

多領域専門家×市民・公開ワークショップ

魅力あるコンパクトなまちと車

－ 政策実現に向かう研究をいかに進めるか －

記録

日時 2013 年 3 月 23 日(土)

会場 千葉商科大学本館 3 階 3-1 会議室

主催

千葉商科大学経済研究所「脱・自動車依存と都市のコンパクト化による持続可能な
経済・社会・地域の実現」プロジェクトチーム

共催

社団法人日本工学アカデミー・ソフトカープロジェクト
日本計画行政学会・ソフトカー部会

協力

真間商店連合会
株式会社 Marketing Intelligence
社団法人こども安全まちづくりパートナーズ
親子で一緒に考えるこども安全ホームページ



会議風景



ソフトカーまちあるき in 市川真間（大門通り）

はじめに

2012 年 4 月に、千葉商科大学経済研究所で「脱・自動車依存と都市のコンパクト化による持続可能な経済・社会・地域の実現 ―実証分析、政策立案、実現可能性検討、提言―」をテーマとしたプロジェクト（以下、「コンパクトシティ・プロジェクト」と呼ぶ）がスタートした。このプロジェクトは 2012 年度、2013 年度の 2 か年にわたるもので、2014 年 3 月に結果をとりまとめる予定である。

このプロジェクトの一環として、2013 年 3 月 23 日に「魅力あるコンパクトなまちと車 ―政策実現に向かう研究をいかにすすめるか」をテーマとして、多分野の専門家と市川、とりわけ、大学に隣接する真間地区の市民のみなさんが参加する公開ワークショップを開催した。本報告書はこのワークショップの記録である。

このワークショップでは、「ソフトカーまちあるき市川真間」というワークショップを間にはさんで、テーマに添った議論をおこなった。この結果、「小学校の通学時間帯の速度規制・制御を特区の手法で現実化することを政策目標として検討・協議を進め、3 ヶ月ほど後に再度ワークショップを開催する」という大枠の展望を共有することができ、有意義であった。

このワークショップの成果を踏まえ、コンパクトシティ・プロジェクトの研究を先に進め、それが「安全な通学路を含む魅力あるコンパクトなまちとそのための車」の実現に寄与するものとなることを期したい。

2013 年 4 月（報道・記録を含め同年 6 月改訂）

小栗 幸夫

千葉商科大学経済研究所「脱・自動車依存と都市のコンパクト化による持続可能な経済・社会・地域の実現 ―実証分析、政策立案、実現可能性検討、提言―」プロジェクト代表
千葉商科大学政策情報学部教授、ソフトカー・プロジェクトチーム代表
oguri@cuc.ac.jp

追記：このワークショップの記録と関連資料は、ソフトカー・プロジェクトの Web Site <http://softcar.jp/> で公開する。

目次

はじめに

参加者一覧

議事録

第1部 論点説明と自己紹介

タウン・ワークショップ ソフトカーまちあるき in 市川真間

第2部 意見交換

報道・記録

いちかわ新聞 2013.4.5

社団法人日本工学アカデミー EAJ News No.151 (June 2013)

資料（別紙）

<事務局準備資料>

1. ワークショップ呼び掛け資料
2. 「魅力あるコンパクトなまちと車」全体概要
3. PowerPoint「魅力あるコンパクトなまちと車」
4. 配布用チラシ「一緒に体験しませんか？ソフトカーまちあるき in 市川真間」
5. ソフトカーまちあるき記録用紙
6. 日本学術会議（2008）「提言 交通事故ゼロの社会を目指して」
7. 内閣府（2010）「最高速度違反による交通事故対策検討会 中間報告書（案）」

<阿部 等 氏 提供資料>

- 提供資料 1. 株式会社ライトレール案内
- 提供資料 2. 自動車交通安全の実現に向けた速度超過の強制抑制
- 提供資料 3. 株式会社ライトレール web サイト出力
- 提供資料 4. 新聞記事コピー（沖縄タイムス、琉球新報、沖縄建設新聞）

<平原 隆史氏 提供資料>

- 提供資料 5. 現代社会における自動車の含意

<原科 幸彦 氏 提供資料>

- 提供資料 6. 環境アセスメントについて

参加者一覧

● 討論者

- 吉本堅一 東京大学名誉教授（自動車工学、ソフトカー・ミレニアム・プロジェクト
フォローアップ委員）
- 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長（通産省、行政改革担当大臣補佐
官などを経て現職）
- 阿部 等 株式会社ライトレール代表取締役社長（JR 東日本を経て現職）
- 今田 保 公共交通アナリスト
- 佐藤 清志 クルマ社会を問い直す会
- 町田 実 市川市立真間小学校校長
- 加川義雄 市川真間本通り商店街会長、マルカ商事
- 荻島邦俊 荻島動物病院院長（真間一丁目）

● 千葉商科大学経済研究所コンパクトシティ・プロジェクト・メンバー

- 小栗幸夫 政策情報学部・教授（ソフトカープロジェクトチーム、都市計画）
- 原科幸彦 同 （東京工業大学名誉教授、環境アセスメント）
- 平原隆史 同 准教授（計量社会学） （メッセージ参加）
- 小林 航 同 （経済学、財務省財務総合政策研究所を経て現職）
- 森田 喬 法政大学工学部・教授（地図情報論） （メッセージ参加）
- 高田一夫 一橋大学・名誉教授（福祉社会論、プロジェクトアドバイザー）

● 協力者

- 難波洋一 株式会社 Marketing Intelligence 代表取締役社長
（自動車関係団体機関誌及び交通情報誌編集）
- 玖野峰也 日本工学アカデミー 事務局長（住友電工、ITS Japan を経て現職）

● 報道関係者

- 皆川 和徳 明光企画（行徳新聞・いちかわ新聞）

● 事務局

- 石井洋平 デザインオフィス side-dish
- 金 瑛 大東文化大学経営研究所 客員研究員

議事録

第1部 論点説明と自己紹介

論点説明

● 小栗 幸夫

千葉商科大学政策情報学部教授
ソフトカー・プロジェクトチーム(都市計画)



冒頭にコンパクトシティ・プロジェクト代表・小栗が、プロジェクトの経緯、ワークショップの論点などを資料2(「魅力あるコンパクトなまちと車」全体概要)、資料3(PowerPoint「魅力あるコンパクトなまちと車」)を使用して以下のように説明した。

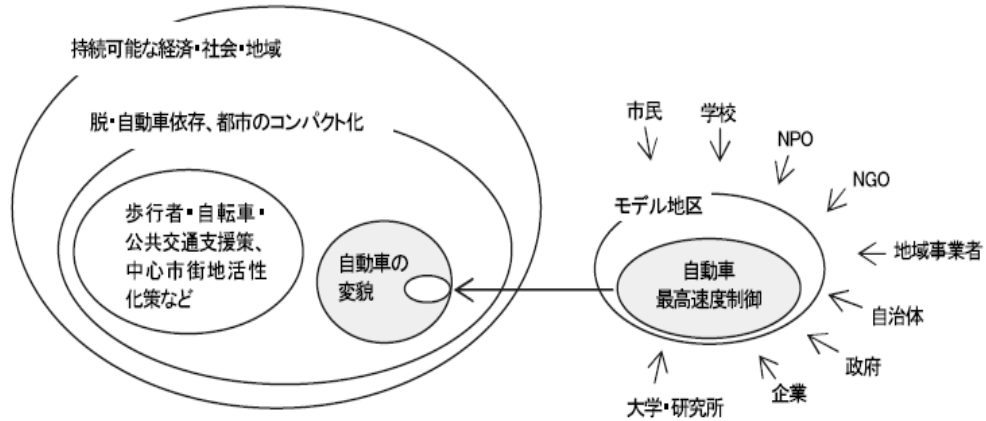
○ プロジェクトのスタート

- ・2000年以来、ソフトカープロジェクトを進めてきたが、これを、「脱・車依存と都市のコンパクト化による持続可能な経済・社会・地域」というテーマに位置づけるプロジェクト(コンパクトシティ・プロジェクト)を2012年4月にスタートした。
- ・環境、経済、財政、地図情報、社会福祉の専門家にプロジェクト参加を依頼した。
- ・プロジェクト会議で「焦点の絞りこみ」が課題となった。

○ プロジェクトの展開

- ・ソフトカーまちあるきと自動車適正速度の実験をおこなった。これは2009年にはじめたもので、2012年度には、大学キャンパスと隣接地(6月)、銀座(9月)、国立(12月)、千葉・おゆみ野(12月)、市川大門通り(12月)でおこなった。
- ・ソフトカーの最も重要な特性は道路にふさわしい自動車の最高速度制御だが、これはわが国では十分検討されてこなかった。一方でヨーロッパを中心にISA(Intelligent Speed Adaptation)の実験が進んでおり、日本学術会議、内閣府に組織された委員会などでISAを検討すべきであるという報告書がだされている。速度制御の政策実現に向けた検討をおこなう状況が熟してきたと感じられる。
- ・交通被害者との協同作業を通じて、速度制御の重要性の認識が深まった。
- ・コンパクトシティ・プロジェクトでは「脱・自動車依存、都市のコンパクト化」と「自

「自動車最高速度制御」の関連を明らかにし、必要な政策を明らかにし、政策実現の道を探ることに焦点を絞るというフレーム（下図）を整理した。



○ 本ワークショップの論点

- ・ 2000 年のソフトカープロジェクト開始後、走行実験をおこなうなど、千葉商科大学と市川真間地区とのつながりが深い。この地区で「魅力あるコンパクトなまちと車」をテーマとして、何を、どのように、実現すべきか、そのために、市民、民間事業者、行政、研究者などがどのように連携すべきかを議論したい。
- ・ 市川真間で成果をあげるためにも、また、それが波及効果を持つためにも、他地区、他都市、全国企業、中央政府、国際社会との連携が必要であり、それをどのように進めるかを検討したい。

参加者自己紹介・視点

● 原科 幸彦

千葉商科大学政策情報学部・教授
(東京工業大学名誉教授、環境アセスメント)

環境アセスメントを主な研究テーマとしている。アセスメントの本質はコミュニケーションである。
クルマと人間の共存のテーマについて、40 年以上前から小栗教授と協働している。
コンパクトで安全なまちづくりのためには、しくみづくりが重要だが、今日の日本にはその土壌がない。



● 小林 航

千葉商科大学政策情報学部・准教授
(経済学、財務省財務総合政策研究所を経て現職)

財政の持続可能性を主な研究テーマとしている。
都市・地域の持続可能性をいかに考えるか、
コンパクトシティをどのように位置づけるかに関心を持っている。
経済学の基本は「自由にしておけば幸せ」だが、すべてがそうではない。
自動車は、外部性のかたまり。
安全性を高めるための速度制御では、その速度をどのレベルに設定するかが、重要である。
経済・環境・安全の調和を考えていく必要がある。



● 加川 義雄

市川真間本通り商店街会長、マルカ商事

小栗教授とは、10 年ほどまえ、NHK の報道で協力させていただいた。
より安全で安心のまちづくりのために、ソフトカーを地域でどのように活用していくことができるかを考えていきたい。



●今田 保

公共交通アナリスト

日本の鉄道・空港・バス・船などすべて踏破した。
公共交通の意義とは、誰でも、いつでもどこでも移動できる
ことにある。
ソフトカーの概念が、公共交通機関のなかでも確立すること
ができれば良いと考える。



●佐藤 清志

クルマ社会を問い直す会

交通被害者遺族の立場として参加。
数値上、交通事故死者数は、ピーク時の4分の1近くまで減
少していると報告されているが、後遺症の苦難を考えると負
傷者も合わせた「死傷者数」として、とらえる必要がある。
負傷者数を含めた数はピーク時とほとんど変わっていない。



●町田 実

市川市立真間小学校校長

事故に巻き込まれる事なく、登下校することのできる社会を
望む。
子どもを守るということだけでなく、子どもが自分で身を守
るという能力開発の点も大事である。
昨年11月にフジTV スーパーニュースにおいて、
真間小がとりあげられたことがあるが、
その先にいかに進めるかという点が重要。



●難波 洋一

株式会社 Marketing Intelligence 代表取締役社長
(自動車関係団体機関誌及び交通情報誌編集)

持続可能な社会のなかで、クルマをどのように扱うか、なに
が必要であるかというスタンスを自分自身でも確認したいと
考え、参加した。



●高田 一夫

一橋大学・名誉教授

(社会政策、プロジェクトアドバイザー)

社会政策は、これまで、国民経済の中での貧困対策という性格が強かったが、地域をどうするかが次の段階。

自動車は個人主義的な乗り物である。

ソフトカーは、速度を外部に知らせめることによって、コミュニティのプレッシャーを内面化させるための装置であると考ええる。

個をベースとした、共同性の推進という点でも大変興味深く、また現代的な取り組みである。



● 皆川 和徳

明光企画 (行徳新聞・いちかわ新聞)

市川市からのプレスリリースを見て参加。

本日の内容が、誌面にとりあげられるよう、記事を執筆したい。



●玖野 峰也

日本工学アカデミー 事務局長

(住友電工、ITS Japan を経て現職)

昨年5月の京都の学童事故を聞いてソフトカープロジェクトを思い出した。

ソフトカープロジェクトの試みが、なかなか社会に浸透してっていないと感じる。

香川で生まれ育ったが、自衛隊の善通寺駐屯地が近く、軍用車両の通行のために、道路の道幅は大変広かった。

東京に出て来て、練馬の石神井に住んだが、駅前のバスなどが狭い道をすれ違うのを見て、「田舎」であると感じた。

50年経っても練馬のその状況は変わっていない。



●阿部 等

株式会社ライトレール代表取締役社長

（JR 東日本を経て現職。『満員電車がなくなる日』

（角川 SSC 新書） 著者）

交通に関して、不便な公共交通・道路渋滞・交通事故・環境負荷・中心市街地の衰退といった様々な問題があり、本日は、交通事故の問題に対する関心から参加した。

JR 東日本に 17 年間勤めたのち、交通問題を解決したいと考え、「株式会社ライトレール」を設立。



●荻島 邦俊

荻島動物病院院長、（真間一丁目）、

自治会役員、民生委員

65 年間、市川に住んでおり、市川のまちづくり、都市づくりの持続性に関心がある。

行政が住民の意見をあまり聞かないうちに、マンション建設の認可をおこない、開発業者が「敷地ギリギリまで建てるのが自分たちの権利」と言うなど、周辺の事情を考慮せずに開発が進められていると感じる。



●吉本堅一

東京大学名誉教授

（自動車工学、ソフトカー・ミレニアム・プロジェクト

フォローアップ委員）

ミレニアムプロジェクトの選考委員をつとめた経緯から、ソフトカープロジェクトの経過を 13 年間、フォローアップし続けている。

人間による機械の自動制御に関する問題を専門としている。速度制御の必要性が、徐々に世間に浸透し、世の中全体が、それを受け入れざるを得なくなるといった状況へ向かっていくと感じる。



●原 英史

株式会社政策工房 <http://www.seisaku-koubou.co.jp/about.html> 代表取締役社長
(通産省、行政改革担当大臣補佐官などを経て現職)

経済産業省での 20 年を経て、政策コンサルタントになった。公共政策づくりのお手伝いをしている。

ソフトカープロジェクトの取組みを、どのように政策に反映させていくのかという部分で、協力できる可能性がある。

手法としては、「特区」を制定することが望ましい。

特区政策は小泉内閣ではじまったが、安倍内閣でも再度力をいれようとしている。

ソフトカーと特区を結びつける切り口はいくつかあり、

①交通安全、②コンパクトシティ、③観光などが考えられる。

海外で見られるセグウェイツアーのように、観光と結びつけて、浸透をはかる方法も考えられる。



●金 瑛

大東文化大学経営研究所 客員研究員

プロデュースに関する学位論文を書いており、参考になればと考えて参加した。

●石井 洋平

一般社団法人子ども安全まちづくりパートナーズ会員。

親子で一緒に考える子ども安全ホームページ 事務局代表。

web や、紙媒体のデザインを通じて、子どもの安全につながる活動に寄与したいと考えている。

タウン・ワークショップ

ソフトカーまちあるき

in 市川真間

14:45～15:30 実施

【走行経路】

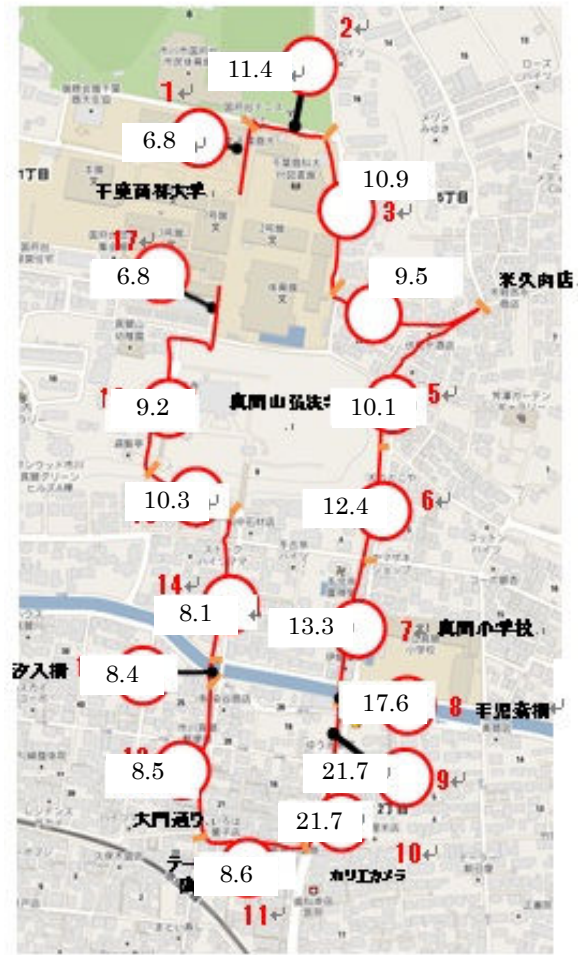
千葉商科大学キャンパスでソフトQカーの2、4、6 km/h、隣接道路で15、30km/h などの制御走行と制御なし走行を体験し、観察した。

その後、キャンパスをスタートして、3 台のソフトQカーが特性の異なる道路を他の自動車の走行の妨げにならないよう走行し、参加者は歩きながらその状況を観察した。





＜参考＞ 2010 年 12 月 18 日のまちあるきの際の道路ごとの適正速度集計結果



今回のまちあるきでは「道路ごとの適正速度」についてのアンケート表を配布したが、時間の制約などから、回収・集計をおこなっていない。

2010 年 12 月 18 日（土）の午前 11 時台にほぼ同様のコースでまちあるきをおこない、「適正速度」の回答を回収・集計した。上図の数値は回答の平均値であり、①キャンパスから真間小学校前までの市街地の通りで 10～13km/h 程度、②幅員が広い真間本通りでは 20km/h 程度、③大門通りは 8km/h 程度が適正であるとこたえたことを示している。

（回答者数は 34 名。回答数はそれぞれの道路区間によって異なり 29～32 であった。）

議事録 第二部 意見交換

【小栗】

瑞浪の道路拡幅をみると、都市計画では、誰が政策の意思決定者となるかが重要な点であると考えられる。道をつくる時に、市民がどの程度、意思決定に関わったか。市民が発言する力を持っていたかどうかが重要。

【今田】

瑞浪の道路拡幅は、防災という観点があったのではないかと。空襲にあつて、広範囲に焼失された地域に関しては、その後の都市計画においては、延焼をくいとめる、防災の観点での都市計画が、クルマ社会の到来の前にあったのではないかと、推測する。

【原科】

日本の都市計画における参加は、アメリカにおける 1960 年代の水準にも達していない。しかし、東日本大震災を経るなどして、本当の意味で、自分たちでまちをつくっていかなければならないということが認識されるようになってきたと感じる。今後高齢化が進むにしたがい、介護の問題を含めた、市民が参加する、安全まちづくりの重要性は高まる。

【高田】

問題を、瑞浪地区に限定して良いのかどうか、問題提起の部分についての分析が明らかにされていないと感じる。

もっと広範な議論を展開する必要がある。

また、介護の問題が出たが、どのような介護を目指すのか。

個人宅への訪問介護か、施設に集めての介護かによっても、論点は変わってくる。そもそも、どのような生活スタイルが望ましいのかという点を明らかにしなければ、広範な議論ができない。

【小栗】

本日の議論では、実際に歩いた真間をモデルとして議論を行いたい。

どのようなことを行い、市民の意見をどのように集約してゆけば、行政を動かすようなムーブメントを起こしていけるのかという点について、考えたい。

【高田】

個人の意見が行政に反映されたという点では、成田空港の事例がある。それは、個人の自由・主張を、行政が認める方向に動いた、ひとつの証拠と言える。

今、議論すべきは、個人の自由を超えたところにある、集団の利益をいかに実現するかということであると考ええる。

【小栗】

「通学路の安全」に、対象をしぼって考えたい。

通学路で、速度制御された、安全な通学路を作ること考えた場合、例えば、「通学時間帯だけ最高 10km/h」といったように限定した規制とする場合は、「個人の自由」とは、対立するものではなく、実現の可能性があると考ええる。

【佐藤】

瑞浪の問題について。道路を拡幅した際には、それによって、コミュニティが分断されるという点が、考慮されていなかったのではないかと考える。幅 20 メートルの道路となると、コミュニティにとっては、そこに大きな川を通すのと、同義である。

【小栗】

さらに言うならば、コミュニティの分断というよりも、崩壊とも言える。

【吉本】

道路を拡幅して、交通量が増えたからといって、コミュニティにとって必ずしも恩恵があるかというところではなく、通過交通が増えたにすぎない。コミュニティを分断することなく、太い道路を別途に、設ける必要がある。

【佐藤】

京都の亀岡の例では、バイパスがあって、通学路を一方通行にするという対策をとったにも関わらず、事故が起きた。

一方通行にしたことが裏目に出て、かえって、ドライバーにとっては、速度が出やすくなってしまった。

【皆川】

安全まちづくりは、地域の合意形成が重要。「真間小の通学路」というように限定して、合意形成をしやすい枠組みからはじめることが適切。

【町田】

個人的な意見だが、スクールゾーン特区といったようなものがあってよいのではないか。

スクールゾーンに入ったら、4km/h しか出ない IC チップを、クルマに組み込むような、法規制があると良い。

しかしながら、そのゾーンの外に出ると、解放感からスピードが出やすくなり、スクールゾーン以外での事故が増えてしまうという懸念もある。

【小栗】

真間で、約 20 人のモニターによる速度表示装置を使った、テストを行なった結果、「自分が安全運転をしている」という自負が生まれるという点があり、そういった効果を期待している。

【阿部】

速度の「超過を制限する」という概念は、個人や企業に損をもたらすイメージとなり、社会に浸透しづらい。

制限ではなく、エリアによって、特定の速度を「許可する」というしくみが適切である。

すべてのクルマを 70km/h しか出ないようにしたうえで、高速道路では 110km/h まで出せるようになる電波を発するといった方法であれば、社会に普及しやすいと考える。そして、電波を受けないで出せる速度を順々に下げ、特定の速度を許可する電波を発する道路を増やしていき、最終的には電波を受けないで出せる速度を 30km/h まで下げる。

市川をモデル地区とすると、市川の外部から入ってくる車を制御することが困難であるため、外部から車が直接入ってくるののない離島をモデル地区として想定することが望ましい。北海道、佐渡島、沖縄および小さな離島などが候補として考えられ、その中で、規模として沖縄が適切であると考えている。

【小栗】

外部から車が入ってくる環境であっても、時間やエリアを、限定すれば、モデル地区として成立する。

例えば、「通学路で、通学時間において」という限定の仕方。

低い速度制限の規制を行なう実験は、どこの地域であってもできる。

強制的に速度を制御するためには、外部から車が入ってこない条件下でないと成立しないと考えてるが、規制速度遵守の実験は、市川からの発信がふさわしい。

【原科】

沖縄でも大きすぎるかもしれない。例えば、屋久島などが適切ではないだろうか。観光のために、入島制限を志向しており、その考え方を活かすことができるのでは。また、そのことが、観光の売りにもなる。

【原】

離島という、独立された地域で行なうのは、わかりやすい。

だが、ITS の実験の場としては、市川で成立すると考える。

【小栗】

スクールゾーン特区という考え方が優れている。

【荻島】

市の職員のほとんどはそもそも地元に住んでいないので地元の現況を把握していない。市議員さんも一部を除き本当に街の将来を考えて政策に反映させる気配は見受けられない。

行政の進め方で街が改善でなく改悪されてしまうことも懸念される。

【小栗】

行政は、そういったことに慣れていない。

なんらかのかたちで、地元市民の声が反映されるような「場」と「枠組み」をつくっていくことが大切。

【玖野】

ドライバーには「制御されたくない」「自由でいたい」という心理が働くので、速度規制の普及はなかなか困難。

また、近年、交通事故死者数が減った、大きな要因は、シートベルト不使用の罰則と、酔っぱらい運転の取締り強化の点にある。

したがって、ドライバーが嫌がる規制を行なうというのは、効果があがるということが言える。

時間帯での速度制限を破る者に罰則を設けるのは、てっとり早い効果が見込めるのではないだろうか。

【小栗】

その点については、市と話した。特定のエリア、時間帯において、通行禁止をおこなう場合は、そのエリア外の道路が渋滞してしまうため、できないとの返事だった。

【玖野】

エリア外が渋滞するということは、「代替道路がある」ということをあらわしている。

道路・駅を使う人は、三種類ある。「徒歩」「バス」「通過する人」

徒歩とバスの人の足を確保しなければならない。これらは、分けて考えなければならない。

【原科】

ここで話し合っているだけでは、このままで終わってしまうので、地域住民を巻き込んでいかなければならない。

情報公開が必要。

【小栗】

真間の地域をソフトカーで走ったという事実が、周知につながる。
はじめは狭い地域で行なって、徐々に広がっていくという流れをつくることが重要。

【佐藤】

特区における速度制御の、70km/h、110km/h という数値は、車車間でのみ、通用する値。

これは、歩車分離が実現している道路では、問題ないが、そうでない場合は、歩車間の関係を意識した、速度設定が必要。

【阿部】

あくまで、最終的には 30km/h しか出せない車を全ての人が使うという前提のもとで、当初は 70km/h しか出せないようにして例外的に 110km/h 出せる電波を発生させるという考え方である。

【佐藤】

現在、悪質な運転者だけが、必要以上のスピードを出しているというわけではなく、すべてのドライバーが、スピードを出して走っている状況にある。この社会全体の意識を変えていく必要がある。

◎次回ワークショップの目標

「真間小学校の通学路で朝の登校時間帯の自動車速度を 10km/h 程度に規制し、ソフトカーをそのペースメーカーとして使う」ことを特区申請する。

開催時期は、3～4 ヶ月以内。6～7 月に開催することが適切。

曜日は、土曜日とし、時間は、今回同様、午後からの時間帯を予定。

いちかわ新聞 2013.4.5

おかげさまで、10周年。

いちかわ新聞

発行 株式会社 明光企画 〒272-0143 市川市相之川3-2-13 TEL 047-396-2211

2013.4/5

No.483



↓バス通り↓京成線踏切
↓小学校↓手児奈橋↓真
間本通り↓京成線踏切
↓バス通り↓大門通り

当日の走行体験では、
人が歩行する速度の毎
時2kmと4kmに速度設
定し、同大学から真間
小学校↓手児奈橋↓真
間本通り↓京成線踏切
↓バス通り↓大門通り

主催は、街づくりと車
のスピード制御の両面か
らに速度制御の機能が
あり、設定速度以上に
は走行できないように
なっている。

ソフトQカーとは、同
チームが開発したもので
道路ごとに適切な速度を
設定し、その速度情報を
外部に表示しながら走行
する1人乗りの車だ。さ
らに速度制御の機能が
あり、設定速度以上に
は走行できないように
なっている。

3月23日(土)、千葉商
科大学で「ソフトQカー
まちあるきin市川真間」
が開催された。

これは、真間地域でソ
フトQカーの走行体験を
行い、専門家と市民が共
になつて市街地での車の
あり方を考えようとい
うもの。

この研究を進めている、
千葉商科大学経済研究所
コンパクトシティ研究
チームの小栗幸夫政策情
報学部教授を中心とする
グループだ。

ソフトQカーとは、同
チームが開発したもので
道路ごとに適切な速度を
設定し、その速度情報を
外部に表示しながら走行
する1人乗りの車だ。さ
らに速度制御の機能が
あり、設定速度以上に
は走行できないように
なっている。

交通事故による死者数は、4411人(2
012年)。減少傾向にあるものの、今なお
多くの尊い命が失われている。
現に通学路上の児童の列に暴走車が飛び込
む痛ましい事故のニュースは記憶に新しい。
市街地における車のあり方を研究する千葉
商科大学政策情報学部教授の小栗幸夫氏らが
行った体験会取材した。

大学のルートを走行。
人と車が同じ速度で並
んで進む光景は、普段の
街の景観とは違うもの。
道行く人は足を止めて、
ソフトQカーに見入って
いた。

参加者からは「今まで
にない体験。車はスピー
ドを出して走るものだと
思っていた。車と街と人
の新しい関係ができてさ
うだ」と体験後語った。

走行体験を挟んだワー
クショップでは、多額域
の研究者、市民、商店会
代表、学校関係者、さら
には交通事故遺族も参加
し、活発な討論が交わさ
れた。

ソフトQカーが真間地域を走った 千葉商科大学経済研究所コンパクトシティ研究チーム

「安全な街と車づくりの
ためには皆が連携を図る
必要があります。今回は
真間の市街地と真間小の
通学路に焦点を当て、車
の速度を限定する「低速
走行モデルゾーン」の可
能性を探りました。真間
地区は、安全な自動車交
通の世界への情報発信
ゾーンになりうると思っ
ています。今回を、今後
の本格的な実験への足掛
かりにしたい」と小栗教
授は語った。

車と人との安全な共存
には、技術開発や法整備
など、多くの克服すべき
課題もある。しかしその
実現に向けての確かな動
きが市川真間で始まった。

EAJ NEWS



[English is here.](#)

「真間の手児奈」とソフトカープロジェクト

ソフトカープロジェクトメンバー 玖野 峰也 / MINEYA KUNO

万葉集に「葛飾の真間の入江にうちなびく玉藻刈りけむ手児名し思ほゆ」(山部赤人)と詠まれた真間の手児奈霊堂は、真間山の高台にある千葉商科大学のキャンパスから急な坂を下った所にある。万葉の昔は「真間の入り江」と呼ばれていたが、今、浜は遠くなり、JR市川駅から真間山に至る大門通りなどが霊堂と弘法寺の門前町をなす。

長閑な街並みだが道は狭く、商店街や小学校周辺は車の通行と歩行者のすれ違いに時として危険を感じる。

小栗幸夫教授をリーダーにソフトカープロジェクトでは昨年9月「銀座ウインの集い」に参画(EAJ NEWS No.149参照)したが、今年3月には市川真間で地元商店街役員や小学校長ほか地域の方々と、環境、交通、行政、財政などの専門家をまじえ実証実験の進め方を協議した。歩行者と一体になった新しい移動手段である「ソフトカー」の有用性は実感するものの、地域の他の移動手段とも共存するには未だ課題が多い。しかし集まった人達からは、だからこそ広範囲に実証に取り組める特区の様な仕組みを導入したいとの強い決意が示された。



市川大門通りを時速2～6kmで走行するソフトカー(2013.3.23)

<http://www.eaj.or.jp/eajnews/news151/08.html>