

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：林 裕之、足立礼子、
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

87

2017年3月31日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



「世界道路交通事故被害者の日」にちなんで行われたキャンドル追悼の風景です。11月19日(土)19時ごろ、場所は東京都港区立芝公園で20名ほどが集まりました。「世界道路交通事故被害者の日」は国連が毎年11月第3日曜日に世界統一で交通被害者を追悼し、再発防止に向けて思いを寄せる日として定めたもので、都内では毎年、前夜に同所で行われています。(撮影と文 佐藤清志さん)

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	ストップペダルの有効性を国交省で説明しました(榊原茂典).....2
	高齢ドライバーによる事故についての声明を発表(杉田正明).....4
■会員の活動	「ゾーン30」と「歩車分離信号」の本格推進を ワールドデイ・北海道フォーラムの報告(前田敏章).....5
	「下関市環境基本計画(案)」へ意見書を提出しました(林 裕之).....9
■研究報告	ペダル踏み間違い事故の防止(大野一郎).....10
■論文	JR北海道の路線の見直しについて(杉田正明).....18
■投稿	「自動ハイ・ロービーム切り替え装置」の標準装備化を願います(前田敏章).....24
	常磐線の復旧の状況について(後藤 昇).....26
	市長さん“会報”を読んでいます(木村孝子).....27
■会員の新聞掲載記事	「STOPペダル」関連記事(南平次さん).....29
■おすすめ書籍の紹介	『フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか』 (ヴァンソン藤井由美、宇都宮浄人著).....30
	『DOOR to DOOR「移動」の未来』(エドワード・ヒュームス著).....31
■案内	2017年度クルマ社会を問い直す会総会と講演会のお知らせ.....33
■メッセージほか	代表より.....34/事務局より、会計より.....35/会則ほか.....36/案内板、原稿募集案内.....38

ストップペダルの有効性を国交省で 説明しました

榊原茂典(世話人・代表)

今回の面談は、最近頻発している高齢者の運転によるアクセル・ペダルとブレーキ・ペダルの踏み間違い事故を防ぐ一つ的手段として、会員の南平次さんが考案したストップペダル(29ページに関連新聞記事)が有効であることを国土交通省(以下、国交省)の担当者に理解してもらい、同種の事故防止対策の一助となることを目的として、世話人佐藤清志さんの尽力で実現することができました。以下にその概略を報告します。

日時：2016年12月21日 13時50分から15時5分

場所：国交省自動車局会議室

出席者：国交省自動車局技術政策課

久保 巧 係長

クルマ社会を問い直す会：

榊原茂典(代表)、佐藤清志(世話人)、

南平次さん・星野英雄さん(会員)

なお、参加者の発言は記号で区別し、M：国交省、K：当会を示しています。

(面談概要)

M：軽自動車のような出力の小さいクルマの場合、加速をしようとペダルのベタ踏みをしてしまう可能性がある。その時ブレーキが掛かってしまうという問題はないか。

K：大丈夫だ。強く踏み込むとブレーキに切り替わるところで抵抗感があるのですぐ分かる(実物モデルを使って説明)。そこで踏み込むのをやめれば良い。

M：実績はどうか。

K：公道で自社のクルマを4台走らせているが全く問題はない。

M：車検は通しているのか。

K：認可は取れている。このストップペダルには今回マスコミで紹介されて600件の問合せがきているので、この装置を国交省に認めてもらえないかと思って来た。

M：商品化に向けてメーカーと話しているか。

K：大手部品メーカーと話している。

K：こういった装置の義務化は出来ないのだろうか。

M：まだ基準化の出来る段階に来ていないと思うのと、基準化の仕方が難しい。開発に枠を嵌めかねないので開発動向を見守りながら基準化したい。

K：海外の状況はどうか。

M：海外の状況は調査しているが、ストップペダルを義務化すると貿易障壁になりかねないと危惧している。

K：とにかく事故を無くしたい。毎日起きている。

M：しかし不思議なことに海外では余り問題になっていない。

K：国交省は少し消極的ではないか。

M：高齢者対策については官邸も動いている。まともは警察庁だが、国交省所掌のクルマのハードについては言えば歩行者検出(カメラで得られた画像から歩行者の位置と大きさを推定する技術)なども対象になっている。今後の議論にはなるが取り組んでいかねばならぬとは思っている。

K：自動運転の開発待ちか。

M：自動運転と高齢者対策は違うが、対策をやらぬ訳では無い。

K：考え方だがこれは暴走防止装置でもある。こういう装置がついていないのは、メーカーが手を抜いてきた結果ではないかと思っている。

M：メーカーが新車を出す時にはテストする訳だから、自動車アセスメントの評価項目とはなり得ると思う。

K：このペダルの仕組は完全なメカニカルなものであり、新車以外にも適用できるのが特徴だ。

K：メーカーがこういうメカニカルに安全装置を開発してこなかったのは不思議だ。メーカーが本気になれば出来ていたはずだ。

K：ぜひ評価項目に入れて欲しい。各種方式を並べてテストしてもらっても良い。この装置をJARI(日本自動車研究所)の筑波で公開し、試乗会は好評だった。

K：踏み間違い防止は一つのテーマになるはずだ、国交省の方でこの分野があることを広めてもらえないだろうか。

M：実は昨日も同じような装置を持ってきた方がいたので、課題となっていることはよく分かっている。この装置は車検も通しているのだから、認められていると思って良いのではないか。

K：今日もTVで紹介がある筈だ、ぜひ見て欲しい。

M：留意しておく。

ストップペダルに類する考案はいろいろあるようで、それを国交省に説明に来る面会者もかなりあるように見受けられました。今回の面談の中で、こちらからは、「この考案がベストだと

いうつもりでは無い。」「目的はとにかく悲惨な踏み間違い事故を無くしたいのだ。」「だからこのような装置を監督省庁としてメーカーなどに指導してもらいたいのだ。」ということを何度も強調しておきました。

偶然にもこの日、国交省から軽自動車メーカー4社に対し、高齢者事故防止対策として、自動ブレーキをはじめとした先進安全技術の開発と普及促進を盛り込んだ事故防止策を、2017年2月末までに取りまとめるよう要請したことが、翌日報道されました。

その際、自動ブレーキのほか、ブレーキとアクセルの踏み間違い防止装置など事故対策に有効とされる安全技術の普及促進に加え、既存の車に後付けできる装置の開発も求めたということが分かりました。

この報道によって、国交省側も我々の目指す方向に動いていたことがわかり、今回の面談は時宜を得たものであったと考えています。



タツナミソウ
(会員K・Tさんの絵)

高齢ドライバーによる事故についての 声明を発表

杉田正明(世話人)

2017年1月24日に、高齢ドライバーによる事故についての声明を、関係官庁、大手マスコミほかに送付しました。

昨年後半以降特に多数報道された高齢ドライ

バーによる事故について、当会の基本的考え方を簡潔に述べたものです。事故を直接的に減らす効果を見込むことが出来る2つの施策に限って、取り組みを求めました。

高齢ドライバーによる事故についての声明

2017年1月

クルマ社会を問い直す会 代表 榊原茂典

昨年後半、高齢ドライバーによる歩行者を害する自動車事故の報道が多数なされました。これに対する当会としての基本的な考えを述べます。

私どもは、歩行者の安全を最優先した施策の実施を求めます。これは、高齢ドライバーの事故に限らずすべての自動車事故を減らす対策でもあります。

1. 自動車は、事故につながる諸要因に歯止めをかける機能を可能な限り搭載すべきであり、その機能を有した自動車のみが走行できる社会にすべきと考えています。行政は自動車を製造し販売する業者に対して、衝突予防機能、制限速度遵守機能、信号遵守機能、一時停止遵守機能、酒酔い運転防止機能、アクセルとブレーキの踏み間違い防止機能、無免許運転防止機能などを装備した自動車しか製造販売しないよう、規制し・義務づけをすべきと考えます。既に完成している技術はもちろん、研究途上にある技術についても、段階的改善を前提として、早急に装備義務化にむけて取り組むべきと考えます。
2. 免許制度を手直しして、事故を起こす可能性が高い者に免許を与えない・免許を取り上げる制度を構築すべきと考えています。事故を起こす可能性がないか、ドライバーに対する試験・検査をより頻度高く行う制度を設けるべきと考えます。認知症、アルコール・麻薬等の中毒、てんかん・低血糖症・睡眠時無呼吸症候群など運転に支障を及ぼす可能性のある病気などについての検査、そしてテスト道路上もしくはシミュレーターによる実技試験、及びそれらを補完するペーパーテストを最低2年に1回、ある条件以上の者は1年に1回以上行い、運転不適格者が事故を起こす前に出来るかぎり発見する制度を作るべきと考えます。

これらの2つの施策の実施には数多くの問題が伴うことは承知しております。しかしこれらを行わずに歩行者の安全を実現することは出来ません。警察、国土交通省、内閣府および自動車業界は是非本腰を入れて取り組んで頂きたいと考えます。

尚、免許制度の手直しに関連して、移動の手段確保策として公共交通や福祉交通の充実を図るべきと考えていますが、それらの整備が進まないことを免許制度の手直しをしない、あるいは遅らせる口実にしてはならないと考えます。いかなる社会状況にあらうとも、運転不適格者が凶器となり得る自動車を乗り回す事態はなくすべきと考えます。

「ゾーン30」と「歩車分離信号」の本格推進を ワールドデイ・北海道フォーラムの報告

前田敏章(北海道交通事故被害者の会、地域活動連絡係)

「世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム2016」(主催:北海道交通事故被害者の会)は、11月20日、札幌市中央区の「かでの2・7」を会場に、今年も60人を超える参加者が集い成功裏に終わりました。

17回目となるフォーラムですが、11月第3日曜日の「ワールドデイ」での開催は2009年以来8回目となります。今年も、北海道、北海道警察、札幌市の後援、および、ワールドデイ日本フォーラム(ワールドデイ・ジャパン準備会)、クルマ社会を問い直す会、交通権学会北海道部会、道は誰のもの?札幌21、道路を考える会、スロライフ交通教育の会、の協力で開催されました。



主催者挨拶(前田)では、はじめに、11月19日東京タワーを前に「ワールドデイ ジャパン」が主催して行われたキャンドルナイトの様子を映し出し(写真)、全国の取り組みと連帯したフォーラムであること、今年のテーマを「ゾーン30」と「歩車分離信号」に設定した経緯など報告しました。

第1部：ゼロへの願い

交差点右左折巻き込み事故の3被害家族が訴え

第1部、「ゼロへの願い～こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにしてください～」では、いずれも、青信号の交差点を渡って、右左折の加害車両に巻き込まれた被害ご家族3人がメッセージ。「歩車分離信号であれば、このような悲劇は無かった」と切々と訴え、第2部の長谷智喜さんの特別講演につなぎました。



札幌市の眞下登志子さんからは、手記「小学6年だった娘は、14年前、青信号で横断中に危険運転の右折トラックに轢かれ、その全てを奪われました」が寄せられ、佐藤茜莉さん(高校生、兄を亡くしています)が心を込めて代読しました。

江別市の竹橋信良さんは、「息子は、青信号横断中に前方不注視の右折車に轢かれ(当時30歳)、遷延性意識障害となり、7年を経た今も入院中です」と題して、今もベッド生活を余儀なくされている息子さんの介護生活など語り、「悲惨な交通事故で、どれほど被害者や家族が苦しむかを、国民一人ひとりが理解を深め、クルマ優先社会から人間優先社会へ根底を変える網羅的な取り組みが求められている。本日のテーマ、『ゾーン30』と『歩車分離信号』の早急の整備が、当面の重要課題ではないでしょうか。」と強調しました。

そして、新ひだか町の五十嵐敏明さんは、「兄と姉は、青信号横断中に(H15年、当時77歳の兄は左折車に、H25年、当時81歳の姉は右折車に)轢かれ非業の死。無念でなりません」と題して、お兄さんお姉さんお二人を交差点巻き込み事故で喪った無念を語り、地域での再発防止の取り組みを報告。「人が主役の社会です。安心して歩行できる安全な施策を、皆でつくり出して行くことが、今求められていると思います」と結びました。

第2部：ゼロへの提言

特別講演「歩車分離信号の経緯と課題」(長谷智喜氏)
提言「今こそゾーン30と歩車分離信号の本格実施を」

第2部は、はじめに、問い直す会の会員でもある東京八王子市の長谷智喜さんに「歩車分離信号の経緯と課題」と題して特別講演をお願いしました。

長谷さんは2001年にも本フォーラムで講演されています。1992年、当時11歳の長男元喜さんを青信号の交差点で左折ダンプに奪われ、「信号はなぜあるのか」という亡き元喜さんの「問い」に答えるため、歩車分離信号を提唱し、その普及に全力を傾けておられます。

講演では、「青信号の対人巻き込み事故は、ルールを守る横断者を一方的に理不尽に殺傷する交通事故であり、人と車を同じ青信号で交錯させる事による当然の現象＝「構造死」である。横断者の命を不確実な人間の注意力に委ねる為に、全国で毎年15000件以上起きているが、信号運用の改善で撲滅できる事故である」と強調し、「行政も私たちも、こうした交差点の危険性と歩車分離信号の有益性を理解・広報し、車効率優先からの脱却をしていかなければならない。通学路や危険度の高い交差点から順次改善し、この北海道を人命優先の地として歩車分離信号全国一位を目指して発信して欲しい」と結ばれました。

第2部後半は、前田が「今こそ、ゾーン30と歩車分離信号の本格実施を」と題して提言。歩車分離信号の道内整備率は1.4% (177基)と全国平均(4.1%)を下回っていることも指摘し、改めてスタンダード信号と位置づけることの重要性を強調しました。

そして、このフォーラムで毎年採択し求めてきた「交通死傷ゼロへの提言」の重要施策である「ゾーン30」が、警察庁所管の報告書(「生活道路におけるゾーン対策推進調査研究報告書」2011年3月)と局長通達(同年9月)によって実施に移され、2016年3月には、「第10次交通安全基本計画」にも文言としても明記(注)されたことなど報告。特に前記「報告書」の意義と内容を強調し、3年前から道内でも整備が進む(2015年までに道内71箇所)中、住民にも歓迎されていること(記事参照)、今後は行政と民間団体や地域住民が連携し、本格推進に力を合わせるべきことなど提言しました。

速度ダウン 安全タウン

【深川】市内納内町の住宅街グリーンタウンが、車の最高速度を時速30kmに制限する「ゾーン30」区域に市内で初めて指定された。高齢者や子どもたちが安心して暮らせるようにと、グリーンタウン町内会が9年前から要望していた速度規制が実現した。徳田幸助町内会長は「特にお年寄りはホッとしており、喜んでいきます」と笑顔を。

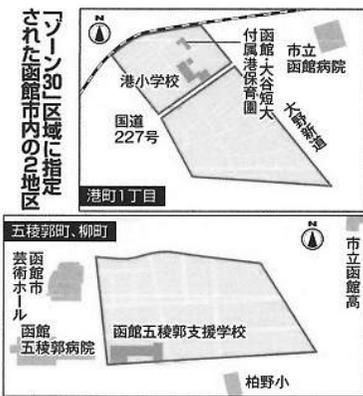
深川の住宅街

最高30kmに車規制

【ゾーン30】は、歩行者の安全を守るため、警察庁が2011年から全国で導入を始め、道内でも札幌や旭川などで整備が進む。空知管内では深川が初めてで、人口2万人規模の市でもほかに例がない。市内多度志方面から旭川方面に向かう車が、道道に抜けるためにグリーンタウンを通過するケースがある。

空知管内初

【北海道新聞】2014年11月14日



函館市内の住宅街2カ所が11日と17日、車の最高速度を時速30kmに制限する「ゾーン30」区域に指定され、規制区域は地域住民の要望をもとに、自治体と協議して決める。道内ではすでに札幌市や旭川市などで指定されている。

函館市港町1と五稜郭、柳町住宅街30km制限に

道警函館管内で初、通り抜け車両規制

【北海道新聞】2015年11月13日

(注)「生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした『ゾーン30』を整備するなどの低速度規制を実施する」(10次計画「生活道路における人優先の安全安心な歩行空間の整備」の項より)

第3部：ゼロへの誓い

第3部では、来賓の北海道環境生活部くらし安全推進課課長と、道警本部交通部管理官が、それぞれ、「尊い命を奪われた方、今も後遺症で苦しんでおられる方、そのご家族の方に思いをさせて、交通事故を無くすため、全力で取り組んでいきたい」(中野課長)、「関係機関・団体と連携し、広報啓発活動を推進し、交通環境の整備と交通事故抑止に取り組みたい」(坂本管理官)と、決意の挨拶を行いました。

最後に、いのちのパネル実行委員長の小野茂さんが「子どもの笑顔を守っていくのは私たち大人の責任。力を合わせて、交通被害のない社会をめざしていきたい」と閉会挨拶をしてフォーラムを閉じました。

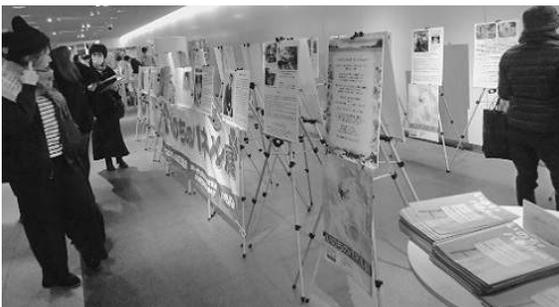
なお、被害者からのメッセージや長谷智喜さんの特別講演などフォーラムの詳細は、北海道交通事故被害者の会の会報52号(2017年1月15日発行)に特集しています。下記サイトからご覧下さい。

「北海道交通事故被害者の会」

<http://hk-higaisha.a1a9.jp/>

又は「交通死、遺された親の叫び」

<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/>



ワールドデイの取り組みとして続けている「いのちのパネル」展(2016年11月16～18日 札幌駅前地下歩行空間)

参加者の感想より

★歩車分離信号の意義を初めて知りました。ヒューマンエラー、そして事故は必ず起こるものであり、システム(ハード面)を変えなければならないという視点も初めて学びました。

横断歩道を青信号で渡るときにいつも感じるドキドキ、ザワザワした不安感は、当然のものなのだと分かりました。

★正直、歩車分離信号には良い印象を持っていなかった。渡るのに時間がかかり、待ちくたびれて信号無視をする人もいて「分離じゃない方が良いのに」と思っていたが、長谷さんの話を聞いて答えを出すことができた。ルールを守る人間が悲惨な目に遭うという理不尽な事故を減らすため、分離は重要と気付かされました。有り難うございました。

★分離信号ではない信号の危険性について、今までの認識が甘かったことを思い知らされました。分離信号のメリットを多くの人に知らせたいと思います。

★歩車分離信号の普及に向けての課題と「ゾーン30」の必要性和啓発の大切さを強く感じた。

通学路の交差点や危険度の高い交差点を早急に整備すべき。一番弱者である子どもを守るために、PTAへの啓発が効果的で協力も得られると思います。トップダウンでもボトムアップでも、官民一体となって進めて欲しい。勉強になりました。

★被害者の声、特別講演、提言とも分かりやすく、的を射ており、この内容が今後の事故絶滅に生かされることを期待しています。運営の方々に感謝を致します。

★10年の間に兄姉を交通事故で亡くしました。父は無念の思いを何か活動につなげられないかと北海道交通事故被害者の会に入会致しました。この度共に参加させて頂き、皆さまのお話を聞く中で、自分が自動車を運転する者として、運転が恐ろしくも感じました。

本人、家族、町内会、自治体、警察など多くの人たちが連携しながら、交通事故ゼロの町、北海道、日本をめざしていかなければならないと感じています。

★命について考えさせられました。フォーラムの資料を参考に会社の全体会議で安全運転の研修をしています。会の皆様の活動には、心からお礼申し上げます。

★人の生命に直結する貴重なご教示の数々が本当に勉強になります。

「北海道新聞」2016年11月21日

交通事故ゼロへ
歩車分離信号を
遺族らフォーラム
北海道交通事故被害者の
会(前田敏章代表)は20日、
「世界道路交通被害者の日
・北海道フォーラム201
6」を札幌市中央区のかで
る2・7で開いた。交通事
故被害者の遺族らが、歩行



者と車両の通行を分離する
「歩車分離信号」の整備な
どを訴えた。
フォーラムでは、青信号
の交差点を横断中に左折の
大型車に巻き込まれる事故
で、当時11歳の長男をしく
した長谷智喜さん(63)東
京都Ⅱが講演した。
長谷さんは「人と車を同
じ青信号で交錯させないこ

「ドライバーの注意力のみに
歩行者の命を委ねてはいけな
い」と力を込める長谷智喜さ
ん

とが本当の事故防止策だ」と
話し、歩車分離信号の意
義を強調した。北海道の整
備率は47都道府県中46位と
進んでいないといい、「車
優先の社会から脱却すべき
だ。人命優先の地として、
整備率1位を目指してほし
い」と呼び掛けた。

また、前田代表は「生活
道路の速度制限を30キロにす
る『ゾーン30』の導入を官
民一体で進めることが、交
通死傷ゼロの社会につなが
る」と述べた。

(坂本有香)

「下関市環境基本計画(案)」へ 意見書を提出しました

林 裕之(世話人)

私が居住する山口県下関市では、昨年11月に、「下関市環境基本計画(案)に対する意見募集」がありました。この計画(案)は、第1部から第5部まであり、第4部「環境保全・創造のための施策」の「4. 未来につなぐ低炭素の社会づくり(3)主要な施策と進捗指標」の「事業名称」には「都市計画道路の整備推進」という項目がありました。その内容として「地球にやさしい交通体系の整備には、都市計画道路の適切な配置が不可欠である。都市計画道路の整備を推進し

ていくため、関係行政機関に対して早期整備を働きかける」と記載されています。私は、道路の整備が環境保全につながるという発想は、環境問題の本質を理解していないものであると考えています。もちろんすべての道路整備を否定するつもりはありませんが、道路整備がもたらす大きな負の側面をもっとよく理解して、できる限りそれとは別の方法で環境保全を図るべきであると考えています。そこで下関市に次のような意見書を提出したのでご報告します。

〈林が下関市に提出した意見〉

「施策の方向性」では、「都市計画道路の整備促進」という事業名称がありますが、私は新たな道路の建設(整備)は、防災上の理由などでやむを得ない場合を除き、できるだけ避けるべきであると考えます。

確かに新たな道路の建設は渋滞の緩和という効果が期待されます。しかし、道路を建設すれば森林や農地などは破壊され、家屋の立ち退きも要求されます。またその建設や維持管理には莫大なコストが必要で、納税者の大きな負担になります。道路の建設がさらに自動車交通量の増大を招き、交通事故の増加や排気ガス等による汚染の拡大を招く可能性もあります。「道路整備により渋滞を緩和する効果よりも自動車の増加が上回っているため、差し引きで渋滞は増加している」(上岡直見著『自動車にいくらかかっているか』コモンズ)という研究結果もあります。

自動車通行量が減少すれば新たな道路の建設や道路の拡幅の必要性がなくなることも考えられます。自動車通行量を減らし、輸送のモーダルシフトを実現する方法としては、鉄道駅などにレンタサイクルシステムを導入すること、市役所や他の公共施設の駐車場の利用者から料金を徴収すること、鉄道やバスなどの公共交通機関の運営会社と協議をして本数の増加などを実現し、その利便性を高めること、公務員などの通勤手当を公共交通機関や自転車の利用者到手厚くすることなどが考えられます。

新たな道路建設によるのではなく、自動車通行量の減少による渋滞解消をはかることによって温室効果ガス、窒素酸化物、粒子状物質などの有害物質の排出量の削減に努めてください。

(山口県下関市在住)

ペダル踏み間違い事故の防止

(ペダル踏み間違い事故防止研究者)

ペダル踏み間違い事故は、2016年現在高齢者に多い事故として注目され、報道されています。この事故は、自動変速機が装備された自動車(以下AT車)が市場に紹介された1970年代からその発生が報告されていました。自動車製造者は、この事故が発生する原因を30年以上にわたって『運転者のAT車操作不慣れ』によるものであるとしてきましたが、2016年現在に至るまでこの形式の事故は発生し続けているため、次の施策として自動ブレーキ装置による防止策を模索しています。なお、手動変速機付き自動車(以下MT車)においては、ペダルの踏み間違いは報告があるものの事故に至った例は報告されていません*1。また、ペダル踏み間違い事故は、若年層にも多発し、高齢者層に限った事故ではありません。全年齢層で発生しています。2015年には、24歳以下の若年層が高齢者より事故割合が多かったとの統計結果*2がでています。

ヤリハットを含めると200万件にも上ると考えられています*3。

1.2 AT車の市場における新車販売占有率

ペダル踏み間違いを起因とする事故はMT車での事故報告は2017年に至るまで1件もありません*1。MT車では、仮にアクセルとブレーキの踏み間違いが発生して車体が加速を始めても右足の挙動とは関係なく即時に左足でクラッチを切ればエンジンと駆動輪との接続を遮断することができるためと考えられています。このため、ペダル踏み間違い事故は、AT車に特有に発生する形態の事故であると考えられます。

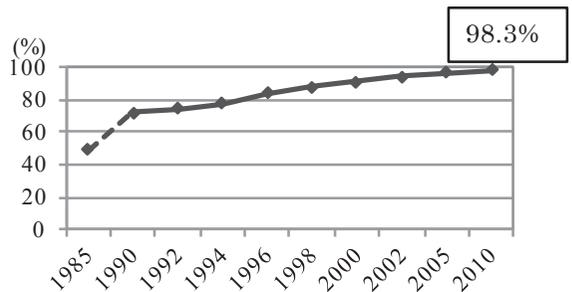


図2：乗用AT車販売占有率(%)
2010年のAT車販売占有率は98.3%
出典：日本自動車販売協会連合会

わが国では、2010年には、新車乗用車の販売台数の98.3%がAT車となっています(図2参照)。2017年現在では、マニア用MT車を除きそのほとんどがAT車で占められています。

1. 事故の概要

1.1 年間発生件数

ペダル踏み間違いを起因とする事故はわが国では、2000年から2012年の間、年平均6,900件の発生が報告されています(図1参照)。

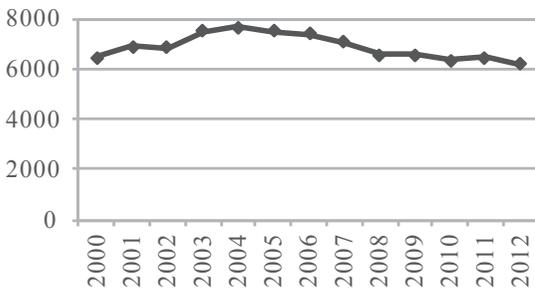


図1：2000年～2012年ペダル踏み間違いを起因とする年間交通事故件数
出典：(財)交通事故総合分析センター

これらは何れも司法機関に報告のあった重大事故です。自宅駐車場で踏み間違いをして衝突したなど軽微な事故を含めると年間約20万件、ヒ

1.3 ペダル踏み間違い事故と運転者年齢

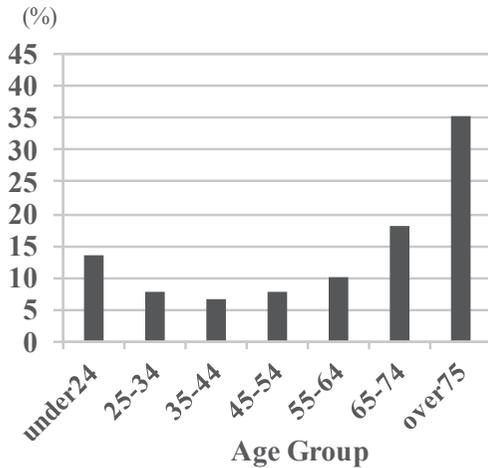


図3 (2004-2013 日本国内)
ペダル踏み間違い事故と運転者の年齢
出典：(財)交通事故総合分析センター

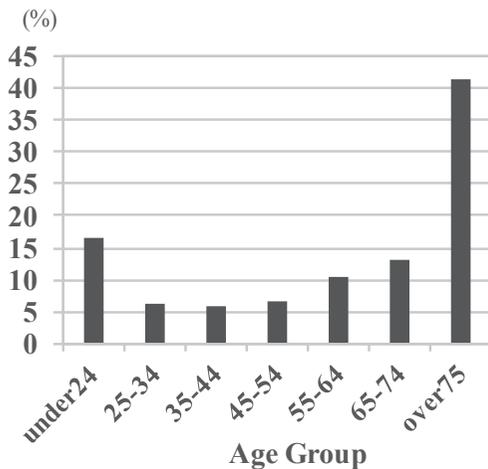


図4 (2000-2009 米国ノースカロライナ州 警察データベースより)
ペダル踏み間違い事故と運転者の年齢

図3の日本国内でも図4の米国ノースカロライナ州でもグラフで見ると、ペダル踏み間違い事故はすべての年齢層で発生しているだけではなく、発生分布が極めて類似なものとなっています。また、確かに日本でも米国でも高齢者の事故発生件数は大きくなっています。しかし、2015年度の警察庁統計によれば、国内でのペダル踏み間違い事故発生件数は、25歳以下の若年層が75歳以上の高齢者層を超えました*2。

1.4 ペダル踏み間違い事故と運転者の死亡率

ペダル踏み間違い事故は、意図しない車体の加速が開始すると、運転者がアクセルペダルを床まで踏みこんでしまうため、ほぼ例外なく暴走事故となります。そのため衝突時の損害が大きく、一般の交通事故と比較して約17倍の運転者死亡率となっています(図5参照)。

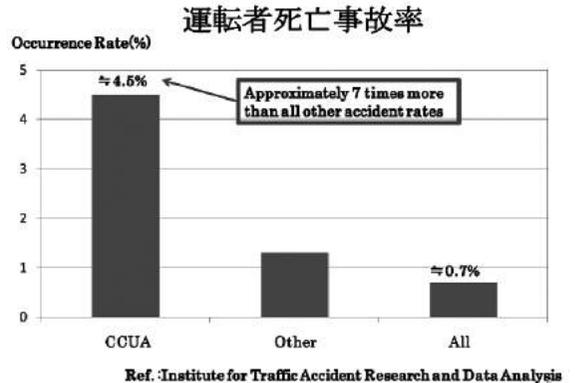


図5 (2000~2009 日本国内)
CCUAはペダル踏み間違い事故を指す
出典：(財)交通事故総合分析センター

この事故の死亡率が高いのは運転者がアクセルを床まで踏み続けるために暴走事故となり、最大加速状態で障害物に衝突することが多いためです。また、暴走状態のときはほとんどステアリング制御を行うことができません。

2. ペダル踏み間違い事故の推定原因

ペダル踏み間違い事故のきっかけとなるペダル踏み間違いが発生する原因は、『ペダル踏み換え』にあります。詳細に言えば、アクセルもブレーキも操作するために同じ方向に『踏みこむ』ことが問題です。例えば踏み間違いが起こっても『踏む』操作自体はそれぞれのペダル操作として正しい操作です。ただし、ペダルの位置が少し違っているだけです。わたしは「ペダル踏み間違い」から暴走事故に至るまでを次の3段階に分けて考えています。

〈第1段階〉

この事故が発生する直接のきっかけは、ペダルの踏み間違いですが、もっと突き詰めて言えば、『ペダル踏み換え忘れ』ではないかと考えて

います。この事故の96%は特段緊張する場面ではないところで発生*4しており、停止乃至は減速するためにアクセルから足を踏み換えてブレーキを踏むべきところから始まっています。

〈第2段階〉

ブレーキを踏む強さでアクセルを踏めば、クルマは必然的に予期しない突然の急加速に入ります。こうなると人間は死の恐怖を感じ多大なストレスを受けます。ストレスは脳前頭葉の中にある前頭前野皮質という部分で感じられますが、この部分は、ストレスに極めて脆弱で、すぐ機能不全状態に陥ります。

〈第3段階〉

一旦、前頭前野皮質が機能不全を引き起こすと、それは脳全体の機能不全となり、引き続く人間の生理的反射運動として『機能不全を引き起こす直前の行動を継続する』*5ようになります。すなわち、アクセルペダルを踏み続けることとなります。また、急加速による身体の仰け反り現象も加わってアクセルをさらに踏みこみ、最終的には車体が最大加速状態に陥り、障害物に衝突するまで継続します。また、障害物に衝突してからも、変速ギアを(前進暴走の場合)後進／(後進暴走の場合)前進に入れ直し、さらに暴走を継続した例も複数報告されています。

常識的に考えれば、アクセルペダルから足を離せばクルマは暴走することがありません。しかし、運転者は例外なくアクセルペダルから右足を離すことができません。繰り返しますが、脳が機能不全に陥った時の人間の生理的な反射運動であるためこのような行動となってしまいます。事故後運転者の証言としてブレーキが効かなかった、あるいはブレーキと思ってますます踏みこんだとしているのは、後から考えた辻褃合わせです。機能不全に陥っている脳に考える力はありません。

3. ペダル踏み間違い事故防止へのメーカーの取り組み

各自動車メーカーが踏み間違い事故の防止策として取り組んでいるのが『自動ブレーキ装置』です。しかし、『自動ブレーキ装置』は、非常に限定された範囲でしか機能しません。何故なら

自動ブレーキ装置では障害物検知を各種のセンサーで行っています。代表的なところでは、ミリ波レーダー、カメラ(単眼、複眼)、赤外線レーザー及び超音波ソナーなどです(図6、7、8参照)。これらを単体で用いる場合と複数組み合わせ合わせて用いる場合とがあります。ところがこれらのセンサーは必ずしも完全な装置ではありません。例えば、ミリ波レーダーは、大粒の雨滴には乱反射して使えません。また、隣を走行しているタンクローリーのタンクやカーブしているトンネルの壁面などに反応してしまいます。また、ミリ波レーダー電波発射器に泥埃がつくと使用できなくなります。

カメラは、強い逆光、白い壁あるいは波止場の駐車場など前に何も無い時は勿論認識できません。

赤外線レーザー波は、夕日のような赤い光に反応してしまいます。また検知範囲が数十メートルと狭いのが難点です。このため高速度で移動するクルマには駐車時など低速域でのみしか使えなくなります。

超音波ソナーは、赤外線レーザーよりもさらに探知範囲が狭く、実質上駐車時などの障害物探知にしか使えません。それぞれ一長一短があるのでメーカーはセンサーを複数組み合わせ使用しています。また、道路上の様々な物体に過敏に反応してしまうという欠点があります。

『自動装置』の使用には、重大な『前提』があります。すなわち、誤作動や誤認識が発生した場合どうするのかという問題です。当然、自動装置に齟齬が発生すれば人間が操縦を取って代わらなければなりません。そのため、運転者がハンドル、ペダルなど運転装置を操作した場合、『自動装置』は解除されるようになっています。さて、それでは、運転者がブレーキを踏む場面で誤って『アクセルペダル』を踏んだ場合どうなるのでしょうか？ 当然、『自動装置』は解除となり、アクセルを踏んでいるために車体は最大加速、暴走状態となります。さらに、この状態では、ステアリング制御もできない状況となります。

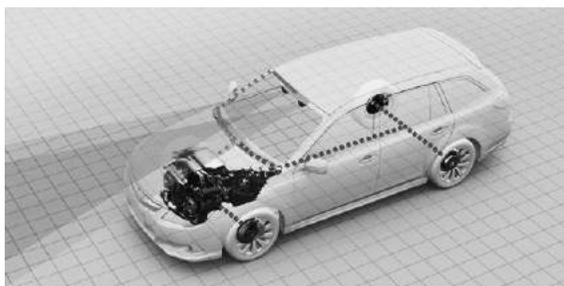


図6 スバルアイサイト 複眼カメラによる障害物検知システム 出典：スバル自動車



図7 トヨタ ミリ波レーダーによる障害物検知システム 出典：トヨタ自動車



図8 ボルボシティセイフティ 赤外線レーザーによる障害物感知システム 出典：ボルボ自動車

また、自動ブレーキ装置のミリ波レーダー誤作動によって、実際に事故になり、当該車種がリコールに至った例もあります*2。

自動ブレーキ装置を使用して車体が完全に停止し障害物に衝突しないためには、自動ブレーキ装置作動範囲が時速30km~35kmである必要があります。なぜなら自動装置というのは、ある意味人間が簡単に『過剰信頼』状態になってしまうため、人間が常に自分でブレーキを操作することを前提に、停止可能ぎりぎりの距離でブレーキが効くように設定しているからです。図

9はボルボの自動ブレーキ記者発表会場における失敗例です。運転者が時速35km以上で運転したため停止しきれませんでした。

VOLVO V60マスコミ発表会で事故



図9 ボルボ自動車の自動ブレーキ記者発表 出典：Wikipedia

この自動ブレーキ体験搭乗会では、日本でも事故が発生しています(図10参照)。これも、2013年11月埼玉県深谷市マツダディーラーで体験搭乗者を運転席に搭乗させ時速35kmを超える速度で体験搭乗走行を行ったため、障害物の前では停止できず衝突してしまいました。

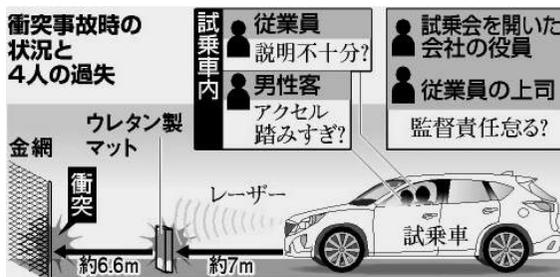


図10 マツダディーラーでの自動ブレーキ事故 出典：Wikipedia

このように自動ブレーキ装置の効果は、非常に限定的といわざるを得ません。

4. ペダル踏み間違い事故防止装置

ペダル踏み間違いを防止するためには、『ペダルの踏み換え』をなくすことが最善の方法と考えられます。

4.1 ペダル踏み間違い防止装置

4.1.1 ナルセペダル(ワンペダル)

この装置は熊本県で鉄工所を経営する鳴瀬益幸氏(2017年1月現在82歳)が開発したものであり、ペダル踏み換えの必要がないために、踏み間違い防止を実現しています。具体的にはアクセルペダルを廃し、大きなブレーキペダル(後付)の底辺右側に棒状のアクセルペダルを取り付けています。このアクセルペダルを右足甲で横に倒すように操作します。なお、アクセル操作中でもブレーキを同時に操作することができ、その際アクセルはクラッチ機構によりエンジンアイドリング状態になります。運転中は常時右足をブレーキペダルの上に乗せて置く構造となっているため、ペダル踏み換えによる空走距離が発生しません。本稿筆者はこの装置を約5年間、約4万kmにわたって自家用車に装備し走行していましたが、操作上の問題点は特にありませんでした。従来型車よりの乗り換えに際し、約1日程度の走行ですぐに慣れることができました。また、装着後の車両検査は問題なく合格します。



図11 ナルセペダル(ワンペダル)
アクセル/ブレーキ操作に踏み換えが不必要
出典:ナルセ機材工業

4.1.2 大野式手動スロットル装置

この装置は、本稿筆者が2013年に開発したものです。足下にはブレーキペダルのみとなっているため、ペダルの踏み間違いはそもそも発生しない構造となっています。この装置を2011年型トヨタプリウスに装着後約3万kmを公道走行しました。その操作性については、登り坂のカーブなど、左手がスロットル操作に占有されているときなどは、右手だけでステアリング操作が可能のようにフォークリフトに装着されている『旋回ノブ』を装着してあるため特に問題はありませんでした。左手の親指腹でアクセル操作を行うため、足でのアクセル操作に比較して繊細にアクセル操作を行うことが可能でした。また、従来型車でのアクセルペダル位置にブレーキを移設してあるため、着座してブレーキペダルを操作する際、右足が自然な位置となり、ブレーキ操作に違和感がありません。また、運転中右足は常時ブレーキペダルに乗せる構造となっているため、理論的には踏み換えによる空走距離がなくなって、それだけ早くブレーキ制動することが可能となっています。この装置は平成29年夏頃を目途に、消費者が購入しやすいような廉価価格で販売することを目標にしています。なお、車両検査も問題なく合格します。

この装置は、左手がスロットル操作に占有されているときなどは、右手だけでステアリング操作が可能のようにフォークリフトに装着されている『旋回ノブ』を装着してあるため特に問題はありませんでした。左手の親指腹でアクセル操作を行うため、足でのアクセル操作に比較して繊細にアクセル操作を行うことが可能でした。また、従来型車でのアクセルペダル位置にブレーキを移設してあるため、着座してブレーキペダルを操作する際、右足が自然な位置となり、ブレーキ操作に違和感がありません。また、運転中右足は常時ブレーキペダルに乗せる構造となっているため、理論的には踏み換えによる空走距離がなくなって、それだけ早くブレーキ制動することが可能となっています。この装置は平成29年夏頃を目途に、消費者が購入しやすいような廉価価格で販売することを目標にしています。なお、車両検査も問題なく合格します。



図12 大野式手動スロットル装置(プリウス)



図13 大野式手動スロットル装置 操作方法

また、平成28年10月には、世界で初の量産型燃料電池車であるトヨタミライを購入し、大野式手動スロットル装置を装着しました。この自動車は、水素を燃料として燃料電池で発電し走行用電気モーターで走行する革新的な自動車ですが、アクセル／ブレーキの操作は従来型と同じですので、必ずペダル踏み間違い事故が発生すると考えられます。搭載した手動スロットルシステムは、トヨタプリウスと同様です。システムの構成は、手動スロットル装置、ステアリング旋回ノブそして右足ブレーキシステムです。



図14 トヨタミライに装着した大野式手動スロットル装置

4.1.3 大野式左足ブレーキ装置

この装置は、ペダル踏み間違い事故を防止することを可能とする、冒頭の『ペダル踏み換え』を無くすことから発想を得た装置です。この装置は遊園地でお馴染みのゴーカートと同じ運転システムです。幼児でも運転できるので、操作に特段の難しさはありません。すなわち、右足でアクセルを操作し、左足でブレーキを操作するシステムです。この装置を平成28年11月にトヨタエスティマに装着し、試験走行中です。平成29年1月5日現在で約2000kmを公道走行いたしました。特段の不具合は報告されておりませんが、従来型車からの乗り換えにおいて、右足の『踏み変え癖』の発現が若干出るようですが、いずれ装置に慣れるに従って問題は解消するものと考えられます。本装置も平成29年春ないしは夏ごろを目途にできるだけ廉価にて販売するつもりです。この装置も車両検査に合格します。



図15-1 大野式左足ブレーキシステム(側面)ベース車両：トヨタエスティマ



図15-2 大野式左足ブレーキシステム(側方)

4.2 ペダルを踏み間違えた後の暴走事故を防止する装置

4.2.1 Stop(ストップ)ペダル

この装置は、ペダルを踏み間違えた後に機能するものです。当会会員の埼玉県川口のナンキ工業南平次氏が発明しました。アクセルペダルを意図的にマックスの状態に踏む、『以上』に踏みこむとアクセルペダルがブレーキペダルに変わるとい装置です。構造的には、吊り下げ式ブレーキペダルステーにアクセルペダルを機械的に装着してあります。必要が無くなればアクセルペダルから踏む力を抜けばすぐに元に戻るようになっています。具体的には、高速の合流など運転者の意思とはそぐわない状況下でアクセルのベタ踏み以上の状況が発生した場合、万が一ブレーキになってもアクセルペダルの力を

抜けば、すぐ元に戻れるようになっています。この装置は、2017年1月現在未だ販売体制が整っておらず、2017年夏頃を目途に販売体制を整えていくように考えているとのこと。この装置も車両検査には合格します。



図16 ナンキ工業 Stopペダル
出典：ナンキ工業

4.2.2 オートバックス『見張り番』

2016年12月5日に発売となった『急発進防止装置』には、次の機能が付加されています。

アクセルペダルとブレーキペダルを踏み間違えた際に機能する「オーバーアクセルキャンセラー(OAC)」と、アクセルペダルとブレーキペダルを同時に踏んだ際に機能する「ブレーキオーバーライドシステム(BOS)」の2つの機能を備えています。

OACは、ブレーキペダルを踏もうとして、誤ってアクセルペダルを強く踏み込んでしまった際、車両側の車速・ブレーキ信号を検知し、アクセル開度(アクセルペダルを踏み込んだ量)を電氣的に制御して、誤発進を防止します。制御レベルは3段階で設定可能です。OACは、停止時と徐行時(前進/後退、10km/h未満)に機能します。BOSは、アクセルペダルとブレーキペダルが同時に踏まれた場合に、ブレーキ動作が優先される機能です。

このような機能はすでに大手の自動車製造企業が新車装備に採用している方式ですが、『見張り番』は、すでに製造された既存自動車に対する後付可能な装置である点で大きく異なります。

なお、この装置は、ペダル踏み間違い事故発生の現状から見て極めて限定的な効果しか得られません。それは、この事故の96%が走行中*4、特に緊急ではない状況下において、ブレーキを踏まなければならないところで誤ってアクセルを踏んでしまうことから発生しています。さらに、前述下線部の機能に関して、2017年1月現在の従来型(現行)乗用車の速度計は、デジタル表示の速度計でない限り時速10km未満の表示は極めて不正確であるため、装置への速度計の信号自体が不正確です。また何故作動範囲を時速10km未満に設定したのか根拠が不明です。また、この装置は、自動装置の大原則に違反しています。それは、たとえ時速10km未満の低速度(OACの作動条件)であっても、何らかの理由で運転者が意図的にアクセル操作を行った場合、即座に自動装置(本装置)は作動解除(オーバーライド)になり、運転者の操作が優先されなければなりません。しかし、本装置にあってはOACの作動条件の速度域では、運転者が運転装置の操作で作動解除(オーバーライド)を行うことができないようになっています。実際、2013年6月、東京都首都高速中央環状線を走行中のトヨタクラウンが衝突防止自動ブレーキの不具合で急ブレーキがかかり追突される事故が発生しました。また、わたし自身の経験ですが、トヨタプリウスで走行中、トンネルのカーブにミリ波レーダーが乱反射し急制動がかかったことがあります。後続車がすぐ後ろにいたのでアクセルを吹かして事なきを得ましたが、このように自動装置に対しては運転者の操作が常に優先されるようになっていなければなりません。なお、価格は3万9999円(本体、取り付け工賃、部品込税別)となっています。



図17 オートボックスの見張り番(後付電子装置)
出典：株式会社オートボックスセブン

5. 結論

ペダル踏み間違いを起因とする事故は、運転者のペダル踏み間違いという『過失』を起因としますが、現在のペダルデザインがこの人間の過失を誘発しているとしたらどうでしょうか？この形態の事故を防止する唯一の方法は、本稿でいろいろご紹介したように『ペダル踏み換え』をしないようにペダルデザインを変更することです。ペダル踏み間違い防止の自動ブレーキ装置は、誤作動の問題を解決できる『人工知能AI』が不可欠ですが、まだ実用化されていません。

この形態の事故を起こした運転者の多くは、過失運転致死傷罪の訴追を受けます。裁判で、有罪となった場合は刑務所に収監されることもありますし、刑務所に収監されない場合(執行猶予付判決や罰金刑の場合)でも、犯罪者としての前科がつくことになります。この形態の事故によって肉親を亡くされたご遺族の悲しみ、怒り、悔しさは想像を超えるものがあります。しかし、考えていただきたいことは、この形態の事故の本当の事故原因は、ペダル配置にあり、それを知っていながら放置している自動車製造者の責任です。また、1.3項で述べたようにペダル踏み間違い事故は、決して高齢者だけに限ったことではありません。2017年現在、踏み間違い事故を高齢者の認知症と関連付けて処理しようとする傾向が現れていますが、高齢者の認知症と踏み間違い事故には関連性がありません。

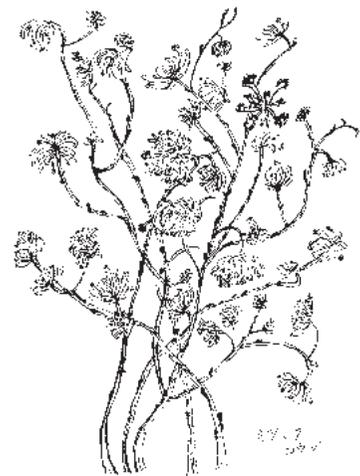
この事故は、運転者の生理的反射行動により、例外なく最大加速状態で障害物に衝突する『暴

走事故』となり深刻な被害を生み続けます。どうかみなさま、お互いに手を取り合って、この事故の撲滅にお力をお貸しください。

〈注釈〉

- *1：財団法人交通事故総合分析センター、平成23年度分析報告書
- *2：2015年度警察庁統計
- *3：ハインリッヒの法則
Industrial Accident Prevention — A Scientific Approach 1931
- *4：米国ノースカロライナ州警察データベース 2004-2008より
- *5：英国ポーツマス大学心理学教授ジョンリーチ博士の学説

(神奈川県横須賀在住)



ミツマタコウゾ
(会員K・Tさんの絵)

JR北海道の路線の見直しについて

JR北海道は、2016年7月29日に「持続可能な交通体系のあり方について」を公表し、路線の廃止も含めた見直し協議を沿線自治体と早急に行いたいと表明した。次いで2016年11月18日に自社単独では維持困難な10路線13線区を発表し、その延長は全路線の半分に当たる1237kmに及んだ。

本稿は、この問題についての基本的な視点を考えるものである。

1. 見直しの対象路線—北海道の広がりカバーする幹線が大きく含まれる

見直しの対象路線は図1の通りである。

輸送密度2000人/キロ/日以下が対象となっている。

北海道の国土の広がりの中で、幹線軸を形成している路線が見直しの対象に大きく含まれている。すなわち、北の稚内への宗谷線、東北の網走への石北線、東の根室への根室線、南の様似

似への日高線などである。

2. 主な見直し線の輸送人数—1割以上の方の生活基盤が脅かされている

すべてではないが、主な見直し線の輸送人数を拾うと表1の通りである。

主な対象線の1日の輸送者は、宗谷線で19万人、石北線で27万人、富良野線で8万人、根室線で39万人、釧路線で8万人、日高線で4万人であり、これらだけで合計104万人となる。一人が往復で利用していると想定するとネットの実利用者はその半分で約50万人と推測される。北海道の人口は538万人(H27年)であるので、取り挙げた見直し路線だけで人口の1割が利用していると推測される。

北海道の少なくとも約1割の人々の生活基盤が、JR北海道の今の経営のあり方では、脅かされているといえる。通学・通勤・通院・買い物

図1 JR北海道路線見直し案



資料：NHK時論公論 2016.11.18日放送 一部書き加え

が脅かされているといえる。これらは、国民の生活の保障、ナショナルミニマム・サービスの供給として、国が(自治体と分担する場合もあるが、まず国が)取り組むべきことである。

3. 北海道における道路事業費—全額公共負担 かつ市町村道まで国費が投入されている

北海道における一般道路・都市計画街路の事業費は、近年年間4000億円前後に上っている。そのうち国費の投入は年間2500億円前後で推移している(表2)。

一般道路・都市計画街路(高速道路を含まない)

は全額公共負担で整備されている。道路の種類別に公共負担の内訳を見ると表3(次ページ)の通りである。

道路は、この表で明らかなように、交通サービスにおけるナショナルミニマムと位置づけられ、北海道では多額の国費が投入されている。一般国道の事業費に占める国費の割合は当然高く、平均88%になっている(H24年度、以下同じ)。主要地方道においては46%、都道府県道においては45%と約半分が国費でまかなわれている。市町村道においてさえ、平均14%が国費でまかなわれている。

表1 JR北海道 主な見直し線の1日あたり輸送量

線名	区間	営業キロ A km	輸送密度 B 人/キロ/日	1日あたり輸送量 AXB 人/日	参考(ほぼ並行する国道)		
					線名	区間	実延長 km
宗谷線	稚内～名寄	183.2	405	74,196	国道40号	旭川～稚内	299.2
	名寄～旭川	76.2	1,512	115,214			
	計	259.4		189,410			
石北線	網走～上川	189.1	1,051	198,744	国道39号	旭川～網走	235.0
	上川～新旭川	44.9	1,489	66,856			
	計	234.0		265,600			
富良野線	富良野～旭川	54.8	1,406	77,049	国道237号	旭川～蒲河	160.9
根室線	滝川～富良野	54.6	460	25,116	国道38号	滝川～釧路	309.4
	富良野～新得	81.7	155	12,664			
	帯広～釧路	128.3	2,259	289,830	国道44号	釧路～根室	124.8
	釧路～根室	135.4	436	59,034			
	計	400.0		386,644			
釧網線	網走～東釧路	166.2	466	77,449	国道391号	釧路～網走	116.2
日高線	苫小牧～様似	146.5	298	43,657	国道235号	室蘭～蒲河	157.9

資料: JR北海道「平成26年度 線区別の収支状況等について」より作成

表2 北海道一般道路・都市計画街路事業費推移

	負担区分				合計 単位: 億円
	国	都道府県	市町村	その他	
平成20年度	2,491	1,481	685	2	4,659
平成21年度	2,983	1,169	679	3	4,835
平成22年度	2,213	940	704	4	3,861
平成23年度	2,365	1,051	707	4	4,128
平成24年度	2,512	869	821	5	4,207
平成25年度	2,895	716	782	8	4,401

資料: 道路統計年報

4. 北海道における鉄道行政投資—道路に比べて不当に扱われているのではないか

北海道における鉄道行政投資実績は表4の通りである。

北海道における鉄道への国費の投入は近年大きく増加傾向にあるが、それでも平成25年度においては435億円であり、道路・街路の2895億円に対し、15%の規模である(平成20年度においては3.7%の規模)。道路・街路に比べ、鉄道の扱いが均衡を失していると考えられる。

近年における国費投入の増加は、JR北海道で、特急列車の発煙・出火事故が多発し、さらに貨

物列車の脱線事故、レールの異常の放置等、事故・不祥事が相次ぎ、国が支援せざるを得なくなったためと考えられる。

5. なぜ道路は無料か

高速道路とは別の一般の道路は、全額公共負担で整備・維持されるのが原則である。そして利用者は道路の利用料を支払わない。

日本では、鉄道は、事業者の負担→転嫁されて利用者の負担で整備・維持されるのが原則である。そして利用者は鉄道の利用料・運賃を支払う。

なぜ道路は無料で鉄道は有料か? 一般道路で

表3 北海道 平成24年度一般道路+都市計画街路事業費

	負担区分				合計 単位:億円	国負担率 %
	国	都道府県	市町村	その他		
一般道路+都市計画街路事業費						
直轄事業	1,869	252	1	0	2,122	88.0
国庫補助事業・一般国道	0	0	0	0	0	
国庫補助事業・主要地方道	227	156	0	0	383	59.1
国庫補助事業・一般都道府県道	282	186	0	0	468	60.3
国庫補助事業・市町村道	134	0	97	0	232	57.8
単独事業・一般国道	0	0	0	0	0	
単独事業・主要地方道	0	110	0	0	110	0.0
単独事業・一般都道府県道	0	163	0	0	163	0.0
単独事業・市町村道Ⅰ	0	1	2	0	3	0.0
単独事業・市町村道Ⅱ	0	0	720	4	724	0.0
合計	2,512	869	821	5	4,207	59.7
一般国道	1,869	252	1	0	2,122	88.0
主要地方道	227	267	0	0	494	45.9
一般都道府県道	282	349	0	0	632	44.7
市町村道	134	1	819	5	959	14.0
合計	2,512	869	821	5	4,207	59.7

資料:道路統計年報

表4 北海道 鉄道 行政投資実績推移

	総投資額 単位:億円	資金負担区分		
		国費	都道府県費	市町村費
平成20年度	91	91	-	-
平成21年度	152	152	-	-
平成22年度	188	188	-	-
平成23年度	273	273	-	-
平成24年度	354	354	-	-
平成25年度	435	435	-	-

資料:行政投資実績調査

は利用料を徴収することが出来ない、もしくは徴収するのに多額のコストが掛かるからである。

6. 鉄道も道路と同等の公共負担にすべき、その範囲をどう考えるか

鉄道も、道路と同等に、公共負担の交通サービス、さらに国が負担するナショナルミニマム・サービス(国の負担割合に幅があるとしても)として位置づけるべきである。

その場合、公共が負担する範囲をどう考えるべきか。たとえば義務教育サービスの場合、教職員の人件費は全額公共負担で、国が1/3負担している(かつては1/2)。鉄道において職員の人件費をも対象に含める考え方もあり得る。

自動車+道路利用においては、利用者が車両費と燃料費を自己負担し、道路の整備・維持は公共で負担している。

これと同様にやる方法があろう。

自動車における車両費と燃料費に相当するのは、鉄道においては車両費とエネルギー費であろう。これを鉄道利用者が運賃で負担し、その他の鉄道用地の取得、鉄道施設の整備・維持は公共で負担するやり方である。但し車両費については鉄道施設の一部と見なして公共負担とするやり方もあろう。

表5 欧米における路面電車運営費調達内訳

	割合 %	
運営費計		100.0
運賃収入	(13~83)	46.4
交付金+補助金	(13~85)	48.8
その他収入		4.8

資料：服部重敬編著「路面電車新時代」より作成

注：北米・西欧のデータが得られた63都市についての単純平均値

表6 英・仏・独・米における都市間旅客鉄道の施設整備・運営制度の特徴

	イギリス	フランス	ドイツ	アメリカ
事業主体	旧国鉄を上下分離、完全民営化の上、線区ごとに入札で運営主体を決定するフランチャイズ制を導入	旧国鉄を上下分離したが、国営企業のまま	旧国鉄を株式会社化したが、株式の過半は国が保有	民間鉄道会社の旅客部門を1社に集約・国営化
高速鉄道整備動向	開業済高速新線はなく、今後も一部を除いて計画なし	80年代よりTGV網を順次整備、今後も継続	90年代よりICE網を急速に整備、今後も継続	開業済高速新線はなく、今後も一部を除いて計画なし
地方鉄道廃止状況	積極的に廃止し、路線延長はピーク時の半分に減少	廃止はあまり進んでいない	廃止はあまり進んでいない	約1,000kmの自社路線以外は全廃
鉄道整備計画	国としての整備計画はなし(例外として英仏海峡トンネル連絡線)	国がTGV網基本計画を策定	国が連邦交通路計画(全交通機関対象)を策定	国としての整備計画はなし(例外として北東地区における高速化計画)
施設整備負担制度	整備主体が線路使用料から調達し、公的負担なし(ただし線路使用料を通じて運営補助から間接補助)	個別プロジェクトごとに国・地方・事業者が協議して負担割合を決定	国が全額拋出し、事業者はプロジェクトごとに採算を取れる範囲内でのみ無利子貸付金として返済	国が全額負担
運営補助制度	応札者が採算性を確保できないと判断した場合、補助金要求額を入札、落札額を国・地方が分担して補助	幹線輸送は公的補助なし(線路使用料は低額に抑制)地域輸送は国が欠損補助(地方への移管を試行中)	遠距離鉄道旅客交通は公的補助なし(整備費用は採算取れる範囲内でのみ負担)(近距離鉄道旅客交通は都市内旅客鉄道を参照)	国が欠損の全額を補助
特定財源	なし	高速道路通行税等の一部をTGV整備の特定財源化	なし(近距離鉄道旅客交通を除く)	なし

資料：原田昌彦「英・仏・独・米における交通施設整備制度」(2000年7月)

問題は鉄道の運行に関わる職員の人件費である。欧米ではこれのかなりの部分を公共負担としているケースがあると聞く。路面電車のケースでは設備費の全額を公共が負担するケースが一般的で、人件費を含む運営費も都市によって差があるが1割から9割(単純平均5割)を公共が負担しているという。

表6(前ページ)、表7からは、英仏独米においては、都市間鉄道においても、都市内鉄道においても、運営費についての公共負担が行われている事が分かる。その場合、国も負担者であることが多い。

公共負担の範囲に鉄道職員の人件費を含めないことを前提とした考え方として、上下分離方式がある(図2、次ページ)。

鉄道に対する公共負担の範囲については、欧

米に見られるように職員の人件費も一定程度含めるべきだろう。

仮に上下分離方式を前提とするとしても、最低、下の部分について、ナショナルミニマムとして国による供給対象とすべきである。

7. 道路と鉄道の均衡を図るために

今回のJR北海道の見直し対象線のうち、初めに取り挙げた主な線は、道路に引きつけた場合、国道級であろうか、主要地方道もしくは都道府県道級であろうか。少なくとも市町村道級ではないだろう。だとすれば、各路線の少なくとも下の部分・基盤部分の整備・維持に対して50%以上の国費の投入がなされるべきであろう。国道級であるとなれば9割についてなされるべきであろう。

表7 英・仏・独・米における都市内旅客鉄道の施設整備・運営制度の特徴

	イギリス	フランス	ドイツ	アメリカ
都市内鉄道整備動向	【ロンドン】更新投資が中心。 【その他の都市】近年LRT等の整備が活発化	【パリ】整備を継続。 【その他の都市】80年代よりLRT等の整備が活発化	従来より都市規模に応じてSバーン(旧国電に相当)、Uバーン(地下鉄)、LRT等が充実	ニューヨーク等を除き都市内鉄道は脆弱、近年一部でRT等の整備が活発化
施設整備負担制度	【ロンドン】国負担40%、事業者負担60% 【その他の都市】各都市の交通政策計画(TPP)の中から国が補助対象を選定(約9割補助)。公共交通・道路を組み合わせたパッケージアプローチ枠を拡大中	【パリ】公共負担80%(国30%、地方50%) 事業者負担20% 【その他の都市】国が20~40%を負担(地方負担は任意)	全額公共負担が原則。国が60~75%を負担。国の補助金は公共交通・道路双方に充当可能で、その80%分は地方に用途配分権	各都市の地域交通計画(RTP)、交通改善計画(TIP)から国が補助対象を選定
運営補助制度	【ロンドン】国が全額負担 【その他の都市】国・地方が折半	【パリ】通勤割引分は都市圏内の事業所に課す交通税から補助。それ以外は国30%、地方70%負担 【その他の都市】通勤割引分はパリと同様。それ以外は地方が負担	地方が補助。その財源として公共近距離旅客交通(都市内鉄道等)の運営・施設整備に充当可能な国から地方への交付金あり	基本的に地方が補助するが、国も約1割を負担
特定財源	なし	なし(地方レベルでは上記交通税)	上記施設整備負担、運営補助とも鉱油税の一部を特定財源化	燃料税を主たる財源とする道路特定財源の一部を上記施設整備負担、運営補助の特定財源化

資料：原田昌彦「英・仏・独・米における交通施設整備制度」(2000年7月)

8. 横行する不十分な議論

JR北海道についての議論がなされるとき不十分な議論が横行している。

鉄道をナショナルミニマムとして位置づけるべきことを明確にしていない議論が多い。そのことの必然的結果でもあるが、上下分離方式の提案に際して、下の部分の負担者として国を含めて想定すべきであるにもかかわらず、自治体しか想定していない場合がほとんどである。

9. 最後に－JR北海道に対する公共負担のあり方

JR北海道に対する公共負担の範囲としては、設備費はもちろん、鉄道職員の人件費の一定部分まで含めるべきと考える。運営費の一定部分まで含めるべきと考える。

その際の公共負担における国の分担率としては、道路における国道級、都道府県道級の分担率とすべきと考える。

(千葉県松戸市在住)

図2 上下分離方式

	列車の 運行	車両の 維持や修繕	施設の 維持や修繕	土地の 保有
 現状 (JR北海道)	J R			
 上下分離 その1	上 (運行会社) 若桜鉄道(旧)		下 (保有会社) 沿線2町(八頭町、若桜町)	
 上下分離 その2	上 (運行会社) 若桜鉄道(新)	下 (保有会社) 沿線2町(八頭町、若桜町)		

資料：JR北海道

1 警察庁が「原則ハイビーム」のキャンペーン

この問題を考えるきっかけとなったのは、警察庁が昨年秋の交通安全運動で「原則ハイビーム走行のキャンペーン」を行ったことでした。

産経デジタルニュース（2016年9月29日）は、「警視庁が車のライトのハイビーム使用を呼び掛けている。昨年1年間、夜間の横断死亡事故の9割以上がロービームだったことを受けての対応だ。ドライバーにとっては“非常識”でもあったハイビームの推奨で、交通死亡事故の大幅な減少につなげる狙いだ。」「昨年1年間、歩行者が夜間に道路を横断中に車にはねられ、死亡した事故は全国で625件あり、このうち96%が車のライトがロービームだった。同庁が歩行者の横断中の事故に絞って初めて集計、分析した。同庁はハイビームを使っていれば防げた事故もあるとみており、ハイビーム使用を呼びかけている。」と報じました。

2 長女の交通死は、加害車両がハイビームであれば防げた可能性も

私たちの長女（千尋、当時高校2年生）は、21年前、学校帰りの歩行中に、前方不注視の加害車両に後ろからひかれ、即死させられました。加害者は、娘が歩いていた約30m手前から、前には人がいないと思ひ込み、（急いでおり、時刻を確かめるために）カーラジオ操作という脇見運転をしたのですが、加害者供述や実況見分調書から推測すると、このときの加害車両のライトは、対向車が無いにもかかわらず視認距離の短いロービームであったようなのです。長女は赤い傘をさして歩いていたから、加害車両の前照灯が、視認距離100m以上のハイビームであれば、脇見という動作の前に、前方の長女を確実に視認できたのではないかと考えられるからです。（事件概要は、私の拙ホームページ「交通死 遺された親の叫び」を参照下さい）

この思いは20年以上経った今も心の奥底に大きく広がっている疑念でしたので、通り魔殺人

的な被害に遭った長女の無念を思い、その犠牲を絶対に無にしないとの一念で生きている私にとって、この警察庁のキャンペーンは、非常に大きな意味をもつものでした。

3 法令上も「ハイビーム」（走行用前照灯）が原則

なお、改めて調べてみましたら、ロービームへの切り替えは道路交通法52条（資料1）にその規定があり、「ハイビーム」と「ロービーム」の正式名称（それぞれ「走行用前照灯」「すれ違い用前照灯」と装着は、「道路運送車両の保安基準」第32条（資料2）によって義務付けられており、照射距離は「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」第120条（資料3）にその基準（それぞれ、100m以上、40m以上）が示されています。

これら関係条文からも、通常走行の際は「走行用前照灯（ハイビーム）」の使用が原則であり、「すれ違い用前照灯（ロービーム）」は、その名称のように対向車がある場合など限定的に使用されるべきであることは明白です。（資料の下線は筆者）

4 「自動ハイ・ロービーム切り替え装置」の標準装備化を

このように、夜間の歩行者の被害事故を減らすために、原則ハイビーム走行の徹底は極めて重要なのですが、その後、知ることが出来たのが、この「原則ハイビーム」を、より無理なく行える「自動ハイ・ロービーム切り替え装置」（通常はハイビームで、対向車のライト等を感じると自動でロービームに切り替える装置）が既に実用化されていることでした。

知らせてくれたのは、自身のサイトでもその普及・義務化を強く訴えておられる大野一郎さん（当会会員）でした。

これまで私は、（娘を亡くしたあとも）運転の際、ハイビームを遠慮しながら使用しておりました。やはり、クルマ優先社会の麻痺が自分に

も未だ及んでいるのでしょうか。そんな自分へのいらだちがありましたが、このページに出会い、迷いが消え、目の前が明るく開けました。

このことについての行政の取り組みを調べると、所管する国交省も前向きでした。国土交通省自動車局技術政策課は、昨年6月、「今後の自動車の安全対策の方向について」という報告書を公表していますが、ここでは、夜間の「オートライト」搭載義務化と合わせて「自動ハイビーム」についても「義務化の可能性も視野に普及策を検討すべき」と、前向きな記述をしているのです。(資料4)

幾多の犠牲が生かされるために、悪質または重大過失の運転行為はもちろん根絶しなくてはなりません。同時に、車両の安全性能改善の諸施策を進めなくては「交通死傷ゼロ」の社会実現は成りません。ハイビーム問題はその意味でも重要課題の一つであると考えます。今後、問い直す会の要請項目にも加えていただけないでしょうか。

(北海道札幌市在住)

* * *

【資料1】道路交通法

第52条2項

「車両等が、夜間、他の車両等と行き違う場合又は他の車両等の直後を進行する場合において、他の車両等の交通を妨げるおそれがあるときは、車両等の運転者は、政令で定めるところにより、灯火を消し、灯火の光度を減ずる等灯火を操作しなければならない」

【資料2】道路運送車両の保安基準(前照灯等)

第三十二条

自動車の前面には、走行用前照灯を備えなければならない。ただし、当該装置と同等の性能を有する配光可変型前照灯(夜間の走行状態に応じて、自動的に照射光線の光度及びその方向の空間的な分布を調整できる前照灯をいう。)を備

える自動車として告示で定めるものにあつては、この限りでない。

2 走行用前照灯は、夜間に自動車の前方にある交通上の障害物を確認できるものとして、灯光の色、明るさ等に関し告示で定める基準に適合するものでなければならない。

(中略)

4 自動車の前面には、すれ違い用前照灯を備えなければならない。

【資料3】道路運送車両の保安基準の細目を定める告示

第120条2項

「走行用前照灯は、そのすべてを照射したときには、夜間にその前方100mの距離にある交通上の障害物を確認できる性能を有するものであること。」

同6項

「すれ違い用前照灯は、その照射光線が他の交通を妨げないものであり、かつ、その全てを同時に照射したときに、夜間にその前方40mの距離にある交通上の障害物を確認できる性能を有すること。」

【資料4】今後の自動車の安全対策の方向について(平成28年6月24日、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全WGとりまとめ)

○灯火器技術の高度化

「夜間のドライバーからの視認性及び歩行者・自転車からの車両の被視認性の向上の観点より灯火器は重要な安全装置であるが、薄暮時に前照灯を点灯しないドライバーや常にロービームで走行するドライバーも多いことから、灯火器の安全効果を一層高めるため、既に国際基準が整備されている自動点灯前照灯(オートライト)について早期の義務化を検討するとともに、自動ハイビームについても義務化の可能性も視野に普及策を検討すべきである。」(p.67)

1. 現時点での復旧の状況について

会報82号でJR気仙沼線、大船渡線の震災からの復旧の状況を報告しましたが、今回は常磐線の復旧の状況を報告したいと思います。

常磐線は2017年1月現在、福島の小高一竜田間を除いて復旧しています。小高一竜田間には、福島第一原発があり、そのため復旧には、放射能の除染をしなければなりません。この間の復旧は2020年春の予定です。

2. 復旧はスローペースに思えるが？

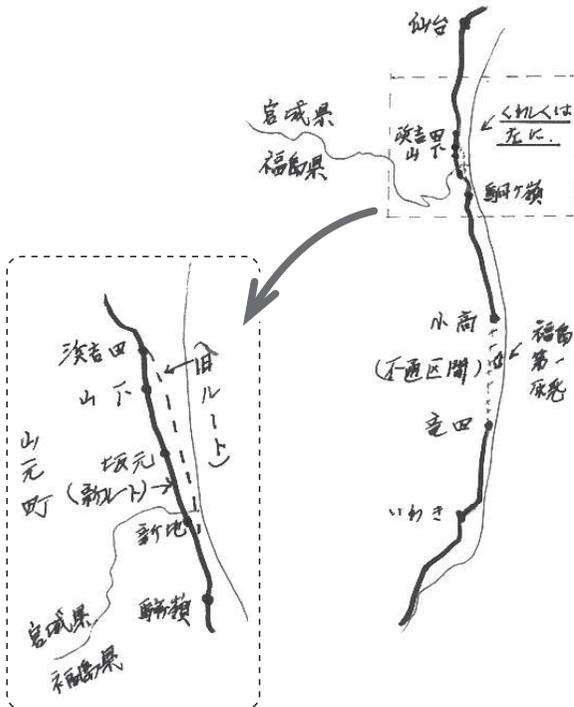
このように常磐線は、福島第一原発の部分を除いて復旧しました。ただ、復旧の様子を見ているとかなりスローペースに思えます。部分的にポツリポツリと復旧し、やっとそれが繋がっ

たという感じです。三陸鉄道は別としても、例えば、仙石線（仙台石巻間、2015年春全線復旧）と比べてもかなり時間がかかりました。

もっと力を入れて復旧すれば、もっと早く復旧していたのではないかとも思われます（もちろん小高一竜田間も2020年以前に復旧するのが望ましい）。

どうしてスローペースなのでしょう。駒ヶ嶺―浜吉田間（移設した線路のほとんどが宮城県山元町）を例として考えてみたいと思います。

駒ヶ嶺―浜吉田間は線路が内陸に最大約1キロ移設されています。これは、この間の線路、駅が津波による被害が大きかったこと、市街の内陸移転を目指していた宮城県山元町とJR東日本との間に連携の約定があったこと等によります。



(山元町山下駅に列車が入る)



(山元町山下駅新市街地、奥に線路高架が見える)

そのため、線路の内陸移転になり、線路敷地の買収や、町の内陸移転工事の進行状況によって、やっと2016年12月に開通したのです。

常磐線の復旧については、旧路線での復旧を主張する声が、地元やいわゆる識者からありました。旧路線で復旧していれば、かなり早期の復旧が可能だったでしょう。

しかし、旧路線での復旧では、駅が新市街地から遠くなり、新市街地の中心施設と位置付けられないことになり、利用者確保という点からスローペースは仕方なかったのではないかと思います。

われます。

ただ、山元町では4000人、町の人口の4分の1が他町に移りました。それには常磐線がなかなか復旧しなかったことがかなり大きな原因になったと考えられます。

現在やっと常磐線が復旧したことから、これ以上の人口減少は避けねばなりません。幸い、山元町は、仙台から常磐線で40分という好条件にあります。JR東日本もいろいろな対策を取り、山元町の人口回復に協力することが求められます。

(宮城県栗原市在住)

投稿

市長さん“会報”を読んでいます

木村孝子

私は“会”の地域活動連絡係を十数年務めています。世話人をされている方の好意で“会報”を余分に送ってもらい、市長、教育委員会、道路交通課、そして全市議会議員に届けて数年になります。2016年7月に市の広報誌が「市長への手紙」というものを企画しました。要望や意見などを募り、市長が回答するという企画です。このとりくみが気に入った私は、「届けている“会報”を読んでいますか」「会のめざすもの（〔クルマ優先ではなく人優先〕・〔排気ガス、クルマの騒音を減らそう〕・〔公共交通を大切に〕等々）をどう思いますか」「クルマ社会に生きる市長さんのお考え、実践等を教えて下さい」という質問を書いた手紙を送りました。その手紙には以下のような回答が届きました。

お届けいただいた「クルマ社会を問い直す会」の会報は、毎回拝見させていただいております。当市の温暖化対策につきましては、平成24年度からを計画期間とする「第3次地域温暖化防止実行計画」を策定し、市として各公共施設の事務事業活動に伴って排出される温室効果ガスを抑制するとともに、自ら事業者・消費者の立場から地球環境保全に向けた取り組みを率先して実行し、地球環境への負荷の低減を図っているところです。

その中で、車に関する取り組みとしまして

は、電気自動車やハイブリッド、燃費効率のよい車両の導入を図ると共に、近距離の場合には公用自動車の利用、そして遠方への出張の場合に、時間の調整ができた際には相乗りによる出張に努めるなど、公用車における省エネルギー化を推進しております。

その他にも、職員には毎週水曜日にノーマイカーデーを設定し、通勤時におけるマイカーの利用抑制を図り、その実施状況について報告を受けているところです。

私も、公用車に電気自動車を利用することで、自動車排出ガスの抑制に努めたり、できるときは車を利用せずに、歩いての通勤を心がけたいと思います。

この回答について私の考えを書きたいと思います。地球環境保全に向けてのとりくみ、地球環境への負荷の低減、……このような表現には好感を抱きます。まず電気自動車に触れてみたいと思います。“会”の方からご教示いただいたことを基にまとめてみます。

電気自動車は地球温暖化防止の点では他のクルマより良い方ですが、その電力の主な供給源である火力発電所では発電の過程でCO₂を排出します。又電気自動車は公用車としては高価であるというマイナス面も持っていると思います。そしてそれがクルマである限り歩行者にとって凶

器であるといえます。

次に「ノーマイカーデー」について触れたいと思います。たとえ一週間に一日であってもこのようなくみは立派です。環境対策課を訪ね、担当者からくわしい報告を聞きました。それにより、わが市の「ノーマイカーデー」には歴史があり、前進を続けていることがわかりました。それを紹介させていただきたいと思います。

平成19年度(2007年度)

－第一水曜日のみ〔月1回〕

平成20年度(2008年度)

－第一水曜日と第三水曜日〔月2回〕

平成21年度(2009年度)～平成28年度(2016年度)

－毎週水曜日〔月4～5回〕

担当者的話では、市役所の終礼ともいえる「あすのお知らせ」で、パソコンを通して全職員に「あすはノーマイカーデーの“水曜日”ですよ」と流しているそうです。立派です。又担当者は「自転車や徒歩での移動は健康増進につながる」とも言われています。

ただ年一回発行の「環境白書」によると、わが市のノーマイカーデーの実施率は、平成25年度(2013年度)17%、平成26年度(2014年度)16%、平成27年度(2015年度)15%と低い水準にとどまっています。残念です。「ノーマイカーデー」がかけ声だけでなく、我々の地球を守るため前進していくことを切に願います。又、市役所内だけでなく、公立学校の職員、全市議会議員にも「ノーマイカーデー」の実施を呼びかけることを提案いたします。

「ノーマイカーデー」について話していると、ある職員の方が「忙しいから乗ってしまう」と言われました。「忙しい」、人々は皆そう言います。私自身にもかつて勤務する生活が数十年間ありました。しかし、どんなに忙しくてもマイカーでの移動はない生活でした。

「忙しい」——クルマ社会はますます人々を忙しくしているようにも感じます。ゆとりのある日々でありたいと思います。「忙しい日々」を見直し、「心を失わず」、ともに地球の守り手でありたいと思います。

(注) “忙”という字は“心を失う”という字だそうです。

さて話題は変わりますが、次に一人の女性を紹介します。2016年12月27日付のしんぶん赤旗の“ひと”欄で知りました。徳島市応神地区の自主運営バス代表のK・Yさんです。この人は、「クルマ社会」の中で、少しでもクルマに依存しない生き方を目指す私たちを励ますとりくみを実践されています。そこからは学ぶことが多いと思います。赤旗の記事全文を転載します。

住民の手で運営するコミュニティバス「応神ふれあいバス」が12月で運行開始5周年を迎えました。

「久しぶり、元気で?」「生きとるよ」－顔見知りの利用者で車内は笑いが絶えません。「しばらく利用がなければ、寝込んでいないか様子を見に行くこともあるんですよ」と、利用者に寄り添いサポートします。利用する高齢者から「バスがあるから生きとれる」と喜ばれています。

定員9人乗りのバスで、火、木、金曜日の週3日、病院、銀行を經由して市外二つのスーパーへ日替わりで1日4往復します。利用者の声に応じて、産直市場を行き先に加え、特売日に運行日を変更、春は地域にあるさまざまな桜70本を車窓から眺められるルートにするなど、地元ならではの工夫が満載です。

「買い物だけでなく、気軽に『お出かけ』に利用してもらえるのが一番です」。利用者数も年々増加し、徳島市も補助金を出し、「モデルとして広めたい」と注目します。

商店がなくなり、マイカーがなければ買い物もできない応神地区。祖母や母の苦勞する姿を見て育ち、通勤・通学の不便さを身にしみて感じてきました。市への要請、賛同するタクシー会社さがし、地域を軒並み歩き、バスの必要性や夢を広めてきました。

ピーク時に乗り切れないときも。「バスを大きくしたい。日曜日や選挙の投票日にも走らせたい」と、バスの夢は尽きません。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

本会会員である南平次さん開発のSTOPペダルに関する記事が産経新聞に掲載されました。

産経新聞2016年12月25日

産 経 新 聞 平成28年(2016年)12月25日 日曜日 第

相次ぐ高齢者の踏み間違え事故

「STOPペダル」で撲滅

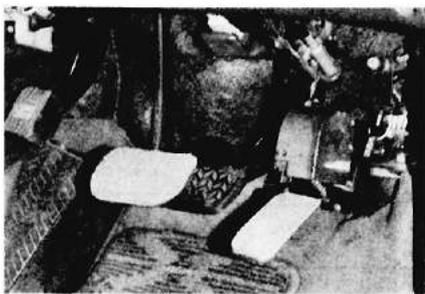
高齢者らのアクセルとブレーキの踏み間違えによる事故が相次ぐ中、川口市弥平の機械整備業「ナンキ工業」が約6年前から踏み間違えによる急発進を防ぐ装置「STOPペダル」の開発に取り組んでいる。販売体制の問題で発売には至っていないが、社長の南平次さん(77)は「踏み間違え事故はゼロにできると思う」と期待を込める。

川口の機械整備業者 来年中の販売目指す

STOPペダルはブレーキとアクセル部分を急に強く踏み込むアクセルが一体化したような形とロックが外れ、「ビビビ」という警告音とともにアクセルが抑制、ブレーキがかかる仕組み



STOPペダルの説明をするナンキ工業社長の南平次さん(川口市西新井宿)



車に設置されたSTOPペダル

だ。STOPペダルが作動するのに必要な力を調整することもできる。

記者が実際に使ってみると、アクセルをじわじわと強く踏んでも急に作動することはない。試しに急に強く踏み込むと、「カチッ」とロックが外れる音とともに急ブレーキがかかった。南さんは「教習所通りの運転なら大丈夫」と話す。製作を始めたのは平成22年。

アクセルとブレーキの踏み間違えによる事故は当時から発生していたが、「誰も具体的な提言をしていない」と感じ、「俺が作ってやる」と一念発起した。半年で最初のモデルができ、その後改良を続けていくという。県内では今月2日、和光市のコンビニエンスストア駐車場で乗用車が車止めを乗り越えて店に突っ込み、71歳の男が自動車運転処罰法違反(過失致傷)で逮捕された。「アクセルとブレーキを踏み間違えた」と供述しており、同様の事故は後を絶たない。

「踏み間違え事故では加害者もみじめな思いをする。全国で事故を抑制したい」と南さん。メディアに紹介されたことで問い合わせも多いが、全国で整備や商品提供ができる態勢が整っていないことや、製造物責任(P.L.)法への対応などが課題だ。

来年中の販売開始を目指す南さんは「メーカーの協力が必須。一日も早く全国で対応できる体制を作りたい」と話している。

「フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか 交通・商業・都市政策を読み解く」

ヴァンソン藤井由実、
宇都宮浄人著
学芸出版社
2016年12月刊
A5版204ページ
2300円＋税
ISBN 978-4-7615-2636-8



年初の1月5日、警察庁より「平成28年中の交通事故死者数」が3,904人（※）と公表された。これを受けて多くのマスコミでは、2016年の交通犯罪（交通事故）による死者数が4000人を下回った、最悪期の1/4以下になったと宣伝された。例えば1月6日付け『日本経済新聞』では、交通戦争は抑え込んだ、今戦う相手は少子高齢化や人口減だと主張していた。

『第9次交通安全基本計画』で掲げられた目標（平成27年までに24時間死者数を3000人以下とする）が未達であることには触れず、自動車を持ち上げる話題ばかりをばら撒くマスコミの様子は、大気汚染をはじめとする公害が幾分緩和したことを以て公害が終わったかのような宣伝がされた様子と二重写しに見えた。

世界には交通事故死者ゼロを目標に掲げて取り組んでいる都市もあるが、そもそも毎年4千人が亡くなっている事態は極めて重い。去年はサムスン電子製の新型スマートフォン「Galaxy Note 7」で発火事故が相次ぎ、製造中止・回収する事態に及んだが、世界規模の回収により、死者を出すような大事故は未然に防がれた。毎年4千人も殺し続けて製造中止にも回収にもならない工業製品は自動車以外に無いだろう。

もっとも、自動車が及ぼす害悪は日本だけで

なく、世界共通の課題だ。世界では2015年の1年間に134万人が交通事故で亡くなっており、死因のワースト10に入っている（WHO調べ）。とりわけ自動車を最初に使い始め、その弊害にも最初に直面した欧州を中心に、対策が進められている。その内容を詳しく見ると、どうやら日本とは抑え込んできた相手が異なることが見えてくる。

前置きが長くなったが、本書では自動車問題先進国のひとつ、フランスにおける広範におよぶ都市政策が整理されている。交通を軸に据えながら、都市・商業の活性化や福祉、法整備や行政の仕組みなどにも触れている。その狙いはまさに、都市・交通政策が期待される成果を出せていない日本の参考にしてほしいということだ。国の施策はもちろん、環境先進都市として知られるストラスブールや、「住みやすいまち」に選ばれたアンジェといった都市の取り組みにも触れつつ、日本との制度・運用の違いを浮き彫りにしている。

例えば、日本では、道路を拡幅し、ガードレールや歩道橋などの構造物で歩行者を閉じ込め、歩行者には迂回を強い、クルマがスイスイ走れるようにすることで「事故」を抑え込もうとしてきた。その結果として高齢者による事故の増加、地方都市における公共交通利用者の減少、「シャッター通り」といった市街地の空洞化が現実のものとなっている。

一方、フランスでは、「あぶない」「スピード落とせ」といったパネルの類は全く見られず、道路構造で自然にクルマのスピードを落とさせる。郊外ではクルマを利用しても、都市部には侵入させず、トラムなどの公共交通手段を提供するといった具合だ。フランスも郊外に出ればクルマ依存の交通体系で、人口あたり自動車保有台数も日本以上に多い。それでも中心市街地ではクルマを抑え、歩行者を優先する仕組みにしているのだ。

その結果は歴然としている。2014年の統計を

見ると、フランスの人身事故件数は 58,191件、死者数 3,384人、負傷者数 73,048人。日本では、人身事故件数 573,842件、死者数 4,838人(※1)、負傷者数 710,649人。日本の人口はフランスの倍だが、人身事故件数は10倍近い。しかも、歩行者・自転車乗用中に亡くなる方の割合はフランスでは2割未満だが、日本では過半数を占めている(※2)。

こうした実情を見ずに「交通戦争」を抑え込んだと宣伝する日本のマスコミの質の低さも嘆かわしいが、本書に示された彼我の差を見ると、クルマ対策先進国から学ぶべきことの多さを実感する。

本会が不定期に実施している省庁交渉に立ち会った際、内閣府の交通安全担当の方は、あらゆる施策を打ってきて、方策が尽きつつあると

言っていた。それも然り、本書に示されたフランスの事例の大部分は、「交通安全」担当部署だけで出来ることではない。本書には、日本でも見習うべき具体的な対策が多く紹介されている。ぜひ本書を読み、日々の政策提案などに活かしていただきたい。

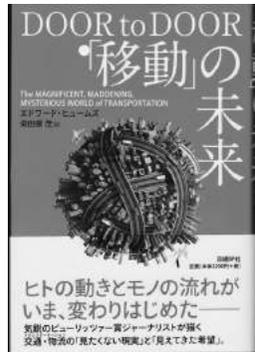
※1：日本の警察では、世界標準(30日以内に亡くなった方を対象にする)とは異なり、事故後24時間以内の死者数を公表している。2014年の死者数は24時間統計で4,113人、30日統計では4,838人となる。

※2：主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率、2014年、30日統計。交通安全白書 平成28年版 参考-2より

(井坂洋士 神奈川県川崎市在住)

「DOOR to DOOR 「移動」の未来」

エドワード・ヒュームス著
染田屋 茂 訳
日経BP社
2016年10月発行
判型：4-6 440ページ
2200円+税
ISBN 978-4-8222-5183-3



2011年の夏のある日、ロサンゼルスの中でも最も混雑するフリーウェイ405号線を閉鎖して道路拡幅工事が行われた。人々はそれをカーマゲドンと呼んで交通の大混乱が起きることを怖れた。さて結果はどうなったのか。驚くなかれ！混乱は何も起きなかった。何故か。それは人々が自主的に移動をいつものクルマでなく、他の交通手段に切り替えたからだった。これはクルマ依存の米国において画期的な出来事であった。

現代の米国社会はヒト、モノがドア・ツー・ドアで移動することを疑いもせずに謳歌している社会である。ピューリッツァー賞受賞の米国ジ

ャーナリストである著者はそこに疑問の目を向けていく。

まずはiPhoneの目覚ましベルから始まる朝の時間。ところでこのiPhoneがどうやって作られ、どこから運ばれてくるか考えたことがあるかと著者は問う。そしてその完成品だけでなくパーツ類がどれほどの地球の旅をしているかを暴き出してくれる。

次に、ドリンクのアルミ缶の話に移る、このアルミ缶の製造で原材料から始まり完成品となりリサイクルされるまで、どの位の量の物流が関係するかを教えてくれる。

さらに、コーヒー豆がどうやって栽培され、収穫され、加工されているかをつまびらかにする。コーヒー豆は、遠くはアフリカから地球を遙々旅して美味しい朝の一杯のコーヒーになるのだ。

第4章に至って、著者はヒトのドア・ツー・ドア移動を支えているクルマの問題について鋭い突っ込みを入れていく。まずはクルマに虐げられている危険な自転車通行の実態を暴く。さらにクルマの駐車場に使われている途方もない土地の無駄使いを槍玉に挙げる。クルマの便利さの代償として、我々の生活、社会から失われたものを次々と挙げ、どこが問題かを説き明かす。エネルギー多消費、渋滞による時間の無駄

な浪費、地球温暖化等々である。そして最後に一番重要な人の命の消費に言及する。米国では交通事故死者数は毎週4機の旅客機が墜落するのに匹敵するというのだ。

第5章で著者はある年の13日の金曜日、たったその1日の間に起こった交通事故の惨憺たる現実をさらけ出そうとする。正に死者の山だ。事故の殆どはドライバーの人為的なミスである。クルマの運転は難しく複雑で危険であるが、免許取得は極めて簡単で誰にでも取得できるようになっている。だから当然事故が起きるのだと著者はいう。さらに米国では交通事故において極端なドライバーの優遇が行われているという。その結果、相手を事故死させて起訴されても殆どが減刑されて単なる交通違反となり、場合によっては起訴されないことすらあるという。犯罪として扱われるのは飲酒運転死亡事故ぐらいだ。そして、クルマほど法律や都市構造、世論を方向づけて来たモノはないという。1920年代には“自動車殺人”と呼んでいたのが現在“死亡事故”と言いが変わっているのがその好例だという。これ以外にも、知らなかったこと、信じられないようなことが次々とまな板の上に載せられる。この章だけでも読んでみる価値がある。

次に港湾作業の混雑を取り上げる。ロサンゼルス港とロングビーチ港の港湾作業を、ドミノ・ピザ社の事業を例にとって説明する。ドミノ・ピザ社の本当のビジネスはピザ作りではない。ドミノ・ピザ社は世界中にあるフランチャイズ店に物資の原材料を調達、製造、輸送する会社なのである。だから、港湾作業の混雑は直接事業に影響を与えるのだ。

港湾作業の混雑よりさらに深刻なのが貨物船の混雑。ロサンゼルス港とロングビーチ港に入港する膨大な量の貨物船。狭い港内とコンテナの積み卸し、移動、それに伴う膨大な量のトラック輸送。これを捌く女性指揮官の奮闘ぶりを紹介する。正に船舶貨物輸送は綱渡り状態なのだ。実は気付かなかったことだが巨大な貨物船の排出する排気ガスは深刻な環境破壊を生み出しているという。巨大な港湾物流を内陸と繋ぐ膨大な量のトラックの排気ガス公害も槍玉に挙げられる。

そして、港湾の混雑は入港を待機する長大な貨物船の列を生み出す。この列を無駄なく入出港させるのも海運取引所の1人の女性の天才的な采配によっているという。入港、荷役作業、出港それらのスケジュールは船毎に皆違う。そのスケジュール管理は想像を絶するほど難しい。そして巨大な貨物船が運んでくる40フィートコンテナの数は一隻で4,200個にもなるという。彼女も米国の巨大な物流を1人で支えているのだ。

ドア・ツー・ドア物流の最後は配達だ。これについてはUPS社の驚異的な配送作業を描き出してくれる。UPS社は1日に1,530万個の荷物を家庭や会社に届けているが、米国でも宅配は時間勝負だ。航空便にも助けられている。しかし、最後の問題は道路インフラだという。際限なく増える物量、追いつかない道路建設、このまま行くとどうなってしまうか心配だと著者はいう。

そこで、ますます注目されるのが自動運転車だ。そのメリットは数々示されるが、著者はその不完全な部分も見逃してはいない。ただ自動運転は社会を大きく変えてしまうであろうことは間違いないという。

最後の章で交通を巡るクルマ派と反クルマ派の反目に言及する。そして道路インフラの増強なしに交通問題を解決した例をニューヨーク・マンハッタンに求める。ここでは市が交通の中心のタイムズスクウェアを歩行者天国に変えてしまったのだ。それで交通問題が起きたか、全く起きなかった。分かったことはあのカーマゲドンと同じだったということだ。

著者は、変えにくいヒトの信念、行動、習慣、権利意識に全ての交通問題の温床があるのだと結論づける。もっと歩き、自転車を活用し、クルマを使わないことだ。そのためには、ロードプライシング、時差通勤などで個人のクルマの使用を制限することと、バスのような公共交通機関を優先的に速く走らせ便利にする交通政策などが効果的だという。

結局ドア・ツー・ドアシステムの価値は個人の嗜好選択に落ち着くのだ。歩いたらどうか、自転車に乗ったらどうか、無駄な買い物をやめたらどうか、中古品を使ったらどうか、等々、個人の考え方を変えることが早晚限界が来るドア・

ツー・ドアシステムの未来を救うことになる。
この著者が言いたかったのは、あくまでも“ド
ア・ツー・ドア”という移動・輸送システムが引
き起こしている数々の地球規模の未解決の大問

題についてなのだ。
訳文もこなれており読みやすいので一読をお
勧めしたい。
(榊原茂典 東京都杉並区在住)

2017年度 クルマ社会を問い直す会 **総会と講演会のお知らせ**

クルマ社会を問い直す会は第23回2017年度総会および講演会を開催します。

総会では、2016年度の活動報告・決算、2017年度の活動計画・予算、世話人等選任を議事とします。会員皆様には奮ってご参加いただき、議論を盛り上げてください。また、世話人として会の運営に参加して下さる方を求めています。ご検討をお願いいたします。

なお、総会を欠席される方は委任状をご提出ください。総会成立のためにご協力をお願い申し上げます。

(事務局担当世話人：富田悦哉)

《総会》

2017年4月15日(土)

13:30~15:30 総会
16:00~18:00 講演会
18:30~20:30 懇親会

会場：北区「北とびあ」
802会議室
(東京都北区王子1-11-1)

<http://www.hokutopia.jp/access/>

参加費：無料(懇親会は実費)

《講演会》

2017年4月15日(土) 16:00~18:00

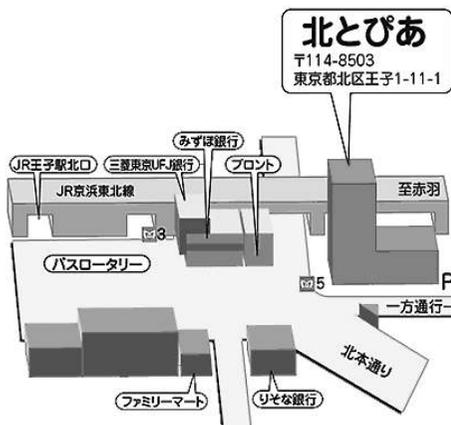
「脱スピードのソフトモビリティ社会を
～市民・企業・政府連携によるクルマ社会からの転換」

講師：小栗幸夫氏(千葉商科大学教授)

安全なまち・犠牲のない社会のため、これまでの自動車
100年を転換する「ソフトカー」を提案。著書に『脱・
スピード社会—まちと生命を守るソフトカー戦略』など。

参加費：無料(懇親会は実費)

☆講演会と懇親会は会員以外の方の参加も歓迎いたします。



JR京浜東北線
王子駅下車北口より徒歩2分
地下鉄南北線
王子駅下車5番出口直結
都電荒川線
王子駅前駅より徒歩5分

技術者は常に性能の向上に熱心であり、事の善悪、その結果がどうなるかということには思い至らないのが普通のようなのだ。クルマの発達にもそれが見てとれる。クルマの黎明期、まだまだまともに動かなかった頃、技術者はとにかく安定して動くことと、ヒトの歩くスピードに追いつこうとしたと思う。それが果たせると今度はヒトが走るスピードに追いつこうとしたに違いない。その次は馬車のスピードが目標となったであろう。その次は疾駆する馬のスピード、その次は蒸気機関車のスピードと目標はどんどん上がっていったと考えるに不思議はないし、少しでも速いクルマの実現が彼らの目標であったろうことは想像に難くない。

そのスピードが時速100kmを達成した頃、クルマ同士を競争させてみたいと考える人たちが現れた。人類は競争の好きな動物である。そして速いものには尋常ならざる魅力があると見える。モータースポーツの誕生である。

モータースポーツはクルマの本来の目的とは離れたところに目的がある。ヒト、モノを安全に運ぶためという目的から離れ、競技として速く走ることのみを目的としているのだ。そのために不相応に大出力で超高性能なエンジンが求められることになる。

技術者はこういう場に参加出来ることに生き甲斐を感じ、全力を注いで性能向上に没頭する。その結果が、今日の時速250km以上ものスピードの出るクルマの誕生につながったといえる。

限られた人たちが、限られた場所でスピードを競っていた時代はそれで良かった。問題はその競争で生まれた超高性能エンジンを小型化し、低価格としたモノを、一般公道を走るクルマに

載せ、そしてモータースポーツそのものを宣伝に使ったことにある。

クルマの世界にスポーツカーという車種がある。一般公道で走るクルマにスポーツとはどういうことか。クルマの中で何かのスポーツをするという意味ではないことは明らかである。そこにはある種の“灰めかし”が隠されている。つまり「アナタもこのクルマを買えば公道でモータースポーツのようなスピードが出せますよ。」という示唆である。これは極めて危険な示唆である。スピード制御は運転者の自制心だけが頼りである以上、この売り方は極めて危険な売り方なのである。そしてこの“灰めかし”は何もスポーツカーに限ったことではない。全てのクルマに通用する“灰めかし”なのだ。

人々はこのような危険な含意の商品をあっさり受け入れてしまった。人々は公道で法外なスピードを出せるようになってしまったのだ。頼みにするのは運転者の自制心だけ。その結果スピード違反をするドライバーの大量出現となってしまった。

技術者の性能向上に対する興味、それはそれで良い。しかしながらクルマは本来の使命であるヒト、モノを安全に運び、他者を危険に陥れないという基本的なことから逸脱してもらっては困るのだ。その意味で技術者は自分たちのやってきたことが本当に良かったのかどうかもう一度考え直してもらいたい。

クルマメーカーは商業主義という土俵の上で好き勝手にやることが出来た。人々はその上手な宣伝文句に長い間踊らされてきたと思う。もうそろそろその間違いに気付いて良い頃だ。

総会のお知らせをする時期になってしまいました。(何もできないうちに。1年は早いです。)

総会は、会のこれまで1年の総括であり、これから1年の方針を決める大事な節目であるわけですが、それ以上に、会員同士が顔を合わせ、日頃の思いのたけを語り合う機会ということで、意義深い場と思っております。4月は新年度業務で忙しく、花粉症の季節でもあり、私にとっては中々厳しい時期なのですが、がんばって総会に出席してみれば、出席の皆さんから多くの元気をいただいたという感想を抱いて帰るのが恒例となっています。

さて、今回お送りする会報には、総会出欠ハガキを同封いたしました。もちろん総会には多くの会員の方々にご出席いただきたいと思っております。しかしご都合や遠方にお住まいで総会出席がかなわない方も、連絡先情報やご消息の確認のためにも欠席の旨をハガキでお知らせください。またその場合、ハガキは委任状として総会成立のために重要なものとなりますので、漏れなくご記入いただき、お早めにご返送くだ

さいますようお願いいたします。

また、総会出欠ハガキには「メッセージ欄」を設けてあります。会員相互のメール交換という感覚で一言をいただければ励みになるかと思いますが、もちろん、会の運営や運動の進め方に対するご意見についてもお寄せいただきたいと考えております。もしかして「思いを書くには欄が足りない」という場合には、その勢いで会報へご投稿いただければ幸いです。

メッセージ欄のご記入は、会報次号に無記名で掲載させていただきます。会員皆様の1年に1度の“寄せ書き”のようになりますので、出席欠席にかかわらずメッセージはいただきたいと思えます。電子メールをご利用になれる方は、メッセージだけziteco@e00.itscom.net宛てにお送りいただけますと、事務局担当の入力作業の手間が省けますので助かります。

それでは、当会の活動に良いきっかけとなるよう総会を準備してまいりますので、皆様ご協力よろしくお願いいたします。

会計より 青木 勝

2017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「16年度会費払込済」「17年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2016年度、2017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2017年1月20日までの会費・寄付払込者は112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、2017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、(会報84号に同封の名簿)青木までご連絡ください。

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。役員の選出は会員の互選による。

第6条(組織)事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

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

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

第9条(会計)年1回、会員に対して会計報告をする。

第10条(改正)本会則の改正は、会員総会の決議による。

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

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

クルマ社会を問い直す会には会員有志参加のメーリングリストがあります。会員相互の情報交流、意見交流を目的としています。2017年1月29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~86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。

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(ziteco@e00.itscom.net)にお問い合わせください。

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～ 《6/24(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。

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

内容 ・情報交流
・活動交流
・意見交流

問い合わせ 杉田正明 050-7534-1203

総会のご案内が **33ページ** にあります。
ご覧ください。〈4月15日(土)〉

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内 ■

- 次号発行予定：2017年6月下旬
- 原稿締切り：2017年4月30日(締切り厳守をお願いします)
- 送付先：足立礼子(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きます。ご了承ください。
- ・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