

「軽自動車と自転車で拓く新しい地球エコ時代」

人生 59 年間、車の免許を持たずに過ごしてきました。一人でウロウロするときも、奥さんと子供あわせて家族 5 人で遊びに出かける時も自転車での移動でした。しかし、この快適であるべき自転車での移動は、狭い道、どこにでも侵入してくる車。それは結構、危ないことばかりでした。

しかし、家庭を持って 30 年以上つづいた車のない生活も、親の介護の関係で、車椅子で病院通いが可能なようにと、妻（私でなく）が 50 代後半で免許を取り、車椅子が乗る軽自動車を購入。なかなか快適な車人生が始まりました。そこで、車を持っていなかった時には思いつかなかったことが・・・。

妻の運転する幅の狭い軽自動車に同乗している時に、前を走っている同じ軽自動車の脇を自転車がスイスイと快適に走っているのを見て、軽自動車だけが走行できる道をつくれば、今の道路幅のまま、自転車専用の車線が確保できるのではと、考えました。そこで調べてみると、・・・・・・・・。

やはり思った通り軽自動車の幅は普通自動車と比較すると 1 m 狭い規格になっています。一方、自転車道路の必要幅員も 1 m です。ということは、普通自動車に必要な 1 車線の幅は、軽自動車と自転車の幅と同じであると。

車両の規格

軽自動車の規格	
全長	3.4m 以下
全幅	1.48m 以下
全高	2.0m 以下
小型自動車の規格	
全長	4.7m 以下
全幅	1.7m 以下
全高	2.0m 以下
普通自動車の規格	
全長	12m 以下
全幅	2.5m 以下
全高	3.8m 以下



自転車の必要幅員

そこで、次の提案を行います。

提案内容

- 自治体は、都市計画によって“居住者は原則として軽自動車のみ利用ができる”とするエリアを指定し、エリア内の道路を 1 車線の車線幅を 2.75m(最小)から 1.75m に狭める。これにより、路肩が 0.5m しかなかった道路でも、左側(路肩側)に 1.5m 幅の空間が確保できる。
- このことにより、この指定区間内の 2 車線の街路では、どの道路でも、歩道以外に最低両側に 1.5m の幅が確保でき、この確保された空間を「自転車車線」として位置づける。
- 当然、自転車も左側通行なので、この自転車車線の逆走は絶対禁止！！

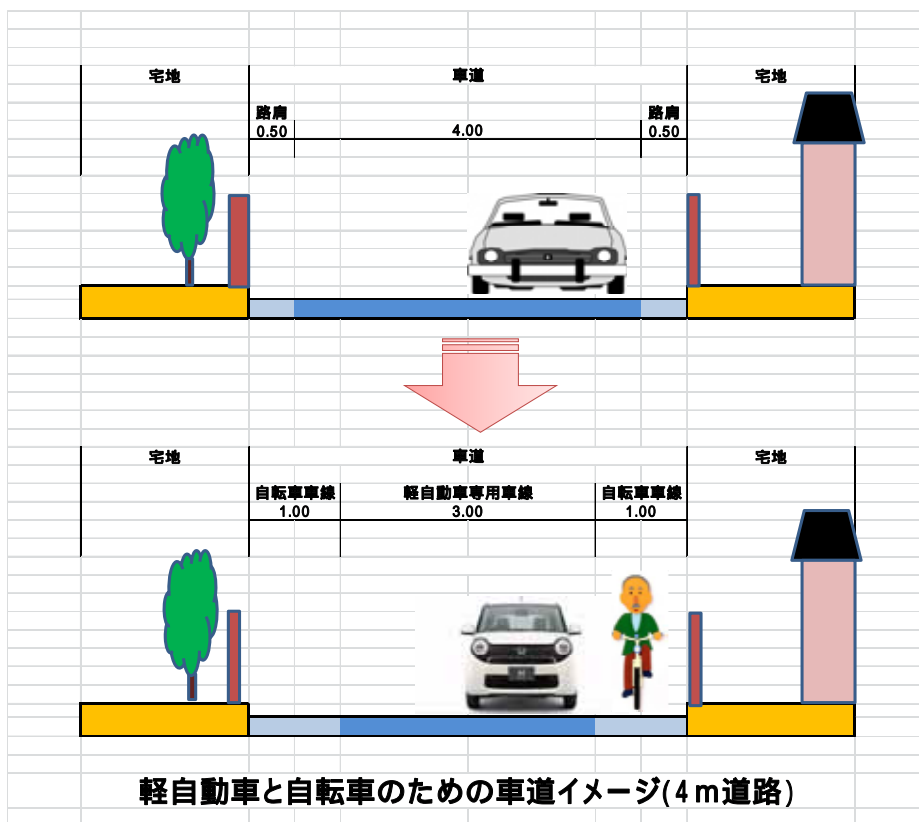
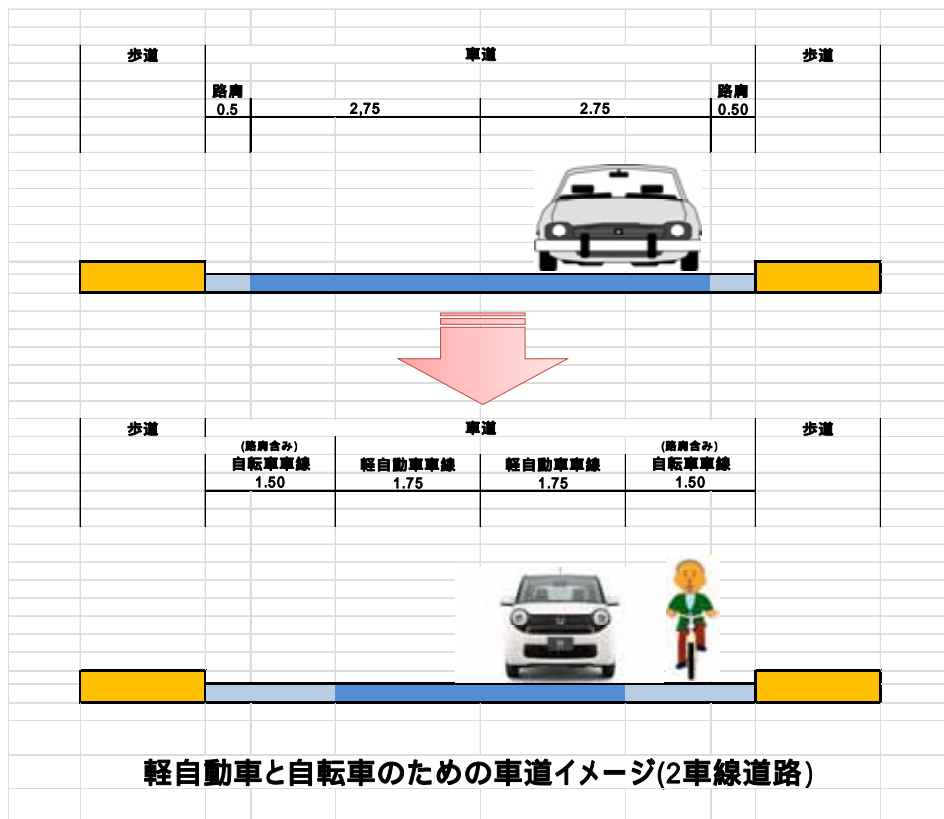
具体的検討のために

この提案を進めるためには、次のような方法が考えられます。

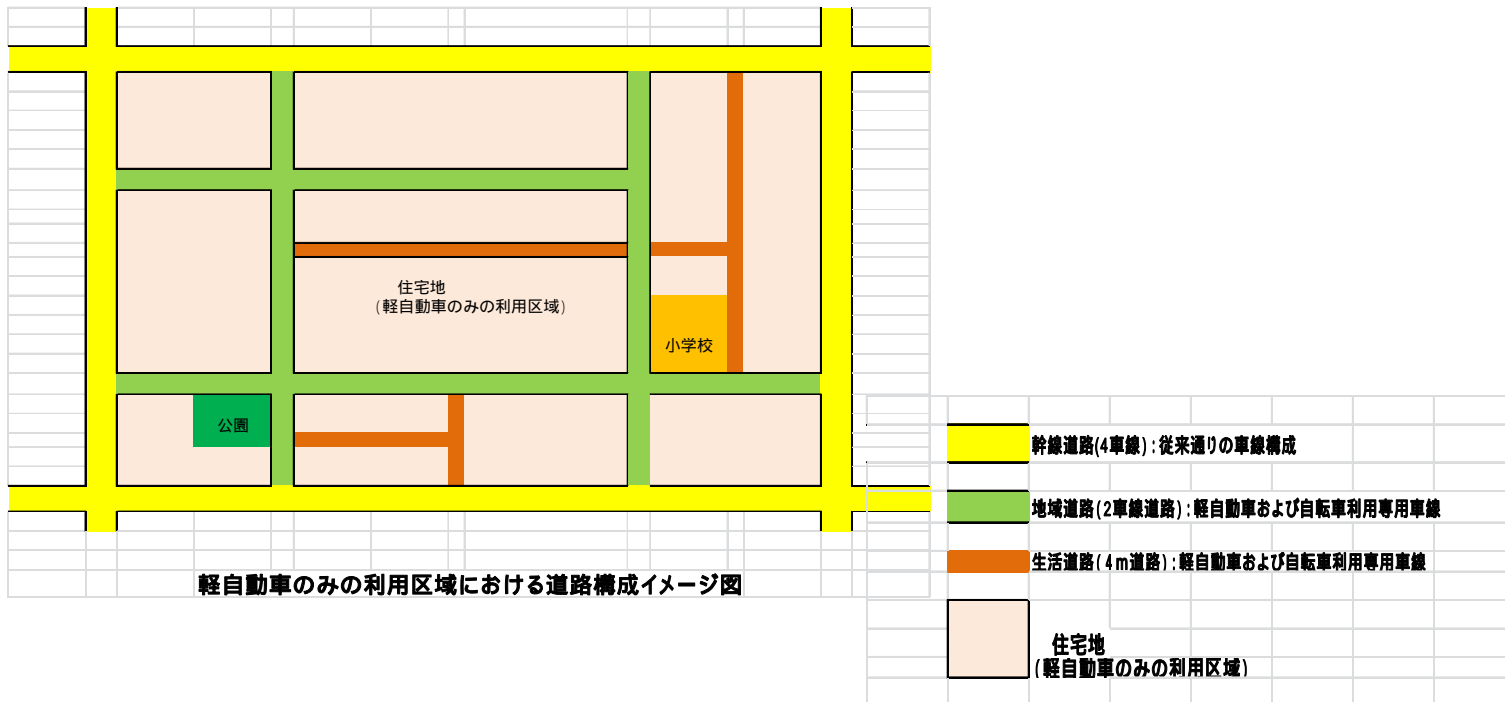
- ① 新たなまちづくりを行うエリアでは、エリア内駐車場の全てを軽自動車仕様にする等の全国にいくつかモデル的な地域を指定することから始める。その場合、区域外から普通車でやってくる親戚・友人、あるいは、宅配等トラックの侵入も当然必要になるので、次の②の仕組みで対応することとして、ある程度の軽自動車以外のエリア内への侵入を許可するように配慮する。
- ② 幹線道路で囲まれた車の少ない既存の住宅地等では、区画道路を軽自動車対応の 2 車線にしたうえで、さらに所々に退避所を設ける。このことで、一般車両も（2 車線の中央を走りつつ）離合可能となる。（コミュニティ道路の応用で対応できるのではないのでしょうか）

このように、日常生活に支障が出ないように①、②を併用することにより、現状の僅かな改良によって、全国都市エリアの広範な地域で、導入が可能になるのではないのでしょうか。

あとは、当然、国土交通省には、都市計画法や道路法（道路構造令などの）を改定してもらわなければならないという大問題もありますが、たとえば、特区づくりのなかで、社会実験を試行して最終判断するのはいかがでしょうか。ここでは、車線の割り振りの試行的に想定できるイメージを提示します。



なお、上記4m 道路のイメージの場合、従来の1車線道路への大型車の侵入に対して、対向車とのすれ違いを行わせる退避所を設ける必要があると考えられますが、その場合は、自転車道がその個所において幅員不足となる可能性や、用地の追加買収を要するかもしれません。



さらなる夢に向かって

子供の頃、親父が持っていた「スバル 360」に乗るのが楽しみでした。日本では、1950 年代後半から、デザインも性能も優れた軽自動車を作り出してきた技術力があります。今乗っている「ホンダ N BOX」は、ホンダさんの宣伝するわけではありませんが、乗り心地も性能もデザインも文句なしです。しかし、軽自動車を楽しそうに乗り回している奥さんに、「そのうち、軽自動車の税優遇はなくなるかもよ」と話すと、「それは絶対間違っている！！ もっと軽自動車を増やして無駄なエネルギーをなくするのが技術立国日本のあるべき姿でしょう！！ 世界中が、アメリカ車のような無駄の塊のような車から、日本車のようなコンパクトな車を目指すようになってきたのに！！」と宣われました。



ウィキペディアの情報ですが、全自動車に対する軽自動車の保有シェアは、全国平均は 37.2%ですが、沖縄県 (54.8%)、長崎県 (53.26%)、鹿児島県 (51.2%)、および宮崎県 (50.9%) は、50%つまり半分の車が軽自動車ですし、現在、軽自動車の人気はうなぎのぼりなので、この保有シェアは確実に高くなるでしょう。

ここまで来たのであれば、将来は、九州全体を軽自動車と自転車によるエコ・アイランドとして、軽自動車復旧率 80%をめざす！！なんてことも可能かも。そのための更なる 3つの提案を。

その 1 : **軽自動車という呼び方をやめる。** 軽自動車は確かに軽いのですが、その役割には重いものがあります。日本の未来を、いや世界の未来を日本の車から変えることを目指し、「Jカー」などいかがでしょう。日本 (JAPAN) の標準仕様の車ということです。



その2：**駐車スペースの「Jカー」の割合を、半分以上にする。**スーパーなどの駐車場のほとんどは、普通乗用車対応となっていますが、現在でも、半分は「Jカー」の時代。さらなる「Jカー」の普及を目指すためにも。スーパーの方も、1台あたりの駐車スペースを狭くでき、駐車台数も増やすことにもつながります（土地の有効活用）。

その3：**住区単位で、住民の方々による「Jカー」による街づくり運動を展開する。**街づくりは、そこに住んでいる人の主体的な活動が欠かせません。前述の幹線道路区画内の「Jカー」のためのコミュニティー道路づくりを制度として設けるとともに、全国で街づくりをテーマとした地域活動のグループに、関連するいろいろな情報を提供する。また、「全国Jカー街づくりネットワーク」を設置し、このシステムの普及を住民運動として根付かせる。

今回の提案は、機能の導入に当たって新たな用地確保の必要もなく、システムを変えるだけ（道路や駐車場の白線の引き直し）で実現できます。

それに加え、「Jカー」のさらなる普及で、車の免許を持たない私にとっても、安心して自転車に乗れる街があちこちにできて、快適な自転車ライフが実現します。ちょっと運転がおぼつかない妻にとっても、狭い路肩を逆走してくる自転車に対する恐怖感もなくなり、安心して「Jカー」を運転することができるようになります。

燃費の良い「Jカー」が主流になれば、ガソリン消費もぐっと減り、地球環境のためにもGOODです。また、土地の有効利用も進みますし、自転車交通事故も大幅になくなる等、いいことだらけです。

ちょっと気になる軽自動車の少々ゆるめの排ガス規制も、「Jカー」が標準仕様になるのであれば、メーカーさんたちは、さらなる技術改良を加えてくれることでしょう。

将来、日本の技術力で、もはや芸術作品とまで賞賛される「Jカー」が車の主流となり、「Jカー」を基軸とする交通体系の街づくり・国土づくりの仕組みで、快適で、経済的で、安心で安全な社会を構築する。このことを世界中が認めてくれることで、環境立国・技術立国、そして住みやすさ世界一となった日本のリーダー的存在がさらに一段と強くなり、・・・・・・・・・・。

夢をさらに膨らませ、九州から、日本に、そして世界へ！！

地球温暖化に加え、石油そのものが枯渇するかもしれない、そこまできなくても世界中で石油が不足することが目に見えて感じられる時代です。限られた希少資源の石油を、節約に節約を重ねて使わなければいけない時代がそこまで来ています。

この「Jカー（軽自動車）」を標準仕様とした道路整備・利用等のハード・ソフト計画を推進するとともに、「Jカー」の性能UPを更に図ることで、新しい地球時代のECOカーとその交通システムが生まれます。九州、いや日本全体、いや世界に、新しいライフスタイルを提供することになるのではないのでしょうか。また、これが我が国の輸出の目玉商品になることまちがいありません！ このちょっとしたアイデアが、世界を変えるのです！！ そう、ちょっとしたアイデアです、先に気がつき実行したが勝ちのアイデア。すぐにでも実現化に取り組んで欲しいと思います。そのための先手必勝の国家戦略が必要です。あとは、市民の取り組みと行政のちょっとした経済的支援で、夢が現実になります！（ちょっと最後は、興奮してしまいました！！）

以上

(補足資料) 4 m道路における考え方

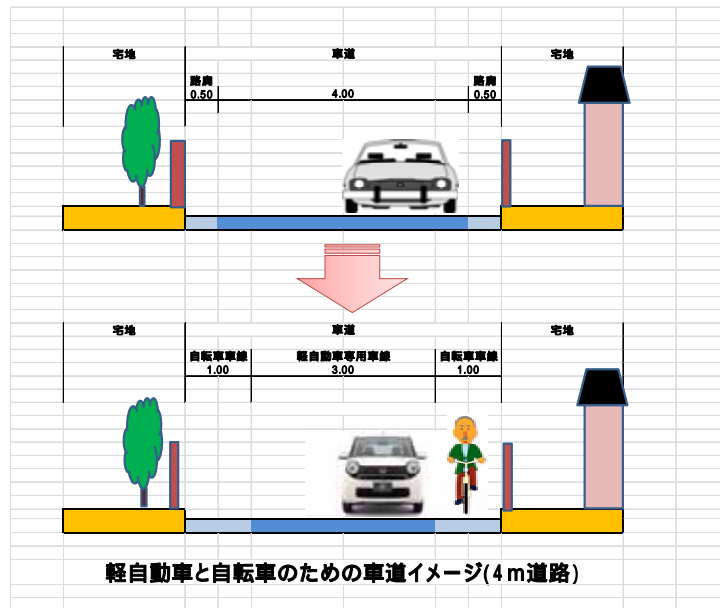
4 m道路の車線変更案としては、次の2案を考えました。

A案：今回の主旨である「自転車と自動車の共存」イメージを基本としたもので、車の扱いは軽自動車でも普通乗用車でも同じとして、「自転車車線」を確保する絵としてみたものです。

B案：もう一つの「エコ時代を拓く」ための提案で、軽自動車が車の中心となることを基本とした「軽自動車による2車線道路化」をイメージしたものです。

今の車社会の仕組みを、普通自動車から軽自動車へ転換するという意味ではB案でいいかと思いますが、人と車の共存を考えると、今回のテーマからいえばA案が妥当ではないかと考えました。

A案



B案

