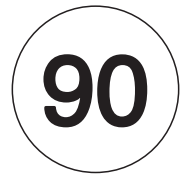


クルマ社会 を問い直す

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、
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



2017年12月31日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



フランスのストラスブールの中心部には一般車進入禁止ゾーンがありますが、クルマの通行が認められている地域にも「安全」と「環境」に配慮した道路が見られます。この道路の中央部には豊かな街路樹に囲まれた広々とした歩道があり、その両脇をトラムが走っています。クルマが通行できるのはごく限られた部分だけです。撮影地はフランスのストラスブール(18ページに関連記事があります)。(写真と文/林裕之)

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 横浜カーフリーデーに参加して(足立礼子) 2
- 地域の団体の活動 小樽一旭川事件と自動車運転処罰法(前田敏章) 6
- 15年を迎えた、小平市の「自転車スイスイ」(会報係) 8
- 地域交通ルポ 失われるローカル鉄道、残るローカル鉄道～三江線と只見線(井坂洋士) 11
- 投稿 フランスとスイスの鉄道事情(林 裕之) 18
- オール公共交通の旅&足腰の鍛え方(木村孝子) 21
- くりでんミュージアム(資料館)ができました(後藤 昇) 22
- 日航123便墜落「事故」から見えること(田中 牧) 23
- 案内ほか 新入会員からのメッセージ…21/代表より…25/事務局より、ほか…26/会計より、ほか…27/
案内板…28/原稿募集案内…28

クイズパネルも展示

環境面などからクルマ優先・クルマ依存の社会を見直し、脱していこうという目的で、1997年にフランスの都市から始まった「モビリティウィーク&カーフリーデー」。今年は世界で2486の都市が参加し、これまでの最多と伝えられています。日本では12市(仙台、松本、福井、金沢、さいたま、横浜、逗子、豊橋、大阪、京都、高松、那覇)がカーフリーデーに参加予定でしたが、雨のため中止となった市もあったようです。

問い直す会で毎年参加している横浜カーフリーデーは、9月23日に開催されました。去年は雨天中止でしたが、今年は心配された雨も朝方に上がって晴天となりました。

本会は毎年、横浜公園入口の路上に、クルマ社会の問題をテーマとした写真などのパネルを展示していますが、今年はほかに、カーフリーデーや交通問題にちなんだクイズのパネルも6枚作製して展示しました。クイズは親子で見てもらえるように表現をやわらかくし、答えは三択式にして、紙をめくると答えが見える形にしました。予想通り、子どもたちが近づいて遊び半分で紙をめくってくれたので、ファミリーの立ち寄りが若干増えたようです。ファミリーのほかにも、写真パネルやクイズをじっくり見て行かれる人は少なからずおり、「クイズの答えはなに？むずかしいね」と尋ねる人もいて、会話



今年新たに作ったクイズパネル。「？」の紙の下に回答が記されている。



のきっかけにもなりました。

また、ポケットサイズのカラー刷りクイズ集(パネルに記したクイズのほかに4問加えたもの。Q&Aは4~5ページ参照)も用意し、配布しました。パネルを見ない人も多いので、持ち帰ってクルマ社会の問題を考えるきっかけにでももらえたら、というねらいで作ったものです¹⁾。

問題を共有できる市民グループとの出会いも

今年は、問い直す会の展示場所の対面に、「横浜にLRTを走らせる会」「路面電車と大森の未来を考える会」など交通関係のブースが集まり、交流もできました。

また、問い直す会と共通の意識を持つ市民活動グループとの出会いもありました。自転車利用の促進とクルマ優先社会からの脱却を目指して活動している「サイクリング・エンバシー・オブ・ジャパン」というグループの若者数名(アメリカ人を含む)が、『Bikes vs Cars 車社会から自転車社会へ』という映画²⁾の自主上映会の広報にきて、当会のパネルに共感してくれ、当会のメンバーと話が尽きず広がりました。今後も活動の接点を持つといいと思います。

日本ではまだ低い、クルマ社会への問題意識

会場の他のエリアでは、交通関連としては電動カート、ミニバス、燃料電池車、ユニバーサルデザインタクシー、コミュニティサイクル(レ

ンタサイクル)等のブースや、バスの死角を運転席に座って体験させるコーナーなどがありました。全体を見渡すと交通問題とは関係のないブースも多く、一般的なお祭りという雰囲気ですが、それでも「カーフリー」という名のもとに多くの人が集う機会は貴重だと思います。横浜カーフリーデーはNPO法人市民団体の主催で14年前から開催されており、実行委員会の方々のご努力あればこそと、深謝の思いです。

一つ残念だったのは、『道の駅』を売り物の目玉にする温泉観光地のブースがあったことです。それとは知らずブースの人に「そこへ行くには何線のどの駅が近いの?」と尋ねると、「え〜! 鉄道でくるの〜?」と露骨に嫌な顔をされ、そっぽを向かれました。実行委員の方にあとで聞いたところ、観光地と地域特産物の宣伝が主という名目で参加した組織で、道の駅の宣伝が主であるとは知らなかったそうです。

このような事例は、横浜だけではなく他のカーフリーデーにおいてもおき得ることもかもしれません。日本におけるカーフリーデー参加都市数は世界中のわずか0.5%で、その存在や意義を知る自治体も市民もごく少数です。カーフリーデーに出店(出展)参加する側もその意義などは二の次で、単にイベントの1つとして利用している場合も少なくないと思います。おまけに、日本では国も地方自治体も今もってクルマを交通の中心手段と重視しており、道路新設と『道の駅』の新増設・拡充には並々ならぬ力を注いでいます。『道の駅』は地域の産物・商業の窓口として、多くの国民にとって鉄道駅よりはるかに身近な場になっています。そんなこんなで、こともあろうに「クルマを減らそう」というイベントで、クルマでないといけない『道の駅』の宣伝をする、という本末転倒な現象が起きてても、残念ながらそう驚くことではないかもしれません。ただ、それに違和感を持つ人がほとんどいないとしたら、寂しい限りです。日本では、カーフリーデーに積極的に関わる自治体自体も少ないのが現状ですが、直接・間接に関わっている自治体や警察などの人も、「1日限りの歩行者天国的なお祭り」という認識に留まっている人が少なくないのでは、との思いが胸をよぎり

ます。

フランスでは 全市域でマイ カー禁止に

一方、ヨーロッパなどでは、自治体がクルマに頼らない交通政策を長期的に進める中で、モビリティウイーク&カーフリーデーにも

中心的に関与している都市が多いと聞きます。

カーフリーデージャパンの代表、望月真一さんの視察報告記³⁾によると、フランスのパリでは、今年(2017年)の10月1日に全市域でカーフリーデーを実施したそうです。公共交通や緊急車両などは通行可ですが、マイカーとバイクは走行禁止とし、「都市空間の浪費という観点から電気自動車も走行禁止の対象」としたと記されています。走行可能な車両も最高速度は時速30kmに制限され、実施にあたって1000人近い職員・警察官が取り締りに従事したこと、その日の大気汚染はいつもの日曜日より20%減ったことなども報告されています。

この日だけのことではなく、パリの中心部ではここ10年で自転車走行空間が倍に増え、車線減少や交通止め等で道路を歩行者空間に置き換える整備も徐々に進んでいるそうです。また、パリ大都市圏で2006年以降トラムの新線が8路線作られるなど、公共交通網も充実進化していることを、望月さんの報告記は伝えています。

地球全体で環境汚染や資源の枯渇が進み、深刻化する中で、海外の多くの都市では将来をみすえて、環境負荷が少なく、だれもが安全に平等に移動しやすい交通体系やまちの整備を進めているようです。未だクルマ優先の日本、将来はどうなっていくのでしょうか。

(担当は佐藤清志さんと足立。佐藤清志さんと、本会会員でもあり都電網研究会から参加の藤村



バスの死角体験。
前ドアの脇も死角になる。

建一郎さんは今年も会場設営等に大活躍でした。本会からはほかに杉田久美子さん、安彦守人さん、代表の榎原茂典さんも応援参加してくださいました。)

【注】

- 1) クイズのパネルとポケットサイズのプリントは、各地の展示などでもご利用いただけます。世話人までお知らせください。
- 2) 映画『Bikes vs Cars 車社会から自転車社会へ』は

横浜カーフリーデー クイズQ&A

プリントにしたクイズ10問です。答えはイロハからの3択式。
正解は最後に記してあります。意外にむずかしいという声あり!?

Q1 カーフリーデーって、どういう日？

- イ)マイカーを使わないようにしようという日
- ロ)みんなでクルマで出かけようという日
- ハ)クルマは便利だと感謝する日

Q2 カーフリーデーをやっているまちは世界中にいくつある？

- イ)約150
- ロ)約1500
- ハ)約2500

Q3 ある所へマイカーで行くか電車で行くかで、発生するCO₂の量(1人につき)はどれくらい違う？(CO₂は二酸化炭素。ガソリンなどを燃やすと発生し、大気汚染や地球温暖化の原因になります。)

- イ)マイカーだと電車の3倍発生
- ロ)マイカーだと電車の7倍発生
- ハ)マイカーも電車もほとんど同じ

Q4 クルマ50台が信号待ちで3車線の道路にとまっています。この空間に、自転車なら何台とまれる？

- イ)約100台
- ロ)約300台
- ハ)約450台

Q5 クルマ社会になって地方の中小鉄道は利用者が減っているといいますが、全国合わせて1日にどれくらいの人が利用している？

- イ)約10万人
- ロ)約100万人
- ハ)約1000万人

Q6 地方の中小鉄道では、赤字のために廃線が続いています。2000~2016年までの間に、どれくらいの線路が消えた？

- イ)8路線—約100km分
- ロ)25路線—約300km分
- ハ)39路線—約800km分

Q7 世界中で、1年間にどれくらいの人が交通事故で亡くなっている？

- イ)約50万人
- ロ)約80万人
- ハ)約125万人

Q8 日本で交通事故で亡くなる人のうち、歩くと自転車に乗る人の割合はどれくらい？

- イ)合わせて3割くらい
- ロ)合わせて5割くらい
- ハ)合わせて8割くらい

Q9 昼間の交差点で、横断中の歩行者がクルマにはねられる事故、次のうち一番多いのは？

- イ)右折車による事故
- ロ)左折車による事故
- ハ)直進車による事故

Q10 歩行者用信号が青のときは右折車も左折車もストップさせる「歩車分離信号」、日本では信号のうち何パーセントある？

- イ)約4%
- ロ)約8%
- ハ)約32%

スウェーデン人監督作製による映画で、アメリカやブラジルなどのクルマ依存社会の病巣をあぶり出し、デンマークなどの自転車優先社会を対比として紹介しています

3)望月真一さんによる『パリ市「車のない日」視察報告』。

一般社団法人カーフリーデー日本のブログに掲載されています。

<http://blog.goo.ne.jp/cfdjapan/e/799c56c70982475121f8a2a08bf1a7aa>

(東京都三鷹市在住)

Q1の答え：イ

(解説)カーフリーデーは、マイカーが増えて大気の流れや交通事故がひどくなったことを反省して、マイカーを使わず電車やバスをもっと利用したり、命や環境、地域の暮らしを大事にしよう、という日です。(参考：一般社団法人カーフリーデージャパンホームページ)

Q2の答え：ハ

(解説)カーフリーデーは20年前にフランスのまちで始まり、今ではヨーロッパを中心に世界で2,427のまちが参加しています。日本は12のまち(2017年)が参加予定。もっと増えるといいですね。

日本で参加予定のまち(2017年)

仙台、松本、福井、金沢、さいたま、横浜、逗子、豊橋、大阪、京都、高松、那覇

(参考：一般社団法人カーフリーデー日本ブログ)

Q3の答え：ロ

(解説)マイカーにのると、電車(鉄道)の約7倍のCO₂が、また、バスの約2倍のCO₂が発生してしまいます。外出のときはなるべく電車やバスを使おう!

(参考：国土交通省、2015年度数値 1人が1km移動するときに排出されるCO₂量の比較。自動車は利用者への調査をもとに、鉄道・バスは国内鉄道の利用実績をもとに、平均的数値を算出したもの。)

Q4の答え：ハ

(解説)道路上でクルマ50台がとまる空間に、自転車なら約450台とまれます。自転車は場所をとらず、CO₂排出量はゼロ。健康にもプラスになる乗り物です。(参考：長野県松本市ノーマイカーデー推進会議パンフレット)

Q5の答え：ロ

(解説)全国の中小鉄道を合わせると、1日100万人以上の方が利用しています。地域のたくさんの方々の生活を支え、旅人の足としても欠かせない、重要な公共交通です。(参考：国土交通省 鉄道統計年報及び鉄道局調べ、平成27年数値)

Q6の答え：ハ

(解説)地方の中小鉄道は、最近16年間で39路線、771.1km(東京駅から広島県の福山駅あたりまでの長さ)が消えてしまいました。子どもや学生、お年寄り、病気の人などがたいへん不自由しています。地域の過疎化も進んでしまいます。(参考：国土交通省統計)

Q7の答え：ハ

(解説)世界中で約125万人もの方が、交通事故で命を落としています。日本でも毎年6000人近い人が犠牲になっています。自動車は便利だけど危険な乗り物でもあるのです。

(参考：世界保健統計2016年版。日本の交通事故死者数は、2011~2016年の事故後1年以内の死者数合計)

Q8の答え：ロ

(解説)日本では、交通事故で亡くなる人のうち歩行中と自転車利用中の人の割合が、約半数(5割)にのびります。安全に歩ける歩道や自転車のための道が少ない、クルマが多すぎるなどが原因です。

(参考：内閣府「交通安全白書」平成29年版)

Q9の答え：イ

(解説)昼間、横断歩行中に死亡した人のうち6割は右折車、1割は左折車、2.5割は直進車によってはねられています。右・左折車による歩行者の事故をなくするには、歩行者用信号が青のときは右折車も左折車もストップさせる「歩車分離信号」にすることが有効です。(参考：交通事故総合分析センター「イタルダ インフォメーションNo.100」)

Q10の答え：イ

歩車分離信号は、全国の信号機のうちまだ4.3%(約8900基)です。歩車分離信号にすると、人と車の事故を7割減らせるという報告があり、警察でももっと増やしたいと考えています。右折車や左折車が多くて事故が心配な交差点は「分離信号にして」と、地域の警察に頼んでみましょう。(参考：警察庁2017年3月末数値)

小樽—旭川事件と自動車運転処罰法 「刑事法ジャーナル」が危険運転致死傷罪の拡大の意義など特集

前田敏章(北海道交通事故被害者の会)

1 はじめに

前号(会報89号 p 4～)でも報告させていただいた旭川事件は、12月現在札幌高裁にて審理中(注1)であり、貴重な地裁判決の確定(控訴棄却)を求め傍聴支援を行っているところです。この間、この旭川事件および小樽事件などにかかる、私たち被害者や支援の団体などが求めてきた危険運転致死傷罪の公正な適用と、その条文を含む自動車運転死傷行為処罰法の全般的課題について述べた大変重要と思われる論説(注2)を目にしましたので、思いの一端を述べます。

2 旭川事件、地裁判決の意義と控訴審

旭川事件の地裁判決の意義については、会報89号記事の青野弁護士報告にある「福岡事件—小樽事件—旭川事件」比較表(注3 再掲載)が重要で分かりやすいと思います。2001年の危険運転致死傷罪(以下〈危運罪〉)の制定から16年、改正を加えて一つの法律にまとめられた2013年の自動車運転死傷行為処罰法(以下〈処罰法〉)制定から4年を経た今日、これらの適用をめぐる問題点と課題が、今後の法体系のあり方として改めて問われる中、旭川事件の司法判断は極めて大きな意味を持つと思われます。そのことを示唆する記事が「刑事法ジャーナル」(注2)に掲載されていました。「自動車運転死傷行為等処罰法の動向」という巻頭特集です。

特集冒頭「危険運転致死傷罪の拡大の意義と課題」の執筆者、首都大学の星周一郎教授はその論説で、2014年の夏に私たちのご遺族と共に訴因変更を求めて必死の思いで要請署名活動を行った小樽飲酒ひき逃げ4人死傷事件の高裁判決(注4)を評価し、今後の課題として〈危運罪〉の構成要件のさらなる明確化などを挙げています。私はこの指摘からも、旭川事件の地裁判決

が、「正常な運転が困難な状態」として、ハンドル操作など身体機能面の能力低下の明確な証拠がなくとも、その基礎となる自制心や判断力の低下を理由に〈危運罪〉の成立を認めた意義は大きく、来る札幌高裁の判断は極めて重要と考えるところです。

3 「刑事法ジャーナル」の特集が自動車運転処罰法の見直しの要を示唆

貴重なのは、星教授が後段の「現行規定に対する世論の批判の内実」の項で、その背景にある法制定の歴史的矛盾(注5)にも言及しながら、〈危運罪〉のかなり謙抑的な適用と、ひきかえ交通死傷被害の甚大さとその悲惨さ、そして〈危運罪〉適用の有無による帰結のあまりの差異、これらから生ずる世論の刑事司法に対する「不信任」と、「適正な処罰」を求める止まない声を指摘していることです。

私は、星教授が、論の終わりを「自動車運転死傷行為処罰法の法定刑について、改めて検討が迫られるような局面が早晚訪れる可能性も否定出来ないように思われる」と結んでいることに、確かな希望の光を感じることが出来ました。交通犯罪被害遺族である私は、無念の長女から託された使命(注6)を果たそうと必死の毎日であるからです。

そして勇気を得たのは、星教授に続いて、同志社大学の川本哲朗教授が「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪について」という論説の結びで、〈処罰法〉が「弥縫(注7)的な解決に止まっている」という見方を示し、「今後はさらに検討を重ねて、総合的かつ合理的な犯罪抑止を図っていくべき」と、重ねて〈処罰法〉の見直しを今後の課題としていることです。

特集の最後では、最高検察庁の城 祐一郎検事

が「自動車運転死傷行為等処罰法に関する実務上の諸問題」の中で、やはり北海道で発生し私たちも支援している砂川飲酒暴走・家族5人死傷事件の判決での共謀関係の認定(注8)を「極めて画期的な判断」と評価し、その思考過程を丁寧に検討していますが、後半では、福岡事件と小樽事件に言及しながら、星論文と同様に「正常な運転が困難な状態」の新たな認定例として肯定的に論じています。

私たちはこれまでに、まさに必死の思いで、命の尊厳を普遍的価値とし、動機など意思責任ではなく結果の重大性・結果責任を裁く刑罰をと、法の改正を求めてきました(注9、10)。2001年に(危険運転罪)が設けられた時も、これが「絵に描いた餅」になってはならないと、その不備な部分を当初から指摘していました。

2004年制定の犯罪被害者等基本法などに、私たちが願う「被害者の視点(=命の尊厳)からの社会正義」という方向への兆しを感じますが、刑事司法における確かな流れを作るために、関係機関、団体、研究者、メディア、そして市民の皆様の一層のご理解とご支援が必要です。被害者に共通の「こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにして欲しい」という切なる声を聴いて下さい。

(注1) (旭川事件の経過概要) 2016年5月4日、北海道旭川市の小学校教諭中島朱希さんは、飲酒暴走運転の加害者により交通死されました。当初地検は運転操作ミスという過失運転で起訴しましたが、遺族と支援の連絡会で危険運転罪適用を要請し、同年7月訴因変更されました。翌2017年7月6日、一審旭川地裁は法2条1号の成立を認め、懲役10年の判決。しかし被告は不当に控訴、10月17日に始まった二審で審理中です。(注2)「刑事法ジャーナル」、成文堂、第52号、2017年5月刊

(注3) 青野弁護士作成の比較表(再掲載)

	呼気中アルコール濃度	10秒直立	10m歩行	事故の異常性	裁判結果
福岡事件	0.25mg/l(48分後)	できた	正常	時速100キロで一般道を走行しながら前方を走行している先行車に衝突(8秒以上前から見えると認定)	H20.1.8 福岡地裁:危険運転否定 H21.5.15 福岡高裁:危険運転成立 H23.10.31最高裁:危険運転成立
小樽事件	0.55mg/l(44分後)	できた	正常	歩車道の区分のない道路を時速50~60キロで走行しながら4人の成人女性を発見できずに衝突(15~20秒もスマートフォンを見ていたと認定)	H27.7.9 札幌地裁:危険運転成立 H27.12.8 札幌高裁:危険運転成立 H29.4.18 最高裁:上告棄却
旭川事件	0.45mg/l(42分後)	できた	正常	時速119キロで中央分離帯に衝突	H29.7.6 旭川地裁:危険運転成立

(注4)この時点では(小樽飲酒ひき逃げ4人死傷事件の)2017年4月18日の最高裁決定には言及されていません。(注5)「従来、交通死傷事犯が刑法犯としては過失とする処罰に限られていたのは、現行刑法典が、自動車交通が普及する前に制定されたという偶然的事情のもとでの、罪刑法定主義、処罰の断片性等の、刑法の基本原則に基づく帰結であった。」(「刑事法ジャーナル」No.52、9ページ)

(注6)22年前、17歳の長女千尋は、学校帰りの歩行中、前方不注意(カーラジオ操作による脇見)の加害者に後ろから轢かれ、その全てを奪われました。重大過失の加害者に下されたのは「禁固1年、執行猶予3年」という寛刑。当時の「加害者天国」の法廷傍聴席で、私は手許の小さな遺影に向かい「千尋、お父さんはこんな理不尽を絶対に許さないから」と誓ったことを決して忘れません。

(注7)「弥縫」は、「ひほう」と読み、広辞苑によると「失敗・欠点などを一時的にとりつくりうこと」とあります。

(注8)2015年6月6日発生の砂川事件は、2016年11月10日の札幌地裁判決で、事故直前の走行状態などから、殊更赤信号無視についての暗黙の共謀を認め、両被告に懲役23年の判決が下されました。2017年4月14日の札幌高裁でもこの判決は維持されましたが、被告の1人は上告しています。

(注9)私は数年前より諸所で行っている体験講話「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」の中で、命の重みに見合う刑法になっていない問題点として、①危険運転罪の「故意」の立証が難しく、悪質運転への適用率が極端に低いままとなっている。②死亡交通事故の6割を占める脇見などの漫然運転が、結果の重大性に見合う刑罰になっていない。③「刑の裁量的免除規定」が残されており、「交通犯罪は軽く」の底流は変わっていない。の三つを挙げ、自動車運転死傷行為等処罰法のさらなる改正を強く訴えています。

(注10)以下は北海道交通事故被害者の会が毎年関係省庁に提出している要望書「交通犯罪被害者の尊厳と権利、交通犯罪・事故撲滅のための要望書」の中の関係項目です。

(第4項)「交通犯罪を抑止し、交通死傷被害ゼロを実現するために、交通犯罪に関する刑罰適正化を進めること。」

4-1 自動車は、その運転方法いかんによっては、凶

器となる。そして、危険な運転によって重大な被害をもたらすことは、これまでの幾多の事件により明らかである。危険な運転行為を行い、その結果、死傷の結果を生じたのなら、他の過失犯よりも重い処罰を科すことが、交通犯罪抑止のために不可欠である。「自動車運転処罰法」の危険運転致死傷罪等については、目的などの主観的要素の要件を緩和するなど、危険な運転行為一般に適用可能な内容に改正すること。同じく過失運転致死傷罪の最高刑を引き上げること。

死亡事件の最低刑を罰金刑ではなく有期刑とすること。4-2 交通犯罪に対する起訴便宜主義の濫用を避け、起訴率を上げること。新法（自動車運転処罰法）第5条に残された「傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除できる」という「刑の裁量的免除」規定は即刻廃止すること。

(北海道札幌市在住)

地域の団体の活動

15年を迎えた、小平市の「自転車スイスイ」

会報係

東京都小平市で活動している市民活動グループ「自転車スイスイ」が、発足から15年を迎えました。

初代代表の渡辺進さんは、問い直す会の会員でもあり、本会会報にも自転車スイスイの活動の様子をたびたびご紹介くださっています。また、小平市民の山脇壽彦さんをはじめ、市外の「問い直す会」の多くの会員も、「自転車スイスイ」に参加しています。

「自転車スイスイ」ニュース50号(特別号)では、これまでの活動を振り返っています。渡辺さん

と、会事務局の岩本博子さんのご了解を得て、ニュース50号の表紙ページと、これまでのイベント一覧を転載紹介します(9~10ページ参照)。

「自転車スイスイ」は小平市にもさまざまな働きかけをし、自転車で走りやすい安全なまちづくりに協力しています。これからもますますの活躍を期待しています。

自転車スイスイフェイスブック

<https://ja-jp.facebook.com/jitesui/>

(文責：足立礼子)



ヤブコウジ
(会員K・Tさんの絵)

ニュースNO. 50(特別号)

発行 2017.9.25

自転車スイスイ



連絡先 (岩本)
Tel 090-4413-7455

<http://www.kodaira-net.jp/kd80000024/>

自転車スイスイ発足15年!

～自転車がスイスイ走れるまちをめざして～

2002年2月にスタートした自転車スイスイの活動も、今年で15年目を迎えました。会報として発行しているスイスイニュースもちょうど記念すべき50号となります。そこで、今号では改めて自転車スイスイの15年の活動の歴史を振り返ってみました。

自転車スイスイの始まり

会を設立したのは、渡辺進 初代代表です。渡辺さんは旧国鉄に勤務していて、もともと交通政策には関心があったそうです。退職後に自転車での移動が増えると、周辺の道路が車優先につくられていて、とても危ないということを実感。クルマ中心の社会を見直し、小平から自転車が安全に走れる環境をつくりたいと2002年2月に当会を創立しました。自転車スイスイという名称は、自転車でスイスイ走れるまちにしたいとの願いを込めて当時の事務局の女性の提案でつけたとのこと。

これまでの活動

渡辺代表は、会発足後仲間と市内全域を歩き、道路幅の調査などを実施。危険箇所を洗い出し、自転車安全道路マップを作成しました。またどうしたら自転車が道路交通法に従って車道の左側を走行できるかを月例会で学習する活動を始めました。さらに自転車利用に関する啓発と情報発信のための会報を発行。現在も不定期ながら年2回発行し、小平市役所の関連各部署や小平警察署の担当課をはじめ自転車販売店、幼稚園、保育園、小中学校などに直接届けています。その他 NPO フェスタへの出展や、専門家を招いて講演会もほぼ毎年開催しています。2008年10月には小平市長に「あかしあ通りに自転車専用レーンの建設を」の要望書を提出するなど小平市交通安全対策協議会自転車部会の一員として交通行政との意見交換や情報提供・要望も行なっています。



2010年 自転車タクシー試乗会

これまでのイベント一覧

開催年	内容	講師等
2003年	講演会「自転車の有効な活用と安全なまちづくり」	街づくり自転車研究所所長 堤 良三さん
2004年	講演会「歩行者と自転車にやさしいまちを」	吉祥院こども診療所所長 今井博之さん
2005年	講演会「道路交通における自転車の役割と課題」	一橋大学教授 寺西俊一さん
2006年	講演会「自転車をめぐる法律問題」	ちゅら法律事務所弁護士 古川 美(はしみ)さん
2007年	講演会「自転車はどこを走ればいいのか?」	自転車活用推進研究会理事長 小林成基さん
2008年	講演会「自動車離れ加速 自転車の似合うまちへ待ったなし!」	自転車活用推進研究会理事長 小林成基さん
2009年	講演会「車イス、歩行者、自転車に安全な道路交通を考える」	自転車活用推進研究会理事・ 自転車ツーキニスト 疋田 智さん
2010年	NPO フェスタにて自転車タクシー試乗会開催	自転車タクシー提供:NPO自転車 タクシー "Smile Taxi"
2011年	シンポジウム「自転車がまちを変える!」 基調講演「世界に広がる自転車交通」 パネルディスカッション 「自転車を活かした交通政策」	講師・コーディネーター 自転車活用推進研究会理事長 小林成基さん パネリスト 斉藤あつしさん(都議会民主党) 斉藤やすひろさん(都議会公明党) 山内れい子さん(都議会ネット)
2012年	講演会「小中学生保護者のための自転車教室」	自転車活用推進研究会事務局 川村善久さん
2013年	講演会「自転車の似合うまちづくり」	自転車活用推進研究会理事長 小林成基さん
2014年	講演会「サイクルライフ入門ー自転車の楽しみ方ー」	まんが家・イラストレーター こやま けいこさん 指定自動車教習所指導員 高橋大一郎さん
2015年	講演会「自転車ライフ もっと楽しく安全に」	指定自動車教習所指導員 高橋大一郎さん
2016年	講演会「自転車を含めた地域での持続可能な公共交通のしくみづくりについて」	交通ジャーナリスト 鈴木文彦さん

2018年3月末をもって、JR西日本の三江線(広島県・三次駅～島根県・江津駅間の108.1km)が廃止されることになった^[1]。一方、2011年夏の豪雨被害により区間運休し、廃止も取り沙汰されていたJR東日本の只見線(福島県・会津若松駅～新潟県・小出駅の135.2km、うち該当区間は福島県・会津川口駅～只見駅の27.6km)は、県および周辺市町村の参画の下、いわゆる上下分離方式による存続が決まった。いずれも乗客の少ない路線で、平均通過人員(1日1kmあたりの乗客数)が、三江線は全線で83(2016年度^[2])、只見線は該当区間(会津川口～只見)で49(2010年度^[3])と公表されている。日本のローカル鉄道では平均通過人員1500(人/日)程度が採算分岐点と言われることから、両線区とも採算だけを見れば大赤字に違いないだろう。JR西日本は廃止する理由に「民営化後も道路整備やマイカーシフトなどの影響によりご利用状況が人口減を上回る状況」^[1]を挙げているし、JR東日本も利用者減を理由に只見線該当区間の復旧に難色を示していた^[3]。似たような状況にあった両路線の明暗を分けたものは何だったのだろうか。

1 三江線・三次から江津までの旅

2017年晩夏の日曜日、三江線に乗りに出かける機会を得た。しかし三次駅付近の宿は埋まっていたので、広島駅付近に宿を取った。朝7時前に広島駅を発ち、2時間かけて三次駅に到着。ここから江津までの108.1kmを、列車は3時間半かけて走る。後述する待ち時間を含めると約5時間の旅になる。しかも、当日中に三次から江津までたどり着ける列車は1日3本のみ(逆方向も同様)、そのうち1本は朝5時台の発車だから、観光客は比較的にしやすい三次駅10:02発の列車に集中する。廃止前に乗っておきたい鉄道ファンはもちろん、普段鉄道を利用しない地元の人も加わり、この日の乗客は88名、途中乗降を含めると110名以上が乗車したようだ。

車窓の風景も汽車旅の楽しみのひとつだが、三



①三江線・式敷駅(広島県安芸高田市)付近
三江線はほぼ全線にわたって江の川沿いを走る。沿線には平地が少なく、わずかな土地に田畑が営まれている。



②三江線・所木駅(広島県安芸高田市)
「三江線活性化協議会」による石見神楽の駅名標が全駅に設置されている。また有志が設置する「駅ノート」も所々で見かける。どの駅も設備は古いが、きれいに手入れされていたことが印象に残っている。地元の人に大切にされているのだろう。



③三江線・伊賀和志駅(広島県三次市)付近
広島・島根の県境。沿線には小さな集落が点在しており、こまめに駅が設けられている。

江線の列車はずっと江の川に沿って走り、ほぼ全線にわたって雄大な川の流れと美しい農村風景を楽しむことができる。この時は田んぼが色づき始めトンボが飛び交っていたが、春の花と新緑、秋の紅葉、冬の雪化粧と、四季を通じて楽しむことができそうだ^[4]。広島県から島根県へ流れて日本海に注ぐ江の川は、延長194kmの中国地方最大の河川だが、山に囲まれた地形を縫うように蛇行して流れ、車窓から平地はほとんど見られない。とはいえ、山の斜面に張り付くようにして所々に集落があり、随所にある棚田や畑もよく作付けされており、生活感がある。決して住民がないわけではないが、各集落の戸数は少なく、周辺に家が数軒しかない駅がざらにある。両端を含め35駅あるので、約3.2kmに1駅となるが、分散して住んでいる集落に対応して多数の駅を設けていることがわかる。

2 採算や乗客数だけでは測れない鉄道の価値

三次駅10:02発の列車は、12:18に石見川本駅に到着。時刻表ではこの列車は石見川本止まりになっているが、13:45には引き続き同じ車両が江津に向けて発車するので、実質1時間半の列車交換待ちだ。石見川本～江津間では1999年に交換設備^[5]が全て廃止されてしまい、このように長い交換待ちを行うようになった。

石見川本駅は川本町役場や郵便局、金融機関、商店街、県立高校などが駅近くに立地する、地域の中心駅だ。出札窓口も営業しており、当駅で定期券を買い求める高校生が多いのだろう。駅前では邑南町方面に向かうバスが接続し、列車から乗り継ぐ乗客を待って発車していく。大田方面への路線バスや、広島～大田間の都市間バスも通っている。

三次から列車で訪れた乗客は、ここ石見川本駅で1時間半も待たされることになるが、ちょうど昼時でもあり、観光客にとっては駅前観光にちょうど良い時間ともいえる。そこで、川本町観光協会では駅周辺を案内する「川本町探索マップ」を用意するとともに、駅舎内に無料のコインロッカー(100円玉が使用後に戻るもの)を設置、さらに駅前の空き店舗に臨時の「おもてなしサロン」(写真⑤)を開設し、毎日12時～14



④三江線・石見都賀駅(島根県美郷町)付近
比較的なだらかな斜面に、大きな集落が広がる。



⑤三江線・石見川本駅(島根県川本町)
駅前の空き店舗に開設された「おもてなしサロン」。左端は三江線活性化協議会のキャラクター「石見みえ」。



⑥三江線・石見川本駅(島根県川本町)
列車に接続する邑南町の「おおなんバス」。右手は三江線活性化協議会が三江線利用促進に採用している石見神楽のノボリ。

時の間、職員が立って近隣の飲食店や観光施設などを案内している。

川本町観光協会の有田氏が2013年7月より、この列車の到着に合わせて訪問客の出迎えを行っており、訪問者数を記録していた^[6]。これによると、災害による運休・バス代行の期間が長かった2013年度で28都道府県から387人、うち北海道から5名も来ていたようだ。2014年度（7月までバス代行）は42都道府県から1411人。全線復旧後の2015年度は44都道府県および国外から計3815人。三江線があることで、全国および海外から1日平均10人以上が、ぶらりと立ち寄ってくれる。特に秋の紅葉の時期には広島県からの観光客が増えるそうだが、ひたすら川沿いを走る三江線の車窓は絶好の紅葉展望席になるだろう。川本観光協会の岡田耕作会長は「観光にとって鉄道廃止は致命的。『青春18きっぷ』で遠方から若者が来るのは線路がつながっているからで、バスになれば周遊客が来なくなる」（2015.10.17）^[7]と発言していたようだ。鉄道があることで全国から人が来てくれ、交流が生まれる。過疎に直面する沿線町村にとって、この効果は採算や乗客数では測れない、鉄道の絶大な価値と言えるだろう。

3 観光客の受け入れ態勢を整える 「第1位のローカル線」只見線

同じく日本有数の閑散線区である只見線は、全線を通り抜けられる列車は1日に3本しかなく、約135kmの通り抜けに4～7時間を要する。一方で『旅と鉄道』2016年5月号の「好きなJRローカル線ランキング」（東日本編）で1位に選ばれるなど、風光明媚なローカル線としても知られる。只見線では、沿線自治体が主要駅に観光拠点常設して、列車で訪れた観光客を迎え入れる態勢を整えている。2011年7月の豪雨災害以降、会津川口～只見間が復旧せずバス代行になっていることから、会津川口駅や只見駅で長い待ち時間が生じているが、前者には「金山町観光情報センターOASIS」が、後者には「只見町観光まちづくり協会」が常設で店を構えており、土産物の販売や観光案内などを行っている。

ちなみに鉄道の観光客誘致効果は、長い待ち



⑦三江線・石見川本駅(島根県川本町)
三次駅10:12発の列車は石見川本駅に1時間半ほど停車した後、再び江津方面に向かう。発車前には川本町観光協会の方が各車両を回り、訪問客へのお礼と三江線への思いを語る場面も。



⑧三江線・江津駅(島根県江津市) 終点・江津駅に到着。山陰本線に乗り換える人も多いが、再び三江線に乗って戻る人も多いようだ。



⑨只見線・大白川駅(新潟県魚沼市)
「だんだん～も只見線沿線元気会議」が各駅に花を添える。駅舎には手打ちそば店が入り観光客を出迎える(平日・冬季は休業)

時間が生じる接続駅に限られないようだ。例えば中間駅の会津宮下駅に三島町観光協会が「外国人観光客 人数・国籍調査」(シール式アンケート、写真)を設置したところ、2017年10月14日からの2週間で93名(1日平均7名)の回答があったそうだ。しかも、例年冬になると秋の5倍くらいの外国人観光客が訪れているという。只見線沿線では市町村の連携も盛んで、例えば沿線10市町村で只見線活性化対策協議会を構成する、魚沼市を中心に活動する「だんだんど〜も只見線沿線元気会議」が駅の花壇管理やシンポジウムの開催などに取り組む、他にも只見川・伊南川流域の7町村で1999年に発足した只見川電源流域振興協議会(柳津町、三島町、金山町、昭和村、只見町、南会津町、檜枝岐村)が環境保全や広域観光・文化交流事業を実施するなど、日頃より様々な地域間交流が行われており、課題が発生したときの連携づくりも比較的スムーズに行われているようだ。

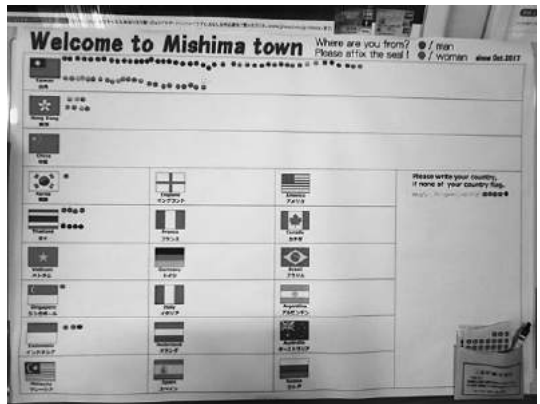
地域利用では、会津若松〜会津柳津間および小出〜大白川間には路線バスもあるが、会津若松を除いて都市間バスは無く、他は只見線がほぼ唯一の公共交通機関となっている地域も多い。柳津町、三島町、金山町は駅から町営バスを運行している。只見町では只見駅〜会津田島駅間に観光用乗合タクシー(予約制)を運行している。高校は会津若松・七日町、会津坂下、会津川口、只見および小出にあるが、列車のダイヤから、通学利用は会津若松〜会津川口間が中心になりそうだ。

4 県や沿線自治体が支えて復旧に向かう只見線

只見線が通る会津地方は、2011年3月の東日本大震災で震源に近い福島県内にあるものの、原発事故や津波の被害が大きかった浜通りからは100km以上離れており、甚大な被害は免れた。ところが同年7月の豪雨で只見川に架かる4橋梁の流失をはじめとする甚大な被害が発生し、とりわけ被害が大きかった会津川口〜只見間については、復旧工事に85億円・工期4年を要するという試算^[8]が発表されて以降、復旧に着手されないままになっている。それ以降、JR東日本は只見線の営業成績の厳しさや乗客の少なさを



⑩只見線・只見駅(福島県只見町)
駅舎には只見町観光まちづくり協会が入り、年中無休(元日のみ休業)で観光客を出迎える。駅舎内には地場産品が所狭しと並び、産業の広報と雇用の場を創出している。



⑪会津宮下駅に設置された「外国人観光客 人数・国籍調査」シール式アンケート
出典：三島町観光協会 <http://www.mishima-kankou.net/20171029/>



⑫只見線・会津川口駅(福島県金山町)
只見線は中間の約70kmにわたって只見川に沿って走る。只見線の早期全線復旧を応援するキャラクター「キハちゃん」は、沿線10市町村で構成する只見線活性化対策協議会が公募して2014年11月に誕生。

強調する資料を度々公表するなど、鉄道での復旧に後ろ向きな態度を匂わせてきたが、福島県と沿線自治体は協調して粘り強く交渉を重ね、6年がかりでようやく話がまとまった。2017年3月31日に福島県がJR東日本に「上下分離方式による鉄道復旧」を要請し、6月19日に基本合意、

および福島県・会津17市町村との覚書締結に至った^[9]。悲願達成は沿線自治体の観光協会等が発信するSNS等でも伝えられ、地元は大いに沸いたことだろう。

基本合意では、該当区間の鉄道施設復旧にかかる費用の2/3を福島県が、1/3をJR東日本が負担すること、復旧後に当該施設をJR東日本から福島県に無償譲渡する(その後の鉄道施設の維持費は福島県および17市町村が負担すること、車両の用意と列車の運行はJR東日本が行い、被災前と同様の1日3往復を基本に運行すること、福島県はJR東日本とともに只見線全線の利用促進に主体的に取り組むこと、などが取り交わされている。なお、復旧後に地元負担となる該当区間の鉄道施設の維持管理費は年間2億1千万円ほどと見込まれ、県が7割、会津17市町村が3割を負担する確認書が別途交わされているという^[10]。この会津17市町村には、該当区間の沿線自治体だけでなく、只見線全線、さらには只見線が通っていない自治体も含まれている^[11]。高齢化や人口減



⑬只見線・大白川駅(新潟県魚沼市)
豪雪地帯のため冬季は並行する国道が通行止めとなり、只見線が県境を越える唯一の交通手段となる。この日の最寄りのアメダス観測点での積雪深は3m33cmを記録、只見線も県境区間で運休していた。

第5只見川橋りょう析流失

第5只見川橋りょう
○駅間：会津川口～本名
○延長：193.3m(5径間)

《被災前》



《被災直後》 1径間(約25m)流失



《被災状況》

会津川口側から撮影



本名側から撮影



橋台倒壊状況



⑭2011年7月の豪雨による只見線の被災状況(一部抜粋)

出典：JR東日本資料 <http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20130522tadami.pdf>

少に直面する中、沿線以外の近隣自治体も含めた枠組みが成立したことは並大抵のことではなく、日頃からの連携の賜物であろう。

もちろん、県の主体的な役割も見逃せない。会津地方では、かつて旧国鉄会津線(西若松～会津田島間)が第2次特定地方交通線に指定されて廃止の危機が迫った際にも、福島県および沿線自治体・企業等が引き受け手となり第三セクターの会津鉄道に引き継がれた。さらに建設中に凍結された旧国鉄野岩線(現在の野岩鉄道会津鬼怒川線、大部分が栃木県内)の第三セクター化の際も福島県が約1/4を出資している。両社とも厳しい経営が続いているものの、東武鉄道との直通運転を行って東京方面と南会津を結ぶ交通軸を形成し、会津地方の活性化に貢献している。

5 三江線と只見線の明暗を分けたもの

三江線が廃止となる一方で、同様に経営の厳しい只見線の存続が決まった背景には何があるのだろうか。ローカル鉄道の存廃問題が起きると真っ先に運営会社(とりわけJR各社)の姿勢を問う意見は多く聞かれるが、国策により鉄道事業者には厳しく独立採算を求められるようになったことが主因であるし、今回の例では両社(三江線はJR西日本、只見線はJR東日本)とも鉄道による維持に否定的であった。地域住民に利用しづらいダイヤ編成といった理解できる指摘もあるが、比較しづらいため本項では扱わない。

以降は筆者の推論になるが、ひとつには道路交通との関係があったものと思われる。三江線は蛇行する江の川沿いに敷設されたため、線形が悪く、距離が長くなり、時間もかかる。一方、道路は山越えルートで建設され、比較的短い距離になる。三江線が計画された当初に想定された陰陽連絡(都市間輸送)の役割は、並行する一般国道および浜田自動車道に奪われてしまった。並行路線バスがある区間で比較すると、例えば三次～羽羽間は列車でもバスでも1時間。広島～石見川本間は列車では4時間かかるが、バスでは半分の2時間で到着する。美しい車窓と引き換えに所要時間が倍になってしまおうとしたら、初めて訪れる観光客には良いが、度々利用する地域住民には負担になってしまおうだろう。しか

も、路線バスも沿線自治体の補助が入ってようやく成り立っている状況にある。自治体にとっては、観光客誘致で鉄道が有利と分かっている、観光利用(鉄道)と地域利用(都市間バス)の二重投資は難しい側面もあっただろう。

観光客誘致においても、広島県側の終点・三次駅まで、新大阪駅から山陽新幹線・広島駅経由で約4時間かかる。さらに島根県側の終点・江津駅のある江津市は「東京からの移動時間距離が全国で一番遠い都市」(2007年現在)と言われ、大阪駅まで特急列車を乗り継いで約6時間かかるなど、大需要地からの距離感が不利に働いた面もありそうだ。

一方、只見線の通る会津地方は会津若松駅からJR磐越西線および東北新幹線(郡山駅乗換)で東京駅まで約2時間半、会津田島駅から東武浅草駅まで特急リパティで直通約3時間半、新潟県側へ通り抜ければ上越新幹線へも乗り継げるなど、首都圏の人口集積地から比較的気軽に行き来できる立ち位置も、観光利用にプラスの効果があるだろう。

しかしそれ以上に、只見線の沿線自治体や住民が鉄道にける期待の大きさであろう。例えば只見町はわずか1日3本の列車のために只見駅々舎に観光案内所を常設して年中無休(元日のみ休業)の態勢を整えるなど、沿線自治体は以前より並々ならぬ努力をしてきた。今回の豪雨復旧に際しても、「只見線復旧復興基金」には2016年9月時点で6千万円もの寄附金が寄せられた^[12]し、金山町では全世帯がJR東日本にハガキを送って路線の全線存続を訴える「町民運動」を行ったという^[13]。一方で三江線を取材してきた山陰中央新報の記者は「住民の存続運動広がらず」と評し、かつてとは「沿線を取り巻く環境が大きく変わってしまった」(元邑智町長)との声を伝えている^[14]。ややもすれば住民の生活が三江線から離れてしまったのかもしれない。

また、広域行政(都道府県)の役割も見逃せない。前述の通り、以前より会津地方の鉄道網の維持には沿線市町村のみならず、福島県が主体的に係わってきた。今回の只見線でも福島県と沿線自治体が足並みを揃えて粘り強く協議を重ね、上下分離による存続の道を切り開いたのに

対し、三江線では「中立と称して行司役に徹した島根県知事の対応は結果的に廃線への流れを決定的にするものであった」との指摘も見られた^[15]。都道府県が主体的に係わることが、ローカル鉄道の維持に不可欠と見ることもできる。

そして、過疎化にあえぎ、災害に見舞われた自治体に、さらなる苦渋の決断を突きつけられる背景には、国策による歪な二重基準がある。道路は無料で当たり前、かつ莫大な予算や手厚い補助制度等が手当てされるのに対し、鉄道は黒字が前提、しかも運営会社が黒字の場合は災害復旧であっても国は補助をしない。こうした制度の下では、鉄道を選択する利用者や事業者および沿線自治体の負担が過度に重くなり、鉄道を排し自動車利用を促進させる効果を生む。これでは2013年に成立した「交通政策基本法」の趣旨にも合致しない。本稿では各論には踏み込まないが、「交通政策基本法」の趣旨に鑑み、個別政策における鉄道と道路のイコール・フッティング^[16]の実現を求めたい。

6 地域の宝である鉄道を失わないために

本稿で例示した2路線はいずれも都市間旅客輸送（優等列車の運行）や貨物輸送を行っていないローカル線だが、地域にとっては個性であり、宝であり、全国および世界の人々との接点であり、将来への希望である。前述の石見川本駅で訪問客をもてなした川本町の皆さんが三江線をととても大事にされている様子はよく伝わってきたし、列車が発車する直前まで各車両を回り、川本町民が三江線にかける思いを熱く語っておられたことが今でも忘れられない。たとえ1日数本であろうが、鉄道があることで地図に載り、経路案内などの検索システムに載り、駅名は地名代わりに広く認知され、全国から人が訪れる。この価値を享受していた人々が、その価値を失うことの喪失感は想像に余りある。しかし、そのためだけに鉄道を維持するのでは、重荷になってしまうだろう。

復旧にせよ、廃止にせよ、沿線自治体で苦渋の決断をされたことは想像に難くない。筆者としては、存続の決断をした只見線沿線の皆さんに敬意を表するとともに、度々観光で訪れてい

る一利用者として感謝の念を表したい。一方で、廃止を選択せざるを得なかった三江線は残念ではあるものの、現状において現実的な判断であったのだろうと思う。もちろん、今は株式会社となっている鉄道事業者が過剰な自己負担（元をただせば他線区を利用する人の運賃負担）を続けることも難しいだろう。

鉄道には業績だけで測れない多くの価値がある一方で、使わなければ重荷になってしまう。高齢化や人口減少が進み、気候変動の影響も受けやすくなる今後は、ローカル鉄道の維持がますます重要な政策課題になるだろう。今でも厳しい経営環境でぎりぎり踏みとどまっているローカル鉄道が、災害等を受けて突然廃線の危機に直面することも考えられる。

本項で示した課題は、明日は我が身かもしれない。だからこそ、いま鉄道がある地域にお住まいの方々には、2路線の事例を他人事とは思わずに、今ある鉄道の価値を意識し、日頃から地域利用と観光等の両輪で最大限活用したまちづくりに取り組んでいただきたい。また、平時より沿線自治体同士で地域横断的な連携を行っていただきたい。広域行政（都道府県）には単なる調整役などではなく、主体的に鉄道の維持発展に係わっていただきたい。その3要素が、いつか直面するかもしれないローカル鉄道存続の危機を乗り越え、地域住民と観光客をつなぎ、地域とともに維持発展させていくための基礎になると確信している。



⑮只見線・会津川口駅(福島県金山町)

鉄道は観光客の入口であるとともに、地域に確実な移動を約束し、安心感をもたらす。かけ

がえのない鉄道を失くさないために、地域利用と観光の両輪で活性化してほしい。

【注】

- [1] 三江線 江津～三次駅間の鉄道事業廃止届出について (JR西日本、2016年9月30日) https://www.westjr.co.jp/press/article/2016/09/page_9318.html
- [2] データで見るJR西日本2017 <http://www.westjr.co.jp/company/info/issue/data/>
- [3] 只見線 (会津川口～只見間) について <http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20140819tadami.pdf>
只見線・会津川口～只見間は2011年7月の豪雨災害により不通・バス代行になっている。
- [4] 三江線の過去・現在・未来:地域の持続可能性とローカル線の役割、今井出版、ISBN 978-4-86611-072-1、第2部5章 2.『「ふつうのオッサン」が三江線石見川本駅に立った』川本町 有田恭二
- [5] 単線区間で列車が行き違いする設備
- [6] 山陰鉄道シリーズ 三江線写真集、今井出版、ISBN 978-4-86611-030-1
- [7] 三江線の過去・現在・未来:地域の持続可能性とローカル線の役割(前掲)
- [8] 只見線 (会津川口～只見間) https://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20130522_tadami.pdf
- [9] 只見線 (会津川口～只見間) について (2017年6月19日) https://www.jreast.co.jp/railway/pdf/about_tadami.pdf
「只見線 (会津川口～只見間) の鉄道復旧に関する基本合意及び覚書」の締結について <https://www.jreast.co.jp/press/2017/20170619.pdf>

- [10] <只見線>「上下分離で復旧」決定 (河北新報、2017年3月28日) http://www.kahoku.co.jp/tohoku-ews/201703/20170328_61023.html
- [11] 会津17市町村=会津若松市、喜多方市、下郷町、檜枝岐村、只見町、南会津町、北塩原村、西会津町、磐梯町、猪苗代町、会津坂下町、湯川村、柳津町、三島町、金山町、昭和村、会津美里町(順不同)
- [12] 只見線応援のための活動について (福島県) <https://www.pref.fukushima.lg.jp/sec/16005d/tadamiline-katsudou.html>
- [13] 吉岡正彦「JR只見線の復旧の動き」ふくしま自治研修センター、2015.2.19 <http://www.f-jichiken.or.jp/column/H26/yosioka195.html>
- [14] 『新聞研究』2017年6月号 (通巻791号)、日本新聞協会、pp16-19: 松村健次「公共交通と報道の視点 持続可能な地域交通を探る—JR三江線廃止を前に」
- [15] 『住民と自治』2017年9月号、自治体問題研究所、pp31-33: 関耕平「三江線廃線と沿線地域のこれから 地域の持続可能性とローカル線の役割」
- [16] 競争条件を対等にする

【参考資料】

- ・ぶらり三江線WEB (三江線活性化協議会) <http://sankousen.com/>
- ・鈴木文彦「地方鉄道レポート 53 JR西日本 三江線」、鉄道ジャーナル 2008年10月号、pp.70-79

(神奈川県川崎市在住)

投稿

フランスとスイスの鉄道事情

林 裕之

私はこれまで短期留学 (語学研修) や登山などを目的として、複数回ヨーロッパに渡り、フランス・スイス・ドイツ・イタリア・ベルギー・モナコの各国を訪れました。ヨーロッパ域内での移動にはほとんど鉄道を使っています。特にフランスとスイスの鉄道をよく利用しています。そこで今回はフランスとスイスの鉄道事情について文章を書かせていただくことにしました。

1 フランスの鉄道

フランスの鉄道の中でも特に有名なものは、フランス国鉄 (SNCF) が運行するTGVです。これは、高速列車を意味する (le) Train à Grande Vitesseの略称です。1981年、パリーリヨン間の

南東線で最初に開業しました。その後、路線¹⁾は延び、今年 (2017年) 7月2日、南ヨーロッパ大西洋線 (トゥールーボルドー間) 及びブルターニュ・ペイ・ドゥ・ラ・ロワール線 (ル・マンーレンヌ間) が開業しました。営業上の最高速度は時速320km (270~300kmの路線もある) ですが、2007年に実施された開業前の東ヨーロッパ線での走行試験では、非浮上式列車部門での世界最高速度である574.8kmを記録しました。

このTGV (同様の例はヨーロッパの他の高速鉄道にも一部に見られますが) の良い点は、高速鉄道用の線路幅と在来線の線路幅が同じであるため、乗り換えなしで地方都市にも直通できることです。また各列車にパール (ビュッフェ) 車両

が連結されていて、車内販売が来なくても、いつでも食事を取ることができるのも乗客にとっても便利です(1等車の乗客には飲み物や軽食の無料サービスがついていることが多い)。一部の山岳地域の路線を除きトンネルがほとんどなく、大都市圏を抜ければ、牧場や森、そして中世のたたずまいを残す村などミレーやコロアの絵画を彷彿させるような沿線の美しい風景も旅を楽しくさせます。ただ、列車運行の正確さにおいては日本の新幹線にはかないません。事故やストライキがない限りダイヤの大きな乱れは少ないのですが、数分程度の遅れはよくあります。また、国内の人口密度が小さいこともあって、列車の運行頻度も日本の東海道・山陽新幹線などに比べて劣ります。座席の向きを変えることが出来ないことも日本人の旅行者には違和感を覚える点です(最近一部の列車では座席の方向転換が可能になりました)。

フランスには、このTGVの他に最近利用者が急増している「Ouigo(ウイゴ)」という高速列車もあります。これには、1等車やバー(ビュッフェ)車両が連結されておらず、シートピッチも狭いなどサービスが簡素になっている分だけ料金が安くなっています。

TGVの一部の列車は国境を越えてスイスのジュネーヴやバーゼルなどに直通していますが、ほかに高速で走る国際列車として、ベルギーのブリュッセル、オランダのアムステルダム、ドイツのケルンなどを結ぶThalys(タリス)、ロンドンと結ぶEurostar(ユーロスター)があります。

在来線では、地方都市間を結ぶ中長距離列車Intercités(アンテルシテ[停車駅が少なく表定速度が速いため、日本では「急行」として紹介されていることもある])、地方内を走るTER(ター・ウー・エール)、パリ近郊線Transilien(トランジリアン)があります。

現在SNCFは、TGVの「inOui(イヌイ)」への改称を進めています。「inOui(イヌイ)」とは、「前代未聞の、驚くべき」を意味する言葉です。

フランスは高速列車の分野において世界をリードしてきましたが、マクロン大統領は、今後はTGV開業などの大型プロジェクトよりも、老朽化が進む在来線への投資を優先するべきだ、と

いう方針を明らかにしており、今後の動向が注目されるところです。

フランスはトラム(路面電車)が発達した国としても知られています。パリをはじめとする大都市では、クルマの排気ガスによる大気汚染が深刻ですが、それを解決するための手段の一つとしてLRT(次世代型路面電車)という形でのトラムの整備が続けられています。現在、パリ、ストラスブール、リヨンなど27都市でトラムが導入されています。

フランスでは、2009年環境グルネル法が発効しました。この法では、自動車から排出される二酸化炭素量を削減し、大気環境を改善することが具体的なプロジェクトの一つとして挙げられています。そのために、自家用車に二酸化炭素排出量に応じた課税をすること、カーシェアリングや徒歩、自転車等の利用を促進すること、そして鉄道網再生のための国家と公共機関の投資を大幅に増大させることなどを規定しています。このような取り組みがTGVの延伸やトラムの復権を後押ししていると言えるでしょう。同じ年の3月末から(2011年6月中旬まで)日本では、自民党政権により高速道路料金を休日に一律1,000円に値下げする政策が実施されました。また、その年の9月に成立した民主党政権は(一時的な試行の後、最終的には実施は見送られました)高速道路無料化を重要な公約の一つに掲げました。鉄道に比べて事故発生率が高く、温室効果ガスや有害微粒子などの排出が圧倒的に多いクルマの利用をさらに促すような日本の姿勢には強い疑問を感じます²⁾。生命や環境、そし



スイスのバーゼル駅で発車を待つパリ行きTGV Lyria (Lyria[リリア]はサービスを運営する会社名)

て文明の持続可能性よりも目先の経済成長の方を優先させる考え方がそこに見えてきます。

2 スイスの鉄道

スイスの鉄道の主要路線はスイス国鉄(SBB)が経営していますが、地方では民間会社が経営する路線も数多くあります。スイスには時速200km以上の高速列車が運行できる路線はありませんが、一部の路線には前述したTGVやICE (Inter City Expressインターシティエクスプレス〔ドイツを中心に運行されている高速列車])が乗り入れています。その他には、主に主要都市を結ぶIC (Intercityインターシティー)、ICN (Intercity-Neigezugインターシティー・ナイゲツーク〔都市間を結ぶ「特急列車」])、IR (Interregionalインターレギオナル〔地方都市を結ぶ急行列車])、Schnellzug (シュネールツーク〔フランス語圏ではDirect [ディレクト] と呼ぶ「快速列車」])、Regionalzug (レギオナルツーク〔普通列車])、S-Bahn (Sバーン〔大都市近郊の通勤路線を結ぶ普通列車])があり、多くの路線でそれぞれの列車が等時間隔で運転されていてとても便利です。

スイスの鉄道の良い点は列車運行が正確であることと、連結車両数が多いため混雑することが少ないことです。また多くの路線では、夏でも雪を頂くアルプスの山並み、緑あふれる森林、春から夏にかけては花が咲き乱れる草原や牧場などの景観を車窓から楽しめます。特に世界遺産に登録されたレーティッシュ鉄道のベルニナ線³⁾からは間近に氷河を抱いた山岳の迫力ある景色を見ることができます。ただスイスはフランスと違ってトンネルが多く、景色をあまり見ることができない路線もあります。2015年には、アルプスを南北に貫く全長57kmのゴッタルドベーストンネルが完成しました。これは日本の青函トンネルを抜いて世界最長です。

スイスでも人口10万人を超える主要都市(ベルン、チューリヒ、ジュネーヴ、バーゼル)にはトラム(ローザンヌはメトロ)が整備され、市内交通の要として市民や旅行者に利用されています。

スイスには、一般のガソリン車の乗り入れが禁止され、電車でしか行くことができないツェルマットという観光地として有名な町がありま

す。自家用車を利用する人は、この町の約5km手前にあるテーシュTächeにクルマを停めて電車に乗り換えなければなりません。matterホルンを仰ぐ世界的な山岳観光地をクルマの排気ガスで汚染しないように配慮されているのです。ほかにもサース・フェーやミューレンなど、ガソリン車の乗り入れが原則禁止になっている町(村)がいくつもあります。

近年スイスでは新車の登録台数が減少し、都市部を中心にクルマ離れが始まっています。鉄道やバスなどの公共交通機関の整備がそのような傾向を後押ししていると言えるでしょう。



スイス・チューリヒのバーンホフ通りを走るトラム
(この通りには原則としてクルマの乗り入れはできない)

3 結語

近年クルマは進化し、ハイブリッドカーや電気自動車など二酸化炭素排出量が少ない「エコカー」が普及し始めました。安全性の高い自動運転車の実用化も進められています。しかし「エコカー」といっても一人あたりの二酸化炭素排出量は鉄道の4~5倍はあります。また、これらのクルマを生産するために、採掘過程において大きな環境破壊を引き起こす資源を大量に使用します。たとえば銅について言えば、ハイブリッドカーや電気自動車は通常のガソリン車と比べても2~3倍多く使用すると言われてます。さらに、クルマの増加に伴って舗装された道路や駐車場が増加すると緑地が減少し、確実に環境を破壊します。クルマに過度に依存する状況を克服して、鉄道をはじめとする公共交通機関を重視する姿勢を示すフランスやスイスなどの西ヨーロッパ諸国から学ぶことは多いと思います。

【注】

- 1) TGVの高速走行が可能な専用軌道はLigne à Grande Vitesse (LGV、高速線)と呼ばれている。現在フランス国内には、約2,600kmのLGV網が存在する。
- 2) 国土交通省の2015年の資料によれば、日本では自動車全体で運輸部門の二酸化炭素排出量の86.1%を占めている。鉄道は4.3%。
- 3) スイスのレーティッシュ鉄道のアルブラ線とベルニナ線が周辺の景観とともに2008年、世界遺産に登録されました。

*フランスとスイスの列車種別については、『地球の歩き方 フランス』、『地球の歩き方 スイス』、『ヨーロッパ鉄道時刻表 2017夏ダイヤ号』（いずれもダイヤモンド社）及び筆者自身の調査に基づいて書きました。

【参考文献】

・谷口正次『経済学が世界を殺す』扶桑社新社、2017年。

(山口県下関市在住)

投稿

オール公共交通の旅 & 足腰の鍛え方

木村孝子

2017年の夏休みに、私たち老夫婦と小学校1年生の孫娘の3人で山形県月山(標高1984m)へオール公共交通利用で旅をしたので報告させていただきます。何線利用か、どこで泊まるか、どこを歩くか……、娘が綿密に行程を決めてくれました。(この行程表作成に3時間かかったと娘にこぼされましたが。)

この“会”の会員としてまず書きたいのは、娘から聞いたことですが、彼女が問い合わせたホテル、ネイチャーセンター、ビジターセンター、タクシー会社等々、どこでも「えっ、クルマ利用ではないのですか?」という応えがかえってきたことです。クルマではありません。私たち「公共交通利用と歩き」なのです。

JR山形駅からJRフルーツライン(すてきな名前。サクランボ、桃、梨等の名所でしょうか)左沢線あてらざわで寒河江駅下車。そこから町営バスさかえ(一人200円、子ども無料)利用でホテルへ。ここまでは楽な旅。

翌日ホテルのすぐ前から町営バスで目的地の月山へ。バスを降りてから10分位上り坂の道を

リュックとショルダーバック(宿泊用の荷物が入っている)を背負い、リフト乗り場まで歩きました。リフト乗り場前にはコインロッカーがあり、そこでそれぞれの大荷物を預かってもらった後、リフトに乗り月山の中腹まで行きました。7月だということのところどころに雪が見えます。

下山のときはタクシーを利用しませんでした。高速バスなどに乗り、娘が3時間かけてつくってくれた行程表に沿って夕方無事山形駅に着きました。そして東北新幹線、常磐線利用で茨城県まで帰りました。どうぞみなさんもぜひ公共交通利用と徒歩の旅をしてください。

そしてもうひとつつけ加えさせてください。こういう旅は足腰が丈夫であることが基本です。人は何歳まで2本足で歩けるのか……。個人差はあるでしょうが、私はこのことを追求し続けたいと思います。生ある限り、2本足で歩きたい。そのために日々心がけることを“会員”皆で研究しましょう。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

新入会員からのメッセージ

安藤利壽さん

日本はヨーロッパとちがい、車優先の道路ばかりで、自転車が安心して走れる道路がほとんどありません。車が大手を振って走っており、自転車は車の脅威におびえながら走っている……。

CO₂をばらまき地球温暖化を加速させる自動車よりも、究極のエコで健康にも良い自転車が走り易い道路環境を日本はもっとスピード感をもって整備すべきです。日本の政治はヨーロッパを見習って欲しい。
(岐阜市在住)

会報66号(2011年12月発行)でくりでん(くりはら田園鉄道。宮城県県北を走る。2007年廃業)跡地の鉄道公園化について報告しました。その後、鉄道公園の中にくりでんミュージアム(資料館)ができたので報告したいと思います。

このくりでんミュージアムでは、まず、くりでんの歴史を知ることができます。

また、ミュージアムの中には、気動車が2台(KD10形、KD95形) 停められており、実際に乗ることができます。KD10形の中には運転シミュレーターがあり、有料ですが運転体験ができます。私もやってみたのですが、なかなか難しく、特にブレーキの掛け方が難しく、駅ではオーバ

ーランしてしまいます。

KD10形の隣には、電車の修繕庫があり、古い工作機械群、工具群が残されており、古さにおいては学術的に貴重なものだそうです。

また、16メートルの長さのくりでん沿線のジオラマがあり、その中を模型列車が走ります。

鉄道の博物館・資料館はJRや民鉄で建てられています。くりでんのように地方自治体で建てられている場合もあります。くりでんミュージアムは鉄道の博物館・資料館では後発ですが、特色を出して、コンスタントに新来場者、リピーターを確保していければよいと思います。

(宮城県栗原市在住)



KD10形—別名レールバス



列車修繕の機械群。この古さは貴重



運転シミュレーター。くりでんの駅間の運転が試せる



16メートルのジオラマ。真ん中あたりに列車が走っている

1. クルマ社会の本質に迫ること、分断されないこと

「問い直す会」の会報に、初めて投稿させて頂いたのは第60号(2010年6月30日発行)である。直近の第89号までの30冊の会報のうち18回に掲載して頂いた。こうした場を提供して頂いたこと——特に資金面と編集面において尽力される世話人の方々——に、あらためて御礼申し上げます。

この7年間に書いた拙い自分の原稿を読み直し、① 当会の名前に含まれる「クルマ社会」の本質に迫ること(=見方を深めること)② 物事を見る時、分断されないこと(=視野を広く持つこと)が必要であることを痛感した。具体的には、「クルマ社会」の本質が人間の生命を消耗品と見ること(=お金で補償可能なものと見なすこと)について一市民として抗議の声をあげ続けていくこと、また、車だけに焦点を絞るのではなく、陸・海・空の交通・移動手段全般についての関心を持ち、所管する国土交通省に働きかけていくことが大切だと思った。国土交通省は、自動車局・道路局・鉄道局、海事局、航空局と陸・海・空の縦割り組織だ。しかし、私達までもが縦割り思考をし、車だけに視点を絞り過ぎてはいけないと思った。

2. 日航ジャンボ機事故～小田周二著『524人の命乞い』が提起する事故原因・仮説X

1985年8月12日18時12分、羽田空港を離陸した大阪行き日本航空123便(ボーイング747SR=ジャンボ機、乗客・乗員524人)が、同56分、群馬県上野村に墜落。4人は奇跡的に救出されたが、520人が死亡し、単独事故としては世界最悪の事故となった。業務上過失致死傷容疑で捜査が進められたが、関係者全員が不起訴になった。

事故原因については、『朝日新聞』(2003年8月10日付朝刊)記事に書かれているように、機体後部の圧力隔壁に修理ミスで接合部分に亀裂が入り、隔壁を一気に破壊、そこから噴出した空気が垂直尾翼の一部を吹き飛ばし、操縦不能となった同機は墜落したというのが通説(圧力隔壁破壊原因説)となっている。

「問い直す会」の会員の方を含め、多くの日本国民は、マスコミ報道を真に受けて、上記「圧力隔壁破壊原因説」を信じていると思うが、これに対し、「日航機墜落事故は圧力隔壁の破壊が原因ではない。」との主張をする本が最近刊行された。今年7月、元日本航空国際線客室乗務員の青山透子氏が経済評論家・森永卓郎氏の支持を受け、『天空の星たちへ』(2010年刊)に続き、『日航機123便 墜落の新事実 目撃証言から真相に迫る』(河出書房新社)を刊行した。そして、今年8月、この事故で次男、長女、その従妹2人、義妹、合わせて5人の親族を亡くされた遺族の小田周二氏が、『日航機墜落事件』(2015年3月刊)に続き、『524人の命乞い』(文芸社)を刊行した。両氏の主張をまとめると、

- ① 日航機の垂直尾翼は自衛隊標的機が激突して破壊された。
- ② 尾翼を破壊された日航機であるが、手で操縦することが出来、10kmにまで迫った横田基地に、着陸することが充分可能であった。もし、自衛隊、政府が着陸を妨害しなければ、乗客・乗員の多くは助かっていた。
- ③ 自衛隊は御巢鷹山近くで事故機に向けてミサイルを発射し、撃墜した。
- ④ 墜落場所の確定に時間(救出にかかるまで16時間)をかけたのは自衛隊が証拠隠滅、及び、生存者乗客・乗員に対する加害行為を行う為の時間稼ぎである。
- ⑤ もっと早く救出していれば数十名の生命が助かっていた。
- ⑥ 事故調査委員会の「航空事故調査報告書」は、先に結論ありきで虚構の積み重ねである。
- ⑦ 日航機事故は「事故」ではなく「事件」である。事件の動機は、「自衛隊標的機の日航機への衝突を隠蔽すること」であった。

事故機には、仕事関係で、関西から単身赴任をしていた知人が乗っていたので、関心があり、この32年間ずっと頭の片隅にあった。事故から13年が経過した1998年、石川県で教員をされる

池田昌昭氏が『JAL123便墜落「事故」真相解明』（文芸社）を上梓した。池田氏の主張もおおむね上記①～⑦の通りである。

1998年当時、池田氏の主張を読んだ時、①自衛隊標的機が垂直尾翼に激突した、との主張は、実際、1971年7月30日、岩手県岩手郡雫石で、全日空ボーイング727型機が訓練中の自衛隊機と空中衝突し、乗客・乗員162人が全員死亡するという事故が発生しているのだから、充分にあり得る話である、と私は考えた。しかし、③の御巢鷹山近くで、自衛隊がミサイルで事故機を撃墜したとの主張には、付いて行けず、池田氏が左翼系の哲学者と見えたこともあり、荒唐無稽、妄想の類と考え、20年が経過した。

ところが、先日、上記青山氏と小田氏の著書を読み、両氏の主張を基にして事故の全体を見渡した時、筋が通っている、乃ち、状況証拠を鑑みた時、①～⑦の「主張」（小田氏は「仮説X」と命名している）がこれまで流布してきた事故原因説の中で、細部の証拠・根拠の真偽は検証の余地はあるものの、大筋として最も真実に近いのではないかという読後感を私は得た。空の出来事は関係ない、などと言わず、是非、読んで頂きたい、と思う。

3. 事故調査委員会の姿勢～目撃証言等を一切無視

今年8月12日に33回忌を終えた今に至るまで、事故調査委員会の「事故調査報告書」をはじめとして、当局は遺族および国民の疑問に真摯に答えて来なかった。その極めつけは、1999年、政府は説明責任を果たさないまま、事故資料を廃棄している。

「墜落直前に機の後部から火を噴いていた」（『読売新聞』1985年8月13日朝刊）との目撃証言が多数あり、事故翌日の地方紙にも掲載されている。事故機は、墜落する前に火を噴いていたのであって、地面に墜落した後に火を噴いた事象とは別である。また、生存者の一人である落合由美さんの「（墜落直前に、）身体が大きく揺さぶられるのを感じた。……すぐに急降下が始まったのです。全くの急降下です。」の証言がある。垂直尾翼の一部が破壊され、操縦に不自由はあったとはいえ、事故機の4つのエンジンは正常

に機能し、32分間飛行を続けて来られたのであるから、この横揺れが何故起きたのかを検討する必要がある。この横揺れをもたらしたものが直接の事故原因の可能性はある。しかし、こうした証言について、事故調査委員会が、調査・討議・検討をした形跡は見られない。

4. 軍隊の本質は国民の生命を消耗品と見ること ～「クルマ社会」の本質でもあること

1944年、補給線を軽視した杜撰な作戦により、戦死者・戦病死者・行方不明者合わせて2万人以上の犠牲を出したインパール作戦において、軍の最高司令官が兵隊（自分の部下である日本国民）を全くの消耗品と見ていたことが、今年8月15日（後日、再放送）の“NHKスペシャル”で報道されていた。私にとって、この番組で一番印象に残ったことであるが、第15軍司令官（牟田口廉也中将）付きの武官が、側でずっと日誌をつけていた。それによれば、司令官達が他の将校等と話をしていると、「5000人（の兵隊）殺せば敵（イギリス軍）の陣地を奪える」というような発言がよく出て来る。最初、この側付き武官は、敵を5000人殺せば、戦闘に勝てる、という意味だと思っていた。ところが、話をよく聞いてみると、そうではなく、自軍の兵隊を5000人も犠牲にすれば、戦に勝てるという意味であり、司令官にとっては、自軍の兵隊は補充のきく単なる消耗品にすぎないということを思い知った、とのことであった。

敗戦から72年経った現代において、「交通戦争」と言われた高度経済成長期と比べて減ったとは言うものの交通事故の犠牲者は、年間3000人以上の数である。この3000人の生命は、「クルマ社会」を維持する為の消耗品であると見なされていると言っても過言ではない。だとするならば、戦前の日本の軍部の上層部が兵隊を消耗品としか見なかったことと同じである。小田氏の提示した自衛隊ミサイル撃墜説から軍隊の本質に思いをはせる時、私達の住む「クルマ社会」は、人間の生命を消耗品と見なす勢力が蠢いていること、そして、その怖さをあらためて自覚した次第である。

（神奈川県横浜市在住）

総選挙の報道で当然のごとく下火となってしまったが、一時、悪質な運転手の妨害運転などの報道が新聞紙上、TVニュースなどを賑わせた。この発端は東名高速の追い越し車線でワゴン車が大型トラックに追突されて、乗っていた夫婦が亡くなったという事件で、運転していた乗用車で進路を無理やり塞いでワゴン車を止めさせた男が逮捕されたという報道からである。この事件は6月に発生したものだが、当初は単なる交通事故と思われていたが、被害者のワゴン車に同乗していた高一の長女が事の真相を関係者に話したことから警察が動き出し、容疑者の事故直前の行動などが暴き出されたものである。

この事件は極めて悪質で、高速道の追い越し車線に無理やりクルマを止めさせ、被害者を引きずり出そうとした容疑者の行為が追突死亡事故を招いたとされており、常識では考えられない行動で許しがたいものである。

しかしながらこの容疑者の容疑は、直接被害者を轢いたわけではないので、追い越し車線上に無理やり車を止めさせた過失致死傷罪にあたるという警察の起訴内容が報道されると、TVワイドショーなどで危険運転致死傷罪が適用されるべきだという意見が続出した。TV出演した交通事故の判例に詳しい高山俊吉弁護士の説明では、過去に同様の事件があり、その時に過失であるという判決が出た例があるため、警察が確実に罪に問える罪状で起訴したのであろうということであった。

では被害者の車を止めさせた大元の原因は何かというと、被害者がパーキングエリアの通路に駐車していた容疑者に邪魔だと注意をしたことから、容疑者が激昂し被害者の車を追い回し妨害したのだとされている。その後、この容疑者は以前にも同様の妨害事件を起こしていることが分かってきて、さらにその異常さが浮き彫

りとなった。

この事件報道の後、TVなどではあおり運転、進路妨害、暴力行為などの被害に遭ったという報告が相次ぎ、実際にその後検挙されたケースも複数報道された。警察庁は慌てて、あおり運転行為につながる車間距離保持義務違反で摘発した件数が昨年7,625件あったと発表した。

これら一連の出来事を考えてみると、運転する者は誰も経験している道路上の危険、暴力行為が、やっと明るみになることになったと感慨深いものがあるが、一方、このような危険で乱暴な行為をするドライバーを排除する免許制度がないことに強い疑問を抱く。

また、この事件を契機として、妨害などの証拠が記録出来るドライブレコーダの売上げが急伸していると聞く。当会でも全車への搭載を義務化して欲しいと以前から行政に要望してきたが、ドライバーの自衛の方が早く始まったようだ。行政の動きが遅いのはいつものことである。

ところで、多数の妨害や暴力行為が発生している根本原因は、クルマに乗ると人格が変わり、怒りっぽくなる心理現象にあるということを書いた米国の文献が新聞のコラムで取り上げられた。米国ではRoad-rageと呼んでこの現象は古くから知られており、その研究が進んでいるようだが、我が国ではこの方面の心理学の研究は進んでいるのであろうか。少数の報告はあるようだが、残念ながら進んでいるようには見えない。

あおり、妨害などの危険行為と暴力行為はそれを受けたドライバーの心理にパニックを起こさせ、歩行者等の他人を巻き込む二次的な事故の要因にもなりかねない。今回の事件を契機として、クルマの持つ心理的な魔性が早く解明され、路上の危険、暴力行為が根絶されることを望みたい。

会報89号に同封してお送りした「会員アンケート」につきましては、皆様からのご回答ありがとうございました。

いただいた回答は、集計・整理中です。今後とも会運営に対するご意見を歓迎いたします。よろしく願いいたします。

クルマ社会を問い直す会 会則

第1条(目的)本会は、必要・適切と思われる種々の活動を通じて、自動車に関する認識の転換を図り、今日のクルマ優先社会を変えることを目的とする。

第2条(会員)本会の目的に賛同する個人は、会員となることができる。同じく団体は、団体会員となることができる。会員および団体会員は所定の会費を納める。

第3条(活動)本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1) 全国の自動車問題関連団体との意思疎通、それら団体の活動の後押し、全国的なネットワークづくり、新たな組織結成の援助。(2) 各地での、あるいは全国組織での改善活動、啓蒙活動、その他の必要な活動。(3) 関係する諸機関への要求、要望、請願等。(4) 会報の発行。

第4条(総会)本会は、毎年会員総会を開き、前年度の活動内容を総括し、その後の活動の方針を決める。総会は、会員数の過半数をもって成立する。

第5条(役員)本会には代表1名、副代表1名、世話人若干名、会計監査2名、および必要に応じて支部長

若干名をおく。いずれも任期は1年とし、再選は妨げない。役員は、本会則に記されていない事柄に関して、もしくは本会則に記された不明確な事柄に関して、必要に応じて判断し、後日、会員総会において承認を得る。代表に事故ある時は、副代表が代表代理を努める。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10月30日現在で参加者は92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。

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部に「2016年度会費払込済」「2017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。

2017年4月1日から2017年10月21日までの会費・寄付払込者は100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**をよろしくお願いたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報88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88号に同封の名簿参照)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。

案内板

■東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～

《2/24(土)、3/24(土)》

時間 2/24 18:00～21:00(確定)

3/24 13:00～16:00(予定)

場所 千代田図書館 研修室(2/24確定、3/24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

■2018年度クルマ社会を問い直す会 総会のお知らせ

会員の皆様へ

2018年度クルマ社会を問い直す会総会を以下のように開催いたします。ご予約下さいますようお願いいたします。詳細は次号でお伝えします。
(事務局担当世話人 富田悦哉)

開催日 2018年4月21日(土)午後

会場 東京都北区「北とぴあ」701会議室
(東京都北区王子1丁目11-1)

※会場は「北とぴあ」です。ご注意ください。

※総会の後に講演会を開催いたします。(午後2時45分からの予定)

講師 森本章倫氏 (早稲田大学理工学術院 社会環境工学科 教授)

「LRTその可能性と課題」(仮)

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内

●次号発行予定：2018年3月下旬

●原稿締切り：2018年1月31日(締切り厳守)

●送付先：林 裕之(会報88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。原稿について質問する場合がありますので、連絡が取りやすい手段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郵送でお送りください。

・原稿をお送りいただいた方には受領の連絡を差し上げます。もし数日経っても連絡がない場合、恐れ入りますが確認のご連絡をお願いいたします。

・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。専門的用語や略語には説明を添え、だれでも理解しやすい文章をお願いします。文が長い場合、小見出しをつけると読みやすくなります。

・図版はモノクロ誌面で見やすい工夫をお願いします。

・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ご承知おきください。

・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