

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：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

78

2014年12月31日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



スイスのバーゼル駅前。歩道橋も地下道もガードレールもなく、平面で路面電車や路線バスに乗る事ができます。これこそが真のバリアフリーではないでしょうか。(撮影と文 高橋大一郎さん/9ページに関連記事)

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

- 会員の活動 横浜カーフリーデー (9/23) に参加 (足立礼子) 2
- 会員の活動 小樽事件、危険運転罪への訴因変更成る
—7万7千筆超の署名と、真実に基づく道理が決め手— (前田敏章) 3
- 紀行報告 ドイツ交通視察報告～壁を越える交通～ (高橋大一郎) 9
- 論文 自動運転はクルマ社会を変えるか (榊原茂典) 15
- 投稿 道路拡幅計画と老舗料亭街ゾーンの歴史的景観保全について (小林和彦) 19
旧くりはら田園鉄道にレールバイクが登場 (後藤 昇) 21
ドライバーさんとの、ちょっといい話 (木村孝子) 21
外へ主張してこそ活動 (富田悦哉) 22
- おすすめ書籍の紹介 『フランスの環境都市を読む 地球環境を都市計画から考える』 23
- メッセージ・案内ほか 代表より…24/事務局より…25/会計より他…27/案内板、原稿募集案内……28

横浜カーフリーデー(9/23)に参加

足立礼子(世話人)

9月23日、「第11回横浜カーフリーデー2014」に、今年も会として参加しました。暑いほどの上天気で、会場の横浜公園から日本大通り一帯は人出もたいへん多く、大盛況でした。

当会は、例年のように横浜公園の一角で「道はだれのもの？」などの写真パネルを展示しました。多くの人立ち止まって見入っていました。

カーフリーデーは、最後に記すように、マイカーに依存した生活を見直そうという、交通政策の提言のイベントです。会場には、自転車・路面電車関連、自然保護関連の団体、市の交通安全関連などのブースや、電動自転車展示などもありました。全体の雰囲気としては、昨年同様にお祭りとして盛り上がっていて、イベントの意図には無関心に立ち寄った人が多かったのではないかと感じています。これは、観光地エリアで野球場も近いなど、場所の影響もあると思います。しかし、当会の展示を眺めていくうちになにかを感じてくれた人もいます。

当日は、長谷智喜さん、井坂洋士さん、藤村健一郎さん(都電網研究会と兼ねて)、足立のほか、退会した会員さんも応援参加してくれました。

今回は、札幌の会員で北海道交通事故被害者の会代表の前田敏章さんが、小樽飲酒ひき逃げ4人死傷事件について危険運転致死傷罪適用を求める署名運動(3ページ参照)を展開中だったので、会場で署名運動も行い、192名から署名をいただきました。この事件の起訴内容については、関東ではあまり報じられていなかったのですが、説明すると、事件そのものの酷さについては覚えている人が多く、署名に共感する意見が多く聞かれました。

4時に終了し、片づけをして解散しました。

★モビリティウィーク&カーフリーデーについて

ヨーロッパでは、2002年から、毎年9月16～22日に「ヨーロッパモビリティウィーク」という欧州委員会(環境総局)が推奨している交通政策推進プロジェクトが行われています。クルマ優先、クルマ依存を見直し、「公共交通機関・自転車・生活道路・緑の道のほか、都市文化、公共空間、健康、安全」等のテーマで新たな交通施策を考える1週間です。その最終日に行われるのがカーフリーデーで、都心部で1日マイカーを使わない地区がつけられます。

モビリティウィーク&カーフリーデーは現在



朝のうちから人出が続々。
当会の展示パネル(左下)に見入る人も。



会場で小樽事件の署名集めも行った。

世界各地に広がり、2012年には2158の都市で開催されています。日本では、全国13都市で開催されています。行政主導で行うところと市民組織で行うところなど、とり組み形態もさまざま

です。詳しいことは、インターネットで、「ヨーロッパモビリティウイーク&カーフリーデー日本公式サイト」「一般社団法人カーフリーデージャパンのブログ」をごらんください。

レポート
会員の活動

小樽事件、危険運転罪への訴因変更成 —7万7千筆超の署名と、真実に基づく道理が決め手—

前田敏章(北海道交通事故被害者の会 代表)

ご支援ありがとうございました

前号で報告した7・13小樽飲酒ひき逃げ死傷事件(3人死亡、1人重傷)ですが、札幌地方検察庁は10月24日、罰条を危険運転致死傷(「自動車運転処罰法」第2条1号)へ変更することを裁判所へ請求しました。

地検へ要請(8月20日)してから2か月を経ての「判断」ではありますが、被害者の正義が司法の入り口で閉ざされ、多数の市民の方も含めて刑事司法への信頼を失うという最悪の事態は避けられました。被害ご家族は一樣にほっと胸をなでおろし一瞬の安らいだ表情で会見に臨みました。(「声明」および報道記事を参照下さい)

今回の訴因変更全国から寄せられた署名は大変大きな力を発揮しました。連絡会は11月7日、最終の署名提出(第6次)をしましたが、総計は7万7858筆にも達しました。問い直す会の会員の方からもご協力いただきました。この場を借りてお礼申し上げます。

要請の本旨(最高裁判例の重視)認められる

札幌地検は、訴因を変更した主な理由として「最高裁決定のある福岡事件と同様の内容であり、認定の論理が同じである」との説明を行っており、私たち7・13連絡会が地検宛て要請書(前号に掲載)、および最高検察庁宛て上申書(9月24日付)で要請した本旨を認めた形の「判断」でした。

この度の札幌地検のあまりに消極的過ぎる当初判断を変えさせた要因は、署名に示された「こ

れが危険運転で裁かれないのであれば法の意味がない」という世論の力とともに、道理に基づく要請を貫いたことにあると思います。行政庁が一度下した判断を変えることは難しい、そのことを強く意識し、いつも協力いただいている札幌の青野渉弁護士力を借りて、道理による要請を重視して取り組みを行いました。結果、報道各社も最初から共感的で、全国ネットでも取り上げられるようになり、これも大きな力になりました。

要請主旨の要点は、同様の争点であった「福岡海の中道大橋事件」の最高裁決定(H23年10月31日)からすれば、危険運転罪での起訴は当然であるという点です(要点は下記参照)。9月24日には上級庁である最高検察庁に赴き、上申書提出という形で要請主旨の直訴も行いました。結果的には、この上申書提出が重要な契機となったようです。

今回の取り組みが、実質的な立法行為となる為に

もちろん、今後の裁判において危険運転致死傷罪で厳正に裁かれるということが前提になりますが、今回のとりくみが実質的な立法行為となり、危険運転罪適用の不当に高いハードルを下げる事が、要請署名活動に関わった多くの方の願いかと思います。

そのためには、なぜ被害の当事者がここまでしなければならなかったのかという問題点を浮き彫りにして、正義の法執行を妨げている要因、生命の安全よりクルマ通行の効率化を優先する

社会の問題など、その根底を変えていく取り組みが求められていると思います。

北海道交通事故被害者の会では、11月16日の世界道路交通犠牲者の日のフォーラムの中で、小樽事件の報告も行いながら、その根底の刑事司法の問題(被害者を敵視する悪しき「人権論」など)と課題も討議し、交通死傷ゼロへの提言につなげていきたいと考えています。その報告は次号で行います。

今後の裁判も含め経過の詳細や文書等は、筆者のホームページ「交通死、遺された親の叫び」<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/>にアップしています。

.....

【要請署名活動の経過概要】

2014年

- 7月13日：事件発生
- 8月4日：札幌地検は過失致死傷(「自動車運転処罰法」第5条)で海津容疑者を起訴
- 8月20日：「7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会」として、要請書提出
- 8月21日：札幌三越前にて街頭署名(386筆)活動。以降、街頭署名は8月23日(2,535筆)、24日(2,789筆)、9月7日(2,517筆)、21日(1,577筆)、10月5日(1,260筆)の計6回で11,064筆
- 9月2日：検察庁へ署名1次分(23,180筆)を提出し要請。以降、2次9月11日(23,247筆)、3次9月25日(15,962筆)、4次10月10日(8,602筆)、5次10月24日(3,341筆)、6次11月7日(3,526筆)の計6回にわたり、総計で77,858筆を提出。
- 9月24日：最高検察庁へ赴き、検事総長宛て上申書を刑事事務課課長補佐に提出。
- 10月7日：上記上申書が札幌高等検察庁に回送。(実際の取り扱いは高検でとのこと)
- 10月24日：札幌地検より、危険運転致死傷への訴因変更の報告と説明。

【福岡事件最高裁決定の要点】

①条文の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の意味について、ハンドル、ブレーキ等の操作という身体の運動機能だけでな

く、そのような操作の前提となる認知機能全般や、判断力、注意力の低下など「前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処すること」が正常に行えないことも含まれることを示し、直接の過失が「脇見」であっても「認定」は可能であるとしたこと。

②「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の認定の指針を、「事故の態様のほか、事故前の飲酒量及び酩酊状況、事故前の運転状況、事故後の言動、飲酒検知結果等を総合的に考慮すべきである」と明示し、何より重視したのは「事故態様が正常な状態にある運転者では通常考え難い異常なものかどうか」であること。

【小樽事件の「通常考え難い異常な事故態様」】

歩車道の区分もセンターラインもなく幅員5m未満で対向車両とのすれ違いがぎりぎりの狭い市道を、海水浴帰りの歩行者の存在が十分予測される時間帯であるにもかかわらず、時速50~60キロという極めて危険な速度(道路管理者である小樽市は事件後30キロ制限の「注意喚起看板」を設置)で走行し、さらに、特段の理由もなくスマホを操作し、7~8秒もの長時間脇見状態となり、ぶつかるまで気付かずブレーキもかけず、歩行中の4人を後ろからはね、被害者の状況や車両の損傷等を確かめずにそのまま現場を去っている。

(北海道札幌市在住)



アケボノクロトン(会員K・Tさんの絵)

札幌地検が訴因を変更し罰条を危険運転致死傷罪 (自動車運転処罰法第2条1号)としたとの報を受けて (声明)

平成26年10月24日

7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会

石崎 孝(被害者遺族)

瓦 明子(被害者遺族)

原野 和則(被害者遺族)

中村 清春(被害者家族)

高石 洋子(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共同代表)

前田 敏章(北海道交通事故被害者の会代表)

1 7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会は、平成26年7月13日小樽市銭函で起きた飲酒ひき逃げ4人死傷事件(以下「小樽事件」)の被害に遭った4人の家族と、これまで交通犯罪根絶をめざして、危険運転致死傷罪の創設や飲酒ひき逃げの厳罰化など刑法改正を求めてきた被害遺族が連絡を取り合い、小樽事件の加害者への厳正な処罰を求めて、札幌地検へ危険運転致死罪へと起訴罪名を変更するよう要請・署名活動を行ってきました。

私たちの提起した要請署名に、道内はもとより全国各地から7万4千筆を超える賛同(74,332筆)が得られました。関わりました多数の方から暖かい励ましのお言葉もいただき、とりわけ被害家族にとっては皆様のご理解とご支援がこの上ない心の支えとなりました。この場を借りまして厚くお礼を申し上げます。

2 極めて当然の判断とは言え、また8月20日の要請書提出以来2か月以上の長い時間を要したとは言え、札幌地検が私たちの要請を受け入れ、これまでの消極的姿勢から、危険運転致死罪での起訴という、厳正な裁きへ道を拓く貴重な判断をされたことに、先ずほっとしています。

被害者家族は、これによって検察とともに法廷でのたたかいを精一杯行うことができます。来たる公判において、被告の言い逃れを許さず、厳正な裁きがなされることを被害者参加人として強く求めていきたいと思えます。

3 本件はまさしく交通殺人と呼ぶべき凶悪事件です。暴力的に命を奪われた石崎里枝さん、瓦裕子さん、原野沙耶佳さん、そして心と身体に深い傷を負った中村奈津子さんにとって、加害者の厳正な裁きは、無念を晴らすためのせめてもの願いです。

故人となった3人にとっては、悪質危険な運転で命を奪われ、救護義務を果たさない被告人によって見殺しにされ、いわば二度殺されたわけです。そして刑事裁判の入り口の段階であまりに軽く扱われて三度殺されるどころでした。

この厳正な処罰への一步を踏み出せたことは意義深いことですが、しかし、このことを真っ先に報告すべき3人は既に故人であり、仏前に報告するしか術が無いのです。通り魔殺人的に肉親を奪われ、またその心と身体に癒えることのない深い傷を負わされた被害者・家族の悲嘆の現実は永遠に続くということをご理解下さい。

4 私たちは、この度の地検への要請に当たっては、被害家族としての強い感情はもちろんありますが、真実と道理にしたがって要請活動を行ってきました。

人はたとえいかなる理由があろうとも、不法行為によって人を殺めたり、傷つけてはなりません。この当たり前のことを社会が守るために法律や制度があります。

飲酒運転など危険運転によってひきおこされる死傷被害事件を根絶するために、被害者の訴えによって刑法が見直され、平成13年に危険運転致死傷罪が新設されました。さらに同罪の適用範囲の拡大など法整備が、やはり被害者からの強い声によって検討され、平成25年11月、新法の自動車運転処罰法へと改正されました。悲惨な被害を繰り返さないために、飲酒運転は故意犯として厳しく裁くべきである、逃げて罪が軽くなるというのは正義に反するという立法趣旨は明確であり、署名の際に寄せられた「これが危険運転致死傷罪で裁かれないのであれば法の意味がない。軽く扱われることは許せない」との市民の声は真実であり道理です。

さらに、今回の要請で私たちが強調したのは、これまでの判例に則り危険運転致死傷罪での審理をとということでした。具体的には、同様事件でその適用が争われた「福岡海の中道大橋事件」の平成23年最高裁決定を仔細に検討するなら、同罪での起訴に消極的になることは許されないということです。これについても8月20日提出の要請書および9月24日最高検察庁に提出した上申書で述べた通りです。

今回の札幌地検の訴因変更という賢明な判断によって、真実と道理に反することなく、少なくとも平成23年の福岡事件最高裁決定からの後退を避けることができたことでは、安堵しております。

5 私たちが厳正な刑罰を求める取り組みは、ある意味ようやくスタートラインに着いたばかりですが、連絡会としては、これまでの経緯から今後次の課題とも取り組んでいかなければならないと考えています。その基本は、犯罪被害者等基本法で謳われているように、犯罪被害者等の尊厳と権利の重視と回復であり、そのための刑事手続きへの当事者としての適切な関与です。

(1) 被害者参加制度の趣旨が真に活かされるよう、公判前整理手続きにおいては、被告側の一方的な争点整理ということにならないよう検察との連携を強め、裁判員裁判となる公判においても、厳正な処罰と被害者の正義が実現するよう、被害者参加人としてとりくみます。

(2) 上記刑事裁判にとりくみ(支援し)ながら、なぜ今回被害の当事者が大変な思いをして要請や署名活動をせざるを得なかったのか、法の趣旨や被害者、国民の願いと、法を運用する司法機関との齟齬が生じる因と課題について考え提起していきたいと思えます。小樽事件と同様に検察庁の起訴内容について納得できず、要請署名を行うという事例はこれまで全国でも稀ではないと聞き及んでいます。裁判の入り口段階で司法への不安を感じるという事態は、決してあってはならないことです。

関連して、成立時から論じられている、危険運転致死傷罪立証のハードルが高すぎて実態に合わないとされている問題や、交通事犯全般の刑罰の軽さ(起訴率、実刑率の低さ)等の問題についても改めて課題としなければなりません。

以上

7万人署名 検察動かす

小樽ひき逃げ「娘に報告できる」

小樽の飲酒ひき逃げ事件で死傷した4人の遺族や家族は24日、札幌地検から危険運転致死傷罪を適用するよう判断を要したことの説明を受けた後、記者会見し、「遺族に真摯に寄り添ってくれた」と評価した。地検を動かす要因になった7万4千人分の署名に感謝の言葉を繰り返し、今後の裁判で「事件の詳細を知りたい」と期待を込めた。

亡くなった岡野沙耶佳さん(29)の父和則さん(62)＝岩浜市＝は「全国からの署名を檢察は真摯に受け止めてくれた。ようやく区切りついたと娘に報告できる」と話した。ただ、署名活動の開始から今回の判断までの2カ月間、遺族の苦悶が続いただけに、「当初は1枚の紙だけで過失で起訴すると通知

(1面参照)

され、過失という言葉が胸に入ってきた」と批判。瓦裕子さん(同30)＝岩浜市＝は「何も分からず亡くなった娘がかわいそうだと、親として何とかしたいという気持ちがあった」と署名活動を振り返り、協力を感謝した。

2014年5月20日	自動車運転処罰法施行
7月13日	事件発生
14日	小樽署が自動車運転処罰法違反(過失致死傷)と道交法違反(ひき逃げ、酒気帯び運転)の容疑で海津雅英容疑者を逮捕
8月4日	札幌地検が自動車運転処罰法違反(過失致死傷)などの罪で海津容疑者を起訴
20日	被害者家族らが同法の危険運転致死傷罪の適用を求める要請書を地検に提出。署名活動を開始
9月2日	被害者家族らが地検に1回目の署名提出。10月24日を含めて計5回、7万4332人分を提出した
24日	被害者家族らが最高検に上申書提出
10月24日	札幌地検が同法の危険運転致死傷罪に訴因変更するよう札幌地裁に請求

小樽飲酒ひき逃げ事件の経緯

つては、今年5月の自動車運転処罰法の施行の際に、運転時に酔酩の自覚がなくハンドルを下げた新類型が追加されたが、地検が今回適用した従来の規定を含む

め、条文の曖昧さを指摘する声が上がっている。同席した「北海道交通事代表」札幌市は「交通事故故遺族の思いでできた危険運転致死傷罪だが、法の趣



札幌地検から訴因変更の説明を受けた後、会見する被害者家族ら
＝24日午後、札幌市中央区の札幌弁護士会館

旨や市民感覚との乖離が大きく、法律自体に不備がある」と訴えた。和則さんらは「娘をひいてしまったら、いるのか。裁判では詳細に

「本道の事を語ってほしい」
上層部判断影響か
大阪大の佐久間修教授
(刑法)の話「遺族は訴因変更を最高検にも要請しており、上層部の判断が影響したと考えられる。檢察全体の方針転換につながる注目すべき判断といえる。ただ、遺族の署名活動をきっかけとして地検の判断が変わる状況は、法の安定性という面では問題がある。そもそも危険運転致死傷罪の構成要件が曖昧だからこそ、このようなことが起きる。危険運転致死傷罪の構成要件を抜本的に見直すべきだ。

関連記事
北海道新聞
2014年10月25日(33面)

ドイツ交通視察報告～壁を越える交通～

2013年と2014年の夏に、ドイツを中心に交通政策の視察に行ってきました。交通政策が様々な壁を乗り越えて、市民の足になっている事に

感銘を受けました。「連続した移動」の確保によりクルマからの転換を計っている事例を、写真を中心に紹介させていただきます。

1. 国境の壁を乗り越える

▶ベルリン中央駅

かつてベルリンの壁によって東西に分断されていた交通が、壁崩壊と共に再び繋がりました。壁跡地の空白地帯に新たに南北幹線が建設され、東西幹線と交わる地点に2006年、ベルリン中央駅が誕生しました。交通におけるドイツ統一の象徴と言えるのではないのでしょうか。

ベルリン中央駅は、ベルリンの中央駅であるだけでなく、フランス～ロシアという東西幹線と、デンマーク～ハンガリーという南北幹線が交差するヨーロッパの中央駅という役割もあるのです。(『鉄道復権』宇都宮浄人 新潮選書2012年)

駅内部は、東西方向に高架線が6線、南北方向に地下線が8線並んでいます。その間の吹き抜け空間は数々のお店が埋まり、僕にとって世界一楽しいショッピングモールとなっています。



▶ベルリンの壁を越える路面電車

ベルリンの壁の跡地を越えて、路面電車や自転車が走っています。



▶ベルリン中央駅へ向けて延伸工事中的路面電車軌道

冷戦時代に西ベルリンでは路面電車が撤去され地下鉄が整備され、東ベルリンでは路面電車がそのまま残りました。冷戦後、地下鉄は東へ、路面電車は西へ延びつつあります。



▶独仏国境に架かる人道橋

戦争の度に戦車が行き交って殺し合いをしていた独仏国境も、今やパスポートなしで自由に行き交えます。フランス・ストラスブールとドイツ・ケール間の独仏国境のライン川に架かる人道橋を、市民が気軽に散歩で行き交っています。

路線バスも国境を越えて1時間に何本も行き交っていますが、2015年にはフランス側の路面電車がドイツ側まで延伸される様です。



▶ドイツ・ポーランド国境の橋

オーデル川に架かる橋を、歩行者や自転車が沢山行き交っていました。こちらもパスポートは要りません。



2. 乗り物の壁を乗り越える

▶路面電車と路線バスの高速共用路「トラッセ」 オーバーハウゼンにて

一般のクルマが入れない専用高架路を、路面電車と路線バスがスイスイ走ります。利用客は両者を、同じ停留所で、同じ料金体系で利用できます。このシステム導入により、公共交通の利用が大幅に増えたそうです。



▶路面電車と路線バスが停留所を共有 デュッセルドルフにて

利用者としては、路面電車でも路線バスでも、たまたま先に来た方に乗ればいいのです。

鉄の車輪なのかゴムタイヤなのかは、マニアでない一般客には関係のない事で、両者は一体に運行する事が合理的です。



▶トrolleyバス

トrolley線からの電気で走り、排気ガスを出さないバスです。

発祥の地とされるエバースヴァルデでは、今でも最新型の連節トrolleyバスが活躍しています。



▶路面電車と特急列車が、同じホームで乗り換えられる カールスルーエ中央駅にて

左側に停まっているのが路面電車です。右側に特急列車が入って来る筈です(残念ながら、両者同時の写真は撮れませんでした)。



▶長距離鉄道と路面電車が、階段1つで乗り換えられる フライブルク中央駅にて

写真は長距離鉄道から降りたお客さんたちが、路面電車の停留所に向かっていく様子です。更に奥に進むと、エレベーターも付いています。



▶トランジットセンター

フランス・ストラスブールにて

近郊鉄道・路面電車・路線バス・自転車・クルマが、この1箇所ですり換えられます。

都市内へはなるべくクルマから公共交通に乗り換える様に誘導。駐車料金は「郊外なら無料、中心部は有料」と選択肢を設け、極力町中にクルマを入れない工夫をしています。



▶中心街近くの立体駐車場 フライブルクにて
クルマは、町の外の環状道路から駐車場に入ります。

フライブルクでは、立体駐車場が都市景観を損ねるとして、考えた末編み出したのが、次の写真のアイデアです。



▶上の写真と同じ立体駐車場を町の中から撮影
まさかここに駐車場があるとは思わないデザインになっています。

この住宅地の真下が、上写真の立体駐車場になっているのです。



▶鉄道にそのまま載せられる自転車
ドイツ鉄道の近郊列車にて

長距離を快適に移動するのが得意な鉄道。短距離の小回りが得意な自転車。両者を組み合わせ、自転車を鉄道にそのまま載せられれば、クルマに勝るとも劣らない便利な交通手段になります。



3. 歩行の壁を取り除く(バリアフリー)

▶スイス・バーゼル駅前の風景

駅前には歩道橋も地下道もなく、平面で路面電車や路線バスに乗る事ができます。歩道橋や地下道を乱造してエレベータを付けるのが「偽りのバリアフリー」、初めから平面移動にするのが「真のバリアフリー」です。



▶トランジットモール

フランス・ストラスブールにて

聞こえてくるのは、人の賑わい・鳥のさえずり・路面電車の通過音。ここでは賑わいと静けさが同居しています。



4. 自転車の壁を取り除く

▶一目で分かる自転車の通行空間

ベルリンにて

左から路面電車とクルマの通る所・自転車レーン・停車帯・歩道。

ドイツで感心するのが、「歩行者はどこを通るか」「自転車はどこを通るか」「クルマはどこに停めるか」が、誰が見てもすぐに分かるデザインになっている事です。だから自転車の通る所に駐車するクルマが減多になく、自転車が通行できる空間が連続して確保されているのです。



▶自転車の直進レーン デュッセルドルフにて

自転車レーンを、右折レーン(日本で言う左折レーン)より内側に設ける事で、巻き込み事故を防ぐ事ができ、かつクルマからもはっきり認識されて事故防止になります(残念ながら日本では「自転車は最も左車線」というルールの為、今すぐは実現できません)。



▶会議自転車 ベルリンにて

街を歩いていると「何やら楽しそうな賑やかな声が近付いて来る」と思ったら、この謎の乗り物が通り過ぎて行きました。

ドイツではクルマのドライバーが「自転車は車道を走るもの」と認識しているので、自転車が車道を楽しそうに余裕をもって走れるのです。



5. 情報の壁を取り除く

- ▶ 発車案内表示板 ポツダムにて
「○系統の□□行きが何分後に発車するか」
路面電車も路線バスも両方合わせて、時間順
に表示されます。



6. クルマに壁を作る

- ▶ 子供が遊んで良い道路であることを示す
EU公認の標識 フライブルクにて
子供に道路での遊びを禁止して事故を減らす
のが「偽りの交通安全」、子供がノビノビと道路
で遊ぶ事ができるのが「真の交通安全」です。



- ▶ クルマ止めによって守られる中心街
ヴィッテンベルクにて
必要なクルマの時だけ車止めが下がる「イン
テリジェンスボラード」によって、町がクルマ
から守られています。
右側の標識は上から順に……「歩行者ゾーン」
「交通静穏化ゾーンの終わり」「自転車は通行可」
「クルマは通行禁止」



- ▶ 歩行者の横断施設 エッセンにて
クルマに対しては、そこだけ狭くして段差を
設ける事で、速度を落とさせます。歩行者にと
っては、横断距離が短くなり、歩道と同じ高さ
のフラットなままで横断できます。



(埼玉県戸田市在住)

自動運転はクルマ社会を変えるか

近年になって、格段の進歩を見せている画像処理技術、センサー技術、コンピューター技術、人工知能技術、通信技術などによって、今まで不可能とされてきたクルマの自動運転がいよいよ実用化される兆しが見えてきた。最近の報道を見ていると、自動運転に対する行政、メーカーの動きが急に慌ただしくなったように思う。

自動運転はその自動化レベルと適用範囲、自動運転時代に適した法の整備、責任補償問題などについての詳しい議論が別途必要かと思うが、ここでは実現したときクルマ社会がどのような変化を遂げるかを概観し、考察を加えてみたい。

1. 自分勝手な運転ができなくなる

まず、考えられる最初の変化として、クルマ運転上の勝手ができなくなるという特徴がある。これこそ自動運転の最も期待される効果であり、これだけで今までのクルマ社会が生み出してきた様々な負の側面のかなりの部分が解消される可能性がある。

例えば、最も代表的なものとしてクルマの速度がある。今までは運転者個人の責任でクルマの速度がコントロールされてきた。ということは取りも直さずスピード違反も運転者の自由であった。それが、自動運転では規制された速度以上に出なくなるのである。なかでも一番期待できることは、無茶なスピードを出すことが出来なくなることで、このことは、不心得なドライバーがそのアウトロー的な暴走の楽しみを失うことにつながり、危険運転による悲惨な交通犯罪を減らすことにつながる。つまり、自動運転では道交法の規則に従った秩序正しい運転が行われることになるのである。

2. 意識的な違反がなくなる

また、さらにこのことを突き詰めていくと、自動運転では意識的な違反がなくなることを意味する。例えば、スクールゾーンへの進入である。

現状では警察の取締りが緩いのを良いことにして、通行禁止時間帯に進入する悪質なドライバーがかなり見られるが、自動運転になればこういう規制は厳格に守られるようになる。

例えば駐停車禁止の場所。現在はタクシーなどが停車して客を乗降させているが、自動運転ではできなくなる。違法駐車もなくなるので、自転車走行には喜ばれると思う。

規則が厳密に守られるようになる例として、住宅街の生活道路に設定されている横断歩道がある。現在、こういう横断歩道では、渡りたい歩行者がいても絶対と言って良いほどクルマは止まって歩行者を渡そうとはしない。それが自動運転になれば必ず止まって歩行者を渡すことになる。自動運転では本来あるべき姿が実現するのである。

3. 高齢ドライバーへの福音

次に自動運転がもたらすメリットとして最近急激に増えてきた高齢者運転事故との関係を取り上げたい。齢をとってくると気のつかないところで操縦するための機能が衰えてくる。視野が狭くなる。動体視力が落ちる。距離感が狂ってくる。時間感覚が鈍ってくる。聴覚が落ちる。様々な機能が衰えてくる。一番怖いのは運動能力が衰えることである。アクセルとブレーキの踏み間違いがその好例である。ブレーキを踏むのが遅くなるのも怖い。例えば36kmの速度で走っていても、1秒ブレーキを踏むのが遅れると10mも進んでしまうからである。だから、歩くのが億劫になってきた人が運転をすることは大変危険である。足に故障、腰痛のある人も運転は危険。突然右足が痛みで動かなくなったら最後である。ブレーキが踏めないのだから、自分か他者の死に直結する。

クルマは人間の能力、特に走る速度を数倍に強化するから、基本的に運動神経、運動能力の衰えてきた高齢者の扱える道具ではない。一方

で高齢者も外出はしたいが必ずしも運転がしたいとは限らないと思う。自動運転車はそんな高齢者にとって事故を起こさないための朗報だと考えられる。

4. 飲酒運転は絶滅される

さらに自動運転は厳禁されているドライバーの飲酒を可能とする。もっとも運転しないのだからドライバーと呼ぶのはおかしいのだが。このことは公共交通機関の少ない地方の生活を変えることにつながる。「往きはクルマで行かなくてはならないが、帰りは宴会だから飲まなければならぬので困った」というような場合でも、心配がなくなる。勿論歩行者も酔っ払い運転がなくなって安心である。悲惨な飲酒事故が絶滅されるのだ。また飲んでしまった後、緊急の用事が出来て出かけなければならぬとき、こういうときにも自動運転は威力を発揮する。これなどは地方では切実なニーズだと思われる。自動運転はこういうメリットも考えられるのである。

5. クルマの無駄な利用が減る

自動運転がもたらすクルマ利用機会の変化について述べたいと思う。自動運転車の仕様が固まっていないから断言は出来ないが、自動運転になるとクルマの使用目的がハッキリしてくると思われる。現在でもカーナビを使うときは、目的地をインプットする。このことは即ち、どこへ行くかをカーナビに指示しているわけである。このやり方が自動運転にも受け継がれると考えて良いと思われる。自動運転では目的地を指示し、目的地へ向かうための最適なルートが自動で選ばれるのである。基本的にエンドツーエンドの利用法になるわけである。このことはクルマ利用法としては大きな変化になると思う。無目的にただ漫然と運転するというような無駄なクルマ利用がなくなるであろう。ということはクルマ好きの言う『運転する楽しみ』というものがなくなることを意味している。であれば、わざわざクルマに乗ることをやめる人が出てきてもおかしくない。漫然とただ運転をしたいから、ストレス解消したいからクルマに乗る、という

馬鹿げた無駄な使い方は自然に排除されるはずである。このことは交通量を減らし、省エネ、ECOにも貢献することになる。

6. 都市部ではクルマの所有が減る

自動運転がエンドツーエンドに人を運んでくれるようになるということは、見方を変えると無人のクルマが指定された地点まで走ってくるようになるという可能性も意味する。

つまり誰でも好きなときに携帯電話などのネットワークを使ってクルマを呼ぶことが出来るようになるということである。このことはクルマ社会に画期的な変化をもたらす可能性がある。例えば自宅でクルマを呼ぶと自宅前まで来てくれて、目的地に着いたら乗り捨ててしまう。クルマはどこか車庫へ戻っていきなり、次のユーザーのところへ向かう。まさに無人タクシーである。

こうなると、デパート、ショッピングセンターなどに大駐車場が要らなくなる可能性が出てくる。今は乗ってきた自分のクルマをショッピングの間ずっと預けっぱなしにしているのだが、これは大変な土地の無駄遣いである。それが乗ってきたクルマは別のユーザーに向かうのだから、利用効率がずっと上がるし、地価の高いところに駐車場の土地も要らなくなる。クルマが本来の役割である交通手段として見直されるわけである。

この形は究極のカーシェアとも言える。こうなると、殆ど使われないまま車庫に眠っているクルマが無駄に思えてくる。その結果、都市部では自分の家に車庫を作ってクルマを持つ必要がなくなるかも知れないのである。必要なときだけクルマを利用する。自動運転がクルマの所有を抜本的に変える可能性がある。

7. 過疎地にこそ自動運転車が役立つ

自動運転は高齢者の多い過疎地にとっては朗報である。過疎地において公共交通機関はクルマによって壊滅状態にされてしまった。頼みのバスすら殆ど来ず、クルマを運転しない人は出かけるようにも足が無い。また、昔と違って歩いて行けるところに医院、商店はなくなってしま

った。そうなるとう高齢者でもハンドルを握る事になる。高齢者の運転は上に述べたように大変危険なものである。特に夜間は極度に視力が落ちるので照明の少ない過疎地では難儀する、山間部では運転ミスで谷へ転落の危険もある。運転しない方が良いことは明らかである。自動運転車はそういったニーズを満たすものとなる。また、免許を持ってない18歳未満の生徒達にとっても通学のために自動運転車は役立つ。自動運転車はコンパクトシティが全国に形成されて来るまでの救世主になり得る技術だと思われる。

8. クルマは走行性能向上競争をやめる

少し観点を変えてクルマを持ちたいと思う理由について考えてみたい。昔クルマは偉い人、お金持ちのステータスシンボルであった。だからクルマを財産として考える人は今でも多いと思う。しかし最早クルマは高価な財産ではなくなってきている。メーカーはコモディティ(日用品)化を怖れて盛んに高級車、高性能車を売ろうとしているが、コモディティ化はドンドン進んでいる。それに拍車を掛けるのは自動運転車だと思う。

自動運転車は他のクルマと協調して走行するところに特徴がある。まして最初に書いたように法規制に従い自分勝手な走りをする事ができない。となると、他車と協調して走れるだけの性能は求められるが、過剰な加速性能、不必要な最高速度、高度な運動性能などは全く無用となる。つまり、今までクルマメーカーが宣伝してきたクルマの魅力といわれるものは失われるわけである。どれに乗っても性能的には殆ど同じなのである。従って自動運転時代のクルマは、車種、乗車人員、魅力的なスタイリング、高級感のある内装などのバリエーションは残ると思うが、走行性能の差を競うことはなくなると思う。こうなると、コモディティ化はますます促進されると思うのである。そうなるとう当然売上高が落ちる。この懸念は早くもクルマメーカーをかなり悩ませていると想像できる。

9. EVの進歩が自動運転の鍵

自動運転車は全てのコントロールを電気で行

う。その意味ではEV(電気自動車)との親和性が非常に高い。勿論エンジン搭載のハイブリッド車でも良いのだが、発電式モーター駆動のタイプでないとう自動運転のための細かい制御が難しいと思われる。現在EVはバッテリーの価格が高いのが普及のネックとなっているが、新しいバッテリーの開発で、いずれ価格が下がってくると思われるので、充分期待が出来る。また、自動運転車の利用形態がカーシェアに似てくるので多少クルマ本体が高価でも利用者にとって大きなデメリットには感じられないとも思われる。それよりは急速な充電能力などの運用性能効率アップが求められるであろう。何れにしてもEVの進歩が自動運転を後押しして行くことは間違いない。

10. 自動運転実用化の遠くて近いゴール

自動運転が実用化されるまでには数多くのハードルが待ち構えている。あらゆる条件で全ての自動運転が可能となるかについては、数多くの実証試験を経て見ないと分からない部分も多々ある。従って我が国では、人車分離されていて運転のための環境が整っている高速道路での自動運転を実現すると言っており、2018年には実現の見込みである。これだけでも実現すれば画期的であり朗報ではあるが、我々の目指すゴールはそこではない。

我々は人車混在の一般道での完全自動化を目指したいのである。そのためには高速道路での自動化レベルに加えて、信号などを検知する高度の画像処理機能、危険を予知する予測機能、人の仕草からその意図を判断する高度の判断機能、他車との譲り合いコミュニケーション、正確な位置情報の取得、高速ネット通信など様々な技術の集積が必要となる。そのソフトが膨大なものとなることも想像に難くない。実証実験の結果、現在の信号、標識でよいか、道交法が自動運転に適合しているかどうかとも再考を求められよう。我が国では、道路インフラが貧弱で一般道にクルマ同士すれ違いの出来ない生活道路がかなり存在する。このような場合どうソフトで対応するかも改めて問われよう。

そこで一部には、一般道での実用化はやりや

すい幹線道路で行い、人車混在する生活道路の自動運転は諦めて、従来通りの人による運転にしようという動きもあるようであるが、これでは本来の自動運転の狙いが達成できず、人身事故の撲滅にはならないので、到達目標を緩めることには反対である。もしそれがどうしても出来ない場合でも、制限速度を守らせるような機能だけは絶対残したい。

日産自動車では一般公道での自動運転を2020年には実用化すると発表しているし、米国のグーグルはすでに一般公道での実証実験を実施中である。その他各国でメーカーがそれぞれの技術で挑戦中であると報道されている。行政も自動運転の潮流に押されて、公道での実験を順次認める方向にあり、自動運転実用化のゴールは意外に近いところにあるような気がする。

その時の自動運転車の価格がどうなるか分からないが、要は数の問題である。実用化され、売れ始めればあっという間に価格は下がり出す。これが今までの技術の歴史である。全く心配はしていない。

11. まとめとして、

自動運転車は蒸気船、蒸気機関車、ガソリン自動車、航空機と進歩してきた輸送手段の歴史に新しいページを追加するものとなると思う。

道路交通における人身事故は基本的には、人とクルマが道路という同じ平面を共有することから起こる。そのような危険な状況であるにもかかわらず、クルマが発明されて以来100年間にわたり、その運転は人間によって行われるものと決めつけられてきた。その理由は、その運転は高度の認知力、判断力を必要とし機械にとって代わられることは絶対に不可能とされてきたからである。

ところが、その高度な能力を持つ人間の認知、判断、操作には必ずミスというものがともなう。さらにそれ以外によそ見とか、考え事などのように運転に神経を集中していないために起こす失敗もあるし、意図して危険な運転をしようとする不心得者もいる。それにもかかわらず、有効な対策なしにクルマの高速性能だけは格段の進歩を遂げてしまった。そしてそれを手助けす

る道路インフラの整備も積極的に行われてきた。結局それが悲惨な事故の発生につながってきているのである。

人々は人身事故を起こさぬために道路設備の整備、交通安全教育、交通取り締まりと様々な手を尽くしてきたが、結局実を結んでこなかった。それはそうである。人間が運転する限り交通事故は絶対になくせない。

そこで最後に登場するのが人間に運転させない自動運転である。人間が運転しなければ、当然ミスは発生しない。注意散漫もない。究極の安全策なのである。そしてそこに求められるのは絶対的な安全を確保する自動運転システムの開発と実用化である。

自動運転にどのような条件下においても任せることが出来るようになるには、まだまだ越えなければならない困難なハードルがいくつもあると考えられる。ことにどんな車種にも完全自動運転が当てはまるかどうかという疑問も残る。例えば道路以外の広い敷地を走ることの多いトラックがその一つである。であれば、完全一歩手前の自動運転も考慮して良いと思う。例えば時速10キロ以下ならマニュアル運転可能とするというような柔軟な考えもあって良いのではないか。またオートバイ系の自動2輪、原付は自動運転を諦めるかも大きな議論となると思うし、またそれが広く興ることを期待したい。

例え自動運転車が実用化されても、旧来のクルマとの共存時期が発生するのは避け得ない。この時に、人の運転するクルマが意図して自動運転車に幅寄せするとか、その判断をわざと幻惑して事故を誘発するようなことが絶対起きないよう自動運転車を優先保護し違反者を厳しく罰する法制度の変更も必要であろう。また、自動運転への早期転換を促進するために自動運転を優遇する税制度、保険制度の見直しも必要となるだろう。

自動運転への潮流は、長い間無策のまま放置されてきたクルマの安全というものに対する見直しが広く捲き起こり、クルマが事故を起こさないようにするための抜本的でかつドラステックな変化が、技術、法律、社会、経済、教育などを包含して起きようとする二度と無い稀有

なチャンスなのである。我々はアメリカから起こってきたこの潮流に決して目を背けてはならないと思うし、また逃れることは出来ないと思う。

いま、一番怖れていることは、クルマ狂が運転の自由が失われると人権に絡めて詭弁を弄して抵抗すること。行政組織が旧来の既得権を守ろうとして難癖を付けて自動運転を権力で潰そうとすること。さらには自動運転と在来車の混在期にクルマ狂がわざと事故を引き起こして国民に自動運転反対感情を惹起することである。

我々は悲惨な人身事故を無くすために、自動運転を忌み嫌ってはならない。むしろ、近未来に始まるであろう自動運転実用化を前向きに好機と捉え、その仕様、安全基準、法制度などの策定に際し、不当な決定、骨抜きが秘密裏に行われぬよう監視を続けつつ、立法、行政、司法、メーカー、マスコミなどに対し積極的に提言し、発言していくことが求められよう。

(東京都杉並区在住)

参考図書：「自動運転」鶴原吉郎他 日経BP社
2014年



サクラソウ(会員K・Tさんの絵)

投稿

道路拡幅計画と老舗料亭街ゾーンの 歴史的景観保全について

小林和彦

いま、山形市と市民は市内のある歴史的箇所について難しい判断に迫られている。

山形市は明治以降料亭文化が花開いた地方都市として現在も6軒もの大きな老舗料亭がそれぞれの個性により営業を続けている。

8月下旬には山形市内において料亭の文化と歴史についての研究者や市民が参集してのシンポジウムが開催されたが、京都や新潟などの大学の研究者たちも広い日本庭園を備えた大規模な老舗料亭が6軒も残されているのは全国的にも傑出しているとの高い評価が寄せられた。

料亭といえば政治家や高級官僚、財界人らの間で密談される場所という悪いイメージも払拭できないものの、それでも「和の文化の集合体」として夕刻や夜間だけでなく日中も広く廉価で一般市民や外国人観光客などにも親しまれるよ

うにすれば料亭側にとっても一般市民にとってもきわめて有益になるのではないか。

ところがその6大料亭のうち3軒が集中する区域では都市計画の名による道路拡幅計画により趣のある風雅な景観が大きく削り取られようとしているのだ。

そのうちA館は玄関前の植栽や垣根が大きく削られことになるが、行政側は登録有形文化財の本館自体が損なわれることはないから大した問題ではないとの思いのようである。だが、その垣根の間から玄関に至るアプローチの景観こそが貴重で、明治から大正にかけての県内外の政財界のセレブたちが人力車でかけつけた時代を彷彿とさせるものなのだ。また、B館は木造三階建ての本館自体が直接公道に面しており、東日本大震災の際もほとんど無傷だった大正時代



外観洋風のA館



B館



C館



料亭街シンポジウム

の建造物も大きく解体されることになる。さらにC館は初代首相の伊藤博文公が命名した歴史ある料亭であり、最高級の部屋とされる重厚な蔵座敷と風雅な庭園も道路拡幅部分にかかる。

この道路拡幅計画は少なくとも20年以上も以前に呈示され、この区域の北側と南側は既に拡幅が完了している。ゆえに当局としては予算さえ得られれば直ちに計画を実施したいところであろう。また、沿道住民には古い住居や店舗とはおさらばして他所へ移転したいので、早期の用地買収と移転補償費をあてこんでいる人もいるようだ。ただし料亭の当主たちの意向内心は不明というしかない。

ともかく、この道路拡幅計画のコンセプト自体がクルマの走行の円滑化であることは自明だが、クルマを常用する市民でさえ通過車両を増やすだけの拡幅道路が沿道地域の利益になると思う者は稀である。それでもこの区間だけが狭いままではアンバランスなだけでなく、渋滞を引き起こすのを心配する声もなくはない。

しかし山形市内には既に計画どおりの拡幅を

免れた区域が存在するが、そこがひどい渋滞をもたらしているという苦情は特にないようだ。その沿道には神社のケヤキの巨木が数本あり、計画通り道路が拡幅されれば数本のケヤキは伐採を余儀なくされるのであったが、沿道住民の巨木保護の強い要望により、その区間だけ狭い車道にしたのである。

料亭街についても発想の転換により、むしろこの界隈の地域と3軒の老舗料亭の知名度が全国的にもさらに上昇し、行政視察の名所になったり、人力車に山形舞子を乗せて走らせれば、観光名所としても脚光を浴びるのではないか。

それはともかくとしてもクルマの走行のみを優先させる発想が都市計画どころか都市破壊になることを行政は十分にわきまえ、計画の大幅見直しや取り止めをする勇気が望まれる。現政権のもとで「日本を取り戻す」施策が進められている中で、「和文化の集合体」としての料亭3軒の現状を大きく崩すようでは逆行になるのではないか。

(山形県山形市在住)

会報66号で旧くりはら田園鉄道(略称「旧くりでん」、若しくは「くりでん」、宮城県栗原市)の動態保存、公園化について投稿しました。その後、旧くりでんにレールバイクが付設されたので報告したいと思います。

レールバイクとは、名前の通りレールの上を走る自転車です。ふつう、自転車2台を組み合わせで作られます。

レールバイクの運行で知られているのは、岐阜県の旧神岡鉄道でしょうか。また、東北では、秋田県の旧小坂鉄道が知られています(旧小坂鉄道には、小坂町と大館市2つの施設があります)。

旧神岡鉄道(往復約5.8キロ)や旧小坂鉄道(大館市、往復約4キロ)はどちらかというところ森林や山の中を走り、森林や川の風景が楽しめます。

これに対し、旧くりでんのレールバイクは鉄道公園に付設され、田んぼのそばを走ります。距離は最長往復1.8キロにすぎませんが(往復1キロで運行されるときもある)、爽快な田園風景が楽しめます。5月から11月の日曜日に運行されます。

私が、レールバイクを乗りに行ったときには、幼児や小学生とその保護者のペアを中心に、男女を問わず、また年齢を問わず、にぎわっていました。無料(今のところ?)というのが大きいようです。

レールバイクは、自動車による危険がなく、また道路を走るのとは多少違う景色が楽しめる点

で人気が出てきているようです。

レールバイクは町おこし的手段として位置づけられています。また、活性策として、一定の日に、レールバイクを走らせるローカル鉄道が、かなりあります。

レールバイクが特に小学生に人気があることから、レールバイクに乗ることにより、自転車に乗ることの楽しさ、自然の中で自転車に乗ることの楽しさに気づいてくれれば、と思います。そして、大人になっても自転車に乗る人であってほしい。レールバイクにはそのような効果が多量にあるのではないのでしょうか。

(宮城県栗原市在住)



前のカバーがないと、
自転車っぽくてもっと良いかも

ある場所では猛暑、また別の所では豪雨と、今年も極端な気候の夏でした。異常気象は、森林を壊しての道路拡大、温まりすぎの舗装道路、絶えることのない排気ガスなど、クルマ社会もその遠因のひとつではないだろうかと推察します。ガソリンの値上がりと言われても減らないクルマ。行き交うクルマの中を生活しています。ク

ルマ社会を常に問い続けている私。「クルマ社会を敵視するな」と、読者のみなさまのご批判の声聞こえてきます。今回は、ドライバーとのちょっといい話をお届けします。

私が買いものに行くスーパーマーケットは、潮来街道に面していて、お店のまん前に信号機のない横断歩道があります。これを横断するの

がいつも大変。上・下線とも待っても待ってもクルマが切れません。やっと切れました。上り線はクルマなし。でも下り線から大きいトラックが来て渡れません。ところがです。トラックのドライバーが最徐行して前面の左右のライトをパッパッと照らすのです(あれは“どうぞ渡りなさい”という合図ですね)。私は感謝の手を上げてドライバーに向かって手を振りつつ渡りました。そうしたらドライバーさんも手を振り返すのです! ドライバーと歩行者の一瞬の温かい友情。厳しいクルマ社会の中でのホットな瞬間に、私の心は和みました。

転じて注文です。常に歩行者の私。基本的な交通ルールは守りますが、道はのんびり歩きたい。でも、体の調子のよくない日もあります。その日は転ばないように気をつけるとともに、まわりのクルマ、自転車にもふだんよりもっと気をつけ、ゆっくりめに歩きます。

危険と思うことをひとつ書きます。車道と並行した広めの歩道を通常はノンビリと行きます(体の調子の悪くない日)。右手にやや大きめのストアーがありますが、特に用がないときは、歩行者はそのストアーを意識しないことがあるものです。突然車道から私が歩いている歩道を横切り、そのストアーへ突き進むクルマがあります。ほとんど徐行もせず、私の目の前をサッと通り抜けます。私はびっくり! 同じ場所で2、3度こんな経験をしました。周りの見えない私が悪いのかもしれない(私は歩行を楽しんでいます)。でも、突然車道から歩道に乗り込みストアーへと進入するクルマに、私は啞然! こういうときは慎重に徐行すべきではと思うとともに、「これはクルマ社会の思わぬ危険なのは」と私は感じました。そしてひとこと。もし乗らなくてもすむものなら、クルマに頼らないで買いのを、と進言したいと思います。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

短文投稿

外へ主張してこそ活動

富田悦哉

クルマ社会の現状を変えていくためには、会の内部での勉強・意見交換だけでは不足で、外へ主張していくことが必要です。

どなたでも比較的容易に参加できる方法を2つ紹介します。

(1) インターネット上で意見発信

クルマ社会を問い直す会の有志がインターネット上でブログ「脱クルマフォーラム」やフェイスブック・ページを開設して、意見の発信を行っています。

ブログ「脱クルマフォーラム」

<http://toinaosu.seesaa.net/>

フェイスブック・ページ

<https://www.facebook.com/toinaosu>

あなたも日頃のお考えを投稿してみることをお勧めします。投稿のための登録方法について

は、お問い合わせください。

(2) 行政等の意見募集(パブリックコメント)への提出

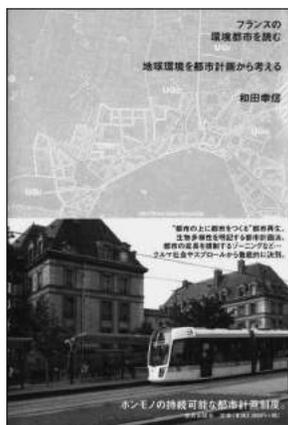
省庁の法改正や市区町村の条例改正の際にはパブリックコメントが行われています。交通や道路に関する計画策定についても、たびたび意見募集が行われています。

これらはあなたの意見を行政等へ届けるチャンスですし、何も言わなければ異論が無いとみなされてしまいます。

私は最近、実施中パブリックコメントの情報を会のメーリングリストでお示しすることにしました。あなたの行動のきっかけになさってください。

(東京都世田谷区在住)

■『フランスの環境都市を読む 地球環境を都市計画から考える』



和田幸信著

鹿島出版会、2014年9月刊

本体価格2400円、ISBN 978- 4-306-07307- 4

本書のオビには、トラムが走る街中の写真とともに「ホンモノの持続可能な都市計画制度。」というコピーが付されている。本書は交通と環境と都市計画に関する本であり、同じくオビにあるように、「クルマ社会やスプロールから徹底的に決別」することの必要性を具体的に解いている。

「パリの風景を変えた自転車と^{トラム}路面電車」から始まる本書は、環境問題と都市計画、交通と都市計画がぶつ切れになっている日本の都市計画の問題点を具体的に解説してゆく。1章では交通とりわけ自動車もたらす地球温暖化とそれに対するフランスの政策を具体的に示し、続いて2章では自然保護（生物多様性の保全）と都市

計画の関係を解説する。

3章以降ではフランスの都市計画制度の具体論に入ってゆく。フランス中部ブルゴーニュ地域の中心都市ディジョン(Dijon)と、著者の出身地であり人口規模が似ている栃木県足利市の都市計画制度を例示しながら、フランスと日本の都市計画制度を比較することで、日本の都市計画制度の課題を浮き彫りにしている。

本書を読み進めるにつれ、日本の都市計画制度がいかに立ち遅れているかが解る内容になっているが、フランスの変革は連帯都市再生法が成立した2000年以降であると言う。

フランスは日本以上に中央集権的な制度を有する国だが、本誌68号(2012年6月号)で紹介したヴァンソン藤井由実氏の著書『トラムとにぎわいの地方都市 ストラスブールのまちづくり』で示されているように、市民と政治家や行政が対話をしながら事業計画を作り上げていく仕組みが実装されるなど、変革が進められているところだ。最近では自転車・バス専用レーンの拡大やトラムの新設など、「クルマ社会」から脱却するための方策が次々と打ち出されており、日本国内で紹介される機会も多い。

本書ではより制度的な部分の解説を行っているので、『ストラスブールのまちづくり』と併せ読むことで、日本以上にクルマ依存社会をつくってきたフランスが、いかにして公共交通中心のまちづくりに転換しているか、その具体的な方策を知ることができる。

翻って日本では、そもそも交通と都市計画と環境問題がぶつ切れになってしまっている。我々もフランスに学び、意識と制度の改革を進めたいものだ。

(井坂洋士・地域活動連絡係)

9月下旬から1週間ニュージーランドのオークランドに滞在しました。娘がこの町で暮らしているのです、その様子を見るための滞在でした。

日本の4分の3の面積にたった約430万人しか住んでいない国です。その最大の都市が約40万人(都市圏としては約120万人)が住むオークランドです。第一印象は人が少なく活気がないと言うものでした。

この都市にはかつてトラムが走っていました。今は交通技術博物館の保存トラム路線があるのみです。

通勤鉄道が中心駅から3方向に走っていました。狭軌でした。電力の架線は張ってありましたが、ジーゼル機関車での運転でした。

市民の交通はマイカーが中心になっていると見えました。次いでバスに依存しているようでした。

市の中心部には無料のバス(シティサーキット)が走っていました。観光客には便利な乗り物でした。

交通の面で一番印象的だったのは、信号のない横断歩道のペイントがあるところで立っていると必ず車が止まってくれることでした。以前、会員で分離信号の普及を訴えている長谷智喜さんがイギリスについて同じことを紹介されましたが、英連邦に属するニュージーランドも同じなのでしょう。これは日本人歩行者にとっては大変“有難い”ことでした。

この国では信号のない横断歩道での歩行者優先は徹底している様子でした。これがなぜ実現しているか。滞在中ずっと気にして考えてみましたが、わかりません。日本ではなぜ実現しないか。今後日本ではどうしたらよいか。

「民度が高い」と言う言葉がよく使われます。一応こう考えるとわかったような気がします。ニュージーランドではバスを降りるときすべての人が運転手に「ありがとう」と言って降りるのを見ると、そう考えることが妥当なような気がします。しかし、郊外への鉄道の中で若者たちがラジカセを結構大きな音量で流して迷惑をかけていたのに対して、他の乗客がなにもアクションを起こさなかったのを見ると民度が高いとは言えないなとも感じました。

おおざっぱに総括する「民度」という言葉で評価するのは適当でないでしょう。いろいろな積み重ねの中で歩行者優先が実現しているでしょう。制度・システムの積み重ね、モラル・宗教の積み重ね、歴史・経験の積み重ね、相互抑制・監視の積み重ね等々。具体的にニュージーランドでどういうことがあるのか、あったのかわかりません。

日本でどうしたらよいか、「文化水準・民度」をあげようと考えても漠然としてしまいます。具体的にわかること、効果がありそうなことを積み重ねるしかないような気がします。

私は、「信号のない横断歩道での歩行者優先」を広報・教育すること、「信号のない横断歩道での歩行者優先」に対する違反を取り締まること、この2つをもっと力を入れて行うことを積み上げていくことが何より必要と考えます。

広報・教育についてはNHKのテレビ番組で繰り返し行うべきと考えます。違反の取り締まりについては、取り締まり警察官の増員が出来ないなら、費用はかかりますが機械による自動取り締まりを広範に行うべきと考えます。どちらにしても取り締まりに税を使うべきと考えます。

安倍内閣が今度は「地方創生」という怪しげな言葉を持ち出してきた。「まち・ひと・しごと創生本部」と称し、人口の急減がとりわけ地方で顕著に表れるという予測と、景気の回復が地方にまで十分及んでいないという現状認識から、人口問題と地方振興策を一つの看板のもとに括ってしまうというのである。

それ以前の6月に閣議決定した「骨太方針」で安倍政権は、50年後(2064年)も1億人程度の人口を維持するとの目標を掲げた。ここには安倍総理の非科学性が顕著に表れている。国の機関である国立社会保障・人口問題研究所による2060年の推計人口は8,674万人である。同研究所は日本の人口の長期的な減少を決定的な事態としている。政府は国の研究所の推計を信頼すべきであり、非現実的な願望に基づいて政策を立てられては国民は迷惑する。

政府の統計によれば、2013年10月の数字で年齢別の人口で最も多いのは、驚くべきことになお団塊の世代の64歳で223万人である。そして0歳児は104万人しかいない。人口の急落ははっきりしている。

次に考えるべきことは、この0歳児のうち女児は50万8千人しかいないということである。つまり2043年に出産の適齢期にある30歳の母親の数50万人は既に確定している。政策的な努力の対象となるのは出生率であるが、母親の数が限られている以上、その効果は限定的である。するとその30年後の2073年に生まれる子供の数も、昨年の0歳児の数に大きく規定されてくることになる。

今の日本の出生率がこのまま続けば日本人はいなくなってしまうから、いずれ反転が起きるであろうが、それは政府の少子化対策が功を奏するというでなく、もっと大きな歴史の流れの中で出来(しゅったい)する事象であろう。

人口減少は抗い難い歴史の必然であり、その減っていった人口でどう国を営んでいくかという発想で国の舵取りをしていかななくてはならない。

日本の総人口が減少していくことは確定しているのだから、地方創生とやらの目標に地方に人口を呼び戻すことを置いたら、日本の国内相互で人間を奪い合う不毛な競争を引き起こすだけであろう。東京でさえ、高齢化の果ての人口減少が視野に入っているのだから。人口の減少は前提条件として、減っていく住民数の中で何ができるのかを考えるべきなのである。地方振興と人口減少の問題を絡み合わせることは誤りである。

東京など大都市が人口を吸い過ぎているのなら、建蔽率、容積率などの規制を緩和して都市への人口集中を進めてきたこれまでの政策の過ちを正せば済むことである。

地方の活性化についてであるが、日本の各地域が自ら自分たちの住む地域の振興を図ろうとするのは当然のことである。しかし靦面(てきめん)効果のある処方箋などどこにも存在しないであろう。世界中の地方都市が、もがき葛藤しているのが実情なのである。

私にも特段の知恵がある訳ではないが、少しばかり思うことを書きたい。

まず、各自治体は、国から補助金をもらって何かしようなどと考えるべきではない。破綻状態の国の財政を更に悪化させれば、それはいずれ地方にも跳ね返ってくるのである。

最も肝心なことは、自分たちが今持っているものを大切にすべきであるということである。

時の人、自民党の小渕優子議員の地元、群馬県吾妻郡に八ッ場(やんば)ダムというものが建設されつつある。何の必要性もないダムで、ただ一時的に建設業界に仕事が入るという理由で造られているものである。

ところがこのダムによって川原湯温泉という、源頼朝が発見したという伝説もある由緒ある名湯が、ダムの湖底に沈んでしまうのである。未来永劫続くはずだった地域の宝とも言うべき観光資源をむざむざ捨て去って、地域振興など他に考えようがあるのか。

明治座の大衆芸能で目眩(くら)まされ、利権

の塊の上にお人形さんを自分たちの政治の代表として乗せ、古い考えで地域の政治を行う人たちに、自分たちの生活を守れるはずもない。

町に既にある資産を守るという意味では、古い建造物を大切にしたいと思う。重要文化財になるほどの特別な価値はなくても、町並みの伝統的な味わいを醸し出している古い建物というのはある。そうした町の年輪を感じさせる日本家屋や洋館が、道路建設のために取り壊されてしまうという話が各地にある。山形市からこの問題を訴え続けているのが会員の小林和彦さんのブログ「山形の過去、現在、未来」(<http://blog.goo.ne.jp/rekishihuuukei>)である。日本の地域振興を考える人たちに、是非一度覗いて頂きたいものである。道路を造ったは良いが、出掛けて行っても見るに値するものが皆取り壊されては、行く人もいまい。

乱獲によって失われつつある漁業資源の再生

も、海岸線の長い日本にあっては多くの自治体の関心事であるはずだ。魚介類は域外に出荷されるものであると同時に、地域の魅力に付加価値をつける重要な観光資源でもある。科学的で厳しい資源管理を長期的な視点でして欲しい。山陰地方に遊びに行ったは良いが、夕食に供される蟹はロシア産というのは悲しいものである。トラフグ、アワビ、減少を続ける魚介類は枚挙に暇がない。

最後に、公共交通機関を守り維持して欲しいと切に希望する。公共交通はおもてなしの第一歩と、日本どこでも鉄道(場合によっては航空機)でしか行けない私のような人間は思う。公共交通が維持されるということは、そこでは一定の雇用も地元確保されている訳である。

観光という視点からしか地方を見ていないようでもあるが、ご一考頂ければと思う。

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』一定価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~77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)、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(会報76号に同封の名簿参照)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。

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10月24日までの会費・寄付払込者は82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(76号)と同封の名簿参照)までご連絡ください。

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11月23日現在で参加者は91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。)

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。
- 地域活動連絡係…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・地域活動連絡係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。

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。

案内板

■東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～

《1/24(土)、2/28(土)、3/28(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/>

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 050-7534-1203

■クルマ社会を問い直す会 総会のお知らせ

《2015年4月18日(土)》

会員の皆様

2015年度クルマ社会を問い直す会総会を、2015年4月18日(土)午後、東京都世田谷区北沢区民会館『北沢タウンホール』第一研修室にて開催いたします。

ご予約下さいますようお願いいたします。詳細は次号でお伝えします。

(事務局担当世話人 清水真哉)

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内 ■

- 次号発行予定：2015年3月下旬
- 原稿締切り：1月31日(締切り厳守でお願いします)
- 送付先：林 裕之(会報76号に同封の名簿参照)
- 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