

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
共同代表：青木 勝 足立礼子
連絡先：〒551-0001
大阪府大阪市大正区
三軒家西3-10-16(青木)
Tel 090-8650-7263
編集：足立礼子、林 裕之
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

97

2019年9月30日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



大阪府は御堂筋の将来ビジョンとして、車中心から人中心のみちへと空間再編を目指しています。その取り組みの一環として、2019年8月1日～20年1月6日まで本町ガーデンシティ前にパークレットを設置しています。パークレットとは道路空間を活用してウッドデッキやベンチを配置した休憩施設です。短・中期目標は側道の歩行者空間化です。長期には御堂筋を全面歩行者ゾーンにする計画を進めています。撮影した8月は暑い中、たたずむ人が多くいました。季節がよくなると、もっと増えると思います。(撮影と文/青木 勝)

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	7月の参院選に際して政党に公開質問を実施(杉田正明) …………… 2
■会員の活動	第21回「通学路の安全を考える」シンポジウムに参加して —大津園児死亡事故の防止対策を発言(長谷智喜) …………… 6
■交通システムルポ	「Izuko(イズコ)」で伊豆を旅してみた ～日本初の「観光型MaaS(マース)実証実験」体験報告～(井坂洋士) …………… 11
■投稿	おかしな国 日本(安達 博) …………… 20 恐怖!のクルマ社会(木村孝子) …………… 21 本当に必要なのか?小さな町に、増え続ける郊外型大型店舗 —増加する車の影響を正しく判定する手段はないのか—(菊池和美) …………… 22 運転免許制度にクレバリン精神検査導入の提案(安彦守人) …………… 25
■有志メーリングリストの意見交換より	JR北海道・留萌本線、留萌～増毛間の廃止について考えること …… 28
■書籍等の紹介	『自動運転の幻想』(上岡直見著) ほか …………… 32
■会員に関する新聞記事(長谷智喜さん)	…………… 34
■案内板	世界道路交通被害者の日の集い、大阪ミーティング、東京ミーティング …………… 36
■世話人より	会報バックナンバー在庫整理…33/原稿募集案内…37/共同代表より…38/事務局より・会計より、他…39

クルマ社会を問い直す会では、国政選挙に際して各政党に公開質問を実施することを続けております。

その趣旨は、当会が何を考えているか各政党に、そして世の中一般に対してアピールすることにあります。

今回の参院選に際しましては、当会の考え方を代表的なもの5つに絞って示し、それに対する賛否を質問しました。

第1問では、円滑な自動車交通より、歩行者の安全確保を最優先する考え方を提示しました。

第2問では、円滑な自動車の交通より、自転車の安全・安心の確保を優先する考え方を提示しました。

第3問では、自動車メーカーが、事故を起こさない、もしくはそれに近い自動車しか販売できない仕組みにすべきとする考え方を提示しま

した。

第4問では、運転免許なしには生活が成り立たない状況があろうとも、運転不適格者が引き起こす交通事故をなくすことを優先する免許制度運用の考え方を提示しました。

第5問では、赤字の公共交通について、国もナショナルミニマムとして一定水準の確保を担う制度を設ける考え方を提示しました。

7つの政党に対して、回答を依頼しました。5つの政党から回答があり、日本維新の会からは「回答を見送る」旨の連絡がありました。また公明党からは、回答・連絡はありませんでした。

以下に質問状と各党からの回答を掲載します。回答の掲載は到着順とします。尚、今回の参院選の告示日は2019年7月4日、投票日は7月21日でした。

2019年参議院議員選挙に際しての各政党への公開質問状

2019年6月15日

クルマ社会を問い直す会
担当世話人 杉田正明

当会は、クルマ社会がもたらすもろもろの問題を取り上げ、その解決に向けて提案・運動を行っている団体です。今回、参院選に際して、各政党のクルマ社会に対する基本的な姿勢・考え方を把握したいと考えました。

以下、当会の代表的な考え方を5つに絞ってお示ししますので、それについて貴政党の賛否と、もし賛成ならば国会の場で取り上げて頂けるか、お答えくださいますようお願い申し上げます。

尚、お答えいただいた結果については、当会ホームページで公開するとともに、マスメディアにも広報するつもりですので、あらかじめご承知おき願います。

以下、次の5項目の考え方について、賛否と、賛成の場合国会の場で取り上げていただけるか、お書きください。

1. 歩行者の横断が一定数見込まれる全ての交差点に歩車分離信号を設置する。円滑な自動車交通の確保より、歩行者の安全確保を最優先する。
2. 片側2車線以上の一般道路においては、車線を減らしてでも自転車専用レーンを設置する。円滑な自動車交通の確保より、自転車の安全・安心確保を優先する。
3. ごく近い将来までに、全ての自動車に、衝突防止装置、制限速度遵守装置、信号遵守装置、一時停止遵守装置、酒酔い運転防止装置、アクセル・ブレーキ踏み間違い防止装置を搭載することを義務づける。自動車メーカーが、事故を起こさない、もしくはそれに近い自動車しか販売できない仕組みにする。
4. 自動車運転免許の取得および更新に際して、厳しい実技試験および筆記試験(法規等)の実施と、厳しい認知症検査および発作を引き起こす可能性がある病気の病状・管理状況についての検査を実施し、運転不適格者を積極的に見つけ出し、免許停止に導く。運転免許無しには生活が成り立たない状況があろうとも、運転不適格者が引き起こす交通事故をなくすことを優先する。
5. 赤字の公共交通事業者から申請がある場合、国は、設備費の一定割合での補助を行うのみならず、運営費についても一定割合での補助を行う制度を作る。鉄道・バスなどの公共交通は道路と同様な社会基盤であり、地方自治体が関与するのは当然だが、そのみならず国もナショナルミニマムとして一定水準の確保を担う制度を設ける。

貴政党名 _____

ご回答者名 _____

ご連絡先(電話もしくはEメール) _____

尚、当会については次のホームページをご参照ください。

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

誠に勝手ながら7月1日までに返信用封筒にてご投函くださいますようお願い申し上げます。

■日本共産党の回答

質問1

賛成。

天津市でおきた園児がまきこまれた事故など、交差点の総点検と防護柵の設置なども提案しています。国会でも、わが党議員がこうした立場から質問し、提案しています。

質問2

賛成。

自転車活用促進議員連盟に加入して、超党派で要求しているところです。

質問3

賛成。

自動運転に備えた法改正が国会に出されました。車両の安全確保については、道路運送車両法の改正が行われ、安全技術の向上などを求めました、まだ技術的に完成しておらず義務づけそのものが困難な状況ですが、技術が完成すれば実施は当然のことです。

質問4

賛成。

事故をなくすために、自主的な返納、一定の検査や更新の厳格化も必要です。運転しなくてもよい環境をいかに作るか、公共交通の整備をはじめ、そうした環境を整えるための行政の責任が求められます。

質問5

賛成。

EUなどは、公共交通は行政の責任として位置づけて、財政的な支援構造をとっています。“赤字はあたりまえ”としての対応です。私たちの党としては次のような政策もっています。民間事業者任せではなく、国、自治体が責任を持ち、赤字を補うための公共交通基金（ファンド）を作り、財源を確保するようにします。

■立憲民主党の回答

質問1

歩車分離信号が交通事故防止に効果があることから、積極的に導入を推進していきます。

質問2

環境負荷の小さい持続可能な社会を作るため、自転車を活用することは重要です。

自転車活用にニーズの高い地域から自転車用のレーン整備を進めていきます。

質問3

事故を起こさない自動車が普及するよう、技術開発と普及を促進します。

質問4

地方の実情を鑑みた場合、高齢者の運転を直ちに禁止することは難しいと思われれます。公共交通の整備など、運転が難しい方が運転せずに済むような条件整備を行っていきます。

質問5

公共交通の維持は重要な課題です。ドイツのシュタットベルケのように、エネルギー、上下水道、公共交通が連携して、その維持を図るような仕組みを作っていきます。

■自由民主党の回答

質問1

歩車分離信号は、歩行者と自動車が交錯しない安全性の高い方式ですが、交差点毎に事故発生状況や歩行者・自動車等の交通量などを総合的に勘案して導入を検討する必要があると考えます。

質問2

自転車活用推進計画（平成30年6月閣議決定）に基づき、地方公共団体の自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、自転車通行空間の整備を促進し、安全で快適な自転車利用環境を創出します。

質問3

自動ブレーキなど一定の安全運転支援機能を備えた車（サポカーS）の普及、自動運転による移動サービスの社会実装を推進することにより、道路交通の安全と円滑を確保し、誰もが安全・安心に暮らすことができる社会の実現を目指します。

同時に高度道路交通システム（ITS）の推進による安全性を高めるための安全運転支援システムの実現や、事故に遭っても被害が最小限に抑え

られる車の開発を推進します。

質問4

運転免許取得時には技能試験及び学科試験をおこなっているほか、75歳以上の者の免許更新時には認知機能検査を行うなどしており、今後ともこれらを適切に運用してまいります。

質問5

交通政策基本法に基づいて策定された交通基本計画を踏まえ、交通政策を総合的かつ計画的に推進します。

地域の生活交通の将来にわたる維持・確保のため、地域公共交通活性化再生法に基づき、利便性の高い地域の交通ネットワークの構築に向けた計画策定を推進するとともに、交通事業者や地方自治体などの取り組みを人材、ノウハウ面や財政措置等により支援します。

■国民民主党の回答

質問1

交通政策においては、「交通政策基本法」に基づき、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他交通手段が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、有機的かつ効率的に連携する中で、国民が自由に選択し、円滑安全に利用できる環境を目指します。

なお、通学路については、「児童通学安全確保法」を制定し、国が責任を持って体制整備を行うことにより、子どもの安全を守りたいと考えています。

質問2

交通政策においては、「交通政策基本法」に基づき、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他交通手段が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、有機的かつ効率的に連携する中で、国民が自由に選択し、円滑安全に利用できる環境を目指します。

質問3

高齢者の交通事故対策として、高齢者向けに安全装置を装着したサポートカー使用を条件とした免許交付制度を創設します。合わせて、サポートカー限定免許を交付された高齢者のサポートカー購入時に対する支援策を導入します。

質問4

高齢者の交通事故対策として、高齢者向けに安全装置を装着したサポートカー使用を条件とした免許交付制度を創設します。

質問5

交通政策においては、「交通政策基本法」に基づき、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他交通手段が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、有機的かつ効率的に連携する中で、国民が自由に選択し、円滑安全に利用できる環境を目指します。

低料金でドアツードアの乗合タクシー（デマンドタクシー）、コミュニティバスなどを、国の基準の見直しや予算措置で強力的に支援します。

■社会民主党の回答

質問1

賛成 国会で取り上げます

歩行者優先で考えるべきであり、「人にやさしい」視点で歩行者安全策を追求します。歩行者の横断が一定見込まれたり、特に子どもが利用したりする交差点には、歩車分離信号や音響型信号機、横断歩道のエスコート・ゾーン、ガードパイプや鉄製ポールの設置を進めるべきです。歩車道の完全分離を推進するとともに、通行区分の明確化を徹底し、スクールゾーンの増設やコミュニティ道路の充実をはかっていきます。

質問2

賛成 国会で取り上げます

自転車道の整備、自転車通行帯の設置を推進するよう求めています。パリの公共の貸し自転車「ベリブ」などの試みも踏まえて、公共の自転車貸し出しを支援します。

質問3

賛成 国会で取り上げます

これまでもドライブレコーダーの義務化や、飲酒した時に自動車を発進させないインターロック装置の普及を求めてきました。装備の必要性の普及啓発や必要な導入支援策を講じながら、他の安全対策や事故防止策も標準装備に加えるべきだと考えます。

質問4

賛成 国会で取り上げます

自動車は走る凶器にもなります。運転してはいけない人に車を運転させないようにしなければなりません。運転不適格者対策の強化については、公共交通の充実強化、運転免許の自主返納の推進とあわせて考えていきます。

質問5

賛成 国会で取り上げます

移動の確保は、生活を支える大事な公共サービスであり、社会生活の基盤です。交通政策基本法を活用するとともに、地域公共交通への支援を強化します。

* * *

以上が、質問状と各党の回答です。

回答いただいた政党に感謝を申し上げます。

読んでいただいておりますように、賛否を明記していただいたのは日本共産党と社会民主党のみでした。この2党からは、5つの質問に対していずれも賛成とお答えをいただきました。

自由民主党からは「いずれの問いも賛否で割り切れないため、当方の考えを記述するのみにとどめさせていただきます」とのコメントを

いただきました。

今回の質問状において当会の考え方として示したものは、「原則」です。現実の政策において諸条件を勘案して実施するとしても、何を優先するか、何を実現するか、明確に目標を持つべきです。それを割りきった形で表現しました。

そこを理解していただけなかったか、理解しても敢えて正面から対応しなかったか、どちらもあると思いますが、当会の問題提起に正面から答えない回答が少なくない結果となりました。

「全ての交差点に分離信号を」という第1問に、自由民主党は「事故発生状況や交通量を勘案して」検討するとの答えて、実質否定的な回答でしたが、「全て」と当会が述べていることを意識しない回答が多くありました。

「車線を減らしてでも自転車専用レーンを」という第2問に対しても、「車線を減らす」と当会が述べていることを意識しない回答が多くありました。

「赤字の公共交通に国の関与を」という第5問に、「国の関与」と当会が述べていることを意識しない回答が多くありました。

的外れ・実質無回答が多い政党もあり、今後の公開質問の実施に際しては、何らかの工夫が必要と感じました。

レポート
会員の活動

第21回「通学路の安全を考えるシンポジウム」に参加して 大津園児死亡事故の防止対策を発言

長谷智喜(命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長)

6月1日、豊中市において通学路の安全を考えるシンポジウムが開催されました。このシンポジウムは、2001年から継続して開催され今回で21回目となります。

主催は、豊中市教職員組合、豊中市PTA連合会、毎日新聞社によるもので、私たち大人が通学路での子どもたちの安全を守るため、見守り

活動や信号改善等も含めどのような取り組みをしていくかを考えていこうとするものです。豊中市教職員組合では、交差点の安全性を高める具体策として多くの方の賛同を受け、2008年に交通事故の被害者遺族や支持者らとともに「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」を結成。3年間にわたり警察庁や関係各省庁に要

望書を提出しつづけ、今日まで歩車分離信号の普及促進に努めてきました。今年の会場は、豊中市立克明小学校体育館です。



●第一部 基調提案と子どもたちの意見発表

第一部では、基調提案が読み上げられ、「(1)このシンポジウムのきっかけが、通学路で交通事故により命を失った児童生徒の現実とご家族の無念の思いからであること。(2)交通事故被害者遺族の思いを受け止め、「命の重さを考える」ことが大きなテーマであること。(3)通学路の安全は地域の安全であり、PTAや地域の方の協力で子どもたちへの安全・安心のための活動やとりくみが広がり、地道に続けられていること。(4)これからも大人の責務として「通学路の安全」に向けたとりくみを粘り強く共に力をあわせ続けていくこと」を宣言し、子どもたちの意見発表へと続きました。

子どもたちの発表では、4人の児童が日頃の危険な通学体験を語り、「豊中駅へ向かう車のスピードが速く怖い」「通学路では道路の端を通っている」「歩道を歩いているとき自転車の交通マナーが悪く怖い思いをした」ことなどが発表されました。子どもたちにとって、安全でなければならぬ通学路ですが、危険がいっぱいです。通学路で子どもたちを脅かしているのは、道幅が狭く車が多い等の道路環境の悪さだけでなく、ドライバーや自転車などのマナー違反がより危険性を高めていることを実感しました。

●第二部 遺族の講演

遺族の講演では、当時7歳だった次女真緒さんを亡くされた小谷さんから、突然娘さんを奪

われた悲しみが切々と語られました。この事故は2012年亀岡市で発生し、無免許・居眠り運転の少年の車が登校途中の児童の列に突っ込み、引率の保護者と児童3名が死亡し7名が重軽傷を負った事故です。小谷さんは、娘さんの救急治療の様子を詳細に語りかけ、最後に一人一人が命の大切さを思っで欲しいと訴えかけました。

●第三部 シンポジウム

シンポジウムでは、コーディネーターを毎日新聞社会部副部長、武本光政さんが務めました。

パネリストは、講演をされた「京都交通事故被害者の会 古都の翼代表」小谷真樹さんのほか、豊中市立豊島小学校見守り隊代表・小林有里さん、豊中市教育委員会・浅田正志さん、克明小学校教員・芝圭佑さんです。みなさんから、これまで行ってきた取り組みが報告されました。

いつも通学路での見守り隊として活動されている小林有里さんは、見守り活動を続ける中、通過する車が穏やかになりドライバーの意識も変化してきたとの思いが語られました。

これまで校長を務め、現在は教育委員会の浅田正志さんからは、市で交通安全指導者マニュアルを作成し、交通安全教育に役立てたい旨が報告されました。

小学校教職員の柴圭佑さんからは、2m四方にもなる小学校周辺の大きな交通安全マップを作成した取り組みが紹介され、常に子どもの安全のため危険なところを考えていくことが大切との発表がありました。

会場からも活発な発言があり、見守り活動を続けることでドライバーの意識が変わっていくという小林さんの報告に共感する意見や、豊中のシンポジウムはとても良いので、このような取り組みを小学校だけではなく中学校にも広げていくようにしていけたらよいのではという意見が出されました。近年さまざまな場所で歩行者への車両飛び込み事故が目につくことから、私も天津での園児死亡事故の防止策について、次のように述べさせていただきました。

* * *

■大津での園児死亡事故防止策について (長谷智喜)

◎大津事故の概要

本年5月8日、大津市大萱六丁目交差点で、右折の乗用車と直進の軽自動車による事故が発生。衝突の弾みで直進の軽自動車が保育士と信号待ちをしていた園児の列に飛び込み園児2名が死亡、14名が重軽傷となる惨劇が起きました。

新聞等では、この事故を受け、市が金属ポールなどの設置を検討しているとのことが報道されましたが、本当にそのような対策だけでよいのでしょうか。

私は、事故の直接原因である右直事故を防止することが対策の本筋であると思っています。

◎事故現場交差点の視察

会場に向かう前日、現場交差点の視察をしてまいりました。現場交差点は、琵琶湖の周遊道路である片側一車線の県道に位置し、歩行者は少ないものの周辺には大型商業施設が多く、近江大橋への出入り口に利用されることから、右左折する車が多く常に混雑しています。歩行者のためのガードレールは設置されていません。

信号機には右折矢印信号があるものの、衝突



事故は、矢印を点灯させていない青信号の時間帯で発生しています。(図2参照) 歩行者用信号は、車が青のとき同じく青になる信号です。このような信号交差点はどこでもある一般的な交差点ですが、右直事故や青信号で横断中の歩行者を巻き込む事故が多発しています。

大津事故では、直進車が園児の列に飛び込んだことのみ大きく取り上げられていますが、よく見ると、右折車も衝突の弾みで横断歩道まで飛び込んでいます(図1参照)。ここにも横断者がいたら、どうなっていたことでしょう。

◎事故再発防止に、右直分離の歩車分離式信号を

金属ポールの設置は、遺族感情の緩和や住民の不安を和らげるには効果的かもしれません。し

かし、事故の根本原因である右直事故の防止はできません。金属ポールのわきから車が飛び込んでくることもあるでしょう。この種の事故防止策は、信号運用に着目すべきです。

歩車分離信号の中には、右折車両分離式というものがあります。右折車両分離式とは、右折車両だけを他の流れと分けて流す方式です。一般的には、直進と左折の車を流したのち、歩行者信号を赤にして右折車のみを矢印信号で流します。右折車と直進車も分離するため、

(図1)



右直分離式であるともいえます。右折による歩行者巻き込み事故を防ぐとともに、右直車の衝突事故の減少に大きく貢献しています。

この方式は、2002年、全国100か所における歩車分離信号の試験運用の結果、歩行者の巻き込み事故が、左折より右折のほうが4～5倍も多かったことから、歩車分離制御方式の一つとされました。

大津事故のように、理不尽な事故を二度と起こさせないためには、ドライバーのヒューマンエラーを未然に防ぐ信号に変えるべきです。右直分離式を取り入れた歩車分離信号にすれば、お互いが信号に従う限り、車同士の衝突や歩行者への巻き込み事故が防止できます。大萱六丁目交差点は、すでに矢印信号が取り付けられているため、容易に右直分離式の歩車分離信号に改善することができます(図2参照)。大きなコストや技術的な問題ありません。もし妨げがあるとすれば、それは、多少の犠牲者があってもやむを得ないとしてきたこれまでの考え、一台

でも多くの車両を流そうとする車効率優先の思考でしょう。

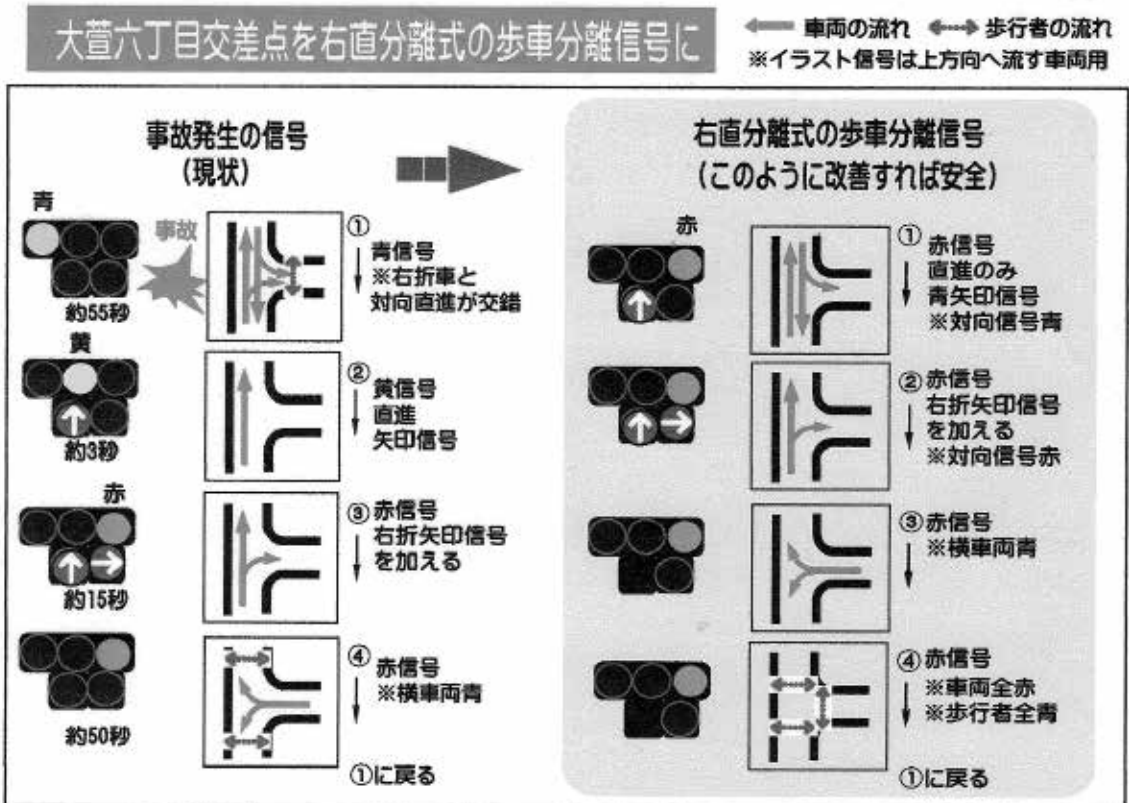
●シンポジウムを終えて

大津事故から3か月、交差点の改善がTV放映されました。その改善とは、ガードパイプの設置、交差点内にゼブラゾーンの設置、右折車の停止位置を誘導するドット線の追加で、いずれも右直事故の防止には不十分な「対処療法」です。本気で改善をするなら、根本対策である右直分離式の歩車分離信号への改善が望ましかったことは言うまでもありません。

「車効率より人の命の方が大切」。そのことを心底知るのは、最愛の家族を奪われ塗炭の苦しみを受けた交通事故犠牲者遺族かもしれません。命より大切なものはありません、車効率優先の既成概念にとらわれず、子どもたちの安全を第一に考えるシンポジウムが各地で開催され、全国に広がることを切に願ってやみません。

(東京都八王子市在住)

(図2)



16日(日) 2019年6月16日

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

21 大阪

通学路の安全を考えるシンポジウム

【シンポジウム】通学路の安全を考えるシンポジウム(中) 大阪府教育委員会(11・23～12・21)が主催するシンポジウムが、11月19日(土)に、大阪市東区で開かれた。...

一人一人が命に思いを

京都交通事件被害者の小谷代表が講演

2012年4月23日、京都府京都市で発生した、バスが横断歩道を横断中に歩行者を轢き倒したという交通事故。...



私は通学路の安全を確保するために、自分自身も歩行者として歩いている。...

4人が意見発表

交通安全教育に、校区の写真使用、安全マップで心配な所を把握、ドライバー意識が変わってきた。...

歩車分離信号の必要性訴え

会場からも発言相次ぐ。歩車分離信号の必要性を訴える。...

星の占い

メールはtat-osaka@mainsichi.co.jp 星の占いの取上げはほいほいマなど、お寄せください。...

おおさか支局

〒530-8251 (住所不要) 毎日新聞社会部おおさか支局 TEL06-6346-8443 FAX06-6346-8444

安全対策の質高める

交通安全教育の質を高める。...



交通安全教育に、校区の写真使用、安全マップで心配な所を把握、ドライバー意識が変わってきた。...

交通安全教育に、校区の写真使用、安全マップで心配な所を把握、ドライバー意識が変わってきた。...



交通安全教育に、校区の写真使用、安全マップで心配な所を把握、ドライバー意識が変わってきた。...

交通安全教育に、校区の写真使用、安全マップで心配な所を把握、ドライバー意識が変わってきた。...



交通安全教育に、校区の写真使用、安全マップで心配な所を把握、ドライバー意識が変わってきた。...



交通安全教育に、校区の写真使用、安全マップで心配な所を把握、ドライバー意識が変わってきた。...

交通安全教育に、校区の写真使用、安全マップで心配な所を把握、ドライバー意識が変わってきた。...

交通安全教育に、校区の写真使用、安全マップで心配な所を把握、ドライバー意識が変わってきた。...

交通安全教育に、校区の写真使用、安全マップで心配な所を把握、ドライバー意識が変わってきた。...

交通安全教育に、校区の写真使用、安全マップで心配な所を把握、ドライバー意識が変わってきた。...

交通安全教育に、校区の写真使用、安全マップで心配な所を把握、ドライバー意識が変わってきた。...

交通安全教育に、校区の写真使用、安全マップで心配な所を把握、ドライバー意識が変わってきた。...

「Izuko」で伊豆を旅してみた

～日本初の「観光型MaaS実証実験」体験報告～

井坂洋士



2019年4月から6月までの3ヶ月間、静岡県の伊豆半島東部を走る伊豆急行を中心に日本初の「観光型MaaS」実証実験が行われた。しかし「観光型MaaS」と言われても多くの人はピンとこないだろう。筆者もその一人だが、「MaaS」については本誌3月号(95号)に寄稿した「平成から次の時代へ」の後段で触れているように、普段公共交通に乗り慣れない人たちにも、スマートフォンなどの新しい技術で補いながら、いろんな交通手段をより便利に使ってもらうことを企図した新しい取り組みだ。

もっとも、MaaSは発祥の欧州でもまだ始まったばかりの、海の物とも山の物ともつかぬもの。そもそも技術は単なる道具であり、道具は使いようでいかようにも化けるものだ。つまり、公共交通を盛り立てるべく使えばクルマ依存症の治療薬になり得る可能性を秘めている半面、逆の立場の人が使えばクルマ依存を進行させる麻薬になってしまうかもしれない。読者の皆さんの中には情報通信技術に対する好き嫌いもあるようだが、ぜひ特性を理解していただき、将来世代に優れた公共交通を残すために、良い方向に向かうよう、応援していただきたい。

なお、今回の実証実験はPhase 1(第1期間の意味、2019年4～6月)とPhase 2(同年12月頃からの予定)の2期に分けて計画されており、一部内容の変更が予定されている。筆者は6月中旬に現地を訪ねたので、本稿はPhase 1の内容に基づいている。本誌が読者のお手元に届く頃にはPhase 2が始まる頃だろうが、本稿の内容と異なる点もあるので、最新情報は公式ホームページ等で確認していただきたい。

「Izuko」アプリの準備とデジタルチケットの購入

今回の実証実験では「Izuko」というスマートフォン向けアプリが提供されており、参加には

アプリが必要になる。このアプリはGoogle playグーグル プレイ(Android)とiTunes Storeアイチューン ストア(iPhone)から無料でインストールできる。日本語と英語に対応しており、開発はmoovelというドイツのダイムラー(自動車メーカー)グループの企業が担当しているが、同社が北米や欧州で提供している「moovel」アプリとは別物なので、訪日外国人などが利用する場合も別途インストールが必要だ。

一般に観光旅行の際は、まずは観光スポットなどの情報収集と時刻表を確認し、切符を購入、そして泊まる場合は宿の予約をするだろう。今回は「観光型MaaS」と銘打たれていることもあり、観光スポットなどの案内も提供されるものと期待したが、実際にはそうではなく、単なる乗換案内とデジタルチケット(切符)の購入に特化したアプリになっていた。

その乗換案内も基本的には伊豆でしか利用できないし(伊豆以外でも中途半端に利用できるが)、デジタルチケットはJR伊東線が対象外になっているなど、中途半端さを感じてしまう。「観光型MaaS」の触れ込みから、ついにスマートフォンひとつで旅ができるようになったかと期待してしまいが、出足から挫かれることになった。

もっとも筆者はスマートフォン世代よりも古い人間なので、冊子の時刻表をめぐって調べ、紙の切符を買ってから旅に出る方が手慣れている。今回も素直にJR伊東線までの切符を買い、冊子の時刻表を調べてから出かけた。

しかし、全て紙の切符やSuicaを使ったら、ただの観光旅行になってしまう。せめて今回の実証実験で提供されているデジタルチケット「Izukoパス」は使ってみたい。そのためにIzukoアプリを操作しながら悪戦苦闘することとなった。

まず、ログインとクレジットカード情報の登録を求められる。ログインはメールアドレスを



図1 「Izukoパス」を購入するには、まず当該パスのみで乗車できる区間内の乗換検索を行う。すると右上に金額のボタンが表示されて、ここから購入画面に入れる。



図2 「Izukoパスワイド」を購入するためには、まず「ワイド」のみ利用できる範囲の乗換案内を検索しないとイケない。

登録する方法のほか、GoogleまたはFacebookのアカウントを使えるようになっていた。筆者もGoogleアカウントを使ったが、Androidスマートフォンを使っていればGoogleアカウントは持っているだろうから、ここは大きなハードルにはならないだろう。続いてクレジットカード情報の登録もすんなり終わった。

ところが、肝心の「Izukoパス」の購入方法がわからない。アプリで購入することは告知されていたので、アプリをいじり回して試行錯誤するうち、どうやら「Izukoパス」を利用できる区間内で完結する乗換案内を検索すると購入画面に入れる(図1)ことがわかった。

今回の実証実験では「Izukoパスイースト」と「Izukoパスワイド」の2種類が設定され、有効範囲が異なっている。筆者は「ワイド」を購入したいと考えていたが、伊豆急行沿線の乗換案内画面からは「イースト」しか購入できない。そこで、とりあえず「ワイド」のみ有効になる範囲の乗換案内を検索したところ(図2)、ワイド

の購入画面に辿り着くことができた。

ログインして、クレジットカードも登録して、悪戦苦闘の末に購入画面に辿り着いて、ようやく購入できる……と思いきや、なんと原因不明のエラーが発生。試行錯誤するうち、Androidアプリの完成度に問題があることが判った。iPhone(iOS)アプリを使うと案内が詳しくなり、購入まで辿り着くことができた。

実験段階とはいえ、これでは使い勝手が非常に悪いと評さざるを得ない。仕事柄機器の操作には慣れている方の筆者でも悪戦苦闘したくらいだから、購入まで辿り着けずに断念した人も少なくなかったのではなからうか。

いくら欧州の方がMaaSの運用に実績があるからと言っても、海外企業に丸投げせず、国内の主権者側のスタッフがアプリ開発に積極的に参加していれば、こんな基本的な違和感は開始前に払拭できていたのではなからうか。

また、「Izukoパス・ワイド」と「Izukoワイドパス」など、表現のゆれが公式の案内でも散見

されるため、本稿でも表現が混在していることをご了承いただきたい。

「Izukoバス」を使って伊豆の旅

悪戦苦闘の末ようやく購入できた「Izukoワイドバス」だが、その使い勝手はなかなか良いものだ。

従来であれば、予め乗る区間を決めてから財布(現金)を出して紙の切符を購入し、改札印を受けて乗車し、切符は降りる時に提示・回収され、再度乗る時にはまた財布を出して窓口や券売機で購入を繰り返すのが一般的だった。伊豆急行では2010年にSuicaが導入されて随分改善したが、東海バスや駿豆線では相変わらず現金のみだし、伊豆では後述するような経緯もあって、事業者をまたいで乗り放題になる企画券は限られていた。

今回登場した「Izukoワイドバス」は、JR東日本の伊豆線こそ範囲外だが、伊豆急行、東海バ

ス、伊豆箱根鉄道駿豆線、伊豆箱根バスと、伊豆を走る主要鉄道・路線バスを網羅する画期的な企画乗車券になっている。

また、紙の切符と違ってスマートフォンの画面を見せるだけで改札を通れるので、途中で切符を買う手間や、紙の切符を紛失する心配から解放される。一方でスマートフォンの紛失や圏外、電池切れの心配が生じるので、人によって判断が分かれるだろう。

紙の切符に慣れた筆者からすれば、今回の「Izukoワイドバス」の効力で紙の企画券を出してくれればそれで充分とも思うが、近頃は飛行機も高速バスもスマートフォンで購入するデジタルチケットが主流になりつつあり、若年層ほどそれに慣れ親しんでいることを考え合わせると、鉄道や路線バスでもデジタルチケットの導入は不可欠と考えられる。それが今回のように事業者の枠を超えて実施されることは素直に歓迎したい(購入方法には改善の余地がありそうだが)。



図3 「Izukoワイドバス」。今回の実証実験で初登場した、国内の鉄道では珍しいデジタルチケットであるとともに、伊豆急行と伊豆箱根鉄道駿豆線の両方に乗れる画期的な企画乗車券。

公共交通網が発達した伊豆の苦悩

ところで、伊豆にはどのような感想を持たれるだろうか。お住まいの地域にもよるだろうが、首都圏に住む人には、伊豆といえば日帰りでも楽しめる手近なりゾートとして知られていることだろう。実際、東京・新宿方面から毎日6本以上の特急「踊り子」号が直通運転しているし、伊豆の入口になる熱海駅と三島駅には東海道新幹線の駅も設置されている。東伊豆には伊豆急行が、中伊豆には伊豆箱根鉄道駿豆線が走り、伊



図4 伊豆急行の車窓から見える海岸線
農村・漁村の中にリゾートホテルが建ち並び、温泉地も多い

豆急行には毎時1～2本、駿豆線には毎時4本もの普通列車が運行されている。

伊豆急行が走る伊東市は人口6万5千人、東伊豆町は1万2千人、河津町は7千人、下田市は2万人あまり。下田からは伊豆諸島へ向かうフェリー(神新汽船)が結節しているものの、通り抜け需要の絶対数は期待できない。そこに毎時1～2本も普通列車を走らせているのは、住民以上に多くの観光客に対応するためだろう。さらに伊豆急行は車窓から見える海の景色を売りにしており、「リゾート21」と銘打ったリゾート車両を普通列車にも投入するなど、総じてサービス水準は高い。伊東、伊豆高原、河津、伊豆急下田の主要4駅では東海バスの路線が結節し、中伊豆や南伊豆方面に路線が張り巡らされており、近頃はシェアサイクルも設置されている。

しかし、これほど便利な観光地にもかかわらず、観光客の8割がクルマで訪れているという。当然ながらハイシーズンの道路は大渋滞になるし、存続の危機に瀕しているバス路線も多い。

実際、列車に乗って駅までは行けるが、その先にある観光拠点へ行く路線バスは大幅減便されてしまい、またハイシーズンになるとバスは大渋滞に巻き込まれて定時運行できない、目的地まで辿り着くことが難しい、といった課題が生じている。同時に、地域住民の生活の足も脅かされている。

これらの便利な鉄道は、もちろん地域住民の足としても機能しているが、専ら観光開発目的に敷設された経緯がある。

伊豆ではかつて国鉄が伊東線を下田まで延伸する計画を持っていたが、実現せずにいた。終戦後の復興期にあたる1950年代に、東京急行電鉄(以下、東急電鉄)が伊豆の観光開発に乗り出し、伊東～下田間の鉄道敷設を計画するも、西武グループが対抗して白浜海岸周辺の土地を押さえるなどして妨害し、東急グループの伊豆急行は風光明媚な白浜海岸を通すことができず、長いトンネルを掘って稲梓経由の内陸部に線路を敷いた経緯などが知られている。両者は箱根で「箱根山戦争」と呼ばれる観光開発による縄張り争いを繰り広げた経緯があるが、伊豆でも「伊



図5 伊豆急行の終点・伊豆急下田駅。右から東急電鉄の「THE ROYAL EXPRESS」、伊豆急行の「リゾート21黒船電車」、JR東日本の「スーパービュー踊り子」が並ぶ。JR東日本では2020年に新型列車の導入を予定している。

豆戦争」と呼ばれるほどの競争を繰り広げた。

こうした経緯もあり、箱根では小田急グループと西武グループが、伊豆では東急グループと西武グループが縄張りを持ち、全域で利用できる企画券などが不在の状態が続いた。

そうした「戦争」も、共通の仇敵である自家用車の利用拡大を受けて次第に鳴りを潜め、箱根では小田急グループの「箱根フリーパス」を西武鉄道でも発売するようになったし、西武池袋線と東急東横線が東京メトロ副都心線を介して相互直通運転するまでに変わった。

伊豆での今回の実証実験は東急が主導しているが、小田急グループの東海自動車(東海バス)に加え、西武系の伊豆箱根鉄道と伊豆箱根バスも参画しており、期間限定ながらも東急系の伊豆急行と西武系の伊豆箱根鉄道駿豆線を共通利用できるフリーパス(Izukoワイド)が発売されるまでに至った。利用者目線では今更感もあるが、経緯を知る人には驚かれるのではなからうか。

とはいえ、利用者目線では交通事業者同士の縄張りはどうでもよいことで、行きたい所に便利に行けるかどうか問われる。そもそも交通事業者にとって敵は同業他社ではなく自家用車だ。今回の実証実験は「MaaS」という新しい仕組みの導入方法が問われるだけでなく、欧州ではすでに実現して久しい運輸連合のような、交通事業者の枠を超えた利便性の高い仕組みを、民間主体の日本の公共交通にどのように取り入れていくのが試されているように感じられる。

【別添6】伊豆の現状と課題②

Izuko

- ✓ 鉄道5路線、バス390系統、タクシー数社がありながら、来訪手段は「8割が車」
- ✓ 2次交通を利用した周遊促進が、交通事業者含めた地元経済にとっての課題

■主な公共交通網



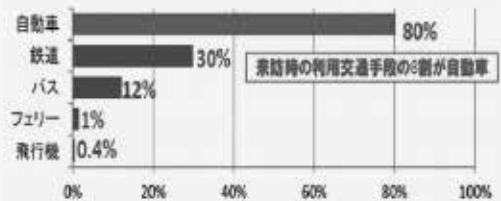
出典：美しい伊豆観光センター

■主な交通事業者

鉄道	JR東日本、JR東海、伊豆急行、伊豆箱根鉄道	5路線
バス	東海自動車グループ、伊豆箱根バスグループ	390系統
タクシー	伊豆急東海タクシー、伊豆箱根タクシー等	約250台

■伊豆半島来訪時の利用交通手段

(移動に利用した交通手段をすべて回答(複数回答可))



出典：静岡県における観光の行動実態と満足度調査(125.3) 静岡県内の「伊豆半島観光ネットワーク第1回会議資料」から引用

出典：東急電鉄資料 <https://www.tokyu.co.jp/image/news/pdf/20190131-1.pdf>

観光が支える伊豆の公共交通

つい余談が長くなったが、「Izuko」を使った旅に話を戻そう。ピークに比べれば減ったとはいえ、観光が伊豆の公共交通を支える大きな柱であることは変わらないようだ。

筆者は観光のオフシーズンとなる6月中旬の平日に時間を取って出かけた。現地の様子を理解していただくために、一部始終を紹介したい。

まずは伊豆急行の終着駅である伊豆急下田駅(下田市)まで行ってから、東海バスに乗り継ぎ、田牛海岸のジオパークを訪ねてみた。田牛集落は下田市の西端に位置する小さな漁村だが、海水浴場の穴場として人気があり、近年は地形的な特色や山と海が織りなす景色が注目されるようになって、「伊豆半島ジオパーク*」の見どころのひとつである「龍宮窟」と「サンドスキー場」をまとめて見学できる観光地として訪れる人が増えているようだ。

この田牛に向かう東海バスは、乗客減による

減便が続き、平日1日にわずか2.5往復(図8のほか、平日のみ田牛発下田駅行が朝7時台にある)、休日は1日1.5往復にまで減っており、地元住民の通学や通院に特化したダイヤになっていた。

ところが、昨今のジオパーク人気に加え、2019年4～6月に静岡県とJRグループが共催した「静岡デスティネーションキャンペーン(静岡DC)」



図6 伊豆急下田駅から田牛に向かう東海バスの乗場。6月の平日にもかかわらず、多くの観光客が乗車していた。



図7 田牛漁港(右奥)と海水浴場(左)の間を走る東海バス下田駅から乗った乗客は全員が龍宮窟で下車していた

系統番号	S57	S57	S57	S57	S57	S57	S57
停留所名	平日						土休日
下田駅	1005	1050	1200	1335	1500	1545	1600
龍宮窟	1022	1107	1217	1352	1517	1602	1617
田牛	1023	1108	1218	1353	1518	1603	1618

系統番号	S57	S57	S57	S57	S57	S57	S57
停留所名	平日						S57
田牛	1115	1140	1250	1410	1530	1606	1720
龍宮窟	1116	1141	1251	1411	1531	1607	1721
下田駅	1133	1158	1308	1428	1548	1624	1738

図8 下田駅～田牛間を走る東海バスの時刻表
網掛け部分は2019年4～6月の臨時増発

開催を受けて試験的に増発(図8の網掛け部分)したところ、乗客が増えて好評を博したため、静岡DC終了後の7月以降も東海バスが自主的に増便の継続を決定した(一部ダイヤ修正されている)。

※伊豆半島ジオパークの詳しい情報は、公式ホームページ <https://izugeopark.org/> を参照。

龍宮窟とサンドスキー場をまとめて見学できる遊歩道を一周すると30分弱。増便されたバスは到着後30～50分すると迎えに来るようなダイヤになっており、ジオパークの立ち寄り観光に適した時刻になっている。

続いて、下田公園に立ち寄ることにした。道中には下田開国博物館や了仙寺(江戸幕府とペリーの交渉の場となり、下田条約締結後に下田港は即時開港した)、ペリーロードといった、幕末の「開国」の歴史を物語る観光施設が続き、観光客向けの商店が軒を連ねている。

下田公園は後北条氏が水軍の拠点を置いた城跡の一角で、小高い丘になっており、市街地側の斜面が一面のアジサイ群生地になっている。15



図9 田牛の龍宮窟 異なる地質が隆起し、潮汐の浸食作用を受けて削られ、ハート形になった珍しい地形。中は洞窟になっており、大潮になると海水で満たされる



図10 田牛サンドスキー場 砂が強風で吹き上げられ、斜面に砂場が形成された珍しい地形。龍宮窟とともに遊歩道が整備され、一緒に見学できるようになっている

万株、100種類以上が植栽されており、株数は日本一と言われる。

また、伊豆諸島(神津島、式根島、新島、利島)を結ぶフェリーの拠点にもなっている下田港が隣接している。

これらは伊豆急下田駅から歩いて15分ほどの距離に点在しており、レンタサイクルや路線バスもあるが、それだけでは回遊しづらい観光客もいることから、駅から観光地への二次交通が課題になっているという。

そこで今回のMaaS実証実験では、下田の旧市街に乗合タクシー(AIオンデマンド乗合交通)を走らせ、旧市街地の20ヶ所に仮の乗降所を設定し、その乗降所間であれば自由に乗り降りできる仕組みを構築して、配車にスマートフォンアプリを使うことで運行の最適化と利便性向上を図る実験が実施されていた。運賃は実証実験



図11 下田公園 街側の斜面一面がアジサイ群生地

Phase 1 期間中は無料だった。

筆者は下田公園から駅まで乗車してみたが、配車が非常にスムーズで、タクシーは予定時刻ぴったり(実際には数分前に着いていたそうだが)乗車場所へ迎えに来ていた。筆者の現在地から乗降所まで歩いて行く所要時間も的確に割り出されており、スムーズすぎて焦るほどだった。乗合タクシーの運行は地域のタクシー会社が担当しており、運転も丁寧で、予定時刻通り駅に着くことができた。時間に正確で、利便性も高く、とても優れたサービスと感じた。

しかし、聞いた話だが、まだ利用者は少ないという。PR不足もあってか観光客にはあまり知られていない一方で、地元の高齢者には喜ばれているが、そうなると今度はアプリの操作に戸惑う人が多いのだとか。

また、実証実験は6月までで一旦終了し、当初予定では9月から再開予定だった(その後、12月再開予定に変更された)。その理由も、7～8月のハイシーズンになると自家用車で乗り付ける観光客により下田の市街地は大渋滞となり、とても定刻で運行できないためだという。本来MaaSはクルマ依存に陥った人にも公共交通を利用しやすくすることで様々な社会問題(渋滞も含まれる)を解決するための道具だが、渋滞がひどいせいでMaaSを使えないというのは残念だ。そこまでの過度なクルマ依存に陥っているならば、やはり荒療治も必要になるだろう。マイカー対策は規制的手法も併用しながら強力に推し進めていく必要があるだろうが、それは民間事業者任せではなく、警察や自治体、国などがしっかりと責任を果たさねばならないことだ。



図12 スマートフォンの位置情報を使って現在地から最寄りの乗降所を割り出し、配車する

国土交通省「新モビリティサービス推進事業」

今回の実証実験を主導した東急電鉄より、Phase 1 終了時点での中間報告が7月5日付けで公表された。Izukoアプリのダウンロード数が23,231件、デジタルチケット販売数が1,045枚(うちIzukoイーストが561枚、Izukoワイドが165枚、施設入場券類が319枚)、乗合タクシーの利用が1,051件(1日平均13人)だったという。ダウンロード数はPhase 2 までの全期間を通しての目標値2万件を早くも越えた一方、デジタルチケットの販売目標は目標値1万枚の1割程度ということで、本稿でも指摘したようなチケットの買いづらさを感じた人が多かったのかもしれない。12月から予定されているPhase 2 の実施に向けて、使いやすさの向上と一層のPRを期待したいところだ。

ところで、本事業は国土交通省の「新モビリティサービス推進事業」に位置づけられている。同事業による先行モデル事業が全国19地域で計画されており、年度内に続々と実施される見込

【別添4】下田旧市街でのAIオンデマンド乗合交通

tokyu



下田「旧市街」で地元タクシー会社と協働、 交通空白地帯を埋める新しい交通を試行

- 乗降場所：下田「旧市街」内の約20カ所
- 運行会社：伊豆急東海タクシーはじめ地元3社
- 使用車両：ジャンボタクシー（1～2台/日）
- 乗車料金：PHASE1は無料で試験実施

【乗客】スマホで行先を選び配車

【運転手】AIが最適走行ルートを表示

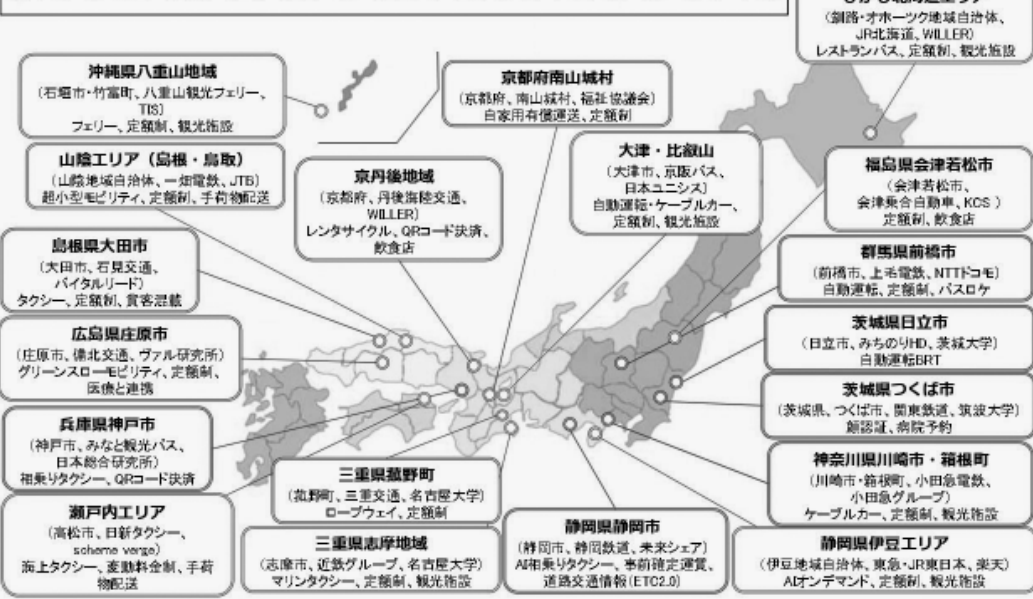


出典：東急電鉄資料 <https://www.tokyu.co.jp/image/news/pdf/20190131-1.pdf>

新モビリティサービス推進事業 先行モデル事業

国土交通省

○：大都市近郊型・地方都市型（6事業） ○：地方郊外・過疎地型（5事業） ○：観光地型（8事業）



出典：国土交通省資料 https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000150.html
 ※2019年6月18日公表。申請段階の資料のため、今後変更の可能性のある旨、注記されている。

みだ。例えばJR東日本が新潟市内で、近鉄が志摩(三重県)で、JR西日本が瀬戸内エリアで、西鉄が太宰府駅(福岡県)で実施すると発表されている。関心があれば、お住まいの地域の近くでの取り組みを見に行ってみてほしい。

観光が支える公共交通の形

本稿で紹介した伊豆の取り組みから、観光が支える地域公共交通の姿を垣間見ることができたのではと思う。そこには観光地特有の利点や課題もあれば、人口減少や路線バスの減便といった他の地域と共通の課題も見ることができた。観光地だから公共交通の利便性が比較的高い水準を維持しているが、それでも過度なクルマ依存が進んでいるという、おかしな構図が見られたと思う。筆者は鉄道や路線バスを乗り継いで各地を旅しているが、この傾向は程度の差こそあれ、全国の観光地で共通しているように感じている。

一方で、伊豆は世界的な大都市圏である東京圏に近い地の利と、リゾート開発を進めた鉄道会社に余力があって今なお継続的に係わっていることなど、他の観光地には無い特徴も有している。このように民間主導で交通事業を継続的に展開している例は日本では少なくないが、世界的に見れば極めて特異な例だ。事実、公共交通の躍進が目覚ましい欧州の交通事業は自治体が運営しているし、運輸連合などの利便向上策も積極的に展開されていることは、国内でも盛んに紹介されている。ところが日本では交通事業が民間主導で運営されているため、運輸連合のような利便増進策を展開しづらいため、本来役割を果たすべき国や自治体が公共交通の維持発展(およびマイカー対策)に必ずしも前向きに取り組んでいない事例も散見されるありさまだ。

クルマ依存から公共交通へと旅客のモーダルシフトを進めるために

ここ数十年程度の情報通信技術の発達を受けて欧州で誕生した「MaaS」は、クルマ依存症を治療するための有力な道具のひとつとして期待されるが、伊豆の事例でも見られたように、深

刻な病の治療には「MaaS」だけでは役不足だ。

また、公共交通機関を民間事業者の手に委ねている日本において、運賃を含めた利便増進策を民間主導で進められるのか(自治体等が果たすべき役割もあるだろう)も試されている。

どうしてもスマートフォンやAI、自動運転などといった新技術の利用が注目されがちだが、技術は目的ではなく、手段のひとつでしかない。欧州とは違った日本の実情を乗り越え、マイカーから公共交通への旅客のモーダルシフトを進めることこそが試されているのだと意識したい。

全国で展開される「新モビリティサービス推進事業」の中には自治体が主体的に役割を担っている事業もあるだろう。マイカー対策を筆頭に、国や自治体にしかできない役割があることを自覚してもらい、ぜひ前向きに取り組む先進事例が誕生してほしいと願っている。

【参考資料】

- Izukoアプリ(伊豆における観光型MaaS実証実行委員会) <https://izuko.info/>
- 2019年4月から伊豆エリアにて実施する日本初の観光型MaaS実証実験の詳細が決定—専用アプリケーション「Izuko」で国内外観光客の利便性向上と地域活性化を目指します—(東京急行電鉄、2019年1月31日)
<https://www.tokyu.co.jp/image/news/pdf/20190131-1.pdf>
- 4月から伊豆で実施 日本初「観光型MaaS」実証実験のPhase1結果報告
7・8月は専用アプリ「Izuko」の提示で、夏の伊豆観光がお得に！(東京急行電鉄、2019年7月5日)
<https://www.tokyu.co.jp/image/news/pdf/20190705-1.pdf>
- 日本版MaaSの展開に向けて地域モデル構築を推進！～MaaS元年！先行モデル事業を19事業選定～(国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課、2019年6月18日)
https://www.mlit.go.jp/report/press/sogol2_hh_000150.html

〈神奈川県川崎市在住〉

6月6日のNHKの番組「あさいち」で「子供を交通事故から守れ」という特集があった。あいかわらず子供への教育で情けない。

高齢者のクルマが暴走し大事故を起こす。幼児の列にクルマが突っ込んで悲惨な事故となる。そのつど、その場限りの対策が論じられ、小手先の手段があれこれと「専門家」？たちから提案され、ほとんど具体化されないまま次の事件となる。

国の主権者である国民の移動の自由の権利を、国や自治体はどう保障しているのか？なぜ、身体能力の衰えた高齢者が車に頼らなければならないか？公共交通はいかに衰退させられたか？なぜ歩行者や自転車の事故割合が先進国の中で唯一減らないのか？この視点がない。原因と結果をはぐらかせて、弱者の注意だけにする政治やメディア、それを疑問もなく受け入れる社会も怖い。

でも、高齢の知人の奥さんの言葉は強烈だった。「運転して人を殺したら自分も死刑になるようにしたら皆が車をやめる」。

まだある。友人の奥さんがハワイに行って、「ハワイの観光地では人がどこでもぞろぞろ道を横断する 車はびたりと止まる、マナーがいい！」

それをハワイから来た国際交流員に尋ねたら、「アメリカは訴訟社会。もし人を撥ねたらすぐ訴えられ、一生かかっても払えないほど高額な賠

償金がくるので、車は人を見たら止まる。マナーがいいわけではないよ」。

私も2001~02年頃、60代で交通先進国オランダへ行き、自転車先進国オランダのモデル都市Houten(ハウテン)市を3回ほど訪ねた。市役所の交通計画担当の女性に会い、日本の県警発行の「1年生をお持ちのお母さんへ」の小冊子を見せ、日本の安全教育の内容を知らせた。彼女は即座に、「小さい子供に教えてもだめですよ！子供は遊ぶのに夢中で守りませんから。大人を教育しなければ！」と答え、苦いコーヒーを入れてくれた。

近くのクリークで子供と魚を釣っていたお父さんが、「いい街だろう？」と聞いてきた。自転車と歩行者だけの街だが、緑がいっぱいだ。あちこちで子供達が年上から幼児までグループで遊んでいる。「おじさんどこからきた？」とグループの女ボスが聞いてきた。

ハウテン市は2008年に続いて2018年にも、オランダで最も自転車で暮らしやすい都市として表彰されている。

ハウテンの基本方針は、「子供の安全は大人が保障しなければならない、車を生活道路に入れない、入れても速度を規制する、ランプを作る、歩道・自転車道は車道に優先する、車の生活道路の通り抜けはできない、子供は生活道路で遊



どちらもハウテン市内。筆者が18年前に撮影。

んでもいい」。

日本ではこんな道はほとんど無い。

日本の常識は世界の非常識。当時「日本は30～40年遅れている」と思った。それから20年近くたったが、この差はもっと広がっている。

幼児や高齢者が安心して移動できる日本を作
ってほしい。これができて「がんばれ日本」だ
と思う。

(岐阜県岐阜市在住)

投稿

恐怖！のクルマ社会

木村孝子

なんども書いていますが、クルマは「走る凶器」。テレビ等で報道されない交通事故もさまざま起きていることでしょう。事故による重傷者の中には、生涯重度の障害を負いつつ生きることを余儀なくされる人もいます。心が痛みます。

このところ大きい交通事故の報道が重なりました。「クルマ社会を問い直す」、私たちの会の出番です。

4月19日、午前。東京・東池袋。横断歩道を行く30代の母親と3歳の女兒の2人が、87歳の男性の運転するクルマに命を奪われています。男性のクルマはその時、時速100キロで走っていて、運転ミスと報じられ、男性自身も重傷で1か月の入院となりました。犠牲者に、日本中の同情が集まり、テレビは連日報道を続けました。大事な妻と幼子を失った夫Bさん(30代)の記者会見の様子は、日本中の人々にクルマ社会の恐ろしさを伝えました。テレビでの悲痛なBさんの様子は、しばらくの間、私の頭から離れませんでした。Bさんは今、会社に行けているのでしょうか。事故後1か月、5月20日付のA紙に、現場に設けられた献花台に2歳の子どもを連れて献花した若い主婦が、「どう防げばいいかわからない事故」と語ったと、出ていました。横断歩道を行く歩行者に時速100キロのクルマが突っ込んできたら、本当にどう防いでいいかわからない。6月13日、昼のNHKラジオで、加害男性が事故後初めて、警察官に付き添われ、杖をついて現場に立ったと報じていました。「自分はなんていうことをしたのか」と、男性自身も茫然自失であったであろうと想像します。亡くなった人だけではない、思いがけず事故につながるこ

とになった加害者側の家族らも、自責の念にさいなまれることになるでしょう。事故後、都内では、高齢者の運転免許返納が増えたと聞いています。

5月8日、朝。滋賀県大津市。保育園の園児が保育士さんに連れられて散歩中。それはなんとほほえましい光景でしょう。通りかかった人々は思わず園児の頭をなでたくなる、世にもうるわしい風景。ところが、一瞬にして地獄の現場と化してしまいました。右折しようとする50歳女性の運転するクルマが、直進の軽自動車と衝突。直進の軽自動車は歩道上の園児の列に突っ込み、2歳の園児2人が死亡するという、世にも痛ましい事故となりました。この世には地獄はいくつも出現しますが、これは最悪の地獄の一つ。私はこの事件のあと、幼い子どもを見ると、「2歳？ 3歳？」と聞かずにはおれません。2歳児のあまりにも短い一生に体中の力が抜ける思いなのは、私一人ではないでしょう。

50歳女性は、警察の事情聴取に応じられないほど気が動転していたと、テレビで報じていました。それはそうでしょう。気が動転しない人はいません。5月19日付A紙より、起訴状によると、女性は「考えごとをしていて対向車を確認しないまま漫然と、時速10キロで右折し、軽自動車と衝突」とあります。『考えごとをしながら時速10キロで漫然と』。ここにクルマ社会の大きい落とし穴があると思う。人間は「考える葦」。いつもなにか考えごとをしているのが人間。「考える葦」である人間に凶器であるクルマの運転を許していいのかと、この“会”の会員として書きたいと思います。なお、6月16日のA紙より。

「直進の軽自動車運転の62歳女性は『不起訴処分』とありました。62歳女性も寝覚めが悪く、不幸な思いでしょう。

日本の道路に行き交うクルマ、クルマ。たくさん不幸を生んでいると、告発したい。

P.S.: 7月1日に会報96号が届きました。それによると“会”は、本原稿の中の、池袋のクルマ

暴走事故について、4月30日付で警察庁長官、国土交通大臣、各報道機関に「実効ある予防策を求める声明」を提出したとありました。“会”代表及び世話人のみなさま方の、このような発信に敬意を表します。これからも声を上げ続けていきたいと思います。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

投稿

本当に必要なのか？小さな町に、増え続ける郊外型大型店舗 —増加する車の影響を正しく判定する手段はないのか—

菊池和美

イオンタウン稲城の進出

私の住む東京都稲城市は東京都心から25km離れた、人口約9万、面積約18km²の小さな町だ。多摩川流域に位置し、梨を特産とする農業のまちであり、川を隔てて調布や府中に接する。その小さな町に、最近大型店舗が湧くように増えている。本年2019年の冬にも、イオンタウンという非常に大きな商業施設が開店する予定だ。直線距離にすると、我が家から200mくらいしか離れていない。

この30年の間、稲城市では区画整理事業が目白押しで、合計19か所が完了または継続中だ。山が削られ、谷が埋め立てられ、道路やトンネルが貫通して、静かだった農村風景は瞬く間に人工的な殺伐とした風景に変わってしまった。本当に悲しい。

同時に、地元の商店街が消えて、大型の商業施設が立地した。稲城市の中に一体幾つあるのか、数えてみると、10は下らないだろう。ちなみに我が家は南武線の稲城長沼駅から徒歩5分くらいの所にあるが、家から半径300m以内に、コンビニが3軒、中規模のスーパーが3軒もある。さらにちょっと足を延ばせば、多摩ニュータウン内に新設された京王相模原線の若葉台、向陽台、長峰周辺に家電や日用建材を扱う店などが、乱立している。旧市街地でも、区画整理事業の保留地に大型店舗が次々に立地して、市内

外から車を利用した買い物客が押し寄せる。それなのにまたイオンタウンという大型店舗ができるのだ。

大店法から大店立地法(大規模小売店舗立地法)へ

車の通りが激しくなって、子供が事故に遭わないか、日常の安全な暮らしが壊されないか、本当に心底心配だ。以前は大店法という法律があって、大型店舗ができる時には地域の商店街や環境に配慮することが求められていた。しかし調べると、現在ではそれは大規模小売店舗立地法という法律に変わって、出店の規制が大幅に弱められたことが分かった。

さらに調べると、4月にイオンタウンは東京都へ出店計画を提出したこと、その後周辺住民を対象とした説明会を開いたこと、また5月10日から5か月間は出店計画の縦覧期間が設けられて市民に意見があれば提出できることが分かった。そこで率直に、その心配な点を意見書として提出しようと考えた。意見書を扱う審議会が開かれることも知った。

しかし意見書の提出先や事業計画の縦覧は東京都庁でないと無理と知って、大きな疑問を持った。都庁まで行くのは大変だ。縦覧などという馴れない手続きも難しい。肝心の稲城市民がもっと意見を出せるように、市に出張機関のようなものを置いてくれないだろうか。これでは

意見は受け付けないと言っているようなものだ。

たまたま工事業者の事務所が近くにあったので、「計画の内容を詳しく知りたい、そのために、市内で縦覧できないか」とお願いしてみた。すると、数日後にイオンタウン関係者の方から、「縦覧は無理だが、説明をしたい」と連絡があり、我が家でお話を聞くことができた。

イオンタウン稲城の概要

話によるとイオンタウンは近隣住民が利用することを想定した施設である。ネットで調べてみると、イオンタウンと似た施設に、イオンモールがあり、その違いは、前者は地域のお客さんを見込んだものであり、后者は広域型の集客を予定している。タウンは商業面積が狭く、モールは広いという。稲城のイオンタウンの売り場面積は3500m²である。しかしモールの面積は何m²以上かは聞けなかった。

イオンタウンが地域住民を対象とした施設であるとは言うが、敷地面積は1ha近くある。今までは千代田倉庫という会社が持っていた場所をイオンタウンが借りて、建物を建て、テナントを入れるそうで、店舗数は15程度。今のところ、ピーコックという会社の入居だけが決まっているとのことだった。地元商店街が入り込むことは規模や家賃から考えて無理ではないかと

の感想を持った。

駐車場スペースは165台分、駐輪場が278台分用意される。建物は2階建てで荷捌き施設の面積は226m²である。その他、法律に基づいた緑地を設けるそうだ。

出店への危惧

ここまでは資料で分かったことだが、私が一番知りたかったのは、一体何台の車が毎日ここ



イオンタウン稲城の建設予定地図



※完成イメージ図のため、実際とは異なる場合がございます。

イオンタウン稲城完成イメージ図(説明会資料から)

へ押し寄せると計算されているのかということだった。また、車の増加が周辺環境にどれくらい実害を及ぼすのかをどうやって予測するのか、また予測した実害をイオンまたは認可した都はどうか認識し対処するのか、ということを知りたかった。

もう一点、私は大型店舗が地域の商店に多大な影響を与えることも危惧していた。人々が車を使って大店舗に集中することで、昔からの小売業がどんどんつぶれていく。それはどこにでも起こっている現象だ。徒歩圏で買い物をすることで無駄なエネルギーを使わない生活をした。しかし時代の流れとして車を使って遠隔地の商業施設に通うことが当たり前になりつつある。地産地消の暮らしが郊外型大型店舗によって失われつつある。しかも急速に。私はその流れを止めたいと思っている。

行ってきた市民活動から

私は地域で長く環境問題を考える会を率いて様々な活動を行ってきた。市民を巻き込んだ大気汚染調査活動や、里山保護の活動、子供たちの安全を願った歩車分離信号の要望等、緑豊かな安全で心豊かな暮らしを取り戻すために試行錯誤してきた。たくさんの調査や提案を行ってきたが、今となってはそれが非力な抵抗だったことに愕然とする。

イオンタウン計画は東京都が許認可するものではなく、届け出だけの手続きで進められるものであることを知って驚いた。また、大店法が大規模小売店舗立地法に変わって、出店に際する地域の商工会議所の力が弱まったことも知った。以前は地域の商工会議所が大型店舗の出店を止めたケースもあったという。しかし今回、商工会議所にイオンタウンに関しての意見を求め、明確な意見を聞くことはできなかった。

自動車の及ぼす影響を定性的に予測できないか

説明に来てくれた方お二人(イオンタウンの開発企画本部とコンサルタント会社の方)によると、出店の届け出にあたっては、出店が地域に及ぼす影響を予測して、その対応策を東京都や地域の警察、警察本部などの指導や協議の上で行っ



住宅街の狭い街路と都道に囲まれたイオンタウン稲城への入り口付近

ているという。具体的には自動車数の増加の予測や、出入り口周辺の大気や騒音や振動の悪化や交通渋滞を予測して、対策を立てると言う。対策としては駐車場の台数の確保、出入り口の構造設計、敷地内に設ける空地や緑地で周辺の大気の悪化を軽減するという。

この話を聞いて、私は「またか」と心が重くなった。いつもこうなのだ。

今まで様々な開発事業に意見書を書いた。そのために一体どれだけの「環境影響評価書案(環境アセスメント)」を読んできたのだろうか。

開発事業、特に自動車台数の増加や道路敷設の及ぼす様々な影響の指標としては大気汚染や騒音や景観などが選択される。だが、その指標だけで、本当に起こる様々な影響を予測できるのだろうか。

「交通渋滞や大気汚染は一日数十台走行数が増える程度だから大丈夫です」、「樹木を植えて緩和します」、「交通渋滞を起こさないように駐車スペースを広く取ります」、「騒音問題を起こさないように、早朝や夜中は作業しません」などなど、事業者側はそれなりの対策を立てるが、果たしてそれで問題は解決できるのだろうか。

いや、その前に、定量化できる騒音や大気汚染や渋滞などが本当の問題なのだろうか？

本当の問題は数字に表れない、定量化しづらいものではないだろうか。

例えば、「大人も子どももいつも車におびえている、ゆっくり道を歩けなくなった」、「お母さ

んも子供の手を離せなくなった、だからつい子供をいつも叱ってしまう」「のんびり買い物できる地域の店は閉まってしまった、地域の農産物の売店でゆっくり買い物ができない」「窓を閉めなくてはうるさくて話もできない」、「カエルや虫の声もしなくなった、カブトムシはお店で買うものになった」「学校帰りに水たまり長靴で蹴散らしながら帰宅するなんて危なくてできない、子供たちは家の中と、学校の中を行き来するだけ」「外で遊べないから帰宅後は塾や習い事に行く、だから育児にお金がかかる」。こういう車のもたらした影響は定量化しづらいが、人々の暮らしを確実に蝕んでいると感じる。

企業で働く男性にも、声を上げてほしい

イオンタウンは、川崎街道という片側二車線の都道と、すれ違うのも難しい狭い道路に挟まれて立地する。説明に来たお二人からは「イオンタウンの影響を最小限にするために、信号や道路を整備拡充する予定」と伺った。具体的には、狭隘な道路側に沿って敷地内に人や自転車が通れる程度の側道を用意すること、また信号機の歩車の時間を調整して渋滞を防ぐこと、さらには歩道をまたぐ駐車場入り口と搬入車口には、時間帯を決めて整備員を立たせる予定とのことだった。全部イオン側の負担であると、胸を張った答えだった。また、お二人は「イオン

タウンも税金を支払って市や都に貢献している」と返事をくれた。そういう考えもある、確かに市や都は税収の増加を望むのかもしれない。

だが私はこれ以上の大量生産、大量消費の生活を望まない。都市に住む住民はもう十分に豊か、いや贅沢だ。これ以上何を望むのだろうか。イオンタウンはこれからも全国規模の出店を計画している。借地での事業であるから、経営がうまくいかなければ放棄することもあり得るだろう。

私は最後に聞いてみた。「私たち女は子供を学校に送り出してから帰ってくるまで、子供が事故に遭わないかと心配しない日はありません。男性は自分の仕事の子供の身を危険に晒すことがあり得ると考えたことはないのですか」と。残念ながらそれに対する返事は頂けなかった。

母親と父親とは違うのだろうか？男性は子供たちをもっと安全に、のびのびと地域で過ごさせてやりたいとは思わないのだろうか。もし企業で働く男性の思いが、企業の繁栄から人間の暮らしを重視する方向へ転換したならば、世の中は変わったはずなのに、と私は思う。私自身は、もしここで声を上げないまま、自分や他の家の子供たちに何かがあったら、一生後悔するだろうと思うから、小さな意見でもいいから出さなくてはと思うのだ。

(東京都稲城市在住)

投稿

運転免許制度にクレペリン精神検査導入の提案 安彦守人

当会では予てから自動車運転免許制度の厳格化を呼び掛けている。それは運転に不向きな人を入り口で排除する趣旨である。私は具体的に合理的な手段として「内田式クレペリン精神検査」を適性検査に採用することを持論にして来た。今回はその概要を説明する。

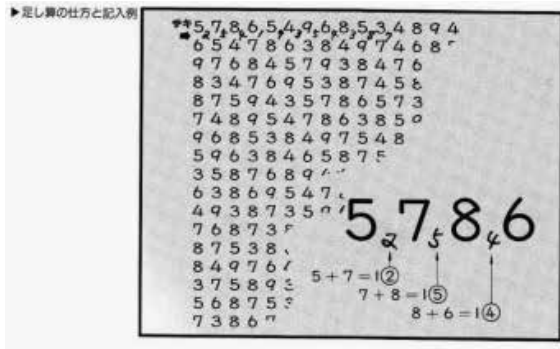
この検査は、公共交通機関の運転保安に直接関わる業務に従事する人は、その就職時から継続的に受検させられるもの。主眼は集中力を欠くことなく失敗を少なく業務遂行できることを確認する

ことであり、経年や疾病による能力低下もチェックすることにある。JRにおいては旧国鉄時代の約60年前から採用されている(注1)。

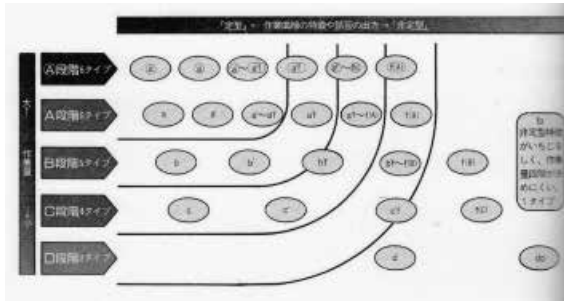
数字をひたすら足し算して小1時間繰り返し続けるもので、職業科だけでなく普通科高校在学中に初めて受検した人もいであろう。重視される業種によっては入社試験で受検する。

なぜ合理的かということ、面接では把握できないその人の持つ本来の性格・傾向を約1時間で一度に50人程度(試験会場での受検人数=試験官

資料1：数字と計算の仕方



資料2：作業曲線による類型



の掌握限度)を対象に抽出できるからである。

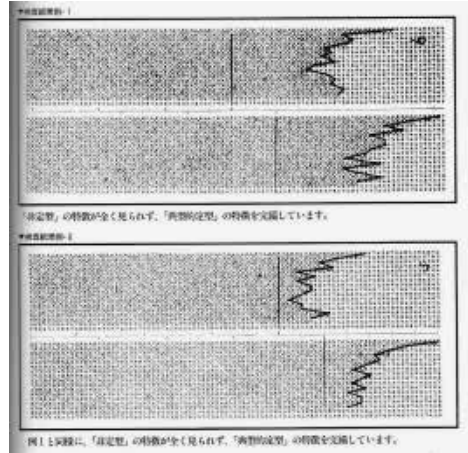
「内田式クレペリン検査・完全理解マニュアル」(つちや書店)。この本はクレペリン検査を実施する(株)日本・精神技術研究所の公認の準公式的な存在で、受検会場では持ち帰り厳禁の検査用紙が添えられていて、それを送れば有償(受検者負担)の検査結果を得られる。これを参考文献としてまず歴史から以下に記す。

ドイツのエミール・クレペリン博士(1856～1926)の研究成果をもとに、日本の臨床心理学者の内田勇三郎博士(1894～1966)が心理テストとして構築したもの。

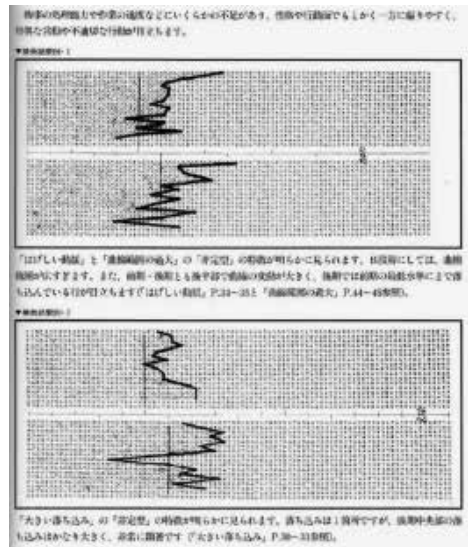
足し算をひたすら繰り返す、1分間最大115個の数字を隣同士で足し算し、その結果の下1桁を鉛筆で記入するもの。これを前半15回(所要時間15分)、休憩5分、後半15回(同15分)。但しその前に練習として59個の数字を5回同様の計算を行う。

どう判定するかは、計算の出来た位置を線で結んで描く傾向(同書では「作業量の推移」による「作業曲線」と称す)に対し、24の類型に分け

資料3：作業曲線の例(定型)良いとされる例



資料4：作業曲線の例(非定型)悪いとされる例



資料1～4 出典：「内田式クレペリン検査・完全理解マニュアル」(つちや書店)

るといふもの。100点満点制に数値化出来るという記載は無い。

計算する数字が多いほうが優秀だが誤りの比率も当然判定される。作業量(計算進捗結果)の5段階の区分は検査の前半と後半では違って設定されている。

また同書では、定型(性格・心理的に問題の無い人)、非定型(問題がある人)の具体例を書いている。

定型は、状況判断ができる。積極性がある。持久力ある。根気よく仕事ができる。など。

非定型は、気分的にムラがある。感情的になりやすい。自分勝手な行動をとりがち。ミスをしやすい。平常心を失うと異常時にパニックとなる。訓練しても習熟が遅い。など。

添付の画像の「定型」の中で、最も良いとされる類型は、作業量も多く、計算間違いもほぼ無く、結果を結んだギザギザにも大きな落ち込みも無く、集中力有りと判定される。また、計算という作業の拙速か巧遅かも結果に現れる。

業種や企業でどこまでの類型を合格とするかは経営判断の企業秘密とされている。法人における検査の判定者は有償の講習で養成し機密が保持されている。例として鉄道事業者では(公財)鉄道総合技術研究所において「運転適性検査検査員講習」が実施され終了証が与えられる。

検査における数字の羅列や作業曲線のイメージは添付の画像「内田式クレペリン検査・完全理解マニュアル」よりを参照のこと。

私事乍ら、この検査は高校時代から直近は定年直前まで生涯40回は受検した。鉄道の運転保安に関わる作業従事者としての不合格判定は一度も無かった。但し自分がどの類型に属するかはの通告は一度もなかった。ほぼ毎回合格している同僚でも、体調不良や、夜勤明けの徹夜状態では不合格になった。

右端の行まで計算して達したことは数回ある。これはそろばん塾に通った賜物かと思う。集中し、暗算が先行して筆記が追いかける状況にぴったりはまらないと、人間業では1行計算到達は困難である。出来過ぎる場合、予備2行を超えそうなら前半終了で2枚目の用紙を貰うことができるが、受検会場で一度も見かけたことは無い。また高齢になると後半手が痺れて棄権の危機を感じた

ので筆圧を弱めに臨むようになった。

検査に合格して来た自分と同僚を見てきた経験として、この検査の合理性を認めたく、これを自動車運転免許制度に導入することを提案したい。導入する際は警察庁と(株)日本・精神技術研究所との間で協議されるはずであるが、新規および免許更新時に所要約1時間の受検をするだけで、最も不適切な特性の類型を不合格とすれば、一定の割合の不適合者が排除となる。更に特定の類型を補欠合格のような条件付き免許の一群を設けて違反1回で一発免停のようにするのも良いだろう。上にも記したように体調不良で1回のみクレペリン検査不合格の場合は、不服申し立てにより再受験を認めれば良いだろう。

加齢のため受検途中で手が痺れるようでは運転免許返上の判定になっても当然ではないだろうか。高齢者の運転適性においては、同一人物における適性劣化の判定にも使えることになる。

なお、インターネット検索において内田式クレペリン検査に批判的な検証を試みた論者に代表的な3人がいるので記しておく。生和は同一人物で多数受検させて同じ類型に落ち着かないことを主張。村上は受検を重ねるほど非定型が増えると主張(注2)。いずれも職業運転手の実務で検証を行ったわけではないようである。

1971年 生和 秀敏 心理学研究

1999年 野田 勝子 名古屋大学教育学部紀要

2005年 村上 宣寛「心理テストはウソでした」

日経BP社刊

注1：鉄道総研月例発表会「運転適性検査の見直し」(人間心理研究室・井上貴文室長)より

注2：個人ブログ「くだらなくべんべにっ!」より

(東京都八王子市在住)

JR 北海道・留萌本線、留萌～増毛間の廃止について考えること

北海道では鉄道路線の廃線が相次いでいます。2016年末にJR留萌線の増毛駅がなくなった増毛町(北海道の北西部、日本海に面した町で、留萌市に隣接)について、ある新聞記事をきっかけに当会の有志メーリングリストで交わされた意見の一部(ご本人の了解を得たもの)を、鉄道の役割を考える参考に紹介いたします。

*意見交換時期は、2019年6月19～23日です。意見発信者により原稿は一部調整してあります。(会報担当)

◆井坂洋士(神奈川県川崎市在住)

鉄道が廃止されてからの方が、観光客が増えているという新聞記事(以下)。「爆発的」などと煽った書き方で正確性の感じられない記事ですが、道内からの観光客が増えているのが事実だとすれば悲しくなりますが、これが北海道の現実なのでしょう。なるほど私などは足が遠のくわけです。

もっとも、これがどれだけ長続きするのも気になります。増毛は留萌本線が通っていた頃から、札幌からは沿岸バスや北海道中央バスの方が便利な場所ではありましたが、鉄道が廃止されたことで、北海道以外からの観光客や、ましてやインバウンドなどは行きにくくなったことでしょう。鉄道廃止の影響は、長い目で見ないといけないう面もあるように思います。

(以下新聞記事)*****

駅がなくても人は来る、 北海道・増毛の生きる道

<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO46114040U9A610C1L41000/>
2019/6/17 6:30 日本経済新聞

JR北海道が営業路線の半分を「単独では維持困難」と明言し、鉄道存廃の行方に北海道は揺れている。

廃線もやむなしとして、存続なら地元で財政負担を求めるJR北に対する沿線市町村の抵抗感はお強い。往時を知る身に郷愁を誘う鉄道の廃線だが、駅がなくなると地域は切り捨てられるのか。廃線後のヒントが日本海側の港町、増毛(ましけ)町にある。

2016年12月にJR留萌線の留萌～増毛間が廃止となり、増毛町は鉄道路線上は「陸の孤島」となった。かつてニシン漁で栄えた魚の町の人口減に廃線が拍車をかけたのは事実だが、うれしい異変も起きている。観光客が爆発的に増えているのだ。

「お酒はぬるめの燗(かん)がいい〜♪」——。名作映画「駅 STATION」のロケ地だった増毛町の「風待食堂」は観光拠点に改装され、八代亜紀さんが歌う挿入歌の「舟唄」が絶え間なく流れる。目の前には同じく観光拠点へと衣替えした、趣のある旧増毛駅舎の古い駅舎。駐車スペースには札幌ナンバーの車が平日の昼間にもかかわらずひっきりなしに止まり、カップルや家族連れが姿を見せる。

同町の観光入り込み客数は「廃線フィーバー」の16年度に32万8千人と前年度を23%上回って以降、17年度は30万6300人、18年4～9月も24万8900人と勢いが続く。「旧駅舎で車を止め、国稀(まれ)酒造などをめざして街歩きをする町内観光の新たな人の流れができつつある」と、増毛町の堀雅志町長は手応えを感じている。

増毛町は札幌から車で2時間強、旭川からも2時間弱と道路アクセスがよく、石狩・留萌・空知の各地域を結ぶ結節点にあたる交通の要衝。食資源の豊富さもあいまって観光育成には地の利があったと言える。廃線をきっかけに、増毛町は留萌地域8市町村の観光ではエース格に躍り出た。

観光客は1町で8市町村の4分の1を集める。もともとエビやホタテなどの魚介類だけでなく、タコザンギ、リンゴなどの果樹、道内最北の蔵元として知られる国稀酒造など、「ないのは肉だけ」(堀町長)なほどの食の宝庫だったことが改めて脚光を浴びて

いる。

食の祭典「増毛春の味まつり」は5月に開催され、2日間で4万3千人と過去最高の来場者を集めた。多くの観光客が春の味覚に舌鼓を打ちながら、町内を練り歩くみこしに歓声を上げた。

「増毛の認知度が浸透してきた」と話す堀町長だが、バラ色の未来を思い描いているわけではない。廃線後、町に関わるある数字を見て堀さんはがくぜんとした。

17年の年間人口減少率は3.71%と前年から1ポイントあまり悪化し、道内179市町村でワースト4位まで落ち込んだ。これは日本で唯一の財政再生団体である夕張市の減少率とほぼ同じ水準でもあった。人口約4千人の小さな町に、廃線は厳しい現実を突きつける。

町は新たに保育料の無償化や不妊治療向けの助成制度を打ち出し、住基ネットによる人口速報値によれば18年の人口減少率は2.37%と持ち直しの兆しを見せている。だが堀町長は「打てる手は打つものの、人口の減少傾向は続くだろう」と厳しい見通しを崩さない。

堀町長は高校時代、夏休みの1カ月をかけて鉄道で九州1周を果たしたほどの鉄道ファン。それだけに3年前の留萌-増毛間のお別れセレモニーを「つらく、さみしかった」と振り返る。一方で「地元の人々の足は車で、鉄道には乗らなかった。これに尽きる」と現実を受け入れてもいる。

観光は季節によるばらつきも大きく、このままの勢いが続くかどうかにも保証はない。増毛町では若者や訪日外国人客の流入につながる体験型の観光メニューを開発するなど、観光客をひき付ける観光資源の発掘を急ぐ。埋没を防ぐには絶えず新しい魅力を示しながら走り続けるしかない。

***** (新聞記事、以上)

◆安彦守人(東京都八王子市在住)

この記事は私も大変不快に思いました。見出し詐欺誘導に近いレベルです。鉄道を後押ししたい立場ですが、使命を終わった路線の認定を早まってはいけない路線もあります。事例では福岡市近郊はのちに市街拡大で「早まった」と

いう路線があります。一旦レールを剥がすと後悔します。広島の可部線廃止区間の一部「復活」もあります。

名寄～稚内、釧路～根室すら自立困難と俎上にあがっています。このレベルでも歯止めをかけられる方策が望まれます。新型観光列車のコース、トラック運転手不足による貨物輸送(客貨混合でも)の受け皿。バス運転手不足で代行バスすら危機。

◆井坂洋士

私も安彦さんのご指摘に概ね同感です。増毛までは留萌本線で何度か訪ねたことがあります。いずれも旭川や札沼線、根室本線などと一緒に訪ねています。道外からの観光客は、必ずしも、札幌から往復するわけではありません。しかしこの記事では、札幌都市圏住民の立ち寄り観光を強調する一方で、それ以外の流動は無視されています。

はるばるやって来る道外からの観光客よりも、目先の札幌から客を引いた方が手っ取り早いという見方もあるのかもしれませんが、それもいつまで続くのか疑問です。各地に造られた「道の駅」のひとつになった今、地域間の競争に巻き込まれていくことになります。鉄道というアドバンテージは、ご指摘のように、一度廃止されると取り戻すことが非常に困難な状況です。

もっとも、一部の観光地を除いて鉄道は観光客だけでは成り立たないでしょうから、地元の人々の移動需要から外れてしまった鉄道を残すよりも路線バスなどを充実させるといった選択はあり得ると思います。

しかしこの記事では、そうした住民目線でもなく、むしろ鉄道に愛着があった町長が廃線に立ち会ったことを引き合いに出して、鉄道への愛着を振り切ったことが観光誘客につながったかのような書きぶりになっているので誘導的だと感じます。

まだ夜行列車があった頃には折を見て訪ねていたものの、その頃から北海道の人は鉄道に冷たいように感じていましたが、そんな様子が細部から透けて見えてくるような記事でした。

◆平間健嗣(北海道札幌市在住)

廃線で話題になり、駐車場がそこそこあるので観光客が増えただけでしょう。列車があった頃でも、何か話題になるきっかけがあって、駐車場がそこそこあれば、観光客が増えたでしょう。

廃線で話題になったといっても、日頃からマイカーを乗り回して列車の写真を撮っている「鉄道ファン」が撮影をしたり、マイカーを日常の足で公共交通をほぼ使っていない人々が、一度も乗ったことのなかった留萌線の列車に乗りに来た、などの騒ぎで、JRと地下鉄を日常の足にしている私としては冷めた目で見ていました。

マイカーを所有していない私は、廃線後は増毛に行く方法はほとんどなくなりました。ですので一度も行っていません。バスはあっても、消化器系が弱く腹を下しやすい私としては、バスはトイレがないため不安で乗れないので。※高速バスはトイレ付きもありますが、ない車両もあります。

列車があったころは何度か増毛に行きました。ただ、そもそも列車の本数が少なすぎて、札幌から往復するために乗るべき列車を完璧に計画して行かなければならず、大変なので数回しか行っていません。

北海道はマイカーがないとどこも行きにくく、道東に行けば60km制限路を集団で120kmで走っていて異常な状態だったり、苫小牧観光協会の観光地のアクセス案内はマイカーの案内しか載っていなかったりする、凄まじい車社会です。

私のようなマイカーを所有せずなおかつ金がなく特急を利用できない者が札幌から気軽に普通列車で行けるところと言えば、小樽、札幌、千歳、苫小牧、岩見沢あたりの範囲だけです(金に余裕があって特急を使える人なら、当然ながらもう少し遠くへ行けます)。公共交通がある程度張り巡らされている都会に住んでいる人々が北海道に来る気がしないのはうなずけます。

◆井坂洋士

平間さんのご指摘同感です。たまたま廃線が話題になって知られるようになっただけのこと

だろうと思います。

私は1日3本しか列車の無い所や、1日2本の路線バスにも乗って方々を旅しているので(近頃は週1日のみといったバスも増えて厳しい時代になりました)特殊かもしれませんが、大都市に住んでいる人の感覚では、列車やバスの本数が1時間に1本あっても少ないと言われるので、ご指摘の感覚は多くの人が内心感じているものなだろうと思います。

自家用車で乗り付ける一部の特殊な人を除き、旅行者は鉄道駅や空港に降り立った時点で歩行者であり、多少の差こそあれ公共交通のお世話になる立場になりますが、そのときに「車で〇分」といった交通案内しかしていない場所に行く気はしないでしょう。

沿岸バスなども頑張っているのでぜひ乗ってほしいところですが、いろんな理由から、路線バスは鉄道に比べるとハードルが高くなってしまふのだろうと思います。その結果として、鉄道をバス転換するとさらに乗客が減るのが通例になっているようです。

来街者の入口である鉄道の廃止は、外とのつながりを断ち切ることを意味します。やむを得ない事情はあるにせよ、少なくとも前向きに選択する手段ではないでしょう(日経はとでも前向きに書いていましたが)。これまでに、来街者を蔑ろにしてきた地域が栄えた試しは無いでしょう。もちろん栄えずとも程々にやっていければいいという考え方もあると思いますし、それを否定するものではありませんが、定住人口の増加や子育て環境の充実といった、掲げられている政策課題を見ると、この町は交流を増やして栄えたいということだと思います。すると、鉄道の廃止は、矛盾するように思います。(財源や国・道の制度などの問題があって、やむなく判断したのだろうとは思いますが。)

少なくとも日経新聞には、もう少し広い視野に立ってもらいたいものです。

◆前田敏章(北海道札幌市在住)

日経記事の問題点、北海道人の一人としても、井坂さん、平間さんのご指摘に全く同感です。根は深いですが、このJRローカル線の復興は、問

い直す会としても重要課題と思います。JR北海道が、新幹線には莫大な投資をしながら、ローカル線を切り捨てていくことに胸を痛めております。本来札幌までの新幹線延伸は、在来線を守り活性化させることと結合してこそ、あるべき交通体系に寄与出来ると思うのですが。

以前に読んだ「ここが違う、ヨーロッパの交通政策」(片野優著 白水社)に、『「公共交通で黒字を出すことこそ悪」といった考え方に立つことも重要」との一文がありますが、時間がかかっても、国民の意識を変え、国や自治体の政策転換につなげなくてはならないと思います。

個人的にも、私は体験講話(「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」)で地方に出掛けることもあるのですが、バスは苦手です。昔は車酔いが酷く、今はトイレの心配とあの長時間の閉塞感。揺れがなく本もゆっくり読めるJRとは全然違います。

◆安彦守人

鉄道をもっと魅力あるものにする余地はあるはず。それは巨額な投資だけではないと思います。

先日は仕事を離れての乗り鉄で北海道各地の現状を見てきました。末端廃止となる札沼線新十津川、富良野線。平日の富良野線にもインバウンドさんが一定数。現地の友人も、地元が乗らないことに尽きると言っていました。ダイヤも限界区間の普通列車はおよそ使えるダイヤで

はありません。悪循環で旅を楽しむ人がおよそ使えないレベルになってしまいました。

特急列車の新車置き換えも、振り子や車体傾斜も使わず、普通車座席の電源コンセントも省略と、およそやる気を疑うものでした。最高速度ダウンもその保守体制と人員が確保出来ないことが理由と残念な話です。

自力存続問題の俎上の線路を全て残すことは厳しいかと思います。しかし残すところは徹底して守る事です。石北線(旭川～北見)を断念する代わりに、北見・網走と札幌の鉄道を守るために旧池北線ルートを再建する案は既に各所で見ております。30年、50年先を考えるべきでしょう。

ネット世論では北海道新幹線の札幌早期開業が暴論のように言われていますが、航空燃料が十分に手に入らないようになったらどうするか。荒天や大雪のリスクを考えたら鉄道へのシフトの采配を振るうべきでしょう。交通も札幌対首都圏だけではなく札幌と函館、札幌と仙台などの需要も大きいと考えて。セットとなる並行在来線3セク切り離し問題はここで一旦考え直すべきでしょう。

貨物もトラック運転手不足と10年20年先を考えるべきでしょう。バス運転手不足も、給与や社会的地位に嫉妬した人たちが引きずりおろしたと考えます。

すでに沖縄で基幹路線での減便となります。夜行や高速バス、鉄道の代行輸送も危機でしょう。



オクラ
(会員K・Tさんの絵)

『自動運転の幻想』

上岡直見著
緑風出版
2019年6月刊
四六判 223ページ
2500円+税
ISBN
978-4-8461-1911-9 C0036



国も後押しして開発が進む自動運転車。交通事故を減らせる、過疎地の移動の不便を解消するなどと言われ、期待を寄せる人もいますが、技術の限界、事故時の責任の所在、実用性など課題は多くあります。そもそも道路構造にも問題が多い(狭隘で歩道がない、未整備、複雑な交差点等々)日本で、違反横行のドライバーと混ざって自動運転車がまともに走れるのか、安全上無人運転までの道のりが遠いなら運転手不足解消になるのか、といった素朴な疑問も尽きません。

本書は、そうした疑問をはじめ、自動運転に関するさまざまな問題を多角的にとり上げ、技術者である著者の視点で、シビアに分析し、「限界」を伝えています。読むうちに、今のクルマ社会自体の歪んだ現実、課題も浮かび上がってきます。自動運転に過剰な幻想を抱いて大金と知恵をつぎ込む以前に、改善すべきは現状であるとのメッセージのように感じます。

自動運転はEV(電気自動車)と相性がよく、もし自動運転EV車が主流となれば、現在はエンジン車を主として成り立っている自動車産業自体も大きな転換を迫られること、大幅な電力需要増加で原発容認社会となっていくであろうことも示唆しています。

著者の説に反論、異論を持つ人も当然いるでしょう。しかし、ともあれ、自動運転に関心のある人は、開発関係者も含めて一読する価値があると思います。

目次より(各章の中の小項目は一部抜粋紹介)

第一章 自動運転の基本事項

自動運転とAI/自動運転の「レベル」/自動運転と軍事、など

第二章 自動運転の障壁

認識と判断の壁/人と機械の分担の壁/処理能力やデータの壁/道路交通法の壁/自動運転車の事故は誰の責任か、など

第三章 自動運転車と交通事故

交通事故は構造的な問題/日本の運転慣習と自動運転/車と歩行者の関係/悪質運転は防げるか、など

第四章 人と物の動きから考える

車「強制」社会/「停まる凶器」/人口希薄地帯のモビリティ/新しい移動サービス/バスと自動運転/「人が不要」という幻想/物流と自動運転/自動運転車と格差、など

第五章 経済とエネルギー

自動運転と自動車産業/内需と輸出/EVは「走る原発」/FCV(燃料電池車)も「走る原発」/エンジン車も「走る原発」、など

(足立礼子)

お寄せください

クルマ社会に関連する本、雑誌記事等の情報をお寄せください。タイトル、著者、出版社、発行年月、ページ数、価格等の基本情報のほかは、書評は自由です。出版社の紹介文引用の場合はその旨を明記してください。ご紹介いただいた方の記名も自由です。

出版物情報

会員の皆さんからの情報や出版社の情報などを参考にした、出版物の案内です。

『ストリートからの都市改革(仮)』

ジャネット・サディク
=カーン 著
学芸出版社
2019年9月頃発行予定



ここ10数年で急激な変貌を遂げたニューヨーク市の公共空間。ストリートの主役は、自動車から歩行者や自転車へと移り変わった。いかにしてストリートを人間の手に取り戻したのか？その闘いの記録。(出版社の紹介文より抜粋)

『MaaS入門 まちづくりのためのスマートモビリティ戦略』

森口将之 著
学芸出版社
2019年8月刊
A5判 200ページ
2300円+税
ISBN 978-4-7615-2711-2



世界と日本の動きをもとに、各種の公共交通の利便性向上で脱マイカー依存を実現し、都市と地方を持続可能にする強力な政策ツールとしてのMaaSの活かし方を徹底解説。(出版社の紹介文より抜粋)

会報バックナンバー在庫整理 お分けします！

会報のバックナンバーの余剰分を処分することになり、その前にご希望の方にお分けいたします。ご希望の方は、必要な会報ナンバー(あるいは、発行年月)と部数を、**杉田久美子**(地域活動連絡係・連絡先は会報96号に同封の名簿参照)までお知らせください。お名前と連絡先、発送先を必ずお伝えください。

.....
* 欠号もありますので、その点をご容赦ください。

* 申し込み締め切りは2019年11月15日です。

* 発送は12月末の会報発行時に同封します。冊数が多い場合は別送します(場合により送料のみを後日切手でいただくかもしれません)。

.....
★会報は、今後の発行号も含め、お住いの都道府県立図書館に寄贈をしていただき、ご知人や議員に渡していただくなど、広報にご協力をお願いいたします。今後の発行号については、希望部数をお知らせいただければ、毎回の会報発送時に同封してお送りいたします(無料)。ぜひ地域の活動にお役立てください。

「歩車分離」進めたい



歩車分離された交差点に立つ長谷智喜さん。長男の元妻は横断歩道を駕籠屋から手前へ渡ろうとして左折車にはねられました—東京都八王子市

青信号なのになぜ犠牲

普及訴える遺族

長谷 智喜さん「歩行者事故防止研究会」会長



直進・右折車同士も分離必要
 1000名に長男を
 信守事故で亡くした東
 折上・北からの直進車
 が衝突、はずみで直進

落ち度のない歩行者が交差点で命を落とす交通事故が後を絶ちません。5月に兵庫県東大津市で、信守持の園児2人が死した事故が起きました。歩行者の命を守るため、交差点内で歩行者と車を分けたり、直進車と右左折車を分けたりする「分離信号」の普及を訴え続ける事故遺族がいます。 赤川 謙吉

東京都八王子市の長谷智喜さん(88)。任意団体の「歩行者事故防止研究会」の会長です。大津市の現場を訪れ調査した長谷さんは「事故は未然に防げた」と語ります。

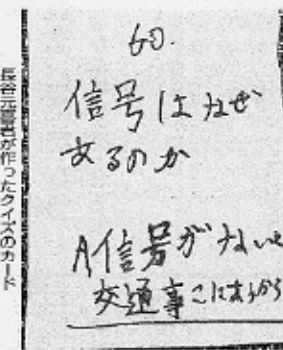
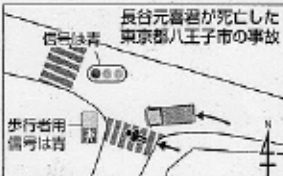
2017年11月、長谷さんの長男・元喜(けんき)君(当時11)は、信号待ちの横断歩道で、青信号で渡った横断歩道上で、左折してきたタンクに衝突、けがを負われ、即死しました。

「対向する右折直進する近江大橋や大野

車が歩道に突っ込み、園児ら5人が死傷しました。車の信号はどちらにも青でした。(図)長谷さんによると、この信号では南北両方の直進車と右折車が同時に進む「直進車の時間が一番長い」といいます。

息子失い知った危険性
 疑問が、現場検証を見守る中で解きました。歩行者信号が青でもタンクが次々と息子が倒れていた場所を左折していきました。歩行者と左折車を同時に流す交差点の危険性を初めて知りました。

歩車分離にはいくつかの方法があります。有名なのは、車の信号をすべて赤にし、歩行者がどの方向でも横断できるスクランブル交差点。ほかにも、赤信号と矢印信号の組み合わせで「人が横断している方向に車が進入しない」制限も可能です。歩行者の多くない交差点なら押しボタン信号でも実現できます。「歩行者と車の流れが交差する信号では、安全を守るためにはドライバーの注意力だけです。ところが人間は眠ろうから事故が起きます。車同士でも同じです。分離すれば事故は減ります」(長谷さん)



方法さまざま
 歩車分離にはいくつかの方法があります。有名なのは、車の信号をすべて赤にし、歩行者がどの方向でも横断できるスクランブル交差点。ほかにも、赤信号と矢印信号の組み合わせで「人が横断している方向に車が進入しない」制限も可能です。歩行者の多くない交差点なら押しボタン信号でも実現できます。「歩行者と車の流れが交差する信号では、安全を守るためにはドライバーの注意力だけです。ところが人間は眠ろうから事故が起きます。車同士でも同じです。分離すれば事故は減ります」(長谷さん)

案内板

■ 世界道路交通被害者の日・ 北海道フォーラム 2019 《11/16(土)》

北海道交通事故被害者の会では、今年も「世界道路交通被害者の日(ワールドデイ)」に合わせてフォーラムを開催します。

本年は、会発足から20年、フォーラムも20回目という節目の年ですので、それに相応しく、特別講演を被害者学の諸澤英道先生にお願いし、「交通死傷ゼロ」の課題と、そのためにも不可欠な「被害者の尊厳と権利」とを合わせたテーマにしました。是非ご参加下さい。

名 称：世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム 2019

テーマ：「交通死傷ゼロと被害者の尊厳・権利」

日 時：11月16日(土) 13:30~16:30
(開場13:00)

会 場：「かでの2.7」520研修室(定員108名)
※入場無料

札幌市中央区北2条西7丁目
(札幌駅南口、地下鉄札幌駅から徒歩7分)

主 催：北海道交通事故被害者の会

後 援：(予定)北海道、北海道警察、札幌市

協 力：(予定)世界道路交通被害者の日 日本フォーラム、クルマ社会を問い直す会

内 容：

第1部「ゼロへの願い」：被害者の訴え~こんな悲しみ苦しみは私たちで終わりにして下さい~

第2部 特別講演：「交通死傷ゼロと被害者の尊厳・権利~基本法制定から15年の課題~」(仮題) 諸澤英道氏(常磐大学元学長、世界被害者学会理事)

第3部「ゼロへの誓い」

関係機関(道くらし安全局、道警交通部)挨拶と会場発言など

「交通死傷ゼロへの提言」採択

問い合わせ：前田敏章

tmaeda@asahi.email.ne.jp

■ 「世界道路交通被害者の日」 キャンペーンと大阪ミーティング 《11/17(日)》

毎年11月第3日曜日は国連総会で決議された「世界道路交通被害者の日」。交通災害の死傷者を想い、被害ゼロを希望する日です。

大阪にて①「世界道路交通被害者の日」キャンペーンと②大阪ミーティングを開催します。一方だけの参加もできます。世話人も多く参加します。皆さんのご参加をお待ちしています。

①「世界道路交通被害者の日」キャンペーン

集合場所：大阪メトロ中央線大阪港駅
東改札口集合

集合日時：2019年11月17日(日) 9時40分

内容：集合場所近くの港から乗船、出航。周辺の川、港を周遊しながら船上や道路にて「世界道路交通被害者の日」をアピール。
13時30分ごろ：大阪市港区築港にて解散。

②「大阪ミーティング」

開催場所：大阪市港区の築港会館
(大阪市港区築港2-4-24)

開催日時：2019年11月17日(日)

14時00分から16時15分。

内容：当会会員同士の意見交換、親睦。

また、他団体との交流。

その後、同じ場所で懇親会(有料、2000円くらい。18時まで)も予定しています。

*①②とも参加費は無料。会員以外も歓迎です
*参加希望者は、世話人の青木勝あてに住所、氏名、電話番号、参加希望イベントをご記入のうえ、メール(osakahorai551@yahoo.co.jp)または葉書(住所は会報送付時の封筒に記載)にて申し込んでください。(締切：10月25日)

*後日、参加申込者に詳細を連絡します。

主催：クルマ社会を問い直す会
大阪交通遺児を励ます会

担当：世話人 青木勝

▪ **世界道路交通被害者の日
キャンドル追悼式(東京)**
《11/16(土)予定》

例年のように東京タワー前にある港区芝公園
内で、キャンドル追悼式を行う予定です。

詳細はお問い合わせください。

問い合わせ：佐藤清志

携帯電話：090-3204-3091



昨年(2018年)の
追悼式の模様

▪ **東京ミーティング ご案内**
〜ご参加ください〜
《10/26(土)、12/28(土)》

時間 13:00~16:00

場所 千代田図書館 研修室(予定)

<https://loco.yahoo.co.jp/place/g-gvoww4lds-/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。

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

内容 ・情報交流 ・活動交流 ・意見交流

問い合わせ 杉田正明 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：2019年12月下旬

●原稿締切り：2019年9月30日（締切り厳守で
お願いします）

●送付先：林 裕之(会報96号に同封の名簿参照)

hayashi3120@kjf.biglobe.ne.jp

【投稿規定(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。

★原稿についてのお願

- ・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承知おきください。

・匿名希望の方はお知らせください。

共同代表より

青木 勝

毎年、11月の第3日曜日(今年は11月17日)は、「世界道路交通被害者の日」です。世界各国で道路交通被害者を追悼し、交通安全を訴える取組みが行われています。

日本でも、東京、北海道、大阪など各地で催しが行われてきました。

今年、当会と大阪交通遺児を励ます会との共催で、大阪市港区天保山周辺にて「世界道路交

通被害者の日」イベントを開催します。船や道路上でイベントをアピールしたいと思います。

また、イベント後、大阪ミーティングを開催します。日頃、会報でしか当会の活動を知らない方も、ぜひ参加いただき、お話をしませんか。詳しくは、36ページをご覧ください。

みなさんと直接、お会いできることを楽しみにしています。

足立礼子

7月の参議院議員選挙は、自民、公明両党が第一党を維持しましたが、投票率は48.8%と過去最低から2番めの低さでした。政治への無関心や保守化が若い世代に広がっており、その理由として、生活や政策への不満は多々あれど、「政治に期待してもムダ、所詮は自己責任で身を守るしかない」という意識が蔓延しているともいわれています。

自己責任論は、自力で対処できない人々およびその状況を視野から除いた強者の考え方で、これが社会に広がると、共同体の社会的責任がいまいにされ縮小していく危険があると思います。

今の交通社会は、まさにその典型のようです。人々の移動はマイカー(自己責任で自由に動いてネ)におまかせで公共交通網は衰退しても黙認。運転する人も、クルマも、道路も、どれも安全性が不完全な状況の中で、「毎日死傷者1600人以上」という異常事態が起き続けていても、責任は当事者同士におまかせです。

この傾向は、1980年代から、市場原理に経済活性を委ねる考えにもとづいた、公的管理責任の縮小→民間委託化、そのための規制緩和策などが強引に進む中でさらに加速し、一部の便利

や自由と引き換えに、安全・安心の歯止めがゆらぎ、不公平・格差の拡大がそれまで以上に広がっているように思います。

1980年代後半には旧国鉄の分割・民営化がなされ、一部の経営は改善したのかもしれませんが、重大事故が増えました。また、地方ではマイカー依存や人口減少により経営努力もむなしく赤字路線の廃線が引きも切らず続き、地方の衰退にも関わる深刻な事態となっています。バス事業も、2000年代初めに「利用者の利便性向上」を掲げた規制緩和策がとられましたが、結果として路線バスは赤字路線の切り捨てが進んで移動難民を増やし、貸切バスは競争が激化して運転手の労働条件悪化と事故多発を招いています。一方、マイカー所有推進策と道路増設策で、一見便利なマイカー天国になりましたが、代替交通手段は冷遇されて移動の不公平は深刻化。今や地方では鉄道やバスの減少で、「80歳過ぎてもマイカー命」のマイカー呪縛地獄に陥っています。

参院選では政党へのアンケートを実施しました(2ページ)。だれもが安全に平等に移動できて地域が活気づく交通のあり方を、政治の責任として各政党に本気で考えてほしいと思います。

事務局を拝命して4か月。会報1冊の1クールを過ぎました。その間、前任者の富田さんからの引継ぎ作業を二度実施しました。電源や無料Wi-Fiのあるカフェがありそれぞれのパソコンを並べました。自ら趣味のホームページ作成をしていたことが役に立ちそうです。心配事は最近相次ぐブログやホームページサービスの事業者からの一方的な閉鎖通告があった場合。引越し作業は1から作り直しに近い作業なので大変です。これを想定内にしておかなければと自戒します。

私自身、1月から脊柱管狭窄による座骨神経痛発症がありましたが、治療の効果で外出や旅

行も可能になりました。マイカー拒否を貫いてきましたので、歩行困難な段階ではタクシーの助けを借りるシーンも多々ありました。街や駅のベンチが少なく、優しくないなと思われされました。一新された丸の内地下街しかり。設計者はどういう想像力をもっていたのか問い質したいくらいです。

会報や会のホームページ、ブログ版からフェイスブック、ツイッターについての要望はメーリングリストや会報表紙の連絡先住所(大阪に変わりましたのでご注意)への郵便などで遠慮なくお申しつけください。

会計より 青木 勝

2019年度会費の振込みをお願いします。 当会運営のため、複数口の会費をお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやご寄付をいただきありがとうございます。

ラベルシールの宛て名の上部に「2018年度会費払込済」「2019年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2018年度、2019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。

2019年4月1日から2019年7月24日までの会費・寄付払込者は106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、2019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、(会報96号に同封の名簿)青木までご連絡ください。

問い直す会 任意参加メーリングリストのご案内

任意参加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の任意参加による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。2019年7月31日現在で参加者は87人です。

参加希望者は、管理人杉田sugita@kstnk.sakurane.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。

案内板と原稿募集案内は、
P36～37 に掲載しました。
ご覧ください。

今回のご案内は、

- 世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム 2019
《11/16(土)》
 - 「世界道路交通被害者の日」キャンペーンと
大阪ミーティング《11/17(日)》
 - 世界道路交通被害者の日(東京)《11/16(土)予定》
 - 東京ミーティング《10/26(土)、12/28(土)》
- の4つです。



サルズベリ
(会員K・Tさんの絵)

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。

◎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、世話人の安彦守人 cbb27337@nifty.com までにお問い合わせください(非会員は登録できません)。

版下作成：梅沢 博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文