

# クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/  
e-mail:toinaosu@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：〒270-0015  
千葉県松戸市小倉上総町21-24  
杉田正明  
Tel & Fax 047-343-6814  
編集：足立礼子・林裕之・杉田正明  
郵便振替口座：00140-7-39161  
加入者名：クルマ社会を問い直す会  
年会費：1口2,000円 複数口歓迎

75

2014年3月31日発行  
(年4回発行)  
一部400円(送料含)



自転車の前カゴに「自転車は左側通行」という看板を付けアピールすることにしました。自転車が車道を正しく通行することは、歩行者の通行環境の安全にもつながると考えています。  
(撮影と文 富田悦哉さん 11ページ参照)

## 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

## 目次

■会の活動	東京都知事選4候補者に 公開質問状を送付しました(清水真哉) …………… 2
	質問項目と回答 …………… 3
	PM2.5そしてディーゼル排気微粒子(DEP) についての学習会を開催(杉田正明) …………… 6
■地域の団体の活動	痛切な被害者の声と小栗講演を受け、「交通死傷ゼロへの提言」を採択 ～2013年11月17日「世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム」に70人～ (前田敏章) …………… 7
■投稿	自転車前カゴに看板「自転車は左側通行」(富田悦哉) …………… 11
	全国津々浦々からの激励の声を聞いて(木村孝子) …………… 12
	道路標識などをもっとわかりやすく(2)(田中 牧) …………… 13
	気に入らないクルマ社会の常識(榎原茂典) …………… 14
■おすすめ書籍の紹介	『銀の靴を探して 2025年 交通とまちづくり』 …………… 20
	(電子書籍を読んでみよう(井坂洋士)) …………… 22
■メッセージほか	代表より…24/事務局より…24/会計よりほか…26/原稿募集案内…27/ [案内板] 第20回総会・講演会案内…28

## 東京都知事選4候補者に公開質問状を送付しました

清水真哉(世話人・事務局)

2014年2月9日投票の東京都知事選にあたり、クルマ社会を問い直す会は1月23日、宇都宮健児、舛添要一、田母神俊雄、細川護熙の4候補に公開質問状を送付しました。

問い直す会が地方選挙でこのような活動をするのは、筆者が記憶する限り初めてなのではないかと思えます。

質問状の文案は、会のメーリングリスト上で意見を募った上で清水が取り纏めました。

また依頼状の作成と発送の作業は代表の杉田正明が行いました。

本来、都知事選とはいえ地方選挙である以上、東京都の会員による地域活動として行えばよかったのですが、結局、千葉県民である杉田代表の協力を仰ぐこととなりました。

とはいえ、これが地方での選挙時の活動のモデルケースとなり、各地域での活動が活発化してくれたらと願っております。

反応としては、舛添候補と宇都宮候補からは詳細な回答を、細川候補からは挨拶程度、田母神候補は全くの無回答でした。舛添、宇都宮両候補の回答は、当会の主張に沿うものも、そうでないものも、しっかり勉強、検討した上での誠意あるものと感じました。当会としても更に政策研究を進め、深い議論に耐えられる用意をしておく必要を感じました。

東京都の交通政策について都知事候補と中身のある対話が出来たことには大きな意義があったと考えています。(東京都在住)

2014年1月23日

各東京都知事候補者殿

クルマ社会を問い直す会 世話人代表 杉田正明

### 東京都における交通政策についての質問への回答のお願い

私どもは1995年に発足した市民団体で、クルマ社会がもたらす諸問題・各種弊害についてその改善を求めて活動してきております。

今回都知事選挙が行われるのに際しまして、各候補者の交通政策についての考え方をおたずねしたいと考えます。

私どもの会が強い関心を持っている問題に限りまして、簡潔に質問いたしますので、ご回答頂きますようお願い申し上げます。

お忙しい中、恐縮ですが、よろしくお願い申し上げます。

尚、かつてながら、選挙前に各候補者の回答を当会ホームページ上で一般に公表したいと思っておりますので、2月3日までに、同封した返信用封筒にて投函して頂きますようお願い申し上げます。

以上

★質問項目と各候補の回答は以下の通りです。

## 2014年東京都知事選候補者に対する交通政策についての公開質問 回答結果

質問項目	舛添要一	宇都宮健児
1) 2020年には東京オリンピック・パラリンピックが予定され、また東京都中央卸売市場の豊洲移転が計画されるなどますます発展する臨海副都心に向かう公共交通網をさらに充実させるため、東京駅から新型路面電車(LRT)を整備することが望ましいと考えますが、賛成ですか反対ですか。	<b>選択肢(賛成・反対)該当無し</b> LRTは環境に優しく利便性の高い公共交通として期待されます。一方で、導入空間の確保や採算性などの課題も十分見極めて検討していく必要があると考えています。	<b>賛成</b> ただし私は築地移転反対を含め、湾岸の開発を抑制する考えです。その上で十分な需要が見込めるのであれば導入に賛成です。
2) 一都市の地下鉄網が二つの運営主体に分断されているという現状は、とりわけ外国人旅行者にとっては理解しづらく、観光上のバリアとも言えます。2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに両地下鉄間の壁を取り除くべきと考えますが、この問題に取り組みますか。	<b>取り組む</b> 地下鉄利用者の利便性向上の観点から、まずは地下鉄サービスの一元化を目指します。	<b>取り組む</b> 当面、お金も時間もかかる経営一元化でなく、サービスと料金の一元化を目指し、同時に人事上の交流を強めていきたいと思えます。
3) 隣国台湾では自転車道の大規模な整備が進められています。2013年で東京の自転車レーン設置実績8.7キロは都市規模に対して少なすぎると思われれます。東京でも自転車の利用環境を抜本的に改善すべきと考えますが、自転車レーンの整備に取り組みますか。	<b>取り組む</b> 東日本大震災を契機に、環境に優しく健康増進につながる自転車利用が見直されています。交通安全や防災対策のほか、東京の空をきれいにしていくためにも、自転車レーンなどの自転車走行空間を整備することは大切と考えています。	<b>取り組む</b> 自転車レーン、駐輪場の整備は政策集に掲げています。
4) 明治神宮の表参道(東京都道413号)は都内でも有数の繁華街で、歩道は常に人であふれています。自転車は車道を走行することになりますが、そこにはパーキングメーターが設置され自転車には走る場所がありません。都内での不当な自動車優遇の象徴ともいべき表参道のパーキングメーターの廃止に賛成ですか、反対ですか。	<b>選択肢(賛成・反対)該当無し</b> パーキングメーターは、駐車秩序を確保する観点から、事業活動やその他必要不可欠な短時間の駐車需要に対応するために設置していると聞いています。設置箇所の見直しについては、駐車実態・道路環境・地域住民等の意見・要望などをよく聞いて、各々判断していきたいと考えています。	<b>賛成</b> 全廃できるかは、交通の実態調査が必要ですが、減らしていくことには賛成です。

質問項目	舛添要一	宇都宮健児
<p>5) 大深度地下に建設され、地下水など自然環境への影響、災害時の危険性など見通すことの出来ないリスクを抱える練馬一世田谷間の外郭環状道路を、人口減少が進み、国家財政も破綻の危機に瀕するなか建設することの誤ちを理解し、建設の中止をしますか。</p>	<p><b>中止しない</b></p> <p>外環道は、首都圏の交通渋滞の解消や、排出ガスを大幅に削減するなど環境改善のみならず、切迫する首都直下地震に対し、東西交通の分断を防ぎ、支援・復旧活動を支えるなど、国民の生命と財産を守る重要な役割を担う道路であると思います。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピック大会の運営にも資する重要な基盤であり、開催に間に合うよう、整備に取り組んでいきます。</p>	<p><b>中止する</b></p> <p>政策集でも見直しを掲げています。高度成長期に作られた高速や橋の架け替えなど、維持・補修に重点を置いた道路政策に転換します。</p>
<p>6) 防災などを口実に都内各地で都市計画道路の建設が動き出しています。半世紀前に決定された都市計画道路はすべて、その必要性を抜本的に検討し直すべきと考えますが、賛成ですか、反対ですか。</p>	<p><b>選択肢(賛成・反対)該当無し</b></p> <p>都市計画道路は、都民や企業の経済活動を支え、災害から都民の生命財産を守る重要な都市基盤です。それぞれの段階で必要な見直しも行いながら、しっかりと整備を進めていく必要があると考えています。</p>	<p><b>賛成</b></p> <p>防災を本気で考えるならば、コミュニティを破壊する大型道路ではダメです。住民参加で道路の必要性やあり方を考えていく必要があります。</p>
<p>7) 日本各地で通学路など生活道路での悲惨な事故がたびたび報道されます。通過交通を排除するなど、生活道路での安全対策が求められますが、この問題に取り組みますか。</p>	<p><b>取り組む</b></p> <p>「第9次東京都交通安全計画」に基づき、安全・安心な生活道路構築を目指して、総合的な施策を推進していく。</p>	<p><b>取り組む</b></p> <p>日本では歩行者の軽視が当然となっているおかしな状況です。生活者中心の社会に様々なシステムを組み直す必要があります。</p>
<p>8) 東京都でも住民の高齢化は進行していますが、都内には大規模交差点を中心に歩道橋が多く存在します。自動車交通を優先するのではなく、歩道橋を撤去して横断歩道を設置し、バリアフリーを進めるべきと考えますが、賛成ですか、反対ですか。</p>	<p><b>選択肢(賛成・反対)該当無し</b></p> <p>東京をもっと便利で、もっと安全な都市としていくため、東京に暮らす人々の様々なライフスタイルにあった街づくりを実現していきたい。そのためには、高齢者や障害者にも優しい街のバリアフリー化は大切です。なお、歩道橋については、「通学路に指定されていない、利用者が少ない」など役割を終えたものについて、地元住民の意見も聞きながら撤去していきたい。</p>	<p><b>賛成</b></p> <p>自動車を使わずに楽に移動できる公共交通網を作り上げていくことが第一です。それが結果的に子供やお年寄りだけでなく、すべての人にとって暮らしやすい社会を作ることにつながると思います。</p>

質問項目	舛添要一	宇都宮健児
<p>9) 高齢のドライバーによる事故が増加していますが、高齢者が自動車使用をやめても生活に支障がないように地域バス路線をはじめとする公共交通を充実させるなど、高齢者の免許返上を促すための政策を導入しますか。</p>	<p>選択肢(する・しない)該当無し 都内の交通事故件数が減少している一方で、65歳以上の高齢者の運転による交通事故は増加傾向にあります。現在警視庁では高齢運転者に対する相談窓口や警視庁ホームページ等を通じて、運転免許の自主返納をPRしていると聞いております。また、自主返納した高齢者に対しては、高齢者運転免許自主返納サポート協議会の加盟店などで買い物する際に特典を受けられる制度があると聞いております。新たな制度の導入については、警視庁をはじめ都関係部局の話をよく聞いてから考えていきます。</p>	<p>導入する 自動車を使わずに楽に移動できる公共交通網を作り上げていくことが第一です。それが結果的に子供やお年寄りだけでなく、すべての人にとって暮らしやすい社会を作ることにつながると思います。 (再)</p>
<p>10) 路面電車を導入するためにも、自転車レーンを設置するためにも、渋滞対策としても、防災のためにも、大気汚染対策のためにも、新規の道路建設を不要にするためにも、交通事故防止のためにも、自動車交通量を減らすことが最も抜本的な対策と考えますが、そのために二十三区全域でロードプライシングを導入することに賛成ですか、反対ですか。</p>	<p>選択肢(賛成・反対)該当無し 東京の大気環境は、ディーゼル車規制対策等により、浮遊粒子状物質(SPM)については、大幅に改善していると聞いています。ロードプライシングについては、環状道路など迂回交通の確保や脇道が多いことから生じる公平で確実な課金方法などの課題があるため、ロンドン等の海外都市の先進事例も参考にしながら、様々な観点から検討していきたいと考えています。</p>	<p>一応反対 自動車の交通量を減らすために有料化を進めることには賛成ですが、23区全域となると影響が大きすぎて、4年の任期では実現が困難と考えます。まず都心部での交通量規制から取り組むことを考えています。</p>

田母神俊雄候補からの回答はいただけませんでした。

細川護熙候補からは、質問項目に対する回答は頂けませんでした。代えて、次の書状をいただいております。

前略

ご質問書、につきましては確かに拝受しました。

ご質問の諸点は、就任後に、皆様のご意見も参考にしながら、検討し、判断してまいりたいと存じます。

会員の皆様によろしくお伝えください

草々

## PM2.5そしてディーゼル排気微粒子 (DEP) についての 学習会を開催

杉田正明(世話人)

2013年11月30日に「PM2.5そしてディーゼル排気微粒子 (DEP) についての学習会」を東京都港区立虎ノ門いきいきプラザで開催しました。東京月例ミーティングと合わせた開催でした。

参加者は、報告者の私を含めてなんとたった3人でした。開催を案内したのが3つのメーリングリストのみで、会報や一般へも案内しなかったのが一つの原因ですが、それより大きいのが、現在の会員さんの中に大気汚染への関心を強く持つ会員が少ないのではないかと考えられること、および報告者が私杉田であることから「たいした情報は得られないだろう」との皆さんの予想があったのだらうと思います。私としては大変残念です。

さて、当日私からお話ししたことの一部を紹介します。

- ① PM2.5とはサイズが2.5マイクロメートル以下の微粒子のことをいうのみで、中身についてその成分が何であるかを何も規定していない。また液体であるか、固体であるかも問題にしていない。
- ② PM2.5の成分は場所によってまちまちであるはずだが、その点が報道されることが無い。
- ③ PM2.5の成分についての調査は、広範に大規模に行われたものは無いようで、部分的・一部の地域でのデータしか無い状況と見受けられる。
- ④ だいたい、成分は度外視しても、PM2.5濃度の測定局が“べらぼう”に少ない。測定体制が構築されていない。
- ⑤ PM2.5に含まれるどんな成分が健康を害するのか、毒性を持つのかについての報道がほとんど無い。
- ⑥ 疫学的調査によって、PM2.5の濃度が高い都市において、脳疾患、心臓疾患、肺疾患による死亡率が高いことなどは主として海外で確認されているが、PM2.5の何がどのようなメカニズムでそれを引き起こしているかの解明は、

まだまだ部分的にしか行われていない。

- ⑦ PM2.5が肺から血液の中に入り込み、そこから脳や心臓に回り、そこで障害を起こしているらしいことは分かってきているが。
- ⑧ すべてのPM2.5が健康を害するのでもしかなしたら無いかもしれない。つまり北京のPM2.5と、西安のPM2.5と、東京のPM2.5とは成分構成がかなり違い、もしかなしたら同じ濃度でも危険性が少ない場所があるかもしれない。
- ⑨ よくわからないから、すべて一緒に扱い、同じように危険視するしかない状態である。
- ⑩ PM2.5がどういった発生源からどのような割合で放出されているかについての調査データも大変少ない。シミュレーションを含めた推定などが一部で行われているが、わかりやすいデータは見いだせなかった。ある発生源からの気体成分が、大気中で反応して微粒子になっていく場合も多くあり、発生源別の割合データを明示できるところまでいっていない調査が多いと見受けた。
- ⑪ 自動車からのPM2.5の割合も正確にはとても解明されていないのではないかと見受けた。北京では市当局が22%と公表したが、ある研究者は50%と公表した。
- ⑫ ディーゼル排気微粒子DEPの大部分はPM2.5に該当するとの報告がある。
- ⑬ 自動車排ガスに対する法規制においては、サイズについてPM2.5を明記した規制は行われていない。
- ⑭ 大気汚染防止法、自動車NO<sub>x</sub>・PM法、都府県による条例によってディーゼル車の排ガスについての規制が1990年代後半から進み始めた。ディーゼル微粒子除去フィルター (DPF) の装着によりディーゼル車からのPMの排出は大きく減ったと推測される。
- ⑮ ディーゼル排気微粒子の大部分がPM2.5に該当するというのが事実とすれば、自動車からのPM2.5の排出は大きく減ったはずである。

⑯ しかし、PM2.5の環境基準達成率は2010年において一般環境大気測定局で32%、自動車排

出ガス測定局で8%である。



## 地域の団体の活動

# 痛切な被害者の声と小栗講演を受け、「交通死傷ゼロへの提言」を採択

### ～2013年11月17日「世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム」に70人～

前田敏章 (北海道交通事故被害者の会 代表)

北海道交通事故被害者の会は、2013年11月17日、「世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム」を開催しました。北海道・北海道警察・札幌市の後援、および、クルマ社会を問い直す会・交通事故被害者家族ネットワーク・TAV交通死被害者の会・道はだれのもの？札幌21・交通権学会北海道部会・スローライフ交通教育の会の協力をいただき、会場の札幌市中央区「かでの2・7」には、約70人の市民、関係者が集いました。以下概要を報告します。

メッセージ(別記1)が読み上げられ、世界の方々と連帯しての取り組みであることを確認しました。

主催者挨拶の後、「ゼロへの願い」として、お二人が発言しました。

旭川市の清水孝太さんは「住宅街を時速約100キロという危険運転で母を奪った加害者を許さない」と題して、怒りと苦しみのなか、刑事裁判では認めてもらえなかった加害者の悪質運転の真実を明らかにするために民事裁判をたたかっていることや、真に被害者のための司法を望むとの訴えがありました。

また札幌市の能勢雅美さんは、「11歳の息子は交差点で車にはねられ、1年経った今も意識が戻りません」という手記を切々と報告。必死に生きる息子さんの看病をしながらの辛い思いを述べました。



## 第2部：ゼロへの提言

## 第1部：ゼロへの願い

最初に、北海道で昨年のワールドデイからこの1年間で新たに交通死された199人をはじめ、これまでの日本と世界の犠牲者に黙祷を捧げたあと、今年も小栗幸夫教授を介して届けられたロードピース会長のショードリイさんからのメ



「こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにして下さい」というお二人の訴えを受け、第2部「ゼロへの提言」では、「ワールドデイの今日的意義と日本の課題」と題した、2009年に続く小栗幸夫千

の今日的意義と日本の課題」と題した、2009年に続く小栗幸夫千

葉商科大学教授の基調講演が行われ、ワールドデイ国連決議以来の取り組み、ソフトカーのこと、速度制御の現状と課題などについて、積み重ねられた研究実践をもとに提起されました。

次に、主催者から「交通死傷ゼロへの提言」案が示され、今後多くの団体とともに具体的に要請していくこと、とりわけ第10次交通安全基本計画策定に向けての行動などを提起しました。

「提言」は、わが国の交通安全施策に、①目標ゼロを「究極」ではなく具体性をもった中期目標とする ②クルマの抜本的速度抑制と規制 ③生活道路の歩行者優先と静穏化、という三つのパラダイム(社会の価値観、考え方)転換を求めていることが特徴です。小栗幸夫氏、今井博之氏、津田美知子氏、山本純氏など、当フォーラムの講師等を務められた方々からのご意見も頂き作成しました。(別記2)

討議では、東京から駆けつけた交通事故被害者家族ネットワークの佐藤理事長の連帯の挨拶があり、続いて、「飲酒ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会」の共同代表でもある江別市の高石洋子さんから、国会審議されている自動車運転処罰法についての発言、そして、9月に起きた飯田ひとみさんひき逃げ交通死事件で目撃情報を求め必死に訴えているご遺族からの悲痛な発言と続きました。

### 第3部：ゼロへの誓い

フォーラムは最後に、北海道くらし安全推進課課長と北海道警察本部交通企画課調査官より、「交通事故のない安全で安心な社会を目指し全力をあげる」との挨拶を受け終了しました。

アンケート(別記3)にあるように、参加者の多くが死傷被害ゼロに向けて決意を新たにしたい意義あるフォーラムでした。

なお、被害者からのメッセージや小栗教授の基調講演など詳細は、北海道交通事故被害者の会の会報43号に掲載しています。下記サイトからご覧下さい。

「交通死、遺された親の叫び」(<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/>) 「交通死」で検索)

## 別記1

### ショードリイさん (世界道路交通犠牲者の日の創始者) からのメッセージ

2013年11月16日

親愛なる日本の皆様

世界道路交通犠牲者の日が日本に伝わり、2007年に、多くのNGO、NPOのワールドデイの活動が始まったことを嬉しく思います。

その時から活動が序々に拡大し、とりわけ、NGO、NPOのみならず、警察や地方政府が活動に参加を始めたことは嬉しい限りです。

ワールドデイの活動は世界中で広がっています。この世界規模の拡大には理由があります。それは道路での死傷が世界規模であり、巨大であり、その破壊性が深刻だということです。自動車の増加と自動車道路建設という変わらない政策によって、この問題はさらに深刻さを増しています。

ワールドデイは、道路災害にハイライトをあて、政府、関係組織、道路利用者を含む当事者の行動を要求する機会です。

私たちは、いま、道路安全のための行動の10年2011-2020のただ中にあります。この10年のワールドデイの共通テーマは、世界の追悼から世界の行動へです。2011年から2020年を記憶される10年にしましょう!

世界の道路上で生命を失い傷ついた人々を思い、我々は結束し、行動を成功に導かねばなりません。組織を越え、国境を越え、世代を越え、道路安全が達成する日まで、すなわち、道路交通による死傷がゼロになる日まで、いっしょに行動しましょう。

日本でのワールドデイ2013の成功を祈って

親愛をこめて

Brigitte Chaudhry

ブリジッド・ショードリー

President of Road Peace,

ロードピース会長

## 交通死傷ゼロへの提言

2013年11月17日

世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム

近代産業社会がモータリゼーションとともに進行する中で、人々の行動範囲は飛躍的に拡がり、欲しいものがより早く手に入る時代となりました。しかし、この利便性を享受する影で、「豊かさ」の代名詞であるクルマがもたらす死傷被害は深刻で、命の重さと真の豊かさとは何かという問いが突きつけられています。

わが国において2011年に生命・身体に被害を受けた犯罪被害者数は89万711人ですが、このうち何と96.5% (85万9105人)は道路交通の死傷(死亡者数6,741人)です。この「日常化された大虐殺」ともいうべき深刻な事態に、被害者・遺族は「こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにして欲しい」と必死の訴えを続けています。人間が作り出した本来「道具」であるべきクルマが、結果として「凶器」のように使われている異常性は即刻改められなければなりません。このような背景から、国連は11月の第3日曜日を「World Day of Remembrance for Road Traffic Victims (世界道路交通犠牲者の日)」と定め警鐘を鳴らしています。

交通死傷ゼロへの提言をテーマに本年も集った私たちは、未だ続く「事故という名の殺傷」を根絶し、「日常化された大虐殺」という言葉を過去のものとするために、以下の諸点を中心に、わが国の交通安全施策の根本的転換を求めます。

### 第1 交通死傷被害ゼロを明記した目標計画とすること

憲法が第13条で定めているように、人命の尊厳は第一義の課題です。現在の第9次交通安全基本計画の基本理念は「究極的には交通事故のない社会を目指す」とされていますが、「究極的には」でなく、中期目標としてゼロの実現を明記し、政策の基本に据えるべきです。

減らせば良いではなく、根絶するにはどうするかという観点から、刑法や道路交通法など法制度、道路のつくり、対歩行者を重視した車両

の安全性確立、運転免許制度、交通教育など関係施策の抜本的改善を求めます。この度改正された自動車運転に関わる処罰法も、人の死傷という結果の重大性に見合う内容へと運用も含めさらに見直しが必要です。

私たちのこの主張は、単なる理想論ではありません。現に、スウェーデンでは、交通事故で死亡もしくは重症の外傷を負うことを根絶するという国家目標を「ヴィジョン・ゼロ」という名のもとに国会決議として採択しています(1997年)。そして、この目標を達成するための方法論と、その科学的根拠を示しています。

### 第2 クルマの抜本的速度抑制と規制を基本とすること

これまでの長い苦難の歴史から私たちが学んだ教訓は、利便性、効率性、そしてスピードという価値を優先して追求してきた「高速文明」への幻想が、人々の理性を麻痺させ、真の豊かさとは相容れない危険な社会を形成してきたということです。安全と速度の逆相関関係は明白です。持続可能な共生の交通社会を創るための施策の基本に速度の抜本的抑制を据えるべきです。

クルマが決して危険な速度で走行することがないように、今まで以上に踏み込んだ新たな規制が急務です。クルマ自体には、段階ごとに設定された規制速度を超えられない制御装置(段階別速度リミッター)や、航空機のフライトレコーダーに相当するドライブレコーダーの装着を義務化し、速度と安全操作の管理を徹底するべきです。さらに、ISA(Intelligent Speed Adaptation 高度速度制御システム)の実用化を急ぎ、二重三重の安全装置を施すべきです。

これまで検討されてきたITS(Intelligent Transport Adaptation 高度道路交通システム)は、情報による効率的制御であるもののハード面での高速走行を前提にするという矛盾を抱え、安全性向上にどれだけ寄与しうるかは不明です。同様に「自動運転」の技術開発が、今後も多数存在するであろう「非自動運転車」の危険速度走行を免罪することになってはなりません。今あるクルマの速度規制こそが急がれます。

### 第3 生活道路における歩行者優先と交通静穏化を徹底すること

道路上の子どもや高齢者の安全を守りきることは社会の責務です。人口当たりの歩行者の被害死が諸外国との比較において極めて高いのが現状であり、歩行者を守るためにまず取り組むべき課題は、生活道路における歩行者優先と交通静穏化(クルマの速度抑制)です。

道路や通りは住民らの交流機能を併せ持つ生活空間であり、決してクルマだけのものではありません。子どもや高齢者が歩き自転車が通行する中を、ハードなクルマが危険速度で疾駆する日常は、その根本から変えなくてはなりません。幹線道路以外のすべての生活道路は、通行の優先権を完全に歩行者に与え、クルマの速度は少なくとも30キロ以下に一律規制(「ゾーン30」など)し、さらに必要に応じて道路のつくり工夫を加えて、クルマの低速走行を実現しなくてはなりません。これが欧州の常識であり、ドイツやオランダの都市では、完全に実施されています。このような交通静穏化は歩行者優先の理念の「学び直し」の第一歩であり、ひいては幹線道路の交差点における死傷被害の抑止に結びつくはずで、横断歩道のあるすべての交差点を歩車分離信号にすることも重要課題です。

同時に、財源措置を伴う公共交通機関の整備を進め、自転車の更なる活用と安全な走行帯確保を緊急課題と位置づけるなら、道路の交流機能は回復し、コンパクトな街並みは活気を取り戻すでしょう。

私たちは、交通事故による死傷をゼロにしたいと願っています。しかし、それだけではなく、現行の交通システムをより安全なシステムに改善することは、交通事故の被害者だけにかかわらず、もっと普遍的な市民や住民の生活の質をも豊かにすること、それはすべての市民の基本的人権の保障につながるということを主張しているのです。

### 別記3

#### 参加者の感想より

★改めて交通事故被害の不条理さと被害者の方の思いを強く感じ、車依存社会を根底から変えていく必要を強く感じました。ソフトカーの実用化とドライブレコーダーの全車装着を強く望みます。

★スローガンを叫ぶだけの集まりでなく、実践者の声と実態を聞くことが出来て、反省と希望を沢山持つことが出来ました。

★ただ被害の状況を訴えるだけでなく、具体的な社会の改善点や対策を知ることができた。

★提言は素晴らしいものです。クルマ社会→人の命優先の社会へ、ゼロに向かって展望をもってやりましょう。

★配付資料を見ると、死亡事故のうち63.8%が規制速度内です。人が亡くなる可能性のある速度が許されている現状があるとわかりました。このような路線は規制速度を引き下げるべきと考えます。小栗先生の発言の中に「ゾーン30」でも速すぎる、とありました。ITARDAの研究に「高齢者では軽傷と死亡事故の境は15km/hにある」との内容があり、30 km/hは安全な速度とは決して言えないことがわかります。

★被害者の苦しみと悲しみの連鎖が絶たれる日が実現する日を目指す働きに連帯の意を表します。

★お二人の被害者遺族の方、小栗先生共に、体験から出る真実な話が訴えることが多く大変良かった。反省と希望をたくさん持つことが出来ました。若い層、これから車社会を生きていく人たちに、この想いを伝えたいと思いました。

★今回初めて参加しました。死傷被害をなくす取り組み、被害者の家族の話を聞いて良かったです。残された者はみんな同じ思いをしていると思いました。それでも生きていくしかないのですね。能勢さんのお話にもあったように「元気そうで安心した」と周囲の人に言われ、本当はそうではないという思いのやり場に心が痛みます。

★被害者の方からのメッセージに心を打たれました。私も日々自動車を運転しますが、スピー

ドの出し過ぎなど本当に「周囲を気にせずに運転」しているドライバーを数多く見ます。ルールに違反し人命に関する事故を起こした犯人に対する処罰は重くしなければならないと思います。北海道は道も広くスピードを出しやすい環境だと思います。歩車分離や歩行者にも自転車にもやさしい社会になるよう願っています。被害者の会の皆様、応援しています。共に頑張っていきましょう。

★自動的に止まる車などのコマースに期待をしたのですが、今日の小栗先生の説明では、そんなに甘くないと言うことに「やっぱり」という感じです。車企業はスピードを競って売り上げにつなげている事にいつも不快でした。スピード制限で事故を減らす事は費用をかけずに一

番の方法だと思います。小栗先生のソフトQカーの開発になるほどと思い、取り組む自治体が飛躍的に増えることを祈ります。

★今、何をすれば悲しみ、苦しみが消えるのか。今後はどうすれば同じような人が出ないのですものか感じさせてくれたフォーラムでした。

★被害に遭われた方々、同じ考えを持った立場からの意見を交換できたので、とても参考になり勇気をもらうことができました。ありがとうございました。

★被害者の方々が、わかりやすく、いっぱいいっぱいの中で話してくれた姿が心に残ります。悲しいです。

(北海道札幌市在住)

## 投稿

### 自転車前カゴに看板「自転車は左側通行」

富田悦哉

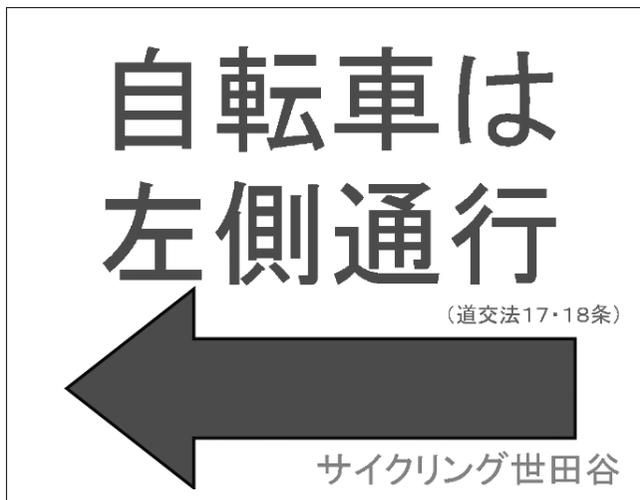
「自転車等軽車両が通行できる路側帯は道路の左側部分に設けられた路側帯」という道交法改正が2013年12月1日に施行されました。これによって「自転車は道路の左側を通行する」という原則が強化されることとなります。しかしこの規定の周知と実行は十分とは言えない状況です。そこで私は普段使っている自転車の前カゴ

ールすることにしました。自転車が車道を正しく通行することは、歩行者の通行環境の安全にもつながると考えています。

(東京都世田谷区在住)



(表紙に大きな写真を掲載)



看板の図版

2013年9月30日発行の会報73号より、2013年度総会・「ハガキによる出欠メッセージ」を読みました(27~29ページ)。小さい会でも「現実のクルマ社会がこのままでいい筈はない」と、殆どの方が会へ賛同、激励のメッセージを寄せています。嬉しく思います。その中で「クルマを生業としている運輸業界にもアプローチを」という一文がありました。その通りだと思います。

私はこの会報の発送の一部(60~70部)を担当して数年になります。発行は年4回なので、私は3ヶ月に一度、発送を依頼するヤマト運輸のドライバーさんと接することになります。「運輸の仕事をしているあなた方のことを問題にしているのではなく、私用のマイカーはできるだけ自粛しよう、ということを目指す会なのよね」、などと私は会話に取り入れたりします。「事故には気をつけておられるのでしょうか?」と、ついでにひとこと。「とても気を遣っています。まわりの見えないしろとドライバーの動きには特に気を遣い、こちらが一步ひくこともある」とか……。以前会の代表の方が主張していた「道路に頼らない鉄道による運輸を」ということまでは話題にできませんでしたが、無事故を願って「お気をつけて」と言ってありあわせの缶ジュースなど差し上げました。そして「次回もよろしく」とお願いしました。

地方に旅行したときなど、電車やバスの利用だけでは動けない場合は、タクシーを利用することがあります。ふだんの生活でもときには利用することがあるので、年に何回かはタクシーのお世話になっていることになります。私の見る限りではさすがに日本のタクシーのドライバーはプロだと思います(数年前に訪れたアジアのある都市でタクシーを利用したときは、ドライバーの運転技術、人柄ともにショッキングなもので、そのようなタクシーに乗ったことで何か被

害を受けたような感じさえしました)。話題を国内に戻しますと、旅先ではじゃまにならない程度にタクシードライバーに話しかけ、町の様子などを聞きます。タクシードライバーはある程度、観光案内にも長けていて、特に親切に案内してくれるドライバーに巡り会うと得をした気分になることがあります。プロのドライバーとしての自覚や責任感を持ちつづけ、これからも働いてほしいと思います。

このようなメッセージもありました。それを書いた人は、古希を過ぎたので退職されたようですが、健康でクスリに頼らずに生きられるのは、クルマに乗らず、日々歩くことを心がけたからということ。ありがたく参考にしたいと思います。このメッセージ欄、無記名ですが、これから先、都道府県名くらいは載せるようにしたらどうでしょうか。

●A紙連載の新聞小説を読んでいます。その中に、夜、彼と彼女がレストランで会話をする場面がありました。研究者でもある彼が原発事故に対する空前の恐怖を彼女に説く深刻な内容の会話です。会話を打ち切った後、9時すぎ、疲れた体でクルマを運転して2時間以上かけて帰って行く彼を案じながら彼女が見送ります。その後彼女も自分のクルマで帰路へ。夜の運転、疲れた体、原発事故、明日の勤務。きっとこれは小説の世界だけでなく、現実でもありえることでしょう。

訪れたことはないけれど、ロシアやアメリカは原野が多い国だと思います。日本はこれらの国とは違います。日本の増え続ける高速道路はもっと高速バス用にと声をあげたいと思います。そしてマイカー運転手は、可能な限り、公共バス利用を、とよびかけたいと思います。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

会報73号に、上記のタイトルで書きました。この時は、平日の限られた時間帯での車両進入禁止の標識を見落とし、反則金7000円を払ったという失敗談です。昨年12月12日(木)お昼過ぎ、右折禁止の標識を見落とし、たまたま後を走行していたパトカーに呼び止められ、反則金7000円を支払いました。去年は、合わせて14000円を支払いましたが、年金75万円の私にとっては大金です。今度は、道路標識のわかりにくさ～警察の姿勢の背景にあることを考えてみました。

### 1. 警察は真に交通事故を無くそうとは考えていない、ということ

車やバイクの利用者で反則金を徴収された方との話のなかで聞いたことですが、交通取締りの警官には、毎月の反則金のノルマがあるそうです。これを達成するために、月末近くには、違反取締りをしているとのこと。また、最近新聞でも報道されたことですが、スピード違反の取締りは、幹線道路を主とし、歩行者の死亡事故が多発する生活道路では行われていない。その理由は、幹線道路での取り締まりの方がやり易いというだけのことだそうで、これでは、交通事故の死傷者を無くすという本来の目的からは大きくずれています。ただ、この点は、識者からの指摘で改善されるそうです。

### 2. 警察を動かさきれない地域住民の弱さ

昨年7月に、地元の小学校で開催された「スクールゾーン対策協議会」に出席しました。

この協議会は、「各学校ごとに設置され、学校、PTA、自治会町内会、行政機関等から構成され、スクールゾーン内の危険箇所や標識・ガードレ

ール・道路等の点検、登下校時の交通安全指導などを行い、交通安全上の問題や課題について話し合う」ものとされています。父兄の方は、前年の要望事項に対し、その実績、及び、今年度の要望をまとめ、協議会に臨み、昨年7月時点で、学区内での2件の交通事故が起きたことから、対策の具体化を必死に訴えておられました。しかし、昨年末時点では、さらに2件の事故が発生し、4件となっていました。幸い、4件共、骨折程度の怪我で済みましたが、こうした小さな事故が多発するようでは、必ず、重大事故が起きると言われ、私も心配です。協議会があり、憂慮する父兄はあれども、効果のある対策が取れず、良い結果が出ないということであれば、こちらの努力がまだまだ足りないということだと思います。突き詰めていくと、それは、地域住民の弱さ＝地域住民が結束してことにあたる事が出来ない弱さということになるかと思いません。

(神奈川県横浜市在住)



片道3車線道路で、右端車線(中央寄り)を走行していると、左端車線の左にある標識は見えにくい。

昭和の高度成長期を経て我が国の隅々にまで広まったクルマ社会には、道路交通法（道交法）に定められた規則とは別に、クルマを運転する人たちの間で自然発生的に広まったと思われる暗黙の常識とかルールのような約束事が多数見受けられる。筆者は常々それらの常識に対する違和感を抱き続けてきた。最近年のせいとかその違和感はますます増大して、我慢のならないところまで来ているが、今までそれを世に問う機会がなかった。今回この場をお借りして、筆者が長年感じていることを問うてみたいと思う。

なお、本稿を記すにあたって、筆者は都内在住のため、主として都内で乗用車を運転しての体験を元に行っていることをお断りしておきたい。

## 1. 運転免許の取得時に

筆者は昭和40年代の半ばに運転免許を取得した。当時就職活動にクルマの免許を持っている方が有利だという情報が学生間で口伝いに広まっていた。大学の学園紛争で授業が出来なくなっていたことも手伝って教習所に通ったが、実際には就職に際して運転免許の有無は全く考慮されず、国、自動車産業とマス・メディアの仕組んだ巧妙な煽動活動に乗せられたという思いだけが残った。

最初の首を傾げたくくなるような常識はまず教習所で覚えた。学科教習で教えられたことのために「制限速度を守れ、クルマの流れに乗れ」という運転の心構えがあったが、この心構えはちょっとおかしいと直ぐ感じた。もし流れの速度が制限速度を超過していたらどうするのか。どちらに合わせれば良いのかという素朴な疑問だった。もう一つ気に入らなかったことは、速度計の表示には誤差があるということを知ったことだった。教官は暗黙のうちに速度超過しても咎められないということを知った。これで大半の生徒は速度をある程度オーバーしても大丈夫と理解したと思う。こんな最初から違反を容認するような事を教える理由は何でだと、ますます行政の指導方針に疑問を持った。

余談だが、運転免許試験場で学科試験をクリアして晴れて免許を手にした時、試験場で待機している時小耳に挟んだ会話から、この学科試験のうち交通法規の試験になかなか合格できないで何度も受験している人がかなりいるということを知った。そんな人たちが何時かは免許を手にして日々堂々と運転するようになるのだと思うと背筋がゾツとした。

## 2. 初めて公道へ出てみたら

やっと中古の安いクルマを手に入れて、恐る恐る独り立ちして運転をするようになったとき、先ず突き当たったのが案の定、走行速度の問題である。「流れに乗れ」とはいうものの、実態は皆制限速度を10~15km/h超過して走っているのである。その常識は法定速度60km/hの国道は勿論のこと制限速度が30km/hと低く設定されている生活道路等でも同じで、この常識は今でも殆ど変わっていない。30km/h制限で10~15km/h超過といえば33~50%の超過である。でもそれがドライバーの常識なのだ。

教官の指導した運転方法は不可能だった。制限速度を守ろうとすると後ろからびったり付けられて早く行けと煽られるか、さもなければ無理な追い越しを掛けられ怖い思いをした。要するに、怖い思いをしたくなければ速度違反しろというのである。

特にプロドライバーと呼ばれるタクシー運転手とか運送業に速度違反が目立っていた。荷台の後ろに「私は法定速度を守って運転します」と大書しているトラックを今でもよく見かけるが、そこで言っていることは殆どのドライバーが法定速度を守っていないということの証左であり、笑止千万な話である。当局はあれを見てどう思っているのだろうか。

では、速度違反して流れに乗って走っていたら取り締まられるのではないかと、それが10~15km/hまでだとまず取り締まられないということを知った。ところがそれが15km/hを超えたあたりになると、流れに乗っていても一網

打尽になることがあるということも覚えた。つまり官民暗黙の了解で違反の許容度を共有していたのである。

これは何とも納得出来ない常識であるが、今でも基本的にはその常識は変わっていないようである。速度超過の事故は死につながるということをもっと行政は周知徹底し、取り締まりは規則に従い厳格に行うべきであると思う。

### 3. 運転者のメンタリティとは

次に、クルマは「いつでも」「どんな道でも」「どうやって」走っても良いという常識を知った。つまりクルマとその走り方は時と場所と状況をわきまなくても良いということである。

閑静な住宅街を抜け道として通り抜けて良いのか。歩行者が道路に溢れている駅前通りにどンドン入って行って良いのか。今にも人が飛び出しそうな狭い生活道路を減速しないで走って良いのか。排気管に細工をしてことさらに大きな排気音を立てて走って良いのか。歩道のない道で歩いている歩行者を警笛でどかして良いのか。雨の日に歩行者に水ハネしないよう減速しなくて良いのか。他人の家の玄関の前に駐車して良いのか。

残念ながら上記の疑問すべて反対のこと、つまり「してよい」が常識だったのである。最初は随分戸惑った。いつの間にかベテランとなった今でもこれらの常識には納得出来ないところが多く、筆者はいつも肩身の狭い思いをして運転することが多い。

結局、当時覚えたことは、クルマは道交法に守られており、規制されていなければ、何をやっても良いということである。そこには他人への礼儀、気遣い、遠慮というような慎み深い気持ちは微塵も感じられない。人と人とのコミュニケーションもない。

冬の寒い朝、窓も開けず大きな音の警笛で脅かして歩行者をどかさずドライバー。経済活動ということで貧弱な道路構造の生活道路を地響き立てて走り抜けていくトラック。タイヤのまき散らす騒音は気にせず、自分の車の中が如何に静かであるかということ自慢する高級車のオーナー等々、クルマ優先という傲慢な論理があ

るということを嫌というほど知らされた。

さらにこれも余談ではあるが、クルマにはクルマなりの序列があることを知った。面白いことにクルマの社会では大きいクルマの方が偉いのである。排気量1,000ccより2,000ccの方が、また軽自動車より小型車の方が優位なのである。

大型トレーラートラックなどには皆大抵遠慮して、それが道をふさいで時間を掛けて車庫入れなどを行っていてもじっと我慢をして気長に待っている。これが小型自動車あたりで車庫入れをもたもたしていたらイライラしてすぐ警笛であおり立てる。小さなクルマはクルマの社会では立場が弱いのである。だから、ドライバーは相手に馬鹿にされないよう無理してでもより大きなクルマを保有しようとする傾向がある。

そういう心理状態でドライバーはクルマより小さな自転車や歩行者に遠慮をするはずもない。当然自分が優位だと思っている。優位なのだからそちらが遠慮しろ、注意しろと思うのである。

更にもっと面白いのは高価なクルマの方が強いということである。高級外車などがのんびり走っていても誰も警笛で煽ったりしない。もしそれが割り込んできたら、いつもは譲らない傲慢なドライバーがすぐ道を譲るのである。クルマ社会とは所詮見栄の世界である。他人より高価で格好の良いスピードの出そうなクルマを走らせている者が優位であるということも知った。

ついでに、クルマはクルマ同士のコミュニケーションについては気を遣うが、歩行者や自転車についてはあまり気を遣わないということも知った。重たい鋼鉄製のボディで身を守られているドライバーは無防備な歩行者や自転車に対して圧倒的に優位に立っており、知らず知らずのうちに優越感を抱いてしまう。だから傲慢なドライバーが多い。これは昔行政が「クルマはすぐに止まれない」というキャンペーンを歩行者に対して打ったことも影響しているかも知れない。

### 4. 無法やりたい放題

もう一つ初めに気付いたことを述べておきたい。ドライバーは免許証をとるまではじっと我慢して教えられたことに従うが、一度免許をと

ってしまえばいとも簡単にクルマ社会の常識に従ってしまい、教習所で教わったことを忘れ去ってしまう傾向があるのだ。

初心者は教わったことを愚直に守ることが格好良くないとか、ベテランのドライバーはこういう格好の良い運転しているのだとか、その後見聞きした情報、友人の意見などに煽動されて、見かけの格好良さだけを求めてその真似をしたがることも否めないと思う。若者の初心者に事故が多いこともこんな心理が与っているのではないかと想像している。

その中で最も許せないことは警察官が見ていなければ多少の違反はしても良いという常識である。速度違反、追い越し禁止違反、駐車禁止違反、右折禁止違反、今でも多いスクールゾーン通行違反など、当時は遣り放題であった。

その原因としては、クルマの本質的な性質として匿名性が高く、誰が運転しているかが分かりにくい上に、その場から逃げてしまえば足が速いので簡単には捕まらないだろうというドライバーに共通の潜在意識があるからだと思われる。さらに最近悪質なドライバーの中にはナンバープレートに不透明なカバーをかぶせてナンバーを読み取りづらくしているものもある。まさに確信犯である。

ところで道交法では一般市民が直接クルマの通行を制限したりすることや、違反を目撃したとしても捕えたりすることは認められていない。あくまでも道路交通法の下で警察官だけが持つ権限なのである。だから悪質なドライバーは住民の苦情には耳を貸さない、逆に住民を威嚇するなどということが、今日でもあちらこちらで行われている。そうであれば、一般市民は警察に頼るしかない。だが警察は交通の円滑だけを重視して指導、取り締まりにあまり熱心ではないように見える。この際、クルマ中心の道路交通法のありかたそのものが、もう一度見直されねばならないと思う。

また、その延長線上でクルマ社会はマナーの悪化をかなり助長したとを感じる。例として、火のついた煙草を窓からポイ捨てる。車内で出た吸い殻、ゴミ、缶などを道路に捨てる。粗大ゴミを人里離れた山中に捨てる。あたり構わず

爆音を響かせて走る、等々。最近では周囲に響き渡る大音響でカーステレオを聞く者も多い。悪いマナーはその枚挙にいとまはない。これもクルマに許された過度の匿名性のせいだろう。

この国ではプライバシー議論に直ぐなるが、公道を走ることが許可されているクルマの所有者が誰であるか誰でも調べられる仕組みも必要ではないかと思う。

長くなったが一応ここまでが、免許取得直後に感じた納得出来ないクルマ社会の常識である。

## 5. 一般道路の走り方

ここからは、長年運転してきて、感じた納得出来ないクルマ社会の常識について述べたいと思う。

まずは最初に取り上げた制限速度違反にまつわる常識の続きである。

一般的にベテランドライバーは道路の制限速度を車道の幅で勝手に判断しているように思う。その判断には周囲環境への配慮、安全への配慮はない。自分がスムーズに通れると思う速度なのである。そこが住宅地だろうが小学校の横であろうが遠慮などは一切しない。だいいち速度制限の標識すら見ていないことも多い。もっといえばスピードメータすら見ずに自分のスピード感覚だけに頼って運転しているドライバーもかなりいると思われる。

スピードが制限されているのには必ず理由がある。それを理解せず無視するクルマ中心の考え方。これも気に入らない常識のひとつである。警察も規制をかける以上その理由を補助標識などでドライバーに理解させる努力が必要である。

もう一つ優先道路の常識がある。道路が交差している時、基本的に幅の広い方が優先道路である。幅の狭い道から交差点に入る時は優先道路を通行しているクルマの妨げにならないと決められている。特にセンターラインのある道路は明確に優先道路とされているので、センターラインのある道路を走るドライバーは自分が優先と思って安心して走る。自然、スピード超過になり、脇道の飛び出しへの注意が散漫になりがちである。

行政は道路構造令に定められているからとい

って、歩道を減らしてまでも車道を広く確保しようとし、そしてセンターラインを引こうとする。この規則は住宅地の生活道路にも区別なく適用されているので極めて危険である。速度を落とさせる方策については埼玉県で始めているセンターラインを無くす方法とか、何らかの対策が必要と思う。

ところで、スピード違反を常態としているドライバーの多くは、速度違反取り締まり検知器を購入してクルマに取り付けている。そんな装置が昔から堂々と市販されていること自体がおかしいが、それを禁止するという議論がされたといぞ聞かない。これも道交法が本質的に違反行為を罰するための法律ではないことを物語っていると思う。

## 6. 高速道路の走り方

高速道路の制限速度については今まで述べてきた一般道に関する常識が全く当てはまらない。ルールが全くないといっても良い。

まず追い越し車線というモノがくせ者である。もともと本則が100km/hだから追い越す時にも100を超えてはいけないはずである。ところが走行車線を100で走っているクルマを追い越していくのが常識になっている。それも20km/h以上超過するのが別におかしくない。下手に追い越し車線で本則を守って走っていたら後ろから猛スピードで走ってきたクルマに追突される危険性がある。とにかく変な話だが制限速度はなきに等しいのである。ドライバーたちはクルマの高速性能を競い合っている。警察も見て見ぬふりをしている。高速道では覆面パトカーなどに捕まるドライバーの運が悪いのである。

一方、首都高のような高速道に準ずる自動車専用道路では制限速度がめまぐるしく変わる。しかし制限速度を守っているクルマは殆どない。大体20~30km/hオーバーが常識である。速度制限をかけている意味が全くない。沿線が住宅地の場合、夜間は制限を守って静かに走行せよと一部に表示は出ているがどのクルマも無視して走っている。流れに乗らないとそれこそ追突される。取り締まりは極めて少ない。これが実態であり常識なのである。

行政に一言言いたいことがある。高速道路では制限速度が電気表示で自由に変更できる。よく見かけることだが、途中で工事を行っている時は制限速度が低く変更される。ところがこの変更された制限速度はインターからインターまでなどの一区間に亘って同じ値が示されるようだ。そうなる则ほんの一部の工事区間のために長い一区間全体が制限されてしまうことになる。ドライバーはその欠陥を知っているから工事箇所近づくまで制限を全く守らない。ましてそれを取り締まるべきパトカーですら臨時に変えられた制限を守っていない。こういうことは順法の精神を損なわせるから、設備改善ですむことは早急に実施すべきである。

## 7. 信号表示の意味

次に信号の灯火表示について。黄色の灯火は停止線から前へ進んではならないと決められている。ところが多くのクルマがこれを無視して通過する。何故か。それは、道交法施行令に「ただし、黄色の灯火の信号が表示された時において当該停止位置に近接しているため安全に停止することができない場合を除く」とあるからである。それで黄色信号は赤色灯火の予告だから通り抜けてよいと勝手に常識にしているとんでもないドライバーも多い。最近はかなり良くなったが、昔は法を守って止まろうとするとそんな無法なクルマに追突される危険性が相当あった。だから安心して止まれなかったという言い分もある。

赤色の灯火。この表示があれば当然絶対に停止線で止まらなくてはならないはずであるが、守らないドライバーがかなりいる。当然警察官がいれば即信号無視違反となるのだが、いなければ無視して通り抜けてしまうクルマがかなりある。大体信号が赤に変わった直後が多い。本来、黄色灯火で止まっていなければいけないはずなのだが、赤色灯火でも守らなくても大丈夫だということが一部で常識になっている。

昭和40年代は信号が変わるとクルマが先を争って発進することが多かった。その時赤信号で通り抜けようとしているクルマと側面衝突する重大事故が多発した。警察はその対策として法

を守らせるより全方向赤色灯火の時間を作り赤青の切り替わり時に全赤を挟むという対策を打った。これでかなり事故は減ったとされているが、これを逆手にとって信号無視を常識にしている悪質なドライバーも未だに多い。

## 8. 横断歩道では歩行者優先のはずだが

横断しようとしている歩行者、自転車のいる横断歩道直前での一時的停止を守らないのが常識になっている。本来、横断歩道のあるところでは徐行が原則のはずだがこれも全く守られていない。「横断者等がないことが明らかな場合を除く」という条文があるためこれが拡大解釈されて、大半のクルマは横断歩行者がいてもいなくても全く速度を落とさず通過する。

一時期「手を上げて、横断歩道を渡ろうよ」という標語が広まっていたが最近では全く見なくなった。これこそクルマ社会の弊害の代表であろう。なのに警察は横断歩道を渡れと盛んに広報を繰り返している。そうであればドライバーに法の遵守を徹底するのが先である。

さらに、信号機も横断歩道もない交差点を歩行者が横断する時はもっと怖い。ドライバーが止まる必要はないと覚え込んでいることが多い。「歩行者が横断を始めてしまったらそれを妨げてはいけない」と条文には書かれているのだが全く守られていない。歩行者は渡り始めていても止まるかどうか分からないので命がけである。

筆者もクルマを運転するとき、横断歩道で横断したい気配の歩行者がいる時は極力止まるようにしているが、後続車に止まる気がないと追突される心配がある。また、反対車線のクルマが止まらないことが多いので、こちらが止まって却って歩行者に危険を誘発するのではないかというジレンマに陥ることが多い。困った常識だと思う。さらに横断歩道で歩行者のために止まると後ろから警笛を鳴らして早く行けと煽る悪質なドライバーもよく見かける。全くクルマ優先の身勝手な考えで許しがたい。

## 9. 道を塞いで良いのか

関連することであるが、道交法第50条の規定には欠陥がある。この規定を分かりやすく言え

ば、クルマが交差点に入ろうとした時に、その前方が渋滞していて結果として交差点のなかで止まってしまう、交差道路の通行の妨害となることが分かっている場合は交差点に入ってはいけないという規定であるが、この規定は信号のある交差点に限って適用されるとある。従って信号のない交差点ではクルマが交差道路を塞いで堂々と止まって良いことになる。これは法がおかしい。

信号のない交差点で自転車や歩行者は止まっているクルマにその横断を妨げられることになるのだ。明らかにクルマ優先の考えである。よく見かける光景だが、この規定は「信号のない交差点にも適用する」と早急に変更すべきである。

## 10. 歩行者は命がけなのだ

歩行者との安全間隔について。道交法では「歩道と車道の区別のない道路を通行する場合その他の場合において、歩行者の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない。」とあるが、これも殆ど守られていない。

教習所では1m以上空ける事と習った。もっとも我が国の狭い道路構造だと安全な間隔は保てない可能性がかなりある。だがそれはそうだとしても歩行者すれすれを殆ど減速せずに走り抜けるクルマが多い。先を急いでいる小型のトラックにそれが顕著なように感ずる。だがそのリスクたるや大変である。最近のように高齢者が多くなると何時突然ふらつくかも分からない。人身事故発生の確率が高い。

クルマの運転に慣れるとリスクに鈍感になる事が本当に恐ろしい。

## 11. 交差点で守るべきことだが

一時停止について。停止線で一度止まらないクルマが非常に多い。我が国の建築の特徴で道路一杯に建てていることが多く、見通しがきかないことが原因だと思うが、停止線で止まらず勢いよく交差点にクルマの鼻面を出すのは非常に危険である。知らずに横断してくる自転車、歩行者を引っかける可能性が非常に高い。教習所で習ったように必ず一旦停止線で止まり、それ

からゆっくりと前に出るようにすべきである。

## 12. クルマは止めなくてはならない

駐車、停車について。73号でこの件について詳しく述べたが、とにかく道路に駐車しているクルマが多い。クルマは乗ってくればどこかに止めなくてはならないのである。駐車禁止の場所でそれを無視して駐車することがクルマ社会の常識になっている。クルマに誰か乗ってさえすれば駐車ではないから停めておいて良い。短い時間ならクルマから離れて停めておいても良いと誤解していることも多い。駐車は他車の進行を妨げるし、自転車、歩行者の事故の誘因となる。

根本的にはこの国には古くから馬車の文化がなかったので、馬車を停める場所を道路上に考慮せずに市街が形作られてきたことに起因すると思う。しかしながら、その後高度成長期に行政が街の作りを変えていった時にクルマの利用を前提にした計画と指導、規制をして来なかったことに最も大きな原因があると思う。

大きなビルには駐車場設置を義務づけたが、未だに大通りに面した商店の殆どに駐車場はない。都心部のコンビニなどはその良い例である。大抵その周辺に駐車違反車両が数台見かけられる。駐車違反をする時、それが違反行為であると認識していればまだ良い方である。停める場所がないのだからと開き直っているドライバーも多い。商店も車の駐車が出来ないところに開業すべきではないと思うがどうであろうか。

街と道路の構造自体に問題があるのでこの問題は一朝一夕に解決できない。クルマに乗らなくするか、邪魔にならないように、なるべく小さなクルマに乗ることを心がけるしかない。軽自動車のユーザーが多くなってきているのはこの見地からだけでいえば良い方向である。一方で「ガラ軽」と揶揄して大きなクルマに乗るようしきりに誘導しているメーカーとマスコミには正直言って腹が立つ。

以上これまで長々とクルマ社会における人とクルマの関係を中心にスポットを当ててその気に入らない常識を述べてきた。なお、ここで述べた以外にクルマ対クルマにも気に入らない常

識が幾つか見受けられるが本会の趣旨から外れるので割愛した。

## 13. まとめとして

このような常識が醸成された背景には、せっかくで多少の違反はめくじら立てるなど見逃す我が国の国民性、クルマ産業の育成を国策としクルマ社会に不向きな市街地構造であることを知りながらクルマ社会を強力に推進した行政、クルマの持つ負の側面にはふれず、クルマの持つ魅力と利便性だけを宣伝してきたメーカーとマスコミ、急なクルマ社会の進展で法の遵守が難しいことを知りつつ融通を利かせてクルマ社会を支えてきた取り締まり当局、等々の複雑な要因が絡まっていると考えられる。それ故これらの気に入らない常識を正しい方向に変えていくためには、大変なエネルギーを必要とすることは明白である。

ただ、最近は高齢ドライバーが多くなったせいか、大人しい運転をするのが常識になりつつある。大変良い傾向である。市街地で制限速度を守って走るクルマも随分多くなってきた。高速道路でも走行車線を90km/h程度で走っているのが普通になってきた。

その一方で相変わらずクルマ社会にどっぷりつかって昔ながらの気に入らない常識に従っているドライバーは依然として多い。存外、日本経済の成熟化と少子高齢社会の進行がその常識を変えていくひとつのきっかけになってくれるのではないかと思っている。

最後になるが、東名高速の朝の上り線の渋滞が多量のトラックを中心に延々と続くのを見るにつけ、何でこの国はトラック輸送に物流を任せるようにしてしまったのかとため息が出てくる。鉄道輸送なら大気汚染も、CO<sub>2</sub>の排出も大幅に少なくすんだのに。そしてもっと大切なことはこれだけ多量のクルマ一台に必ず一人の運転者がいるということである。それだけの数の事故の危険性が利便性と背中合わせなのである。

ここまで来てしまった以上、後戻りは簡単ではないが、クルマ社会の気に入らない常識がひとつでも改まってくれるよう発言を続けていきたいと思っている。  
(東京都杉並区在住)

## おすすめ書籍の紹介

### ■『銀の靴を探して 2025年 交通とまちづくり』 (全7部)



- ・ **第1部 クルマ社会** 超高齢社会は目前一。クルマ社会はどこに向かうのか？  
<http://shimotsuke.wook.jp/detail.html?id=223795>
- ・ **第2部 公の足をつくる** 誰もが望む生活を送れる超高齢社会一。実現するための「魔法の靴」は見つかるのか？  
<http://shimotsuke.wook.jp/detail.html?id=225154>
- ・ **第3部 クルマの明日** 超高齢社会に産業界は一。自動車メーカーの取り組みを探る  
<http://shimotsuke.wook.jp/detail.html?id=227477>
- ・ **第4部 「売り場」が動く** 買い物に苦労するお年寄り。シニア市場に小売業界は一  
<http://shimotsuke.wook.jp/detail.html?id=230409>
- ・ **第5部 隔たり** 超高齢社会の到来。交通環境をめぐる制度は変化に対応できるのか？  
<http://shimotsuke.wook.jp/detail.html?id=230416>
- ・ **第6部 まちを描くこと** 高齢者が「外出」できるまちづくりとは一。  
<http://shimotsuke.wook.jp/detail.html?id=230418>
- ・ **第7部 提言 豊かな社会へ** 超高齢化時代の「足」。豊かな社会実現への道筋は…  
<http://shimotsuke.wook.jp/detail.html?id=230420>

### ■超高齢社会の地域交通

事例から学ぶ。これは交通分野に限ったことではないが、実験が難しい交通ではとりわけ重要なことと思う。とりわけ地域交通は毎日の私たち市民生活に密接に関係しているものだから、その課題や解決策のヒントは現場にこそあると思う。

若いうちは当然と思っていたクルマの運転が、年齢を重ねるうち足かせになっていく。しかしその問題に気づいた頃には、クルマ依存の生活が生み出した路線バスなど公共交通の縮廃、商店街の衰退などの様々な問題が深刻なまでに進行している。こうした問題は予てより指摘されてはいたが、現場の姿は見えづらく、問題意識がなかなか共有されてこなかった。

### ■地方新聞による渾身の大規模連載

そうした中で、下野新聞は超高齢社会の交通問題に焦点を当て、2013年に全62回(+特集・関連記事約60本)にわたる大規模な連載を行った。栃木県の地方紙ながら、その内容は日本の縮図と言っても過言ではないほど多岐にわたり、様々な課題を網羅している。今回紹介する「銀の靴を探して」は、その連載記事本編を電子書籍化したものだ。

今までクルマに頼りすぎていたために、クルマ以外の移動手段にどう乗り換えたらいいいのか分からない。利用する人が減ってバスが不便になってしまった。あるいはバス停や鉄道駅がすぐ近くにあっても、若いうちは当たり前歩いていた長い階段が加齢とともに移動障壁になる……クルマ依存と高齢化・人口減少が進むことで顕在化してきた様々な課題に直面する人々の様子、一方でそうした課題を解決すべく果敢に取り組んでいる人々の姿が、本連載では生き生きと描かれている。

### ■全7巻の電子書籍で提供

地方紙は地元の人には馴染み深いですが、他の地域では読むことが難しい。しかし、この連載が

浮き彫りにしている社会課題は栃木県だけの問題ではなく、今の日本の地域交通が抱える課題とその解決への模索が凝縮されているもので、他の地方に住む人にとっても大変意義深いものだと思う。

本連載記事を取めた電子書籍が7分冊、各巻200円(税別)で提供されている。epub形式(詳しくは22ページ参照)で、ダウンロードして任意の対応端末で読むことができる(DRM無し)。購入にはクレジットカードが必要だが、読書には一般的なパソコンやタブレット、スマートフォンなどが使えるので、本誌22ページからの解説も参考にいただきながら、ぜひ購入してご覧いただきたい。

(井坂 洋士・地域活動連絡係)



オオアラセイトウ (会員K・Tさんの絵)

## クルマ社会を問い直す会 第20回総会と講演会 〈会場案内〉

日時：2014年4月26日(土)

12:30～15:00 総会

15:30～17:30 講演会

会場：北沢区民会館「北沢タウンホール」

三階ミーティングルーム

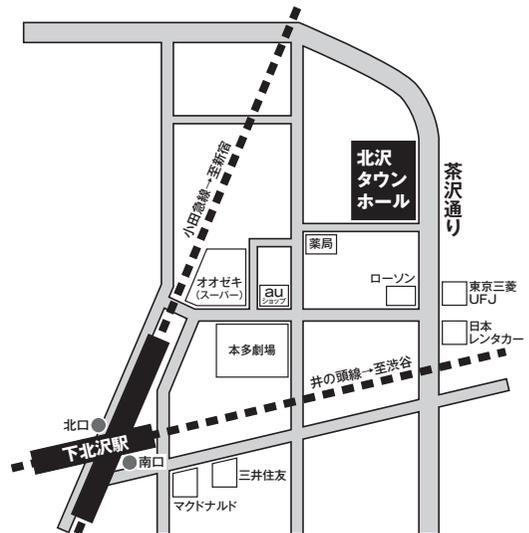
(第三集会室)

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

※詳細は28ページ「案内板」をご覧ください。



# 電子書籍を読んでみよう

電子書籍というと、読み方が分からない、画面を見るのは疲れそう……など、不安に思う方もおられるでしょう。一方で、端末などの選択肢が拡がり、最近では電子書籍でしか読めない本も登場しています。本誌20ページでご紹介している下野新聞社『銀の靴を探して』も、新聞紙面以外では電子書籍のみで提供されています。

そうした貴重な資料を見逃さないために、本稿では、電子書籍の読み方を簡単にご紹介します。慣れないうちは面倒と思われるかもしれませんが、ぜひ挑戦してみてください。

## ■電子書籍の形式

流通している電子書籍には様々な形式（フォーマット、規格）がありますが、形式毎に読む方法が異なりますので、購入前に確認しておきましょう。広く使われている形式にPDFやEPUB（イーパブ）がありますが、他にもAmazon Kindle（.AZW）などの独自形式もあり、独自形式では専用の機器・アプリでしか開けない場合があります。

この他にHTML（文字）や画像で配信されている物もありますが、その場合はWebブラウザ等で閲覧できます。

本稿では、このうちEPUB形式の電子書籍の読み方をご紹介します。

## ■対応機器を用意する

EPUBは電子書籍の標準的な形式のひとつで、パソコン（Windows、Mac、X Window）や携帯端末（Android、iPhone）、タブレット端末（Android、iPad、Windows）など多くの機器で読むことができますが、各機種に対応した専用のアプリをインストールしておく必要があります。

本稿ではWindowsとAndroidを例に、その方法をご紹介します。

## ■EPUBファイルをダウンロード

まずは、EPUBファイルを用意しましょう。本稿では下野新聞社の『銀の靴を探して』を例にしますが、代金を支払う前に「ePUBダウンロード（お試し用）」をクリックして、無料サンプルをダウンロードしましょう。

<http://shimotsuke.wook.jp/detail.html?id>

=223795

または、著作権保護期間が終了した小説等をボランティアの手で電子書籍化し無料提供している「青空文庫」<http://www.aozora.gr.jp/> を入手する方法もあります。



図：EPUBダウンロードページ例

## ■Windows/パソコンで読む

Windows、Mac（OS X）、Linux（X Window）に対応した電子書籍閲覧ソフトCalibreを使い、DRM（著作権管理処理）を含まないEPUB形式の電子書籍を読む方法をご紹介します。

- ① ホームページ<http://calibre-ebook.com/> から、Download を開き、お使いのパソコンに対応したファイルをダウンロード。
- ② ダウンロードした実行可能ファイルを実行し、インストールして起動。
- ③ Calibre を起動。
- ④ 左上の「本の追加」ボタンをクリックし、前項でダウンロードしたEPUBファイルを選ぶ。
- ⑤ 追加した本はCalibreを起動すると表示されるので（下図）、読みたい本を選んで開く。



図：Calibre本の追加/選択画面

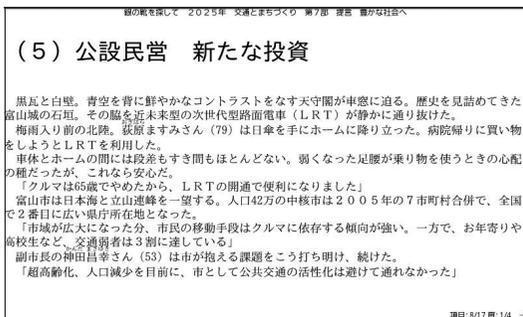
## ■Android端末で読む

同じくEPUB形式の電子書籍を、Android搭載のタブレット端末(スマートフォンも可)で読む方法を紹介します。

ここでは、ふりがなや縦書きに対応した“Copper Reader”の使い方を紹介します。

- ①ホーム画面から、メニュー → Google Playをタップ。  
※Googleアカウントを登録していない場合は、開設(無料)・登録するよう求められます。  
※インターネット接続が必要になります。回線契約の内容により、回線事業者から課金される場合があります。自宅などでWi-Fi接続時にダウンロードすることをお勧めします。
- ②Google Playが起動したら、検索ボタンを押し、“Copper Reader”と入力。
- ③Copper Reader をインストール。
- ④ホーム画面、またはメニュー画面にCopper Reader が追加されるので、それをタップして起動。
- ⑤「最近読んだ本」「ファイル」のみが表示されるので、「ファイル」をタップ。
- ⑥ダウンロードしたEPUBファイルの場所を指定。

上記方法でEPUBを読めることが確認できたら、実際に本を購入してみましょう。



図：Copper Reader表示例(横1段表示)

## ■目が疲れるときは

紙の本と違い、読むときは画面を見続けることになりませんが、すると人により目や肩の疲れが生じる場合があります。一般に明るい画面を見続けていると目が疲れやすいので、目が疲れにくいよう、下記の方法を試されるようお勧めします。

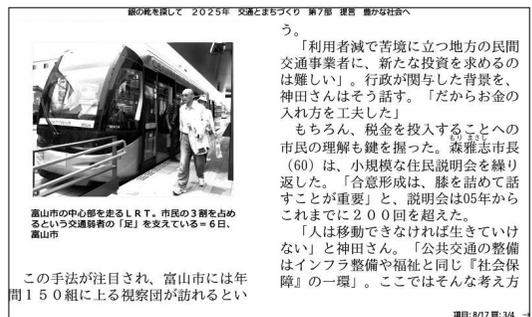
- ・画面の輝度(明るさ)を少し下げる

- ・文字を大きめにするとともに、背景を黒に、文字を白にする(カラー画面の場合)
- ・目をあまり近づけないよう心がける(一般に、画面の短辺の長さの3倍程度離れるとよい)

## ■読みやすいよう設定変更しよう

AndroidのCopper Readerでは、文字の大きさの変更はもちろん、縦書き／横書きの切り替え、段数、背景色を黒にする、といった設定ができます。このように表示方法を選べるのはEPUB形式の魅力です(PDF形式では不可)。

表示設定は本ごとに設定できるので、本を開いたら読み始める前にメニューボタンを押して設定を開き、好みの表示方法に設定しましょう。



図：Copper Reader表示例(横2段表示)



図：Copper Reader表示例(縦1段表示)

上記方法は本稿執筆時点の例です。予告なくアプリの仕様変更等があり得ますので、ご了承の上、ご参考にしてください。

(井坂 洋士・地域活動連絡係)

正月に墓参りで愛知県岡崎市に帰った際、義理の弟の運転するクルマで、久しぶりに愛知県三河地域の風景をながめました。

妻の実家が豊橋市にあり、そこをスタートして岡崎市大幡町のお墓を目指して国道1号線を走りました。そこで沿道の景観の醜悪さを改めて目の当たりにしました。ロードサイドの無秩序で、概してけばけばしいお店の連なりにうんざりしました。

1号線を離れて山側に数km入ったところに墓があります。そこを目指して走りましたが、その途中で山あいの水田地帯の中を貫通して完成に近づいている第2東名へのアクセス道路が大きく目に入ってきました。昨年10月に来たときはまだ、飛び飛びのコンクリートの橋脚しかなかったのですが、今回は高く盛り土された道路としてほぼ完成していました。従って道路の先の景観が全く見えません。比較的広く広がっている水田地帯とその先の山々が見えません。私はその景色が好きだったのですが、完全に失われてしまいました。このアクセス道路に対する反対運動が起きたという話を聞いておりません。

墓参りを済ませて、さらに小学3年から中学3年まで過ごした岡崎市奥殿町に向かいました。そこは岡崎市の外縁部で山間部にあります。そこに向かうのに岡崎市の中心部近くを經由して向かいました。ルートを決めるために地図を見て、子供の頃にはなかったバイパス道路が“一杯”造られているのに改めて“感心”しました。そのうちのいくつかを利用しましたが、沿道の景観の醜悪さは1号線と変わりませんでした。

奥殿小学校区のもっとも外れの山奥にある日影町というところまで何十年ぶりかで行ってみました。昔は細いくねくねした道路しかなかったのですが、数少ない水田をつぶして直線的な“立派な”道路が出来ていました。

日影町から別ルートで古い道に沿って奥殿小学校に向かいました。ろくに田畑が無く、昔はがら紡という紡績で食べていたところを通りました。所々、頭上に建設中のコンクリート橋が見えました。多分第2東名だろうと思います。

全く道路だらけの田舎になっていました。私が子供の頃包まれていた風景は失われていました。景観よりもクルマ利用の便利さを優先する人々が圧倒的に多いということの結果なのでしょう。

水田・畑をこれほど大量につぶしてはまずいだろう、海外の農地と水に大きく依存して私たちの食生活は成り立っていますが、人口が世界的にはまだ増え続けている中でこうした土地利用はまずいだろうと感じました。

実現可能性は小さいでしょうが、道路を減らしていくことが出来ないか、考えようと思います。道路の維持、橋梁の維持にはお金がかかります。人口が減る中で利用量が減る道路が続出するでしょう。そうした道路から農地に返すことが出来ないか、燃料用バイオマス生産用地や太陽光発電用地に出来ないか。人口が減る中で都市への集住を誘導出来ないか、その際たくさんある道路を整理改廃できないか。お正月に、改めて考えるべき課題として意識しました。

## 事務局より

清水真哉

東京都は東京オリンピックを念頭に置いたと見られる「2020年の東京」計画なるものを立てています。その中に「木密地域不燃化10年プロジェクト」があります。木造住宅密集地域の防火対策をしようという訳です。そのプロジェクトの大きな柱として都は、「特定整備路線」と称

して28区間の都市計画道路、延長約26キロを選定し、2020年度までに整備するとしています。整備の理由は、それらの道路が「延焼遮断帯」として効果を発揮するからだと言います。この「延焼遮断帯」は、幅約20メートルにもなる大通りで、その建設のためには多くの住宅の立ち退き

を要します。

木密地域不燃化という目標はいいでしょう。しかし都市計画道路を造ったらどうして木密地域が不燃化するのか、その理屈が見えません。

江戸時代には火除けとして広小路が造られました。当時は建築資材として木と紙が多く使われ、他に防火の手段がありませんでした。

家を取り壊せばその場所が燃えないのは自明の理ですが、戦時中、空襲時の延焼を防ぐため家屋を取り壊して防火帯を設けたような粗暴なやり方を、なぜ他に防火の手段がある現代においてしなくてはならないのか、説明することは難しいでしょう。

延焼遮断帯としての道路を造っても、残った住宅自体の耐火性能は1パーセントたりとも向上しないのです。

道を広げないと消防活動に支障をきたすと言いますが、東京消防庁にポンプ車は673台しかありません。地震火災の際に消防自動車がかかるのを期待するのは無理でしょう。

避難場所としては公園が整備されています。クルマの通る道路では、避難場所にもなりませんし、停車してある自動車に火が移る可能性も見逃せません。

木造住宅密集地区の耐火性能の向上は一朝一夕に実現するものではありません。しかし4メートル道路と建築基準法で定められた耐火建築の基準を守っていけば、建築物の更新の度ごとに徐々に耐火性能は上がり、セットバックで道幅は広がっていくはず。また再建築不可という規制もあり、長期的には土地は纏められ、接道基準に従っていくでしょう。

木造密集地区で考えなくてはならないことは、古い木造住宅で空家になったのに、解体されずにそのまま残っている家の撤去を促す法整備を進めることだと思います。

道路は既に十分存在します。20メートル道路がないと防災ができないなどという誇張された理屈を受け入れていたら、日本中の住宅地が大規模道路だらけになってしまいます。

東京都はただ車の通る道路を造りたいだけで、

公共事業をすることとクルマを通すことが目的で、防災もオリンピックも口実に過ぎないと思っています。

横浜でも防災を口実に都市計画道路の建設を推進しようとしています。

横浜市は「幅員11～16メートルの都市計画道路を延焼の危険性が高い地域で優先整備していく。延焼が防げる距離は準耐火建築物で約8メートルとされている」と言いますが、この考えでいけばすべての住宅の周囲を幅8メートルの空地で囲わなくてはならなくなります。都市部でそんなことが可能な訳がありません。

厳しい地震被害想定が出されたのをこれ幸いと、どさくさ紛れに都市計画道路と言いついておるとしか思えません。これは8メートルと幅員11メートル～16メートルの差にも現れていると思います。

洪水対策でスーパー堤防などと誇大妄想的なことを計画しているのと同種の発想があると思われます。都市防災がどうあるべきなのか、冷静に一から考える必要があると思います。

そもそも木造住宅密集地域はそれほど問題なのでしょう。木造密集地域の良さは、クルマが入り難い細街路の良さです。木密を問題視する人たちは、クルマの通れる広い道に囲まれた街区のみを理想としているのでしょうか。

行政が防災を口実に都市計画道路を造りたがっていることは以前から分かっていたので、私はそのために八年前、当会で青木仁さんの講演会を企画しました。

私は防災道路の問題で行政と闘わざるを得なくなった方々にぜひ青木さんの

『日本型魅惑都市をつくる』

『なぜ日本の街はちぐはぐなのか—都市生活者のための都市再生論』

『快適都市空間をつくる』

『日本型まちづくりへの転換—ミニ戸建て・細街路の復権』

といった著作をお読み頂き、理論武装して頂けたらと思っています。

## クルマ社会を問い直す会 会則

第1条(目的)本会は、必要・適切と思われる種々の活動を通じて、自動車に関する認識の転換を図り、今日のクルマ優先社会を変えることを目的とする。

第2条(会員)本会の目的に賛同する個人は、会員となることができる。同じく団体は、団体会員となることができる。会員および団体会員は所定の会費を納める。

第3条(活動)本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1)全国の自動車問題関連団体との意思疎通、それら団体の活動の後押し、全国的なネットワークづくり、新たな組織結成の援助。(2)各地での、あるいは全国組織での改善活動、啓蒙活動、その他の必要な活動。(3)関係する諸機関への要求、要望、請願等。(4)会報の発行。

第4条(総会)本会は、毎年会員総会を開き、前年度の活動内容を総括し、その後の活動の方針を決める。総会は、会員数の過半数をもって成立する。

第5条(役員)本会には代表1名、副代表1名、世話人若干名、会計監査2名、および必要に応じて支部長若干名をおく。いずれも任期は1年と

し、再選は妨げない。役員は、本会則に記されていない事柄に関して、もしくは本会則に記された不明確な事柄に関して、必要に応じて判断し、後日、会員総会において承認を得る。代表に事故ある時は、副代表が代表代理を努める。役員の実選は会員の互選による。

第6条(組織)事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

第7条(会費)会員の会費は年額1口2000円、団体会員の会費は同じく1口5000円とする。口数は会員の随意に任せる。

第8条(寄付)本会は寄付を受けることができる。ただし、寄付先については役員判断を必要とし、後日、会員総会において承認を得る。

第9条(会計)年1回、会員に対して会計報告をする。

第10条(改正)本会則の改正は、会員総会の決議による。

※会則は、『クルマ社会を問い直す会会報 第1号』(1995年7月発行)に掲載され、施行されました。

### 問い直す会有志メーリングリストのご案内 杉田正明(有志メーリングリスト管理人)

クルマ社会を問い直す会には会員有志参加のメーリングリストがあります。会員相互の情報交流、意見交流を目的としています。2014年2月28日現在で参加者は95人です。

参加希望者は、管理人杉田sugita@kstnk.sakura.ne.jpまでメールをください。(非会員は参加できません。)

### 服部圭郎さんの講演DVDを希望者に送付します

本年4月の総会において「道路をつくると日本は衰える」というタイトルで服部圭郎さんに講演していただきました(会報72号8~11ページに紹介しました)。

この講演の様子を会員の楠神久人さんが録画されました。さらにそれを井坂洋士さんがDVDに焼いてくれました。これをコピーして希望者にお送りいたします。ただし有料とします。送料、メディアおよびケース代、作業費、カンパ込みで1000円とします。

希望者は杉田正明にご連絡ください。代金はDVD到着後、問い直す会の郵便振替口座(会報の表紙上段に記載)に「DVD代金」と明記したうえで振り込んでください。

杉田正明(世話人)

2014年度会費の振込みをお願いします。  
**当会の会計は、窮迫しています。**  
 当会運営のため、複数口の会費をお願いします。

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「13年度会費払込済」「14年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2013年度、2014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。  
 2013年4月1日から2014年1月31日までの会費・寄付納入者は151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。当会の会計は窮迫している状況です。  
 ぜひとも、2014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**をよろしく願います。  
 会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報72号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

**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。

**■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内 ■**

- 次号発行予定：2014年6月下旬
- 原稿締切り：4月30日(締切り厳守をお願いします)
- 送付先：林 裕之(本会報に同封の名簿参照)
- 募集内容：
  - ※クルマ社会の問題に関連したものに限ります。
  - ・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。会報係への字数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、専門用語には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。
  - ※原稿執筆者による校正は、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、著作者にお断りすることなく修正させていただきます。※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、その点をご承知おきください。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20回総会と講演会のお知らせ

### 講演会

「交通事故裁判の問題点～取材から  
見えてきた『危険運転』の現実～」

講師 柳原三佳さん(ジャーナリスト)

クルマ社会を問い直す会では第20回2014年度  
総会と、ジャーナリストの柳原三佳さんによる  
表題の講演会を開催いたします。

柳原三佳さんは『柴犬マイちゃんへの手紙～  
無謀運転でふたりの男の子を失った家族と愛犬  
の物語』や『交通事故被害者は二度泣かされる』、  
『交通事故鑑定人―鑑定歴五〇年・駒沢幹也の事  
件ファイル』、『これでいいのか自動車保険』他、  
交通裁判をテーマとした多数の著書で知られて  
おります。

交通犯罪に関しては法制度としての厳罰化は  
進んだものの、悪質な事例でも執行猶予が付い  
たり、裁判の段階で骨抜きになることが多いの  
が実情です。そこで、これまで交通事故の裁判  
を多く傍聴してきた柳原さんに、交通事故の裁  
判の問題点についてお話を伺ってみたいと考  
えています。

皆様にも奮ってご参加頂き、議論を盛り上げ  
てくださいますようお願いいたします。

なお総会を欠席される方には委任状をご提出  
くださるようお願いいたします。

総会成立のためによりしくご協力お願い申し  
上げます。(事務局担当世話人：清水真哉)

## ◎2014年4月26日(土)

12:30～15:00 総会

15:30～17:30 講演会

「交通事故裁判の問題点～取材から見えてきた  
『危険運転』の現実～」

講師・柳原三佳さん

18:00～19:50 懇親会

会場：北沢区民会館「北沢タウンホール」

三階ミーティングルーム(第三集会室)

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

(地図は21ページ参照)

☆講演会には会員以外の方の参加も歓迎いた  
します。

参加費：無料(懇親会は実費)

\* \* \*

## ■東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～

《5/24(土)、6/28(土)》

時間 13:00～16:00 (予定)

場所 千代田図書館 研修室 (予定)

[http://www.library.chiyoda.tokyo.jp/  
facilities/chiyoda/](http://www.library.chiyoda.tokyo.jp/facilities/chiyoda/)

千代田区役所の9Fです。

東京メトロ東西線・半蔵門線・都営新宿  
線「九段下」駅下車4番または6番出口  
から徒歩5分。

※上記の時間・場所は予定です。beyond\_car、tram、  
kurumaのいずれかのメーリングリストへの参加者  
へは、会場が確定次第、メーリングリストで広報  
いたします。それ以外の方で、参加希望者は杉田  
に時間・場所確認のための電話をください。

内容 ・情報交流 ・活動交流 ・意見交流

問い合わせ 杉田正明 090-6931-6051

★「原稿募集のご案内」は27ページに掲載しました。

版下作成：梅沢博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文