

交通基本法の必要性

あくまで人間中心、徒歩中心で考える
自転車・バス・路面電車LRT鉄道で補完

小林成基・作図を調整



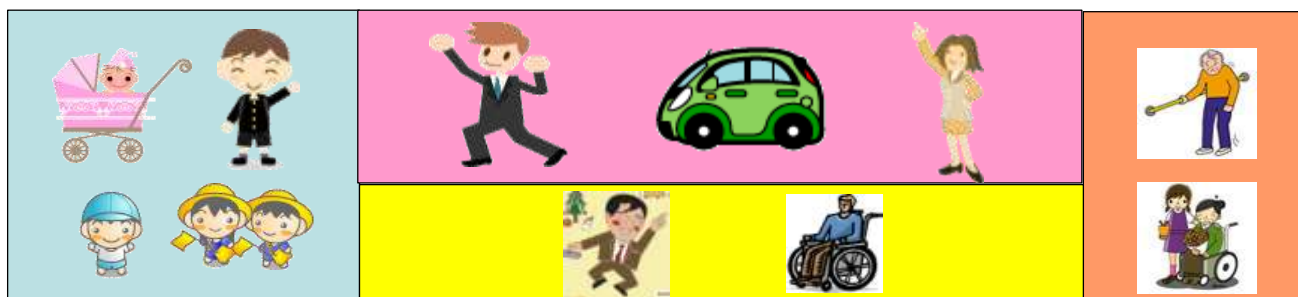
車椅子／ベビーカー（最優先）	
ひと（すべては人間のために）	
自転車（環境／健康に貢献）	
バス（都市を支える公共交通）	電車
タクシー（共用で都市生活に貢献）	
トラック（経済を支える動脈）	
乗用車（公共交通を邪魔しない原則）	



人生35年／85年は電車バスが必要

20歳車購入

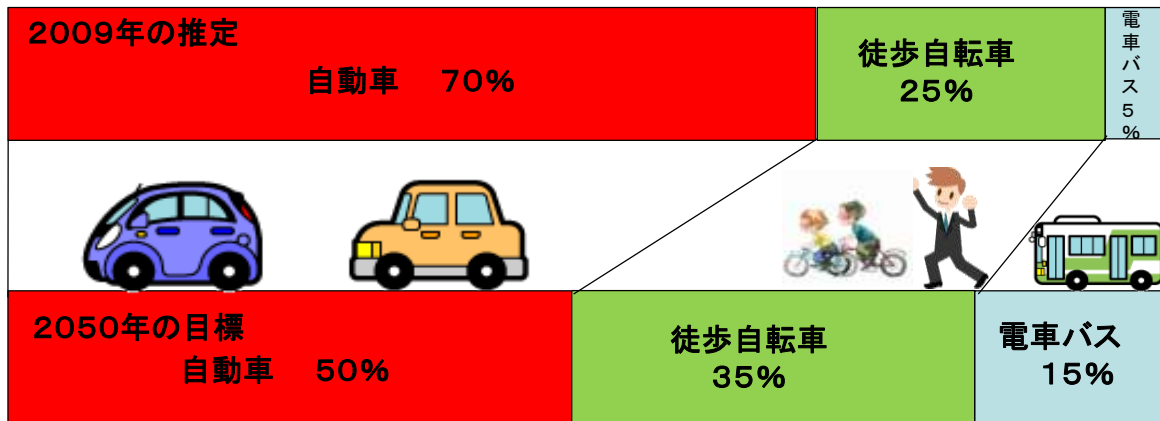
70歳免許返上



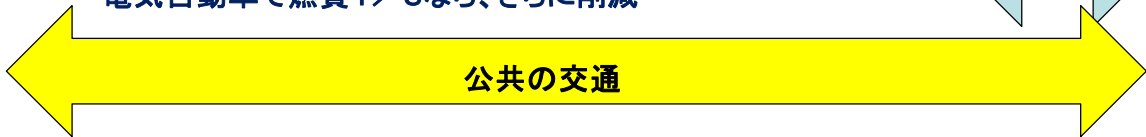
車購入までは、公共交通が必要
成人も飲酒時や障害を持てば公共交通が必要
70歳以上は免許返上すれば、公共交通必要
福祉として公共交通の整備

「公共交通」→「公共の交通」

- 温暖化対策には地方都市圏での交通分担率目標が必要

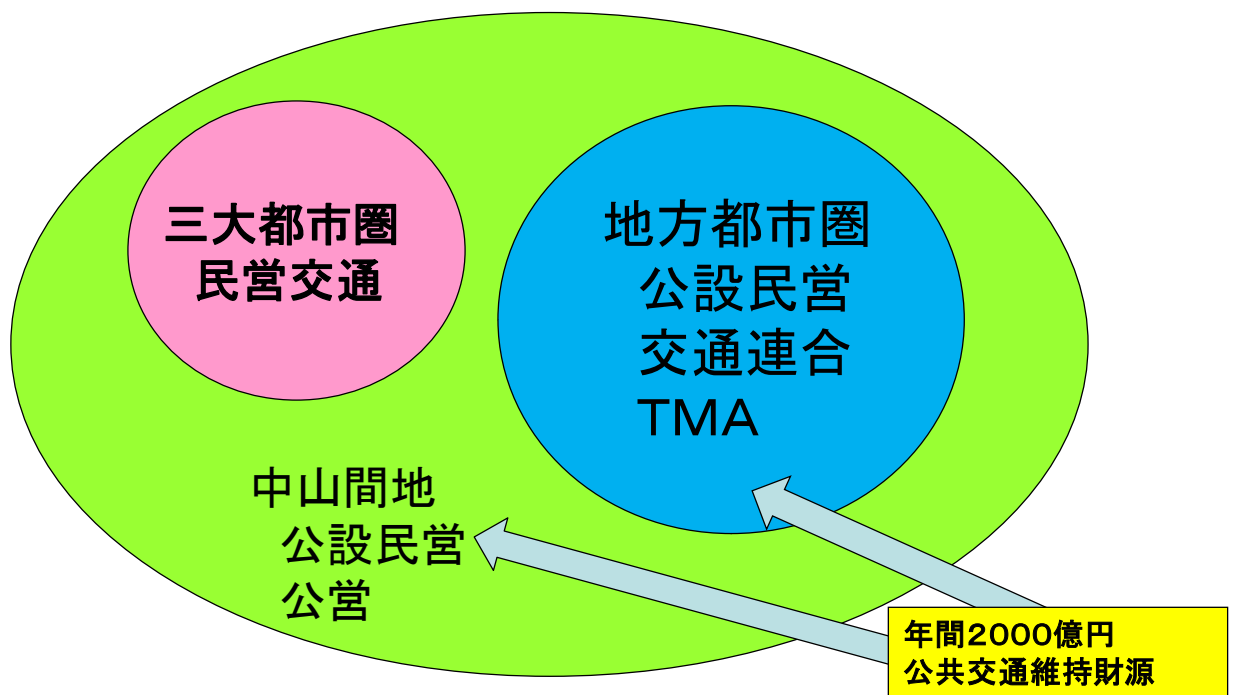


自動車燃費2/3、公共交通3倍で50%削減達成
電気自動車で燃費1/3なら、さらに削減



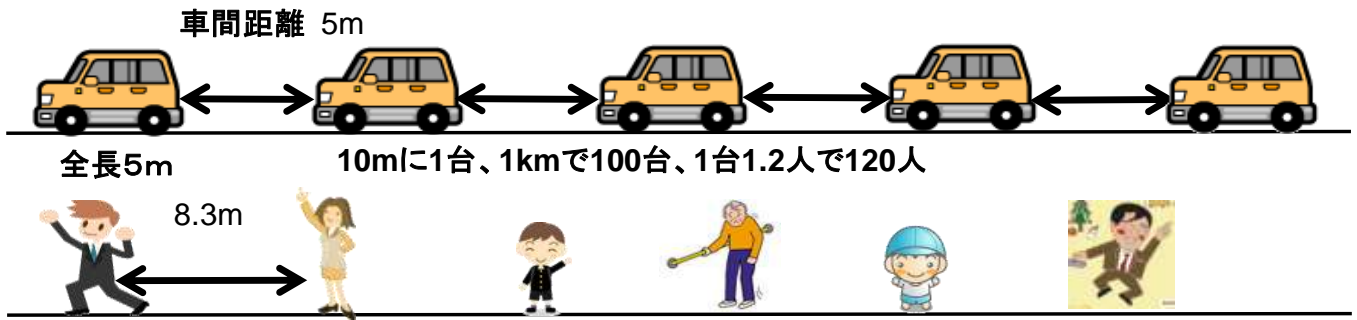
家庭の排出の29%は自家用車、「クールビズより車ビズ」、自転車使って、「バイクビズ」

地方交通は交通連合で



TMA=半官半民の公共交通管理運営組織(アメリカなど)
協議会よりも強制力を持ってコントロール

自動車社会は人の心を変えた



- 1kmの大渋滞も、8.3m毎に人が立っているだけ
「なんでこんなに渋滞しているの」と、人のせいにする風潮
- 車(鉄の箱)に乗ると人が変わる、独善的、便利さが生む心
映画「千と千尋の神隠し」の少女と妖怪
事故は保険で解決→お金で解決の典型
- **LRTは民主主義の教科書**
便利な自動車を、少し我慢するという市民合意が必要
日本でLRTができないのは、民主主義の熟度の問題

CO2対策としてのLRT鉄道

