

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」に関する意見書

氏名	井坂 洋士		
住所	〒211-0004 川崎市中原区新丸子東 3-1100-12 かわさき市民活動センター レターケース5号 持続可能な地域交通を考える会		
所属	持続可能な地域交通を考える会		
電話番号	070-5546-4772	電子メールアドレス	isaka@sltc.jp
意見	<p>1. 歩く人を安全・快適にする道路環境・まちづくりを主要政策に掲げること。</p> <p>2. 道路上での優先順位を、子供・高齢者・障がい者>歩行者>自転車>公共車両>貨物車両・タクシー>自家用乗用車(マイカー)と明確に規定すること。</p> <p>3. 既存および新規の都市計画道路・まちづくり計画を、本法と整合させる仕組みを設けること。</p> <p>4. 現在は警察が執り行っている交通規制を自治体に移すこと</p> <p>5. 自動車の使用や「クルマ社会」がもたらす様々な負の側面を改めて見直し明示すること</p> <p>(理由)</p> <p>1. どんな交通手段を利用する人にとっても、歩行環境は第一に重要である。ところが、交通死者のうち歩行者が3割を超すなど、先進国ではあり得ない異常事態になっている。欧州の都市では中心市街地への自動車進入禁止、速度規制など歩行者最優先の交通規制が行われるとともに、違反車両を厳しく取り締まっている。さらに今後は超高齢化社会に入り、ますます歩行環境の優劣が私たちの交通の障害になってくる。交通の基本を定める本法では、まずは歩く人に安全・安心・快適を提供することを規定し、今後の政策運営の基本とするよう求める。</p> <p>2. 道路は様々な移動手段が共存する空間であるが、ここで前段で述べたように交通犯罪の被害者になりやすい歩行者や自転車利用者、および公益性の高い路線バスなどが優先される仕組みを確保する必要がある。しかし自治体等でそうした取り組みを行うときに、自動車利用者などからの反発をおそれて実施に二の足を踏む事例が散見される。 交通基本法により道路上での優先順位を定めることで、人と環境にやさしい移動ができる環境づくりをすすめたい自治体などの取り組みを後押しするための裏付けとなるよう求める。</p> <p>3. 昭和40年代のクルマが増え続けることを前提とした都市計画道路が今なお推進され続けており、これらは基本理念から道路網設計、個別の道路構造に至るまで自動車中心に設計されており、本法の理念と合致しない部分が多い。こうした既存の仕組みを本法で上書きしてゆかない限り、本法が掲げる理念は絵に描いた餅になってしまう。つまり、新規および既存の計画を、本法の下に再構成することが必要と考える。</p> <p>4. 自治体や町内会・市民団体などが地域の安全・安心を考えた行動をする際、警察権限が足枷になる場合が多い。たとえば、速度規制の強化や一方通行、歩車分離信号の設置などを実施しようとしても、歩行者等の安全・快適は二の次で「(自動車のみの)交通流円滑化」を至上命題にする警察が合意をせずにご破算となる事例が各地で見られる。こうした二重行政を防ぐため、生活道路の安全・安心や車両通行の在り方などを地域住民が決められるよう権限の移管を含めた見直しをすることが必要である。</p> <p>5. 自動車の利便性は自動車メーカーの宣伝をはじめ、マスコミなど様々な場面で語られているが、一方で自動車の危険性や深刻な交通被害を出している事実などはあまり伝えられず、情報の偏りが生じている。これは東京都が本年5月に実施した「自動車利用と環境に関する世論調査」でも見られるし、国連の「世界道路交通犠牲者の日」関連資料でも明確に謳われている。本案で示されている公共交通の衰退や地球温暖化といった問題に加え、交通犯罪、大気汚染・振動等の公害、自動車利用者が負担していない外部費用、まちの安全、歩行者等の移動を妨げることなど自動車にまつわる様々なについても本案で明示し、広報することで、国民が改めて自動車利用の利便ばかりでなく問題点も考えるためのきっかけを作ることが必要と考える。</p>		