

# 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  
千葉県松戸市小金上総町21-24  
杉田正明  
Tel & Fax 047-343-6814  
編集：林裕之・足立礼子・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

76

2014年6月30日発行  
(年4回発行)  
一部400円(送料含)



埼玉県戸田市に完成した自転車レーン  
中央線を消す事で、クルマ優先の道路から、自転車とシェアする道路へと生まれ変わった。戸田市の市議会議員・真木大輔さんが撮影・提供  
(戸田市の自転車レーンの詳しい状況については、本会報の「自転車活用の街づくり 自転車は被害者!? それとも加害者!？」(21ページ)をお読みください)

## 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	第20回総会を開催(林 裕之) .....	2
	2013年度活動報告・2014年度活動計画(清水真哉) .....	3
	2013年度決算・2014年度予算(青木 勝) .....	5
	2014年度世話人の役割分担・懇親会の報告(青木 勝) .....	6
	柳原三佳さん講演会「取材から見てきた『危険運転』の現実」報告(足立礼子) .....	7
■会員の活動	交通権学会で徒歩・自転車関連の交通政策について報告(杉田正明) .....	11
■投稿	息子が自動車運転免許を取りました(富田悦哉) .....	15
	仙台市の歩道状況・使われ方について(後藤 昇) .....	15
	お助けマンバスのとりくみ(木村孝子) .....	16
	クルマが少ない社会は原発も不要な社会(小林和彦) .....	17
	クルマ社会への素朴な疑問ー駐車スペースはクルマのアキレス腱のはずだがー(榊原茂典) ..	18
	私たちの自治能力の現状(田中 牧) .....	20
■会員に関連するインターネット記事	自転車活用の街づくり 自転車は被害者!? それとも加害者!?	21
■メッセージ・案内ほか	2014年度総会出欠葉書で寄せられたメッセージ…24/世話人より…26/地域活動連絡係より…28 /代表より…28/事務局より…29/会計より…31/その他案内、原稿募集案内…31・32	

4月26日、東京都世田谷区北沢の北沢区民会館「北沢タウンホール」で第20回総会が開かれました。会員の総会参加者は28名(非会員を含めた総会・講演会参加者は36名)、委任状を合わせた数は113で定足数(177)の過半数に達し、総会が成立しました。

まず杉田正明代表が挨拶を行いました。挨拶の中で杉田代表は、交通において、いのちと健康を最優先として活動を行っている当会の存在意義を強調しました(詳しくは28ページの代表の言葉をお読みください)。

代表の挨拶の後、総会議長に井坂洋士さんを選出し、議事に入りました。まず2013年度の活動報告及び2013年度の決算報告と会計監査報告が提示され、いずれも承認されました。次に2014年度活動計画案が提示されました。重点テーマを1つ追加した後、活動計画案は承認されました。その後、2014年度の予算案の提示があり、承認されました。

引き続き人事関係の議事に入りました。まず2013年度の世話人が紹介され、全員が引き続いて2014年度も世話人を務める意向であることが確認されました。また新たに榊原茂典さんが世話人に推薦され、受諾されました。そして会計監査人として石本隆一さんが承認されました。さ

らに地域活動連絡係の紹介がありました(名簿は、本冊子送付時に同封してありますので、ご参照ください)。

総会で出された参加者からの質問や意見、活動報告、問題提起を以下に要旨のみ記載いたします。

- パブリックコメントに応募しても反応がわからない。回答は公表されているのか。
- (回答)パブリックコメントで出された意見に対しては寄せられた意見を実施組織がまとめ、組織側の見解とともに公開している例が多いが、それで終わってしまっていることが多い。
- 自分が居住する地区で小学校の通学路が整備された。歩行者優先の道路ができたことは画期的である。
- 新しい道路などをつくり続ければ建設費だけでなく、メンテナンスの費用もかかるため財政破綻につながる。老朽化したものを再建する程度にとどめておくべきだ。
- パブリックコメントで意見を出しても、大きな問題については無視されることが多い。行政側はそれによって政策を変えることはない。小さい問題にしぼって意見を出す方が効果がある。
- パブリックコメントなどの情報をメーリング



リストで流してくれるとありがたい。

○危険運転に対する批判が強まり、環境問題の深刻化やガソリン価格の高騰でクルマの利用を手控える傾向も現れている現在、「クルマのない町作り」をめざす当会に追い風が吹いているように思える。

○クルマ社会に疑問を持っている人は多い。アニメファンの中にも自転車愛好者が多い。そこで会の活動をフェイスブックやツイッターなどを使ってもう少し積極的にアピールしてもよい。

○地方の中学生や高校生は自転車が必須となっている。10kmくらいまでは自転車で通学していることが多い。ところが大人はほとんど自転車に乗らない。自転車に乗らない大人が子供に自転車を強要している。

○会の基本的な考え方や方向性をしっかりと確認する必要がある。

○埼玉県戸田市でとてもよくできた自転車レーンができた。こうしたものの必要性を訴え続けた結果であるとも考えられる。

○東京都品川区のタウンミーティングで区全体をコミュニティゾーンというかたちで包み込み、歩行者優先にしてほしいという要望を出し

た。品川区は、道路改修の折にハンプを撤去したが、実は撤去する必要のないことがわかった。

○我々もしっかりと勉強して、地方の道路行政などにおいて間違いがあればはっきりと言うべきだ。場合によっては国に確認を取ることも必要だ。

○会報75号に掲載された富田さんの取り組み(自転車前カゴに看板「自転車は左側通行」)に賛同できる人は富田さんに連絡するべきだ。

○茨城県竜ヶ崎市では、木村孝子さんが市議会議員全員(24人)に当会の会報を配られている。また、1年前にはアンケートを実施された。当会の活動を拡げていくためには、知識が十分ではない人に合わせた取り組みも必要だ。

○先日88歳の母親と共に千葉から神奈川県茅ヶ崎に行ったが、道中に自分一人では気づかなかったさまざまな危険があることがわかった。また、茅ヶ崎で乗ったバスは満席であったが、一人の女性がすぐに母に席をゆずってくださった。公共交通機関をよりよいものにするためには、ハード面のインフラとあわせて一人一人の心がけも大切だと思った。

## クルマ社会を問い直す会2013年度活動報告

2014.4.26総会決議 清水真哉(事務局担当世話人)

●2013年4月27日(土)、東京都世田谷区北沢区民会館において、第19回2013年度総会と、明治学院大学教授・服部圭郎さんによる講演会「道路を作ると日本はおとろえる」を開催しました。

●古屋圭司国家公安委員長の交通取り締まりに関する発言に対し、2013年6月12日、抗議声明を出しました。(担当・足立礼子)

●2013年参議院議員選挙にあわせ、2013年7月18日、クルマ問題と交通に関する政策を問う政党アンケートを各党に送付しました。民主党、日本共産党、自由民主党、社会民主党、生活の党から回答を得ました。公明党、みんなの党、日本維新の会、みどりの風、緑の党にも質問状を送りましたが回答はありませんでした。(担当・杉田正明)

●2013年8月31日(土)、名古屋市北生涯学習センターにおいて、中部地区での地域ミーティングを開催しました。(担当・青山泰人)

●2013年9月22日(日)、横浜カーフリーデーにパネル展示参加しました(担当・佐藤清志、藤本真一、足立礼子)。その準備として、パネルを10枚新たに作成しました(担当・杉田正明、井坂洋士、高橋大一郎、藤本真一、足立礼子)。

●2020年東京五輪の開催決定を受けて、2013年10月9日、東京都知事、中央区長、江東区長、港区長に宛て、東京駅を発し臨海副都心へ結ぶLRT(路面電車)を整備する要望書を送付しました。(担当・杉田正明)

●2013年11月30日、港区立虎ノ門いきいきプラザにおいて、「PM2.5そしてDEP(ディーゼル排

気微粒子)」についての学習会を開きました。学習会のプレゼンターは杉田正明代表が務めました。(担当・杉田正明)

●2014年2月9日投開票の東京都知事選にあたり、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、宇都宮、舛添の2候補より回答を得ました。(担当・杉田正明、清水真哉)

●会報72号、73号、74号、75号を発行しました。

(担当：林裕之、足立礼子、杉田正明)

●東京月例ミーティングを9回(5/25(土)、6/29(土)、7/21(日)、9/28(土)、10/26(土)、11/30(土)、12/20(金)、1/24(金)、3/29(土))開催しました。今年度は土曜日だけでなく、日曜一回、金曜夜に二回開催しました。会場は11月のみ虎ノ門いきいきプラザ、その他は千代田図書館研修室で行いました。(担当：杉田正明)

## クルマ社会を問い直す会2014年度活動計画

2014.4.26総会決議 清水真哉(事務局担当世話人)

### ◇新年度の重点テーマ

- 1) 自動車利用者に社会的費用負担を求める。(担当：清水真哉)
- 2) 人命優先、歩行者優先の道路政策を求める。(担当：木下暁、清水真哉)
- 3) 自動車の安全性能基準の制定を求める。(担当：杉田正明)
- 4) ドライブレコーダーの普及に取り組む。(担当：青木勝、佐藤清志)
- 5) 「衝突回避装置(対車両、対歩行者、両方の事故回避、または、軽減を図る装置)」の普及に取り組む。(担当：田中牧)
- 6) 地球温暖化と自動車利用の関連を訴える。(担当：清水真哉)
- 7) クルマの要らないまちづくりについて問題提起する。(担当：清水真哉)
- 8) 駐車場の利用料金の問題に取り組む。(担当：林裕之)
- 9) 運転免許制度に取り組む。(担当：足立礼子、稲見正博)
- 10) 歩車分離信号の普及に取り組む。(担当：足立礼子、稲見正博)
- 11) 自転車市民権の確立に取り組む。(担当：高橋大一郎、稲見正博)
- 12) 地方ローカル鉄道・バスの問題に取り組む。(担当：林裕之)
- 13) 警察車両の公道上での業務遂行に際し、一般の道路利用者に危険を及ぼすことがないよう警察に求める。(担当：清水真哉)
- 14) PM2.5・ディーゼル排気微粒子について理解を深める。(担当：杉田正明)
- 15) 道路建設の問題に取り組む。(担当：清水真哉、林裕之)

### ◇問い直す会の基本的組織運営

- 1) 年四回の会報の発行(6、9、12、3月)(担当：足立礼子、林裕之、杉田正明)
- 2) メーリングリストの運営・情報意見交流の促進(担当：杉田正明)
- 3) ホームページの運営・内容の拡充(担当：清水真哉)

### ◇継続して行う活動

- 1) 東京月例ミーティングを開催する。(担当：杉田正明)
- 2) パブリックコメントなどへの対応

これまでも省庁などからパブリックコメントの公募があった際には適宜対応してきましたが、今後も省庁や自治体などから意見の募集があった際には、会として、あるいは会員個人として積極

的に意見を出していきます。

- 3) 社会の状況に対応し、適宜、会としての声明を出したり、政府、自治体、首長などに対し申し入れする。

◇実施を検討している活動

- 1) 講演会・学習会
- 2) パンフレットの作成  
福岡での飯野研三さんの講演内容を冊子化する。(担当：林裕之)
- 3) リーフレットの作成  
「地球温暖化と自動車利用の関連」(担当：清水真哉)
- 4) 各種選挙に際し、各政党・各候補者へ公開質問状を出す。  
(担当者は選挙毎に選任する。)
- 5) 他団体との交流の促進  
食糧、建築、交通機関など、安全を追求する団体との交流。(担当：田中牧)
- 6) 横浜カーフリーデーに参加する。(担当：佐藤清志、藤本真一、足立礼子)
- 7) 「世界道路交通犠牲者の日(11月の第三日曜)」の活動に取り組む。  
予定される活動地域：北海道(取り纏め担当：清水真哉)
- 8) 地域活動の促進  
地方でのミーティングが可能であれば実施する。
- 9) 地域レベルでの「歩行者優先社会」の実現を促進するため、地方議会議員に「問い直す会」に入会してもらう働き掛けを行う。(担当：朝倉幹晴、田中牧)
- 10) 自動車会社への働きかけの強化。(担当：田中牧)

◇来年度の総会の日程：2015年4月18日(土)

**2013年度決算・2014年度予算**  
2014.4.26総会決議 青木 勝(世話人)

2013年度 クルマ社会を問い直す会 決算

(2013.4.1～2014.3.31) (単位 円)

2014年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2014.4.1～2015.3.31) (単位 円)

収入の部				支出の部			
科目	予算	決算	備考	科目	予算	決算	備考
繰越金	131,858	131,858		会報作成費	270,000	297,965	*3
会費	600,000	708,000	*1	郵送・連絡費	160,000	164,297	
カンパ	45,000	87,927		事業費	70,000	31,350	*4
雑収入	3,142	3,500	*2	交通費	70,000	65,000	
				事務費	20,000	6,508	*5
				渉外費	20,000	13,000	*6
				会場費	80,000	33,800	
				雑費	10,000	0	
				予備費	80,000	0	
				次期繰越金		319,365	
合計	780,000	931,285		合計	780,000	931,285	

収入の部		支出の部		
科目	予算	科目	予算	備考
繰越金	319,365	会報作成費	380,000	*7
会費	560,000	郵送・連絡費	160,000	
カンパ	67,000	事業費	80,000	*8
雑収入	3,635	交通費	70,000	
		事務費	20,000	
		渉外費	20,000	
		会場費	60,000	
		雑費	10,000	
		予備費	150,000	
合計	950,000	合計	950,000	

\*1 納入者(平成26年3月末現在、204個人・団体)

\*2 会報・ブックレット等の売上

\*3 会報71号から74号分

\*4 講演会等

\*5 コピー・印刷費、振込料等

\*6 こども環境学会等

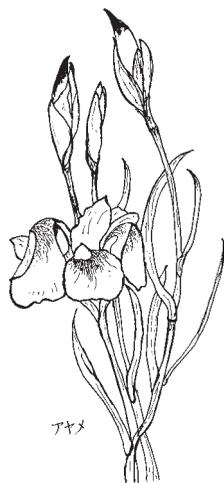
\*7 会報75号から79号分

\*8 講演会、冊子作成費等

## 2014年度世話人の役割分担

総会翌日に開いた新世話人会にて、次のように分担を決めました。どうぞよろしくお願ひします。(世話人連絡先名簿は、本会報送付時に同封)

代 表：杉田正明(再任)  
事 務 局：清水真哉(再任)  
会計、名簿管理：青木 勝(再任)  
渉 外：佐藤清志(再任)  
会報作成：足立礼子(再任)  
          林 裕之(再任)  
          杉田正明(再任)  
会報発送：杉田久美子(再任)  
そ の 他：高橋大一郎(再任)  
          榊原茂典(新任)



アヤメ(会員K・Tさんの絵)

## 懇親会の報告

青木勝(世話人)

総会、講演会終了後、恒例の懇親会を開催しました。講師の柳原先生も入っていただき23名がにぎやかに歓談しました。乾杯のあと、一人づつ自己紹介をかねて、入会動機やクルマ社会に対しての思いなど発表しました。今年は市議会議員、元警察官、学校の先生やバスの運転手など多彩な顔ぶれがそろいました。特に自転車愛好家が多く、自転車の素晴らしさの話で盛り上がりました。また、車を運転する方からも、クルマ社会の問題点を指摘されていました。オートマチック車の急発進事故対策に取り組んでいる話も興味深いものでした。

来年は当会設立20周年にあたります。皆様には、来年の総会・懇親会の出席を期待しています。



懇親会の様子

## 柳原三佳さん講演会「取材から見えてきた『危険運転』の現実」報告 足立礼子(世話人)

2014年4月26日、当会総会後の15時30分より、ジャーナリスト柳原三佳さんによる講演会が行われました。柳原さんは、交通事故問題や司法問題を長く追及し続けており、『交通事故被害者は二度泣かされる』『これでいいのか自動車保険』等、多くの著書があります。本講演会には、3年前に起きた交通事件のご遺族ご夫妻、弁護士さん、元警察官の方も柳原さんのお声かけでご参加くださり、貴重なご発言もいただきました。おかげでたいへん奥深い学びの場となりました。

以下は足立によるまとめです。講演者・ゲスト発言者の了解をいただいています。



熱心に語る柳原三佳さん

### ■交通事故裁判に尽きぬ疑問

私は20数年前から交通事故の取材を続けている。警察の捜査や保険会社への疑問を『週刊朝日』などで記事にしたところ、多くの被害者やご遺族から次々と相談があり、今も続いている。

先日、千葉地裁で傍聴した刑事裁判は、福岡県の20代男性で3児の父親であるUさんが千葉県八街市に出張中、タイ人女性の運転する車に撥ねられて亡くなった事件。運転者は飲酒運転で、道路の端を歩いていた3人を撥ね飛ばしてひき逃げし、Uさんを死亡させ、1人に重傷を負わせた。飲酒、不注意、ひき逃げと重なる悪質な事件だが、飲酒検知が遅れたために事故直後の飲酒の程度は不明とされ、しかも、事故後に後を

追ってきた夫が被害者を救護したので「救護義務違反にも該当せず」で、危険運転致死傷罪では起訴すらもされず、自動車運転過失致死傷罪の適用となった（6月に証人尋問が行われる予定）。法律は厳しくなっても適用されないケースが多い。

### ■「死人に口なしの捜査」

私は車やバイクが好きで、以前はバイク雑誌の編集部で働いていたが、あるときツーリングクラブの友人が2週間の間に2人も事故死した。そのとき、交通事故の怖さ、亡くなった者が一方的に悪者にされてしまう現実を知った。

交通問題の取材を始めて、いい加減な捜査とそれに基づく保険会社の査定の実態を知り、『週刊朝日』に連載記事（「こんな自賠責保険ならいい」等）を執筆したところ、それが国を動かし、自賠責の査定制度を変える動きにもつながった。取材した事例をいくつか紹介する。

#### （事例）

- ・スクーターに乗車中の24歳女性が飲酒運転のワンボックスカーにひかれて死亡。飲酒ひき逃げにもかかわらず、加害者の「後ろからスクーターがぶつかってきた」という供述が通り、死亡者に100%過失ありとされて自賠責保険はゼロだった。被害者を救うはずの自賠責保険でこのような処理がされるのかと驚いた。これが保険の実態調査を始めるきっかけとなった。
- ・20歳の青年がスクーターで交差点を通過中、運送会社のトラックと衝突して死亡。事故直後は死亡した青年が信号無視したとされ、100%過失ありで自賠責保険はゼロだった。あとでトラックの運転手本人が「自分が信号無視をした」と認めたが、その真実は遺族の調査がなければ明かされなかった。
- ・岐阜で車同士が正面衝突し、妻子ある男性が死亡。死者の車がセンターラインオーバーで

100%過失ありとされ、自賠責保険はゼロだった。事実と相違することがのちの調査でわかったが、認められず、遺族は相手の車の修理代まで請求された。

- ・阿蘇山にツーリング中のバイクの運転者が車と衝突して死亡。バイクが信号待ちの車に追突したとされ、100%過失ありとされた。遺族は東京から何度も現場に通って調査し、車がバイクの前を急にふさいだ痕跡があったことを突き止めたが、敗訴。車のドライバーは地元の派出所の警官の婚約者だった。等々。

## ■異様に高い「死亡無責率」

このようにおかしな現実が多々ある。現場の事故車の部品や衣類等は証拠の品として重要なのに十分に調べられもせず、道路の端に放置されていることもある。

当時(1990年代)、加害者の無責率(加害者にまったく過失がない割合)を調査したところ、被害者が死亡した事故のほうが、被害者が生存している傷害事故の場合より10倍ほども高いことがわかった。まさに「死人に口なし」の実態。しかし、1997年の週刊朝日でそれを記事にしたところ、その年は死亡事故の加害者無責がいきなり半減した。報道でコロッと変わってしまう現実、警察、裁判、保険会社が信じられなくなった。

## ■『卷子の言霊』の現実

『卷子の言霊』は、2010年に出した本(講談社刊)のタイトルで、NHKでドラマ化もされた。62歳の卷子さんは車を運転中、19歳で免許とりたて、居眠り運転でセンターラインオーバーをした少年の車に正面からぶつけられ、頸椎損傷で全身麻痺となり、事故後2年9か月間は意識の有無もわからない状態だった。しかし、唯一動くまぶたの動きと会話補助器でご主人が言葉を導き出すと、頭脳は鮮明だとわかった。私が訪問したときは「主人が私を愛しているのかしら。少し感動したのよ」と綴ってくれた。このような事故でも加害少年は執行猶予3年つきの刑で刑務所にも入らず、賠償金は保険で全額賄われる。当初少年と両親は100万円を持って謝罪

にきたが、ご主人が1万円ずつ毎月口座に振り込むように伝え、今も続いている。若者が車を甘く見て他人の人生を台無しにした現実がここにある。

## ■適用されない危険運転致死傷罪と「逃げ得」

2001年に、こうした悪質重大な交通事犯を、故意犯に準ずると見て重く処罰する危険運転致死傷罪が成立した。しかし、故意犯を立証することは非常に困難で、以下の適用条件をクリアすることも難しいのが現状。当初は対象が四輪車のみだったのが、被害者の要望で6年後になって二輪車にも適用されたという事実に見るように、不備も多い。

### (適用対象行為)

- 1：アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為
- 2：進行を制御することが困難な高速度で、又は進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる行為
- 3：人又は車の通行を妨害する目的で、通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為
- 4：赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為

名古屋でおきた飲酒ひき逃げ死亡事故では、加害者が「ひいたのはごみだと思った」と供述したら、「人をひいた意識がない」という解釈でひき逃げとはみなされなかった。同じく名古屋で、ブラジル人が無免許・飲酒・無保険、かつ、ひき逃げ逃走中に一方通行道路逆走で大学生を撥ねて死なせてさらに逃げた事件も、危険運転致死傷罪にはならなかった。検察庁は遺族に「テキーラを飲んではいたが、片足で立てたから飲酒の影響はそれほどない。無免許だが長く運転して慣れており運転技術はある」等と言ったという。このブラジル人に言い渡された判決は、自動車運転過失致死傷罪で7年の懲役だった。

また、ひき逃げしたほうが罪が軽くなる「逃げ得」も、以前から問題にされてきた。飲酒事

故の場合、ひき逃げすれば事故当時の飲酒状況は不明として処理されるが、逃げなければ飲酒事実が検知されて罪が重くなる。こうしたゆがみの是正のため、今年5月から新たに「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪」(逃げたら罪が重くなる法律)などが施行される予定だが、アルコールだけでなく脱法ドラッグ、睡眠薬などの、薬物検査の徹底なども求められる。厳罰化だけ進んでも逃げ道が多いということにならない対策が必要。

## ■『柴犬マイちゃんへの手紙』で伝えたいこと

平成22年12月26日、東京・田園調布に住むご夫妻が、冬休みに遊びに来ていたお孫さん2人といっしょに犬の散歩に出かけ、横断歩道前で信号待ちをしていたところに車が突っ込むという事件がおきた。お孫さん2人が死亡し、ご夫妻も重傷を負った。車はラップ音楽に合わせて高速度でジグザグ運転をしており、事故直後の供述調書には「自分は友人といるとはしゃぐ性格。蛇行したりすると友人が喜ぶ。事故時は音楽を大音量でかけていた。この道が制限時速50kmとは初めて知った。時速90kmくらいで蛇行運転したのは初めてで急ハンドルを切った」等の供述が記されていた。危険運転致死傷罪適用を信じていたが、公判手続きで再鑑定となり、思わぬ判決となった。裁判に「被害者参加制度」の代理人として加わった弁護士さんと事故に遭われたご夫妻(お孫さんの祖父母)が会場に来てくださったのでお話いただきたい。

## 【弁護士・工藤昇さんより】

「本件は危険運転致死傷罪で起訴はされたが、公判前整理手続きで約2年かかり、鑑定し直しとなった。「進行制御不能な運転だったかどうか」が争点となった。現場は車の多い中原街道の直線部分だが、当初の供述の時速95kmでのジグザグ運転なら制御不能となる可能性があった。しかし再鑑定では時速70kmとされ、自動車運転過失致死傷罪で懲役7年の刑となった。当時の状況からみて時速95km以上だったと思うが、立証できない。今となれば、危険運転致死傷罪では

なく傷害致死の故意犯として起訴する方法もあったのではないかとも思う。4人も乗った1トン以上もの車が時速70~90kmでジグザグに走るのは、人ごみの中で刃物を振り回して走る行為と同じで、傷害致死なら懲役20年になる。そのような判断をする検察官は今は少なく、道のりは遠いが、世論、市民の声、被害者の声が検察行政を動かしていくと思う。」

## 【お孫さんの祖父・水島紀夫さんより】

「公判前整理になぜ2年もかかったのか、まず疑問に思った。裁判で裁判官は「危険運転致死傷罪と自動車運転過失致死傷罪は、故意か過失かの違い」と言った。故意が積極的なものなら殺人罪に問われるだろうが、交通事故では未必の故意を意味すると思う。加害者は音楽に合わせて蛇行したと供述している。しかも加害者の車は、信号の手前150mから4回にわたって方向指示器も出さずに(信号の手前およそ150mから4回にわたって進路変更し、4回目の進路変更でハンドルのコントロールを失い、我々が信号待ちをしている歩道に突っ込んできた。その進路変更の過程で方向指示器を出したという証言はなく、又運転者本人も出したとは言っていない。方向指示器は出ていなかったと判断すべきである)、70km以上で車線変更をしているという厳然たる事実がある。しかし、裁判官は「時速70kmならコントロールできる、ジグザグ運転はしていない。よって危険運転致死傷罪は適用されない」と言った。その一方で、事故原因として「加害者はふざけた運動を繰り返し続けて、自動車運転の危険性を全く考えない極めて悪質な運転で事故を起こした」と分析している。にもかかわらず未必の故意ではないという判決には全く納得できない。言葉の意味が理解できない。検察に控訴を望んだが叶わなかった。」

こうした事故を防ぐには、子どものころから将来ドライバーになったときの責任を教育する必要があると思っている。事故から2年後、お孫さんの遺品から愛犬に宛てた「マイちゃんへ」という手紙が出てきたことを知り、子どもに向けた本『柴犬マイちゃんへの手紙』(講談社刊)

を昨年末に出させていただいた。

### 【お孫さんの祖母・水島納子さんより】

「事故後声が出なくなり、今もかすれた声しか出ない。孫の手紙を題材にした本を出すことに最初は躊躇したが、昨年末の刊行後、多くの子どもが現場で手を合わせてくれたと聞いて、出してよかったと思っている。少しでも子供たちの心にこの本の想いが伝わってほしい。こんな悲しみに誰も遭わないように、せめて私にできることをしていきたい」

### ■諸外国の調書開示の状況

警察の捜査が正しいとは限らないと思う事件は多々ある。初動捜査での現場の証人集め、物的証拠の確保や検証なども充分とはいえない。しかし、警察の実況見分調書や供述調書などの記録は公開に制約が多く、被害者に不利な状況をもたらしている。被害者が必死の闘いで事実を突き止めた例もあるが、多くの場合泣き寝入りさせられる。諸外国の状況を調べたところ、調書開示における日本の閉鎖性がわかった。

アメリカでは事故直後からすべての調書を有料で開示しており、隠したら訴えられる。市民の声を受けて変わってきたという。日本人の法医学者で、元ロサンゼルス検視局長のトーマス野口氏は「事故分析にはヒューマンファクター（人的要因）、メカニカル（車の機械的要因など）、気象条件や環境などの検証が必要」としているが、日本では当事者の供述調書に頼っている。

ドイツも弁護士を通せば調書原本の入手が可能で、刑事処分が決まるまで公開している。「刑事処分が決まるまでに開示されなければ意味がない」と明言。調書作成と実況見分とは分業化している。事故はランク付けし、重大事故はヘリ撮影などもして徹底的に調べ、写真もたくさん撮る。難しい事故は外部の鑑定会社に依頼し、費用は加害者の保険から、ひき逃げの場合は税金から出すという。オーストリアも、捜査記録開示は当たり前になっている。

今日は、元警察官で、3年前に18歳の息子さんを交通事故で亡くされ、今は株式会社日本交通事故調査機構の代表として被害者救済の活動をされ

ている佐々木尋貴さんにも来ていただいたので、日本の捜査について話していただきたい。

### 【元警察官・佐々木尋貴さんより】

「仙台で交通事故係の警察官をしていた。息子の死亡事故を通して、日本の捜査は被害者のためではなく、被疑者の処罰のために行われていることに初めて気づいた。実況見分調書などは被疑者の言い分通りとされるが、被疑者の多くは記憶も曖昧で正確な状況を伝えられないため、警察が誘導して調書を作ることになる。それをもとに裁判で戦うのは難しい。本来は、被疑者が最初に言った通りの図面も作っておくべき。捜査がずさんだと言われるが、交通事故には緻密な捜査が求められていないことも一因にある。捜査とは犯人を捕まえるためのものだが、交通事故では被疑者が自ら名乗り、現象もわかりやすいので捜査の必要性も意欲もなくなる。書類がまとまれば一件落着となる。」

そうした日本の現状において、自己防衛で大事なのはドライブレコーダー装備や自賠責保険加入。もし事故に遭った場合、被害者の衣類、事故車両、現場写真などの証拠保全は大切。また、調書をなるべく早く入手して閲覧、複写することも重要。

\* \* \*

約1時間半の充実した講演ののち、質疑が熱心に交わされました。その中で、日本は自動車メーカーに甘く、事実が伝わりにくい現実や、加害者の再犯率は高いが、刑に服したあとの職探しで警察から運送業（トラック運転）を紹介されることが多いという懸念すべき現実なども伝えられました。また、田園調布の事件については会場から、「市民参加の裁判員制度による裁判だったが、それでも危険運転致死傷罪が適用されなかったことは残念に思うし、課題でもある」等の意見も出されました。

柳原さん、そしてご遺族の水島さんご夫妻、弁護士の工藤さん、元警察官で交通事故遺族の佐々木さん、貴重なお話をお伝えいただき、ほんとうにありがとうございました！

2月28日に交通権学会主催の「交通政策基本法シンポジウム」が衆議院第2議員会館内会議室で開催されました。学会に登録している私に対して、学会事務局から「徒歩・自転車と交通政策」について報告するよう要請がありましたので報告しました。そのときのプレゼンテーションファイルを(紙幅の関係で一部分減らした上で)掲載します。

大部分は、衆議院および参議院選挙の際に問い直す会の政策要求として掲げてきた考え方を

説明するものですが、一部私の個人的考え方も含めました。自転車レーンの整備のため片側1車線道路で車線分離を止めることの導入提案や、交差点における歩・転・車分離信号の導入提案などがそれです。

発表時間が一人20分と制限されていたため外部不経済に関する部分2枚のファイルについては全くコメントできませんでした。

(千葉県松戸市在住)

## 徒歩・自転車と交通政策

クルマ社会を問い直す会  
杉田正明

## 0. 基本的考え方

1. 交通においては、安全、生命・健康の保持を最優先する
2. 交通安全においては、物理的に弱い立場にある歩行者を最優先し、次に自転車を優先する
3. クルマを利用できない状況下にある交通弱者・移動制約者の交通・移動の可能性を保障するために、公共交通を私的交通に優先させる

## I. 歩行者の安全のためになすべきこと

1. 歩行者と自動車・自転車との交錯を回避する
2. 交錯せざるを得ないところでは交通ルール・信号規制で交錯をコントロール・回避する
3. 技術的手段で歩行者と自動車・自転車の交錯・衝突を回避する

## 歩行者と自動車の交錯を回避するには

- 歩道と車道の分離、歩道をキチンと整備する
- しかし、車線分離の出来ない道路(細街路・生活道路)が大量に存在
- また、片側1車線の道路で歩道を設ける余裕のない道路も大量に存在

## (歩道整備の状況)

	実延長 km	歩道設置道路 実延長 km	歩道設置率 %
一般国道	55,222.3	33,246.4	60.2
主要地方道	57,923.8	26,673.9	46.0
一般都道府県 道	71,473.0	23,130.9	32.4
市町村道	1,022,247.8	89,460.2	8.8
一般道路合計	1,206,866.9	172,511.4	14.3

資料:道路統計年報2013

歩道があっても交錯せざるを得ないところがある。そこでは

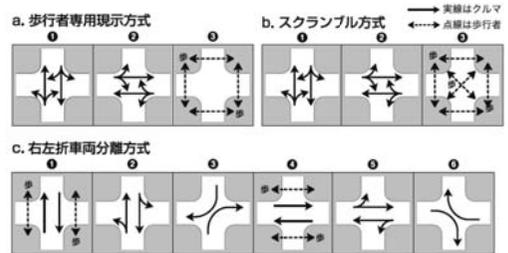
- 信号と横断歩道の整備をする
  - 交差点における整備
  - 道路反対側への横断ニーズの多いところにおける整備
- しかし信号のない交差点が多い
- また信号のない横断歩道が多い

歩道を設けることが出来ない道路では

- 自動車の速度を制限することが必要
- **市街化区域内の歩道が分離されていない道路については、20km/h以下の速度規制を行う!**
  - 道交法・同施行令では、道路標識等によりその最高速度が指定されていない道路の最高速度は、60km/hとされている

さらにその信号は

- 交差点では歩車分離信号にする
- 交差点においては、右折車・左折車の歩行者巻き込みをなくす信号制御をする



- しかし設置された箇所はわずか
  - 全国約20万の交差点のうち7311カ所、約4%2013年3月末
  - 警察の基本的考え方
    - 次に該当する場合は、総合的に勘案し、導入の適否を判断
    - 歩車分離制御の導入により渋滞が悪化し、又は新たに渋滞が発生することによって、交通の円滑に著しい影響が及ぶと見込まれる場合

横断歩道があるとしても信号がないと

- 道路交通法では、「横断歩道を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない」
- しかし横断しようとする歩行者の手前で立っても、止まってくれないドライバーが多い
- 横断歩道は信号付きとする。少なくとも押しボタン式信号をつける

横断歩道+信号、歩車分離信号の整備を進めるには

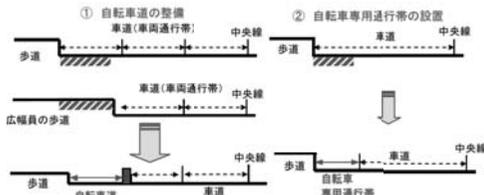
- 交通において**生命・健康の保全を最優先する考え方を明確に規定すること!** 交通基本法における**理念の明確化!**
- 警察の基本的考え方の変更が必要
  - 円滑な自動車交通よりも安全な徒歩・自転車交通の実現
    - 交通渋滞の度合いが増すとしても歩車分離信号を設置する
    - 既存の横断歩道からの距離が近くても横断歩道と信号を設置する
    - 押しボタン式信号を積極的に設置していく

II. 自転車走行の安全を確保するためになすべきこと

1. 自転車と自動車の交錯を回避する
2. 交錯せざるを得ないところでは交通ルール・信号規制で交錯をコントロール・回避する
3. 技術的手段で自転車と自動車の交錯・衝突を回避する

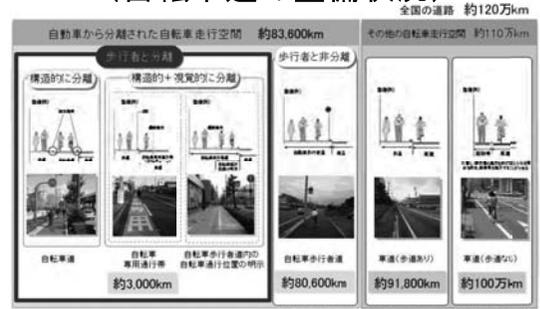
## 自転車と自動車の交錯を回避するには

- 自転車道／自転車専用通行帯(自転車レーン)をきちんと整備すること



資料: 国交省道路局通達 自転車走行環境の整備について より

## (自転車道の整備状況)



資料: 国土交通省「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」配付資料

## 警察庁通達2011.11

- 自転車は「車両」であるということを徹底
- 自転車専用の走行空間を整備
  - 片側2車線以上の道路において、自動車等が通行する車線を減らすことによる自転車道等の整備を検討する
  - パーキング・メーター等を撤去することにより、自転車道等の整備を推進する
- 自転車と歩行者とを分離
  - 幅員3メートル未満の歩道における普通自転車歩道通行可の交通規制は、見直す

## (通達後の状況)

- 自転車レーン
  - やや進捗
  - しかし元々道路構造令で自転車レーンを必須としていないため整備困難な道路多い
- 3m未満歩道における自転車歩道通行可の見直し
  - わずかしか進捗していないと見受けられる
  - 車道側での自転車専用レーンの整備が困難な中では、見直しも容易ではないと見受けられる

## 片側1車線道路では車線分離をやめてでも自転車レーンを整備する

- 一方通行化して自動車用車線を1車線減らす
  - 自転車レーンにする
- 車線分離を止め、やや広めの1車線で双方向交通させる
  - 余裕空間を自転車レーンにする
  - 自動車の速度は自然に下がると見込まれる

## 自転車レーンがない車道では怖くて車道を走れない

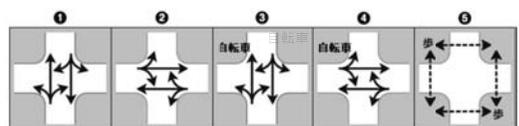
- 自転車レーンが無い車道を走ることは怖いと感じる人が極めて多い
- 自動車の速度を制限することが必要
- (歩道がある道路において、)自転車レーンが設けられていない場合においては、自転車走行の安全性を高めるため、車両の最高速度を20km/hに制限する!

## 歩行者にとっては歩道は歩行者専用でありたい

- 歩道における歩行者と自転車の交錯回避のために
- 下記自転車走行環境の整備施策の実行を前提に、歩道における自転車走行については、13歳未満、70歳以上および身体の不自由な人を除き、全面的に禁止する(3m以上の幅員を有する歩道においても)！
  1. 歩道があり、車道の車線分離がなされている道路においては、特段の事情がない限り車線を削減してでも(一方通行化を含む)自転車レーンを設けることを目指す
  2. (歩道がある道路において、)自転車レーンが設けられていない車道においては自転車>自動車の順で交通を優先することとする
  3. (歩道がある道路において、)自転車レーンが設けられていない場合においては、自転車走行の安全性を高めるため、車両の最高速度を20km/hに制限する

## 交差点では自転車分離信号(歩・転・車分離信号)を整備する

- 自動車と自転車そして歩行者の交錯が起きない信号制御をする



### Ⅲ. 技術的手段で交錯・衝突を回避

### 自転車レーンのない道路の速度を制限できたとしても

- ・制限速度を自動車を守るとしても、自転車にとって自動車は怖い
- ・まして制限速度を守らないドライバーが多いだろう

### 自動車の外部不経済・外部費用への対応のあり方

- ・規制と課税と補償の3点セットで対応すべき
  - －個々の外部不経済に対して発生抑制の規制を掛ける
  - －規制の強度によるが外部不経済の発生がZEROになることは通常無く、依然として残る外部不経済を金額換算して相当額を発生原因者に対して課税する
  - －課税による税収を財源に、外部不経済を被るものに対して、被る外部不経済に応じて相当額を補償する・または補償効果のある代替事業を行う

### 自動車の代表的な外部不経済

- ・交通事故による死傷被害
- ・排ガス汚染による呼吸器疾患被害
- ・沿道への騒音被害
- ・CO<sub>2</sub>排出→地球温暖化→気候変動による被害
- ・混雑・渋滞による損失
- ・道路建設による自然・緑・生態系等の破壊
- ・自動車関係諸税と有料道路料金以外による道路整備・維持費支出(インフラ費用過小負担)
- ・クルマと競合関係にある公共交通の需要減少→公共交通衰退

### 自動車の性能に規制を行うべき 安全性能基準規制を実施すべき

- ・排気ガス規制と同様に規制すべき
- ・自動車は次の性能を標準整備すべき
  - －衝突予防機能
  - －速度制限遵守機能
  - －信号遵守機能
  - －酒酔い運転防止機能

### 衝突予防技術

- ・ミリ波レーダー、ステレオカメラなどで前方の歩行者・自転車を認識すると警報を発し、それでも対応がなければ自動でブレーキを掛ける
- ・2006年にトヨタ自動車はプリクラッシュセーフティ技術(衝突被害軽減ブレーキ)をレクサスにオプション搭載
- ・2010年に富士重工業は「ぶつからない車」としてレガシーに10万円で対歩行者衝突防止機能をオプション搭載
- ・以降各社、市販中

### 速度制限遵守(ISA)技術

- ・車が制限速度を越えると警報を鳴らし、それでも速度を落とさないときはエンジン出力をカットして制限速度に戻す
- ・制限速度情報を認識するには、GPS等でクルマの現在位置を把握し、別個用意した速度地図データベースに照らし合わせて、その地点の規制速度を把握する方法が代表的
  - －沿道の標識に取り付けた送信装置から規制速度情報を受信・入手する方法、車載カメラで沿道の規制速度標識を読み取る方法もある
- ・ヨーロッパの10カ国以上、オーストラリアなどでISAの実験・実テストが行われてきた

### リスクホメオスタシスへの対応

- ・リスク・ホメオスタシスが生じようとも、交通事故が減ることの重大性・優先性を踏まえて義務化していくべきと考える。
- ・同時に技術への過信を防ぐために、次の制度を導入すべきと考える。
- ・①衝突防止装置等各種交通事故防止装置による警報に反応せず、緊急自動ブレーキ等が作動した場合、それを装置に記録させる。②一定回数に達するとロックアウトする、解除時に罰金を支払わせる。③さらに一定回数に達すると免許更新をできなくする。

専門学校生の息子が今月、自動車運転免許を取得しました。我が家にクルマは無く、差し迫って必要はないのですが、彼がこれからどのような職業の道を歩むのか未知の部分も多く、一つでも技能を増やしておきたいということでの運転免許取得でした。

真新しい運転免許証を見せてくれましたが、本人は嬉しいというよりは、忙しい専門学校の間のやり繰りでくたびれた、もう自動車教習所に通わなくていいのでホッとしたという様子で、さあ積極的に運転したいという気持ちは無いようです。

しかし感想を聞いてみると、「交通ルールを学べた。」「(クルマ、歩行者、自転車)それぞれの視点で見る経験ができた。」「クルマの運転は安易じゃないな。」といたって前向きでした。

私に似てクルマの運転には不向きな性質と思われ、親のアドバイスとしては「自分の意に沿わない運転はするな」に尽きます。

せっかくの運転免許ですが、できれば将来はペーパードライバーになれるように、「あれも一つの勉強だった」で済んでしまえるようにと、親バカに祈っているところです。

(東京都世田谷区在住)

私は3年前に岩手県に接する宮城県栗原市に帰ってきました。田舎での私の足は、徒歩もしくは自転車です。そこで田舎の歩道の状況でも投稿しようかと思いました。しかし、歩道はあるが、ほとんど誰も歩いていない、自転車も時たま走っているにすぎないという状況であり、面白くない記事になりそうです。そこで、年数回仙台に出かけるので仙台の歩道の状況を投稿することにしました。

さて私のようなお上り(上仙)さんが歩く道路

は主要な表通りが多く、歩道はかなり広いといえます。仙台は他の都市に比べて歩道は広いようです。しかし、問題も抱えています。

まず、ご多分にもれず、仙台も歩道を自転車が走ってもよいことになっているので、自転車が気を付けて歩かなければならないことです。お上りさんには疲れます。写真①は、市役所、県庁に通じる道路(東二番丁通り)の歩道で、いわば仙台のメインストリートです。バス待ちの行列のそばを自転車が走っていきます。残念なが



写真① 行列のそばを自転車が通る



写真② 人と自転車がストレス



写真③ 歩道なのに歩行者が冷遇

ら、行列の少ない時間帯での撮影になってしまいました。

また、青葉通りでも歩道が狭くなっているところもあり、人と自転車がストレスです(写真②)。そして、歩道上を自転車の通るところと歩行者の歩くところを分けていますが、見落としがちなのが、地面の質・快適性です(写真③)。

自転車が通るところは、車道に近く比較的平らです。しかし歩行者が通るところはマンホールがあったり、点字ブロックがあったりします。盲人と自転車がぶつからないのは良いのですが、歩行者は点字ブロックの上を歩かねばなりません。また、車いす等であれば、点字ブロックの上を進むのは不快でしょう。歩道なのに自転車が優遇されています。

これらのことからして、やはり自転車は車道を走ってもらいたいものです。そして、もし、車道を走らなくとも、ここに書いた不都合、問題点だけは早くに解消してほしいものです。

仙台は東北の玄関ともいわれるところです。それなのに、こんな状況では情けない。今度、市に自転車交通安全課ができたそうですが、自転車の安全を考える前に、歩行者の安全、快適を考えて、迷惑をかけないように配慮してほしいものです。歩行者の安全を考えることがひいては、自転車の安全につながると思うのですが。

(宮城県栗原市在住)

## 投稿

### お助けマンバスのとりくみ

木村孝子

○2013年11月3日発行の赤旗日曜版・投稿欄で滋賀県の88歳の女性の方の投稿に目が留まりました。

滋賀県大津市唐崎地区では、住民が「バスを走らせる会」をつくったというものです。買い物や通院、リクリエーションなどでバスを利用したいときに事務局に電話すると、都合がつかない場合は、戸口から目的地までの送迎が可能になるということです。運賃はタクシーよりもずっと安い実費200円ですむそうです。家にこもりがちの高齢者の外出を応援するこのバスはその名も「お助けマンバス」というそうです。こんなすばらしい取り組みがあることに感動します(滋賀県大津市唐崎の事務局にも問い合わせました)。滋賀県にも地域活動連絡係の方がいらっしゃいます。投稿等でくわしく報告していただくと嬉しいです。

○「この“会”はクルマ社会を敵視するな」との声があります。その通りですね。でも歩行者の私は、毎日被害者意識を感じてしまいます。許してくださいね。

我が家から100メートル程出たところの道は、乗用車がやっと一台通れる位の道幅です。私はこの道をよく利用します。クルマの場合はこの道を通らなくてももう一つ広い幅の道があります。しかしこちらの方が便利なのかこの道を選ぶドライバーをときどき見かけます。狭い道だから勿論クルマはぐっと徐行します。それゆえドライバーは私の顔が見えるらしいのです。私の知人のドライバーは、道の隅によけてクルマが通るのを待っている私に平身低頭です。知人なるがゆえ私も手を振ってあいさつをします。しかし知らないドライバーはクルマをよけている私など無視して前を向いたまま知らんぷりで行きすぎます。

ドライバーはよそ見をしてはいけません。その通りです。でも狭い道では最徐行します。道の隅にいる歩行者が見えない筈はないでしょう。知らんぷりをするドライバーの冷たい顔を見ると平常心ではられません。ごめんなさい。

○人がやっと一人通れる狭い道があります。わりと多くの歩行者がこの道を利用します。ある日の夕暮れ、私とその道を抜けようとする、2人づれ、続いて3人づれの年輩の男性とすれ違うことになりました。私は体を斜めにして立ち

止まり、皆さんが通り過ぎるのを待ちました。お互い見知らぬ者同士です。

ここで問題—『2人づれ、3人づれのグループの男性たちは立ち止まっている私に対してどんな態度にでたのでしょうか。』

答え—『はじめの2人組の一人が「スママセン」と言いました。私もつられて「スママセン」と返しました。歩行者同士円満でした。日本は紳士の国です。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

## 投稿

# クルマが少ない社会は原発も不要な社会

小林和彦

### ◆政財界が原発再稼働に執心な理由を探る

以前にもこの欄で似たような内容の投稿をしているが、今回もあえて再度述べたい。

政府与党や財界は原発の再稼働どころか新增設まで匂わせている。むろん反対の世論も根強い。私も原発再稼働には反対であるが、政財界がかくも再稼働に執心であることをあえて悪く表現すれば「泥棒にも三分の理」で、再稼働推進の論拠を探ってみたい。

第一に、日本の重工業、特に自動車産業が原発休止の状態でも活発な生産が可能なのは液化天然ガスなどの大量輸入による発電のゆえであるが、これが貿易赤字の拡大と国家財政の更なる窮迫の要因ともなっており、その危機を脱し、かつ国際競争力を強化するためにも原発の再稼働が望まれるということである。

第二に、産業界自体が化石燃料の将来についてはかなり悲観的で、資源枯渇、後発諸国での化石燃料使用量激増による原油価格の高騰、そして地球温暖化の加速化による産業へのダメージが恐れられ、化石燃料により未来をつなぐことは不可能だとしている。

第三に、第二とも大いに関連することだが、クルマ社会の持続のためには電気自動車の効率化と大衆化が不可欠だが、未来のない化石燃料による発電ではやはり電気自動車の未来もないし、太陽光や風力などの自然エネルギーによる発電では多くのクルマを長距離、高速、長時間走行させるには電力が不十分過ぎる上に、バッテリー

ーは主として夜間に充電されるが、自然エネルギー発電では特に夜間電力の供給能力は更に低下する。

化石燃料による発電を夜間に停止させることや出力を低減させることは容易なのに対し、原発は夜間の出力停止や低減は困難のようだ。だから原発はありあまる夜間電力の供給先に困っていた。それゆえ電気自動車のバッテリーは恰好な夜間電力の供給先なのである。こうして電気自動車に未来を託す自動車産業は原発の新増設すら期待していたことは容易に察せられる。

### ◆底流で連結するゲンパツとクルマ

だが、電気自動車の更なる開発が進んでいた矢先に福島原発の重大事故が発生し、原発の新増設どころか、現存の他のすべての原発までが休止を余儀なくされ、電気自動車の早期の大衆化の企図は打ち砕かれた。それでも自動車業界は化石燃料にも自然エネルギーにも望みをつなぐとはしない。それゆえ希望の星であり救世主はやはり原発なのだ。

それでは化石燃料全盛時代の自動車産業にとって原発が不要だったかと言えば決してそうではない。重工業と大量生産方式の代表格としての自動車工業(むろん細かな部品製造を請負う軽工業も傘下にある)にとっては高出力の電力供給は不可欠であり、工場の夜間操業のためにも原発の助力は欠かせなかったのである。

たぶん大かたの人たちにとってはゲンパツと

街中にあふれかえるクルマとは頭の中では咄嗟には連結しないであろう。しかし以上のようにゲンパツとクルマとは底流では密接に結びついている。

原発の再稼働に強く反対する人たちの多くも(地方では)クルマの常用者であり、短距離でもクルマを使用する。そして地方都市の商業ゾーン(商店街とは似て非なるもの)の野放図な郊外拡散と中心市街の空洞化により青空駐車場の乱造が相次ぎ、それゆえ大震災以降もクルマの利便性は一層“向上”したように思える。

### ◆脱クルマの街づくり運動との合流が脱原発のカギ

それゆえ再稼働反対派の人たちに言いたい。本気で原発に反対する気なら、まず自分のクルマ依存の生活を少しでも改めるとともに、クルマ(主としてマイカー)が不要になる街づくり・地域づくりの運動に参画し、行政へ提言するようであってほしい。

クルマの野放図な使用は地球温暖化の主役であるだけでなく、街毀し・地域毀しをも加速さ

せ、電気自動車へのシフトにより原発への依存度も高める。原発反対派の多くは同時に太陽光・風力などの自然エネルギー発電への転換を主張する。だが、自然エネルギーでは屋内の家庭電器の使用程度ならなんとか充足できても、クルマの走行は距離的・時間的に極めて限られることになることを意味する。つまりは脱原発を言いつつクルマを常用してきた人はそれだけの覚悟や心構えを持ち合わせているのだろうか。美しい日本の景観を破壊し尽すまでにメガソーラーを敷き詰めたとしても現在のクルマ依存社会はおそらくは持続不可能と考えられるからである。自然保護集会に参加するために高速道路を利用して北海道から九州までかけつけることなど夢のまた夢となりかねないのである。

しかし、クルマ依存から脱却するなら、化石燃料からの脱却も可能となるばかりでなく、むしろ原発も不要になり、そのうえ自然エネルギー発電施設も最小限で済むようになるのではないか。

(山形県山形市在住)

## 投稿

## クルマ社会への素朴な疑問

—駐車スペースはクルマのアキレス腱のはずだが— 榊原茂典

常日頃気になっているクルマ社会に関する様々な疑問を、一人の歩行者として、鉄道バス利用者として、たまに家族の通院のためにマイカーを利用するドライバーとして、また交通量の多い沿道の一人の住民として、思いつくままに取り上げて議論してみたいと思う。

まず最初に取り上げたいのが、クルマには絶対に不可欠なはずの駐車スペースの問題である。モータリゼーションが始まった頃、この駐車スペースの問題の処理をうまくできるかどうか、我が国にクルマ社会がしっかりと根付くかどうかの大きな分かれ目であったはずだと考えている。

例えばマイカーを手に入れたらとしよう。クルマを手に入れるにはその保管場所が無いとダメである。自宅に保管場所が作れるか、あるいは

近所に車庫が借りられれば晴れてクルマを購入できる事となる。ここで重要なことは、クルマを持つためにはクルマを保管する土地がいるということである。この狭い国土に大量のクルマをただ置いておくだけの土地が必要だということを忘れてはならない。これが貴重な国土を消費し、無駄遣いしていることに国民は気付く必要がある。現在の状況で考えてみる。大雑把に考えて全国で7千万台のクルマが登録されているとして、それが普通の大きさの乗用車で1台あたり2m×5mで10平方メートルを必要としたとすると、全国で驚くべき700平方キロメートルもの土地を必要としている事になる。なんとこの面積は東京23区全体の面積より大きく、琵琶湖の面積よりも大きいのである。ましてこの計算は車庫面積を多く必要とするトラックやバ

スを計算に入れない数字であり、ぎっしり隙間無く詰め込んだ話である。如何に無駄な面積がクルマのために必要であり、費やされているかお分かりであろう。それも一番貴重な平地が使われているのである。風光明媚な琵琶湖全体が全てクルマに埋め尽くされている光景を想像するだけでおぞましく感じられてくる。さらにこの土地はクルマがそこから出かけているときは、みどりも潤いもない全く空虚な土地に変貌するのであり、何の生産性もなく、景観にも良くない無駄な土地となってしまうのである。そんな無駄な土地をクルマ保有者は貴重な国土からせせと捻出してきた。

ところで忘れてならないのは、クルマに乗って出かけたなら、必ずどこかに駐車してクルマを置いておき用を足さねばならないことである。ということは極端に言えば目的地と、その途中休憩地などに登録台数と同じ台数だけの駐車スペースを必要とするということになる。そうなるこの駐車スペースのために東京都23区や琵琶湖より大きな面積の土地がこの国土にもう何倍も必要となるはずである。これは大変な国土の浪費である。実際にはクルマの実質稼働率、駐車スペースの利用効率ということを考慮する必要があるのも、そこまで多くの面積は必要とは思われるが、それにしても大変な面積が必要である事は間違いない。現在の国土の利用形態はクルマ社会の無秩序な進展でまさに駐車スペースだらけの様相を呈してきている。そしてこの出先の駐車スペースは、得てして夜間に利用者が帰ってしまった後は単なる空き地となる可能性が高い。普段気づかないが、こういうところにクルマ社会の生み出した膨大な土地利用の無駄が隠されているのである。

実はこの駐車出来る場所が出先近くにあるかどうかが大問題なのである。この駐車スペースが出先近くに無ければクルマの利便性は激減する。例えば大型ショッピングモールの大駐車場などを想像して貰えば分かる。余りに駐車場が広いと利便性は損なわれる。モータリゼーションはクルマを駐車したすぐそばで用が足せることを前提としているのである。このようにクルマ社会が成り立つためには、保管のための車

庫と目的地または経由地で駐車場が確保されていることが前提でなければならない。そうでなければ効用が著しく損なわれるのである。つまり結果的にクルマの利用者は減少していく。

筆者は免許取得当時から、我が国にはモータリゼーションは根付かないと思ってきた。その理由は上に述べたような駐車スペースが都市にも地方にも全くといって準備されておらず、当時から充足されていなかったからである。早晚駐車スペース不足がアキレス腱となって自動車台数の伸びは止まると考えていた。今でもその事情は余り変わっていない。住宅街を見てもらうと分かるが、自分のクルマのための車庫はあっても、来客のための車庫を持っている家は極めて少ない。商店街の商店とて同じである。通りに面している小規模なお店に大抵駐車場は無い。ただ変わってきたことは時間貸しのコイン駐車場が虫食いのように現れてきて、その不足を補完し始めていることぐらいだろうか。

しかしながら、筆者の予想は外れてしまった。その後、モータリゼーションは定着し自動車台数は増加し続けたのである。

では、このようなクルマ社会のための駐車スペースという絶対不可欠なインフラが不足している我が国では、どうやってクルマの利便性を維持しつつ、クルマ社会の進展を応援し定着させてきたのだろうか。結論を言ってしまうと、73号でも述べたように、行政が道路を駐車スペースとして利用することを法制上も認め、仮に駐車違反行為があっても見逃すと言うやりかたでクルマ社会の発展を支援してきたためである。意図的に道路を駐車スペースとして無償で開放してきたのである。米国の道路を見てもらえばよく分かるが、道路に駐車はしているが、その横を車が充分通れるだけの道路幅に余裕がある。我が国では道路が貧弱でとても道路を駐車場に出来る余裕が無いのに道路に駐車させてきたのである。そして、行政はその余裕の無い規格のままの一般道路建設をその後も強力に推進してきた。

国土の狭い我が国はクルマ社会には向いていない。その結果、車台数の伸びに伴い、先に計算したようにただでさえ狭い日本中が車庫と道

路兼用の駐車スペースだらけになってしまっているのである。

であるならば、筆者は公共の道路を駐車場として使う前提であるクルマ所有者に、そのクルマの占有面積に比例した月額使用料を税として新たに課すのもクルマを減らす方法として有効なのではないかと思う。駐車料金として説得できないなら道路使用料という名目でも良い。クルマの登録場所に見合った土地の賃借料を課すのである。そうなれば、土地代が高く公共交通機関の発達している都市部のクルマ所有者は

高額の税を払い、公共交通機関の未発達な農山村地区のクルマ所有者は安い税負担で済むという合理性がある。このようなことでも考えないと、みどりの多い良質な国土の維持は図れない。

最初に戻って、駐車スペースは我が国クルマ社会のアキレス腱であったはずなのだが、なんともこの国らしい融通を利かせた姑息なやり方で行政がその問題を処理し、クルマ社会の発展を支援してきたことがいかにも気に入らない。

(東京都杉並区在住)

## 投稿

# 私たちの自治能力の現状

田中 牧

## 1. 町内会の交通安全への取り組み

横浜市南区に居住する私は、久保山南町内会(450世帯)に、属している。近くには、東条英機等A級戦犯7名が絞首刑になったあと、火葬された横浜市営の久保山火葬場がある。

どこの町内会・自治会にもあると思うが、私どもの町内会にも、「防犯部」「保健衛生部」と並び、「交通安全部」があり、4月には、毎年、通学路立哨、交通監視活動をしている。しかし、問題は、その効果のほどである。警察への働きかけにしても、地域で起きた交通事故の情報の共有化など、改善すべき点が多々あるにもかかわらず、活動がマンネリ化し、心もとない。一言で言えば、自治能力の弱さを感じるのである。また、逆に言うならば、もし、私達の地域の自治能力が向上するならば、地元警察への働きかけも強化され、有効な事故防止の対策が取られ、交通事故も減らすことができるのではないかと、思う。

## 2. 町内会の現状と「クルマ社会」を変える第一歩

町内会役員への支給基準が明文化されないまま、役員に現金が支給されていることを知ったことをきっかけに、経理部長のN氏が40年近くも同職にあること、帳簿の「元帳」が鉛筆書きであること、預金通帳と印鑑をN氏が保管していること、また、監査役が監査業務の何たるかを殆ど知らず、監査を単なる儀式として捉え、監査

機能が無効であること等を知ることとなった。

そこで、町内会規約第16条「会員は何時でも会長を通し、会計帳簿を閲覧することが出来る」との規定に則り、4月8日に、「問い直す会」の会員でもあるTさん、及び、近隣のMさん、縁者のKさん等と閲覧請求をした。ところが、あろうことか、補助金を貰う横浜市が義務づけている保存期間5年間分しか保存していないという。5年を超える経理帳簿を見せたくない何らかの事情があったと疑われてもやむをえまい。そもそも帳簿類は、450世帯全員の共有財産である。N氏はこの管理者にすぎない。40年の長きに亘って経理部長の職にあったがため、町内会の経理帳簿は自分の「小遣い帳」のようなものに見えているのであろう。残念ながら、これが、私どもの町内会の自治能力の現状である。

こうした自治能力が欠如しているが為に、地元警察に十分な影響力を働かせることが出来ない、ということになっているのではないかと、思う。そこで、私は、せめて、N氏に対し、損害賠償の民事訴訟を起こすことも検討している。「民主主義の学校」と言われる町内会で、波風を立てることは、一歩ずつとは言え、千里の道につながっている。そして、その一歩は、今の「クルマ社会」を変える第一歩である、という希望を持っている。

(横浜市南区在住)

本会世話人の高橋大一郎さんも関わった埼玉県戸田市の自転車レーン整備に関わる記事が

CSR-magazineというインターネット上のサイトに掲載されました。それを転載します。

# 自転車活用の街づくり 自転車は被害者!? それとも加害者!?

## 自転車レーンの整備を急ぐ埼玉県戸田市の試み

自転車愛好家が増えている。だが、便利で快適な乗り物であるはずの自転車も事故と無縁ではない。自転車の怖さは、被害者にもなるが加害者にもなること。自転車事故件数全国2位の埼玉県でワースト1となった戸田市では、自転車レーンの整備に本格的に踏み出すこととなった。現地からレポートしたい。



戸田第二小学校前に設けられた自転車レーンを試走する高橋大一郎さん

### 自転車事故件数で埼玉県ワースト1に

埼玉県の南端に位置する戸田市。池袋や新宿などの都心と結ぶJR埼京線が乗り入れるようになり、いわゆる“埼玉都民”と呼ばれる住民の数が増え、現在の人口は約13万人にも上る。起伏の少ない平坦な地形もあってか、住民の多くは通勤、通学、買い物にも自転車利用者が少なくない。問題はそれに伴って自転車が絡む事故件

数が埼玉県内ワースト1になったことだろう。

2013年1月1日から同年10月31日までの10カ月の調査では人口1万人あたりの自転車事故死傷者数は埼玉県内平均が112.8人なのに対し、戸田市は242人。県平均の2倍を大きく上回っている。一番多いのは自動車による自転車の巻き込み事故。次が自転車と人の交差点や歩道における衝突だ。被害者にも加害者にもなる痛ましい自転車事故をこれ以上増やさないためにも対策が待たれていた。

### 安全のために自転車と歩行者の分離を進める

戸田市は一級河川荒川を使った河川交通の利便性から、かつて市内に多くの工場・倉庫が点在していた。最近では一部が郊外に移転したものの、新たに通販会社などの物流拠点が増えている。そのためトラックと自転車が遭遇する機会も多く、両者が絡む事故の遠因となっていた。

数年前、市議会の市民生活常任委員会は、自転車の安全な利用を促進するための条例制定を目指し、委員が先進地を視察するとともに、市民にパブリックコメント（意見提出）を求めることとなった。今回の記事の冒頭で写真が登場した高橋大一郎さんもこのパブリックコメントで意見を表明。条例は委員会提出案件として2012年11月27日に全会一致で可決、2013年1月1日に施行した。



戸田第二小学校前に完成した自転車レーン

そうした経緯から2013年12月に戸田第二小学校の前を走る川岸2丁目から菖蒲橋に至る800メートルの車道の左右の路側帯に幅1メートルの自転車通行帯(青いレーン)が引かれることとなった。対向車線にするには道路幅が7メートルと狭いため、黄色のセンターラインはあえて消すという愛知方式を採用。これによってクルマの走行スピードを落とす工夫がなされたほか、横断歩道を除く交差点にも青いラインが引かれ、そこが自転車優先レーンであることが一目で分かるようにした。



自転車レーン整備前(左)と整備後(右)

また、自動車の停止線より自転車の停止線を数メートル前方に置くなど、自動車が自転車を見落とせなくした。これによって自動車の排気ガスを自転車が浴びずに済むというメリットも生まれている。本来であれば自動車の停止線の前全体をバイクポケットにするのが良いのだが、「並走になる」との警察の主張から今回は実現さ

れていない。

戸田市では、2014年3月までに戸田駅西口交差点付近など新たに2カ所の自転車レーンを完成する計画だ。戸田駅西口交差点付近は、歩道が狭いにも関わらず自動車交通利用が一日1万台以上と多く、自転車が歩道内を通行するケースが頻繁に見られている。今年度の市内3カ所の整備に掛かる費用は合計で1億1385万1000円。来年度も7770万3000円を掛けて市内2カ所の自転車レーン整備が予定される。

## 自転車の活用に目覚めて、各地で活動を展開

このあたりで今回の取材のきっかけをつくってくれた高橋大一郎さんに登場いただく。高橋大一郎さんは、「日本一周自転車旅人」を名乗るほどの自転車好き。これまでに沖縄を除く46都道府県を自転車で走った実績の持ち主だ。いま乗っている自転車の走行距離は、2014年1月に地球一周に相当する4万キロメートルに達した。

本業である自動車教習所の教官を勤めるかわら、有給休暇を使って日本一周の自転車旅を続けてきた。仕事が終わったその足で、分解した自転車を袋に入れて寝台列車に乗り込み、翌朝には以前に自転車旅を終えた地点の駅で自転車を組み立て、次の旅に向けて再スタートする。

高橋さんによれば「鉄道と自転車の組み合わせは、行動範囲を広げてくれる最強ツールです」とのこと。世界の鉄道の多くは、自転車を分解せずにそのまま鉄道に載せられるので、日本も早くそうなって欲しいと語る。自転車で走った道を、日本地図の上に赤線で記していく。これが楽しくてたまらず、12年ほど掛けて日本一周の自転車旅にくぎりを付けた。

そんな自転車好きな高橋さんも、社会人になりたてのころは、クルマ社会にどっぷり浸かっていた。ところが2000年にオランダへ旅して大きなカルチャーショックに見舞われた。いたる所に完備された自転車道、自転車ごと載せられる鉄道、自転車愛好家でにぎわう街……。

日本も乗る人の数だけでいえば自転車大国だが、道路のどこを自転車で走ればよいのか分からない有様だ。2004年には日本から自転車を持

参してドイツとオランダを旅し、あらためて日本の自転車政策の遅れを痛感することとなった。そうした体験をきっかけに、「クルマ社会を問い直す会」や「埼玉自転車市民の会」などに参加し、自転車の市民権を確立するための市民運動に積極的に関わるようになった。

### 会派を超えて議員さんと自転車利用を考える

2013年2月、戸田市でも“自転車の安全を守るルールづくり”が話し合われ、議会でも自転車レーンの整備に向けた計画案の審議が始まった。高橋さんのよさは、物怖じしないところかもしれない。議会での審議の話聞いて、議員さんたちに自らの意見を述べようと乗り込んだ。「どの方が議員で、どの方が市の職員なのか、全く分からない状況でした」。だが、高橋さんの熱心な働きかけもあり、何名かの議員が会派を超えて耳を傾けてくれた。

「当時は週1回くらいのペースで自転車のサイクリングを始めたところでした。高橋さんに合わせて自転車の楽しみ方がもっと分かるようになりました」と花井伸子議員が語ると、「市内を自転車で走ろうという呼びかけがあり、ママチャリで参加しました。自転車の専門家らしい意見が聞け、勉強になります」と真木大輔議員。戸田市では、自転車、歩行者の安全な環境の創設を通して市民と議会と行政の新たな街づくりが始まっている。



高橋さんらの案内で完成した自転車レーンを視察する真木大輔議員(左端)と花井伸子議員(左から2人目)

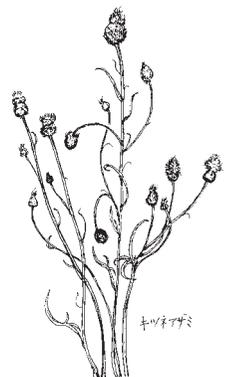
### これからの自転車活用を考える

読者のみなさんは、2013年12月1日に改正道路交通法が施行されたことをご存じだろうか。これまでと大きく変わったのは、自転車を含む軽車両が通行できる路側帯は道路の左側部分に限るとされたこと。つまり、車道内の左側通行がより強く徹底されることとなった。残念なことだが、現状は各自治体や警察の取り組みにもかなりの濃淡が見られる。戸田市の取材中にも自転車専用レーンがあるにもかかわらず、車道右側を逆走する自転車利用者が数多く見られた。ルールの徹底とともにマナーの啓蒙をさらに進めたいところだろう。

2020年の東京オリンピック開催を控え、わが国の自転車政策にも注目が集まっている。2月9日執行の東京都知事選挙でも主要候補者の全てが自転車政策を進めるとしている(参考サイト <http://cycle-tokyo.com/>)。その東京都から荒川を渡ってすぐ隣の埼玉県戸田市で進められている自転車レーンの取り組みは、東京都や他の自治体も見習うべき先進事例となりそうだ。

○参考：広報戸田市 2014年2月1日号 (<http://www.city.toda.saitama.jp/466/465882.html>)

○註：「CSRマガジン ドットコム」は、株式会社トランス・アジアによって発行されている情報発信サイトです。



キツネアザミ  
(会員K・Tさんの絵)

## 2014年度総会 出欠葉書で寄せられたメッセージ

◇14年度総会おめでとうございます。

◇ご苦労様です。みなさんの素晴らしい気付きとそれに対処する為の素早い行動に感心するばかりです。

◇IT、通信分野の発展だけでは人は満足感を得られない。ユニバーサルで安心安全な交通・移動手段(クルマに依存しない)が大いに人間の楽しみ、生活の質に関わってくる事を感じています。足の悪い母を東京に連れ出し、再確認しました。交通費をもっと安くして人の移動を活発にする施策を望んでいます。

◇会員のみなさん、お出かけ、旅には鉄道をはじめ、公共交通機関を利用して行きましょう。

◇今仕事が多忙で皆様の活動を陰ながら応援させて頂く事しか出来ませんが頑張ってください。なかなか企業や社会の影響から、まだ浸透しづらいとは思いますが、こうした先進的な考えは必ず受け入れられ、新しい社会を生み出す素になっていくと思います。何かの折にミーティング等に参加していきたいと思いますので機会があれば宜しくお願い致します。

◇少数でも大事な会だと思います。本年もがんばりましょう。

◇家庭の事情で活動に参加できませんが会の引きつづきの発展を祈ります。

◇とても大切な活動を積み重ねて下さって頭が下がる思いがしています。会報も私には難しいなと思うこともあります。読ませて頂いてとても勉強になります。いつもありがとうございます。

◇年とともに知力体力の衰えを実感していますが、クルマ優先の、従ってそのための道路まちづくり優先の政治が進められていることにいきどおりを覚えます。当会の「人・自転車・公共交通機関優先の社会」への発言と行動に敬意を表します。この運動が日本社会に広く広がることを願っています。お世話さまです。

◇会費の増額(カンパ)で応援します。

◇今回は仕事の関係で参加出来ないのが残念ですが、会が繁栄していくのを祈っています。

◇いつもご苦労様です。今年一年宜しくお願い致します。

◇クルマの暴力性と社会の諸問題の根っこは共通しているように思われます。会の存続・発展を強く望みます。(現在仕事で身動きがとれません。すみません。)

◇会費だけ払うようでもうしわけありません。がんばりましょう。

◇今期は月例会に顔を出したいと考えています。会報への投稿も挑戦する様、心がけます。

◇自転車が車道を走ることになり我々高齢者の自転車族は危険で困っています。自転車のすれすれの追い越しです。せめて50cm以上、間をとって追い越すことを義務に出来ないものでしょうか。あまりにも車優先社会に怒っています。

◇盛会を祈念します。健康状態が思わしくありませんので欠席します。御出席される方々の今後のご活躍をお願いします。神戸市内での交差点での歩車分離信号が殆ど無いのには其の都度為政者の勉強不足を嘆く事にして居ます。

◇公共交通の充実を図りたいです。私は高速バス的大幅減便で悩んでいます。

◇栃木や金沢で、国交省の自転車ガイドラインを参考にした独自のガイドラインを策定しています。他の都市でも自転車ネットワーク計画などが次々と策定されています。徐々に自転車通行環境の全体像が姿を現してくるような気がしています。また、自転車のマナーの問題がよく言われますが、自転車関連事故における相手(クルマ)側の違反は圧倒的に高く、違反のない自転車がクルマに撥ねられるというケースが多々あります。クルマのマナーの問題を強く訴えて行くべきだと思います。

◇本会も設立からそろそろ20年になると言うことだ。会費を払うだけの設立当初からの不良幽霊会員だが、クルマの社会的存在に関心を持ってきた。クルマ社会を問い直すことは、企業優先優遇の資本主義社会を問い直すことに他ならない。自動車産業は日本経済を左右する。化石燃料の枯渇などのエネルギー問題はクルマの燃

料使用に関係する。電気自動車の普及は原発再稼働と無関係ではないはず。温暖化問題もPM2.5の問題も、かなりの部分はクルマが関係している。資本主義社会の中心にクルマがあるといっても過言ではない。にもかかわらずというべきか、だからというべきか「クルマ社会を問い直す会」の会員数が顕著に増加したという話は聞かない。会費納入は150人にも達していないようだ。問い直す活動も大きな広がりや盛り上がりを見せていない。このことは何を意味するのだろうか。原子力には「原子力ムラ」がありおこぼれに預かろうと産官学マスコミが、好き放題やって不当な利益をむさぼってきた。電気料を払う大衆がバカを見たわけである。クルマ社会にも「自動車ムラ」があるのではないかと筆者の知人で若い夫婦と幼児の3人家族でクルマ3台を使いこなしている家族がある。3台使っている家は少ないにしても、複数台のクルマを使い分けしている家は多そうだ。クルマを持たないものには理解に苦しむところだが、かかる費用以上のメリットがあるということだろう。クルマの価格もそうだろうが、税金、保険が安すぎると言うことだろう。クルマしか走れない道路も税金でつくり、修理する。高速道路の走行料金もタダにしたり安くしたり。これらの政策は「自動車ムラ」の力がなせる技かも知れない。電気料金の仕組みで支えられる「原子力ムラ」への批判は強い。一方、税金で支えられる「自動車ムラ」への批判は聞かない。なぜ、クルマ社会の不当性に対する批判が大きな流れにならないのか？総会での議論をお願いしたい。

◇いつもお世話になっています。なかなか活動に参加出来ませんが、会の活動は社会的に有意義なものだと思います。今後も会費を払い、会報を読むことで、ひとまずは繋がっていきたいと思います。今後ともよろしくお願いします。

◇全国にちらばった本会会員が、それぞれの場所・方法でクルマ社会に対して異議申し立てや働きかけを行っていると思います。それが他のメンバーに見えるように、聞こえるようになれば、皆の力になります。何もしなければ、クルマ社会は私たちを呑み込んでしまいます。ささやかでも、お互いにメールや投稿で意見を交換

していきましょう。

◇問い直す会の目標、議論と現実の社会との隔たりの大きさに嘆息する毎日です。政府や自治体の政策も現在の日本の政治状況を反映して、反知知的で非科学的、全体的に精神主義に覆われているという感じですか。なぜ、ここまで隔たりが大きいのか、しっかりと検証、分析をすることが大切だと思っています。

◇当地の市長は道路の安全性を強く訴える人で、彼が市長になってから、通学路の安全対策や学校周辺のゾーン30化が実施されました。クルマは「1人に1台」の田舎であっても、クルマ優先社会に疑問を覚え、異議を唱える人は少なくありません。そのような人たちと手を取り合い、少しずつでも状況を変えていくように頑張ります。

◇21世紀の交通まちづくりはITの活用が不可欠ですが、このことで最近個人的に気になっていることとしては、公権力や巨大企業による市民プライバシー侵害や交通施設の機密の漏洩が当たり前の世の中に、いつのまにかなくなってしまったことがあります。防犯カメラ、ロボットカーを常にモニタリングしてビッグデータ解析で人の移動を制御することは、安全な交通、まちづくりや防犯には確かにプラスですが、その代わりデータ利用により市民が相互に常に監視しあう社会、またそのデータの流出に怯えて暮らす社会というのは、果たして僕らが当初から目指していた「成熟した市民社会」あるいは「脱クルマ社会」の姿と本当に言えるのでしょうか。このような状況では、多くの人はまちに出て人と交流したい、まち歩きを自由に楽しみたい、という気も起こらないのではないのでしょうか。せっかく快適な外出や移動のために、もてるリソースを消費して交通を整えたのに、家にこもるのが一番安心という人が増えるという、本末転倒のようなことになりはしないか、漠然とではあります。懸念しています。もちろんドライブレコーダー程度ならこうしたことは起こりません。自動運転も、それが安全装置の範疇にとどまるものなら個人的に否定はしません。ITは節度を持った運用なら良い面の方が多いと思います。しかし、今の自治会、行政、警察のプライ

バシー問題についての意識のレベルがどうか、またこの分野で不祥事続きのJR東日本やグーグルのような企業にデータ収集を任せて良いのか、一市民としては現状で到底信用しきれないことに加え、そもそも議論の場というものがないかなかありません。企業サイドから一方的に「善処する」というような紋切り型のコメントに接しても、社会不安は増すばかりです。僕自身問題を整理しきれていないのですが、とりあえず、僕を含め関心のある方々の間で、活発な議論を期待します。もしかしたら、会のブログも役立つかも知れませんが、前段階の議論には会員制(投稿者は予め身元を登録するのが会員条件)の画像掲示板を使い、まとまったものは会の名前で「会の最近の議論紹介」とブログ発表すれば良いと思いますが、いかがでしょうか。実は、僕は別の会で、最近この方式の運用を始め

たところ。ブログもFacebookも画像掲示板もあり、有効活用を図るつもりです。問い直す会ともうまく連携して、情報発信力を高めていけたら良いですね。

◇今やインターネットの影響ははかり知れないほど大きいと思われま。会としては難しくても、個人でtwitterやFacebookなどされている方の情報をのせていただくことで、ネット上でも「クルマ社会を問い直す」発信をする必要があると思います。

→「クルマ社会を問い直す会」のFacebookとBlog始めました。(事務局より)

◇毎回欠席で申し訳ありません。四月の最終土曜日はどうしても仕事と重なってしまいます。ますますの会の発展をいつも祈っております。

→来年は四月の第三土曜日18日を予定しております。(事務局より)

## 世話人からのメッセージ

**杉田正明(代表兼会報・再任)** (千葉県松戸市在住)  
メッセージは28ページ「代表より」

**清水真哉(事務局・再任)** (東京都江東区在住)  
メッセージは29ページ「事務局より」

### 榊原茂典(新任)

この度、総会で推薦を頂き、世話人に就任をさせて頂くことになりました。私は本会の会員になって1年と経験が少ないのですが、いきなりこのような大役を仰せつかることとなり汗顔の至りです。

免許取得の頃から無秩序に急拡大していくクルマ社会への違和感を覚えつつ、就職後は日曜ドライバーとしてクルマ社会の生み出した数々の問題と矛盾について長年疑問を抱きつつ悩んできました。定年退職してからは学童の道路横断支援のため、ボランティアで毎朝交差点に立ってドライバーの傍若無人ぶりを目の当たりにし、憤りを感じておりました。その様なときに、たまたまネットの検索で当会の存在を知り、会

報を読んで共感の出来るところが多いと感じ、すぐ入会をしました。入会してみて当会の自由な雰囲気と真面目な取り組みに至極満足しております。また様々な情報が早く入手できるのも頼もしく思っております。しかしながら当会の対象としているところは極めて広範な範囲にわたっており、まさにその一つ一つが難問だらけだと言ってしまうと思います。また、抵抗勢力も多く解決するには膨大なエネルギーと時間を必要とするかも知れません。そのような環境の中で、私の力では大したことも出来ないとは思いますが、微力ながら当会へのお手伝いできればと思っておりますので、よろしく願い致します。

(東京都杉並区在住)

### 足立礼子(会報作成・再任)

本年度も会報作成を担当します。免許制度の問題、分離信号の普及等について、考えていきたいと思っています。皆様のお知恵、ご意見をいただきたく、よろしく願いいたします。

(東京都三鷹市在住)

### 青木 勝(会計兼名簿管理・再任)

今年も会計をすることになりました、大阪の青木です。

皆様からの会費・寄付ありがとうございます。

引き続き、皆様のご支援お願いいたします。

今年、11月ごろ関西ミーティングを予定しています。

また、ご案内をしますのでぜひご参加お願いします。(大阪府大阪市在住)

### 杉田久美子(会報発送・再任)

今年度も主に会報発送担当で世話人を継続します。会報発送時に会報のバックナンバー、会のパンフ、分離信号リーフ等ご希望の方は御連絡いただければ対応します。

さて、先日の総会と柳原三佳氏の講演会に出席し、久々に気持ちが高揚しました。なぜかと考えると、3つあります。一つ目は総会での代表の挨拶が会の原点と会の方向性を分かりやすく気づかせてくれた内容だったこと。

二つ目は柳原氏の講演のテーマが会の発足の原点に立ち返るものだったこと。その原点である交通事故死の悲惨さと理不尽さに体当たりで立ち向かい、考え続けてこられたジャーナリスト魂が伝わり、頼もしく感じました。彼女の話だけでなく、築き上げた信頼関係があったからこそ、来てくださったのだと思いますが、二人のお孫さんを犯罪的交通事故で亡くされた遺族のご夫婦、その弁護士、息子さんを交通事故で亡くされた父親である元警察官の方がそれぞれの立場でお話をしてくださったことには深く感謝致します。

もう一つは懐かしい会員にお会いできたこと、新会員の新鮮な声を聞いたこと、そして次世代の会員の成長を感じたことです。

そういう高揚感の中で、私も少し声を上げていこうと思ったのです。以前はもっといろいろ外に向けて言えていた時期もあったのに、何も言わなくなって久しい年月を過ごしました。「身近にできる具体的な行動を起こそう！」と思うことができました。

来年は発足から20周年になるそうです。会の

今後の発展のためには女性にも入りやすい会にして、女性会員を増やしたいものです。

(千葉県松戸市在住)

### 高橋大一郎(再任)

ようやく地域連絡係としての活動ができてきたな、というのが実情です。世話人2年目ですが、世話人らしい事ができればなあ、と思っております。フェイスブックといった新しいツールも使って、外への発信もできる事を願っています。

(埼玉県戸田市在住)

### 佐藤清志(渉外・再任)

今期も世話人を継続することとなりました東京・品川区在住の佐藤清志です。一昨年、加入していた全国交通事故遺族の会の閉会とともに、肩書をもっぱら「クルマ社会を問い直す会」として行動しています。

総会の場でもお話ししましたが、4月に開催された地元品川区タウンミーティングの際にも区在住会員として、子どもたちを守るための交通政策を区長に強く訴えました。

会に迷惑をかけないように、また会の目指すものを多くの方々に知っていただけるよう、多くの場で「クルマ社会を問い直す会」の存在を広めていきたいと考えております。

今年度もどうぞよろしく願いいたします。

(東京都品川区在住)

### 林 裕之(会報作成・再任)

私はこの4月に転勤し、住居も萩市から下関市に移しました。下関は道路が狭いのにクルマが多いことにはあきれてしまいます。特に朝の通勤時は各道路にクルマがあふれているような状況です。通勤者の大半はクルマを利用していると思われれます。クルマを利用しない人間は変人扱いされることもあります。

確かにクルマは便利な乗り物で、もちろんその存在を否定することはできませんが、その負の側面にもっと注目しなければいけないと思います。クルマによる事故や大気汚染等で膨大な数の生命が破壊されています。また、道路や駐車場の建設に伴う緑地の減少や騒音などの問題

も深刻です。クルマの利用を必要最小限に近づける社会の建設が急務であると思います。微力

ですが今年も世話人をさせていただきます。よろしく願います。(山口県下関市在住)

## 地域活動連絡係からのメッセージ

### 富田悦哉(継続)

引き続き「世田谷」の地域活動連絡係をいたします。世田谷では、2月に二子玉川において住民が主体となった「ゾーン30」導入というニュースがありました。一方では、「不燃化特区指定」と抱き合わせにして、「特定整備路線」道路

建設が各所で進められようとしています。世田谷・目黒あたりにお住いの会員の方々といっしょに、地域の道路を見たり、改善を考えたりできればと思っています。会員のどなたが世田谷にお住まいなのか私には分からないので、ご連絡をお待ちしています。(東京都世田谷区在住)

## 代表より

杉田正明

4月26日の総会において、冒頭で挨拶させていただいた内容をそのまま掲載して、今回の代表よりとさせていただきます。

原発再稼働、集団的自衛権の行使容認、教育行政への統制強化、安倍政権は次々重大な攻勢に出ています。環境系の市民運動にとっては、原発再稼働阻止がおそらく今年の最大の課題であろうと思います。

福島原発事故を契機に、エネルギーにおいて再生可能自然エネルギーと省エネルギーを軸とした社会への転換が強くなり世の中に訴えられ、多くの賛同を得るようになってきました。エネルギーを軸とした新たな社会への転換を現実化する展望が見えており、今年はそれに踏み出せるか否かの正念場となるでしょう。

問い直す会は1995年に発足し今年で19年目に入ります。クルマ社会がもたらす弊害を訴え、弊害を減らすための政策要求を積み上げてきました。出来る出来ないは度外視して、今後の方向について私が個人的に思うところをお話します。

このところ当会は、命・健康の保全最優先の交通・道路政策を要求することを主眼にしてきました。今後もこれは当会の活動の主軸と位置づけるべきだと思います。

これに関してこのところ反省していることがあります。交通基本法がらみです。私は交通基本法の議論に、正直、積極的になりませんでした。基本法については交通権学会があり、基本法に一番発言すべきは交通権学会だと思い込んでいたからです。しかし交通において命・健康の保全を最優先させるべきという主張は交通権学会にはありませんでした。あの学会は公共交通と福祉交通には大変強い関心を持っていますが、交通安全や自動車公害には関心が薄いという状況でした。

交通事故遺族の会が解散している現在、問い直す会こそ交通政策の基本に、円滑な道路交通より、安全と環境保護最優先の交通を位置づけるべきと主張すべきだったのです。

道路行政や交通行政で、円滑な交通と安全な交通が並列して語られます。並列する中で、実際は、円滑優先の道路行政・交通行政となってしまう。これに抗っていくこと、これは今後も問い直す会の主軸だと思います。

さて交通においては、近年、エネルギーにおける福島原発事故のような大きなエポックメイキングな事件は起きませんでした。しかしここ1年を振り返りますと、JR北海道の相次ぐ事故

と実質的な経営破綻、JR山田線・大船渡線・気仙沼線など三陸沿岸線の復旧停滞は大変象徴的で重大な事件だろうと考えます。

この問題に積極的に取り組むべき団体は交通権学会、全国鉄道利用者会議などであろうと思います。しかしそれら団体によって明解で根源的な提案がなされているか否か、分からない状況です。なされているのかもしれませんが、私はまだ知りません。

全国的に進む人口減少のなかで、地方においては顕著に過疎化が進むと予測されています。公共交通の維持はますます難しくなるでしょう。

一方で高齢化が進む中で運動能力低下・認知能力低下などによる高齢者の自動車運転の危険性は増しつつあります。

公共交通の重要性は増していくと思います。しかしそれを支える制度的な仕組みが出来ているとは言い難い、JR北海道や三陸のJRの現状はその象徴だと思います。

公共交通の中で鉄道については、古くからイコールフットイング論という考え方があります。道路を使う自動車交通と鉄道交通の競争条件を同等にすべきだという議論です。道路の整備維持は一般道路においては税金でまかなわれます。それに対し鉄道は独立採算を求められ、税金の投入は原則的に無しで、これは競争上不公平であるという議論です。また近年では鉄道におい

ては上下分離という考え方も一般化しました。鉄道を成り立たせる線路敷き・レールなど下の施設については公共が負担し、上の運営費等については事業者が、そして利用者が負担するという考え方です。

JR北海道や三陸のJR線復旧の問題に答えるには、ナショナルミニマムのあり方についての考え方の整理と、こうしたイコールフットイング論や上下分離論の明解で根源的な再整理・再編成とそれに基づく提案が必要だろうと思います。

大変困難な課題ですが、問い直す会としてはこうした分野へも検討を拡げ深めていくべきと思います。その際国が負担すべき部分と自治体が負担すべき部分を明確にしていく必要があります。疲弊する地方での自己負担は大いなる制約下にあるからです。

バスも含めた公共交通の財政基盤の問題についての提案は、都市編成のあり方・地域編成のあり方にも波及するでしょう。コンパクトシティ化・集住化についても明確なビジョンが必要になるだろうと思います。

出来る見通しがあるわけではありませんが、公共交通について従来以上に踏み込んだ政策要求を世の中にアピールしていきたいというのが私の個人的な望みです。このアピールは脱クルマ社会のビジョン・グランドデザインにつながっていくと予想しています。

---

## 事務局より

清水真哉

これまで長い間、交通事故の遺族の会などは、交通犯罪の厳罰化を求めて活動を続け、法律の整備という点では一定の成果を収めてきました。私たち「クルマ社会を問い直す会」もその方向で微力ながら活動を続けてきたつもりです。

しかし、暫く前から私は、この運動の成果に、決定的な欠陥があることに気が付いてきました。法律で定めるのは最高刑です。危険運転致死傷罪などでは、20年、15年といった刑期が定められるようになりました。ところが裁判の判決では、これらの最高刑よりはるかに短い刑期を定めることはいくらでもできるのです。それにとどまらず、執行猶予がつくこともしばしばです。

さらには、そもそも裁判にまで行き着かず、不起訴になることも少なくないのです。

私はだんだんと本当の問題、次の課題は、警察、検察、裁判所に存在することに気が付いてきたのです。

法律の改正など、立法に関する部分では市民にも動ける余地があり、国会議員に働きかけたり、世論を盛り上げたり、色々可能です。

ところが司法の分野では、事故が起きてから全てが始まります。そして事故には当事者がおり、直接関わりのない一般市民が横から口を出すということは制度上、ないことです。

また捜査や裁判には一定の時間を要します。交

通事故は、事故が起きた時も、マスコミでの扱いは小さいものですが、その後の捜査、裁判の様子や、最終的な判決がどうなったかなどの結果となると、よほど世間の注目を引いた事故でもない限り、報道されることはありません。

このようなことから私は考えるようになりました。交通事故の問題における警察・検察・司法の闇に光を当てるためには、ジャーナリストが一つ一つの交通事故に裁判の終わりまで付き合い取材をする以外ないと。そんな根気の要る、報われることの少ないテーマを選ぶジャーナリストなど、そういるはずがないとも思いました。そんなふうを考えていた時、私は思い出したのです。柳原三佳さんがいるではないかと。

私ももう十年以上前から問い直す会にも所属していましたし、柳原さんのお名前や、交通事故や保険制度について取材されている方だということを知らなかった訳ではありません。

しかし、不明を恥じると申しますが、私は今頃になって、柳原さんがされている活動の本当の意義について目を開くことが出来たという訳です。

「問い直す会」としても、もっとずっと前に、柳原さんをお呼びして、お話しを聞く機会を設けておかなければいけなかったのだと思っています。

私は今、國分功一郎さんの『来るべき民主主義』という本を読んでおります。物足りないとい

ころの多い本ではありますが、市民が主権者として関われる部分が立法に偏っているということ、民主主義の制度を増やしていかなくてはならないという主張には共感できます。この本が問題を見ているのは主として行政の分野ですが、司法はもっと非民主的です。

警察や司法を民主的なものに改革していくための運動をしていかなくてはならないのだと思っています。

総会の後の柳原三佳さんの講演は、ご自身の取材の積み重ねに基づくお話しを軸としながら、ゲストスピーカーとして招かれた、ご遺族の夫婦、弁護士さん、元警察官の方の、それぞれの立場からのお話が間に挟まるという形になっていました。複数の角度から問題を浮かび上がらせる立体的な構成の講演会で、分かりやすく印象深いものとなっていました。

当日参加できなかった会員の方にはDVD送付のサービスを予定しています。さらには柳原三佳さんのご著書『交通事故被害者は二度泣かされる』（リベルタ出版）をお読み頂けると、柳原さんの主張されるところが明確になると思います。

柳原三佳さんがこの分野での取材を今後も続けていかれることを希望しますとともに、大手マスコミ他、ジャーナリズムがこの問題にもっと関心を抱くよう、我々も声を上げて世論を喚起していかなくてはと思っています。

## 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

- 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～75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『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）、リーフレット『交差点を歩車分離信号にしよう』、『世界道路交通犠牲者の日』、本会のパンフレット—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、申し込みは杉田久美子（本会報に同封の名簿参照）まで。

## 2014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。

2014年4月1日から2014年4月24日までの会費・寄付払込者は42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、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、(別紙名簿)青木までご連絡ください。

## お願いします

### 写真やデータのご提供のお願い!

クルマ社会に関連する写真やデータ等のご提供をお願いいたします。

●クルマ社会の問題提起となるもの。写真のほか、図版、グラフ等も歓迎です。(説明文を添えてください。写真は撮影場所や撮影年、図版等で引用の場合は出典も添えてください。)

●上記のものは無償・無期限でご提供いただき、下記の用途に自由に使用していただく(使用の都度お断りはしない)ことを条件とさせていただきます。使用にあたってご提供者のお名前は記載を基本としますが、希望しない場合は記載しません。

**【用途】** 当会の主張を多くの人々に伝えるための活動(展示パネル、ホームページでの紹介、会の印刷発行物、講演用資料等。会の判断により、当会提供と表示することを条件として第三者に提供することも含みます)

★会報にご投稿いただいた写真等のご提供も大歓迎です!ご投稿時にお書き添えください。

お問合せは足立礼子(世話人 E-mail reida@if-n.ne.jp)まで。

## 公的機関への意見事例等をお寄せください

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。

## 地方支部と、地域活動連絡系の制度について

●**地方支部**…会則に規定はなく、ある程度の範囲でまとまって集まったり活動したりするのに便利であれば、設立してもよいと思われます。世話人にご提案ください。

●**地域活動連絡系**…会則に規定はなく、「世話人ほどではないが軽く会の運営に関わりたい」「会の動きを知りたい」「地元での活動を広く知ってもらい、地域での活動を活性化したい」等と思う方々が担ってくださっています(2000年度から設置)。世話人・地域活動連絡系のメーリングリストで情報交換を行うことができます。条件は、年度初めの会報に同封する名簿に連絡先を公開していただくことで、会の顔のひとり、という立場にもなります。希望される方は世話人にご連絡ください。

# 案内板

## ■東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～

《7/26(土)、8/23(土)、9/27(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/>

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

## ■問い直す会有志メーリングリスト のご案内

有志メーリングリスト管理人 杉田正明

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4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。)

## ■「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9月下旬
- 原稿締切り：7月31日(締切り厳守をお願いします)
- 送付先：足立礼子(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です。
- ・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いたします。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くことがありますのでご承知おきください。

※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。

版下作成：梅沢博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文