

クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/
e-mail:kuruma@toinaosu.org



発行：クルマ社会を問い直す会
代表：榊原茂典
連絡先：〒167-0023
東京都杉並区上井草2-29-13
榊原茂典
Tel & Fax 03-3396-1523
編集：足立礼子、林 裕之、
榊原茂典、冨田悦哉
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

84

2016年6月30日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



東京都昭島警察署による交通イベント(4月10日)。トラックに子どもの人型が轢かれるところを子どもたちに見せ、横断時にはドライバーとアイコンタクトをせよと指導。(日本テレビ系(NNN)配信動画より)(20ページに関連記事があります。)

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22回総会を開催(林 裕之)..... 2 |
| | 2015年度活動報告(清水真哉)・2016年度活動計画(冨田悦哉)..... 4 |
| | 2015年度決算・2016年度予算(青木 勝)..... 6 |
| | 2016年度世話人の役割分担..... 6 |
| | 懇親会の報告(青木 勝)..... 7 |
| | 橋本良仁さん講演「なぜ止まめ道路建設 高速と都市計画道路」報告(足立礼子)..... 7 |
| | 国交省自動車局と懇談しました(榊原茂典・足立礼子)..... 12 |
| | 横断歩道での「アイコンタクト指導」への疑問を警視庁に送付(足立礼子)..... 18 |
| | ドライバーとアイコンタクトをしてから渡れ、という指導の問題点(足立礼子)..... 20 |
| | 第10次交通安全基本計画(中間案)への会員の意見とその回答(冨田悦哉)..... 22 |
| ■投稿 | コインパーキングの功罪(田中 牧)..... 27 |
| | 減らない事故——心痛みます(木村孝子)..... 28 |
| ■会員の新聞掲載記事 | 佐藤清志さんの投稿、三田直水さんの投稿、歩車分離信号に関する記事 (長谷智喜さんのインタビュー)..... 29 |
| ■メッセージ・案内ほか | 新入会員から(小玉康史さん、上田晋一さん)…32/2016年度総会出欠葉書で寄せられた メッセージ…33/世話人(新日)から…35/地域活動連絡係から…37/代表より…39/ 事務局より…39/会計より他…41/案内板、原稿募集案内…42 |

2016年4月16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22回総会が開かれました。総会参加者は24名、委任状を合わせた数は87で定足数(149)の過半数に達し、総会が成立しました。

まず榊原茂典代表が挨拶を行いました。挨拶の中で榊原代表は、この会の主な活動は大きく分けるとクルマの安全問題への取り組みとクルマにまつわる社会的負荷の軽減問題への取り組みであると述べました。そして、鉄道と違って人とクルマが道路という平面を共有しているのに鉄道におけるATS(自動列車停止装置)のような保安装置のない現在のクルマのシステムには安全面で本質的な欠陥があるにもかかわらず、その対策が放置されてきたことに問題がある、しかし運転者と歩行者の急速な高齢化や安全に対するアメリカなどの外圧を放置できない状況になってきており、今、クルマ社会は大きな転換期にさしかかっていると言える、従って今後は保安装置の装備が進められることが期待されるとも述べました。ただ現在の状況が改善されるまでの間、歩車分離信号の設置を進めるなどクルマによる被害を減らすための取り組みが重要なことを指摘しました。今回はクルマの社会的な負荷の軽減に関わる私見は割愛したが、さらにクルマの問題について会員だけではなく会員外の人とも話し合い、様々な意見を聞いて会を活性化したいと述べました。

代表の挨拶の後、総会議長に後藤昇さんを選出し、議事に入りました。まず2015年度の活動報告及び2015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2016年度活動計画案が提示され、承認されました。その後、2016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2016年度の世話人が選任され、各世話人が一言ずつ抱負を述べました。その後、長年世話人の

一人として事務局を担当してきた清水真哉さんの世話人退任の挨拶がありました。次いで会計監査人として石本隆一さんが承認されました。最後に地域活動連絡係の自己紹介がありました(名簿は本会報送付時に同封。また、35ページ以降に新旧世話人と、地域活動連絡係(一部の方)のメッセージを掲載しています)。

総会及びその後の自由討議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。

◇内閣府や国交省などに要望書を提出しているが、どのような態度で要望を聞いてくれたか教えてほしい。

◇(回答)よそごとのような態度を見せた省庁があったが、少し切迫感をもって聞いてくれた省庁もあった。しかしクルマを製造販売する企業や利用者への配慮が目立ち、いのちの優先という我々の意図とはずれがあった。

◇要望書の提出時に明確な反応がなくても、我々の視点を政策に反映してもらえることで要望書を出す意味はある。

◇クルマは減らない。歩こうとしない人々が多い。公共交通をもっと重視するべきだ。

◇地球温暖化は世界の問題である。この問題を解決するために世界中の人々と手を取り合っていかなければいけない。

◇『寝台列車再生論』と『ビジネスのヒントは駅弁に詰まっている』という本を出版した(堀内重人さん)。

◇居住している都市の市議会議員全員に会報を渡している。そのうち一人の議員が会員になってくれた。その人はその後議員を辞職されたが今も会員である。

◇本来、道路上で注意すべきはクルマの方であるのに、歩行者が自衛しなさいと言われていた。そのような状況の中で横断歩道でのアイコンタクトが勧められている(アイコンタクトの疑問に

ついては18ページ参照)。弱者(歩行者)が自衛するだけでよいのか、という観点から運動を進めてゆきたい。

◇怖い相手に向かってアイコンタクトでお伺いを立てる、そのような図式は問題である。

◇アイコンタクトをとれという高度の要求が出される背景には、道路上で士農工商のような身分制度が暗黙のうちに成立しているということがある。

クルマが一番上で歩行者が一番下に立たされている。人の注意力に頼っているのでは交通事故は減らせない。

◇アイコンタクトをとることを歩行者に要求して事故を回避しようとするのは、交通安全を担当する者の「逃げ」である。

◇右折車への注意とアイコンタクトは無理な注文である、ということのある雑誌に書いた。

◇この会場に来る途中、右折するクルマとぶつかりそうになったが運転手の顔を見ることはできなかった。

◇アイコンタクトなどしなくても歩行者がいればクルマは止まらなくてはいけなくはないはずである。

◇愛知県では、クルマ優先の傾向が強く、運転者の立場でものが言われることが多い。目と目が合っても止まらないクルマや停止線でも止まらないクルマが多い。運転者への啓発が必要である。

◇横断歩道にはハンプを造るのがいい。ハンプがあればアイコンタクトなどいらなくてもよい。クルマがブレーキを踏まざるを得ない。

◇横断歩道を人が安心して渡れるようにしてほしい。クルマを指導してほしい。

◇歩行者用の信号が青でもクルマが通り抜けられるということは、「横断歩道」になっていないということだ。どうすれば子ども達を守れるか考えていただきたい。



総会の一場面。代表挨拶。

◇人が安全に横断歩道を渡れるようにするために、歩車分離信号は必要である。

◇交通事故が起こっても、加害者・被害者・目撃者を確認して事故処理が出来ればそれでよいという態度が関係者に見られる。なぜ事故が起こって歩行者はなぜよけられなかったのか、ということをもっとしっかりと調べるべきである。

◇すでに道路だらけの東京でこれまで止まっていた道路計画が全部動き始めて愕然としている。◇人類はクルマを手放せないから、安全のためにはクルマの通行制限をするべきである。海外では、アスファルトで覆われている部分が3割程度で豊かな街路樹や芝生が見られる道路も多い。道路＝アスファルトで覆う場所という固定観念を捨てるべきだ。

◇海外の道路には交通規制を示す注意書きがたくさん見られる。細い路地などでは事業車が入る時間が定められ、一般車は入ってこられないようになっている例も多い。

◇交通安全運動関連のある冊子では、自転車には厳しい要求がされているのに、クルマ側には飲酒運転の注意のことしか書かれていない。

◇『自転車ルール教本』(会報82号参照)の最新版を作った。

◇路面電車やコミュニティバスなど交通弱者の足の確保をはかりたい。

クルマ社会を問い直す会2015年度活動報告 2016.4.16総会決議

清水真哉(2015年度事務局担当世話人)

●2015年4月18日(土)、東京都世田谷区北沢区民会館において、第21回2015年度総会と、交通問題の研究者である堀内重人さんによる講演会「災害多発・人口減少社会における鉄道の未来」を開催しました。

●2015年4月19日(日)世話人会において榊原茂典新代表を選出し、新体制が発足しました。

●2015年9月22日(火)、横浜カーフリーデーに参加し、写真パネル展示を行いました。
(展示:佐藤清志、足立礼子、榊原茂典、杉田久美子、南平次、青木勝、藤村建一郎。パネル発送:杉田正明)

●2015年11月2日、2件の要望書「最近の重大交通事故を教訓とした緊急要望」「トラック等の自動車による歩行者事故被害を減らす対策強化の要望」を内閣府、警察庁、国交省に提出しました。(担当:榊原茂典、足立礼子)

●2015年12月24日、2件の要望書「最近の重大交通事故を教訓とした緊急要望」「トラック等の自動車による歩行者事故被害を減らす対策強化の要望」に基づき、内閣府で共生社会政策担当付交通安全担当の政策統括官と面談を行いました。(出席:榊原茂典、佐藤清志、足立礼子、杉田正明)

●2016年2月28日、意見書「横断歩道横断中の歩行者へのアイコンタクト指導についての疑問」を警視庁および報道各社・主要政党20か所に送付しました。(担当:榊原茂典、足立礼子)

●2016年3月1日、2件の要望書「最近の重大交通事故を教訓とした緊急要望」「トラック等の自動車による歩行者事故被害を減らす対策強化の要望」に基づき、国土交通省自動車局技術政策課および安全政策課の係長らと面談し、主としてクルマの安全技術について議論を行いました。(出席:榊原茂典、足立礼子、杉田正明、井坂洋士)

●2016年4月2日意見書「横断歩道横断中の歩行者へのアイコンタクト指導についての疑問」を警察庁に送付しました。(担当:榊原茂典、足立礼子)

●会報80号、81号、82号、83号を発行しました。(担当:林裕之、足立礼子、榊原茂典、富田悦哉)

●東京月例ミーティングを10回(5/23(土)、6/27(土)、7/25(土)、8/22(土)、9/26(土)、10/31(土)、12/26(土)、1/22(金)、2/20(土)、3/20(日))開催しました。会場は6月と3月はムーブ町屋、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)

会員有志の活動

●ブログ「脱クルマフォーラム」を年間を通して更新しました。(榊原茂典、富田悦哉)

●facebookページ「クルマ社会を問い直す会」を情報発信に活用しました。(富田悦哉)

●2015年8月9日、ブログ「歩行者の道」を開設しました。(富田悦哉)

◇新年度の重点テーマ

- 1) 人命優先、歩行者優先の道路交通政策を求める。
- 2) ドライブレコーダーの義務化に取り組む。(担当：青木勝、佐藤清志、榊原茂典)
- 3) 「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)」の義務化に取り組む。(担当：榊原茂典、田中牧)
- 4) 運転免許制度の改善に取り組む。(担当：足立礼子、榊原茂典)
- 5) 歩車分離信号の普及に取り組む。(担当：足立礼子、佐藤清志)
- 6) 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、富田悦哉)
- 7) 地方ローカル鉄道・バスの問題に取り組む。(担当：林裕之)
- 8) 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)
- 9) ペダルの踏み間違い問題対策に取り組む(担当：南平次、星野英雄)
- 10) 道交法の問題点・改善点を抽出する (担当：榊原茂典)
- 11) 地球温暖化と自動車利用の関連を訴える。(担当：林裕之)
- 12) クルマと水素社会を考える(担当：高島武雄)

◇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：林裕之、足立礼子、榊原茂典、富田悦哉)
- 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) 事務局・ホームページの運営・内容の拡充(担当：富田悦哉)
- 4) facebookページ、twitterを会の情報発信に活用する。(維持管理：富田悦哉)

◇継続して行う活動

- 1) 東京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
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く。
- 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。
- 4) 有志運営のブログ『脱クルマフォーラム』、『歩行者の道』により会員の主張を発信する。(維持管理：富田悦哉)

◇実施をしたい活動

- 1) 講演会・学習会
- 2) 国土交通省に要望書を出す。(担当：榊原茂典)
- 3) 警察庁・警視庁に要望書を出す。(担当：足立礼子、佐藤清志)
- 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、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。北海道とりまとめ担当：前田敏章、東京とりまとめ担当：佐藤清志、大阪とりまとめ担当：青木勝
- 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かけを行う。(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)
- 11) 会員アンケート(仮称)を実施し、会員活動・会員交流の掘り起しに資する。(担当：富田悦哉)

2015年度決算・2016年度予算

2016.4.16総会決議

青木 勝(世話人)

2015年度 クルマ社会を問い直す会 決算

(2015.4.1～2016.3.31) (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 | 261,883 | 261,883 | | 会報作成費 | 300,000 | 258,861 | * 3 |
| 会費 | 520,000 | 611,000 | * 1 | 郵送・連絡費 | 140,000 | 134,434 | |
| カンパ | 63,000 | 81,156 | | 事業費 | 80,000 | 50,000 | * 4 |
| 雑収入 | 5,117 | 0 | * 2 | 交通費 | 70,000 | 59,430 | |
| | | | | 事務費 | 20,000 | 8,295 | * 5 |
| | | | | 渉外費 | 30,000 | 3,472 | * 6 |
| | | | | 会場費 | 70,000 | 46,010 | |
| | | | | 雑費 | 10,000 | 0 | |
| | | | | 予備費 | 130,000 | 0 | |
| | | | | 次期繰越金 | | 393,537 | |
| 合計 | 850,000 | 954,039 | | 合計 | 850,000 | 954,039 | |

* 1 納入者(2016年3月31日現在、166個人・団体)

* 2 会報・ブックレット等の売上

* 3 会報80号から83号分

* 4 講演会等

* 5 コピー・印刷費、振込料等

* 6 横浜カーフリーデー

2016年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2016.4.1～2017.3.31) (単位 円)

| 収入の部 | | | 支出の部 | | |
|------|---------|--|--------|---------|-----|
| 科目 | 予算 | | 科目 | 予算 | 備考 |
| 繰越金 | 393,537 | | 会報作成費 | 300,000 | * 7 |
| 会費 | 500,000 | | 郵送・連絡費 | 150,000 | |
| カンパ | 50,000 | | 事業費 | 120,000 | * 8 |
| 雑収入 | 6,463 | | 交通費 | 130,000 | |
| | | | 事務費 | 30,000 | |
| | | | 渉外費 | 40,000 | |
| | | | 会場費 | 70,000 | |
| | | | 雑費 | 10,000 | |
| | | | 予備費 | 100,000 | |
| 合計 | 950,000 | | 合計 | 950,000 | |

* 7 会報84号から87号分

* 8 講演会、冊子作成費等

2016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、右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：榊原茂典(再任)

事 務 局：富田悦哉(新任)

会 計・名簿管理：青木勝(再任)

渉 外：佐藤清志(再任)

会報作成：林裕之(再任)、足立礼子(再任)、
榊原茂典(再任)、富田悦哉(再任)

会報発送：杉田久美子(再任)

メーリングリスト管理：杉田正明(再任)

ホームページ管理：富田悦哉(新任)

東京ミーティング：杉田正明(再任)

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。講演会講師の橋本良仁さんにも入っていただき、19名がにぎやかに歓談しました。

乾杯のあと、一人ずつ自己紹介をかねて、入会動機やクルマ社会に対する思いなど発表しました。

今年は総会で新会員となられた方、大阪から初めて参加された方、10年ぶりに参加の方、連続して参加された方など、多彩な顔ぶれがそろいました。

交通事故をはじめクルマ社会全体の課題点をとらえて、解決していきたいという思いが伝わ

ってくる懇親会となりました。

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

レポート
会の活動

橋本良仁さん講演 「なぜ止まぬ道路建設 高速と都市計画道路」報告

足立礼子(世話人)

2016年4月16日の総会后、15時30分から、橋本良仁さんによる講演会が行われました。橋本良仁さんは、東京の高尾山の自然をまもる市民の会事務局長として、圏央道(首都圏中央連絡自動車道)反対運動の先頭に立って28年間闘い続けてこられました。また、道路住民運動全国連絡会の事務局長も長く務められ、最近は公共事業改革市民会議代表としても多くの大型公共事業の問題点を追及し、命や環境を守る市民運動の支援をされています。

橋本さんは6年前の2010年4月にも当会で「圏央道建設計画の現状と課題」のテーマで講演されています(会報61号にご本人の執筆による原稿を掲載しています。当会ホームページでもご覧いただけます)。今回は高尾山を守る裁判の結果を含め、日本の公共事業と環境保全をめぐる問題点をお話いただきました。

*本原稿は橋本さんにご校正をいただいております。

■スカンジナビアの人々に教えられた 水俣病の教訓

3年前から公共事業改革市民会議の代表をしている。問題とする公共事業はダム、道路、リニア中央新幹線、スーパー堤防、区画整理など多々ある。公共事業が目白押しという現状の根本にあるものを考えたい。

東日本大震災による福島原発過酷事故が起きて以来、福島の現地をよく訪ねる。福島原発事故の全面解決なしに日本の未来はないと考えており、自分の中で「福島を風化させない」という思いがある。そこにつながるのは、長い間の公害との戦いである。水俣病、イタイイタイ病、大気汚染公害やアスベストなど。今年41回目の全国公害被害者総行動は「なくせ公害・守ろう地球環境」のスローガンのもとに闘いは続いている。

2009年、デンマークのコペンハーゲンで開か

れた国連の気候変動枠組条約第15回締約国会議—COP15に、公害・地球環境問題懇談会の代表25人の団長として参加した。出発前、スカンジナビア半島の3カ国が出したHYGGE(ヒューゲ)という日本人向けのパンフレットを読んで驚いた。そのパンフの冒頭には、1972年6月4日からスウェーデンのストックホルムで開かれた第1回国連人間環境会議についての記述があり、「6月5日、水俣病患者とその母親のスピーチは世界中の人々、海に囲まれたスカンジナビアの人々に大きなインパクトを与えた。このことをもって6月5日を日本デーと呼ぶ。そして日本とセネガルの提案によりこの日を世界環境デーと定めた」と書かれている。日本は以来36年間、何をしてきたのか、海よりも森よりも命よりも優先されたものはなんだったのか。「人より経済」。今でも水俣病は終わっていない——スカンジナビアの子どもたちはそのことを知っていた。日本と同様に海に囲まれて生きる環境のもとで、こういう過ちを犯してはいけないことを知っていた。そのパンフレットには「貧困・富国、格差・平等、倫理・哲学、開発・保護、人権・自然。持続可能な開発においても優先されるものは各国において違う」としている。そのメッセージを日本人に向けて発したスカンジナビアの人々の決意に見習うものがある。

■批准されていないオーフス条約 ——環境を守る市民の権利

その第1回国連人間環境会議で採択された「人間環境宣言」を受け、1992年にブラジルのリオデジャネイロで開かれた環境と開発に関する国際連合会議(リオ会議)では、環境と開発に関する「リオ宣言」が、気候変動枠組条約や生物多様性条約などとともに国際的に合意された。

リオ宣言の第10原則は市民参加条項で、「環境問題はすべての望む市民が参加し、公的機関の環境に関する情報を入手し、意思決定に参加する機会、また、司法的・行政的な手続きに参加する機会が与えられなければならない」という趣旨のことが記されている。

この理念を実現するため、1998年にデンマークのオーフスという町で開かれた国連欧州経済



講演する橋本良仁さん

委員会において、「オーフス条約」という国際条約が採択された。この条約は日本ではあまり知られておらず、私自身も4年前に知った。

オーフス条約は、「1. 環境に関する情報へのアクセス、2. 意思決定における市民の参画、3. 司法へのアクセス(訴訟の権利)」、この3つを市民の重要な権利として位置づけることを行政に求めるものである。イギリスやフランスをはじめ46か国とEUが加盟しており、加盟国はこれによって国民と対話を図り、求められた情報はなんでも開示する。日本は、現状を見てわかるように、批准していない。この条約があることさえ知られていない。

■「主人公は市民」とバニユー市の市長

昨年末、COP21に参加するためフランスを訪問し、パリ郊外にある人口数万人のバニユー市の市長と懇談する機会があった。圏央道建設反対運動を例に、「日本では国や地方自治体が進める大型道路建設によって貴重な自然が壊されたり、多くの人が土地や環境を奪われたりしているが、裁判をしても勝てず、どんなに反対しても最後は国や地方自治体による強制収用となる」と話すと、市長はこう言った。「考えられない。バニユー市は都市計画を40年かけて進めている。地下鉄の延伸を国に掛け合い、市民の意見を聞き、やっと建設にこぎつけた。市民との合意を求めて説明の機会を作る努力をしており、説明会になかなか足を運ばない移民の市民にはクリスマス会といった誰でも集まりやすいイベントの機会を利用して伝えてきた。市民の合意なしにどうして計画を進めることができるのか。主

人公は市民です」。そして最後に「急がばまわれ。市民の合意が得られれば、事業はスムーズに進み、経費も安く上がる」と。日本とは隔絶の感がある。

■自然も原告にして闘った高尾山天狗裁判

高尾山の自然を破壊する圏央道の問題は6年前の講演でもお話ししたが、その後の運動の経緯とそこで得た教訓をお伝えしたい。

高尾山を守るために、私たちは2000年から3つの裁判を起こした。圏央道の工事差し止めを求める民事訴訟と行政訴訟2件の合計3つの訴訟で、「高尾山天狗裁判」と呼んでいる。2012年までに8回の判決が出て8連敗し、東京高裁で棄却されたのを最後にやめた。闘いの経緯は『守られなかった奇跡の山—高尾山から公共事業を問う』（岩波ブックレットNo.888、2013年12月発行）にまとめた。このタイトルには賛否があったが、山にとってみれば「守られなかった」といえる。現代日本のあらゆる矛盾、欺瞞を凝縮した、つらい闘いだった。

しかし、運動では社会に問題を知らせるためにさまざまな発信をし、芸術家や法律家、ジャーナリスト、研究者ら多くの人々の協力を得ることができた。本を出版したり音楽会を催したり、グッズを作ったり、楽しめる多彩なイベントも開催した。正論を主張するだけでは世には伝わらない。新聞社などマスコミには毎月情報を送り続けた。あまり反応もなくあきらめかけていたころ、朝日新聞の天声人語子から連絡があり、1999年に「高尾山にトンネルを掘らせない！」の百万人請願署名運動について載せてくれた。全国から大きな反響があり、それをきっかけに仲間たちは各紙に投書を始めた。2000年10月、「高尾山天狗裁判」を東京地裁八王子支部に提訴したときは、提訴予定日の10月25日朝刊の天声人語に「絵で始まる判りやすい訴状、高尾山など5つの自然物も原告」という文で提訴を全国に報道してくれた。提訴することを信じて提訴の前に報道したことに、ジャーナリストの気概を感じ、感動した。

皆さんの主張も社会に通らないつらさがあると思うが、あきらめずに新聞社などに発信を続

ければ、いつかきっと実を結ぶと思う。

天声人語にも記されたように、この裁判の原告は人間のほかに高尾山、八王子城跡、オオタカ、ブナ、ムササビという「自然物」を原告に加えた。できることなら「未来人」も原告にしたかったが、さすがにあきらめた。北アメリカの先住民のことわざで「自然は未来からの借り物だ」というのがあるが、その通りで、本来の原告は未来の人々だと思う。

■国に問題ありと認めても、結論は先にありき

裁判では、国をかなり追い込んだ。特に圏央道を作る必要性については、多くの学者の協力を得て分析した。公共事業は費用対効果(B/C)が1以上であれば作る意義があるとみなされる。国(国交省)は当該道路区間の費用対効果を2.3と提示したが、我々の試算では0.38であり、専門家の試算でも我々の数値とほぼ同じだった。そこで国に2.3の根拠となるデータの提出を求めると、国は「データを保持していない」とあり得ない回答をしてきた。3000万円もの税金を使って業者に委託して計算させたもので、仮に電子データは消えたとしても紙データは残しているはずだ。厳しく追及したが、保持していないを繰り返すのみで、しかも、国は業者のデータについて検証すらしていなかったことも明らかになった。そこで、国交省の担当課長を証人尋問までしたが、最終的な裁判所の判断は、「どちらの数値も採用しない」ということだった。

裁判所は、国が税金を使って作成したデータがないというのは国民への重大な約束違反であるとまで指摘したが、一方で、原告側の数値は信頼性の面で直ちに採用できないとして、私たちの訴えを棄却した。結局、最初から我々を勝たせようというつもりはなく、結論先にありきで、苦し紛れの判決文だった。私たちはこの判決文を公正取引委員会に持ち込み、税金の使い方が間違っていると主張した。公正取引委員会は私たちの主張を認め、国交大臣宛にデータの保存と開示の改善命令を出した。今は、データを要求すると開示される。

高尾山は圏央道建設で傷めつけられ、大幅に

増えた観光客によってさらにひどく傷めつけられている。観光客はこの10年間で2.5倍に増え、年間500万にものぼる。行政には、高尾の自然を共有しながら未来に託す、という考えはない。

■三権分立を無視する日本

高尾山天狗裁判に限らず、日本においては公共事業の裁判では勝つことはなかなか難しい。わずかな勝訴例は、広島県福山市の「鞆の浦」の埋立て架橋計画（国ではなく県と市が相手だが）など数えるほどしかない。国を被告とした圏央道のあきる野地域の事業取消請求訴訟で、2004年に東京地裁の藤山裁判長が「受忍限度を超える騒音被害が予測できる道路建設は違法である」と事業認定を取り消した。これは反対運動における金字塔といえる。

日本では司法は行政の裁量を頭から認めてしまう。行政は専門家集団であり公益性を考えているので間違いないという判断。原発訴訟も同様だ。高浜原発訴訟でも、今年3月に大津地裁が3、4号機運転差し止め仮処分決定を下した際も、関西経済連合会の角和夫副会長が「なぜ一地裁の裁判官によって国のエネルギー政策に支障をきたすことが起こるのか。こういうことができないよう、速やかな法改正を望む」と発言した。三権分立が全くわかっていない。市民が最後に頼れるのが司法ではないのか。

■オリンピックを口実に今もなお続く道路建設

戦前の道路は人と人が行き交う路だった。第二次世界大戦後、アメリカのワトキンス調査団が「日本の道路は信じがたいほどに悪い」と言って以来、道路の舗装化が始まった。1952年には自動車交通を前提にした新道路法が成立、56年には阪神高速道路建設が始まり、64年の東京オリンピック開催が起爆剤となって高速道路、幹線道路建設が全国で急ピッチに進められてきた。1987年に策定された四全総（第四次全国総合開発計画）では、全国14000kmの高規格幹線道路計画が閣議決定された。1998～2002（平成10～14）年の新道路整備五箇年計画では5年間で78兆円がつぎ込まれた。そして、利権の巣と化した道路

関係四公団は小泉内閣時代の2005年、40兆円の債務を抱えて民営化され、実質的に債務は国民が肩代わりした。

しかし、不要不急のムダで有害な道路建設は止まらない。国交省の2016年度の公共事業関係予算は5兆1787億円で前年より20億円増え、三大都市圏環状道路（中央環状線、外環道、圏央道）や拠点空港・港湾へのアクセス道路整備などの予算は3170億円にのぼる。また、東京都の幹線道路整備計画だけでも年間1300億円になる。東京の木造住宅密集地域の都市計画道路（特定整備路線）を含め、多くの道路整備が2020年の東京オリンピックを目標に、特区制度などが適用されて強引に進められている。建築物も特区として高さ制限や地域計画の縛りが取り払われ、丸の内も八重洲も臨海部もまさに開発ラッシュ、それへのアクセス道路も次々に計画・建設されている。

今、どこの道府県も新たな都市計画道路の見直しをしているが、東京都は2016年度からの第4次都市計画道路計画書において365路線のうち1つしか見直しをしない。2020年オリンピックの名のもと、東京はアベノミクス実現の場となっている。2027年完成（東京・名古屋間）予定のリニア中央新幹線も、経団連首脳は2020年完成を目指せと言っている。羽田空港を夜間も飛行できるようにする構想があり、反対運動が起きている。政財界は東京を世界一の金融都市にしたいと目論んでいる。

■新直轄方式で、安倍道路も石破道路も

公共事業は閣議決定されてしまうと内閣が変わっても引き継がれ、官僚は何が何でも作ろうとする。費用対効果が1に満たない道路は作らないはずなのに、作りたい道路は国と地方自治体の新直轄方式で作る。たとえば“二階道路”と揶揄される紀伊半島一周道路は4600億円、“安倍道路”と言われる山陰自動車道は4500億円、“石破道路”と言われる山陰近畿自動車道は6000億円、第二関門橋（関門海峡道路）は3000億円の予算が見込まれている。東京湾横断道路をもう1本作る計画もある。1997年に開通した東京湾アクアラインは通行料金を3000円から800円（普通車の

場合)に下げても通行車両が少なく、「スカスカライン」と言われ、毎日350万円の赤字を出して税金投入しているにもかかわらずである。

スーパー堤防(堤防の高さの30倍の幅(内陸部に向けて)で堰堤を盛り上げるもの)計画もある。民主党政権時代に事業仕分けで止めたものをまた着工する、まさにゾンビ事業だが、完成までに200年以上かかるという。国と東京都江戸川区が作る江戸川スーパー堤防は、区画整理の名目で終の棲家の住民らを追い出したが、大手不動産のマンションや財務省所有の官舎は計画から外している。国会で追及しても答えず、新聞も地域版にしか載らないので、多くの国民には知らされない。

■本当の貧しさとはなにか

しかし、人口減少下の日本にはこれ以上の道路建設は不要で、財政的余裕は全くない。地震や津波などの天災に加え、温暖化なども影響して集中豪雨や土砂崩れなどの災害も増えている。今は「減災」「人の命を守る」対策が最も大事な課題だ。作り続けてきた道路や橋も老朽化し、維

持・修繕が課題だが、そのための予算は今年度3000億円しか組まれていない。とりわけ地方自治体は財源や人材も乏しく、道路や橋の修理点検をする技官も不足している。

今必要なのは、新たな事業の見直しである。これからは地産地消、分散型ネットワークの公共事業が求められる。再生可能エネルギーや福祉などの充実に、また、道路では歩道や自転車道の整備やバリアフリー化などに予算を回すべき。新しい道路計画をやめればその財源は容易に作ることができる。2012年のリオ会議で、「世界一貧しい大統領」と言われたウルグアイのムヒカさんが語った言葉が今また話題になっている。「本当に貧乏な人とは、少ししかものを持っていない人ではなく、無限に欲があって満足しない人だ」と。この思いをしっかりと胸に抱いて、これからも日本の社会を問い続けたい。

★当日参加できなかった会員の方でご希望があれば、講演の様子を録画したビデオファイルをご覧くださいので、事務局担当富田までご連絡ください。



カンパネラ
(会員K・Tさんの絵)

国交省自動車局と懇談しました

榊原茂典(代表)・足立礼子(世話人)

2015年11月2日に送付した2件の要望書「最近の重大事故を教訓とした緊急要望*」「トラック等の自動車による歩行者事故を減らす対策強化の要望*」に対する国土交通省(国交省)の意見を聞かせて貰いたいと、送付直後から懇請してきましたが、2016年1月15日に軽井沢で発生したツアーバス転落事故の影響などでその機会

が中々得られず、懇談は延び延びとなっていました。今般、先方の厚意によりやっとその機会が得られましたので以下に報告致します。

なお、懇談内容は出来るだけ正確に記したつもりですが、先方のチェックを受けていませんので、文責は全て当方にある事を記しておきます。(*印の要望書は会報83号に収録)

自動車局との懇談

2016年3月1日(火)13:00~13:45 国交省内自動車局会議室

国交省自動車局：井上 哲氏(技術政策課 主査)
河野成徳氏(技術政策課 先進技術係長)
森本正司氏(安全政策課 事故防止対策推進官)
濱田 威氏(安全政策課 安全監理第二係長)
問い直す会： 榊原茂典代表 杉田正明 足立礼子 井坂洋士
(国交省側発言をM、当会側の発言をKと略記します)

1. 「最近の重大交通事故を教訓とした緊急要望」について

M：技術政策課より、10項目の要望について全般の見解や今後の方針を含めてまず簡単に説明したい。いずれも交通安全の進展に資するご提言で、前向きに検討したいと思っ

ている。
たとえば②「衝突予防・軽減ブレーキ装置(自動ブレーキ装置)」については、大型車は追突時の被害が大きいので装着効果が見込まれるということで、すでに国交省として義務化を進めている。小型車については義務化まではいかないが、自動車アセスメント事業で、安全性の高い車には星の数で点数を多くつけ、消費者に安全なものを選んでもらうということで装置普及に努めている。

⑦「赤信号冒進防止装置(信号遵守装置)」や

⑧「道路の規制速度に合わせるスピードリミッター装置(速度制限遵守装置)」は、自動車単体ではなく、道路や信号と連携した通信型安全運転システムとして関係省庁で連携して検討しており、さらなる開発促進をしたいと考えている。

⑨「運転者の居眠り、病変による緊急停止(デッドマン)装置」は、つい先ごろも大阪・梅田で悲惨な事故が起きた(2月25日、ドライバーが大動脈解離を起こしたことにより、乗用車が暴走して11人を死傷させた)が、そういう事故防止にも関連するが、ドライバーを機械がモニターする方法や、バスなら乗客が運転者の状態をチェックすることもできるので、今ガイドライン(メーカーに対して国交省から要件を示すもの)を策定中で、今年中に策定したいと考えている。ほかにもいろいろ、国交省として安全面から積極的に施策を推進していきたいと考えている。

K：最近国交省はいろいろ手を打たれていると報道されているが、ぜひ促進していただきたい。アルコールインターロックは大きな飲酒事故の抑制になると考えているが、これの義務化はどう考えているか？

M：飲酒防止の点で有効な装置とは考えてはおり、ガイドラインを策定してメーカー等に対して装置の開発促進をはかっている。義務化、実用化の促進については、たとえばドライバーのなりすましの問題や、どういうシチュエーションでどういう装置にすればよいかなどの課題もあり、慎重に検討したい。

K：主な課題は、なりすましのなか。

M：運転者の呼気を判断しているかどうかという前提も、問題となると思う。

K：機器のメンテナンスが必要とか、本人の呼気を正確に計れるか等の疑問も一部にはあるが、小樽(2014年7月)や砂川(2015年6月)での飲酒ひき逃げ事件などを見るとかなり過度の飲酒をしており、1人で運転している場合も多いように思う。こうした悪質な事象だけでも検知できたら意義は大きい、その防止に役立てるよう考慮してほしい。

M：安全装置の普及により安全を計りたいと考えてはいるが、一般的に性能の高いものは価格が高く、レベルを少し落とせば広く普及させることができる。引き続きそういう観点からもどういう対策がとれるかを検討していきたい。

K：なりすましなどをする人間は少数であり、機器が義務化されれば、ドライバーにも同乗者にも精神的な歯止めになる。100%万全な装置はないと考えている。

K：なりすましの問題でいうと、運転免許ICカードを差し込まないとエンジンがかからないようにする装置も抑止になる。免許中の無免許運転による事故もしばしば見受けるが、その抑止の効果もある。比較的安価に実現できるのではないかと思うが、実現できない壁はどこにあるか。

M：我々は事故実態をふまえて、抑止効果の高いものを実用化したい。無免許運転事故も一定程度あるが、警察庁と連携して事故実態を

ふまえつつ検討したい。

M：安全装置はつければよいに越したことはないが、装置を義務づけるとコストがかかる。ドライバーの大半は法律を守っているのに、ごく一部の人のために費用負担が増すことになり、それをどう考えるかという問題もある。完璧な装置のものを作れば100万円のところが200万円になり、そうすると車は普及しない。バランスの問題もある。貴会の主張はその通りだと思うが、順番とか市場の事故実態、効果のほどをふまえて検討したいと思っている。

K：海外では事故を起こした人に対してのみ装置を義務づけているところもある。それでも一歩前進だとは思いますが。

K：経費がかかるのは問題ということだが、クルマは一步間違えば凶器になるものであるにもかかわらず安全装置があまりに少ない。そのため、一瞬のミスで人が死んでいる。歩く人と同じ平面を走る道具としては、本来はもっと安全装置がきちっとついたものでなくては許されないのではないかと思う。それがなくて、多くの死傷者が生まれ続けている現実をふまえ、意識を変えていただきたい。

M：ごもっともと思う。政府としても平成26年の死者が昨年より4人増えた現実を重く受け止めている。クルマだけの対策ではなく、人と同じ平面を走る道具として運転する人の対策・道の対策・クルマの対策「人・道・クルマの対策」を連携してやっていくという方針が、先ごろ策定した第10次交通安全基本計画(平成28~32年度)(以下、第10次計画と略)にも入っているので、他省とも連携してやっていく。

K：価格の話は一方ではもっともな話とは思いますが、我々の提案の中にも比較的費用のかかるものだけでなく、安価にできるものがあると思う。たとえば衝突予防・軽減ブレーキ装置や車線逸脱防止装置などはまだ開発中で費用が高いかもしれないが、先ほど話に出た運転免許のICカードについて言えば、カードリーダー・ライタはe-Taxで使っているようなものは数千円で売っており、仕様さえ作れば実現しやすいのではないか。アクセルとブレーキ

の踏み間違い防止装置も開発している人がすでにおり、あまり費用をかけずにできると聞いている。鉄道では赤字ローカル線などの問題があるにもかかわらず、費用がかかっても人の命を守るためにATS(自動列車停止装置)の導入を国交省が主導しているが、自動車で作らないのはなぜなのか理解できない。軌道を走る列車と違ってクルマの場合は受益者以外の人が多く被害を受けており、受益者が安全面の負担をするのは当然との気持ちもある。費用面の課題はもちろんあるとは思いますが、逆にこれならすぐできるというものを示してもらえると理解しやすい。

M: 費用面について言えば、自動車アセスメント事業を通して、同じ装置でもより普及させることによりコストダウンできる面もあると思うので、そういう施策と連携しながらメーカーにとって負担となるところを国から積極的に支援してやる、ということを通して道路交通安全に貢献できると考えている。

K: 繰り返しになるが、自動車が凶器性を持ったまま販売されていることに、我々は怒りを持っている。販売の段階からそもそも衝突しない、速度は守る、信号を守る、という仕組みを備えたもの、自動車のハードそのものが事故を起こさないものであるべきであり、そういうものしか売らないようにしてほしい、と願っている。その点を理解してほしい。

M: 車体の装備だけでなく、道路からの通信による安全運転新システムの開発も進んでいるので、それも視野に入れながら、1人でも事故死者をなくすようにしたい。

K: 昨年末に内閣府と懇談したが、今の交通事故は防止対策が頭打ちになっており、一段と進んだ対策を打たないと事故が減らないという話も出た。我々市民が考えても今回提案のように10項目ほどの案はすぐに出るが、実現がなかなか進まないという思いがある。もう少し大胆に対策を進めるように願いたいですが、そのあたりのスケジュール感はどうか。

M: 交通政策審議会の下に自動車安全ワーキンググループがあり、専門家を含めて審議している。貴会の方にも傍聴してもらっているが、

今後5~10年を見据えてメーカーの新しい技術の開発動向もみながら、ヒアリングを受けて対策を示したい。引き続き傍聴してほしい。

K: その審議会の資料を見ると、基本的に車両の安全対策にこだわっているせいか、私たちの要望する信号遵守、速度制限の遵守など重要なことが検討されていないと思う。

M: 前出の第10次計画の中に「通信、人、道、車」の連携を記しており、我々はその中で、クルマの安全の側面から考え、どういう安全対策ができるかを踏み込んだ形で専門家を交えて議論していただいている。もちろん道対策の連携も大事だと思う。

K: 私自身は自動ブレーキの義務化を重視したい。梅田の事故を含めて多くの事故が、自動ブレーキの装着があれば防げたのではないかと思う。今後もし仮に義務化を目指すとして、どういうステップがあり、どういう段階にきているかを聞きたい。

M: 第10次計画の本文に、衝突被害軽減ブレーキの義務化も含めた保安基準の強化を盛り込んでおり、これからまさに検討していくことになる。今後のステップは、車線逸脱防止装置などもそうだが、メーカーが開発にしのぎを削っている段階にあり、メーカーに競争して開発してもらうことも必要と考えている。我々は自動車アセスメント事業を通して車を公正中立に評価してランク付けし、消費者に選んでもらえるよう、メーカーに対してもよい車を作るようインセンティブを与えている。引き続きアセスメントの充実を図り、良い車の普及を考えたい。

K: メーカーの競争開発で、国交省としては評価をオープンにしてより良いものの開発促進をしているととらえてよいか。

M: 今のところ普及拡大できていると思う。アセスメント事業により、自社の車に自動ブレーキがついているかどうか、性能がよりよいものか、という形で各社競争しはじめている。数だけでなく質の面でも普及向上をはかっている。今は「対クルマ」に対しての評価だが、来年度は「対歩行者」についての性能を評価

していくとロードマップ上でも示しており、より開発促進・普及をはかりたい。

K：市場競争でよいものをとというのはいいことではあるが、一方でクルマは危険物なので規制の側面も必要と考えている。今の話にはそれがなく、弱いと思う。速度制限や信号などのルールも守るのが当たり前だが、実際には守られておらず、それが深刻な事故被害につながっていることは世界的な調査でもわかっている。ぜひ規制の側面からも取り組んでほしい。

M：現状はそうだが、第10次計画に具体的な義務化を含めたかなり踏み込んだ文言を盛り込んだことをご理解いただきたい。義務化を盛り込んだので、アセスメントで普及させてから、義務化につなげたい、あとはそのタイミングだと思っている。

K：将来的には義務化を考えているということなら、その時期は？

M：どのタイミングかは課題。今カメラを使った自動ブレーキやミリ波レーダーなどを使った技術も出ており、それも大事にしたいと思っている。バランスも見ながら慎重にタイミングを検討したいと思う。ご理解をいただきたい。

K：「ゾーン30」を守らないクルマがけっこうあり、かつ梅田の病気の事故（前出）直後にも信号無視による事故もあった。信号の見落としを防ぎ、速度制限を守るような開発促進指導をしてもらいたい。高速道においてトラックの制限時速は80kmのはずだが、リミッターは90kmで、矛盾がある。諸般の事情はあると思うが、特にゾーン30のような子どもや高齢者が通るところの速度オーバーは死亡率も高いといわれており、きちんと速度を抑えられる装置が欲しい。たとえばDSRC技術（ITSで研究している通信技術、ETCにも採用）を使った速度制限装置を組み込んでいくことをメーカーに開発指導することなどもお願いしたい。

K：規制を導入することで、開発が進んで結果的に安くなる面もある。テレビの地上デジタル化のときも当初はチューナーの費用負担が問題視されていたが、次第に安い製品が出て

きて普及した。政府がやるぞと決めるとメーカーがその気になる。そうしたリーダーシップをぜひ政府に取ってほしい。

M：指導だけでなく、通信型の運転新システム、たとえば赤信号との通信、道路の速度制限と車の間の通信など、そのあたりの技術は国としても積極的に研究開発にコミットしており、引き続き連携してやっていきたい。

K：速度制限と通信の関係は、GPS機能により、片方で道路の制限速度のデータベースを車が持つようにしてGPSで位置を確認すれば、その場の制限速度はすぐわかるのではないか。世界的にはそうなっているはずで、若干問題があるとすれば電波の届かないところだが、それはほとんど解決しており、道路に新たな通信システムがなくてもできると思う。そのあたりはぜひ勉強してほしい。信号の色を読み取る技術も随分発達している。

K：画像処理で赤信号を認識するとか、DSRCの応用でやるなど、いろいろな方法を模索してコストを安く、一刻も早く対策をとってほしい。

K：軽井沢バス事故（2016年1月15日、スキー客を乗せた大型観光バスが道路脇に転落し、15人が死亡した事故）については、技術政策課ではどう検証されているか。私は車線逸脱防止装置と速度制限遵守装置がついていれば防げたと思う。技術サイドからもそうした話があったらいいと思う。

M：今、検討委員会でハード・ソフト両面からパッケージで事故原因究明と並行して調査検討している。またご意見をいただきたい。

2. 「トラック等の自動車による歩行者事故被害を減らす対策強化の要望」中の「中型・大型自動車の車体の安全対策の義務づけ」

K：トラックの後方確認のバックガイドカメラなどは2015年10月に起きた徳島の事故（盲導犬を連れた視覚障がい者がバックしてきたトラックに轢かれて死亡した事故。トラックの運転手がバック時の警報ブザーを切っていた）を受けて義務化を検討していると聞いているが。

M：今、交通政策審議会の技術ワーキンググループで検討している。警報音装置を切っていて気づかれなかったということで警報器の問題だが、警報音さえあれば視覚障害者は逃げるのができたか、という問題提起もされており、運転者がいかに歩行者の存在に気づきやすくするかというために、バック確認のカメラやセンサーなどの対策についても審議会のパッケージで方向性を議論していただいている。

K：事業用車の安全装置の重要性は国交省も認識し、運送関係の事業所に補助金も出していると聞いている。しかし、事業所の多くは中小規模で経費を極力削減したいので、装置をつけないことが多いと思う。そこに運転手の技能不足等の問題が重なってひどい事故が起きている。中小の事業所も安全装置を装着するよう補助支援をもっと推進してほしい。今またオリンピック等で工事が増えており、運転手の質の低下も懸念されている折り、装置で歯止めをかけないと悲惨な事故が繰り返される。補助を増やすことや安全装置装着の義務化についてはどう考えているか。

M：ご指摘通り確かに運送事業業界は中小企業が大半を占めており、資金も体力もない所が多い。国交省では平成22年からデジタルタコグラフやドライブレコーダーなどに補助金を交付しているが、それはまさに中小企業を対象にしたもの。来年度の予算措置にも入れている。安全装置装着義務化については、そうした装置をつけなくても安全に運行している事業者も多くあるので、兼ね合いを見ながら普及促進をはかりたい。また、補助金額は予算の面で国交省だけでは決められないが、より幅広い事業者に補助をしたり、選定の見直しをしてより先進的な機器に補助するなど、補助の方法を見直すことも検討しており、そうした運用面での努力はしていきたい。

K：中小企業における安全装置等の普及率はどの程度か？

M：今手元に資料がないので確実な数値ではないが、デジタルタコグラフはバス全体で4割、タクシーやトラックで2割程度、5割までは

いかなかったと思う。ドライブレコーダーはバスで2～3割、トラックで2～3割といったところでそれほど普及は進んでいない。我々は普及促進を考えている。

K：バックアイカメラ、バックガイドモニターなどの後方視野確認支援装置の普及率はさらに低いのか？

M：これはオプション装置なのでよくわからないが、バックを知らせる警報装置についてはすべての車についているが、夜間など騒音の問題からスイッチを切ってしまう場合がある。

K：死角のないクルマ、国交省ではミラーレスも進めるということだが、トラックは後ろが見えないのでそういうものをぜひつけてほしい。ドライブレコーダーは一般車においてもかなり事故抑止力になると思うが、義務化が今一つ進まない問題はどこにあるか。

M：ドライブレコーダーは第10次計画でも取り上げており、情報の活用について検討する、ということになっている。義務化を望む声もあり、皆さんのご意見も含めて検討したい。

K：多くのメーカーがありアセスメントも難しいと思うが、ドライブレコーダーがあることで運転が慎重になることも期待できるので、ぜひ義務化を早く進めてほしい。

K：軽井沢のバス事故もそうだが、事業者の運行管理面の不備や、運転手の質の低下などの面でも課題が多い。当会会員である路線バスの運転手によれば、このようなずさんな体制は考えられないという。そのような不備の多い中小企業がバス事業をしまっている現実があると思うが、利用者からは良し悪しの見分けがつかない。事業者の評価、運転手の質改善のとり組みについてはどうか？

M：中小企業が多い業界に加え、運転手不足もあると認識しているが、安全は当然第一と認識している。今後、準中型運転免許を新たに作るなど法令改正もあるが、運転手を雇う事業者に安全を担保するよう伝えていく。一般利用者への情報については、軽井沢バス事故再発防止検討委員会を1月から設けており、特に貸切バス事業者に対して利用者への安全なバス利用を周知しようという話も最近出ている。

る。セーフティバス(貸切バス事業者安全性評価認定制度)のようなものを広く周知していくことが1つの課題である。また、情報提供としては、交通事業者の処分情報を公開しており、それも一般に検索できる。ただ、ホームページでは見づらく、周知は進んでいないが、もう少し宣伝もしてきたい。

K：処分情報では〇〇運輸のような運行を担う会社が出ているのだと思うが、問題の多いいわゆるツアーバスの場合、利用者は〇〇トラベルのバスに乗っているという認識であり、実際に利用するバス会社を選ぶことは出来ない。発注元旅行会社の名前も公開するなど、利用者の選択に役立つ形で公開してほしい。

M：利用者は旅行会社と契約するので、旅行会社で宣伝をしてもらうなど、検討している。

K：事業者に指導に入る指導監督者の人数も足りないのではないかと。口頭や文書だけでは抜け道がありすぎる。当会会員にトラック運転手経験者がいるが、運転手の技能訓練や試験もしない、違反すれすれのこともさせるなど、ひどい現実があるという。今回の軽井沢のバス事故もそうだが、事故が起きる前に指導監督できないものか、その体制はどのようになっているか。

M：トラックについては、適正化実施機関で指導員が全国のトラック事業所を巡回してA～Eの評価ランク付けをし、運輸支局に伝え、Eランクの事業所については重点的に監査が入るといった仕組みになっている。貸切バスについてはそういう体制がなかったので、今度の検討委員会では民間団体の活用でどうしたらよいかなど、指導監督について議論を構築しているところだ。

K：民間活用は必要だと思う。そういうことも進めてほしい。

K：軽井沢バス事故では事業免許取り消しなど厳しい査定をされたが、国民も国の指導を信頼して見守りたい。話は変わるが、安全装置の義務化についてはメーカーサイドでも定期検査の仕事が新しくできるなど、高くつくというデメリットだけでなく新しいビジネスも生まれるのではないかと思う。そうすればメーカーも説得しやすいのではないだろうか。そういう視点を含め前広く考えていただきたい。また次もぜひ懇談をお願いしたい。

* * *

今回の面談が終わって1週間後、貸し切りバスにドライブレコーダーの装備義務化方針が国交省から発表され、また貸し切りバス会社への処分強化も併せて発表されました。その後も「ヘッドライトの自動点灯」義務化、「ドライバー異常時対応システム」のガイドラインを発表するなど国交省は安全面に対する規制・指導の強化を進めており、当会の交通事故を起こさない安全なクルマになって欲しいという主張は国交省側にもよく理解されていることが分かって、その意味では今回の面談は大変有意義であったと思います。ただ行政側の常として技術の成熟度、利用者の負担増加に対する懸念、普及のための時間余裕、予算措置などを考慮しつつ手続きを踏んで義務化を図るという制約があり、今回の面談でも残念ながらその回答が歯痒く感じるところがあったことは否めませんでした。ただお互いに求める方向性は異なっていないと思うので、今後も要望と懇談を続けていきたいと思っています。

横断歩道での「アイコンタクト指導」への疑問を 警視庁に送付

足立礼子(世話人)

今年(2016年)2月中旬、東京都内で小学生が横断歩道でトラックに轢かれて亡くなる事故が2件、相次いで起こりました。1件は町田市で、小学1年の男の子がT字路交差点を横断中に後方から左折してきたダンプカーに轢き逃げされ、もう1件は足立区で、やはり小学1年の男の子が交差点を横断中に前方から右折してきたトラックに轢かれて亡くなりました。どちらも、青信号で横断中にトラック運転手の過失によって命を奪われています。ところがこの事故の直後、警視庁(東京都を管轄する警察)は、「トラックには死角があるから見落とされないように、青信号でも安全とは限らない。必ず左右を確認し、ドライバーとアイコンタクトをとって横断を」という趣旨の談話を出しました。

この談話に対して、会員の多くから疑問と怒りの声が起こりました。なぜ非のない被害者側がもっと注意せよと責められるのか、幼い子どもに何重もの注意を強いる前に歩行者の安全を守る対策(特に交差点での右左折車による事故を防ぐ対策として歩車分離信号の増設)を急ぐべきだという意見に加え、ドライバーとアイコンタ

クト(目と目を合わせて渡ってよいかを確認すること)をとってから渡るようにという指導自体への疑問も多く上がりました。私たちが交差点でアイコンタクトの確認実験を行った結果でも、アイコンタクトの非現実性、危険性、矛盾が明らかになりました。

そこで2月末に、疑問点を盛り込んだ以下の意見書を警視庁に送り、主要なマスコミや政党にもその報告を送付しました。また、警視庁以外にもアイコンタクトを推奨する県警が少なからずあることから、警察庁にも意見書を送付して再考を求めました。

警視庁、警察庁からはいつもの通り受け取りの連絡もありません。しかし、3月には調布市でまた、自転車に乗った小学生が横断歩道を横断中に右折トラックに轢かれて亡くなる事故が起きています。そのため、警視庁はさらに子どもへのアイコンタクト指導を強化させているように見受けられます。その様子やアイコンタクト指導の問題については、20ページもご一読ください。

◆提出した意見書

警視庁警視総監 高橋清孝殿

「横断歩道横断中の歩行者へのアイコンタクト指導についての疑問」～交差点事故に関する警視庁談話(2月17日)についての意見

2016年2月28日

私どもは、交通事故をはじめとするクルマ社会の問題を考え、人の命を最優先にする安全な社会の実現を願って活動をしている市民グルー

プです。交通事故被害者やそのご遺族の会、その他交通問題の会とも交流をもちながら活動をしています。

さて、2月15日と17日に足立区と町田市で、横断歩道を青信号で横断中の小学生を大型車がはねて死亡させた事故を受けて、警視庁より「青信号でも安全とは限らない。必ず左右を確認し、ドライバーとアイコンタクトをとってから横断してほしい」という交通総務課課長代理の談話が出されました(2月18日朝日新聞朝刊・東京版記事より)。この談話には重大な問題点があると考えており、再考を求めるとともに実効ある交通安全対策を申し入れます。

1：道路交通法の精神を軽視する 発言

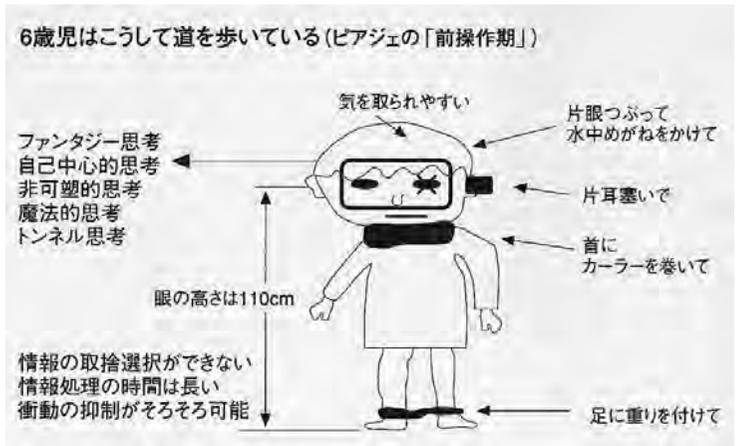
今回の2つの事故は「歩行者は横断歩道を青信号で横断する」という、交通安全の基本である道路交通法を遵守した歩行者が被害に遭ったものです。しかるに、上記の談話は、道路交通法を所管し交通安全の責務を担う警察の交通責任者が自ら法の精神を軽視し、責任の所在を曖昧にするものです。また、本来はドライバーが全面的に過失責任を負うべきところ、なんの過失もないと考えられる幼い被害者にも過失があるかのように思わせ、責任の一端を負わせようとする(その意図がないとしても結果としてそう解釈される)もので、看過できない発言です。(ご遺族にとっては二重三重に傷つけられる発言であるとも聞き及びます。)

2：アイコンタクト指導の問題点

さらに、「ドライバーとアイコンタクトをとること」を求めています(警視庁では以前から学童などにアイコンタクトの指導をしています)が、ここにも以下に記すように多くの問題があります。

①短時間の猶予しかない青信号横断中に、歩行者がクルマ接近の危険を感じながらドライバーとアイコンタクトをとることは、大人でも容易ではありません。そもそも人と車が平面交差する道路で安全確認を十二分にすべきは物理的強者のクルマであり、弱者である歩行者が強者の目を確認しなければ安全を保障されないのは本末転倒です。ましてや幼い学童に複数の車のドライバーの目をとらえさせ、安全かどうかを判断させること自体に無理があります。子どもは図に示すように、判断力、思考力、視力、体力等が未熟な存在であり、大人が望むような行動はできないことは発達学においても認識されています。

②当会では実際に交差点に立ってアイコンタクトの検証を行いました。すると、トラックな



出典：杉田聡、今井博之『クルマ社会と子どもたち』
(岩波ブックレット)

どの大型車ほど運転席が高く、子どもではドライバーの視線はとらえることが大変です。しかも、天気によってはフロントガラスの反射によりドライバーの顔は見えにくくなります。曇天においては大型車のドライバーの顔はフロントガラスの反射で下からはほとんど見えません。普通車の場合でもかなり見えづらく、真横に來れば見えるようになりますが、それでは事故回避には遅すぎます。まして、雨天で傘をさしていれば、ドライバーの顔を見ること自体が低学年では不可能であり、たとえ見ようとしても、ワイパーの動きや水蒸気の曇りも加わってドライバーの目の視認は困難です。さらに、日暮以降はヘッドライトの強い光が視認の妨げとなります。

③アイコンタクトをしたつもりでも双方に思い違いがあり、逆に危険な場合もあります。検証中も、横道から来たトラックにアイコンタクトで確認したはずが前進され、ヒヤリとしました。子どもがドライバーの目を見て瞬時に正しい判断をすることも難しいですが、もし車が止まらずに迫ってきた場合、とっさに回避することも難しいでしょう。

④もし、左右確認、アイコンタクトをしなければ青信号横断中でも安全は保障されないのが現実であるとするなら、視覚障がい者や、足腰が弱って動作が不自由な高齢者の安全も保障されないこととなります。

3：実効ある対策の要望

——歩車分離信号増設の要望——

歩行者が青信号で横断中に被害に遭う事故は繰り返され続けており、今回の事故のような右左折車による事故も絶えません。その原因として、道路・交通システム等における歩行者の安全対策の軽視・遅れがあります。とるべき対策は多々ありますが、信号のある交差点での右左折事故を減らす実効ある対策として、歩車分離信号のより一層の増設を強く望みます。平成23年4月20日付の警察庁通達『歩車分離式信号の整備推進について』でも歩車分離信号は歩行者被害事故の防止に有効であり、早急な整備が望

まれると記されています。ドライバーにとっても安全で安心な信号システムです。歩車分離信号は現在は右折のみ分離式が多いですが、左折事故も防ぐには完全分離式が必要です。2015年3月に多摩市新大栗橋交差点で女児が被害に遭った事故も右折のみ分離であったことが原因によるもので、完全分離式に直されました。事故が起きてからではなく起きる前に、通学路の交差点や自動車交通量の多い交差点から順次、完全型歩車分離信号の早急な増設に総力を挙げてください。渋滞や交通流の心配より、人命の安全を第一に考えてとり組まれることを強く要請します。 以上

ドライバーとアイコンタクトをしてから渡れ、という指導の問題点

足立礼子(世話人)

上述のように、当会では2月末に警視庁に対して、横断歩道を横断中の歩行者への「アイコンタクト指導」についての意見書を送りました。しかし、残念ながら春の交通安全運動週間ではその指導を一層強化しているかのような様子が見えました。

一例として、昭島警察署では小学生を対象に、トラックに試乗させて死角があることを伝えた上、子どもの「人型」がトラックの後輪に巻き込まれてつぶされる様子を見せ、アイコンタクトの重要性を教える様子がニュースで報じられました(表紙写真参照)。人型がトラックに無残につぶされる光景は、実際の子どもだったらと思うとショッキングなものです。子どもたちもその光景を凍りついたように見つめていました。すでに交通ルールを懸命に守っている子らにこのような残酷な場面を見せ、「指導を守らないとこうなるよ」と脅してまで注意させようとする交通社会は、人の命・安全を第一にする正常な社会といえるのでしょうか。ちなみに、策定されたばかりの第10次交通安全基本計画の基本理念には「人優先の交通安全思想」が盛り込まれ、「文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならな

い」と記されています。

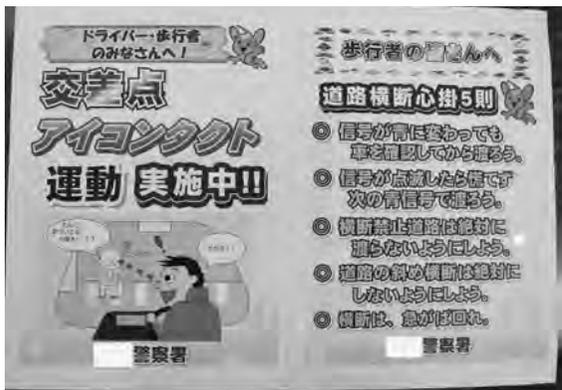
トラックに死角があることは古くから周知の問題であり、死角による事故を防ぐには、死角を減らす車体の安全装置対策、歩行者横断中は右左折車をストップさせる歩車分離信号増設、ドライバーの教育強化や免許基準の強化など、とるべき対策は山ほどあります。当会でもそうした要望を再三伝えていますが、対策はなかなか進まず、痛ましい事故が各地で繰り返され、そのたびに過失のない弱者側への注意指導が強化されています。本末転倒といわざるを得ない現状です。

歩行者が横断中に「ドライバーとアイコンタクトをとる」という行為自体にも、多くの問題が潜んでいます。4月16日の総会においても、その後のメーリングリストにおいても、さまざまな意見が出されました。警視庁に出した意見書に記した点も含めて、問題点を改めて整理しておきます。

【ドライバーとアイコンタクトをしてから渡れ、という指導の問題点】

《歩行者の身体能力の問題》

・アイコンタクト指導は主に小学生や高齢者を



警視庁では「アイコンタクト運動」を盛んに推進している。都内のある警察署のポスター。



アイコンタクトをせよと言っても、フロントガラスの反射などでドライバーの姿さえ見えないことも多い。

対象に行われている。しかし、子どもは判断力、思考力、視力・視野、体力等が未熟・未発達な存在であり、とっさの適切な判断や行動は難しい。高齢者も身体機能や判断機能が低下していることが多く、同様である。

《双方向性の問題》

- ・歩行者側がアイコンタクトをしようとしても、ドライバーが歩行者の存在に気づかず目を合わせなければコミュニケーションは成立しない(その場合は渡ってはいけないのか)。
- ・横断を始めてから、後方から右折・左折してくるクルマや、信号無視で疾走してくるクルマとアイコンタクトをとることは困難。ドライバーが歩行者に気づかなければ事故は回避できない。

《視認性の問題》

- ・トラックなどの大型車は運転席が高く、大人でもドライバーの視線をとらえにくい。小学低学年や杖をついた高齢者などにとってはさらに難しい。
- ・天候によりクルマのフロントガラスの反射、雨天時は水蒸気による曇り、歩行者の傘差し、夜間はクルマのライトなどで、ドライバーの視線や表情が見えない場合も少なからずある。

《時間の問題》

- ・右折、左折のクルマとアイコンタクトをしてから横断するには十分な時間が必要だが、現

実は多くの交差点において歩行者の横断時間は短く、そのゆとりがない(小学低学年や足腰の弱った高齢者などにとっては特にゆとりはない)。アイコンタクトが重要というなら、歩行者の横断時間を長く設定する必要がある。

《意味合いの理解の問題》

- ・アイコンタクトは目だけによる意思疎通だが、その意味合いは共通認識として人々に周知されておらず、個々の場面で異なる。もし歩行者側もクルマ側も「相手が止まる」と解釈をすれば、逆に危険な事態を招く。意味合いも不明確なコミュニケーションツールに身の安全を委ねさせることは無責任。

《歩行者の横断の権利の問題》

- ・青信号でもドライバーとアイコンタクトをしなければ横断中の安全は保障されないなら、視覚障がい者の安全も保障されないことになる。そもそも、歩行者の横断の権利は何によって保障されるのか。ドライバーの意思に委ねるしかないなら、道路交通法の存在意義はどこにあるのか。

今後も、アイコンタクト指導の是非について考え、多方面に疑問の声を届けていけたらと思います。ご意見などお寄せいただければ幸いです。

2015年11月に、平成28年度～32年度を対象とした第10次交通安全基本計画(中間案)のパブリックコメントが行われました。寄せられた意見に対し、各省庁の対応に関する回答が2016年3月公表されました。

パブリックコメントには当会会員からも複数の参加があったと聞いています。ここでは世話人3人(榊原茂典、足立礼子、富田悦哉)の出した意見とそれに対する回答を対照してみました(提出した意見は3人それぞれの私見であり、会の公式意見ではありません)。

意見は完全な形で取り上げられるわけではありません。一部のみ掲載されて意見の趣旨を曲げられてしまったり、あるいは無視されて掲載すらされないものもありました(不掲載の意見は現行施策・方式を否定的に指摘したものが多くようです)。また、回答が付されても、意見をまともに受け止めず論点をずらすような回答も少なくありませんでした。そのように感じられた部分のいくつかには、意見要旨・回答要旨のあとに、ひとことコメントを記しました。その部分も含めてご覧いただくことで、当局の意識や意図をある程度読み取れると思います。

私たちクルマ社会を問い直す会会員の意見と、当局の認識にギャップのあることは当然予想していたことですが、そのギャップを見つめておくことは無意味ではないでしょう。ここを「現状」として、今後の会の活動に取り組んでいきたいと思っています。また、回答内容が今後いかに実践されるかを注視したいと思っています。

※【意見】は会員が出した意見の要旨、【回答】は内閣府が「意見への対応」として記した文の要旨です。各文章の最後にカッコつきで記した文は、意見提出者のコメントです。

※回答番号は、発表された「意見・対応一覧表」で「整理番号」として記載されているものです。
※意見及び対応等一覧は次のアドレスでインタ

ーネット上に公開されています。

http://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku10/pdf/iken_kekka.pdf

◇◇計画の基本理念

◆【意見】自動車という交通システムは不完全な部分が放置されており、自動車が交通安全における主な脅威であり、事故・事件の要因のほとんどを占める。「自動車は危険」という基本認識はすべての人に求められるもので、計画上でも明示すべき。(下線部は「意見・対応一覧表」では削除され、単に「自動車は危険」という認識の扱いにされている。)

【回答番号1】道路交通環境は、自動車を始めとする車両、道路等の交通環境、運転者を始めとする人間で構成されており、交通事故を防ぐためにはそれぞれの安全性を向上させる取組が必要と考える。

◇◇交通安全基本計画における目標

◆【意見】交通死傷者目標2500人はゼロを明記すべき。第9次計画の反省をふまえ、例えば道路構造・信号システムの改善でマイナス15%等のようにゼロに向けての具体的目標を掲げて努力すべき。

【回答番号4、5】交通事故のない社会を目指すことが究極の目標だが、5年計画期間での達成可能性を踏まえる中でも意欲的な目標値を設定し、先進諸国の中でも最も安全な道路交通を目指すこととした。施策効果を個別に把握するのは困難で、各施策の相乗効果も考えられることから長期予測をベースに目標値を設定している。(この回答は、他の方もしくは複数の意見への回答かもしれないが、内容は関連するので、参考として記した。)

◇◇道路交通環境の整備

◆【意見】路側帯の設置状況について総点検を実

施し、規定以上の幅員となるよう早急に改善する。路側帯幅員を確保するためには車道幅を削減・制限することも断行する。場合によっては自動車は一方通行化するか通行禁止(歩行者専用化)にする。

【回答番号10】生活道路対策として(中略)ゾーン30を推進しているところであり、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保に引き続き努める。(意見は路側帯の総点検を求めているが、それに対する回答はなし。)

◆【意見】幹線道路と生活道路を区分した対策が記載されているが、実際には分別困難な事例が多いものと思われる。幹線道路であると区分された道路であっても、そこに生活道路としてのニーズがないか不断に検証されなければならない。(下線部分は「意見・対応一覧表」では削除された。)

【回答番号12】対策の実施当たっては、人優先の交通安全思想の下、道路の利用状況を十分に踏まえた取組を行うよう努める。

◆【意見】「ゾーン30」について「時速30キロで走行する道路」という誤解がしばしば見受けられる。時速20キロ台以下での走行を印象づけるなら「ゾーン20」の方が適切とも考えられる。(下線部分やそれ以外の意見は「意見・対応一覧表」では削除された。)

【回答番号13】引き続き、ゾーン30の趣旨及び設定箇所を周知し、歩行者自転車等の通行空間の確保に努める。

◆【意見】歩車分離式信号の安全効果は明白であり、歩車分離式信号の必要性周知、設置推進は行政・警察が主導的に行うべき。少なくとも歩行者の事故があった交差点については歩車分離式信号を検討する仕組みにすべき。

◆【意見】歩車分離信号の整備推進が盛り込まれているが、完全歩車分離信号を推進し、増設目標数の明記を。

【回答番号14】生活関連経路を構成する道路、事故危険箇所を中心として、歩車分離式信号機の整備を図る。(「完全歩車分離の推進を」等の意見についての回答はなし。)

◆【意見】生活道路等の安全対策は、住民が交通規制等を要望しても警察が自動車の利便を優先

して腰を上げない。「国、警察、自治体、地域住民等連携し、歩行者の安全を第一優先課題として徹底した通過交通の排除対策に取り組み」と明記し、警察の前向きな関与を位置づけよ。(下線部は「意見・対応一覧表」では削除された。)

【回答番号16】生活道路においては、速度抑制対策や通過交通の抑制・排除等の対策を引き続き積極的に推進していく。(質問の主旨である警察の取り組み姿勢には答えていない。)

◆【意見】「ゾーン30」の理念はわかるが、日本は大小の道路や住宅、学校、ビル等が混在している所が多く、設置できるエリアが限られる。一部エリアだけ速度制限をしても他では車が疾走しているなら逆に危険。日本ではゾーン30よりも「まち全体を時速30キロ未満の低速走行区域」とする対策が必要。

【回答番号17】ゾーン30に指定されていない道路であっても、生活道路においては速度規制対策を引き続き積極的に推進していく。

◆【意見】通学路については、スクールゾーン設定による自動車規制を原則とするべきである。自動車の迂回ができずスクールゾーン設定が困難な場合でも、十分な速度規制を実施し、自動車通行の抑制を行うべき。

【回答番号21】通学路の交通安全確保のため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援し、道路交通実態に応じて教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を引き続き推進する。文部科学省交通安全業務計画では、学校等においては関係機関の協力を得てスクール・ゾーンの設定および定着化を積極的に推進する旨記述しており、今後も実情に応じて対策を進める。

◆【意見】幹線道路は制限時速40km以上の道路が多く、一部に制限を緩める動きもあるが、トラック等が速度超過して疾走し、交差点等での歩行者被害が大きい。人と交わる道路はすべて時速30km未満とし、低速走行の教育や通達を徹底し、監視体制も強化を。(下線部は「意見・対応一覧表」からは削除された。)

【回答番号32】速度規制は、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものか点検・見直しを進

め、生活道路では速度抑制対策を積極的に推進する。運転者に対する歩行者等保護意識の徹底に引き続き努める。(幹線道路の速度規制については曖昧にされている。)

◆【意見】ゾーン30の30キロ制限では運転者が30キロを維持しようとする。これでは却って危険である。住宅ゾーンの生活道路ではもう一步踏み込んだ全面徐行地域とすべき。

【回答番号38】ゾーン30はそれを超えると致死率が上がるという研究結果、諸外国の導入事例をもとに進めているので、引き続きゾーン30を整備していく。(ゾーン30でも危ないという意見の趣旨に沿った回答ではない。)

◆【意見】自転車の走行空間整備にあたっては、自転車利用者の意見を十分に反映し、実効性の高い設備となるようにすべき。自転車は本来「車両」であり、自転車と歩行者が混在するような通行区分は根本的に解消すべき。車道において自転車と自動車と共存するには両者への不断の啓発が必要。自転車の通行方法・位置は視覚的に明示されることが大切。(下線部は「意見・対応一覧表」では削除された。)

【回答番号41】自転車は車両であるとの原則の下、(中略)自転車利用環境の総合的な整備を引き続き推進する。

◆【意見】鉄道やバスは事業者の自助努力だけに任せず、生活の基本インフラ・福祉として税金を投入し、現状より増加を図ることを明記すべき。

【回答番号49】交通の総合的施策は交通政策基本計画に基づいて推進する。地域の生活の足の確保のためにデマンド交通の導入数などの数値目標を定めている。地域公共交通網形成計画を作成する自治体を総合的に支援する体制を構築し、地域交通ネットワークの再構築を目指す。

◆【意見】自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両を選択的に取締っているようでは、いつまでもいたちごっこが続く。違法駐停車車両にはシール貼付するなどして片端から取締り、排除すべき。一般市民が違法駐停車車両の写真を撮って通報できるようなシステムができないか。(下線部は「意見・対応一覧表」では削除された。)

【回答番号52】悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、メリハリを付けた取締りを推進することを記述している。確認事務の公正かつ確な遂行を確保するため(中略)引き続き適切な取締りに努める。

◇◇交通安全思想の普及徹底

◆【意見】飲酒運転対策としては、すべてのクルマにアルコール検知装置の装備を義務化し、アルコールを検知した場合はエンジンがかからなくなる仕組みを導入すべき。また飲酒運転で検挙された運転者すべてに医師による治療を義務付け、アルコール依存症治療証明(または非該当証明)をもって運転を再開させるべき。

【回答番号74】アルコール依存症対策を視野に入れた取組を行うこととしている。飲酒運転により免許の取消処分を受けた者が免許を再取得しようとする場合には(中略)飲酒取消講習を受講させており(中略)、同講習の確実な実施等について記述している。

◆【意見】毎年11月の第3日曜日は国連総会決議による世界共通の「世界道路交通犠牲者の日」であり、この日の追悼・関連催事には政府は積極的に共催・後援を行うべき。年々の多くの交通事故と犠牲者発生は国家的課題であるという認識を持って、手厚く追悼に取り組むべき。(下線部は「意見・対応一覧表」では削除された。)

【回答番号76】長年春・秋の全国交通安全運動を実施しており、世界道路交通犠牲者の日に慰霊祭を行うことは困難と考える。ただし、複数の交通事故被害者等の団体においてこの日にちなむ取組が行われていることも承知しており、今後その内容等の検討を行い、必要に応じて協力する。

◆【意見】町内会にただ交通安全運動があるというピラを回覧するだけでは効果がない。行政は町内会に出向いて積極的にPRすべき。

【回答番号79】今後も行政、民間団体等、住民の参加・協働を積極的に推進するとともに、地域の町内会に出向いて行う積極的なPR等に引き続き努める。(実際には出向いてきていない。運動期間中にテントに挨拶に来るだけである。)

◆【意見】交通安全運動は運転者側だけの運動に

なっている。交通被害者の団体も参加させるべきである。

【回答番号79】市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し(後略)。(関係機関・団体に被害者の会が含まれていないことには答えていない。)

◇◇安全運転の確保

◆【意見】免許取得時の交通教育は、「自動車を運転することは、他人に迷惑をかける、他人に危険を及ぼす」ということを最初に徹底して教えるべき。

【回答番号81】保護意識の高揚を教習等を通して周知する。(迷惑がかかることについての記述はなし。)

◆【意見】運転技能や性格適性、病気の有無等の検査を義務化し、合格基準を厳しくすること。免許更新時や違反発覚時のほか、年1回の検査の義務化が望ましい。

【回答番号85】自動車等の運転は危険を伴う行為であることから運転技能や事故実態に照らして運転免許が区分され、必要な取得要件を定めている。自動車等が生活手段の一部となっている現状や、諸外国における運転免許制度の状況に鑑みると、取得要件等の更なる厳格化には慎重な検討を要する。(自動車が生活手段の一部となっているから厳格化は難しいとの答えに、命より利便性重視のクルマ社会の本音が見える。)

◇◇車両の安全性の確保

◆【意見】ドライブレコーダ等は普及促進でなく、義務化を急ぐべき。

【回答番号86】車両情報記録装置の効果・役割について、国際的な枠組みで議論中であり検討する。運送事業者には導入支援中。

◆【意見】アルコールインターロック装置(飲酒運転防止装置)の義務化をすべき。

【回答番号86、87】実用性に課題多いが、引き続き実用化に向けた開発を推進。

◆【意見】衝突予防・軽減ブレーキ装置(自動ブレーキ装置)の義務化をすべき。

【意見】100km/hのスピードリミッター装置(最高速度遵守装置)の義務化をすべき。

【意見】車線逸脱防止装置の義務化をすべき。

【回答番号86、87】大型車への義務付けを実施中。

◆【意見】赤信号冒進防止装置(信号遵守装置)の義務化をすべき。

【意見】道路の規制速度に合わせるスピードリミッター装置(速度制限遵守装置)の義務化をすべき。

【回答番号86、87】ITS、ASVの開発で取り組む。

◆【意見】運転者の居眠り、病変による緊急停止(デッドマン)装置の義務化をすべき。

【回答番号88】実用化に向けた技術課題や技術要件に係る最終的な検討中。

◆【意見】交通安全対策のうえで道路幅員が不足するという問題は、主に自動車の大型化に起因する。車体幅の制限や、より小型車への転換誘導政策は必要。

【回答番号92】車両は基準で定められた寸法内で製作されている一方、車両の大きさに関わらず運転席からの死角を減らす等の安全対策は重要であり、引き続き総合的な対策を進めていく必要があると考えている。

◆【意見】自動走行技術の開発は至急推進すべきだが、厳格に交通規則を守ることをめざし、曖昧な解釈や、多少の逸脱は良いという思想にならぬよう行わせること。

【意見】自動運転車の開発・導入は、交通ルールが完全順守される機能を実現するべき。

【回答番号96】指摘の通り交通ルールは遵守されるべきものであり、そのために必要な基準等を整備する必要があるものと認識。自動走行技術の開発・普及を促進するため、安全確保を前提とした環境整備を推進する。(回答としては一応評価できる。)

◇◇道路交通秩序の維持

◆【意見】一時停止の指導教育、取締り、違反者への罰則強化など有効な対策を検討し、文中にも盛り込むべき。

【回答番号101】交差点関連違反等事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進すると記しており、一時不停止の指導取締りも推進する。罰則の法定刑等は違反行為の可罰性の程度に応じたものであ

ることが必要で、強化は慎重を要する。

◆【意見】道路交通事故原因の調査は「再発防止」をより追求し、具体的な改善策を提示・提言すべき。交差点改良、ペダルの踏み違い、デッドマン装置、飲酒運転について、事故原因調査結果が十分反映されておらず、再発防止策が不足している。(下線部は「意見・対応一覧表」では削除された。)

【回答番号103】交通事故の再発防止策については、現在、都道府県警察が道路管理者等の関係機関と連携して交通事故現場の状況を詳細に調査し、その結果を踏まえて立案し、実施に移している。

【意見】交通事故は危険運転致死傷罪適用を躊躇しないで立件して貰いたい。

【回答番号106】今回の計画で「危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底」を盛り込み初動捜査の段階から積極的な立件を推進する。

◇◇第10次計画に項目がないもので、意見に対して回答されたもの

◆【意見】一般に速度規制の理由が明確でない。「決めたのだから守れ」でなく、補助標識などを活用し、「住宅街静かに」「スクールゾーン」「横断歩行者多い」などの運転者の理解を得やすい手段を講ずるべき。

【回答番号127】規制理由の周知措置等を計画的に実施すると記述済み。(実際にはなされておらず、何故そういう規制をしているかが不明確な箇所がほとんどである。)

◆【意見】交通規制等について警察は何故そう決めたのか説明が全くない。秘密主義から脱皮して住民に情報公開と説明を積極的に行うべきである。

【回答番号127】「道路交通環境整備への住民参加の促進」を掲げてあり、「信号機BOX」「標識BOX」等を活用し道路利用者の意見を反映、速

度規制に関しては理由の周知を計画的に推進。(実際には情報公開は全くと言ってなされていないので、改善されるか疑問である。)

◇◇意見が削除され、回答もされなかったもの

◆【意見】多くの事故・事件例から「結果的に運転免許が多数の不適格者にも交付されている現状がある」ことは明らかで、これを認識し明記すべき。検証どころか早急な制度改善は必須。運転免許制度は運転者の適格を見極めるものであるべきで、運転免許交付はもっと厳選して行われるよう改善されなければならない。

◆【意見】運転免許制度は申請者に出来るだけ与えるという考え方を改め、不適格者には与えないという姿勢に変えるべき。重大事故経験者、違反の多い運転者からは不適格として永久不許可も考えるべき。

◆【意見】住宅街の押しボタン式信号機は、運転者に安心して飛ばして良いと言っているに等しい。また、一般に道路も狭く歩行者がボタンを押さないことも多い。全て定周期式にすべき。

◆【意見】防犯については住民の協力を得るため警察が市民と融合しようと努力しているが、交通安全に対しては警察が住民の理解協力を得ようとしないし、運転者側の声ばかり聞いて住民の声を聞こうという姿勢が見えない。住民参加は名ばかりである。

◆【意見】交通事故の調査は事故責任の追及だけでなく、事故原因追求も行い、ドライバー、車両、インフラなどへフィードバックすべき。そのためには警察、国交省合同の捜査調査態勢が必要。

◆【意見】アクセルとブレーキの踏み間違い防止装置の義務化をすべき。

◆【意見】ICカード免許証による無免許運転防止装置の義務化をすべき。

自宅をリフォームする都合から、自分の車を自宅敷地内の駐車スペースに置かず、近所のコインパーキングに停めるという生活を約1ヶ月経験した。私の居住する横浜市南区にも、昔から月極駐車場はあるが、これに加えて、10年位前からコインパーキングが出来始め、現在、徒歩5分前後の範囲に8カ所ある。今度、コインパーキングを利用して、このサービスの功罪を考えた。

まず、コインパーキングの料金設定だが、私の居住する住宅地では、2～3時間の利用が割高となっている。例えば、朝8時から夜8時の駐車料金は1時間300円である。但し、最大料金の制限が900円とされているので、3時間以上24時間以内の駐車料金は一律900円である。

主に、車利用者の立場からだが、コインパーキングの一番の功績は、片側2車線の道路の左側車線をふさいでいた車をコインパーキングに止めることで、車の流れが良くなった、ということである。

一方、コインパーキングの罪悪は、①車の増加 ②大災害時に被害を拡大させること ③地価の高値維持、狭小住宅の増加 ④貧富の差の拡大 の4つである、と考える。以下、説明する。

①車の増加

駐車場の確保が出来なければ、新車であれ、中古車であれ、車を所有することは出来ない。住宅の敷地が狭く、車を置くことが出来ないはずの世帯に、コインパーキングは、車の所有を可能にし、車を増加させている。(コインパーキングに1ヶ月駐車した料金は30,000円以内なので、月極駐車場と大きな料金差はない。)

②大災害に被害を拡大させること

10年前には、空き地だったところがコインパーキングになっ

ている。横浜市南区は、全市18区の中で、緑地率が最下位で、狭小な住宅が密集する地域が少なくない。そこへ、さらに、コインパーキングが建設されてきた。車は、平均20～30ℓのガソリンをタンクに積んでいる。軽自動車ならば、東京・静岡を楽に往復出来る力がある。大災害時、消防車は来てくれない。水も出るかどうかもわからない。住宅が延焼したら、これに隣接するコインパーキングの車に延焼し、爆発するであろう。昔は、空き地が延焼を食い止めたり、避難場所になるはずであったものが、今では、被害を拡大させる元凶になりかねない。

③地価の高値維持、狭小住宅の増加

もし、コインパーキングという土地利用がなければ、その土地は住宅地として利用されることが多かったであろう。しかし、今は、コインパーキングに利用されることで、住宅地としての土地の供給が減り、土地の高値維持がされている。また、土地単価が割高となり、敷地は、狭小なものになっている。

④貧富の差の拡大

コインパーキングの土地所有者は、宅地より高率の固定資産税を払っているが、それでも、銀行金利より、はるかに高い運用益を得ている。コインパーキングという土地利用は、日本の貧富の差を拡大させることにも一役かっているのではないだろうか。

(神奈川県横浜市在住)



今年の1月15日未明、長野県のスキー場に向かう夜行バスが反対車線に進入、ガードレールにぶつかり横転、15人もの人々が死亡する大惨事となりました。バス運行側のさまざまな不手際が報じられています。曲がりくねった道、深夜、それだけ聞いても恐ろしい。死亡した65歳の運転手が大型バス運転に不慣れであったことも報じられています。以下、主観的記述となりますが、記します。

亡くなった15人(運転手と補助員を除く)中、人の生命に軽重はないものの、13人が未来ある19～22歳の大学生であったことが、この事故を一層悲劇的なものにしています。悲劇で思い出すのは、かつて明治の昔、逗子開成中学の生徒12人が冬の七里ヶ浜にボートで出て、荒れ狂う波に勝てず全員が父母の名を呼びながら犠牲となった事故です。この悲劇を当時の女学校の先生が“うた”にしたのが、有名な「真白き富士の根」。死亡した少

年たちを偲んだこのうたは今もうたい継がれています。

親バカの私は、一人娘が小学3年生で初めて団体バスで旅(大洗海岸へ行きました)に出たとき、「バスは無事に着いたでしょうか」と学校に電話を入れ、電話口の先生を驚かせたことがあります。親心とはそんなもの。「真白き富士の根」のうたの海難事故も今回のスキーバスの事故も、親の嘆きはどれほどでしょう。その思いからこの一文を書きました。空も陸も海も最大の心配り、心配りをし、防げる事故は防ぎたいと願ってやみません。

(追伸)

総会、ありがとうございました。有意義な勉強会であったことを感謝します。全国からの会員の方々と年一回の再開も楽しい。未参加の方々、ぜひ来年は参加してくださいね。

(茨城県竜ヶ崎市在住)



キントキニンジンの花
(会員K・Tさんの絵)

◎佐藤清志さん(世話人)の「アイコンタクト指導」に対する疑問の投稿が新聞の投書欄に掲載されました。

2016年2月26日 朝日新聞「声」欄

「アイコンタクト」求めるとは…

団体役員 佐藤 清志

(東京都 51)

青信号を守って横断中の小学生がトラックやダンプカーにはねられて亡くなる事故が、東京都内で相次いだ。

青信号で横断歩道を渡っている子どもが、右左折する車にひかれるという事故は後を絶たない。警察でも、車のウィンカーを意識し、曲がってくる車があれば、ドライバーとアイコンタクトをとり、自分の存在に気付いてくれているか確認するよう、歩行者に呼びかけているようだ。

今回の事故でも、記事には警視庁担当者の「青信号でも安全とは

限らない。必ず左右を確認し、ドライバーとアイコンタクトをとってから横断してほしい」というコメントが載っていた。けれども、違和感を覚えてならない。

交通弱者の側に、このような行動を求める車社会とは何なのか。小さな子どもたちにも、そんなことをさせないと同種の事故は防げないのか。

事故をなくすために、車自体の品質改良は図られているのだから。しかし結局は、ドライバーが右左折の際に周囲の安全を徹底的に確認し、見落としをなくすしかない。そうでなければ、車社会の未来は暗い。

◎三田直水さん(地域活動連絡係)のクルマ社会についての投稿が、新聞の地方版の投書欄に掲載されました。

「投稿にあたって」

今回の私の投稿に対し、朝日新聞の編集記者さんがたいへん興味をもってくださいました。記者さんとはメールと電話で何度もやりとりをして今回の掲載にいたりしました。

クルマを「暴力装置」と呼ぶことは、クルマ社会ではほとんどの大人を敵に回すことになりそうです。しかしクルマの持つ危険性、暴力性という本質的な問題を問わないでクルマ社会を語ることはできないと思います。単に事故が減ることだけが、われわれの目指すところではないからです。

人がクルマという乗り物に傷つけられることなく安全に道を歩いて、安心して子どもが道で遊べるような社会を築くことが私たちの目指すところではないでしょうか。

今回文面に当会を紹介できたことと、クルマは「暴力装置」とであるという本性を社会に問いかけることができたことは私にとっても大きな意義があったと思っています。(三田直水)

2016年4月1日 朝日新聞「声」欄

続く事故 クルマは暴力装置

鍼灸師 三田 直水

(鳥取県 65)

毎日どこかで起るクルマによる事故。2月の大阪・梅田の交差点暴走事故は、3月に重体女性が亡くなり、運転手を含め死者3人となった。犠牲になったのは、何の落ち度もない歩行者だ。

2014年の交通事故死者は4113人。歩行中が1498人で、クルマ乗車中の1370人を上回っている。クルマは「走る凶器」と言われるが、多くの事故はドライバーの責任だけを問うても解決することはないだろう。どんなに優れた人が、どんなに注意深く運転しても、クルマは本質的に他者

を傷つけずにはいられない。クルマは路上では圧倒的強者であり、騒音や排ガスなどを含めて他者に対する「暴力装置」だからだ。

私はこの年までクルマの免許を取らずに過ごしてきた。幼い頃、トラック運転手に怒鳴られた恐怖感や、泥水や砂ぼこりをかけられた不快感が強く心に残ったからである。21年前には全国の人たちと「クルマ社会を問い直す会」を発足させ、交通弱者の立場で国などに提言や交渉をしている。

現代社会にクルマはなくてはならないものになっているが、私たちのように考える人間がいることも知っていたら良かったと思う。

2016年4月4日毎日新聞(西部本社)

歩車分離信号 普及率4%

歩行者が交差点を横断中、車が横断歩道を横切らないよう制御する「歩車分離信号」の普及が、全信号の約4%にとどまっていることが警察庁のまとめで分かった。待ち時間の長さや横断時間の短さ、渋滞を引き起こすのではないかと危惧する声などが背景にあるとみられる。導入された場所でも事故が激減したとの調査結果もあり、専門家は効果的な設置を提言する。

福岡市中央区天神1の「中央警察署入口」のスクランブル式交差点。歩行者側信号が青になると、同市の女性(80)は横断歩道を渡り、「車を気にせず安心して渡れた。安全な交差点がもっと増えてほしい」。その傍らで、つえをついた男性(77)は不満そうな表情だ。青信号と同時に歩き始めたが、渡りきる約秒前に赤信号に変わり「せかされてる感じ。高齢化が進んでおり、横断時間を長くしてほしい」と話す。

通常、交差点の信号は南北方向が赤なら、東西方向は青の「2分割」だ。しかし、歩車分離信号は車を両方向とも停止させ「歩行者専用」の第3の時間帯が加わるため、待ち時間が長くなり、横断時間が短くなる。警察庁によれば、2000

3年3月、全信号機約18万5000基のうち2381基(1.2%)だった歩車分離信号は、15年3月に全約20万7000基中8499基4.1%になった。学校など交通弱者の多い場所でも設置が進むが、普及しているとは言い難い。

九州・山口・沖縄でも同様だ。このうち設置数が最多なのは福岡県の3000基。しかし設置率は全国平均を下回る3.3%だ。県警交通規制課は「車の円滑な通行と歩行者の安全確保の両立で苦労している」と語る。ただ「以前より事故減少のメリットが伝わり、設置を求める声が増えている」と話す。52基と九州・山口・沖縄で最も少ない佐賀県。県警交通規制課は「設置を進めたい」と語る。一方で「安全と同時に円滑な交通の確保も図る必要がある」と述べた。

歩車分離信号

歩行者と車の通行できるタイミングを別々にし、両者が交差点で交わるのを避ける信号。全方向の車を停止させる間に歩行者が斜めにも横断できる「スクランブル式」などがある。自転車の際は原則、車両用信号に従うが、交差点周辺の歩道に「自転車通行可」の標識がある場合、歩行者用の信号を利用する。

待ち時間長く／横断短い／渋滞起こす



九州・山口・沖縄の歩車分離信号 (警察庁などへの取材による)

| 県名 | 2008年 | | | 15年 | | |
|-----|-------|------|-----|-----|-------|-----|
| | 基数 | 全信号 | 普及率 | 基数 | 全信号 | 普及率 |
| 山口 | 19 | 1689 | 1.1 | 80 | 1750 | 4.6 |
| 福岡 | 21 | 8808 | 0.2 | 338 | 10216 | 3.3 |
| 佐賀 | 3 | 1387 | 0.2 | 52 | 1593 | 3.2 |
| 長崎 | 9 | 1999 | 0.4 | 69 | 2383 | 2.8 |
| 熊本 | 63 | 1768 | 3.5 | 120 | 1961 | 6.1 |
| 大分 | 12 | 1912 | 0.6 | 100 | 2190 | 4.5 |
| 宮崎 | 4 | 2059 | 0.1 | 72 | 2380 | 3.0 |
| 鹿児島 | 37 | 2747 | 1.3 | 97 | 3015 | 3.2 |
| 沖縄 | 8 | 1870 | 0.4 | 68 | 2102 | 3.2 |

※いずれも3月現在(15年の鹿児島のみ8月)。普及率は%(小数第2位以下は切り捨て)

歩車分離信号は、青信号の交差点を横断中に左折中の大型車に巻き込まれる事故(1000年)で長男(当時11歳)を亡くした市民団体「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会(東京都八王子市)の長谷智喜会長(82)らが普及を呼びかけてきた。

警察庁によると、歩行者が車に巻き込まれる事故が124件起きた交差点に、歩車分離信号を設置したところ翌年度は約7割減の35件に激減したという調査結果が示された。

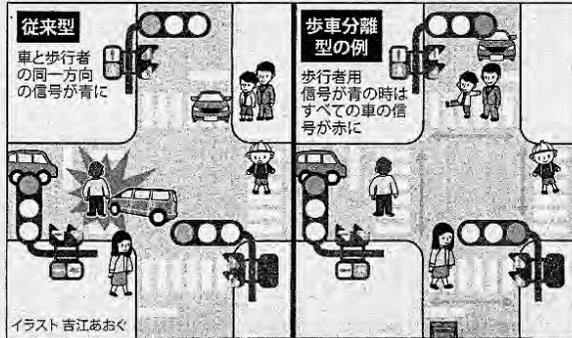
果がある。長谷会長は「一人めてほしい」と話した。命を最優先して普及を推進する。【吉川雄策、山本太二】

専門家「事故減少、増設を」

歩車分離信号は渋滞を引き起こすのか? 専門家に聞くと、単純にそうとは言えない。

追手門学院大の藤本忠明名誉教授(交通心理学)によると、1カ所だけ歩車分離信号にした場合は渋滞が起きやすい。他の信号とタイミングが合わないからだ。一方、周辺も歩車分離信号にすれば、渋滞が解消される効果も大きい。歩車分離信号を増やすべきだ。

横断時間が短い問題については、交通弱者用の押しボタン信号機を設置すれば解決できる」と話した。



歩車分離信号が設置されている交差点。歩行者は、曲がりきれず交差点に残った車の間を歩いていた。福岡市中央区天神で、須賀川理雄撮影

新入会員からのメッセージ

●小玉康史さん

クルマが増えることによって、色々な問題が生じることは、大分前から感じていました。

クルマの増加と、地球温暖化は密接な関係があるように思います。これ以上環境悪化を進行させないためには、いかにクルマの使用を減らしていくかを真剣に考えていく必要があるのではないのでしょうか。

とりあえず、何か行動を起こさねばと思い入会させてもらいました。

(北海道札幌市豊平区在住)

●上田晋一さん

1. 入会のきっかけ

現在私は、名古屋市中川区の八田駅近隣に住んでおりますが、2年程前までは三重県四日市市に住んでおりました。30歳を過ぎて鉄道会社に転職したばかりの頃でしたが、たまたま配属された職場が体力的に幾分余裕のあるところで、当時の先輩に「車で通ってると太るぞ」と言われ、自転車で通い始めたのが私の価値観を変えるきっかけとなりました。そのうち、短距離の自転車では案外運動量が少ないことに気づき、歩くようになり、だんだん車に乗らなくなってきました。

車に乗らなくなると視点が変わります。自転車の目線・歩行者の目線、いずれにしても、今まで当たり前と思っていた道路の構造が、いかに車目線で、車に乗る人の価値観で作られているかという事に気づき出しました。特に四日市は天領時代からの古い街の構造が残り、市中心部以外は道幅が狭く、車1台がやっと通れるような狭い道でも平気で侵入する車が多く、接触ギリギリでも大してスピードも落とさず走り抜けて行ったりして、回数を思い出せないくらい腹の立つ経験をしました。実際に少なくとも3回ほどは車のミラーと接触しています。

そういう状況に置かれると、法律はどうなっているのかとか、他の地域はどうなんだろうとかいろいろなのが気になりだし、本やネット

を調べていたところ、クルマ社会を問い直す会を見つけました。国に働きかけをするなど積極的な活動をされているのを見て、1人でバタバタしていても仕方がない、この団体に参加しなければただの独りよがりになってしまうという思いで参加の決意をしました。

2. 車社会について感じること

まず、警察庁、厚労省など、省庁による統計ごとにギャップがあるようですが、概ね年間5000人程が交通事故の犠牲になっているということ、そのうち自動車とは全く無関係の歩行者と自転車で約半分を占めているという事実は、はっきり言って異常としか言いようがありません。公共交通機関で年間5000人の死者を許容するということはあり得ません。去年はJR西日本福知山線脱線事故から10年の節目でした。107人の方が亡くなられたあの事故は絶対に忘れてはならないと思います。しかしその10年間に自動車で亡くなった人は、単純計算で5万人です。なぜそのことを異常だという声が上がってこないのか、不思議でなりません。

私は名古屋の人間です。言わずと知れたトヨタのおひざ元です。私は2年ほど前によく自動車と決別しましたが、周りの人間の反応はほぼ一様でした。「車無かったら不便じゃない?」……私は思いました。何が不便なものか。名古屋には地下鉄がある。バス網の整備も充実している。場所によっては名鉄、近鉄、JR……。近場なら自転車で十分。それ以前に若くて体が健康なんだから自分の足で歩きなさいよ、と。「車が無かったら～」の言葉を聞くたびにそれらの思いがこみ上げます。

もう一つ、自動車は強者の論理の産物だと思います。自動車は、安定したそれなりの収入がなければ買えないし、維持できません。また、肉体的にもハンディがある人は乗れません。経済的にも肉体的にも一定のレベル以上で自立している人でなければ扱えないものです。私は、日本という国は弱い立場の人の目線で発展していかなければならないと思っています。そう考え

たとき、自動車を人々の移動手段として位置づけるのは全くの間違いだと思います。しかし現実には、戦後のモータリゼーションに始まり、市電の相次ぐ廃止、国鉄の解体、無益な高速道路網の延伸など、自動車中心の社会を作る動きがどんどん進んでいます。このままでは、安全に誰もが自由に移動できる国ではなくなってしまいます。非常に危機感を覚えます。

3. 入会の感想

入会は総会の場でしましたので総会での感想になりますが、よくありがちな排他的な雰囲気は感じられず、入りやすい会場の雰囲気でした。ネットの「脱クルマフォーラム」等ですでにやり取りのあった榊原代表や富田さんとお会いした時は、当然かもしれませんが初めて会ったような気がせず、会話が弾みましてすんなり会場に入って行けたと思います。

その後実際にお子さんを亡くされた方に声をかけられたときにハッとしました。人の犠牲の上に成り立つ車社会はおかしいとあれだけ思いながら、本当に自分の子どもを殺された人に初めて出会ったのです。そこで私は初めて、この会に入ることの重さを感じました。その後も、本を出されている方、自転車についての冊子を作って講演会を行っている方がいらっしゃることを知り、正直これはえらいところに来たんじゃないかと思いました。とはいえ、自分が大して頭もよくなく、市民活動等への参加歴も少なく、知識も経験もないのは百も承知ですので、構えずにやっていたらと思っています。

クルマ社会を問い直す会に入ったことで未知の世界が開け、人と出会い、勉強する機会を得たことは、まずは有意義であると思っています。
(愛知県名古屋市長在任)

2016年度総会出欠葉書で寄せられたメッセージ

◇会報で学んだことを、機会をみて周りの人との話題にしています。これからも充実した会報を楽しみにしています。

◇クルマ依存社会転換の兆しは、なかなか感じられませんが希望を持って地道に活動するしか方策はありません。今年は国政選挙がありますので、ここで私たちの主張をしっかりと反映させることが大切だと思っています。

◇16年度総会おめでとうございます。会の公式サイト、ブログ二つ、試験運用中の会のブログなどいつも拝見しています。外部からたくさんリンクされているほど検索サイトで上位に表示されて人目に触れるようになるので、私の個人的なウェブサイトから会のブログ記事などにできるだけリンクするようにし、また各ブログ記事を記事中のツイートボタンでツイッターに投稿するようにしています。

インターネットという口コミメディアが登場して最近の社会運動に良い影響が出ているように感じます。口コミメディアはうまく利用すると不特定多数の人に意見を広めるのにかなり有

効なので、私なりに会のウェブサイトやブログのアクセス数アップに外側から工夫していきたいと思います。外からリンクがはられることが重要なので、会員の方でSNSのアカウントをお持ちの方やブログなどをされている方は、会のサイト・ブログ記事などにリンクしたり記事を引用してリンクをはったりできるだけリンクするようにすると良いと思います。

私は仕事柄、チラシやリーフレットなど印刷物のデザイン・レイアウトとデータ作成ができますので、もし会で自前でチラシ・リーフレットなどのデータ作成が必要な場合は、私も会員の活動として作成できますのでご検討ください。

信号のない横断歩道で止まるクルマはほとんどいない中で、とりあえず自分だけでは法律に則って歩行者優先を徹底せねばと思い、横断歩道を堂々と渡っていますが、いつも突進してくるクルマに轢かれそうになっていて身が危険です。

◇できることを少しずつ持ち寄って会の活動を作っていきます！

◇いつもお世話になっています。活動計画(案)

読ませていただきました。これに賛成します。相変わらずひどい交通事故が絶えません。その中には、事件と呼ぶべきものも多いです。そのような状況で、会の取り組みもひとつの力になって対策も取られつつあると思います。これを全社会的なものにしていきたいと思います。

◇総会参加できません。来年度の活動方針に「クルマと水素社会を考える」を入れていただきたい。高温ガス炉(原発)を使って天然ガスから水素を作り燃料電池車の燃料にしようという計画がある。原発事故の詳細もわからないのに、原子力を推進したい人々が「炭酸ガスゼロの水素社会」などと称して。本会でぜひ、自動車と水素、高温ガス炉の今後について学習会を計画していただきたい。機関紙のNo.83に杉田さんが述べていた通りです。

◇成人した娘は普通自動車免許を取り、ほくは昨年末から十数年ぶりに自動二輪に乗り始めました。生活は「クルマ社会」に染まっていますが、どっぷりと浸かることのないようにと自らに言い聞かせながらハンドルを握っています。今年度もよろしくお願いします。

◇車中心の社会は、地球温暖化に危機感もなく、高規格道路や橋やトンネルを飽くことなく推進し、公共交通や自転車や歩いて暮らせる小さい街の生活も子供の遊び場も高齢者の憩いの場所も、農村も山村も漁村も破壊してきました。野放ししていると、ますます大企業にだけ巨額なお金が集まり、結果、天災にも弱く、食糧自給や少子化の克服も出来ない脆弱な国に向かっています。地震津波大国の海浜に無数の原発が、いまだに再稼働を狙っていますが、車と原発を規制し日本を再建する大事業の一環を「クルマ社会を問い直す会」は担っていると確信します。

◇1. 自動車の自動操作の問題で事故発生時の責任問題

2. 燃料電池駆動(電動車)の①酸素供給と②化学反応の触媒の白金使用(高価)③水の発生は夏と冬ではどうなるのか。

3. 自動車の供給と需要は過剰生産ではないか。使用目的

4. 自動車事故や盗難車の犯罪利用と盗難車の解体販売

◇クルマがなかなか減りませんね。クルマ洪水の中を毎日行き来しています。本年もよろしく。◇会は、バラバラでは弱い市民1人1人の力を合わせるためにあるのだと思います。お互いの意見や知識を出し合って、具体的な活動につなげていってこそ、意味があると思っています。

◇ごぶさたしています。行政への提言、新聞への投稿等、私なりにやっております。世話人の皆様には感謝です。

◇残念ですが欠席致します。高齢(89才)による下脚の動脈硬化のため、両脚の静脈の血行不良で足のむくみがひどく、歩行が困難だからです。当会が創立22年目に入りますが、世話人の方々の御尽力に感謝致します。年4回の会報を拝読致し、専門的な記事により大変よい勉強になっています。総会及び当会の今後の活動を期待致します。

◇買物難民は個配で対応できますが、いよいよ私も移動困難者に近づいています。個配・宅配もクルマ依存度が高く課題山積です。安全に公共交通、自転車、歩きの生活、大変です。考えれば考える程、難しく、無力感に押しつぶされそう。そんな中、会の意見書提出、懇話会実現などの尽力に感謝します。

◇地方での活動をもっと活性化できることを望んでおります。そのために私も今後、何ができるか考えたいと思います。

◇いつかは総会に出席したいと思っておりますが... 自動運転とか、どんどん人間が怠ける技術が進んでいます。くい止めないといけません。

◇インドでもPM2.5対策のため車両規制が行われたようです。世界的にクルマ社会を問い直す時期に来ていると思われます。

◇貴重な活動をありがとうございます。真の意味で愛国的な活動だと思っております。

◇会員の皆さん、旅は鉄道をはじめ公共交通機関を利用し、ゆったり楽しみましょう。会として、地方の生活の足である交通機関の存続・維持の取り組み、期待します。

◇脳力の低下もさることながら、体力、特に脚力の低下がひどく、少し大げさですが、外出するのも決死の覚悟が必要です。それとは別に、4/16の総会は別の用事とぶつかり、参加できな

くなりました。誠に残念です。別件ですが、去年9月に小平市内の狭い地区(小川西町/栄町)に九条の会が生まれました。あまり走りまわることのできない私には、この〈地域限定〉が丁度よいので、早速参加しています。会のますますの発展を期待しています。

◇「クルマ-犯罪-道路建設-開発・再開発-高層ビル建設(都市計画)-クルマ」(住環境の悪化) 歩かなければ気づかないこと(とくに生き物-ヒトなどの動物、草木、微生物(において) etc.)がたくさんあるのと思います。

◇息の永い活動に敬意を払います。行政が本当に「ひと優先」に早く気がついて欲しいもので

す。気づくまで、実行に移すまで、行動を継続しなければ…

◇いつもお世話になっております。メーリンググは読むばかりで意見を投稿出来ず申し訳ありません。投稿される貴重な情報やご意見をしっかりと読み、考え、行動に移して行くよう努力して行こうと思います。今後とも、どうぞよろしくお願い致します。

◇息の長いブレない活動に感銘を受けてます。会費だけの参加でごめんなさい。頑張ってください。

◇今後ともよろしくお祈りします。今後の盛会を祈ります。

世話人(新旧)からのメッセージ

榊原茂典(代表兼会報編集・再任) (東京都杉並区在住)

メッセージは39ページ(代表より)

富田悦哉(事務局兼会報編集・再任) (東京都世田谷区在住)

メッセージは39ページ(事務局より)

青木 勝(会計兼名簿管理・再任)

1995年当会発足からの世話人です。

私は子どもたちの生命を守ることが大人の責任だと感じています。

「青信号で横断する子どもを死なせてはならない」

この思いを今年は形にしたいと思います。

毎年11月第三日曜日はWHO(世界保健機関)で定められた「世界道路交通犠牲者の日」です。今年、11月20日(日)に大阪でイベントを開催したいと思います。

9月末発行予定の会報等で詳細をお知らせする予定です。ぜひ、ご参加お願いいたします。

(大阪府大阪市在住)

杉田正明(メーリングリスト管理・再任)

自動車は緊急用、福祉用、公共交通用には必要です。物流用にも近距離物流には必要です。そ

れに伴って、道路も“相応に”(仕分けは簡単ではありませんが)必要となります。従って、道路に税を投入して維持・整備することは“相応に”必要です。

一方で鉄道の維持・整備への税の投入は、基本的な制度として主たるものと位置づけられていません。基本的な必要性が認められていません。

JRの気仙沼線と大船渡線が、JR東日本が黒字だからと言う理由で、公費を投入して維持されずBRT化されてしまう事態が起きています。三陸鉄道の扱いとは全く別のものとなりました。現制度は明らかにおかしい。

道路をナショナルミニマムとして扱ってきたのと同様に、鉄道をナショナルミニマムとして扱うべきです。鉄道の建設費のみならず運営維持費をも税で一定程度負担する制度に変えるべきです。

大幅な財政赤字の下で、我々の社会は道路の維持・整備を見直すべき時に来ています。道路を減らし維持・整備費を減らし、替わって鉄路への税投入を行うべきです。

マイカーに対して外部費用の丸まるの課税を実施して使用量を抑制し、必要性の低い道路を廃止あるいは車線削減し、自転車レーン・バスレーン・トラムレーンを整備し、歩道を広げる

ことを想っています。(千葉県松戸市在住)

林 裕之(会報編集・再任)

私のような地方在住の者がクルマを持っていないと言うとよく驚かれます。「クルマがない生活などできるのか」などと言われることもあります。確かにクルマがないと不便を感じることもあります。しかし、実際は地方でもある程度公共交通機関が整備されている地域では、自転車と公共交通機関を使って十分生活はできます。また、クルマを使わない生活には様々なメリットもあります。たとえば、自転車や電車で渋滞を気にすることなく移動できること、駐車場の心配をしなくてすむこと、事故で人や動物に被害を与える可能性がとても低いこと(もちろん自転車に乗る場合は十分注意しなければいけません)、そして排気ガスで地球を汚染し、温暖化を加速させる心配がほとんどないことなどです。

微力ですが、今年度も世話人をさせていただき、クルマ乱用社会を徒歩・自転車・公共交通機関中心の社会に変えてゆくために努力したいと思います。よろしくお祈りします。

(山口県下関市在住)

杉田久美子(会報発送・再任)

今年度も発送担当で世話人に加わります。

悲惨な交通事故が繰り返されています。これまでどれ程の命が失われ、その失われた命を胸に抱き、守ろうと、どれ程の悲嘆の中で、ご家族のあたりまえの時間・生活が失われ、失われ続けていることか。昨年12月に船橋市で開催された「ミニ生命のメッセージ展」をお手伝いして、感じた思いです。

クルマを持たないでも、多くの人が普通のあたりまえの生活ができるように、まちづくりの柱に公共交通を位置付けて、クルマを減らしたいというのが私の入会当初からの願いです。

でもクルマを持たなくても、物流や配達に頼って、自分の生活が成り立っています。介護サービスを受ければ、クルマのお世話にならざるを得ません。物流や配達、移動サービスを担っている方々の労働環境は厳しいようで、負い目を感じてしまいます。クルマの問題を考えると、

複雑極まりなく、まとまりません。

そんなふうなので、世話人らしきことはできませんが、今年度もよろしくお祈りします。

(千葉県松戸市在住)

佐藤清志(涉外・再任)

昨年度に引き続き、世話人をやらせていただくことになりました。

27年度中は内閣府・国土交通省の面談や警視庁等への意見書提出など、外部への発信を活発に行えた一年だったと感じています。

個人的にもシンポジウムやフォーラム等への参加登録やその中での発言をする際には、「クルマ社会を問い直す会」の名前を告げ、会の存在をできる限りアピールしているところです。

昨年度、第9次交通安全基本計画を15年ぶりの交通死者増加という最悪の形で終え、今年度は第10次に入った最初の年度。当会が名前の通り、その存在の意味するところが大きく試される時であるという思いを強くもち、活動していきたいと考えているところです。

今年度も一年間どうぞよろしくお祈りいたします。

(東京都品川区在住)

足立礼子(会報編集・新任)

昨年度は世話人を降りて地域活動連絡係として活動しましたが、今年度また世話人人手不足のため、非力ながら戻ることになりました。よろしくお祈りいたします。

歩行者や自転車利用者は、クルマに轢かれると致死率が高いばかりでなく、重傷を負う場合も少なくありません。一生をベッドの上や車いすで過ごさなくてはならない人、学校に通えない人、思う仕事に就けない人、結婚や出産をあきらめなくてはならない人、また、その人の介護のために心身ともに疲弊してしまう家族もいます。そんな事態が日常いつ起きてもおかしくないのに、人々はなぜこうも無関心で鷹揚なのでしょう。その理由を探ることもまた大事な活動かもしれません。あきらめずに今年も疑問を声にしていきたいと思っています。

(東京都三鷹市在住)

* *

★昨年度まで世話人を務めてくださった方々です。ありがとうございます。

清水真哉(前事務局担当世話人・新地域活動連絡係)

このたび、2006年度から10年務めた事務局担当の世話人の職を辞することとなりました。

数年前から自分が問い直す会で取り組みたいテーマが一つ一つ終わっていくのを感じていました。77号の会報に書いた「カー・フリー・ゾーンを創り出す」がほぼ最後でした。そして会報の「事務局より」に書く材料や、総会時講演会の講師を探すのに困難を覚えるようになりました。それに加えて、自分の本業が忙しさを増し、会務に取り組む時間的余裕を見つけるのが困難になり、メーリングリストの議論について行くことも難しくなりました。私としては榊原新代表の支援ができずに申し訳なく思っています。しかし新しく事務局を引き受けて下さる冨田さんが意欲を見せて下さっているようですし、清新なものが出てくる契機になるかとも期待しております。今後は地域活動連絡係として名前を残すことになりましたので、今後ともよろしくお願い致します。(東京都江東区在住)

高橋大一郎(前世話人・新地域活動連絡係)

世話人としての活動は、大した事もできませんでした。自分が実際にできる事に専念したいので、今回世話人をやめさせて頂きます。

自分のできる事として、「自転車市民権の確立」に向け、今まで個別に自転車教育に取り組んできたメンバーが、共同で自転車ルール教習を進めていく為、「自転車ルール教習所」を結成しました。

『自転車ルール教本』を教材に、「自転車ルール教官」を依頼先に派遣して教習を行う団体が、「自転車ルール教習所」です(所長：高橋大一郎、副所長：稲見正博)。

【ホームページ】

<http://jitensha-rule-kyoushujou.webnode.jp/>

【Facebook】

<https://m.facebook.com/jitensharulekyoushujou/>

【自転車ルール教本】

<http://sltc.jp/rulebook>

また、この4月に結婚しました。自分達の幸福だけに完結する事なく、社会にも貢献できる家庭にしていきたいと、思います。

(埼玉県戸田市在住)

地域活動連絡係からのメッセージ

上記の清水真哉さん、高橋大一郎さんのほか、4名の方からメッセージをいただきました。地域活動連絡係は全員で25名おられます。皆さんよろしくお願ひいたします。

前田敏章(新)

札幌市在住の被害遺族です。問い直す会の会報13号(1998年9月号)に「17歳で"交通死"した娘からの問いかけ」という手記を掲載させて頂き、以来、当会には本当にお世話になっています。

この度新たに地域活動連絡係を仰せつかることになりました。私は、地元での「北海道交通事故被害者の会」や「スローライフ交通教育の会」の活動、そして全国の「犯罪被害者団体ネ

ットワーク・ハートバンド」の代表としての活動などがあり、これまで当会の係活動は辞退してきましたが、問い直す会の力強い後援もあって2009年以来続けてきた「世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム」の連絡係ということでしたので、お引き受けした次第です。

調べてみましたら、この半世紀(1966~2015)での交通死傷者数は累計で4190万人と人口の3分の1にも達します(うち死者は66万5218人)。こんな異常な危険社会は根底から問い直さなくてはなりません。

ワールドデイ・北海道フォーラムがテーマとしている交通死傷ゼロへの課題は多岐に渡りますが、北海道で「ゾーン30」と歩車分離信号の

本格的推進を重視して活動を進めていきたいと考えているところです。

微力ですが、頑張ります。よろしくお祈りします。
(北海道札幌市在住)

中村欣嗣(継続)

本年度も地域活動連絡係の中村です。

ここ数年、北海道の地域活動連絡係としては何もしておらず、名前だけの状態が続いています。それでもいつも大変な思いをし、活動し続けている世話人さんたちから文句の一つも言われることなく月日が経っています。

私自身、クルマを所有しており、仕事やレジャーで使うこともあるのですがこの会にいるおかげで、使用のしかたにどこか歯止めがかかっている、という感じがあります。この会にいてメールや会報を読んだりすることは不謹慎な言い方ですが予防的効果になっているかもしれない、私にはそれだけでも意味があるのかな、と思ったりもしています。

現在所有しているクルマがそろそろ限界に近くなってきているので、買い替えを検討しているのですが、上さんに相談したところ、真っ先に帰ってきたのは「衝突予防装置がついたクルマがいい」という答えでした。「あなただって、10年後は70歳の手前、ブレーキの踏み間違えがないとは言えないでしょ。」とのこと。子供たちにも「70歳になったら運転しないでね。」と言われています。「……」それもそうだなと私は反論できませんでした。
(北海道岩見沢市在住)

神田 厚(継続)

今朝いつもより15分早く家を出た。

歩いて行くとすぐ、いい香りが鼻孔をくすぐった。

近所の家のガレージに絡まっているジャスミンが、雨上がりの朝、一斉に香りを放ち咲き始めたのだ。今年もこの季節がやって来た！

しばらく行くと、アスファルトの中央でカラスが何かをついばんでいる…
車にひかれたカエルだった。

田圃に水が張られ、生きものが活発に活動し始めるこの時期から、こうした交通事故は後を絶たない…(ここまでは、私のフェイスブックに4月22日に掲載した文章より)

加害者は恐らく知らないだろう…

自らの足でなら絶対に出来ない所業…

それを知らず知らずにやってしまうという道具が、クルマである。
(三重県津市在住)

山田寛人(継続)

地域活動連絡係として何もできず、申し訳ない気持ちです。最近、右側を逆走している自転車を見かけると声をかけるようにしています。相手の反応は様々です。逆切れする人もいれば、真面目に話を聞いてくれる人もいます。逆走が違反だと知っている人もいれば知らない人もいます。警察に逆走を取り締まるように何度か電話をしましたが、忙しいので難しいという返事ばかりです。

虚しい気持ちになることも多いですが、フェイスブックやメーリングリストの記事を時々、読みながら、クルマ社会を問い直す会の存在自体に励まされています。

さて、そんなことをしていた今年の1月に、歩道を歩いている時に後ろから走ってきた自転車にはねられてしまいました。歩道の左側にある食堂に入ろうとしたところ、その食堂と私の間をすり抜けようとした自転車に横からぶつけられ転倒したというわけです。打ち所が悪く、足のすねを数針縫うけがをして、しばらく不慣れた生活をしましたが、自転車の運転者がとても誠実な方だったので気持ちよく治療ができました。

話を聞いてみると、普段から車や自転車を運転するときには、安全運転を心がけているという方でした。私から見ても誠実さがにじみ出ているような方でした。そういう人が「事故」を起こすのだということを改めて思われました。私も仕事でトラックを運転する一人として、「安全運転を心がけている人が交通事故の加害者になるのだ」という当たり前の事実を肝に銘じ続けたいと思います。
(広島県広島市在住)

最近2冊の本を読んだ。1冊は道路にまつわる歴史を紐解いた読み物で、著者が高速道路の建設に携わっていたためか、道路の効用を歴史に絡めて得々と述べ立てている。私にとって興味があったのは近代以降の歴史で「道路法」が最初に成立したのが大正8年。その時定められた「道路構造令」で道路の幅が、国道4間(7.3m以上)、府県道・主要市道3間(5.5m以上)、主要町村道2間(3.6m以上)と規定されたところである。当時自動車は全国で5,000台だったという。この道幅が現在に続く道路問題につながっていく。この規定では現在のクルマが普通に速度を落とさずすれ違える車道幅を5.4mとすれば、最も広い国道でさえわずか1.9mしか残らない。つまり路側帯は1mに満たないのである。府県道以下の道路はすれ違いさえ難しい。当時は当然歩道の設置などは考慮外であったのであろう。また、殆どの道路が未舗装でありそれがそのまま舗装されてクルマの高速化が進む戦後のモータリゼーションまで続いたのだから危険極まりない訳である。

それと深く関連するのが、もう1冊の駐車にまつわる著作である。私は今まで道路交通分野の専門家でこの本に書かれているような批判的なことを述べる人を知らなかった。著者はまず曖昧な駐車の見方から疑問を呈する。そして今まで交通工学は走ることに即ち交通流ばかり対象にしてきて、停めることを殆ど議論してこなかったと言い切る。しかし停めることを議論しないで交通問題は解決しないのだ。駐車は交通事故の原因にもなる。さらに著者は小型貨物自動車の駐車を問題にして、道路交通法の駐車の見方

「貨物の積み卸しのための5分間の停止を除く」という例外規程があるため駐車違反が野放しになっており、渋滞等で都市交通管理のネックになっていると言う。そしてこのような問題を起こした根底には、我が国では駐車は路外という基本思想があるのだが、上記道交法の例外規定がある故に小型貨物に対する駐車場整備に関する法律が作られなかったということが原因であるとも言える。さらにこの著作では大半のページを割いて路上駐車へのいろいろな対策、海外の例を引いた新しい駐車場の運用システムにも言及している。最後に駐車政策の展望を述べているが、クルマ社会に対する厳しい見方をしており、道交法の駐車に関する条項を改正すべきと提言する。その要点は、「上記道交法の例外事項の削除」、「駐車違反の責任はクルマ所有者とする」、「駐車違反の運転者特定不要」であり、まさに私の主張していることと合致するところが多い。そして一人を運ぶにクルマの占有面積は大きすぎると指摘しているがこれまた私の考えと合致している。この著作は駐車問題にテーマを絞ったものではあるが、クルマ依存社会への疑問とクルマ産業に頼らざるを得ない経済成長政策の矛盾も最後に述べられている。私は以前より我が国の駐車に対する政策に疑問を抱いていたが、今回、同じような考え方をする専門家がいてを知り得たことは大きな収穫であった。

さて、最後になりましたが、代表として2年目に入ります。皆様のご要望に出来るだけ沿えるよう努力したいと思いますので、ご支援の程よろしくお願いたします。

事務局より

富田悦哉

世話人で事務局担当になりました、富田です。最初から頼りない話で申し訳ないのですが、私は手術の後遺症から活動が思うようにできず、体力も低下して半病人のような“超低空飛行”の状態にあります。事務局は、クルマ社会を問い

直す会が活性化するよう旺盛に動く事を期待される役割ですが、私の現状はまるでその逆にあります。このような者が事務局とは、当会にとって大変不利な新年度スタートになってしまいました。総会を終え、「さあ、また1年をが

んばろう！」という皆さんの思いを裏切ることは本意ではありませんが、取り繕ってごまかすのもいけないと思うので、申し上げてしまいます。「大変非力な事務局です。皆さんのお力がなければ、会の活動は立ち行きません。いっそうの合力をお願いいたします。」

私はこれまで一人の自転車利用者の視点から当会の活動に関わらせていただけてきました。自転車愛好者としての思いはたっぷりありますが、クルマ社会の諸問題となりますと大変広範で、私の不勉強な頭では思い至らない点多々です。他の会員の方々のご意見には「なるほど」と気づきをいただくことが多く、これまでの会運営の局面において世話人の方々の見識をうかがうにつけても、私などは考えが浅くて、判断にも偏りが多いと反省させられます。「考えの足りない事務局です。皆さんよく監視してください。」

私の不健康ももうしばらくになりますが、その中でも「自分にできることを」という気持ちで細々とやってまいりました。動きが何日も停

止してしまうことが度々ありますが、なんとか再始動してこれまでがあります。元気な方にはまどろっこしいペースでしょうし、当会のような組織の運営には支障そのものだと思います。残念ながら、できないことは、やはりできません。このような私にとってありがたいのは、今の世の中にはインターネットという仕組みがあって、私のような外に出にくい者でも自分の意見を発信することができることです。当会では近年、有志運営のブログ(インターネット上のホームページの一種)を利用して、会員個々の意見を発信することを試んでいます。クルマの便利が社会の便利であるかのように常識化されている日本ですが、そこに疑いを申し立てる者も、私たちのように少数かもしれませんがこうして存在しています。なにも言わなかったら存在していることさえ知ってもらえません。「クルマ社会への自分の意見を自分の言葉で発信してみてください。そのためにブログ運営などで、お手伝いをいたします。」

それでは、皆様よろしくをお願いいたします。

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務める。役員の出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。

2016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に「15年度会費払込済」「16年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2015年度、2016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。

2016年4月1日から2016年4月25日までの会費・寄付払込者は57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、2016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(本会報に同封の名簿参照)までご連絡ください。

ブログとFacebookのご案内

会員有志がブログとFacebookページを開設しています。ぜひご覧ください。

◎ブログ「脱クルマフォーラム」(2014年5月3日開設)

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

クルマという不完全な機器に依存した交通システムの弊害が放置されている実態を訴え、ほぼ毎日百数十の訪問者を得ています。

◎ブログ「歩行者の道」(2015年8月9日開設)

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

おもに歩行者の交通権を主張していこうと考えています。

◎Facebookページ「クルマ社会を問い直す会」(2014年4月27日開設)

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

会からの提言・お知らせや会員意見などを掲載していきたいと考えています。

クルマ社会を問い直す会会員の意見を外へ向けて発信していく活動にご参加をお願いします。ブログやFacebookページと一緒に投稿してください。

投稿のためにはあらかじめインターネット上の登録が必要です。

登録の手順については、世話人の富田悦哉(本会報に同封の名簿参照)にお問い合わせください。

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～

《8/26(金)》

時間 18:00～21:30

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。

内容 ・情報交流 ・活動交流 ・意見交流

※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。

問い合わせ 杉田正明 050-7534-1203

■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。2016年4月30日現在で参加者は88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。)

尚、すでに登録されている方でメールアドレスを変更された場合は、速やかに変更アドレスをご連絡下さい。ご連絡がない場合、メーリングリスト登録から削除することになります。

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内

- 次号発行予定：2016年9月下旬
- 原稿締切り：2016年7月31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、提案、活動紹介、おすすめの本、調査研究文など】
 - ・1つの号につき一人1点までとします。
 - ・**字数はおおよそ7000字以内(写真、図版、脚注等を含む。ページ数にして4ページ分程度)**。やむをえず超える場合は、事前にご相談ください。
- ◎その他、新聞や雑誌に掲載された活動や投稿などの記事、写真(解説つきで)、イラストなどもお寄せください。
- ★原稿についてのごお願い
 - ・お名前・住所・電話やFax番号、タイトルを明記してください。
 - ・パソコン入力の場合は電子メールにファイル(Wordなど)添付で、手書きの場合は原稿用紙に楷書で書

- いてファクスまたは郵送でお送りください。
- ・会報はホームページでも公開しており、非会員の人々も目にします。専門的用語や略語には説明を添え、だれでも理解しやすい丁寧な文章をお願いします。文が長い場合、小見出しをつけるのと読みやすくなります。
- ・図版はモノクロ誌面で鮮明度も限界があることを考慮して見やすい工夫をしてください。
- ・引用文は出典を明記し、インターネットなどの無料提供画像・地図は利用規定に従って使用し、部分加工した場合はその旨を明示してください。
- ・商業出版でない我々の会報は手間・時間削減等のため、会報担当者による原稿の字数調整や内容整理はいたしません。執筆者による校正も基本的に行いません。よく推敲した完成原稿の提出をお願いします。原稿に問題と思われる点がある場合は、執筆者に調整をしていただきます。なお、明らかな誤字脱字や不適切な表現は、執筆者に断りなく修正させていただくことがありますので承知おきください。
- ・匿名希望の方はお知らせください。

版下作成：梅沢博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文