

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、富田悦哉
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

85

2016年9月30日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



埼玉県草加市で2016年4月から運行されているコミュニティバス「パリポリくんバス」。(撮影/杉田久美子さん、関連記事は9ページをごらんください。)

会のめざすもの

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

目次

- 会員の活動 第18回通学路の安全を考えるシンポジウムに参加して(長谷智喜) 2
- 地域の団体の活動 旭川飲酒死亡事件 遺族らの訴えて危険運転へ訴因変更なる(前田敏章) 5
- 地域交通ルポ 草加市コミュニティバス「パリポリくんバス」が町の風景に!(杉田久美子) 9
- 投稿
 - 父の一喝(神田 厚) 14
 - そんなにたくさん道路が必要でしょうか(菊池和美) 15
 - クルマの電磁波問題(関目 実) 16
 - クルマ社会にこそ「土農工商」を(小林和彦) 16
 - 応援メッセージありがとうございます(木村孝子) 17
 - 一年金生活者における車関連費用の支出について(田中 牧) 18
 - 位置情報ゲームの流行と社会への影響(井坂洋士) 20
 - クルマ社会の不思議雑感(榊原茂典) 23
- メッセージ・案内ほか 新入会員から(大野一郎さん) ...27/代表より...28/事務局より...29/
会計より、ブログとFacebookのご案内、ほか...30/案内板、原稿募集案内...32

第18回「通学路の安全を考える」 シンポジウムに参加して

長谷智喜(命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長)

6月5日、大阪府豊中市蛭池小学校で行われた第18回「通学路の安全を考える」シンポジウムに参加してまいりました。

この通学路シンポは、大阪府教職員組合が子どもの死亡事故の原因を調査したところ交通事故がもっとも多く、通学路の危険性が浮き彫りにされてきたことから始まりました。今回のコーディネーターは、大川泰弘氏(毎日新聞社社会部副部長)、パネラーは清水一代氏(豊中市PTA連合協議会会長)・藤原誠氏(豊中市教育委員会)・町田大樹氏(豊中市立泉丘小学校教員)と私(命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長、交通事故遺族)の4名です。

進行構成は、子どもたちの発表、交通事故遺族の講演、シンポジウムです。

主催者あいさつとして豊中市教職員組合執行委員長、山崎靖彦氏から、子どもたちの命や安全をどう守るか、子どもたちを守るために大人の責務としてなにをすべきかを心に刻み、具体的な取り組みを行っていかねばならない旨のお話がありました。

第一部

子どもたちの発表と交通事故遺族の講演

■子どもたちの発表

第一部では、蛭池小学校の3年生、5人の子どもたちが登下校中に感じたことを意見発表しました(写真1)。

大人で信号無視や交通ルールを守らない人がいる、大人も交通ルールを守ってほしい、下校時にも交通見守り隊がいてくれると安心する、信号のないところに信号(歩車分離信号のほうが良い)がほしい、などの意見が出されました。

発表からは、子どもなりに一生懸命にルールを守ろうと努力する姿が感じ取れます。大人の一挙一動は子どもたちの安全の手本であり、大人に対するルール厳守をもっと強く広報する必

要があると感じました。

■交通事故遺族の講演

子どもたちの発表後は、交通事故遺族による講演です。今回は、私が講演を依頼され、講師・パネラーとして参加させていただきました。演題は「上川橋交差点事故と地域の分離信号運動」です。71枚のスライドで分離信号の必要性をお話しさせていただきました(写真2)。要旨の一部ですがご報告させていただきます。

●歩車分離信号の必要性

私の長男、元喜は1992年11月通学路の交差点を青信号で横断中、左折してきたダンプにひかれ亡くなりました。即死でした。事故の原因は左折ダンプの見落としでした。その時の強い怒りと身の置き所のない深い悲しみから24年が経過しましたが、いまだわが子を他人の手にかけられた悲しみが消えることはありません。

このような右左折事故はめずらしいことではなく、現在でも青信号で右左折車に殺傷される事故があとを絶ちません。その一因が、効率優先の考えから、人と車を同じ青信号で交錯させる信号システムにあることはいまでもありません。

人間は過失をする動物です。人の注意力は一



写真1



写真2

様ではなく万全でもありません。そのため、道路交通においてもっとも注意が必要な交差点で、人と車を青信号で繰り返し交錯させれば、当然の現象として横断者を見落とし飛び込んでくる車両が発生します。その数は毎年15000件以上。結果、一方的に殺傷されるのは、交通弱者である歩行者や自転車です。失われた命は二度と戻ってきません。

私は、息子の事故直後から交差点の実態を知り、信号機のある交差点では人と車を分けて流す「分離信号」を提唱してまいりました。2001年、警察庁はこのような信号を「歩車分離信号」と呼称し普及が始まりました。しかし2015年3月末現在その数は8499基、交差点全体の4%に過ぎません。このことは、まだまだ青信号を頼りに渡る交通弱者への理不尽な巻き込み事故があとを絶たないことを意味します。

●ある地域の分離信号への改善運動例

昨年3月、東京都多摩市の新大栗橋交差点では、自転車に乗った小学校2年生の女子児童が、妹と母の3人で青信号を横断中、左折してきた大型トラックにひかれ亡くなりました。もちろん悪いのはトラック運転手です。

この事故の安全対策では、事故直後から自治会等による信号改善の署名活動が開始され、7か月後には歩車分離信号に変更されました(会報担当注/会報82号で報告)。

これは、住民が自らの地域の安全を願う運動の賜物でした。また、信号改善を警察のみに頼るのではなく、道路管理者の建設事務所に署名を提出したことも早期の改善につながったと思

っています。また、青信号の巻き込み事故が、これまでのように注意喚起のみでは防止できないと考えるようになってきた住民意識の表れだと思いました。事故の真因を直視し本気で事故防止を図ろうとする地域住民の模範的な対応であったと思います。同時に、事故が起こらなければ改善しない担当行政の対応には強い憤りを感じました。

●子どもたちの安全は、大人の見守り隊と歩車分離信号で

近頃、繰り返し発生する巻き込み事故防止策の一環として、子どもたちに「ドライバーと目をあわせアイコンタクトをとりましょう」などとする警察の広報が気になります。アイコンタクトの是非については、新聞の読者投書欄で違和感があるとの掲載記事を目にしました。私も同感です。子どもとは、発達段階の人であり危険経験も乏しいところから、大人が守っていかねばならないものです。大人でも難しいアイコンタクトは、事故防止に実のない指導にしかならないのではと危惧しています。

子どもたちの命を守るのは、私たち大人の努めです。通学路の安全は、ドライバー側への注意喚起こそ重要です。子どもたちの安全は、ドライバーへの広報とともに大人の見守り活動や歩車分離信号の普及促進で守っていききたいものです。

第二部 シンポジウム

■豊中の取り組み

◎PTA連合協議会の清水氏からは、PTAの取り組みとして、地元の小学校区内で発生した連続事故の対応から、朝は集団登校の子どもたちを保護者が危険な個所を過ぎるまで引率し、下校時は新たに結成した子ども見守り隊が見守ることや、今後は、子どもたちにもわかりやすいよう危険度の高い重要なところを伝える安全マップなどを作ることなどが報告されました。

◎泉丘小学校の町田氏からは、2012年のシンポジウムで分離信号を知りその大切さを知ったことや、今は亡くなられた高木さんと言われる方が、地域で個人的に安全啓発活動に尽力され、危

険箇所を詳細にしらべ行政を動かしたことなどが報告されました。

◎教育委員会の藤原氏からは、通学路の合同点検を定期的に行い、改善と点検を継続していること、2015年度も175か所の危険箇所について対策項目を市のHPで公開しており、また交通安全指導者マニュアルや注意喚起を促す電柱幕を作成設置していること、などが説明されました。

◎コーディネーターの大川氏から私に「分離信号の導入にはどのように行動すればよいか」との問いかけがあり、「信号機(歩車分離への変更)についての権限は警察にあります。要望は、行政、自治体土木建設課など道路を管轄するところに出す方が早いこともあります」とお答えいたしました。

◎会場からは、豊中のような取り組みは、とても良いと思う、小学校だけでなく中学校や高校にも広げていけないか。通学路だけでなく公園周辺などにもっと広げてほしい。などの意見が出されました。

■今年のシンポで感じた事

豊中の通学路の安全を考えるシンポジウムは、2001年から継続して開催され今年で18回目です。特徴は、交通事故遺族や子どもたちの声に耳を傾け、事故の実態に真摯に向き合い、大人の責任で通学路の安全を守ろうという姿勢にあると思います。

そのような視点をもって行われてきたシンポジウムは、開催当初から交通教育などのソフト面だけにとどまらず、現実の危険に大人がどの



写真3

ように対応すべきかとの思いが強く感じられるものでした。教育委員会から報告のあった事故防止を促す電柱幕を見ても、子どもの非を問うような「とびだし君」デザインではなく、独自のキャラを入れたドライバー向けのものです。「子どもに注意！」の文字にとっても好感がもてました(写真3)。

また今回は、参加されたPTA保護者の方が、自分たちの校区の取り組みにも生かしてもらおうと、シンポの様子を写真や図入りで克明に記録し、16ページものレポートにまとめて小学校へ提出されたことをお聞きし、とても感銘を受けました。

これまで行ってきた豊中の通学路シンポは、登下校での巻き込み事故を防止するため、校区内の歩車分離信号普及にも大きな貢献をしてくれました。安全な通学路を求める取り組みには、かけがえのない子どもたちの命がかかっています。その一環として、これからも歩車分離信号の普及促進を訴え続け、全国に発信していきたいと思います。

(東京都八王子市在住)

旭川飲酒死亡事件 遺族らの訴えで 危険運転へ訴因変更なる

前田敏章(北海道交通事故被害者の会 代表)

■5月4日の惨事 地検は過失運転で起訴

2016年5月4日、旭川市末広の国道で、小学校教諭の中島朱希さん(38歳)が、飲酒の上時速約120キロで暴走した危険運転の加害者に正面衝突され、尊い命を奪われました。

しかし、旭川地検が5月25日、失意のご遺族に伝えた起訴内容は、一昨年の小樽事件での札幌地検の当初の対応を思い起こす極めて不当なものでした。地検は、加害者の飲酒検知結果が0.45mgと基準値の3倍であり、交差点を時速約120キロという異常な高速で通過後、プリンカーライト(明滅式表示)のある中央分離帯に衝突、制御を失って対向車線の被害車両に激突するという、「正常な状態である運転者では通常考え難い異常なもの」であることが明白であるにもかかわらず、「事故直後にまっすぐに歩いていることなどから、運転が困難なほど酔っていたとは認定できない」「直線道路なので、100キロ超でも危険な運転だったとは言えない」などと理解しがたい「理由」を挙げ、「ハンドル操作のミス」という過失運転で起訴、公判期日も7月19日としました。

(2枚の状況説明図は、後記テレビ朝日の「ワイドスクランブル」の映像からとりました。)



■6月16日 被害者等連絡会は要望書提出

こうした中で、報道記者を通して、被害者ご遺族の「納得できない。法の趣旨に沿って正しく危険運転として裁いて欲しい」との切なる願

いを知った被害遺族(小樽事件に取り組んだ連絡会の仲間である高石さんと山下さん)が旭川のご遺族を訪ねたところから、訴因変更を求める取り組みが始まりました。

被害者参加弁護士として依頼を受けた青野渉弁護士は、直ちに「これは危険運転で裁くべき事案」と、地検宛上申書を立て続けに提出。私たち小樽事件に取り組んだ遺族有志も、6月16日、「中島朱希さん被害死事件 被害者等連絡会」として要請書を提出しました。

以下は旭川地方検察庁検事正宛、6月16日提出した「要請書」の要旨です。

* * *

【要請書要旨】

平成28年5月4日午後7時ごろ、北海道旭川市の国道で、対向車線を走行していた中島朱希さんの車に激突し死亡させた石崎勝彦容疑者の行為は、飲酒(事故後の検知で0.45mg、基準値の3倍)の上、時速100キロ超の異常な高速度で交差点に進入し、表示灯のある中央分離帯に衝突し、制御を失いこれを越えて対向車線に飛び込むという、正に「二重の危険運転」を犯した重大犯罪です。

旭川地方検察庁は本件を、容疑者の直近の過失である「ハンドル操作のミス」が主原因であるとし、過失運転致死罪で起訴しましたが、この判断は平成18年8月25日のいわゆる「福岡海の中道大橋事件」に関する最高裁決定(平成23年10月31日)に反します。

上記決定は、条文の危険運転罪(自動車運転処罰法2条1号)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」（本件の場合、ハンドル操作のミス）であっても「認定」は可能であるとし、さらには、「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、としました。

従って、交差点後の中央分離帯に異常な高速度で衝突した被告の行為が「正常な運転が困難な状態」に相当することは、通常の市民感覚からしても明らかです。

また、一般道の交差点を時速100キロ以上で走行し死亡事件に至った被告の行為は、危険運転罪2条2号（「進行を制御することが困難な高速度」）の適用も十分可能と考えます。

このままでは、「これだけ滅茶苦茶な飲酒・暴走運転をして人の命を奪っても、単なる『過失』で済む」と、検察庁が国民にメッセージを出すことになり、「自動車運転処罰法」の意義そのものが問われます。

何より被害者の命の尊厳から、そして危険運転致死傷罪の立法趣旨から、さらに飲酒や危険速度などによる交通犯罪被害根絶のために、本件を危険運転致死罪に訴因変更されるよう強く求めます。

中島朱希さん被害事件 被害者等連絡会

- ・老松 務(被害遺族)
- ・中島康博(被害遺族)
- ・高石弘・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 代表)
- ・山下芳正(北海道交通事故被害者の会)
- ・白倉博幸・裕美子(交通事故調書の開示と公正な裁きを求める会 代表)
- ・原野和則(小樽事件遺族)
- ・前田敏章(北海道交通事故被害者)

* * *

■6月28日 札幌高等検察庁へ要請

しかし、地検はこれら要請を受けた後も、公判予定日をそのままにして、遺族への説明も不十分。ご遺族の不安は極に達しました。

早期の訴因変更を求めるべく、6月28日、青野弁護士と連絡会はご遺族とともに札幌高等検察庁を訪ね、検事長宛て要望書を提出。新聞、TVなども、これらの取組みと被害ご遺族の思いを報じ、テレビ朝日は6月29日の「ワイドスクランブル」で「飲酒&時速110km、なぜ危険運転でない」という20分の特集を全国放映しました。

■7月8日、ついに訴因変更成る

多くの道民と国民に事態の本質が知らされる中、事件からおよそ2か月経った7月8日、旭川地検は訴因を危険運転に変更することを、遺族と代理人に伝えました。(次ページ「北海道新聞」7月9日付参照)

■最高検は通達を！ 根底の問題を！

旭川の中島さん被害事件のこれまでの経緯から感じることは、次の三点です。

一点目は、8ページの比較表からも明らかのように、今回の事件を過失運転で起訴した地検の判断と対応には看過できない問題を指摘せざるを得ないことです。福岡事件最高裁決定からすれば、当初に危険運転で起訴することが至当でした。

また、2年前の小樽事件でも同様の経緯があった（「問い直す会」会報78号2014年12月で報告）のですから、上級機関である札幌高検の適切な指導があって然るべきであり、それが行われず、結果として小樽事件と類似の判断変更をするに至った原因等について検証し、被害遺族を二重三重に苦しめるような検察庁の対応を二度と繰り返させてはなりません。

そしてこの課題は北海道に限らず、全国的な問題でもありますから、最高検察庁としても、全国の高検、地検に改めて通達を出すなどの緊急措置が求められると思います。

旭川飲酒死亡事故で地検訴因変更

遺族「市民感覚とずれていた」

旭川市内で5月に飲酒運転の乗用車とワゴン車が正面衝突し、ワゴン車の同市内の小学校教員中島朱希さん(38)が死亡した事故。2カ月以上がたった8日、旭川地検は自動車運転処罰法違反(過失致死)などの罪で起訴した東川町の農業石崎勝彦被告(51)について、より重刑が重い同法の危険運転致死罪への訴因変更を旭川地裁に請求した。訴因変更を訴えてきた中島さんの夫康博さん(43)は「少し安堵したが、最初から捜査をしっかりとやってほしかった」と胸中を語った。

(尾崎良)

この日午前、地検から訴因変更について説明を受けた康博さんは、報道陣に「多くの人が今回の事故は危険運転致死に相当するといってくれた。(司法が)市民感覚とずれていると感じた」と感想を述べた。裁判に向けては「酒を飲み、異常な速度で衝突すると人が

亡くなるということ訴えていきたい」と強調した。中島さんの父親(66)は、地検に対し、事故被害者遺族の負担の大きさを、誰でも飲酒運転事故の被害者になる可能性があることを考慮してほしいと訴えたことを明らかにした。

代理人として、地検や札幌高検に訴因変更を求めたきた青野渉弁護士(札幌)は「ここまで遺族が言わないと(訴因変更を)やってくれないのかという思いはある」と振り返った。地検は起訴時、事故原因は石崎被告のハンドル操作ミスとしたが、海保一恵次席検事は「再度、証拠関係



旭川地検から訴因変更の説明を受けた後、報道陣の取材に答える中島さんの夫康博さん(打田達也撮影)

を精査した結果、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態にあったと判断した」と説明している。訴因変更請求書によると、石崎被告は5月4日午後7時ごろ、旭川市末広1の国道で、運転開始前と運転中に飲んだ酒の影響で操作が困難な状態で乗用車を運転。前の車に急接近した

後、急ハンドルで追い越し、時速約120キロで走行し、中央分離帯に衝突した後、対向車線にはみ出し、ワゴン車と衝突、中島さんを死亡させたとしている。今後、訴因変更が旭川地裁に認められると、裁判員裁判になる。初公判は19日の予定だったが、訴因変更で大幅にずれ込む見通し。

「北海道新聞」平成28年7月9日付

二点目は、上記とも関連しますが、刑事裁判への被害者参加制度の主旨を徹底するために発出された、平成26年10月21日の最高検通達「犯罪被害者等の権利利益の尊重について」（およびこれを補足した部長通知）の主旨が徹底されていないという点です。詳細は当会の会報47号（2015年1月）にまとめていますが、この中で、「犯罪被害者等が適切かつ効果的に刑事手続き等に関与することができるようにするため」、「起訴・不起訴、公判請求・略式請求、訴因及び罰条の構成といった事件処理に関する要望についてはより一層の配慮～被害者等の要望にも充分配慮した事件の適正な処理とその説明～が必要であ

り、公益の代表者として真摯に対応することが求められる。」（部長通知）などと、具体的に通達・通知されているのです。しかし、旭川の中島さんのご遺族に対しては、当然の要望と疑問に対して真摯な対応は（訴因変更までは）ありませんでした。

そして三点目は、改めて刑法の課題をその根底から問うことの大切さです。

本旭川事件のご遺族が辛い中で必死に訴えていたことの一つに、法と法の適用をめぐる「市民感覚とのずれ」がありますが、この根底は、全国の交通犯罪被害者が、「命の重みに見合う法律を」と危険運転致死傷罪（2001年制定）など法改

福岡・小樽・旭川、事件概要比較(H28年7月、前田作成)

	福岡事件	小樽事件	旭川事件
日時	H18年8月25日22時48分頃	H26年7月13日時分頃	H28年5月4日18時59分頃
被害	被害車両の幼児3人が死亡	歩行中の女性3人死亡、1人重傷	中島朱希さん(38歳)死亡
飲酒	18時～22時半	4時半～12時過ぎの7時間半	朝からビールを飲み続け 運転中も飲酒
検知	0.25～0.3mg	0.55mg	0.45mg(酒気帯び基準の3倍)
現場道路	福岡市内の幹線道、歩道のある 「海の中道大橋」上	小樽市銭函の市道。幅4.7m、 歩道・中央線なし	旭川市内の国道(交差点付近)
時速	100キロ	50～60キロ	約120キロ
態様	約8秒間脇見、衝突1秒前にブレーキを踏んだが、前方の被害車両に追突、橋から転落させ、幼児3人(1歳、3歳、4歳)を溺死させ、両親にも傷害を負わせる。 救護せず、逃げて水を飲む	15～20秒間下を向きスマホ操作。左端を2列で歩行中の女性4人を後ろからはねる。衝突まで気づかず。救護せず、コンビニまで逃げ、たばこを購入。	国道交差点の手前120m付近を時速約120キロで走行し、2台の車の間を縫うように急加速して追い抜き、交差点に進入。交差点出口のプリンカーライトのある中央分離帯に衝突し、制御不能となり100mほど先で中央分離帯を飛び越え、対向車線の被害車両に激突。
地検の起訴内容	【福岡地検】H18年危険運転致死罪(改正前刑法208条の2)で起訴	【札幌地検】H26年8月4日、過失運転致死傷(「自動車運転処罰法」5条)で起訴 要請・署名(約8万筆)を受け、H26年10月24日、危険運転致死傷(処罰法2条1号)へ訴因変更	【旭川地検】H28年5月25日、過失運転致死(前記「処罰法」5条)で起訴 ※遺族らは訴因変更を求め、地検および札幌高検宛に要請書を提出。7月8日地検は危険運転致死(処罰法2条1号)へ訴因変更
公判	【福岡地裁】H20年1月8日、予備的訴因である業務上過失致死及び道交法違反(酒気帯び)で懲役7年6月 【福岡高検】H21年5月15日、危険運転致死傷(改正前刑法208条の2)で、懲役20年 【最高裁】H23年10月31日、第三小法廷決定は、危険運転罪で懲役20年	【札幌地裁(裁判員裁判)】H27年7月9日、危険運転致死傷と道交法違反(ひき逃げ)で懲役22年。 ※被告は控訴 【札幌高裁】H27年12月8日、被告の控訴を棄却 ※被告は上告し、最高裁の決定待ち	(今後)

正を求めてきた20年ほど前からの訴えに共通します。

刑法や道交法の一定の改正はされましたが、近代刑法体系の根本問題～意思責任を重視し、結果責任が軽視され、結果として交通犯罪が適正に裁かれない～は残されたままのため、危険運転罪の適用要件に未だ高い壁があり、実態とはかけ離れた適用件数となっていることや、交通死亡事件の原因の約6割を占める前方不注意など漫然運転の殆どが実刑に処されないことなど

を、今こそ問題にしなければなりません。

あるテレビキャスターが「飲酒で運転していたという事実だけで危険運転として裁けないのか」という主旨の発言をしていましたが、本来「道具」であるべきクルマが「凶器」ともなる悲惨な被害がくり返される中、真に命の尊厳が貫かれる社会とはどのような社会なのかという根底の問題を見据えて、現在の刑法等の矛盾を問う必要があると思います。

(北海道札幌市在住)

地域交通 ルポ

草加市コミュニティバス「パリポリくんバス」が町の風景に！

杉田久美子

私が10余年非常勤で仕事をしている埼玉県草加市は、市の真ん中を南北に4駅を経由して東武スカイツリー線が走り、地下鉄日比谷線と半蔵門線が相互乗り入れし、同じホームで乗り換えができ、鉄道の利便性がとてもよい町です。その4駅ごとに民間のバスが走り、市内や市外への通勤・通学の足をカバーしています。平らな地形なので、自宅から駅までは自転車も多いようです。

そんな交通環境の中で、今春4月から市のコミュニティバスの運行が始まりました。3ヶ月を過ぎた時点で、市のマスコットキャラクターの「パリポリくん」がラッピングされた小型バスとパリポリくんの可愛らしいバス停標識は、すっかり草加市の風景に溶け込んでいます。

遡れば、市の広報紙にて市民生活上の交通についてのアンケート調査実施のお知らせ(平成24年8月)、その調査結果報告およびコミュニティバス導入と運行ルート等概要の案内(25年8月)、車体のラッピングデザインとバスの愛称公募の案内(27年9月)等があり、そして28年3月には1面で4月からの運行開始が紹介されたので、公共交通の充実を願う私は味方ができるような気持ちで待っていました。

初めて乗車したのは草加駅から市立病院でした。その時、偶然お会いした担当者としち話し

たのをきっかけに、ヒアリングを申込み、市民生活部交通対策課の生亀氏にお話を伺うことができましたので、報告致します。

1. 誕生の経緯

私が予想した以上に、計画と準備を積み重ねられて実現した事を知りました。私には難しい話もありましたが、頂いた資料(平成25年7月に出された「草加市公共交通再編計画」)を見ますと、草加市の「都市計画マスタープラン」や「総合振興計画基本構想」とも連動していて、市は、高齢者など交通弱者の交通手段が市民生活をささえる重要な課題と認識して、見直しに着手した事が分かります。

公共交通再編計画を作成するにあたり、地域の実情に沿った計画に向けて24年6月に「計画策定委員会」が設置され、25年7月に計画が策定され、さらに8月に地域公共交通会議の委員が決まりました。それは行政と鉄道やバス、タクシー事業者や町会連合会、福祉団体、市民団体、商業・工業団体、警察署、学識経験者等からの17名の委員で組織されており、市民委員は公募されなかったものの平等性が保たれていると思えました。

市では「交通不便地域」の定義を

1 交通利用圏域以外の地域(交通空白地域)

- (1) 鉄道駅から1 km以上
 - (2) 見沼代親水公園駅から700m以上
 - (3) バス停から300m以上
- 2 交通利用圏域以外で
- (1) バス運行が12本未満/日(片道)
 - (2) 市立病院まで鉄道やバスで2回以上乗り継ぎが必要
 - (3) バスで直接市内の駅に行けない

とし、その定義により、自宅から駅や市立病院へ行くのに、困難を感じている2つの「交通不便地域」があることが分かったそうです。

委員会では市民ニーズを把握するために、市民アンケート調査、市立病院利用者ヒアリング調査、交通弱者(高齢者、障がい者団体等)のヒアリング調査、公共交通事業者へのヒアリング調査、10ブロック地区懇談会の意見交換などを行いました。そして交通不便地域の解消を目指して、市民が一番望んでいた駅と市立病院へのアクセスを考慮した、2地域と3駅(松原団地駅、草加駅、谷塚駅)と市立病院をつなぐ北東と南西の2ルートができあがりました。そのルートも既存の路線バスルートを補完する新ルートを通ることで、これまでバス便がなかった地区や公共施設等にバスが走ることになりました。

2. 運営形態と採算性について

バス事業者との交渉については、最初は補助金なしで事業者を公募したそうですが、申し入れは1社もなかったそうです。補助金ありで再度公募したら、4社から応募の意向が示されたそうですが、最終的には1社だけの応募で、東武バスセントラル(株)に決定したそうです。全事業計画1億2100万円で市からの補助金の上限は6200万円となりました。バス業界も昨今は経営環境が厳しい状況にある中で、他市のコミュニティバスは循環型で100円運営が多いが、草加市のパリポリくんバスは2ルートで運賃を路線バスと同様の金額とし、収入が期待できる形にし、調整をとったそうです。

3. パリポリくんバス運行概要

- 1 愛称：パリポリくんバス(2系統とも共通)
- 2 運行事業者：東武バスセントラル(株)

- 3 運行車両：小型バス 定員34人(乗務員含め35人乗り)：合計7台
- 4 運行系統：
 - (1) 北東ルート：草加川柳地域に対応する路線(約8 km：約40分)
(柿木公民館～市民温水プール入口～そうか公園(であいの森)～川柳文化センター～八幡小学校～草加市文化会館前～松原団地駅東口～草加市立病院)
 - (2) 南西ルート：谷塚西部地域に対応する路線(約12km：約55分)
(見沼代親水公園駅～新里文化センター～ふれあいの里～谷塚駅～吉町集会所～保健センター前～草加駅西口～草加保健所～草加市立病院)
- 5 運賃：対距離区間制(既存バス路線の運賃と整合)。交通型ICカード適用。
- 6 割引運賃：障がい者・小児：5割引、乳幼児：無賃(既存バス路線と同様)
- 7 運行日：毎日(365日)
- 8 運行頻度：1時間当たり2本
- 9 運行開始時期：平成28年4月
- 10 5年間の試験運行
- 11 オリジナルラッピングデザイン：運行車両のうち2台の車体が利用者の皆さんを温かくパリポリくんが迎える姿を描いたオリジナルラッピングデザイン実施
- 12 補助金額：年間約6200万円を上限



パリポリくんが描かれたラッピングバス

4. 目的と意義

私は今回のコミュニティバスの意義を自分なりに二つ考えて、ヒアリングに臨みました。

その一つは自転車からバスへのシフトです。

草加市は土地が平らなので自転車に乗りやすい。クルマを持たない市民には自転車が大事な移動手段です。しかし、自転車以外に移動手段がなくて、高齢になってもやむを得ずに自転車に乗っている市民が多いのではないかと、その為、高齢者の自転車事故が多いと聞いていますし、通勤、通学の為の駅までの自転車乗車も、危険極まりない道路を走らざるを得ない状況が放置されていると聞いています。

だから今回、自転車から公共バスへのシフトを行政が誘導したのはすばらしいと感じ、伝えました。

二つ目は子ども達へのモビリティマネジメント教育です。

市はこのモビリティマネジメント手法をしっかりと活用してクルマに頼らずに移動できる環境の創出を計り、今回の公共交通再編計画を進めているのです。その資料にはモビリティマネジメントについて「過度な自家用車の利用を抑制し、公共交通の利用を促進するため、公共交通を利用することが環境や健康等に好影響をもたらすことや、公共交通の便利な利用方法等を効果的に情報提供することにより、一人ひとりの交通行動を自家用車から公共交通利用へ自発的に変化させることを促すコミュニケーションを中心とした交通施策」と書かれています。

そこで、私は「パリポリくんバス」は大人だけでなく、将来大人になる子ども達へのモビリティマネジメント教育のきっかけにしてほしいと伝えました。高齢者だけでなく、子ども、中高生も親のクルマ送迎に依存することなく、自転車より安全に自立的に駅や公共施設にアクセスできるようになるのです。ところが、すでに担当の生亀氏はそれを進めていたのです。

分かりやすく丁寧な時刻表と案内パンフもそのひとつです。4月29日には「子どもフェスタ」に出店し、交通政策課で初めて「バスの乗り方教室」を開催していました。すでにこのバスの子どもへの周知と乗車体験をしてもらう試みを



時刻表とバスの乗り方が書かれたバス停

行っていたのです。今後は子どもだけでなく、バスに乗り慣れない大人や高齢者へも、できれば学校へも働きかけていきたいと話されました。

5. 乗車の感想

どちらのルートもよくぞこれだけというほど、公共施設(文化会館、公民館、町会館、コミュニティセンター、学校等)を通るルートになっています。必ずしも公共施設の真ん前に停まらないバス停もありますが、これは「お愛嬌」というものです。なかった時よりは便利な。実際、私もあるコミュニティセンターに子ども向けイベントの手伝いで友人と行った時、駅から往復タクシーに乗ったのですが、これからはパリポリくんバスで行けます。もちろん、タクシーも大事な公共交通手段ですが、バスの方がお財布にやさしいですから。2ルートに障がい者福祉センター(であいの森)と高齢者福祉センター(ふれあいの里)があるのは本人だけでなく、家族や支援者にとっても感謝される事でしょう。

乗車すると、草加の町探検にもなります。幹

線道路は別ですが、住宅地や駅付近の込み入った道路をくねくねと右左折を繰り返しながら走るバスです。場所によっては時速20キロ平均走行かなと感じます。「ゾーン30」が叫ばれていますが、時速30キロは脇を通られると怖いと感じます。だからゆっくり走るバスだからこそ、「こんなおしゃれな店がある」、「昔ながらの商店がある」、「人が歩いている」、「自転車の人が停まってバスを見ている」など庶民的な日常の草加の街を楽しむことができ、街への愛着が湧くように思います。私が大好きなフランスのストラスプールのLRTとまではいかないけれど、ゆっくり走るのは町の風景と一体となる感じがいいものです。

南西ルートでは「この畑の野菜は草加市の学校給食に使われています」という看板を発見しました。草加市の学校給食は地産地消を大事にしていると聞いていましたから嬉しく思いました。

草加市は私の印象では市民活動がとても活発です。これからは大人だけでなく、子ども達の市民活動参加の足を支えるツールになることでしょう。親も安心です。

このくねくね2ルートは市民の要望に応えようとする行政や事業者の心意気を感じられます。

南西ルートから市立病院を経由して、北東ルートに乗っている高齢の男性がいました。彼は「このバス導入は本当にありがたい。今日は2ルートを試乗して観光しているんだ」と嬉しそうに話しかけてくれました。

6. その他の質問と回答、友人の感想

【質問①】市立病院から、柿木公民館までの北東ルートに乗車して、松原団地駅前から柿木公民館までの新ルートはかなり狭い住宅街の道路を走行し、当然、児童の通学路、中高生の自転車通学路と重なるゾーンがあると思います。通学ゾーンについての安全対策は？

【回答①】一度事故があれば、この事業そのものが立ち行かなくなるという気持ちをもっています。運行開始が入学時期に当たったので、児童の情報を共有して、自分達担当者も通学路に立ち、地域の見守り隊さんにもバスに手を振って飛び出すなどしないように協力をお願いします



草加松原百代橋を背景に走るバス

た。

【質問②】バス利用者はどういう市民を想定しましたか。

【回答②】高齢者だけでなく、通勤、通学を含めた駅利用と市立病院利用者を見込んでいます。

【私の感想②】私が何回か乗車した北東ルートでは松原団地駅でほとんどの乗客が降り、何人かが乗り、その後はぼつぼつ乗ったり降りたりという感じでした。朝夕の時間帯は確認できませんが、日中、北東ルートバスを見かける度に見ると、10人位はいつも乗っていました。

【質問③】これまでの市民の声(感想や評判、クレームなど)は？

【回答③】おおむね良好で感謝の声も届いています。もっと他のルートやバス停を増やしてほしいという声もありました。これから運行開始後の検討会があるので、ここで意見集約があがってくると思います。

【質問④】柿木公民館終点のバス停に小規模ながら駐輪場を発見しました。これはいいですね。

【回答④】ここのサイクル&バスライドは大変小規模ですが、この路線でない工場地域で、広い屋根付きの駐輪場を市が造り、自転車からバス通勤、あるいはクルマ通勤からバス通勤へのシフトを狙っています。ただ、予想より利用が少なく、宣伝が足りないのかな。

質問の終わりに、今回北東ルートの近隣に住む友人に聞いたバスについての3つの感想を伝

えると、真摯に聞いてくれました。

○これまで交通不便地区のコミュニティセンターや公民館はせっかく、講座やイベントを計画しても集客が課題だったが、これを機会に集客が期待できるのではないかな？

○駅前に公共施設を集約させて、駅前の魅力を高める市の政策に平行して、その恩恵から外れている市民にも目を向けてほしいといつも思っている。

○今回のルートに近い市民はこれまでは駅まで自転車で行くか、家族や友人にクルマで送迎してもらっていた。自分も早速利用してみたが、確かに自転車より時間はかかっても明らかに安全で便利で楽だと思った。こういう実感をもつ近隣住民は多いと思う。

最後に「草加市公共交通再編計画」の中にある交通をとりまく課題として、最後に挙げられている「持続可能な公共交通の確保」からの文章を引用します。

「市の財政負担に限界がある中で、公共交通を維持確保していくためには、交通事業者の自助努力や、行政の支援に加え、利用者である市民自らが生活交通の維持に対し責任を負う『協働』の意識が必要です。本市では、広域幹線路線や地域間幹線路線は交通事業者が主に分担し、地域の生活に密着した低密度需要地域を走行するバス路線は、行政や地域が路線の維持に関し、相互に連携する取り組みが必要です」とあります。これからは市民がこの「パリポリくんバス」を育ててほしいという行政からのメッセージです。

これを読んで、一旦は廃止にされそうになった千葉県の「いすみ鉄道」が、公募で社長になった鳥塚亮氏の経営で再生したことを思い出します。地域の方々がこの鉄道がなくなつては困る、持続すべき地域の財産だと認識し、自分は乗らなくても乗車券を買ったり、市民がボランティアを組織して働いたりして運行を支えていると聞いています。

草加市のコミュニティバス「パリポリくんバス」は運行が始まったばかりです。誕生までの経緯を知ってもらい、沿線ルートも含めて価値ある公共財産として認識してもらい、多くの市

民に愛され、利用してもらい、市民が支えていくバスとなることを期待したいと思います。

* 関心のある方は、草加市のホームページや、以下のフェイスブック「草加市公共交通ネットワーク」をご覧ください。

<https://www.facebook.com/草加市公共交通ネットワーク-1101840689837570/>

(千葉県松戸市在住)



どんぐり
(会員K・Tさんの絵)

私は三重県の高校で教師をしています。ここ5年ほど、月に一回、週末を利用して川崎の実家に掃除に通っている。実家には父母が健在だが、二人とも薬が手放せない状況だ。

5月に帰った時、83歳の父と外出した。

父は心臓のバイパス手術をし、糖尿病はインスリン注射が必要なレベルにまで進んでいるが、どうにか杖をついて外出はできる。ただ、78歳の母は、父と二人での外出は「自信が無い……」と言う。よって、私が帰った時に、天気良かったら父との外出も日課となる。

この日は小田急線で新宿に出て、新しくオープンした長距離バスターミナル「バスタ新宿」見物。電車に乗るにも優先席の位置、駅を降りたらエレベーターや障害者用トイレの位置、床の段差、突起物……常にアンテナを立ててチェックしつつ誘導、何時よろっと倒れても抱えられるよう斜め後ろに控えて両手を空けておく。介護の本を読んだわけでもないが、経験的に修得したノウハウである。父と街を歩くと、いろいろなことに、改めて気付かされる……。

さて、家への帰りに駅で降り、バス停に向かう途中のことである。駅前の信号機のある横断歩道の端に、ほんの少し引っかかって車が止まっていた。運転者であろう男性が一人、歩道上がって人を待っている様子だった。信号が変わって渡ろうとすると、父が「何だ、この車は！」と杖で指す。

「これは違反だ！」

正論だが、車の後ろが少し掛っている程度なので避けて渡れば済む。しかし父は「直ぐに動かせ！」とその男性に……。

私は「信号が変わってしまうので渡ろうよ！」と肩をたたいて促し、とにかく二人で向こう側に渡ったが、父はそこで向き直り「さっさと動かせ！何だ、その態度は！」と始まった。次に信号が変わったら渡って行きそうな勢いである。

私を含む大方の人間であれば、“相手にも事情

があること……”と黙って見過ごし、自分の時間をそんなことの為に使わない。しかし、父のように認知症の症状が出始めた人は“相手の立場に立つ”といった思考が難しくなり、自分中心の判断が全ての価値観の基準になっていく……。昔の人はこういった状況を見て“歳を取ったら子供にかえる”と言ったのだろう。最近、人生経験豊かな老人が、突然切れて蛮行を働き話題となるが、外見上は元気で一人で出歩けても、裏にはこうした事情がある人もいるのだ。

私は、「バス停に早く並んで座ろう」と促し、その場から父を早く引き離そうとしたが、道の向こう側の素性もわからない男性に一步も引かず、「どうして杖をついている自分が避けなければならぬんだ！」と心底腹を立てている一人の老人を前にして、“正論に寄り添い、違反をしているあの車を動かすことこそ自分がすべき事”と腹をくくった。

信号が変わったら走って行き、「この人は警察OBです。事が大きくならぬうちに動かしてください」と言おうと心の準備をしていたら……

父が横で怒鳴る。「オレは警察だぞ〜！」

その男性も私もびっくり……。車は走り去った……。父は元銀行員である。

昔はどの町にも怖いカミナリ親父がいて、どこの子供にも分け隔てなくカミナリを落としたと聞く。私自身の子供の頃、こうした人の存在はすでに絶滅していたが、父は現代のカミナリ親父の役割を果たしている面もあるような気もした。

ただ、こうしたトラブルに疲れ、母は父と二人での外出をためらうのである。

私にとって、父との外出は、“クルマ社会を問い直す会”の会員としての大事な活動のように思えて来た。父の一喝は、駐停車違反の男性に向けられていたのと同時に、私自身の心にも響く一喝だった。

(三重県津市在住)

私の住む稲城市は新宿から20km圏内にある人口8万余りの小さな市です。

戦後一挙に進んだ東京への人口集中と宅地不足を解消するために、稲城市を含めた多摩4市では多摩ニュータウン建設が始まり、稲城市にも山林を削って新たなニュータウン街区が作られました。また、新宿と多摩ニュータウンをつなぐために京王新線が新たに開通しました。さらに既存の鉄道である南武線は人口増加に伴い運行本数が増え、踏切が渋滞を引き起こすことが問題となり、高架化が計画されたのです。

このたび、南武線の高架化事業は終盤を迎え、市内の3駅間で南武線は新設された高架線を走るようになりました。

高架化事業が終わってみると、高架化した3駅間の線路はすぐ南側に移されて高架となり、元々あった古い線路部分が高架線に沿った幅の広い道路となったのです。その旧線路、すなわち新たな道路は3駅間を一直線に結ぶ道路になりました。

今まではその道路がなくても暮らしに差し支えなく事足りていたのです。それなのに、また新たに危険な道路が一つできたのです。長さはおよそ2kmの信号もないまっすぐな道路です。市内には東西を縦断する既存の幹線道路は6本

もあるのに、なぜまた道路を作る必要があるのでしょうか？

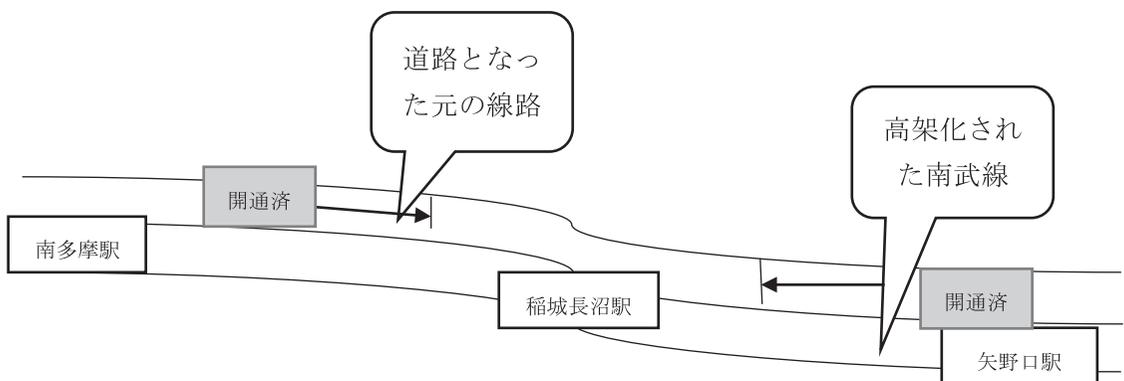
実は南武線の高架化事業は、地元の人々が土地を出し合う区画整理事業によって行われる事業です。用地を生み出すために、地域の人々が立ち退き、家建て直し、土地を提供して行うものです。その割には地域の人々の希望が入り込む余地はなく、ありきたりの道路づくりに終わってしまいそうなのです。

以前、稲城市で環境基本計画が策定されたとき、新設される側道は緑道にして欲しいという意見が出されました。今、事業が現実のものとなって、私はその意見に心から賛成です。

子どももお母さんもお父さんもお爺ちゃんもおばあちゃんも、誰もがゆっくり、のびのび歩ける道を作ってほしい。今がその機会ではないだろうか。なぜそういった安全な道路が日本にはないのだろうか？車道でなく、緑の人道にしてほしい、心からそう思います。

まずは3駅間の長い道路の一部だけでも人間中心の道路づくりにすることを提案したい、そして、その第一歩としてこの文章を市政に届けたい、そう考えています。

(東京都稲城市在住)



クルマに乗ることは、運動不足になることなどの健康問題がよく知られますが、最近便利なハイテク社会になってクルマの電磁波問題というのが出てきています。今のクルマは電化が進み、免疫力低下、眠気、注意力低下など電磁波の悪影響があるというのです。

カーナビ、エアコン、ステレオなどからの電磁波だけでなく、今日のクルマの多くはほとんどコンピュータ制御であり、床下の高出力のエンジン、モーター、バッテリーからの電磁波が存在し、密閉した金属の箱であるクルマの車内では、電磁波が乱反射して増幅し、人体はその影響を受けてしまうとのこと。

また、カギを持った人がクルマのドアハンドルスイッチ（ロック・アンロックボタン）を押すとそれだけでドアロックボタンが解除される「キーレスエントリー」、車体に近づくだけで施錠解除される「スマートエントリー」も、電磁波の

発生源です。その他、ETCやパワーウィンドウという窓の開閉、メーターなど数多くのものから電磁波の影響を受けており健康被害が心配されています。

電磁波の発生が多いということは、電気が大量に使用されていることを意味しています。燃費向上や省エネ対策などが進められても、電化機器を増やしてしまうのでは意味があるのか、疑問にもなってきます。

クルマは、大量消費社会を支える象徴の一つとして改良を加えられ、今のものは電気を大量に消費します。クルマに乗る人の健康被害も心配されるようになってきました。これからの省エネルギー社会で求められるのは、クルマに依存しないことであり、そのことがより重要になってくると思われます。

（奈良県宇陀市在住）

江戸時代には厳しい身分制度があり、それは一般に「士農工商」と言われている。申すまでもなく最上位の「士」は武士階級で、次いで農民、物づくりの工人、最下層として商人とされており、身分の違いを超えての婚姻などは許されないとされていたらしい。しかし、封建時代の農民というと非常に貧しいイメージがあるが、武士はもともと荘園などを護るガードマン的役割の存在として農村から生まれた存在であり、いわば兵農未分離の歴史的背景がある。いわば農村の最上位が土豪、小大名として「武士階級」へと生育していき、武装を解かれた村民が農民身分となった。その農村内部で農機具や武器を製造する専門職員が工人で、それらの製品や農村の特産品を、地域を超えて売り歩いたのが商人である。

しかし、武士と申しても毎日の食糧にも事欠

く貧乏侍の家族もあれば、最下層のはずの商人の中には豪商と呼ばれて巨万の財をなし、大名などにも金銭を貸すほどの富裕者も存在した。また、皇族や公卿衆（貴族階級）、僧侶などの別格階級もあれば、逆に明治以降まで存在したいわゆる被差別部落に属する民衆も存在した。

さて、現代のクルマ社会にこそ「身分制度」を、とは民主主義社会にあって何事ぞ、と思われる方も多いだろうが、それは社会的にも地球環境的にもあまりにも負荷の多いクルマではあるが、だからと言って何が何でもクルマは廃絶すべきというわけではなく、社会的必要度に応じて優先順位のランクづけをしてみてもどうかということである。

まずは最上位の「皇族」に相当するクルマとして「文化財」的なクルマを挙げよう。つまり博物館などに展示されるべき歴史的存在として

のクルマである。

次に「武士」に相当するのが、救急車、消防車、警察のパトカーなどの緊急車両である。人命を救うべきクルマまで否定する人はいないと思う。但し、軍用車両についてはこれを「第1身分」に挙げるべきかどうかは意見が大きく分かれるところであろう。

次に「第2身分」として、バスや路面電車、鉄道などの公共交通車両や高齢者や障がい者を乗せる福祉車両を挙げたい。

そして「第3身分」としてはタクシーやトラックなどの営業用のクルマである。

最後の「第4身分」のクルマとして、一番数多いいわゆるマイカーとしたい。現代では最も身近な家庭用、個人用のクルマこそ社会的には

一番必要性の薄い(とはいえ、遠隔地の山村部ではどうかという問題もあるが)クルマであり、たとえ所有されても、その実用は最小限度に留めてほしい、つまりは「半不動産」状態であってほしいものである。

ましてや徒歩で15分程度の所に行くにもマイカーを利用したりするのは慎み、スポーツ的ドライブや行楽、旅行などでもできるだけマイカー利用を控えて、徒歩や自転車、公共交通機関の利用に換えてほしいものである。

「第3身分」に属する物流に使用されるトラックにしても、できれば船運や貨物列車などでの運輸に転換(モダリティシフト)が図られるよう、行政の強力な後押しが望まれてならない。

(山形県山形市在住)

投稿

応援メッセージありがとうございます

木村孝子

会報83号に投稿「夜道を一人で」を載せていただきました。そのあらましを記します。

「ふだんからクルマを使わず、徒歩と公共交通機関派の私。2015年12月末、文化会館でのイベントに、行きは100円バス(30分位、ず〜っと乗客は私一人)。帰りはバスがなく最寄りの私鉄の駅まで夜道を15分位歩いた。このすさまじいクルマ社会の中でこういう私の生き方は変人(?)。でも体が元気な限り、私はこの生き方を貫きたい、皆さん応援してね。」

以上のように書きました。励ましてもらいたくて7人の方々(Aさん~Gさん)に応援メッセージを依頼しました。皆さん私の申し出に快く応じて下さいました。そのメッセージを次に記します。

〈Aさん〉(沖縄県、女性、60代、画家、“会報”読者)

「あるご縁から毎号“会報”に接しています。社会全体でこの大切な地球に少しでもやさしい生活ができるように舵を切って行きたいものです。個人の行動として、自分の思いを実行する木村さんに拍手を送ります。」

〈Bさん〉(山口県、男性、“会”世話人)

「最近の日本人は歩くことが本当に少なくなっただけだと思います。特に地方では、ほとんどの成人がクルマを所有し、数百メートル程度のわずかな距離を移動する際にも大半の人がクルマを使っています。そのため、クルマによる事故や大気汚染などの問題が深刻化しています。しかし木村さんのように一貫してクルマを所有せず、徒歩と公共交通機関による移動を心がけている人もいます。このような木村さんを見習い、応援したいと思います。」

〈Cさん〉(鳥取県、男性、60代、元“会”代表)

「木村さんのクルマに頼らない生き方に感動を覚えます。便利さを追い求めるあまり、自分の力で何かをなしとげることが人間は忘れつつあります。そしてたくさんの何かを犠牲にしていることも。クルマ社会を問いつづけることはその大きなテーマの一つです。私は木村さんの人間としての頑固な生き方を応援します。でも夜道の一人歩き、気をつけて下さいね。」

〈Dさん〉(愛知県、男性、50代、“会”の会員)

「木村さんはほぼ毎回、投稿されていて、歩いたり、乗り物に乗ったりして出かけた先々のことが綴られていて楽しく読んでいます。歩行者

としての車に対する感覚が私とよく似ているので、『なるほど、なるほど』と相槌を打つことが多いです。これからもがんばってください。応援しています。」

〈Eさん〉(茨城県、男性、50代、“会報”読者、市議会議員)

「自動車の重大事故が報道されたり、環境について思いを寄せるときに、今の社会の在り方について考えを巡らせることがあります。自動車は便利なものですが、一方で自動車によって不幸に陥ってしまう方が多くいらっしゃることも事実です。人間社会において真の幸福とは何か?そのような観点からも御会の活動の意義と価値を高く評価しています。これからも頑張ってください。」

〈Fさん〉(茨城県、女性、50代、E夫人)

「人は足から年をとるとか。でもこの“会”の木村さんは大丈夫。暑くても、寒くても、雨が降っても、荷物をもって木村さんは元気に歩く。私は仕事のため生活のため車を運転する。一日24時間の中で運転して移動しないと仕事にならないから。でも免許をもたない両親と暮らしていたころは、どこに行くにも公共の交通機関を利用していた。バス停で待ち、駅で待ち、あと何分たったらくるかなど、思いながら。いろいろ会話もしながら。子どもだったせいとかあの頃の方が今より時間

の流れがゆっくりしていたように思う。クルマ社会は待つ時間が必要ではないかのように時の概念を変えてしまう。スピードが心を奪い、時には利己的な理由で他人を不幸に巻きこんでしまう。その怖さを認識することはクルマを運転する上で大切なことだと思います。」

〈Gさん〉(山形県、私の娘、40代、子育て中、“会”の理解者)

「“変人”という表現がおもしろくてユーモラス。人は便利な生活に流され易い。『便利だから、楽だから』と安易にクルマに乗ってしまう人を批判的にみることがまちがっていないと思う。体を鍛えるためと言ってスポーツクラブにクルマに乗っていく人などなにかおかしい。自分を“変人”などと表現しなくてもいい。『歩くことはすばらしい』とこれからも訴えつづけてください。」
(注)Aさん～Gさんのうち、運転免許をもっていないのは、Bさん、Cさんと筆者の私。

E-mailを使わない私に、Faxやレターでメッセージを届けていただきご面倒をおかけしましたことをお許しください。7人の方々のメッセージ、心からお礼申し上げます。ありがとうございました。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

投稿

一年金生活者における車関連費用の支出について

田中 牧

1. 車関連費用を調べた理由

私は、現在64才です。98才の母と二人暮らしです。46才の時、18年間のサラリーマン生活を辞め、その後、勤めることはなく、貯金を取り崩し、60才からは年金受給者となり、現在に至っております。2016年7月29日時点の私共の貯金残高が530,229円となり、これが、我が家の金融資産の全てです。これまで月々の収支はずっと赤字気味なので、どこか節約できるものはないかと考え、車関連費用の徹底的な洗い出しをしました。車関連の出費を集計し、また、総支出に対する構成比を調べ、そこから、気が付いた

ことを報告させていただきます。

尚、この会報の読者の方々の収入は私共より多いでしょうし、車を所有される方はあまりおられないような気がしますので、私の報告に新鮮さを感じて頂き、「クルマ社会」を支える世帯の実態をより深く理解して頂く助けになれば幸いです。

2. 私の世帯の収入

私は、98才の母の介護を生活の基本とし、これに喜びを見出そうとしています。

具体的な数字を述べますと、私は、60才から

「特別支給の老齢厚生年金」296,000円と企業年金457,400円、合わせて753,400円(年額)を受給し、これが私の全収入です。母は、父が亡くなった1998年以来、自身の国民年金と遺族厚生年金を合わせて約2,000,000円を受給して来ました。従って、私と母がそれぞれ受給する上記の年金を合わせた約275万円…(A)が、私共の世帯の全収入です。

最近のNHKスペシャルで、「介護殺人」がテーマとなっております。調査結果によれば、実行には至らないものの、全体の25%の介護者が、被介護者(親子、夫婦関係)に対し殺意を持ったことがあるとのこと。こうした日本の現代の世相の中で、世帯収入275万円に対し、母の年金収入200万円が73%を占めながら、私共の生活は成り立っています。

3. 車関連費用とは

車を所有しているだけでかかる固定費①～⑤と、車を利用することに伴い、走行距離にほぼ比例し発生する変動費⑥～⑦とに分けました。

①車両本体価格

2010年9月に、ネットを利用した個人売買で、新車登録から5年が経過した中古のボルボ車を購入しました。765,900円でした。(新車価格は500万円～600万円です。)

以下、今日までの6年間の累計金額を示します。

②法定費用

2年に1度、車検を受けることが義務付けられています。この際、強制加入の自賠責保険105,580円、重量税131,200円、リサイクル費用18,950円、希望番号プレート代費用(写真の通り、918のナンバープレートを付けることにこだわった為に発生する費用4,100円)・印紙代、車庫証明費用等19,660円で、累計275,390円となりました。尚、本来は、年間45,000円の自動車税がかかりますが、母がペースメーカーの世話になり、身障者1級の扱いを受けていますので、全額免除されています。もし、母が身障者でない場合には、6年間で、270,000円の法定費用が加算されたこととなります。

③12カ月定期点検費用

最低、1年間に1度車を点検することが義務付けられています。自分の目で点検してもよいのですが、多くの方は、ディーラーに依頼します。6年間の累計で、114,157円でした。

④整備費用

車のタイヤやブレーキ等の消耗部品代とその交換作業工賃を合わせた累計金額が、805,535円でした。

⑤任意の自動車保険料

②法定費用の中の自賠責保険は強制加入なのに対し、任意の保険があり、ほとんどの車所有者は、この保険にも加入します。自賠責保険から支払われる保険金だけでは、車事故による人的・物的損害を補償しきれませんし、また、自分の車の修理費用は、自賠責保険の対象外だからです。この保険料は、累計で504,760円となりました。

固定費合計(①～⑤) 2,465,742円となりました。

⑥ガソリン代

6年間の走行距離は、20,400km。車の燃費は、約5km/L。ガソリン価格は130円/L。

$130円 \times 20,400km \div 5km/L = 530,400円$ となりました。

⑦高速代

200km圏内の小旅行を27回しました。1回の高速代金が約6,000円として、162,000円でした。尚、母が身障者1級なので、高速代は半額割引になっています。もし、身障者割引がなければ、162,000円が追加されます。



変動費合計(⑥+⑦)692,400円となりました。

総費用合計(①~⑦) 3,158,142円となりました。6年間で、平均すると年当たり526,357円…(B)の費用でした。

4. 車関連費用53万円の出費について

私共の場合は、貯金もできず、全収入がそのまま全支出となっています。

$526,357\text{円}(B) \div 2,750,000\text{円}(A) = 19\%$ の構成

比となりました。

1年間で約53万円の支出は、1カ月当たり44,000円、1日当たり1,500円の支出となります。外食をしなければ、この金額は母と二人の食事代に相当します。母も私も豆腐や納豆の大豆蛋白食品が好物なので、この金額で収まる食事で満足しています。健康にも良いかもしれません。ともかく、私共の世帯では、多くない収入の中から車関連費用に、ほぼ食事代に相当する支出をしてきたこととなります。

(神奈川県横浜市在住)

投稿

位置情報ゲームの流行と社会への影響

井坂洋士

2016年7月に一般公開された『Pokémon GO(ポケモン GO)』が世界各地で話題になっている。任天堂の人気コンテンツ「ポケットモンスター」を使い、Niantic(ナイアンティック)社が提供する、スマートフォンで動作する位置情報ゲーム。公開からわずか19日間で5000万ダウンロードを記録したという(調査会社 Sensor Tower 調べ)。この一世を風靡した「位置情報ゲーム」とは一体何なのだろうか。

■携帯端末と位置情報サービスの普及

位置情報ゲームとは、携帯電話機やスマートフォンなどの携帯端末に搭載されているGPSや無線通信などの機能から得られる位置情報を使う、移動を前提としたコンピュータゲーム。携帯電話機に代表される携帯端末の普及、端末への位置関連機能の搭載と、その位置情報を第三者が利用できる仕組みにより実現した。

1990年には1%に満たなかった携帯電話の普及率は、PHSが登場する1995年以降急上昇し、2002年には8割を超え、近年は95%に達した(いずれもPHSとの合算、内閣府消費動向調査による世帯普及率)。その携帯電話には2000年頃からGPSが搭載され始め、位置情報がWebブラウザなどを通して利用できる仕組みが整えられたことに伴い、位置情報を使ったゲームを提供する会社が出始めた。例えばコロプラ社の『コロニーな

生活』(2003-)や、マピオン社の『ケータイ国盗り合戦』(2005-)などが比較的大規模に展開されてきた。

また、特定の場所で位置登録(携帯端末の位置をサーバに送信)することで景品をもらえるスタンプラリー的なサービスも提供されている。この場合は、紙とスタンプを使ったゲームを、携帯端末と無線通信で置き換えたことになる。

携帯端末の位置情報は、こうしたゲームに限らず、地図や乗換案内、天気予報など様々なサービスで日常的に使われているので、日頃から利用している読者も多いだろう。

さらに、総務省では2007年4月以降、第3世代(3G)携帯電話機の全てにGPSの搭載を義務づけ、同端末から緊急通報(警察、消防、海難)した際には当該機関に位置情報が自動送信される仕組みを備えている。さらに2016年からは持ち主への通知無しに警察などの捜査機関が位置情報を取得できることとなった。このような意識しない形での利用も進められている。

■『Ingress』と『Pokémon GO』

今回話題になっている『Pokémon GO』を提供している運営会社Niantic社は、2012年にGoogle社の社内スタートアップで設立され、『Ingress(イングレス)』という位置情報を使った陣取り

ゲームを提供開始した。このゲームの従来他社に無い特徴は、全世界を対象にしており、全世界に多くの参加者がいることが挙げられる。この『Ingress』で使われている仮想拠点「ポータル」などの情報を活用し、任天堂の人気コンテンツ『ポケットモンスター』を組み合わせたものが、今般話題の『Pokémon GO』である。

『Pokémon GO』では「ポケモン」というキャラクターを集め・育てることと、そのポケモンを使って「ジム」での陣取り合戦を行うことがゲームの目的になっている。この「ジム」と、ポケモン集めに使うアイテムが得られる「ポケストップ」は、実際の市街地などの中に仮想的に設けられており、プレイヤーはこうした拠点を実際に歩いて回ることによってアイテムや経験値が得られる。この「ポケモン」を集めるためには歩いて移動する必要がある（時速10km以内での移動が必要）という。

クルマ依存が深刻な米国では、普段は人気のまばらな街中に、『Pokémon GO』が始まってからは人が繰り出して歩くようになった様子が報じられているし、運動することで、うつ病など精神疾患の改善に効果があるとの指摘もされている。

筆者が『Pokémon GO』を試してみたところ、「ポケストップ」に寄り道することで、駅までの道をまっすぐ歩くのに比べて5割ほど歩数が伸びた。このゲームを多くの人が継続するのであ

れば、歩く距離が伸びるなどの健康増進効果がありそうだ。

■集客・観光客誘致の動き

『Ingress』と『Pokémon GO』に共通している特徴は、ゲームのプレイヤーを街中に出し、歩かせようとしていること。運営会社の創業者ジョン・ハンケ氏は、石巻市で開催した『Ingress』のイベントで、「歩いて冒険をすること。それは技術を使って、リアルな世界と人々をつなぐということです。テクノロジーを使って、遠くにあるものの情報を得るのではなく、自分の身の回りにあるものをどう感じ取れるか？ どう変化させていけるのか？ ということに注力しています。」と述べている(Engadget日本版「イングレス@石巻レポート3：Ingress開発者ジョン・ハンケ氏インタビュー」)。

『Ingress』では世界中でゲーム内イベントを開催しており、イベント開催時には国内外から人が集まるため、岩手県や神奈川県横須賀市など、これを誘致して観光等に活かす自治体も始めている。例えば横須賀市では2014年12月よりイベントを開催し、舞台になった猿島航路のイングレス割引利用者が22日間で455名、キーワード「猿島」の検索数は前年比350%増になったという。

『Ingress』と同様の仕組みを採り入れた『Pokémon GO』では、その人気ぶりも相まって、



携帯端末が備える位置情報とカメラ等のセンサー機能を使い、今日の前に「ポケモン」が現れたかのように演出する工夫がされている。なお、この演出（ARという）は無効にもできる。



周囲がどのような状況かを識別できないため、「ポケモン」が道路に出てくることもある。（そもそも携帯端末に搭載されている位置機能は道路等の状況を正確に識別できるほどの精度を有していない。）ゲームに限らず、スマートフォンのような便利な道具には様々な弊害が付き物なので、子どもに持たせるならばまずは親がその特性を理解し、子どもに指導する必要がある。

「ジム」や「ポケストップ」を巡る思惑が早くも交錯しているようだ。キャラクターの著作権を持つ株式会社ポケモンの親会社である任天堂や、スポンサーになったマクドナルドの株価が乱高下する、スマートフォン周辺機器の売り上げが拡大するなど報じられている。

一方、自動車やオートバイ、自転車などの車両を運転しながらスマートフォンを操作する違反行為が相次いでいるとも指摘されている。例えば東京都内では、7月22日から27日までの6日間に、交通事故が3件、違反が35件あったという。

駅ホームなどで歩行中のスマートフォン操作も問題になっており、全国の鉄道会社23社は26日に、鉄道施設内でポケモンが出現しないよう求める要請書を提出したという。

■「移動」にこそ注目したい

このように様々な騒ぎも引き起こしている位置情報ゲームだが、同様のゲームが10年以上前から提供されてきたわりに話題性に乏しかったことを考えれば、『Pokémon GO』がいかに多くの人を引き込んだかがうかがえる。運転中のスマートフォン操作は厳禁、歩行中は立ち止まってから操作する、私有地などにむやみに立ち入らないといった当たり前の注意は必要だが、一方で、筆者はこうした新たな移動需要にこそ注目したい。

三大都市圏で10年毎に行われているパーソントリップ調査などから、20～40歳代の外出の減少が明らかになってきたと言われる。クルマ依存や人口減少と相まって、大量輸送を前提とした公共交通機関の運営が成り立ちにくくなる、歩行の減少により生活習慣病が増加することなどが懸念されている。

前作の『Ingress』では、駅などから離れた場所に「ポータル」が設置されることで、そこに自家用車で乗り付け違法駐車することが問題になる場面もあると聞く。自家用車で移動を前提とするゲームであれば、環境影響、交通犯罪



「ポケモン」がよく出現すると評判の場所には、休日になると多くの人が集まってくる。若い人だけでなく、幅広い世代の人の姿が見られる。

(交通事故)、渋滞などの社会的な悪影響を拡大させることになるだろう。

一方で安全を重視した鉄道会社の要請も理解できるが、果たして駅から集客施設を排除する態度で良いのだろうか。むしろゲーム内の拠点は公共交通での到達に便利な場所に誘導するなど、既存の交通体系を利用しやすいように考慮される方が、社会的な便益が高くなるだろう。

また、自動車運転中のスマートフォン利用は元より法律で禁止されているが、それを助長するような機器は公然と販売されている実態がある。単に個別のゲームの問題ではなく、むしろカーナビやカーステレオ、スマートフォンを固定・接続する部品などの娯楽機器が公然と売られている自動車関連用品の在り方を再考すべきだろう。

交通は人々の生活そのものであり、人口減少やクルマ依存などによる弊害に悩まされている状況にある。そこに登場した『Pokémon GO』のような移動を前提とする位置情報ゲームが、一過性か継続するかは未知数だが、人気を集めている。これが今の社会課題を緩和する方向に向かうのか、または悪化させる方向に向かうのか。その動向を注視し、前者の方向に向かうことを願いたい。

(神奈川県川崎市在住)

クルマ社会に長年にわたってどっぷりと浸かっていると、はじめは何か変だと思っていたことを、いつの間にか何も感じなくなってくるから不思議である。それでも何か妙に気になる事が時々ある。今回は思いつくままにそれらを解剖してみたいと思う。

その1：クルマは危ないと発明時から分かっていたはずだ

18～19世紀ヨーロッパでクルマが誕生した。最初はフランスの蒸気三輪車だったようであるが、やがて19世紀末にドイツでガソリン自動車が発明される。その時の構造は荷馬車様の舵の取れる四輪車体にガソリンエンジンを乗せた単純なものであった。

開発者にはこの時点で既にクルマそのものが危険な道具になるであろう事が当然分かっていたはずである。つまり、馬車は少なくとも馬が牽いているものだから馬が危ないと思ったら危険回避のため御者の意志とは別に勝手に止まるはずである。ところが自動車はそれ自身にそんな高度な判断力を持っていないからエンジンが操縦者の手で止められるまで一度走り出したら何時までも闇雲に走ってしまうのである。その先が壁でも、溝であってもエンジンは気づくはずもない。あくまでも安全は自動車の御者である運転手の注意力だけに負っているのである。おまけに馬なら自然と道をたどって走ると言うが自動車の場合道路からの逸脱防止は全て運転手の注意力と操縦技術に依存しているのである。自動車それ自身で道路をたどる機能は全く備わっていないのだ。

当時はエンジンの性能も低く動作も不安定であつたらうから、速度も出ず、余り暴走の心配はないと思っていたかもしれないが、本質的に全て運転手の注意力、操縦技術頼みであるという自動車の危険性は開発者に分かっていたと思う。それなのに開発を続けたそのモチベーションとは何だったのであろうか。何れなんとかなると思っていたのだつたら楽観的すぎる。まさ

に手前勝手な技術屋論理だと思う。現代の技術者なら当然社会的なモラルの問題に行き着き、開発を中止するか、航空機のようにその使用に際して厳しい条件が付けられたと思うのだが。

その2：なぜ人馬と道路を共用することになったのか

全く速度の違う人馬と自動車と同じ道路という平面を共用するに至った経緯が残念でならない。

同時期に広まっていった鉄道は道路とは別の場所に建設された。後には道路を共用する路面電車なども登場するが、それは特例であって、原則は道路とは別の場所に建設されたのだ。その結果、鉄道は高速運転しても人馬と交錯することは無かった。例外は線路を越えるための踏切である。踏切は現代でも厄介な存在であるが、基本的には場所が限られており、かつ鉄道優先で人馬の方が鉄道に譲る約束ができています。

一方道路の方は人馬だけで利用していたのに自動車が勝手にそこに加わってきた。自動車は元々そこにある道路を勝手に利用するという前提で開発されたのだ。そうすると、自動車と人馬はお互いに注意をしながら譲り合い、衝突が起らないように道路を利用しなければならなくなった。初期のスピードの出ない自動車であればなんとか衝突を避けられたと思うが、スピード競争に明け暮れた結果、自動車が危険な存在になるのには時間を必要としなかった。当時の殆どの道路には歩道が作られていなかったはずで極めて危険だったのであろう。

この頃から強者の論理が大手を振ってまかり通るようになったようだ。速いものが優先という考えになっていったと思われる。この時点で自動車専用道という考えが芽生えていて、専用道が新しく作られ、自動車は専らそちらを走るという思想になって居れば安全は高まったと思うのだが、残念ながらそうはならなかった。その理由はどうもドア・ツー・ドアという自動車の利便性にあったように思われる。自動車が人

馬の既に使っている道路を勝手に利用することで、歩くより馬より速く便利に動けるといふ虫の良い構図が出来上がってしまったのだ。そうなるとう馬が自動車と衝突するといふ事件は本質的に避けられなくなってしまった。そこから100年余り人との衝突の危険を残したまま、クルマの機械的な構造は全く進歩しなかった。

その3：誰でもクルマを買えるのはなぜか

素朴な疑問だが、一カ所に多数のクルマが集中すれば当然混雑が起きる。それだけでは無い。クルマはクルマから降りられてなんぼの道具である。つまり何処かに停めねばならないのだ。そこに大きな問題が潜んでいる。

まず道路のキャパシティが少ないままどんどんクルマを造って売ったら、道路の混雑でどうなるかは初期の段階で既に分かっていたことであろう。まして、目的地に駐車場が無いとなれば、道路そのものが機能を失ってしまうということも分かっていたはずである。

当時の人たちは極めて楽観的だったとしか思えない。クルマを大衆に売りつけたのはヘンリーフォードが最初だと言われている。よくは分からないが米国という広い国土をもってすれば混雑の問題は解決できると思ったのであろうか。それにしても余りにも無責任な考えだと思ふ。道路のキャパシティ拡大と駐車の問題は行政の責任だと都合のよい論理を振りかざしてクルマを売りまくったのだ。

その結果が大量の道路の建設と幾ら建設しても収まらない渋滞の恒常化だった。米国は今でも渋滞に悩まされている。クルマ社会では「誰しもクルマを持つ対等の権利がある」という考え方のようだ。クルマの所有に制限を加えるという考えは最初から無かったように感じられる。

確かに米国のように広い国土で交通不便であればクルマの所有に制限は付けられなかっただろうという事は、想像出来る。唯一の制約が「お金のない人はクルマを持ってない」という現実的で冷酷な制約条件であったが、大衆車という大量生産による価格ダウンがそれを正面突破した。だが、誰もがクルマを買え、乗れるということは渋滞を生み、クルマ利用に不適格なドライバ

ーを生むことにもなった。後に、そのことで多量の死亡事故の発生というしっぺ返しを喰らうことになったのはご存知の通りである。

その4：クルマはどんな道路でも走って良いのか

このことは我が国で特に感ずる違和感である。私が子供の頃、道路は殆どが住民のものであり、歩行者やあるいは荷物を積んだ商店の自転車が通るぐらいのものであった。

当然、道路の通行者は顔見知りの人ばかりで、たまに見知らぬ人が通れば遠来の客と見なして殆ど間違いが無かった。殆どがいまで言う生活道路ばかりであり、道路の利用者には必ずと言って良いほどその地域に目的地があった。むしろその地域に用の無い通行人は肩身の狭い思いをした。

一方、通過を前提とし不特定多数が利用する街道などの幹線道路はバスやトラックが走っていて騒然としており、生活道路とは厳然と区別されていた。そこは誰が通ろうと何が通ろうと文句は言われなかった。当時、子供達は生活道路を遊び場として利用していた。つまり、生活道路には平和な時間が流れていたのだ。

それが崩されてしまったのは高度成長期以降のクルマ社会の進展からである。クルマが急激に増えた、つまりメーカーが前述のように無制限にクルマを売りまくったことから、道路のキャパシティが急速に不足した。クルマのドライバーは混雑を避けるため通れる道路ならどこでも通ろうとした。そのため、どんな路地にもクルマが侵入してくるようになった。子供達は道路で遊ばなくなった。まして、侵入してくるクルマはその地域に用の無いクルマばかりなのである。唯々、通りやすい、空いている道路を選んで通過していただけなのである。

道路交通法が1960年に制定されたが、道路に幹線道路と生活道路の用途別の色分けとその利用制限はしなかった。従って、クルマは通行を禁止されている道路以外、大手を振ってどこを通っても良くなった。クルマは匿名性の高い道具である。誰が運転しているかも分からない。そんな特別な性質を持ったクルマが生活道路にどんどん入ってきた。行政の担当者と言わせれば

道路は公共のモノで誰もが自由に使えるべきであると言う。クルマ社会に行政は親和性が高いのだ。

その結果、クルマが生活道路で人を追い立て、事故を多数起こすようになった。騒音、排気ガス、振動で住環境が悪化した地域が続出して、今に至るも改善されていない地域が多数残されているのだ。後に、行政もさすがに放置できないとスクールゾーンなどを設定したが、自分の利便性だけを追う傲慢なドライバー達にその趣旨が理解されているか甚だ疑問である。私はクルマが路地に入ってこなかった時代が懐かしい。

その5：我が国の街の構造はクルマ社会に向いていない

我が国の街の構造を見てある特徴に気付く。それは高い塀や生垣が敷地の端、道路際に造られていることである。

その特徴は武家屋敷町を歩いてみるとよく分かる。築地が道路際ギリギリに立っていて屋敷の中が覗けないようになっていたのである。その伝統は田舎町にも都市部の現代の住宅地にも受け継がれている。つまり、道路を歩いている人から個人住宅の敷地内が覗けないようになっていたのである。最近、都市部では防犯のために塀を低くすることが推奨されているが、塀そのものを無くすことは国民感情としてどうも好まれていないようだ。

ここからが本題である。この塀や生垣があるということが、交差点での出会い頭の事故を誘発していると思うのだ。例えば、生活道路同士の交差点にクルマで差し掛かったとしよう。運転席からは交差道路の状況は左右の塀に遮られて全く見えない。クルマの鼻を交差点に突きだして初めてやっと交差道路の状況が確認できるのである。近年、隅切りと称して敷地の角を少し落として視認性を良くすることが行政で進められているが、1～2m位削ったところで、見えないモノは見えない。このことが、我が国では停止線でクルマが一時停止しない習慣につながっているのだと思う。

とにかく停止線に止まったのでは何も見えないのである。だから、停止線で止まらず、交差

点に鼻を出して止まろうとする。実はこの行為は極めて危険なのである。自転車やジョギングしている歩行者が交差道路を走っていたら衝突は避け得ない。クルマ同士でも同様である。更に悪いことには都市部では最近敷地が細分化し、家屋が角の敷地一杯に建てられていることが多くなって尚更交差点で見にくくなっている。

では、米国ではどうであろうか。一度Googleのストリートビューを覗いて頂くことをお勧めする。個人住宅の前がオープン芝生になっていて、塀の無い住宅が主流である。即ち、道路から敷地の中が良く見えるのである。と言うことは交差点でも交差している道路の状況が接近していくと事前によく見えることを意味する。また、都市部で塀があっても歩道の設定されているところも多く、交差点の見通しが良い事に気付く。そういう街の作りだからクルマ社会に向いているのだと思いたくなる。昔、クルマ社会の普及を盛んに画策した行政の偉い人たちは、街の作りが我が国と全く違うことに気付かなかったのであろうか。金を掛ければ街を直せると考えていたとすれば、非常に残念である。

その6：保安装置はなぜ装備されなかったのか

自動車が発生した頃は、その速度も遅く故障だらけであったと想像出来る。当時は、馬以外の動力で馬車もどきが動くということだけに人々は驚き、事故のことなどには全く思い至らなかったと考えられる。しかし、自動車が大衆化していくと事は単純ではなくなっていった。自動車としての基本機能、「走る」「止まる」「曲がる」に対する信頼性が強く求められるようになっていったのだ。言ってみればそれほど自動車の信頼性が低かったから、人々は故障のない安心して乗れる自動車を求めたのだ。

ところが当時、その自動車という基本思想に問題があるということに気付いていた人は殆どいなかったように思える。1項でも述べたようにこの自動車という道具は御者ならぬ運転者が全ての操縦責任を負うシステムだという安易な考えで誕生した。黎明期のノロノロ動く自動車が人馬の間を走っているだけならまず衝突事故は起きなかったであろうが、その期間は短かった。

性能向上競争が始まると途方も無く自動車の「走る」速度が向上していった。人馬では到底到達できない速度まで簡単にだせるようになっていったのだ。勿論それにつれて「止まる」「曲がる」技術も向上していったのだが、運転者が全ての操縦責任を負うという基本思想は全く見直されなかった。

現在でもよくいわれている様に、「運転者が注意を払えば事故は防げる」という極めて信頼性に乏しい思想がそのまま固定化されてしまった。ことはそんなに簡単な訳ではない。2項で述べたように、自動車は歩行者だけでなく、他の自動車とも道路という平面を共用しているのである。そして道路には交差点という鉄道にはない危険な構造があり、さらに歩行者が道路をどこでも自由に横断するのである。自動車の運転者は自動車を進路から逸脱しないように、他車と衝突しないよう操縦するだけでなく、道路上のあらゆる危険に注意を払わねばならないのだ。

クルマのスピードが上がるにつれて衝突時の殺傷能力も上がっていった。にもかかわらず何の保安装置も、つまり安全を確保するための補助装置も開発されてこなかった。全て運転者の注意力、判断力と操縦能力に委せっきりで100年経ってしまった。行政は常に「ルールを守れ、注意を怠るな」と声高に叫んでいるが、それでも一向に事故が減る気配はない。

行政もメーカーも、複雑な道路環境で安定した検知動作のできる保安装置はできないとずっと断言し続けてきた。確かにそういった技術的に困難な背景はあったであろう。でもそう言いながら、クルマの性能向上競争だけはどんどん続けてきた。全く都合のよい理屈が通ってきたものだと思う。保安装置ができないならできるまでクルマが道路を走ることを止めさせるか、速度を落とさせるべきである。人の認知能力だけに頼ることが如何に危険であるかということは100年間の死者数で十分に証明されている。

希望がない訳ではない、最近の10年ほどで最新のITと電子、電波、光学技術などを応用した自動ブレーキなどの保安装置が登場し始めた。ただ、未だに自分の認知、操縦能力を過信していて保安装置は要らないというドライバーもまだ

まだ多いという。クルマには個人の趣味嗜好の側面があり、それをメーカーが煽ってきた事も事実だ。クルマ社会が反省しなければならない点であろう。

その7：事故か災害か

クルマにまつわる死傷事件が起こると、一般に「交通事故」という言葉で片付けられてしまう。そこで国語辞典で「事故」を調べてみると「思いがけず起こった悪い出来事」とか「不意に起こる悪い出来事」と書かれている。これらの解釈には「意図しないで」という意味が含まれている様に感じる。そこで、外国語に当たると、オックスフォード英英辞典にも「an unfortunate incident that happens unexpectedly and unintentionally.」と解説されており、明らかに「意図しない」という意味合いが明白である。

私はこれらの意味合いから、「事故」という言葉はあくまでも加害者側の発想であると感じてしまう。「事故」という言葉には、「しまった。やってしまったか。」と言う心理状態が表れているように感じてならない。堅苦しい言い方ならば「過失」である。果たしてそれで良いのであろうか。

もう一つ、この「事故」という言葉の意味合いには相手に与えた被害のことが一切含まれていない。では、被害者の立場に立って見よう。被害者にとって加害者の「うっかり」とか「気付かなかった」などという言い訳はいつでも良いのだ。自分にとっては轢かれた、ぶつけられた事実だけがあるのだ。

まして、それが「意図して」起きた事件なら尚更事故とは言い難い。例えばスピード違反、信号無視などで起きたことを「事故」と軽く呼んで良いのであろうか。私はそうは思わない。被害者にとって交通事故と呼ばれている事柄は実は「災害」なのである。「災害」という言葉には「被害」という意味が含まれているのだ。世の中には「労働災害」という言葉もある。労働にまつわることで人的被害が出たときに使われている。労働の現場では加害者の「うっかり事故」でも災害なのである。災害となれば糾弾対象は広範囲にわたる。原因究明は行政に及ぶこともあ

る。それほど人の命は大切なのである。

では、交通の分野で「事故」と呼んでいる理由は何であろうか。私が思うに、クルマにまつわる災害の原因を全て運転者個人の責任としておきたいからだと思っている。あらゆる原因が全て運転者の責任であれば行政、メーカーにとってこんなに都合のよいことはない。損害賠償も被害者と運転者の間だけの問題にされて、そういう災害が起きないように行政やメーカーが対策を打たなければならないという責任を逃れられるからである。

被害者は加害者を個人的に憎むようにわざと仕向けられているのだ。個人の間の問題に矮小化してしまえば世間はその事件の存在を直ぐ忘れてくれる。クルマというシステムに問題があると気付かれては困るのだ。我々はクルマというシステムそのものに発明当時から根本原因があるということを忘れてはならない。私は最近「交通事故」と安易に呼ばず、「交通災害」と呼ぶようにしたいと思っている。

(東京都杉並区在住)

新入会員からのメッセージ

●大野一郎さん

クルマは無くってはならない社会の基幹インフラになっています。どうすればうまく付き合えるのか考えていきたいと思っています。
(神奈川県横須賀市在住)



キンモクセイ
(会員K・Tさんの絵)

私はクルマを持っているが家族の通院の目的以外には極力使用しないことにしている。最近、その月一回の通院のために走っていて急に渋滞に巻き込まれた。こうなれば慌てても仕方がないと覚悟を決めてノロノロ進んでいたら、前のクルマが次々と右の車線に車線変更している。右の車線も当然渋滞だから無理な割り込みではある。

こういう場合、東京のドライバーは我先に割り込んだりせず、一台おきに順番に合流させて貰うのが近年の常識となっており、割り込む方も割り込まれる方も大体その約束を守ってくれるので助かる。割り込みで小競り合いが良く起きた昭和40年代に比べれば、皆随分大人になったものだと感慨を覚える。自車もすんなり合流させて貰ってさらに進んでいくと、なんと一台の大型トラックが左端の車線を塞いでいた。これが渋滞の元凶だった。

勿論駐車禁止道路である。よく見てみると作業員らしき人はいるが、貨物の積み卸しをしている風にも見えない。道交法では5分以内の貨物の積み卸しだけは駐車ではないとなっている（どう考えても論理的におかしな規程だ）が、渋滞の長さから見れば5分やそこらの駐車ではないのは明らかである。

そこで、気になったのが違法駐車に対する他のドライバーの反応である。実はドライバーの中には約束時間が気になっている人がかなりいるはずである。中には遅延に苛立っている人もいると思う。バスの乗客などは怒りを通り越してしまっているかも知れない。本来道路は通行する人たちのためにある筈なのだ。通行する人たちにとって交通の円滑が平等に保障されていなければならない。ところが今回の場合、トラ

ックのドライバーが堂々と車線を塞いでトラックを停めて道路を違法に私物化し、交通の円滑を妨げているのである。

しかし車線を塞がれて迷惑しているクルマのドライバーの誰もが、黙々と何も言わず我慢しながら通り過ぎて行く。それはこの国の全く不思議なクルマ社会の常識だと思う。それどころか、そこに停めているトラックの方が「仕事なのだから停めて何が悪い」と居直っているような雰囲気すら感じ取れるのだ。一方で車線を減らされた側も、「相手が仕事なら仕方ない」という容認と諦めの気持ちがあるように見える。もっとも抗議なんかしていたら尚更遅れてしまうことになるし、言い争いになると却って面倒だという保身的な気持ちも働いているのだろう。

でもよく考えてみると、仕事だからといって個人の商行為のために沢山の他人に遅延という直接被害をこうむらせて良いのであろうか。さらに言えば、渋滞を引き起こすことは他人へ燃料の無駄な消費を強いているのだ。そんなことがなんで許されるのだ。かといってドライバーにしてみれば依頼人の事情から道路に停めねば作業がどうしても出来ないということも充分考えられる。どうにも許しがたい行為であるが、どうにもならないこの国ならではの現実にある。煎じ詰めればこの国の行政が道路のあり方としてクルマの通行だけを考えていて、駐停車のことを一切考えていなかったところに根源的な原因がある。つまりそれだけ道路に割ける国土の面積余裕がないということだ。ここにもこの国にクルマ社会が全く向いていなかったという動かぬ証拠が残されている。そんな諸々のことを考えさせられた今回の渋滞であった。

今年7月に行われた参議院選挙の結果、憲法改正に賛同する改憲勢力が3分の2を超える議席を占めることとなりました。安倍首相は、選挙遊説で改憲を訴えることはなく、しかし望みの結果を得ることに成功したのです。

「有権者をだました」という批判は当たらないでしょう。安倍首相が改憲を目指していることは広く知られていることですし、どのような改憲を考えているかは自民党『日本国憲法改正草案』に示されています。有権者はだまされたのではなく、「改憲」よりも経済政策「アベノミクス」等を主な判断基準としたのでしょう。根源的な国の在り方よりも当面の経済政策を重視するという投票傾向に、私はクルマ社会的な“臭い”を感じて気になります。クルマ社会日本においても、人の健康・安全といった根源的な課題が放置され、自動車使用の利便が優先されるという構図があるからです。

投票の適否にかかわらず、有権者はこの選挙結果を受け止めなければなりません。国会の情勢は自民党改憲草案がより現実味を増したわけですが、その改憲内容は、憲法本来の「基本的人権を守るために国家の暴走を止めるもの」から「国民へ向けて与えられる規範」への変質です。現憲法条文の文言を入れ替えることによって、まったく意味合いの違うものを書き下ろしています。たとえば基本的人権への制約として

「公益及び公の秩序」を持ち出しているのですが、これはクルマ社会日本においては「公益＝自動車使用によって得られる便益」「公の秩序＝円滑な自動車交通」となりかねないと懸念します。私たちは、世の中で大勢となっているクルマ脳的思考に異議申し立てをし、自動車使用の便益があたかも公益そのものであるかのような欺瞞を糾弾している立場ですから、私たちの主張・活動を保障している現憲法の規定がどうなっているのか、それが書き換えられるとどのような事態が発生するのかということについて、いっそう注意深くなければならないと思います。

改憲については、法理論上の主張や日本文化の独自性、権利・義務の今日的な見直し、国際情勢、自衛隊の位置づけの必要性などなど、さまざまな「理由」があげられていますが、これらの議論が尽くされるという幻想は禁物です。改憲すること自体を目的化してしまっている向きもありますし。改憲は国会の発議によるのですから、国会勢力という「政治」のウニヤムニヤの中から改正憲法案が出されてくることは容易に想像ができます。誰かが国民の意見を聞きに来てくれると思って待っているは大間違い。私たちクルマ社会を問い直す会会員一人一人は、改憲のような問題にも「問い直す」的な思考と意見発信が求められることになりそうです。

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部に「2015年度会費払込済」「2016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7月25日までの会費・寄付払込者は94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(会報84号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

ブログ、Facebook、Twitterのご案内

◆会の活動を広く知らせるため、以下のツールを活用しています。

◎ブログ版「クルマ社会を問い直す会」

<http://krm-tns.seesaa.net/>

従来のホームページとあわせて、ご利用ください。

◎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・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◎Twitter「クルマ社会を問い直す会」(2016年6月8日開設)

<https://twitter.com/kuruma66311273>

会からの提言・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◆会員の意見発信のためのブログも開設しています。

◎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。

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(会報84号に同封の名簿参照)にお問い合わせください。

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。2016年7月31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。)

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。

お分けします

会報バックナンバー・冊子・リーフレット等

- 会報『クルマ社会を問い直す』(年4回発行)のバックナンバー(1号~84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『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』
—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84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。

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。

案内板

■世界道路交通事故被害者の日 北海道フォーラム 2016 「交通死傷ゼロへの提言」

日時：11月20日(日) 13:30~16:00
会場：「かでの2・7」(北2西7)520研修室
(札幌市中央区北2条西7丁目)
主催：北海道交通事故被害者の会

WHO(世界保健機関)が提唱した「世界道路交通事故被害者の日」ワールドディ(11月第3日曜)に連帯し開催します。①ゼロへの願い(被害者の声)②ゼロへの提言(内容検討中)③ゼロへの誓い(提言採択、挨拶など)の3部構成です。(入場無料)
問い合わせ：前田敏章

tmaeda@asahi.email.ne.jp

■東京ミーティング ご案内 ~ご参加ください~

《10/22(土)、12/24(土)》

時間 13:00~16:00
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

■「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12月下旬
- 原稿締切り：2016年10月31日(締切り厳守でお願いします)
- 送付先：林 裕之(会報84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