

# 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

93

2018年9月30日発行  
(年4回発行)  
一部400円(送料含)



東京・府中市で2017年7月から始まったシェアサイクル「のりすけ」のステーション。同事業ではドコモ・バイクシェアが先行するが、2016年にソフトバンク系のHELLO CYCLINGが参入、その後も中国資本のofoやMobike、国内でフリマアプリを手掛けるメルカリなどが相次いで参入し、広がりを見せている。  
(撮影と文/井坂洋士さん 10ページ「シェアサイクルの使い方」参照)

## 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	警察庁で面談しました(榊原茂典) ……………	2
■会員の活動	豊中市の「通学路の安全を考えるシンポジウム」に参加して(長谷智喜) ……………	6
■交通システムルポ	シェアサイクルの使い方(井坂洋士) ……………	10
■投稿	通学路は危険がいっぱい!クルマ社会の子供達と子供見守り隊(安達 博) ……………	22
	車という武器(三田直水) ……………	23
	「ベッドから交通死傷ゼロを願う」の新聞記事に寄せて(前田敏章) ……………	24
	沖縄への旅——〈沖縄の交通事情〉(木村孝子) ……………	26
	……気候激変に思う……世界一斉ノーマイカーデーの実施は急務(小林和彦) ……………	27
	パリジェンヌと横断歩道(酒井 潤) ……………	30
	三原董充(みはら ただみつ)さんの生涯(安彦守人) ……………	31
	石油ショックから学ばなかった四十年間～京都市電全廃四十年によせて(小松敏郎) ……………	33
■案内ほか	代表より…36/事務局より、会則…37/会計より、他…38/案内板、原稿募集案内…40	

先般送付した『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』、『自動車運転免許の認可基準の強化を求める要望書』に関して面談を申し入れていたところ、警察庁から面談の機会を作ってもらえたので、以下に報告致します。

今回の面談は、佐藤清志世話人が交通事件遺族として警察庁交通部門の担当官と懇談の機会があり、それが契機となって実現したものと考えています。なお、面談記録については、井坂洋士さんのメモをもとに榊原が加筆しまとめました。

開催日時：2018年5月21日15時から16時

開催場所：警察庁内会議スペース

警察庁：警察庁交通企画課 星野 優警部

問い直す会：榊原茂典、足立礼子、佐藤清志(以上、世話人)、井坂洋士(地域活動連絡係)

(以下、敬称略)

## ●自動車の速度抑制対策等の要望について

[星野] 直接の担当ではないので確定的な回答はできないが、窓口としてご意見を受けて各担当に伝えたい。

[榊原] まずは「自動車の速度抑制」の方から。要望の骨子は4つある。

- ・一般道の速度を抑制し、違反取り締まりを強化してほしい。
- ・ゆっくり走ることのメリットを発信してほしい。
- ・ゾーン30のより低速への発展と拡大をお願いしたい。
- ・完全歩車分離式信号を増備して貰いたい。

[足立] 規制速度緩和について、警察庁からは「過去に住民等の理解が得られなかったところもさらに速度アップをしていきたい」という見解が示されているが、そこまでして速度を上げる意

図はどこにあるのか。一般道では自転車や歩行者と共存するところがあり、事故リスクが高くなる。通達にも「一部に事故増加もみられる」とも書かれている。警察庁では一方で「ゾーン30」増設も進めているが、大小の道路が混在する日本で、一部道路で規制速度緩和をすると、ドライバーの「ゾーン30」への理解がさらに減退する懸念もある。速度違反運転が多く、信号のない横断歩道で止まらないクルマが9割という現実にもみるように歩行者軽視の運転が横行する中で、規制速度を緩和すれば、危険がさらに増す。歩行者はやがて道路を歩くのが嫌になってしまうのではと危惧する。

[井坂] 何がハードルか知りたい。地域で自転車に乗る主婦などが怖がっているのは自動車。原則車道通行だが、車道は怖くて走れないと聞く。特にクルマの速度を危険に感じている。違法駐車も怖い。規制速度緩和は自転車利用者、歩行者の目線で再考していただきたい。

[佐藤] 「ゾーン30」の推進に関連して。東京の四谷警察署管内の花園小学校一帯が「ゾーン30」になったが、もともと20km/h制限の道路で、歩行者が多くて20km/hでも走りづらいところだった。ゾーン規制がかかることで30km/hになったのだろうが、20の数字を削り取って30に書き直



花園小学校一帯の「ゾーン30」。元の制限速度を示す「20」の路面標示が消されている。

しているのは異様。これでは引き上げではないか。「ゾーン30」の趣旨がしっかり住民に知らしめられるならいいが、単に制限速度が20km/hから30km/hになったという認識の人が多いのではと心配している。おかしな方向にならないように、啓発が必要では。

**[足立]** 警察のいちばんの願いは交通事故を減らすことだと思うが。

**[星野]** その通り。目指すところは同じ。私も警察官として実際に事故の現場にも行っているが、事故に遭われた人はその後の人生もすべて狂ってしまうようなところもある。どんな事故であっても防げるものは防ぐ、1件でも減らす、悲惨な事故を減らすことが使命だと思っている。まだ道半ばで回り道もあるとは思いますが、進めていきたい。

**[足立]** 正直なところ、ドライバー目線の対策が強いように感じる。渋滞なくスムーズに走行させることが最も重要という話をよく聞く。

**[星野]** 交通の円滑化も道路交通法に定められた目的の一つ。でもその上に安全があって、安全が確保された上の円滑化。

**[佐藤]** では速度制限の緩和は何をもってゴーサインが出るのか。

**[星野]** 試行だが高速道で110kmまで引き上げたところはあり、実施後数か月経って県警から報告を受けて検証しているところ。その結果で今後の速度引き上げの方向性を決めていくが、すべて引き上げるわけではない。場所の条件によって異なるが、安全が担保されないとできないことだと思っている。

**[佐藤]** 生活道路は極力速度を下げていくという方向も併せて示してほしい。その中にゾーン30の展開もあると思うが。

**[星野]** 道路は個々すべて状況が違うと思うし、種類も違うと思う。ひとつひとつを考えて規制をしていかないといけないと考えている。

**[佐藤]** 法定速度は60km/hだが、所により制限速度はまちまち。制限を決めている基準は？

**[星野]** 基準はある。ホームページにも載っていたと思う。

**[榊原]** 規制速度の基準がわからない。スクールゾーンだからこういう規制だというならわかる

が、こっちは規制してあるがこっちは無い、という場所、同じ道路幅で同じ交通量なのになぜと思う場所もある。基準が明快でなく公平に伝わってこない。補助標識で「スクールゾーン」や「住宅地」などと標示してもらえるとよい。規制の理由説明を、補助標識を使って示したり、地域との説明の場などでしていただきたい。

「ゾーン30」については「徐行ゾーン」といった考え方はどうかと思っている。道路交通法上、徐行はすぐに止まれる速度とされている。徐行ゾーンというアイディアは速度の規制に有効な方法だと思う。今回の要望書でも歩行者優先ゾーンという書き方をしているが、学童が多いところなどは徐行ゾーンにしていきたい。実際に保育所の近くなどに徐行区間がある例を見かける。

**[星野]** そういう考えもあるかと思う。

**[榊原]** 教習所でも、30km/h制限とある場合は30km/hまで出しなさいと言われるので、そう誤解をしている人もいると思う。最高速度規制の点検・見直し通達で、実勢速度という話が出てきたのも不思議に思っているが、そもそも制限速度より高い実勢速度ができることがおかしい。反則金も超過の度合いで高くなっている。ドイツでは市街地は厳格に制限を守り、少しでもオーバーすると捕まると聞く。特に「ゾーン30」内では厳しく取り締まってほしい。

**[足立]** 本来「ゾーン30」は、埼玉大の久保田尚先生なども言われているかと思うが、「子どもが遊んでもいい空間」というボンエルフの考えからきている。その考えが日本では浸透していないのかなと思う。

**[井坂]** 「ゾーン30」の実施はだれがどのように決めるのか。警察が勝手に決めるのか、または自治体からの要望などを受けて決めているのか。現場で見ていると、自治体が率先して(指定拡大に)取り組んでいるところもあれば、「ゾーン30」の指定は警察がするもので自治体は関係ないという態度のところもあるので、聞いておきたい。

**[星野]** 最終的には公安委員会が決定するものだが、地域住民の理解が必要。地域で検討して決めるものなので、警察が実施する場合もあれば、自治体等が主導することもある。

[佐藤] 歩行者や自転車が集中している道路で40km/h制限になっていて危険を感じるところもある。自転車、歩行者を含めて考えないといけない。「ゾーン30」でも、子どもに遊んではいけないと言っているところがあるが、違うと思う。スクールゾーンについても、子どもが右端に寄って歩かなくてはならないのは本来おかしいと思うが、クルマが来たら子どものほうが避けることが慣習になってしまっている。その意識の大転換が必要。「ゾーン30」は子どもも老人もいることを前提とした特別な場所にしてほしい。

## ●歩車分離信号増設の要望について

[榊原] 歩車分離信号は増やしてもらっているとは思いますが、間違いなく事故が減る方向になると思うので、なんとか予算を付けていただいて増やしてほしい。

[足立] 警察庁で推進の通達も何度か出されているが、また出していただき、周知してほしい。当会会員で「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」の長谷智喜さんも、トラックによる右左折事故が多い中、完全なる歩車分離信号を増やす必要性を訴えている。

[星野] はい。お金の問題もあるが、進めていかねばならないのは分かっているので増設するように通達は出している。

## ●運転免許の認可基準強化の要望について

[榊原] 次に「運転免許制度」の要望について。骨子は5つある。

- ・取得更新時の検査強化。
- ・検査結果の悪い人や事故の多い人に免許有効期間の短縮。
- ・交通違反者の行政処分を厳しくしてほしい。
- ・免許停になっている人の無免許運転が多いので、ICカード免許証による無免許運転防止装置の装着義務化を。
- ・クルマ依存ではなく、公共交通へのシフトを。

[足立] 2011年にも関連する要望を出した。その後、免許取得時の高齢者講習などハードルは上がってはいるが、それに追いつかないほど違反運転、漫然運転、不注意運転、薬を飲んでの運転などが多い。クルマは一瞬のミスで凶器にな

るので、おおとの免許取得・更新時に技能や身体機能、適性などを厳しくチェックすることが必須。チェック体制強化はシステム的にも労力が必要で、ドライバーの反発もあり、運転できなくなる人も増えることは承知しているが、厳しくしないと犠牲者は減らない。技術的なチェックは、職業ドライバーに義務付けているNASVA(独立行政法人自動車事故対策機構)で行なっているシミュレーション試験のようなものを一般ドライバーにも課すべきと考える。同じ公道を走るのだから当然で、チェックを受けないと免許をとれないようにしてほしい。医学的検査についても同様。

免許更新は現行の3年、5年ごとでは能力低下に対応できない。特に問題がある人は1～2年で再試験を受けるようにできないか。免許更新は、講習受講やビデオを見るだけですむと聞くが、更新時を再教育の機会とすべき。免許取得者減少で自動車教習所がつぶれていると聞くが、教習所を検査機関として活用すれば生き残り策にもなるのではないか。また、諸検査に費用も手間もかかるとなれば、安易に免許を取ろうという人が減ると思う。

さらに、免許返納高齢者の代替交通手段として公共交通を増やすよう警察庁から国交省に要望しているが、ここを充実させ、クルマに頼らない社会に転換していくべきだと思う。

[星野] 高齢者講習も更新希望者が溢れている実態で悩ましい。

[榊原] 死者数が4千人レベルになったから急に目立つようになったのかわからないが、病気が原因の事故の報道が目立つように思う。てんかん、ペダルの踏み違い、心臓麻痺や脳梗塞などによる事故がしょっちゅう起きているような気がして、何とかカバーする方法がないかと考える中での提案である。現場の意見もあるとは思いますが。

[星野] 病気が原因という事故が増えたのは、事故原因が詳しくわかるようになってきたことにもよる。ドライブレコーダーで事故時のドライバーの状態がわかるようになってきた。私も事故現場に何度か行ったことがあるが、警察官には医学的知識がなく、病名を聞いてもどうい

症状があるのかわからない。医者に確認しながら原因の可能性を探っているのが実情で、補足してカメラの映像などを使うこととしている。時代の流れというか、原因の突き詰め方法が進んできて、原因を明言できるようになってきたのではないと思う。

[榊原] 高速道路で反対車線からクルマが飛び越してきた事故もあったが。

[星野] ああいうのもカメラ映像でわかるようになった。

[榊原] 病気など原因がいろいろ言われているが、証拠のデータを取れるようになったのは大きいだろうか。

[星野] 主にドライバーの操作の記録をデータとして残すイベントドライブレコーダー(イベントデータレコーダー)もついてきたので、記録が残るようになってきた。一定の病気がある人には免許を与えないような制度を作っている。有識者会議でも医者から話を聞いている。

[井坂] 持病などを免許証に記載できないのか。

[星野] 申告はしてもらう。違反すると罰則もある。プライバシーの問題もあって免許証への表記はしていない。

[井坂] 免許証を身分証として使うことを考えてのことか。でも何かあったときに現場の警察官が見られないと意味がない。データとして入れることを考えてほしい。

[榊原] 免許証によるインターロック(無免許運転防止の)は何がハードルか。

[井坂] インターロックも技術のハードルが下がっていると思う。ICカードは鉄道の運転にも使われているほど信頼性が高い。価格も安くなっている。

[星野] 誰でも差し込めるといいう事から、なりすましがあるのでという心配がある。免許証の盗難による違法な使用もあるかもしれない。

[井坂] コストも安いし、事故時にカードが車体

に残ればなりすましもバレる。

[榊原] ICカード免許証で無免許運転をインターロックする議論はされているのか。

[星野] 飲酒インターロックの関係で聞いたことがある。技術的な問題はそろそろクリアできていると思うが、自動車メーカーの対応が出来ていないのかもしれない。あいまいで申し訳ないが。

[榊原] 違反がひどい人の免許更新を厳しくできないか。違反の多いのは決まった(限られた)人だと思うので。高齢者の自主返納は進んでいると思うが。

[星野] 公共交通機関へのシフトが大事だと思う。札幌では路面電車をつないだことで利便性が上がって、高齢者でも運転しなくていいようになったと聞く。自治体や交通事業者の取り組みも重要だと思う。

[足立] 先ほど警察庁も事故削減が第一という趣旨のことを言っておられた。インターロックのように一部に課題(なりすまし)があるとしても、有効性のあるものはいろいろ取り入れて、少しでも違反を減らしてほしい。

面談終了

\* \* \*

警察庁の星野氏が最初に断っておられるように、警察庁の各担当者が同席したわけでは無いので、今回はこちらからの要望を星野氏に代表して聞いて頂くという形となりました。直接担当の方に回答を聞いたかったところではあります。相手方の都合もあり、ありのままを担当の方に伝えて頂くということで了解しました。星野氏には無理に回答して頂いた部分もあると思います。この面談報告内容の責任は全て当方にある事をお断りしておきます。

今後とも警察庁には、継続的に面談の機会を作っていただけることを期待します。

## 豊中市の「通学路の安全を考えるシンポジウム」に参加して

長谷智喜(命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長)

### ■豊中の通学路シンポとは

6月2日、豊中市で開催された「通学路の安全を考えるシンポジウム」に参加してまいりました。このシンポジウムは、2001年6月の第1回から今年で20回目を数えます。きっかけは、子どもの死亡原因のトップが交通事故であり、登下校中の事故がもっとも多いことから、豊中市教職員組合の先生方が子どもたちの安全に危機感を抱いたからです。

豊中市教職員組合では、通学路で交通事故に遭い命を失った児童生徒の現実と遺族の無念の思いから、各校区の安全点検を行い、さらに通学路の安全について多くの方たちと幅広く考えていこうと、PTAや新聞社の方々とともに「通学路の安全を考えるシンポジウム」を開催してきました。

### ■主催者挨拶など

シンポジウムは、はじめに豊中市教職員組合委員長、山崎靖彦さんから「通学路は子どもたちにとって安心・安全でなければならない」との挨拶があり、大人の責務としてこれからも「通学路の安全」にむけた取り組みを粘り強く、ともに力を合わせ続けていくとの基調提案で開催されました。

第1回目のシンポジウムでは、私が交通事故の遺族として、青信号を横断中に左折ダンプに巻き込まれ死亡した息子の事故や、人と車を分けて流す交差点信号の必要性をお話しさせていただきました。以来このシンポジウムでは、数多くの見守り活動の実践報告や歩車分離信号の普及促進等が発信されてきました。豊中のシンポジウムがこのように長く継続して



主催者の豊中市教職員組合委員長、山崎さん

きたのは、「交通事故から子どもたちの命を守るのは大人の責任」と考える主催者(豊中市教職員組合・市PTA連合会・毎日新聞社)の強い熱意の表れと感じています。

### ■第一部・子どもたちの意見発表報告

今年、第20回の節目です。第一部では、主催者からこれまでの取り組みを振り返り、蓄積されてきた子どもたちの意見発表が報告されました。子どもたちは、交通安全マップでの学習がよかったことや、大人ももっと交通ルールを守ってほしい、交差点信号関係ではなぜ人と車を分けて渡らせないのか?歩車分離信号をもっと増やしてほしいなど、たくさんの思いを発信していました。

私は、子どもたちが危険な交通環境や車優先社会への疑問を大人以上に感じていることを改めて痛感しました。警察をはじめ交通安全に取り組むすべての方々も、子どもたちの声に耳を傾けていただきたいものです。

### ■第二部・交通事故遺族の講演

第二部では、いのちの言葉プロジェクト代表、鷺見(すみ)三重子さんによる「いのちの灯りをともして」の講演がありました。講演では、弓道部に所属していた息子さんが学校前の横断歩道で事故に遭い亡くなった無念の思いが語られました。事故後鷺見さんは、犠牲者の等身大パネルを展示する「いのちのメッセージ展」の活動を通じて、言葉プロジェクトを立ち上げました。現在は、犠牲者の人生を灯籠に描いて展示し、いのちの大切さを訴える活動をされているとのこと。いのちの重さを考えさせられる良いお話でした。

### ■第三部・パネルディスカッション

パネルディスカッションでは、コーディネーターを毎日新聞社社会部副部長の武本光政さんが

務め、パネリストには前出の鷺見さん、豊中市立第八中学校校長の六嶋明宏さん、豊中市立泉丘小学校教諭の町田大樹さん、歩車分離信号普及活動の立場から私も参加させていただきました。

### ●六嶋さんより

六嶋さんは、市教育委員で保健体育推進チーム長として活躍していた方です。車社会の危険を痛切に感じ、ドライバーからよく目立つように「こども安全つうがくろ」と書かれた「横断旗」を考案されました。六嶋さんはそれらの経験を踏まえ、現在は学校長の立場から、児童の安全のため3年ごとに通学路点検を見直し、声かけや旗振りの重要性、歩車分離信号の必要性をお話されました。

### ●町田さんより

町田さんは、亀岡市の痛ましい事故から、車が歩行者に向かって飛び込んでくる車社会の現実を強く受け止め、まだまだ少ない歩車分離信号の普及や大人による子どもたちの安全確保の必要性を訴えました。その中で、見守り活動を通じ警察に掛け合い通学路の安全に取り組んできた高木さんという方のお話をされました。その活動は、高木さんが亡くなった現在も地域の人たちに受け継がれているといえます。

### ●長谷より

私長谷は、交差点の巻き込み事故は、子どもたちにこれまで以上に安全教育を行なっても、同じ青信号で人を見落とし飛び込んでくる右左折車両に対してはなすすべがないことを訴え、そのうえで生きている命の一つでも多く守るためには、歩車分離信号の普及促進が大切であることをお話しました。

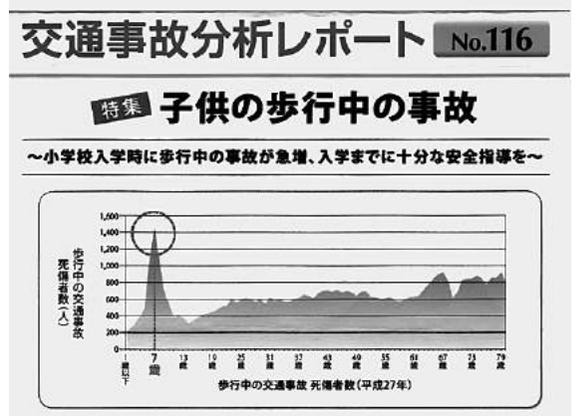
#### ・お互いの通行権を尊重するルールを

平成4年の息子の事故当時は、「長谷さん、そんなことを言っても歩行者のために車を止めるなんて……」という方も多く、人と車を分けて流す信号改善の要望も、「人と車がお互いに注意しあう交通ルールになじまない」と警察が難色を示す時代でした。

そこで今回のシンポジウムでは、信号交差点では「人と車がお互いの通行権を尊重しあう交通ルール」という新たな考え方を提案し、歩車分離信号をさらに広めていきたいと訴えました。

#### ・子どもの死亡事故は7歳児がピーク

近年の調査結果として歩行中の死亡事故は、年齢別に見て毎年7歳児が極端に高いことが報じられています。中でも特に多いのは登下校中の事故です。



〈資料：イタルダより〉

私は、7歳児ピークの大きな要因は

1. 入学児童は成長過程にあり、まだまだ五感の発達が未成熟であること
2. 小学入学と同時に、これまでにない危険な道路環境の中を歩行・横断しなければならないこと。
3. 最も大きな要因は、子どもとは低年齢層ほど身長が低く、ドライバーから見落とされやすい対象であること

にあると思っています。

しかし、それでも安全対策は、「入学時までに安全な指導を～」とこれまでと変わらず子どもへの指導を主体とする事故防止策にとどまっています。はたしてどれだけの成果を上げられるのでしょうか。

#### ・子ども目線での安全教育を

信号交差点における最善の事故防止策は、やはり人と車の分離です。しかし、歩車分離信号の普及率は、2017年3月末現在4.3%に過ぎません。まずは、通学路の歩車分離信号の普及率だ

けでも早急に高めてもらいたいものです。

また、子どもたちへの教育も、警察官とともに「手を上げて正しい横断を」という行事的な安全教育だけでは不十分です。子ども目線で信号や車の動きに興味をもたせ、なぜ手を上げて渡らねばならないのか？歩行者信号が青でも、車のくる信号や車のこない信号のあることをよく理解させる教育が必要と考えます。信号プレートを作成し子ども目線の交通安全教育を提案させていただきました。



〈信号プレートを使った実演提案〉

会場からは、歩車分離信号の設置要望はどこに、どのように出したらよいのか等の質問があり、参加された市議さんが答えるなど、今年も活発な意見交換がなされました。

## ■シンポジウムを終えて

日本は、世界に類を見ない急速な少子高齢化・人口減少社会に突き進んでいる国です。私たちは、国の将来をしっかりと見据え、車の効率を優先するがゆえに発生する交通死などで、大切な子どもを一人でも失うことのないよう、大人の責任で社会を変えていかねばならないと感じました。

そのためにもこのような市民ぐるみの真摯な交通安全シンポジウムが全国に広がり、車優先から歩行者優先の交通環境に転換させる原動力になってほしいものと思いました。

(東京都八王子市在住)

私は、青信号を渡っていた息子を交通事故で亡くした。第1回のシンポジウムで歩車分離信号について話し、あれから今回で20回目。豊中市の「大人が子どもを守る」というぶれない熱い思いで続いたものだ。

息子を失い「今を生きる子どもたちを守りたい」という思いで、歩車分離信号を全国へ広める活動を妻と始めた。この信号は歩行者側が青の時、車は必ず止まる。曲がってくる車もない。

当初は「歩行者のために車を止めるなんて」と設置はなかなかできなかった。先生たちがPTAなどと協力して始めたこのシンポジウムは私たちの転機になり、2008年に

## 通行権を尊重し合って

普及全国連絡会を設立した。歩車分離信号の全国普及率は17年3月末で4.3%(約8900基)。今後は人の心も変えながら、設置を増やしたい。歩行者とドライバーは対立するものではない。交通ルールを守るのは、互いの通行権を尊重し合うこと。そのためにこの信号が必要だ。



長谷智喜さん

命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長

2018年6月16日 毎日新聞

# 安全は大人が守る

豊中市の市立中豊島小学校で2日に開かれた「第20回通学路の安全を考えるシンポジウム」(市教職員組合、市PTA連合協議会、毎日新聞社主催)。参加者たちは登下校時の安全対策について活発に意見を交わし、「子どもたちの安全は大人が守るべきだ」と声を上げた。

市教組の山崎靖彦執行委員長は冒頭、「社会がどのように子どもたちの命を守るのか、具体的な施策の実現のために、子どもたちの命や人生、夢

「第20回通学路の安全を考えるシンポジウム」でのパネルディスカッションの様子＝豊中市立中豊島小で、三村政司撮影



## 豊中で通学路シンポ 事故遺族ら意見交換

や学校生活を断ち切るものであってはならない。安全に向けた取り組みを粘り強く行い、力を合わせ続ける」と誓った。

交通事故で長男を失い、「いのちの言葉プロジェクト」代表として活動する鷲見三重子さん(64)＝三重県東員町＝の講演に続いて、パネリストの山崎靖彦執行委員長が基調講演として「いのちの守りをして」をテーマに、子どもたちの命や人生、夢

や学校生活を断ち切るものであってはならない。安全に向けた取り組みを粘り強く行い、力を合わせ続ける」と誓った。

2018年6月3日 毎日新聞

# シェアサイクルの使い方

井坂洋士



列車やバスで出かけた先で、小回りの利く自転車が使えたら便利な場面も多い。でも従来型のレンタサイクルは借りた場所に返さないといけないし、貸出の度に手続きが必要になるのも面倒なもの…そんな課題に対応した、新しいレンタサイクルの仕組みが増えているのはご存じだろうか。今回は、そうした新しいシェアサイクル(コミュニティサイクル)サービスの使い方を紹介したい。

## ◎シェアサイクル(コミュニティサイクル)とは?

レンタサイクル(貸し自転車)は借りた所に返すものが一般的だが、ときに借りた自転車が足枷になってしまい、電車やバスなど他の交通機関へ乗り換えて行動範囲を広げることが難しいという課題があった。そうした課題に対して、欧州から発展してきたのが「コミュニティサイクル」や「シェアサイクル」と呼ばれる新しい形のサービスだ(本稿では以降「シェアサイクル」と表記)。

主に都市部において、サイクルポートなどと呼ばれる貸出・返却場所が、駅や主要施設の近くに数多く設置され、ポート間で相互に貸出・返却ができる仕組みになっており、電車やバスと組み合わせでの移動に適した形になっている。貸出・返却を自動化することでポートを増やし、頻繁に借りて返す使い方に適したサービスになっている。

レンタサイクルの一種なので、最初に借りる前には本人確認や料金支払い方法などの登録が必要になる。慣れれば便利なサービスだが、慣れるまでは複雑で面倒に感じる場面もあるので、出先に利用できるサービスがあるか調べておき、必要に応じ予め準備しておくことをお勧めしたい。

## ◎主なシェアサイクルの使い方

ポートを増やして利便性を上げるために、自動化・システム化されたサービスなので、大がかりなシステムを提供できる会社は限られてくる。本稿執筆時点において日本国内で利用されているサービスは主に4種類ある。本稿では、日本国内で主に使われているサービスの一般的な使い方を紹介したい。

なお、各サービスの詳しい料金や登録・利用方法は、各社の公式ホームページ等で確認していただきたい。

インターストリート  
**INTERSTREET**  
(石川県金沢市「まちなり」、埼玉県川越市、  
兵庫県姫路市「姫ちゃり」)

## ◆サービスシステムの概要

ペダル社が提供する「INTERSTREET」システムを利用したサービス。クレジットカードがあれば事前登録不要で簡単に利用でき、1日利用の基本料金も比較的安価に設定されており、一



石川県金沢市「まちなり」のサイクルポート。手前に見える貸出機で利用登録やクレジットカード決済、ICカードの登録などを行う。

時利用したい観光客などの来街者に便利なサービスになっている。これらの地域へ旅行するときは、クレジットカードと交通系ICカード(Suica・PASMOやICOCAなど)を持って、主なポートの場所と貸出機の操作方法を確認してから出かけると良いだろう。

クレジットカードがあれば、どのポートでも利用登録でき、数分で完了する。クレジットカードが無い場合は対応窓口(観光案内所など)での申し込み・精算が必要になるが、現金での利用にも対応している。

交通系ICカードは、支払いには使えないが、借りるときのロック解除に使うので、持っている人はぜひ持参しよう。ICカードを持っていない人向けには、パスワード(4桁の数字)操作での貸出にも対応している。

#### ◆借りる・返す

最寄りのサイクルポートに出掛け、まずはタイヤの空気圧やサドルの高さなどを確認し、走りやすそうな自転車を選ぼう。

借りたい自転車があるラックのICカード読取機に、登録した交通系ICカードをかざす(下の写真)と、ロックが外れてすぐに利用できる。ただし、ICカードを持っていないときは、サイクルポートに設置されている貸出機の操作が必要に



借りたい自転車のラックに、登録したICカードをタッチするだけで貸出手続き完了。

なる。

返却は、空いているラックに自転車を入れて、ラックのランプが赤→青に変化すればOK。借りてから一定の時間(30分など)以内に返却すれば追加料金無しで何度でも借りられる(※)ので、もし借りた自転車の具合が良くなければ、すぐに返して借り換えれば良い。ワイヤーロックの備え付けもあるが、寄り道するときはなるべくこまめに返却するのがお得だ。

※ただし一度に複数台借りたいときは、人数分の基本料が必要。最大4名まで登録できる。

返却したいポートが満車で空きラックが無いときは、自転車に備え付けのカギをかけてから、ポートの貸出機を操作することで返却できる。

### ドコモ・バイクシェア

(東京都特別区※、神奈川県横浜市、大阪府大阪市、宮城県仙台市、広島県広島市ほか多数)

#### ◆サービスシステムの概要

国内携帯電話最大手のNTTドコモが運営するサービス。国内では最も多くの都市で導入されている。現在では全ての自転車に無線通信装置を内蔵した機器を搭載しており、貸出・返却等の操作を自転車本体で行えるのが特徴。ただし車載器に電源が必要になることから、全車が電動アシスト付き自転車になっている。

法人向けに定額会員制度が用意されるなど、地域に頻繁に訪れる人には便利な料金設定になっているが、観光などの一時利用には、料金体系や端末機の操作方法などで、少々ハードルが高いかもしれない。

一般的な利用には、ホームページでの会員登録が必要。E-mailの受信に対応した携帯電話・スマートフォンとクレジットカードが必要になっている。また、同じドコモ・バイクシェアのシステムを利用しているが、地域ごとに会員登録が必要になっている(※)。

観光客向けには会員登録不要の「1日パス」が提供されている地域も多いが、およそ貸出10回分の料金が設定されているので、利用頻度に応じて検討すると良いだろう。「1日パス」は所定の窓口に向いて現金で購入するか、無人登録

機で交通系ICカードのチャージ残高を使って購入できる。現金で購入する場合は別途専用ICカードの購入(540円)が必要になる。東京で利用する場合は、ほとんどの電車やバスでSuica・PASMOを利用できるので、交通系ICカードにチャージしてから利用するのが良いだろう。

※東京都特別区では、千代田区、港区、中央区、江東区、文京区、新宿区、渋谷区、品川区、大田区が「東京広域連携自転車シェアリング」に参加しており、地域内の1ヶ所で登録すれば、他区でも利用できる。また、参加地域内であれば他区でも返却できる(練馬区は未参加)。

### ◆借りる・返す

全車が電動アシスト付きになっているので、借りる前に自転車ハンドル左手付近の電源ボタンを押して、**電池残量を確認**しよう。電池残量が無くなるとアシストが使えなくなり、とても重い自転車になってしまうし、最悪、返却操作もできなくなってしまう。もちろんタイヤの空気なども確認しよう。

貸出手続きは、**自転車の後部に搭載されている端末機を操作**して行く。交通系ICカードを使う場合は、STARTボタンを押してからICカードをタッチするとロックが解除される。

ICカードが無く、パスコードを使って借りる



ドコモ・バイクシェアの車載端末。貸出、施錠、返却と一連の操作ができる。借りている最中にSTARTボタンを押すと、利用時間(写真の例は10min=10分)が表示される。

ときは、同じく自転車の端末機でSTARTボタンを押してから、パスコードを入力すると、ロックが解除される。

30分ごとに追加料金がかかるので、利用時間が気になることもあるだろうが、借りている間に端末機のSTARTボタンを押すと、利用時間を確認できる。借りている間に一時駐輪したいときは、後輪のロックを手動で下ろせば施錠される。再びSTARTボタンを押してからICカードをタッチすれば解錠できる。

返却時は、貸出ポートのラックに入れてからカギをかけ、自転車の端末機でENTERボタンを押し、画面に「返却」「Return」と表示されたら**返却完了**となる。ハンドル左手に付いている電動アシストの電源も切っておこう。

電波状態などで、ENTERボタンを押しただけでは返却手続きが完了しないことがあるので、画面に「返却」「Return」と表示されたことを必ず確認しよう。

返却したいポートに空きラックが無いときは、なるべくラックに近い、邪魔にならない場所で返却操作を試してみよう。電波で管理されているので、物理的にラックに入っていないなくても返却できる(下の写真)。



東京都千代田区のオフィス街の中にある公園入口に設置されているポート。ラックに入りきらない数多くの自転車が返却されている。このシステムでは、ラックに入らなくても返却操作が可能だ。

## ハローサイクリング HELLO CYCLING

(東京都中野区、府中市、千葉県千葉市ほか)

### ◆サービスシステムの概要

携帯電話大手のソフトバンクグループ関連会社が運営するサービス。地域ごとに様々な運営会社が参画しているが、HELLO CYCLINGの会員登録をしておけば、参加している全国のステーション(ポート)で貸出・返却を利用できるのが特徴。

まだサービス開始から間もなく、ステーションの数は少なめだが、埼玉県さいたま市、東京都府中市や中野区、神奈川県川崎市などではある程度利用できる規模になっており、最近ではコンビニエンスストア最大手のセブン・イレブンも参加し、利用できる地域が広がりつつあるようだ。

支払い方法はクレジットカードか携帯電話キャリア決済のみ。現金や交通系ICカードチャージ残高での利用はできない。ただし一部の銀行が発行しているVISAデビット・JCBデビットがクレジットカード同様に利用できるため、これらの機能が使える銀行口座を開設しておくのも一方法だ。

### ◆ステーション(ポート)はどこにある？

全国共通で利用できるサービスだが、貸出・返却ができるステーションの分布には偏りがあり、ステーションが多い地域もあれば、極端に



東京都府中市内のステーション。ここは3台(うち貸出可能2台、返却可能1台)。小規模なポートが多い。



スマートフォン専用アプリの画面。地図上に付近のステーションが表示され、選択すると貸出・返却可能台数が確認でき、予約もできる。また、返却したい場所も予約できる(画像は対応前のもの)。

少ない地域もある。また、小規模なステーションが多く、ステーションがあっても借りられる自転車がなかったり、逆に満杯で返却できないこともあるので、借りる前に出発地の貸出可能台数と、目的地の返却可能台数の両方を確認しておきたい。

ステーション(ポート)の場所はホームページでも確認できるが、Android・iOS専用アプリも提供されており、対応のスマートフォンを持っているならばアプリを使う方が便利だ。いずれにせよ、利用にはスマートフォンやタブレットなどの携帯端末が必要になる。

### ◆借りる・返す

HELLO CYCLINGでは貸出・返却可能台数が少ないステーションが多いので、利用前に、借りる場所だけでなく、返したい場所の返却可能台数も確認しておく必要がある。借りたら返却場所を予約できるようになるので、返却場所を予約しておくといい。返したい場所が満車で返却手続きできず、結局遠くのステーションまで行かざるを得なかった、思わぬ追加料金がかかってしまったといったことにならないよう注意したい。

借りたい自転車を短時間予約できる仕組みが用意されているので、台数が少ないポートから乗るときは予約すると良い。予約は30分間有効で、この間に借りなければ自動でキャンセルされ、料金はかからない。予約した自転車が不要になった、または故障していた等で借りなければ、料金は発生しない仕組みになっている。

自転車後部のドロヨケ付近に車両番号が書かれている。ステーションに着いたら、予約した番号と同じ自転車を探し、まずは点検しよう。予約をしても借りるまでは料金は発生しないので、もし自転車の状態が良くなければ予約を取り消して、他の自転車に変更すると良い。

自転車のハンドル付近に無線通信機能を内蔵した機器を搭載しており、貸出・返却手続きはこの車載機で行う。まずは手持ちのスマートフォン・タブレット端末でホームページまたはアプリを開き、借りたい自転車を指定して予約をすると、4桁の暗証番号が発行される。その番号を車載機に入力すると、ロックが解除される。

返却するときは、返却可能なステーションに行き、自転車を所定の場所に置いてから**施錠し、車載機のRETURNボタンを押してから**、画面の指示に従いYES(1)を押すと、返却完了となる。画面に「返却が完了しました」と表示されるので確認しよう。

#### ◆度々利用するなら、ICカードを登録しておこう

上述のように、初回はスマートフォンやタブレット等の携帯端末での操作が必要になるが、利



自転車のハンドル付近に搭載されている機器で、貸出・返却やICカードの登録などを行う。

用中に非接触ICカードを登録することができる。ICカードはSuica・PASMOやICOCAなどの交通系ICカードはもちろん、nanacoやWAONなどの流通系ICカードも登録できる。

ICカードを登録しておく、次回から借りるときにスマートフォン等での操作が不要になるので、普段スマートフォン等をあまり使わない人におすすだ。ICカードの登録は自転車を借りている時にしかできないので、度々利用するのなら、返却前にICカードを登録しておこう。

ICカードの登録方法はホームページを参照していただきたい。

<https://www.hellocycling.jp/app/tutorial?start#start00>



#### ◆サービスシステムの概要

カイホウという自転車メーカーの関連会社が2018年より提供するサービス。比較的后発だが、東京都板橋区、北区、京都府京都市で拡大中。民間の空き地(駐車場などに利用されている低利用地)を中心に展開するとともに、京都市では京阪



ポートは地図上に表示されるが、民地の空き駐車場などが使われていることが多く、名称も番地で表示されるなど、土地勘がないと探しづらい面がある。



東京都北区内のポート。ここは12台駐輪可能、うち11台貸出可能となっていたが、ポートにあった自転車は6台。アプリ上の表示と実際の台数の乖離が気になった。

電鉄と組んでポートを増やしている。さらに宮崎交通が宮崎市内で同年7月下旬よりサービス開始予定と発表されている。

利用にはスマートフォン(Android、iOS)と専用アプリが必要。このアプリは全国共通で利用できる。支払いにはクレジットカード、携帯電話キャリア決済、モバイルSuica(カード不可)などが必要。料金も他のサービスと異なり、利用料金のほかに年会費が必要になっている(キャンペーン中で初年度は無料)。クレジットカードを登録したままにして、使わないのに課金されることが無いよう、不要になったら解除するのが良さそうだ。

初回登録時には、クレジットカード登録不要で30分以内のお試し利用ができるクーポンが発行されるので、クレジットカード登録や支払い(チャージ)をする前に試乗してみよう。

#### ◆ポートを探す

前述のHELLO CYCLINGと同様、サービス自体は全国共通で利用できる仕組みだが、貸出・返却ができるポートがある地域は限られるので、利用前にポートの位置を確認しておこう。

ポートの場所は、Android・iOS専用アプリを起動すると地図上に表示されるが、民地の間貸しのような形で設置されたポートが多く(上の写真)、ポート名もランドマーク名ではなく、地名地番で表示されることが多いようだ(14ページ右下の写真)。旅行者が利用するときは、地図上では探せても、現地ではポートに辿り着くまでに苦

労しそうだ。借りるポートはもちろん、返す予定のポートを見つけられなかったときのために、近くに複数のポートがある地域で利用するのが良いだろう。

#### ◆借りる・返す

貸出・返却可能台数はポートにより様々。アプリで台数を確認できるが、アプリの表示と実際の台数が異なるポートがあった。本サービスの利用には、借りられる自転車が無いときは隣のポートへ出かけるくらいの余裕がほしい。

貸出手続きは手持ちのスマートフォンで行う。まずは専用アプリをインストールし、位置情報とBluetoothおよびカメラ機能の利用を許可する必要がある。

スマートフォンで専用アプリを起動し、画面下端の「QR開錠」ボタンを押してから、自転車のハンドル中央または後輪上部に表示されているQRコードをカメラで読み取ると、スマートフォンアプリが自転車と通信し、ロックが解除される仕組みになっている。

乗車中はスマートフォンを携帯し、専用アプリを起動しておく必要がある。電池の消費が増えるので、電池残量が少ないときは注意しよう。

返却するときは、最寄りのポートへ行き、自転車を所定の場所に置いてから**施錠**すると、**自動で返却**処理される。ただし返却処理が自動で



利用にはスマートフォンが必要。自転車のサドル下部に搭載されているロックと一体型の機器に、スマートフォンをかざして貸出処理を行う。

完了するまでには1分ほどかかるが、アプリを起動して「利用終了」ボタンを押せば確実に返却できる。利用時間や料金の確認も兼ねて、アプリを開いて「利用終了」ボタンを押すのがおすすめだ。

なお、自転車を借りたまま、途中で少し買い物したいといったときには「一時駐輪」もできるが、施錠してから1分ほどで自動的に返却処理されてしまう。一時駐輪するときは、施錠後にアプリを起動して「一時駐輪」ボタンを押す必要があるので注意しよう。



利用中は自転車とスマートフォンアプリが随時通信しており、施錠すると自動的に「一時駐輪確認」画面が表示される。このまま操作しなければ自動で返却処理されるので、寄り道などで一時的に駐輪するときは「一時駐輪」ボタンを押す必要がある。

### ◆アシスト無しの、丈夫で重い自転車

PiPPAで提供される自転車には電動アシストが付いておらず、フレームは頑丈で、タイヤもノーパンク(チューブと空気ではなく、スポンジ状の物が入っている)で、とにかく重い。ギアは内装3段。平地はもちろん、多少の登り坂もギアを落として登ることができたが、逆に下り坂ではブレーキの効きが心もとない場面もあった。本サービスに限らないが、乗り慣れない自転車ではブレーキの効き具合などの勝手が普段と違うこともあるので、慎重な走行を心がけたい。

## 以上のシステムに共通の注意

### ◆標準案内用図記号(ピクトグラム)

鉄道からバスに乗り換えるときに、乗り場が分からなくて困った経験がある人も多いだろう。とはいえ、大きな駅では改札口を出たあたりにバス乗り場の案内が用意されていることが多く、案内は充実してきている。

それに比べてシェアサイクルは、まだ始まったばかりということもあるだろうが、鉄道駅などでの案内表示はまず見かけない。どんなサービスがあるかも含めて、前もって調べておかないと、なかなか利用できないのが実情だ。

こうした課題は役所でも認識されており、2018年6月に定められた自転車活用推進計画では「シェアサイクルと公共交通機関との接続強化」が掲げられ、公共交通機関にサイクルポートの案内サイン設置を要請することが盛り込まれている。また、2017年7月に改正された最新のJIS(日本工業規格)には案内用図記号(ピクトグラム)(右図)も追加済みだ。鉄道やバスと組み合わせる利用するのが便利なシェアサイクルだけに、鉄道駅などでの案内が充実することを期待したい。



### ◆初回登録時の注意

利用料の支払いにはクレジットカードが多く使われ、本人確認を兼ねている場合もあるので、クレジットカードを利用するのがスムーズだが、クレジットカードを持っていない場合は、一部の銀行が発行しているVISAデビット・JCBデビット付きキャッシュカード(利用すると預金残高から即時引き落とされ、即時払いなので審査も不要。次ページ左上の図は一例)が使える場合もあるので、そうした銀行口座を開設しておくのも一方法だ。

ただし、筆者が試した範囲では、ドコモ・バイクシェアではセブン銀行のデビットカードは使えず、ジャパンネット銀行のみ利用できた。公共交通の一端を担うシェアサイクルサービスを



提供する運営会社には、決済方法の拡充を求めたいところだ。

現金で支払う場合は、対応できる窓口や時間帯が限られていることが多く、専用ICカードの購入といった追加費用がかかることもある。登録時に身分証明書の提示を求められることが多いので、用意しておこう。

また、携帯電話やスマートフォンを必要とするサービスも多い。初回登録時にSMS(ショートメッセージサービス)を使って本人確認をするサービスでは、PHSやIP電話の番号では登録できないこともある。

### ◆自転車利用のルール

自転車を借りる前に、タイヤの空気、ブレーキの動作、夜ならばライトの点灯、アシスト付きならば電池残量などを確認しよう。借りた後は、乗る前にサドルの高さを調整し、ブレーキが効くことを確認しよう。

全てのサービスに共通だが、自転車の安全や道順の確認は利用者が行う必要がある。乗車前の点検や、走行中の安全確保、万一事故等が起きたときの救護・通報等を含め、利用者の責任になる。保険は運営会社が一括して加入している場合が多いが、不慣れた土地で不安があるなら、急がば回れのことわざ通り、億劫でも歩く、少し遠回りでも電車やバスを選ぶ、または割高でもタクシーを選ぶことも良いだろう。交通手段は状況に応じてかしく使い分けたい。

また、これら全てのサービスに使われている

自転車には、普通自転車の交通ルールが適用される。基本的なルールは全国共通なので、普段から自転車に乗っている本誌の読者ならば問題ないだろうが、巷では自転車の歩道走行や逆走、スマートフォンを使いながらの走行といったルール違反も少なからず見受けられる状況にある。

勝手の知らない土地では道順や交通規制などで戸惑うことも多いだろうが、旅先に我が儘ルールを持ち込んで危険を冒すことが万一にも無いように、慣れない土地を走るときは普段以上に、全国共通の正しいルールを順守するよう心がけていただきたい。



自転車のルールは本稿では割愛するが、自動車学校の教官で本会会員でもある高橋大一郎氏が監修する『自転車ルール教本』(持続可能な地域交通を考える会、Amazon.co.jpなどで購入可)などを参考にしていただきたい。

## ◎ofo、Mobike、メルチャリなどの新興企業の参入

シェアサイクルは欧州発祥のサービスだが、米国や中国での普及も進んでおり、とりわけ中国では激しい競争を勝ち残った ofo（オフォ）と Mobike（モバイク）が、世界の都市に進出している。日本では ofo が福岡市や和歌山市に、Mobike が札幌市などに進出している。

また、「メルカリ」で知られる日本企業が運営する「メルチャリ」が、福岡市や東京都国立市に参入するとも報じられている。

これらのサービスはまだ始まって間もなく、筆者も試せていないが、利用にはAndroid・iOSを搭載したスマートフォンと専用アプリが必要になるようだ。車両に表示されているQRコードをスマートフォンのカメラで読み取ってロックを解除する仕組みになっており、支払い方法もクレジットカードが必要（メルチャリは携帯電話キャリア決済にも対応予定）だということで、本稿で紹介した中ではPiPPAに近い感覚になるだろうか。

近頃のスマートフォン利用に慣れた人には使いやすいそう一方で、普段スマートフォンをあまり使わない人にはハードルの高い仕組みかもしれない。また、ofoやMobikeのアプリは世界共通で使えるようなので、訪日旅行者にとっては使いやすいサービスかもしれない。



神奈川県大磯町で2018年3月より始まった、中国発の「Mobike」。

このように比較的新しいサービスであるシェアサイクルは、参入が相次いでおり、普及期に入ったと見ることができそうだが、様々な方式が乱立しており、地域によって（福岡などの複数企業が参入している地域では同じ地域内でも）利用方法がまちまちであり、慣れるまでは利用が難しい面もありそうだ。

とはいえ、電車やバスとの相性が良いシェアサイクルが普及すれば、都市住民のマイカー依存からの脱却に貢献することも期待できそうだ。

## ◎シェアサイクル普及の背景

### ◆自転車の様々なメリット

欧州で始まり、米国にも波及し、ここ数年は中国や台湾などでも盛んに展開されている。それら先進諸国に比べて日本ではまだ発展途上とはいえ、2016年末の「自転車活用推進法」制定など、自転車の利活用に注目が集まる中で、シェアサイクルも普及期に入ったように見える。

こうしたシェアサイクルサービスは、資金面を含め、自治体が何らかの形で係わって提供されていることも多いが、発祥の地である欧州でも自治体が積極的に関与して導入されてきた。

世界各地の自治体等が、このようなシェアサイクルサービスを推進する理由は何であろうか。ひとつには気候変動対策であり、とりわけ欧州では、都市レベルでできる温暖化対策の上位に交通対策が掲げられて取り組まれているようだ。



富山市では中心市街地にLRTを整備し、主要な電停にはコミュニティサイクルポートを併設している。

こうした先進都市では、トラムやバスなどの廉価かつ高品質な公共交通サービスが提供されていることが多く、それらの公共交通サービスを補完する形でシェアサイクルが使われている。

次に、石油依存の軽減や健康増進(医療費削減)効果が挙げられる。とりわけ過度なクルマ依存大国であるアメリカ合衆国では、自転車利用者が少ないにもかかわらず、自転車走行空間の整備やシェアサイクルなどの利用促進政策に手厚い補助制度を設けて利用促進策が展開されているようだ。

そして中国では、クルマ依存による渋滞や大気汚染の対策として、自転車が見直されていると聞く。これらの課題は、そのまま日本の都市にも当てはまるものだろう。

### ◆公共交通の一端を担うシェアサイクル

都市は人や物が集まることで価値を生んでいる場所であり、人や物の円滑な移動は都市経営の巧拙に直結する重要な政策課題だ。とりわけ人の移動では、電車やバスが重要な役割を果たしており、それは今後も変わらないが、一方で電車やバスを降りてから目的地までの移動、いわゆる「ラストワンマイル」と呼ばれる移動に適した交通サービスは選択肢が少なかった。

また、電車やバス路線が網の目のように走っている東京のような大都市においても、電車や

バスでは遠回りになってしまう移動もあり、しかしこうした移動は需要が小さいため、乗り合いが基本の電車やバスでは対応しづらい面があった。

シェアサイクルは、都市のこうした隙間を埋める新たな交通サービスとして注目されている。

移動の円滑化は都市の発展に欠かせないことに加え、市民の移動を自動車から自転車に転換することのメリットも注目されている。CO<sub>2</sub>を排出しないことはもちろん、化石エネルギーに依存しないことからエネルギー安全保障において、土地利用が少ないことから渋滞対策において、また市民の健康増進においても、都市が抱える政策課題に貢献する。

一方で路上駐輪や紛失・盗難などの問題もあるが、近年の情報通信技術の進展により、無線通信や位置情報サービスを組み合わせて自転車を管理できるようになってきた。

日本でも2016年12月に「自転車活用推進法」が制定され、自転車の活用は環境対策、健康増進などの公共の利益の増進に資するものであるという基本認識が定められ、シェアサイクルにとっても追い風になるだろう。

このようにメリットが多く、電車やバスと組み合わせて利用しやすいシェアサイクルサービスが、都市の機能のひとつとして定着することで、都市におけるクルマに頼らない移動手段が充実することを期待したい。



東京都世田谷区の「がやリン」。国内では比較的早くに始まったサービスのひとつで、駅前の駐輪場に併設され、有人窓口で対応している。鉄道や路線バスだけでは大回りになってしまう駅を結ぶことで、既存の鉄道や路線バスを補う交通手段になっている。

(2018年6月現在。本稿で示したサービス・提供地域・利用方法・料金等に変更されていることがあり得るので、利用前に最新情報を確認していただきたい。また、各サービスに関する問い合わせを本会や筆者にされても対応できないので、提供会社に問い合わせいただきたい。)

※参考資料として、次ページに「都市型シェアサイクル・コミュニティサイクル 概要」を掲載します。

(神奈川県川崎市在住)

都道府県	市区町村	名称	種類	貸出方法	1回利用 (円/時間)	1日利用 (円)	支払方法 現金:ICSF	備考
北海道	札幌市	ポロクル		ICカード	108円/60分	1,200	△	冬季休業、登録手数料が別途必要
		Mobike(モバイク)		App	120円/30分	-	×	
宮城県	仙台市	DATE BIKE(ダテバイク)	D	ICカード	103円/60分	1,029	△	現金支払は+540円
	宇都宮市	レンタサイクル		有人	100円・300円	-	○	現金のみ、中古車両再利用
群馬県	高崎市	高チャリ		無人	無料	-	-	登録不要
	川崎市	川越市自転車シェアリング	I	ポート	200円/日 +0円/40分	-	○	現金は窓口限定 延長200円/30分
埼玉県	伊奈町	伊奈町レンタサイクル《忠次号》		有人	500円	-	○	現金のみ、雨天休業
	さいたま市	さいたま市コミュニティサイクル		ポート	120円/30分	600	○	
千葉県	さいたま市ほか	さいチャリ、エコモビ、ダイチャリ	H	Web	60円/15分	1,000	×	貸出方法はアプリ、ICカード併用可
	千葉市	千葉市シェアサイクル実証実験	H	Web	60円/15分	1,000	×	
東京都	世田谷区	がやリン		有人	200円・300円	-	○	保証金500円
	江戸川区	eサイクル		有人	-	210円	○	
港区	港区内自転車シェアリング	ちよくる	D区	ICカード	162円/30分	1,620	△	現金・ICSFでの支払は1日パスのみ可 現金支払時はICカード代+540円
	中央区	中央区コミュニティサイクル	D区	〃	〃	〃	△	
江東区	江東区臨海部コミュニティサイクル	江東区コミュニティサイクル	D区	〃	〃	〃	△	
	文京区	文京区自転車シェアリング	D区	〃	〃	〃	△	
新宿区	新宿区自転車シェアリング	新宿区自転車シェアリング	D区	〃	〃	〃	△	
	渋谷区	渋谷区コミュニティサイクル	D区	〃	〃	〃	△	
品川区	品川区シェアサイクル	品川区シェアサイクル	D区	〃	〃	〃	△	
	大田区	大田区コミュニティサイクル	D区	〃	〃	〃	△	
練馬区	練馬区シェアサイクル	練馬区シェアサイクル	D	ICカード	162円/30分	1,620	△	
	板橋区	PIPPA(ピッパ)		App	108円/30分	-	×	別途年会費1080円が必要(初年度無料) 料金支払い(チャージ)は1000円単位から
北区	武蔵野市	Sucile(スイクル)	S	ICカード	100円/60分	500	○	
	小金井市	〃	S	〃	〃	〃	○	
中野区	シェアペダル	シェアペダル	H	Web	60円/15分	1,000	×	
	府中市	のりすけ	H	〃	〃	〃	×	
福生市	たっけー☆☆サイクル	たっけー☆☆サイクル		ICカード	0円/30分	-	△	現金利用は500円/3時間
	横浜川	baybike(ベイバイク)	D	ICカード	162円/30分	1,620	△	
神奈川県	川崎市、横浜市	ダイチャリ	H	Web	60円/15分	1,000	×	セブーン・レイブレン店頭など
	大磯町	Mobike(モバイク)		App	120円/30分	-	×	
新潟県	小田原市など	Let's Bike(レッツバイク)	D	ICカード	500円/4時間	1,000	△	
	新潟市	にいがたレンタサイクル		有人	100円/3時間	-	-	登録料200円
富山県	富山市	アヴィレ(シクロシティ富山)		ICカード	300円/日 +0円/30分	-	○	
石川県	金沢市	まちのり	I	ポート	200円/日 +0円/30分	-	○	1日パスは現金可 延長200円/30分
	福井県	ふくチャリ		有人	200円/4時間	500	○	

愛知県	安城市	レンタサイクル	有人	無料	—	—
京都府	京都市	ミナポート	ポート/Web	—	1,000	×
奈良県	奈良市	PIPPA(ピッパ)	App	108円/30分	—	×
		奈良バイクシェア	Web	162円/30分	2,000	△
		Mobike(モバイク)	App	120円/30分	—	×
大阪府	大阪市	HUB chari (アナログ会員)	有人	200円/時	1,000円/12時間	○
		HUB chari (スマート会員)	ICカード	162円/30分	1,620	△
		大阪バイクシェア	ICカード	162円/30分	—	×
		さかいコミュニティサイクル	ポート	300円・400円	—	×
和歌山県	和歌山市	ofo	App	100円/30分	500	△
兵庫県	神戸市	こうべリンクル「コベリン」	ICカード	100円/60分	500	×
		姫ちやり	ポート	100円/日 +0円/60分	—	○
岡山県	岡山市	ももちやり	ICカード	100円/60分 200円/24時間+0円/60分	—	○
広島県	広島市	びーずくる	ICカード	108円/30分	1,080	△
福岡県	北九州市	CITY BIKE(シティバイク)	ポート	324円/時	800	×
		CITY BIKE(シティバイク) ofo	App	100円/30分	500	×
		シーサイドバイク	有人	—	1,000	×
		メルチャリ	App	4円/分	—	×
		Mobike(モバイク)	App	120円/30分	—	×
		くるクル	ICカード	100円/60分	500	○
鹿児島県	鹿児島市	かごりん	ポート	200円/日 +0円/30分	—	○
沖縄県	那覇市	沖縄バイクシェア	ICカード	216円/30分	2,160	△
全国		HELLO CYCLING	Web	60円/15分	1,000	×
		COGICOGI(コギコギ)	App	—	2,592	×

凡例 I=INTERSTREET S=Suicle(JR東日本系) D=ドコモ・バイクシェア D区=ドコモ・バイクシェア(区をまたぐ相互利用可)  
H=HELLO CYCLING(ソフトバンク系、地域・会社にかかわらず相互利用可) 無印=左記以外のもの

貸出方法 ICカード=手持ちの Suica、PASMO、ICOCAなどの交通系ICカードを登録して、貸出・開錠等の操作に使う  
ポート=貸出・返却時は、サイクルポートに併設の機器を操作する  
Web=貸出等の操作をホームページ(またはスマートフォンアプリ)で行う App=貸出操作に専用のスマートフォンアプリが必要

1回利用料金 200円/日+0円/30分=基本料200円(1日あたり)、30分以内に返却すれば何回借りても追加料金不要

200円・300円=普通自転車200円/回、電動アシスト自転車300円/回

価格が税込換算。表の料金プランは比較用に一例を挙げたもの。他の料金プラン、車種やキャンペーン等により異なることがあるので、詳しい料金は各運営会社に確認。

支払方法 △=利用できる料金プラン等に制限がある ICSE=交通系ICカード(Suica、ICOCA等)チャージ残高での支払い

※ 国土交通省「全国コミュニティサイクル担当者会議」資料 [http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairou\\_fr\\_000024.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairou_fr_000024.html) では「全国77都市で本格導入されている」(平成27年11月時点)とされているが、本稿では、有料・無料を問わず、都市内に複数設けた拠点間の移動を主目的にした(乗り捨てができる)、不特定多数者が利用できる公共自転車システムに絞った。地域住民限定や観光用など用途等に制限のあるもの、貸出・返却場所や台数がごくわずかなもの、および2018年6月時点で実施を確認できない(ホームページ等で利用方法が広報されていない)ものは除いた。

利用上の注意 本表に記載の利用方法・料金等でサービス提供されていることを保証するものではない。本表は参考程度にさせていただき、利用の際は運営会社等の公式ホームページ等で確認していただきたい。誤記等の理由を問わず、筆者および第三者は一切の補償をしない。

## 通学路は危険がいっぱい！ クルマ社会の子供達と子供見守り隊

安達 博

私は、現在82歳、今まで自治会長や安全な道作り、コミュニティバスの実現などにがんばってきて、ここ数年は小学生の登校や下校の安全のための「子供見守り隊」隊員として、数名の高齢でも元気な仲間と「見守り隊の旗とユニホーム」を身に着け、岐阜市郊外、岐阜県庁所在地の西岐阜地区、市橋校区でがんばっています。

岐阜市中心部の空洞化の加速とは逆に、ここでは農家の高齢化と後継者不足、宅地並みの課税と地価下落で農地を手放す人が増え、JRの西岐阜駅から名古屋まで20分、快速が1時間に4本、バスも1時間に3本、スーパー乱立の激戦地となっており、住みやすい(?)のか、一戸建て住宅やアパートの建設ラッシュです。校区の人口は岐阜市で最高の1万4千人を上回り、この傾向はまだ続きそうで、小学校はまもなく生徒数が千人を越し、中学校も教室不足となりそうです。

子供の数も増え、4月の市橋小学校の新1年生は164名、5クラスとなり、教室が不足したため小学校内にあった学童保育所が1年生だけは校内に残り、2～3年生は4月から学校から数百メートル離れた2箇所突然押し出されました。

今、岐阜市では、中心部空洞化の中に250億円以上ともいわれる18階建ての新市庁舎建設が始まっています。空洞化で廃業した中心部の空き地には人口呼び寄せ策(?)として30階を越す高層ビルを作り、岐阜駅周辺に作った43階建ビル、37階建ビルと合わせて高層ビル群で中心部活性化を進めようとしています。道路を広げ高層ビルを建てることで街が活性化できるのか、疑問です。

そんなお金があったら、安全な通学路や自転車専用道路、安い公共交通、中小の老舗への支援、空き家の利用策を作りたいものです。

ここで、4月から「子供見守り隊」で体験した社会のさまざまな様相とクルマ社会の弊害の

現状をお知らせしましょう。

今年4月、連続6日間迷子になる1年生が出現したなんて信じられますか？ 毎日あちこちで発生するので、見守り隊員で情報交換をして同一人物であることを突き止めました。この真相は、決められた通学路を帰らずわざと違う通学路に入り泣いていると、見守り隊のおじいさんが心配して「住所も父母の名前も言えない」のかと車や自転車で送ってくれた、それに味をしめた行為でした。数年間子供見守り隊員をしていますが、初めてのことで驚きました。背景には複雑な家庭環境があるようです。

ほかにも、登校時にストライキを起こして歩かない1年生も出ました。「僕は、幼稚園はいつもママがクルマで送ってくれた。僕は歩くのはいやなんだ！」

見守り隊の高齢者がなだめながら学校近くまで一緒につれて行く、こんなことは初めてです。

以前からあった「転び方が下手で、顔や鼻、口をすりむく」は今年も続発しています。今年は、見守り隊員が自費で用意しているバンドエイドを貼ってやり、学校や家庭で処置してもらおうよう伝えていたら、ある母親から「傷口を水洗いしてから貼ってください」と苦情が出て、通学路には水洗いする場所もなく、以降見守り隊員は子供自身に貼らせるようにしました。このような状況です。

さて、地域の移動手段はほとんどがクルマです。岐阜県で一番交通事故件数が多い市橋校区に県庁があるのですが、周りは国道21号線、環状線、県道の幹線が通り、信号や渋滞を避けたい車が大量に走行し、歩行者や高齢者、自転車など弱者の交通安全対策はほとんど無策です。子供達が百数十名通学する道だけをみても危険な交差点が4箇所あり、1分間に東西南北四方から通過し右左折する車は多いところで1分に20台近くありますが、信号のあるのは1箇所だけという状況です。

この通学路から東に隣接した広大な敷地に、岐阜県庁が500億円以上かけて地上21階の新庁舎建設を始めています。その中身は、数千台の車通勤を前提とした計画です。3月の住民説明会では200名近く集まった人々から、JR西岐阜駅も近いことから公共交通への通勤の切り替えが強く要望されましたが、無視されています。さらに、昨日の県からの工事連絡によると、昨年8月の住民説明会では説明はなかった話ですが、旧県庁建設時に植樹された樹齢50年ほどの桜並木が一掃されるそうです。

岐阜県庁舎建設も岐阜市庁舎建設と同じで、交通弱者をどう守るか、クルマ中心の交通政策をどう変えるかといった視点も、世界の交通環境先進都市にみる取り組みなども計画にほとんどなく、発想の貧困をさらしています。

新市庁舎建設が進む岐阜市の中心部では、小学校の統廃合が進み、子供の数は1町内で2～3人、岐阜祭りの子供神輿も廃止です。かつて中心だった繊維、縫製産業も軒並み中国に生産地を移し、まもなくそのほとんどが撤退、繊維

産業面での空洞化を招きました。交通政策では路面電車廃止や市営バスの売却等の失政、街づくりでは中心市街地空洞化と郊外スプロール化への無策、一方で車保有をさらに加速する幹線道路の増幅幅が進み、その結果、幹線の渋滞を避けて生活道路に入り込む車の規制や安全対策等は不十分のままです。

このような現状の中で、私の住む西岐阜、市橋校区は人口が激増中で、ここ2～3年で生徒数千人を超すマンモス校となり、この子供達が大量の車通行にさらされると思うと、見守り隊の心配もさらに深まります。

こういう状況が当たり前だと感じて、政治の貧困ととらえられず、事故にあったら「運が悪かった」とあきらめる意識が蔓延しているように感じます。何とかしたいのですが、あまりにも私達は微力で、住民中心ではない行政や土木産業や自動車産業に押しまわられています。

どうしたらこれの変革ができるのでしょうか？主権者の私達の願いはどうしたら実現できるのでしょうか？

(岐阜県岐阜市在住)

## 投稿

## 車という武器

三田直水

軍という字は、ワ(かこむの意)に車という字が使われている。白川静の『常用字解』によると、車の上に立てた旗が靡なびいている形からきているそうだが、軍隊と車は切っても切れない縁があるようだ。軍そのものが車なしには成立しないということなのだろう。

軍隊とは戦争を行なうものである。戦争は暴力であり、軍は暴力装置として存在する。その軍ならぬ車が、ふだんのわたしたちの生活に入り込んでいるのが車社会である。車はいつでも、どこでも、免許保有者ならだれもが自由に道を走らせることができる。

老子は武器を不吉なものと言ったが、武器でもある車という不吉な機械が企業の華やかな宣伝によって美化され、地球上の人間を殺戮し、自然破壊をしているのが現代である。

おとなの一人ひとりはおく当たり前ハンドルの握り、道を占領する。哀しいことに、自他ともにいのちを失いかねないリスクを抱えた車社会のなかでの交通戦争の戦士でもある。

詩人の萩原朔太郎は「有害なる動物」という詩で、

犬のごときものは吠えることにより/鶯鳥のごときものは畸形児なることにより/狐のごときものは夜間に於いて発光することにより/亀のごときものは凝晶することにより/狼のごときものは疾行することによりてさらに甚だしく/すべて此等のものは人身の健康に有害なり  
と言っている。

人間や自然に危害を及ぼすことの少ない交通体系を実現させること、公共交通システムを充実させることがわれわれのとるべき道なのでは

ないだろうか。

\*

\*

アメリカに住んでいる友人の娘さんが公開しているブログで、映画を紹介してくれました。ただしこの映画は、ある理由で発禁となっているらしく、YouTubeでしか観ることが出来ないそうです。私も観てみましたが、予告編と、関連する動画だけしか観られませんでした。

映画のタイトルは『美しき緑の星』で、1996年にフランスで作られたものだそうです。

以下、URL「面白い覚醒映画」より抜粋します。

<https://www.reservestock.jp/page/backnumbers/NTg4MGQ1YjQ4N>

【簡単なあらすじは、進化した星の中で、ある「選ばれた女性」が「原始的で野蛮な星」と呼ばれている「現代の地球」にやってきます。その女性は、地球の汚れた空気、水、食べ物、時代遅れとされる「クルマ」や「お金」のシステム

に非常に驚きます。女性は何人かの地球人と関わるのですが、その女性のある仕草を見た地球人は、「切断」と呼ばれる状態になり、どんどん「覚醒」していくのです。切断、とは「洗脳からの切断」という意味。地球人は、TVからの洗脳、自分の汚い部分も含め、食べ物などなど、自分がどれほど「汚染」された環境で暮らしているのか気付いちゃうのです。「愛」に目覚めてしまう。そして、本来の「幸せな人間としての生活」を取り戻していくのです。ざっとこんな感じのストーリーです。】

宇宙には地球人よりも文化、文明、精神性の発達した宇宙人が存在するのかも知れません。その人たちから見ると、私たちの問題とする「クルマ」は時代遅れの産物に過ぎないのでしょうか。興味のある方は、YouTubeを覗いてみてください。

(鳥取県鳥取市在住)

## 投稿

### 「ベッドから交通死傷ゼロを願う」の新聞記事に寄せて

前田敏章(北海道交通事故被害者の会 代表)

7月26日付の「毎日新聞」北海道地域版に「15年間つきそって」という貴重なフォト記事(右ページ参照)が掲載されました。

記者さんから、交通犯罪被害の実相を写真で伝えたい旨の取材を受け、北海道交通事故被害者の会の会員である米内隆輔(よないりゅうすけ)さんとご家族の懸命の想いを紹介したことがきっかけです。

記者さんは、交通犯罪の理不尽さと悲惨さ、人為的被害の続発を半ば容認する人命軽視の「クルマ優先社会」のことなどに深く共感下さり、遷延性意識障害で入院中の隆輔さんの「声なき声」とご家族の懸命の介護を、1枚の写真に凝縮して発信して下さいました。

なお、隆輔さんのお父さん(隆俊さん)は、2009年11月の被害者の会主催の「交通死傷ゼロへの提言・北海道フォーラム」で、次のように隆輔

さんの思いを代弁しています。

「息子はきっと、交通事故のない社会をと思い、それを伝えるために、必死に生きています。私たちは、それに応えなければと強く思います」と。

私は、中高生などへの講話の際、可能な限り隆輔さんの闘病のニュース映像(2009年にこれも理解あるHBCTVのディレクターの方が、渾身の思いを込めて撮ってくれました)を観てもらっていますが、今後も、この記事も使わせていただき、隆輔さんの必死の訴えと死者数の100倍以上に及ぶ交通による負傷被害の実相を伝えなければと思っています。

なお、付言すれば、隆輔さんのお母さん(裕美さん)は、私が稚内で高校教師であった時に、理科の授業を受けていた生徒さんでした。

(北海道札幌市在住)



## 15年間 付きそって

### 写真かわら版

昨年1年間で道内で起きた交通事故による死者は148人。負傷者は1万2673人とその85倍以上に上り、深刻な後遺症に苦しむケースも少なくない。稚内市米1の病院。米内裕美さん(59)は盆毛正月も関係なく、毎日午前9時から午後8時まで病室で息子の隆輔さん(21)に付きそって。

隆輔さんは今、身長145センチ、体重29キロ。2003年6月20日朝、入学したばかりの小学校に通学途中、脇見運転の車にひかれた。当時6歳。約10分経たず、心肺停止状態で救急搬送された。裕美さんが夫の隆俊さん(80)と病院に駆け付けると、外傷はほとんどないのに脳挫傷などで目を覚まさない息子が病室にいた。目の前の事実を受け止めることはできなかった。

それから15年間、一度も意識は戻らない。入学式、初めての運動会と楽しい学校生活は始まったばかりだった。「元気に動き回っていた時の顔や姿を思い出すと涙が出る。思い出さないようにしています」。事故後、仕事を辞め、毎日病院に通って1カ月、久しぶりに鏡で自分の顔を見たら、頭は白髪に覆われていた。人工呼吸器を外せず余命10年を宣告された。諦めかけたこともあったが、隆輔さんは昨年、目標にしていた成人の日を迎えた。「私の中では隆輔は小さい子どものまま。一日でも長く生きてほしい。それでも幸せ」。隆輔さんには笑顔を見せながら、常に明るく話しかけている。

北海道交通事故被害者の会の前田敏章代表(89)も1995年に高校2年の長女を事故で失い、講演活動を続ける。「年間の交通事故件数は減少傾向にあるが、過去からの累計で見れば、被害者は今も増え続けている。「事故」ではなく「交通犯罪」と認識してほしい」と訴えた。

【写真・文、貝塚太一】

2018年7月26日、「毎日新聞」北海道地域版

5月の連休明け、仲間5人で沖縄へ旅をしました。私にとって初めての沖縄の旅。旅の目的はあえて端折り、ここでは「クルマ社会」に関することだけにとどめます。沖縄の交通事情に全く疎い私。そう思ってこの原稿を読んでいただけると幸いです。

飛行機は那覇空港に着きました。空港から地続きでモノレールの乗り場へ。このモノレール(愛称「ゆいレール」とも)が唯一の沖縄の鉄路と知りました。2003年開通。空港から終点首里城まで約12.9キロメートルのモノレール。途中県庁前駅で下車しホテルへ。まわりは県庁、琉球新報社、沖縄タイムズ社、その他……、また、買い物や食事でもできる国際通り(約1.6キロメートル)と、整備された沖縄県の玄関は魅力的と感じました。

翌日は観光タクシーをチャーターし、8時間、辺野古方面、美しい海、遺跡などをめぐりました。私たちが5人乗って1人の料金8800円。このタクシーの運転手Kさんは、50歳くらいの優秀ドライバーとお見受けしました。観光ガイドも兼ねていて、沖縄中のあらゆること(経済、交通、歴史、食文化……)に精通しています。私たちのどんな質問にも前を向いて運転を誤らず対応。こ

の“会”の会員である私は職務(?)を忘れません。沖縄のクルマ事情を研究。モノレール以外のJR、地下鉄などの鉄路がないのでクルマ優先社会なのですが、Kさんの知人には免許を持たず路線バスを乗り継ぎ乗り継ぎ生活をしている人も少なくないとのこと。町かどに見られる路線バス時刻表の看板を見ても、かなりの数のバスが出ていることがわかります。沖縄バスの時刻表が私の手元にあります。路線バスは沖縄中を走っているようです。また、Kさんは各場所でタクシーを乗り降りする私たちに親切に手を貸し、心がこもっています。私はKさんからもらった名刺を大切にしています。カラーでおしゃれな名刺です。

翌々日は那覇観光バスに乗り、首里城、おきなわワールド、平和祈念公園などへ。7時間の旅で1人3900円。観光バスも快適。鉄路がないに等しい沖縄。しかし、路線バスが行き渡っていることを知り、安堵した沖縄の旅でした。

ひとことつけ加えさせてください。沖縄の海は青く美しく、沖縄の自然は明るく、カラフル。素晴らしい旅を経験しました。

(茨城県竜ヶ崎市在住)



ピタンガ  
(会員K・Tさんの絵)

## ◆豪雨災害、旱魃、異常高温

西日本豪雨では土石流が小型バスほどの巨石をも山上から市街地まで運び込むほどの凄まじいエネルギーを見せつけた。また、家屋や店舗などの壊されようは震度7どころか震度8をも上回る破壊力である。これでは「耐震強度不足」による学校や自治体庁舎など公共施設の耐震補強や改築なども無意味になってしまう。このような酷く恐ろしい大水害は今後も短期間のうちに日本で繰り返される恐れが大である。

そして、7月の大水害の後は「生命にかかわる猛暑」の日々が続き、「熱中症」という言葉を聞かない日はなかった。最高気温は38℃、39℃は普通になり、かつての40.9℃は更に更新され、7月23日には熊谷市で41.1℃を記録した。これでは「20世紀最高気温」の山形市(1933年)の40.8℃は、すっかり影が薄くなった。

その山形県内では西日本の豪雨災害を他所に極端な降雨不足で、梅雨期すらたまに降っても“雀の涙”程度で、6月～7月の降雨量は平年の20%台である。7月29日に東から西へと異例の進路を辿った台風12号が伊豆半島から東海地方にかけて襲った際も“余波”は山形県にはあまり及ばず、やはり“雀の涙”程度でしかなかった。また、8月5日～6日には豪雨が山形県北部を襲ったが、県南部はまたもや少雨だった。

その少雨は山形県内でも特に置賜地方が酷く、かつては暴れ川として米沢城下を水浸しにすることが多かった最上川上流の松川は戦国末期に入部した上杉景勝の筆頭重臣直江兼続公により左岸の10kmにわたり石堤が築かれ、現在は日本土木遺産に認定されたほどであるが、それでも昭和42年の羽越水害では氾濫し、地元の消防団員が4人も犠牲になっている。ところがこの暴れ川は河川敷全体が石ころだらけになって水流がみられない(写真参照)。農業用水路も渇水のため底がからから状態。稲作やブド

ウなどの果樹にも被害が及んでいる。このままでは一般家庭への給水も制限されかねない。

## ◆世界を覆う異常気象

このような極端な豪雨と少雨(渇水)、そして連日の異常高温は日本だけにとどまらず、世界各地で見られるようだ。ギリシアの大規模山火事では80人以上の犠牲者を出し、スウェーデンでも山火事が拡大し、アメリカでは更に大規模な山火事が頻発している。W杯サッカーの会場となったロシアの各地でも異常高温となり、スペインなどの南ヨーロッパも40℃を大きく超えている。

この世界的異常気象はやはり地球温暖化の加速化がもたらしたものと断言してよさそうである。しかもこの傾向は今後も一層強まるものと予想できる。それでも世界には、むしろ日本でも、地球温暖化など“エセ科学”によるフェイクだと語る“識者”や政治家も少なくない。だから彼らにとっては温暖化対策など無意味どころか経済成長の足かせにしかならないようだ。

それでもレジ袋の使用を控えたり、夏にはクールビズ勤務、暖冷房の設定温度の調整、エコドライブ、事務室では昼休み時間帯は消灯するなどの努力はかなり定着しているが、残念ながらとも温暖化抑制の“抜本的対策”にはなりえず、いわば「焼け石に水」でしかない。なぜな



最上川上流、松川の渇水状況(2018年7月24日撮影)

ら、これら諸々の努力を遥かに上回る速度で二酸化炭素などの温室効果ガスの排出量は、世界全体では増加しているからである。どんな開発途上国でも首都界隈でのクルマの渋滞が深刻化している様子をテレビで見ただけで、温暖化抑制対策としての真夏のノーネクタイ勤務の無力さがわかるというものである。(但し、猛暑を凌ぐという意味では有効といえる。)

#### ◆温暖化の主要因はやはりクルマ関連

温暖化対策としては、同じ「ノー」でもノーネクタイよりはノーマイカーの方が遥かに有効ではないか。これは全世界でやってほしいものだが、いきなり全世界で一斉には無理なら、まずは日本一国だけでも全国規模でやるべきであろう。

但し、日本だけで実施するにしても、クルマだけを温暖化の主要因と断定することにはかなりの反発が予想される。むしろ、温暖化の要因は様々であるが、それでも私はクルマや航空機など交通手段に関わるものが温暖化要因のトップであり、しかも温室効果ガス排出の半分、または半分以上を占めるのではないかと思っている。

例えば、クルマの走行自体による二酸化炭素の排出量の割合は20%程度だが、クルマの生産(本体および諸部品)、原材料の産出、精製、運搬、販売(PR及び営業も)、車両の点検、修理、廃棄にもエネルギーを消費する。また、道路や駐車場などのインフラの建設、拡幅、補修、アスファルトの製造、運搬、燃料である石油の埋蔵探索、産出、精製、各国への輸送やパイプラインによる供給、ガソリンスタンドまでの運送でも膨大な温室ガスが排出される。さらには、信号機の設置や運用、交通安全や事故対応などでの警察や行政、保険会社の活動や事務処理でも温室効果ガスは排出される。その他にもクルマを走らせるために温室効果ガスを排出するものは幾つかありそうだ。以上の一切合切を合計すれば、クルマに直接関係するものだけで二酸化炭素の排出量の半数ほどになると想定しても大した間違いはなかろう。ましてや、すべての産業はクルマとまったく無関係ではない。まこと

にクルマ社会を支える裾野は広大である。

したがって、本来は国際協力により、たとえ1日だけでも一斉にクルマ、特にマイカーの走行を禁止する「世界ノーマイカーデー」を実施することが急務に思えるが、その「わずか1日だけ」の実施にすら難色を示す国々はかなり多いのではないか。先進国だけでなく、むしろ経済発展を目指す開発途上国ほど「経済成長ファースト」を目指し、1日たりともクルマ走行の休止など思いもよらず、説得は至難の業だ。むしろ、日本やアメリカの政治家、官僚、経済界(特に自動車関連業界)も大差ないであろう。

#### ◆「食」と「車」のどちらが大切か

それでは国連などの国際機関はどうかと言えば、国連自体の硬直した官僚主義化が問題視されるだけでなく、腐敗化まで伝えられ、各国、特に大国の世界戦略や国益(エゴ)活動の足場であり、発言力や主導力を競う場ともなっており、地球環境のことなどあまり考えない各国代表が多いようであり、国連に過度の期待はできない。また、国連の一部局とも言える「気候変動に関する国際連合枠組み条約締結国会議」(締結国会議の略称はCOP)は毎年会場を持ち回りで開催され、温室効果ガス排出の削減を呼びかけながら、特にクルマの走行の厳しい抑制は求めているようだ。むしろ、脱化石燃料ということで電気自動車などへの切替えを“エコカー”として強く推奨している。それが全世界的に大衆化した場合、発電所由来のエネルギーである限り、しかも主として夜間に充電するために原発の存続や新設が不可欠になる。たとえ原発でもなく火力発電でもないとしても、原発や火力発電以上に日本の風景を一変させる恐れがあるメガソーラーや超巨大風車の林立を許してしまうことになる。また、溢れるクルマは「街壊し」の主力でもある。

それゆえ、単に温暖化対策としてだけでなく、原発や火力発電所、メガソーラー、巨大風車群にも強く依存しない生活のためにも脱マイカーの実現が必要なのだ。

むしろ年間を通しての脱マイカーは到底不可能であり、非現実的である。しかし、まずは手

始めに「一日だけ」のノーマイカーデーの実施なら決して不可能ではない。

食とクルマのどちらが人間にとって大切かと問われれば、大半は食と言うだろう。だが、世界人口の三分の一ともいわれるイスラム教徒は年に一か月間をラマダン月として日の出から日没まで一切の飲食を断つ行を実践している。その大切な食をである。つまり人間はたとえ時間限定にせよ一か月間も飲食を断つことができるのだ。ましてや「一日だけ」の「クルマ断ち」いわば断食ならぬ「断車」ははるかに容易なはずである。

できれば、この一日を毎月一回、更に毎月複数回とし、マイカー無しの生活に慣れてもらい、行政や産業界、街づくり団体も試行錯誤を重ねながら、一般国民がマイカーなしでも便利で快適な生活ができるようなシステムづくりをやってもらいたい。

#### ◆45年前に実施された山形市のノーカーデー

このノーマイカーデー実施の可能性であるが、現在日本国内で実施している都市は耳にしたことがない。但し、中心市街のわずかな街路区間だけを時間限定で歩行者天国や路上イベントをやっている例なら少なくない。

さて、私が住む山形市では1973年にノーカーデーを実施し、市広報紙でイラストにより市民に協力を呼びかけている(イラスト参照)。但し、推奨程度であったし、いつしか取りやめになっている。それでもなんと45年も以前のことで

ある。

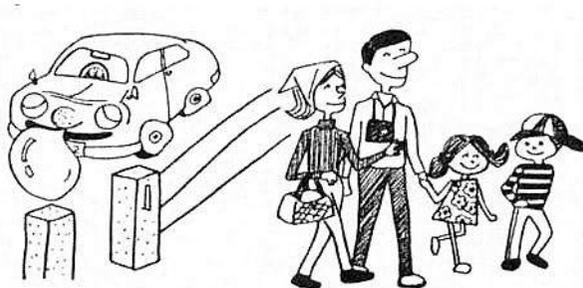
45年前というと、全国の乗用車の保有台数は約1300万台で、今年の2018年には約6160万台となり、4.7倍も増加している。山形市での増加率も同じようなものであろう。つまり、現在よりも約5分の1程度でもノーカーデーの継続は困難であったわけだ。ましてや5倍近く増えた現在での実施ははるかに困難であろう。

しかし、逆にノーカーデー実施の必要性は格段に高まっている。50年に1度、100年に1度とまで言われるほどの大規模な大洪水、殺人的猛暑、早魃による深刻な農業被害は、今後は毎年のように日本の各地を襲っても不思議はない。クルマの市街地への数多い侵入も温暖化の影響のようだ。温暖化の加速化は今や確実であり、まるで地球環境の破局に向けてカウントダウンの音が高らかに響いているかのようなのである。

まずはノーマイカーデーを日本で全国的に実験的にでも実施しなければ、諸外国が倣うことはないだろうし、全世界での一斉実施の呼びかけもできるものではない。

温暖化による地球環境の破局は目前にあると申しても過言ではない。世界的な大規模戦争よりも惨禍を酷くする恐れすらあるのだ。人が人を殺傷する戦争もあってはならないが、「全人類が主犯」とも言える温暖化による大惨禍も絶対にあってはならないことである。破局を防ぐためにも温暖化の主要因と言えるクルマの走行を大幅に削減することはまさに急務なのである。

(山形県山形市在住)



45年前に山形市報に掲載された  
ノーカーデーの呼びかけのイラスト

自宅に招いた来日間もないパリジェンヌとその夫君を、駅まで歩いて送り届ける時のことです。

途中、車の流れが途切れたので道路を横断しようとしたところ、彼女は、そんな悪いことするの？ と驚きを隠せません。直ぐ先に信号付き交差点があり、しかもどうせそこまで歩くことは彼女も承知しています。

ですが、その交差点は直交道路側の道幅が広めなので、車は速い速度のままで右左折して横断歩道に入ってきます。それが危ないので、私は日頃からその交差点に向かう途中で、もし車の切れ目があればその時点で道路を渡ってしまうことにしています。

しかし、この時の彼女の言い方・雰囲気は、「あなたはそんな悪い人だったの？」と半ば私を犯罪人扱いです。さすがに初等教育から批判的なことを言えるよう教育しているフランスであります。

それで私は言いました、日本では歩行者が車にはねられるのはほとんどが横断歩道上でだよと。

この日は来日直後の彼女の旦那も一緒だったのですが、彼は私とは初対面であったせいもあり、さすがに私をたしなめることはなかったです。しかし、フランスではそういうことはしない、イギリスでもそうだと彼女に加担したのであります。

もう少し私の弁解をさせて頂ければ、この道

路に曲がって入ってくる車線数は2車線で、曲がったあとも2車線です。しかし、曲がって間もなくの道路上に設定されているタクシー駐車スペースにタクシーが停まっていることが多いので、すなわち実質問もなく1車線に減ってしまうことを運転者は承知なので、左折時点で競走が始まっているのであります。つまり、左側車が自分の前に出てこないよう右側車は曲がっている最中・横断歩道上から横断者がいなければ左側車を追い越そうとしているのであります。

さて、些細なことのようなこの一件、意識感を上げると色々な気づきがあります。

- ・フランスでは危ないから渡ってはいけけないではない。横断歩道で渡るべきなのだからそんなところで渡ってはいけけない。
- ・かように順法精神のある人達に安全のために横断歩道外で渡るのだと言っても、理解してもらえないだけでなく、屁理屈を言う奴としか映らない。
- ・フランス人は、横断歩道での横断は安全だと思っている。
- ・これだけ国情が異なると(そのことを承知してくれていないと)外人からの信頼を損ね、友達を失いかねない。

先般来、「来る東京オリンピックで訪れる外人にとって日本の横断歩道は危ない」が話題になっていますが、別角度からその通りだと実感した次第です。

(京都府京都市在住)

昨年1月、島根県江津市の三原董充さんが、「緑のおじさん」(今はそのような言い方はしません)として朝の通学児童を見守るも、その任務中に交通事故で亡くなるという衝撃的なニュースが報じられました。しかも三原さんが、34年前にはご自身の娘さん(次女)を交通事故で亡くしていたことが報じられると、インターネット上でも大きな反響がありました。ツイッターでは「この人にこそ国民栄誉賞を」とまで書かれ、私も感動しました。

しかし、時が経ってこの事件が忘れられてしまっただけではありません。格言に、「人は亡くなった時が第1の死。忘れ去られた時が第2の死」というものがあります。何とか本会会員そして世間も忘れることがないように、との思いから書かせていただきました。

三原さんは享年73歳でした。長女摩弓さんのところにお孫さんがいるそうです。伝統芸能の神楽の普及にも努め、テレビなどでも取り上げられています。石見神楽神和会会長でした。

34年前の事故は、当時小学校2年生の次女舞子さんが、登校中にトラックに轢かれて亡くなるというものでした。享年わずか7歳。即死状態だったそうです。対面されたときの心境はいかばかりだったでしょう。察するに余りあります。

当時の記録を記載したブログがあります。起

こるべくして起こった事故。トラックは豪雨災害復旧工事の車両だそうです。災害で道幅も3分の1に狭くなった中でも自動車は速度を落とさないため、三原さんもPTA役員として安全対策の折衝を開始した中での悲劇だったそうです。教育委員会や学校が何と言おうが、次の3学期からは子供たちをバス通学させようと決意した矢先だったそうです。

三原さんが子ども見守り活動に参加されたのは2002年頃。お孫さんの小学校入学がきっかけだったそうです。自主防犯組織「豊川地区子ども見守り隊」という名称です。自分の子供も守れなかったという葛藤もあったそうです。

三原さん自身の事故は、2017年1月30日、朝の通学時間帯7時15分頃、酒気帯び運転の軽トラックに男子児童と共に轢られました。その場にいた児童は総勢9人。犯人は木材会社社員の山口伊佐男容疑者62歳。三原さんは事故直後も意識があり、負傷した男子児童を気遣う発言をしていたそうですが、翌日早朝に亡くなりました。事故後24時間以内の死のようです。男子児童は軽傷でした。三原さんが身を挺して護られたからでしょうか。事故現場は、次女の亡くなった場所に近かったそうです。

葬儀は2月2日。霊柩車は長年見守った小学校の前を通り斎場へ向かったそうです。

その後、見守り隊の会員は増加したそうです。



NHKテレビ「ニュース9」映像より

取材に対して長女摩弓さんは、「生涯に2度もこのようなことが起こるとは思っていませんでした。決してこの死を無駄にしてはならない」と語りました。

6月5日、緑綬褒章を夫人が代理受章しました。

その後9月21日に県公安委員会が事故現場の信号設置を決定。12月25日に信号機が設置され、「三原さんからのクリスマスプレゼントだ」という地元の声が報道で紹介されました。事故から1年かからずに対策が実行されたことは、せめてもの報いを感じられます。

今年1月の1周忌には地元紙以外の佐賀新聞も記事を書き、台湾のブログでの反響も紹介しています。しかし、報道のフォローは物量的に寂しいと感じました。

私が思うに、勲章で終わりにしてはいけません。再発防止のためには、三原董充さんのことを語り継ぐ、映画やテレビドラマ化を当会の名前で働きかける、三原董充賞・三原董充基金などでお名前が残るようにする、交通安全週間のポスターに黄色い旗を持ったお姿を載せる、そういったなんらかの行動が必要ではないかと思

います。

### 三原董充さん年表

1943年頃 生まれ。島根県江津市在住。元洋装店経営。

1983年 小学2年生の次女舞子さんを登校中の交通事故で亡くす。

2002年頃 見守り活動に参加。

2017年1月30日 小学生の登下校見守り中に酒気帯び軽トラにはねられ入院。

2017年1月31日 早朝死去。享年73。

2017年2月2日 葬儀。

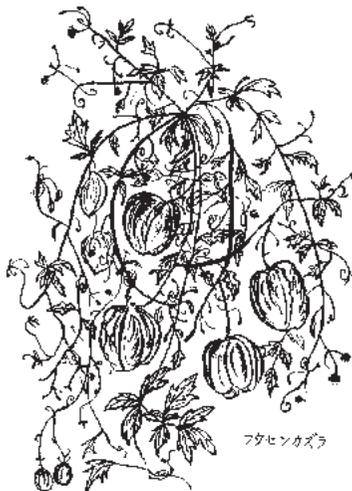
2017年6月5日 緑綬褒章を法子夫人が代理受章。

2017年12月25日 事故現場に信号機が設置される。

2018年1月30日 佐賀新聞は1年後の続報を記事に。台湾のブログも紹介。

(参照記事／朝日新聞 毎日新聞 読売新聞 佐賀新聞 ブログ(沈黙の読書) 建設コンサルタンツ協会誌239号)

(東京都八王子市在住)



フクセンカズラ

フウセンカズラ  
(会員K・Tさんの絵)

# 石油ショックから学ばなかった四十年間 ～京都市電全廃四十年によせて

小松敏郎

今年9月末日でこの国の雪国以外の大都市の公営路面電車が全滅してから四十年になる。ここで路面電車という言葉を変えて定義しておこう。この定義はこの国のコンテキストに合わせた筆者独自によるもので、他国に翻訳は難しい。都市の街路を整備する際それを有効活用するのにエネルギー効率の高い電気鉄道を導入したのが路面電車というシステムであり、それ用の乗り物のトラムと分けて考えないといけない。路面電車は街造りそのものであり、開業後の営業主体はともかく公がイニシアティブをとって始めないといけない。それゆえ早稲田と三ノ輪橋を結ぶ電車はトラムであっても私は路面電車と呼ばない。東京市の街造りと関係なく私企業によって敷設され、戦時の電力統合の国策でやむなく東京市電に組み込まれたのに過ぎない。およそ四十年前に今でいうバリアフリーを先駆けて対処したのは乗り物としては高く評価できるものの、特殊な経緯による路線なので同じ手法で路面電車をバリアフリーできるところはどこにもない。

さて、四十年前に既にクルマ社会を問い直す少年だった小生は京都市電の全廃に立ち会った。母の母と母の姉妹家族に盆暮れに会いに行くのに家族で市電に乗るのではなく、当時祖母が身を寄せていた長女(私の母の姉)家族の右京区の家から一人で最後に残された外周線に乗ったのだ。少年が乗っていた路面電車が九条通の渋滞で立ち往生した経験は、今も小生とこの国のクルマ社会との高い壁になっている。たまたまその九条通に面した映画館で高田渡の生きた姿を見ることができるも、その半年後に高田渡は北海道で帰らぬ人になり、それから干支が一巡して映画館は営業不振で休業してしまった。営業再開できてもこの九条通に面した立地はのぞめない。私が2年前に問い直す会開催による橋本良仁さんの講演に来たのは高田渡の命日であり、高田渡の結果的に生涯最後のコンサートでピアノ伴奏をした渋谷毅氏のコンサートが東京・吉

祥寺であったのと合わせてである。

個人的な経験はさておき、本論にはいると京都市電の廃止は石油ショック以後のことである。前号で横浜の田中牧氏が書かれたように、石油ショック以前の段階で日本の大都市の路面電車の大部分は撤去されていた。石油ショック以前の撤去についての考察は今回行わない。問題は石油ショックを真摯に受け止めることができなかったこの国と、世界の先進的な国との間の深い溝である。日本の大都市で石油ショックの時点で残っていた公営の路面電車は、京都以外では札幌の山鼻線と名古屋市電の外周線ぐらいである。名古屋は名古屋駅前や栄といった街の中心からは撤去済みで、全廃を待つばかりであった。しかし、京都市は狭軌の北野線や日本最古の電気鉄道である伏見線を廃止して全盛期より減っていたといえ、石油ショックの時点でもおよそ五十キロの路線網を維持していた。前回の田中氏の記事にならっていうと、全盛期に人口136万人(1965年の国勢調査)の都市で一日平均60万人の市民が路面電車に乗り、市電と市バスを合わせると一日平均90万人も乗っていた(1964年の数値)。一日で行きと帰り2回乗るとして市民3人に1人が毎日市電か市バスに乗っていた。市電、市バスが下駄代わりになっていたのだ。それは、初めから京都市がイニシアティブをとって狭い江戸時代の街路を広げる政策を続けてきたゆえのことである。その点は大阪市の方がもっと徹底していたが、愚かなことに万博前の1969年3月末で全廃してしまっている。神戸市は横浜の1年前の1971年3月13日で廃止。大阪は市電廃止と引き換えに地下鉄網ができた。神戸は山と海にはさまれた細長い坂の町で路面電車には不向きな地理的条件があり、それまでばらばらだった私鉄のターミナルをつなぎ、相互乗り入れを果たすトンネル会社の神戸高速鉄道が1968年4月に開業したので、市電の乗客が激減していた。京都は盆地でほどほどの広さがあり、大阪のように地下鉄網を作る需要がないという、ま

さに路面電車向きの地理的条件であった。それゆえ石油ショックの時点でも横浜の最盛期を上回る路線網があった。もちろん当時日本最長である。東京都電から日本一の座を奪還していた（現在日本一の路線長の路面電車は高知を走る「とさでん交通」で、石油ショック時の京都市電の約半分、全盛期の都電の1割強に過ぎない）。

石油ショックだけではないが、それを大きな契機として西ヨーロッパ諸国で路面電車はバリアフリーでよりモダンなシステムに進化していったというのに、この国では最後に残っていた京都市電の全廃も防げなかった。木を見て森を見ず、石油ショックでインフレになり経営がますます悪化した点しか見えておらず、よその国でとれた石油をただ同然の価格で仕入れて湯水のごとく使うことに依存した交通体系を改めることができなかった。

石油ショックの翌年に京都市は烏丸線を廃止する。地下鉄工事の邪魔になるからである。地下鉄建設を決定させるほど需要の高い路線で一時期は路面電車の連結運転が行われていた。そのために開発された2000型車両は狭軌に改造して四国の松山で走っている。今年の寒い季節に路面電車サミットがあるも小生はそのとき瀬戸内海を渡ることができていない。1976年春に今出川・白川・丸太町線を廃止、路線長日本一の座を西日本鉄道北九州軌道線に明け渡す。京都大学・同志社大学・立命館大学といった大学生の足となっていた路線だった。

この国では需要の多い路線から先に廃止するので、ようやく市電の存廃が全市民的な論議になった時点で残っているのは採算性が低い外周線だけである。最後の1年は一日平均3万人しか路面電車の客がいなかった。前述と同様の計算をすると、市電に毎日乗る市民は百人に一人しかいない体たらく。のちの大阪市の赤バスと同じで市民のごく一部しか利用のないものは多数の市民にとって他人事であり、情緒的な議論に流れがちで科学的な論議にならない。

今年の秋は第一次大戦終結百周年でもある。当時のヨーロッパ諸国は戦争準備に入るとそのまま戦争に陥るしかない硬直したシステムだったらしい。その反省の上に国際連盟ができ、特に

その大戦がロシア革命をもたらしたことに恐れをなした西ヨーロッパ諸国は国際労働機関ILOを設立した。この国で公営路面電車が市民の下駄代わりになっていた全盛時代でも経営は赤字なところが多く、1960年代半ばに国全体で地方公営企業の経営再建が論議となった。しかし、実際にとられた政策は独立採算制の明確化と、労働者への労働強化による人件費削減と、第一次大戦開戦時の列強のような硬直したシステムでしかなかった。もちろん、石油ショックで改められるどころかますます硬直化している。道路交通において、路面電車をもっともエネルギー効率が高く土地を有効に利用しているということは、微分積分の高等数学ではなく小学生の算数レベルで分かることなのに、厳しい競争試験を通ったはずの我が国の中央官僚がそのことを考慮した政策を実行しないということは、不条理としか言いようがない。

石油ショックという事態に、対処療法でなく公企業、交通体系、もっと広く今の生活の有り様を考え直すということをしなかったつけは重い。社会のシステムの根本を見直すことなく働く者の条件を切り下げることによって石油ショックを克服したと勘違いしているこの国は、なにもかも停滞している。人間は自然という制約から逃れることが決してできないのに、そこから目を背けてエネルギー生産性や土地の有効活用よりも無理やり資本に対する労働生産性を引き上げたところで、多くの障害者・女性・高齢者を労働市場から排除するだけだ。この四十年間にこの国で公営あるいは公設による路面電車の敷設といえば、雪国の富山と札幌だけである。それも廃止された区間の復活で、今年4月の高田渡の命日時点で着工にこぎつけた新規の公営または公設の路面電車はひとつもない。情けない限りである。中央官僚だけでなくこの国の大多数は反省(reflexion)しないので、世界の落ちこぼれに陥っている。

歴史にifは禁句のようだが、もし許されるのならドラえもののタイムマシンに乗って石油ショック時点で時を止めて、ストラスブルで走っているようなモダンなトラムが加茂の流れに沿って走る夢を見続けていたい。そのトラムは

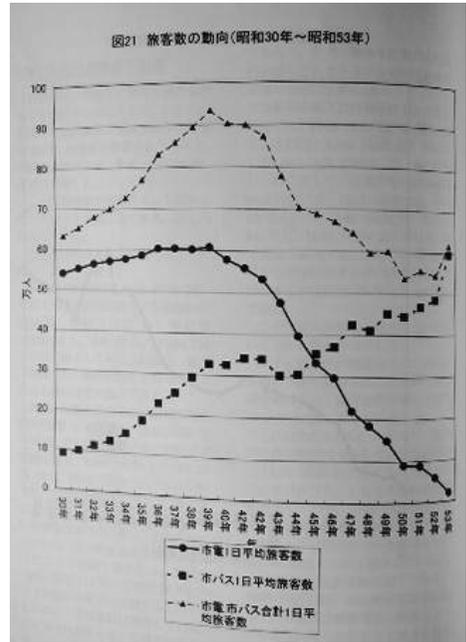
外国人観光客多数を乗せて嵐山や比叡山のふもとの八瀬に直通するのである。それでこそ自分の国に誇りを持つことができる。内橋克人氏の目の黒いうちにこの国に新規の公営路面電車ができるのか、愚か者の作曲者が亡くなり、五月革命五十周年に蜘蛛の糸ごとく思いをはせてこ

の筆を置くことにする。

参考文献：京都大学鉄道研究会No.29. 京都市交通局特集号(2001年11月発行)  
(大阪府大阪市在住)



小生が幼少のころ祖母宅に行くのに6番系統電車に乗った烏丸通に面して狭軌の北野線の車両がビルの中に保存されている。最寄りバス停は烏丸松原。京都駅から烏丸通を北上するバス、例えば5番系統に乗り、左手を注視していると見えるはずである。見落としても烏丸松原で降りて来た道を引き返せばよい。N電からもう少し行けば地下鉄五条駅の北口である。全国汎用の交通系ICカードで市バス地下鉄60円割引が受けられる。7月26日に相模原事件の集会在京都の四条烏丸近くであった帰りに撮影。



いつこの国がクルマ社会に入ったのか、このグラフに如実に現れている。狭軌の北野線の廃止は1961年と全盛期のことで、他の路線の乗客増でグラフ上には表れていない。市電と市バスが入れ替わっているのが伏見線の廃止で、その間路線の廃止がないのに路面電車の乗客は急減している。伏見線は郊外へ延びる支線なので他線への影響が少ないが、1972年以降の中心市街地での路線の廃止はネットワークの破壊であり、一度廃止し始めたら全廃に陥るしかない。1972年の四条線の廃止は地下に阪急電鉄が延長した影響であるが、そこで廃止を止めないといけなかった。(出典：京都大学鉄道研究会No.29. 京都市交通局特集号(2001年11月発行))

我が国では行政とメーカーがクルマを無計画に普及させ定着させたことが様々な問題を引き起こしてきたと思う。私は子供の頃、この国にクルマというものが定着するかどうか疑問に思っていた。何故か、それは当時のこの国の道路事情にあった。その頃は田んぼのあぜ道をただ改良したといったような粗末な構造のものや、人が踏み固めた山道を抜けたといった感じのクルマにとってはまことに走りにくい道路ばかりだったからである。勿論未舗装。国道といっても多くの市街では江戸時代の幅のままが多かった。そしてその利用者の大半は歩行者か自転車で、大きくてもリヤカー程度の大きさの軽車両ぐらいしか通っていなかった。荷馬車の通れる道もあるにはあったが、リヤカーとのすれ違いにも苦勞するといった状況だった。そんな貧弱な構造の道路に図体の大きなクルマが傍若無人に入ってくることで自体すごく違和感があった。だから子供の頃、クルマがこの国に定着できるとはとも思えなかった。

とにかく、この国はクルマが走るには全く適していない。一例を挙げると、市街地では土地区画が細かく分割されているのでやたらに交差点が多い。だから一寸走れば十字路、T字路だらけである。実際、運転していると、いつ何処から人やクルマが飛び出してくるか分からない不安に駆られる。こんな場合時速30キロの速度でも速すぎると感じるほどだ。大抵そういうところでは道路幅は狭く当然歩道なんかないからクルマが通れば歩行者が慌てて道路脇に避けねばならない。そんな道路が全国至る所にあるから、自動車教習所の箱庭のようなコースを上手に運転出来ねば運転免許がもらえないというの

も皮肉な現実であろう。

一般にインフラ整備が先で中味は後というのが常識ではないだろうか。行政はクルマに適する道路インフラが全く整っていないのに、クルマだけを増やしていったら、どういうことになるかと全く思わなかったのだろうか。子供にでも分かることだ。外国では早くからそのことに気付いていた国もあり、クルマの数、使用に規制をかけ始めていた。

にもかかわらずメーカーの売らんかなの姿勢もあって、クルマだけがどんどん増えていった。そこには何の規制もなかった。国民のクルマを持ちたいという欲望だけが剥き出しになってクルマが定着していった。結果、大渋滞は起こる。「路面電車は邪魔だ」の大合唱。そして交通戦争と言われる死亡事故の多発。慌てて道路建設、改良工事がそこかしこで始まった。全て後追いである。再び工事渋滞が大発生。やがて何時しか古い市街が取り壊され、街の中心に広い道路が作られた。農地を潰して立派なバイパス道路が旧市街近郊に作られた。人間中心だった街が壊れ始めた。後は皆様ご存知の通りである。

どうにも納得出来ないのは、インフラが整っていないのに行政は何でどんどんクルマを増やしていったのかという事である。やっしまえば後はなんとかなる、そんな安易な気持ちだったのだろうか。それとも産業振興という国家の目標のためには国民に我慢を強いる、危険に曝すことも仕方なしという判断だったのだろうか。それとも米国の真似をして自動車王国になりたいという単純な願望だったのであろうか。たった60年前のことだが未だに分からない。

従来の台風が進むコースをまったく東西反転させたような、驚きの挙動の台風12号が関東地方を通り過ぎた7月29日に書いています。こんな悪い冗談が、紛れもない物理現象として発生するとは。

夏の暑さも半端ではなく、季節季節の気候が厳し過ぎです。これらは地球温暖化の表れなのでしょう。

人々は激烈な気象ともたらされる災害に驚愕し、被害の傷を癒すだけで手一杯で、それが繰り返されるとなれば疲弊していく一方かもしれません。

そして、根本的になされるべき地球温暖化の原因への対応、分けても自動車のような大量の環境負荷に依存した生活を見直そうという気運にまでは、まだまだ至っていないようです。

私達は、疲れ果てて思考を止め、ハンドルにもたれて、とにかくもアクセルペダルを踏む……のではなく！苦しい中からも、未来に持続して

いくような“もう一つの道”を見い出していかなければならないですね。そのためにも、「クルマ社会を問い直す会」ではないかと思えます。

\* \* \*

さて、6月末にお届けした会報前号に同封の「会員アンケート集計結果」をご覧くださいましたか？ ご覧になって、またさらに考えるところもお有りかと思えます。ぜひ、ご意見を世話人までお寄せください。

アンケート回答者のうち何人かの方とは、その後メール等をやりとりさせていただきました。このような通信があること自体で、世話人はずいぶん元気づけられます。

私個人的には、会員一人一人が日常的に取り組めるような活動方法が何かないだろうかと考えています。みなさんのアイデアもお聞かせいただけたらと思っています。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報 第1号』(1995年7月発行)に掲載され、施行されました。

## 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7月24日までの会費・寄付払込者は103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(会報92号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

### 地方支部と、地域活動連絡系の制度について

- 地方支部**…会則に規定はなく、ある程度の範囲でまとまって集まったり活動したりするのに便利であれば、設立してもよいと思われます。世話人にご提案ください。
- 地域活動連絡系**…会則に規定はなく、「世話人ほどではないが軽く会の運営に関わりたい」「会の動きを知りたい」「地元での活動を広く知ってもらい、地域での活動を活性化したい」等と思う方々が担ってくださっています(2000年度から設置)。世話人・地域活動連絡系のメーリングリストで情報交換を行うことができます。条件は、年度初めの会報に同封する名簿に連絡先を公開していただくことで、会の顔のひとり、という立場にもなります。希望される方は世話人にご連絡ください。

### 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。

### お願いします

#### 写真やデータのご提供のお願い!

クルマ社会に関連する写真やデータ等のご提供をお願いいたします。

- クルマ社会の問題提起となるもの。写真のほか、図版、グラフ等も歓迎です。(説明文を添えてください。写真は撮影場所や撮影年、図版等で引用の場合は出典も添えてください。)
- 上記のものは無償・無期限でご提供いただき、下記の用途に自由に使用していただく(使用の都度お断りはしない)ことを条件とさせていただきます。使用にあたってご提供者のお名前は記載を基本としますが、希望しない場合は記載しません。

**【用途】** 当会の主張を多くの人々に伝えるための活動(展示パネル、ホームページでの紹介、会の印刷発行物、講演用資料等。会の判断により、当会提供と表示することを条件として第三者に提供することも含みます)

★会報にご投稿いただいた写真等のご提供も大歓迎です!ご投稿時にお書き添えください。

お問合せは足立礼子(世話人 E-mail reida@if-n.ne.jp)まで。

## ブログ、Facebook、Twitterのご案内

◆会の活動を広く知らせるため、以下のツールを活用しています。

◎ブログ版「クルマ社会を問い直す会」

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

従来のホームページとあわせて、ご利用ください。

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

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

会からの提言・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◎Twitter「クルマ社会を問い直す会」(2016年6月8日開設)

<https://twitter.com/kuruma66311273>

会からの提言・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◆会員の意見発信のためのブログも開設しています。

◎ブログ「脱クルマフォーラム」(2014年5月3日開設)

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

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

◎ブログ「歩行者の道」(2015年8月9日開設)

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

おもに歩行者の交通権を主張していこうと考えています。

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

投稿のためにはあらかじめインターネット上の登録が必要です。

登録の手順については、世話人の富田悦哉 [ziteco@e00.itscom.net](mailto:ziteco@e00.itscom.net) までお問い合わせください。(非会員は登録できません。)

## 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8月5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](mailto:sugita@kstnk.sakura.ne.jp) までメールをください。(非会員は参加できません。)

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

## お分けします

### 会報バックナンバー

●会報『クルマ社会を問い直す』(年4回発行)のバックナンバー(1号~92号)

—1冊100円でお分けします(送料は別。ただし会の広報や学習用の場合は冊子代も送料も無料です)。

以上、申し込みは杉田久美子(会報92号に同封の名簿参照)まで。

# 案内板

## ・東京ミーティング ご案内 ~ご参加ください~ 《10/27(土)、12/22(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12月下旬
- 原稿締切り：2018年10月31日（締切り厳守でお願いします）
- 送付先：林 裕之（会報92号に同封の名簿参照）  
hayashi3120@kjf.biglobe.ne.jp
- \*\*\*\*\*
- 【投稿規定(募集要項)】 2018年9月発行93号より一部改訂
- ★クルマ社会の問題に関連した内容に限ります。
- ◎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。
- ◎原稿の執筆者名は本名記載が原則です。事情により匿名を希望される方はお知らせください。
- ★原稿についてのお願い
- ・パソコン入力の場合は電子メールにファイル(Wordなど)添付で、手書きの場合は原稿用紙に楷書で書いてファクスまたは郵送でお送りください。
- ・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。

- ・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。専門的用語や略語等には説明を添え、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。
- ・原稿に不明な点や疑問等がある場合、執筆者に調整していただきます。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了承ください。

\*\*\*\*\*  
※上記の規定に依っていただけない場合、掲載を見合わせる可能性もありますことをご承知おきください。

版下作成：梅沢 博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文