と行政と一緒に議論をして対策を進めていく必要があるということであります。

そういうように進めた事例を1つ、簡単に御紹介したいと思います。さいたま市の大宮にあります、まさに鳥居がありますけれども、氷川参道という道路の歩専化に向けた長い取組について御紹介をいたします。

この氷川参道というのは幅員が6mであります。大宮駅の東口にありまして、この緑のが氷川参道で、この先に氷川神社があるわけですが、この道がもともとこんなふうになっておりまして、参道なのですが、車が1日5,000台も通る。これは一方通行です。こ

ここに路上駐車、右側に並んでいるのが路上駐車で、その脇を車が5,000台通りまして、その脇を人とか自転車が通るという極めて問題のある道路になってしまっていたわけでありませう。

今から約20年前ですけれども、住民の方からは、参道なのだから歩行者専用化してもらわなければ困るということで声が上がりました。しかし、5,000台も現実に交通になっていきますと、あの段階で車を止めますと周りはパンクするということがいろいろなシミュレーションで分かってしまいました。そこで、歩専化については、並行している都市計画道路があるので、それが完成してから考えましょうということで住民と行政が合意をいたしまして、では、どうしたらいいかと、当面できることはないかということでいろいろな模型を作ったり、絵を描いたり、いろいろな議論が始まったわけでありませう。

そして、当面の短期対策として、あの路上駐車を何とかどいてもらいたい。そして、歩行者が安全に歩ける場所をつくってもらいたいということで、下のように車止めをずらっと並べて、歩くところと車が通るところを分けたらどうかということで社会実験を行ったわけでありませう。

これが社会実験中で、計画の説明をしたりいろいろしているわけですがけれども、その結果としまして、幸いなことにこの実験案のとおり、人が通るところと車が通るところをこのように車止めで分けるといったことが行われました。

その後、1995年からいろいろな動きがずっとあります。細かいことは申し上げられませんがけれども、ここで非常に特徴的なのは、できるところからやるということで、沿道の皆さんの合意がしやすいところというようなところから順番に進めていくというやり方を着々と進めていきまして、ここはできそうだといいことでまず交通シミュレーションをやり、社会実験をやって本格実施する。とてもよいものができたということで、次に難しいところに行って同じプロセスをたどるといったことをぐるぐるとやってきたのがこの20年間であります。

そして、2015年にいよいよ都市計画道路が完成しそうだということで歩専化の協議会がスタートいたしました。そして、2019年4月に並行する都市計画道路がついに完成したということで、同時に歩専化が実現したということになります。住民が歩専化してほしいという要望を出してから、まさに20年かかってここまでできたという事例であります。

ここでのポイントは、常に非常に熱心な住民とそれに応える行政との連携が途絶えなかったということでありませう。ですから、この間も、今もやっておられますけれども、常に熱心な清掃活動をやられたり、あるいはちょっと問題があると市役所にいい意味で電話をして、ここはちょっと穴が空いているぞとかというようなことをすぐに言っていただくとか非常に地元で愛される道路になっているということで、やはり造る段階から市民と行政が連携するということは、できた後もその管理という観点からしても非常に意味があるのではないかと私は思っております。

ということで、そういうことを踏まえつつ、3番目の話題に行きたいと思っております。通学

路Vision Zero、市街地の重大事故ゼロに向けた戦略であります。

こちら、何度もこの写真が出てきますけれども、こういう道を通っている子供がまだ日本にはいるということですね。いっぱいいるということです。これは何とかしなければいけないということで、上にあります国際交通安全学会（IATSS）におきましてこういうプロジェクトをつくりまして検討を進めてきております。

日本の交通安全、もう一度考えてみますと、昨年、2,839名の方々が亡くなっております。減ってきたとはいえ、まだまだこれだけの方が亡くなっているわけです。

この交通安全基本計画には常に「究極的には道路交通事故のない社会を目指す」というように書いてあるわけですがけれども、まだ国としてVision Zeroを打ち出すというところには来ていないのです。というのも、1997年にスウェーデンが初めてVision Zeroを国として掲げたわけですがけれども、その段階の死者が541人だったのです。国の大きさが小さいということもあるのですけれども、3桁ぐらいになってくるとゼロというものがかなりリアリティーを持った議論の対象になるということもあると思うのです。ですから、日本でもまだ3,000人ぐらいの方がいらっしゃるということで、国全体Vision Zeroというのがなかなか言いにくいというのが正直なところではないかと思えます。

とはいえ、やはりゼロを目指す何か具体的な戦略が必要なのではないかと。それは国民全体が同意するようなものである必要があるのではないかとということで、やはり子供ではないかと。幸いなことに、子供の事故というのは減ってきております。でも、ゼロになっていません。ですから、まずこの子供の事故をゼロにするということから我々は目指していったらどうか。

例えば下のグラフは小学生です。小学生の2012年から2015年までの登校中、下校中、その他の歩行者、自転車の死者であります。残念ながら、まだこれだけの子供たちが亡くなっているわけです。これをまずゼロにするということを国民全体で頑張りませんかということ提唱しているわけでありまして。上が中学生、下が高校生であります。

学校につきましては、平成24年、亀岡の悲しい事故以来、通学路点検というのが行われて「通学路交通安全プログラム」というのが始まっているというか、もう2周目ぐらいになっていると思います。

ただ、では、このプログラムの中でどういうことが行われてきたかということを見ますと、まずソフトにつきましては、何といたっても指導です。子供たちですから飛び出してはいけませんよというようなことを指導する、これは絶対必要なことであります。交通教育は必要です。

一方、ハードのほうなのですがけれども、ハード対策として圧倒的に多いのは路面標示・表示。この左側の標示というのは法定、もう一つの表示というのは法定外、ちょっと意味が違いますがけれども、いずれにしろ路面に何かを書く。飛び出し注意とか、そういうものがハードとして一番多い。そのほかにもカラー舗装とか看板とか、そういうのをハード整備として進めてきたというのが今までのことであります。ただ、多分中には効果も上が

っていない事例もあるのではなからうかというように思うわけです。

そこで、こういうプロジェクトのメンバーがいらっしやいまして、後ほど登場される蓮花先生もいらっしやるのですけれども、国交省、警察庁、文部科学省の方をはじめいろいろな方に入っていてこの通学路Vision Zeroの検討を進めたわけであります。

提唱しているのは、この通学路総合交通安全マネジメントというものであります。つまり、例えば歩車分離信号のようなものも普通に使えるようになってきました。さらにゾーン30もある。それから、ハンプのようなデバイスも使えるようになっています。ライジングボラードも使えます。こういうものを使って通学路をどうやって安全にしていけたらよいかということについて道路管理者、警察、学校関係者、地元住民などがWSというのはワークショップですけれども、ワークショップで、みんなで議論して対策を進めていけたらどうでしょうという提案をしているわけです。ハード整備にも随分新しいいろいろなものが使えるようになってきたというのを背景とした通学路対策を改めて考えましょうという提案であります。

左側が今、全国で進められている通学路交通安全プログラム、PDCAで回すということになっているわけです。ですから、もしここで効果を見てなかなか効果が上がっていないということがあったとするならば、この通学路総合交通安全マネジメントのワークショップをやって、物理的デバイスなどを含めた対策をみんなで議論してこの歯車を回すことで本体の歯車もうまく回れるようになるのではないかと考えています。

その際にぜひ御理解いただきたいのは、これを進めるためには道路管理者さんと交通管理者さんが主体的に関わっていただくということが絶対に必要です。つまり、左側は教育委員会さんのほうで大体やっていただいていると思うのですけれども、そこに対してこういうことについては道路管理者さん、交通管理者さんのほうで主体的にやっていただく必要があるということになるかと思えます。

少し例を御紹介します。新潟市日和山小学校であります。新潟市の日本海側の地区ですけれども、もともと4つの小学校があったのですが、人が減ってきたということで1つに統合するということになりました。これが日和山小学校なのですけれども、平成29年4月にもう移ることが決まっております。ただ、少し問題は、その新しい学校のすぐそばに抜け道がありまして、そこを新しい子供たちが歩かなければいけないという問題がありました。

ここの道であります。この一方通行の道です。この狭い道ですけれども、1時間、朝、100台ぐらいの車が通る。ここを新しい通学路として子供たちが歩くという状況になりかねなかったわけであります。

そこで、ワークショップで地元の方、PTAの方、学校の方、警察の方、行政の方、皆さん集まって何とか対策ができないかということで話し合いをしまして、何とか新校舎の開設に間に合ったわけです。何が間に合ったかといいますと、その前にデータとして最近はどういうのがあります。ETC2.0プローブデータといいまして、国交省さんのほうからいただけ

るのですけれども、どこでスピードが出ているとかというようなこと、これが今、問題となっている道ですが、やはり40km/hを超えて走っているような車があるというようなことを確認しながらワークショップが進むわけであります。

これが対策であります。その抜け道の入り口に朝、交通規制をかけていただく。同時に、そこにライジングボラードが上がるようにする。新聞でも紹介されました。それから、狭窄、スムーズ歩道、そして、ゾーン30といったようなことを道路管理者さんも警察の方も一緒になって開校に間に合わせていただいたというわけであります。

(動画上映)

久保田氏 ほかにもいろいろあります。こちらが問題となっている抜け道の状況です。これはまだ交通規制が始まる時間の前なので結構車が入っていきます。まだ入っていきますね。7時半になりますと交通規制がかかります。今、これが7時半です。間もなく、この真ん中からボラードが上がってまいります。これは事前の注意がぴかぴか光っておりますけれども、今、上がってきましたね。これで通学時間中は車の中に入れなくなったわけであります。

これは中から見ております。今、この辺にボラードが見えていると思いますけれども、通学時間は、こうやって子供たちは車が入ってきませんので安心して自由に歩いている。ですから、これがなければ100台の車が通るところの隅っこを歩かざるを得なかったのだと思います。こういうのができて非常にこのワークショップの成果は大きかったというように考えております。

もう一つ、浦添の例を紹介します。ここも通学路交通安全プログラムの中に8つの取組が一緒に参加したということであります。

(動画上映)

久保田氏 ここは左側に学校の入り口があるのですけれども、子供たちが右側から来ても抜け道になってしまして一切車は譲りません。横断歩道もないのでしようがないのですけれども、子供たちはこうやって車を見ていなくなるとようやく通るところでした。カーブで危ないので横断歩道も設置は難しいということだったのです。

そこにスムーズ横断歩道を設置しましたところ、同じ抜け道利用者で全く人が変わったように車が譲るようになっていただきまして、これは反対側から見えていますけれども、完全に車が止まるようになりました。教頭先生いわく、大体10cm、2学年分ぐらい背が高いので非常に見やすいのではないということであります。ちなみに、ここは社会実験の後、このまま本格設置にそのまま移行しております。ここは8割の車が譲らなかったのですけれども、今は譲らない人は誰もいないということになりました。

ということで、通学路につきましては登校時、下校時、それから、その後のいろいろなことをどんどんゼロにしていって最後は市街地の事故をゼロにするという戦略を考えてはどうでしょうかというのが提案であります。

ちなみに、こういうウェブの漫画もありますので、このQRコードか、このURLから行って

いただくということが書いてありますので、ぜひ御覧ください。

最後、新たな時代について簡単にお話をして終わりたいと思います。

一つは自転車です。もともとこんな歩道を自転車が覆い尽くしていたような我が国、今、どんどん自転車の環境がよくなっております。これはすなわち、歩行者の環境もよくなって歩道の環境がよくなっているということでありまして、これから自転車に関する歩行環境については非常にいい方向に行くと思っております。

それから、昨年、道路法が変わりまして、「ほこみち」という歩道の上で滞留したりたずんだり、そういうことができるようになりました。こういうことも日本の歩行環境の非常に画期的な取組の一つだと思えます。既にこういう道路の構造基準もつい最近、定められたところであります。

ということで、今後の生活道路対策につきましては、今、進めていただいているゾーン30にいろいろな交通規制、さらに道路対策を加えていただいて、そして、新しいモビリティもいろいろ出てきていますので、そういうのを考えた新たなコミュニティ・ゾーンというものをぜひ日本全体で考えていただくといいのではないかと考えております。

ということで、自転車とか歩行者利便増進道路とかいろいろな新しいことが出てきている中であります。100年前から歩行者と車の関係はこうあるべきだという理想は掲げられているわけですけれども、そういうのを実現しつつ、新たな時代の要請も応えるような歩行環境を実現するということをぜひ期待したいと思っております。

ちょうど時間でございますので、私のお話は以上とさせていただきます。ありがとうございました。

司会 久保田先生、基調講演をありがとうございました。

それでは、パネルディスカッションの準備のため、10分間、YouTube画像を静止画像とさせていただきます。会場の映像は午後3時5分から再開いたします。引き続き御覧いただきますようお願いいたします。

パネルディスカッション

司会 お待たせいたしました。ここからはパネルディスカッションです。「安全に移動できる地域を目指して」をテーマにディスカッションしていただきます。

なお、パネルディスカッション中の御質問も受け付けております。質問に回答していただきたい出演者のお名前が分かる場合は、お名前を入力していただきますようお願いいたします。

それでは、早速、パネリストとコーディネーターを御紹介させていただきます。なお、パネリストの皆様には初めに御発言いただく順に御着席いただいております。

画面左側から、自動車ジャーナリスト、川端由美様。

続きまして、交通心理学が御専門の帝塚山大学学長・心理学部教授、蓮花一己先生。

続きまして、警視庁交通部管理官、交通規制課都市交通管理室長、椎名啓雄様。椎名様

は日本大学理工学部で非常勤講師も務める交通技術の専門職員でいらっしゃいます。

そして、コーディネーターを務めていただきますのは、先ほど御登壇いただきました埼玉大学大学院理工学研究科教授、久保田尚先生です。

久保田氏 よろしく申し上げます。

司会 それでは、ここから先はコーディネーターの久保田先生に進行をお渡ししたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

久保田氏 分かりました。

それでは、これからしばらくの間、進行を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

パネルディスカッションの前に私の講演につきまして1件御質問をいただきましたので、これについてまず御紹介したいと思います。ゾーン30のエリア登録について、今後、新規でエリア登録を行う場合に、その範囲を決定する具体的なルール、基準などがありますかという御質問であります。

実は、この御質問につきましては私なんかよりもはるかに椎名さんのほうがお詳しいので、すみません、椎名さんのほうでお答えいただくとありがたいのです。

椎名氏 今、御質問の関係、ゾーン30の設定の仕方ということです。ゾーン30の設定の趣旨から言って、幹線道路等で囲まれた地区でございますので、ただ、地区毎によって道路の構造、使われ方も違いますので、基本的には幹線道路で囲まれた地区という御認識の下、詳しい内容については地元の警察署、あとは道路管理者である区役所、市役所等に御相談いただくのがよろしいかと思えます。

以上です。

久保田氏 ありがとうございます。ということで、よろしくお願いいたします。

では、これからパネルディスカッションに入ります。先ほど発言順と着席順が一致しているというお話があったのですが、実はもう既に冒頭から申し訳ないのですけれども、それにかかわらず私のほうでやらさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

テーマを幾つかに分けてディスカッションしたいと思います。まず最初に、私もいろいろ話をさせていただきましたけれども、通行環境です。移動に伴う通行の環境の在り方について少しディスカッションをしていきたいと思えます。これについて、まず蓮花先生からお話しいただけますでしょうか。

蓮花氏 それでは、帝塚山大学の蓮花が話させていただきます。

子供や高齢者を交通事故からいかに守るかということで、私の資料では、まず子供の話があるのですけれども、高齢者も同じですが、1つ目は教育とかしつけ、あるいは訓練というような活動、対策によって守っていくという方向です。それから、もう一つが道路環境と安全施設等々の改良、改善で安全を守っていくという2つの方向があって、今のパネルディスカッションの進行上、この道路環境と安全施設のところから話させていただきます。これに関して子供もそうなのですが、高齢者のほうが後者の取組みが多い

ので、高齢者をいかに守るために道路環境と安全施設をどのように改善するかを述べます。

(動画上映)

蓮花氏 対策については、高齢者の心理行動特性との融合というのが非常に大事で、少し見ていただきたいのですが、これは奈良県での高齢者の赤い人のおばあさんの行動ですが、斜め横断という横断し切れずに歩いていってしまう、後ろの車を止めるという状況です。これは非常に危ない行動で、昼間ならこうやって止まってくれるのですが、夜になると見えないのではねられてしまうということはよく起こります。

(動画上映)

蓮花氏 続きまして、これは香川県の自転車の例ですが、観光道路という幹線道路ですが、右側のほうからおじいさんが渡ってくるのですが、走行中の車を止めて渡っていくという行動があります。もちろん、これはみんながするわけではなくてごく一部の人があるわけですが、明らかに少なくともやっている方はもう習慣的に毎日毎日こういうことを行っていくということがあると思います。

そこで、こういう対策を立てるときに、この行動する人に対して教育訓練もありますけれども、やはりハードというところ、道路対策をきちんと進めていくことが必要ではないかと考えています。例えば乱横断の防止柵であったり、中央分離帯というのは非常に効果的ですが、ある程度の経費もかかるということで、例えば植え込みというようなものが一つの対策になります。

これは私の家のすぐそばでこの植え込みがありますが、こういう通路を渡ってくる、ここは自転車、歩行者専用の通路なのですが、これを渡るとここで止まってしまいます。この植え込みである程度進行を防ぐというようなことになっております。このような対策というのが非常に一つの対策になっていくだろうと思います。

この行動をある程度誘導する。ある程度魅力のあるもの(正の誘因)によって誘導するというやり方。それから、高齢者の方々が少し嫌がるような対策によって、その行動を避ける、しないようにするという負の誘因、この2つをある程度考えていきたいなと思っています。

これはたまたまいろいろホームページを探していたところ、見つかったもので、神戸市の国際会館の近くの道路で、二車線あった道路を一車線にして、歩行者優先の道づくり、まちづくりをしている例ですが、この中に例えばこういうベンチとかを置いている。こういうベンチがあるということによって、お年寄りの方は100mおきに座りたくなるようなことを昔聞いたことがありますけれども、一定のこういう座るような場所があればそこへ目掛けて歩いていく、そういう場所を歩かせるようにするという方法です。これはスムーズ横断歩道になっていますけれども、そのような(歩く気にさせる)形状があると思います。

このことは、最近有名な行動経済学のナッジという、そっと後押しするというような行動科学の知見というものを取り入れ、人々が自分自身によってよりよい選択を自発的に取

れるように手助けするという政策手法で、この資料は環境省のホームページから取っていますけれども、社会心理でもよくこういうことは昔から言われておりまして、誘導をするというような考え方です。

逆に負の誘因というようなものについては、ちょっと歩きにくくさせるということで、たとえば、ランブルストリップスというのは道路に穴を空けてちょっとがたがたにします。これは居眠り防止などのために中央分離帯に施工する手法ですけれども、こういうのを道路に作り、少し路面を凸凹にすることによって横断がしにくくなる。道路鋸(びょう)などもちょっと歩きにくくするという一方で、横断への心理的抵抗とかが発生しますので、横断することを嫌がるというような形のものがあると思います。

つまり、乱横断とか斜め横断とかを防止するときの道路対策としては、道路環境、安全施設にもまだまだいろいろな可能性があって、心理的な正の誘因あるいは負の誘因を組み合わせ高年齢歩行者の行動を誘導するということができるのではないかと思います。そのためには工学、心理学あるいは行政等の連携が必要だろうというのが私の考えです。

取りあえず以上です。ありがとうございました。

久保田氏 ありがとうございました。非常に興味深いお話をいただきました。

では、椎名さんからも話題提供いただけますか。

椎名氏 分かりました。私のほうから警視庁管内で実施しております歩行者と自転車を対象とした通行環境整備と、後段で、安全教育の取組の事例についてお話しします。

まず前段では、通行環境整備のお話でございます。交通の流れを整えるために道路管理者等と連携しながら推進しています安全な通行を促す施設整備、ハード対策について御説明をしたいと思います。

まず1つ目でございます。歩行者の通行環境整備についてでございます。今、お示ししているのは生活道路等の速度抑制、また、通過交通の排除・抑制というようなことで歩行者の方々が使われる生活道路ということで基本的にやっているのが先ほどから先生方からも御紹介のありましたゾーン30です。繰り返しになりますが、最高速度の30km/h規制を前提としまして物理的なデバイス等についても順次設定していくというものでございます。

また、2つ目のスクールゾーンでございます。これは通学路に絞り込みまして、先ほどのゾーン30の対策等も入っているのですけれども、通学時間帯の車両通行止めの規制等を実施するものということです。

3つ目がキッズゾーンでございます。これは保育所等の周辺道路まで対象にということですが、要は保育所の方々が園外活動をされる場合のお散歩コース等まで対象を拡大するというようなところでございます。

こういったゾーンについては、基本的にこのスライドの右上のような形でゾーンの入口のところにゾーンであるという標識や標示を行っております。特にこれはゾーン30の例でございますが、単なる速度規制の標識だけではなかなか意味合いは理解されただけなので、シンボルマーク看板、こういったものも一緒につけながら、この道は歩行者の優

先の道であることをお示ししています。また、ゾーンを設定した後は、地域の方々、また、その道路をよく使われる方々に下にあるようなチラシを配布しながら規制の効果が上がるような取組も併せてしております。

歩行者の通行環境の2つ目でございます。これは横断歩道におけます歩行者の保護の徹底ということでございます。横断歩道につきましては、オーバーハングの標識やダイヤモンドで横断歩道があることを示しているのですが、停止率が低いというようなお話もありますので併せて対策を進めているところです。

スライドの左の上、これはオーバーハングの標識に注意喚起看板「歩行者あり！止まれ」といった文字でも注意喚起するといったものです。下の例はダイヤモンドの横に標識で交通規制の予告標識、この「先 m」「歩行者優先」といったものを示したというようなものでございます。

また、そのほかの事例でございますが、スライドの右上については無信号の横断歩道の歩行者の安全性向上対策ということで他県でもいろいろ進められているような事例を踏まえて二段階横断歩道を設置しています。これによって車道部分の横断距離を短くするほか、歩行者の方、また、車両からの安全確認が大きく向上するような取組を併せてしているところでございます。

また、無信号以外の信号の交差点の横断歩道対策としても写真の右下のような形で、左折車、右折車が横断歩道を歩行する歩行者と交錯する場合の認知度を上げるという意味で、横断歩道端部に発光鋏等を設置して、歩行者がいるときは光って歩行者がいることを知らせる、このような仕組みができないかということは今、検討を進めているところでございます。

続いて、歩行者の環境整備の3つ目でございますけれども、危険箇所におけます横断抑止でございます。先ほど蓮花先生のところでも御紹介ありましたが、乱横断抑止の対策として基本的には歩行者横断禁止という交通規制標識を設置しておりますが、なかなか守っていただけない。そのようなところにはスライドの上にあるような形で中央分離帯と横断抑止柵を設置するのが構造的に抑止する対策でございますが、なかなか幅員が取れないような場所については下にありますような簡易横断抑止柵というラバーポールのT型のものとか、場所によっては門型のもの、またはラバーポールを連立させて、このような対策を進めているところでございます。

続いては自転車の通行環境整備についてお話をしたいと思います。

まず事例を御紹介する前に自転車通行の整序化のイメージでございます。こちらの図で示したような形で、基本的に自転車はこの青いところ、正しい通行方法で示したような形で車道の左側端を通行していただく。ただし、車道通行が危険な場合や高齢者、子供の方々はやむを得ず歩道を通行していただくのですが、その際は車道寄りをゆっくり徐行で走る、このような形でございます。

上の赤い矢印がよく見られる危険な通行方法でございます。車道を逆行したり、車道の

左端以外を走ったり、または歩道を徐行せずに走ったり、そのような自転車を下の青い矢印のようにいろいろな通行環境整備、またはいろいろな広報、安全教育等によって導こうというのが基本的な整序化のイメージです。

実際に通行環境整備の事例です。1つ目は歩行者、自動車と分離した自転車通行空間の確保でございます。

この表の一番左でございます。自転車道、または一方通行自転車道でございます。車道とは縁石・柵等の工作物によって分離した空間をつくるというものです。

真ん中は、交通規制の標識、標示によって車道とは視覚的に分離する自転車専用通行帯、俗に自転車レーンと呼ばれるものです。

右については国のガイドライン等で示されている車道混在でございます。車線が確保できないようなところでも、その中で辛うじて車両と自転車が並走できるような区間については、矢羽型の路面標示、都内では自転車ナビラインと呼んでいますが、それを設置して区分するというものでございます。

3つ目でございます。今、お話ししているような通行空間ができる道路ばかりではございませんので、自動車と共存する自転車の安全性向上施策でございます。

車道を混在するパターンは、このスライドのような形で左側に示しますような空間分離、しっかり自動車と自転車の部分が空間区分できるところもあるのですが、実際のところは右側のような形で空間を共有せざるを得ないようなところがございます。

そういったところについては、自転車のナビマークと呼んでいます自転車のピクトグラムを設置しまして、自転車利用者に対してはしっかり通行ルールを守っていただくというルール遵守意識を向上させ、また、自動車に対しては、ここは自転車が通るので、自転車を守らなければという保護意識を向上させて安全性を向上させるというものです。

このような形で自転車通行空間が確保できない、暫定的な対策箇所については、道路空間の再配分等で先ほどお話ししたような空間整備ができないかといったようなことを道路管理者といろいろ相談しているところでございます。

ここで、今、お話ししたような通行空間整備の関係の課題をお話ししておきます。歩行者中心の道路空間整備とか、今、お話ししたような自転車の通行空間整備でございますが、こういった整備を進める上、駐停車車両との共存がしっかり検討される必要があるということでございます。

こちらの例は歩行者中心の道路空間整備の例です。整備前に比べて真ん中の図のように、通行空間と滞留・にぎわいの空間をしっかりと整備しようというような形でございますが、駐停車のことを忘れてしまうとこのような形で車両との交錯が生じますので、一番右の図のような形で駐停車と共存したような整備が必要であろうということでございます。

この考え方は自転車の通行空間整備についても同様でございます。真ん中の図が自転車レーン等を設置した場合、駐停車が生じると後続車両等に影響を及ぼすことがございますので、右側の図に示すような形で駐車枠を設置したり、左側の図のような形で、ベイ形式

で駐車スペースを確保するようなものが必要でございます。

もう一つは、今お話しした道路空間の整備、道路設計の段階になると結構手遅れなものもございます。再開発等のまちづくりの段階でしっかり前面道路についても考えたり、建築物だけでなく、その周辺のこと考えながら整備が進められるとより効果的に進むのではないかなということでございます。

以上でございます。

久保田氏 ありがとうございます。

「安全に移動できる地域を目指して」という今日のテーマの中の特に通行環境についてお二人からお話をいただきましたけれども、川端さん、何か御感想なりいただければと思いますが、いかがでしょうか。

川端氏 ありがとうございます。

先ほどからお話を伺っていると、交通安全はすごい地域の課題だなというように感じるものがあって、地域の道路の利用者だけではなくて道路の管理者も含めて結構独自の課題が多いですね。そういったことを総合的に科学的に分析して、どういった対策が効果的かというのをさらにまた普及させていくという活動が非常に必要で、地域といわゆる科学者の連携であったりとか心理学者の連携だったりとかすごく欠かせないというのを総合して伺って感じました。

久保田氏 ありがとうございます。

私も2人の話を伺っている感じることがありまして、特に心理的なところで言うと、乱横断のことなのですが、これは蓮花先生に教えていただきたい。乱横断は何で乱横断するのですか。

蓮花氏 一言で言ったら、そこを昔から使っていて、それが一番習慣になっているということもあるし、楽だからというのが非常に大きいと思うのと、ちょっと離れただけでもしんどくなってくるので、例えばバスを降りて渡るとか、病院とかがあったら病院の近くまで行ったらもう渡ってしまうとか、最近そういう行動的な面もあるのですが、なかなかきちっとコントロールできないので気持ちが高まると渡ってしまうという感覚が一つあると思います。もう一つ、リスクのことはあまりよく御存じないということもあるので、それは教育していかないといけないなと思うのですが、それはどうでしょうか。

久保田氏 これは椎名さん、最後におっしゃった計画段階から本当は考えなければいけないのではないかと私は思っています、昔から使って横断していた人がいて、でも、道路計画上、そこには信号も横断歩道も作れなくて、50m離れたところに作ったのでそちらを渡ってくださいというように今までやってきたと思うのですが、本当は昔からそこを通っている人がいっぱいいるなら、そこを横断するという前提の計画を立てるべきではないかと私は思っていて、乱横断という言葉はその人たちにとって気の毒なのではないかという気もするのですが、どうでしょうね。

椎名氏 今、お話ししたような形で、もともと一番使いやすいルートであるのでという

ことでございます。なので、まちづくりのレベルにもよりますけれども、大規模な再開発とかそういったものをする場合は極端な話、ペDESTリアンデッキといったものもできるかと思えます。

あとはそこまでいかないようなところ、そのところは前後の交差点の間隔、要するに横断歩道、どこでも渡れるというような形ではありませんので、信号設置のバランスとかも考えながらやっていく。また、信号を設置しなくても渡る方法、先ほどお話ししたような二段階横断とか、ああいったものでより安全に渡れるようなことを総合的に考えないといけないのかなということでございます。

久保田氏 ですから、二段階横断については、今後、普及しそうと考えてよろしいですか。

椎名氏 ちょうど当庁管内でも始めたところでございます。また、他県でもいろいろ整備効果が出ていますので、ここは先ほど川端さんもお話しされていましたけれども、効果検証しながらどのような形の造り方がいいのだろうか、そのようなことを踏まえながらいいものは取り入れていくというような方向で検討する予定であります。

久保田氏 なるほど。ありがとうございます。

今の二段階横断とか、それから、蓮花先生の写真にも出てきましたスムーズ横断歩道とか、あとライジングボラードとかいろいろなものが最近出てきているのですけれども、そういうものを川端さん、車の方に大変お詳しいと思うのですけれども、走る側から見てあいうのはどう思われますか。

川端氏 結構走っている側からすると、あれがあったほうがこの辺が危ないのだなというのが分かるなと思うのですよ。もちろん邪魔だなと思う気持ちの方も多いと思うのですけれども、大多数は、この道、例えばカーナビに案内されて入ってきてしまったが、結構生活道路だなというのを突然入ると分かっていなくて、お子さんとか歩いても知らない道だと気づかなかつたりすると思うのですよ。そういうときにあいうものがあると、ここは子供、結構通るのかなとかお年寄り多いのかなという、いわゆるこちらに認識してもらおうということにはなりますね。今、カーナビも優秀になっていて、交通事故が多いところとかは標示はされているのですけれども、それは実はすごい出てくるのですよ。そうすると、ちょっと無視しがちという心理に働くので、本当にその場所その場所の危険性というのをサインで分かりやすくというのは今後すごく重要ではないかなと思えますね。

久保田氏 ありがとうございます。

そのサインというか、物理的に道路を変えてしまうという、ちょっとした工夫をしたり、そういうのが運転していても嫌でも分かるといいますか、ちょっと盛り上がっているとかですね。横断、中央分離帯のところちょっと島みたいなのがあってとか、普通と違うというのがかなり安全につながるということですか。

川端氏 むしろ、見るとちょっとどきっとしてスピードを緩めたりとか、いつでもブレーキを踏めるように進もうかなという心理になるほうが運転者にとっても、運転者として

は地域の課題とかになってしまうとやはり分からないことがきっと多いのだと思うのです。もうカーナビで案内されて入ってしまう、グーグルマップで案内されて入ってしまうというのは多分皆さんあると思うのです。であれば、地域の課題として伝えていただく。ただ、それが多分有効性がない状態であまりにもあると無視するとなってしまうので、そこからが科学者とか社会とか心理の学者さんとの実効力を含めた連携というのがあることで、無駄に作らないというのも実は多分いいサインになると思うのです。こんなにあるのだったら無視しておうというところのしきい値を超えてしまうのはやはりよくないので、無視できないな、ここは危険だなと教えてもらっているなという効果的な使用の仕方というのが最終的には重要ですね。

久保田氏 なるほど。ありがとうございます。

蓮花先生、先ほどのナッジの話、いただきましたけれども、ああいうことはいろいろなこともっともっと使えそうですね。

蓮花氏 そうですね。交通だけではなくて、もともとごみのポイ捨てとかいろいろな。

久保田氏 トイレとかで。

蓮花氏 はい。そういうところでいろいろな形のものが既にあるので、原理的にはもういろいろと活用されているけれども、道路造りのように結構時間がかかるものについてはつついあまり使われてこなかったのではないかと思います。

久保田氏 そうですね。先ほどのおばあさんが途中から横断歩道をやめて斜めに行ってしまうというのは、例えばあれがスムーズ横断歩道になっていたら、わざわざ下りないでそのまま行ってくれたような気もするのです。

蓮花氏 そうですね。

久保田氏 だから、スムーズ横断歩道もナッジの一つなのかなと。

蓮花氏 それは確かに行動規制になりますから。そのちょっとした段差、わざわざ下りるということはまずしませんので。

久保田氏 なるほど。そういうこともあるのですね。

蓮花氏 それは新しい考えで面白いですね。

久保田氏 なるほど。ありがとうございます。

通行環境、今度は自転車もかなり重要そうなのですが、やはり自転車対策はどうしても路上駐車、駐停車問題が必ずと言っていいほど出てくるのですが、この辺、ある程度幅員があれば歩道に切り欠きを作ってということはできるのですが、なかなかそうもいかないところも結構多いという中で、特に歩行者の立場からすると、自転車が結局歩道に上がってきてしまうみたいな話にもつながってきますし、なかなか路上駐車が歩行者、自転車に対して優しくないというか、結構影響が大きいというのは私も常々感じているのですが、狭いところでああいうのはどう考えていったらいいのですか。椎名さん、何か。

椎名氏 狭いというのは裏通りのなところですね。

久保田氏 そうですね。

椎名氏 そうしますと、ただ、まるっきり駐車を単に排除すればいいというところでは
ありませんので、裏通りの中でも部分的に例えばその地区内で1か所止めるところとか、
地域荷さばきみたいな受けるところを本来は路外でできれば理想なのですけれども、でき
ないところでも路上で一番影響のないところに確保するとか、その箇所箇所というよりも
ブロック単位というか生活単位で考えていくのが必要かなと。あと先ほどお話しした切り
込みの形ですけれども、全て歩道に切り込むという形ではなく、例えば植栽の部分ぐらい
を切り込んで、逆に車道側、今の余分な部分を張り出すことによって構築するとか、ベイ
の作り方なんかもこれからいろいろ考えていけばいいのかなというようなところですね。

久保田氏 ありがとうございます。

運転者側から見てどうですか。

川端氏 一番やはり怖いなと思っているのが、今、多分高齢の方の比率も増えていて、
地域によってはバスの移動とかというのはだんだん減ってきてしまっているのです。バス
の時刻表が減ってきたりすると皆さん、オンデマンドタクシーで自治体からタクシーの券
を頂いて移動されているのだと思うのです。病院帰りとか病院に行くとかで使われるのは
すごくいいと思うのですけれども、やはり高齢者の方だとお家の前で降ろしていただきた
いとか、あと病院に行くときは例えば体調の悪いお子さんを連れてらっしゃるので家の前
で降ろしたいという気持ち、すごい分かるのですが、そうすると、結構危ないカーブのと
ころに止めていたりとか、あと、ここはもう本当に見通しが悪くて先に横断歩道があるの
だが、横断歩道のところに切り欠きがあるので、そこでタクシーを止めたいという心理が
働くみたいで、運転している側からするととても飛び出しが出そうな危ないところに皆さ
ん例えばタクシーを一時停止させて降りるなとか、あとやはり荷物を下ろすときもそうい
う場所が多分やりたいのだと思うのです。

なので、先ほどおっしゃっていた地域内でここはある程度駐停車、駐車して大丈夫だよ
というところをしていただいたほうが、運転しているとあそこは必ず車が止まっているか
もなとか、横断歩道から離れているから飛び出しがきつくないだろうなという安心感には
つながりますね。今のどこでも止められるという状況をやはり変えていただいたほうがい
いかなとは思いますが。

久保田氏 なるほど。確かにシェアリングのいろいろなサービスがこれからどんどん増
えてきて、車をちょっと止めるといろいろな需要がこれから出てきますね。

川端氏 圧倒的にその需要は増えて、もう今、多分このコロナ禍の中で増えている需要
だなというようには印象としては思いますね。

久保田氏 そうすると、これは新たな課題ですね。今後の安全な移動ということを考え
たときにそういうものの止めさせ方というか、どこでどのようにというのはこれから考え
なければいけない新たな課題ですね。ありがとうございました。

既に幾つか御質問をいただいておりまして、このタイミングでお答えしたいと思うので
すけれども、一つは、スムーズ横断歩道の話をしているのですが、名前がよくないのでは

ないかという。車にとっては真反対、つまり、スムーズではないということで別の名前がいいのではないかという御質問というか問題提起いただいているのですけれども、私、実は名前をつけた側なので責任があるので申しますと、まずは車にとって真反対とは言い難いというように私は言わせていただきたいのです。車も30km/h以下でちゃんと走ってくれば全然スムーズに走れますので十分スムーズだと。あと、なぜスムーズ横断歩道とされているかという、これは基本的にバリアフリーの観点なので、車椅子の方がこちらの歩道から向こうの歩道まで高さ10cmぐらいある歩道を1回下りてまた上がるというのは結構大変なのですけれども、これがあるとスムーズに渡れるということでスムーズ横断歩道という名前をつけていまして、そんなに悪くないのではないかと私は思うのですが、パネラーの皆さん、いかがですか。

川端氏 では、私から。

久保田氏 どうぞ。

川端氏 多分、日本人の心理だと、例えば思いやり横断歩道とか譲り合い横断歩道みたいな、きっとお互いの気持ちが分かっているよみたいな名前がついているときっといいのではないかなと今、伺って思いました。どちら側の視点ということではなくて、とてもすごくスムーズに私は最初いいなと思って聞いていたのですけれども、あえてそこを言うと日本っぽい名前というか、何かそんなのがあるといいかもしれないですね。ニックネームで。

久保田氏 ぜひ御提案をいただければ幸いです。ありがとうございました。

では、次の質問に行ってよろしいですか。これは椎名さん宛てなのですが、交差点部や横断歩道手前でカラー舗装がされる場合がありますが、色には基準があるのでしょうか。赤というかえんじが多いと思いますけれども、例えば香川県では青ですか。ほかの事例もあるようですけれども、何か基準があるのでしょうかということなのですが、お願いします。

椎名氏 考え方によって、何の色でもということを使ってしまいますと道路利用者の方がいろいろ迷ってしまうということで、例えばですけれども、歩行者系、通学路とかそういったものは緑系であるとか、最近では自転車では水色系、あとは注意喚起のものは赤系といった色の使い分けは各都道府県等で検討はしていると思います。

久保田氏 ありがとうございました。ということでございます。

それから、もう一つ御質問がありまして、信号のない横断歩道の話です。最近よく言われるように車が止まらないという問題があって、これは違法ですけれども、歩行者が困っています。車両がちゃんと止まるようにするための好事例があれば紹介してほしいということです。

一つは先ほど私がお伝えしたスムーズ横断歩道化するとこれはかなり効果がありそうなのですけれども、多分ほかにはないでしょうかという御質問だと思いますが、何かございますでしょうか。ございましたら。横断歩道で車が止まるようにするための対策ですね。

では、椎名さん、お願いします。

椎名氏 このところはJAFさんの研究結果などで県によって差があるというようなことも示されているので、私どももできるだけ停止率を上げたいと考えています。まだしっかり既存の研究を熟知していないで思いつきの部分もあるのですけれども、かなり歩行者とドライバーのアイコンタクトが影響しているのではないかなというようなことをお聞きしております。

例えば渡る側も感謝の意というか、ありがとうという気持ちを示すとともに、相手の目を見ることによって、このドライバー、自分に気がついているのかなと確かめるところもありますけれども、逆にドライバー側も渡ろうとしているのだなというような意思を感じるによって若干止まる意識が高まるのでは。多分止まらない方、まるっきり何しても止まらない方というのは最後に取締り等で対応しなければいけないのですが、皆さんの気持ちの部分でつながる、そういったアイコンタクト的なもので、あとは感謝の気持ちで停止率が上がれば良いなということで、その辺りを私どももいろいろな調査研究等をしてみたいと、今、検討しているところでございます。

久保田氏 ありがとうございます。

蓮花先生、いかがでしょうか。

蓮花氏 昔は手を挙げて横断しましょうというのを私が子供の頃、みんな習ったのですが、最近の人たちはそういうのをあまり習っていない府県もあるのです。例えば京都府などでは、ほかの県もそうですけれども、車が通過してから渡りましょうみたいな指導がある。ですから、そうすると、どんどん車は止まらないで行ってしまうことになる。それでは、まずいだろうということで大阪府でもハンドサインとか、京都府でも手を挙げて確認をして止まってくれたら渡りましょうというようなことを再構築しようという動きがあります。

ただ、それだけでも限界があるので何らかのハード対策というか道路対策でもう少し例えば横断歩道の前にあるひし形のマークなんかも、それにプラス横断歩道ありとか横断歩道のマークを路面表示にするとか、少し減速マークをつけるとか、様々な道路側の対策と併せてやっていきたいと思います。後で私も話に入れようかなと思っています。

久保田氏 ありがとうございます。

川端さん、何か名案があれば。

川端氏 実は自動運転の取材をしていると、自動運転の研究者ですらなのですから、社会受容性の問題だと思うのですが、もし自分の奥さんと子供が横断歩道を渡ろうとしたときに自動運転車が止まってくれてもアイコンタクトができないから心配で渡れないのではないかなみたいな話を自動運転を開発してらっしゃる方のインタビューで聞いたことがあって、人間の心理はそんなのかな。

あとシャゼリゼの周りを車で走ると八重ぐらいになってぐるぐる回って、ラウンドアバウトといって交差点ではない形で、ヨーロッパはかなり車をすごい交差点になりそうな

ところをラウンドアバウトで回りながらどんどん細い道に入っていくというのを車が三重四重ぐらいになりながらやっているのですけれども、あれも実はアイコンタクトで譲り合っているのです。

なので、もしかしたら昔と比べて人間が感情表現とか生活道路に知らない人が入ってきたりとかして、近所のおじさんではないからお辞儀ができないみたいなことが今、都市が大きくなって発生しているのであれば、そういった表現というのをうまく子供たちに教えて、その子たちがまた次の世代に教えられるような、そんな教育も必要なのではないかなと今、お二人の話を聞いて思いました。

久保田氏 ありがとうございます。

信号、押しボタン信号なりで横断歩道を設置するというのはこれまで随分やられてきたわけですが、今後のいわゆる持続可能な交通安全施設というようなことを考えると、なかなかもう信号には頼れなくなってきたという、そういう時代がこれから来るということで、信号のない横断歩道というのは増えていくだろう。そのときに、でも、しっかり法律上も止まるべきところであるので確実に止まってもらわなければいけないということについて、マスコミもかなり今、強力に後押しをしてくれているので、何となく止まってくれる車が増えてきたような気も若干しないこともないのですけれども、それでもまだまだである。そうすると、スムーズ横断歩道とか、あるいは二段階横断とか、いろいろな物理的な方法も当面は必要なのではないかと私は思っています。

さらに、今、お話しいただいたような目と目で通じ合うみたいな話も有効だろうと思いますし、確かに手を挙げるとはしばらく私もやっていないなと思いましたが、最近ほとんど子供たちもあまり手を挙げてないような気がしますね。そういう意思表示の仕方というのもあると思いますし、これはかなり大きな今後考えなければいけない課題だと認識しました。ありがとうございます。

それでは、次のテーマに行きたいと思います。今度は安全に移動できる地域をつくる地域の人の話です。ある意味、教育の話かもしれませんが。その辺についてお話をいただきたいと思っていて、では、蓮花先生、お願いできますか。

蓮花氏 それでは、私のほうから。先ほど高齢者の話で、高齢者のどちらかというところ個人は道路環境のほうをちょっと強めに対策を立てないといけないと思うのですが、子供についてもやはり道路環境、安全施設の話がありますが、これは先ほど久保田先生が基調講演でお話しいただきましたので、むしろ子供の場合は一生、生涯にわたる安全な行動をするためのしつけと教育というのが大事だろうと思います。

最近、子供の交通事故で非常に世間というか世の中で重視されたのは亀岡市の集団登校の児童と保護者が被害を受けた大きな事故が京都府でありまして、これが通学路交通安全プログラムというのにつながったのですけれども、近年、この2019年5月に大津市で保育園児たちの集団に車が突っ込んで園児が被害を受けたということで、これがいろいろな対策につながっています。これも私も近所というか、京都府と滋賀県ですので現地も知って

いますし、こういうような右直、右折の車に対して直進の車、右折の車と直進の車が当たって直進車が事故の衝撃で歩道に突っ込んだというようなことですね。

この事故は細かく見ると、上から見るとこういう構造になっていまして、この交差点は川の上にあるのです。ですから、予想よりも大きな交差点で、要するに直進車が赤になっても中に入っていますので右折信号でなかなか曲がれないということで、結構右折車の右折が困難で無理な右折が生じやすいなというような交差点です。

こういうようにその後、これは直進車のほうから見ていますが、今、いろいろ置いてあるところに突っ込んだということです。これを防ぐために、ここにポールを立てるといようなことが全国的に行われております。たまたまですけれども、うちの帝塚山大学の周り、これはうちの大学のところですが、こういうポールが立っている。これは県や市が立てたのではなくて大学が危ないから立てたのでしょうけれども、もともと立てたのですが、こういう対策を立てれば一応ある程度の保護機能はつくのですが、全部が全部つけられるかという問題があります。

これは、この事故を受けて厚生労働省とか警察庁とかでキッズゾーンというのが設定されていまして、市町村の保育の福祉の担当部局がこれをやっているのですけれども、具体的にはなかなか進んでおらずにキッズ・ガードの方々の見守りとか、こういうキッズゾーンというのを路面に書いて周知徹底するのですが、この辺の実効性がどうあるかというのは今の問題になります。

一方で、先ほど話があったように2つ目の課題、トピックスとしては、JAF、日本自動車連盟が都道府県別の横断歩道車両停止率の公表があります。これはもともとデータを取っていたのですけれども、都道府県別に公表してこなかったのを何年か前から公表しだしたということです。これで社会的にインパクトが非常に強かったので、JAFさんにはこれからも継続してくださいとお願いしているのですが、これが2019年で、ワーストが三重県の3.4%、長野県が68.6%、東京都は5.8%です。

これは2020年で、東京都がまだ残っていまして、皆さん頑張って全国平均も上がりましたけれども、1割切るところが3つぐらいになってしまいまして、あまり東京が上がっていないのですが、長野県は順調に上がって72%。これを逆に考えると、長野県というのは非常によく止まる。東京都はあまり止まらない。同じような物理的な環境なのにそれだけ差が出るということはある種の文化、安全意識と言ってもいいかも。安全文化がしっかり根づいている。なぜそうかということまでは分かりませんが、これだけの差があるので、やはり教育、しつけなどは大きな意味があると考えております。

ちなみに、この停止率公表後にマスコミが私のところも含めてたくさん取材がありまして、県の定例議会で議員が取り上げて、県警本部長が回答するというようなことがありました。また、行政機関のほうでも富山市のほうで「横断歩道ルール・マナー定着事業」とか、京都府警の安全横断対策委員会や大阪府警の「ハンドサイン運動」などが行われて一気に活性化しました。

このようなことを含めて子供のための安全の教育は一体どうなるべきかということについて幾つかの例を挙げたいと思います。教育を考えるときに誰が誰に行くかというのは非常に大きな問題ですけれども、例えば三重県の鈴鹿市で行っていた「あやとりい」という教育では、教師が小学校3年生を中心に、その辺の児童に教えるということで結構成果を生んでいまして、三重県全体でも広がって、例えば校区内の標識を集めようとか、企業のスタッフも応援したり、子供でありながらグループワークで校区内の危ない場所とかを検討したりというようなことが行われています。

小学校以前の保育園、幼稚園児の場合はなかなか難しいのですけれども、私は機会があって昨年に「子どもを交通事故からいかに守るか」というたまたま今回のワークショップと同じようなタイトルですが、これは幼児への交通安全教育は大人の責任ということで保護者向けの教材として保護者に向けたものを作ってみました。

これは内容的には8ページぐらいのもので簡単なのですけれども、少し例だけ述べますと、例えば歩行中の安全な横断の練習などをしましょうとか、これはドイツのたまたまありますハンドサインというか横断のサインというのは手を横に広げるというのを子供がやって、日本でも導入したらいいのになと思ったりしています。

例えば幼稚園とか保育園のときの送迎の車に子供がはねられるという事故が結構あったり、それから、この事例はタクシーで子供が降りて、それで車の前に回り込んで後ろから来た車にはねられたという事故ですけれども、子供が車の陰にいると分かりませんよということを示した写真を載せています。

駐車場なんかも勝手に子供を歩かせたりする保護者が結構いらっしゃるのですけれども、駐車場は遊び場ではありませんよと、親子の手つなぎが大事ですよというようなことを教えております。こんなものを8ページぐらいにまとめているということで、これからいろいろと保育園とか幼稚園の方々にお渡しして、大人が子供に教えるのですけれども、その教えることを通じて保護者の人がこういうことが大事なのだということを手伝っていただければなということで、こういう教材を作ったりしています。いずれにしても、子供の安全を守るためには人の対策でこういう教育の問題、ゾーン対策でゾーン30とか通学路の問題、それから、地域住民、先ほど久保田先生がおっしゃったみたいにいろいろな関係者の協働というのが非常に大事だろうと思います。

以上です。どうもありがとうございました。

久保田氏 ありがとうございます。

では、椎名さんをお願いします。

椎名氏 では、私から、先ほどからお話ししているような施設整備の意味をしっかりと伝えて、いかに交通参加者を動かすかといった取組のソフト対策について幾つか御紹介いたします。

まず1つ目は、スライドにありますけれども、従来からやっています安全教育なのですが、これはどちらかというと学校スタイル的な形で学校教育とか交通安全教育でやってい

るものということでございます。イメージ的にはこんな形で、ある教室であるとか、発表であるとか、チラシの配布であるとか、場合によってはインターネットを通じて皆さんにお伝えをしているのですが、比較的受ける側は受動的で受け身だなというようなところがございます。そのような中でもいろいろ工夫をするようなことがございまして、皆さんがしっかり意識を持つような形、具体的な例で言うとスケアード・ストレイトです。事故の怖さを実感してもらうような方式の安全教室をして、より安全に対する意識を高めてもらおうというようなところがございます。

また、学校教育とかいろいろな場で所属する組織での安全教室の場ということで、特に学校が効果的であるということですが、なかなかうまくできない。例えば中学校であれば在学中に一度は受けられるようなサイクルでやっていただいている自治体等もあるのですが、なかなか進まないところもあるので、このようなところは関係機関にお願いしているのですが、必須な教育カリキュラムとして制度化していただくといいなということで交通安全の部署ではいろいろ要請をしているところがございます。

続いて、2つ目でございますが、ソーシャルデザインの活用でございます。これはほかの行政機関でも最近では行政の対策に皆さん、市民の力を活用しているということで社会課題解決のために賛同した方が主体的になって取り組んでもらう仕組みづくりが重要ということをお聞きしております。

内容的には、一般向けのワークショップであるとか、あとは市民参加型の交通実態調査であり、先ほど先生方が御紹介された中でも、今の教育の中でもいろいろされておりますが、イメージ的には話題提供してしっかりみんなで共感とか気づきを得てもらって、ものによっては、これはこうだよというような拡散までしていただく、要するに市民の方々の言葉で、感覚で伝わるとより効果的ではないかななどというのを進めているところがございます。これについては、実際のところ、調査研究等を始めたところで、自転車の安全の話とか先ほど話題に出た歩行者の横断歩道の話などしながら、どんな形でやっていこうかというようなことを試行錯誤しているところがございます。

実際やると参加された方々から結構自主的ないろいろな発言とか反応があり、面白いところだと自分たちで自転車の乗り方のパンフレットを作っていたのだけれども、実際行政のやっている内容と合わせたいので、ちょっと監修してもらえないかとか、あと多言語化はうちでやるからとか、そのような接触もあったりして結構効果的だなと実感しているところがございます。

あと最後になりますけれども、安全教室に参加できない方々に対して行うこととして、街頭での指導啓発というのも行っております。若干コロナ禍などの影響も受けて密を避けた教育というような視点もあるのですが、信号待ちのタイミングなどを利用した街頭指導もやっています。

この写真の上がそうです。信号待ちのときに個々の交通参加者の方々に安全教室を個別に進めている例でございます。

あともう一つは、交通参加者の方々にチラシなどが行き届かない場合、道路を利用しているときに目に留まるよう広報啓発看板を設置するというものがございます。道路沿いには植栽とか照明柱とか電線共同溝の地上機器とか、そういった構造物がありますので、そういったものも活用しながら設置するということです。写真の下側はその例でございますけれども、ちょうど路側のところに、左の写真では自転車の安全利用五則を、右の写真では歩道通行時のルールをお示ししたものです。町を歩いていても安全教育が受けられるような仕組み、このようなものも併せて検討しているところでございます。

以上でございます。

久保田氏 ありがとうございます。いろいろなお話を伺いました。

川端さん、いかがですか。

川端氏 私、やはりお子さんの交通安全は、自分が子供を持たないとなかなかその立場になれないというのがあるので、その部分を今、少子高齢化と言われる時代で自分の子供がいなかったらその身になれないというのはやはりよくないと思うのです。なので、こういった教育、お子さん自身の教育というのを強化すると同時に、子供経由でできないところの教育というのも、日本は幸い、免許の更新とか頻度高くあったりするので、何かそういったものをもう少し例えば免許更新のときにバーチャルで何かやったりとかするとすごいメッセージ性が高かったりすると思うので、すごく悲しい話ですけども、運転して子供をひいてしまったみたいな体験をバーチャルで例えばさせるとかというのがない限り、なかなか市民はなれないのだと思うのです。

だから、そういったところをハイテクも使ってとかというのは、今後できたりするといいなとか、あとゲームみたいなもの、本当に独身率も上がっているので自分の子供がいなから遠い話というようにならないようなことをお子さんだけではなくて、そうではない側も知っていくといいのかなというようには今、拝見していて思いました。

久保田氏 なるほど。蓮花先生、最新のいろいろなテクノロジーを使ったことはありますか。

蓮花氏 あるメーカーが子供のランドセルにつけて、例えば横断歩道をぱっと走って横断しようとする危ないよみたいな感じで出すようなものを試行しています。車で安全サポートカーなどですと車線変更しようとして横に車がいたら車がいるよというのを教えてくれるという機能がありますけれども、ああいうようなものは歩行者向けにも開発できるのではないかなと思います。今は外付けの装置をつけていますけれども、何なら子供に携帯を持たせて、携帯が自動的に何か警告音みたいなのを出すような形が取ればいいかなと思っています。車両側あるいは装置の改良はこれからどんどん進んでいくのではないのでしょうか。

久保田氏 ありがとうございます。

あと教育と言ってはいけないかもしれないですけども、高齢者の方にそういう横断は危ないですみたいなお伝えするというのですか、そういうことというのはどうなのですか。

蓮花氏 高齢者への教育はいろいろなところで実施されています。例えば、高齢者は「止まって確認」といっても確認がきちんとできないし、横断の距離の判断もなかなか難しいので、もちろん、できる人はたくさんいらっしゃるのですけれども、私が見せた例のような方は結構年配でなかなかできないので、教育するとすれば、ここを歩きましょうとかここで横断しましょうとかという非常に明確なその人に合ったルート選択とか歩く時間帯とか、道の歩き方とか、本当に基本的なこうしましょうねというのを教えてくれるようなものがいいのではないかと思いますね。

久保田氏 なるほど。そういうことをやる主体として椎名さんはかなり警視庁のお立場でいろいろ進めておられると思うのですけれども、それ以外の立場の方もそういうことに参加していただいているのですか。教育する側としてですね。

椎名氏 そうですね。基本的には交通安全ということで警察が所管しているのですけれども、地域の方々の協力がなければいけないとか、また、それぞれ対象の方、高齢の方とかお子さんであるとか、そういった方と、あとはその方々が所属する団体とか組織とかチームというか、そういったところもいろいろ活用しなければいけないことなので、本当に地域との連携というのがすごく重要と聞いております。

久保田氏 なるほど。確かにたまに急に来た知らない人にこうしろああしろと言われるのは、やはり仲間内、よく知っている人同士でこうしようねというようになっていったほうがきっと意味があるというか、持続可能な状況が作りやすいのでしょうか。どうもありがとうございました。

それでは、御質問が来ておりますので、御紹介したいと思います。また椎名さん宛てもありますので、今、3つありますので、3つ目に椎名さんが来ます。

まず二段階横断の話です。諸外国では二段階横断歩道を2つの別の横断歩道とみなし、歩行者が反対側の歩道にいるときは譲る必要はなく、中央島に達したら譲る義務が有効になるようになっている。日本でもそうなるべきだと思うが、法改正の話は出ていますかと。

つまり、横断歩道というのは車が走っていて反対側の歩道を今から渡ろうとしている歩行者がいるとその車は止まらなければいけない。ただ、二段階横断、道路の真ん中に安全島があって横断歩道がそこで途切れている場合は、外国の場合は2つの横断歩道というようにみなして、反対側の歩道から歩こうとしている人がいてもそれは左側を今、走っている車は止まる必要がない。その人が安全島から渡ろうとしているときに義務が生じる、こういうことをおっしゃっているわけなのですけれども、今の道交法ではまだこれについての規定はないと思いますが、これについて何か椎名さんから御見解があれば。

椎名氏 今の法をつくったときに二段階横断という前提がないのでそこまではまだ触れられてはいないと思うのですけれども、これからこういうものが普及する段階でその辺りをしっかり詰めていかれるのかなと思います。すみませんが、今、具体的にこんな検討をしていますというお話はできない状況です。

蓮花氏 外国では信号も二段階の形を取っていて、信号の横断歩道、真ん中に安全島が

あって、その前後、こちら側とあちら側で違う信号になって、こちらが青であちらが赤とか、止まってあちらが青になるとか、そういうように制御されているので、そういう全体のものとも併せて考えていかないといけないのでしょうか。

久保田氏 そうですね。ありがとうございます。

これについては、まさに二段階横断歩道自体がこれからですので、今の法的な道交法上の位置づけもこれからの議論だと思います。ありがとうございました。

2つ目の御質問は、横断歩道の一時停止についてドライバーへの啓発の好事例があれば教えてほしいということなのですが、大分お話をいただいているのですが、では、1つだけ私のほうで好事例と言えるかどうかは分かりませんが、埼玉県事例なのですが、去年なのですが、埼玉大学の学生が考えた方法なのですが、信号のない横断歩道のところに看板をつけて、止まってくれてありがとうと書いて渡る。常に看板は立っているわけです。なので、止まれとかそういう上から目線ではなくて、先ほど椎名さんがおっしゃった感謝の気持ちを看板に込めたらいいのではないかと提案したら、県知事賞が何か取ってしまって、今、結構県内に立っています。好事例と言えるかどうかはまだ分かりませんが、そういう事例もあります。

3つ目、これは椎名さんです。諸外国では子供に恐怖を味わわせるような教育方法は既に心理的な危険性も伴うのではないかとということで実施していない国もあると思いますが、小学校等で実施される際に子供の心理面への配慮についてはどのようにお考えでしょうか。ポジティブな交通教育のほうがいいのではないですかという質問ですが、いかがでしょうか。

椎名氏 おっしゃるとおり、どの年代にもということではなくて、今、スケアード・ストリートをやっているときは、そういったものを見ても大丈夫な年代を対象として進めているところがございます。ただ、高学年とか中学、高校であっても、人によってもそう感じることもあると思いますので、その辺りは今後、いろいろな方の御意見を聞きながら、より効果的に、あと今、御心配があるようなことがないような形によりブラッシュアップをしていければと思います。

久保田氏 ありがとうございました。ということでございます。

それでは、3つ目のテーマに行きたいと思います。いよいよ話がグローバルになるわけなのですが、では、もうあとは川端さんにお任せしますので、グローバルの話をよろしくお願いします。

川端氏 ありがとうございます。

私、実はコロナ禍で、従来は少し海外に出張に行って取材をするジャーナリストという肩書どおりの生活をしていたのですが、ほぼ1年、出張に行っておりません。国内におります。最後の実は出張がRoad Safetyの国際会議というのに行っていて、今回、こちらのイベントをお声がけいただいたときに本当に行けなくなる前に行っているいろいろな人と話しておいてよかったなと思いました。それでこの資料を作らせていただきました。よろし

くお願いします。

今、地域が本当に大事だというお話を皆さんされていて、私もそう感じているのですけれども、それと同時に、地域ごとの取組というのに落とすために世界基準のものであったりとか日本基準だったりとか、そのスタンダード、グローバルスタンダードであったりナショナルスタンダードであったりというものがあつた上で、その基準があつた上で各地域に落とすというようになると地域の方も迷わずにできると思うのです。なので、そういった意味では、こういったグローバルスタンダードというのは非常に大事なのではないかなと思ひました。

その行つた会議というのがこちらのRoad Safety世界閣僚会議みたいな言い方で、まさにアドミニストリアル・カンファレンスという言い方をしていて、こちら、今、ちょうど写真に出ているのはスウェーデンの交通の大臣が登壇しています。王様も登壇するようなイベントだったのですけれども、こちらはWHO、今、コロナのほうで話題になつてしまつていますが、WHOさんとスウェーデン政府の共催という形で、10年の交通安全を話し合うという会議なのです。実は過去の10年分の報告というものがあつたのと、ここから10年、2030年までにどんなことをやつていくかという議論をしましようという会議でした。

参加者も150か国、日本が国交のあるところは大体180か国弱なので、ほとんどの国という言い方をしていいと思ひます。いわゆる道路交通がある国々、その大臣とか副大臣、名刺交換すると結構びっくりする大臣がいたりとかしていて、私、とてもびっくりしたのですけれども、あとそういった代表団も送り込まれていて、もちろん、UNであつたりとかWHOの国際機関、あとそういったRoad Safetyの関係の産業というのもありますので、例えばエアバックを作つている会社さんなんかもそういった産業になりますし、自動車メーカーもそうですね。道路標識とか道路を造る道路の標準というのものもあるので、そういったところの研究関係者も含めて相当な方、2,000人弱参加してました。1,700というのは公表のあれなのですけれども、大体2,000人弱みたいな形です。過去にもモスクワとかブラジリアでの開催の事例があります。

こういったものでどういったことが話されたかというのと、これはスウェーデンで開催していたというのものもあるのですけれども、実は2030年までの10年間で交通事故の死亡者数というのは半減するというように言つているのです。今までもすごく減らしてきたと思ひます。1990年ぐらいからこういった活動は非常に大きくなって減つてきているのですけれども徐々に減つてきたというのだけではなくて、ここから先、半減という大きな目標を掲げてました。また多分10年後にみんなで集まって喧々諤々するのだと思ひるのですけれども、やはり目標を立てるといふのは非常に重要だなというように聞いてました。

なぜこれをスウェーデンでやつたかというのが結構重要で、そのスウェーデンはVision Zero、今、日本でも片仮名でビジョンゼロという言葉がだんだん浸透してきていますが、10万人当たりの死亡者数というもの、要は人口当たりの死亡者数を減らしていこうということを動かしています。スウェーデンは実は早くて、1997年には自動車事故の撲滅の

ための法整備というのを行って、やはり法律とか基準をつくるというところを手がけました。その結果として、2017年の統計を私、手元にあったのがそれだったのですけれども、10万人当たり2.7人ということで、ノルウェーとかスイスに続いて3位まで減少しています。これに対して日本は7位、非常に頑張っている数字なのですけれども、まだ上の国があるよということで7位です。ただし、スウェーデンの場合は人口が少ないので270人という3桁、非常にここからゼロというのは現実的な数字になってきていると思うのですが、日本の場合、人口も多いので、まだまだ4,000人以上の方が年間犠牲になっているということにはなりません。

こういったところをグローバルでは誰が取り組んでいるのかというのが結構大事です。先ほどお話ししたようにWHOというのは実は感染症対策のための団体ではなくて、パブリックヘルスといって集団の健康を担当しています。ですので、地域全体への健康の脅威、そのうちの一つというのは、実は交通事故の死亡者というのはそこに入ってくるのです。今、自動車産業、私、末席ですけれども、関わっている身としては、135万人もの方が年間犠牲になっていることは非常に重く受け止めなければいけない産業だなというように思っています。

実は死因で言うと世界で5位になります。数えられるほどの上位になるのです。あと、さらに言うと若者の死因というのは、やはり病気とかそういったものが減りますので交通事故が最も多いというような形になっています。なので、先ほど先生方がお話しされていた若者への交通安全の教育であったりとかRoad Safetyの浸透というのは非常に重要ですね。あとはFIAというとフォーミュラ・ワン、F1グランプリとかそういったWRCとかラリーをやっているというように皆さん思われるのですが、実はここは運転の仕方を教育するというのも、速く運転するのと安全に運転するというのは全く違うものではないのです。そういった形で、右の写真にある人がFIAのトップなのですけれども、こういった方が出たっしやったりとか、左の写真は急にその後、有名になってしまって、当時、こんな有名な方になると思っていなかったのですが、テドロスさんがこういった参加をされています。写真を撮って後で驚きました。

さらに、もう一つ、ブルームバーグといって皆さん、ネットで情報を調べるメディアだったりとか、あとデータベースの会社というように思っているのですけれども、実はそちらが設立している財団というのはもう12年間で25億5900万ドルなのです。円ではなくてドルでこういった投資をしています。こういった行動介入だったりとかインフラだったりとか車両規格、政策強化といって、今まで皆さん登壇された方がお話しされてきた一つの政策に関わるようなことというのを全体としてグローバルで浸透させるような努力のためにこのお金を使っています。

例えばWHOと共催でこういった5か国で交通安全法を強化するみたいなことをやったりとか、最も重要だと思うのですが、中低所得の方です。お金のある人たちは立派な車に乗って安全に移動すればいいよという考えになりますけれども、歩かざるを得ないとか

自転車移動せざるを得ない、あと子供たちを1人で歩かせなければならない、そういったところに非常に多くの力を注いでいます。

もう一つ、せっかく私、自動車側で呼んでいただいたので、では、自動車産業をどう考えているの、自動車側ではどうやっていくのというのがユーロNCAPという。NCAPというのはアメリカの衝突安全基準で、ヨーロッパの基準としてユーロNCAPというのでユーロが統合されてから頑張っています。そういったものが非常に大きく動いていて、今年、すごく大きく改正がありまして、衝突安全基準も23年ぶりに強化されていたりとか、あとチャイルドセーフティーの部分がまた新しい規格になったりとかしていて、現状に合った形で進めています。

アメリカのNCAPに対してユーロNCAPというのは非常に広い地域での効果性というのがありまして、新興国のASEAN NCAPだったりとかラテンNCAPから始まったグローバルNCAPは今、南米、アフリカなどにもそういったユーロNCAPの手法を取り入れて進めています。これは自動運転も安全基準の一つとして、そういった自動運転のロールアウトなんかも支援しているの、最新テクノロジーが入ってきて、いかにRoad Safetyに関わる形で取り入れていくのかみたいなこともこのユーロNCAPでは推進しています。

ユーロNCAPは、実は非関税障壁に近いのではないかなというぐらいで、ヨーロッパの基準を例えば獲得していても消費者の人がこの車は安全だよと聞いて買うので、4つ以上の星を取っている車でないとほとんど売れないぐらいのことになっているのです。そういった形で車両側の安全というのを高めるというのも一つのRoad Safetyの一部かなというようには思います。

例えば今回のイベントでは、スウェーデンでは、例えば今、東京駅の近くでやっていますが、東京駅の皆さんが歩くようなところのど真ん中みたいなところに、新興国の新車と先進国の中古車をぶつけてみると実は先進国の中古車のほうが安全で、新興国の新型車のほうがクラッシュテストの結果は悪かったりとかというのを見た目で分かるように展示したりとかしていて、こういう怖いことを見せるのがいいか悪いかは別として、私としてはやはり衝撃を受けてこういったものを捉えました。

こんな形で、グローバルの基準というのを知った上で私たちの日本のナショナルスタンダードをつくって、それを地域の方が理解した上で地域の取組であったりとか、その細やかな取組にしていくというのが今後のRoad Safetyで重要なのではないかなというのをちょうど去年の今頃に感じました。こんな形で、御清聴ありがとうございました。

久保田氏 ありがとうございました。

今のお話を伺って蓮花先生、いかがですか。御感想など。

蓮花氏 やはりヨーロッパとかアメリカとかは基準づくりとか、それから、交通事故の車両被害のデータベースとかものすごく充実していますし、日本のメーカーなんかもそういうところのデータを買っているいろいろと改良をしているのですけれども、もっと日本でも自前のデータベースとか自動車造りにも生かしていただきたいなと思っています。

例えば高齢者、今日は歩行者の話題が多かったのですが、ドライバーの話題で言うと、高齢者の死亡事故が多いという話がありますが、統計的によく見るとあれは自分とか同乗者が死んでいるケースが結構多いのです。高齢者の死亡事故の中で自分が死んでいるというのが非常に多いのですけれども、それはやはり高齢者は体が弱いので、同じ衝撃でも亡くなることが多い。それを防ぐためには、エアバックも含めてシートベルト一つ取っても、もっといいシートベルトを作ったらそれだけで随分と改善されるし、今の日本の場合は軽乗用というのがやはり安全性ではまだまだ弱いので、その改善をどうするかというのは大きな問題だと思うし、そのためのデータベースがあって車両開発に生かしていただきたいと思います。

久保田氏 ありがとうございます。

椎名さん、いかがですか。

椎名氏 先ほどお話を聞いて、我々の知らないことはまだまだいっぱいあるのだなというようなことがあります。特に海外のところで、先ほど久保田先生が基調講演の中でももともと馬車がなかったとお話されていましたが、そういう文化の違いもあるのですけれども、我々ももっと活用できる事例もあるのではと思います。

あと逆に、我々がいろいろお手伝いできることもあるのかなというようなことで、我々のOBが途上国に行って安全教育や取締り等をサポートしているようなところもありますので、海外の方から教わるところは教わって、逆に教えられるところは教える、そのような形で視野を広げていければなど。

あともう一点、先ほどのお話で運転のテクニックを高めるような講習というか、そのようなものもあるということによろしいのですか。要するにレースを主催されている団体さんの講習ですね。

川端氏 そうですね。

椎名氏 今ですと、二輪車とか自転車の教室を安全教育の中でやっているところもあるのですけれども、四輪の安全教育はあまりないのかなと。安全な走り方とか止まり方もそうですが、免許を取ってからいかに安全に走るかといったところ、例えば一時停止で止まったつもりで止まっていないとか、いろいろなところがあると思いますので、そのようなところをもう一回おさらいできるような仕組みがあるとよりいいのかなと感じたので、そのようなことを進めている海外の例をぜひ参考にさせていただきたいと思います。

以上です。

久保田氏 ありがとうございます。

年間135万人でしたか。亡くなっているということで、日本とかヨーロッパなんかは幸い今、減ってきているのですけれども、特にアジアの新興国の中ではかなり増えていて深刻ですね。こういうことについて、やはり我々も常にグローバルな目で我々にできることについて考えていきたい、いかなければいけないというように改めて痛感しました。ありがとうございました。

ということで、お話をいただいているうちに残り時間がかなり迫ってまいりました。今日は「安全に移動できる地域を目指して」ということで、地域そのものの環境をどうしていくかということと、それから、地域の担い手である人々の教育というか、そこをどうしていくかという話と、最後に目をぐっと広げてグローバルの話というようにいろいろな視点からお話をいただきました。

最後に、では、一言ずつ締めのお言葉をいただいて閉じることにしたいと思いますけれども、まず川端さんからよろしくお願いします。

川端氏 今日、私、こちらに登壇させていただいて、自分自身の安全に対する意識だけではなくて、幾ら自分が仕事で自動車のこととか交通安全のこととか知識があってもみんなにシェアしないとあまり意味がないのだなというように非常に思いました。それは私、メディアを通じてふだんさせていただいていますけれども、それだけではなくて自分の身近なところであったりとか、あと本当に道路で一緒に横断歩道を渡ることになった人と今、いい時代、なかなかそういう接触がよくない時代ではあるのですが、もっと身近なところで共有して、身近な人との共有というのが最終的には重要ななと思ったので、その辺りを今日、これを聞いていただいた方も自分の地域であったりとか自分の身近なところでシェアしていただくといいのかなというように思います。ありがとうございました。

久保田氏 ありがとうございます。

では、椎名さん、お願いします。

椎名氏 先ほど私どもから御紹介した施設整備についてもいろいろなお考えもあるということで、新たな取組について拡大していくのかというような御質問に関して、すぐやっていますというようなことも本来申し上げたいのですが、やはりよく中身を検証してからというようなところもあります。そのような検証の仕方についても、もちろん現象面もそうですが、ドライバーなどの心理面も含めてどう評価していけばいいのかなということも今後考えていきたいと思えます。

あと安全教育、そのこのところもとにかく、交通参加者の皆さんに行き届くようにということでございますので、いろいろな方の意見を聞きながら、より効果的なもの、そして、それが規制とか施設整備の有効性を高めるものになるようにいろいろ参考にさせていただければと思います。

以上でございます。

久保田氏 ありがとうございます。

では、蓮花先生、お願いします。

蓮花氏 私も30年以上、こういうことをやっているのですが、昔は交通事故のリスクというのは、交通事故がどこで発生したかとかそういうデータがほとんどなくて、我々、研究しながら探し求めてつくっていったのですが、今はかなり事故の情報もホームページ等でオープンになっていますし、また、先ほどあったようにETC2.0のように車両のリスク情報では、走行中の出来事などの情報も出てきていますので、これらが一般社会で活用で

きるようになったというのは大きな進展だと思います。

そうすると、例えば住民や、中学生、小学生等、そして保護者も含めて、一般の方々がそういう情報に基づいてどのような安全対策を立てていったらいいのかということの基盤ができる。私たち専門家も非常に力及ばずいろいろな問題があるのですけれども、一緒に新しいというか、新たな交通安全の対策を立てて少しでも事故が減ることができるように努力したいと思います。

久保田氏 どうもありがとうございました。

私も蓮花先生にははるかに及ばないのですけれども、こういうことを30年近くやってまいりまして、特に私は道路側といいますか、工学のほうなので通行環境のことで結構いろいろやってきたのですが、例えばハンプ一つにしても、ものすごい時間が、30年ぐらい取り組んでようやくいろいろなところで受け入れていただけるようになったわけなのです。騒音、振動の問題とか、あるいはハンプで事故が起こったらどうするとか、ありとあらゆる宿題をいただいてきたわけなのですけれども、大体その心配はなくなってきたということがはっきりしてきて、国のほうでも基準をつくっていただいて、これから普及されるのだろうと期待しております。

ただ、今でも例えばハンプというものについて、騒音、振動が問題なのではなくて、何か違和感があるというか、何か見慣れないものが急に家の前にぽこっと置いてある、それが嫌だという方も実はいらっしゃるのです。ただ、何しろ効果は絶大で、事故が8割減るとか速度が30km/h以下でみんな必ず走るようになるとか、こんなに明らかないいものはないというものははっきりしてきていますので、その違和感問題についてはやはり地域の中の議論が重要だと思うのです。

地域の中で子供たちを回るにはどうしたらよいかとか、高齢者の命を守るにはどうしたらよいかというような議論の中で、地域の中からハンプというものがあるではないかと、ああいうのはどうというような議論の中で生まれてきたものについては、違和感があるなどと言う人もいないのだと思います。急に役所がどこかから借りてきてぽっと置いたりするものだから何か嫌だななどという人が出てくるのですね。ですから、今日のタイトルのうちの「地域を目指して」という、この「地域」というのは非常に重要だと私は思いますね。今日も皆さんからのお話があったとおりで、地域の中の担い手がこういうことを進めていただくというようにならない限り、こういうことが広がらないということが今日も改めて分かりまして、今日も視聴いただいている多くの方もぜひそれぞれの地域でこういうことに取り組んでいただきたい。物理的なことだけではなくて教育についても取り組んでいただきたいなと思っております。

それから、最後に、講演の最後でちょっと舌足らずだったのですけれども、いわゆる新しい乗り物ですね。今までなかったような電動のいわゆるモビリティと言われていたような、そういうものが今後いっぱい出てくるはずですよ。そういうのは非常に便利であると同時に、一方で、先ほどもちょっと路上駐車の問題だとか出てきましたけれども、今まで

なかったような錯綜問題とかが起きる可能性もあります。これについてもそれぞれの地域で一つ一つこれを解いていただく必要が出てくると思います。ということで、この安全に移動できる地域というのは、今後さらにまた新たな課題、新たな可能性、いろいろ出てくるということを踏まえて、それぞれの地域でいろいろ頑張っていたきたいというように私からもお願いして、このパネルディスカッションを閉じたいと思います。

パネラーの皆様、どうもありがとうございました。

では、司会の方にマイクをお返しいたします。

司会 久保田先生、パネリストの皆様、ありがとうございました。

今回の交通安全フォーラムが歩行者の交通事故防止のきっかけの一つになれば大変うれしく思います。

これをもちまして「令和2年度交通安全フォーラム」を閉会とさせていただきます。

本日は、御視聴ありがとうございました。