

生命尊重の暮らし方と結合した交通社会と交通教育の創造を

# スローライフ交通教育

No.20  
2019年4月10日  
編集者：前田敏章

発行：スローライフ交通教育の会（略称：ITTES） <http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/slowlife/index.html>  
Institute of Traffic and Transportation Education for Slowlife

## 人口減少・高齢社会における公共交通の役割

池田 考司（北海道教育大学 講師）

昨春、大学で勤め始めました。同じ分野の同僚には、公共交通の維持のために奮闘する武田泉先生がいます。地理学の先生ですが、全国各地の公共交通（鉄道）の状況についての調査研究を行っています。

武田先生から時々聞くのは、公共交通、特に鉄道の維持に関する調査研究への風当たりの強さです。自動車産業、道路産業という巨大組織。そして、経営の多角化の中で本業の鉄道事業を切り捨てる方向に走る鉄道会社。圧倒的な影響力を持つ相手に挑むことの大変さです。

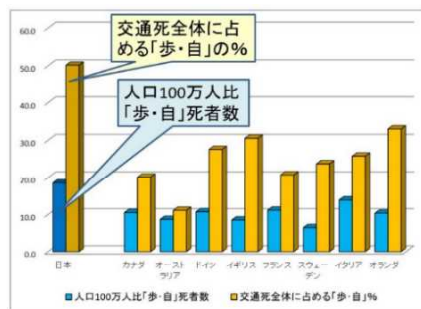
鉄道がなくなった地域では、高齢者が生活のために自動車の運転を続けなければならない。その中で事故を起こしてしまう現実が存在しています。自動車運転免許のない高校生も、通学手段が高校生活（青春の日々）に大きな影響を与えています。

人口減少・高齢化が進んでいることは、北海道共通の課題です。この課題の中で生活困難を生まない状況にしていくには、事故リスクの高い自動車運転の必要のない、公共交通の確保されている社会を維持していくことが必要です。

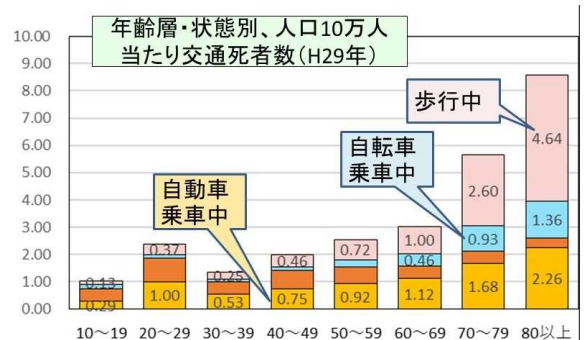
自動車産業はその巨大な資金を使って、TVコマーシャルを大量に流し、自動車社会の維持をしようとしています。

しかし、社会構成の変わりつつある今、公共交通中心の社会への転換は必須のことではないでしょうか。そのことを、小さな声かもしれませんが、伝えていきたいと思えます。

グラフで見る  
「クルマ優先社会」  
～高齢化社会の進行に  
よってより明確に～  
(p5～の報告より)



H30年版「交通安全白書」P199より作成



H30年版「交通安全白書」p41より作成

〈目次〉 P2～ 交通事故被害者の会の講話活動と生徒の感想文  
P5～「世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム2018」の報告  
高齢者を被害者にも加害者にもさせないために～クルマ優先を改め、歩行者の安全を守り抜く社会を～

報告

## 交通事故被害者の会の講話活動と生徒の感想文 前田 敏章

「スローライフ交通教育の会」は、生命尊重の暮らし方という視点から、クルマ優先社会を問い、あるべき交通教育を研究し実践する会です。会員の高齢化もあり、中々思うような活動が出来ない現状ですが、私は、北海道交通事故被害者の会として担っている体験講話の場で、「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」と題して直接生徒に語りかける機会を与えられています。以下、生徒の感想文を介しての実践報告です。なお私は、2018年度、中学7校、高校10校、大学2校で、聴講生徒数は5千人でした。（他に少年院・刑務所など矯正施設5回、一般対象13回の講話機会がありました）

### 「命の大切さを学ぶ教室」を受講して 入賞感想文の紹介

#### 「生」の儚さとその可能性

私立双葉高等学校

2年 大橋 弥生

小学校6年生の卒業を控えていた時期に、私の身近な人が二人、交通事故に遭った。一人は友だちで、一人は隣のクラスの担任の先生だった。この二人の事故は、私にとって命のあり方を改めて考えるきっかけになった。

幸いなことに、二人とも命に関わるような重大な事故ではなく、特に友だちは何週間か経った頃にまた以前の様に明るく学校に登校していた。しかし先生には事故後手足に麻痺が残ってしまった。隣のクラスの先生と雖も、私の通っていた小学校は特に算数がクラスごとではなくレベルごとの授業だったので、その先生と関わる機会は多かった。熱心で明るくて生徒思いの先生は生徒の中でも人気が高かったこともあり私の友だちの時と同様、大きなショックが残った。運動が好きで得意としていただけに車椅子で生活する姿を見て何度も心が痛んだ。

二人の事故があった事実から一番は「生きていてよかった」と感じた。「死んでしまったらよくない」という単純な話ではないが、やはり生きていてくれたことに対する安堵が大きかった。

では、なぜこのような感情を持ったのだろうか。命は連続性や有限性、何にも代えがたい独立性を併せ持つ存在であるがゆえに尊ばれるものであり、それを全うする「生きる」という行為もまた同様に大切にされるべきものである。交通事故はこの、本来尊ばれるべき「生きる」という行為を、その権利を一瞬にして奪い去ると同時に奪うだけでなくその人と繋がっていた家族や友人、その他大勢とのかかわりの糸を無惨に切ってしまう。私が二人に対して「生きていてよかった」と感じ

たのは一度途切れそうになった糸を二人が「生きる」という行動を運良く体現できて、つなぎ止めておいてくれたからだと思う。

実際に車椅子になった先生の姿から心を痛ませる何かを感じとれたが、麻痺の残る手で大変そうにしながらも懸命に生徒のプリントにコメントを書いたり、事故前と変わらない笑顔を見せてくれたりしたことに多くの人の心が動いた。卒業アルバムの文集に「先生のおかげで」という言葉がたくさん書かれていて、その影響力の強さに驚かされた。

「生きて」いれば先生のように周りの人と関わりながら影響を与えたり受けたりできる。他者が存在することでしか成立し得ない確実なコミュニケーションをまわりの人ととることができる。その中で幸せを感じたり、時には悲しみを感じたりして「生きて」いることを自覚する。

この機会を、事故・事件は全て、本人にもまわりの人にも覚悟させずに奪う。

私が今回受けた講演ではその悲しみを『果無し（はかなし）』と表現していた。私は、加えて『果無し（はてなし）』という意味でも受け取れた。事故から何年経とうと関わりの糸を絶たれ、その傷が癒えることはない。その気持ちを講師の方から痛いほど感じた。

糸をつないでおくために、私たちにできることは何なのだろうか。私は二人の事故から逆に「生」の大切さ、可能性を教わった。同時にその儚さも怖いほど感じた。幸せを奪う、または奪われる人にならないためにはこのような「生」の可能性を十分理解しておく必要があるだろう。その上で自ら他者の「生きる」という行為を尊重する必要がある。心に余裕が持てる環境づくりもまた重要である。被害者に心を傾けられる環境、加害者を生まない余裕のある環境の実現が糸をつなげておくことのできる社会の実現につながるのではないだろうか。



「第8回命の大切さを学ぶ教室全国作文コンクール」  
警察庁長官官房審議官賞 ※教室は2018年6月13日

**命の大切さを学ぶ教室」を受講して**

2018年7月24日 旭川市立神居中学校

交通事故をなくすためにはどうしたらよいのだろうか。私は「命の大切さを学ぶ教室」という講話を聞いて、深く考えさせられました。

新聞で見かける飲酒運転、わき見運転などその人のちょっとした油断が大きな事故を招いているように思います。だから、一人一人が加害者にならないよう、常に意識して安全に運転してほしいです。講話していただいた前田さんは、「自分自身が加害者にならないこと」と、「加害者を生まないこと」が交通事故をなくすために必要だと話していました。最近では自転車でも事故を起こすことが多くなっています。そのため、私も他人事として捉えるのではなく、交通ルールを守って十分に安全な運転をしていきます。また、加害者を生まないために、危険な運転をしていたら注意をしていきたいです。そうする人が一人でも増えれば一つでも多くの事故を減らすことができると思いました。

その他にも前田さんは、私たちに訴えかけてきました。加害者は重大過失でありながら、禁錮1年、執行猶予付きで実刑なしというあまりに軽い刑でした。人の命はその人の命としか比較することはできなくて、一人一人の命はとても重いものです。しかし、なぜこんなにも軽い刑で済まされてしまうのでしょうか。私がかもし前田さんの立場だとしたら辛くて許せないと思います。

前田さんは、「もうこれ以上、同じように苦しむ人が増えてほしくない。」と話していました。だからこそ、こうして講話を開いて私たちにメッセージを伝えてくれているのだと思います。今回で分かった交通事故を減らすために自分ができることは、必ず無駄にすることなくこれから繋げていきたいです。

私は交通事故がたくさん起きているということを知りませんでした。交通事故はとても身近にあり、車は恐ろしい凶器になってしまうこと、車は人が歩く速さより遅くなければぶつかる武器になってしまうことが知られて良かったです。他の国では歩行者の道路と自転車の道路と車の道路が1対1対1というところがあるということに驚きました。それと同時に、事故が少なくなる工夫が素晴らしいと思いました。他にも様々な工夫がありました。

前田さんは23年の月日が流れた今でも時が止まっているように感じて、私も心苦しくなりました。そのため、

より多くの国で事故が少なくなる工夫を取り入れていてほしいです。

(3年女子)

**命の大切さを学ぶ教室」を受講して**

2016年4月27日 北海道共和高等学校

今回の講話で初めて実際に被害者の方の話を受けました。今までは警察の方などが話をしてくださっていたのですが、正直に言うとあまり実感がわかなかったことが多かったです。どこか「自分とは離れたどこかで起こっているもの」という考えが頭の中で捨て切れませんでした。途中でおっしゃられた「通り魔的被害」というのを聞いて「自分がどんなに気をつけていても、今日の帰りに事故に遭ってしまうかも知れない」と思うと自分や家族、周りの人にも起こりうるのだと思いました。

もし、自分の家族や友人が事故に遭って死んでしまったら、私は前田さんのようにはなれないと思います。娘さんの無念をバネにどんな状況でも講話をしている前田さんが素直にすごいと思いました。私ならきっと出来ないです。

悲しむ人が増えないよう、当たり前のことがおろそかにならないために、自分も気を付けていきます。たとえキズ付けられてもキズ付ける人になりたくないと強く思いました。

(1年生)

私が一番思ったことは、この国の法律のことです。いろいろおかしいと思いました。なぜなら今の法律は、言い方はおかしいけれど「命よりお金が大事、心より大切」みたいな、「法律が人の命を甘く見ている」ような気がします。この世で命より大切なものは無いと私は思います。お金なんて、言っちゃえば何とかできる場合があります。しかし、命はそうはいきません。私は何のための、誰のための法律なのかよくわからなくなりました。クルマと通り魔殺人は、やる気があったかかなかったかだけの違いなのに、どうして差別のようなものが起きてしまうのでしょうか。命は平等であるはずなのに、どうしてなのか疑問です。

(2年生)

交通事故の重さがすごく伝わりました。自分は3年生なので、運転免許を取るのに気をつけながら運転しようと思いました。小さい子の命や小中高校生の命も簡単に奪ってしまう事故が多くてなくなる事がすぐ

く悲しいです。

もし、自分の家族や友人、身近な人が事故に遭ったらと考えたら怖い。交通事故はいつ起こるかわからないし、自分に起こるかもわからないので、自転車や歩くときでも信号をちゃんと見るなど自分が気をつけられる事などをまじめにやっています。

命をお金や運が悪かったなどで片付けてはいけない、という言葉が心に残りました。人をひいてあんなに軽い罪で済んでしまうことにびっくりしました。

遺された人の悲しみや苦しみがわかって聞いていた自分も悲しくなりました。今日の交通講話を聴けてよかったです。(3年生)

僕は出院後運送会社に入って運転を仕事にしていると思っています。その前に受講することができ、よかったと思いました。車を運転するということは、人の命に危険を与えているという自覚が今までの僕には足りませんでした。車の便利さだけに目がいて、その危険さに目を向けることができている人が社会には少なすぎると思います。車は買えば戻ってきますが、人の命は戻らないということも考えず、車優先の社会になっているのはおかしいと思いました。

僕の起こしてしまった事件にも被害者はいます。被害者の思いはきっと事件の前に戻して欲しいというのが一番大きいと思います。でも多くの場合はもう戻らないものが多いと気付きました。なので、僕も一生かけて反省し謝罪していかなくてはいけないと思いました。

事故も事件もゼロが「目標」の社会ではなく、当たり前の社会にしていなくてはならないと今日の講話を受けて思いました。

(2017年、道内の少年院にて「交通犯罪被害者から」と題して講話後の感想文より)

### 被害者理解講座を受講して

今日の講話を受講して一番感じたのは、自分の交通事故に対する認識の甘さや、間違った考え方をしていたことです。交通事故は殺人と何も変わらなくて、交通事故だからしょうがないという社会の考え方そのものが狂っているなど感じました。

### 記事紹介

北海道新聞  
2017年9月24日

## 輪禍ない社会願ひ 講演1000回

### 道内交通事故被害者の会

「娘のアルバムは今も開けない。娘を見たら悔しくてつらくなる」。札幌市立市北で今月15日、前田代表(68)＝同市西区＝は言葉を詰まらせながら生徒約280人にそう訴えた。講演を聴き終えた3年生の万谷天空さん(14)は「今日の話を忘れず、将来は安全運転したい」と話した。前田さんの長女は高校2年生だった95年、千歳市でワゴン車にはねられ亡くなった。前田さんは「娘の死を無駄にしたい」と、社会の教訓にしてほしいと、今まで会で最多の434回の講演を重ねてきた。

### 絶えぬ悪質運転 「語り続けなければ」



家族を奪う交通事故の悲惨さを訴える前田敬章さん(15日、札幌市北区)

しかし、福岡市で2006年に飲酒運転の車に追突され幼児3人が亡くなった事故をはじめ、悪質な事故が社会問題化したことで、講演での聴衆の反応も変わった。前田さんは「交通事故に対する道民の目が厳しくなっている。講演もその一助になれば」と語る。14年に小樽市で海水浴帰りの女性4人が死傷した飲酒ひき逃げ事件では、同会や遺族が厳罰を求め署名活動を展開。自動車運転処罰

交通事故で家族を亡くした遺族らでつくる「北海道交通事故被害者の会」(前田敬章代表)の講演活動が千回を超えた。1999年9月の発足以来、延べ約20万人に、家族を奪った事故による苦しみや交通安全への願ひを伝えてきた。一方、飲酒運転など悪質な事故は絶えず、同会メンバーは「語り続けなければ」と決意を新たにしている。

法の中で、過失致死傷罪から罰則のより重い危険運転致死傷罪に訴因変更された。飲酒ひき逃げで次男を亡くした会員の高石洋子さん(65)＝江別市＝は「悲惨な事故を起こしたらしっかりと処罰されないといけない。訴因変更はその思いが通じた」と振り返る。道警交通部幹部は「家族を失った事故を語るのにはつらいこと。千回を超えたことに敬意を表したい」。前田代表は「交通事故の悲しみは私たちがだけで十分。事故死ゼロを目指して活動を続けよう」と力を込める。

報告

# 高齢者を被害者にも加害者にもさせないために クルマ優先を改め、歩行者の安全を守り抜く社会を 「世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム2018」の報告

前田 敏章（北海道交通事故被害者の会 代表）

北海道交通事故被害者の会主催の標記フォーラムは、2018年11月17日、札幌市中央区の「かでる2・7」を会場に、市民ら60人の参加で行われました。



フォーラムの目的は歩行者保護の徹底

今回のフォーラムは、高齢化社会の進行でより顕在化した「(人命軽視の)クルマ優先社会」を改め、子どもや高齢者、歩行者、自転車の安全を守りきるための具体的施策、および、認知機能検査の導入という近年の貴重な施策展開の中で、高齢者を加害者にさせないための課題を検討しゼロへの抜本対策を官民一体となって推進することを目的としました。

特別講演には、北海道医師会の推薦を受けて認知症の専門医師である伊古田先生に依頼しましたが、本テーマで道と道警からの報告発言を頂いたことも大きな意義があったと考えています。

以下概要報告です。詳細については、北海道交通事故被害者の会の会報58号をご覧ください。(ネットで検索で閲覧可)

## 第1部：ゼロへの願い～被害ご遺族からの訴え～



最初に、被害者の会会員で札幌市に住む中田淳子さんが「夫は、青信号で横断中、信号無視の“殺人車”に命を奪われました」と題して訴えました。

ご主人の中田英治さん(当時65歳、元警察官)は、2016年11月、自宅から数分の道道交差点で、信号を見落としたタクシーに轢かれ、尊い命を奪われました。加害者への刑は、禁錮3年、執行猶予4年。中田さんはその無念の思いを次の言葉で結びました。「もちろん法律に則って裁かれたことは分かっています。しかし夫は殺され、加害者は法律に守られ、刑務所に入る事もなく、日常生活を平然と送っている事に、憤り

を隠せません。車は人が操作して初めて動くものです。これは明らかに、車という凶器を使った「殺人」だと思います。

夫の無念をどの様に晴らすのか、遺族の悔しさ空しさをどうしていったら良いのか、本当にわかりません。夫のような事故に対して、もっと刑罰を厳しくしなければ、私たちのような被害は決して減ることはないと思います。」

## 第2部：基調提言「高齢者を被害者にも加害者にもさせないために～クルマ優先を改め、歩行者・自転車の安全を守り抜く社会を」

前田 敏章

### ◆高齢者、歩行者、自転車の被害実態

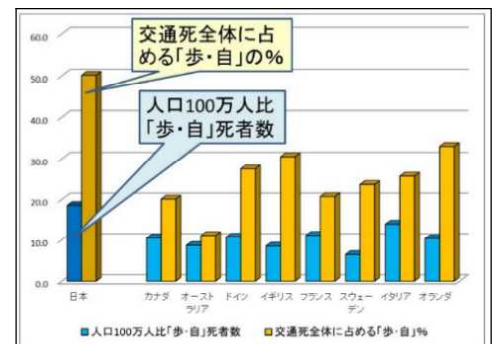
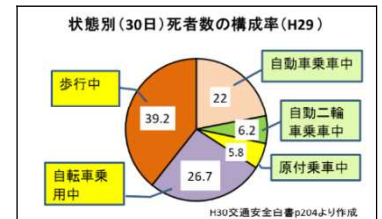
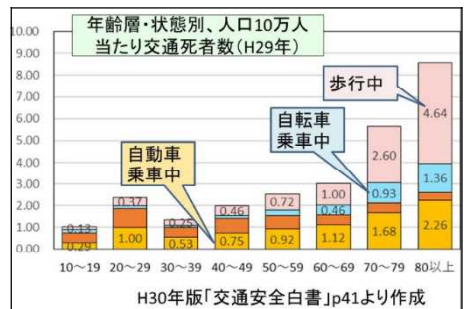
高齢化が進む日本ですが、高齢者の交通死者割合も、諸外国に比べ極めて高いのが現状です。

グラフのように高齢者の人口当り交通死者数は、70歳以上で急増しますが、状態別では歩行・自転車乗車中が圧倒的に多く、全年齢でも歩行(39.2%)と自転車乗車中(26.7%)の被害が65.9%にも及びます。

(右図)

結論として、右の国際比較(H30年版「交通安全白書」より前田作成。各国データは2016年のもの)

に見るように、わが国では、本来社会が守るべき高齢



者、歩行者、自転車の安全が、クルマの危険な使われ方によって大きく損なわれていると言わざるを得ません。こうした現状の中、歩行者保護が徹底されていない課題例をあげます。

◆課題例 1：横断歩行者妨害違反の横行

「信号機のない横断歩道でクルマは依然として止まらない。一時停止率は 8.5%」

これは、JAF（日本自動車連盟）が、歩行者優先が守られていない危険な実態を調査し注意喚起を促した広報誌（2017/10/24）の見出しです。

道交法38条（下記）には、信号のない横断歩道で、横断しようとしている人がいる場合、車両は一時停止しなければならないことを明記しているにもかかわらず、これが守られず、前項で述べた被害実態の主要因となっているのです。

■道交法第38条（横断歩道等における歩行者等の優先）  
 「車両等は、横断歩道又は自転車横断帯に接近する場合には、（中略）その進路の前方を横断しようとする歩行者又は自転車がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道等の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前）で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、その進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。」  
 ※この規定違反を「横断歩行者妨害違反」と呼び、罰則は3月以下の懲役または5万円以下の罰金（119条）

◆課題例 2：ハイビームとロービーム問題

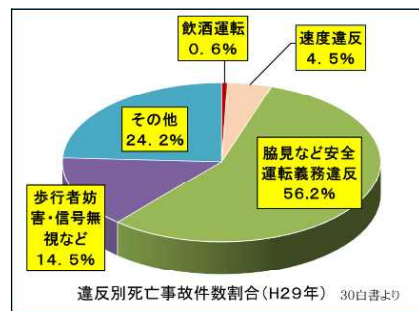
夜間運転時の前照灯の使用は、次のABのどちらが正しいと思いますか。

A：基本はロービーム。街灯が暗く見通しの悪い道で周囲に車もない場合のみハイビームを使用  
 B：走行用前照灯（ハイビーム）が基本。対向車のある場合と前車がある場合のみ「すれ違い用前照灯」（ロービーム）に切り替える。

正しくは道交法52条と関連法規から明らかなように「B」です。しかし、実態は「A」の使い方が一般的で、近年は警察庁なども実態を調査し、指導を強めています。

- ・夜間の横断歩行者死亡事故の96%がロービーム使用（平成28年、警察庁調査）
- ・走行用前照灯を使用していれば衝突回避できた（対歩行者の）死亡事故例は56%（平成29年、警察庁資料）

二つの課題例を示しましたが、この結果、死亡事故のおよそ7割が、歩行者妨害や脇見・安全運転義務違反という極めて憂慮すべき事態が現出しています。（グラフ参照）



なお、前照灯に関連しては、指導徹底の他に以下の対策が肝要と考えます。

- ① 夜間の速度規制の見直し：すれ違い用前照灯の照射距離40mにみあう安全な速度（40キロ以下）で走行すべきであり、昼夜別速度規制も必要。
- ② 自動ハイビーム（自動切替装置）の義務化：  
 国交省が交通政策審議会の中で「義務化の可能性も視野に検討すべき」（平成28年6月）との議論をしていることは貴重です。

◆課題例 3：認知機能検査など免許管理強化

- 1) 高齢による諸能力の低下を運転者個人と免許管理機関の共通認識とすること。
- 2) 運転免許は命を預かる資格であるので、規制や管理は全年齢運転者を対象にさらに厳格に行い、結果としての「自主返納」へ。
- 3) 認知機能検査だけでなく、運転に関わる健康状態（血液循環系、睡眠時無呼吸症候群、アルコール症）の検査も重視し、健康起因事故を根絶すること。
- 4) 命の尊厳から「高齢者を加害者にしない」を「生活の為に運転が必要」に優先させること。
- 5) 買い物や通院など「生活交通確保」の公共交通機関の整備と行政の支援を進めること。

◆まとめ ～交通死傷被害ゼロへの施策課題例～

人	法の整備 取締り 教育 啓発	・過失運転罪の重罰化など刑法の見直し ・免許制度の見直しなど ・取締りの徹底、交差点カメラ設置など ・交差点での「2段階停止」の徹底など
車	安全車両	・「安全運転支援車」の標準装備化など
道路	交通環境 施設	・「ゾーン30」「歩車分離信号」など 「歩車共存」の道づくり・公共交通整備

注：「安全車両」については、極めて問題の多い「自動運転車」に幻想を与えて急務の安全運転支援車を先送りさせることのないよう特に注意が必要です。

第2部:特別講演「高齢者を加害者にしないために  
～認知症の初期症状を知り、運転を早めに辞めよう」  
勤医協中央病院名誉院長 伊古田 俊夫氏

【講演概要抜粋】

○人の諸機能は加齢とともに（生理的に）低下する～咄嗟の時に正しい判断が出来なくなる



○「病的な衰え」の核心は「自分を知る力」の衰え～周りの心配に「俺は運転うまい」と豪語する。これが恐ろしい事故につながる。

○「社会的認知の障害」とその悲劇～自分の置かれた状況やその変化を認識する能力が低下し、欲求を抑えたり、社会のルールを理解した行動が取れなくなったりする。

○「社会的認知の障害」の症状から当事者や社会を守るには、特別な社会制度も必要となる。

○認知症は早期発見しよう。「社会的認知の障害」が出る前に診断を受けよう。

○車社会から歩く社会へ～認知症になったから車を辞めようではなく、60代後半になったら、次の人生のために、歩くことと公共交通と自転車の生活に移行していくことが大切。認知症の予防に有効なのは適度な運動。

■ 車社会から歩く社会へ

高齢化社会の中で、車社会から歩く社会に移行させなくてはならない時代になってきていると考える。

およそ70歳くらいを目途に、脳の病気や認知症があらうとなかろうと、自家用車に頼った生活を改めて、自家用車に頼らない、つまり歩くということと公共交通と自転車の生活に生活設計をして、そちらに移行していくことが大切。

認知症になったら車を辞めようではなく、60代後半になったら、次の人生のために、車を辞めて、歩いて、足腰を鍛える生活形態に変えていくことが、社会的な運動として進むことを望んでいる。

自動車会社の人がいたら怒るかも知れないが、医師の中にこういう考えが非常に今大きくなってきている。

○運転辞退を拒否する高齢者への対応

○車の運転辞退をめぐる相談機関の必要性

○結語

- 1 人間の長寿化、高齢化が進んでいる。運転する高齢者も増加している。
- 2 認知症の方が運転する確率も高まり、現在でも多くの認知症の人・認知症予備軍の人が運転していると推測されている。
- 3 事故を防ぐために認知症の人の運転を早期に辞めて

いただける社会になりましょう。

当面70歳を過ぎたら、辞めることを考えましょう。運転しなくても生活可能な社会を作りましょう。

4 ご家族が心配したら、ただちに辞めるよう話し合いを始めましょう

5 周囲の協力者に相談し、社会から孤立せず、医療機関や地域包括支援センター、行政保健師への認知症相談、警察の適正運転相談に相談し、検討を進めましょう。

6 免許返納後にはキー、車の処分をしっかりしよう。



第2部:報告「地域の暮らしを守る交通安全～マイカーに頼らない移動手段の確保など、地域の暮らしを守るために必要な交通対策や自治体の取組について～」

北海道環境生活部 暮らし安全局  
道民生活課 屋代 芳彦氏



高齢運転者の方が増加している中で、免許の自主返納も増えてきていますが、「返納してしまうと買い物や病院に行くのが不便になる」といったような不安の声に応える必要もありますので、マイカーがなくても普通に生活していける社会、まちづくりを進めていかなければなりません。

■ 国の方針

国では、高齢運転者による交通死亡事故増を踏まえ、関係省庁による「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」が設置され、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備が掲げられています。

- ・ 公共交通機関の割引や助成などの実施促進
- ・ 乗合タクシーなど、高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた支援
- ・ 過疎地域におけるタクシーの営業所当たりの最低車両数の要件緩和
- ・ 旅客運送と貨物運送との「かけもち」を可能とする制度構築
- ・ 各種バスの統合や、混合乗車を目的とした自家用有償運送への転換などの推進
- ・ 介護サービスと輸送サービスの連携強化

などですが、経産省では、乗客と貨物を一緒に運ぶ貨客混載や、需要に応じてバスルートを変更するデマンド交通の支援を検討しているほか、国交省では、特定地点間において1回当たりの料金を割安にするタクシー回数券の検討などをしております。

## ■ まちづくり

誰もが住み慣れた地域で、安心して暮らしていける地域社会を作っていくためには、通勤・通学・買い物・福祉・医療など、日常生活に必要な交通手段の維持・確保が必要であることから、道としても、利用者のニーズや将来のまちづくりを見据えた最適な交通体系の構築に向けて、市町村と連携した取組を進める必要があると考えております。

このため、行政機関、交通事業者、利用者である道民など、あらゆる関係者が協働して、交通に関する施策を一体となって推進し、道の更なる発展を支える交通ネットワークを実現するため、「北海道交通政策総合指針」を策定し、さまざまな施策を推進していくこととしております。

## ■ 移動手段の確保・整備～伊達市と当別町の例

道内の各市町村においても、生活を支える交通手段の確保に取り組んでおりますが、伊達市では、「地域公共交通総合連携計画」に基づいて、二つの柱で取り組みが進められています。

一つは、都市機能の集積密度を高め、コンパクトなまちづくりをすすめることです。大型商業施設や病院などが広い敷地や駐車場を求めて郊外部へ移転し、中心部が空洞化して、用件を済ませるためにはかなりの距離を移動しなければならないというケースがありますが、伊達市では早くから見直しを始め、中心市街地に行けば、全ての用件が済ませることができるよう、バリアフリー化も含めたまちづくりを進めております。

二つ目の柱は、利便性の高い移動手段の整備です。高齢者の利用を見据えて、バスの運行路線や停留所の位置などを、利用しやすく再編したほか、デマンド交通システムの一つである会員・乗合制のタクシー運行で利便性の確保を図っております。また、電動スクーターの貸し出しに向けた取り組みなど「タウンモビリティ構想」により、更に利便性を高めようというものです。

移動手段の確保という問題に対して、まちづくりも含めた大きな視点で考えることが重要であることを示唆している事例ではないかと思えます。

また、当別町では、複数のバスを一元化したコミュニティバスが、実証実験を経て平成23年から運行されています。特徴としては、通常の路線に加え、市街地予約型線という「利用者が必要なときに行きたい場所付近に行くことができる予約型」のバスということです。

このバスが運行する前は、路線バスのほか、町の福祉バス、大学のバス、病院のバス、地域限定住民バスなどが別々の目的で町内を走っていたそうですが、

これらの関係者が話し合いを重ね、バスの運行を一つにまとめ、誰でも利用しやすい「当別ふれあいバス」ができたとのことです。

そのほかにも、高齢者の移動支援施策、運転免許の自主返納者に対する支援策などについて、道内の各市町村で、様々な取組が行われておりますので、道のホームページ（「高齢者の交通事故防止」「市町村別移動支援施策」）でもご確認いただければと思います。

## ■ 総括

人口減少・高齢化が進行する中、地域コミュニティの維持のためには、コミュニティバスや乗合タクシー、自家有償運送、デマンド交通など、地域の実情に応じた取組みが重要となります。

また、生活道路においては、安全で快適な歩行者・自転車空間の確保が必要であり、住宅地などにおける車両速度の低減化のほか、自転車走行環境の整備など、歩行者の安全を図る取組を進めていくことが「指針」に盛り込まれております。

道と致しましては、今後も皆さまや道警察、関係機関・団体の方々と緊密に連携を図りながら、交通事故に遭われ、尊い命を奪われた方、今も後遺症で苦しんでおられる方、そのご家族の方々に思いを寄せて、「車優先」の社会ではなく、「人」に優しい社会を実現するため、交通安全対策に取り組んでいきたいと考えておりますので、ご協力を賜りますようよろしくお願いいたします。



・・・フォーラムの報告は以上です・・・

## 編集後記

◆先ずは会の責任者として本会報が2016年3月の19号以来途絶え、3年振りの発行という事態になってしまったことを深くお詫び致します。会員の高齢化（定年退職）などもあり実践の場が少なくなったことや、発足以来続けてきたシンポ等の開催が難しくなったことが主因ですが、今後も、出来得ることを地道に続けようと、事務局会議で話し合っています。

◆なお、本号で私の所属する北海道交通事故被害者の会主催のフォーラム内容を紹介させて頂きましたが、行政（道と道警）からの報告は大変貴重であったと改めて感じています。また、このフォーラムを企画するに当たっては、2018年2月に出版された「高齢ドライバー」（文春新書）の内容が勇気を与えてくれました。特に、主著者である所正文氏が「今後への提言」（p113～114）として記している次の言葉は重要です。「第一は、わが国に根強くはびこる自動車優先主義を改めることである」「走る凶器にもなる自動車を運転するドライバーに対して、一律に厳しい条件を課すことが重要になる。決して一定年齢以上高齢者だけをターゲットにしてはならない。そうした政策の積み重ねが、高齢ドライバーの免許自主返納へとつながる。」（前）