

提言

今こそ「ゾーン30」と「歩車分離
信号」の本格実施を

前田 敏章

ゼロへの提言

今こそ「ゾーン30」と「歩車分離信号」 の本格実施を



速度ダウン 安全タウン

【深川】市内納内町の住宅街グリーンタウンが、車の最高速度を時速30kmに制限する「ゾーン30」区域に市内で初めて指定された。高齢者子どもたちが安心して暮らせるように、グリーンタウン町内会が9年前から要望していた速度規制が実現した。徳田幸助町内会長は「特にお年寄りはホッとしており、喜んでいきます」と笑顔だ。

（喜代高健介）

深川の住宅街 最高30kmに車規制

「ゾーン30」は、歩行者の安全を守るため、警察庁が2011年から全国で導入を始め、道内でも札幌や旭川などで整備が進む。空知管内では深川が初めてで、人口2万人規模の市でもほかに例がない。

市内多摩志方面から旭川方面に向かう車が、道道に抜けるためにグリーンタウンを通過するケースがある。

空知管内初
9年越しの要望実現

これまで速度制限がなく、速いスピードで走る車もあり、特に子供や高齢者がいる世帯は不安を感じていたという。そのため、2005年からグリーンタウン町内会が市に速度規制を要望していた。

指定されたのは住宅街全域の約4分の1の範囲。深川市が「ゾーン30」と書かれた路面表示3カ所、標識を6カ所に設置し、6日からは規制を始めた。同書の伊藤雅彦交通課長は「お年寄りが減る中、ゾーン30は事故減少につながる。要望があれば他の地域にも広げていきたい」と話している。

車の最高速度を時速30kmに制限する「ゾーン30」が導入された納内町の住宅街グリーンタウン

交通安全基本計画に初めて「ゾーン30」

「生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施する」

(平成28年3月 第10次交通安全基本計画)



札幌市豊平区



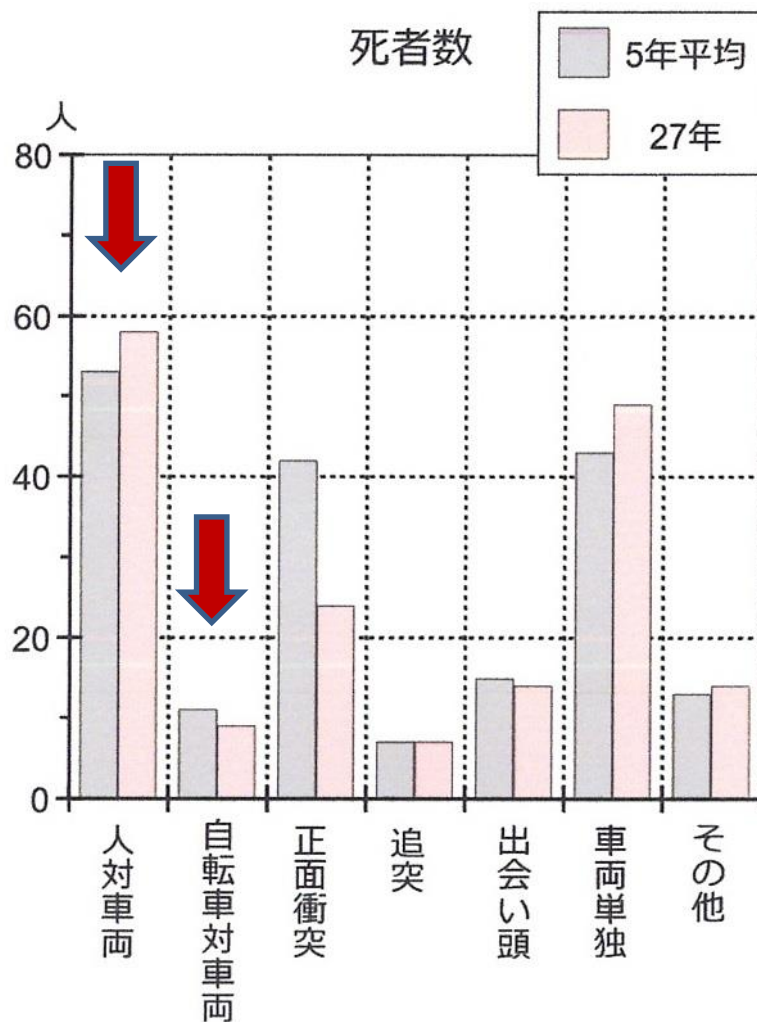
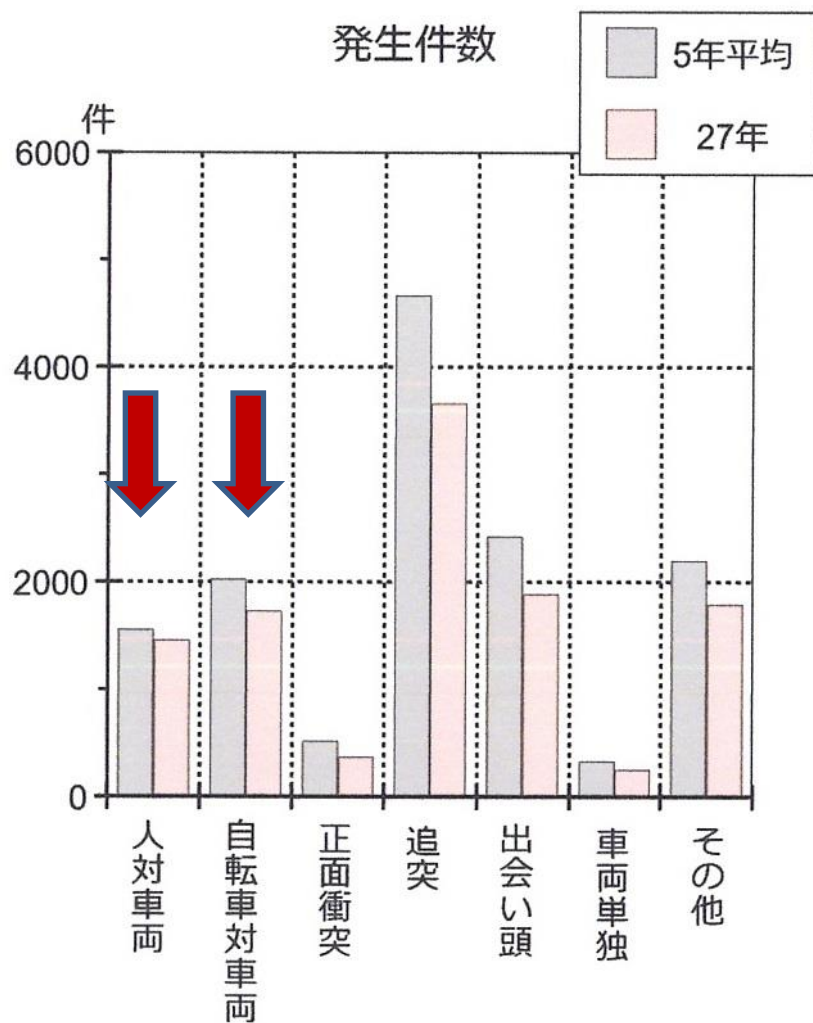
埼玉県戸田市

今こそ「ゾーン30」と「歩車分離信号」 の本格実施を

1 続発する被害と 私たちの願い

類型別北海道内の交通死傷

(3) 事故類型別



社会が担うべき、最大の犯罪被害者対策
(被害者支援)は何だと思いますか？

被害の未然防止＝交通死傷ゼロの社会
痛切な叫び・・・「こんな悲しみ、苦しみは
私たちが終わりにして欲しい」

日本の年間の「**身体犯**被害者数」のうち、
交通死傷被害は何%くらいとおもいますか？

96%

交通死傷総数＝715,487人(死者:5,717、負傷:709,770)
殺人・傷害等＝31,979人(死者:841人 負傷:31,138人)

H27年版「犯罪白書」より作成

私たちの一生（例えば、80年）の間に、交通死
傷被害に遭う人は、日本の人口（1億2700万人）
のおよそ何分の1に当たるとおもいますか？

約2分の1

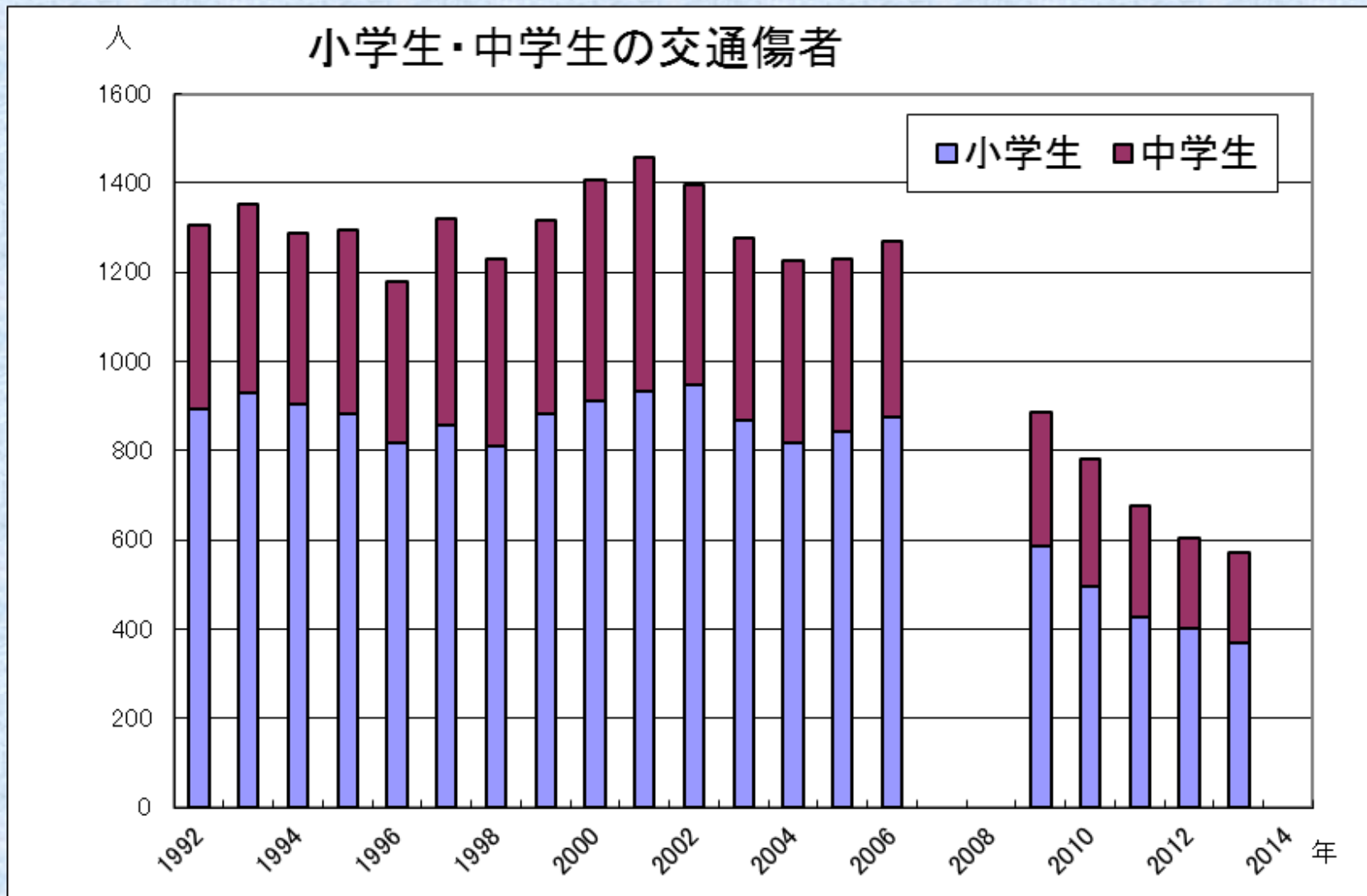
$(80万人 \times 80年 = 6千400万人)$

北海道の小中生徒が在籍9年間に被る交通死傷は
、およそ生徒の何人に1人とおもいますか？

約70人に1人

$(44万人 \div 700人 \times 9年 = 70人/小中生)$

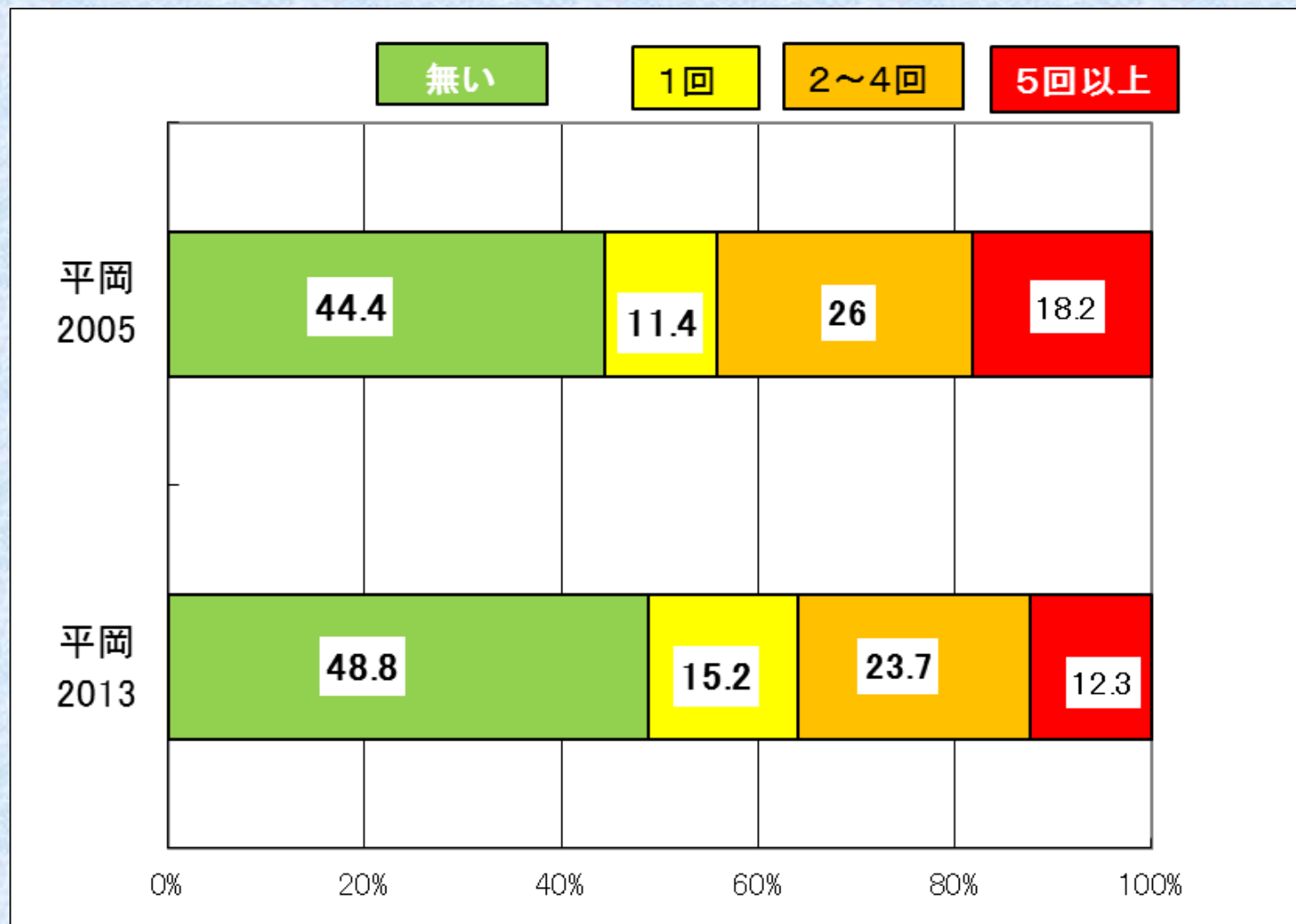
道内小学生・中学生の交通傷者



小～中学の9年間で、約70人に1人が死傷被害に！
(44万人÷700人×9年=70人/年)

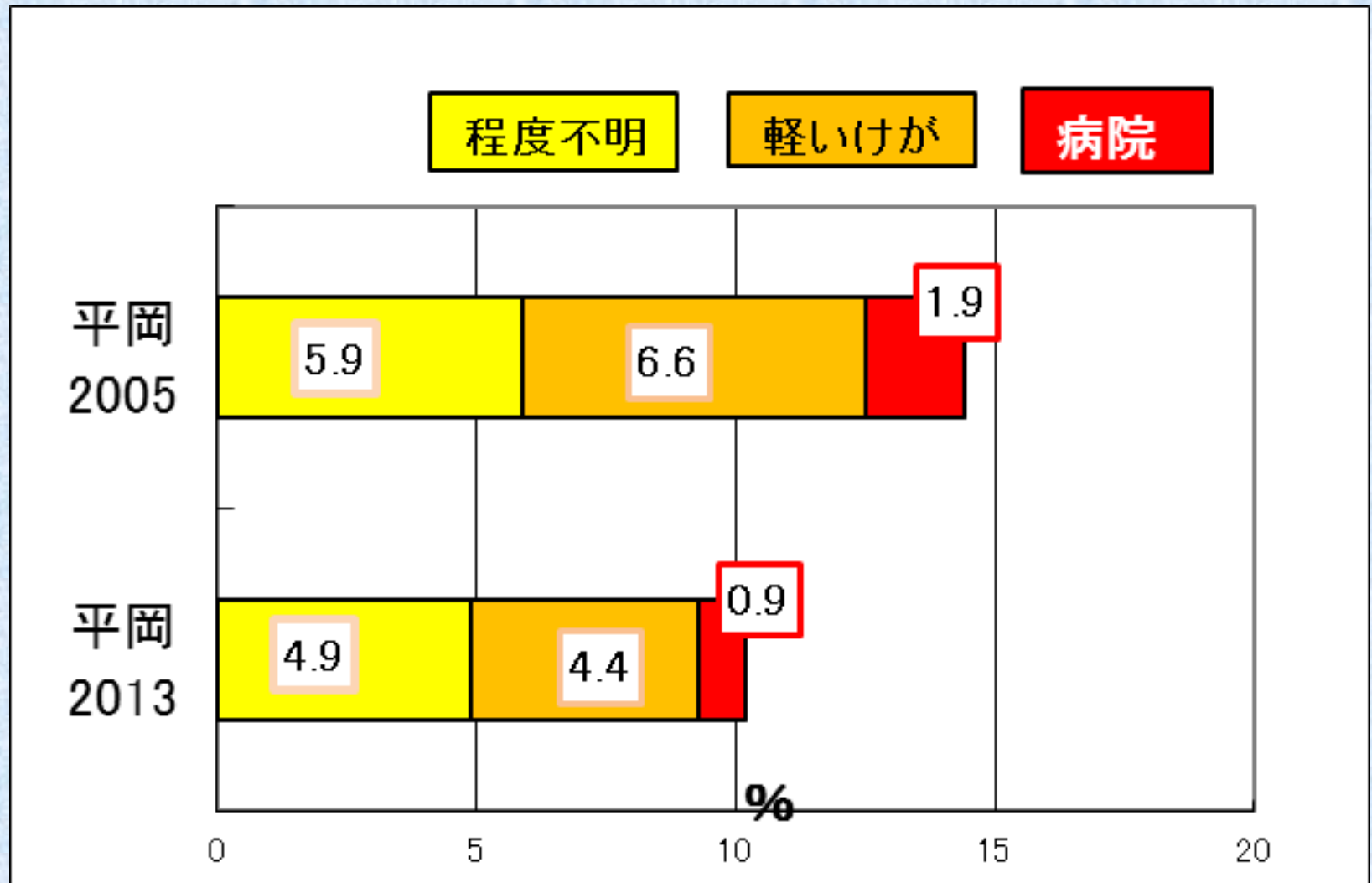
歩行・自転車通行中、クルマにより身の危険を感じたことは？

平岡高校1・3年



高校生の危険な状況

被害に遭った割合と被害の程度

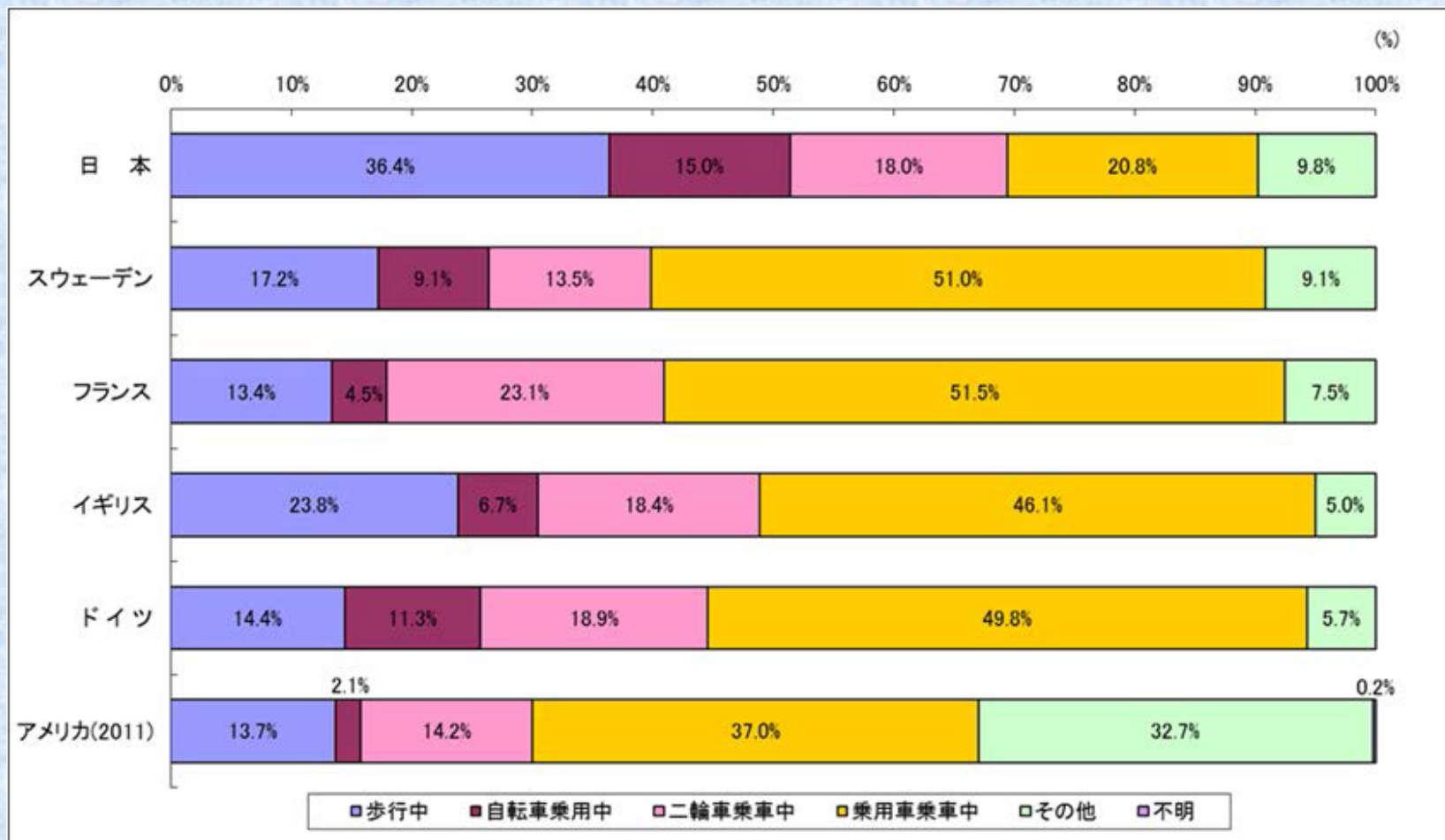


高校生（歩行者・自転車利用者）の 危険な実態（札幌平岡高校の調査から）

高校3年までに

- およそ5割の生徒（3年289人中139人、48.1%）が危険な場面に遭遇し、
- 1割以上の生徒（同289人中38人、13.1%）が実際に事故に遭い、
- 70人に1人（289人中4人）が入院または通院の被害を受けている

日本は、歩行者・自転車の安全が護られていない 状態別交通事故死者数の構成率 2012 年 ITARDA



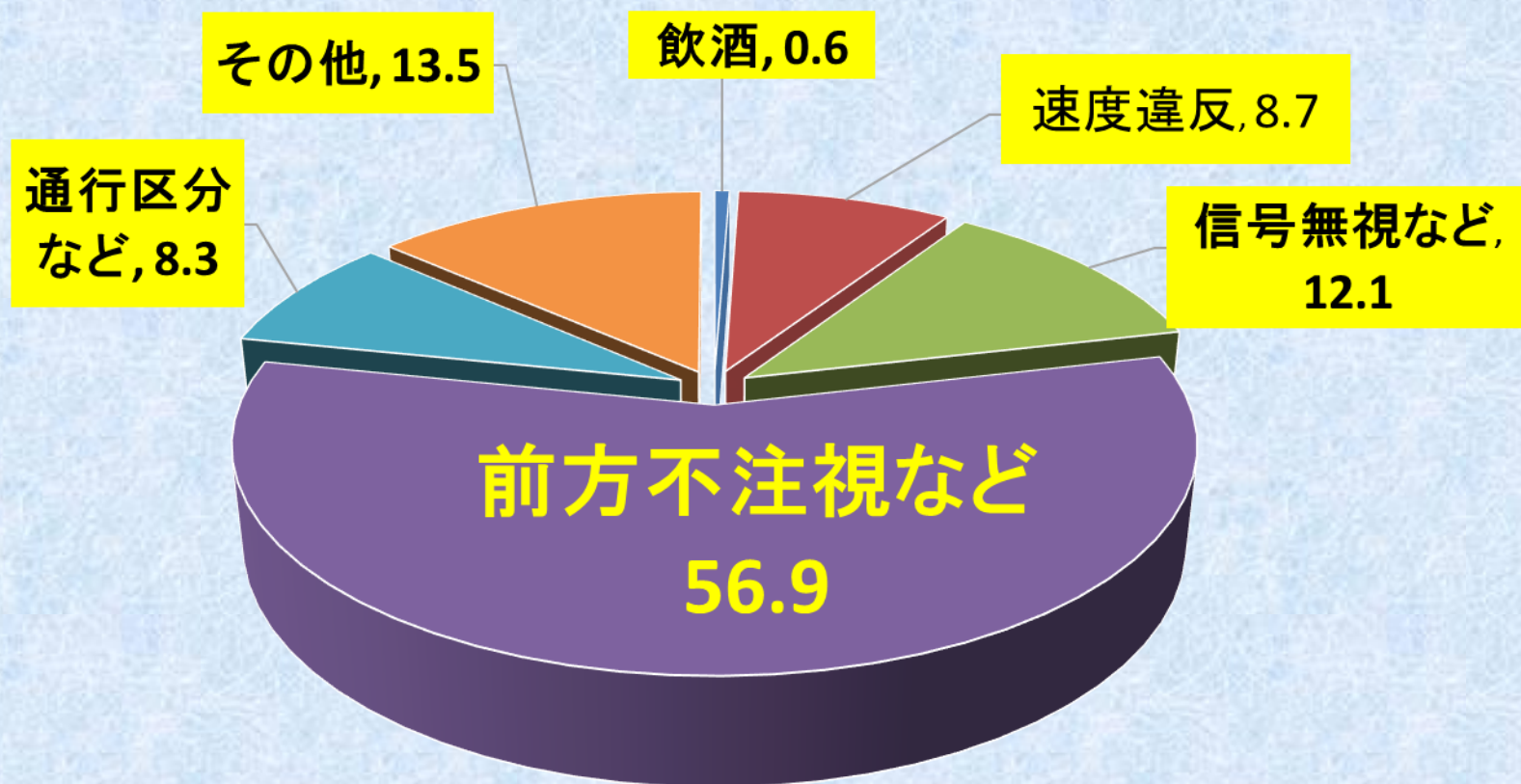
歩行者

自転車

二輪車

乗用車

違反別 死亡事故件数(H25年)



今こそ「ゾーン30」と「歩車分離信号」 の本格実施を

2 フォーラムでの討議と 「交通死傷ゼロへの提言」

2001年～「フォーラム・交通事故」～
2009年～「ワールドディ・北海道フォーラム」
(テーマ:「交通死傷ゼロへの提言」)

「まちと生命を守る『脱・スピード社会』を」小栗幸夫(2009・13)
「クルマ社会と子どもたち」今井博之(2010)
「車道至上主義から道路交通文化の時代へ」津田美智子(2011)
「交通死傷被害ゼロ のための刑罰見直しを」(2012)
「ゼロへの課題と被害者の人権」島田尚武(2014)
「飲酒運転根絶と交通死傷ゼロへの課題」小佐井良太(2015)

2015年
11月15日



問)ヨーロッパの住宅地に共通に見られる右の標識の意味は？



住民用街路

- ◆クルマも通れるが、住民の「遊び場」。
子どもが遊んだり、住民が語り合うのを禁止しない。
- ◆クルマは、20キロ以下の低速で運転し、
歩行者を危険にさらしてはならない。
- ◆道路の優先権はクルマにはない。

車道至上主義から道路交通文化へ

歩道：自転車道：車道＝1：1：1

コペンハーゲン（デンマーク）の標準市街地



加害者を生まない社会を創る

Schrittfahren Verkehrsberuhigt 歩く速さで 交通静穏 (ベルリン)



加害者を生まない社会を創る

パラダイム(社会の価値観、考え方)転換を！ 「交通安全基本計画」の公聴会で要望

1) 目標ゼロを「究極」ではなく中期目標として

「第10次交通安全基本計画」の目標の3000人/年では、
 $3000 \times 5 \text{年} = 15000 \text{人} + \alpha$ の犠牲は「仕方ない」ことに
生命尊重を第一義に、中期目標を「ゼロ」に

2) 速度の抜本的抑制と規制

3) 子ども、高齢者、歩行者、自転車の安全を守り
きる道路へ。生活道路の歩行者優先と静穏化

道路 ✕ 車道「ゾーン30」、「歩車分離信号」

今こそ「ゾーン30」と「歩車分離信号」 の本格実施を

3 「歩車分離信号」を

スタンダード信号とするために

2001年5月12日 講演会

「分離信号の 必要性」

講師：長谷智喜氏

2001年8月10日

北海道交通事故被害者の会

第6号(1)

交通事故被害者の会

第6号

2001年8月10日 (年3回発行)

新アドレス E-mail hk-higaisha@nifty.com ホームページ <http://homepage2.nifty.com/hk-higaisha/>

被害者の会は、被害者どうしの支援と事故をなくすための取り組みを目的とした、交通事故被害者や遺族でつくる会です。入会希望の方は上記事務局に電話をください。会費はありません。年3回の会報が送られ、毎月10日(土、日、祝日のときは次の日)10時からの例会に参加できます。例会時に電話相談も受け付けています。

発行 北海道交通事故被害者の会

代表 前田 敏章

編集人 前田 敏章 内藤 功

水野 美代子 富岡 裕子

事務局 〒060-0001 札幌市中央区北1

西9 ノースキャピタルビル8階

TEL・FAX 011-233-5130

被害者の会主催講演会

被害者の視点から考える交通安全

2001年5月12日 札幌後楽園ホテル

分離信号の必要性

講師 長谷 智喜氏



●講師のプロフィール

昭和28年生まれ。東京八王子市在住。1992年、青信号の横断歩道上で左折ダンブによって最愛の息子さん(元喜さん、当時11歳)を奪われる。以来、くり返し発生する青信号右左折事故を「行政が容認する構造死」と厳しく批判。「事故はお互いの注意」「運転マナーとスローガン」のみに終始する行政の事故防止策に疑問をもち交差点を研究し、分離信号を提唱する。2000年12月、警察庁が「歩歩分離式」信号機を大幅に増やす方針を出すなど運動が実りつつある。

著書に「子どもの命を守る分離信号—信号はなぜあるの?」(生活思想社)がある。「全国交通事故遺族の会」会員、「クルマ社会を問い直す会」会員、「歩行者事故防止研究会」主宰

■ 事故死ではない

本日は、交差点での右左折事故から歩行者の命を守るお話をさせて頂きたいと思います。

(お位牌を胸から出して)今日私は、子どもと一緒にここに來たのです。妻と子どもと10年前に來たのですが、北海道が好きでして…。もう二度と來られないのではないかと感じていたのですが、皆様のおかげでまた來ることができました。

この子どもは「交通事故で亡くなった」。みんなそう言います。でもこの子どもの遺体、これと同じような事故に遭われた方の遺体を積み上げてみます。そうすると、それはもう事故の死ではないのです。車優先の中から出てくる「虐殺」だと思います。そういったことが、私たちだけでなく行政も感じるようになってきたら分離信号の普及は急速に進むのではないかと思います。

■ 青信号でなぜ

交通事故の被害者というのは、ややもすると「死人にくちなし」で処理される事故後の世界、加害者の言い分どおりに作成される調書、加えてあまりにも軽い加害者への刑罰に驚愕し、泣きながら理不尽な社会を体験させられた当事者です。私たち被害者の中には、最愛の家族を死に追いやった事故の真相を知りたいという思いから事故後、何度も何度も現場を訪れ、数少ない事故の痕跡の中から加害者の言い分を覆す証拠を見つけたし、亡くなったご家族の

汚名をはらされた方も多くあります。そういった方々は、ある意味で、事故を見つめるエキスパートともいえます。身をきられるつらい体験から、正しくあるべき社会を見つめる目、真の事故原因を見つめる目を身につけられた方もいるのです。

私の場合は、左折ダンブに息子の命を奪われました。この会の会員さんにも、同じようにして肉親を奪われた方がいらっしゃると思います。「青信号の子どもがなぜ、殺されなければならないのか」と言う怒りは、加害者への憎しみを飛び越え、子どもたちが無造作に命を奪われる現在の交差点システムそのものの疑問に変わりました。

■ 「信号はなぜあるの?」

私の住んでいるところは、東京、八王子市の郊外です。付近は住宅も少なく山々に囲まれた緑豊かな地域です。そんな自然環境の中で、平成4年11月1日、午前8時、長男元喜は通学路の交差点で青信号の歩道を横断中、左折してきたダンブにひかれ亡くなりました。遺品として戻ってきたランドセルの中からは、前の晩に作っていたなぜなぜカードができました。「信号はなぜあるの、信号がないと交通事故にあうから」、そのカードを見た私達夫婦の悲しみはとても言葉につくせるものではありませんでした。息子は青信号に裏切られるようにして死亡させられたのでした。

2001年 長谷智喜氏講演

2002年当初の要望事項

「生活道路でのクルマ通行の規制による歩行者優先を徹底し、歩行者や自転車利用者の被害をゼロにすること。交差点での歩行者、自転車事故を防ぐために、歩車分離信号とすること」

同年 警察庁通達

2003年:北海道で歩車分離信号導入

現在 道内177箇所(13,058箇所中)

1. 36%

札幌131 旭川6 小樽・釧路5、北見4、
江別・千歳3、...

全国では 2003年:1. 2%

2015年:4. 2%

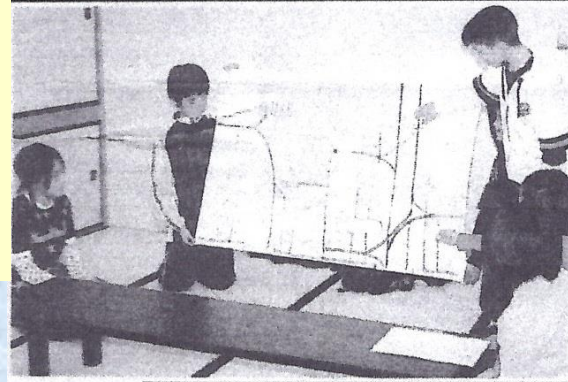
「構造死」を防ぎ、 子ども・高齢者を守るため 全ての信号機を歩車分離に

友達の交通死もういや

分離信号設けて

児童小
西署に望

【西区】クラスメート 行者と車両を分けて通行が今年七月、通学路の交差点では分離信号機を設置する。自分たちで考えた陳述書を警察官に手渡し



事故でなくなったのは真下(まっか)綾香さん。当時(こ)は七月十九日の夕方、青信号で自転車の乗って横断歩道を渡る途中、右折してきたトラックにはねられた。信号を守っていたら事故に遭うことはないと思っていた児童たちは、真下さんの事故を厳しく受け止めた。総合学習の時間に「事故を防ぐためにはどうしたらよいか」を話し合い、勉強を続けた。そして、歩行者と車両が全く別々に通行する分離信号機が役立つと考えた。

「時差式完全分離信号お願い書」

発寒小学校6年 近田 恵莉

私は、発寒 11 条 4 丁目の国道交差点を、時差式完全分離信号に変える事を要求します。同交差点で、還らぬ人となった友人、真下綾香が危険な事を知らせてくれたのです。

私は人の命がかかっている時に、渋滞も何も無いと思います。何より分離信号は、車にとっても安全です。信号を変えれば、人も車も安全だという事です。

もう二度と事故が起こってほしくない。一つしかない命を守りたい。人々の安全のためなら、信号を変える事くらい出来ると思います。車側の人も、車をおりて、交差点を歩いてみたら、わかると思います。今からだったら、間にあいます。お願いします。

(2002 年 10 月 29 日 札幌西警察署提出の文章抜粋)



今こそ「ゾーン30」と「歩車分離信号」 の本格実施を

4 「ゾーン30」の本格実施を 進めるために



埼玉園児死傷

叫び声、動かぬ子 秋晴れの散歩暗転

泣き止む園児たち。頭の日課のお散歩が暗転し、近所のと、園児たちは二人ずつ張つて呼び掛けても、た。二十五日、埼玉真川人たちは言葉を失った。つ手をつなぎ、近所の公園で保育園の列に車犬の散歩をしていた専園に向かっていた。その晴れの下、楽しい保育園が突っ込んだ事故。悲惨、門学校生の女性（心）に、列に、後ろからライトパ

ンが突っ込んだ。ドーンという大きな音と、保育士の悲鳴が響く。数分も飛ばされて倒れ、全く動かない子も。子供たちは「うわー」と泣いたり、友達の名前を呼んだ。車は電柱に衝突した。ようて前の部分がひっくり返り、事故の衝撃を物語っていた。すぐそばに住む主婦（七）は家で「あー」という子供の叫び声を聞き、外に出た。女の子がうつぶせに倒れていた。近所の人と「頭張りがさ」といって何度も声掛けが、女の子は目をつむったまま

保育園の列にライトバン（手前右）が突っ込んだ事故現場。中央上はガイトを調べる捜査員。25日午前11時24分、埼玉県川口市戸塚東で共同通信社へりから

2006年9月25日、埼玉県川口市で園児ら38人の列に車が突っ込み、4人死亡、16人重軽傷

2009年：「9次計画」への意見聴取会にて「生活道路の時速30km以下を」強調

2011年「第9次計画」の記述「生活道路における歩行者・自転車利用者の安全確保のため、最高速度を原則30キロとする・・・」

2006年9月25日
北海道新聞

2011年：警察庁：「生活道路におけるゾーン対策推進
調査研究報告書」
警察庁 「ゾーン30」推進通達

2013年 札幌市福住、旭川など、道内10カ所で初整備

2015年 道内計71箇所を整備指定

2016年 第10次「計画」に「ゾーン30」整備が明記

「生活道路におけるゾーン対策推進調査研究報告書」の内容と意義

- 1 意義と目的の明確化
- 2 ヨーロッパの先進例に学ぶ
- 3 これまでの対策を踏まえ、より柔軟な指定に
- 4 市民合意の重要性を示す

欧州各国と日本の法改正年報



「ゾーン対策報告書」p14

状態別交通死者数の推移

0% 20% 40% 60% 80% 100%

歩行者

自転車

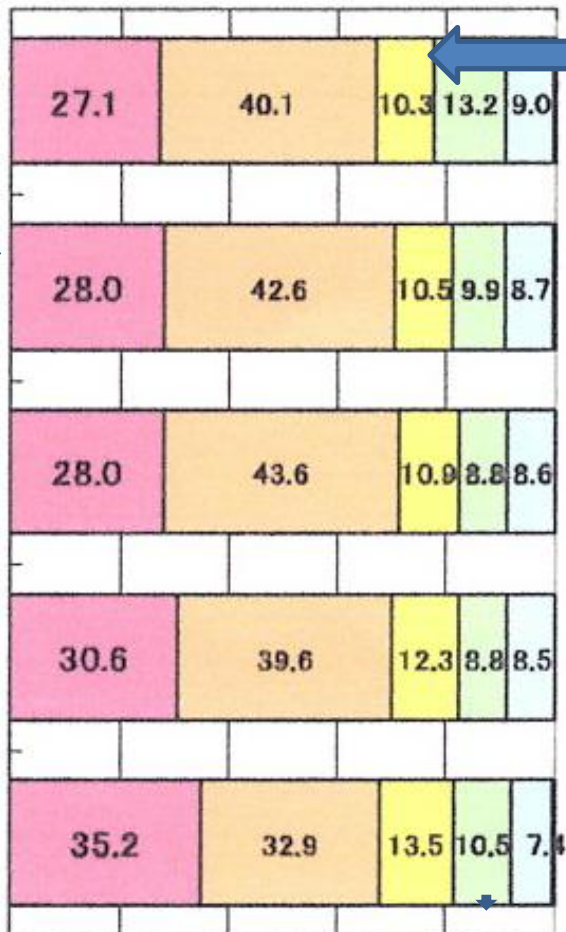
平成2年
(11,227人)

7年
(10,679人)

12年
(9,066人)

17年
(6,871人)

22年
(4,853人)



「ゾーン対策報告書」p3

状態別交通事故
死者数の推移

人口10万人当たり状態別死者数の推移

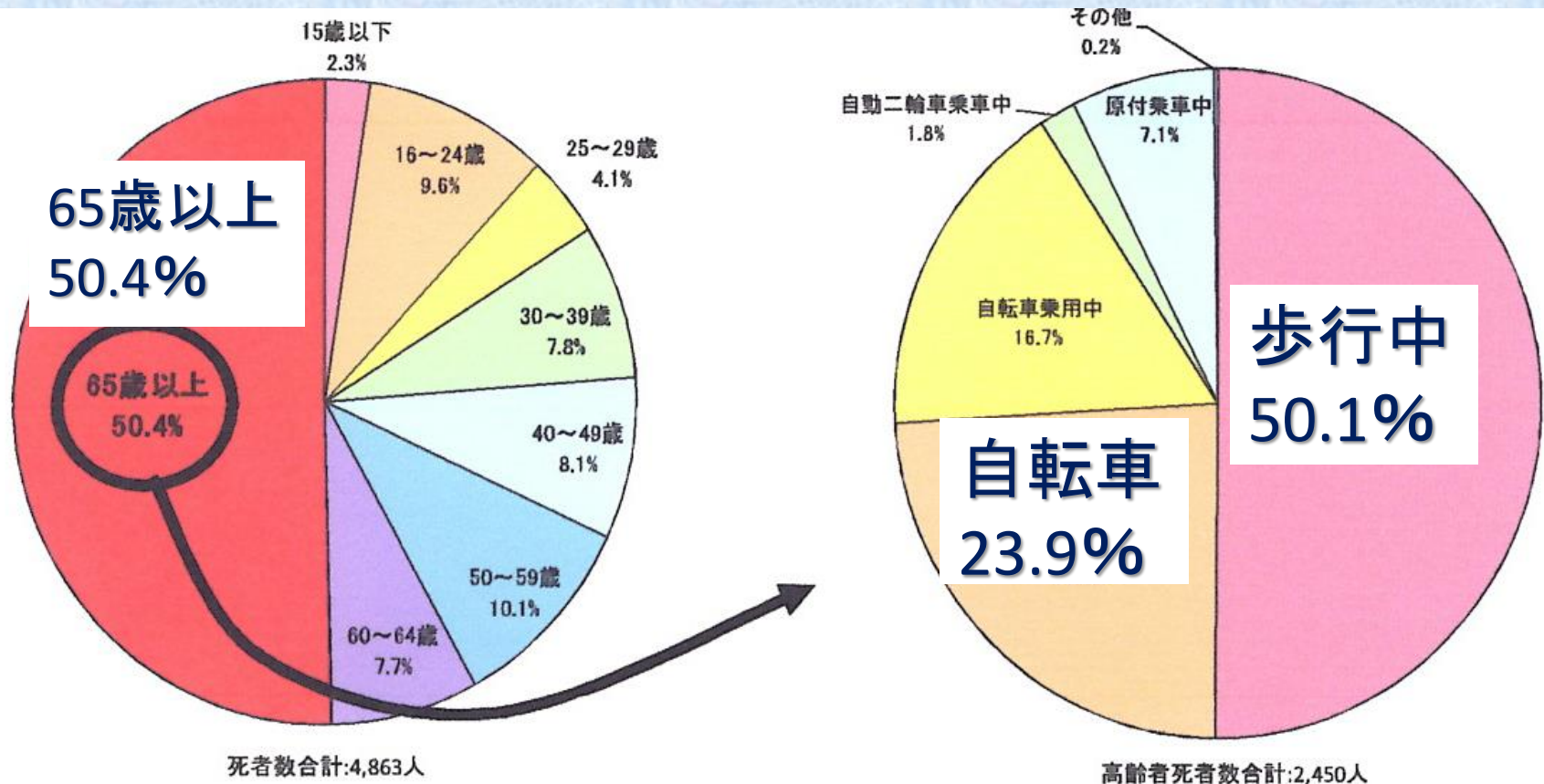
	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	増減率 (H17年比)
歩行中	1.67 (30.8)	1.62 (32.3)	1.54 (33.9)	1.37 (33.5)	1.35 (34.7)	1.37 (35.2)	1.33 (36.4)	1.28 (37.0)	1.25 (36.3)	1.18 (36.4)	1.21 (37.3)	-27.8
自動車 乗車中	2.15 (39.6)	1.87 (37.2)	1.59 (35.1)	1.35 (33.2)	1.28 (32.7)	1.28 (33.1)	1.15 (31.5)	1.12 (32.2)	1.11 (32.4)	1.08 (33.3)	1.04 (32.1)	-51.6
原付・ 自動二輪車 乗車中	0.93 (17.1)	0.88 (17.5)	0.81 (17.9)	0.78 (19.0)	0.70 (17.9)	0.69 (17.8)	0.67 (18.2)	0.62 (17.8)	0.60 (17.3)	0.55 (16.9)	0.53 (16.4)	-42.7
自転車 乗用中	0.67 (12.3)	0.64 (12.8)	0.59 (13.0)	0.57 (14.0)	0.56 (14.3)	0.52 (13.5)	0.50 (13.6)	0.44 (12.8)	0.47 (13.7)	0.42 (13.1)	0.45 (13.9)	-32.6
その他	0.01 (0.2)	0.01 (0.2)	0.01 (0.2)	0.01 (0.3)	0.01 (0.3)	0.01 (0.4)	0.01 (0.2)	0.01 (0.2)	0.01 (0.3)	0.01 (0.2)	0.01 (0.3)	-19.6
全死者	5.43	5.02	4.54	4.08	3.90	3.88	3.66	3.47	3.44	3.23	3.24	-40.4

※ 上段は人口10万人当たり死者数、下段()は構成率

※ 「その他」とは、自転車以外の軽車両利用中等をいう。(例)リアカー、荷車

平成27年における交通死亡事故の特徴について
平成28年3月3日 警察庁交通局

高齢者の歩行中・自転車の死者数が多い



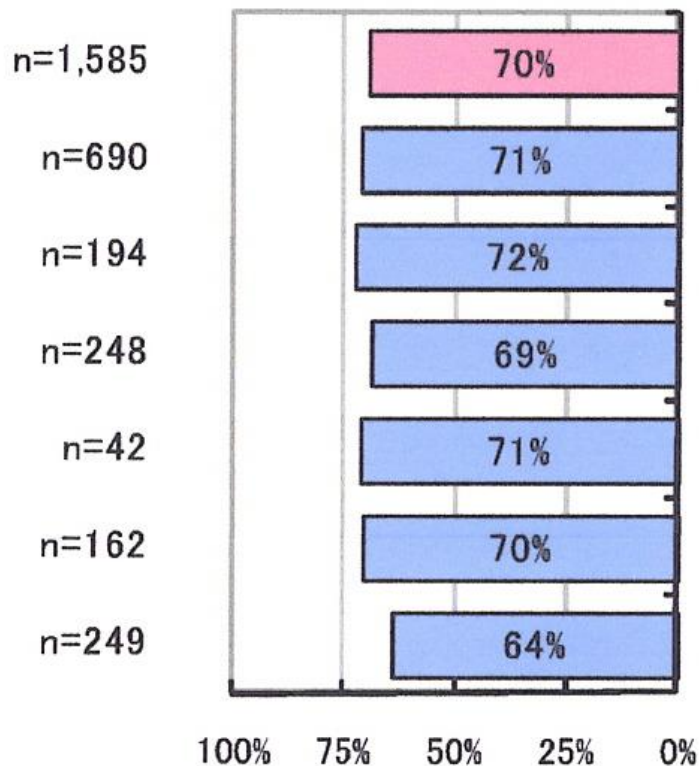
年齢層別交通事故死者数(平成 22 年)

図 2.1-5 高齢者の状態別交通

事故死者数(平成 22 年)

生活道路での危険認知割合が高い

歩行者・自転車利用者



ドライバー

合 計
 ① ほぼ毎日
 ② 週に3～4回程
 ③ 週に1～2回程
 ④ 月に1～2回程
 ⑤ ほとんど運転しない
 ⑥ 免許を保有していない

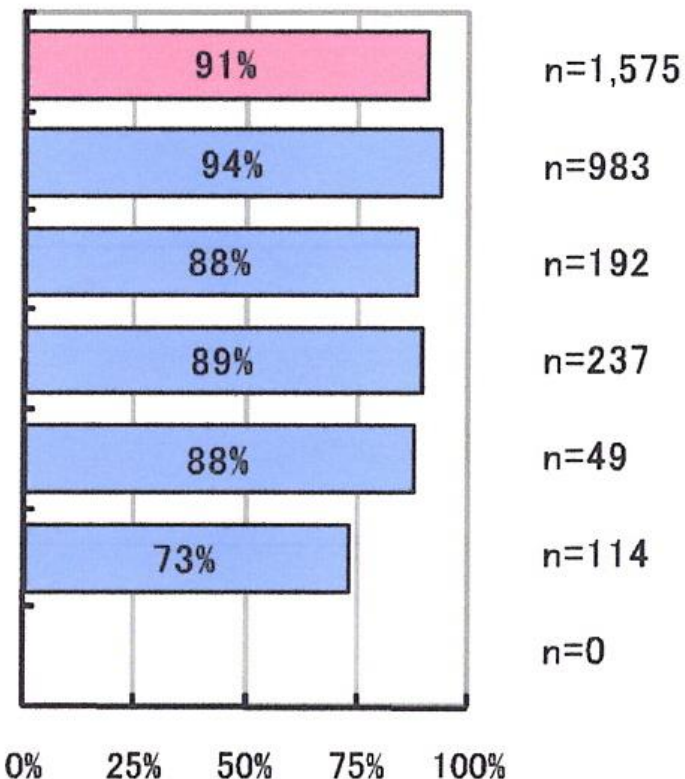
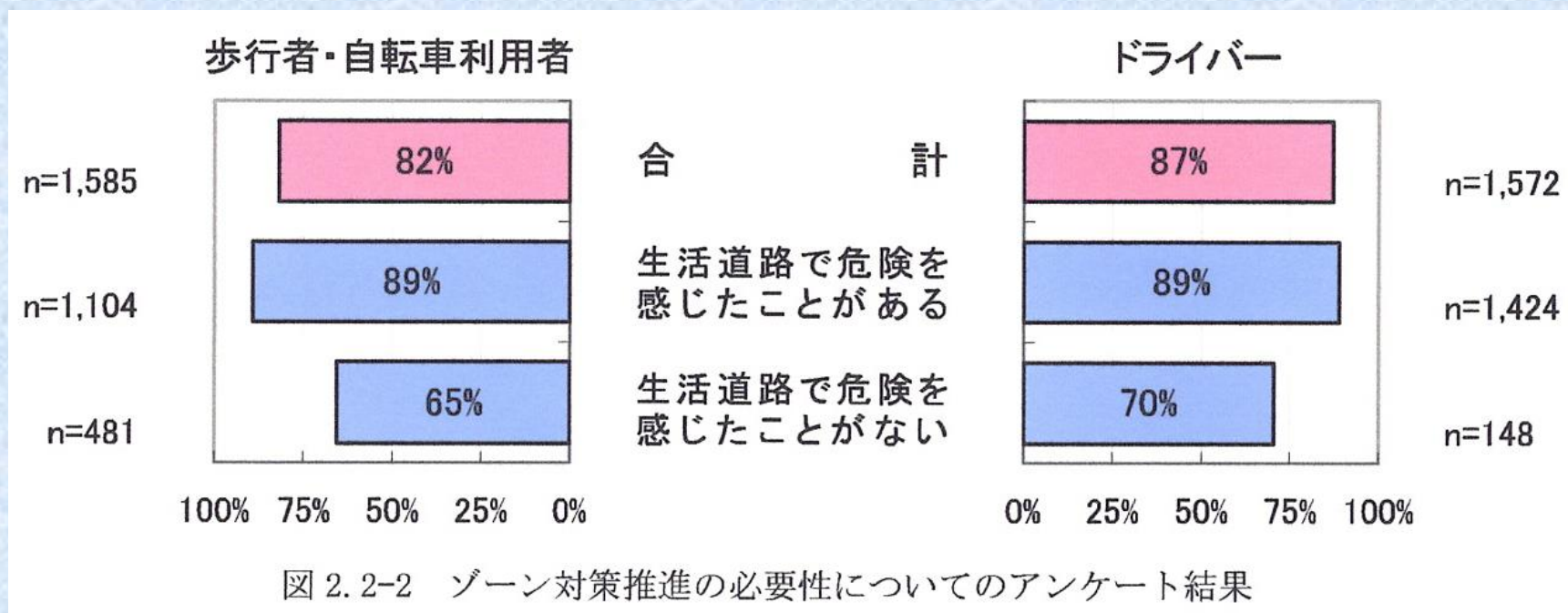


図 2.2-1 生活道路における危険認知についてのアンケート結果

ゾーン対策はドライバーも求めている



ゾーン対策が必要な理由は ①速度抑制と②安全意識の向上③安心感

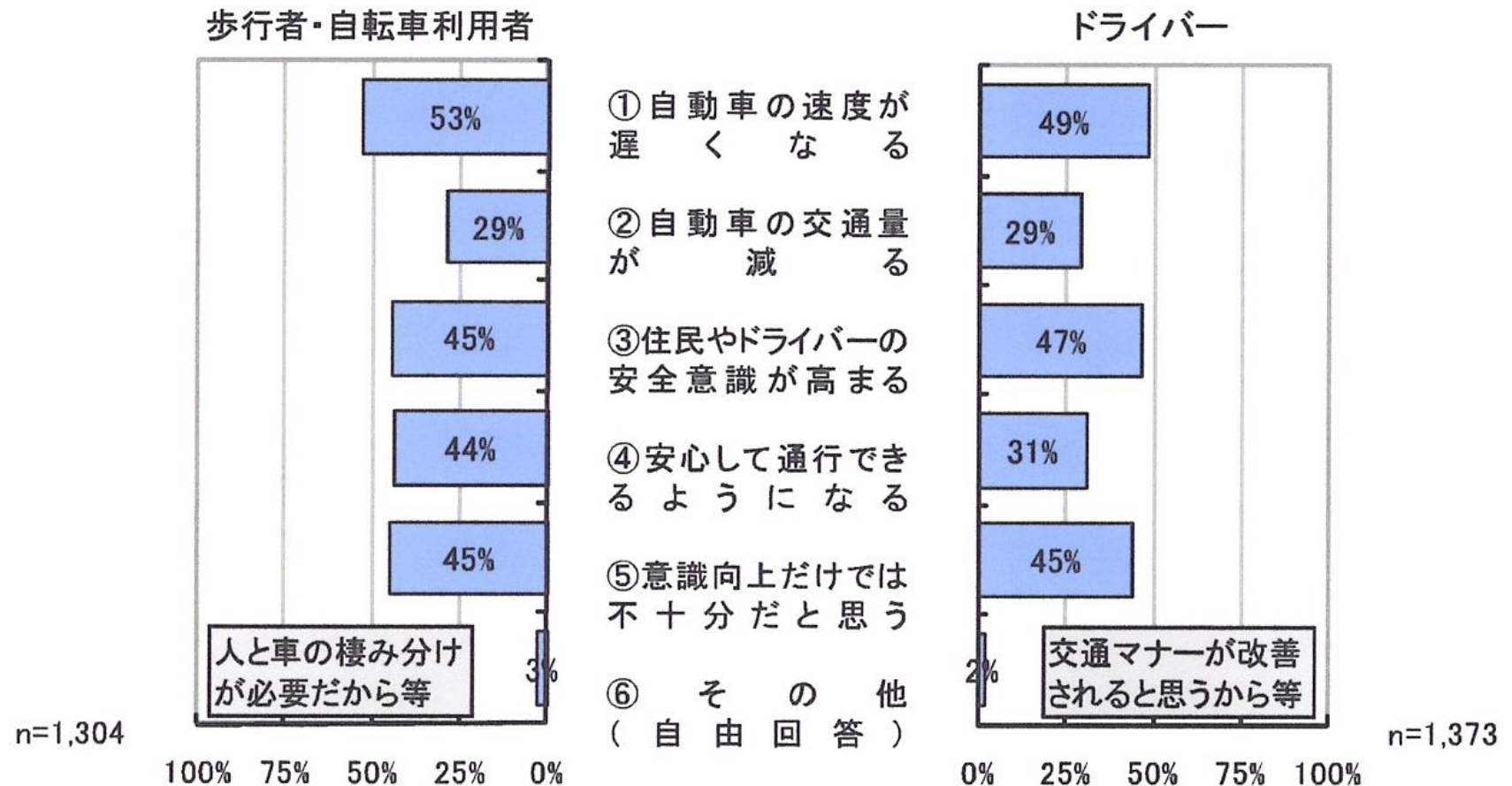


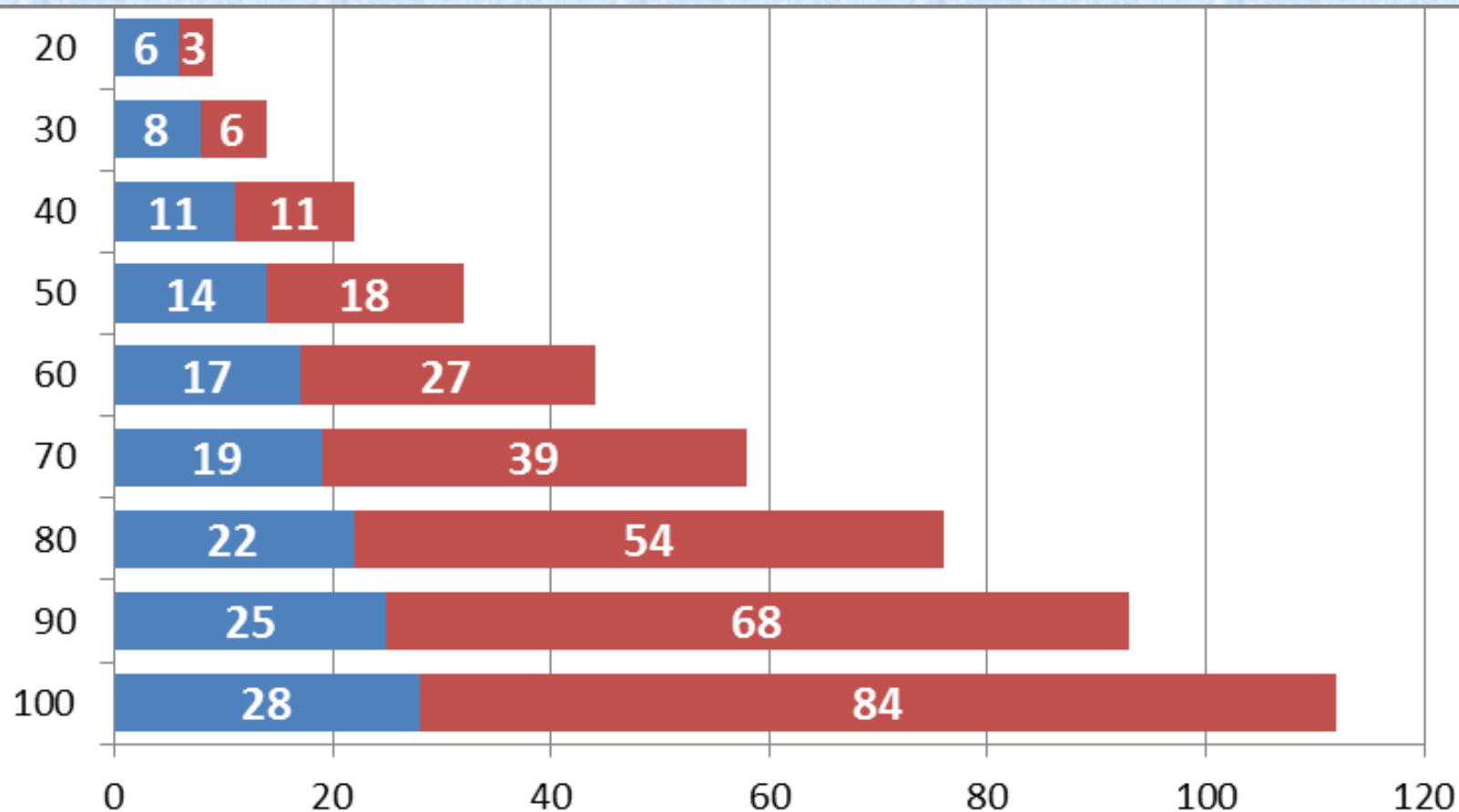
図 2.2-3 ゾーン対策推進が必要な理由

何故30Km/h規制なのか ①

28km/h で走行すると停止距離は約 10m となり、15m はもとより、10m 手前に飛び出したとしても、衝突速度は 0km/h となり、交通事故を回避あるいは軽微化することができることになる。なお、10m 以内の距離では、歩行者が自動車の接近に気づくため、飛び出しの確率は極めて小さいと解釈できる。

出典) Dokumente und Diskussion sbeitrage Schnffereihe
Band 2, Steadt Koln

速度と停止距離



何故30Km/h規制なのか ②

重大事故の回避：仮に衝突した場合であっても、外的衝撃に対して無防備である歩行者等が重大な傷害を負わないようにするという視点から、適正な規制速度を検討。

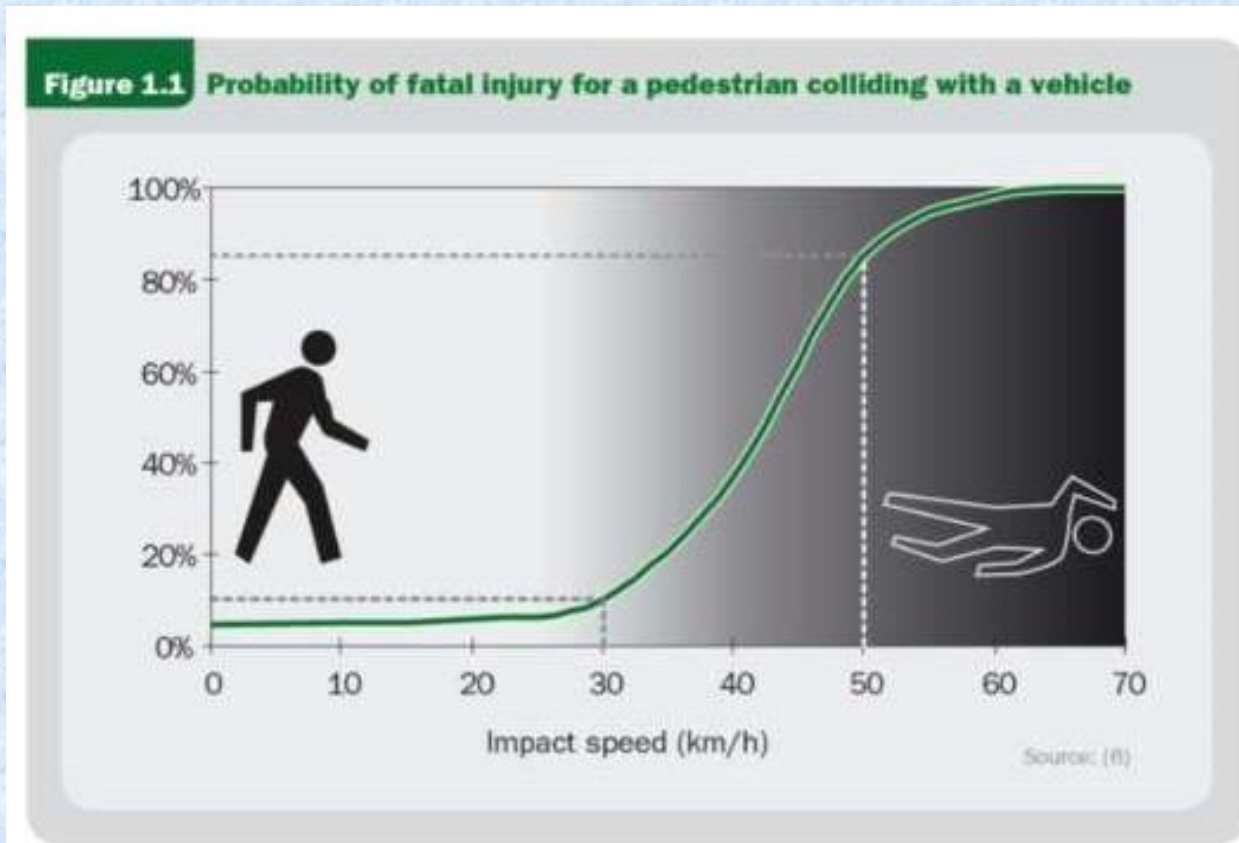


図 3.1-2 衝突時の自動車の走行速度と歩行者が致命傷となる確率

「ゾーン対策
報告書」p22

ドライバーへの教育効果を指摘

ゾーン内道路については、車道幅員の減少・路側帯の拡幅の対策等により、自動車の通行よりも歩行者・自転車の安全確保が優先されるというメッセージをドライバーに伝えることが重要である。

ゾーンの設定手順

ブロック内を2車線以上の道路によって分けし、生活道路が集積している区域をゾーンとして設定する。

○ ゾーン内は原則として1車線道路。

○ ゾーン境界となる道路は、2車線以上の道路又はゾーン内道路と比較して沿道状況等の変化が明らかな1車線道路。

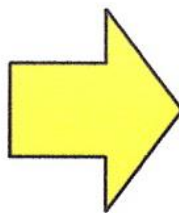
ゾーン対策の実施

- ゾーン内道路は歩行者の安全を確保するため、**歩道又は路側帯の設置・拡幅**を推進。
- ゾーン内道路のうち、現場状況から優先的に対策を実施すべき道路から生活道路対策を実施。
- **予算措置が困難な場合等は比較的**低予算、かつ、早期に実施可能な路側帯の設置・拡幅に加え、外側線の工夫による狭さく、クランク、スラロームの形成を検討。
- 特に歩行者の安全を確保する必要がある道路は、交通規制により自動車の通行を制限。
- ゾーン内道路への通過交通抑制を目的としたゾーン外道路の円滑化対策も必要に応じて検討。

対策メニュー①：中央線の抹消

■中央線の抹消

路側帯の設置・拡幅等により中央線を抹消して2車線道路を1車線道路とするもので、歩行者の安全確保、走行速度抑制を目的として実施する。

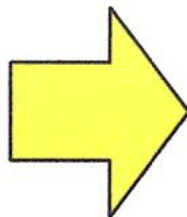


「ゾーン対策報告書」p26～31

対策メニュー②：路側帯

■路側帯

道路標示又は区画線によって区画された歩行者の通行空間で、歩行者の安全確保を図るほか、自転車が通行できる部分を明らかにするために設置する。



対策メニュー③：ハンプ

■ハンプ

道路の単路部や交差点において、舗装を盛り上げて凸型にするもので、走行速度抑制効果がある。



対策メニュー④

狭窄 クランク スラローム

■狭さく

道路の単路部や交差点において、車道部分を狭くするもので、走行速度抑制効果がある。



■クランク

車道を直線的な線形の変化により屈折させるもので、走行速度抑制効果がある。



■スラローム

車道を曲線的な線形の変化により蛇行させるもの



今こそ「ゾーン30」と「歩車分離信号」 の本格実施を

5 北海道の実施状況

	H25	H26	H27	計
札幌方面	4	17	22	43
函館方面			3	3
旭川方面	6	5	5	16
釧路方面		6	2	8
北見方面			1	1
合計	10	28	33	71

豊平区福住の整備状況(道警資料より)

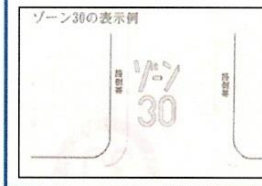
ゾーン30 北海道モデル 福住整備状況図



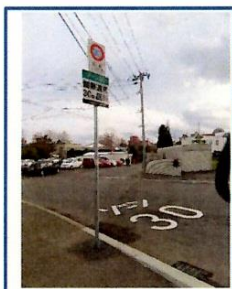
ラバーボールの設置



入口部 路面標示の設置



ゾーン30区域標示



路側線の表示



豊平区の「ゾーン30」



2016年4月

2014年に指定された「ゾーン30」(札幌市西区の市道)



速度ダウン 安全タウン

【深川】市内納内町の住宅街グリーンタウンが、車の最高速度を時速30キロに制限する「ゾーン30」区域に市内で初めて指定された。高齢者や子どもたちが安心して暮らせるようにと、グリーンタウン町内会が9年前から要望していた速度規制が実現した。徳田幸助町内会長は「特にお年寄りはホッとしており、喜んでいきます」と笑顔だ。

(喜代吉健介)

深川の住宅街

最高30キロに車規制

「ゾーン30」は、歩行者の安全を守るため、警察庁が2011年から全国で導入を始め、道内でも札幌や旭川などで整備が進む。空知管内では深川が初めてで、人口2万人規模の市でもほかに例がない。市内多度志方面から旭川方面に向かう車が、道道に抜けるためにグリーンタウンを通過するケースがある。

空知管内初 9年越しの要望実現



車の最高速度を時速30キロに制限する「ゾーン30」が導入された納内町の住宅街グリーンタウン。これまで速度制限がなく、速いスピードで走る車もあり、特に子供や高齢者がいる世帯は不安を感じていたという。そのため、2005年からグリーンタウン町内会が市に速度規制を要望していた。指定されたのは住宅街全域の約4分の1の範囲。深川市や市が「ゾーン30」と書かれた路面表示3カ所、標識を6カ所に設置し、6日から規制を始めた。同署の伊藤雅彦交通課長は「お年寄りが増える中、ゾーン30は事故減少につながる。要望があれば他の地域にも広げていきたい」と話している。

事故ゼロ 速度減に効果

【稚内】生活道路などで歩行者の安全を守るため、車の最高速度を時速30キロに制限する「ゾーン30」に、市内の住宅街の道路が初めて指定されて半年。これまで区域の交通事故発生はなく、スピードを出す車が減ったとの声もあり、効果がうかがえる。稚内署は今後、指定区域を増やす方針だが、近隣住民でも「ゾーン30」の意味が分からなかったドライバーもいて、市民への周知が課題になっている。

(広田まさの)

最高速度は30キロ 稚内で「ゾーン30」導入半年

昨年10月、ゾーン30に市内で初めて指定されたのは、大黒3の市立港保育所付近の市道300号区間。子供を保育所に送る保護者の車や、国道40号に抜けるトラックなどが通る。交通量はさほど多くないが、道幅が約4メートルと狭い一方通行で、歩行者がいれば、接触する危険もある。30キロ制限の標識のほか、路面に「ゾーン30」と表示されている。3歳の娘を毎日保育所に送り迎えする非常勤職員の樋口望さん(35)は「人の行き来も多く、冬はたまつた雪で見通しも悪くて危険。指定後はよ



市内で初めて指定された「ゾーン30」の区域を通る車や歩行者＝稚内市大黒3

「分かりづらい」周知に課題も

果を喜ぶ。一方で、ゾーン30の取り組み自体を知らないドライバーもまだ多い。近くに住む60代の男性は「路面にはゾーン30と書かれていたけど、最初は何のことかと思った。と話している。の辺に住む人でないと意味が分からないのでは」と話す。同署の水島豊交通課長は「市民への周知を図り、歩行者の安全確保のため市内の他の地域でも導入を進めたい」と話している。

2016年4月14日「北海道新聞」

2014年11月14日「北海道新聞」

函館市港町1と五稜郭、柳町

住宅街30キロ制限に

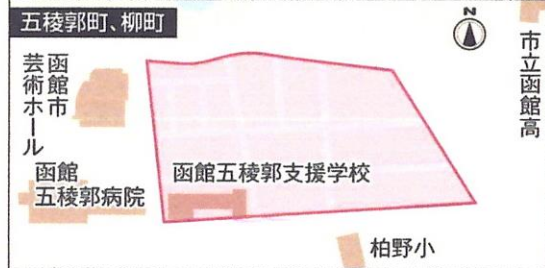
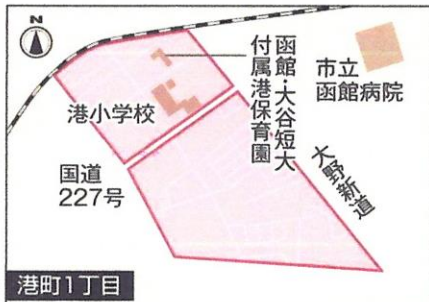
道警函本管内で初 通り抜け車両規制

函館市内の住宅街2カ所が11日と12日、車の最高速度を時速30キロに制限する

「ゾーン30」区域に指定され規制が始まった。同区域の指定は通学路や生活道路で歩行者の安全を守るために警察庁が2011年から

導入を始めた。道警函館方面本部内では初めての指定となる。

規制区域は地域住民の要望をもとに、自治体と協議して決める。道内ではすでに札幌市や旭川市などで指定されている。



函館五稜郭病院近くの「ゾーン30」を知らせる道路表示

函館市内では、港小周辺の港町1―地図上―と、函館五稜郭病院周辺の五稜郭町と柳町―地図下―の2カ所が対象になった。いずれも近隣に学校や病院などが

あり多くの歩行者が通る一方、幹線道路への抜け道として車両が通行している。港町地区では11日から、五稜郭町地区では12日から規制が始まった。

2015年11月13日
「北海道新聞」

拡がる合意 拡げる合意 行政←→市民

市 蘭 周辺30キロ制限導入へ 生涯学習センター説明会

室蘭市は18日、旧向陽中跡に2018年12月に開館する市生涯学習センター（中島町2）の建設に向け、近隣住民説明会を中島会館で開いた。交通量が増すため、市は周辺道路の最高速度を時速30キロに制限する「ゾーン30」を一帯に導入する方針を明らかにした。

近隣の老朽公共施設を集約し、図書室と子供の遊び場、多目的室などを備える。市は速度制限に加え、減速を促すS字コーナー「シェイン」を導入し、事故を防ぐ考え。歩道と車道の段差はなくす。施設の愛称は来年5月にも公募する。

一方、敷地内に同時開業する「ホテルルートイン グランド室蘭（仮称）」（14階、200室）について、ルートインジャパン（東京）関係者は、レストランの一般開放や展示スペース設置

室蘭市生涯学習センターの建設に向けて市が開いた住民説明会



を考えていると説明した。住民は20人余りが出席し「日当たりが悪くなる」と日照悪化への不満を訴えた。

（津野慶）

2016年10月19日「北海道新聞」

世界の Traffic Calming 交通鎮静化

- オランダ 生活道路の50%以上が、ゾーン30
都市そのものを 安全に設計
- ドイツ 「Tempo30」 ボン市内の約80%
「子どもはエアバッグをつけていない」キャンペーン
- スウェーデン ルンド市内中心部全部を時速30km
- デンマーク 時速15km、20km、30km、40km
50km → 全て ゾーン30 へ
- イギリス ホーム・ゾーン

2010年道フォーラムでの今井博之氏の講演から

「ゾーン30」と「歩車分離信号」を官民で

「ゾーン30」と「歩車分離信号」の本格実施は、生活道路をはじめとした**速度抑制と交通静穏化**に直結し、ドライバーと社会に対する命の尊厳と歩行者優先の**教育効果**も大きく、もって、子どもや高齢者の安全を社会が守りきり、**交通死傷ゼロの社会**へと導く重要施策と思います。

社会全体としての**パラダイムシフト**（人命軽視の「クルマ優先社会」から、命の尊厳が貫かれる社会へ）の**中心的施策**と位置づけ、**行政と市民・民間団体が、更に連携し**、両施策の本格推進を図るべきと考えます。

今こそ「ゾーン30」と「歩車分離信号」 の本格実施を

交通死傷ゼロの社会を
命の尊厳を貫く社会を



「人々が自由に安全に都市の街路を歩き、
田舎の道を歩くことができないような国を、
はたして文明国といっていようだろうか」
(宇沢弘文「自動車の社会的費用」)