

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：林 裕之、足立礼子
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



2019年12月31日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



茨城県守谷市のピスタシティー守谷というニュータウンは、歩行者空間を連続させ、クルマの通り抜けを防ぐ構造になっています。クルマに一寸だけ遠慮してもらう事で、豊かな歩行空間を作り出しています。日本でも、歩行者が気兼ねなく歩ける町は、実現できるのです。(写真と文/高橋大一郎さん。関連記事が21ページにあります。)

会のめざすもの

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

目次

■会の活動	横浜カーフリーデー2019に参加(足立礼子・安彦守人)	2
■地域の団体の活動	「旭川飲酒暴走事件」最高裁は上告棄却し 危険運転罪懲役10年確定(前田敏章)	5
■会員の活動	南多摩尾根幹線道路建設事業計画への意見書を出しました(菊池和美)	8
■交通システムルポ	オンデマンド乗り合い交通システム ～「AI運行バス」と「MONET」の実証実験～(井坂洋士)	11
■投稿	「青函貨物の全面撤退断念」の報道に関連して、私が北海道新幹線から受けている 影響の紹介(平間健嗣)	19
	「公共交通の充実」は二期目の若き市長の大きな抱負(小林和彦)	20
	歩行者が気兼ねなく歩ける町 ～茨城県守谷市のニュータウン～(高橋大一郎)	21
	高齢者の運転・我が家の場合(木村孝子)	22
	「暗闇の思想」と「歩く思想」(林裕之)	23
	放置国家(神田厚)	24
■書籍等の紹介・出版物情報	『セーフティプロモーション 安全・安心を創る科学と実践』 『僕の街に「道路怪獣」が来たー現代の道路戦争ー』 『世界のコンパクトシティ都市を賢く縮退するしくみと効果』	26
■会員に関する新聞記事	ドラレコなど補助に反対(三田直水)	28
■世話人より	新入会員からのメッセージ…25/共同代表より…29/事務局より…30/会計より、他…30/案内板…32/ 原稿募集案内…32	

横浜カーフリーデー2019に参加

足立礼子(世話人)・安彦守人(世話人)

カーフリーデー&モビリティウィークは、毎年会報にてお伝えしているように、過度にマイカーに依存した生活を見直し、環境負荷の少ない安全でにぎわいのあるまちを創出しようという社会啓発活動で、9月に行われています。発祥はヨーロッパ(フランス)で、去年は世界50カ国、2792の都市で行われました。

日本では、今年は新規参加の福山市を含めて13都市が参加しました。

●会場の様子

問い直す会は以前から横浜カーフリーデーに参加しており、今年も写真パネル展示で参加しました。開催日(9月22日)は雨の予報でしたが、開催時間中はほぼ晴れて暑く、会場の横浜公園から日本大通りにかけて、子ども連れなど多くの人でにぎわいました。会のパネルも道行く人がながめてくれました。

他の交通関連のブースは、例年通りの自転車安全教室、横浜市コミュニティサイクル、バスの死角体験、ユニバーサルデザインタクシーや

燃料電池車の試乗、LRT関連などの市民団体の展示などのほか、今年にはNASVA(独立行政法人自動車事故対策機構)も出展していました。

また、今年は特別企画として、SDGs

(2015年に国連サミットで採択された持続可能な世界を実現するための開発目標)にからめた、子ども向けのクイズや絵本読み聞かせのブースも開設されていました。クルマ依存からの脱却は、持続可能な世界実現のための要ともいえると思います。カーフリーデーはアピールの場として最適だと思いますが、子ども向けブースのため



日本大通りの会場風景

2019年カーフリーデー 参加13都市の主催組織

都市名	主催組織名	主催区分
仙台市	交通を考える研究会	民間
さいたま市	さいたまカーフリーデー実行委員会	行政(実行委員会)
横浜市	NPO法人横浜カーフリーデー実行委員会	民間
逗子市	歩行者と自転車のまちを考える会	民間
松本市	松本市ノーマイカー推進市民会議	行政
金沢市	金沢市	行政
福井市	カーフリーデーふくい実行委員会	民間
豊橋市	豊橋市・豊橋市地域公共交通活性化推進協議会	行政
京都市	京都カーフリーデー実行委員会	民間
大阪市	自転車文化タウンづくりの会	民間
奈良市	モビリティウィーク&カーフリーデーなら実行委員会	行政(実行委員会)
福山市(初)	ふくやまサイクルシティ・プロジェクト	民間
那覇市	なはモビリティウィーク&カーフリーデー実行委員会	民間

一般社団法人 カーフリーデージャパンホームページより。

気づかずに過ぎてしまう大人が多かったように感じました。大人に向けてのメッセージアピールがもっとあってもよい気がしました。

ほかに、交通・環境問題とは関連のないブースも多くあり、むしろそちらがにぎわっていた感もあります。

ところで、この日、会場のすぐ近くで、神奈川県警による春の交通安全運動の出陣式が行われていました。交通事故のない安全なまちづくりもカーフリーデーの主旨と深く通じるものですが、カーフリーデー実行委員会への連絡や連携要請などはなかったそうです。警察はカーフリーデーの主旨には関心が全くないのかもしれませんが。ちょっと寂しい現実です。

●カーフリーデー本来の主旨と現実

ヨーロッパにおけるモビリティウィーク&カーフリーデーは、「一週間を通じて、都市交通を切り口とした都市環境の改善や賑わいのあるまちづくりの創出を目的とし、過度に依存した『車の使い方』を市民・行政が一緒に考えていくというもの」で、その中で最終日に行われるカーフリーデーが中心イベントとなり、「都心部において1日マイカーを使わない地区」が創出されます。いわば、交通環境を変えていくための1週間の実証実験といったねらいがあると思われま

す。日本では、参加都市も少なく、カーフリーデー当日の、ごく限られた一角でのイベントで終わっている都市が多いようです。その要因の1つとして、参加都市の運営主体の多くが行政ではないことが挙げられると思います。2ページに示すように、13都市のうち行政主催は5都市のみで、他は市民活動団体です。まちづくりや交通環境は、行政や警察の理解と協力がなければ、改善は困難です。

さらにもう1つの要因は、日本では、「マイカーを減らし、公共交通を推進し、安全で快適な生活環境を作る」ということへの認識が、社会全体でも市民レベルでもまだまだ希薄だという現実にあると思います。カーフリーデーやモビリティウィークのことが、テレビや新聞などでほとんど報じられない現実にもそれが表れてい

ます（地方紙の報道はあるかもしれませんが。横浜カーフリーデーは神奈川新聞社が後援団体に入っており、毎年報道されています）。市民の関心も薄い現状では、行政も積極的に市民に理解を求めながらまちの姿を変えていくという気は起きないのではないのでしょうか。



問い直す会のパネル展示。

さまざまな課題を抱える中ですが、16年もの間開催し続けておられる横浜カーフリーデーの実行委員会のみなさまのご尽力には、いつも敬服の思いです。今年も参加の場を与えていただいたことに、心よりお礼申し上げます。

*このイベントは世話人の佐藤清志、安彦守人、足立礼子が担当しました。（以上、足立記）

横浜カーフリーデー2019に参加して

（安彦守人／世話人）

去る9月22日（日）に横浜公園・日本大通りで行われた横浜カーフリーデーに、クルマ社会を問い直す会として参加しました。

私が設営の準備から撤収まで通して参加したのは、参加3回目にして初めてになります。当日は台風接近予報でいつ風雨が強くなるか心配されました。雨が降り始めるとパネルを濡らさ



横浜にLRTを走らせる会などのブース。

ずに撤収することに支障するので、雨雲レーダーを見ながら展示パネル一部縮小のタイミングを見計らいました。幸い天気予報より雨の降り出しが遅れて、結果として終了時間まで天気はもってくれました。

会場ではスタンプラリーで記念品が貰えるという企画があり、各展示団体が目に止まる機会を増やしてくれていましたが、じっくり見られることにはつながっていないという実感でした。

テントが無く多数のパネルを配置する当会は、天候によっては、全体は開催でも会の展示は中止という選択肢もあります。また今後ですが、私案としてはテントを借り、主なパネルの他はタブレットで閲覧できるようにするなど、天候に左右されないような対策が必要と考えています。また、地球温暖化の影響で、9月下旬でも真夏のような日差し。このイベントだけでなく運動会など秋の屋外イベントは、参加者・役員の熱中症などの心配を考えると、今後は10月下旬でないと無理ではないかと実感しました。

今回の本会の展示物中、約30枚のパネルを写

真に収録し、今後の再編、電子化に備える作業を行いました。既に解消された問題など実態にそぐわない写真の除外、汚れたものの再作成も必要と考えます。

横浜カーフリーデーは、首都圏で表に出てアピールできる貴重な定期イベントです。官民一体、労使一体、自民党の地元小此木代議士からのアクションもあるなど超党派的な面もあり、本会の主旨の拡大・浸透のために望ましい場だと思いました。また、会場のそばに野球場の横浜スタジアムがあるため、かつては横浜DeNAベイスターズのデーゲームと重なった年は盛況だったとも聞きましたが、連日超満員でスタンド拡張している今ではもう収拾がつかず、むしろ避けなければならないようです。

本イベントへの参加について、会員さんからご意見をいただきたいと思っております。メーリングリスト不参加の方はお葉書などでも、会（連絡先は会報表紙上段に記載）までお送りください。

参加者として見に来てくださった会員さんにも、あらためて御礼申し上げます。

「旭川飲酒暴走事件」最高裁は上告棄却し 危険運転罪懲役10年確定

前田敏章(北海道交通事故被害者の会 代表)

本会報でも何度か報告させて頂いておりました、2016年5月に北海道旭川市で起きた中島朱希(あき)さん(小学校教諭、当時38歳)被害死事件ですが、2019年8月29日、最高裁が被告の上告を棄却する決定を下し、2018年8月30日の札幌高裁判決が確定しました。

この事件の高裁判決までの経緯や判決の意義について、会報85、89、90号で詳細報告しましたが、忘れてならないのは、被告の明白な飲酒運転に対して、旭川地検は当初これを主因とせず、ハンドル操作の誤りとして不当に軽い過失運転致死の罪で起訴したことです。

これに対し、2014年に小樽市銭函で起きた飲酒運転による4人死傷事件の公正な裁きを求めて要請活動をした北海道交通事故被害者の会の仲間、ご遺族からの「納得できない」との悲痛な声を受けて、青野弁護士とともに、旭川地検と札幌高検に対し必死の要請行動を行い、ようやく危険運転致死罪に訴因変更されました。経過については、下記概要および前記会報をご覧下さい。

被告の上告により、刑事罰の決定に事件から3年数か月も要したことで、遺された小学生のお子様とともに朱希さんのご冥福を祈るご家族の心は如何ばかりかとお察ししますが、そのような中、朱希さんの夫康博さんからは、最高裁決定直後に下記の言葉が届けられました。

また、最高裁が決定した二審判決の意義については、本事件の被害者参加弁護士である青野渉弁護士から後記のコメントをいただいています。経過概要と合わせて参照下さい。

私たちは、朱希さんの無念を無にすることなく、命の尊厳が貫かれる社会(交通死傷ゼロ)を目指し、刑事司法においては、危険運転致死傷

罪の適用拡大、脇見など過失運転致死傷罪の(命の重みに見合う)重罰化など、クルマ優先社会は正のための刑罰体系確立を強く求めています。

■経過概要

- | | |
|------------|---|
| 2016年5月4日 | 旭川市の国道で、飲酒暴走運転の加害者により中島朱希さん(38歳小学校教諭)被害死 |
| 5月25日 | 旭川地検は、加害者をハンドル操作ミスの過失運転で起訴 |
| 6月16日 | 被害者家族と「連絡会」は、訴因変更を地検宛に上申・要請 |
| 6月28日 | 被害者家族と「連絡会」は、訴因変更を札幌高検宛に上申・要請 |
| 7月8日 | 旭川地検は、訴因を危険運転致死罪に変更 |
| 2017年7月6日 | 旭川地裁は、危険運転致死罪で懲役10年の判決(求刑14年)。被告は控訴 |
| 2018年8月30日 | 札幌高等裁判所は、地裁判決の事実認定の一部を変更し、改めて危険運転致死罪で懲役10年の判決。被告は上告 |
| 2019年8月29日 | 最高裁判所第3小法廷は、被告の上告を棄却し札幌高裁判決が確定 |

■ご遺族からの言葉

「最高裁決定を受けて」

「遺族側からの要請による危険運転致死罪への訴因変更から上告棄却までのおよそ3年間、弁護士の方の青野さん、前田代表をはじめとする交通事故被害者の会の方々に支えられてきました。本当にありがとうございました。妻も、加害者の悪質さが認められ、ほっとしていることと思います。

被告人の罪は懲役10年に確定はしましたが、交通事故に関する法の裁きは、まだまだ緩いと感じます。市民感覚に合致した法の整備を願います。また、この世から悲しい交通事故がなくなるよう、人間のモラルの向上を切に願います」
(2019年9月1日 中島康博)

■代理人の青野渉弁護士から頂いたコメント

「二審判決を確定した最高裁決定の意義」

被告人は、多量のビールを飲んで運転を開始し、さらに運転中にもビールを飲みながら、旭川市内の一般道を時速100キロ以上の速度で走行していました。先行する自動車を煽って追い抜いた後、交差点で中央分離帯に衝突し(この時の速度は時速119キロ以上)、その衝撃で右前輪が外れ、制御不能となって、中央分離帯を飛び越えて、対向車線を走行していた中島朱希さん運転の乗用車に衝突しました。

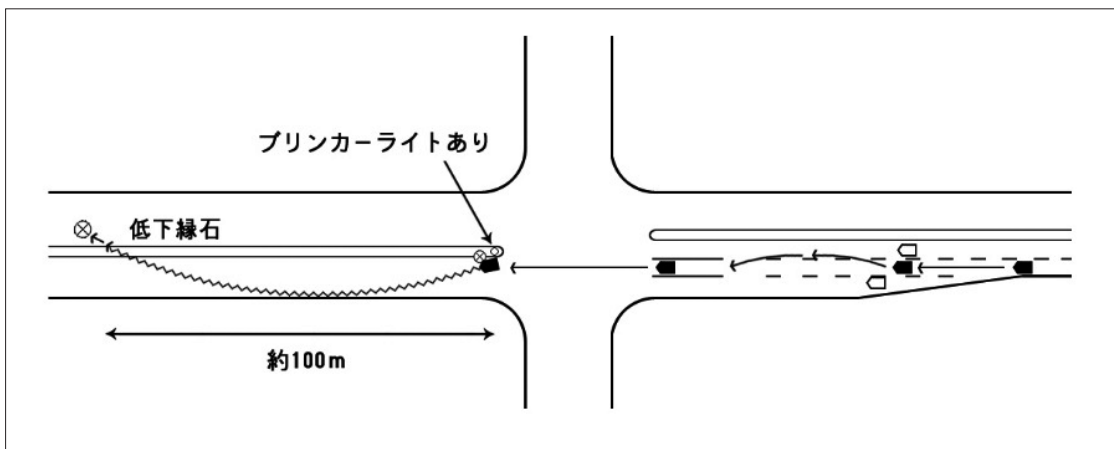
この事件について、旭川地検は、当初、過失運転致死罪で起訴しました。

しかし、最高裁平成23年10月31日決定が示した危険運転致死罪の適用基準からすれば、本件は、危険運転致死罪が適用されるべき事件です。法律では「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」で事故を起こした場合に危険運転致死傷罪が適用されると規定されています。そして、上記最高裁決定では「アルコールの影響により前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することができない状態」は「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の一例である、と明示しているのです。

被告人の車両が衝突した交差点の中央分離帯には、注意喚起のための点滅式のライト(プリンカーライト)が設置されています。現場の見通しはよく、250メートル以上手前からプリンカーライトが見えます。前を見て運転していれば、この中央分離帯に衝突することは考えられません。にもかかわらず、中央分離帯に衝突しているということは、被告人は、まさに「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」であったといえます。

平成28年5月25日の起訴直後から、遺族は、旭川地検に対して危険運転致死罪への訴因変更を強く要望し、結果的に平成28年7月8日、旭川地検は危険運転致死罪に訴因変更をしました。

1審の旭川地裁の判決は、危険運転致死罪を認めましたが、その判決理由は、異例のものでした。すなわち、被告人の運転操作の能力自体



については「被告人の運転操作におぼつかないところは見当たらない」と判断したうえで、ただ、精神面で自制心が欠如していたことを認めて「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」であったと認定したのです。遺族としては、結論はともかく、見通しの良い道路で中央分離帯に衝突しているのに「被告人の運転操作におぼつかないところは見当たらない」とする一審判決の内容にはやや違和感を持たざるを得ませんでした。

平成30年8月30日の札幌高裁判決では、250メートル以上も手前からプリンカーライトが見えるにもかかわらず中央分離帯に衝突している事実を重視し、運転操作能力にも異常があったことを認定し、結局、平成23年の最高裁決定のいう「前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することが困難な状態」であった、と

判断しました。札幌高裁判決の内容は、まさに当初から遺族が指摘していた内容を認めるものでした。2年以上かかりましたが、裁判所が適切な判断をしてくれたという意味では、よかったですと思います。しかし、一番辛い状況の遺族が、何度も何度も検察庁に要望に行かなければ、この常識的な結論が得られない、というのは正しいことではないでしょう。遺族が何もしなければ、過失運転致死罪という軽い罪で終わっていたことになります。検察庁が、自動車による犯罪について、真剣さに欠ける捜査を行っているのではないか、という疑問は拭えません。

なお、被告人は最高裁判所に上告しましたが、上記のとおり、札幌高裁判決は最高裁決定に沿う常識的な内容ですので、当然、最高裁判所は上告を棄却して札幌高裁判決は確定しました。

(あおの わたる)



ダンギク
(会員K・Tさんの絵)

南多摩尾根幹線道路建設事業計画への 意見書を出しました

菊池和美

去る9月11日に、東京都環境局総務部環境政策課宛てに、多摩都市計画道路3.1.6号線、いわゆる南多摩尾根幹線道路の建設事業への意見書を出しました。

尾根幹線は多摩ニュータウンと都心とを結ぶことを目的に敷設された道路ですが、私の住む稲城市の百村地区から多摩市聖ヶ丘5丁目までの区域が長い年月未完成の状態のまま置かれています。しかし昨年、都議会で、計画を一部変更して完成させる議案が通って、計画が立案され、この度環境アセスメント手続きに入ったのです。

尾根幹線道路に関しては、過去に多摩市や稲城市で、環境の悪化を理由に建設反対運動が活発に行われました。私も20年ほど前になります

が、多摩市で反対運動を行う主婦グループを訪ねて、お話を伺ったことがあり、特別な思いでその行方を見守っていたのです。

自動車に乗らない私は、尾根幹線道路と東京を中心とした道路網との関係を詳細に理解していないのですが、計画案によれば、尾根幹線道路を全線片側2車線にすることが、多摩地区の発展にとって、また道路交通上絶対に必要な事である、と説明されていました。

東京都における多摩地区の位置づけは増している、多摩地区の発展のためには尾根幹線の拡充が必須である、との議会や行政の見解です。尾根幹線は多摩ニュータウンを縦断して多摩丘陵の尾根を走る基幹道路です。現在、稲城市百村～多摩市聖ヶ丘までの道路は広い道路幅の中央

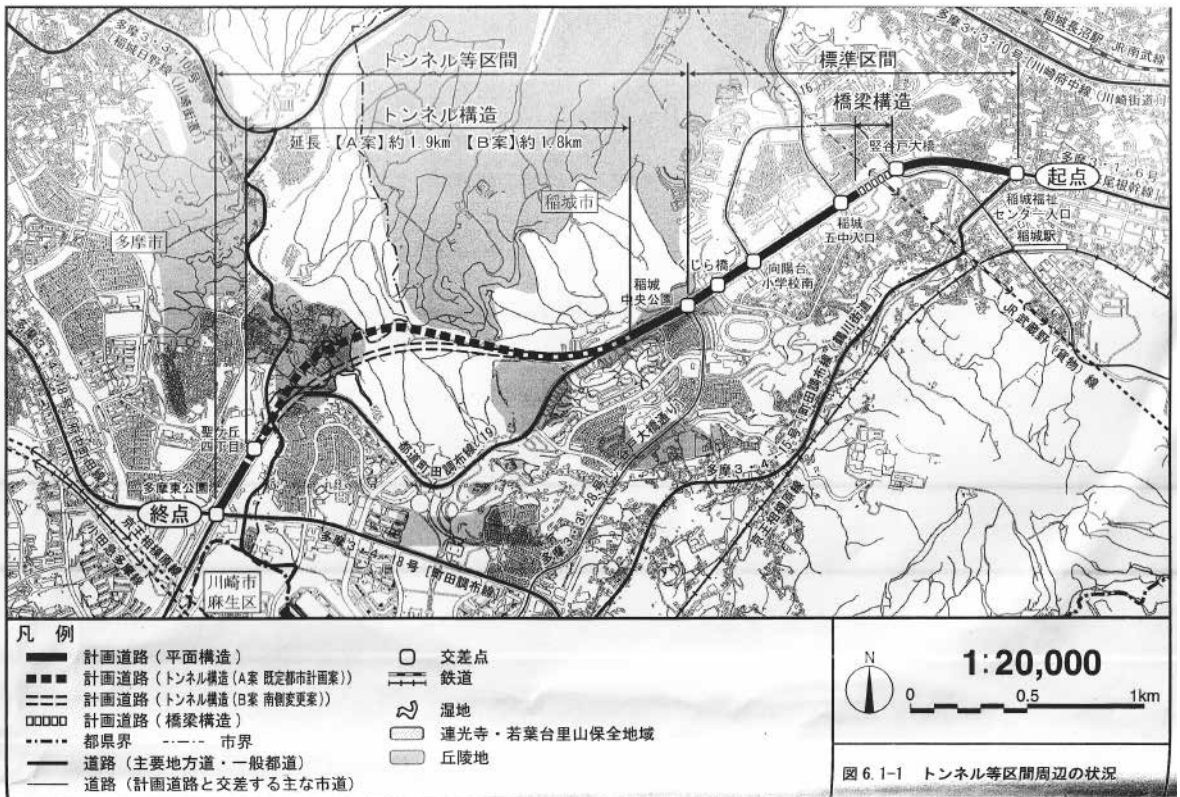


図1 尾根幹線の変更計画案 東京都縦覧資料より

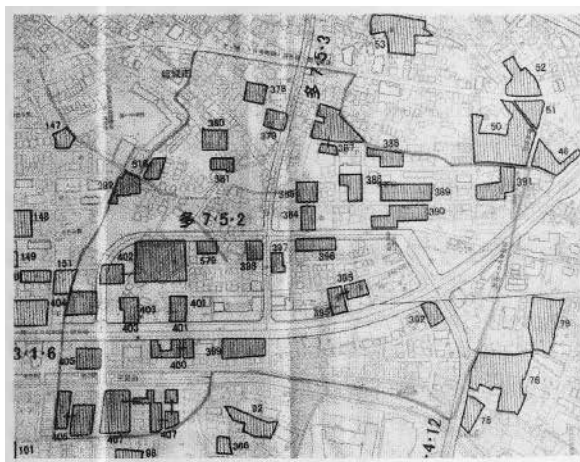
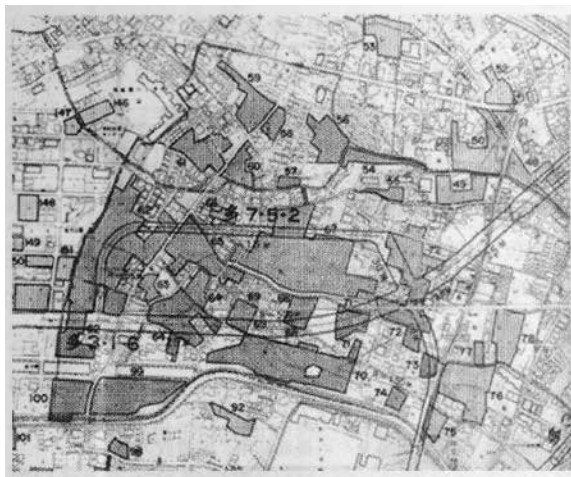


図2 尾根幹線事業の区画整理事業で減少した農地

(左の地図)平成4年榎戸地区の生産緑地(『平成4年稲城市生産緑地地図』より筆者作成)
 (右の地図)平成25年榎戸地区の生産緑地(『平成25年稲城市生産緑地地図』より筆者作成)

が緑地帯になっており、車道は片側一車線になっています。計画では緑道をつぶして道路にし、また、トンネル部分を延長して地上に出す計画となっています。(図1参照)

しかし私は尾根幹線道路に関しては、いくつかの問題点があると常々考えていました。

クルマ社会を問い直す会の一員ですが、堂々と行政に意見を言える機会はその多くはありません。

私は安易に道路を広げてほしくないという観点からいくつかの意見を提出しました。しかし出せる意見書は例のごとく、環境保全からの意見と決められています。

意見書を提出した後に、東京都の方から電話を頂きましたが、残念ながら、私が最も問題に感じていた、道路用地確保の意見については、参考意見としての扱いになりました。

本来は時間をかけて、会員の皆さんのご意見を聞いてまとめて意見書を提出すべきと思ったのですが、自分の忙しさにかまけてそれができなかったことが悔やまれます。道路と車と地域の関係をより科学的、学術的に説明できたいのですが、何分力不足で今後の課題になったと思います。

ただ、意見書提出にあたって、長年の市民運動や調査活動から、確信をもって言えることが

2点ありました。

1つは長年の稲城市全域の大気汚染の測定結果から、幹線道路が周辺の二酸化窒素濃度を悪化させていることです。

もう1つは道路用地確保の手法の複雑さと、農家や農業への影響です。

尾根幹線道路用地の確保は、ニュータウン建設の手法に従って2つに分かれます。ニュータウン事業は新市街地法と区画整理法の2つで行われます。尾根幹線道路もそれに従って、新市街地では買取りにより、区画整理事業では減歩によって確保されるのです。この2つの手法の差は農家にとって歴然としており、農業経営への影響も全く異なります。

買取りによる場合は農家は道路用地代としてお金を得るのですが、区画整理事業では、道路用地は農家が減歩として無償提供するのです。農地の大半を失うために、農業をやめざるを得ない農家も多いのです。稲城市の榎戸地区は梨栽培のメッカですが、尾根幹線道路の為の都施行の区画整理事業が実施され、梨栽培は消滅の危機に瀕しています(図2)。

以下に意見書の概略を書きますが、皆様にもご意見を頂けるとありがたいです。

* * *

環境保全からの意見

(1) 計画変更の理由と手続きへの意見

稲城市は多摩ニュータウンでは最も都心に近く、尾根幹線は稲城市を通過する道路になっている。京王相模原線を使わずに尾根幹線道路を使って日常的に都心に通勤する人口は少ないと考えられ、尾根幹線がニュータウン住民の生活改善に利する可能性は低いと思われる。また、尾根幹線の計画変更による南多摩地域の発展は不確実である。居住者人口は京王多摩センター駅周辺よりニュータウン内に集中しており、それも都心通勤者が多い。地域の発展は多摩ニュータウンの建設当時からのまちづくりにあると考えられる。すなわち、農業や商業や工業地区を排除して住宅だけを張り付けた、新住民だけの街づくりだったところに要因があると考ええる。地域の活性化の阻害要因は、現状の片側一車線に依拠するものではない。

都民ファーストを中心とした議会で、尾根幹線の計画変更が決定されたとあるが、十分な議論と知見でまちづくりが検討されたかは疑問。緻密な調査や研究抜きで尾根幹線の計画変更、特に4車線化を決定することは問題の本質を捉えない安易な決定であると言わざるを得ない。

多摩地区の発展のためには都心や他市との交流に重点を置くのではなく、多摩ニュータウン内での暮らしの充実を確保し、地域住民が地元で暮らせる地域農商工業の活性化を図ることが大切であると考ええる。ただ幹線道路を広げれば良いと言う考え方と手続きには賛成できない。

(2) 4車線化による自動車走行数増大が及ぼす暮らしへの危害について

現計画と変更計画案が比較されているが、他の代案はなかったのか。例として、今のまま緑地として2車線を残す案も検討すべきではないか。真の環境保全を考えるならば、中央の緑地部分はそのままにして自動車走行数を減じて大気汚染を軽減すべきと考える。また環境項目

の選定は大気汚染や振動について設定されているが、稲城市の場合、4車線化で通過交通が増えることが予想され、二酸化窒素濃度の悪化が予想される。稲城の自然と子どもを守る会では1988年から15年間、多い時には200か所以上で大小道路の二酸化窒素濃度を測定したが、尾根幹線が通るようになってから、高濃度地区には尾根幹線に面した箇所が入るようになった。それならば、早く素通りさせれば良いのだが、かえって車交通を助長し、地域住民の暮らしを脅かし、全体的な大気汚染の悪化をもたらす。幹線道路の出入り口が二車線になって確保されれば中間地点の渋滞は緩和される。

(3) 環境項目の選定について

アセスメントを行う場合、環境保全の観点から選ばれる項目は数値化できるものに限られる。本当に人々の暮らしに悪影響を与えるものは、数値化しづらい。歩行者は常に目に見えない不安感を抱えている。車におびえて歩く道、子どもの通学路さえも危険で、心配が絶えない母親、子どもの手をうっかり離すと轢かれかねない道、子どもを一人で外へ出せない車社会、そういった事項のアセスメントはない。これでは意見を言いたくても黙るしかない。アセスメントの項目の選択をより本質に迫る項目に変えてほしい。ゆっくり買い物できる道、のんびり散歩できる道、そんな社会を何とか取り戻してほしいし、これ以上の車増加は許せない限界にきているのは自明ではないか。

(4) 区画整理事業による道路用地確保への疑問

尾根幹線道路は周辺住民を巻き込んだ区画整理事業によって用地が確保される区域も多くある。例えば、榎戸地区では梨農家が平均減歩の倍近くの農地を提供しており、農業を断念する者も多くいる。広い道路はそれだけ地域住民の、特に区画整理では犠牲の上に成り立っていることを考えてほしい。

(東京都稲城市在住)

オンデマンド乗合交通システム ～「AI運行バス」と「MONET」の実証実験～

井坂洋士



本誌97号(2019年9月号 p11-「^{イスク}Izukoで伊豆を旅してみた」を参照)で紹介したように、国土交通省では今年度より「新モビリティサービス推進事業」を実施しており、全国各地の交通事業者や自治体などが参加して、様々なモビリティサービス(移動に関するサービス)の実証実験が花盛りの様相を呈している。読者の中にもすでに体験された方がおられることだろう。

今号では、これとは別の枠組みで2018年度より神奈川県横浜市内で実施されている、タクシーを使った2つの実証実験を紹介したい。

マース 横浜MaaS「AI運行バス」実証実験のめざすもの

横浜市といえば、前号で紹介した伊豆下田とともに、江戸時代末期の開港から発展が始まった港湾都市のイメージが強いだらう。実際、日本で最初の鉄道が開通した横浜駅(現在の桜木町駅)周辺には今なお主要港湾施設が立地するとともに、「みなとみらい」と呼ばれる港湾地区は観光地にもなっており、週末になると多くの観光客が押し寄せている。人口約900万人の神奈川県の県庁所在地でもあり、企業の立地も多く、観光地とビジネス街の両面を持っている。

この「みなとみらい」地区には、JR根岸線、横浜市営地下鉄ブルーライン、横浜高速鉄道み

なとみらい線の鉄道3路線と、横浜市営バスをはじめとする路線バス、およびタクシー各社が営業している。自転車シェアリング「baybike」(本誌93号「シェアサイクルの使い方」を参照)も実施され、観光客向けには水上バスもあるなど、すでに様々な交通サービスが提供されている。

この街で、回遊性向上、周辺施設への送客効果による経済の活性化、賑わいの創出を企図したオンデマンド乗合交通システム「AI運行バス」の実証実験が2018年より行われている。

ただし、この事業を横浜市役所で所管する部署は経済局新産業創造課で、NEDO(国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)の支援を得ており、人工知能(AI)の社会実装に向けた研究開発を主題としている。技術基盤はNTTドコモと未来シェア(配車システムを開発する企業)が提供し、運行は地元のタクシー会社に委託されている。交通サービスでありながら、技術展開を主題としており、国土交通省や都市整備局(横浜市で交通を担当する部局)、福祉系部局の所管ではないことも珍しく思う。

もっとも、利用者から見れば提供企業や担当部局がどこかは関係なく、便利で安価なサービスを利用したい。実際、このサービスは名前こそ「AI」と付いているものの、売り文句は技術や新産業云々ではなく、

- 便利(乗りたいとき、行きたい場所へ)
- 快適(目的地まで座って移動)
- 待たせない(アプリで簡単、配車手配)

と掲げられている。筆者は2019年10月10日～20日(12・13日は台風の影響で運休)に実施された実証実験に乗車してきたので、その様子を簡単に紹介したい。



写真1 「AI運行バス」地元のタクシー会社に委託して実施された

マース 横浜MaaS「AI運行バス」に乗ってみた

図1の左上が横浜駅、そこから右下に向けて延びるのがJR根岸線で、桜木町駅、関内駅、石川町駅までが図に収まっている。この根岸線を境にして海側が「みなとみらい」と呼ばれる地区で、中央には横浜高速鉄道みなとみらい線(東急東横線と直通運転)が通っている。

今回の実証実験では、この地区に33の乗降ポイントが設定され、この中のどこからでも乗れて、どこでも降りられるサービスが提供された。運賃は無料で、降車時に簡単なアンケートが実施された(アンケートは一部降車ポイントにのみ調査員が立ち、面談で実施された)。

今時流行りのスマートフォンアプリを使うサービスで、利用にはスマートフォン等の携帯端末が必要(SMS受信が必須)。アプリはiPhone(iOS)向けとWebアプリが用意されたが、Android向けアプリは今回の実証実験には間に合わなかったようだ。Androidスマートフォンや

WindowsタブレットではWebアプリが使えるものと思われるが、筆者はiPhoneアプリを使った。

初期設定の手順は、アプリをインストール、SMSで本人確認(携帯電話番号を登録し、SMSで届いた認証コードをアプリに入力)、ユーザー情報(氏名とメールアドレスが必須)の登録。スマートフォンの操作に慣れている人ならば、難しいことはないだろう。

次は乗車予約だが、少々癖はあるものの、操作に難しいことはなかった。注意点としては、目的地を先に選んで、乗車場所は後から選ぶこと。近くにいる時でない予約できないこと。乗車時間は「今すぐ」「10分後」「1時間後」の3択で、30分後などの細かい指定や、〇時〇分に乗りたい、〇時〇分に着きたいといった指定はできないこと。到着時刻は目安が表示されるが、鉄道や路線バスと違ってダイヤが無いので、乗った後で到着時刻が大幅に変更になることもある(後述)。〇時〇分の待ち合わせに合わせて行き



図1 2019年10月に実施された「AI運行バス」実証実験の乗降ポイント(公式ホームページの図に加筆)

たい、指定の電車に乗りたい、予定を組んでから動きたい、といった目的には使いにくい。

前号で紹介した「Izuko」は観光型アプリなのに観光地等の情報提供が無かったが、このアプリには観光スポットや飲食店が多数掲載され(図2)、目的地として選ぶことができるし、飲食店や土産物店などで使えるクーポンも多く提供されていた。観光目的にふらっと訪れた人には良さそうだ。

一方、土地勘のある人やビジネス利用ならば乗降ポイントを地図や名称から選ぶこともできるのだが、乗車時間が曖昧で、到着時間を読みづらいデメリットを考えると、時間を読んで動ける鉄道や路線バスの方が利便性が高そうだ。

筆者はまず、著名な観光地のひとつである赤レンガ倉庫へ行ってみることにした。最初にアプリで目的地を選ぶ。著名な観光地なのでもちろん登録済みだ。次に最寄りの乗車ポイントを選ぶが、スマートフォンの位置情報を使って近くの乗降ポイントが案内されるので、表示された新高島駅を選択。希望乗車時刻は歩く時間を考慮して10分後を選んだが、配車の都合で17分後になった。(図3)

スマートフォンの位置情報を使って地図上に現在地が表示されるので、地図を見ながら乗車ポイントの近くまでは移動できるが、現地にはバス停の標柱のような目印は何もなく、アプリに表示される「周辺写真」(次ページ図4)を見ながら探すしかない。これは土地勘のない観光客にはハードルが高そうだ。

しかも現地は「横断禁止」規制がされているクルマ優先構造の道路で、反対側へ渡るには地下通路や遠くの横断歩道まで迂回を強いられた。スマートフォンの位置情報だけでは道路のどちら側に立っているかまで判別できな



図2 目的地には観光施設が多く掲載されている



図3 アプリでの配車予約の流れ
目的地を選ぶ→乗車ポイントを選ぶ→乗車人数と希望時間を選ぶ→配車確定
目的地は「クーポンあり」が最初に表示されるなど、観光客向けの作りになっているが、上のメニューから選択できる



図4 アプリに表示される乗車ポイント周辺写真

いことも多いので、土地勘のない観光客が乗車場所を見つけられるのだろうか？ もし車両が道路の反対側に迎えに来た時は果たして乗れるのだろうか？ 短期間の実験のために乗降場所に標柱を立てられないのは仕方ないとしても、世界中から観光客が押し寄せる横浜市の中心市街地の道路構造がクルマ優先で人に冷たいことが大きな課題だ

と感じた。

今回の実験用の車両には「AI運行バス」とその車番が大きく掲示されているので(11ページ写真1)、車両を見つけたら、アプリに表示された車番を確認してから声をかけて乗車する。乗車時には予約番号を口頭で伝え、これが本人確認を兼ねている。運行はタクシー会社に委託されているので、うまく見つけて乗れさえすれば、乗り心地は普通のタクシーと変わらないし、目的地まで座って行くことができる。

ただし、予約後や乗車中に割り込みで次の予約が入ることがあり、まっすぐ目的地まで行けないこともある。乗合タクシーなので他の乗客と一緒にするのは構わないのだが、到着時刻がまるで読めないのは課題だと感じた。

筆者は16:45に赤レンガ倉庫から桜木町駅まで予約を入れたところ、予約時には16:55発、17:08着と表示されていた。しかし予約後に続々と他の乗客の予約も入り、途中2ヶ所に寄り道したため、結局着いたのは17:23だった。赤レンガ倉庫から桜木町駅までは1.2km程度で、歩いても20分足らずの距離に、予約後の配車待ち時間を含めると38分もかかったことになる。しかも予約時より15分も遅延したが、バスが1kmで15分も

遅れたら「歩いた方が早い」と言われかねない大幅遅延だ。今回は実証実験への乗車が目的だったし、運賃も無料だったからいいが、本格サービスになったときに交通手段として利用するかは疑問に感じてしまう。

運転席には、配車を指示するためのAndroidタブレット端末が設置されていた(写真2)。ここに、次に向かう場所と時刻が表示されるが、予約が入る度に行程がめまぐるしく変わり、地元を走り続けているプロのタクシー運転手さんでも少々困惑している様子だった。従来の無線配車や配車アプリと比べて、お客さんが待っている場所が分かりづらくて会えないことも何度かあったようだ。定時定路線運行の路線バスと、出発地から目的地まで一直線のタクシーの中間のようなサービスを実現するには、配車システムにも改良の余地があるだろうが、運転手さんの苦労も多そうだ。



写真2 タクシー運転席に搭載された配車用タブレット端末。乗車後にも予約が入り、行路指示がめまぐるしく変わる

住み続けたい郊外団地にするために

もうひとつ、同じ横浜市でも山側の郊外型住宅団地で実施された実験にも試乗してきた。

横浜市北西部の旭区にある「若葉台団地」は、1970年代から宅地造成されたいわゆる「ニュータウン」のひとつ。最寄りの鉄道駅はJR横浜線の十日市場駅と長津田駅で、路線バスが15~20分で結んでいる。横浜市街地への通勤利便性に加え、長津田駅に乗り入れていた東急田園都市線が1979年に渋谷駅まで延伸され、東京都心部への通勤利便性が高まった時期に入居が始まっ

た。団地中央には商店街が形成され、イトーヨーカドー(総合スーパー、ただし当初は食品スーパーのヨークマート)が核テナントに入り、日常生活に必要な買い物や飲食は団地内で賄える。保育園、小中学校、総合病院や郵便局もある。開発が一段落した1990年には人口2万人を超えたそうだが、入居開始から35年経った2014年時点で6,720世帯・約15,000人が生活しているというから、町ひとつ分の規模がある大規模団地だ。

高度成長期に開発されて一斉に入居が始まったニュータウンでは、世代の近い住民が多いが故に、高齢化も同時進行し、30年以上経過すると住民の高齢化が課題になってくる。ここ横浜若葉台団地も例外ではなく、小中学校の統廃合が行われるとともに、2011年からはコミュニティバス「わかば号」の運行が始まった。定時定路線の一般的なコミュニティバスで、平日の昼間のみ、1日6本程度の便数だが、運賃は無料、登録や予約も不要で、年齢等にかかわらず誰でも乗車できる。筆者も訪れた日に乗せてもらったが、買物袋やカートを提げた乗客が多数乗車し(写真3)、車内では会話が弾んでいた。このバスが団地住民の生活を支えるとともに、コミュニティの場にもなっている様子を実感できた。



写真3 若葉台コミュニティバス「わかば号」

横浜若葉台団地の公共交通

丘陵地に開発された横浜若葉台団地では、その地形を生かして谷側に車道を設け、山側に住宅と歩道、自転車道を設けている。団地内には自動車が入れない構造になっており、谷には橋を架けて、歩車分離が徹底されている。電線も地中化されており、山の自然林を残した公園が

中央にあり、水害を防ぐための貯水池も設けられるなど、当時としては先進的な設計になっている。

団地の中央に商店街が設けられ、ここに周辺鉄道駅と団地を結ぶ路線バスが結節している。路線バスは十日市場駅、長津田駅、青葉台駅(東急田園都市線)、鶴ヶ峰駅(相鉄本線)、三ツ境駅(同)行きがあり、横浜市営バス、東急バス、神奈中バス、相鉄バスと事業者も多彩だ。最寄りの十日市場駅行きだけでも日中毎時6本以上あるので、利便性も高い。

一方で、団地は東西に1.2km、南北に0.8kmあり、端から中央まで歩くと概ね10分前後だが、丘陵地ゆえに坂道も多く、高齢化への対応はもちろん、新しい住民にも選んでもらえるまちづくりも考慮して、時代の変化とともに新たな交通サービスが求められているようだ。

「MONET」を使った若葉台オンデマンドバス実証実験

「住み続けたくなるモビリティ」をテーマに、従来のコミュニティバスではカバーしきれない若い世代にも利用してもらえる公共交通サービスの提供を目指して、2019年に2回、オンデマンドバスの実証実験が行われた。1回目は3月19日からの1週間。2回目は7月11日からの約1ヶ月間で実施された(図5)。筆者は2回目に試乗してきた。



図5 団地内で配布されたチラシ

いずれもソフトバンクとトヨタ自動車の合弁企業「MONET」が開発したプラットフォームを使い、資金もトヨタ系の助成金が入っている。運賃は無料で、団地内および近隣の決められた乗降ポイントであればどこでも乗降できる仕組みになっている。高齢者向けで平日日中のみのコミュニティバスと違い、オンデマンドバスは通勤時間帯の保育園送迎などにも対応すべく、7～20時に運行された。

利用にはiPhoneまたはAndroidのスマートフォンと専用アプリが必要で、各々のアプリストアから「MONET」(現在は「MONETバス予約」)アプリをインストールし、起動して会員登録を済ませる。アプリのインストールは自由だが、団地内で配布されているチラシ(に記載されたアクセスコード)が無いと会員登録できない仕組みになっている。

この専用アプリは当初iPhone向けのみが提供されていたが、後日Androidアプリが加わり、これにより2倍まではいかないものの、利用者が大幅に増えたそうだ。筆者もAndroidアプリを利用した。

筆者が試乗した日は期間の終盤だったが、乗客はそこまで多くないようで、専用アプリから予約するといつでも10分ほどで配車された。乗合タクシーだが、筆者が試乗した時は他の乗客と乗り合わせることはなく、目的地までスムーズに到着した。歩いてでも大したことのない距離だが、猛暑の盛りに実施されたので、こうした交通サービスがあれば便利だと感じた。子ども連れや、買い物帰りなど荷物がある時ならば尚



写真4 若葉台オンデマンドバス実証実験に使われた車両

更だろう。

実際、若葉台中央商店街のすぐ近くから乗車したときは、小さな子連れを乗せた母親が降車していた。1日6便しかなく高齢者同士の会話が弾むコミュニティバスには乗りづらいという人もいるだろうし、坂道だらけの丘陵地では自転車は辛いという人もいだろうから、隙間を埋める交通サービスとして期

待されている様子がかがえる。若い世代であればスマートフォンの操作も苦にならないだろう。乗降ポイントは団地内とその近隣の医院や保育園、公園などに多数設定されているが、鉄道駅までは行けないので、路線バスとの住み分けもできている。

アプリは予約のみのシンプルな作りだが、希望時間は5分単位で指定でき、保育園への送迎など予定が決まっていれば前もって予約を入れておくこともできるし、出発時刻だけでなく到着時刻での予約もできるので、〇時〇分のバスに乗りたからそれに合わせて予約しよう、といったことも可能だ。乗車時間が近くなるとスマートフォンの位置情報を利用して、離れている場合は乗車ポイントに向かうよう通知が来るのも気が利いている。

筆者が試乗した範囲では、配車システムの問題は感じなかったが、乗降ポイントの名称が「〇丁目〇号棟東側駐車場」などと分かりにくい表記になっているのが気になった。アプリに表示される地図も歩行者用通路が省略された簡単なもので、乗降ポイントの案内も不親切だ。今回は地元住民の利用に特化したサービスなので、これで充分という判断かもしれないが、せめて多くの人の乗降が考えられる中心部くらいは、例



図6 所定の乗降ポイントから乗降場所をアプリで選択

えば「若葉台地区センター前」のような分かりやすい名称にできないものだろうか。今後公共交通の一部になることを目指すのであれば、地図も乗車ポイントへの歩行ナビが必要になるだろう。

MaaS開発競争の中で

これらは「MaaS」と呼ばれるサービス（本誌95号、2019年3月号「平成から次の時代へ」を参照）の一種だが、今号で紹介したものはどちらかと言うと自動車寄りのアプローチで、現在は乗合タクシーの配車サービスを中心に展開されている。

こうした取り組みへの注目度は高く、MONET社の宮川社長の講演会には多くの人が詰めかけている。宮川氏はかつてソフトバンクが携帯電話事業を買収した際に、CTO（最高技術責任者）となってその脆弱な電波網を立て直す陣頭指揮を執った通信技術者で、ソフトバンクグループを率いる孫正義会長の右腕の一人だ。

宮川社長はMONETを単なる配車サービスに留まらず、ゆくゆくはサービスが移動する仕組みをつくりたい（移動販売や訪問医療のようなイメージで、それをオンデマンドで提供するという意味だろう）、そのためには様々な規制を変えてゆく必要があると力説していた。

交通も通信も少しずつかじった筆者は、こうした視点に成程と思う半面、少し違和感も持っているところだ。

筆者が主宰する「持続可能な地域交通を考える会（SLTc）」でも各地へ度々視察に伺っているが、乗客が減って撤退した路線バスの代替として、または団地等の住民の高齢化により新しい交通サービスが求められて、自治体やNPO法人、地域団体（町会・自治会など）が自主運行バスを走らせる事例が増えている。こうした場面で需給バランスの調整やコスト削減のために、定時定路線での運行に限界を感じ、デマンド交通や配車システムを求める声をよく聴くようになった。

一方で、利用者目線に立つと、スマートフォン等の機器類の操作に抵抗を感じる人は多いが、これは時間の経過とともに減少することだろう。



写真5 MONET 宮川潤一社長の講演の様子

しかしもうひとつ、「コミュニティバス」という名称によく表れているように、乗客がコミュニティの一員であることを実感できるような付加価値を求めていると感じる場面によく出会う。前述の若葉台コミュニティバスでも車内で会話が弾んでいたことを紹介したが、それだけに留まらず、自分の足で出かけて、商店街でショッピング楽しんだり、店員との会話を楽しみにしている人もいるだろう。横浜若葉台団地が核テナント（総合スーパー）だけでなく商店街も残していることや、定期的にイベントを開催していることは、その証左のひとつとなろう。

また、バスやタクシーはラストワンマイルを担う交通手段のひとつに過ぎず、軸となる鉄道や都市間バス路線との協調が欠かせない。観光ブームの中で、住民だけでなく来街者への移動手段の提供も大きな課題だ。従来のデマンド交通システムでは定時運行や来街者への対応に課題があったが、新しい配車システムがこうした課題にどこまで対応できるのかも興味深く見ている。

MaaSブームの中でモビリティサービスの開発が花盛りだが、一方では交通権・移動権といった議論も盛んにされていて、その中では、今や移動は衣食住と並んで基本的人権のひとつだという認識が広がっているように感じる。欧州の交通政策を見ればその傾向は明らかに映し、2013年に成立した交通政策基本法にも「交通権」の文言こそ入らなかったが、条文を見れば認識に大きな相違はないものと考えられよう。

ところが、現在MaaSサービスを積極展開する企業は通信事業者であったり自動車メーカーであったり海外企業であったりして、既存の公共交通手段との併用が不便であったり、利用者目線に立てていなかったりする傾向も否めない。自動車はラストワンマイルを担う交通手段のひとつに過ぎない。やはり既存の公共交通事業者にも頑張してほしいと思うし、利用者や我々のような市民団体も積極的に参加できる機会があれば良いと思うのだ。

今では通信販売が当たり前になり、^{Uber Eats}のような新しい出前サービスも人気を得ているようだ。スマートフォンの利用者も増加の一途だが、いかに通販や出前が充実しようが、移動サービスが不要になることは無いだろう。ただし、人口減少・少子高齢化も手伝って、移動の需要は減っていく。需要が先細りする中で、既存の交通事業者からすれば明るい展望は描きづらいだろうが、そんな市場に果敢に参入しようとしている他事業者が少なくないことも見逃せない。移動は衣食住と並ぶ基本的・根源的なサービスのひとつだからに他ならないだろう。

公共交通事業者も、新しい技術を活用しながら、少子高齢化・多様化が進む時代の変化にうまく対応することが求められている。今すでに安全・安定輸送を実現している公共交通サービス事業者にこそ、新しい技術をうまく使って、乗客に寄り添いながら、交通サービスの主役を担い続けてほしいと願っている。

【参考資料】

- 横浜MaaS『AI運行バス』実証実験
<https://yokohama.ai-bus.jp/>
- I・TOP横浜「まちの回遊性向上プロジェクト」始動！「AI運行バス」の実証実験を開始します～観光客向けオンデマンド乗合交通システム～（横浜市経済局新産業創造課、2018年10月5日）
<https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/keizai/2018/20181005-024-28262.html>
- 2019年度横浜MaaS『AI運行バス』実証実験を横浜都心臨海部で開始—「AI運行バス」で更なる利便性向上と地域経済活性化の実現をめ

ざす—（国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構、2019年10月3日）

https://www.nedo.go.jp/news/press/AA5_101210.html

●横浜市若葉台団地

<https://www.wakabadai-kc.or.jp/>

●オンデマンドバスの実証実験第2弾をスタートします（若葉台まちづくりセンター、2019年7月6日）

<https://wakabadai-kc.or.jp/infoDetail/489>

●MONETの配車プラットフォームを活用したオンデマンドバスの実証実験を横浜市で実施（MONET、2019年3月4日）

https://www.monet-technologies.com/news/press/2019/20190304_01/

（神奈川県川崎市在住）



カンツバキ
（会員K・Tさんの絵）

「青函貨物の全面撤退断念」の報道に関連して、 私が北海道新幹線から受けている影響の紹介 平間健嗣

2019年8月20日、北海道新聞で「青函貨物の全面撤退断念 国交省 新幹線高速化に課題残す」という報道がありました。

この記事を読み、貨物列車を無くせなかったのが残念で悲しむべきことであるかのように書かれていることにとても疑問を感じました。

私としては、温暖化ガスの排出を減らすために、物流は鉄道貨物を利用できるものはできる限り鉄道を利用するべきというのが世界の常識という頭で暮らしているの、新聞社まで「鉄道貨物を無くせず残念」という雰囲気のことを言っていることに驚きました。

この報道に関連して、北海道新幹線が函館まで開業した結果、北海道の住人の私がどのような影響を受けているかをご参考までに以下に述べます。

北海道新幹線の函館までの開業で、私のJR北海道の利用頻度が減った

北海道新幹線が函館まで伸び、函館－青森の在来線の列車がなくなった結果、JR北海道を利用する回数が減りました。また、札幌－東京間の移動が不便になりました。

北海道新幹線がない頃は、寝台特急「北斗星」か、在来線特急と東北新幹線を組み合わせて札幌－東京を往復できる29,500円くらいの切符があり、東京近辺に行く時はいつもその切符を使って鉄道を利用していました。

金曜日の仕事が終わった後、夜7時台札幌発の寝台特急「北斗星」に乗ると、土曜日の午前9時台くらいに東京に着きます。用事が済んで、日曜日の昼くらいに東京を出発し、東北新幹線と在来線特急で夜札幌に到着できました。

現在は、札幌－東京間を鉄道で往復するには在来線特急・北海道新幹線・東北新幹線で行くしかありません。そして、あまり低価格の切符も発売されておらず、「えきねっとトクだ値」などを使っても40,000円近くかかってしまいます。

夜行列車がないため金曜日の仕事が終わった後に出発することができないので、土曜日の朝の列車で札幌を出発することになり、東京着は土曜日の午後になってしまいます。

このように、北海道新幹線が伸びた結果、札幌－東京間の列車の値段は高くなり、東京に到着する時刻は遅くなりました。

寝台特急「北斗星」があった頃に近い価格と時間で札幌－東京間を移動するため、苫小牧－八戸間をフェリーで移動し、八戸－東京間を東北新幹線で移動する、という方法があります。この方法なら金曜日の夜に札幌を出発し、土曜日の午前中に東京に到着でき、なおかつ北海道新幹線を使う場合よりも少し安いです。ただし、JR北海道はほとんど使わない経路です(札幌－苫小牧の移動のみJR北海道を利用)。

この結果、札幌－東京間を移動するときにJR北海道を使う回数が減ってしまいました。

お金と時間以外の面での変化としては、在来線の夜行列車がなくなったことで夜行列車の旅情を感じられなくなったり、函館駅で機関車の付け替えを行ったりする旅の雰囲気を感じられなかったりで、味気なくなりました。

以上のような状況であり、私にとっては、北海道新幹線が函館まで開業したことで不便になったことはあっても良いことは何もありません。

北海道新幹線はあった方が良いのかどうか

北海道新幹線があった方が良いのかどうかについて、私は主に環境問題の点で考えています。

例えば札幌－東京間、仙台圏－北海道間の移動には現在ほとんどの人が飛行機を利用しているでしょう。また函館－札幌間の移動にも飛行機が利用されています。北海道新幹線が札幌まで開業することで、それらの区間の主な交通手段が新幹線に移り飛行機の利用が減るなら、環境負荷が減らせるので北海道新幹線を作る意味はあると思います。

しかし、もし北海道新幹線が札幌まで開業しても、飛行機と鉄道が競争させられ、結局飛行機の利用が減らないなら、北海道新幹線は作る意味はないと思います。

理想を述べると、本当は在来線だけで良いと思います。

社会人も労働時間を短くし有給休暇取得率も100%にして人間らしいゆとりを持つことができれば、国内の移動は在来線特急で問題なく行えるでしょうし、時速300km前後で移動するよりは100km前後くらいで移動の方が景色も見やすく人間らしいでしょう。

「北斗星」の車両はバリアフリーやユニバーサルデザインの面ではとても時代遅れでしたので、鉄道に予算を使って在来線の特急も普通列車も誰もが使いやすい車両にすることも必要でしょう。

現在の日本の生産力なら、富の分配を公正に行えばこのくらいのことは理想ではなく実現可能だと思うのですが。

以上、「青函貨物の全面撤退断念」の報道に関連して、北海道の一住人の私が北海道新幹線から受けている影響などを述べてみました。

(北海道札幌市在住)

投稿

「公共交通の充実」は二期目の若き市長の大きな抱負

小林和彦

現在44歳の若き山形市長佐藤孝弘氏は、さる9月の2度目の市長選に当選し、2期目に入った。彼は前回の市長選のだいぶ前から山形市の交通問題の公開の学習会を独自に開くなど、山形での公共交通充実の必要性を市民に語っていた。そして市長は二期目の抱負として公共交通の更なる充実を訴えている。

彼の第1期の市長就任の前から、山形市の中心市街地では商工会議所の事業として駅を起点に中心商店街を巡回するバスが運行されており、おおむね業績も良く、市民にも好評であった。一方、市の事業でも、中心街と西部住宅地を巡る市民バスも運行され続けていたが、乗客数はまことに少なく、決して順調ではなかった。

しかし佐藤市長が就任してからは商工会議所の事業であった中心街巡回バスを市の直営とし(バスは民間バス会社からの借り上げで、バス会社員が運転)、中心商店街と西部の住宅地とを巡るコースに加えて、東部の住宅地と中心商店街とを巡回するコースをも新設した。

なお、このバスは山形市のマスコットゆるキャラ「はながたベニちゃん」(ベニは山形の伝統特産品の紅花)にちなんで「ベニちゃんくるりんバス」が愛称となっている。

このくるりんバスの利用率は年毎に上昇し、市民からばかりでなく観光客などの外来者からも喜ばれている。だから東西に加えて、北部の住宅地区や南部の住宅地区の住民からもベニちゃん



中心市街地コースのくるりんバス(山形駅前)



乗客で賑わうくるりんバス この時の運転士は山形美人

んバスの運行が要望されているので、2期目には当然北部と南部にも運行実施が検討されるであろう。

しかしながら、好調なベニちゃんバスの一方で、遠隔地でもある郊外の農山村集落と病院などがある中心街を結ぶ路線は乗客(ほとんどは高齢者)も良くて2~3人程度で、空気だけが“乗客”という場合が多く、これをいかに少しでも乗客数を増やして「廃止」を免れるかが課題となっていたが、つい最近に中型バスからワゴン型バスに変換して効率化を図るなどの見直しが進められている。

また、市長の知人(山形市在住)には路面電車について国内外の事情にも精通したT氏という市民の方がおりますが、彼は佐藤氏が市長就任以前の佐藤氏主催の学習会にも講師として招かれたことがあり、最近も地元新聞の投書欄に山形市での路面電車網設置の実現を市に提案している。なお、彼は私の知人でもある。

市長の佐藤氏も当然公共交通機関の利用が増えさえすれば良しとしているわけではない。

巡回バスの利用が増える一方で、市街地に流入するマイカーも増加している。この要因としては駐車場の乱造が第一に挙げられる。市街地でも高齢世帯の激増などにより、やがては空

き家、空き店舗も増加し、ついには多くは解体のうえ空地となり、地権者は“有効活用”と称して「小遣い稼ぎ」のために駐車場化してしまう。こうして街並みが無骨化して景観が著しく劣化し、街から潤いが消え去り、同時に「街の魅力」も失われる。こうして乱造された駐車場へ出入りするマイカーが歩道や路側帯を頻繁に横断するために、歩道も安心して歩けない状況や公共交通の運行をも阻害する場合も少なくない。それゆえ公共交通の充実と円滑化を、全体的な街づくりのプランの中にしっかりと組み込む必要がある。

最後に山形市の中心商店街に設置されている自転車道について述べさせていただく。この中心商店街沿いの歩道には既に融雪装置が施されているが、最近では自転車道にも冬場に向けた融雪装置の工事が進められており、自転車利用者には嬉しいことである。ただし、その歩道、自転車道ともに国道上であり、融雪装置の設置及び工事主体は国土交通省である。一方中心街の県道と市道には一か所も本格的な自転車道もレーンも設置されていない。それは既存の狭い県道・市道だけでなく最近拡幅された道路においてすら計画されてもいない。

(山形県山形市在住)

投稿

歩行者が気兼ねなく歩ける町 ～茨城県守谷市のニュータウン～

高橋大一郎

表紙で紹介させて頂いたピスタシティ守谷は、茨城県守谷市にあり、2016年に完成したニュータウンです。関東鉄道常総線・つくばエクスプレスの守谷駅から、徒歩9分に位置します。

電線は地中化され、全戸で太陽光発電による売電が可能です。守谷市の低炭素モデル地区として、「経年優化」(時の経過と共に、街の価値が高まっていく)を謳っています。

1. 歩行者空間を連続させた町

交通の観点で見ると、従来の単純な歩車分離

のニュータウンより一歩進んで、クルマに一寸遠慮してもらおう事で、豊かな歩行空間を実現した町と言えます。

居住地域の真ん中に歩行者広場があり、そこから四方に歩行者道路が延びています(表紙写真参照)。歩行者空間を限りなく連続させ、クルマの通り抜けを防ぐ為に、クルマが横断できる箇所を限定しています。

従来の歩車分離を謳うニュータウンは、歩行者を立体交差させていました。ここは平面のまま、クルマに一寸だけ遠慮してもらおう事で、豊



歩行者優先のデザインに生まれ変わった、
松並木の歴史街道

かな歩行空間を実現しています。

歩行者空間を連続させ、クルマの通り抜けを防ぐという考え方は、ヨーロッパ等のまちづくりで普及してきました。私はオランダのハウテンというニュータウンに二度ほど行きましたが、まさしく上記の考え方を、そのまま実現した町です(前回の会報にも御投稿があった町です)。それに近い考え方が、ようやく日本にも取り入れ

られたのかと思うと、とても感慨深いです。

2. 歴史街道も歩行者優先に

写真の道は、ニュータウン内を通る、昔からの銚子街道という道です。江戸初期に松並木が植えられました。近年はどこにでもあるクルマ優先の道でしたが、ニュータウンが整備された時、松並木がそのまま保存され、道路中央は歩行者用空間になりました。クルマは両脇を一方通行で低速で通るデザインになりました。

この道もクルマで横切る事はできず、一旦地区外に出る必要があります。歩行者は交差点を横切る事なく、連続した空間を歩く事ができます。昔ながらの歴史街道が、歩行者優先の最先端のデザインとして蘇ったのです！

クルマには、通り抜けする事と、速く走る事を遠慮して頂くだけで、道は安全になります。こういった歩行者が気兼ねなく歩ける道が、ニュータウンだけでなく、既存の町でも増えていく事を願います。

(埼玉県戸田市在住)

投稿

高齢者の運転・我が家の場合

木村孝子

“会報97号”を読みました。“会”の代表、及び世話人の方々による、交通事故を減らすための各政党への質問状、そして交通社会は自己責任論ではなく、政治の責任であるとする主張などさまざまな発信、お骨折り感謝いたします。又、大クルマ社会へとますます拍車をかける大型店舗の規制のない開店反対、生活道路が遊び場となっている世界の国の報告……などなど、ありがとうございます。

さて、今回は「高齢者の運転・我が家の場合」を書きます。“会報96号”にも書きましたが、我が家を含め、回覧板を廻すとおり組20軒中、クルマ所有は19軒(中には複数台所有する家もあります)。我が家には88歳の夫の所有するクルマがあります。7人も乗れるバカでかいクルマ。庭先にでんと。私がいやがるので(他人さまの命に

かかわります!)殆ど乗らないのですが乗って出たい意志はあるのです。以下私と夫との「攻防」を報告します。

報告1. 夫は足の小指のミズムシのせいで左足が腫れて靴がはけません。腫れがあまりにもひどいので医院へ。「クルマで行く」と。「タクシーで行きなさい」と私。私がタクシーを呼び、代金2000円(位と思ったので)渡しました。治療を終えて帰ってきました。帰りはバス利用と、ちょっと歩いた、と言って1000円返してくれました。

報告2. 夫は目を離れたすきにクルマで出かけました。2キロ程離れたお店に、自転車に積めない工具を買いに(余暇にいつも工事をしている)。「クルマで出るのはやめて」と再び。お店に電話で私がいやがらせました。前日予約をす

ると1000円位で荷物を運んでくれることがわかりました。私が運び料を出すからと言い、今後はこのやり方にとすると約束。

報告3. 夫が私の留守中にクルマで出たのです!「たまには乗らないとエンジンがなんとか。」クルマオンの私にはわからない。今のところ手放す気がないのでは? クルマ保有は夫にとってはプライドのひとつ? やっかいなプライドです。離れて暮らす娘一家も「じいちゃんに事故でも起こされたら(最悪、人でもひいてしまったら)私たちの未来は暗い」と。その通りなのです。そのうちクルマを手放す時がくるでしょう。その時は報告いたします。お楽しみに!

P.S. 1 こんなことも実際にありますね。猛烈な台風15号が千葉県を中心に大きな被害を与えました(19年9月9日早朝)。停電が何日も続きました。断水も。高齢のつれあいが免許を返したばかりで、何キロも離れた給水所へ自転車で水をもらいに行った、と紙上で女性が語っていました。いろいろありますけれど、その時はそ

の時に対処しましょう。

P.S. 2 '19年10月1日、消費税が10%に。ガソリンも当然値上がり。資源の乏しい日本。そしてクルマも遠因となる温暖化。共に考え、引き続き声をあげていかなければなりません。

P.S. 3 この原稿を書いていたら、又ものすごい台風19号(19年10月12日上陸)。並みの降り方ではない豪雨が東日本中心に襲いました。一日に一年で降る3、4割の雨が降ったと報じられています。土砂くずれ、河川の氾濫、堤防決壊……等々。多くの人々が苦しんでいます。地球温暖化の影響による海水温上昇でスーパー台風の発生頻度が今後さらに増えるという気象学者のNさんの予想が10月20日付けA紙に掲載されています。スウェーデンの16歳の若き活動家、グレタ・トゥーンベリさんは、19年9月23日の国連の気候行動サミットで「地球温暖化対策」を訴え、若者の運動を世界に広げるきっかけを作りました。私たちは彼女の声を尊重し、地球を守る一人ひとりでありたいと思います。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

投稿

「暗闇の思想」と「歩く思想」

林 裕之

大分県の北部に位置する中津市に松下竜一(1937~2004)という作家がいました。彼は高校卒業後、家業の豆腐屋を自営するかたわら短歌の創作に熱中し、その生活を『豆腐屋の四季』という作品にまとめました。それはテレビドラマとなり、半年間全国で放送されました。彼は33歳の時、豆腐屋を廃業し、作家生活に転じました。1972年、そのような彼の生活を一変させる計画が明らかになりました。それは彼が住んでいた中津市に隣接する福岡県豊前市に出力250万kwという巨大な火力発電所が建設されるという計画です。この発電所が建設されればいのちの海が埋め立てられ、多くの生物が死んでゆくこととなります。また大量の亜硫酸ガスや窒素酸化物の排出によって多くの人が苦しむことが考えられます。そこで松下さんは同士たちとこの火力発電所建設に反対する運動を始めます。しかし相手は巨大な電力会

社、苦戦を強いられる中で彼は「暗闇の思想」というものを考え始めます。

松下さんには極貧で病に苦しむ友人がいました。彼は電気代を滞納して送電を止められていましたが、「電気を失って、本当に星空の美しさがわかるようになった」と語ったそうです。この友人が亡くなった後、火電阻止運動のさなか、松下さんもある夜自宅の電気を消して暗闇にしました。すると「夜空に星が幾つも見えていた」そうです。その時の思いを松下さんは次のように述べています。

暗闇にひそむということは、何かしら思惟を根源的な方向へと鎮めていく気がする。……暗闇にひそんでの思惟が今ほど必要な時はないのではないか、とこの頃考え始めている¹⁾。

「暗闇の思想」と言っても、もちろんすべての電気を否定するわけではありません。それは、工業地帯の拡大→電力需要の増加→発電所の増設→工業地帯の拡大……というサイクルを無限に続けていこうとする姿勢を改めるということです。そして「誰かの健康を害してしか成り立たぬような文化生活」を問い直し、「今ある電力で成り立つような文化生活」をつくり上げるということです。

この「暗闇の思想」と同質性をもつ思想として、私は「歩く思想」というものを提唱します。現在の日本には約8000万台のクルマが存在します。大都市の一部にはクルマ離れの傾向も見られるということですが、地方では人々の生活はますますクルマ漬けになり、クルマを利用することを前提とした施策が進められています。また日本各地に高速道路や高規格道路が建設され、駐車場が次々に増設されています。このようなモータリゼーションの進展には、人々の生活を便利にするという側面があります。しかしそれはとても大きな犠牲を伴っています。交通事故、大気汚染、騒音、温暖化の促進、自然破壊などです。

松下さんは「誰かの健康を害してしか成り立たぬような文化生活」を問い直そうとしましたが、私は「多くのいのちを害してしか成り立たないようなクルマ社会」を問い直そうとしているのです。それはもちろんクルマをすべて否定するものではありません。公共のクルマなどは人々の文化的な生活を維持するために必要なものです。また障がいを持った人々や公共交通機関がない(きわめて不便な)過疎地に住む人々にとってクルマは

重要な移動手段です。私がめざしているのは、現在の日本に見られるようなクルマの乱用をやめ、その所有や使用、そして自動車道路や駐車場などの建設をできる限り必要最小限度に抑えるということです。そして歩くことができる人はその機会を増やすということです。

松下さんの友人が「電気を失って、本当に星空の美しさがわかるようになった」ように、これまでいつもクルマで外出していた人が、徒歩や自転車で外出するようになれば、公園や庭先の花々の美しさに目を奪われたり、小鳥のさえずりに心を慰められたりすることが多くなるのではないのでしょうか。また、脳を刺激し、思索を深めることもできるのではないのでしょうか(古代ギリシャの哲学者アリストテレスは並木道を弟子たちと散歩しながら講義をしたそうです)。さらに生活習慣病などのリスクを下げることに役立つのではないのでしょうか。そして何よりも自分のクルマが人間社会や自然環境に与える大きな負荷に苦しまなくてもすむようになります。

無駄な電力消費をなくし、時には暗闇の中で美しい夜空をながめること、そして不要不急なクルマでの外出をやめ、徒歩や自転車、そして公共交通機関で移動するように心がけること、これらは現代人にとってとても大切であると私は考えます。

【註】

1) 松下竜一著『暗闇の思想 火電阻止運動の論理』社会思想社(教養文庫)、1985年、141-142ページ。

(山口県下関市在住)

投稿

放置国家

神田 厚

東京五輪・パラリンピック開催を控え、信号の無い横断歩道で、歩行者が居る場合の“一時停止違反”が横行する日本の運転マナーを危惧する報道が後を絶たない。

私の住む三重県もご多分にもれない状況で、“全国的に同様なのだ”とばかり思っていたら、びっくりの光景に遭遇した。

それは、9月7日(土)。東海高校定通体育大会バドミントン競技の引率で静岡に行った時のこと。ホテルにチェックインして、翌日、試合会場となる静岡市中央体育館の下見に出掛けた。

生徒と共に静岡市内を歩いていると、すぐに異変に気付いた。静岡の車は横断歩道に歩行者がいると必ず停車するのだ。それどころか、横

断歩道の手前を歩いていても、我々が渡るものと判断して止まって待ってくれるのだ。戸惑う生徒達に私は「これが道路交通法を遵守した正しい姿だよ。」と説明。免許を取得前の彼らに、正しい見本を見せることができ有意義だった。

遠征から帰ってきて、大きな荷物を抱え駅から自宅まで歩いた。信号の無い横断歩道で待つと車列が途切れるまで渡れない……再び現実に引き戻された。三重県において、アスファルトに綺麗に横断歩道を引いている予算は、はっきり言って無駄遣いと思えない。

さて、先日(10月25日)中日新聞の地方版にJAFが行った今夏の横断歩道一時停止に関する調査結果が報じられていた。三重県が最低(3.4%)だと……さもありません。そして、やはり静岡は堂々の2位!(52.8%)

ただ、これは本来100%であるべき数値であり、全国平均が17.1%というのは、82.9%が道路交通法を守っていない状況が放置されていることである。もはや法治国家ではなく放置国家と言うべき状況だ。

交通安全運動で繰り返される“弱者への安全指導”……。

優先順位を間違えていませんか? と言いたい。

(三重県津市在住)

車の横断歩道停止 県内3.4%全国最低

日本自動車連盟(JAF)は、信号のない横断歩道を歩行者が渡る際に、一時停止するドライバーが県内で3.4%にとどまったとの調査結果を発表した。都道府県別は四十七位で最下位。横断歩道での歩行者優先は道交法に明記された義務で、死亡事故につながる危険もある。ドライバーの規範意識が問われている。(渡辺雄紀)

都道府県別で三重県は昨年比へ2割改善したものの、順位は昨年の四十五位からさらに悪化。トップの長野県(68.6%)とは、65.2割もの開きがあり、全国平均(17.1%)か

1位	長野県	68.6%
2位	静岡県	52.8%
3位	兵庫県	43.2%
全国平均 17.1%		
45位	京都府	5.0%
46位	青森県	4.4%
47位	三重県	3.4%

信号のない横断歩道で一時停止した自動車の割合

毎月11日、SOSの日 県警が対策乗り出す

二五(を)交付され、反則金(普り組、横断歩道上での事故防止を掲げる。通車で九千円)を科せられる。止を掲げる。た、一時停止しても、後続車が追い越さずとしたり、対向車線の車が止まらなかつたりすれば、歩行者に危険が及ぶ。同課の二国悦夫次長は「全てのドライバーが歩行者優先の意識を持たないと安全を確保できない」と訴える。

JAFの調査は一六年から四回目。今回は各都道府県で八月、毎分二八台の車が通る片側一車線の道路二カ所を実施した。平日の午前十時〜午後四時、JAF職員が一カ所あたり五十回の横断を試み、車の一時停止の有無を記録した。

新入会員からのメッセージ

木村均さん

以前から車社会に関しての関心はあったのですが、思いばかりでなかなか行動が伴いませんでした。今回貴会のような会があることを知り、これもささやかながらの自分の“行動”の一つと思い、参加させていただくことにしました。ここまでメーリングリストによるメールを拝見させてもらっていますが、幅広くまたより深いクルマ社会に対する意見や考え、そして貴重な情報等に対して、強い共感の思いと、新たな気付きを与えてくれる貴会の活動に感謝しています。自分の微力をいかにクルマ社会を問い直す方向に使えるかを考えながら、本会とともに歩んでいければと思っています。よろしくお願ひします!

(宮城県宮城郡七ヶ浜町在住)

書籍等の紹介

『セーフティプロモーション 安全・安心を創る科学と実践』

日本セーフティプロ
モーション学会編
晃洋書房
2019年9月刊
B5版216ページ
2,800円＋税
ISBN 9784771032583



日本セーフティプロモーション学会は、「事故や事件などによる外傷は予防できるという基本理念のもと、行政、市民、企業などの様々な主体が協働し、安全に安心して暮らせるまちづくりを進めていこう」と、学術研究や活動支援などを行っている学会です（同書編者紹介から抜粋）。

同学会員であり問い直す会会員でもある今井博之さんはこの本の中で、『かつての「事故予防」は、今日では「傷害制御」と呼ばれる。もともと事故という言葉には、「不運」とか「予測できなかった」というニュアンスが含まれており、したがって事故は「やむを得ないもの」であり、合理的に防止することは困難であるという先入観を包含している。また、事故は疾病とは異なり、受傷者側にも何らかの落ち度や不注意があったのではないかという偏見が未だ払拭できていない。しかし、今日では傷害は科学的に分析すれば対策が立てられるし、負傷した個人を責めても何も生み出さないことが明らかにされてきた。』と述べています。

また「交通事故予防」については、中原慎二氏（神奈川県立保健福祉大学大学院 教授）が執筆されています。

『危険源(クルマ)を避けるような行動は、交通外傷を減少させるが、同時に外出や外遊びの減少により身体活動が低下する。そのジレンマを避けるには、系統的対策により危険源をコントロールし、健康的な生活の基盤である安全な環境を整えることが重要である。また、子どもへの歩行者安全教育など、自衛教育の効果は疑問である。』と指摘されています。

このほか、様々な領域におけるセーフティプロモーションとして、子どもの事故予防、高齢者の事故予防、運動・スポーツの安全と外傷予防等、多くをカバーしています。

みなさまには、ご一読をお勧めします。

（青木 勝）

* * *

今井博之さんより、本書を会に複数部ご寄贈いただきました。

お読みにになりたい方は、世話人の足立(会報96号に同封の名簿参照)までお知らせください(送料は各自負担にてお願いいたします)。

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、書評原稿の有無は自由です。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。

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。

『僕の街に「道路怪獣」が来た —現代の道路戦争—』

山本俊明 著
緑風出版
2019年10月刊
四六判並製 272ページ
2200円+税
ISBN978-4-8461-1917-1
C0036



時代が過ぎ、街も景観も大きく変わり、自然も貴重になってきているのに、それらをおち壊すような道路建設がなぜ各地で起こるのだろうか？

戦時法制の影響を受けた住民無視の道路計画が、東京五輪を前に次つぎに強行される。まさに街と自然を破壊し暴れまくる「道路怪獣」である。本書は、こうした理不尽とも言える道路建設、「道路怪獣」に立ち向かった市民の戦いと、建設強行のカラクリを明らかにし、無用な道路建設をどうしたら止められるかを考える。(出版社の紹介文より)

『世界のコンパクトシティ —都市を賢く縮退するしくみと効果—』

谷口守 編著
片山健介、斉田英子、
高見淳史、松中亮治、
氏原岳人、藤井さやか、
堤純 著
学芸出版社
2019年12月刊
四六・256頁(カラー128頁)
本体2700円+税



世界で最も住みやすい都市に選ばれ続けるアムステルダム、コペンハーゲン、ベルリン、ストラスブール、ポートランド、トロント、メルボルン。

7都市が実践する広域連携、公共交通整備、用途混合、拠点集約等、都市をコンパクトにするしくみと、エリア価値を高め経済発展を促す効果を解説。日本へのヒント、現地資料も充実。(出版社の紹介文より)

本会会員の三田直水さんの投稿が9月11日付の日本海新聞に掲載されましたので掲載いたします。

私の視点

鳥取県は問題になってい
る「あおり運
転」記録のた
めのドライブレコーダー

と、「ブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故」のための急発進防止装置の購入に対する助成制度を創設するという。私はこれらの装置は必需品で、クルマを持つ者の義務だと考える。しかし、これらを県の税金で補うということには反対である。クルマは個人の持ち物である。それに付随する止装置は75歳以上のドライバーで200台と限定的で、中途半端なものがある。今回の制度以前に設置したドライバーからは、もっと早く創設してくれてたらいという声が聞こえてきそうだし、補助からめれたドライバーからは次の補助を期待して差し控える者がでるかもしれない。これらの装置は県のレベルではなく、国の方針としてすべてのクルマに搭載することをクルマのメーカーに義務化させるべきである。いずれにせよこれは国民全体の問題であり、クルマの所有者の義務として法制化すべきと思う。

三田 直水（鳥取市寺町、68歳）

三田さんはこの投稿について次のように説明しています。

「クルマは個人の所有物である。だから所有者が自分で責任を果たさなければならない。それを県の財源から補助することに違和感を覚えた。

クルマはひとの命を侵害する。ならば、クルマのメーカーおよび所有者がそれを防ぐ装置を付けることは当然の義務として生じるはずである。

メーカーに良心があるならば、どれだけコストがかかろうがすべてのクルマに装置を付けること

を率先してやるべきであろう。

そして国はそのことを義務化させるべきであろう。しかし国は個人任せにしているのが現状だ。

甘えの中にとっぴりと浸かったメーカーとユーザー、そしてそれを許している国の構図が、このようにいつな制度を生み出しているのではないのだろうか」

三田さんの投稿は、新聞の投稿欄の中でも「私の視点」という特別枠に掲載されています(会報担当)。

足立礼子

今年の秋は大型台風が続き、各地にひどい被害をもたらしました。被災された皆様にはくれぐれもお見舞いを申し上げます。

最近の気候不順も地球温暖化の影響が指摘され、対策は待ったなしです。日本の道路車両からのCO₂排出量は世界第4位(国際エネルギー機関による2016年数値)、自動車依存から抜け出すことも緊急課題だと思います。

温暖化による異常気象は凶作による食糧難をもたらすリスクも大ですが、今、日本では食糧安全保障も危機的状況にあります。

わが国はアメリカから大豆や小麦、とうもろこしなどの農産物や畜産品、家畜飼料を大量に輸入しており、その見返りに自動車の販路拡大をねらっています。今年9月には日米貿易協定に合意し、多くの農畜産物の関税撤廃・削減を受け入れました。その前にはアメリカが抜けた環太平洋経済連携協定(TPP)にも加わったので、今後安い輸入農畜産物がますます市場にあふれ、その結果日本の農畜産酪農業の多くの生産者が経営の危機に立たされ、生産量は減り、今でも低い食糧自給率(37%)がさらに下がることは必至です。一方の自動車取引はといえば、アメリカは自動車とその部品の追加関税は当面発効せずというのみ(10月末時点)。おまけに、日本は300万トンの飼料用とうもろこしまで購入させられ、完全にアメリカに隷属です。

自動車など工業品と国民の食糧源を取引材料にすべきでないことは以前から指摘されています。食糧自給は国の安全保障の要だからです。かつてブッシュ米大統領は、「食糧自給ができない国は国際的圧力の危険にさらされる」と、暗に日本を嘲笑したそうです。食糧を握れば相手は

いいなりにできます。そしてもっと怖いのは、「種子を制するものは世界を制す」。今、アメリカのグローバル種子企業に日本が飲み込まれようとしていることです。

日本は戦後、米など主要作物の種子を国が管理・供給することを種子法という法律に定め、作物の安定生産と供給をはかってきました。ところが2016年秋、規制改革推進会議から民間企業の開発を阻むなどの理由で種子法廃止案が突如出て、十分な審議もないまま18年4月に種子法は廃止されてしまい、その上、国費で守り育ててきた種苗生産の知見を民間企業に提供することを定める新法ができたのです。また、種子の自家採取禁止範囲を広げて民間企業から種子を買わせる体制作りも進行中の模様。アメリカの種子企業は遺伝子組換え種子を強い農薬とセットで売る手法で世界に販路を拡大し、ゲノム編集食品開発にも関与しており、それに合わせてか、日本は遺伝子組換え食品の表示方法を改変し、ゲノム編集食品は表示なしでの販売を早々に許可しました(EUは安全性に疑問を示し、反対中)。自動車の販路拡大ばかりを国策と重視するのと引き換えに、国民の食糧保障も安全も投げ売り状態です。

こうした事態がほとんど報じられないまま進む現実も恐ろしいことで、警戒が必要だと思います。クルマ社会の現実とも似ています(テスラ社の自動運転車が日本国内で死亡事故を起こしたことも、ごく一部でしか報じられていません)。*民主党政権時代に農水大臣を務めた弁護士の上田正彦氏、農水省勤務経験のある東大教授で農業経済学者の鈴木宣弘氏の執筆物などを参考にしました。

青木 勝

私は自動運転自動車にとっても興味を持っています。まだ、実験段階ですが、特定の場所(公道)を走る自動運転自動車も増えてきました。レベル5(完全自動運転)の自動車がいつお目見えするかは、予測が付きません。しかし、年間1000

km以上の路線バス区間が廃止に追い込まれている日本において、自動運転自動車・バスを使用することが必要になってくるように思います。この自動運転自動車の普及が、利用者や歩行者の安全性を高めていくかに注目しています。

本年9月23日にニューヨークで国連気候行動サミットが開催された折、スウェーデンの16歳の環境活動家少女、グレタ・トゥーンベリさんによる「私たちは絶滅に差ししかかっているのに、あなたたちが話すのは金のことだけ」という厳しい批判の演説が報じられるやいなや、国内外の左右両翼、伝統ある新聞社などから激しいバッシングが巻き起こりました。バックグラウンドへの憶測や人格攻撃まで。主旨は地球温暖化防止のための正論なのですが、まずは聞いたら自分の胸に手を当てて、マイカーを無駄に運転していないか。列車で事足りる区間を安いからといって飛行機に乗っていないか。まずは人としてそのようなことをしてみるのが普通ではな

いでしょうか。もしかしたら彼女は可愛げが無いかもかもしれません。突っ込みどころがあったかもしれない。でも何かを良くしたいというより、ただ叩きたい人の声が大きいのには残念としか言いようがありません。地球温暖化の主因は何かという議論を混乱させたい向きもあるようで、それは交通事故を未然に防ぐことに立ちほだかる壁と共通のものを感ずます。

会報の原稿、メーリングリストへの発信をお待ちしています。会報原稿は論文的なものではなく、随想でも新聞投書欄調でもかまいません。常に思っておられることを文章にしてみたいかがでしょうか。ひとたび書き始めれば文章は結構ふくらんで形になるものです。

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10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.sakura.ne.jpまでメールをください。(非会員は参加できません)尚、すでに登録されている方でメールアドレスを変更された場合は、速やかに変更アドレスをご連絡下さい。ご連絡がない場合、メーリングリスト登録から削除することになります。

お分けします

会報バックナンバー・冊子・リーフレット等

- 会報『クルマ社会を問い直す』(年4回発行)のバックナンバー(1号~97号)
 - 1冊100円でお分けします(送料は別。ただし会の広報や学習用の場合は冊子代も送料も無料です)。
- 冊子『子どもにやさしい道がコミュニティを育てる』(今井博之著、2010年)、『脱クルマ、その課題の広がり』(杉田正明著、2008年) 冊子『クルマ社会と子どもたち(その後)交通鎮静化の海外の取り組み』(今井博之著、2004年)、『クルマ社会と子どもアンケート』(2004年)、リーフレット『交差点を歩車分離信号にしよう』(長谷智喜著、2011年)、『クルマ社会を問い直す会ご案内』など。
 - これらは必要数無料でお送りします。会合やイベントなどでご活用ください。
 - 以上、杉田久美子(会報96号に同封の名簿参照)に残数をお問い合わせの上お申し込みください。

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。

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10月24日までの会費・寄付払込者は117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。

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 までお問い合わせください(非会員は登録できません)。

案内板

■ 東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～ 《2/22(土)、3/28(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-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。

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

内容 ・情報交流 ・活動交流 ・意見交流
問い合わせ 杉田正明 080-9538-9178

■ 2020年度クルマ社会を問い直す会 総会のお知らせ 《4/18(土)》

2020年度クルマ社会を問い直す会総会を以下のように開催いたします。ご予約下さいますようお願いいたします。詳細は次号でお伝えします。(事務局担当世話人 安彦 守人)

開催日 2020年4月18日(土)午後

会場 東京都荒川区「ムーブ町屋」ミニギャラリー(東京都荒川区荒川7丁目50-9・センターまちや3階4階〈3階4階が「ムーブ町屋」という催場施設〉)

※会場は「ムーブ町屋」です。例年と異なりますのでご注意ください。

※総会の後に会員による意見交流会をいたします。議題設定については検討中です。

■ 「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内 ■

●次号発行予定：2020年3月下旬

●原稿締切り：2020年1月31日(締切り厳守でお願いします)

●送付先：林 裕之(本会報に同封の名簿参照)

hayashi3120@kjf.biglobe.ne.jp

●募集内容

※クルマ社会の問題に関連したものに限ります。

◎投稿【意見や情報、提案、活動紹介、おすすめの本、調査研究文など】

- ・1つの号につき一人1点までとします。
- ・字数はおよそ7000字以内(写真、図版、脚注等を含む。ページ数にして4ページ分程度)。やむをえず超える場合は、事前にご相談ください。

◎その他、新聞や雑誌に掲載された活動や投稿などの記事、写真(解説つきで)、イラストなどもお寄せください。

★原稿についてお願い

- ・お名前・住所・電話やFax番号、タイトルを明記してください。原稿について質問する場合は、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、執筆者に調整していただきます。なお、明らかな誤字脱字や不適切な表現は、執筆者に断りなく修正させていただきます。原稿に問題と思われる点がある場合は、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きます。原稿に問題と思われる点がある場合は、執筆者に調整していただきます。
- ・匿名希望の方はお知らせください。

版下作成：梅沢 博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文