

# 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、  
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



2018年6月30日発行  
(年4回発行)  
一部400円(送料含)



## やればできる！スクールゾーンと最高速度20km/h

東京都目黒区八雲3丁目の街路。スクールゾーンとして朝の登校時間に車両通行止め。それに加えて常時「最高速度20km/h」を実施。写真左の標識の見方：上2枚は『平日の7:30～9:00は歩行者専用。自転車は通行可』。その下の3枚は『ここから最高速度20km/h』『駐車禁止』。(写真と文/富田悦哉)

## 会のめざすもの

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

## 目次

■会の活動	第24回総会を開催(安彦守人).....2
	2017年度活動報告・2018年度活動計画(富田悦哉).....4
	2017年度決算・2018年度予算(青木 勝).....6
	2018年度世話人の紹介と役割分担.....6
	森本章倫さん講演「宇都宮LRT導入の経緯と課題」報告(杉田正明).....7
	懇親会の報告(杉田久美子).....12
	警察庁等に「速度抑制対策等」、「運転免許基準強化」の2要望書を出しました(足立礼子).....15
■会員の活動	「下関市総合交通戦略(案)」に意見書を提出しました(林 裕之).....23
■投稿	違法運転による移動効率変化を調査する実験について(吉田貴昭).....24
	横浜市電廃止から46年…今思うこと(田中 牧).....26
	クルマ社会と病気(木村孝子).....27
■おすすめ書籍の紹介	『交通事故・実態と悔恨 交通事故はこうして起きる』(福田和夫著).....28
■追悼	種村康子さんを偲ぶ(中村欣嗣)・種村さんのこと(足立礼子).....30
■メッセージ	世話人から…34/地域活動連絡係から…36/2018年度総会出欠葉書で寄せられたメッセージ…37
■案内ほか	会則…38/代表より…39/事務局より…40/会計より、他…41/案内板、原稿募集案内…42

2018年4月21日(土)、東京都北区王子の「北とぴあ」において、第24回総会が行われました。1995年の当会発足から今年で23年になります。

総会参加者は採決時12名(のち2名参加)、委任状73通を合わせた数は85で、定足数141の過半数に達し、総会は成立しました。

まず榊原代表があいさつしました。以下は概要です。

「次の4点は、このあとの講演と併せて、我々の運動のヒントになるよう問題提起としてお話ししたい。

- ① 嫌煙権は現在、公共施設や飲食店での縛りが非常に厳しくなっている。なぜここまで大きく取り上げられるようになったか、我々の運動と比較して相違はどこにあるだろうか。
- ② 鉄道駅のホームドア設置はなぜ前倒しで進んだか。交通事故死者より犠牲者は少ないのに急速に実現されている。我々の運動がそこまで広がっていかないのはなぜか、反省にもなる筈だ。
- ③ アメリカの銃規制、これは今、長い伝統を越えて若者たちが議事を揺さぶっている。
- ④ ドローンは野放し状態で、落下事故による怪我などが懸念されている。今後の規制の議論は、クルマ社会の始まりの頃に似ていると推察され、結果が憂慮される。

クルマ社会は、運転する相手を信用する、ブレーキをかけてくれると信ずることで、かろうじて成り立っている。もっと確実な事故未然防止策を打ち出していく必要がある。なぞかけのような話で恐縮だが、これらを頭に入れて総会や講演会に臨んでいただき、また、今後の活動を皆さんと考えていきたい。」

榊原代表のあいさつの後、総会議長に清水真哉さんを選出し、議事に入りました。

2017年度の活動報告(詳細は次項)および決算報告が提示され、いずれも拍手をもって承認されました。議長からブログの閲覧数が紹介され

ました。次いで足立礼子世話人から、会員アンケートの結果概要報告が行われ、会員の関心が高い問題の上位に「歩く人の安全、公共交通網の重要性」が挙げられたこと、意見情報受発信手段は会報が多いが内容が堅いという意見もあること、会員は高齢化傾向にあること、などが伝えられました。結果は世話人会で検討し活動に活かします(アンケート結果概要報告は本会報に同封)。

次いで2018年度の活動計画案が提示され、承認されました。迫っている活動として、会提出の要望書に関して警察庁の交通企画課および内閣府交通安全対策室から懇談の場を持ちたいと5月に連絡があり、テレビ東京からも二種免許の要件引き下げに関して取材の打診があったことが紹介されました。

その後2018年度予算案が提示され、承認されました。また会計監査人として石本隆一さんが承認されました。

引き続き人事関係の議事に入りました。2018年の世話人は杉田久美子さんが事情により役を降り、他の世話人は継続の意思を表明、新規に安彦守人さんが立候補し、全員が承認されました。最後に地域活動連絡係の確認(総会参加者のみ)が行われました(世話人の役割分担は6ページに、また、世話人・地域活動連絡係からのメッセージは34ページに掲載。名簿は本会報に同封)。

以下に、総会およびその後の自由討議で出された意見の要旨を紹介します。

- ◇ 初期の監査報告はもっと細かくコメントが記載されていた。
- ◇ 嫌煙権は社会に浸透したが、交通死者が多いのに嫌クルマ権が話題にならないのはなぜか。代表から提起されたこれらの問題を会として強調し、世間やマスコミに知らしめたい。
- ◇ 運転しながらの「ながらスマホ」の問題をもっと取り上げてほしい。

◇東日本大震災でクルマを使わないようにするはずが半年でトーンダウンした。地方は一家にクルマ2~3台所持が当たり前の現状。歩行者目線で会報に投稿してゆきたい。

◇各省への要望はその後のフォローが無く、出しっ放しになっていないか。

◇要望より、法令に基づいた請願にしたほうが良いのではないか。要望は、国宛より地方自治体宛を増やしてみたらどうか。

◇会からの要望内容は国の政策と逆行していることが多いので、その成果を即求めることは難しい。省庁の関連問題の審議録はネットで公開されており、一応当会の提案が取り上げられていると推察される。地方自治体への要望は、会で文案の雛形を作るのも一案かと思う。

◇公務員としての経験談だが、要望書は捨てられずに回覧し保管される。警察庁などはわからないが、提言はあきらめずに続けたい。

◇国と自治体とは、要望の中身によって適宜分けるべき。

◇省庁のキャリアは異動してしまうので、ノンキャリアのキーマンを見つけるべき。

◇47都道府県で、当会の地域活動連絡係の空白県はどれくらいあるかを知りたい。地域活動



連絡係は、地元自治体や関係組織への会報贈呈などをもっとやるべき。

◇通販宅配のせいで運転手不足。それをドローンで補うとのことだが、安全性考慮はしているのだろうか。

◇タクシーと巡回バスを増やして、マイカーを減らせないか。

◇大都会は若者のクルマ離れと言われるが、地方は逆でマイカーが増えている。駐車場建設で緑地が減ることも心配。

◇東京近郊でもコンパクトシティなら子育て世代でもマイカーを持たずとも不便ではない。そのような実例が私の職場内にある。

◇都市部ではクルマの道路占有税を課すとよいのではないかと考える。 以上



総会の会場「北とびあ」から見た王子駅の線路

## ◆会の活動

2017年4月15日 第23回総会開催(参加17名) 東京都北区北とぴあにて

2017年4月15日 講演会「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」開催(講師:小栗幸夫さん)

2017年4月16日 世話人会で2017年度世話人体制確認(代表:榊原茂典 ほか世話人7名)

2017年9月23日 横浜カーフリーデー開催(担当:佐藤清志、足立礼子 ほか会員4名)

2017年9月30日 会員アンケートを実施(足立礼子ほか)

2017年11月18日 世界道路交通被害者の日・日本フォーラム 平和の灯キャンドルイブ(東京タワー前)(呼びかけ人として小栗幸夫、佐藤清志参加)

2017年11月19日 世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム2017(主催側として前田敏章参加、協力団体である当会より足立礼子参加)

2017年11月19日 世界道路交通被害者の日・大阪キャンペーン(貸切船)(当会と大阪交通遺児を励ます会共催。主催側として青木勝ほか2名参加)

2018年2月15日 高尾駅周辺の交通問題相談に対応(榊原茂典、長谷智喜、清水真哉)

2018年3月6日 会員アンケートの集計(青木勝)

2018年3月30日 「自動車運転免許の認可基準の強化を求める要望書」および「自動車の速度抑制対策、歩車分離信号の増設を求める要望書」を警察庁長官ほか宛に提出(担当:足立礼子)

東京ミーティングを6回開催(担当:杉田正明)  
6月23日(金)、8月26日(土)、10月28日(土)、12月23日(土)、2月24日(土)、3月24日(土)(いずれも千代田図書館にて)  
会報88号、89号、90号、91号を発行(担当:林裕之、足立礼子、富田悦哉)

ブログ (2018年1月の実績)

ブログ版「クルマ社会を問い直す会」

閲覧数:6~30人/日、月計493人、平均15.9人/日

ブログ「脱クルマフォーラム」

閲覧数:49~152人/日、月計2741人、平均88.4人/日

ブログ「歩行者の道」

閲覧数:9~80人/日、月計865人、平均27.9人/日

## (参考資料)社会の動き

2017年5月1日 自転車活用推進法が施行され推進本部が発足

(引き続きシェア自転車事業へ企業参入盛ん)

2017年6月5日 東名高速道路上であおり運転行為のあげくの死亡事件が発生

2017年6月7日 インド、2030年までにガソリン車の販売を禁止へ(続き仏、英も)

2017年8月18日 JR四国、路線維持が近い将来困難と表明(有識者懇談会で)

2017年9月7日 「マイカー観光に課金」候補地に鎌倉など(国土交通省)

2017年9月7日 宅配トラックの駐車規制を緩和へ

2017年10月31日 車ナンバー隠す違法カバー販売業者が初摘発

2017年11月14日 自動運転レベル4の「無人」による初の実証実験(滋賀県で国土交通省)

2017年12月6日 最高速度規制の見直し(実勢速度に合わせる方向)を重ねて通達(警察庁)

2017年12月7日 「ゾーン30」導入により交通事故2割減ったと発表(警察庁)

2017年12月14日 「ドライバーなし自動運転」初の一般公道実験(愛知県と東京都で)

2017年12月17日 投稿もとに「信号の無い横断歩道で自動車が止まらない」問題の特集(朝日新聞)

2018年1月16日 6月の死亡事件きっかけに「あおり運転」がマスコミに取り上げられ、警察庁が取締り強化を通達

2018年1月18日 「自動ブレーキ」過信しないようにと注意喚起(国民生活センター)

2018年1月27日 自動運転で事故の場合の自賠責保険の大枠方針をまとめる(国土交通省)

2018年2月15日 死亡事故の75歳以上ドライバーの半数近くが認知機能低下(警察庁)

2018年2月20日 自動ブレーキ性能評価基準をまとめる(国土交通省)

2018年3月15日 2018年度の「交通安全業務計画」に「あおり運転」対策強化盛り込む(警察庁)

2018年3月18日 アメリカで実験走行中の自動運転車が歩行者をはね死亡させた(ながら運転厳罰化へ道交法改正するとの報道があったが、まだ法案は国会提出されていない)

## クルマ社会を問い直す会2018年度活動計画 2018.4.21総会決議 富田悦哉(事務局担当世話人)

### ◆新年度の重点テーマ

- 1) 人命優先、歩行者優先の道路交通政策を求める
- 2) 自動運転の法制化動向を注視し、必要に応じて適宜行動する(担当：榊原茂典)
- 3) 運転免許制度の改善に取り組む(担当：足立礼子、榊原茂典)
- 4) 歩車分離信号の普及に取り組む(担当：足立礼子、佐藤清志)
- 5) 自転車市民権の確立に取り組む(担当：高橋大一郎、稲見正博、富田悦哉)
- 6) 地方ローカル鉄道・バスの問題に取り組む(担当：林裕之)
- 7) PM2.5・ディーゼル排気微粒子について理解を深める(担当：杉田正明)
- 8) ペダルの踏み間違い問題対策として、事故防止装置の提案と普及に取り組む(担当：南平次、星野英雄、大野一郎)
- 9) 道路交通法の問題点を抽出する(担当：榊原茂典)
- 10) 地球温暖化と自動車利用の関連を訴える(担当：林裕之)
- 11) 横浜カーフリーデーに参加する(担当：佐藤清志、足立礼子)
- 12) 路面電車新設・復活の取り組みについて調べる(担当：杉田正明)

### ◆会の基本的組織運営

- 1) 年4回の会報の発行(6、9、12、3月)(担当：林裕之、足立礼子、富田悦哉)
- 2) メーリングリストの運営・情報意見交流の促進(担当：杉田正明)
- 3) ホームページの運営・内容の整備(担当：富田悦哉)
- 4) facebookページ、twitterを会の情報発信に活用する(維持管理：富田悦哉)

### ◆継続して行う活動

- 1) 東京ミーティングを開催する(担当：杉田正明)
- 2) パブリックコメントなどへの対応  
省庁や自治体などから意見の募集があった際には、会として、あるいは会員個人として積極的に意見を出していく
- 3) 社会の状況に対応し、適宜、会としての声明を出したり、政府、自治体、首長などに対し申し入れする

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

### ◆実施をしたい活動

- 1) 講演会・学習会
- 2) 各種選挙に際し、各政党・各候補者へ公開質問状を出す(担当者は選挙毎に選任する)
- 3) 他団体との交流の促進
- 4) 地域活動の促進 地方でのミーティングが可能であれば実施する

## 2017年度決算・2018年度予算 2018.4.21総会決議

青木 勝(会計担当世話人)

### 2017年度 クルマ社会を問い直す会 決算

(2017.4.1～2018.3.31) (単位 円)

収入の部				支出の部			
科目	予算	決算	備考	科目	予算	決算	備考
繰越金	386,168	386,168		会報作成費	300,000	232,210	* 3
会費	500,000	341,000	* 1	郵送・連絡費	150,000	104,906	
カンパ	50,000	32,018		事業費	120,000	30,000	* 4
雑収入	3,832	0	* 2	交通費	130,000	60,585	
				事務費	30,000	25,799	* 5
				渉外費	40,000	24,698	* 6
				会場費	70,000	34,920	
				雑費	10,000	0	
				予備費	90,000	0	
				次期繰越金		246,068	
合計	940,000	759,186		合計	940,000	759,186	

\* 1 納入者(2018年3月31日現在、107個人・団体)

\* 2 会報・ブックレット等の売上

\* 3 会報88号から91号分

\* 4 講演会等

\* 5 コピー・印刷費、振込料等

\* 6 横浜カーフリーダー等

### 2018年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2018.4.1～2019.3.31) (単位 円)

収入の部			支出の部		
科目	予算		科目	予算	備考
繰越金	246,068		会報作成費	260,000	* 7
会費	430,000		郵送・連絡費	120,000	
カンパ	30,000		事業費	100,000	* 8
雑収入	3,932		交通費	80,000	
			事務費	30,000	
			渉外費	40,000	
			会場費	60,000	
			雑費	10,000	
			予備費	10,000	
合計	710,000		合計	710,000	

\* 7 会報92号から95号分

\* 8 講演会、冊子作成費等

## 2018年度世話人の紹介と役割分担

総会にて、以下の8人の世話人が承認されました。杉田久美子さんが都合により降り、新規に安彦守人さんが加わりました。

翌日に開いた新世話人にて、右のように分担を決めました。どうぞよろしく願いいたします。(世話人連絡先名簿は、本会報に同封。)

### 2018年度世話人(アイウエオ順)

青木 勝(再任)	佐藤清志(再任)
足立礼子(再任)	杉田正明(再任)
安彦守人(新任)	富田悦哉(再任)
榊原茂典(再任)	林 裕之(再任)

### 2018年度役割体制

代 表：榊原茂典(再任)  
 事 務 局：富田悦哉(再任)  
 会 計・名簿管理：青木 勝(再任)  
 渉 外：佐藤清志(再任)  
 会報作成：林 裕之(再任)  
           足立礼子(再任)  
           富田悦哉(再任)  
 会報発送：杉田久美子(再任・地域活動連絡係)  
 メーリングリスト管理・東京ミーティング：  
           杉田正明(再任)  
 ホームページ管理：富田悦哉(再任)

## 森本章倫さん講演 「宇都宮LRT導入の経緯と課題」報告 杉田正明(世話人)

2018年4月21日、総会後に早稲田大学理工学術院教授森本章倫さんの講演会を開催しました。参加者は非会員を含め29人でした。

森本さんは1994年から宇都宮大学で教鞭を執ってこられ、2012年に同大学大学院教授、2014年からは早稲田大学理工学術院教授としてご活躍中です。

宇都宮のLRT計画については宇都宮大学に奉職されて以来ずっと継続して関わってこられ、行政が組織する委員会・検討会などで委員長・会長を務めるなど大いに協力してこられました。

以下は森本さんの講演内容を私杉田が理解した内容と範囲で、杉田の責任の下にとりまとめたものです。(ご本人のチェックは受けていませんので一部誤りがあるかもしれません。)

### 1. 当初は渋滞緩和を目的とした

#### 宇都宮LRT導入計画

宇都宮のLRT計画が始まったのは1993年。

宇都宮市の東部に開発された清原工業団地(キヤノンほか)、芳賀工業団地および芳賀・高根沢工業団地(本田技研工業ほか)への朝夕の通勤による道路渋滞への対処が発端。

JR宇都宮駅から15km程度の団地へひどいときには90分かかった。

工業団地を開発した宇都宮市街地開発組合が1993年4月に「新交通システム研究会」を立ち上げた。工業団地の開発利益を原資に、新しい交通システムを作ろうと考えた。

宇都宮市街地開発組合の組合長は県知事。県が検討を始めた。

途中から宇都宮市も加わり検討を続け、2003年5月に「新交通システム導入基本計画調査報告書」を公表。

2000年代初頭、社会的にインフラ整備の必要性について見直す気運が高まった。ダム建設反対など。その雰囲気の中で福田昭夫知事、2003

年9月に今後の対応方針として2案を提示。A案\_今後5年間程度凍結。B案\_市が主体となり実施、県は支援。宇都宮市、困惑。

### 2. 中心市街地活性化も新たな目的に

1993年から2003年、10年経った。この間に起きたこと。

2000年大規模小売店舗立地法がアメリカの圧力を受けて改正され、郊外への大規模店の出店が容易になり、中心市街地の衰退が進んだ。

宇都宮でも中心市街地で、西武デパートは撤退し、マクドナルドやロッテリアでさえ撤退した。

渋滞緩和を主眼としたLRTだったが、中心市街地の活性化に寄与させるものとしてもとらえ直した。

2003年の「新交通システム導入基本計画調査報告書」ではLRTの中心市街地への延伸(JR宇都宮駅西側への展開)を提案。東側12kmに加え、西側3kmの計画。

県のA・B 2案のいずれをも受け入れられない市は、2004年、県に対し、県・市一体の取り組みを要望するも受け入れられず。

業を煮やした福田富一市長は、「私が知事をやる」と県知事選出馬を決め当選(2004年11月)。

一方市長の方は、市民団体「雷都ルールとちぎ」の事務局長で宇都宮商工会議所の若手の会の会長の佐藤栄一さんが立候補して当選。

県と市が再び連携。2005年6月に「新交通システム導入課題検討委員会」がスタート。

歩行者と公共交通のみ通行でき、クルマを排除したトランジットモールの実験を2006年に大



講演する森本章倫さん

通りで行った。浜松、福井の実験結果が芳しくなかったなのでその轍を踏まないように工夫した。浜松\_大渋滞発生。福井\_商店街の評価。

実験に伴う渋滞の発生をあらかじめ徹底的にコンピュータシミュレーションによって予測し、信号を操作するとか、バス停をずらすとか対応策を講じた。

商店街の評価を得るために、トランジットモデルと呼ばずに、「大通りにぎわい祭り」として集客を強化した。

2007年3月「新交通システム導入課題の検討結果報告書」まとまる。

2007年4月バス事業者が検討委員会への参加に難色。大通りに9割近いバス路線が流れ込んでいる。LRTに収益の多くを取られることになると懸念。バス事業者、反対に回る。

バス事業者、「新交通システム検討委員会」とは別に「バスシステム検討委員会」を作れと要望。

市の中で、「宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会」と併せて三つの委員会で検討。

2008年11月宇都宮市長選挙、栃木県知事選挙。現職ともに再選される。

佐藤栄一さんはLRTを選挙の争点とせずに運動。他3候補はLRT反対を争点にして運動。3候補合計得票を上回る得票で佐藤さん当選。

2009年5月、3検討委員会報告書を市長に提出。

### 3. 人口減少への対応もテーマに 持続可能な都市に向けて検討

2005年我が国人口が一時的に減少。以降人口減少過程に入った。

宇都宮市の人口も中心市街地を含め人口減少が予測される状況となった。

がんばってLRTを導入しても“カスカス”なまち、“歯抜け”のまちになってしまう恐れが出てきた。

宇都宮市は、2008年3月策定の第5次宇都宮市

総合計画に、「ネットワーク型コンパクトシティ」を将来の姿として位置づけた。1カ所にまとめる・コンパクト化するのは無理。魅力的な拠点を各地に作って、それを結ぶ構想。公共交通で結んで、クルマに頼らずとも暮らせるまちにする。

次いで2009年3月策定の第2次宇都宮市都市計画マスタープランに東西基幹公共交通軸を導入し、それをLRT等で担うことを明記。宇都宮市は、南北方向にはJRの東北新幹線、東北本線、東武宇都宮線が走っているが、東西方向にそうしたものがない。ネットワーク型コンパクトシティの形成には東西方向の基幹軸が必要。公的計画の中で初めてLRTの文言登場。

マスタープランを審議した都市計画審議会でもLRTの文言を入れるか否かでもめた。当時の審議会会長は森本。最後、挙手多数決でぎりぎり同意。

LRTを認めさせるには、公的なきちんとした計画文書に明文化することが必要。

これからの地方都市の都市計画についての森本の考え方。

周辺に分散している人については少しずつ拠点や中心市街地に移動してもらう。一気に凶らず時間をかけて少しずつ移動してもらう。住み替えのタイミングで。

宇都宮市の交通戦略としては、幹線系・支線系の公共交通ネットワークを、LRTとバスを上手に組み合わせでつくり、末端の部分は小さいコミュニティバスをくるくる走らせてカバーする考え方を採用した。ただし、乗り換えが必要になることが多い。1回だけ乗り換えれば公共交通のネットワークで市内のどこへでも行けるようにすることを目指した。

LRTの沿線で直接利用できる人口は約1割。残る9割の市民にとっても前より良くなる交通網が必要だった。

### 4. 市民説明の活性化

2009年5月、バス事業者（関東自動車）が検討



委員会報告書を批判。

2009年8月、衆議院選挙で民主党への政権交代。

民主党のマニフェストでは、人と環境に優しいまち作りの方策としてLRTに大賛成だった。

しかし宇都宮では民主党はLRTに反対した。

2004年の知事選挙で福田富一に敗れた福田昭夫元知事は民主党から国政に復帰しており、LRTに反対のリーダーシップをとっていた。

民主党政権のもとでは、栃木県の議員連を通さないで国に要望を上げることができなくなった。官僚政治の脱却。

宇都宮LRTへの投資の約半分は国からの補助金。民主党県連が反対する中で国の補助を得るのは無理と自民党議員会が判断。市民説明の先送りを市長に要望。

2009年10月、市長、市民説明会の先送りを表明。

2011年3月、東日本大震災。

2011年8月、市長、市民説明を再開。市内22会場で延べ69日間にわたりまちづくりと公共交通ネットワークについて説明。来場者数4463人、意見者数1504人。

2011年11月、市長、LRT導入に強い意欲を表明。

宇都宮大学の森本研究室も「LRTのある新たな宇都宮の日常」というCGをつかった動画を作成して協力。You Tubeで公開。

## 5. 市長の決断と行政計画の加速

2012年11月、宇都宮市長選。大きな転機。ついに佐藤栄一市長はLRT導入の是非を最大の争点として運動。反対派候補は「この選挙はLRTをやるかやらないかを決める住民投票だ」と臨戦。佐藤氏は2倍以上の得票差で当選。



市長、市民の負託を受けたとしてここから一気に計画を加速。

2013年、LRTの調査費を前年の3倍に。1.3億円。

副市長を国土交通省から招聘。市内部の調整、県との調整にあたってもらう。

市長、JR宇都宮駅東側の整備を先行させる方針を提示。

お金と人とプランを切り替えた。

2013年9月、それまでLRTへの賛否を明確にしていなかった宇都宮商工会議所がJR宇都宮駅西側の早期整備を要望。東側の整備を先行させる方針により会議所の中心となっている中心市街地を外されたを受け止めて要望。会議所、LRT推進の仲間に入った。

2013年10月、隣町の芳賀町が芳賀工業団地(本田技研工業正門)までの延伸を要望。3km。

2013年11月、芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会発足。県にとって宇都宮市だけ支援する形でなくなったのは好都合。二つの自治体にまたがる、県央エリアの公共交通プロジェクトになった。

反対派。

2014年、「民意なきLRTの導入を阻止する会」。住民投票を請求するための条例の制定を求めた。

3万人の署名を集めた。しかし議会で否決された。(杉田補足:阻止する会のチラシには、「LRTの導入には383億円もの費用がかかる」「LRT導入後の全体の交通体系や街づくりの視点が不明確」「JR宇都宮駅東西大通りならびに接続する幹線道路は更に交通渋滞」「大通りでLRTとバスの乗り換えが必要になるので高齢者や体の不自由な人には更なる負担発生」「採算性に疑問」と記されています。)

賛成派。

2014年、NPO法人「宇都宮まちづくり推進機構」。2019年度までにJR宇都宮駅西口までLRTを開通させ、その後早期にJR宇都宮駅と東武宇都宮駅との結節を図り、将来は東武宇都宮線に乗り入れを図るなどを提言。

2014年、市、LRTの予算をさらに前年度の8倍に。10.2億円。測量設計を含む。

2014年、これまでLRTに反対してきたバス事業者(関東自動車)がLRTを肯定。公共交通ネットワーク全体の面的持続性が担保されれば「導入に異を唱えることはしない」、「営業主体を担うことが当社の責務」と表明。

## 6. 事業採算性の精査と営業主体の確保

はじめは工業団地従業者に対するアンケート調査を行って、1日あたり5000人から9000人のLRT利用が見込めると判断。収支はなんとかトントンでいけそうとざっくりと判断。

この利用見込みには普通の住民を入れてないので、宇都宮の周辺市町村を巻き込んで2014年にパーソントリップ調査を行って精査した。

2015年6月開催の第6回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会で示した利用者数と収支見込みは次の通り。

利用者数 15,229人~23,200人

収入 最小需要ケース 9.65億円+  $a$ 、最大需要ケース 15.37億円+  $a$

支出 最小需要ケース 7.15億円~9.76億円、最大需要ケース 8.32億円~11.00億円

十分採算性が見込めると判断。

反対派。

「宇都宮市のLRTに反対し公共交通を考える会」の主張。市民にとってクルマは必需品。LRTは自動車の走行機能を減退させ渋滞を発生させるので反対。日本一の路線バスのまちにしたい。渋滞に対してはもう1本橋を架けろ。JR宇都宮駅の東西の連絡にトンネルを造れ。

国に対する特許申請をするために需要予測を詰めた。LRT反対派が「赤字になるから止める」と言い続けたので需要予測は非常にセンシティブであった。

2015年11月に、1日あたり16,318人が利用するという数字で特許申請をした。

LRTの事業主体について公募を掛けた。関東自動車の応募があったが、提案のリスクを判断できない内容であったので、それを棄却し、公設型第3セクター方式を採用した。

軌道整備を宇都宮市と芳賀町が行い、運行・運営を宇都宮ライトレール株式会社が行う。

宇都宮ライトレール株式会社、2015年11月設立。主要株主、宇都宮市40.8%、芳賀町10.2%、とちぎライトレール支援持ち株会22.8%、関東自動車10.0%、足利銀行5.0%、栃木銀行5.0%など。経営陣の一人に広島電鉄出身の中尾さん(ミスター路面電車と言われる)を迎えた。

2016年5月、走行ルートの都市計画を決定。

2016年9月、軌道運送高度化実施計画について国交省認定。

## 7. LRT工事施工認可まで

反対派。

「LRTの中止を求める会」。「1,000億円以上の税金が使われるLRT。必要ですか？乗りますか？」「JR宇都宮駅東側だけで458億円以上、西側も含めるとおそらく1,000億円以上」というビラを配布。

これに対し「雷都レールとちぎ」から1,000億円の根拠を問う公開質問状が出された。回答なし。

2016年11月、宇都宮市長選挙。

佐藤栄一 89,840票 (51.8%)、金子達 83,634票 (48.2%)。

金子氏、インフラへの投資を止めて医療福祉の充実を図ることを訴えた。

僅差で4選が確定し、LRT事業継続へ。

2017年3月、市は全戸配布のチラシを入れた。内容は「Q LRT整備に1,000億円以上かかるって本当か? A いいえ、宇都宮駅東側で約458億円。1年で最大13億円の費用。市は福祉・子育て・医療・教育に1年で約1,600億円使っている。」

458億円の半分は国が持つ。また6分の1は県が持つ。

2017年9月に早期着工を目指す市民大会が開催された。

2017年11月に県央まち作り協議会が発足し支援体制が強化された。

2018年3月20日に国土交通省はLRTの工事施工認可を下ろした。

\* \* \*

以上が講演内容のあらましであったと私杉田は受け取っています。約25年にわたる宇都宮LRT計画の歴史を90分の時間でお話いただきました。時間が短くて、今後の課題については充分お話しいただくことができなかつたように思います。

講演後の残り30分を質疑に当てました。いろいろ質問が出ましたが、ピックアップして紹介します。

○JRや東武鉄道の鉄道駅を増やして脱クルマ社会へ持って行けるのではないか?—民間事業者が駅新設にメリットを感じればあると思う。その枠組みを作ることが課題。

○茨城県龍ケ崎市の市民だが、自分の市でも宇都宮に近づくことができるだろうか?—龍ケ崎市で将来必要な交通ネットワークについてすでに検討していると思う。地元の流通経済大学に頼りにできる先生がいる。交通はLRTだけでは

ない。BRTやこれから普及する自動運転を含めて、そのまちにあった体系を作ることが必要。

○信用乗車(乗務員や駅員による運賃収受や乗車券の改札を省略する方式)について検討しているか?—10年以上前から議論している。速達性を上げるために必要。不正乗車に対する罰金が2倍までという現状を10倍、20倍を可能にすることが必要。特区でやれるのではと言う議論あった。今宇都宮式信用乗車を検討している。新しい仕組みを提案したい。

○LRTの沿線以外でもバス路線を再編して沿線以外の9割の市民に便益をもたらすと言う話があったが、市民はメリットがありそうだと認識しているか?—それはまだ難しい。バス路線そのものが再編されていない。バス路線再編計画は今ぎりぎり調整しながらやっている。

○LRTの路線は東西方向に1本だけだが、それを広げる計画はないか?—市長は2期、3期として語っているが、研究者・学者はきちんとした必要性・需要・道路が足りているかなどの検討なしに語るべきでないと考え、語っていない。

○ストラスプールでLRTを入れることによって大気汚染を大きく減らせる、お金がかかってもやるべきとの話を聞いた。宇都宮で大気汚染の検討をしているか?—環境負荷についてはシミュレーターを使ってものすごく精密に検討している。3割ぐらいCO<sub>2</sub>の排出は減る。

○自転車をLRTに乗せることを検討しているか?—日本では難しいと考えている。日本では乗車率が高い。自転車利用者も多い。工夫しないとできないだろう。

○運賃制度はどこまで検討しているか?—初乗り150円~最大400円。今バス運賃1,000円超える。安すぎるという指摘もある。

○対距離性の運賃で信用乗車にするのは難しいのではないか?—そうです。だから宇都宮式信用乗車というような、どこかでタッチして距離を測るしくみを入れることを検討している。

○反対の動きは宇都宮特有か、それともどこの地域でも起きうるものか?—(回答杉田不明)

○バスの再編の議論は今後どう進めるのか?—バス事業者からOD表(起点 originから終点 destinationまでの交通量を表・行列で表現した

もの)の提供もうけ、かなり緻密に検討している。まず科学的なデータをそろえた上で案を作る方向。全員が良くなるかどうか、少ない数のところはカットしたり間引いたりせざるを得ないので、そこに対してどういう手当をするのか同時に考えないといけない。

○道路上を走らせるのではなく、新規に用地を買収する部分はどの程度あるのか？—数字はすぐ答えられないが、市街化調整区域の農地を買収する部分かなりある。

○宇都宮市が年間最大13億円を事業費の返済に当てるとすると1世帯あたり年間約5000円20年間負担することになる。沿線以外の市民は負担に感じないだろうか？—すでに調査設計費等で年間11億円近く負担している。市にとっては工業団地の税収は桁違いに大きい。市長はあれが撤退したら大変なことになると言っている。

\* \* \*

報告の最後に、杉田の感想を述べます。

現在進行中のプロジェクトで反対も少なくない微妙な話をお聞かせいただいたことに感謝しています。

宇都宮で全国で戦後初めて路面電車の新設が工事施工認可までこぎ着けることができたのはなぜなのか、他の地域とはどう違うのか、考えないといけないと思っています。

まずなにより、熱心で粘り強い人材がそろっ

たこと、森本さんら宇都宮大学のサポートがあったことは大きいだろうと推測します。

次いで、清原工業団地からの税収が市全体税収の7% 62億円(2012年度)に上り、芳賀および芳賀・高根沢工業団地からの税収が町全体の税収の63% 31億円(2012年度)に上り、工業団地が宇都宮市と芳賀町の雇用と財政の基盤となっていることから、工業団地への交通を重視する機運があったのだろうとも推測します。

反対派の論点のいくつかは丁寧に検討されなければいけないと思います。すでに相当丁寧に検討されているようにも見えます。

合意の形成というのは本当に難しいものだと言うことが宇都宮のLRT計画の経緯からわかります。

バス事業者はLRT計画の主体になろうというところまで変化しました。確認していませんがおそらくバスの労働者の方はまだそこまで変化してないのではないかと推測します(間違っているかもしれませんが)。

質疑でも繰り返し質問されましたが、LRT沿線の1割の市民以外にとってメリットがあるようなバス路線の再編は本当に大変だろうと推測します。宇都宮市民・森本さんらの健闘を期待します。



## 懇親会の報告

杉田久美子(地域活動連絡係)

代表榊原さんの乾杯の音頭で、参加者18名の懇親会が始まりました。今年度は新しい試みとして、会場「北とびあ」の最上階にあるレストラン「山海亭」にて行われました。2時間という時間制約はありましたが、今までのような買い出し準備や片付け、ゴミの持ち帰りの負担をなくすことができました。

個室だったため、景観満足度最高点のレストランながらその恩恵にはあずかれませんでした。恒例になっている会員の近況活動報告や会

への意見、講演会の感想などを気兼ねなく話し合うことができました。ご講演いただいた森本章倫先生もおつき合い下さり、会員の話を聞いて何度か貴重なコメントを下さいました。また、世話人の青木さんが体調を崩していたにも拘わらず司会を担当し、発言者の話をフォローしたり、コメントを森本先生にお願いしたりと、場を盛り上げてくれました。

参加者の皆さんの発言を項目に分けてまとめました。理解不足の点もあるかもしれませんが、解

積が違っていたらご容赦下さい。

◆講演会のテーマだった宇都宮LRTについて…

- 集住化を目指すLRT構想が、スプロール化が進んだ宇都宮でうまくいくか懸念はあったが、都市計画は一度にはどうこうできないこと、新しく住む所を選ぶ時に公共交通がある所に徐々にでも移ってくればよい、というお話で、不安が和らいだ。
- 富山市と福井市の路面電車に乗ったが、朝混んでいて住民の足として定着していた。金沢では路面電車が廃止されたままになっている。復活するとよい。
- 宇都宮LRTのことは結果しか知らなかったが、今日の講演で実現までに大変な紆余曲折があった事を知った。箱物行政を否定する意識が働き易い自分の反省になった。
- 実家の市には路面電車が走っているが、街づくりにはつながっていないと感ずる。宇都宮の例が全国に広がっていけばよいと思う。

◆鉄道について…

- 鉄道に関して宮城県と岩手県ではスタンスが違うように感じている。気仙沼線はBRTになった。山田線は鉄道に決まった。この差はどこからくるのだろうかと考えている。
- 原発はだめ、化石燃料もCO<sub>2</sub>の問題があり、あらゆる分野において省エネルギーを進めなくてはいけない。鉄道駅に行くまでは歩きや自転車による省エネが必要だが、中距離、遠距離はエネルギー効率のよい鉄道中心の交通体系にすべきだ。
- JR北海道の問題について声明文を出したいが出せない。道路に税金を使うのと同じように鉄道にも使えときちんと言いたいが、国は税金をどうする場合にどれだけ出すべきか、負担すべき基準をきちんとさせないと論じきれない。それが出せない理由だ。
- 三江線の廃止はショックだった。JR西日本は上下分離方式でも復旧は嫌だと逃げた。今度、黒字の鉄道事業者であっても、災害に対して鉄軌道整備法による補助ができるようになるようだ。
- 鉄道は鉄道事業と考えるのが間違いで、福祉



事業という価値観で考えたらいい。

- 鉄道を残そうと思ったら、地元の熱意がなければ無理。ローカル線を活性化する為の観光資源はどここの町でもあり、メジャーがなければ掘り起こし、作って発信していく事が大事。
- ◆交通事故、歩行者の安全について…
- 最近、信号機のある横断歩道を小学生が青信号で渡っていてクルマにはねられた。県交通部のツイッターでこの事故について、「子どもさんがいらっしゃる家庭では青信号で道路を横断する時は油断せずに、左右の安全をしっかりと確認するようにご指導をお願いします」とあった。この意識を変えていきたい。
- 自転車用のドライブレコーダーを付けた。クルマの悪質な運転に対して明確な映像での証拠を撮りたいと思っている。
- 道路交通は相手が止まってくれることを信用して成り立っている、極めて怖いシステム。鉄道ではATSやATCなど、運転手がうっかりしても止まる仕掛けが進んでいる。クルマにも衝突軽減ブレーキ、車線逸脱防止装置などのシステムを進めることが必要だ。
- 仕事として自動車には間接的にも関わりたくないという鉄道関係の仕事をし、幸いにも続けられている。交通事故防止に関わることで尽力

したい。

#### ◆地域での活動について…

- 会からの情報を活用して、行政機関や鉄道会社に行き、話をしている。特に市行政の職員は、写真を持ち、根拠を示して論理的構成をきちんとして話す聞いてくれて効果があり、改善されることもある。例えば、市が中心部の活性化と言いながら駐車場を造り過ぎていることに「これではだめだ」と伝えたが、案の定、大渋滞でバスの遅れなどが発生している。また、駐輪場に屋根がないことを指摘したら、改善された。
- クルマ依存度が高い県に住んでいる。クルマ関連で発生する事故、大気汚染、クルマの道路占有率の高さ(LRTの15倍の面積)は無視されている。地方でなかなか活動できないが、パブリックコメントを出している。世界を変えていくことはできなくても、しっかりと自分は自転車での生き方を続けて行きたい。

#### ◆歩き、自転車、公共交通について…

- 「嫌クルマ権」にこだわっている。毎日、歩くことと公共交通を大切にしている。命ある限り歩けるように足腰の体操を毎日している。
- 会の視点を持たたことで、自転車にも乗らず(転倒後、怖くなったので)、ごろごろスーツケースを転がし、リュックを背負って、歩きと公共交通とタクシーで生活している。
- クルマを能力的に確実に運転できるのは20~60歳のわずか40年、しかも健康な人しか使えない。人生90年として半分以下しか担保しないものに対して国は製造を支援し、道路を造り続け、「皆さんクルマが便利でしょう」とあおり続けている。クルマを利用できない50年は公共交通が必要なことから、その分の投資を国は公共交通にすべきだと思う。

#### ◆その他にも…

- 母親はもう歩けず、電動のシニアカーに乗っているが、あれが自動運転車になればいいと思う。公共交通を利用できない人にも役立つ。その問題点を洗い出したい。
- 人の移動と物の移動は別の問題がある。グローバル化の中で、製造能力のある所に人を集めて仕事をさせれば経済効率が高く、その製

造物を輸送すれば安く手に入るという考えが主流になり、そこで活躍するのが高速道路網。鉄道貨物利用は数パーセントに減ってしまった。新幹線貨物の話には疑問がある。国交省はトラックの隊列走行システムを考えており、これも悩ましい問題だ。

- 世界情勢はしぼむ方向だ。資源は有限で、公害問題の点でも量産はよくない。将来を見据えた政治をしていかないと行き詰まってしまう。地球の有限性を知り、環境を重視しなければ、人間は生き残れない。

森本先生からは、「新しいことをやろうとした時、最初は盛り上がるが、時間は怖い、人の意識は変わる。そこを繋ぎ止めるのはキーパーソンだろうと思っている。皆さんのような高い気持ちをもって活動している組織が最終的にはまちを動かしていくのではないかとと思っている」という言葉をいただきました。

皆さんそれぞれの地域や立場で、クルマ中心の社会に少数派として抗い、悩み、怒り、消沈しながらも、それぞれができる活動を模索して立ち向かい続けていることを、発言を通して知ることができました。

私は森本先生から四半世紀にわたるまちづくり変革のお話を聞き、未来に向けて目標を見定め、都市計画案の中に明確にその目標を入れていく事の重要性と、闘いは柔軟に立ち向かうべしということを教えていただいたと思いました。皆様、ありがとうございました。

(千葉県松戸市在住)



ホオノキ  
(会員K・Tさんの絵)

## 警察庁等に「速度抑制対策等」、「運転免許基準強化」の 2要望書を出しました

足立礼子(世話人)

違法運転、不注意運転、無謀運転、認知症……等々による交通事故は毎日頻発し、多くの死傷者を生じさせていますが、ドライバーへの注意喚起ばかりで根本的な歯止め対策はなかなか進まず、むしろ逆行する施策も進行しています。その1つは、警察庁が2009年度から推進している、一般道路の最高速度引き上げ策です。この問題について問い直す会では2013年にも抗議声明を出しましたが、今回あらためて歩行者の立場から反対の理由を記し、速度抑制強化対策や歩車分離信号増設を求める要望書を、関係機関に提出しました。

また、運転に不適合と言わざるを得ないドライバーによる事故が多発していることから、運転免許認可の基準強化を求める要望書も提出しました。免許基準強化の要望は2011年、2015年にも提出していますが、内容は情勢変化に合わ

せて再考しました。

要望書案は、主にメーリングリストでのご意見を参考に足立がまとめました。糖尿病専門医である飯野研三さん(福岡県在住)、「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」代表の長谷智喜さん(東京都在住)(どちらも本会会員)にも貴重なご意見をいただきました。皆様ご協力ありがとうございます。(文章が多すぎるとのご指摘もありましたが、本会の意見を誤解なく伝えることが重要であると考えています)。

2通の要望書は2018年3月30日付で、榊原代表が送付しました。

\*本要望書について、警察庁交通局の方と5月に懇談の機会を得ました。また、内閣府とは6月以降に懇談の予定です。懇談の内容は次号で報告いたします。

警察庁長官殿

内閣府政策統括官交通安全対策室長殿

### 自動車の速度抑制対策、歩車分離信号の増設を求める要望書

2018年3月30日

クルマ社会を問い直す会

最近、交通事故は関係機関のご努力もあって減少傾向にありますが、年間死者数はいまま4600人を超え(平成28年の30日以内死者数)、うち半数は歩行者・自転車利用者が占めるなど、現状は深刻な状況です。

「第10次交通安全基本計画」では、基本理念に「高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。」と記され、歩行者と自転車の被害を減らすことが目標に掲げられています。その真の実現のために、以下の対策を強く要望いたします。

## 要望項目(骨子)

1. 一般道の最高速度は、歩行者等の安全と良好な地域環境を守るため、極力抑制する方向で見直し、速度違反の取り締まりを強化してください。
2. ゆっくり安全に運転することのメリットを社会に発信してください。
3. 「ゾーン30」を、より低速の歩行者優先ゾーンへと発展・拡大してください。
4. 「完全型歩車分離式」の歩車分離信号の設置をさらに進めてください。

## 要望項目の補足説明

1. 一般道の最高速度は、歩行者等の安全と良好な地域環境を守るため、極力抑制する方向で見直し、速度違反の取り締まりを強化してください。

警察庁では平成21年度より一般道の最高速度の引き上げを進め、26～28年度には最高速度40～50km道路を中心に引き上げ策が実施されました。

平成29年12月の通達では、「これまでの点検対象路線のほぼすべてで規制速度と実勢速度の乖離状況が改善し、実勢速度上昇傾向や交通事故増加傾向はみられなかった」として、「一層合理的な最高速度規制の点検・見直しに努める」ことを記しています。しかも、今回は点検対象の要件の1つに「平成21年以降の3回の最高速度規制の点検の取組において、警察として規制速度の引き上げの可能性を積極的に検討していたが、住民等の理解が得られなかった等の理由により規制速度が現状維持とされた区間」を挙げています。すなわち、「過去に住民等の理解が得られなかった区間」も再度引き上げ対象にせよという通達です。

しかし、一般道路は歩行者・自転車も利用する地域の生活空間の一部であり、速度引き上げには以下に記すように多くのリスクがあります。住民の意見を無視するような強引な速度引き上げには、強く反対します。

### 【速度引き上げにより懸念されるリスク】

- ◎ドライバーには潜在的に先を急ぐ心理があり、速度引き上げ後しばらくは遵法速度に収まっても、いずれ徐々に速度を上げていく懸念がある。走行速度が上がれば事故リスクも上がる。自動車の制御距離も衝突時の衝撃も速度の二乗に比例し、衝突速度が上がるほど歩行者の致死率も上昇する。
- ◎日本は、最高速度引き上げ対象となっている幹線道路などの大きい道路と生活道路とが混在している地域が多い。幹線道路なども生活のための道路として歩行者や自転車も多く利用し、通学路にかかる地域もあり、横断中の歩行者被害も多い。通達では、これまでの最高速度見直し施策により「ほぼすべてで交通事故増加はみられなかった」としながらも、「一部に事故増加も見られる」と記しており、事故増加リスクは払拭できない。
- ◎警察庁では歩行者安全対策として生活道路の30km/h規制や「ゾーン30」の整備も推進しているが、一般道路の規制速度を引き上げると、ドライバーの先を急ぐ心理が刺激され、生活道



路やゾーン30内で速度を十分に落とさない(気持ちの切り替えをしにくい)懸念や、ゾーン30整備に消極的になる懸念もある。一方、歩行者(特に子どもや高齢者、障害者等)もゾーン30内と他の道路での車の速度の差が大きいと、対応の切り替えがうまくできず、事故につながるおそれも心配される。

※ドライバーが常に法規遵守、歩行者優先の意識と注意力を持っているなら上記の心配は杞憂であるが、現実にはドライバーの多くは速度遵守はおろか交差点での一時停止、信号のない横断歩道での歩行者優先、等の意識も欠いており、事故のほとんどは法規違反、安全不確認、操作ミスなどに起因している現実では、事故リスクの懸念は尽きない。

◎自動車の速度が速いほど、歩行者・自転車はより多くの注意を強いられ、身心への負荷が増す。特に高齢者や障害者、子どもなどの外出意欲や機会が阻害される懸念もある。

一般道は自動車のためだけのものではありません。規制速度の検討には、実勢速度よりも地域住民の安全・安心な生活環境を第一に考慮し、歩行者・自転車利用者が安心して横断などのできる速度に下げることがを要望します。

また、ドライバーの速度違反は常態化していますが、警察は取り締りをもっと強化し、違法速度走行の徹底にこそ力を注いでください。

## 2. ゆっくり安全に運転することのメリットを社会に発信してください。

実勢速度に合わせた最高速度引き上げは、交通流の円滑化とドライバーの利便向上にも資するというねらいがあつてのことと推測します。しかし、一般道は信号や横断歩道もあるため、速度を速めても目的地までその分早く着くとは限りません。速度を速めることによる疲労のリスクも考慮する必要があります。

九州大学名誉教授、松永勝也氏の研究\*によれば、「7.5km区間を最高時速40km、50km、60kmで走行した場合、所要時間はほとんど変わらない」「交差点を黄色信号で止まらずに走る場合と停止した場合では、所要時間はほぼ変わらず、停止したほうが楽に運転ができ、見えるものが増える」「早く走ろうとすると血圧上昇幅が大きくなり、疲労度が高まる」等のことが報告されています。また、タクシー会社で速度管理を徹底したところ、管理以前より事故が半減し、疲労度が減って走行距離が増え、1台当たりの平均収入が2割上がったというデータもあります。

走行速度を上げるほどドライバーの視野は狭くなり、危険認知力は低下し、衝突リスクも衝突時の被害も増大します。一方ドライバーはより多くの注意力と緊張を強いられ、心身のストレスが増します。道路の最高速度を上げれば、実際以上の時間短縮効果が「期待され」てその分の仕事量が増え、過重労働となるドライバーが増えて事故リスクを増大させるおそれも、現実をみれば想像に難くありません。

警察庁は速度を上げることも、「ゆっくりと安全第一に法規遵守で走るほうが事故削減につながり、ドライバーの心身に、ひいては仕事の効率性においても有益」ということこそを、社会に積極的に発信してほしいと思います。信号のない横断歩道の前に歩行者がいても自動車を停止させるドライバーは1割しかいない(JAF調査)、という現実が社会問題にもなっていますが、そのようなドライバーの意識変革にも大きく資すると思います。

\*『交通事故防止の人間科学』〔第2版〕ナカニシヤ出版、2006.

### 3. 「ゾーン30」を、より低速の歩行者優先ゾーンへと発展・拡大してください。

警察庁が歩行者の安全対策として平成23年より進めている「ゾーン30」は、全国に3105箇所(2016年度末)整備され、整備後は事故が2割以上減ったと報じられており、ご努力に敬意を表し、さらなる整備を期待します。と同時に、より歩行者の安全を高めた安心して歩けるゾーンにするための対策を望みます。

ゾーン30は、本来はボンエルフの理念のように「歩行者が優先権を持つ空間(子どもの遊びも許される)、自動車はゆっくり歩く速度で走行する」空間であることが望まれますが、日本では単に「時速30km以下で走行する区域」という認識が先行し、理念への理解が充分浸透していないように見受けられます(ゾーン内の実勢速度平均は約32km/hであること、ハンプ等の設置に地域住民の理解が得られにくいことも、その表れのように思われます)。時速30kmという速度は、衝突時の歩行者の致死率は10%あり、重傷を負うリスクもあり、歩行者が安心して歩ける速度ではありません。

ゾーン内を真に歩行者の安全空間とするには、ドライバーが常に「歩行者優先」を意識して可能な限り低速で走ることが求められます。その実現のため、徐行程度の低速走行を基本とするゾーンへと発展させ、理念がよりの確に伝わるような名称(例「歩行者優先ゾーン」など)への変更も検討してください。

### 4. 「完全型歩車分離式」の歩車分離信号の設置をさらに進めてください。

歩車分離信号は2017年3月末現在、全国の交差点で8900基にまで増え、大変喜ばしいことです。しかし設置率は未だ信号機全体の4.3%にとどまり、今後も歩行者が横断中に、右左折車に巻き込まれて犠牲になる事故はあとを絶たないことが危惧されます。

交差点での歩行者巻き込み事故は、毎年15,000件以上発生していると聞きます。青信号で横断中の歩行者は、右左折車のドライバーに見落とされ側面や背後から突っ込んでこられたら、なす術はありません。

歩車分離信号は、歩行者や自転車などの交通弱者が交差点を横断する際に、右左折車による巻き込み事故を減らす上で大変有効性が高いものです。今後もさらなる増設を早期に進めることを強く要望いたします。

なお、横断者の万全な安全確保のためには、「右折のみ分離式」ではなく、歩行者専用現示式や右左折車両分離式等の「完全型歩車分離式」の信号を導入してください。特に、横断者が多く、トラック混入率の高い交差点や右左折車の多い交差点、通学路の交差点には、横断者の安全を最優先し事故が起こる前に歩車分離信号への改善を進めてください。

また、これは歩車分離信号に限りませんが、横断歩行者の実態を勘案し、高齢者や障害者も安心して渡れるよう、歩行者横断中の青点灯時間を充分確保するようにしてください。

以上

国家公安委員長殿  
警察庁長官殿  
内閣府政策統括官交通安全対策室長殿

## 自動車運転免許の認可基準の強化を求める要望書

2018年3月30日  
クルマ社会を問い直す会

最近、交通事故は関係機関のご努力もあって減少傾向にあります。しかし、年間死者数はいままも4600人を超え(平成28年の30日以内死者数)、うち半数は歩行者・自転車利用者が占めており、現状は「第10次交通安全基本計画」の目標にも、「人優先の交通安全思想」という基本理念にも未だ遠く、深刻な状況です。

自動車は一瞬のミスや不注意で人を死傷させ得る危険物ですが、事故の大半はドライバーの法規違反、不注意、運転操作ミス、身心不調など、危険物を扱う資格や意識の欠如に起因しています。自動車の運転はだれの監視も受けずにドライバーが意のままにできる点に高い事故リスクが潜んでおり、なればこそドライバーは高い運転能力や注意力、身心機能、法の遵守意識などを有してはなりません。運転免許制度はその重要な審査機関であり、免許認可には人命の安全がかかっています。その観点から、免許認可基準の強化を要望します。一部に過去の要望と重なる点もありますが、再度要望いたします。

### 要望項目(骨子)

1. 自動車運転免許の取得および更新希望者全員に、現行試験・検査のほかに以下の試験・検査を義務づけ、厳しい判定基準のもとで運転免許を認可する制度を導入してください。
  - ①運転技能・資質等の適性試験
  - ②運転にかかわる健康状態の検査
    - a 血液循環器系健康診断(血圧、血糖値、血中脂質、肥満度、心電図)
    - b 睡眠時無呼吸症候群の簡易問診テスト(ESSテスト)
    - c 久里浜式アルコール症スクリーニングテスト
    - d 精密な視野検査(60歳から)
    - e 認知症検査(60歳から)
2. 1の運転適性試験や健康診断の結果が及第点でもレベルが低い人、違反回数が多い人などは、運転免許の有効期間を1年または2年に短縮し、1の試験を受ける機会(チェックの機会)を増やしてください。また、前期高齢者の65歳以降の人も、有効期間を1年または2年に短縮してください。
3. 違反や事故の内容により、行政処分を厳しくしてください。

4. 無免許運転防止のため、「ICカード免許証による無免許運転防止装置」を自動車に装着することを義務づけてください。

5. 運転免許自主返納をさらに促し、公共交通利用へのシフトを関係省庁と連携して進めてください。

### 要望項目の補足説明

1. 自動車運転免許の取得および更新希望者全員に、現行試験・検査のほかに以下の試験・検査を義務づけ、厳しい判定基準のもとで運転免許を認可する制度を導入してください。

(死亡事故の第一当事者であるドライバーの85%は運転免許取得後5年以上の者であり、更新時にも導入することは事故削減に不可欠です。)

#### ①運転技能・資質等の適性試験

適性検査とは、ドライバーの運転動作の正確度、判断・注意力、危険予知力、安全意識、視力(動体視力、周辺視野、夜間視力)、性格などを運転シミュレーターなどで診断し、問題点を見出す検査(現在、事業用自動車の運転者に義務づけられている適性検査と同レベルのもの)などを指します。運転歴、違反歴などによる対象別の検査を「試験」として導入し(自動車教習所などを活用)、厳しい判定基準を設けてください。安全運転の能力や資質は、職業運転者だけでなくすべてのドライバーに必要不可欠です。

#### ②運転にかかわる健康状態の検査

運転にかかわる病気については、虚偽申告に罰則が設けられたものの自己申告であるため、病気の自覚がない・症状の認識が甘い・健康診断を受けていない等の場合、重大な病気が見逃されるおそれがあります。それを未然に防ぐ対策として、以下のような事前検査を義務づけ、免許認可の判定基準を設けてください。

**a 血循環器系健康診断(血圧、血糖値、血中脂質、肥満度、心電図)**

**b 睡眠時無呼吸症候群の簡易問診テスト(ESSテスト)**

**c 久里浜式アルコール症スクリーニングテスト**

a は、心臓発作や睡眠時無呼吸症候群や無自覚性低血糖による意識消失など、運転中の事故につながる症状と関連のある基本的な身体情報であり、b c は各症状の兆候をつかむ初段階テストです。いずれも一般医療機関で実施可能です。これらの検査を以下のように免許認可の審査に生かすことを要望します。

段階1：免許希望者にa～cの診断書(専用書式に検査数値と「治療の必要性の有無」を医師が記入する)の提出を義務づける。

段階2：段階1で「治療の必要性有り」の者は、より詳しい検査による診断判定書(専用書式に診断結果と運転の可否を医師が記入するもの。運転可否の基準は事前に設定)の提出を義務づける。

段階3：段階2で運転不可とされた者には免許認可を与えない。

また、運転可とされた者でも要注意の症状がある場合は、運転に際して血圧、血糖値などの測定を義務づけ、数値により運転可・不可の判断基準(事前に設定)に従うことを義務づけ、違

反した場合の罰則を設ける。

※(例)無自覚性低血糖については以下の対応を提案します。

- ・糖尿病でインスリンなどの薬剤治療中の場合は、無自覚性低血糖の危険の有無について年1回医師の診断書の提出を義務づけ、危険がある場合は免許不認可とする。
- ・運転免許を認可した者でも、インスリンや低血糖を起こすおそれのある薬剤を服用している場合は、運転前および運転中2時間毎の血糖値測定を義務づけ、数値が100mg/dl未満の場合は運転を禁止とする。

#### d 精密な視野検査(60歳から)

精密な視野検査については2018年度から70歳以上のドライバーを対象に試験的に導入する動きがあると聞き、本格導入を期待しています。ただし、視野狭窄を招く緑内障、網膜色素変性などの患者年齢をみると、遅くとも60歳からの検査とそれによる免許認可の判定の導入を要望します。

#### e 認知症検査(60歳から)

認知症について、75才以上の人への更新時検査が義務化されたことは前進と歓迎します。ただし認知機能も60代頃から衰えるといわれ、若年発症もみられることから、遅くとも60歳からの検査導入を要望します。また、検査の結果「認知症のおそれ」と判定された場合、医師の診察を受けるまで運転は禁止とし、免許認可の基準も厳しくしてください。

※運転にかかわる疾患の検査法は、専門家の協議により上記より適切なものがあればその導入を進めてください。また、上記以外の疾患でも検査と免許認可基準の導入について専門家による検討を進めてください。

※検査・試験の費用は免許取得希望者の負担としますが、障害者や高齢者の送迎などで運転が必要不可欠な人には所得に応じた経費軽減制度を設けることや、要望項目5に記す公共交通利用へのシフト政策も、併せて検討してください。

2. 1の運転適性試験や健康診断の結果が及第点でもレベルが低い人、違反回数が多い人などは、運転免許の有効期間を1年または2年に短縮し、1の試験を受ける機会(チェックの機会)を増やしてください。また、前期高齢者の65歳以降の人も、有効期間を1年または2年に短縮してください。

補足説明はなし。

### 3. 違反や事故の内容により、行政処分を厳しくしてください。

①昨年表面化したあおり運転事件をふまえ、当該ドライバーに最長180日の免許停止や、状況により危険運転致死罪や暴行罪の適用も可能との通達が出されたことは、行為の悪質性と危険性からみて大いに賛同します。こうした道路交通法の危険性帯有に係る行政処分は、あおり運転以外にも、過度な速度超過や信号無視、ドリフト走行、スマートフォンなどを見ながらの運転などにも該当すると考えます。運転行為の持つ本質的な危険性を認識させるためにも、厳しい行政処分を要望します。

②現在は死傷事故を起こし免許取り消しとなった者も欠格期間の後、再度免許取得が可能となっていますが、事故を起こした者は再犯率が高く、重大事故再発のリスクも懸念されます。違反点数が一定以上になったら永久免許停止とする法律を設けてください。

また、上述のあおり運転事件では、容疑者が事故直前に起こした他県での悪質な違反運転の情報があとで発覚しており、都道府県警察間での法規違反者・違反歴情報の共有化が遅いようです。違反者・違反歴情報は全国共通の電子データとして即刻検索できるシステムを構築し、悪質違反者の迅速かつ厳正な取締りと処分を推進してください。

#### 4. 無免許運転を防止するため、自動車への「ICカード免許証による無免許運転防止装置」の装着を義務づけてください。

免許停止・取消し中のドライバーが運転をして違反や事故を起こす例が見受けられます。免許停止・取消し中は運転できないようにするには、無免許運転防止装置の導入が必要です。

#### 5. 運転免許自主返納をさらに促し、公共交通利用へのシフトを関係省庁と連携して進めてください。

警察庁はじめ関係機関の取り組みにより、高齢者の運転免許自主返納が進んでいるのは社会にとって大きな前進です。さらなる推進を願うとともに以下の対策を要望します。

①長く自動車依存で生活してきた人が、体力の低下した高齢になってから自動車を手放すのは、特に交通不便地域では生活面でも心理面でも大きな抵抗があります。高齢化がさらに進むこれから、高齢になってからではなく、若い世代にも免許返納・マイカー利用削減を促し、自動車に頼らない生活への転換を呼びかけてください。

②①と並行して、国土交通省等と連携して高齢者や障害者も歩きやすい道や自転車で走りやすい道づくり、きめ細かな公共交通網の拡充、動線や利便性を考えたまちづくり(公共施設や病院を結節点となる鉄道駅やバス停付近に設けるなど)を推進してください。全世代でマイカー依存度を減らせば、地域の公共交通網の活性化にもつながり、道路の渋滞緩和、交通事故削減にも寄与します。

③各地の警察で免許自主返納者に様々な特典を設ける取り組みがされていますが、免許返納者だけでなく、免許を持たず(持てず)に移動の不便をかちながら生活してきた人々にも応分の配慮をしてください。

以上

## 「下関市総合交通戦略(案)」に意見書を 提出しました

林 裕之

現在私が居住する山口県の人口は、2000年から2015年にかけて9%減少しています。しかし自動車保有台数は、同じ期間に7%増加しています。一方、公共交通の利用者は減少を続けています。これは県内最大の都市である下関市のデータですが、鉄道利用者は1965年から2015年にかけておよそ半減しています。またバス利用者は(高速バスを含めても)同期間で77%も減少しています。

近年、大都市圏などでは「車離れ」を指摘する声もありますが、山口県ではモータリゼーションがなお進展し、歩行者にとって安全面・環境面で不安な状況を作り出しています。道路や駐車場の建設も相次いでいますが、それはしばしば情緒豊かな町並みや貴重な生命の宝庫である美しい森林などを破壊します。私は、市民の生活が自動車に過度に依存する傾向に歯止めをかける必要があると考えています。そこで昨年末下関市が発表した「下関市総合交通戦略(案)」について、今年2月8日に次のような意見書を提出しましたので、報告いたします。

### 下関市都市整備部交通対策課様

近年下関市では、公共交通の利用者が減少するとともに、自家用車への依存は増大しています。自家用車は、公共交通よりも事故率が高く、環境負荷ははるかに大きい(自動車は日本の運輸部門からの二酸化炭素排出量の約9割を占めています。また1人が1km移動する際に排出される二酸化炭素量は、自家用自動車と比べて鉄道は約7分の1、バスは2分の1弱です)交通手段です。このことを考えれば自動車依存の増大は大きな問題であると考えます。そこで以下のような取り組みを提案いたします。

#### ・公共交通機関の利便性の向上

下関市では、鉄道やバスがある程度整備されていますが、鉄道の駅間距離が大きい(特に山陽本線は平均約5km)ことや、路線・時間帯によっては本数が少ないことなど、利用者にとっては必ずしも便利とは言えない状況があります。そこで鉄道の新駅の設置(特に住宅地、高校・大学の近く)や列車・バスの増便など利便性の向上をはかる必要があると考えます。これには鉄道やバスの運営会社と協議することが必要ですが、実現に向けての取り組みを提案します。

#### ・レンタサイクルの整備

すでに一部の観光地にはレンタサイクルが整備されていますが、これを各鉄道駅やバスターミナルなどにも整備することを提案します。これによって、一般市民も日常的に自家用車に依存することなく、より便利で快適な移動ができるようになると考えられます。なお、レンタサイクルの利用料金はできるだけ低く抑えることが重要であると考えます。

#### ・エコ通勤者を優遇する

公共交通や自転車を利用して通勤する市の職員の通勤手当を自家用車利用者よりも優遇することを提案します。

#### ・駐車場を有料に

市役所をはじめ、市が管理する施設の駐車場を原則有料にして、自家用車で通勤する職員からも駐車場料金を徴収すること、そしてそこで得られる財源は、より環境に対する負荷の少ない、自転車や公共交通利用を促進するための施策を実施するために使うことを提案します。

#### ・サイクリングロードの整備

地域住民の生活に必要な不可欠のものを除いて、原則として自動車道路の新設は行わず、その代わりにサイクリングロードを観光地だけでなく、市内各地に整備することを提案します。

(山口県下関市在住)

数年前、問い直す会の会合に何回か「自転車は車道を走らなくてはならない！」と強弁する青年が訪れたことを覚えているかたはいらっしゃるだろうか？あれから年月が経ち自分自身の心境も周りの環境も激変し、もはや昔の考えは維持できないことに気が付き、再びこの会の皆さまに聞いていただきたいことが生まれ、この度会員に復帰させていただきました。

なぜ私が自転車の車道走行に固執しなくなったのかは長くなるので場を改めることにして、今回は直近の私達の活動を手伝っていただけのかたを募集したいと思います。具体的には「自動車の遵法運転による移動効率の変化(先急ぎ運転からの切り替えによる所要時間や速度の変化)を調べる実験」への参加者を募集します。

なぜそのような実験が必要なのか？それは自転車にしろ自動車にしろ、その利用自体が移動時間の短縮のためであり、また全ての交通ルール違反は同じく移動時間の短縮のために行われていると考えられますが、ある種のルール違反に時間短縮の効果がなければ、あるいは世上思われているほど大きくなければ、人々のモラルではなく「利」に訴えることで交通事故の予防が可能となるかもしれないと考えたのです。

そこで注目したのが制限速度違反です。制限速度違反は2012年の統計では様々な死亡事故の36%に見られるとされ、速度違反を第一の要因とする事故では16年の統計で年間199件の死亡事故を引き起こしています。

一方で、世間的にも制限速度違反には移動効率向上の効果がないのではないかとこの噂があり(私の家族もそう思っていました)、実際九州大学で97年に行われた実走実験では12.5キロの市街地の走行で、「先急ぎ運転」による移動時間短縮効果は平均2分45秒しかなかったとの結果が出ています。しかしそのような移動効率変化の

実験はあまり行われておらず、私もこの九州大学での実験以降のデータを知りません。

しかし問題はこれを実証するための実験方法です。第一の方法として遵法運転と先急ぎ運転で同じ道路区間を走り比べてみるという方法がありますが、これは一時的にせよ法律違反をわざと犯すという倫理的問題があります。

実は私達はこの方法で一度実験を試み、制限速度違反は赤信号での停車時間を増やすなどの現象をもたらすため、移動時間短縮の効果はほとんどないと結果を得ています。

しかし実験データを世に問うということを見るとこの方法では公の機関が難色を示すでしょう。

そこで私達は頭を捻り、遵法運転のみで実験を行う方法を考えました。これが第二の方法で、以下の通りとなります。

### ●「実験方法」

- 信号のある幹線道路ないし生活道路の数キロを走行区間として設定。
- 区間内の二地点にカメラ(動画を撮影できるならスマートフォンなどでも可)をセットして撮影を開始。
- 遵法運転の仲間のクルマが通り過ぎた時間を基点に前後の映像を分析。
- 映ったナンバープレートから個々のクルマを特定し、遵法運転の仲間のクルマと恐らくは先急ぎ運転をしている他のクルマの移動時間の差を求める。

私達はこの方法でもすでに一回、実験の練習を行いました。日光御成街道の埼玉県さいたま市岩槻・北方区間で、両側に狭い歩道のある一車線道路です。当日はカメラの時間設定が誤っていたり、そもそもカメラが動かなかったり、道が片方だけ大渋滞していたりとトラブル続きでしたが、最低3・4人人員がいれば実験ができ



るとの感触を得られました。なお警察署に問い合わせたところ、カメラは手持ちである必要があるが、その場合は道路使用許可などは必要なく、常識的な観点から歩行者交通の障害とならない位置で撮影し、なるべく沿道の理解などを得るように、との回答をいただいております。

実験のとき気をつけるべきは以下の通りです。

## ●「実験の注意点」

### ◎カメラ

- ナンバープレートを十分読み取れるくらいの解像度のカメラが望ましい。
- 事前にカメラの表示時間が正しいことを確認する。
- カメラを歩道上に設置する場合は道路使用許可が必要になる可能性がある。
- 実験メンバーのクルマにもカメラを設置すべきだが、ドライブレコーダーの規定を守る必要がある。

### ◎実験区間の選定

- なるべく一本道で横にそれるクルマが少ない。
- 渋滞は避ける。
- 歩道が混雑していない。
- 信号が適度にある。
- 様々な道路で複数回実験をすべき。

### ◎映像の解析

- カメラの映像を一台のパソコンに集約して、ズーム機能のある動画再生ソフトでナンバープレートを読む。
- 基本的には人力で行うので多くの時間が必要。

### ◎これから検討すべきこと

- 一車線道路か二車線以上の道路か？
- 生活道路か幹線道路か？
- 休憩のためのベンチなどは必要か？
- 映像のバックアップ・保存・解析をプライバシーとセキュリティを守りながらやるにはどうすべきか？
- 自腹に頼っている撮影費・交通費をどうするか？
- 大学や企業・行政との連携は？
- 埼玉県外からの協力者はどうすべきか？
- 実験はいつまで行うのか？

この実験結果をどう活用すべでしょうか？私達は学識経験者もいない単なる素人の集まりです。この実験はいずれ大学や自動車会社などに持ち込んで本格的な実験を行うための試作品のようなものだと考えています。

ですので、まずは素人だけでもいいので、学識経験者や企業のCSR(社会的責任)担当者を納得させることができるくらいのデータを揃えられるまで実験を繰り返します。

その後は私達が引き続き実験を手伝うかもしれませんが、もしかしたらちゃんとした大学や企業が独自に実験を行うようになるかもしれません。その場合は私達は交渉や要請活動に注力することになります。

最終的には日本において「制限速度を守るのは常識である」という機運を醸成することを目標とします。そのためには衝突速度低減などによる安全性はもとより燃費の改善なども含めて、各主体への多面的なメリットを訴えるのが肝要です。つまり個人にとってはより安全な街路の復活を、企業には車の燃料費の削減と自動運転車市場の開拓を、政府には医療費や環境対策費の削減を、地球には温暖化防止などをもたらすということです。それらの実証のためにまずは市民有志での行動が求められているのです。

そこで当方は以下のような役割を担ってくれる市民有志を募集しています。

## ●「求める市民有志」

- 速度計器を見ながら運転できるドライバー＋同乗者(連絡役・ナビゲーター・免許不要)
- 自分のカメラで映像を撮れるかた
- 各地の道路事情に詳しいかた
- 撮影機材などを貸してくれるかた
- パソコンでの映像解析・動画編集などができるかた
- 補助金申請や大学・企業・行政などとの交渉ができるかた
- その他なんでも協力者を募集中

以上、簡単ではありますが、私達の社会実験を紹介させていただきました。制限速度違反は世上もっともありふれた交通ルール違反という

だけでなく、ありふれた事故原因でもあります。これを根絶するためには今までにないアプローチが求められていると考えられ、この実験はその一助となると信じています。ご興味がおありのかたはぜひご連絡ください。

団体連絡先: メール saitama.bike.machi@gmail.com

個人携帯電話: 080-5000-0355(平日は留守電へ)  
(埼玉県さいたま市在住)

## 投稿

# 横浜市電廃止から46年…今思うこと

田中 牧

## 1. 最盛期の1960年代には、横浜市民の5人に1人が毎日利用

横浜市営の路面電車は、現在のJR横浜駅前を経由し、1904年(明治37年)7月に開通した。その後、関東大震災と横浜大空襲の戦火をくぐり抜け、1972年(昭和47年)3月末まで、市営地下鉄が開通するまでの68年間、横浜市発展と軌を一にしながら、横浜市民の足として大活躍した。1963年(昭和38年)の最盛期には、運転車両181両(保有車両198両)、1日平均30万人の市民を輸送し、年間乗車料収入は13億6,500万円であったとのことである。当時の横浜市人口は159万人(現在は370万人)なので、10人に1人が毎日利用していたことになる\*。また、私の居住する南区は、横浜市交通局に勤務する方も多く、拙宅の隣家も市電の車庫兼工場に勤務するなど、市民の働き場所としても身近な存在であった。



霞橋手前を走行する横浜市電  
(霞橋たもとの案内板にある写真の一部を拡大)

## 2. 霞橋の案内板の記載から

横浜市の南区と西区の境に「霞橋」がある。神

奈川の橋100選と横浜市認定歴史的建造物に選定されている。また、Wikipediaにも写真入りで掲載されている。



霞橋(2018年4月29日著者撮影)

路面電車の路線が拡張された1913年、久保山線を建設する時に、山に切り通しを作って電車を通した。その時、左右の山をつなぐために架けたのが「霞橋」である。橋の下の道は、当初、路面電車の専用軌道で、人も通ることが出来なかった。1928年、関東大震災復興事業で、道を拡幅し、人が通行出来るようになった。やがて、車も通行するようになる。「軒を貸して母屋を取られる!」との諺の通り、路面電車は追い出され、車の天下となる。

霞橋のたもとに、案内板(上記写真左端)が設置されていて、この間の事情を次のようにさらりと説明している。

「市電久保山線は、モータリゼーションの発展に伴い、マイカーの普及で街中に自動車が増えすぎたため、1969年(昭和44年)に廃止されました」と。

市電廃止当時、私は高校に入学したばかりの10代だったので、市電が廃止されバスに代替されることに一抹の寂しさを感じたものの、横浜に地下鉄が初めて建設される嬉しさもあって、疑問を感じることはなかった。しかし、50年経過

した今となって、「自動車が氾濫したため」という記述に、大きな違和感を感じている。自動車が増加したのは、河川の氾濫のような自然現象ではない。自動車を製造する会社があり、これを通産省が国策として支援し、そして大量の広告宣伝費をかけ、国民の購買意欲を刺激した結果、日本中の道路に車が溢れたのである。過去を振り返る時、主体とか人間の意図をはっきりさせることが必要である。

### 3. 写真誌『横浜』の記事から

「激動の1960年～1970年代にタイムスリップ」と銘打った神奈川新聞社発行の写真誌『横浜』（2016年夏号）に次のような記事があったので、引用する。

「惜しまれるのはちんちん電車です。1972年3月に最後の市電路線が廃止されました。『マイカー族のエゴにやられたよ。』という飛鳥田一雄横浜市長（後、1977年～1983年社会党委員長）のカッコいい述懐が耳に残っています。そんな修辭を弄する前に、市長権限で強引にでも、他の都市がやったようにせめて一路線、いや一区画だ

けでも残せなかったのでしょうか。」（元神奈川新聞社論説員・石井尚武）と。「強引にでも」というやり方には疑問があるが、まったく同感である。当時の日本には、与党・野党を問わず、車と人とが調和するまちづくりを目指す見識のある政治家がいなかったのはとても残念だ。

もし仮に、半世紀前、路面電車を残す選択をしていたら、今、横浜や日本はどのようになっていたであろう。一つ目は、車の交通事故の犠牲者は数十万人減っていた。二つ目は、経済効率は今より大分落ちるかもしれないが、精神的にゆとりのある日本人になっていた。そして三つめは、首都圏への過度な人口集中が抑えられ、その分地方の過疎化はこんなに進まなかった、と推測する。

より良き50年先、100年先の横浜と日本の交通体系と社会を目指し、自分の反省を若い世代に伝えていきたい。

（横浜市南区在住・地域活動連絡係）

\*乗客は往復共に市電を利用したものと仮定。（出典：『ちんちん電車—ハマツ子の足70年』横浜市交通局発行1972年3月20日刊）

## 投稿

## クルマ社会と病気

木村孝子

近所に住むSさん(女性)は、50代のピアノ講師です。現在ピアノ講師をしつつ、ある病気と闘っておられます。Sさんの話によると、その病気の原因が“クルマ社会”にあるようなので、Sさんの承諾を得てこの原稿を書くことにしました。

Sさんは中学校時代、高校時代と、それぞれ片道4km、5kmの道のりを、バス利用と徒歩で通学。そして大学は、JR常磐線、山手線を使い継いで音楽大学へ。公共交通利用の場合、自分の足での移動時間が必ずあり、自然に体を動かすこととなります。

社会に出て、音楽教室の講師となりました。はじめの半年くらいはバイクを利用して、数か所受け持っていたピアノ教室への移動をしていました。いたって健康。

その後、車道をバイクで行くのは危険と、代

替手段を考えましたが、ここらあたりは各ピアノ教室への移動をするのに、バス便は朝・夕以外は全く利用価値がないことがわかりました。そこで、マイカーであちこち移動するようになりました。その生活が30年も続くことになり、やや肥満ぎみとなり、やがて通院という事態につながりました。

「仕事は大事。足はマイカーしかない。そして常時運動不足」——病気につながってしまう——こういう人は現実にたくさんいるのではないのでしょうか。

Sさんとは個人的に親しい間柄であるだけに、私も心を痛めています。公共交通の貧しさ、クルマに頼ってしまうことの反省、みんなで考えたいと思います。

（茨城県竜ヶ崎市在住）

## おすすめ書籍の紹介

### 『交通事故・実態と悔恨 交通事故はこうして起きる』

福田和夫著

グランプリ出版

2018年2月刊

A5版 192ページ

1,600円+税

ISBN978-4-87687-354-8



これはドライバー、即ち運転者のための本である。しかし、その中身は読者の目をひく刺激的な書名とはかなり異なっていて、運転をする者が知っておかねばならぬことと心構えをことわざ風の項目立てで、分かりやすく丁寧に説明しようとした啓蒙の書である。一度別の出版社から出版されたようであるが、自動車、鉄道など交通関係の書籍を多く手がけるこの出版社から、最新の道路交通法などの情報を加筆して再び刊行したと書かれている。著者は永年交通警察に携わり警察大学の交通教養部で教鞭を執った経歴の持ち主である。

この本の特徴は、単に事故例とか教科書的に道路交通法に沿った運転のしかたを解説した類書と違って、交通の現場の様々な実態を認めた上で、事故を起こさないためにドライバーとして必ず知っておかねばならないこと、どういうことに気をつけなければならないかということに力点を置いて書かれているところにある。

分かり易い例を挙げると、『危険なライトコミュニケーション』という項があるが、この項ではクルマには外部とのコミュニケーションを取る手段が少ないということをもまず明らかにする。そしてその行為が一方通行になりがちで相手に正しく伝わらなかったり、誤解を生んだりする

ことがあると断言する。こういったクルマ自体が持つ構造的な欠陥をハッキリ書いてある類書を見かけることは少ない。そして普段交通の現場で良く見かける非常点滅灯、前照灯や警音器による外部とのいくつかのコミュニケーションの実例を示す。これらは法規に定められたものではないのだがその存在を認めて取り上げているのもこの本の特徴であろう。だが、そのコミュニケーションの意味は相手の受け取り方によって全く違ってしますので、その誤解の結果が事故に結びつく可能性があるという警告する。その極端な例として誤解がもとで殺人事件になってしまった例を挙げる。故に、外部とのコミュニケーションには十分に注意し、「悪意のある意思伝達にはそういった手段を絶対に使うな、善意であってもそれが誤解されないかどうかよく考えて使え」と諭す。

これ以外にも本書は教習所で習う道路交通法の通り一遍の説明とは違い、道路交通法の裏にある、知っておかなければならない知識も取り上げて説明してくれる。例えば、『青信号は安全を保証していない』という項があるが、この項では誰でも信じ込んでいる青信号の意味が本当は違うと教えてくれる。即ち道路交通法には「〇〇してはならない」と言う断定的な規定と「〇〇する事ができる」という選択的な規定がありその意味するところは異なっているのだという。この例でいうと、青信号は「直進し、左折し、右折できる」とされているので選択的な規定であり、無条件に進んで良いのではなく「危険な状況があった場合は慎重に判断して進め」という意味なのだを教えてくれる。さらに加えて赤信号で渡っていた歩行者をクルマがはねた事件で、前方不注意でドライバーが過失責任をとらされたという判例を示してくれる。これは評者も初めて知った事実であった。

このように本書には普段ドライバーが気付いていない、忘れていた事柄が沢山書かれている。特に評者が読んでみて気に入った項目を挙げてみると、『道交法に優先権はない』、『違反多けれ

ば事故多し』、『駐車が人を殺す』、『70の思案橋、80の崖っぷち（高齢者免許の基準）』、『交通事故は癖のかたまり』、『黄色当然、赤勝負（信号の変わり目の行為）』、『踏切のとりこ事故としっぱ残し』、『信頼の原則』などがある。

中でも膝を打った項目は『道路交通法の泣きどころ』だ、少し長くなるが引用してみる。

「道交法はいうまでもなく交通事故を予防するための基本的な法律である。そこには免許制度や道路の使用などの決まりもあるが、なんといっても核心になるのは交通方法の定めである。（中略）これだけ細かく定めているのだからもうこれ以上はないと思うのだが、道路交通法はある肝心なことについて運転者の皆さんに具体的に示せないと悩んでいる。さてその悩みどころとは何だろう。

事故の原因を道路交通法の違反別に調べてみた。トップは**安全運転義務違反**であった。（中略）安全運転義務とはなんだろうと道路交通法の条文を読んでみると『第七十条 車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。』とあった。

（中略）この安全運転義務違反の内容は実際に起きた事故の形態で見た方が分かりやすい。（中略）①脇見運転、②漫然運転、③前方不注視運転、④動静不確認運転（思い込み）、⑤不適切な速度の出しすぎ運転、⑥ハンドル、ブレーキ操作の誤り、などである。そうか良くある事故だと納得出来る。

それでは道路交通法はなぜ“脇見運転違反”とか“漫然運転違反”というルールを定めないのかということになるが、じつはここに道路交通法の泣き所があるわけだ。（中略）“わき見”も“漫然”も事故になる前の内心にある運転者の不適切な運転態度であって、これを事前に外から危険だ違反だと指摘するのはむずかしい。いかに法律であっても、人の心の内にあるものだけをとりえて罪とするわけにはいかない。

安全運転のバイブルを自認する道路交通法が、事故原因の7割にもなるこれらの危険を無視し

ていると思われては体面にかかわる。そこで道路交通法はこれらの危険行為を抽象的ながら“安全運転義務”という条文にひとまとめにして、安全運転をしなさいと示した。やむなくつけ加えた規定だから法律的には“補完規定”と呼ばれている。（文字の強調は評者の追加）

評者は以前からこの安全運転義務規定が何故道路交通法の後ろの方にとって付けたように定められているか不思議に思っていたが、本書を読んで制定した側にもそれなりの悩みがあったのだと納得した。しかし、最も重要で厳しく罰しなければならぬ違反の筈だが現在の違反点数は2点と極めて低い。罰則が甘いので、ドライバーが真剣な態度で運転をしなくても良いと思いついてい風潮はないであろうか。ほとんどの大事故の原因は安全運転義務違反なのである。道路交通法の改正が必要だと感じる。

最初に述べたように、この本はドライバーのための啓蒙の書である。当会の会員には運転免許を持っていない会員も多いと思うが、あえておすすめ書籍とした理由は、自分の身を守るためにもドライバーの心理を知っておくことは決して無駄ではないと感じたからである。極めて読みやすい文体なので一読をおすすめする。

（榎原茂典 東京都杉並区在住）



トケイソウ  
（会員K・Tさんの絵）

北海道で長年、世話人を務められた種村康子さんが2018年2月に永眠されました。北海道においてクルマ優先の社会を考えるさまざまな活動において、決して表に出ることはありませんでしたが、常に精神面・経済面で陰に日向に支えてこられました。

私を知っているのは種村さんのほんの一部にすぎませんが、クルマ社会との関わり合いについて開催にご尽力されたシンポジウムなどを中心に簡単に種村さんのことをご紹介しますことができます。

今(2018年)から22年前に遡ります。当時、精力的にクルマ社会の矛盾点を指摘していた帯広畜産大学の杉田聡先生の呼びかけで、北海道内でクルマ社会に疑問を持っている人が一度、集まろうということになりました(\*1)。私もここで種村さんと出会います。種村さんは同郷で友人でもある画家の森本光子さんと一緒に来ていました。お二人とも本当に素敵なお二人という印象でした。身なりはすっきりしています。単に「おしゃれ」というのではなく、どこか筋が通っているであろう思想さえも醸し出ているような、そんないでたちでした。自己紹介でそれぞれがこの場にきた動機を話すことになりました。私が記憶に残っているのは森本さんの参加の動機でした。「私には今はきちんとしたクルマ社会に対するポリシーはないけれど。種村さんが信念を持っておやりになっていることに間違いありませんから、私もついてきました。」という趣旨だったと思います。「お～、すごい人なんだ」とその時、思いました。

私も行き過ぎたクルマ社会に疑問を感じていて、その集いに参加しましたが、継続的な活動は(今も変わりませんが)なかなかできない状況でした。そのことを言うと同村さんは「みんな、忙しい中やっている。仕事も家庭も持って。やれるときにやれることをやるだけでも十分よ。」と、私に後ろめたさを感じさせないような言葉

をかけてくれました。

約3ヶ月後、札幌でシンポジウム「クルマ社会を考える」(\*2)を企画されます。遠方でなかなか動きがとりにくい杉田さんに代わり、企画・内容からチラシ作りまでお引き受けになってやっておられた、と記憶しています。

少し活動の間があいてしまった感がありましたが、2年後、フォーラム「ひととクルマ」(\*3)をやりましょうということになります。これは、同時期に札幌で「道は誰のもの？札幌21」という活動を始めたグループがあり、こういう活動は可能な部分、連携していかなければ大きな広がりになっていかないとご心配された種村さんのお考えがあったのだと思います。公共交通、子供とクルマなど様々な視点から、多くの人がクルマ社会の問題を考えるきっかけづくりを行いました。



種村さんは、音楽が大好きな方でした。ご主人の介護のためにお辞めになるまで長らく学校

で音楽の先生をされていたはずですが。私の家に遊びに来ていただいた際、我が家のおんぼろピアノで娘たちに演奏してくれました。音楽だけではなく、森本さんのほか絵画関係のお知り合いも多かったようです。私の娘たちに時々お知り合いの絵本作家の本を送っていただきました。

また、散歩も大好き。星空を見上げていろいろな空想にふけるのもお好きな方の方でした。それは過酷で理不尽な現実もたくさん見て、経験されてきたからこそだろうと推察されます。前回の活動から約1年後、交通事故被害者の視点や子供の立場からシンポジウム「人はあたたかい社会をとり戻せるか」(\*4)を企画し実行されました。

種村さんは、これらの大きな行事の企画や実行に尽力されていたわけではありません。これらの活動はおそらく、すべて私財を投じて行っていたのです。また、折に触れ、その時々を感じたことをまとめて文章化し、道内でクルマ社会に少しでも関心がある方々などに配信されていたようです。

ご自宅は札幌市内の住宅密集地にありました。種村さんご本人はもう少し、緑豊かな地に居を構えられたかったようですが、亡くなられたご主人がいつのまにかすっかり決められていたようでした。そのご自宅のリビングの南側は幸いにも当時、空き地だったのですが、しばらくして窓の向こうに3階建ての住宅が建ち、陽が入ることもなくなり、外の景色も見られなくなり、かなり落胆されていました。少し前にリフォームのお手伝いをさせていただきましたが、ある日、真顔で「いつでも星が見られるよう、塔屋を作ってほしいの」と言われました。ご主人が決めたその家は当初から非常に屋根の形状が複雑怪奇で、この屋根にさらに塔屋を突き出したらどんなトラブルが起き出すか予想もできません。専門家として「あきらめてください」とご説明した際はたいへん残念がっておられました。

種村さんにはさらに別の一面がありました。それは大のフィンランド好きということでした。詳

シンポジウム  
「人はあたたかい社会をとり戻せるか」

— クルマ社会の冷たさ  
いろいろなからぬけ出すキーワードは —

◆とき '99.11.6(土) PM 1:30  
◆ところ かでる2.7 8F 特別会議室  
◆参加費 500円

主催: クルマ社会を問い直す会  
問い合わせ先 TEL&FAX 011-716-1109 (種村)

しいことはわかりませんが、フィンランド人のお友達がいて、フィンランド語の勉強も継続されていました。交通事故の後遺症に苦しんでいる人の少しでも役に立ちたいとかかりつけの病院でフィンランドの楽器「カンテレ」のロビーコンサートも行ったはずですが。

2000年にはフィンランドの生活文化に学ぶという副題で「雪道をきもちよく歩こう」のシンポジウム(\*5)を企画されます。これもフィンランドつながりの方々に企画が成立してしまうという顔の広さと何より、種村さんが言うことに間違いはない、と誰もが思う思考の深さからだと思います。お元気であまりに頭脳明晰なので、このころすでに70歳近くになっていたとは、今思い出しても想像が付きません。しかし、お身体の不調はこのころからあったのかもしれませんが。いろいろな活動は継続されていたはずですが、シンポジウムのような大きな活動はエネルギーの消耗が大きく、できづらくなっていたのだと推察されます。

4年の期間があきますが、フォーラム「子どもが思いっきり遊べる街に」(\*6)を企画されます。当時、まだ北海道大学に籍があった脳科学

者の澤口先生から遊びと脳の関係を学ぼうというものでした。コーディネーターには会員でもある北海道学園大学の川村雅則先生、そして現在、会の世話人である足立様も東京から駆けつけていただき、お話を聞かせていただきました。

その後、私もドイツの交通政策を知りたく、村上敦さんをお呼びして講演会を開いた際、渋る種村さんに無理を言って、開演に先立ってお話をさせていただきました。想像力が豊かでいろいろな立場の方の痛みが理解できる方でした。また、次の世代にエールを送るべく、決してご自分は表に出ることなく裏方に徹しておられました。

北海道での第1回の集まりの後、種村さんから郵便が届きました。次回のシンポジウムの段取りと出席者のリスト、そして、一文が添えられていました。その中の一部を添えておきます。

「…中略 私はふと15年前のことを思い出しました。私がまだ現役で働いていた頃、長い会議の室内はいつも煙草のけむりでぼうっと澱んでいました。休憩時間の度に空気を入れ替えたり、『会議中は禁煙』と書いた紙を貼る若い男性の同僚がいて、文字通りみんなから煙たがられ、浮き上がった存在でしたが今はどうでしょう。すっかり逆転した時代になりました。クルマ社会も自分の安全がおぼつかない状態になるまで流れは変わらないのでしょうか。シンポジウムの回を重ねて、豊かさを追求してきた現代の『ものの見方、考え方』に風穴があくことを期待しましょう。」

## 【注】

\*1:1996.3.17 第1回「クルマ社会を考える」の集い

場所：北海道新聞社大通り館7階会議室

出席者：杉田聡、山村康裕、富樫弘典、安岡菊之進、川崎均、平田剛士、金津雄三、武田泉、中里俊之、黒田秀之、工藤洋文、森本光

子、種村康子、中村欣嗣

\*2:1996.6.23 シンポジウム「クルマ社会を考える」

場所：札幌市女性センター

実行委員：平田剛士

提言者：杉田聡、黒田秀之（小学校教諭）、山本博子（頸椎損傷連絡会）、森本光子（画家）、武田泉（北海道教育大学）

\*3:1998.11.14 フォーラム「ひととクルマ」

場所 かでる2.7

活動報告者：中里俊之（当会）、石神博子（市民ネットワーク 豊平ネット ゆう）、早田和弥（当会）、秋山眞澄（道はだれのもの？札幌21）、黒田秀之（前出）、武田泉（前出）

\*4:1999.11.6 シンポジウム「人はあたたかい社会をとり戻せるか」

場所：かでる2.7

パネリスト：法岡健一（内科医師）、相原わかば（弁護士）、塚田敏信（高校教諭）

コーディネーター：早田和弥（札幌学院大学教授）

\*5:2000.11.04 シンポジウム「雪道をきもちよく歩こう」ーフィンランドの生活文化に学ぶー

場所：かでる2.7

パネリスト：池田憲二（開発土木研究所・北海道フィンランド協会）、水本秀明（ラップランド大学院・北海道フィンランド協会）

\*6:2004.7.03 フォーラム「子どもが思いっきり遊べる街に」ー人間らしく育つ環境とはー

場所：かでる2.7

特別講演：澤口俊之（北海道大学）「子どもの生育と脳」

コーディネーター：川村雅則（北海道学園大学・当会）

アンケート報告者：足立礼子（当会）

（北海道岩見沢市在住、地域活動連絡係）



中村欣嗣さんの名文が、種村さんの姿をこの上なくよく伝えてくださっているので、私の駄文は簡単にします(中村さんの原稿は、北海道における当会創成期の活動の様子を伝える貴重な資料でもあると思います)。

種村康子さんは、問い直す会の初期からの会員で、1997～2000年には世話人を務め、その後も地域活動連絡係を長く務められました。北海道での活動を中心に担われたほか、各地で当会が関わったシンポジウムなどのイベントにも遠くから駆けつけて、文字通り、実動面、財政面で、また精神面で、いつも熱心に温かく会の活動を支えてくださいました。

当会で今も展示に活用している写真パネル「道はだれのもの？東京」は、北海道の市民団体「道

は誰のもの？札幌21」が98年に作成した写真パネルをモデルにしたものですが、これを紹介してくださったのも種村さんです。当会で作るパネル用にと貴重な写真を収めた大きなファイルを両手に、東京まで説明にかけつけてくださったこと、背筋を伸ばして話される張りのある声を今も思い出します。

戦争下の惨状をくぐり抜けた種村さんは反戦の思いも強く、人としての尊厳をいつも問い続けていました。交通事故で重度障がいを負った人々やそのご家族の抱える問題も、生涯「宿題」として持ち続けておられたようです。いつも毅然としつつ陽気でお話し好き、でも孤独の深淵も知る方でした。種村さん、ありがとうございました。



種村さんのイラスト(会報用によく描いていただきました)

## 世話人からのメッセージ

### 榊原茂典(代表・再任)

本年度も世話人代表を仰せつかりました。

家庭の事情で活動に制約があり、会員の皆様にご迷惑をお掛け致しております。何とかお役に立てるよう努力しますが、至らざるところはご容赦下さいますよう、よろしくお願い申し上げます。(東京都杉並区在住)

### 富田悦哉(事務局・再任)

メッセージは40ページ(事務局より)参照。

(東京都世田谷区在住)

### 青木 勝(会計件名簿管理・再任)

自動運転車が現実になろうとしています。歩行者優先、安全な交通環境となるよう、この機会を活かしていきたいと考えています。

(大阪府大阪市在住)

### 佐藤清志(渉外・再任)

この度引き続き、世話人をお引き受けいたしました。

交通遺族として活動を始めて15年になりますが、当時6歳で失った長女が成人式を迎えるはずであった2018年は、年頭からいろいろな思いがこみ上げているところです。

2020年東京オリンピック・パラリンピックをターゲットとして、政府やクルマ業界では着々と自動走行化を推し進めている状況ではありますが、交通社会では絶対強者の立場のクルマ移動者が、自身の移動に関しての責任をも回避しようとしかねない自動運転技術に対しては、各所で疑念の意を主張しているところです。

自動走行技術や予防安全技術については、会の中でもいろいろなご意見の方がおられると思いますが、自分の経験や考えを会の活動の中でも何か活かせる年度にできればと思っております。

どうぞよろしくお願い致します。

(東京都品川区在住)

### 杉田正明(メーリングリスト管理・再任)

今回はありのままのメッセージを書きます。

私75歳になりました。いろいろ衰えを感じています。新たに会の活動を提案したり要望・声明を提案する事ができなくなりました。身を引くことをここ数年考えています。しかし今の世話人の体制で身を引いたら残る世話人が苦勞するのは目に見えています。あらたに世話人を引き受ける人の登場を切に願っています。

私は東京ミーティングを継続して担当しています。かつては7、8人は参加があったのですが最近多くて4人くらいの参加しかありません。運営の仕方に問題があるかもしれませんが、どうしたらよいかわかりません。毎月の開催を隔月の開催に減らして数年経ちました。参加者が回復する気配が見えず正直疲れてます。

(千葉県松戸市在住)

### 林 裕之(会報編集・再任)

以前山口県は、高校を卒業する若者に対して配ったパンフレットの中で、山口県に居住することの利点の一つとして、自家用車による通勤が容易であることを指摘していました。どうしても歩く距離が長くなる電車等の公共交通による通勤は辛い、歩く距離が極めて短い自家用車による通勤は楽である、というのです。

通勤距離や道路の状況にもよりますが、歩いて駅に行くより、自宅から職場までクルマに乗る方が楽である、ということは必ずしも間違いではないと思います。しかしクルマに乗らずに歩くことによって得られるものは大きいと思います。まず健康面です。歩く習慣を身に付けることで、肥満の解消、糖尿病の予防、骨を丈夫にするなどの効果があるとされています。また、歩くことで心をいやす小鳥のさえずりを聞いたり、野原や公園の美しい花を見てストレスを解消させることができます。さらに歩くことで脳を刺激し、思索を深めることもあると思います。そして何より、歩くことには、交通事故をほとんど起こさず、汚染物質を排出しない、と

いう大きな利点があります。

私は、クルマへの依存を減らし、より健康的で環境への負荷の小さい方法での移動を心がけるように人々に呼びかけたいと思います。

微力ですが今年度も世話人を継続させていただきます。よろしく申し上げます。

(山口県下関市在住)

## 安彦守人(新任)

新任世話人の安彦守人(あびこ もりと)です。

昨年度地域活動連絡係を1年務めて、メーリングリスト発信と横浜カーフリーデー、東京ミーティングの一部参加くらいしか活動できませんでしたが、この度、世話人を志願させていただきました。

### ◎幅広い層の結集を

当会の活動により大切な命を守ることが出来れば、と決意を新たにしております。

昨年の会報88号の地域活動連絡係新任の際の自己紹介で、身上は書かせていただきました。

私は、幅広い考え方の人を結集して、議論をしても皆が居心地の悪くない会にしてゆく力になりたいと考えています。国会においてクルマの安全の問題の重要な法案が通るとしたら全会一致の性格のものばかりだと考えます。そのことから当然党派の左右を問わず、嫌マイカー派から、マイカー肯定派ながら矛盾や問題に真剣に取り組みたい人まで居て当然だと思います。

クルマ問題と密接なのは公共交通の衰退で、このまま見過ごすことはできません。30数年前の国鉄分割民営化の際、右翼の大日本愛国党のそれを論ずるポスターは国鉄労働組合(国労)や日本社会党の主張と寸分違わぬものでした。覚えている範囲でも、「安易な廃線はダメ。長い目で見たら将来に禍根を残す」といった訴えなどです。写真を撮ってあるはずですので、いつか発掘したいです。

最近気になるのは、格差拡大で下位に置かれてしまった層が、庶民目線ではない主張をすることです。鉄道においても庶民の使える夜行列車を復活して欲しいとか、不快なロングシートはやめて転換クロスシートにして欲しいという

論に対し、なぜか鉄道会社側の肩を持つのですね。その声の量がネット上で大きいのです。検索で出てくるような造語にはなっていませんが、その論調を「鉄道ネトウヨ」と命名した人もFacebook上に見かけました。あまり辛い身の上のために、はるか上の階層に身を重ねてしまうのでしょうか。クルマ社会問題においてはメーカーや交通警察側の肩を持つことになるでしょう。こうした層との議論も待ち構えていると思います。反論の準備は必要でしょう。

### ◎コンパクトシティは首都圏では実現か

私の職場の子育て世代の若い社員2人は、マイカー無しで不自由ない暮らしをしていると本人たちも申しております。子供さんの年齢の段階に応じてクルマが欲しいこともあるのではと傍では思いましたが、家庭サービスでのレンタカーもほとんど使わないと言っています。参考になると思うので都市名を書きますと、埼玉県三郷市、千葉県市川市です。

地方では逆にクルマ中心になり、年々住みにくくなっているとの声も聞きました。地方の人口減少、限界集落化の進行は止まらないようですから、都会だけでもまず小さな理想を実現することが進歩でしょうか。

### ◎趣味でも感じるクルマ優先社会

私の趣味は缶コーヒーの収集。その道ではちょっと知られた存在です。ここで普段から苛立ちを感じる場合があります。地元八王子でも地方でも、限定品を扱う量販店やコンビニが、駅から徒歩圏内ではない、3キロ以上離れている。しかもバス路線すらなくタクシーも不便であることです。元々駅前商店街近くにおいて共存していたスーパーが郊外に逃げ出してしまっているという大阪府岸和田市(イズミヤ)など。そうした街を再訪すると厭な気持ちになります。収集趣味仲間にレンタカー愛用派はいません。折り畳み自転車派はいます。

旅先でちょっと待ち時間に駅前を散策するだけで収集できたのは1980年代前半まででした。1979年から収集歴39年の前半6年だけが佳き時代だったと実感しています。

3つのことを書かせていただきましたが、何卒よろしく願いいたします。

(東京都八王子市在住)

### 足立礼子(会報編集・再任)

会発足当時からの会員です。なぜこんなに長く続けているかという、クルマ社会の問題に本質的な改善の兆しが見えないのに、それを問う人があまりに少ないからです。毎日1600人以上の死傷者が出ていても、前よりマシと評価され、ゼロにする対策を講じなくてもだれもおかしいと言わないなんて(もしこれが電車やエレベ

ーターだったらどうなのでしょう)。地方活性とか観光日本とか子育てしやすい社会、高齢者にやさしい社会、とか言いながら、鉄道もバスも衰退するに任せて移動は自己責任でどうぞなんて――。

ただ、私のような「思い」ばかりの古い人間が世話人を長く続けていると、専門知識豊富な人や若い人が会に関わる意欲をなくすのではないかと懸念もいつも感じています。会の活動は世話人でなくても参加できるので、皆さんどしどし口出しをしていただけたらと思います。世代交代は重要な課題です。どうぞよろしくお願いいたします。(東京都三鷹市在住)

## 地域活動連絡係からのメッセージ

今年度地域活動連絡係は、全員で21名です。安彦守人さんは地域活動連絡係から世話人に移動。会創設の頃から世話人や地域活動連絡係を務めてくださった神戸市の三宅浩太さんは、ご高齢のため退会されました。長く会を支えていただき、ありがとうございました。

今年度新参加は、昨年まで長年世話人を務めてこられた杉田久美子さんです。(地域活動連絡係の連絡先は、本会報に同封の名簿をご覧ください。)

### 〈2018年度地域活動連絡係〉

中村欣嗣さん(北海道岩見沢市)  
前田敏章さん(北海道札幌市)  
後藤 昇さん(宮城県栗原市)  
小林和彦さん(山形県山形市)  
木村孝子さん(茨城県竜ヶ崎市)  
梅沢 博さん(茨城県つくばみらい市)  
杉田久美子さん(千葉県松戸市)  
清水真哉さん(東京都江東区)  
稲見正博さん(東京都三鷹市)  
井坂洋士さん(神奈川県川崎市)  
田中 牧さん(神奈川県横浜市)  
木村利雄さん(愛知県安城市)  
青山泰人さん(愛知県名古屋市)

上田晋一さん(愛知県名古屋市)  
安達 博さん(岐阜県岐阜市)  
楠神久人さん(滋賀県愛知郡)  
神田 厚さん(三重県津市)  
奥田純夫さん(京都府京都市)  
奥山裕一さん(兵庫県明石市)  
山田寛人さん(広島県広島市)  
三田直水さん(鳥取県鳥取市)

上記のうち9人からいただいたメッセージを紹介します。

### 前田敏章(継続)

脇見(前方不注視)という危険運転のクルマに、歩行中の長女(17歳)を奪われて23年目ですが、悲嘆は深まり、「こんな悲しみ苦しみは、私たちで終わりにして欲しい」という思いは募るばかりです。

問い直す会がクルマを凶器にしない社会づくりを活動の中心に据えていることに力づけられ、北海道での被害者の会の活動を、必死の思いで継続しております。

本年度も、交通死傷ゼロの社会を目指し、11月の「世界道路交通被害者の日、北海道フォーラム」など取り組みます。

(北海道札幌市在住)

### 小林和彦(継続)

ほとんど何もできないかと思いますが、facebookなどで時々自転車道や山形の道路と街並みの崩壊などについて投稿するくらいならできると思います。(FacebookはKazuhiko Kobayashiで検索ください。)

(山形県山形市在住)

### 木村孝子(継続)

今年もみなさまにお会いできることを楽しみにしています。

クルマのあふれる日本の道路。息苦しい。

私たちの会はこれからどの方向へ行けばいいのか、考えていきましょう。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

### 梅沢 博(継続)

名前だけの状態が続いていますが、今年も地域活動連絡係をお引き受けします。

(茨城県つくばみらい市在住)

### 杉田久美子(新)

今年度から世話人を降りまして、地域活動連絡係になりました。地域で足下の問題に何らか一つでも行動できたらいいなと思っています。仕事をしている草加市で始まった「パリポリ君バス」が快走しています。今年度はその経過報告ができたらいなと思っています。

(千葉県松戸市在住)

### 清水真哉(継続)

歩道での自転車による歩行者への衝突事故、轢

き逃げが後を絶ちません。

その最大原因は自転車のスピードの出し過ぎですが、現在の道交法では自転車は歩道では徐行するとあるだけで、明確な速度規制がありません。数値化された規制速度がなければ、警察もスピードの出し過ぎの取り締まりや、立件が困難でしょう。私は制限時速10kmの導入を呼び掛けたいと思っています。しかし、なかなか行動に取り掛かれずにいる、三年目の地域活動連絡係ではあります。

(東京都江東区在住)

### 木村利雄(継続)

クルマ社会は、常に発言し行動することで、一人でも、変えられることを実感しています。仲間が増えればさらに変えられます。

(愛知県安城市在住)

### 安達博(継続)

82歳となり車での移動を極力ひかえています。近所にスーパーが出来て生きて行くことはできますが、通院やボランティアに公共交通を使うと2~3倍の時間となり、活動が大巾に制限されます。貧しい日本です。

(岐阜県岐阜市在住)

### 神田 厚(継続)

何も活動していないに等しい状況ですが、会報に目を通し、時には投稿をしていけたらと考えています。

(三重県津市在住)

## 2018年度総会出欠葉書で寄せられたメッセージ

- ◎自動車のAI化・エネルギー源の電気の発生策など課題が多い。それよりも自動車の生産制限、活用策を優先すべきである。公害など地球温暖化の防止を優先すべきものと思われる。
- ◎自分にできることをやる。年々これの積み重ねです。

- ◎御会のますますのご清栄を心より祈念いたします。
- ◎今年も読むだけの会員ですが、宜しく願い致します。地方で車は使うので安全運転に気をつけます。
- ◎いつも貴重な情報を頂きまして感謝申し上げます。

ます。

- ◎活動計画(案)の「地方ローカル鉄道の問題に取り組む」に期待します。昨年は国鉄が「分割・民営化」され30周年、この問題が集中的に現れたのがJR北海道の全路線の半分近くを廃止する発表でした。道・国が乗り出すべきです。
- ◎交通権学会での発表と重なり欠席します。やっていることがほとんど同じなので交通権学会に合流してはどうか？
- ◎会報についてはいつも読ませて頂いております。貴会が今後も発展することを祈ります。
- ◎ここ数年の間に、1 km四方くらいの地域に鉄道・道路・公園の工事(工事中)と地区計画(再開発)がひしめき、仕事も生活も妨害されています。クルマで移動する人たちの考えることは本当

に迷惑です。税金を払って被害を受けるなんて…!!(家の前は東電の高圧線工事中)

- ◎いつもお世話になっています。自動運転車問題、高齢運転者問題(これと関係して公共交通問題)など本会の役割はいろいろあると思われます。これらの問題にどう取り組んで行くかが重要だと思います。私も、地方にしながらJR問題、自転車交通などについてできる範囲で取り組んでいきたいと思っています。
- ◎・公道での自動運転実験の禁止
  - ・タバコ並みのクルマコマーシャルの規制以上「会」での検討を要望いたします。
- ◎「2018年度交通安全スローガンに思う」の記事は、参考になりました。「安全スローガン」がないと、無事に目的地に着けないという車社会は、やはり異常です。

## 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を判断を必要とし、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。

毎日毎日、横断歩道を通行中の歩行者がクルマに轢かれたというニュースがTVから流れてくる。最近のトピックスとして、信号のない横断歩道で、歩行者がいても止まらないクルマが殆どであり、オリンピックを2年後に控えて、来日外国人歩行者の事故が心配だ、という声が新聞に載って大きな反響を呼んでいる。

総会の挨拶でも少し触れたが、クルマシステムという、一つ間違えば死に直結する交通システムは、それに関与する人間同士の信頼関係という、極めて危うい前提で成り立っているという厳然たる事実を忘れてはならない。

早い話が筆者は横断歩道を渡るとき車道を進行してきたクルマが完全に止まるのを見届けるまで一歩を踏み出さないように心がけている。何故そうしているのか。それは信頼関係が成り立つために必須の条件である、運転している人間が信用できる人間であるかどうか、分からないからである。

青信号で歩行者が横断歩道を渡っているとき、交差する道路の赤信号でクルマを止めるかどうかという意志決定権は運転者の方にあり、歩行者の方には全く与えられていないから、運転者を無条件で信頼するということは極めて危険な賭となるのだ。運転者の人柄を良く知っていれば良いが、交通の現場で遭遇する歩行者と運転者は大抵の場合初対面であることが多い。だから運転者が信用できる人間であるということはどうしても実際の行為で確認する必要があるわけだ。

この相手を無条件に信頼するという前提で成り立っていることはクルマシステムの最大の欠

陥である。ことは単に横断歩行者の危険だけではない。クルマ同士であっても対向するクルマがはみ出してこちらに向かってくることは絶対ないという信頼に基づいているのである。更には言えば最も多い事故である追突事故だって、後続車が必ず止まってくれるという信頼が破られた結果なのである。

その上、普段は信用できる運転者でもぼんやりしていたり、よそ見をしていたりする事が全くないとは言えない。つまりクルマシステムにおける信頼関係とは左様に危ういものなのである。このように極めて脆弱な前提で成り立っている交通システムが、よく100年以上も何の疑問も抱かれずに続いてきたものだと思う。この脆弱な前提を克服するために人類は何をやってきたか。残念ながら全く何もしてこなかったといっても過言では無い。

ことに我が国では、ルールを守れ、赤信号では止まれ、スピードは出さな、などと精神論に頼り、運転者個人の誠意に期待した、余りにも心許ない無力な呼びかけ運動しかしてこなかった。つまり運転者個人の信用を担保する仕組、制度は全く考えてこられなかったのである。何もしないままその間に60万人もの貴重な人の命が失われてしまった。

最早、このまま無条件に相手を信頼するという危うい前提の交通システムを続けるわけにはいかない。国民全体がこのクルマシステムの前提となっている脆弱性に早く気付いて改善を要求すべき時が来ている。絶対にこのままで良いはずがない。

ひきつづき富田が事務局を務めることになりました。体の方は症状(痛み)が固定する様子です。これ以上悪くもならなそうですが、良くもならず、あいかわらず事務局担当として活動力が足りない状態で、みなさまにはご迷惑をかけます。

これまで障がい者や高齢者のための交通環境について、「ユニバーサルデザイン」等を概念的には理解しているつもりでしたが、自分に絡むこととしてはなかなか受け入れられないものですね。諸活動にあたって制約は感じるものの、障害者手帳を発行してもらう程度ではなし、自分の在り様についてはいつまでも宙ぶらりんな意識のまま、時間ばかりが過ぎてゆきます。しかし、自身の変化とともに学ぶべきことはあるはずで、こうなったらこうなつたなりの働き方・役割というのを見いだすべきだろうと、自分に言い聞かせております。

クルマ社会を問い直す会のための仕事もこんな試行錯誤の上であり、みなさまには二重にご迷惑となるかもしれず、申し訳ないことと思えます。(前回と今回の総会も事務局担当は欠席となり、こんな変則的な運営も私のせいに違いありません。)

さて、子どものころ読んだ偉人伝のひとつとして「ナイチンゲール」がありました。「イギリス国のフローレンス・ナイチンゲールは、クリミア戦争に際し《神様のことば》を聞いて看護婦として従軍し、負傷兵への献身的な看護で《クリミアの天使》と呼ばれた」というようなお話でした。ところがナイチンゲールの偉業は、可憐な《戦場の天使》という美談イメージとはちょっと違う、看護教育学者・社会起業家・統計学者として世の有力者と渡り合ったところにあつたのです。実はクリミア戦争での活躍も、守旧的な陸軍病院運営に抗して看護の効果を上げるため

の、まさに《戦い》というべきものでしたが、彼女の看護師としての活動はその2年間のみだそうです。彼女の肖像を見ると、眼力の強い《意志の人》という印象です。

と、これだけでは、偉人伝の焼き直しで終わってしまいますが、私がナイチンゲールに惹かれたのは、彼女が「37歳から後の約50年間の生涯をほとんどベッドの上で過ごした」という事実です。なんと、看護学・医療衛生の改革者は、自身が病人なのでした。「病人視点から看護学を説いた」と解釈すれば、なるほどとも思われますが、寝たきりの理由が「過労による？虚脱状態」と伝えられる一方で、世界各地の人士へ1万通以上の手紙を書いたと聞けば、彼女の病人ぶりは壮絶です。

私はナイチンゲールのようになろうとも、なれるとも思えませんが、シンパシーを感じるのは「病気をぶら下げながら格闘した」という一点にあります。おそらく、私がくたびれたときに「ここで少し休んだら、後でまた頑張ろう」と思い直すための拠り所にはなると思っています。

\* \* \*

4月の総会で承認された活動計画に沿って、また1年の会活動に取り組んでまいります。今年は、昨年ご協力いただいた会員アンケートの結果もあわせて、会運営を考えていきたいと心づもりしています。本会報92号には選択回答の集計結果が同封されますが、会員のみなさまからは自由意見としてもたくさんの記入をいただいているので、本当は一つ一つの意見にお返事して、対話の形になれば良いのでしょうかけれども。どこまでやれるかは分かりませんが、ご意見を課題ごとに整理して、順々に対策していきたいと思っています。その中で、あらためて個々にご意見をうかがうことがあるかもしれません。その際は、よろしくご協力ください。



## 2018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「2017年度会費払込済」「2018年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2017年度、2018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。

2018年4月1日から2018年4月27日までの会費・寄付払込者は75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、2018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**をよろしくようお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(本会報に同封の名簿参照)までご連絡ください。

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

クルマ社会を問い直す会には会員有志参加のメーリングリストがあります。会員相互の情報交流、意見交流を目的としています。2018年5月30日現在で参加者は93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。

### 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(本会報に同封の名簿参照)にお問い合わせください。

# 案内板

## ■東京ミーティング ご案内 ~ご参加ください~ 《8/25(土)》

**時間** 13:00~16:00(予定)  
**場所** 千代田図書館 研修室  
<https://loco.yahoo.co.jp/place/g-Gvoww41Ds-/map/>  
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 080-9538-9178

## ■「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9月下旬
- 原稿締切り：2018年7月31日(締切り厳守でお願いします)
- 送付先：足立礼子(本会報に同封の名簿参照)  
reiada@if-n.ne.jp
- 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。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、非会員の人々も目にします。専門的用語や略語には説明を添え、だれでも理解しやすい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