「クルマ社会と子どもたち」(その後):交通沈静化の海外の取り組み

今井博之

クルマ社会を問い直す会会員
吉祥院こども診療所所長

クルマ社会を問い直す会

目　次

1. はじめに ………………………………………… 3

2. 交通安全教育の限界 ………………………………… 3

3. 二重規範の実際は ………………………………… 4

4. 交通事故で死傷することを決して許容しない国 ………… 6
   (1) スウェーデンの挑戦；「ビジョン・ゼロ」
   (2) ビジョン・ゼロを実現させる理論的・理念的基礎
   (3) スウェーデンのその後

5. イギリス（幼児の交通安全教育の本家本元）は今 ………… 10

6. 生活を質から見直そう；私たちはもっと豊かになれる ………… 11

本稿は、クルマ社会を問い直す会が主催したシンポジウム「クルマ社会・子どもの命をどう守るか」（2004年5月22日、東京）で行った講演内容をまとめたものです。文章化するにあたり、著者の判断で若干の省略と加筆を行っています。

1. はじめに

岩波ブックレット「クルマ社会と子どもたち」が出版されて、早5年余が過ぎ去りました。このブックレットは、クルマ社会を問い直す会初代代表の杉田聡氏の努力により、会のそれまでの活動の成果として実を結んだものです。1997年の当会主催のシンポジウムで、私もパネラーの一人としてお話しし、その内容をブックレットに取り入れていただきました。

このブックレットの中で私が強調したことの一つは、1968年に書かれた「交通の中の子ども」（スティナ・サンデルス著；スウェーデンの小児心理学者）という本に書かれている「子どもを完全に交通規則に適応させることは不可能である。道路交通が要求する多くの事態に対処できるだけの生物学的能力がない」ということでした。

さて、今回はこのブックレットを基本にして、それ以後に明らかになった事実、または、それ以後に私が学んだ事柄を中心にまとめてみました。従って、今回の題名はブックレットの「その後」です。

2. 交通安全教育の限界

ブックレット「クルマ社会と子どもたち」では、子どもは交通場面に対処できるだけの能力が非常に未成熟であるにも関わらず、大人たちはその能力を過大評価しているということを、6歳の子ども、つまり小学1年生を例にあげて示しました。

6歳の子どもは成人に比して様々な限界を持っております（目次下の図参照）。例えば大人で言えば、片目をつぶって、水中メガネをかけ、片方に耳栓をして、足に重りをつけているようなものだと。さらに、彼らの目の高さは110cmしかなく、クルマ一台が駐車していても見通しが効かないし、クルマからも彼らの姿が見えないのです。

また、独特の思考形態を持っており、一人よがり（自己中心的思考）であり、例えば「僕は走っているけどすぐに止まれる。だから、クルマもすぐに止まれる」「僕には向こうから走ってくるクルマがよく見えるから、ドライバーもこちらを良く見ている」とか、「横断歩道では、クルマが見えたら手を挙げて渡ろう」と教えられたら、横断歩道でクルマが見えるまで待って、やっとクルマが見えたから手を挙げて渡り始め、クルマにはねられてしまった例、「クルマが止まるまで渡っちゃあダメよ」と言われて、1時間以上も渡れなかった例（非可塑的思考）など、われわれの想像の範囲を超えるような様々な弱点を持っているのです。そして、こうした制約は、子どもという生物学的な発達段階の未熟性に起因するものであり、教育で克服できるものではないことを強調しました。

ブックレットにも書きましたが、はたして、交通安全教育というものにはどれだけの効果があるのでしょうか。これまでに世界で出されている論文を精査してまとめたという研究があります。子どもに交通安全教育を行うと安全な行動に関する知識は確かに増えるようだ。しかし、実際の交通場面でそれまでの行動をより安全な行動に変える子どもは少なく、教育によって実際に事故が減ったことを示した論文は皆無であったと。

私は子どもに対する現行の交通安全教育は無効であるばかりか、有害でさえあると思っていますが、「交通安全教育は無効である」、いや、「有効である」という論争は今後もおそらく水カケ論に終わってしまうでしょう。今日の欧米の多くの研究者たちは、交通安全教育が無効であると断定はしない。しかし、もし効果があるとしても、それはわずかであるとみています。これまでに注いできた労力は、教育にではなく、交通環境の改善に向けた方がより効果的であるという考え方が支配的になってきているのです。

事実、イギリスなどでは、わが国よりもは

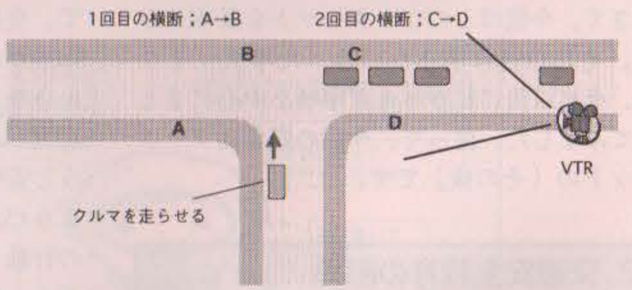
るか昔から幼児を対象とした交通安全教育を精力的に行ってきましたが、今日ではその効果が疑問視されており、子どもに交通安全教育を行って効果が期待できるのは、おそらく早くても10歳になってからではないかと言われているのです。後にも述べますが、その本家本元のイギリスでさえ、居住地の交通の環境の改善、つまり交通の沈静化へと政策の舵とりを変えてきているのです。

3. 二重規範の実際は

交通安全教育に効果を期待するのは、以下のような前提があるからです。つまり、「事故はヒトの不注意に起因する。したがって、一人一人がモラルを高め、規則を厳格に守れば、事故は起きない」という前提です。確かに、私たちが実際に道を歩いていると、クルマも、自転車も歩行者も決して行儀がいいとは言えない場面が多々あります。実際の道路環境では、法で定められた規範と、交通の場面で実際に起こっていることの間には非常に大きなギャップがあります。そのことは誰でも感じていることではありますが、実際の数値にして表している論文は多くはありません。そこで、2~3を紹介したいと思います。

先ず、2002年の論文です。子どもたちが道路を横断するときに私たちが期待している姿と実際の姿がいかにかけ離れているかを示したものです。**図1**のようなT字型の実際の道路で、A→B→C→Dの順に子どもたちを渡らせ、Dまで到達した子どもはオマケをもらえるという設定です。図1のように1台のクルマを実際に走らせます。この時の横断の様子を終始ビデオカメラで撮影しておいて後に各人の行動を細かく分析するというものです。結果は惨憺たるものでした（**表1**）。A→Bの横断ですら、縁石に到達するまで左右の確認をしたものはわずか11%、縁石で一旦立ち止まったものは半数以下（41%）。縁石で左右の確認をしたものは10人に1人より少なかった（7%）のです。C→D地点への横断は、駐車中のクルマがあるので、より危険ですが、子どもたちの行動はA→Bと基本的に同様の結果でした。実際の道路での子どもたちの行動はほどあてにならないものはないということがよくわかります。

では、ドライバーの方はどうでしょうか。横断歩道に人がいるのに気づいたドライバーがどのような行動に出るか車の速度変化をスピードガンで測って調べたという研究があります(**図2**)。横断歩道で無事横断できた歩行者は5%（790人中のたった42人）に過ぎませんでした。この42人が横断したときのドライバーの行動を見ると、全くブレーキをかけなかった車は22例、ブレーキを踏んで減速したのは12例、歩行者を優先するために減速したのは何とわずか790例中たったの8例（1%）しかありませんでした（**表2**）。また、歩行者が横断に成功しなかった例のうち、そのまま走行したら衝突する危険がある状況の148例中、むしろ、アクセルを踏んでスピードを上げたクルマが73%もあったのです。



(図1)子どもたちは、実際にはどうやって横断しているか？

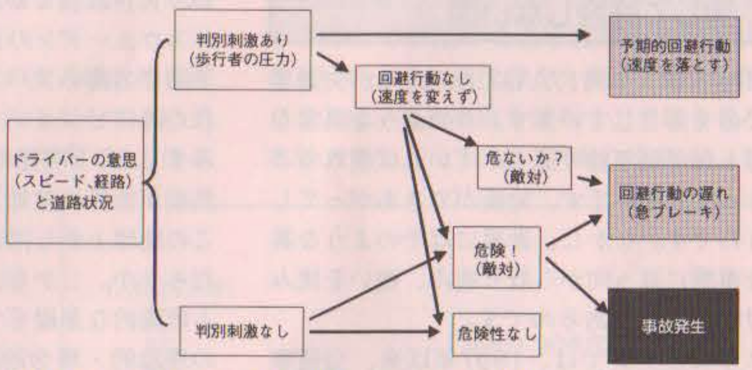
文献；Stop, look, listen, and think? What young children really do when rossing the road　Zeedyk MS, et al.　*Accid Anal Prev* 34, 2002

(表1)実際には、子どもはどうやって横断しているのか？

1回目の横断；A→B		2回目の横断；C→D	
縁石までに、左&/or右を見る	11%	縁石までに、左&/or右を見る	29%
縁石で立ち止まる	41%	縁石で立ち止まる	8%
縁石の所で、左&/or右を見る	7%	縁石の所で、左&/or右を見る	35%
動いているクルマを見る	59%	動いているクルマを見る	33%
クルマが通り過ぎるのを待つ	15%		
横断中に、左&/or右を見る	15%	横断中に、左&/or右を見る	41%
横断スタイル　歩いて	26%	横断スタイル　歩いて	47%
走って	74%	走って	53%

文献；Stop, look, listen, and think? : What young children really do when crossing the road　Zeedlyk MS, et al.　*Accid anal Prev* 34, 2002

(図2)　横断歩道でドライバーは速度をどのようにしているか？
衝突のシークエンス



文献；Drivers' speed behavior at a zebra crossing: A case study
Andras Varhelyi　*Accid Anal Prev* 30(6), 1998

(表2)横断歩道でドライバーは速度をどのようにしているか？　結果

- 横断歩道に人がいた790例中、クルマより人が先に横断できた：42例（5%）
  - ・クルマは全くブレーキを使わなかった　22例
  - ・クルマは危険を避けるためブレーキを踏んで減速した　12例
  - ・理想的状況：クルマは歩行者に優先権を認め減速した　8例（1%）
- Encounter（歩行者とクルマが衝突する可能性のある状況）：148例
  - ・クルマは速度を落とさないかむしろ上げた：73%
  - ・減速もしくはブレーキ：27%
- Conflict（どちらかが回避的行動にでなければ衝突する危機的状況）：9例
  - ・クルマが衝突を回避した：4例
  - ・双方が回避行動をとった：4例

私は最近、横断歩道で止まってくれるクルマにお目にかかったことがありませんので、クルマが止まらなくても「渡るぞ」というそぶりを見せるようにしています。そうすると、止まってくれるクルマもありますが、おおかたは、クラクションを鳴らして、横断させないという脅しをかけてきます。それでもなお、ゆっくりと渡り始めると、右側から来るクルマなどは速度を落とさずに反対車線に大きくふくらんで走り抜けてゆくのです。

交通法規に関しては、建前の決まりと、世間常識の裏の決まりとがあるようです。「横断歩道は手を上げて渡りましょう」と教えている小学校の校長先生は、ご自身はいつもそうされていますか？　横断歩道で渡ろうとするとクルマは止まってくれますか？　この大人たちは、もちろん交通法規は良く知っており、教育が不足しているのではないのです。今日の社会では、歩行者とクルマの力関係が圧倒的にクルマ優先の社会になっているからです。本来のこのような恥ずべき行為も、みな誰もがそうしていると恥ずかしいとは感じなくなるのでしょう。

さらに、たとえ歩行者が違反しようとドライバーが違反しようと、傷つくのは常に歩行者側であるという、常に強者の立場にたっているという事実があるからです。交通量の少ない道路で横断歩道以外の所を横断することは果たして悪いことなのでしょうか？　交差点と出会うたびに歩道は分断され、段差を余儀なくされますが、なぜ車道は常に平坦なのでしょうか？

4. 交通事故で死傷することを決して許容しない国

日本では、年間1万人以上の人々が交通事故で命を落としています。このような異常な事態も毎年毎年繰り返されていれば慣れっこになってしまいます。免疫ができあがってしまうのです。しかし、世界にはそのような異常な事態に真っ向から取り組み、戦いを挑み続けてきた国があるのです。

スウェーデンでは、1997年以来、交通事故のうち死亡・重傷事故については全例徹底的に調査を行うことになりました。そして、その事故がどのようにして起こったのか、どうすれば防げたかを分析しています。事故を類型化し、①過剰エネルギー型（いくらルールを守っていても、主として道路構造や交通システムに起因する事故）、②過剰リスク型（シートベルトなどの人的保護が不十分なために負傷した）、③システム制限超過型（ドライバーや歩行者などの意識的かつ重大なルール違反に起因するもの）、に分類した報告があります。1997～1999年の3年間のまとめをみますと、約2／3が、①の過剰エネルギー型であったといいます。すなわち、道路の構造や交通システムの改善で防げる事故が大半を占めているということです。(http://www.vv.se/traf_sak/stud_dodsolyckor/Djupstudie%204%20s%20eng.pdf)

(1) スウェーデンの挑戦：「ビジョン・ゼロ」

スウェーデンは1997年10月9日に、国会でビジョン・ゼロを決議しました（**図3**）。ビジョン・ゼロという「長期的な目標は、スウェーデンの交通システムによって、死亡したり、重傷を負う人を無くす、ゼロにする」という壮大な目標を決定したのです。もちろん、交通事故死者数ゼロを国家目標に掲げたのは世界で初めてのことであり、様々な波紋を投げかけました。夢を語るのは自由だとか、大言壮語とか、単なる理想主義とか。

スウェーデンのカロリンスカ研究所の事故予防で名高いスバンストローム教授が来日された時にビジョン・ゼロについてうかがってみました。「理想の空論ではない。かつて天然痘が世界に蔓延していたときに、天然痘がこの地球上から消え去ると予想した者がいただろうか。しかも、われわれは、ゼロにできる理論的な基礎をすでに持っている」と。この理論的・理念的基礎とはなんでしょうか。それは、事故予防の「公衆衛生学的アプローチ」といわれる近代的手法と、主として欧州で発達した3つのキーワード、①歩車分離、②スピードの抑制、③持続可能な安全性、をあげることができます。

交通事故の死者数をゼロにするという大胆な目標をかかげたスウェーデンという国の交通事故の実状とはいかなるものでしょうか？**図4**は、1960年から2000年までの歩行者死亡率（人口10万対）を、スウェーデンと日本で比較したものです。日本は、交通戦争と言われた1970年当時をピークに死者数を減少させていますが、その当時ですらスウェーデンの歩行者死亡率は日本の約半分にすぎませんでした。しかも、日本は1980年からほとんど横這い状態が続いているにもかかわらず、スウェーデンではその後もコンスタントに減少を続けてきたのです。2000年の日本の死亡率は、スウェーデンの1970年当時の死亡率にほぼ等しいことからも、いかに、わが国の交通事故の現状が悲惨な状況にあるかということがわかります。

（図3）

Vision Zero

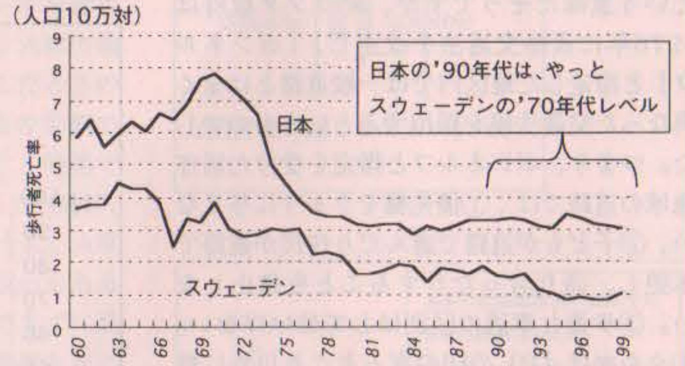
理論から実践へ

1997年10月9日
スウェーデン議会決定

「長期的な目標は、スウェーデンの交通システムによって死亡したり、重傷事故にあうことをゼロにする」

表3は、1999年の子どもの交通事故死者数（率）を比較したもので、スウェーデンの子どもの歩行者事故死亡数は1年間で4人のみでした。

スウェーデンがこれまでに行ってきた交通安全対策の法規制を**表4**に示しました。ここで注目して欲しいのは、1969年に発表されたSCAFTガイドラインと呼ばれるもので、歩車分離の原則が国家政策として採用されたのです。1970年には「交通事故をもっと減らせ」という国民的な運動が盛り上がり、以後、年表に示したとおり様々な対策がとられてゆきました。飲酒運転を取り締まる血中アルコール濃度は世界一厳しい基準を採用しています。こうした歴史のなかから1997年のビジョン・ゼロの決議に到ったのであり、現行の交通事故の現状は決して容認できない、放置しないという強い決意を感じさせます。



(図4) 日本とスウェーデンの歩行者死亡率の比較

反町吉秀　*チャイルドヘルス* Vol.6 No.12, 2003より

(表3) 交通事故死者数（率）の比較（0～14歳）

	日本	スウェーデン
歩行者事故死亡数（死亡率）	181人（0.97）	4人（0.24）
自転車事故死亡数（死亡率）	70人（0.38）	2人（0.12）

※死亡率は、0～14歳の子ども人口10万人あたりで計算

反町吉秀　*チャイルドヘルス* Vol.6 No.12, 2003より

(2) ビジョン・ゼロを実現させる理論的・理念的基礎

・歩車分離と歩車統合（ボンネルフ）

1969年にスウェーデンが採用したSCAFTガイドラインというのは、①交通の総量を減らす（公共交通と近接移動手段を発達させる）、②歩車分離、③通過交通を都市に入れさせない、④交通の流れの単純化・標識の改善、などを主な柱とするもので、特に、歩車分離に力を入れたといいます。ある研究によると、イエテボリで歩車分離を促進することで小児の交通事故が約60％減少したといいます。歩行者とクルマを完全分離することは、交通事故を減らす上ではもちろん有効であることは疑いがありません。しか

(表4)　スウェーデンにおける交通安全対策（法規制等）
反町吉秀（*チャイルドヘルス* Vol.5 No.12, 2003）より

1969年	SCAFTガイドライン；　歩車分離
1970年	「交通事故を減らせ」という国民的運動
1979年	スクールゾーン・老人ホーム等の近辺で、**制限速度を時速30kmへ**
1986年	**シートベルト**着用義務化（運転者・同乗者）
1988年	**チャイルドシート**着用義務化（6歳以下）
1990年	飲酒運転基準の強化（**血中アルコール濃度0.05%→0.02%へ**）
1997年	**ビジョン・ゼロ**（国会で採択）

し、生活道路の隅々まで歩車分離を徹底することは不可能に近く、ニュータウンならともかく既存の町並みに導入することは不可能です。歩車分離の思想は欧州各国に大きな影響を及ぼしましたが、実際にはこうした弱点によって古い欧州の都市では歩車分離政策は進みませんでした。そこで、新たに注目されたのがオランダが始めたボンネルフです。

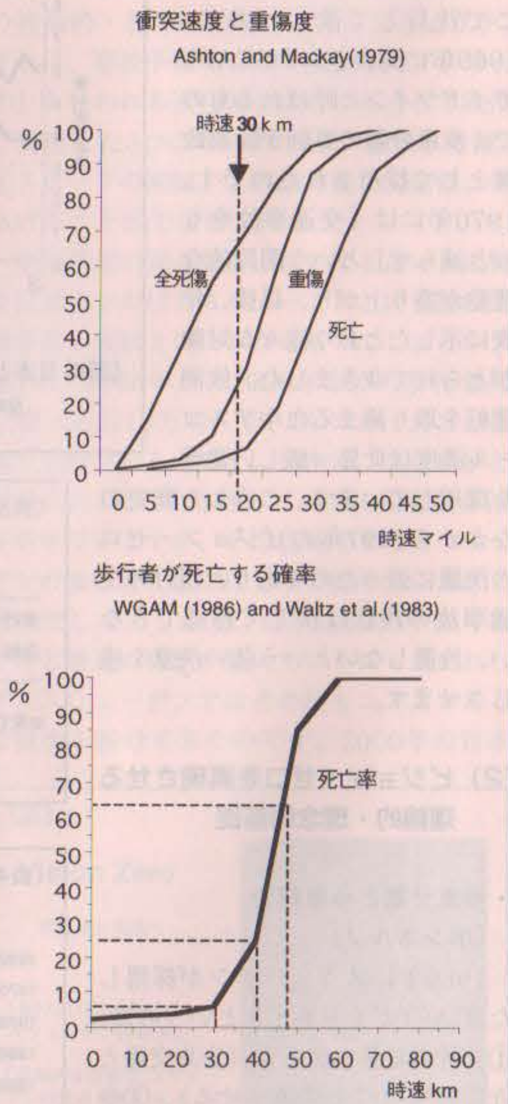
「ボンネルフ」を直訳すると「生活の庭」という意味だそうですが、オランダ政府は1976年に道路交通法を改正し、「ボンネルフ」と指定した地区内では一般道路とは全く異なった交通法規を採用するというものでした。つまり、ボンネルフと指定を受けた居住地域の道路では；①優先権をクルマに与えない。②子どもが道路で遊んだり住民が道路で休憩し、語り合ったりすることを禁止しない。③歩道と車道の区別はしてはいけない。④クルマは「P」の印の有るところ以外に駐車してはいけない。⑤クルマは人の歩行速度や自転車の速度と同等でなければいけない(実際は時速30km以下)、というものでした。

しかし、規則を決めたからといって、思惑通り実現するとは考えられないので、実際には、ボンネルフ内では高速走行ができないように道をジグザグにしたり、急に狭めたり(ナローイング)、様々な障害物を置いたりして速度を抑制するための様々な工学的手法が採用され、厳格な設計基準が決められました。ボンネルフは、歩車分離とは全く逆の発想で、歩車統合とも呼ばれています。さて、このボンネルフも、実際には厳しい指定基準があるため、既存の居住地にどんどん広げてゆくことは難しい一面がありましたし、現実的には、より広範に適用できて、建設コストももっと抑えたかったのです。ボンネルフの最も主要な要素は2つあることが経験から明らかになってきました。

①通過交通を入れないこと、②スピードの抑制（時速30km以下を維持すること）、です。

・スピードの抑制

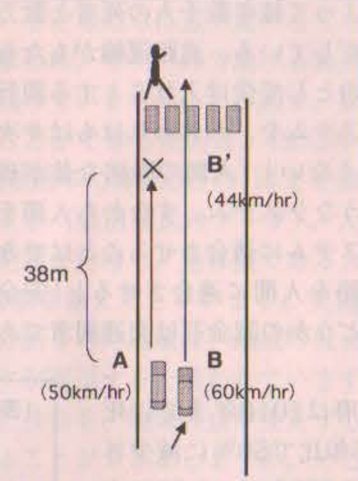
ここで、スピードの抑制がいかに大切かをみてみたいと思います。図5は2つの論文から得たもので、クルマと歩行者が衝突した場合、衝突速度が時速30kmならば歩行者の死亡率は約5%であるが、それをわずかでも上回ると、死亡率は急勾配で上昇する。例えば時速40kmなら死亡率25%、時速45kmなら



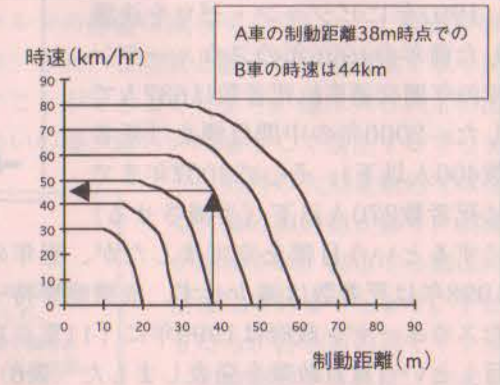
（図5）時速30kmは死亡率が低い

死亡率は約60％です。すなわち、死亡事故を減らすためには、いかに譲歩しても時速30km以上は許容できない速度なのです。

図6は、わずかな速度の超過が、いかに危険であるかを示したものです。時速50kmで走行中のA車をB車が時速60kmで追い越そうとしています。その時に40m前方の横断歩道を人が渡ろうとしているのにA車とB車が同時に気づき、急ブレーキを踏んだとします。しかし、危険を認知してブレーキを踏むまでの空走距離はかなり違います。A車の場合、時速50kmで急ブレーキを踏んだときの制動距離は38mなので、横断歩道の手前で停止することができました。しかし、時速でわずか10kmしか上回っていなかったB車は、グラフ（図7）でみて分かりますように、A車の停止地点38mの所では時速が44kmもあることがわかります。このまま停止できずに衝突するのですから、先ほどの衝突速度と死亡率でみると、この歩行者の死亡率は25%となるのです。このようにクルマの速度は、事故の重傷度と密接に関連しています。もし、現行の制限速度を普遍的一律に10km低下させたら、死亡事故は3割近く減るであろうという計算をした論文があるほどです（図8）。



（図6）追い越しのモデルケース

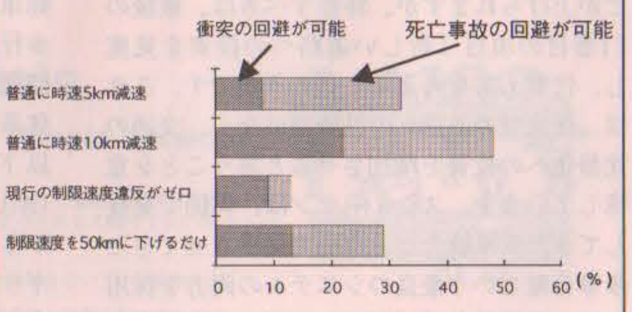


（図7）急ブレーキ時の速度と制動距離の関係

・「ゾーン30」と「持続可能で安全な交通システム」

こうして、ボンネルフの2大要素をとり入れた簡易型のボンネルフは、「ゾーン30」と呼ばれて、オランダの各地に拡がってゆきました。今や生活道路の半分以上がボンエルフまたはゾーン30になっているといいます。こうしたボンネルフやゾーン30によって交通事故は7割減少し、重傷事故に限れば8割減少すると言います。オランダ政府は、1997年に「持続可能で安全な交通システム」を発表しました（表5）。その中の記述を引用します。「オランダで

（図8）制限時速60kmの地域で、速度を減少させると、どれくらい死亡事故が減らせるか？



文献；Anderson RWG, et al. *Accid Anal Prev* 29(5)

は交通事故によって毎年数千人の死者と数万人の負傷者をだしている。道路運輸がもたらす不可避なものとして受け入れよとする現行の道路交通システムを、われわれはもはや次世代に残したくない」「人間の脆弱な体が破壊されないようなシステム、すなわち人間を現行の交通システムに適合させることはできないので、道路を人間に適合させる」「安全な交通体系かどうかの試金石は交通弱者である。」

オランダ政府は2010年までに死傷者数を1995年比で50％に減少させ、生活道路の8割をゾーン30にするという目標を決定しています。

(表5)

持続可能で安全な交通システム
Sustainable Road Safety　1997～

●道路を人間に適合させる
・人間の脆弱な体が破壊されないようなシステム
・安全な交通体系かどうかの試金石は、交通弱者である

●オランダ政府の目標
・ 2010年までに、死傷者を50％に減少させる(1985年比)
・ 現在、生活道路の50％がゾーン30
これを、2010年までに80％にする

(表6)　交通安全目標達成のための11重点項目
11-point programme for improving road safety

1. 特に危険な道路には、特別な安全対策を
2. 都市部の道路安全をより改善する
3. 道路使用者の責任を強調する
4. 自転車にとってもっと安全な状況を作る
5. 公共交通の質を保証する
6. スノータイヤの装着義務化
7. スウェーデンのテクノロジーを活用する
8. 道路交通システムの計画者により大きな責任を負わせる
9. 交通違反の取り扱いを再検討する
10. ボランティア組織の役割を活用する
11. **新しい道路への投資を見直し、別の方法を採用する** ←

(3) スウェーデンのその後

1997年にビジョン・ゼロを決議した前年の1996年のスウェーデンでの年間交通事故死者数は637人でした。2000年の中間目標を「死者数400人以下」、そして2007年までに死者数270人以下（半減させる）にするという目標を立てましたが、翌年の1998年は死者数は減少せず、危機感を持ったスウェーデン政府は1999年に「11重点項目」という重点政策を発表しました（**表6**）。2000年の中間目標は達成できず、さしあたっての次期目標に焦点が当てられたのです。

「11重点項目」のポイントは、道路の設計や管理に責任を持つ者により重い責任を課すこと、自転車の利用促進、公共交通の改善などが上げられますが、特筆すべきは、最後の11番目の項目「新しい道路への投資を見直し、代替え案を考える」という項です。これは、従来型の道路への投資ではなく、交通の沈静化への投資を増加させると言うことを意味しています。スウェーデンは、異国で発展してきた歩車統合と、自国で発展させてきた歩車分離という最良のシステムの両方を採用して、意欲的な「ビジョン・ゼロ」を実現させるために現在も努力を続けているのです。

5. イギリス（幼児の交通安全教育の本家本元）は今

イギリスが労働党のブレア政権になってから、私が最も注目しているのは交通政策の転換です。Transport2000という巨大な自主組織が立ち上げられ、行政や一般市民を巻き込んで精力的な運動を展開しています。「自動車の利用を減らして、公共交通や自転車、歩行を促進することで、交通に起因する環境問題・社会問題を解決し、持続可能な交通体系を作り上げる」のが目的だといいます。以下、Transport2000のホームページ（http://www.transport2000.org.uk/）から一部を引用してみました（**図9・10**）。イギリスでさえ、もはや幼小児への交通安全教育からボンネルフ型へと交通政策をシフトさせてきているのです。

6. 生活を質から見直そう；私たちはもっと豊かになれる

このように、クルマ社会がもたらす交通事故の被害は甚大で、世界全体で見れば毎日毎日約3,000人が交通事故で死亡し、3万人が重症を負っています。

しかも、被害は事故だけではなく、大気汚染、地球温暖化、騒音、運動不足がもたらす不健康など、広範囲に重大な影響を及ぼしています。EU諸国の合算では、CO_2排出量の約25％はクルマが原因であり、大気汚染物質のうち肺ガンや呼吸循環器系疾患に密接に関連しているとされる浮遊微粒子（PM）の約半分はクルマが原因であると言われています。タバコが原因であると考えられている肺ガン（扁平上皮ガン）は減り続けているのに、なぜ肺ガン全体は年々増え続けているのでしょうか？

子どもたちは道で遊べなくなり、空き地を奪われ、今や戸外で遊べる場所などどこにも残っていません。わが国で、裸足で走り回ることができる空間は、1955年を1とすると、1998年には100分の1にまで激減したといいます（仙田満氏のデータ）。大人も子どもも肥満が急増し、過体重である人の割合は今や2割を超えたといいます。交通量の多い道で分断された地域は、地域の社会的ネットワークが衰退すると言われています。今後の高齢化社会を、地域社会が支えずして、誰に支えることができましょうか。そして、こうした様々な損失を合計すると、交通事故による社会的損失をも上回ると推計されています。

クルマ依存から脱却し、公共交通を整備し、歩行や自転車による移動を奨励すれば、クルマの総量は減らせるでしょう。事故が減り、きれいな空気と静かな居住環境を取り戻すことができるでしょう。道は人と人との出会いの場、語らいの場として復活するでしょう。郊外の大型量販店ではなく、街の商店街が蘇り、渋滞が緩和され、都市中心部は再活性化されるでしょう。子どもたちが自宅前の道でサッカーの練習ができれば、日本もワールドカップで優勝できる日が来るかもしれません。私たちは、クルマ優先社会を批判するだけではなく、クルマ

(図9)

TRANSPORT 2000

Home Zones

・オランダの最良の秘訣が、私たちの運動の成果として英国にやってきました。

・ホーム・ゾーンは、クルマの危険で損なわれてしまった居住地域の道路を、再び住民のための道に変身させます。

人々が、歩き・語らい・リラックスできるための道に。

・私たちは、来る5年以内に1000ヶ所のホーム・ゾーンを建設することを求めています。

(図10)

Change your streets

Transport 2000's Streets for People network

交通に不満を感じていませんか？　今や車のレース場と化した道路、危なくて子どもが遊べない道路、騒音と大気汚染、歩行や自転車用のスペースなど残ってはいない今の道路、これらに我慢を強いられているのですか？

何とかしたいと思っていても、何から始めたらいいのかわからないでいるあなた。

これらを変えるための道はすでにわかっており、地方自治体も変革に動き出しています。しかし、それを充分実行させるためには圧力が必要なのです。

が減ること、クルマ依存体質から脱却することで私たちの生活の質は大きく改善・向上できるということを提案しましょう。

最後に、私が尊敬する偉大な医師イアン・ロバーツ氏の言葉を紹介して稿を終えます。

「病気や事故を予防することが、クルマを減らすための説得力のある理由であろうか？生活の質（QOL）をより良いものにすることが変革の力であるべきである」（Ian Roberts *Br Med J* 316: 242-245, 1998）

追記；

本日、稿を終えるにあたって、ロシアの北オセチア共和国の学校占拠事件で犠牲になった350人を超える子どもたちとその保護者の方々に冥福をお祈りいたします。ロシアにおけるチェチェン紛争は、カスピ海沿岸から黒海へと輸送する石油のパイプラインにからむ利権が最大の原因となっています。

また、世界第二位の産油国であるイラクを米国の支配下におくために、偽りの大儀で始められた第三次湾岸戦争（イラク戦争）は現在も進行中です。戦闘で、あるいは経済封鎖による栄養失調や医薬品の不足によって、イラクではこの12年間に500万人もの子どもたちの尊い命が失われました。地球上の石油消費の3分の1は自動車によるもので、米国では石油消費の2分の1を自動車が占めています。米国経済は、中毒患者がヘロインを求めるがごとく石油を求め、日本経済も同類の中毒患者に成り下がっているのです。

クルマ優先の現代の風潮を批判し、より人間らしい豊かな社会を実現しようとする私たちの運動は、一見地味ではありますが、かけがえのないものだと思います。このクルマ社会を問い直す会の会員として、今現在活動していることを誇りに感じています。（2004年9月6日）

「クルマ社会と子どもたち」（その後）：交通沈静化の海外の取り組み

2004年10月31日　発行

発行者：クルマ社会を問い直す会

〒162-0825 東京都新宿区神楽坂2-19 銀鈴会館506　生活思想社内

Tel & Fax 03-5261-5931

http://www.ne.jp/asahi/z/z/tnk　mail: kstn@k.email.ne.jp