

# クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/  
e-mail:kstn@red.zero.jp



発行：クルマ社会を問い直す会  
代表：杉田正明  
連絡先：〒162-0825  
東京都新宿区神楽坂2-19  
銀鈴会館506 生活思想社内  
Tel & Fax 03-5261-5931

編集：足立礼子・林裕之・杉田正明  
郵便振替口座：00140-7-39161  
年会費：1口2,000円 複数口歓迎

63

2011年3月31日発行  
(年4回発行)  
一部400円(送料含)



筆者の勤務先の広大な駐車場に、ナンバープレートを意図的に下向きに取り付け、見にくくした不届きな自動車を3台も見つけました。これは、歩行者や他のクルマから見えにくくしたいという事もあるでしょうが、それ以上に、道路を走行中、上方からの自動速度違反取締装置(オービス)による撮影をされないようにという意図なのかもしれません。いずれにせよ、当局は直ちに厳格に取り締まり、指導すべきです。  
(撮影と文 清水真哉さん)

## 会のめざすもの

クルマ優先でなく人優先の社会へ  
安全に道を歩きたい  
排気ガス、クルマ騒音のない生活を  
公共交通、自転車は私たちの足  
守ろう地球  
減らそうクルマ、増やそう子どもの遊び道

★表紙用の写真を  
募集しています★

## 目次

### レポート

- 「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに札幌で 世界  
道路交通犠牲者の日(ワールドデー) (前田敏章) ……2
- 「世界道路交通被害者の日2010東京」のご報告  
(佐藤清志) ……4

### 調査報告

- 自転車タクシー：まちづくりの新しい媒体  
一立川市のNPO「スマイルタクシー」事業の紹介—  
(渡辺 進) ……5
- 交通基本法の制定を巡る動き(井坂洋士) ……7

### 調査研究

- 「歩行者と自転車の道の革命 車道至上主義から道路交通  
文化の時代へ」で伝えたいこと(その2)(津田美知子) ……14

### 投稿

- じゃあ自転車はどう走るか  
[5] 自転車に乗る気持ち(富田悦哉) ……21

- 雪国の自転車道を考える(小林和彦) ……25
- 「クルマ社会」を「問い直すこと」(田中 牧) ……26
- 免許更新の際の本は必要か(関目 実) ……28
- クルマ社会あれこれ(木村孝子) ……28

### おすすめ書籍・新聞記事紹介

- 『交通基本法を考える一人と環境にやさしい  
交通体系をめざして』(川村雅則) ……29
- 会員の活動に関する新聞記事 ……30

### 世話人からのメッセージほか

- 代表より ……31
- 事務局より ……32
- 会計より・原稿募集案内ほか ……33
- 総会案内・東京ミーティング案内 ……34

# 「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに札幌で 世界道路交通犠牲者の日（ワールドデイ）

前田敏章（北海道交通事故被害者の会・代表）

世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラムは、「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに、2010年11月21日午後、札幌市中央区の「かでの2・7」を会場に、約70名の参加で行われました。

北海道で行われるのは3年目で、主催は北海道交通事故被害者の会。後援は、北海道、北海道警察および札幌市。協力は、クルマ社会を問い直す会、道はだれのもの？札幌21、交通権学会北海道部会、それにスローライフ交通教育の会です。以下3部構成のフォーラムの概要です。

## 第1部：ゼロへの願い

最初に、参加者全員で黙祷を捧げた後、このワールドデイが始められるきっかけを創った「ロードピース」のショードリイさんからのメッセージが紹介されました（別記1）。

次に当会が作成・展示している「いのちのパネル」の被害者をスライドで紹介。声なき者のゼロへの願いを受け止めフォーラムを成功させようと心を合わせました。

代表挨拶で、19日に福岡市役所前でキャンドルナイトが行われたこと、20日には全国交通事故遺族の会がキャンドルナイトと東京タワーの消灯という追悼行事を行い、本日も東京で集会が行われていることを紹介。ワールドデイが、全国と世界の連帯した取り組みの中で行われていることを確認しました。また、昨年基調講演を



行った小栗幸夫教授から届いた、「オランダのハーグで、コミュニティを歩行者に取り戻そう」というテーマで国際会議が開かれています」というメッセージも紹介させていただきました。

続いての被害者からのメッセージは、交通事故で亡くなった息子さんが通っていた小学校で、「たった一つしかない命を大切にしてください」と絵本の読み聞かせなどを続けている母親の取り組みを、ニュース特集の映像で紹介しました。

## 第2部：ゼロへの提言



メインの基調講演は、問い直す会でも活躍されている今井博之氏に遠く京都から来ていただきました。今井氏は「交通死ゼロへの提言：クルマ社会と子どもたち」と題して約80分講演。交通安全教育は、子どもに責任転嫁するのではなく、大人

や社会にこそ必要なこと。ヨーロッパで広がるボンネルフの教訓から、子どもにやさしい道への交通環境の改善が求められること。死亡重傷被害をゼロにするためのシステムアプローチ。そして、交通沈静化と速度制限の問題など、移動性を優先した安全性はあり得ないことを述べ、生命が第一という倫理的動機を背景に道路運輸システムを変えるべきと強調されました。

参加者が共感し大きな確信を得たことは、以下の感想からも読み取れます。

★今井講師の話に目からウロコの気持ちになりました。★改めて交通安全の必要性を認識させられました。各地で講演して交通安全に大きく寄与していただくよう願っています。★各国の様々なシステムを取り上げて、解り易い講演は大変参考になりました。★人の考えは簡単に

変えられないのであれば、道路環境や車の性能を見直すことで、効果があると思います。安心して住みやすい環境を早く整備して欲しい。★科学的見地からの話はためになりました。★ホームゾーンが出来、人の目があることで犯罪者が少なくなったという事は心に残る話でした。★システム～社会の法律や環境～から変えていかなければいけないという考え方に、本当にそうだと思います。



### 第3部：ゼロへの誓い

フォーラムの後半は、後援の北海道と北海道警察から挨拶をもらい、最後に北海道フォーラムのアピール(別記2)を採択して終了しました。

なお、札幌市の協力で、今年もワールドデイに合わせ、「いのちのパネル展」が11月17～21日、札幌地下街にて開催されたことも付記します。(写真)



また、今井博之氏の講演内容は下記サイトにアップした北海道交通事故被害者の会の会報34号に掲載しています。

<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/hk-higaisya-kaiho-4.htm>

(北海道札幌市在住)

#### 【別記1】

#### 日本の道路被害のご家族のみなさま

私たちが1993年にヨーロッパではじめて世界道

路交通犠牲者の日の集まりが、ことしも日本で開かれることをうれしく思います。ことしのワールドデイは特別の意味を持っています。それは、今年3月ニューヨークの国連で「道路安全・行動の10年2011-2020」が採択され、ワールドデイがこの「行動の10年」の進展の道標とされたからです。2009年5月に開かれた第1回の世界NGO会議に私たちの同僚である小栗幸夫氏も参加し、世界中の道路でこれまでに何百万人も命を奪い傷害を与えてきた交通政策を劇的に変えるブリュッセル宣言を採択しました。私たちNGOはこの宣言に記された私たちの願望をこの10年で実現する大きな役割を果たします。“世界の追悼から世界の行動へ”これが「行動の10年」に向けて私たちが選んだワールドデイのメインテーマです。そして、このメインテーマに各年のサブ・スローガンが定められます。今年のサブ・スローガンは 失われ破壊された命を追悼しよう、そして、傷つけられた人々を忘れないで。“世界の追悼から世界の行動へ”この言葉に込められた想いととも手をとって進みましょう。願いを込めて

Brigitte Chaudhry (訳：小栗幸夫)

#### 【別記2】

#### 北海道フォーラム・アピール

私たちは、国連が提唱した「世界道路交通犠牲者の日」に、今年も「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに集いました。本来人の「道具」(機械)であるべきクルマの使用により、日常にかくも多数の命と健康を奪い続けている事態は正に異常です。私たちは政府に、こうしたクルマの使われ方を根本から改めるため、検討中の第9次交通安全基本計画に「死傷ゼロ」の目標設定と、パラダイム(支配的な物の見方)転換を求めます。安全がクル

マ通行の効率と並列で論じられてはなりません。生活空間としての道路は、全て歩行者優先が徹底されるべきです。「死傷ゼロ」に必要な不可欠なのは、クルマの抜本的な速度抑制と制御です。私たちは、「事故という名の殺傷」によるこれまでの幾

多の被害者の無念を胸に、国連が採択した「道路の安全・行動の10年 2011-2020」に連帯し、被害ゼロへの行動を進めます。悲しみを知る者の希望が、全国と世界につながることを祈念して。

Nov.21.2010

レポート

## 「世界道路交通被害者の日2010東京」のご報告

佐藤清志(全国交通事故遺族の会)

毎年11月の第3日曜日は、国連が2005年に定めた世界統一で道路交通の被害者を悼む日「世界道路交通被害者の日 (World Day for Remembrance of Traffic Victims)」です。私が当会と共に所属している全国交通事故遺族の会でも昨年この日(11月21日)とその前日、世界と共有するための集いを行いました。

これまで全国交通事故遺族の会は外力がかからないよう遺族のみの力ですべての活動を行ってまいりましたが、今回の2010年の集いに関しては、行政として交通関連に携わる機関の方々にもご理解をいただけるよう、また一層の市民啓発が出来るように、内閣府・警察庁・国土交通省などの行政機関に後援という形で関わっていただきました。

集いのスタートは前日(20日)昼過ぎよりの有楽町駅前街頭でのチラシを配りながらの啓発活動。今年で3回目の開催ですが、毎回この場所の管理会社のご理解を頂き、街頭啓発を行わせていただいております。

夕刻よりは場所を移動してのキャンドルナイト。昨年は日比谷公園内で許可を受けることができないままの開催でしたが、今年は後援を頂いた港区のご協力により、無償にて港区立芝公園をお借りすることが出来ました(芝公園には「都立」と「区立」のものがあります)。

キャンドルに灯をともし17時半よりスタート、会員の紹介によるプロの演奏者の弦楽三重奏や被害者遺族の手記朗読が行われたのですが、中でも印象的だったのが間近でそびえる東京タワ

ーとのコラボレーション。今回、タワーを管理する日本電波塔株式会社様の協力により、黙祷時のライトアップ消灯というビックな企画が実現したのです。第一部の演奏が一息ついた6時ちょうど、「黙祷」の発声にあわせタワーのライトが消え、集ったみなが一斉に泣き被害者たちに想いを馳せました。沈黙の中、キャンドルの灯りのみが揺らめく幻想的なシーンでしたが、そんな時にもかかわらず目の前の道路を知らぬ顔をして走り抜けていくクルマの騒音が、いっそう煙たく感じられました。

翌日のワールドデイ本番の日でもある第3日曜日(21日)は箱崎のシティエアーターミナルに場所を変え、記念集会が開かれました。

冒頭、代読による会長挨拶の後、来賓として予定されていた、現政権の厚生労働大臣で超党派による議連「交通事故問題を考える国会議員の会」事務局長でもある細川律夫衆議院議員、同会会長の逢沢一郎衆議院議員他からお寄せいただいたメッセージが紹介され、それに続き、以前より遺族の会と交流があり当日もご参加いただいた「フランス交通暴力反対連盟」のラマンさんの自国での活動などが紹介されました。

その後、会員遺族3名がそれぞれ経験した理不尽な思いをお話いただくミニ講演があり、最後に大会宣言を参加者全員で唱和し、終了となりました。以下に宣言文をご紹介します。

- ・交通事故は「事故」ではなく、「犯罪」です
- ・交通犯罪のもたらす悲惨さに、思いを馳せて

ください

- ・交通死者にも人権があります
- ・道路交通被害者の日を、国民行事にして下さい
- ・世界の遺族たち、連携して交通犯罪をなくしましょう

3年目にしてステップアップすることの出来た今回の大会ですが、たとえば東京タワーと共に各地でシンボルタワー（もしくは観光地）などのライトアップが「黙祷」にあわせて消灯され、全土が一斉に交通犠牲者に対して思いを寄せるようなことが出来ればと、現在考えております。

（東京都品川区在住）

全国交通事故遺族の会HPより



まばゆいばかりの東京タワー



タワーの灯が消えてキャンドルが一層映える

詳しくは

全国交通事故遺族の会HP <http://www.kik-izoku.com/world%20day%202010.htm>

街宣活動チラシ <http://www.kik-izoku.com/world%20day/world%20day%2010/data/gaisen2010.pdf>

\*世界道路交通犠牲者の日も世界道路交通被害者の日も、意味するところは同じです。（会報担当）

## ■ 調査報告 ■

### 自転車タクシー：まちづくりの新しい媒体 —立川市のNPO“スマイルタクシー”事業の紹介—

渡辺 進  
(地域活動連絡係)

今 自転車は都市生活のいろいろな分野で活用の範囲が広がっています。その1つが以下に紹介する自転車タクシーです。

リヤカーを自転車につけて重い物やかさばる物を運ぶのは昔から使われてきた方法です。観光地では人力車と同様にお客を乗せて営業する例もあるし、東南アジアでは自転車タクシーが庶民の主な交通機関として市民権を得ていると

ころもあります。

去年の秋、東京都小平市の市民活動団体が共同で取り組んでいるお祭り「NPOフェスタin小平」の中で、自転車タクシーの試乗会がありました。これは、小平市の隣の立川市で3年前から自転車タクシー事業を進めているNPO“スマイルタクシー”の車両を、ドライバー付きで2台借りて希望者に無料で試乗してもらったもので、大

褒好評でした。試乗者にアンケートを取ったところ、多くの回答者が「楽しかった」、「乗り心地がよかった」、「運転手とのつながりを感じた」など肯定的、好意的な感想を書いてくれました。「小平市内にも走らせてほしい」との声もかなりありました。

今日、経済的・制度的・精神的に貧困化が進み、市民の一人ひとりがバラバラにされがちな社会生活の中で、人間同士の心のつながりが求められているように思います。

自転車タクシーは、いろいろ弊害の多いクルマ優先社会の中で、交通弱者である歩行者を守り、高齢者や身障者がまちに出やすくするための有力な方法だと思います。その具体例を“スマイルタクシー”について紹介します。

(以下◎印の4項目は「スマイルタクシー」のホームページから抜粋)

◎2008年、立川市発のオリジナル国産自転車タクシーとして誕生、現在立川市内を中心に3台運行。「クラシックカーを模した粋なデザインと排ガスを出さないエコな車両は、子供達から高齢者、地元の方から観光客まで、皆さんの身近な足として親しまれています。今日本全国で、高齢化、環境破壊、地域コミュニティーの崩壊など様々な問題が深刻化しています。街からは笑顔や活気が少なくなっています。スマイルタクシーは、街に住む人と訪れる人が心から生き活きと出来る「まちづくり」を目指して、その一役を担えればと考えています。」

#### ◎料金

- ・基本料金：初乗り200mまで100円、以後200mごとに100円ずつ加算。
- ・お迎え料金：車両から1km圏内無料、以後200mごとに100円ずつ加算。
- ・待機料金：10分以内無料、以後10分ごとに150円ずつ加算。
- ・買物・通院の付添い可能（ヘルパー2級資格を持つ運転手）。
- ・高齢者・身障者は1kmを超えるたびに100円ずつ割引（自己申告制）。

#### ◎利用方法

- ・電話1本で送迎します。



2010年10月24日「NPOフェスタin小平」にて  
(撮影:井坂洋士さん)

- ・街で見かけたら遠慮なく声をかけてください。フリーで乗車できます。

#### ◎運行範囲

- ・立川市内全域および近隣の各市

“スマイルタクシー”事業の対客事項は以上の通りですが、実際には自転車タクシー事業を重要な柱の一つにして自転車を地域のさまざまな活動分野に結び付け、個々の事業の財政的凹凸を融通しあっています。

たとえば、地球環境問題では「エコな走行手段」を掲げて各種イベントに参画し、宣伝と啓蒙に努めています。地域活性化に関しては、バスとタクシーの中間手段としての自転車の優位性を発揮させ、狭い生活道路での安全確実な輸送を確保しています。街の安全対策には他の団体とも連携して定期的な夜間パトロールに取り組んでいます。自転車側の責任による交通事故や迷惑駐輪などに関しては、各種セミナーやイベント等の中で啓蒙活動を行なっています。市民の心休まる居場所の一つとして「サイクルカフェ」の開設を準備しています(差し当りは事務所の一角に)。

これらの多面的な取組みの中で、地域のあらゆる層の人々との付き合いが深まっています。ここが肝心な所だと思います。

(東京都小平市在住)

## 交通基本法の制定を巡る動き

2009年末頃から、本稿を執筆している2011年1月までの丸1年かけて、政府で「交通基本法」の制定に向けた議論がされてきた。1月25日付けの『交通新聞』では、国土交通省が「交通基本法案(仮称)」を今通常国会(1月24日開会)会期中に提出する方針と報じられており、本稿が上梓される頃には既に国会で審議入りしているかもしれない。

この「交通基本法」は、従来のクルマ偏重の交通政策を転換するきっかけになるのではと、交通政策に関心を持つ人の間では注目されているところだが、その検討過程については残念ながらマスメディアではほとんど報じられなかった。そこで本稿では、この「交通基本法」が生まれた経緯から法案検討過程までを概観したい。

### ■背景にあるのは「マイカー亡国」の危機

#### モータリゼーション政策により破壊される公共交通

湯川利和氏が米国の「クルマ社会」を分析して著した『マイカー亡国論』(三一新書、1968年)で警鐘を鳴らしたとおり、日本国内でも1970年代以降急速に進められたモータリゼーション政策により、道路建設に巨額の予算が割り当てられる一方、路面電車や国鉄のいわゆる赤字ローカル線などが次々と縮小・廃止されていった。その結果、自家用車を利用する人・できる人に比べ、そうでない人は移動に不便を強いられるようになった。しかも都市構造がクルマ利用を前提としたものへと変わっていったことで、地域によってはクルマを使わない人は日常生活にすら支障を来すようになってしまった。

「交通権」保障の必要を提唱した日比野正己氏は、著書『交通権の思想』(講談社、1985年)にて、「交通権」は国民が国内で交通する権利であり、日本国憲法22条(住居の自由)、25条(生存権)、13条(幸福追求権)などを基礎にした社会権のひとつで、現代社会において「健康で文化的な最低限度の生活を営む」ために必要な権利で

あると説明している。

日比野氏は同著の中で、『『マイカー亡国論』の予言』と題して、本多勝一氏の『そして我が祖国・日本』(朝日新聞社文庫、1983年)の言い回しを引用しながら、「交通権」が生まれた背景を説明している。

背景には、国鉄ローカル線の廃止やバスの衰退という「公共交通の全般的危機」があった。つまり、「日照権」や「環境権」と同じく、交通権も「“何々権”なんて言葉ができれば、もうその権利は侵害されはじめたってことですよ」。

1982年に交通基本法で「交通権」を規定したフランスでも、その出発点はモータリゼーションの弊害に直面した事であったという。つまり、「交通権」の必要が認められる事態を裏返せば、日本が欧米に続いて「マイカー亡国」になってしまったことの証左とも言える。

#### 「交通基本法」の基礎

日比野氏らは1985年に「交通権を考える会」(後の「交通権学会」)を発足させ、1999年には「交通権憲章」を発表した。これと並行して障がい者の移動の確保を求める声も高まり、2000年には交通バリアフリー法が制定されるといった動きも生まれる。

さらに、1990年代になると気候変動(地球温暖化)問題への関心が高まり、1994年には気候変動枠組条約が発効し、1997年には京都議定書が締結された。世界の温室効果ガス排出量の1/4(日本国内では1/5)ほどを占める運輸部門での温室効果ガス排出量削減という課題が加わった。

こうした諸課題を引き受けて、野党時代の民主党が2000年頃から「交通基本法」の検討を始めた。細川律夫衆議院議員を座長とするワーキングチームが設置され、2001年に最初の成案を得て社会民主党(社民党)と共同提出する(2003年

に廃案)。その後は同党主催のシンポジウムやパブリックコメントなども行われ、法案見直しを経て2006年に再提出されたが、これも廃案になっている。なお、この時に民主党では、「交通基本法」はすべての人々が自由かつ安全に交通機関を利用して移動できる社会をつくるためのものであると説明しており、過去2回の法案いずれも「交通権」の制定を柱に据えている。

民主党のこの方針は2009年まで引き継がれており、同年の民主党政策集INDEXでは、「交通基本法」を制定し、国民の「移動の権利」を保障し、新時代にふさわしい総合交通体系を確立する、その内容の筆頭に「国民の『移動の権利』を明記する」と述べている。

## ■政権交代～実現に向けて動き出す～

### 法案を一から再構築

国会へ2度提出されては廃案になった「交通基本法」案だが、2009年8月の総選挙を受けて民主・社民・国民新党の連立政権が誕生したことが転機となり、にわかに具体化した。政権交代により誕生した鳩山政権では、国土交通大臣に民主党の前原誠司氏が、交通基本法を担当する副大臣に社民党の辻元清美氏が就任し、その直後から交通基本法制定に向けた検討が動き出した。

国土交通省総合政策局が所管して、まずは有識者や交通事業者などからの意見を聞くための「交通基本法検討会」が計13回、公開で開催され、学識経験者10名、行政・地方事例関係者7名、交通事業者15名、交通事業者労組関係者1名、NPO関係者や実務家8名、物流関係者3名、自動車関係者4名が、「交通基本法」に対し各々の立場から講釈を行った。

また、これと並行してパブリックコメントが2010年3月、5月、7月（いずれも締切日基準）の3回実施され、361件、208件、351件の意見が寄せられた。特筆すべきは、2010年2月1日から3月2日まで実施された初回のパブコメでは、関連資料が2006年に民主・社民両党が共同提出し廃案になった交通基本法案の条文のみであったこと。パブコメには行政が書いた草案などの是非を問う形のものが多いが、この時は政府提案の是非

を問うものではなく、文字通り「幅広くご意見を頂」くためのものであった。

5月のパブコメでは「中間整理」=資料1=が、7月には「基本的な考え方(案)」=資料2=が、関連資料として提示されている。この内容は前述の「交通基本法検討会」の内容をまとめたものだが、いずれの時点でも「移動権の保障」が筆頭に明記されている。

### 主な論点

2009年11月からの「交通基本法検討会」とパブリックコメントでは、ともに「交通基本法」制定に前向きな意見が多く出されるとともに、「自家用車優先ではなく公共交通優先への転換」や、公共交通への財源手当ての充実、交通政策を総合的に検討することなどが多数意見として寄せられた。これらの方針は共通認識として進められた一方で、いくつかの論点が浮上している。

まず、「交通権」「移動権」を規定すべきか。前述のとおり交通権・移動権の保障は筆頭の政策目標になっていたものだが、検討が具体化するにつれ、規定した場合に実現性はどうか、訴訟が起こるのでは、といった意見も目立つようになった。実際には交通権が規定されたからといって直ちに請求権が発生するものではないとの見方がされているし、交通権・移動権の必要性は概ね共通理解になっているが、後述する検討過程を経て、最終段階になって「時期尚早」と判断されている。

また、「交通基本法」が対象とする範囲に関する議論もある。出発点にある「交通権」の考え方はあくまで地域交通に関するものなのだが、その流れを汲んで地域交通を中心にすべきか、または都市間交通（新幹線、航空、高速道路など）も含めるべきか。旅客交通に限るのか、物流も含めるのか。さらに国際交通も含めるのか。議論の過程で対象範囲が拡大され、最終的には全てが盛り込まれ、さらには経済活動や国際競争力、観光振興なども盛り込まれることになり、焦点がぼやけていった。

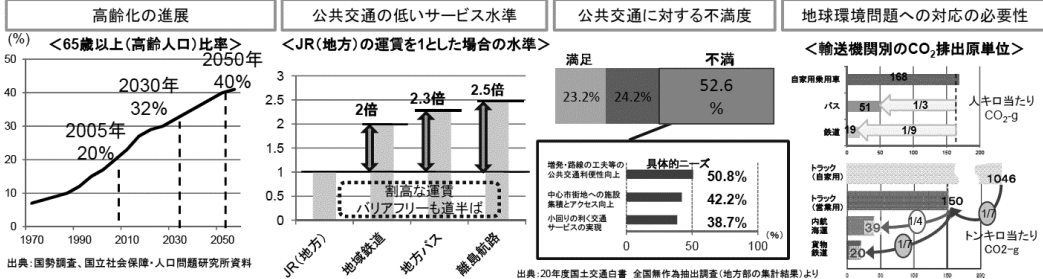
そして、誰がどのように決め、誰が負担して、誰が実施するのか、関係者の責務と役割分担の在り方も議論になった。国、地方自治体、交通



# 交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて — 中間整理のポイント —

## 問題意識

- ・くまを使える者と使えない者の間に発生している「交通の格差社会」を解消し、急速な高齢化が進むなかで人々の社会参加の機会を確保していくためには、移動する権利を位置づけていくことが必要ではないか。
- ・環境にやさしい交通手段に転換していくと同時に、交通網の充実により地域の活性化につなげていくことが必要ではないか。



### 移動権の保障と支援措置の充実

- ◆ すべての人々が健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な「移動権を保障」すべき。それには、地域公共交通を維持・再生し、活性化することが必要。
- ◆ 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を構想し、持続可能な方策を構築することが基本。
- ◆ 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に拡充・再構築が必要。
- ◆ 国の補助制度は、予算を拡充するとともに、地域の協議会の自主的な取組みに対して一括交付する仕組みへ。
- ◆ 交通分野において、健康者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、「公助」の内容を大幅に拡充すべき。

### 環境にやさしい交通体系の実現

- ◆ 経済的誘因(インセンティブ)等により、環境にやさしい交通体系の実現が必要。自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」へ。
- ◆ 法律、予算、税制を組み合わせた通勤交通のグリーン化を推進すべき。
- ◆ 経済的誘因や交通規制の活用による都市部の渋滞対策が必要。
- ◆ 効率的な輸送機関を荷主が選択する魅力や誘因の充実により貨物輸送の自営転換やモーダルシフトを推進。
- ◆ 環境負荷の少ない都市・国土構造に誘導。

### 地域の活力を引き出す交通網の充実

- ◆ 交通網の充実により、人々がたくさん集まり、「賑わい」のある、「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。
- ◆ 「幹線交通網の総点検」により、今後の幹線交通体系を総合的な視点から再検討。
- ◆ 都市内、都市間の交通網は、日本国民のみならず、訪日外国人にとっても必要であり、世界の公共財。日本発の新しい交通技術を海外にも普及へ。

資料1 2010年4月「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて—中間整理のポイント—」  
 出典：国土交通省 総合政策局 交通計画課 ホームページ

## 「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)」のポイント

### 1. 移動権の保障と支援措置の充実…成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築

#### 1) 移動権保障による活力のある社会の実現

- ◆ 健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動権を保障。このため、都市、地方、離島を問わず、バス、タクシー、鉄道、旅客船等の多様な交通手段による地域公共交通を維持・再生し、活性化。自家用と公共の交通手段の最適な組合せ(ベストミックス)を再構築。
- ◆ 道半ばにある交通施設や乗り物のバリアフリー化を徹底。
- ◆ 人々の知恵と新しい技術を活用し、効率的な方法で地域の交通手段を確保することが必要。例えば、情報通信技術(ICT)を活用したデマンド型の交通サービスなど新しい交通手段を活用。

#### 2) 地域の協議会を通じた地域公共交通の維持、再生、活性化

- ◆ 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を共有し、その実現に向けた持続可能な方策を構築することが基本。「計画—実施—評価—改善(PDCA)」を通じて不断に見直し。
- ◆ 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に充実・再構築が必要。
- ◆ 国の補助制度を充実するとともに、可能な限り地域の協議会の自主的な取組みに対して一括交付する仕組みへ。
- ◆ 交通分野において、健康者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、国も地方も「公助」の内容を大幅に充実すべき。

### 2. 交通体系、まちづくり及び乗り物…三位一体の低炭素化の推進

#### 1) 世界の一步先を行く環境負荷の少ない交通体系、まちなみの形成

- ◆ 自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」にしていくため、経済的誘因、まちづくり政策、燃費規制などを総動員。
- ◆ 地球温暖化対策税や自動車関係税の見直しにあたって、環境負荷の少ない交通機関や自動車に配慮。
- ◆ 長期的には、コンパクトシティの推進、環境負荷の少ない都市・国土構造の形成、新たな市場の創出、経済成長へ。

#### 2) 電気自動車的大量普及と周辺環境の整備

- ◆ 電気自動車の大量普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一体的に推進。
- ◆ 電気を動力源とする新しい個人向け乗り物(パーソナル・モビリティ)を含め、多様な乗り物の道路空間に共存させるという新しい課題に向き合うことが必要。

### 3. 地域の活力を引き出す交通網の充実…賑わいのあるまちなみと幹線交通網の連携

- ◆ 交通網の充実により、人々がたくさん集まり、「賑わい」のある、「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。
- ◆ 路面電車の導入、自転車の利用のルール徹底等の「合意形成」に当たっては、住民参加のもとでの交通ルールの徹底を含めた総合的手法の導入を目指す。
- ◆ あらゆる角度から「幹線交通網の総点検」を行い、総合的な交通体系の視点に立つて政策を推進。
- ◆ 都市内、都市間の交通網は、日本で暮らしている人のみならず、わが国を訪れるすべての人々を各地に案内できる基盤であり、アジア、そして世界の公共財。来訪者の増加は日本発の新しい交通技術を海外に普及させていくきっかけとなる。

資料2 2010年6月「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)」のポイント  
 出典：国土交通省 総合政策局 交通計画課 ホームページ

事業者、国民の主要4主体のうち、誰がどこまで責任を持ち負担をするのか。交通事業者は従来も交通バリアフリー法などで事業者負担を求められてきたが、日本の交通事業者は独立採算が原則とされている中で、収益性の高い路線を持つ事業者とそれ以外で進捗状況に格差が生じているなどの課題がある。

なお、自治体も規模などによりおのずと対応できる範囲が変わってくるが、国土交通省では「交通基本法」の議論とは別に、2007年に『総合都市交通体系調査の手引き』を策定して自治体に「総合的な都市交通体系調査・計画」の必要を訴えており、これを受けて総合交通計画を立案する自治体が増えてきた。この流れは「交通基本法」の制度設計にも踏襲されており、国と自治体がそれぞれ「交通基本法に基づく交通に関する基本計画」を策定するとともに、国は補助制度の充実と一括交付する仕組みを導入し、具体的な方策は地域の協議会の自主的な取り組みを基礎に置く(=詳細は地域が決め、国が支援する)制度設計を目指している。

費用負担については、財源を伴う実効性確保を求める意見もあった。たとえば欧米のようにガソリン等の税収を公共交通整備に振り向けたり、欧州の交通税のような財政的な裏付けを伴う制度をつくったりすることが必要、という指摘も出されているが、そうした抜本的な財源措置は盛り込まれなかった。

## 様々な動き

国交省における上記検討が議論の中心ではあったが、他に市民団体や法曹界、交通事業者からの動きもある。

市民団体からは、人と環境にやさしい交通をめざす協議会(SEV)が主催して「交通基本法研究討論会」が13回開催され、法案検討を担当する行政と市民との議論の場を提供するとともに、「地域住民サイドの交通基本法案」(1~8条)が提案されている。また、全国路面電車ネットワークが取りまとめ、2009年12月に発表・提出された「公共の交通への緊急アピール」NGO共同声明には、クルマ社会を問い直す会や、筆者が代表を務める 持続可能な地域交通を考える会

(SLTc)など、全国61団体が賛同している。

交通権学会や弁護士会でも勉強会などが行われ、意見書が提出されている。交通権学会では2010年7月に「交通基本法に関する交通権学会の見解」が採択された。日弁連では主に人権と環境の観点から、2010年2月に『「交通基本法」の制定についての意見書』が、12月に『交通基本法制定に関する意見書』が提出され、移動に関する権利の必要性や、安全対策や環境負荷の低減を中心に提言されている。

交通事業者からも、日頃より積極的な提言を行っている両備グループの小嶋代表をはじめ、バス協会や旅客船・フェリーなどの業界団体を中心に意見表明がされている。

## ■「政治主導」の迷走

「交通基本法」に関する議論は2009年末頃から急ピッチで進められてきたが、この間に2度の転機があった。まずは2010年5月に、社民党が連立政権を離脱し、交通基本法を担当していた辻元副大臣も辞任した。この時は、当時政務官を務めていた三日月大造氏が副大臣に就任し、交通基本法関連実務が引き継がれた。

次の転機は2010年9月の菅改造内閣で、これまで国土交通大臣を務めていた前原氏が転任となり、馬淵澄夫氏が大臣に就任した。この時に三日月氏は副大臣の任を解かれ、後任にあたる交通基本法担当副大臣は特に指名されなかった。

なお、交通基本法案の検討が一段落した後になるが、2011年1月の菅第2次改造内閣では、馬淵氏は国交相の任を解かれ、後任に大島章宏氏が就いている。

これまでに積み上げられてきた「交通基本法」に関する検討は、馬淵国交相に代わって以降、静かに、しかし大きく転換した。「交通基本法」の制定に向けた動きは続いたが、筆頭に掲げられていた「国民の『移動の権利』を明記する」という所期の目的は削ぎ落とされてゆく。

法案作成の最終過程で学識経験者を中心に設置された「交通基本法案検討小委員会」は非公開(報道関係者のみ傍聴可)で開催され、議事録は発言者名が伏せられる形での公開とされ、パブリックコメント等は実施されず、小委員会も

わずか4回で終了するなど、検討の経緯は一転して不透明感に包まれた。この小委員会は昨年12月24日に結論を出したが、「移動権」の必要性は認めながらも、法案への明記は「時期尚早」とされた。さらに「観光立国推進」が追加されるなど、所期の目的から離れた結論が出されている。

このように、「政治主導」の名のもとで政府の姿勢は二転三転してきたが、その変化は、国土交通省の「交通基本法検討会について」ホームページ冒頭に端的に表れている。

#### 【2010年3月時点】

##### 交通基本法検討会及び「交通基本法」の制定に向けた意見の募集について

「コンクリートから人へ」の政策転換の中で、危機的な状況にある公共交通を維持・再生し、人々の移動を確保するとともに、人口減少、少子・高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題にも対応するため、交通政策全般にかかわる課題、将来の交通体系のあるべき姿、交通にかかる基本的な法制のあり方等について検討を行います。

#### 【2011年1月時点】

##### 交通基本法検討会について

人口減少、高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するとともに、安全で安心な地域の移動手段を確保するため、次期通常国会への法案提出に向け、交通基本法の制定と関連施策の充実について検討を実施しています。

「コンクリートから人へ」「政策転換」「危機的な状況にある公共交通を維持・再生」「人々の移動を確保する」といった基本方針と、「交通政策全般にかかわる課題、将来の交通体系のあるべき姿」を検討するという目的が削除されているわけだが、まさにこうした政府の意向が反映されたように見える。

#### ■21世紀にふさわしい「基本」の再定義を

##### 何の(誰の)ための交通基本法か

以下は筆者の個人的な感想になるが、「交通権」の規定が欠落したことで、当初の出発点から大きく離れてしまった感を否めない。2009年11月からの検討が始まって以降、扱う範囲や解釈の余地が拡大されてきたことに対し、国土交通省関連の予算取りの理由付けに「交通基本法」が使われるのではと揶揄される場面もあったが、菅改造内閣で馬淵国交相に代わってから、そうした指摘が現実味を帯びてきた。新たに盛り込まれた「利用者目線」についても、そもそも与野党が揃って高速道路料金の値下げなど安易な人気取り目的のパラマキ政策を採っている現状で、むしろ基本法の主旨を失わせるおそれもあると危惧される。小委員会での議論では、公共交通利用者などの立場や、市民参画を意図する文脈で「利用者目線」が求められていたようだが、それが法律になった後、果たしてどのように解釈・運用されるだろうか。詳細な法案の内容は、本稿執筆時点ではまだ見えていないが、これまでの道路建設に偏重した日本の交通政策を考えれば、自動車のための道路建設を続ける口実に使われかねない、と危惧する声に傾聴せざるを得ない。

#### 「交通基本法」議論の成果

とはいえ、「交通基本法」に関する議論が行われた効果はあったと、筆者は考えている。たとえば、各地の自治体で交通に関する検討が活発になってきており、総合交通政策の立案にも本格的に乗り出すところが増えてきた。その検討過程で国の「交通基本法」に関する議論が引用されている場面も見られるが、総じて「交通権」の確保が重視されたものである。

また、1月28日の参議院本会議にて、岩城光英参議院議員(自民党)の代表質問に対し、菅直人首相は次のように答弁している。

人と環境にやさしい総合交通体系の構築は重要であり、その際に自転車果たす役割も重要だ。今国会に提出準備中の交通基本法案と、交通基本計画で、自転車の活用、地方の公共交通の再生、歩いて暮らせるまちづくりなどに取り組んでゆく。(要約)

首相が自転車の活用や公共交通の再生、歩いて暮らせるまちづくりなどを行うと国会で断言したことは、日本では画期的なことである。地域公共交通の維持・再生の必要性や、「歩いて暮らせるまちづくり」を目指すといった基本方針を示す基本法が成立すれば、これまでのクルマ偏重政策を転換し、公共交通指向の交通政策の進展に向け、一定の効果があるものと期待したい。

### 盛り込むべきは優先順位

ところで、過去3回行われたパブリックコメント全てに応じた筆者は、主に ▼道路上での優先順位を明確に規定すること ▼歩行者を安全・快適にする政策を掲げること ▼既存の都市計画等を本法に整合させる仕組みをつくること ▼交通警察の権限を改革する(たとえば市区町村に移す)ことを訴えてきた。

交通基本法において、地域が主体的に総合交通計画を策定する方向性が示されているが、すでに人と環境にやさしい交通政策の実現に向けて取り組んでいる自治体や市民団体などからは、そうした地域の取り組みを支持し後押しするような規定や制度が求められている。たとえば、生活道路に入り込むクルマを抑制しようとする、必ずと言っていいほど地域住民から反対の声が出て、これに自治体や警察が過剰反応する。景観条例による建築物の高さ制限などが典型例だが、地域で決めたことが必ずしも法的に担保されない(民事訴訟を起こされて取り消しや損害賠償請求を受けてしまう)実情がある。今後、「総合交通計画」を策定する地域がその計画を実行に移そうとしたときに、この基本法は、自治体や地域の有志にとって役立つものになるだろうか。

『地球白書2008-09』第四章「持続可能なライフスタイルに転換する」では、

社会をつくる生物である人間は、社会の仕組みをつくることによってのみ、私利的行動と社会的行動(他利的行動)とのバランスを取ることができる。また私たちは変化を望んで

おり、ともに行動することを強く望んでいる、変化のためのガバナンスこそが必要である。

と指摘されている。持続可能性に貢献しうる社会的基盤を支える政策の整備、たとえば信頼できる公共交通が必要で、それを促進するためには政策が必要であり、またこうしたインフラに対する根強い偏見は解消されなければならない、とも指摘されている。まさに、そのような役割こそが「交通基本法」に求められているのだろう。

内閣府が2009年7月に実施した世論調査では、「歩いて暮らせるまちづくり」の推進に賛成する人が93.0%にのぼる。東京都が2010年2月に実施した世論調査では、自動車からの大気汚染物質や温室効果ガスの削減のために個人が行うべきことの上に「公共交通機関を利用する」(68%)と「無駄な自動車の利用をやめる」(63%)が挙げられている。しかし現状では私利的行動(=「マイカー」利用)が優遇される仕組みになっているため、外部不経済は顧みられず、コモングの悲劇が起きている。私たち国民の大多数が、「交通基本法」が変化のためのガバナンスとして機能するよう、政策面の整備を待ち望んでいる。

「交通基本法」は、まさにこの部分、私的な交通よりも公共の交通を優先するという「基本」を定めるための法律ではなかったのか。求められているのは単なる「利用者目線」ではなく、単なる「社会資本の整備」でもない。持続可能な社会の実現に向けて、どのように優先順位をつけるのか、どのような方向を目指すのか、どのような社会の仕組みが必要なのか、それを形作ることが求められている。現状の後追いをするのではなく、21世紀型の持続可能な地域交通を実現するための基礎となる「交通基本法」が早期に実現することを望みたい。



本文中の所属や役職はすべて当時のものです。本稿では、「交通権」「移動権」を区別せずに用いています。その他、詳細は参考文献をご覧ください。また、分析・提言部分は会の公式見解ではなく、筆者の私見が含まれていることをご承知おきください。

## 参考文献

- 湯川利和『マイカー亡国論』（三一新書、1968年）
- 日比野正己『交通権の思想』（講談社、1985年）
- 交通権学会『交通権憲章—21世紀の豊かな交通への提言—』（日本経済評論社、1999年）
- 交通権学会『交通基本法を考える』（かもがわ出版、2011年）
- ワールドウォッチ研究所『地球白書2008-09』（ワールドウォッチジャパン、2008年）
- 国土交通省 総合政策局 交通計画課 ホームページ  
[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_fr\\_000040.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000040.html)
- 国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 都市計画調査室 ホームページ  
<http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/sougou/index.html>
- 民主党政案集INDEX2009  
<http://www.dpj.or.jp/policy/manifesto/seisaku2009/18.html>
- 民主党ホームページ  
<http://www.dpj.or.jp/news/?num=1257>  
<http://www.dpj.or.jp/news/?num=11060>
- 交通権学会ホームページ「交通基本法に関する交通権学会の見解」  
<http://www.kotsuken.jp/active/20100718.html>
- 日本弁護士連合会『「交通基本法」の制定についての意見書』（2010年2月）  
<http://www.nichibenren.or.jp/ja/opinion/report/100226.html>
- 日本弁護士連合会『交通基本法制定に関する意見書』（2010年12月）  
<http://www.nichibenren.or.jp/ja/opinion/report/101216.html>
- 両備グループホームページ  
地域公共交通トップの皆様へ「交通基本法の成立とその財源確保のために立ち上がりましょう！」  
<http://www.ryobi.gr.jp/emergency100423.html>  
地域公共交通を延命策から夢のある21世紀の政策へ！

- [http://www.ryobi.gr.jp/message/message\\_101213.html](http://www.ryobi.gr.jp/message/message_101213.html)  
両備グループ 代表メッセージ 平成23年 年頭の辞「ネクスト100年は素直な気持ちで、忠恕を実践！」
- [http://www.ryobi.gr.jp/message/message\\_110104.html](http://www.ryobi.gr.jp/message/message_110104.html)
- 交通基本法案：「自転車を活用」 首相、意向示す（毎日新聞、1月29日）  
<http://mainichi.jp/select/seiji/news/20110129ddm002010058000c.html>
  - 内閣府「歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査」（2009年7月調査）  
<http://www8.cao.go.jp/survey/h21/h21-aruite/index.html>
  - 東京都「自動車利用と環境に関する世論調査」結果（2010年5月）  
<http://www.metro.tokyo.jp/INET/CHOUSA/2010/05/60k5v100.htm>  
(神奈川県川崎市在住)

\*参考文献中の「交通基本法を考える」は、29ページに「おすすめ書籍」として紹介されています。(会報担当)



(会員K・Tさんの絵、34ページ右上も)

# 「歩行者と自転車の道の革命 車道至上主義から道路交通文化の時代へ」 で伝えたいこと(その2)

## 「コミュニティ道路」ならばクランク式

前稿で、欧州では区画道路においても幹線道路においても、「クルマ優位」ではないという道路整備が誰の目にも見える形で進んでおり、そうした道路空間のハード面のサイン性が、ソフト面の信頼関係を喚起し、「道路交通文化」を醸成してきたのではないかと述べた。本稿では日本のあるべき方向性について考えたい。

国土交通省は区画道路対策として「コミュニティ道路」や「歩車共存道路」をやっていますと胸を張る。「コミュニティ道路」は歩道を設置するタイプのもので、主に次の2つの形態がある。

一つはスラローム式であり、写真1のように車道を蛇行させるものである。ところが、実際にクルマを蛇行させるためにはスラロームのシフト幅を大きくする必要があるので、道路幅員がよほど広くなければ不可能である。この事例程度の場合、クルマは真っ直ぐに走ることができるので、速度抑制効果は低い。さらに、車道は一定の幅なので、クルマが歩道に乗り上げて駐車しやすい。歩道の幅員が広くなったり狭くなったりすること自体、歩行者の多様性の観点からは望ましくないが、歩道に駐車されると歩行者は歩道を通行できなくなる。

もう一つはクランク式であり、写真2のように歩道と車道を直線的に設置し、車道の中にフォ

ルトと呼ばれる植栽などを互い違いに配置するものである。前方にフォルトがあるので、クルマは蛇行せざるを得ない。速度抑制に効果的であるばかりでなく、駐車しようとするクルマはフォルトを死角にするようにその前後で行うので、歩道は侵されにくい。

スラローム式は「クルマの蛇行=車道の蛇行」といった単純な発想で日本で考案されたものであるが、「歩道を侵す」結果になりやすい。クランク式は「車道を侵す」手法であり、ボンエルフの手法に沿ったものである。「コミュニティ道路」の整備が進んでいる大阪市や名古屋市ではこのクランク式が基本である。

また、「歩車共存道路」は歩道を設置しないタイプであるが、狭い道路にスラローム式やクラ



写真1 スラローム式  
「コミュニティ道路」



写真2 クランク式  
「コミュニティ道路」

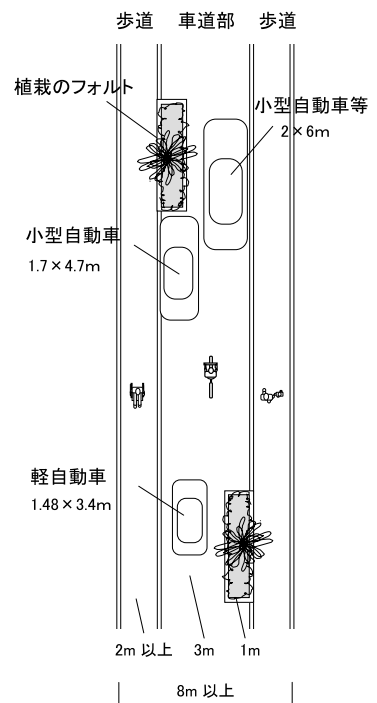


図1 クランク式「コミュニティ道路」のデザイン案

ンク式を圧縮して整備する結果になる。そこで犠牲になるのは「歩行者の道」であり、歩行者は障害物を避け、駐車するクルマを避け、走るクルマを避けながら歩くことになる。このような「歩車共存道路」とスラローム式「コミュニティ道路」はお蔵入りすべきである。

## コミュニティ道路普及の限界とハンブ

「コミュニティ道路」などの現在の整備実績について国土交通省は把握していないというが、以前、入手した資料では、導入時から98年度末までの18年間に全国で1,158か所であり、年平均では64か所となる。1か所の延長距離は街区の1辺、100～150m程度であるから、総延長はごくわずかである。

このような区画道路対策は面的に行うべきだということで「あんしん歩行エリア」、「くらしのみちゾーン」などの事業が実施されているが、これらの08年度末の地区指定は計638地区、全国人口約19万人に対して1地区の割合であり、1地区は1～1.5平方km程度と狭い。欧州のように、全ての区画道路に網をかけるのではなく、全くのピンポイントである。欧州の施策を「つまみ食い」する「アリバイ行政」が日本の行政の常套手段であり、それ故に一点豪華主義に陥りやすい。

しかし、「コミュニティ道路」の普及には大きな限界がある。機能しうるクランク式「コミュニティ道路」を整備するには、**図1**に示すように道路幅員が8m以上必要である。しかし、区画道路が絶対多数を占める市町村道の道路幅員は平均5.1mと狭い。平均ではなく、幅員別の統計が欲しいところであるが、道路延長にのみ関心を持ってきた国土交通省はそうした統計を把握していない。道路行政は科学とは無縁であったことを端的に表している。ともあれ、この平均幅員では8m以上の道路はごくわずかであり、「コミュニティ道路」の普及には大きな限界があることは容易に推測できる。

それならばハンブを導入したらよいではないかという考え方もあるだろう。03年の『道路構造令』の改正により、クルマの減速のために「車道及びこれに接続する路肩の路面に凸部を設置



写真3 道路工事中の盛り上がったマンホールの蓋

し」などという項が加えられた。凸部とはハンブのことであり、それを路側帯にも設置すべきだという。当局には「歩行者の道」が視野に入っていない。

仮に路側帯を除いたとしても、ハンブによるアップダウンは不快であり、病人や妊婦、乳幼児がクルマで移動する場合はどうだろう。横暴なクルマに対する物理的措置の不利益を、脆弱な者までが負うというのはどうも納得できない。また、ハンブは騒音や振動をもたらすので、狭い道路に軒を連ねる日本の住宅地にはなじみにくい。

そこで、区画道路の交差点、あるいは一般部の真ん中に、クルマの両輪が跨いで通過できるぐらいの大きさの盛り上がりや設けるのはどうだろう。これならば不快感や騒音の問題はない。**写真3**は道路の改修工事中に見かけた浮き上がったマンホールの蓋であるが、クルマは確実に減速し、ハンブのように機能していた。このようなものに何らかの色づけをすればよい。

## 車道を狭めた「ソフト分離」の有効性

狭い道路の多い日本の区画道路において、速度抑制を図る一般解とすべきだと考えるのは「ソフト分離」である。地域によって路側帯を緑色や小豆色で色づけした道路を見かけるが、これをより効果的にした「ソフト分離」を提唱したい。

**写真4、5**は、私が関わった岐阜県多治見市における一方通行の市道の「ソフト分離」の例である。この第1の特徴は、路側帯をできる限り広く確保するため、車道幅員を2.75mと狭くしたことである。従来は路側帯に0.5～0.75m取り、そ



写真4 中心市街地の「ソフト分離」



写真5 広げられた平坦な路側帯



写真6 センターラインのない対面通行道路の「ソフト分離」

の残りを全て車道にするのが一般的であったことからすると画期的であり、車道：路側帯の逆転の発想である。車道を狭くすればするほど、速度抑制効果があるといつてよい。

第2の特徴は、雨水が浸透する排水性舗装とすることにより、車いすなどの進行を妨げる横断勾配を最小限に抑えたとともに、路側帯に設

置される側溝を蓋付きのU字溝とし、路側帯を最大限に広く利用できるようにしたことである。「車道至上主義」の道路行政にとって路側帯は車道の余り物扱いであるから、歩行者にとって多くの問題が発生していた。これを歩行者の観点から平坦にしたわけである。ちなみに、この区域では電柱なども民地の敷地を借りて設置され

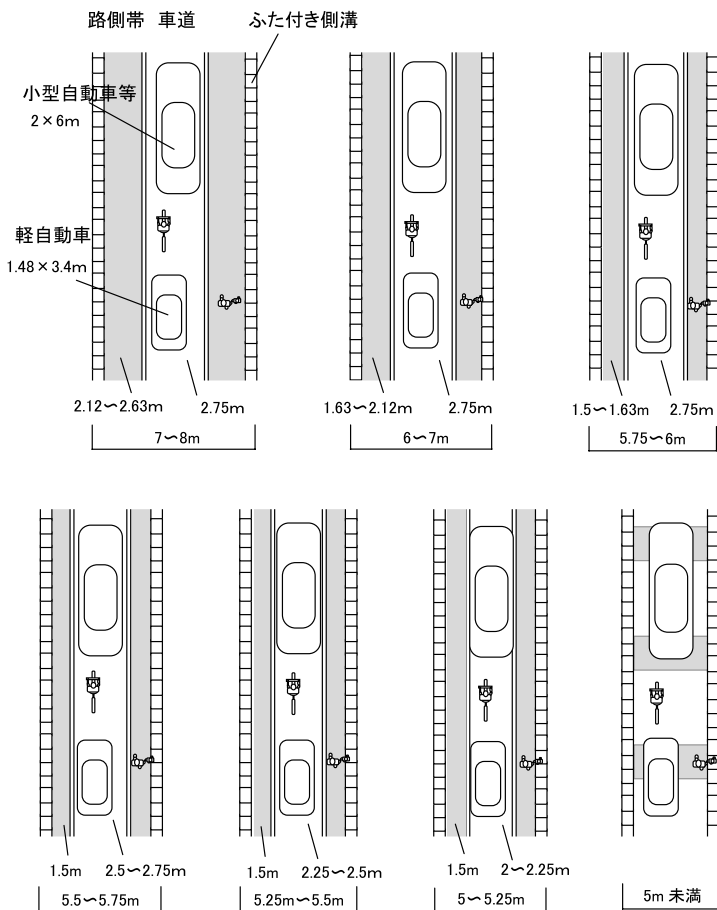


図2 道路幅員別「ソフト分離」のデザイン案

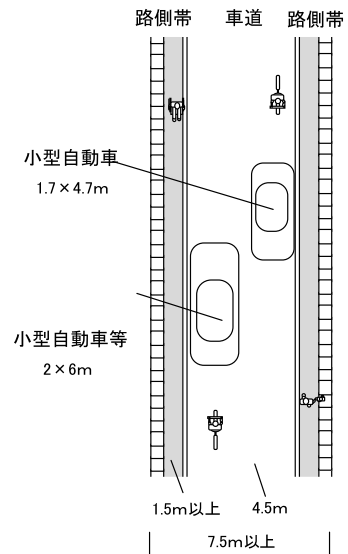


図3 対面通行道路における「ソフト分離」のデザイン案



ている。

また、写真6は対面通行道路の「ソフト分離」である。愛知県警はセンターラインをなくして車道幅員を狭くする取組みを進め、事故を半減ないし1/3に減らすなどの効果をあげてきた。これはそれにならったものである。この事例の車道幅員は5mであるが、愛知県警の例では4.5mというものもあり、それで十分だと考えられる。

こうした「ソフト分離」道路は7路線であるが、駅前商店街や市役所を含む中心市街地の主要ルートがほぼ網羅されているとあってよい。ここでは、車道には透水性アスファルト、路側帯には自然な石の色が出やすい透水性脱色アスファルトを使っており、落ち着いた色合いで、歩行者に優しい静穏化道路という雰囲気が出ている。市民に評価されたからであろう、計画段階では明記されていなかったタイルのカラー舗装だった中心商店街もこの方式で整備され、一方通行の県道も同様な形で整備された。

従来の「コミュニティ道路」などよりもこの舗装方法の方が遥かに安価であるが、緑色などで色づけすれば、それ以上に安価である。「ソフト分離」を区画道路対策の一般解とすべきだと考える理由の一つはこのコスト面であるが、もう一つの理由は多様な道路幅員に対応できることである。

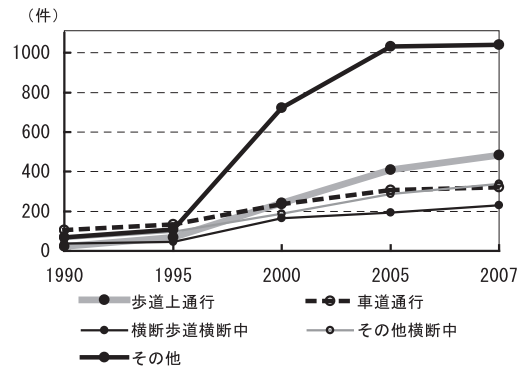
図2は道路幅員別の「ソフト分離」のデザイン案であり、路側帯を1.5m以上確保することを前提とし、道路全体の幅員が狭い場合は車道の幅員を2mまで狭くすることを提案している。「ソフト分離」は融通性のある分離なので、車道を狭くしてもクルマが通行できなくなるわけではないし、「小型自動車等」(救急車などに用いら

れる車両サイズ)についても緊急時に新たに不都合が生じるということはない。また、図3は対面通行の場合であり、この場合も路側帯を1.5m以上とし、車道幅員は4.5mに抑えているが、道路幅員は7.5m以上必要である。それより狭い場合は一方通行とすることが望ましい。

## 自転車の歩道通行の危険は巻き込み部にある

次に、自転車のあり方について考えてみたい。図4は人対自転車の類型別事故件数の推移を表したものである。この事故件数は氷山の一角であると思うが、傾向は読み取れるであろう。全体的に増加傾向であるが、「歩道上通行」の事故件数の増加が著しい。それ以上に「その他」の増加が顕著であるが、これは何か。

写真7のような歩道の一般部において歩行者と自転車がぶつかった場合は「歩道上通行」の事故となる。一方、写真8のような交差点巻き込み部(交差点すみ切り部の歩道部分)では、横断前後の自転車や歩行者の動線が複雑に交錯する。また、写真9のように建物寄りを見通しを気にせず



出典：交通統計

図4 人対自転車の事故類型別件数の推移



写真7 歩行者の多い歩道における自転車



写真8 交差点部巻き込み部における動線の交錯



写真9 巻き込み部の見通しを気にしないで走る自転車

曲がって走る自転車が多い。「ぶつかりそうになればブレーキをかければよい」という安易な考えがあるようであるが、歩行者はこの巻き込み部において一番危険を感じているのではないか。

これらは確かに歩道上であるが、「歩道上通行」の事故とはならず、「その他」に分類されている。これは『交通統計』を発行している交通事故総合分析センターに何度か問い合わせ確認した結果である。自転車の歩道通行という特異な通行法に関わる事故を、歩行者対クルマの事故と同じ類型でしか統計をとっていないので、実態が隠されてしまっている。巻き込み部の事故が「その他」の全てではないまでも、多くを占めると考えられる。歩道通行する自転車が増えるに従い、巻き込み部での事故が急増したと考えると間違いはないであろう。

### 「カラー分離」の欺瞞性

歩道において自転車が歩行者を脅かしているということで、歩道(自転車歩行者道)を歩行者の通行部分と自転車の通行部分に分離する事業が進められている。私はこれを「カラー分離」と呼んでいる。写真10、11はそのような例であるが、区分された自転車通行部分は、交差点部やバス停で途切れ途切れとなり、利用しにくい。格好の駐輪スペースとなり、狭められた歩行者の通行部分を歩行者と自転車が通行するというのが実情である。

さらに、「カラー分離」は一般部を分離しようとするだけで、最も危険な巻き込み部の分離については責任を放棄している。この欺瞞性を図5で考察したい。一般部において分離された自転車通行部分を自転車は対面通行することとされ

ているが、この幅員が広くなければ機能しない。しかし、ここでは自転車はそこを通行してくれると仮定しよう。また、横断部では横断歩道の脇に自転車横断帯が設置されている場合、自転車はそこを対面通行することとされている。そのルールも守られるとしよう。

問題はそれを繋ぐルートであり、横断した自転車が一般部の自転車通行部分へ行く動線、逆の動線が、歩行者の同様な動線と複雑にクロスする。現状ではゆるゆると動線を選んでクロスをなるべく避けるという工夫の余地があるが、ルールを守り、狭い所から狭い所へ進むとすれば、途中の動線は制約されるので、いっそう危険で

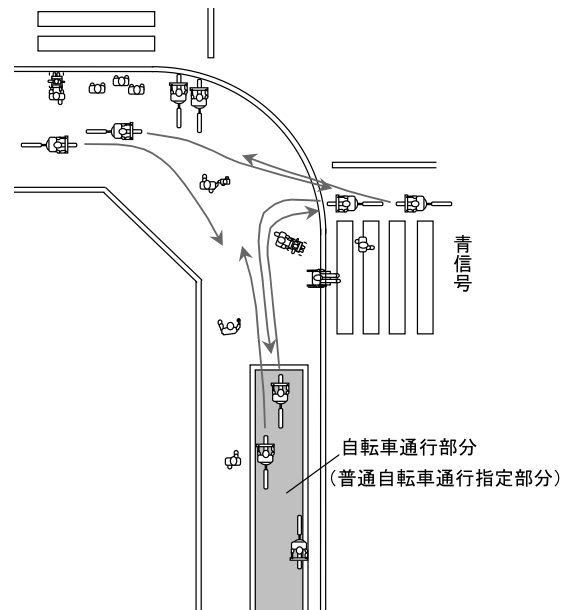


図5 「カラー分離」による動線の交錯



写真10 「カラー分離」における途切れ途切れの自転車通行部分



写真11 機能しない「カラー分離」の巻き込み部



写真12 「自転車道」が途切れ、歩行者と合体する巻き込み部

ある。つまり、「カラー分離」は論理的に破綻している。この問題が顕在化しないのは「カラー分離」も自転車横断帯も機能していないからである。

情けないことに、国土交通省において「カラー分離」は「自転車のみの通行路が確保されている」道路として扱われている。欧州に比べて自転車道整備が遅れているということで、08年に「自転車通行環境整備のモデル地区」を指定したが、HPで公開されている整備計画では「カラー分離」の整備延長は129kmであり、「自転車道」74km、「自転車レーン」40kmを大きく上回る。使い物にならないものに事業費だけがつき込まれているわけである。

### まっとうな「自転車レーン」の普及を

それでは「自転車道」ならばよいかといえば、全くの期待はずれである。日本式「自転車道」は対面通行であり、『道路構造令』の最低基準である2mの幅員で整備されることが多いので、自転車同士がすれ違うには無理がある。名古屋市には以前から何本かの自転車道があったが、利用されていなかった。にもかかわらず、国道の車線を削減して写真12のような「自転車道」ができた。詳しいことは割愛するが、従来の「自転車道」や「カラー分離」と同様、幹線道路同士の交差点の巻き込み部では自転車と歩行者の動線が合体する。1.3kmに8億円をかけた事業の結果がこれである。

先に触れたモデル地区の募集に際して、国土交通省と警察庁は『自転車利用環境整備ガイドブック』を発表したが、「自転車道」の交差点部では「普通自転車歩道通行可の交通規制を実施し、自転車を自転車歩行者道に誘導することを検討」とある。つまり、従来のように巻き込み部で合体させてもよいということである。この種の稚拙さには辟易する。

一方、「自転車レーン」の場合は一方通行であり、欧州の自転車道と同様なものである。ところが、「自転車レーン」に関しても交差点部については「自転車道」と同様な記述がある。しかし、それは取り合わないでおこう。そして、図6に示すように交差点において歩道と完全分離し、

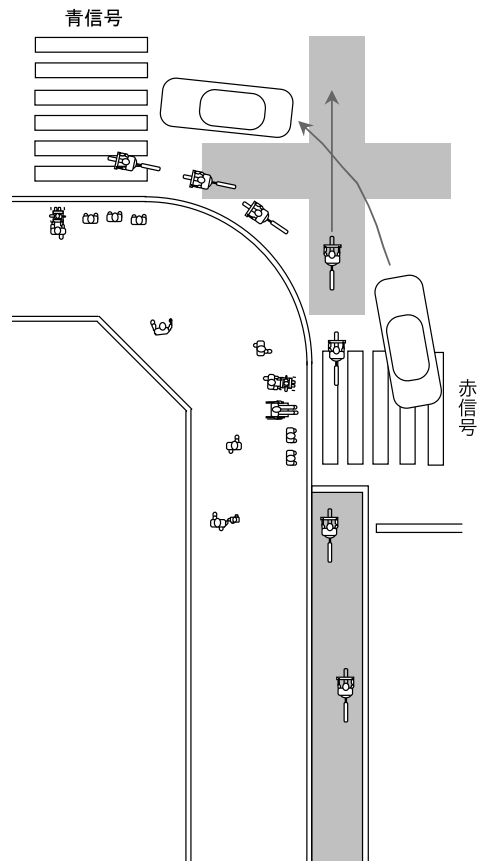


図6 「自転車レーン」と自転車横断帯のデザイン  
(歩車分離信号の場合)

横断帯を直線的に伸ばして自転車の走行性を確保する。歩行者と自転車の安全な通行方法はこれしかない。修正主義は時間の無駄であろう。

### まずは歩道通行における自転車の一方通行化を

このような「自転車レーン」の整備は概して安価であり、その気になれば普及するだろう。ただ、それをスムーズに進めるためにも、今すぐにでも取り組むべきことがある。それは自転車の歩道通行、横断部通行における一方通行化である。歩道の一般部においても、巻き込み部や横断部においても、歩行者と自転車の軌線を深刻にしているのが、自転車の対面通行である。一方通行化は「カラー分離」や「自転車道」整備よりも、歩行者の安全性を高めるのに効果的で

あるし、お金もかからない。

同時に、一方通行化は自転車の安全性を高めるためにも必要である。図7は現状におけるクルマとの関係を表したものであるが、歩道通行ですっかりスポイルされた自転車はクルマを恐れる意識が希薄化し、無謀な横断が多い。そうした自転車を含め、四方八方から突進してくる自転車を、左折や右折のクルマは、十分視認できるだろうか。これが自転車対クルマの事故を招いていることは誰の目にも明らかであろうが、当局にはこの点の認識が全く欠落している。先にみたように巻き込み部での合体に固執するのはそのためであろう。

自転車を一方通行とすれば、クルマは自転車AやBなど、注意を向けるべき範囲が定まり、安全性は高まる。これが過渡的段階における整序化の第1歩であると考えます。

## おわりに

「歩行者と自転車の道の革命」のPDFファイルを入れたCDを、知己を得ていた元国土交通省技術職トップのO氏にお送りしたところ、その礼状に「道路の財源を自動車負担しているという仕組みが崩壊した今こそ、特に都市中心部の道路空間のシェアのあり方を考えるとき」と記されていた。同じようなことを中堅のキャリア官僚との話でも聞いたことがある。見識を備えた官僚は珍しいわけではない。

一縷の望みがあるかのようなのであるが、官僚組織は頑強な不作為体質であり、指導者が2年の任期で異動すれば元の本阿弥である。とりわけ、歩行者や自転車といった生活に密着する分野に中央は疎いので、何をやるにもシンクタンクと称する天下り団体に委ね、次に民間コンサルタント会社に委託される。しかし、それらは前例主義に埋没した組織であり、現実を直視し、創意工夫する資質がない。この構造全体を改善することは絶望的だと思う。

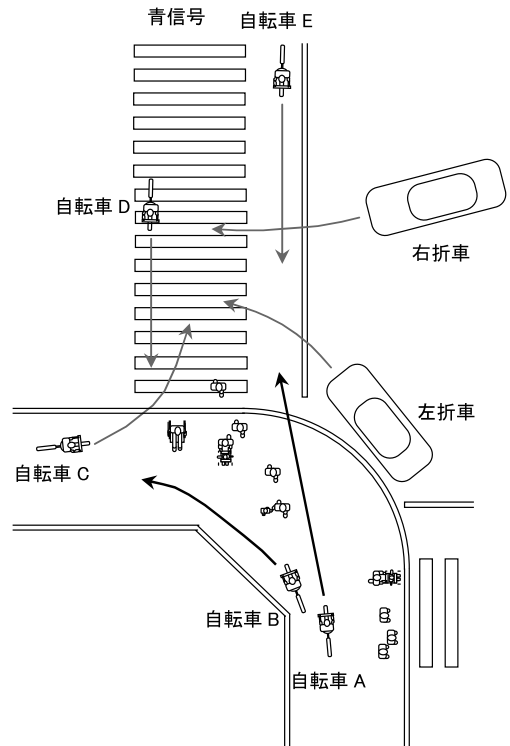


図7 クルマの視認ミスを引きやすい自転車の対面通行

地域から変えていく。そのため、市民が賢くなる。術はこれしかないと思う。それにつけても、地方自治の進んだ欧州が何ともうらやましい。

◎「歩行者と自転車の道の革命」のサイトは [http://web.me.com/publicspace/hokosha\\_jitensha/](http://web.me.com/publicspace/hokosha_jitensha/)

ご希望の方にはPDFファイル版をCDに入れてお送りします。(郵送料を含め1,000円)

連絡先 E-mail : [vyu05327@nifty.com](mailto:vyu05327@nifty.com)

TEL : 052-322-3603

(愛知県名古屋市長在)

# じゃあ自転車はどう走るか

## [5] 自転車に乗る気持ち

富田悦哉(イラストも)

自転車は、生身の人間がエンジンであり制御装置でもあります。ですから気持ち(メンタル)は重要です。今回書くことは、自分自身に言い聞かせている事柄であるため語調が変わります。

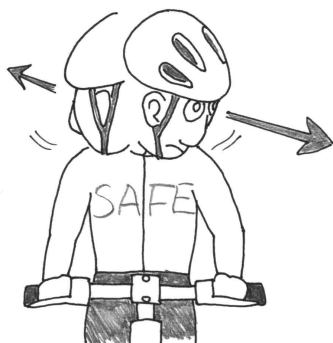
### ◆私は自転車の運転手



前に何かの本で読んだ気がする。鉄道マンの誇りとは「安全」だと。新幹線のスピードでも、車両のデザインの格好良さでもない。鉄道のシステムの大半、あの運転手や駅員の独特の「指差喚呼」は、すべて安全輸送のために積み重ねられている。

私の自転車は、私と家族の生活と未来を運んでいる。ならば、私は自転車の運転手だ。この自転車という車両を確実に目的地まで送り届ける。一つ一つの確認を刻んで行こう。

### ◆目で見て確認



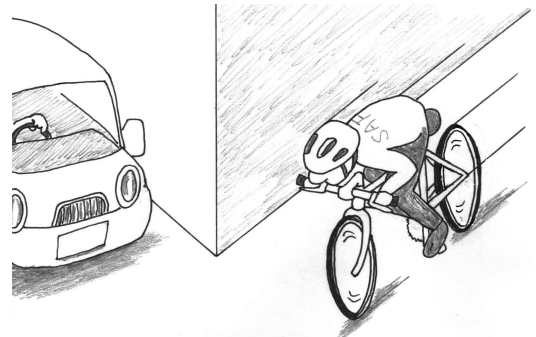
実際に目で見て確認することが大切だ。「確認

した」本当に?何を?

顔を上げて視界を広く。首を回して、顔を向けて、しっかりと見る。たえず周囲に目を配れ。

走り出す前に振り返って見る。後ろからクルマ、自転車が来ていないか。曲がる時、横に寄るとき、その側の横方と後方を見る。これらは確認の基本動作だ。

### ◆見えない先に謙虚



「見て確認」が基本ならば、見えない先に謙虚であれ。

見えないのに、確認できないのに、突っ込むか?

### ◆「漫然」が最たる危険状態



何も考えてない、なのに自転車は進んでいく、こんなのが最たる危険状態だ。

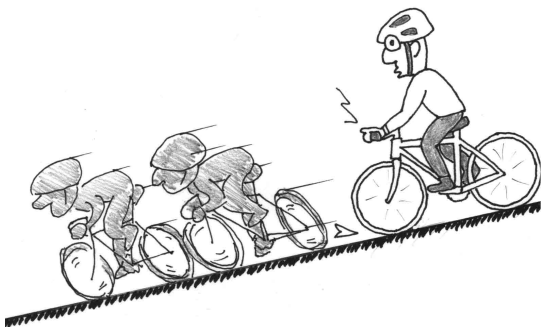
安全は“気持ちいい”ことじゃない。集中力の積み重ねである。笑うなら家に帰ってから笑え。

### ◆相手を見る



周囲のクルマ、自転車、歩行者に目を配れ。彼らがどんな状態にあるか、何をしようとしているか、これからどう動くか。すばやく観察し、見極めろ。

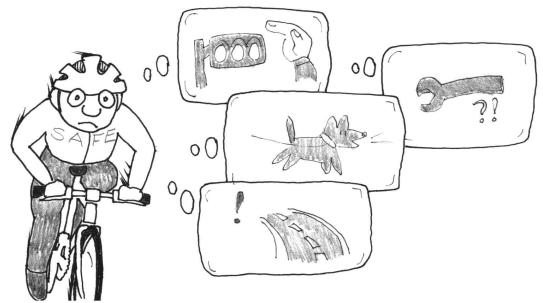
### ◆レースじゃないんだから



快適に走っているとついついスピードも出るが、公道はレース場ではない。コースの安全は約束されていないことを忘れるな。

人間の性で、相手がいると競争心が起こり、自分が優先だという気持ちになりがちだ。そんな時に、「おっと、レースじゃないんだから」と我に返り、相手に譲る余裕を持つ。

### ◆レースのように



危険が潜む道路環境を乗り越えて目的地(ゴール)をめざす、それはある意味で闘いであり、レース同様の意志力と集中力が必要だ。

周囲のクルマ、自転車に油断するな。アイコンタクトとばせ。(見てるふりをするだけでも、無理な追い越しなどを抑える効果があるものだ。)

危険に追い込まれることなく、しっかりと自分のポジションをキープせよ。あとはクルマに避けさせる。

### ◆正義のために死ぬな



自分が正しい、自分が優先だと思い込むことは多いものだ。しかし死んだ後で「自分が法的に正しかった」と言って何になる。自分が一個の生き物として“勝者”になるためには、生きて帰らねばならぬ。

クルマに対して自転車が物理的に弱者であることは現実だ。弱者であることを踏まえて行動しなければならないときがある。

## ◆相手とのコミュニケーションを



相手が人間であることを忘れるな。  
人と人之间には、言葉があり、しぐさがあり、表情があり、気持ちがあり、礼があるものだ。  
相手を障害物と見、敵対物と見ていないか。そうであれば、相手から此方もそのように見えているかもしれない。

## ◆ドキッとさせれば下手



相手の気持ちになることは難しい。とくに強者が弱者の気持ちを理解することは。  
歩行者に対して自転車は物理的に強者となる。速度でも質量でも勝っている。だがそのことはなかなか自覚されない。  
自分では歩行者を上手く避けたつもり。ぶつからずに止まったのだから問題ない。後ろから歩行者の横をすり抜けただけ。だが、そのとき歩行者がドキッと感じていたら、その自転車運転は上手な街乗りとは言えないな。

## ◆弱者を守ることが強者のプライド



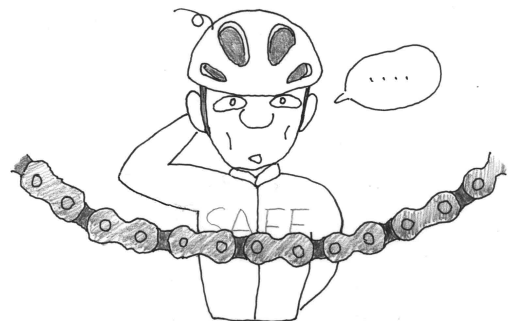
強者が力のままに行動することは簡単だ。だが強者としてのプライドがあるのなら、それなりの“たしなみ”があるだろう。

成熟したゴリラのリーダー（シルバーバック）は、その巨体を縮めるようにして、幼い者を恐れさせないように接するという。しかし群に危機が迫ったときは、率先して矢面に立つのだそう。

やたら力を振り回すしか知らない者は「いけない野郎」である。本当の強者は自分のプライドに懸けて、弱者を守るものだ。

自転車乗りのプライドを考えていきたい。

## ◆チェーンの錆びは心の曇り



一般の利用者にとって大半がブラックボックス化してしまったクルマと違い、自転車は手を掛けながら使うことができる。というより、自分で必要な整備をしながら使うべき乗り物なのだ。

最低でもブレーキとタイヤ空気圧は確認。乗る前に、ブレーキレバーを握り締めてみる、体を押し掛かせてタイヤの撓み具合を見る。

自転車の整備がおろそかになっているのは、安全への意識も低下している証拠である。自転車が正常・安全に動くために、自分でできる部分はたくさんあるのだ。「チェーンの錆びは心の曇り」と心得よ。

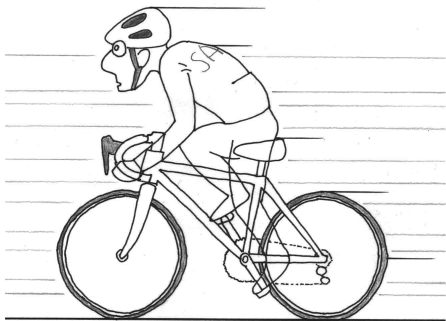
#### ◆自転車は応えてくれる



きっちりと組み上げられ、整備された自転車の乗り味は格段である。単にサドルに尻を乗せているわけではなく、人の動きが自転車の動きになり、それがまた人の体に返ってくるのだから。

自転車は車体寸法をはじめとして、乗る人に合わせて調整・手入れをするものだ。そのようにして確かに、自転車は自分の運転に応えてくれる。

#### ◆人車一体



自転車を挙動させるのに、腕でぐりぐりとハンドルを回す必要はない。乗っている人の体重移動で挙動のきっかけを作ることができる。

とはいえ、「体を倒して」体重移動するなんてのは抵抗感があるだろう。一番やりやすいのは、

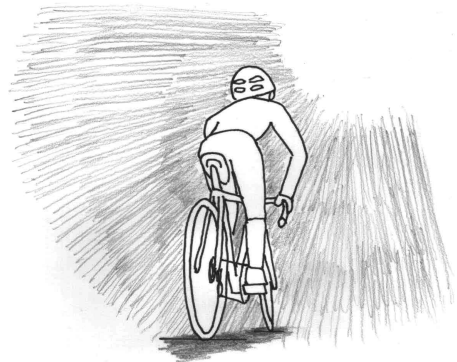
太もも・膝を動かして体重移動を作り出すことだ。すると自然に車体は傾き、それに合わせて体も傾いている。顔を立てることでバランスが保たれる。

自転車を安定させたいなら、サドルを低くして尻に敷くよりは、ペダルの足をしっかりと踏みしめよ。そうすれば、タイヤの感触を足裏のように感じる。

自転車の上で、腰を上げたり、体をひねったり、片手を離したり、姿勢を変えられるようにしておく。これは安全確認や回避動作のためにも必要だ。

とにかく、自転車と人の間のやりとりは、一体であるがごとくスムーズに。自転車はそういうふうに行っている。

#### ◆自転車乗りの祈り



これまで多くの年月を自転車と一緒に過ごしてきた。人生のいろいろな場面に自転車がいて、私の生活の空間と時間は自転車によって何倍かに広がっている。まさにかけがえの無い相棒と言えるだろう。

しかもその道程は、すべて私の体力の範囲で賄われており、クルマのように化石燃料エネルギーを過大に放散させることがなかったことは誇りでもある。

もっとも私は自転車に魅せられてしまった部類の人間であり、もし仮に自転車が世の中に害毒をまきちらすモノであっても、後ろめたく乗り続けたかもしれない。しかし、そのようにならなかったのは幸せなことだと思う。

私は、人間と自転車の未来を信じているし、人



間が自転車という相棒にまたがって進む先が、あるべき社会を建設する道と合致していることを望んでいる。

「自転車が私にとって善いものであるように、良い社会のために自転車が役に立ちますように」

◇私自身、このとおりに乗れているわけではなく、自戒とはいえ、だいぶ厳しい内容になりました。しかし私にとって、自転車に乗ることは

趣味・道楽でもあるのです。

◇「自転車は自由なものだ」という考えもあるでしょうが、周囲への責任もある街乗りで、完全な気ままはありえません。ただし、自律と楽しさが両立しようということを、ご体験いただけたら幸いです。

◇次回は「自転車教育と自転車団体」を考えてみたいと思います。

(東京都世田谷区在住)

## 投稿

## 雪国の自転車道を考える

小林和彦

山形市中心街の自転車道「社会実験」はいつの間にか全国的に注目を浴びるようになったが、それもそのはずで、インターネットで調べてみると、全国各地の他の都市での実験の期間は数日からせいぜい2か月という短期間であるのに対し、山形の場合は当初から1年間という長期間で、しかも現在延長中である。投げられた実験にかかる予算もたぶん全国一なのかも知れない。それゆえ“実験”の取り止めを主張する市民の中には「どうして山形だけがこんなに長期なのか」という疑問をぶちまける人もいる。

むろん現在も賛否両論が沸騰し続け、1月24日には反対派市民グループが主催のシンポジウムが開かれ(当会報30ページの新聞記事写し参照)、私もパネリストとして自転車道推進論の立場から意見を述べた。また、国・県・市・警察と沿道商店会からなる検討委員会が主催の意見交換会は2月5日が予定されていたが、26日に延期された。

この拙論が活字になっている頃には山形の自転車道はどうなっているのだろうか。上記のシンポジウムと意見交換会の概要については次号以降で紹介することにしたが、この自転車道問題を通して私なりに気付いたことをここで述べさせていだきたい。

市民には「冬には自転車道はガラガラになるのに車道はますます渋滞している。だから積雪期だけでも自転車道は止めにしたら」と述べる

人も多い。なるほど、特に冬場にはガラ空き状態の自転車道と渋滞が激化する車道との不均衡が際立つ(写真)。



言うまでもなく自転車の最大の短所は積雪と凍結に弱いことである。特に雪国では自転車の姿は見あたらなくなる。冬以外は自転車を利用する人までクルマを利用するようになり、しかも車道の両脇には押しやられた雪が連なるから一層車道は狭く感じられるようになる。だからガラ空きの自転車道を横目にとするとドライバーの苛立ちは高まる。

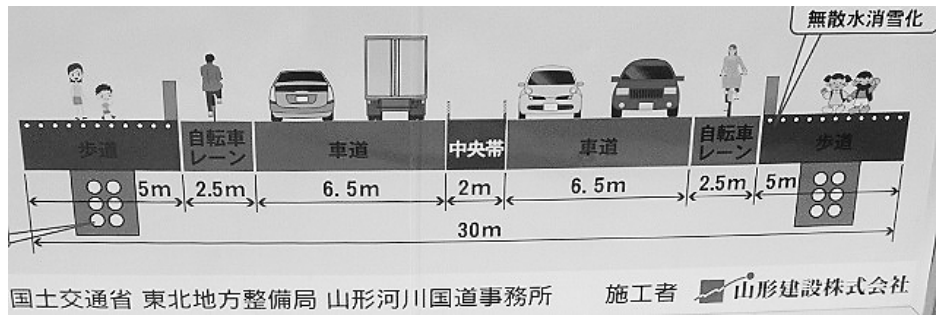
最近は行政サイドで自転車利用と市街地での自転車道設置の推進が叫ばれるようになったのは歓迎すべきことだが、道路交通法の「自転車は車両。ゆえに自転車は車道を走るべし」の原

則だけが貫かれると、積雪の多い北国では不都合が多くなる。

山形市中心市街地の歩道の多くに地下水の循環による無散水方式の融雪装置が施されて

いるから、歩道上の積雪はほどなく融解する。だからその歩道の幅さえ広ければ、歩道の部分を割いて自転車道にすれば、積雪期にも自転車は転倒の危険なく走行できる。

だが、この自転車道のすぐ近くの国道では最近拡幅工事が進められており、歩道もかなり広くなり、融雪装置の工事もなされているのに、レイアウトでは自転車レーンは融雪装置がない車道の両脇に設置されるようである(図)。これではまさしく「自転車は車道を走るべし」の原理主義でしかない。ポールの列柱などで車道との区画がなされていないと、駐停車のために侵入



するクルマのために自転車走行は春や夏でさえ阻害されがちであり、ましてや積雪があればその自転車レーンでの自転車走行は一層困難となり、多くの自転車は融雪装置の上の歩道を走ることになる。

積雪があれば真先に車道が除雪され、歩道の雪は融雪装置により融解する。しかし自転車道やレーンの積雪はそのままである。これでは行政による自転車利用推進の掛け声はむなしく響くだけである。

(山形県山形市在住)

## 投稿

# 「クルマ社会」を“問い直すこと”

田中 牧

## 1. 「歩行者優先社会」を“実現すること”との対比で

昨年2月13日(土)の東京月例ミーティングに初めて参加し、「クルマ社会を問い直す会」の会員になってちょうど1年が過ぎた。その間、月例ミーティングで交わされたこと、会報、頂いた小冊子などから学んだことを通し、今、会として「歩行者優先社会」を“実現すること”を目指し、世の人々に対し働きかけるべきことがいくつかあると思った。例えば、現在2%の普及率しかない“歩車分離信号”を拡大させること。全ての車に“歩行者衝突回避装置”を標準装備させることなどである。

これに対し、「クルマ社会」を“問い直す”という作業をさらに継続していかなければならない面もたくさんある。なぜなら「クルマ社会」そ

のものが充分には解説されていないからだ。「クルマ社会」の問題と都市への一極集中・地方の過疎化における社会、核家族社会、無縁社会などが抱える問題とは大きく重なり、相互に関連するにも拘らず、全体像がつかめていない。そこで、出会う人々に、単なる疑問を投げかけるというレベルから深く研究するというようなレベルの幅はあるにせよ、ともかく“問い直すこと”を続けて行くことが必要である、と私は考える。以下、《 》の中は、“問い直す”相手を指し、「」の中は問いの内容を指す。

## 2. “問い直すこと”…《全国23万人の民生委員、児童委員の方々へ》

「交通事故死亡者の中で、歩行者の比率が異常に高いことをご存知ですか？」

昨年12月1日に、所属する久保山南町内会などの推薦を受け、厚生労働大臣と横浜市長から、民生委員・児童委員を委嘱された。

民生委員の制度は、1917年(大正6年)に、岡山県で主に貧困対策として始まり、今は、独り暮らしの高齢者に対する「定期訪問事業」などの活動を行っている。一方、児童委員の制度は、1947年(昭和22年)に制定された児童福祉法に基づき、「児童虐待の防止」などを任務としている。つまり、民生委員・児童委員の対象は、高齢者と子どもである。これは、まさに、現在の「クルマ社会」において犠牲が集中する人たちではないか。年間約5,000人の交通事故死者の1/3が歩行者で、その歩行者のうち、高齢者と子どもの比率が圧倒的に高い。

現在、全国に約23万人の民生委員・児童委員の方がいる。この方々は「クルマ社会」の問題をどのように考えているのかが気になるが、配布される雑誌などから判断する限り、高齢者と子どもに係る他の問題などに忙殺され、交通事故に対する関心が高いようには見えない。

### 3. “問い直すこと” …《市会議員、及び、その候補者の方々へ》

「歩道橋の設置のような、目先の利益を求め、大局的な損失をもたらす施策を進めていませんか？」

1970年(昭和40年台後半)からマイカーが急速に普及した頃、歩行者事故を防ぐ為に、歩道橋の設置がなされた。日本の交通事故による24時間死者数は、1970(昭和45年)の16,765人をピークに、1979(昭和54年)にはほぼ半減したものの、1992(平成4年)には11,451人と増加し、現在は5,000人を下回っている。

当時、歩道橋の設置で、歩行者とクルマが分離され、一見したところ歩行者の安全が確保されたように見えた。しかし、歩道橋による歩車分離によりクルマはスピードを出すことができるようになり、クルマは便利な乗り物とされ、交通事故の増加の一因となった。目先の解決を求めることが、クルマ社会のマイナスを大きくし

てしまった。30余年前、歩行者の死亡事故の起きた地点で、地域住民から歩道橋設置の要望が出され、市会議員もこれを後押しした。そうした時に、歩道橋の設置(人を道から追いやってしまうこと)に反対する人がどれだけいたのだろうか。私自身は当時、恥ずかしいことに、歩道橋が出来て安心していた。

### 4. “問い直すこと” …《林 文子横浜市長へ》 「横浜市への人口集中を抑止する政策を探るべきではないでしょうか？」

「クルマ社会」の問題と密接に関連するものとして、都市への一極集中・地方の過疎化の問題がある。クルマを優先させることと都市への一極集中・地方の過疎化とは相互に補完しあう関係にある。また、二つの問題をもたらす原因が共通というか……。 (両者の関連は、研究の余地あり) 私が住む横浜市は、日本の総人口が減少しているにも拘らず、人口は漸増し、この傾向は今後数年続くと予測されている。その結果、横浜市内で保育所の入所を待っている“待機児童”は、2010年10月1日時点で約2,500人となり過去最高となった。これに対し、林文子横浜市長は、待機児童の解消を図る為の予算化を図っている。しかし、こうした処置は、横浜市民の要請に当面の課題には応えるものの、結局は、横浜市への人口集中を是認する施策で大局的な視野を欠いている、と考える。

ちなみに、林文子横浜市長の経歴は次の通りである。(公式サイト：<http://www.city.yokohama.jp/se/mayor/>)

1977年にクルマの販売員として入社し、2009年に、前市長・中田宏氏が任期途中で辞任したのに伴い、民主党の推薦を受けて第30代の市長に就任した。こうした32年間のうち、ダイエー役員に就いた3年間を除く29年間はホンダ、BMW、日産に勤務していた。要するに、「クルマ社会」を推進する突撃隊長だったということか。

(横浜市南区在住)

私は、自動車の運転免許を持っていないので、はっきりとは分かりませんが、報道などによると、3～5年ごとの運転免許更新の際に、半強制的に分厚い本を買わされるそうです。これが年間1400万冊にのぼり、超ベストセラーになっておりますが、更新会場に置き去りにされたり、ほとんど読まれずに捨てられているそうです。

以前、事業仕分けでも取り上げられ、本を薄くするなどの提案がなされたようですが、私が

思うに、この本をやめて、免許更新の際に試験をして、一定の基準に満たない者は免許返上といった形にすると、ペーパードライバーのような無駄がなくなり、良いと思います。天降りも関係しているといわれるこの無駄な本の存在を、皆様はどう考えられますか。いい提案や意見があったら教えてください。声をあげていきましょう。

(奈良県宇陀市在住)

### ●雨の日の歩行者

私たちの会について「ドライバーと非ドライバーの対立のない会に」の言葉を耳にします。2010年の夏の気候の異常さ。その反動なのか、大雨の秋の日が続きました。少しやんだかと思えば、ザーッと降り方。長くつをはいてレインコートを着ていてもびしょぬれに近い。自然現象にはかないません。

“対立”する気はないけれど、ドライバーのみなさん、聞いてください。

生活道路でのこと。上・下線ともクルマのタイヤが触れる部分がすり減り、雨水がたまりまです。ビシャビシャッとたまった雨水を高く散らして歩行者におかまいなく過ぎてゆくクルマ。「来たな」と逃げまわる歩行者。敵対心を持つなと言われても無理なのです。我が家の近くは潮来街道もそれに平行している旧潮来街道も生活道路ですが、大型車もうなりながら通りすぎていきます。雨の日は逃げまわっても逃げきれません。この2つの道路を避けてわき道を選んで通るように工夫しています。わき道にもクルマは通ります。自然現象ではない現象から逃げまわっている私たち歩行者に、心をお寄せください。(2010年10月)

しかし、温かい“景色”もあるのです。田んぼ

の中の一歩道。クルマ1台がやっと通れます。クルマが来ました。歩行者の私は道の端によけてクルマが通るのを待ちます。クルマは徐行しそっと警笛(こういうときは警笛ではないですね)を、やさしく私の心に響かせて過ぎていきます。ホッとします。

### ●NK党のA祭りに参加した人々の足は

2010年11月6日(土)・7日(日)、東京夢の島公園で、NK党主催のA祭りが催され、両日で延べ十数万人の人々が集いました。10月15日のA紙上で、夢の島公園への交通の案内図が紹介されました。見出しは「会場には電車が便利です」。丁寧な案内には、JR、地下鉄、りんかい線、ゆりかもめ、東京モノレール……等々、利用方法が示されています。私は夫と参加しましたが、茨城県から常磐線、武蔵野線、京葉線を乗り継いで新木場駅下車。会場まで徒歩100メートル。

後日、実行委員会に問い合わせたら、参加者の6～7割が電車利用、2～3割が団体バス利用で、マイカー利用は0.5割くらいだったと分かりました。大勢の人々を動員するイベントは、参加者の“足”を考慮に入れることが成功の鍵となります。いいお祭りだったと思います。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

## おすすめ書籍の紹介

### ■『交通基本法を考える一人と環境にやさしい交通体系をめざして』

交通権学会編  
139ページ 1470円  
2011年1月刊  
出版社：  
かもがわ出版社



●このたび『交通基本法を考える一人と環境にやさしい交通体系をめざして』が、かもがわ出版(<http://www.kamogawa.co.jp/index.html>)から発行されました。交通権学会(<http://www.kotsuken.jp/>)の研究成果のつまった本です。

●その内容は？ 同社の案内文を使わせていただくと、「新たな人権としての交通権とは何か？交通格差・交通弱者をなくすために市民本位で豊かな交通基本法の実現を！来春には交通基本法法案が国会に上程される見通しである。路線廃止など交通格差の広がりを直視し、新たな人権としての交通権の確立と、政府案の改善点を提言する。交通権学会の研究成果を問う1冊。JR、バス、タクシー、航空...経営者・職員、自治体関係者、障害団体を始め、足を守るみなさん必読！」(同社案内より)となっています。

●目次は以下のとおりです。

まえがき

序 交通基本法に寄せて

I 交通基本法と移動の権利

- 1 現代社会と交通
- 2 交通基本法案にいたる経緯
- 3 交通基本法で変わること、変えること
- 4 新しい人権としての交通権

II 現代日本の交通問題

- 1 大都市交通の現状と課題
- 2 公共交通の維持策
- 3 公共交通の維持が困難な地域における交通権の保障
- 4 交通の平等
- 5 交通の安全
- 6 交通と環境
- 7 交通労働

III 交通の制度改革

- 1 地方分権化の必要性とその課題
- 2 会計・財政制度の改革課題
- 3 地方自治体の交通計画と交通基本法
- 4 韓国の交通基本法

資料編

資料1 交通権学会「交通権憲章」

資料2 日本の交通基本法案(民主党案)

資料3 韓国の交通基本法案

●関心ある方は、同社あるいはお近くの本屋さんでぜひお買い求めください。

(川村雅則・北海道札幌市在住)

### 要望や陳情、パブリックコメントの事例をお寄せください

お住まいの地域の自治体や議会に出された道路の危険個所の改善要望や提案など、また、行政のパブリックコメントへの意見などの文面を事務局または会報係へお寄せください。活動の参考に、会報で紹介したいと思います。

### 写真・公的機関への意見事例等をお寄せください

●写真…会報の表紙や、会の主張を伝える活動に活用させていただける写真を募集しています。

例：おすすめの公共交通機関、歩行者・自転車専用(優先)の道やまちの風景、逆にクルマ社会の中で失われゆく情景、クルマ優先の危険な現実など。

●意見事例等…道路などクルマ社会関連の問題で、地域の自治体や議会へ出された要望や提案、パブリックコメントへの意見などをお寄せください。会報で紹介させていただきます。

# 会員の活動に関する新聞記事

山形市の自転車道設置社会実験について考えるシンポジウムが2011年1月24日に開催され、本会会員で歴史研究家の小林和彦さんがパネリストの1人として意見を述べました。その模様を報じた新聞記事です(2紙とも)。

この自転車道社会実験とそれについての小林さんの意見は、会報62号の小林さんの投稿をごらんください。なお、今回のシンポジウムを含めたその後の状況については、後日小林さんに伝えていただく予定です。



## 自転車道実験 市民から賛否 山形でシンポ

山形市十日町・七日町地区の国道112号(通称ほっとなるとり)に自転車道を設ける社会実験について考えるシンポジウムが24日、市中央公民館で開かれた。昨年11月に継続が決定した実験に、市民から賛否両論が企画し、約60人が参加した。

パネル討論では、市消費者連合会の五十嵐優子会長が「自転車道は市街地の景観を壊している。活性化にはマイナスだ」と主張。歴史研究家の小林和彦氏は「自転車道を廃止すれば違法駐車が増える。車社会脱却は世界の大勢だ」と指摘した。会場からは実験への賛否に加え、「一方通行の現状を交互通行にしてはどうか」といった意見も出された。

実験については、国や地元商店街などで組織する検討委員会が改善策を協議している。社会実験への賛否を話し合ったシンポジウム

河北新報 2011年1月25日

山形新聞 2011年1月25日

狭いのに、景観上悪い／また歩道走るのは

## 反対、賛成 多様な意見

### 山形・自転車道 社会実験めぐりシンポ

山形市中部の国道112号で行われている自転車道の実験について、実験に反対する市民グループが主催する「中心市街地活性化と自転車道の社会実験を考えるシンポジウム」が24日夜、山形市中央公民館で開かれた。

R112社会実験の自転車道廃止と中心市街地活性化を進める市民の会(中村松太郎代表)などで組織する実行委員会が、実験に反対、賛成をそれぞれの立場から考えようと開催。山形大文学部の貝山道博教授がコーディネーター

を、町内会、消費者団体の代表者や県議、市議、歴史研究者らがパネリストを務めた。市民ら約60人が参加した。全体的に反対、見直しの声が多く、「ただでさえ狭いこの通りでやるべきではない」「中心市街地活性化の施策と同時に実施していかなければ」「歴史ある蔵や堰(せき)を生かした観光施設ができたのに、カラート塗装したりポールを立てたり、この街にぎたくない、景観にしている」などの意見が出された。

一方、賛成の立場からは「廃止したら車はこれまで以上にすべきた」「本来、商店街が通りに停車し、自転車は歩道を走るだろう。ただし十分な説明は必要だったのではないか」「高齢者が安心して歩ける街づくりを望む」などの意見があった。

ほかに「通りを対面通行にすべきた」「本来、商店街が自らの荷さばき車両のスペースを設けるべきなのに、それをしてはいけないのは理解できない」「まず自転車道を撤去して白紙の所から議論すべきた」「近々の現状では車の走行車線が狭いため緊急車両も通れないことがある」「議論を尽くすべきた」の声もあった。

先日、富山市を訪れました。知り合いと富山の都市作りを見学するための訪問でした。

何人かの地元の人とお話する機会がありました。その中で路面電車駅の近くで営業している和ろうそく店の奥さんから、当該のお店の敷地が昔は道路側にもっと広がっていたが道路の整備で大きく割譲したことを聞きました。

富山市は路面電車を軸にした都市整備を進めている都市で、いろいろ参考になる取り組みを進めていることは、先に会報59号で井坂さんと私が紹介しました。これまで私がうらやましく感じていたのは、富山市の既存市街地に広い道路が多いことでした。

問い直す会には路面電車を都市の基幹交通として導入していきたいと考えていられる方が多いと思います。私は、しかし、その最大の隘路として、日本では既存の道路幅が狭い場合が圧倒的に多いということがあると考えています。片側2車線の道路でないと、路面電車の軌道敷の確保が容易ではありませんが、今の日本の道路構造令は1日9,000～12,000台以上の交通量がないと4車線にしなさいとはなっていません。その結果、大半の道路は片側1車線以下になっています。

和ろうそく店の奥さんのお話を聞いて以降、富山市がどのようにして広い道路を確保してきたか、調べねばいけないと思い、インターネットの検索を繰り返しました。少しですが、次のことがわかりました。

戦前に神通川の付け替え工事をし、それをまっして富山駅を現在地に移設した。次いで駅南に位置する神通川廢川部分を中心に都心部の土地区画整理を行った。この際、街路事業として、7路線の都市計画道路を併せて新設した。1945年に大空襲に遭い、市街地の99.5%を消失した。戦後、戦災復興土地区画整理事業を行った。復興街路計画では、富山駅を起点に放射状に5本、東西に4本の道路敷設計画が盛り込まれた。

和ろうそく店前の道路の拡幅がいつどのような事業として行われたかは、富山市に問い合わせないとわかりません。しかし、長い年月のなかで現在の富山市における広い道路の確保が行われてき

たことは確かでしょう。

自分の住む町としてどのような構造の都市を求めるかは、いろいろな考えがあり得ると思います。私が求めるのは、路面電車を幹線交通にし、その沿線に中高層住宅と商店・学校・病院・役所などサービス施設を配置した都市です。

こうした都市に現在の我が町を改造するには、道路の拡幅が必要です。拡幅には多数に上る地権者の承諾を得るのに大変な労力と年月を要するでしょう。ですからほほあきらめていたのが正直なところではあります。

しかしそれでよいのかと考えるきっかけを得たのが今回の富山旅行でした。都市作りは長い年月が懸かっても仕方がない、とにかく始めなければ永久に実現しない、自分の生きている間はずっと無理でも、孫の時代には何とかなりそうとなるだけの手がかりを作らないといけない、と改めて思い始めました。

隣の中国は土地公有の社会です。道路の拡幅は日本に比べて遙かに制度上容易で、現に道路に限らず、工業団地・新都市・鉄道・再開発等をこの制度に依拠してどんどん開発してきました。そしてそれが中国高成長の2大要因の一つとなってきました。土地の価値は、土地所有者がその土地に投下した労働・資本・知恵の結果増える部分は都市においては小さく、周辺におけるインフラ整備や周辺への諸機能の立地によって決まります。従って土地を公有にし、その利用の仕方を社会的に決めていくことには合理性があります。公有にしなくても、適当に固定資産税率を設定することで帰属利益・開発利益を公的に吸い上げ、かつ所有権を公共の利益のための適切に制限する形でもよいのですが、日本の現在の制度はこれからほど遠いと思います。

従って、現状の土地所有制度と関連諸制度の下では道路の拡幅は気が遠くなる課題ですが、何かを考えねばいけないと悩んでいます。(尚、中国は地方政府が公有制を根拠に強引な地上げを続けていますが、地方政府が民主的な普通選挙によって形成されたものでないという点が大いなる難点の一つです。)

**●高齢者と歩道橋**

先月(2011年1月)14日、神戸の須磨区の交差点で、手押し車を押しながら横断していた老婦人が、ダンプカーにはねられるという事故がありました。幸い軽症とのことですが、その交差点には横断歩道はなく、歩道橋が設置されていると、記事にはあります。

買い物用の手押し車に寄り掛かるようにして歩く高齢者、特に婦人の姿を近年よく見掛けるようになりました。彼女たちにとって歩道橋というのはまったく無理な施設でしょう。

高齢化社会の中でいよいよ、自動車という高速移動手段が、街なかには不適合なものであることが、歴然としてきました。

歩行中や自転車運転中の高齢者の事故が増加していると言われていますが、都市構造が高齢者に合ったものか、真面目に検証した人がいるのでしょうか。

私はかつて、浜松市に行ったときに、交差点の下に掘られた、道路横断用の地下道というものを知って愕然としたものです。

また、大分県宇佐市では、宿泊した宿の前の道を渡るのに苦労しました。整備の良い国道であるだけにクルマはスピードを出しており、信号のある横断歩道まで長く歩かないと、怖くて渡れませんでした。

自分が住む、東京都江東区でも、横断歩道と横断歩道の間の間隔が長すぎると感じる所があります。

鉄道についてはバリアフリー化が進められていますが、道路については無為無策のままです。

少子高齢化を背景に、横断歩道橋が撤去され、横断歩道が整備されるという事例が出てきているようですが、歩道橋の全廃とともに、信号機付きの横断歩道を抜本的に増やすことを、声を大にして求めていきたいと思います。その際、信号機の設置は必須です。今の日本では、信号機のない横断歩道ではクルマは全く停まってくれなくなりました。

チュニジアやエジプトでは、長く沈黙を強い

られてきた人たちが路上に出て声を上げました。本当は日本の歩行者だって不満を声に出せずに耐えているのですから、今すぐにでも百万人規模のデモをしたっていい筈なのです。

高齢者の人柱によってではなく、言論の力によって、道路を歩行者のために取り返していきたいと思います。(清水真哉)

●現在、自転車に乗ることがブーム?になっています。健康や環境によいのが理由です。

会報でも自転車に関する記事が増えています。新聞でも、かなり見受けられるようになりました。

自転車関係の雑誌も増えています。書店でもよく見かけるようになりました。また、私の住んでいる東京新宿の道路にも自転車はかなり走るようになりました。新宿で最近建つアパートは、自転車駐輪用のラックを設置している所が多くなっています。

近々田舎に帰る予定の私としては、田舎での移動は、車ではなく、ブームに便乗して自転車にしようと考えており、自転車に接近?しようとしています。

とはいえ、ぼろアパート住まいで、自転車を停められる所もなく、東京新宿にいる間は自転車は持てそうもありません。また、30年近く自転車に乗っていないので、最近の自転車についてのイメージがわかりません。

そこで、自転車の乗れるところを探し、実体験をしようとサイクリングコースに行っています。東京のサイクリングコースのひとつであるパレスサイクリングは会報59号で紹介されていますが、ほかに、神宮外苑サイクリングコース、駒沢公園(世田谷区にある、元オリンピック会場)サイクリングコースなどがあります。

借りるお目当ては、いわゆるスポーツ自転車です。最近の自転車は軽くなっていますが、スポーツ自転車はもう一段軽く、乗っていて疲れません。田舎に帰ったら、スポーツ自転車を買って、動き回ろうと思案中です。(後藤 昇)



2011年度会費の振込みをお願いします。  
当会運営のため、複数口の会費と寄付をお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやご寄付をいただきありがとうございます。

ラベルシールの宛て名の上部に「10年度会費払込済」「11年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2010年度、2011年度までの会費を払い込んでいただいたことを表しています。

2010年4月1日から2011年1月28日までの会費・寄付納入者は137個人・団体です。

年間の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。

当会は、皆様の会費・寄付で運営されています。ぜひとも、2011年度の会費を振り込みいただき、継続して会員になっていただくようお願いいたします。また、複数口の会費や寄付もよろしくようお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報60号送付時に同封の名簿参照)までご連絡ください。

お分けします

ブックレット・冊子バックナンバー・会パンフレット等

●当会(杉田聡・今井博之)著作岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』—定価1冊440円を400円でお分けします(送料は別)。

●会報『クルマ社会を問い直す』(年4回発行)のバックナンバー(1号～62号)—1冊100円でお分けします(送料は別。ただし会の広報や学習用の場合は冊子代も送料も無料です)。

●冊子『「クルマ社会と子どもたち」(その後):交通沈静化の海外の取り組み』(今井博之著・37号に同封)、冊子『クルマ社会と子どもアンケート報告集』(ダイジェスト版もあり・35号に同封)、冊子『脱クルマ、その課題の広がり』(杉田正明著・51号に同封)、冊子『子どもにやさしい道がコミュニティを育てる』(今井博之著・59号に同封)、会のパンフレット—これらは必要数無料でお送りします。会合やイベントなどでご活用ください。

以上、申し込みは事務局・後藤(会報60号送付時に同封の名簿参照)まで。

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内■

●次号発行予定:2011年6月下旬

●原稿締め切り:4月30日(締め切り厳守をお願いします)

●送付先:足立礼子(会報60号に同封の名簿参照)

●募集内容:

- ・投稿(意見や情報、活動紹介や提案、会や会報へのご意見など。字数はおよそ3000字以内。超える場合はご相談ください。短文でもどうぞ。投稿は1つの号につき一人1点までとします。
- ・公的機関等に出された意見書など
- ・写真(解説つきで)やイラスト
- ・「私のイチおし」(おすすめの本や場所など)
- ・会・会員に関連する報道や投稿記事(新聞、雑誌等)
- ・調査研究等の長文もご紹介します。ご相談ください。

★原稿についてお願い

- ・お名前・住所・電話やFax番号を明記してください。
- ・パソコン入力可能な方は、電子メールにファイル添付してお送りくださると助かります。
- ・手書きの場合、原稿用紙に楷書で読み取りやすい濃さでお書きください。

・タイトルを必ずつけてください。文が長い場合、小見出しをつけると読みやすくなります。会報係への字調整や内容整理の依頼はご遠慮ください。

・写真や図表には、その説明文を入れ、略語や難解な単語、専門的用語にはひとこと説明を添えてください。

・原稿は事情のある場合以外は返却いたしません。

※原稿執筆による校正は、編集作業の手間軽減と時間短縮のため、原則として行いません。商業出版でない我々の会報は、完成原稿を出していただくことを原則とします。ただし、論文などで特に正確さを必要とする場合、長文で誤字等が発生しやすい場合などは著者校正の機会を設けます。なお、原稿で明らかな誤字脱字や不適切な表現があると会報担当者が判断した場合は、著者にお断りすることなく修正させていただきました。ご了承ください。

※会報は現在当会のホームページ<http://toinaosu.org>でそのままpdfファイルにて全面的に公開しています。原稿をお寄せくださる方は、その点をご承知おください。また、匿名を希望される方はあらかじめお知らせください。

## 案内板



### クルマ社会を問い直す会第17回総会と津田美知子さん講演会のお知らせ

クルマ社会を問い直す会の第17回2011年度総会と、津田美知子さんによる講演会「歩行者と自転車の道の革命 車道至上主義から道路交通文化の時代へ」を開催いたします。

皆様、奮ってご参加くださいますようお願いいたします。なお、欠席される方には委任状のご提出をお願いいたします。総会成立のためによりよくご協力お願い申し上げます。

津田美知子さんによる講演の内容については、会報62号と63号(本号)で講演と同じタイトルのご著作についてご寄稿いただいておりますので、ご一読ください。また、ご著作は以下のサイトでお読みいただけます(一般書籍として販売はされていません)。

[http://web.me.com/publicspace/hokosha\\_jitensha/](http://web.me.com/publicspace/hokosha_jitensha/)

**津田美知子さん略歴:**福井大学工学部建築学科卒業、大阪市立大学大学院生活科学研究科(生活環境学専攻)後期博士課程単位取得満期退学、学術博士。社団法人地域問題研究所を経て、生活環境デザイン室主宰。公共空間アナリスト。『歩行者の道1 マイナスのデザイン』『歩行者の道2 通行帯のデザイン』(ともに技報堂出版、2002)ほか著書多数。本会会員。

日時: 2011年4月23日(土)

12:30~15:00 総会

15:30~17:30 講演会

「歩行者と自転車の道の革命 車道至上主義から道路交通文化の時代へ」

講師・津田美知子さん

18:00~19:50 懇親会

会場: 北沢区民会館「北沢タウンホール」  
2F 第一集会室

東京都世田谷区北沢2-8-18

[交通]小田急線・京王井の頭線下北沢駅  
南口徒歩5分

参加費: 無料(懇親会は実費)

★講演会には会員以外の方の参加も歓迎いたします。  
(事務局担当世話人: 清水真哉)



### ■東京ミーティング ご案内

~ご参加ください~

《5/28(土)、6/25(土)》

時間 14:00~ 17:00

場所 生活思想社

東京都新宿区神楽坂2-19 銀鈴会館506

(銀鈴ホールという映画館がある建物の5階)

最寄り駅 JR飯田橋駅、地下鉄飯田橋駅

TEL/FAX 03-5261-5931

内容 ・情報交流・活動交流・意見交流  
・上記のほかに会報の発送作業やその他の事務作業をお願いすることがあります。

問い合わせ 杉田正明090-6931-6051

次号原稿募集の案内は **33ページ** をご覧ください。

版下作成: 梅沢博 印刷・製本: 日本グラフ 力丸芳文